

自由が丘 都市計画道路 補助第127号線整備に関する提言 (自由が丘駅前広場～補助第46号線)

◆提言にあたって

「自由が丘駅前西及び北地区街づくり検討会」(以下、西北検討会)は、都市再生推進法人株式会社ジェイ・スピリット及び地権者を中心として、これまで地域主体のまちづくりに取り組んできました。

自由が丘駅周辺は、個性ある街並みや個店の魅力により賑わいを見せており、建替えや再開発の動きが活発になっています。そのような中で、地元主体で検討する「まちづくり勉強会」を開催し、さらに具体的な街づくり計画を検討するために2018年に「街づくり検討会」を設立しました。その後、カトレア通り西側沿道の権利者中心の分科会を立上げ、補助第127号線整備の進め方や道路デザインについて検討を行ってきました。

本提言書は、これまで西北検討会などで検討してきた補助第127号線整備の進め方・形態や道路デザインについて目黒区への提言として取りまとめたものです。

◆補助第127号線の概要

道路の名称：東京都市計画道路事業幹線街路補助線街路第127号線
都市計画決定：1947年11月26日（戦災復興院告示第128号）

事業概要：延長3,000m
計画幅員：標準幅員15m

道路整備の基本方針

方針1

駅前広場へのアクセスを担う機能に特化した区間とする

補助第127号線は優先整備路線に位置付けられているが、補助幹線道路ネットワークの機能を担うのは補助46号線から目黒通りまでの区間であり、計画区間は駅前広場へのアクセスを担う機能に特化すべき区間である。

方針2

バス・タクシー等の交通を中心とし、一般車の通過交通を抑制する

歩行者が安全に歩ける道路とするために、バス・タクシー等の公共交通機関に特化させ、一般車の通過交通を抑制する。

方針3

歩行者中心の賑わいのある道路空間とする

自由が丘駅周辺は目黒区最大の商業集積地であり、駅への交通手段は通勤・通学・買い物等歩行者が中心であるため、計画区間は再開発事業と一緒に歩行者中心の賑わいのある道路空間とする。

3つの基本方針の実現に向けた提言

■提言Ⅰ

道路整備の進め方と整備形態について
【2p参照】

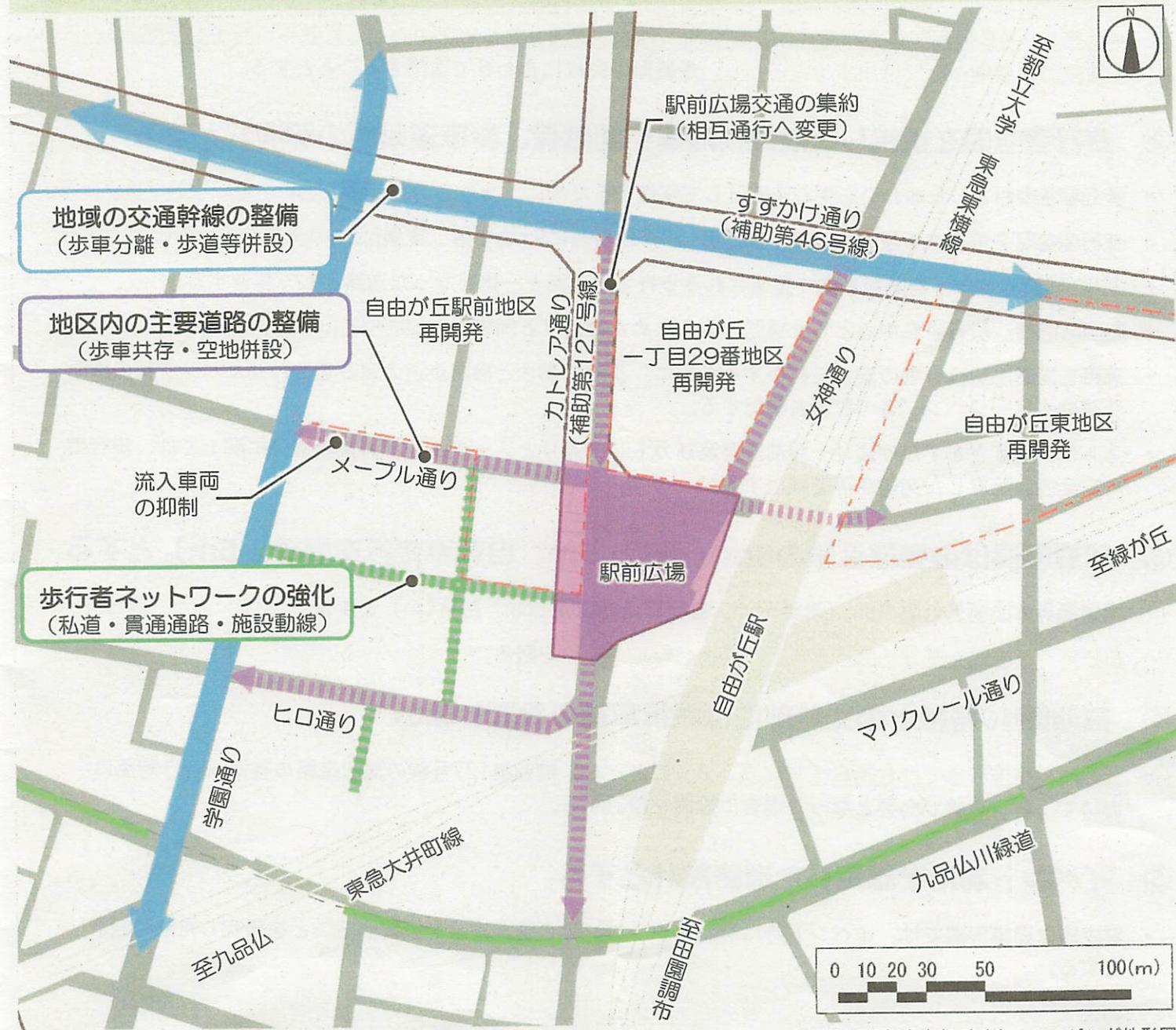
■提言Ⅱ

居心地が良く歩きたくなる
道路デザインについて
【3p参照】

◆地元の考えるカトレア通りの将来像

西北地区内の補助第127号線は、駅前広場にアクセスするバス・タクシー等の交通に特化し交通量を抑えた必要最小限の車道幅員することで、歩道を可能な限り広く確保する歩車共存型の道路空間を目指しています。

一般車の通過交通は補助第46号線及び学園通りを主体に処理します。また、補助第127号線には極力駐車場の出入口を設けることを避け、街並みの連續性を創出します。



※平成28年東京都デジタルマッピング地形図

【凡例】

歩車分離型の道路空間

地域の幹線道路とし、歩道や沿道の壁面後退により、歩車分離を図る。駅周辺の交通を集約し、交通の円滑化と細街区への一般車の通過交通を抑制する。

歩車共存型の道路空間

周辺地区と駅前広場を連絡する主要経路であり、一般車の通過交通の抑制や空地併設により、ゆとりある歩車共存空間を創出する。また、ゾーン20^{※1}を推進する。

歩行者主体の道・通路

既成の歩行者ネットワークを継承しつつ、まちづくりの展開と合わせたネットワークの再構築を検討する。

^{※1}ゾーン：生活道路における歩行者や自転車の安全な通行を確保することを目的とした交通安全対策。区域(ゾーン)を定めて速度規制をするとともに、他の安全対策を必要に応じて組み合わせ、ゾーン内における車の走行速度や通り抜けを抑制する。事例）京都市三条通

提言Ⅰ

道路整備の進め方と整備形態について

西北検討会で議論された内容をもとに、計画区間の整備の考え方及び基本設計に反映すべき事項を整理し、目黒区への提言として取りまとめたものです。

1. 補助第127号線の設計に反映して欲しい事

① 周辺道路が完成するまでの暫定的な整備とする

- 補助第127号線の周辺道路が完成するまでは、カトレア通りを歩行者中心とした賑わいを生む空間として暫定的な整備形態で供用することとし、最終形の完成に合わせて改築することとする。

② 歩行者空間を重視した設計（滞留空間確保、歩車道段差の解消）とする

- 歩行者を中心とした賑わいを生む空間として整備するために、歩行者空間と滞留空間を可能な限り確保する。
- 歩行者空間を重視する設計として、補助第127号線西側に5mの歩道、東側に2mの歩道を設けることとする。
- 補助第127号線は、再開発事業で整備される歩行者用通路と一体となった道路として整備する。
- 計画区間は、歩行者を中心とした道路とするため女神通りと同様に速度規制を20km/hとする。
- 東西を横断する歩行者の安全を確保するために、歩道の高さと横断歩道の高さを合わせたハンプ状の横断歩道やイメージハンプ等の設置を検討する。
- カトレア通りとすずかけ通り、駅前広場及びカトレア通りとメープル通りの接続部分に関しては、歩行者の安全性に配慮した交差点等を検討する。

③ 車道幅員は必要最低限の8m（車線5.5m、自転車走行空間等2.5m）とする

- 車道幅員は必要最低限の8m（車線5.5m、自転車走行空間1.5m、路肩1m）とする。
- 自転車走行空間を整備することで歩行者と自転車の分離を図る。

④ 補助第46号線との交差部には右折車線を設置しない

- 暫定的な整備形態では右折車線を設置しないこととし、補助第127号線の周辺道路の整備を行う時点において、右折車線が必要となった場合に設置を検討する。

⑤ イベント利用を想定した道路設計とする

- 暫定的な整備形態では、イベント時にテントやワゴン等の購買施設を設置することを想定した道路設計とする。
- 例えば、イベント用の電源、給水設備やテント設営用のフックなどの設置も暫定的な道路整備にあわせて設置する。



給水設備、イベント用電源



イベント時を想定した設え（フック）



高低差を活かした魅力的な滞留空間

●暫定的な道路整備の平面図イメージ



※イメージ図であり、道路計画や再開発計画等を含め正確なものではありません。

提言Ⅱ

居心地が良く歩きたくなる道路デザインについて

西北検討会で議論された内容をもとに、計画区間の道路デザイン及び利活用方策についての考え方を整理し、目黒区への提言として取りまとめたものです。

1. 歩車道の舗装についての考え方

「バスが通行可能な耐久性」×「駅周辺での統一感」のある舗装材を採用する

- ・車道と歩道に連続性のあるデザインの舗装材を採用することで、東西方向の回遊性を確保するとともに歩行者中心の雰囲気づくりをする。
- ・歩道と民地内を同様の舗装にすることで、一体感のある歩行者空間を確保する。
- ・石畳など歩行者中心の空間である雰囲気を創出する。
- ・透水性舗装等を採用することで、集中豪雨による都市型洪水を防止するなど防災に配慮する。

2. 横断抑止機能についての考え方

歩行者の回遊性が著しく低下するため、横断抑止柵は設置しない

- ・固定式の横断抑止柵を設置すると回遊性が著しく低下するため、固定式の横断抑止策は設置しない。
- ・歩行者の安全を確保するため、低木植栽、プランター等の設置により横断抑止機能を代替する。

3. 街路樹・植樹帯についての考え方

路面店の賑わいと木陰による歩きやすさの両立を図る植樹配置とする

- ・樹木が多すぎると歩行者空間が狭まり沿道店舗の活性化の観点から課題となる場合もあるので、木陰による歩きやすさを確保するための列数や間隔を工夫した植樹配置とする。
- ・街路樹は、沿道の再開発事業と一体となり通りの景観に配慮した樹種を選定する。
- ・落ち葉対策や剪定等維持管理を行い通りの景観づくりに配慮する。

4. 街灯・照明についての考え方

「こだわりのあるデザイン性」×「駅周辺での統一感」のある街灯を採用する

- ・自由が丘のメインストリートにふさわしいこだわりのあるデザインを採用する。
- ・駅周辺の商店街全体で統一感のある街灯を採用する。

5. 様々なシーンを想定したストリートファーニチャー等の設置と利活用について

沿道店舗の活性化に資するストリートファーニチャーをシーン別で配置する

- ・歩行者天国時は、自動車等の流入を抑制し可動式のストリートファーニチャー等を設置することにより、歩行者が快適に沿道の商業施設等回遊できる空間にする。
- ・イベント時は、歩行者天国時の状態に更にテント・ワゴンを加え多くのファーニチャー等も設置する。また、駅前広場と連携し地区の賑わいを創出する。
- ・日常時においては、ベンチ等のストリートファーニチャーを設置するとともに沿道と一体となった歩きやすい通りにする。
- ・都市再生推進法人株式会社ジェイ・スピリットを中心とした地元と道路管理者である目黒区が連携し、ストリートファーニチャー等の利活用や維持管理を行う。

西北検討会やカトレア検討会では、模型を活用して道路デザインに関する議論を行っており、下記のような道路デザインをイメージしています。

●道路デザイン（イメージ）

歩車道で連続性のある舗装を採用
連続性のある舗装材を採用することで東西方向の回遊性を確保する。



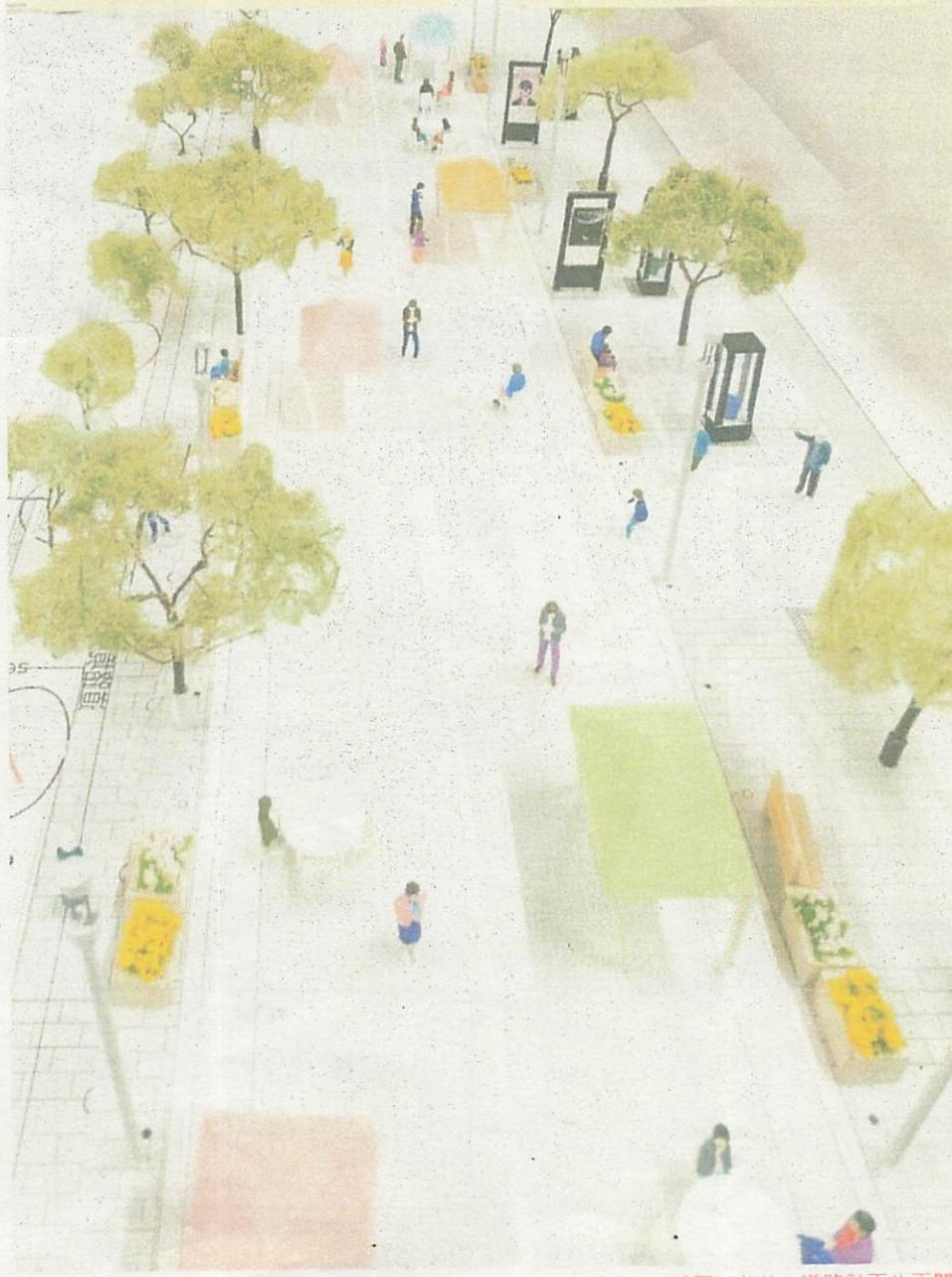
プランター等により回遊性を確保
低木植樹等の設置により回遊性を確保する。また、移動可能なプランターの採用により一体的な道路空間の活用を図る。



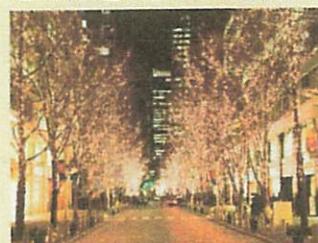
歩行者中心の雰囲気を創出
車道も石畳にするなどの工夫により、歩行者優先の通りである雰囲気を創出する。



出典：帝金株式会社 HP

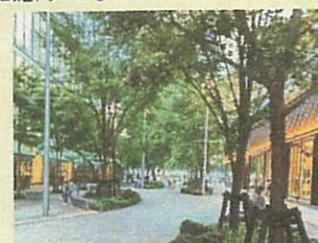


間隔を工夫した樹木の配置
樹木の維持管理をするとともに夜景などまち全体の照明計画を行うことで沿道の雰囲気を創出する。



出典：FASION PRESS HP

路面の賑わいと木陰の創出の両立
木陰により歩きやすく滞まりやすい植樹配置にするとともに景観にも配慮する。



こだわりのあるデザインの街灯
商店街路灯や歩道照明(足元灯)などはこだわりのあるデザインを採用し、駅周辺で統一感を創出する。



※イメージ図であり、道路計画や再開発計画等を含め正確なものではありません。

まちづくりの推進にあたって

自由が丘駅周辺では、補助第127号線等の都市基盤の整備だけではなく、市街地再開発事業等をはじめとする建替えの検討も進んでいます。今後、補助第127号線を含めたまち全体で賑わいを創出し維持するため、様々なまちづくりを推進していきます。

賑わいを創出・維持するためのまちづくりの推進

◆賑わいを創出・維持するまちづくり活動等

<まちが一体となるイベントの開催>

補助第127号線を中心として日常的に中小規模のイベントを開催する。

<歩行空間を活用するためのルールづくり、運営>

日常時におけるストリートファーニチャー等の活用ルールを定めて、歩行者中心の通りにする。

<街路樹や植栽の管理（手入れ）>

沿道の景観に配慮し、街路樹や低木植栽の剪定を行う。

<駐車場の地域ルールづくり>

駐車場出入口が路面に生じることにより、歩行者空間の分断や利活用が行いにくくなることが懸念されるため、駐車場集約等の地域ルールを定め歩行者中心のまちづくりを実現する。

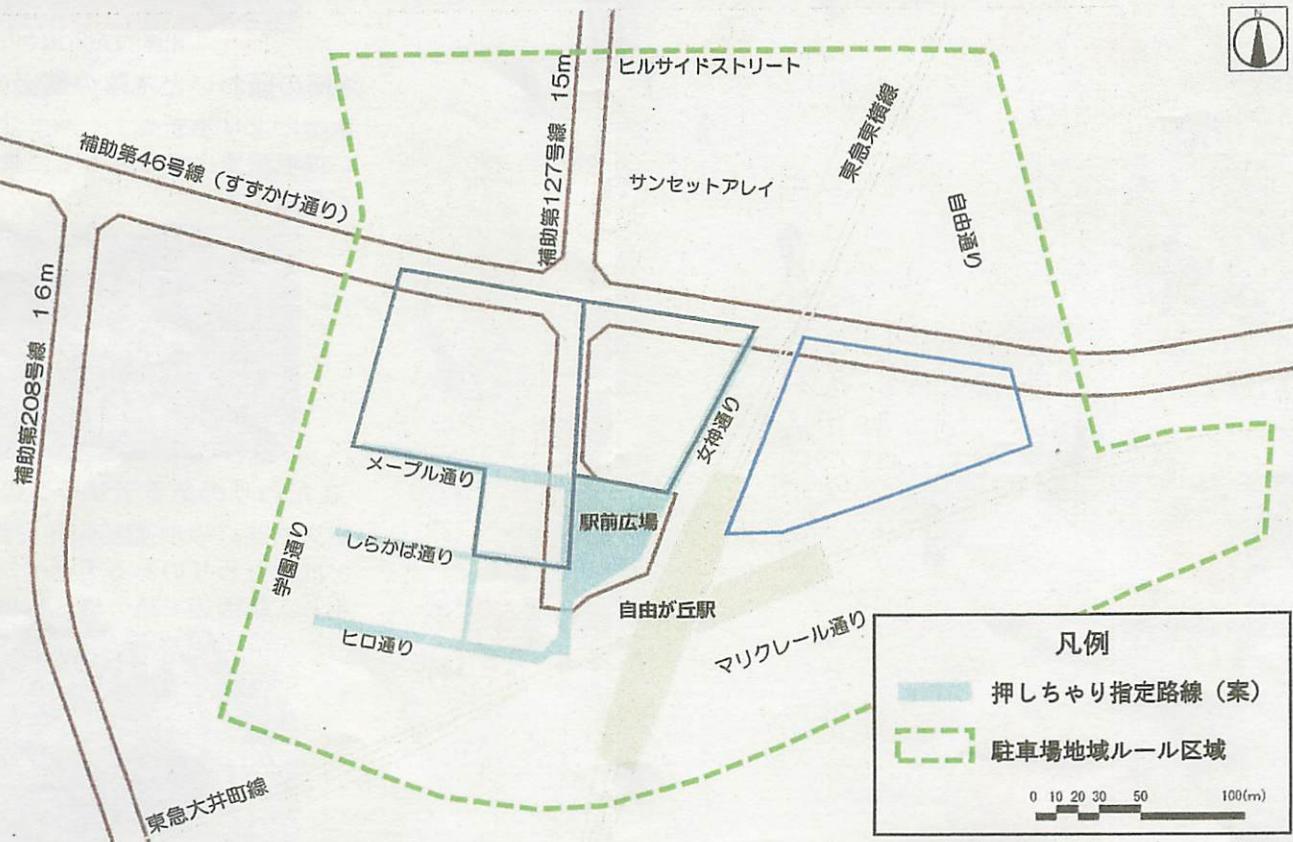
<自転車利用環境の創出>

カトレア通りをはじめとする駅周辺の道路において、自転車走行空間としてナビマーク等を設置し自転車走行環境を確保するとともに、自転車走行（押しちやり）ルール等を定め歩行者の安全を確保する。

利用しやすい駐輪場を整備を促進することにより、道路上の無秩序な違法駐輪を防ぎ、歩きやすく景観の良い通りにする。

<無電柱化の推進>

自由が丘一丁目29番地区の再開発事業で実現する無電柱化の取組を他地区でも継続することで、歩行者空間の確保や防災力の強化に合わせた地域全体での良好な街並み景観の形成を推進する。



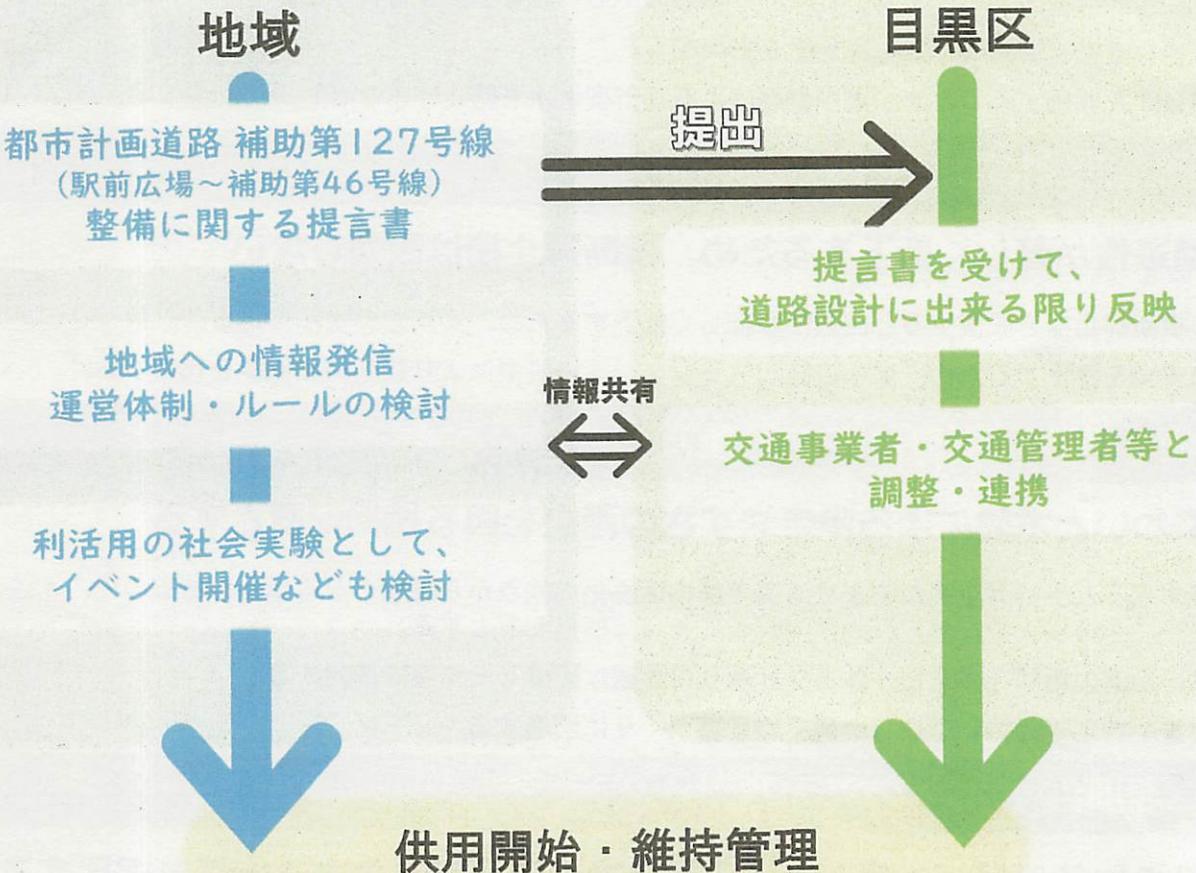
自転車走行等のルール作成に向けた検討（イメージ）

※平成28年東京都デジタルマッピング地形図

目黒区が進める補助第127号線の整備にあたっては、道路設計や工事に本提言書の内容を可能な限り反映することを提言します。また、西北検討会では今後も引き続き道路の供用開始に向けて地域への情報発信や運営体制・ルールの検討を行います。ルールの検討にあたっては、社会実験としてイベントを開催することなども合わせて検討していきます。

補助第127号線整備の進め方

◆進め方の方針



賑わいのある空間創出のためのまちづくり活動や
自由が丘の魅力を維持するためのまちづくり活動を推進します。



西北検討会・カトリア検討会での検討の様子

