

まち運営会議（第160回）議事録（概要）

令和7年11月27日 18:30～20:20

自由が丘エヌケービル3F会議室

議長 卯月盛夫

議題 報告事項

1. 自由が丘東地区市街地再開発事業に関する都市計画の決定について

目黒区地区整備課

2. 自由が丘における都市計画道路 補助46号線を考える！

卯月盛夫 先生

3. その他

資料

1. 自由が丘東地区市街地再開発事業に関する都市計画の決定及び変更について

2. 自由が丘東地区市街地再開発事業に関する都市計画 概要

3. 自由が丘東地区市街地再開発事業 街づくり提案書（概要版）

4. 自由が丘における都市計画道路 補助46号線を考える！

5. Jiyugaoka Thanks Liberty 2025（＊各種クリスマスイベント等の紹介）

*上記の5を除いた資料はジェイ・スピリットのHPに第160回自由が丘まち運営会議の議事録（概要）と併載します。

●議長 第160回の自由が丘のまち運営会議を開催します。

1. 自由が丘東地区市街地再開発事業に関する都市計画の決定及び変更について

●議長 これまでに何度か自由が丘東地区市街地再開発事業に関する説明を受けてきたが、その都市計画の決定がされたということで地区整備課から報告していただきます。

●係長 都市計画決定が10/8になされた。都市計画（案）からの変更はない。まずA4の資料で経緯から説明する。自由が丘駅周辺地区では、建物の老朽化による防災性の低下、都市基盤整備の遅れによる歩行者と自動車の錯そうや交通渋滞、緊急車両の通行阻害等が課題となっている。

区はこうした課題解決を目指して、都市計画道路沿道一体まちづくりや道路と鉄道の立体化の実現などに公民連携で取り組んでいる。

自由が丘東地区では、地権者が主体となり、市街地再開発事業を活用した共同建替により、都市計画道路の先行拡張整備や駅前広場の創出による歩行者の回遊性の向上や建物の耐震化・不燃化による防災性の向上を目指した街づくりを検討しており、区はこれを支援してきた。

【都市計画の決定及び変更までの主な経緯】（＊資料から的一部抜粋）

平成31年 4月 「自由が丘東地区市街地再開発準備組合」を設立

令和5年12月 第1回住民説明会の実施（準備組合）

令和6年 4月 準備組合が街づくり提案書を区に提出

令和6年 7月 都市計画（原案の案）を公表、説明会及び意見募集

令和7年 6月 都市計画（案）を公表、縦覧及び意見募集

令和7年10月 目黒区都市計画審議会へ付議、都市計画決定

この都市計画の内容について、都市計画概要と街づくり提案書概要版の2種の資料を用意したが、街づくり提案書概要版で説明します。（＊以下は、提案内容の説明抜粋）

- ・主な取組（地域貢献） ①補助46号線沿道整備による安全で快適な都市基盤の整備（無電柱化、植栽、歩道、歩道状空地） ②都道自由通りの道路交通環境の改善（無電柱化、植栽、歩道状空地） ③駅周辺のウォーカブル空間の実現に資する『樂歩』環境の創出（歩行空間の整備、自動車の進入を制限） ④広場等のオープンスペース整備による憩いとにぎわいの創出（地区内の約50%がパブリックスペース、地区内区道の代替として多目的広場を新設） ⑤広場等の利活用による自由が丘の街路文化の継承・発展 ⑥駅前における防災性の強化と拡充（建物の耐震不燃化、地区内約0.1haの準防火地域を防火地域に変更、帰宅困難者の受け入れ、帰宅困難者対策用倉庫等） ⑦みどりのネットワークと『緑装』によるみどりの駅前拠点の創出 ⑧都市環境への配慮と駅前不足機能の確保（公衆喫煙所、公共トイレ、地域利用駐輪場等） ⑨まちの活力の源となる定住人口の確保（住宅約250戸、純増240世帯） ⑩将来的な道路と鉄道の立体化の円滑な推進への寄与（東横線鉄道用地から6m以上の隔離、大井町線鉄道用地から8m以上の隔離）

- ・今後の予定

令和 7年 1 1月 地区計画区域内における建築物の制限条例の議案提出

令和 8年度 市街地再開発組合設立（都による認可）

令和 9年度 権利変換計画作成（都による認可）

令和 10年度 工事着工

令和 13年度 工事完成、清算、組合解散認可

*スケジュールは、今後変更となる可能性がある。

*都市計画決定後は再開発組合が事業主体として権利変換や施設整備等を実施する。

●議長 東地区の再開発事業で都市計画が決定された大きな節目の時点での報告をいただき、ありがとうございました。

●提案書の取組について3点質問したい。取組②で自由通りの東側が無電柱化になるが、ガードレールは設置されるか。ここは歩きにくい場所である。

●係長 電柱がなくなることのみ決まっている。ガードレールを設置するかはまだ決まっていない。設置する場合は、都道のため都に協議が必要になる。

●取組⑦で、植栽や壁面緑化をする面積は、区のみどりの条例で決まっている数値よりどれくらい大きくなるのか。また、ここは大雨の時に浸水が発生しやすい場所なので、雨水の浸透対策等はどうなっているか。

●係長 条例で決まっている緑化面積は超えるが、どのくらい超えるかはまだ決まっていない。雨水処理の規定でピットなどはあるが、最近の水害の状況から今後さらに検討されると思う。

●取組⑨で、95mの高い建物は大きな地震で横揺れが懸念されるが、その対策はあるのか。

●係長 今後の検討内容だと思う。

●議長 取組⑤の広場の利活用で歳入額が記されてあるが、額の根拠と区のどこに入るのか。海外の事例ではまちづくりに利用されているので、ジェイ・スピリットに入るとよい。

●係長 まだ決まっていない。この金額は区の所有する土地を貸した場合の占有料から算出している。再開発で生まれた区のオープンスペースでのイベントを企画した団体からの使用料が、まちづくりに活用することはよいと考えられる。今後は色々な可能性を検討したい。

●議長 自由が丘はパブリックプレイスについて議論してきているが、それを進める良い事例になると思う。

●300-400万円の数値の根拠は何か。

●係長 区の施設を貸した場合の、その面積と期間で算出した。

●ポテンシャルのある場所なので、この金額をまちづくりに活用するという点で、イベントをどの団体が企画するかも重要になってくると思う。

●係長 どこに運用してもらうかは重要だと思う。東地区でも検討してもらいたい。

- 東横線に沿って建物が引いて空間ができている。鉄道の立体化との関係はどうなのか。
- 係長 これまでの区と東急との鉄道立体化の研究・検討で、現状から6m以上の空間があれば電車の運行を止めないで線路を移動して工事ができるということなので取組⑩で図示したようになり、線路に沿った個々の用地を買収しなくてよいので地域貢献の一つになる。さらに、現在の線路は土手の上にあるが、立体化事業ではすずかけ通りのガードを今より上げて線路を高くすることが考えられる。その場合には、土手がなくなり線路下に商業施設ができる、東地区の商業施設と広場を挟んで賑わいの空間ができると思う。
- 取組①と②にバリアフリーの歩行者空間と無電柱化の範囲が記されてあるが、この図より広がることはないのか。
- 係長 バリアフリーの形は未定だが、東地区内だけでなくそれにつながる場所とも段差がないように検討している。区が進める無電柱化計画について区の担当者に聞いたが、自由が丘は区の整備順位では後ろになるとのことなので、まずは、再開発で可能な範囲で対応することになる。
- 議長 都市計画決定では、3ページ右の区画道路の幅員や広場の面積の数値が重要になり、これが容積率緩和に関係してくる。
- 係長 3ページ左下の図で、基準容積率500%でこれは加重平均値である。その上の緩和容積率は、注1と注2にある基準から最大250%だが150%に抑えたものである。
- 議長 特区では容積率がもっと大きくなる例もある。
- 都市計画審議会の議事録を読むと、95mの高さを含め、いろいろ議論があつたことを知った。都市計画概要の資料にある、建築物等の高さの最高限度の項目に「周辺環境に対して、配置計画や壁面の分節化による圧迫感軽減に努める等、一定の配慮が図られ、市街地環境改善と良好な景観形成に資するものとする。」とあるが、事業者等の話し合いの状況を聞きたい。
- 係長 具体的な対応はこれからである。色彩は区の条例に則っている。圧迫感を和らげるための壁面の分節化についても事業者と話し合っていく。
- 課長 区のホームページにはもう少し具体的なことが記されている。区としても良いビルになるように確認していきたい。
- 議長 これは審議会の付帯決議ではない。都市計画に書いてあるので、今後ジェイ・スピリットの街並み形成委員会とも連携して取り組んではほしい。1-29の場合は連携が不足していて、最後にバタバタしたと思っている。この議題はこれで終わります。

2. 自由が丘における都市計画道路 補助46号線を考える！

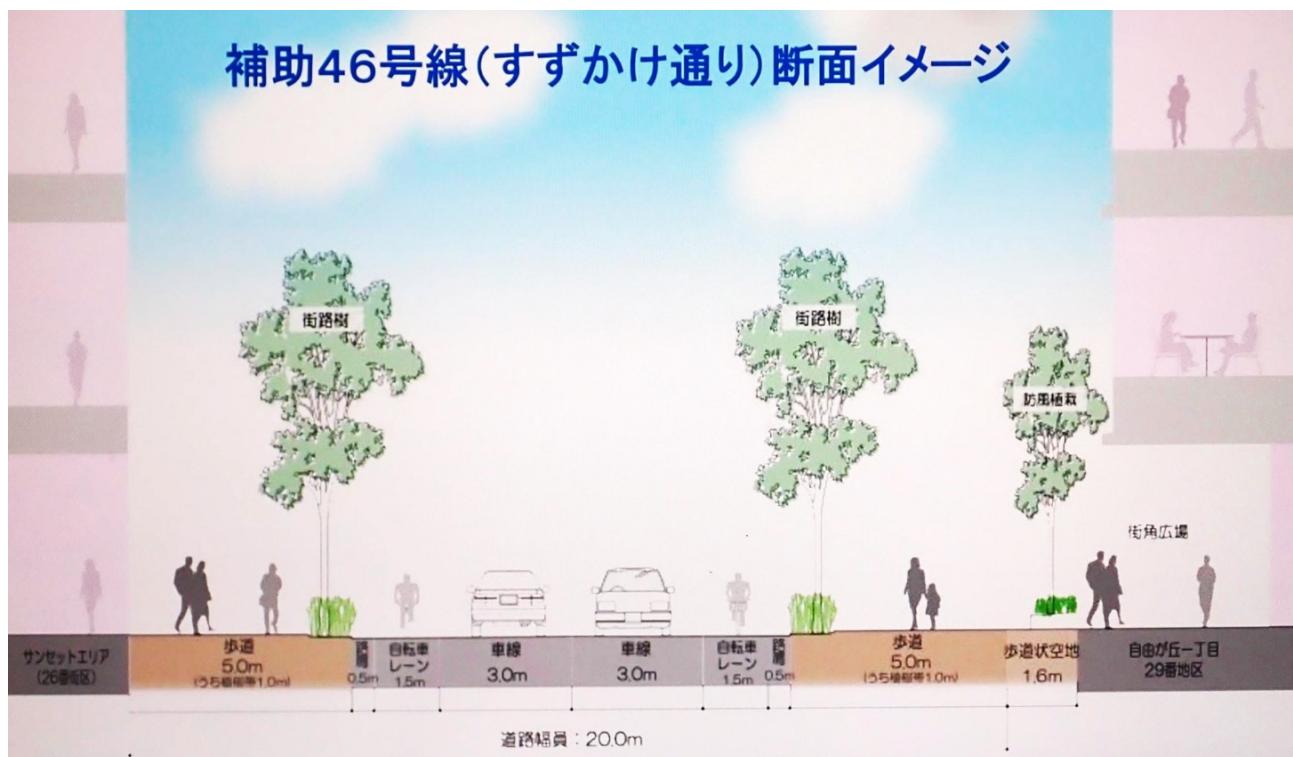
- 議長 1-29再開発ビルは北側の補助46号線に駐車場の出入口ができるので、歩行者天国を部分的に解除すべきかをこの場でも他の会議体でも議論してきた。その結論を12月中に出さねばならない。先日、この件に関する商店街振興組合主催の勉強会で、特に補助46号線について私が話をさせてもらった。今日は同じ内容だが、少しコンパクトにお話したい。

（*以下、スライドを使った内容の一部抜粋である。）

○都市計画道路とは

- ・1921年：工業化、都市人口拡大のために大規模な都市計画道路網が決定、その後関東大震災復興のために、さらに拡大した。
- ・1960年代：戦災復興計画および高度経済成長のために、全国で都市計画道路が決定。ほぼ1km四方に通過交通を担う都市計画道路を整備することで、その内部を安全な交通環境街区にすることが目標である。
- ・2001年：全国の都市計画道路整備率55%、未着手は40%という状況の中で、国土交通省は将来の人口減少社会を見据えて、都市計画運用指針を変更。都道府県は「都市計画道路の見直し作業」をスタートさせた。
- ・東京都は人口も増加、財政的にも豊かのため、都市計画道路の本格的な見直しはしていない。

- ・都は10年ごとに優先整備路線を指定しているが、現在「第5次事業化計画（2026年～2035年）」の最終調整を都・区で実施している。
- ・都の整備率は65.4%、目黒区の整備率は58.0%である。
- 補助46号線（すずかけ通り）の整備にむけて
 - ・私も、かつては自由が丘の街の魅力は路地性・界隈性だと思っていたので、大規模な都市計画道路の整備は必要ない、むしろ街を壊すと正直考えていました。
 - ・しかし、自由が丘の建物の老朽化が予想以上に進み、このままの路地だけでは建替えが不可能であることがわかり、ある程度の道路整備をして幅員を広げないと建物の更新（建替え）ができない、つまり店舗の継続ができないことがわかりました。
 - ・そこで、都市計画道路の整備には国や都の補助金もつくことから、「都市計画道路の整備」をうまく利用すべきではないかと今では考えています。
 - ・もちろん都市計画道路の整備に際しては、沿道の方々の大きな痛みが伴いますが、これまでの都市計画道路とは全く異なるデザイン、できるだけ歩道幅員を広く、豊かな緑化を施し、バリアフリーの安全な歩道環境を実現すれば、自由が丘の街全体の価値は確実に高まります。
 - ・重要なのは車中心ではなく人間中心の街にするという、『強い意志』です。
 - ・都市計画道路に面した敷地は都市計画道路の整備を契機に、新たな建物更新（再開発事業とは限りません）が可能になり、駐車場の地域ルールによって駐車場も整備されます。
 - ・つまり地域全体の通過交通を担う「都市計画道路」の整備によって、その道路によって囲まれた街区（ex. サンセットエリア地区）を、通過交通が全くない人間が楽しく回遊できる本当の『楽歩ゾーン』にすることが可能になります。
 - ・補助46号線は、駅前地区とサンセットエリア地区の二つの『楽歩ゾーン』をつなぐ重要な歩道パブリックプレイスになります。
 - ・サンセットエリア地区で「地区再生計画」を策定している今こそ、補助46号線を自由が丘らしい魅力的な道路として整備するために、東京都の優先整備路線（2026～35年度）に位置づけ、早期の実現をめざすべきだと私は思います。
 - ・補助46号線は、自由が丘の様々な計画（上位計画）において、都市計画道路として拡幅することが前提となっています。



- ・東地区・駅前地区の二つの再開発に伴って、補助46号線の南側の豊かな歩道は、東西に約400m程度の延長になります。
- ・私としては、できるだけ早期に道路北側への拡幅を含めて、補助46号線を自由が丘らしい新しいデザインの都市計画道路として整備すべきと考えます。
- ・そのためにも、現在の補助46号線の歩行者天国に関しては順次段階的に解消し、最終的な都市計画道路のイメージに近づけていくのが現実的と考えます。

●議長　自由が丘は重要な時期を迎えてるので、いろいろなご意見をいただきたい。

●ありがとうございました。自由が丘のまちづくりと補助46号線の整備が密接な関係にあることがわかりました。1-29ビルの駐車場運用については、第1案の歩行者天国を継続すると、その時間帯に隔地駐車場、他の場所に駐車場を確保しなくてはならなくなるので、これまで以上に住宅地に車が多く入って来ると予想される。これは住民にとって困るので、自由が丘町会と自由が丘住区住民会議では第1案を否定している。これについてどう思われますか。

●議長　住民の懸念はもっともで、近隣の駐車場との契約等の対応も必要となるだろう。

●お話は勉強になりました。道路が拡幅され歩道等が広がると、道路全体を歩行者天国にすることの段階的な見直しは理解できる。私の関係している場所では、歩行者天国にすると自転車や電動キックボードの乗り方が悪くて歩行者に危険だということを見聞きするので、歩行者と自転車等との共存をどうするかが課題になっている。先生の言われる自由が丘らしい魅力ある道路を作っていくことが大事になるので、そのための議論もこういう場所でできたらよいと思う。

●議長　そのとおりで、今後も46号や既に区に提案した127号の道路のあり方など、いろんな意見を出し合い検討して、皆さんとの理解と合意を得ながら進められればよいと思っている。

●道路ができ歩道等が広くなても横で自動車が通っていると、あちこちの店に立ち寄るのが難しくなるのかなと懸念される。第2案だと46号に間違えて入ってくる車もあるのではないか。

●議長　学園通りとの交差点付近に交通誘導員がいて、駐車場を利用する車のみを入れるようにする。

●第2案の場合、学園通りの自動車の混み具合が現状よりもひどくなることが予想される。

●議長　その懸念はあるので、学園通りでの駐車場を利用しようとする車への案内・誘導や駐車場利用状況の情報提供などが大事な対応になる。127号が完成すると幅15mになり、その両側に歩道も街路樹も整備される。車両は双方向通行になるので警察は道路の途中で歩行者が反対側に渡ることを禁止しようとしたが、道路による賑わいの分断が起きないように、車両の制限速度を20km/hにして通行車両もそれほど多くないので、歩行者が横断もできるように提案している。都市計画道路の場合には、通過交通車両と歩行者の共存は大きな課題で、こうした場でも検討していきたい。今回の事案もそのステップで、解決の仕組みを作るのが自由が丘らしいと思う。

●私はとりあえず第2案（学園通りIN/OUT）でよいと思う。これまでも学園通りから46号に少し入った所の駐車場は歩行者天国時にも利用できた。その区間の道路は歩行者天国になっていない。もう一つ、サンセットエリアは女性や外国人に魅力あるお店が多いが、自由が丘は予備校や学習塾も多くあり、これから再開発のビルなどに新しい住民、特に子育て世帯が入ると、子どもも含めたこうした人たちも行って楽しめるエリアになってほしい。そういう点からも都市計画道路の整備を上手に活かして、みどりもあるまちづくりを目指してほしい。

●議長　サンセットエリアは3年かけてまちづくりの計画を策定していると聞いている。期待したいし、ある段階になったらこういう場でも報告をお願いしたい。1-29ビルができたサンセットエリアとの歩行者の流れがどうなるか気になるが、2案に挑戦しながら、自由が丘らしいまちになるように、交差点のデザインや運用も工夫して人の良い流れが生まれるようにできたらと思う。

●感想ですが、1案も2案も長短があると思うので、こういう場でいろいろと議論して理解を深めながら決定に至るのはよいことなので、自由が丘の魅力の一つだと感じた。

●速度制限を20キロにすることは決まっているのか。

●議長　127号は20キロを区に提案している。46号はそうしたいという段階である。

●再開発組合事務局 速度抑制について交通管理者の碑文谷警察署からは、現在20キロの道路もあるが今後設定する道路は全国的に30キロになる。しかし、「ここでは20キロでの走行をお願いします」と案内を出すことは可能だと聞いた。1-29としては、2案にこのようなバリケードサインを設置する対応も加えた資料をつくって皆さんに提示している。

●私は2案がよいと思う。この件では地元にいくつかの会議体ができて参加した。説明を聞いて意見を述べる、さらに広い観点からの勉強会があり、激しく議論した会もあったが次に聞くこともできた。今回の件は結論を出す期限が決められていたが、これからもまちづくりでは情報を早めに出していく意見をもらい、議論をつくすことが必要ないいくつかの事案が出てくるので、今回のこうした経験は自由が丘のまちにとって良かったと思う。

●2案になるのかなと思っている。前回、2案でサンクスネイチャーバスの運行の提案もあったので、便利になると感じる人も多いと思う。

●議長 この件はこれで終わります。大きな動きがあつたら報告します。引き続きみなさんよろしくお願いします。

3. その他

●相談役 商店街からの情報提供です。お配りするチラシにあるように、11月30日の日曜日から12月下旬まで、自由が丘駅前や各地でクリスマスイベント開催とスタンプラリーで豪華賞品がゲットできるキャンペーン等があります。駅前イルミネーション点灯セレモニーは30日の夕方5時からで、今回は沿線の駅長さんたちの集合でなく東急グループの5体のゆるキャラが集合します。その前の時間帯に子どもたちなどの合唱や演奏を予定しています。これらの情報は自由が丘新聞にも載ります。皆さん、どうぞ自由が丘のまちに来て楽しんでください。

●議長 他に無いようなので第160回の自由が丘のまち運営会議を終了します。次回は来年の1月22日になります。ありがとうございました。