

自由が丘における 都市計画道路 補助46号線 (すずかけ通り)を考える！

2025年11月27日

早稲田大学 卵月盛夫

〈目 次〉

1. そもそも都市計画道路とは、
2. 自由が丘における都市計画道路の現況
3. 上位計画と補助46号線（すずかけ通り）
の関係
4. サンセットエリア地区と補助46号線
(すずかけ通り) の将来ビジョン
5. 歩行者天国への対応
6. まとめ

1. そもそも都市計画道路とは

都市計画道路とは、

1921年：工業化、都市人口拡大に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

- **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！**

- ・**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

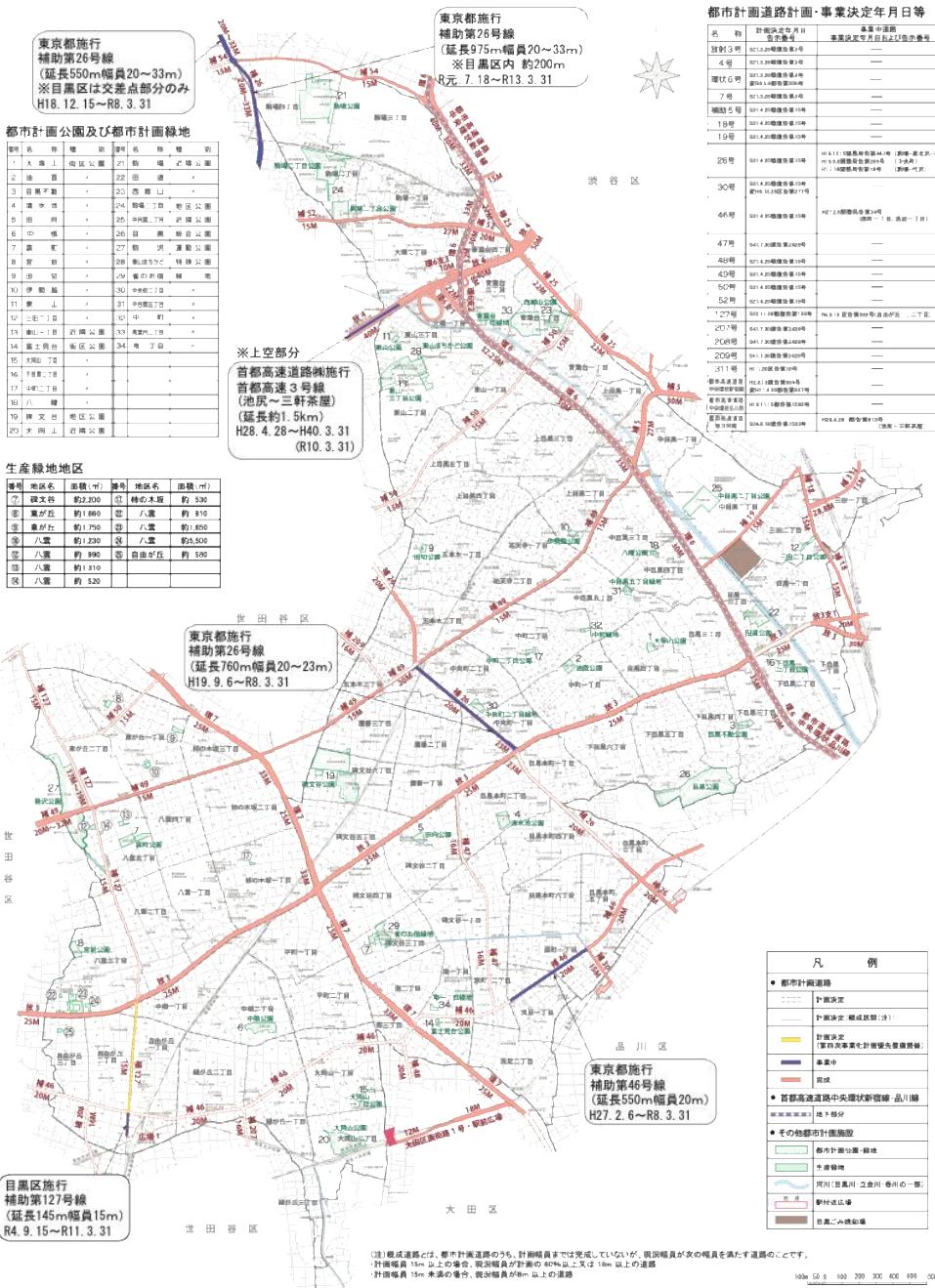
- ・ただ東京都は人口も増加、財政的にも豊かのため、都市計画道路の本格的な見直しはしていない

- ・都は10年ごとに優先整備路線を指定しているが、ちょうど現在「**第5次事業化計画（2026年～2036年）**」の最終調整を都区で実施している

- ・都の整備率 65.4%、目黒区の整備率 58.0%

目黒区都市計画施設図

目墨区



2. 自由が丘における都市計画道路

補助127号線（カトレア通り）

補助46号線（すずかけ通り）

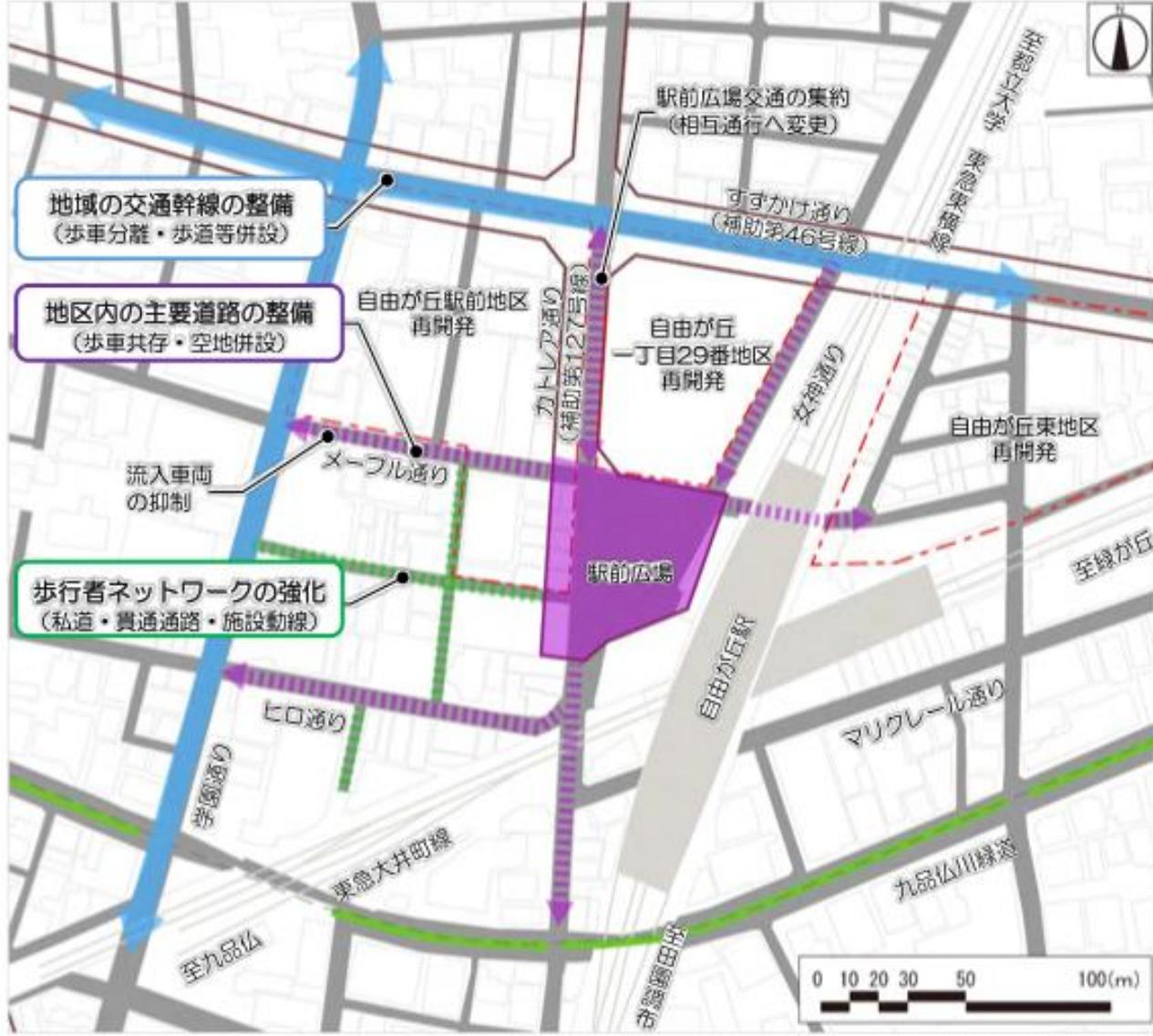
補助208号線

補助297号線



【凡例】

- 都市計画道路 整備済
- 都市計画道路 未整備
- 主要生活道路



【凡例】

- 歩車分離型の道路空間
- 歩車共存型の道路空間
- 歩行者主体の道・通路

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。

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。

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1ゾーン1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

世
紀
書
區

目黒区施行
補助第127号線
(延長145m幅員15m)
R4.9.15～R11.3.31

廿四

大田

東京都施行
補助第46号線
(延長550m幅員20m)
H27.2.6～R8.3.31

(注)既成道路とは、都市計画道路のうち、計画幅員までは完成していないが、現況幅員が次の幅員を満たす道路のことです。
・計画幅員 15m 以上の場合、現況幅員が計画の 80% 以上又は 18m 以上の道路
・計画幅員 15m 未満の場合、現況幅員が 8m 以上の道路

100m 50 0 100 200 300 400 500 600

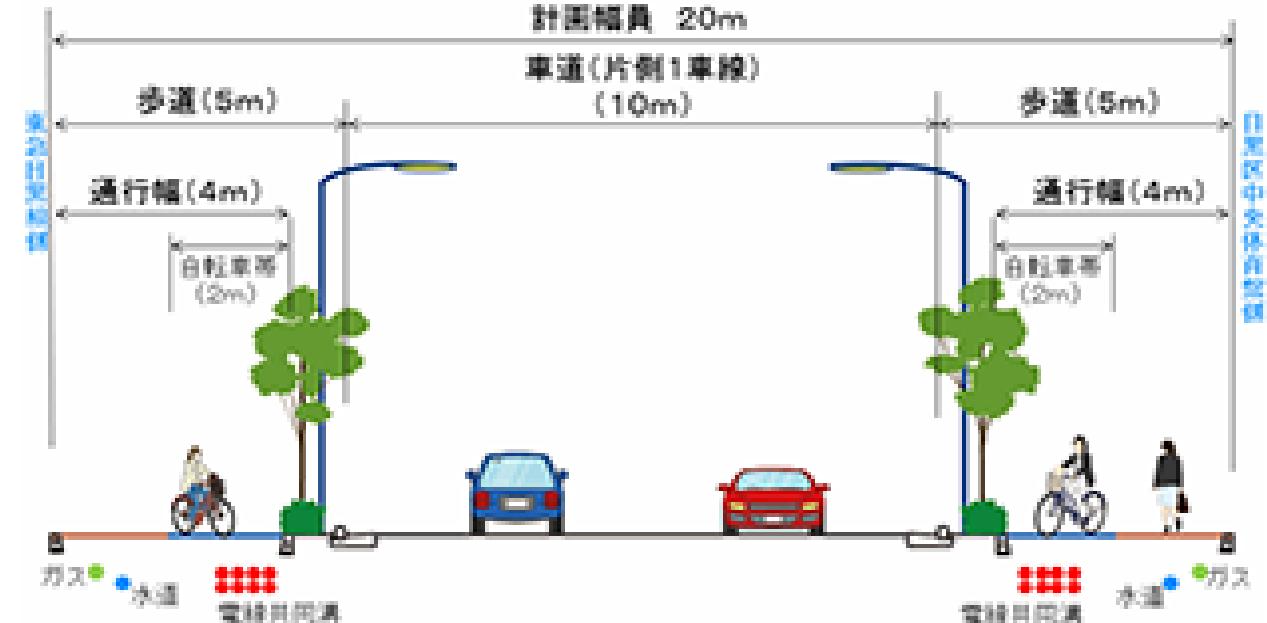
凡例

- | ● 都市計画道路 | |
|---------------------|--------------------------|
| | 計画決定 |
| | 計画決定(権成区間(注)) |
| | 計画決定
(第四次事業化計画優先整備路線) |
| | 事業中 |
| | 完成 |
| ● 首都高速道路中央環状新宿線・品川線 | |
| | 地下部分 |
| ● その他都市計画施設 | |
| | 都市計画公園・緑地 |
| | 生産緑地 |
| | 賀川(旧黒川・立会川・春川の一部) |
| | 駅付近広場 |
| | 黒ごみ焼却場 |

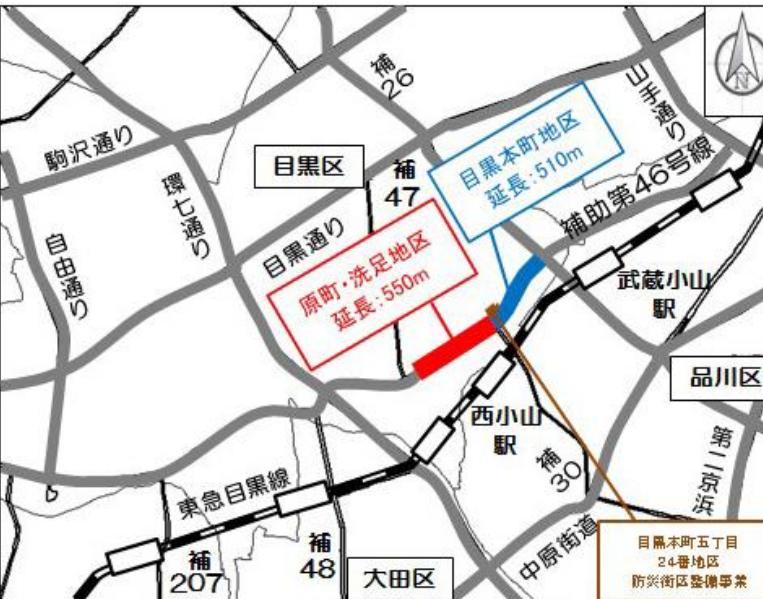
令和7年3月時点 目黒区 都市整備部 都市計画課
電話 03-5722-9725

補助46号線 (目黒本町) 整備現況

完成予想断面図

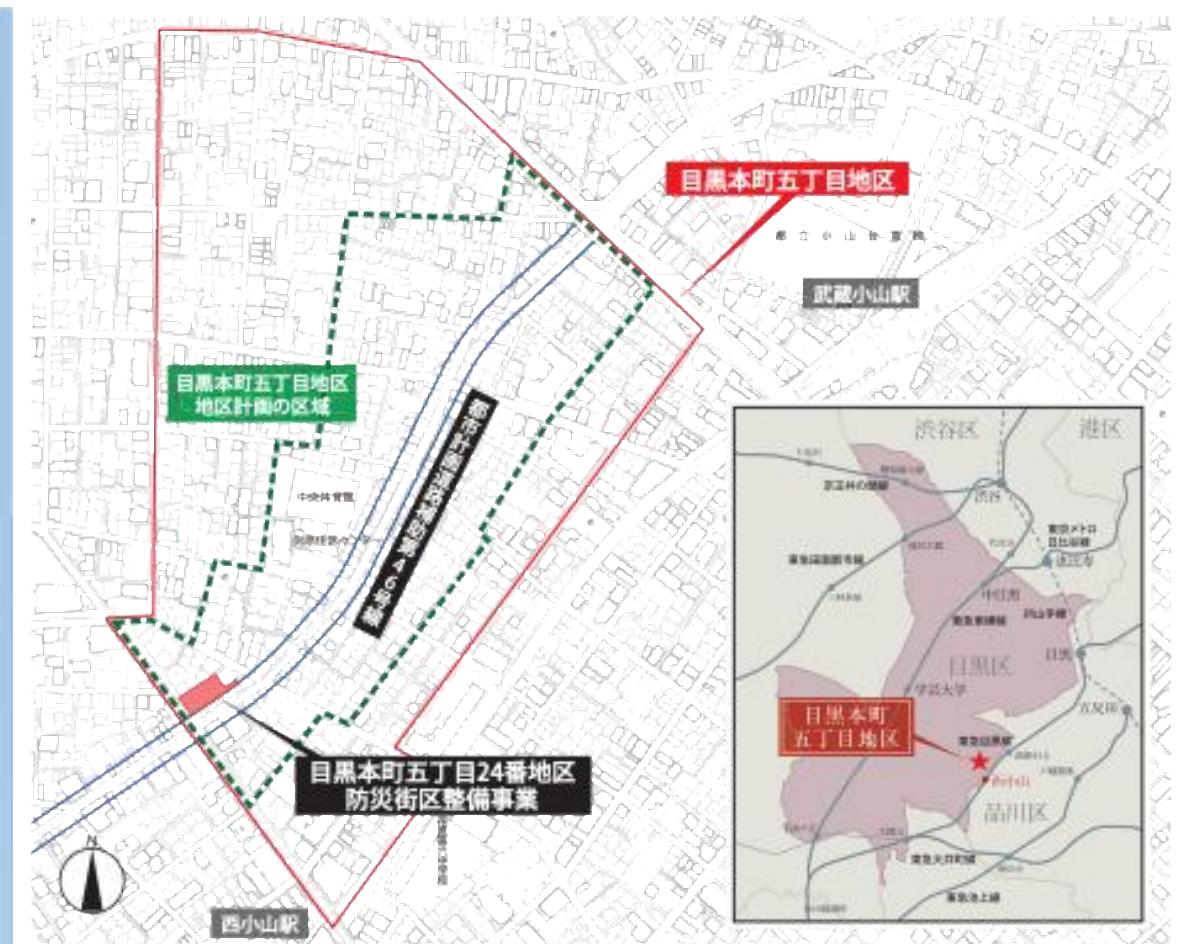


補助第46号線<案内図>





竣工写真／平成28年10月撮影



■目黒本町五丁目地区のまちづくり(目黒区の取り組み)

- 当地区は、東京都の「防災都市づくり推進計画(平成28年3月改定)」において重点整備地域に指定されています。
- 目黒区が昭和63年に「木造賃貸住宅地区総合整備事業」を導入、現在は「木造住宅密集地域整備事業」により、防災上及び住環境の課題を解決するための取り組みを進めています。
- 平成19年度からは、補助46号線整備に併せて、東京都と目黒区が連携して災害に強いまちづくりを目指して「道路整備と一体的に進めるまちづくり」に取り組んでいます。
- 補助46号線沿道まちづくりの一環として、平成22年1月に「目黒本町五丁目地区地区計画」が策定され、同年より「都市防災不燃化促進事業」が推進されています。
- 平成25年11月に目黒区目黒本町五丁目全域が「不燃化特区」に指定され、木密地域を燃え広がらない・燃えないまちとするため、重点的・集中的な取り組みが推進されています。

3. 上位計画と補助46号線 (すずかけ通り)の関係

目黒区都市計画マスタープラン
自由が丘未来ビジョン
駐車場の地域ルール

●西部地区的将来都市像

みどりの多い閑静な住環境と

個性的で魅力あふれる駅周辺の産業環境が調和するまち

- 自由が丘駅周辺地区は、商業・業務・住宅などの都市機能が集積し、鉄道や幹線道路などの交通基盤の結節点であり広域的な交通網でつながる拠点として「広域生活拠点」に位置付けられている。

○市街地整備・土地利用の方針

- 区内外からより多くの人々を引き込む求心力の高い商業・業務集積地の確立に向けて、市街地再開発事業や都市計画道路の整備などにより、都市機能の重層化・複合化や公共空間の創出を進めます。
- まちづくりの将来像である「未来ビジョン」に基づく公共空間の利活用の取組を進め、居心地の良いまち歩きを楽しめるウォーカブルなまちづくりを推進します。

○道路・交通の方針

- 補助第127号線及び補助第46号線について、道路・交通の円滑化のための整備を推進するとともに、段階的な歩道整備や沿道建物の壁面後退により、歩行機能の拡充と魅力ある沿道のぎわいを創出する都市計画道路の整備を促進します。
- 敷地の統合・共同建替等にあわせた地域共同荷さばき場の整備や、駐車場に関する地域ルールの策定、通過交通抑制エリアの設定、樹木の育成などにより、居心地が良く歩きたくなる環境整備に取り組み、ウォーカブルなまちづくりを進めます。

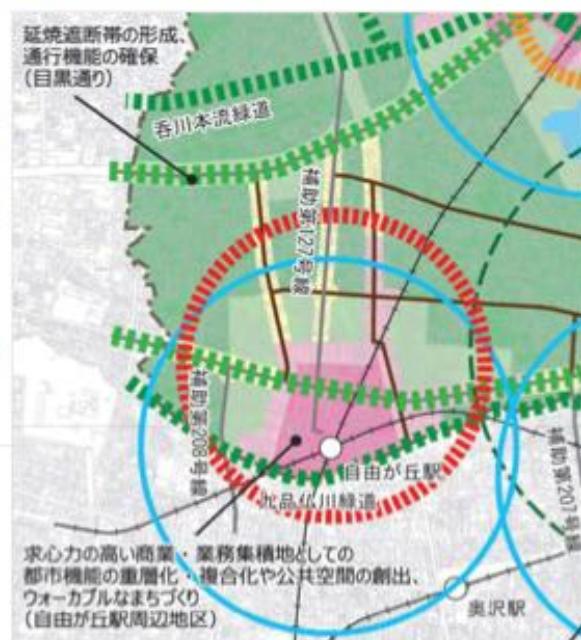
○地域産業まちづくりの方針

- 魅力ある商業・業務機能を中心とした機能の更新、安全で快適な回遊性の高い歩行環境の整備を推進することにより、区内外からさらに多くの人々が訪れたくなる高い魅力と活力に満ちた商業・業務拠点の形成を図ります。

○みどりと水のまちづくりの方針

- 個々の敷地ごとの緑化や樹木の保全と創出、屋上緑化、壁面緑化などによる民有地の緑化を促進します。

凡例		
<土地利用>	<拠点>	<路線>
低層住宅地	広域生活拠点	都市計画路 緑道
一般住宅地	地域生活拠点	都内主要幹線 道路
複合住宅地	めぐらの森	主要生活道路
地域商業地	公園	みどりの保全地
広域商業・業務地	移動円滑化促進地区	みどりの創出・育成地
商業系複合地区	地区道路	地区道路
大規模土地利用・施設	主な施設等	



●自由が丘の将来像

〈自由の思想〉で創造していくグリーン社会の小さな世界都市づくり

~Lead GREEN~

- 今後予想される社会経済情勢の急速な変化の中でも、自由が丘が自由が丘たりえる文化性を次代に継承・発展させていくことを目指し、30年後を視野にした新たなまちづくりの道標として定められている。

○目標1：駅前と周辺を安全と楽しさでつなぐ“楽歩”環境をつくりだす

…誰もが安全・快適に回遊できる歩行者空間の創出

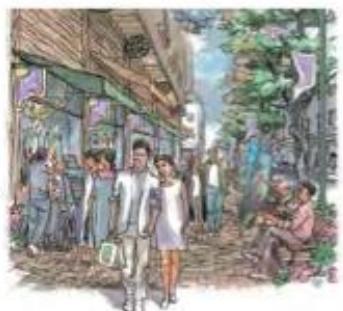
- まちの利用者として迎え入れる誰もが心地良さを感じ、また訪れたくなる美しさ・楽しさ・歩きやすさを備えた“楽歩（らっぽ）”と称する安全で快適な環境形成を目指していきます。
- 駅周辺における通過車両や搬出入車両の進入抑制と、歩行者空間の拡充により、細街路等によって醸成してきた回遊の魅力を拡充していきます。



○目標2：人と地球へのやさしさを発現する“緑装”的まちをつくりだす

…グリーン社会を可視化する景観の創出

- (楽歩地区)～周囲の住宅地における建物や公共公益的な施設を活用しながら、地球環境への貢献とともに、人の情緒に訴えかけるまちの緑装に独創的に取り組むことで、地元の誇りや愛着となり、また新たなまちの利用者を誘引し、自由が丘の新たな象徴となるみどり豊かな環境形成を目指していきます。



○目標3：とりまく変化を先取りした多様な利用者の受け皿をつくりだす

…超高齢社会やビジネス交流を支える建物への更新

- 子ども、子育て世代、若者世代に加え、今後増加する高齢世代や誘引るべきビジネス交流人口といった多様な利用者を迎えていくために、駅周辺における老朽建物の更新（個別建替、共同化）を通じて、社会経済の変化や利用者の需要を先取りする建物（受け皿）の整備を目指していきます。

○目標4：まちを利用する誰もが災害発生時に慌てずに対応する安心間をつくりだす

…人を集めるまちとしての防災力の強化

- 数多くの居住者・就業者・来街者が利用するまちであり、大きな災害時における安全安心の提供が求められることから、ハード・ソフト両面の連携により日頃から災害に強い街を目指していきます。

○目標5：推進するデジタル技術の活用により誰にもやさしいまちをつくりだす

…グリーン×デジタルを実装する市街地の形成

- 「まちブランド」を維持・発展させていく観点から、次世代型の商業スタイル・交通・エネルギー・物流等の様々な分野に係る先端的なまちづくりを目指していきます。

01 パブリックプレイスとは

自由が丘において、現時点において整備されている、もしくは整備が予定される《パブリックプレイス》は、大きくは、【道路空間：公道・私道】と【広場・空地等：都市計画で定められた空地・暫定活用地等】に分類され、それぞれに所有者・管理者がいます。

■公道：例えば、駅前広場、都市計画道路補助第127号線・第46号線 等

- ・道路法上の道路であり、行政が道路管理者として所有・管理している空間です。
- ・公道は、道路交通法の観点から交通管理者である警察が交通を管理をしています。
- ・歩行地区内の公道は、日曜日・祝日の12:00～18:00に歩行者天国の規制がされています。



■私道：例えば、サンセットエリア内やしらかば会内の細街路 等

- ・私人が所有・管理する道路を指します。
- ・不特定多数の人が自由に通行できることから道路交通法が適応されます。
- ・歩行地区内の私道は、日曜日・祝日の12:00～18:00に歩行者天国に規制されています。



■都市計画で定められた広場・空地等：例えば、自由が丘一丁目29番地区や東地区で整備される広場・空地等

- ・都市計画に基づく都市開発事業等で整備される行政が所有・管理する広場や、民間が所有・管理する歩道状空地や広場状空地です。



■暫定活用地：例えば公衆喫煙所

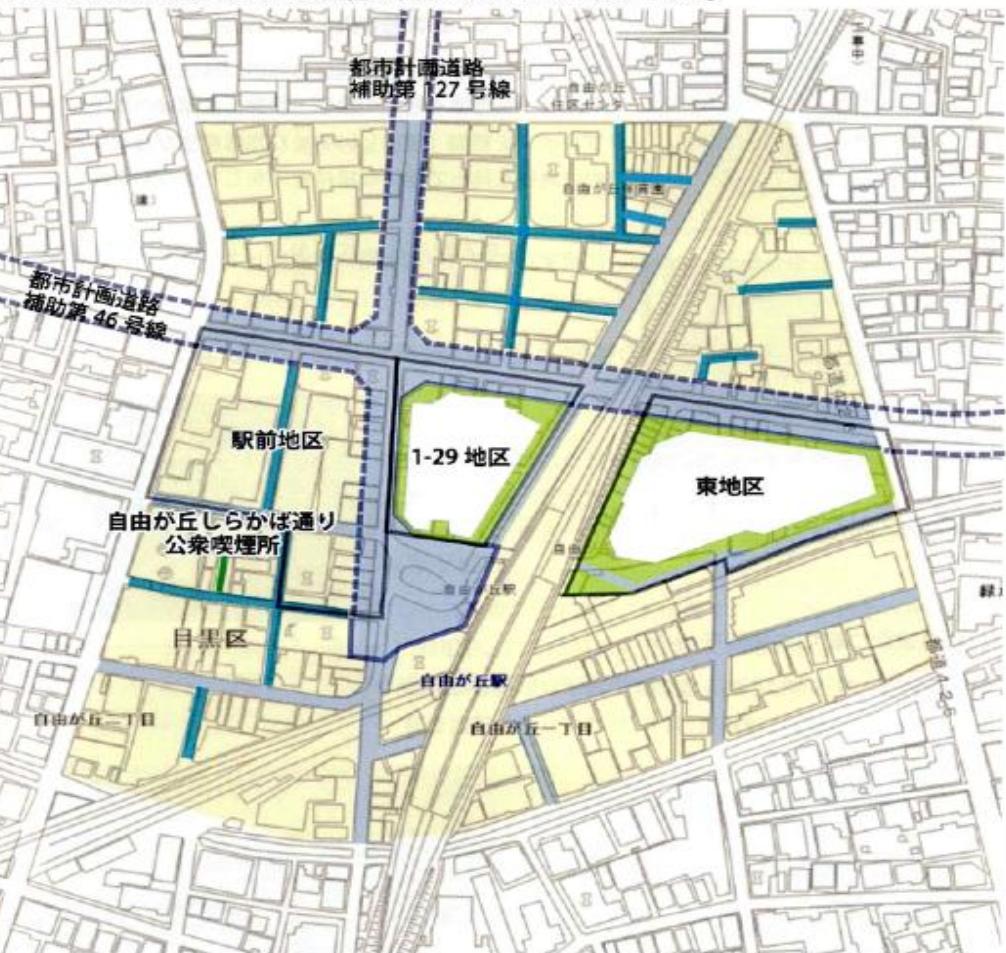
- ・民間敷地の提供に基づき公共的な活用をしている空間です。
- ・自由が丘しらかば通り公衆喫煙所は民間の所有地ですが、行政が管理をしています。



道路空間

広場・空地等

【現時点において整備済もしくは整備が予定されるパブリックプレイス】



《パブリックプレイス》

■	歩道地区 (まちなかウォーカブル区域)
■	公道
■	私道
■	都市計画で定められた行政及び民間が所有・管理する広場・空地等
■	暫定活用地

6. 駐車施設の確保（案）

駅前への一般利用の自動車の流入を抑制するため、駐車施設の隔地・集約により、駐車施設の適正配置を図る。

（1）乗用車の駐車施設

- 地区の主要な路線（学園通り、すずかけ通り、自由通り）に面しない敷地上の建築物は、同路線沿道等への隔地を認める。
- 中小規模建築物（延床面積 6,000 m²以下）は、隔地による確保を認める。
- 審査において隔地により設置することが有効と認められる場合は、上記に関わらず隔地による確保を認める
- 隔地先は当該建築物の敷地から概ね 300m の範囲内を想定（実態調査結果等をもとにその他の範囲基準とすることも可能）



（2）貨物車の駐車施設

- 原則として対象建築物の敷地内に設けるが、地域の交通環境上、隔地することが望ましく、隔地先からの荷さばきの横持ち動線が確保される等の条件を満たす場合は、隔地による確保を認める。
- 隔地先は地域ルール適用区域内を想定（駐車施設が確保でき、荷さばきの横持ち動線が確保される等の条件を満たす場合は、隔地が可能）

（3）障害者のための駐車施設

- 原則として対象建築物の敷地内に設けるが、地域の交通環境上、隔地することが望ましく、隔地先から障害者等が円滑に移動できる経路が確保されている等の条件を満たす場合は、隔地による確保を認める。
- 隔地先は同一街区にもしくは概ね 50m の範囲内を想定（駐車施設が確保でき、円滑に移動できる経路が確保できる等の条件を満たす場合は、隔地が可能）

7. 地域まちづくりへの貢献策の実施（案）

地域ルールの適用を受けて附置義務台数を減免する者は、運用組織と協議し、次に掲げる地域まちづくり貢献策を実施する。

- (1) 運用組織が実施する地域の駐車・交通対策に資する協力金の負担
- (2) 地域の駐車課題に対応した駐車施設等の整備

（1）運用組織が実施する地域まちづくり施策に資する協力金の負担

- 地域ルールの適用を受けて附置義務台数を減免する者は、地域ルールの運用と地域の駐車・交通対策に必要な資金として、減免する台数等に応じて地域まちづくり協力金（仮称）を負担する。

（2）地区の駐車課題に対応した駐車施設等の整備

（※主に市街地再開発事業等による大規模建築物）

- 地区の隔地の受け皿となる集約駐車施設の整備
- 周辺の貨物車の駐車需要を受け入れる共同荷さばき駐車施設の整備
- 共同利用可能な障害者用駐車施設、二輪車用駐車施設、自転車用駐車施設など地域の駐車課題改善に資する駐車施設の整備
- 現状の路上駐車両（送迎車両等）の受け皿となる待機スペースの整備
- 自転車環境の改善策の実施
- 自転車シェアリングのポート設置
- ZEV 用充電器の設置
- 公共交通機関の利用促進への貢献 等

＜地域貢献による整備台数の設定イメージ＞



4. サンセットエリア地区と 補助46号線(すずかけ通り) の将来ビジョン

サンセットエリア地区と補助46号線周辺計画の動き

- ① 1-29地区再開発計画
- ② 東地区再開発計画
- ③ 駅前地区再開発計画

↓ *以下の諸計画を段階的に順次実行していく必要がある！

- ④ サンセットエリア地区の建物更新（「地区再生計画」策定中）
- ⑤ 自由が丘デパート・ひかり街・サンリキ会の建替え
- ⑥ 東横線再高架化による衾第1架道橋（桁下2.2m）の解消
- ⑦ 都市計画道路補助46号線の整備
- ⑧ 都市計画道路補助127号線の整備

自由が丘駅周辺地区のまちづくり（各地区の取組）



すずかけ通りVR写真(東側) 1-29再開発完成時



すずかけ通りVR写真(東側) 都市計画道路完成時



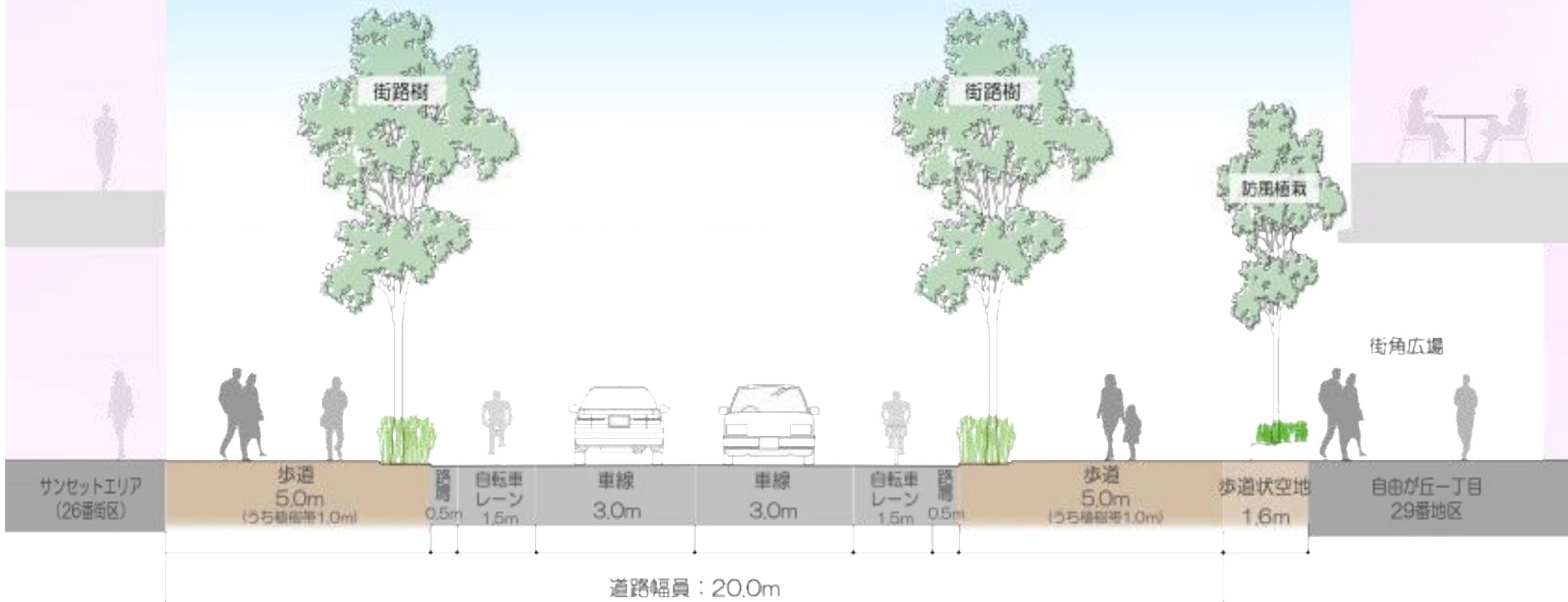
すずかけ通りVR写真(西側) 1-29再開発完成時

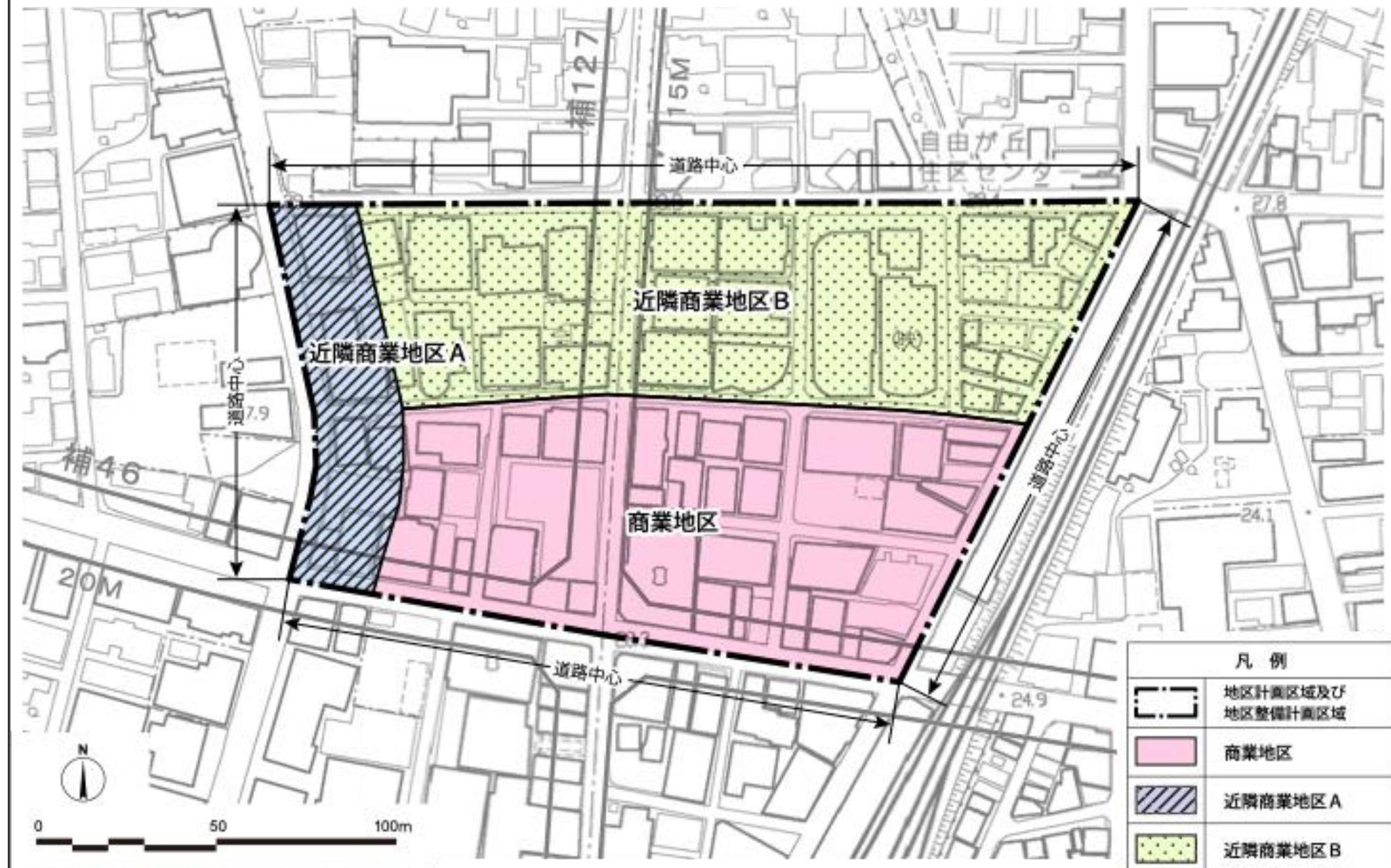


すずかけ通りVR写真(西側) 都市計画道路完成時



補助46号線(すずかけ通り)断面イメージ

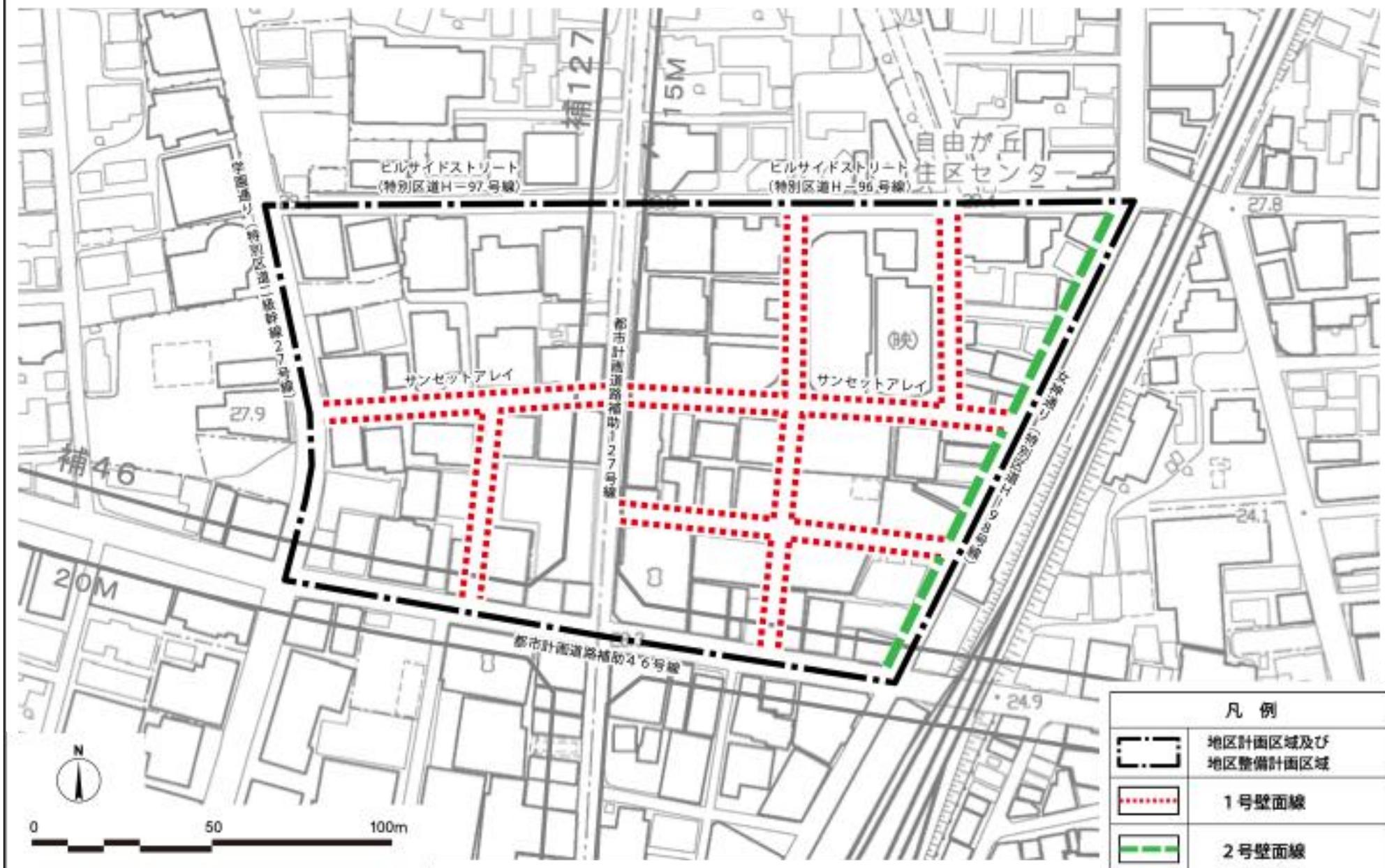




東京都都市計画地区計画

自由が丘サンセットエリア地区計画 計画図2

(目黒区決定)



この地図は、東京都知事の承認を受けて、東京都縮尺1/2,500の地形図（道路網図）を使用して作成したものである。ただし、計画線は、都市計画道路の計画図から転記したものである。無断複製を禁ず。

(承認番号) 21 都市基交 122 号・平成 21 年 7 月 2 日

(承認番号) 21 都市基街第 73 号・平成 21 年 8 月 19 日

5. 歩行者天国への対応

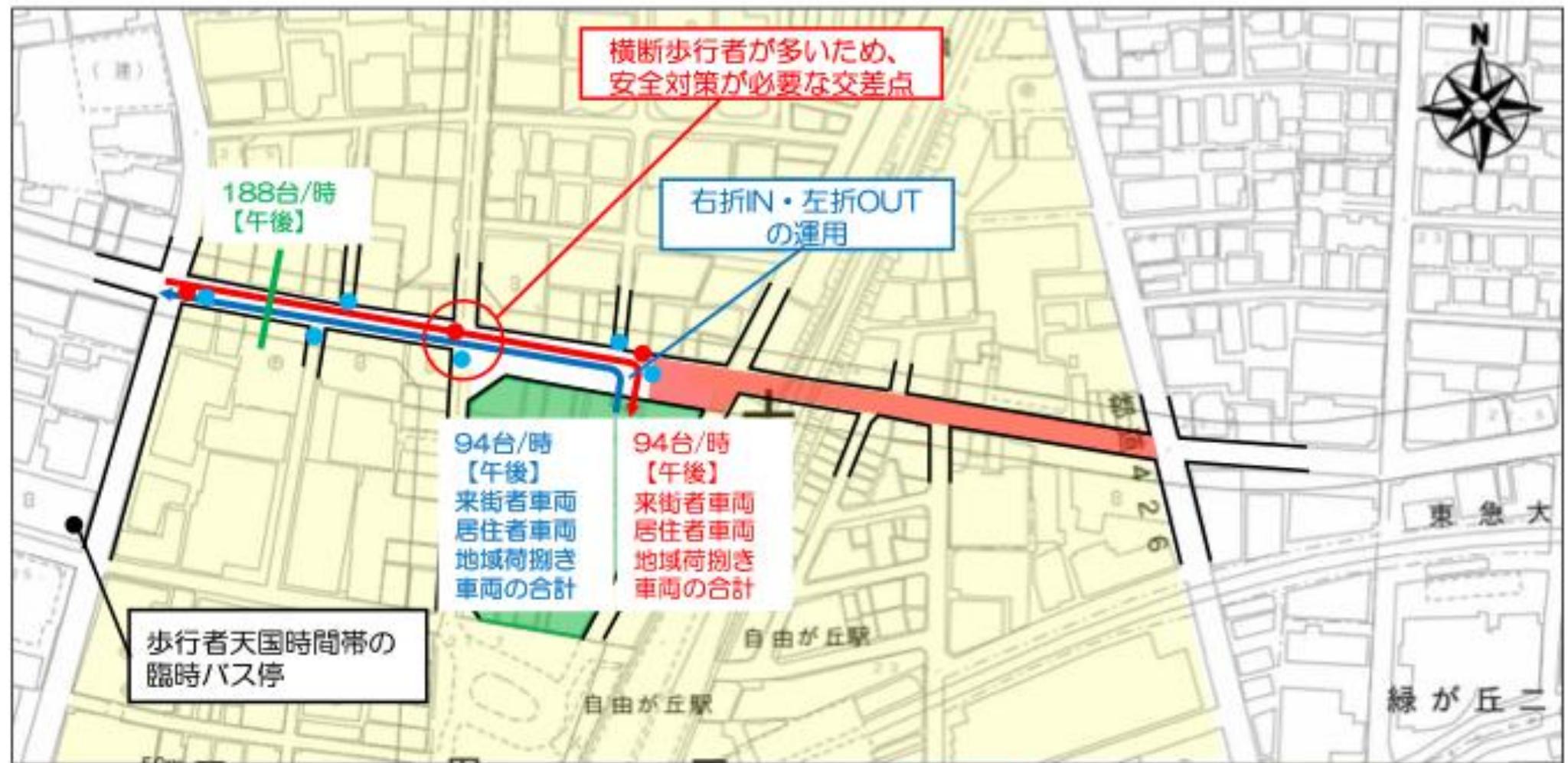
歩行者天国への対応

- これまでお話ししてきたように、補助46号線（すずかけ通り）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。
- また、今回1-29の再開発計画によって補助46号線（すずかけ通り）の南側については道路拡幅され、また再開発ビルの壁面後退によって**合計10mという広い歩道と大きな街路樹ユリノキ、そしてバラの花壇、ベンチ等**が整備されます。これは自由が丘のパブリックペースとして、最も豊かな歩道となるでしょう。
- さらに、東地区、駅前地区の二つの再開発によって、南側の豊かな歩道は、左右に広がり**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。

第1案 現状維持（規制変更なし、歩行者天国エリア外駐車場利用）※一丁目29番地区竣工後



第2案 学園通りIN・OUT



● バリケードサイン設置箇所

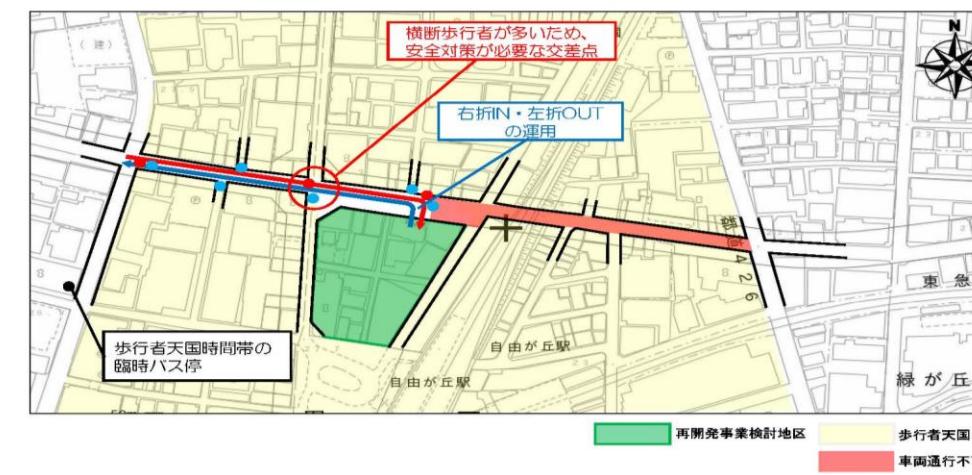
● 誘導員配置箇所

第3案 自由通りIN・学園通りOUT



自由通りIN・学園通りOUTの場合は全線規制解除が必須となり、通行車両を制限することも不可。
(一方通行規制、片側車線木コ天、通行可能車両の制限はいずれも不可。)

2案 比較

	第1案 現状維持	第2案 学園通りIN・OUT
	 <p>歩行者天国時間帯の臨時バス停</p> <p>再開発事業検討地区 歩行者天国エリア ● バリケードサイン設置箇所 ■ 車両通行不可区間</p>	 <p>横断歩行者が多いため、安全対策が必要な交差点 右折IN・左折OUT の運用 歩行者天国時間帯の臨時バス停 再開発事業検討地区 歩行者天国エリア ■ 車両通行不可区間 ● バリケードサイン設置箇所 ● 誘導員配置箇所</p>
来街者車両	1 - 29駐車場の利用不可 歩行者天国エリア外の提携駐車場利用	1 - 29駐車場の利用可能（ピーク時188台/時） 平均19秒に1台の車両が走行、20km/hとすると 平均1.7台の車両が対象区域に存在
居住者車両	警察への通行許可申請の上、出入庫可能 (住宅用駐車57台)	入出庫可能、警察への通行許可申請不要 ※ビル独自許可証必要
共同荷捌き	1 - 29駐車場の利用不可	1 - 29駐車場の利用可能 ※目黒区許可証必要
歩行者対応	補助46号線は現状の歩行者天国と同じ状況のため安全対策は不要	補助46号線の安全対策が必要な交差点は3か所。 (学園通り交差点、カトレア通り交差点、当地区駐車場出入口前)
自動車対応	不要	学園通り交差点で補助46号線に進入可能な車両を確認（1 - 29関係車両）する必要がある。
駐車車両	1 - 29駐車場の利用不可	通常とは異なる右折IN・左折OUTの運用となる。

補助46号線と歩行者天国時交通規制の段階的な変更（案）

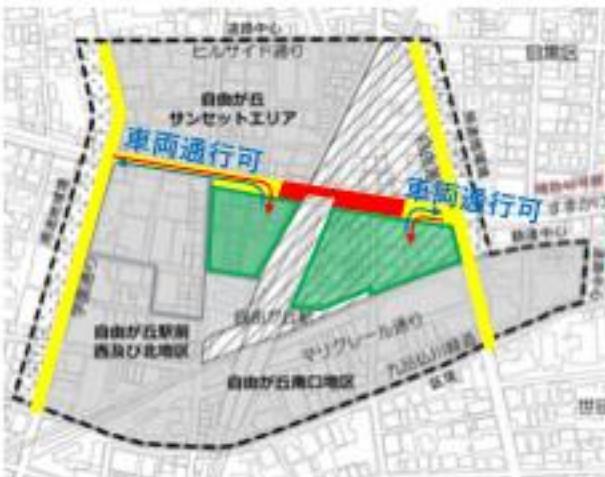
第1段階：一丁目29番地区開業時



補助46号線の一丁目29番地区前が拡幅され南側に歩道が整備される。

歩行者天国時に一丁目29番地区的駐車場利用をする車両のみ補助46号線学園通り～一丁目29地区駐車場出入口前区間の通行可とする。
（一部規制変更）

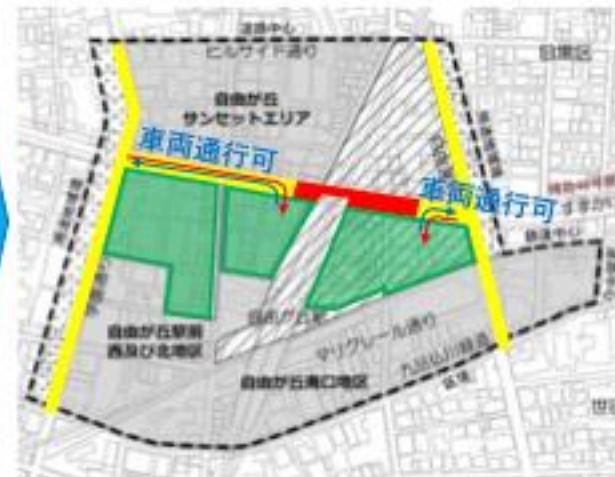
第2段階：東地区開業時



補助46号線の東地区前が拡幅され南側に歩道が整備される。

歩行者天国時に東地区的駐車場利用をする車両は補助46号線の自由通り～東地区駐車場出入口前区間の通行可とする。
（一部規制変更）

第3段階：駅前地区開業時



補助46号線の駅前地区前が拡幅され南側に歩道が整備される。

補助46号線の交通規制は第2段階から変更なし。

再開発事業検討地区

地域の主要な路線

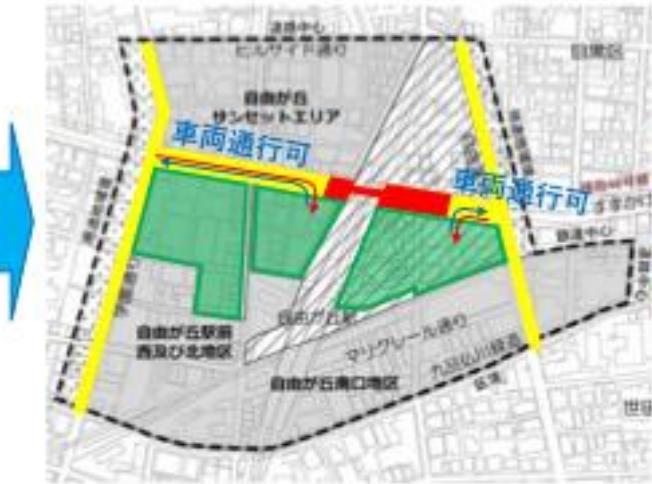
車両通行不可区間

注1) 駅前地区、補助46号線北側拡幅、東横線連立事業（再高架化による拡幅）の順番で3事業が完了した場合の段階的な変更（案）であり、3事業の完了時期によっては第3段階以降の順番も変わる。

注2) 補助46号線北側拡幅完了を第4段階でまとめているが、北側拡幅・歩道整備が段階的に行われる場合には段階数が増える。

補助46号線と歩行者天国時交通規制の段階的な変更（案）

第4段階：補助46号線北側拡幅完了時



※東地区車両出入口は都市計画（原案の案）から想定

補助46号線の北側が拡幅され、学園通り～高架手前、高架手前～自由通り区間の両側に歩道が整備される。（高架下は連続立体整備事業完了前のため歩道は整備されない。）

補助46号の交通規制は第2段階から変更なし。

最終段階：都市計画道路完成時



※東地区車両出入口は都市計画（原案の案）から想定

連続立体整備事業により高架下も両側に歩道が整備され、都市計画道路が完成する。

歩行者天国時は補助46号の規制を変更し車両通行可とする。

（補助46号線規制解除）

再開発事業検討地区

地域の主要な路線

車両通行不可区間

注1) 駅前地区、補助46号線北側拡幅、東横線連立事業（再高架化による拡幅）の順番で3事業が完了した場合の段階的な変更（案）であり、3事業の完了時期によっては第3段階以降の順番も変わる。

注2) 補助46号線北側拡幅完了を第4段階でまとめているが、北側拡幅・歩道整備が段階的に行われる場合には段階数が増える。

5. まとめ

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**だと思っていましたので、**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、**通過交通が全くなく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。
- 現在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（2026～36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。**

