

第2章 地区の特性と課題

1 地区の位置づけ

本地区は、副都心や羽田空港方面につながる山手通り、渋谷や二子玉川方面につながる駒沢通りと、都心・副都心や横浜方面を走る東急東横線及び東京メトロ日比谷線を主要な骨格として、そのクロスポイントである中目黒駅を中心に業務商業、その周辺に住宅市街地が形成されています。また、地区の中央を東西に走る山手通りに並行して、目黒川が位置し都心でも希少な水と緑を身近に感じられる街並みが形成されています。さらに、目黒川の北側は、ゆるやかな斜面地となっているなど、変化のある地形が街並みに表情を与えています。

東京の2040年代を目標時期とした都市の姿と都市づくりの方針などを示した、東京都の『都市づくりのグランドデザイン』（平成29年9月）では、本地区は「中枢広域拠点域」の西部に位置づけられ、地域の将来像を「商業、業務、居住などの機能の集積、建築物のリノベーションや目黒川との調和による個性的な店舗や飲食店等の集積、大学の立地などにより、文化・交流が生まれる拠点が形成されています。」としています。

都市計画としては、東京都の『都市計画区域マスタープラン』（平成26年12月）において、本地区はセンターコア再生ゾーンの西部エリアに位置づけられ、地域の将来像として「駅周辺の公共施設整備の進展や、渋谷・代官山との連携による商業・業務施設の立地誘導によって、職・住・遊の多様な都市機能と地域の個性をいかした文化を創出できるまちを形成」としています。

目黒区の『都市計画マスタープラン』（平成16年3月）では、本地区は将来都市構造の広域生活拠点として位置づけられており、「市街地再開発事業の促進や駅周辺の公共施設整備を進めるとともに、IT産業の集積を活かしながら、渋谷、代官山との連携や機能分担による商業・業務施設の立地の誘導によって、職・住・遊の多様な都市機能の集積をすすめます。」としています。さらに、山手通り沿道は、新しい生活スタイルを創造・提案する軸としての生活創造軸に位置づけられており、「商業・業務機能の維持・更新を進め、活力ある沿道商業・業務地の形成を図ります。」としています。

その他、「目黒区みどりの基本計画」（平成28年3月改定）、「目黒区産業振興ビジョン」（平成27年6月改訂）、「目黒区観光ビジョン」（平成27年3月改定）、「目黒区交通安全計画」（平成28年4月改定）、「目黒区地域防災計画」（平成29年3月修正）、「目黒区交通バリアフリー推進基本構想」（平成24年3月改定）など本地区に関連する計画があり、それぞれの分野で本地区の特性に応じた位置づけがなされています。

<凡例>

都市計画マスタープラン

- 広域生活拠点
- 生活創造軸
 - ・山手通り

景観

景観重要公共施設

- ・目黒川、山手通り

福祉（交通バリアフリー）

- 重点整備地区

環境・水とみどり

- めぐろの森
- みどりの保全軸
 - ・目黒川、蛇崩川緑道
- みどりの創出・育成軸
 - ・山手通り、駒沢通り
- サクラ再生実行計画
- ・目黒川

道路・交通網

- 幹線道路
- 特定緊急輸送道路
 - ・駒沢通り（総合庁舎から山手通りの区間）
 - ・山手通り（駒沢通りから目黒通りの区間）

市街地整備・土地利用

- みどり豊かなゆとりある環境の維持・形成
- 良好な住環境の形成
- にぎわいのある商業・業務地の形成
- 幹線道路沿いの沿道環境整備
- 産業系と住宅系の調和・共存による複合市街地の形成

2 地区の現状

本地区の現状を把握するために平成29年度に実施した、都市基盤や人口の変化などを把握するための上位・関連計画の整理や各種データの分析、店舗・事業所分布状況調査、滞在者の動向調査、住民アンケート、来街者アンケート、関係者ヒアリングの結果についてのポイントは以下のとおりです。（65ページ以降参照）

（1）地区の利用状況

①土地利用

地区内の用途地域は、中目黒駅周辺や山手通り沿い、駒沢通り沿い、及び東横線沿いに商業地域が指定され、商業地域に接して目黒川沿いと山手通り沿いの一部に準工業地域が、そのほか第一種・第二種住居地域、第一種・第二種中高層住居地域、近隣商業地域が指定され、これらの後背地に第一種低層住居専用地域が指定されています。土地利用の特徴として、中目黒駅を中心に、建物用途が商業・業務系から住居系へ、建物規模が高層・高密度から低層・低密度へと段階的な構成となっています。そのため、中目黒駅前や山手通り沿いでは高層の事務所、低層階に店舗を有する集合住宅が、目黒川沿いには1階に店舗を有する中層の集合住宅や事務所が立地する複合的な市街地が形成されています。その周辺には低層住宅などが立地する良好な住宅地が形成されています。また本地区は、駅が山手通りや目黒川という都市の骨格軸と交差する位置にあり、商業・業務系土地利用が軸沿いに広がりやすい空間特性となっています。

東京都の土地利用現況調査や「目黒区の土地利用」（平成30年3月）などから、地区内における土地利用についてみると、上目黒2・3丁目は住宅が地区内でも多くなっており、上目黒2丁目では商業施設や工業施設も多い傾向があります。市街地の燃えにくさを示す指標である不燃領域率についてみると、上目黒3丁目は60%～70%、それ以外の丁目ではいずれも70%を越えており、延焼しにくい市街地が形成されています。平成23年から平成28年の変化をみると、マンション建設等に伴い住宅系の利用が最も増加しており、次いで、商業系が増加しています。その一方で、未利用地や工業系の利用は減少しています。

駅周辺では、再開発に伴い、未利用地から、1階に店舗を併設する集合住宅などの住商併用建物に変化しています。また、目黒川沿いの準工業地域では、駅に近い街区で住宅用地から商業用地への変化が見られ、駅から離れた街区では未利用地の商業用地への変化が見られます。

②人口

人口は、住民基本台帳における平成20年以降の推移を見ると、目黒区全体では一貫して増加が続いていますが、本地区においては、平成20年代後半から、微減傾向にあります。一方で、平成27年国勢調査の昼夜間人口比率をみると、目黒区が105.8%、本地区が154.3%と昼間人口の割合が高くなっています。

住民基本台帳における平成30年1月1日現在の本地区における年齢階層別人口の構成比は、0～14歳の年少人口が10.0%（2,535人）、15～64歳の生産年齢人口が71.8%（18,250人）、65歳以上の老年人口が18.2%（4,623人）、そのうち75歳以上の老年人口が9.3%（2,372人）とな

っており、目黒区全体と比べて、生産年齢人口の割合がやや高い傾向にあります。

③事業所

本地区の事業所数は、平成26年経済センサスをみると、飲食店が最も多く、その他には、不動産業や美容理容業、医療、小売業などが多くなっています。飲食店は、洋食やカフェ、居酒屋、多国籍料理など様々な店舗が立地しており、中目黒駅前や駅南側商店街、山手通り、目黒川沿いなどに点在している傾向があります。

平成21年からの変化をみると、飲食サービスや、医療、小売業などで事業所数や従業者数が増加しています。

④来街者

本地区の駅の利用は、平成28年度の乗降人員を見ると、東京急行電鉄が193,943人／日、東京メトロが224,957人／日と多くの人々が利用しています。また、乗降人員は年々増加傾向にあり、平成25年度から平成28年度にかけて、東京急行電鉄では4.3%、東京メトロでは7.6%増加しています。また、目黒川の桜開花の期間における来街者数については、平成30年春においては16日間で293万人と推計されており、前年より約30万人の増加が見られました。

来街者アンケート結果をみると、地区内を利用する目的は、主に「飲食・カフェ（47.4%）」「散歩や憩い・くつろぎ（33.0%）」が多くなっています。特に、駅前は「飲食やカフェ（61.8%）」、駅南口側は「日常的な買物（56.7%）」、目黒川沿いは「散歩や憩い・くつろぎ（57.6%）」が多くなっています。

地区を利用する頻度については、「年に1～3日（31.4%）」が最も多く、次いで「半年に1～3日（23.0%）」となっています。地区を利用する主な時間帯は、平休日ともに「午後2時～午後5時前」が最も多く、滞在時間は、「1時間以上～2時間未満（33.7%）」や「2時間以上～3時間未満（33.3%）」「1時間未満（15.7%）」が多くなっています。

⑤歩行・滞留の状況

目黒川沿いは特に昼～夕方にかけて人通りがあり、散策や犬の散歩、買い回りをする人が見られます。山手通りや駅南口エリアは、平日の通勤・帰宅時間帯、平休両日の昼食・夕食時間帯に人通りが多く、夕食時間帯は20～30代と見られる世代が多くなっています。

人の滞留については、駅改札口周辺や駅前横断歩道先の店舗前などで待ち合わせをする人が多くなっています。また、目黒川沿いの橋の上では写真撮影や休憩などをする人が多く、中目黒G T周辺などのコンビニエンスストア前では休憩や飲食をしている人が多い傾向にあります。

(2) 地区の魅力や問題点・改善点

①地区の魅力

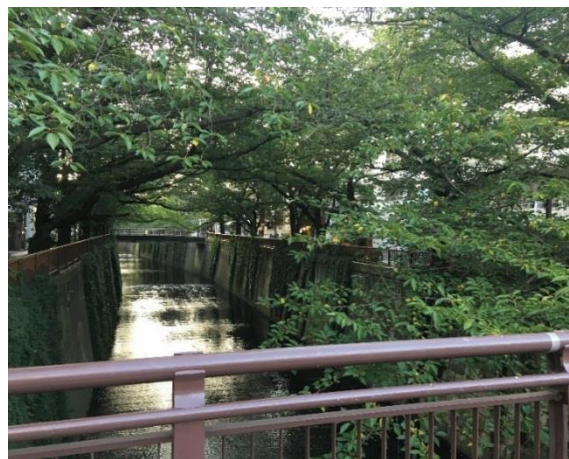
アンケートの結果をみると、住民が感じる地区の魅力は、「鉄道・バス・道路など交通利便性が高い(76.4%)」が最も多く、その他に「水や緑など自然が身近に感じられる(31.1%)」、「行政機関や銀行、会社・事務所に行きやすい(24.1%)」「住宅地に閑静な雰囲気がある(21.4%)」「魅力的な個店が集まっている(20.4%)」が挙げられています。年齢別にみると、20～30代は個店の集積、50～60代は交通の利便性や、行政機関等の施設立地、住宅地の雰囲気などを魅力で挙げている傾向があります。これらのことから、便利でありながら、自然を感じられる落ち着いた環境であることが住民にとっての魅力になっています。

魅力に感じている具体的な資源については、住民と来街者ともに「目黒川や桜並木などの自然」が最も多く、その他に「目黒川桜まつりや中目黒夏まつりなどの祭り」「駅周辺・山手通り・目黒川沿いなどの店舗」が挙げられています。特に、来街者は、散歩や憩い、くつろぎを目的に訪れている人ほど、これらの資源を魅力に感じている傾向があり、癒しと楽しさを感じられることが本地区の魅力となっていることが伺えます。

また、ヒアリングの結果より、事業者からは、駅前を中心に様々な人が訪れる活力を感じる場所でありながら、目黒川や桜並木がつくるゆったりと時間が流れる感覚や、色々なものが混在していただける居心地の良さが魅力となって、創造的で感性豊かな人々や、品位や美意識をもつ人々が訪れているなどの意見も挙がりました。



中目黒駅構内



目黒川

②地区の問題点・改善点

地区で困ることは、アンケート結果をみると、住民と来街者ともに「道が狭い・混雑している」や「ベンチ・憩いの空間が少ない」が多く挙がっています。住民の結果を年齢別にみると、20～40代は道の狭さや混雑、60代以上はベンチや憩いの空間の少なさを特に困ることとして挙げている傾向があります。また、来街者では、散歩や憩い、くつろぎを目的に訪れている人ほど、道の狭さや混雑、ベンチや憩いの空間の少なさを困ることとして挙げています。

滞在者の動向調査によると、人通りは駅出入口付近に集中しており、駅北口の山手通り横断歩道は終日歩行者が多い状況にあります。また、街なかでは道幅が狭いものの自転車および自動車の交通量が多く、通行の多い通勤時間帯や夕方は特に危険な状況が見られます。また、休憩できる場所がないため、橋の欄干や店舗前などに人が集まったり、座ったりしている状況にあります。住民や来街者などにとっての安全で安心な環境づくりに向けては、バリアフリーや防災に関する対応とあわせて、これらの解決に取り組む必要があります。

また、住民からは、上記以外にも「自動車・自転車等の危険な運転が多い」「ゴミのポイ捨てや不法投棄が多い」「店舗等の看板が道にはみ出している」「深夜になっても騒がしい」などが困ることとして挙げられています。これらの問題点は、企業や地域の関係者へのヒアリングからも複数意見が挙がっており、対策が求められます。

住民が考える地区で必要だと思ふ施設等の整備・改善については、アンケート結果を見ると、「自転車走行環境の改善（35.4%）」が最も多く、その他に「電線等の地中化（33.1%）」「目黒川の景観・水質改善（29.9%）」などが挙がっています。また、この地区をより良くしていくために充実してほしい街づくりに関する活動分野については、「環境（50.7%）」が最も多く、その他は「防犯・安全（36.7%）」「商業（28.4%）」などが挙げられています。

（3）街づくり活動の状況

地区内には、町会・自治会、住区住民会議、商店会など街づくり活動に取り組んでいる組織が多数あります。清掃活動は各主体がそれぞれ実施しており、季節ごとのイベントでも各主体が協力して取組を行っています。

また、事業者によるアート関連のイベントなど新しいイベントも開催されてきており、現在は具体的な活動は実施していないが中目黒に貢献したいという意識をもつ事業者も多く見られます。

街づくり活動に関する問題点として、町会・自治会や商店街などで高齢化が進んでいること、新しい事業者や住民による地域の様々な活動への参加も少なくなっていること。また、街全体として活動するための主体間の連携や、各主体の情報共有が不足している状況が見受けられることなどが挙げられます。