

自由が丘駅

整備構想 | 都市基盤 | 周辺地区

令和5年4月
目黒区



We will make our city more walkable.

自由が丘らしく「人」が主役となるまち

Events

「えきまえプラス」2023.03.12



【えきまえプラスについて】

“えきまえプラス”とは、フランス語で人々が集まる広場を意味する (place) から、駅前広場に新しい活動を加える (プラスする) 取組です。自由が丘エリアプラットフォームの設立と自由が丘未来ビジョンについて、広く知っていただくため、駅前広場全体を活用するイベント“えきまえプラス”を開催しました。



【表紙・巻末イラストについて】

自由が丘駅前広場を活用した「えきまえプラス」というイベントで子どもたちやアーティストに「未来の自由が丘」をテーマに絵を描いてもらいました。

【目次】

第1章 都市基盤整備構想の目的と位置づけ	1
1 背景	1
2 目的	1
3 体制	1
4 対象エリア	2
5 構成	2
6 位置づけ	3
第2章 都市基盤整備の前提条件	4
1 鉄道網の状況からみた広域的な自由が丘駅の位置	4
2 上位計画における自由が丘駅周辺地区の位置づけ	5
3 自由が丘駅周辺地区都市基盤整備に関わる関連計画	9
第3章 まちの現状と都市基盤整備の課題	11
1 自由が丘駅周辺地区の現状	11
2 都市基盤に関わる課題	17
3 抜本的な都市基盤整備の必要性	37
第4章 まちの将来像と都市基盤整備の基本方針	38
1 社会の潮流	38
2 自由が丘駅周辺地区のまちづくりで継承すべき「自由が丘らしさ」	42
3 自由が丘駅周辺地区のまちの将来像と都市基盤整備の基本方針	46
第5章 都市基盤整備の取組	49
1 抜本的な都市基盤整備（つくる）の基本的方向性に基づく取組	49
2 都市基盤の活用・再生（つかう）の方針に基づく取組	53
第6章 今後の展開	62
1 今後の進め方	62
2 役割分担とスケジュール	63
巻末参考資料：自由が丘駅周辺地区都市基盤整備構想検討会の検討体制	66

第1章 都市基盤整備構想の目的と位置づけ

1 背景

自由が丘駅周辺地区では、これまで地区計画による歩行者空間の充実や細街路の無電柱化、舗装の高質化等により、居心地がよく歩きたくなるまちなかづくりに取り組んできました。一方で道路が狭く歩行者と自動車の錯綜や路上荷さばき車両による混雑、駅周辺の建物の老朽化、東急大井町線と東急東横線の踏切遮断による交通渋滞や、東急東横線の低い架道橋による緊急車両の通行障害、鉄道による地域分断等が課題となっています。

このような状況の改善に向けて、近年、自由が丘駅周辺地区では、市街地再開発事業による共同化等、地域主体のまちづくり活動の動きが活発化してきています。都市再生特別措置法に基づく都市再生推進法人に指定している株式会社ジェイ・スピリットをはじめとして、商店街、町会・自治会、住区住民会議といった団体のほか、地域のまちづくり活動団体などと共に公民連携によるまちづくりに取り組んでいます。令和3年度からは、株式会社ジェイ・スピリットが令和2年9月に策定した、自由が丘の2050年頃の暮らしやまちの望ましい姿を描いた「自由が丘駅周辺地区グランドデザイン」を踏まえ、令和5年2月に株式会社ジェイ・スピリットを中心とした公民連携によるまちづくりの取組体制として「自由が丘エリアプラットフォーム」を構築するとともに、公民連携によるまちづくりの将来像である「自由が丘未来ビジョン」を策定しました。

このように、地元発意によるまちづくりが活発化する一方で、踏切や低い架道橋の解消、都市計画道路といった都市基盤整備は進んでおらず、このままではまちづくりの効果を十分に発揮できないことが懸念されています。



老朽化した建物群



踏切による歩行者・自転車・自動車交通の遮断



狭い道は歩行者と自動車で混み合っている

2 目的

策定の背景を踏まえ、自由が丘駅周辺地区における都市基盤(道路、鉄道、駅前空間など)の現状と課題を明らかにし、まちづくりと一体的な都市基盤整備の基本方針と取組を示すことを目的として、自由が丘駅周辺地区都市基盤整備構想(以下、「本構想」といいます。)を策定しました。

3 体制

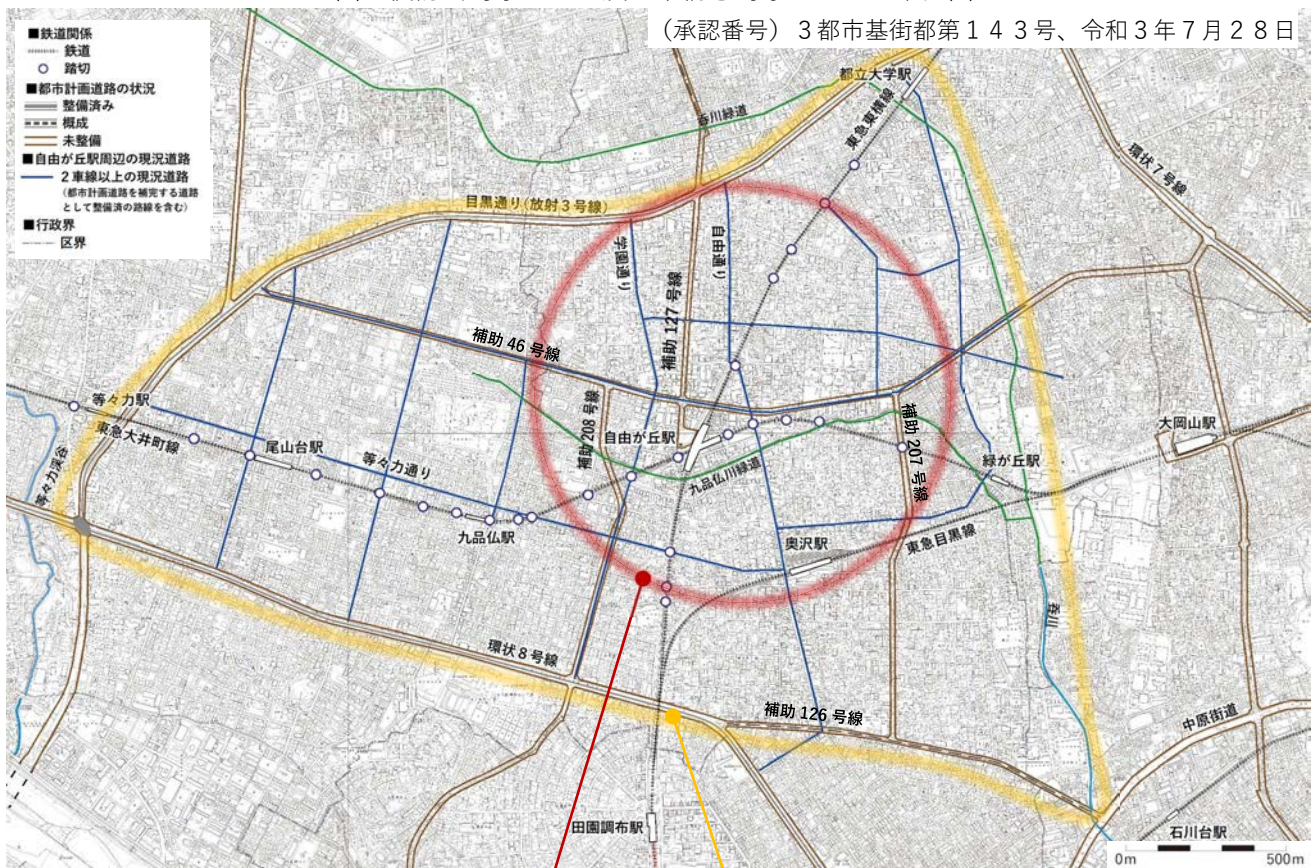
令和3年度に学識経験者、目黒区、世田谷区、鉄道事業者、都市開発事業者を構成員とした「自由が丘駅周辺地区都市基盤整備構想検討会」(以下、「検討会」といいます。)を設立し、周辺街づくりと一体的な都市基盤整備について議論を重ね、令和5年2月に本構想(案)をとりまとめました。その後、令和5年4月に改定された目黒区都市計画マスタープランを踏まえ、本構想を策定しました。(検討会の構成員の詳細は末尾参照)

4 対象エリア

検討会では、自由が丘駅周辺に留まらない広域的な内容について議論する必要があるため、目黒通り、環状8号線、補助126号線及び呑川に囲まれたエリアを対象として、道路と鉄道の立体化や幹線道路ネットワークのあり方等について検討してきました（以下、「検討対象エリア」といいます。）。

本構想は検討会での検討を踏まえ、主に自由が丘駅を中心とした都市基盤整備の考え方や整備方針を示すため、自由が丘駅を中心に現況の2車線道路や都市計画道路で囲まれる下図のエリアを本構想の対象とします（以下、「自由が丘駅周辺地区」といいます。）。

図：検討対象エリア及び本構想対象エリアの案内図



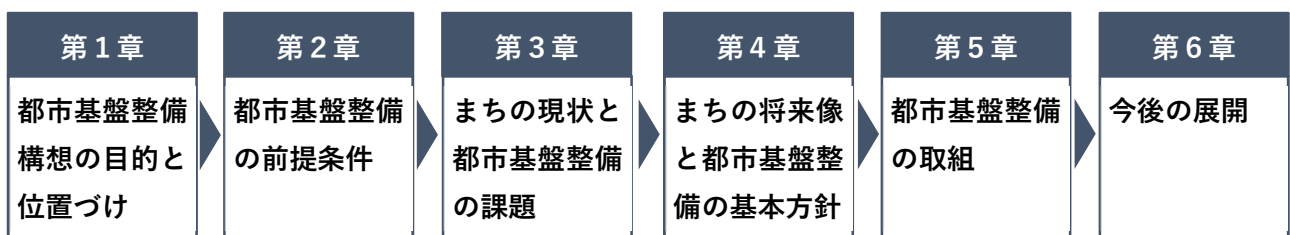
自由が丘駅周辺地区（本構想対象エリア）
自由が丘駅周辺における、現況2車線道路や都市計画道路で囲まれるエリア

検討対象エリア
概ね目黒通り、環状8号線、補助126号線及び呑川で囲まれたエリア。鉄道は東急大井町線（緑が丘～等々力駅付近）及び東急東横線（都立大学～田園調布駅付近）を含む

5 構成

本構想の構成は以下のとおりです。

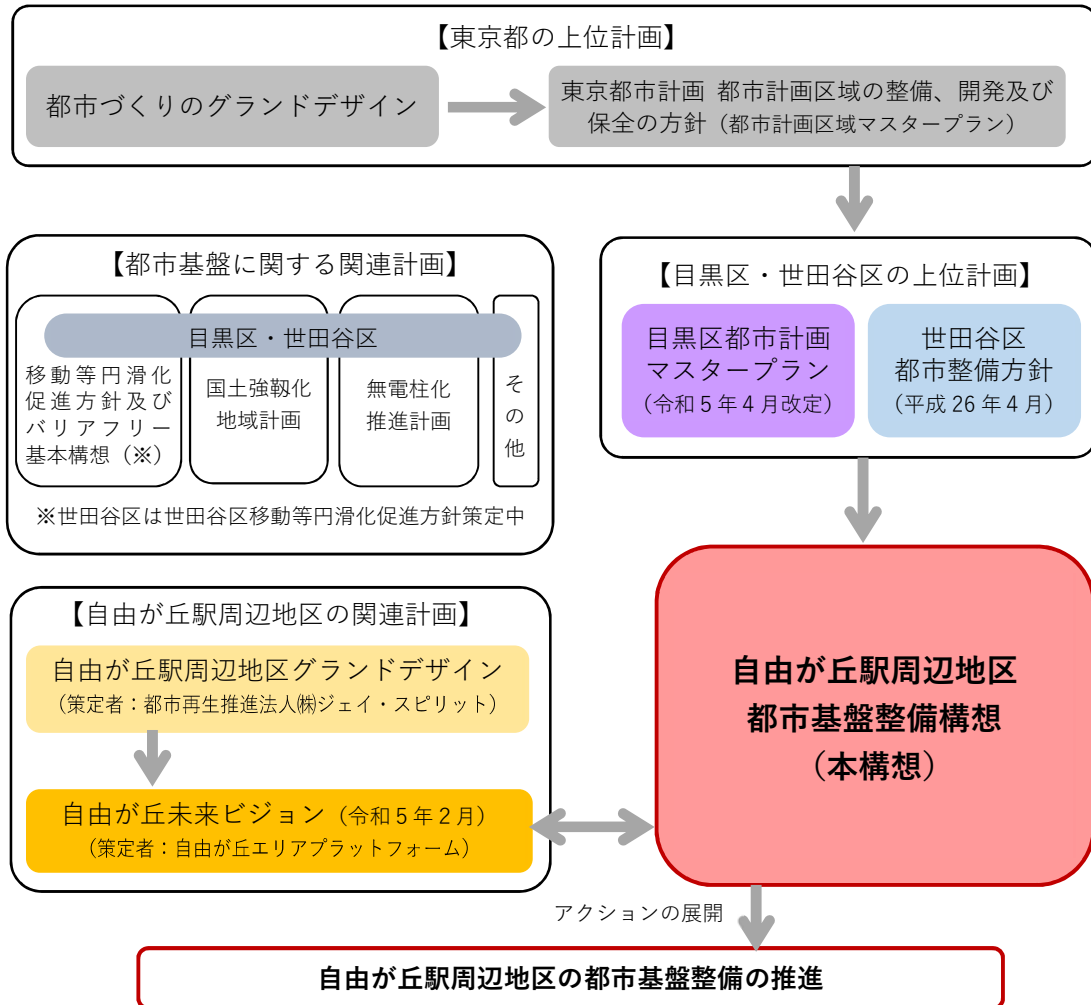
図：本構想の構成



6 位置づけ

本構想は、区全域の都市計画の基本的な方針を示す「目黒区都市計画マスタープラン」を軸に、自由が丘駅周辺地区を対象として、よりきめ細かな方針や取組を定めたものです。

図：自由が丘駅周辺地区都市基盤整備構想の位置づけ



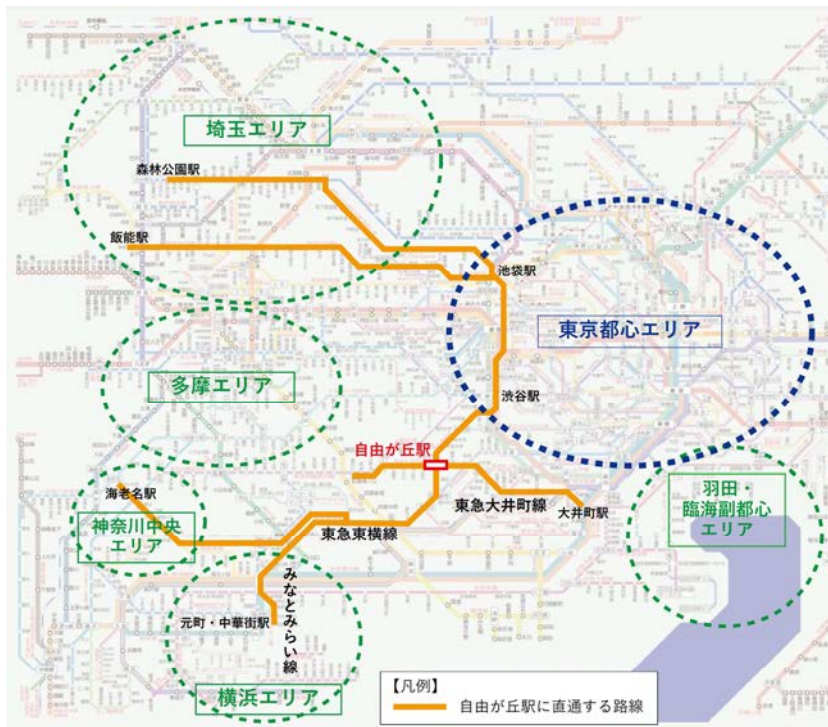
第2章 都市基盤整備の前提条件

1 鉄道網の状況からみた広域的な自由が丘駅の位置

自由が丘駅は、大井町線により大井町（臨海）方面や二子玉川方面、東横線により渋谷方面や横浜方面との行き来がしやすい位置関係にあります。

大井町線の溝の口駅までの延伸、東横線の副都心線との直通運転、相鉄・JR 直通線の開通に加え、2023年3月18日には相鉄・東急直通線が開通され、東京都心エリア、羽田・臨海副都心エリア、横浜・神奈川中央エリア、埼玉エリア、多摩エリアなど各方面を結ぶハブとなることが期待できます。

図：自由が丘駅からの直通エリア



出典：各電鉄会社 HP
に基づき作成

図：自由が丘駅に関連する今後の鉄道延伸等の見込み

- ：令和5年3月開業
- ：将来的な鉄道延伸見込み



出典：各電鉄会社 HP
に基づき作成

2 上位計画における自由が丘駅周辺地区の位置づけ

(1) 東京都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針における位置づけ

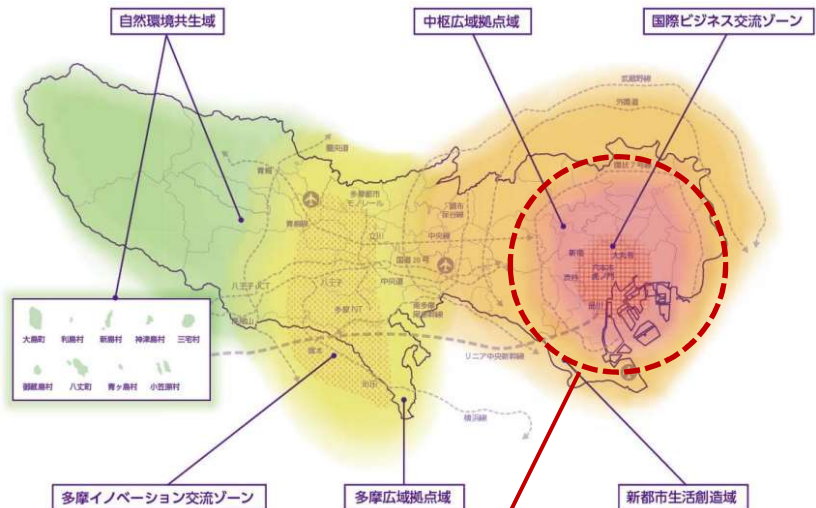
「東京都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針 ―サステナブル・リカバリー― 東京の新しい都市づくり―（令和3年3月改定）」（以下、「整開保」といいます。）では、東京都を「中枢広域拠点域」「新都市生活創造域」「多摩広域拠点域」「自然環境共生域」の4つの地域区分に再編しています。自由が丘駅周辺地区は「新都市生活創造域」に位置し、「枢要な地域の拠点」とされています。

整開保において自由が丘地区の将来像は以下のように記載されています。

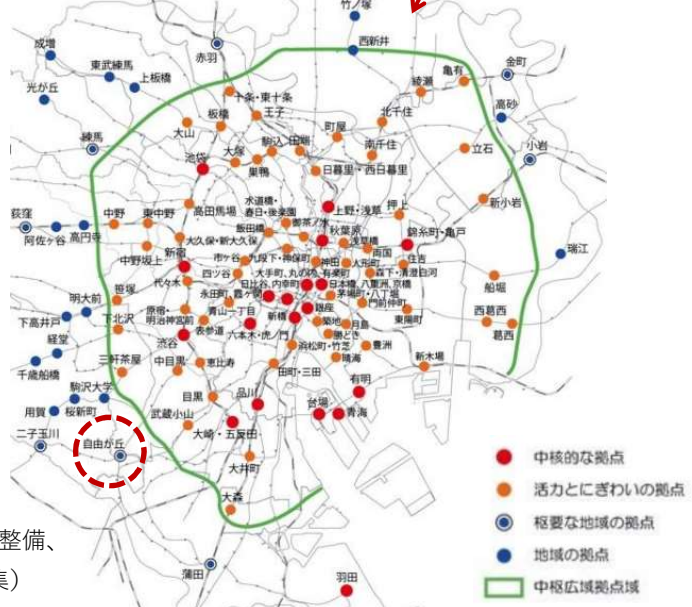
整開保における自由が丘駅周辺地区の将来像

- ・ 個性的な店舗や飲食店などの商業施設が多く立地し、様々な地域から人々が集まる、ゆとりとにぎわいのある枢要な地域の拠点を形成
- ・ 落ち着いたある低層住宅地に囲まれた回遊性のある商業集積地として、交通広場の景観形成などにより、固有のアイデンティティをもった街並みを形成
- ・ 商業地では建替えに併せた壁面後退や共同化が進み、快適な歩行空間が創出されるとともに、その周辺の落ち着いたある低層住宅地では、高質な市街地が広がり、接道部や屋上、壁面等の緑化を推進することによりみどりを生かした良好な住環境が整ったまちを形成

図：4つの地域区分と2つのゾーン



図：中核的な拠点等のイメージ



出典：東京都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（一部編集）

(2)目黒区都市計画マスタープランにおける位置づけ(令和5年4月改定)

目黒区都市計画マスタープラン（令和5年4月改定）では、自由が丘駅周辺地区を「広域生活拠点」と位置づけ、「自由が丘らしさの継承と人にやさしいまちづくり」を基本理念に、都市基盤の整備や市街地再開発事業などにより、個性的で魅力あふれる駅周辺の商業・業務集積地としての機能強化と公共空間の利活用の取組を進めるとともに、みどり豊かで落ち着いたある住環境が調和する自由が丘らしいまちなか環境を形成するものとしています。

自由が丘駅周辺地区の道路については、補助第127号線・補助第46号線・補助第207号線・補助第208号線が「都市活動軸：幹線道路」として位置づけられています。補助第46号線はさらに「みどりの創出・育成軸」としても位置づけられています。

目黒区都市計画マスタープラン改定における自由が丘駅周辺地区のまちづくりの方針（目黒区西部地区の抜粋）

【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める求心力の高い商業・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あわせた敷地の統合や建物の共同化、土地の高度利用などにより多様な都市機能の重層化・複合化や公共空間の創出を進めます。
- ・地区計画やまちづくりルールの見直しなどにより、沿道建物低層階への店舗の誘導や歩行空間の確保、滞留・交流空間の創出、建物の更新に伴う壁面・屋上・外構部の緑化や木質化、新たな駅前の景観形成を進めます。
- ・公民連携によるまちづくりの取組体制である「自由が丘エリアプラットフォーム」を中心として、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クアブルなまちづくりを推進します。
- ・自由が丘駅や都立大学駅の周辺など、住宅系用途と商業・工業系用途が混在する一部の地域では、地区計画や建築協定などの制度の活用や地域住民や事業者、エリアマネジメント組織などのまちづくり団体によるルールづくりとその活動を支援し、住宅と産業の調和のとれたまちなか環境の形成を進めます。

【道路・交通の方針】

- ・未整備となっている補助第127号線及び補助第46号線について、関係機関との連携と協力のもと、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にぎわいを創出する都市計画道路の整備を促進します。
- ・補助第127号線の段階的整備にあわせて、沿道周辺のまちづくりルールの検討などに向けた地域主体のまちづくり活動を支援します。
- ・東急大井町線と東急東横線の道路と鉄道の立体化の検討と推進を図り、自由が丘駅周辺地区及び沿線地区における踏切除却による道路・交通の円滑化、桁下の低い架道橋改善による緊急車両の通行阻害の解消、鉄道による地域分断の解消による交通結節機能の強化を進めます。
- ・「移動等円滑化促進地区」に設定されている自由が丘駅周辺地区では、歩行空間のバリアフリーネットワークの形成や、駅の利用しやすさの充実、無電柱化、放置自転車対策などに取り組み、歩行空間のバリアフリー化を進めます。
- ・自由が丘駅周辺地区では、敷地の統合・共同建替え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、ウォークアブルなまちづくりを進めます。

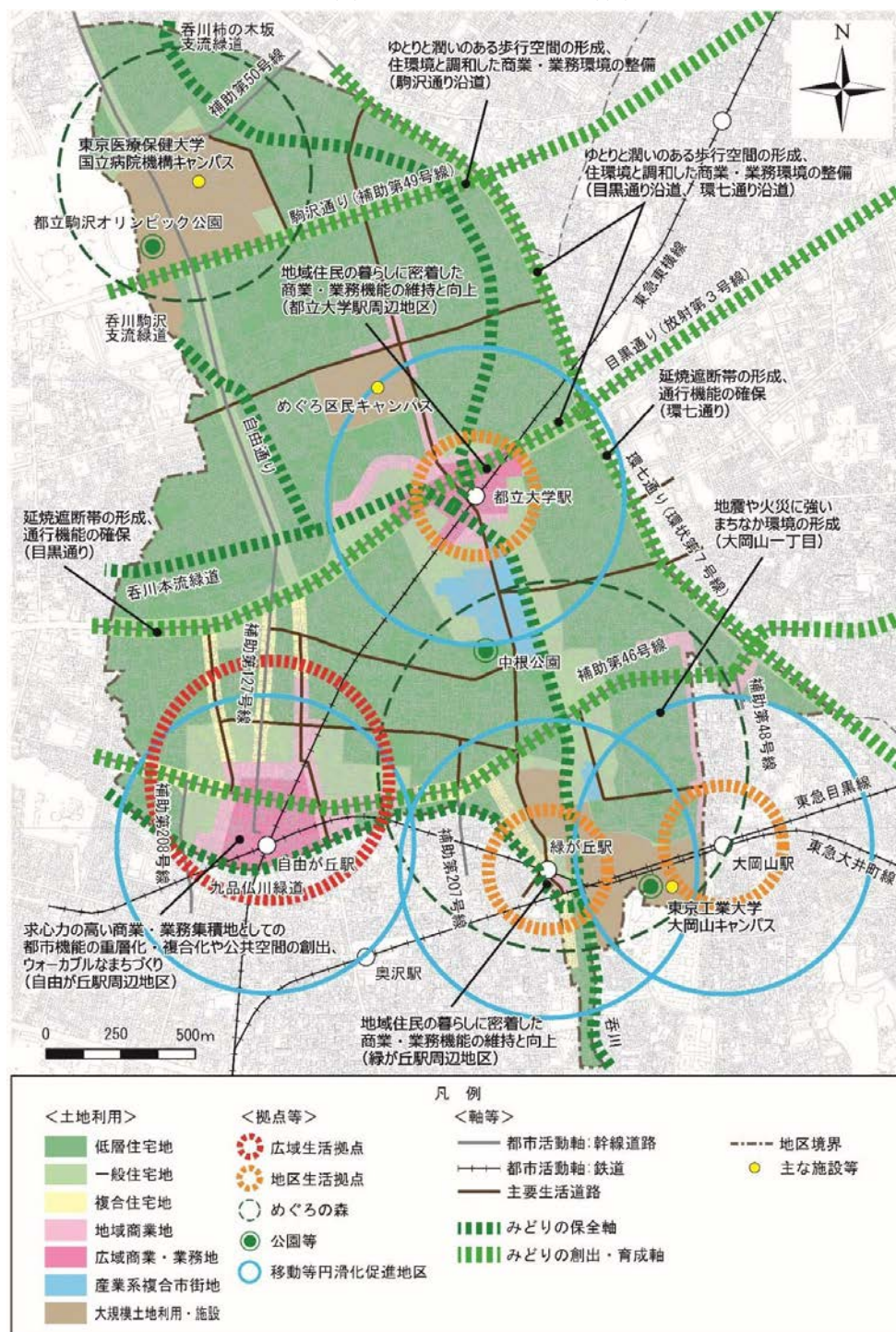
【防災まちづくりの方針】

- ・自由が丘駅周辺地区では、市街地再開発事業や都市計画道路の整備にあわせた建物の共同化、土地の高度利用などによって、歩行・滞留空間の確保や無電柱化の推進など、都市基盤整備にあわせて防災力を強化します。
- ・延焼遮断帯の形成のため、関係機関との連携と協力のもと、未整備となっている補助第127号線及び補助第46号線の整備を推進します。
- ・呑川・九品仏川流域では、雨水流出抑制施設の設置などの雨水流出抑制対策、水害ハザードマップの周知、建物の浸水予防対策により、都市型水害に強い環境整備を図ります。

【地域産業まちづくりの方針】

- ・広域生活拠点である自由が丘駅周辺地区では、建物の共同化、土地の高度利用などによる魅力ある商業・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いくなる高い魅力と活力に満ちた商業拠点の形成を図ります。
- ・自由が丘駅周辺地区では、新たな産業やビジネスの創出、柔軟な働き方を実現するため、まちづくり事業にあわせて、自由が丘における交通結節点としての機能強化により、ベンチャー企業・スタートアップ企業が進出しやすく、サテライトオフィスやコワーキングスペースが立地し、オープンイノベーション拠点が形成される環境整備を進めます。

図：西部地区の整備方針図



出典：目黒区都市計画マスタープラン（令和5年4月改定）

目黒区都市計画マスタープラン改定における拠点や軸の考え方

- 広域生活拠点…商業・業務・住宅などの都市機能が集積し、また、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（自由が丘駅周辺地区はこの拠点到該当）
- 地区生活拠点…地域の暮らしに密着した商業機能等やコミュニティ活動の場として活用可能な公共施設等が整備され、日常的な活動や交流の中心となる拠点
- 都市活動軸…多様な都市活動を実現するため、広域的な交通アクセス機能の強化や幹線道路における沿道にふさわしい土地利用の誘導を図る幹線道路と鉄道

(3)世田谷区都市整備方針における位置づけ

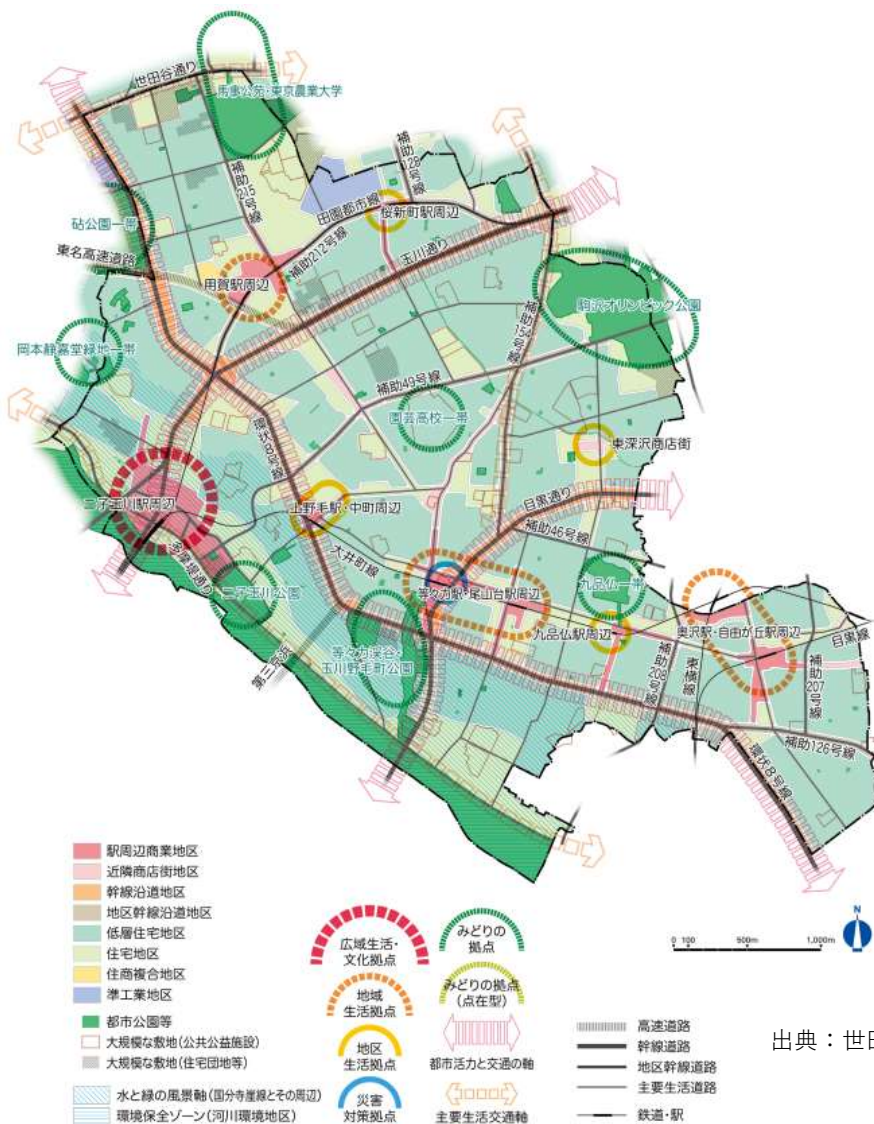
世田谷区都市整備方針（平成 26 年 3 月）では、三軒茶屋駅、下北沢駅、二子玉川駅周辺を「広域生活・文化拠点」としており、自由が丘駅は奥沢駅とセットで地域生活拠点「奥沢駅・自由が丘駅周辺」として位置づけられています。

自由が丘駅周辺地区の道路については、補助 46 号線・補助 207 号線・補助 208 号が地区幹線道路として位置づけられています。

世田谷区都市整備方針における自由が丘駅周辺地区に関連する記載（玉川地域の抜粋）

- ・【テーマ別の方針：活動・交流の拠点をもつまちをつくる】奥沢駅・自由が丘駅周辺地区をはじめとする地域生活拠点では、建築物の共同化などによる歩行空間やみどり空間の確保に努めるとともに、交通結節機能の強化を図り、活気ある拠点の形成を目指す
- ・【テーマ別の方針：誰もが快適に移動できるまちをつくる】大井町線の立体化を促進し、鉄道により分断されていた歩行者・自転車・自動車交通の円滑化を図る
- ・【アクションエリア（概ね 10 年間にわたり街づくりを優先的に進める地区）の方針】
 - 奥沢と自由が丘それぞれの特性を活かしながら、商店街の壁面後退や連続性の確保などによる、回遊性のある、歩いて楽しいまちの実現を図る
 - 建築物の共同化などの手法を活用して歩行空間やみどり空間の確保に努めるとともに、交通結節機能を強化し、駅と一体となった活気ある拠点を形成する
 - 自由が丘駅周辺の駐輪施設の拡張やレンタサイクルポートの整備の検討を進め、自転車利用環境の向上を図る

図：世田谷区玉川地区の整備方針図



- 広域生活・文化拠点…主として商業業務機能および文化情報発信機能が集積し、全区的な「核」とであると同時に、区を越えた広域的な交流の場
- 地域生活拠点…区民の日常生活に必要な商業・行政サービス等が集積し、地域の「核」となる区民の身近な交流の場（奥沢駅・自由が丘駅周辺地区はこの拠点に該当）
- 災害対策拠点…地域の防災に関する機能を備える区役所および各総合支所周辺地区
- 都市活力と交通の軸…軸上に自動車対応の沿道型の施設などが立地し、交通を区内外にわたり広域的に連絡するとともに、都市としての活力を育み交流を促す軸

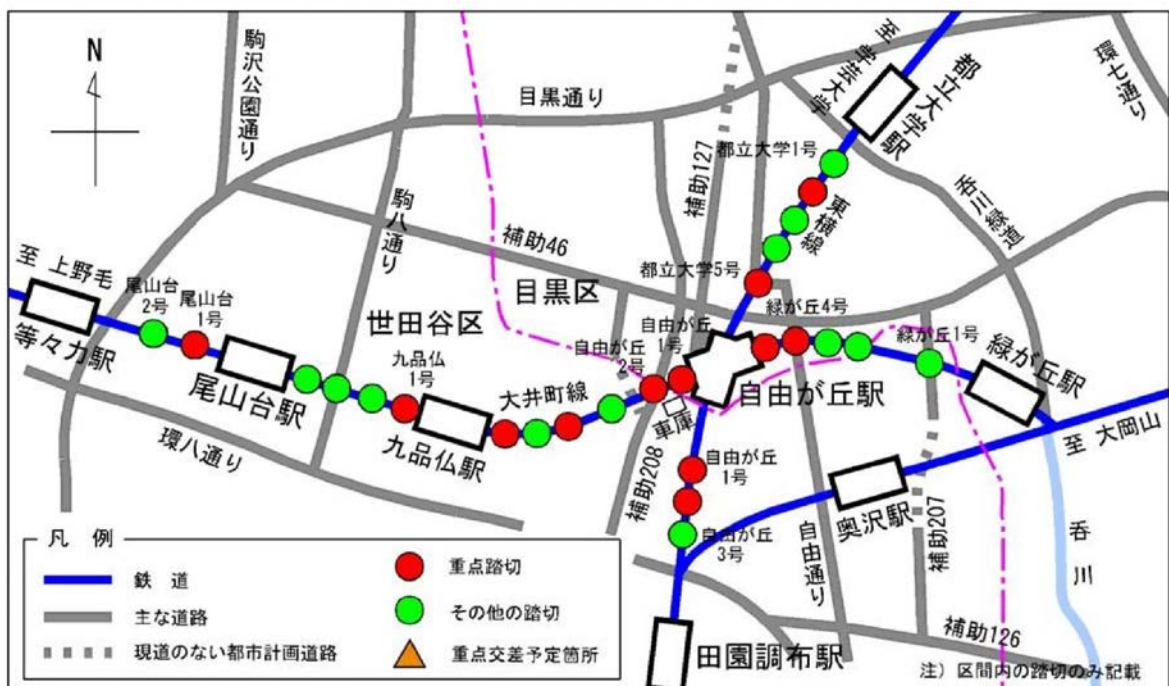
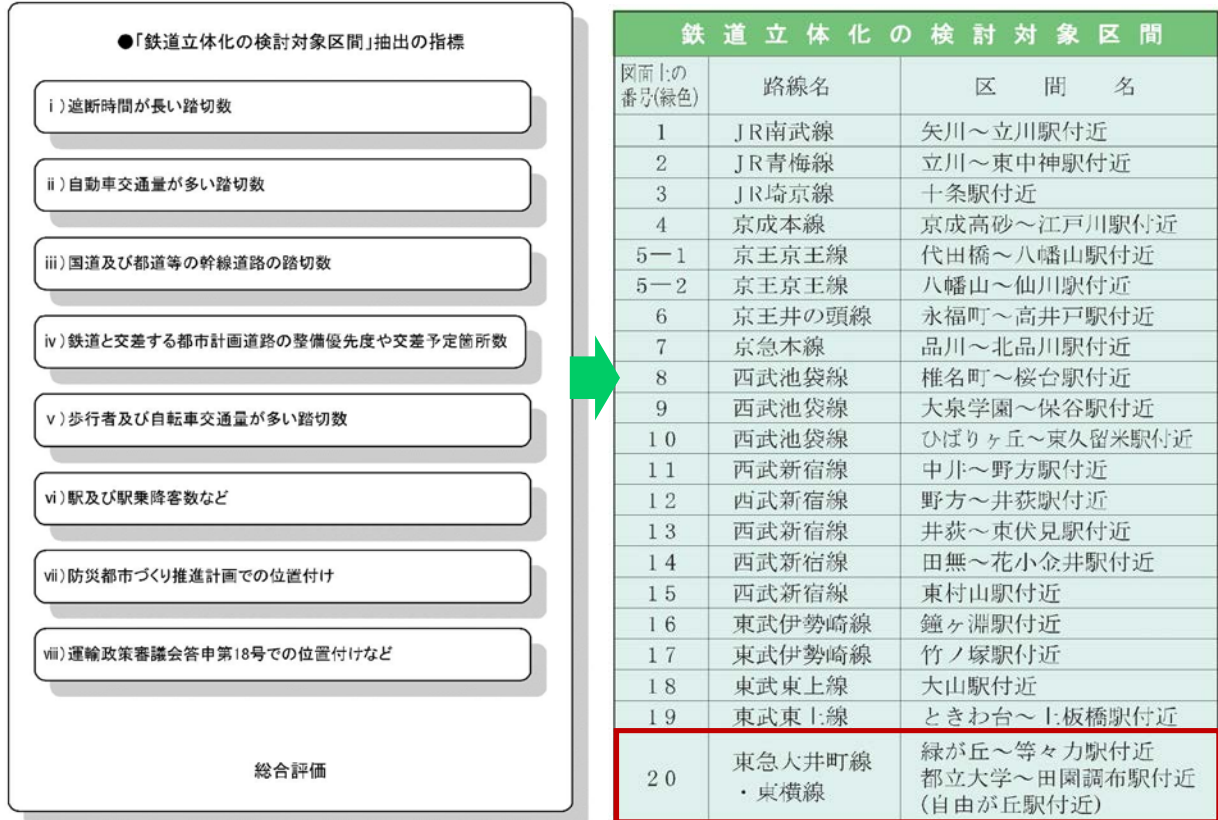
出典：世田谷区都市整備方針（平成 26 年 3 月）

3 自由が丘駅周辺地区都市基盤整備に関わる関連計画

(1) 東京都 踏切対策基本方針における東急大井町線・東横線の位置づけ

東京都の「踏切対策基本方針」（平成 16 年 6 月）では、重点踏切の解消を図るため、「鉄道立体化の検討対象区間」を 20 区間抽出しています。東急大井町線（緑が丘～等々力駅付近）と東急東横線（都立大学～田園調布駅付近）はこの 20 区間に含まれています。

図：東急大井町線・東横線に関する記載の概要



出典：踏切対策基本方針（平成 16 年 6 月 東京都）

(2)自由が丘未来ビジョン(令和5年2月)

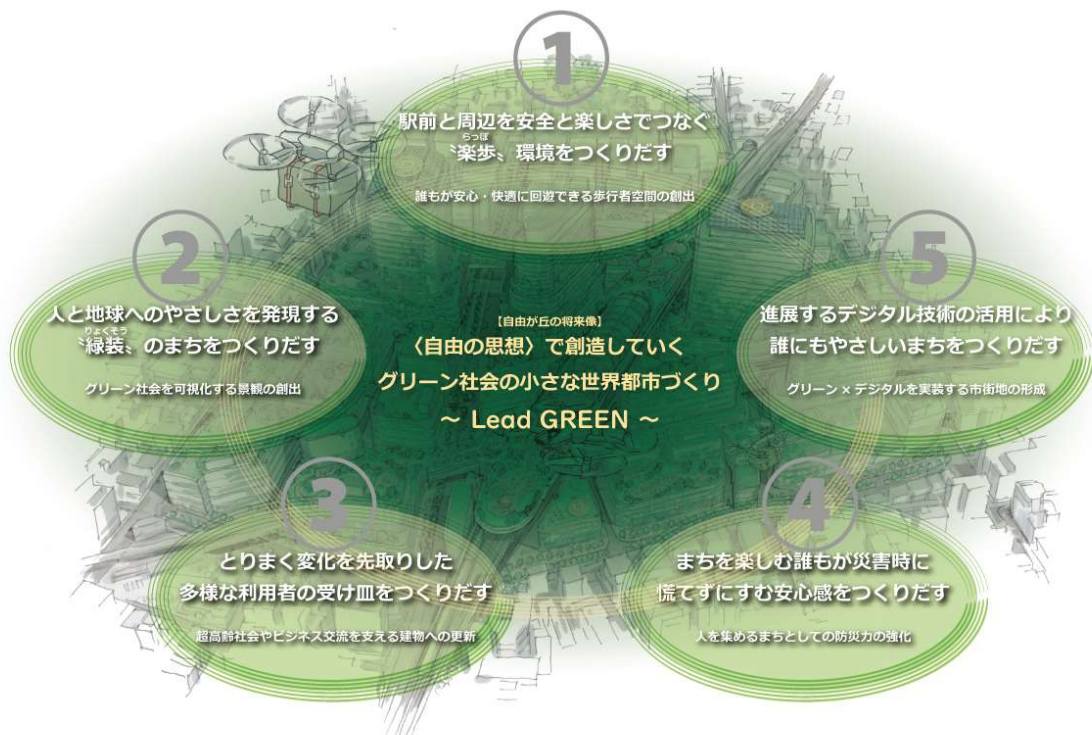
自由が丘未来ビジョンは、社会経済情勢の急速な変化を見据えながら、まちが変わっていくのに必要な時間を30年と設定し、その間のまちづくりの道標として策定しているものです。「自由が丘のまちづくりの根底にある〈自由の思想〉を発展的に継承していくことこそが自由が丘を自由が丘たらしめるもの」との考えのもと、多様な主体が参画する自由が丘エリアプラットフォームによって策定されています。

自由が丘の将来像と5つのまちづくり目標は以下のとおりです。

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～

- 【まちづくり目標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
- 【まちづくり目標2】 人と地球へのやさしさを発現する“緑装、のまちをつくりだす
- 【まちづくり目標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
- 【まちづくり目標4】 まちを楽しむ誰もが災害時に慌てずにすむ安心感をつくりだす
- 【まちづくり目標5】 進展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

図：自由が丘の将来像とまちづくり目標



出典：自由が丘未来ビジョン（令和5年2月）