

### 第3章 まちの現状と都市基盤整備の課題

#### 1 自由が丘駅周辺地区の現状

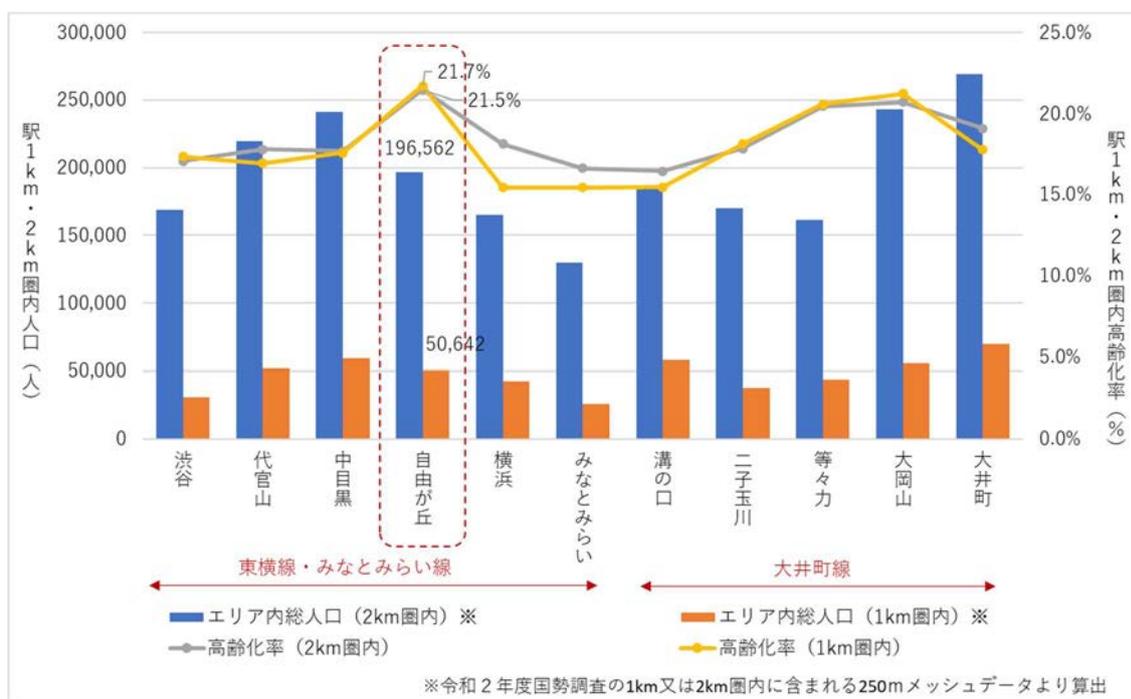
##### (1)人口等の状況

###### ア 居住者の状況

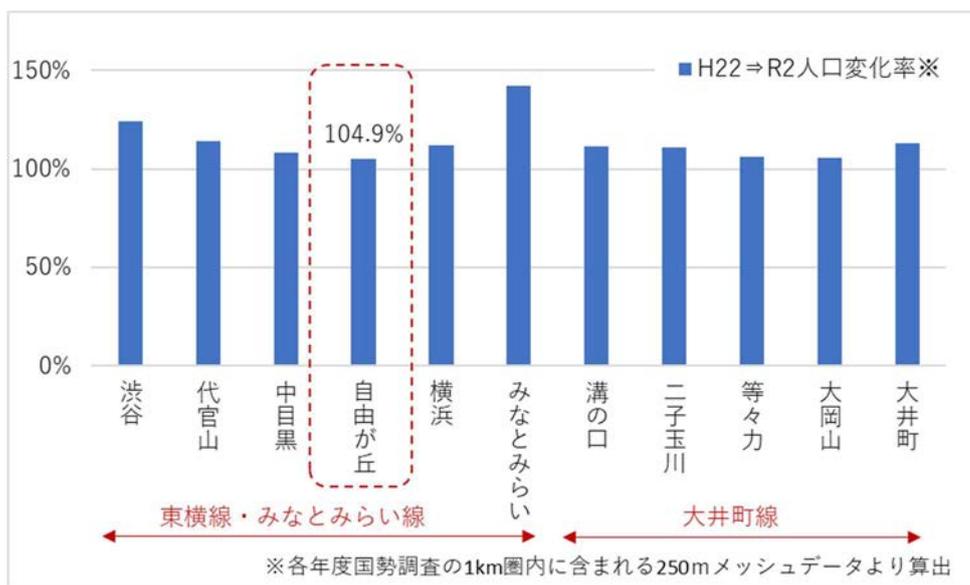
沿線主要駅の比較では、自由が丘は駅近傍の1km圏の人口は代官山、横浜、大岡山と同程度であり、高齢化率は最も高い水準になっています。

平成22年から令和2年の10年間の人口変化率をみると、いずれも1.0を超えており増加傾向にあります。沿線主要駅のなかでは渋谷・代官山・みなとみらい等と比較して低く、等々力や大岡山等と同程度の水準です。

図：駅1km/2km圏人口及び高齢化率（令和2年）



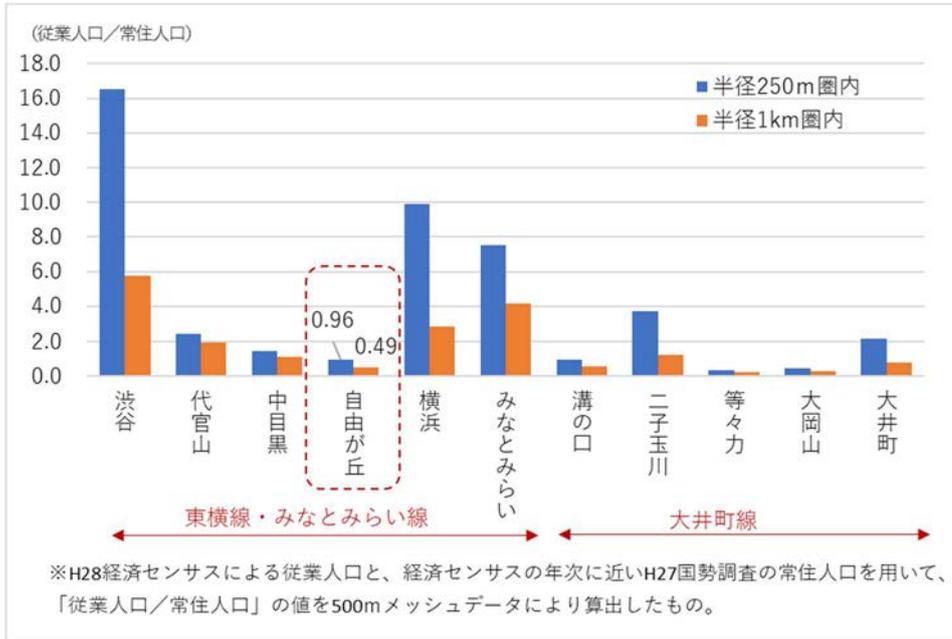
図：平成22年→令和2年人口変化率（1km圏内）



## イ 夜間人口に対する従業人口の比率

夜間人口に対する従業人口（当該地域に住む人に対する働く人の比率）が高い渋谷や横浜、みなとみらい等とは異なり、自由が丘は比率が低く、住宅系の機能を有する駅であることが読み取れます。大井町線沿いにおいても比率は低い状況です。

図：夜間人口に占める従業人口の割合



## (2) 移動の現状

### ア 鉄道乗降客数と定期・定期外比率

自由が丘駅に乗り入れている東急東横線及び東急大井町線の乗降客数の推移をみると、平成30年までは微増傾向にありましたが、令和2年度に新型コロナウイルス感染症の影響から乗降人数が大きく減少しています。一方で、相鉄・東急直通線の開業により新幹線駅である新横浜駅と直通になる等、広域ネットワークの拡充効果が期待されます。

定期利用乗降人数と定期外利用乗降人数が同程度であることから、住民や通勤・通学者（基本的に定期利用）と同程度の来街者（定期を利用しない）が乗降している駅であると言えます。

図：自由が丘駅乗降客数の推移

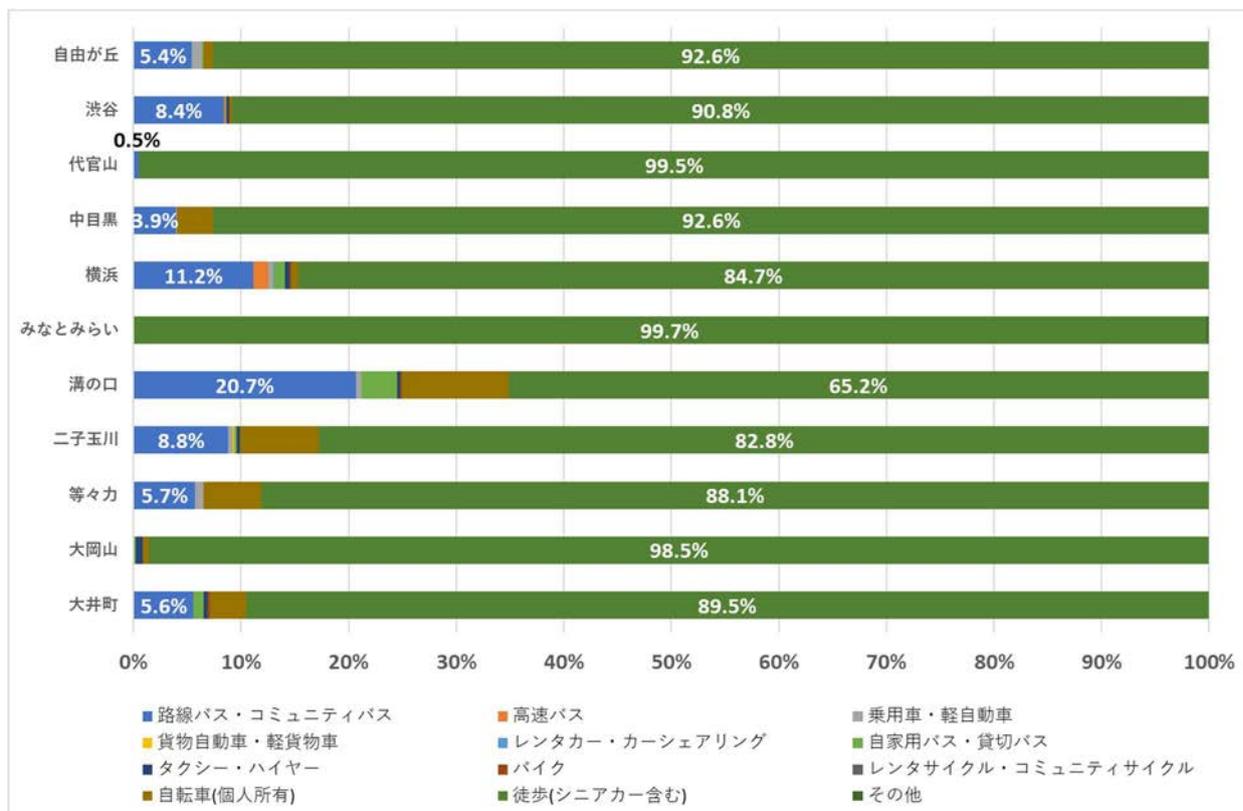


出典：東急電鉄（株）HP

## イ 駅端末代表交通手段

自由が丘駅や東横線・大井町線の沿線主要駅の駅端末代表交通手段は約9割が徒歩です。

図：平成30年駅端末交通手段



出典：平成30年第6回東京都市圏パーソントリップ調査

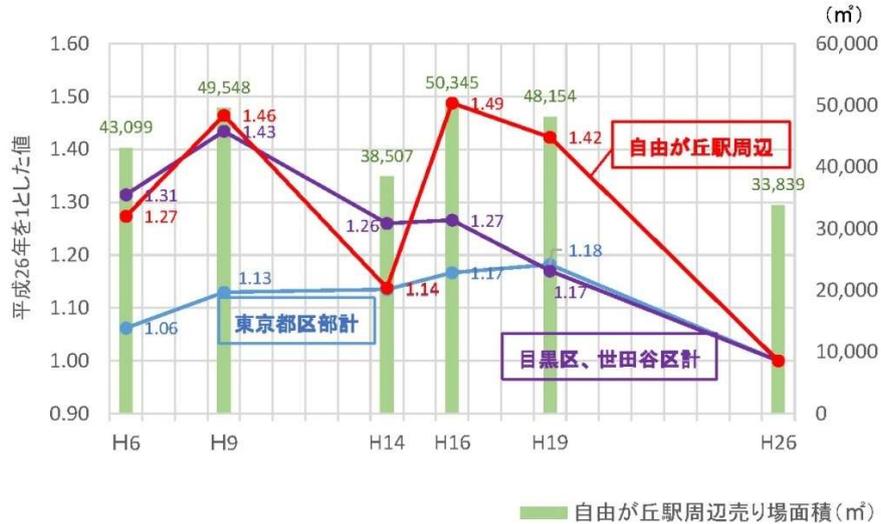
### (3)経済の現状

#### ア 売り場面積

自由が丘駅周辺地区の商業集積地の売り場面積は、平成14年にいったん減少していますが平成16年に約50,000㎡と上昇し、その後は減少を続けています。

なお、東京都区部では平成19年以降減少、目黒区・世田谷区計においては平成9年以降減少となっています。

図：売場面積の推移



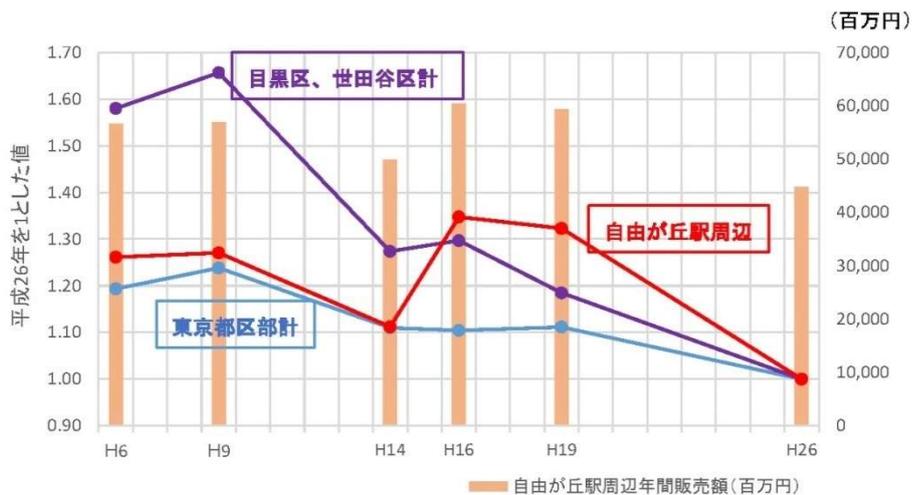
出典：自由が丘駅周辺市街地整備検討基礎調査 平成29年3月目黒区

#### イ 年間販売額

自由が丘駅周辺地区の商業集積地の年間販売額は、平成14年に約500億円から約600億円に上昇しましたが、その後減少を続け、平成26年には約450億円と減少しています。

なお、東京都区部及び目黒区・世田谷区計ともに平成9年から減少傾向にあります。

図：年間販売額の推移



出典：自由が丘駅周辺市街地整備検討基礎調査 平成29年3月目黒区

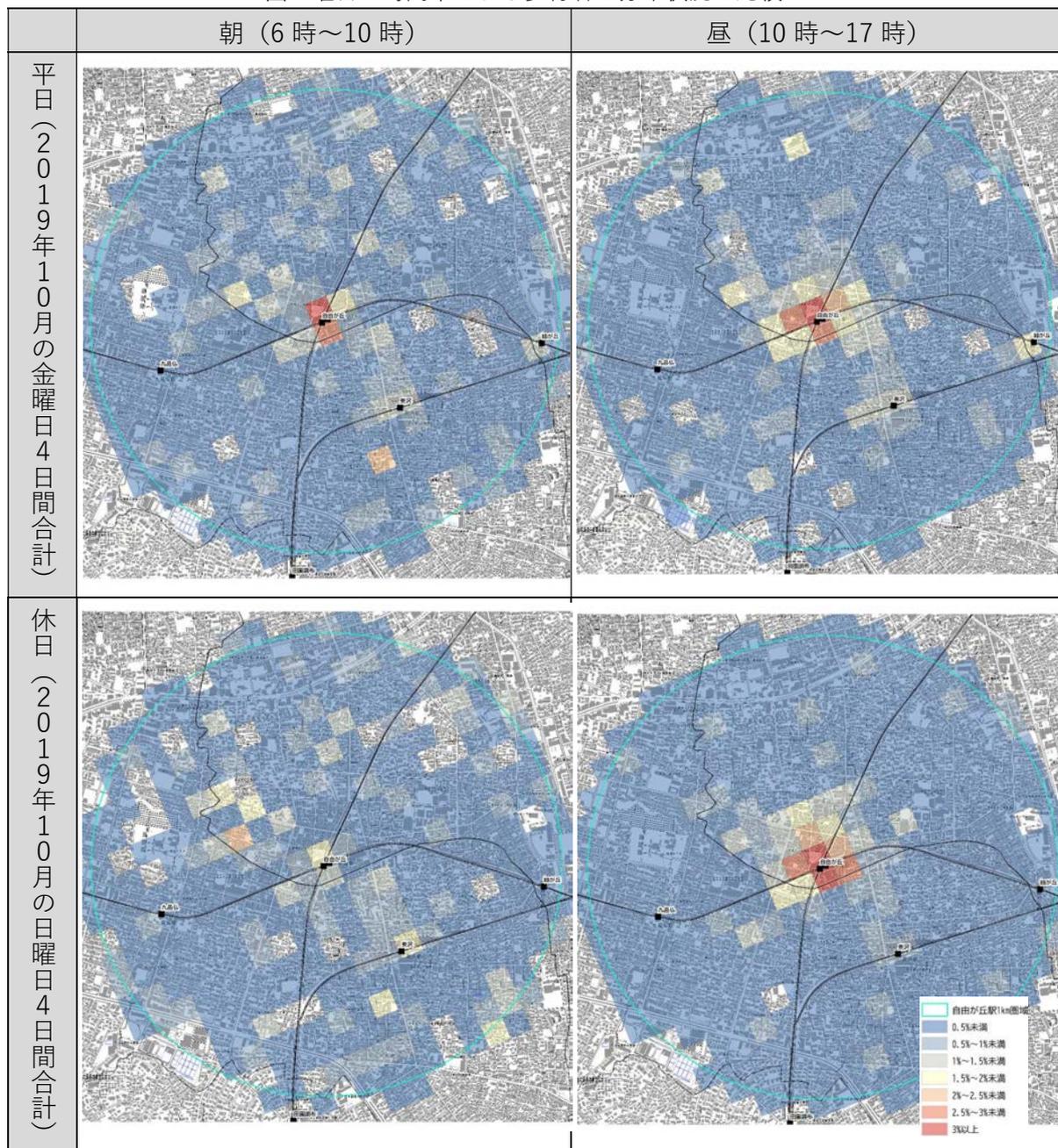
## (4)自由が丘駅周辺地区の人々の動き

### ア 歩行者の分布状況

ビッグデータ（ポイント型流動人口データ）を用いて自由が丘駅周辺地区の歩行者の分布を確認すると、時間帯や平日・休日によって以下のような特徴が見られます。

- ▶ 平日朝は、駅への一点集中となっています。休日の朝にはこの傾向はみられません。
- ▶ 昼は自由が丘のまちへの広がりが見られますが、休日は平日よりもすずかけ通り以北（サンセットエリア等）の滞在者の割合が増えています。これは、休日昼間はすずかけ通りを含む駅周辺を歩行者天国としていることも要因のひとつと考えられます。

図：曜日と時間帯による歩行者の分布状況の比較



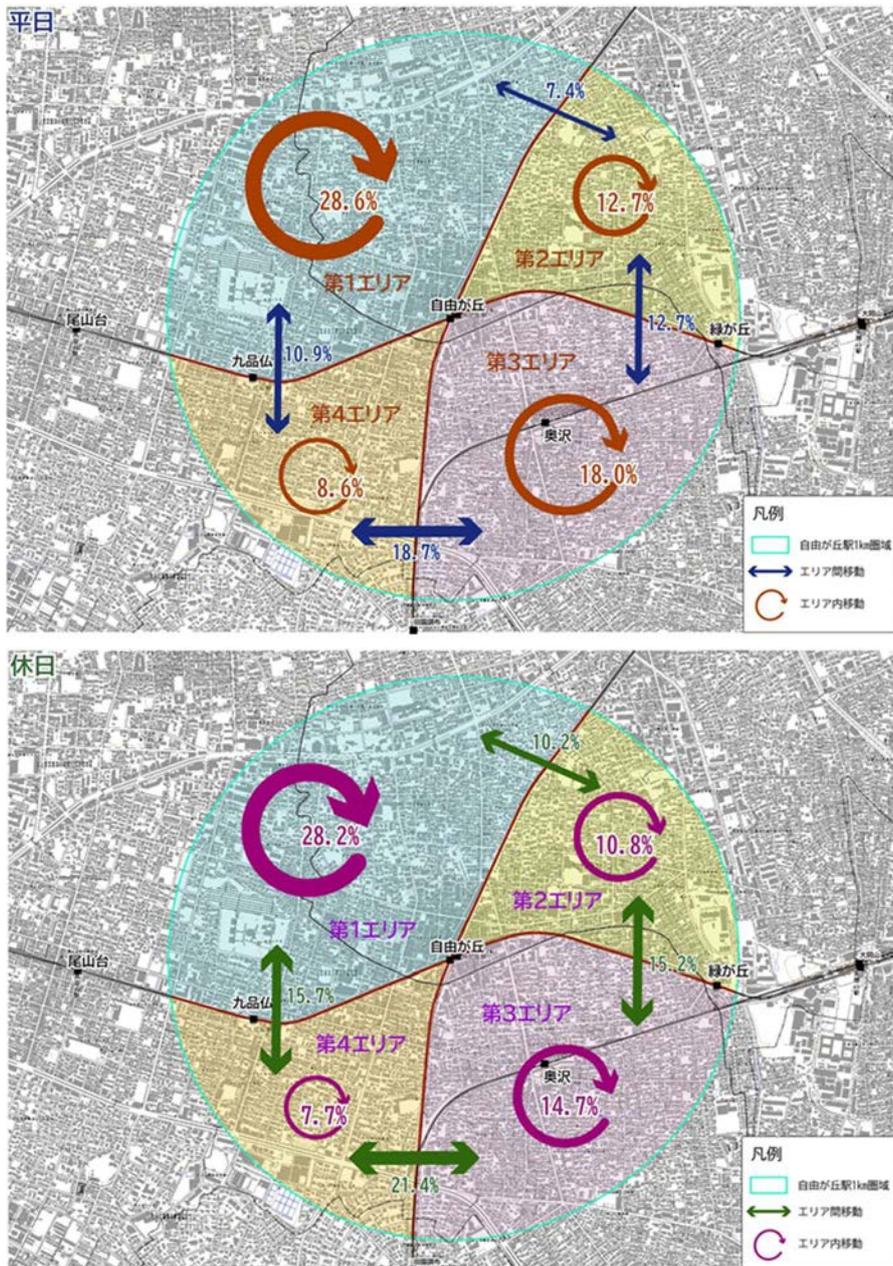
※メッシュの着色の意味：自由が丘駅1km圏内にあるポイントデータのうち、移動速度5km/h以下（徒歩移動と想定される属性）かつデータ取得間隔6分以内（ポイントデータとしての信頼性が落ちる取得間隔の大きなデータを除外するため）の全ポイント数を分母としたときの、当該メッシュに含まれるポイント数の割合。「2.5～3%未満」に該当する色であれば、抽出した全ポイント数のうち2.5～3%程度のポイントがそのメッシュ内にあることとなります。なお、上記の条件に当てはまるポイントデータであれば駅利用者（ホームにいた人や東横線と大井町線を乗り換えた人など）も含まれます。

## イ 歩行者の行動状況

アと同様、ビッグデータ（ポイント型流動人口データ）を用いて自由が丘駅周辺地区の歩行者がどのように行動しているかを確認すると、以下のような特徴が見られます。

- 線路によって区切られる4つのエリアのなかでは、自由が丘駅前広場があるエリア（下図第1エリア）を移動する人が最も多く、28%程度がこのエリアの内々を移動しています。
- 自由が丘駅1km圏内で徒歩移動をしていたと推測される歩行者のうち、東横線を横断した人は26.1%（平日）～31.6%（休日）であり、大井町線を横断した人は23.6%（平日）～30.9%（休日）となっています。東横線・大井町線の両方を横断している人も含まれるため単純な合計はできませんが、自由が丘駅周辺地区を徒歩移動する人の2人に1人程度あるいはそれ以上がいずれかの線路を横断しています。

図：歩行者の行動と線路の横断の状況（上：平日、下：休日）



※ここでは、同じIDのポイントデータを数珠繋ぎ（ポリライン）にして、そのポリラインが線路を横切ったかどうかを判定しています。例えば平日の第1エリアと第4エリアの移動が10.9%という数値は、その日（金曜日4日間）に自由が丘駅から半径1kmにいた歩行者と見なせる人のうち10.9%の人が大井町線（自由が丘駅から西側に1kmの区間のいずれかの踏切）を1回以上横断したということになります。

## 2 都市基盤に関わる課題

自由が丘駅周辺地区の課題を「交通・移動面」「市街地・土地利用面」「緑・環境・防災面」の3つの側面から整理します。

また、それぞれの課題を、都市基盤整備の改善が必要な課題と、それ以外の課題（用途地域やまちづくりルール等、都市基盤整備と合わせて改善すべき課題）に区分して整理します。

### (1)交通・移動面の課題

| 【都市基盤の改善が必要な課題】 |                 |  |
|-----------------|-----------------|--|
| 道路ネットワーク        | ①道路ネットワークの未整備   | 都市計画道路の整備が進んでおらず、幹線道路のネットワークが構築されていない。   |
|                 | ②踏切による通行障害      | 東急大井町線・東横線の踏切は遮断時間が長く、円滑な自動車・自転車・歩行者の通行の妨げとなっている。<br>日常的な暮らしの移動にも影響が大きく、例えば線路を跨いだ小中学校区では毎日の登下校時に開かずの踏切や歩行者ボトルネック踏切を通らざるを得ない状況となっている。 |
|                 | ③桁下制限による通行障害    | 東横線の高架部分は桁下に十分な高さがなく、緊急車両等の車両通行が制限されている。   |
| 歩行環境・安全性        | ④自動車・自転車・歩行者の錯綜 | 駅周辺は歩道のない単断面道路が多く、幅員の狭い道路も多いため、自動車・自転車・歩行者が錯綜し、歩行者に関わる交通事故も多く発生している。   |
|                 | ⑤歩行環境のバリア       | 駅・駅前広場、各種施設のバリアフリー化は進んでいるものの、周辺の道路の歩行環境はバリアフリー化が不十分で、連続性が確保されていない。   |
| 交通結節・公共交通       | ⑥駅前広場の規模の不足     | 現在の駅前広場は補助127号線が整備されるまでの暫定整備であり、狭い駅前広場のなかに交通結節機能が集中して混雑しているほか、駅前に有すべき十分な環境空間（緑地や歩行者空間等）が確保できていない。                                    |
|                 | ⑦公共交通の通行障害      | 駅前広場に接続する道路は狭い単断面道路しかないため、路線バスが円滑に駅前広場にアクセスすることができない。<br>また学園通りを通過して渋谷駅と田園調布駅を結ぶ路線は、大井町線の踏切により通行が阻害されている。                            |

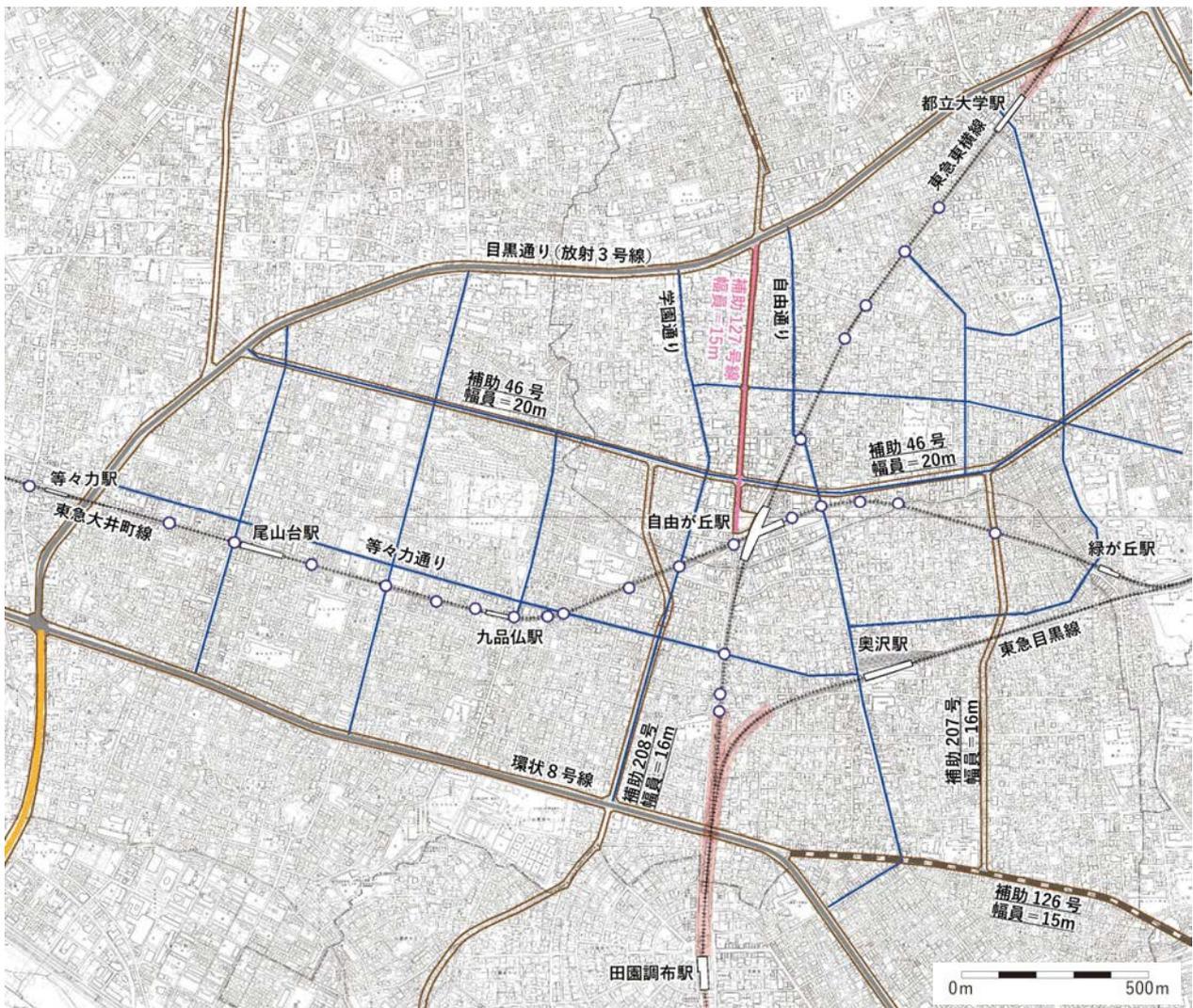
| 【都市基盤整備と合わせて改善すべき課題】 |   |
|----------------------|---|
| ⑧分散された駐車場            | 駅周辺に駐車場が分散して立地しているため、駐車場にアクセスしようとする自動車が駅周辺に進入し、道路も狭いため混雑しやすい。 |
| ⑨路上駐車                | 駅の直近では路上駐車等もみられ、交通渋滞の要因にもなっている（女神通り等）。                        |
| ⑩路上駐輪                | 駅周辺に駐輪場が設置されているが、商店等の利用者による短時間の放置自転車が多く見られ、歩行者の通行の妨げとなっている。   |

### ①道路ネットワークの未整備

都市計画道路の整備が進んでおらず、幹線道路のネットワークが構築されていません。自由が丘駅周辺地区の都市計画道路のうち、補助127号線、補助46号、補助208号、補助207号は未整備となっています。

このうち補助127号線は、「東京における都市計画道路の整備方針（第四次事業化計画）」において、優先整備路線に位置付けられています。自由が丘駅前広場から補助46号線までの区間145メートルについては、令和4年9月15日に都の事業認可を受け、都市計画道路整備事業が進められています。

図：都市計画道路の整備状況と現況2車線以上の道路の状況



- |   |   |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>■ 鉄道関係</li> <li>+++++ 鉄道</li> <li>+++++ 鉄道(立体交差化済区間)</li> <li>○ 踏切</li> <li>■ その他</li> <li>- - - 区界</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>■ 都市計画道路の状況</li> <li>—— 整備済み</li> <li>--- 概成</li> <li>—— 未整備</li> <li>—— 事業中</li> <li>—— 第四次事業化計画優先路線</li> <li>■ 自由が丘駅周辺の現況道路</li> <li>—— 2車線以上の現況道路</li> <li>(都市計画道路を補完する道路として整備済の路線を含む)</li> </ul> |
|---|---|

(承認番号) 3都市基街都第143号、  
令和3年7月28日

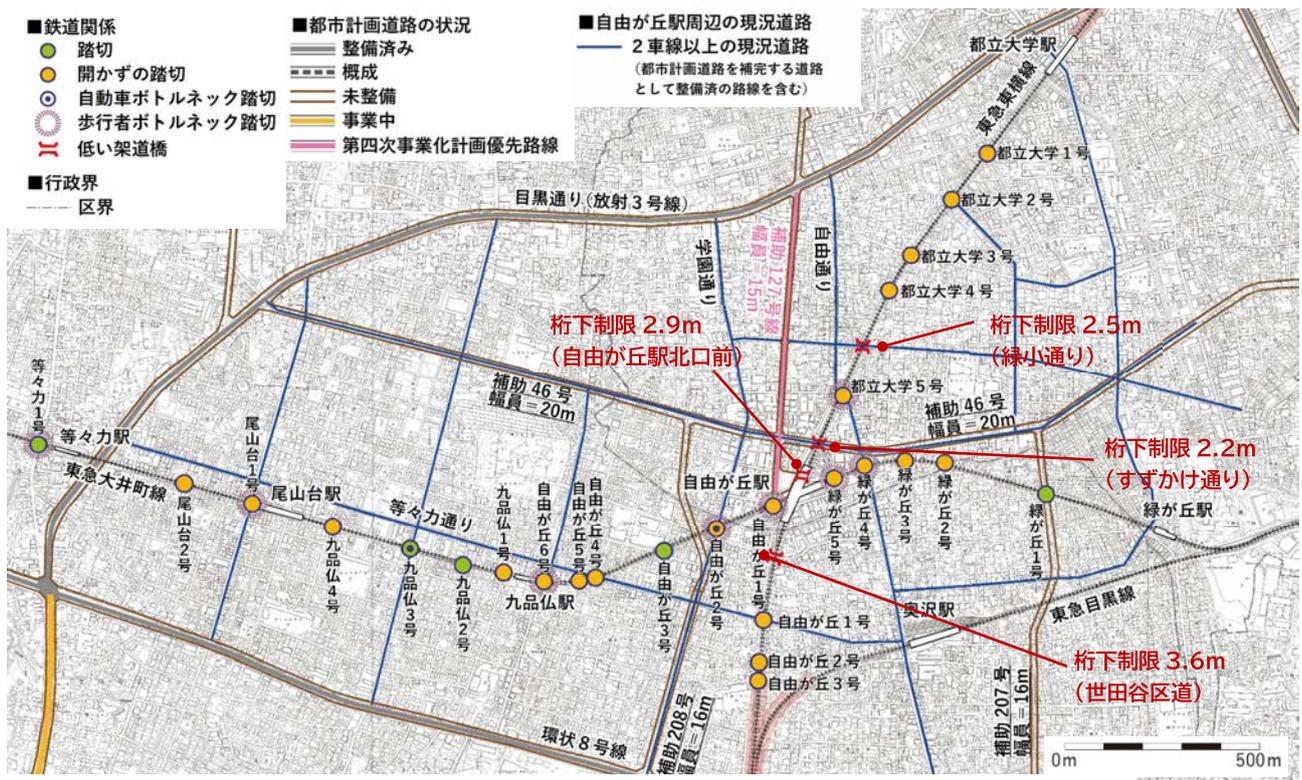
## ②踏切による通行阻害、③桁下制限による通行阻害

自由が丘駅周辺地区だけでなく大井町線の緑が丘～等々力駅間、東横線の都立大学～田園調布駅間で多くの「開かずの踏切」（ピーク時の遮断時間が1時間あたり40分以上の踏切）をはじめとする踏切があります。

自動車ボトルネック踏切は九品仏3号、自由が丘2号の2か所、歩行者ボトルネック踏切は8か所あり、うち自由が丘駅近くに5か所あります。

東横線の高架部分は桁下に十分な高さがなく、緊急車両等の車両通行が制限されている道路が4箇所あります。

図：大井町線・東横線（自由が丘駅付近）における踏切や桁下制限の状況



出典：東急電鉄(株)提供資料より作成 (承認番号) 3都市基街都第143号、令和3年7月28日

### ※用語の定義

- ・自動車ボトルネック踏切：一日あたりの踏切自動車交通遮断量\*1 が5万台時以上の踏切
  - ・歩行者ボトルネック踏切：一日あたりの踏切自動車交通遮断量と踏切歩行者等交通遮断量\*2 の和が5万台時以上、かつ一日あたりの踏切歩行者等交通遮断量が2万台人時以上になる踏切
  - ・開かずの踏切：ピーク時の遮断時間が1時間あたり40分以上の踏切道
- \*1 踏切自動車交通遮断量 = 自動車交通量 × 踏切遮断時間  
 \*2 踏切歩行者等交通遮断量 = 歩行者および自転車の交通量 × 踏切遮断時間



桁下制限 2.2m  
(すずかけ通り)



桁下制限 2.5m  
(緑小通り)

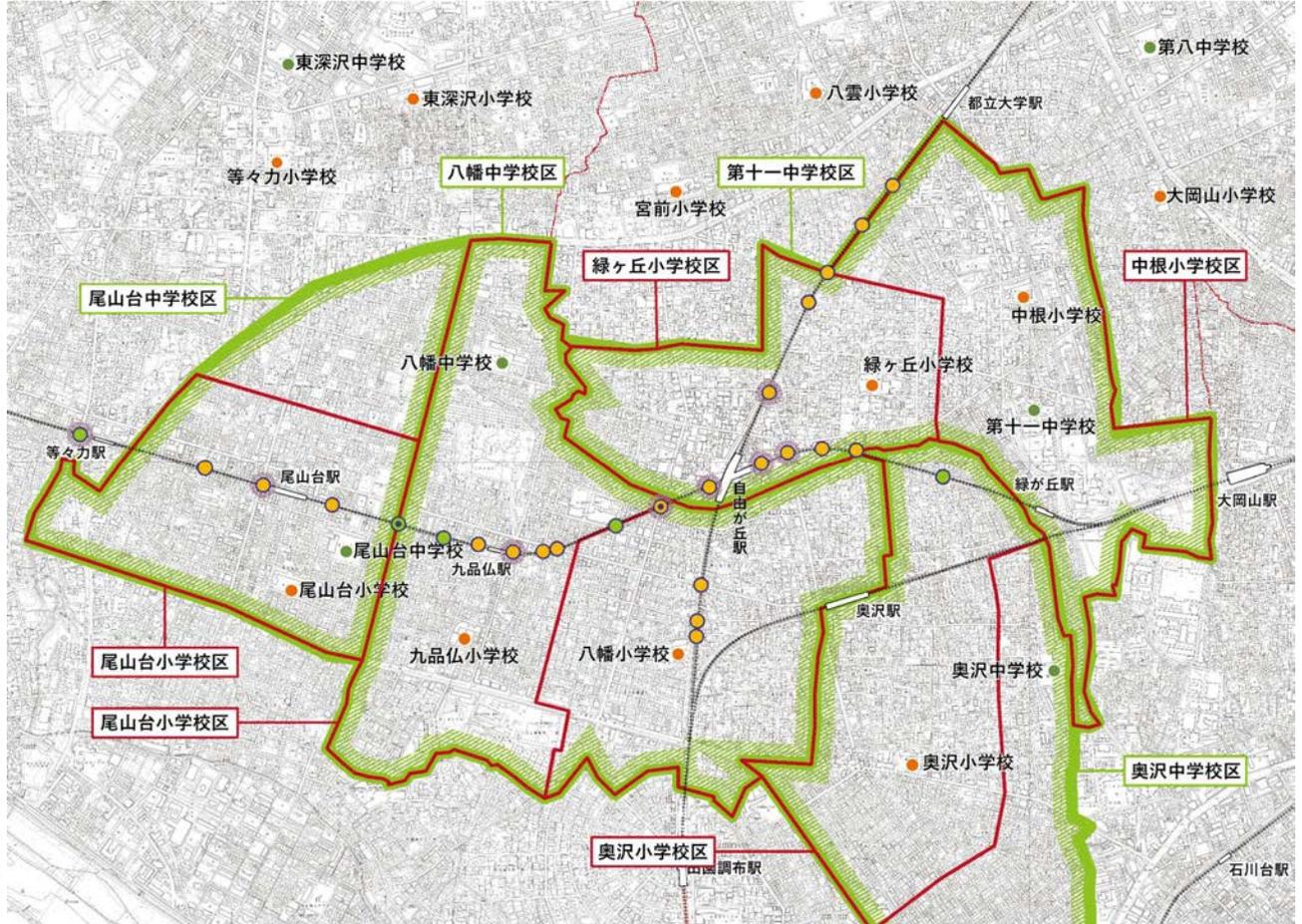


踏切による遮断状況  
(自由が丘1号踏切)

参考:小中学校区と鉄道・踏切の関係

自由が丘駅周辺地区だけでなくその周囲も含めて複数の学校区をみると、目黒区では緑ヶ丘小、中根小、第十一中で、世田谷区では尾山台小、九品仏小、八幡小、奥沢小、尾山台中、八幡中で、学区が線路をまたいでいます。そのため、児童生徒は日々の通学をする際に開かずの踏切やボトルネック踏切を通る必要があります。

図：小中学校区と鉄道・踏切の関係



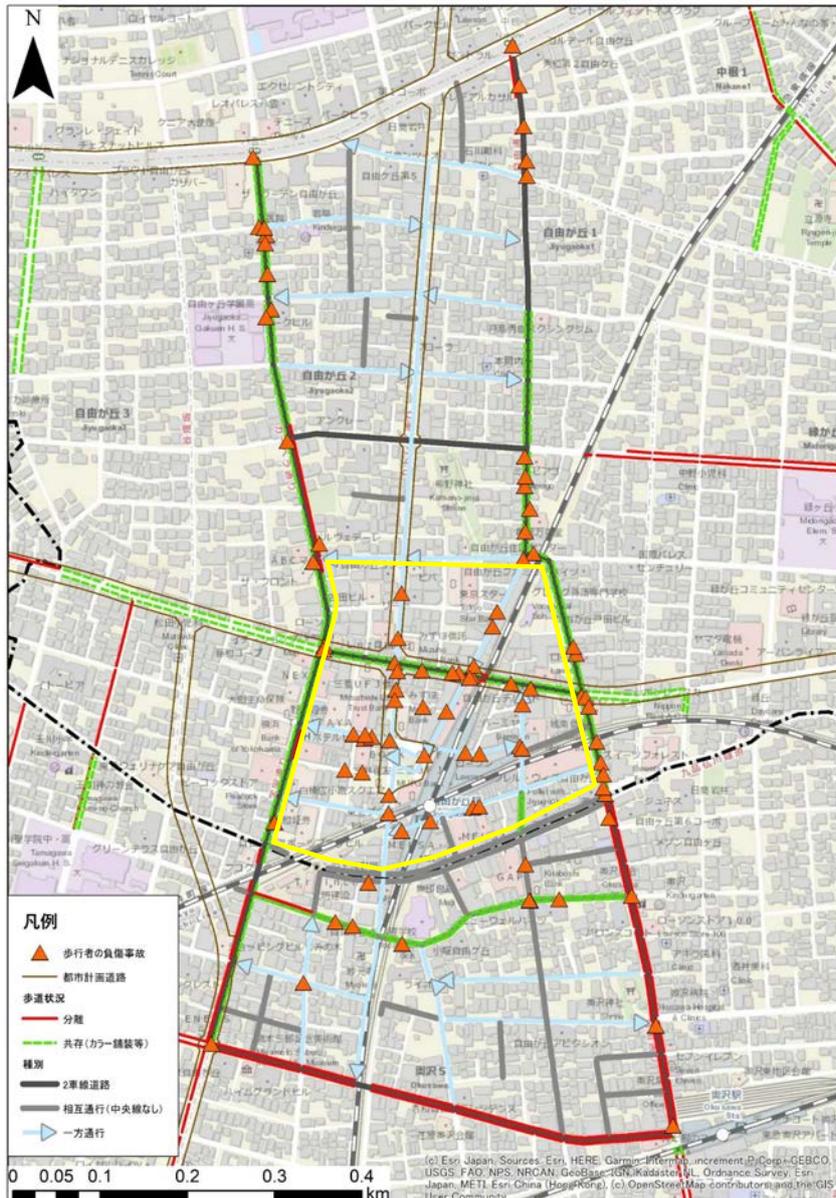
(承認番号) 3都市基街都第143号、令和3年7月28日

- 鉄道関係
  - 鉄道
  - 鉄道(立体交差化済区間)
  - 踏切
  - 開かずの踏切
  - 自動車ボトルネック踏切
  - 歩行者ボトルネック踏切
- その他
  - 区界
- 学校・学区
  - 小学校
  - 中学校
  - 鉄道をまたぐ小学校区
  - 鉄道をまたぐ中学校区

#### ④自動車・自転車・歩行者の錯綜

自由が丘駅周辺地区は、歩車道が分離されている道路が少ない状況です。学園通りや自由通り、すずかけ通りはカラー舗装等によって歩行空間が明示されていますが、防護柵等がないため、歩行者にとって危険な状況です。

図：歩道やカラー舗装の設置状況と交通事故発生状況の重ね図



日曜祝日に歩行者天国を実施しているエリア

※歩行者の負傷事故は、2017年から2021年までに発生したもので、発生した交通事故のいずれかの当事者に、歩行者が含まれている事故。警視庁の交通事故発生マップより作成。

すずかけ通り (平日)



すずかけ通り  
(休日の歩行者天国実施中)



学園通り



自由通り



## ⑤歩行環境のバリア

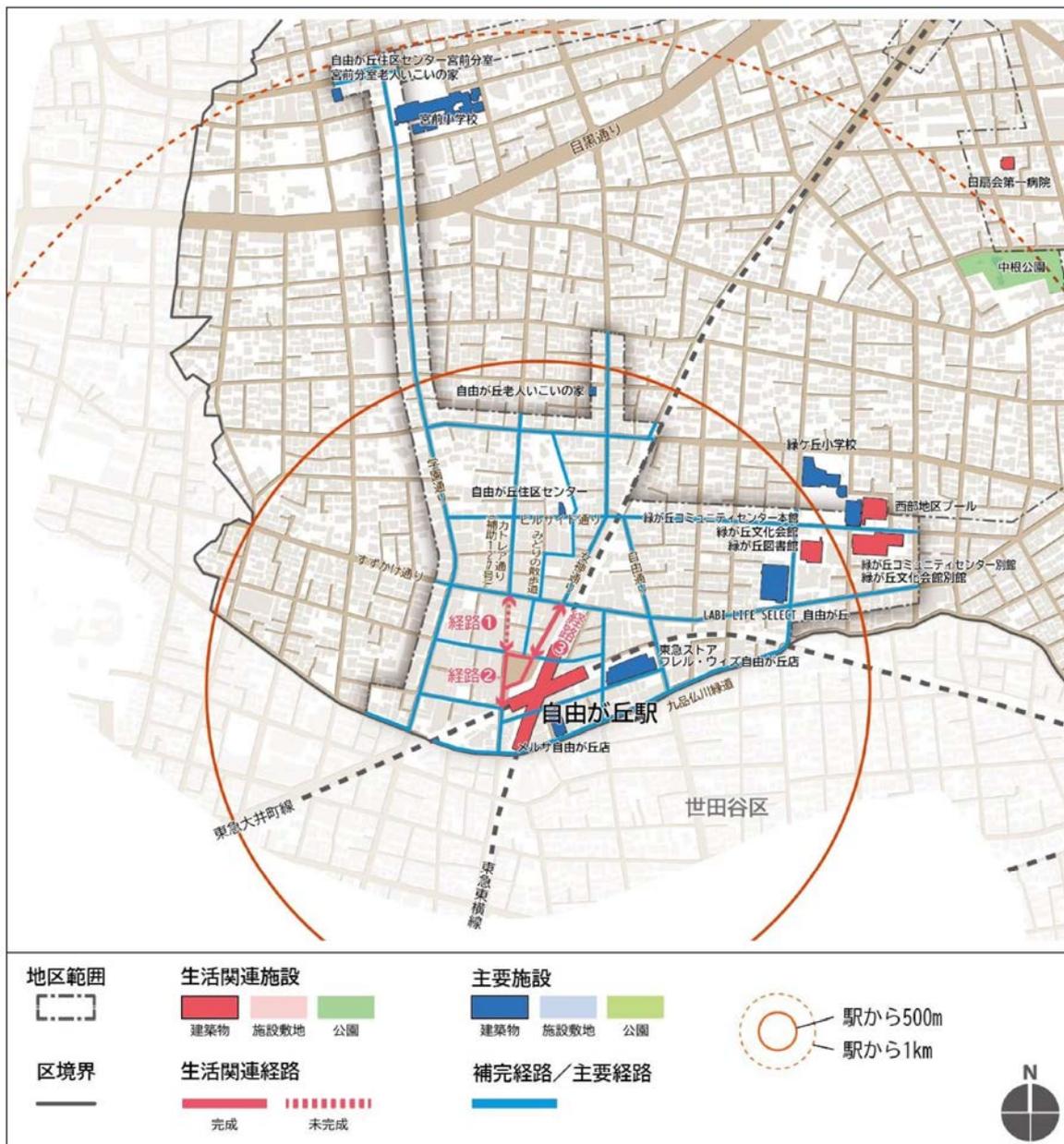
駅・駅前広場、各種施設のバリアフリー化は進んでいるものの、周辺の道路の歩行環境はバリアフリー化が不十分で、連続性が確保されていない状況です。

目黒区移動等円滑化促進方針及びバリアフリー基本構想（令和4年3月）では、自由が丘駅周辺地区における歩行空間のバリアフリーネットワークの形成を推進することとしています。

### 目黒区移動等円滑化促進方針及びバリアフリー基本構想における自由が丘駅周辺地区の課題認識

- ・自由が丘駅と駅前広場を中心に、各方面への道路の連続的なバリアフリー化を進めることが必要です。
- ・歩道が設置されていない道路は、路側帯をより安全な歩行空間とすることが必要です。
- ・広域的な集客力を持つ商業施設が面的に広がっていることから、回遊性を高めることが重要です。このため、自由が丘駅や地区内の要所において案内板の整備等が必要です。

図：自由が丘駅周辺バリアフリー構想図



出典：目黒区移動等円滑化促進方針及びバリアフリー基本構想

## ⑥駅前広場の規模の不足

現況の駅前広場は平成 23 年 4 月に整備していますが、補助 127 号線が未拡幅であるため、暫定整備となっています。

そのため狭い駅前広場のなかに交通結節機能（バスの乗降、タクシーの乗降、一般車の乗降等）が集中して混雑しているほか、駅前に有するべき環境空間（緑地や歩行者空間等）が十分に確保できていないなど、必要な駅前広場の規模が確保できていないことによる問題が生じています。

図：自由が丘駅前広場と補助 127 号線の位置関係



図：自由が丘駅駅前広場現況平面図



駅前広場の混雑状況



駅前広場は来街者の待ち合わせ場所にもなっていて多くの歩行者で混雑

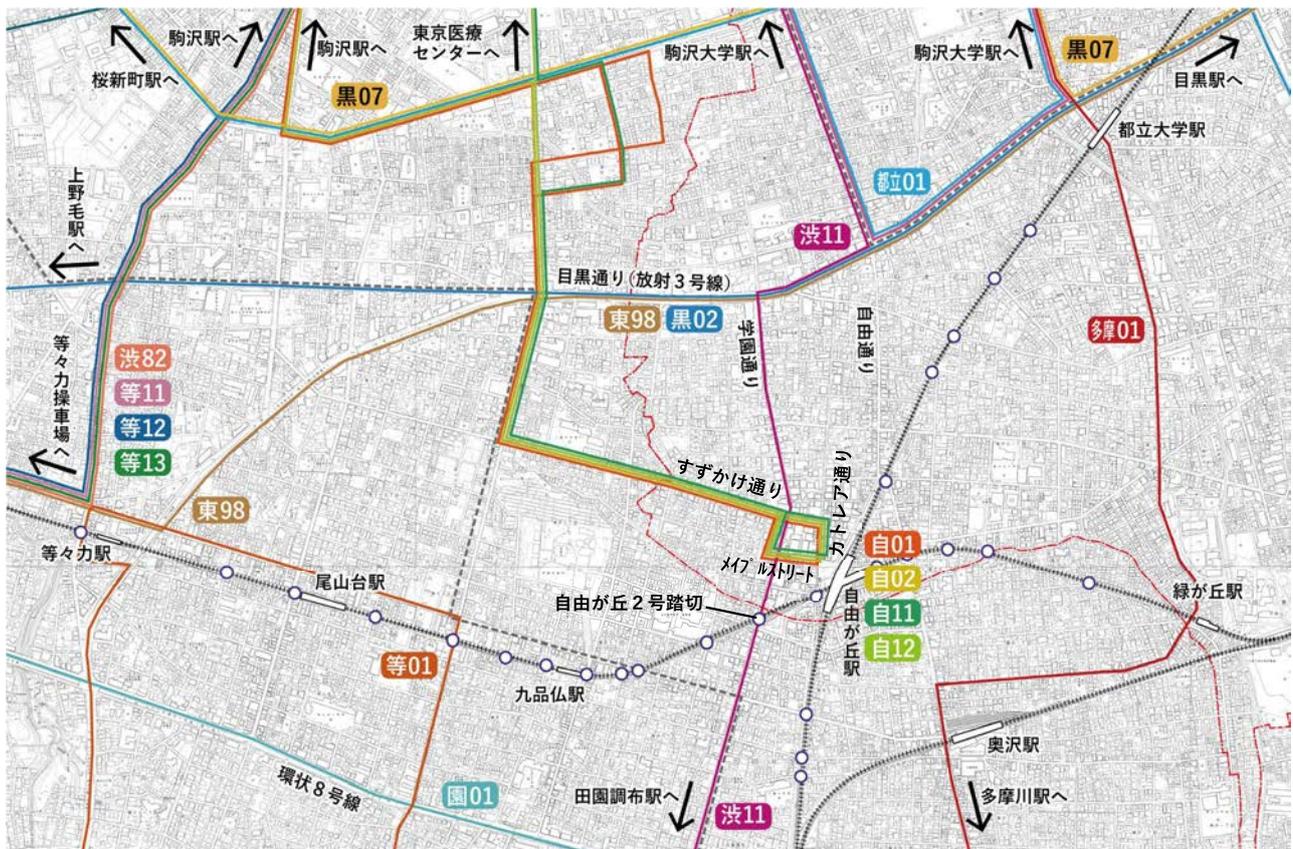
## ⑦公共交通の通行阻害

自由が丘駅では、駅北口から4路線（自01、自02、自11、自12）の路線バスが発着しています。

自由が丘駅を発着する路線バスは、すずかけ通り→カトリア通り→自由が丘駅→メイプルストリートと、歩車分離されていない狭い道路を通行するため、他の自動車や歩行者と錯綜し、円滑に通行しにくい状況となっています。

また、学園通りをバス路線（渋11）が運行しており、渋谷駅と田園調布駅を結んでいます。この路線は大井町線の踏切（自由が丘2号）を横断しているため、踏切によって円滑なバスの運行が阻害されています。

図：自由が丘駅周辺地区を通行する路線バスのルート



- |       |   |
|-------|---|
| ■鉄道関係 | ■主要なバス路線                                |
| ● 踏切  | — 自01(自由が丘駅～深沢一丁目・駒大深沢キャンパス前～自由が丘駅)     |
| ■ その他 | — 自02(自由が丘駅～エーダンモール深沢・駒大深沢キャンパス前～自由が丘駅) |
| — 区界  | — 自11(東京医療センター～自由が丘駅)                   |
|       | — 自12(自由が丘駅～東京医療センター)                   |
|       | — 渋11(渋谷駅～三軒茶屋駅・自由が丘駅入口～田園調布駅)          |

出典：東急バス(株)ホームページより作成  
(承認番号) 3都市基街都第143号、  
令和3年7月28日



自由が丘駅周辺を通行する路線バスやタクシーと歩行者・自転車との錯綜の状況

大井町線の踏切で待つ路線バス（渋11路線）

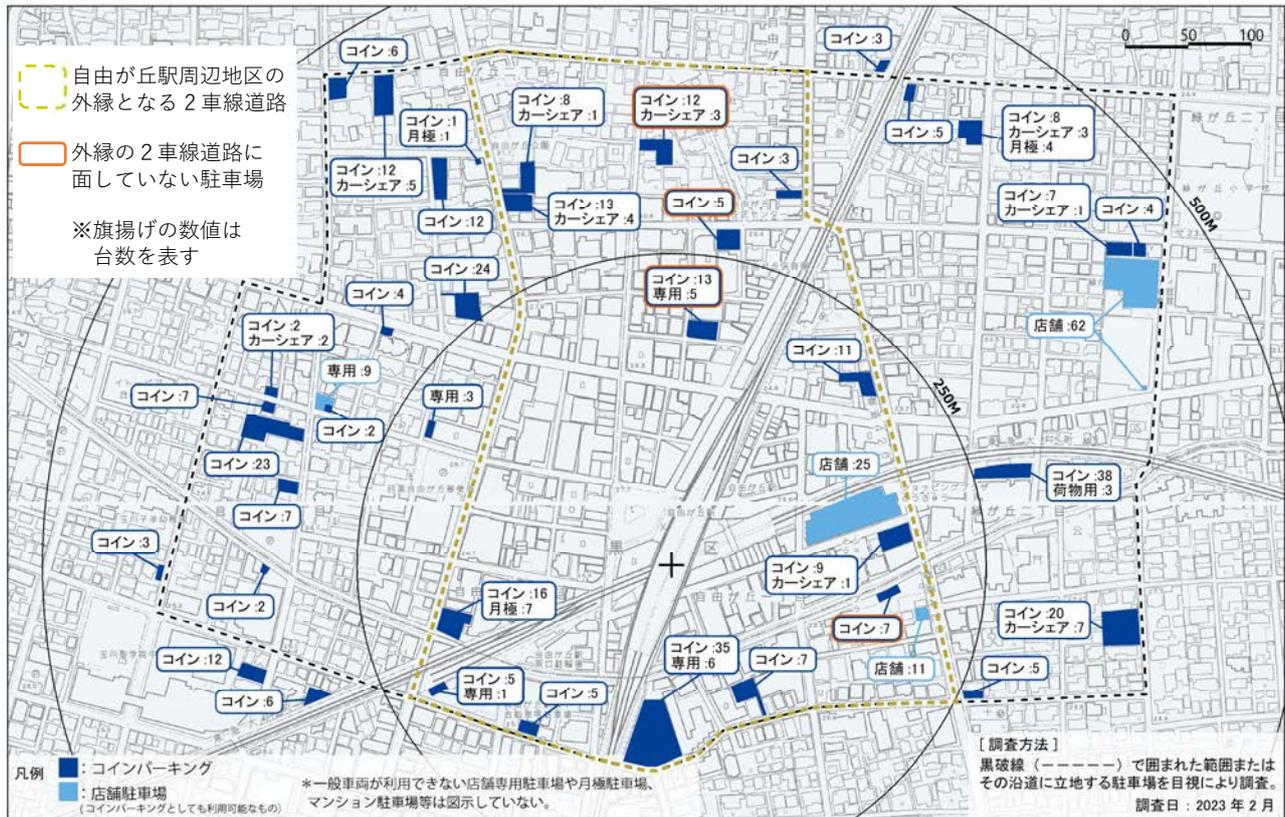
### ⑧分散された駐車場、⑨路上駐車、⑩路上駐輪

駅周辺の外周道路に面していない箇所にも一般者向けの駐車場が分散して立地している（図中の赤枠部分）ため、駅直近にも一般の自動車が進入しています。

駅の直近では路上駐車等もみられ、渋滞を生んでいます（女神通り等）。

駅周辺に駐輪場が設置されていますが、商店等の利用者による短時間の放置自転車が多く見られ、歩行者の通行の妨げとなっています。

図：自由が丘駅周辺地区の駐車場立地状況



\*用語の定義は以下のとおりとする。  
 コイン：コインパーキングとして利用できる台数  
 店舗：店舗に併設された駐車場でコインパーキングとして利用できる台数  
 カーシェア：カーシェア専用の駐車ます数（コインパーキングとしての利用不可）  
 専用：銀行など店舗利用者のみ利用できる駐車ます数  
 予約：予約者専用の駐車ます数（コインパーキングとしての利用不可）  
 月極：コインパーキングに併設された月極駐車ます数（コインパーキングとしての利用不可）  
 荷物用：コインパーキングに併設された荷さばき車専用の駐車ます数（コインパーキングとしての利用不可）

#### 路上駐車について

- 自由が丘駅前広場には一般者の送迎スペースがないため、朝夕の通勤時には駅前広場に接続する女神通りに多くの駐停車車両がみられます。

女神通りの路上駐車

#### 路上駐輪について

- 自由が丘駅周辺には区立駐輪場、民間駐輪場が設置されていますが、商店等を訪れた際の短時間の自転車放置が多くみられます。（目黒区移動等円滑化促進方針及びバリアフリー基本構想の記述の抜粋）

九品仏川緑道の一時的な駐輪