

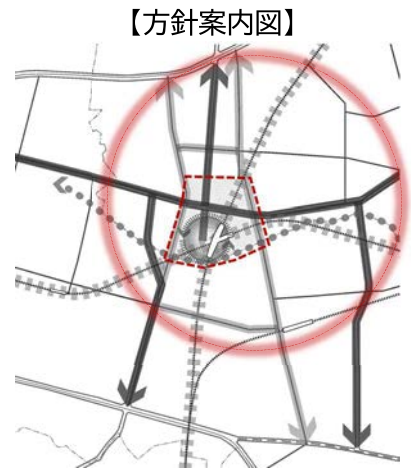
第5章 都市基盤整備の取組

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

(1)土地利用・都市機能の受け皿を確保し、防災力や歩行者の回遊性を高める市街地の一体的な更新

【取組内容】 市街地の一体的な更新

●自由が丘駅周辺地区の再開発や地区計画等の策定



表：自由が丘駅周辺地区で取り組む再開発や地区計画等による市街地の更新（令和5年4月現在）

| 取組内容 | 地区名等 | 現在の段階（令和5年4月現在） |
|----------|--------------------------------------|----------------------------|
| 市街地再開発事業 | 自由が丘一丁目29番地区 | 市街地再開発組合設立（令和4年1月～） |
| | 自由が丘駅前地区 | 市街地再開発準備組合設立（令和4年7月～） |
| | 自由が丘東地区 | 市街地再開発準備組合設立（平成31年4月～） |
| 地区計画等 | 自由が丘サンセットエリア | 街づくり勉強会（令和元年～） |
| | 自由が丘駅前西及び北地区 | 地区計画（高度利用型、街並み誘導型）決定（令和2年） |
| | ※睦坂沿道地区や自由が丘南口地区は現在実施している壁面後退等の取組を継続 | |
| 建替え検討 | 東急東横線沿線街区 | 街づくり勉強会（令和3年～） |

図：自由が丘駅周辺地区の再開発や地区計画等の状況

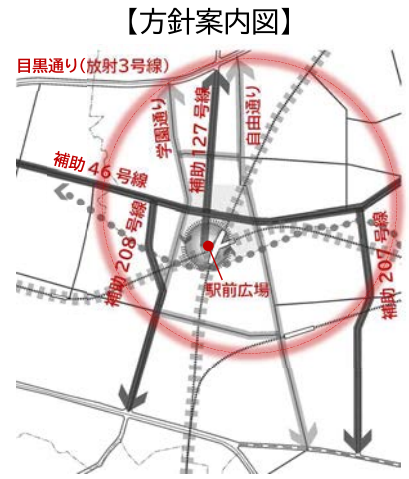


(2)「人が主役となるまち」の交通と土地利用を支える道路ネットワークの構築

【取組内容】 道路ネットワークの構築

- 都市計画道路 補助 127 号線、補助 46 号線、補助 207 号線、補助 208 号線の整備
- 自由が丘駅前広場の整備(交通結節点の機能強化)

※この取組内容は現行の都市計画道路整備を前提としたものです。



表：自由が丘駅周辺地区で整備する都市計画道路一覧と整備の必要性

| 路線 | 幅員 | 第四次事業化計画の評価 (整備の必要性の理由) | | 「人が主役となるまち」への貢献内容 |
|--|-----|---|---|---|
| 補助 127 号線 (駅前広場～ 補助 46 号線 区間) | 15m | 優先整備路線 | 交通結節点へのアクセス向上 公共交通の導入空間 地域のまちづくりとの協働 | <ul style="list-style-type: none"> ・歩道が少ない自由が丘駅周辺地区において、都市計画道路整備を行うことでバリアフリー基準にも合致した歩道が整備される ・円滑な自動車交通環境を整備することにより商業地、住宅地や細街路への自動車の進入を抑制し、歩行者の安全性や住環境を向上させるとともに、面的な歩行者優先空間の形成を支える |
| 補助 127 号線 (補助 46 号線～目黒通り 区間) | 15m | | 交通処理機能の確保 延焼遮断帯の形成 救急医療施設へのアクセス確保 地域のまちづくりとの協働 | |
| 補助 46 号線 | 20m | 交通処理機能の確保 延焼遮断帯の形成 | | |
| 補助 207 号線 | 16m | 延焼遮断帯の形成 | | |
| 補助 208 号線 | 16m | 交通処理機能の確保 延焼遮断帯の形成 救急医療施設へのアクセス確保 地域のまちづくりとの協働 | | |

参考:「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)」による整備の必要性の検証

東京都の都市計画道路を計画的、効率的に整備することを目的に策定された第四次事業化計画では、未着手の幹線街路を対象に、右に示す 15 の検証項目を設け、必要性の検証を実施しています。上記表の「第四次事業化計画の評価(整備の必要性の理由)」には、この 15 の検証項目のうち当該路線がどの項目に該当しているかを表しています。補助 127 号線は第四次事業化計画において、おおむね 10 年間で優先的に整備すべき路線「優先整備路線」に選定されています。

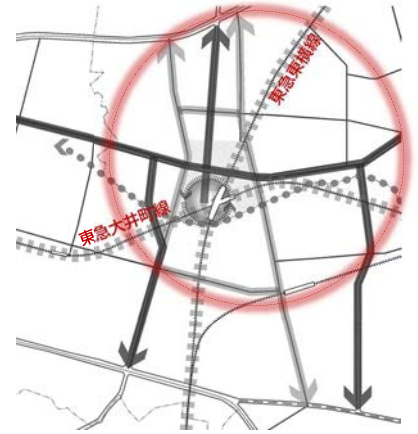
| 将来都市計画道路ネットワークの検証項目 | |
|---------------------|----------------|
| 1 | 骨格幹線道路網の形成 |
| 2 | 都県間ネットワークの形成 |
| 3 | 円滑な物流の確保 |
| 4 | 交通結節点へのアクセス向上 |
| 5 | 交通処理機能の確保 |
| 6 | 緊急輸送道路の拡充 |
| 7 | 避難場所へのアクセス向上 |
| 8 | 延焼遮断帯の形成 |
| 9 | 災害時の代替機能 |
| 10 | 都市環境の保全 |
| 11 | 良好な都市空間の創出 |
| 12 | 公共交通の導入空間 |
| 13 | 都市の多彩な魅力の演出・発信 |
| 14 | 救急医療施設へのアクセス向上 |
| 15 | 地域のまちづくりとの協働 |

【方針案内図】

(3)道路ネットワークの構築や市街地更新を一体的に進めるための道路と鉄道の立体化

【取組内容】 道路と鉄道の立体化

- 東急大井町線と交差道路との立体化
区間:緑が丘～等々力駅付近(自由が丘駅付近)
- 東急東横線と交差道路との立体化
区間:都立大学～田園調布駅付近(自由が丘駅付近)
- 都立大学5号踏切部のクランク状道路形状の解消

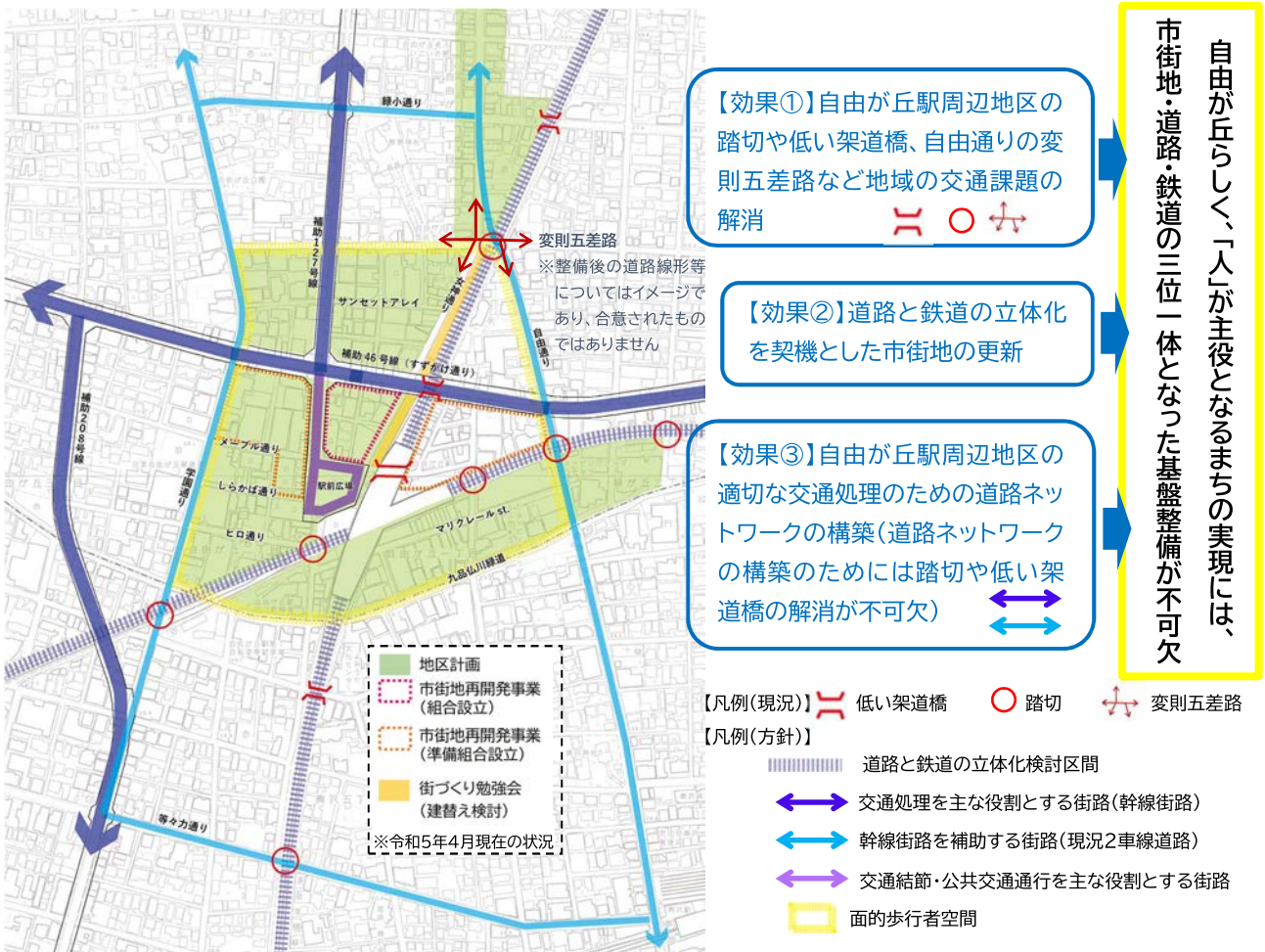


表：道路と鉄道の立体化を検討する対象路線・区間

| 鉄道路線 | 重点踏切 (※) | 道路と鉄道の立体化を検討する区間 |
|--------|--|------------------------|
| 東急大井町線 | 8踏切 (緑が丘4・5号、自由が丘1・2・4・6号、九品仏1号、尾山台1号) | 緑が丘～等々力駅付近 (自由が丘駅付近) |
| 東急東横線 | 4踏切 (都立大学2・5号、自由が丘1・2号) | 都立大学～田園調布駅付近 (自由が丘駅付近) |

※重点踏切: 2025年度までに重点的に対策を実施・検討すべき踏切として「踏切対策基本方針(平成16年6月 東京都)にて位置付けられた踏切

図：自由が丘駅周辺地区において市街地の更新や道路ネットワークの構築と一体となって道路と鉄道の立体化を実施する効果



参考:道路の立体化と鉄道の立体化の比較について

鉄道による道路や地域の分断を解消する手法には「道路の立体化」と「鉄道の立体化」があります。今後、道路と鉄道の立体化手法については、より詳細に検討及び関係者協議を進めていきます。

表：まちづくりの観点からみた道路の立体化と鉄道の立体化の比較

道路の立体化

【通行障害・生活圏分断の解消、道路ネットワークの構築の観点】

- 踏切に遮られることがなくなり、交通障害は解消され、踏切のない道路ネットワークも構築されます。ただし全踏切の単独立体化は困難であり接続箇所は限定的です。
- 駅周辺街区においては線路の両側を自由に往来することができるようになるため、移動の支障は低減されます。ただし単独立体化では高低差が生じることから、必ずしも歩行者に優しいとは言えません。

【拠点性の向上の観点】

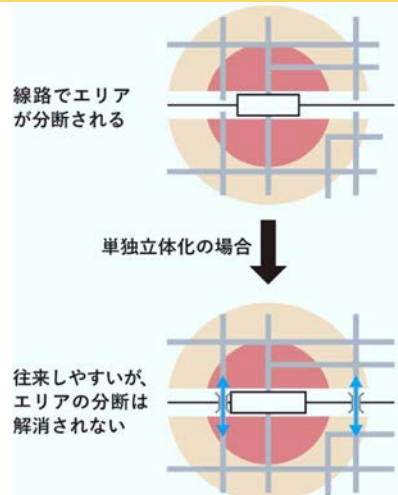
- 周辺土地利用を更新するきっかけになりますが、駅は線路を跨いで分断されるため拠点性の向上は限定的です。

【災害に強いまちづくりの観点】

- 駅の両側を結ぶ経路は形成されるものの、既存道路が接続されるのみで、避難経路も限られます。

【事業費の観点】

- 一般的には鉄道の立体化より低額で事業実施が可能です。交差道路の数に比例して事業費は増えるほか、沿道利用の補償等により事業費は変動します。



※図は一般的なイメージであり特定の駅や道路を示すものではありません

【通行障害・生活圏分断の解消、道路ネットワークの構築の観点】

- 踏切に遮られることがなくなり、交通障害は解消され、道路ネットワークも接続されます（ほぼ全ての踏切部に加え、新設も可能で、ネットワークがより充実）。
- 駅の両側が複数の経路で結ばれます。さらに鉄道跡地の活用によって駅の両側が面的に繋がる可能性もあります。
- 平面で道路ネットワークが接続されるため、歩行者に優しい道路ネットワークが形成されます。

【拠点性の向上の観点】

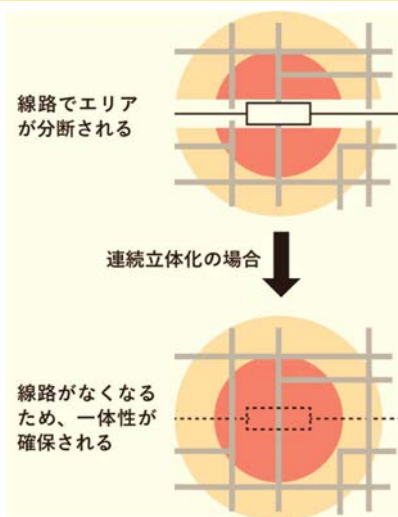
- 周辺土地利用を更新する機会となります。その際、鉄道用地の活用も検討できるため、駅周辺の一体感が高まる可能性があります。

【災害に強いまちづくりの観点】

- 災害時においても歩行者・自転車・自動車ともに避難路が確保されやすくなります。

【事業費の観点】

- 一般的には道路の単独立体化より高額となります。立体化延長に比例して事業費は増えるほか、施工方法や切替ステップ、仮設ヤード用地の状況等により事業費は変動します。



※図は一般的なイメージであり特定の駅や道路を示すものではありません

鉄道の立体化

2 都市基盤の活用・再生(つかう)の方針に基づく取組

(1) 街路の性格付けに応じた歩行者空間の形成と沿道土地利用の誘導

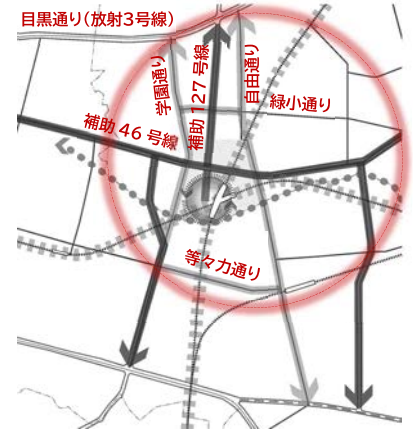
【取組内容】

交通・移動

市街地・土地利用

- 都市計画道路補助127号線や補助46号線の整備に合わせて民地も活用した歩行者空間の形成
- 新たな地区計画等(壁面後退)による歩行者空間の形成

【方針案内図】



表：街路の性格と、性格に応じた歩行者空間形成等の取組内容

| 路線 | 求められる街路の性格 | | 取組内容 |
|--------------------------------|-----------------------|---|---|
| | 自動車交通に関する性格 | 歩行者の通行・滞留に関する性格 | |
| 補助127号線 (駅前広場～ 補助46号線区間) | 交通結節・公共交通通行を主な役割とする街路 | 駅にアクセスする歩行者経路 | ・都市計画道路整備に伴う歩道確保 ・都市計画道路整備まで、再開発事業等により道路の先行拡幅を行い、安全な歩行者通行空間の確保 |
| 補助127号線 (補助46号線～目黒通り区間) | 南北方向の交通処理を主な役割とする街路 | 沿道民地と一体となった歩行者空間 | |
| 補助46号線 | 東西方向の交通処理を主な役割とする街路 | 沿道民地と一体となった歩行者空間 | |
| 学園通り | 幹線街路を補助する街路 | 沿道民地と一体となった歩行者空間 | ・新たな地区計画等による壁面後退(歩行者通行空間の確保) |
| 自由通り | 幹線街路を補助する街路 | 沿道民地と一体となった歩行者空間 | ・新たな地区計画等による壁面後退(歩行者通行空間の確保) |
| 緑小通り | 幹線街路を補助する街路 | 居住者等の通行 (※現状では東横線以东は歩道あり、東横線以西は歩道なし) | — |
| 等々力通り | 幹線街路を補助する街路 | 居住者等の通行 | — |

図：街路の性格に応じた空間形成の取組イメージ（その1）



【凡例（自動車交通）】

- 交通処理を主な役割とする街路（幹線街路）
- 幹線街路を補助する街路（現況2車線道路）
- 交通結節・公共交通通行を主な役割とする街路

【凡例（駐車場施策）】

- 駐車地域ルール適用区域（案）



【凡例

（既決定地区計画）】

- 壁面後退2.6m
- 壁面後退1.5m
- 壁面後退1.0m
- 壁面後退0.5m
- 壁面後退0.25m
- 街角広場
- 貫通通路

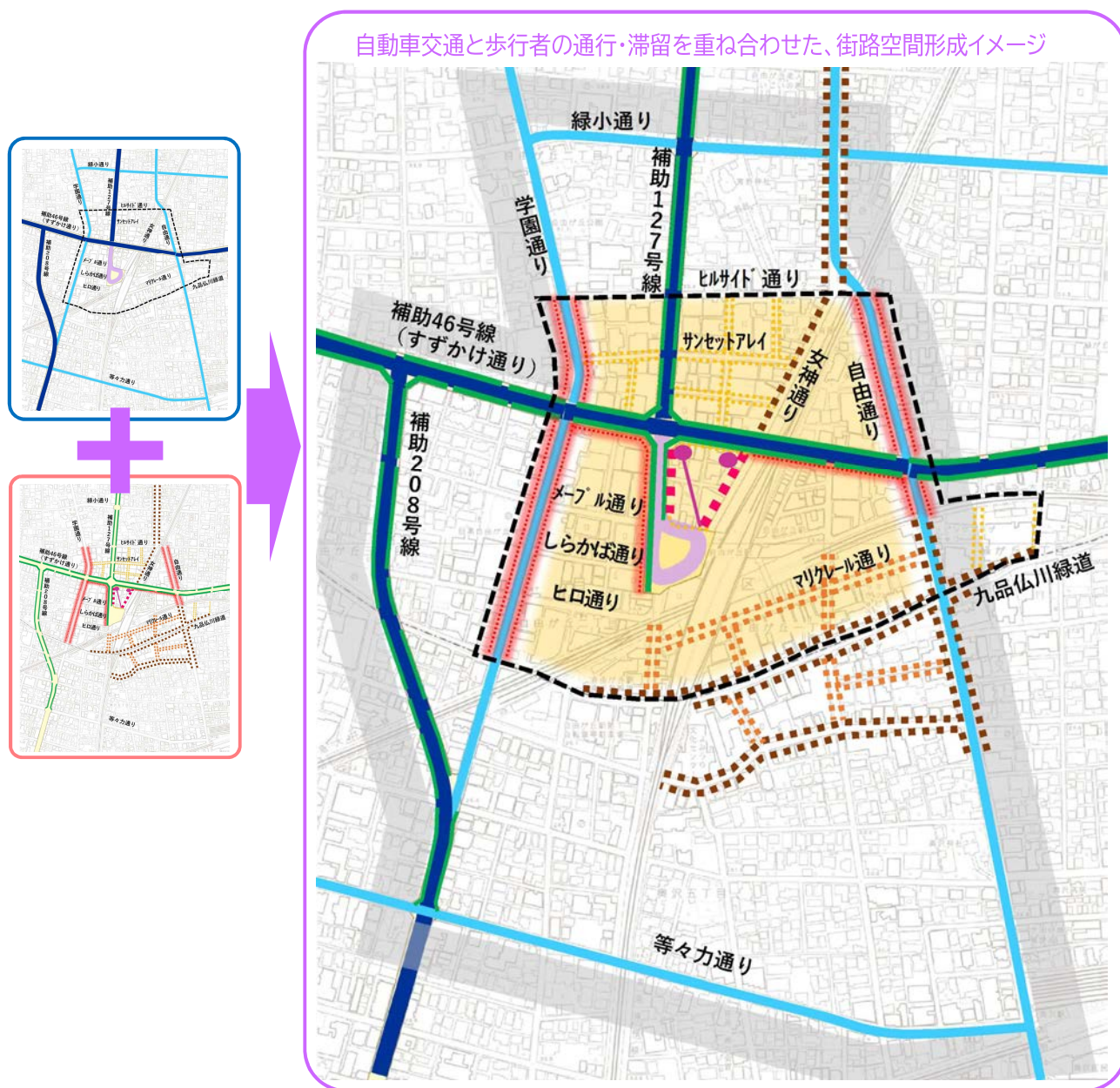
【凡例

（新たな歩行空間創出）】

- 都市計画道路整備による新規歩道
- 新たな地区計画等による壁面後退

※新たな地区計画等による壁面後退は、求められる街路の性格や既存の壁面後退状況等を踏まえて、壁面後退の連続性や駐車地域ルールの範囲に留意してイメージしたものです。関係者の合意を得たものではありません。

図：街路の性格に応じた空間形成の取組イメージ（その2）



【凡例（自動車交通）】

- 交通処理を主な役割とする街路（幹線街路）
- 幹線街路を補助する街路（現況2車線道路）
- 交通結節・公共交通通行を主な役割とする街路

【凡例（駐車場施策）】

- 駐車場地域ルール適用区域（案）

【凡例（街路の性格付けによるエリア形成）】

- 自由が丘駅周辺の外郭を形成する道路
- 面的な歩行者優先空間

【凡例

（既決定地区計画）】

- 壁面後退2.6m
- 壁面後退1.5m
- 壁面後退1.0m
- 壁面後退0.5m
- 壁面後退0.25m
- 街角広場
- 貫通通路

【凡例

（新たな歩行空間創出）】

- 都市計画道路整備による新規歩道
- 新たな地区計画等による壁面後退

※新たな地区計画等による壁面後退は、求められる街路の性格や既存の壁面後退状況等を踏まえて、壁面後退の連続性や駐車場地域ルールの範囲に留意してイメージしたものです。関係者の合意を得たものではありません。

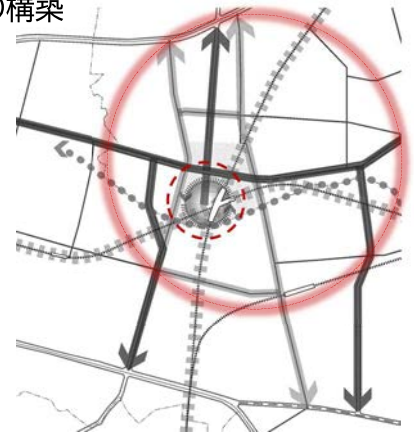
(2) 駅や再開発と連携し、駅の東西南北が一体となった駅まち空間の構築

【取組内容】

交通・移動

市街地・土地利用

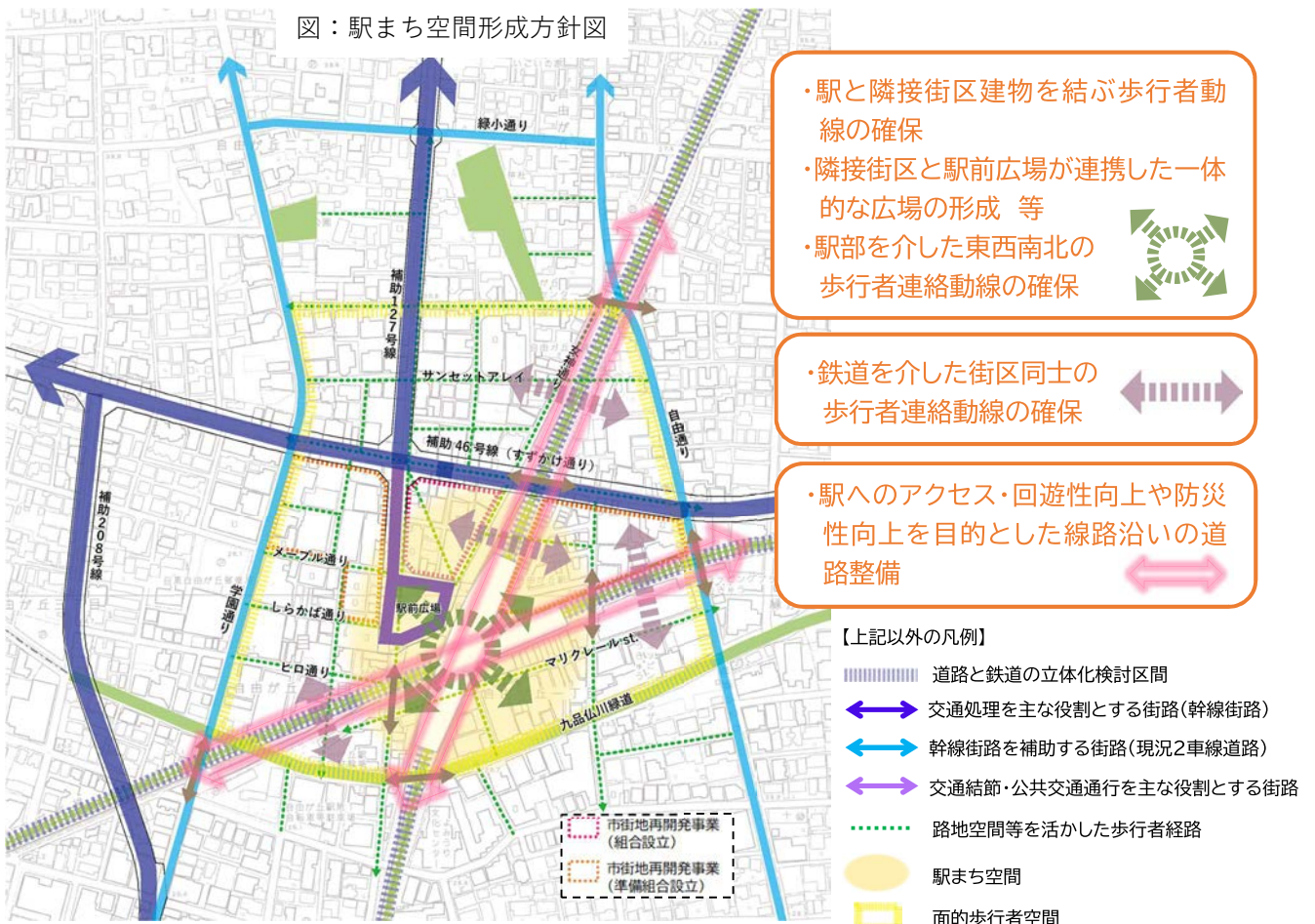
- 駅・駅前広場・駅周辺街区が一体的につながった「駅まち空間」の形成
- 道路と鉄道の立体化や再開発等と連携した歩行者連絡動線の確保による、駅の東西南北の回遊性向上
- 駅へのアクセス・回遊性向上や防災性向上を目的とした線路沿いの道路整備



表：場所と目的に応じた取組内容

| 場所 | 取組の目的 | 取組内容 |
|-----------------------------|--------------------------|--|
| 駅まち空間 (駅+駅前広場 +駅周辺街区) | 駅、駅前広場、駅隣接街区が一体となった空間の確保 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 駅と隣接街区建物を結ぶ歩行者動線の確保 (デッキや地下通路等) ・ 隣接街区と駅前広場が連携した一体的な広場形成 ・ 駅部を介した東西南北の歩行者動線の確保 等 |
| 鉄道隣接街区 | 駅の東西南北に立地する街区の連絡 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 鉄道を介した街区同士の歩行者連絡動線の確保 等 |
| 線路沿いの道路 | 駅まち空間の歩行者ネットワークの充実 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 駅へのアクセス・回遊性向上や防災性向上を目的とした線路沿いの道路整備 |

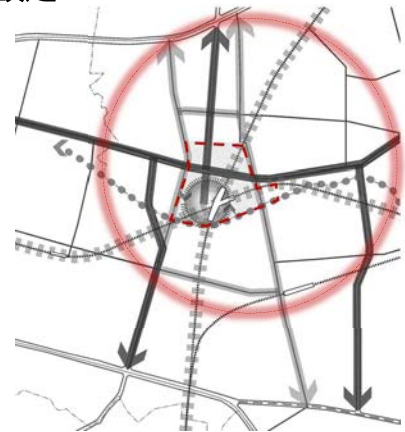
図：駅まち空間形成方針図



(3) 駐車場・駐輪場の適正配置と荷捌き等に関するルールの設定

【方針案内図】

- 【取組内容】 交通・移動
- 地区独自の整備台数基準の設定
 - 隔地・集約化による駐車施設の適正配置
 - 地域まちづくり貢献策の実施
 - 駅前広場再整備に伴う一般送迎車等への対策
 - 道路と鉄道の立体化等に伴う駐輪場確保や駅前広場の一部機能補完



表：駐車場・駐輪場・荷捌きに関する取組内容

| 項目 | 取組内容 | 備考 |
|--------------------------------|---|---|
| 地区独自の整備台数基準の設定 | ・将来の駐車需要に応じて適正な駐車場供給量を整備していくため、東京都駐車場条例の規定とは異なる地域独自の附置義務駐車施設の整備台数の基準を設定 | 「自由が丘駅周辺駐車地域ルール」(以下、「駐車地域ルール」といいます。)にて検討中 |
| 隔地・集約化による駐車施設の適正配置 | ・大規模開発等に合わせた集約駐車場の整備等により、小規模建築物の附置義務駐車施設を隔地・集約 ・大規模開発等に合わせた共同荷さばき駐車施設の整備や既存駐車施設の有効活用等により、本地区の利用実態に応じた共同荷さばき駐車施設を確保 | |
| 地域まちづくり貢献策の実施 | ・路上駐車課題(送迎車、荷さばき車等)や自転車利用環境の向上など、地域の交通・駐車課題等の解決を含むまちづくりの実現に向け、地域まちづくり貢献策を促進 | |
| 駅前の一般送迎車等への対策 | ・今後検討を進める駅前広場の再整備と駐車地域ルールの連携により、女神通り等でみられる一般送迎車による路上駐停車の解消を図る | 駐車地域ルールにて、追加して検討が必要 |
| 道路と鉄道の立体化等に伴う駐輪場確保や駅前広場の一部機能補完 | ・鉄道が立体化された場合に活用できる鉄道敷地等を、駅利用者向けの新たな駐輪場の確保や、駅前広場の一部機能(一般送迎車の乗降場やタクシーの待機場など)の補完など、交通機能の向上のためにも活用 | |

図：駐車地域ルールの適用区域(案)

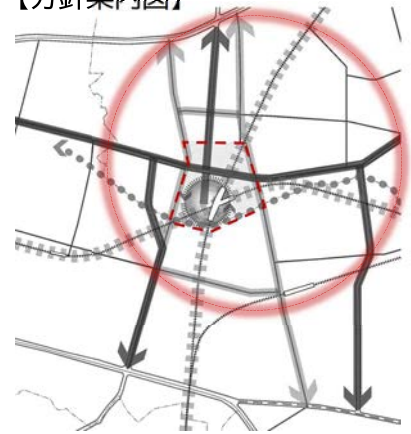


(4)都市基盤の整備段階に応じたオープンスペースの活用

【方針案内図】

【取組内容】 **市街地・土地利用**

- 都市計画道路の整備段階に応じたオープンスペースの活用
- 道路と鉄道の立体化の整備段階に応じたオープンスペースの活用
- 市街地の更新段階に応じたオープンスペースの活用



表：都市基盤の整備段階に応じたオープンスペース活用に関する取組内容

| 場所 | 整備段階 | 取組内容 |
|------------------------------------|---------------|--|
| 都市計画道路 (補助 127 号線、 補助 46 号線) | 計画段階 | ・地域団体や沿道の事業者等が歩車道部を「どう使うか」を取り入れた道路整備の検討 |
| | 用地取得 段階 | ・将来的な都市計画道路用地を暫定的な歩行者空間や緑化空間として暫定整備・活用の検討 |
| | 供用後 | ・歩道の占有や歩行者利便増進道路等の制度も活用して道路空間を活用 |
| 道路と鉄道の立体化のための事業用地 | 供用後 | ・地域に不足する機能や施設を導入したり、地域への出店を目指す事業者のチャレンジを受け入れる場所等としても活用 |
| 市街地の更新 | 用地取得・ 事業段階 | ・既存建物の解体後から着工までの間などに生じる空地を、事業中も街区やエリアの価値を高めるために暫定整備・活用 |
| | 供用後 | ・歩道・公開空地・建物低層階など、公共空間と民地のグランドレベルを一体的に活用 |

参考:整備段階に応じた様々なオープンスペースの活用



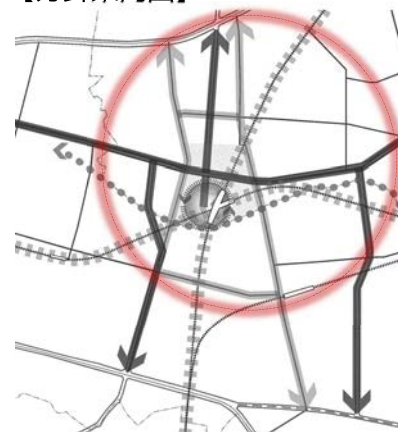
都市計画道路の拡幅用地を暫定的に活用した公共空間の活用実験
(おおみやストリートテラス さいたま市)
写真出典:アーバンデザインセンター大宮



駅前の再開発が動き出すまで1年半の期間限定で、地域交流やイベントスペースとして活用(EKITUZI 仙台市)
写真出典:低未利用空間の暫定活用に向けた事例集(国土交通省)

(5) 緑の連続・防災力向上に資するグリーンインフラの創出と無電柱化の推進

【方針案内図】



【取組内容】

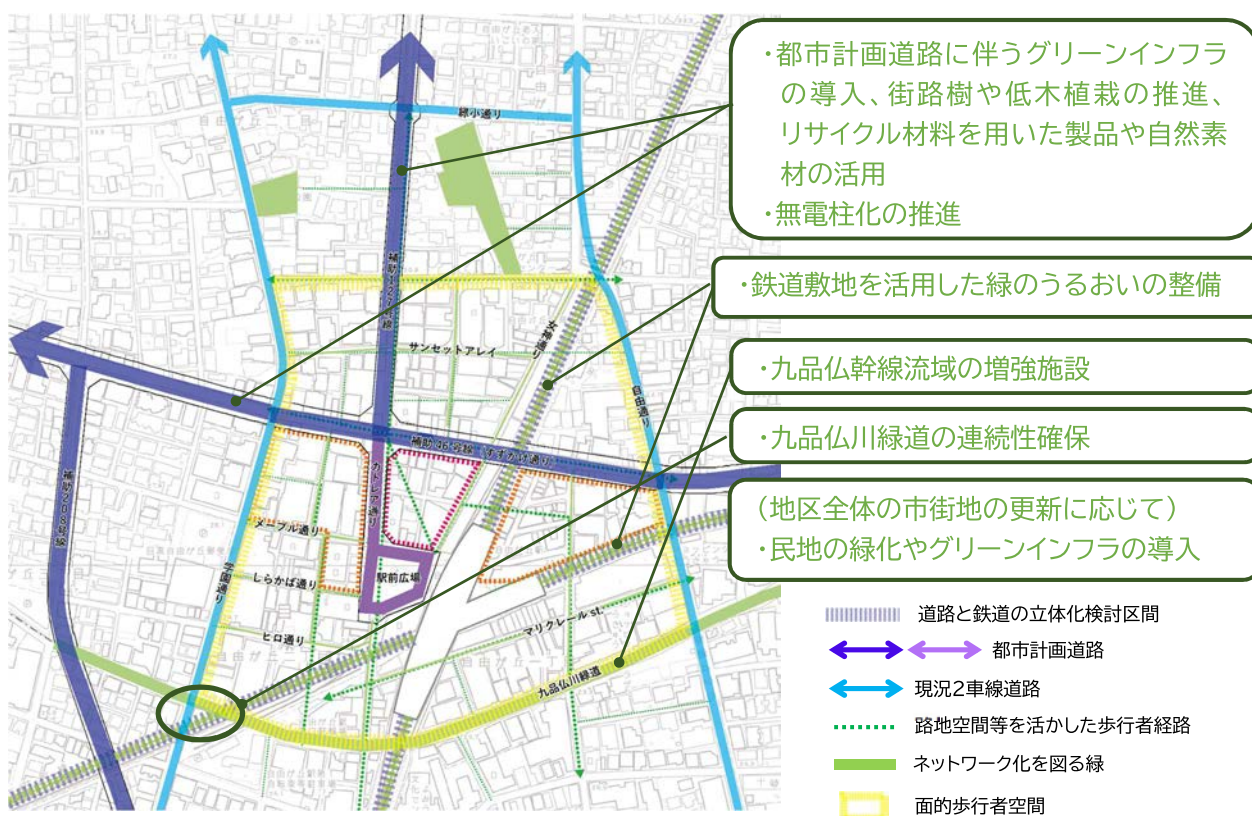
緑・環境・防災

- 公共空間整備や老朽化設備の改修、民有地の更新に伴い積極的に緑化やグリーンインフラを導入（街路樹、緑化施設、雨水浸透・貯留、生物の生息空間確保など）
- 道路整備に伴う無電柱化の推進
- 都と連携した九品仏幹線流域の増強施設による浸水対策の推進

表：緑の創出や防災に関する取組内容

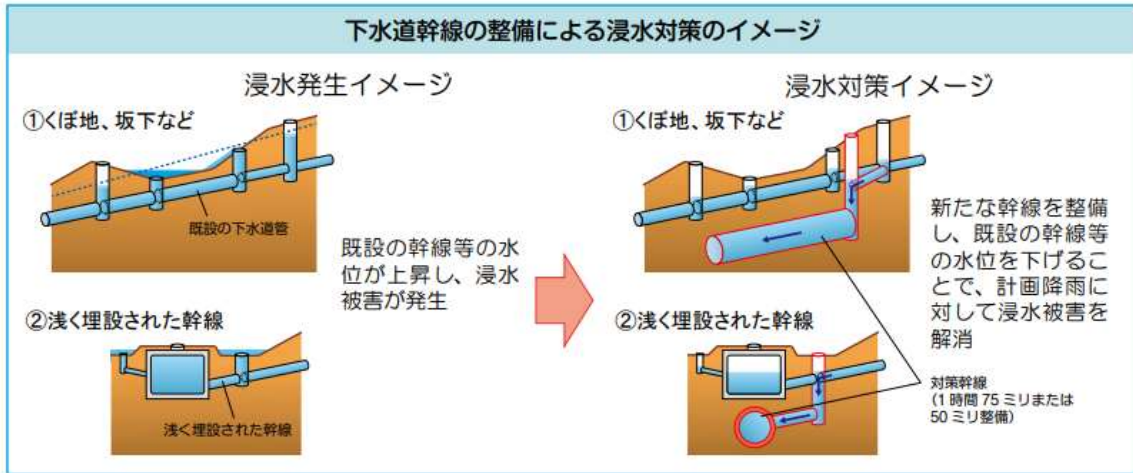
| 場所 | 取組の目的 | 取組内容 |
|------------------------------------|---------------|--------------------------------------|
| 都市計画道路・駅前広場等の公共空間や、再開発等の市街地更新を行う民地 | 減災や気候変動緩和への貢献 | グリーンインフラの導入（雨水浸透・貯留等） |
| | 緑のネットワークの構築 | 街路樹や低木植栽の推進 |
| | 循環型社会への貢献 | リサイクル材料を用いた製品や自然素材の活用 |
| 九品仏幹線流域 | 災害時の道路閉塞等解消 | 無電柱化の推進 |
| 九品仏川緑道 | 浸水対策の推進 | 1時間75ミリ降雨に対応する施設整備 |
| 九品仏川緑道 | 緑のネットワークの構築 | 東急大井町線によって分断されている九品仏川緑道の連続性確保 等 |
| 鉄道敷地 | 緑のネットワークの創出 | 鉄道敷地を活用した緑のうるおいの整備 |
| 民有地 | 民地の緑化 | 自由が丘地区街並み形成指針に基づく店先・街角等の空間や壁面・屋上等の緑化 |

図：緑のネットワークとグリーンインフラ導入、無電柱化等方針図



参考:九品仏幹線流域の増強施設による浸水対策の推進

目黒区自由が丘、世田谷区奥沢地区において、1 時間 75 ミリ降雨に対応する施設を整備することにより、浸水対策を推進します。



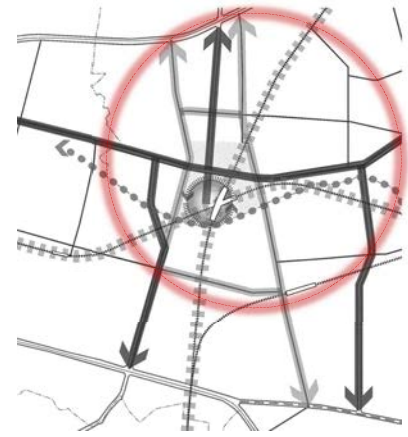
出典：東京都下水道局 経営計画 2021

【方針案内図】

(6)都市の DX 実現の基盤となるデジタルインフラの導入

【取組内容】 各分野共通

- AI カメラやフリーWi-Fi などデジタルインフラの整備・拡充
- 都市空間情報のデジタル化と一元管理



表：デジタルインフラに関わる取組内容

| 場所 | 取組の目的 | 取組内容 |
|-----------|--|---|
| 自由が丘駅周辺地区 | ・人流データの取得と分析による、都市基盤整備や商業振興策、防災計画等への反映 | ・AI カメラの設置・運用 |
| | ・通信インフラの利便性向上 | ・フリーWi-Fi スポットの設置・運用 |
| | ・都市の DX (デジタルトランスフォーメーション) の推進 | ・PLATEAU (プラトー) 等の導入・実装による都市空間情報のデジタル化と一元管理 |

参考:自由が丘駅周辺地区における取組について

自由が丘駅周辺地区では、自由が丘商店街振興組合が既に導入している地域 BWA (ブロードバンド・ワイヤレス・アクセス) を活用し、令和4年度にはフリーWi-Fi スポットの提供やエッジAI (AI カメラ) の設置に取り組んでいます。

図：AI カメラによるまちなかの人流把握イメージ



参考:目黒区における 3D 都市モデル PLATEAU の活用

PLATEAU とは国土交通省が主導する 3D 都市モデル整備・活用・オープンデータ化プロジェクトであり、目黒区でも令和4年 11 月に公開された目黒デジタルアーカイブ 100 などを通じて、PLATEAU の活用に取り組んでいます。

図：目黒区デジタルアーカイブ 100 (「みどりの散歩道」自由が丘駅付近を表示したもの)

