

緑が丘駅周辺地区都市再生交通拠点整備計画

平成 19 年 3 月

目黒区都市整備部

<目次>

1	計画の目的	1
1-1	目的	1
1-2	計画期間	1
1-3	対象地区	1
2	緑が丘駅周辺地区の課題と街づくりの方向性	2
2-1	上位関連計画	2
2-2	緑が丘駅周辺地区の状況	6
2-3	緑が丘駅周辺地区街づくりの課題	9
3	緑が丘駅周辺地区街づくりの目標と方針	11
3-1	街づくりの目標設定	11
3-2	街づくりの方針	14
4	緑が丘駅周辺地区整備計画	15
4-1	みどりと歩行空間のネットワーク計画	15
4-2	施設整備計画	17
5	整備の進め方	19

1 計画の目的

1-1 目的

緑が丘駅周辺地区は、目黒区都市計画マスタープランにおいて地区生活拠点として位置づけられているとともに、目黒区交通バリアフリー推進基本構想の福祉のまちづくり推進地区として交通バリアフリーの整備が求められている。

地区生活拠点である緑が丘駅周辺地区では、上記、駅周辺のバリアフリー化を進める必要があるとともに、交通結節機能の充実、駐輪場の整備、呑川緑道との歩行アクセスの整備、鉄道盛土構造による市街地の分断解消、及び隣接する東京工業大学（広域避難場所）との連携による広域の歩行者ネットワークの形成など、様々な市街地環境に関する課題を抱えており、総合的なまちづくり計画の立案が必要となっている。

また、地区の中心をなす緑が丘駅では、駅舎がバリアフリー化されていないことから、平成22年末までに駅舎のバリアフリー化を実施する必要がある。

これらの課題を解決するために「緑が丘駅周辺地区都市再生交通拠点整備計画」を策定する。

1-2 計画期間

平成18年度から平成22年度まで

1-3 対象地区

本整備計画の対象地区は、目黒区緑が丘一丁目、緑が丘三丁目とする。

2 緑が丘駅周辺地区の課題と街づくりの方向性

2-1 上位関連計画

(1) 目黒区都市計画マスタープラン

(平成16年3月 地区別構想；緑が丘駅周辺地区の整備方針)

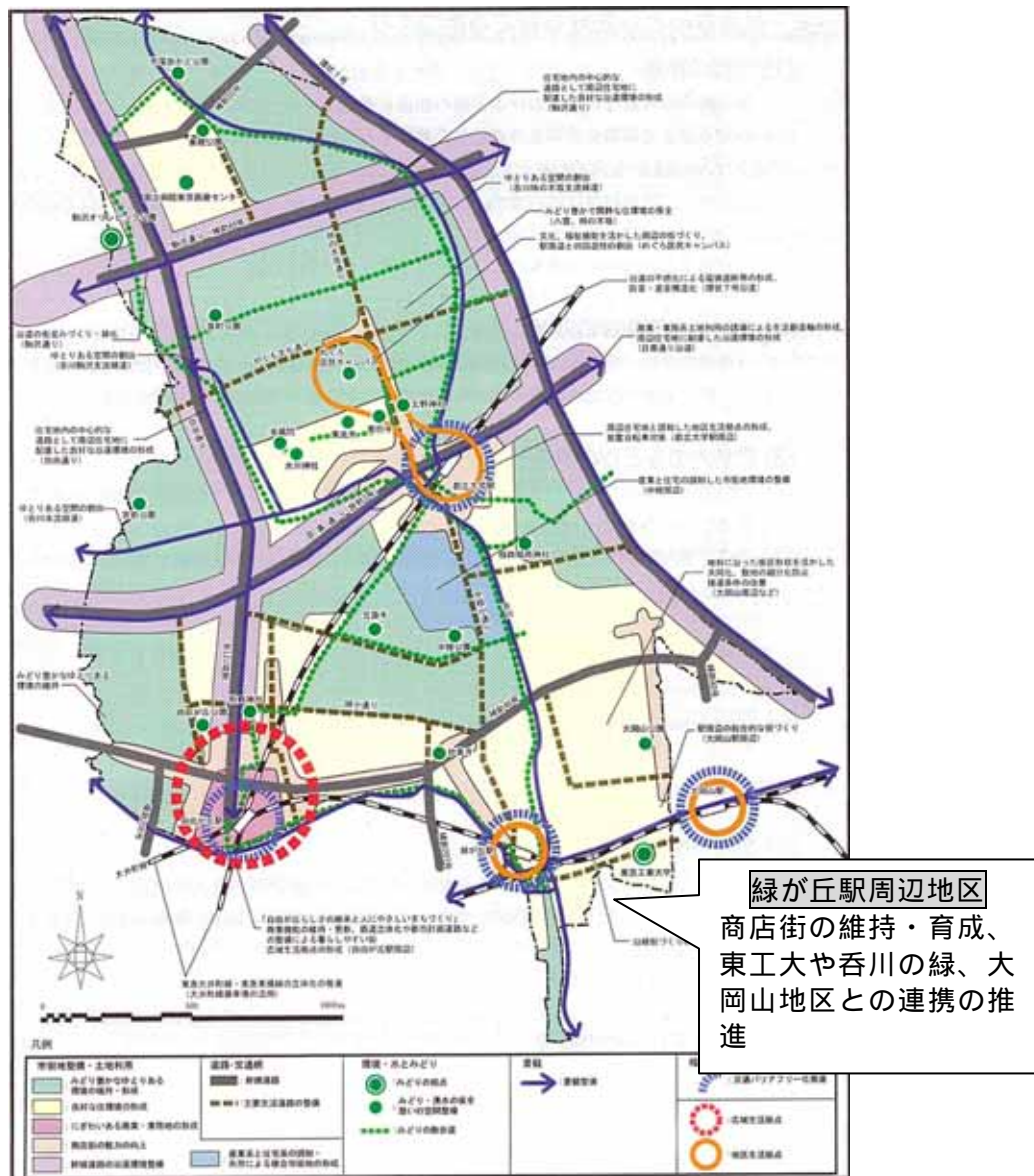
安全・安心で快適に住み続けられる街づくり

周辺住宅地の暮らしを支える身近な商業地として、商業機能の維持や育成を図る。

身近なみどりを守り育てる街づくり

呑川緑道は線的なみどりの資源として、緑道沿いを含めた緑化空間として整備を進める。また、東京工業大学内の池の湧水の保全・活用を働きかけるとともに大学構内の樹林は貴重な緑として保全活用するため、環境保全林の指定を目指していく。

図 2.1 目黒区都市計画マスタープランにおける緑が丘駅周辺の位置づけ



(2) 目黒区交通バリアフリー推進基本構想(平成16年3月)

福祉のまちづくり推進地区として位置づけられている緑が丘駅周辺地区では、地区別方針を次のように設定した。

駅舎のバリアフリー化とともに、駅前広場機能の確保を検討する。

駅周辺に広がる商店街と呑川緑道の歩行空間のバリアフリーネットワークを形成していく。

整備計画の作成にあたっては、世田谷区と連携する。

図 2.2 福祉のまちづくり推進地区の地区別構想

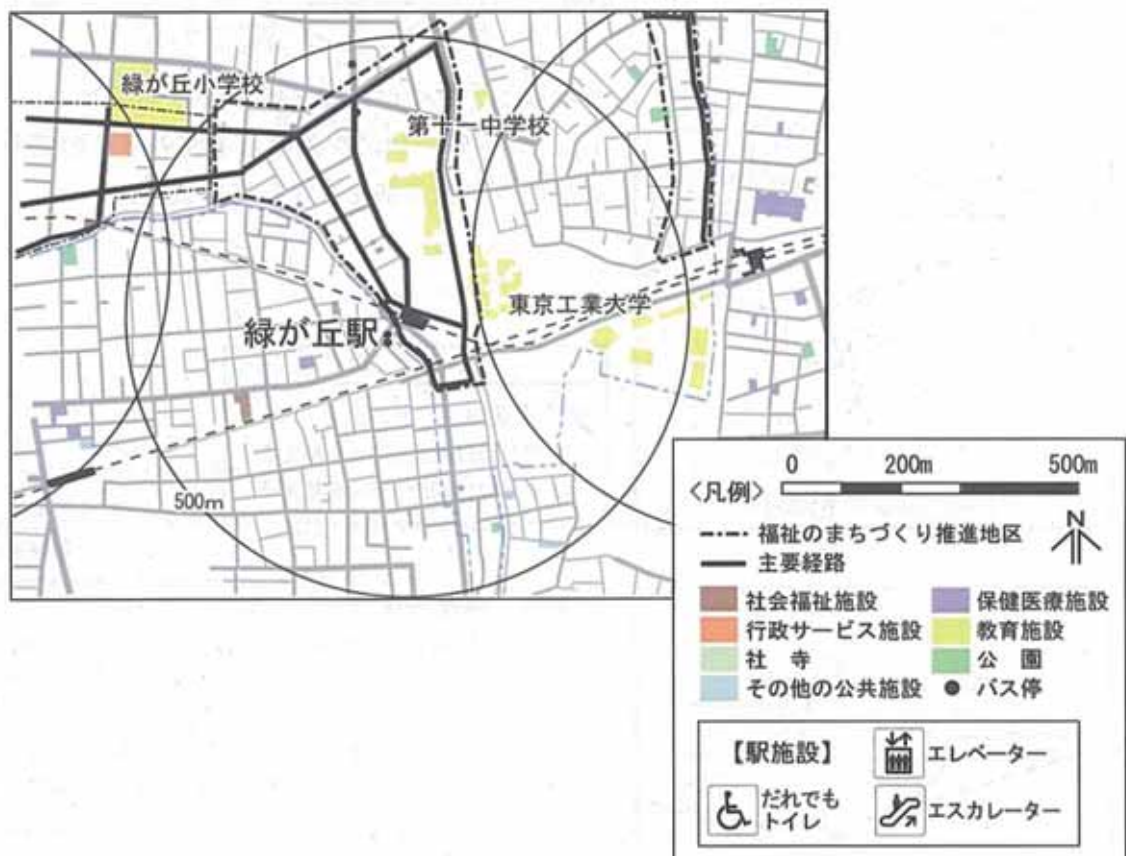
<主要施設>
東京工業大学

<主要経路>

- ・ 駅と主要施設を結ぶ経路
- ・ 呑川緑道と、駅と緑道を連絡する経路
- ・ 駅周辺地区の商店街に含まれる経路

対象となる商店街：緑が丘商店会、緑が丘二丁目商店会

主要施設・主要経路イメージ図



(3) 目黒区放置自転車対策基本計画(平成17年9月)

1) 緑が丘駅の整備計画

緑が丘駅の現状の乗入台数と将来の需要量の推計から、収容台数規模を280台と設定している。

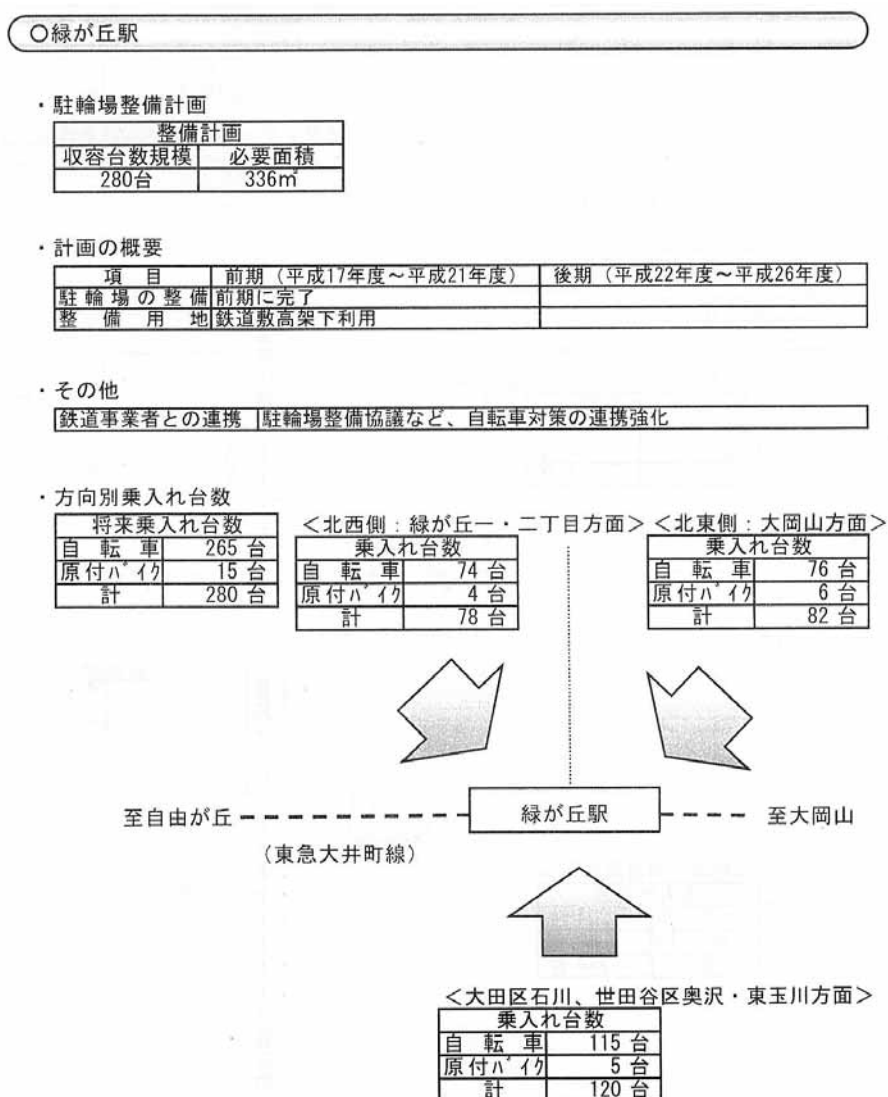
2) 鉄道事業者との連携

鉄道事業者は、自転車法及び関連通達などの趣旨や目的を十分に理解し、駅周辺における駐輪場の整備と放置自転車対策に関する施策が円滑に実施されるように、積極的に区及び道路管理者との協力を努めていくものとする。

3) 計画の期間

平成17年度を初年度とし、前期(5カ年)、後期(5カ年)の平成26年度を目標年次とする。

図 2.3 緑が丘駅の駐輪場整備計画



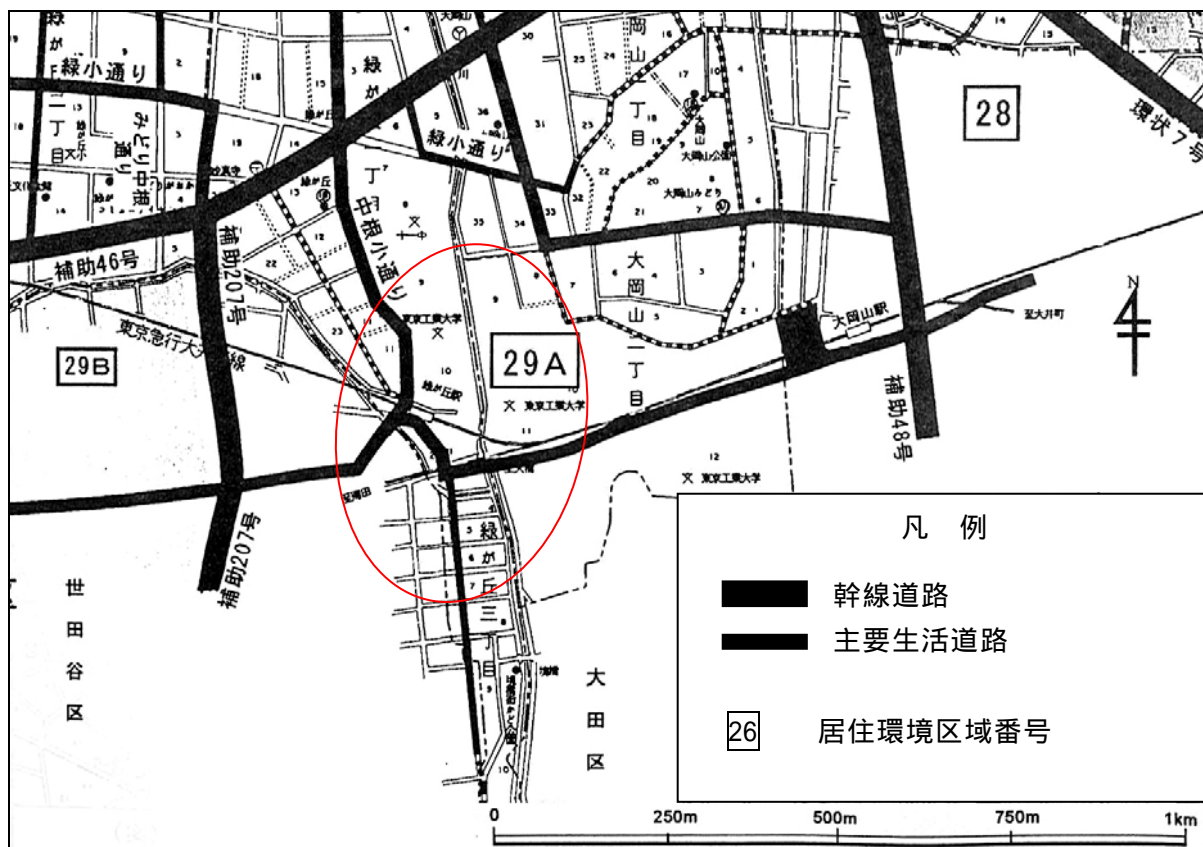
(4) 目黒区における生活道路網について

緑が丘駅付近において、東急大井町線と主要生活道路の中根小通りが交差している。

主要生活道路は、地域への集散交通が集中する自動車交通量が多い道路であり、バス通り・商店街など多くの歩行者が利用する道路であること、さらに平常時における救命活動・消防活動、震災時における避難路など、防災機能の主軸としての役割を持っている。

このことから、主要生活道路は、歩道を整備することにより歩車分離を図るとともに、ある程度の交通量が処理できること、公共交通手段であるバス（大型車）が通行できることとされている。

図 2.4 緑が丘駅周辺地区の主要道路網計画



出典；「目黒区生活道路の基本的な計画」より

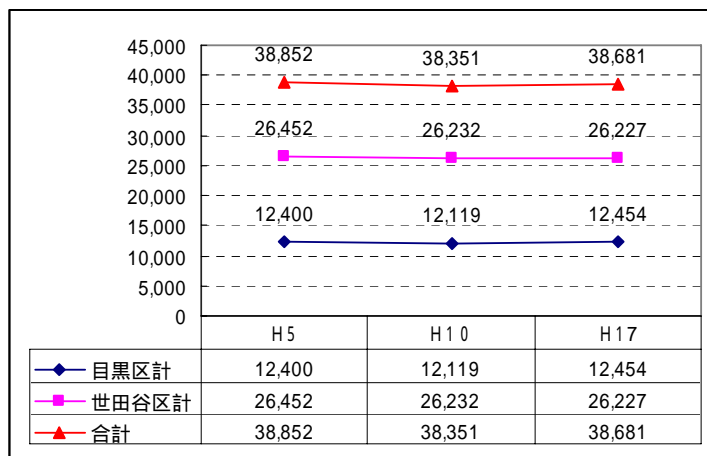
注) 主要生活道路 通過交通を抑制し、居住環境区域内の交通を集散することで外周道路と結ぶ。震災時において地区内の防災機能の主軸となる。(幅員8～14m)

2-2 緑が丘駅周辺地区の状況

(1) 緑が丘駅乗降客及び駅勢圏人口

緑が丘駅の駅勢圏人口はこの10年間は概ね3.8～3.9万人で推移しており、乗降客数は平成16年で約9千人となっている。

図 2.5 緑が丘駅の駅勢圏人口の推移

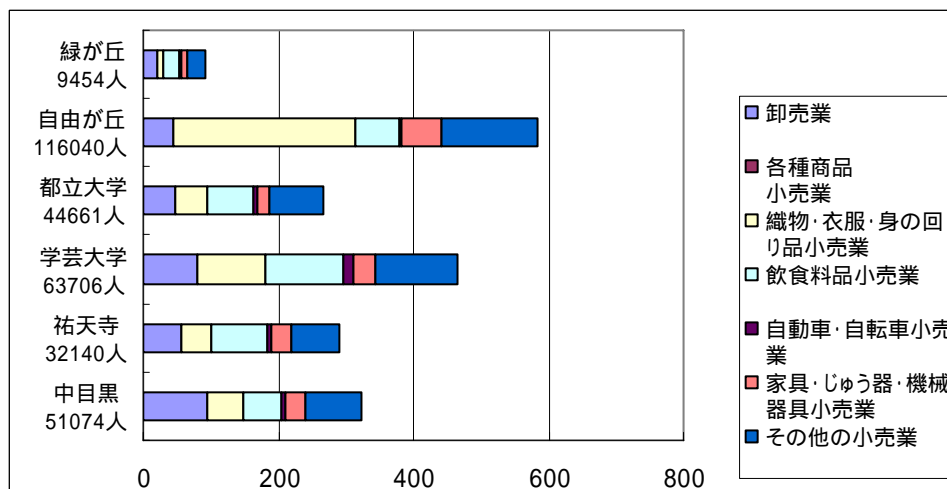


(2) 緑が丘駅周辺地区の商業集積

緑が丘駅周辺地区は商業集積が低く、駅から緑が丘2丁目方向へ通ずる区道は商店街を形成しているが、近隣商業地区としての利便性が低いものと考えられる。

近年では、九品仏川緑道ではレストランなどの立地も見られ、緑道の持つ環境を活用した商業施設の立地が期待できる。

図 2.6 東横線・大井町線沿線各駅の乗降客と商業等集積



目黒区商業の実態（平成16年3月）より作成
 （駅より半径500mの範囲の町丁目（目黒区内のみ）の事業所数をカウント）

(3) 駅施設の現況

緑が丘駅は、駅前面に階段があり、エレベーター等のバリアフリー施設が整備されておらず、障害者などが利用可能な多機能トイレの設置もなされていない。

ホーム幅も狭く大井町線の急行化に向けてホーム等施設の改善が必要となっている。



幅の狭いホーム



バリアフリー未対応の駅構内

(4) 駅前空間の状況

緑が丘駅は地上駅舎と高架ホームから構成され、駅前の区道反対側は鉄道盛土が視界を遮っているとともに、緑が丘自転車置き場があることから、雑然とした景観が広がっている。

駅前のバス通りは世田谷区側と目黒区側で道路線形が屈曲していることに加え、架道橋の高さが3.5mと低いことから見通しがやや悪い状況である。



桁下高さが低い駅前の架道橋



段差のある駅出入口



九品仏川緑道を占拠する放置自転車



街を分断している盛土

(5) 交通結節機能

駅部で大井町線と立体交差する道路は、渋谷駅・東京医療センター～多摩川駅を連絡するバス路線となっているが、バス停は駅から南側に50m程離れた歩道の無い道路路側に設置されている。

自転車置場は、駅近くの高架下自転車置場、駅前の緑が丘自転車置場及び呑川工大橋下流置場の3箇所があるが、工大橋下流置場は駅から離れていることから、利便性が低い状況である。



駅から離れているバス停留所



駅から離れた工大橋下に整備された自転車置場

(6) 憩いの空間や防災機能

緑が丘駅の東側には呑川本流緑道（暗渠）があり、散歩道としての空間が整備されている。

呑川の東側には東京工業大学の敷地があり、震災時の広域避難場所に指定されているとともに豊かな緑を多く有しているが、駅周辺地区とのアクセス道路が限られていることから、周辺住民の憩いの場として機能していない。

東京工業大学敷地内の芝生緑地や並木道などと、九品仏川緑道から緑が丘駅、呑川本流緑道とを連携するネットワークの形成が必要である。



老朽化している九品仏川緑道



駅と連絡していない呑川本流緑道