自由が丘 都市計画道路
補助第127号線整備に関する提言書

（自由が丘駅前広場～補助第46号線）

目次

■提言にあたって …… 1
■地区の現況と目指す将来像 …… 3
■道路整備の基本方針 …… 5
■【提言Ⅰ】　道路整備の進め方と整備形態について …… 7
■【提言Ⅱ】　居心地が良く歩きたくなる道路デザインについて …… 11
■まちづくりの推進にあたって …… 17
■（参考）自由が丘一丁目29番地区の周辺道路に関する検討 …… 19
■（参考）自由が丘駅周辺におけるまちづくりの計画 …… 21

発行
自由が丘駅前西及び北地区街づくり検討会
カトレア通り西側沿道地区検討会
株式会社ジェイ・スピリット

2024年3月

提言にあたって

「自由が丘駅前西及び北地区街づくり検討会」（以下、西北検討会）は、都市再生推進法人株式会社ジェイ・スピリット及び地権者を中心として、これまで地域主体のまちづくりに取り組んできました。

その成果として、2019年12月には街並み再生地区の指定や街並み再生方針の策定が行われるとともに、2020年8月には地区計画が都市計画決定されるなど、着実に街づくり計画の具体化が進められています。

さらに、現在西北検討会では長年の懸案であった都市計画道路補助第127号線の自由が丘らしい整備のありかたについて検討を進めています。

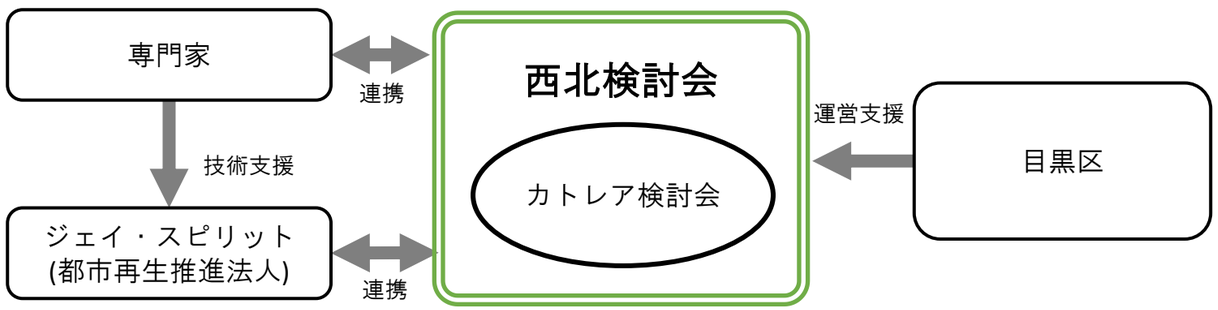
自由が丘駅周辺は、個性ある街並みや個店の魅力により賑わいを見せており、建替えや再開発の動きが活発になっています。そのような中で、地元主体で検討する「まちづくり勉強会」を開催し、さらに具体的な街づくり計画を検討するために2018年に「街づくり検討会」を設立しました。その後、カトレア通り西側沿道の権利者中心の分科会を立上げ、補助第127号線整備の進め方や道路デザインについて検討を行ってきました。

本提言書は、これまで西北検討会などで検討してきた補助第127号線整備の進め方・形態や道路デザインについて目黒区への提言として取りまとめたものです。

●検討組織体制

西北検討会は、区の運営支援を受け、専門家、ジェイ･スピリットなどと連携し、まちづくりの検討を進めています。また、西北検討会の分科会として補助第127号線西側沿道の権利者が話し合うための「カトレア通り西側沿道地区検討会」（以下、カトレア検討会）において、補助第127号線整備の具体的な検討を行っています。

西北検討会の地区内には、市街地再開発事業を検討する組織（自由が丘一丁目29番地区市街地再開発組合、自由が丘駅前地区市街地再開発準備組合）も設立されています。



●補助第127号線の概要

【概要】

道路の名称　：東京都市計画道路事業幹線街路補助線街路第127号線
都市計画決定：1947年11月26日（戦災復興院告示第128号）
事業概要　　：延長3,000m
計画幅員　　：標準幅員15m

【これまでの経緯】

1991年 6月　第二次事業化計画（自由が丘駅前～放射第3号）
1997年 6月　自由が丘駅前周辺地区整備方針（自由が丘駅前広場～補助第46号線まで面的整備）
2001年　　路線測量
2004年 3月　第三次事業化計画（優先整備路線）
2007年1,2月　説明会
2016年 3月　第四次事業化計画（優先整備路線）
2020年 1月　現況調査説明会/道路現況調査
2021年10月　用地測量説明会
2021年10月～ 用地測量
2022年 7月　事業認可申請
2022年 9月　事業認可取得

補助第127号線のうち、自由が丘駅前広場～目黒通りまでの延長790mの区間は、東京都により今後10年間（2016年度～2025年度）で優先的に整備すべき路線に指定された。

●これまでの取り組み

・より安全で快適な魅力あるまちづくりに向けて、目黒区でまちづくりの基礎調査を実施
・まちづくりのマスタープラン(基本計画)策定に向けて地域主体のまちづくり勉強会を開催

2017年～ まちづくり勉強会

・自由が丘のまちの現況整理
・自由が丘らしいまちのあり方
・今後の街づくり検討の進め方

2018年～ 自由が丘駅前西及び北地区　街づくり検討会

・**地区全体で意見交換する場を設け検討を深めるため設立**
・自由が丘の顔としてふさわしい街づくりルールとして街並み再生方針を検討

2019年～ カトレア通り西側沿道地区検討会

・補助第127号線の拡幅と権利者の生活再建が重要な課題であり、カトレア通り西側沿道の**権利者が話し合うための分科会を設立**
・補助第127号線整備後の **“居心地が良く歩きたくなるまちなかづくり”** を目指して、補助第127号線整備の進め方や自由が丘の街にふさわしい道路デザインについて検討
・権利者の方より、市街地再開発事業による共同化を目指し具体的な検討を行っていくため、「自由が丘駅前地区再開発準備会」が2020年11月に設立
・「自由が丘駅前地区市街地再開発準備組合」が2022年7月に設立

2024年 提言書として取りまとめ

・西北検討会でカトレア通りや地域住民と一体となって、補助第127号線（自由が丘駅前広場から補助第46号線までの区間）整備に関する「提言書」として取りまとめた

目黒区に提言

地区の現況と目指す将来像

◆ネットワークによる位置づけ

都市の骨格を形成する広域幹線道路である放射第3号線と環状第8号線を連絡する道路として、補助第127号線・補助第46号線・補助第208号線等が補助幹線道路ネットワークを形成しています。

補助第127号線のうち自由が丘駅前広場～補助第46号線の区間（以下、計画区間）は、補助幹線道路ネットワークの一部ではなく、交通結節点となる駅前広場へのアクセス道路としての位置づけをもっています。

補助第127号線が駅前広場を起点とする路線に見直されたこともあり、補助第46号線南側区間は駅との結節機能を、同北側区間では地域集散機能を担うなど、同一路線ではありますが主な機能は大きく異なる状況となっています。

※平成28年東京都デジタルマッピング地形図

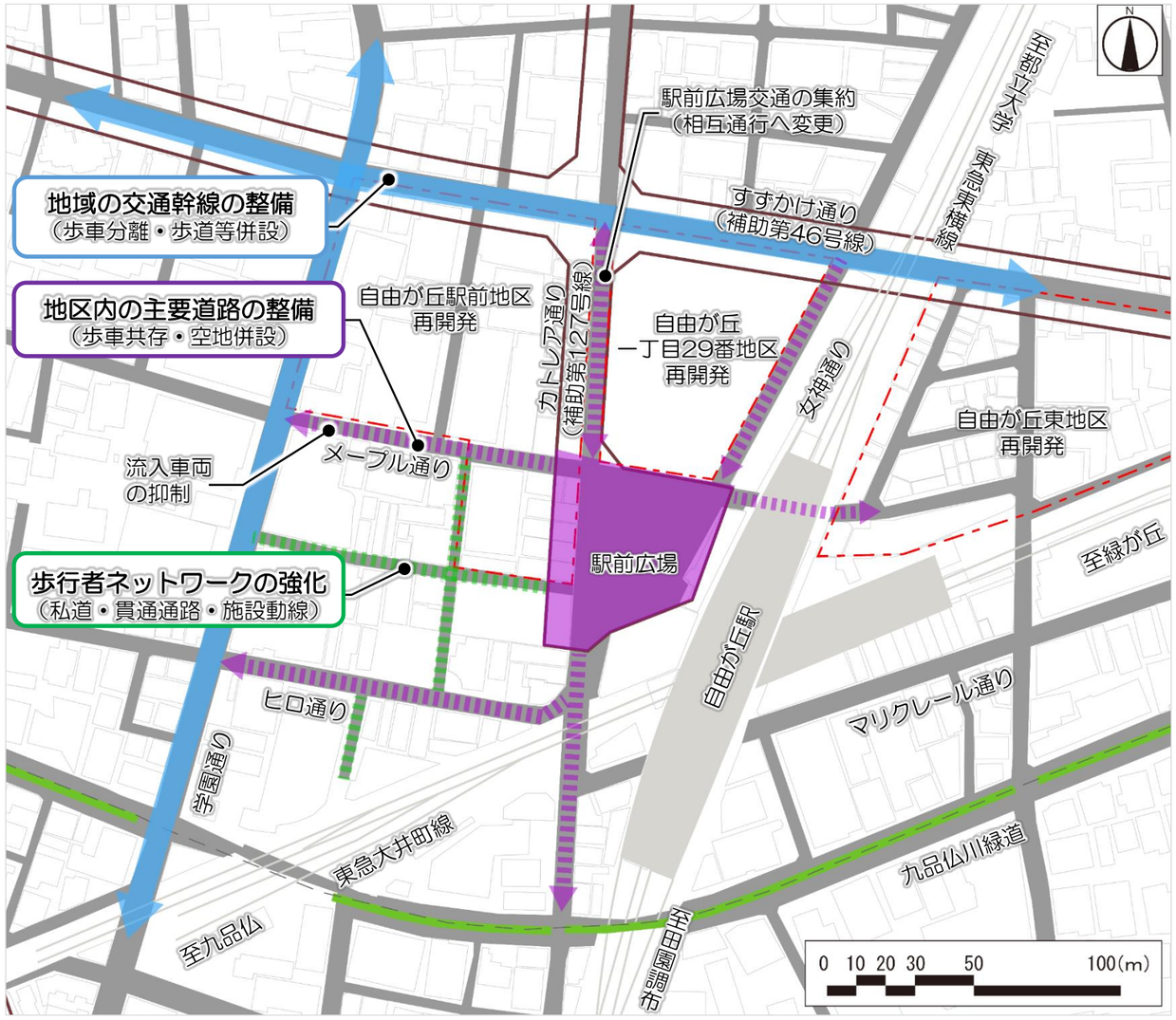
【凡例】

- 都市計画道路　整備済
- 都市計画道路　未整備
- 主要生活道路

◆地元の考えるカトレア通りの将来像

西北地区内の補助第127号線は、駅前広場にアクセスするバス・タクシー等の交通に特化し交通量を抑えた必要最小限の車道幅員することで、歩道を可能な限り広く確保する歩車共存型の道路空間を目指しています。

一般車の通過交通は補助第46号線及び学園通りを主体に処理します。また、補助第127号線には極力駐車場の出入口を設けることを避け、街並みの連続性を創出します。



※平成28年東京都デジタルマッピング地形図

【凡例】

- **歩車分離型の道路空間**　地域の幹線道路とし、歩道や沿道の壁面後退により、歩車分離を図る。駅周辺の交通を集約し、交通の円滑化と細街路への一般車の通過交通を抑制する。
- **歩車共存型の道路空間**　周辺地区と駅前広場を連絡する主要経路であり、一般車の通過交通の抑制や空地併設により、ゆとりある歩車共存空間を創出する。また、ゾーン20※1を推進する。
- **歩行者主体の道・通路**　既成の歩行者ネットワークを継承しつつ、まちづくりの展開と合わせたネットワークの再構築を検討する。

※1ゾーン：生活道路における歩行者や自転車の安全な通行を確保することを目的とした交通安全対策。区域(ゾーン)を定めて速度規制をするとともに、その他の安全対策を必要に応じて組み合わせ、ゾーン内における車の走行速度や通り抜けを抑制する。事例）京都市三条通

道路整備の基本方針

方針１　駅前広場へのアクセスを担う機能に特化した 区間とする

補助第127号線は優先整備路線に位置付けられているが、補助幹線　道路ネットワークの機能を担うのは補助46号線から目黒通りまでの区間であり、計画区間は 駅前広場へのアクセスを担う機能に特化すべき区間である。

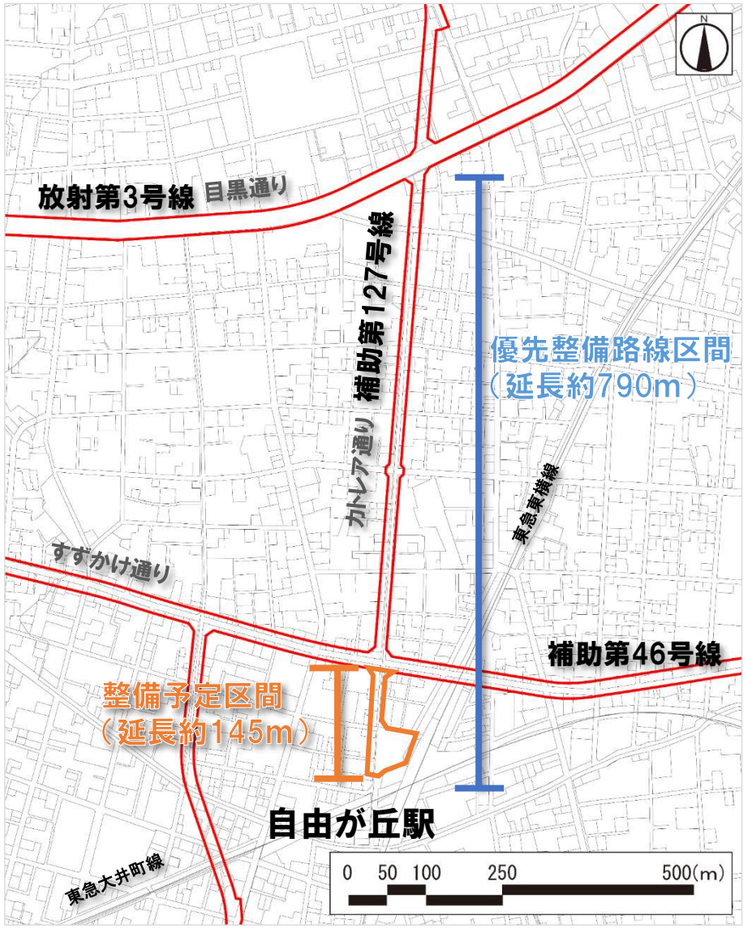
方針２　バス・タクシー等の交通を中心とし、一般車 の通過交通を抑制する

歩行者が安全に歩ける道路とするために、バス・タクシー等の公共　交通機関に特化させ、一般車の通過交通を抑制する。

方針３　歩行者中心の賑わいのある道路空間とする

自由が丘駅周辺は目黒区最大の商業集積地であり、駅への交通手段　は通勤・通学・買い物等歩行者が中心であるため、計画区間は再開発事業と一体となった歩　行者中心の賑わいのある道路空間とする。

●優先整備路線と整備予定区間



※土地利用現況図を基に作成。

3つの基本方針の 実現に向けた提言

■提言Ⅰ　道路整備の進め方と整備形態について

P.7-10

①周辺道路が完成するまでの暫定的な整備とする

②歩行者空間を重視した設計（滞留空間確保、歩車道段差の解消）とする

③車道幅員は8m（車線5.5m、自転車走行空間等2.5m）とする

④補助第46号線との交差部には右折車線を設置しない

⑤イベント利用を想定した道路設計とする

■提言Ⅱ　居心地が良く歩きたくなる道路デザインについて

P.11-16

①「バスが通行可能な耐久性」×「駅周辺での統一感」のある舗装材を採用する

②歩行者の回遊性が著しく低下するため、横断抑止柵は設置しない

③路面店の賑わいと木陰による歩きやすさの両立を図る植樹配置とする

④「こだわりのあるデザイン性」×「駅周辺での統一感」のある街灯を採用する

⑤沿道店舗の活性化に資するストリートファニチャーをシーン別で配置する
（シーン：歩行者天国時・中小規模のイベント時・日常時）

提言Ⅰ　道路整備の進め方と整備形態について

西北検討会で議論された内容をもとに、**計画区間の整備の考え方**及び**基本設計に反映すべき事項**を整理し、目黒区への提言として取りまとめたものです。

1．補助第127号線の設計に反映して欲しい事

①　周辺道路が完成するまでの暫定的な整備とする

- 補助第127号線の周辺道路が完成するまでは、カトレア通りを歩行者中心とした賑わいを生む空間として暫定的な整備形態で供用することとし、最終形の完成に合わせて改築することとする。

②　歩行者空間を重視した設計（滞留空間確保、歩車道段差の解消）とする

- 歩行者を中心とした賑わいを生む空間として整備するために、歩行者空間と滞留空間を可能な限り確保する。
- 歩行者空間を重視する設計として、補助第127号線西側に5mの歩道、東側に2mの歩道を設けることとする。
- 補助第127号線は、再開発事業で整備される歩行者用通路と一体となった道路として整備する。
- 計画区間は、歩行者を中心とした道路とするため女神通りと同様に速度規制を20km/hとする。
- 東西を横断する歩行者の安全を確保するために、歩道の高さと横断歩道の高さを合わせたハンプ状の横断歩道やイメージハンプ等の設置を検討する。
- カトレア通りとすずかけ通り、駅前広場及びカトレア通りとメープル通りの接続部分に関しては、歩行者の安全性に配慮した交差点等を検討する。

③　車道幅員は必要最低限の8m（車線5.5m、自転車走行空間等2.5m）とする

- 車道幅員は必要最低限の8m（車線5.5m、自転車走行空間1.5m、路肩1m）とする。
- 自転車走行空間を整備することで歩行者と自転車の分離を図る。

④　補助第46号線との交差部には右折車線を設置しない

- 暫定的な整備形態では右折車線を設置しないこととし、補助第127号線の周辺道路の整備を行う時点において、右折車線が必要となった場合に設置を検討する。

⑤　イベント利用を想定した道路設計とする

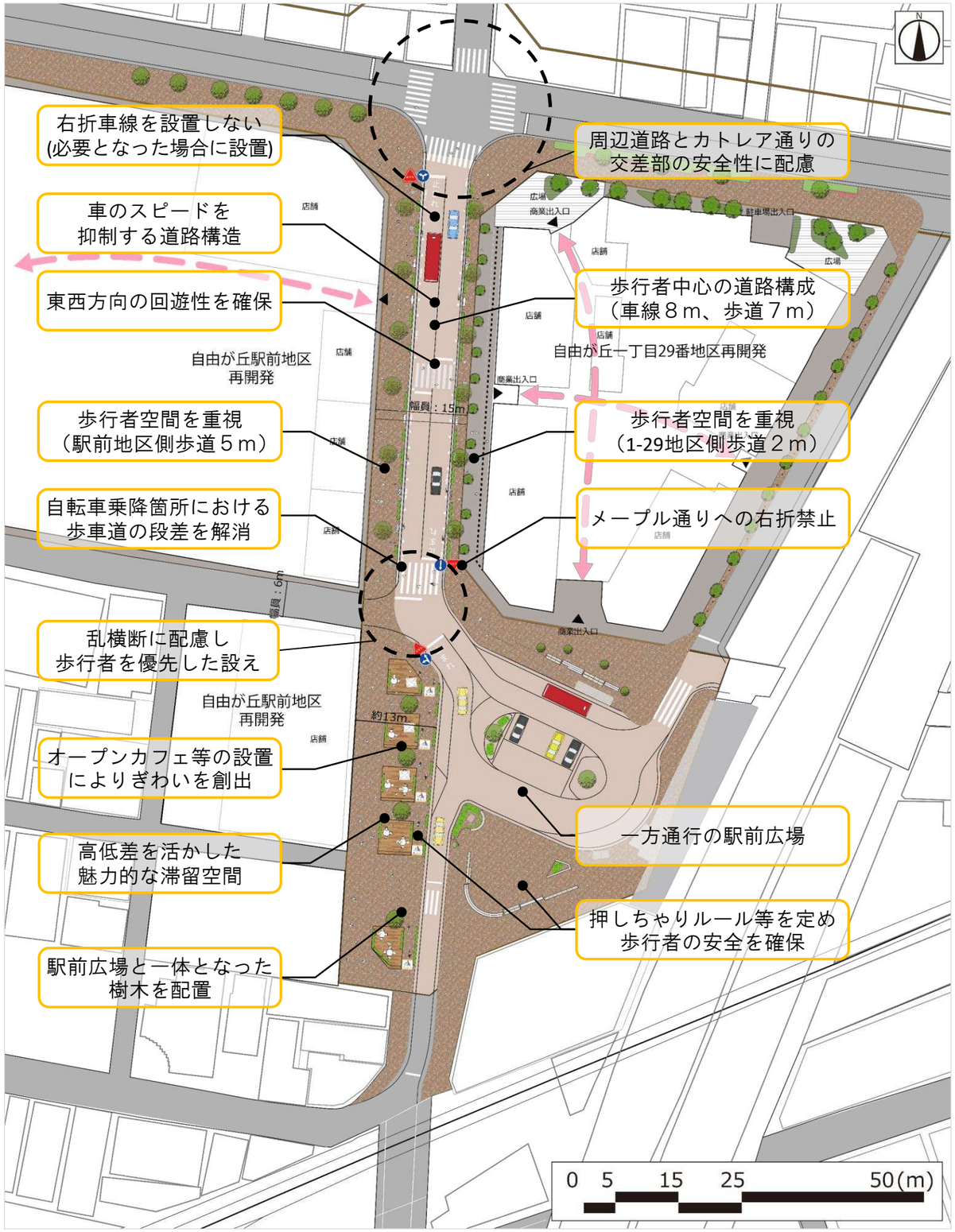
- 暫定的な整備形態では、イベント時にテントやワゴン等の購買施設を設置することを想定した道路設計とする。
- 例えば、イベント用の電源、給水設備やテント設営用のフックなどの設置も暫定的な道路整備にあわせて設置する。

給水設備、イベント用電源

イベント時を想定した設え（フック）

高低差を活かした魅力的な滞留空間

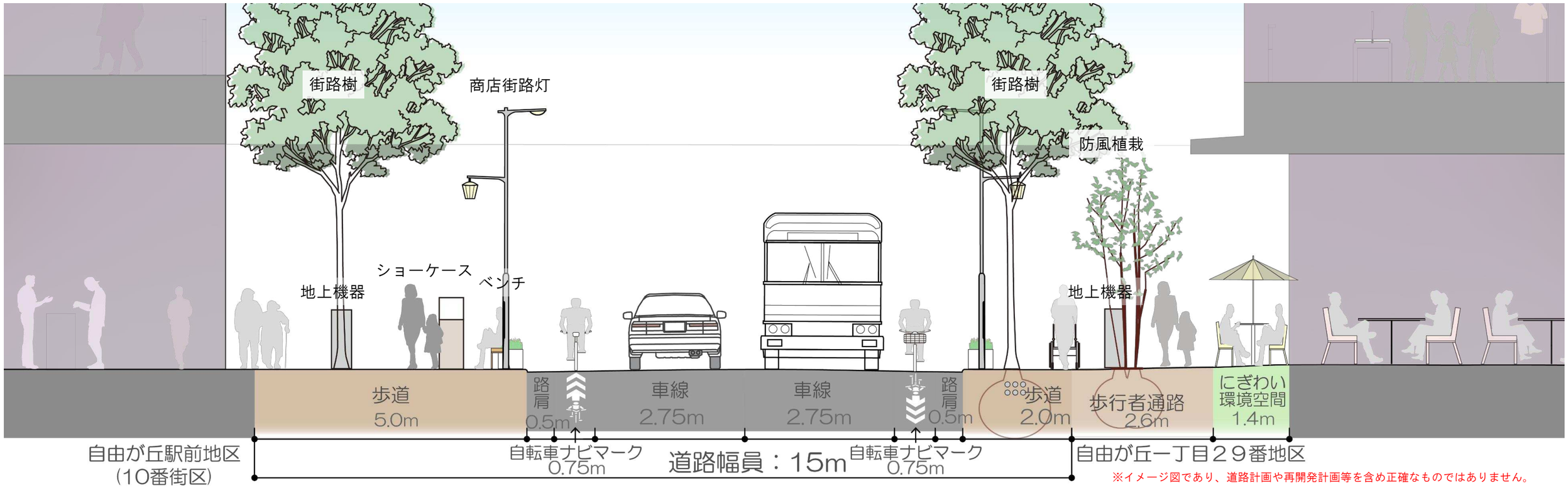
●暫定的な道路整備の平面図イメージ



※イメージ図であり、道路計画や再開発計画等を含め正確なものではありません。

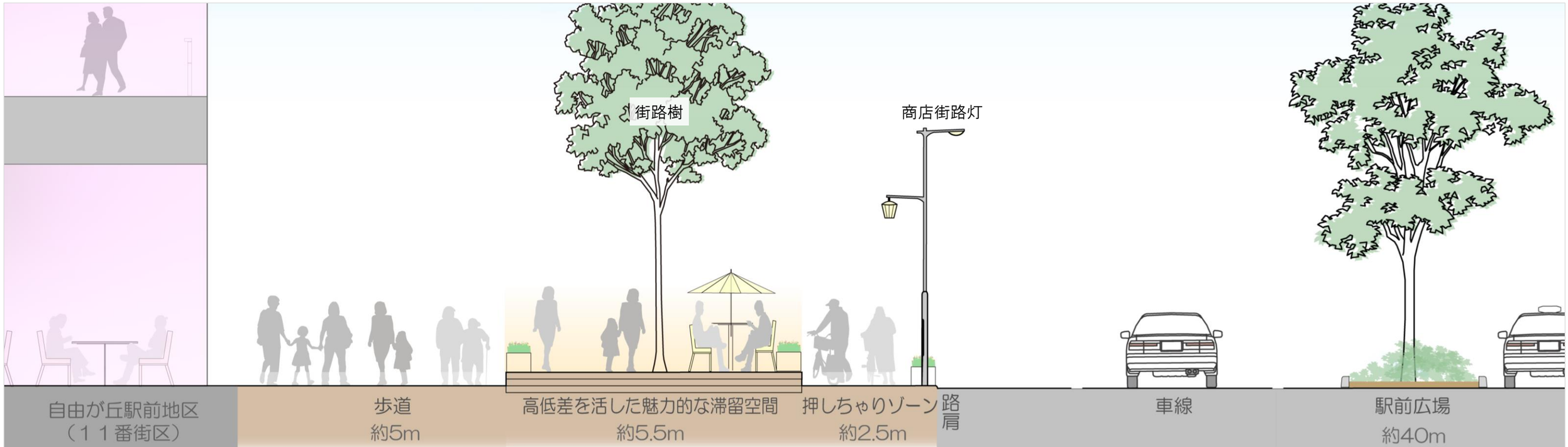
提言Ⅰ　道路整備の進め方と整備形態について

●暫定的な道路整備の断面イメージ（カトレア通り）



※イメージ図であり、道路計画や再開発計画等を含め正確なものではありません。

●道路整備の断面イメージ（駅前広場前）



※イメージ図であり、道路計画や再開発計画等を含め正確なものではありません。

提言Ⅱ　居心地が良く歩きたくなる道路デザインについて

西北検討会で議論された内容をもとに、計画区間の**道路デザイン及び利活用方策についての考え方**を整理し、目黒区への提言として取りまとめたものです。

1．歩車道の舗装についての考え方

「バスが通行可能な耐久性」×「駅周辺での統一感」のある舗装材を採用する

- 車道と歩道に連続性のあるデザインの舗装材を採用することで、東西方向の回遊性を確保するとともに歩行者中心の雰囲気づくりをする。
- 歩道と民地内を同様の舗装にすることで、一体感のある歩行者空間を確保する。
- 石畳など歩行者中心の空間である雰囲気を創出する。
- 透水性舗装等を採用することで、集中豪雨による都市型洪水を防止するなど防災に配慮する。

2．横断抑止機能についての考え方

歩行者の回遊性が著しく低下するため、横断抑止柵は設置しない

- 固定式の横断抑止柵を設置すると回遊性が著しく低下するため、固定式の横断抑止策は設置しない。
- 歩行者の安全を確保するため、低木植栽、プランター等の設置により横断抑止機能を代替する。

3．街路樹・植樹帯についての考え方

路面店の賑わいと木陰による歩きやすさの両立を図る植樹配置とする

- 樹木が多すぎると歩行者空間が狭まり沿道店舗の活性化の観点から課題となる場合もあるので、木陰による歩きやすさを確保するための列数や間隔を工夫した植樹配置とする。
- 街路樹は、沿道の再開発事業と一体となり通りの景観に配慮した樹種を選定する。
- 落ち葉対策や剪定等維持管理を行い通りの景観づくりに配慮する。

4．街灯・照明についての考え方

「こだわりのあるデザイン性」×「駅周辺での統一感」のある街灯を採用する

- 自由が丘のメインストリートにふさわしいこだわりのあるデザインを採用する。
- 駅周辺の商店街全体で統一感のある街灯を採用する。

西北検討会やカトレア検討会では、模型を活用して道路デザインに関する議論を行っており、下記のような道路デザインをイメージしています。

●道路デザイン（イメージ）

歩車道で連続性のある舗装を採用

連続性のある舗装材を採用することで東西方向の回遊性を確保する。

プランター等により回遊性を確保

低木植樹等の設置により回遊性を確保する。また、移動可能なプランターの採用により一体的な道路空間の活用を図る。

出典：帝金株式会社 HP

歩行者中心の雰囲気を創出

車道も石畳にするなどの工夫により、歩行者優先の通りである雰囲気を創出する。

間隔を工夫した樹木の配置

樹木の維持管理をするとともに夜景などまち全体の照明計画を行うことで沿道の雰囲気を創出する。

出典：FASHION PRESS HP

路面の賑わいと木陰の創出の両立

木陰により歩きやすく溜まりやすい植樹配置にするとともに景観にも配慮する。

こだわりのあるデザインの街灯

商店街路灯や歩道照明(足元灯)などはこだわりのあるデザインを採用し、駅周辺で統一感を創出する。

※イメージ図であり、道路計画や再開発計画等を含め正確なものではありません。

提言Ⅱ　居心地が良く歩きたくなる道路デザインについて

歩行者天国時は、自動車等の流入を抑制し可動式のストリートファーニチャー等を設置することにより、歩行者が快適に沿道の商業施設等回遊できる空間にします。

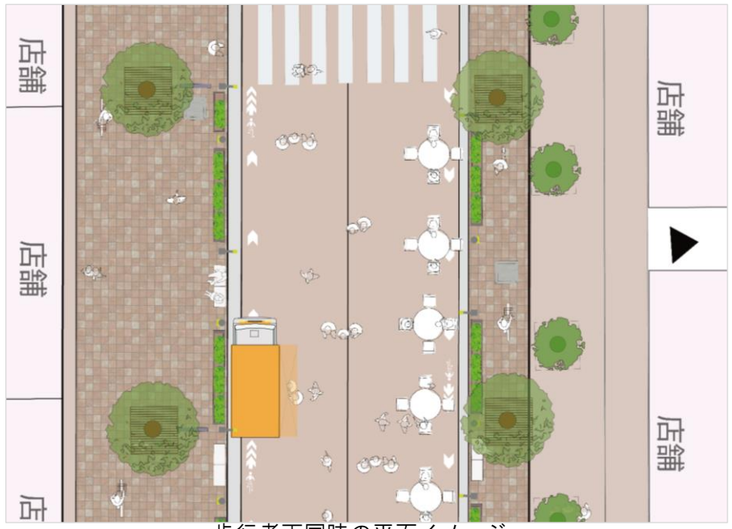
イベント時は、歩行者天国時の状態に更にテント・ワゴンを加え多くのファーニチャー等も設置します。また、駅前広場と連携し地区の賑わいを創出します。

5．様々なシーンを想定したストリートファーニチャー等の設置と利活用について

沿道店舗の活性化に資するストリートファーニチャーをシーン別で配置する

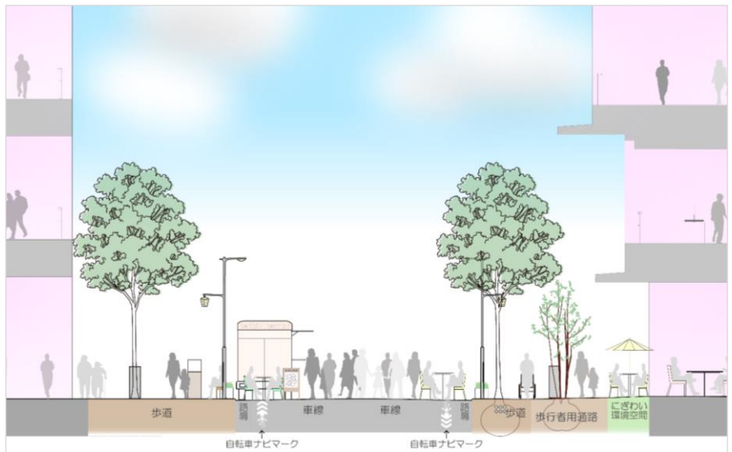
① 歩行者天国時

- 歩行者天国時は、押しちゃりルールの策定等により自転車の流入も抑制する。
- 車道上にオープンカフェを設置する等により沿道店舗と一体となったにぎわいの創出を図る。
- 暫定的な道路整備時にあわせて、車道上にオープンカフェを設置する等を想定した道路設計をする。
- 車道部にも、可動式のベンチやテーブル等のストリートファーニチャーの設置を可能とする。



歩行者天国時の平面イメージ

イメージ模型



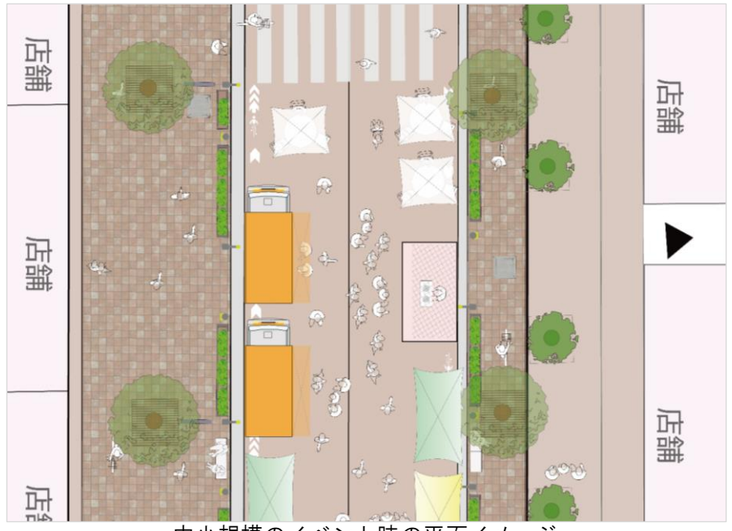
歩行者天国時の断面イメージ

※イメージ図であり、道路計画や再開発計画等を含め正確なものではありません。

上：歩行者天国
下：可動式ベンチやテーブル等

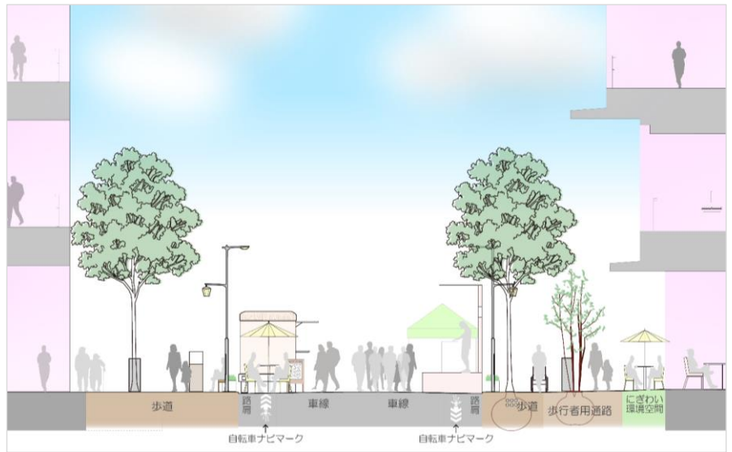
② 中小規模のイベント時

- オープンカフェ等の食事・休憩施設に加えイベントに合わせたテント・ワゴン等の購買施設を設置し、より一層のにぎわい創出を図る。
- 暫定的な整備にあわせて、オープンカフェ・テント・ワゴン等を設置することを想定した道路設計とする。
- イベント用の電源や給排水設備の設置やテント設営用のフックなども道路整備にあわせて整備する。



中小規模のイベント時の平面イメージ

イメージ模型



中小規模のイベント時の断面イメージ

※イメージ図であり、道路計画や再開発計画等を含め正確なものではありません。

上：イベントイメージ
下：テーブル・パラソル等

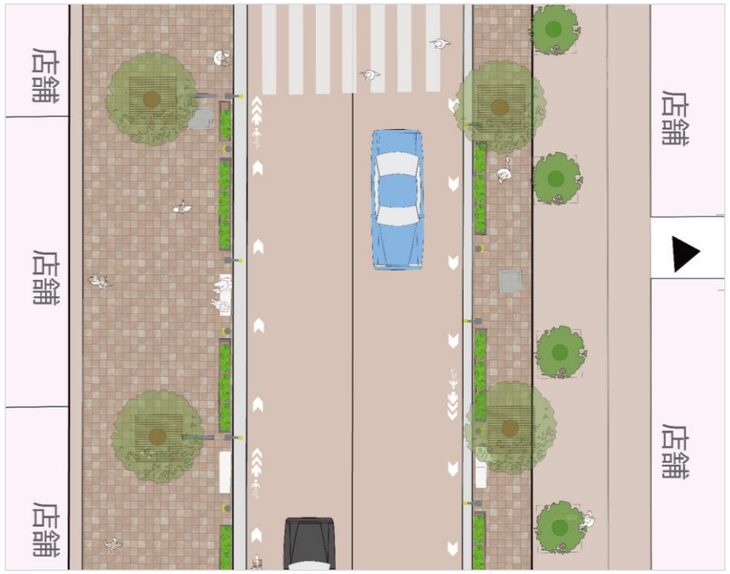
提言Ⅱ　居心地が良く歩きたくなる道路デザインについて

日常時においては、ベンチ等のストリートファーニチャーを設置するとともに沿道と一体となった歩きやすい通りにします。

5．様々なシーンを想定したストリートファーニチャー等の設置と利活用について

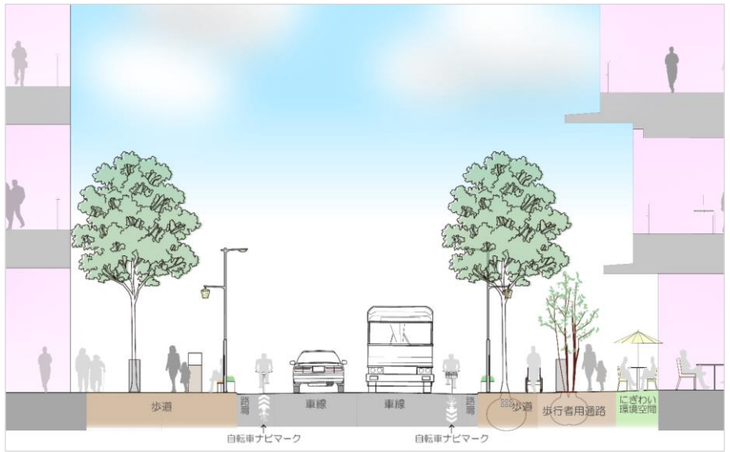
(参考) 日常時

- 歩きやすさを重視したベンチ等のストリートファニチャーを配置する。
- 沿道の再開発事業と一体となり、カトレア通りの雰囲気にあわせたストリートファーニチャー等を配置する。
- 低木植栽やプランター等により横断抑止柵の機能を代替する。



日常時の平面イメージ

イメージ模型



日常時の断面イメージ

上：ベンチ　下：広告塔

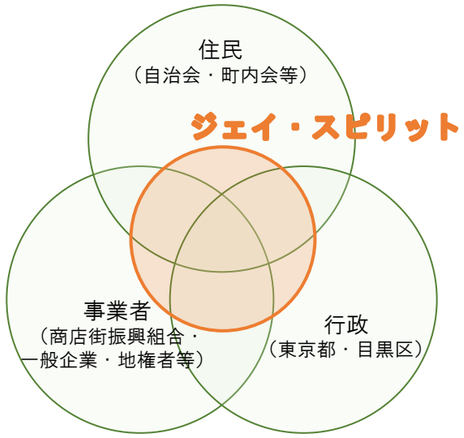
※イメージ図であり、道路計画や再開発計画等を含め正確なものではありません。

都市再生推進法人株式会社ジェイ・スピリットを中心とした地元と道路管理者である目黒区が連携し、ストリートファーニチャー等の利活用や維持管理を行います。

ストリートファーニチャー等の維持管理について

◆維持管理の方法

自由が丘のまちづくり会社である㈱ジェイ・スピリットを中心として維持管理や利活用等に係る取り組み体制を構築する。加えて、道路管理者となる行政・住民・事業者が連携し、景観の維持・向上を図る。



体制イメージ

◆道路の利活用に関連する制度

補助第127号線を主とした自由が丘駅周辺で考えられる道路の利活用に関連する制度を下記に整理した。道路の利活用に関連する制度は下表以外にも多くあり、道路占用許可の特例制度として中心市街地活性化法に基づく道路占用の許可基準がある。

今後、様々な制度の特性や適用条件等を考慮し適用する制度を検討する。

制度名称	概要	特徴（できる事）
滞在快適性等向上区域 （まちなかウォーカブル区域） [都市再生特別措置法]	まちなかにおける「居心地が良く歩きたくなる」空間づくりを促進するため、歩道の拡幅や建物低層部をガラス張り化するなど、その区域の快適性や魅力向上を図るための整備などを重点的に行う区域として都市再生整備計画に位置付ける。	官による公共施設の整備と民による滞在・交流空間の一体的な整備 **常時の道路占有にも適用可** ➢ 広告塔、看板の設置 ➢ 食事・購買施設の設置 ➢ 賃貸事業用自転車駐車器具の設置 ➢ 駐車場出入口の制限 ➢ 都市再生推進法人による道路占用・使用手続きの一括申請
歩行者利便増進道路 （ほこみち） [道路法]	道路管理者が歩行者利便増進道路を指定し、利便増進誘導区域を設けることにより、オープンカフェや露店等の設置にかかる道路占用許可基準を緩和する制度。	➢ ベンチ等の設置 ➢ 車道を減らして歩道を拡げる ➢ 公募により20年の長期占用が可能 ➢ 無余地性の基準※の除外 （※道路区域外にその占用物を置く余地がなく、やむを得ない場合のみ占用を許可するという基準）
国家戦略特別区域法に基づく特例 [国家特別区域法]	産業の国際競争力の強化及び国際的な経済活動の拠点を形成するため、国家戦略特別区域内において、広告塔・食事施設・自転車駐車器具・国際的な会議やイベント等のため設けられるベンチや露店等の占用許可基準を緩和する特例制度	**イベント等の一時的な道路占用に適用** ➢ 広告塔、看板の設置 ➢ 標識、ベンチ、街灯の設置 ➢ 食事・購買施設の設置 ➢ 催しのための露店等の設置※ ※自由が丘商店街振興組合が実施主体となりカトレア通り・駅前広場・すずかけ通り・マリクレール通りで実施中。

(注)適用にあたっては、要件の確認や管理者等との協議が必要となる。

まちづくりの推進にあたって

自由が丘駅周辺では、補助第127号線等の都市基盤の整備だけではなく、市街地再開発事業等をはじめとする建替えの検討も進んでいます。今後、補助第127号線を含めたまち全体で賑わいを創出し維持するため、様々なまちづくりを推進していきます。

賑わいを創出・維持するためのまちづくりの推進

◆賑わいを創出・維持するまちづくり活動等

＜まちが一体となるイベントの開催＞
補助第127号線を中心として日常的に中小規模のイベントを開催する。

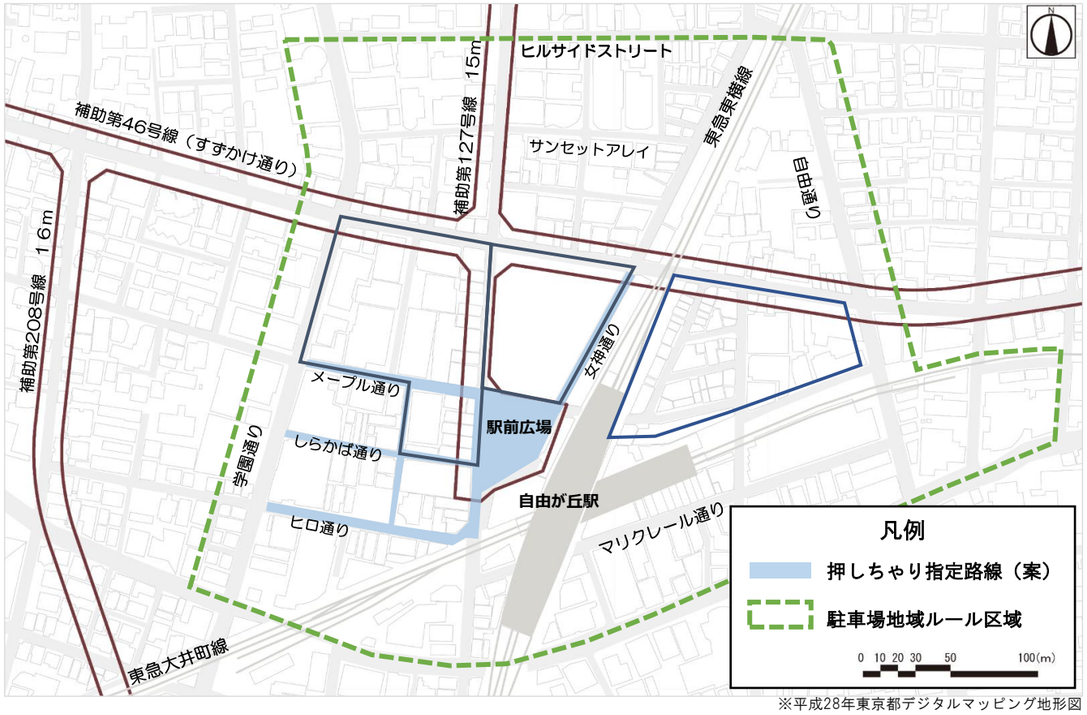
＜歩行空間を活用するためのルールづくり、運営＞
日常時におけるストリートファーニチャー等の活用ルールを定めて、歩行者中心の通りにする。

＜街路樹や植栽の管理（手入れ）＞
沿道の景観に配慮し、街路樹や低木植栽の剪定を行う。

＜駐車場の地域ルールづくり＞
駐車場出入口が路面に生じることにより、歩行者空間の分断や利活用が行いにくくなることが懸念されるため、駐車場集約等の地域ルールを定め歩行者中心のまちづくりを実現する。

＜自転車利用環境の創出＞
カトレア通りをはじめとする駅周辺の道路において、自転車走行空間としてナビマーク等を設置し自転車走行環境を確保するとともに、自転車走行（押しちゃり）ルール等を定め歩行者の安全を確保する。
利用しやすい駐輪場を整備を促進することにより、道路上の無秩序な違法駐輪を防ぎ、歩きやすく景観の良い通りにする。

＜無電柱化の推進＞
自由が丘一丁目29番地区の再開発事業で実現する無電柱化の取組を他地区でも継続することで、歩行者空間の確保や防災力の強化に合わせた地域全体での良好な街並み景観の形成を推進する。



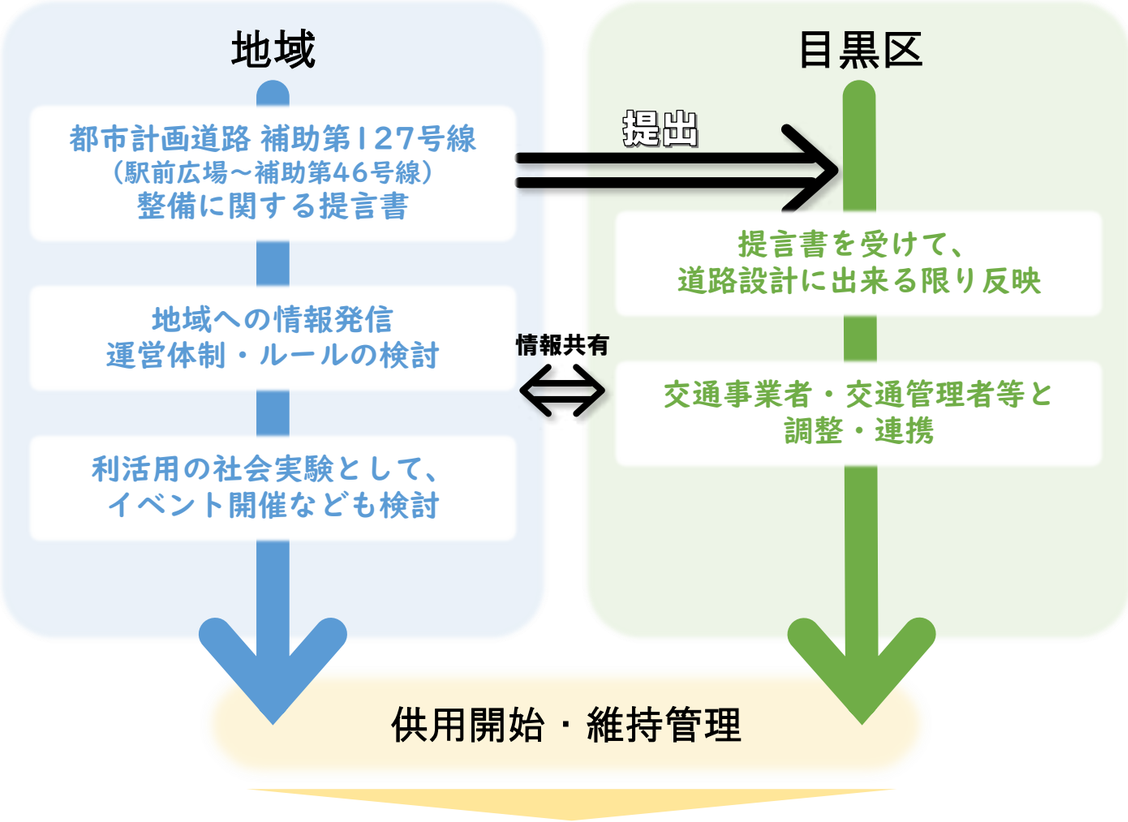
※平成28年東京都デジタルマッピング地形図

自転車走行等のルール作成に向けた検討（イメージ）

目黒区が進める補助第127号線の整備にあたっては、道路設計や工事に本提言書の内容を可能な限り反映することを提言します。また、西北検討会では今後も引き続き道路の供用開始に向けて地域への情報発信や運営体制・ルールの検討を行います。ルールの検討にあたっては、社会実験としてイベントを開催することなども合わせて検討していきます。

補助第127号線整備の進め方

◆進め方の方針



賑わいのある空間創出のためのまちづくり活動や
自由が丘の魅力を維持するためのまちづくり活動を推進します。

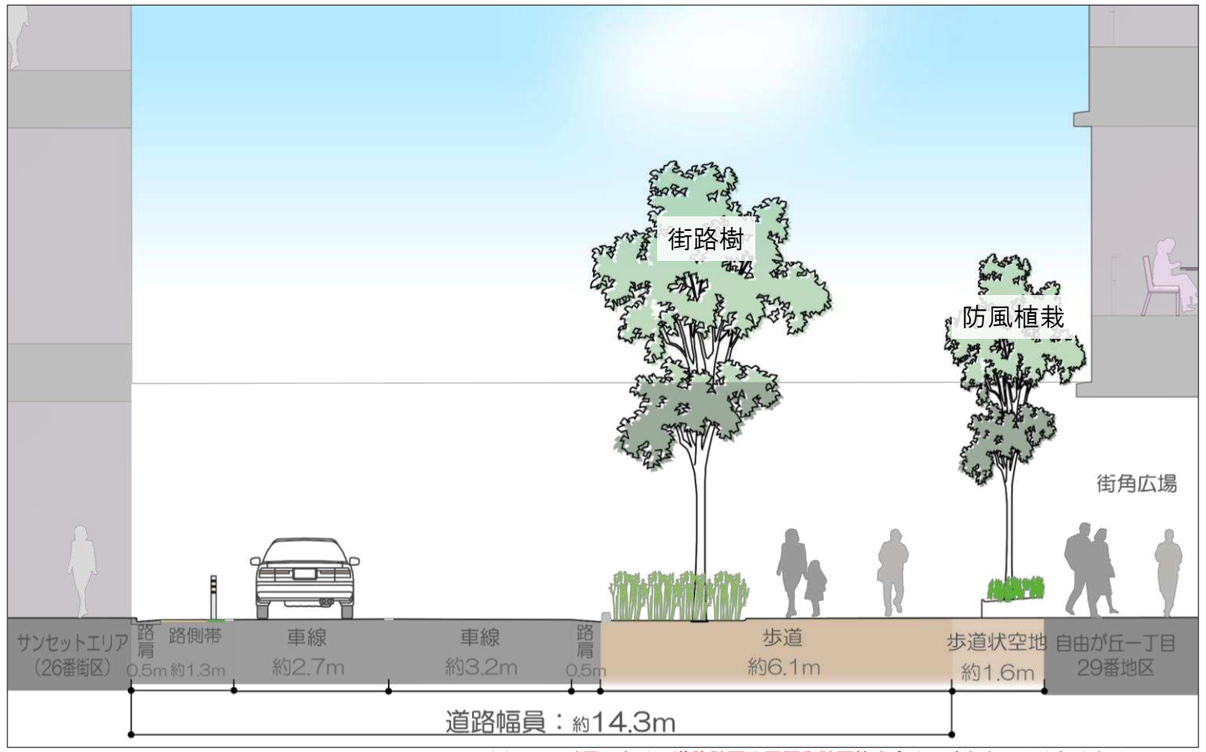
西北検討会・カトレア検討会での検討の様子

（参考）自由が丘一丁目29番地区の周辺道路に関する検討

●道路整備の平面図イメージ

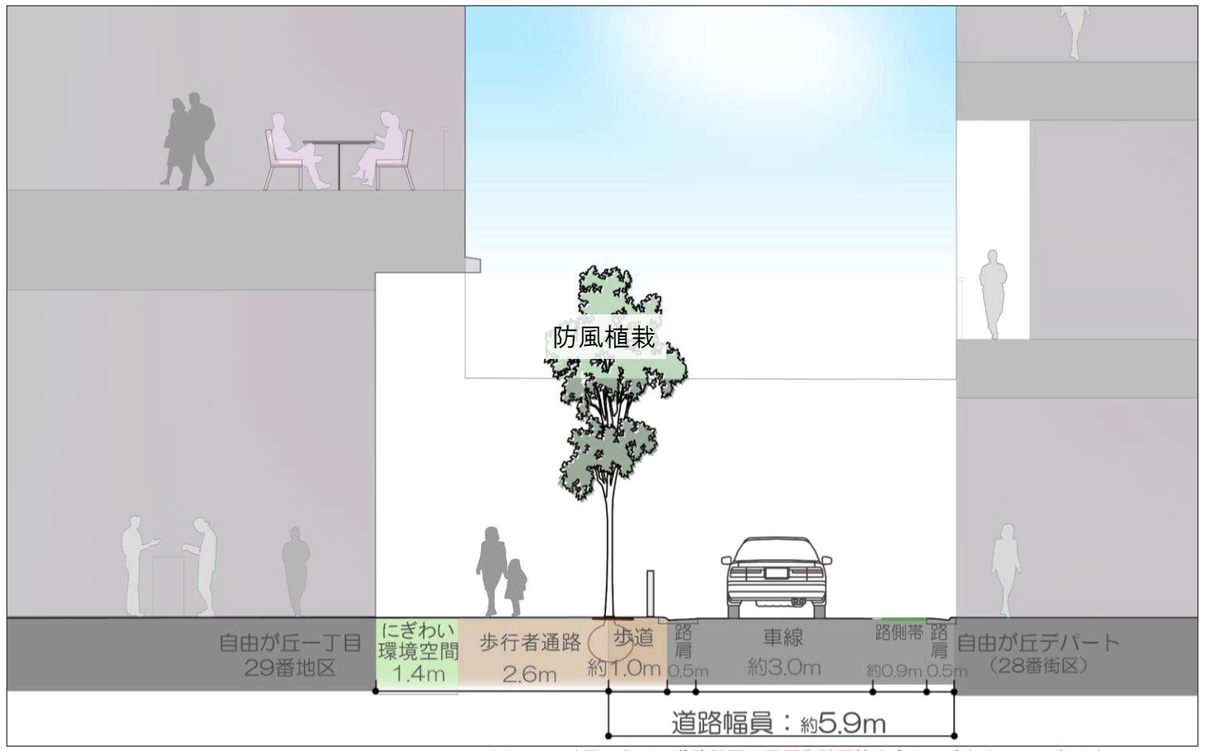
※イメージ図であり、道路計画や再開発計画等を含め正確なものではありません。

●すずかけ通りの断面図イメージ



※イメージ図であり、道路計画や再開発計画等を含め正確なものではありません。

●女神通りの断面図イメージ



※イメージ図であり、道路計画や再開発計画等を含め正確なものではありません。

（参考）自由が丘駅周辺におけるまちづくりの計画

「目黒区都市計画マスタープラン」は、目指す将来都市像を示し、その実現に向けてまちづくりに関する基本的な方針を明らかにする計画であり、区のまちづくりの根幹を成している。
各地区の特性を踏まえた特色あるまちづくりを推進するため、自由が丘駅周辺地区を含む西部地区が目指す将来都市像が下記のように示されている。

目黒区都市計画マスタープラン[目黒区　令和5年4月改定]

●西部地区の将来都市像

みどりの多い閑静な住環境と
個性的で魅力あふれる駅周辺の産業環境が調和するまち

- 自由が丘駅周辺地区は、商業・業務・住宅などの都市機能が集積し、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として「広域生活拠点」に位置付けられている。

○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より、都市機能の重層化・複合化や公共空間の創出を進めます。
- 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カブルなまちづくりを推進します。

○道路・交通の方針

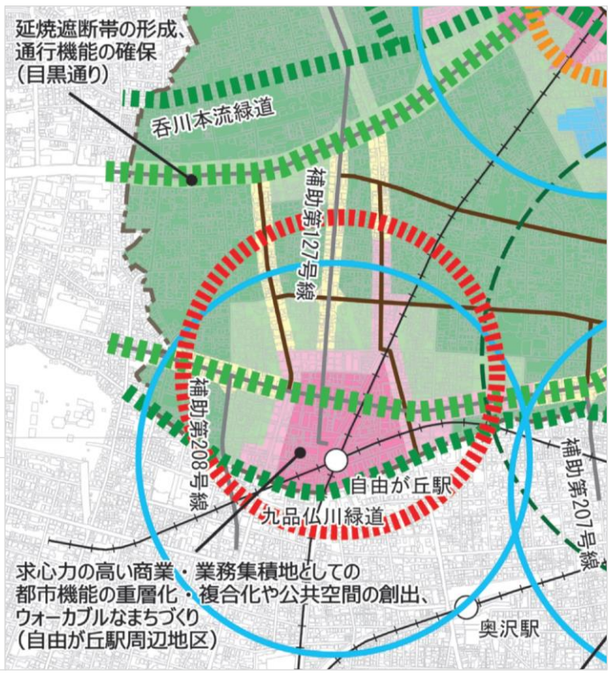
- 補助第127号線及び補助第46号線について、道路・交通の円滑化のための整備を推進するとともに、段階的な歩道整備や沿道建物の壁面後退により、歩行機能の拡充と魅力ある沿道のにぎわいを創出する都市計画道路の整備を促進します。
- 敷地の統合・共同建替え等にあわせた地域共同荷さばき場の整備や、駐車場に関する地域ルールの策定、通過交通抑制エリアの設定、樹木の育成などにより、居心地が良く歩きたくなる環境整備に取り組み、ウォーカブルなまちづくりを進めます。

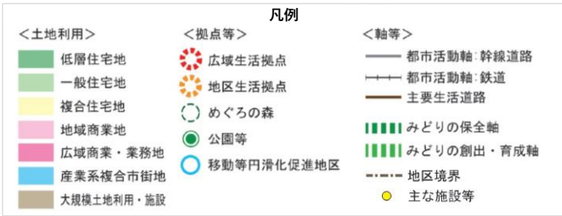
○地域産業まちづくりの方針

- 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くなる高い魅力と活力に満ちた商業・業務拠点の形成を図ります。

○みどりと水のまちづくりの方針

- 個々の敷地ごとの緑化や樹木の保全と創出、屋上緑化、壁面緑化などによる民有地の緑化を促進します。





「自由が丘未来ビジョン」は、「自由が丘駅周辺地区グランドデザイン(令和2年9月)」を踏まえ、これを実現・実行していくための計画として、公民連携による「自由が丘エリアプラットフォーム」により令和5年2月に策定された。
自由が丘未来ビジョンにおいて、自由が丘の将来像とまちづくり目標が下記のように示されている。

自由が丘未来ビジョン[自由が丘エリアプラットフォーム　令和5年2月]

●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～

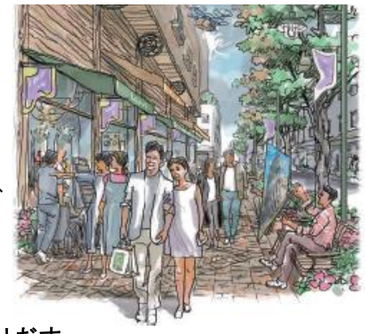
- 今後予想される社会経済情勢の急速な変化の中でも、自由が丘が自由が丘たりえる文化性を次代に継承・発展させていくことを目指し、30年後を視野にした新たなまちづくりの道標として定められている。

○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
…誰もが安全・快適に回遊できる歩行者空間の創出

- まちの利用者として迎え入れる誰もが心地良さを感じ、また訪れたくなる美しさ・楽しさ・歩きやすさを備えた〝楽歩（らっぽ）〟と称する安全で快適な環境形成を目指していきます。
- 駅周辺における通過車両や搬出入車両の進入抑制と、歩行者空間の拡充により、細街路等によって醸成してきた回遊の魅力を拡充していきます。

○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
…グリーン社会を可視化する景観の創出

- 〈楽歩地区〉～周囲の住宅地における建物や公共公益的な施設を活用しながら、地球環境への貢献とともに、人の情緒に訴えかけるまちの緑装に独創的に取り組むことで、地元の誇りや愛着となり、また新たなまちの利用者を誘引し、自由が丘の新たな象徴となるみどり豊かな環境形成を目指していきます。



○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
…超高齢社会やビジネス交流を支える建物への更新

- 子ども、子育て世代、若者世代に加え、今後増加する高齢世代や誘引するべきビジネス交流人口といった多様な利用者を迎え入れていくために、駅周辺における老朽建物の更新（個別建替え、共同化） を通じて、社会経済の変化や利用者の需要を先取りする建物（受け皿） の整備を目指していきます。

○目標４：まちを利用する誰もが災害発生時に慌てずにすむ安心間をつくりだす
…人を集めるまちとしての防災力の強化

- 数多くの居住者・就業者・来街者が利用するまちであり、大きな災害時における安全安心の提供が求められることから、ハード・ソフト両面の連携により日頃から災害に強い街を目指していきます。

○目標５：推進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
…グリーン×デジタルを実装する市街地の形成

- 「まちブランド」を維持・発展させていく観点から、次世代型の商業スタイル・交通・エネルギー・物流等の様々な分野に係る先端的なまちづくりを目指していきます。