

自由が丘駅前西及び北地区地区計画（原案の案）及び自由が丘一丁目29番地区第一種市街地再開発事業（原案の案）
 に対する区民意見募集の実施結果について

1 概要

(1) 募集期間 令和2年3月2日（月）から 3月12日（木）まで
 ※当初は3月12日（木）に住民説明会を予定していましたが、新型コロナウイルス感染の拡大を防ぐため、不特定多数の参加が見込まれる説明会ではなく意見募集に変えたため、この期間で意見募集を行いました。

(2) 周知方法

- ア 自由が丘駅周辺地区（7.6ha）の約7000戸にお知らせのチラシを各戸配布、自由が丘駅前西及び北地区の権利者（土地・建物の所有者等）へ都市計画（原案の案）を郵送
- イ 掲載場所 目黒区公式ホームページ、町会の掲示板
- ウ 閲覧場所 目黒区総合庁舎本館6階地区整備課、自由が丘住区センター

(3) 意見提出状況

提出者	個人	団体等	合計
提出者数	32	0	32
意見件数	77	0	77

(4) 意見に対する対応区分の件数

番号	内容	件数
1	意見の趣旨に沿い、都市計画（原案の案）を修正します。	0
2	意見の趣旨は都市計画（原案の案）に取り上げており、その趣旨に沿って取り組みます。	31
3	意見の趣旨は都市計画（原案の案）には取り上げないが、事業実施等の中で趣旨を踏まえて努力します。	9
4	意見の趣旨は、今後の検討課題とします。	10
5	意見の趣旨に沿うことは困難です。	7
6	意見の趣旨を関係所管・関係機関・団体に伝達します。	3
7	その他	17
	合計	77

(注記)文中の表現を以下の通り省略しています。

「自由が丘駅前西及び北地区地区計画(原案の案)」→「地区計画(原案の案)」

「自由が丘一丁目29番地区第一種市街地再開発事業(原案の案)」→「再開発事業(原案の案)」

2 意見内容と検討結果

整理番号	意見内容	対応区分	検討結果
自由が丘駅前西及び北地区地区計画について			
1	緑化促進や車の乗り入れ禁止、看板やイルミネーション禁止などにより落ち着いた街づくりによって、独自性を発揮し、観光客や買い物客が多く集まるような魅力創造を期待する。	2	ご意見の趣旨に沿い、地区計画(原案の案)の目標である、安全かつ快適に回遊でき、活力があり災害にも強い、統一感のある良好な景観を有する街の実現に向け取り組んでいきます。
2	路地が行きかうごちゃごちゃとした街並みに、種々雑多な店舗が各々個性を発揮し、競い合っ軒を並べる雑然さが自由が丘の魅力である。この魅力は、多数の小規模事業者の自発性、創造性が発揮された結果生まれたものである。規格化や整備された街並みを図面上で企画した街づくりは自由が丘の魅力を喪失するものである。不動産開発は最小限にとどめるべきである。	4	自由が丘駅周辺地区は、区の都市計画マスタープラン(平成16年3月)において広域生活拠点に位置付けており、文化性やファッション性の高い店舗など、落ち着きがあり回遊性のある商業集積地として発展してきました。一方、道路が狭く自動車の交錯や路上荷さばき車両による混雑、駅周辺の建物の老朽化などが喫緊の課題となっています。そこで、区は、駅前の交通環境や防災性の向上を図るため、「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)」(平成28年3月)で優先整備路線に選定している補助127号線(カトリア通り)の整備と一体的に進める沿道周辺の街づくりを推進することとしました。自由が丘駅前西及び北地区においては、28年度に基礎調査を、29年度からは地区の権利者を対象とした勉強会や街づくり検討会を開催し、補助127号線沿道権利者の生活再建や、地区の個性を活かし良好な街並み誘導が図れる街づくり手法について検討を進め、東京都の「東京のしゃれた街並みづくり推進条例」に基づく街区再編まちづくり制度を活用することとしました。具体的には、都市再生推進法人である(株)ジェイ・スピリットが区の支援を受け権利者の意見を取りまとめ、都に提案書を提出し、これを受け、都は自由が丘駅前西及び北地区を「街並み再生地区」に指定し、併せて街づくりのガイドラインとなる「街並み再生方針」を策定しました。地区計画(原案の案)はこうした経緯を踏まえ、安全かつ快適に回遊でき、活力があり災害にも強い、統一感のある良好な景観を有する街の実現を目標として策定したものです。また、自由が丘の魅力については、長年、(株)ジェイ・スピリットの主催するまち運営会議や街並み形成委員会等で議論されており、最近ではランドデザイン策定協議会において、50年後の自由が丘を見据えた議論がされています。区は、こうした過年度の検討内容や「街並み再生方針」を踏まえ、地区計画(原案の案)をまとめました。ご意見の趣旨については、今後、地区整備計画の策定にあたっての検討課題とします。
3	この街を訪れる人々にとって「自由が丘の街の魅力とは何か」を具体的に調査確認し、その魅力を損なわず、最大限に発展させるための構想を明確にすることが必要と考える。原案の案では、その点が明確に整理されておらず、検討の価値が見いだせない。「自由が丘の街の魅力とは何か」について、まずは徹底的に調査、検討及び定義を行ってのち、必要となる施策を検討頂きたい。	3	自由が丘の魅力については、長年、都市再生推進法人である(株)ジェイ・スピリットの主催するまち運営会議や街並み形成委員会等で議論されており、最近ではランドデザイン策定協議会において、50年後の自由が丘を見据えた議論がされています。区は、こうした過年度の検討内容や「街並み再生方針」を踏まえ、地区計画(原案の案)をまとめました。ご意見の趣旨を踏まえ、今後の事業実施等の中で検討に努めていきます。
4	自由が丘は、細い路地に小さなお店が点在するのをそぞろ歩きするのが魅力の街であり、統一感のある街並みでは、自由が丘の魅力を損なう。なるべく手を加えない、新しい建物を建てる際の統一した基準を作り、長い年月を重ねて街に味わいを醸成することが必要である。	3	自由が丘駅周辺地区では、これまで南口地区やサンセットエリアにおいて街並み誘導型の地区計画が策定され、魅力的な街並み形成に取り組んできました。自由が丘駅前西及び北地区においては、駅前広場からの景観づくりとして、低層部の商業施設を中心とした賑わいの維持・創出、安全で快適な歩行者環境への改善など、魅力と活力のある街の実現に向け取り組んでいく中で、ご意見の趣旨を踏まえて検討に努めていきます。

整理番号	意見内容	対応区分	検討結果
5	<p>通行の人が歩きやすくするために、歩行者天国や道路の交通規制をして、今の街並みを留めることこそ大事だと思う。道路の拡張は不要である。</p>	5	<p>自由が丘駅周辺地区は、文化性やファッション性の高い店舗など、落ち着きがあり回遊性のある商業集積地として発展してきた一方、道路が狭く歩行者と自動車の交錯や路上荷さばき車両による混雑、駅周辺の建物の老朽化などが喫緊の課題となっています。このような状況で、区は、駅前の交通環境や防災性の向上を図るため、「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)」(平成28年3月)で優先整備路線に選定している補助127号線の整備と一体的に進める沿道周辺の街づくりの推進が必要と考えています。</p> <p>そこで、自由が丘駅前西及び北地区では、28年度に基礎調査を行い地区の課題を整理し、自由が丘駅前西及び北地区の権利者を対象として29年度に勉強会、30年度からは街づくり検討会で検討を進めてきました。その結果、自由が丘駅前西及び北地区は東京都の「街並み再生地区」に指定され、「街並み再生方針」が策定されました。区では、これまでの検討内容や「街並み再生方針」を踏まえ、地区計画(原案の案)をまとめました。</p> <p>地区計画(原案の案)の目標である、安全かつ快適に回遊でき、活力があり災害にも強い、統一感のある良好な景観を有する街の実現に向け、補助127号線の拡幅整備と一体的に進める沿道周辺の街づくりに取り組んでいきます。</p>
6	<p>駅前ロータリーにバスターミナルが設置されているため、次の点が問題になります。</p> <p>ア 歩道と車道が明確に区別されていない狭い道路を大きなバスが通行するため、高齢者・障害者にとって危険性の高い場所となっている。</p> <p>イ 駅を降りた人が商店街を通ることなくバス停に到達できるため、購買を刺激できない。</p> <p>ウ 羽田や成田などニーズの高いバス路線を誘致できない。ターミナルが狭くバス交通網のハブ機能を整備することができない。</p> <p>これらを解決するために、C-2ゾーン内(または現在東急線操車場エリアの2F部分)にバスターミナルを設置し、駅からは当該バスターミナルまでは動く歩道で移動できるよう整備する案を提案します。</p>	5	<p>ご提案のバスターミナルを当該都市計画区域内に定める場合、原則として概ね500㎡以上の規模が必要となり、都市交通体系に重要な影響を及ぼす施設となることから、周辺の都市計画道路等の道路ネットワークが整備されていることが必要です。現状の自由が丘駅周辺の道路交通体系では道路幅員が狭いため、ご提案に沿ったバスターミナルの設置は難しいと考えています。</p>
7	<p>地区の目標に、緑との共存を入れてほしい。</p> <p>建物容積率と高さ制限の緩和で、構造物が今より大型化するため、建物ばかりのありきたりの街並みにならないよう、ひとがゆったり過ごせる街並みを緑の保全と共に作り出してほしい。自由が丘にはテイクアウトの飲食店も多く、遊びに来た方には手軽な楽しみとなっている一方、服飾店も多く、飲食をしながらの入店はトラブルも起こる。また、子供連れの方も多く、買い物をしている間に待ってられる場所の確保も、過ごしやすい街のあり方に大切である。また、年配の方々が平日の日中、ゆっくり歩いておられる姿も見かけるため、落ち着いて一休みできる場所の確保も重要である。</p> <p>街角広場では、中高木の植栽を確保し、広さの拡充と多数箇所を設置してほしい。昨今の猛暑の夏の休み場所や大規模災害時の一時避難場所としても有効かつ必須の場だと思う。</p> <p>また、住民にとって、緑量確保は住み易い街の形成に大切なことである。</p>	2	<p>地区計画(原案の案)では、潤い機能やたまり機能を備えたポケットパークの整備誘導や休憩スペース、にぎわい環境空間の整備を図ることとしています。また、街角広場の具体的な整備にあたっては、ご意見の趣旨に沿い、自由が丘1-29地区再開発準備組合と協議を行いながら取り組んでいきます。</p>
8	<p>自由が丘駅前西及び北地区街づくり検討会において、この地区の課題として、①都市計画道路補助127号線の整備と都市計画道路の在り方②これに伴う関係権利者の生活再建③都市計画道路の整備と周辺のまちづくりの方策について、議論し、モデルケーススタディを行ってきた。この地区計画(原案の案)には、これまでの検討が踏襲されており、今後街区単位での分科会での検討によって、街づくりの強力なツールになると思うので、都市計画として位置付けてほしい。</p>	2	<p>ご意見の趣旨に沿い、地区計画(原案の案)の目標である、安全かつ快適に回遊でき、活力があり災害にも強い、統一感のある良好な景観を有する街の実現に向け取り組んでいきます。また、地区計画(基本方針)に基づき、各街区の具体的な地区整備計画の検討に向けて、権利者の意向確認等に取り組んでいきます。</p>

整理番号	意見内容	対応区分	検討結果
9	地区計画の策定、市街地再開発事業のいずれも中止してほしい。自由が丘は人も車も通行人も多すぎ、騒音や振動、ごみ散乱などで迷惑している。これ以上住環境が悪化することを防止し、住環境が改善することを求める。	5	自由が丘駅周辺地区は、文化性やファッション性の高い店舗など、落ち着きがあり回遊性のある商業集積地として発展してきた一方、道路が狭く歩行者と自動車の交錯や路上荷さばき車両による混雑、駅周辺の建物の老朽化などが喫緊の課題となっています。このような状況で、区は、駅前の交通環境や防災性の向上を図るため、「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)」(平成28年3月)で優先整備路線に選定している補助127号線の整備と一体的に進める沿道周辺の街づくりの推進が必要と考えています。そこで、自由が丘駅前西及び北地区において、28年度に基礎調査を行い地区の課題を整理し、自由が丘駅前西及び北地区の権利者を対象として29年度に勉強会、30年度からは街づくり検討会で検討を進めてきました。その結果、自由が丘駅前西及び北地区は東京都の「街並み再生地区」に指定され、「街並み再生方針」が策定されました。区は、これまでの検討内容や「街並み再生方針」を踏まえ、地区計画(原案の案)をまとめました。今後、地区計画(原案の案)の目標である、安全かつ快適に回遊でき、活力があり災害にも強い、統一感のある良好な景観を有する街の実現に向け取り組んでいきます。 また、ごみの散乱については、事業系のごみ収集を深夜から早朝に行う自由が丘方式の実施や「美化デー」の実施など、自由が丘商店街振興組合を中心に改善に取り組んでいます。今後も周辺の住環境へ配慮した取組を進めるよう地元関係団体へ伝達します。
10	自由が丘駅周辺は、終戦直後のインフラに現代の商業施設を設定した感じで、再開発が検討されているのは遅きに失した感があるが、妥当なことだと考える。都市計画(原案の案)の目的として、「安全、安心」と「ふさわしい賑わい」を挙げているが、「賑わい」は「快適さ」を伴わなければ単に「雑踏」であり、現状と変わらない。現状は、既に一種の観光公害状態であり、商業関係者にとっては歓迎かもしれないが、その他住民にとってはまさに公害である。	2	ご意見の趣旨に沿い、地区計画(原案の案)の目標である、安全かつ快適に回遊でき、活力があり災害にも強い、統一感のある良好な景観を有するまちの実現に向け取り組んでいきます。
11	二子玉川や武蔵小杉に新しい建物が増えるなかで、自由が丘の街は建物が古いままであり、集客力のあるテナントを誘致しにくくなっている。駅前のこの地区に新しい都市計画のルールをかけることは良いことだと思う。	2	同上
12	地区計画(原案の案)については、長年皆さんと議論してきたことが実現できる良い計画だと思うので、ぜひ都市計画として定めてほしい。	2	同上
13	地区計画(原案の案)及び再開発事業(原案の案)に異議なし。地区計画が成立し、それにもとづいて速やかに実施されることを願っている。	2	同上
14	地区計画の内容が一般の地域住民にはわかりづらい。参考や付記があるとよいと思う。	7	分かりやすい資料の作成等に努めていきます。
15	この資料では、これまでの街づくりの経緯として、自由が丘駅前西及び北地区街づくり検討会で議論してきたことや、まち運営会議で随時報告し意見をもらっていることがわからない。また、再開発準備組合も2回の説明会を実施している。	7	自由が丘駅周辺地区は、文化性やファッション性の高い店舗など、落ち着きがあり回遊性のある商業集積地として発展してきた一方、道路が狭く歩行者と自動車の交錯や路上荷さばき車両による混雑、駅周辺の建物の老朽化などが喫緊の課題となっています。このような状況で、区は、駅前の交通環境や防災性の向上を図るため、補助127号線の整備と一体的に進める沿道周辺の街づくりの推進が必要と考えています。そこで、自由が丘駅前西及び北地区において、平成28年度に基礎調査を行い地区の課題を整理し、自由が丘駅前西及び北地区の権利者を対象として29年度に勉強会、30年度からは街づくり検討会で検討を進めてきました。具体的には、都市再生推進法人である(株)ジェイ・スピリットが権利者の意見やまち運営会議の意見を取りまとめ、都に提案書を提出し、これを受け、都は自由が丘駅前西及び北地区を「街並み再生地区」に指定し、併せて街づくりのガイドラインとなる「街並み再生方針」を策定しました。区は、これまでの検討内容や「街並み再生方針」を踏まえ、地区計画(原案の案)をまとめました。今後、地区計画(原案の案)の目標である、安全かつ快適に回遊でき、活力があり災害にも強い、統一感のある良好な景観を有する街の実現に向け取り組んでいきます。今後は分かりやすい資料の作成等に努めていきます。

整理番号	意見内容	対応区分	検討結果
16	地区全体の防災性の向上について、具体的な例を挙げた参考資料があったほうがわかりやすいのではないかと。	7	地区内には、1986年以降に建てられ、耐震性を有した建築物は約3割程度に留まっており、建替えが進むことで地区全体の耐震性、機能継続性が向上します。また、地区内の無電柱化が進むことで、震災時の道路閉塞による避難の阻害、緊急車両の進入阻害などを解消することができます。また、敷地統合による共同建替えの際に、帰宅困難者への対応に配慮した整備を図ることが想定されています。また、地区計画の内容を解説した「手引き」を作成するなど、分かりやすい資料の作成等に努めていきます。
17	地区計画(基本方針)の「ウ 建築物等の用途の誘導」にある、生活支援施設や産業支援施設について、具体的な例を挙げた参考資料があったほうがわかりやすいのではないかと。	7	ご指摘の「生活支援施設」とは、病院、診療所の医療施設や郵便局や銀行窓口などのサービス施設、子育て支援施設、高齢者福祉施設などの用途としています。また、「産業支援施設」については、起業・創業支援施設や相談センターなどの起業支援施設や技術開発センターなどの研究開発施設などの用途としています。また、地区計画の内容を解説した「手引き」を作成するなど、分かりやすい資料の作成等に努めていきます。
18	建築物の壁面後退について、ある高さ以上の高層階でも壁面後退することがわかりづらい。	7	自由が丘一丁目29番地区の地区整備計画では、地盤面から24mを超える高層部において、道路境界線又は都市計画道路計画線から4mの位置に壁面を後退することとしています。また、地区計画の内容を解説した「手引き」を作成するなど、分かりやすい資料の作成等に努めていきます。
19	昔からの課題であった、南北方向の路線(都市計画道路補助127号線)の課題が一步前に進んだことは大いに評価したい。東西方向の路線(都市計画道路補助46号線)については、ゾーンをまたがっているため、先が見えてこないが、街が変わることは必要であると考えている。	2	補助127号線については、道路整備と一体で沿道周辺街づくりを推進するため、これまで土地や建物の権利者を対象とした勉強会、検討会を開催してきました。地区計画(原案の案)は、これまでの議論を反映させた内容となっており、今後も引き続き、沿道の土地や建物の権利者の生活再建とにぎわいが創出される沿道空間の形成に向けて、個別の検討を進めていきます。補助46号線については、地区計画(原案の案)において、歩車分離による歩行者環境の改善を目指しており、自由が丘一丁目29番地区の地区整備計画では、補助46号線の都市計画道路計画線まで道路整備するとともに、さらに道路境界線から0.5m壁面を後退させることとしています。自由が丘一丁目29番地区以外の地区については、東京都の街並み再生方針に基づき、街づくり検討の進捗に併せ、段階的に地区整備計画を定めることとしていますので、ご意見の趣旨に沿って、補助46号線の整備について取り組んでいきます。
20	自由が丘在住の子育て世代かつ建築設計事務所を営んでいるが、子供と手を繋いで歩いていると、歩道が十分でないために危険を感じる事が多く、拡幅や歩道の確保などは重要な事項だと思う。	2	ご意見の趣旨に沿い、地区計画(原案の案)の目標である、安全かつ快適に回遊でき、活力があり災害にも強い、統一感のある良好な景観を有する街の実現に向け取り組んでいきます。
21	自由が丘駅周辺地域の道路ネットワークを改善するためには、補助46号線の整備が必要不可欠であると考えている。ついては、今後目標に掲げる段階的な整備を促進するためにも、補助46号線の事業化についても検討してほしい。	4	補助46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)」の優先整備路線に選定されていませんが、地区計画(原案の案)では、歩車分離による歩行者環境の改善を目指すとし、自由が丘一丁目29番地区の地区整備計画では、補助46号線の都市計画道路計画線まで道路整備することとしております。自由が丘一丁目29番地区以外の地区については、東京都の「街並み再生方針」に基づき、街づくり検討の進捗に併せ、段階的に地区整備計画を定めることとしています。また、自由が丘駅の東口でも市街地再開発事業の準備組合が設立されており、補助46号線沿道の街づくりの機運が高まっていると考えています。ご意見の趣旨については、今後の検討課題とし、補助46号線の事業化に向けて課題となる、東急電鉄東横線のガードの高さ解消などについて、引き続き東京都及び東急電鉄との協議等を進めます。
22	道路ネットワーク整備の方針のとおり、駅周辺地域において、自動車、自転車、歩行者の交通環境の課題を整理するためには、地域での駐車、駐輪の附置義務内容について、再検討する必要があると考えており、今後検討してほしい。	4	自由が丘一丁目29番地区の地区整備計画では、路上の荷さばき車両による混雑を緩和するため、地域共同荷さばき場(100㎡)を設けることとしています。ご意見の趣旨にある放置自転車対策については、地域の関係団体等と連携するとともに、自由が丘一丁目29番地区以外の地区整備計画の策定を検討する中で、今後の検討課題とします。

整理番号	意見内容	対応区分	検討結果
23	地区計画(原案の案)について、地区計画の策定期間はいつ頃を目標としているのか。	7	令和2年8月頃を予定しております。
24	地区計画が成立した場合の効力はこういったものか。特に、個別の建築計画を具体的に規制するものなのか。	7	地区計画による個別の建築計画への制限・緩和は、地区整備計画を策定した区域に限定されます。今回の地区計画(原案の案)では、自由が丘一丁目29番地区において地区整備計画を策定する予定です。自由が丘一丁目29番地区以外の区域については、今回の地区計画(原案の案)では地区整備計画を定めないため、具体的な制限はかかりませんが、引き続き、地区整備計画の策定を目指していきます。
25	C2ゾーン(近隣商業地域)内の日影規制の撤廃または緩和を要望する。	4	地区計画(原案の案)では、学園通り沿道の共同建替えを誘導し、高度利用及び防災性の向上を図ることとしており、C2ゾーンの地区整備計画の策定にあたって、今後の検討課題とします。
26	本地区の駐車場附置義務規制(隔地要件等)の緩和を要望する。最近の全国的傾向として、駐車場規制の緩和傾向がみられ、また歩行者との動線交差によるリスクの低減にもつながると考える。	4	駐車場対策については、自由が丘駅周辺地区の課題と認識しており、来年度以降、当該地区の駐車場等に関する地域ルール策定に向けて、今後の検討課題とします。
27	地区計画(原案の案)について、歩行者通路の整備による歩行者安全、にぎわい環境、老朽化対策としての建替え促進や土地建物の高度利用、良好な街並み景観の形成と防災力向上を通じ、究極的に商業集積地としての魅力を再浮揚させるという趣旨、概ねの規定に賛同する。	2	ご意見の趣旨に沿い、地区計画(原案の案)の目標である、安全かつ快適に回遊でき、活力があり災害にも強い、統一感のある良好な景観を有する街の実現に向け取り組んでいきます。
28	学園通り沿いの近隣商業地域(C2ゾーン)については、日影規制のため建替えによる面積の縮小や建物形状の不整形化が著しい。また、駐車場附置義務の負担が相対的に大きいことから、建替えを遅らせてきた主因となっている。「街並み再生方針」による「貢献による容積率割増し」についても、日影規制のため効力が減殺され、消化できる容積率は低くとどまる可能性があると考えている。	4	地区計画(原案の案)では、学園通り沿道の共同建替えを誘導し、高度利用及び防災性の向上を図ることとしており、今後、C2ゾーンの地区整備計画を検討する中で、必要に応じ検討していきます。また、駐車場の附置義務については、自由が丘駅周辺地区の課題と認識しており、来年度以降、当該地区の駐車場等に関する地域ルール策定に向けて、今後の検討課題とします。
29	駅前の歩行や交通が安全で快適なものとなることにより、自由が丘駅前がより一層、住民や権利者および将来の来街者にとって魅力的な街区となることを願って、地区計画(原案の案)について賛成する。	2	ご意見の趣旨に沿い、地区計画(原案の案)の目標である、安全かつ快適に回遊でき、活力があり災害にも強い、統一感のある良好な景観を有する街の実現に向け取り組んでいきます。
30	自由が丘で生まれて育ったものとしては、今のままの自由が丘駅前ロータリーのアットホームな雰囲気(高い建物が無く、空が見え、自由が丘のランドマーク(ひかり街等))が残った感じにしてほしい。他のどこの駅でも、例えば下北沢、代官山、原宿、渋谷など、前の雰囲気が惜しまれながらも一握りの方々の一新した方が良いと言う感覚だけで跡形もなくどこの駅だったかさっぱり様子が分からなくなってしまうfaceliftが行われてしまい、結果、住民も外から遊びに来る方々も前の方が好きだった、良かったと言う事が多すぎ、自由が丘だけはこのような事がない様に是非慎重に考え、進めて頂きたいと切に願う。	3	自由が丘の魅力については、長年、(株)ジェイ・スピリットの主催するまち運営会議や街並み形成委員会等で議論されており、最近ではランドデザイン策定協議会において、50年後の自由が丘を見据えた議論がされています。区は、こうした過年度の検討内容や東京都の「街並み再生方針」を踏まえ、地区計画(原案の案)をとりまとめ、安全かつ快適に回遊でき、活力があり災害にも強い、統一感のある良好な景観を有するまちの実現を目標としました。今後の事業実施等の中で、ご意見の趣旨を踏まえて検討に努めていきます。
31	今のロータリーは座るところも増え、とても良くなったが、ちゃんと自由が丘の歴史が伺えてとてもいい駅前だと思う。そこから他のエリアに行く道も特に不便も無いので建て替えをしたとしても、大掛かりな整形手術は返って自由が丘の雰囲気が壊れてしまい兼ねないので、少しずつそれぞれのビルをそのまま建て替える方向でいくことはできないか。新しく進化していくことは悪くないが、今まで長年の通りや建物の場所が変わらずあってほしい。	4	現在の駅前広場の整備については、地域住民の皆様と検討を進め、平成22年度に実現したものです。また、民有地のうち、都市計画道路予定地の用地の一部を、敷地所有者の多大なるご理解とご協力を得て、一般に開放していただき、都市再生推進法人である(株)ジェイ・スピリットがベンチや花壇を置き、清掃活動などを行うことで、来街者にとって、居心地のよい、憩いの空間を創出しております。自由が丘の魅力については、長年、(株)ジェイ・スピリットの主催するまち運営会議や街並み形成委員会等で議論されており、最近ではランドデザイン策定協議会において、50年後の自由が丘を見据えた議論がされています。区は、こうした過年度の検討内容や東京都の「街並み再生方針」を踏まえ、地区計画(原案の案)をとりまとめ、安全かつ快適に回遊でき、活力があり災害にも強い、統一感のある良好な景観を有する街の実現を目標としています。ご意見の趣旨は、今後の検討課題とします。

整理番号	意見内容	対応区分	検討結果
32	最近では浸水するようなので、もっと大きな木を植えることも考えたらいかがでしょうか？	3	地区計画(原案の案)では、緑化の促進はもとより、災害に強い街の実現に向け、防災性の向上に配慮した整備を図ることとしています。また、東京都の「街並み再生方針」では、「目黒区雨水流出抑制施設設置に関する指導要綱」における対策量基準を超える規模の雨水流出抑制施設を整備する場合に、一定の容積率を割り増しする考え方が示されており、今後の各街区における地区整備計画の策定において、この考え方を踏まえて地域貢献を検討することを目指しています。 地区計画(原案の案)の目標である、安全かつ快適に回遊でき、活力があり災害にも強い、統一感のある良好な景観を有する街の実現に向けた取組の中で、ご意見の趣旨を踏まえて検討に努めていきます。
33	歩く人の目線で考えれば分かると思うが、地上にある駅や小さいお店が長い年月同じ場所にあり、目に入るということの安心感は住民にとっては家族同様である。下北沢や渋谷のような悲しむ人達の多いドラスティックな変化にならないように、外から来る人達から目線ではなく、住民フレンドリーで生活し易いお店がある街づくりを願っている。	3	地区計画(原案の案)の目標である、安全かつ快適に回遊でき、活力があり災害にも強い、統一感のある良好な景観を有する街の実現に向けた取組の中で、ご意見の趣旨を踏まえて検討に努めていきます。
34	屋外広告物及び看板の制限について、目黒区景観計画に定めた内容以上の制限として、ジェイ・スピリットが策定した「自由が丘地区街並み形成指針」があり、これらの基準を地区計画に追加できないか。	5	区では、住民が主体となった景観街づくりを推進しており、自由が丘地区においては、長年、(株)ジェイ・スピリットによる「自由が丘街並み形成指針」が運用されているため、区の窓口でも事業者等へご案内しているところです。しかしながら、同指針の内容のすべてを地区計画に定める基準として取り上げることは難しいと考えています。また、同指針の趣旨は、地区計画に取り上げており、今後も引き続き良好な景観を有する街の実現に向け、取り組んでいきます。
35	昨今商業環境が大きく変わるなか、自由が丘のまちも競争力を高め特徴ある駅前の顔づくりをしなければならない。現況では、歩行者と車、特にバスが混在して買い物客にとって安心できる環境にない。また、車で来るお客様も容易にアクセスできる環境づくりが必要である。この地区計画(原案の案)によって、地区の性格付けと道路の関係が整理されれば、自由が丘が個性的で特徴ある商業のまちになると思うので、ぜひ推進してほしい。	2	ご意見の趣旨に沿い、地区計画(原案の案)の目標である、安全かつ快適に回遊でき、活力があり災害にも強い、統一感のある良好な景観を有する街の実現に向け取り組んでいきます。
36	すずかけ通りで長年賃貸業を営んでいるが、渋谷や二子玉川周辺の活況に対して自由が丘の商業的地位が相対的に低下している感がある。地区計画(原案の案)に従って街並み景観が整えられ、歩行者空間が充実することを期待する。ぜひこの地区計画を実現してほしい。	2	同上
37	駅前飲食店を長く経営し、商店街振興組合の活動に参加している者として、街づくりのルールがないことがこの地区の問題だと考えている。街づくりの目標やルールがないまま個々の建替えが進むと、自由が丘の街並みは保てず、また道路を整備しないままでは、歩行者の安全が保てないと考えている。地区計画(原案の案)の目標のもとに、街を整備していくことに賛成する。	2	同上
38	一丁目29番街区の南西側の交差点は、自由が丘では最も人通りが多く、バス・タクシーと歩行者が混在して最も危険な場所だと思う。自由が丘のまちづくりの原点は、安全で楽しく買い物ができるということだと考える。地区計画(原案の案)のとおり、道路整備と地区施設の整備を推進してほしい。	2	同上

整理番号	意見内容	対応区分	検討結果
自由が丘一丁目29番地区第一種市街地再開発事業について			
39	高度利用や高さ制限緩和について反対する。駅前に低層建築物が並ぶ姿が自由が丘らしさであり、高層建築物が並ぶ事でどこにでもある新興住宅地ようになり、自由が丘らしさがなくなり、結果的に魅力低下になる。また、空きテナントが増えるばかりである。	5	地区計画(原案の案)では、良好で快適な市街地を形成するため、地区の街づくり検討内容や東京都の「街並み再生方針」を踏まえ、建築物等の整備の方針において、建築物等の適切な誘導を図ることとしており、具体的な制限については、この基本方針に基づき、地区整備計画において定めることとなります。自由が丘一丁目29番地区の地区整備計画では、敷地面積3,000㎡以上の敷地統合や開発区域内の無電柱化、開発区域外の道路(メイプル通り)の無電柱化、地域共同荷さばき場の整備、歩行者通路に沿ってにぎわい環境空間の整備などの地域貢献を行うことによって、容積率を600%から850%に緩和しています。また、敷地面積3,000㎡以上に敷地統合し、街角広場の整備や補助46号線の先行拡幅、1階部分で壁面後退させ、歩行者環境を確保するとともに、低層部の壁面の高さを24mに制限し、24m以上の高層部については道路境界線から4m壁面を後退させるなどの、周辺環境に対し一定の配慮を図ることによって、建築物の高さの最高限度を現行の40mから60mに緩和しています。この高さについては、区が都市計画で定めている絶対高さ制限の緩和に関する認定基準の範囲内となっております。地区計画(原案の案)の目標である、安全かつ快適に回遊でき、活力があり災害にも強い、統一感のある良好な景観を有する街の実現に向け取り組んでいきます。
40	自由が丘一丁目29番地区の共同建替えの仕組みがわからない。	7	共同建替えの仕組みについては、都市再開発法に基づく「第一種市街地再開発事業」という手法を活用します。市街地再開発事業とは、市街地内の老朽木造建築物が密集している地区等において、細分化された敷地の統合、不燃化された共同建築物の建築、公園、広場、街路等の公共施設の整備等を行うことにより、都市における土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新を図るものです。第一種市街地再開発事業とは、土地や建物権利者の事業組合による権利変換手続きにより、従前の権利を再開発ビルの床に権利を変換する手法をいいます。(権利変換方式)
41	駅前に大きな商業ビルができると、客足の流れが大きく変わる。周辺の商店街への営業的影響がわからないため、この計画について反対する。	5	自由が丘一丁目29番地区の地区整備計画では、人の流れとにぎわいを周辺の商業地へ波及させる中継地として街角広場を整備するとともに、建物内の貫通通路や道路沿いの歩行者通路を街角広場につなげることで、駅周辺の回遊性の向上を目指しています。また、歩行者通路に沿って、歩行者が憩う「にぎわい環境空間」を設けることで、来街者によるにぎわいが敷地の外周部に広がると考えています。さらに、地域貢献としてメイプル通りの無電柱化を行うことで、歩行者にとって歩きやすい環境へと改善し、駅を中心に周辺の商店街に集散する歩行者ネットワークの段階的な強化を目指しています。こうした整備内容を踏まえ、来街者にとって安全で快適に回遊できる街の実現に向けて、今後も取り組んでいきます。
42	歩行者通路の整備、無電柱化、荷さばき場の整備等の計画について賛成する。	2	ご意見の趣旨に沿い、地区計画(原案の案)の目標である、安全かつ快適に回遊でき、活力があり災害にも強い、統一感のある良好な景観を有する街の実現に向け取り組んでいきます。
43	建物の計画の早い段階で、建築と一体的に街の地区計画を検討できないか。街づくりを含めた建築のコンペ形式(広く開かれることが重要)を取り入れることが有効だと思う。	6	ご意見の趣旨については、自由が丘1-29地区再開発準備組合に伝達します。
44	自由が丘一丁目29番地区は自由が丘駅前のシンボルとなりうる立地であり、どこにでもあるつまらない建築では、時間とともに飽きられ、消費され、価値をなくしていく。壁面後退や通路等、ハード面を指定するよりも、誰のためにどんな建築を作るのかを、設計コンペ形式で募り、長く愛される価値ある建築ができてほしいと願う。	6	ご意見の趣旨については、自由が丘1-29地区再開発準備組合に伝達します。

整理番号	意見内容	対応区分	検討結果
45	都市計画とは、街全体を対象として道路、鉄道等の公共施設などを念頭に、市民生活の楽しさや快適さ、安全性、利便性などより豊かな社会生活を営めるように考慮されるべきものである。全体の大きな計画に基づいて、それぞれの具体的な計画を推進することが何より重要である。自由が丘は、町の命名から需要に応じた商店街の形成に至るまで、理想と夢を持って創り上げてきた町である。それが世間からは文化的、洗練され洒落た町という評価をされてきた。所謂自由が丘の典型的な街区であるサンセットエリアにおいては、平成10年代後半から街づくりと勉強会を開始し、伝統的な細街路のブラッシュアップを図ってきた。まさに自由が丘の個性に一段と磨きをかけ、先達の築いた文化(理想を追求していく活動)と哲学(街づくりの方針)を引き継いできた。世の中の動きとともに、街が近代化していく必然性に異論はないが、近代化のなかにも、街の歴史に根ざした、毅然とした街の論理、哲学に基づく文化性が失われてはならない。今回提案された都市計画(原案の案)には、単なる老朽商店ブロックの建替え計画に過ぎず、都市計画として推進する行政の見識には戸惑いと疑問を感じる。このアンケート結果によって、少数意見はあったもののその他は特に問題なしとの結論に至るのであれば、行政に対する不信感はますます増幅することになるだろう。	3	再開発事業(原案の案)は、これまで自由が丘地区が取り組んできた街づくりの方向性を踏まえ、地区が抱える課題を段階的に解決する手法として、都市再開発法に基づく市街地再開発事業を活用しながら、公共施設整備や歩行者空間の整備などを指すものです。 自由が丘一丁目29番地区の地区整備計画では、開発区域内外の無電柱化や地域共同荷さばき場の整備、歩行者通路に沿ったにぎわい環境空間の整備などの地域貢献を行うことによって、容積率を600%から850%に緩和しています。また、街角広場の整備や補助46号線の先行拡幅、1階部分で壁面後退させ、歩行者環境を確保するとともに、建物の壁面の位置を後退させるなどの、周辺環境に対する一定の配慮を図ることによって、建築物の高さの最高限度を現行の40mから60mに緩和しています。この高さについては、区が都市計画で定めている絶対高さ制限の緩和に関する認定基準の範囲内となっております。 また、自由が丘駅を中心とする街全体(約76ha)で街づくりの動きを共有し、お互いに調整・連携することを目的として、町会や商店会、街づくり団体等で構成する「自由が丘街づくり連絡調整会」を区が発足(令和2年1月22日)しました。ご意見の趣旨を踏まえ、今後も「自由が丘街づくり連絡調整会」を定期的開催し、地区の皆さんとともに自由が丘全体の将来像の検討に努めていきます。
46	再開発事業については、自由が丘の街の全体図が見えてこない現状で、点から開発するのではなく、街の全体図を捉えて、その一部に一丁目29番地区があるという考えを持ってほしい。慌てずにじっくりと時間をかけて検討する事が大切であると思う。	3	自由が丘駅周辺地区の街づくりについては、長年、(株)ジェイ・スピリットの主催するまち運営会議や街並み形成委員会等で議論されており、最近ではランドデザイン策定協議会において、50年後の自由が丘を見据えた議論がされています。区は、こうした過年度の検討内容や東京都の「街並み再生方針」を踏まえ、安全かつ快適に回遊でき、活力があり災害にも強い、統一感のある良好な景観を有する街の実現を目標として地区計画(原案の案)をまとめました。自由が丘一丁目29番地区の再開発事業もこの地区計画(原案の案)を踏まえたものとなっています。 街づくりを進めていくためには、ご指摘の視点は重要であると考えており、自由が丘駅を中心とする街全体(約76ha)で街づくりの動きを共有し、お互いに調整・連携することを目的として、町会や商店会、街づくり団体等で構成する「自由が丘街づくり連絡調整会」を区が発足(令和2年1月22日)しました。ご意見の趣旨を踏まえ、今後も「自由が丘街づくり連絡調整会」を定期的開催し、地域の皆さんとともに自由が丘全体の将来像の検討に努めていきます。
47	再開発事業(原案の案)について、老朽木造建築物等が密集する一丁目29番地区の課題を解決しながら、西及び北地区全体の地区の目標実現に向けて、同時に整備するために必要と考えられる内容が盛り込まれていると考える。カトリア通り沿道などにおいて、歩行者空間と並行してにぎわい環境空間を整備し、街の魅力を高めることを考慮した提案だと考えるため、賛成する。	2	都市計画道路の整備促進を図るとともに、敷地統合と共同建替え、土地の高度利用による街区再編、低層階の商業施設を中心としたにぎわいの維持・創出、安全で快適な歩行者環境への改善、地区全体の防災性向上と魅力と活力のある商業拠点の形成を目指し、ご意見の趣旨に沿って、今後も取り組んでいきます。
48	自分が所有している建物は昭和50年代の建築で、修繕等に費用が掛かるようになってきており、最近の大規模災害などを考えると建替えも含めて個人での対応は困難となりつつある。再開発事業(原案の案)によって、自由が丘の街づくりに貢献できるものと考えており、早期実現してほしい。	2	同上
49	自分が所有している建物は老朽化しており、設備配管等を修理しながら営業を行っている。区内では、建替えは緊迫した課題であり、早期に再開発(原案の案)を進めてほしい。	2	同上
50	再開発事業の準備組合では、これまで活動を進めてきており、権利者の思いが実現できる都市計画(原案の案)が提示されたことは大変喜ばしい。自由が丘を活性化させるためには、また自由が丘ブランドがある今こそ、大規模な再開発事業を進めるべきである。ぜひとも早期に都市計画手続きを進めて欲しい。	2	同上

整理番号	意見内容	対応区分	検討結果
51	一丁目29番地区内に当社が所有する建物は、築後50年以上を経過して老朽化が著しく、建替えの時期に来ている。再開発事業の早期実現を切望しており、ぜひ都市計画としての位置づけをしてほしい。	2	都市計画道路の整備促進を図るとともに、敷地統合と共同建替え、土地の高度利用による街区再編、低層階の商業施設を中心としたにぎわいの維持・創出、安全で快適な歩行者環境への改善、地区全体の防災性向上と魅力と活力のある商業拠点の形成を目指し、ご意見の趣旨に沿って、今後も取り組んでいきます。
52	銀座会では、自由が丘の「顔」として、今までも地域が一体となり商業環境をつくってきた。その思いを次の世代へつなげる計画としてほしい。未来の世代へ良好な資産を残すために、自由が丘の競争力が落ちていくことを回避しなくてはならない。早期に再開発事業(原案の案)の計画が実現できることを願っている。	2	同上
53	自由が丘駅前で商売をしているが、現在の建物は古く、エレベータの設置も難しく、単独テナントにまとめた入居しかできなくて困っている。また、当社が単独で建替える場合、附置義務駐車場や荷捌き駐車場の設置が必要となるため、1階の店舗面積が狭くなってしまったため、周囲の皆さんと法的な位置づけのある共同建替えとしての市街地再開発事業を選んだ。この再開発事業(原案の案)を進めてもらうことに賛成する。	2	同上
54	この再開発は、自由が丘地区のまちづくりの先駆けとなる重要な事業であり、自由が丘の街を活性化させるため、必ず実現させなければならない。都市計画手続きを確実に進め、再開発事業が早期に実現してほしい。	2	同上
55	自由が丘駅前の女神通りでは、「自由が丘銀座会ブルバール街建築協定」を締結し、これによって外壁を後退させ歩道状空地をつくりだし、快適な商店街環境を作り出すことができた。この再開発事業は、この協定の精神をさらに発展させたもので、まちづくりに大いに寄与するものと確信している。	2	同上
56	地区内では、建物、設備の老朽化が進み、建替えや設備の更新を迫られている地権者が多数いる。再開発事業の一層の推進と一刻も早い事業の完成を願っている。	2	同上
57	長年にわたり自由が丘駅前で飲食店を経営しているが、築50年を経過して建物の老朽化が著しく、設備の改修工事が絶えない。駅前の場所のため、個別での建替えは難しく、これまで共同建替えなどの勉強を重ねてきたが、ようやく一步前進するかと大いに期待している。	2	同上
58	再開発事業の準備組合では、再開発事業とその後の生活再建の方策を検討しており、都市計画に位置付けられることで、事業の実現に大きく近づくので、再開発事業(原案の案)に賛成である。	2	同上
59	所有している建物は、築後50年以上が経過し、建物設備の老朽化は限界を超えており、早期に建替えを進めないと事業継続に支障がでる。生活再建を第一とした事業に賛成している。また、銀座会ブルバール街には、建築協定があり、自分たちで来店者のための歩行空間を整備してきた歴史があり、その思いを継ぐ施設ができる計画があるので、早期に進めて欲しい。	2	同上

整理番号	意見内容	対応区分	検討結果
60	駅前広場周辺の再開発について、自由が丘らしさ(自由が丘でしか味わえない専門性の高いショップ)がなくならないように、また景観を損なわないように、高度なビル(7階建てくらいまで)は必要ない。道路を整備し歩行しやすくすること、無電柱化には賛成する。	5	再開発事業(原案の案)は、これまで自由が丘地区が取り組んできた街づくりの方向性を踏まえて、地区が抱える課題を段階的に解決する手法として、都市再開発法に基づく市街地再開発事業を活用しながら、高度利用を認めることで、公共施設整備や歩行者空間の整備などを指すものです。自由が丘一丁目29番地区の地区整備計画では、敷地面積3,000㎡以上の敷地統合や開発区域内の無電柱化、開発区域外の道路(メイプル通り)の無電柱化、地域共同荷さばき場の整備、歩行者通路に沿ってにぎわい環境空間の整備などの地域貢献や、街角広場の整備や補助46号線の先行拡幅、1階部分で壁面後退させ、歩行者環境を確保するとともに、低層部の壁面の高さを24mに制限し、24m以上の高層部については道路境界線から4m壁面を後退させるなど、周辺環境に対し一定の配慮を図ることによって、容積率を600%から850%に緩和するとともに、建築物の高さの最高限度を40mから60mに緩和しています。この高さについては、区が都市計画で定めている絶対高さ制限の緩和に関する認定基準の範囲内となっております。安全で快適な歩行者環境への改善、地区全体の防災性の向上と魅力と活力のある商業拠点の形成を目指して取組を進めていきます。
61	地区計画(原案の案)について、目標に掲げる「段階的な機能更新を行い魅力と活力ある商業拠点の形成」を行うために必要な整備方針や用途の誘導、一丁目29番地区の地区整備計画の内容について、しっかりと盛り込まれていると考えるため、提案に賛成する。	2	都市計画道路の整備促進を図るとともに、敷地統合と共同建替え、土地の高度利用による街区再編、低層階の商業施設を中心としたにぎわいの維持・創出、安全で快適な歩行者環境への改善、地区全体の防災性向上と魅力と活力のある商業拠点の形成を目指し、ご意見の趣旨に沿って、今後も取り組んでいきます。
62	建物の老朽化への対策と安全な地区作り、来街者への魅力を増すために、歩行者空間の充実と地区のにぎわいを創出する再開発事業(原案の案)について賛成する。	2	同上
63	新しい商業施設は道との境界が明確にあり、入りづらかったり、我々生活者としては日常とは別の存在になっているように感じる。そのため、新しい店舗がなかなか定着せず、入れ替わりも頻繁で空き店舗が多くなっているのではないかと思う。地区計画で壁面線を指定すると、その線いっぱいには外壁やカーテンウォールを設ける方向に誘導してしまうのではないかと懸念する。ガラスカーテンウォールを設けることで、一見、街に対して開かれたような姿にはなるが、実質は強烈な境界ラインがそこで生まれ、街に対して閉ざした形になる。街と建築物の一体的な計画が起きやすい誘導が必要だと思う。自然と道と建物の中を行ったり来たりできる沢山の襷(ひだ)のような絡まりしのある計画が生まれて欲しい。自由が丘駅周辺の良さは、ヒューマンスケールの路地空間と開かれた店舗があちらこちらにあることだと思う。そういった魅力的な街の空間が生まれるような地区計画となってほしい。	4	ご意見の趣旨については、地区整備計画の策定にあたって、今後の検討課題とします。
64	今後も生活をして行く住民としては、近年、駅前広場に面して背の高い新ビルが建ってしまったせいで、今までに感じたことのないビル風がタクシー乗り場のところへ立ってられないほど吹きつけるようになってしまった。街並みを綺麗に、素敵にしていくことと、規制緩和で建物を高くしたり、他の大きな町を真似て無機質にすることは別であり、どうしてもこの計画を進めなくては行けないのなら、今まで慣れ親しんだ圧迫感のない、アットホームで味のある雰囲気(細い道路も)の駅前にしてほしい。	3	低層階の商業施設を中心としたにぎわいの維持・創出、安全で快適な歩行者環境への改善、地区全体の防災性向上と魅力と活力のある商業拠点の形成を目指して取組を進めていきます。自由が丘一丁目29番地区の地区整備計画では、建物内に地区施設として貫通通路を設けるとともに、自由が丘1-29地区再開発準備組合では、風環境についても影響を検証するとしています。今後の取組を進めていく中で、ご意見の趣旨を踏まえて検討に努めていきます。

整理番号	意見内容	対応区分	検討結果
その他			
65	地区計画の基本方針と地区整備計画の違いや、それぞれがかかる範囲がわからない。B・Cゾーンにも一丁目29番地区のような大きな商業ビルによる共同建替えをしようとしているのか。	7	自由が丘駅前西及び北地区(約3.1ha)を対象として地区計画(原案の案)の基本方針を定めています。基本方針では、地区計画の目標や土地利用の方針、道路ネットワークの整備等について、街づくりの目指す方向性を定めています。この基本方針に基づき、各街区で地区整備計画を定めることで、具体的な制限がかかることになり、また緩和が受けられるようになります。 今回の地区計画(原案の案)では、自由が丘一丁目29番地区(約0.5ha)において地区整備計画を定めることとしており、地区施設の配置や規模、建築物に関する事項を定めています。自由が丘一丁目29番地区以外の区域については、今回の地区計画(原案の案)では地区整備計画を定めないため具体的な制限はかかりませんが、引き続き、地区整備計画の策定を目指していきます。
66	地区計画(基本方針)の提案者であるジェイ・スピリットはどのような会社なのか。	7	目黒区が都市再生特別措置法に基づき指定した「都市再生推進法人」であり、自由が丘の街づくり会社として、地域と地元住民団体が主体となり円滑に事業を推進、展開する組織として活動しています。(株)ジェイ・スピリットは、まち運営会議や街並み形成委員会、ランドデザイン策定協議会を開催し、自由が丘駅周辺地区の街づくりに取り組んでいます。
67	地元の街づくり会社として、ジェイ・スピリットは、本計画が自由が丘全体に与える影響について、どのように考えているのか。	6	ご意見を(株)ジェイ・スピリットに伝達します。(株)ジェイ・スピリットが開催する、まち運営会議・街並み形成委員会・自由が丘のランドデザイン策定協議会等においても街の活性化に向けて調整・検討が行われています。
68	コロナウイルスで説明会を中止するのはおかしい。丁寧な対応をお願いしたい。	7	区では、令和2年2月20日の危機管理対策本部において、「新型コロナウイルス感染症拡大抑制を目的とした行事等の中止について」を決定し、その中で、区民の生命、健康を守ることを最優先する観点から、令和2年3月31日までの不特定多数(参加者が特定できないもの)の参加が見込まれる区主催のイベント等は原則中止、延期とし、共催、後援事業等については、自粛を要請することとしました。そこで、令和2年3月12日に説明会を予定していましたが中止とし、意見募集に変更しました。自由が丘駅周辺地区(約76ha)の約7,000世帯にチラシを各戸配布するとともに、区のホームページや町会の掲示板などで周知を行いました。現時点では、令和2年5月には都市計画法に基づく手続きにおいて、説明会を開催する予定です。今後も、丁寧な対応に努めていきます。
69	意見提出様式だけでは、相互の確認や質問の回答、他の方々の意見を聞けない。必ず説明会を開催してほしい。	7	同上
70	自由が丘を愛する住民から広く意見を聞く方法をとってほしい。少ない人数でいつも同じひとからの意見に偏りがちな集会だけでなく、地域にチラシを配布して積極的に意見を集めて欲しい。今回は、コロナウイルスの影響で集会がなくなり、この意見募集により、意見を言える場ができた。	7	周知や意見募集については、今後も引き続き検討し、丁寧な対応に努めてまいります。
71	目黒区は、駅周辺以外の住環境に対する配慮に欠ける。自由が丘駅周辺の住宅地では、文化的な価値もあり周辺住民の精神的憩いの対象でもあった敷地でマンション建設がされるなど、緑と個々の宅地面積は年々減少し、住環境の劣化は絶え間なく進んでいることを認識してほしい。	7	区では、一定規模以上の敷地において建築行為がある場合、都市計画法、建築基準法、住環境整備条例、みどりの条例などに基づき、事業者に対して指導・協議等を行い住環境の保全や緑化推進などに努めており、今後も適切に対応していきます。
72	地区計画(原案の案)が準拠している「街並み再生地区(再生方針)」(令和1年12月末東京都指定)について、「貢献による容積率割増し(必須)」適用条件の緩和(特に面積要件の緩和)を要望する。	7	「街並み再生方針」は、(株)ジェイ・スピリットが取りまとめた提案を受けた東京都が、区とともに内容を精査し、策定したものです。内容の見直しにあたっては、社会情勢や地区の状況の変化に応じて、区とともに再度、東京都が検討することになります。

整理番号	意見内容	対応区分	検討結果
73	自由が丘では、都市計画道路と東横線、大井町線の整備を先に行ってほしい。すべてはそこからだと思う。	4	都市計画道路や鉄道の整備については、自由が丘の課題として認識しています。ご意見の趣旨は今後の検討課題とし、引き続き東京都及び東急電鉄との協議等を進めていきます。
74	学園通りより西側が休日の歩行者天国の際の車のう回路になっており、また学習塾の送迎車と重なり非常に危険である。西側にも住宅地ではあるが商業施設があり、再開発地域以外の周辺にも配慮してほしい。	7	学園通り沿道の歩行者の交通環境の改善は自由が丘における課題として認識しており、地区計画(原案の案)では、学園通り東側のCゾーンの道路ネットワークの整備として歩車分離を目指しています。学園通り西側は、地区計画(原案の案)の区域外となっているため、具体的な制限はかかりません。
75	首都圏の主要駅前でもオフィスビル賃貸業務を展開しているが、自由が丘地区に対する商業、サービス業、オフィス需要は十分強いと認識している。現状では比較的小面積テナント需要が多い傾向があるようだが、本地区は大面積貸室の新規供給が乏しいことでも有名なエリアであるため、テナント側の出店開発部門が出店適地として認識していない状況であると懸念している。この街の「自由が丘」という名前は、全国で知らないひとのいない価値あるブランドであり、大きな需要があり得る。その可能性を制限するのは大変惜しいと考える。	3	地区計画(原案の案)では、地区内の狭小敷地における老朽化した建物の機能更新が進まない状況を自由が丘駅前西及び北地区が抱える課題として捉え、東京都の「東京のしゃれた街並みづくり推進条例」に基づく「街並み再生方針」を踏まえた敷地統合と共同建替えなどの基本方針を定めた地区計画を策定し、街区再編を行うことで段階的な機能更新を進めていくことを目指しています。今後の取組を進めていく中で、ご意見の趣旨を踏まえて検討に努めていきます。
76	自由が丘の全体図を捉えて、用途地域の見直しや自由が丘に脈々と伝わる文化の香りなど、課題は多く、先を見据えた街づくりを行ってほしい。	4	自由が丘駅周辺地区では、これまで南口地区やサンセットエリアにおいて街並み誘導型の地区計画が策定され、魅力的な街並み形成に取り組んできました。自由が丘駅前西及び北地区においては、駅前広場からの景観づくりとして、低層部の高さを整え、高層部を壁面後退させることで、統一感のある街並み形成を目指していきます。ご意見の趣旨にある用途地域の見直しについては、今後の街づくりにおいて、周辺住宅地への住環境に及ぼす影響などを整理する必要があると考えており、今後の検討課題とします。
77	意見募集のチラシを地域住民にも配布頂いてありがたい。	7	周知や意見募集については、今後も引き続き検討し、丁寧な対応に努めてまいります。