

自由が丘駅周辺地区基本構想（たたき台）

ア 現状と課題

自由が丘駅周辺は目黒区における最大の広域的商業拠点であるとともに後背地は良好な住宅地が形成されている地区である。平成 14 年 3 月には、広域的商業拠点としての発展と住環境の向上を目的とした「目黒区中心市街地活性化基本計画」が策定されている。

以下に、現地調査の結果、および地区住民を対象に開催された懇談会等で指摘された問題点、課題を整理する。

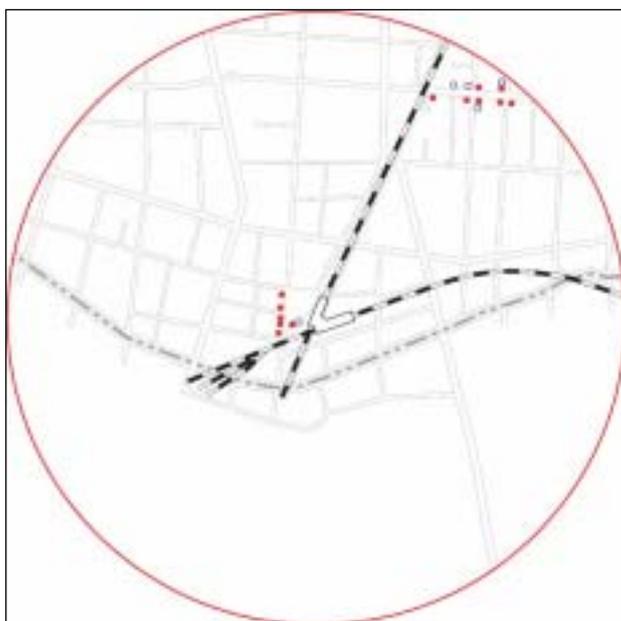
ア) 現地調査



< 道路形状 >

- ・ 歩道が確保されている道路は主に駅前広場周辺とカトレア通り（都市計画道路補助 127 号）の一部であり歩道幅員 2m が確保されている。
- ・ それ以外は白線により車道と路肩が区分されている道路がほとんどである。
- ・ 歩道が整備されている道路は少なく、用地確保などの問題から、新たな歩道設置も困難な道路が多い。

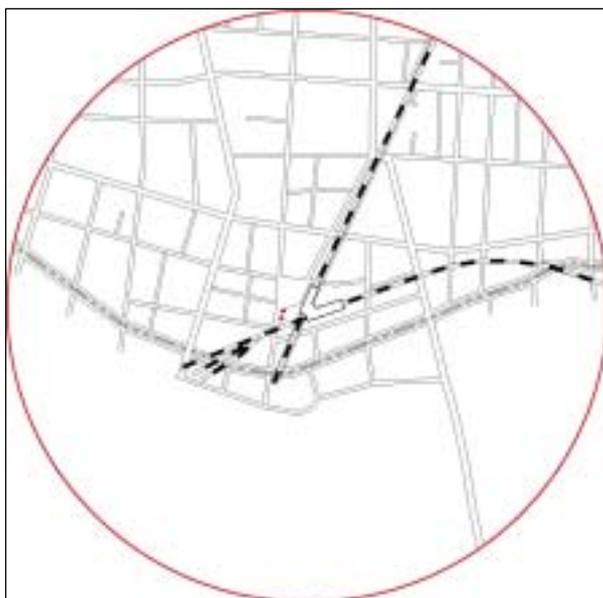
凡 例	
■	マウントアップ方式
■	セニアラット方式
■	フラット方式
—	自転車のみ
—	緑地・自転車がなくガーレールのみ
●	マウントアップ+自転車
●	有効幅員 2.0m 以上



< 歩道：すりつけ段差・すりつけ勾配 >

- ・ すりつけ段差は駅前広場周辺と緑小通りの東急電鉄の谷津架道橋東側の交差点部等で基準の 2cm 以上となっており、バリアフリー化のために改善が必要である。
- ・ すりつけ勾配は地形的な条件もあり、上記の段差の問題箇所において基準である 5% 未満を満たしていない箇所がある。

凡 例	
交差点のすりつけ部	
●	すりつけ段差が 2cm を超える
○	すりつけ勾配が 5% を超える



<歩道：横断勾配>

- ・歩道の横断勾配は駅前広場南角地に立地する東京三菱銀行側の歩道で基準の1%を満たしていない箇所がある。



イ) 懇談会・ヒアリング等により指摘された問題点とその対応方針

障害者団体、高齢者団体、商店街連合会へのヒアリング・アンケート、および地区住民を対象として開催した懇談会で指摘された、自由が丘駅周辺地区の問題点を整理する。

項目	関連意見	意見への対応方針
全体	<ul style="list-style-type: none"> ・高齢者、障害をもつ人だけでなく、荷物を持っている人など歩行者全員を考慮して計画検討して欲しい ・電柱の地中化を進めて欲しい ・ハード面整備以外にソフト的な対策を入れ込んで欲しい ・ソフト的対策として歩行者天国を土曜も行って欲しい ・商店会等の会合での説明も必要では？ ・他事業関係者にも出席してほしい 	<ul style="list-style-type: none"> ・計画の対象者やソフト対策については、本構想に反映する方向で検討する ・説明会の要請には応じていく ・関係者の出席については、関係者へ連絡を取り、要請していく
自由が丘駅のバリアフリー対策	<ul style="list-style-type: none"> ・エレベータ、エスカレータの設置を早急に実施して貰いたい ・エレベータ、エスカレータは駅の利用状況を考慮した設計にして欲しい ・駅の改修があれば、地下に駐車場・駐輪場を作って欲しい 	<ul style="list-style-type: none"> ・エレベータは2005年までに着手予定との回答を東急電鉄から受けているため、特定事業-3に位置づける
自動車の通行対策	<ul style="list-style-type: none"> ・車の通行へのバリア ・歩行者天国規制による自由通りおよび学園通りの踏切における渋滞問題も考えて欲しい 	<ul style="list-style-type: none"> ・関係者へ意見の主旨を伝える
自動車の路上駐車対策	<ul style="list-style-type: none"> ・歩道拡幅により路上駐車が増えるのではないかと ・路上駐車対策の事例を参考にすればどうか 	<ul style="list-style-type: none"> ・関係者へ協力を求めていく

項目	関連意見	意見への対応方針
歩行阻害要因	<ul style="list-style-type: none"> ・サンセットアレーが石畳で危険 ・商店の商品、看板の歩道はみ出しで通行困難 ・東京三菱銀行前の急勾配 	<ul style="list-style-type: none"> ・ソフト面については、商店街や区民に対して、意識啓発等について取り組んでいく ・カトリア通りの歩道環境の改善については、特定事業-2に位置づける
鉄道の立体化について	<ul style="list-style-type: none"> ・立体交差化など踏み切り対策をして欲しい ・5号踏み切りでは、クリアランスが取れないので高くして欲しい ・緑小通りのガード部が斜めに交差していて歩道もなく危ない 	<ul style="list-style-type: none"> ・関係事業者へ意見を伝えていく
道路幅員について	<ul style="list-style-type: none"> ・自由が丘は道幅が狭く、散策はしやすい ・道路が拡幅されると散策しにくくなる 	<ul style="list-style-type: none"> ・広域的な道路構成を明確にしつつ、必要に応じた整備促進を図る
放置自転車対策	<ul style="list-style-type: none"> ・東京三菱銀行前は放置自転車が特に多い ・自転車駐輪場の少なさが問題 ・地下化された大井町線の地上駐輪場利用 ・駅周辺に1500台ほど放置されている ・通勤・通学と買物とに分けた放置自転車対策が必要 ・特に世田谷区方面のものが目立つ ・整理員の効果が低い ・放置自転車対策を他自治体から学ぶべき ・自転車を止めづらい雰囲気を関係者の協力で作りたい 	<ul style="list-style-type: none"> ・放置自転車対策については、特定事業-1に位置づける
交通バリアフリー推進地区について	<ul style="list-style-type: none"> ・交通バリアフリーのエリア設定をもっと広げて欲しい ・商店街以外にも整備が必要なところが多い 	<ul style="list-style-type: none"> ・対象地域の範囲は周辺の施設等から柔軟に対応する
経路の設定について	<ul style="list-style-type: none"> ・急勾配な道路を経路に設定して欲しい ・カトリア通りは都市計画道路のため選定されたのではないか ・カトリア通りが整備されれば細街路の自動車交通は減るかもしれない 	<ul style="list-style-type: none"> ・特定施設・経路等の設定は、目黒区としての考え方を整理した上で具体的に設定している ・その他主要経路に選定すべきものは柔軟に対応する
事業計画について	<ul style="list-style-type: none"> ・H22までとの期限を意識、制約すべきではない 	<ul style="list-style-type: none"> ・特定事業は法の定めもあるため、期限を区切り集中的、一体的に実施する。また長期的に実施すべきものは主要経路事業として検討する
利害調整について	<ul style="list-style-type: none"> ・懇談会で話し合ったことは決まってしまうのか ・プールバル街の歩道拡幅案は関係者の意見を考慮して欲しい ・利害対立の調整機関はどこがやるのか ・TMOと区と同じ目的のものが2つできてしまう 	<ul style="list-style-type: none"> ・次年度以降設立予定のTMO組織と今後調整する

注) : 計画全般、 : 特定事業関係、 : 主要事業関係、 : ソフト対策関係、 : その他関係

イ 基本方針

- ・ 区内で最も広域的な商業集積地区であることから、駅周辺の回遊性を有したバリアフリーネットワーク化を図る
- ・ 当該地区は、別途「中心市街地活性化基本計画」が策定される等、商店街を中心としたまちづくり組織が活発に活動していることから、これらの活動状況と連携した
- ・ バリアフリー化を推進する
- ・ 主要施設は歩行者が日常的に利用する公共的施設とし、主要経路は上記特定経路を補完し、連続的な回遊性を確保する経路や関連計画等で位置づけられている経路ならびに商店街に含まれる経路とする

このような方針に基づき、以下のように特定施設・経路、主要施設・経路を設定する。

< 特定施設 >

特に定めない（駅周辺の面的な商業集積地が対象であるため）

< 特定経路 >

- ・ 自由が丘駅前広場からカトリア通り（都市計画道路補助 127 号）を經由して、すずかけ通り（都市計画道路補助 46 号）までの経路
- ・ 自由が丘駅からひのき通りを經由して、すずかけ通り（都市計画道路補助 46 号）までの経路

< 主要施設 >

自由が丘住区センター、緑が丘コミュニティセンター

< 主要経路 >

- ・ 自由が丘駅および特定経路と主要施設を結ぶ経路
- ・ 自由が丘駅周辺地区の商店街に含まれる経路

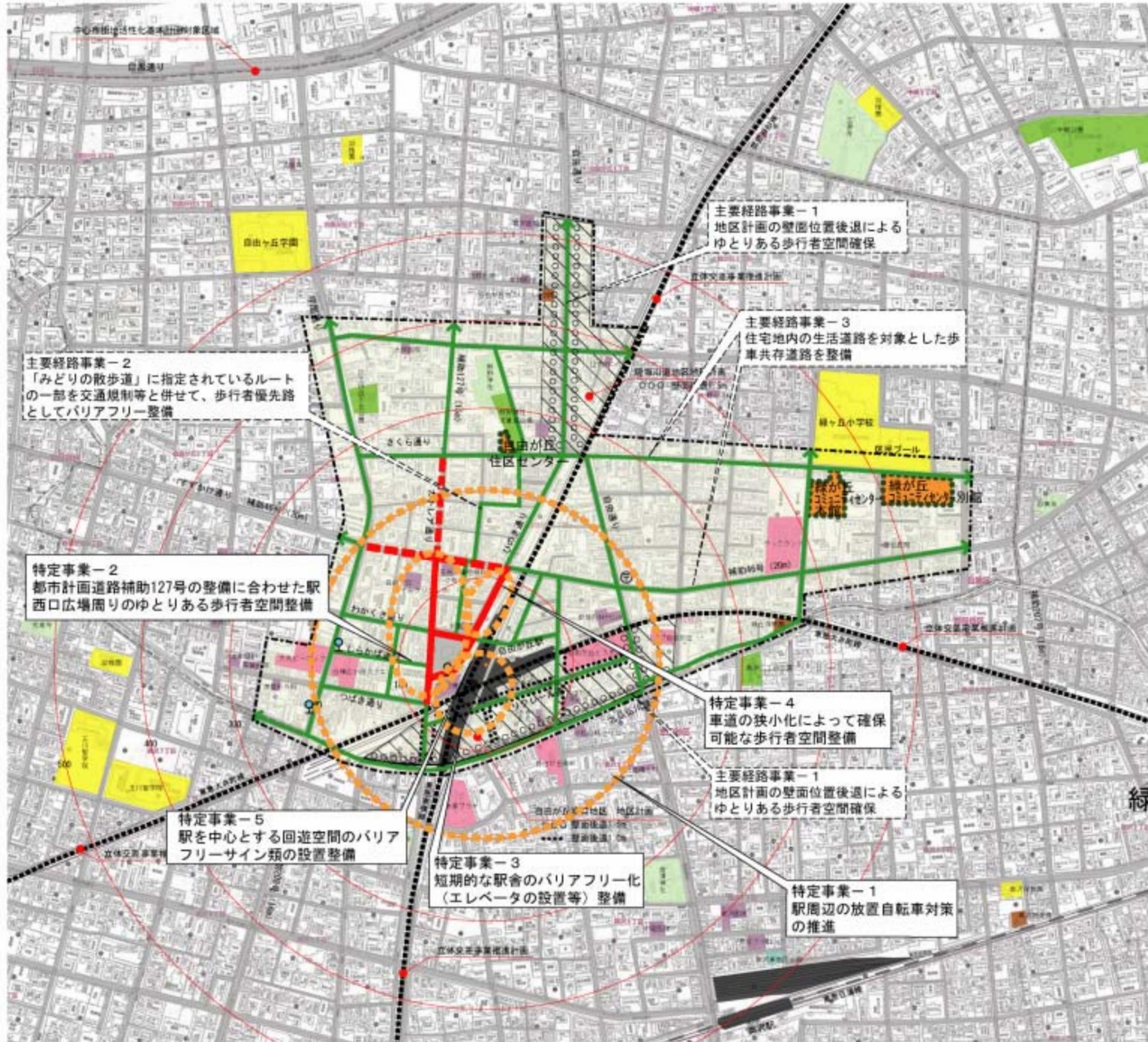
対象となる商店街：自由が丘南口商店会、自由が丘美観商店街、自由が丘広小路会（ヒロストリート）、自由が丘銀座会、自由が丘事業協同組合自由が丘デパート会、サンフェスタ旭会、自由が丘中央会、自由が丘駅前中央会、自由が丘一丁目睦会、自由が丘ひかり街協同組合（自由が丘ひかり会）、自由が丘しらかば通り会、自由が丘サンキリ会

- ・ 自由が丘駅周辺地区の関連計画等に位置づけられた経路

対象となる関連計画：『中心市街地活性化基本計画』
『自由が丘南口地区 地区計画』
『睦坂沿道地区 地区計画』
『緑の基本計画』
『目黒区都市マスタープラン（現在策定中）』

次ページに上述した施設、経路ならびに事業メニューを網羅した基本構想図を示す。

●自由が丘駅周辺地区 基本構想図(案)



- 特定事業
- 特定事業-1 駅周辺の放置自転車対策の推進
 - 特定事業-2 都市計画道路補助127号の整備に合わせた駅西口広場周りのゆとりある歩行者空間整備
 - 特定事業-3 短期的な駅舎のバリアフリー化(エレベータの設置等)の整備
 - 特定事業-4 車道の狭小化によって確保可能な歩行者空間の整備
 - 特定事業-5 駅を中心とする回遊空間のバリアフリーサイン類の設置

- 主要経路事業
- 主要経路事業-1 地区計画の壁面位置後退によるゆとりある歩行者空間の確保
 - 主要経路事業-2 「みどりの散歩道」に指定されているルートの一部を交通規制等と併せて歩行者優先路として整備
 - 主要経路事業-3 住宅地内の生活道路を対象とした歩車共存道路を整備

- 交通バリアフリー推進地区
- 特定経路(交通バリアフリー法)
- - - (H22までの着手または完了の困難なもの)
- 特定経路を補完する主要経路
- 特定事業(交通バリアフリー法)
- 特定施設
- 主要施設

- | | |
|------------|------------|
| ■ 社会福祉施設 | ■ その他の公共施設 |
| ■ 保健医療施設 | ■ 公園 |
| ■ 行政サービス施設 | ■ 大規模な商業施設 |
| ■ 教育施設 | ■ 社寺 |
| ● バス停 | |



ウ 特定事業

特定事業を以下に示す。また、検討内容を次ページ以降にまとめる。

特定事業 - 1 駅周辺の放置自転車対策の推進

【基本方針】

放置自転車に関して、関係者との連携を保ちつつ、TMO 構想や駅前再開発事業計画等を踏まえ
て検討する。

【事業メニュー】

- ・ 放置自転車対策協議会と TMO ならびに世田谷区等と連携した放置自転車対策の検討推進
- ・ 適地がある場合は、駐輪場の早期整備を推進

特定事業 - 2 都市計画道路補助 127 号の整備に合わせた駅西口広場周りのゆとりある歩行者空間の整備

【基本方針】

駅前から商業地域へ伸びる主要な道路であるため、道路拡幅整備と合わせてスムーズ横断歩道の導入による段差の解消や点字・誘導ブロックの計画的な設置ならびに放置自転車、看板等の整理を行うことで有効幅員の確保を実現する。

【事業メニュー】

- ・ 都市計画道路補助 127 号の整備に伴うゆとりある歩行者空間の整備
- ・ 駅前広場へ接続する車道のかさ上げによるスムーズ横断歩道化(すりつけ段差・すりつけ勾配問題の解消)
- ・ 連続した点字・誘導ブロックの整備
- ・ 放置自転車、看板、陳列物との整理による有効幅員の確保
- ・ 将来的には、現在検討中の東横線・大井町線の立体化事業に併せて駅前広場の再整備を行うことを提案

特定事業 - 3 短期的な駅舎のバリアフリー化(エレベータの設置等)の整備

【基本方針】

自由が丘駅の駅舎における垂直移動を可能にするエレベータの設置等を短期的に着手することを提案するとともに、トイレについても「だれでもトイレ」へと機能変更を提案していく。

【事業メニュー】

- ・ 自由が丘駅の駅舎におけるエレベータの設置等(おおむね 2005 年までに着手予定)
- ・ トイレについても「だれでもトイレ」への機能変更

特定事業 - 4 車道の狭小化によって確保可能な歩行者空間の整備

【基本方針】

ひのき通り(駅前広場からすずかけ通りまでの区間)の車道の狭小化することで既存の店舗 1 階部分セットバック空間と併せ、2m以上の歩行空間を確保する。

【事業メニュー】

- ・ 車道の狭小化
- ・ 荷捌きスペースの確保

特定事業 - 5 駅を中心とする回遊空間のバリアフリーサイン類の設置

【基本方針】

「だれでもトイレ」の設置場所等を告示する地図や障害の無い経路を示すサイン類を駅前に設置する。

【事業メニュー】

- ・ 総合案内サイン施設の整備
- ・ 特定経路での誘導サイン施設の整備

特定事業 - 1 駅周辺の放置自転車対策の推進

- ・ 放置自転車対策協議会と TMO ならびに世田谷区等と連携した放置自転車対策の検討推進
- ・ 適地がある場合は駐輪場の早期整備を推進

< 参考事例 >

	対応の考え方	内容	全国の参考事例
1	モラルに訴え心理的圧力をかける方法	・ 条例、過料等による徹底 ・ 停めにくい空間づくり ・ 商店街との連携による放置自転車の排除	千代田区早稲田通り ・ 地元団体がフラワーポットをガードレールに設置 ・ 面する商店が里親となり水やり、清掃 ・ 放置自転車が無くなった
2	発生源対策	・ 交通不便地域の解消、自転車を代替する手段の検討 ・ 近傍からの利用を抑制。徒歩推奨	
3	駐輪場の利用を高める方法	・ 案内、使いやすさ、利用率を追求、改善 ・ 需要に応じた配置（建築更新時に確保、残地の活用） ・ 商店街との連携による利用促進	世田谷区 千歳烏山商店街 ・ 通勤通学者の路上駐輪を防止 ・ 最寄り体育大学の学生が指導 ・ 学生を起用しソフトに対応 ・ 年間 600 万円を商店街が支出
4	買い物と通勤通学の分離	・ IT の活用、有料化、機械化 ・ 商店街で共同確保（チケット制）	駐輪場運営委託：自転車 100 円パーキング ・ 小田急線狛江他 5 駅周辺、JR 上野、目黒駅等 23 カ所導入 ・ 鉄道事業者、スーパー等の無料駐輪場を民間会社が賃借 ・ 電磁ロック式のコイン駐輪機を設置 ・ 1～2 時間は無料とし以降 1 時間 100 円 ・ 清掃人件費、自転車処分費等の 3 割削減 ・ 店舗用駐輪場での通勤利用者が減少 ・ コンピュータ管理により長期間駐輪処分の判断が容易に ・ 駐輪車の回転率が高まり放置が減少
5	新規駐輪場の整備	・ まちづくりと一体となった新規駐輪場の整備 ・ 休日に空く駐車場の活用 ・ 歩道空間を利用した駐輪場の整備	東京都武蔵野市（吉祥寺駅周辺） ・ 吉祥寺駅は休日に買い物客が多く集まり、自転車が集中し、駐輪場が不足 ・ 土日祭日に利用していない銀行の駐車場を無料駐輪場として開放（東京三菱銀行と富士銀行が提供） ・ 武蔵野市では HOP - Holiday free Parking - と位置づけている ・ 受付は AM10～PM6、閉場 PM7 ・ 歩道上の駐輪施設（大阪市・名古屋市等） ・ 大阪市は有料、名古屋市は無料で実施
<p>< 23 区内のその他の自転車対策 ></p> <p>台東区 コミュニティサイクル実験</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 上野駅周辺半径 1km を対象。学校など 12 箇所に自転車ポート配置。24 時間利用可能 ・ 220 人のモニターに 130 台の自転車を無料貸し出し。使用した自転車は必ずポートに返す。 <p>世田谷区 自動駐輪式レンタサイクルシステム</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 小田急線成城学園駅前地下式駐輪場を整備。スクラップ自転車を活用 ・ 総工費 8,000 万円。144 台収容。135 人が月額 2,000 円で契約 <p>練馬区 レンタサイクルシステム</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 6 箇所貸し出し 稼働率低く 50% <p>板橋・豊島区官民協働自転車走るまちづくり社会実験</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 不動通り車道空間で自転車専用レーンの実験 ・ 劇場通り東側歩道にて自転車専用レーンの実験 ・ レーンの走行比率は 6 割で一定の分離効果を確認。白線表示により放置自転車排除にも効果 ・ 歩行者はレーン設置要望高く、完全分離を希望。 ・ 3 カ所ある自転車駐輪場への誘導サインを設置 顕著な利用増加は認められなかった ・ 実験期間中、毎日啓発ビラを配布 平日ピーク 10～20%、休日ピーク 50% 放置が減少 ・ 公共地下駐車場に 40 台のオートバイスペースを確保 			

特定事業 - 2 都市計画道路補助 127 号の整備に合わせた駅西口広場周りのゆとりある歩行者空間の整備

カトレア通り（都市計画道路補助 127 号）は、自由が丘西口駅前広場を通る南北に延びる道路であるが、歩車未分離の道路構造であるため、自動車と歩行者が錯綜した状態となっている。一部区間ガードレールによる歩道空間が確保されているものの、放置自転車に占拠され、歩道としての機能が生かされていない状況である。

駅前から商業地域へ伸びる主要な道路であるため、道路拡幅整備と合わせてスムーズ横断歩道の導入による段差の解消や点字・誘導ブロックの計画的な設置ならびに、放置自転車、看板等の整理を行うことで有効幅員の確保を実現させる。

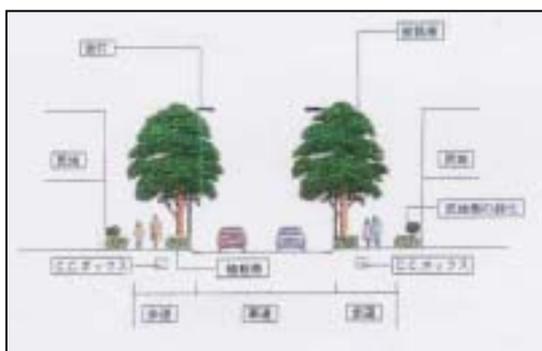


自転車に占拠されている歩道



歩車道未分離の現況

カトレア通り（都市計画道路補助 127 号）の現況



補助 127 号の拡幅整備イメージ図



スムーズ横断歩行整備事例

特定事業 - 3 短期的な駅舎のバリアフリー化（エレベータの設置等）の整備

自由が丘駅の駅舎における大井町線と東横線の垂直移動を可能にするエレベータの設置等を短期的（おおむね 2005 年までに）に着手することを提案するとともに、トイレについても「だれでもトイレ」へと機能変更を提案していく。

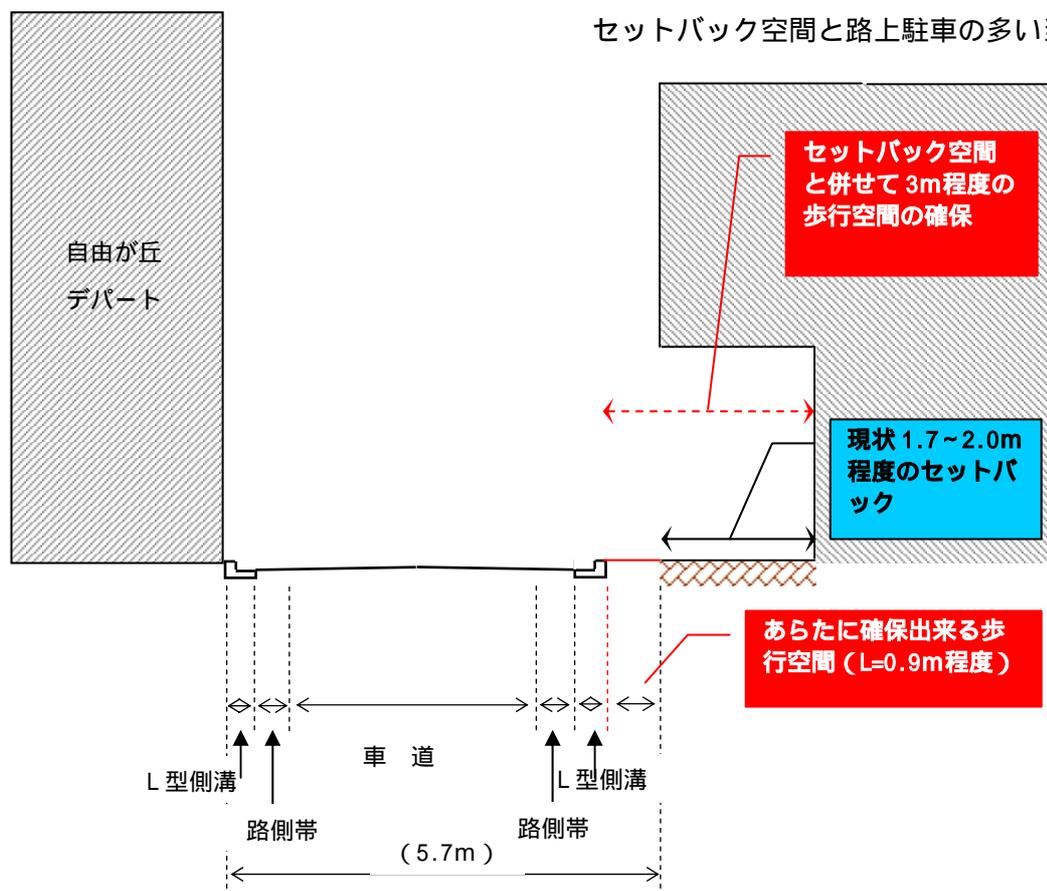
なお、将来的には、現在検討中の東横線・大井町線の立体化事業に併せて再整備を行うことを提案する。

特定事業 - 4 車道の狭小化によって確保可能な歩行者空間の整備

- ・ ひのき通り（駅前広場からすずかけ通りまでの区間）の車道の狭小化することで既存の店舗1階部分セットバック空間と併せ、2m以上の歩行空間を確保（二次的には、違法な路上駐車車両の排除にもつながり、交通安全面の向上が期待できる）
- ・ 荷捌きスペースの確保



セットバック空間と路上駐車が多い当該区間



特定事業 - 5 駅を中心とする回遊空間のバリアフリーサイン類の設置

- ・ 総合案内サイン施設の整備
- ・ 特定経路での誘導サイン施設の整備