# 東急大井町線・東横線の道路・鉄道立体化及び沿線街づくりに関する検討状況について

平成 18 年２月

目黒区都市整備部

# 目　　次

１　検討の背景とこれまでの経緯 ..... １
２　検討対象 ..... ２
３　上位計画・関連計画 ..... ３
４　街づくりの課題 ..... ５
５　沿線街づくりのあり方 ..... 10
６　道路・鉄道の立体化と街づくりの総合的検討 ..... 12
７　自由が丘駅を中心とした街づくり ..... 14
８　今後の進め方 ..... 18

## １ 検討の背景とこれまでの経緯

### （１）検討の背景

世田谷区から目黒区にかけての東急大井町線・東横線沿線地域は、良好な住宅地が形成されています。自由が丘駅周辺地区は、文化性、ファッション性の高い目黒区内最大の広域的商業拠点となっています。

鉄道網は、東横線のみなとみらい線・東京メトロ 13 号線との相互乗り入れや大井町線の急行化など、今後さらに広域化、高速化が進んでいくと考えられます。

一方、沿線の市街地は、都市計画道路などの道路整備が遅れていることから、自動車交通の円滑な処理や歩行空間の確保、ネットワーク化の課題があります。

さらに、鉄道による街の分断、ボトルネック踏切[*1]による交通の遮断、駅前における建物の過密など様々な問題を抱えています。

区では、大井町線・東横線沿線の駅周辺における、ボトルネック踏切の解消による道路交通の円滑化、地域分断の解消及び市街地の一体性の確保を図り、日常生活の安全性向上と地域特性を生かした街づくりなどの課題に対応するため、道路と鉄道の立体化及び沿線街づくりについて調査、検討を行っています。

本報告書は、上位計画を整理し沿線街づくりのあり方から、自由が丘駅を中心とした街づくりについて検討状況をまとめたものです。

### （２）これまでの経緯

目黒区と世田谷区は、平成１２年１２月から１４年１２月にかけて「大井町線沿線まちづくり研究会」を設立し、東急大井町線沿線の街づくりの推進と連続立体交差化に関する調査・研究を実施しました。

平成１３年度には、目黒区と東京急行電鉄㈱の共同で、東急東横線の都立大学駅から自由が丘駅間について周辺市街地現況の基礎調査を行いました。

平成１４年３月には、自由が丘駅周辺地区の市街地整備と商業の活性化の一体的推進を目的とした「目黒区中心市街地活性化基本計画」を策定しました。この基本計画では、大井町線・東横線の立体化を重点プロジェクトの一つとして提唱しています。

平成１５年３月には目黒区、世田谷区、東京都及び東京急行電鉄（株）の四者は「東急大井町線（緑が丘～上野毛駅間）・東横線（都立大学～田園調布駅間）の道路・鉄道立体化及び沿線街づくりに関する検討会」を設置し、道路と鉄道の立体化及び沿線街づくりの調査、検討を行っています。

平成１６年６月には、東京都は重点的かつ計画的に多様な踏切対策を進めるために「踏切対策基本方針」を策定し、東急大井町線（緑が丘～等々力駅付近）・東横線（都立大学～田園調布駅付近）を鉄道立体化の検討対象区間に位置づけました。

## ２　検討対象

東急大井町線・東横線と幹線都市計画道路（放射２号、放射３号、環状７号及び環状８号）との立体化は既に実施されています。しかし、これら幹線都市計画道路に囲まれるエリアにおいては、都市計画道路の整備及び道路と鉄道の立体化が進んでいません。

そこで、東急大井町線緑が丘～上野毛駅間及び東急東横線都立大学～田園調布駅間を対象として、道路と鉄道の立体化及び沿線街づくりに関する検討を行います。

図　１　検討対象範囲

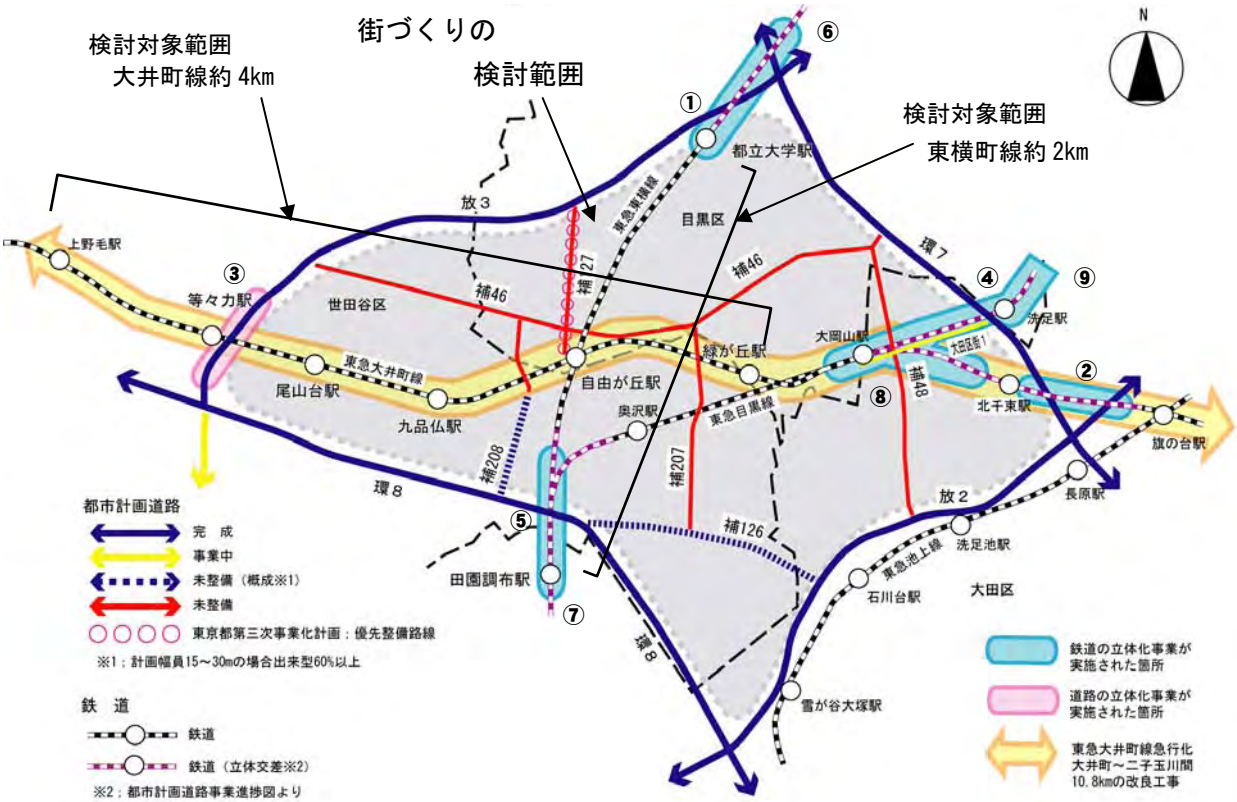



表　１　沿線地域の道路・鉄道立体化の経緯

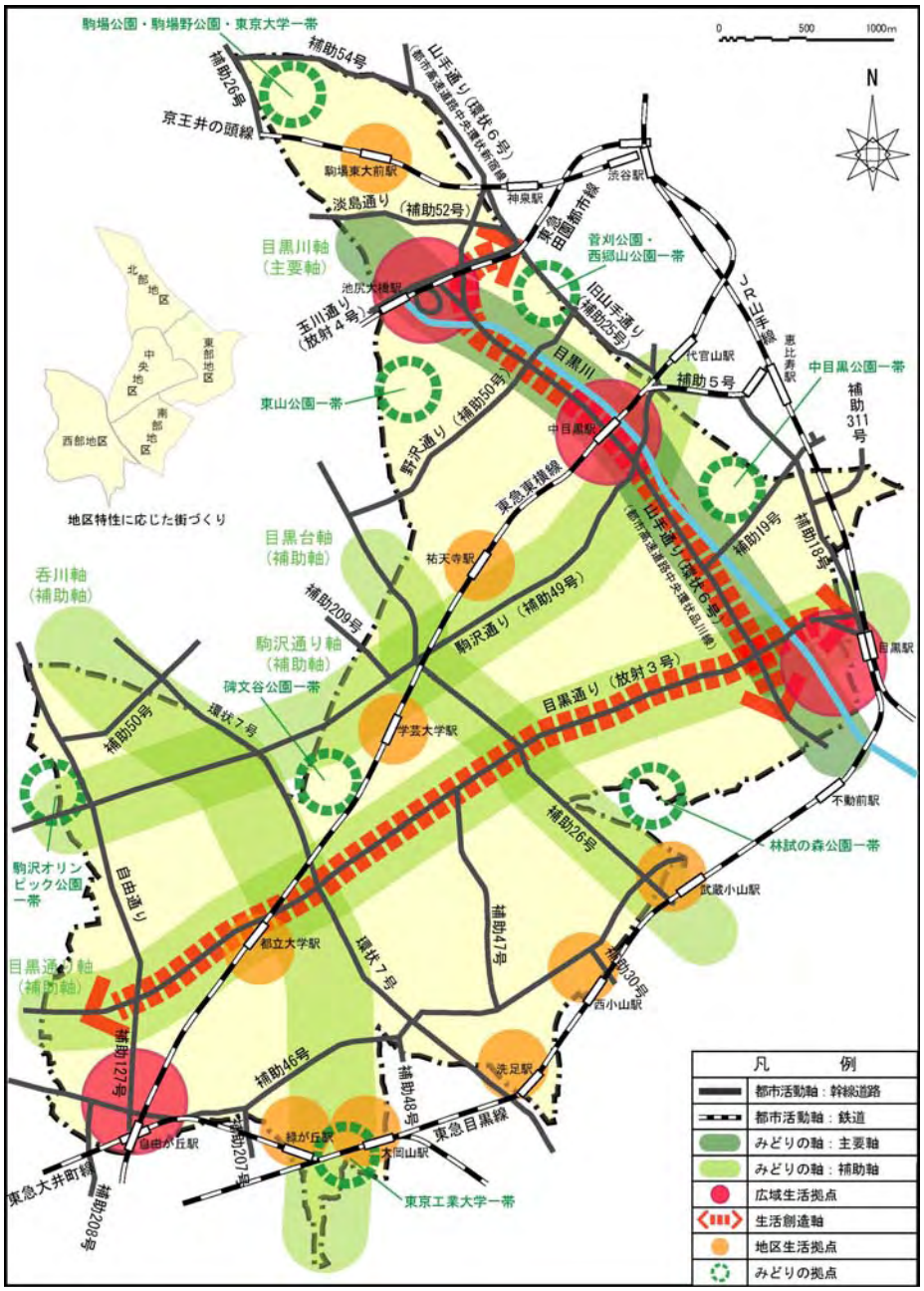
| 事業箇所 | 事業実施時期 | 概　　要 |
|---|---|---|
| ①東横線都立大学駅付近立体交差工事 | 昭和 34 年～昭和 36 年 | 踏切２箇所解消 |
| ②大井町線旗の台駅付近立体交差工事 | 昭和 38 年～昭和 39 年 | 踏切４箇所解消 |
| ③放射３号線等々力駅付近単独立体交差 | 昭和 39 年 | 目黒通りの単独立体交差 |
| ④目蒲線洗足駅付近立体交差化工事 | 昭和 39 年～昭和 42 年 | 踏切４箇所解消 |
| ⑤東横線自由が丘～田園調布間（環状８号線）立体交差工事 | 昭和 39 年～昭和 41 年 | 踏切２箇所解消 |
| ⑥東横線中目黒～都立大学間立体交差工事 | 昭和 41 年～昭和 45 年 | 踏切 16 箇所解消 |
| ⑦東横線田園調布～多摩川園間改良工事 | 昭和 63 年～平成９年 | 田園調布駅の地下化によるバス広場などの整備 |
| ⑧大井町線・目蒲線大岡山駅改良工事 | 平成２年～平成 10 年 | 大岡山駅の地下化および駅前踏切など５箇所の踏切解消 |
| ⑨目黒駅付近～洗足駅付近立体交差工事 | 平成７年～事業中 | 18 箇所の踏切解消 |

## ３ 上位計画・関連計画

### （１）目黒区都市計画マスタープラン

目黒区都市計画マスタープランにおいて自由が丘駅周辺地区は、商業・業務・居住などの多様な都市機能を有し、だれもが利用しやすい道路や教育・文化・福祉などの施設が整備された、広域生活拠点として位置づけられています。

図 ２ 将来都市構造

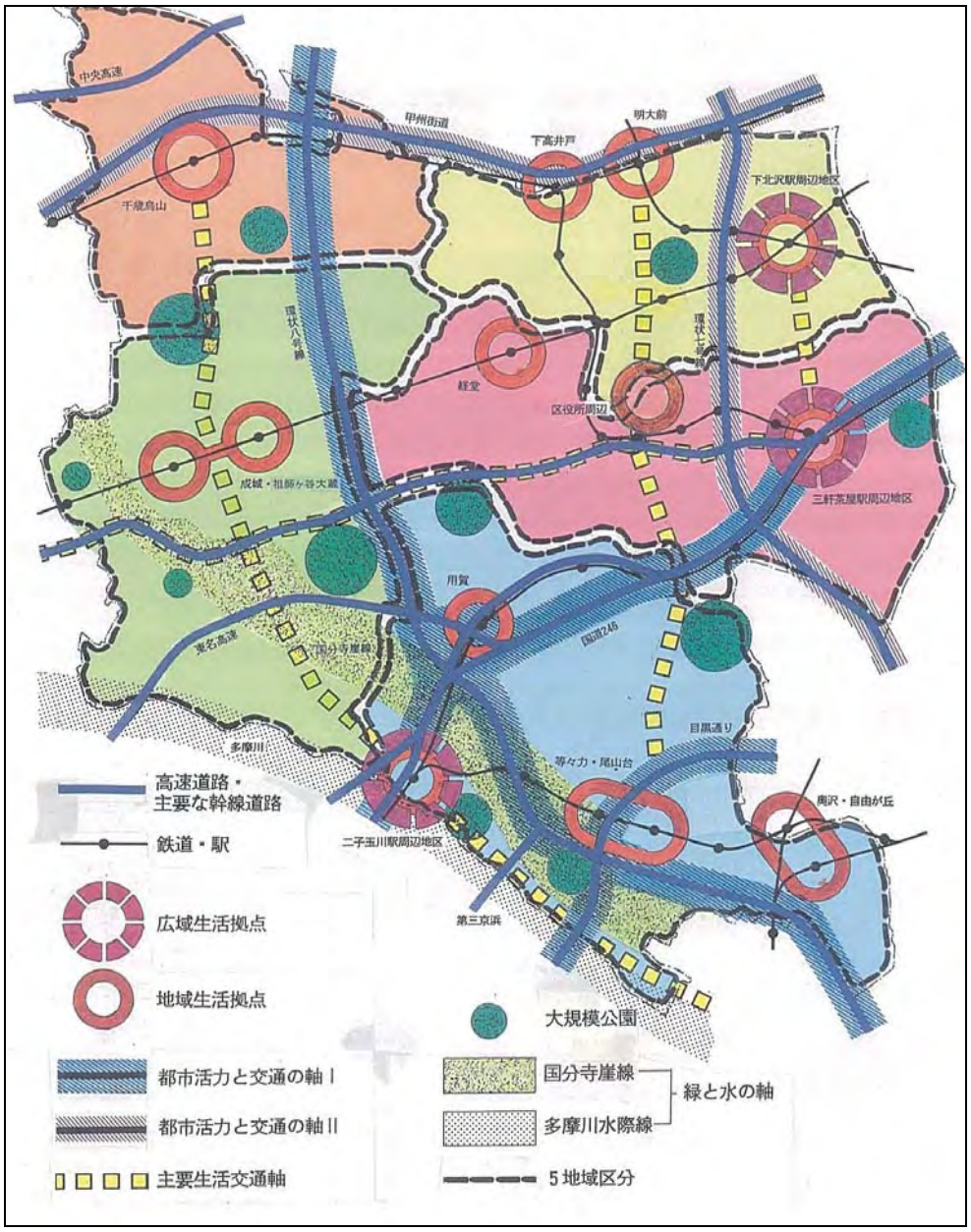



| | |
|---|---|
| 広域生活拠点； | 商業・業務・居住などの多様な都市機能を有し、だれもが利用しやすい道路や教育・文化・福祉などの施設が整備された、広域的な中心拠点 |
| 地区生活拠点； | 商業施設をはじめ地域コミュニティを支える多様な都市機能、だれもが利用しやすい道路や公共施設が整備され、日常的な活動や交流の中心となる拠点 |

（2）世田谷区都市整備方針（2001 版）

世田谷区都市整備方針では、等々力・尾山台地区及び奥沢・自由が丘地区は、区民の日常生活における商業・文化・行政サービス等の地域生活の側面での「核」であり、地域のシンボル地区である地域生活拠点として位置づけがなされています。

図 3　都市づくりの骨格プラン




広域生活拠点；主として商業業務機能及び都市的文化情報機能が集積し、世田谷の中心的「核」である同時に世田谷区を超えた広域的生活拠点

地域生活拠点；区民の日常生活における商業・文化・行政サービス等の地域生活の側面での「核」であり、地域のシンボル地区としても位置づける拠点

地区生活拠点：世田谷区都市整備方針のなかの地域整備方針では、比較的発達した近隣商店街が形成されている、地区における日々の生活の中心地区を地区生活拠点とし、大井町線沿線では上野毛駅、九品仏駅周辺地区が地区生活拠点として位置付けられている。

## ４　街づくりの課題

### （１）市街地環境の課題

**ア 市街地の分断**

鉄道により沿線地域が分断されており、自由が丘駅周辺では大井町線・東横線により商業地区が東西南北に４分割されています。

**イ 自由が丘駅周辺地区の道路環境の悪化**

来街者で賑わう自由が丘駅周辺では、道路整備の遅れと路上駐車、放置自転車により、歩きやすさや景観などの道路環境の悪化が顕著です。

**ウ 沿線各駅の駅前商店街の環境改善**

緑が丘駅などの駅周辺商店街では歩行環境の改善や商業機能の活性化が必要となっています。

**エ 沿線住宅地の環境改善**

沿線住宅地の一部では、細街路が多く幹線道路付近の道路は抜け道に利用されるなど、住宅地への通過交通の流入などにより住環境や歩行者の安全性が阻害されています。

**オ 自由が丘駅周辺地区の土地利用の適正化**

自由が丘駅周辺では、商業・業務系の土地利用が、周辺の住宅地に徐々に広がる滲み出し現象をおこしています。

**カ オープンスペースの確保**

自由が丘駅周辺地区では、公園などの憩いの空間が少ないことから、広場などの空間確保が必要です。

### （２）都市交通の課題

**ア　都市計画道路の整備の遅れ**

広域的商業拠点である自由が丘駅周辺地区は、都市計画道路の整備が遅れていることから、放射３号や環八などの幹線道路との交通アクセス性が低くなっています。

（図 ４　都市計画道路の現況 p7）

**イ　道路交通基盤の整備の遅れ**

自由が丘駅周辺地区では、道路幅員が狭く、歩道の整備が遅れていることから、歩行者・自転車と自動車が輻輳し、安全・円滑な歩行環境が整っていません。

**ウ　交通バリアフリーへの対応**

自由が丘駅周辺地区では、駅舎の改良工事が進められているものの、駅周辺の回遊性を保つバリアフリーネットワーク化の整備が求められています。また、緑が丘駅は、昇降設備等が整備されておらず、駅舎の改良が必要です。

**エ　踏切による円滑な交通の阻害**

沿線の踏切では多くの遮断交通量があり、自動車交通が阻害されています。

（図５　沿線地域における踏切遮断状況 p8）

**オ　駅周辺の路上駐車・放置自転車による歩行者交通などの阻害**

自由が丘駅、緑が丘駅周辺では、路上駐車や放置自転車が多いため、自動車や自転車・歩行者の交通の妨げとなっています。

（3）都市活力の課題

自由が丘駅周辺は、鉄道による街の分断、道路基盤の弱さから、都市活力が充分に生かし切れていない面もあります。

緑が丘駅前は商業集積が乏しくなってきています。

（4）防災性の課題

都市計画道路の整備が遅れていることやオープンスペースの不足によって、延焼遮断機能が形成されていないため、災害時における消防活動や避難を困難にしている地区も見受けられます。

自由が丘駅周辺は昼間の避難危険度が高く、商業地区として来街客の安全を確保していく必要性があります。（図６　沿線地域の震災時の危険度 p9）

図 4　都市計画道路の現況

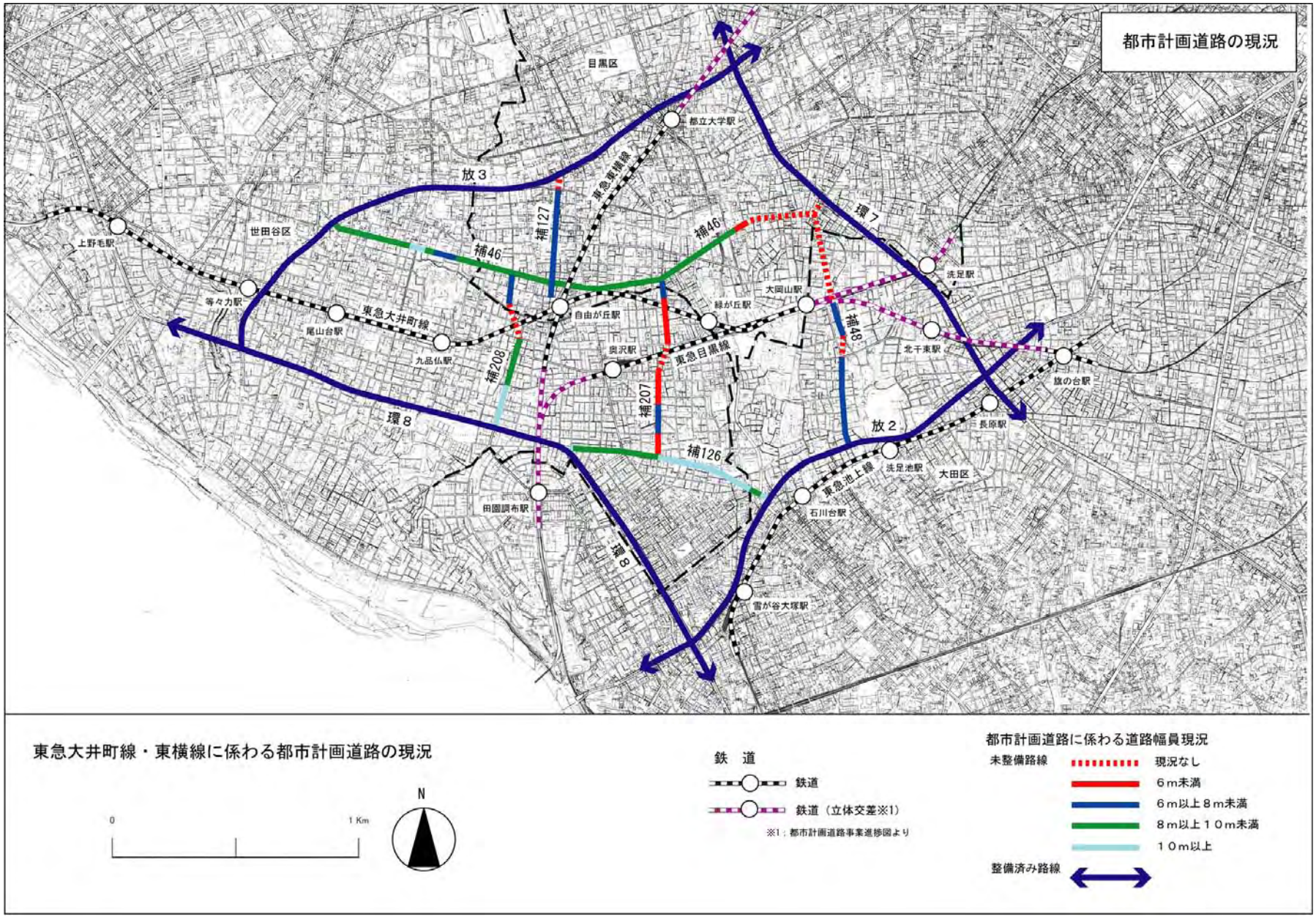
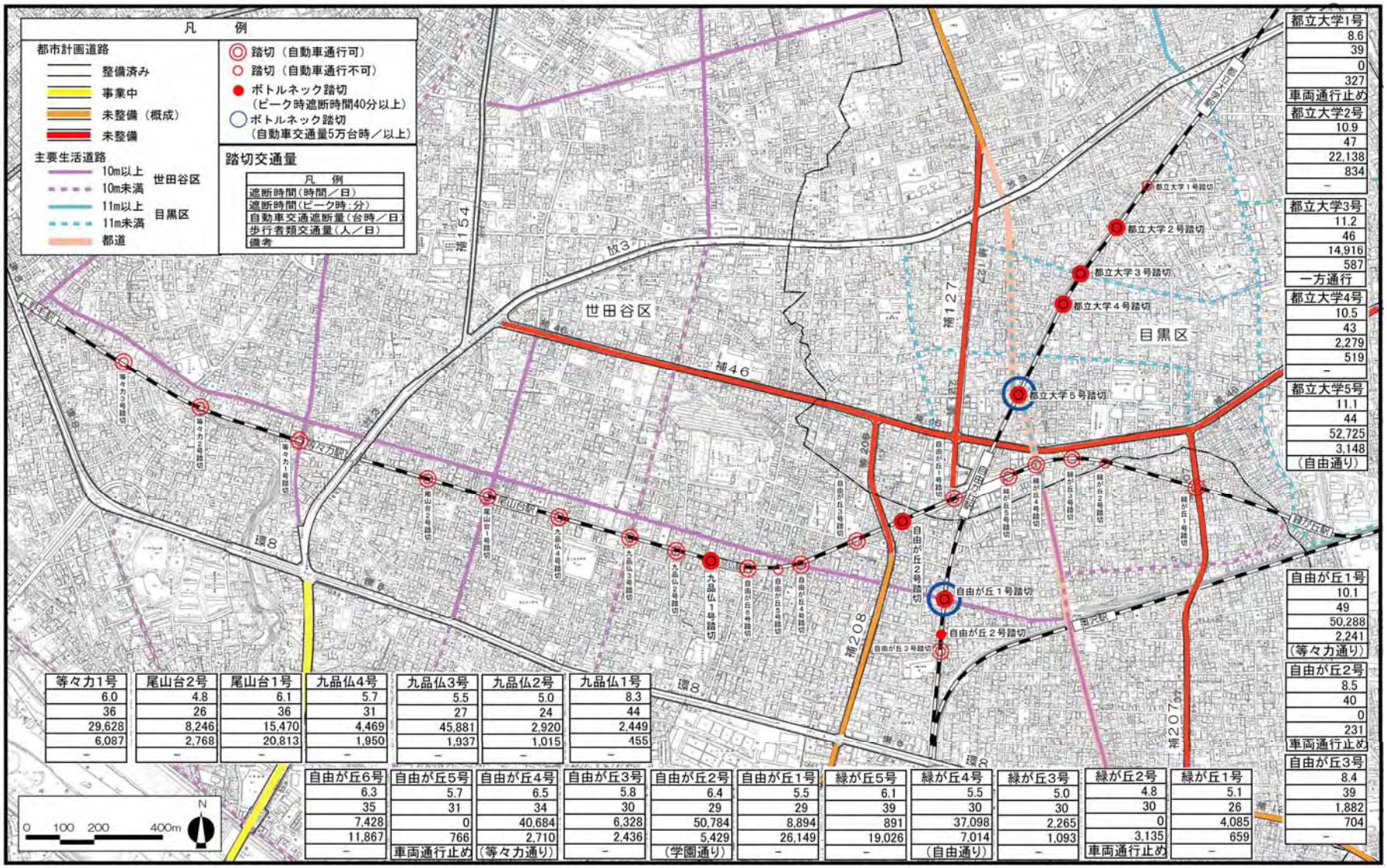


図 5　沿線地域における踏切遮断状況




| 都立大学1号 | 都立大学2号 | 都立大学3号 | 都立大学4号 | 都立大学5号 |
|---|---|---|---|---|
| 8.6 | 10.9 | 11.2 | 10.5 | 11.1 |
| 39 | 47 | 46 | 43 | 44 |
| 0 | 22,138 | 14,916 | 2,279 | 52,725 |
| 327 | 834 | 587 | 519 | 3,148 |
| 車両通行止め | – | 一方通行 | – | （自由通り） |

| 自由が丘1号 | 自由が丘2号 | 自由が丘3号 |
|---|---|---|
| 10.1 | 8.5 | 8.4 |
| 49 | 40 | 39 |
| 50,288 | 0 | 1,882 |
| 2,241 | 231 | 704 |
| （等々力通り） | 車両通行止め | – |

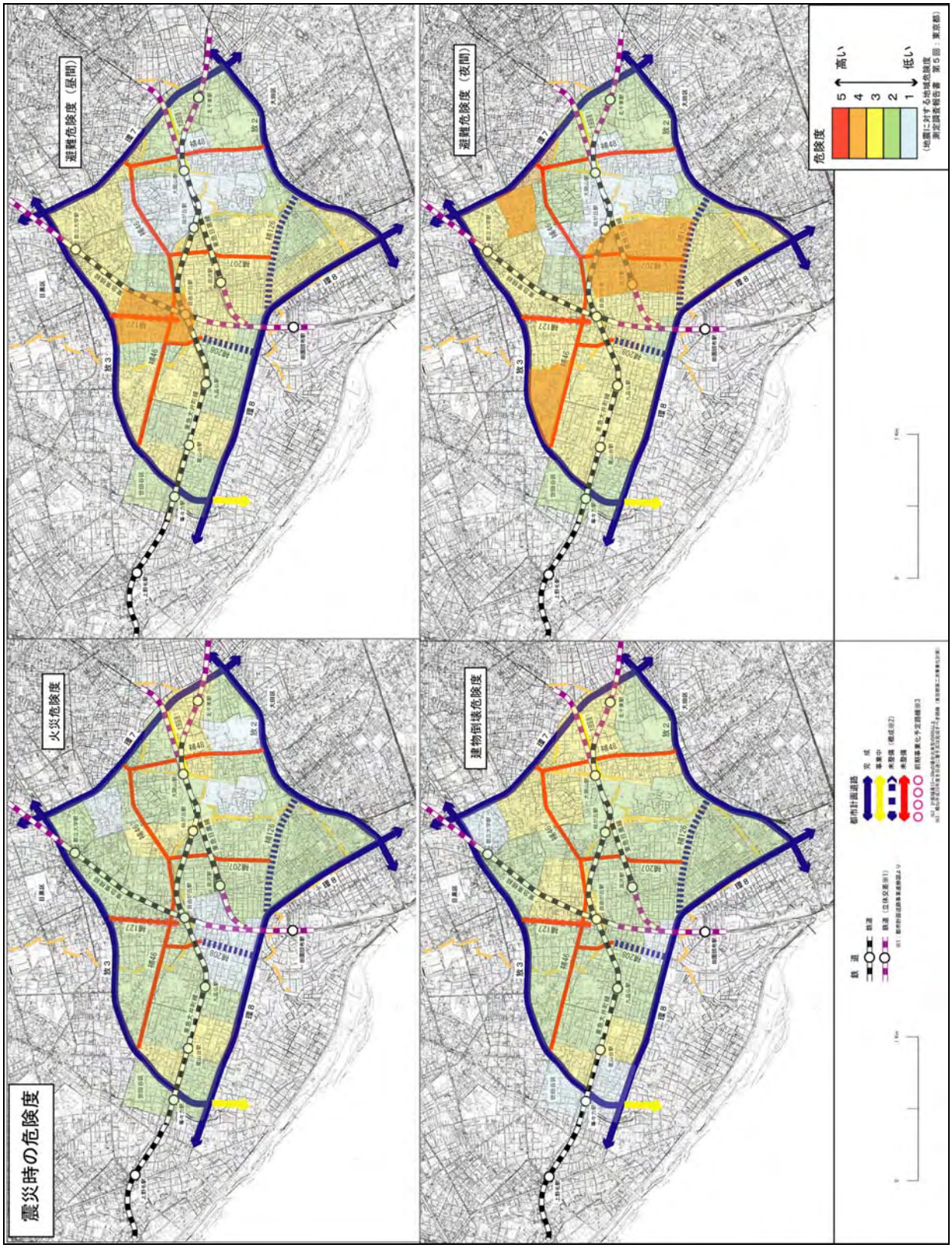
| 等々力1号 | 尾山台2号 | 尾山台1号 | 九品仏4号 | 九品仏3号 | 九品仏2号 | 九品仏1号 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 6.0 | 4.8 | 6.1 | 5.7 | 5.5 | 5.0 | 8.3 |
| 36 | 26 | 36 | 31 | 27 | 24 | 44 |
| 29,628 | 8,246 | 15,470 | 4,469 | 45,881 | 2,920 | 2,449 |
| 6,087 | 2,768 | 20,813 | 1,950 | 1,937 | 1,015 | 455 |
| – | – | – | – | – | – | – |

| 自由が丘6号 | 自由が丘5号 | 自由が丘4号 | 自由が丘3号 | 自由が丘2号 | 自由が丘1号 | 緑が丘5号 | 緑が丘4号 | 緑が丘3号 | 緑が丘2号 | 緑が丘1号 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 6.3 | 5.7 | 6.5 | 5.8 | 6.4 | 5.5 | 6.1 | 5.5 | 5.0 | 4.8 | 5.1 |
| 35 | 31 | 34 | 30 | 29 | 29 | 39 | 30 | 30 | 30 | 26 |
| 7,428 | 0 | 40,684 | 6,328 | 50,784 | 8,894 | 891 | 37,098 | 2,265 | 0 | 4,085 |
| 11,867 | 766 | 2,710 | 2,436 | 5,429 | 26,149 | 19,026 | 7,014 | 1,093 | 3,135 | 659 |
| – | 車両通行止め | （等々力通り） | – | （学園通り） | – | – | （自由通り） | – | 車両通行止め | – |

東横線踏切交通量；都立１号～５号踏切については平成 13 年 10 月 24 日実施の交通量調査（24 時間）による。自由が丘１号～３号踏切については東急踏切道実態調査票（平成 11 年７月８日作成）による

大井町線踏切交通量；平成 14 年 10 月 16 日実施の交通量調査（主要踏切５箇所 24 時間調査、その他は 6 時～22 時）による。その他踏切については 12 時間調査結果を 24 時間に換算している。なお、主要踏切は緑が丘４号、自由が丘２号、自由が丘４号、九品仏３号及び等々力１号の各踏切を指す。

図 6　沿線地域の震災時の危険度

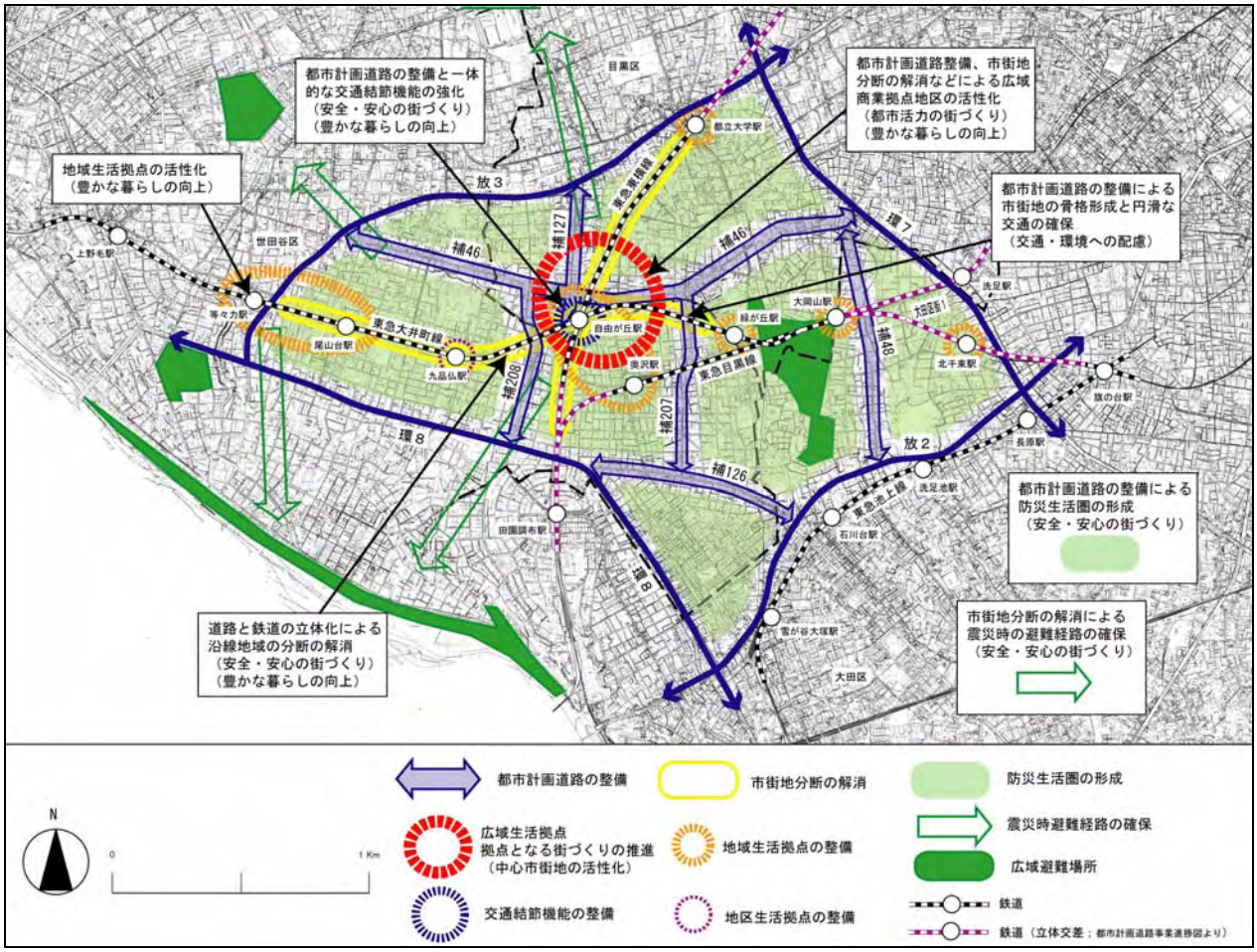



※；地震に関する地域危険度測定調査報告書；第５回　　平成 14 年　東京都都市計画局　より作成

## 5　沿線街づくりのあり方

沿線地域の街づくりのあり方を以下のように考えます。

図 7　沿線地域の街づくりのあり方




### （1）市街地の骨格形成と地区交通の整序

幹線都市計画道路（放 2,3、環 7,8）により都市の骨格が形成されている沿線地域においては、エリア内の補助線都市計画道路網（補助 46,127,207,208 等）を整備し、市街地の骨格を形成する必要があります。

道路網の整備により、駅周辺地区のアクセス性を高め地区の拠点性の向上を図ると共に、地域における交通の整序を図ることで、安全で安心な街づくりを進めていく必要があります。

### （2）鉄道による地域分断の解消

道路と鉄道の立体化を進め、分断されている沿線地域の一体化を目指します。

特に自由が丘駅周辺では、商業地区が鉄道によって４分割されており、質の高い商業環境を形成していくため、市街地の一体化が求められています。

駅間に展開している住宅市街地においては、地域分断の解消により、住環境の保全・向上、地域コミュニティの充実など、安全で快適な住宅地の形成を目指してい

く必要があります。

### （３）駅周辺の街づくりの推進

自由が丘駅においては、駅前広場（交通結節機能）の強化・拡充を目指すと共に、乗降客の交通利便性の向上や安全で安心な駅前空間の確保について検討します。

また、商業の活性化と合わせて質の高い暮らしを実現するため駅周辺市街地の整備について検討します。

その他の各駅周辺地区では、地域生活拠点・地区生活拠点として、日常的な買い物利便性や駅の機能向上を図り、魅力ある近隣商業地区の整備について検討します。

### （４）災害に強い街づくりの推進

幹線都市計画道路（放 2,3、環 7,8）に囲まれた市街地の防災生活圏を確立し、逃げないですむ安心な街づくりのための検討を進めます。

大規模災害への対応策として、都市計画道路や主要生活道路の整備、鉄道による地域分断の解消により、広域避難場所への安全な避難経路を確保するなど、災害に強い街づくりについて検討します。

## ６　道路・鉄道の立体化と街づくりの総合的検討

大井町線・東横線の踏切対策を効率的、効果的に推進していくためには、道路・鉄道の立体化と街づくりの検討を総合的に行う必要があります。

（図８　道路と鉄道の立体化を検討すべき交差箇所 ｐ１３）

### （１）道路交通の円滑化

自由が丘駅周辺地区を含む広範な沿線地域の都市機能を向上し、地域の再生を推進していくため、都市計画道路（補助 46 号,127 号,207 号,208 号）の整備と共に、ボトルネック踏切などの解消により主要生活道路の機能強化を図り、地区内交通の円滑化や市街地の活性化を進める必要があります。

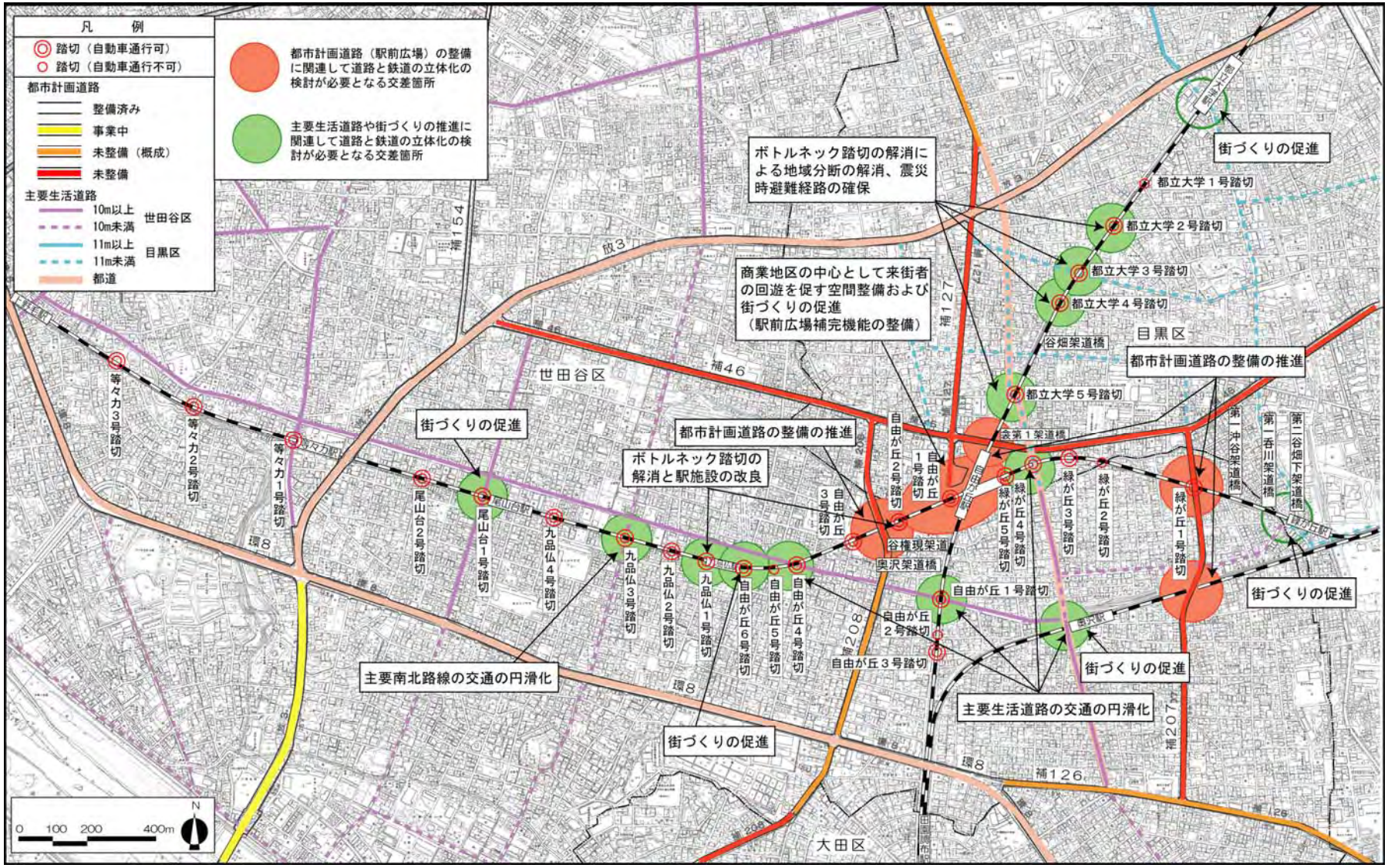
### （２）駅を中心とした街づくりの促進

駅を中心とした魅力ある街づくりを推進し、駅前広場、駐輪場・駐車場の整備、各駅の連携を強化する歩行者ネットワークの形成を進め、交通利便性の高い街の玄関づくりを推進していくため、道路と鉄道の立体化について総合的な検討が必要です。

### （３）地域分断の解消と防災性の向上

逃げないですむ防災生活圏の形成と同時に、震災時の広域避難場所への避難経路の確保によって、都市防災機能の向上を図る必要があります。そのためには、都市計画道路の整備と道路と鉄道の立体化を進めることで地域分断を解消し、市街地の一体化による安全性の向上、地域コミュニティの強化を図る必要があります。

図 8　道路と鉄道の立体化を検討すべき交差箇所



## ７　自由が丘駅を中心とした街づくり

### （１）自由が丘駅周辺の街づくりの現状

・ 自由が丘駅周辺では、平成元年より「自由が丘コミュニティマート構想モデル事業」の展開により、南ブロックではショッピングモール等の商業環境整備が進められ、併せて街づくりを誘導するため「自由が丘睦坂沿道地区」「自由が丘南口地区」の地区計画が決定されています。

・ 平成 14 年度には、自由が丘駅周辺の放３（目黒通り）までのエリアにおいて「中心市街地活性化基本計画」が策定され、TMO による商業活性化方策の検討と合わせて、都市計画道路・駅前広場といった都市基盤の整備が要請されています。

・ 自由が丘駅前西地区では市街地再開発事業が検討されており、駅前広場及び補助 127 号線の一部整備を含めた再開発を目指して、準備組合の設立に向け検討が進められています。

・ 駅周辺地区は「交通バリアフリー推進地区」に指定され、特定経路として補助 127 号線などの路線で、道路整備と合わせたバリアフリー経路の整備が予定されています。

・ 駅周辺では２～2.5 万人（昼間 12 時間）の歩行者の回遊があり、大井町線の４踏切では約 5.8 万人（1日）が踏切を横断していることから、安全で、円滑な歩行者回遊動線の整備および市街地の活性化を進めるため、道路と鉄道の立体化を視野に入れた街づくりが必要です。

### （2）自由が丘駅周辺街づくりの目標

自由が丘駅周辺地区の課題に対応するため、街づくりや道路整備などの上位計画・関連計画を踏まえ、「人にやさしい街づくり」を街づくりの将来目標としていきます。

表 2　将来目標

**～　将来目標；人にやさしい街づくり　～**

**ア 歩行者優先ゾーンの形成によるバリアフリーの街づくりの実現**

交通バリアフリーの推進、踏切の解消、歩行環境の改善、ゆとりある個性的な駅前広場の整備、歩行者優先ゾーンの形成などによる、

○まちの中心である“駅”を取り囲む広場空間の確保
○駅に開いた街づくり
○駅を中心に広がる歩行者回遊の街づくり

**イ 都市計画道路等の整備による沿線地域の都市機能の再生**

幹線道路に囲まれた当該地域の補助線都市計画道路（補助 46 号、127 号、207 号、208 号）の整備による、

○自動車アクセスの改善
○地区内外交通環境の改善
○沿線地域全体の都市機能の再生

**ウ 道路と鉄道の立体化**

道路と鉄道の立体化による、

○道路交通の円滑化と鉄道による地域分断の解消
○災害時の防災性の強化
○安全性の高い街づくり

### （３）自由が丘駅周辺における街づくりの方向性

中心市街地活性化基本計画等の関連計画に示されている施策の方向性から、自由が丘駅周辺地区における街づくりの方向性を以下のように設定します。

#### ア　自由が丘らしさの継承と人にやさしい街づくりの推進

・ 自由が丘は生活道路の沿道に個性的な店舗が連担していることから、賑やかでお洒落なイメージを来街者に与えています。
・ 大型店も点在し買い物利便性の高い商業地区で、歩行者回遊の多い「歩く」商業地区になっています。

#### イ　商業を支える交通基盤の整備

・ 目黒、大田、世田谷などを中心に広い商圏を有しています。
・ 来街手段は鉄道・徒歩・二輪で８割を占めており、歩行環境の整備が必要です。そのため、歩道や駅前広場の整備と共にバス交通の活用や商業地区の周辺に駐車場を整備し、地区内交通を抑制する必要があります。

#### ウ　コンパクトシティとしての街づくりの推進

・ 商業地区の後背地は良好な住宅地となっていることから、商業の面的拡大（滲みだし）を抑制し、コンパクトな街づくりを進める必要があります。

**自由が丘駅周辺地区の再生**

街の中心である駅を取り囲む広場空間の整備を進めることで、駅を中心として歩行者の回遊性を持った街づくりを進め、広域的商業拠点である自由が丘の再生を図ります。

中心市街地活性化事業・交通バリアフリーの推進と一体的に、踏切の解消による歩行者環境の改善、ゆとりある駅前広場の整備、歩行者優先ゾーンの形成などの事業を推進していく必要があります。

（4）自由が丘駅周辺における街づくりの考え方

ア　人にやさしい街づくりを具体化する歩行者ネットワークの形成

自由が丘駅周辺地区は、「交通バリアフリー推進地区」に指定されていると共に、国土交通省の「くらしのみちゾーン」及び「トランジットモール*2」に取り組む地区に登録され、交通社会実験等各種施策が取り組まれています。

これらの計画を踏まえ、自由が丘駅を中心とした区域において「歩行者優先ゾーン」を設定し、歩道空間の整備や電線類の地中化などの各種事業を進め、歩いて楽しい街づくりを推進していく必要があります。

イ　トラフィックセル*3の形成による自動車交通の誘導・整序

人に優しい街づくりを推進するエリア（歩行者優先ゾーン）を形成することを目的として、補助 46 号、学園通り、等々力通り及び自由通りから構成されるトラフィックセルについて検討する必要があります。

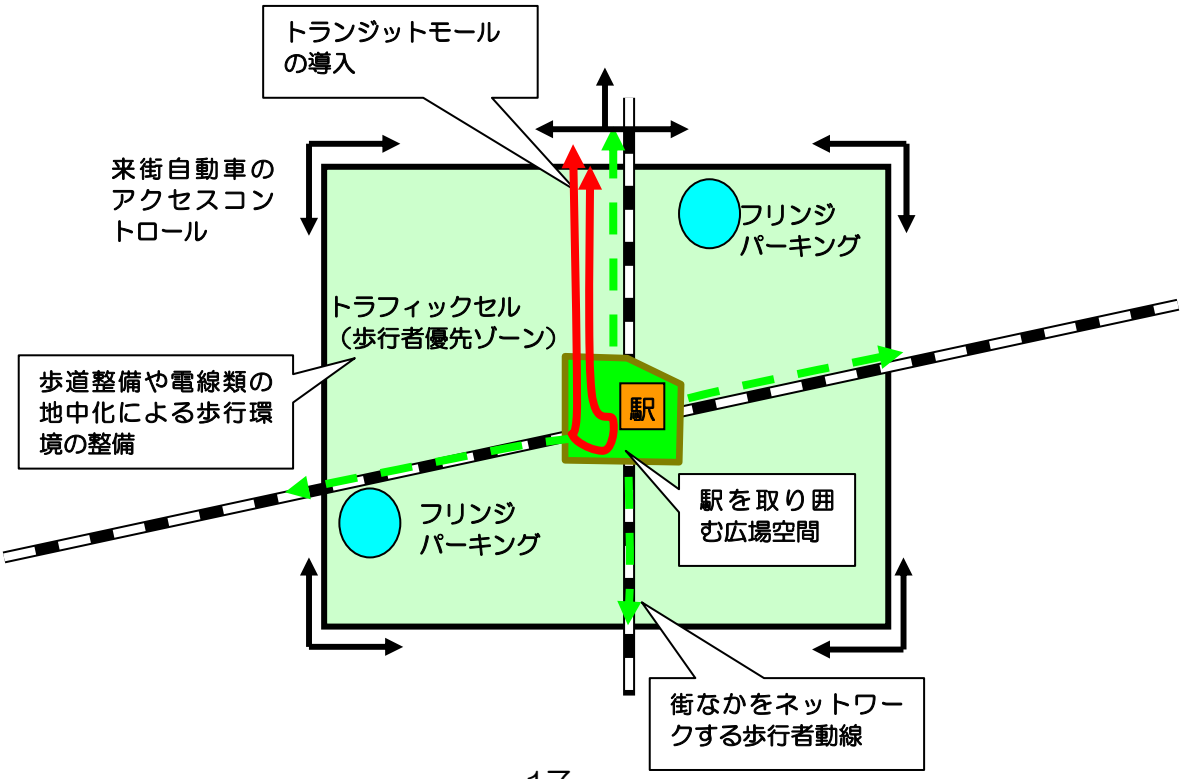
トラフィックセル内は自動車交通を抑制するため、来街自動車を受け止めるためのフリンジパーキング*4の配置について検討していきます。

ウ　自由が丘駅周辺地区の交通結節機能の強化

自由が丘駅では、駅前及び駅周辺において交通結節機能（バス・タクシー乗り場）の強化について検討していく必要があります。

さらに周辺市街地とのアクセス性を向上させるためトランジットモールの導入を検討し、自由が丘駅周辺の自動車交通の整序と合わせた公共交通の利便性の向上を図ります。

図 9　トラフィックセルとトランジットモールのイメージ



## ８　今後の進め方

区は、東急大井町線・東横線の道路・鉄道の立体化と沿線街づくりの視点から沿線地域の課題等を整理し、自由が丘駅周辺地区の街づくりの検討を行ってきました。

今後は、これまでの検討の経過や東京都踏切対策基本方針を踏まえ、街づくりと一体となった道路と鉄道の立体化に向けて、以下の項目を中心に鉄道事業者を始め関係者と検討を深めていきます。

### （１）街づくりおよび立体化計画の検討

#### ア 街づくり計画の深度化

沿線市街地の道路交通の円滑化、商業活動の活性化及び防災性の向上など、都市機能全般を向上させていくため、街づくり計画の検討を深める必要があります。

その上で、様々な事業が横断的に連携し、それぞれの事業効果が高められるよう一体的な事業の推進について検討していきます。

#### イ 道路と鉄道の立体化検討の深度化

道路と鉄道の立体化による整備効果の把握や技術的な課題、経済性などを含めて、立体化方式の比較、事業手法及び事業規模について検討を進めていきます。

また、検討にあたっては、周辺の自然環境に十分配慮していきます。

#### ウ 整備効果の検討

東急大井町線・東横線に係る道路と鉄道の立体化では、沿線地域内に自動車交通量の多い幹線道路が存在しないことから、整備効果は低いものに留まることが想定されます。

しかし、自由が丘駅周辺地区のように、大量の歩行者・自転車交通があり、商業環境などの改善が課題となっている地区では、市街地の一体化による商業の活性化などの効果が期待され引き続き検討を必要とします。

### （２）地元組織との連携

ＴＭＯや住区住民会議などの地元組織との連携により、自由が丘駅周辺の街づくりについて検討を進めます。

用語の説明

*1 ボトルネック踏切
・踏切交通遮断量５万台時／日以上もしくはピーク１時間の遮断時間が４０分以上の踏切。
（踏切交通遮断量：１日あたりの踏切の自動車交通量に１日あたりの踏切遮断時間を乗じた値）

*2 トランジットモール
・中心街の通りを一般の車両通行を抑制した歩行者専用の空間とし、バス、路面電車等、公共交通機関だけが通行できるようにした道路。

*3 トラフィックセル
・市街地の中心部を数個のセル（ゾーン）に分割し、自動車の自由な出入りやセル間の自動車による移動を制限することにより中心部の通過交通を減らし、快適な都市環境を創出するシステム。

*4 フリンジパーキング
・中心市街地への自動車による来街者や通勤者を徒歩やその他の公共交通に転換させるために、中心市街地（トラフィックセル）縁辺部に設ける駐車場。