東急大井町線地下化に伴う自由が丘駅周辺の再編

Reorganization of Jiyugaoka Station Area
-Shift from Surface of Rail Tracks to Underground-

安田研究室　15M17038　岩田 翔太 (IWATA, Shota)

1. 序

自由が丘駅は、東急東横線及び大井町線が交差する東京南部の主要な交通拠点である。駅を中心とする周辺地域は目黒区最大の広域的商業拠点[1]となっており、後背地には低層住宅街が広がっている(図１)。自由が丘地区は都内での「住みたい街」[2]として毎年上位に挙げられる一方、大井町線の地上線路による街の分断、踏切による渋滞、ロータリー空間や歩行者空間の狭隘化といった問題が存在する。区では自由が丘駅における連続立体交差事業[2]を計画しており（図２)、周辺環境の調査を行う他、まちづくりに関する意見を市民に広く求めている(表１)。2030 年を目処に、行政、事業者、TMO[3]が連携して、駅の建替えや都市計画道路の整備と併せ、駅前広場等の歩行者空間の整備を行う予定であるが、具体的な提案はなされていない。本計画では､自由が丘駅及び、東急大井町線緑が丘駅間と九品仏駅間の線路跡地を対象敷地として、自由が丘地区の将来像を構想する。

2. 駅および線路跡地の空間利用

2-1. 駅の複合用途化　通学や通勤において多くの人が利用するという点に着目し、商業施設と複合用途化することで、効率的な利用を可能とする駅は多く存在する。一方で、近年の人口減少や高齢化等により街の衰退・空洞化が深刻化していることから、駅に商業施設だけではなく、文化施設、医療施設、公共施設、福祉施設を複合化する事例もみられる。それらは地区における活動拠点となり、住民活動や交流を支援し、賑わいを創出することで問題解決を図っている (表 2)。

2-2. 線路跡地の空間利用　線路跡地は、高架下、高架上、地上部の３種類がみられ、各々に適した計画がみられた。高架下は商業施設や市民交流施設、高架上は遊歩道や公園、地上部は公園や商業施設への転用が行われていた。いずれも歩行空間へと転用し、街を横断する公共空間とすることで、住民の活動を創出している (表 3)。

3. 自由が丘地区の現状と展望

自由が丘地区は良好な住宅街として知られている一方で、若年層が減少し高齢化がすすんでいる。しかし、複数の大学や高校が存在し、都市再生推進法人のジェイ・スピリット[4]や自由が丘商店街振興組合[5]と連携してまちおこしを行っている大学もみられることから、自由が丘地区は若年層が活動を行う起点になりうる可能性をもち、活動の場を設けることで、街を活性化できると思われる (表 4)。具体的には、子連れ世帯や学生の活動を支援する保育園やサテライトキャンパスなどの教育施設が考えられる。

また、自由が丘駅周辺には大きな公園がなく、防災拠点の不足が問題となっている。そのため、災害時において駅構内に鉄道利用者が滞留することなどを踏まえ、十分な避難場所や備蓄倉庫、発電設備を複合することで、防災拠点としても機能すると思われる。

4. プロジェクト

4-1. 全体計画　駅および駅周辺に対しては､段階的な計画を行い (図 3、建物の老朽化や過密化の問題から建替えをすすめる。さらに、連続立体交差事業を行い、歩行者空間の拡大、災害時の利用とあわせ、自由が丘駅周辺の再編を行う (表 5)。線路跡地に対しては、自由が丘駅を中心に、九品仏駅側を西側線路跡地、緑が丘駅側を東側線路跡地に分け、それぞれに対して計画を行う。線路跡地を遊歩道とすることで、東工大大岡山キャンパスから九品仏浄真寺までをつなぎ、九品仏川緑道と併せて、鎖状の回遊動線をつくりだす (図 4)。

4-2. 建築計画

駅および駅周辺 : 将来的に見込まれている自動改札機の撤廃から、駅前広場と連続した空間を計画し、市民活動を行うことができる空間を設け、非日常時においては災害やイベントなどの拠点として利用する (図 5)。計画は３つの段階で行う。

第１段階は、高架沿いの建物を解体し、東横線の高架を現状よりも広げ、高くする。さらに、ロータリーを移設・拡張し、歩行者の為の大きな広場を設ける。高架下には、駅務室や交番、観光案内所、商業施設、レンタサイクル施設を計画する。高架上には東横線のプラットホームを設け、膜屋根とすることで柔らかい光をと

りこむ。高架は柱間隔を広くするためにアーチ形状の柱を用い、中央に設けた吹き抜けを介し、明快な動線計画とし、効率的な乗り換えを行うことができる。

第２段階は、駅と同区画内の建物を解体し、大井町線を地下化することで､区画内をすべて歩行者空間とする。駅の地下には大井町線のホーム及び、災害時の備蓄倉庫や電車の機械設備を計画し、プラットホーム上には地下部分の採光や換気の為に吹き抜けを設ける。地上部分には線路跡地につながるランドスケープと保育園、解体した既存施設の移設を計画する。

第３段階は、駅前広場西側の店舗群の建て替えと同時に、地上の歩行者空間に対して大屋根をかけ、その中にサテライトキャンパスを組み込む。東横線のプラットフォームから直接アクセスすることができ、駅を挟んで東西にある建物とつながる。このサテライトキャンパスは、大学と連携したまちおこしの活動拠点とし、展示や活動の発信を行う。屋上は子供達の遊び場や休憩スペースとなるルーフテラスを計画することで、立体的に展開する構成とする。

線路跡地：西側線路跡地は、学校、集合住宅や小規模店舗が混在し、多くの人が行き交う。そのため、学校帰りの生徒が利用する学習スペースやワークスペース、子供が遊べるランドスケープを計画し、多方面のアクセスを可能にする。一方で東側線路跡地は、戸建住宅や集合住宅が混在するが、線路との間に高低差があり沿道もないため、アクセスが限られる。そこで、この区間は「自由が丘森林化計画」[6]を支援する植物園や研究施設、展示施設を付属させた遊歩道を計画する。

5. 結

本計画では、自由が丘駅周辺及び大井町線線路跡地を対象として、駅の改修及び線路跡地の計画を行い、自由が丘地区の将来像を構想した。自由が丘駅は連続立体交差事業と自動改札機撤廃により、分断されていた地上部をつなぎ歩行者空間が拡張され、平面的にも立体的にも回遊性を向上させた。また､大井町線線路跡地を活用して鎖状の歩行者回遊動線を計画した。さらに、駅に保育園やサテライトキャンパスなどの教育施設、線路跡地に学習スペースや研究施設を設け、若年層の活動の創出を行った。

註 1）広域的商業拠点とは、広域集客力をもつ商業地域のことである。
註 2）住みたい街ランキング調査は、株式会社リクルートが 2010 年に開始して以来 2011 年を除いて毎年実施してきているものである。
註 3）都市部における道路整備の一環として、道路と鉄道との交差部において、鉄道を高架化または地下化することによって、多数の踏切を一挙に除却し、踏切渋滞、事故を解消するなど都市交通を円滑化するとともに、鉄道により分断された市街地の一体化を促進する事業である。
註 4）TMO（Town Management Organization) は、まちづくりを運営・管理し、様々な主体が参加するまちの運営を横断的・総合的に調整し、プロデュースする機関である。
註 5）自由が丘地域が主体となった街づくり会社である。行政や市民など街づくりに関わる様々な組織や人々が参加し、自由な意見交換ができる場として、まち運営会議を行っている。
註 6）自由が丘にある 12 の商店街から構成される組織。現在では会員 1,300 軒に迫り、国内最大級の商店街組織として、自由が丘の魅力づくり、会員店舗の繁栄のための活動を行っている。
註 7）自由が丘森林化計画とは、2009 年にはじまった街にみどりを増やすための計画である。自由が丘で養蜂を行うおかぼちプロジェクトなど様々な取り組みをしている。

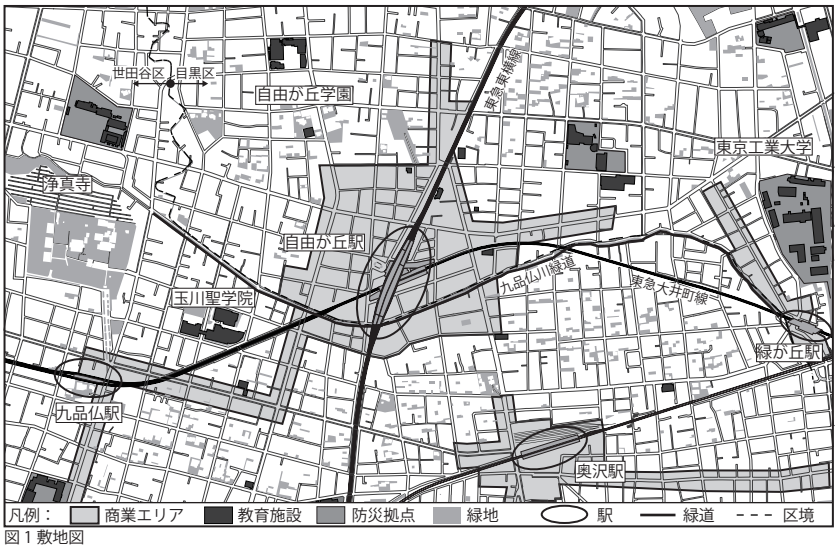


図 1 敷地図

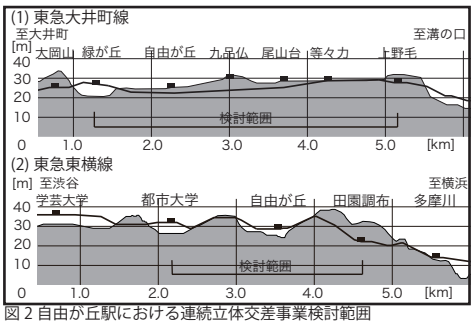


図 2 自由が丘駅における連続立体交差事業検討範囲

表 1 自由が丘駅における連続立体事業に関するこれまでの経緯

H12	目黒区と世田谷区は「大井町線沿線まちづくり研究会」設立
H13	目黒区と東急電鉄の共同で、東横線の周辺市街地現況の基礎調査実施
H14	「目黒区中心市街地活性化基本計画」を策定
H15	目黒区、世田谷区、東京都及び東急電鉄の四者は「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
H16	東京都は「踏切対策基本方針」を策定
H17	目黒区は「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」を公表

表 2 駅代表的な複合事例

No.	駅名	複合用途
1	大岡山駅	病院
2	岩見沢駅	市民サービスセンター
3	ほっとゆだ駅	温泉施設
4	敦賀駅	市民交流施設
5	女満別駅	図書館
6	磐城塙駅	図書館
7	延岡駅	市民交流施設
8	上州富岡駅	交流スペース
9	上常呂駅	コミュニティ施設
10	由岐駅	町民ホール

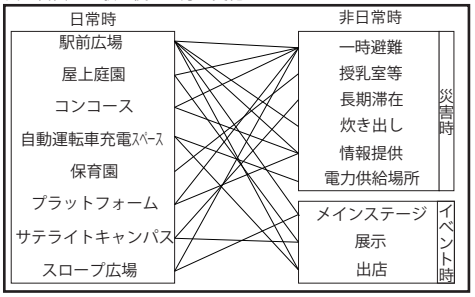
表 3 線路跡地の代表的な活用事例

	名称	用途
高架上	山下臨港線ﾌﾛﾑﾅｰﾄﾞ	公園
高架上	ハイライン	公園
高架下	中央線高架下ﾌﾟﾛｼﾞｪｸﾄ	商業施設、市民交流施設
高架下	五反田駅高架下	商業施設
高架下	中目黒駅高架下	商業施設
地上部	一之宮緑道	緑道
地上部	下北沢線路跡地（仮）	商業施設、市民交流施設
地上部	ログロード代官山	商業施設
地上部	山下臨海線ﾌﾛﾑﾅｰﾄﾞ	遊歩道
地上部	東横ﾌﾗﾜｰ緑道	公園

表 4 大学との連携活動

藝大	自由が丘アート＆デザインプロジェクト 彫刻研究室とデザイン科研究室の学生が中心となって、自由が丘のためのアート作品やデザインを制作発表する。
産能大	セザンジュ 防犯活動の一環として街の巡回をしたり、各種イベントの手伝いも行う自由が丘の案内人としての活動をしている。
東大・都市大	まちづくり演習 自由が丘地区の将来像の提案を授業で行う。都市大と東大で同じ課題を行い、発表を行い意見交換をする。株式会社ジェイ・スピリットの主催で 2016 年度からはじまり、同地区が抱える課題に対して、学生の視点や感性を活かして、新しいアイデアで地域全体を盛り上げることを狙いに実施されている。

表 5 自由が丘駅の使われ方の変化



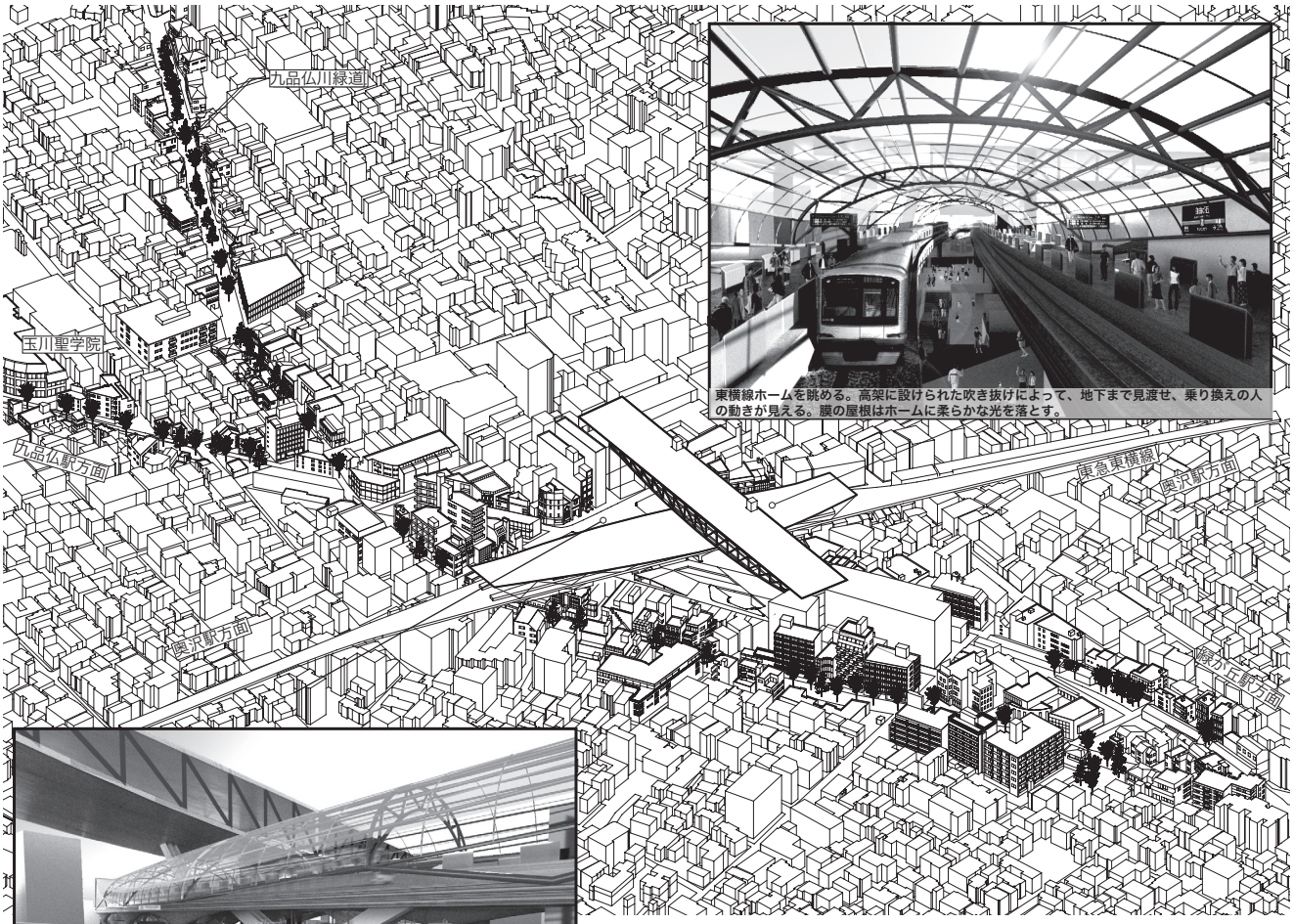
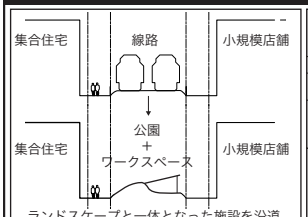


図 4 自由が丘地区に生み出される鎖状の回遊動線

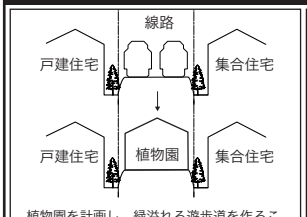
九品仏駅側線路跡地　　**公園・ワークスペース・学習スペース**



ランドスケープと一体となった施設を沿道に対してひらくように計画する。

作業スペースは学校側に開かれ、その上は子供達の遊び場として利用される。

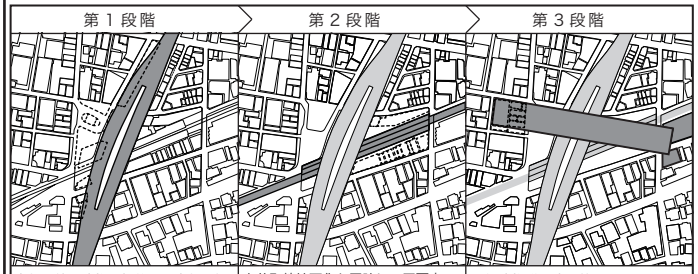
緑が丘駅側線路跡地　　**植物園・研究施設・遊歩道**



植物園を計画し、緑溢れる遊歩道を作ることで、周辺住宅の庭のような空間となる。

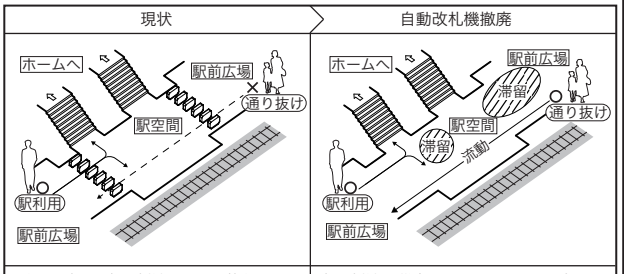
遊歩道の中に研究施設や展示スペースが点在し、「自由が丘森林化計画」の活動を表出させる。

駅および駅周辺　　**駅・保育園・サテライトキャンパス**



第 1 段階	第 2 段階	第 3 段階
高架沿線の建物を解体し、高架の拡張と同時に、ロータリーを移設し、歩行者広場をつくる。	大井町線地下化と同時に、区画内の建物の解体及び移設しを行い、線路跡地を整備し歩行空間を拡大する。	西側建物群の建て替えと同時に、地上部に大屋根をかける。区画内すべて歩行空間にする。

図 3 フェーズデザイン



現状	自動改札機撤廃
現状の駅空間は自動改札機により駅前広場と分断されており、駅利用者のみしか駅構内に入ることができず、通り抜けは出来ない。	自動改札機を撤廃することによって、駅空間は駅前広場と連続し、人の滞留や流動は促進され、駅空間の使われ方が変わる。

図 5 自動改札機の撤廃による変化

駅および駅周辺　　駅・保育園・サテライトキャンパス

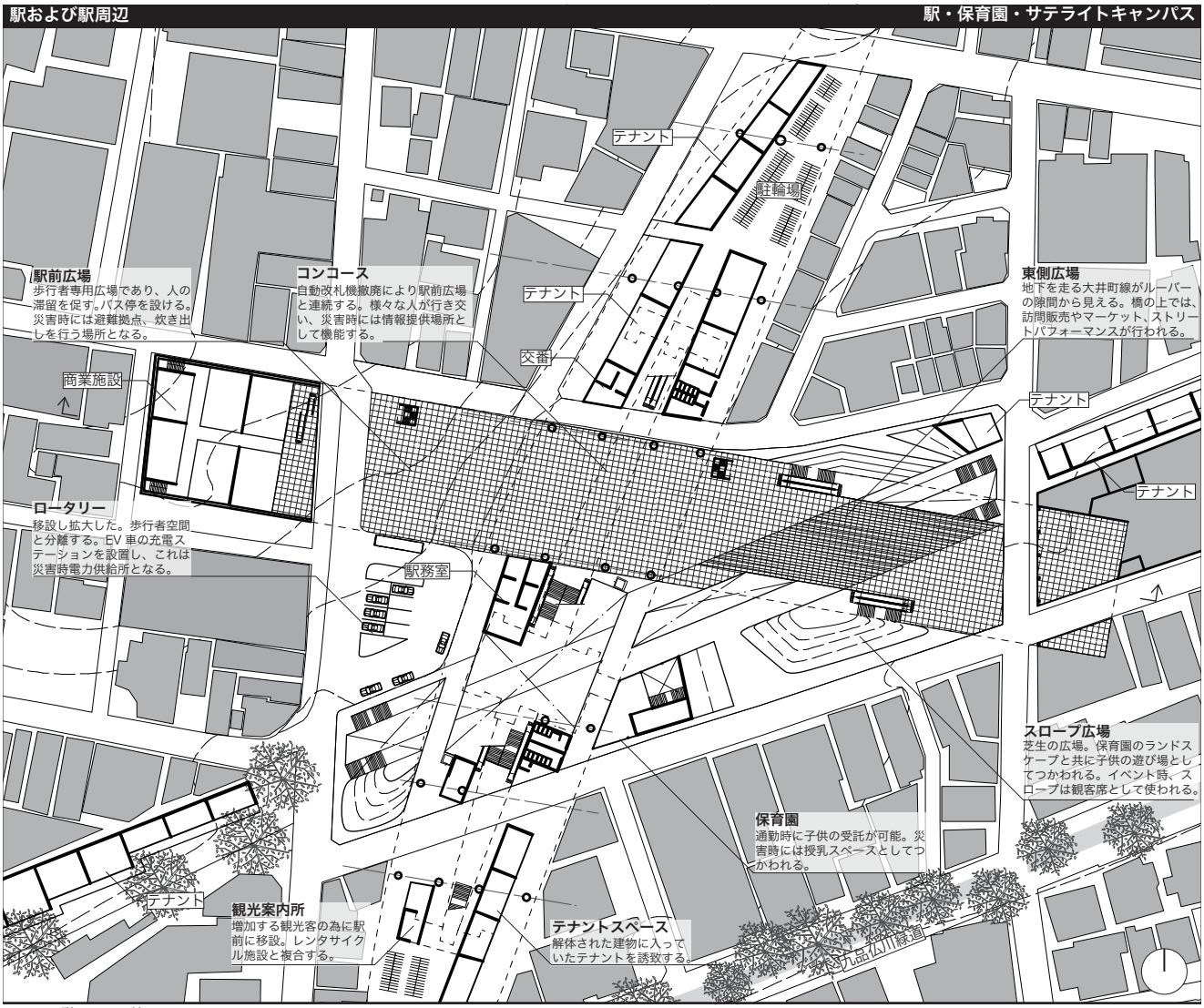


図 4 1 階平面図兼配置図 1/1500

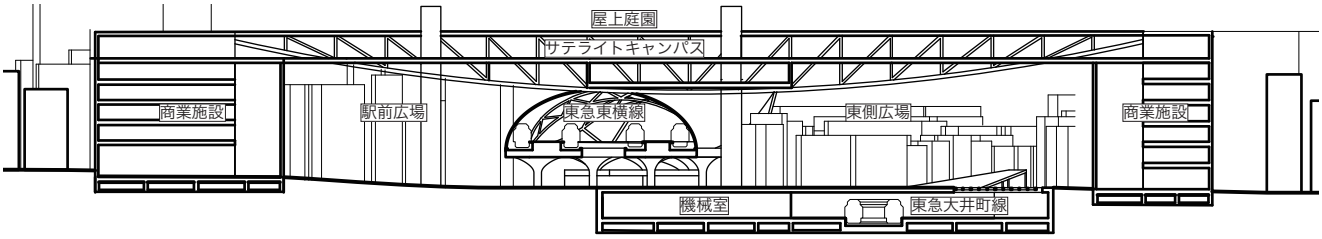
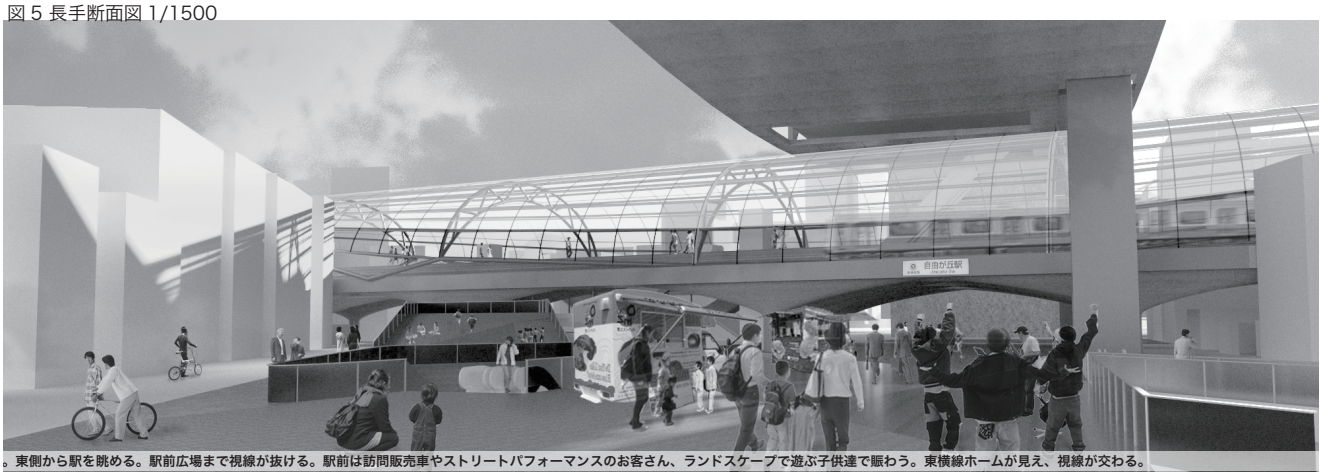


図 5 長手断面図 1/1500



。東側から駅を眺める。駅前広場まで視線が抜ける。駅前は訪問販売車やストリートパフォーマンスのお客さん、ランドスケープで遊ぶ子供達で賑わう。東横線ホームが見え、視線が交わる。