

1. 策定背景・目的

東急大井町線九品仏駅から上野毛駅の一帯地区は、各駅の周辺に公共施設や魅力的な商店街、地域資源が集積した良好な住環境を形成しています。一方、地区内には多くの課題を有する踏切があり、地域の分断や交通渋滞、避難・救急活動の妨げ、踏切事故の危険性などをもたらしており、長年の地域の課題となっています。令和7年7月に改定した「世田谷区都市整備方針 第二部『地域整備方針（後期）』」においても、災害対策やみどり保全・創出などの地域の課題とともに大井町線及び東横線の立体化の促進を掲げています。

また、東京都の「踏切対策基本方針（改定）」（令和8年6月）において、東急大井町線緑が丘駅から等々力駅付近は引き続き「鉄道立体化の検討対象区間（鉄道立体化の可能性を検討すべき区間）」に、等々力駅以西の3か所の踏切を含む区間は新たに「鉄道立体化以外の対策の検討対象区間（早期に実施可能な対策を関係者間で検討すべき区間）」に設定され、当該路線の踏切対策の必要性が高まっています。

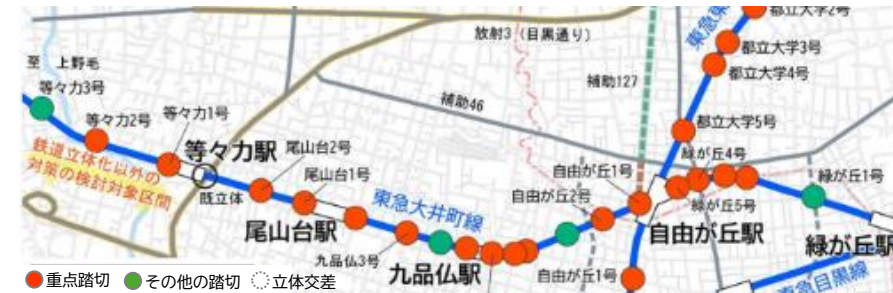
こうした状況を踏まえ、今後、地域とともに沿線街づくりを進めていくために、世田谷区内の九品仏駅・尾山台駅・等々力駅・上野毛駅の4駅周辺エリアを対象に、地域の現状と課題を整理し、方向性や進め方など今後の街づくりの考え方を示すことを目的として「大井町線沿線街づくりの考え方」を策定します。これから、この「考え方」をもとに、地域の皆さまをはじめとした関係する全ての方々とともに、次の100年を見据えた沿線らしい街づくりを進めていきます。



踏切と通学路



等々力溪谷



東京都「踏切対策基本方針（改定）」（令和8年（2026年）6月）より抜粋

3. 現状

沿線の強み

- 都市近傍の静寂な住環境
- 四季の彩りや文化の香りを感じられる街
- 多様で魅力的な個店が集まる身近な商店街
- 「ひと」とのつながりを感じられる街



等々力駅前でのマルシェ



ハッピーロード尾山台商店街



浄真寺参道

沿線の弱み

- 踏切による地域の分断・事故の危険性
- 災害時の避難の困難性
- 道路空間の歩行者・自動車等の輻輳
- 交通結節機能の脆弱性と駅周辺のオープンスペース不足
- みどりの偏在

4. 街づくりの考え方

街づくりにおいては、問題（弱み）を解消し、より住みやすい街をつくとともに、現在の強みを活かしつつ、地域の様々な主体と新たな魅力を創出していきます。

街づくりの方向性

価値創出

魅力の継承と共創により
多様な人が暮らし、訪れる
街をつくる

街づくりの
基本的な考え方

「地域の多様な個性」と
「ひと」がつながる
沿線一体の街づくりを
進めていく

問題解消

住みにくさを解消し、
これまで以上に住みやすい
街をつくる

5-1. 沿線街づくりのイメージ



（1）道路と鉄道の立体化の推進

街の分断解消と、新たなオープンスペースの創出・活用を進め安全な移動と「ひと」のつながりを育む豊かな街を形成します。



（2）歩行者中心のまちづくり

道路空間を「ひと」中心に転換し、歩行者と自転車、自動車とのすみわけを図りながら、安全・快適で環境にやさしい街区を形成します。



（3）移動と交流を支える基盤整備

道路整備やモビリティハブの配置を検討し、多様な交通をつなぐ回遊ネットワークを形成し、「ひと」がつながる街づくりを進めます。



（4）みどりのネットワークの創出

みどりのネットワークを形成し、「ひと」のつながりが広がる地域コミュニティづくりを進めます。



（5）各駅周辺の個性を活かした街づくりの推進

沿線エリアでは、等々力駅周辺を拠点とし、各駅周辺の個性を活かした街づくりを進めます。

5-2. 都市構造のイメージ

道路と鉄道の立体化によって、街の分断が解消し交通の円滑化や災害時の人や物資の円滑な移動確保などが実現しています。南北の分断の解消や新たな都市基盤やオープンスペースによって、以下の①～③が進み、ウォーカブルな街づくりが進展していきます。

- ①歩行者中心ゾーンの設定や自転車や自動車とのすみわけによる歩行空間の確保などによる『「人」がつながるにぎわい・交流の場の形成』
- ②既存のみどりや新たなみどり創出による『みどりのネットワークの形成』
- ③交通の適切な分配や新たなモビリティの活用による『回遊ネットワークの形成』

「ひと」と「ひと」がつながる街の基盤 (都市構造)

1 道路と鉄道の立体化

- (1) 街の分断の解消(踏切の除却)
歩行者・自転車・自動車交通の円滑化や災害時の人や物資の円滑な移動確保などが実現。
- (2) 新たなオープンスペースの創出・活用
みどりのネットワーク・回遊ネットワークの軸、にぎわい・交流の場の形成に寄与。

2 駅前空間の整備

- (1) 交通結節点の機能強化
駅前広場等の整備を検討(バス停の集約、タクシー乗り場、駐輪場の整備等)
- (2) 駅前空間・オープンスペースの確保・整備等
にぎわい・交流のある拠点の形成を検討

3 移動を支える基盤の整備

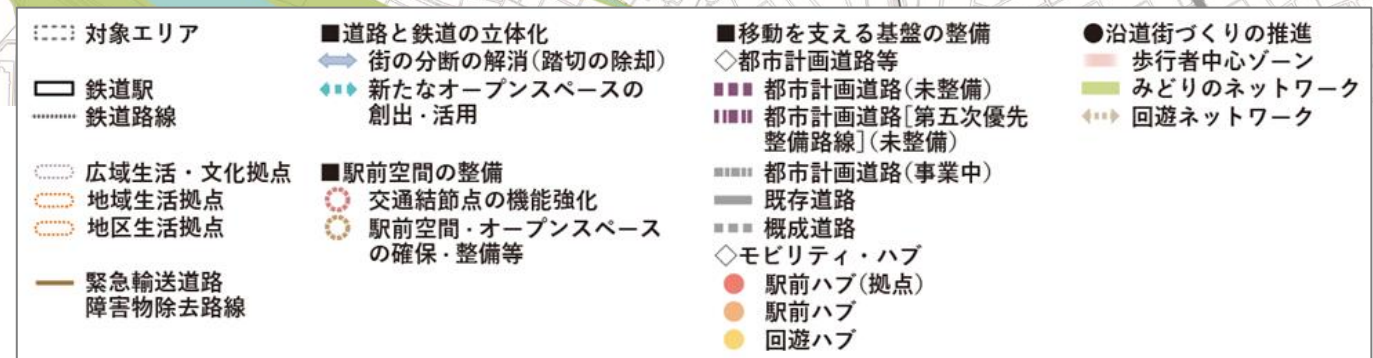
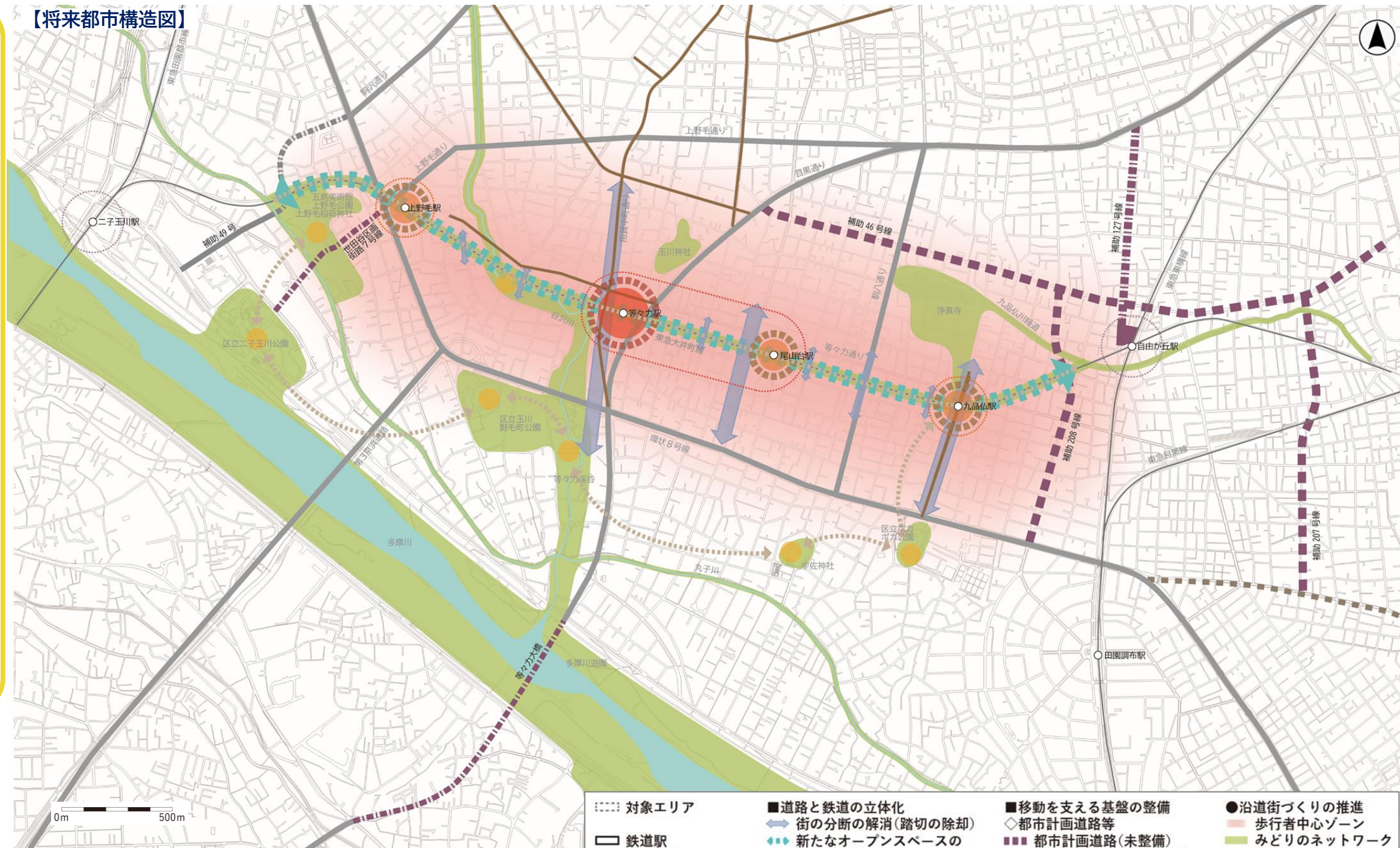
- (1) 都市計画道路等
東急大井町線と交差する未整備の都市計画道路については、鉄道と道路の立体化が具体化した場合、関係する自治体と連携して必要な整備を行う。
- (2) モビリティハブ等の整備
新たな交通手段に対応したモビリティ・ハブの配置を検討

◇沿線まちづくりの推進

～ウォーカブルな街づくり～

- ①「ひと」がつながるにぎわい・交流の場の形成
歩行者中心ゾーンの形成の検討
歩行者空間の確保(歩行者と自転車、自動車等とのすみわけ)
- ②みどりのネットワークの形成
- ③回遊ネットワークの形成
交通の適切な分配
新たなモビリティの活用

【将来都市構造図】



5-3. 各駅周辺における街づくりのイメージ

○九品仏駅周辺

【将来のイメージ】
身近な商店街の魅力が活かされ、浄真寺などみどりや歴史を感じられる環境と調和したまち

【将来の姿】
▶駅周辺にオープンスペースやモビリティハブが確保・配置され、浄真寺の参道と商店街の連続性を高め、歩行者の回遊性向上やにぎわい創出が期待されます。

▶商店街や住宅地では円滑で安全な交通の確保が期待されます。



○尾山台駅周辺

【将来のイメージ】
沿線における暮らしとにぎわいの核となり、住民主体のまちづくりの拠点として、歩いて楽しいまち

【将来の姿】
▶駅周辺にオープンスペースやモビリティハブが確保・配置され、駅前のにぎわいが生まれ、人々の交流や回遊を促し、商店街の南北の連続性が強化されていることが期待されます。

▶商店街や地域住民の協働による多様な「まちづくり」の活動が活性化されることが期待されます。



○等々力駅周辺

【将来のイメージ】
行政・交通の核となる沿線の暮らしの拠点。南北の商業とみどり・水がつながる回遊性の拠点として広域から人が集う

【将来の姿】
▶シェアサイクルなど新しい交通手段を含めたモビリティハブが整備され、鉄道・バス・自転車・パーソナルモビリティ等の多様な交通手段をつなぐ沿線の交通結節点であり回遊の拠点としての役割を担うことが期待されます。
▶災害時活動にも利用できる公共空間も確保され、災害対策拠点としての機能をより発揮されることが期待されます。
▶等々力大橋（仮称）や第三京浜道路による広域アクセス性と、等々力駅の交通結節機能を活かし、等々力溪谷を有する観光拠点として、観光客の誘致と交流人口の拡大が期待されます。

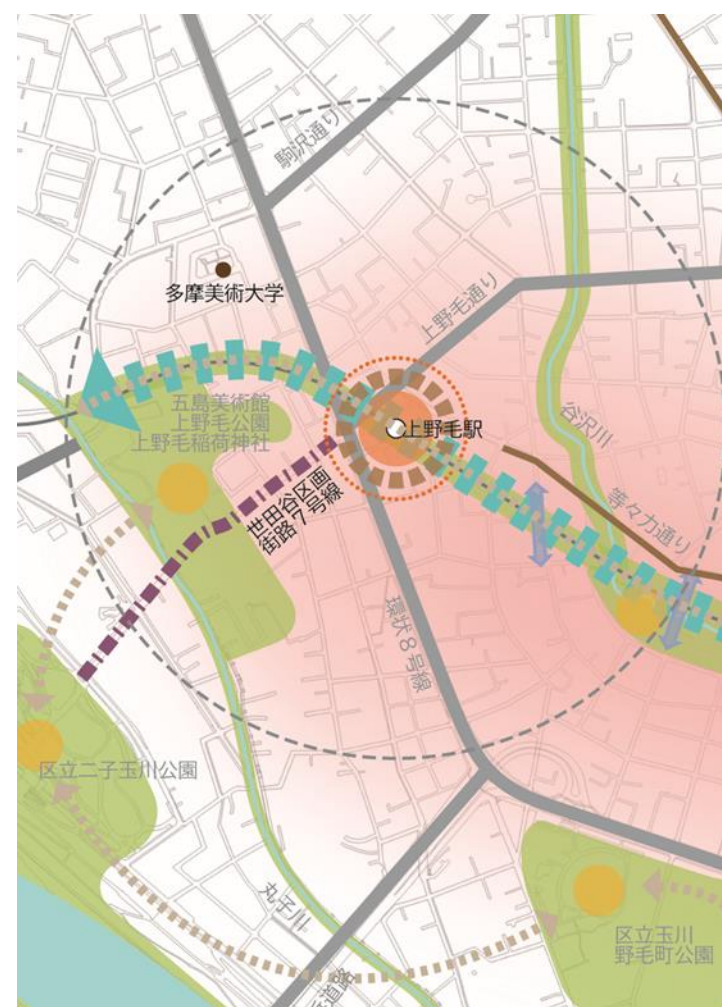


○上野毛駅周辺

【将来のイメージ】
自然・文化を感じられる豊かな地域資源と活気ある商店街のあるまち

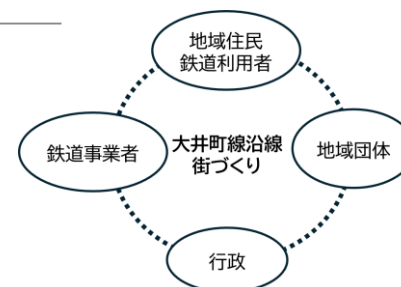
【将来の姿】
▶駅周辺にモビリティハブが配置され、人々の交流や回遊を促し、商店街の南北の連続性が強化され、地域資源がより広い範囲の人に共有されることが期待されます。

▶世田谷区画街路7号線の整備により環状八号線以南の道路の通行環境が改善されています。



6. 今後の街づくりの進め方

今後は、この「考え方」に基づき、地域の方々や関係者と連携・協力し、沿線一体での街づくりを進めていきます。なお、沿線一体での街づくりを具体化していく段階で、地域の皆さまの機運に合わせ、地域と区の協働による街づくりを進めていきます。



- 対象エリア
- 鉄道関係
- 鉄道駅
- 鉄道路線
- 拠点
- 地域生活拠点
- 地区生活拠点
- 歩行者ネットワーク
- 東西軸
- 南北軸
- 道路関係
- 都市計画道路(未整備)
- 自動車ネットワーク
- 自動車ネットワーク(概成)
- 世田谷区緊急輸送道路
- 土地利用
- 人中心の空間
- みどりのネットワーク
- モビリティ・ハブ
- 駅前ハブ(等々力駅)
- 駅前ハブ
- 回遊ハブ