（素案）

大井町線沿線街づくりの考え方

世田谷区玉川総合支所

令和８年９月

目　次

第１章　はじめに 1
　１　背景 1
　２　目的 4
　３　位置づけ 4
　４　「考え方」の構成 5
第２章　対象エリア 6
　１　対象エリア 6
　２　広域における沿線エリアの位置づけ 6
第３章　現状 9
　１　人口・都市基盤の現状 9
　　（１）人口 9
　　（２）土地利用 10
　　（３）道路・交通 12
　２　沿線エリアの強み 15
　　（１）都市近接の静穏な住環境 15
　　（２）四季の彩りや文化の香りを感じられる街 16
　　（３）多様で魅力的な個店が集まる身近な商店街 17
　　（４）「ひと」とのつながりを感じられる街 18
　３　沿線エリアの弱み 19
　　（１）踏切による危険性・地域の分断 19
　　（２）災害時の避難の困難性（道路ネットワーク・避難空間） 22
　　（３）道路空間の歩行者・自動車等の輻輳（ふくそう） 24
　　（４）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 25
　　（５）みどりの偏在（公園等の不足） 25
第４章　街づくりの考え方 27
　１　現状（強み・弱み）の捉え方 27
　２　街づくりの方向性 27
　３　街づくりの基本的な考え方 27
第５章　沿線街づくりのイメージ 29
　１　沿線街づくりのイメージ 29
　　（１）道路と鉄道の立体化の推進 29
　　（２）歩行者中心のまちづくり 29
　　（３）移動と交流を支える基盤整備 30
　　（４）みどりのネットワークの創出 32
　　（５）各駅周辺の個性を活かした街づくりの推進 33
　２　都市構造のイメージ 34

３　各駅周辺における街づくりのイメージ..... 36
（１）九品仏駅周辺の現状と将来の姿..... 37
（２）尾山台駅周辺の現状と将来の姿..... 38
（３）等々力駅周辺の現状と将来の姿..... 39
（４）上野毛駅周辺の現状と将来の姿..... 40
第６章　今後の街づくりの進め方..... 41

第１章　はじめに

１　背景

東急大井町線九品仏駅から上野毛駅の一帯地区は、玉川全円耕地整理事業によって整備された、ゆとりある整然とした街並みが基礎となり、各駅の周辺では、公共施設や魅力的な商店街、地域資源が集積し、住宅地とともに良好な住環境を形成しています。同地区における東急大井町線は、玉川地域を横断し、世田谷区の広域生活・文化拠点である二子玉川駅周辺と地域生活拠点である等々力駅・尾山台駅周辺、目黒区の広域生活拠点である自由が丘駅周辺※1 を結ぶ、玉川地域にとって欠かせない路線です。



玉川全円耕地整理対象地区

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。

踏切問題の解消については、東京都・関係自治体及び鉄道事業者が連携して、道路と鉄道の立体化を含めた様々な取組みを進めています。東京都では、その指針となる「踏切対策基本方針（改定）」を令和８年６月に策定しました。当該区間を含む東急大井町線緑が丘駅から等々力駅付近の区間が引き続き「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）」に設定されるとともに、改定前は位置づけのなかった等々力駅以西の２つの踏切が重点踏切※2 に新たに抽出され、この踏切を含む区間が「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）」に設定されるなど、当該路線の踏切対策の必要性が高まっている状況です。


大井町線の踏切の状況

※1 自由が丘駅周辺：「世田谷区都市整備方針　第二部『地域整備方針（後期）』」では自由が丘駅南側エリアのみ世田谷区内のため奥沢駅・自由が丘駅周辺地区として地域生活拠点の位置づけ。

※2 重点踏切：道路渋滞、地域分断、危険性、災害対応などの観点から課題があり、「重点的に対策を実施又は検討すべき踏切」。

以上のような状況を踏まえて、道路と鉄道の立体化を含めた駅周辺の街づくりを、今後、地域とともに進めていくために、世田谷区内の九品仏駅、尾山台駅、等々力駅、上野毛駅の４駅周辺のエリアについて、街づくりの現状・課題・方向性等をまとめた「大井町線沿線街づくりの考え方」（以下、「考え方」という。）を策定します。

当該エリアは、玉川全円耕地整理事業ならびに鉄道開業から約１００年が経過し、変わらない価値がありつつ、地域を取り巻く社会情勢、人々の問題意識が変化しています。これから、この「考え方」をもとに、地域の皆様をはじめとした関係する全ての方々とともに、これからの１００年を展望した、沿線「らしさ」を活かした街づくりに取り組んでいきます。

★コラム　鉄道立体化の手法の１つである「連続立体交差事業」とは？

　連続立体交差事業は、複数の踏切を一挙に除却することにより、自動車交通の円滑化を実現するとともに、分断された市街地の一体化により都市を活性化するなど、まちづくりへの効果も大きい事業です。

【事業概要】

・鉄道を連続的に高架化・地下化することで複数の踏切を一挙に除却し、交通の円滑化と、都市の活性化を推進
・街づくりの一環として地方公共団体が実施する都市計画事業



地下化のイメージ



高架化のイメージ

【施行者（事業主体）】

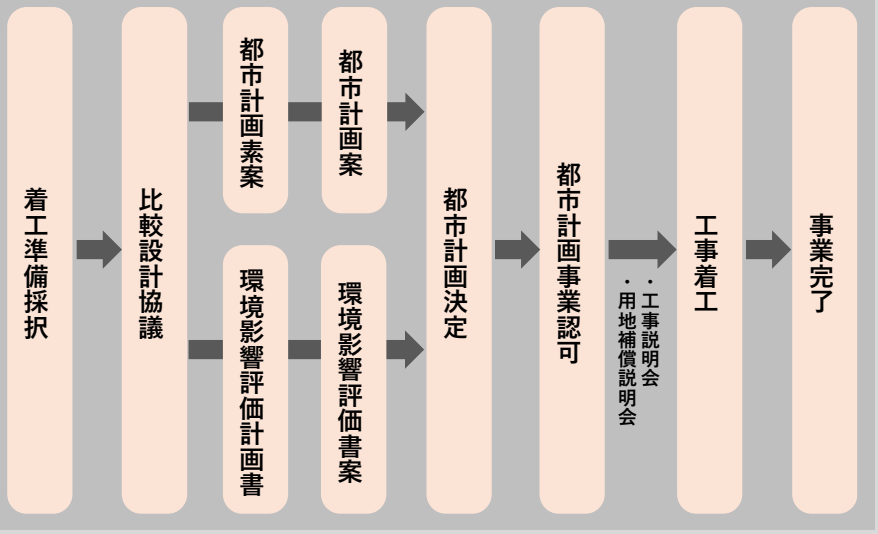
・都道府県
・市（政令市・県庁所在都市・人口２０万人以上）
・特別区

【事業効果】

・開かずの踏切の除却等により、踏切遮断による交通渋滞及び踏切事故が解消できます。
・鉄道により分断されていた市街地の一体化を図ることができ、総合的なまちづくりによる都市の再生、活性化に強いインパクトを与えます。
・新たに生み出される高架下等の空間と駅周辺の土地利用計画に合わせて、自転車駐輪場や広場、公園などとして有効に活用できます。
・鉄道輸送の安全性向上、踏切経費の節減、輸送力の増強等に寄与します。

　事業の実施にあたっては、施行者、鉄道事業者が相互に連携し、工事などを実施していきます。

●連続立体交差事業の流れ



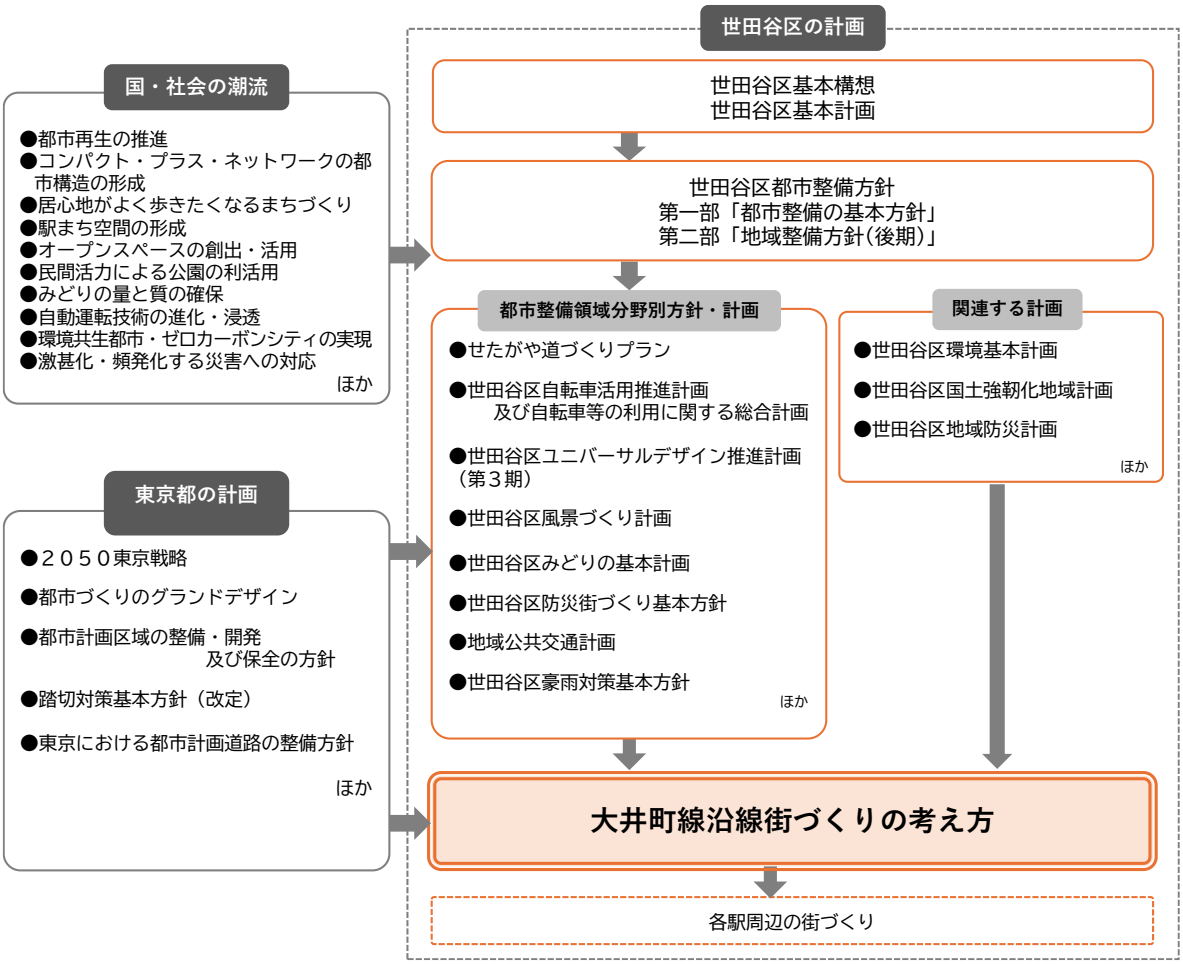
2　目的

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。

3　位置づけ

「考え方」は、区の基本構想・基本計画を踏まえ、「世田谷区都市整備方針 第二部『地域整備方針（後期）』」（令和７年（２０２５年）７月）における「まちの将来像」(*) の実現に向け、沿線街づくりの基本的な考え方を示すものです。今後、「考え方」を踏まえ、具体的な事業や各駅周辺街づくりなどを進めていきます。

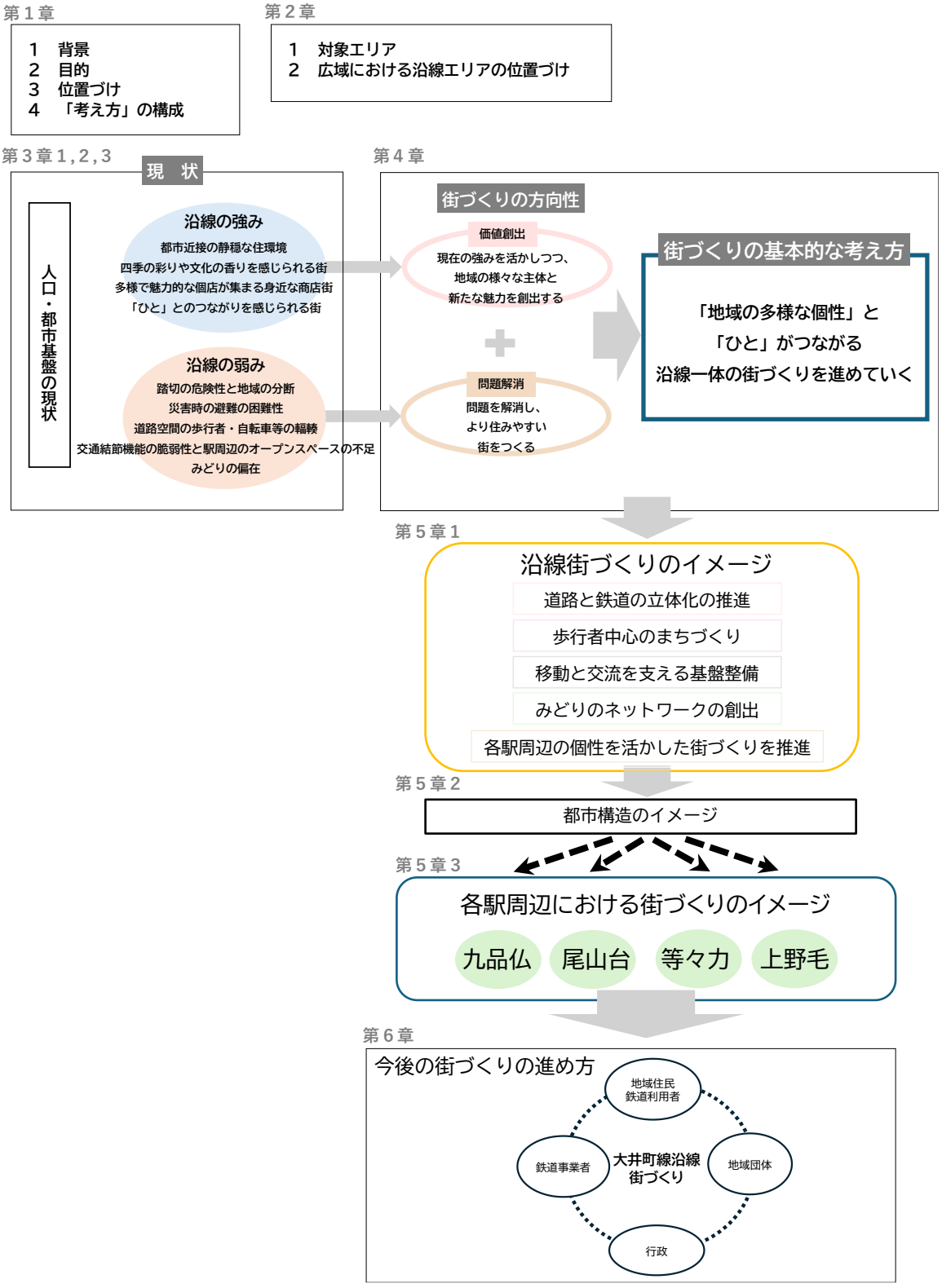
（*）「世田谷区都市整備方針 第二部『地域整備方針（後期）』」に示す玉川地域の「まちの将来像」は、「地域で育む安全・安心と笑顔のまち／国分寺崖線や等々力渓谷などの自然豊かな住みよいまち／にぎわいと元気あふれる魅力的なまち」



「大井町線沿線街づくりの考え方」の位置づけ

4　「考え方」の構成

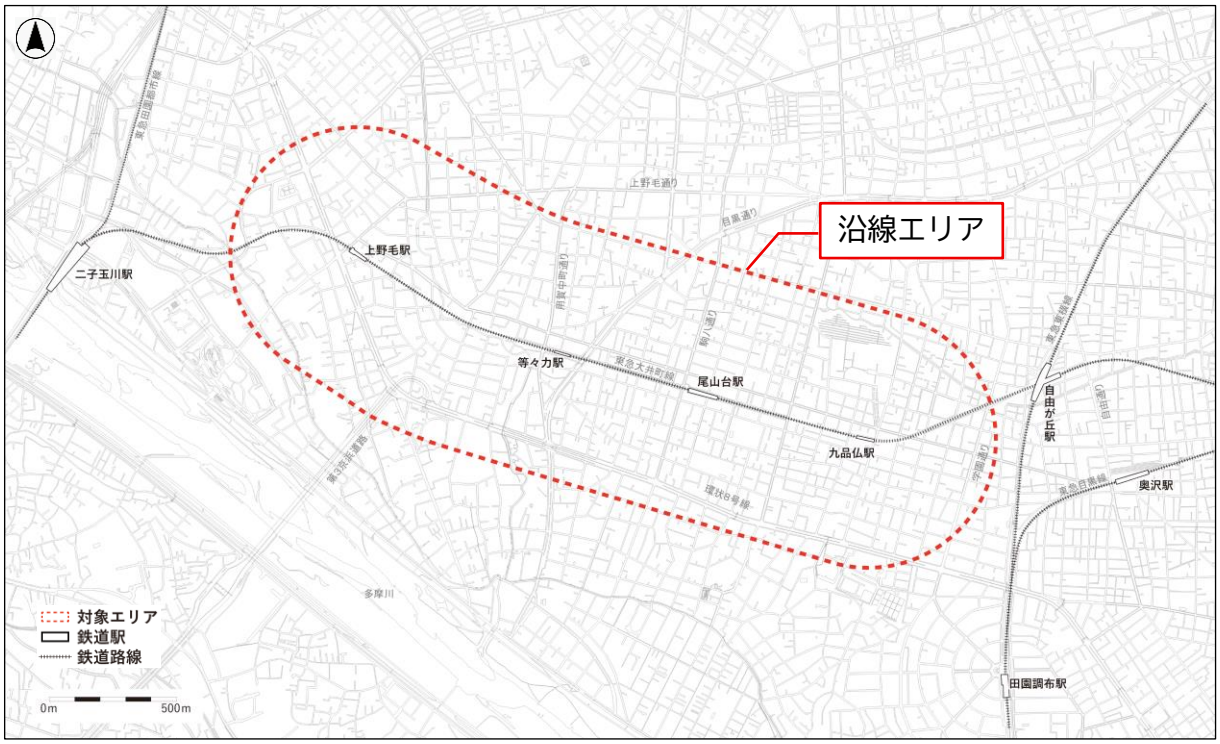
「考え方」の構成を以下のとおり示します。



第２章　対象エリア

１　対象エリア

「考え方」の対象エリアは、九品仏駅から上野毛駅までの各駅半径５００ｍの範囲を中心とした下記エリア（以下、「沿線エリア」という。）を基本とします。

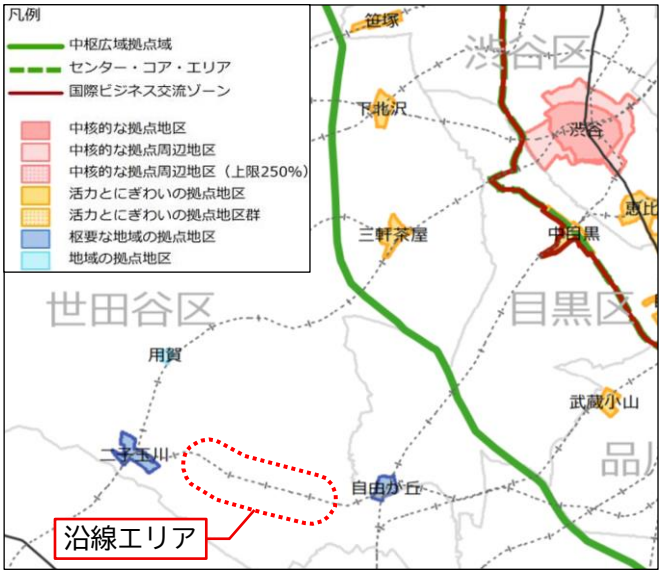


対象エリア図

２　広域における沿線エリアの位置づけ

沿線エリアは、東京都「新しい都市づくりのための都市開発諸制度活用方針」にて「枢要な地域の拠点地区」として位置づけられている自由が丘駅と二子玉川駅とを繋いでいます。両駅はいずれも、渋谷駅と川崎市・横浜市の北部など郊外を結ぶ鉄道路線上の中間エリアと捉えることができます。

国土交通省「デジタル化の急速な進展やニューノーマルに対応した都市政策のあり方検討会の中間まとめ」（令和３年（２０２１年））では、都心と郊外の「中間エリア」を、職住遊学の機能がバランス良く融

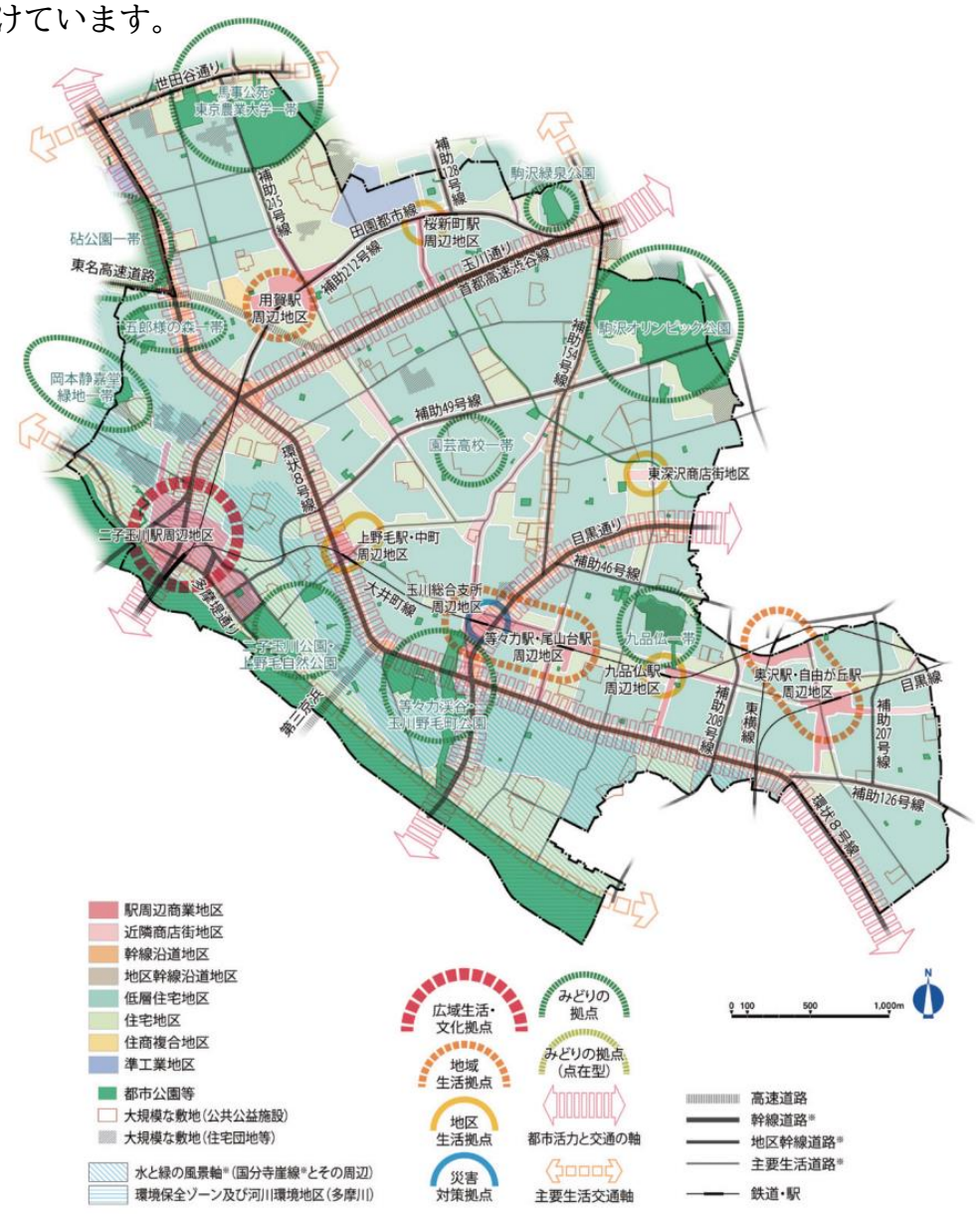


拠点地区位置図（全体）抜粋
（出典＝東京都「新しい都市づくりのための都市開発諸制度活用方針」（令和８年(2026 年)6 月 30 日改定））

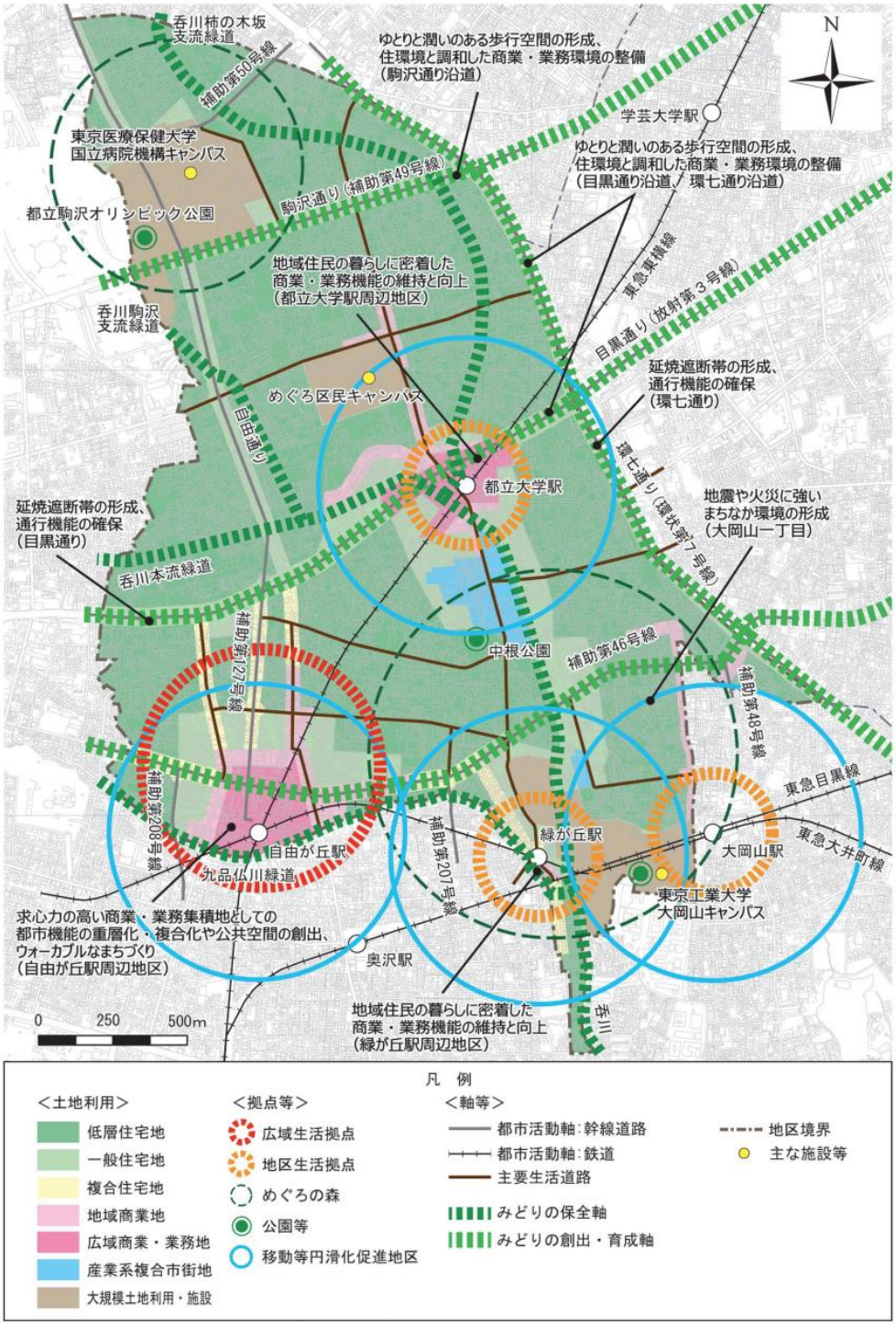
合した「駅まち空間」を形成し、回遊性を高めるなど多機能化・複合拠点化していく必要性が示されています。

沿線エリアには身近な商店街、自然、歴史などの多数の地域資源が比較的近い距離に点在しており、道路と鉄道の立体化によって踏切による南北の分断が解消されれば、これらの地域資源がつながり、４駅が連坦する一体的な都市空間が形成されます。

また、世田谷区都市整備方針（令和７年（２０２５年）７月）では、二子玉川駅周辺地区を「広域生活・文化拠点」、等々力駅・尾山台駅周辺地区を「地域生活拠点」、九品仏駅周辺地区と上野毛駅・中町周辺地区を「地区生活拠点」、奥沢駅・自由が丘駅周辺地区を「地域生活拠点」と位置づけています。目黒区都市計画マスタープラン（令和５年（２０２３年）４月）では、自由が丘駅周辺地区を「広域生活拠点」と位置づけています。



玉川地域の骨格と土地利用方針
（出典=世田谷区都市整備方針（令和7年（２０２５年）7月））



西部地区の整備方針図
（出典＝目黒区都市計画マスタープラン（令和５年（２０２３年）４月））

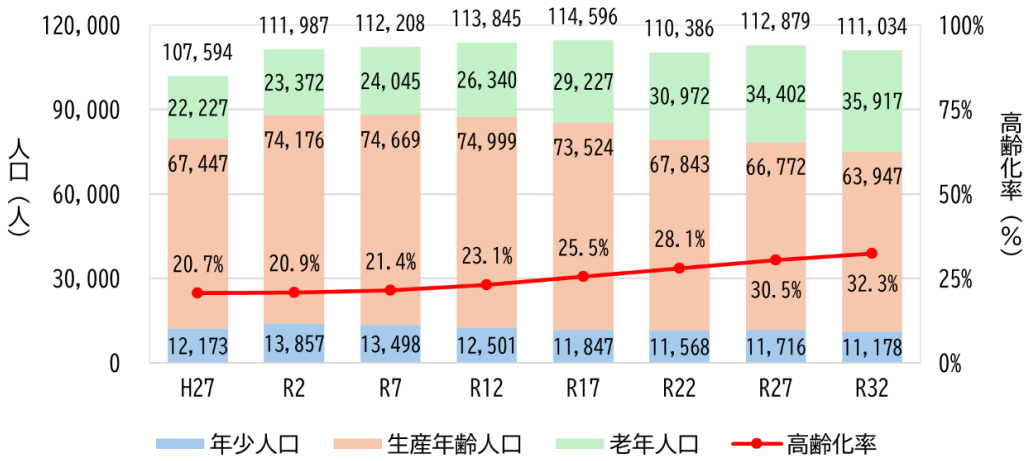
第３章　現状

１　人口・都市基盤の現状

（１）人口

①将来人口

沿線エリアに含まれる町丁目の将来人口は、国土技術政策総合研究所が提供するプログラムによる推計結果によると、令和３２年(２０５０年)にかけて１１万人程度で概ね横ばいに推移することとなります。一方で、高齢化率は３２．３%に上昇する見込みです。



沿線エリアにおける将来人口推計の結果

（出典＝国土技術政策総合研究所 将来人口・世帯予測ツール v3※（令和７年１２月推計））

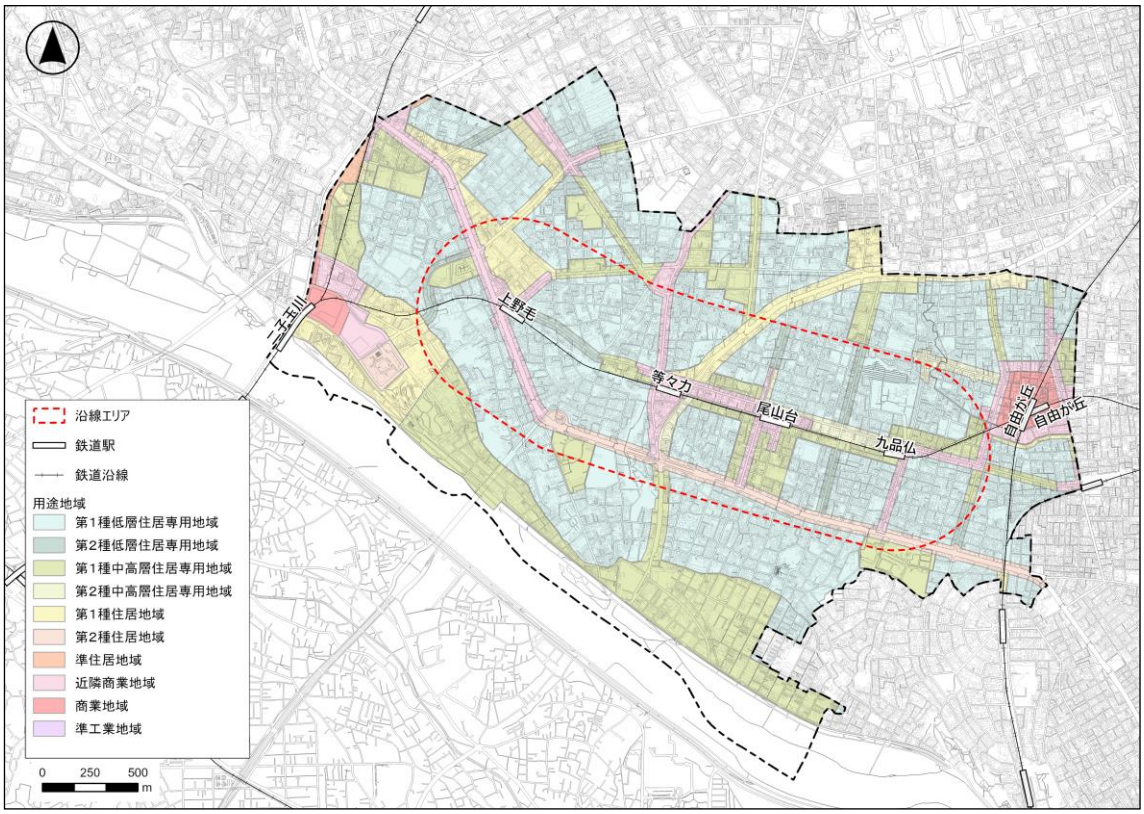
※国土技術政策総合研究所・将来人口・世帯予測ツールｖ３
国土技術政策総合研究所が開発したソフト。令和２年（２０２０年）国勢調査の小地域人口・世帯データを用いて、５歳階級別人口の年次変化を５年ごとに計算することにより将来人口予測を行うもの。

（２）土地利用

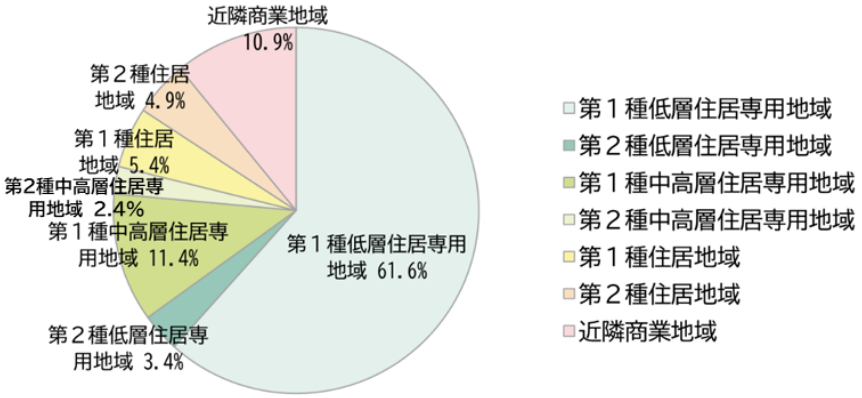
①用途地域・地区計画等

沿線エリア内の用途地域の構成は、第１種低層住居専用地域が大部分を占めています。各駅周辺の南北方向の道路沿いは近隣商業地域に指定されており、それらを接続する東西の道路には第１種・第２種中高層住居専用地域が指定されている区間もあることから、住宅用途以外の利用も可能です。

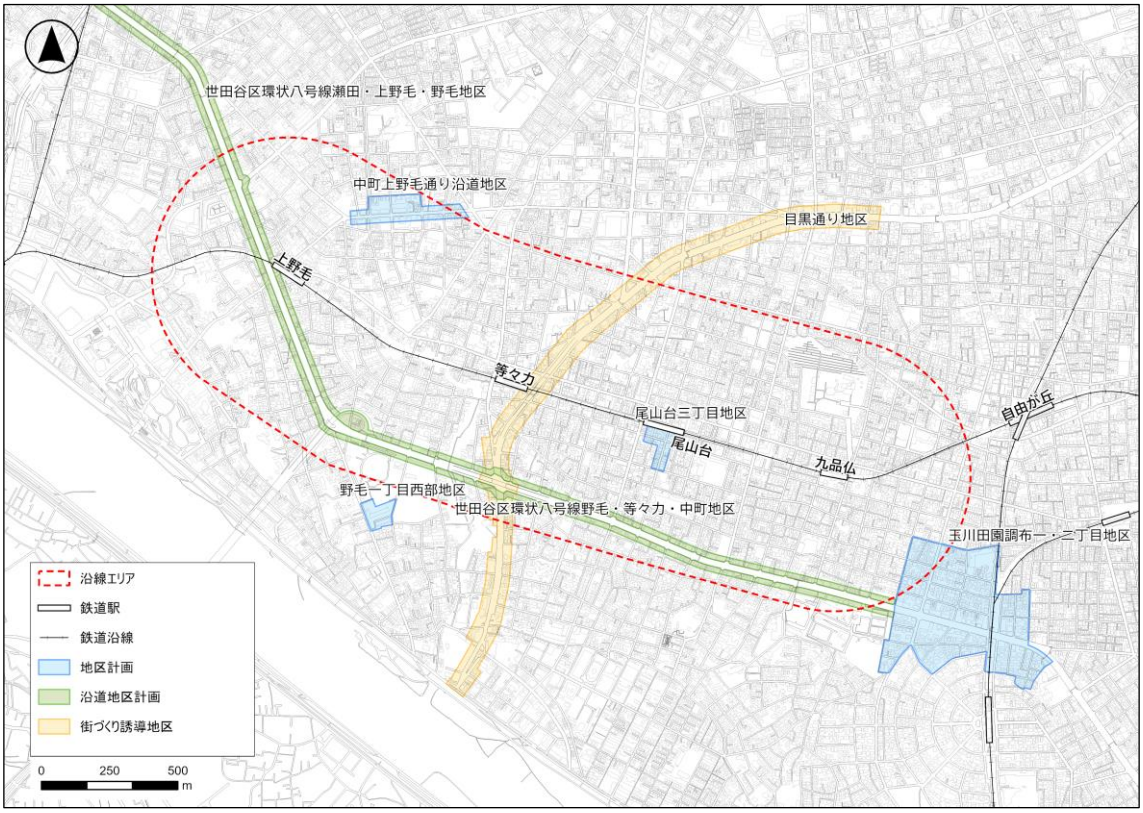
また、沿線エリア内では、「尾山台三丁目地区」、「環状八号線沿道地区」、「中町上野毛通り沿道地区」、「目黒通り地区（地区街づくり計画のみ）」、「玉川田園調布一・二丁目地区」の地区計画・地区街づくり計画等に基づき、街づくりを進めています。



沿線エリアとその周辺における用途地域の指定状況（出典＝世田谷区都市計画図）



沿線エリアにおける用途地域の構成比（出典＝世田谷区都市計画図）

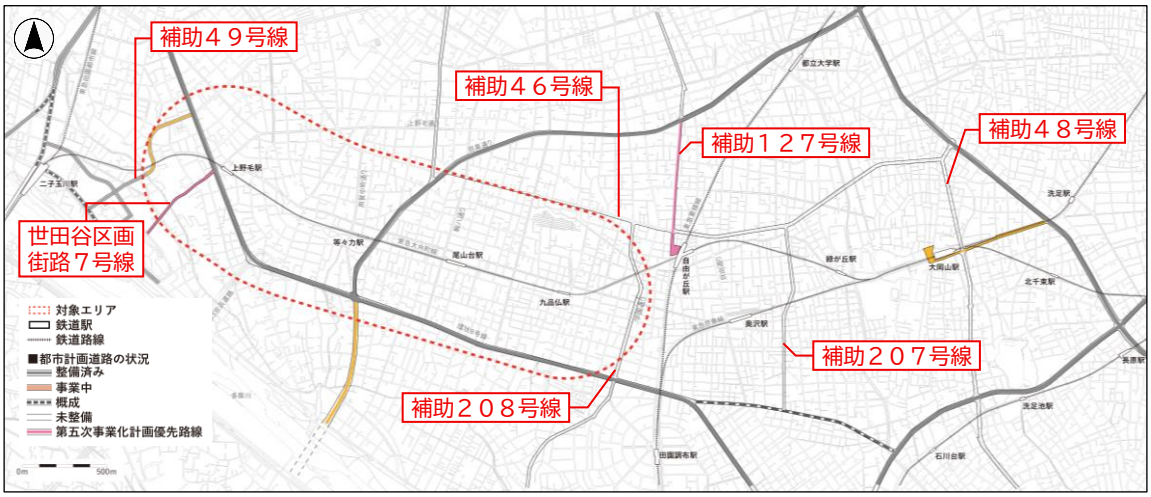


沿線エリア周辺の地区計画等

（３）道路・交通

①都市計画道路

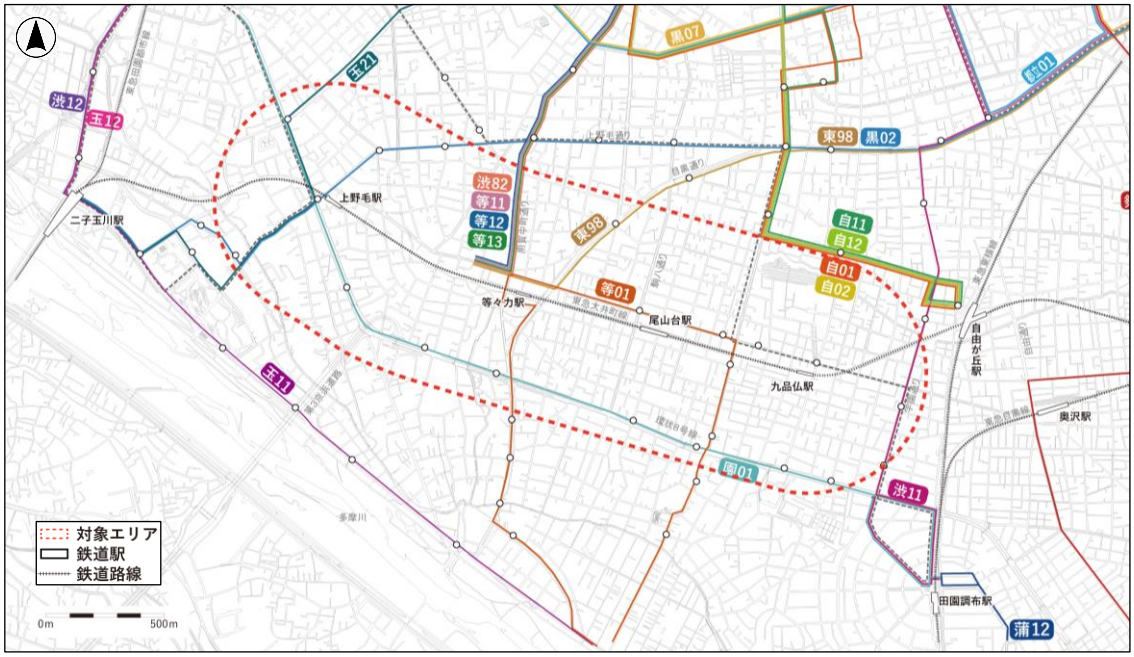
沿線エリア内及びその周辺には補助４６号線、補助２０８号線、補助４８号線、補助２０７号線、補助１２７号線、補助４９号線、世区街７号線などの都市計画道路があり、事業中や未整備の区間が存在しています。このうち、補助４９号線の一部が事業中、自由が丘駅前広場北側にある補助１２７号線及び世区街７号線が、「東京における都市計画道路の整備方針（令和８年(２０２６年)３月)」において、優先整備路線に位置づけられています。また、大井町線と交差する都市計画道路については、「せたがや道づくりプラン（令和８年(２０２６年)６月)」において、今後、鉄道と道路の立体化が具体化した場合、関係する自治体と連携して必要な整備を行うこととしています。



都市計画道路(出典＝世田谷区道路網図・目黒区都市計画施設図)

②バスネットワーク

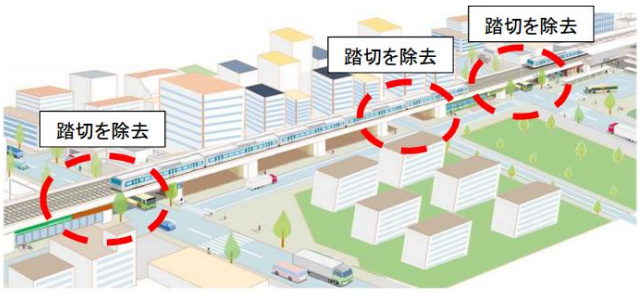
等々力駅周辺は、近隣地区のコミュニティバスの拠点であるほか、東京駅や渋谷駅などの主要駅を結ぶ６路線の起終点となっていますが、バス停は駅から離れた場所に点在しています。



沿線エリア付近のバスネットワーク（令和８年（2026 年）９月現在）（出典＝東急バス路線図）

③踏切対策

東京都では、都民生活の安全性や利便性の向上、国際都市としての魅力向上、経済活動の促進を図る上で踏切問題の解消を喫緊の課題としており、社会情勢の大きな変化等を踏まえて、踏切対策を着実に推進していくため、令和８年６月に「踏切対策基本方針（改定）」を策定しました。改定にあたっては「まちづくり」、「ユニバーサルデザイン」、「都市強靭化」の３つの観点が新たに盛り込まれています。



連続して高架化することで、複数の踏切を一挙に除去

連続立体交差事業のイメージ(出典：国土交通省資料)

東京都は、この方針において、重点的に対策を実施または検討すべき踏切を「重点踏切」として、①道路渋滞の発生、②地域分断による生活の不便やまちづくりの遅れ、③踏切事故の危険性、④災害対策の妨げの４つの視点で抽出しています。その上で、「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）」、「鉄道立体化以外の対策の検討対象区間（早期に実現可能な対策を関係者間で検討すべき区間）」などを設定しています。

「考え方」の対象エリアを含む、自由が丘駅から上野毛駅までの区間では、１５か所の踏切のうち１２か所が「重点踏切」として抽出され、東急大井町線(緑が丘駅～等々力駅付近)は、東急東横線(都立大学駅～田園調布駅付近(自由が丘駅付近))とともに引き続き「鉄道立体化の検討対象区間」に設定されています。さらに、等々力駅以西の区間が「鉄道立体化以外の対策の検討対象区間」に新たに設定されました。このように、沿線全体で踏切対策の必要性が高まっています。



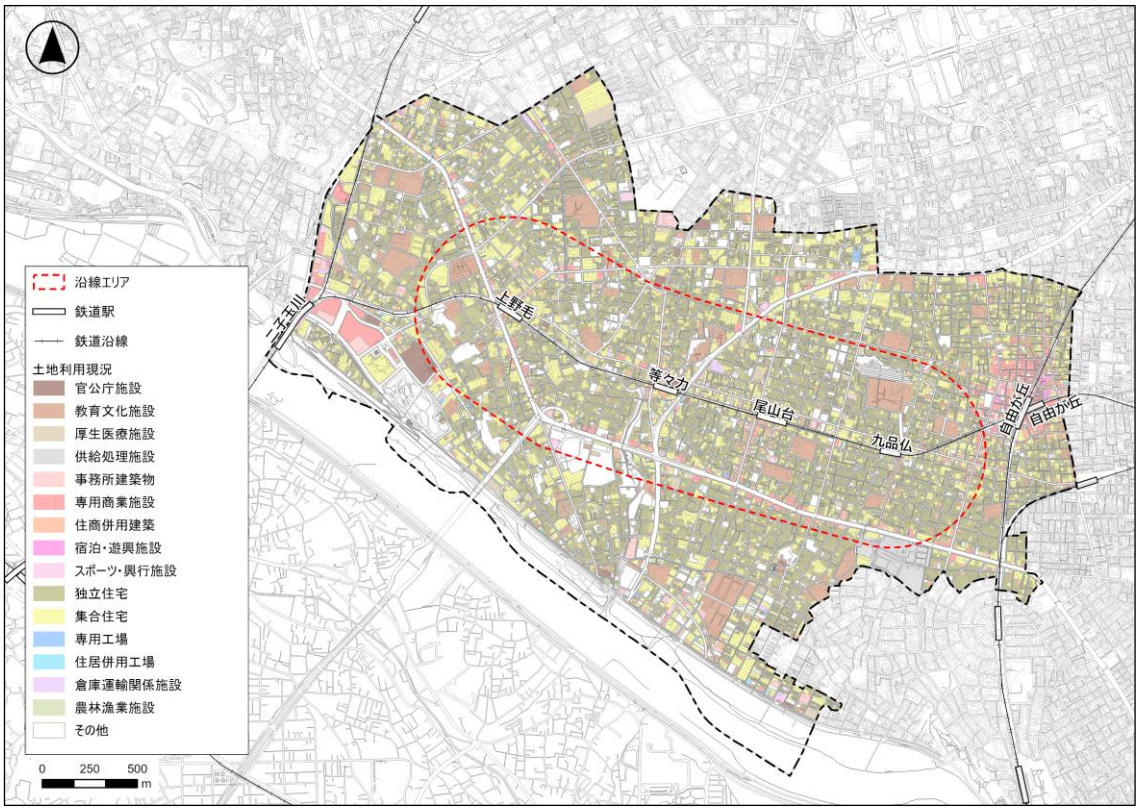
対象エリアに関する鉄道立体化の検討対象区間

（出典＝東京都「踏切対策基本方針（改定）（令和８年(2026 年)6 月)」）

２　沿線エリアの強み

（１）都市近接の静穏な住環境

二子玉川駅と自由が丘駅という商業地に近接した閑静な住宅地であることが魅力となっています。沿線エリアの建物は独立建物が約４５％であり、玉川全円耕地整理によって整備された都市基盤の上に、戸建て住宅中心のゆとりある街並みが形成されています。



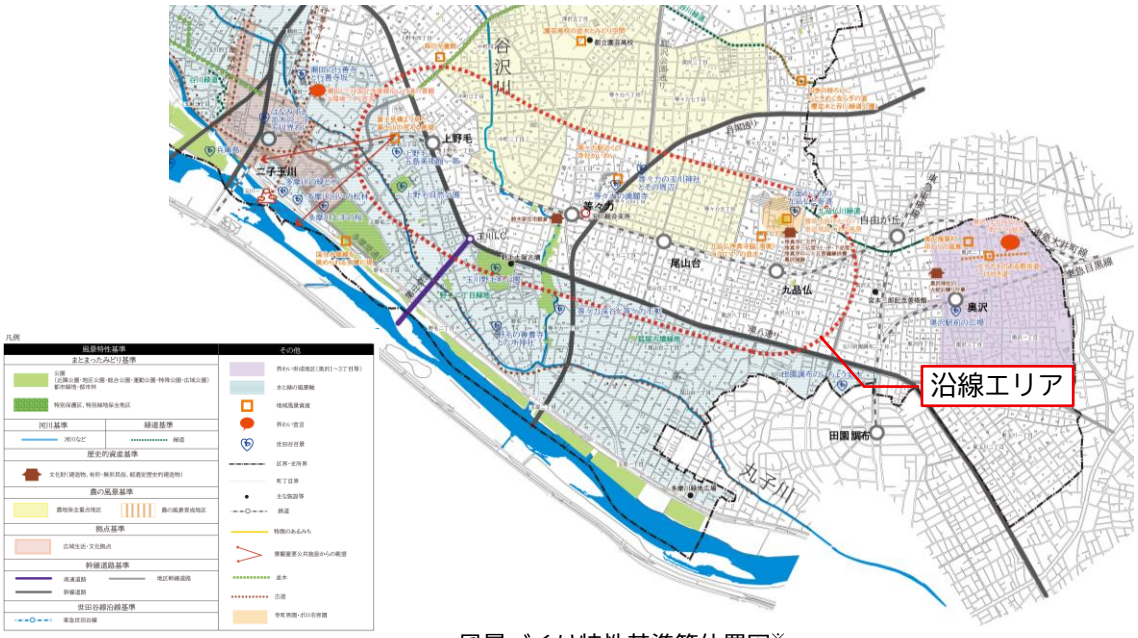
土地利用現況（出典＝世田谷区土地利用現況調査（令和３年（2021 年））

（２）四季の彩りや文化の香りを感じられる街

沿線エリアは、武蔵野台地に位置しています。沿線エリア南端には、国分寺崖線や等々力渓谷などの起伏に富んだ四季を感じる豊かな風景があり、国分寺崖線上からは、多摩川を見晴らすこともでき、世田谷の風景の基盤となる地形の豊かさを感じることができるエリアとなっています。

また、沿線エリア内は、古墳やレクリエーション施設を有する玉川野毛町公園、歴史とみどりを感じることができる浄真寺、九品仏川緑道等、多くの地域資源があり、駅間が短いことから気軽に散策を楽しめるエリアです。

さらに、五島美術館や宮本三郎記念美術館では、歴史・文化に触れることができ、街に文化的な価値をもたらしています。



風景づくり特性基準等位置図※



浄真寺参道



九品仏川緑道



等々力渓谷



宮本三郎記念美術館



上野毛自然公園

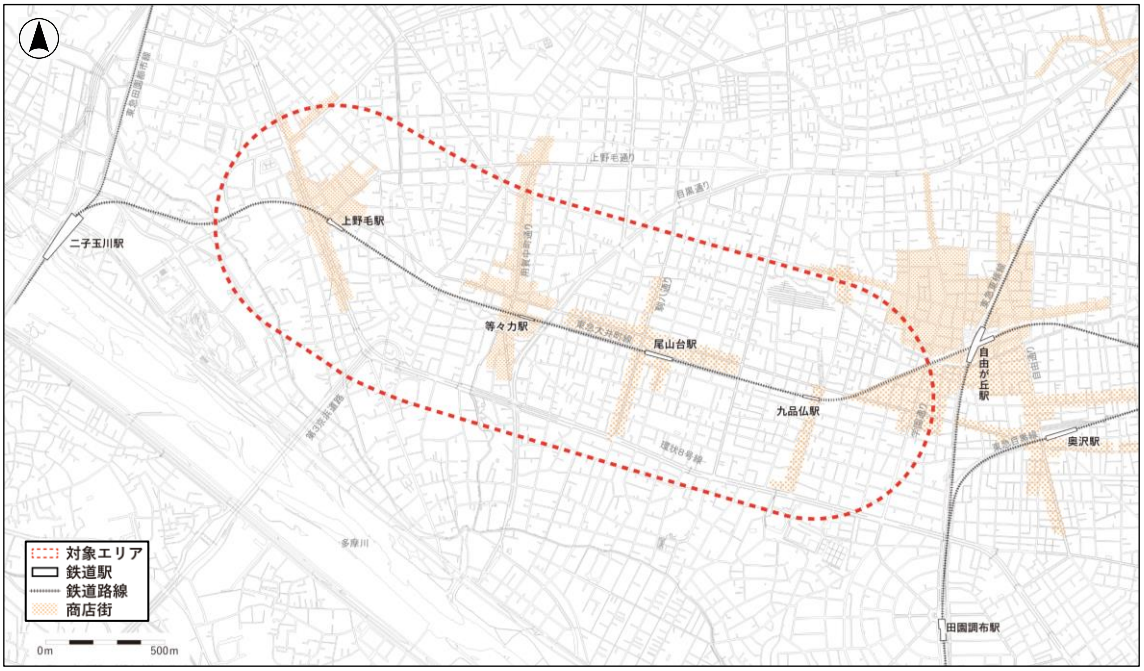


玉川野毛町公園

※風景づくり特性基準等位置図とは、地域特性を踏まえた「風景づくりの方針・基準」を景観法に基づいて指定し、どの場所に適用されるかを示した位置図のこと。

（３）多様で魅力的な個店が集まる身近な商店街

各駅周辺にある商店街は、それぞれの特徴を活かし、周囲の住宅地との調和を図りつつ、にぎわいのある環境を形成しています。多様で魅力的な飲食店や小売り店のある商店街が多く、徒歩圏内で地域住民の日常生活を支え、楽しめる街となっています。



商店街の分布（出典＝世田谷区資料・目黒区資料）



九品仏商店会



ハッピーロード尾山台商店街

（４）「ひと」とのつながりを感じられる街

自宅や職場、学校といった居場所だけではなく、サードプレイス※となる飲食店やコミュニティスペースが立地しています。町会・商店街のイベントや神社のお祭りなど、地域コミュニティが育まれる環境があり、「ひと」とのつながりを感じられる暮らし方ができる街です。



上野毛地区のマラソン大会



ハッピーロード尾山台での歩行者天国の社会実験



九品仏地区の盆踊り



等々力駅前でのマルシェ（玉川総合支所）

※サードプレイス
自宅、学校、職場以外に自分らしくリラックスして過ごし、帰属意識を持てる場所。

３　沿線エリアの弱み

（１）踏切による危険性・地域の分断

①開かずの踏切

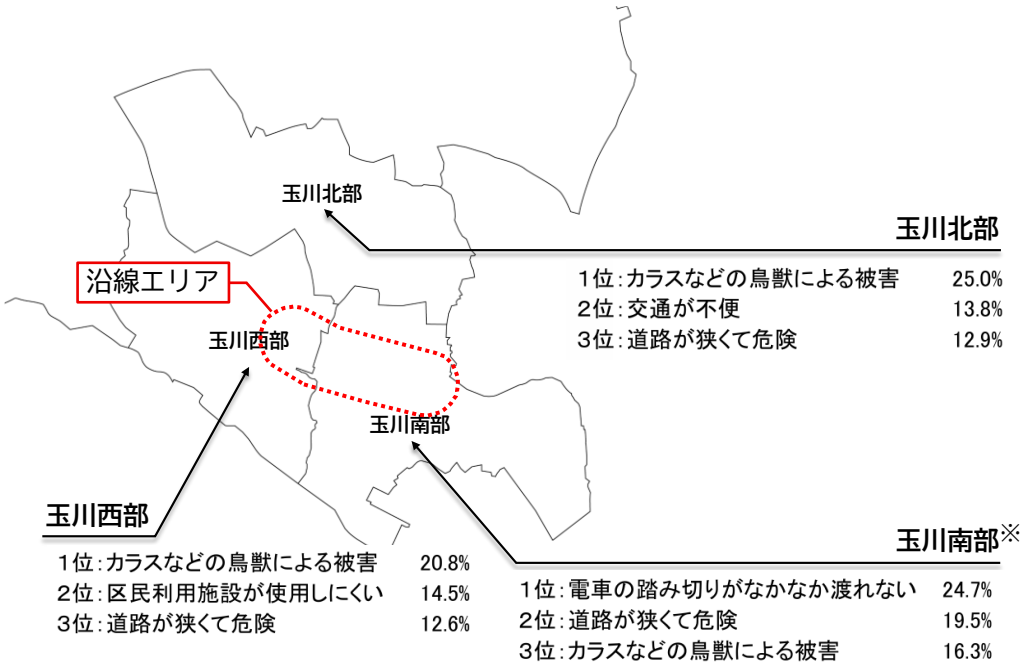
自由が丘駅から上野毛駅までの区間の１５か所の踏切のうち、１２か所が東京都「踏切対策基本方針（改定）」で重点的に対策を実施または検討すべき踏切である「重点踏切※」に抽出され、９か所が、電車の運行本数が多い時間帯において遮断時間が１時間のうち４０分以上となる「開かずの踏切」となっています。

また、世田谷区民意識調査２０２６（令和８年（２０２６年）５月実施）では、沿線エリアに該当する玉川南部地域の日常生活での困りごととして「電車の踏み切りがなかなか渡れない」が２４．７％（第１位）となっています。



踏切の状況（出典＝東京都「踏切対策基本方針（改定）（令和８年(2026 年)6 月)」一部加筆）

※重点踏切とは、道路渋滞の発生、地域分断による生活の不便やまちづくりの遅れ、踏切事故の危険性、災害対応の妨げのいずれかの指標から抽出した踏切です。



地域における日常生活での困りごと-地域別（上位３項目）
（出典＝世田谷区民意識調査２０２６（令和８年(２０２６年５月実施)）

※玉川南部とは、奥沢１～８丁目、東玉川１～２丁目、玉川田園調布１～２丁目、等々力１～８丁目、尾山台１～３丁目、玉堤１～２丁目

②踏切の危険性と地域の分断

沿線エリア周辺は小学校や中学校が多く、通学路指定されている踏切が５か所あり、通勤・通学時間帯には子どもや歩行者、自転車、自動車などが交錯してしまい、交通渋滞だけではなく踏切事故の危険もあります。

また、東京都の踏切対策基本方針においても踏切事故に占める高齢者の割合が高いことが課題としてあげられており、今後、高齢化に伴って交通弱者が増え、危険性がさらに高まることが予想されます。

踏切は地域の分断をもたらし、生活の不便さにつながり、回遊性の確保やウォーカブル※な街づくりの障害になるなど、魅力的な街づくりを進めにくくしています。



課題のある踏切（出典＝国土交通省関東地域整備局資料・世田谷区資料）

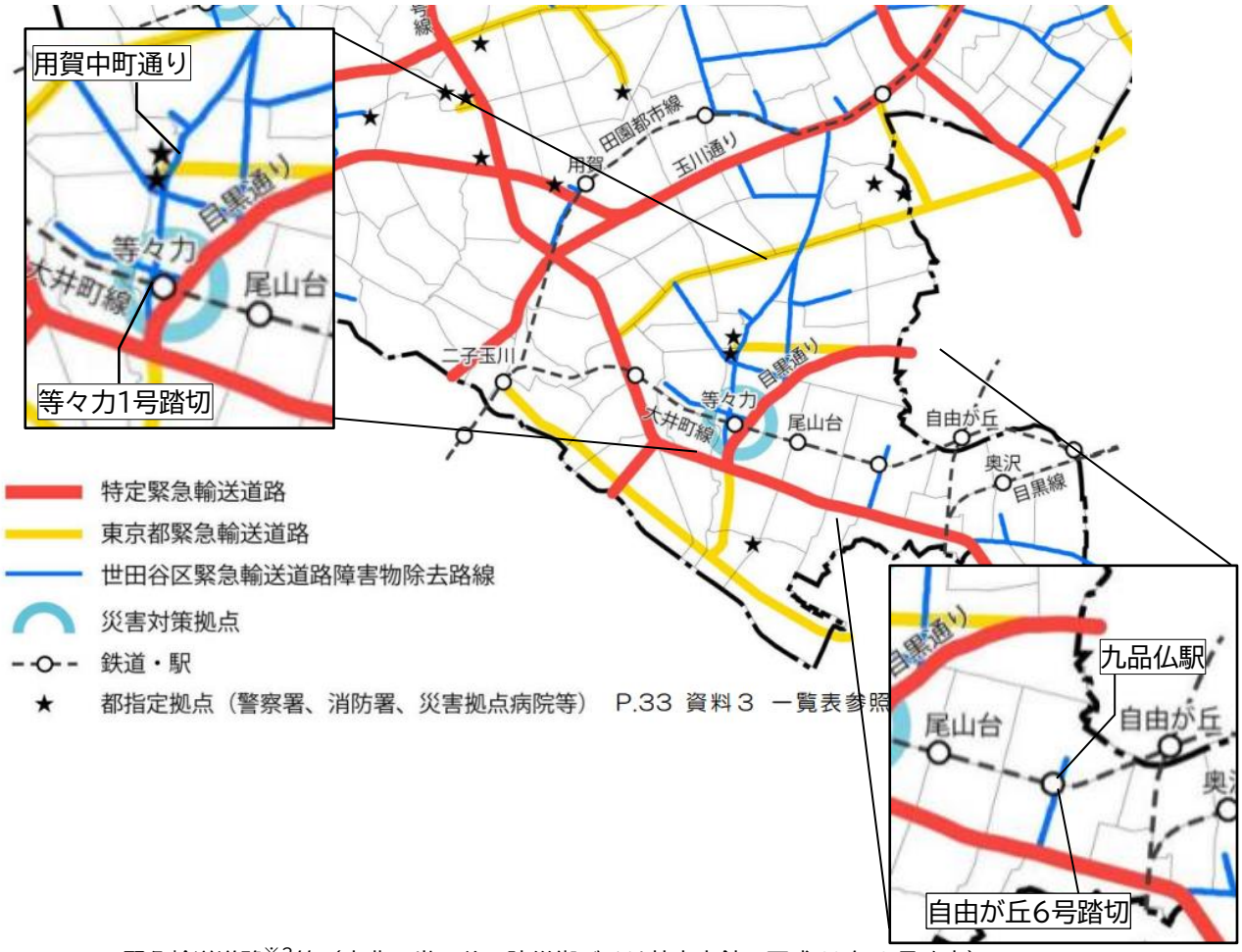
※ウォーカブル
居心地が良く歩きたくなる空間づくりの考え方。歩行者を中心とした道路や公共空間の整備により、回遊性やにぎわいの創出を図る。世田谷区では「ウォーカブルかつ多様な利用者や交通手段に対応する道づくり」を推進している。

（２）災害時の避難の困難性（道路ネットワーク・避難空間）

等々力駅に隣接する踏切や九品仏駅の東側に隣接する踏切は、区が指定する緊急輸送道路障害物除去路線※１上に位置しており、災害時において踏切遮断が発生した場合には、緊急車両の通行や救助・救急活動に支障を及ぼすことが懸念されます。

さらに、踏切による交通の分断は、地域住民の災害時の避難に支障を及ぼすとともに、等々力駅の北側に隣接する玉川総合支所は玉川地域の災害対策拠点であることから、地域全体の防災力や災害対応力の低下につながる可能性があり、都市強靱化の観点からも対策が求められます。

また、沿線エリアは、みどりの拠点があるものの、身近な避難空間となる「一時集合所」や延焼を遅らせる機能を有している公園等が少ない地域となっており、今後街づくり事業と連携して公園緑地を充実させることが求められています。



緊急輸送道路※２等（出典＝世田谷区防災街づくり基本方針　平成 28 年 3 月改定）

※１緊急輸送道路障害物除去路線
世田谷区が災害発生時における救助活動や緊急物資輸送等確保するため、道路上の障害物を優先的に除去する路線。

※２緊急輸送道路
災害発生時における救助活動や緊急物資輸送等を確保するため、東京都が指定する重要な道路ネットワーク。防災・減災機能を支える重要な都市基盤である。

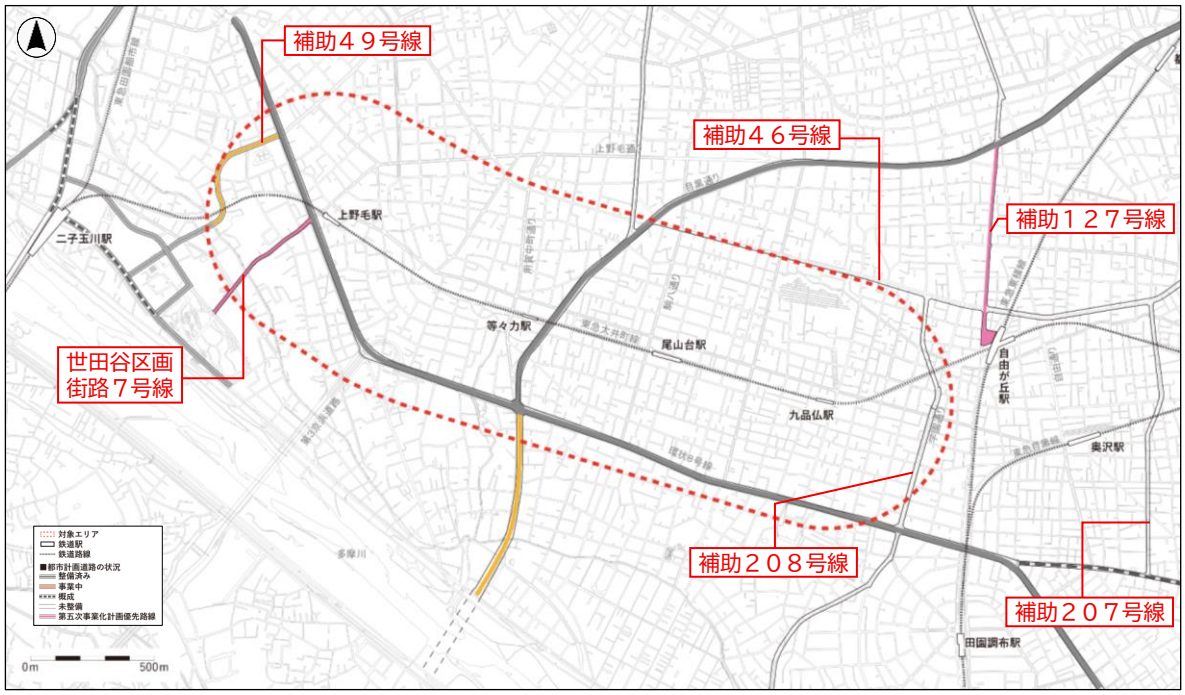


公園緑地配置方針図（出典＝世田谷区みどりの基本計画）

（３）道路空間の歩行者・自動車等の輻輳（ふくそう）

沿線エリア内には未整備の都市計画道路があり、広域的な自動車交通を受け持つ道路網が形成されていないことから、本来それらの道路を通行すべき自動車が生活道路に流入しています。

用賀中町通りや等々力通りなどの沿線エリアの主要となる区道では、路線バスが運行されています（p13「バス路線図」参照）。限られた道路空間に歩行者、自転車、路線バスなど大型車両を含む自動車が混在しており、歩行者・自転車の安全で快適な通行や、自動車交通の円滑な処理が困難な状況です。また、路線バスが運行する一部区間では、幅員が狭い歩道に設けられたバス停でバス待ちをする人が、歩行者の通行の妨げとなっています。



都市計画道路（出典＝世田谷区道路網図・目黒区都市計画施設図）

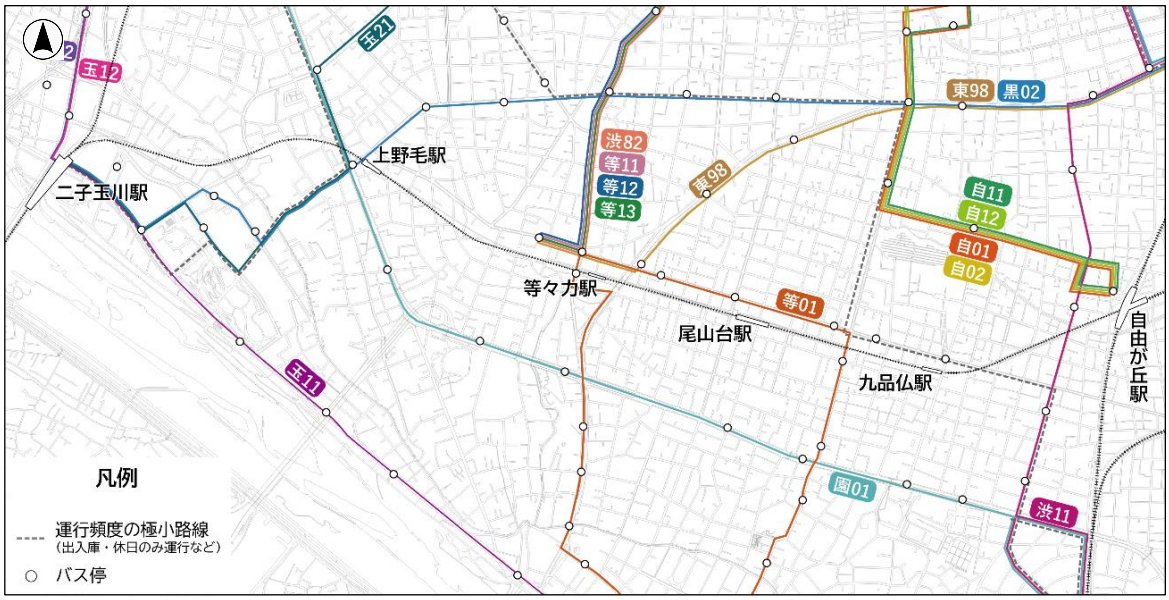


等々力駅周辺のバス運行環境（バス待ちの様子）

（４）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

等々力駅周辺のバス停は、渋谷駅や梅ヶ丘駅、成城学園前駅、東京駅などを結ぶ６路線の起終点となっています。しかし、バス停が駅から離れた場所に点在しているため、鉄道からの乗換えが不便となっており、交通結節機能のさらなる拡充が求められます。

各駅周辺では、オープンスペースがないことにより、円滑な移動が妨げられ、にぎわいや交流の場としての駅前空間の活用を困難にしています。また歩行空間確保やシェアサイクル等様々な交通手段の活用を可能にするモビリティハブ※設置のためのオープンスペースの充実が求められます。



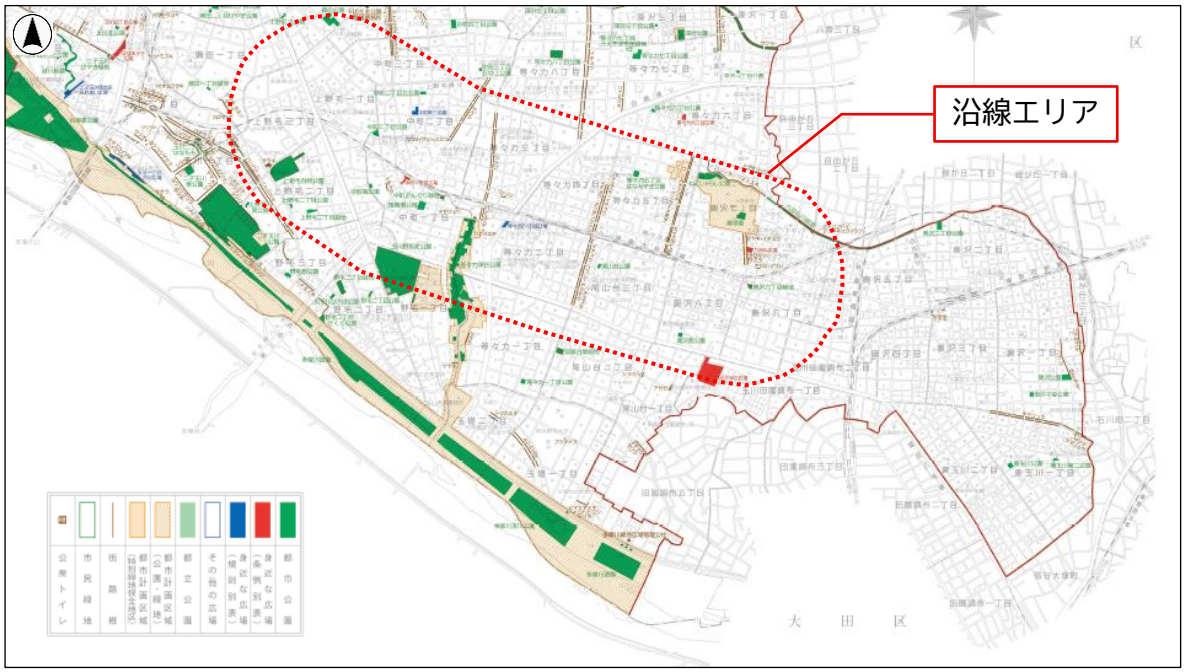
等々力駅付近のバスネットワーク（出典＝東急バス路線図）

※モビリティハブ
鉄道、バス、自転車、シェアモビリティ等の多様な交通手段を結び、円滑な乗換えや移動を支える交通結節拠点。世田谷区ではシームレスな移動環境の形成を目指している。

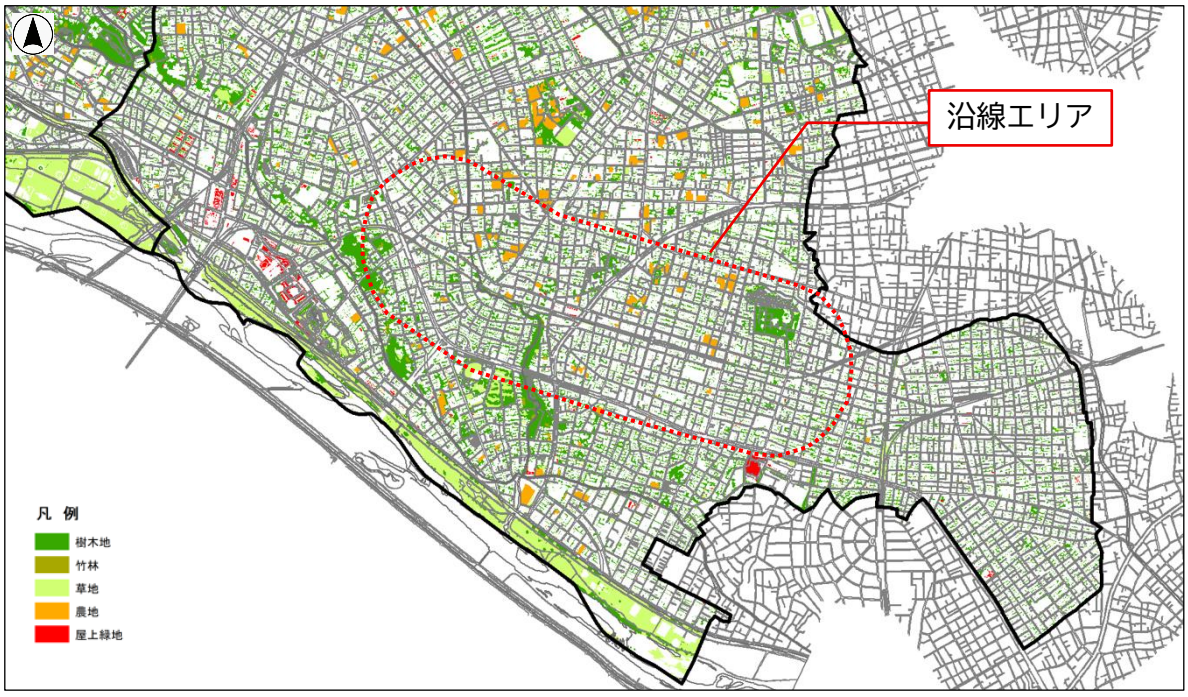
（５）みどりの偏在（公園等の不足）

沿線エリアは、等々力渓谷、玉川野毛町公園、浄真寺などのまとまったみどりはあるものの、中規模公園や身近な街区公園が少なく、分布に偏りがある状況で、公園等の配置を必要とする地域を含んでいます。

公園や植栽地などのみどりは、環境の改善や生きものの住処になるだけでなく、火災の延焼遅延や雨水の貯留・浸透などの機能を有し、グリーンインフラとして、近年多発している局所的な豪雨による浸水や土砂崩れなど災害を緩和する効果も期待されています。



世田谷区都市公園等配置図（令和８年４月１日現在）



緑地や水面等の分布（出典＝世田谷区 HP）

第４章　街づくりの考え方

１　現状（強み・弱み）の捉え方

沿線エリアは閑静な住宅地が広がるなか、寺社や等々力渓谷、魅力的な商店街などの地域資源が多くあります。また、商店街のイベントや神社のお祭りなども多く開催されており、「ひと」のつながりを感じることができます。

一方、玉川全円耕地整理事業や鉄道開業から約 100 年が経過し、人口構成、移動の手段、住まい方など社会が大きく変化し、みどり・オープンスペース・交通に関する問題や日常生活や災害等緊急対応時の踏切遮断による地域の負担や危険性がより顕著になってきています。

２　街づくりの方向性

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るとともに、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。

具体的には、道路と鉄道の立体化とこれに合わせた様々な街づくりにより交通や防災、みどりなど街の課題を解消し、現在の強みを魅力として継承・発展させていきます。これにあたっては、各駅周辺の多様な個性・魅力を活かしながら、街づくりを地域の方々をはじめとした関係する様々な主体とともに進めていきます。

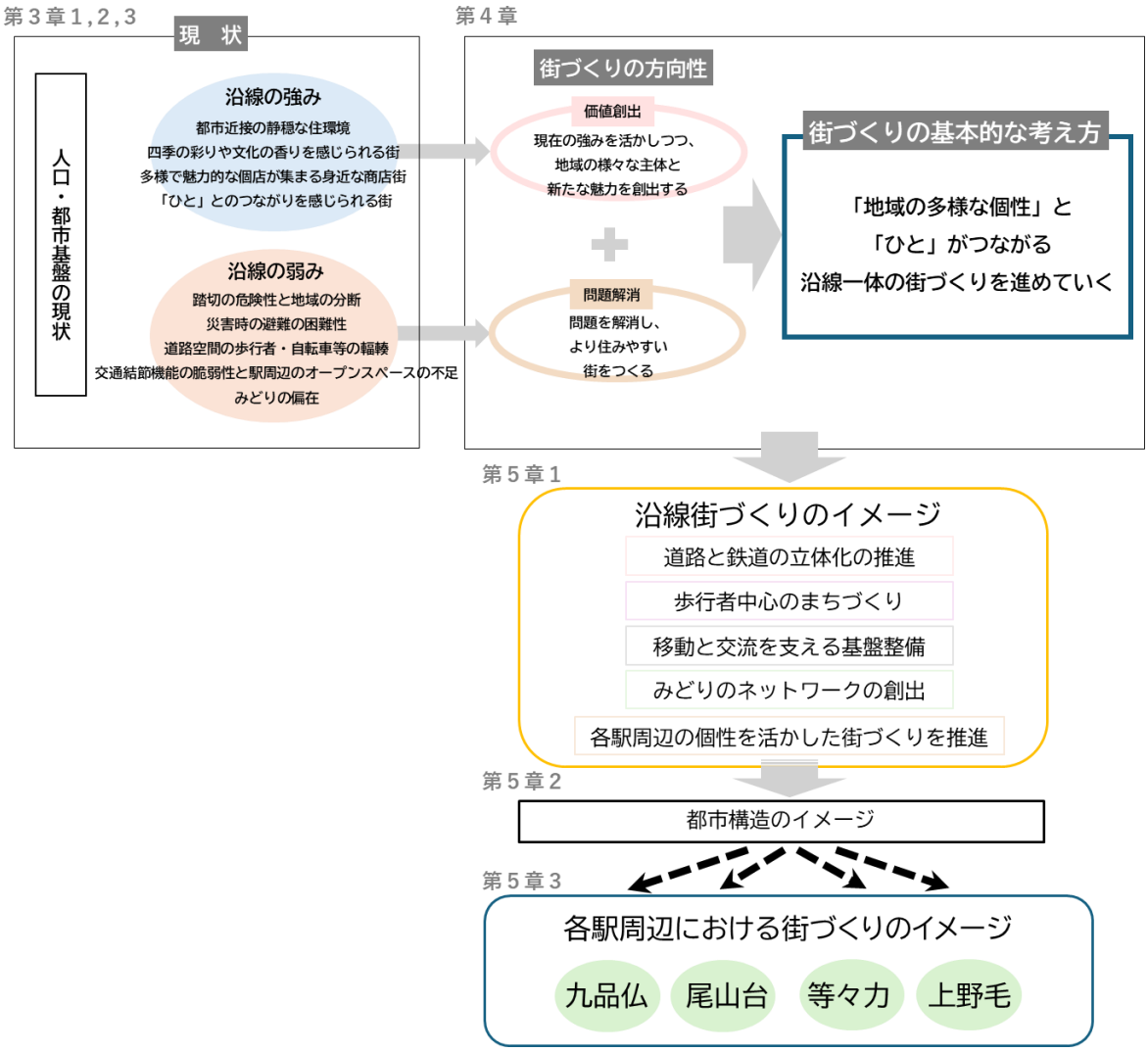
４つの駅を核として、様々な地域資源や魅力がつながり新たな価値を創出することで「ひと」を中心とした沿線全体が連坦した魅力的な街づくりを実現します。

３　街づくりの基本的な考え方

上段項目「２.街づくりの方向性」をもとに、区は、下記を「街づくりの基本的な考え方」とし、沿線街づくりに取り組んでいきます。

「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
地域の方々とともに進めていく

【参考】３章・４章・５章の関係



第５章　沿線街づくりのイメージ

１　沿線街づくりのイメージ

本章では、沿線街づくりが進んだ、将来の街の姿のイメージを示します。

（１）道路と鉄道の立体化の推進

道路と鉄道の立体化により街の分断を解消し、開かずの踏切や交通渋滞の解消はもとより、通学路の安全性の確保や災害時における避難経路を確保していきます。

東西をつなぐ、みどり・回遊のネットワークの軸や「ひと」がつながるにぎわい・交流の場を形成し、街としての魅力をさらに高めていきます。また、駅前のオープンスペース整備や交通結節機能の強化、歩行空間の確保など「ひと」中心の街区形成をすることで、安全で快適な移動環境を形成します。



鉄道立体化によって目指すべきまちづくりの方向性イメージ
（出典＝東京都「踏切対策基本方針（改定）
（令和８年(2026 年)6 月)」）

これらにより東西･南北の街がつながり、地域コミュニティが活性化することで、交流が生まれ、「ひと」と「ひと」のつながりを感じられる豊かな街の形成が期待できます。

（２）歩行者中心のまちづくり

近年の街づくりでは「ウォーカブルな街づくり」が志向され、道路空間を車中心から「ひと」中心の空間へと再構築する取組みが進められています。

沿線の街づくりにおいても、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、安全で快適に歩ける街区を形成するとともに、低炭素な移動手段への転換を促進します。


道路の将来イメージ（出典＝「2040 年、道路の景色が変わる」（国土交通省））

（３）移動と交流を支える基盤整備

「ひと」と「ひと」がつながる街づくりを行うために、移動を支える道路や駅前空間、新たな交通手段にも対応したモビリティハブ等により街の基盤整備を進めていきます。

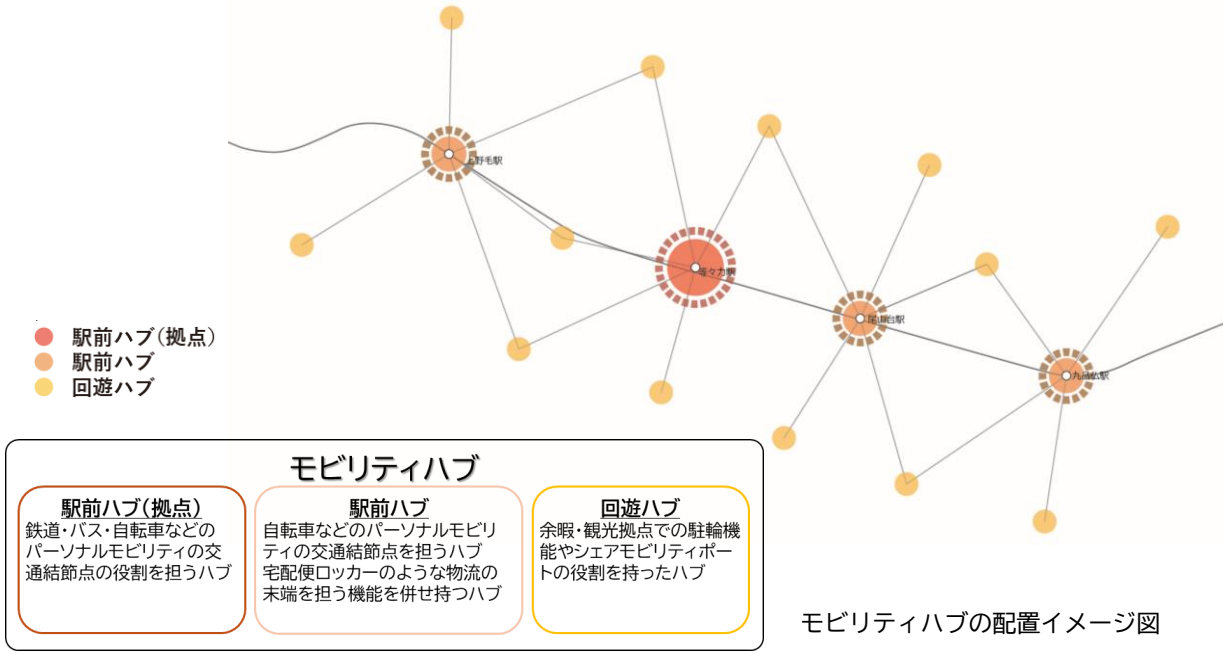
歩行者・自転車・自動車や新しいモビリティが適切にすみ分け、道路を利用する誰もが安全かつ安心して移動ができる道路環境を目指します。また、駅前空間の整備を進め、新たなオープンスペースを創出するとともに、公共空間の利活用を推進します。未整備の都市計画道路については、道路と鉄道の立体化が具体化した場合、関係する自治体と連携して必要な整備を行います。

モビリティハブについては、沿線エリアの拠点である等々力駅を中心に、九品仏・尾山台・上野毛の各駅、浄真寺や多摩川、等々力渓谷などの余暇・観光の目的地、その他の沿線エリアの内外のネットワークを形成することなどを検討していきます。また、回遊性を向上させ、バリアフリー化やわかりやすい案内サインの整備、快適な歩行空間の確保など、ユニバーサルデザインの視点を取り入れながら、誰もが目的地まで円滑に移動できる環境をつくります。

南北の分断の解消と東西のつながりの強化に加え、上記のような基盤整備を進めることで、移動や交流がより円滑となり、回遊ネットワークの形成と安全かつ安心に街を楽しめる街づくりを進めます。

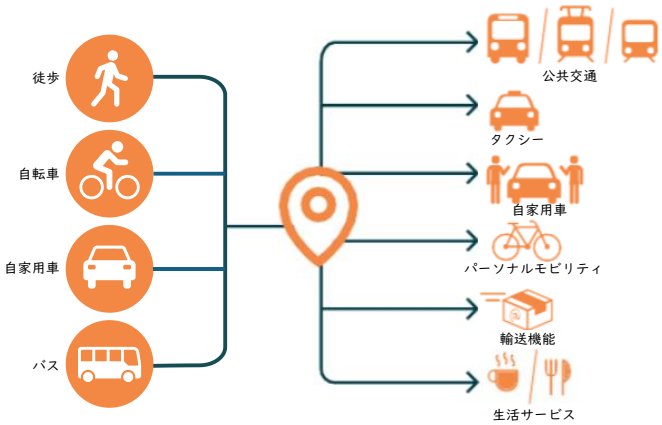
※モビリティハブの配置イメージ

広域から近隣までをつなぐモビリティハブを配置し、移動利便性の向上と暮らしを支える機能充実を図ります。例えば、等々力駅を鉄道・バス・パーソナルモビリティが結節する「駅前ハブ（拠点）」とし、各駅に「駅前ハブ」、余暇・観光拠点の「回遊ハブ」と連携するネットワークを形成することで、誰もが移動しやすく回遊しやすい環境づくりを進めます。



モビリティハブの配置イメージ図

モビリティハブは、交通結節機能に加え、物流の末端を担う機能や、カフェ・オープンスペースなどの生活・交流機能が付加されるなど、複合的な都市機能を担う可能性があります。



モビリティハブの機能
（出典＝「MOBILITY HUBS:STEERING THE SHIFT TOWARDS INTEGRATED SUSTAINABLEMOBILITY」（UITP）に掲載された図を改変）

（４）みどりのネットワークの創出

道路と鉄道の立体化による創出空間も活用し、公園や緑道をつなぐみどりのネットワークをつくり、環境・防災・交流に寄与するグリーンインフラを形成します。九品仏駅から上野毛駅の間に東西にみどりをつなぐ軸を形成し、浄真寺から等々力渓谷、さらに玉川野毛町公園や多摩川を結ぶことで、面的なつながりを強化します。

地域コミュニティや事業者と連携し、現在のみどりの保全と新たなみどりの創出に努めるとともに、誰もが憩える公園・緑地などを交流の拠点とし、「ひと」とのつながりが広がる地域コミュニティの形成を目指します。



シモキタ雨庭広場（出典＝世田谷区 HP）



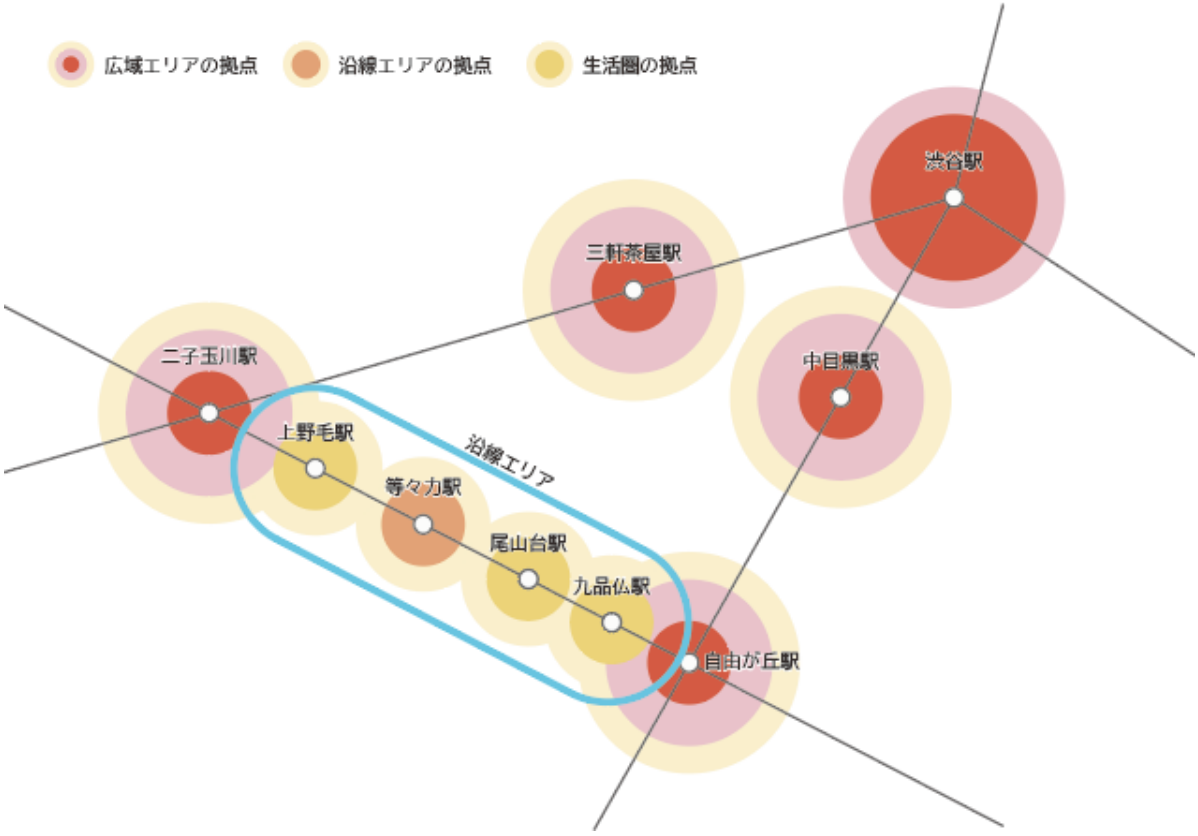
小田急小田原線高架橋側道脇
（出典＝世田谷区 HP）



みどりのネットワークのイメージ

（５）各駅周辺の個性を活かした街づくりの推進

沿線エリアにおいて、地域生活拠点であり災害対策拠点である等々力駅周辺を沿線エリアの拠点とし、等々力駅周辺・九品仏駅周辺・尾山台駅周辺・上野毛駅周辺の個性を活かした街づくりを進めていきます。



各駅の役割

［参考］
「世田谷区都市整備方針 第二部『地域整備方針（後期）』」（令和７（２０２５）年７月）に記載されている目指す街の姿

九品仏駅：区民に身近な商店街の形成や、駅前空間の整備を図るとともに、みどりの多い周辺環境と調和した住環境の形成を図ります。

尾山台駅：尾山台駅周辺は生活利便施設の集積や、建築物の壁面後退などでオープンスペースを確保し、歩いて楽しいまちの実現を図ります。

等々力駅：等々力駅周辺は、地域行政の中心としての役割や、等々力渓谷を有する観光拠点であることを踏まえ、交通結節機能を強化するとともに、住・商のバランスがとれ、周辺の豊かな自然環境にも配慮した、住民にも来訪者にもやさしいみどり豊かなまちの実現を図ります。

上野毛駅：上野毛駅周辺は生活利便施設の集積、歩行空間の充実などにより活気ある商店街の形成をめざすとともに、地区にふさわしい商店の立地を進め、近隣の住宅地に配慮した商店街の形成を図ります。

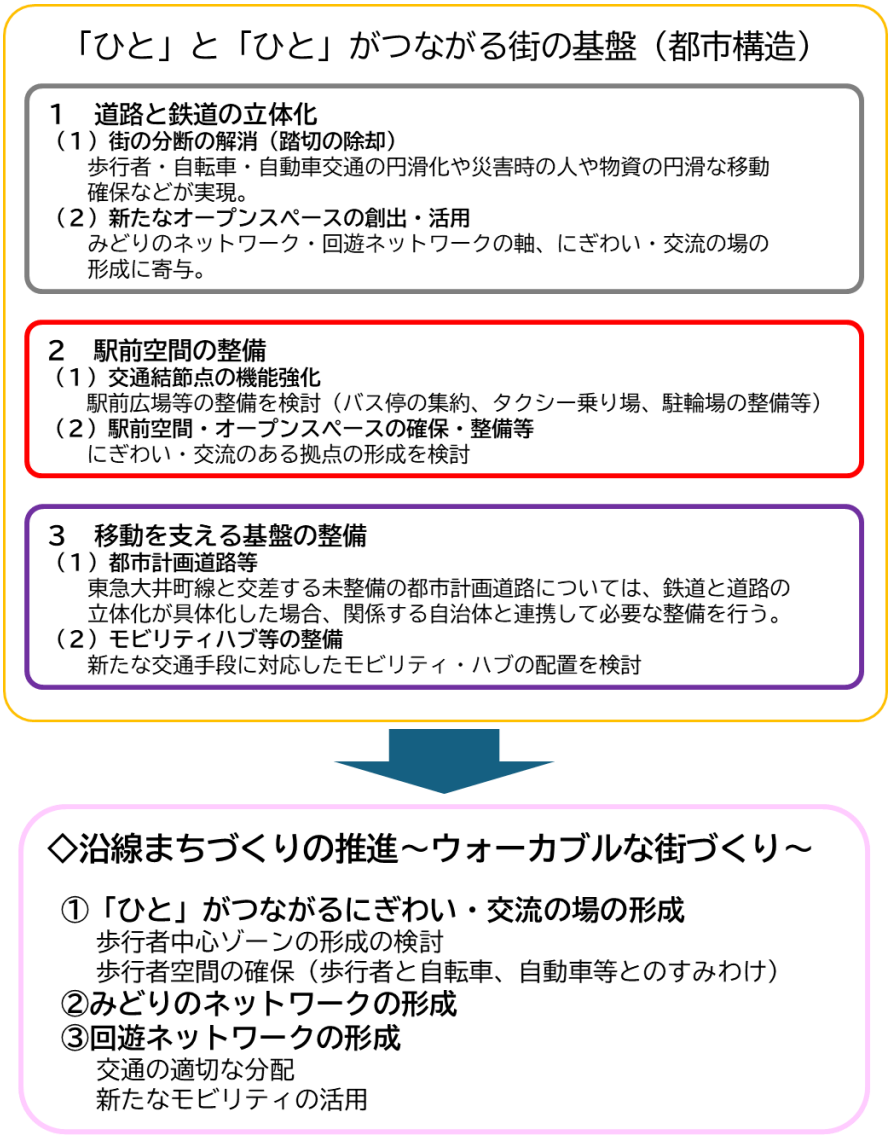
2　都市構造のイメージ

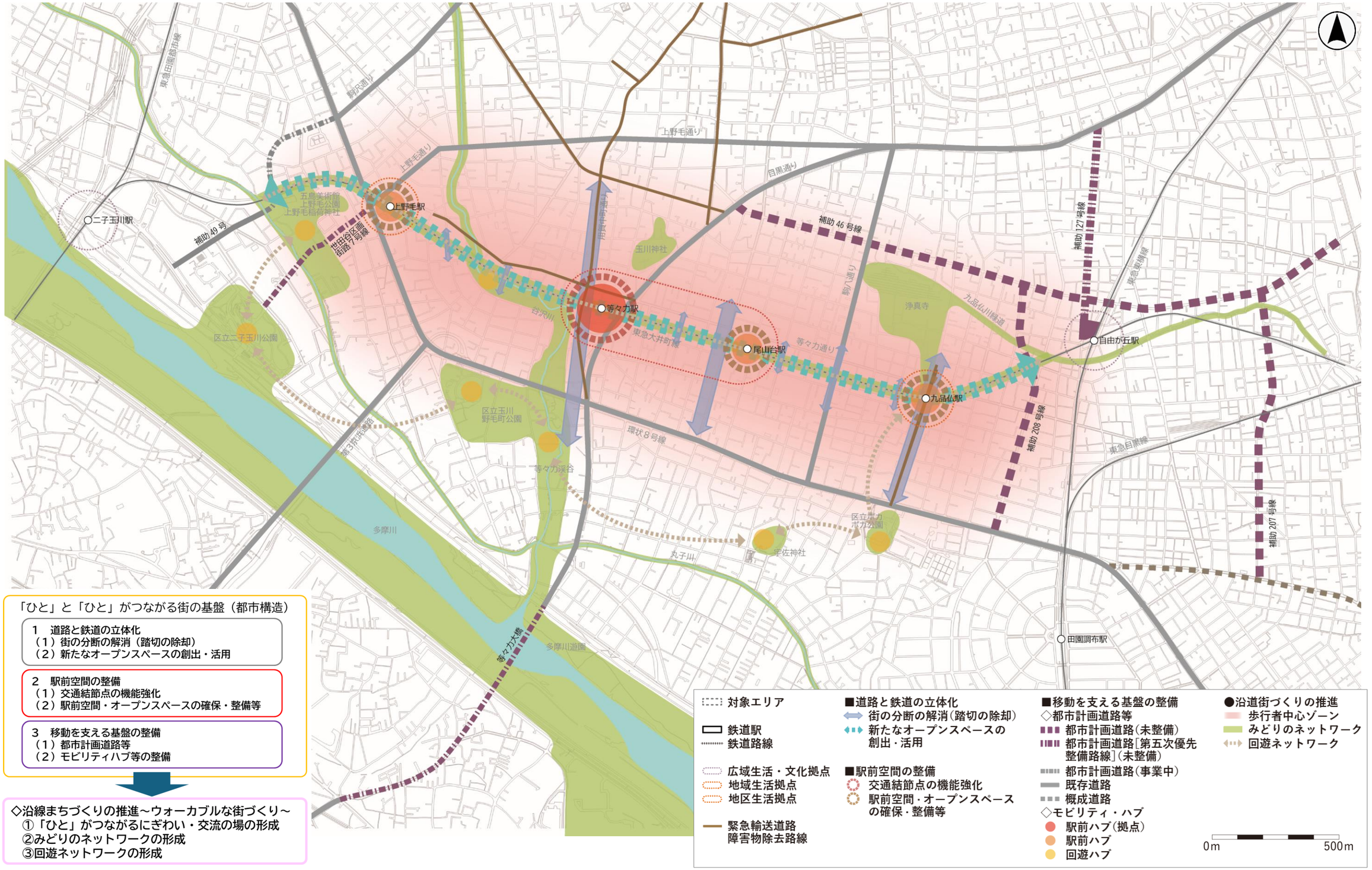
ここでは、沿線街づくりが進んだ、将来の都市構造のイメージを示します。

まず、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。さらに駅前の交通結節機能が強化され、オープンスペースなどが整備されることで、にぎわいや交流のある各駅の拠点としての役割がより発揮されていきます。加えて、移動を支える基盤である、都市計画道路やモビリティハブの整備が進んでいます。

以上のような、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』




二子玉川駅
上野毛駅
等々力駅
尾山台駅
九品仏駅
自由が丘駅
田園調布駅
東急田園都市線
野沢通り
上野毛通り
自黒通り
駒八通り
補助 49 号
補助 46 号線
補助 127 号線
補助 208 号線
補助 207 号線
世田谷区画像街路 7 号線
第3京浜国道
環状8号線
等々力通り
東急大井町線
東急目黒線
五島美術館
上野毛公園
上野毛稲荷神社
玉川神社
浄真寺
九品仏川緑道
谷沢川
区立二子玉川公園
区立玉川野毛町公園
等々力渓谷
区立等力ボカ公園
宇佐神社
丸子川
多摩川
等々力大橋
多摩川遊園
「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）
（2）新たなオープンスペースの創出・活用
2 駅前空間の整備
（1）交通結節点の機能強化
（2）駅前空間・オープンスペースの確保・整備等
3 移動を支える基盤の整備
（1）都市計画道路等
（2）モビリティハブ等の整備
◇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
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
対象エリア
鉄道駅
鉄道路線
広域生活・文化拠点
地域生活拠点
地区生活拠点
緊急輸送道路
障害物除去路線
■道路と鉄道の立体化
街の分断の解消（踏切の除却）
新たなオープンスペースの創出・活用
■駅前空間の整備
交通結節点の機能強化
駅前空間・オープンスペースの確保・整備等
■移動を支える基盤の整備
◇都市計画道路等
都市計画道路（未整備）
都市計画道路［第五次優先整備路線］（未整備）
都市計画道路（事業中）
既存道路
概成道路
◇モビリティ・ハブ
駅前ハブ（拠点）
駅前ハブ
回遊ハブ
●沿道街づくりの推進
歩行者中心ゾーン
みどりのネットワーク
回遊ネットワーク
0m
500m

将来都市構造図

３　各駅周辺における街づくりのイメージ

ここでは、４つの各駅周辺について、それぞれの特徴・課題とともに街づくりのイメージを示します。

（１）九品仏駅周辺の現状と将来の姿

現況

■駅周辺の特徴

○九品仏駅北側には浄真寺が立地しており、駅直近から続く参道や九品仏川緑道がみどりの豊かさと歴史の趣を感じさせます。

○駅南側には環状八号線まで続く商店街とともに、等々力通り沿いにも個店が立地する、温かみのある商業地となっています。

■駅周辺の課題

○学区域が鉄道により分断されており、通学の際に踏切を横断することがあります。また、災害時には緊急輸送道路障害物除去路線に指定されていることから、踏切の遮断や混雑等により避難や災害活動に支障をきたす可能性があります。

○身近な公園や広場などのオープンスペースが限られており、子どもの遊びや、高齢者をはじめとする地域住民の休憩・交流を支える場の充実が求められています。

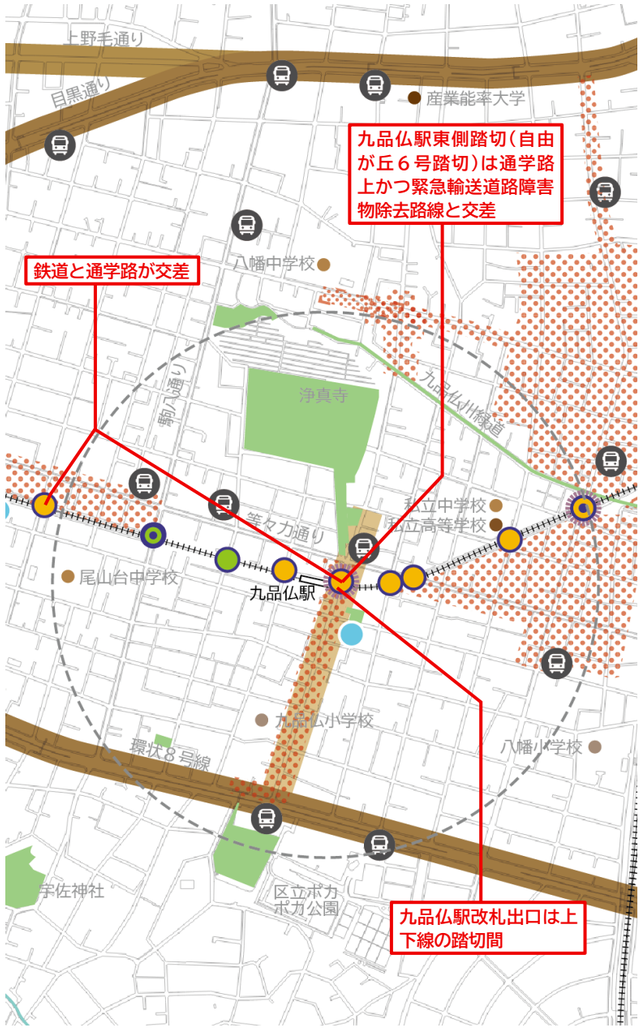
○九品仏駅の改札口は上下線の踏切に挟まれた構造となっているため、列車通過時には利用者の滞留が発生しています。また、駅周辺には学校が立地しており、通学児童を含む多くの利用者が集中することから、安全で円滑な歩行空間の確保が課題となっています。

将来の姿

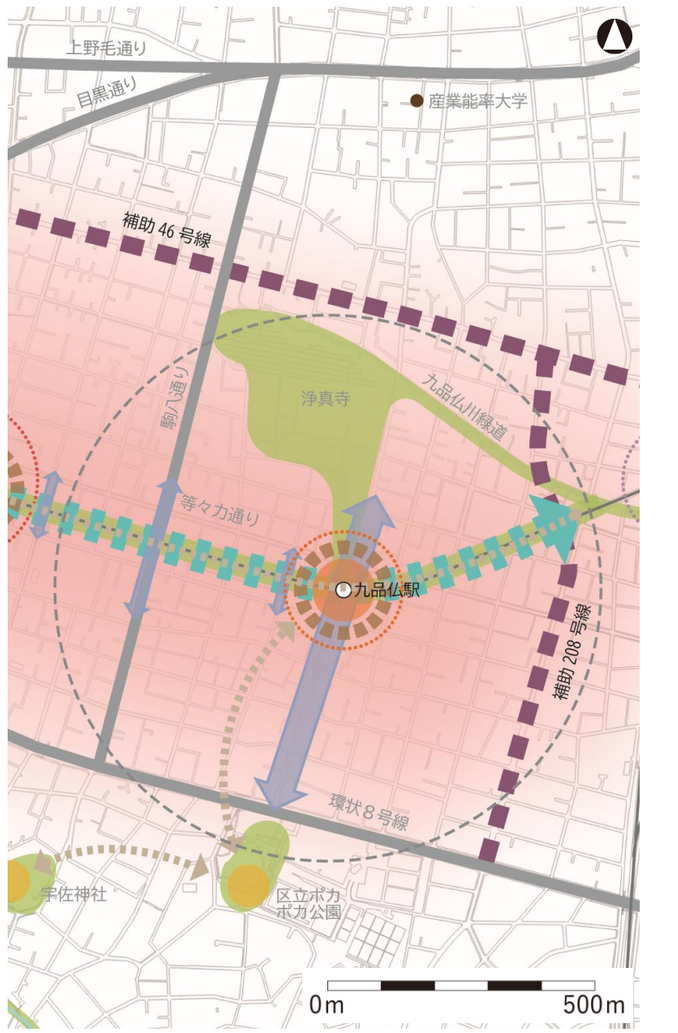
- 駅周辺にオープンスペースやモビリティハブが確保・配置され、浄真寺の参道と商店街の連続性を高め、歩行者の回遊性向上やにぎわい創出が期待されます。
- 商店街や住宅地では円滑で安全な交通の確保が期待されます。

■九品仏駅周辺の将来のイメージ

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。



現状の駅周辺



将来の駅周辺

（２）尾山台駅周辺の現状と将来の姿

現況

■駅周辺の特徴

○尾山台駅周辺は、等々力駅周辺から一体で、世田谷区都市整備方針の地域生活拠点に位置づけられています。

○駅前から東西南北に商店街が広がっています。駅前から環状八号線へ延びる商店街は、ショッピングプロムナード事業によって整備・維持されており、街路樹と石畳の道路が特徴となっています。

○商店街が区内大学と協働してまちづくりに取り組んでおり、居場所づくりを目的にして、歩行者天国などイベント等の活動が行われています。

■駅周辺の課題

○踏切が通学路上にあるため児童の安全性に課題があるほか、災害時の避難において踏切が支障をきたす可能性があります。

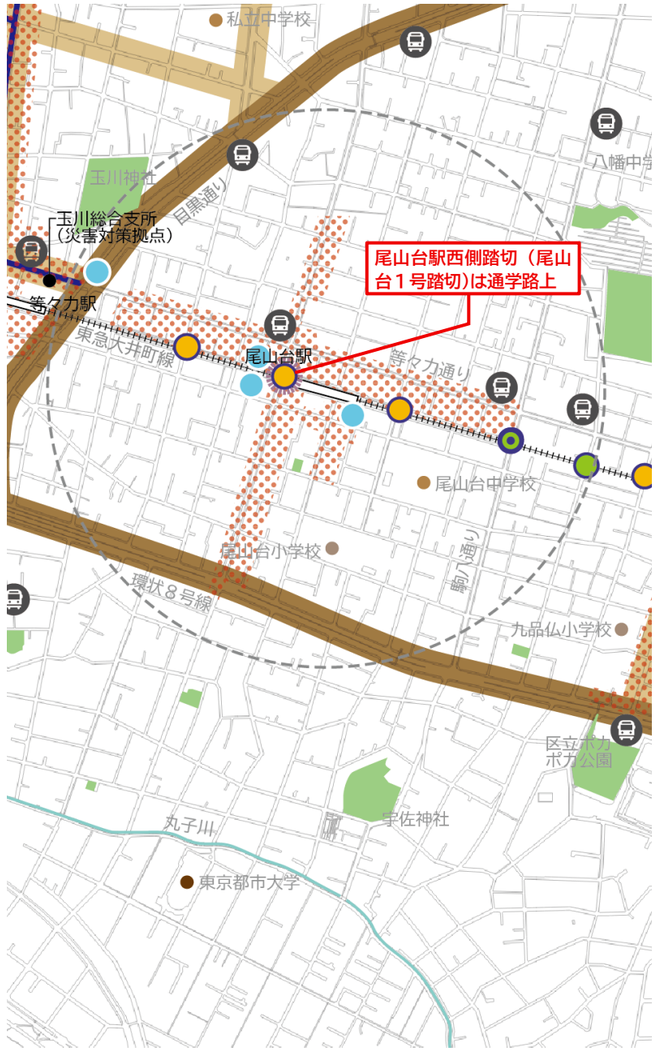
○身近な公園や広場などのオープンスペースが限られており、子どもの遊びや、高齢者をはじめとする地域住民の休憩・交流を支える場の充実が求められています。

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。

■尾山台駅周辺の将来のイメージ

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。



現状の駅周辺



将来の駅周辺

（３）等々力駅周辺の現状と将来の姿

現況

■駅周辺の特徴

○等々力駅周辺は、尾山台駅周辺とともに世田谷区都市整備方針にて地域生活拠点に位置づけられ、行政サービスが集積する地域の中心的な拠点となっています。また、災害対策拠点である玉川総合支所が立地しており、災害時の応急・復旧活動の中核的な役割を担っています。

○駅の南北に商店街があるとともに、等々力通り沿いにも個店が立地し、にぎわいのある商業地となっています。

○路線バス等の発着点であることから、地域交通の拠点となっています。

○２３区内唯一の渓谷で東京都指定名勝である等々力渓谷があり、多くの来訪者が訪れています。近年整備が進む玉川野毛町公園も含めみどり・水が豊かな環境となっています。

■駅周辺の課題

○踏切が通学路上にあるため児童の通学時における安全性に課題があります。

○バス停が駅から離れた位置に点在しているため、乗り換えの利便性が低く、鉄道、バス、自転車の交通結節機能に課題があります。

○踏切により緊急輸送道路障害物除去路線が分断されており、災害時における緊急輸送や救急活動への支障が懸念されるとともに、踏切の遮断や混雑等の危険や災害活動の支障となる可能性があります。

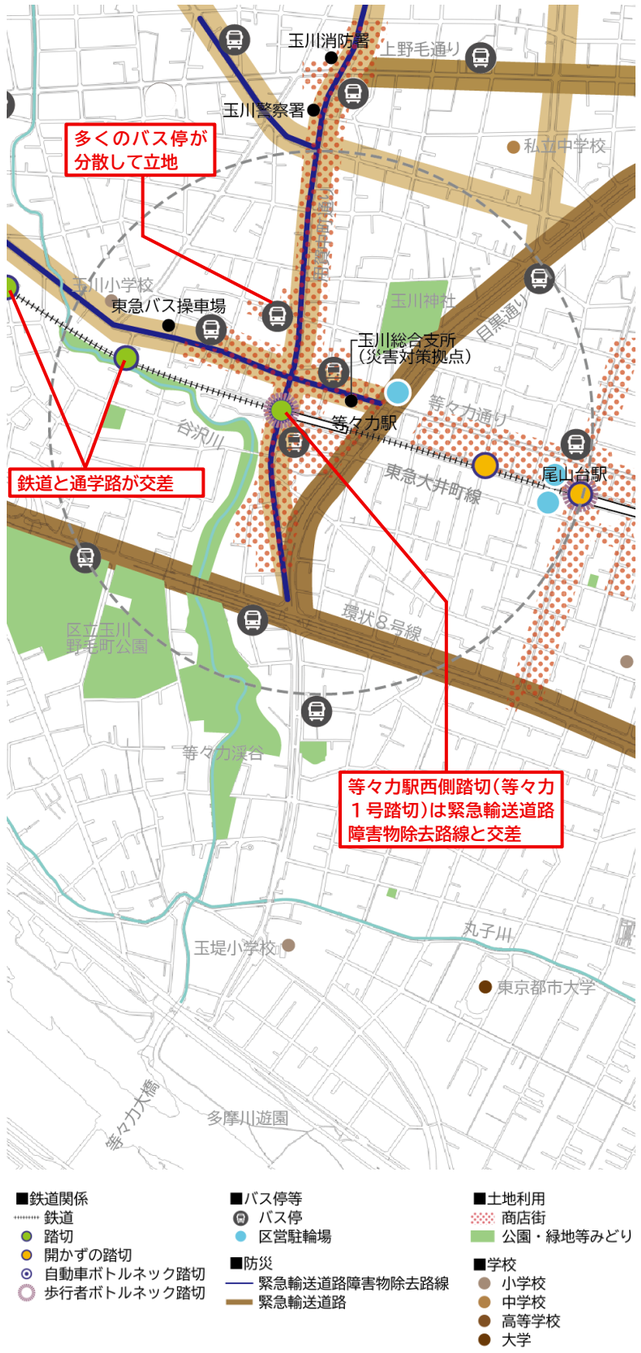
○目黒通り、環状八号線、大井町線といった広域を司るインフラが集まる交通の要衝であるが、その交通結節機能が脆弱であります。

将来の姿

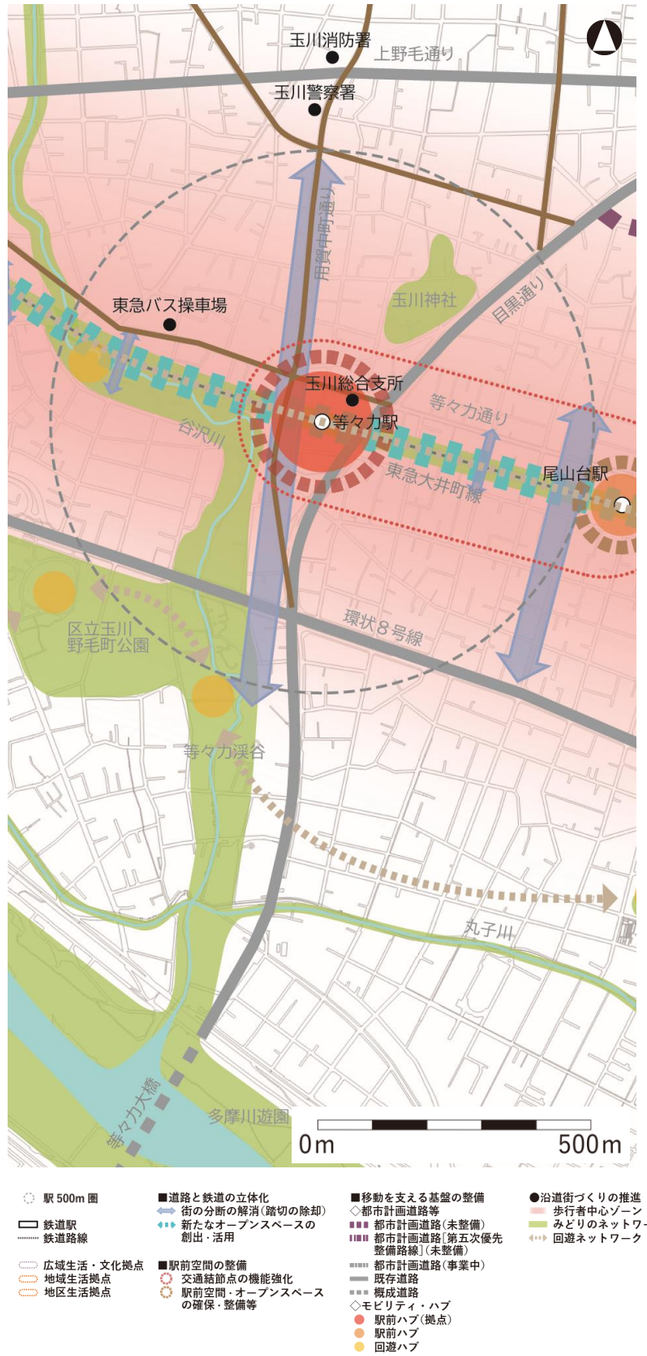
- シェアサイクルなど新しい交通手段を含めたモビリティハブが整備され、鉄道・バス・自転車・パーソナルモビリティ等の多様な交通手段をつなぐ沿線の交通結節点であり回遊の拠点としての役割を担うことが期待されます。
- 災害時活動にも利用できる公共空間も確保され、災害対策拠点としての機能をより発揮されることが期待されます。
- 等々力大橋（仮称）や第三京浜道路による広域アクセス性と、等々力駅の交通結節機能を活かし、等々力渓谷を有する観光拠点として、観光客の誘致と交流人口の拡大が期待されます。

■等々力駅周辺の将来のイメージ

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。



現状の駅周辺



将来の駅周辺

（４）上野毛駅周辺の現状と将来の姿

現況

■駅周辺の特徴

○駅南側には国分寺崖線があり、寺社などから豊かな自然を身近に感じることのできるほか、富士見橋からは美しい景観を目にすることができます。

○駅北側と環状八号線沿いには商店街が集積しており、個性的な商業エリアが形成されています。

○五島美術館や多摩美術大学等の文化・教育施設が立地しており、区民に開かれた芸術を感じられるイベント等も開催されており、文化・芸術に触れる機会に恵まれています。

■駅周辺の課題

○駅から国分寺崖線に向かう道路は歩道と車道とが分離されているが幅員が狭く自転車や歩行者の円滑な通行に課題があります。

○上野毛通りと環状八号線の交差点においては度々渋滞が発生しており、自動車交通に課題があります。

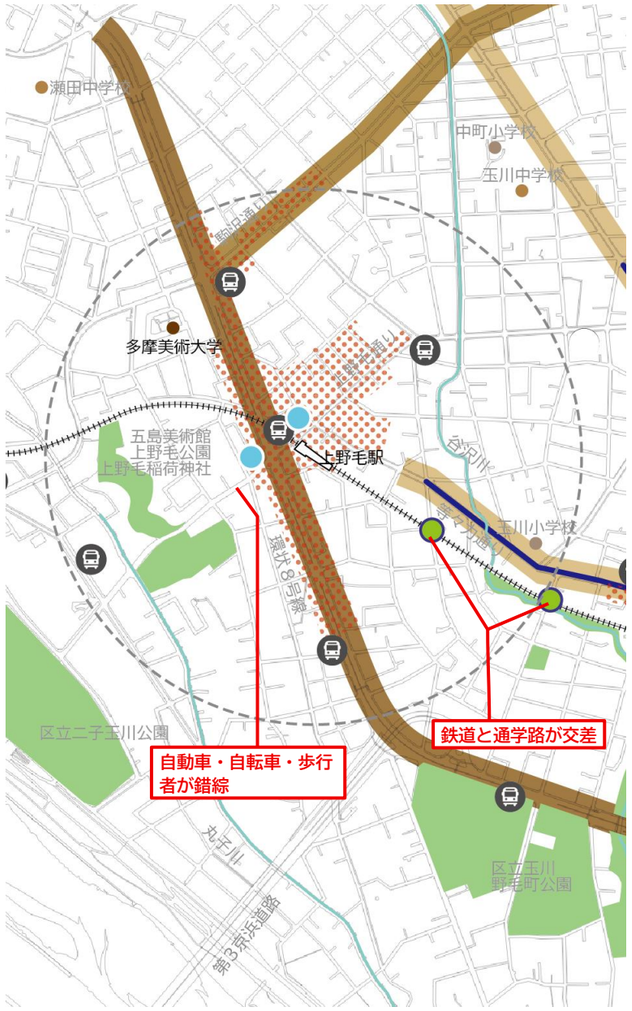
○バスが運行する環状八号線以南の道路では、自動車や歩行者の通行空間の幅員が十分ではなく、歩行者、自転車、自動者が錯綜しています。

将来の姿

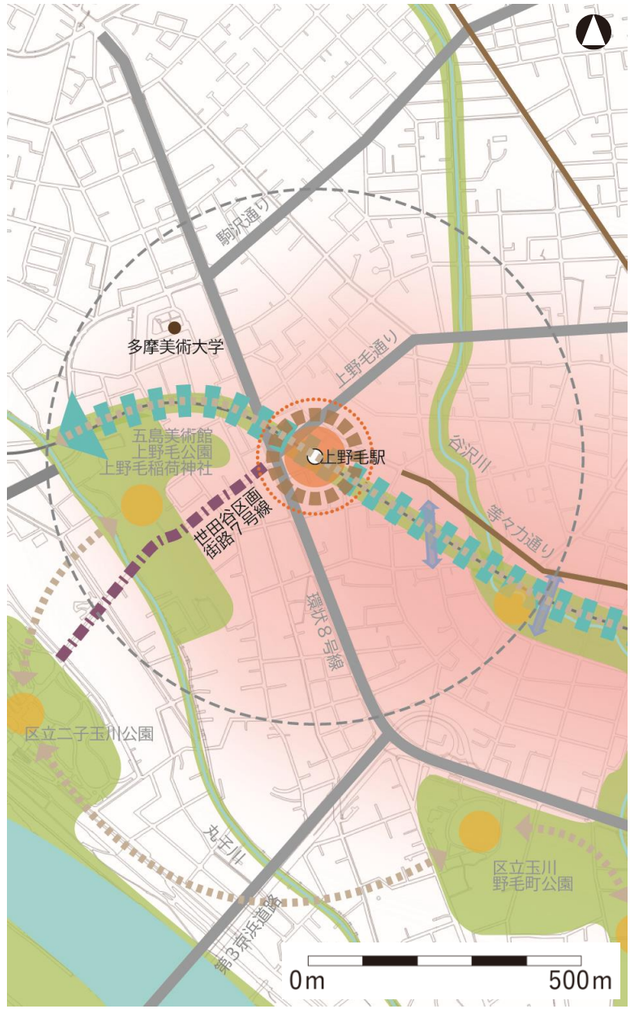
- 駅周辺にモビリティハブが配置され、人々の交流や回遊を促し、商店街の南北の連続性が強化され、地域資源がより広い範囲の人に共有されることが期待されます。
- 世田谷区画街路７号線の整備により環状八号線以南の道路の通行環境が改善されています。

■上野毛駅周辺の将来のイメージ

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。



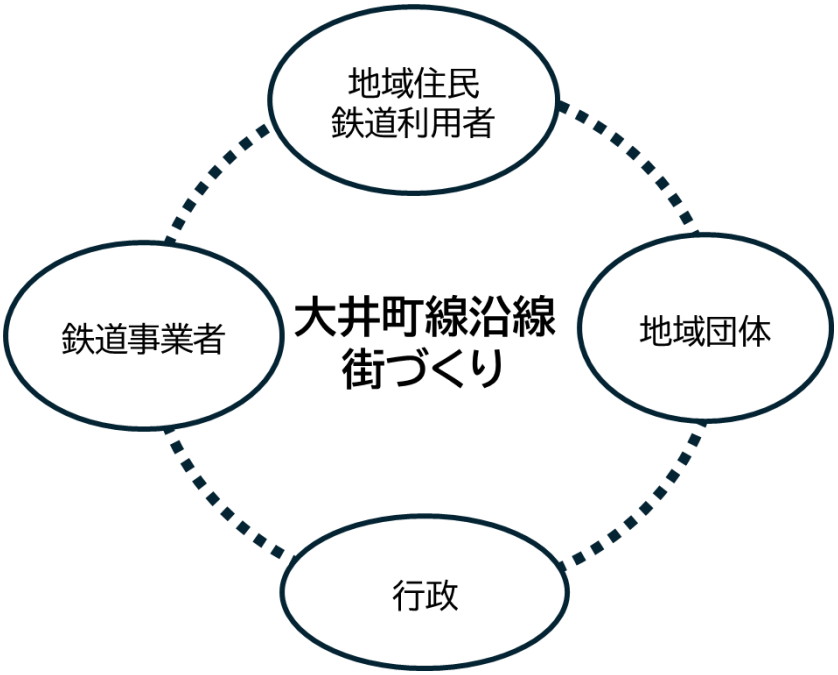
現状の駅周辺



将来の駅周辺

第６章　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、地域の方々の機運に合わせ、地域と区の協働による街づくりを進めていきます。



★コラム　地域住民の取組み

沿線地域全体で、街づくりに対する住民の関心が高まっています。

世田谷区：平成１６年（２００４年）に九品仏駅～上野毛駅間の地元町会・商店会が中心となり、踏切をなくして安全な街を構築し、“住んでみたいと思える街づくり”を推進する地元組織（大井町線街づくり連絡協議会）が設立され、近年、勉強会や視察などの活動が活発化しています。

目 黒 区：自由が丘駅周辺の再開発が進展し、令和６年（２０２４年）には沿線の町会・商店会等で構成される踏切解消連絡会が設立されました。



街づくりについての勉強会の様子



鉄道立体化事例の見学会の様子



連絡会が発行する刊行物