

大井町線沿線街づくりの取り組みを進めていきます ～「大井町線沿線街づくりの考え方（素案）」をまとめました～

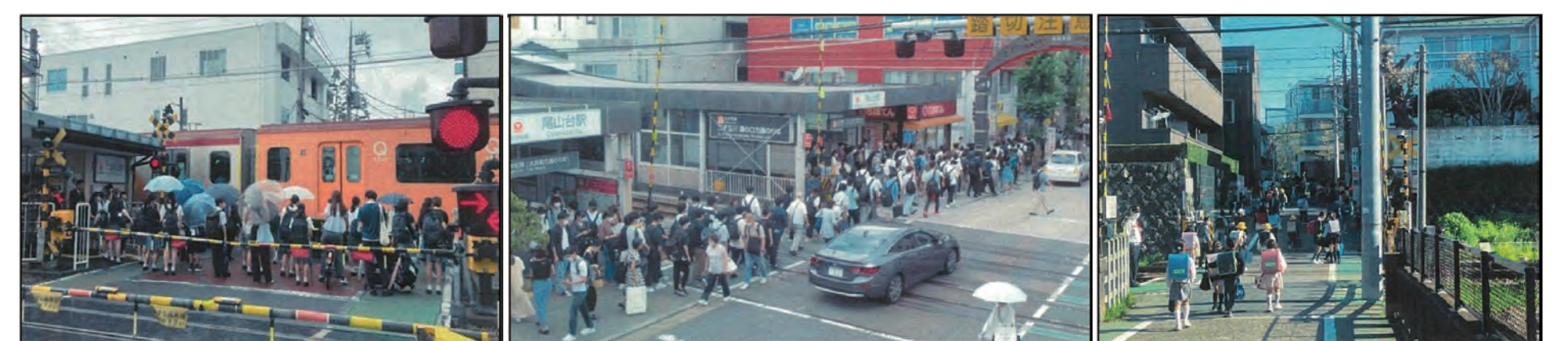
1. はじめに

背景

- 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。
- 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。



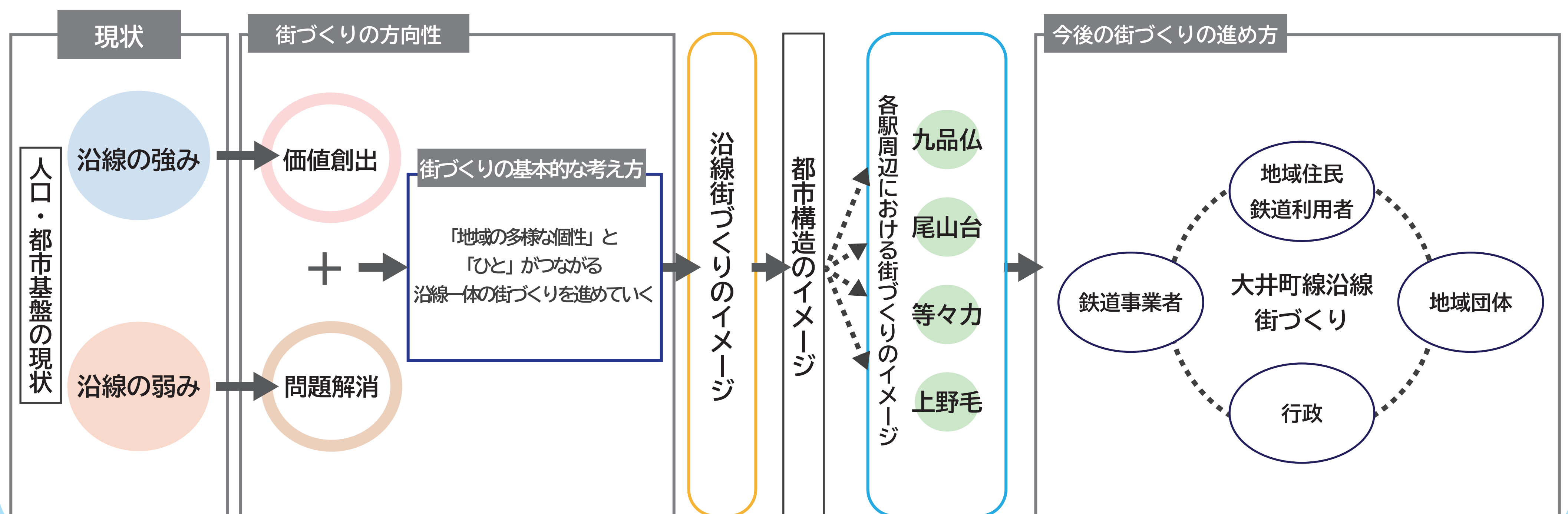
玉川全円耕地整理対象地区



大井町線の踏切状況

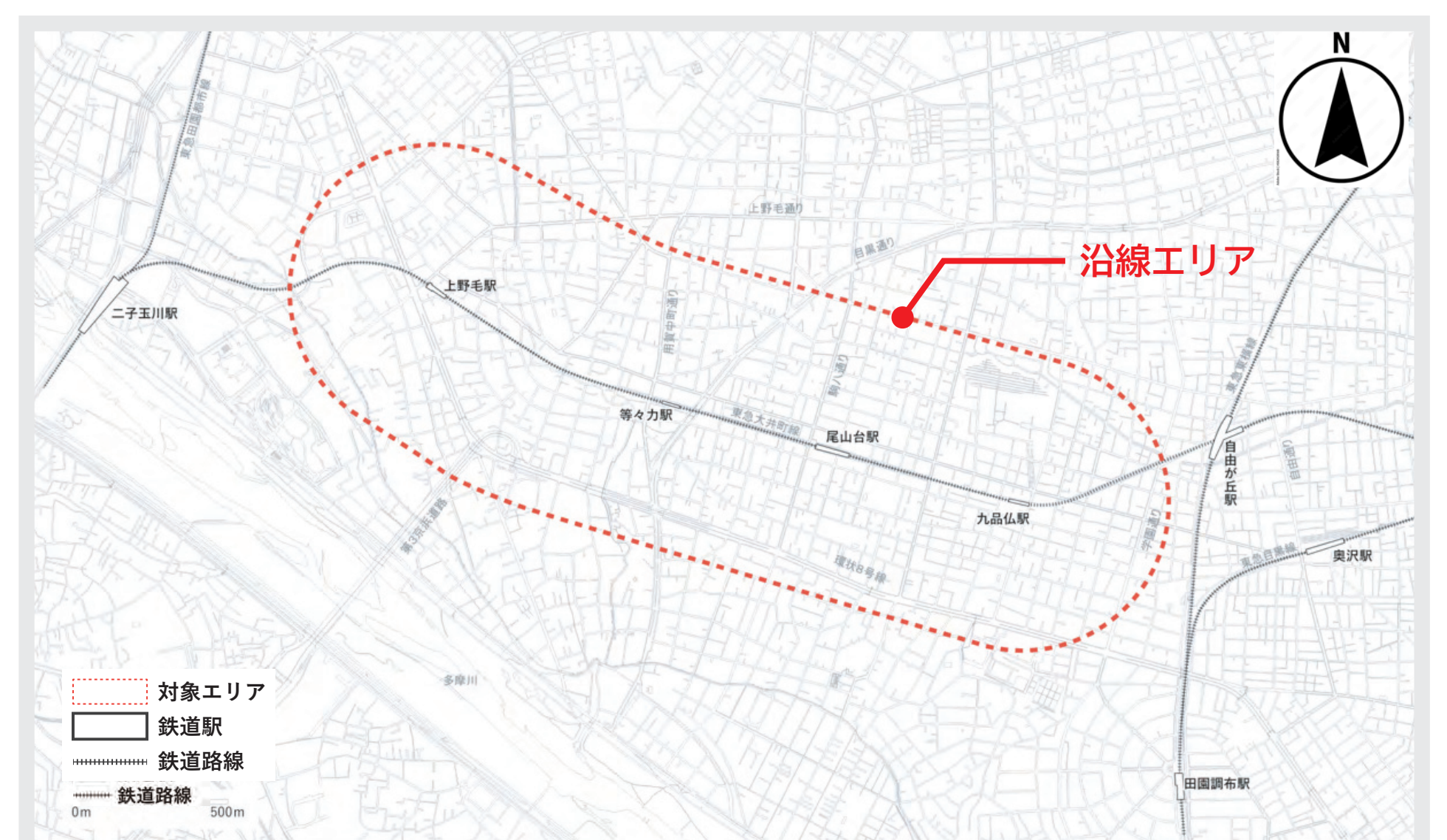
「考え方」の構成

- 「考え方」の構成は以下の通りです。今後は、この「考え方」に基づき、沿線一体の街づくりを進めていきます。



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右記エリア（以下、沿線エリアという。）を基本とします。



対象エリア図

2. 現状：沿線エリアの「強み」

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。



エリア内の住宅地



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）））

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おり、沿線エリア南端には、国分寺崖線や等々力溪谷などの起伏に富んだ四季を感じる豊かな風景があり、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。
- ・古墳やレクリエーション施設を有する玉川野毛町公園、歴史とみどりをを感じるができる浄真寺、九品仏川緑道等の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。
- ・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。



浄真寺参道



九品仏川緑道



等々力溪谷



宮本三郎記念美術館



上野毛自然公園



玉川野毛町公園

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。



九品仏駅周辺商店街



尾山台駅周辺商店街



等々力駅周辺商店街



上野毛駅周辺商店街

「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、「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）

サードプレイスとは

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です。

2. 現状：沿線エリアの「弱み」

踏切による危険性・地域の分断

- 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。



エリア内の重点踏切



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

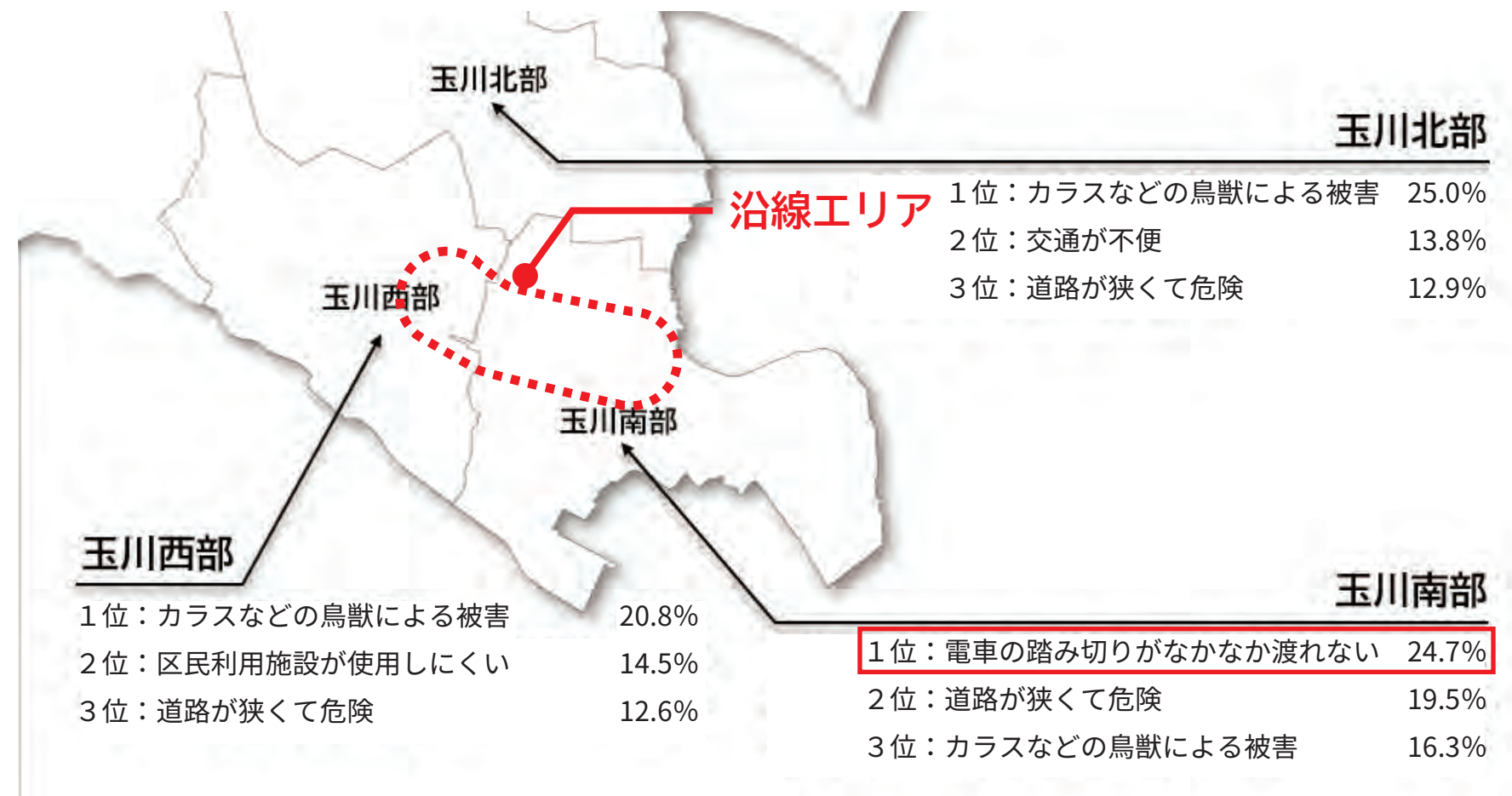
重点踏切とは

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。

- 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。

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丁目の地域を指します。



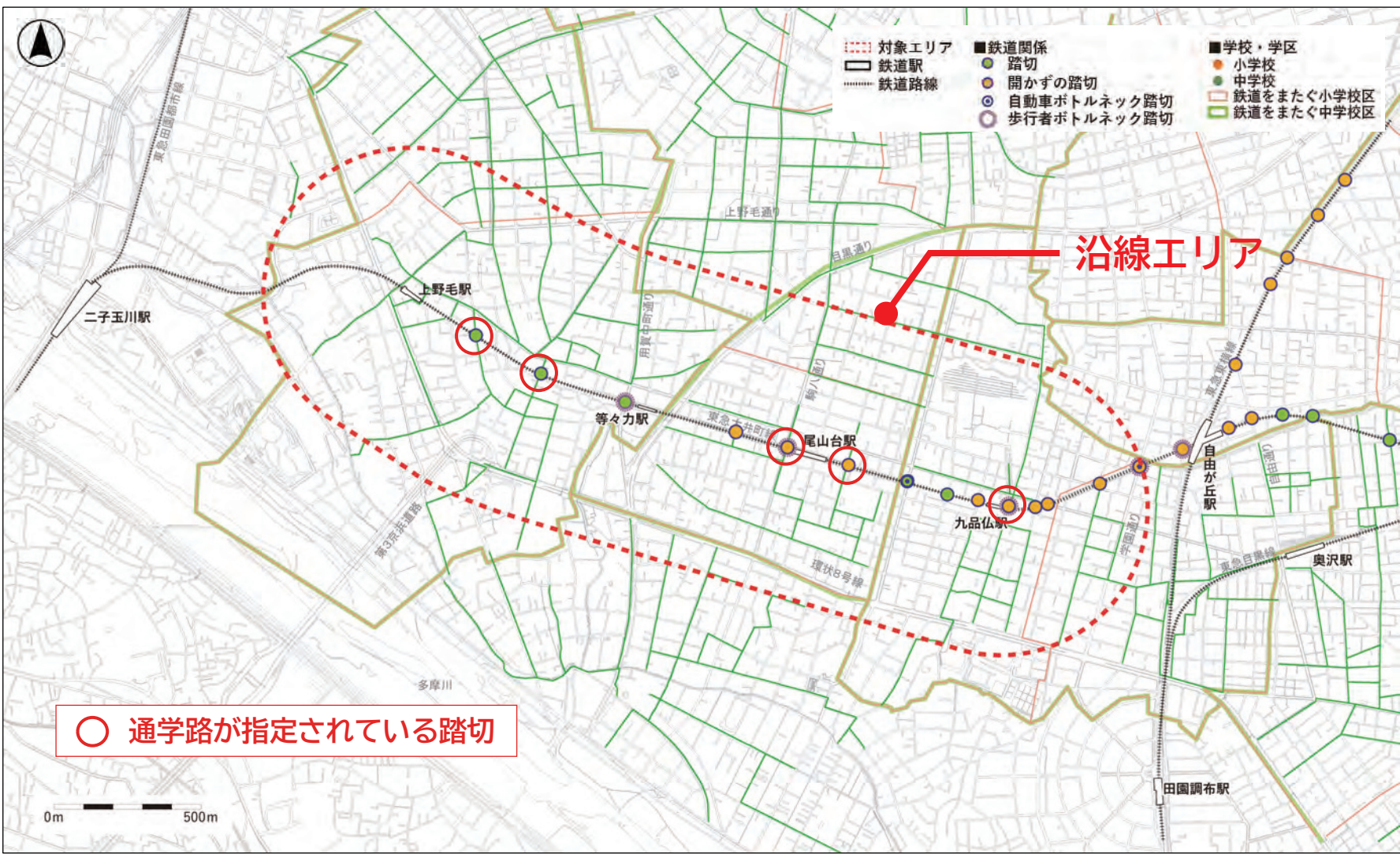
地域における日常生活での困りごと 地域別（上位3項目）

（出典＝世田谷区民意識調査2026（令和8年（2026年）5月実施））

- 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。
- 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。

ウォーカブルとは

居心地が良く歩きたくなる空間づくりの考え方で、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ことを指します。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」を推進しています。



踏切と小学校通学路

出典＝国土交通省関東地域整備局資料・世田谷区資料

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、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。
- 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ため、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ます。
- みどりの拠点があるものの、身近な避難空間となる「一時避難所」や延焼を遅らせる機能を有す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）



2. 現状：沿線エリアの「弱み」

道路空間の歩行者・自動車等の輻輳（ふくそう）

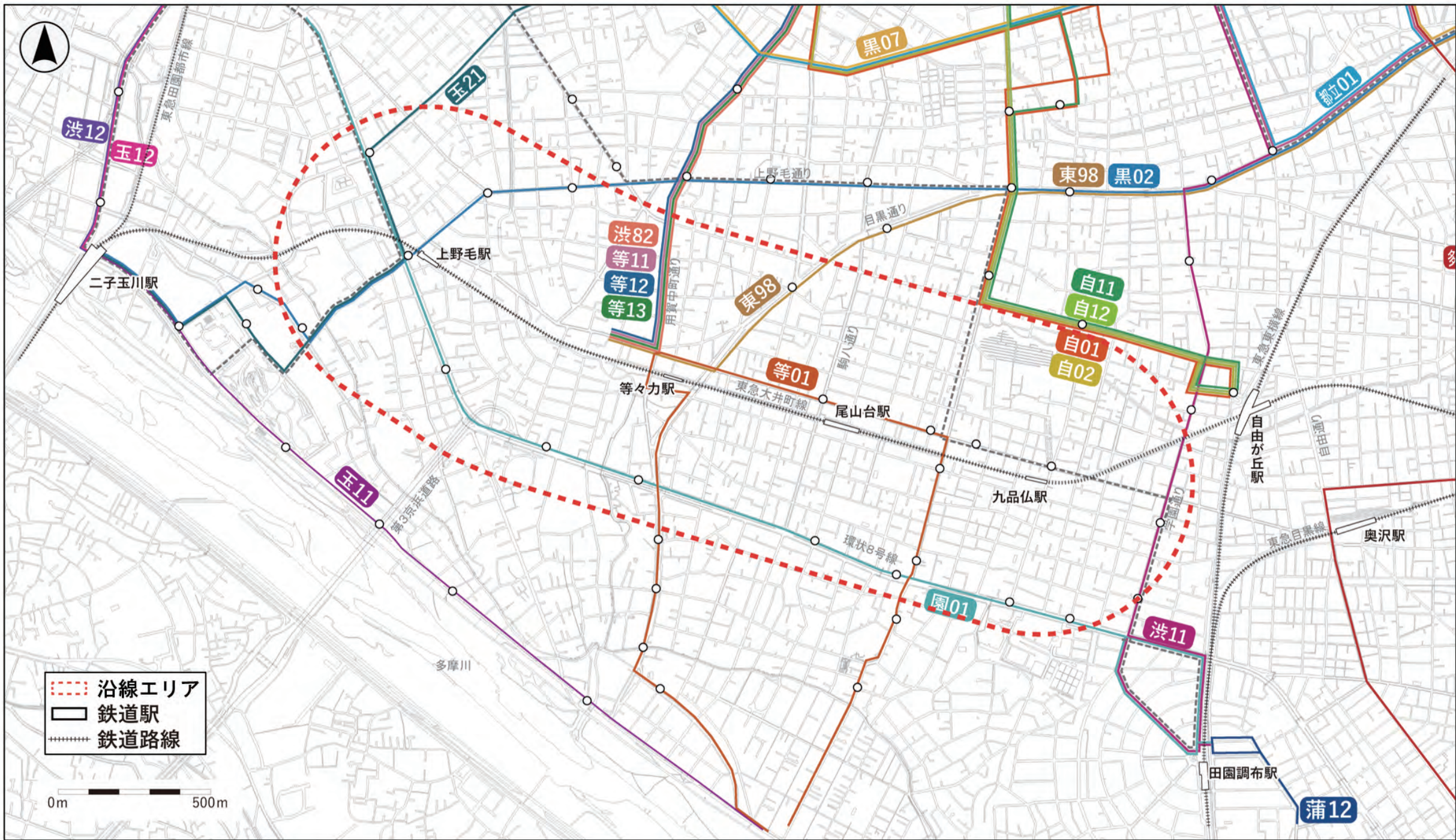
- 沿線エリア内には未整備の都市計画道路があり、広域的な自動車交通を受け持つ道路網が形成されていないことから、本来それらの道路を通行すべき自動車が生活道路に流入しています。
- 用賀中町通りや等々力通りなどの沿線エリアの主要となる区道では、路線バスが運行されています。限られた道路空間に歩行者、自転車、路線バスなど大型車両を含む自動車が混在しており、歩行者・自転車の安全で快適な通行や、自動車交通の円滑な処理が困難な状況です。
- 路線バスが運行する一部区間では、幅員が狭い歩道に設けられたバス停でバス待ちをする人が、歩行者の通行の妨げとなっています。



等々力駅周辺のバス運行環境（バス待ちの様子）

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

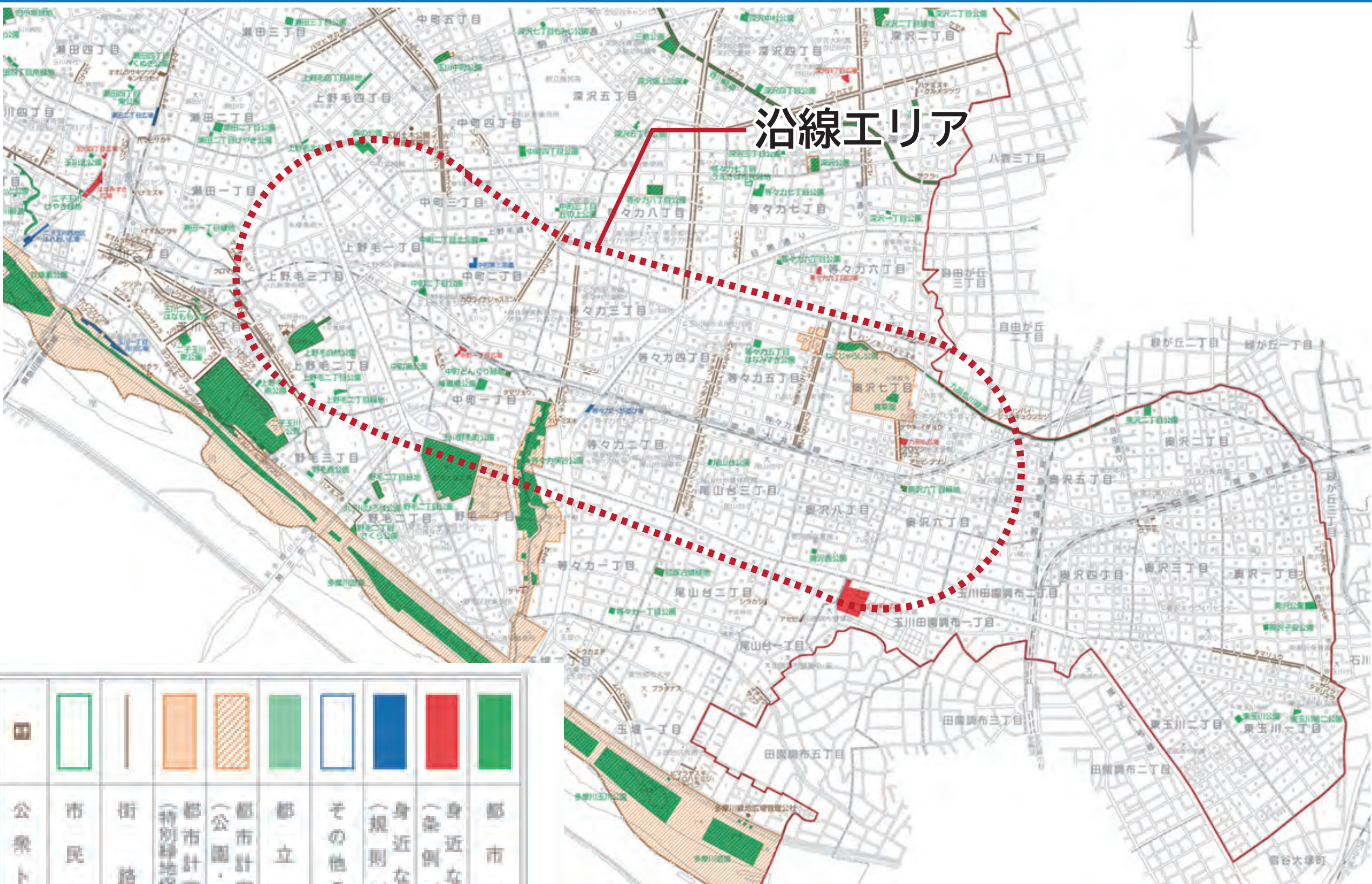
出典＝東急バス路線図

モビリティハブとは

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のことを指します。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ます。

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。



都市公園等配置図

出典＝世田谷区都市公園等配置図（令和8年4月1日現在）



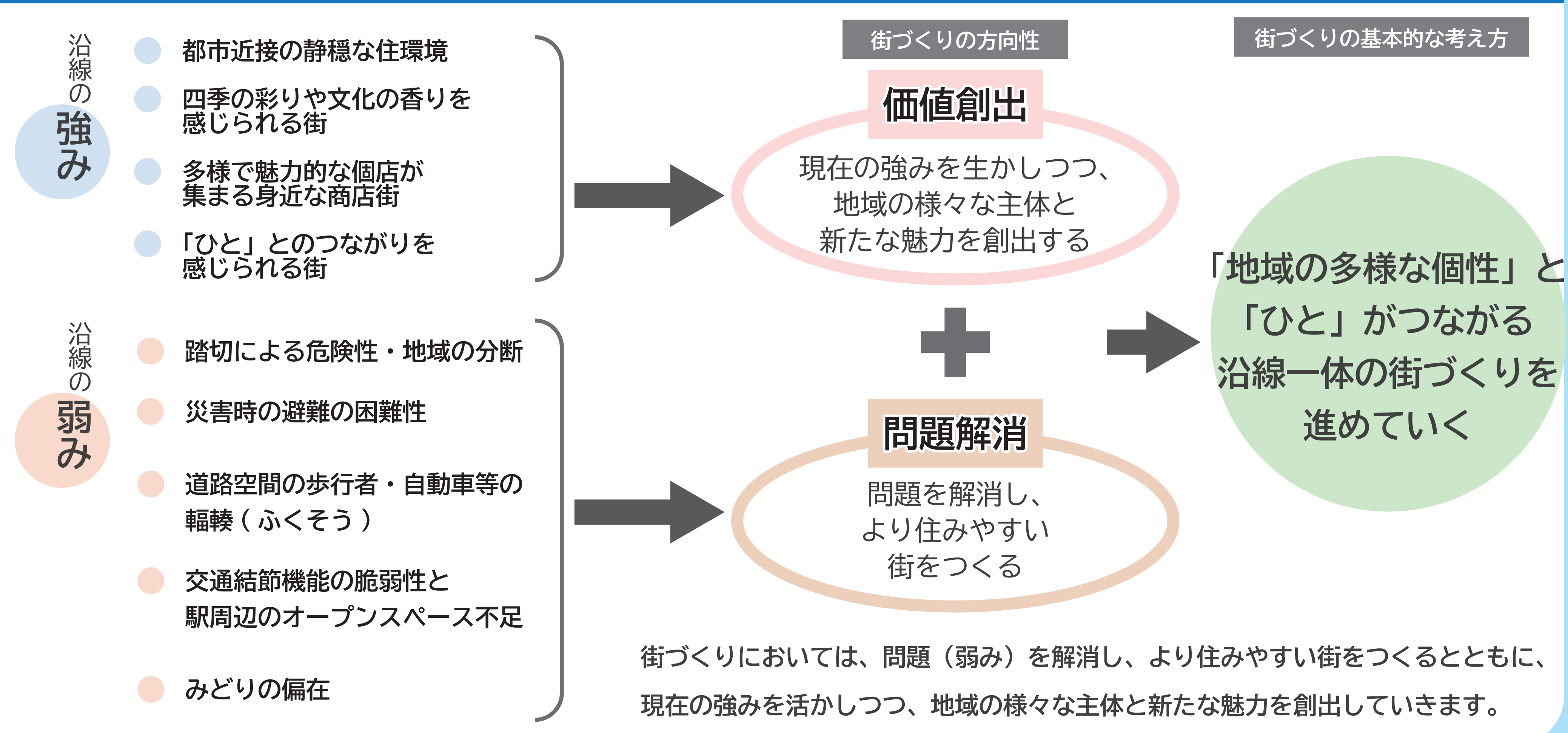
等々力渓谷公園



九品仏広場

3. 街づくりの考え方

現状（強み・弱み）の捉え方、街づくりの基本的な考え方



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。



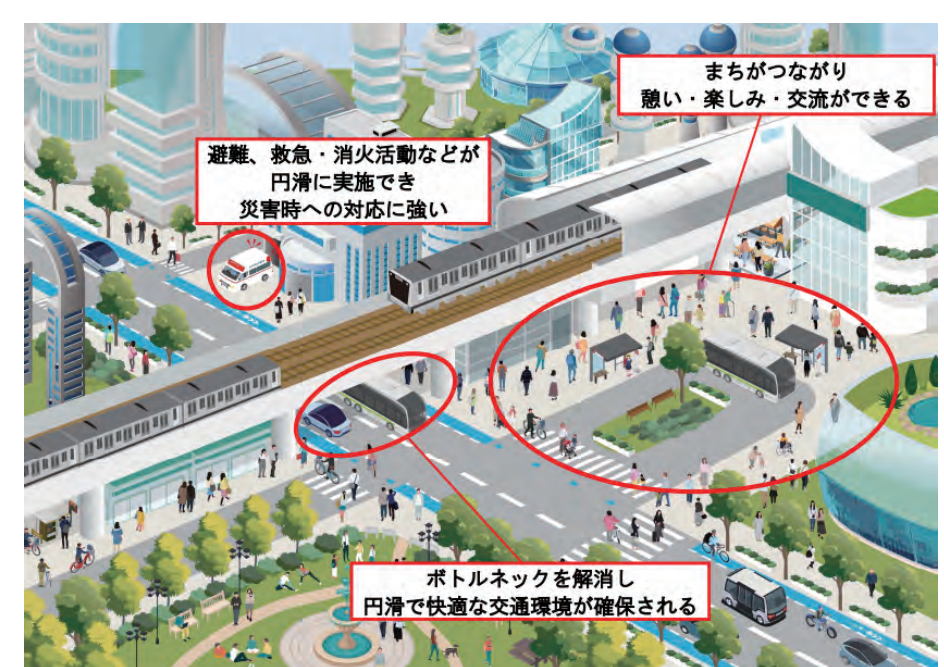
(4) みどりのネットワークの創出

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。



まちがつながり
豊い・楽しい・交流ができる

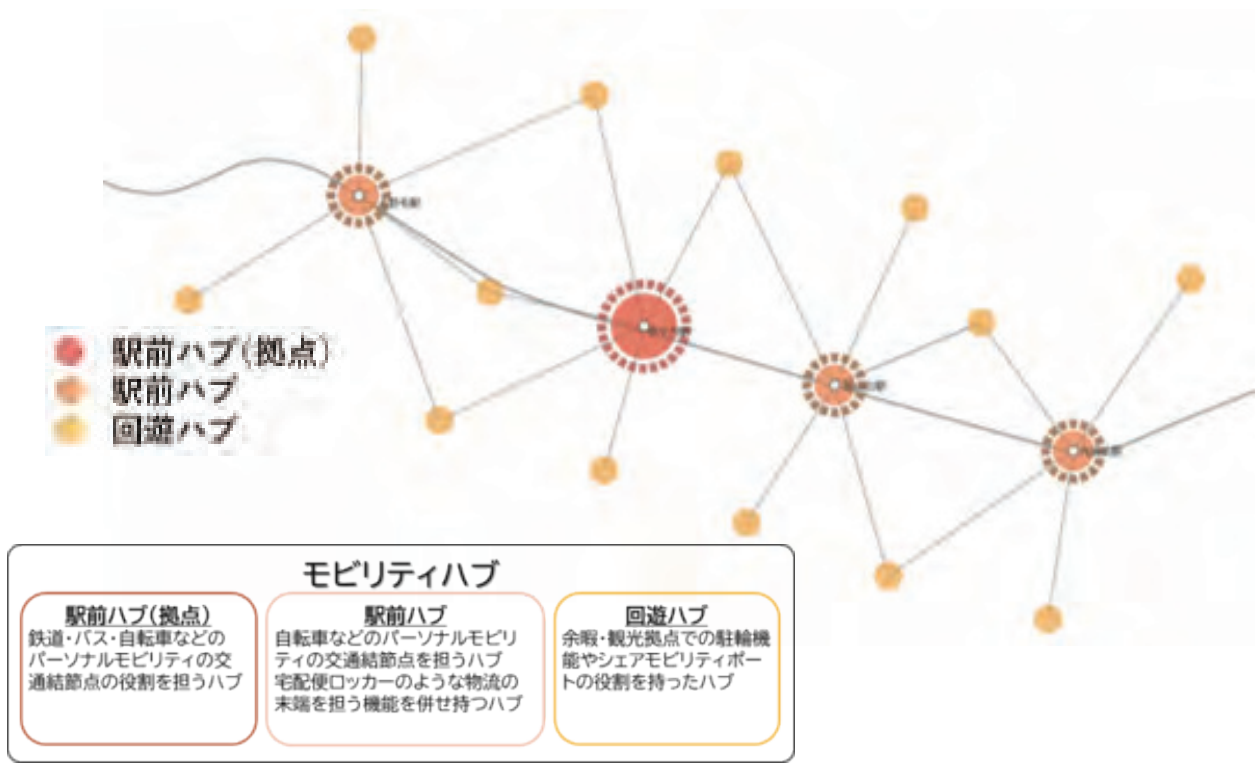
避難、救急、消火活動などが
円滑に実施でき
災害時への対応に強い

ボトルネックを解消し
円滑で快適な交通環境が確保される

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）」)



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))



駅前ハブ(拠点)
駅前ハブ
回遊ハブ

モビリティハブ

駅前ハブ(拠点)
鉄道・バス・自転車などの
パーソナルモビリティの交
通結節点の役割を担うハブ

駅前ハブ
自転車などのパーソナルモビ
リティの交通結節点を担うハブ
宅配ボックスのような物流の
末端を担う機能を併せ持つハブ

回遊ハブ
余暇・観光拠点での自転車・
電動アシスト自転車などの
役割を担ったハブ

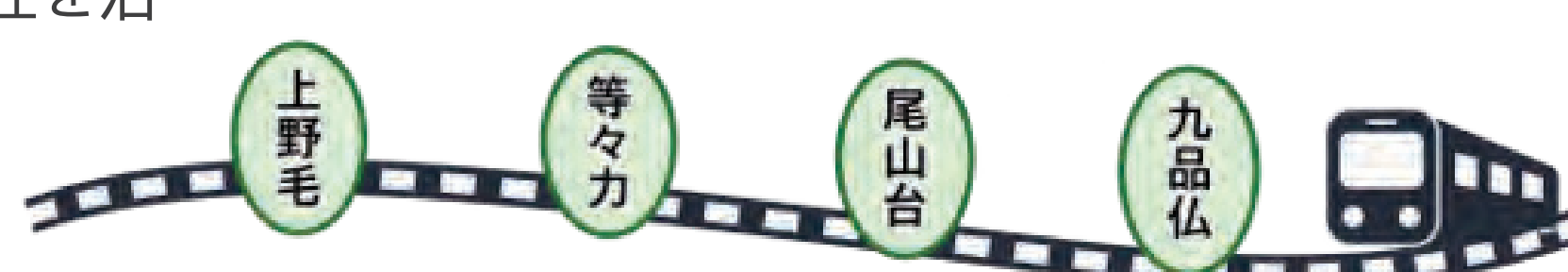
モビリティハブの配置イメージ図



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)



4. 都市構造のイメージ

将来都市構造のイメージ

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。
南北の分断の解消、新たな都市基盤やオープンスペースによって、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。

「ひと」と「ひと」がつながる街の基盤（都市構造）

道路と鉄道の立体化

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。

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。

駅前空間の整備

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）

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

移動を支える基盤の整備

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。

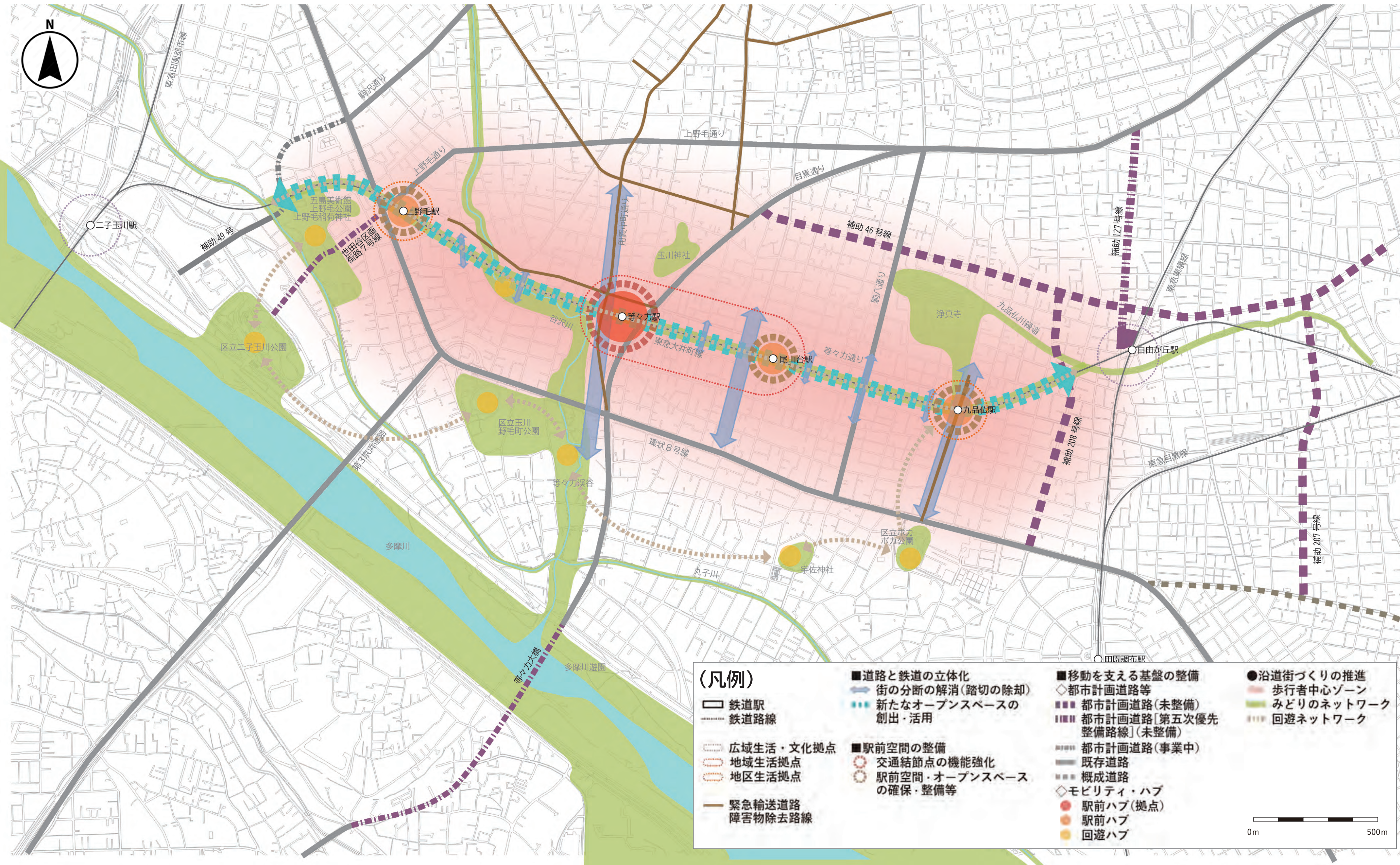
モビリティハブ等の整備

- ・ 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
- 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

将来都市構造図



5. 各駅周辺における街づくりのイメージ

九品仏駅周辺の現状と将来の姿

駅周辺の特徴

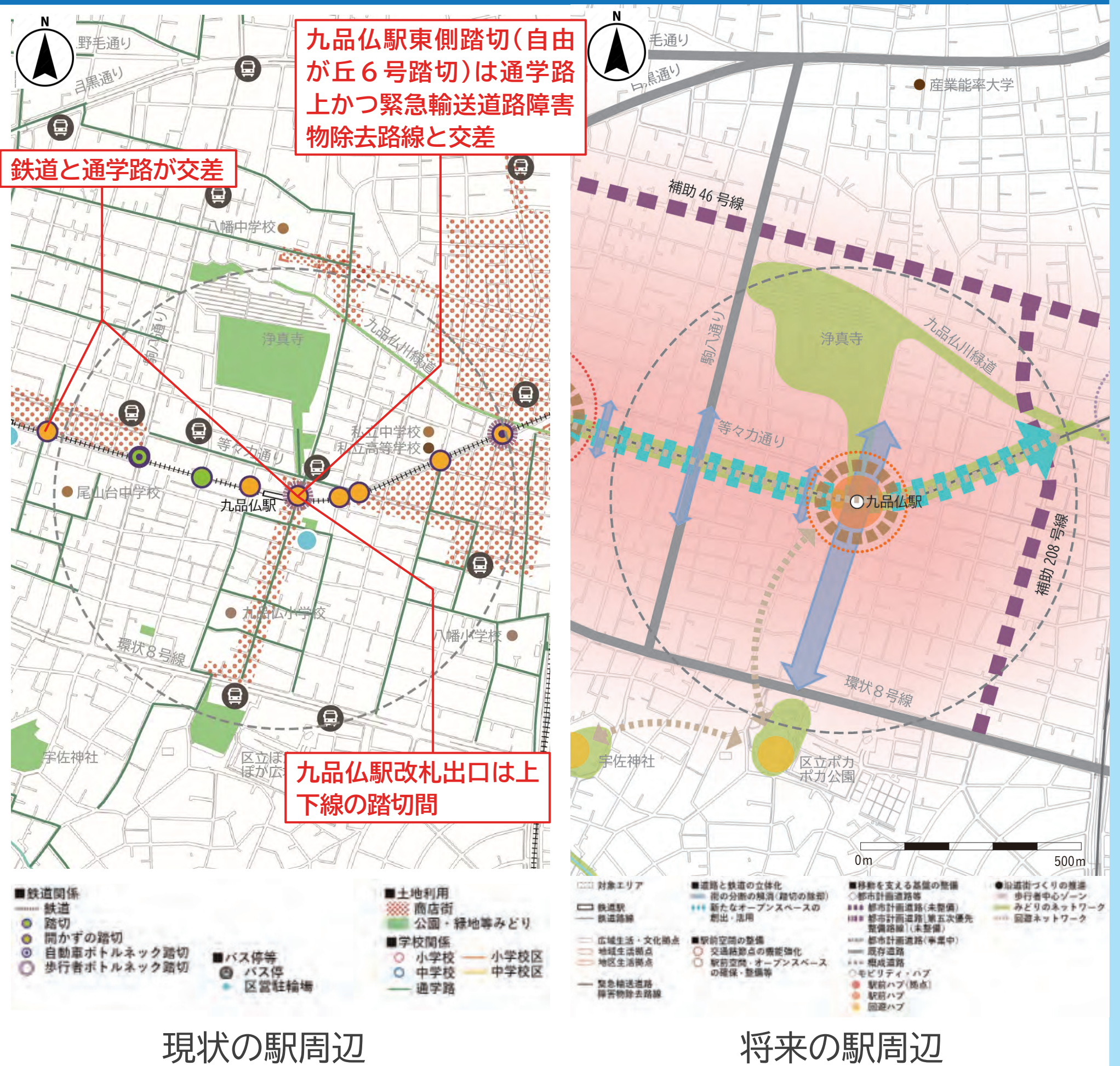
- 九品仏駅北側には浄真寺が立地しており、駅直近から続く参道や九品仏川緑道がみどりの豊かさと歴史の趣を感じさせます。
- 駅南側には環状八号線まで続く商店街とともに、等々力通り沿いにも個店が立地する、温かみのある商業地となっています。

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。



現状の駅周辺

将来の駅周辺

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。

尾山台駅周辺の現状と将来の姿

駅周辺の特徴

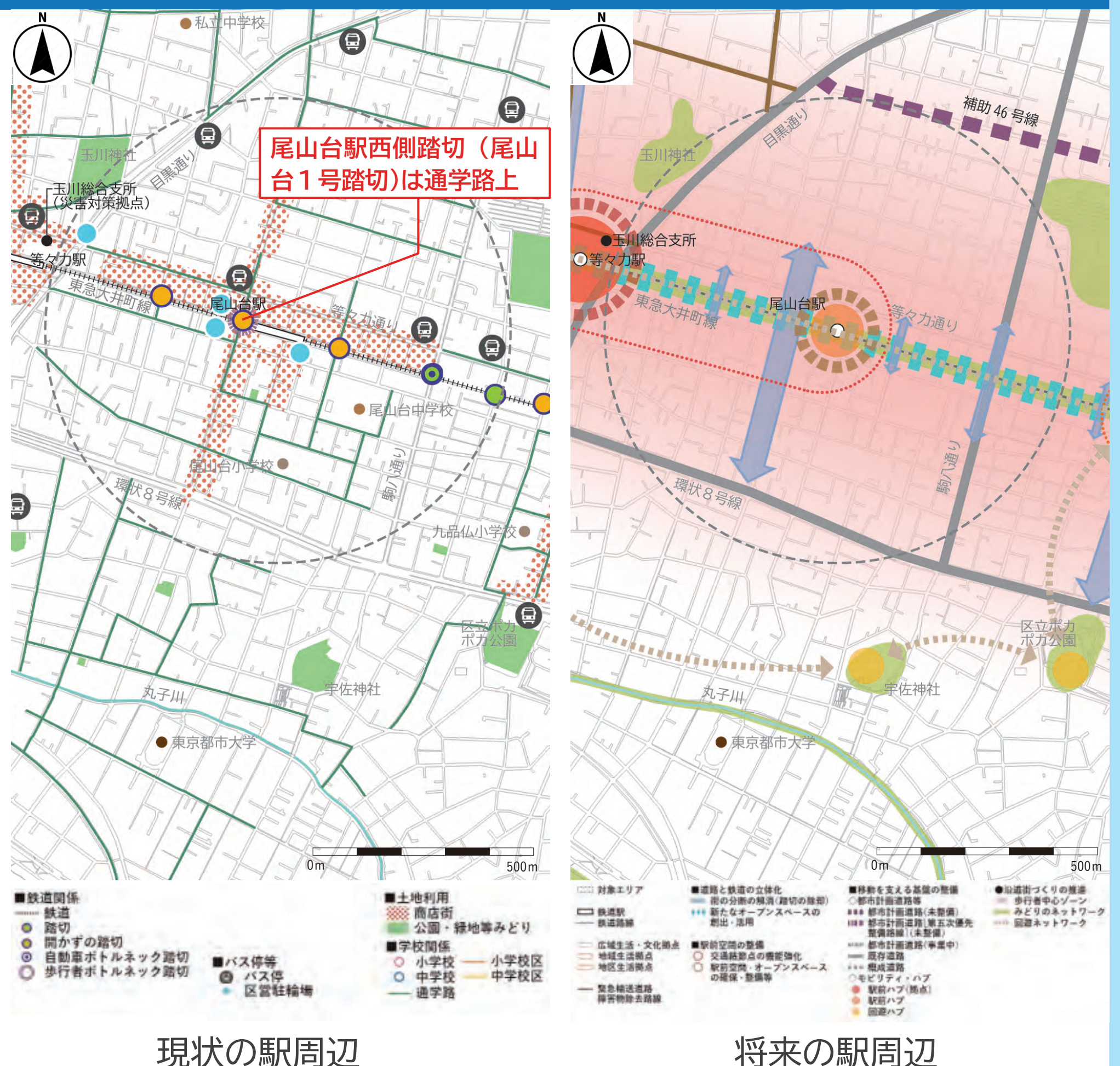
- 尾山台駅周辺は、等々力駅周辺から一体で、世田谷区都市整備方針の地域生活拠点に位置づけられています。
- 駅前から東西南北に商店街が広がっています。駅前から環状八号線へ延びる商店街は、ショッピングプロムナード事業によって整備・維持されており、街路樹と石畳の道路が特徴となっています。
- 商店街が区内大学と協働して街づくりに取り組んでおり、居場所づくりを目的にして、歩行者天国などイベント等の活動が行われています。

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「街づくり」の活動が活性化されることが期待されます。



現状の駅周辺

将来の駅周辺

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。

5. 各駅周辺における街づくりのイメージ

等々力駅周辺の現状と将来の姿

駅周辺の特徴

- ・等々力駅周辺は、尾山台駅周辺とともに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です。災害対策拠点の玉川総合支所が立地し、災害時の応急・復旧活動の中核を担っています。
- ・路線バス等の発着点として地域交通の拠点にもなっています。
- ・駅南北の商店街や等々力通り沿いの個店により日常的なにぎわいが形成されています。さらに等々力溪谷や玉川野毛町公園など、みどりや水辺に恵まれています。

駅周辺の課題

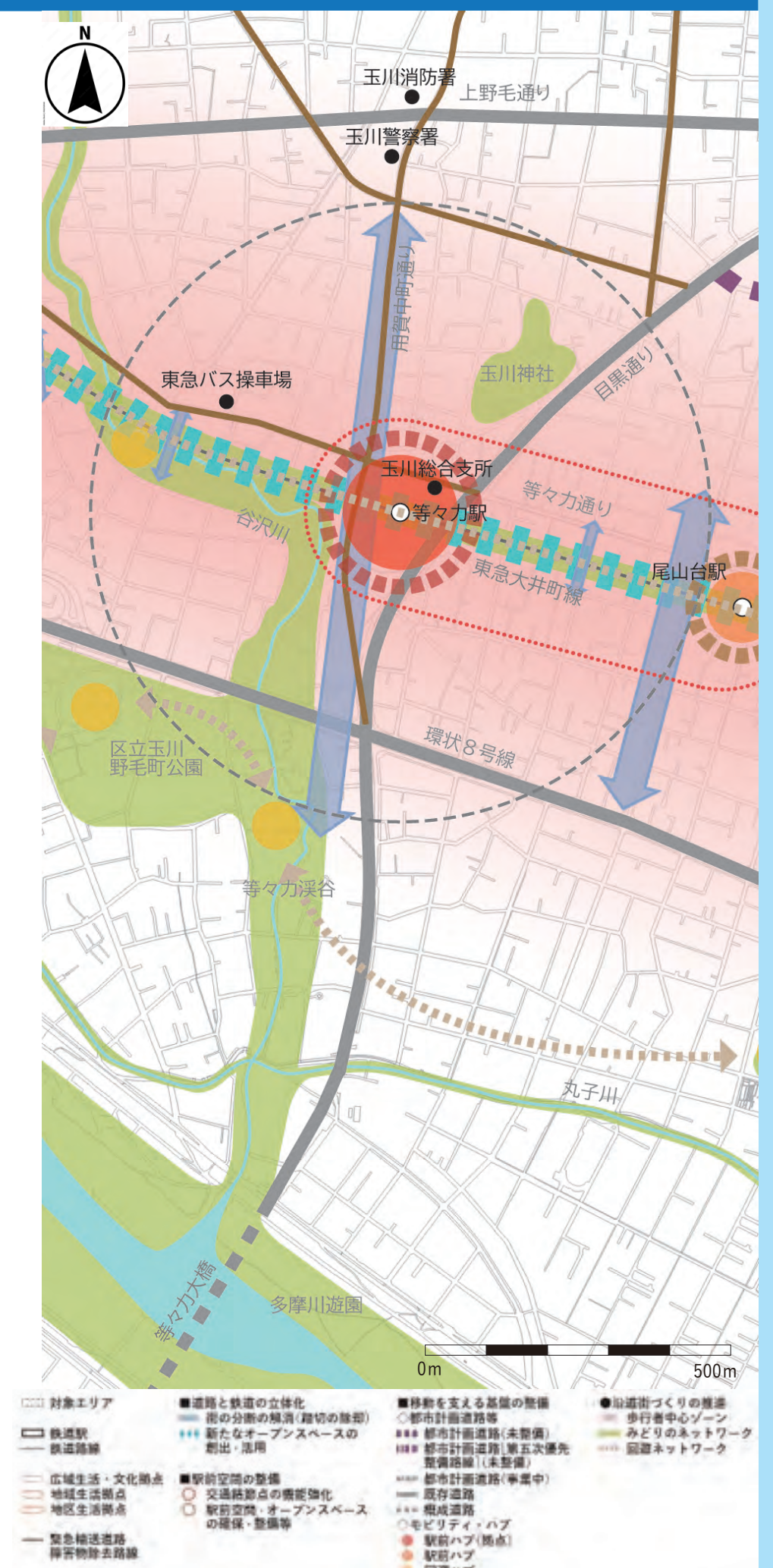
- ・踏切が通学路上にあるため、児童の通学時の安全性に課題があります。
- ・バス停が駅から離れて点在しており、鉄道・バス・自転車の乗り換え利便性など、交通結節機能に課題があります。
- ・踏切により緊急輸送道路障害物除去路線が分断されていることから、災害時の緊急輸送や救急活動への支障が懸念されます。
- ・目黒通り、環状八号線、大井町線が交わる交通の要衝でありながら、その交通結節機能が脆弱です。

将来の姿

- ・シェアサイクル等の新たな交通手段を含む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をつなぐ交通結節点としての機能強化が期待されます。
- ・災害時にも活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向上が期待されます。
- ・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。



現状の駅周辺



将来の駅周辺

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。

上野毛駅周辺の現状と将来の姿

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

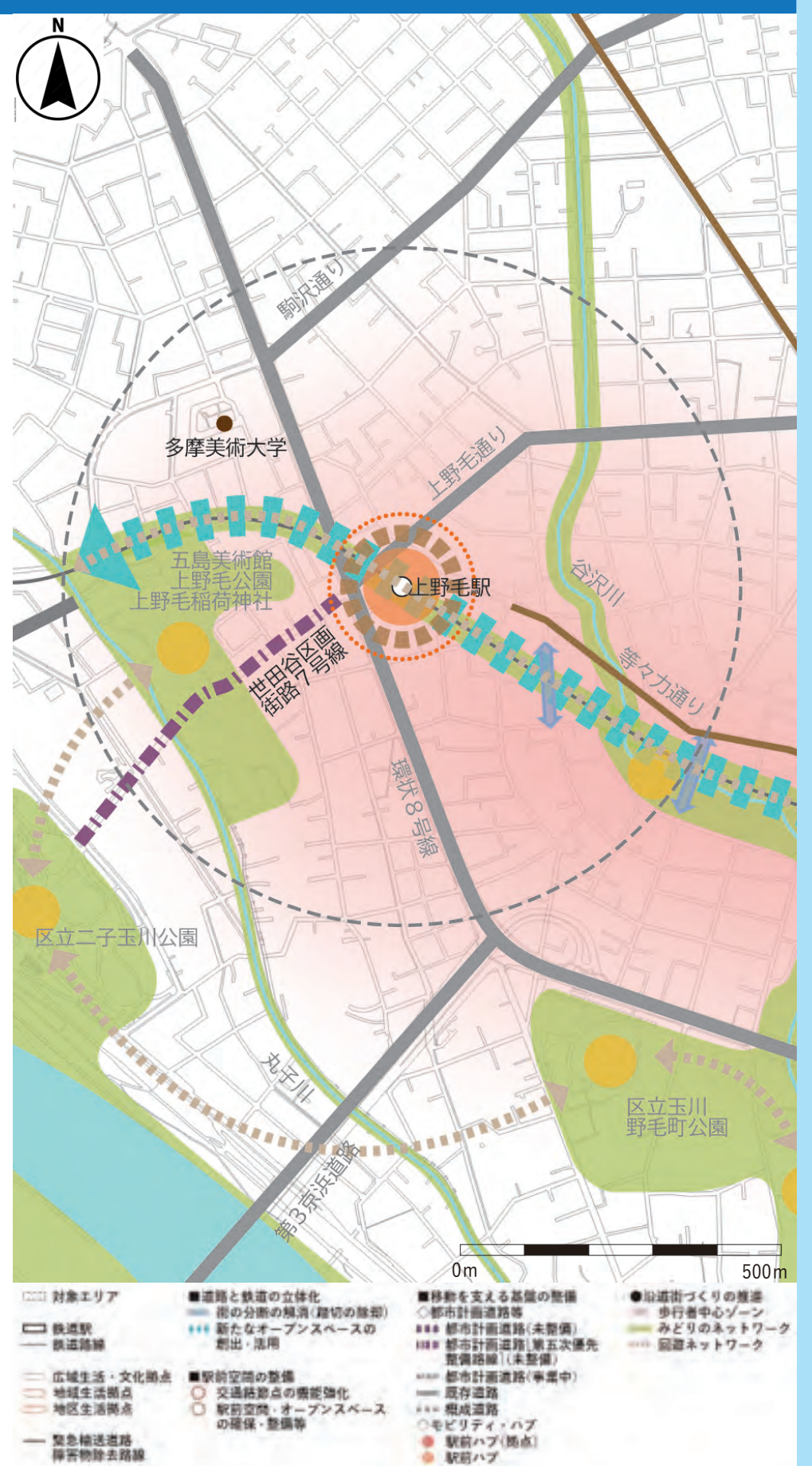
- ・駅から国分寺崖線に向かう道路は歩道と車道とが分離されているが幅員が狭く自転車や歩行者の円滑な通行に課題があります。
- ・上野毛通りと環状八号線の交差点においては度々渋滞が発生しており、自動車交通に課題があります。
- ・バスが運行する環状八号線以南の道路では、自動車や歩行者の通行空間の幅員が十分ではなく、歩行者、自転車、自動車が錯綜しています。

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。



現状の駅周辺



将来の駅周辺

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。