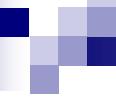


ひと・えき・まち -鉄道がライフスタイルを変える-

日本大学理工学部土木工学科
教授 大沢昌玄



1

新空港線の (蒲蒲線) 最新状況

東京圏鉄道網図

将来 鉄道 NWと 駅空間

概ね15年後
2030年頃
を念頭

出典：交通政策
審議会答申「東
京圏における今
後の都市鉄道の
あり方」平成28
年月20日

●駅空間の質的進化に資するプロジェクト等	
[1]成田空港駅・空港第2ビル駅 [2]品川駅 [3]浜松町駅 [4]大宮駅 [5]新横浜駅 [6]橋本駅	[7]新宿駅 [8]横浜駅

広域的な交通ネットワークの拠点となる駅におけるプロジェクト	国際競争力の向上が求められる地域の拠点となる駅におけるプロジェクト	駅まちマネジメントの取組が特に期待される駅
		日暮里駅 東京駅・大手町駅・日本橋駅等 浜松町駅 池袋駅 新橋駅・有楽町駅・銀座駅等 渋谷駅・京急渋谷駅 春日部駅

- 凡例
- 国際競争力の強化に資する鉄道ネットワークのプロジェクト
 - 路線の新設
 - 路線の新設（起終点が未定のプロジェクト）
 - 既設路線の改良
 - 地域の成長に応じた鉄道ネットワークの充実に資するプロジェクト
 - 路線の新設
 - 複々線化
 - 駅空間の質的進化に資するプロジェクト等
 - 駅プロジェクト等

注1)「路線の新設」には貨物線の旅客線化を含む
注2)「既設路線の改良」には複々線化は含まない

- 国際競争力の強化に資する鉄道ネットワークのプロジェクト
- 地域の成長に応じた鉄道ネットワークの充実に資するプロジェクト

プロジェクト番号	プロジェクト名
(1)	都心直結線の新設
(2)	羽田空港アクセス線の新設及び京葉線・りんかい線相互直通転化
(3)	新空港線の新設
(4)	京急空港線羽田空港国内線ターミナル駅引上線の新設
(5)	常磐新線の延伸
(6)	都心部・臨海地域地下鉄構想の新設及び同構想と常磐新線延伸の一体整備
(7)	東京8号線（有楽町線）の延伸（豊洲～住吉）
(8)	都心部・品川地下鉄構想の新設
(9)	東西交通大動脈の新設
(10)	埼玉高速鉄道線の延伸
(11)	東京12号線（大江戸線）の延伸
(12)	多摩都市モノレールの延伸
(13)	東京8号線の延伸（押上～野田市）
(14)	東京11号線の延伸
(15)	総武線・京葉線接続新線の新設
(16)	京葉線の中央線方面延伸及び中央線の複々線化
(17)	京王線の複々線化
(18)	区部周辺部駅新公共交通の新設
(19)	東海道貨物支線駅併用化及び川崎アプローチ線の新設
(20)	小田急小田原線の複々線化及び小田急多摩線の延伸
(21)	東急田園都市線の複々線化
(22)	横浜3号線の延伸
(23)	横浜環状鉄道の新設
(24)	いずみ野線の延伸

新空港線速達性向上計画認定：事業許可

2025年10月3日

羽田エアポートライン株式会社
東急電鉄株式会社

新空港線整備に向けた速達性向上計画の認定を受けました

羽田エアポートライン株式会社（以下、羽田エアポートライン）と東急電鉄株式会社（以下、東急電鉄）は、本日、国土交通省から速達性向上計画について認定を受けました。

この速達性向上計画は、都市鉄道等利便増進法に基づき本年4月に認定を受けた整備構想・営業構想に沿って8月1日に申請していたもので、東急多摩川線矢口渡駅・蒲田駅間から蒲田駅を経由し、京浜急行電鉄本線・空港線京急蒲田駅付近までの連絡線（新空港線）および連絡施設を新設し、新空港線と東急多摩川線との直通運転を行い、一部の列車については多摩川駅から東横線に乗り入れを行う計画です。また、連絡線（新空港線）および連絡施設は、羽田エアポートラインが整備・保有し、東急電鉄が使用して営業する計画です。

この新空港線事業は、交通政策審議会答申第198号において「国際競争力の強化に資する鉄道ネットワークのプロジェクト」の一つに位置づけられており、JR京浜東北線・東急多摩川線および池上線蒲田駅と京急蒲田駅間のミッシングリンクを解消し、国際競争力強化の拠点である渋谷・新宿・池袋などや東京都北西部・埼玉県南西部と羽田空港とのアクセス利便性の向上に寄与するとともに、蒲田・京急蒲田地区をはじめとした地域のさらなる発展などに資するものです。

概要は別紙のとおりです。

【参考】都市鉄道等利便増進法の概要について

都市鉄道の既存路線を有効活用して行う、速達性の向上および駅施設の利用円滑化を対象とした鉄道整備手法を定めた法制度となります。営業主体（鉄道事業者など）と整備主体（第3セクターなど公的主体）を分離する、いわゆる上下分離方式が採用されています。この制度においては、整備主体が国と地方公共団体の補助を受け、残りの事業費を資金調達して施設整備を行い、営業主体は運行により得られる受益相当額を施設使用料として整備主体へ支払うことになっています。

同法に定められた手続きにしたがい、国土交通大臣による構想認定を受けた場合には、認定構想事業者として、速達性向上計画を作成・提出することになります。同計画の大蔵認定をもって、鉄道事業法における事業許可を受けたものとみなされます。

【別紙】

速達性向上計画の概要

1. 実施区域

起 点：東急多摩川線矢口渡駅・蒲田駅間（東京都大田区新蒲田二丁目）
主要な経過地：東急多摩川線蒲田駅（東京都大田区西蒲田七丁目）
終 点：京浜急行電鉄本線・空港線京急蒲田駅付近（東京都大田区蒲田四丁目）

2. 主な事業内容

○鉄道の種類 普通鉄道
○営業キロ程 蒲田駅～蒲田新駅（仮称）間O. 8 km
(事業区域：連絡線O. 8 km、連絡施設O. 9 km)
○軌 間 1, 067 mm
○運 行 区 間 渋谷方面～多摩川駅～蒲田駅～蒲田新駅（仮称）
※東横線から乗り入れる列車が停車できるよう、東急多摩川線多摩川駅および
下丸子駅の乗降場（プラットホーム）の整備などをあわせて行う計画です。
○運 行 頻 度 (蒲田駅～蒲田新駅（仮称）間)
朝最混雑時間帯：20本／時 程度
その他時間帯：10本／時 程度
○車両編成数 3両、8両
○運 費 東急電鉄の運賃体系を基本とし、蒲田駅～蒲田新駅（仮称）間は加算運賃を
設定する
○駅 の 位 置 蒲田駅 : 大田区西蒲田七丁目
蒲田新駅（仮称）: 大田区蒲田四丁目
○整 備 期 間 開始予定年月：令和7（2025）年10月
終了予定年月：令和24（2042）年3月 ※残工事期間含む
○総 事 業 費 約1, 248億円
○運行開始時期 令和20年代前半

3. 整備効果の例

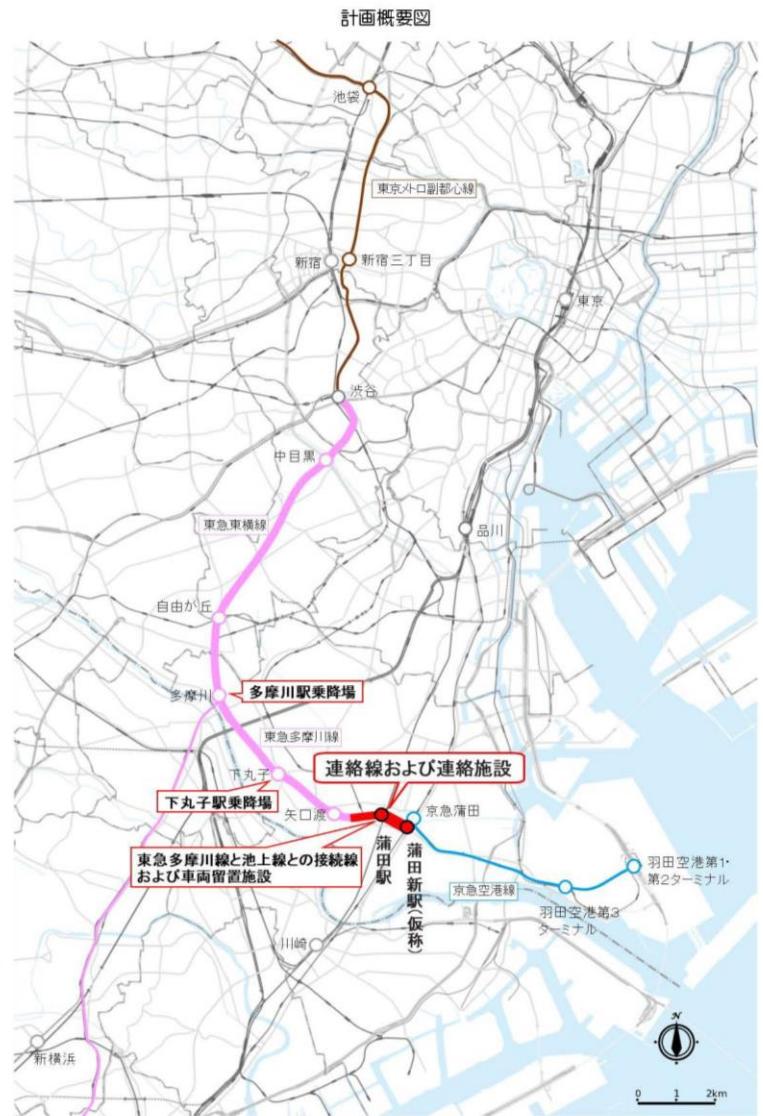
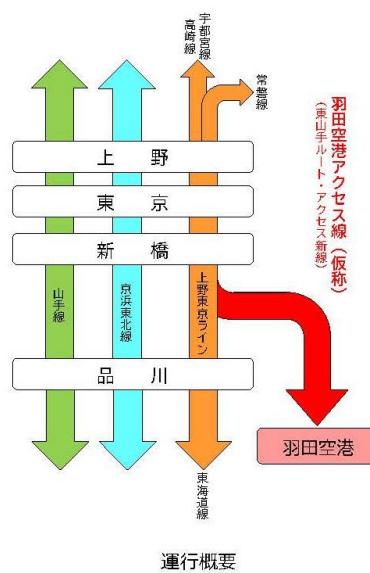
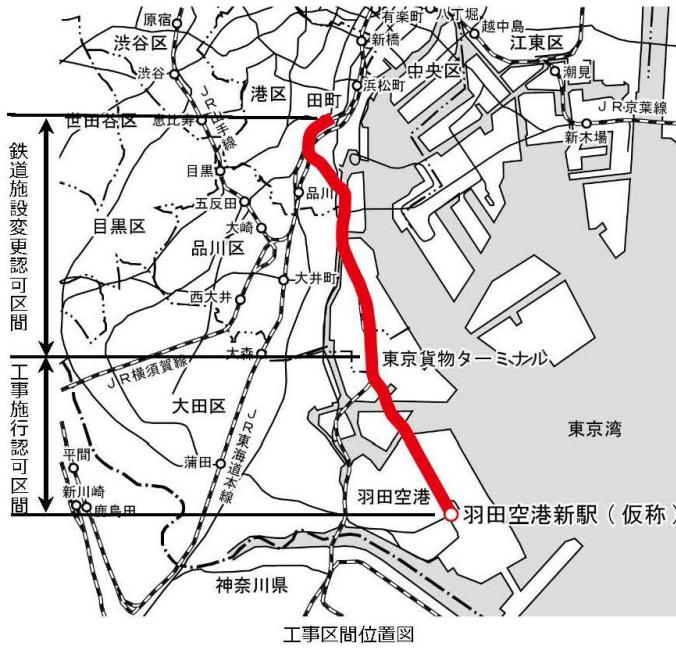
中目黒駅～京急蒲田駅付近（蒲田新駅（仮称））：約36分⇒約23分（約13分短縮）
自由が丘駅～京急蒲田駅付近（蒲田新駅（仮称））：約37分⇒約15分（約22分短縮）

羽田空港へのアクセス 新空港線 事業許可2025年10月

羽田空港アクセス線 東山手ルート

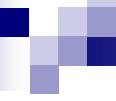
鉄道施設変更認可2023年1月

アクセス新線 工事施行認可2023年3月



出典: 東日本旅客鉄道 https://www.jreast.co.jp/press/2023/20230404_ho03.pdf

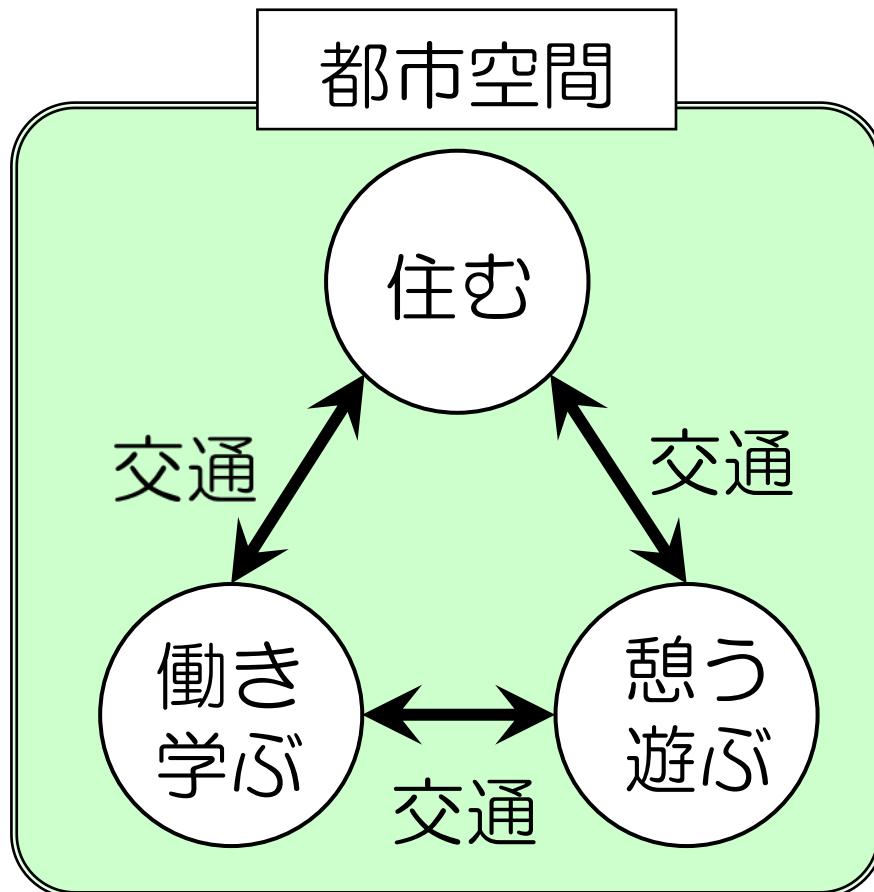
出典: 羽田エアポートライン https://hane-line.co.jp/wp-content/uploads/2025/10/20251003_newairportline_d.pdf



鉄道と ライフスタイル

都市と交通

新谷洋二編著,「都市交通計画」,技報堂出版

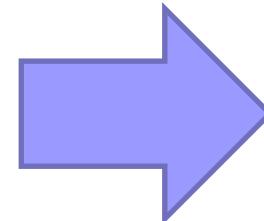


人間の生活空間＝都市空間

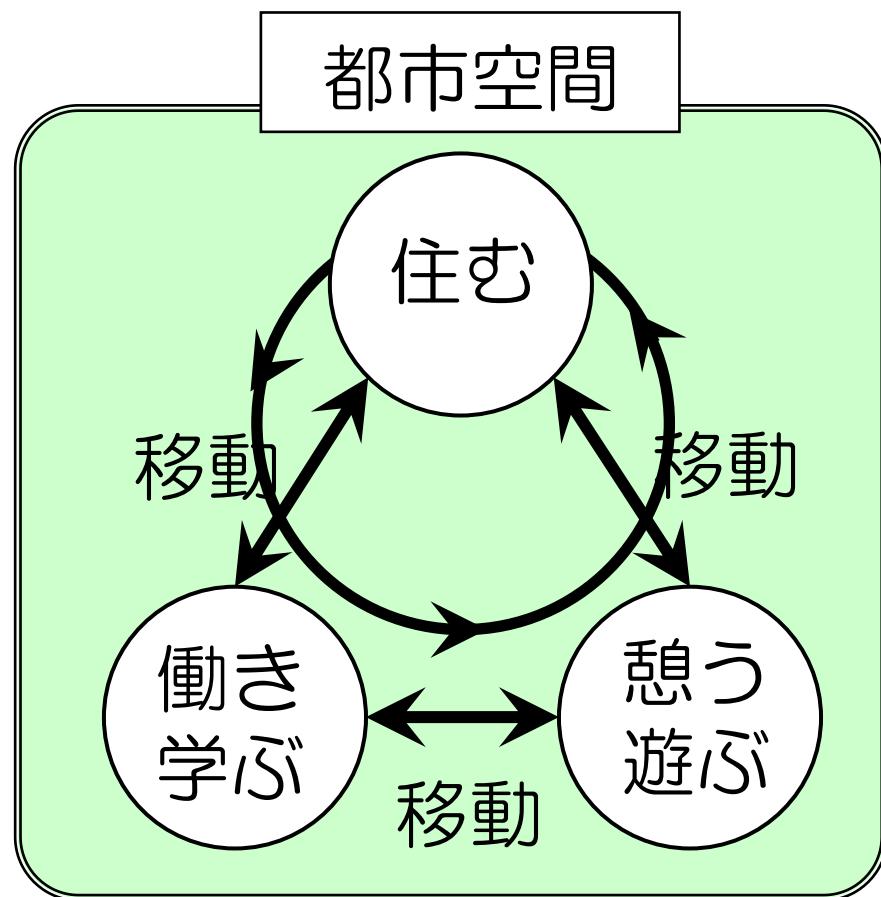
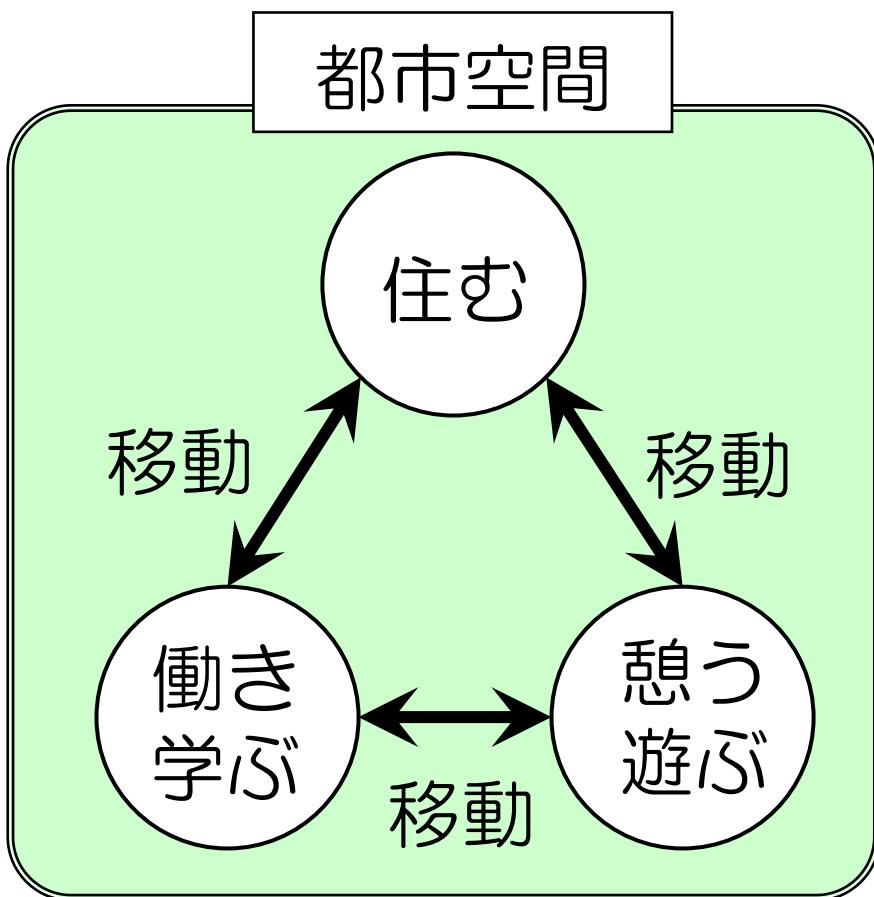
都市と交通、あるいは土地利用と交通は相互に作用して影響を及ぼしている。

したがって、**都市で交通問題を検討する場合には、交通だけを考えるのではなく、都市あるいは土地利用との関係を考えいかなければ、真の解決は得られない。**

Before COVID-19



With COVID-19
After COVID-19



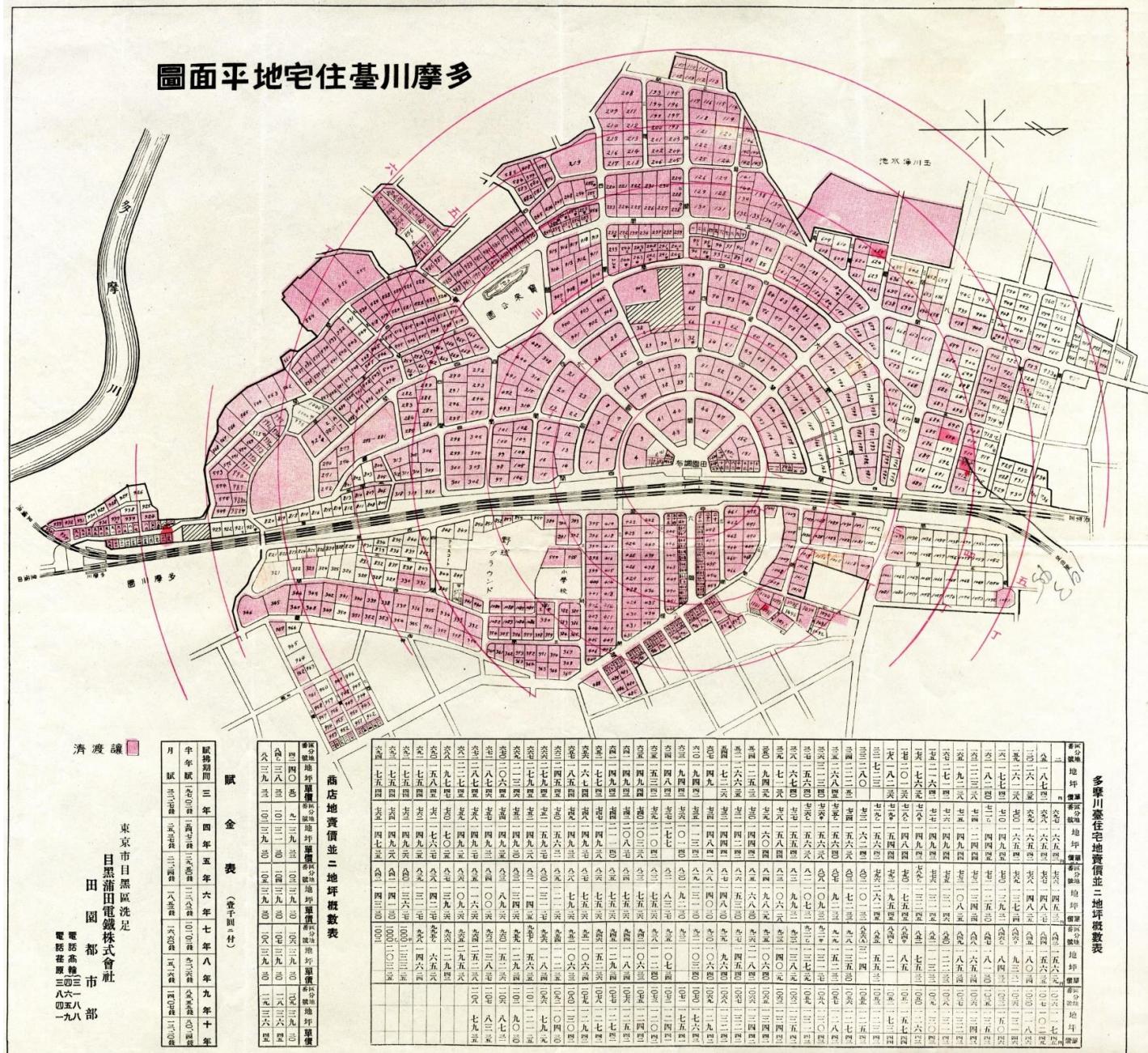
「住む」場所と「働く・学ぶ」場所が一緒になった！

多摩川台 住宅地 田園調布

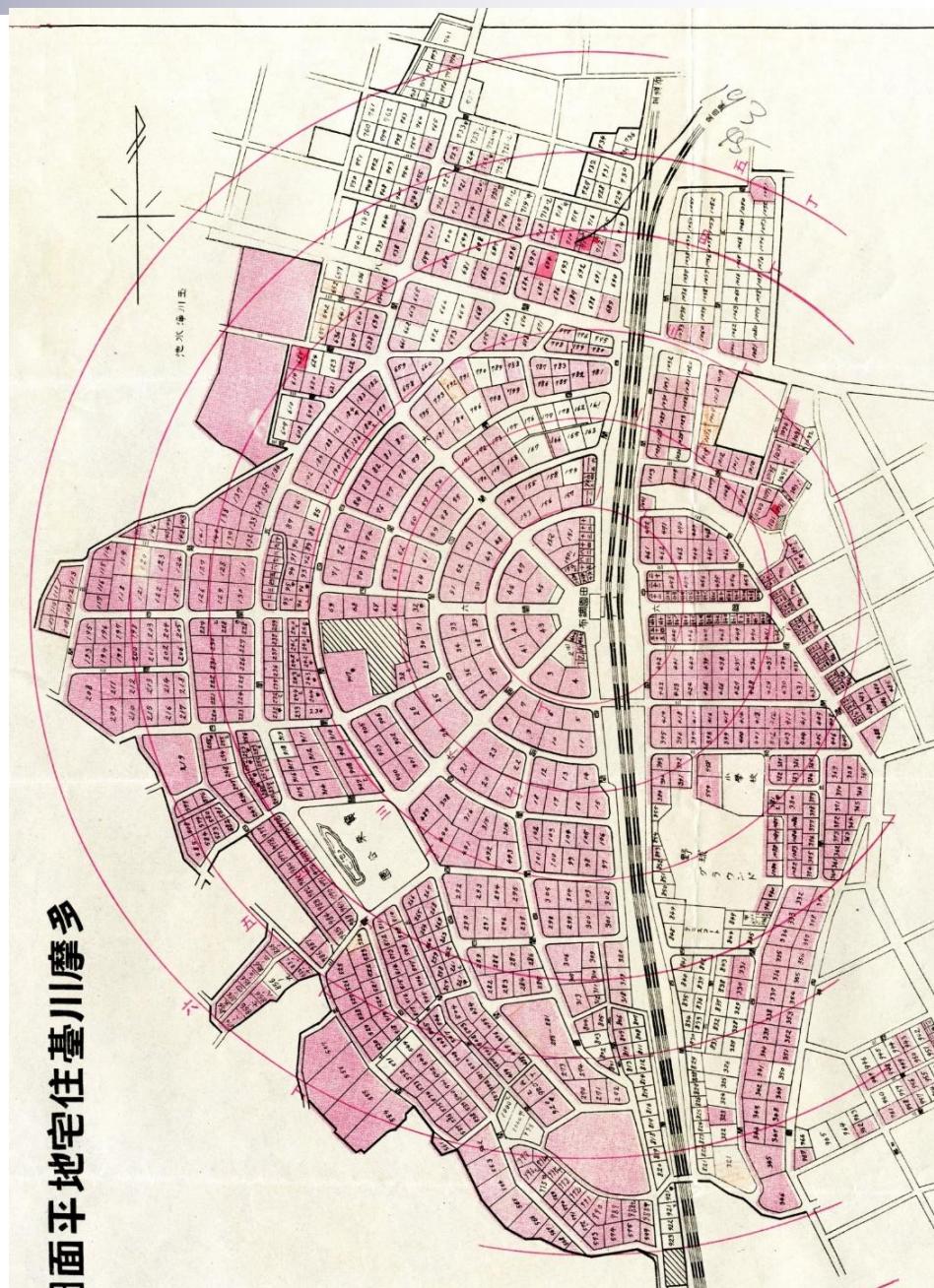
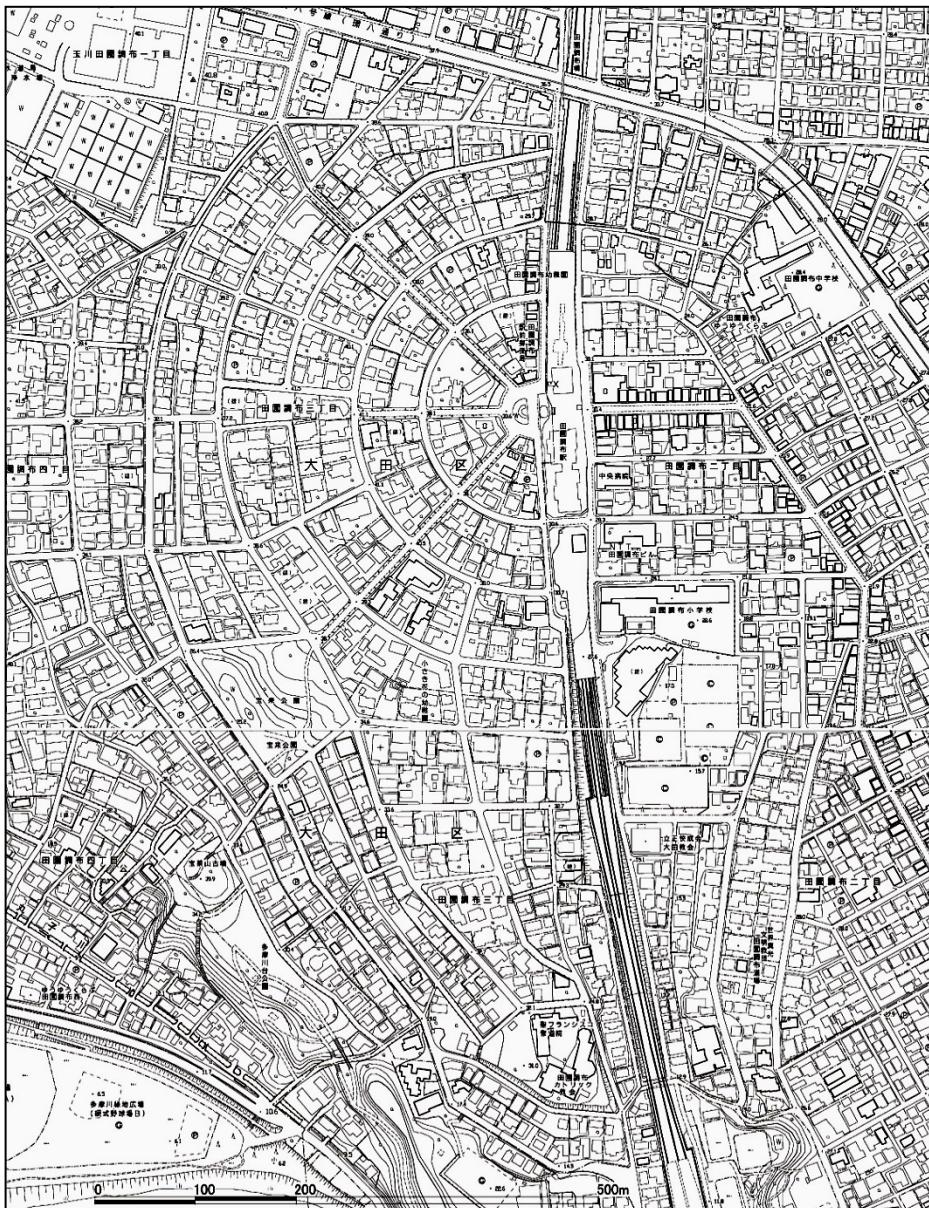
1923年
68ha

英國の田園都市を参考 渋沢栄一 五島慶太

目黒蒲田電鉄 株式会社 田園都市部



100年前と今

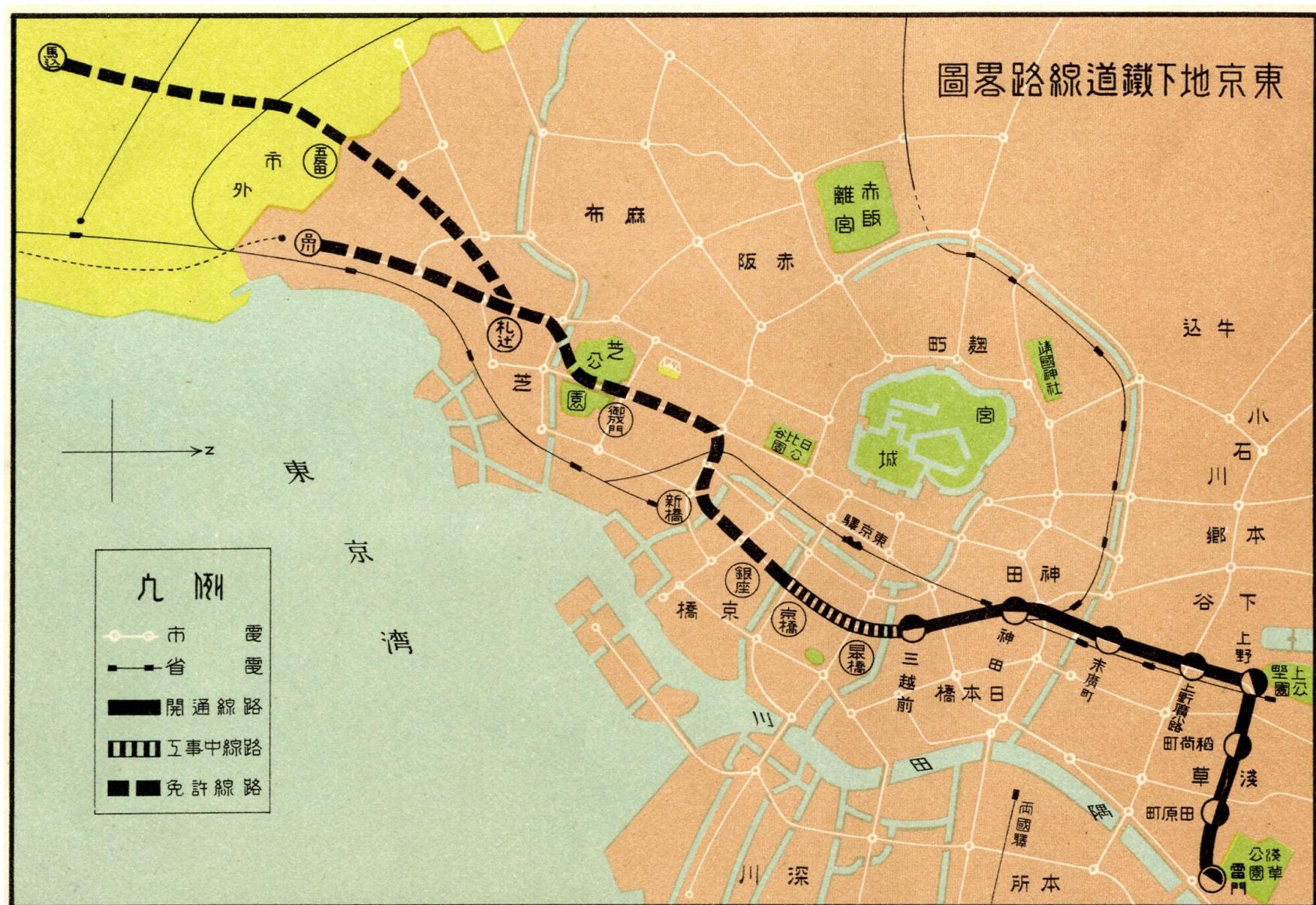


出典：東京都2,500デジタル白地図



東京地下鉄路線図

出典：東京地下鉄道株，「三越前神田間地下鉄道建設工事概要」，1932年



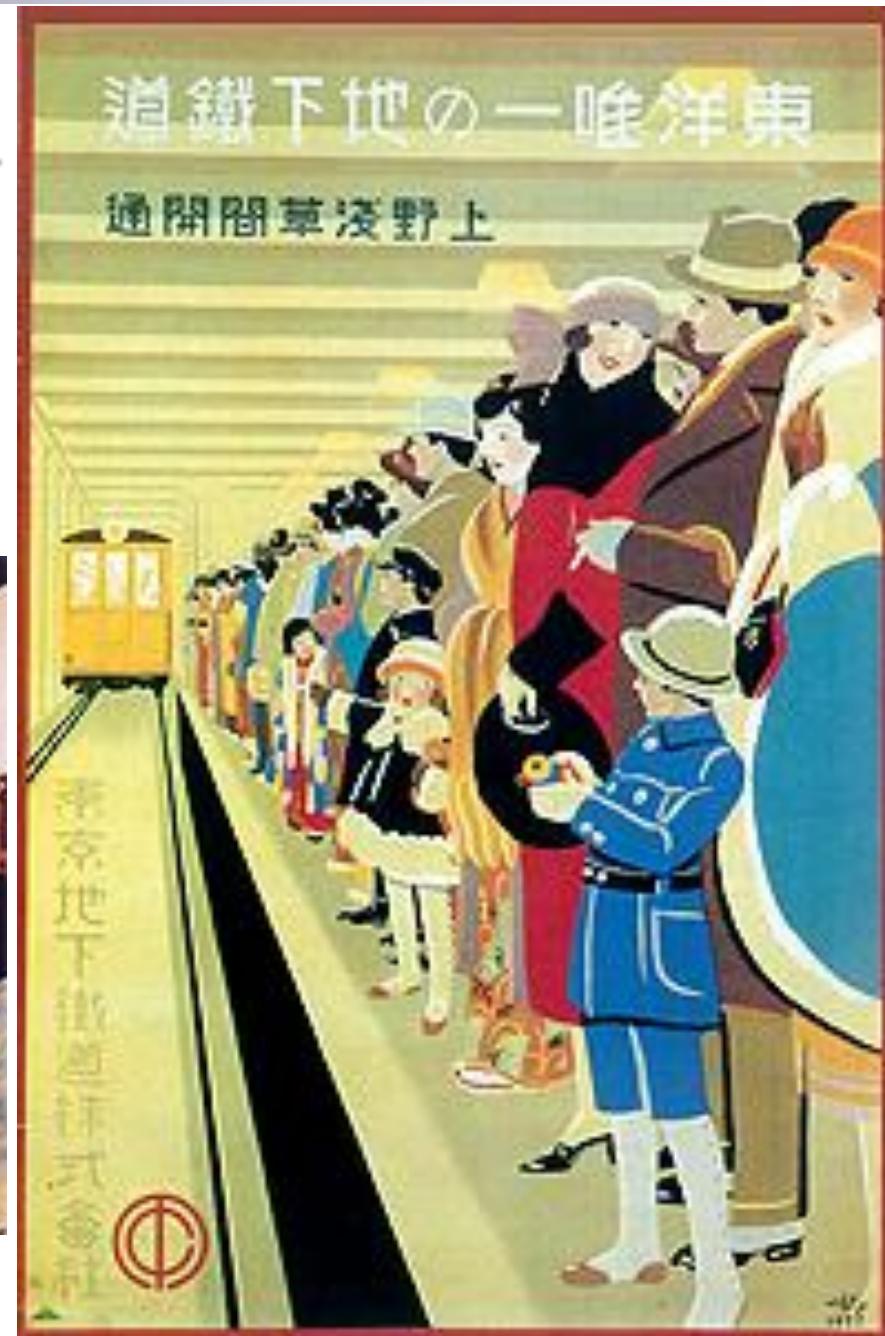
地下鉄開通時のポスター 1927.12.30

交通がライフスタイルを変えた！



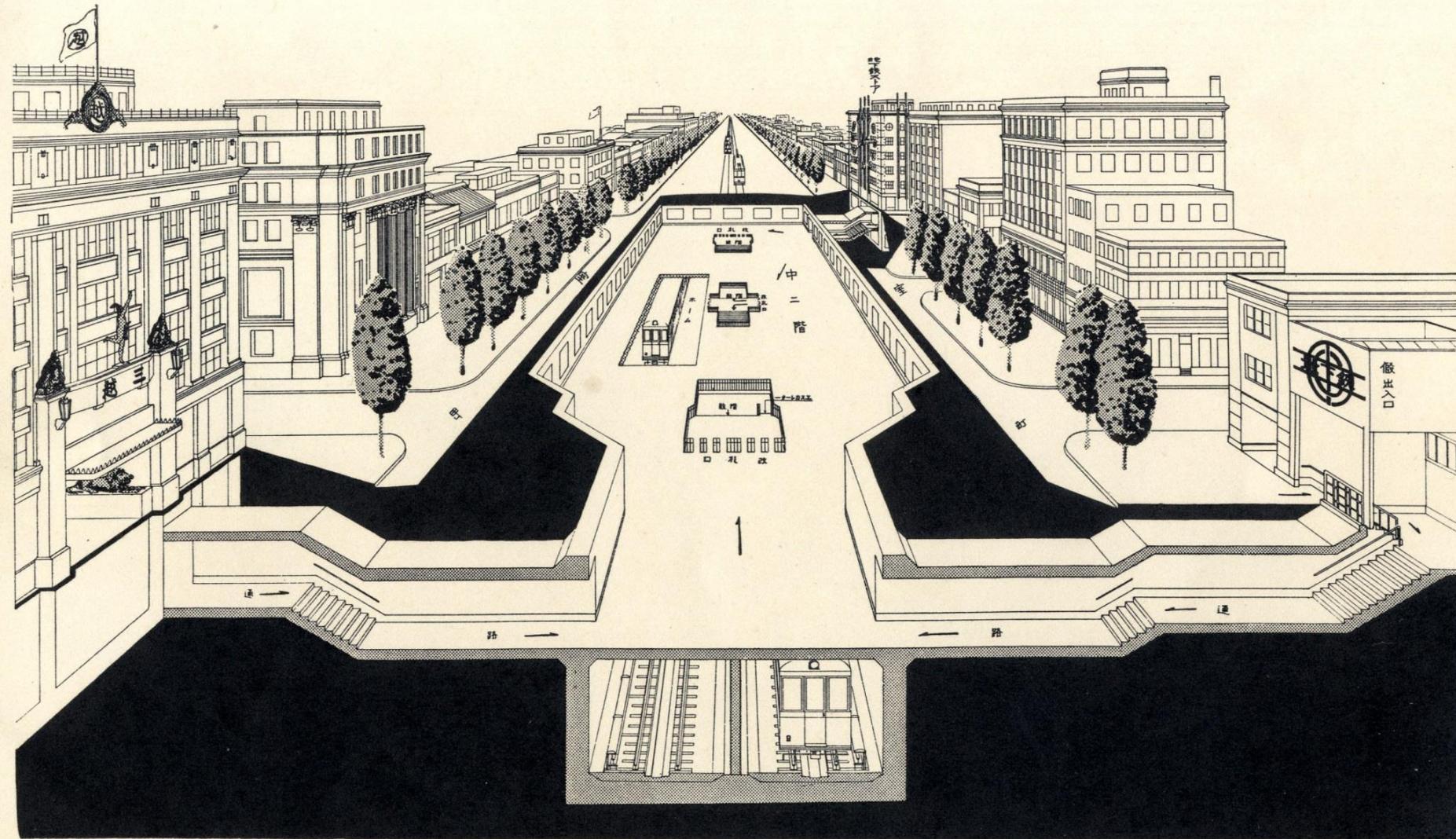
引用：春光社HP

http://www.shunkosha.co.jp/company/history_birth.html



東京地下鉄道三越前駅(現銀座線)

東京地下鐵道三越前停留場及出入口通路鳥瞰圖



出典：東京地下鉄道(株), 「三越前神田間地下鉄道建設工事概要」, 1932年

雨の日も六大百貨店へ濡れずに行けます

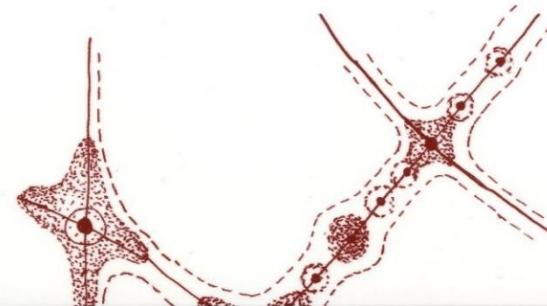


鉄道が創りあげた 世界都市・東京

- TOD : 公共交通指向型開発
**Transit
Oriented
Development**
- 都市の成果は鉄道に因る、鉄道の成功は都市に因る
- 都市と鉄道の相互連携の必要性と可能性



矢島 隆・家田 仁 編著



東京:都市の成果は鉄道に因る、
鉄道の成功は都市に因る

鉄道システムと都市開発との相互作用に着目
これからの都市の再構築は如何にあるべきか

都市と鉄道に関する素朴な疑問

- なぜ、郊外の鉄道沿線に遊園地があるのか？
- なぜ、大学は鉄道沿線郊外にもあるのか？
- なぜ、宝塚劇場は誕生したか？
- なぜ、ターミナルには百貨店があるのか？
- なぜ、三越前駅という名称が存在するのか？

娛樂施設と鉄道

<http://www.tobuzoo.com/guide/>



<https://kageki.hankyu.co.jp/theater/takarazuka/index.html>



<https://www.seibu-leisure.co.jp/guide/melhen/index.html>

Fathers of TOD in Japan

小林一三：阪急
1873-1957



出典：国立国会図書館「近代日本人の肖像」
<https://www.ndl.go.jp/portrait/>

五島慶太：東急
1882-1959



出典：東京急行電鉄(株)「東京横浜電鉄沿革史」1943

人々の価値観の
変化により都市
空間は変化する

都市内の空間に対する価値観の変化

- 成長社会から成熟社会への移行：量から質へ
ライフスタイル：生活の質を重要視（本質を求める）
価値観：多様化（時を費やすことの価値観など）
- 公園など都市空間を構成する施設のあり方再考
 - ✓ 「機能確保のための開発・整備」「（単なる）空間の確保」から「価値・持続性を高める複合的更新」へ
 - ✓ 機能を基礎とした合理的な市街地の形成から、
様々なアクティビティが展開され持続可能で多
様性に富む市街地へ



ケルン中央駅前広場 1968年



出典: Hauptbahnhof Köln, p103-ケルン中央駅前広場1968

まちなかウォーカブル区域（滞在快適性等向上区域）

- 「自動車中心」から「人中心」の空間に転換
- 「居心地が良く歩きたくなる」空間づくり
- ⇒ 楽しくなる、居たくなる、時間を費やすしたくなる

Walkable

歩きたくなる

居心地が良い、人中心の空間を創ると、まちに出かけたくなる、歩きたくなる。

Eye level

まちに開かれた 1 階

歩行者目線の 1 階部分等に店舗やラボがあり、ガラス張りで中が見えると、人は歩いて楽しくなる。

Diversity

多様な人の多様な用途、使い方

多様な人々の多様な交流は、空間の多様な用途、使い方の共存から生まれる。

Open

開かれた空間が心地良い

歩道や公園に、芝生やカフェ、椅子があると、そこに居たくなる、留まりたくなる。



道路を占用した夜間オープンカフェ
(福岡県北九州市)

1階をガラス張りの店舗にリノベーションし、
アクセシビリティを可視化
民間敷地の一部を広場化（宮崎県日南市）



駅前のトランジットモール化と広場創出(兵庫県姫路市)



2つの開発の調整により
一体整備された神社と森(東京都
中央区)



公園を芝生や民間カフェ設置で再生
(東京都豊島区)

道路は自動車の通行機能重視？ ⇒ 歩行者の通行と滞留も重要



官民連携による空間づくり

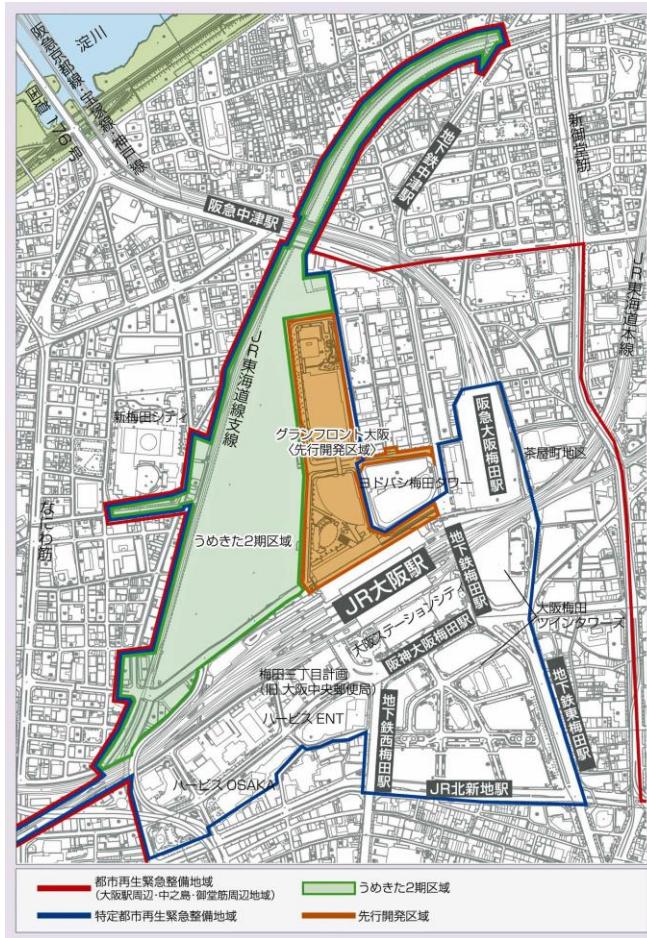
- エリアの価値を高める取組
 - ✓ 地域独自の課題を発見し解決する
 - ✓ 官民にかかわらず、まちにある空間資源を使いこなす
 - ✓ 人間中心の視点で居心地よい環境をつくる
- 官民連携による効果
 - ✓ 新たな事業や雇用の創出
 - ✓ 来街者や滞在時間の増加
 - ✓ 資産価値の維持・向上

鉄道と都市が
ライフスタイルを
変える

大阪駅北：うめきた2期

土地区画整理事業19.3ha

防災公園街区整備事業4.4ha



梅田 貨物駅

整理番号	CKK962
コース番号	C11
写真番号	21
撮影年月日	1997/2/9

出典:国土地理院地図・空中写真
閲覧サービス





グラングリーン大阪

グランクグリーン大阪



下北沢駅

小田急線・京王井の頭線



つなぐデザイン
つながるまちづくり
小田急線の地下化により新たにできた
空間に様々な施設を整備しています。
2023年11月 世田谷区





下北沢 BONUS TRACK

下北線路街 空き地 ムーンアートナイト下北沢

33



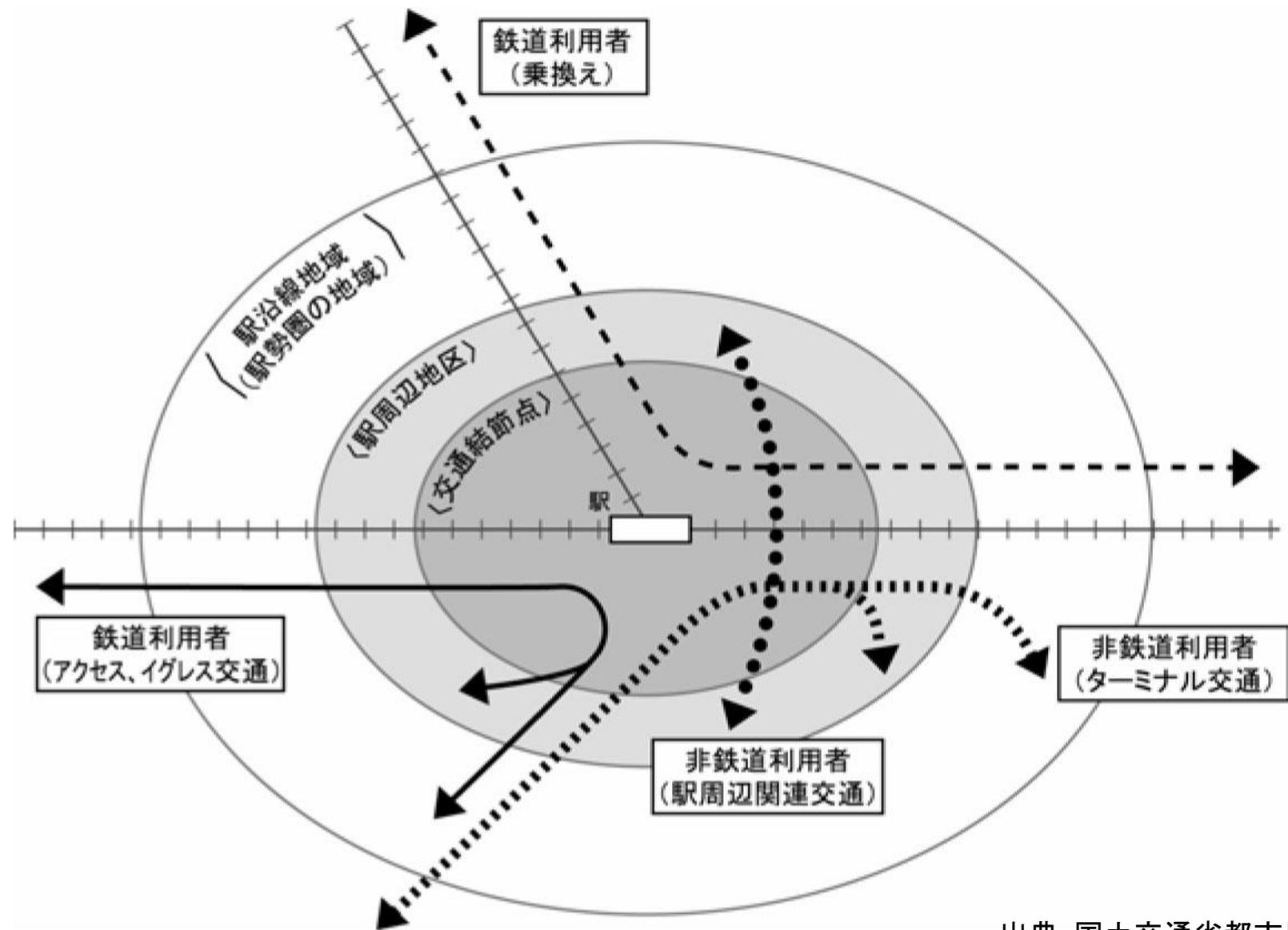
駅まち空間の 考え方

空間活用アプローチ

- ▶ 公共空間と民有空間／土地と上物

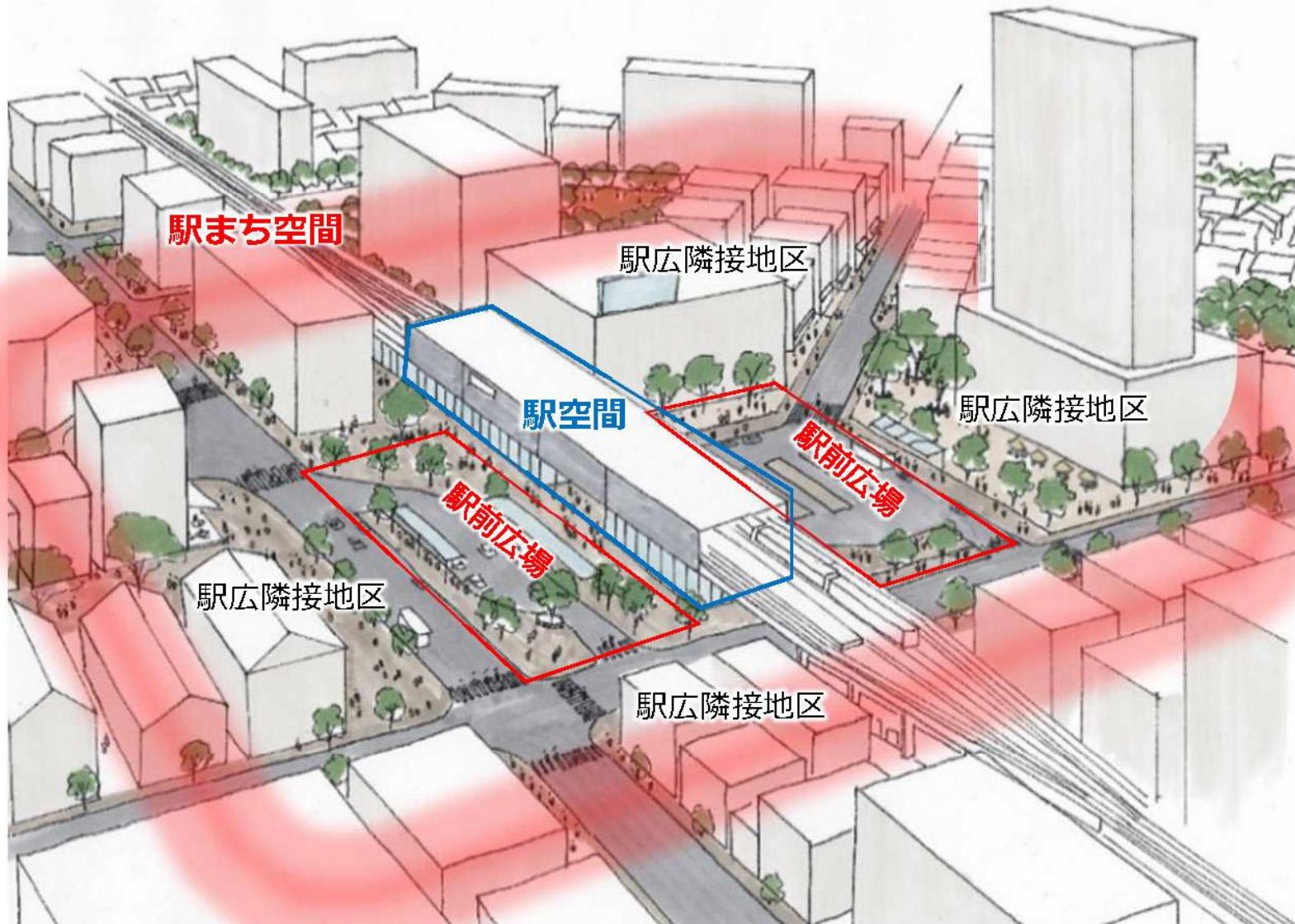
	土地	上物
公共空間	道路・河川・ 公園等	施設（物件） 占用
準公共 空間	公的施設 公開空地	施設・建築物
民有空間	宅地	建築物・看板

交通結節点に関する交通の分類



駅を取り巻く都市空間

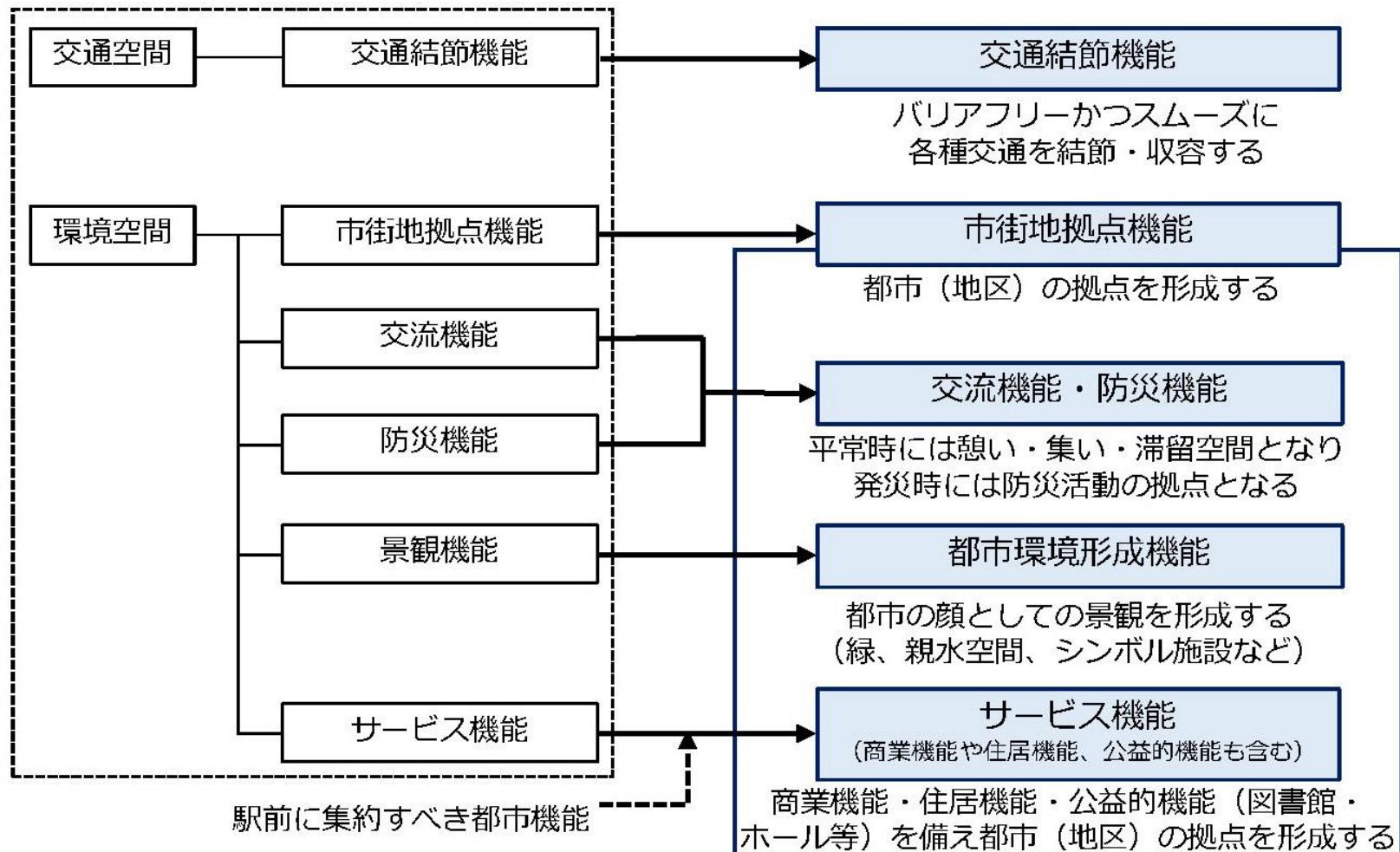
出典: 国土交通省都市局街路交通施設課
「駅まち再構築事例集」令和2年7月, P.5



駅前広場の機能

出典:国土交通省都市局街路交通施設課「駅まち再構築事例集」令和2年7月, P.6

駅前広場の機能 (駅前広場計画指針※)



※駅前広場計画指針:建設省都市局都市交通調査室監修

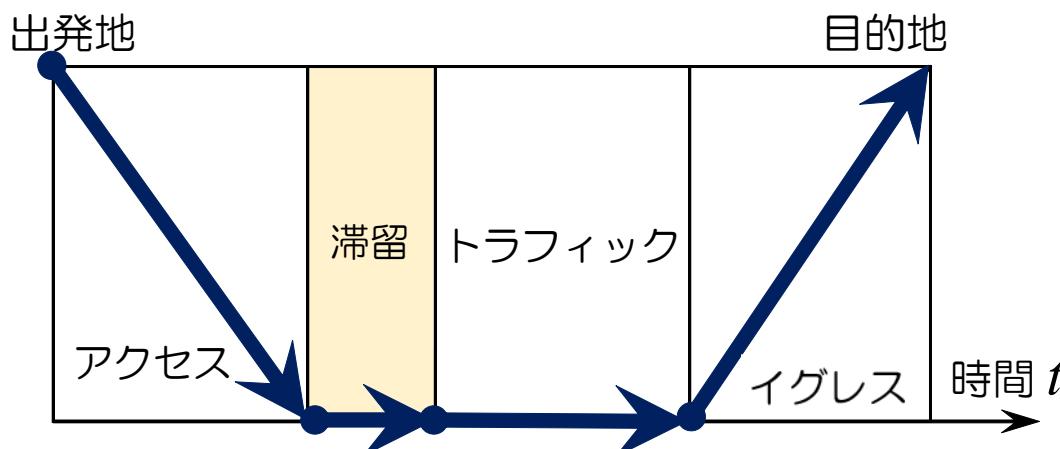
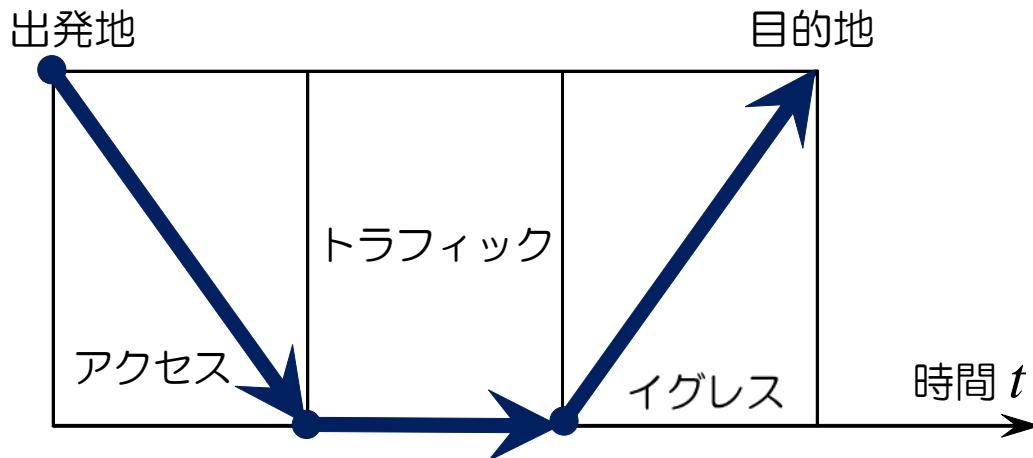
社団法人日本交通計画協会編集 平成10年

駅まち空間を考えてみる

- 駅は施設?
 - 旧来：鉄道会社の施設との捉え方(鉄道利用者主体)
 - ⇒ これから：地域に開かれた誰もが利用する建築物
- 駅前広場は本当に広場?
 - 駅前広場 Station Plaza, Station Square (英)
 - Bahnhofsvorplatz (独)
- ⇒ 駅の前に本当の意味の広場はあるか?
 - 広場：建物・樹木がなく広く開けた場所、多くの人々が集まる場所(大辞泉)
- ⇒ 交通結節機能に特化しすぎていなか?
- ⇒ 人のための駅前広場ではなく、交通機関のための空間となっていないか?

トラフィック+アクセス+滞留

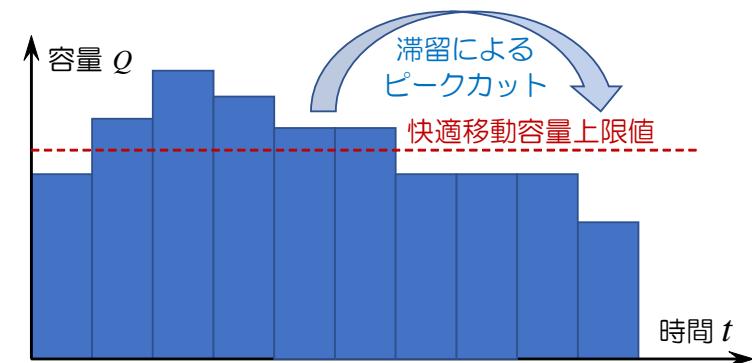
- 待つことを楽しむ（時間価値の変化）
- 「待つ」という時間の使い方＝滞留



※待つことを楽しむ
ことができる空間
の存在が重要性

⇒TDM(交通需要マネジメント)に結びつく

⇒時差BiZ



昼間人口に対する考え方の見直し： 新たな昼間人口に対する対応

- 自宅が職場・学び場に代り、テレワークが推進され継続（働き方改革、東京オリンピック・パラリンピック）
- これまで：市民生活は夜間人口を中心に考え、昼間人口は職場や学ぶ場所が市内にある人を対象
※昼間人口を考えていたか？特にベッドタウン都市
- これから：住んでいるが職場や学ぶ場所が市外にある人（**新たな昼間人口**）のことも積極的に考え施策に反映させる

新たな昼間人口が活用し楽しむ施設の計画立案を
将来都市像に盛り込む

サードプレイスとオープンスペースの重要性

- 自宅で仕事をする、学修する限界性
 - サードプレイス＝自宅でも職場・学ぶ場でもなく、第三の居場所
 - ⇒ワーキングスペースとしてのサードプレイス
 - 新たな戻間人口への対応
 - ⇒新たな戻間人口による地域活性化（特に商業）
- 自宅に滞在し続ける限界性
 - オープンスペースでの活動＝散歩、遊び
 - ⇒公園や緑地を含むオープンスペースの存在とネットワークの重要性

茅野駅

- CHUKOらんどチノチノ
中学生、高校生世代の居場所
- 0123広場
屋根付き公園、子育て相談
- ワークラボハケ岳
コワーキングスペース



上諏訪駅 諏訪市駅前交流施設すわっちゃん



尾張一宮駅前ビル (i-ビル)

中央図書館

中央子育て支援センター

ファミリー・サポート・センター

子ども一時預かり施設

市民活動支援センター

ビジネス支援センター

SOHOインキュベータオフィス

いちのみや若者サポートステーション



ひとの動きから
将来を考える

人の動きから都市の将来を考える

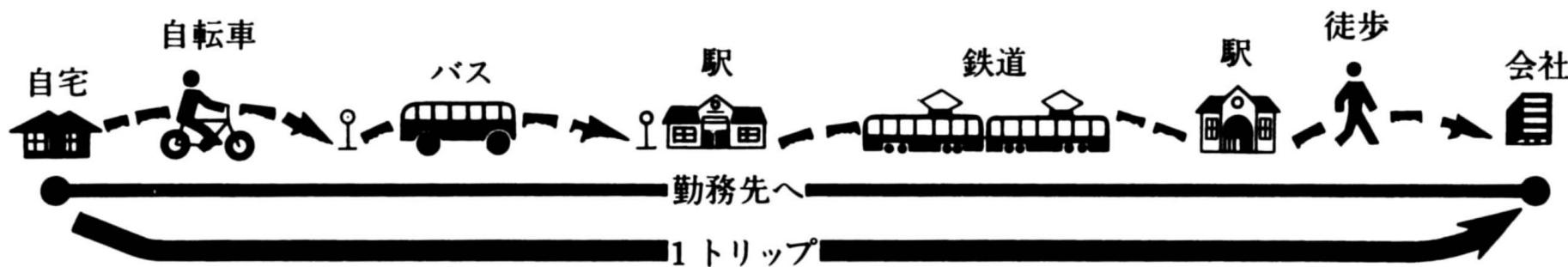
- 交通＝ひとが移動する
- 移動手段が変化すればライフスタイルも変わる
- 人々が活発に活動していることの重要性
- ひとの移動はどうなっているか?
- ひとは動いているのか?外出しているのか?
- 大田区はひとの動きは? (外出率で確認)
- 人口減少時代＝常住人口は減少する
常住人口増に頼らない新たな都市政策の展開
⇒交流人口（戻間人口）を増やす
⇒人々の動きが活発になることによる活性化

パーソントリップ調査 (PT)

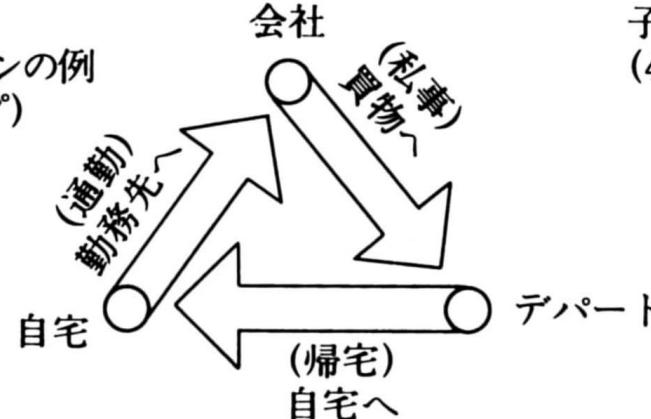
人 (person) の動き (trip)

1日の動きをアンケートで調査

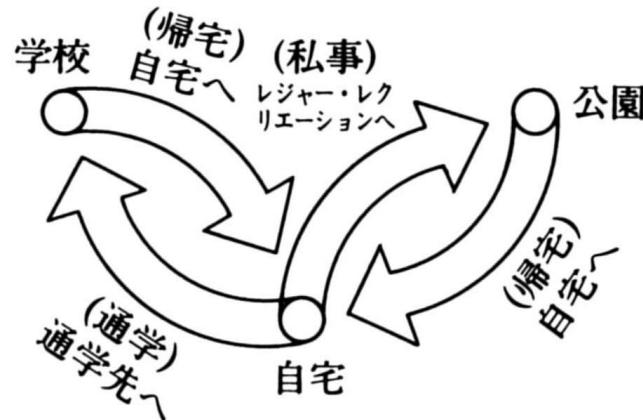
トリップの概念図



1日の動き
サラリーマンの例
(3 トリップ)

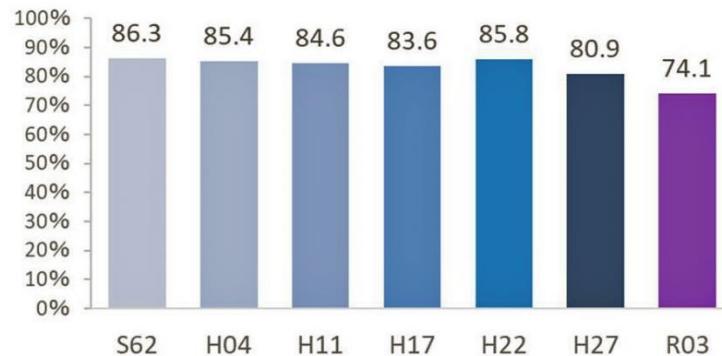


子供の例
(4 トリップ)

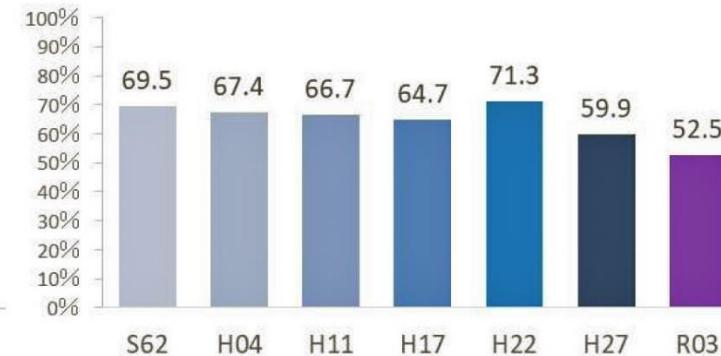


全国PT 全国の外出率

【平日】

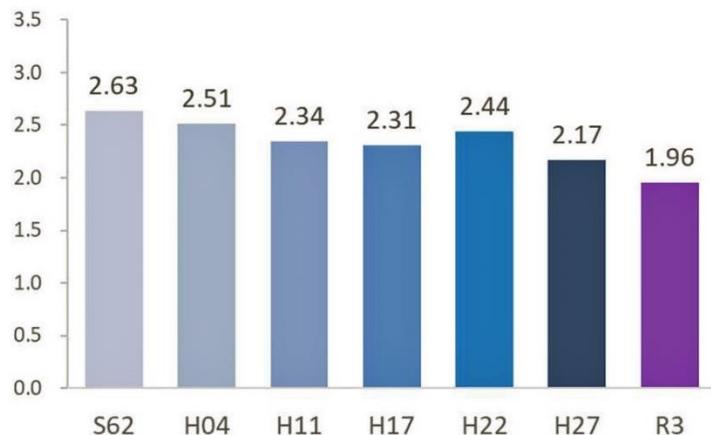


【休日】

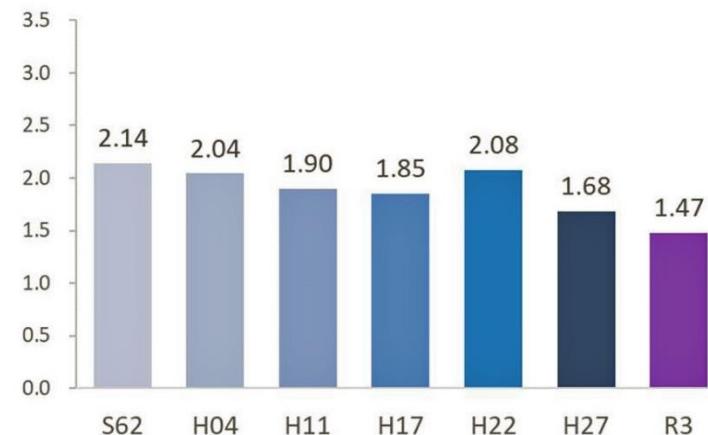


■全国のトリップ原単位（トリップ数／人・日）

【平日】



【休日】

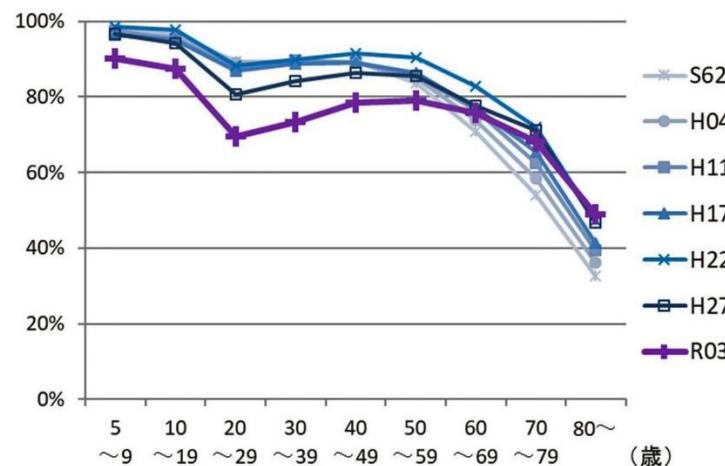


出典：国土交通省都市局第7回全国都市交通特性調査結果（速報版）
https://www.mlit.go.jp/report/press/toshi07_hh_000206.html

全国PT 年齢層別外出率とトリップ原単位

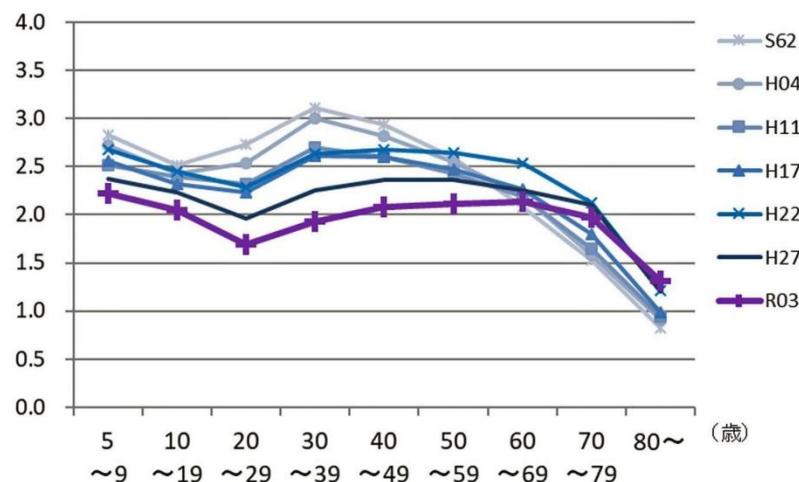
【平日】

外出率



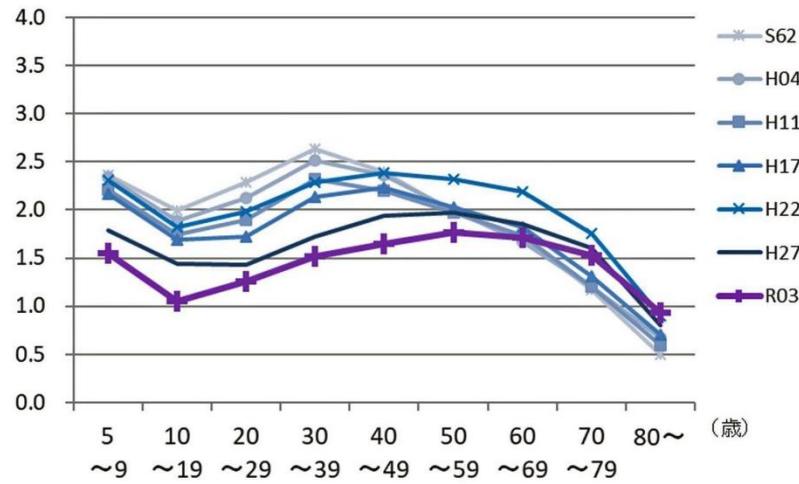
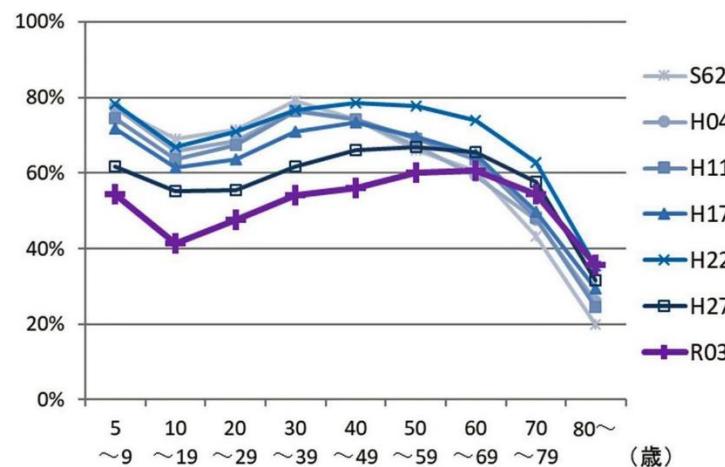
【平日】

トリップ数/人・日

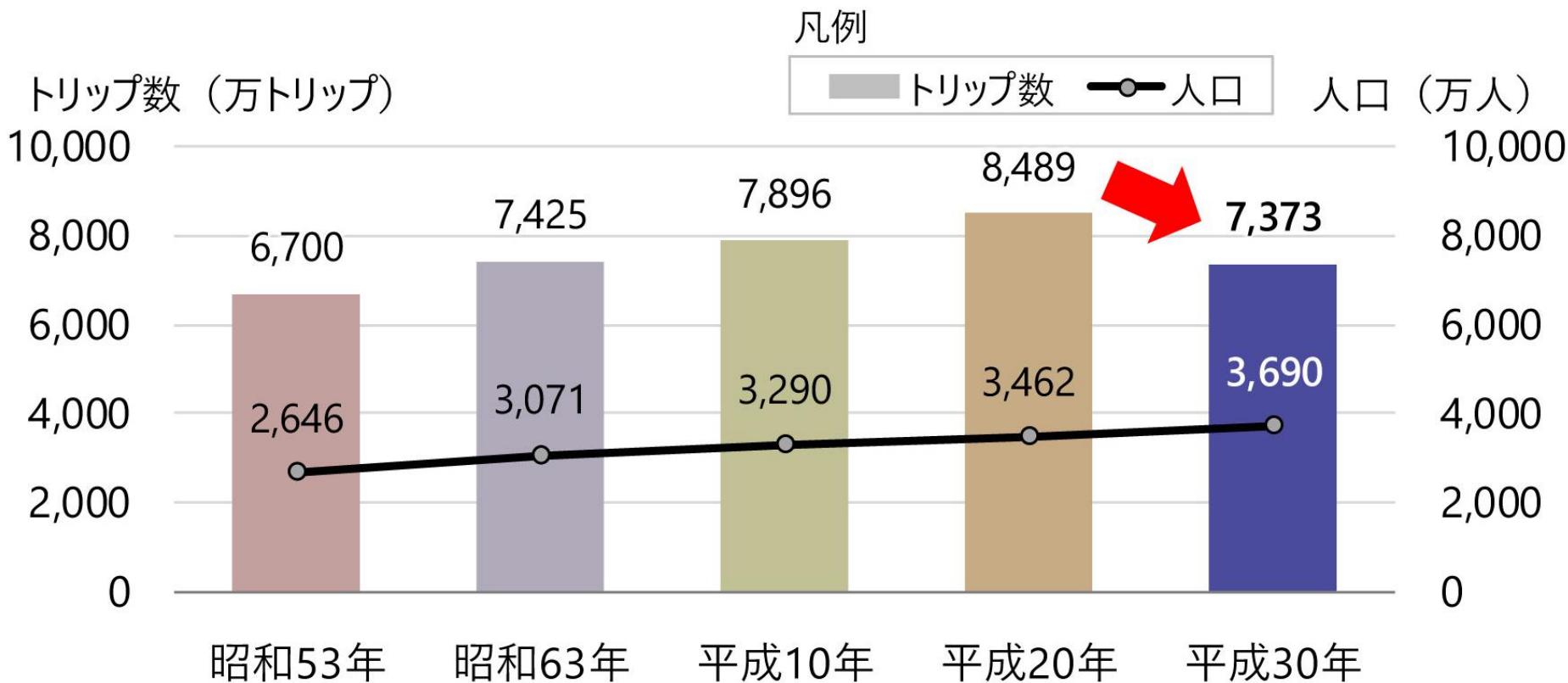


【休日】

【休日】

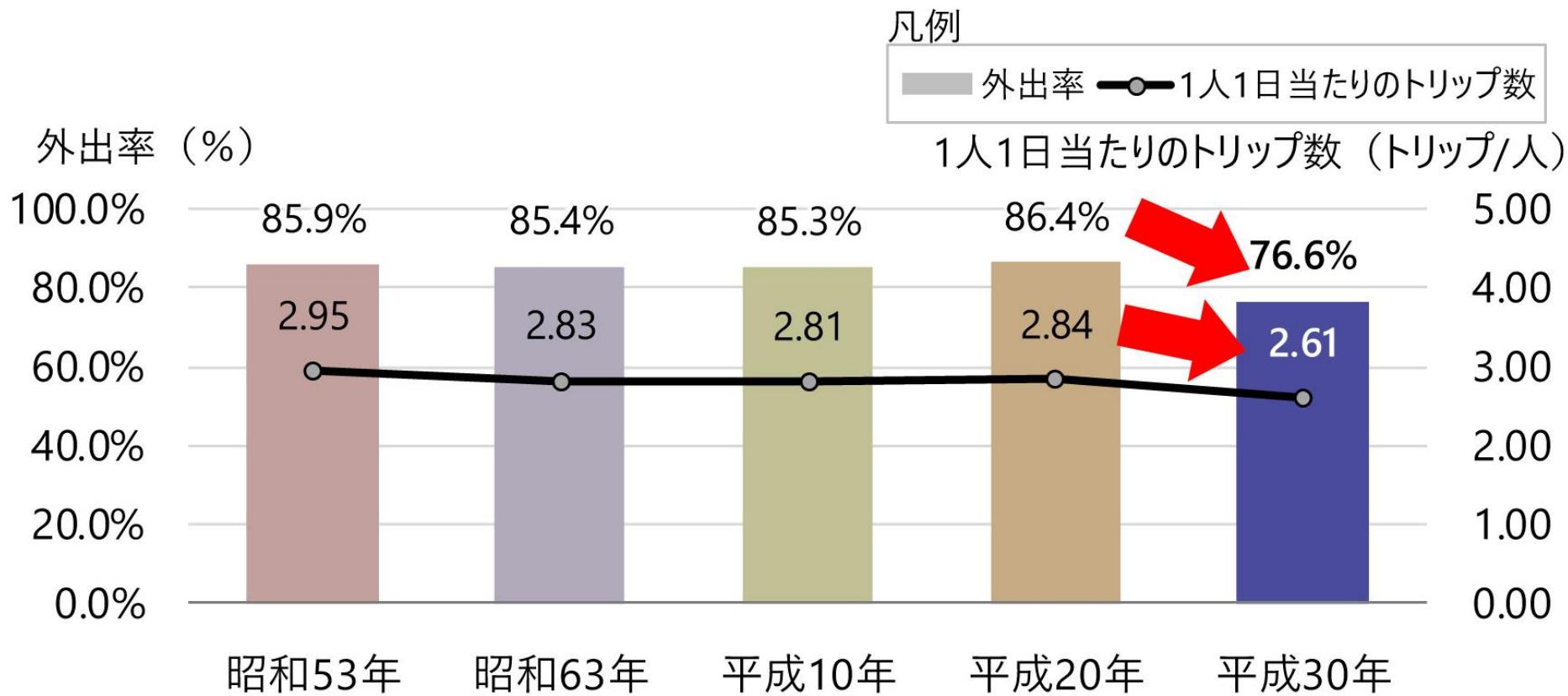


東京PT 総トリップ数と総人口の推移

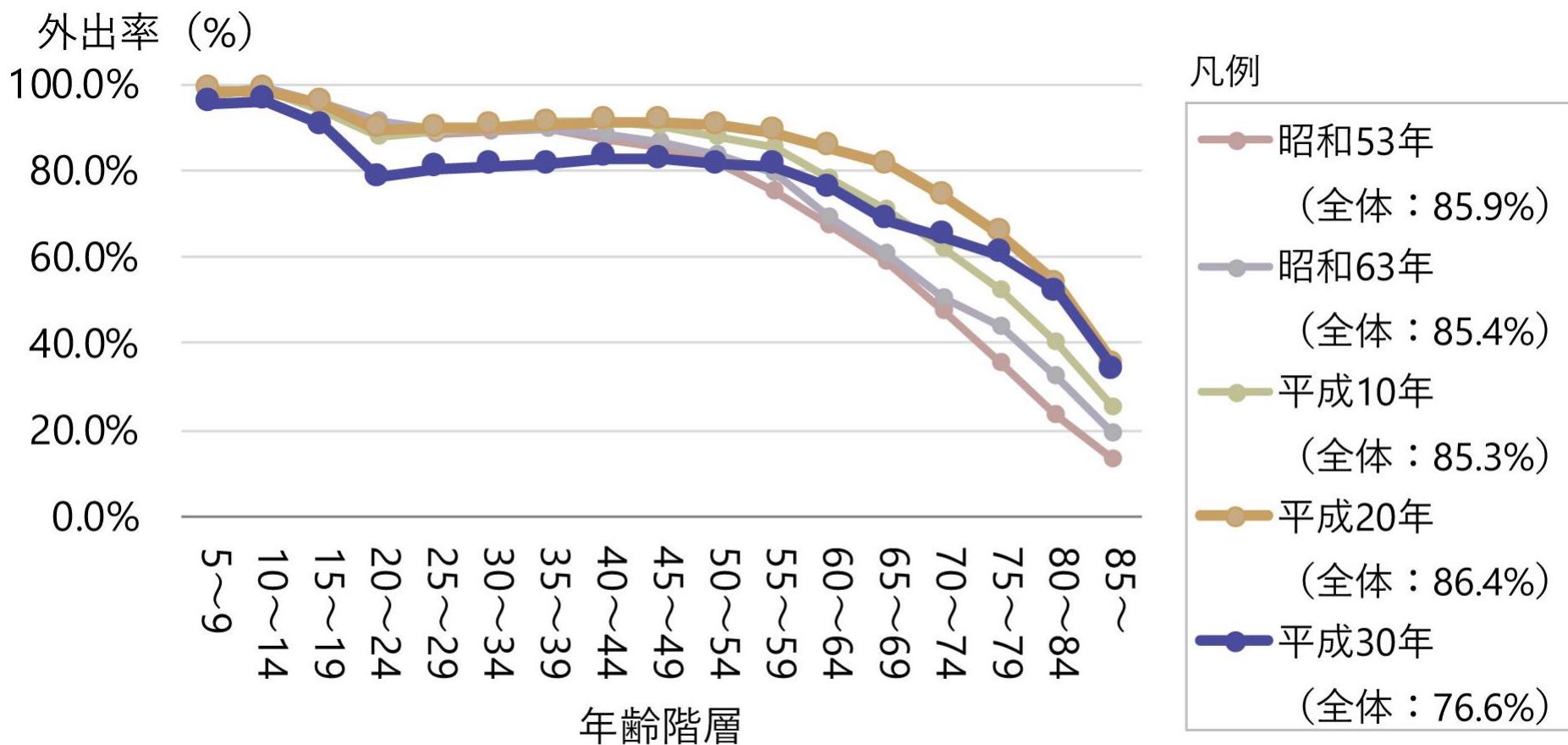


引用：東京都市圏交通計画協議会記者発表資料（令和元年11月27日）<https://www.tokyo-pt.jp/press/06>

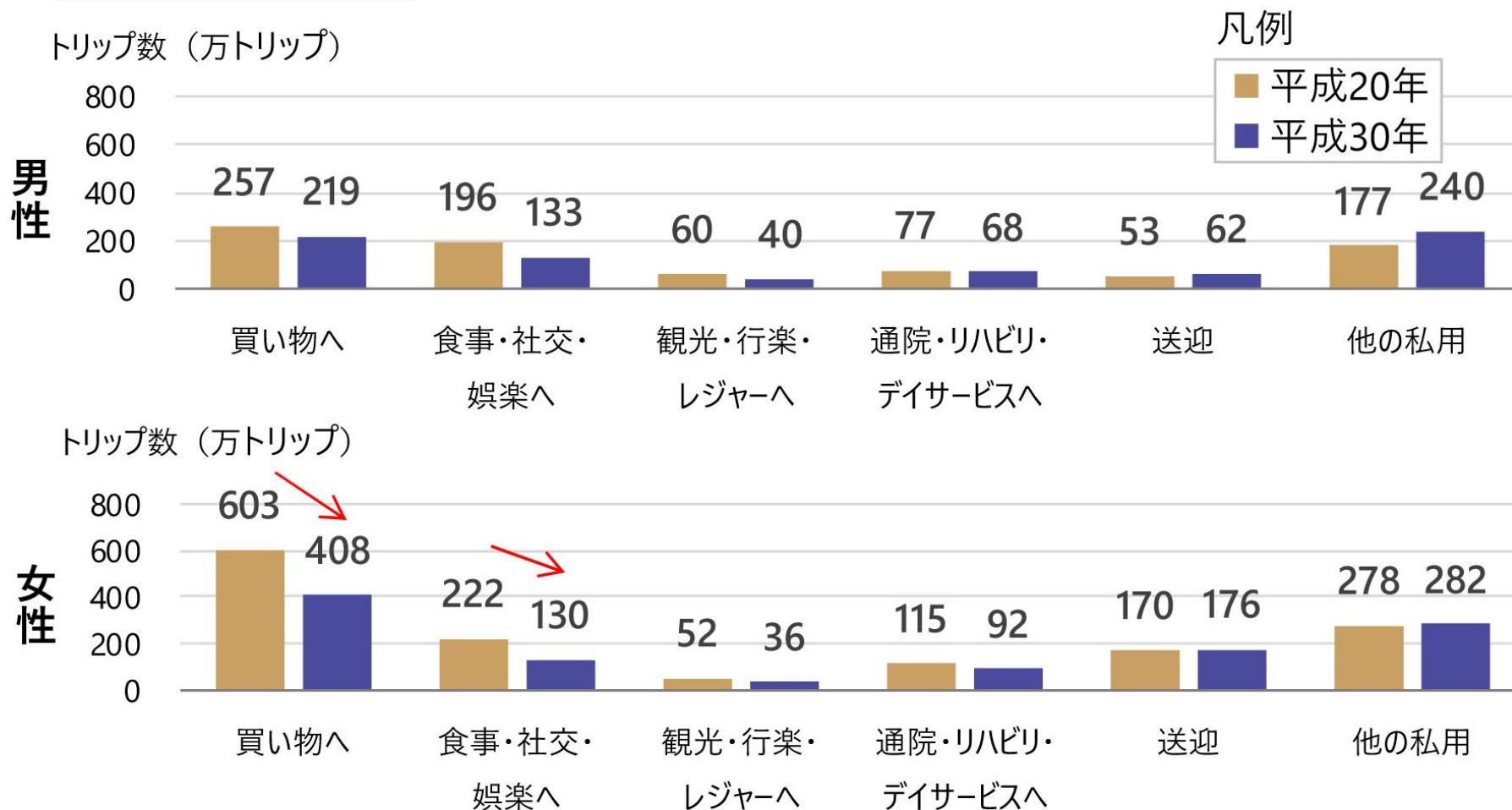
東京PT 外出率と1人1日当たりのトリップ数の推移



東京PT 年齢階層別の外出率の推移

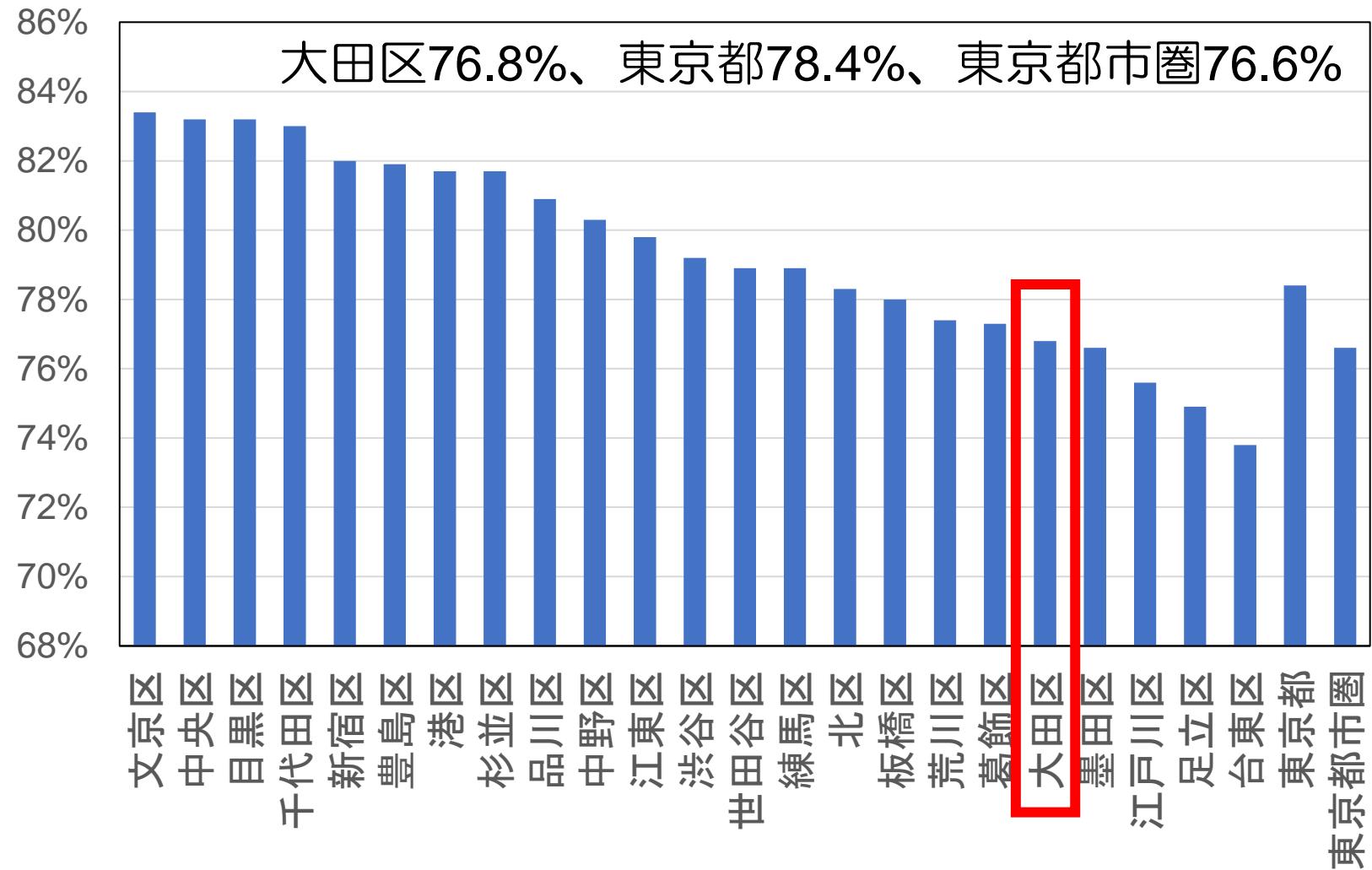


東京PT 性別・私事目的別トリップ数の変化

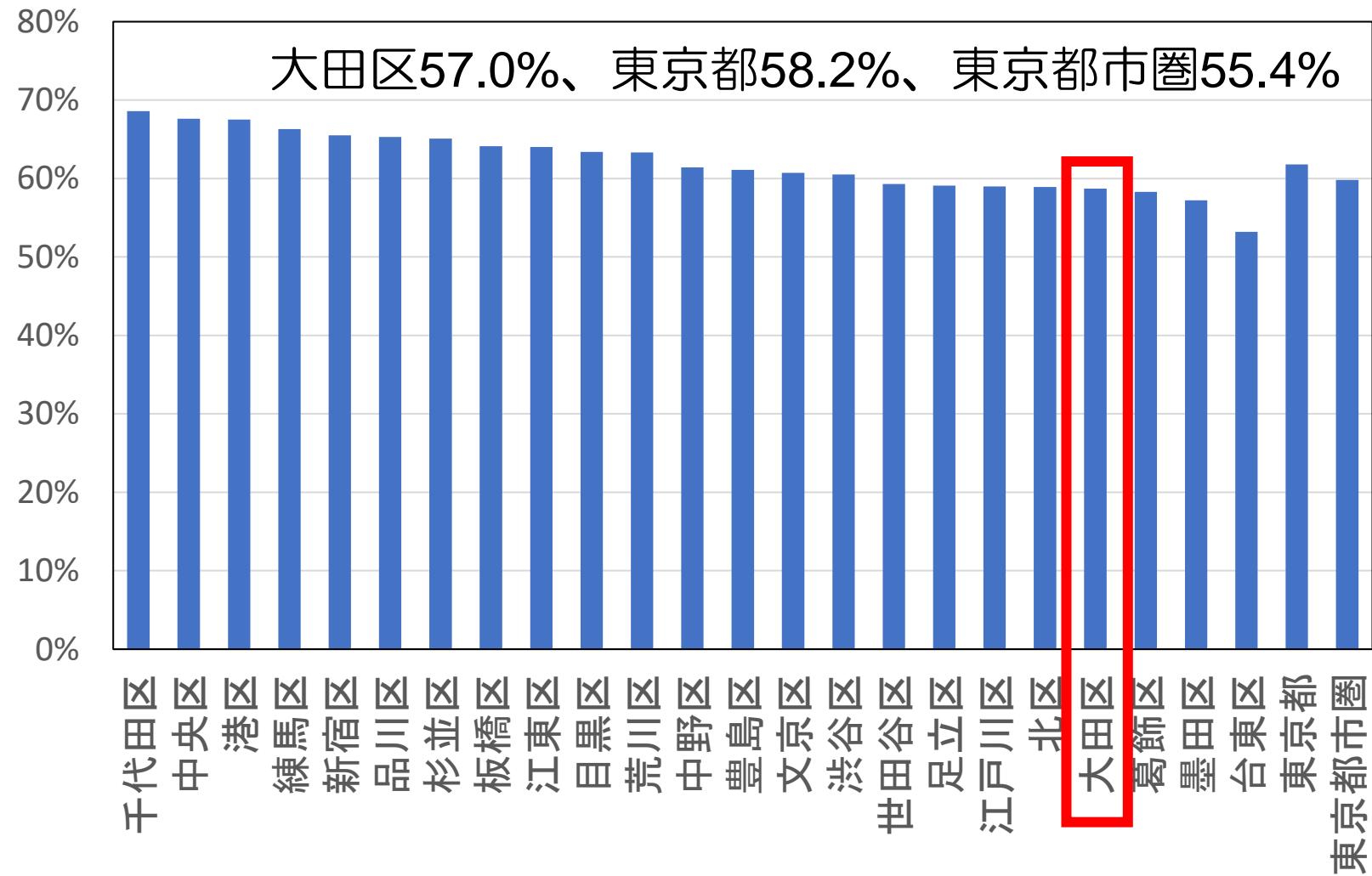


東京PT23区・東京都・東京都市圏

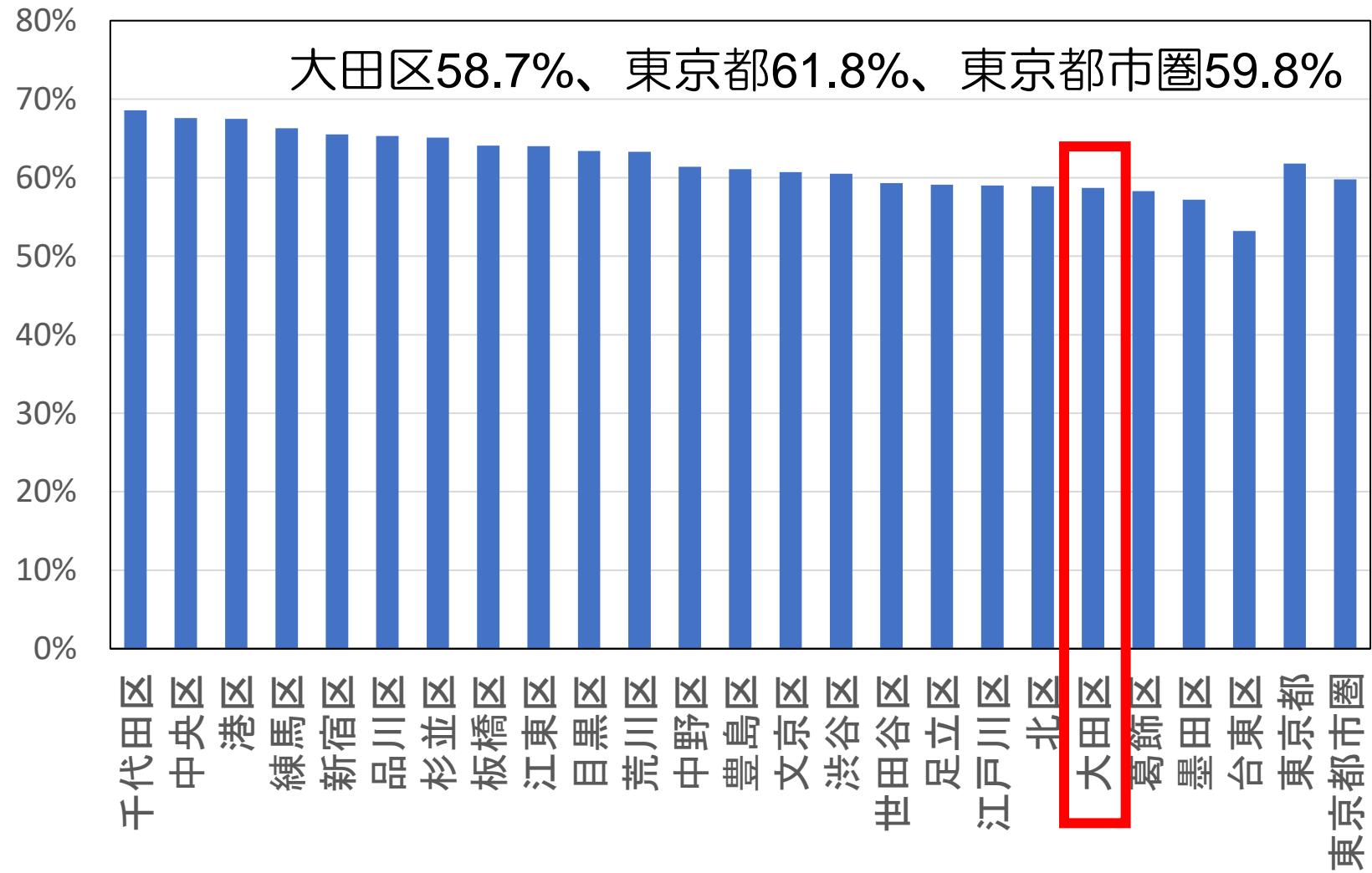
外出率（合計） 大田区の位置を確認



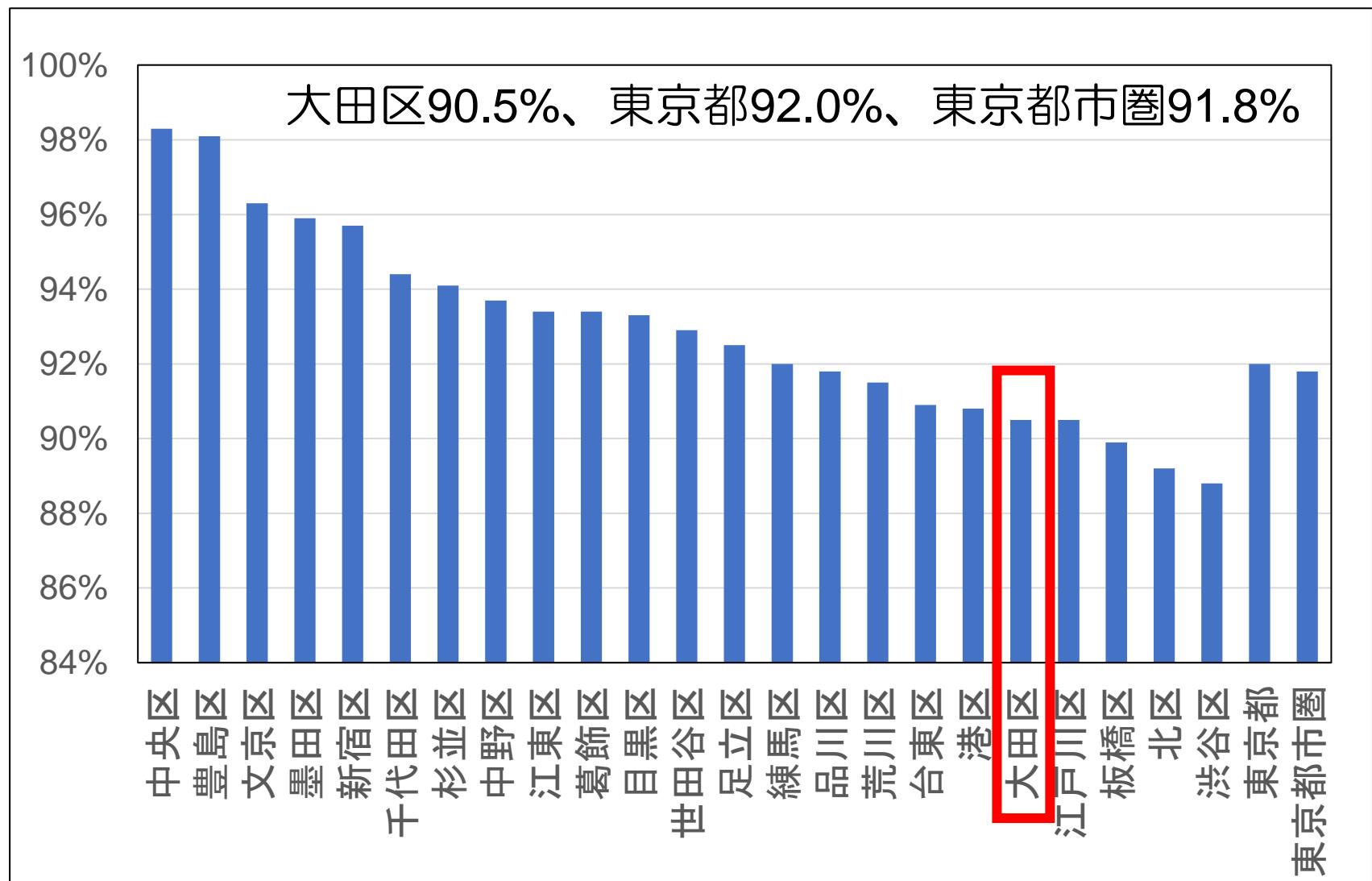
東京PT 外出率 (高齢者・単身世帯)



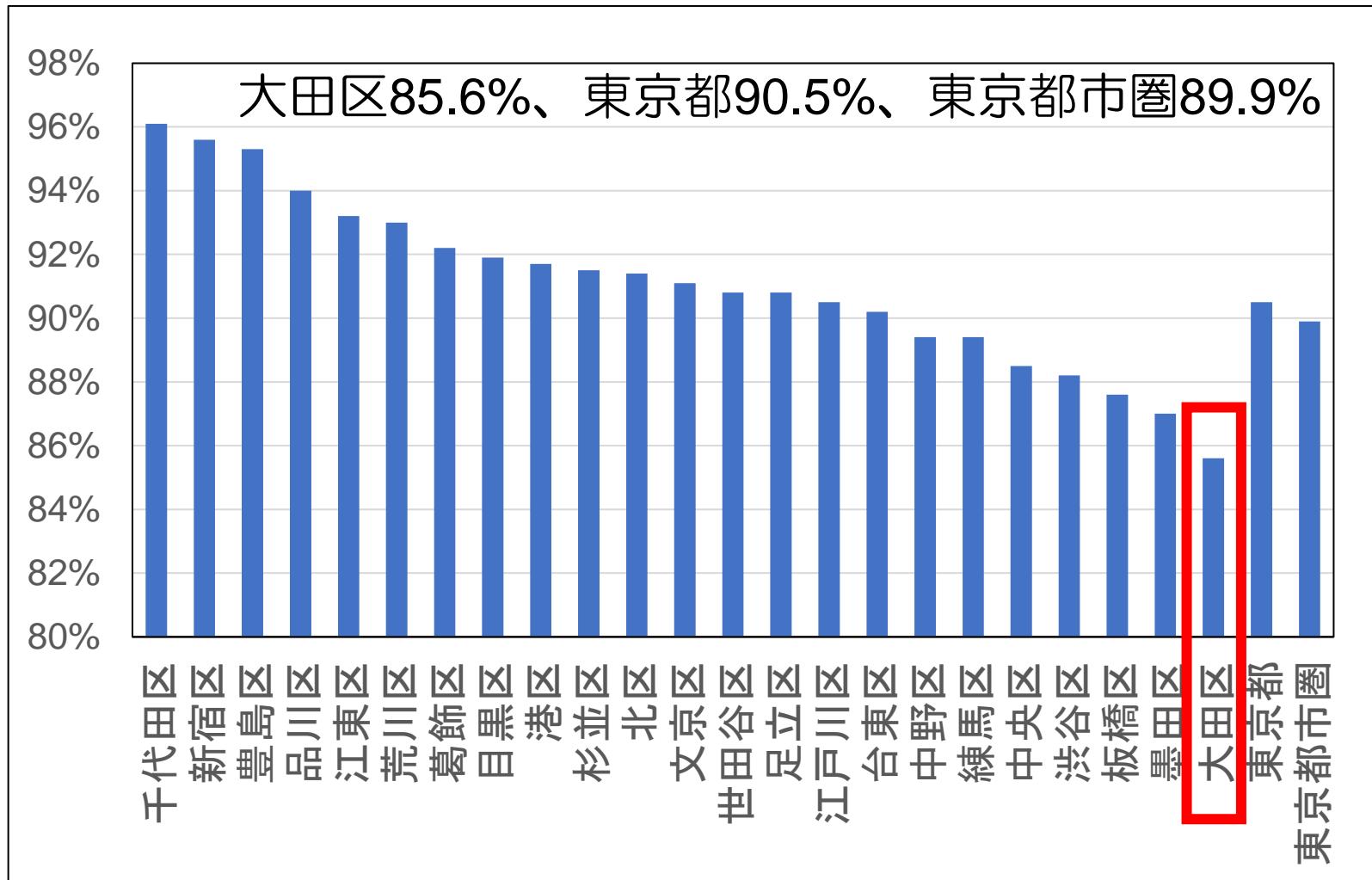
東京PT 外出率（高齢者・複数人世帯）



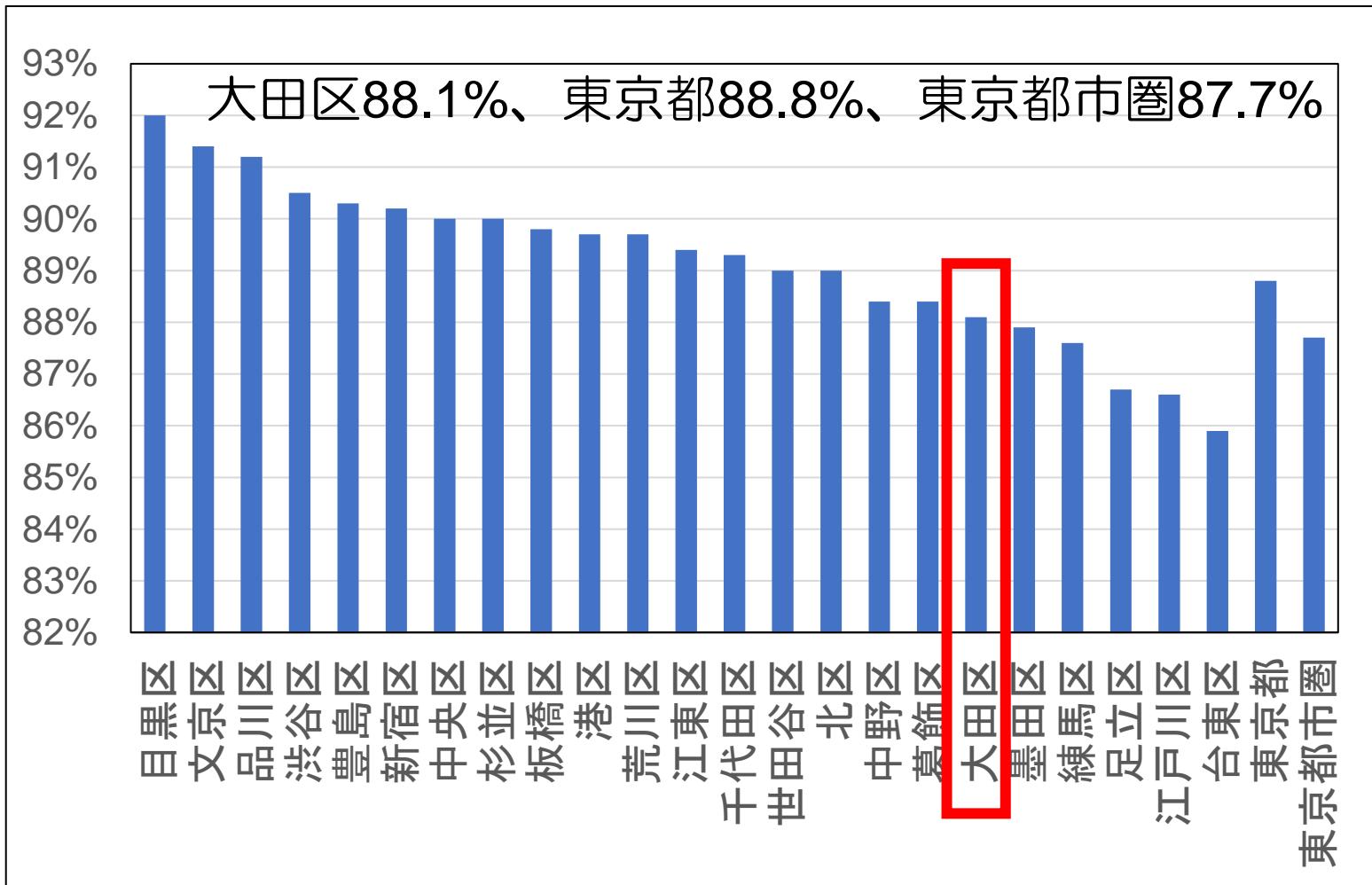
東京PT 外出率 (学生)



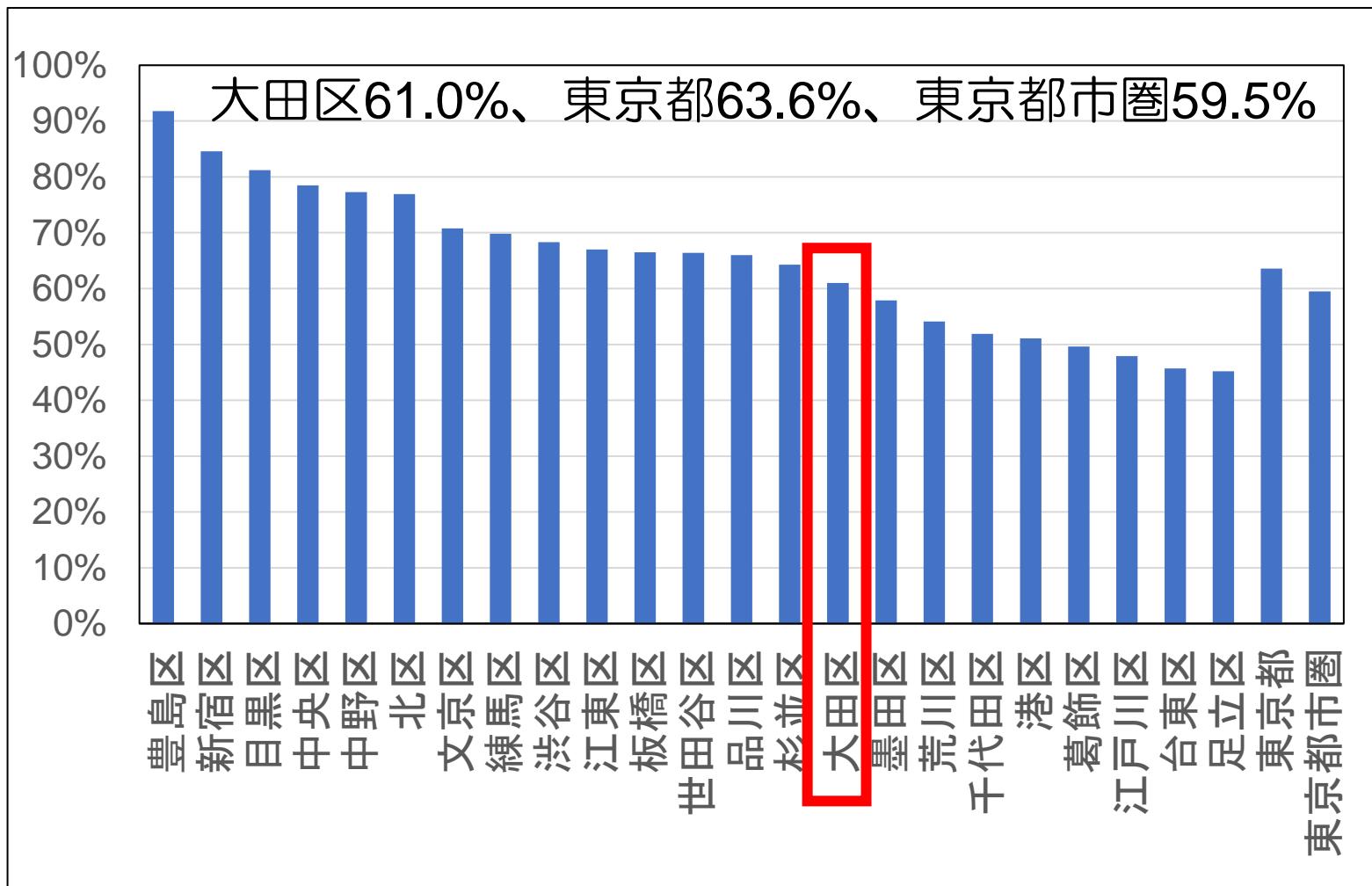
東京PT 外出率 (非高齢・就業者-10歳未満の子供あり-)



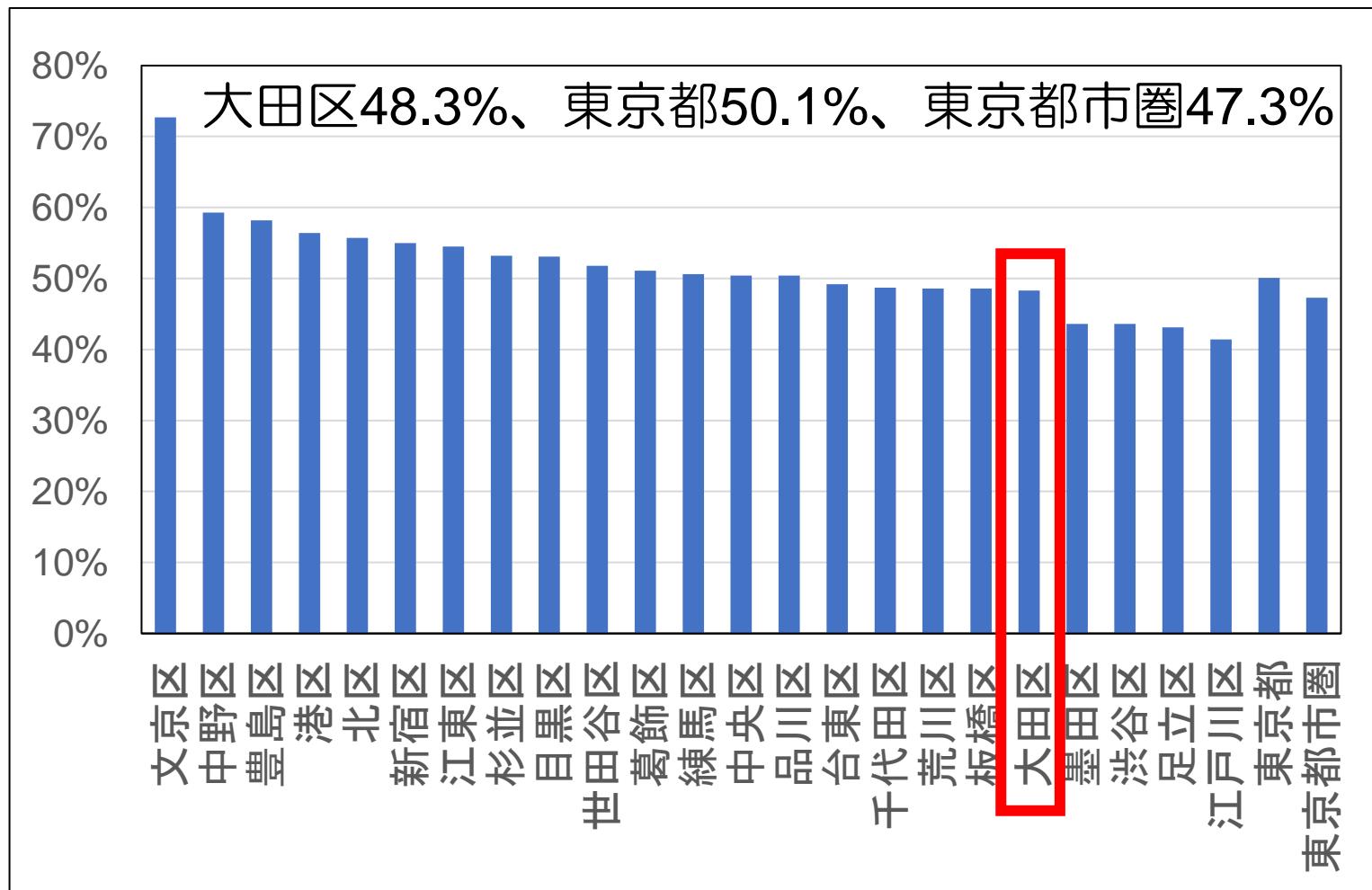
東京PT 外出率 (非高齢・就業者-10歳未満の子供なし)



東京PT 外出率 (非高齢・非就業者- 10歳未満の子供あり-)



東京PT 外出率（非高齢・非就業者-10歳未満の子供なし）



これからが本番

-つくり・育てる-

都市・交通・人の相互関係を考えてみる

- 都市の中でうまく移動している：活発な移動
- 交通をうまく使い都市を移動している
元気な都市⇒土地利用と移動が融合している
- 都市の中でうまく交通を使っていない
元気がない都市⇒土地利用と移動が融合していない
移動が苦だ！→その都市に行かない
その都市に魅力がない！
→そもそも移動しない！都市に出ない！
- 待つ・滞在という時間の使い方：居場所の存在
→待つことを楽しむことができる空間の存在

蒲田駅の都市づくり始動

- 鉄道延伸だけが先行しても×
→まちづくりも一体的に進める必要がある
→まちが魅力的でなければ誰も鉄道からわざわざ下車しない
→まちづくり（土地利用）側が動く必要あり
- 官民連携で取り組む必要性と可能性
- 急には動かない！今から準備しておくことが必要
- 魅力的な都市空間を創出し、新たな来訪者・居住者・ワーカーの存在を誘発することが必要
→今まで以上に都市間競争の時代となる
(人口が減少数する⇒活動量が増加する)

駅まち空間を考える視点 ①

- 今一度、都市は誰のためのものかを考える
- 都市を楽しむのは「人」、移動するのは「人」
- 都市と交通を計画・設計するのは「人」
- 「つくる」だけでなく「育てる」ことも重要
- 生活臭
使われている！馴染んでいる！溶け込んでいる！
(都市を使うのは人：人のこころも対象)
- 都市と交通の連携が持続的に発展する都市と楽し
く快適なライフスタイルを生む

まちを育て続ける重要性

2023年4月25日 六本木ヒルズ開業から20年



開業が
ピーク
ではな
い

- 2023年4月25日、400件の地権者の皆様と共に、約12haにも及ぶエリアで、17年の歳月をかけて、従来にはない全く新しい街として誕生した「文化都心・六本木ヒルズ」が開業から20年目を迎えた。
- 建物を超高層化することで、地上部に広大な空地を生み出し、緑地や文化施設、交通インフラなど、多様な都市機能を徒步圏内に複合したコンパクトシティの先駆け。また、森ビルが街の統一管理者となり、「タウンマネジメント」の仕組みによって街を一体的に運営。様々なイベントや商業店舗の入れ替えなどによって街の鮮度を保ちつつ、時間の経過と共に人々との絆を深め続けることによって、街の磁力を継続的に強化。
- 開業から20年が経過する現在でも年間約4,000万人が訪れ、2022年12月24日には1日あたり来街者数が過去最高となる33万人/日を記録。
さらに商業施設では、2022年度の売上が過去最高を更新した。



駅まち空間を考える視点 ②

- ▶ 多数の駅まち空間プロジェクトが進行中
都市間競争上ライバルとなる駅まち空間が多数存在
- ▶ 個性が際立つ駅まち空間の存在
蒲田が持つまちのポテンシャルを再確認する
他と比べ蒲田が持つ優位性は？（弱点は？）
- ▶ これまで以上の官民連携による地域価値の創造
- ▶ Development（開発）と Management（管理）
「つくる」がゴールではなく持続性を考える

- 「蒲田らしさ」を十分に活かして展開する
- ライフスタイルの変化と蒲田のポテンシャルを踏まえ、蒲田の将来をみんなで考える

終了

ありがとうございました

ご質問等ありましたら下記までお問い合わせください

oosawa.masaharu@nihon-u.ac.jp