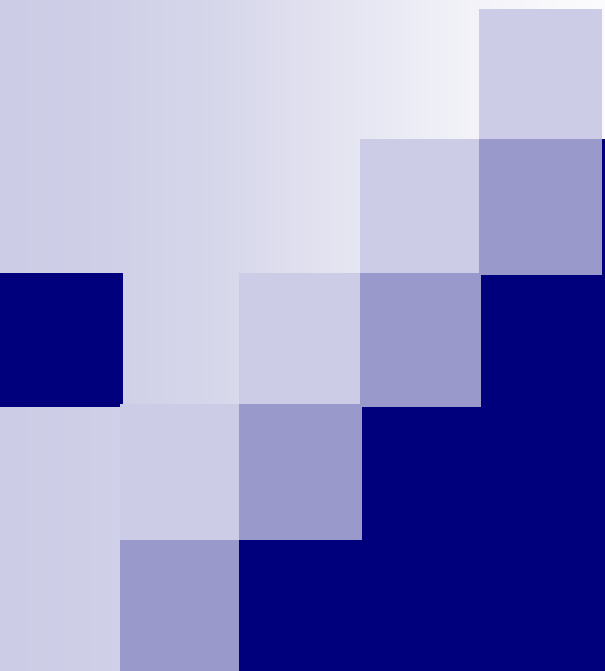


2025年12月17日

大田区新空港線「蒲蒲線」整備促進区民協議会



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

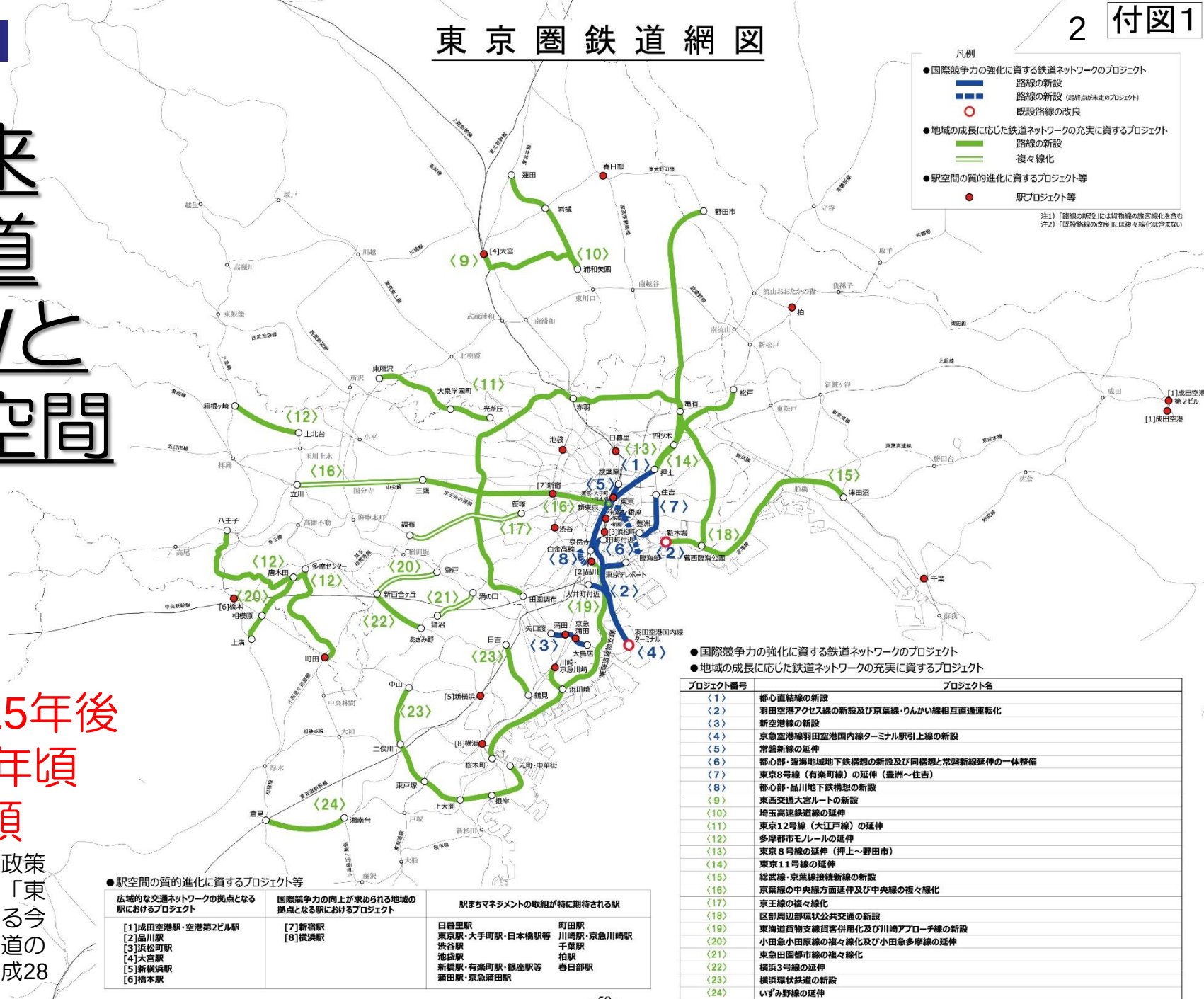
新空港線の (蒲蒲線) 最新状況

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



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。同計画の大臣認定をもって、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0.8km
（事業区域：連絡線0.8km、連絡施設0.9km）
- 軌 間 1,067mm
- 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（プラットフォーム）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 賃 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

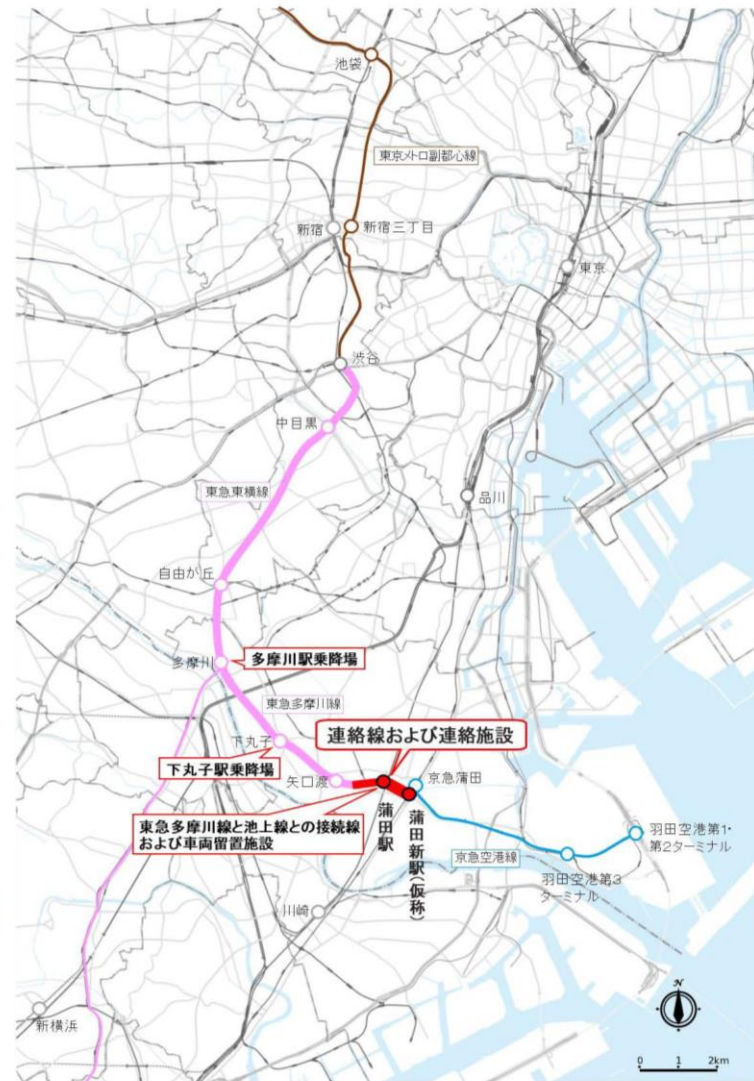
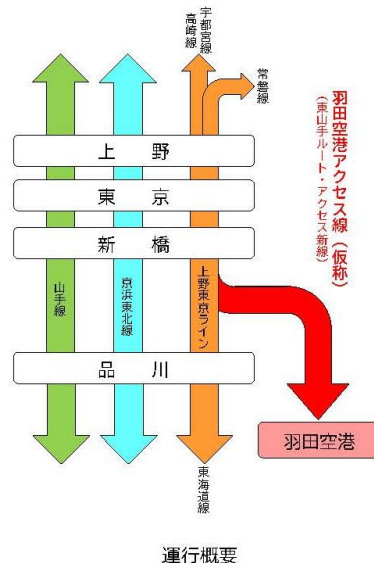
計画概要図

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

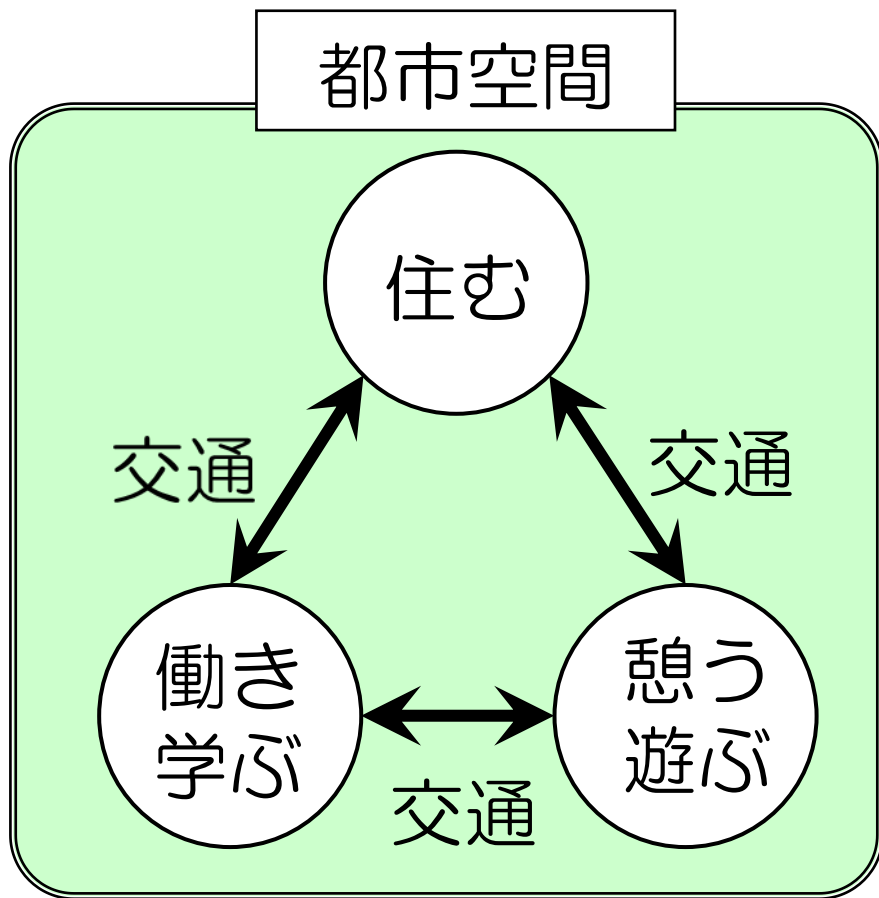
アクセス新線 工事施行認可2023年3月



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

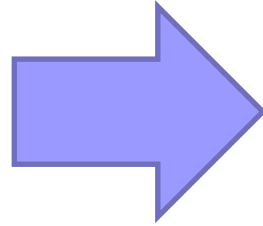


人間の生活空間＝都市空間

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あっている。

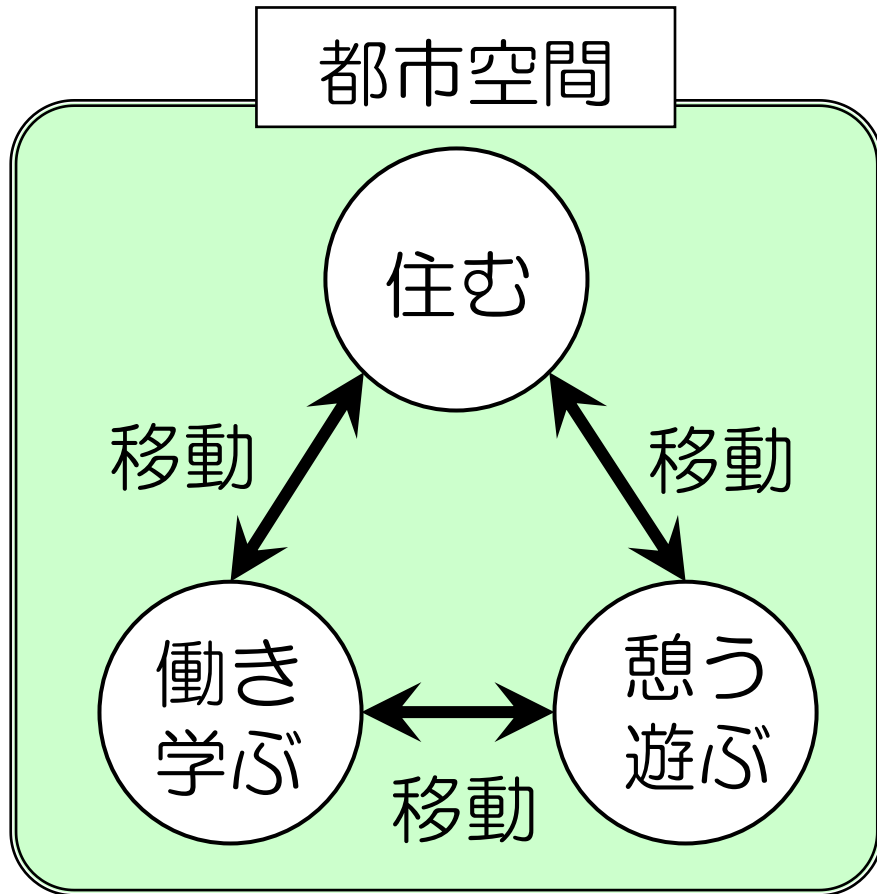
したがって、都市で交通問題を検討する場合には、交通だけを考えるのではなく、都市あるいは土地利用との関係を考えていかなければ、真の解決は得られない。

Before COVID-19

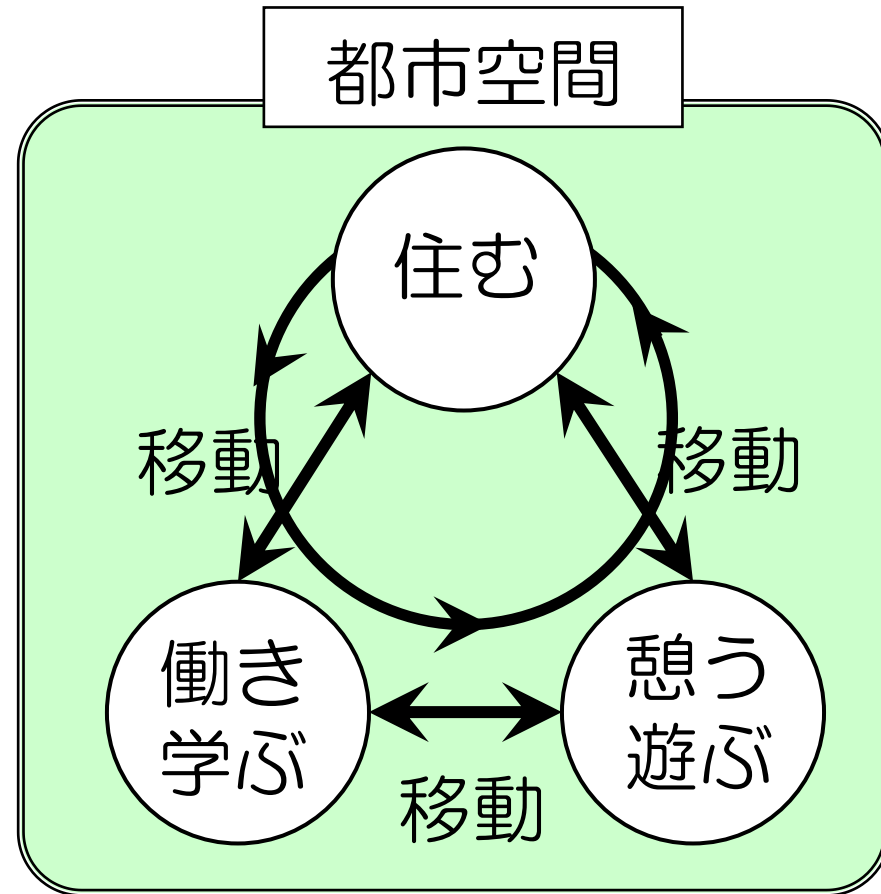


With COVID-19
After COVID-19

都市空間



都市空間



「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

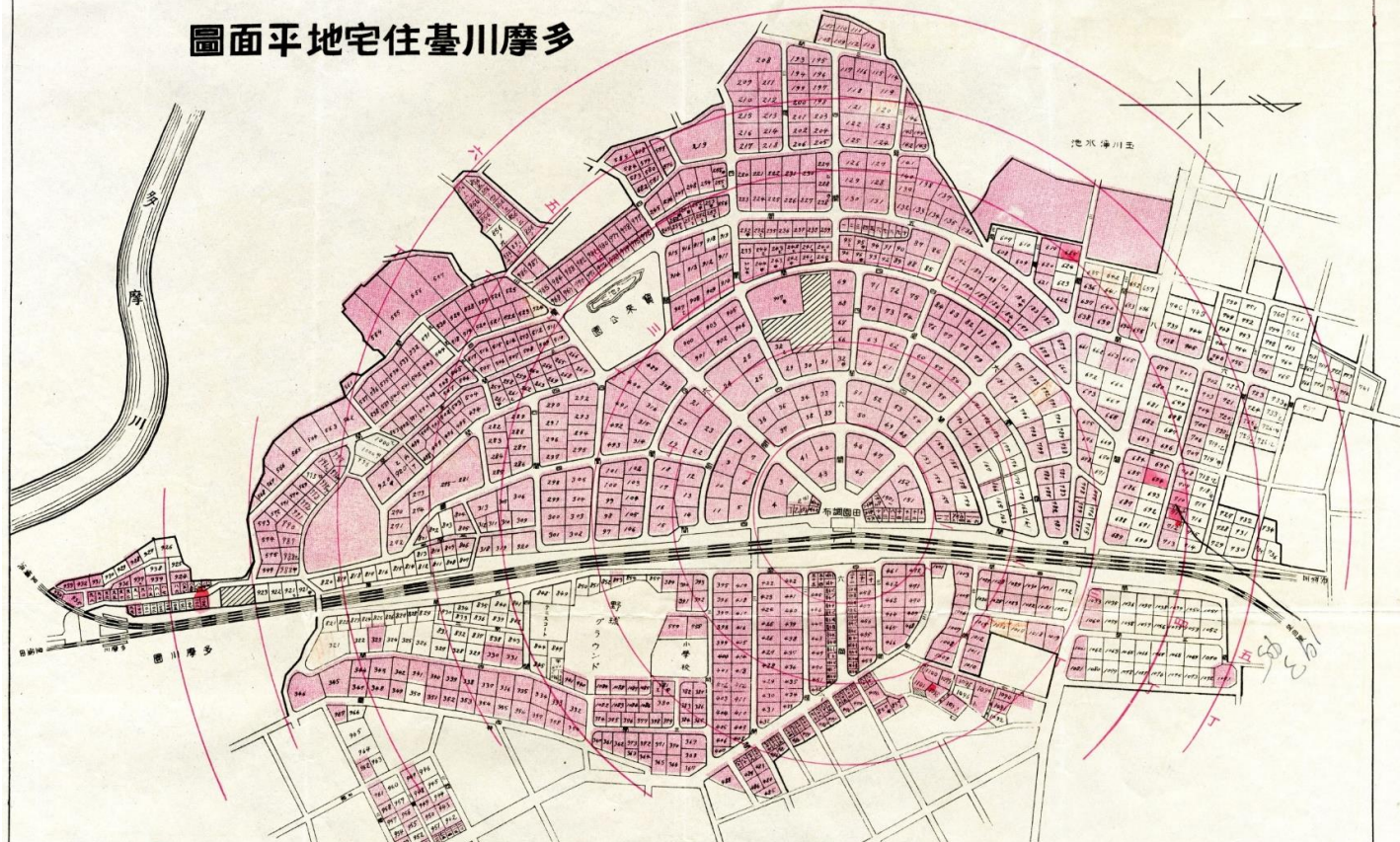
1923年

68ha

英国の田園都市を参考
渋沢栄一
五島慶太

目黒蒲田電鉄
株式会社
田園都市部

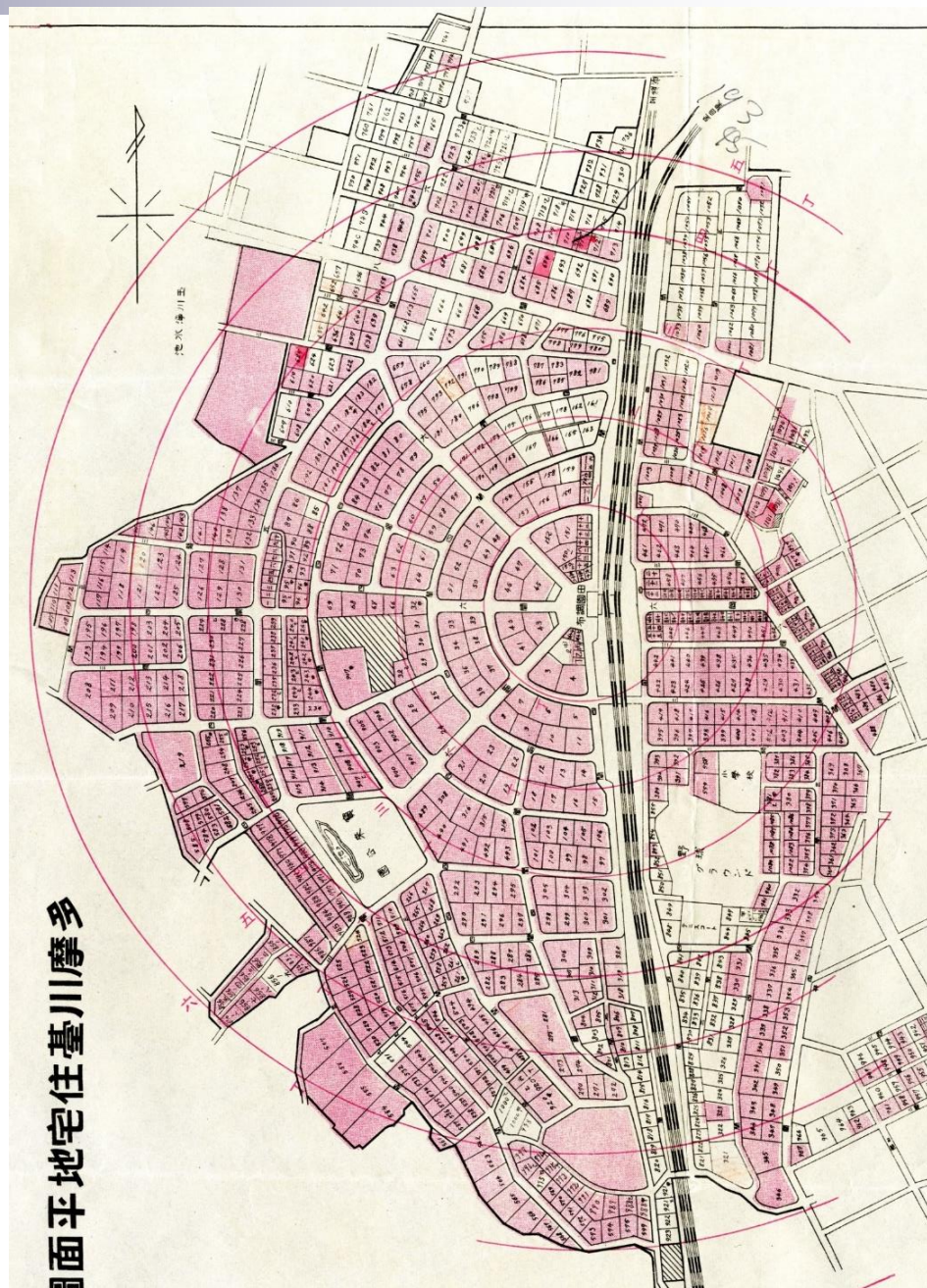
圖面平地宅住臺川摩多



讓渡清

[illegible]

100年前と今



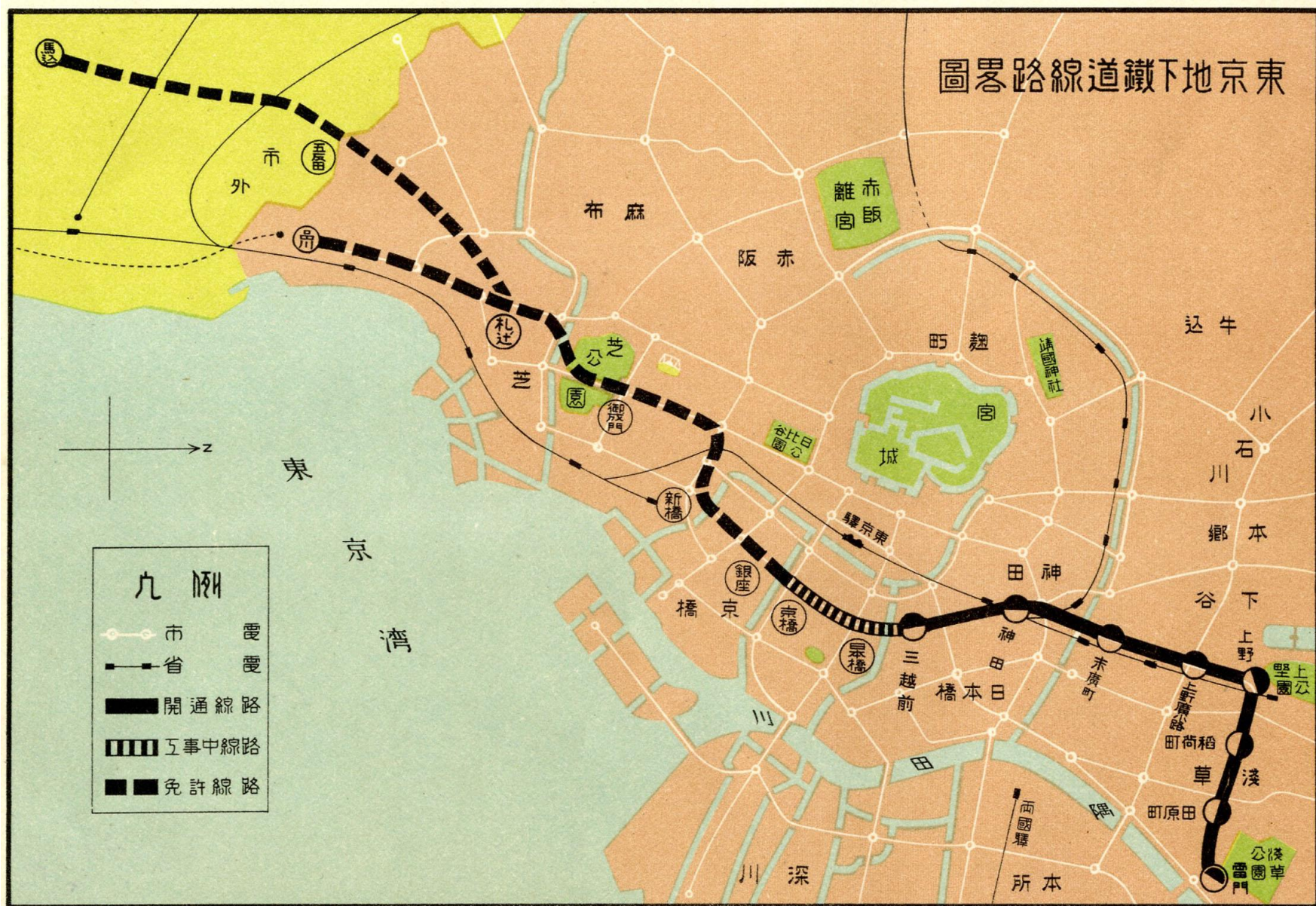
多摩川台地住宅平面図

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！



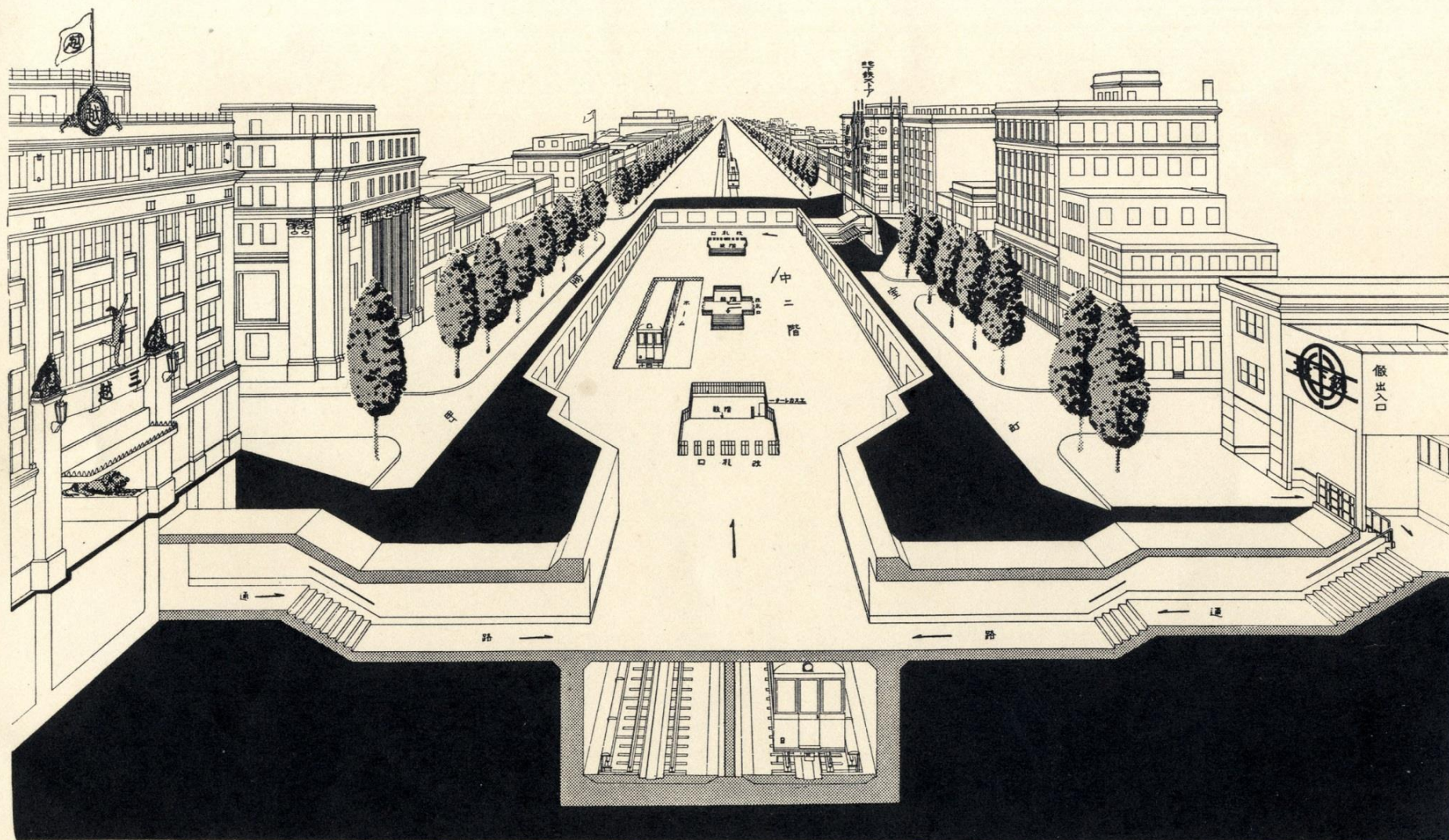
引用：春光社HP

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



東京地下鐵道三越前駅(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：東京地下鐵道(株)，「三越前神田間地下鐵道建設工事概要」，1932年

伸行く地下鉄

東京遊覧

燃料國策木炭車
たった八時間で東京
見物ができる——

地下鉄
ストア

上野 須田町 日本橋 銀座 新橋

地下鉄食堂

上野驛構内・須田町ストア二階

青バス

浅草 田原町 稲荷町 上野 上野小路 末廣町 神田 三越前 日本橋 京橋 銀座 新橋

東京地下鉄道株式會社

●雨の日も六大百貨店へ濡れずに行けます

い早・いか暖
地下鉄

分六十間草浅→橋新

社會式株道鐵下地京東

地番六十目丁一町田須區田市京東

番一六二三自 田神話電
番五六一二至

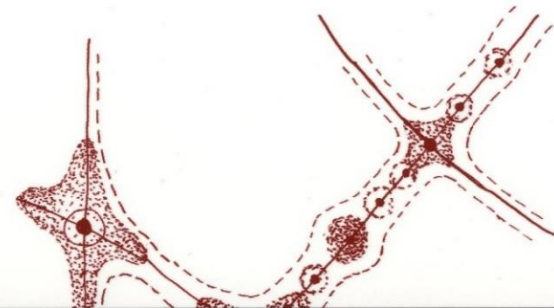
雨の日も六大百貨店へ濡れずに行けます

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和可能性

鉄道が創りあげた Transit Oriented Development 世界都市・東京

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？

たま動物公園MAP

わくわくストリート
WAKUWAKU STREET

① さんごザリザル
② アフリカオウゴン
③ アフリカオウゴン
④ アフリカオウゴン
⑤ アフリカオウゴン
⑥ アフリカオウゴン
⑦ アフリカオウゴン
⑧ アフリカオウゴン
⑨ アフリカオウゴン
⑩ アフリカオウゴン

海の森のストリート
UMI NO MORI NO STREET

① レオパード
② アフリカゾウ
③ アフリカゾウ
④ アフリカゾウ
⑤ アフリカゾウ
⑥ アフリカゾウ
⑦ アフリカゾウ
⑧ アフリカゾウ
⑨ アフリカゾウ
⑩ アフリカゾウ

リバイタランド
REVITA LAND

① ゴキウ
② ゴキウ
③ ゴキウ
④ ゴキウ
⑤ ゴキウ
⑥ ゴキウ
⑦ ゴキウ
⑧ ゴキウ
⑨ ゴキウ
⑩ ゴキウ

プレジャーランド
PLEASURE LAND

① ゴキウ
② ゴキウ
③ ゴキウ
④ ゴキウ
⑤ ゴキウ
⑥ ゴキウ
⑦ ゴキウ
⑧ ゴキウ
⑨ ゴキウ
⑩ ゴキウ

アフリカサバンナ
AFRICA SAVANNA

① ゴキウ
② ゴキウ
③ ゴキウ
④ ゴキウ
⑤ ゴキウ
⑥ ゴキウ
⑦ ゴキウ
⑧ ゴキウ
⑨ ゴキウ
⑩ ゴキウ

ハートランド
HEART LAND

① ゴキウ
② ゴキウ
③ ゴキウ
④ ゴキウ
⑤ ゴキウ
⑥ ゴキウ
⑦ ゴキウ
⑧ ゴキウ
⑨ ゴキウ
⑩ ゴキウ

レストラン・ショップ
RESTAURANT・SHOP

① レストラン
② ショップ
③ レストラン
④ ショップ
⑤ レストラン
⑥ ショップ
⑦ レストラン
⑧ ショップ
⑨ レストラン
⑩ ショップ

ゲストサービス
GUEST SERVICE

① レストラン
② ショップ
③ レストラン
④ ショップ
⑤ レストラン
⑥ ショップ
⑦ レストラン
⑧ ショップ
⑨ レストラン
⑩ ショップ



<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。

1階をガラス張りの店舗にリノベーションし、
アクティビティを可視化
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）



道路を占用した夜間オープンカフェ
（福岡県北九州市）



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

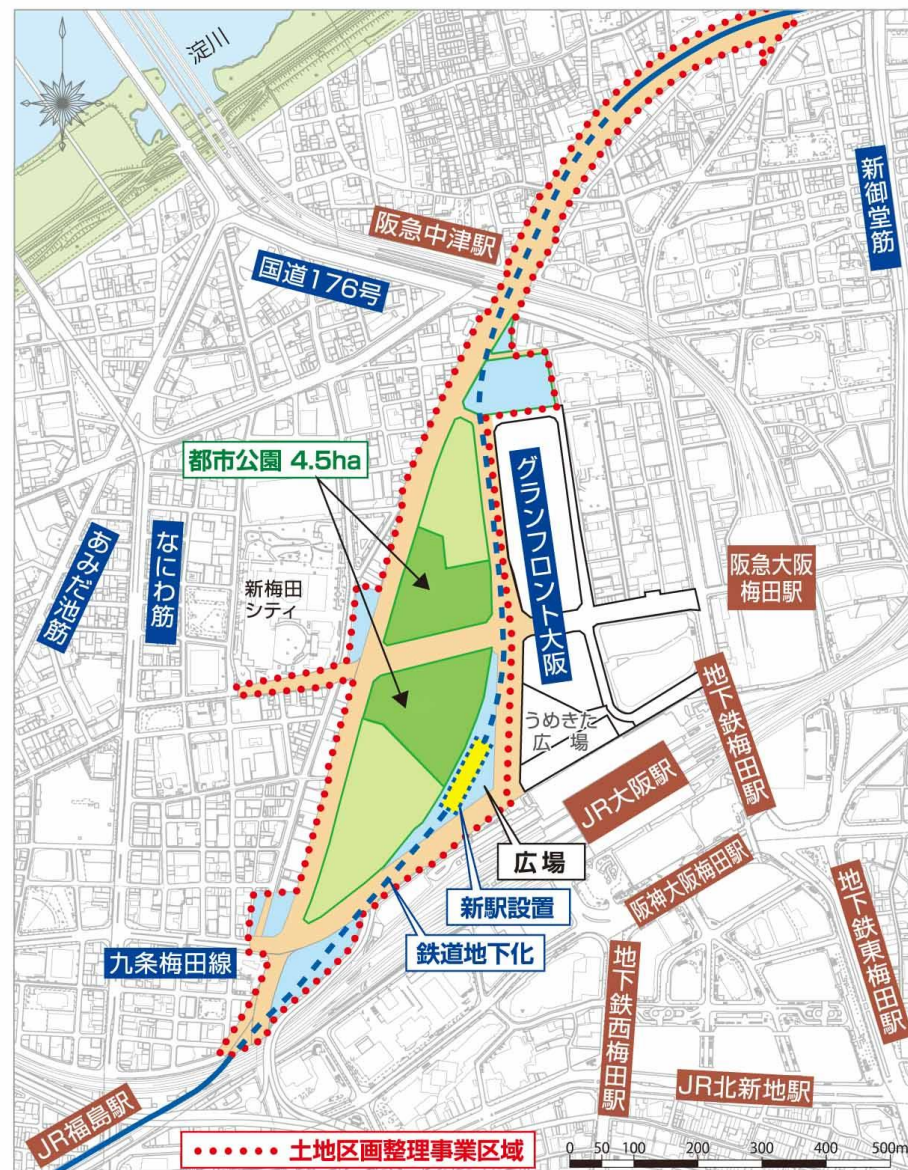
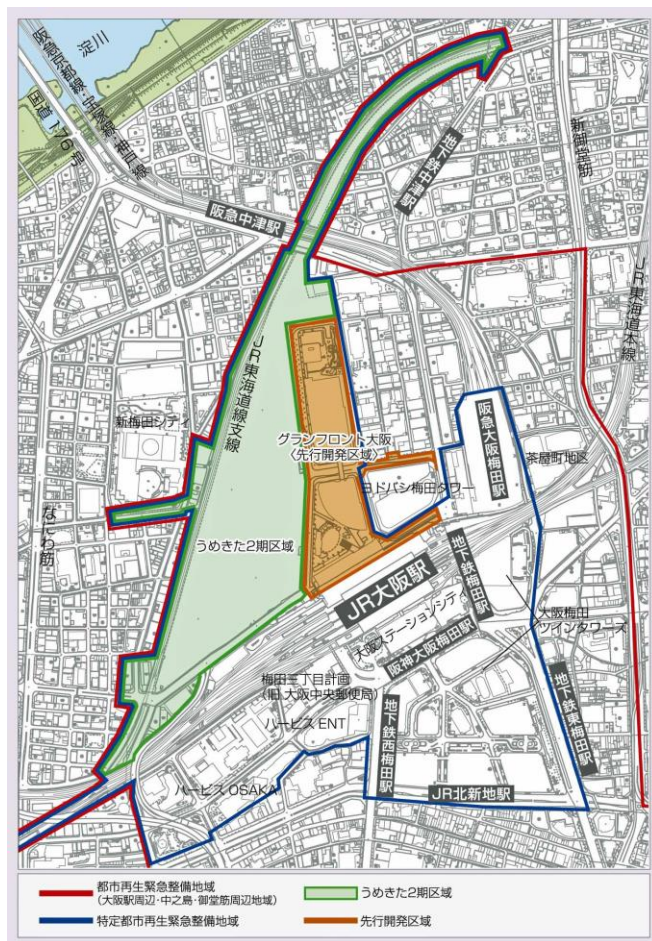
- エリアの価値を高める取組
 - ✓ 地域独自の課題を発見し解決する
 - ✓ 官民にかかわらず、まちにある空間資源を使いこなす
 - ✓ 人間中心の視点で居心地よい環境をつくる
- 官民連携による効果
 - ✓ 新たな事業や雇用の創出
 - ✓ 来街者や滞在時間の増加
 - ✓ 資産価値の維持・向上

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

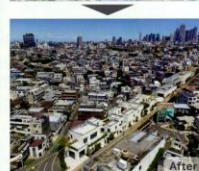
小田急線・京王井の頭線



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

小田急線連続立体交差事業 (2024年3月開通予定・2019年3月完了)





32



下北沢 BONUS TRACK





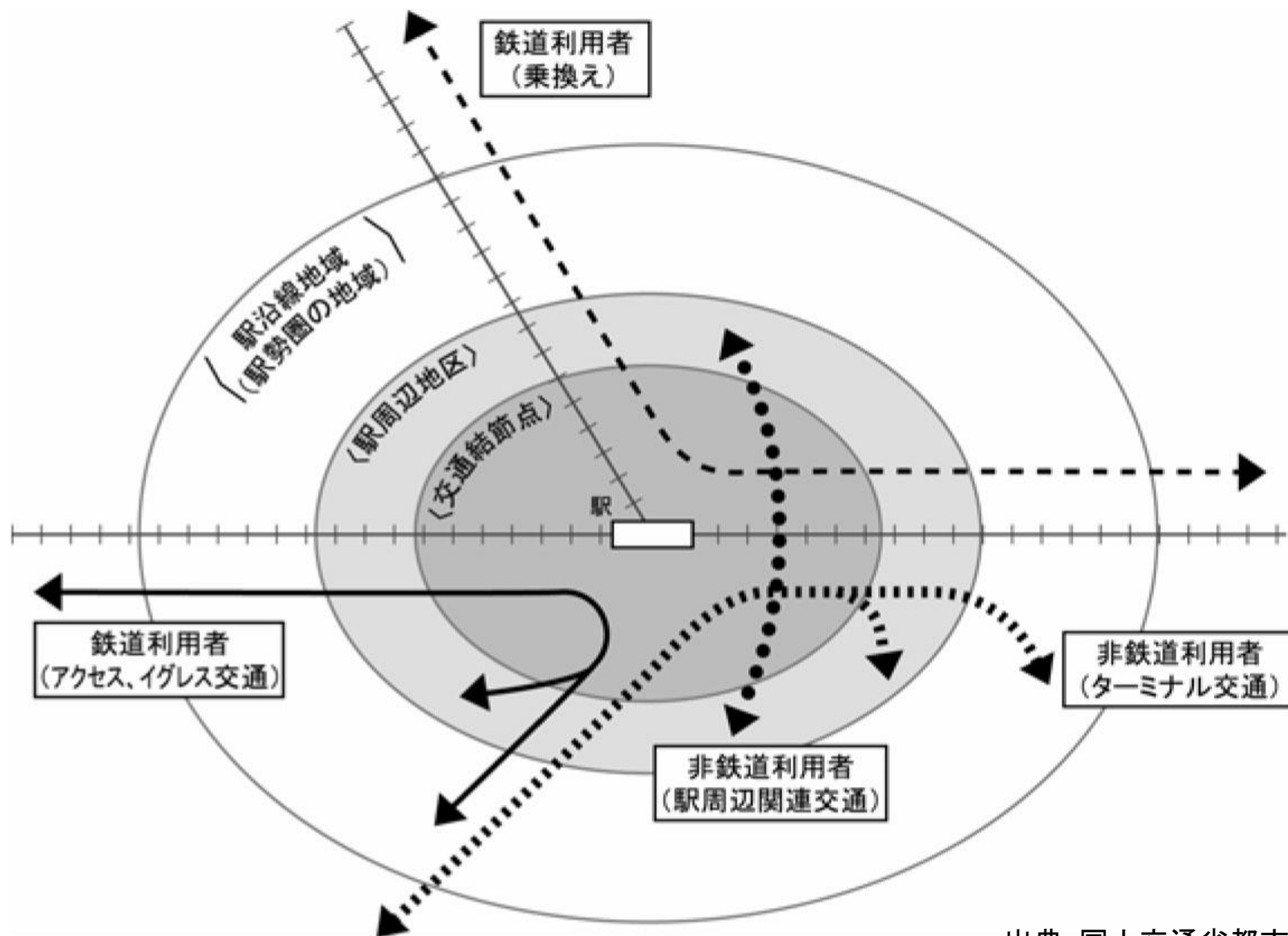
駅まち空間の 考え方

空間活用アプローチ

- 公共空間と民有空間／土地と上物

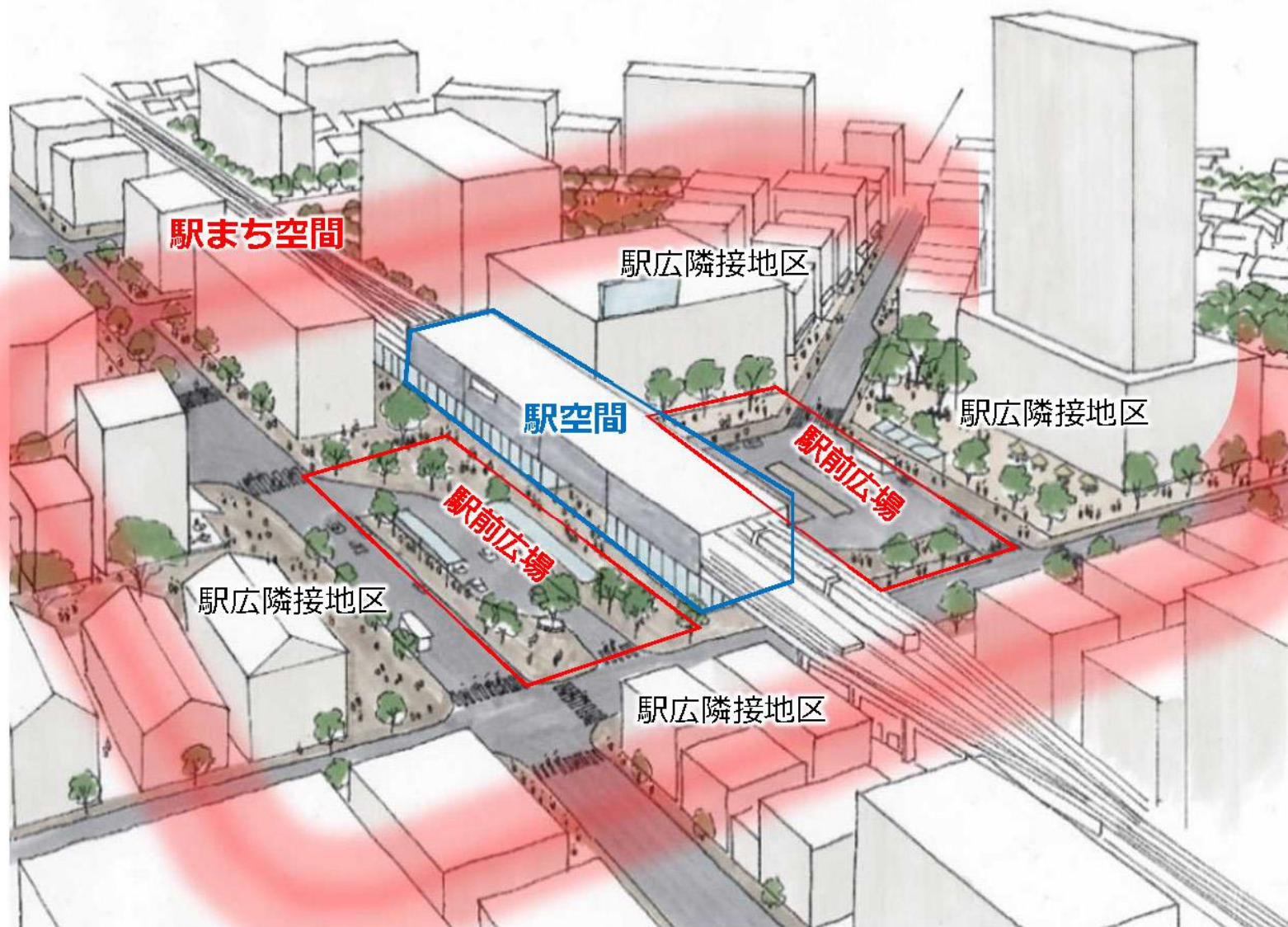
	土地	上物
公共空間	道路・河川・ 公園等	施設（物件） 占用
準公共 空間	公的施設 公開空地	施設・建築物
民有空間	宅地	建築物・看板

交通結節点に関わる交通の分類



駅を取り巻く都市空間

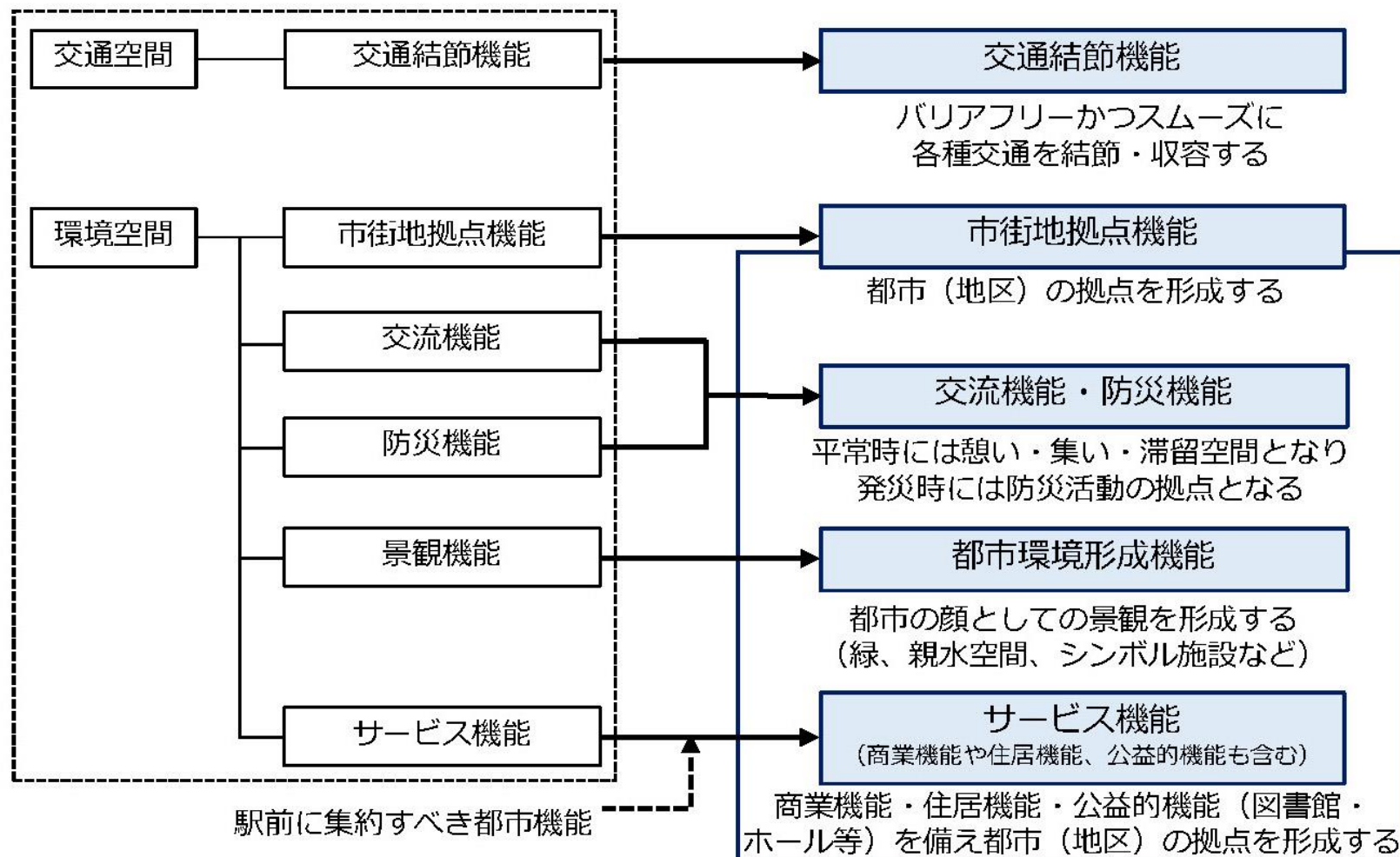
出典：国土交通省都市局街路交通施設課
「駅まち再構築事例集」令和2年7月，P.5



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？

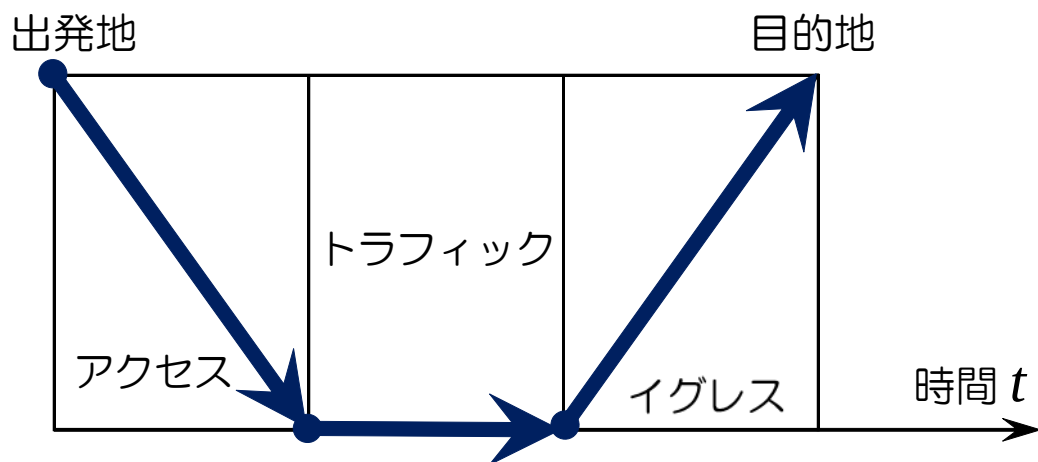
広場：建物・樹木がなく広く開けた場所、多くの人々が集まる場所(大辞泉)

⇒交通結節機能に特化しすぎていないか？

⇒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

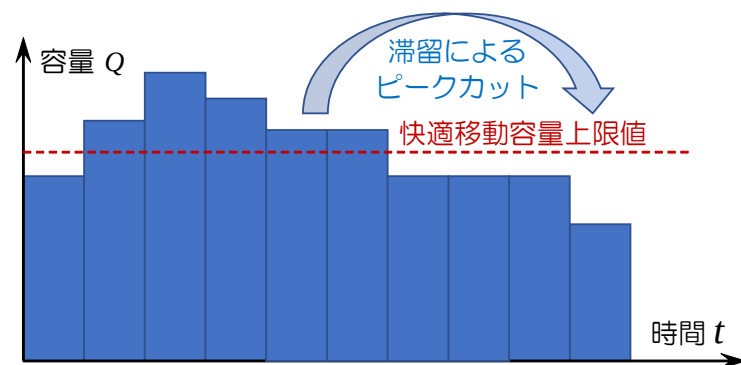
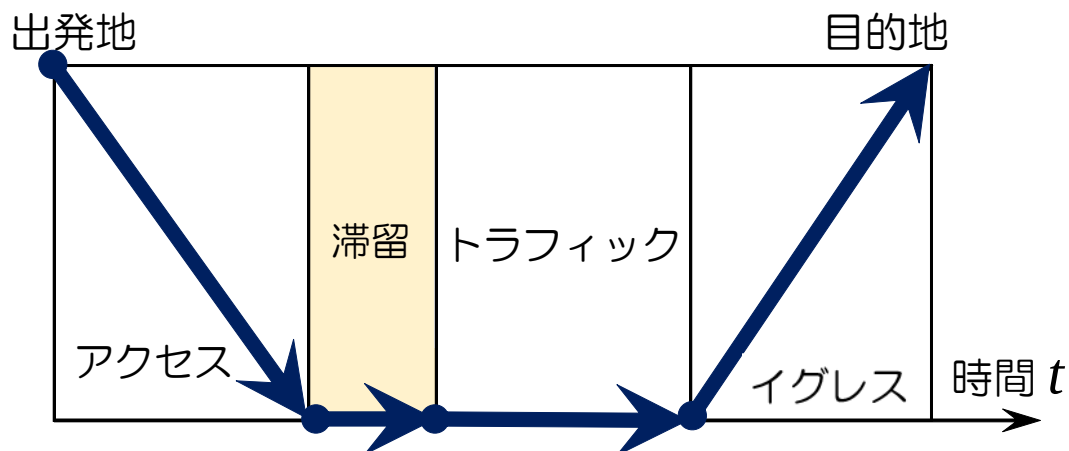
- 待つことを楽しむ（時間価値の変化）
- 「待つ」という時間の使い方＝滞留



※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
 - 新たな昼間人口への対応
 - ⇒ 新たな昼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ょお



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（昼間人口）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)

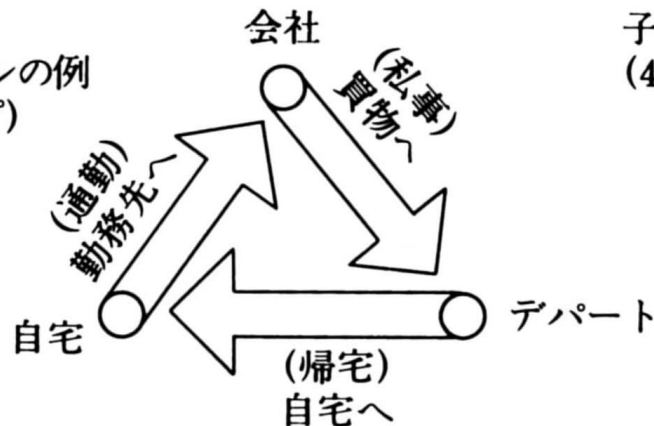
人 (person) の動き (trip)

1日の動きをアンケートで調査

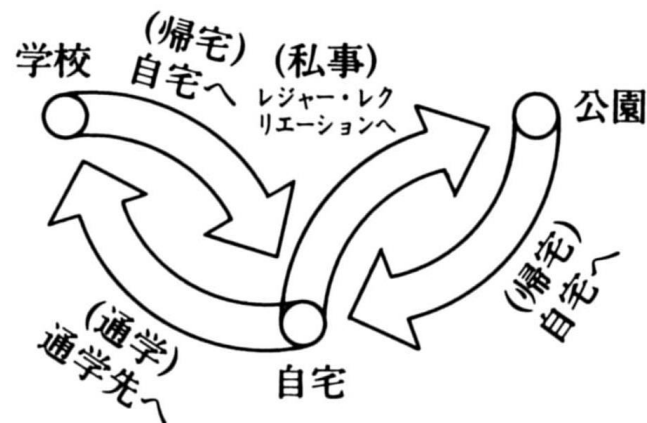
トリップの概念図



1日の動き
サラリーマンの例
(3トリップ)



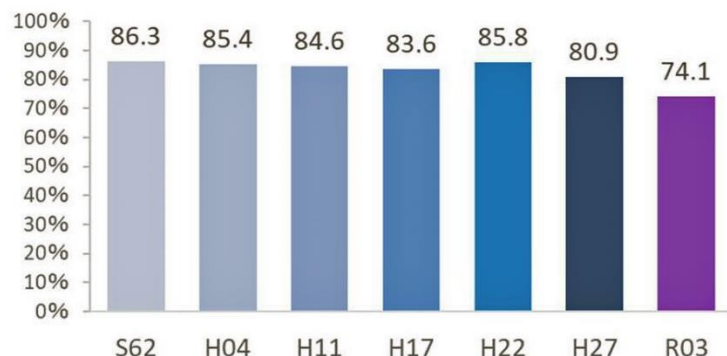
子供の例
(4トリップ)



全国PT 全国の外出率

【平日】

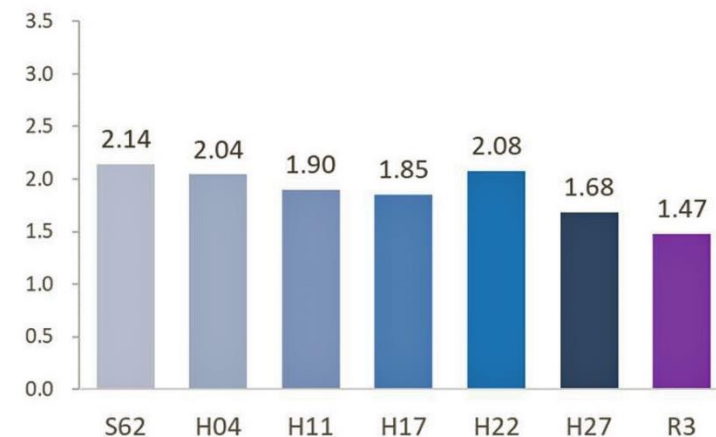
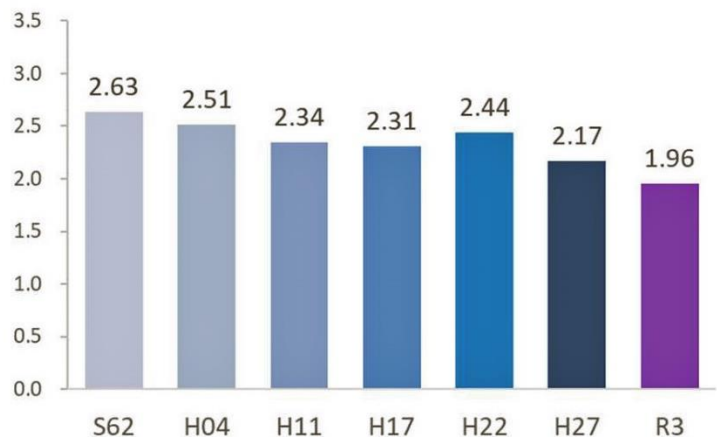
【休日】



■全国のトリップ原単位（トリップ数／人・日）

【平日】

【休日】

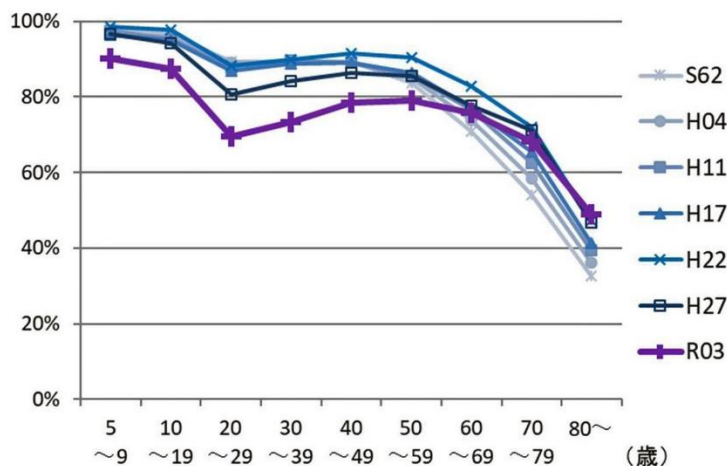


出典：国土交通
省都市局第7回全
国都市交通特性
調査結果（速報
版）
https://www.mlit.go.jp/report/press/tooshi07_hh_000206.html

全国PT 年齢層別外出率とトリップ原単位

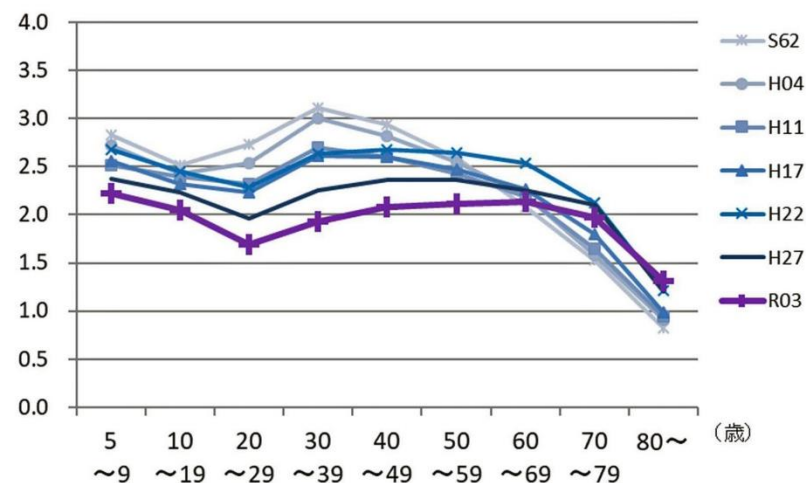
【平日】

外出率

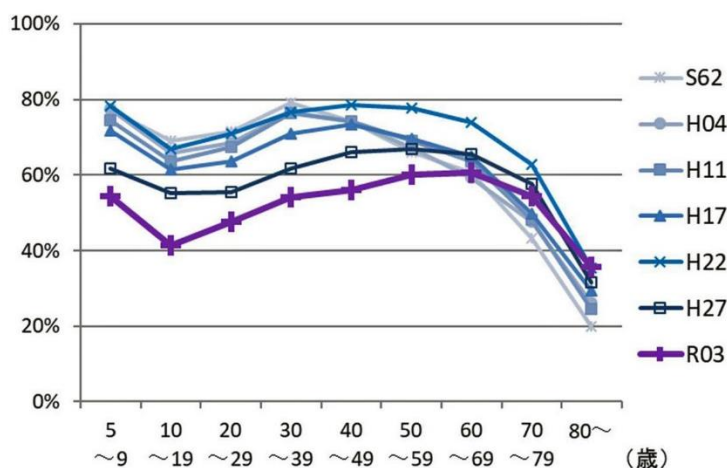


【平日】

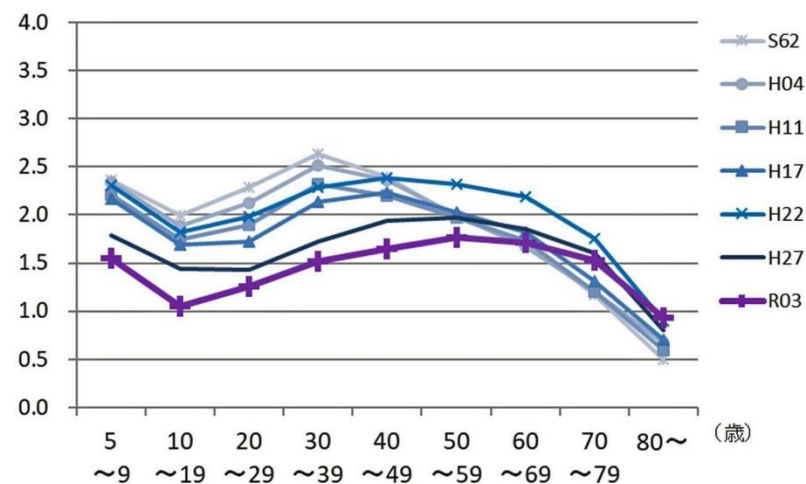
トリップ数/人・日



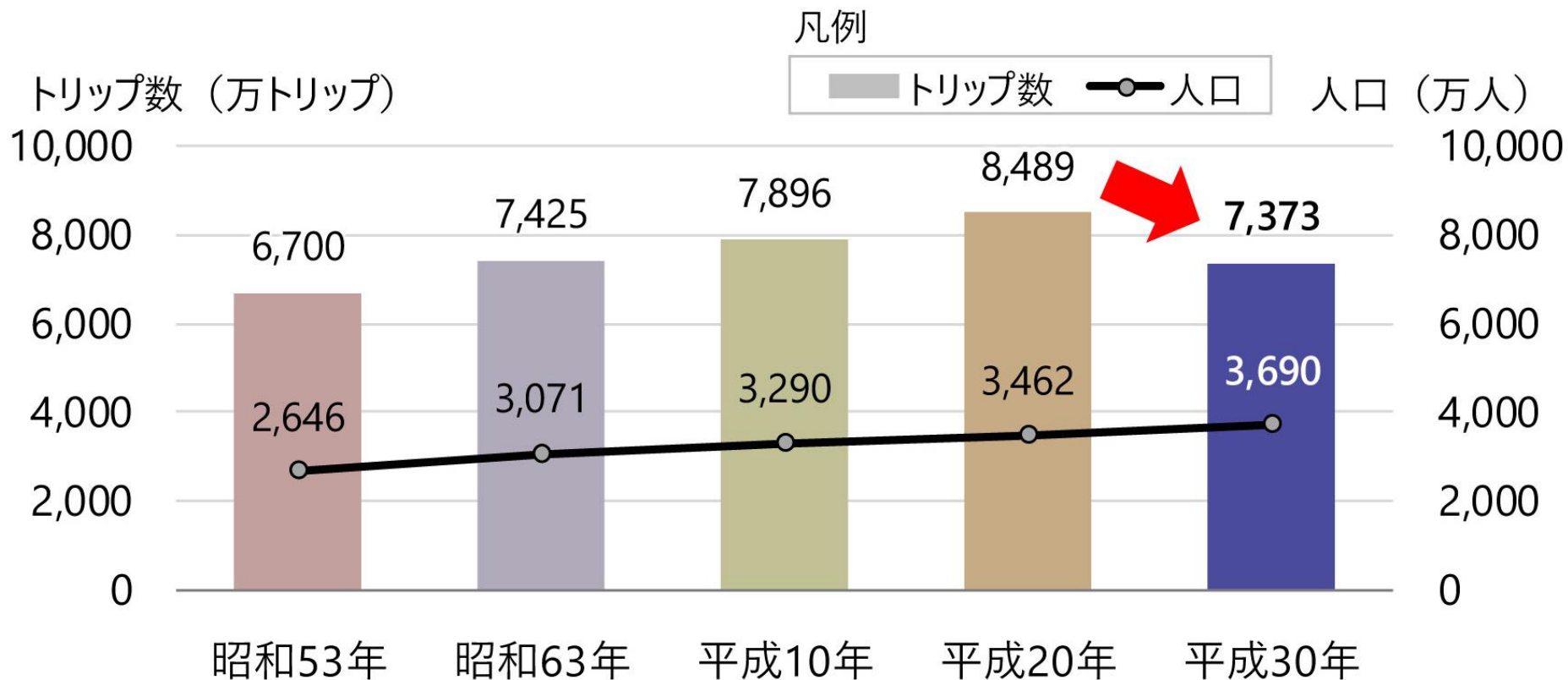
【休日】



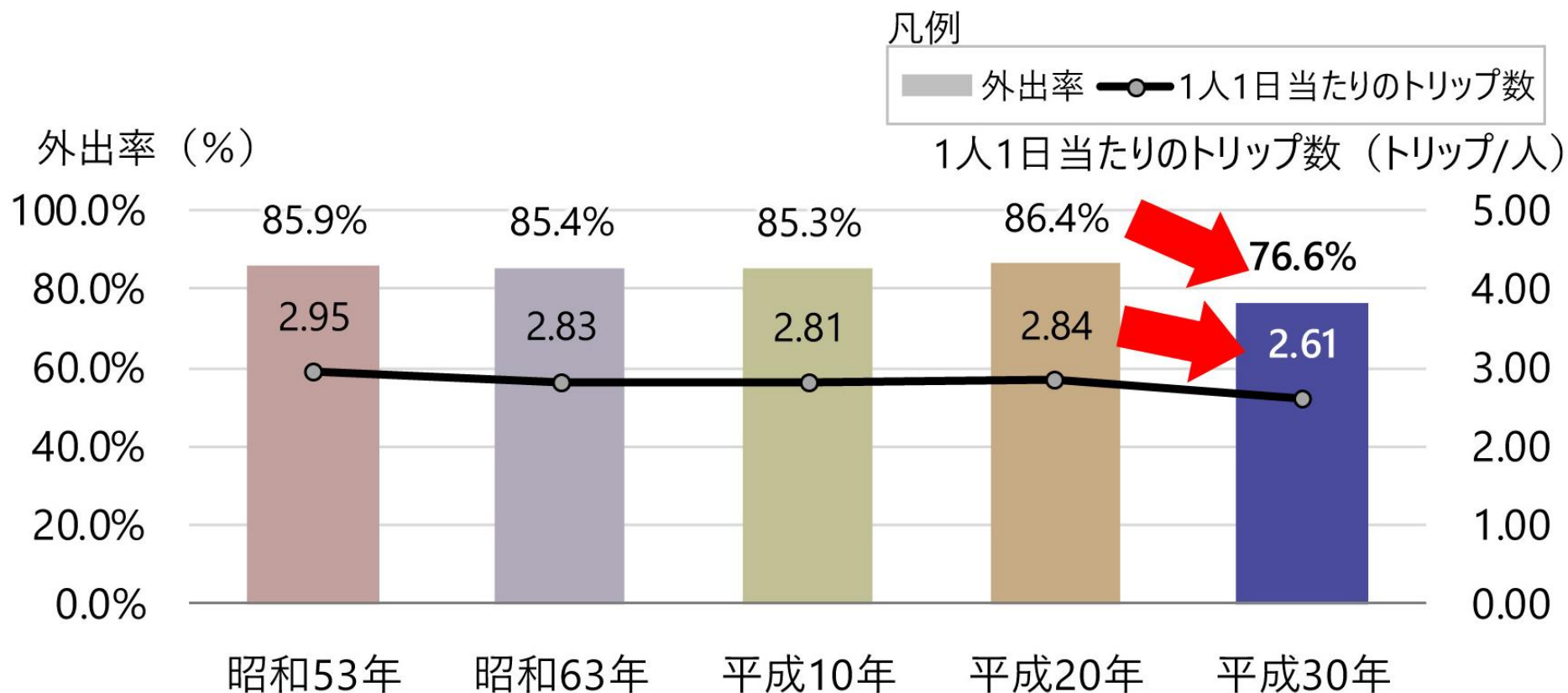
【休日】



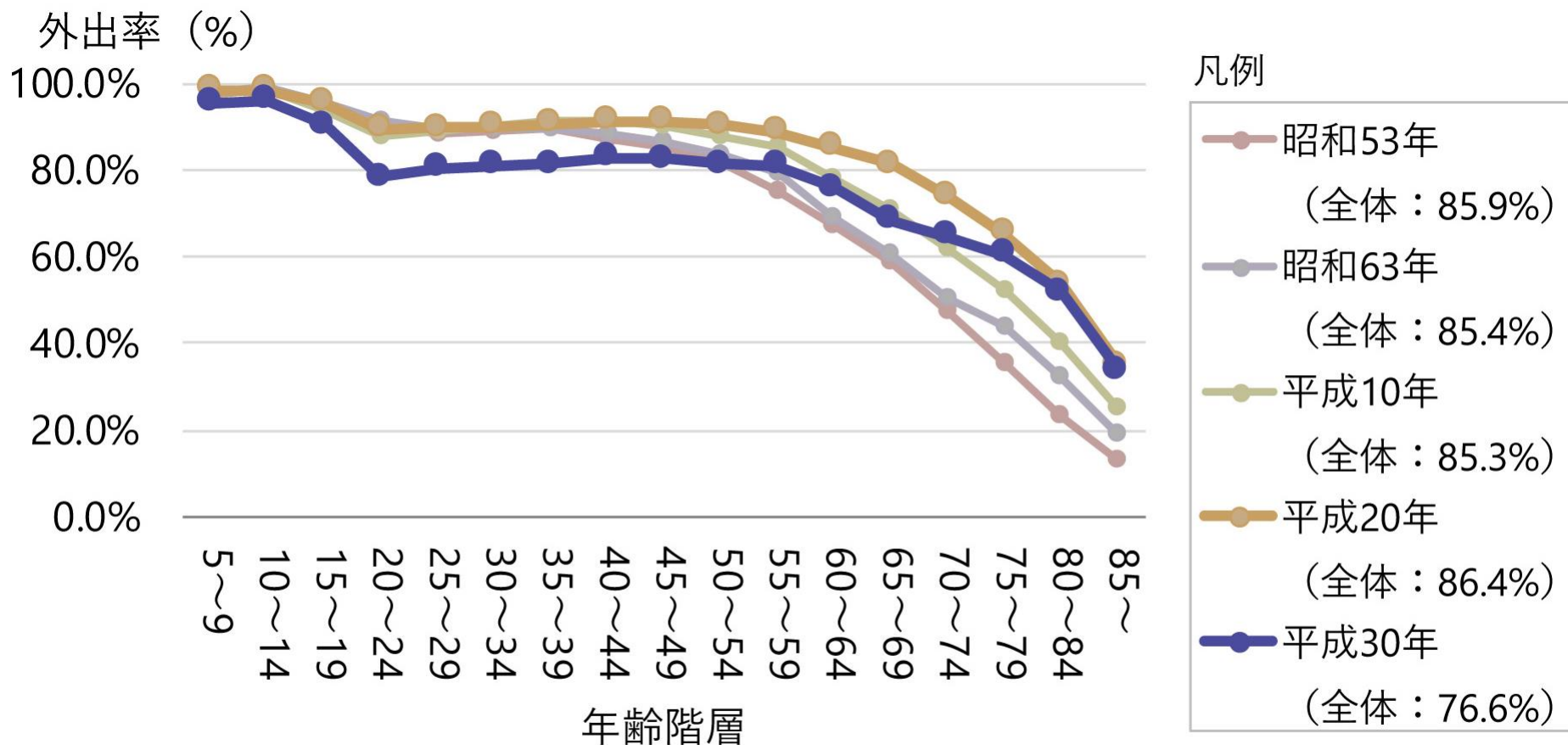
東京PT 総トリップ数と総人口の推移



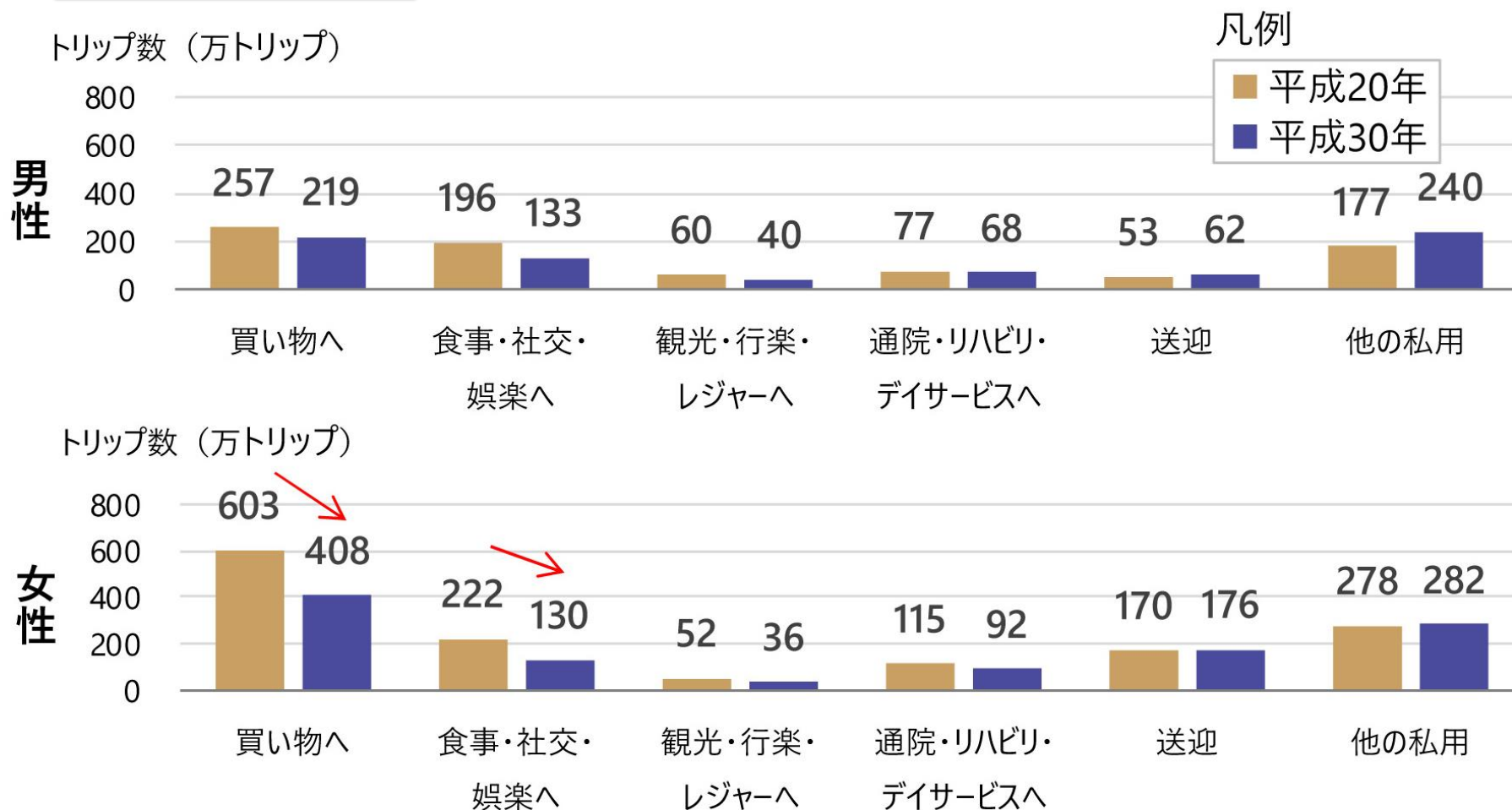
東京PT 外出率と1人1日当たりのトリップ数の推移



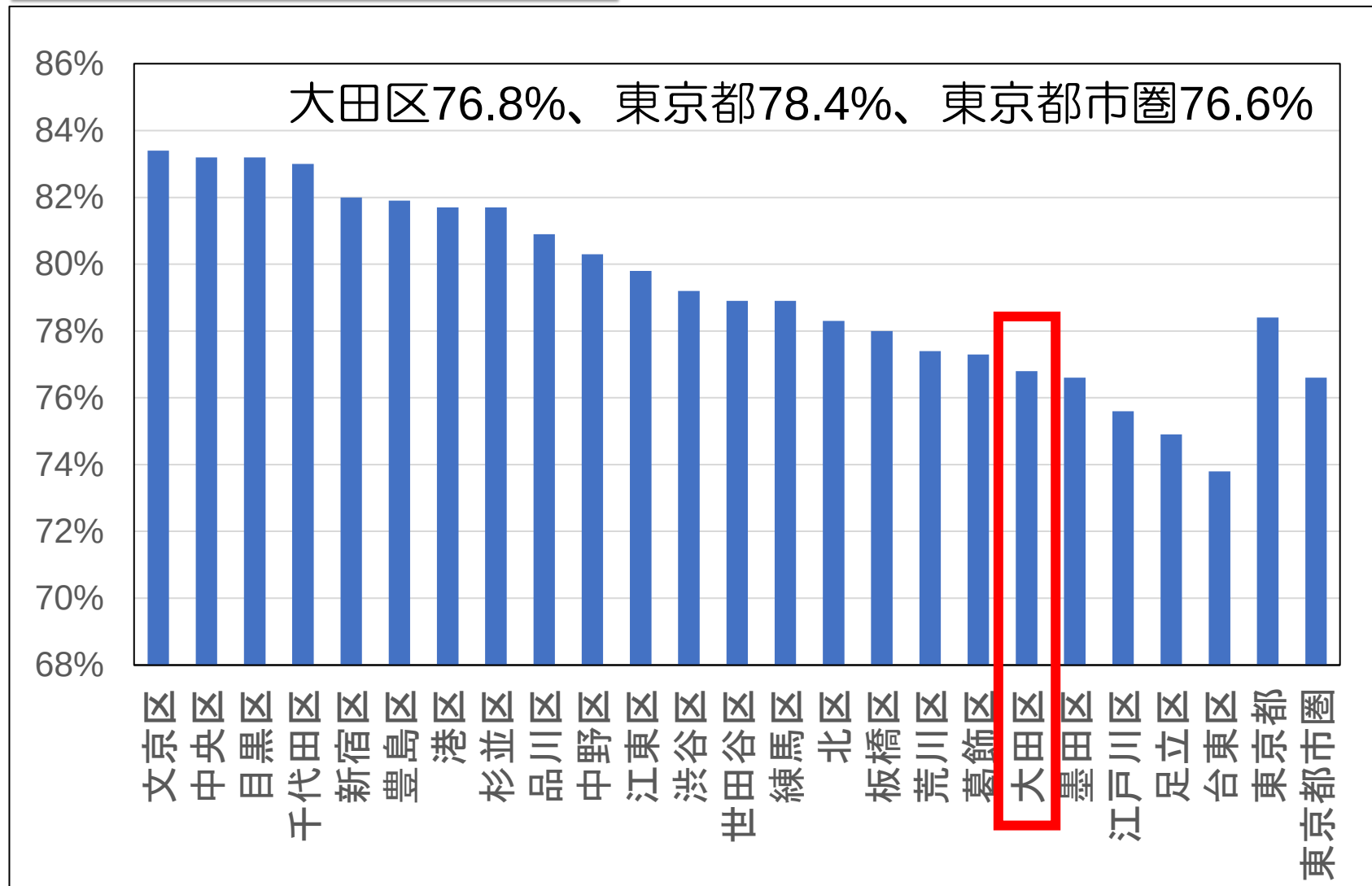
東京PT 年齢階層別の外出率の推移



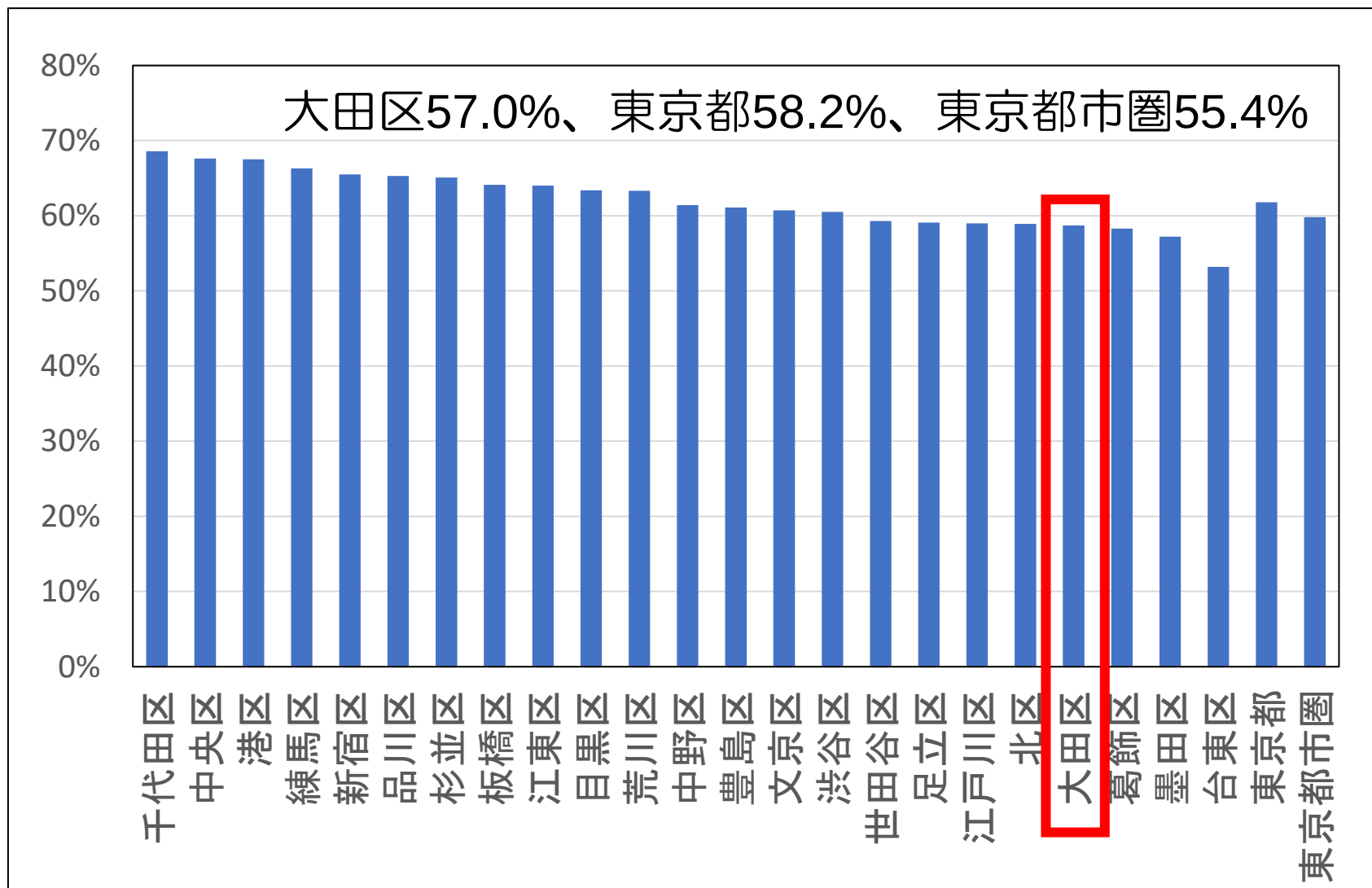
東京PT 性別・私事目的別トリップ数の変化



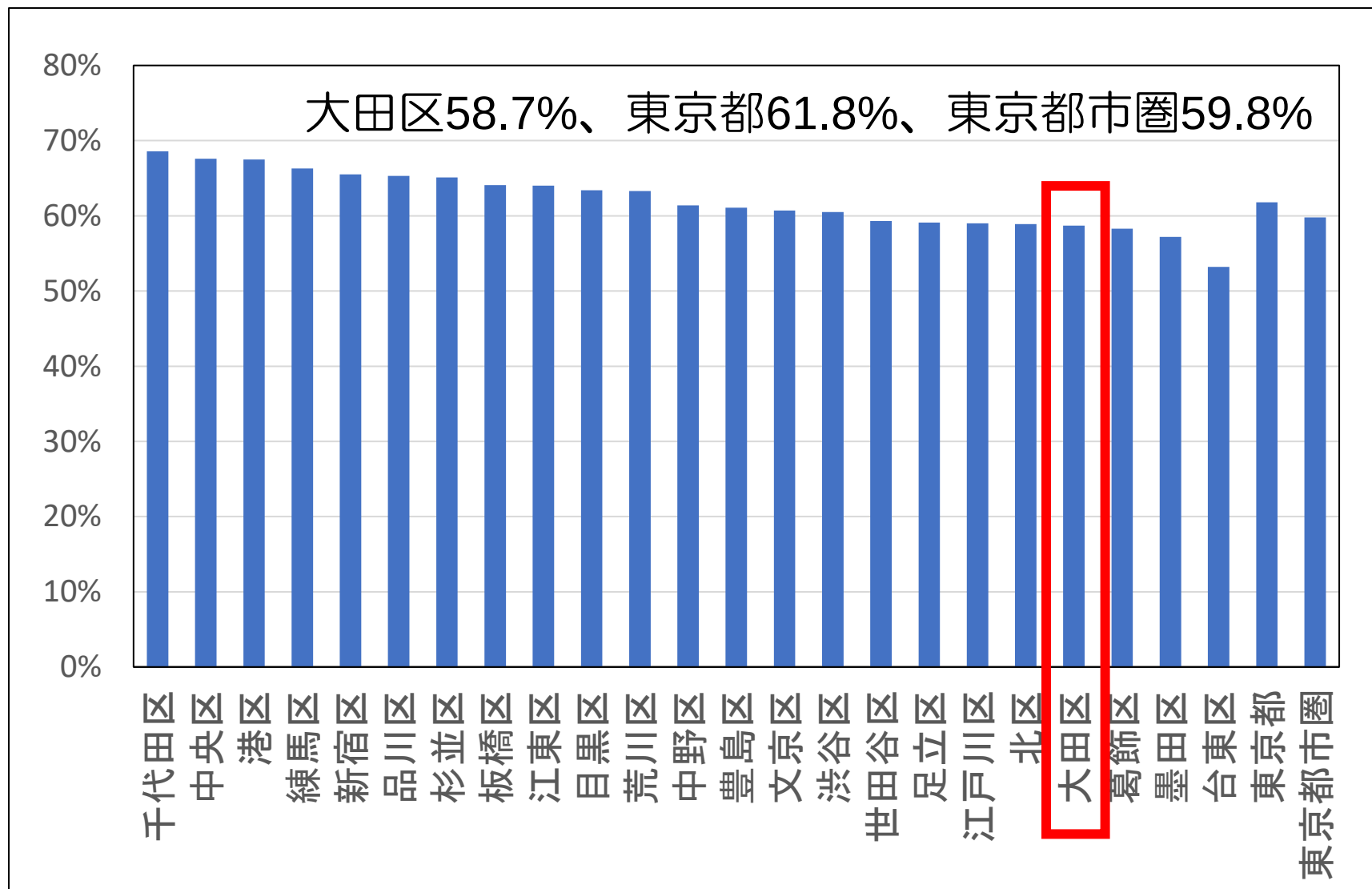
東京PT23区・東京都・東京都市圏 外出率（合計） 大田区的位置を確認



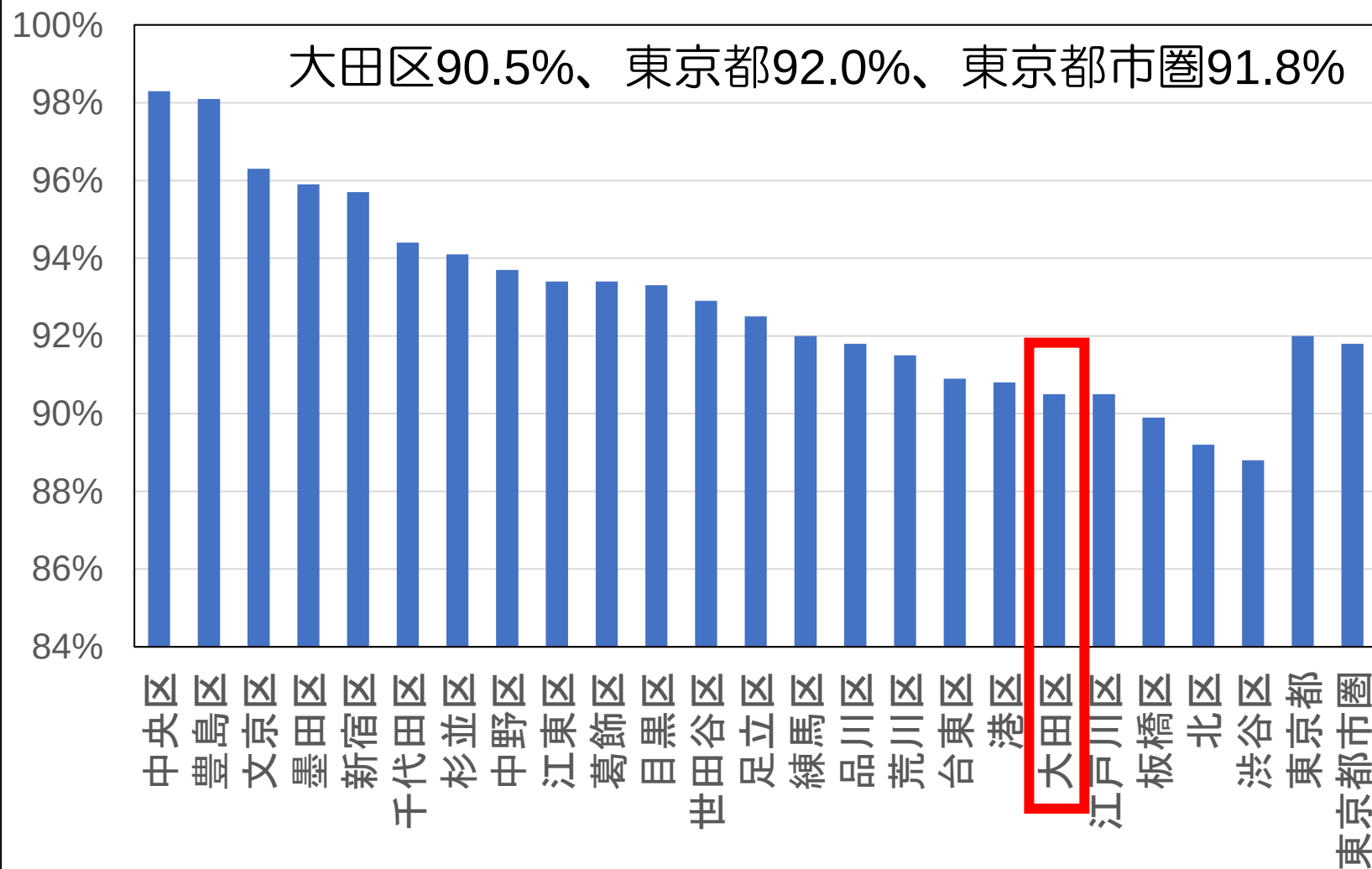
東京PT 外出率（高齢者・単身世帯）



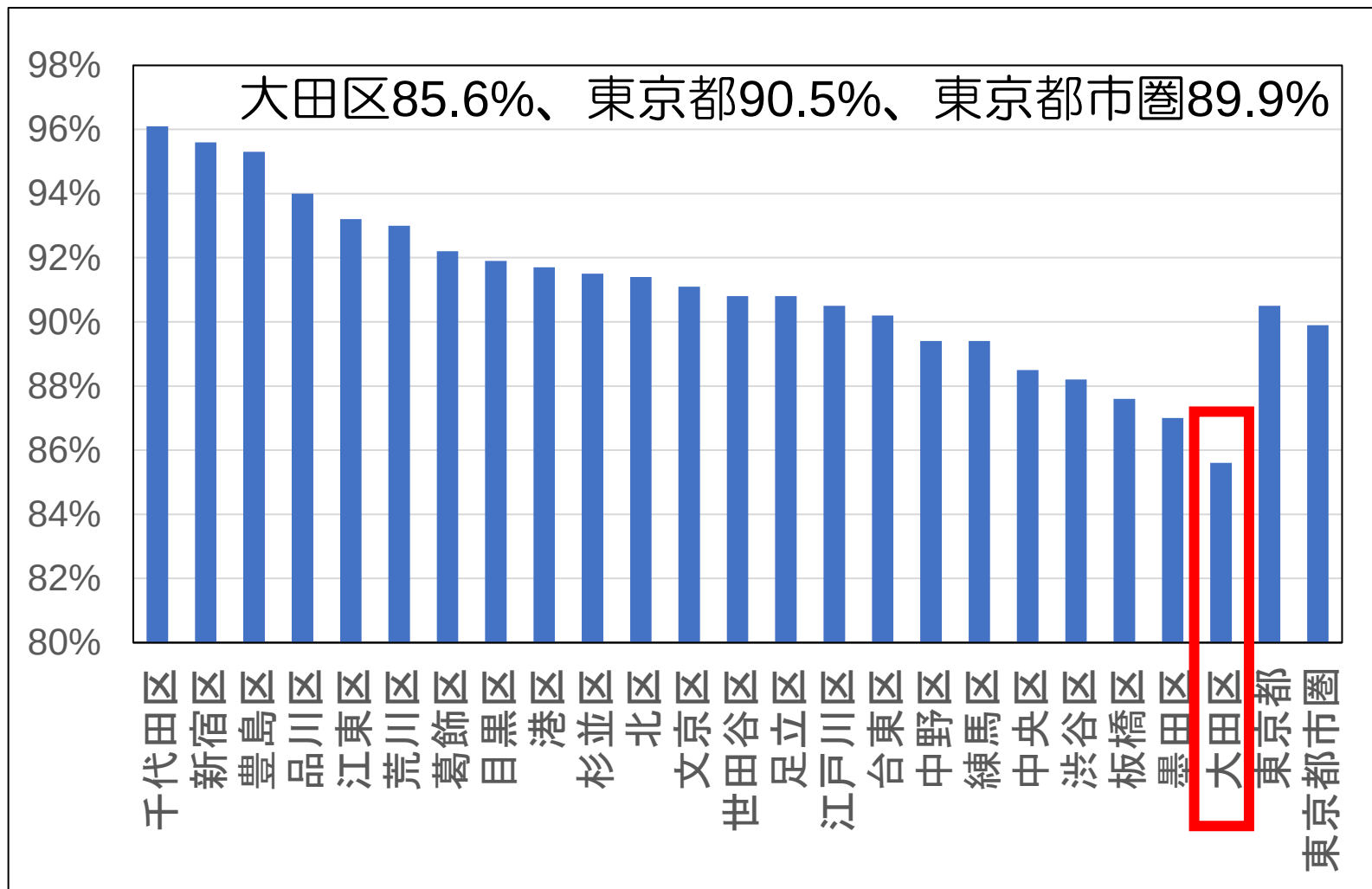
東京PT 外出率（高齢者・複数人世帯）



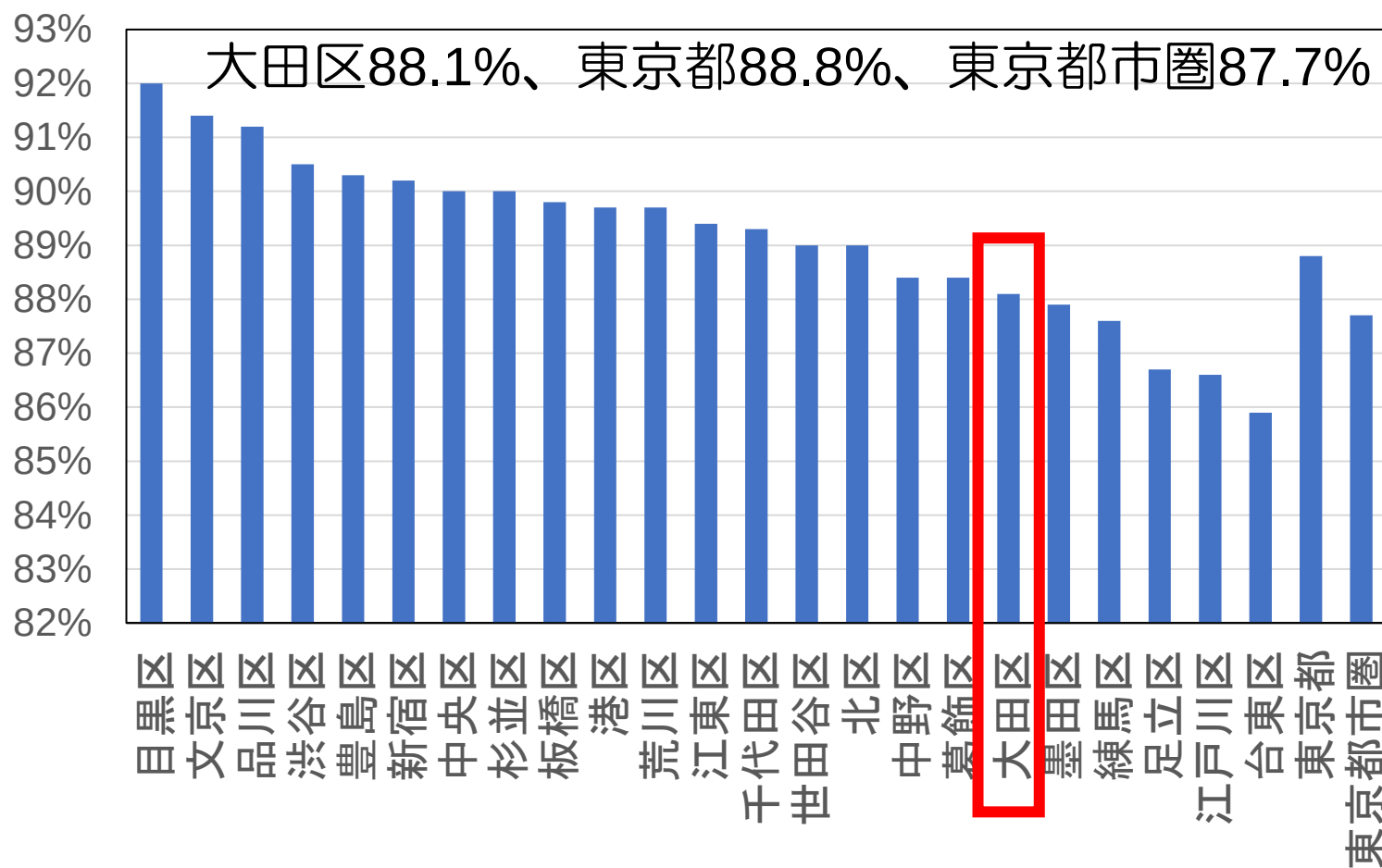
東京PT 外出率（学生）



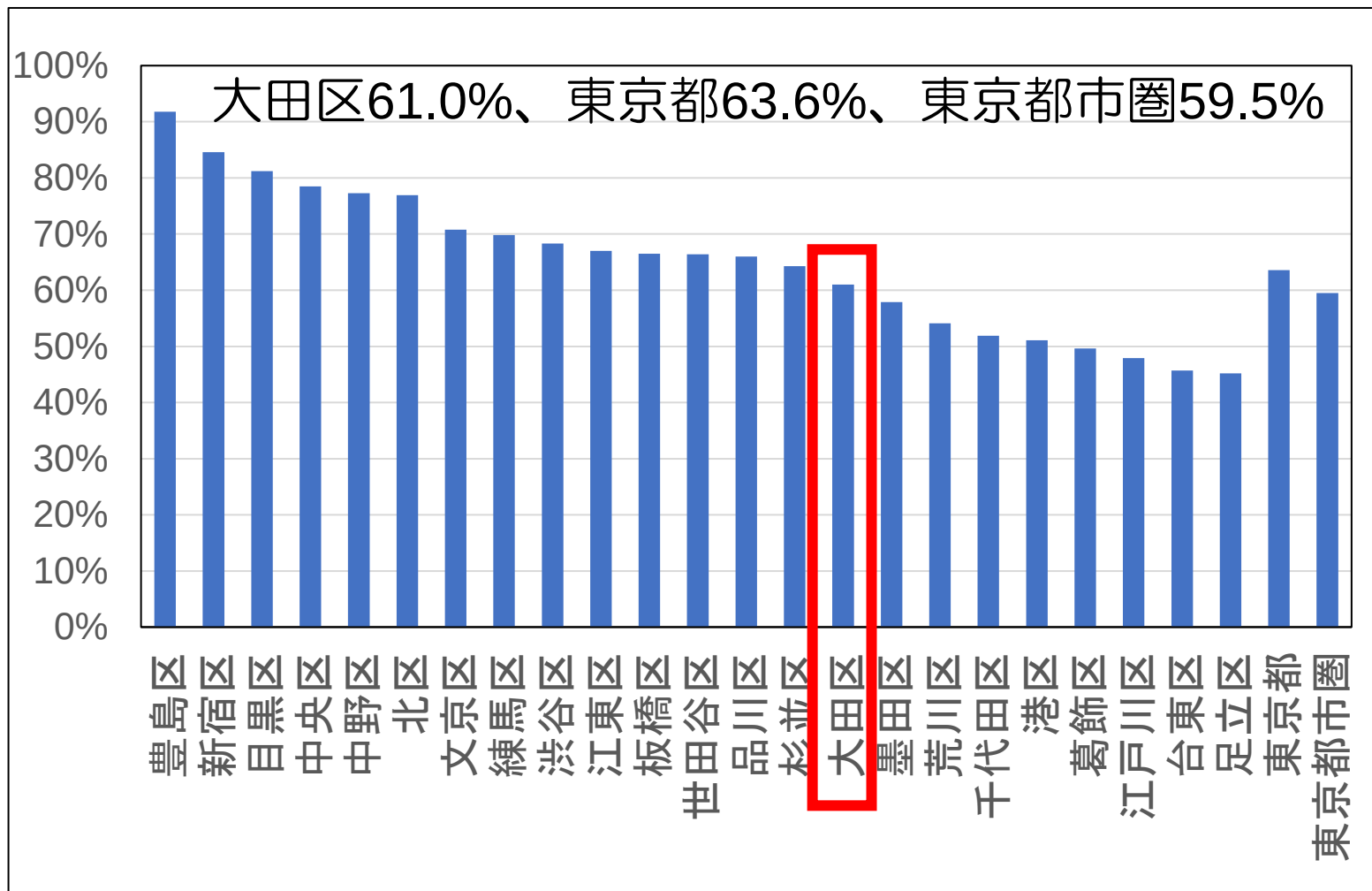
東京PT 外出率（非高齡・就業者-10歳未満の子供あり-）



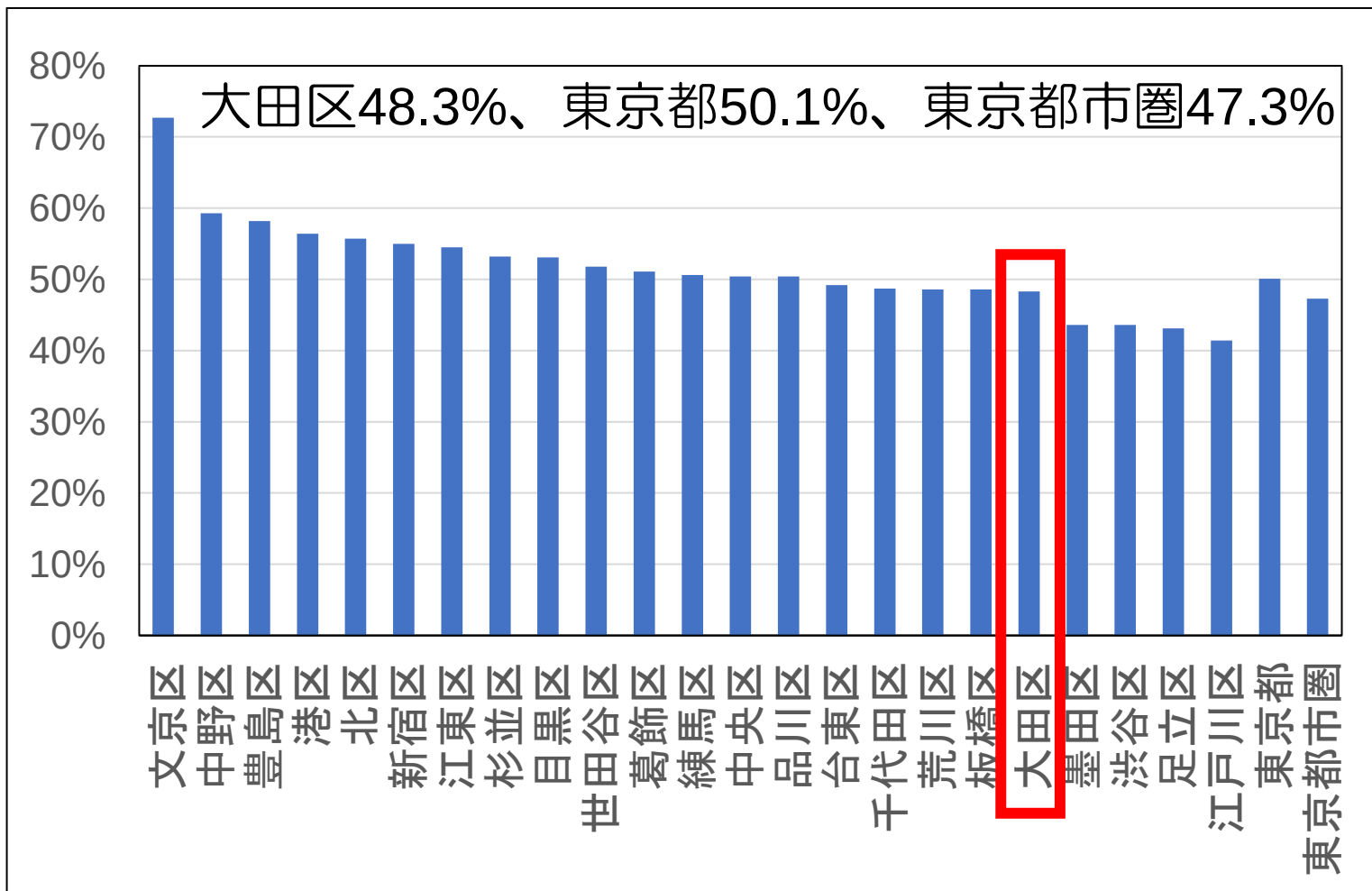
東京PT 外出率（非高齡・就業者-10歳未満の子供なし-）



東京PT 外出率（非高齡・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：人のところも対象)
- 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



- 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歩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。

開業が
ピーク
ではない



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