

鉄道整備 と 街づくり

日本大学理工学部 土木工学科 特任教授
(一財) 計量計画研究所 代表理事

岸井隆幸

これまで

鉄道と街の関係

鉄道の登場

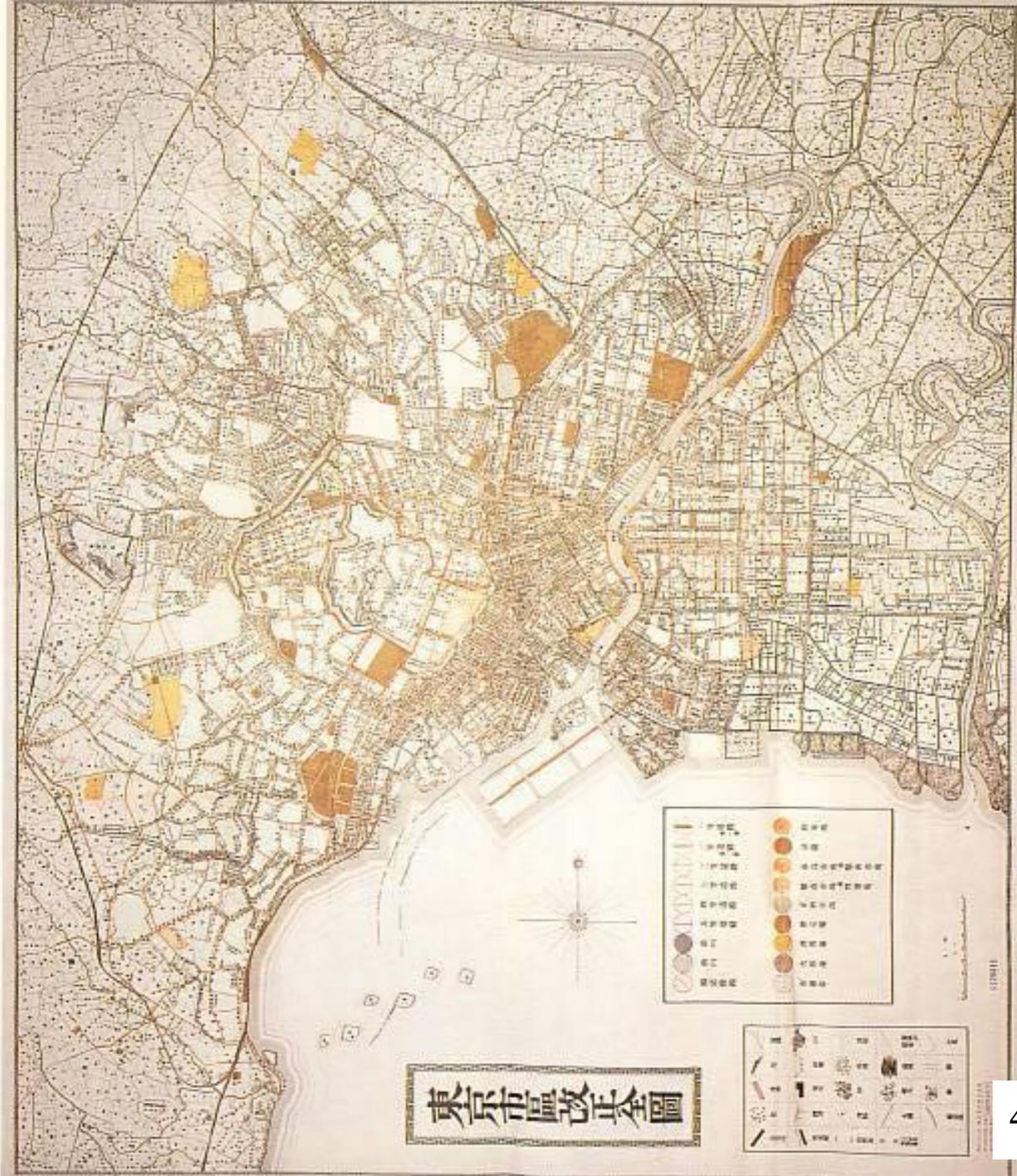
```
graph TD; A[鉄道の登場] --- B[近代化の顔]; A --- C[嫌悪施設];
```

近代化の顔

嫌悪施設

1889年
(明治22年)

東京最初の
都市計画



鉄道の定着

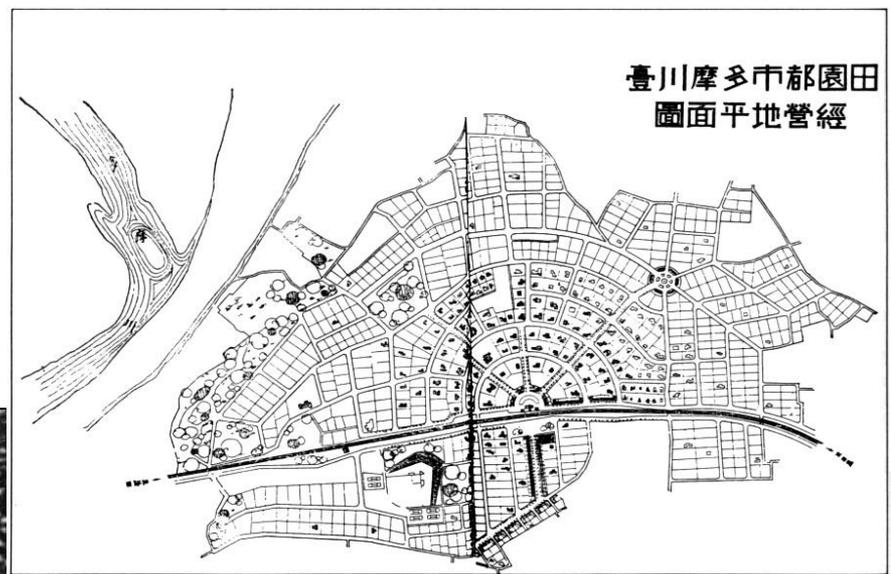
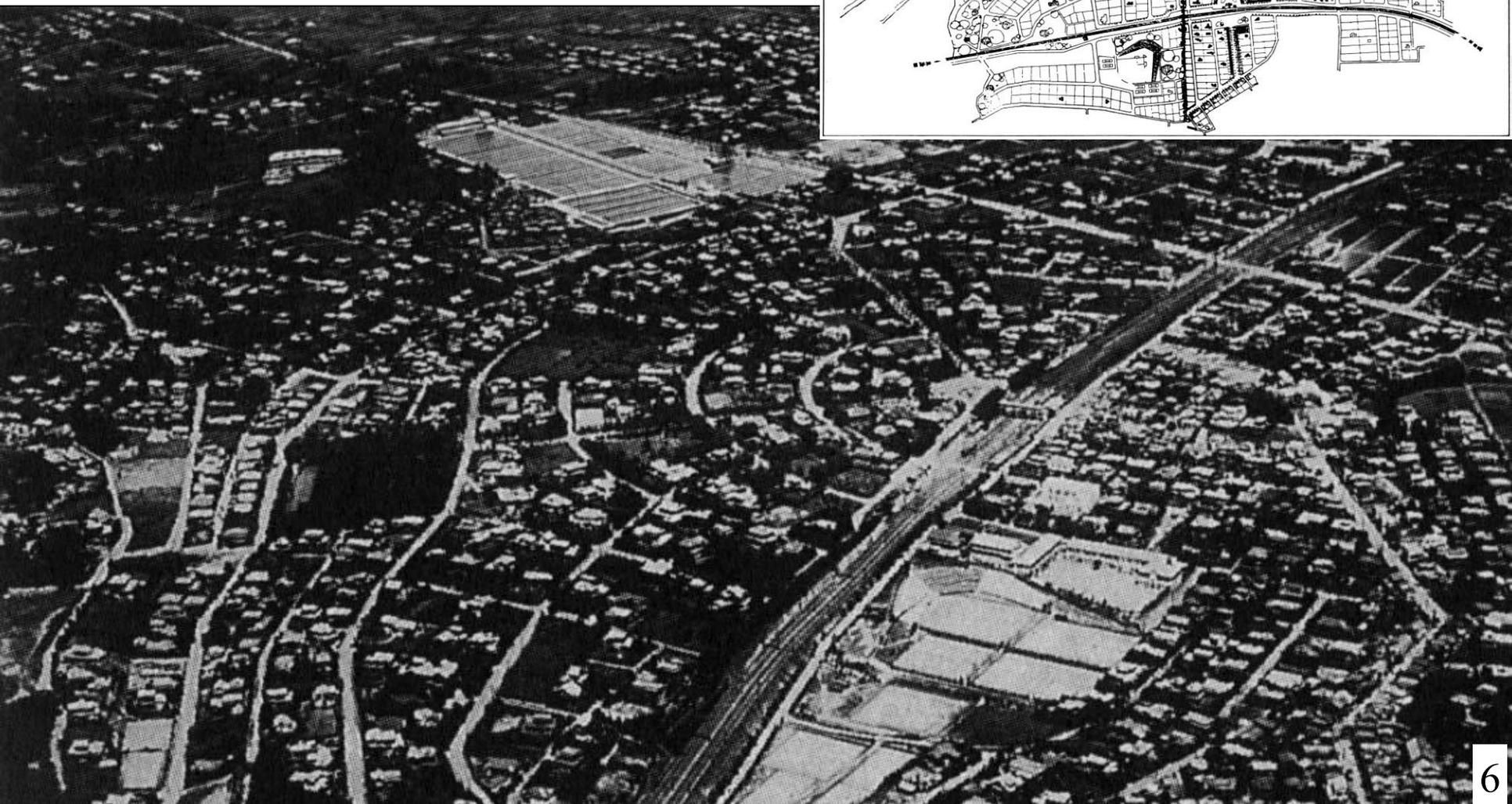
```
graph TD; A[鉄道の定着] --> B[都市の拠点]; A --> C[郊外居住];
```

都市の拠点

郊外居住

私鉄沿線の新興郊外

田園調布 1930年



渋谷駅周辺の復興土地区画整理事業

施行面積：84.4ha 施行期間：S22～S40(1工区),47(2工区)年度

整備前



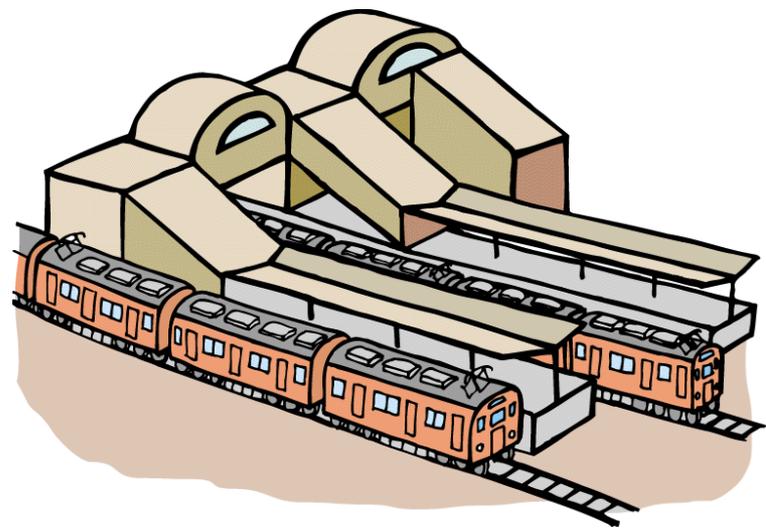
整備後



鉄道と街の関係：持ちつ持たれつ

交通需要を担う鉄道

都心部の路面電車・地下鉄
通勤を支える近郊電車
広域都市間的高速鉄道



都市の成長を支える鉄道

郊外私鉄と宅地開発
鉄道結節点と都心整備
新幹線と地域開発

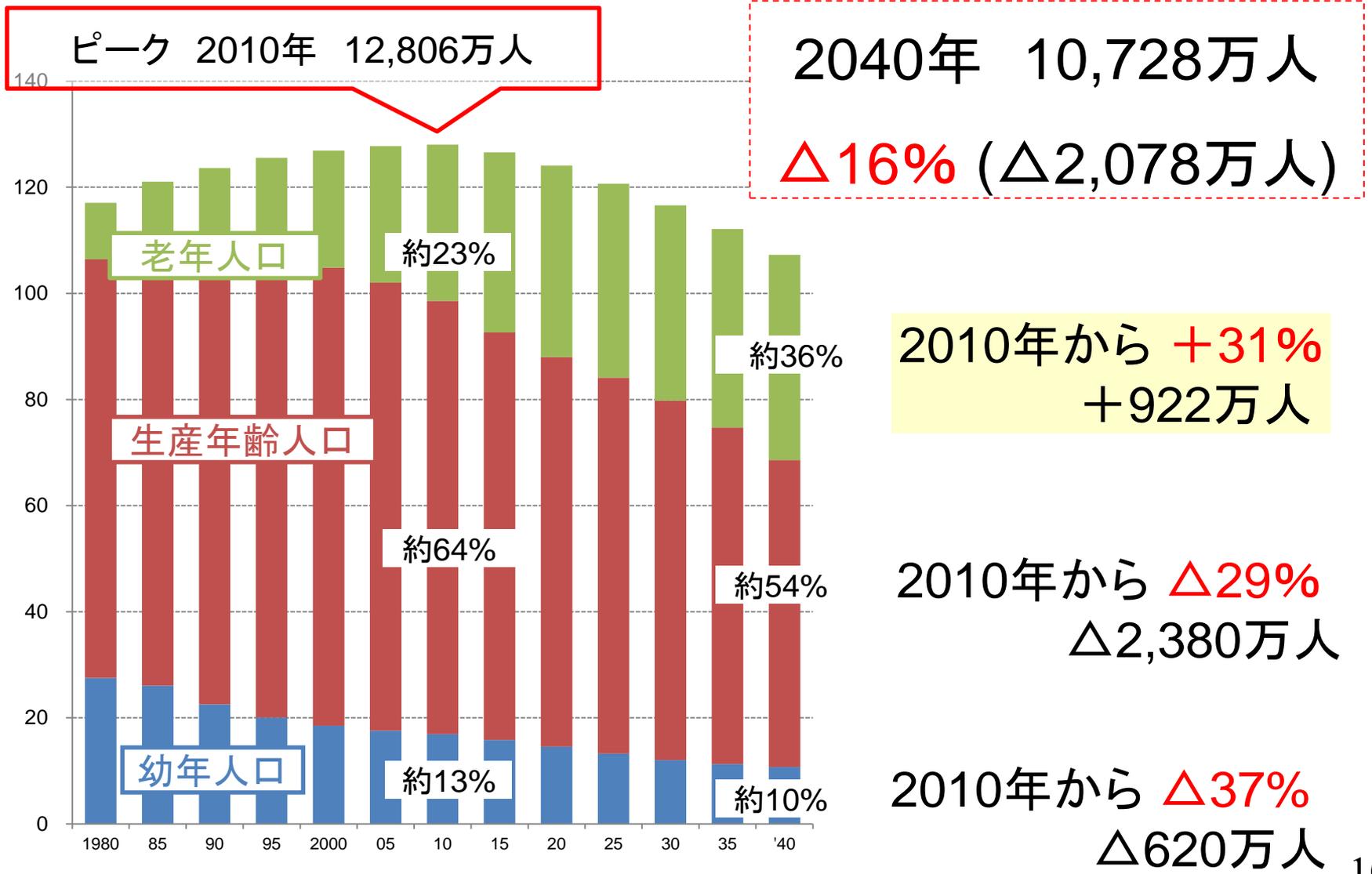


これから

高齢社会の鉄道と街

人口減少高齢社会先進国 予測（全国）

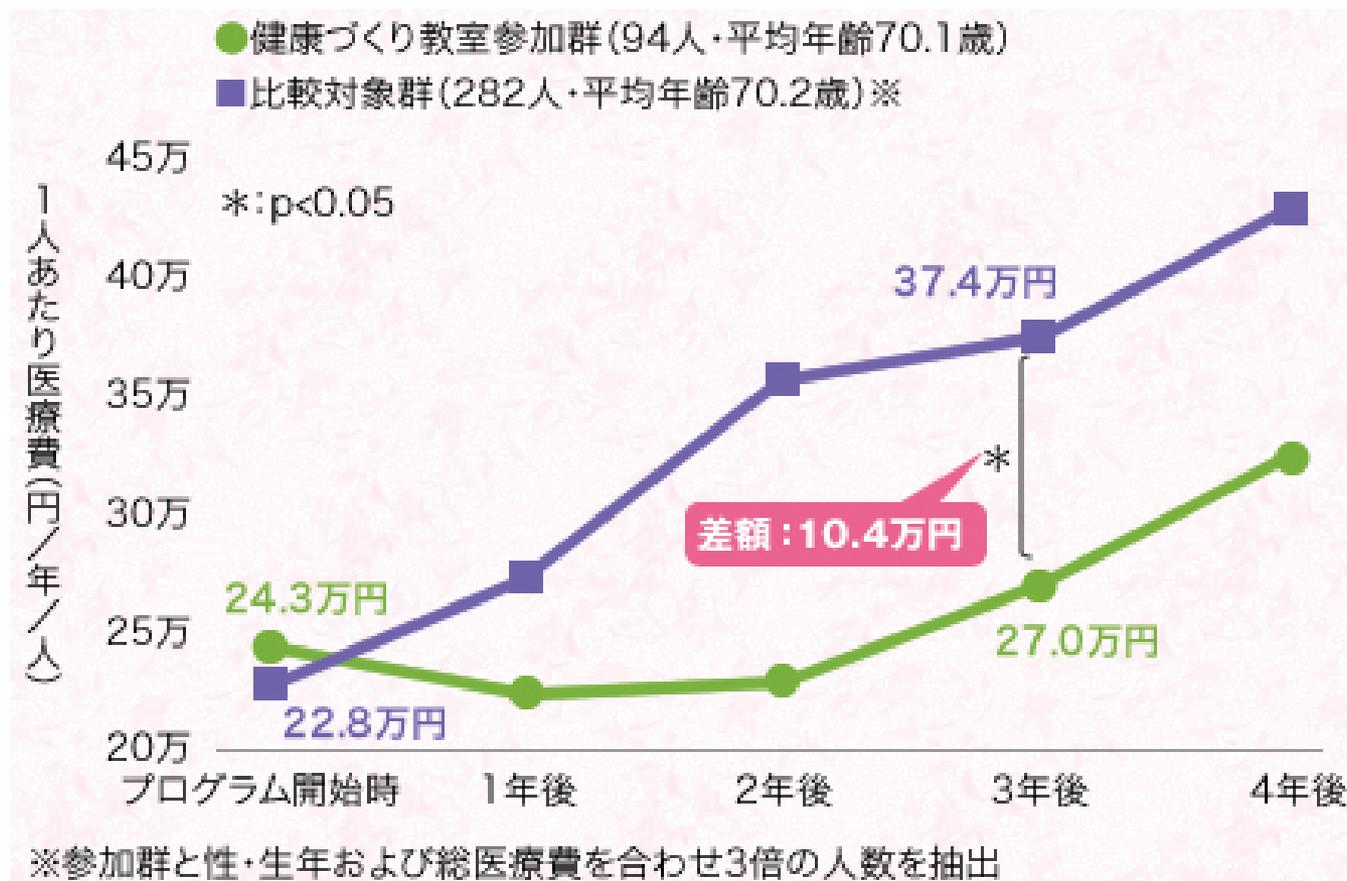
出典：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所（平成25年3月推計）



高齢者の健康維持の可能性

年間の医療費抑制効果は1人当たり10万4200円。これは、1歩当たり0.061円に相当

新潟県見附市における運動継続者と運動しない対照者との医療費比較 ～ 1歩当たりの医療費削減効果



鉄道と街…

超高齢者社会を受けて

Compact + **NW**

Transit **O**riented **D**evelop. **M**anage.

これから

新しい鉄道と街

東京圏における 都市鉄道プロジェクト

- 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

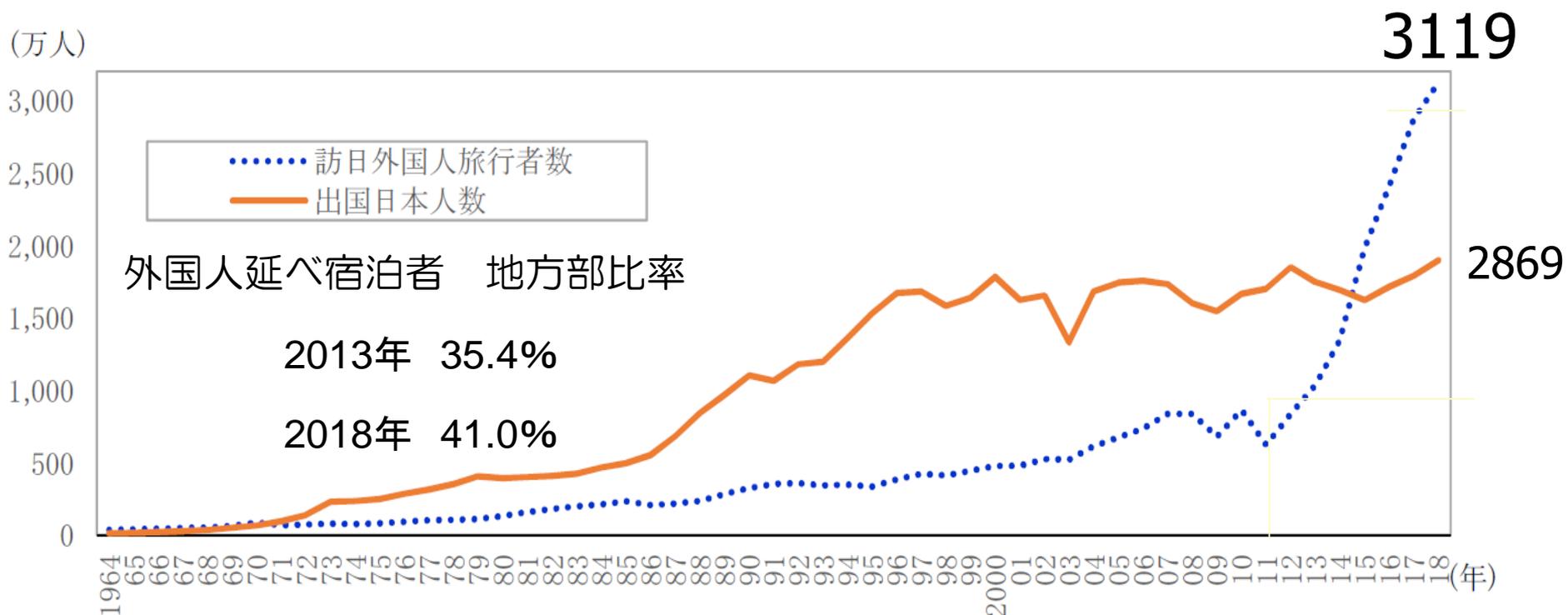


「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について」

国土交通省交通政策審議会資料 (2016)

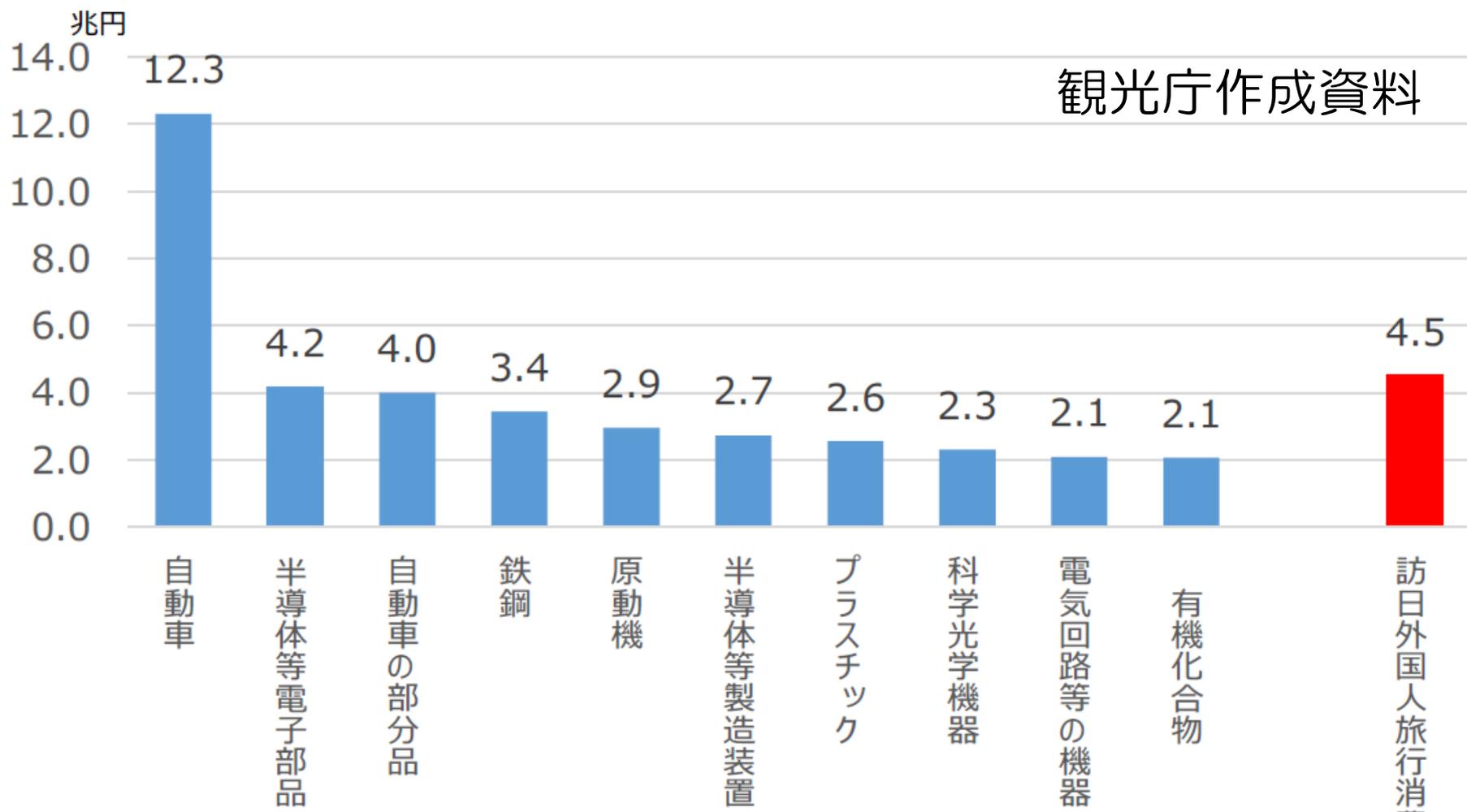
プロジェクト番号	プロジェクト名
<1>	都心直結線の新設
<2>	羽田空港アクセス線の新設及び京葉線・りんかい線相互直通運転化
<3>	新空港線の新設
<4>	京急空港線羽田空港国内線ターミナル駅引上線の新設
<5>	常磐新線の延伸
<6>	都心部・臨海地域地下鉄構想の新設及び同構想と常磐新線延伸の一体整備
<7>	東京8号線(有楽町線)の延伸(豊洲～住吉)
<8>	都心部・品川地下鉄構想の新設
<9>	東西交通大宮ルートの新設
<10>	埼玉高速鉄道線の延伸
<11>	東京12号線(大江戸線)の延伸
<12>	多摩都市モノレールの延伸
<13>	東京8号線の延伸

訪日外国人旅行者数の推移

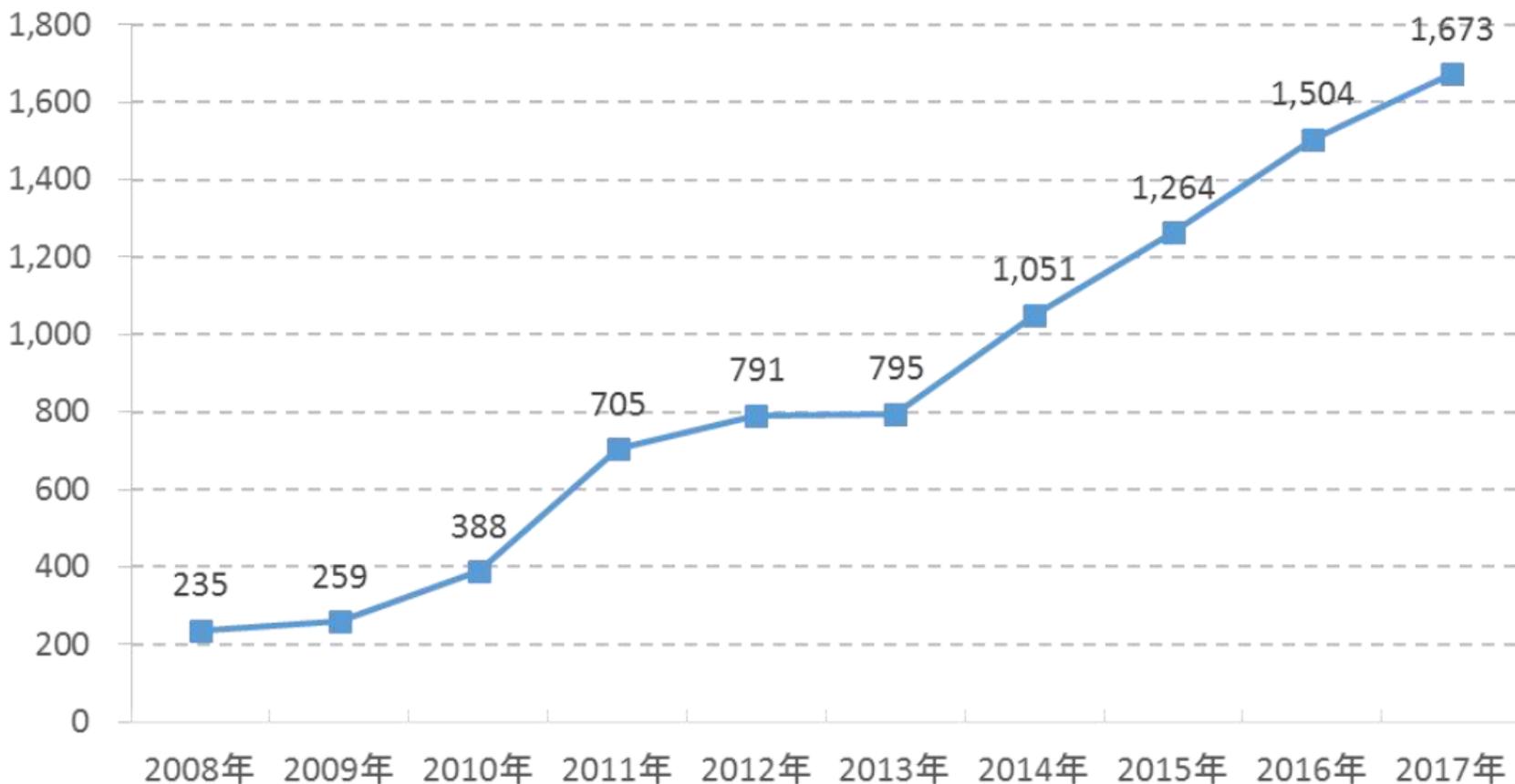


資料：日本政府観光局資料に基づき観光庁作成

訪日外国人旅行消費額と製品別輸出額の比較 (2018)



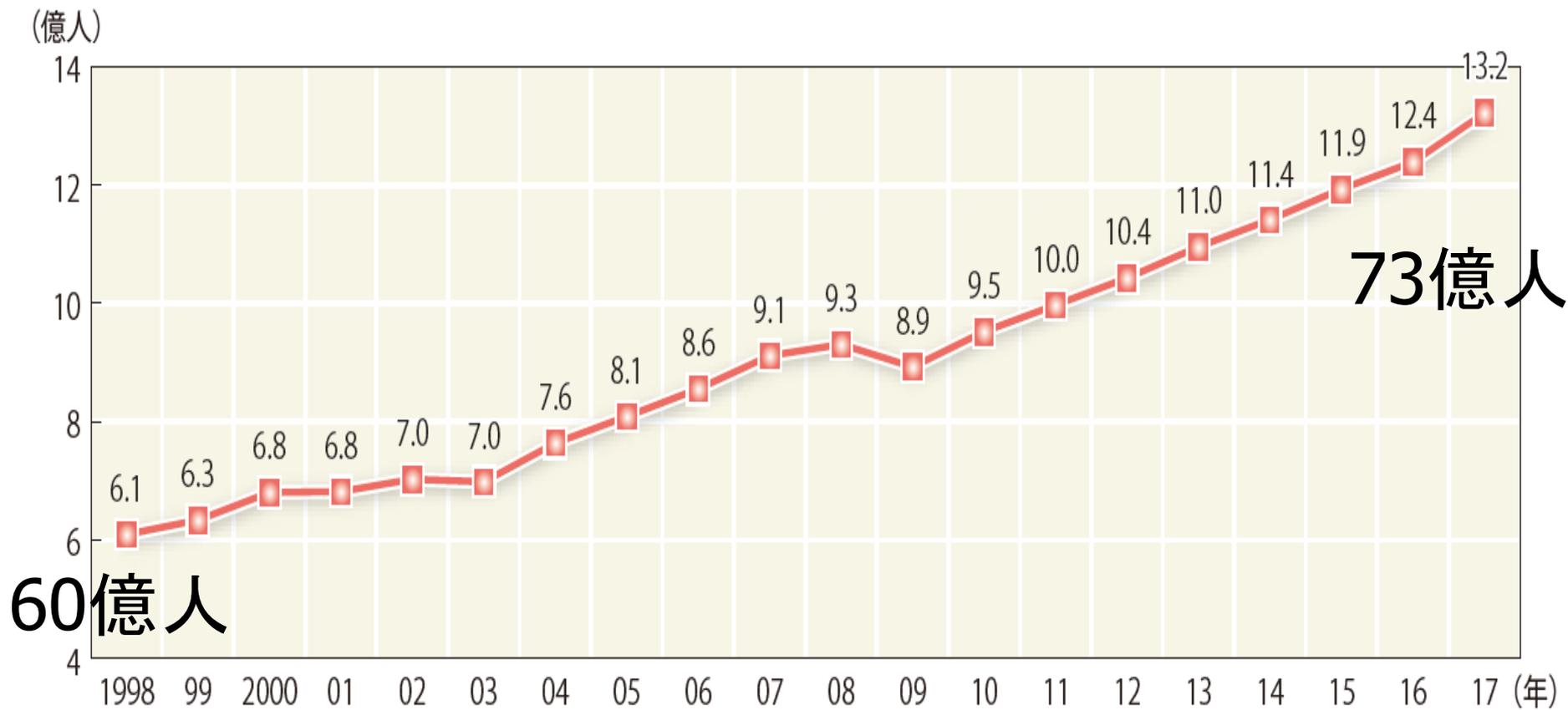
(万人)



羽田空港乗降客数の推移

出典 東京都統計年鑑（平成 20～29 年）

国際観光客の推移



資料：UNWTO(国連世界観光機関)資料に基づき観光庁作成

出典：観光白書（2018年）₁₈

羽田空港周辺開発 → 新しい「空港」

先端産業拠点・クールジャパン発信拠点



ホテル・複合商業

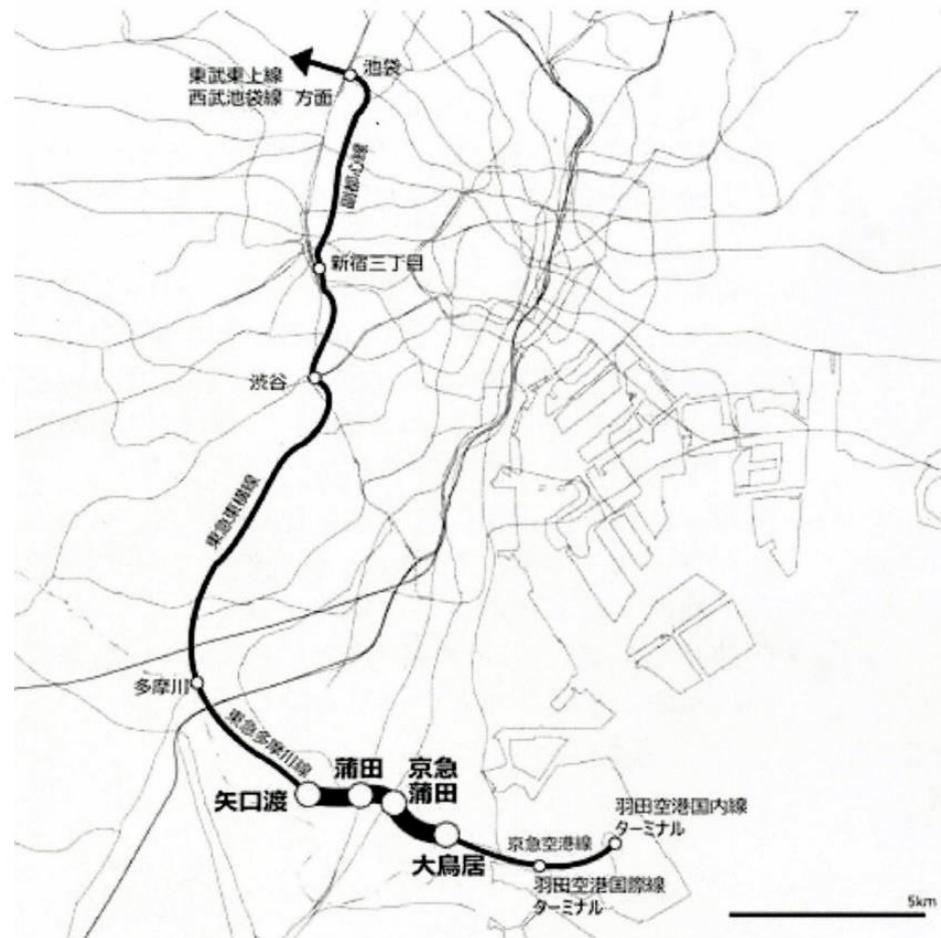
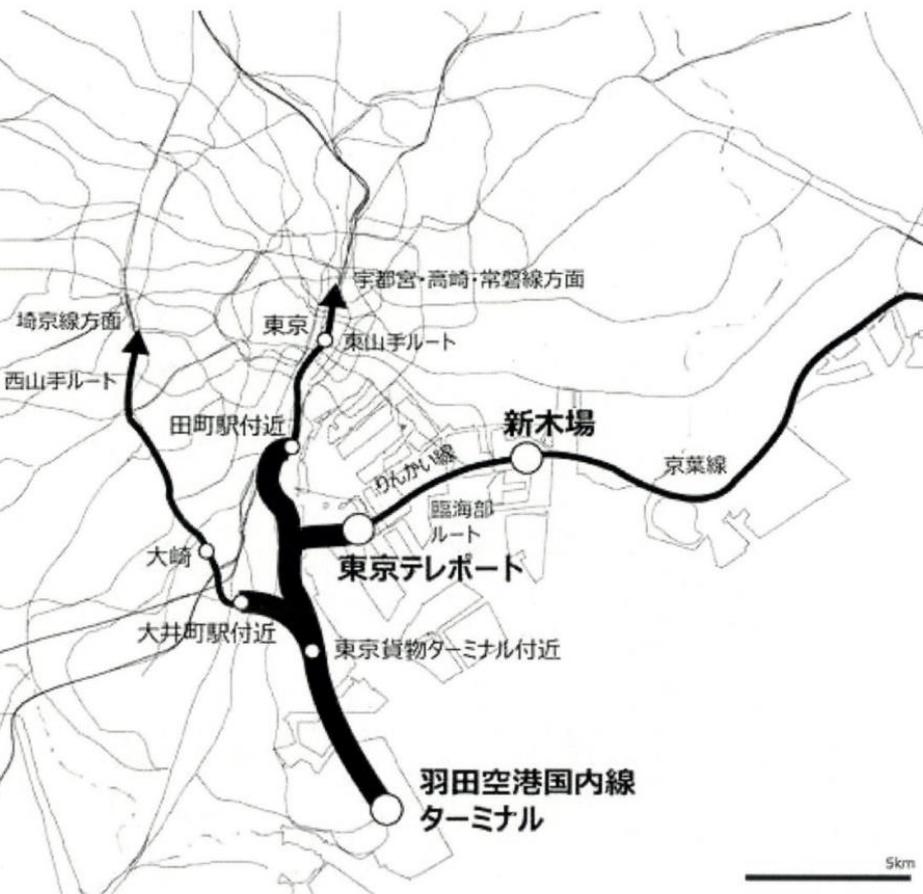


出典:各事業者広報資料より

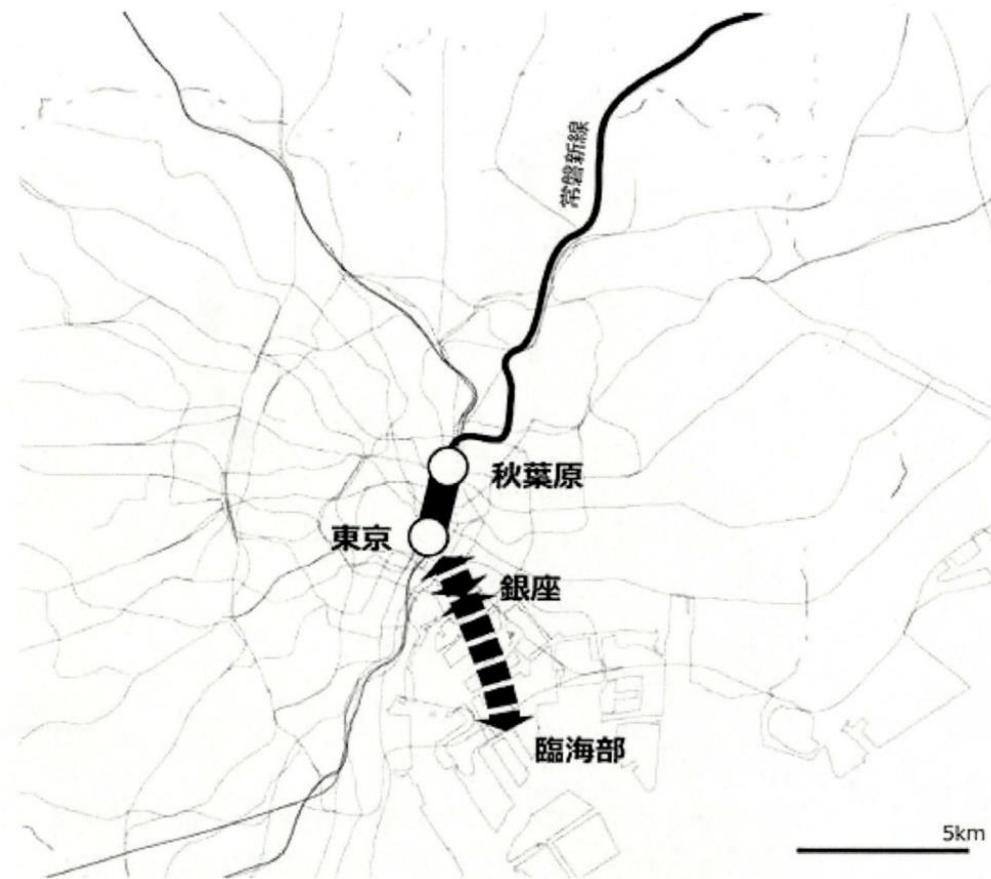
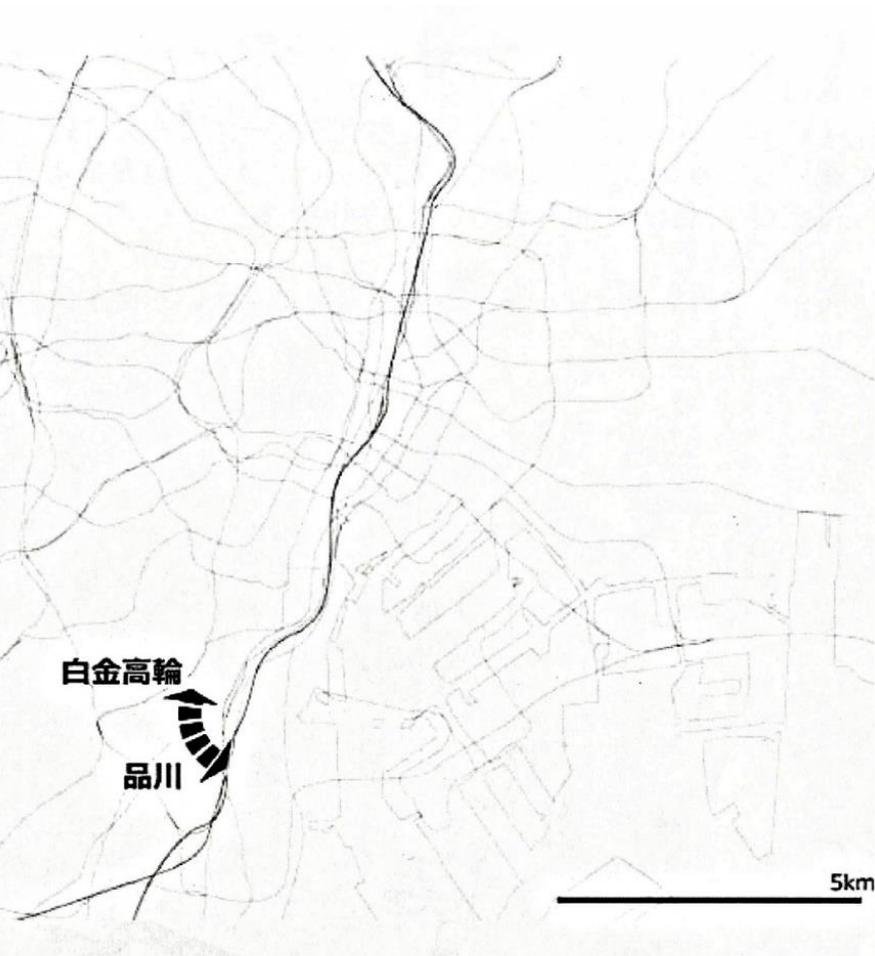
殿町スカイフロント



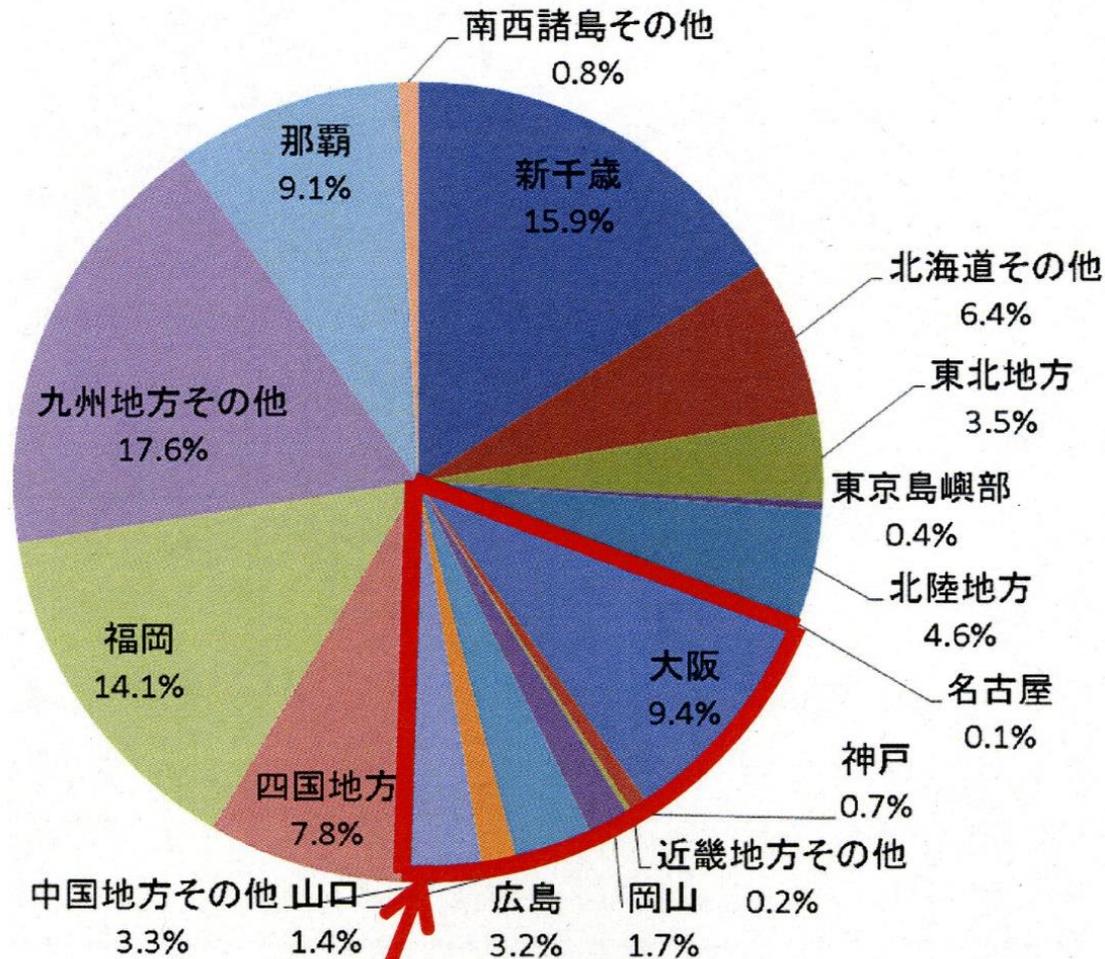
羽田空港関連の重要路線



リニア・臨海関連の重要路線



羽田空港の運送実績分担率（平成25年度）



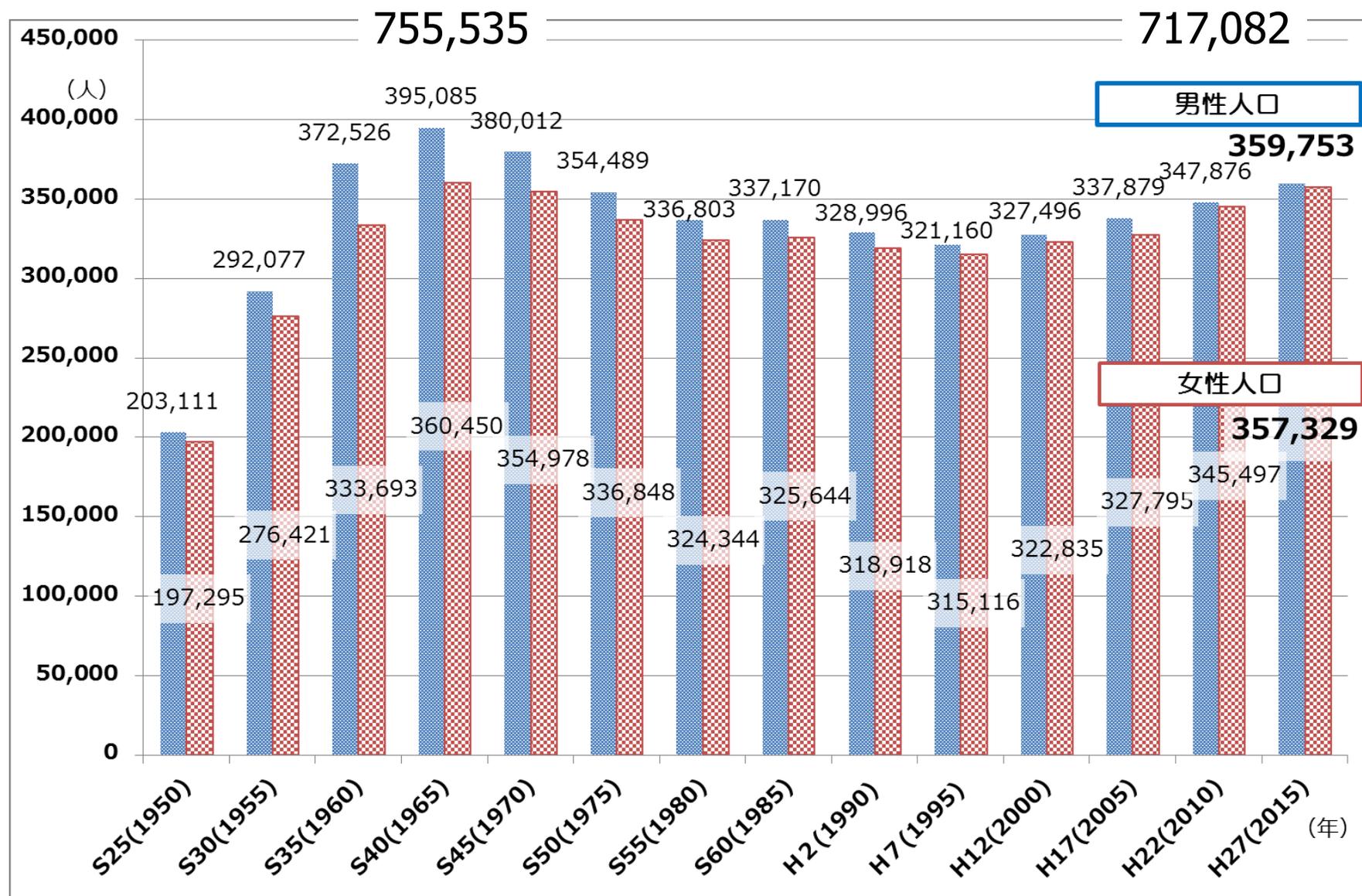
※直行便のみ
※航空輸送統計調査より作成

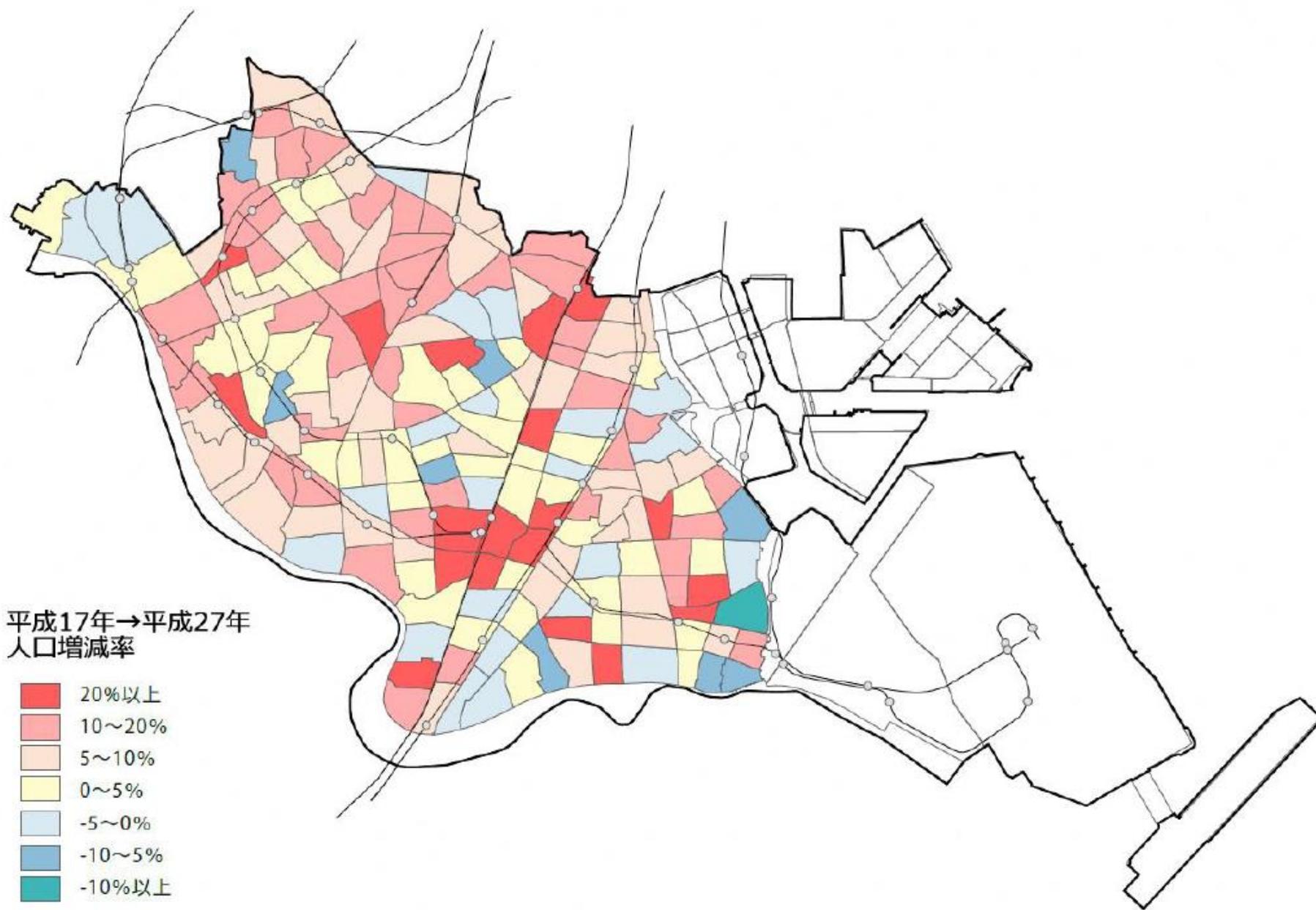
内20%がリニアに移る可能性

大田区では…

おおた の 現状把握

大田区の人口推移





平成17年→平成27年
人口増減率

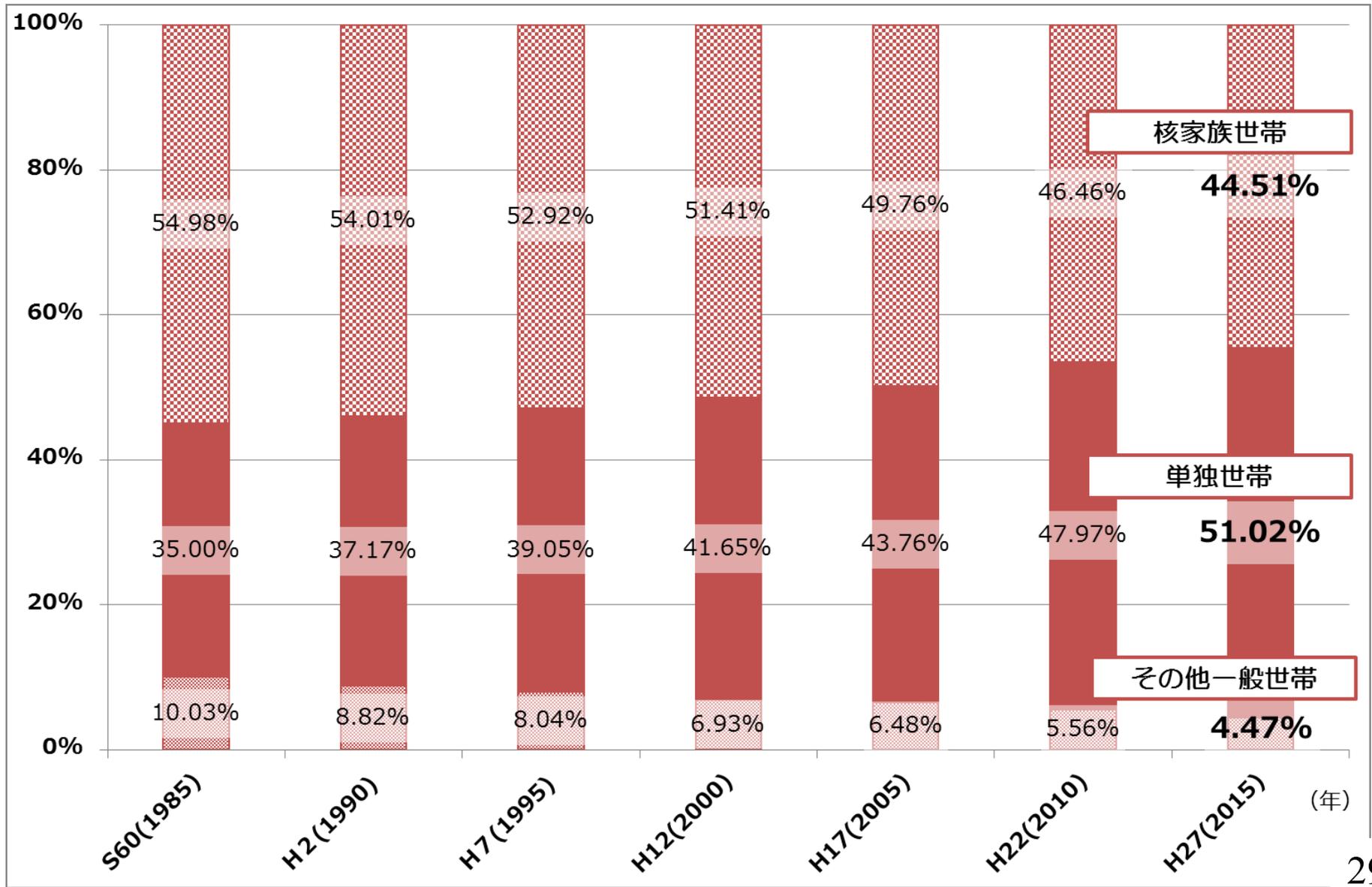
- 20%以上
- 10~20%
- 5~10%
- 0~5%
- 5~0%
- 10~5%
- 10%以上

表 細分類別工業系土地利用面積 (m²)

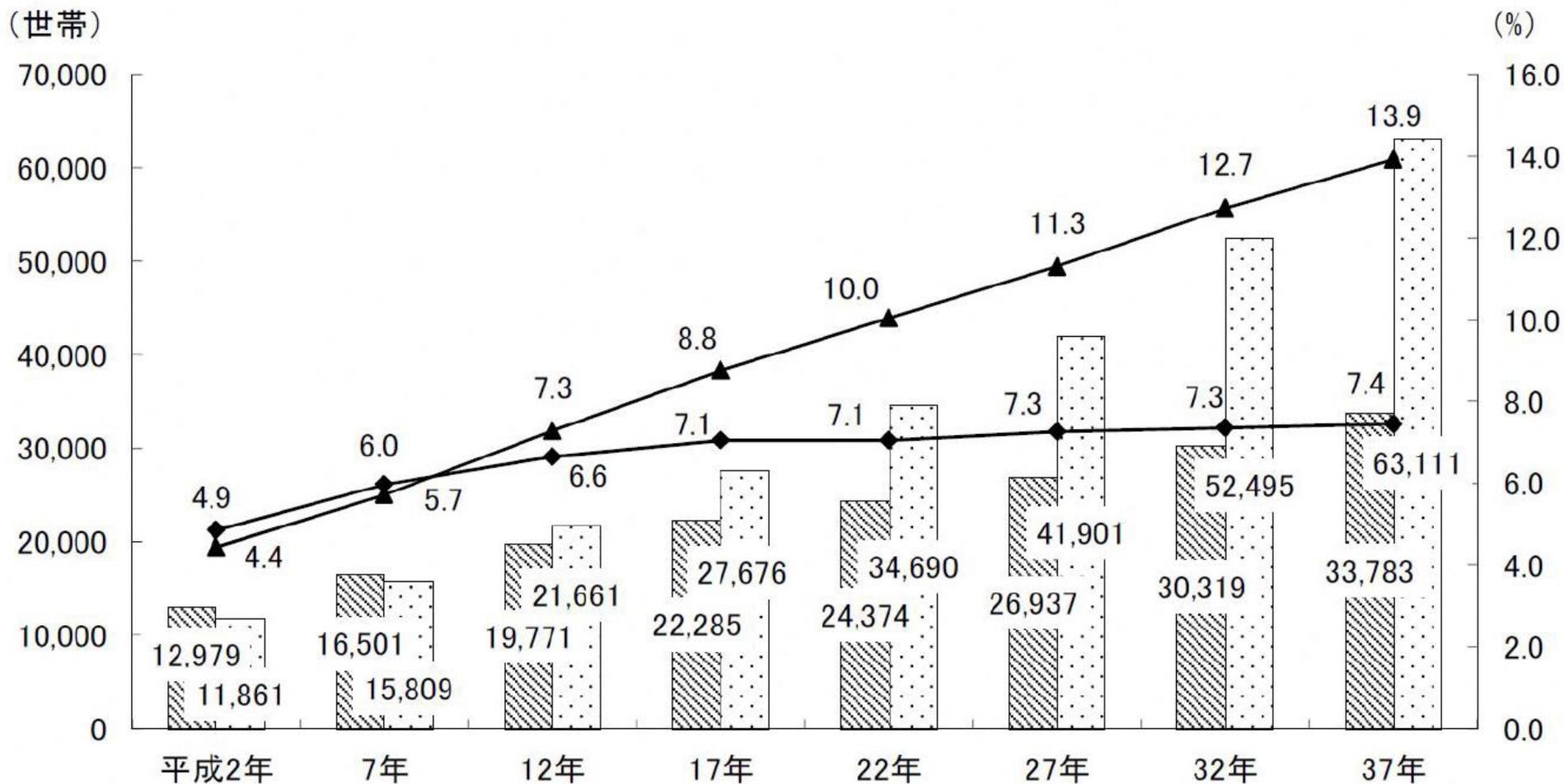
	工業用地		
	専用工場	住居併用工場	倉庫運輸関係施設
平成 18 年 (2006 年)	1,944,302	948,786	3,355,484
平成 28 年 (2016 年)	1,601,250	796,359	4,462,900
伸び率	-17.6%	-16.1%	33.0%

出典 平成 18 年、28 年土地利用現況調査

大田区の家帯構成



高齢夫婦世帯数(高齢夫婦のみ)
 高齢単身世帯数(65歳以上の者1人)
 ◆ 総世帯数に占める高齢夫婦世帯数の割合
 ▲ 総世帯数に占める高齢単身世帯数の割合



鉄道とまちづくり

おおた を どうする

おおた 都市づくり ビジョン

～ 2030 年代の都市の将来像を見据え～



広域拠点性の向上

沿線まちづくりと地域活性化

成長産業と創造の街づくり

世界とつながる観光都市

多様なライフスタイル拠点

安全・安心なまちづくり

効率的な公共施設マネジメント



東海道軸

京浜臨海軸

新空港線軸

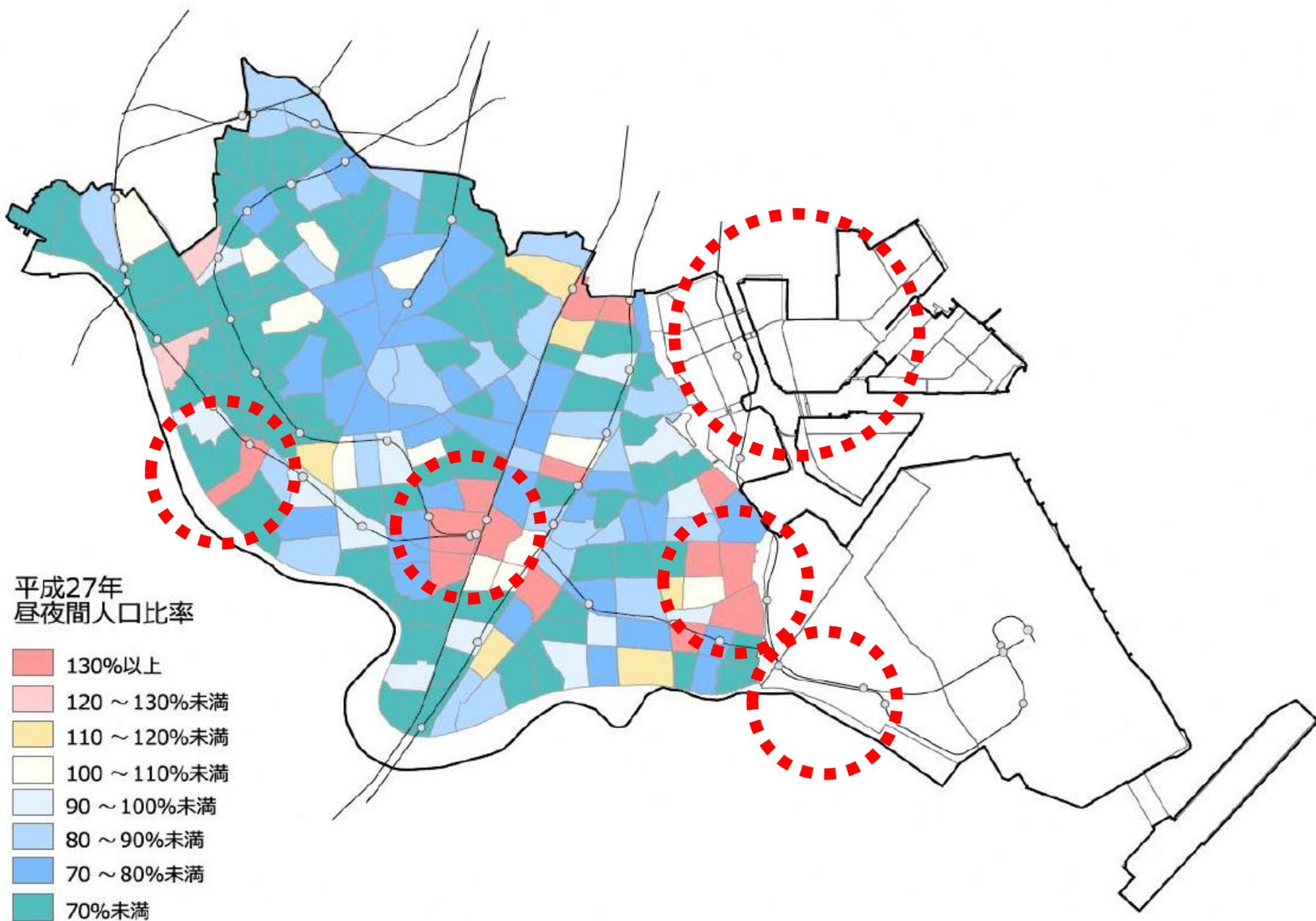
※東海道線・京浜東北線沿線
 大田区を取り巻く周辺動向のうち、大森～蒲田間を含む南北方向の動きを、ここでは「東海道線・京浜東北線沿線」として示します。なお、P16「将来都市構造」では、東海道線をはじめ並行して走る鉄道・道路を含めた概念的な骨格を、都市軸の一つである「東海道軸」と称します。

<重点プロジェクトの設定>



-  スクエアの連携
-  新空港線軸の形成
-  駅周辺の魅力ある生活環境の形成
-  中央防波堤埋立地の将来的な利活用
- 区全体**

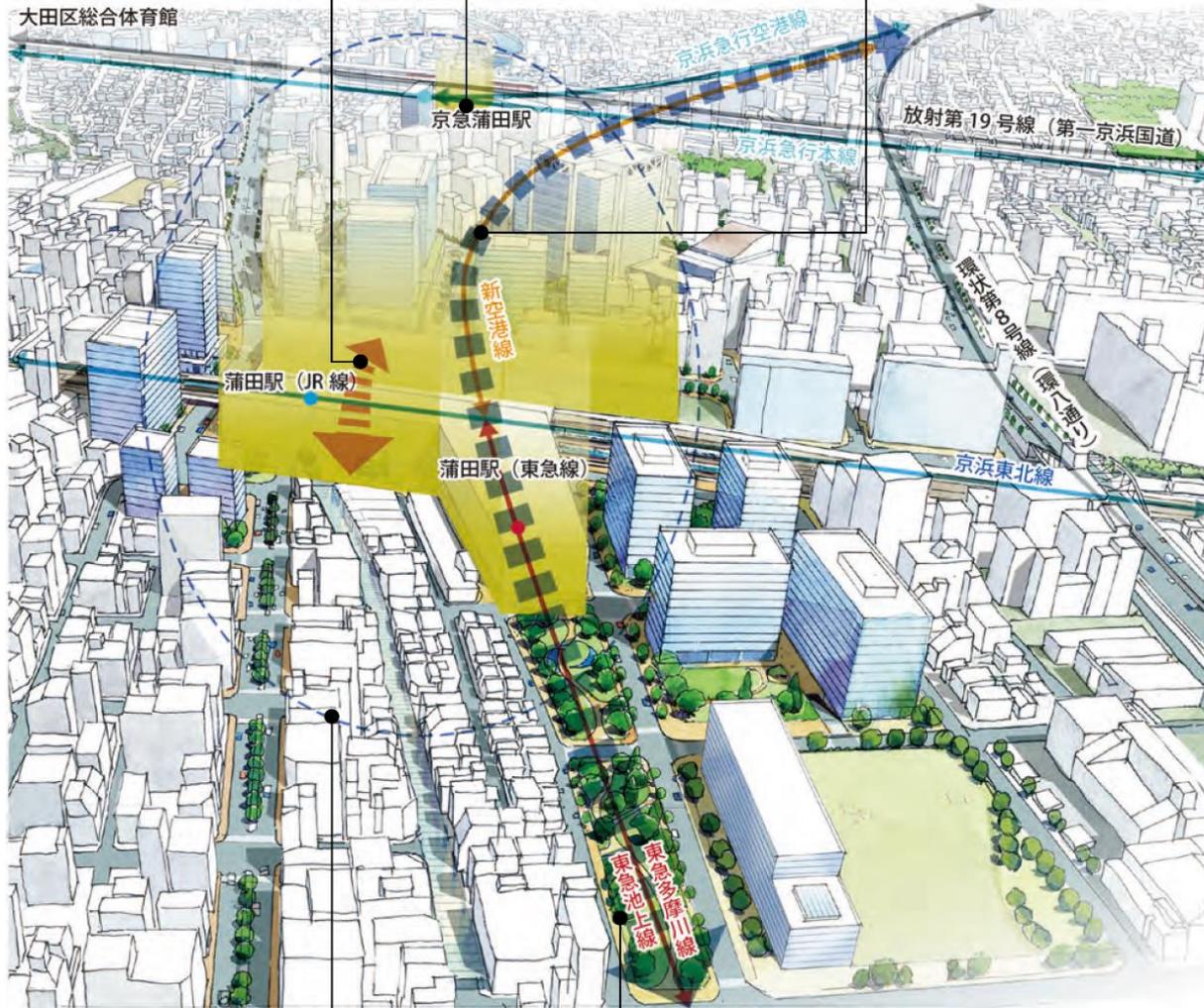
 スポーツ健康都市づくり
観光エリアの形成・連携
防災まちづくり
みどりあふれる低炭素まちづくり
公共施設の適正配置



市街地の分断を解消する
東西自由通路

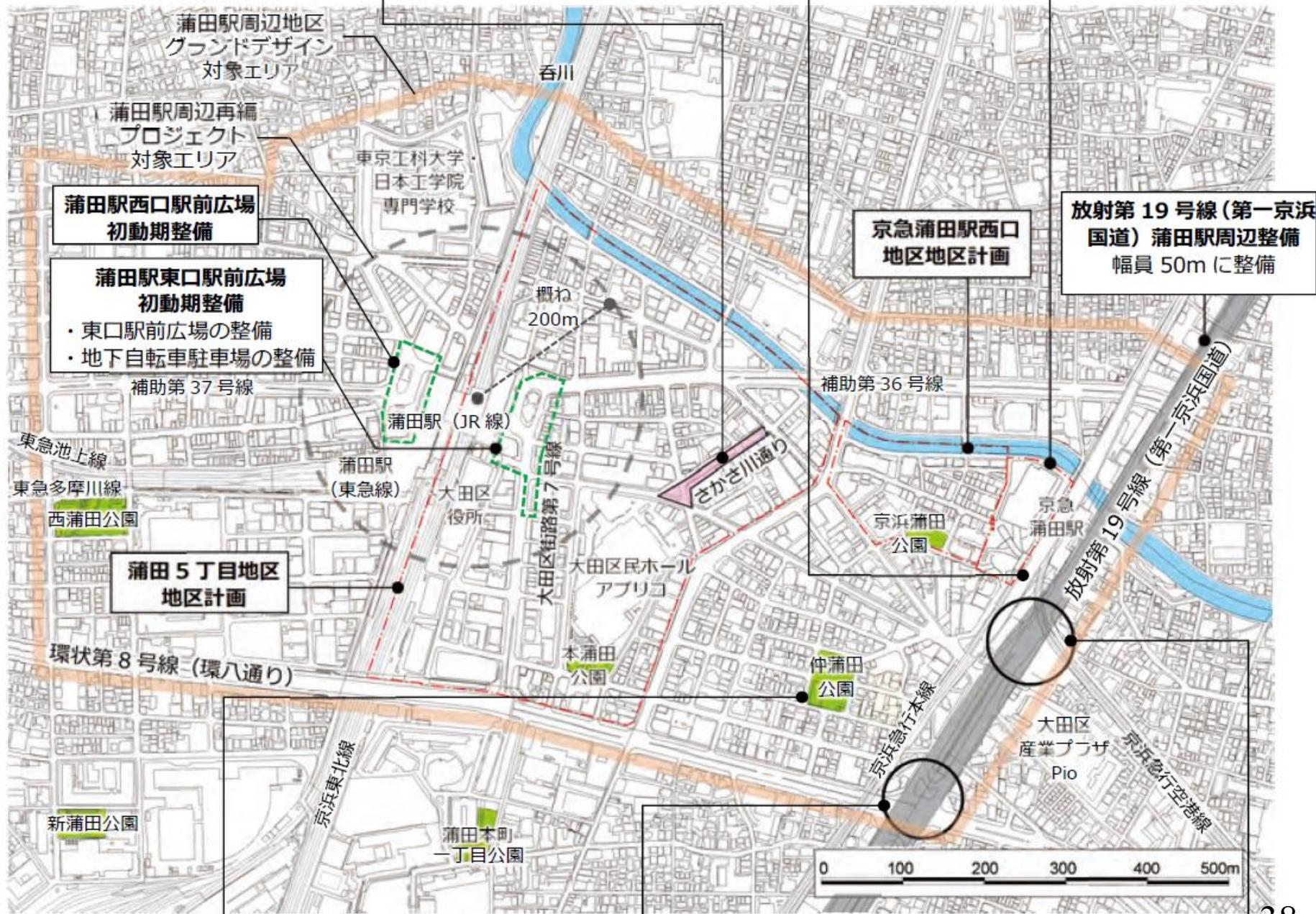
共同化により機能更新が進む
京急蒲田駅の西口エリア

羽田空港へのアクセス性を
強化する新空港線



駅舎や駅ビルの機能更新、駅とまちの一体的な整備、公共施設の適正配置などが進む、駅周辺の市街地の機能更新も期待される、にぎわいや回遊性が向上した蒲田駅の周辺エリア

線路の地下化や開発に合わせて生み出された緑豊かな憩いの空間



仲蒲田公園 平成 28 年改修

南蒲田交差点の立体化

京急蒲田駅東口駅前広場の整備

鉄道と街… 持続可能な高い質を求めて

戦略的な 公民連携

Strategic PPP

Area Management

Tactical Approach

まちぐるみの協働：持ちつ持たれつ

戦える おおた へ

→ 羽田空港の活用

都市間競争

→ 安全 → リダンダンシー

→ 効率 → 基盤更新・先端産業育成

魅了する おおた へ

→ 多摩川軸と海の活用

憧れの街へ → 文化 → 歴史・個性・多様性

→ 環境 → 公共交通・緑・健康長寿