

持続可能なまちづくりを目指して

鉄道 と 街 と 駅

日本大学 名誉教授 政策研究大学院大学 客員教授

(一財) 計量計画研究所 代表理事

岸井 隆幸

まず、今一度

鉄道と街の関係

を振り返ってみると

明治期の鉄道網（1880年代）



1901年 京急蒲田駅開業

1904年 国鉄蒲田駅開業

1876年 大森駅開業

電鉄各社の郊外延伸





鉄道施設



道路・公園

鉄道駅

鉄道施設+駅ビル

コンコース・協定広場

駅前広場

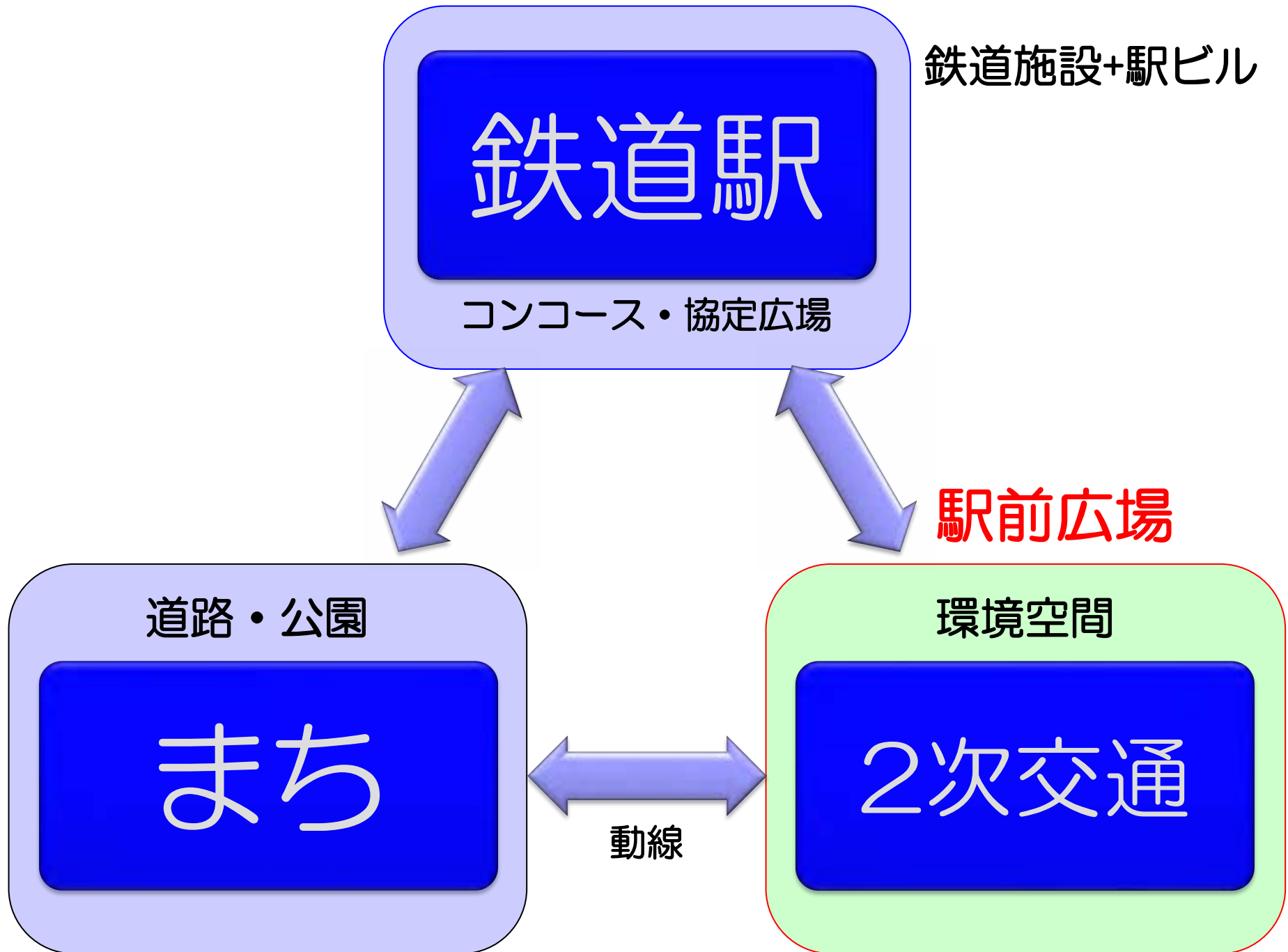
道路・公園

まち

環境空間

2次交通

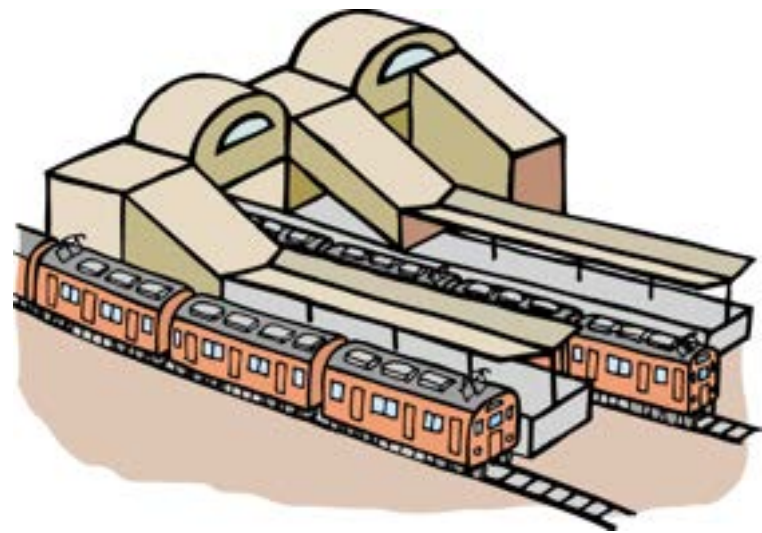
動線



鉄道と街の関係：持ちつ持たれつ

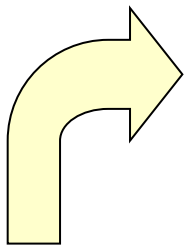
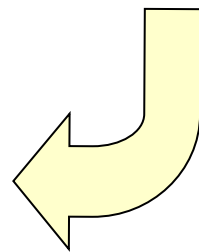
交通需要を担う鉄道

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

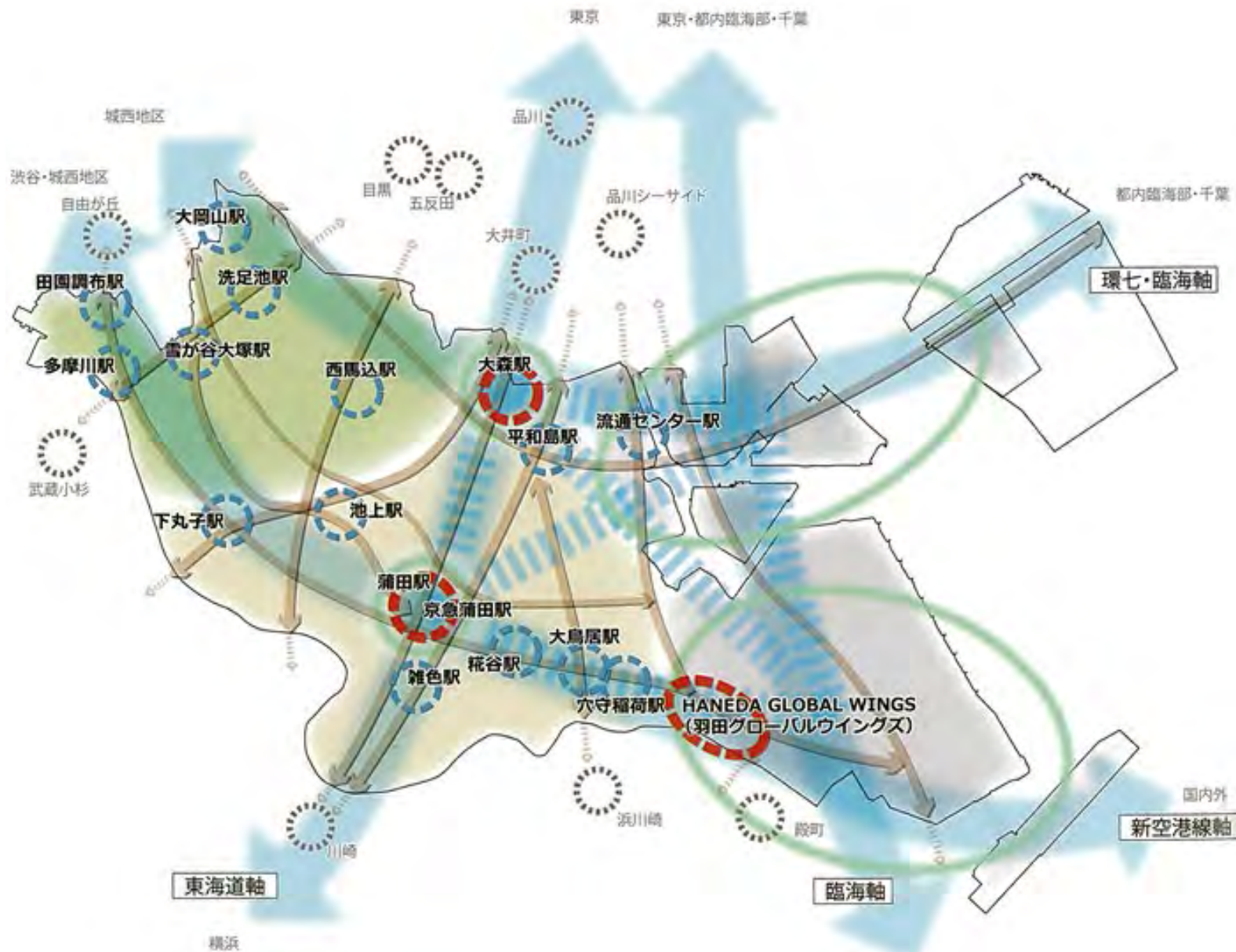
郊外私鉄と宅地開発
鉄道結節点と都心整備
新幹線と地域開発



大田区の構造は



都市計画マスタープラン 全体将来都市構造



(仮) 都市環境共生域

(仮) 中枢広域拠点域
(概ね環7の内側)

新宿

東京

都心部

(仮) 国際ビジネス交流ゾーン

渋谷

品川

多摩方面

千葉方面

新空港線軸

鉄道整備構想
新空港線

川崎・横浜方面

東海道軸

京浜臨海軸

大森

蒲田

臨海部

羽田空港
周辺

鉄道整備構想
羽田空港アクセス線

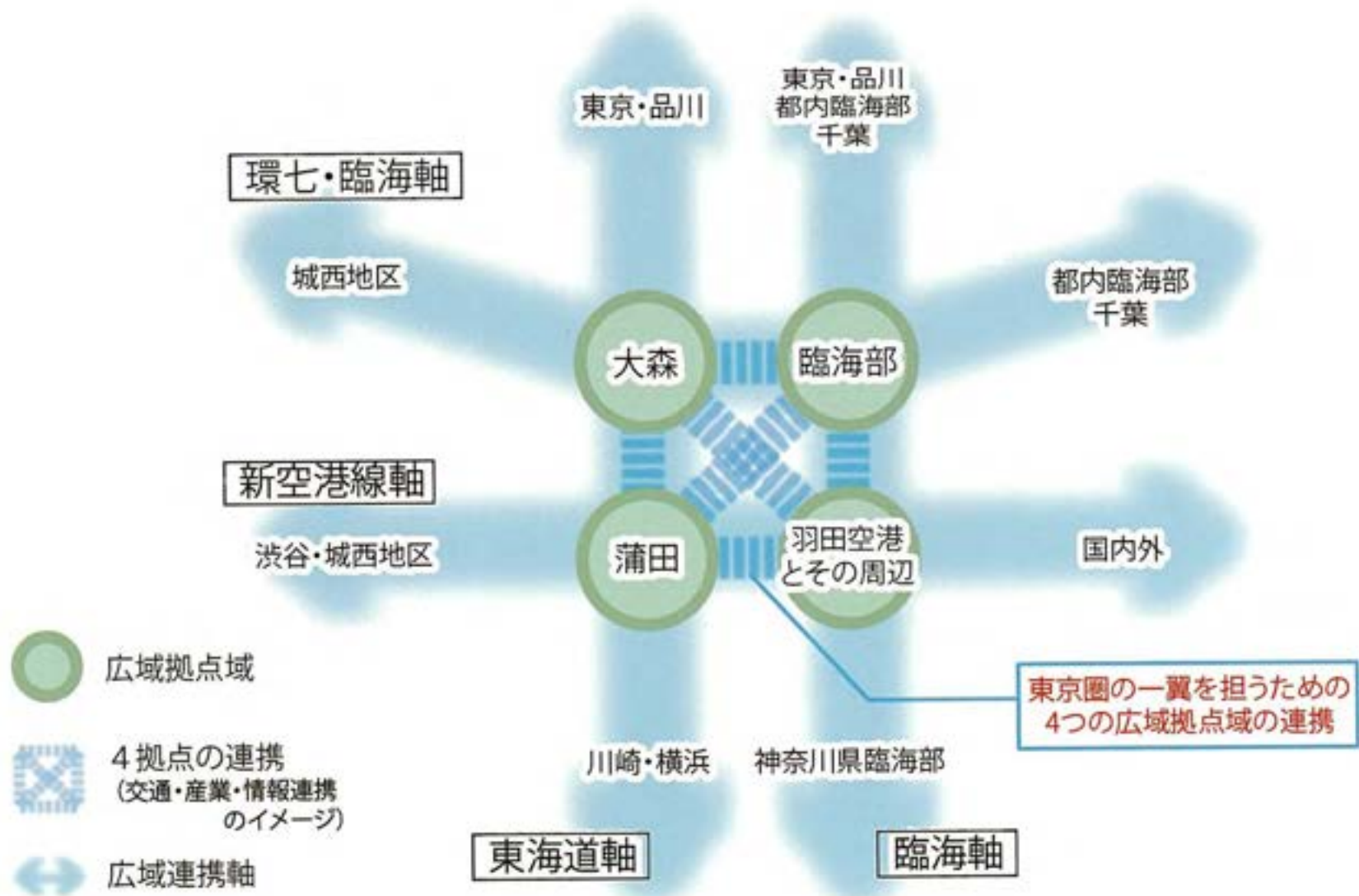
羽田空港
跡地

国際戦略拠点

多摩川トンネル

東横線アライヴ

広域でみた将来都市構造



蒲田地域の都市づくり方針



1963.06

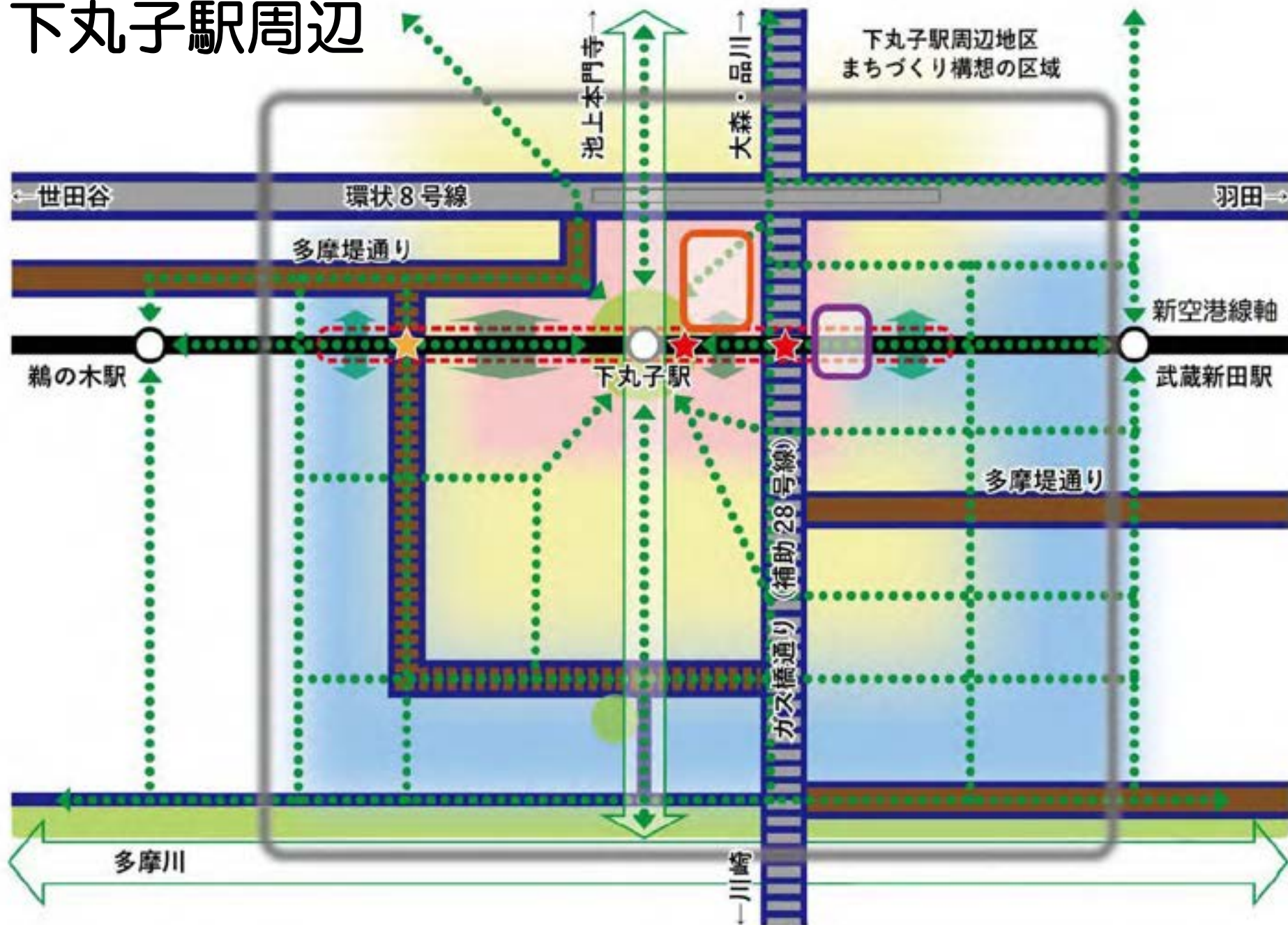
1962
東口駅ビル

1968
東急高架化
東急プラザ

1970
西口駅ビル



下丸子駅周辺



空港につながり、職・住・憩い・にぎわいが集まるまち

～イノベーションが創出され続ける持続的な活力を持ったまち・クリエイティブタウン～

① 唯一無二のものづくりの「下丸子ブランド」が確立

- 新空港線の開通による都心部と羽田空港とのアクセス利便性を活かした、多様な人材との交流から新たなイノベーションが創出され続けるクリエイティブな空間が形成されている
- 地区住民と町工場の定期的な交流により地区住民の町工場に対する考えが変化し、クリエイティブな人材を惹きつけ、とことん追求できる良質な環境が整っている

② 安全・安心が確保され、住む場・働く場としての魅力の向上

- 自然災害や大規模災害に対応した避難場所や避難経路等が確保され、地区の防災性が一段と向上している
- 居心地が良く歩きたくなる空間（安全・安心な歩行者ネットワーク、ゆとり空間の創出等）が形成されている

③ 高齢者の健康寿命が長く生き生きと暮らせる環境の創出

- 高齢化等に対応したモビリティや、河川敷や公園を活用した歩いて楽しい空間が形成され、高齢者等の外出機会が増加し、まちとの交流が盛んに行われている

④ 産業集積地としてのメリットの向上

- 補助 28 号線の整備完了と、交通渋滞の要因の解消により広域ネットワークとして機能が高まり、地区の産業立地ポテンシャルの高さから既存町工場の拡充や新たな町工場の立地が進んでいる
- 地区内道路の再整備により物流と生活動線が明確に分離され、歩行者の安全性が確保された住工混在地域が形成されている

では、今後

街と駅の関係

は、どう変わってゆくのか

市街地整備2.0
の連携

Function
+
Design
+
Management

鉄道駅

鉄道施設+駅ビル

コンコース・自由通路
協定広場・公開空地

駅前広場

VISION
|
Action

道路・公園・公開空地

環境空間

まち

2次交通

流動空間

まちと駅の新しい関係

駅前広場 ⇒ 駅まち広場

駅のコンコース ⇒ まちのコンコース

駅周辺市街地 ⇒ 駅まちマネジメントエリア

Integrated Design & Management

多様な主体の連携

ビジョンの共有

空間の共有

機能の連携

一体的で柔軟な運営

駅まちデザインの手引き
つながる駅とまち ～駅とまちの上手なつきあい方～



駅からまちへ
まちから駅へ

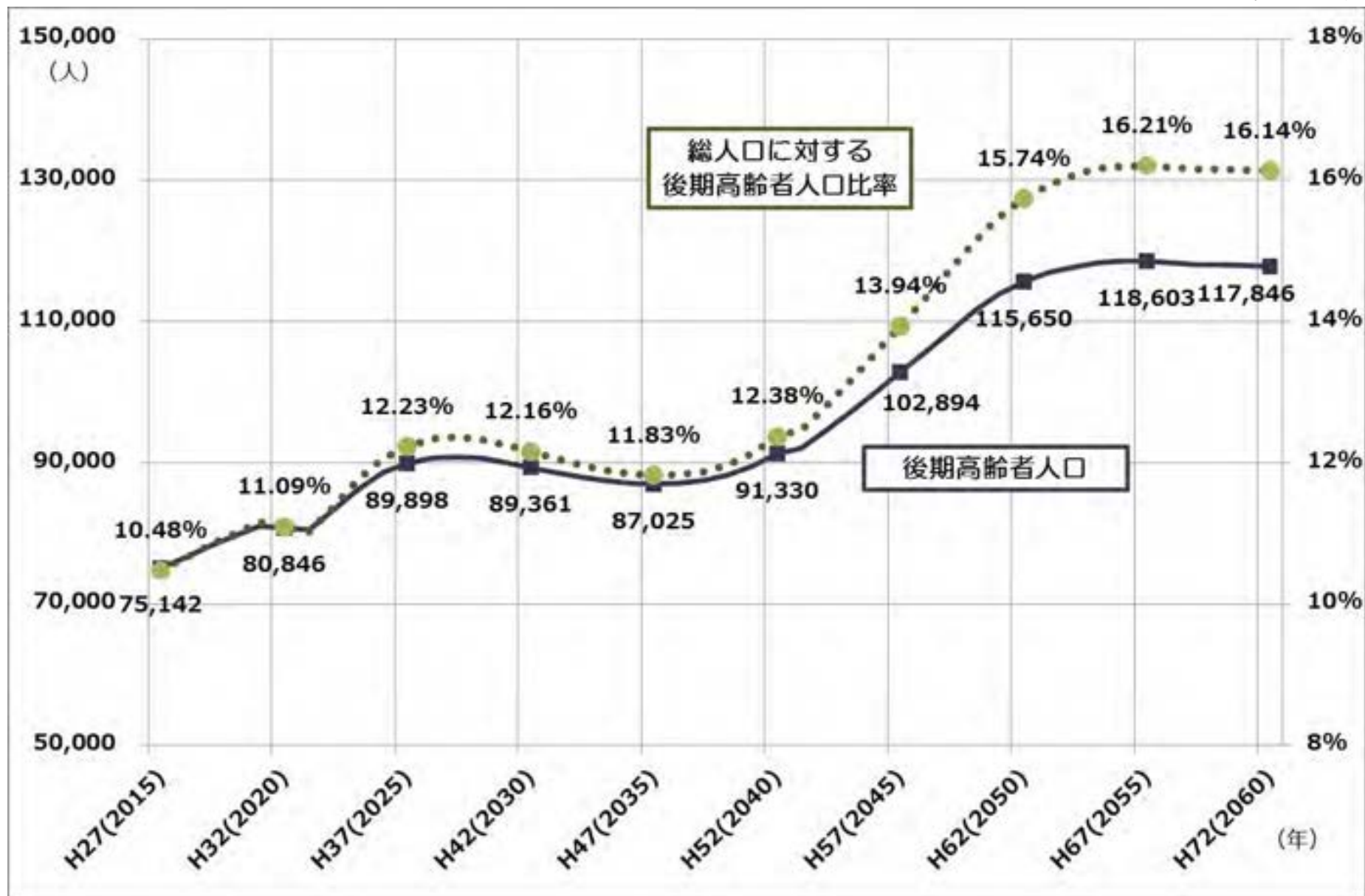
IDM[®] for Attractive Transit Hub
~Beyond TOD~

もちろん

街も変わる

大田区の人口推計（75歳以上）

平成29年推計値



ただ、見方を変えれば

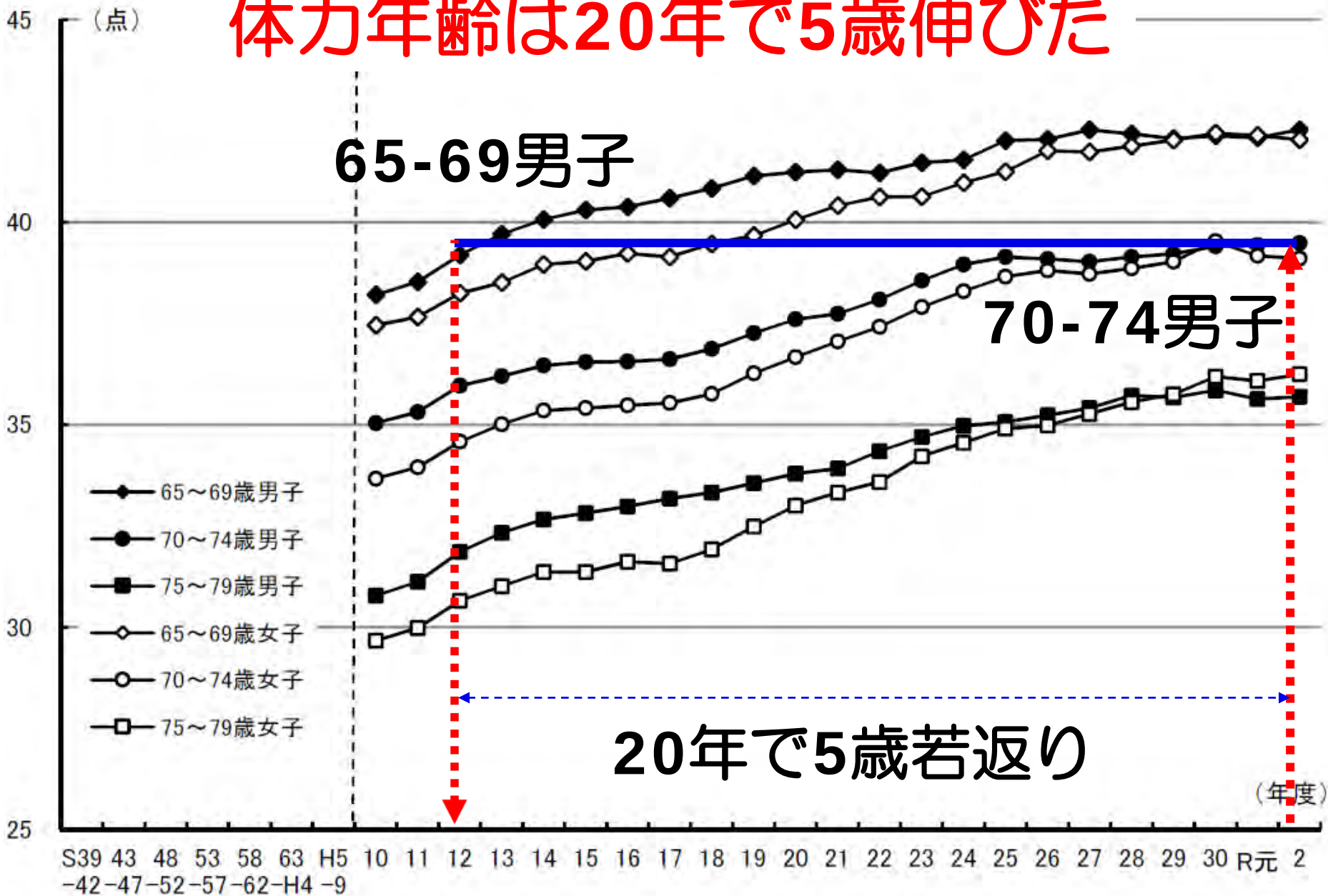
世界に誇る健康・長寿命社会

	60	90	19
平均寿命	65.3・70.2	79.0 75.9・81.9	84.3 (20 : 81.4・87.5)
健康寿命	-	70.4	74.1

Cf.) 2019の平均寿命（健康寿命）

世界：	韓：83.3（73.1）	新：83.2（73.6）
伊：83.0（71.9）	仏：82.5（72.1）	独：81.7（70.9）
英：81.4（70.1）	米：78.5（66.1）	泰：77.7（68.3）
中：77.4（68.5）	露：73.2（64.2）	

体力年齢は20年で5歳伸びた



実生産人口の考え方

60:15-59

90:20-64

20:20-69

男性平均寿命 65.3

75.9

81.4

60

90

20

対全人口

61.1%

61.4

59.8 (-74 : 66.9)
(-64 : 53.4)

(実数百万人)

57.1

75.9

75.4 (-74 : 84.4)

Cf.) 進学率

1960

1990

2020

高校等

57.7%

94.4

95.5

大学・短大

10.3

36.3

58.5

これから

2050推計（2015ベース 社会保障・人口問題研究所）

実生産年齢人口比 （60%程度）	15-64	51.8%
	20-64	47.8
	20-69	54.5
	20-74	61.8

少なくとも、70歳までは
（望むらくは74歳まで）

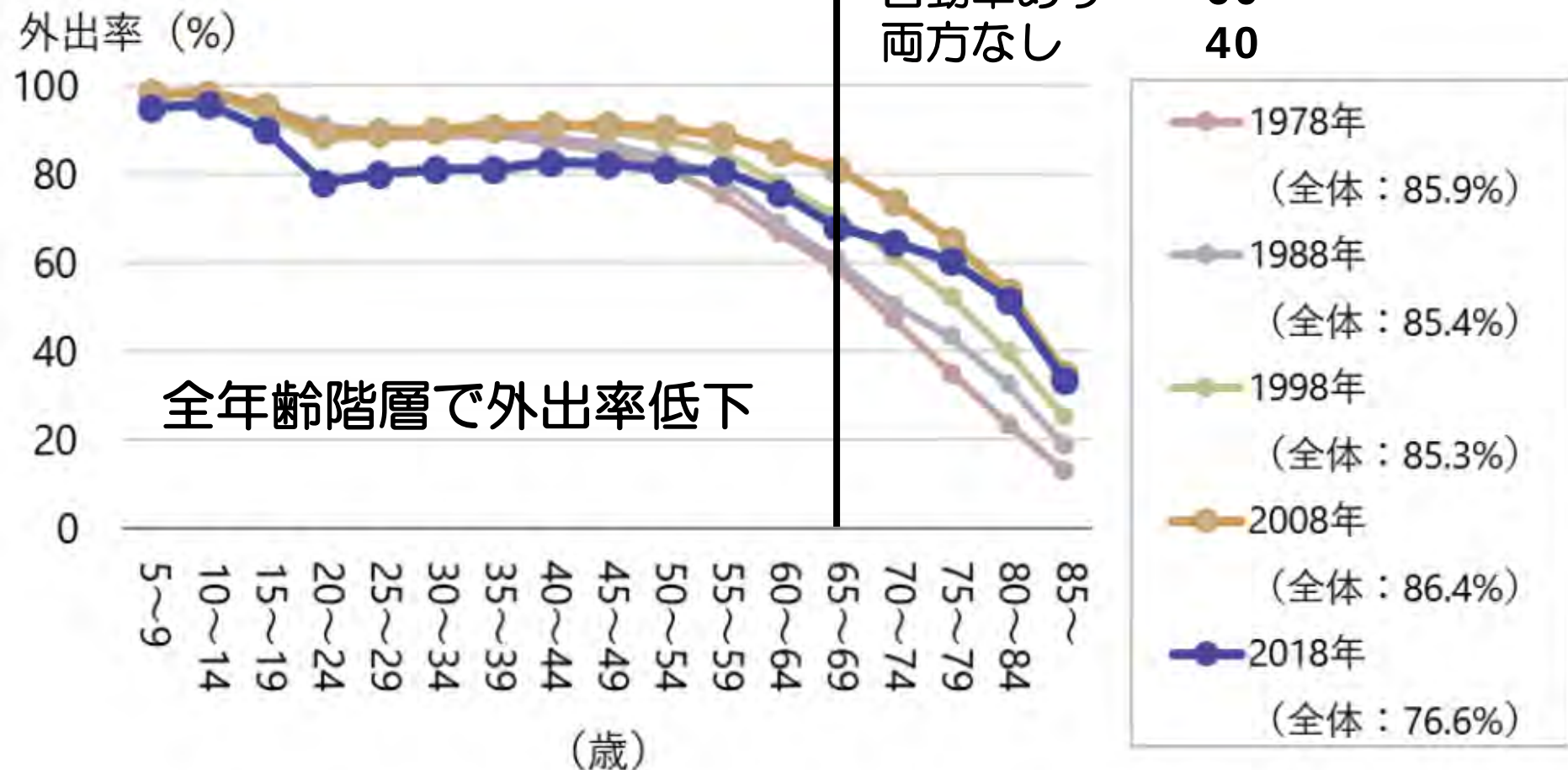
社会に貢献する仕組み構築が重要

全体では私事と業務が減少

駅勢圏＋自動車 67%

自動車あり 60

両方なし 40

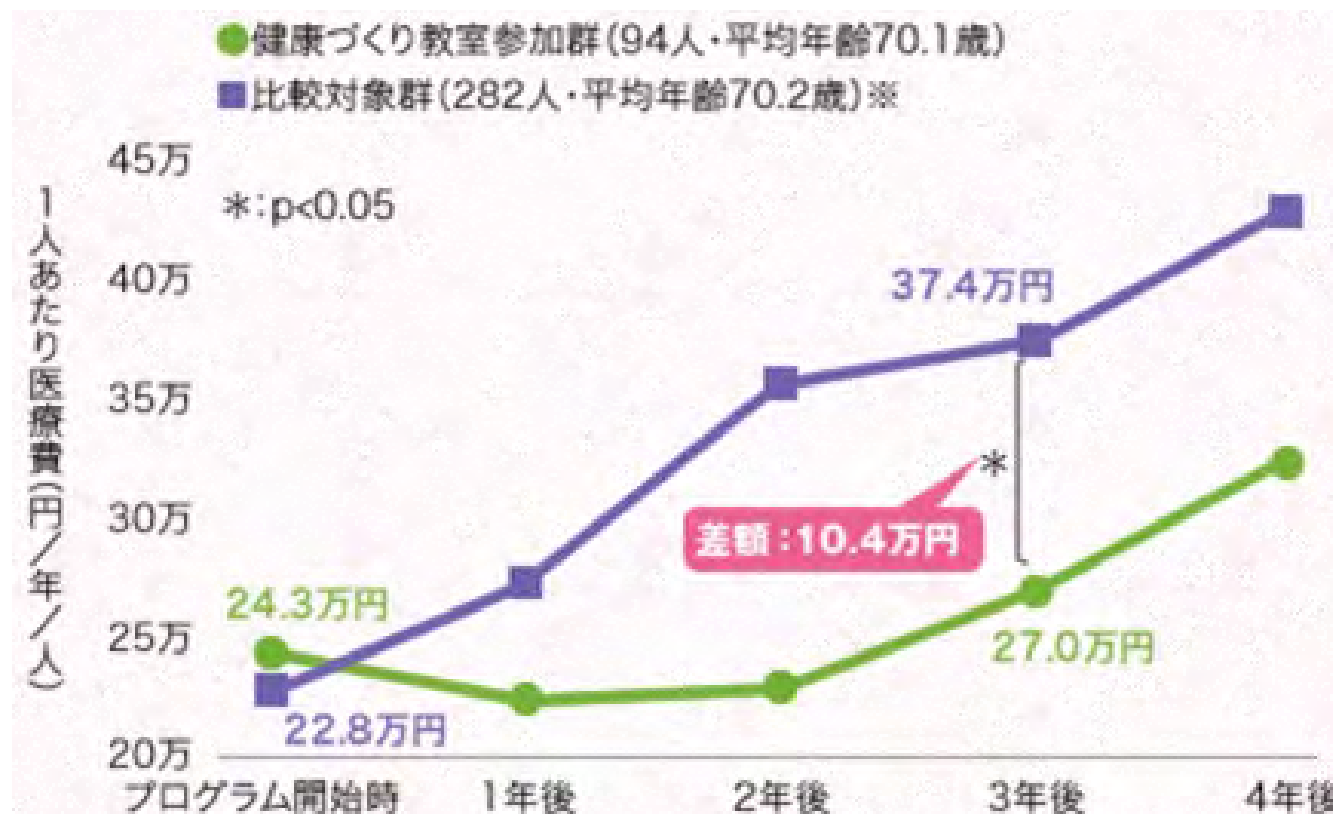


東京PTに見る年齢階層別外出率の変化

新潟県見附市における試算（筑波大学久野研究室）

年間医療費抑制効果 **10.4万円/人（0.061円/歩）**

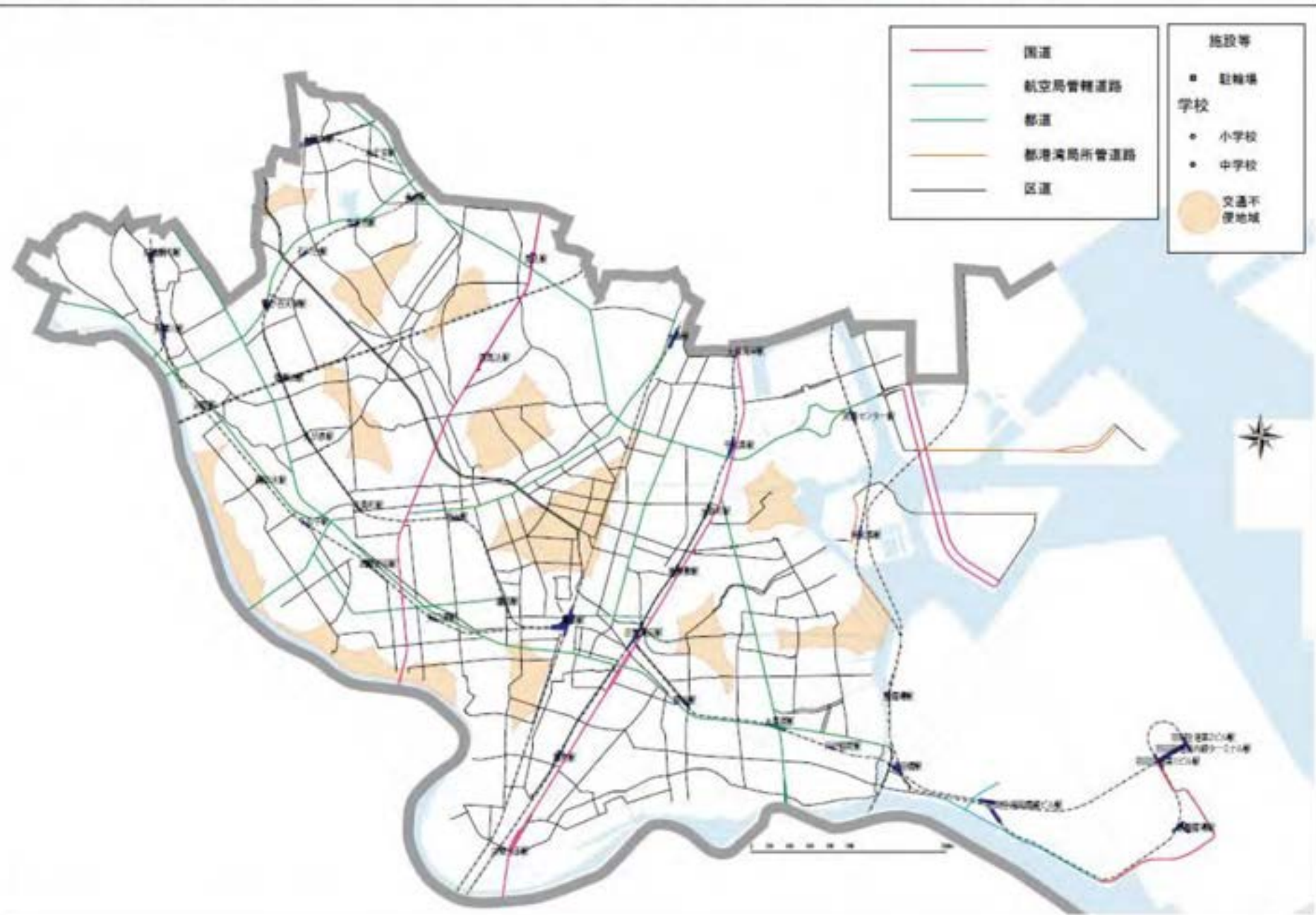
運動継続者と運動しない人との医療費比較



※参加群と性・生年および総医療費を合わせ3倍の人数を抽出

（出典）筑波大学久野研究室

(参考) 交通不便地域 (大田区自転車ネットワーク整備実施計画(概要版)(平成28年3月)より引用)



この100年
超高齢社会

交通問題≡自動車対策
より総合的に・より複合的に

アクセス + ウォーカブル
「人こそ最大の資源」

駐車場を含めた地区交通政策
心地よい **REAL** 空間