

＜社会工学研究会＞
多摩大学インターゼミ 2019

2019 年度 多摩学班

多摩地域の産業から未来を描く

— 住み続けたい街の実現に向けて —

提出日：2020 年 1 月 25 日

指導教員：長島 剛、佐藤 文平、荻野 博司

執筆メンバー：

[多摩大学 経営情報学部]

遠藤 光一、馬場 明仁、伊東 真由、神尾 正紀、白井 ほのか

[多摩大学大学院 修了生]

菊永 泰正

多摩地域の産業から未来を描く 目次

序章	はじめに.....	90
第1章	研究の趣旨.....	92
第1節	研究背景と目的.....	92
第2節	多摩地域の定義と範囲.....	97
第3節	調査方法とスケジュール.....	99
第4節	本論文の構成.....	100
第2章	多摩地域の地勢と歴史.....	102
第1節	地勢.....	102
第2節	産業の移り変わり.....	105
第3節	人口の移り変わり.....	114
第4節	土地利用と交通環境の移り変わり.....	115
第3章	多摩地域の産業実態と変遷.....	120
第1節	戦前から現在までの多摩地域の産業史.....	120
第2節	多摩地域の従業員特性.....	127
第3節	多摩地域の企業動向について.....	132
第4節	新たな産業への動き.....	146
第5節	産業の抱える課題.....	148
第4章	10年後の多摩地域の姿.....	149
第1節	文献調査とフィールドワークからの考察.....	149
第2節	住み続けたいまちの姿.....	150
第3節	人の暮らし.....	153
第4節	住み続けたい多摩地域の実現に向けて.....	155
第5節	住み続けたい街を実現する為のアクションプラン.....	156
第5章	今後の研究の方向性について.....	162
謝辞		163

I	参考資料（多摩地域の空襲被害状況）.....	164
II	参考文献.....	169
III	図表目次.....	174

序章 はじめに

インターゼミ（社会工学会）多摩学班では、主に、多摩ニュータウンの研究や幕末において活躍をした人物の多摩地域との関わりについての研究を重ねてきた。インターゼミ開講当時は、多摩ニュータウンに関する基礎研究及び、地域活性策の研究を手掛けた。2010年度（平成22年度）からの数年は、八王子千人同心など多摩地域にゆかりのある人物に焦点を当て、2014年度（平成26年度）以降は、現代の多摩地域の問題点を追求し、その解決策を提案している（表 0-1 参照）。

表 0-1 インターゼミ多摩学班過去 10 年間の研究主題

研究年度	表題
2009 年度	多摩ニュータウン活性化に関する研究
2010 年度	多摩学研究
2011 年度	中里介山・白洲次郎にみる成り上がり新中間層と多摩地域の関係
2012 年度	浦賀を中心に見た江戸幕府の対外貿易と海防
2013 年度	三多摩壮士はなぜ生まれたのか～自由民権運動にみる多摩の DNA～
2014 年度	2040 年多摩の展望
2015 年度	多摩ニュータウン 2.0
2016 年度	多摩ニュータウン再生に向けた新たな活性化策の研究
2017 年度	若者にとって魅力ある多摩地域の創生
2018 年度	ジェロントロジーから見た多摩への提言 -人生 100 年次代を幸せに過ごす社会システムの要件とは-

過去 10 年間の先行研究を踏まえ、多摩地域は高齢化とコミュニティ力の低下により、現在の多摩地域が持つベッドタウン機能を将来的に果たすことが出来ないのではないかと考えた。

過去の多摩学班の論文を振り返ると、歴史や地域の高齢者活用などの研究は行ってきたが、多摩地域の産業に重点を置く詳しい研究はなされていない。多摩地域は戦前、生糸を中心とした繊維産業、戦時中は軍需、戦後は製造工場や研究機関などが主たる産業として根付いている地域の一つでもある。戦前から戦中、そして戦後の産業のシフトから、軍需産業で培われた技術がそのまま民間のものづくりに活かされて民需産業に発展し、今日の

多摩地域の産業力につながっているのではないかという仮説をもとにし、文献調査ならびにヒアリング調査を行なった。我々の住む多摩地域を持続可能性のある住み続けたい街にするには、どのような仕組みが不可欠なのか、学生目線で考察を行なった。

第1章 研究の趣旨

第1節 研究背景と目的

多摩地域は、戦後の高度経済成長による特別区の発展に伴い、大都市の郊外地域として、都心や周辺に通う労働者とその家族の生活拠点を提供してきた。私たちの多摩大学多摩キャンパス（多摩市）は多摩ニュータウンに位置しており、周辺には数多くの団地群がそびえたつ。団地の第一期入居が始まってから2019年（令和元年）で53年を迎えるが、高度経済成長期が幕を閉じ、日本の経済が安定期に入ってからなお多摩地域の人口は増え続けた。多摩地域の人口増は2015年まで続き、現在400万人が多摩地域30市町村に居住している。都市へ集中する労働人口の受け皿として開発された大都市近郊の郊外住宅地は「ベッドタウン」とも呼ばれ、多摩地域だけでなく全国各地の大都市圏の周辺地域に点在する。

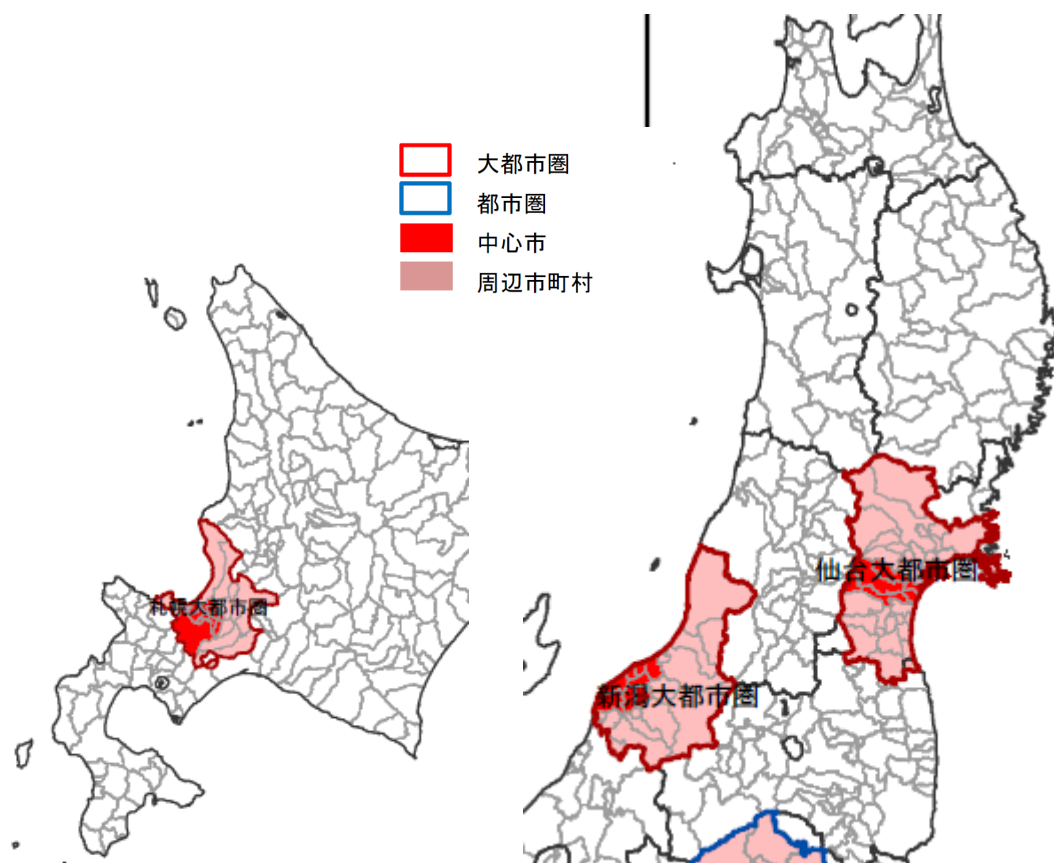


図 1-1 ¹⁾北日本における大都市圏

¹⁾ 平成22年国勢調査 大都市圏・都市圏全国図 総務省統計局

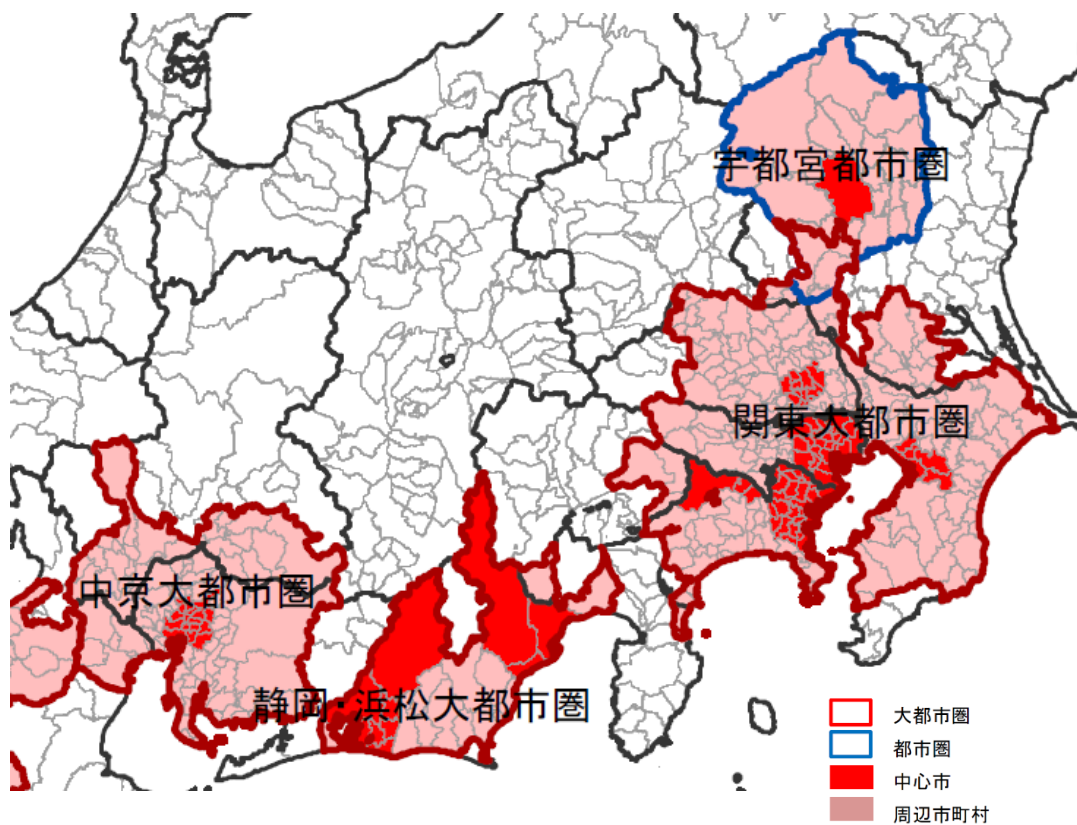


図 1-2 ²⁾東日本における大都市圏

²⁾平成 22 年国勢調査 大都市圏・都市圏全国図 総務省統計局

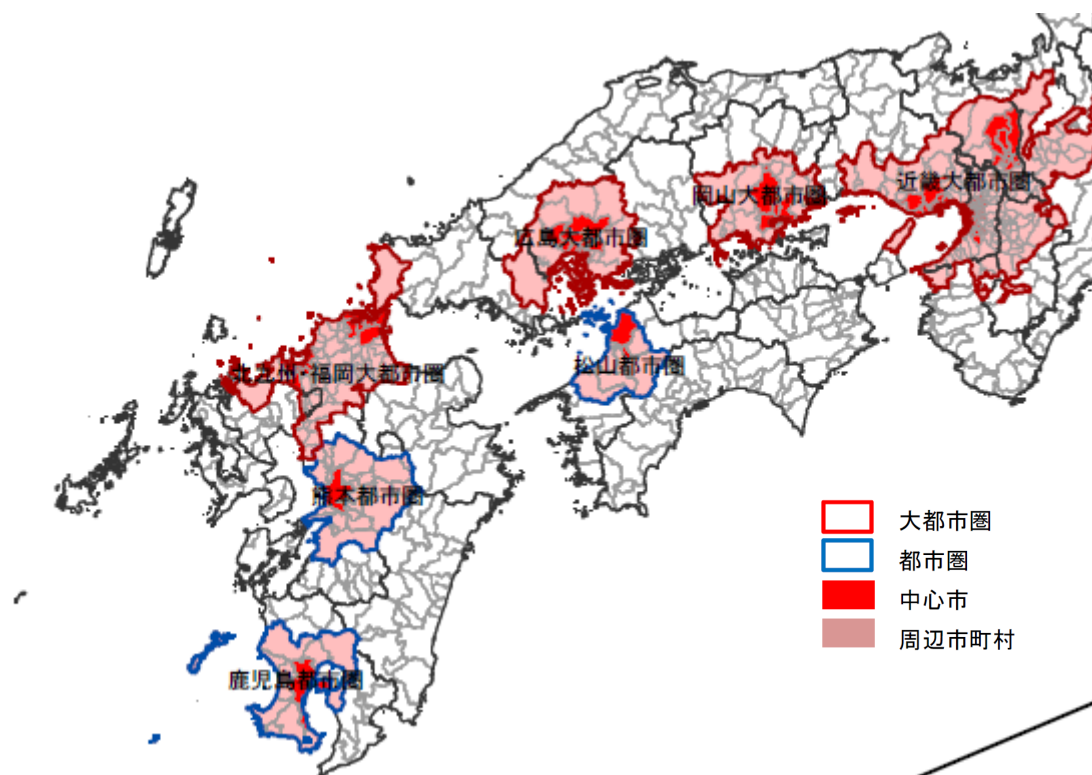


図 1-3 ³⁾西日本における大都市圏

こうした「ベッドタウン」は、日本全国における高齢化が急加速し始めていることから、昨今、特に問題に直面している。大都市郊外型社会に特有の、日中は地域外に出勤し、仕事を終えて就寝するためだけに自宅に戻るという土地柄になり、専業主婦のコミュニティばかり発展していき、地域外に勤務地を置く住民にとって、休日のコミュニティ活動が生まれにくいことが挙げられる。加え、自給自足の文化の喪失も見られる。ベッドタウンと化す以前の農地や空き地などの自然は、無数の団地と一軒家に変貌し、東京都のカロリーベース自給率はわずか1%にとどまる。先進国の中で著しく食料自給率が低い日本（38%）だが、多摩地域のレベルはとりわけ低い。

また、孤独死についても指摘したい。マンション住まいでは隣人同士の付き合いが壁で阻まれ、いわゆる「ご近所付き合い」という文化が生まれにくい。地域社会を支える基盤が乏しいのがベッドタウンの欠点の一つである。

低中層の大規模集合住宅の大量供給を進めるべく、団地の時代が始まった。ちなみに、団地群の建設は東京臨海地域にも展開されているなど、多摩地域と同時期に全国的な規模で進められた。日本人は戦後間もない頃の貧困と隣り合わせの生活を脱して裕福になっ

³⁾平成 22 年国勢調査 大都市圏・都市圏全国図 総務省統計局

た。戦争の恐怖、飢餓の不安を気に掛ける必要はなくなったが、受験や家庭内暴力などの新たな問題が多数の核家族を襲う。

団地という住宅形態が引き起こした象徴的な事件があった背景を述べておきたい。1980年（昭和55年）に神奈川金属バット両親殺人事件が起こった。東急田園都市線沿いのニュータウンに住む当時20歳の予備校生が、両親を金属バットで殴り殺した事件である。この背景にあったのが大学受験であった。優秀な兄弟、父親を持つエリート一家の中で孤立していた予備校生である弟は家庭内で孤立し、犯行に至ってしまった。この頃の一般的な家族構成である4人（両親、子供2人）住まいでは、受験を理由に子ども部屋はカーテンで仕切られ、元々広くない子ども部屋はより広さを欠いた。また、夫婦が相談事をするスペースもない。団地は次第に、戦後の新しい憧れの生活の場から、家族を閉じ込める箱に変化していった。部屋の中での家族を分断していることから、無論、外でのコミュニティ活動への関心も低下しがちで、人々を詰め込むだけの「コンクリートポンプ」（速水・2016）となった。

時が経ち、戸建て住宅の平均価格の低下や、マンションの建設も進められ普及していった。また、団地も建物の老朽化に伴い、一棟丸ごとリフォームを行なうなど、住宅のニーズに合う住宅建設へと、住居のありかたも変化しつつある。

また、図1-4より、多摩地域の全人口に占める65歳以上の高齢者の比率は24.71%（2018年）にも上っており、それと同時に、子どもの割合も年々減少傾向にある。多摩ニュータウンの第一期入居から50年が経ち、その時期から、ニュータウン以外の地域の開発も進み始めたことから、高度成長期をけん引してきた人々の多くが65歳を迎えている。そのようなハイエンドなシニアと、ファミリー層、そして学生あらゆる世代が共存できる街を実現させることが、持続的な都市を目指す上で不可欠だと考えた。ちなみに、60歳以上の支えられる立場となっているシルバーの幸福度は、東京都は47都道府県中最下位、首都圏一都三県が軒並み最下層を占めている⁴⁾ことから、早急に見直すべきではないだろうか。また、多摩地域が先行事例となってベッドタウンの持続性を探ることで、全国の各地に広がる都市郊外地域に先行事例になると考える。

また、持続的な万人に受け入れられる地域となるには、住環境のそばに仕事があることが、テレワークがスタンダード化していない日本の都市において、現在は前提条件にある。大企業出身の高学歴高齢者の再活用として、株式会社愛知銀行（愛知県）でお話を伺ったところ、愛知県では、作業工程を工夫することで、70歳ごろまで働けるような仕組みづくりが成っているところも多いという。この取り組みは、働き手の減少による、人手不足の解消にもつながっている。同地域に限らず、多摩地域においても同様の問題が生じており、このような高齢者の再活用も、住みやすい地域を実現していくうえで欠かせない。

4 日本総合研究所『全47都道府県幸福度ランキング2018年版』37頁参照

ベッドタウンとして特別区や近隣の県の労働者を支え続けてきたこの地域に未来はあるか、多摩地域に根付く産業の推移に焦点をあて、地域の特性に沿った住みやすい都市を考え、実行に向けて動き出すべきだと考える。

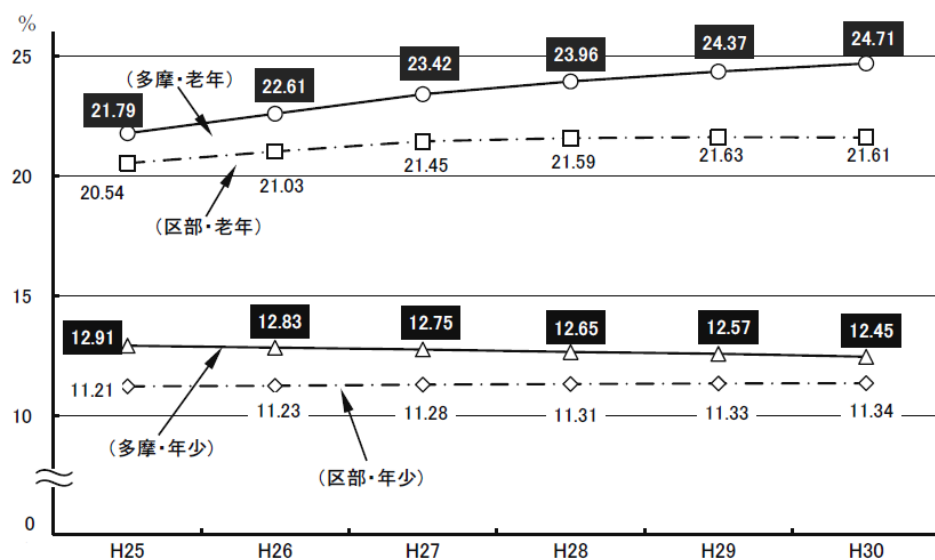


図 1-4 ⁵⁾多摩地域の年齢階層別人口の推移

⁵⁾公益財団法人 東京市町村自治調査会 『多摩地域データブック 2018 年度版』 4 頁より抜粋

第2節 多摩地域の定義と範囲

今年の多摩学班の研究において、「多摩地域」を東京都に属する多摩地域の30市町村と定義した。そのうえで、神奈川県横浜市、川崎市、相模原市を比較対象とする。終戦まで神奈川と多摩は軍需産業の構造において密接な関係があり、戦後もそのつながりは残った。川崎市と横浜市は京浜工業地帯として産業が盛んであり、相模原市はロボットや宇宙などの研究開発の拠点となっている。また、表1-1にもあるように、多摩大生の多くが神奈川から通学していることも理由の一つである。



図 1-5⁶⁾ 多摩地域の範囲

⁶⁾白地図専門店 <https://www.freemap.jp/itemFreeDIPage.php?b=tokyo&s=tokyo> より著者加工

表 1-1 多摩大学 多摩キャンパスに通う学生の居住地

1 位	横浜市	230 人
2 位	多摩市	186 人
3 位	川崎市	158 人
4 位	相模原市	154 人
5 位	八王子市	72 人

※2019 年 4 月現在の学生の居住地

第3節 調査方法とスケジュール

本論文では『多摩地域の産業から未来を描く～住みたい街の実現に向けて』をテーマに、多摩地域の産業構造の実態や特徴の把握に対する文献調査を重ね、基本情報について理解を深めた。また、神奈川県を多摩地域における産業の持つポテンシャルを測る上で比較対象とした。同県は、「国家戦略特区」、「京浜臨海部ライフイノベーション国際戦略総合特区」、「さがみロボット産業特区」と三つの経済特区を指定している⁷⁾。また、多摩地域の歴史について調査し、時代ごとの多摩地域の産業の変遷を知ることによって現代の産業構造に繋がる背景や転換点を探った。人口や特化係数を調べるために経済センサスや、公益財団法人東京市町村自治調査会の「多摩地域データブック」、都の「多摩の振興プラン」、市町村が出している統計データなどから傾向を分析した。文献調査の過程で疑問に思ったこと、更なる踏み込みが必要だと感じた点については、外部へのヒアリング、フィールドワークを行なった。ヒアリングや文献での調査、分析より得られたことを中心に、10年後の多摩地域の姿について、未来の多摩を担う執筆者たちが政策提言を行なう。

今年度のリサーチクエスト

多摩地域が住みたい街であり続けるために
どうしたらよいのか？



「産業の視点」から分析しありたい姿の洞察へ



図 1-6 多摩学班2019のリサーチクエスト

⁷⁾ 経済のエンジン - 神奈川県ホームページ

<https://www.pref.kanagawa.jp/docs/r5k/cnt/f4895/p984045.html>

第4節 本論文の構成

第1章では、大都市郊外型地域の先行調査から対象領域に関する理解を深め、本年度の研究として取り組む多摩地域のエリアを再定義した。調査方法とスケジュールについて記載し、リサーチクエスチョンを設定する。(執筆：遠藤、馬場、白井、菊永)

第2章では多摩地域の特性を地勢と人口・土地利用と交通の移り変わりから紐解き、多摩地域に関する産業基盤の理解を深める。(執筆：遠藤、馬場、伊東、白井)

第3章では戦前から現在に至るまでの多摩地域の産業実態と変化を調査し、新しい産業への動きや抱える課題について考察する。(執筆：神尾、白井)

第4章では上記の調査から10年後の多摩地域の姿を想像し、住み続けたい多摩地域の実現に向けたアクションプランを検討する。(執筆：遠藤、伊東、神尾、白井)

第5章では本年度の研究から見えてきた課題とさらなる研究の深化に向けた論点を整理し、次年度以降の研究につなげるための提言をまとめる。(執筆：菊永)

また、今年度私たちは、産業の視点から多摩地域と隣接する神奈川県企業の企業・団体などの計18カ所へのフィールドワークを行い、そこから得られた知見について考察した。フィールドワークから、企業誘致に各地域が様々な工夫していることが分かった。

さらに、調査の際に、東京都統計局統計部、国立国会図書館にて文献調査を行なった。

表 1-2 フィールドワーク先企業・自治体

実施年月日	フィールドワーク先
2019年6月4日	川崎市経済労働局イノベーション推進室
2019年6月14日	株式会社愛知銀行法人営業部地域連携グループ
2019年6月18日	一般社団法人首都圏産業活性化協会(TAMA 協会)
2019年6月20日	第一勧業信用組合連携企画部
2019年7月9日	相模原市環境経済局経済部
2019年7月16日	経済産業省関東経済産業局
2019年7月16日	埼玉県県民生活部、労働部
2019年7月19日	日本理化学工業株式会社
2019年7月19日	株式会社アルファメディア
2019年8月2日	株式会社さがみはら産業創造センター
2019年8月22日	オリオン機械工業株式会社

2019 年 9 月 13 日	川崎市臨海部国際戦略本部国際戦略推進部
2019 年 9 月 19 日	東京都統計局行政部多摩振興担当
2019 年 12 月 9 日	東急株式会社

第2章 多摩地域の地勢と歴史

第1節 地勢

多摩地域は東京都の西部に位置しており、最東端の狛江市から最西端の奥多摩町までの約1,160平方kmに及ぶ面積で都内総面積の53%を占めている広大な地域である。江戸時代に甲州街道、青梅街道や五日市街道が整備され、交通網の発展が進んでいる。多摩川をはじめ秋川、浅川、野川、大栗川などの多くの河川が流れている。台地が多く、多摩川の西部周辺には丘陵地帯が広がる。また、高尾山や奥多摩などの山岳部もある。丘陵地帯が多いのは過去の多摩川の氾濫によって、土地が浸食され、武蔵野台地に階段状の地形が形成され、段丘が崖線や丘陵などの地形を作り出したことによる。この地形と土地に目をつけた京浜工業地帯の企業が、工場の規模を拡大する際に、地価が安く、広い用地を求めて進出してきた。さらに農村の低廉な労働力を生かした機械工業も増え、戦前期には軍需産業が盛んになっていった。

また多摩地域の大半は1878年（明治11年）の郡区町村編成法により神奈川県になり、多摩は四分割された。東京府に残る地域が「東多摩」、神奈川県には「北多摩、西多摩、南多摩」の三多摩と呼ばれている地域が移管された。

1889年（明治22年）に現在の中央線にあたる甲武鉄道が新宿・八王子間で開通すると東京と三多摩の結びつきが急速に強まった。そこで1893年（明治26年）、三多摩を東京府に編入する法案が帝国議会に提出され、成立したことで、北多摩・西多摩・南多摩が東京に戻ってきた。



図 2-1 ⁸⁾1900 年の多摩地域

⁸⁾神奈川県立公文書館紀行要第 7 号 30 頁より抜粋



図 2-2 ⁹⁾多摩地域の範囲

⁹⁾ 白地図専門店 <https://www.freemap.jp/itemFreeDlPage.php?b=tokyo&s=tokyo> より著者加工

第2節 産業の移り変わり

第1項 多摩学班のこれまでのあゆみ

これまでの多摩学班の研究のキーポイントは以下の通りである。

表 2-1 これまでの多摩学班のキーポイント

2011 年	成り上がりの中間層と多摩地域の関係性（中里介山・白州次郎）
2012 年	江戸、八王子、浦賀、幕府の対外貿易と海防
2013 年	三多摩壮士、歴史、メディア
2014 年	2040 年の多摩、相模原と多摩地域、高齢者の生きがい
2015 年	多摩ニュータウン、高齢者、CCRC（継続ケア付き高齢者共同体）
2016 年	ソーシャルキャピタル、多摩ニュータウンの現状
2017 年	人口、多摩市の現状と今後の提案（歴史については触れず）
2018 年	シニアの活動、多摩地域の課題（ジェロントロジーに触れている）

これまでインターゼミ多摩学班は、ジェロントロジーという観点を含めた住民の現状や地域の歴史について検討を重ねてきた。過去の論文（2011～2018 年度）を踏まえ、本章では「産業」研究との関連性や意義、課題を確認していきたい。多摩地域の産業の歴史は古く、建物に使われる石灰や木炭が江戸時代の建物を支えたといわれている。20 世紀に入ると軍需産業を中心とした工場が立地し、モノづくりの地域へと発展していくきっかけとなった。

これまでの多摩学班はニュータウンに焦点を当て、地域活性化に重点を置き、シニアが多いことから高齢者の古き良き知識を活かすことができる場所の提案、また、若い人、子どもとどう触れ合ってもらえる場所をつくるのか、機会もつくるのか、などを検証した。他の地域との比較も試み、地域ごとに様々な歴史や事情を抱えることが示された。こうした先行研究を踏まえ、私たちは「産業の歴史」を考えるに当たって、多摩を特徴付ける「軍需産業」を中心に解明していき、産業に焦点を当てていく。

第2項 戦前の多摩地域

2-2-2-1 関東大震災から開戦まで

関東大震災後から首都圏では都市化の流れが強まり、それが武蔵野・三鷹などにも及び通勤者が増えた。このころから、農村地帯から工場地域としての変化も見え始めた。1935 年（昭和 10 年）頃までの多摩地域は、繊維産業を除く企業や工場といえば立川飛行場、横河電機、正田飛行場などのほかに国分寺の中央工業南部工場ぐらいしかなかった。しか

し、1937 年（昭和 12 年）に中島飛行機、東京ガス電気工場の新設があり、会社数も急激に増えていった。

まず、中島飛行機が武蔵野に工場建設を始めたおかげで、都内からの移転が多く業種に派生していった。中島飛行機武蔵製造所と日立飛行機立川発動機工場は発動機を、昭和飛行機は海軍用輸送機の機体を、立川飛行場は発動機、機体の両方を生産するといった具合だ。また、東京自動車工場と日本製鋼所が武器や戦車などを、中央工業南部工場は銃器を生産した。

こうした軍需工場は従業員のための社宅を建てた。中島飛行機は社員のための住宅を作り、それを中核に商店街などが形成されていった。戦争中は疎開なども行われ、敗戦により軍需産業は壊滅。この中島飛行機の事例のように、企業を中心にそこに住む人が増え、街が形成されていった。

2-2-2-2 多摩地域が軍事都市となった背景

要因を三つに分けて考察をする。まず、第 1 に「利用価値の低い土地」であったことが挙げられる。富士山、箱根山の火山灰が堆積して形成された広大で平坦な台地では、畑作中心の農業が江戸時代から続いていた。このことで逆の価値が生まれた。農地としては価値が低い、地価が安いことから、大きな費用をかけずとも広大な工場用地が手に入る。多摩地域の中心に位置する立川の広い土地は飛行場に適した。たとえば、多摩川沿いの渡船場、甲州街道の宿場町として歩んできた日野市は、豊富な水を利用した水田耕作が多摩川沿いで展開するにとどまっていた。しかし、環境の良さを前面に出して熱心に誘致をしたことで軍需産業における優越的な地域を形成したのである。

第 2 に、「飛行機」という新しい産業が同時期に成長したことも大きかった。1917 年（大正 6 年）に中島飛行機が群馬県に設立されたが、航空戦力が重要視され、需要が増加したのは 1937 年（昭和 12 年）の日中戦争以降である。横浜市、川崎市を含めた京浜工業地帯では、それ以前から発達していた鉄鋼業などで占められており、航空産業は新たな場所で展開しなければならなかった。そこで注目されたのが多摩地域である。部品供給は京浜工業地帯に依存し、組立工場として機能していたが、研究開発型の工場が増えたことで、特殊な部品の加工拠点となった。こうしたなかで多摩地域の大規模工場は周辺の中小企業と積極的に関わり始めた。

第 3 に、すでに縦横に張り巡らされていた鉄道線路が重要な役割を果たした。物資を運ぶためにできた貨物中心の路線だったのが、その後、工場までの通勤、地域間の移動など「住民の足」となっていた。先に述べたとおり、現在の JR 中央線の前身である甲武鉄道は 1889 年（明治 22 年）に新宿から八王子までが開通している。1906 年（明治 39 年）に国有化されるが、この鉄道があったおかげで輸送の便の良さは保証されていた。中央線だ

けでなく 1891 年（明治 24 年）に青梅鉄道（現・青梅線）が開通し、1930 年（昭和 5 年）に五日市鉄道（現・五日市線）が開通した。このほか、1915 年（大正 4 年）以降、西武新宿線、西武池袋線、西武多摩川線などの私鉄路線も順次開通している。

軍の施設の周りには軍需工場が集中し、それに伴って駅が新設された。西立川駅、東中神駅、牛浜駅、昭島駅などがこれにあたる。昭和恐慌や他の沿線の複線化により遅延が生じた場合もあったが、軍需工場に通う人の利用駅となった。また住民の足にもなっていた。立川の北側には正方形に広がる立川飛行場があり、陸軍が使用した。これを呼び水として青梅線沿線に軍施設、軍需工場が相次いで開設されることになる。

現在は国営昭和記念公園の最寄り駅として知られる西立川駅だが、軍需以外にも開設の理由があった。当時の青梅線は、石灰石等の貨物列車輸送の円滑化を目的に、他の貨物線とつなぐ計画もあった。戦後、立川飛行場などは米軍の立川基地となり、引込線はほとんど米軍が使用した。東中神駅は、西立川駅の隣駅で近い距離に新設された。そこまで近いのに新駅を設けたのは陸軍航空本部からの機材などを運搬するからだが、従業員も増加するため、その利便性を高める必要もあった。

陸軍の関連施設が集中する多摩南部の町田などは江戸末期の横浜開港以来、生糸の輸送ルートとして発展してきた経緯もあり、鉄道が敷設された。また 1922 年（大正 11 年）には立川に飛行場ができ、周りにある工場や事業所の従業員の鉄道利用も増加した。資材を運搬するにも労働者を移動させるにも鉄道は適していたのである。

2-2-2-3 軍需産業について

たとえば中島飛行機は、主にエンジンや機体の開発を行っていた。同社は、高い技術で東洋最大の航空機を製作していた。日中戦争が本格化したことで、軍が周辺地域の軍需産業の開設を命じ、同社の発展に大きな弾みがついた。それは多摩地域が軍需産業によって栄える転換期ともなった。陸軍立川飛行場が作られ、民間の東京国際飛行場としても使用された。

軍需産業の発展、拡大に伴い、従業員のみならずその家族のための住宅確保も重要で、多摩地域が軍需産業の拠点となったことで急拡大を遂げることになる。中島飛行機武蔵製作所があった武蔵野地域を例に挙げると、1935 年（昭和 10 年）に約 2 万 3,070 人だったのが、1943 年（昭和 18 年）には約 5 万 6,418 人と 2.5 倍にまで大きく拡大した。

第3項 戦時下の多摩地域と空襲による被害

1941（昭和16）年に太平洋戦争に突入すると、軍需産業で発展した多摩地区は大きな代償を払わされることになった。米軍による空爆（空襲）である。戦後の復興、再生にも大きな影響を及ぼした空襲について詳述する。

2-2-3-1 戦時下における産業

戦時下の多摩地域では軍の施設が多く、工場の新設が決まると従業員も多く移り住んできた。また、航空機工場とともに民需工場の新設も相次いだ。その例として、有名なのが「日野五社」である。1935年（昭和10年）に吉田時計店が多摩川沿いに、小西六写真工業が1937年（昭和12年）に日野台にそれぞれ建設され、写真のフィルムベースの製造を始めた。さらには、戦車などを製造するために東京自動車工業が生まれ、そのほかにも、富士電機豊田工場と神戸製鋼所東京研究所が設立された。日野以外にも府中が同様の傾向を示した。企業も時代の要請に合わせて、武器や戦車、さらには関連の資材を製作するようになった。

表 2-2 多摩地域の軍需・民需工場一覧

事業所名	設立	業務内容
《北多摩郡》		
【立川市】		
立川飛行機	S5	陸軍戦闘機、輸送機の製造
立川工作所立川工場	T10	点火栓、内燃機に関する諸機械の製造、修理
【砂川村】		
立川飛行機砂川工場	S13	陸軍戦闘機、輸送機の製造
【武蔵野町】		
中島飛行機武蔵製作所	S13・5	航空機用発電機の製造。最大の発電機工場
横河電機製作所吉祥寺工場	S9	高度計、速度計などの航空計器の製造
【三鷹村】		
日本無線	S12	無線機の製造
三鷹航空工業	S11・8	航空機の部分品、内燃機一般の製造
正田飛行機製作所	S8・12	軽発動機的设计と製造

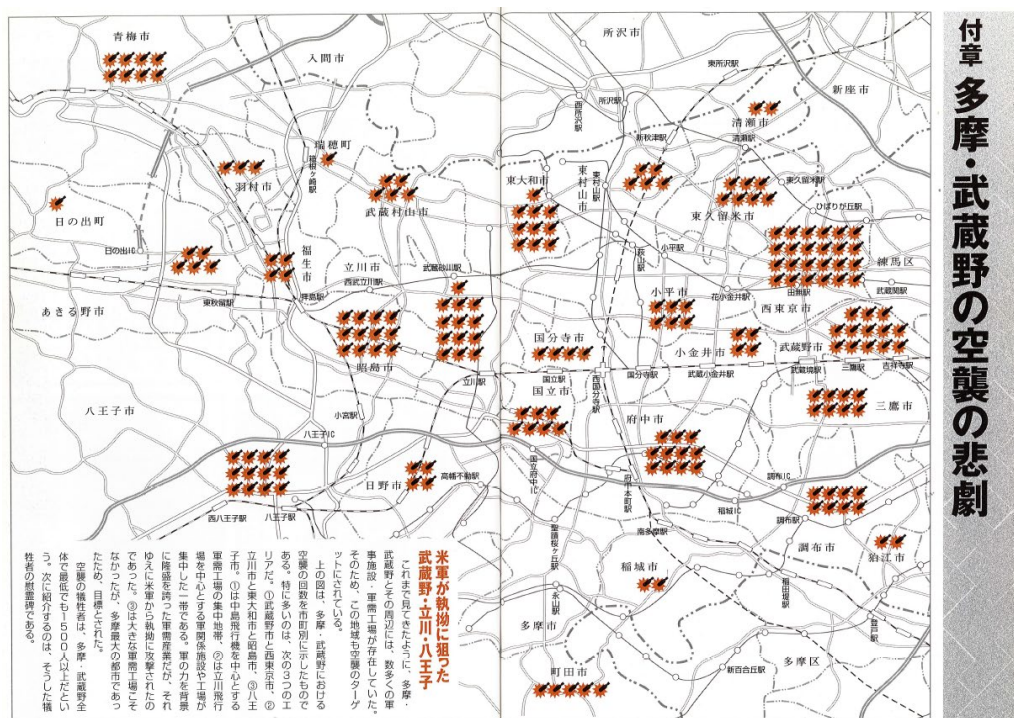
中西航空機	S12	飛行機の部分品の製造
中島飛行機三鷹研究所	S16	航空機の研究と製造
東京飛行機製作所調布工場	S16 か 17	航空機の製造、修理。部品の製造、販売
【府中町】		
東京芝浦電機府中工場	S15・9	電機機械器具、化学、金属等の機械器具の製造
東京芝浦電機車輪製造所	S18・11	鉄道車輪の製造
日本製鋼所武蔵製作所	S15	中型戦車、のちの高射砲の製造
日本小型飛行機府中製作所	S14・3	グライダー、飛行機の部品の製造
【昭和町】		
昭和飛行機工業東京製作所	S13	海軍輸送機、爆撃機などの製造
【小金井町】		
横河電機製作所小金井工場	S12・5	点火栓、磁石発電機の製造
帝国精機製造小金井工場	S11・5	ミシンの製造
【国分寺町】		
中央工業南部工場	S 初期?	もと南部銃製作所。機銃の製造
【田無町】		
中島航空金属田無製造所	S14・11	金属の casting・鍛造
豊和重工業東京工場	S14・2	兵器、航空機の同部分品の製造
朝比奈鉄工保谷製作所	S15・6	航空機機体部品、発動機部分品、兵器の製造
大日本時計田無工場	S11?	
【調布町】		
東京重機工業	S13・11	小銃の製造
【狛江村】		
国際電機通信狛江工場	S15	無線機等の製造
東京航空計器狛江工場	S?	航空機用の計器の製造
【大和村】		
日立航空機立川発電機工場	S13	陸軍用発動機の製造

《南多摩郡》		
【日野町】		
日野重工業	S17	陸軍用特殊車両の製造
東洋兵器工業日野工場	S10	時計、高射砲弾の機械信管の製造
小西六写真工業日野工場	S12	写真用品の製造
富士電機製造豊田工場	S18・5	陸軍の「特殊兵器」の製造
神戸製鋼所東京研究所	S18	航空機の機上機器の試作、研究
【町田町】		
日本特殊鋼材工業町田製作所	S13・8	戦車、航空機の部分品

注・市町村名については、戦中の表記である

2-2-3-2 空襲による被害

空襲のターゲットは、航空機生産工場、訓練場、市街地などから、空襲で残った爆弾の投棄までさまざまであったが、特に、B29 による爆撃が 1944 年（昭和 19 年）暮れから相次いだ。ターゲットとして主に狙われていたのが、中島飛行機武蔵製作所、立川飛行機、日立航空機立川発動機製作所、立川陸軍航空工廠であった。攻撃された場所の多くは戦時下において非常に重要な場所であることも読み取ることが出来る。¹⁰⁾



出典：知られざる軍都多摩・武蔵野を歩く（2010）P. 88・89

図 2-3 空襲の被害を受けた多摩地域の地図

¹⁰⁾ 空襲の詳細については 78 頁からの I 参考資料で記述している。

第4項 戦後の多摩地域

2-2-4-1 軍需産業から民需産業へ

現在も多摩地域に影響を大きく与えている軍需産業だったが、戦後、その基盤を生かした地域の産業が成長する。

元は軍需工場だった場所が量産型工場から研究開発型工場へと転換する中で、優れた技術を生かした創業が相次いだ。都市周辺は地価や家賃が高く、適当なスペースを確保することは容易ではない。大規模工場から独立しようとする研究者、技術者は勤務先の近くに拠点を構えたいが、不動産の確保が難しく、京王線や中央線を活用し移動することになる。自治体は住民が定着し、産業立地の優位性を認知してもらおうと、初期投資としてインフラ整備を徹底した。従来は地域に溶け込んだ織物産業が主流だったが、騒音の影響を考慮して工業団地を建設した。

昔の軍関係施設は現在もさまざまな形で活用されており、教育機関、リクリエーションなどの拠点にもなっている。1972年（昭和47年）、旧立川飛行場である米軍立川基地の一部返還が始まった。さらにグリーンパーク、府中、立川、調布、大和などの施設が次々に返還された。跡地は大規模な都市公園、公営住宅、福祉施設、文化施設、スポーツ施設、学校、飛行場など、広大な土地を必要とする施設の建設に利用され、新しい産業の集積地やモノレールの車両基地などに利用されており多摩の都市機能の向上に役立っている。

表 2-3 軍需施設の現在の用途

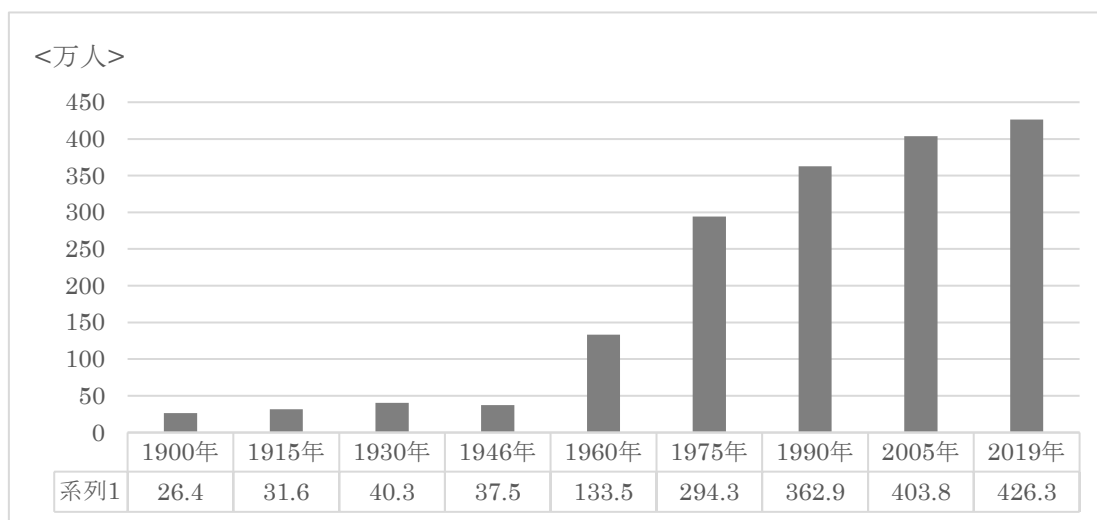
戦時下の名称	戦時下における用途	現在の主な名称、用途
多摩地域		
浅川地下壕	中島飛行機の地下工場	伝承施設として保存
立川飛行場	飛行場、防空基地	多摩都市モノレール 国営昭和記念公園 警察庁総合庁舎
調布飛行場	試験飛行のための飛行場	民間飛行場 東京外国語大学 味の素スタジアム
中島飛行機武蔵製作所	エンジンの製造	武蔵野市役所 NTT 研究開発センター ひばりが丘団地
中島飛行機三鷹研究所	エンジンの製造	国際基督教大学
多摩陸軍技術研究所	戦争兵器の研究所	東京学芸大学 サレジオ学園 上水公園
傷痍軍人東京療養所	結核治療を行なう病院	国立病院機構東京病院 日本社会事業大学
神奈川県		
相模陸軍造兵廠	陸軍士官学校 各種兵器製造	麻布大学 在日米軍相模総合補給廠
田奈弾薬庫	弾薬庫（国内最大規模）	こどもの国

第3節 人口の移り変わり

図2-4からわかるように、多摩地域の人口は、戦前は微増状態だったが、戦後の1946年（昭和21年）から1960年代の高度経済成長期に入ると急増する。要因はいくつかあるが、その一つに、都心からの人々の移住が挙げられる。戦後間もない頃から高度経済成長期まで、東京都の人口は区部を中心に激増した。区部に勤務をするのであれば、人々は職場から近いところに住居を希望するが、住環境が整っておらず、狭く、過密している住居に住むことを余儀なくされた。そのような狭小過密な環境を脱するために、人々は多摩地域へ住み替えていった。その結果、多摩地域の人口は、時間の経過とともに地域ごとに上昇していった。

1955年（昭和30年）からの5年間、都心から10～20kmに位置し23区に隣接する市町村の人口増加率は30%に上った。その5年後の1960年（昭和35年）には都心から30kmの地帯の人口増加率が40%に及んだ。30km地点とは町田市や立川市周辺に当たる。そして、1965年（昭和40年）には都心から40～50kmも離れた地域での人口増加率が45%にも膨れ上がった。これらから、多摩地域の大幅な人口増加は区部の人口流出の恩恵を受けたともいえる。

1965年（昭和40年）に多摩ニュータウン（多摩市、八王子市、町田市、稲城市の一部地域）の都市計画が立案され、1971年（昭和46年）には団地の第一期の入居が始まる。周辺にも戸建て住宅が立ち並ぶ、現在の多摩大学周辺の景色となった。



注：調査日はいずれも1月1日、1945年は調査中止。1946年に臨時調査。
尚、1900年時点には現在は杉並区に編入されている地域も含む

図2-4 ¹¹⁾多摩地域の30年単位の人口推移（著者作成）

¹¹ 『東京府廳』52頁、『大正十年 東京府統計書』83～85頁、『昭和6年 東京府統計書』5頁、『昭和22年臨時国勢調査結果報告全国都道府県郡市区町村別人口』27頁、『第12回東京都統計年鑑』24頁、『人口の動き』124頁、126頁、128頁、129頁より著者グラフ作成

第4節 土地利用と交通環境の移り変わり

第1項 多摩地域における鉄道の役割

多摩地域には明治時代は国鉄のみが走っており、大正時代（1912～26年）に私鉄各線が開通した。多摩地域の主要駅として位置付けられている、八王子駅、立川駅は、中央線が走り、横浜線、南武線などの発着駅であり、地域の中で初期に開業した駅であり、駅周辺の街の早期発展にもつながったとも言える。国鉄は人員の輸送だけでなく、時に貨物や砂利を運ぶために利用される。JR中央線には今開通している区間だけでなく、東京競馬場などをつなぐ支線が走っていた時期もあった。

2-3-4-1 JR線の果たした役割

青梅線の複線化は戦前には計画があった。立川・拝島間の輸送力向上のために線路を増やしたいというものだった。石灰石に加え、関東大震災に急増した多摩川の砂利の輸送確保が背景にあった。しかし、他の路線が優先されたことや昭和恐慌の影響により実現しないままだった。青梅線は石灰石の輸送に奥多摩溪谷への観光客の旅客運輸も加わり、常に営業成績は良好だった。1924年（大正13年）に営業を開始した五日市線も石灰山からの石灰を運ぶ目的で作られた。南武線は、大正末期工場地帯に変わりつつあった川崎に、多摩川の砂利を運ぶ目的から敷設が計画された。その結果、1926年（大正15年）に川崎・登戸間の運転を開始し、青梅線、五日市線との連絡のため、1928年（昭和3年）に立川まで延伸された。横浜線は、八王子が山梨や静岡などからの輸出物資の集散地であり、甲信、静岡東部、武蔵、相模西部で生産される生糸、絹織物や木材、製茶、穀物等を横浜に輸送するために計画された。開通以前は東京を迂回したり、山間部を通ったりしなくてはならなかった。これらの商品は高値で取引される背景もあり、1898年（明治31年）に八王子、横浜間に鉄道の敷設を始め、1908年（明治41年）に東神奈川・八王子間で開通した。

このほか1973年（昭和48年）、武蔵野線の開業に伴い廃止された下河原線（中央線の支線）は、1910年（明治43年）に東京砂利鉄道として開通した。搬出される砂利はまだ開通していなかった山手線の高架線工事に使われるコンクリートや線路に敷かれるなどして使われた。関東大震災で図らずも鉄筋コンクリートの強さが明らかになり、震災後の復興と共にコンクリートの需要が増大した。しかし、砂利採取で河床が低下し用水の取水が出来なくなってしまったため、1964年（昭和39年）に砂利の採取は禁止され、その後同線は廃線区間と武蔵野線に編入された。

以上の各線が戦前に開通した中で武蔵野線の歴史は新しい。1955年（昭和30年）ごろの国鉄第3次長期計画と合わせて、東京周辺の鉄道輸送の改善を図るために作られた。東京都と埼玉県、千葉県をつなぐ役目だけでなく、貨物線としても頻繁に利用するべく作ら

れた。そのため、環状線となっているのが特徴である。都心の混雑緩和と同時に、それまで国鉄の恩恵をあまり受けてこなかった地域の活性化にもつなげることを目的とし、成果を上げた。かつての国分寺駅は旅客輸送や貨車のターミナルとしての機能も果たしていたが、新秋津駅に機能を移した。貨車の留置線が不要になったためそのスペースを中央線のホームとして活用した。現在では、マルイなど駅ビルも存在している。昭島駅は、終戦後は米軍が駐留し、空軍昭和基地と呼ばれていた施設が完全返還された同じ時期に昭島市が誕生し、昭島駅に名前が変更された。飛行場の拡張に合わせて駅も造設された。現在は、大きなショッピングモールが形成されている。このほか、牛浜駅は小規模な駅であるが、今も米軍横田基地で開催される日米友好祭のお祭りの際には活気を見せている。

2-3-4-2 京王電鉄、小田急電鉄、多摩都市モノレール沿線の役割

鉄道の開通、電気の供給は、沿線の各種産業の発展にも大きく貢献した。京王・小田急沿線には広大な土地が広がっていたことから、大規模な工場も多数存在した。戦争中は調布飛行場を中心に軍需に関わる工場や研究所も作られた。戦後は、首都圏の人口増大に伴い、食品工場などの消費地立地型の工業も盛んになった。1962年（昭和37年）に三井農林乳業が府中市に工場を新設した。

1960年代後半に多摩ニュータウンへの入居が開始されたものの、当時、多摩ニュータウンを走っていた路線、鉄道駅は京王線の聖蹟桜ヶ丘駅のみ。多摩ニュータウンは陸の孤島とも言われた。1970年中盤に、京王相模原線、小田急多摩線が相次いで多摩センター（多摩市）駅までの路線を開通させる。その後、両社は1990年（平成2年）までに、それぞれ橋本駅、唐木田駅まで延伸し、2027年（令和9年）のリニア新幹線の相模原駅開業に伴い、小田急も同駅への乗り入れを予定している。また、1998年（平成10年）に立川と上北台（東大和市）を結ぶ多摩都市モノレールが開通し、2年後には多摩センターまで延伸し全線開通した。2007年（平成19年）度までは毎年赤字経営であったが、沿線に大学などの教育機関が多数あるほか、米軍立川基地の再開発により生まれた商業施設により、乗客数を伸ばしている。

2-2-4-3 西武鉄道沿線の役割

西武線は1915年（大正4年）に、前身の武蔵野鉄道が池袋・飯能間で運転を開始した。1927年（昭和2年）に高田馬場・東村山間（現在の新宿線の一部）が開通し、沿線の人々や貨物の動きを一変させた。同年に多摩川鉄道と合併し、多摩川線は元々砂利を運ぶ事業のために開発された路線であったが、1964年（昭和39年）の砂利運搬事業停止後は、多摩川競艇場や多磨霊園へのアクセス線として利用されている。1928年（昭和3年）に多摩湖鉄道として生まれた現在の西武多摩湖線は、戦時中は運行を休止していた。戦後、運転を再開

して以降は、レジャー施設等の観光事業の発展に貢献してきた。さらに 1968 年(昭和 43 年)に新宿線とつながる拝島線(玉川上水・拝島)が開通した。この延伸により利便性が向上し、住宅が増えたことに伴い、沿線地域の開発につながった。鉄道の発展は、街の活性化に大きな影響を与えている。

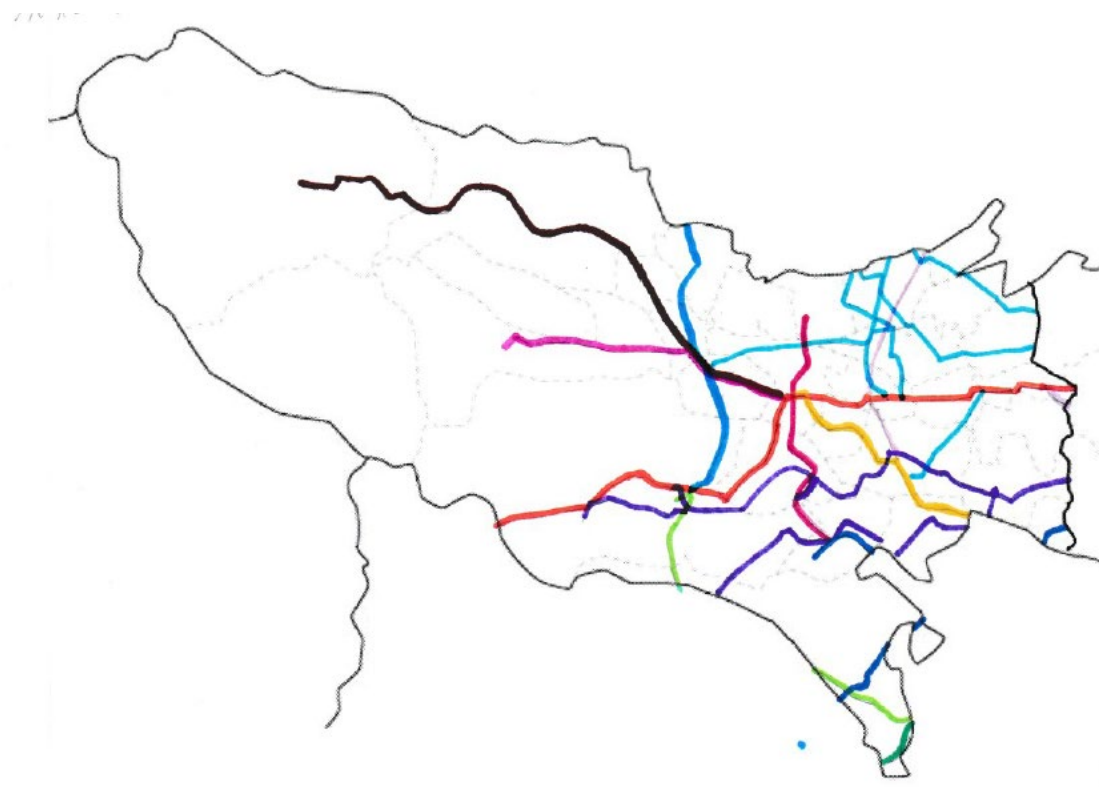


図 2-5 多摩地域を走る鉄道 (著者作成)

表 2-4 多摩地域を走る鉄道と駅（著者作成）

路線	駅
小田急小田原線	狛江～和泉多摩川、鶴川～町田
小田急多摩線	小田急永山～唐木田
京王線	仙川～京王八王子
京王相模原線	調布、稲城、京王永山～多摩境
京王高尾線	京王片倉～高尾山口
井の頭線	三鷹台～吉祥寺
東急田園都市線	つくし野～南町田グランベリーパーク
西武多摩川線	武蔵境～是政
西武新宿線	東伏見～東村山
西武池袋線	保谷～秋津
西武拝島線	小川～拝島
西武多摩湖線	国分寺～西武遊園地
西武国分寺線	国分寺～東村山
西武遊園線	東村山～西武園
多摩都市モノレール線	多摩センター～上北台
JR 中央線	吉祥寺～高尾
JR 南武線	矢野口～立川
JR 横浜線	成瀬～町田、相原～八王子
JR 青梅線	立川～奥多摩
JR 八高線	八王子～箱根ヶ崎
JR 武蔵野線	府中本町～新秋津
JR 五日市線	立川～武蔵五日市

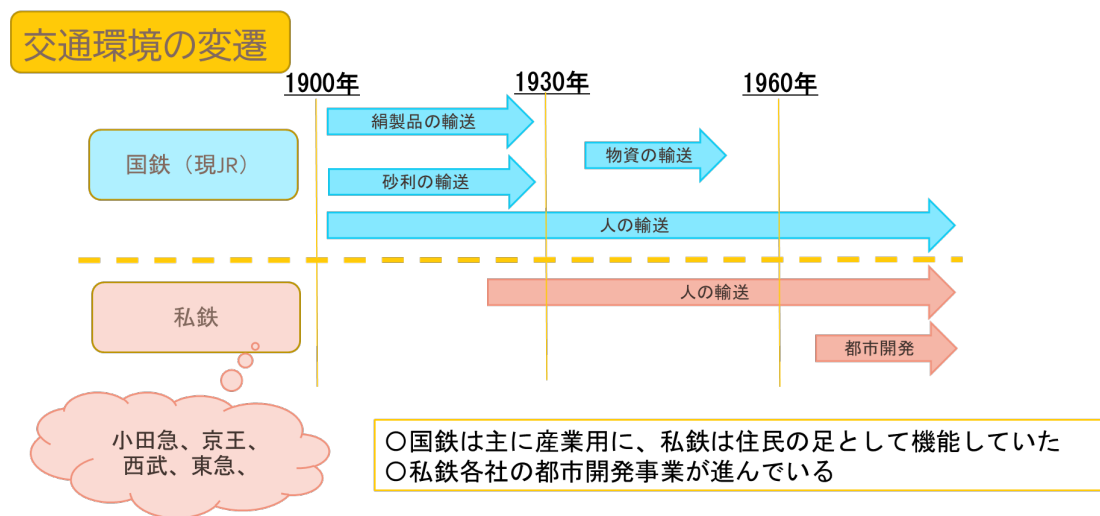


図 2-6 交通環境の変遷

第3章 多摩地域の産業実態と変遷

第1節 戦前から現在までの多摩地域の産業史

第1項 多摩地域と絹織物

1853年（嘉永6年）の開国以前から戦前までの多摩地域の主たる産業は、養蚕製糸と絹織物などの繊維製品の製造だった。産地は絹織物である八王子織物、絹綿交織の青梅織物、紺^{こん}紺^{かすり}の村山織物の三つに分かれていた。1858年（安政5年）に結ばれた日米修好通商条約での開港当時、イギリス、フランスなどの欧州各地では蚕の微粒子病が流行し、生糸生産が大きく落ち込んだことや、アヘン戦争（1840～1842年）によりアメリカと中国の貿易関係が乱れていたことから、欧米の列強は日本の生糸産業に注目していた。多摩地域は水田よりも畑作が発達しており、養蚕に適していた。また、最大の貿易港である横浜に、東北や関西地方よりも近いという利点があった。当時、養蚕地が広がっていた八王子、長津田、横浜に通ずるルートは、近年は「シルクロード」と呼ばれ、そこをJR横浜線が通っている。明治30年代中ごろ、現在の八王子市に当たる地にはおよそ430軒の機屋が存在していた。生産された絹織物は、アメリカなどの諸外国に輸出され、長らく日本の主な輸出品目として重要視されていた。

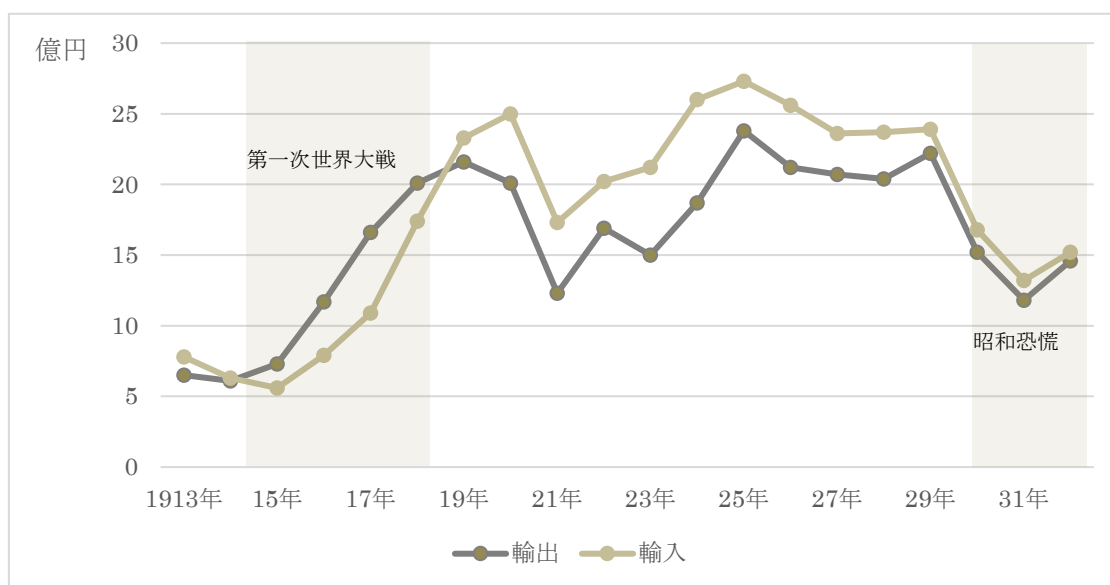


図 3-1 ¹²昭和初期における日本の輸出入の推移

¹² 日本経済統計集 1868-1945 34 頁を基に著者作成

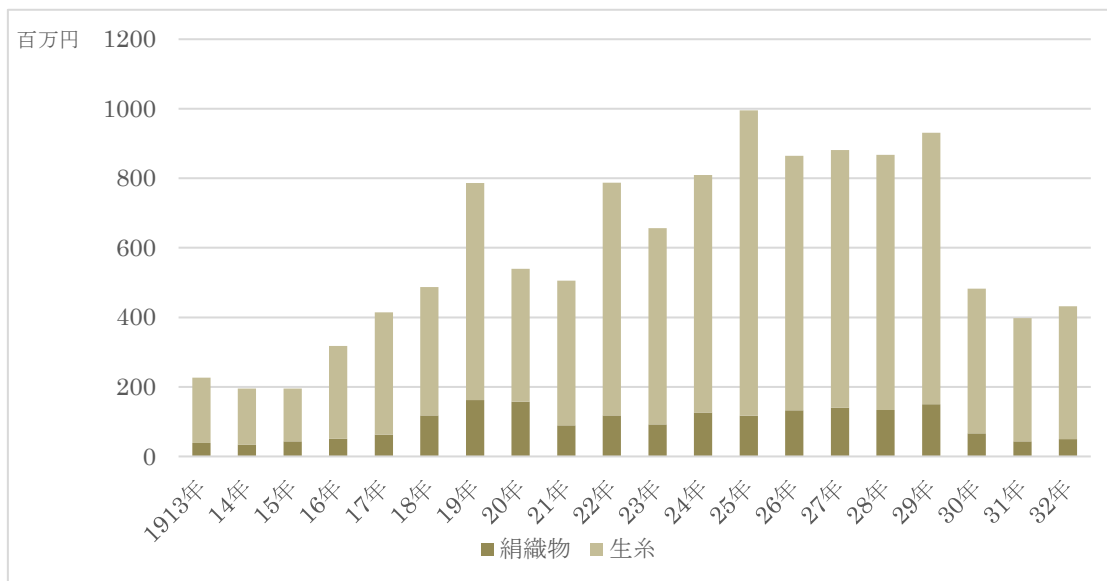


図 3-2 ¹³絹織物、生糸の輸出推移

1914 年（大正 3 年）からの第一次世界大戦で、日本は大戦景気により輸出黒字国だった。それには、輸出額の大半を占めていた絹織物、生糸が高価で取引されたうえ、第一次世界大戦に直接の接触が無かった日本の製品が諸外国から求められていたことが挙げられる。しかし、1930 年（昭和 5 年）に昭和恐慌が起きると、日本の輸出は減少し不景気に転じた。とりわけ、アメリカへ多く輸出していた絹織物、生糸の輸出額の減少は深刻で、繭価暴落により全国の養蚕農家は大きな打撃を被った。無論、多摩地域にも甚大な影響があった。

第 2 項 昭和恐慌と政策

昭和恐慌に危機感を覚えた日野市（当時日野町）が取った政策が工場誘致であった。第 2 章でも触れたとおり、1936 年（昭和 11 年）から 1943 年（昭和 18 年）の間に六桜社（現コニカミノルタ）、吉田時計店（現セイコーエプソン）、東京自動車（現日野自動車）、神戸製鋼所（現シンフォニアテクノロジー）、富士電機の工場が操業を開始した。内陸工業都市としての役目を果たした。その後も日野市は、「日野町工誘致奨励に関する条例」を制定するなど、大企業のみならず、中小企業もこの地に工場や本社、支店を設置した。

¹³明治以降本邦主要経済統計 282 頁、284 頁を基に著者作成



図 3-3 ¹⁴1972 年の神戸製鋼所（現シンフォニアテクノロジー）

第3項 現在の多摩地域の産業

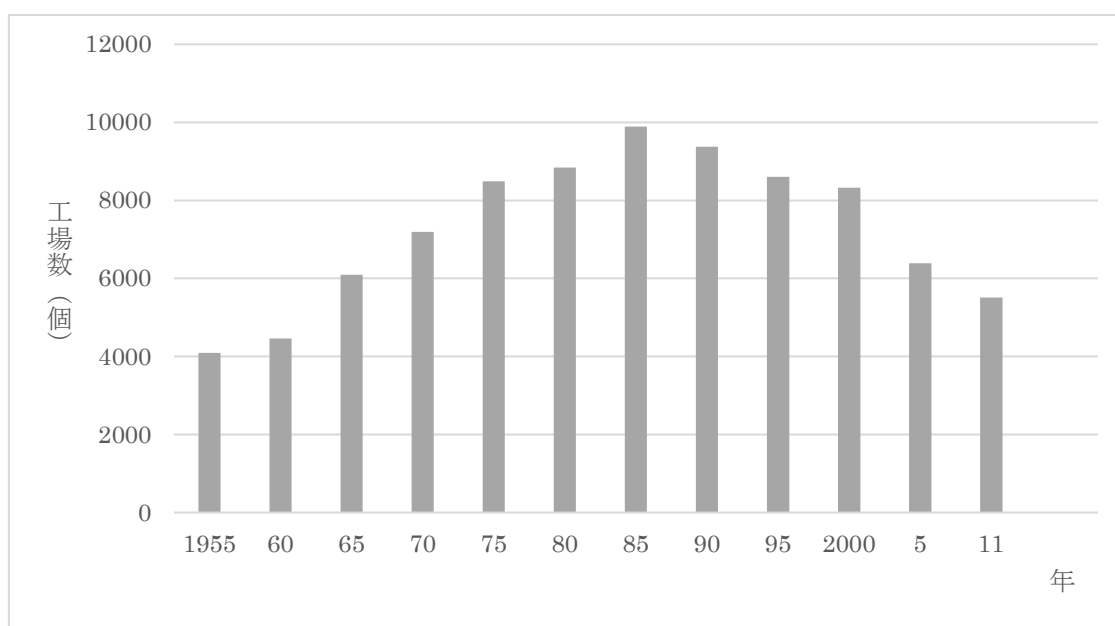
図 3-4 は、多摩地域の工場数の推移のグラフであるが、高度経済成長期の最中、工場数は多い時は5年で約2,000カ所のペースで増えていた。しかし、バブル期である1985年（昭和60年）をピークに今日に至るまで減少を続けている。同年のプラザ合意によりドル安・円高政策は輸出に強い向かい風となった。多摩地域の工場もその影響を少なからず受けており、この年を境に減少した。その後、失われた30年とも言われる不況に陥り、2000年（平成12年）から2005年（平成17年）の5年間で激減している。多摩地域から撤退した多くの工場は、別の地域や海外に移転をしたとみられる。その理由として、不況が深刻化する中で、東京都の人件費の上昇を嫌ったことや地価の安いところを求めるようになったことが挙げられる。

表 3-1 および図 3-5 の特化係数より、近年の多摩地域は第三次産業と呼ばれるサービス業が全国に比べて高いことが見える。特に、教育・学習支援業が抜きん出ているのは、大学の数が多いことと、ベネッセ（多摩市）などが立地しているからである。さらに、東京都全体としては、教育を基盤とした街づくりを推していくのではないかと、経済産業省 関東経済産業局からも伺った。

¹⁴ 歴史 | シンフォニアテクノロジー <https://www.sinfo-t.jp/100th/history.html>

第4項 多摩地域の企業の特徴

一般社団法人首都圏産業活性化協会（TAMA 協会）では、多摩地域での企業の成り立ちは、地域によって特徴があるというお話を伺った。八王子におけるの中小企業の成り立ちは、大手企業からスピンアウトして生まれたケースと、元々杉並や三鷹の方で操業していた企業が、西に移ってきたケースがある。そうした中小企業は出来てから3, 4代目になるところも出てきており、歴史がある。移転の理由としては、近隣に住宅が増えてきて工場が続けられなくなったことが要因と考えられ、昭和30年代に「工場等制限法」の改正があったことも影響している。



注:2010 年は全事業所調査ではないため（4 人以上の事業所のみ調査）2011 年を利用。

図 3-4 ¹⁵多摩地域の工場数 5 年ごとの推移（著者作成）

¹⁵ 東京都統計年鑑 <http://www.toukei.metro.tokyo.jp/tnenkan/tn-index.htm> より工業から抜粋、著者グラフ作成

表 3-1 ¹⁶多摩地域の特化係数（2014 年）（著者作成）

業種	特化係数		
①農林漁業	0.2	⑩不動産業，物品賃貸業	1.7
②鉱業，採石業，砂利採取業	0.2	⑪学術研究，専門・技術サービス業	1.1
③建設業	1.2	⑫宿泊業，飲食サービス業	1.7
④製造業	0.9	⑬生活関連サービス業，娯楽業	1.5
⑤電気・ガス・熱供給・水道業	0.1	⑭教育，学習支援業	3.9
⑥情報通信業	0.8	⑮医療，福祉	1.1
⑦運輸業，郵便業	1.0	⑯複合サービス事業	0.4
⑧卸売業，小売業	0.9	⑰その他サービス業	1.3
⑨金融業，保険業	1.0		

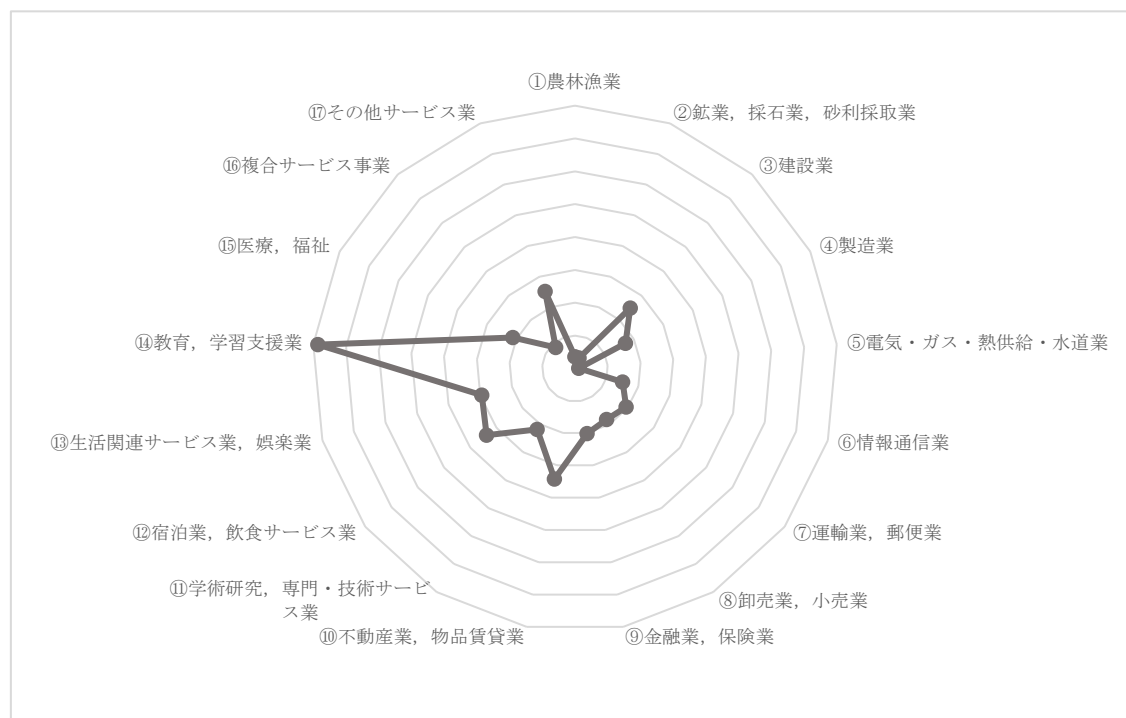


図 3-5 ¹⁷多摩地域の特化係数を基にしたグラフ（2014 年）（著者作成）

¹⁶ 経済センサス-基礎調査 平成 26 年経済センサス-基礎調査 参考表 参考表 2 産業(大分類)別民営事業所の売上(収入)金額試算値ー全国、都道府県、市区町村 ファイル 統計データを探す 政府統計の総合窓口を基に著者作成

¹⁷経済センサス-基礎調査 平成 26 年経済センサス-基礎調査 参考表 参考表 2 産業(大分類)別民営事業所の売上(収入)金額試算値ー全国、都道府県、市区町村 ファイル 統計データを探す 政府統計の総合窓口を基に著者作成

羽村市にある日野自動車の工場面積は、市全体の1割に及ぶ。従業員約4,500人は市内の寮や住宅に居住しているケースが多い。東京都の市のうち、最も人口が少ない羽村市にとって工場の存在は大きい。また、市内には自動車部品工場も多く、距離の近さが強みとなっている。また、日野市にある日本HPの工場が立地する土地には、かつて東芝の携帯電話工場があった。外資系企業でありながら日本で生産をすることの強みとして、受注から5日ほどで客先に商品を届けられることがある。工場は国道16号線や中央高速道路のほど近くにあるため、海外からの輸送に比べてコスト面でも配送時間も短縮できる。都区内や日本有数の貿易港でもある横浜港にも近い多摩地域は、輸送の面で時間やコストが他地域に比べ少なく済むという大きなメリットがあることが分かった。

日野五社も大きな変貌を遂げている。シンフォニアテクノロジーが設けていた東京工場は、1978年（昭和53年）に豊橋に拠点を移した。石油ショックや投資による債務超過により、閉鎖売却を行なったためであり、跡地には二つの公立学校がある。陸軍の研究機関が多くあった立川に近かったことから日野に工場を建設した経緯があった。また、日野自動車は本社工場（東京都日野市）での中型・大型自動車の生産拠点を古河工場（茨城県古河市）に移し、2020年（令和2年）をめどに本社工場を閉鎖することも見込んでいる。

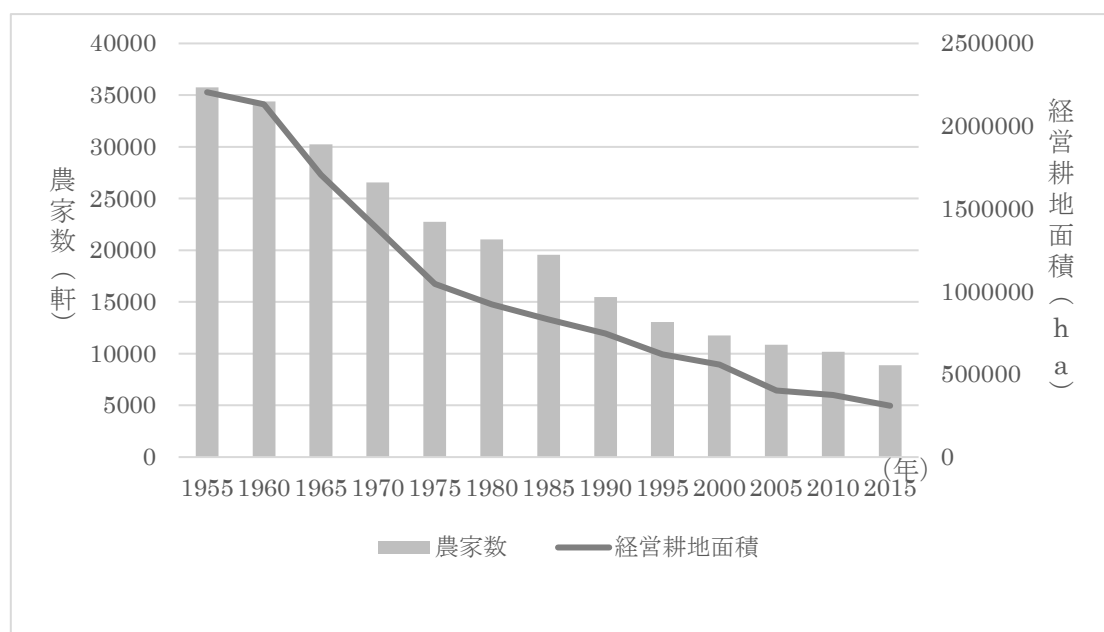


図 3-6 ¹⁸多摩地域の農家数、経営耕地面積 5年ごとの推移（著者作成）

¹⁸東京都統計年鑑 <http://www.toukei.metro.tokyo.jp/tnenkan/tn-index.htm>より農業から抜粋、著者グラフ作成

農家数、経営耕地面積とも年を重ねるごとに大幅に減少している。とくに、1965 年（昭和 40 年）～1975 年（昭和 50 年）の間の減少幅は大きく、地域の開発が急速に進む中で農業が衰退したことが読み取れる。また、近年では少子高齢化による後継者不足も減少の要因として指摘されている。

第2節 多摩地域の従業員特性

第1項 多摩地域の産業構造の変遷

本節では多摩地域在住の従業員たちの持つ特徴を捉えるべく、調査を進めた。まず、東京都の統計資料にあった産業構造の変遷をみる。過去から現在を比較していき、どの様に変化をしてきたのか見ていきたい。

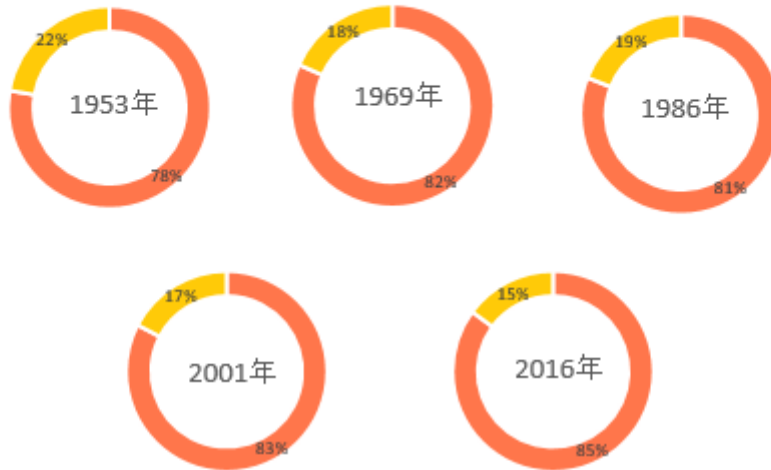
初めに1940年（昭和15年）、太平洋戦争開始直前である。日本の産業は、1918年（大正7年）まで続いていた第1次世界大戦の影響を受け、今まで重きを置いてきた第1次産業から第2次産業へと転身させ軽工業を発展させてきた。この頃から輸出国として活躍してきている。大戦景気で日本の経済は潤い、2次産業へと移り変わった結果、専ら軽工業が発展した。

次に1950年（昭和25年）、第2次世界大戦終戦から5年後である。当時日本は第1次産業が約半数を占め、製造業は15%程度に収まっていた。産業構造の変革が起こりつつあるのは間違いないが、まだはっきりとした輪郭は示されていない。

1970年（昭和45年）の高度経済成長期を見る。高度経済成長とは1955年（昭和30年）から1973年（昭和48年）までを指し、日本は文字通り目覚ましい成長を遂げた。この頃になると産業構造の変革が起こっていることが分かる。それまでは製造業が目立ち、他はおしなべて特徴が無かった。そのような中、1970年代に近づくとともに製造業だけでなくサービス業への転換も始まったのである。小売業やスーパーが目立つようになり、大量生産、大量消費が庶民レベルにまで浸透してきた時期だ。1973年（昭和48年）には大規模小売店舗法が制定されるなど、小売業界の発展に拍車がかかっている。

2008年（平成20年）、リーマンブラザーズの経営破綻から始まった国際的な株価暴落は日本にも様々な影響をもたらせた。IT革命の黎明期から20年ほどたったタイミングである。2010年（平成22年）からIoT化が加速するが、サービス業の割合の増加はこの頃から急速に進んでいることが推測される。

多摩地域の第二次産業と第三次産業



	1953年	1969年	1986年	2001年	2016年
第二次産業	6905	13103	24334	23296	18598
第三次産業	24054	58016	103231	111088	106432

- 第二次産業は1986年をピークに、第三次産業は2001年をピークに減少している
- 第三次産業の占める割合が年々増えている

東京都統計年鑑より（著者作成）

図 3-7 多摩地域の第二次産業と第三次産業の変遷

第2項 多摩地域の自治体別従業員特性

図 3-8 に多摩地域の昼間人口の指数を示す。多摩地域の中でも、昼間人口の増加率が大きい自治体と小さい自治体が存在する事が見て取れる。地域によって異なる従業員の行動の分析を行なう。

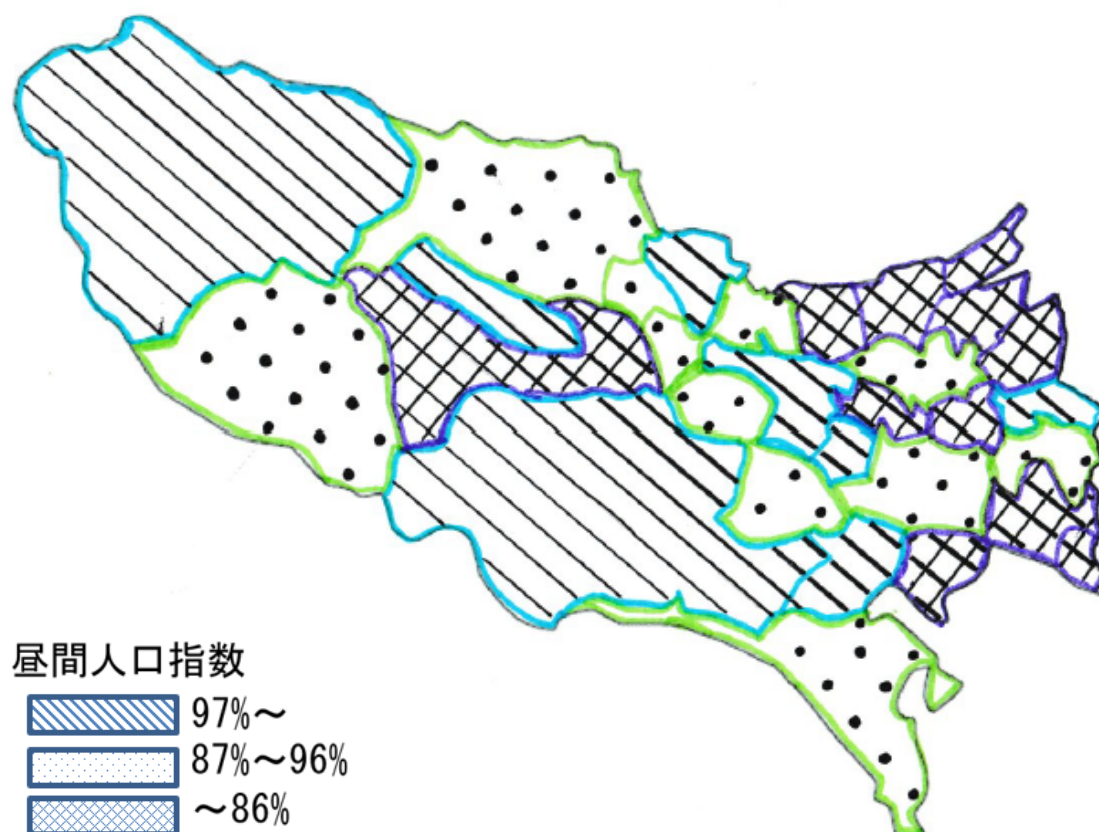


図 3-8 多摩地域の昼間人口指数

図 3-9 に第 1 節第 2 項で分析している TAMA Excellent Companies のデータから見た多摩地域の優良企業の従業員数を示す。従業員数の多い地域では昼間人口が多い傾向がある。また、従業員数の割合は、大企業の占めている割合が多くなっている。

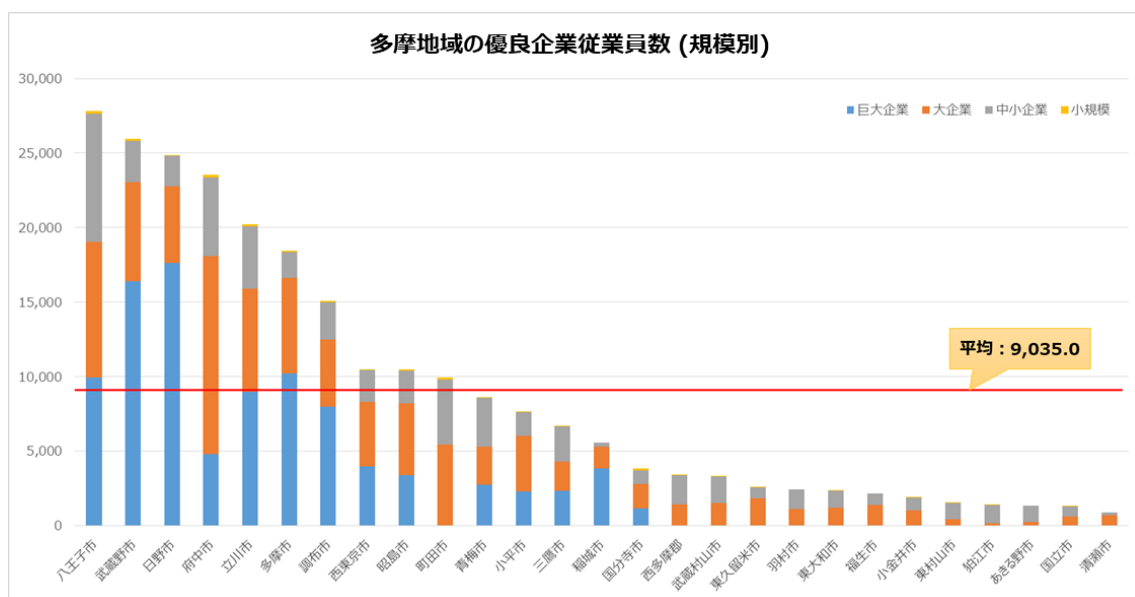


図 3-9 地域別従業員数 (売上 10 億円以上の優良企業)

更に、図 3-10 に第 1 節第 2 項で分析している TAMA Excellent Companies のデータから見た多摩地域の優良企業数を示す。従業員数と企業数には一定の相関がみられるが、企業数では大企業の割合は小さくなっている。ここから、一定の大企業が存在している地域に多くの従業員が集まり、地域の昼間人口を高くしている状況を見て取る事ができる。

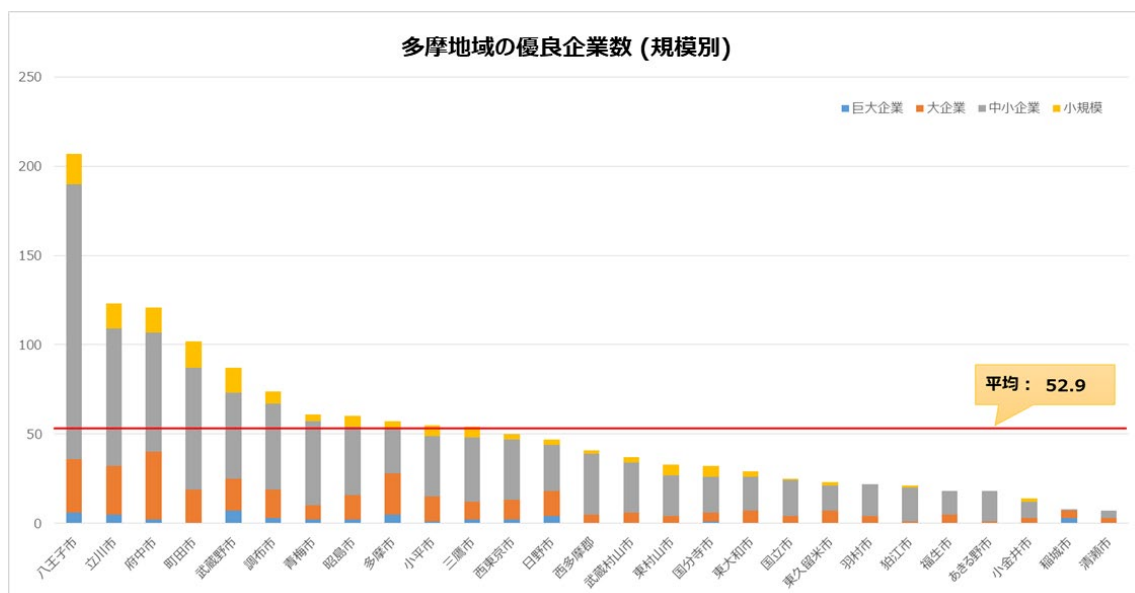


図 3-10 地域別優良企業数 (売上 10 億円以上の優良企業)

また、昼間人口の少ない地域は、都心や政令都市に隣接している自治体が多く、多摩地域以外に勤務先を持つ住民が多いのではないかと考えられる。

第3節 多摩地域の企業動向について

第1項 工業統計調査からみる多摩の産業像

本項では、工業統計調査から見た、多摩の産業像の変遷を検討する。表3-2から表3-7に、工業統計調査から見た、東京と多摩地域の産業分類別の出荷額、事業所数、従業員数の推移を示す。

1990年代は、電気機械の出荷額・事業所数・従業員数が圧倒的に多かったが、2000年代に入ると急速にその数字を減らしており、1991年（平成3年）から2016年（平成28年）までの間で6割以上の減少となっている。2000年代になってからは、輸送機械が出荷額、従業員数でトップとなっているが、それまでの水準を維持しているにすぎず、電気機械の低下に伴い相対的にトップとなったに過ぎない。また、事業所数では8-10位の間となっており、規模の大きな企業により成立していることがわかる。製造業全体で見ても出荷額、事業所数、従業員数とも5割以上の減少となっており、多摩地域の産業構造が製造業から他の産業へ大きくシフトしている状況が見て取れる。

表 3-2 産業分類別出荷額の移り変わり

(単位:億円、%)	東京				多摩地域			
	1991年	2016年	増減額	増減率	1991年	2016年	増減額	増減率
製造業計	232,767	77,849	-154,918	-66.6%	89,940	49,313	-40,627	-45.2%
食料品製造業	11,292	7,226	-4,066	-36.0%	3,988	4,391	403	10.1%
飲料・たばこ・飼料製造業	1,734	1,106	-628	-36.2%	147	1,051	903	613.7%
繊維工業+衣服	3,457	528	-2,929	-84.7%	596	89	-507	-85.1%
木材・木製品製造業（家具を除く）	1,146	85	-1,061	-92.6%	58	15	-44	-74.6%
家具・装備品製造業	2,352	1,095	-1,257	-53.4%	800	766	-33	-4.2%
パルプ・紙・紙加工品製造業	3,744	1,352	-2,392	-63.9%	431	192	-240	-55.6%
印刷・関連業	57,543	7,739	-49,804	-86.6%	1,811	1,175	-636	-35.1%
化学工業	10,555	3,757	-6,798	-64.4%	2,736	908	-1,827	-66.8%
石油製品・石炭製品製造業	262	297	36	13.6%	33	135	102	307.6%
プラスチック製品製造業（別掲を除く）	5,416	1,176	-4,240	-78.3%	928	337	-591	-63.7%
ゴム製品製造業	1,256	386	-869	-69.2%	35	66	31	89.4%
なめし革・同製品・毛皮製造業	3,805	724	-3,081	-81.0%	71	0	-71	-99.5%
窯業・土石製品製造業	2,962	1,702	-1,259	-42.5%	808	673	-134	-16.6%
鉄鋼業	4,791	1,432	-3,359	-70.1%	236	327	91	38.4%
非鉄金属製造業	1,998	830	-1,168	-58.5%	139	330	192	138.2%
金属製品製造業	10,354	2,694	-7,660	-74.0%	1,440	636	-804	-55.8%
機械器具製造業（電子関連を除く）	27,430	8,557	-18,873	-68.8%	10,838	4,240	-6,598	-60.9%
電気機械・情報通信機器	51,945	17,197	-34,749	-66.9%	41,529	15,680	-25,848	-62.2%
輸送用機械器具製造業	19,935	17,922	-2,014	-10.1%	17,045	17,451	406	2.4%
その他の製造業	1,862	2,043	182	9.8%	678	849	171	25.3%

表 3-3 産業分類別製造品出荷額順位の移り変わり

多摩地域

(単位:億円)	1991年		1996年		2001年	
	業種	出荷額等	業種	出荷額等	業種	出荷額等
1	電気機械	41,529	電気機械	42,156	電気機械	36,982
2	輸送用機械	17,045	輸送用機械	11,948	輸送用機械	12,299
3	一般機械	6,547	一般機械	4,901	一般機械	4,549
4	精密機械	4,291	食料品	3,801	食料品	4,349
5	食料品	3,988	精密機械	3,169	精密機械	2,881
6	化学工業	2,736	化学工業	3,043	化学工業	2,880
7	印刷関連	1,811	印刷関連	1,817	印刷関連	1,688
8	金属製品	1,440	金属製品	1,084	飲料・たばこ・飼料	1,377
9	プラスチック製品	928	その他	764	金属製品	925
10	窯業・土石製品	808	プラスチック製品	759	プラスチック製品	759

(単位:億円)	2006年		2011年		2016年	
	業種	出荷額等	業種	出荷額等	業種	出荷額等
1	輸送用機械	13,685	輸送用機械	12,927	輸送用機械	17,451
2	情報通信	9,602	情報通信	7,737	電気機械	6,997
3	電気機械	8,279	電気機械	5,413	情報通信	5,563
4	食料品	4,049	食料品	4,266	食料品	4,391
5	電子部品・デバイス	4,020	電子部品・デバイス	3,109	電子部品・デバイス	3,120
6	一般機械	3,574	はん用機械	2,116	生産用機械	2,023
7	精密機械	3,397	生産用機械	2,017	業務用機械	1,320
8	化学工業	2,102	その他	1,618	印刷関連	1,175
9	印刷関連	1,416	業務用機械	1,524	飲料・たばこ・飼料	1,051
10	飲料・たばこ・飼料	972	化学工業	1,338	化学工業	908

表 3-4 産業分類別事業所数の移り変わり

(単位:数、%)	東京				多摩地域			
	1991年	2016年	増減額	増減率	1991年	2016年	増減額	増減率
製造業計	40,351	10,789	-29,562	-73.3%	6,124	2,533	-3,591	-58.6%
食料品製造業	1,684	729	-955	-56.7%	378	232	-146	-38.6%
飲料・たばこ・飼料製造業	87	45	-42	-48.3%	31	27	-4	-12.9%
繊維工業+衣服	2,711	416	-2,295	-84.7%	321	52	-269	-83.8%
木材・木製品製造業（家具を除く）	433	59	-374	-86.4%	52	14	-38	-73.1%
家具・装備品製造業	1,176	235	-941	-80.0%	171	48	-123	-71.9%
パルプ・紙・紙加工品製造業	1,413	428	-985	-69.7%	107	47	-60	-56.1%
印刷・同関連業	8,548	1,890	-6,658	-77.9%	406	172	-234	-57.6%
化学工業	437	200	-237	-54.2%	75	47	-28	-37.3%
石油製品・石炭製品製造業	30	17	-13	-43.3%	10	8	-2	-20.0%
プラスチック製品製造業（別掲を除く）	1,961	619	-1,342	-68.4%	322	141	-181	-56.2%
ゴム製品製造業	612	205	-407	-66.5%	21	6	-15	-71.4%
なめし革・同製品・毛皮製造業	1,500	259	-1,241	-82.7%	18	1	-17	-94.4%
窯業・土石製品製造業	525	198	-327	-62.3%	90	66	-24	-26.7%
鉄鋼業	346	109	-237	-68.5%	18	19	1	5.6%
非鉄金属製造業	365	128	-237	-64.9%	45	38	-7	-15.6%
金属製品製造業	5,510	1,491	-4,019	-72.9%	626	282	-344	-55.0%
機械器具製造業(電子関連を除く)	5,876	1,901	-3,975	-67.6%	1,069	598	-471	-44.1%
電気機械・情報通信機器	3,790	994	-2,796	-73.8%	1,476	512	-964	-65.3%
輸送用機械器具製造業	785	283	-502	-63.9%	223	114	-109	-48.9%
その他の製造業	2,083	583	-1,500	-72.0%	191	109	-82	-42.9%

表 3-5 産業分類別事業所数の移り変わり

多摩地域

(単位:事業所)	1991年		1996年		2001年	
	業種	事業所数	業種	事業所数	業種	事業所数
1	電気機械	1,476	電気機械	1,168	電気機械	1,029
2	一般機械	754	一般機械	637	一般機械	669
3	金属製品	626	金属製品	519	金属製品	516
4	印刷関連	406	印刷関連	374	食料品	388
5	食料品	378	食料品	346	印刷関連	351
6	プラスチック製品	322	プラスチック製品	258	プラスチック製品	274
7	精密機械	315	精密機械	251	精密機械	269
8	輸送用機械	223	輸送用機械	188	輸送用機械	195
9	その他	191	その他	162	その他	188
10	家具・装備品	171	衣服・その他	139	家具・装備品	133

(単位:事業所)	2006年		2011年		2016年	
	業種	事業所数	業種	事業所数	業種	事業所数
1	一般機械	599	生産用機械	387	生産用機械	308
2	金属製品	407	金属製品	345	金属製品	282
3	電気機械	397	電気機械	338	電気機械	258
4	食料品	319	食料品	306	食料品	232
5	電子部品・デバイス	277	電子部品・デバイス	267	業務用機械	199
6	印刷関連	258	業務用機械	235	電子部品・デバイス	178
7	精密機械	220	印刷関連	230	印刷関連	172
8	プラスチック製品	203	プラスチック製品	179	プラスチック製品	141
9	輸送用機械	159	その他	160	輸送用機械	114
10	その他	148	輸送用機械	150	その他	109

表 3-6 産業分類別従業員数の移り変わり

(単位:人、%)	東京				多摩地域			
	1991年	2016年	増減額	増減率	1991年	2016年	増減額	増減率
製造業計	772,815	252,315	-520,500	-67.4%	228,154	113,112	-115,042	-50.4%
食料品製造業	44,643	29,610	-15,033	-33.7%	16,475	16,930	455	2.8%
飲料・たばこ・飼料製造業	1,886	1,198	-688	-36.5%	408	926	518	127.0%
繊維工業 + 衣服	26,973	4,610	-22,363	-82.9%	4,224	908	-3,316	-78.5%
木材・木製品製造業（家具を除く）	4,777	588	-4,189	-87.7%	291	119	-172	-59.1%
家具・装備品製造業	11,974	3,439	-8,535	-71.3%	3,285	1,635	-1,650	-50.2%
パルプ・紙・紙加工品製造業	18,410	6,231	-12,179	-66.2%	2,254	1,037	-1,217	-54.0%
印刷・同関連業	184,429	42,450	-141,979	-77.0%	8,543	5,413	-3,130	-36.6%
化学工業	22,742	10,696	-12,046	-53.0%	5,624	2,294	-3,330	-59.2%
石油製品・石炭製品製造業	463	337	-126	-27.2%	46	118	72	156.5%
プラスチック製品製造業（別掲を除く）	25,359	8,019	-17,340	-68.4%	5,331	2,305	-3,026	-56.8%
ゴム製品製造業	7,799	2,694	-5,105	-65.5%	228	247	19	8.3%
なめし革・同製品・毛皮製造業	17,299	3,362	-13,937	-80.6%	389	8	-381	-97.9%
窯業・土石製品製造業	10,109	3,883	-6,226	-61.6%	1,941	1,313	-628	-32.4%
鉄鋼業	8,053	2,578	-5,475	-68.0%	240	539	299	124.6%
非鉄金属製造業	7,142	2,630	-4,512	-63.2%	652	1,269	617	94.6%
金属製品製造業	59,807	18,206	-41,601	-69.6%	8,501	4,293	-4,208	-49.5%
機械器具製造業（電子関連を除く）	110,348	37,515	-72,833	-66.0%	37,040	16,876	-20,164	-54.4%
電気機械・情報通信機器	134,395	43,029	-91,366	-68.0%	90,133	34,384	-55,749	-61.9%
輸送用機械器具製造業	36,516	22,019	-14,497	-39.7%	24,765	19,428	-5,337	-21.6%
その他の製造業	9,169	9,221	52	0.6%	2,649	3,070	421	15.9%

表 3-7 産業分類別従業員数の移り変わり

多摩地域

(単位:人)	1991年		1996年		2001年	
	業種	従業員数	業種	従業員数	業種	従業員数
1	電子部品・デバイス	90,133	電気機械	73,165	電気機械	65,472
2	輸送用機械	24,765	輸送用機械	23,468	食料品	19,937
3	一般機械	23,652	一般機械	18,067	輸送用機械	17,668
4	食料品	16,475	食料品	16,810	一般機械	14,431
5	精密機械	13,388	精密機械	8,634	精密機械	8,463
6	印刷関連	8,543	印刷関連	7,984	印刷関連	8,315
7	金属製品	8,501	金属製品	7,229	金属製品	6,631
8	化学工業	5,624	化学工業	5,607	化学工業	5,445
9	プラスチック製品	5,331	プラスチック製品	4,617	プラスチック製品	4,643
10	家具・装備品	3,285	その他	2,873	その他	3,609

(単位:人)	2006年		2011年		2016年	
	業種	従業員数	業種	従業員数	業種	従業員数
1	輸送用機械	24,087	輸送用機械	23,981	輸送用機械	19,428
2	電気機械	20,727	食料品	18,168	電気機械	18,397
3	食料品	19,621	電気機械	17,324	食料品	16,930
4	情報通信	14,000	情報通信	13,230	電子部品・デバイス	8,759
5	一般機械	13,323	電子部品・デバイス	9,564	情報通信	7,228
6	電子部品・デバイス	11,605	生産用機械	7,583	生産用機械	6,814
7	精密機械	8,226	業務用機械	6,578	業務用機械	6,487
8	印刷関連	6,667	印刷関連	5,389	印刷関連	5,413
9	金属製品	5,785	その他	4,987	金属製品	4,293
10	化学工業	4,287	金属製品	4,919	はん用機械	3,575

第2項 TAMA Excellent Company からみる多摩の産業像

3-3-2-1 多摩地域の優良企業について

次に、多摩地域の優良企業のデータを集めた TAMA Excellent Company (<http://tama-exc.com/>) のデータを基に、一部を最新情報に更新のうえ分析した。

TAMA Excellent Company は、多摩地域で活躍する年商 10 億円以上の約 1400 社のデータを扱っている。表 3-8 に対象企業の概要を示す。対象地域別、規模別、業種分類別に分析した。企業規模は中小企業基本法の分類を基本としているが、資本金の情報がないことから従業員数を基にした分類となっている。また、1,000 人以上の企業を巨大企業としている。

西東京を対象とした広域多摩で活躍する 年商10億以上の約1400社の分析を実施			
●対象地域： 広域多摩内の以下の都市を対象に分析 ・八王子市 ・武蔵村山市 ・立川市 ・東村山市 ・府中市 ・国分寺市 ・町田市 ・東大和市 ・武蔵野市 ・国立市 ・調布市 ・東久留米市 ・青梅市 ・羽村市 ・昭島市 ・狛江市 ・多摩市 ・福生市 ・小平市 ・あきる野市 ・三鷹市 ・小金井市 ・西東京市 ・稲城市 ・日野市 ・清瀬市 ・西多摩郡			
●規模分類： 中小企業基本法の下記分類を基本としているが、資本金情報が欠如している為、従業員数のみで分類している。 また、1000人以上の企業を「巨大企業」として分類している。			
業 種	中小企業者 (下記いずれかを満たすこと)		小規模企業者
	資本金の額又は出資の総額	常時使用する従業員の数	常時使用する従業員の数
①製造業、建設業、運輸業 その他の業種(②～④を除く)	3億円以下	300人以下	20人以下
②卸売業	1億円以下	100人以下	5人以下
③サービス業	5,000万円以下	100人以下	5人以下
④小売業	5,000万円以下	50人以下	5人以下
●業種分類： 業種分類は以下の分類を用いる ・工業 ・商業 ・サービス業 ・建設業 ・金融・保険・不動産 ・食品・飲食業			

図 3-11 TAMA Excellent Company の分析概要

表 3-8 TAMA Excellent Company の記載企業例

No	企業名	地域	業種	規模カテゴリー	売上規模 (百万円)	売上順	社員数 (人)	社員数順
102	日野自動車(株)	日野市	工業	巨大企業	1,403,468	1	12,935	1
289	(株)サンドラッグ	府中市	商業	巨大企業	588,069	2	2,792	5
66	マニライフ生命保険	調布市	金融・保険・不動産	巨大企業	463,042	3	4,408	3
73	(株)ベネッセコーポレーション	多摩市	商業	巨大企業	434,400	4	2,263	14
248	(株)すかいらーく	武蔵野市	食品・飲食業	巨大企業	366,360	5	6,260	2
430	(株)アーネストワン	西東京市	金融・保険・不動産	巨大企業	290,885	6	1,551	24
418	(株)飯田産業	武蔵野市	建設業	巨大企業	256,100	7	1,030	43
9	わらべや日洋(株)	小平市	食品・飲食業	巨大企業	219,500	8	2,311	12
417	(株)いなげや	立川市	食品・飲食業	巨大企業	191,300	9	2,162	16
359	(株)キューソー流通システム	調布市	サービス業	大企業	169,155	10	955	46
162	(株)東栄住宅	西東京市	金融・保険・不動産	大企業	153,152	11	658	69
381	(株)オザム	青梅市	サービス業	大企業	151,600	12	457	109
56	ミツミ電機(株)→ミネベア傘下に	多摩市	工業	巨大企業	148,570	13	2,536	8
268	GEヘルスケア・ジャパン(株)	日野市	工業	巨大企業	136,316	14	2,030	17
93	フォスター電機(株)	昭島市	工業	大企業	132,723	15	478	99
319	コニカミルタオプト(株)→コニカミルタアドバンストレイヤー	八王子市	工業	巨大企業	129,738	16	1,500	26
343	京王電鉄(株)	多摩市	サービス業	巨大企業	126,499	17	2,518	9
220	(株)タチエス	昭島市	工業	巨大企業	126,400	18	1,478	27
231	タクトホーム(株)	西東京市	金融・保険・不動産	大企業	117,673	19	802	55
401	(株)エコス	昭島市	商業	大企業	117,331	20	769	60
438	アイティホーム(株)	西東京市	金融・保険・不動産	大企業	113,200	21	604	79
24	横河電機(株)	武蔵野市	工業	巨大企業	111,756	22	2,590	6
36	(株)モンテローザ	武蔵野市	食品・飲食業	巨大企業	108,100	23	2,574	7
128	日本電子(株)	昭島市	工業	巨大企業	104,570	24	1,912	20
89	富士通フロンテック(株)	稲城市	工業	巨大企業	102,301	25	1,709	21
282	シチズン時計(株)	西東京市	工業	大企業	100,055	26	894	48
400	(株)エスアールエル	立川市	サービス業	巨大企業	95,800	27	2,361	11
62	(株)松屋フーズ	武蔵野市	食品・飲食業	巨大企業	93,000	28	1,522	25
332	(株)ケンウッド→JVCケンウッドへ	八王子市	工業	大企業	92,435	29	598	81
160	(株)東京精密	八王子市	工業	大企業	88,194	30	809	54
179	東京多摩青果(株)	国立市	商業	大企業	85,981	31	256	183
405	エプソントヨム(株)→セイコーエプソンへ	日野市	工業	巨大企業	83,285	32	1,577	23
267	J&Kカーエレクトロニクス(株)→JVCケンウッドへ	八王子市	商業	巨大企業	82,614	33	1,046	42
350	グリコ乳業(株)→江崎グリコ吸収統合	昭島市	工業	大企業	79,878	34	421	116
362	キュービータマゴ(株)	調布市	工業	巨大企業	77,000	35	2,296	13
245	(株)スリーボンド	八王子市	商業	巨大企業	76,500	36	2,962	4
34	(株)やまびこ	青梅市	工業	巨大企業	74,274	37	1,107	40

3-3-2-2 多摩地域の優良企業特性

データの分析から浮かび上がる多摩地域の姿は次のとおりだ。企業数と社員数では八王子市がトップとなっており、多くの企業と社員が八王子市に集まっている姿が見える。しかし、売上規模では日野市がトップとなっている。企業数との比較でみると、日野市に売上規模の大きい企業が集まっている姿がみえる。

図3-13 から図3-15 から業種分類としては、工業、商業、サービス業がほぼ同数となっているが、工業とサービス業が従業員を多く雇い入れていることが分かる。

多摩地域のランキング

順位	企業数	売上規模	社員数
1	八王子市	日野市	八王子市
2	立川市	武蔵野市	武蔵野市
3	府中市	府中市	日野市
4	町田市	八王子市	府中市
5	武蔵野市	多摩市	立川市
6	調布市	調布市	多摩市
7	青梅市	西東京市	調布市
8	昭島市	立川市	西東京市
9	多摩市	昭島市	昭島市
10	小平市	小平市	町田市
11	三鷹市	青梅市	青梅市
12	西東京市	町田市	小平市
13	日野市	三鷹市	三鷹市
14	西多摩郡	稲城市	稲城市
15	武蔵村山市	西多摩郡	国分寺市
16	東村山市	国分寺市	西多摩郡
17	国分寺市	国立市	武蔵村山市
18	東大和市	東久留米市	東久留米市
19	国立市	福生市	羽村市
20	東久留米市	東大和市	東大和市
21	羽村市	羽村市	福生市
22	狛江市	武蔵村山市	小金井市
23	福生市	東村山市	東村山市
24	あきる野市	狛江市	狛江市
25	小金井市	小金井市	あきる野市
26	稲城市	あきる野市	国立市
27	清瀬市	清瀬市	清瀬市

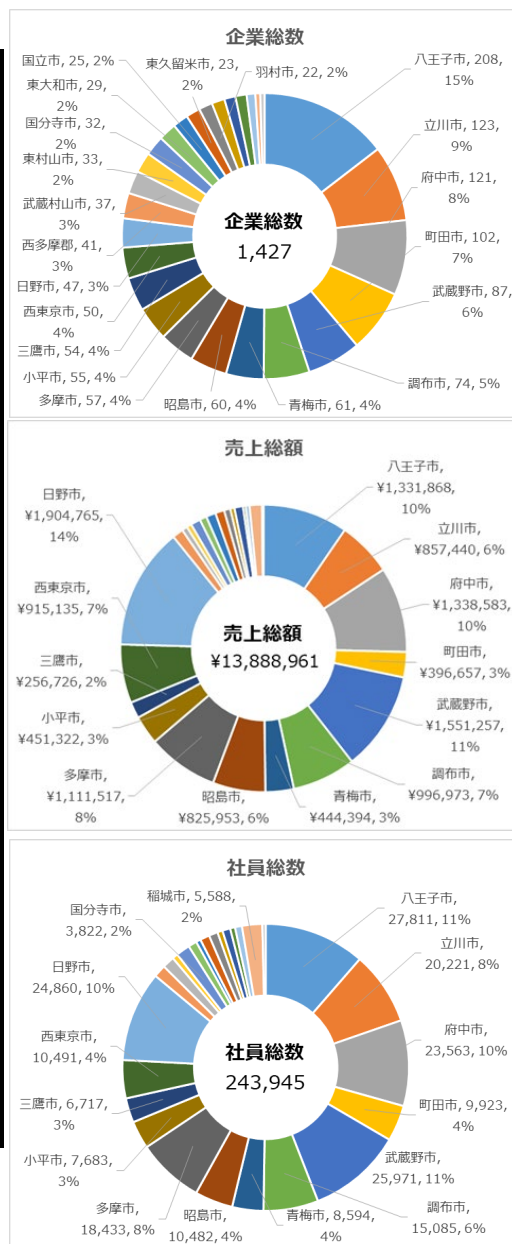


図 3-12 多摩地域の地域別優良企業特性

図 3-13 多摩地域の優良企業数

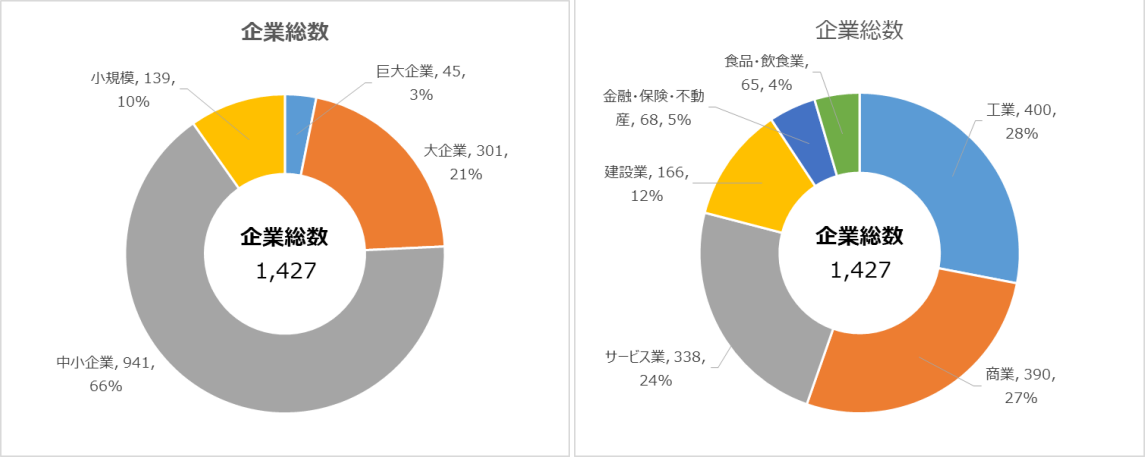


図 3-14 多摩地域の優良企業売上高

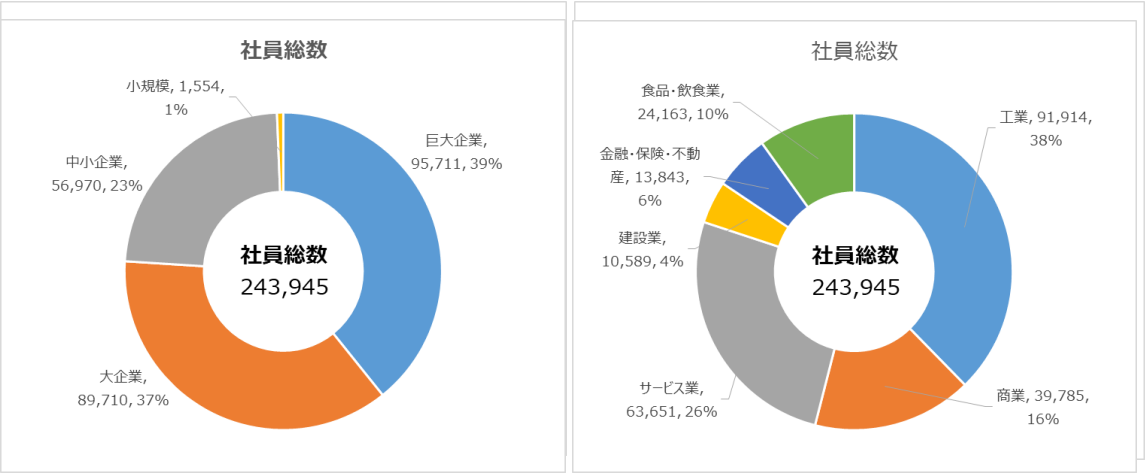


図 3-15 多摩地域の優良企業社員数

3-3-2-3 多摩地域の巨大企業特性

多摩地域での巨大企業は工業が多く、売上高・従業員共に約 5 割を占めている。地域的には、日野市、武蔵野市、八王子市、立川市に集積している。

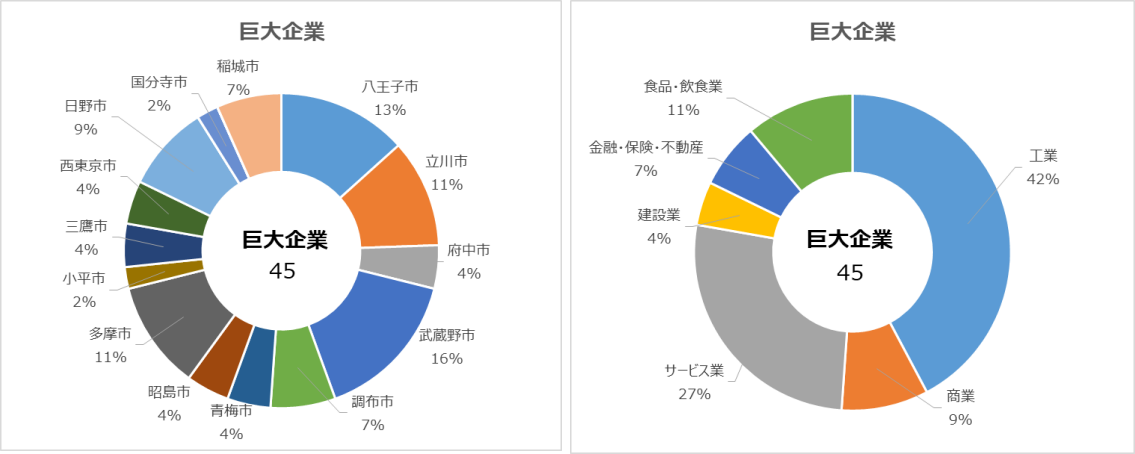


図 3-16 多摩地域の優良巨大企業数

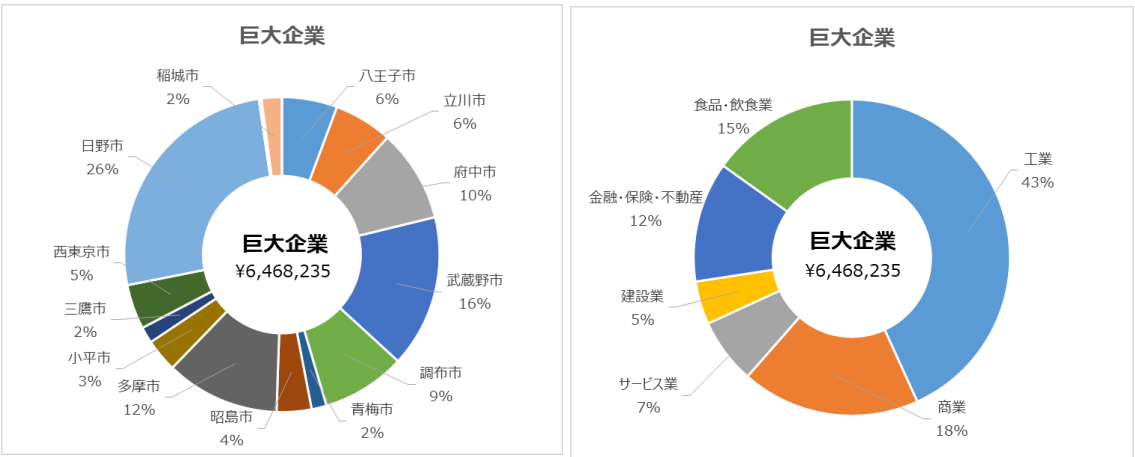


図 3-17 多摩地域の優良巨大企業売上高

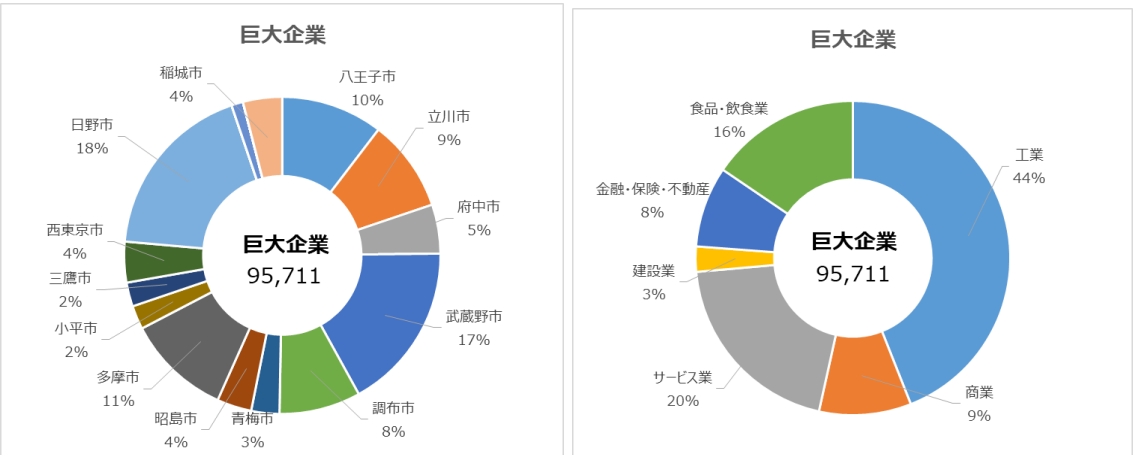


図 3-18 多摩地域の優良巨大企業従業員数

3-3-2-4 多摩地域の大企業特性

多摩地域での大企業数と従業員数ではサービス業が多いが、売上高は工業、商業、サービス業がほぼ等しい。地域では、府中市、八王子市、立川市に集積している。

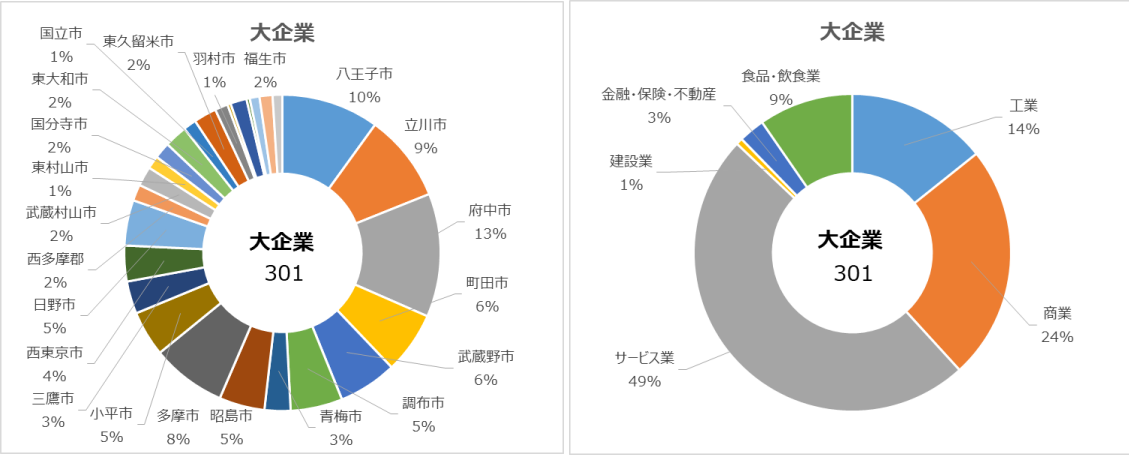


図 3-19 多摩地域の優良大企業数

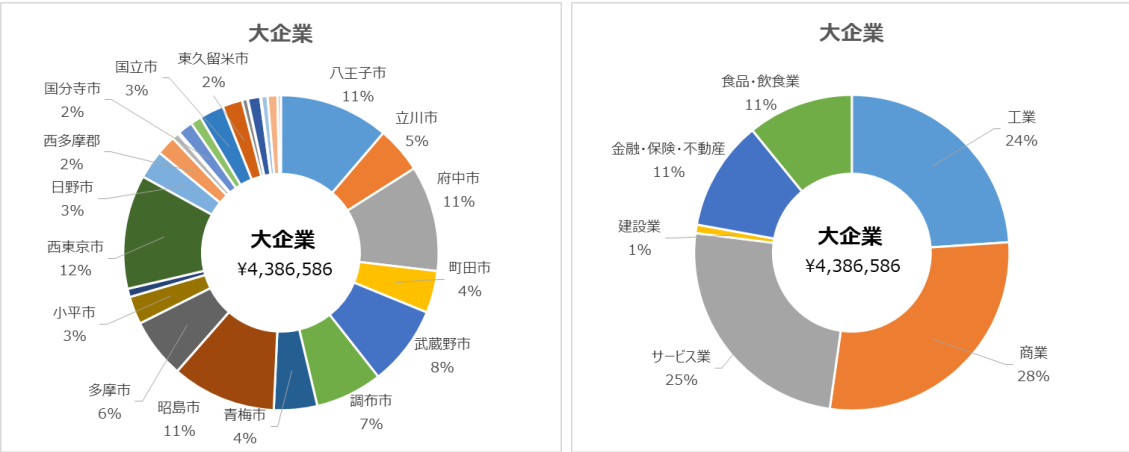


図 3-20 多摩地域の優良大企業売上高

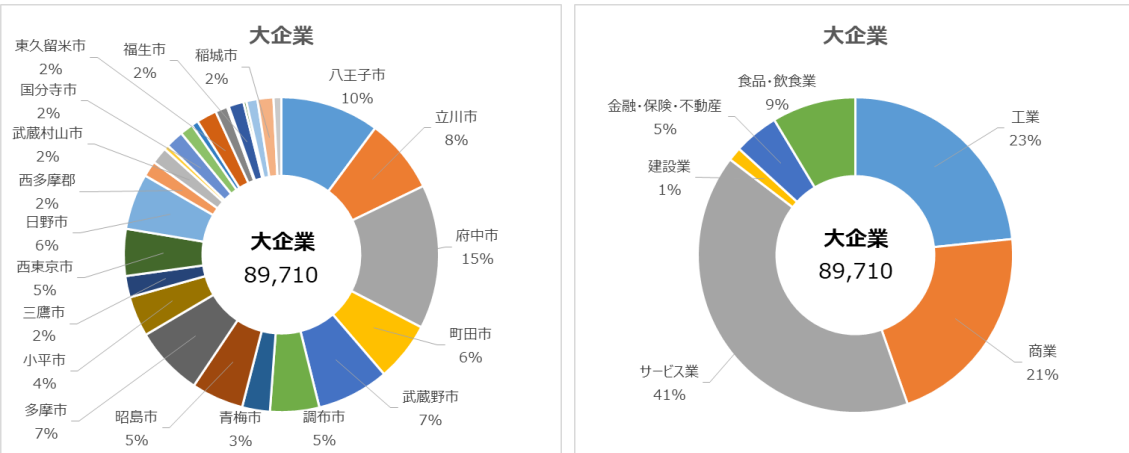


図 3-21 多摩地域の優良大企業従業員数

3-3-2-5 多摩地域の中小企業特性

多摩地域での中小企業数は工業や商業が多いが、従業員数では工業が多い。地域では八王子市に集積している。

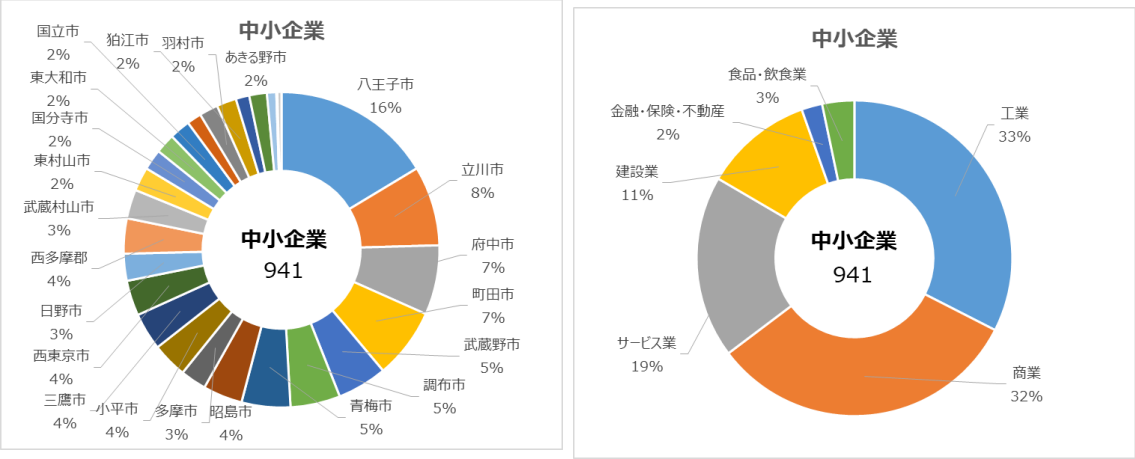


図 3-22 多摩地域の優良中小企業数

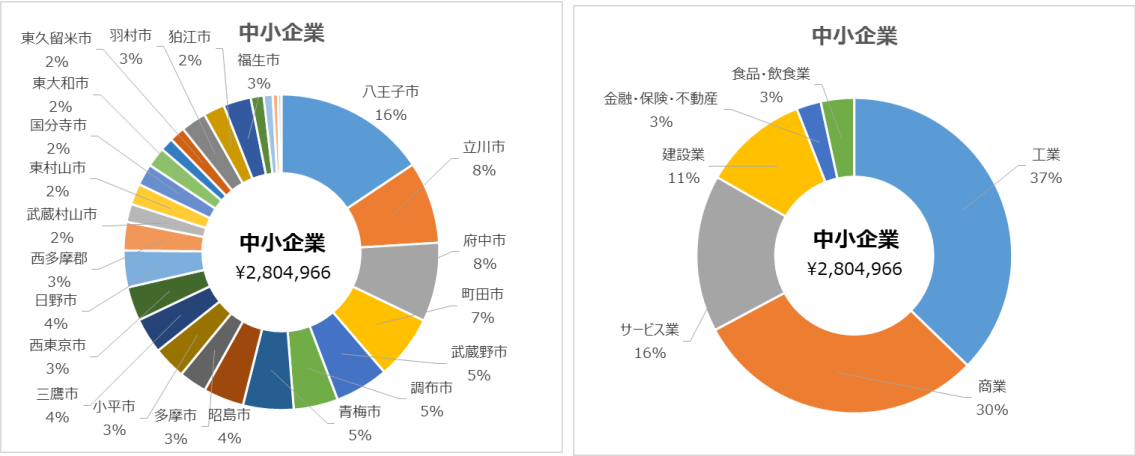


図 3-23 多摩地域の優良中小企業売上高

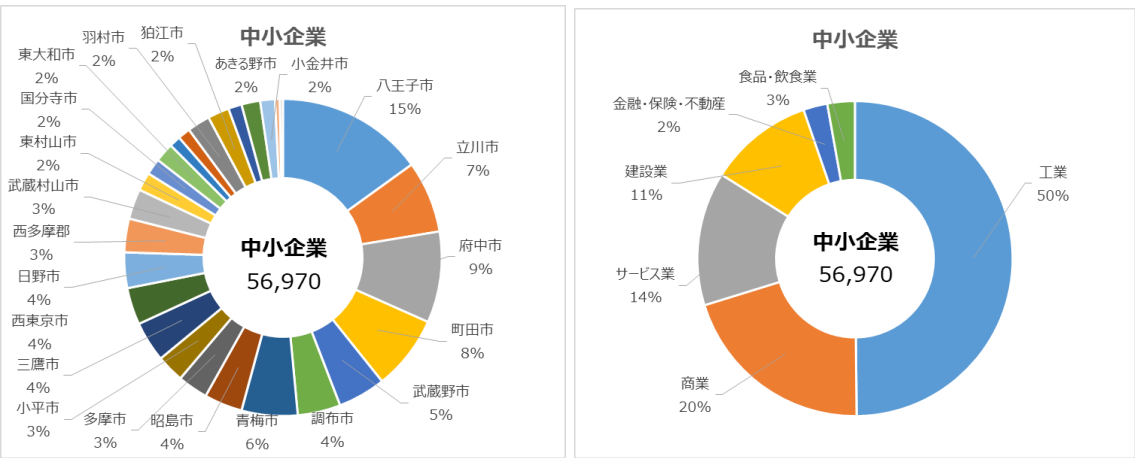


図 3-24 多摩地域の優良中小企業従業員数

3-3-2-6 多摩地域の工業企業特性

多摩地域での工業企業数は中小企業が多いが、巨大企業も一定数存在する。地域的には八王子市に集積しているが、売上高や従業員数では日野市の占める比率が高い。

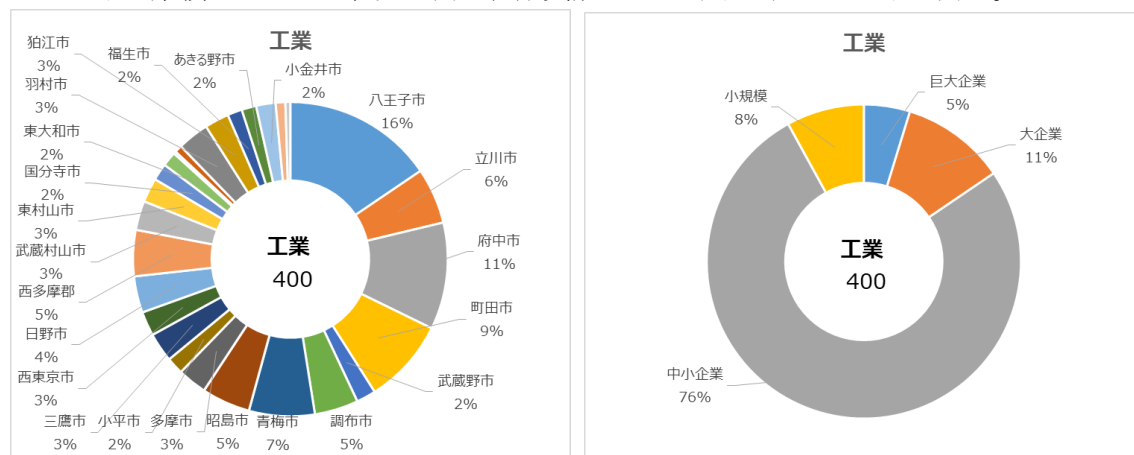


図 3-25 多摩地域の優良工業企業数

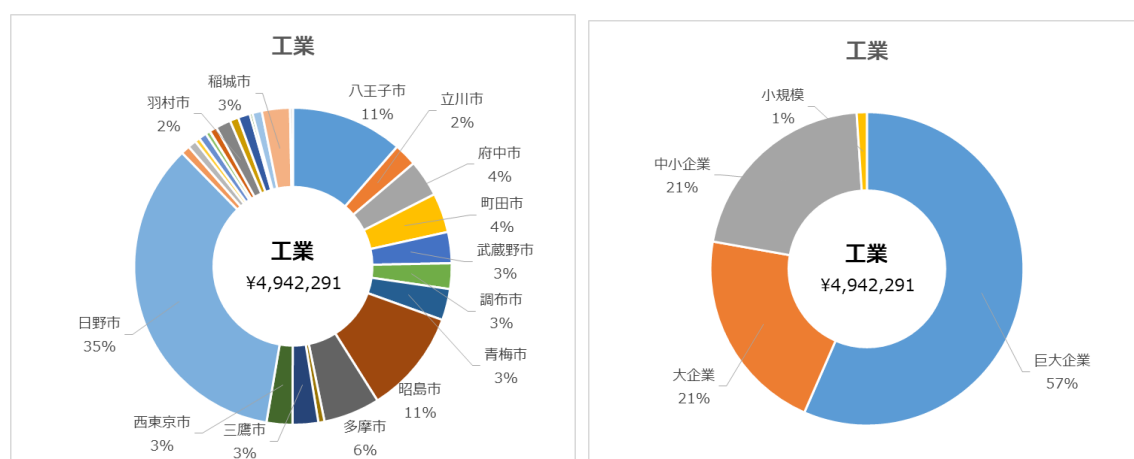


図 3-26 多摩地域の優良工業企業売上高

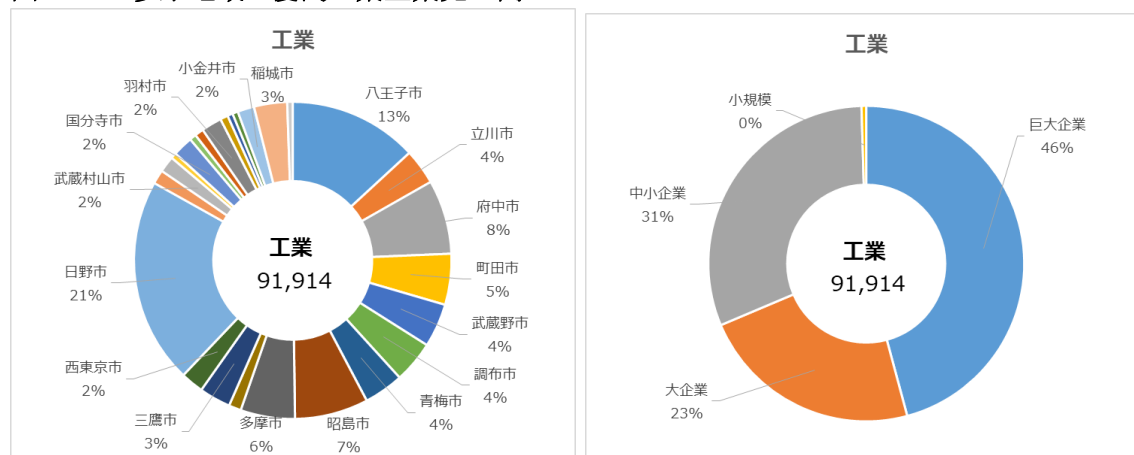


図 3-27 多摩地域の優良工業従業員数

3-3-2-7 多摩地域の商業企業特性

多摩地域での商業企業数は中小企業が多いが、一部の巨大企業が売上高や従業員数で高い比率を占めている。地域では八王子市、府中市、多摩市の占める比率が高い。

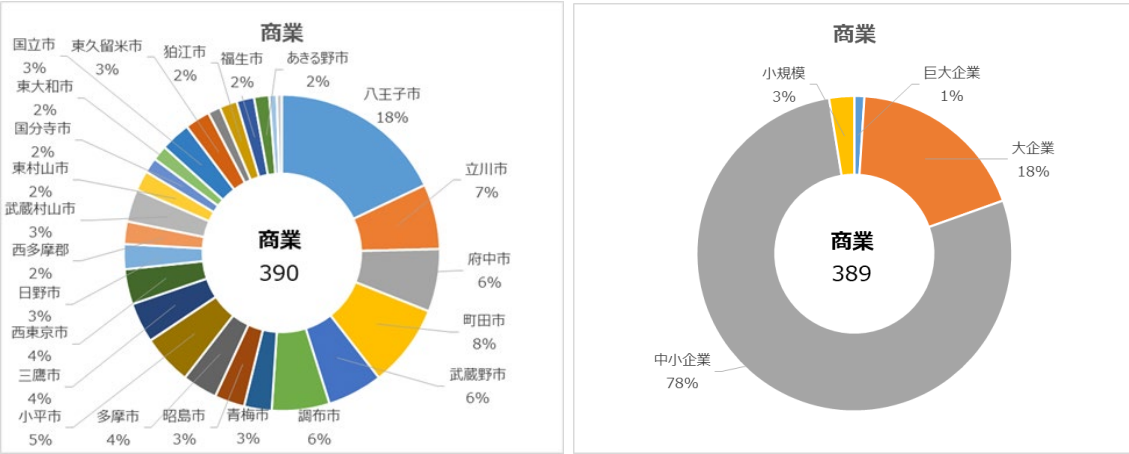


図 3-28 多摩地域の優良商業企業数

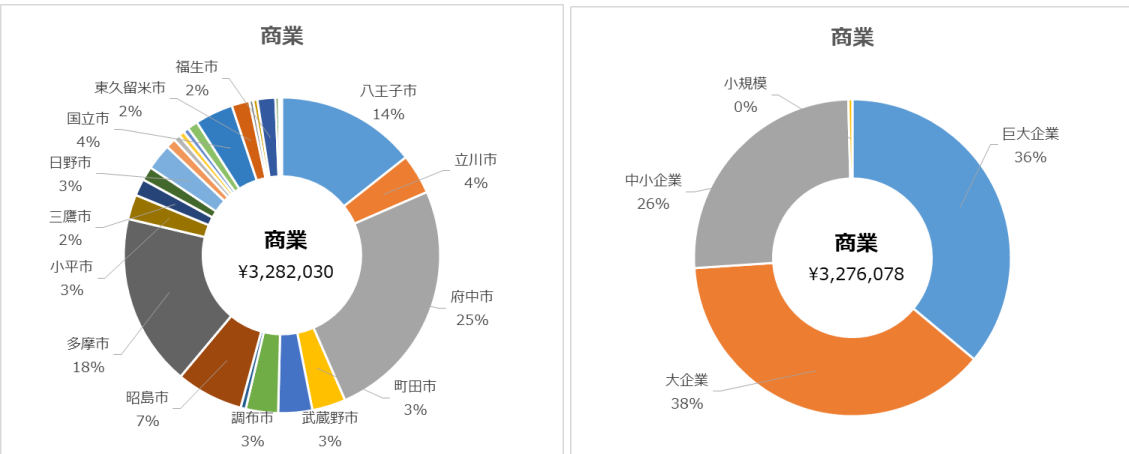


図 3-29 多摩企業の優良商業企業売上高

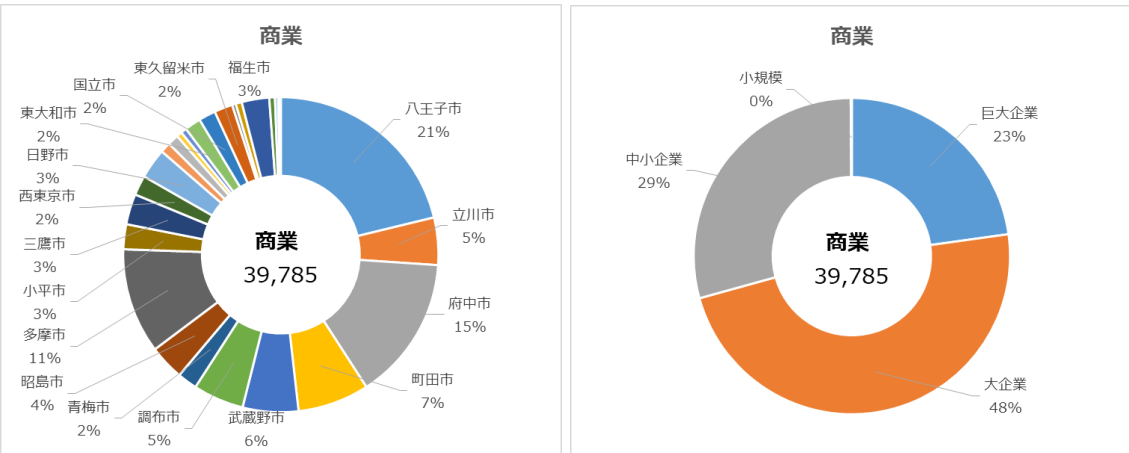


図 3-30 多摩企業の優良商業企業従業員数

3-3-2-8 多摩地域のサービス業企業特性

多摩地域でのサービス業の企業数では、工業や商業に比べて中小企業の比率が低い。地域的には立川市、府中市、多摩市の占める比率が高い。

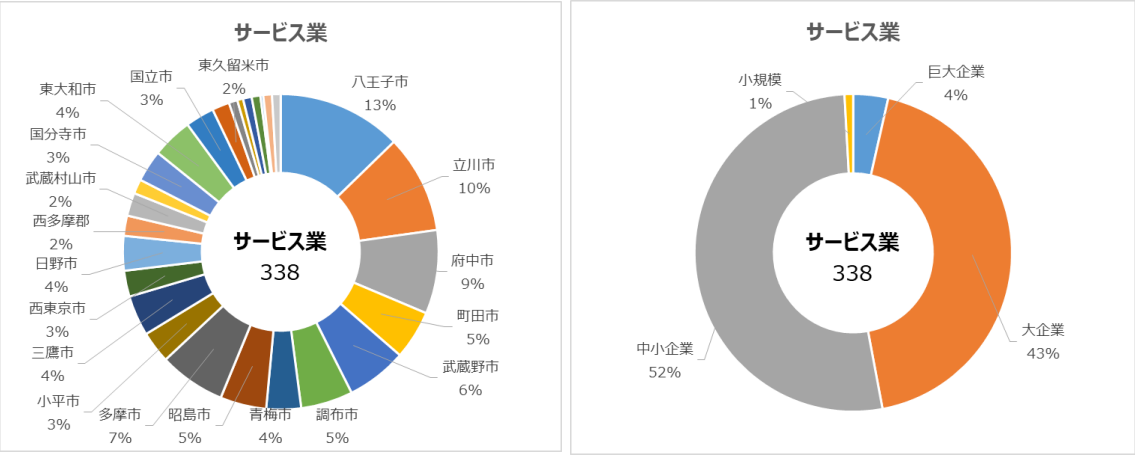


図 3-31 多摩地域の優良サービス業企業数

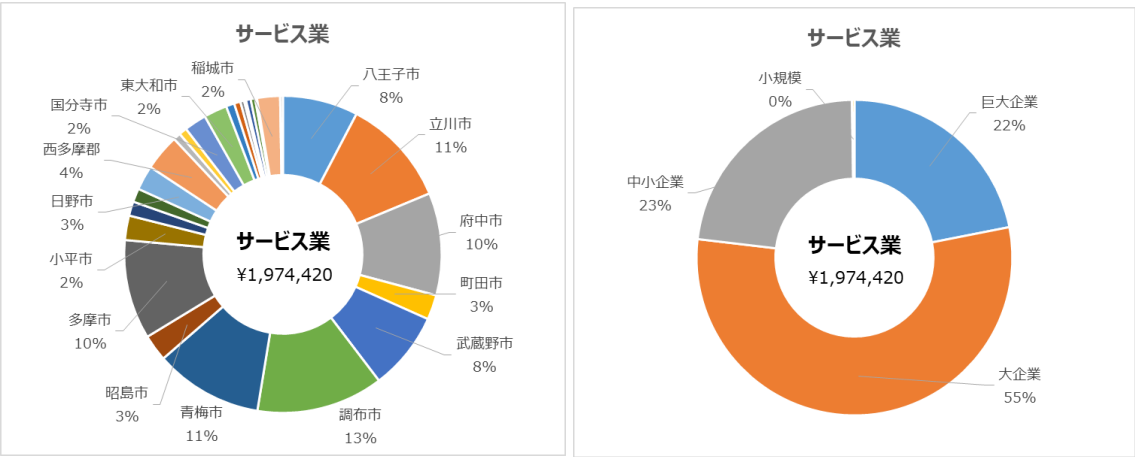


図 3-32 多摩の優良サービス業企業売上高

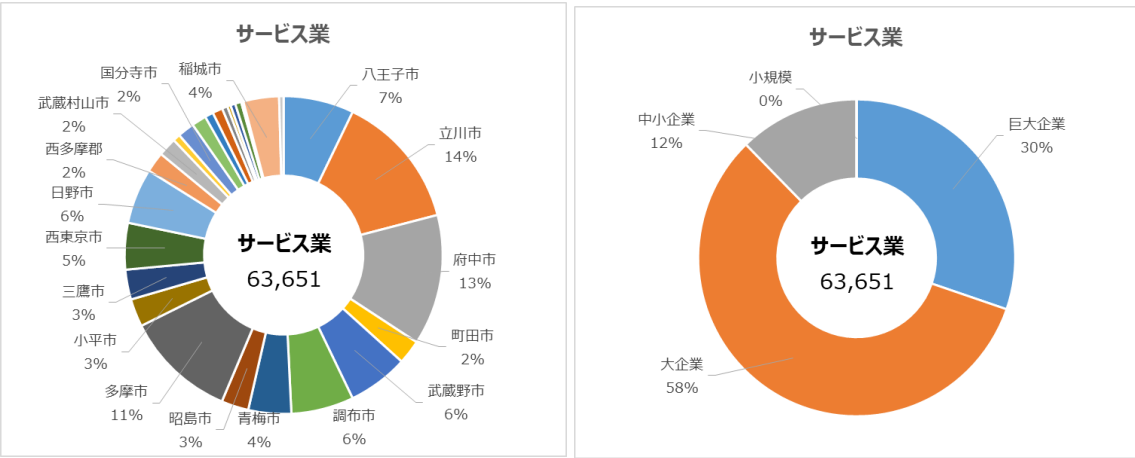


図 3-33 多摩の優良サービス業企業従業員数

第4節 新たな産業への動き

首都圏中央連絡自動車道（圏央道）が、2014年（平成26年）6月28日に相模原愛川インターチェンジ（IC）～高尾山IC、2015年3月8日に寒川北IC～海老名ジャンクション（JCT）間で開通した。これまで、中央自動車道の八王子JCTから東名高速海老名JCTへは78分要していたのが、同区間の開通により17分と大幅に短縮され、アクセスが良くなり、周辺に食品工場が増加した。コンビニなどに陳列されるお弁当などの商品を一つの工場で、最新ロボットなどを導入して効率良く作り、道路の開通により関東地方全域に商品を届けることが可能となった。ヒアリング調査を行なった川崎市と相模原市では、工業だけではない新たな産業の取り組みが始まっていたので、事例をいくつか紹介したい。

第1項 川崎市

京浜工業地帯が広がる川崎市の臨海部には数多くの工場が立地し、市内の事業所数4万1,028のうち製造業が占める割合は全体の7.74%と、5.73%の多摩地域に比べて多い¹⁹。同市は長らく「ものづくり国家日本」をけん引してきた。しかし、そのようなものづくり都市でさえ、工場の流出の事例が後を絶たない。そこで川崎市は「研究開発の街」として新しい産業、雇用を生み出す街づくりを根ざしている。

川崎市産業振興課、川崎信用金庫では、同市や信金の専門家が企業に出向いて企業同士をマッチングする事業も行っている。その共同研究によって開発された製品も数多くあるという。他にも、「川崎ものづくりブランド」に、市内の中小企業の製造品を認定する取り組みを行って、企業を支援しているというお話を伺うことが出来た。

同市が研究施設として、キングスカイフロントを設立した。これは、川崎市川崎区殿町に新設した研究開発を目的としたオープンイノベーション拠点である。キャッチコピーとして、「ここ川崎から世界が、未来が変わる。」と掲げており、日本の成長戦略の一翼を担うことを目的としている。おおよそ40haの土地に、44の企業と事業所（2019年1月末現在）が立地している。立地企業の業種は、製薬、バイオテック/創薬、創薬支援/製造受託、化学/繊維、環境/エネルギー、医療/診断、医療機械・機器、大学/研究機関、医療/検査機関、官公庁/地方公共団体、独立行政法人、インキュベーション施設管理・運営などであり、健康、医療、福祉、環境の課題解決やイノベーションの場として位置付けられている。9月13日にキングスカイフロントのフィールドワークを行なった。同施設はいすゞ自動車の工場跡地をライフサイエンスと環境拠点にする事を目的に整備を行っており、2011年に国際戦略特区に申請を行い、現在ではライフサイエンス拠点としての認知も

¹⁹経済センサス-基礎調査 平成26年経済センサス-基礎調査 参考表 参考表3 産業(大分類)、経営組織(2区分)別事業所数及び従業者数ー全国、都道府県、市区町村 ファイル 統計データを探す 政府統計の総合窓口

進んできている。立地的な魅力としては羽田空港に近い為、関西圏からのアクセスが良く、東京の拠点として活用されるケースもある。更にライフサイエンスに用途を絞ったところにより特色を出している。キングスカイフロントは隣接している東京都大田区の特区と産業協定の連携を行っており、2020年（令和2年）の開通が予定されている、（仮称）羽田連絡道路を利用することで、多摩川を挟んで立地する羽田空港への利便性が向上し、交通環境の良さが強みを増す。同施設にはない大田区側のコンベンションセンターの活用等における連携を通じて、羽田近辺の産業拠点としての魅力を更に高めていく構想があるとの事であった。

第2項 相模原市

相模原市は、神奈川県内では横浜市、川崎市に次ぐ人口を持つ政令指定都市である。市内には JAXA の研究所があり、工業だけには留まらず、あらゆる産業で賑わいを見せている地域である。そのような相模原市は、2027年（令和9年）に開通するリニア新幹線の神奈川県唯一の停車駅となる相模原駅を有する都市となる。リニア新幹線の開通に伴い、相模原市は数多くの新たな産業の基盤となる施設の建設計画を進めている。例えば、ロボティクス産業をより活性化するべく、「さがみはらロボット導入支援センター」（中央区）を建設（2015年）。相模原市環境経済産業局から、同施設やロボット事業のお話を詳しく伺うことが出来た。同施設は、機械について幅広く網羅した知識を持つ専門家、システムインテグレーターを養成する機関であり、世界的技術のロボットを導入して、生産性を上げる活動を行っている。国内外問わず月間約90人が訪問しており、タイの政府関係者が訪問するなど、役員クラスが訪れるケースもあるという。また、相模原市がロボット開発の拠点となり、企業と企業のマッチングを行い、そこで培われた技術やノウハウを他の市区町村と連携していく取り組みも行われている最中であり、これから産業の効率化を見込み、開発を進めているところだ。また、物流施設において今まで人の手で行っていた作業を機械化することが可能となるロボットも多数取り揃えている。代表例として、デリカ商品の製造が挙げられる。コンビニエンスストアで提供するおにぎり、お弁当などを製造する段階でロボットを導入することで効率性を高めている。冷蔵庫並みの低温下での作業は極めて厳しく、ロボットの活用により、生産性の向上、従業員の3K業務からの解放が実現する。それまで人の手でやっていた作業を機械化することにより、人間は技術をさらに発展させる取り組みに時間を費やすことができるのではないかと。

また、株式会社さがみはら産業創造センター（SIC）でもお話を伺った。同企業は、地域経済の活性化を図るべく支援をしている。主に従業員数数十人ほどの中小規模の企業向けに、コワーキングスペースを提供している。これまでに270の企業が入居をしており、事業の発展に伴い、周辺に拠点を置いた企業もあれば都内に移転する例もあるという。同センターの別事業として、企業がロボットを導入する上での支援事業がある。ロボットを

導入してすぐの段階における使い方や、準備に関する問い合わせが多いという。相模原市はシステムインテグレーターが他自治体に比べ多く、人手不足という問題をロボットで代替し、生産性を向上させる支援を行っている。

新たな産業への取り組み

川崎市

- ・ 研究開発の街へ変化しつつある
- ・ 行政が中小企業同士をマッチング

相模原市

- ・ ロボット産業を今以上に発展
(リニア中央新幹線の開通を意識)

図 3-34 多摩地域周辺の新たな産業への取り組み

第5節 産業の抱える課題

先述の通り、多摩地域は戦争や不況、円高等の外部環境の変動など、多くの課題を乗り越えてきた。しかし、平成不況により、相次いでこの地域から撤退をした工場の存在は大きかった。今もその穴埋めが出来ていない。第二次産業、第三次産業ともに事業所数が減少する中で、第三次産業の比率がどんどん上昇していることから、正規雇用や生産性の低下が懸念される。従業員特性から見てもわかるように、多摩北部など、特別区や神奈川県へのアクセスが良好で地域の昼間人口指数は少ない傾向にある地域は、元来、多摩地域に勤務先を置いている住民が少ないと考えられる。一方で、企業の数が多い自治体の近くにあり、昼間人口が少ない地域での企業数の低下は、その周辺地域への打撃にもなるのではないか。また、農業の衰退がめざましく、このままのペースでは近い将来、多摩地域の産業の特徴がますます薄れてしまうことも懸念される。

第4章 10年後の多摩地域の姿

第1節 文献調査とフィールドワークからの考察

文献調査とフィールドワークから、多摩地域は工場数、事業所数の減少が続き、地域としての雇用が難しくなっている状況が見えてきている。また、リニア開通やテレワークの進展により移動の制約が少なくなるため、多摩地域からの人口流出が起きてしまうのではないかと考えられる。フィールドワークから、企業誘致に川崎市や相模原市などは各自治体が手を差し伸べている一方、多摩地域の各自治体は規模が小さいこともあり、特に目立った活動をしていないケースも少なくない。しかし、工業を中心とした産業集積モデルではなく、自立分散型の都市構造を構築しようとする、東急電鉄の取り組み（後述）は、第二次産業から第三次産業中心にシフトしつつある今の社会に新しい枠組みを提供する可能性があると感じられた。

企業と人の移動が容易になる時代には、集いたくなる魅力をどのように地域に埋め込んでいくかが重要になるのではないか。そこで、住み続けたくなる街の姿はどのようなものなのかを検討していく。

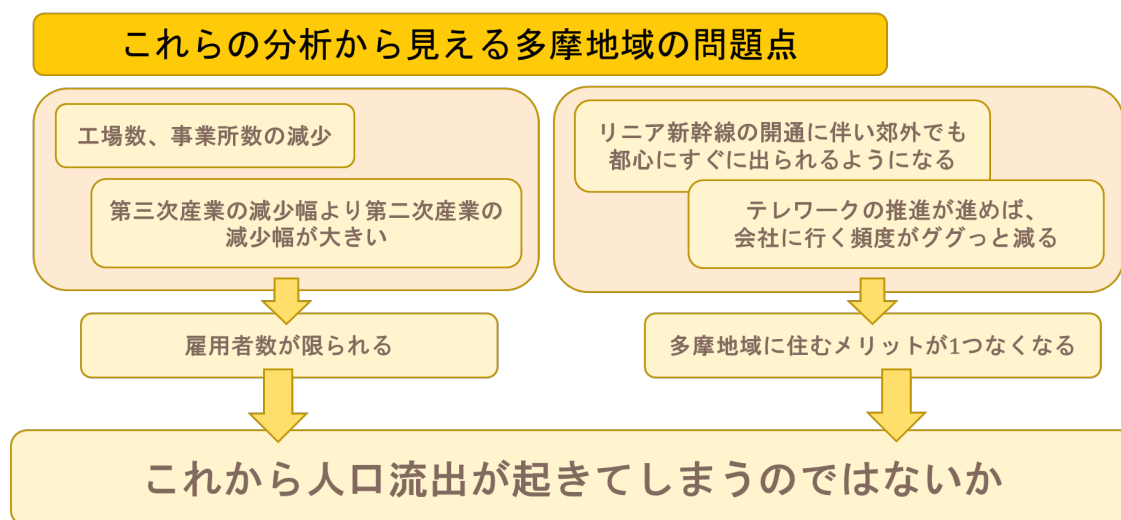


図 4-1 文献調査とフィールドワークから見えて来た課題

第2節 住み続けたいまちの姿

このままでは少子高齢化が進み、高齢者に優しい街づくりが最低条件になるのではないだろうか。よってこのような街を実現させるよう目指すことを提案する。以下に私たちが自由に出し合ったアイデアを列記する。

表 4-1 住み続けたい街の姿

【まちづくり】	
・医療の充実 ・コワーキングスペースの拡充 ・豊かな小中高教育 ・高校無償化（多摩地域） ・体育館の建設と開放（市民プールくらいの値段、100 円くらいで誰でも使える） ・団地の跡地を畑に ・継続的に住んでもらうための文化策 ・大学の高度化 ・マンション建設の規制	・老若男女を対象にした毎月のメダリスト教室 ・美術館、博物館、ネットワーク ・ドローン特区 ・フードバンク活用 ・公園充実 ・家を壊して自然回帰 ・荷物の受け取りの駅でのシステム活性化 ・一自治体に必ず一公園 ・VR 活用思い出の街巡り、終活
【教育】	
・むかしの子育ての知識共有 ・待機児童ゼロ ・農業体験場を町に一つ ・コンパクトシティの実現 ・空き家活用 ・みんなで育てる ・子育て世代の集まる場所	・家族で過ごす時間の増加 ・親の情報交流の場 ・森や里山の活用 ・保育事業マッチング ・サテライト保育園 ・高齢者による子育て支援
【高齢者】	
・皆で声掛け安否確認 ・貯筋運動を気軽に出来る場 ・児童館でのワークショップの講師	・シニア村 ・VR で介護、看護 ・小学校街の散策ツアーシニアリーダー

・70～75 歳まで就労可能な雇用環境 ・新人への技術継承の促進 ・ロボット介護 ・ロボットによる介護 ・社会との関わり（仕事、ボランティア） ・ペットとの交流の場 ・高齢者による事故の防止	・シニア用集合地域機能完備 ・演奏ワークショップ（吹奏楽） ・階段にスロープを ・麻雀脳活 ・シニアラジオでの「うんちく」発信 ・シニア専用道路
【道路、交通】	
・駅の新しい機能＝文化センター、図書館 ・複々線化による時間短縮 ・自動運転 ・自動運転 ・圏央道 ・坂の改良 ・ウーバーなど、いつでもどこでも運転手完備の行政タクシー ・南北道路	・自転車 ・飛行場 ・モノレール ・水害防止 ・1 人乗り車の普及 ・色付き路側帯の増加 ・道路、メトロ活用 ・ディマンドバスの導入
【観光】	
・趣味を発展させた産業化、地域ブランド化 ・好きな人による土地のツアーガイド ・e-スポーツの中心地 ・魅力を作るコンペ開催	・ジブリーランド ・玉川上水の水運利用 ・負の遺産ツアー ・ゴミ焼却場の遊園地化
【農業、ブランド化】	
・多摩の木材の有効活用 ・市民全体での特産物づくり ・農業県との連携 ・実際の農業体験（SDGs） ・農業ビル	・農業の研究開発 ・農家体験コース ・採算性の重視 ・広域連携

【働き方】	
・ どこでも働けるよう環境 ・ 高齢者、障がい者への窓口 ・ 空き家のサテライトオフィス	・ スウェーデンのような週 1 日の早帰り制度 ・ 実家のサテライトオフィス化
【文化】	
・ 聖地巡礼 ・ 祭り、花火受け継ぐ ・ VRcity ・ 地域運動会開催	・ ラジオ体操復活 ・ 対災害の意識高め ・ 2 泊 3 日シニアキャンプ ・ VR シニア
【自然】	
・ 解体体験 ・ 鹿狩り体験 ・ 多摩川への親しみ（狛江は実施済み） ・ 川下り ・ 散策&山菜狩り ・ ビオトープ	・ キャンプファイヤー ・ キャンプ ・ 電気禁止体験 ・ ガチサバイバル体験 ・ 動物養殖体験
【エネルギー】	
・ 奥多摩での風力発電 ・ 地域エネルギー ・ 高齢者の筋トレを利用した小規模発電 ・ ゼロエミッションの実現	・ 食品廃棄物のバイオマス発電施設 ・ 焼却場での火力発電 ・ 車の速度制限
【産業】	
・ オープンイノベーション ・ 土地活用（奥多摩） ・ スタジアム シンボリック ・ 広域医食職住複合地域 ・ 大企業とのネットワーク ・ 空き地を利用した農業	・ 運動会企画 ・ 地域独自のスポーツ（例：北海道常呂のカーリング） ・ 養殖水族館 ・ 多摩の学生（小中高大）に向けた地元の産業の紹介

第3節 人の暮らし

結論から先に述べると、多摩地域はどんどんベッドタウン化をするのではないかと考えた。これまでの研究で、物理的な距離が東京特別区に近いほど人口が増える傾向にあることが分かった。つまり、多摩地域に住処を置きながら、特別区に通勤、通学をする人がより増えるのではないだろうか。しかし、特別区から離れた自治体では人口の減少が懸念される。今後も多摩地域の人口を維持するためには、地域の産業を活性化させることは必須ではないかと考える。また、これには国道16号線沿いの団地や多摩ニュータウンの急速な高齢化に伴う人口減少にも要因があると考えた。

多摩西部を中心に人口減少が起き始めることは以下のデータで明らかである。

- 多摩地域全体としては現在比98.2%と微減。
- およそ半分の市町村の人口減が始まる
- 都心への交通環境の良い多摩北部ばかり人口増加が見込まれる
- 多摩南部、多摩西部は人口の減少幅が大きい



注：多摩北部（東側）：狛江市、調布市、三鷹市、武蔵野市、西東京市、東久留米市、清瀬市
多摩北部（中側）：府中市、小金井市、国分寺市、小平市、東村山市
多摩北部（西側）：立川市、国立市、日野市、昭島市、東大和市、武蔵村山市
多摩南部：八王子市、町田市、多摩市、稲城市
多摩西部：青梅市、羽村市、あきる野市、瑞穂町、日の出町、奥多摩町、檜原村

図 4-2 多摩地域のエリア構成（筆者作成）

表 4-2 ²⁰2030 年の多摩地域の人口推移

	2015 年	2030 年	増減
多摩北部（東側）	1,032,484 人	1,047,254 人	101%
多摩北部（中側）	840,182 人	848,751 人	101%
多摩北部（西側）	762,553 人	748,821 人	98%
多摩南部	1,244,128 人	1190,881 人	96%
多摩西部	332,502 人	301,394 人	91%

しかしながら、東急電鉄がこのような人口減少を食い止めようとする取り組みを既に始めていることが、フィールドワークの結果わかった。

東急は 2019 年 11 月 13 日に駅に隣接した大型商業施設、南町田グランベリーモールをリニューアルオープンした。同施設の改装に伴い、駅名も南町田グランベリーパーク駅に改称した。同駅は東急田園都市線の駅であり、南多摩エリアに位置する町田市の南部にあたる。

南町田グランベリーパーク（町田市）は、広い敷地を活かし、最新技術を用いた映画館を設置し、時代のニーズに合わせた周辺地域の人が集まる街づくりを意識しており、都内の店舗では実現が難しい、言わば体験型ショッピングモールとなっている。また、区画整理で道路網を再編したことで、徒歩の近隣住民が限りなく自動車道路と接することなく、今までより安全に、同施設を利用、駅に向かうことが出来るようになったという。住民がより使いやすい街をにすべく再開発を行なったことにより、周辺の戸建て住宅が軒並み売れ行きも良くなってきたという。また、区画整理の結果、これまでに比べより近くなった、鶴間公園が果たす役割も大きい。同公園を憩いの場としてだけでなく、ゆくゆくはパソコン 1 台持って、公園で仕事出来る、現在のセントラルパーク（米・ニューヨーク市）のような役目を果たしたいお話も伺った。

また、東急線のラッシュは他社線に比べピークとなる年が遅くなる見込みである。そこには、東急が行っている沿線開発は、衣、職、遊の 3 つ作る事に重点に置いており、自立分散型の都市構造を目指している背景があることが挙げられるという。日本でもサテライ

²⁰男女5歳階級別データ- 日本の地域別将来推計人口（平成 30（2018）年推計） | 国立社会保障・人口問題研究所 <http://www.ipss.go.jp/pp-shicyoson/j/shicyoson18/3kekka/Municipalities.asp> より著者作成

トオフィスがようやく設立され始めており、この産業構造をいかに街づくりに活かすかが重要だという。都心と多摩地域、神奈川県東急沿線は、衣食住の場所の分離が起きており、二極化が進み続けている。しかし、この産業構造の変化を機に都市機能のサービス化を図ることで、地域に根付いた都市として機能できるのではないかというお話を頂いた。

第4節 住み続けたい多摩地域の実現に向けて

これまでの工業生産モデルに過剰適応した地域のあり方では限界が見えてきていると考えられる。大きな資本と労働力を必要とする工業生産では、生活と仕事(消費と生産)を分断して、それぞれに最適化を行なう方が効果的であった。しかし、サービス業中心で、技術やインフラが進化し、限界費用が極限まで低下していく社会になってくると、生活も仕事も好きな所で行われるようになる可能性がある。これからは、求心力のコアがある所に、生活と仕事と環境が統合され、循環型の社会に移り変わっていくのではないかと考えられる。

人々の協調行動が活発化し、ソーシャルキャピタルが充実した住み続けたい街を実現するためのアクションプランを以下に検討する。

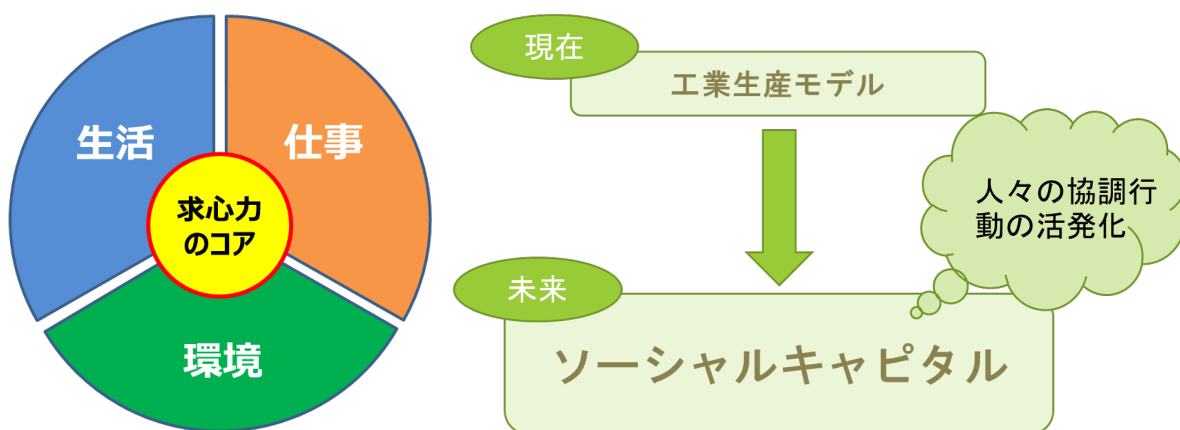


図 4-3 住み続けたい地域を実現する為の考え方

第5節 住み続けたい街を実現する為のアクションプラン

住み続けたい街を実現する為のアクションプランをそれぞれの学生が提案する。



図 4-4 住み続けたい街を実現する為のアクションプランイメージ

第1項 人口増加による地域の活性化（遠藤）

私が考える10年後の多摩地域の姿は「人口増加による地域の活性化」である。超高齢化社会の現代だからこそ多摩地域を活性化させるには若者・子育て世代の20代～30代を呼び込むことが最重要だと考える。そこで重要になってくるのが空き家の利用だ。高齢化社会の日本にとって大きな課題である「空き家問題」。それは多摩地域も例外ではなく、「多摩市空き家等実態調査報告書」によると2017年（平成29年）3月時点で多摩市内にも3,900件軒以上の空き家が存在する。

提案として、この空き家をテレワークやシェアリングサービスで若者世代に向けたレンタルスペースとして活用することや、若者と高齢者、子育て支援世代の交流の拠点などとしてマッチングを図れば良いと考える。空き家所有者の半数以上が65歳以上であり、今後現所有者が亡くなられた場合、適切な管理がされるかなどの懸念も残っている。

第2項 子育ての充実化（伊東）

多摩地域が住みたいと思われる地域として位置付けられるためには、さらなる子育ての充実化が不可欠ではないだろうか。以前の研究から先述の多摩地域の産業の魅力のひとつ

ともいえる教育に力を入れることが重要だと考える。多摩地域は巷で行われている、住みたい街ランキングや子育てしやすい街ランキングなどでは、度々上位に置かれている。確かに、合計特殊出生率は特別区に対し多摩地域は比較的高い。しかし、全国平均を下回っており、さらなる支援の強化が必要である。たとえば、多摩地域の教育機関の無償化である。現在行われている高等学校の無償化を自治体が持続的に行なうことで、経済的負担の軽減や学生にとっても勉強意欲が増し、教育水準上昇にもつながるのではないだろうか。

次に、高齢者による子育て支援を提案する。現在、日中は母親1人で子育てをするケースも少なくはなく、ストレスの原因にもなりかねない。そこで、昔のように近隣住民が参画し、子どもを守り育てていくことで、家庭内の大きな負担が減少するのではないかと。さらに、近隣同士のコミュニティの向上により、子どもの事件事故の減少にも期待出来る。また、そのために、身体的に元気な定年後から75歳頃までの高齢者を主とした雇用システムを構築することも考えられる。人生100年時代と叫ばれるこの時代ではあるが、定年の延長などシステムが整っていない企業もある。そのような高齢者が社会に参画するチャンスとして、多摩地域が他自治体の見本になるようなシステムの導入を考えるべきである。

現在、多くの企業が導入しているフレックスタイム制に加え、早帰り制度を積極的に導入することが重要ではないか。空いた時間を家族サービスとして活用することも可能であり、子育てだけでなく、家族でいる時間を増やすことも出来る。また、勤務時間の短縮化により、仕事の能率も上昇することが見込まれる。

フィールドワークを行なった川崎市は保育施設の充実化に伴い、待機児童が0人になったこともある(2017年)。また、小学生の医療費を控除する取り組みもあり、これらの効果から、川崎市の合計特殊出生率は多摩地域より高い水準を示しており、参考にすべきである。

また合計特殊出生率は全国で大きな差がある。東京都は全国の中で最も低く(2018年)、九州・沖縄地方は比較的高い。これには、「生活のゆとり」と、「仕事と子育ての両立のしやすさ」[広井・2019]も挙げられ、多摩地域においても前述のような子育てに向けた生活環境の改善を行なうべきではないだろうか。

以上の点から、少子高齢化が際立つ多摩地域において、子どもから高齢者までのすべての世代が満足いく地域づくりを実行すべきだと考える。高齢者が社会に参画し、未来を担う子どもが安心して暮らすことの出来る街として協力しあうことで、住みやすい、人が集まる持続可能な都市になるのではないかと。

第3項 一極集中社会から自律分散社会へ(神尾)

ワークライフバランスに合わせた、自律分散社会構造へと転換すべきである。

「理想的な街」と言われてどのような姿を想像するのだろうか。本稿の執筆にあたって常に考えてきた。多摩地域は当然ながらミクロな問題、マクロな問題を抱えている。両者共に時代潮流を見極める「魚の目」を持ちながら課題解決にあたるには、高い視座を持ち合わせる必要がある。多摩地域と言っても特別区に隣接しそこへ依存しているエリアと特別区から離れた自立している地域とで大きく二分できる。多摩地域の特徴として多くの主要駅から、公共交通機関で20～50分ほどで都心に向かうことが出来る。しかし、都心へ向かうほとんどの電車の、通勤通学時間帯の乗車率は100%を超えている。鉄道各社の工夫により一時期に比べラッシュは軽減されているが、そもそも混雑した電車で揺られながら勤務先に向かうことは正しいことなのか、疑問を抱かざるを得ない。

そこで、東京都内でも二極化している現在の都市構造を、コワーキングスペースを活性化するなどして、働く場を分散することを提案する。仕事場との距離が近接して、適度に身体を動かす自然豊かな環境があり、週末には家族で遊べるような場所があれば言う事はない。それに加えて子どもを育てながら考えると、緊急事態に対応できるよう全て距離が近ければ近い程良い。ライフワークバランスを考えながらQOLの向上を図り、職住だけでなく遊ぶような環境が全て近隣にある街が必要である。私の住む横浜市緑区の周囲の娯楽施設と言えばカラオケ、パチンコスロットがある程度で、娯楽という観点から、ここで一生を過ごす事は無いだろう。人が寝るために開発されたエリアにはまだ魅力を感じるような箇所を感じる事が出来ない。街への魅力の薄さも、職・住・遊のバランスが成り立っていないことと関連していると考えられる。

職・住・遊の3つ作る事に重点に置いて街づくりを行なっている東急株式会社は、2019年11月13日に南町田クランベリーモールをグランドリニューアルした。駅に隣接した大型商業施設で、わずか10日で100万人が来場するほどの人気を博している。買い物だけでなく、遊びの観点にも重きを置いている。たとえば、4Dなどの最新機器を設備したシネコンを配置。都心の店舗では土地の確保が難しく同施設にしか出来ないことを取り入れることで、その場所に集まる必要性を作っている。そのような観点からも「遊」の重要性も挙げられる。

集まるきっかけづくりという観点は、産業においても活かすことが出来る。同じ街を作らず、各自自治体で別の産業に取り組むことで、その街固有の特徴を作り出すことも可能になる。もう一つ多摩地域に根強く点在する問題が高齢化である。高齢化が引き起こす人口構造の課題として、流動性の破壊がある。いわゆる「地元」である地方都市から、大都市間への移動の機会として、『大学や専門学校などへの入学』、『最初の就職』、『40歳代頃の転職・再出発』、『定年』[増田・2014]²¹⁾が挙げられる。特に、若い世代が都市部へ進

²¹⁾ 増田寛也『地方消滅』55頁より抜粋

学、就職することで起こる人口流出により、地方自治体では過疎化が進行し、大きな問題として提起されている。

人口流動の問題は、地方都市に限らず、多摩地域においても重要な課題である。その例として、多摩市と町田市が挙げられる。両市の人口構造を比較すると、年齢層に違いがある。多摩市近辺は、高度成長期に、都心に通う多くの会社員のために市内広域に住環境を整えた。その結果、多摩市を含む周辺4都市は「多摩ニュータウン」と呼称され、高度経済成長期には中間所得層に人気を博した地域となった。しかし、一斉に市内広域で街びらきを行なったため、時が経ち、住民の年齢層が大幅に上昇。「ニュータウン」とは言い難い状況となっている。一方、町田市は、市内を細かく区画し、それぞれの地域を順に開発していったことが起因し、年齢層にも多様さが表れている。町田市のように、さまざまな年代の人が同じ街で共存することで、人口の流動性が大きく、地域の高齢化の歯止めとなっている。そのため街の衰退リスクは非常に低くなり、「街」としての機能が欠如することなく持続していくのではないだろうか。

私が幼少の頃から19歳まで過ごした街は地域住民同士の関わり合いが濃く、互いが互いを気遣っている環境であった。地域同士の関りが良い間を取りながら生活を送る。小さなコミュニティを各個が持つことに特性があった。このように、様々な年齢幅の地域のコミュニティを活性化させることで、より多くの年代の居心地の良さが達成されるのではないかな。

自律分散社会への転換と、地域の高齢化の問題を立体的に捉え、様々な角度から最善策を紐解く。それらがすべて達成された上でSDGsが掲げる、「誰一人取り残さない」地域の実現へ、一歩前進出来るのではないだろうか。

第4項 先端技術を活かした農業開発（白井）

あらゆる産業の事業所数が減少している多摩地域ではあるが、特に、農業は衰退に歯止めがかからない状態である。多摩地域に活力を取り戻すべく、スマート農業のさらなる開発機関としての利用を推進する。具体的には、ITやロボットなどの先端産業技術を駆使して、新たな農業の可能性を導き出す事業を行なう。スマート農業とは、最新機械の介助によって行われる農業のことで、海外での先行事例もある。アメリカでは、衛星画像やその地域の天候をビッグデータでデータ解析し土壌の状態を管理している。リアルタイムの土壌の状況が分かり、収穫量の大幅な改善をすることが出来ている。得たデータを用いて、農家にアドバイスをする企業もあり、アメリカの農家では多用されている。他にも、適切な範囲に適切な量の農薬を、ドローンを使用して散布する取り組みもある。オランダでは、自動制御システムを用いたコンピューターにより、農作物に与える肥料や給水などを制御している。同国の一般農家約8割が導入しており、普及率が非常に高いことが挙げられる。

食料自給率の高い両国では一般化されている一方、日本ではこの分野に関しては研究・実践が途上である。遠隔操作や自動走行機能で種まきや収穫を行なうロボットなどが使われている。衛星データを利用している JAXA が提供する衛星データを用いて農作物の収穫時期の予想や農地管理に役立てている。たとえば北海道の小麦農家では、小麦特有の、刈り入れ後に一定の比率まで乾燥させる段階でこのデータを利用している。出来るだけ少ない燃料で済むように、自然に乾燥させた状態を見極めることで、燃料費の大幅な節約にもつながった事例もある。しかし、いずれの技術も利用する上で莫大な費用がかかるため、ごく一部の大きな農家しか導入が進んでいない。

そこで、農業ロボットの開発に力を入れることで問題解決につながるのではないかと。相模原市で積極的に行われているロボット産業のように、多摩地域が農業用ロボットの研究開発機関として、技術開発を進めるべきだ。先述の通り、機械は値段が高いという問題があるが、研究が進むに連れてより安価な材料で製作を行なうことに成功するほか、大量生産による価格が落ちることも期待できる。農業ロボットを用いることで、少人数の農家でも生産性を維持することが可能である。また、3K問題の改善にもつながり、農家の衰退の抑えるのではないかと。

全国で長期的に用いることのできる技術開発をすることで、多摩地域独自の持続的な産業として産業構造に変化をもたらすこともできる。人口減少に伴い今後も増える見込みである空き地を実験農地として再編し、開発した農業ロボットの実験施設とすることで、土地の利用価値も高まると考える。

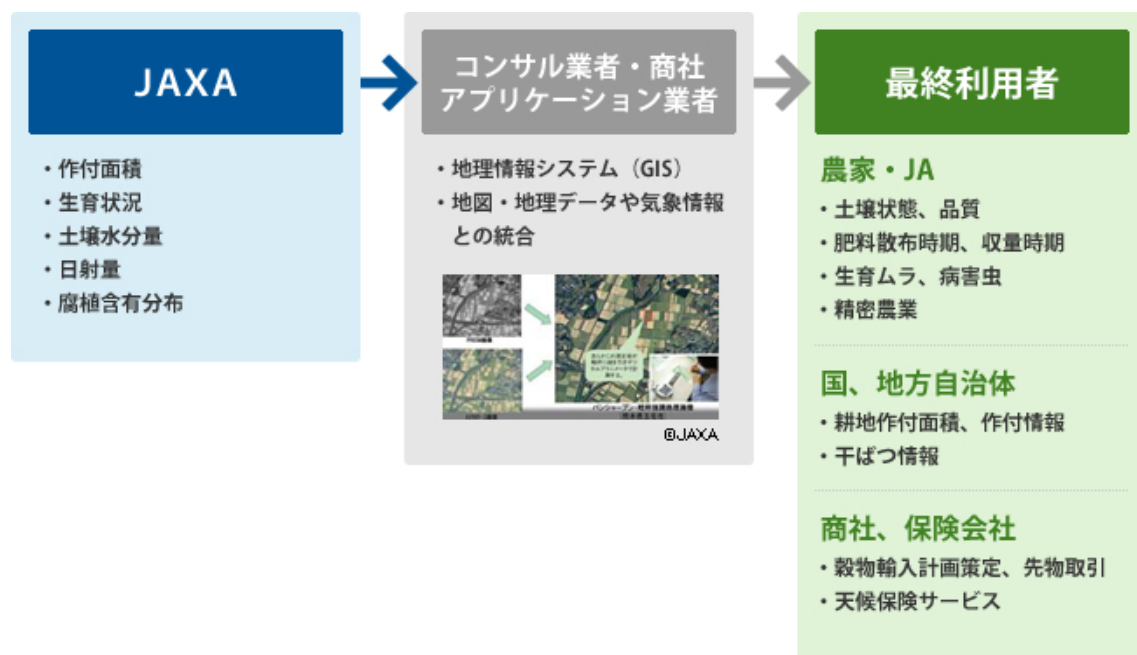


図 4-5 ²²⁾ JAXA の衛星データを用いた農林活用

²²⁾ 日立ソリューションズの農業情報管理システム 国内事例 JAXA 衛星利用推進サイト
<http://www.sapc.jaxa.jp/case/domestic/hitachisolutions/>

第5章 今後の研究の方向性について

本年度の多摩学の研究は、多摩地域を産業の視点から調査し、住みたい街であり続けるにはどうしたら良いのかを検討した。その結果、工業生産モデルに最適化している現在の地域の姿には限界が来ているのではないかという事が明らかになった。フィールドワークのヒアリングを行っていく中で、生活と仕事を統合し、人と企業が集まる求心力を持つコアを作り出す自律分散型の都市構造に一つの可能性があるのではないかと考えられる。

本年度の研究においては、住みたい街の姿に関するイメージと、学生の考えるアクションプランを提示したが、住みたい街を判断するための具体的な指標や人や企業を惹きつける求心力のコアが何であるかまで踏み込む事が出来なかった。交通網の整備やインターネットをベースとした各種のサービス基盤の提供により、情報や移動のハードルが下がり、人や企業の移動がより容易な世の中になっていくと考えられる。

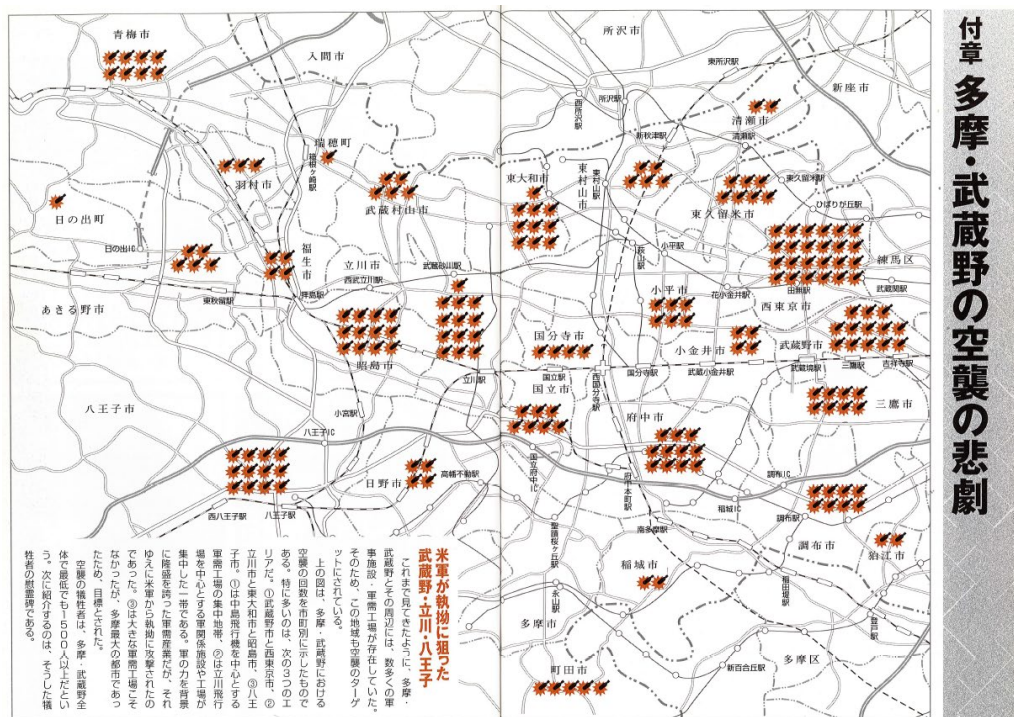
来年度の多摩学班では、住みたい街になる為に何が人や企業を惹きつける求心力のコアになるのか、それを判定するにはどのような指標が適切であるのか等を、更に深めて研究を進める事を期待して、本論文の結びとする。

謝辞

今年度の多摩学班は、先輩方の過去 10 年間の同班の研究ではメインテーマには至らなかった、多摩地域の産業に重きを置き研究を進めて参りました。過去の研究で毎年のように挙げられた多摩地域懸念材料でもある、高齢化、そして地域振興の低下を改めて問題視し、また、学部生 5 名が、各々の視点から多摩地域を持続性のある地域にしていくにはどのように意識すべきかを追求しました。多摩地域の潜在性は底知れず、次の社会を担う私たちが、この多摩地域を、“ただ住んでいる地・ただ通学している地”にとらえるのではなく、地域振興を考えることの重要性を再認識することが出来ました。今後の研究に活かしていきたいです。

また、本論文を執筆する上で、多くの方々にご協力頂きました。フィールドワークとして訪問させて頂きました、川崎市経済労働局イノベーション推進室、株式会社愛知銀行法人営業部地域連携グループ、一般社団法人首都圏産業活性化協会(TAMA 協会)、第一勧業信用組合連携企画部、相模原市環境経済局経済部、経済産業省関東経済産業局、埼玉県県民生活部、労働部、日本理化学工業株式会社、株式会社アルファメディア、産業能率大学、株式会社さがみはら産業創造センター、オリオン機械工業株式会社、川崎市臨海部国際戦略本部国際戦略推進部、東京都統計局行政部多摩振興担当、東急株式会社の皆様には、お忙しいところ私たちの研究に携わっていただきました。誠にありがとうございました。また、指導教員である、長島先生、佐藤先生、荻野先生に多くの助言を頂きましたことを感謝いたします。そして最後に、このインターゼミという主体性を高め探求心のフィールドを作って下さっている寺島学長、および職員の皆様に多大なる感謝を表します。今後のインターゼミ多摩学班のさらなる発展を心からお祈り申し上げます。

I 参考資料（多摩地域の空襲被害状況）



出典：知られざる軍都多摩・武蔵野を歩く（2010）P.88・89

図 I-1 空襲の被害を受けた多摩地域の地図(再掲)

図 1-1 は、米軍が狙った地域を示したもので、特に狙われた地域としては武蔵野・西東京、立川・東大和・昭島、八王子などがある。中島飛行機を中心とする軍需工業の集中地帯、立川飛行場を中心とする軍関係施設や工場の集中地帯が中心で、八王子に関しては多摩地域最大の都市であったためターゲットとなった。

<立川>

立川飛行場を中心として多くの軍事施設や軍需工場が集中していた立川は、米軍による空襲で絶好の標的となった。1945年（昭和20年）2月16日以来、10回以上にわたって爆撃を受け多くの犠牲者を出した。なかでも、4月4日の空襲では、富士見町を中心に大きな被害を出している。

表 I-1 立川の空襲犠牲者数

地区 月日	富士見町	柴崎町	錦町	曙町	高松町	砂川町	立川飛行機	合計
2月17日						3	41	44
4月4日	57	7	13	19	38	1	9	144
4月19日	1	1						2
4月24日						25	89	114
4月25日						2		2
7月10日							4	4
8月2日	7	6			1	2	4	20
月日不明	1	1						2
市外で被災							8	8
合計	66	15	13	19	39	33	155	340

※ 飛行場内などの軍事施設の被災者は不明なため含まれていない。

<八王子>

1944年（昭和19年）6月米軍がマリアナ諸島を攻略した後、八王子市は再三小規模な空襲を受けていたが、1945年8月2日未明、米軍爆撃機B29による大空襲を受けた。約2時間にわたる攻撃では焼夷弾も投下され、近隣の町村でも被害を受けた。八王子の空襲は、3月10日の東京大空襲の投下面積と比較しても、密度の高い爆撃であった。当時の状況として、7月31日夜と8月1日昼に空襲予告ビラがまかれ、1日午後8時20分に警戒警報が発令された。しかし午後10時頃、川崎・鶴見方面への爆撃の情報が入ったため、八王子市の警戒は解かれた。2日午前0時45分頃、突然空襲が始まり、波状的な攻撃は2時間近く執拗に繰り返され、燃え上がる街にさらに焼夷弾は落とされ、市街地はすべて火の海となり、夜が明けてもまだ燃え続けているところが多くあったと伝えられる。

<川崎>

先述にもある通り、軍需製品の開発、製造において多摩地域と川崎市は密接な関係だったため、同市の被害状況も紹介する。同市は、1942 年（昭和 17 年）4 月 18 日の米軍による初めての本土空襲でも、攻撃目標になった。その後、1944 年（昭和 19 年）以降、空襲が本格化し、4 月 4 日に約 50 機の B29 が飛来した。4 月 15 日には 200 機余の B29 による大規模な爆撃を受け、市中心部と南武線沿いの工場が集中している地域は、壊滅的な被害を受けた。戦前から川崎市では重化学工業を主とする産業が発展しており、軍需生産でも重要な役割を果たしていた。臨海部に大規模工場が多くあり、また多摩川沿いを走る南武線沿線に戦時経済の拡大に伴い、その当時の最新の設備を持つ工場が次々に建設されていた。そのため、米軍から最重点の攻撃目標の一つとされていたのである。川崎市が空襲で出した死傷者の多くはこの大空襲によるものである。

表 I-2 空襲被害状況

	罹災人口	死者	重傷者	軽傷者	罹災戸数	焼失	全壊	半壊
川崎戦災復興誌	154,426 人 (総人口の 44.4%)	768 人	2,500 人	12,472 人	38,514 戸(罹災率 45.6%)	37,431 戸	476 戸	607 戸
米国戦略爆撃調査団報告書	154,426 人	1,520 人	8,759 人 (負傷者)		35,107 戸(罹災率 51%)			
太平洋戦争による我国の被害総合報告書		1,001 人	1,524 人 (負傷者)		35,635 戸	34,931 戸	276 戸	335 戸

表 I-3 多摩地域を目標とした空襲一覧（空襲されなかったものも含む）

年月日	目標	機種・出撃機 数	備考
1944 年 11 月 24 日	中島飛行機武蔵製作所	B29・111 機	
1944 年 11 月 27 日	中島飛行機武蔵製作所	B29・81 機	目標を爆撃できず
1944 年 12 月 3 日	中島飛行機武蔵製作所	B29・86 機	
1944 年 12 月 27 日	中島飛行機武蔵製作所	B29・72 機	
1945 年 1 月 9 日	中島飛行機武蔵製作所	B29・72 機	
1945 年 1 月 27 日	中島飛行機武蔵製作所	B29・76 機	目標を爆撃できず
1945 年 2 月 19 日	中島飛行機武蔵製作所	B29・150 機	目標を爆撃できず
1945 年 3 月 4 日	中島飛行機武蔵製作所	B29・192 機	目標を爆撃できず
1945 年 4 月 2 日	中島飛行機武蔵製作所	B29・122 機	
1945 年 4 月 4 日	立川飛行機	B29・113 機	
1945 年 4 月 7 日	中島飛行機武蔵製作所	B29・107 機	
1945 年 4 月 12 日	中島飛行機武蔵製作所	B29・114 機	
1945 年 4 月 24 日	日立航空機立川発動機製作所	B29・131 機	
1945 年 4 月 30 日	立川陸軍航空工廠	B29・106 機	
1945 年 5 月 19 日	立川陸軍航空工廠	B29・309 機	目標を爆撃できず
1945 年 6 月 10 日	中島飛行機武蔵製作所 日立航空機立川発動機製作所	B29・124 機	
1945 年 6 月 10 日	立川陸軍航空工廠	B29・34 機	
1945 年 7 月 29 日	中島飛行機武蔵製作所	B29・1 機	原爆の 1 万ポンド模擬 爆弾を 1 発投下
1945 年 8 月 2 日	八王子市街	B29・180 機	
1945 年 8 月 8 日	中島飛行機武蔵製作所	B29・69 機	

米軍は多摩地域の情報をどこまで知っていたのか調査したところ、米軍は偵察機などからの航空情報により解析していたことがわかった。建物の位置や武器の把握など細部にわたって把握されており、正確な爆撃により、生産設備を壊滅させた。それにより市民の戦意も喪失させることになった。

表 I-4 米軍資料にある多摩の空襲「目標」とその「目標番号」

ターゲット No.	目標名	出典資料名	資料作成年月日
357	中島飛行機武蔵野工場	空襲目標フォルダー	1943 年 9 月 15 日
539	中島飛行機田無試験場	空襲目標フォルダー	1943 年 9 月 15 日
791	昭和飛行機	空襲目標フォルダー	1943 年 9 月 15 日
792	立川飛行機	空襲目標フォルダー	1943 年 9 月 15 日
1375	八王子駅と橋	空襲目標フォルダー	1943 年 9 月 15 日
1395	正田飛行場	空襲目標フォルダー	1943 年 9 月 15 日
1404	立川陸軍飛行場	空襲目標フォルダー	1943 年 9 月 15 日
1407	昭和飛行場	空襲目標フォルダー	1943 年 9 月 15 日
1412	調布飛行場	空襲目標フォルダー	1943 年 9 月 15 日
1682	中島飛行機多摩製作所	航空情報要約と目標 分析	1944 年 12 月 30 日
不明	中島飛行機三鷹研究所	航空情報要約と目標 分析	1944 年 12 月 30 日
2089	陸軍火薬工廠	空襲目標索引	1945 年 6 月 20 日
2112	東京航空計器狛江工場	空襲目標索引	1945 年 6 月 20 日
2115	横川電機小金井工場	空襲目標索引	1945 年 6 月 20 日
2044	ヂーゼル自動車日野工場	空襲目標索引	1945 年 6 月 20 日
2008	立川陸軍航空工廠	目標情報票	1945 年 3 月 10 日
2009	日立飛行機立川発動機製作所	目標情報票	1944 年 12 月 20 日
2809	横田飛行場	航空情報要約と目標 分析	1944 年 12 月 30 日
3018	所沢飛行学校立川教育隊	空襲目標・航空写真	1945 年

II 参考文献

【第1章】

- ・清成忠男、森戸哲、猪爪範子、斉藤睦『地域の文化を考える』日本経済評論社 1980 年 8 月 12 日
- ・共生社会システム学会『共生社会システム研究 Vol.1, No.1 共生社会へのみちすじ』財団法人農林統計協会 2007 年 6 月 29 日
- ・速水健朗『東京 β -更新され続ける都市の物語』株式会社筑摩書房 2016 年 4 月 25 日
- ・社団法人共同通信社『変わる都市』社団法人共同通信社 1989 年 11 月 18 日
- ・平成 22 年国勢調査 大都市圏・都市圏全国図 総務省統計局
- ・日本総合研究所『全 47 都道府県幸福度ランキング 2018 年版』東洋経済新報社 2018 年 6 月 7 日

【第2章】

- ・たましん地域文化財団 (2005)『多摩のあゆみ特集 戦時下の地域社会 多摩の空襲』
- ・財団法人たましん地域文化財団『多摩のあゆみ特集 79 号 特集戦時下の多摩』たましん歴史美術館出版 1995 年
- ・「京王電車」沿線地域の産業の発展 ～ 千歳烏山・調布(京王沿線)<https://smtrc.jp/town-archives/city/chitosekarasuyama/p04.html> > 2019 年 6 月 27 日アクセス
- ・江澤隆志(2010)『知られざる軍都 多摩・武蔵野を歩く』洋泉社
- ・関満博(1995)『地域経済と中小企業』ちくま新書
- ・たましん歴史・美術館歴史資料室 (2011)『多摩のあゆみ特集 戦時下の地域社会 その2』株式会社ぎょうせい
- ・たましん歴史・美術館歴史資料室 (2010)『多摩のあゆみ特集 空中写真で地域を読み解く』株式会社ぎょうせい
- ・「総務省 立川市における戦災の状況(東京都)」<
http://www.soumu.go.jp/main_sosiki/daijinkanbou/sensai/situation/state/kanto_21.html > 2019 年 8 月 30 日アクセス
- ・「総務省 八王子市における戦災の状況(東京都)」<
http://www.soumu.go.jp/main_sosiki/daijinkanbou/sensai/situation/state/kanto_20.html > 2019 年 8 月 30 日アクセス

- ・「総務省 川崎市における戦災の状況(神奈川県)」<
http://www.soumu.go.jp/main_sosiki/daijinkanbou/sensai/situation/state/kanto_22.html>2019
 年 8 月 31 日アクセス
- ・洋泉社編集部編 (2010) 『知られざる軍都多摩・武蔵野を歩く』洋泉社.
- ・牛田守彦 (2011) 『戦時下の武蔵野』 ぶんしん出版
- ・多摩地域の概況と多摩振興の取組
 <<http://www.metro.tokyo.jp/INET/KEIKAKU/2014/03/DATA/70o3v402.pdf>>2019 年 12 月
 13 日アクセス
- ・平和施策について 武蔵野市公式ホームページ<
http://www.city.musashino.lg.jp/kurashi_guide/shiminkatsudo/heiwa/1007368.html>2019 年 12
 月 14 日アクセス
- ・小川邦孝『東京府廳』 東京製本合資会社 1902 年 3 月 20 日
- ・東京府『大正十年 東京府統計書』 山本印刷所 1923 年 8 月 10 日
- ・東京府『昭和 6 年 東京府統計書』 東京府 1926 年 9 月
- ・総理府統計局『昭和 22 年臨時国勢調査結果報告全国都道府県郡市区町村別人口』総理府統
 計局 1948 年 3 月
- ・東京都『第 12 回東京都統計年鑑』 杉田屋印刷株式会社 1961 年 12 月 20 日
- ・東京都総務局統計部人口統計課 『人口の動き』 株式会社核印 2019 年 3 月
- ・日本国有鉄道『復刻版日本国有鉄道百年史 第 6 巻』 株式会社成山堂書店 1997 年 12 月
- ・日本国有鉄道『復刻版日本国有鉄道百年史 第 8 巻』 株式会社成山堂書店 1997 年 12 月
- ・日本国有鉄道『復刻版日本国有鉄道百年史 第 10 巻』 株式会社成山堂書店 1997 年 12 月
- ・日本国有鉄道『復刻版日本国有鉄道百年史 第 11 巻』 株式会社成山堂書店 1997 年 12 月
- ・日本国有鉄道『復刻版日本国有鉄道百年史 第 13 巻』 株式会社成山堂書店 1997 年 12 月
- ・日本国有鉄道『復刻版日本国有鉄道百年史 通史』 株式会社成山堂書店 1997 年 12 月
- ・日本国有鉄道『復刻版日本国有鉄道百年史 年表』 株式会社成山堂書店 1997 年 12 月
- ・歴史・沿革 : 西武鉄道 Web サイト <https://www.seiburailway.jp/company/history/the-history-of-100-years/index.html> 閲覧日 2019 年 12 月 21 日

【第 3 章】

- ・公益財団法人東京市町村自治調査会『多摩市町村のあゆみ』 2014 年 4 月 1 日

- ・日経産業新聞 『第2部にぎわいのあと(下)東京・多摩、日野自が工場移転、進む市街化——郊外成長、中小が主役(産業代謝)』 2016年12月8日
- ・日経ヴェリタス 『東京産で、暮らす』2019年3月24日
- ・朝日新聞東京本社社会部『多摩の百年 下 絹の道』朝日新聞社 1976年11月30日
- ・武蔵野郷土史刊行会 『多摩の歴史7 八王子市 / 町田市 / 秋川市 / 多摩市 / 日野市』株式会社 明文社 1975年12月20日
- ・日本経済新聞 『圏央道結ぶヒトモノ(下)生産拠点、新たに集積——首都圏北部、企業誘致進む。』 2017年8月25日
- ・企業立地支援制度 | 日野市公式ホームページ
<http://www.city.hino.lg.jp/sangyo/sougyo/1003488.html> 閲覧日 2019年9月6日
- ・歴史 | シンフォニアテクノロジー <https://www.sinfo-t.jp/100th/history.html> 閲覧日 2019年9月6日
- ・国内拠点 - 会社概要 富士電機
<https://www.fujielectric.co.jp/about/corporate/organization/network.html> 閲覧日 2019年9月6日
- ・日本経済新聞 『日野自、古河をマザー工場に、海外供給を加速。』 2017年10月13日
- ・日本経済新聞 日野自が本社工場閉鎖へ 地元に波紋、跡地活用も焦点に』 2011年1月21日
- ・高速道路開通情報 高速道路の建設 事業案内 企業情報 高速道路・高速情報はNEXCO 中日本 <https://www.c-nexco.co.jp/corporate/operation/construction/open/past.html> 閲覧日 2019年8月17日
- ・江井秀雄 『多摩近現代の軌跡』けやき出版 1995年
- ・狛江市史編集専門委員会委員会『新狛江市史 資料編 近現代 3』狛江市 2018年
- ・武蔵野郷土史刊行会 『多摩の歴史7府中市 / 調布市 / 狛江市 / 稲城市』株式会社明文社 1975年
- ・多摩百年史研究会 『多摩百年のあゆみ』けやき出版 1993年04月
- ・日本銀行統計局『明治以降本邦主要経済統計』並木書房 1999年
- ・経済センサス-基礎調査 平成26年経済センサス-基礎調査 参考表 参考表2 産業(大分類)別民営事業所の売上(収入)金額試算値ー全国、都道府県、市区町村 ファイル 統計データを探す 政府統計の総合窓口 <https://www.e-stat.go.jp/stat->

[search/files?page=1&layout=datalist&toukei=00200552&tstat=000001072573&cycle=0&tclass1=00001077419&tclass2=000001080216](https://www.e-stat.go.jp/stat-search/files?page=1&layout=datalist&toukei=00200552&tstat=000001072573&cycle=0&tclass1=00001077419&tclass2=000001080216) 閲覧日 2019 年 10 月 7 日

- ・経済センサス-基礎調査 平成 26 年経済センサス-基礎調査 参考表 参考表 3 産業(大分類)、経営組織(2区分)別事業所数及び従業者数ー全国、都道府県、市区町村 ファイル 統計データを探す 政府統計の総合窓口 https://www.e-stat.go.jp/stat-search/files?page=1&layout=datalist&toukei=00200552&tstat=000001072573&cycle=0&tclass1=00001077419&tclass2=000001080237&cycle_facet=tclass1%3Acycle 閲覧日 2020 年 1 月 10 日

- ・東京都統計年鑑 <http://www.toukei.metro.tokyo.jp/tnenkan/tn-index.htm> 閲覧日 2019 年 11 月 29 日

- ・経済産業省 『工業統計調査』調査の結果
<https://www.meti.go.jp/statistics/tyo/kougyo/result-2.html> 閲覧日 2019 年 12 月 21 日

- ・経済産業省 『工業統計調査』工業統計アーカイブズ
<https://www.meti.go.jp/statistics/tyo/kougyo/archives/index.html> 閲覧日 2019 年 12 月 21 日

- ・TAMA Excellent Companies 『企業情報がほしい』 http://tama-exc.com/company_info.html 閲覧日 2019 年 12 月 21 日

- ・公益財団法人川崎市産業振興財団、川崎市経済労働局イノベーション推進室『川崎市知的財団交流会』

- ・川崎ものづくりブランド推進協議会『知と技で世界に羽ばたく 川崎ものづくりブランド』2019 年 3 月

- ・相模原市 環境経済局 経済部 産業政策課『企業立地のご案内』2018 年 11 月

- ・相模原市 『相模原市産業の概要』 2018 年 10 月

- ・さがみはらロボット導入支援センター <https://www.sic-sagamihara.jp/robot/> 閲覧日 2020 年 1 月 10 日

- ・多摩地域＋相模原市を加えた人口や産業特性が分かる RESAS サマリ(多摩地域)

- ・高齢者や、障害者を雇用している企業の状況

https://www.meti.go.jp/shingikai/sankoshin/2050_keizai/pdf/001_04_00.pdf

- ・中小企業対策関連予算

<https://www.chusho.meti.go.jp/koukai/yosan/index.html>

- ・行政事業レビュー

https://www.meti.go.jp/information_2/publicoffer/review.html

- ・「関東圏の新たな企業立地動向の実態把握及び工場跡地活用について

～圏央道及び北関東道周辺における立地の特徴と工場跡地の活用～」

https://www.kanto.meti.go.jp/seisaku/kigyoricchi/20150702ricchidouko_houkokusho.html

【第4章】

- ・男女5歳階級別データー 日本の地域別将来推計人口(平成30(2018)年推計) | 国立社会保障・人口問題研究所 <http://www.ipss.go.jp/pp-shicyoson/j/shicyoson18/3kekka/Municipalities.asp> 閲覧日 2019年10月31日
- ・福川裕一、矢作弘、岡部明子『持続可能な都市』岩波書店 2005年7月5日

【第5章】

- ・広井良典『人口減少社会のデザイン』東洋経済新報社 2019年10月3日
- ・増田寛也『地方消滅』中公新書 2015年2月5日
- ・世界のスマート農業成功事例に学ぶ ～アメリカ、オランダの例 農業とITの未来メディア「SMART AGRI(スマートアグリ)」 <https://smartagri-jp.com/smartagri/34>
閲覧日 2020年1月23日
- ・農林・水産 利用分野 JAXA 衛星利用推進サイト <http://www.sapc.jaxa.jp/field/agriculture/>
閲覧日 2020年1月23日

III 図表目次

図 1-1 〓北日本における大都市圏.....	92
図 1-2 〓東日本における大都市圏.....	93
図 1-3 〓西日本における大都市圏.....	94
図 1-4 〓多摩地域の年齢階層別人口の推移	96
図 1-5 〓多摩地域の範囲	97
図 1-6 多摩学班2019のリサーチクエッション	99
図 2-1 〓1900 年の多摩地域.....	103
図 2-2 〓多摩地域の範囲.....	104
図 2-3 空襲の被害を受けた多摩地域の地図.....	111
図 2-4 〓多摩地域の 30 年単位の人口推移（著者作成）	114
図 2-5 多摩地域を走る鉄道（著者作成）	117
図 2-6 交通環境の変遷	119
図 3-1 昭和初期における日本の輸出入の推移	120
図 3-2 絹織物、生糸の輸出推移.....	121
図 3-3 1972 年の神戸製鋼所（現シンフォニアテクノロジー）	122
図 3-4 多摩地域の工場数 5 年ごとの推移（著者作成）	123
図 3-5 多摩地域の特化係数を基にしたグラフ（2014 年）（著者作成）	124
図 3-6 多摩地域の農家数、経営耕地面積 5 年ごとの推移（著者作成）	125
図 3-7 多摩地域の第二次産業と第三次産業の変遷	128
図 3-8 多摩地域の昼間人口指数.....	129
図 3-9 地域別従業員数（売上 10 億円以上の優良企業）.....	130
図 3-10 地域別優良企業数（売上 10 億円以上の優良企業）.....	130
図 3-11 TAMA Excellent Company の分析概要	136
図 3-12 多摩地域の地域別優良企業特性.....	138
図 3-13 多摩地域の優良企業数.....	139
図 3-14 多摩地域の優良企業売上高	139
図 3-15 多摩地域の優良企業社員数	139

図 3-16 多摩地域の優良巨大企業数	140
図 3-17 多摩地域の優良巨大企業売上高.....	140
図 3-18 多摩地域の優良巨大企業従業員数	140
図 3-19 多摩地域の優良大企業数	141
図 3-20 多摩地域の優良大企業売上高.....	141
図 3-21 多摩地域の優良大企業従業員数.....	141
図 3-22 多摩地域の優良中小企業数	142
図 3-23 多摩地域の優良中小企業売上高.....	142
図 3-24 多摩地域の優良中小企業従業員数	142
図 3-25 多摩地域の優良工業企業数	143
図 3-26 多摩地域の優良工業企業売上高.....	143
図 3-27 多摩地域の優良工業従業員数.....	143
図 3-28 多摩地域の優良商業企業数	144
図 3-29 多摩企業の優良商業企業売上高.....	144
図 3-30 多摩企業の優良商業企業従業員数	144
図 3-31 多摩地域の優良サービス業企業数.....	145
図 3-32 多摩の優良サービス業企業売上高.....	145
図 3-33 多摩の優良サービス業企業従業員数	145
図 3-34 多摩地域周辺の新たな産業への取り組み.....	148
図 4-1 文献調査とフィールドワークから見えて来た課題	149
図 4-2 多摩地域のエリア構成（筆者作成）.....	153
図 4-3 住み続けたい地域を実現する為の考え方.....	155
図 4-4 住み続けたい街を実現する為のアクションプランイメージ	156
図 4-5 ¹ JAXA の衛星データを用いた農林活用.....	161
図 I-1 空襲の被害を受けた多摩地域の地図(再掲)	164

表 0-1 インターゼミ多摩学班過去 10 年間の研究主題	90
表 1-1 多摩大学 多摩キャンパスに通う学生の所在地.....	98
表 1-2 フィールドワーク先企業・自治体.....	100
表 2-1 これまでの多摩学班のキーポイント.....	105
表 2-2 多摩地域の軍需・民需工場一覧	108
表 2-3 軍需施設の現在の用途	113
表 2-4 多摩地域を走る鉄道と駅（著者作成）	118
表 3-1 多摩地域の特化係数（2014 年）（著者作成）	124
表 3-2 産業分類別出荷額の移り変わり.....	133
表 3-3 産業分類別製造品出荷額順位の移り変わり.....	133
表 3-4 産業分類別事業所数の移り変わり.....	134
表 3-5 産業分類別事業所数の移り変わり.....	134
表 3-6 産業分類別従業員数の移り変わり.....	135
表 3-7 産業分類別従業員数の移り変わり.....	135
表 3-8 TAMA Excellent Company の記載企業例	137
表 4-1 住み続けたい街の姿	150
表 4-2 2030 年の多摩地域の人口推移.....	154
表 I-1 立川の空襲犠牲者数	165
表 I-2 空襲被害状況	166
表 I-3 多摩地域を目標とした空襲一覧（空襲されなかったものも含む）	167
表 I-4 米軍資料にある多摩の空襲「目標」とその「目標番号」	168