

2020年度 多摩学班

# 次世代に届けたい多摩地域のあり方

～鉄道を見ながら～

学部生：井上・神尾・田中・細川

大学院生：鈴木

大学院OB：菊永

教員：長島先生、山田先生、荻野先生



# 本日の報告内容

1. 中間報告時の内容
2. 文献調査とフィールドワークの進捗
3. アフターコロナの都市近郊を考える
4. 今後の研究予定
5. 文献リスト



# 1. 中間発表時の内容

# リサーチクエスト

次世代に届けたい

多摩地域の在り方

～30年後の次の世代が望む多摩地域にするために～

職・住・文化に着目して、  
鉄道が及ぼした環境の変化から推測する。

# 今年は「街の価値」に着目

\* ベッドタウンの転換期

広域が特徴の  
「ベッドタウン」  
存在価値を高める  
には

\* 職住近接環境（コミュニティリビングの研究）

『遊ぶ・働く・寝  
る』そのすべてが居  
住地近辺で充実して  
いる環境づくりに必  
要なこととは

\* 新しい「多摩地域」の構想

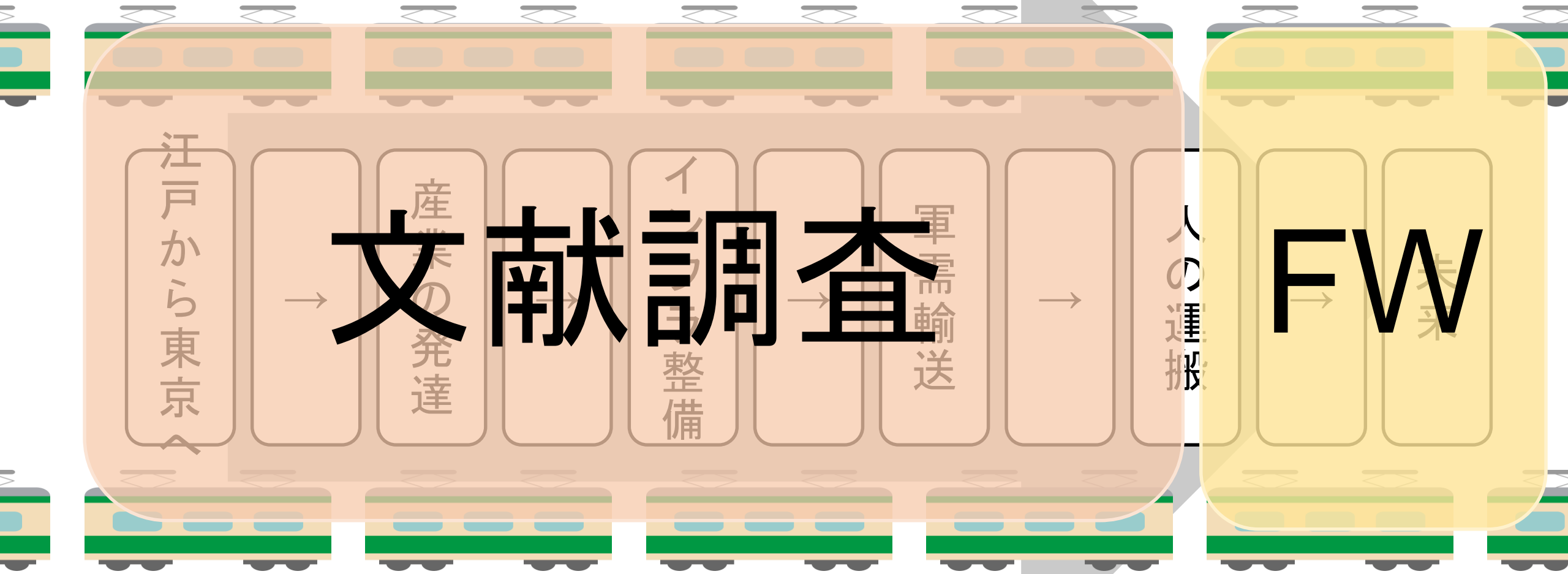
文教都市として  
多摩地域の向かう  
べき方向性とは。

## 鉄道が及ぼす影響



## 2. 文献調査とフィールドワークの進捗

# 鉄道に対するニーズの変化



江戸から東京へ

文献調査

産業の発達

インフラ整備

軍需輸送

人の運搬

FW





# 多摩と東京を繋いだ動脈－中央線(甲武鉄道)

甲武鉄道: 明治22年開業。施設鉄道の一つ。国有化により飯田町～中野駅区間は国鉄(現、JR)最初の【電車区間】となる。

鉄道国有後は中央本線の一部となり、大正以降は通勤輸送線として、東京集中型の性格を持っている。

中央線: 東京～高尾間の区間を指す。甲武鉄道＝中央線の進路



1883年から1897年	商品流通が鉄道を支える主たる【経済基盤】となる
1912年から1926年	【石灰石や砂利の輸送】を主目的として建設された鉄道が形成
1920年から1930年代	国有後、東京中心の大量輸送機関への道と、その西進傾向という『進路』を構成する
1930年	電車運転区間は中野以西に延長。「市街地化」の西進を誘発した。
1969年	御茶ノ水～三鷹区間の複々線化完了
2010年	三鷹～立川区間の立体交差化完了

物資輸送

人・モノ輸送

旅客輸送量の増加と、貨物輸送

沿線価値の向上

# 始めて多摩と横浜を結んだ横浜線

多摩地域初の多摩南部-横浜を結ぶ鉄道  
別名「絹の道」と呼ばれる線であり八王子から生糸を運んでいた道であることに由来  
沿線の住宅化と人口増大により  
通勤、通学路線として機能している。



1908年	東神奈川-八王子間 絹の運搬のため 横濱鉄道として開業
1910年	貨物線 海岸延長 2つの計画により 海神奈川駅開業
1959年	貨物の輸送量少なく手間が かかるため利用を敬遠されて いたため東神奈川-海神奈 川間を廃止に
1978年 1988年	複線化開始 全線複線化完成
1988年	古淵駅開業 快速運転の開始
1999年	快速の増発 運転間隔が40分から30分へ

貨物輸送  
貿易の要  
ともいえる  
絹の運搬

貨物から旅客へ

以降  
八王子 相模原  
を始め沿線に  
キャンパスが  
増加。現在の  
横浜線へとニ  
ーズを変化

# 貨物路線として多摩-港を繋いだ南武線(南武鉄道)

3本の路線を旅客、貨物で使い分けている沿線。立川から川崎までを結んでおり、環状線の1部を担っている。戦前は川崎に砂利を運んでいたが、戦争以降旅客の運搬に注力している。



1920年	多摩川砂利鉄道として開業。
1927年	川崎-登戸, 矢向-川崎河岸(貨物)間にて営業開始。東京湾の西欧化で生じた砂利需要に乗じる。
1929年	川崎-立川間全線開業。
1930年	貨物支線 尻手-浜川崎開通
1940年 1944年	五日市鉄道と合併。 国有化
1958年	富士通が川崎に本社を移管
2011年	通勤者の足となる「快速運転」が開始される。

砂利産業振興  
→川岸に砂利産業が発達

貨物輸送  
南部に広がる工場を1本に繋げる動脈。

沿線に住む技術者・労働者の移動を支える



# 東京都庁(多摩振興)へのフィールドワーク

東京都庁 総務局 行政部 多摩振興担当 課長 松野利美様

## 【フィールドワークのポイント】

- 多摩地域は鉄道だけでは地域をカバーできず、バス網が重要な役割を果たしている
- 相模原にリニア新駅ができる事により、多摩に新たな交通動脈の拠点ができる為、東京と神奈川をまたいだ環境整備の連携が進んでいる

**小平—国分寺間でのバス連携**  
小平—国分寺間で市境を越えた協働がされている。以前から結ばれている連携の取り組みの一環で、市境を越えたバス運行がされている。

**リニア新駅周囲の環境整備**  
新設されるリニア用駅までの交通需要増加を見据え、新しい道路を敷設。東京と神奈川をまたいだ新しい形の連携が進んでいる



# JR中央ラインモールへの

元JR中央ラインモール 社長 鈴木幹雄様

## JRの新たな取り組み

### 商業施設



### コワーキングスペース



### 保育施設



「駅」という空間がコミュニティスペースとしての広がりを持ち始めている。

# 今、多摩が抱える課題

## 鉄道・公共交通

### 南北交通の問題

(都心に向かう鉄道路線が多い)

在宅勤務による旅客輸送量の減少

混雑率緩和という鉄道経営の大命題がコロナで消える

これから

何を・どこへ・どうやって  
運ぶのか？

## まち・社会・コミュニティ

少子超高齢化による  
地域活動の停滞・後継ぎ不足

地域コミュニティの不在

中心市街地の空洞化

空き家問題

駅遠・交通不便地域

エレベーターのない中層団地

地域課題の解決力が弱い

## 市民・生活者

クルマで買い物が基本  
(郊外型ショッピングモール)

若者・高齢者の交通弱者化  
(移動困難者の増加)

交通空白地域に学校・病院

非人間的だった都心への通勤  
(いままでがアンノーマルだった)

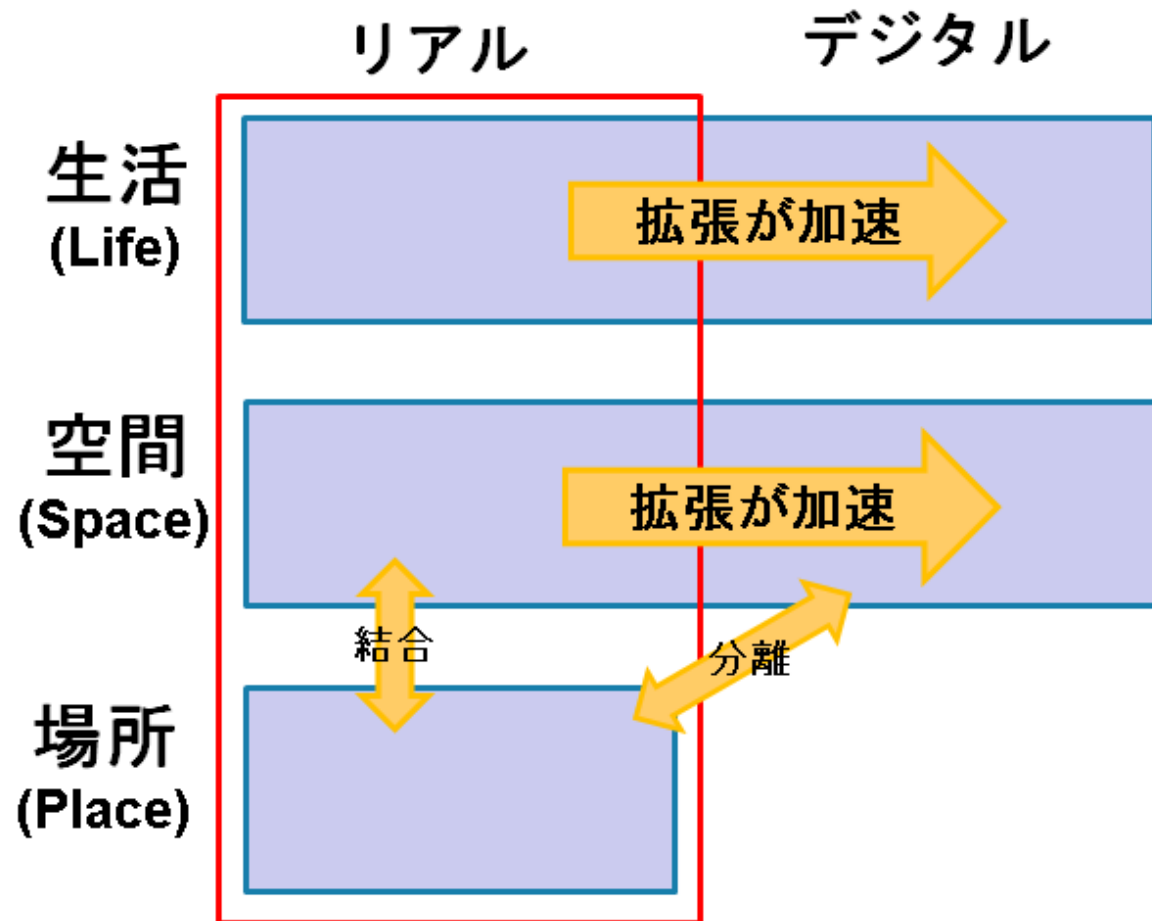
生活支援インフラへの期待



### 3.アフターコロナの 都市近郊を考える



# コロナによる地域社会への影響



## 2000年代～：フラット化する世界

- ・ PC/ソフト/インターネットの発達でビジネスがグローバル化  
(フラットな世界プラットフォームの共有)



## 2020年以降：フラット化する社会

- ・ ワークスペース/ロジスティクスのデジタル化 (DX)により空間がデジタル拡張される  
(場所の制約を超えて繋がるプラットフォームの共有)

直接コンタクト  
(SNS・D2C)

マッチング  
システム  
(シェアアプリ)

直接出資/寄付  
(クラウドファン  
ディング)

# アフターコロナの地域社会仮説

## エコシステム社会 (こと/ソフト中心)

- 地方分権/ダイバーシティ
- 人生を楽しむ
- 共同体とコミュニティ
- 町人文化
- 循環型社会/リサイクル
- カスタマイズ生産
- 自給自足
- 相互扶助/シェアリングエコノミー
- スクラップ&ビルド都市

## 超江戸社会 (ポスト工業化社会)

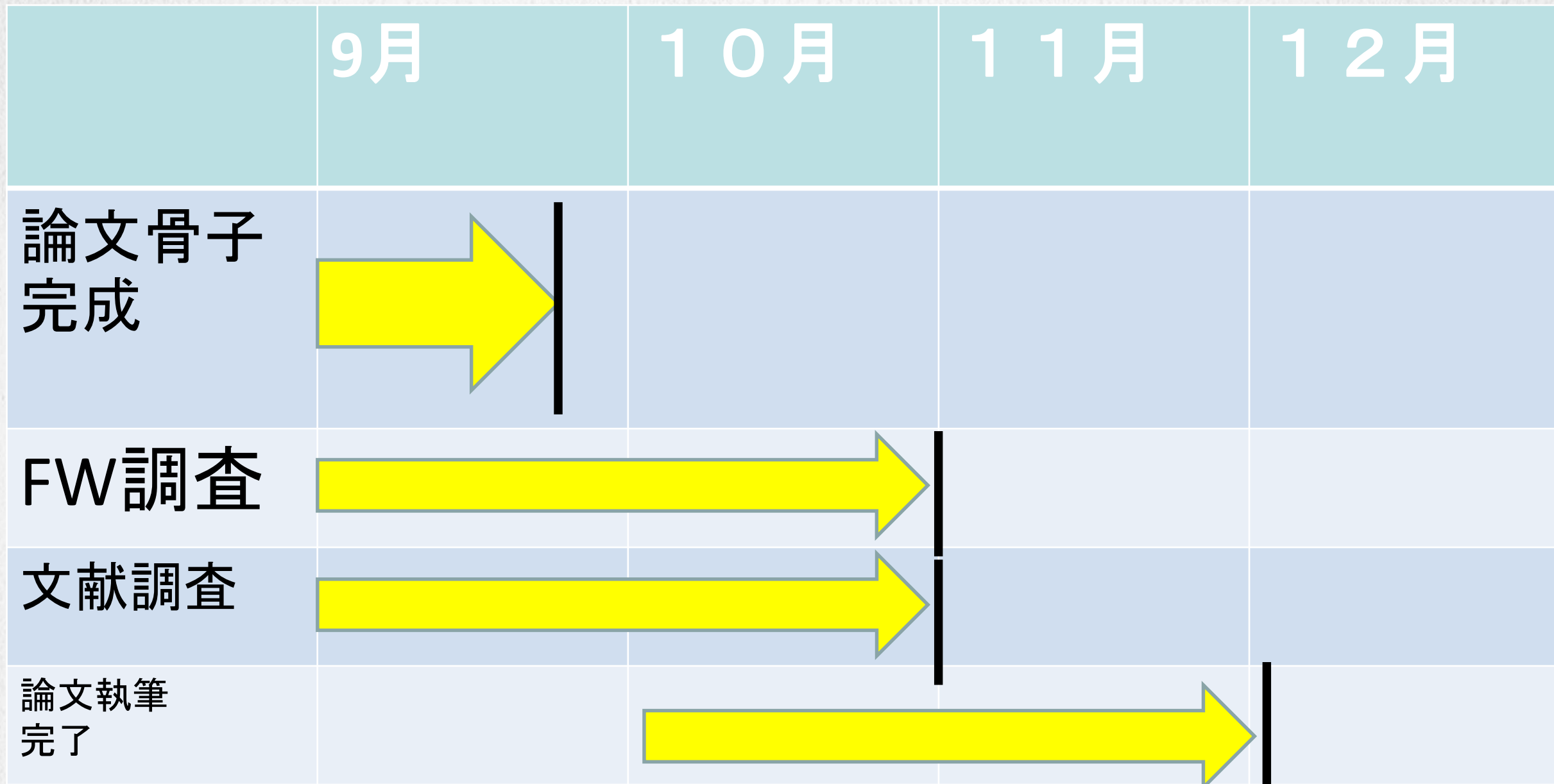
**集中の脆さ**  
(価値源泉の再確認)

**集中の強さ**  
(労働集約/大量生産)

## 工業化社会 (もの/ハード中心)

- 中央集権/グローバルスタンダード
- 富国強兵/欧米キャッチアップ
- 官僚行政と個人
- 労働の癒しの為の文化
- 大量生産/大量消費
- ピラミッド組織による労働集約
- 分業化
- 合理主義/効率主義
- 固定化都市

## 4. 今後のスケジュール



## 5. 文献リスト

野田 正穂/原田 勝正/青木 栄一/老川 慶喜 著	多摩の鉄道百年	日本経済評論社	1905年6月15日
佐藤 充 著	明暗分かれる鉄道ビジネス	彩図社	1905年7月11日
東浦 亮典 著	私鉄3.0	ワニブックス	1905年7月10日
首都圏鉄道路線研究会 著	沿線格差	SBクリエイティブ	1905年7月8日
著者不明	鉄道整備と都市・地域開発を連携させる開発のあり方に関する調査最終報告書（要約）	独立行政法人国際協力機構 (JICA)	2017年11月
藤元 健太郎=D4DR 代表取締役社長 著	『「コロナ後」の時代をデザインする』 第2回 藤元健太郎氏「懐かしい未来、超江戸社会」	日経BP 未来コトハジメ	2020年7月21日
著者不明	江戸社会と第四次産業革命を掛け合わせた理想の社会モデル～超江戸社会	ゼロプラ	2019年2月28日
石田 哲也 著	世界で進行する都市化の傾向と都市開発戦略（その4）～日本の沿線都市開発事例～	国土交通政策研究所報	2019年冬季
小川 裕夫 著	東京私鉄各社が進めた郊外開発 多摩田園都市を発展させた東急と渋沢栄一との関係とは	BLOGOS	2019年9月25日
森池 茂 著	東京圏の鉄道と沿線経営の新展開	MINTETSU	SPRING 2019
SPEEDA総研 著	鉄道ビジネスの今、大手私鉄の動向を見る	SPEEDA	2015年11月11日
角野 幸博 著	沿線まちづくりにおける鉄道会社の役割	都市住宅学97号	2017年4月
鈴木利信	絹の道	たましん地域文化財団	1905年6月11日
西川武臣	横浜開港と「武州系」-「絹の道」の数量的検証-	同上	1905年6月11日
沼謙吉	日本の「絹の道」-そのルート検証-	同上	1905年6月15日
今尾恵介	多摩の鉄道沿線古今御案内	けやき出版	2008年7月28日
多摩百年史研究会	多摩百年の歩み	東京市町村調査会発行	1993年4月25日

# 5. 文献リスト

南部線沿線の現況と課題について	昭和後期から平成27年までの沿線の概要と各駅周辺の現況	川崎市	
青梅線業務外都市基本構想	青梅線の開発について、東西に貫いた開発について記載	東京都・都市整備局	平成21年4月
あきる野市都市計画マスタープラン	あきる野市の詳細現状と都市構想	あきる野市	平成23年1月
日本鉄道史	日本の鉄道の歴史 明治～平成	国土交通省	H24.7.25
いろいろなテーマの研究誌	災害と鉄道、鉄道貨物輸送、地域公共交通、その他いろいろ先行研究	一橋大学鉄道研究会	
大手民鉄事業データブック2019	現況、未来	日本民営鉄道協会	2019.10.1
雑誌みんてつ Vol.69：小田急電鉄特集	沿線エリアの価値創造：小田急電鉄の取組	日本民営鉄道協会	2019. 春
雑誌みんてつ Vol.36：京王電鉄特集	活力ある沿線コミュニティを支える：京王電鉄の取組	日本民営鉄道協会	2010. 秋
雑誌みんてつ Vol.49：東急電鉄特集	東急電鉄が取り組む沿線価値のさらなる向上	日本民営鉄道協会	2014. 春
「小田急沿線まちづくり」	川崎市と小田急電鉄との包括連携協定 資料	川崎市	平成28年11月15日
「たまNEWプロジェクト」	多摩ニュータウンの魅力の発信、地域の活性化、継続的な発展を目的 既に第五弾まで	多摩市・UR・京王	平成30年8月23日
公共交通の再編成	持続可能な公共交通ネットワークの再構築～まちに溶けこむ交通体系へ	日本民営鉄道協会	2016. 秋
公共交通再生	公共交通再生への道筋	日本民営鉄道協会	2008. 秋
人口減少期における鉄道整備と沿線開発の課題	東京圏の鉄道と沿線経営の新展開	日本民営鉄道協会	2019. 春
多摩モノレール町田方面延伸	延伸計画について	町田市	2016.9
東京の鉄道政策	東京圏における今後の都市鉄道のあり方	交通政策審議会	平成28年4月20日
多摩地域データブック	p40 駅別乗車人員数,p12通勤通学者人口	東京市町村自治調査会	2020. 3月
小田急沿線の近現代史	永江雅和氏講演会での内容	専修大学資料室	2019年3月31日
世田谷区「梅丘」の地名由来と小田急線沿線開発		専修大学社会科学研究所	2015年5月20日
小田急五十年史		小田急電鉄	1980年12月
「多摩の振興プラン」	p141 道路・交通ネットワークが充実し、自由自在な移動と交流が実現	東京都総務局行政部	2017. 9月
多摩の拠点整備基本計画		東京都都市整備局	2009年8月
自治調査会	多摩地域のシンクタンクの書籍	図書館にある	
スマートシティ官民連携プラットフォーム ホームページ		国土交通省都市局都市計画課	
都市づくりのグランドデザイン	2040年代の目指すべき東京の都市の姿とその実現に向けた、都市づくりの基本的な方針と具体的な方策	東京都都市整備局	2019年2月22日
	全国の都市における人の動きとその変化	国土交通省	H27調査
地域公共交通の改善	第3回道路空間活用ワーキンググループ	東京都都市整備局	平成28年2月10日



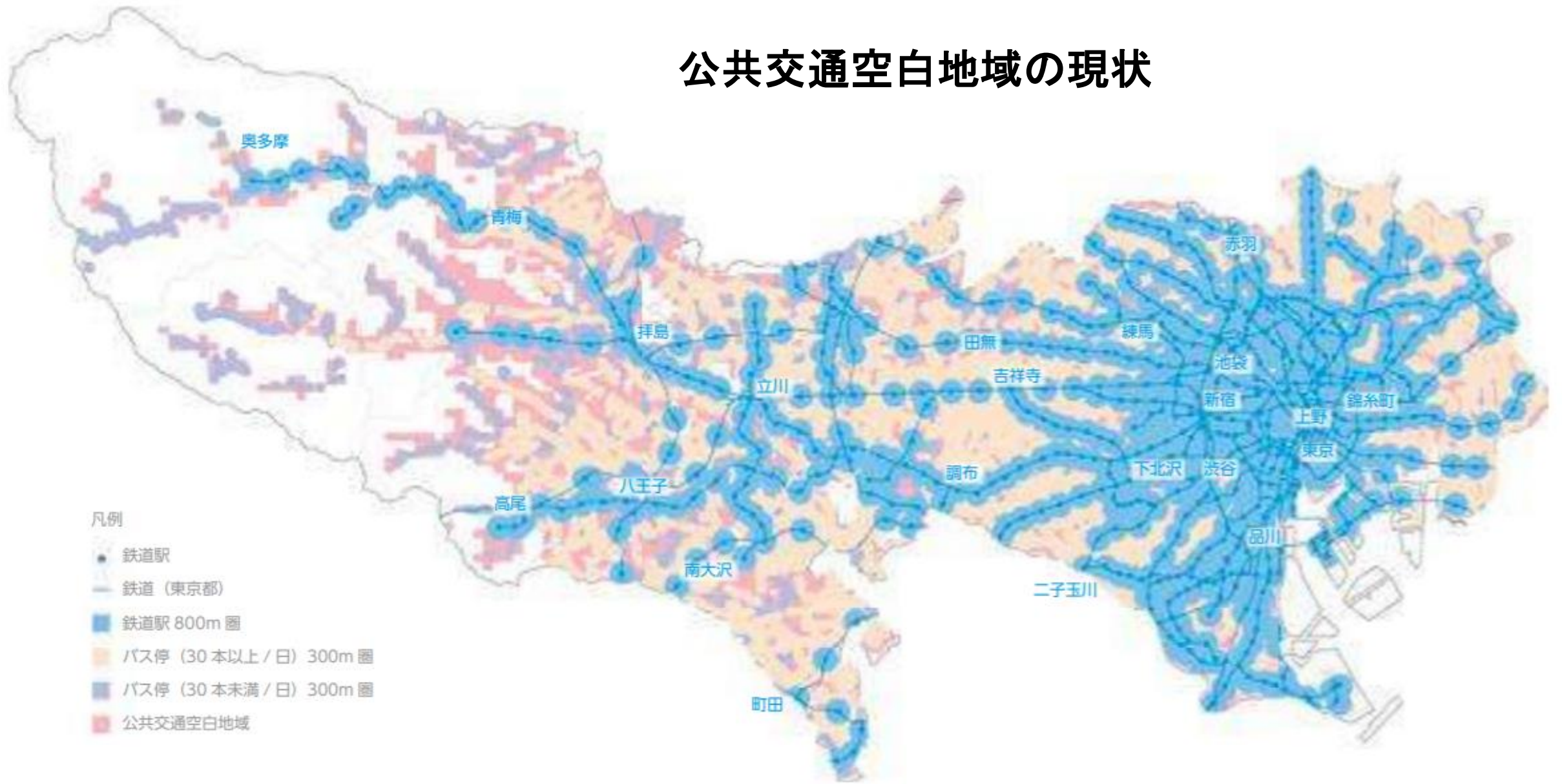
ご清聴  
ありがとうございました



appendix



# 公共交通空白地域の現状



(資料)「平成22年国勢調査」と「国土数値情報」を基に東京都作成

この図における公共交通空白地域は500mメッシュ人口が1人以上のうち、鉄道駅800m、バス停300mの圏域外となるエリア

