

今後の東京圏を支える鉄道のあり方 に関する調査研究

(調査研究報告)

30 年後の東京圏の人口・鉄道需要及び鉄道の課題

平成 26 年 2 月

一般財団法人 運輸政策研究機構

<目次>

調査研究報告の「要旨」	1
調査研究報告の「概要」	11
委員名簿	49

(調査研究報告)

30 年後の東京圏の人口・鉄道需要及び鉄道の課題

要 旨

調 査 研 究 の 要 旨

1. はじめに（問題の所在）

- ・ 東京圏の都市鉄道は、相互直通運転の実現やバリアフリー化等の駅改良等、利用者にとって使いやすい鉄道を目指した取り組みにより、世界最高レベルといわれる都市鉄道のサービス水準を確保している。
- ・ しかし、近年では他線区に渡る広域的な運行に伴い、列車遅延や輸送障害の発生が増加し、特に高密度な運行となる通勤通学時間帯では定時性の低下を招きやすく、東京の鉄道神話が崩壊したといわれかねない状況も生じつつある。
- ・ また、鉄道における列車内・駅構内の混雑は全体的には緩和しているが、一部の区間や駅では依然として課題のままであることに加え、特に、最近では都心の高層ビル開発に伴う利用者の集中により駅容量を超える混雑が発生。
- ・ 一方、国立社会保障・人口問題研究所（以下、社人研）の将来推計人口は常に実績を下回る傾向にあり、東京圏の将来を検討するための将来人口の検討が必要。
- ・ 他方、東京圏が今後ともアジア諸都市を先導するためには、特に都心部の都市再生や観光等の交流人口の拡大に資する都市鉄道サービスの高質化が不可欠。
- ・ また、東京圏郊外部の人口減少や首都直下地震等に備えた鉄道施設および鉄道用地の隣接構造物の耐震化等が課題であり対応が必要。
- ・ 本研究会は、長期的な視野に立ち、今後の東京圏を支える鉄道のあり方を議論。
- ・ 平成 24 年から「①30 年後の東京圏の将来像と鉄道の課題」「②鉄道とまちづくり、交通相互の連携方策」について調査研究を行い、本概要版はそのうち、①についてとりまとめている。

2. 論点

- ・ 30 年後の東京圏における鉄道需要の基礎となる人口動向を検討するため、以下の論点を設定し、過去の実績や現象から変動要因や趨勢を把握。その傾向をもとに将来シナリオを設定し、30 年後の人口想定、鉄道需要想定に反映。

i) 東京圏の総人口は減少するのか？

ii) 居住の都心回帰は継続するのか？

iii) 少子高齢化の進展は鉄道沿線間で格差を生じるのか？

iv) 都心の超高層ビルの立地は続くのか？

v) 女性・高齢者の就業は増えるのか？

vi) 高齢者の移動は増えるのか？

3. 論点ごとの知見

3. 1 過去、現在

全国人口(日本人)が減少に転じた中で、 依然として増加が続く東京圏の総人口

- (1) 全国人口(日本人)は 2010 年をピークに減少し、その傾向が続いている。
- (2) 東京圏の総人口は 2010 年で 3,562 万人となり、近年でも毎年、地方の県庁所在地と同規模(20 万人程度)の人口が増加。
- (3) 東京圏の高齢化率は 1950 年の 4%から 21%まで上昇し、年少人口割合は 1950 年の 34%から 2010 年の 13%まで低下した。一方、2010 年の生産年齢人口は 1950 年比で 2.9 倍に増加した。

国内他地域との所得格差拡大に伴う東京圏の転入超過

- (1) 東京圏の総人口の増加における主要因は、高度経済成長期には転入者数が転出者数を上回る転入超過、安定成長期・バブル経済期では自然増(出生数が死亡数を上回る)であり、ゼロ成長期では再び転入超過である。
- (2) 東京圏の転入超過をみると、高度経済成長期は転出者が増加していたが、それを上回る転入者の増加が転入超過を生み出したのに対し、安定成長期・バブル経済期には転入者数の増加に対して転出者数が減少することが転入超過を生み出した。一方、ゼロ成長期は東京圏への転入者数は年間 50 万人前後で横ばいに推移するにとどまるが、転出者数は 50 万人台から 40 万人前後にまで 10 万人程度減少した。その結果、20 万人程度の人口増加のうち約半数が転入超過によるものとなっている。
- (3) 1950 年以降の東京圏では以下の経済状況を背景に 3 つの転入超過の山が存在。
 - i) 高度経済成長期(1950 年代後半～第一次オイルショック)
 - ii) 安定成長期・バブル経済期(第一次オイルショック～1990 年頃)
 - iii) ゼロ成長期(バブル経済崩壊後～2010 年)
- (4) 1990 年以降の 20 年間をみると、東京圏の外国人居住者は毎年 1.6 万人程度増加しているが、これは同期間の東京圏の出生数の減少に相当する。

東京圏への転入超過は 15～24 歳の世代のみ

- (1) 東京圏への人口一極集中と言われるが、1990～2010 年について転入と転出の年齢構成をみると、他地域からの転入超過は大学進学期の 15～24 歳のみでその他の世代はほぼ転出超過である。

- (2) また地域別にみると、北海道・東北、関西などの東京圏外のブロックからの 15～24 歳の若者の転入者数は減少しているが、もともと一貫して転出者数が少ないため、常に東京圏の転入超過となる。
- (3) 特に、関西だけは長期にわたり、15～29 歳の大学進学や就職の世代のみではなく、全ての世代で東京圏の転入超過が続いている。
- (4) 東京圏の再生産年齢（15～49 歳）の女性は他地域に比べて有配偶率が低く、合計特殊出生率も低い。しかし、東京圏への転入により再生産年齢の女性が増加し、出生数が保たれている。
- (5) 平均寿命は 1970 年からの 40 年間で男女共に 10 歳を超える上昇があるもの、高齢人口の増加により死亡数は増加している。

常に実績を下回った社人研の推計人口

- (1) 社人研（国立社会保障・人口問題研究所）が 1987 年、1992 年、1997 年、2002 年、2007 年に推計した総人口を 2010 年時点の実績値と比較すると、全国は概ね推計通りの実績値であるものの、東京圏は 1997 年以降過去 3 回、東京都では 1992 年以降過去 4 回にわたり過小推計であった（図 1）。
- (2) 社人研が 2007 年に行った東京圏の推計人口について、2010 年時点での推計値と実績値の乖離を 100%とした要因分析を行うと、「出生数（36%過小）」「死亡数（21%過大）」「転入超過（85%過小）」という結果であり、特に「転入超過は少ない」という想定が推計結果に大きく影響していた。
- (3) 社人研は最新の国勢調査に基づき 2013 年に 5 年毎の都道府県別将来推計人口を見直した。その結果、東京圏人口は 2015 年をピークに減少するとされている。

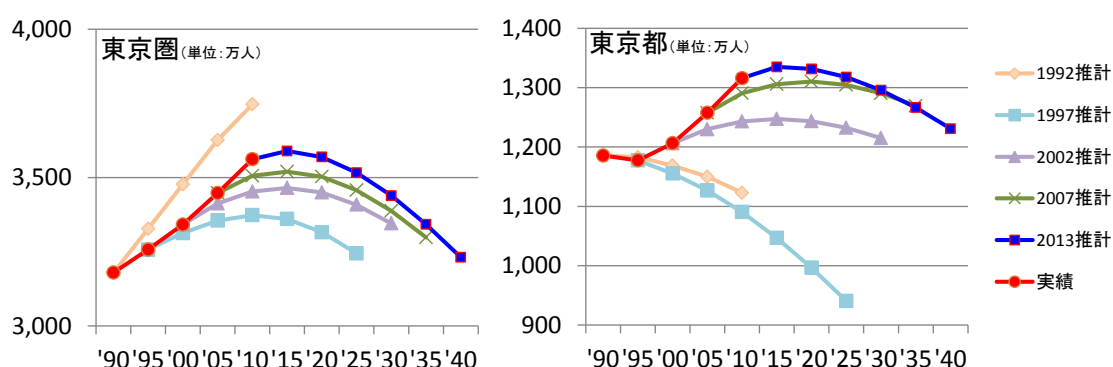


図 1 社人研による東京圏・東京都の将来推計人口（出所：社人研公表値より作成）

都心の地価低下が要因の都心回帰現象

- (1) 東京 23 区の人口は高度成長期の前期までは増加していたが、その後約 30 年間は減少している。その要因は、北海道・東北、関西等の東京圏外ブロックからは転入超過であったものの、多摩及び周辺三県に対してはそれを上回る転出超過すなわち郊外化が生じていたからであった。
- (2) 東京 23 区の人口は 1997 年の 797 万人から再び増加に転じ、2010 年には 895 万人で過去最高となった。この間、東京 23 区以外の地域からの転入超過数は 65.2 万人であったが、そのうち、約 3.5 万人が多摩および周辺三県からの転入超過すなわち都心回帰であった。
- (3) バブル経済崩壊後は東京 23 区の地価が低下しており、特に都心回帰と言われる 1995 年頃からの東京 23 区の人口増加の要因は、東京圏外からの転入に加えて、若年世代を中心とした東京 23 区での住宅購入によるものと考えられる。

鉄道沿線間で人口増減、少子高齢化構造に格差が発生

- (1) 東京圏の郊外鉄道の沿線人口構造格差が拡大し、若い年齢構造を維持する路線（例：東急東横線等）」と「高齢化が加速する路線（例：東武伊勢崎線等）」に 2 分される。
- (2) 路線分類に関わらず、都心から 5～10km 程度に位置する駅では多世代の人口が増加しているが、それを離れると人口変化に鉄道沿線別の格差が生じている。
- (3) 但し、都心から離れた地域でも駅直近のマンションなど利便性の高いところでは人口増加がある。

依然として高い都心三区の従業地ニーズ

- (1) 東京 23 区では事業所数が減少傾向にあるものの、従業人口は増加傾向である。
- (2) 特に、都心三区（千代田区、中央区、港区）の従業人口の業種割合は、20 年前に比べると約 4 割を占めていた製造業や卸売・小売業が 3 割程度まで低下し、逆に、かつては 2 割強であったサービス業や情報通信産業が近年では概ね 4 割程度にまで上昇している。
- (3) 1993～2012 年におけるオフィス延べ床面積の平均供給量は都心三区がそれ以外の区部に比べて 1.3 倍程度であり、今後、竣工を予定する大規模オフィス（オフィス延べ床面積が 10,000㎡ 以上）についてはそれが 3.3 倍程度まで拡大することから、都心三区の従業地としての位置付けは依然として高い。

道半ばの女性の社会進出と、旺盛な高齢者の就業

- (1) 東京圏 15～59 歳の男性就業者数が 2000 年以降減少に転じた一方で、同・女性就業者数は、女性就業率が一貫して上昇していることもあり、緩やかに増加し続けている。特に、25～34 歳の女性就業率の上昇が著しい。
- (2) 女性就業率は、主に 30 歳代が低水準となる傾向（M 字型）であり、東京圏の当該世代の就業率は上昇し続けているが、他の先進諸国の例と比べると、途上段階である。
- (3) 女性の就業促進を阻む主要因は「育児」であり、出産・子育てを契機に離職する割合は依然として高い。また、国内他地域と比較して、東京圏の出産・育児期以降の世代における女性就業率は低水準である。
- (4) 60 歳以下の男性就業率は一様に下がっているのに対して、高齢者の男性就業率（65～74 歳）は 2000 年以降急速に上昇している。

活発な高齢者の行動

- (1) 前期高齢者（65～74 歳）のトリップ数/人・日は、40 歳代と同レベルである。
- (2) 1988 年、1998 年、2008 年のトリップ数/人・日についてみると、目的別では通勤、業務、私事目的が増加している。特に私事目的は 20 年間で 1.8 倍、通勤目的は 1.2 倍となっており、2008 年時点では東京圏の鉄道利用者に占める 65 歳以上の高齢者割合は 11%である。
- (3) 60 歳以上 84 歳までは加齢するにつれて公共交通分担率が上昇する。しかし、鉄道分担率は低下する。
- (4) ただし、日常生活圏内の食事・社交・娯楽や日常生活圏外へのレジャー等の鉄道分担率は高く、また前期高齢者の通勤（勤務先へ）では 5 割を超える。

3. 2 将来

「成長」と「低迷」の2つのシナリオを設定

(1) 成長シナリオ

東京圏における国際競争力の強化により、アジアヘッドクォーターの位置付けが確立され、活性化した東京圏の経済状態が地方にも波及し、日本全体の経済成長が促されることを想定する。その結果、東京圏での所得が国内の他地域に比べて高まるため、国内の所得格差は拡大する。

(2) 低迷シナリオ

東京圏における国際競争力の低下により、外国企業が誘致できず、長期的に低成長となり、東京圏が日本の経済成長を牽引する活力を失うことを想定する。その結果、東京圏の労働力を吸収する産業が減少し、国内における所得格差は縮小する。

2025 年まで続く東京圏の人口増加

- (1) 東京圏の夜間人口は成長シナリオの場合、2025 年の 3,662 万人まで増加が続き、2040 年頃まで 2010 年の水準が維持される。これは東京圏の国際競争力強化による経済成長に伴い、地方との所得格差が拡大することから生じる転入超過の増加が主要因である(図 2)。
- (2) 一方、低迷シナリオの場合は東京圏の国際競争力が低く低成長となるため、地方からの転入超過が見込めず、人口が最大となるのは成長シナリオよりも 5 年早い 2020 年の 3,609 万人となる(図 2)。
- (3) いずれのシナリオでも、東京圏の総人口は社人研の将来推計人口よりも多い(図 2)。

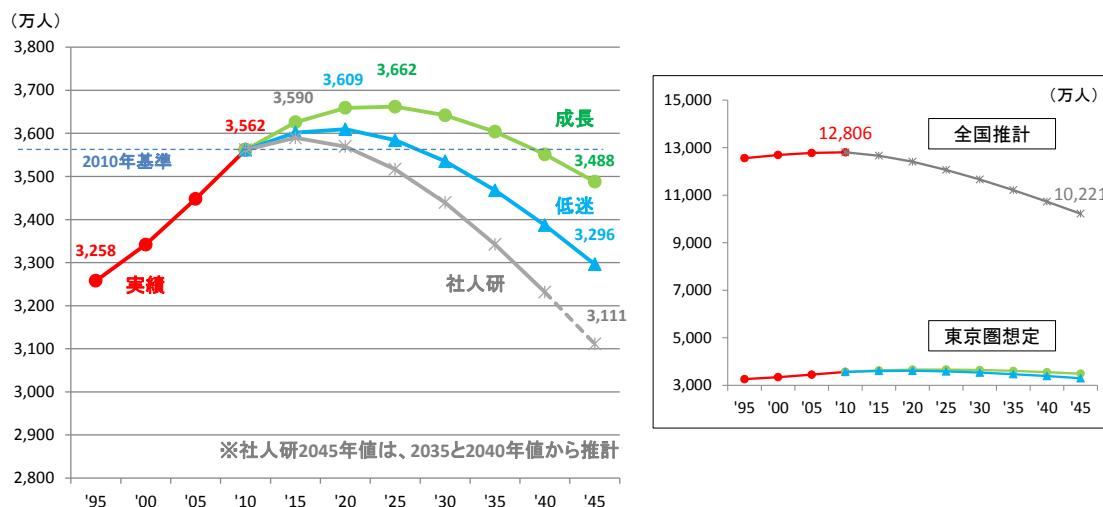


図 2 東京圏のシナリオ別将来想定人口

居住の都心志向は継続するものの伸びは緩和傾向

- (1) 東京 23 区の夜間人口は成長シナリオの場合、2025 年の 928 万人まで増加し、それ以降はわずかに減少するものの概ね横ばいとなり、2045 年でも 2010 年の人口水準よりも多くなる。
- (2) 一方、低迷シナリオの場合、東京 23 区は 2015 年に人口最大となるが、成長シナリオと同様にわずかに減少しながらも概ね横ばいとなる。

都心からの距離および方面により鉄道沿線の人口格差は拡大

- (1) 成長シナリオでは東京圏の総人口の増加により、人口増加により都心回帰傾向が続く東京 23 区、神奈川、埼玉、千葉の各県でも都心に近い地域は人口増加が見込まれ、2045 年でも 2010 年水準を上回る。
- (2) 一方、低迷シナリオでは東京 23 区と人口流入が続く川崎市を除き、2045 年の人口は 2010 年水準よりも減少し、特に千葉や埼玉では現在よりも 3 割程度の人口減少が見込まれる。

シナリオにより都心の従業人口は大幅に変動

- (1) 成長シナリオでは東京圏がアジアヘッドクォーターとなり、都心や臨海部を中心のオフィスなどが立地することから、引き続き増加傾向が続き、2035 年には東京 23 区の従業人口は 877 万人まで増加する。
- (2) 一方、低迷シナリオでは景気低迷により東京 23 区における事業所の撤退や規模の縮小が生じる。但し、その場合でも東京圏の従業人口は 2015 年までは増加し、減少はそれ以降となる。

高齢化の中でも就業人口の現状水準の維持は可能

- (1) 東京圏の就業人口における成長シナリオでは、15～59 歳男性の就業人口は減少するが、育児サポートの充実や高齢者の就業環境整備により、女性・高齢者の就業率上昇が続くことから、2045 年の就業人口総数は 2010 年水準を維持する。
- (2) 2010 年の就業率が概ね維持される低迷シナリオでは、2045 年には 2010 年に比べて 2 割近い東京圏の就業人口が減少する。

高齢者の鉄道利用は今よりも大幅に増加

- (1) 成長、低迷のシナリオ共に 2045 年の 65 歳以上高齢者の鉄道利用は 2010 年に比べて増加する。その要因は、いずれのシナリオでも高齢者の就業人口が、現在の 1.3～1.5 倍程度に増加することによる通勤トリップの増加や、私事トリップが増加している高齢者の夜間人口が増加することによる。

鉄道輸送人員は今後も増加する可能性があり、混雑課題は継続

- (1) 近年の東京圏の鉄道旅客輸送人キロは、緩やかに増加し続けている。
- (2) 成長シナリオの鉄道輸送人員は 2045 年で 8% 増となり、夜間人口が 2010 年水準を下回る将来であっても鉄道輸送人員は増加するが、低迷シナリオでは 8% 減となり、大阪圏の直近約 20 年間の鉄道輸送の減少よりは緩やかになる (図 3)。
- (3) 夜間人口の都心回帰により職住近接型の都市構造へと進展し、通勤関連等の移動距離が短くなるため、2045 年/2010 年比では鉄道輸送人キロは輸送人員を下回る (図 3)。
- (4) 成長シナリオでは、都心部 (山手線、地下鉄等) の輸送人員が 2010 年よりも増加し、低迷シナリオでも 4% 減程度に留まる等、東京圏の鉄道混雑課題は将来も継続する。

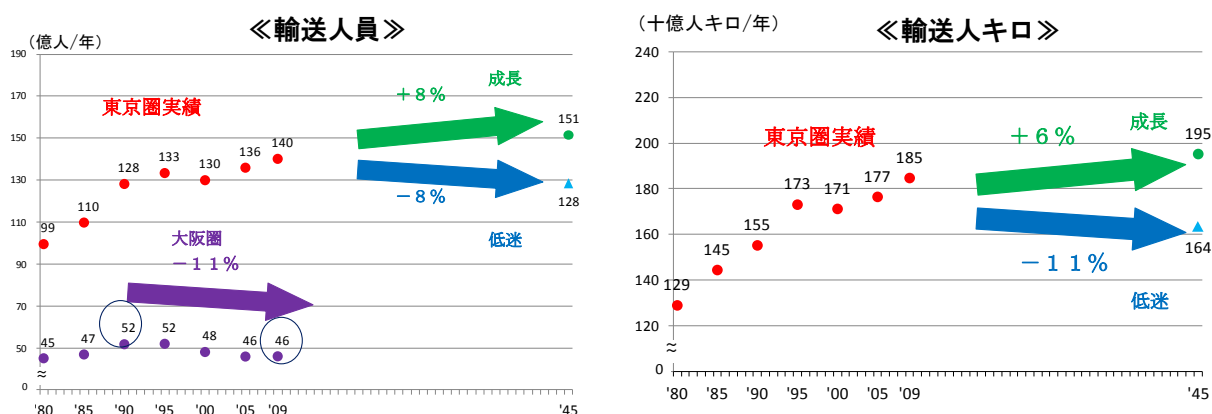


図 3 東京圏の将来の鉄道輸送人員ならびに輸送人キロの想定

※将来の輸送人員は、需要予測における現況再現値 (2010) と将来推計値 (2045) の伸び率を現況値 (2009) に乗じて推計

※実績値は、都市交通年報による東京圏 (首都交通圏)・大阪圏 (京阪神交通圏) の実績

※路線別の輸送人員の積み上げのため、2 路線以上をまたぐ交通は重複カウントしている。

4. 30年後の東京圏の鉄道の課題

4. 1 課題

- ・ 将来人口や将来の鉄道需要から得られた知見に基づき、有識者等で構成する研究会において、将来の国・東京圏のあるべき姿を議論した。
- ・ 議論の中で、国際競争力、都市再生、観光立国、少子高齢社会、防災・安全・安心、低炭素社会、持続可能な鉄道経営という視点に基づく将来の東京圏の鉄道における課題として30項目を整理した（表1）。

表1 将来の東京圏の鉄道における課題

課題1 鉄道輸送能力の拡充	
1-1	車両内混雑の緩和
1-2	列車遅延の解消
1-3	駅混雑の緩和
課題2 高齢者利用・外国人利用の増加等、需要構造の変化に対応した質の高い鉄道サービスの提供（上記課題1以外）	
2-1	鉄道路線間、鉄道と他交通機関間との乗継利便性の向上、ワンランク上のバリアフリー
2-2	駅と駅周辺施設間のバリアフリー
2-3	不慣れな利用者にも分かりやすい情報提供
2-4	快適に移動するための駅空間の高質化
課題3 鉄道駅を核とした駅周辺地区の再生・活性化	
3-1	都心駅の機能向上とあわせた駅周辺の再生
3-2	地域分断の解消や駅の魅力向上による沿線価値の向上
課題4 東京都市圏の国際競争力強化に資するサービス向上（上記課題1～3に加えて）	
4-1	アジアヘッドクォーター特区相互間のアクセスの強化
4-2	空港アクセスサービスの向上
4-3	リニア駅・新幹線駅へのアクセスの向上
4-4	鉄道不便地域・鉄道不便区間におけるアクセス利便性の強化
課題5 鉄道を中心としたライフスタイルの構築に資する駅機能及び駅周辺機能の拡充	
5-1	駅を中心としたコンパクトシティ化への支援
5-2	子育て・共働き世帯の活動支援
5-3	高齢者の活動支援
5-4	沿線地域の多世代ミックス居住の支援

課題 6 観光としての価値の向上・創造	
6-1	観光地のゲートウェイとしての駅づくり
6-2	観光資源としての駅舎の整備と車両の導入
課題 7 鉄道施設の防災化・老朽化対策・安全安心の推進	
7-1	駅、通路、線路等、鉄道施設の耐震化・防火などの対策、老朽化対策の推進
7-2	駅に近接する構造物の耐震化・防火
7-3	地下鉄駅の水害防止
7-4	鉄道の日常利用における安全・安心の向上
課題 8 利用しやすい運賃収受システム・運賃体系の再構築	
8-1	運賃収受の煩雑さからの解放
8-2	交通系 IC カードのワンストップカード化
8-3	鉄道相互間・他交通機関間での利用しやすい割引運賃サービスの拡充
課題 9 鉄道事業ノウハウの海外事業展開	
9-1	列車の安全安定運行に関する事業ノウハウ等の知的財産提供の事業化
9-2	鉄道事業を中心としたまちづくりノウハウ等の知的財産提供の事業化
課題 10 低炭素社会の実現	
10-1	鉄道の省エネルギー化およびエネルギーの創出化
10-2	自動車利用からの転換

- ・ 作業効率化（合理化）、広告業務等による事業者の収入増加、線路設備のモニタリング装置の導入によるコストダウン等、鉄道事業者による独自の収益改善に関する取組については触れていない。

4. 2 課題解決のための基本的考え方

課題解決に重要なのは以下の5点である。

①まちづくりとの連携

②鉄道会社間の連携

③他交通機関との連携

④国・自治体・民間開発事業者との連携および役割分担の明確化

⑤人材育成や技術継承

(調査研究報告)

30 年後の東京圏の人口・鉄道需要及び鉄道の課題

概 要

1. はじめに（問題の所在）

- ・ 東京圏の都市鉄道では通勤通学時に集中する輸送需要に対応するため、極めて高密度な運転を行いながら、運行管理の工夫、信号システムの高度化などを通じて広域かつ複数事業者間での相互直通運転を実現している。また、バリアフリー化や自由通路の設置等の駅改良を進めるなど、利用者にとってより使いやすい鉄道を目指した取り組みを行い、世界最高レベルといわれる都市鉄道のサービス水準を確保している。
- ・ しかし、近年は、他線区に渡る広域的な運行により、列車の大幅な遅延や長時間におよぶ輸送障害等が生じ、特に高密度な運行となる通勤通学時間帯での発生は定時性の低下を招きやすく、このままでは東京の鉄道神話が崩れたといわれかねない状況も生じつつある。
- ・ また、車両内の混雑、ターミナル駅の混雑は全体的には緩和傾向であるものの、一部の路線や駅では依然として課題のままとなっており、近年ではこれに加え都心部における高層ビル建築ラッシュに伴い多くの都心駅で混雑が発生している。
- ・ これらを背景として鉄道整備についての可否が議論されているが、昨今の少子高齢社会においては、議論の前提となる東京圏の人口の将来動向が今まで以上に重要となる。しかし、種々の政策決定の基礎とするため定期的に行われている国立社会保障・人口問題研究所（以下、社人研）による東京圏の将来推計人口は常に実績を下回る傾向が続いており、可否の議論には、まず将来の東京圏の人口の規模、年齢構成、地域的分布などに関する検討が必要である。
- ・ 他方で、シンガポール、ソウル、香港、北京などアジア諸都市の経済発展は着実に進んでおり、地下鉄などの交通インフラも飛躍的に充実・強化されている。今後とも東京がアジアを先導する役割を担うためには、特に、東京都心部において国際競争力強化に資する都市再生・都市開発を進めること、歴史文化を活かしつつインバウンド観光など交流人口を拡大することが求められるが、このためにはより質の高い都市鉄道サービスの実現が不可欠である。
- ・ 東京圏郊外部においては、既に沿線の少子高齢化、人口減少等により鉄道需要が伸び悩んでいる路線もあり、持続的な地域と鉄道の経営が大きな課題となっている。
- ・ 東日本大震災の発生、首都直下地震来襲の危険性の高まりなどを受け、政府は、鉄道事業者に鉄道施設の耐震化状況の報告を義務付け、それを公表することとしたが、鉄道施設及び隣接する建築物の耐震化を早急に進めていくことが必要である。
- ・ 本研究会は、こうした状況を踏まえ、長期的な視野に立ち、今後の東京圏を支える鉄

道のあり方について議論するものである。なお、平成 24 年から以下のテーマを設定し、本概要版はそのうち、①についてとりまとめたものである。

「①30 年後の東京圏の将来像と鉄道の課題」

「②鉄道とまちづくり、交通相互の連携方策」

2. 論点

- ・ 30 年後の東京圏における鉄道需要の基礎となる人口動向を検討するため、以下の論点を設定し、過去の実績や現象から変動要因や趨勢を把握した。その傾向をもとに将来シナリオを設定し、30 年後の人口想定、鉄道需要想定に反映した。

i) 東京圏の総人口は減少するのか？

長期的には人口増加率の低下や少子高齢化による人口構造の変化があるものの、地方からの転入や外国人居住者の増加なども考えられることから、これまでの東京圏の人口増加の要因を把握し、将来の鉄道需要を検討する上で前提となる東京圏の総人口を見極める必要がある。

ii) 居住の都心回帰は継続するのか？

放射状の鉄道路線の将来に影響する郊外部の将来人口規模や年齢構造を考えるため、2000 年頃から続く居住地の都心回帰の要因を把握し、将来の都心の居住動向を見極める必要がある。

iii) 少子高齢化の進展は鉄道沿線間で格差を生じるのか？

特定世代の居住動向が鉄道経営の安定化に影響を与える可能性を検討するため、放射状の鉄道路線沿線における人口規模、年齢構造の現状とこれまでの変化を見極める必要がある。

iv) 都心の超高層ビルの立地は続くのか？

鉄道が担う通勤トリップが集中する都心地域の発展可能性を検討するため、過去の事業所や従業人口の推移から、東京 23 区の従業地としての将来性を見極める必要がある。

v) 女性・高齢者の就業は増えるのか？

男性就業者数の減少に伴う通勤需要の減少の補完が期待できる新たな労働力の確保の可能性を検討するため、女性や高齢者におけるこれまでの就業率の変化等を把握し、将来の就業動向を見極める必要がある。

vi) 高齢者の移動は増えるのか？

すでに増加中の高齢者にも使いやすい鉄道として、新たな鉄道需要の創出につなげることを検討するため、現在の高齢者における移動目的、利用交通機関等を明らかにし、将来の高齢者の行動を見極める必要がある。

3. 論点ごとの知見

3. 1 過去、現在

全国人口(日本人)が減少に転じた中で、 依然として増加が続く東京圏の総人口

(1) 全国人口(日本人)は2010年をピークに減少し、その傾向が続いている。

- ・ 国勢調査(外国人居住者を含む)による日本の総人口は1950年の8,412万人から増加したものの徐々にその勢いが衰え、最新の2010年10月時点では約12,806万人であり、1950年時点と比べると約1.5倍となっている(図1)。
- ・ ただし、日本人のみでは、2010年に初めて約37万人減少し、12,536万人となり日本は人口減少社会に入った。
- ・ 日本の総人口の5年毎の増加率をみると1950～80年では5～7%程度であったが、1980～10年は0.5～1.0%程度ずつ低下し、2010年ではほぼ0%となり、外国人を含めた総人口の伸びは停滞している(図1)。
- ・ 高齢人口(65歳以上)は2010年時点では約2,947万人であり、1950年時点に比べると約7.1倍にも増加している。また、総人口に対する構成比は1950～90年の40年間で5%から12%に緩やかに上昇したが、1990～10年では、わずか20年間で23%にまで急上昇し、超高齢社会となっている。
- ・ 次に、年少人口(0～14歳)は2010年時点では約1,693万人であり、1950年時点と比較すると0.6倍程度まで縮小している。また、総人口に対する構成比は1950年の35%から低下し、1970～85年の横ばいを除けば、1995年までその傾向が続き、その後は徐々に低下率が緩和しているものの2010年では13%まで低下している。
- ・ 一方、生産年齢人口(15～64歳)は総人口に対する構成比が1950～65年において60%から8ポイント上昇し、1965～00年は68～70%程度で横ばいであり、2010年では64%まで低下傾向であるものの、1950年時点の約1.6倍の8,165万人が2010年時点の人口である。

(2) 東京圏の総人口は2010年で3,562万人となり、近年でも毎年、地方の県庁所在地と同規模(20万人程度)の人口が増加。

- ・ 国勢調査(外国人居住者を含む)による東京圏の総人口は、1950年の1,129万人から最新の2010年10月時点では、1950年時点の約3.2倍である3,562万人となっている(図2)。
- ・ 2012年度の住民基本台帳(外国人を含まない)でも日本人は増加している。
- ・ これを増加人口についてみると、1955～75年は平均50万人/年程度だったが、1975～90年には平均30～40万人/年程度となり、さらに1990年以降は平均20万人/年程度(1995～00年を除く)まで縮小した。しかし、未だに地方都市に相当する規模の人口

が毎年増加していることになる。

- ・ なお、全国において東京圏の人口集中率は1950年では16%であったが、高度経済成長期、安定成長期・バブル経済期、ゼロ成長期にそれぞれ8%、2%、2%ずつ上昇し、2010年では28%となり、東京圏への人口集中は未だに続いている。
- (3) 東京圏の高齢化率は1950年の4%から21%まで上昇し、年少人口割合は1950年の34%から2010年の13%まで低下した。一方、2010年の生産年齢人口は1950年比で2.9倍に増加した。
- ・ 高齢人口は732万人と1950年時点に比べて14.0倍となり激増した。また、東京圏の総人口における年齢構成比は、1950年に4%であったが40年間かけて1990年には9%まで緩やかに上昇した後、わずか20年間で21%となり、高齢化が急速に進んでいる。
- ・ 次に、年少人口は2010年で446万人と1950年時点とほぼ同じである。また、東京圏の総人口における年齢構成比は1975年頃の一時的な上昇がありながらも1950年の約34%から2000年の13%まで低下し、以後、2010年までは横ばいとなり、全国における年少人口割合と同じであることから、少子化傾向に東京圏特有の地域性は見られない。
- ・ 一方、生産年齢人口は2,384万人であり、1950年時点に比べると約2.9倍にも増加している。また、東京圏の総人口における年齢構成比は1950～65年にかけて73%まで上昇し、そこから2000年までは概ね7割前後で推移しており、直近でこそ構成比の低下があるものの、全国の生産年齢人口の構成比よりも高い。これは進学や就職等で地方の15～24歳世代が東京圏へ転入することによる。

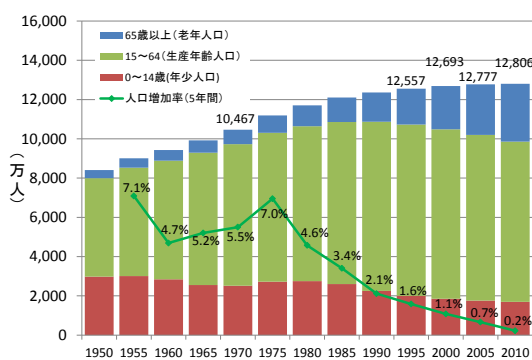


図1 日本の総人口（出所：国勢調査）

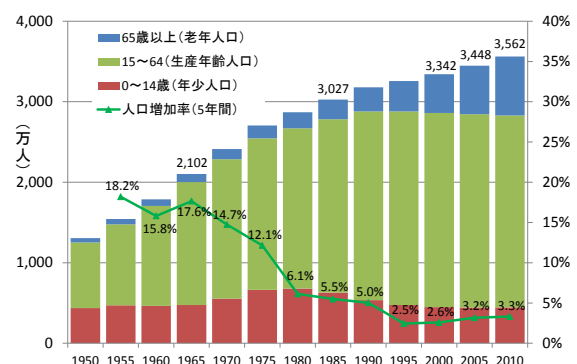


図2 東京圏の総人口（出所：国勢調査）

国内他地域との所得格差拡大に伴う東京圏の転入超過

- (1) 東京圏の総人口の増加における主要因は、高度経済成長期には転入者数が転出者数を上回る転入超過、安定成長期・バブル経済期では自然増(出生数が死亡数を上回る)であり、ゼロ成長期では再び転入超過である(図3)。
- 人口増減はある地域の出生数と死亡数の差を示す自然増減と、住居を移して出ていく数(転出)と入ってくる数(転入)の差を示す社会増減からなる。社会増減では転入が転出を上回る転入超過の場合を社会増、下回る転出超過が社会減となる。
- (2) 東京圏の転入超過をみると、高度経済成長期は転出者が増加していたが、それを上回る転入者の増加が転入超過を生み出したのに対し、安定成長期・バブル経済期には転入者数の増加に対して転出者数が減少することが転入超過を生み出した。一方、ゼロ成長期は東京圏への転入者数は年間50万人前後で横ばいに推移するにとどまるが、転出者数は50万人台から40万人前後にまで10万人程度減少した。その結果、20万人程度の人口増加のうち約半数が転入超過によるものとなっている(図3)。
- (3) 1950年以降の東京圏では以下の経済状況を背景に3つの転入超過の山が存在(図4)。
- 高度経済成長期(1950年代後半～第一次オイルショック)

背景には三大都市圏で二次、三次産業が発展する一方、地方部は一次産業が主体であるという産業構造の格差があった。(人口増加率は毎年3.0～3.6%程度)
 - 安定成長期・バブル経済期(第一次オイルショック～1990年頃)

背景には、「Japan as NO.1」と呼ばれた好景気、財政再建を背景とする中曽根政権による予算シーリング、中枢管理機能や情報産業、金融産業などの大都市集中(東京および札幌、仙台、広島、福岡等の地方中枢都市)およびプラザ合意による円高がもたらした生産施設の地方部から海外への流出があった。(人口増加率は毎年1.0%前後)
 - ゼロ成長期(バブル経済崩壊後～2010年)

背景には、2000年代に入り小泉政権下で景気回復した時、企業所得と財産所得の上昇による地域格差の拡大があり、規制緩和と世界経済に支えられた短期的経済成長は主に大都市に恩恵をもたらした。(人口増加率は毎年0.6%程度)

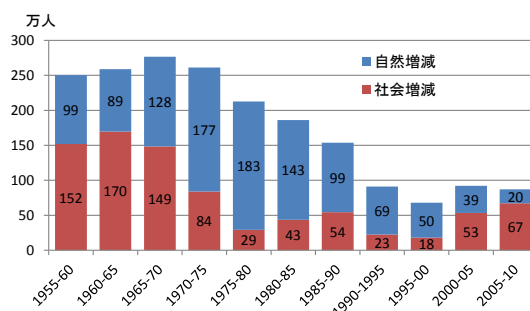


図3 東京圏の人口変化における自然増減と社会増減

(出所：人口動態統計を元に一部推計、住民基本台帳人口移動報告)

(4) 1990 年以降の 20 年間をみると、東京圏の外国人居住者は毎年 1.6 万人程度増加しているが、これは同じ期間中における東京圏の出生数の減少に相当する。

- ・ 東京圏の自然増減は高度経済成長期の年間平均 20 万人程度からオイルショック以降バブル経済の始まりまで年間平均 30 万人程度となり、以降は一貫して減少し 2005～10 年では年間平均 4 万人程度となっている（図 4）。
- ・ これを要因別にみると出生は 1955～60 年の間は毎年平均 30 万人程度であったが、1970～80 年は年間平均 50 万人程度まで増加し、以降は 1990 年頃まで減少した後、1990～10 年は概ね年間平均 30 万人程度とほぼ 1950 年代の出生と同規模となっており、出生数は毎年 1.6 万人程度減少している（図 5）。
- ・ 一方、死亡は 1955～60 年は年平均 10 万人/年程度であったが、そこから徐々に増加し、2005～10 年では年間平均 25 万人程度であり、特に 1955～85 年では 104～108%で推移した 5 年間の死亡数の増加率が、1985～10 年では 110～115%となり、死亡数の増加が加速している（図 5）。
- ・ 東京圏の外国人居住者は 1990～10 年で 33 万人増加しており、毎年 1.6 万人程度増加している。

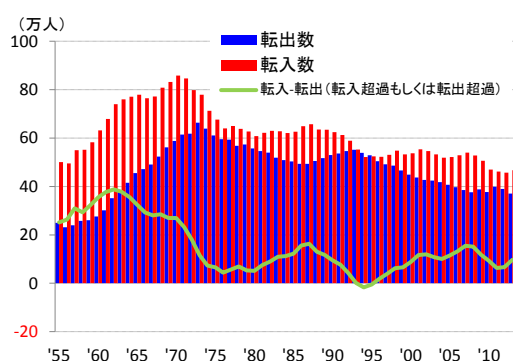


図 4 東京圏の転入と転出
(出所：住民基本台帳人口移動報告)

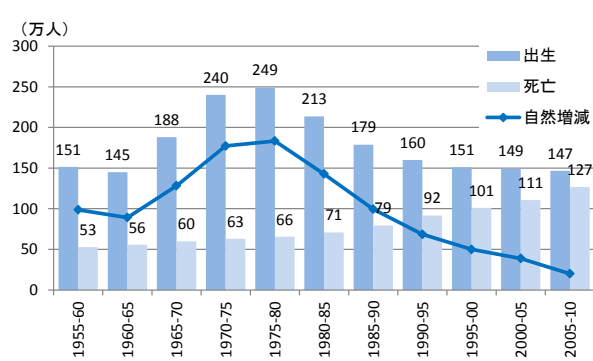


図 5 東京圏の出生と死亡
(出所：人口動態統計)

東京圏への転入超過は 15～24 歳の世代のみ

(1) 東京圏への人口一極集中と言われるが、1990～10 年について転入と転出の年齢構成をみると、他地域からの転入超過は大学進学期の 15～24 歳のみでその他の世代はほぼ転出超過である。

- ・ 国勢調査では調査時の年齢を元に 5 年前の居住地と現住地が異なる人を転入と転出に分類し、10 年毎に性別・年齢階層別・地域別・転入および転出数（5 年間ににおける移動）を集計している。
- ・ 図 6 では、年齢階層別に 1990 年と 2010 年について転入者をプラス、転出者をマイナスで示す。また、表記する年齢階層「○～○歳」は調査時点の年齢であり、実際の移動はその前の 5 年間に生じている。

- ・ 国勢調査の結果から転入をみると、1990 年と 2010 年ではいずれも主に 20～24 歳が最も多く、大学等進学世代が転入の中心を担う特徴は 20 年間で変化がない（図 6）。
 - ・ しかし、大学等進学世代の 15～24 歳の転入は 2010 年で 1990 年の 44%まで減少し、一方で、主に地方からの新卒就職世代の 25～29 歳は 1990 年比で 28%減少、結婚期の 30 歳代は 1990 年比で僅か 6%減少にとどまるため、差は小さくなり、転入者における年齢構成のバランスが変化している（図 6）。
 - ・ 一方、転出をみると、主に大学卒業後の就職や転職等で地方出身者が地元に戻る世代である 25～29 歳が最も多く、この傾向は 1990 年から 20 年間変化がない（図 6）。
 - ・ ただし、1990 年に比べると 25～29 歳の転出は 40%減、30 歳代の転出は 10%減であり、加えて、それらの子ども世代である 5～14 歳の転出も 48%減となっており、比較的若い年齢階層において東京圏からの転出が大幅に減少している（図 6）。
- （2）転入と転出を地域別にみると、北海道・東北、関西などの東京圏外のブロックからの 15～24 歳の若者の転入者数は減少しているものの、もともと長期的にも転出者数が少ない世代のため、常に東京圏の転入超過となる。
- ・ 東京圏への社会増減を地域別にみると、東京圏は 1990 年の関東外縁を除き、常に全国からの転入超過による社会増であり、2010 年で最も多い北海道・東北からは年間 2.0 万人程度の転入超過がある（図 7）。
- （3）特に、関西だけは長期にわたり、15～29 歳の大学進学や就職の世代のみではなく、全ての世代で東京圏の転入超過が続いている。
- ・ 関西からは全ての世代からの転入超過であり、関西の大学卒業後の就職、転職、拠点集約に伴う転勤等により、東京圏の企業での就業者が増加しているためと考えられる（図 7）。

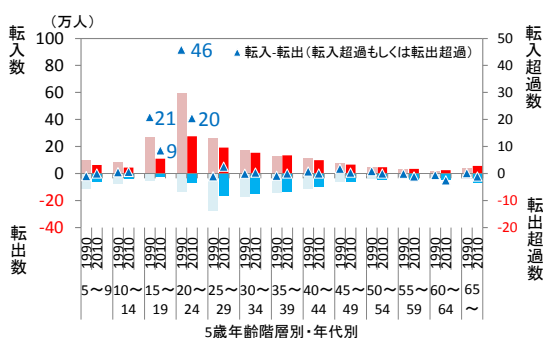


図 6 1990 年と 2010 年における東京圏の 5 歳年齢階層別の転入および転出
(出所：1990、2010 年国勢調査)

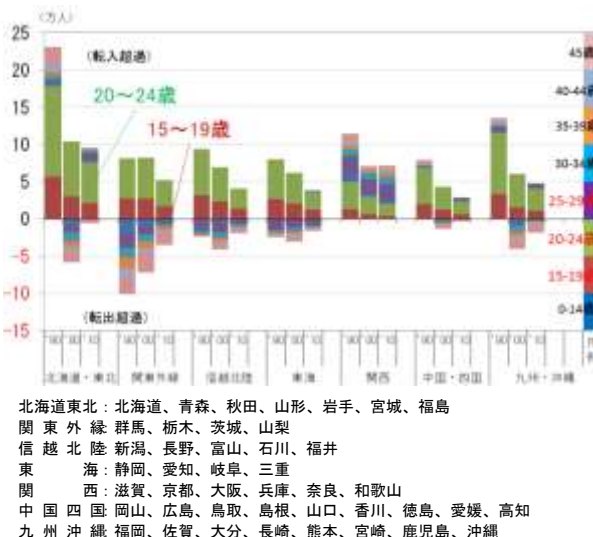


図 7 東京圏とその他地域における年齢階層別の転入・転出超過の推移 (出所：国勢調査)

(4) 東京圏の再生産年齢（15～49 歳）の女性は他地域に比べて有配偶率が低く、合計特殊出生率も低い。しかし、東京圏への転入により再生産年齢の女性が増加し、出生数が保たれている。

- ・ 出生は再生産年齢階層（15～49 歳）毎の女性の人口と各年齢階層別の出生率で決まり、一生のうちで一人の女性が出産する子供の数が合計特殊出生率である。
- ・ 出生に影響する再生産年齢階層の女性人口は 1975 年以降、15～19 歳が 20～24 歳になる時期に常に年間 15 万人前後の人口増加が生じており、少子化の影響で東京圏出身の再生産年齢階層の女性人口が減少しても、他地域からの転入によってそれらの世代が増加する人口構造となっている（図 8）。
- ・ 一方、一人の女性が生涯に産む子供の数を示す合計特殊出生率は、東京圏の出生数が最も多かった 1975～80 年にはすでに低下し、その傾向は最近まで継続していたが、2005～10 年にかけて 1975 年以来はじめて合計特殊出生率は上昇に転じた（図 9）。
- ・ 合計特殊出生率の上昇は 30 歳代の出生率の上昇に加え、25～29 歳の出生率が下げ止まったことによるが（図 9）、25～39 歳の女性の有配偶率が 2000 年以降は低下から横ばい傾向に転換しつつある点も遠因である（図 10）。

(5) 平均寿命は 1970 年からの 40 年間で男女共に 10 歳を超える上昇があるもの、高齢人口の増加により死亡数は増加している。

- ・ 死亡数は性別年齢階層ごとの死亡率と人口によるが、全国平均寿命は 1970 年から 40 年間で男女ともに 10 歳程度長寿命化している（図 11）。
- ・ 1980～10 年の死亡増加率は年間平均 1.6～3.1%を推移しており、死亡率が高まる高齢人口の増加により、死亡数は増加している（図 5）。

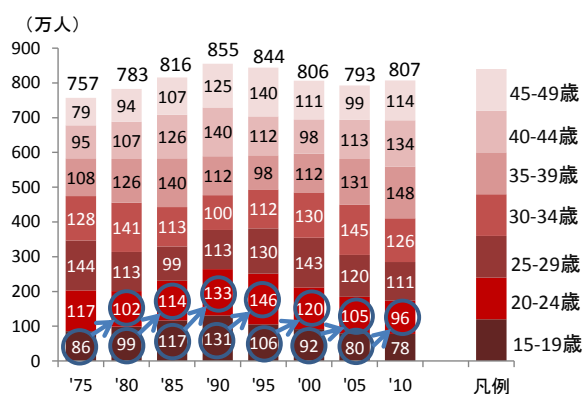


図 8 東京圏における再生産年齢階層別女性人口（出所：国勢調査）

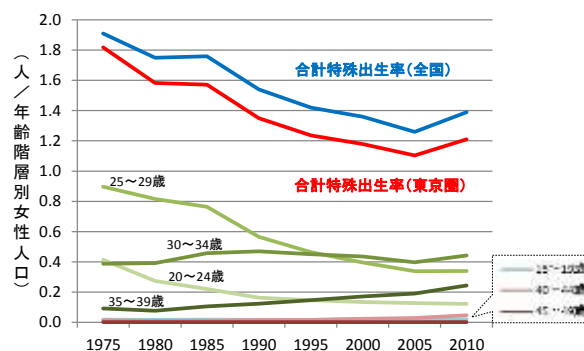


図 9 東京圏における年齢階層別合計特殊出生率（出所：総務省人口推計、人口動態統計）

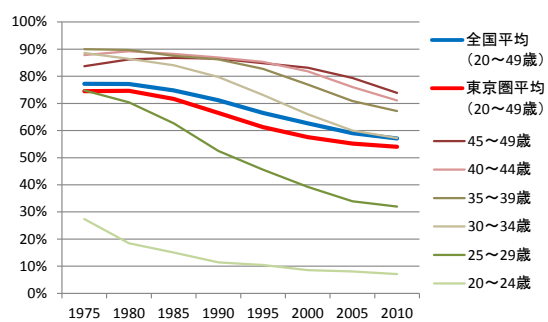


図 10 東京圏における女性の年齢階層別
有配偶率（出所：国勢調査）

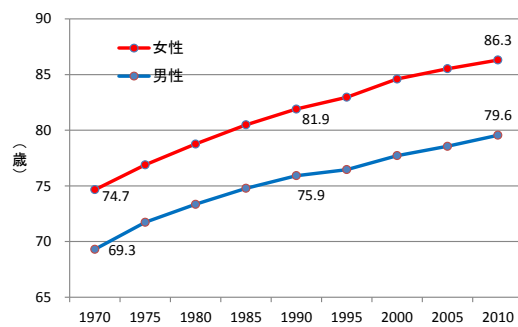


図 11 平均寿命の推移（全国）
（出所：厚生労働省完全生命表）

常に実績を下回った社人研の推計人口

- (1) 社人研（国立社会保障・人口問題研究所）が 1987 年、1992 年、1997 年、2002 年、2007 年に推計した総人口を 2010 年時点の実績値と比較すると、全国は概ね推計通りであるものの、東京圏は 1997 年以降過去 3 回、東京都では 1992 年以降過去 4 回にわたり過小推計であった（図 12）。
- (2) 社人研が 2007 年に行った東京圏の推計人口について、2010 年時点での推計値と実績値の乖離を 100%とした要因分析を行うと、「出生数（36%過小）」「死亡数（21%過大）」「転入超過（85%過小）」という結果であり、特に「転入超過は少ない」という想定が推計結果に大きく影響していた（図 13）。
- (3) 社人研は最新（2010 年）の国勢調査に基づき 2013 年に 5 年毎の都道府県別将来推計人口を見直した。その結果、東京圏の人口は 2015 年をピークに減少するとされている。

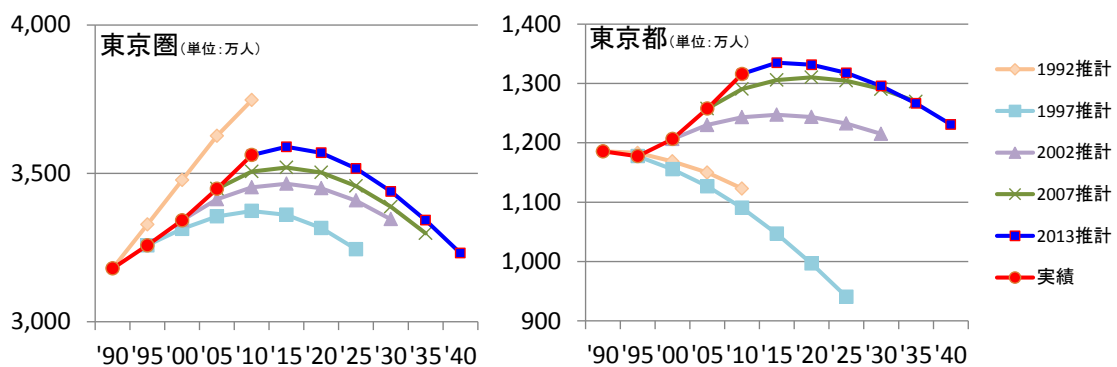


図 12 社人研による東京圏・東京都の将来推計人口（出所：社人研公表値より作成）

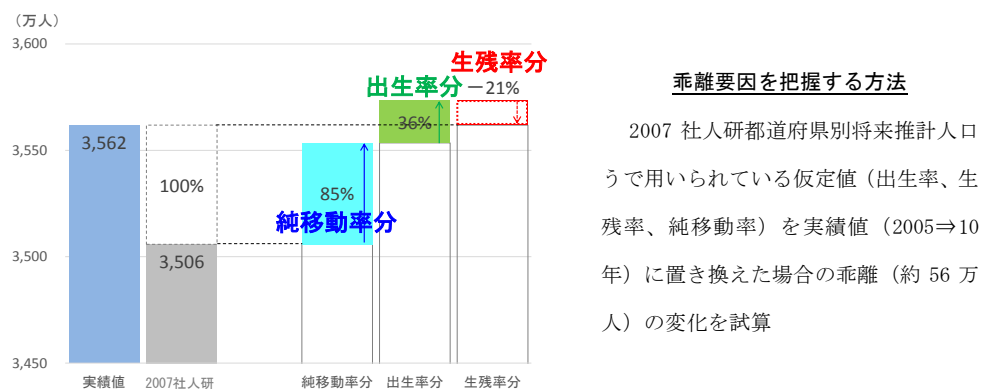


図 13 社人研 2007 年推計を基にした乖離要因の分析

都心の地価低下が要因の都心回帰現象

- (1) 東京 23 区の人口は高度成長期の前期までは増加していたが、その後約 30 年間は減少している。その要因は、北海道・東北、関西等の東京圏外ブロックからは転入超過であったものの、多摩及び周辺三県に対してはそれを上回る転出超過すなわち郊外化が生じていたからであった。
- (2) 東京 23 区の人口は 1997 年の 797 万人から再び増加に転じ、2010 年には 895 万人で過去最高となった。この間、東京 23 区以外の地域からの転入超過数は 65.2 万人であったが、そのうち、約 3.5 万人が多摩および周辺三県からの転入超過すなわち都心回帰であった。
- ・ 東京 23 区の人口は 1950 年の 538 万人から増加し、1965 年に 889 万人となり一時的に横ばいとなるが、徐々に減少し、1995 年に 797 万人にまで減少した。しかし、1996 年からは再び人口が増加して 2010 年には 895 万人となり、過去最高となった (図 14)。
 - ・ 臨海 3 区 (中央、港、江東) でのタワーマンションの立地は都心回帰の象徴的な姿であり、それらの区の人口の増加率は東京 23 区の中でも著しい (図 15)。しかし、臨海 3 区の人口が東京 23 区に占める割合は低い (図 14)。一方、人口増加率は臨海部以外の区でも上昇しており、実際には北区を除く全ての区部において人口が増加している。
 - ・ 東京 23 区の高齢人口は 1980 年では 69 万人であったが、5 年間毎の変化率が概ね 15～20% 程度の一貫した増加が続いており、2010 年では 177 万人 (対 1980 年では 2.6 倍) まで増加している。また、構成比も 1980 年の 8% から 5 年間毎に 2～3% 上昇し、2010 年では 20% となり、東京圏の高齢化率よりも若干低い。
 - ・ 次に、年少人口は 1980 年の 161 万人から減少しているものの、2000 年の 90 万人からは横ばいとなり、2010 年では 95 万人と増加傾向である。一方、東京 23 区における構成比は 1980 年の 19% から 1995 年の都心回帰までは低下していたが、それ以降は 11% 前後を推移する横ばいとなり、都心における年少人口の割合は必ずしも少子化の傾向とはなっていない。
 - ・ 一方、生産年齢人口は 1980 年の 604 万人から 1985 年までは増加したものの、その後バブル経済期における地価高騰等もあり、2000 年までは減少し続けるが、それ以降は増加傾向である。また、構成比は 1980 年の 72% がバブル経済期 (1990 年) には 75% まで上昇し、それ以降は 5 年間毎に 1～2% 程度低下して 2010 年では 69% である。この割合は東京圏に比べて高く、都心部に住む若い世代が多いことを示している。
 - ・ 東京 23 区の人口増減の要因についてみると、高度経済成長の前期は自然増に加えて転入超過により人口が増加していたが、その後の人口減少期は自然増加を上回る転出超過が生じていた。1997 年頃からの人口増加の要因は転出超過から転入超過への転換であり、東京 23 区の人口増減は社会増減の動向が主要因であった (図 16)。
 - ・ 社会増減についてみると、1964 年までは転入超過であったが、その後、多摩および周

辺三県へのドーナツ化現象により、1970～74 年では年間平均 15 万人が東京 23 区の転出超過となった。その後、1980～94 年までは転出超過が年間 5～6 万人程度まで縮小し、30 年ぶりにわずかに転入超過に転換した 1995～00 年を挟み 2000 年以降は年間 5～6 万人程度の転入超過となっている（図 16）。

- ・ 転入は 1960 年代に年間平均 60 万人程度であったが、1970 年代前半から後半にかけて年間 4%程度の大きな減少があった以外は 1990～94 年までは概ね年間 1.4～2.0%程度の小幅な減少を経て年間平均 35 万人程度の転入者数となった。一方、1995～99 年以降は年間 0.5%前後の増加に転換し、2000 年以降は年間平均 36 万人で転入の規模は安定している（図 17）。
- ・ 転出は 1960～74 年にかけて年間平均 70 万人程度まで増加したが、その後、10 年間は年間 4%程度の割合で低下し、バブル経済期により転出の減少は停滞したものの、1990 年代後半には再び転出が減少した。その結果、2005～09 年の転出は年間平均 30 万人程度だが、減少傾向は未だに止まっていない（図 17）。
- ・ 自然増は“ひのえうま”における全国的な出生数減の影響を受けつつも、1965～69 年には年間平均 17 万人の増加となった。その後、1995～99 年まで減少し続けたが、その後は年間平均 6 万人の横ばいから微増傾向である（図 18）。
- ・ 出生は 1960～74 年は年間平均 15～17 万人であり、1975～99 年の減少率は 1980 年頃の年間 6%、1984 年頃の年間 4%、それ以降の 10 年間は年間平均 3%、1999 年頃では年間平均 1%程度となるなど、徐々に減少率は低下し、出生は年間平均 5 万人程度となっている。しかし、前述のように全国に比べて有配偶率が低く、合計特殊出生率も低い。再生産年齢の女性の転入により 2000 年以降は出生がわずかに増加している（図 18）。
- ・ 死亡は 1960～79 年までは年間平均 4 万人の増加であり、1980～09 年は平均死亡者数の増加率が年間 1.2～2.0%の割合で上昇している。ただし、東京 23 区は東京圏より死亡者数の増加率が低い（図 18）。

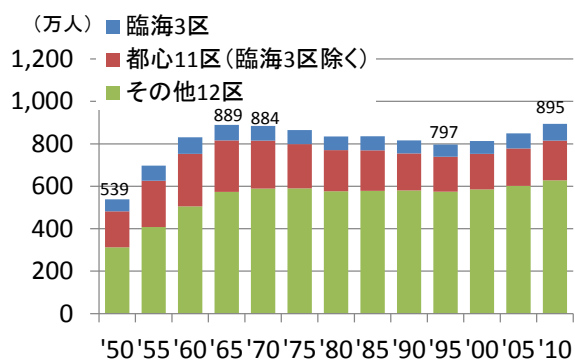


図 14 東京 23 区の人口変化
(出所：東京都の人口)

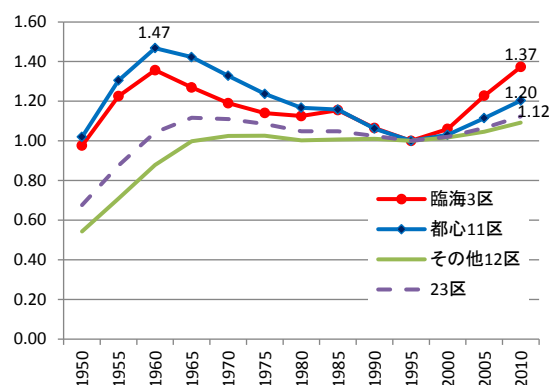


図 15 東京 23 区における人口の増加率
(1995 年＝1) (出所：東京都の人口)

※臨海 3 区：中央、港、江東
都心 11 区：千代田、中央、港、新宿、文京、台東、江東、品川、目黒、渋谷、豊島
その他 12 区：都心 11 区以外の東京 23 区

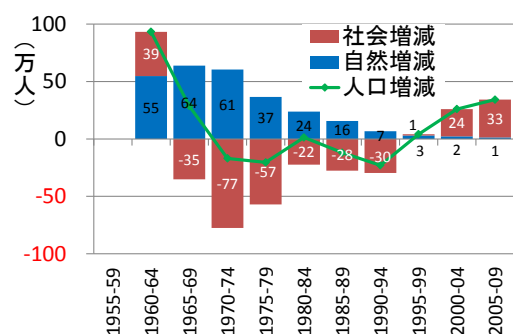


図 16 東京 23 区の人口変化における自然増減と社会増減（出所：人口動態統計、住民基本台帳人口移動報告）

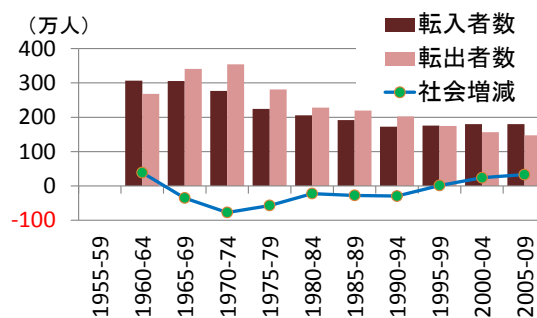


図 17 東京 23 区の転入と転出（出所：住民基本台帳人口移動報告）

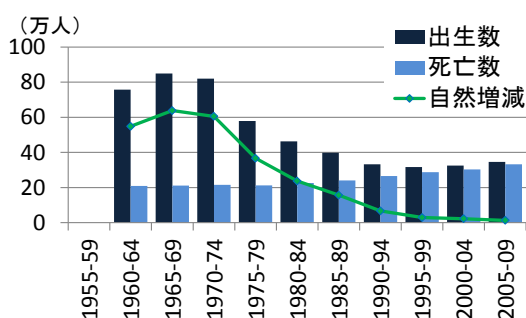


図 18 東京 23 区の出生と死亡（出所：人口動態統計）

- (3) バブル経済崩壊後は東京 23 区の地価が低下しており、特に都心回帰と言われる 1995 年頃からの東京 23 区の人口増加の要因は、東京圏外からの転入に加えて、若年世代を中心とした東京 23 区での住宅購入によるものと考えられる。
- 東京圏の地価の推移について 1985 年を 100 とした指数でみると、1993～01 年では東京 23 区の地価低下が東京圏内の他地域よりも大きい。一方、同じ期間では、東京圏のマンション供給戸数における東京 23 区の割合（区部供給率）が上昇している。なお、その後のミニバブルによる東京 23 区の地価上昇によりマンション戸数の区部供給率は低下するものの、2009 年以降は概ね 4～5 割程度のシェアを占めている（図 19）。
 - 東京 23 区への転入超過は 2012 年時点でも 15～24 歳の大学期が多いものの、転入数のみをみると、新卒期（25～29 歳）や結婚期（30～39 歳）の転入数は大学進学期に次いで多い（図 20）。
 - 一方、東京 23 区に分譲マンションを購入するのはシングル世帯や夫婦のみ世帯が 59.6%に及んでいる（図 21）。以上のことから、大学進学期の世代に加えて、これらのライフステージにある 25～39 歳の年齢階層の都心志向が都心回帰と呼ばれる東京 23 区の人口増加を牽引していると考えられる。

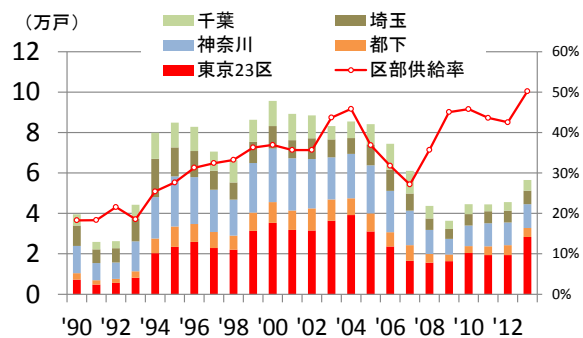


図 19 東京圏におけるマンション供給戸数の推移（出所：（株）不動産経済研究所）

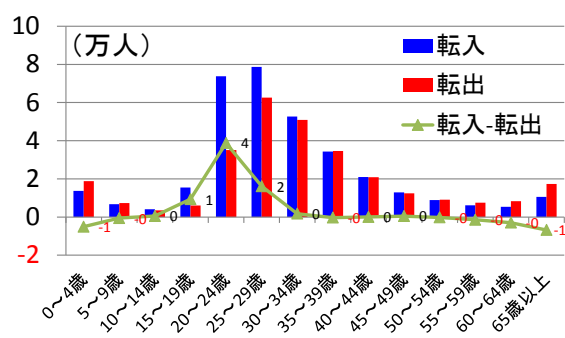


図 20 2012 年の東京 23 区における 5 歳年齢階層別の転入と転出（出所：H24 年住民基本台帳人口移動報告）

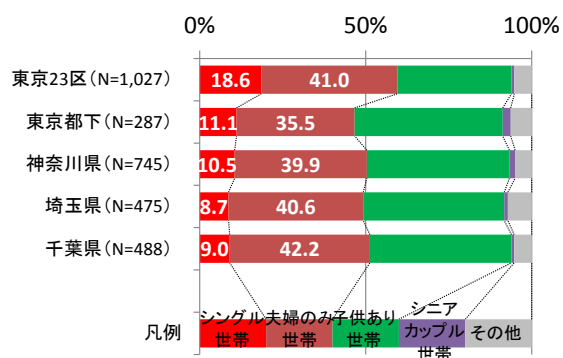


図 21 購入物件所在地における世帯主のライフステージ（出所：首都圏新築マンション契約者動向調査 2009-株式会社リクルート）

鉄道沿線間で人口増減、少子高齢化構造に格差が発生

- (1) 東京圏の郊外鉄道の沿線人口構造格差が拡大し、「若い年齢構造を維持する路線（例：東急東横線等）」と「高齢化が加速する路線（例：東武伊勢崎線等）」に二分される。
- ・ 東京圏の放射型路線の沿線人口の特徴を明らかにするため、沿線地域における 1985～05 年の年齢階層別社会増減を整理した。これをみると全ての路線沿線に共通するのが 1985～95 年までは新卒・壮年期以降の 20～30 歳代はいずれも転出超過であったが、2000～05 年では転出超過の縮小もしくは転入超過への転換が見られる。この要因として、かつては地方出身者等が地元に戻ったり、転職で地方に転出したりしていたものが、東京圏と地方との所得格差の拡大により、転出しなくなったものと考えられる（図 22）。
 - ・ また、路線ごとの特徴として JR 中央線や小田急小田原線は大学進学期の世代の転入超過と、卒業後の転出超過が多く、沿線の人口流動が活発である。しかし、東武伊勢崎線では転入超過も転出超過も少なく、他路線に比べて沿線の人口流動が少ない（図 22）。
 - ・ 放射型の路線は大きく 2 つに分類される。一つは 20～30 歳代の学生・新卒・ファミリー層の転入超過が継続し、若い年齢階層が常に一定の規模で沿線に居住し、定年退職による利用者の減少の影響を受けにくい路線であり、東急東横線などが例に挙げられる。他方は、特定の時期に大規模開発等で沿線人口が急激して以降、若い世代の転入が継続しないために年齢構成が特定世代に偏り、その特定世代の動向に鉄道需要が大きく左右される路線であり、東武伊勢崎線などが例に挙げられる（図 23）。
- (2) 路線分類に関わらず、都心から 5～10km 程度に位置する駅では多世代の人口が増加しているが、それを離れると人口変化に鉄道沿線別の格差が生じている。
- ・ 若年層の転入者数が少ない路線でも、都心ターミナル駅から 5～10km 程度の山手線に近い距離帯では他の路線と同様に若年層の転入超過が見られる（図 24）。
 - ・ 一方、都心ターミナルを 10km 程度離れると、駅別の社会増減に差が出ており、JR 中央線は新宿駅から約 30km の立川駅を超えても若年層の転入超過があり、東急東横線や西武池袋線でも都心ターミナルから 20km 程度離れた地域でもそれらの転入超過がある。一方、東武伊勢崎線は 10km を超えた地域での若年層の転入超過が少なく、特に 15～24 歳の大学進学期の世代の転入超過がない（図 24）。
- (3) 但し、都心から離れた地域でも駅直近のマンションなど利便性の高いところでは人口増加がある。

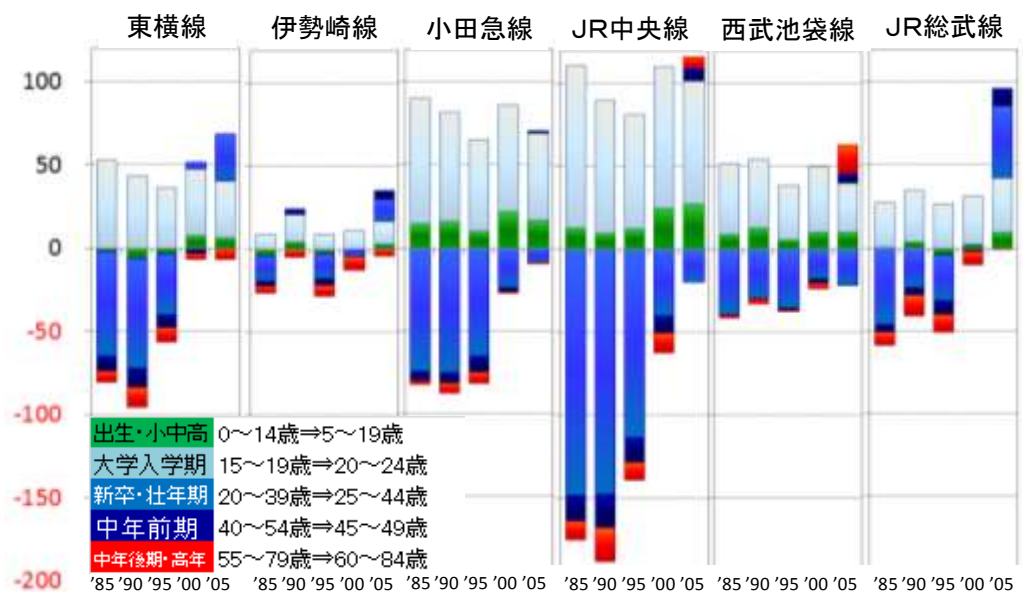


図 22 東京圏における放射型路線における人口増減（出所：国勢調査）

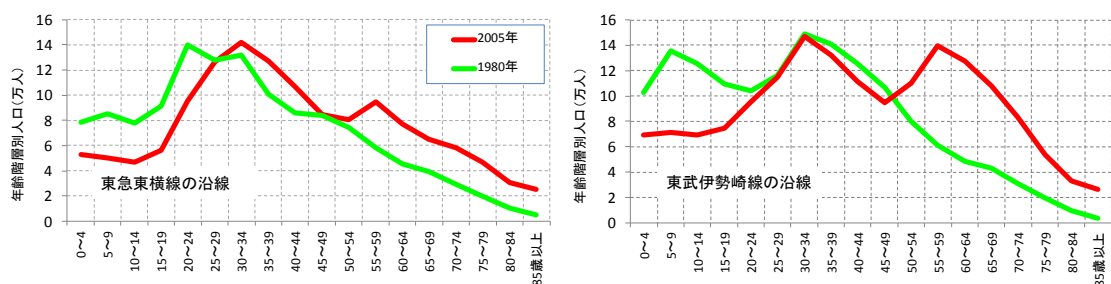


図 23 東急東横線および東武伊勢崎線沿線の年齢階層別人口の変化（出所：国勢調査）

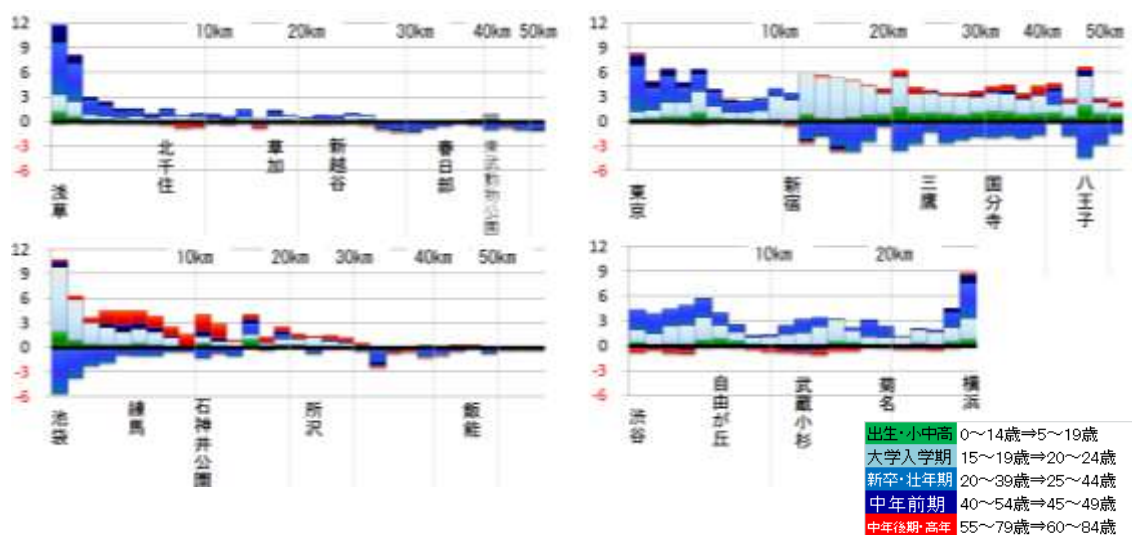


図 24 放射型路線の駅別年齢階層別の 2000~05 年の人口増減（出所：国勢調査）

依然として高い都心三区の従業地ニーズ

- (1) 東京 23 区では事業所数が減少傾向にあるものの、従業員数は増加傾向である。
- ・ 都心の従業員数は 1980 年以降横ばいもしくは増加傾向であり、特に都心三区（千代田区、中央区、港区）およびその周辺の 8 区での増加が顕著である。逆に、都心の事業所数は 1980 年以降横ばいから減少傾向であり、都心周辺 8 区でも減少している。
 - ・ 一方、都心三区をみると、事業所数は 1980 年頃からほぼ横ばいであり、同じく 1980 年頃の従業者数と比較すると微増傾向であり、事業所も従業者も都心三区に集まる傾向がみられる（図 25）（図 26）。
- (2) 都心三区の従業者数の業種割合は、20 年前に比べると約 4 割を占めていた製造業や卸売・小売業が 3 割程度まで低下し、逆に、かつては 2 割強であったサービス業や情報通信産業が近年では概ね 4 割程度にまで上昇している。
- ・ 都心の事業所数は減少しているものの、都心三区の事業所数は横ばいであり、特に製造業や卸売・小売業が減少する中で、サービス業と情報通信業が増加している（図 27）。
- (3) 1993～12 年におけるオフィス延べ床面積の平均供給量は都心三区がそれ以外の区部に比べて 1.3 倍程度であり、今後、竣工を予定する大規模オフィス（オフィス延べ床面積が 10,000m² 以上）については、それが 3.3 倍程度まで拡大することから、従業地としての都心三区の位置付けは依然として高い。
- ・ 東京 23 区における大規模オフィスの供給件数はバブル経済崩壊後の 1999 年頃には 14 件/年となり、その後 2003 年の 43 件/年まで増加し、以降は 20～33 件/年で推移しているが、当面は減少傾向である。但し、供給される床面積は増加傾向でありオフィスビル 1 件当たりの開発規模が拡大する傾向が窺える（図 28）。
 - ・ 1993～12 年におけるオフィス延べ床面積の平均供給量は都心三区がそれ以外の区部に比べて 1.3 倍程度となっており、今後の竣工予定の大規模オフィスについてはそれが 3.3 倍程度まで拡大することから、従業地としての都心三区の位置付けは当面は高いと考えられる（図 29）。

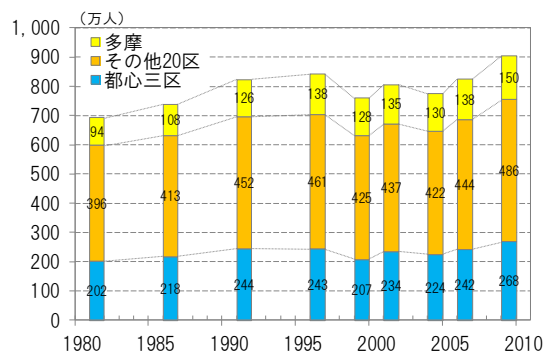


図 25 都心の地区別の従業者数

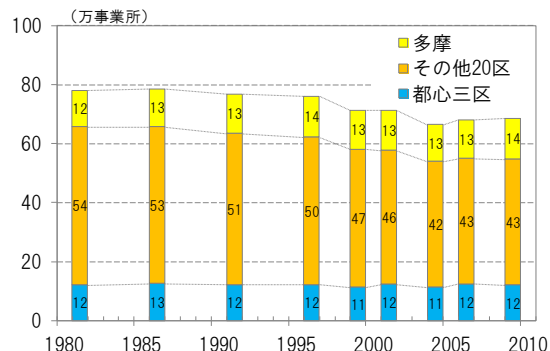


図 26 都心の地区別の事業所数

(出所：事業所・企業統計調査, 経済センサス) (出所：事業所・企業統計調査, 経済センサス)

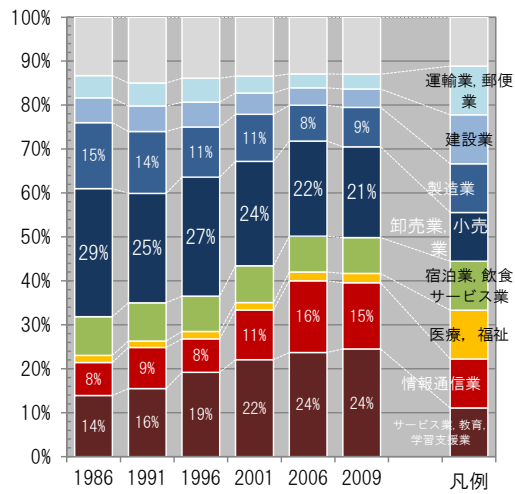


図 27 都心三区の産業別の事業所数
(出所：事業所・企業統計調査, 経済センサス)

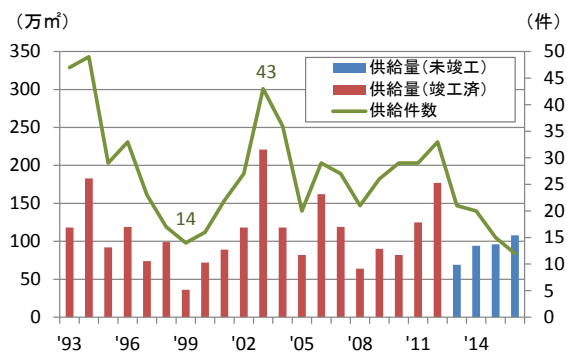


図 28 東京 23 区の大規模オフィス供給量の推移
(出所：東京 23 区の大規模オフィスビル供給量調査 '13 森トラスト(株))

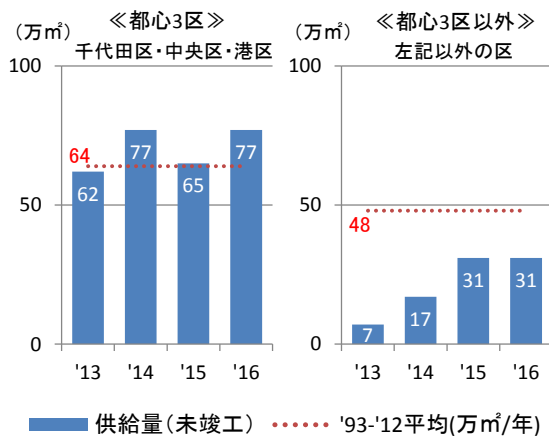


図 29 都心三区とそれ以外の東京 20 区の大規模オフィス供給量の推移
(出所：東京 23 区の大規模オフィスビル供給量調査 '13 森トラスト(株))

道半ばの女性の社会進出と、旺盛な高齢者の就業

- (1) 東京圏 15～59 歳の男性就業者数が 2000 年以降減少に転じた一方で、同・女性就業者数は、女性就業率が一貫して上昇していることもあり、緩やかに増加し続けている。
 - ・ 東京圏 15～59 歳の女性の就業率は 46%から 62%まで一貫して上昇しているが、男性の就業率は 80%前半を微減で推移している（図 30）。
 - ・ 特に、東京圏の年齢階層別女性就業率では 25～34 歳の上昇が著しい（図 31）。
 - ・ 一方で、東京圏の男女別「管理的職業」割合では、15%前後で推移する男性に対して女性は 1%未満と極めて低く、女性の給与水準は男性の約 7 割（東京都・2010 年）に留まるなど、“働き方”の男女間格差の縮小の動きは、就業率の動きに比べて鈍い。
- (2) 女性就業率は、主に 30 歳代が低水準となる傾向（M 字型）であり、東京圏の当該世代の就業率は上昇し続けているが、他の先進諸国と比べると、途上段階である。
 - ・ 育児休業制度の普及等により M 字型は改善されてきたが、過去の同様の状況から平準化に至っている他の先進諸国と比べると、日本の当該世代の就業率は未だ低水準である（図 32）（図 33）。
 - ・ 年齢階層別就業率について東京圏と東京圏外を比較すると、東京圏は 25 歳～29 歳の就業率の高さに反して 35 歳以上は就業率が低水準であり、出産・育児期以降の再就職が低調であることが窺える（図 32）。
- (3) 女性の就業促進を阻む主要因は「育児」であり、出産・子育てを契機に離職する割合は依然として高い。また、国内他地域と比較して、東京圏の出産・育児期以降の世代における女性就業率は低水準である。
 - ・ 出産・育児の主世代である 30 歳代の既婚女性（≡有配偶者）の非求職理由の過半数を「育児」が占める。（全国調査：2007 年）
 - ・ 女性の育児休業利用は増加傾向にあるが、第一子出産を機に就業状態にあった女性の約 6 割が退職を選択する状況に改善は見られない。（全国調査：1985～04 年）
 - ・ その結果、フルタイム勤務における課題の一つとして指摘され続けている待機児童問題等もあり、東京圏における既婚女性の年齢階層別の派遣・パート等比率（2010 年）では、30 歳代前後（25-29 歳⇒40-44 歳）で約 20%の差が生じている。
- (4) 60 歳以下の男性就業率は一様に下がっているのに対して、高齢者の男性就業率（65～74 歳）は 2000 年以降急速に上昇している（図 33）。
 - ・ 特に、高齢者雇用安定法の制定・改定に合わせて、男性の雇用年齢上限延長の対象となる世代の就業率が上昇してきた（図 33）。
 - ・ 内閣府の意識調査（2008 年）では、65 歳を超えて働く意思のある高齢者の割合は 7 割を超えており、65 歳以上の就業率が概ね 5 割を下回る実態に比べて、非常に高い就業意欲が窺える。

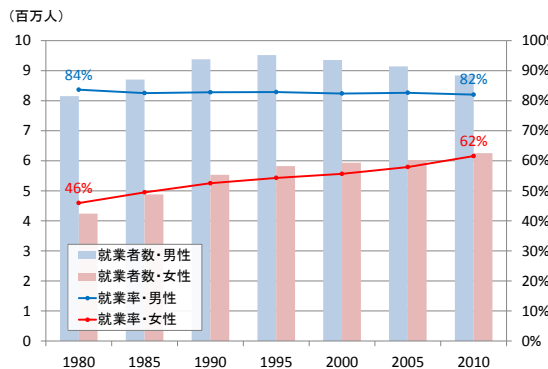


図 30 東京圏の男女別就業者数、就業率
(出所：国勢調査)

※15～59 歳を集計

※就業状態不詳者は就業・非就業比で配分

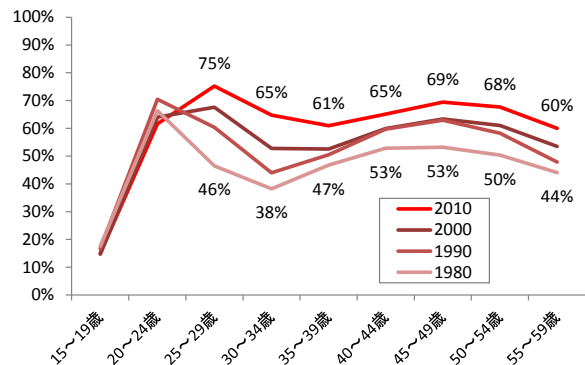


図 31 東京圏の女性年齢階層別就業率
経年推移
(出所：国勢調査)

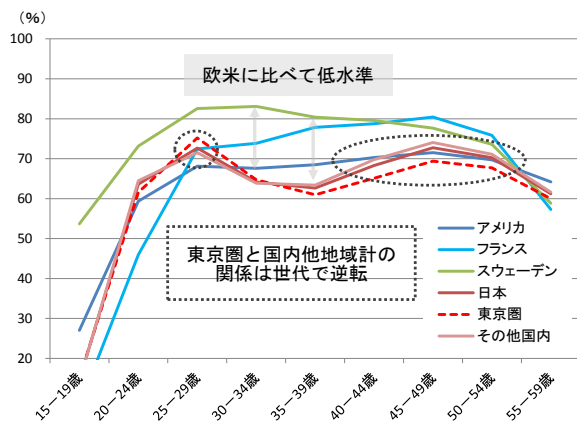
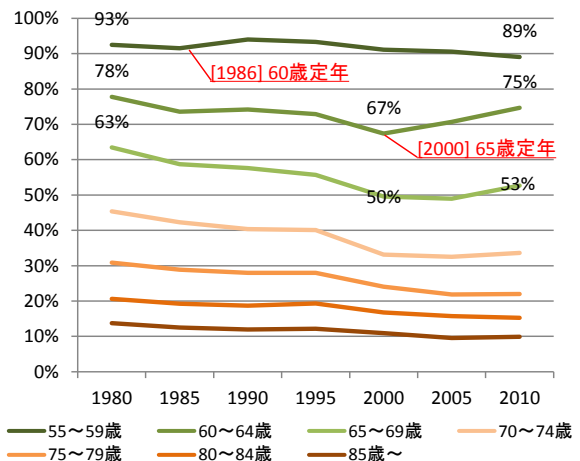


図 32 女性年齢階層別就業率の国際比較
＜2010 年実績＞
(出所：データブック国際労働比較)



※上図の高齢者雇用安定法改正は“努力”義務施行年

図 33 東京圏の男性高齢世代就業率
(出所：国勢調査)

活発な高齢者の行動

- (1) 前期高齢者（65～74 歳）のトリップ数/人・日は、40 歳代と同レベルである。
- ・ 東京都市圏パーソントリップ調査（2008 年）によれば、前期高齢者（65～74 歳）のトリップ数/人・日は、40～64 歳の生産年齢階層とほぼ同じであり、移動目的の構成は異なるものの、高齢者の移動そのものは減少していない（図 34）。
- (2) 1988 年、1998 年、2008 年のトリップ数/人・日についてみると、目的別では通勤、業務、私事を目的とする移動が増加している。特に私事目的は 20 年間で 1.8 倍、通勤目的は 1.2 倍となっており、2008 年時点では東京圏の鉄道利用者に占める 65 歳以上の高齢者割合は 11%である（図 35）。
- (3) 60 歳以上 84 歳までは加齢するにつれて公共交通分担率が上昇する。しかし、鉄道分

担率は低下する。

- ・ 高齢者について 5 歳年齢階層ごとに全目的の移動に対する交通機関分担率を比較すると、84 歳までは年齢階層が高くなるにつれて、自動車分担率が低下し、公共交通（鉄道、バス）の分担率が高くなる傾向がある（図 36）。
- ・ しかし、公共交通分担率の上昇はバスの分担率上昇が主要因であり、鉄道分担率は低下している（図 36）。

（4）ただし、日常生活圏内の食事・社交・娯楽や日常生活圏外へのレジャー等の鉄道分担率は高く、また前期高齢者の通勤（勤務先へ）では 5 割を超える。

- ・ 増加が顕著な高齢者の私事目的トリップのうち、買物、通院等の日常生活における鉄道分担率は 20～30%程度であり、全年齢全目的の鉄道分担率（51%）と比較すると低くなっている。一方、前期・後期高齢者共に通勤目的は全年齢全目的の鉄道分担率と同等であり、高齢者の通勤者が増加するとこれまで以上に鉄道利用が増加する可能性がある（図 37）。

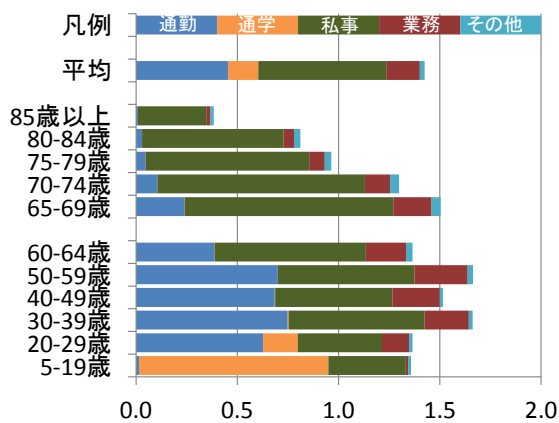


図 34 目的別一人当たりトリップ数
※帰宅除く
(出所：東京圏 PT 調査 (2008 年))

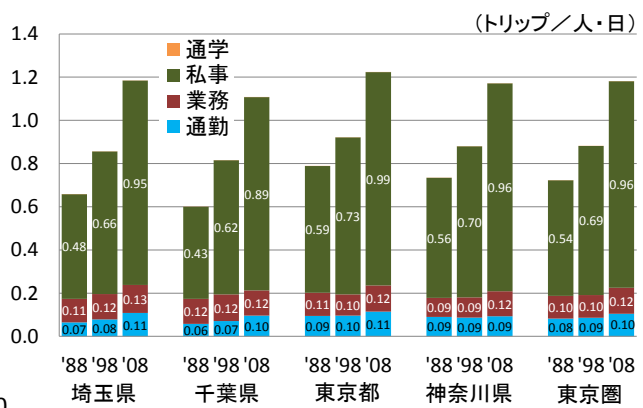


図 35 高齢者の目的別トリップ数推移
(出所：東京圏 PT 調査)

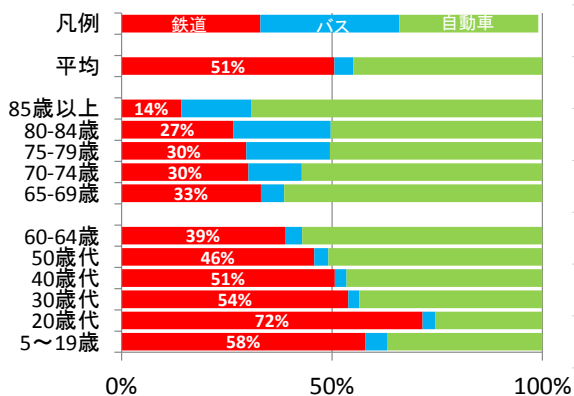


図 36 年齢階層別交通機関分担率
(出所：東京圏 PT 調査 (2008 年))

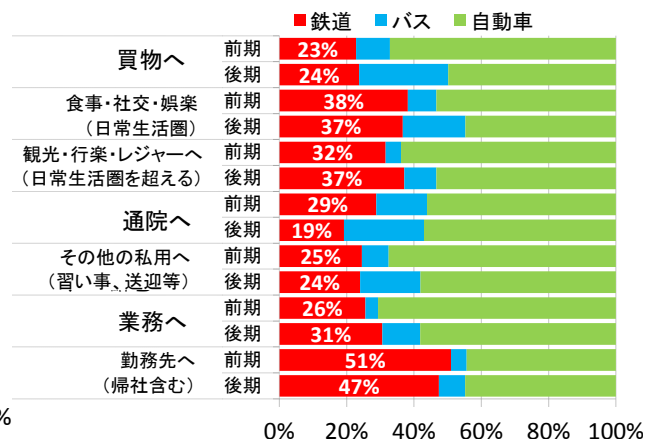


図 37 目的別の交通機関分担率
(出所：東京圏 PT 調査 (2008 年))

3. 2 将来

「成長」と「低迷」の2つのシナリオを設定

(1) 成長シナリオ

東京圏における国際競争力の強化により、アジアヘッドクォーターの位置付けが確立され、活性化する東京圏の経済状態が地方にも波及し、日本全体の経済成長が促されることを想定する。その結果、東京圏での所得が国内の他地域に比べて高まるため、国内の所得格差は拡大する。但し、過大推計を避けるため、全国と東京圏の移動はリーマンショック前後の経済状況を反映した2005～10年の純移動率を想定する。

(2) 低迷シナリオ

東京圏における国際競争力の低下により、外国企業が誘致できず、長期的に低成長となり、東京圏が日本の経済成長を牽引する活力を失うことを想定する。その結果、東京圏の労働力を吸収する産業が減少し、国内における所得格差は縮小する。そのため、デフレ下の経済状況を反映した1995～05年の純移動率を想定する。

2025年まで続く東京圏の人口増加

- (1) 東京圏の夜間人口は成長シナリオの場合、2025年の3,662万人まで増加が続く。これは東京圏の国際競争力強化による経済成長に伴い、地方との所得格差が拡大することから生じる転入超過の増加が主要因である(図39)。
- (2) 一方、低迷シナリオの場合は東京圏の国際競争力が低く低成長となるため、地方からの転入超過が見込めず、人口が最大となるのは成長シナリオよりも5年早い2020年の3,609万人となる(図39)。
- (3) いずれのシナリオでも、東京圏の総人口は社人研の将来推計人口よりも多い(図39)。

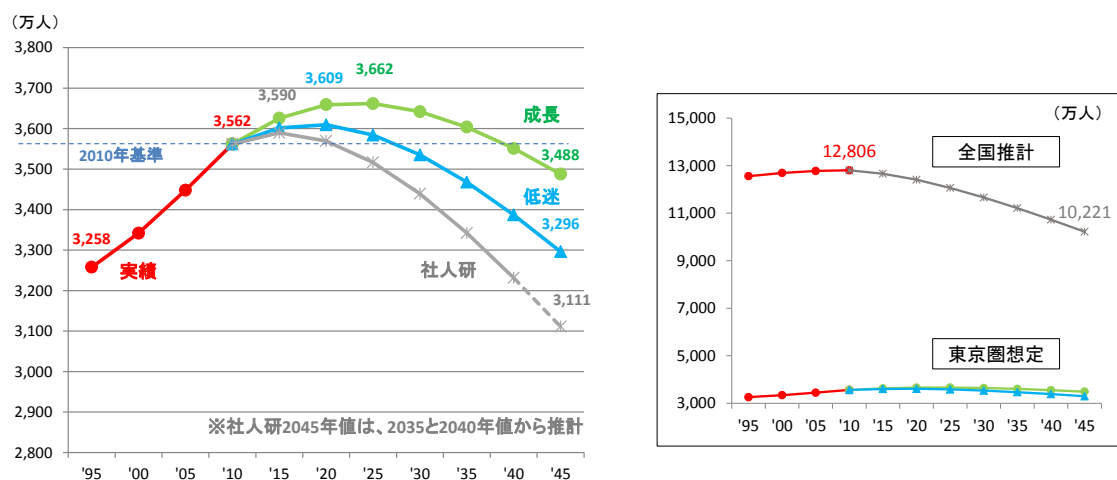


図38 東京圏のシナリオ別将来想定人口

東京都のみは 30 年後でも 2010 年の水準を上回る人口規模

- (1) 成長シナリオの場合、東京都は 2030 年の 1,369 万人まで増加するが、神奈川県は 2025 年の 934 万人、埼玉県と千葉県は 2020 年にそれぞれ 734 万人、632 万人となり、周辺三県の人口は東京都より先に人口が減少する (図 39)。
- 2010 年と 2045 年の人口水準を比較すると、東京都と神奈川県は維持もしくは上回るが、埼玉県と千葉県は下回る。これは、東京 23 区等の利便性の高い地域への転入超過が進み、都心から離れた地域では死亡数の増加による人口減少が生じるためである。
- (2) 一方、低迷シナリオの場合でも東京都は 2020 年、神奈川県、埼玉県、千葉県は 2015 年までは人口が増加する。また、東京都は 2040 年までは概ね 2010 年の水準を維持する (図 39)。
- 社人研の推計人口と比較すると東京都や神奈川県では上回り、千葉県はほぼ同水準、埼玉県は逆に下回る結果となり、地域による差が生じる。

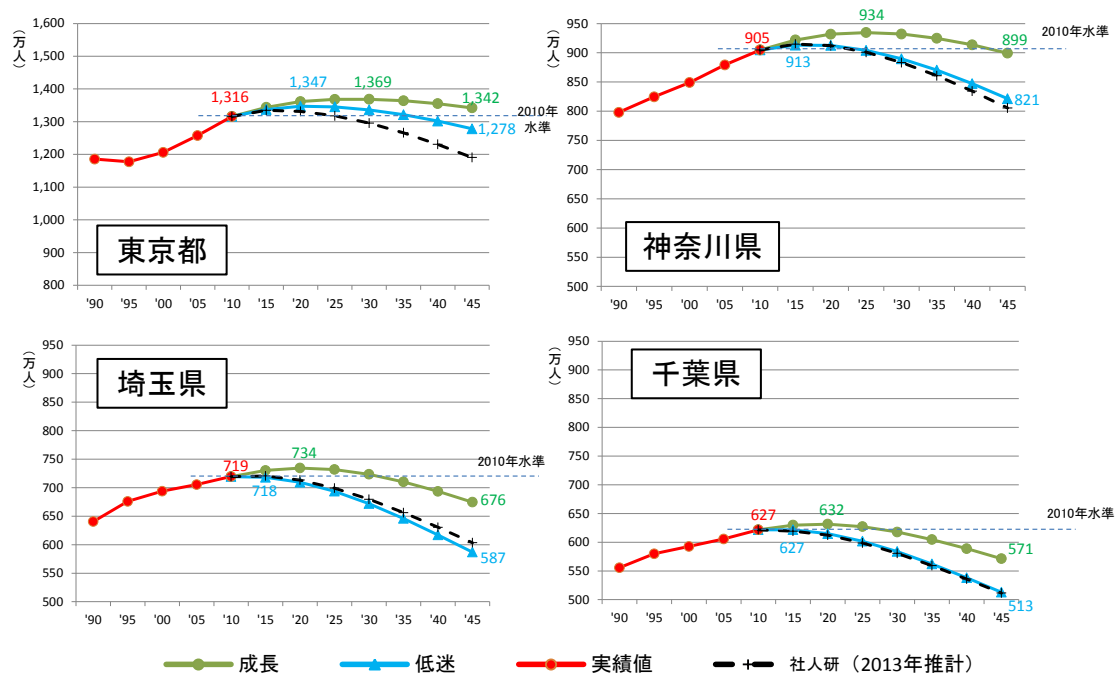


図 39 東京圏（一都三県別）の将来想定人口（夜間人口）

居住の都心志向は継続するものの伸びは緩和傾向

- (1) 東京 23 区の夜間人口は成長シナリオの場合、2025 年の 928 万人まで増加し、それ以降はわずかに減少するものの概ね横ばいとなり、2045 年でも 2010 年の人口水準よりも多くなる (図 40)。
- 東京 23 区における人口増加は、東京圏外ブロックから 15～24 歳が転入してくる傾向

に加え、20～30 歳代のうち新卒・壮年期にあたる世代が転出しなくなることによる。
 ただし、少子化の影響もあり、人口増加の伸びは徐々に緩和し、横ばいとなる。

(2) 一方、低迷シナリオの場合、東京 23 区は 2015 年に人口最大となるが、成長シナリオと同様にわずかに減少しながらも概ね横ばいとなる (図 40)。

- ・ 人口規模は成長シナリオと概ね同じであり、シナリオによらず、東京 23 区の人口は保たれる。

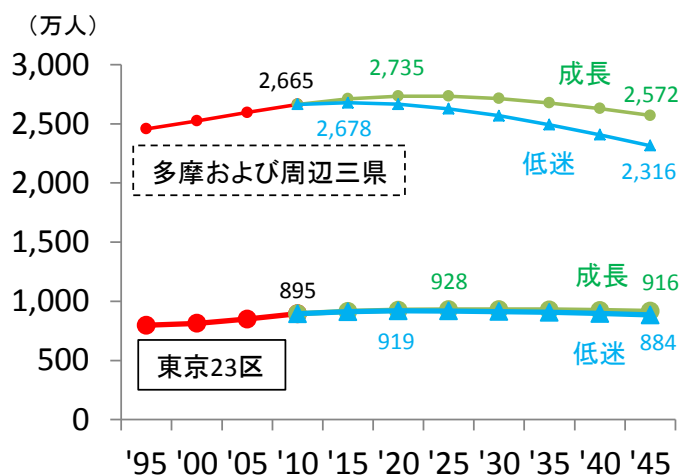


図 40 東京 23 区と多摩および周辺三県の将来想定人口 (夜間人口)

都心からの距離および方面により鉄道沿線の人口格差は拡大

- (1) 成長シナリオでは東京圏の総人口の増加により、人口増加により都心回帰傾向が続く東京 23 区、神奈川、埼玉、千葉の各県でも都心に近い地域は人口増加が見込まれ、2045 年でも 2010 年水準を上回る (図 41)。
- (2) 一方、低迷シナリオでは東京 23 区と人口流入が続く川崎市を除き、2045 年の人口は 2010 年水準よりも減少し、特に千葉や埼玉では現在よりも 3 割程度の人口減少が見込まれる (図 41)。

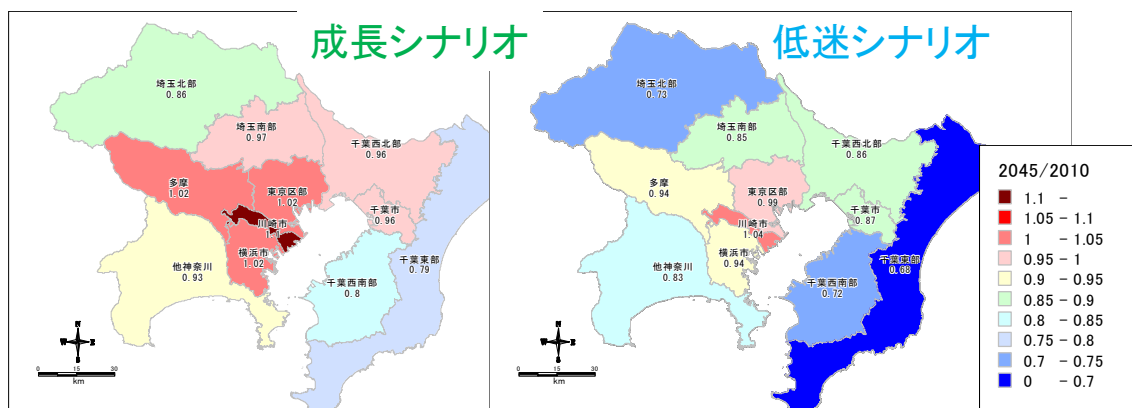


図 41 東京圏内 11 ゾーン別の将来想定人口 (夜間人口)

高齢化の中でも就業人口の現状水準の維持は可能

- (1) 東京圏の就業人口における成長シナリオでは、15～59 歳男性の就業人口は減少するが、育児サポートの充実や高齢者の就業環境整備により、女性・高齢者の就業率上昇が続くことから、2045 年の就業人口総数は 2010 年水準を維持する。
 - ・ 雇用・職の充実により 15～59 歳男性の就業率が、2045 年時点で過去最高水準（1990 年当時）まで段階的に復調するが、当該世代の夜間人口減少による就業人口の減少を賄うには至らない（図 42）。
 - ・ 女性や高齢者は、人口増加に伴うサービス業等の活況により就業率上昇傾向が持続し、就業者数は 2035 年まで増加し続け、2045 年時点でも 2010 年現在を上回る（図 42）。
- (2) 2010 年の就業率が概ね維持される東京圏の低迷シナリオでは、2045 年には 2010 年に比べて 2 割近い就業人口が減少する。
 - ・ 低下を続けてきた男性就業率は 2010 年現在のまま停滞し、就業者数の減少に歯止めがかからない（図 42）。
 - ・ 就業促進の取り組みにより経年で上昇してきた女性や高齢者の就業率についても、2010 年現在の率が今後も概ね一定となり、就業者数が緩やかに減少していく（図 42）。
- (3) 東京 23 区は両シナリオにおいて、東京圏外からの転入超過や都心回帰により夜間人口の転入超過が続くため、2010 年の就業人口水準が 2045 年も維持される。
 - ・ 成長シナリオでは、都心と郊外の夜間人口のバランスがとれた状態となるため、多摩および周辺 3 県の 2045 年の就業人口についても 2010 年の水準が保たれる（図 43）。
 - ・ 低迷シナリオでは、東京圏への転入超過が緩やかになるものの都心回帰が継続するため、東京 23 区は 2045 年/2010 年比で 1 割程度の減少に留まるが、多摩および周辺 3 県は 2 割以上の減少となる（図 43）。

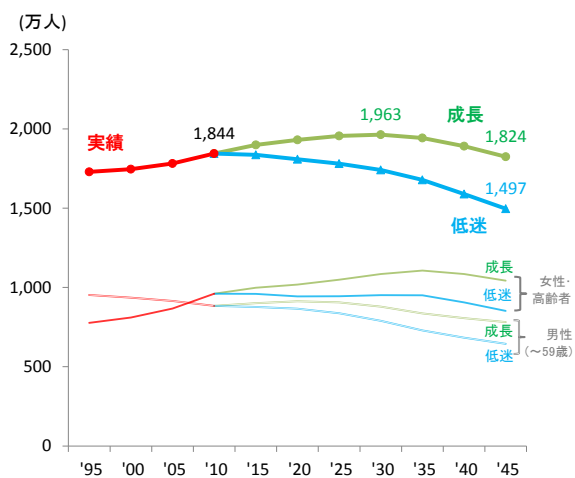


図 42 東京圏の想定人口(就業人口)

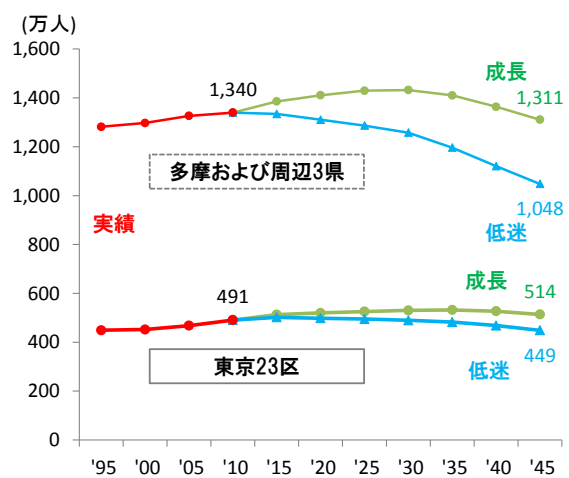


図 43 東京 23 区と多摩および周辺三県の将来想定人口(就業人口)

シナリオにより都心の従業員人口は大幅に変動

- (1) 成長シナリオでは東京圏がアジアヘッドクォーターとなり、都心や臨海部を中心のオフィスなどが立地することから、引き続き増加傾向が続き、2035年には東京23区の従業員人口は877万人まで増加する。
- 東京圏は国際競争力が強化され、アジアヘッドクォーターが東京23区を中心に立地する結果、進出関連の企業や各種サービス業の従業員人口の増加につながり、東京圏全体での従業員人口は増加する(図44)。
 - 特に多摩および周辺三県よりもアジアヘッドクォーター特区を有する東京23区の従業員人口の伸びが大きい(図45)。
- (2) 一方、低迷シナリオでは景気低迷により東京23区における事業所の撤退や規模の縮小が生じる。但し、その場合でも東京23区の従業員人口は2015年までは増加し、減少はそれ以降となる。
- 東京圏の国際競争力の低下により、地方との所得格差が縮小し、結果的に東京圏への転入超過は縮小する。そのため、成長シナリオに比べて従業員人口の減少は多く、2015年では2010年から横ばいにとどまるものの、それ以降は減少し、2045年では成長シナリオの従業員人口に比べて333万人減少する(図44)。
 - 一方、東京23区では景気が悪化しても地価が減少すれば事業所が東京23区に集まるため、2010年から2030年頃までは横ばいとなるものの、それ以降は急速に減少し、2045年では、成長シナリオの従業員人口に比べて151万人少ない(図45)。

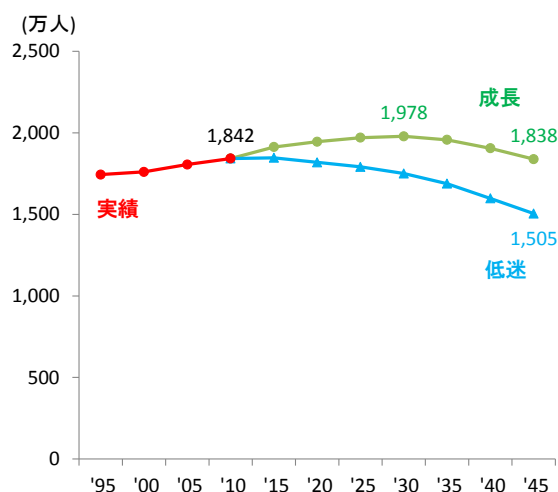


図44 東京圏の想定人口(従業員人口)

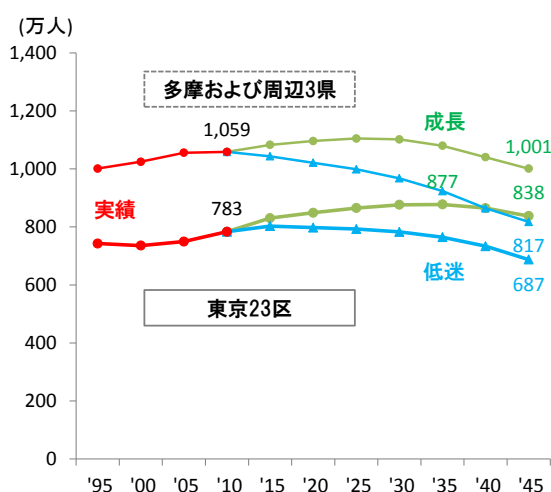


図45 東京23区と多摩および周辺三県の将来想定人口(従業員人口)

少子化によりシナリオに拠らず東京圏の就学人口が減少

- (1) 成長シナリオでは東京圏の成長が日本全体を牽引し、大学等への入学のために地方からの転入が促進され、2045 年では 380 万人となる。
- 東京圏の就学人口は 2010 年から 2020 年頃まではほぼ横ばいだが、少子化の影響により日本全体で若者の数が減少することが影響し、2025 年頃からは徐々に減少し、2045 年では 380 万人となる (図 46)。
 - ただし、シナリオに拠らず、東京 23 区の夜間人口は 30 歳代の結婚期世代の転入超過の継続により横ばい傾向であり、それらは子育て世代でもあることから就学人口が保たれる要因となっている (図 47)。
- (2) 低迷シナリオでは東京圏は低成長であるため、地方から 15～24 歳の転入が減少し、2045 年では成長シナリオに比べて 95 万人少ない 285 万人となる。
- 東京圏の就学人口は、大学等の進学に伴う地方からの転入が減少する上、東京圏における少子化の影響を受け 2015 年から 2045 年まではほぼ一貫して減少し、2045 年の成長シナリオにおける就学人口に比べて 95 万人減少する (図 46)。

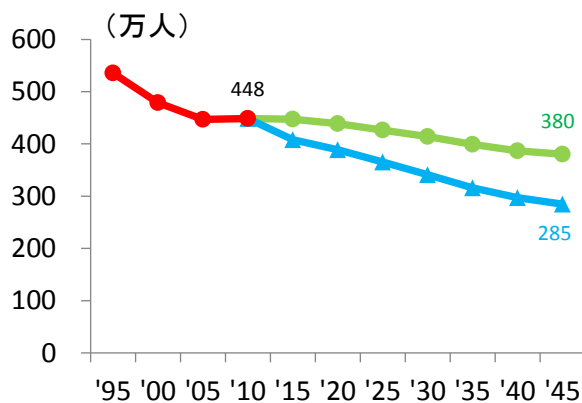


図 46 東京圏の想定人口(就学人口)

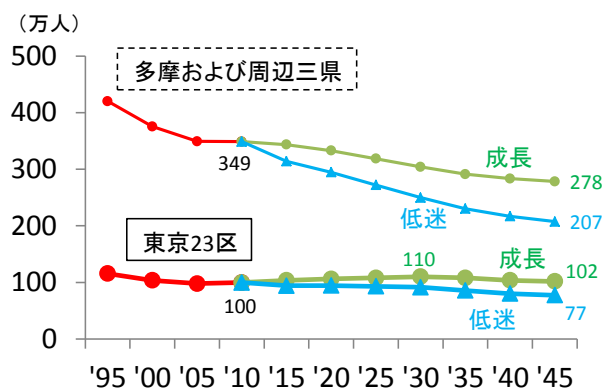


図 47 東京 23 区と多摩および周辺三県の将来想定人口(就学人口)

大学等により維持される東京 23 区の従学人口

- (1) 成長シナリオでは、地方から東京圏の大学や専門学校等の教育機関への入学に伴う転入超過が続くことから、東京圏の従学人口は 2045 年には 384 万人となる。
- ・ 大学等が集積する東京圏にはその圏域外からの学生も集まるため、就学人口に比べて従学人口は多くなる (図 48)。
 - ・ 東京 23 区は大学等の都心回帰の影響を受けて 2025 年まで増加傾向であり、その後は横ばいとなり 2045 年には 132 万人となり、就学人口より 32 万人多くなる (図 49)。
 - ・ 大学や専門学校等の教育機関は東京 23 区に多いことから、東京 23 区では就学人口より従学人口が多くなる。一方、多摩および周辺三県の学生は都心の大学に通学する場合が多くなることから、就学人口より従学人口の方が少なくなる (図 49)。
- (2) 低迷シナリオでは地方から東京圏の大学等への進学者が減少する。その結果、東京圏の従学人口は 2015 年以降に一貫して減少し、2045 年には 287 万人になる。
- ・ 東京圏の就学人口は少子化の影響に加え、成長シナリオと比べて地方から大学等に進学する若年世代の転入が減少することから、東京圏の従学人口も減少する (図 48)。
 - ・ 一方、東京 23 区については、大学等の教育・研究機関の都心回帰が 2010 年水準以上には進展しないことから、緩やかに減少し、2045 年の従学人口は 2010 年の 70%に相当する 88 万人となる。但し、多摩および周辺三県の従学人口の減少率は東京 23 区以上であり、2010 年時点の 61%に相当する 200 万人となる (図 49)。

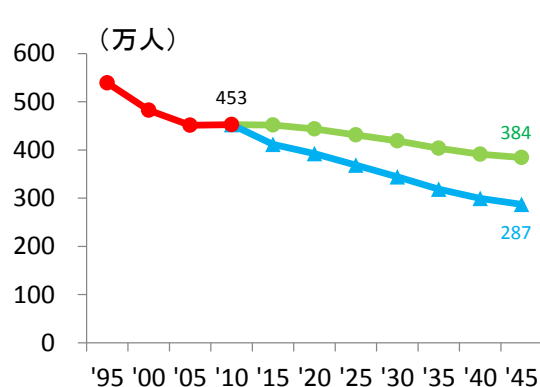


図 48 東京圏の想定人口（従学人口）

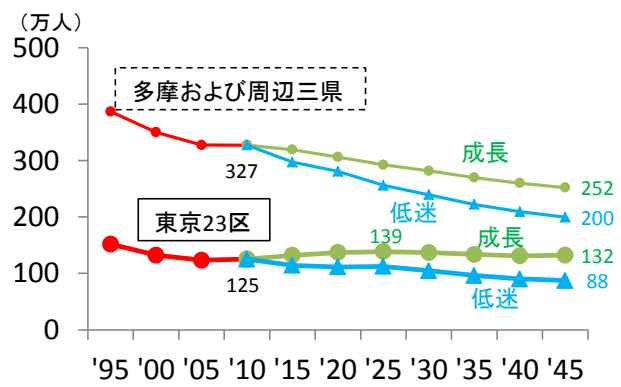


図 49 東京 23 区と多摩および周辺三県の将来想定人口（従学人口）

高齢者の鉄道利用は今よりも大幅に増加

- (1) 成長、低迷の両シナリオでは 2045 年の 65 歳以上高齢者の鉄道利用は 2010 年に比べて増加する。その要因は、いずれのシナリオでも高齢者の就業人口が、現在の 1.3～1.5 倍程度に増加することによる通勤トリップの増加や、私事トリップが増加している高齢者の夜間人口が増加することによる。

鉄道輸送人員は今後も増加する可能性があり、混雑課題は継続

- (1) 近年の東京圏の鉄道旅客輸送人キロは、緩やかに増加し続けている（図 50）。
- 地下鉄は 1995 年、私鉄は 1999 年、JR は 2001 年以降、輸送人キロは 2009 年まで微増であり、2010、2011 年は東日本大震災の影響により減少したが、2012 年では概ね震災前の水準を回復している。
- (2) 成長シナリオの場合、夜間人口が 2010 年水準を下回るものの、鉄道沿線の就業人口が維持されるため、鉄道輸送人員は 2045 年で 8% 増加する。一方、低迷シナリオでは 8% 減少となるが、1990～2009 年の 20 年間における大阪圏の輸送人員の減少率（約 11%）よりは比較的、緩やかな減少傾向となる（図 51）。
- 成長シナリオでは 2010 年から 2045 年の鉄道輸送人キロの増加率が鉄道輸送人員の増加率よりも低くなるが、夜間人口や従業人口が相対的に東京 23 区に集まる想定のため、東京 23 区周辺の比較的短いトリップが増加することによるものである（図 51）（図 52）。
 - 一方、低迷シナリオでは東京圏の外縁部の人口が大幅に減少することを想定し、そこと都心を結ぶ利用距離の長い旅客が減少することから、輸送人員の減少率より、輸送人キロの減少率が大きくなる。特に埼玉方面や千葉方面の鉄道輸送人員は 2 割近く減少することとなる（図 51）（図 52）。
- (3) 成長シナリオでは、都心部（山手線、地下鉄等）の鉄道輸送人員が 2010 年よりも増加し、低迷シナリオでも 4% の減少に留まることから、東京圏の鉄道混雑課題は将来も継続する（図 53）。
- 都心部の鉄道輸送人員は成長シナリオで 2010 年と比較して 13% 増となり、輸送力増強やオフピーク通勤の進展がなければ、依然として鉄道の混雑が課題となる。
 - 低迷シナリオでも、東京 23 区の夜間人口（1% 減）および従業人口（12% 減）は減少するものの、それによる鉄道輸送人員の減少は、鉄道混雑課題を解消するほどの減少とはならない。
 - いずれの方面においても、低迷シナリオより成長シナリオの方が鉄道輸送量は多い。ただし、現状における「若い年齢構造を維持する路線」「高齢化が加速する路線」という沿線人口格差がこのまま続けば、方面の違いによる鉄道輸送量の格差はさらに拡大する。

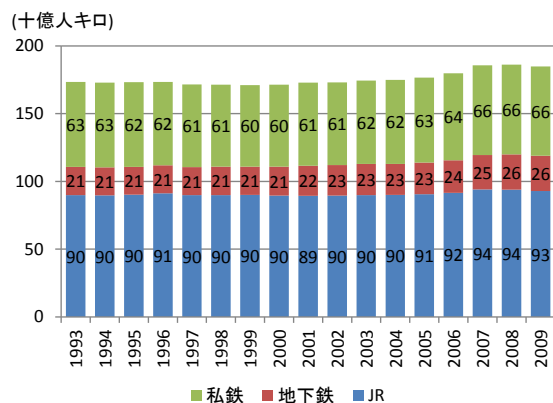


図 50 東京圏の鉄道輸送人キロ
(出所：都市交通年報)

※集計対象は東京駅を中心とする半径 50km 圏に含まれる市区町村(大半が圏域外の行政区域は除く)の鉄道区間。

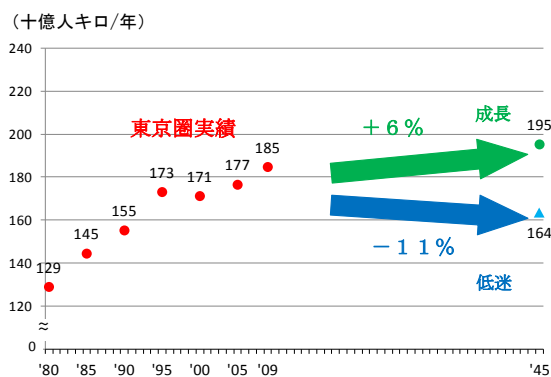


図 52 東京圏の将来鉄道輸送人キロの想定
※需要予測における現況再現値 (2010) と将来推計値 (2045) の伸び率

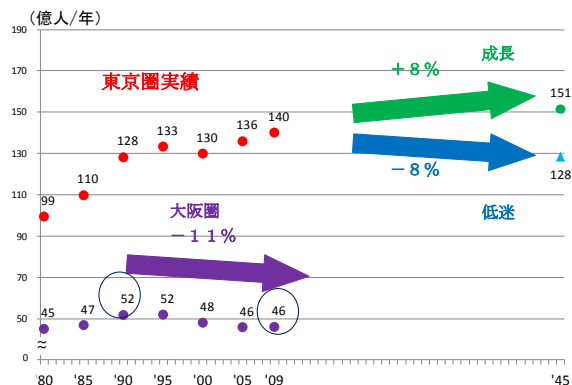
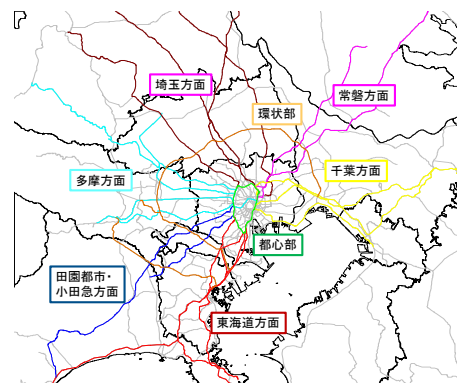


図 51 東京圏の将来鉄道輸送人員の想定

※需要予測における現況再現値 (2010) と将来推計値 (2045) の伸び率

※2 路線以上をまたぐ交通は重複カウント



方面	路線	輸送人員		輸送人キロ	
		成長	低迷	成長	低迷
都心部	山手線	1.13	0.96	1.12	0.95
	地下鉄				
東海道	東海道線	1.04	0.88	1.02	0.85
	横須賀線				
	東急東横線				
	京浜急行線				
田園都市・小田急	東急田園都市線	1.07	0.92	1.06	0.88
	小田急線				
多摩	中央線	1.08	0.92	1.09	0.91
	京王本線				
	西武新宿線				
	西武池袋線				
埼玉	東北・高崎線	1.01	0.84	1.01	0.83
	埼京線				
	東武伊勢崎線				
	東武東上線				
常磐	常磐線	0.95	0.82	0.93	0.81
	TX				
千葉	総武線	1.03	0.88	1.05	0.88
	京葉線				
	京成本線				
環状	南武線	1.02	0.87	1.02	0.86
	横浜線				
	武蔵野線				

※値は 2010 年の輸送人員および輸送人キロを 1 とした場合の指数

図 53 方面別の将来輸送人員、輸送人キロの想定

4. 30 年後の東京圏の鉄道の課題

4. 1 課題

- ・ これまでの将来人口や将来の鉄道需要から得られた知見に基づき、有識者等で構成する研究会において、将来の国・東京圏のあるべき姿を議論した。
- ・ 議論の中で、国際競争力、都市再生、観光立国、少子高齢社会、防災・安全・安心、低炭素社会、持続可能な鉄道経営という視点に基づく将来の東京圏の鉄道における課題として 30 項目を整理した（表 1）。

表 1 将来の東京圏の鉄道における課題

課題の分類	課題の内容	課題の解決に向けた方向性と具体例
課題 1 鉄道輸送能力の拡充		
課題 1-1 車両内混雑の緩和	・ 東京圏全体では混雑率が低下しているが、一部の路線では増加しており、将来は都心部を中心に利用者がさらに増加する可能性も考えられる ・ 朝夕のピークサイドの輸送力増強や深夜時間帯における混雑の緩和	・ 輸送力増強（列車本数、編成車両数の増加）
課題 1-2 列車遅延の解消	・ 混雑によって、日常的に遅延が発生しており、鉄道の正確性が損なわれている ・ 始発時間帯から朝ピークにかけて輸送障害が生じると、昼間時間帯まで遅延が解消できないといった遅延の長時間化が生じている	・ 列車折返設備の増強や待避線整備 ・ 遅延を迅速に回復できる運行システムの開発 ・ 移動閉塞の導入 ・ 列車間隔を均一に保つダイヤ設定
課題 1-3 駅混雑の緩和	・ 都心部を中心に、駅直近・駅周辺における大規模開発計画が進展することにより、将来、駅利用者が急増して深刻な混雑が発生することが懸念 ・ ホーム、コンコース、階段などの拡幅や、出口の増設、通路で狭小となっている箇所が存在 ・ 混雑・滞留が発生し、列車がすぐに発車できない、動線が複雑に交差しており歩きにくくなっている、または将来にそのような問題が発生する恐れがある	・ ホームやコンコース等の拡幅 ・ 駅通路新設による動線の輻輳の解消 ・ 階段などのボトルネックの拡幅や出口の増設 ・ 駅構内から街中を含めた旅客動線を考慮した再開発の実施 ・ 都市側の再開発と一体的な駅舎移転やホーム拡幅等の駅改善 ・ ラッチ不要技術と組み合わせた駅構内動線の大規模な見直し ・ 新駅設置や通路拡幅、出口の新設による駅容量の強化（例：虎ノ門ヒルズ）
課題 2 高齢者利用・外国人利用の増加等、需要構造の変化に対応した質の高い鉄道サービスの提供（上記課題 1 以外）		
課題 2-1 鉄道路線間、鉄道と他交通機関との乗継便利	・ 鉄道間や鉄道とバスとの乗継の際に、直線距離は短いにもかかわらず乗継動線が悪く、実際の移動には大きな迂回を伴う、またはいったん地下階を経由しないと乗継	・ 短絡線整備による相互直通運転の実施 ・ 相互直通運転拡大のためのフリーゲージトレインの導入

課題の分類	課題の内容	課題の解決に向けた方向性と具体例
性の向上、ワンランク上のバリアフリー (※課題 8-1 の改札システムや乗り継ぎシステムの高度化とセット)	ができないなど、不要な水平移動や上下移動を繰り返さなければならず高齢者等にとって移動が大変な場合がある ・ 将来、技術革新によって改札が不要になることも考えられ、改札通過のために橋上駅舎を経由して地平レベルのホームにアクセスするような今の駅の形ではなく、直接地平レベルのホームにアクセスできるような駅を考えていくなど、これまでの駅的设计思想を大きく変えていくことが考えられる	・ 乗継駅において離れた駅を近付けるための駅舎移転 ・ 乗継通路において何度も繰り返される上下移動回数の最小化 ・ ラッチ不要技術によってホームと同一レベルでの鉄道と他モードとの乗継が可能な駅アクセス道路の設置 ・ 複雑な経路や、何度もエレベーターを乗り継がなければならない 1 ルート整備ではなく、乗継のメインルート上にバリアフリー施設を整備
課題 2-2 駅と駅周辺施設間のバリアフリー (※課題 8-1 の改札システムや乗り継ぎシステムの高度化とセット)	・ これまでは鉄道駅や駅周辺の各々の建物でエスカレーター等を導入するバリアフリーの考え方で利便性を向上してきたが、鉄道駅と駅周辺建物を一体的に構築することで、バリアそのものを取り払う動きが十分進んでいない ・ 将来、技術革新によって改札が不要になることも考えられ、改札階を設けずにホームと駅周辺建物を一体的な建築物として構築していくなど、これまでの駅的设计思想を大きく変えていくことが考えられる	・ ラッチ不要技術と組み合わせた駅周辺施設とコンコース階や改札階を直接結ぶ出口の整備 ・ 駅隣接建築物の EV や通路と一体化した施設整備・管理 ・ 駅周辺建物から直接ホーム階やコンコース階にアクセスできるルートの整備
課題 2-3 不慣れな利用者にも分かりやすい情報提供	・ 鉄道事業者、またはバスなど他の交通モード、鉄道と都市側でそれぞれ案内表示・サイン・コンテンツが異なる、都市側で鉄道の情報がないなど、情報の不連続性・不足が生じている ・ 今後も個人所有の移動端末や通信技術が進展することが考えられ、モバイルアプリなどに統一に対応できるソフト（例えば乗車方法をイラストで説明した how to ride など）や多言語表示化が必要	・ ターミナル駅や乗換駅における壁面や床面ディスプレイ・携帯端末を活用した AR 歩行ナビの導入 ・ ピクトグラムや床面のカラーリング等の視覚的情報による駅構内の案内表示 ・ 車両、駅、まちにおける統一的デザインによるサイン表示の構築 ・ 災害や運行支障等の情報の多言語表示 ・ リアルタイム情報提供の深度化による鉄道サービスの信頼性向上 ・ 車内での多言語情報によるディスプレイ表示 ・ 駅構内や駅周辺施設における、経路案内の高機能化（例：鉄道駅および駅間における WiFi 環境など通信環境の構築）

課題の分類	課題の内容	課題の解決に向けた方向性と具体例
課題 2-4 快適に移動するための駅空間の高質化	・ 迷路のような狭くて天井が低い通路・コンコースのため、駅利用の際に自分がどこにいるのか分からず地図や案内を見ないと移動できない駅が多く見られる ・ 利用していて窮屈であり、開放感が全くない、ラウンジなどの設備がなく列車を待つための空間がないといった、列車による移動以外の駅利用空間が十分整備されていない	・ ドームのような高く広い駅空間の構築 ・ 特急利用者に対する無料でのラウンジ利用の提供 ・ 駅構内におけるカフェテリア展開などのサービス展開 ・ 空調設備や通信環境、テレビ設置による待ち時間の有効活用
課題 3 鉄道駅を核とした駅周辺地区の再生・活性化		
課題 3-1 都心駅の機能向上とあわせた駅周辺の再生	・ 主として都心の拠点ターミナル駅において、駅やまちの陳腐化が進んでおり、周辺街区もあわせて一体的に再開発を実施することで、地区全体の魅力の向上が求められる箇所が存在 ・ 鉄道の敷地内ではエスカレーターやホームドアを導入する余地がなく、鉄道側だけでは対応が困難で、駅舎や駅前広場の再整備には駅周辺の再開発と一体的に実施する必要がある	・ 建設から数十年が経過した周辺駅ビルや古い市街地の都市再生とセットでの大規模な駅改良（例：新橋駅、有楽町駅等） ・ 駅周辺の細街区の改善や駅前広場等の交通結節機能の改善 ・ 都市側の再開発と一体的な駅舎移転やホーム拡張等の駅改善 ・ ステーションルネッサンスのような乗降の場・通過点に留めないための既存設備の見直しによる駅の価値向上と地域社会との共生
課題 3-2 地域分断の解消や駅の魅力向上による沿線価値の向上	・ 鉄道が地域を分断し、行き来しにくいために回遊性が低下、または踏切によって安全性が低下 ・ 駅や駅周辺における魅力的な店舗やブランドが確立されていないなどの問題から、都市の魅力が損なわれ、沿線価値が低下	・ 鉄道利用者とまちの歩行者動線の階層化 ・ 改札をなくし、駅コンコース全体の自由通路化による地域分断解消（※改札なしによる運賃収受システム構築と合わせて） ・ 路線の高架化・地下化にあわせた踏切除去による安全性と回遊性の向上
課題 4 東京都市圏の国際競争力強化に資するサービス向上（上記課題 1～3 に加えて）		
課題 4-1 アジアヘッドクォーター特区相互間のアクセスの強化	・ アジアヘッドクォーター特区間を結ぶ鉄道路線のサービス向上が求められる ・ 居住する外国人のために、快適で分かりやすい通勤環境の構築が必要	・ 都心部の地下鉄における急行運転化等による拠点間の所要時間短縮 ・ アジアヘッドクォーター特区を結ぶ鉄道路線における多言語化対応や分かりやすい運用形態の構築 ・ 着席サービスの向上や混雑緩和
課題 4-2 空港アクセスサービスの向上	・ 特に、アジアヘッドクォーター特区を結ぶ空港アクセスのサービス向上が課題 ・ 空港の重要性が将来にわたってさらに増加し、国際旅客が増加するにもかかわらず、成田・羽田の両空港からアクセスが悪いエリアが多い ・ 国際競争力の低下を招いている	・ 羽田空港・成田空港にアクセスするための短絡線の整備 ・ 東京急行電鉄多摩川線と京浜急行電鉄空港線の短絡線整備による羽田空港へのアクセス性向上 ・ 東京駅など都心部大規模拠点駅におけるインタウン・チェックインサー

課題の分類		課題の内容	課題の解決に向けた方向性と具体例
			ビスの実施（空港アクセス鉄道駅における空港業務の実施）
	課題 4-3 リニア駅・新幹線駅へのアクセスの向上	・特に、アジアヘッドクォーター特区からリニア駅や新幹線駅を結ぶ鉄道のサービス向上 ・リニア駅や新幹線駅に直結する沿線やエリアが限られている ・都心の国際競争力低下や、東京圏の郊外路線の競争力低下を招いている	・リニア駅にアクセスする路線との相互直通運転の実施 ・既存の新幹線における新駅整備や、空港と新幹線を直結する駅の新設
	課題 4-4 鉄道不便地域・鉄道不便区間におけるアクセス利便性の強化	・主に都心部において、既存の駅勢圏に含まれない鉄道不便地域が存在 ・都心部の駅であっても、乗り入れ路線が少なく、都心内の移動にあたって不便さを強いられる駅が存在	・晴海地区など駅勢圏から離れたエリアの駅アクセス改善のための環状 2 号線、環状 7 号線等における LRT/BRT の整備 ・大崎、品川、臨海部といった都心のアクセスに不便な駅に接続するアクセス新線の整備
課題 5 鉄道を中心としたライフスタイルの構築に資する駅機能及び駅周辺機能の拡充			
	課題 5-1 駅を中心としたコンパクトシティ化への支援	・市役所や図書館など日常的に利用する公的・行政サービスが鉄道駅周辺に集積されていない ・鉄道を中心とした日常生活に不便が生じている	・投票や住民票取得等の手続きにも利用できる駅直結の公共施設の整備 ・まちづくりと連携して駅における公的サービス・行政機能の集約化 ・駅前メディカルモールの整備
	課題 5-2 子育て・共働き世帯の活動支援	・駅周辺の保育施設が十分に整備されていない ・子どもを預けるために自宅から保育施設に自動車で行き、再度自宅に戻って自動車を置き、通勤のために自転車駅に向かうといった手間が生じている ・子どもに何かあっても職場から保育施設に駆けつけにくい	・まちづくりと連携した大規模な駅ナカ保育園の整備 ・駅を集合場所とする保育園送迎サービスの提供
	課題 5-3 高齢者の活動支援	・高齢化が進展した団地と、最寄駅まで距離があり高齢者にとって鉄道が使いにくい ・高齢者が日常的に利用するデイサービス施設が駅周辺にない ・高度な医療施設などが駅から離れており、鉄道で行くことが大変 ・高齢者にとって鉄道を中心とした日常生活を送る上で不便が生じている	・駅に近接した高齢者向け住宅の整備 ・駅直上における病院や高齢者向けスポーツジムの整備 ・地域包括ケアシステム
	課題 5-4 沿線地域の多世代ミックス居住の支援	・高齢化が著しく進んでおり、将来的に沿線人口が大幅に減少する恐れ ・現在は沿線人口が増加しているが、新規に入居する世代が偏っており将来的な高齢化の恐れ ・多世代ミックス化の支援が必要な地域が	・沿線地域内での住み替え促進事業 ・駅周辺への幅広い世代の人々が同じ場所で生活する集合住宅整備

課題の分類		課題の内容	課題の解決に向けた方向性と具体例
		存在	
課題 6 観光としての価値の向上・創造			
課題 6-1 観光地のゲートウェイとしての駅づくり	- 観光地の最寄駅や、都心側の郊外路線のターミナル駅において、観光地の特性・個性を十分引き出せていない駅が存在 - 駅舎の景観、高品質なラウンジ整備など、国内外からの観光客をもてなすための観光地のゲートウェイとしての駅を整備	- 複数事業者間を越えた観光の総合案内所の設置 - 特急利用者に対する高質なラウンジ整備 - 駅構内におけるカフェテリア展開などのサービス展開 - ステーションコンシェルジュデスクの設置 - 駅と観光地を直結させるための出口の再整備（例：上野駅における上野公園とのつながりを意識した出口の再整備）	
課題 6-2 観光資源としての駅舎の整備と車両の導入	- 駅の没個性化や非日常を演出する車両が存在していない - 鉄道施設そのものの魅力を高めることができず、鉄道の観光資源化が十分進んでいない	- 東京駅のレンガ造りによる駅のような駅そのものの観光資源化 - 旧型レトロ車両の導入 - 列車内個室スペースの提供 - イベント列車の運用（※ななつ星 in 九州、ウェディングトレインなど）	
課題 7 鉄道施設の防災化・老朽化対策・安全安心の推進			
課題 7-1 駅、通路、線路等、鉄道施設の耐震化・防火などの対策、老朽化対策の推進	- 駅構内や駅間構造物、高架下での店舗利用における箇所での耐震補強など、鉄道施設そのものの耐震化・防火機能が十分進められていない施設が存在 - 老朽化が進展している施設への更新といった対策が求められている - 地震発生・津波発生時の被害軽減のための対策	- 軌道や橋梁、トンネル構造物の耐震化、免震化 - 変電所や運転司令所の耐震化や免震化、代替施設の整備 - 災害時の鉄道の運行可能区間を最大化するための折返設備の増強 - 鉄道が運行できない区間におけるバス代替の駅アクセス道路の整備や、大規模な臨時車庫になりうる施設の整備 - 地震早期検知システムの深度化、自動列車停止装置の導入 - 効率的な資産の取り替えや更新 - アセットマネジメントの導入 - 津波発生予測の深度化ならびに避難・誘導のための沿線付近においてシェルターとなるビルの構築や避難はしごなどの配備	
課題 7-2 駅に近接する構造物の耐震化・防火	- 鉄道施設に近接する建物や鉄道沿線に隣接する古いビルが地震によって倒壊し、鉄道の建築限界を支障する恐れ - 大規模な消防活動が困難となっている細街路しかないまちで、大規模火災によって鉄道が長時間にわたって運行支障となる	- 連立工事が未実施で木密地域の鉄道路線における都市防災総合推進事業の活用 - 不燃化の促進、または鉄道駅アクセスのための道路拡幅による鉄道施設への直接的・間接的な防災の進展	

課題の分類		課題の内容	課題の解決に向けた方向性と具体例
		ことが懸念	
	課題 7-3 地下鉄駅の水 害防止	・ゲリラ豪雨や津波等による地下鉄や鉄道駅に接続する地下街への水害対策	・駅と接続するビル、道路上の通風孔、他社のトンネルを介した直通トンネルに関する調整と対策の実施
	課題 7-4 鉄道の日常利 用における安 全・安心の向上	・輸送障害時に全線にわたって運行が取り止めになってしまう恐れ ・強風や雪によって長時間運行ができなくなる恐れ ・車両とホームが空いており線路内に転落してしまう危険性が存在 ・車両内での暴力や痴漢などへのセキュリティに対する不安 ・鉄道の日常的利用上のさらなる安全・安心の向上	・路線内各駅での列車折返設備の導入 ・狭小ホームの拡張 ・曲線ホームの直線化 ・列車風の緩和 ・防風柵の設置 ・電気融雪機の整備 ・可動式ホーム柵等の転落防止 ・セキュリティカメラおよび防犯システムの導入 ・災害発生時における ICT を活用した情報提供（現況、誘導、避難等）の展開 ・駅から避難所・避難施設へ誘導するための情報伝達・避難誘導体制の構築
課題 8 利用しやすい運賃収受システム・運賃体系の再構築			
	課題 8-1 運賃収受の 煩雑さからの 解放	・改札を通過しなければならないため、混雑によって乗車以外の時間が余計にかかるなどの運賃収受上の煩雑さの解消 ・他の鉄道路線やバスとの乗継ごとに生じる運賃収受の手間を解消し、公共交通全体で乗りやすい環境の構築	・タッチレス自動改札や車両内改札によるノーラッチ化
	課題 8-2 交通系 IC カ ードのワンスト ップカード化	・鉄道利用の交通 IC カードのほかに、日常利用として公的な身分証明機能や行政サービス機能などが異なって存在することで煩雑さが増加 ・これらを 1 つのカードに集約化・共通決済化による利便性向上	・公的な身分証明機能（運転免許証など）の付与 ・図書館利用等の行政サービス機能の付与 ・バス・タクシーやカーシェア・サイクルシェア、レンタカー・レンタサイクルなど、他の端末交通手段との共通決済化
	課題 8-3 鉄道相互間・ 他交通機関間 での利用しや すい割引運賃 サービスの 拡充	・2 社以上に跨る鉄道の利用や、鉄道とバスを乗り継ぐ場合に、割引運賃額が不十分である、併算運賃のために初乗りの抵抗感が大きい ・運賃面からみて公共交通全体で利用しやすい環境の構築	・近距離の乗継割引運賃のサービス拡大や併算運賃の廃止 ・鉄道とバスの乗継割引運賃の導入 ・ポストペイ方式の導入 ・利用頻度に応じたポイント制の導入 ・2 社間以上の鉄道会社にまたがる場合等に適用される割引額の拡大と、割引区間の拡大 ・鉄道とバスの乗継による割引運賃制の導入

課題の分類	課題の内容	課題の解決に向けた方向性と具体例
課題 9 鉄道事業ノウハウの海外事業展開		
課題 9-1 列車の安全安定運行に関する事業ノウハウ等の知的財産提供の事業化	・ 海外事業を通じた人材育成や技術継承が求められている ・ 人材育成や技術継承の結果として、鉄道事業者の経営安定化につながることが求められている	・ アジアの大都市における定時運転実施のための鉄道運行ノウハウの提供や BOT 参入
課題 9-2 鉄道事業を中心としたまちづくりノウハウ等の知的財産提供の事業化	・ 課題 9-1 をさらに深度化し、鉄道の運行そのものだけでなく、まちづくりとの一体化と合わせた海外展開 ・ 海外の都市における問題点や法制度、ニーズといった各種課題の把握	・ 開発途上地域における職住一体型の街づくりと地下鉄建設の BOT による参入
課題 10 低炭素社会の実現		
課題 10-1 鉄道の省エネルギー化およびエネルギーの創出化	・ 鉄道車両の運行そのもの、駅施設における冷暖房設備などによって必要となる莫大なエネルギーの省力化 ・ 車両基地や駅などの広大な敷地を活用したエネルギーの創出	・ 蓄電池型電車の開発・導入 ・ 電力貯蔵装置の設置や効率化の進展 ・ ソーラー設備の導入 ・ 風力など自然エネルギーによるエネルギー創出
課題 10-2 自動車利用からの転換	・ 持続可能な社会の実現に向けた、より一層の低炭素社会の構築 ・ 自動車利用から鉄道利用への転換に向けた自治体や企業との連携が十分図られていない	・ P&R 駐車場・駐輪場の整備 ・ 運行頻度の向上 ・ パターンダイヤ化、終電延長 ・ 地域イベントと連携した割引運賃 ・ 路線図や時刻表の配布等により、地域が実施する MM への積極的な協力 ・ 都心部開発における附置義務駐車場削減と公共交通利用促進

- ・ 作業効率化（合理化）、広告業務等による事業者の収入増加、線路設備のモニタリング装置の導入によるコストダウン等、鉄道事業者による独自の収益改善に関する取組については触れていない。

4. 2 課題解決のための基本的考え方

課題解決に重要なのは以下の 5 点である。

- ①まちづくりとの連携
- ②鉄道会社間の連携
- ③他交通機関との連携
- ④国・自治体・民間開発事業者との連携および役割分担の明確化
- ⑤人材育成や技術継承

参考：本検討における各種推計について

1. 推計人口

①夜間人口

- ・ 東京圏の将来推計人口は、コーホート要因法により、東京圏とそれ以外の都道府県を対象として推計を実施した。なお、社人研が公表する日本の総人口は概ね実績通りに推計値が推移していることから、全国の総人口との整合を図るため、「日本の将来推計人口（平成 24 年 1 月推計）」をコントロールトータル値（以下、CT 値）とした。
- ・ 次に東京圏内の一都三県の将来推計人口もコーホート要因法によるが、変数となる基準人口、性比、生残率は社人研が公表する「日本の地域別将来推計人口（平成 25 年 3 月推計）」の仮定値を用いた。また、社人研推計では出生の推計に子ども女性比を用いているが、年齢の違いによる出生率の違いを考慮するため、社人研が前回推計で用いた 5 年階層別都道府県別出生率を用いた。
- ・ 一方、過去の社人研の推計において乖離要因であるとした純移動率は、1995～10 年の国勢調査を元にシナリオに応じて独自に算出した。

②就業人口

- ・ 国勢調査を元にシナリオに応じて設定した性別・5 歳年齢階層別の就業率を将来の夜間人口に乗じて、将来の就業人口を得た。

③従業人口

- ・ 東京圏全体の従業人口は将来の就業人口を元にシナリオに応じた過去の就従比の実績を将来の就業人口に乗じ、将来の従業人口を得た。また、将来的な産業構成の変化による地域ごとの従業人口の変化を考慮するため、1995～10 年における地域別の産業構成割合の変化を元にシナリオ毎に産業別・地域別の従業人口を得た。

④就学人口

- ・ 国勢調査を元にシナリオに応じて設定した性別・5 歳年齢階層別の就学率を将来の夜間人口に乗じて、将来の就学人口を得た。

⑤従学人口

- ・ 東京圏全体の従学人口と就学人口の関係は小中高の義務教育が中心のため景気等に影響しないと考え、シナリオに拠らず 2010 年の就従比の実績を将来の就学人口に乗じ、将来の従学人口を得た。但し、近年では大学の都心回帰が生じていることから、大学生世代についてはシナリオに応じて就学率を設定した。

2. 鉄道需要予測

- ・ 運輸政策審議会答申第 18 号でも用いられた四段階推定法に基づき鉄道需要を算出した。また、人口設定はシナリオ毎に前述の値を用い、交通サービス水準は既着手済みで 2045 年までに開業している鉄道路線を考慮した以外は運賃、運行本数等のサービス水準は現状と同じとした。

「今後の東京圏を支える鉄道のあり方に関する調査研究」

委員 名簿

◆研究会（役職名は第四回研究会時点〔平成 25 年 8 月 30 日〕）

委員長	森地 茂	政策研究大学院大学特別教授
委 員	和泉 洋人	内閣総理大臣補佐官、政策研究大学院大学客員教授
〃	内藤 廣	建築家・東京大学名誉教授
〃	矢島 隆	日本大学理工学部客員教授
〃	山内 弘隆	一橋大学大学院商学研究科教授
〃	一ノ瀬俊郎	東日本旅客鉄道株式会社常務取締役
〃	今村 俊夫	東京急行電鉄株式会社専務取締役
〃	安富 正文	東京地下鉄株式会社代表取締役副社長
〃	春成 誠	一般財団法人運輸政策研究機構理事長
〃	伊東 誠	一般財団法人運輸政策研究機構主席研究員
オブザーバー	羽尾 一郎	国土交通省鉄道局官房審議官
	（田端 浩	国土交通省鉄道局次長）
〃	日比野直彦	政策研究大学院大学准教授

（ ）内は上記の前任者

なお、2 年目となる平成 26 年 1 月より以下の方々にも研究会委員としてご就任いただき新たなテーマについて検討を行っております。

委 員	入江 健二	東京地下鉄株式会社常務取締役鉄道本部長
	（安富 正文委員の後任）	
〃	金杉 和秋	西武鉄道株式会社取締役常務執行役員鉄道本部長
〃	星野 晃司	小田急電鉄株式会社常務取締役執行役員

◆小委員会（役職名は第四回研究会時点〔平成 25 年 8 月 30 日〕）

委員長	森地 茂	政策研究大学院大学特別教授
委員	日比野直彦	政策研究大学院大学准教授
〃	小田 天平	東日本旅客鉄道株式会社総合企画本部経営企画部課長
〃	佐々木敬介	東日本旅客鉄道株式会社総合企画本部ターミナル計画部課長
〃	下山 洋一	株式会社東急モールズデベロップメント経営企画本部部長
〃	石寺 敏	東京急行電鉄株式会社生活サービス事業本部事業推進部課長
〃	関 聡史	東京急行電鉄株式会社鉄道事業本部事業戦略部企画課長
〃	小坂 彰洋	東京地下鉄株式会社経営企画本部投資計画部長
〃	若旅 弘晃	東京地下鉄株式会社経営企画本部経営管理部課長補佐
〃	是澤 正人	東京地下鉄株式会社運転部輸送課長
〃	春成 誠	一般財団法人運輸政策研究機構理事長
〃	伊東 誠	一般財団法人運輸政策研究機構運輸政策研究所企画室長
ワザハ	堀内丈太郎	国土交通省鉄道局都市鉄道政策課長

◆事務局／調査協力

事務局	中道 正人	一般財団法人運輸政策研究機構調査室長
〃	和平 好弘	一般財団法人運輸政策研究機構調査室主任研究員
〃	小島 建太	一般財団法人運輸政策研究機構調査室研究員
〃	西野 直史	一般財団法人運輸政策研究機構調査室研究員
〃	室井 寿明	一般財団法人運輸政策研究機構調査室研究員
〃	菅生 康史	一般財団法人運輸政策研究機構調査室副研究員
調査協力	坂下 文規	社会システム株式会社社会経済部課長
〃	小田 崇徳	社会システム株式会社社会経済部課長補佐
〃	土屋 貴佳	社会システム株式会社社会経済部係長
〃	横山 茂樹	社会システム株式会社社会経済部課員
〃	鈴木 紀一	一般財団法人計量計画研究所企画部部長
〃	秋元 伸裕	一般財団法人計量計画研究所環境・資源研究室主任研究員
〃	稲原 宏	一般財団法人計量計画研究所環境・資源研究室研究員

<敬称略・順不同>