

都区部人口の増加と東京圏通勤通学輸送の変化

橋本昌史
HASHIMOTO, Shoshi

(財)運輸政策研究機構理事長

近年、近畿圏及び中京圏の通勤通学時の鉄道サービスは、特定の線区、それも限られた時間帯を除き、目に見えぬ形で改善されてきた。

これに対比し、東京圏の通勤通学時の鉄道サービス水準は、混雑度ひとつをみても依然として厳しい状況の線区が多い。

ところが、最近、通勤通学輸送に大きな影響を与える東京圏の人口動向に構造的な変化が生じている。

まず、都心部において、95年以降、とくに最近になって、金融部門をはじめとする企業のリストラの本格化に加え、都庁をはじめとする大組織の移転も加わり、従業者の減少が進んでいる。

また、この数年、都区部においても地価が持続的に低下していることもあって、十年前には考えられなかったほど多くの高層集合住宅用地が確保され、2～3年前から都区部で大量の集合住宅が供給されるようになった。

そして、持続的な地価の下落は、長期にわたって根強く続いてきた一戸建て持家指向を弱め、職場に近い都区部の高層集合住宅を選択する人々を増加させた。その結果、都区部の人口は、889万人でピークを記録した65年以来、実に30年間にわたって減少し続けてきたが、97年を底に増加に転じ、増加の趨勢は今後も持続しそうである。

一方、通勤圏の外延化は、バブル期には都心から直線距離で50～60キロ帯にまで及んだが、これら最外延部の最近の人口動向をみると、多くの地域で停滞ないし減少傾向に転じているようだ。

以上のような注目すべき変化があるにもかかわらず、依然として東京圏の通勤通学時の鉄道サービスは、かなりの線区において極めて深刻な状況にあり、関係者の努力にもかかわらず、混雑解消には今後かなりの時間が必要と考えられている。

しかし、今後、この2～3年間にみられたような人口の都区部回帰が持続すれば、混雑緩和に間違いなく貢献する。以下、90年及び95年の国勢調査、95年以降の住民基本台帳などの分析から、今後も最近の人口動向が持続すれば、

東京圏、とくに都心3区への通勤混雑は、局部的に問題が残るとしても、かなりの程度改善されるだろうことを示したい。

1 95年以降にみられる東京圏の人口動向 拡散から都区部回帰へ

東京23区の人口は、1965年に889万人を記録して以来、実に31年間にわたって減少を続け、ようやく96年に93万人減の796万人で底を打った。その後は着実な増加を続け、入手可能な直近の推計である本年6月には、804万人を超えた。

95年まで10年間の都区部人口の年平均減少数は、4万人弱であったから、もしその趨勢が96年以降も続いたとすると、本年6月の人口は、95年より15万人少ない780万人程度に減少していた可能性が強い。したがって、バブル期の趨勢が続いた場合に比べ、今年6月の都区部人口は24万人も増加したことになる。これは都区部人口の母数を800万人として、3%の増にあたる。30年以上も続いた減少傾向からの反転、さらには、昨今の全国人口の増加が年間30万人程度、年率0.2～0.3%である状況からみて、96年頃を境として、都区部の人口動向は、構造的に変化したといえる。

一方、90年代前半まで急激な外延化が進んだ都心から30キロ以上遠地域における最近の人口動向は、どうだろうか。表1は、東武東上線及び営団有楽町線沿線のいくつかの

表1 東武東上線及び営団有楽町線沿線区市町の人口推移
(単位:千人)

区市町	年	国勢調査(各年10月1日現在)				住民基本台帳(各年3月末現在)			
		1980	1985	1990	1995	1996	1997	1998	1999
朝霞		90.0	94.4	103.6	110.7	108.4	110.2	112.6	114.1
狭山		124.0	144.3	157.3	162.2	161.2	161.5	161.5	161.2
川越		259.3	285.4	304.8	323.3	317.8	319.6	321.1	322.4
鶴ヶ島		35.8	49.3	63.0	66.1	64.7	65.0	65.5	65.5
鳩山		10.3	13.9	16.8	17.9	17.9	17.7	17.4	17.2
小川		27.0	29.2	33.7	37.8	38.3	38.5	38.4	38.1

(参考)

豊島区	288.6	278.4	261.8	246.2	233.0	232.2	233.1	233.6
板橋区	498.2	505.5	518.9	511.4	494.6	495.0	495.8	496.4

出典：各年の国勢調査、住民基本台帳人口要覧

市町の人口推移である。これらの市町については、かつて「三大都市の通勤圏(季刊MOBILITY 102号～108号連載)」で分析の対象に選んだので、データの蓄積があり利用しやすいので、この地域を外周部の代表例として取り上げていきたい。

さて、朝霞市は、都心から北西の方向、直線距離で約20キロ、都心から最も遠い小川町は、都心から約60キロの地点にあるが、80年から95年までの国勢調査結果が示すように、95年まではいずれの市町もかなりの人口増加をみせている。ところが、96年以降の住民基本台帳の推移をみると、鉄道の利便が劣る狭山、鳩山及び小川の各市町の人口が減少傾向を示している。とくに、都心から最も遠い小川町は、95年を境として急激な増加から、横ばい、さらには減少傾向に転換している。

東京圏全域で都心から小川町とほぼ同じ距離の駅名を、JR東海道線から時計周りにいくつか列挙すると、東海道二宮、小田急渋沢、中央上野原、高崎熊谷、東北野木、関東鉄道大室、常磐土浦、総武松尾等となる。小川町はこれらの地点と比べ、都心への通勤上とくに不利な地点とは思われず、小川町の人口動向と同様の展開が、今後、極端に外延化した東京圏の住宅地において発生する可能性がある。

小川、鳩山両町と対比し、都心から20～30キロ圏に位置する朝霞、川越両市の人口は、95年以降も依然として着実な増加を続けている。さらに、参考として示した有楽町線沿線の豊島、板橋両区の人口推移をみると、減り続けてきた人口が、97、98年から増加に転じたことが読み取れる。

以上を総括すると、90年代後半を境に、東京圏の人口は、「都区部の空洞化、通勤圏の急速な外延化」から、「中核部

の増加、中間地域の漸増、そして外延部の停滞」へと構造的な転換を遂たといえよう。

2 都心3区及び都心隣接区の昼間人口 富士山型からやや高原型へ

表 2は、国勢調査から90年及び95年の都心3区及び都心隣接区の昼間人口を対比したものである。都心3区の昼間人口は、5年間で6.3%、17万人弱減少した。しかし、都区部外からの通勤通学者は、141万人で90年と比較し5万人しか減少しておらず、遠距離通勤者は依然として多い。

逆に、隣接7区の昼間人口は、318.7万が320.1万人へと、わずかではあるが増加したので、都心3区の突出度がかかり薄まったことと合わせ、都区部の昼間人口分布は、やや高原型へと変化した。

とくに、昼間人口が5年間に6.1%、2.5万人も増加した江東区は、ややもすると、都心機能の拡散が新宿を中心とする山手線沿線方面へ進むと考えられているが、東部隣接区へより目立つかたちで拡散していたことを示すデータとして注目される。

95年以降の昼間人口については、残念ながら住民基本台帳のような統計がないので、定量的な検討はできない。しかし、NTTやJR東日本など都心部から本社を移転した大組織が95年以降も数多くみられ、また、金融部門をはじめとして企業のリストラが最近目立っているため、都心部における昼間人口の減少は、95年以降も引き続き進んでいることは間違いなく、その詳細は、来年の国勢調査で知ることができよう。

表 2 国勢調査による1990年と1995年における都心3区及び隣接区の居住地別昼間人口の比較 (単位:千人)

区名	1990年			1995年		
	合計	区部居住者	区外居住者	合計	区部居住者	区外居住者
千代田	1,036.6	430.8	605.8	949.9	380.8	569.1
中央	748.2	334.8	413.4	700.8	302.8	398.0
港	883.9	433.6	450.3	849.7	398.8	450.9
都心3区計	2,668.7	1,199.2	1,469.5	2,500.4	1,082.4	1,418.0
新宿	817.0	448.5	368.5	806.0	431.3	374.7
文京	339.1	219.1	120.0	345.0	214.8	130.2
台東	347.7	219.1	128.6	342.6	208.6	134.0
墨田	267.5	198.3	69.2	270.2	203.0	67.2
江東	412.9	316.8	96.1	438.2	315.1	123.1
品川	455.8	321.6	134.2	462.6	308.2	154.4
渋谷	547.2	308.1	239.1	536.8	294.9	241.9
隣接区計	3,187.2	2,031.5	1,155.7	3,201.4	1,975.9	1,225.5
都区合計	11,287	7,645	3,642	11,191	7,468	3,723

出典：1990年及び1995年国勢調査 第6巻 第13分冊 東京都

は90年より増加したものを、—は90年より1万人以上増加したものを示す。

注：「区部居住者」Aは、 $A = B - C + D$ である。ただし、B：当該区の人口、すなわち夜間人口 C：当該区民のうち自区以外への通勤通学者 D：他区民で当該区への通勤通学者

3 都心3区及び隣接区への通勤通学状況

95年までは都区部外からの増加が続いた

われわれは、表 2から都心3区及び隣接区への通勤通学について、90年と95年の間の変化の大略を知ることができる。両年の区外からの通勤通学者は、区外居住者として示されている。区外から都心3区への通勤通学者は、146.9万人から141.8万人へと5万人減少したが、隣接7区への通勤通学者は、115.5万人から122.5万人へと7万人増加し、10区合計では、2万人と微増であった。区外からの通勤通学者の増加が大きかったのは、江東、品川、文京の各区である。

一方、都区部居住者で各区に昼間人口として計上される人の合計(表 2の注 参照のこと)は、墨田区を除き各区とも減少した。

表 3は、東上線沿線の市町の都心3区及び江東、品川区への通勤通学者の推移を国勢調査から示したものである。いずれの市町についても、90年までの都心3区への通勤通学者は、大幅な増加が認められる。しかし、95年については、各市町とも伸びが鈍化し、とくに狭山、鶴ヶ島は減少に転じた。そして、両市について、江東、品川区への通勤通学者をみると、いずれも95年には増加している。都心機能の隣接区への拡散が通勤地の拡散というかたちで現れているのかもしれない。

しかし、これら市町の一部に、人口停滞ないし減少がみられるようになったのは、90年代の後半からである。人口低迷が都心部への通勤通学輸送をどう変化させたか明らかになるのは、これまた、来年の国勢調査を待たねばなるまい。

4 今後の展望

区内居住者の増加と遠距離通勤者の減少

十年近く前には、佃島に聳え立つ高層集合住宅をみて高

嶺の花だと思ったが、最近では、毎日のように各地の高層集合住宅の販売広告が新聞に掲載されている。江東区東雲地区の工場跡地には、11階建から54階建てまで合わせて15棟の集合住宅が建設され、6千戸の大住宅地が誕生するそうである。近くに有楽町線や臨海副都心線の駅があるので、都心へは30分もみれば十分な場所である。これほどの規模ではないにしても、都区部各地で大規模な集合住宅が計画、建設され、従来タイプの分譲マンションを加えれば、今後、5～10年間は、毎年都区部において万を超える集合住宅が供給されるだろう。

最近、都区部に建設される集合住宅の規模は、70～80平方メートルのものが多く、郊外の一戸建て住宅より狭いものの、取得価格がバブル期より大幅に安くなったこともあって、外周部の戸建て住宅よりこれら集合住宅を愛好する東京圏民が増加している。新都区民の大部分は、都内で働くから、都心部の従業者数が増加しない限り、それだけ遠隔地からの通勤者は減少しよう。都区内居住者が多ければ多いほど、遠隔地からの通勤者は少なくてよいから、遠距離通勤の混雑は緩和されよう。

都区内の人口が大幅に増加すれば、都心部を中心に区部の交通混雑が発生しないだろうか。都心部の鉄道網はすでに整備が進んでおり、さらに都営12号線の新設、営団南北線及び半蔵門線の延伸、臨海副都心線の大崎乗り入れなどの工事が進行中である。高密度のネットワークにこれらに加われば、隘路が生ずる可能性は低いと思われる。

都区内の人口が増加すれば、5、6キロ程度の短距離移動が増加するだろう。バスの活躍が期待される分野である。最新のITを装備した、高頻度で乗り易くわかりやすいバスサービスの登場が期待される。人口の都心回帰は、バス再生の好機でもある。

表 3 東武東上線沿線市町民のうち都心3区並びに江東 品川両区への通勤通学者の推移 (単位:千人)

市町	年	都心3区への通勤通学者数				江東・品川区への通勤通学者数	
		1980	1985	1990	1995	1990	1995
朝霞		4,626	5,371	7,111	7,579	310 488	548 630
狭山		4,141	4,961	5,539	5,524	211 442	270 446
川越		8,234	9,835	11,460	11,660	430 808	630 943
鶴ヶ島		1,169	1,676	2,342	2,242	69 107	174 174
鳩山			534	609	641	25 24	31 41
小川			261	403	487	11 28	18 38

出典：国勢調査

表の右(江東・品川区への通勤通学者数)の上段は江東への、下段は品川区への通勤通学者である。
……は、減少を示す。——は、データが公表されていない。

この号の目次へ <http://www.jterc.or.jp/kenkyusyo/product/tpsr/bn/no06.html>