

東京都区部の自動車保有動向

橋本昌史
HASHIMOTO, Shoshi

(財)運輸政策研究機構理事長

運前号の「運輸政策トピックス」で、「東京都区部の人口及び自動車保有数の動向」について報告した。区別人口については、東京都から2ヶ月遅れ程度で月別のデータが公表されるので、平成10年8月以降2年間の動向を区別に分析できた。

しかし、自動車保有数については、平成12年3月末の区別データが未発表だったため、23区合計の分析に留まざるを得なかった。ようやく昨年末に「市町村別自動車保有車両数」が出版されたので、前号の続編として「最近の区別自動車保有状況」について報告したい。

本題に入る前に、国勢調査の速報値が昨年末公表され、昨年10月の区別人口が明らかになったので、人口について最新のデータに改めたい。前号掲載した図表のうち、区別人口を12年8月から同年10月に修正したものが表1及び図1である。

表1に示すように、昨年10月の都区部人口は、1年間に81千人増加して8,130千人になった。また、人口の推移を図化した図-1は、永年減少を続けてきた都区部人口が97年に増加に転じ、以後増加のピッチを上げている様子を示しており、多くの読者はこの図から、都区部人口は今後も

増加を続けると感じられるだろう。

ところで、表1に示すように、過去10年間の区部の自動車数(合計=B欄)は、91年(以下、車両数についてはいずれも3月末現在の台数)に2,716千台でピークを記録した後、減少を続け、また、マイカー(車両番号3,5及び7で白ナンバーの車両に軽乗用車を加えたもの=C欄)も、98年に1,845千台でピークを記録し、その後2年間微減で推移している。

都区部の人口が増加に転じた97年3月末と昨年3月末の3年間を比較すると、マイカーは、1,835千台が1,841千台に6千台(0.3%)の増(表1(C)欄及び表2(B)欄)、自家用小型貨物車(以下、マイトラックという)は、520千台が459千台へと11.7%、61千台の減(表2(D)欄)に、そして、自動車合計は、2.1%、55千台減の2,584千台(表1(B)欄)になった。

一方、全国の保有数は、マイカーが46,952千台から50,953千台へと8.5%、4,001千台の増、マイトラックが16,947千台から15,531千台へと8.4%、1,416千台の減、両者合計した自家用小型車は、4.0%、2,585千台増と都区部とは対照的な動きを示し、これらに普通トラック、バス、タクシーなど広い意味での業務用車両を加えた総合計は、71,563千台と2,838千台増加した。

表2は、本題である区別のマイカー、マイトラック及びこれらを合計した自家用小型車の保有状況を観察しやすいよう整理したものである。配列は、(G)すなわちマイカーと

表1 都区部の人口、自動車保有数の推移 (単位:千人,千台)

年	人口	自動車合計	マイカー	自動車計/人口	マイカー/人口
	A	B	C	D=B/A*100	E=C/A*100
1990年	8,163	2,670	1,670	32.7	20.5
1991年	8,149	2,716	1,727	33.3	21.2
1992年	8,118	2,706	1,744	33.3	21.5
1993年	8,064	2,669	1,745	33.1	21.6
1994年	8,000	2,641	1,754	33.0	21.9
1995年	7,967	2,629	1,773	33.0	22.3
1996年	7,962	2,631	1,801	33.0	22.6
1997年	7,980	2,639	1,835	33.1	23.0
1998年	8,013	2,626	1,845	32.8	23.0
1999年	8,049	2,601	1,841	32.3	22.9
2000年	8,130	2,584	1,841	31.8	22.6

注1)人口は、10月1日現在。ただし、90年、95年及び2000年は国勢調査、その他の年は、東京都(人口調査課)による推計値

注2)自動車合計は、登録自動車合計に軽自動車合計を加えたものから、2輪車を減じたもの。マイカーは、自家用乗用車に軽乗用車を加えたもの。

出所:自動車検査登録協会「市区町村別自動車保有車両数」及び全国軽自動車協会連合会「市区町村別軽自動車車両数」いずれも3月末現在

注3)人口当り保有数は、100人当り台数

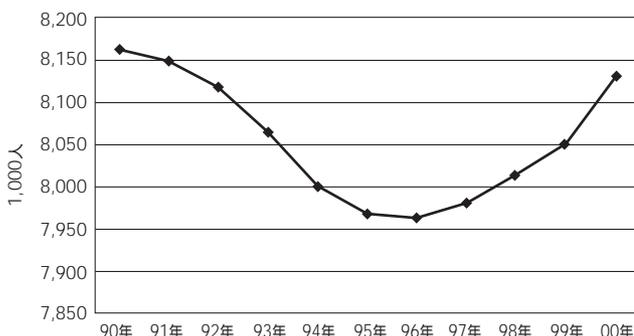


図1 都区部人口の推移(10月1日現在)

注)表1の人口を図化したもの

マイトラックの合計(以下、自家用小型車という)の3年間の変動に着目し、いくつかのグループに分類してある。

ご覧のように、自家用小型車は、この3年間、(G)にみるように23区全てにおいて減少した。

その中であって、減少率の最も小さいグループは、最上欄に掲げた4つの区で、このうち練馬、江戸川、世田谷の3区は、いずれも都心から離れた外周区であり、かつ、過去5年間人口増加の大きかった区である。また、残る江東区は、中央区に隣接しているものの、区の南部で大規模な埋立てが進行する“準外周区”の性格をもつと同時に、最近人口増加が目立つ区である。以上のように、これら4区はいずれも、特別区の中では郊外的要素の強い区で、人口増とともにマイカーも増加している区である。

しかし、国全体の自動車数は、この3年間に4%の増加をみせているのに対し、特別区の中では自動車保有環境に恵まれたこれら4区でさえ、マイトラックが10%前後も減少したため、自家用小型車の保有数は、0.5~0.8%の減と、わずかとはいえ減少している点に注目したい。

逆に、最下欄の千代田区は、減少率が最も大きくマイカーが6%、マイトラックは2割近くも減少している。しかし、人口当りの保有数は、(K)欄の1.002が示すように、他の区と比べ極端に大きく、企業保有の自家用車がかなりの数あ

ることを暗示している。

中央区も千代田区と似た動向をみせている。マイカー、マイトラックとも、減少率は千代田区に次ぎ、全区中ワースト2である。(K)の値も0.582と大きい。港区の0.457と合わせ、これら3区(K)の数値が他の区を圧して大きいことは、3区が業務中枢地区であることを示しているといえよう。

文京区から台東区までのグループは、いずれも都心隣接区で車両減少率(G)は都心2区に次いで大きく、5.6%から3.5%である。

残るグループである中野区から荒川区までの12の区は、地理的には外周区及び中間区に位置付けられる。そして、マイカーの増減率はほぼ横ばい、マイトラックは8~16%の減、合計した自家用小型車は1.1~3.3%の減と、極めて似通っている。また、このグループの諸指標は、ほぼ特別区の平均に近い。

以上が23区をいくつかのグループに区分のうえ、分析して得られた最近3年間の自家用小型車保有の動向である。

まとめを兼ねて特記すべき事項を列挙すると、以下のとおりである。

マイトラック、すなわち自家用小型貨物車と軽貨物車の

表 2 東京都特別区の自家用乗用車及び自家用小型貨物自動車の保有状況

(単位:自動車は台、面積は平方キロメートル、人口は人)

区	マイカー(自家用乗用+軽乗用)			自家用小型貨物(+軽貨物)			合 計			面 積		人 口	
	97年3月 (A)	00年3月 (B)	B/A	97年3月 (C)	00年3月 (D)	D/C	97年3月 (E)=A+C	00年3月 (F)=B+D	(G)=F/E	(H)(km ²)	km ² 当り台数 (I)=F/H	00年10月 (J)	1人当り台数 (K)=F/J
練馬	163,934	166,451	1.015	37,477	34,047	0.908	201,411	200,498	0.995	48.2	4,163	656,713	0.305
江戸川	154,817	157,910	1.020	40,763	36,469	0.895	195,580	194,379	0.994	49.8	3,907	619,923	0.314
世田谷	199,435	201,407	1.010	34,097	30,288	0.888	233,532	231,695	0.992	58.1	3,989	814,873	0.284
江東	69,887	71,558	1.024	25,805	23,368	0.906	95,692	94,926	0.992	39.1	2,428	376,789	0.252
中野	50,106	50,345	1.005	11,947	11,013	0.922	62,053	61,358	0.989	15.6	3,936	309,495	0.198
杉並	102,307	102,313	1.000	20,288	18,041	0.889	122,595	120,354	0.982	34.0	3,538	521,885	0.231
大田	141,672	142,337	1.005	40,290	35,887	0.891	181,962	178,224	0.979	59.5	2,997	650,327	0.274
北	54,310	54,324	1.000	15,479	13,916	0.899	69,789	68,240	0.978	20.6	3,314	326,729	0.209
板橋	107,588	107,511	0.999	29,390	26,387	0.898	136,978	133,898	0.978	32.2	4,162	513,052	0.261
目黒	54,819	54,885	1.001	11,060	9,406	0.850	65,879	64,291	0.976	14.7	4,374	250,102	0.257
渋谷	50,193	50,621	1.009	13,097	10,992	0.839	63,290	61,613	0.974	15.1	4,078	196,596	0.313
葛飾	102,403	102,469	1.001	29,120	25,496	0.876	131,523	127,965	0.973	34.8	3,678	421,504	0.304
足立	171,329	170,741	0.997	51,868	45,883	0.885	223,197	216,624	0.971	53.2	4,076	617,178	0.351
豊島	41,650	41,432	0.995	14,050	12,461	0.887	55,700	53,893	0.968	13.0	4,142	248,906	0.217
品川	63,428	62,991	0.993	20,748	18,381	0.886	84,176	81,372	0.967	22.7	3,586	324,142	0.251
荒川	30,264	30,101	0.995	13,046	11,764	0.902	43,310	41,865	0.967	10.2	4,104	180,578	0.232
文京	32,022	32,162	1.004	10,817	9,181	0.849	42,839	41,343	0.965	11.3	3,655	175,852	0.235
墨田	44,008	43,798	0.995	20,155	17,934	0.890	64,163	61,732	0.962	13.8	4,490	215,713	0.286
港	57,627	57,875	1.004	18,127	14,596	0.805	75,754	72,471	0.957	20.3	3,568	158,581	0.457
新宿	52,889	52,210	0.987	19,004	16,445	0.865	71,893	68,655	0.955	18.2	3,766	286,621	0.240
台東	32,074	31,607	0.985	17,870	15,516	0.868	49,944	47,123	0.944	10.1	4,675	156,271	0.302
中央	30,809	29,765	0.966	14,247	12,444	0.873	45,056	42,209	0.937	10.2	4,159	72,546	0.582
千代田	28,250	26,608	0.942	11,641	9,512	0.817	39,891	36,120	0.905	11.6	3,103	36,032	1.002
合計	1,835,821	1,841,421	1.003	520,386	459,427	0.883	2,356,207	2,300,848	0.977	616.0	3,735	8,130,408	0.283

(参考)

八王子	169,404	181,238	1.070	16,011	14,493	0.905	185,415	195,731	1.056	186.3	1,051	536,000	0.365
町田	121,211	128,591	1.061	9,646	8,517	0.883	130,857	137,108	1.048	71.6	1,915	377,546	0.363

注1)自動車保有数の出所は、表-1と同じ

注2)人口は、国勢調査の速報値で東京都のHPより入手

注3)面積は、東京都のHPより入手

合計は、全ての区において減少した。減少率は、平均で11.7%、最大は港区の19.5%、最小は中野区の7.8%と極めて大きい。

マイカー、すなわち自家用乗用車と軽乗用車の合計は、13区で増加、10区で減少した。しかし、千代田、中央両区の減少が5.8%、3.4%とかなりの率であるのを除けば、増減倍率は1.024～0.985と極めて1に近く、3年間ほぼ横ばいで推移したといえる。

そして、千代田、中央を除く21区の中で増加率の高かった区は、外周区のうち人口が増加している練馬、江戸川及び世田谷の3区と、地理的性格が外周区に近い江東区であった。

マイカーとマイトラックを合計した自家用小型車は、全ての区で減少した。減少率の平均は2.3%、最大は千代田区の9.5%、最小は練馬区の0.5%である。

各区の1平方キロ当たり自家用小型車数は、平均が3,735台であり、未利用の埋立地が多い江東区の2,428台と、皇居、羽田空港など自動車の保管場所としてほとんど使用されていない空間の比率が高い千代田区の3,103、大田区の2,997を除けば、最大が台東区の4,675台、最小が杉並区の3,538台と分散はかなり小さい。また、(参考)に掲げた八王子、町田両市の値と比較すれば明らかのように、各区の面積当たり自動車保有数は、均質的で、極めて高いといえる。

人口1人当たり保有数を見ると、最大の千代田区は1.002と、夜間人口より保有数の方が多い。これは企業保有の

車両がかなりの数含まれているためと推察される。最小は、中野区の0.198である。いずれにしてもばらつきが大きく、23区を通じる規則性は見出しにくいものの、全国平均が0.52、八王子、町田がそれぞれ0.36台であるのと比較すると、全体とすればかなり低い数値である。

最後に、港区のデータをどのように読むべきか困惑した。すなわち、都心3区の一隅を形成しながら、マイカーは0.4%とわずかとはいえ増加している反面、マイトラックは19.5%と最大の減少率を示している。また、人口当たり保有率は0.457と高い反面、面積当たり保有数は、3,568台と平均以下である。多分、港区は、都心部と周辺部との両方の性格を合わせ持つ区であることが、これらデータに反映していると考えざるを得ない。

以上みてきたように、都区部の人口がこの3～4年、かなりのピッチで増加しているにもかかわらず、マイトラックを中心に区部の自動車数は減少傾向を続け、増加していたマイカーも97年以降微減傾向で推移している。さらに、この3年間についていえば、大阪市においても、自家用小型車は826千台から804千台へと減少している。

都区部や大阪市において、今後もこのような減少傾向が持続するのか、さらには、他の大都市においても同様の現象が発生するのかどうか、将来の大都市交通を考えていくうえで無視できない要因と思われる。

今後ともその動向を注視していく必要がある。