

Research on City Planning with Mixed Residences of Multi Generation
in Tokyo Metropolitan Area : Analysis on Population Trends

東京圏における多世代ミックス居住型 まちづくりに関する研究

～人口推移に関する分析について～

梶谷 俊夫

運輸政策研究所 研究員

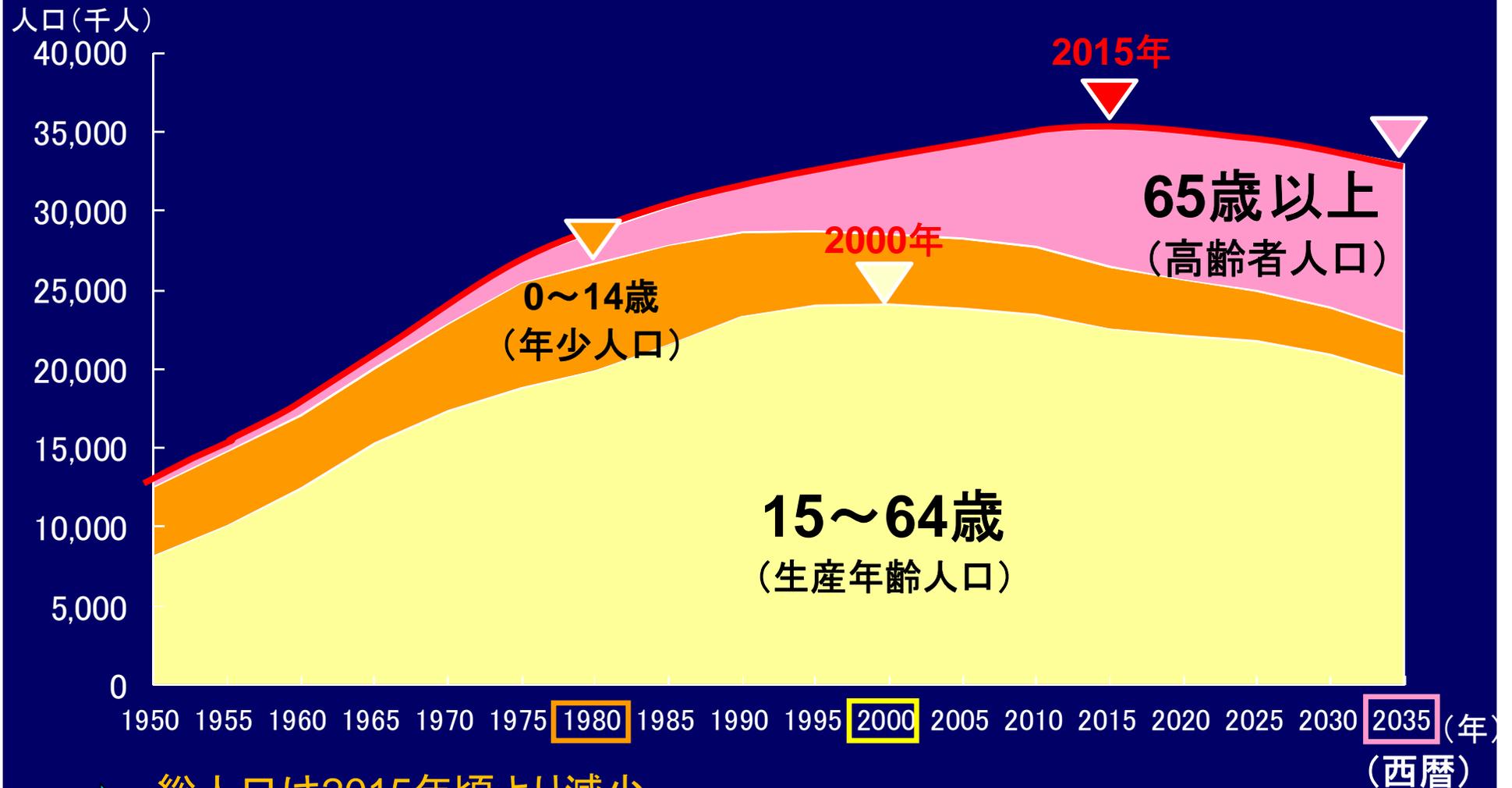
Toshio Kajitani

本日の報告内容

1. 研究の背景と目的
2. 沿線別の人口増減・年齢構成バランス変化の特徴
3. 近年の年齢階層別人口の転出入状況(GIS)
4. 報告のまとめと今後の研究

東京圏(1都3県)における人口推移

年齢3区分別人口。▽印は各年代(▼は総人口)のピーク。



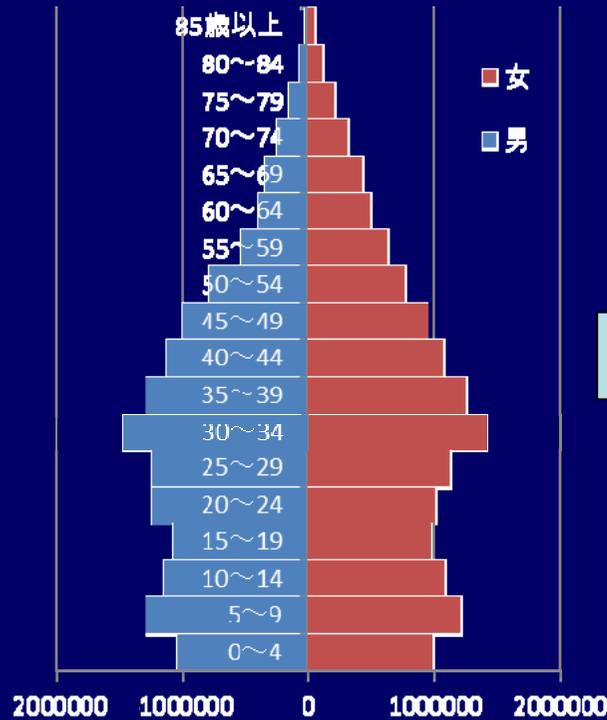
総人口は2015年頃より減少。

年少人口、生産年齢人口は既に減少。高齢者人口は増加。

総務省「国勢調査」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口」より作成(2008年以降推計)

東京圏における人口ピラミッドの推移

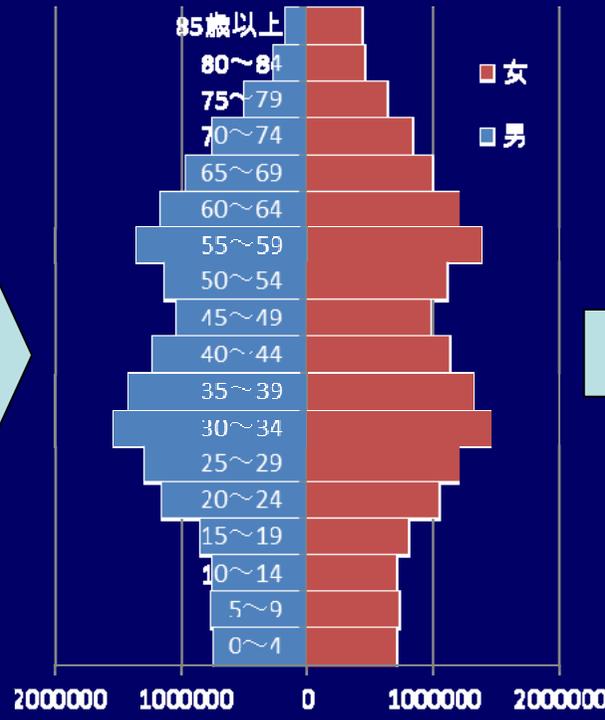
1980年



高齢化率 7%

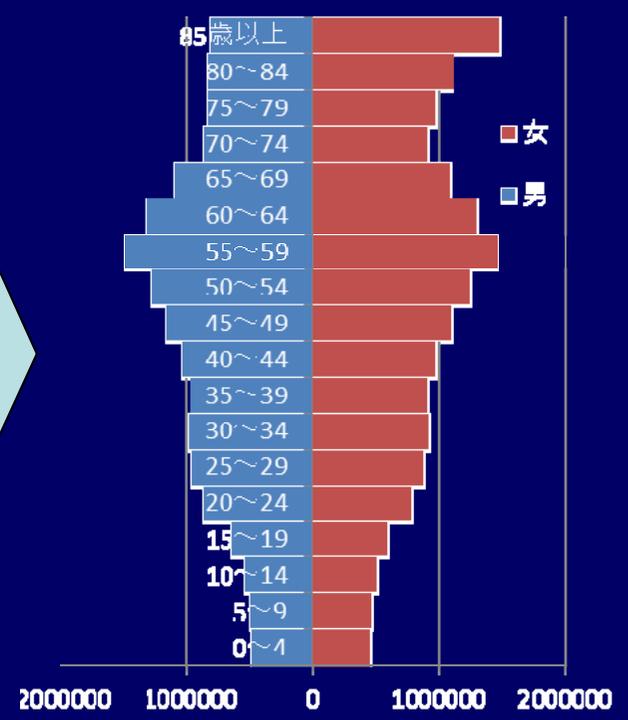
高齢者人口が総人口に占める割合

2005年



高齢化率 17%

2030年

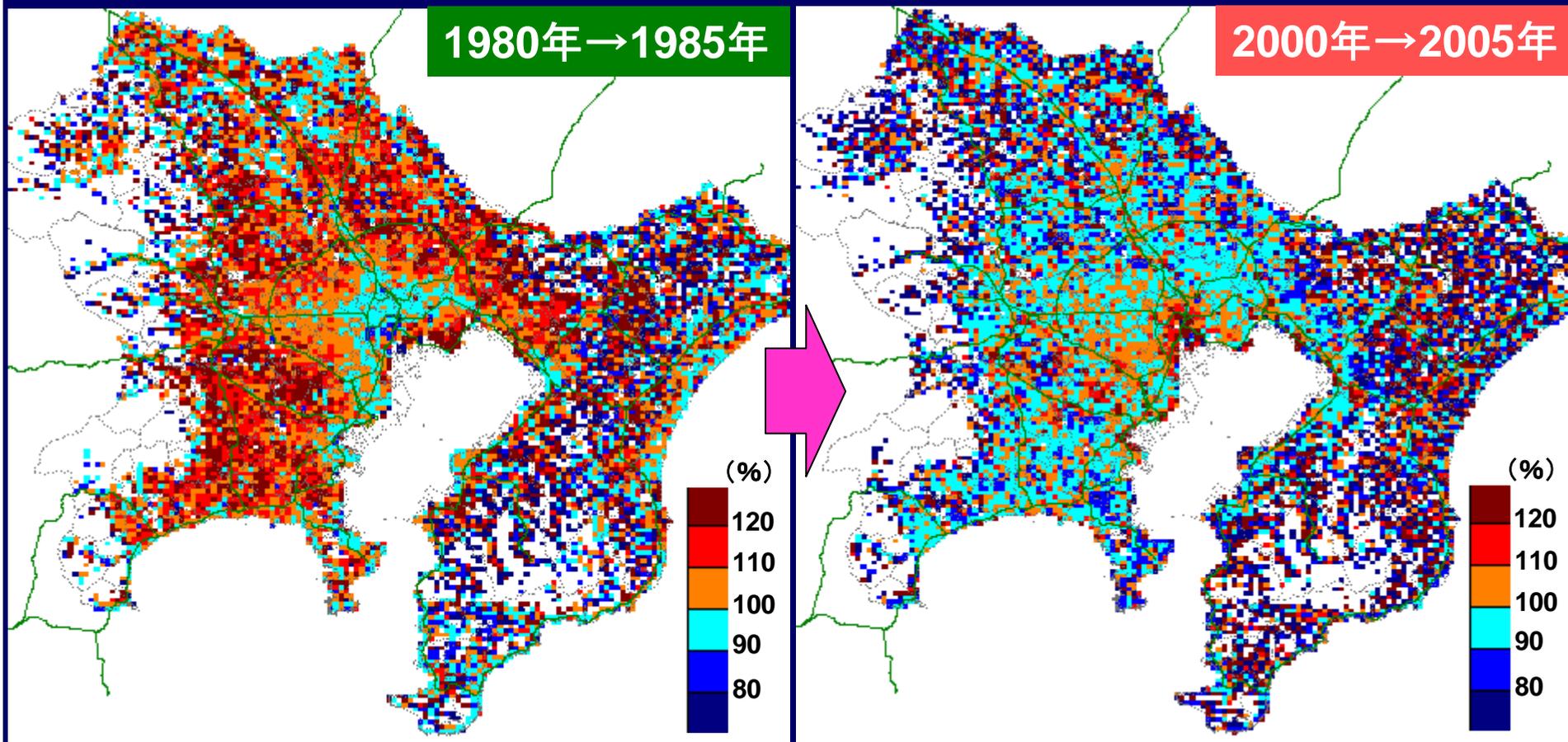


高齢化率 30%

➡ 2030年には、約10人に3人が高齢者である。

総務省「国勢調査」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口」より作成

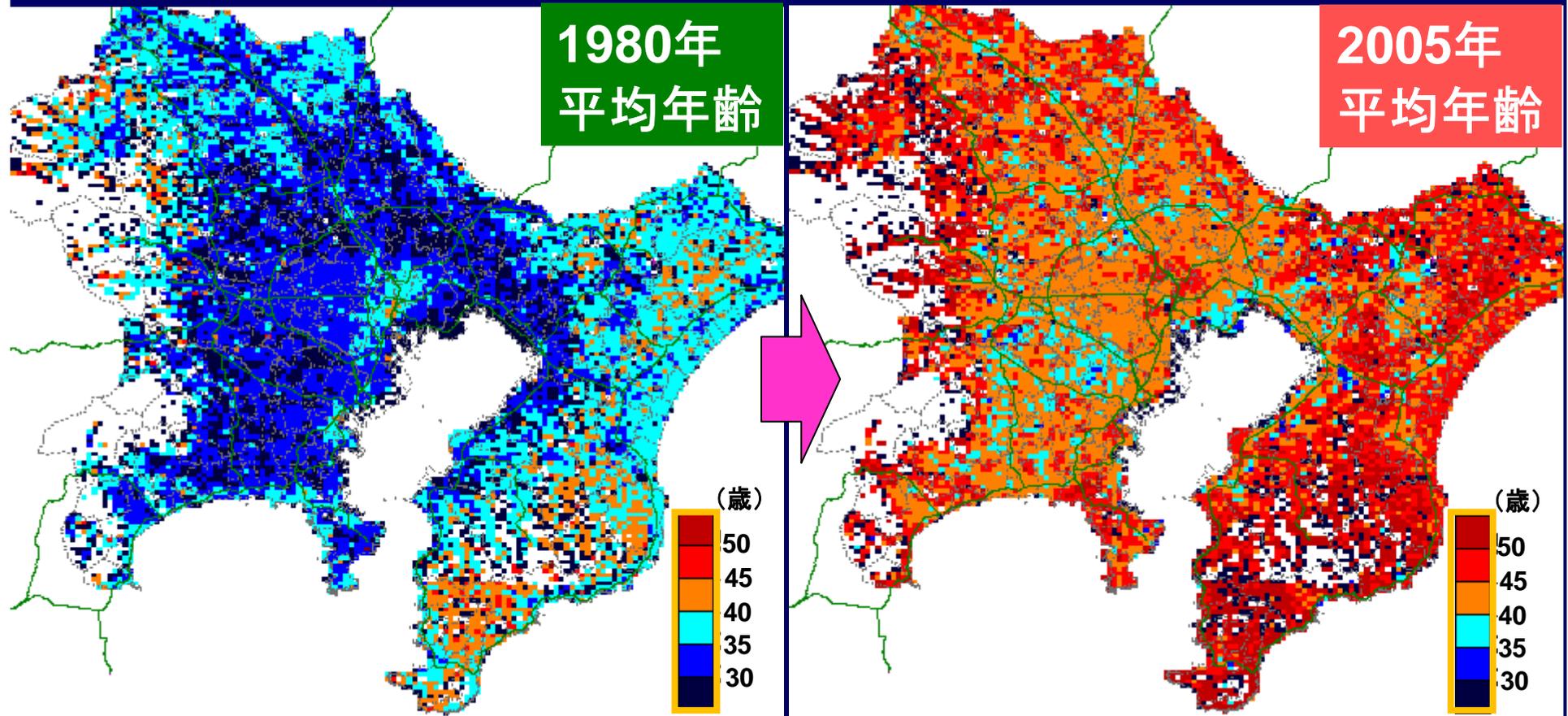
生産年齢人口の減少ならびに「郊外化」から「都心回帰」



➡ 都心部は減少。近郊地域は増加。
全体的には増加地域が多い。

➡ 都心部は増加。近郊地域は増加
地域と減少地域にわかれる。
全体的には減少地域が多い。

高齢化の進行



➡ 近郊部は中心部より平均年齢が低い。 ➡ 全体的に平均年齢が高くなっている。
(房総半島先端地域が高い。)

都市経営的視点から見た人口問題

- 地域コミュニティの崩壊
- 高齢者の独居世帯の増加や
空き家や空き地の増加による都市環境の低下
- 減便や路線の廃止等による公共交通の衰退
- 税収減少・福祉医療等のコストの増大
- 地域活力の低下 等

鉄道事業者の視点から見た人口問題

●輸送人員の減少

(定期) 主に生産年齢人口 (定期外) 主に総人口

●関連事業の衰退

リテール事業、不動産事業 等

⇒収入の減少

沿線全体ならびに沿線内の各地域において、人口減少・少子高齢化が進まないように、年齢構成バランスを意識して、持続可能なまちづくりと鉄道経営をすることは重要

本研究の目的

- 鉄道沿線の人口構造の違いと要因を分析する。
- 沿線人口を維持し、年齢構成バランスを保つ方策を提案する。

本日の報告内容

東京圏の沿線人口・年齢構成バランスの推移
ならびに変化、そして沿線別の特徴について
分析した結果を報告

本日の報告内容

1. 研究の背景と目的
2. 沿線別の人口増減・年齢構成バランス変化の特徴
3. 近年の年齢階層別人口の転出入状況(GIS)
4. 報告のまとめと今後の研究

沿線別の人口推移

■分析対象地域

東京圏(1都3県)

■分析データ

国勢調査(1980年~2005年)

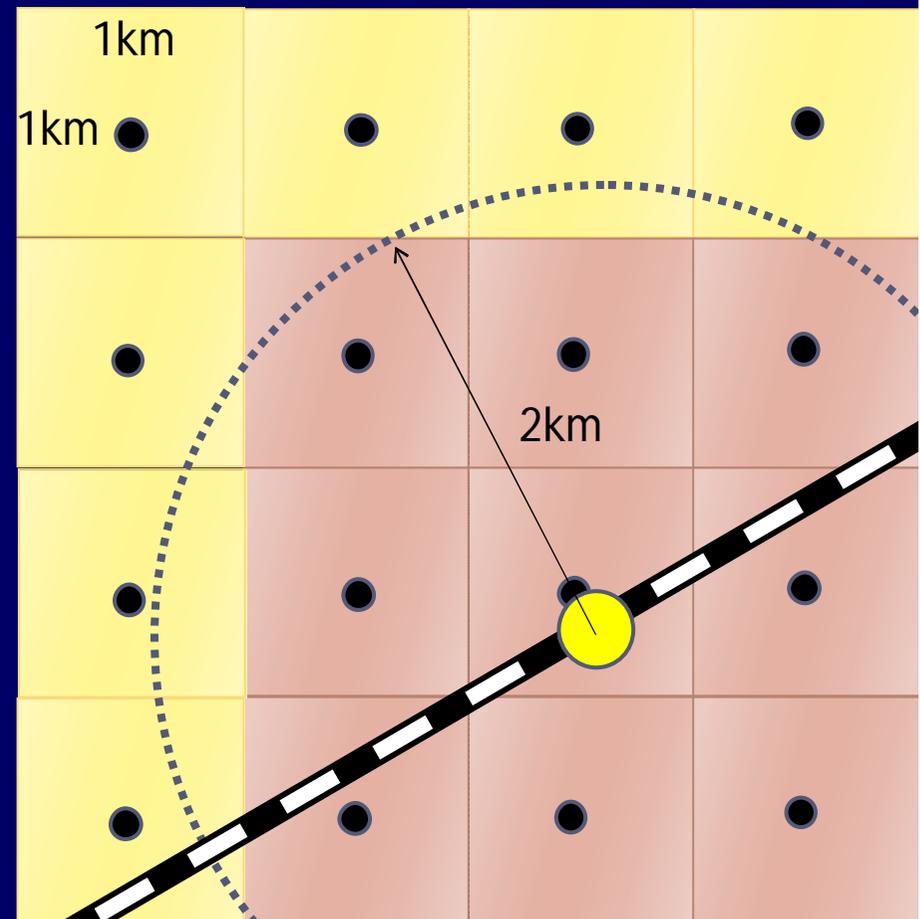
1kmメッシュデータ

(約11,000メッシュ)

5歳階級別 年齢階層別人口

■沿線人口の集計方法

本分析では、当該路線の全ての
駅から半径2km以内に中心があ
る1kmメッシュを集計



分析対象路線

京浜東北線(東京～大宮)、
埼京線(赤羽～大宮)
宇都宮線の計
JR東北線

東武伊勢崎線

JR常磐線

京成本線

JR総武線

JR京葉線

メトロ東西線

メトロ有楽町線

京急本線

東武東上線

西武池袋線

西武新宿線

JR中央線

京王線

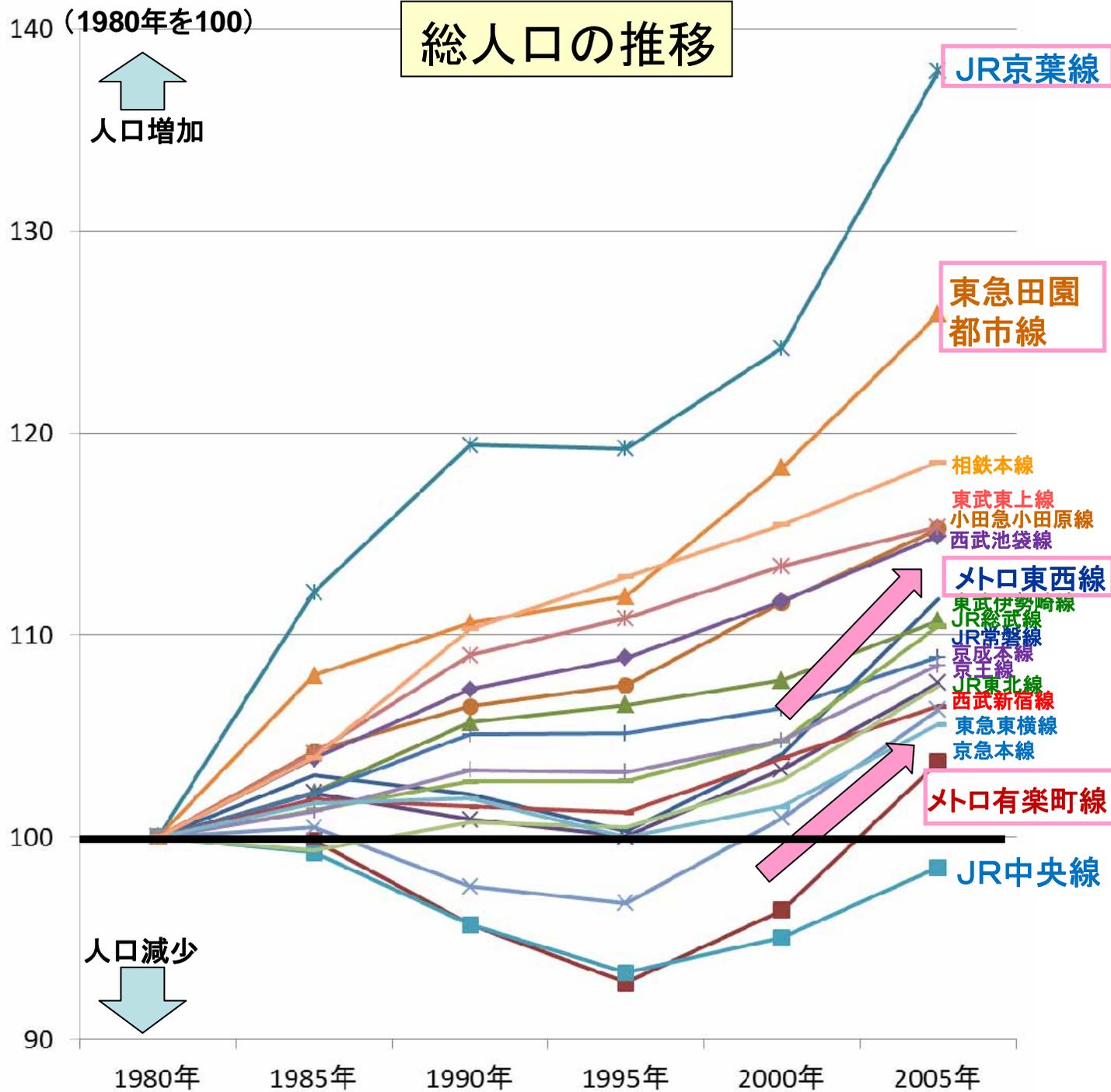
小田急小田原線

東急田園都市線

東急東横線

相鉄本線

東京近郊路線の内、主に放射状
に伸びる 計18路線を対象

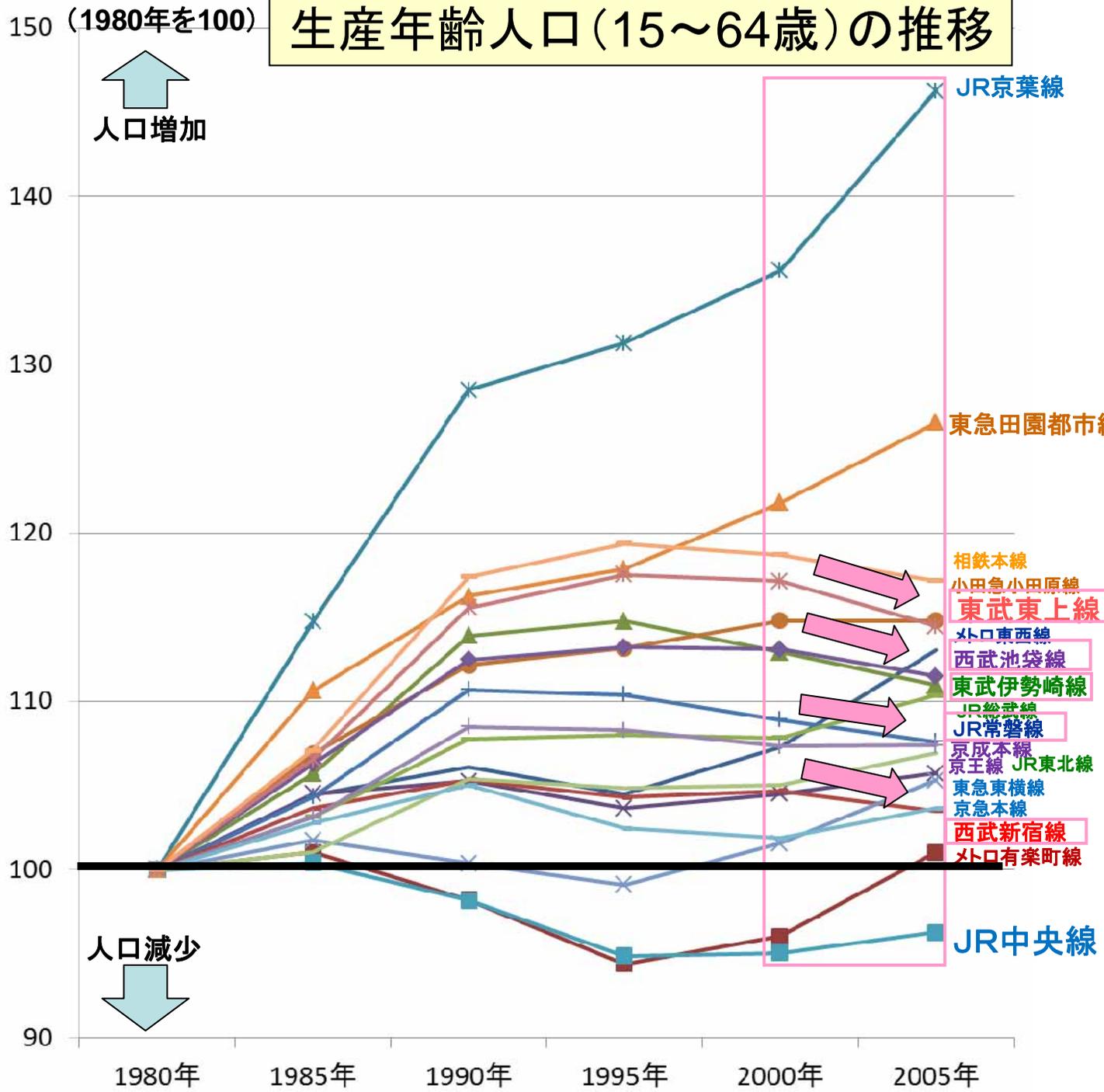


1980年⇒2005年では、JR京葉線、東急田園都市線が特に増加。また多くの路線で増加している。

近年は有楽町線、東西線における増加も大きい。都心回帰の影響

2000→2005年では、全路線で沿線人口が増加。

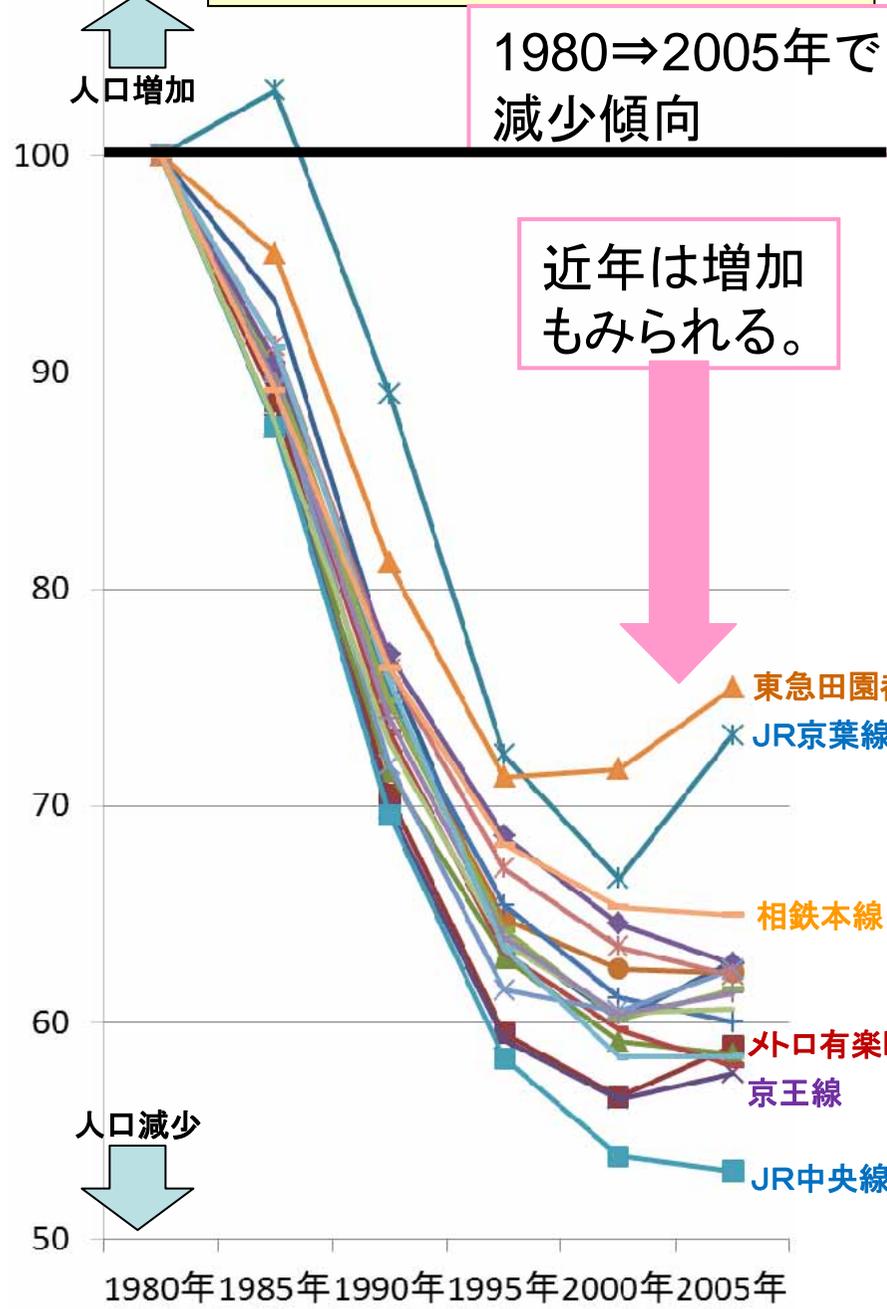
生産年齢人口(15~64歳)の推移



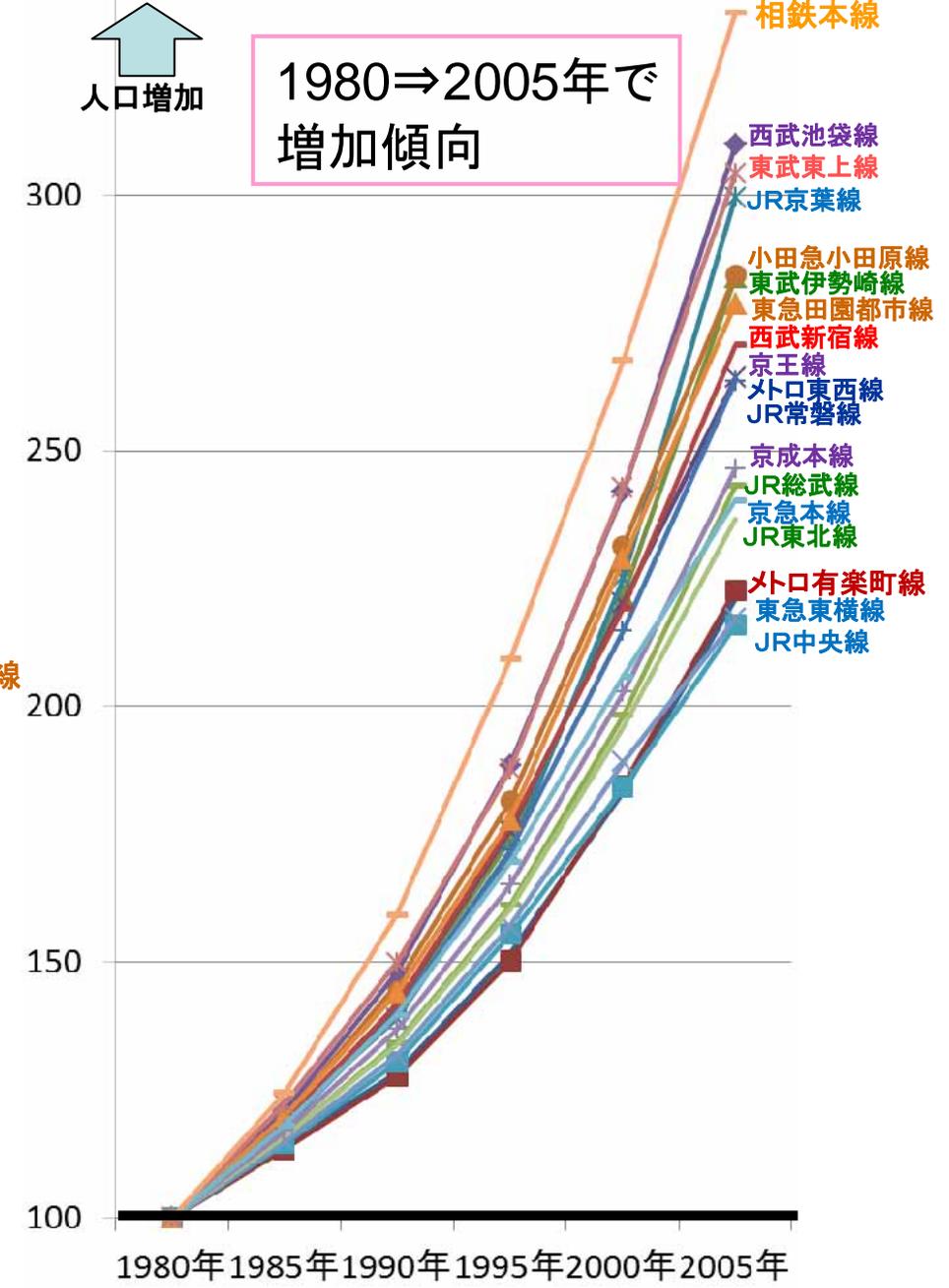
全年齢と概ね傾向は同じだが、2000⇒2005年で増加・減少の路線がわかれている。

東上線、池袋線、西武新宿線、常磐線、伊勢崎線
北西部(西部)・北東部の路線で減少。

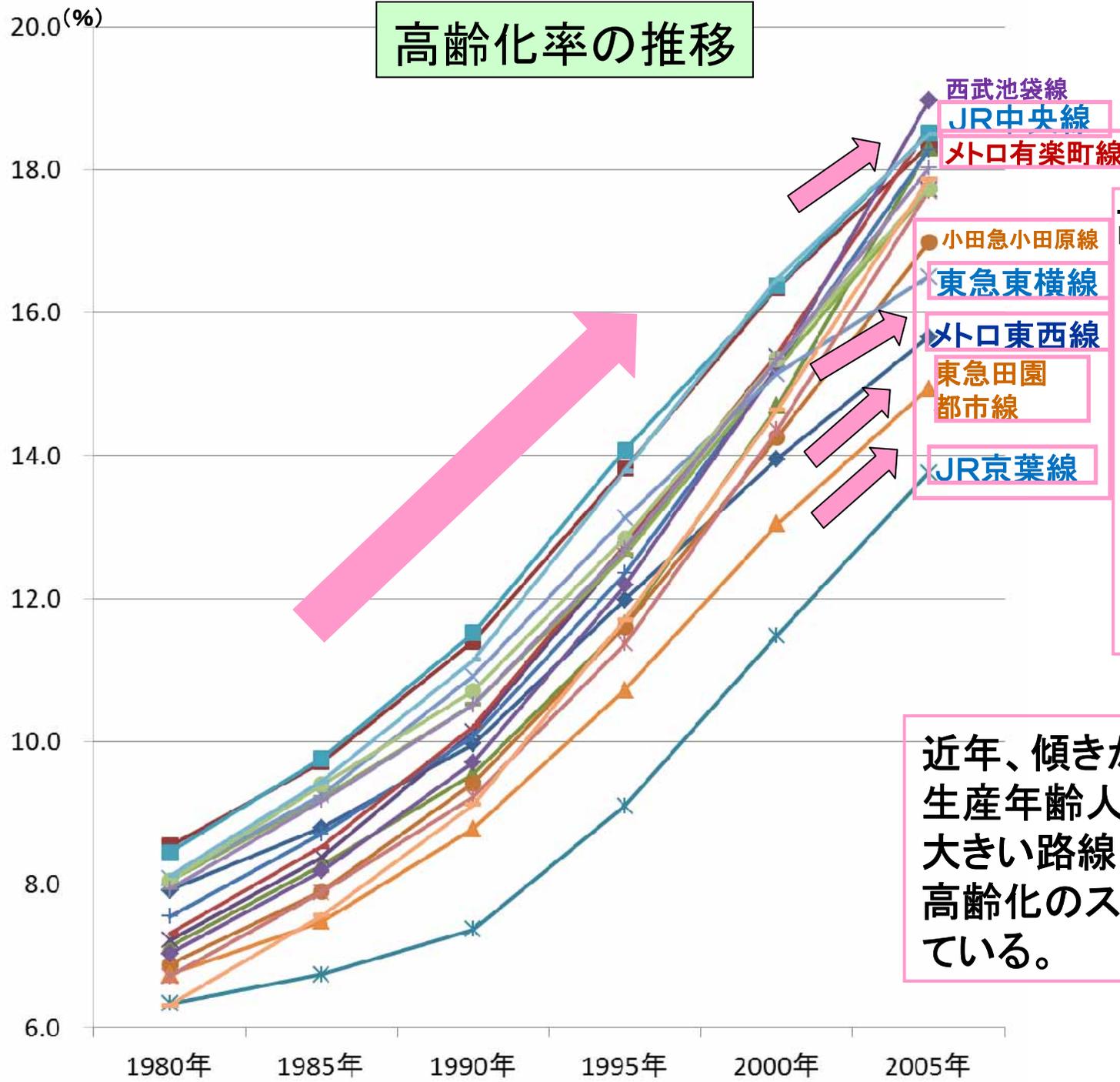
年少人口 (0~14歳) の推移



高齢者人口 (65歳以上) の推移



高齢化率の推移



高齢化率は
全路線で上昇

高齢化率が
低い沿線

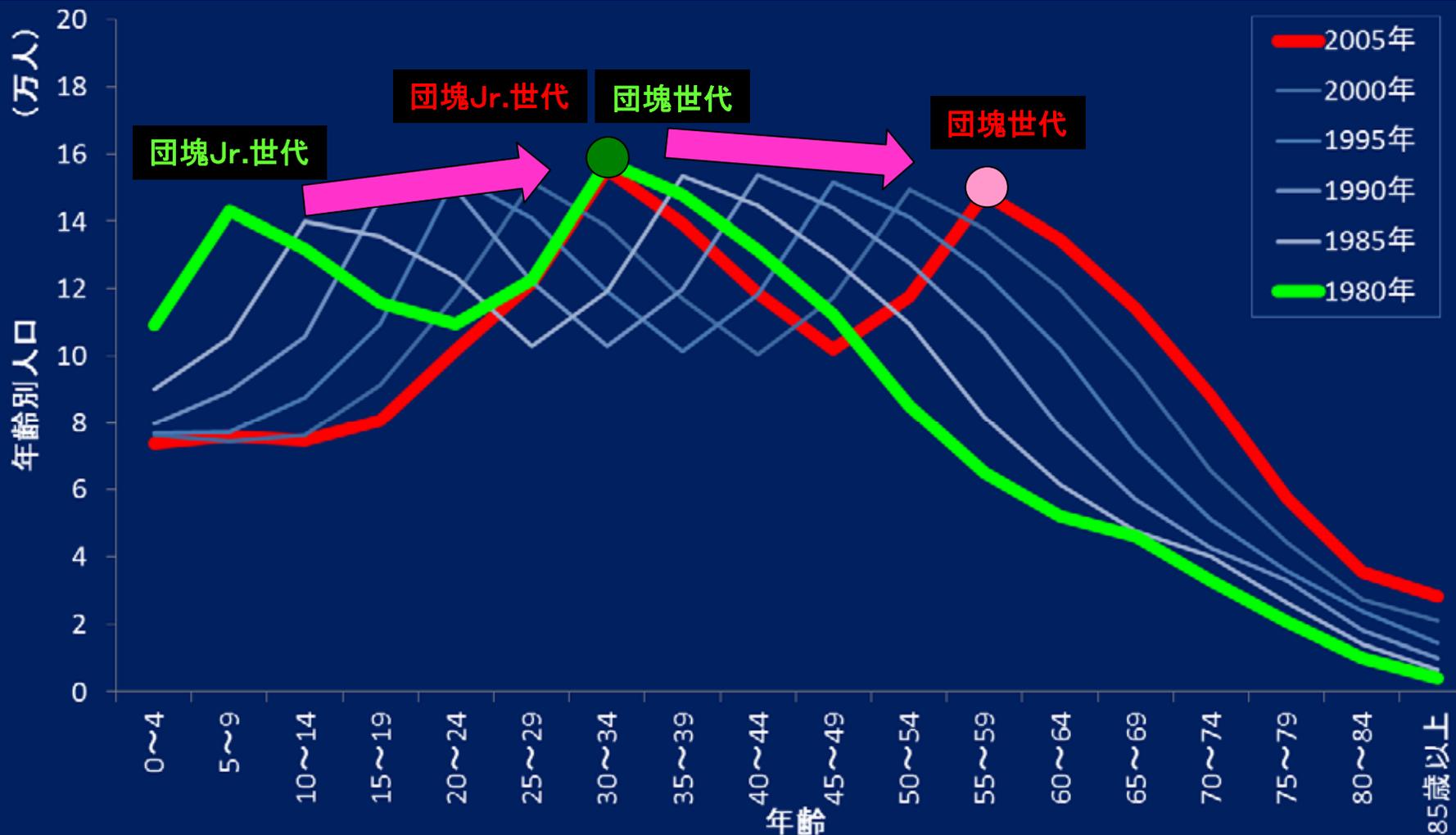
- 東部
 - JR京葉線
 - メトロ東西線
- 南西部
 - 東急田園都市線
 - 東急東横線
 - 小田急小田原線

近年、傾きが緩やかなのは、
生産年齢人口の増加が
大きい路線。
高齢化のスピードが抑えられ
ている。

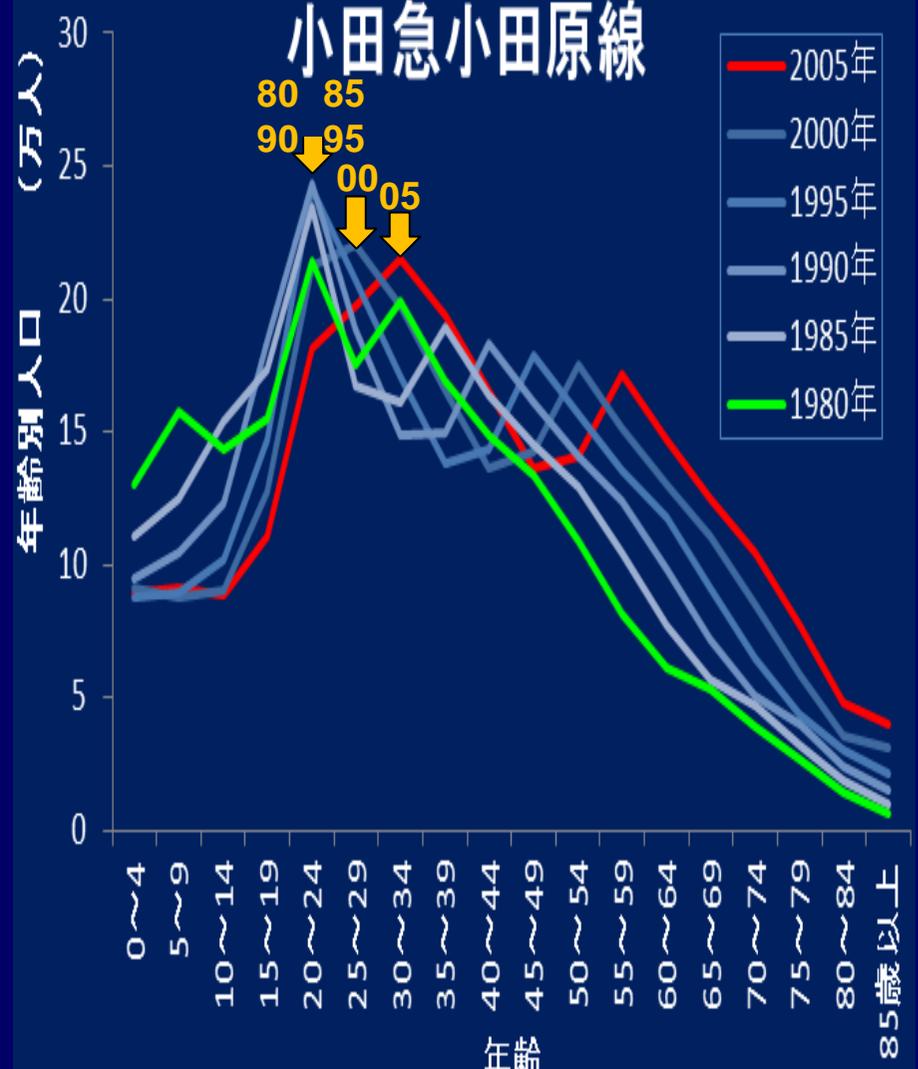
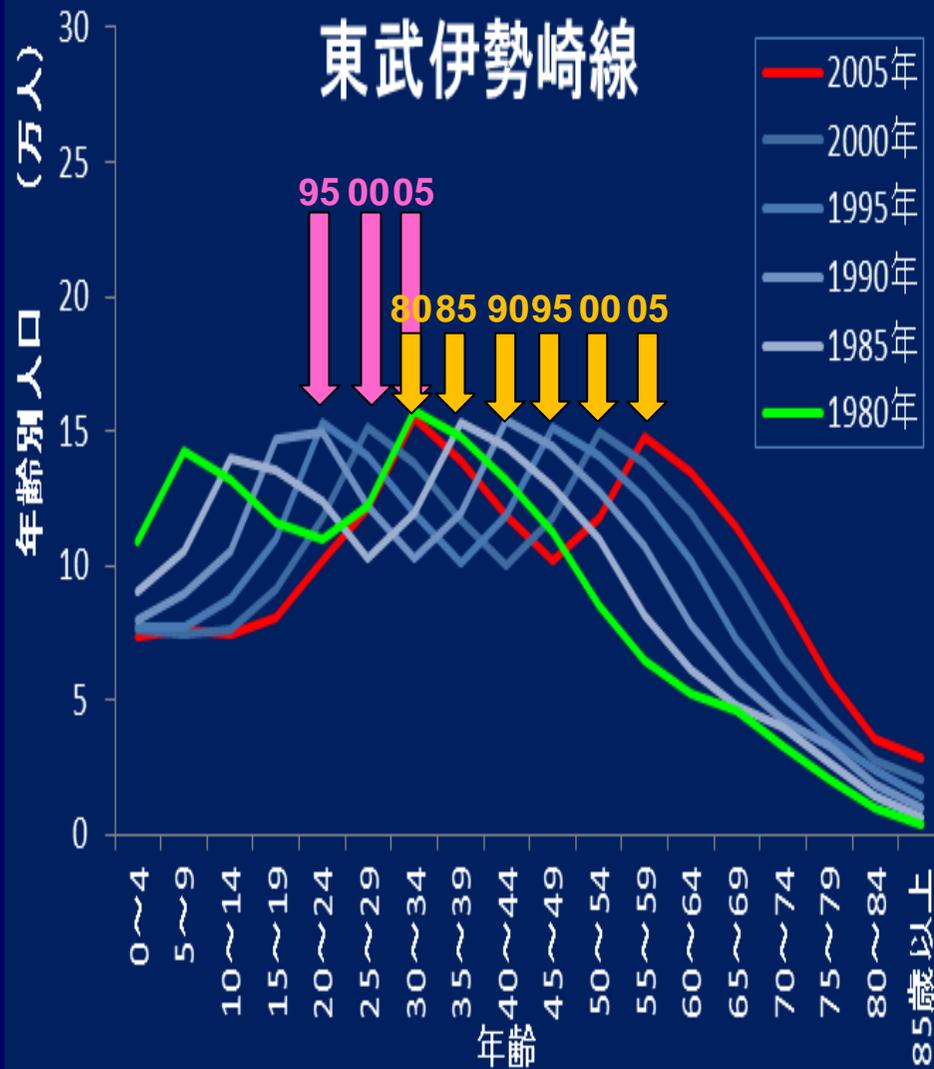
沿線別の年齢構成バランスの変化

※5歳階級別人口分布にて確認

全ての沿線に共通する特徴



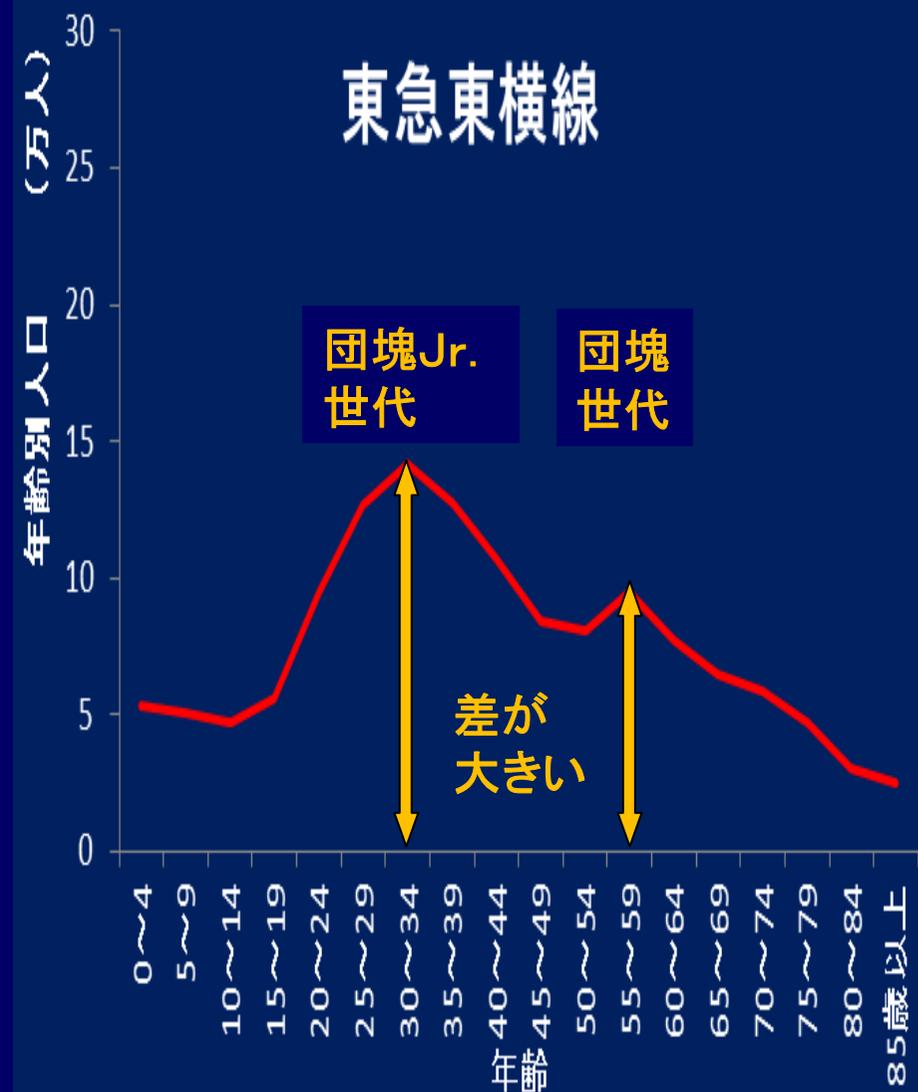
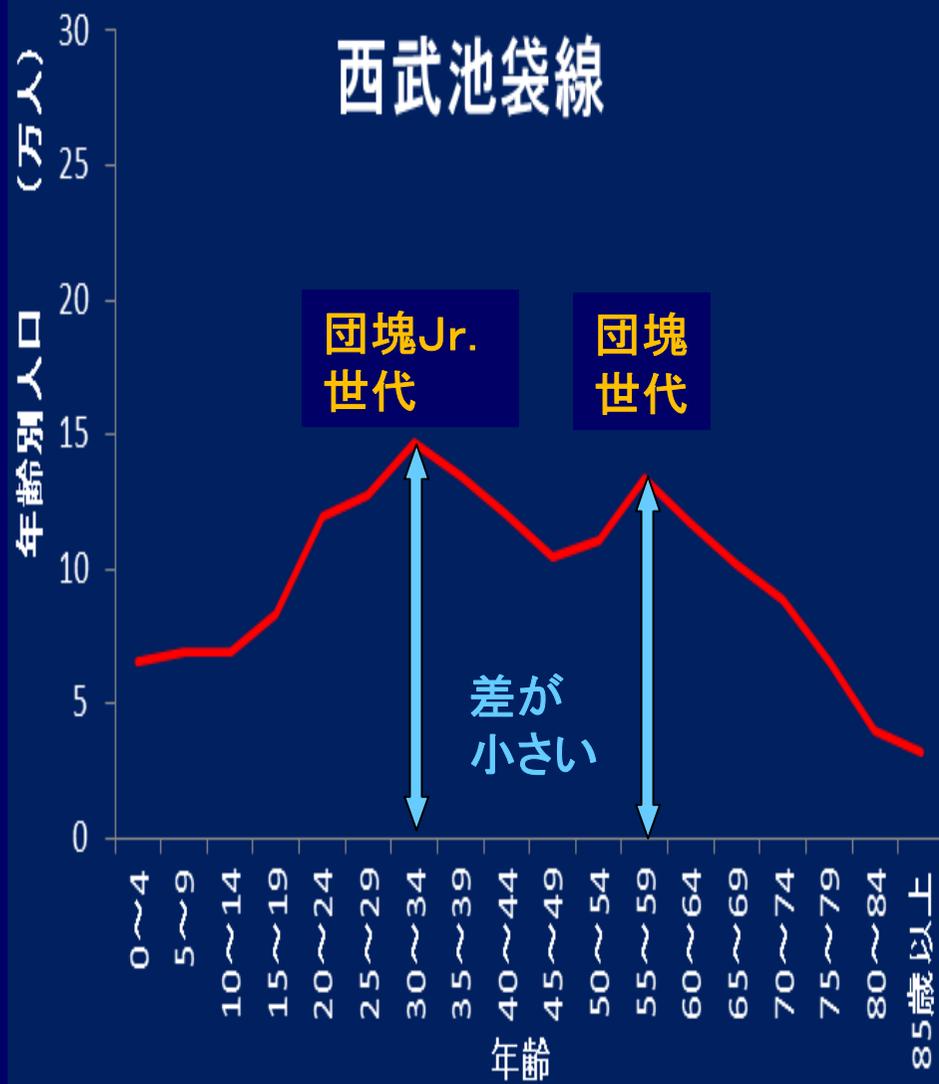
特徴の違い① 各年代の最も人口が多い世代の変化



どの年次でも団塊世代の人口が多い
 近年は、団塊Jr世代の人口も多い
 ←転出入による増減が小さい。

80年～95年では、20～24歳の人口が多い
 近年は、人口が多い世代が上がっている
 ←80～95年は、20～24歳が転入により人口増加、その後、転入が減少

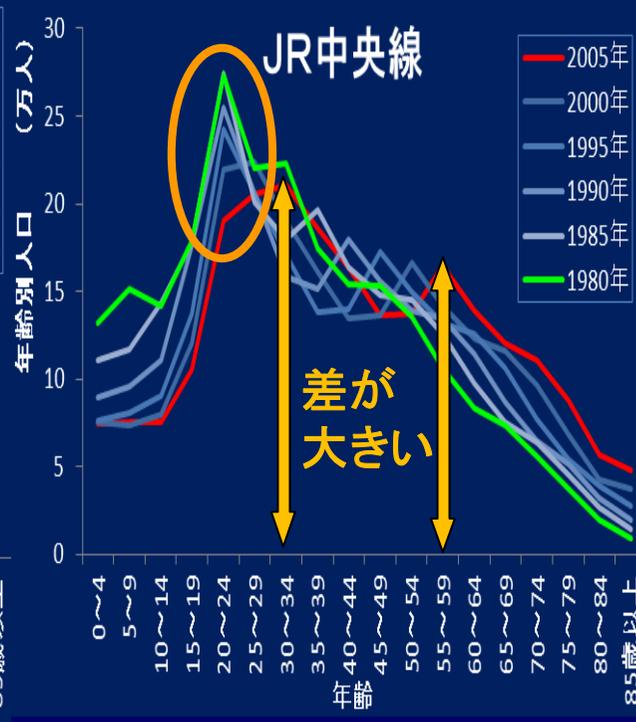
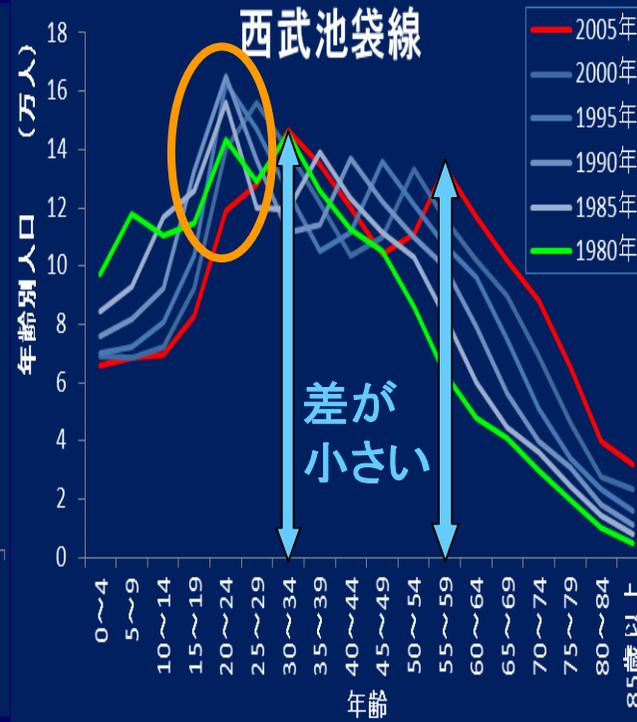
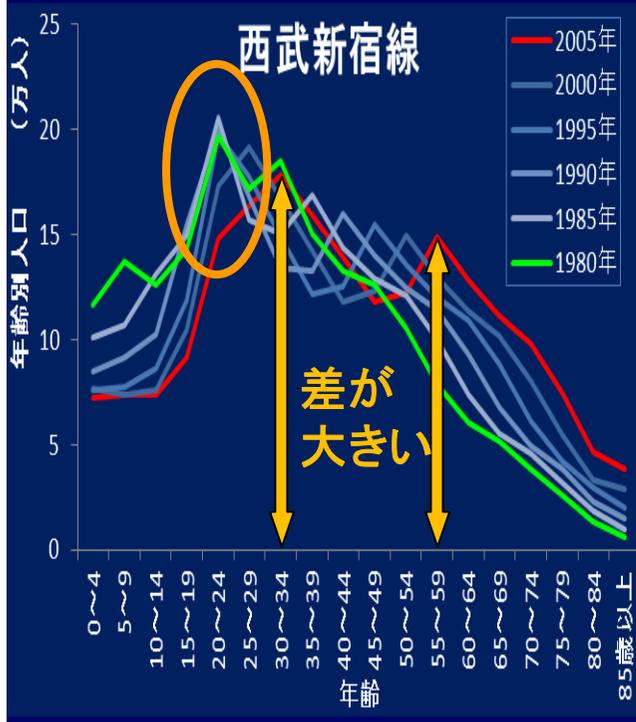
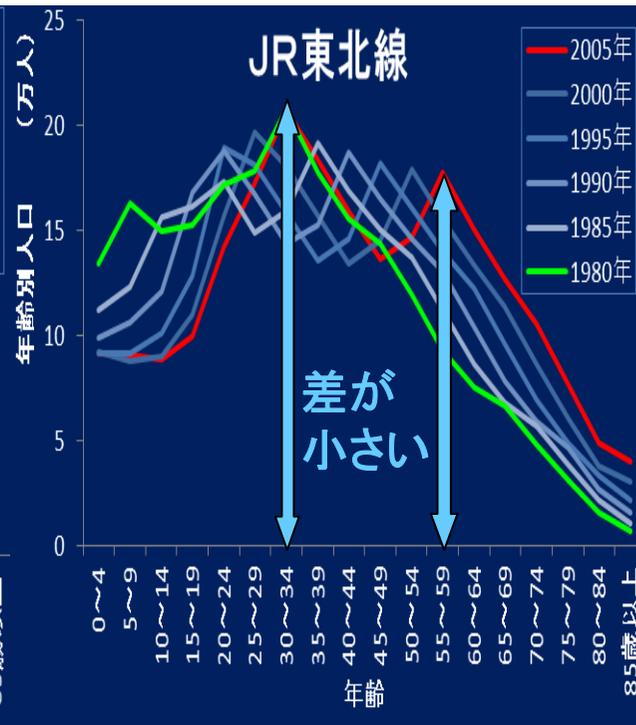
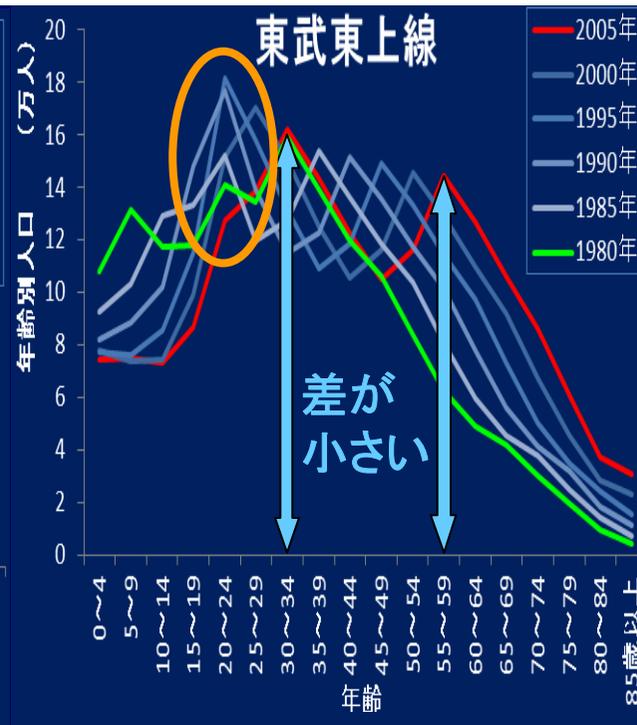
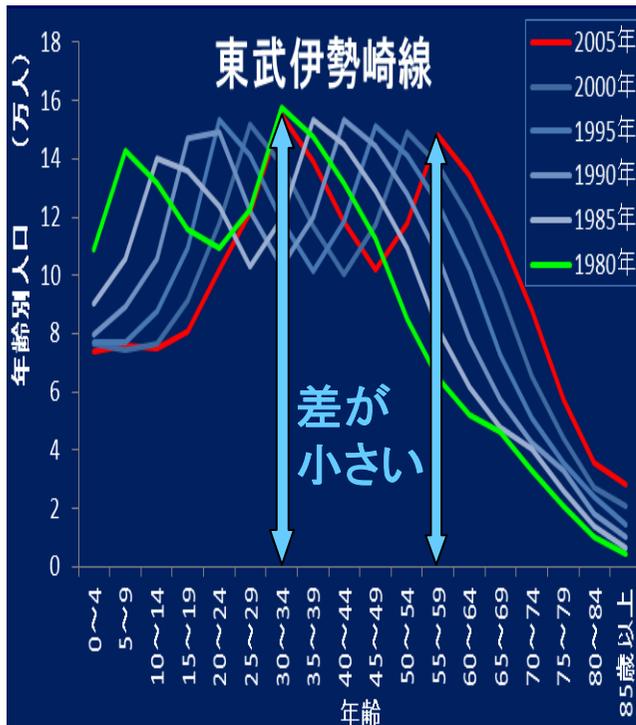
特徴の違い② 2005年時点の年齢構成

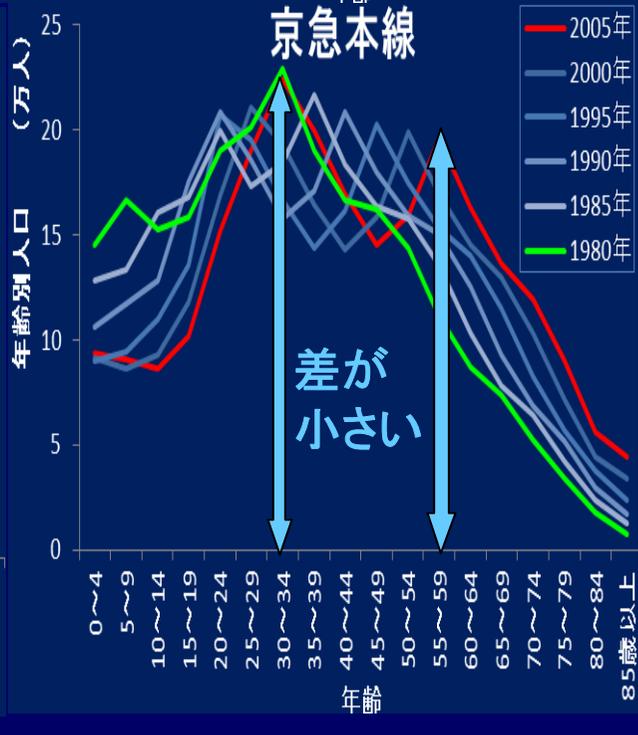
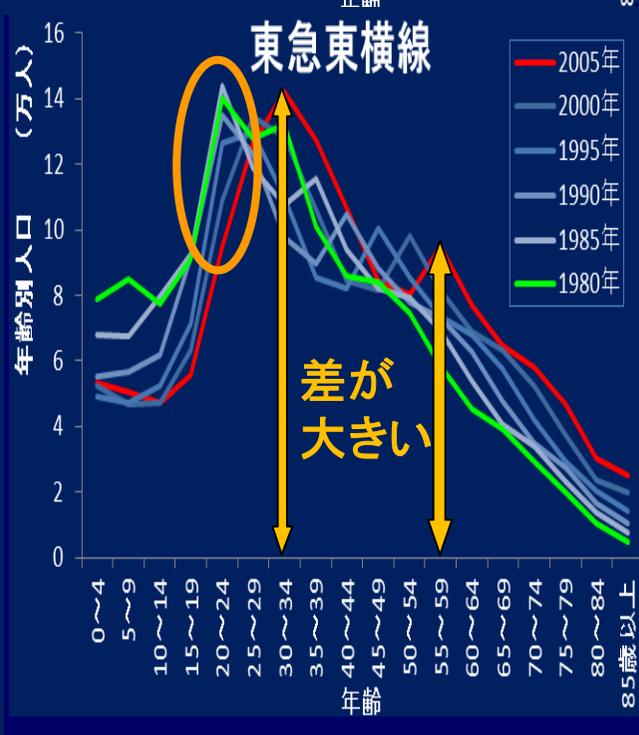
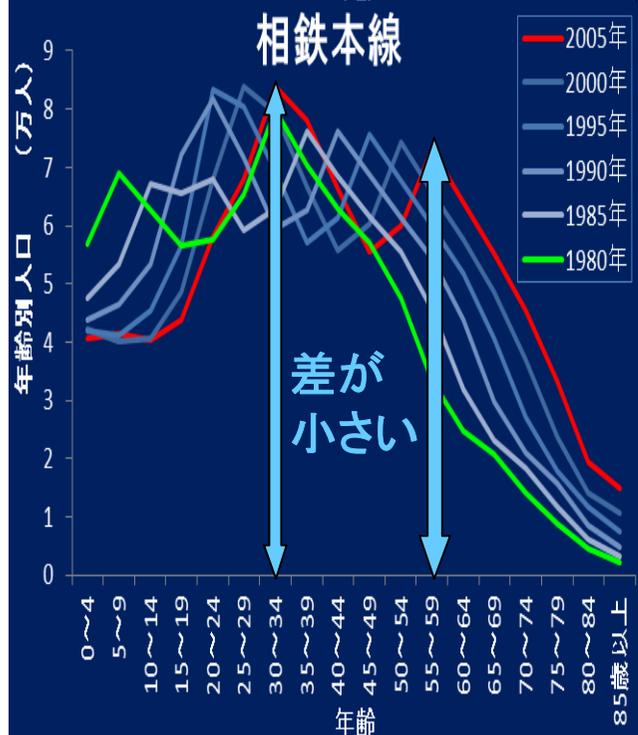
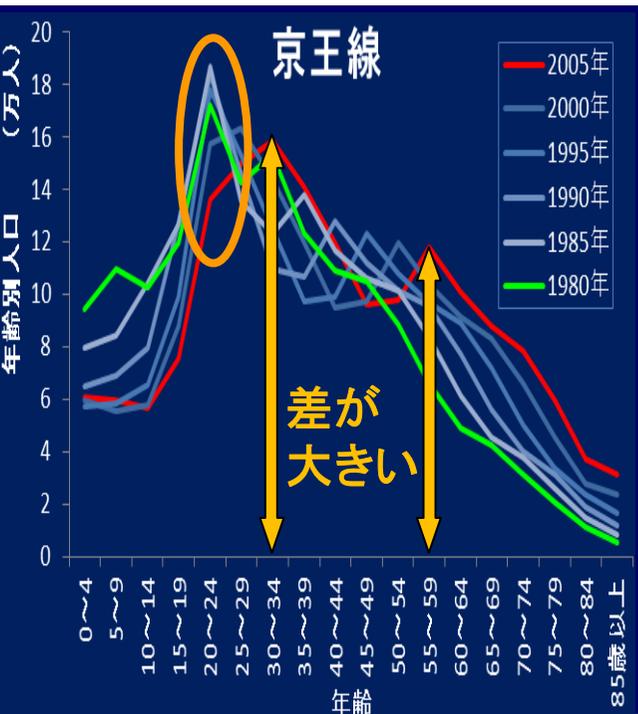
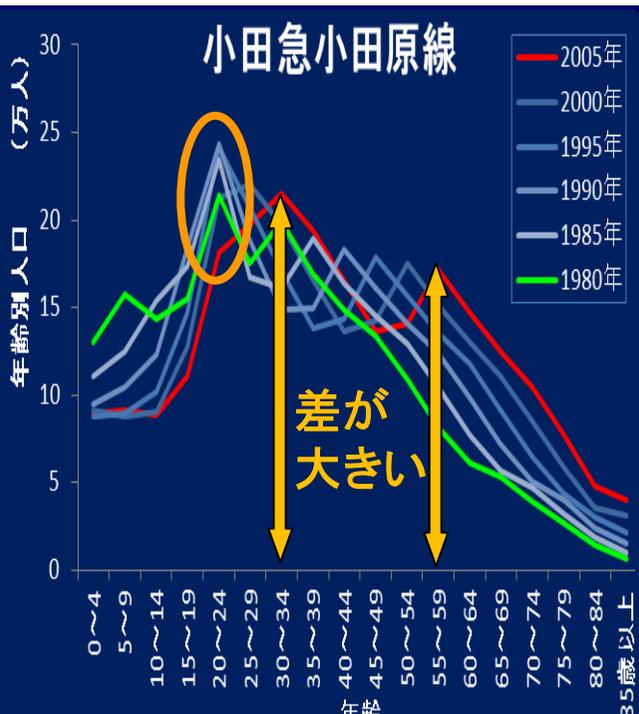
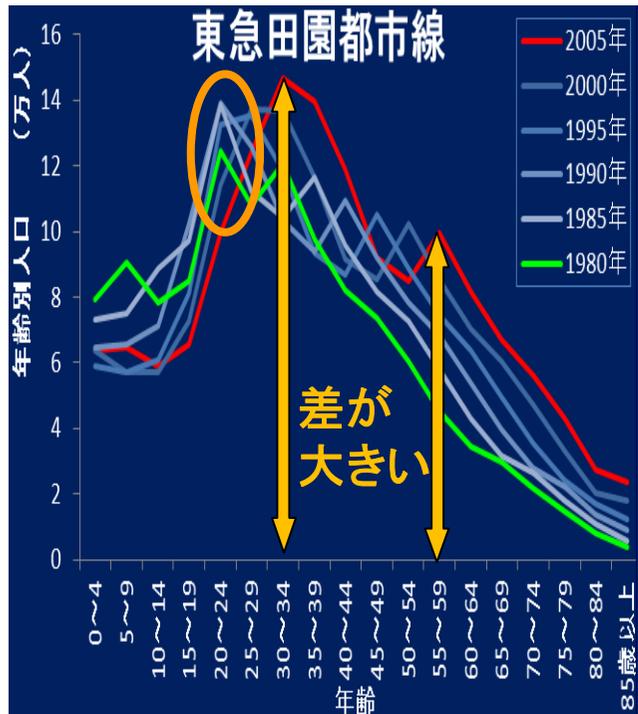


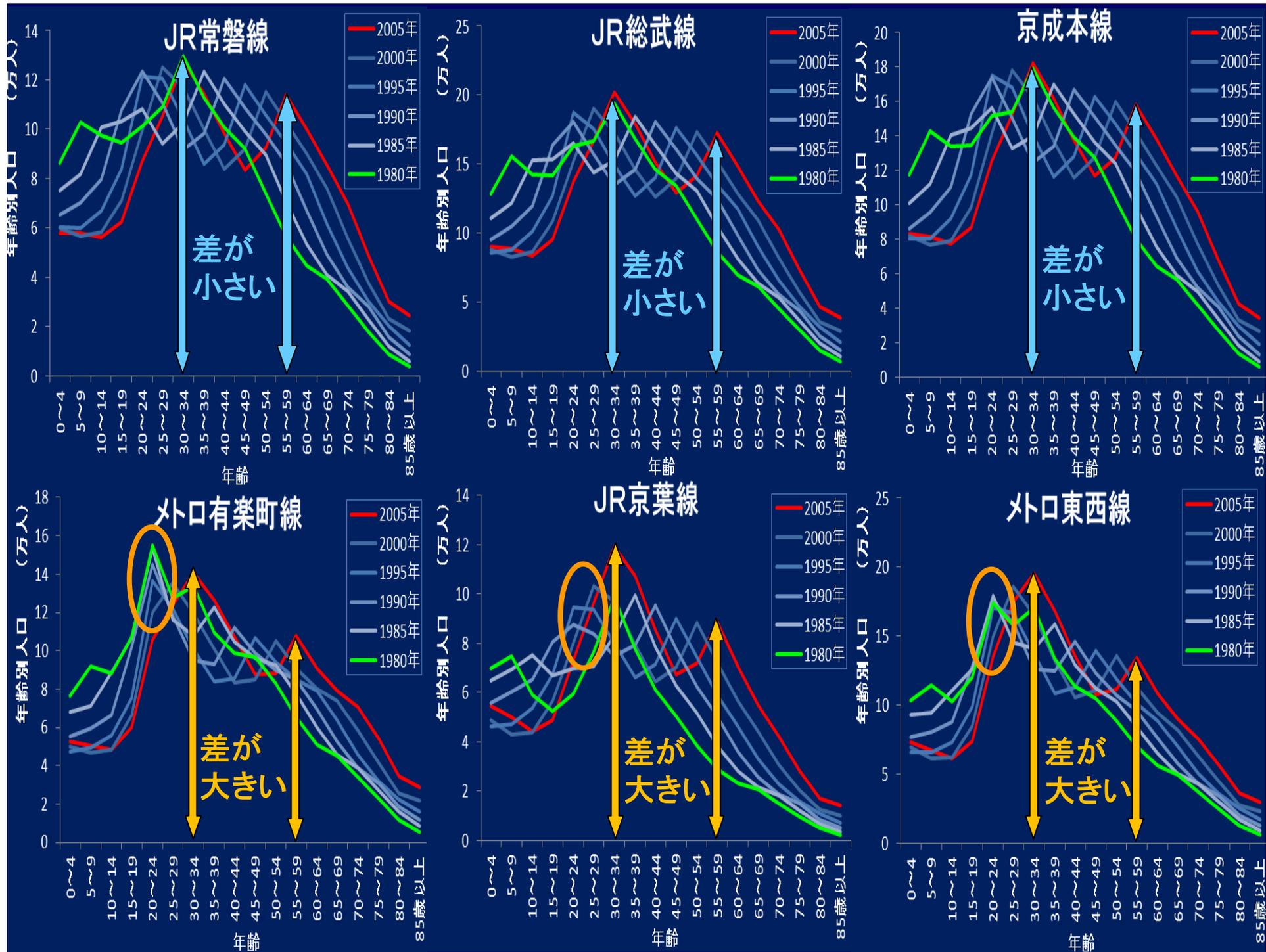
転入、転出による人口増減がないとした場合

高齢化が急速に進む。

高齢化が急速に進まない。



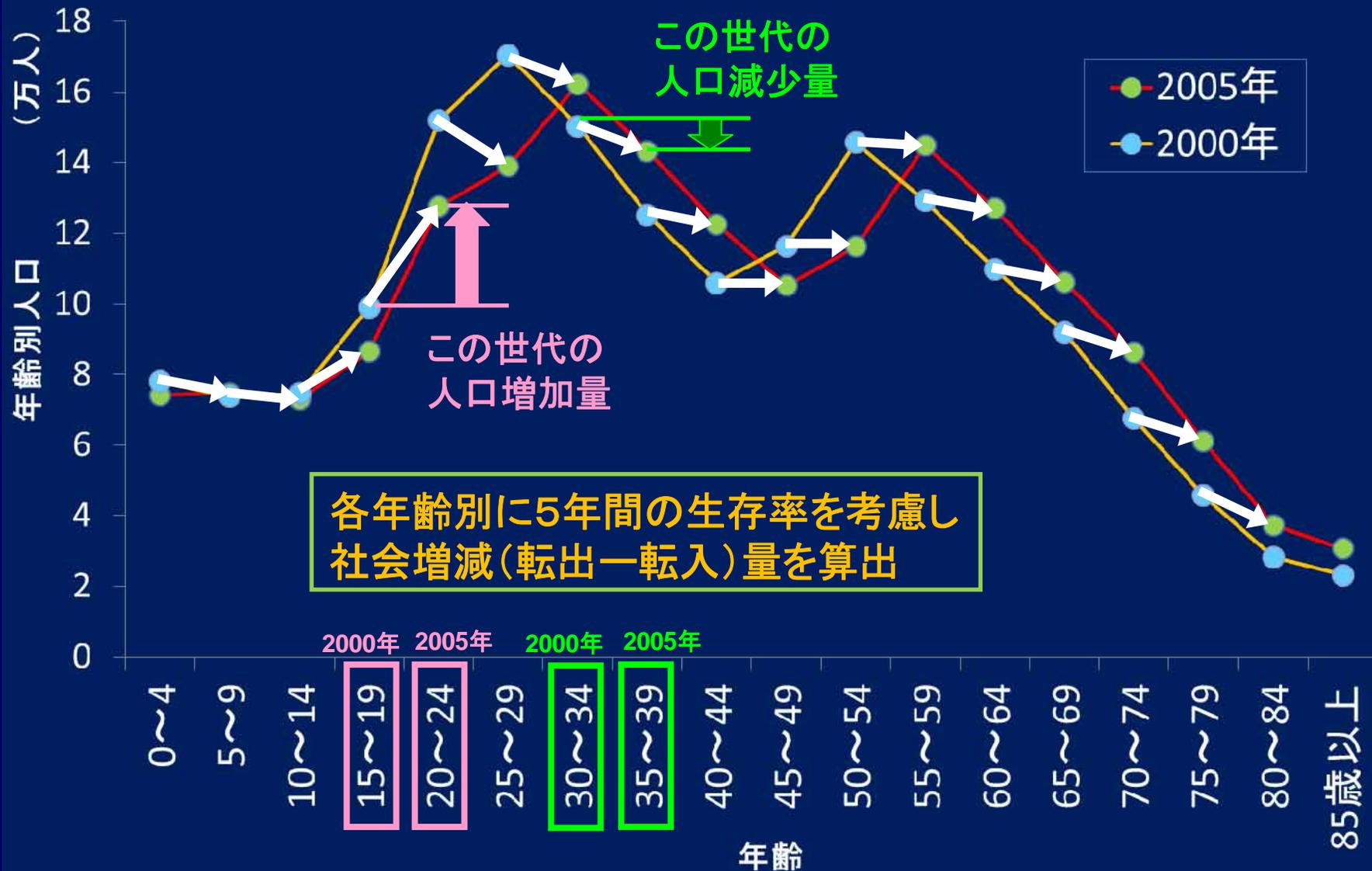




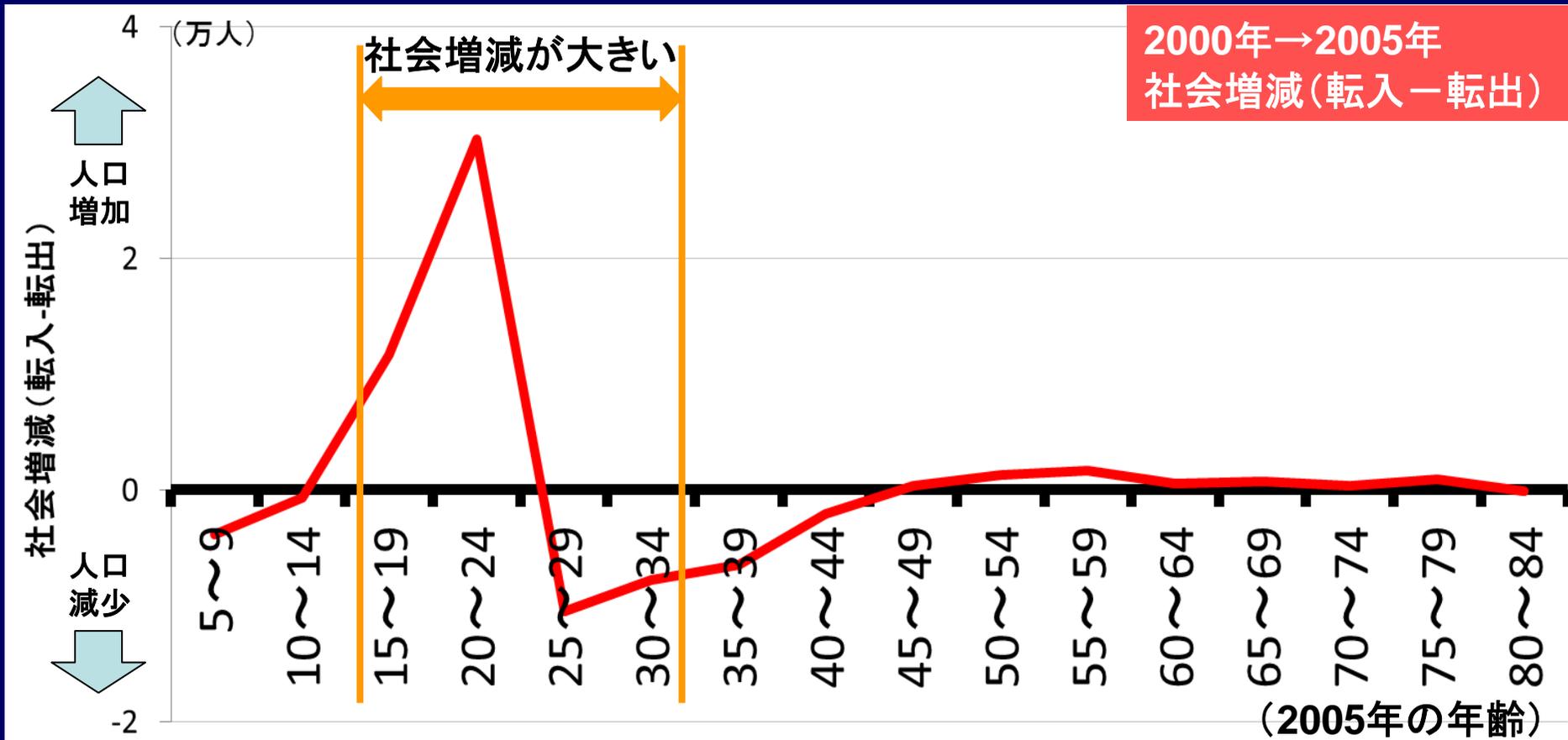
沿線別の年齢構成バランスの特徴

		人口が最も多い世代(25年間の変化)	
		世代が高齢化	世代が一定
団塊世代と 団塊Jr. 世 代の人口 (2005年)	差が 小さい	JR常磐線、JR総武線 JR東北線、東武伊勢崎線 京急本線、京成本線 相鉄本線 ※転入が少ないため、 引続き高齢化が進む	東武東上線 西武池袋線 ※若い世代が転入、 その後、転出、 団塊Jr.世代が増加せず
	差が 大きい	なし	メトロ東西線、メトロ有楽町線 JR京葉線、JR中央線 西武新宿線、京王線 小田急小田原線、東急東横線 東急田園都市線 ※若い世代の転入が多く 高齢化が進みにくい 近年、転入が少なくなっている

年齢別の社会増減(転入-転出)



年齢別の社会増減(転入-転出)の把握



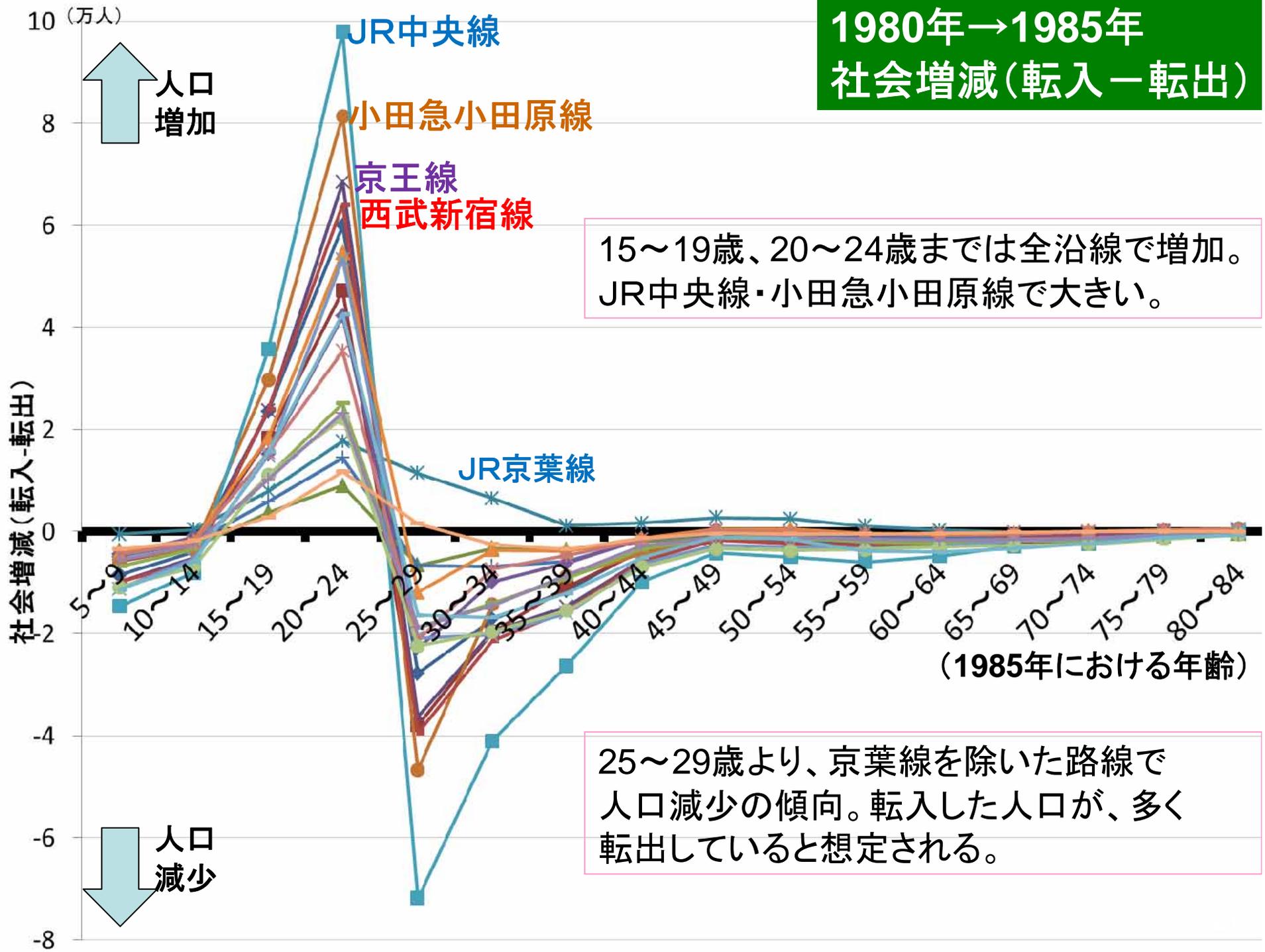
15~19歳での増減: 大学入学

20~24歳での増減: 大学入学

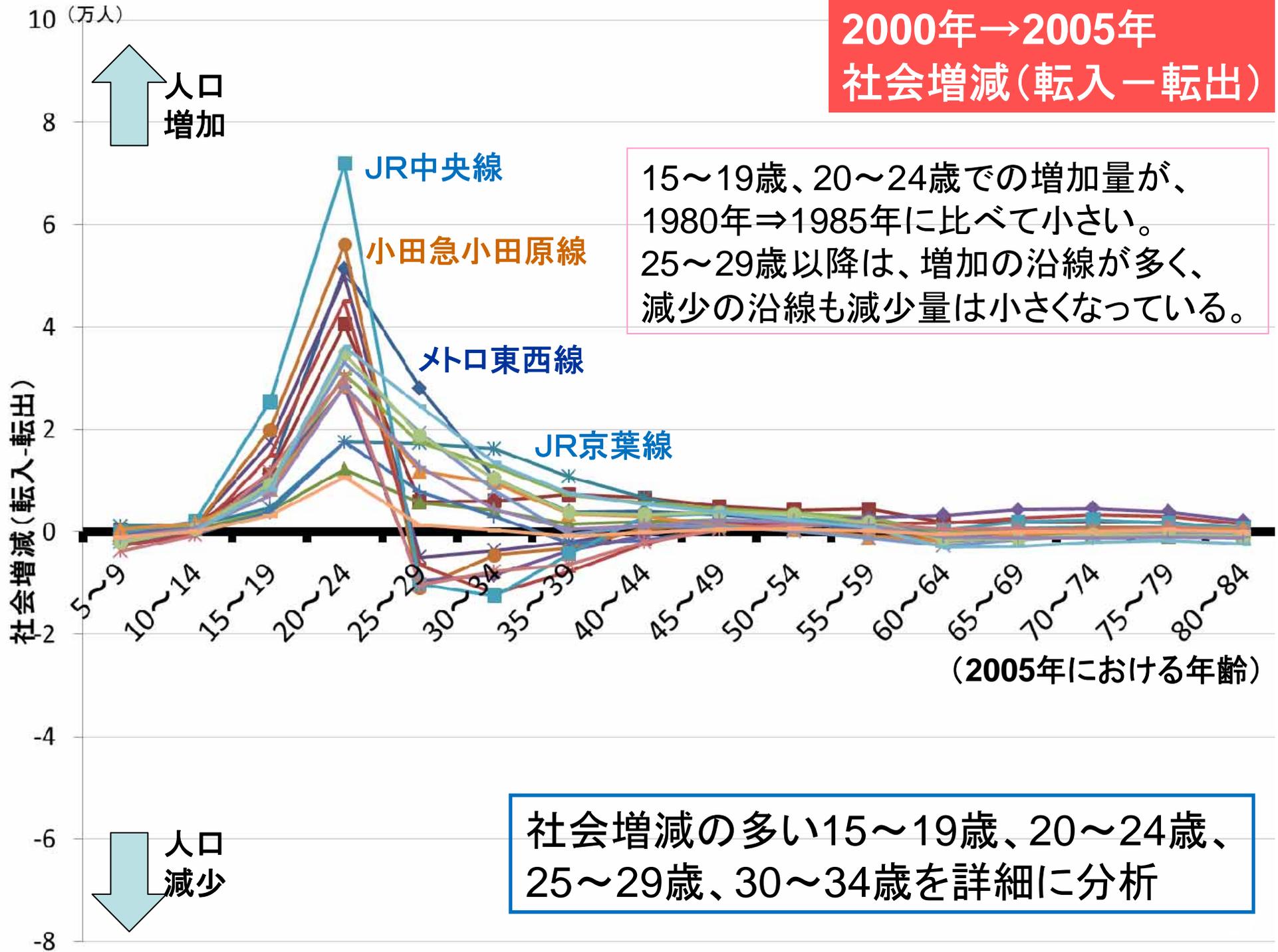
25~29歳での増減: 大学卒業・入社

30~34歳での増加: 結婚、家の購入

1980年→1985年 社会増減(転入-転出)

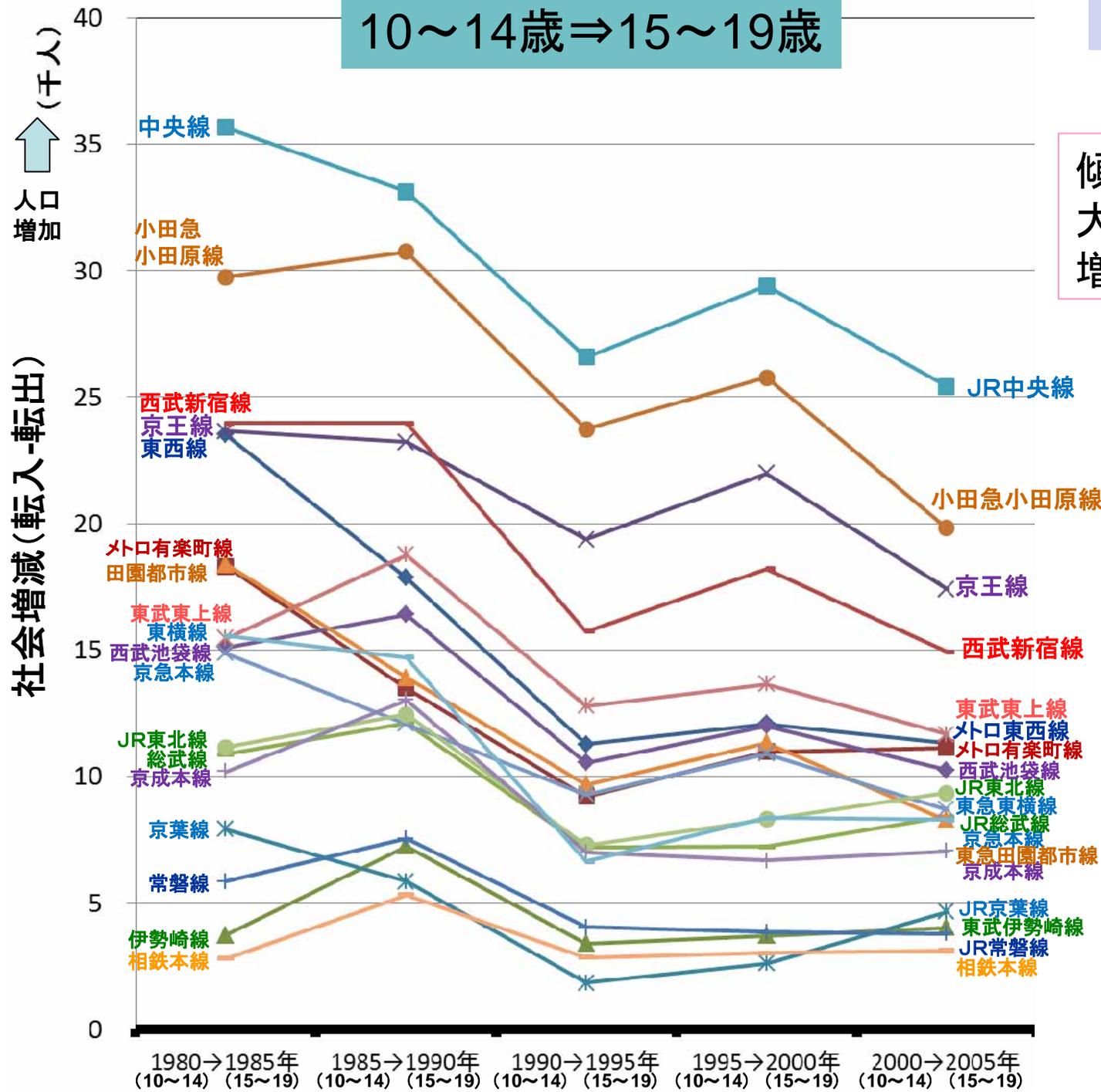


**2000年→2005年
社会増減(転入-転出)**



10~14歳⇒15~19歳

主な影響：大学入学



傾向の変化
大きく変化していない。
増加量は小。

増加の大きい沿線
(2000→2005年)

- 西部**
 - ・JR中央線
 - ・小田急小田原線
 - ・京王線
 - ・西武新宿線
- 北西部**
 - ・東武東上線
 - ・西武池袋線
- 東部**
 - ・外口東西線
 - ・外口有楽町線

↑
人口増加
(千人)

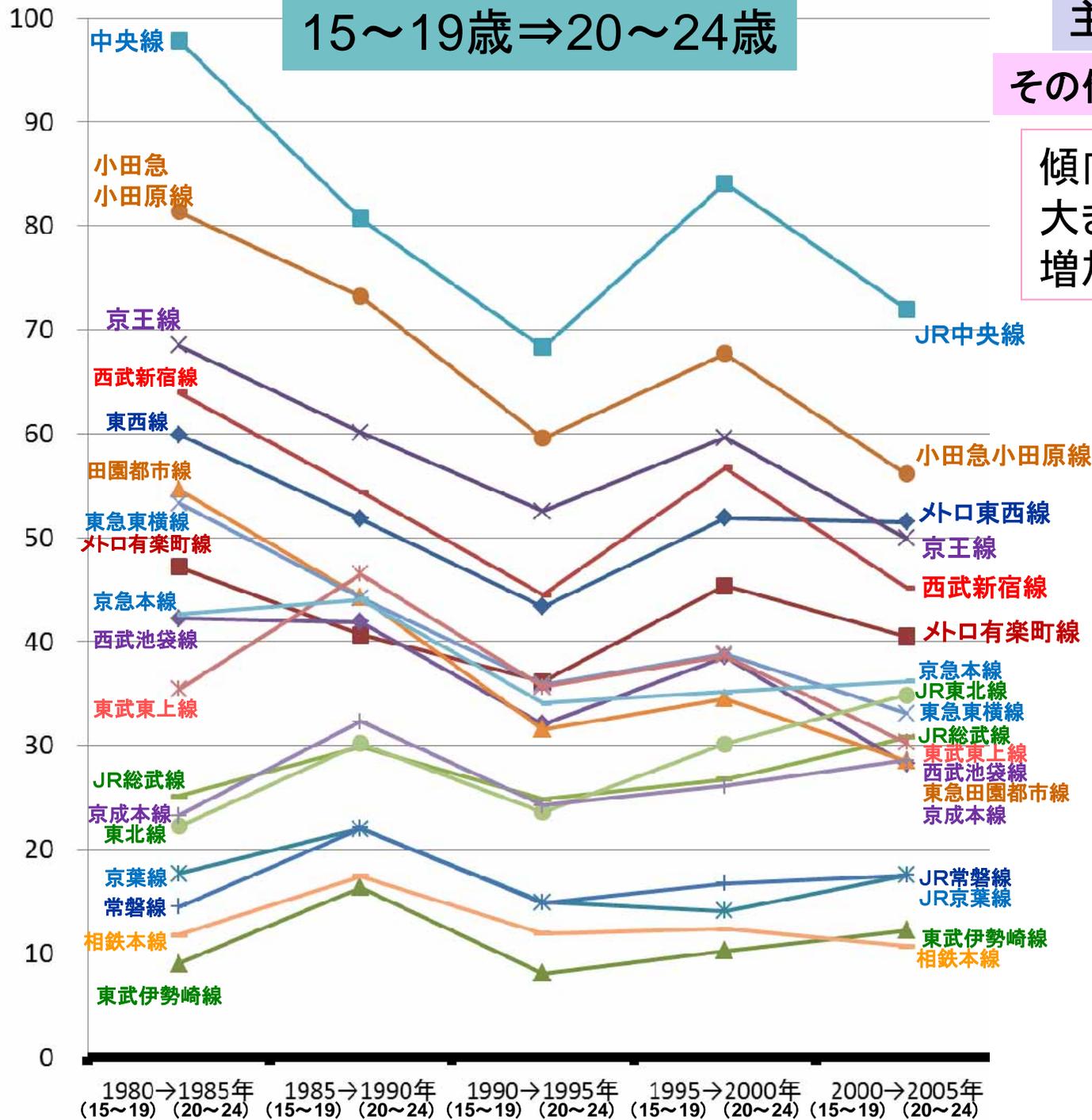
社会増減(転入-転出)

15~19歳⇒20~24歳

主な影響: 大学入学

その他の影響: 卒業・入社

傾向の変化
大きく変化していない。
増加量は小。



増加の大きい沿線
(2000→2005年)

西部

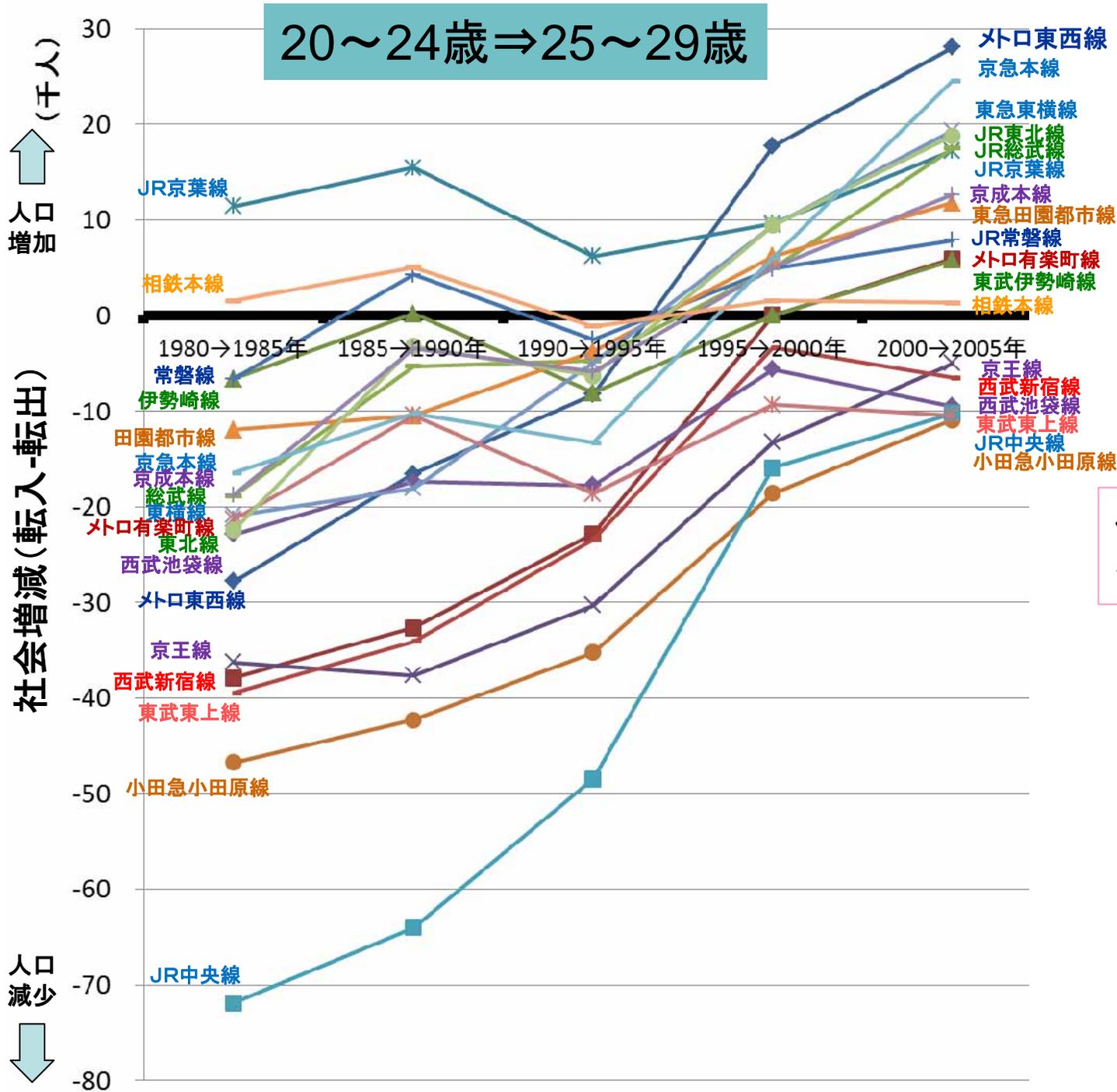
- ・JR中央線
- ・小田急小田原線
- ・京王線
- ・西武新宿線

東部

- ・外口東西線
- ・外口有楽町線

南西部

- ・京急本線
- ・東急東横線



主な影響:
卒業・入社

その他の影響:
結婚

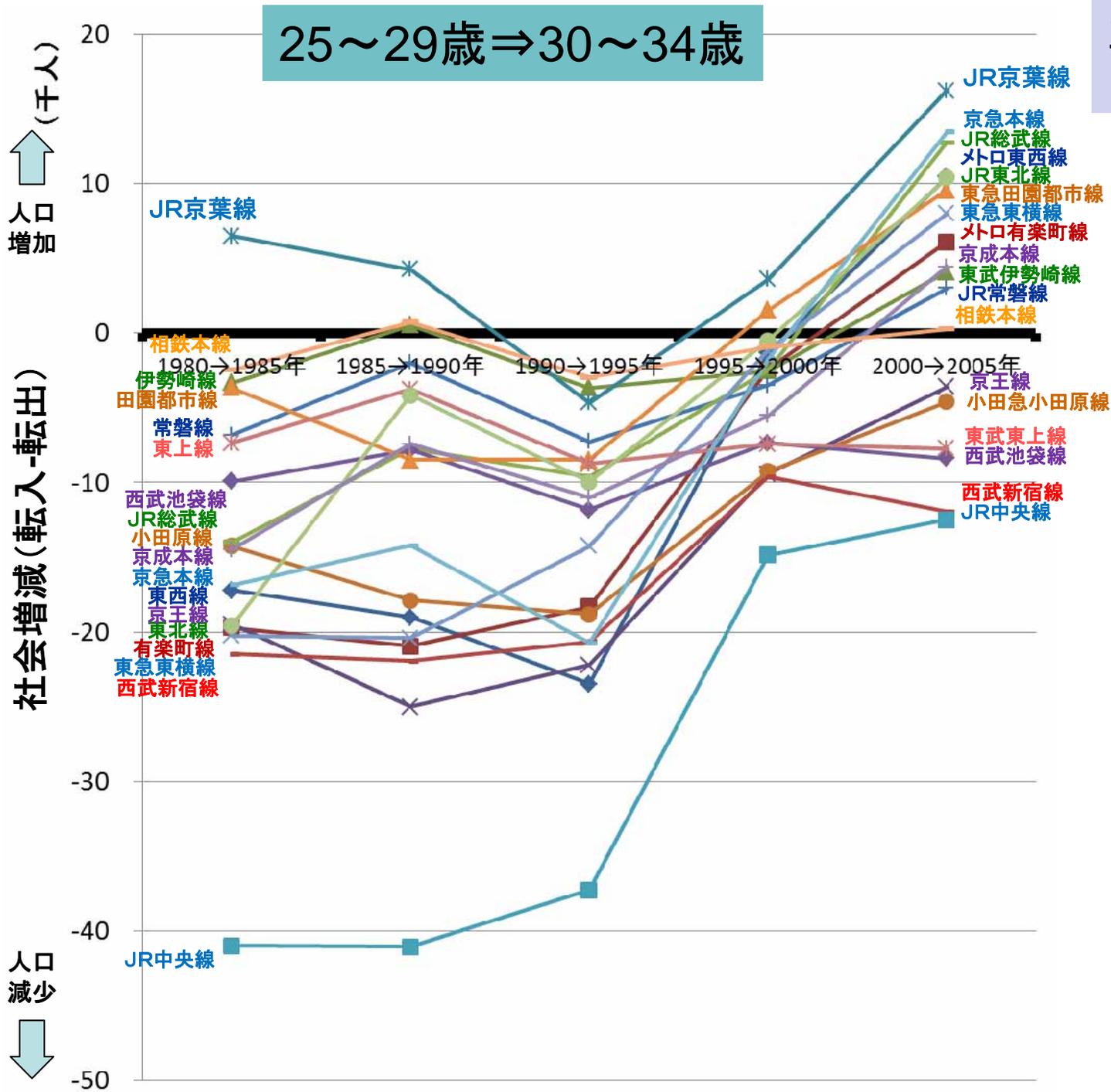
傾向の変化
全体的に増加傾向。

増加の大きい沿線
(2000→2005年)

- 南西部**
- ・京急本線
 - ・東急東横線

- 東部**
- ・外口東西線
 - ・JR京葉線
 - ・JR総武線

- 北部**
- ・JR東北線



主な影響:
結婚・家購入

時系列の変化
増加傾向

増加の大きい沿線
(2000→2005年)

南西部

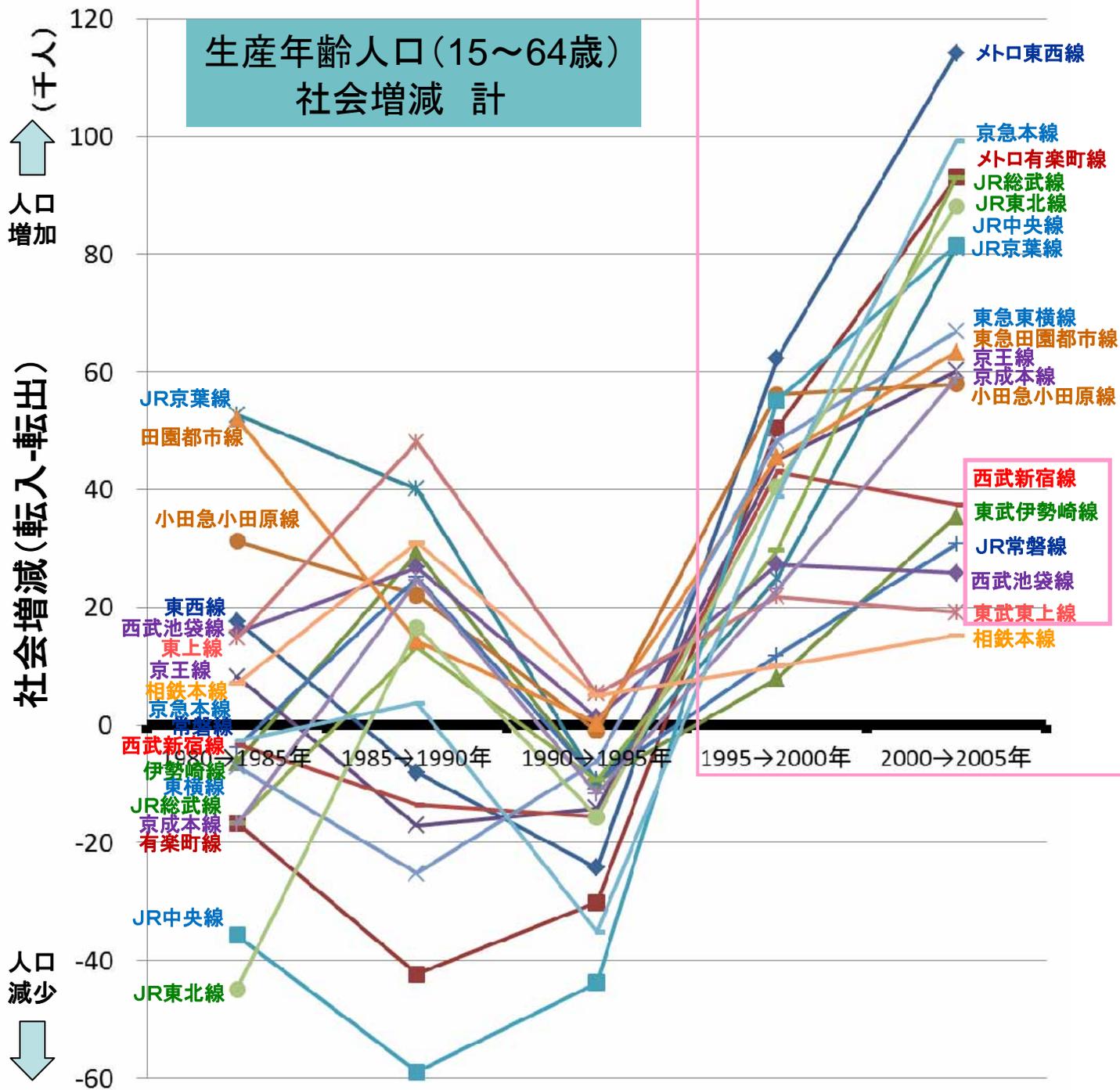
- ・京急本線
- ・東急田園都市線
- ・東急東横線

東部

- ・外口東西線
- ・JR京葉線
- ・JR総武線
- ・外口有楽町線

北部

- ・JR東北線



2000年より、全路線で、社会増加している。
東西線が最も大きい。

2000年⇒2005年で転出入による人口増加量が小さい路線において、生産年齢人口の減少がみられる。

↓
社会増加より、自然減少の影響の方が大きい。

沿線別の人口増減・年齢構成バランス変化の特徴 まとめ

①人口 生産年齢人口が近年減少している沿線

北西部(西部) 東武東上線・西武池袋線・西武新宿線

北東部 JR常磐線・東武伊勢崎線

②高齢化率 高齢化率が低い沿線

東部 JR京葉線・メトロ東西線

南西部 東急田園都市線・東急東横線・小田急小田原線

③バランス 今後高齢化が急速に進む可能性のある沿線

北部 東武東上線・西武池袋線・JR東北線・JR常磐線・東武伊勢崎線

東部 JR総武線・京成本線

南西部 京急本線・相鉄本線

沿線別の人口増減・年齢構成バランス変化の特徴 まとめ

④転出入 ライフステージ別での主な増加沿線

■大学入学

- 西部 JR中央線・小田急小田原線・京王線・西武新宿線
- 北西部 東武東上線・西武池袋線
- 東部 メトロ東西線・メトロ有楽町線

■大学卒業・入社

- 南西部 京急本線・東急東横線
- 東部 メトロ東西線・JR京葉線・JR総武線
- 北部 JR東北線

■結婚・家の購入

- 南西部 京急本線・東急田園都市線・東急東横線
- 東部 メトロ東西線・JR京葉線・JR総武線・メトロ有楽町線
- 北部 JR東北線

本日の報告内容

1. 研究の背景と目的
2. 沿線別の人口増減・年齢構成バランス変化の特徴
3. 近年の年齢階層別人口の転出入状況(GIS)
4. 報告のまとめと今後の研究

2000⇒2005年 年齢階層別の転出入地域の把握

どの地域で、どの年齢で、転出入による増減があるのか
地図上にて確認する。

■分析データ

国勢調査

2000年,2005年

小地域(町丁目)データ

年齢階層別人口(5歳階級別)

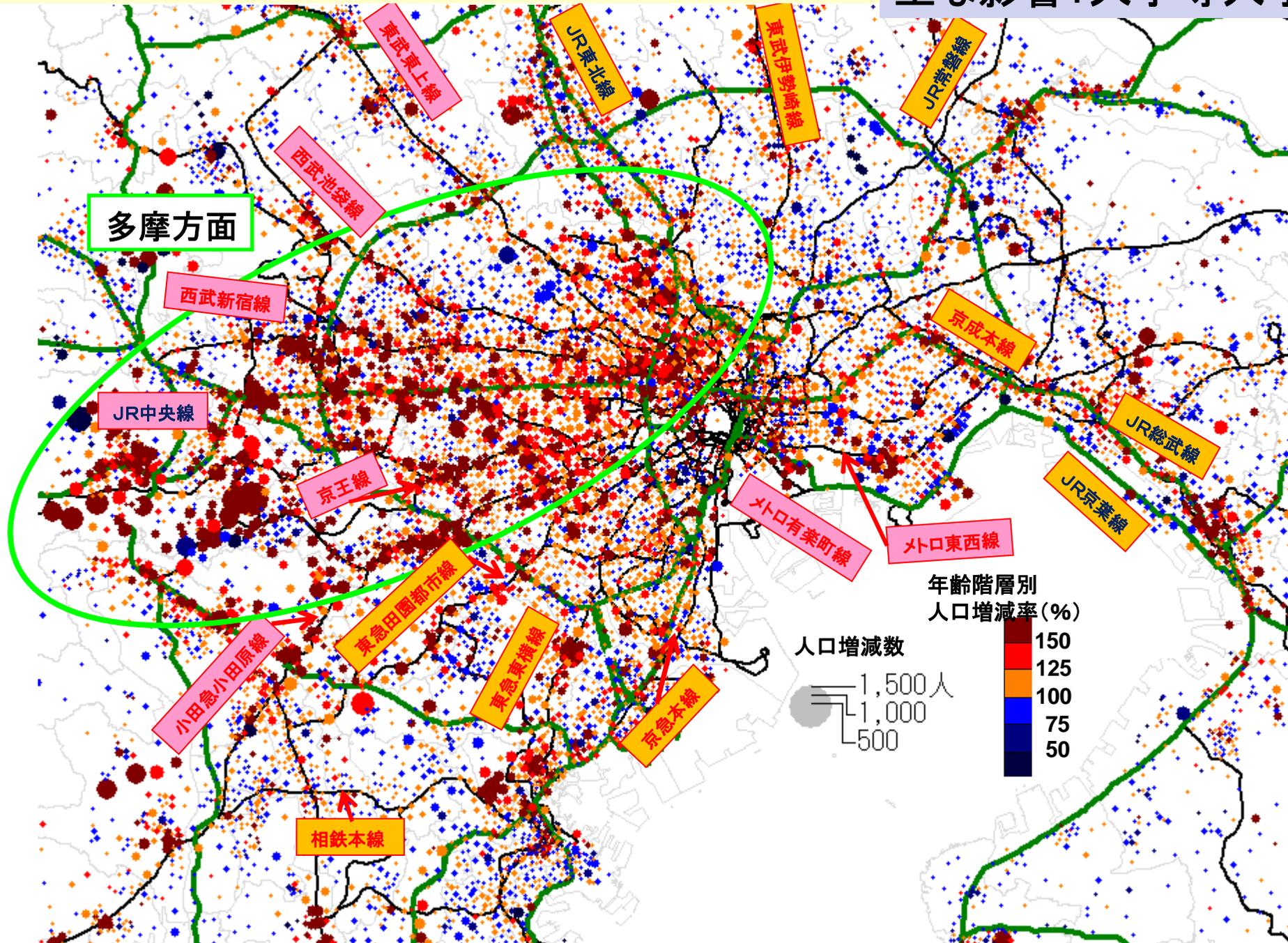
2000年、2005年のデータは紐付けされておらず、時系列推移を把握する為、2005年の町丁目に併せてマッチングした。

■分析対象年齢

15～19歳から30～34歳

10~14歳(2000年)⇒15~19歳(2005年)

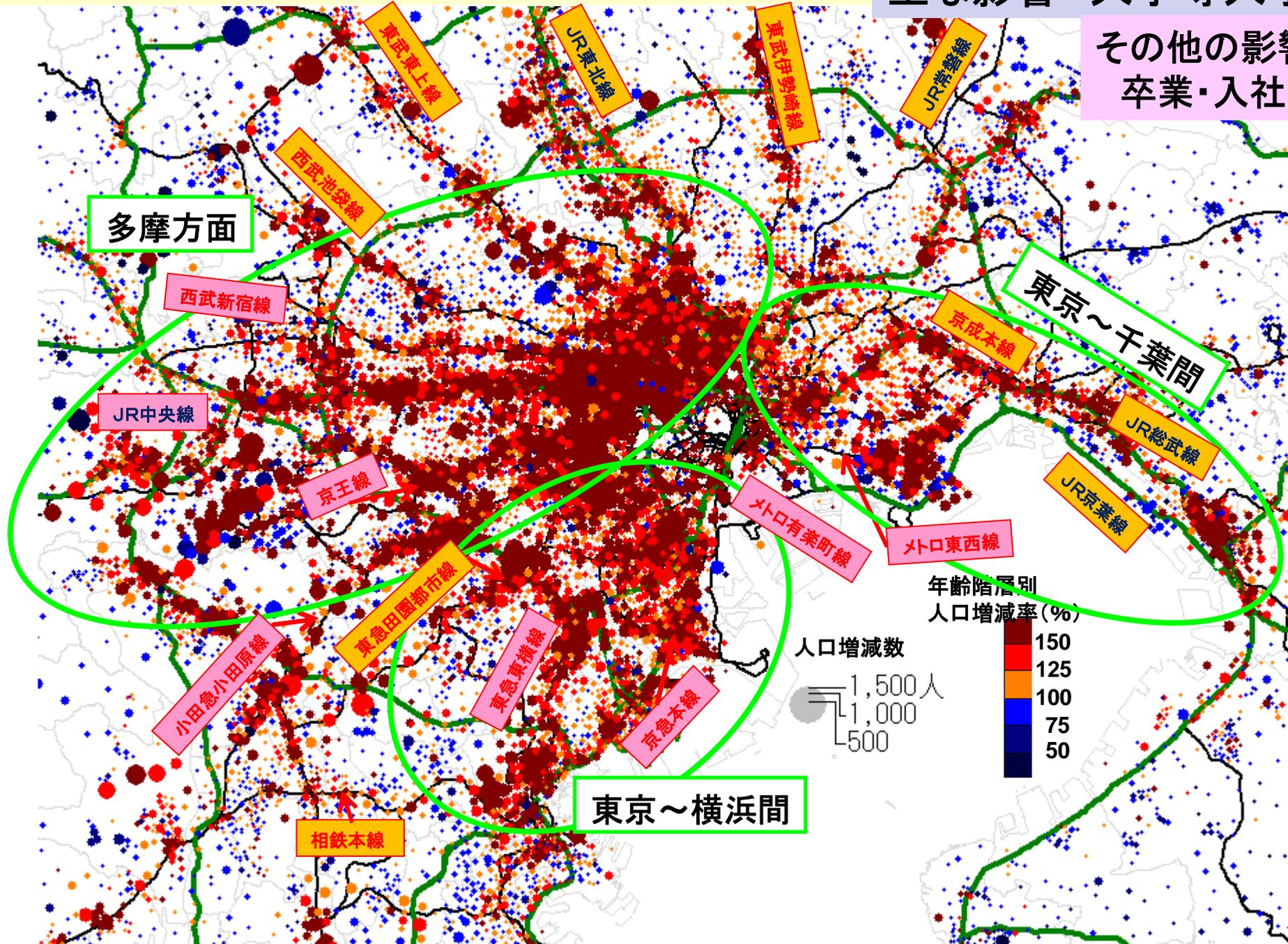
主な影響: 大学等入学



15~19歳(2000年)⇒20~24歳(2005年)

主な影響 大学等入学

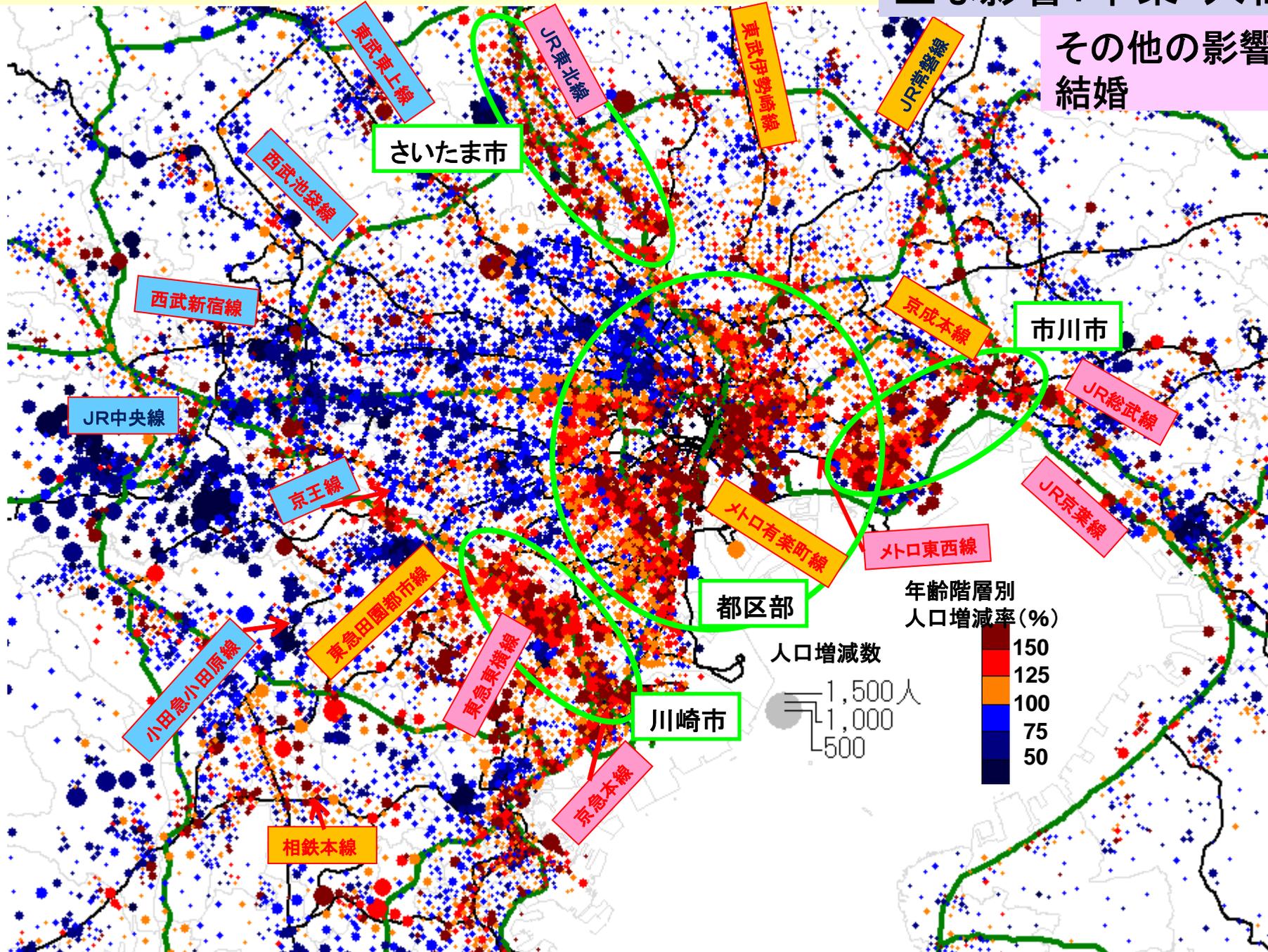
その他の影響
卒業・入社



20~24歳(2000年)⇒25~29歳(2005年)

主な影響: 卒業・入社

その他の影響:
結婚



2000⇒2005年 転出入による増加地域

ライフステージ	増加している地域	関連路線
大学等への 入学	多摩方面 ※多くの大学が立地	JR中央線 小田急小田原線 京王線 西武新宿線
入社	都区部(北西部除く) 江戸川区・浦安市・市川市 川崎市 さいたま市 ※勤務地に近い地域	メトロ東西線、JR総武線 JR京葉線 京急本線、東急東横線 JR東北線
結婚・家の購 入	中央区・江東区・江戸川区・浦 安市 港区・目黒区・品川区 港北NT周辺 ※近年開発が行われている	JR京葉線、メトロ東西線 メトロ有楽町線 京急本線、東急東横線 東急田園都市線

本日の報告内容

1. 研究の背景と目的
2. 沿線別の人口増減・年齢構成バランス変化の特徴
3. 近年の年齢階層別人口の転出入状況(GIS)
4. 報告のまとめと今後の研究

報告のまとめ

1. 沿線によって、現在住んでいる年齢構成バランスが異なっている。
2. 年齢構成バランスは、社会増減（転入-転出）の影響により異なっている。
3. 今後、高齢化が早く進む沿線、緩やかに進む沿線がある。
4. 若い世代の人口減少が予測されており、路線間の年齢構成バランスを確保する為の競争が、今後ますます激しくなると予測される。

今後の研究

1. 沿線内の分析

- ・高齡化が進むスピードが早い地域、緩やかな地域を把握し、それらの地域の特徴を整理する。

2. 地域の居住者の年齢構成バランスを保つために実施されている施策の収集・分析・課題整理

- 住み替え
- 若年層流入策
- 開発計画（同時期に開発を行わない等）