

## 注目！ 東京都区部の人口及び自動車保有数の動向

橋本昌史  
HASHIMOTO, Shoshi

(財)運輸政策研究機構理事長

最近、都区部の人口が年間5万人(年率0.7%)を上回る増加を示しているのに対し、都区部の自動車保有数は、2万台弱(年率-0.6%)の減少と、対照的な動きをみせている。(表1参照)

わが国の人口は、この5～6年、年間30万人前後、年率0.2%程度の増加で推移している。このように、全国的には人口増加が微々たる状況にもかかわらず、35年近くもの長期間にわたって減少傾向を続け、ピークだった1965年当時より1割以上の94万人も減少した都区部の人口が、年間5万を超える増加をみせていることは、注目に値する変化である。

都区部の人口は、96年に796万人で下げ止まり、図1にみるように年々増加の度合いを高め、本年8月までの1年間に5万5千人を超える増加をみせた。そして、図をみる限り、この増加傾向は、当分の間、今後も続きそうである。表2は、区毎の人口動向を分析するため、東京都23区について最近の人口動態とそれぞれの区の位置関係から、いくつかのグループに整理したものである。

■表一 都区部の人口、自動車保有数の推移 (単位:千人、千台)

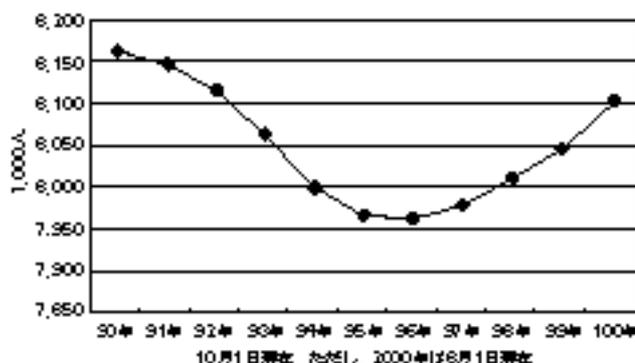
年	人口	自動車台数	マイカー	自動車台/人口	マイカー/人口
	A	B	C	D=B/A*100	E=C/A*100
90年	8,163	2,670	1,670	32.7	20.5
91年	8,149	2,716	1,727	33.3	21.2
92年	8,118	2,706	1,744	33.3	21.5
93年	8,064	2,669	1,745	33.1	21.6
94年	8,000	2,641	1,754	33.0	21.9
95年	7,967	2,629	1,773	33.0	22.3
96年	7,962	2,631	1,801	33.0	22.6
97年	7,980	2,639	1,835	33.1	23.0
98年	8,013	2,626	1,845	32.8	23.0
99年	8,049	2,601	1,841	32.3	22.9
100年	8,101	2,584	1,840	31.9	22.7

注1) 人口は、10月1日現在。ただし、90年及び96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。2000年は、8月1日現在の推計値。  
 注2) 自動車台数は、東京都自動車台数に都庁自動車台数を加えたものから、バス台数を減じたもの。  
 マイカーは、自動車台数からバス台数を減じたもの。  
 出所: 東京都統計情報センター「都区部別人口・世帯数・世帯員数」及び「都区部別自動車保有台数」(都区部別別自動車保有台数)。  
 注3) 人口増り率増分は、100人増り増分

グループ分けは、最近1年間の人口増加率(表2のF欄)を用い、増加率が1.0%以上の区をグループに、1.0～0.7%をグループに、0.7%以下をグループとした。なお、千代田区はグループに属するが、その地理的位置及び立法、行政、金融等わが国の中枢管理機能が集中する業務地域であることを考慮し、特別扱いとした。このようにして行った分類がかなりの妥当性をもっていそうなことは、各グループの「面積当たり人口増加数」に現れており、最近1年間の人口増加数は、グループが150人以上、は、世田谷区の98人を除き150～100人、は70人以下となっており、最近の人口増減状況をよく反映した分類といえる。

この数年、わが国の人口増加は、前述のように年間30万人程度である。わが国の可住地面積を10万km<sup>2</sup>、都市地域を2万km<sup>2</sup>と考えると、各年の1km<sup>2</sup>当たり人口増加数は、それぞれ3人、15人となるから、グループの増加数220～163人は、都市地域平均増加数の10倍以上と極めて大きい。

表2の末尾に東京都の市部のなかで人口増加の大きい八王子市と町田市のデータを(参考)として掲載したが、面積当たり人口増加数でみると、両市の33人及び83人は、グループに相当し、両市との比較からも、最近におけるグループの人口増がいかに大きいか、よく理解できよう。



■図一 都区部人口の推移  
 注) 表一の人口(千人)を単位化したもの

グループのうち中央区及び港区は、千代田区とともに「都心3区」を形成しているが、両区のこの1年間の人口増加率及び面積当たり増加数は、いずれも23区中1位、2位を占めている。これらデータは、都心部から「人口の都心回帰」が進行していることを示しているといえよう。

また、グループに属する他の区は、荒川区を除き、いずれも都心3区に隣接する「都心周辺区」であり、これら各区の人口増加は、都心部への住民回帰を示す明確な証拠である。

過去40年近く、都心3区は夜間人口が年々減少する一方で、昼間人口はバブル期まで増加を続けてきた。5年毎の国勢調査でみれば、他区市町から都心3区への通勤通学者のピークは、90年の245万人であった。そして、通勤通学者の大部分は、地下鉄を含む鉄道利用者で、地価上昇が著しかった80年代後半から90年代初めにかけて、遠距離からの通勤者の増加が顕著であったが、95年の国勢調査では他区市町からの通勤通学者は、202万人に減少した。

95年以降も、バブル崩壊とそれに続く長期にわたる経済低迷の結果、それまで増加寄与度の高かった金融、建設及

び不動産の雇用はさらに減少し、加えて都庁やNTT、JR東日本など大組織の移転がかなりあり、都心3区の就業者数は減少を続けていると推定される。この結果、都心に向かう通勤電車の混雑は幾分なりとも緩和されてきている。

しかし、長年にわたる継続的な鉄道輸送力の増強にもかかわらず、依然として混雑率が200%を超える線区が各方面に存続しており、今後の供給力増加には多大の資金と長期間の工事が必要なことを考えると、混雑緩和を供給力増加だけに依存しては、「百年河清を俟つ」ことになりかねない。混雑緩和の有力な手段として、遠距離からの通勤需要の削減にもっと注目すべきである。

都心方向へ向かう通勤電車のうち、混雑が最も激しい区間は、都心から5～10km帯である。これら帯域の内部に位置する都心及びその周辺部の居住者が増加し、これら居住者の多くが都心で就業すれば、都心就業者が一定として、それだけ遠距離からの通勤者は減少する。

都心部の人口増加は、遠距離通勤者の減少を通じて、間違いなく通勤混雑緩和に寄与する。

■表-2 区別人口の動向

グループ	区名	人口			1年間の人口増減数		人口増減率		面積	面積当たり人口増減数	
		12年9月	11年9月	10年9月	12/8まで	11/8まで	(%)			平方キロ	人/平方キロ
		A	B	C	D=A-B	E=B-C	F=D/B	G=E/C	H		12年D/H
0	千代田	33,749	33,500	33,856	249	-356	0.74	-1.05	11.64	21	-31
I	中央	70,208	67,970	65,081	2,238	2,889	3.29	4.44	10.15	220	285
	港	155,963	151,677	150,039	4,286	1,638	2.83	1.09	20.31	211	81
	江東	379,153	371,897	369,322	7,256	2,575	1.95	0.70	39.10	186	66
	渋谷	194,947	191,986	189,664	2,961	2,322	1.54	1.22	15.11	196	154
	立京	175,750	173,400	171,497	2,350	1,903	1.36	1.11	11.31	208	168
	荒川	177,709	175,709	174,785	2,000	923	1.14	0.53	10.20	196	90
	台東	153,712	152,065	152,158	1,647	-93	1.08	-0.06	10.08	163	-9
	墨田	217,836	215,561	215,120	2,275	441	1.06	0.21	13.75	165	32
	小計	1,525,278	1,500,265	1,487,667	25,013	12,598	1.67	0.85	130.01	192	97
II	江戸川	621,297	615,502	606,988	5,795	8,514	0.94	1.40	49.75	116	171
	練馬	659,921	654,499	649,150	5,422	5,349	0.83	0.82	48.16	113	111
	目黒	248,403	246,383	245,206	2,020	1,177	0.82	0.48	14.70	137	80
	豊島	246,819	245,002	244,295	1,817	707	0.74	0.29	13.01	140	54
	新橋	282,552	280,508	278,905	2,044	1,603	0.73	0.57	18.23	112	88
	世田谷	801,508	795,821	791,863	5,687	3,958	0.71	0.50	58.08	98	68
	小計	2,860,500	2,837,715	2,816,407	22,785	21,308	0.80	0.75	201.93	113	106
III	杉並	518,663	516,333	515,431	2,330	902	0.45	0.17	34.02	68	27
	品川	327,057	325,889	325,355	1,168	534	0.36	0.16	22.69	51	24
	荻野	515,025	513,687	512,921	1,338	766	0.26	0.15	32.17	42	24
	大田	643,215	641,550	640,467	1,665	1,083	0.26	0.17	59.45	28	18
	中野	306,610	305,922	305,469	688	453	0.22	0.15	15.59	44	29
	足立	621,810	620,566	620,263	1,244	303	0.20	0.05	53.15	23	6
	葛西	423,323	423,845	423,864	-523	-18	-0.12	-0.00	34.79	-15	-1
	北	325,891	326,618	327,909	-727	-1,291	-0.22	-0.39	20.59	-35	-63
	小計	3,681,594	3,674,411	3,671,679	7,183	2,732	0.20	0.07	272.45	26	10
	区別合計	8,101,121	8,045,891	8,009,609	55,230	36,282	0.69	0.45	616.04	90	59

(参考)

八王子	533,425	527,289	520,098	6,136	7,191	1.16	1.38	186.3	33	39
町田	376,465	370,496	366,325	5,969	4,171	1.61	1.14	71.6	83	58

出所：人口動態、国勢調査と国勢調査資料より算出

一方、わが国の自動車保有数は、99年度間(99年4月から2000年3月までの間)に、90万台(前年度比1.3%)増加したが、都区部の保有数は、都区部が人口増加に転じた97年以降も、減少傾向を続けている。とくに注目されるのは、自家用乗用車の保有数がわずかとはいえ、この2年間連続して減少していることである(表1参照)。

図2及び図3は、都区部の自動車合計とマイカー保有数の推移を明示したものであるが、図2に見られる91年の増加は、乗用車の販売が過去最大だった90年度における都区部のマイカー増加によるものであり(図3における90年から91年への増との対応関係をみれば一目瞭然であろう)、また、97年の増加は、消費税引き上げに伴うマイカーの先買いを反映した増加である。

すなわち、都区部のマイカーを除く自動車保有数は、この10年間減少傾向を続けてきた。そして、図3は、バブル崩壊後も増加傾向にあったマイカー保有数も、98年以降は、都区部人口が増加しているにもかかわらず、横這いないし減少傾向に転じたことを示している。

わが国の100人当たり自動車保有数は57台、同じくマイカー保有台数は40台である。これに対し、都区部の保有数は、それぞれ32台、23台である(表1参照)。いずれも全国平均の56%の水準である。計算上は、全ての世帯が1台しかマイカーを保有しない(現実には、複数台のマイカーを保有する世帯もかなりの数存在している。さらに厳密に言えば、総理大臣の公用車をはじめ、都区部には「業務用」白ナンバー車が他の地域より数多く保有されている)として

も、半分近い世帯はマイカーを保有していない勘定になる。

人口が増加しているにもかかわらず、自動車保有が減少しているのは、公共交通機関やタクシーのサービスが整備されていることと並んで、都区内の道路交通状況がよくないうえ、高い地価を反映して駐車経費がかさむなど、都区内部居者に自動車保有を躊躇させる要因が多々あるためと考えられる。

いずれにせよ、都区部の道路飽和状態から考え、人口増加にもかかわらず、自動車保有数が減少していることは、好ましい現象といえよう。

ところで、都区部の人口増と自動車減少を踏まえたうえで、今後、交通部門に求められる課題はなにだろうか。それは、自動車に依存しなくとも、快適な都心生活が享受できる歩行環境を整備することではなかろうか。

具体的には、都心居住者の買物、散歩、通院などの日常生活は、快適で安全な歩行環境の中で確保されるよう車道と分離された歩道網を整備することと、マイカーを利用しなくとも他の生活圏や他都市・地域、さらには外国との交流が容易に行えるよう、歩道網とシームレスにつながる駅、バスストップあるいはタクシーベイなどを歩道網と一体的に整備することではなかろうか。

この2点こそ、都心居住者をはじめとする関係者の合意を得て、都区部や全国各地の都心居住地域における交通部門の最優先課題に位置付けたいものである。

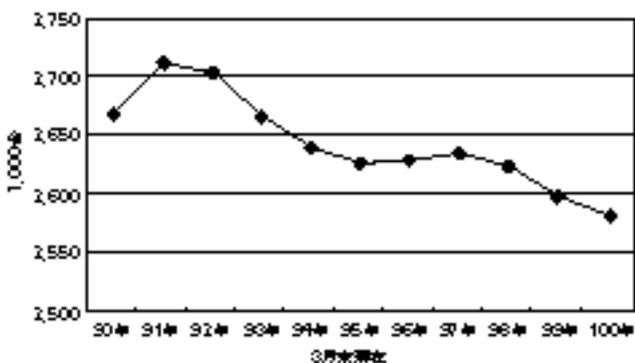


図2 都区部自動車合計の推移  
(注) 横軸①自動車台数(千)を顕化したもの

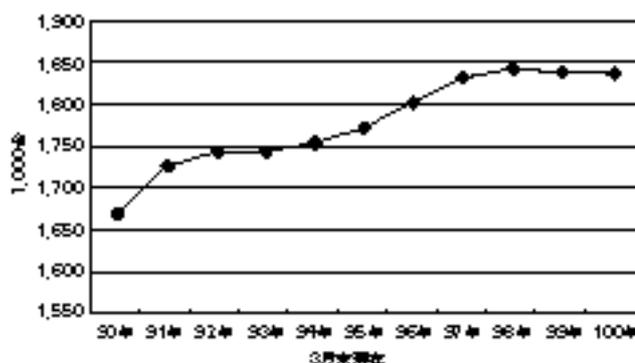


図3 都区部マイカー保有数の推移  
(注) 横軸①マイカー(千)を顕化したもの