

東京圏の人口移動とその要因に関する分析 (コロナ禍による移動もあわせ)

運輸総合研究所
研究員 室井寿明

背景

- 沿線開発や都市整備、鉄道サービスが沿線人口を変化
 - 今後はさらなる鉄道沿線間の競争関係も進展
- 居住地選択には様々な社会的や環境の変化が影響
 - 職場への近接性、居住空間、居住環境(商業施設や病院・公園等)
 - 少子高齢社会への移行とライフスタイルの変化、核家族化の進展、初婚年齢の増加、共働き世帯の増加という社会環境の変化

目的

- 東京圏の人口移動状況と、その要因を分析
 - 国勢調査(2010・2015年)を活用した人口移動の定量分析
 - 過去15年間(2005~2020年)の引越の経験に関するアンケート結果を用いた詳細分析
- + コロナ禍(2020年)の人口移動の分析

<1. 東京圏の人口移動の概況>

⇒ 長期的動向、東京圏内外との移動、東京圏内の移動、年齢別

<2. 東京圏の主要路線別人口移動の動向>

⇒ 路線による特徴や違いは何か？

- 集計対象路線と駅勢圏人口の算出方法
- 【18路線】転入者数・転出者数・活発化指数・純移動指数
- 【6路線・詳細分析】移動概要・路線間移動・年齢別移動

⇒ 国勢調査

<3. 人口移動の要因分析>

⇒ どの世帯構成が、どんな移動をするのか？

- アンケート実施内容・実施方法・回収数
- 世帯構成別に見た分析(きっかけ、重視項目、選択構造)
- きっかけ別に見た引越の特徴分析

⇒ アンケート調査

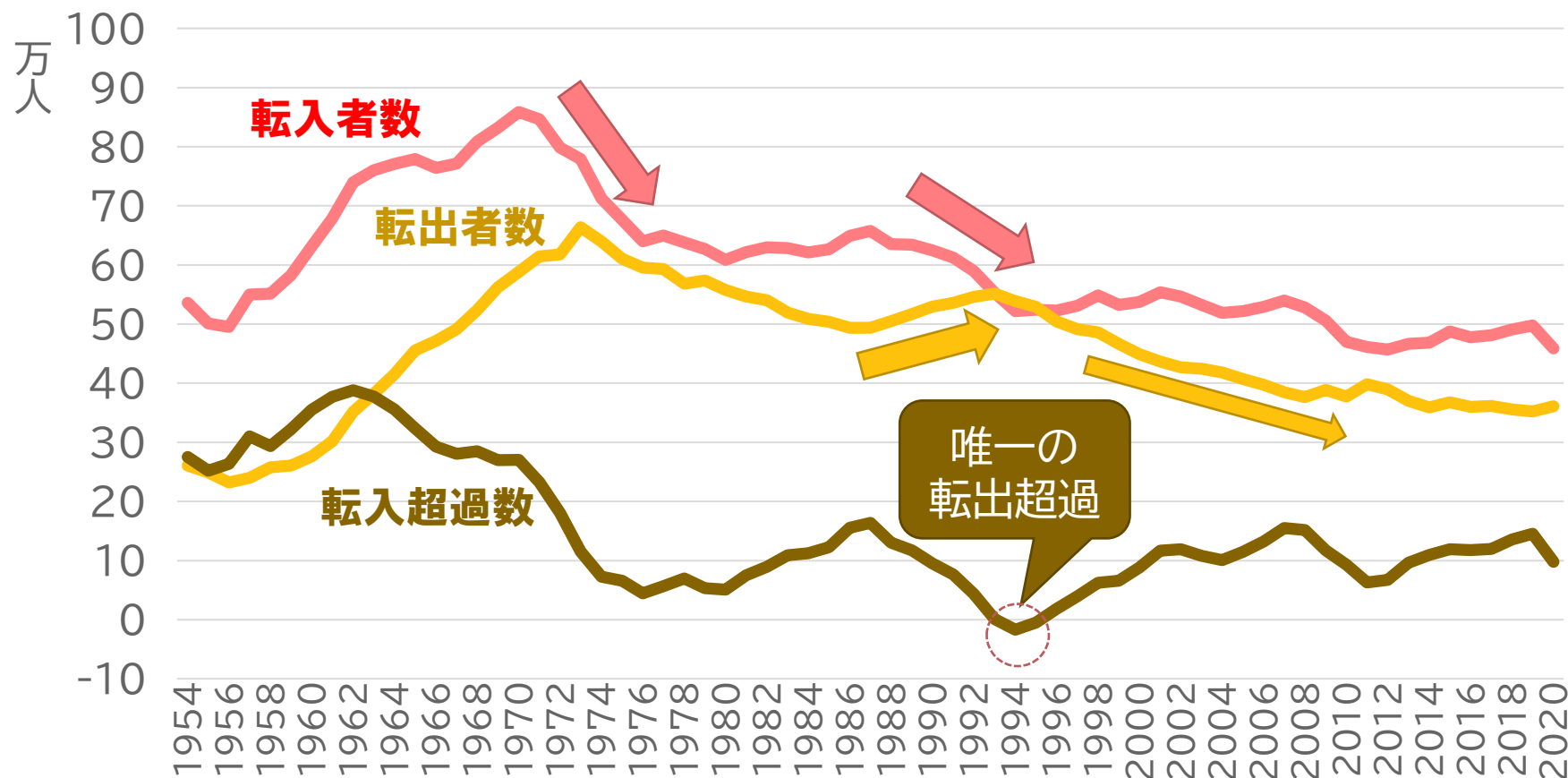
<補足. コロナ禍における人口移動の特徴>

⇒ 住民基本台帳人口

東京圏の人口移動の長期的動向(日本人の移動)

- 高度経済成長の終焉(70年代)に、東京圏の転入者数は減少傾向
- バブル崩壊後は転入者数が減少・転出者数は横ばい、94年は唯一転出超過
- リーマンショック直前の07年にはバブル期に匹敵する転入超過数となった

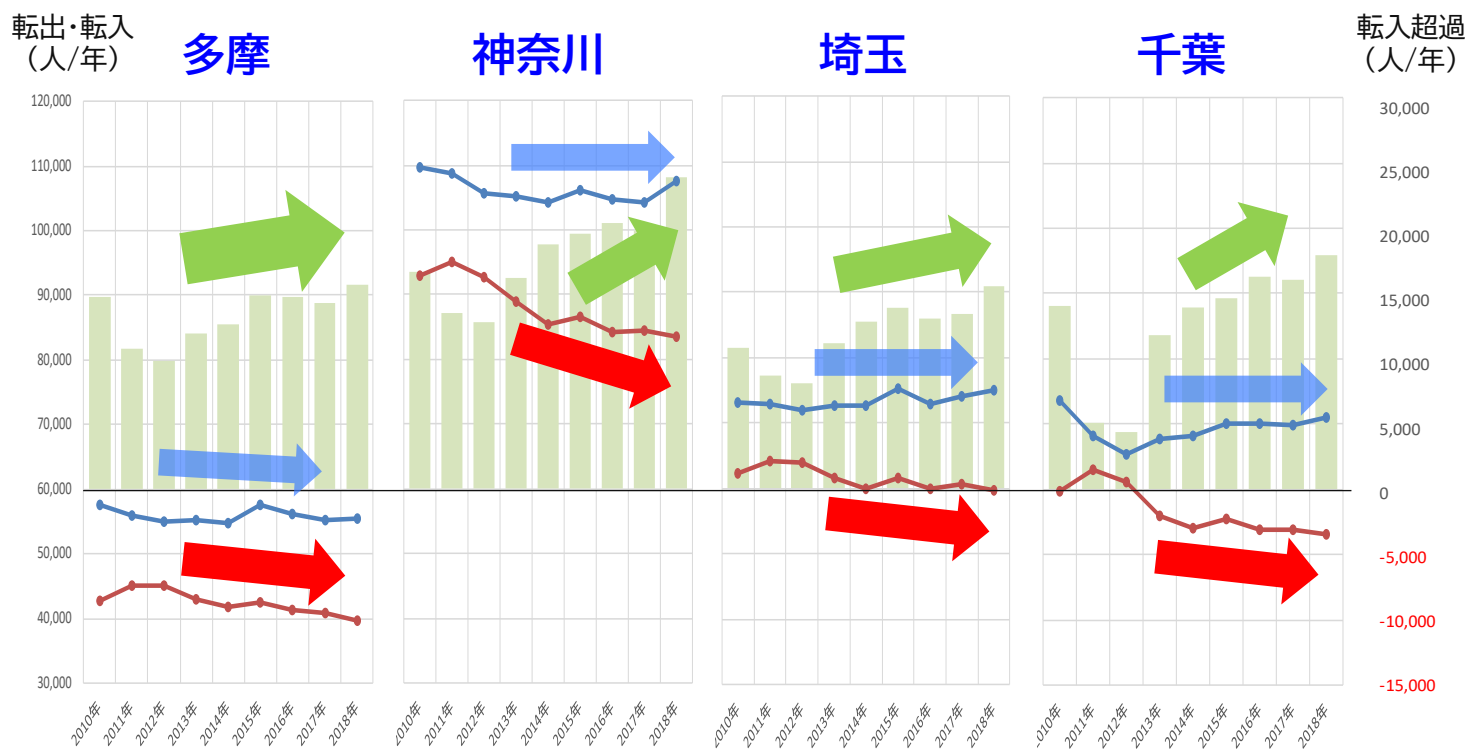
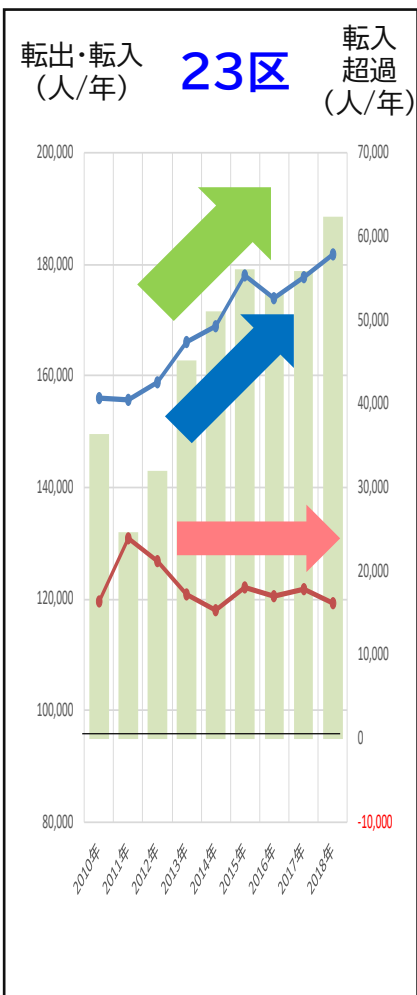
東京圏の転入・転出者数の推移



出典:住民基本台帳移動報告(総務省統計局)

東京圏外(1都3県以外)との移動

- 23区は東京圏外への転出者数(赤線)が横ばいに対し、転入者数(青線)は増加の一途、転入超過が年々増加
- 多摩・3県は転入(青線)は横ばい、転出者数(赤線)が減少傾向で、結果として転入超過(緑の棒)は年々微増



転入超過
 転入
 転出

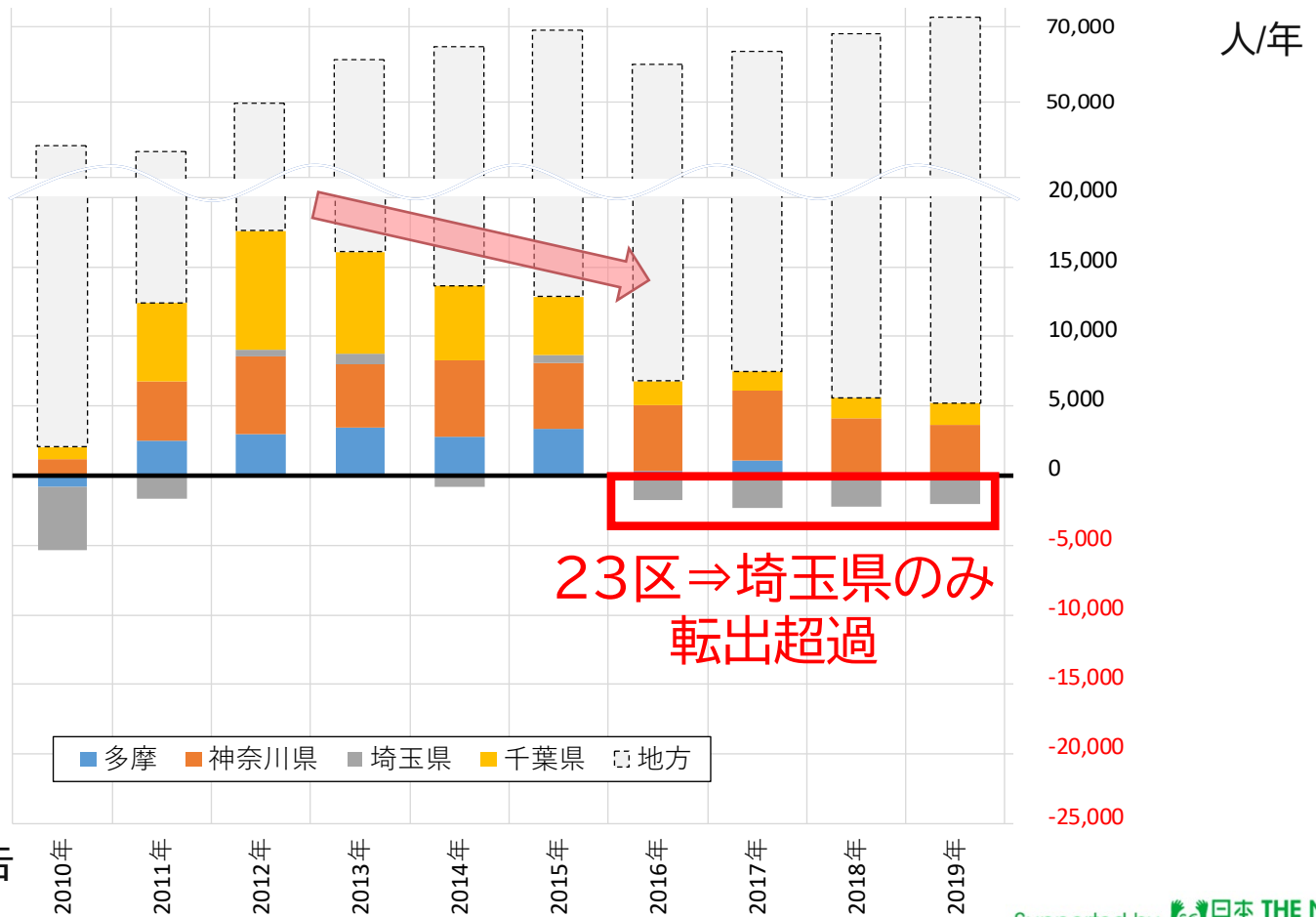
出典: 住民基本台帳移動報告(総務省統計局)

Supported by 日本 THE NIPPON 財団 FOUNDATION

23区⇒多摩・3県で転出超過は埼玉県ののみ

- 郊外への転出者数の増加を背景に、2012年以降の23区の1都3県内の転入超過数も減少し、**埼玉県に対しては2016年より転出超過**に転じた

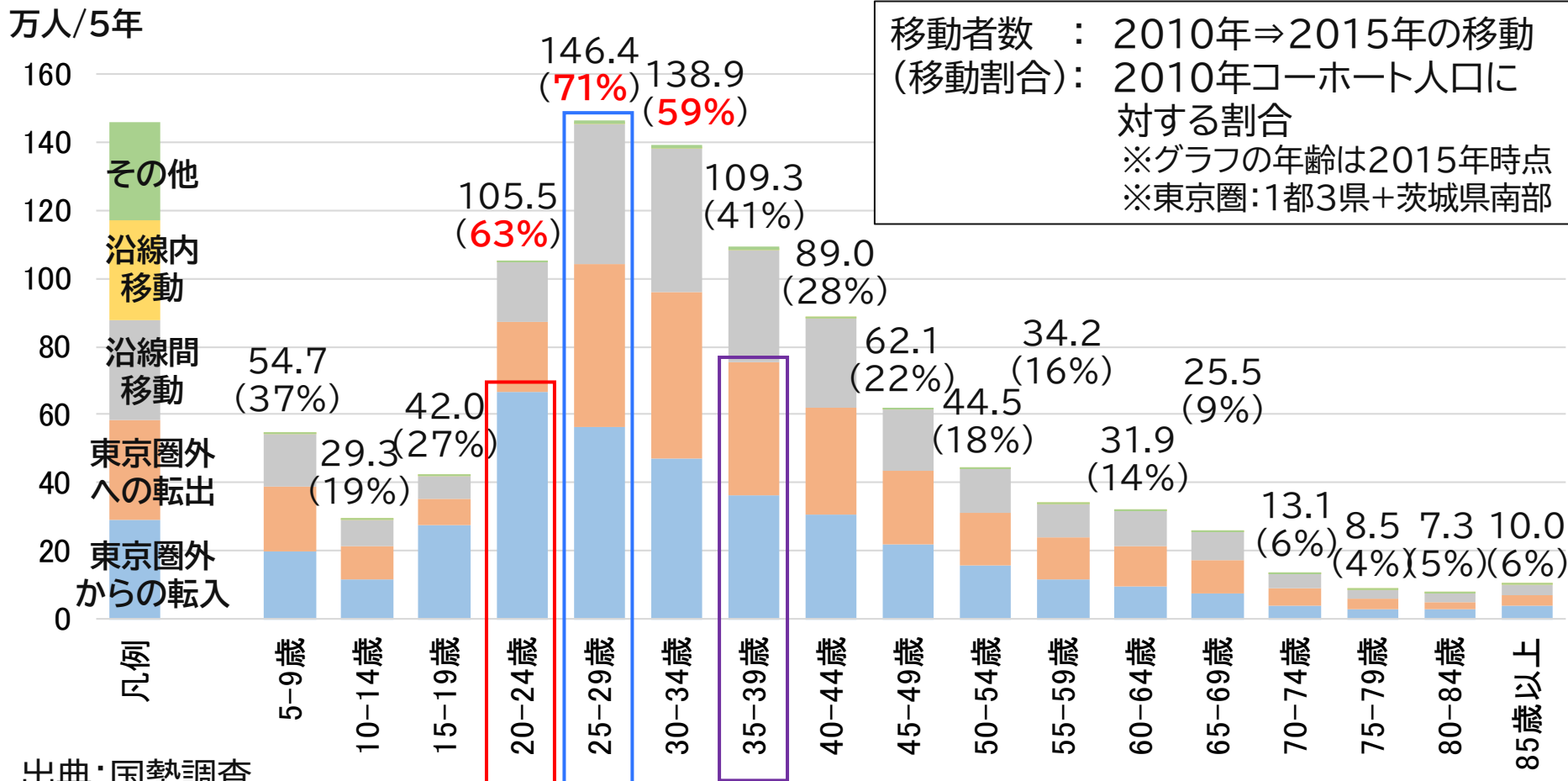
■ 区部の転入超過数の地域別内訳(多摩・3県)



出典：
住民基本台帳移動報告
(総務省統計局)

東京圏外からの転入、20代以降は沿線間も活発

- ◆ 東京圏外からの転入のピークは20～24歳(新卒による就職)
- ◆ 東京圏内々もあわせた移動のピークは25～29歳、その後の年齢は漸減
 - 35-39歳で東京圏外との転入・転出がほぼ同じに達する



出典: 国勢調査
(2010年・2015年調査結果)

<1. 東京圏の人口移動の概況>

⇒ 長期的動向、東京圏内外との移動、東京圏内の移動、年齢別

<2. 東京圏の主要路線別人口移動の動向>

⇒ 路線による特徴や違いは何か？

- 集計対象路線と駅勢圏人口の算出方法
- 【18路線】転入者数・転出者数・活発化指数・純移動指数
- 【6路線・詳細分析】移動概要・路線間移動・年齢別移動

⇒ 国勢調査

<3. 人口移動の要因分析>

⇒ どの世帯構成が、どんな移動をするのか？

- アンケート実施内容・実施方法・回収数
- 世帯構成別に見た分析(きっかけ、重視項目、選択構造)
- きっかけ別に見た引越の特徴分析

⇒ アンケート調査

<補足. コロナ禍における人口移動の特徴>

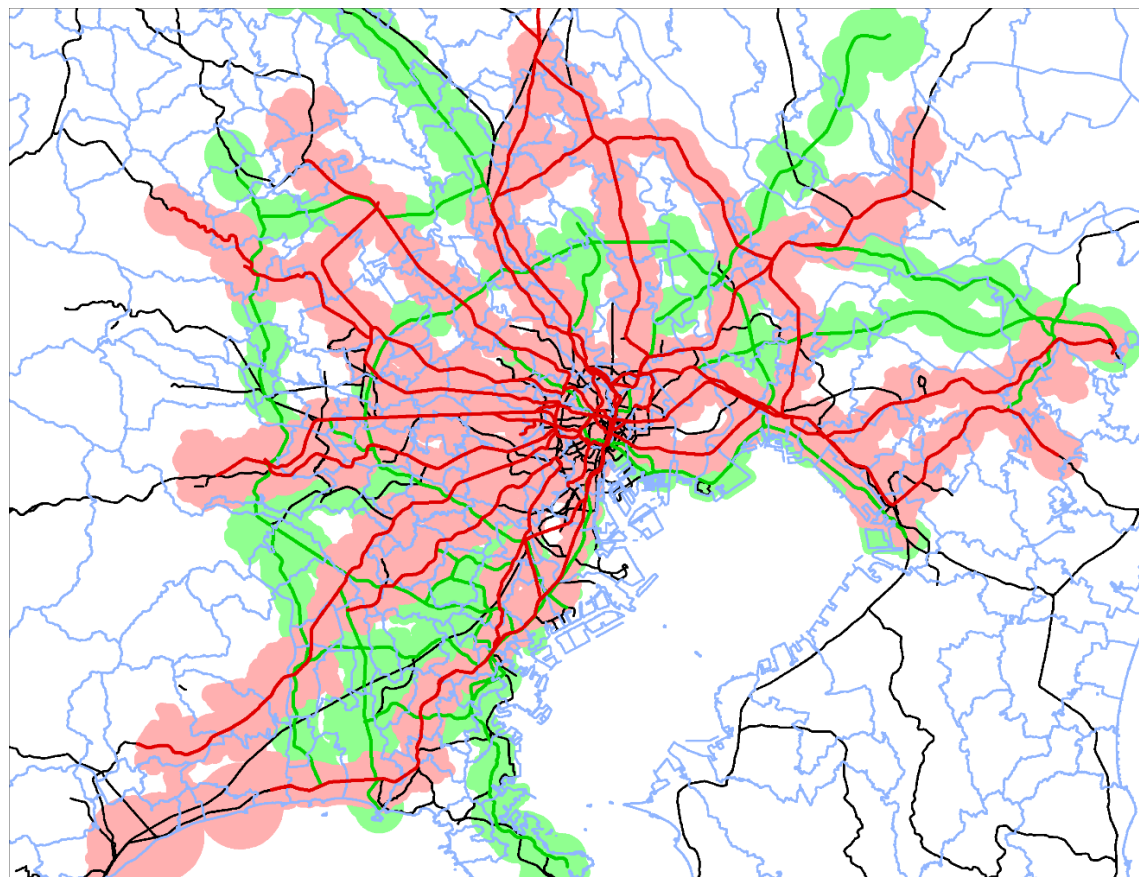
⇒ 住民基本台帳人口

駅勢圏人口の集計対象路線と分析対象路線

分析対象路線(18路線)

東日本 旅客鉄道	JR東海道線
	JR中央線
	JR東北本線
	JR常磐線
	JR総武本線
東急電鉄	東急東横線
	東急田園都市線
小田急電鉄	小田急小田原線
西武鉄道	西武新宿線
	西武池袋線
東武鉄道	東武東上線
	東武伊勢崎線
	東武野田線
京王電鉄	京王本線
京成電鉄	京成本線
東京地下鉄	東京メトロ丸ノ内線
	東京メトロ南北線
	東京メトロ東西線

放射状の主要18路線に対して、移動人口を集計



- 分析対象路線
- 移動人口集計用の路線
- 分析対象路線の駅勢圏
- 集計用路線の駅勢圏

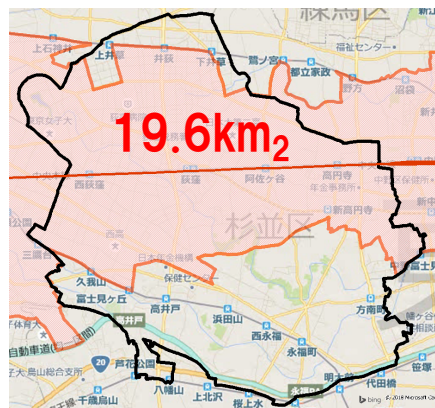
移動人口を算出するため
+20路線(上図の緑)を集計

駅勢圏人口および移動人口の算出方法

各路線の駅勢圏の面積の割合で、人口移動データを按分

【例：杉並区の場合】 杉並区にかかる6路線の駅勢圏面積の比率で按分

JR中央線(37.1%)



東京メトロ丸ノ内線(38.2%)



京王本線(12.9%)



西武新宿線(10.2%)



西武池袋線(0.5%)

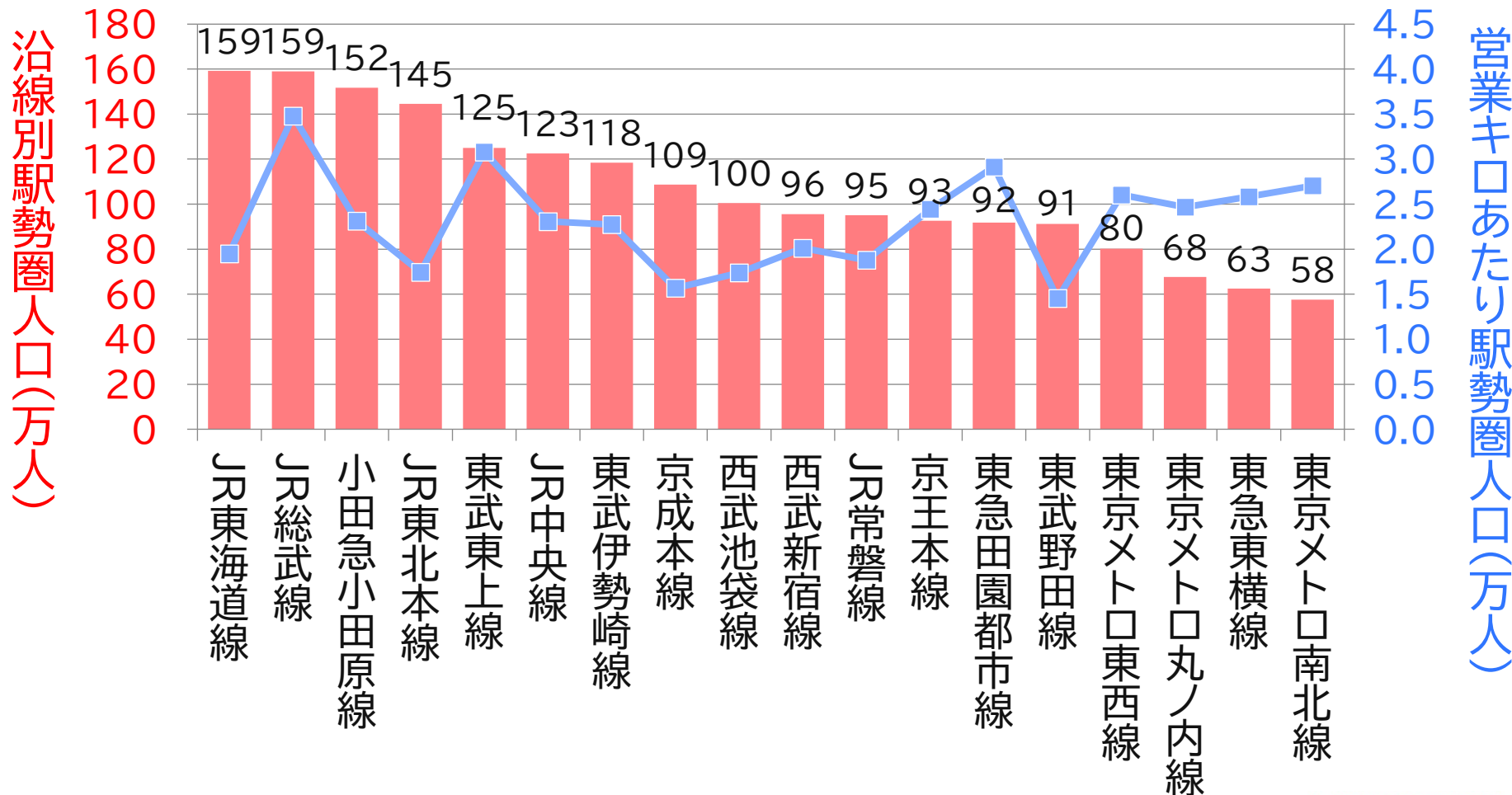


小田急小田原線(1.1%)



路線別の沿線駅勢圏人口の差

- 駅勢圏人口は沿線により最大で3倍の差があり、半数の沿線で100万人以上
- JR線(常磐線以外)を中心として、小田急小田原線、東武東上線が多い
- 東急線、東京メトロ線は路線長が相対的に短いことも影響



出典:国勢調査(2015年調査結果)

<1. 東京圏の人口移動の概況>

⇒ 長期的動向、東京圏内外との移動、東京圏内の移動、年齢別

<2. 東京圏の主要路線別人口移動の動向>

⇒ 路線による特徴や違いは何か？

- 集計対象路線と駅勢圏人口の算出方法
- 【18路線】転入者数・転出者数・活発化指数・純移動指数
- 【6路線・詳細分析】移動概要・路線間移動・年齢別移動

⇒ 国勢調査

<3. 人口移動の要因分析>

⇒ どの世帯構成が、どんな移動をするのか？

- アンケート実施内容・実施方法・回収数
- 世帯構成別に見た分析(きっかけ、重視項目、選択構造)
- きっかけ別に見た引越の特徴分析

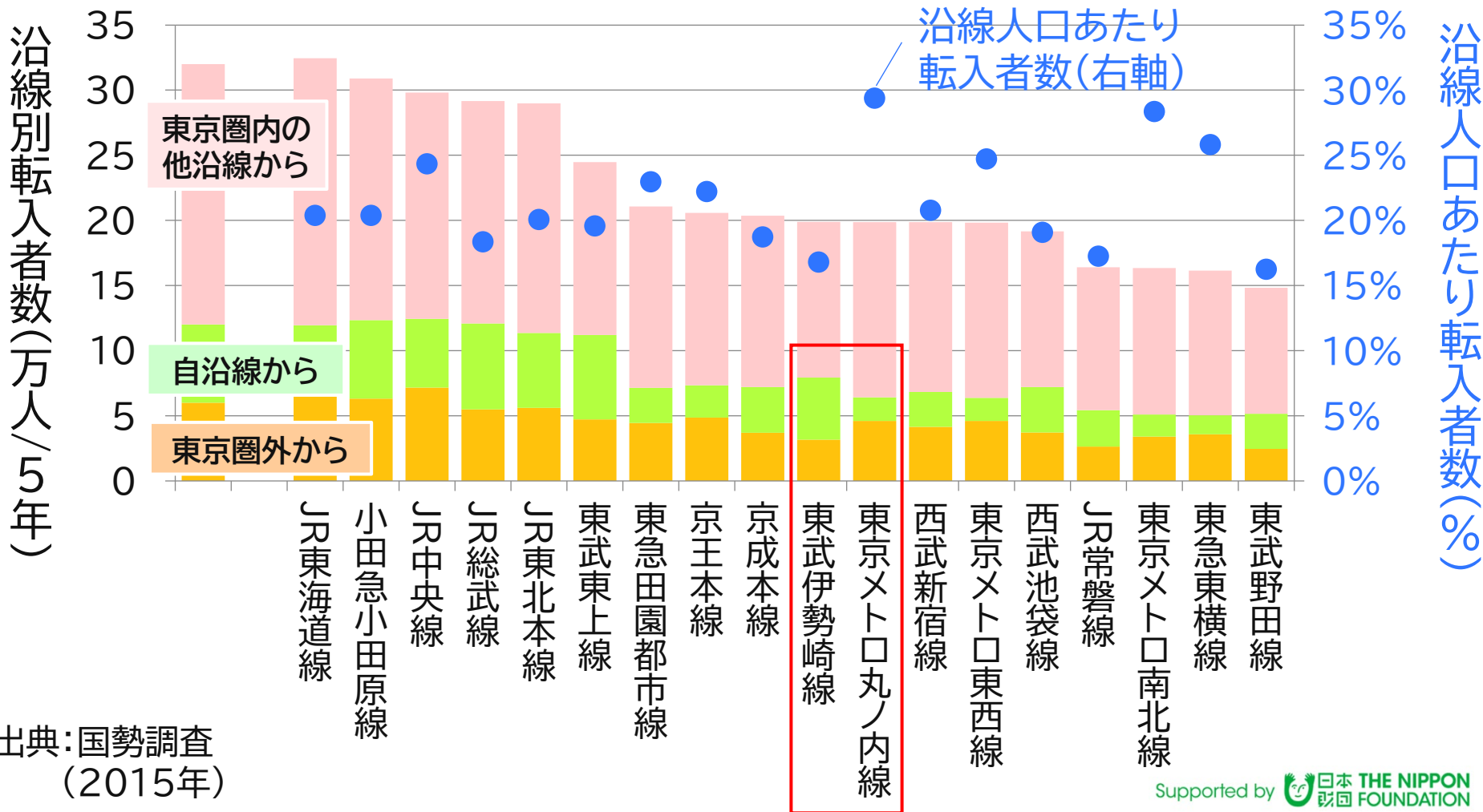
⇒ アンケート調査

<補足. コロナ禍における人口移動の特徴>

⇒ 住民基本台帳人口

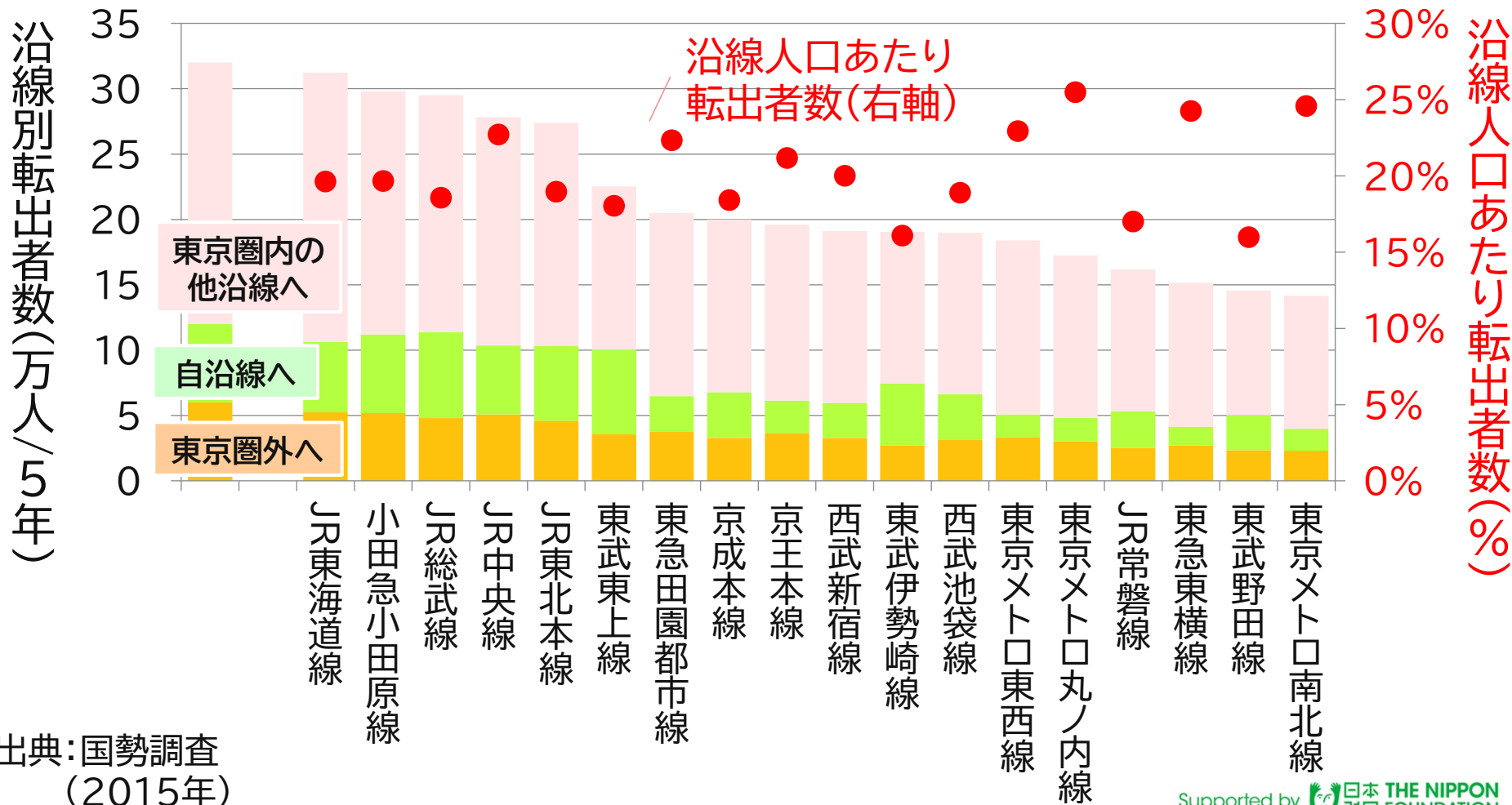
沿線別の転入者数(対象18路線)

- 転入者数が多いのはJR線(常磐線除く)、小田急小田原線
- 東武伊勢崎線の自治線内からの転入者数は、メトロ丸ノ内線の約3倍
- メトロ各線や東急線は、自治線からは少なく、東京圏外や他沿線からが多い



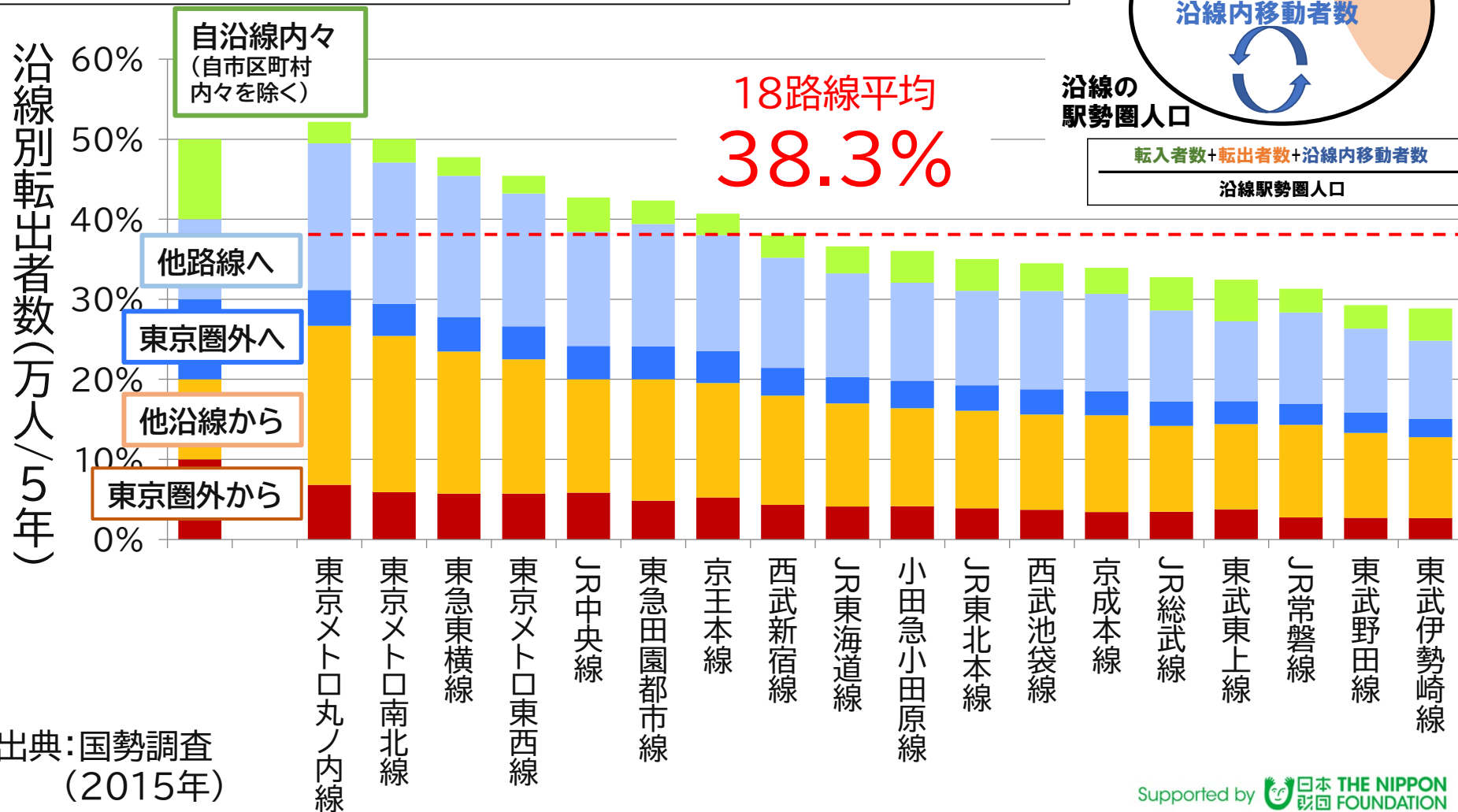
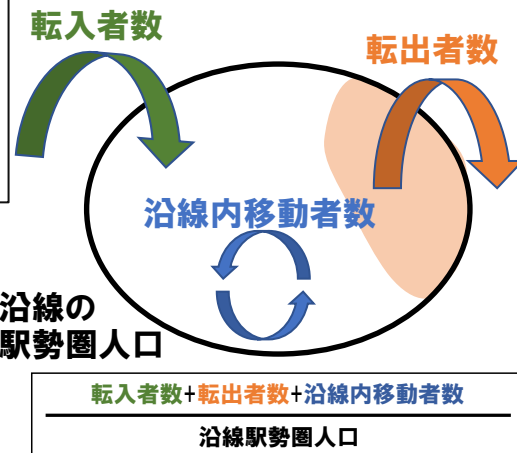
沿線別の転出者数(対象18路線)

- 東京メトロ丸ノ内線・南北線の転出者数はそれぞれ14番目・18番目
 - 転入者数が11番目・16番目で、転入の割には転出しない(都心志向)
- 人口あたりは、メトロ・東急・JR中央線のほか、京王本線、西武新宿線も高め



都心、東横線、JR中央線、田園都市線の流動が活発

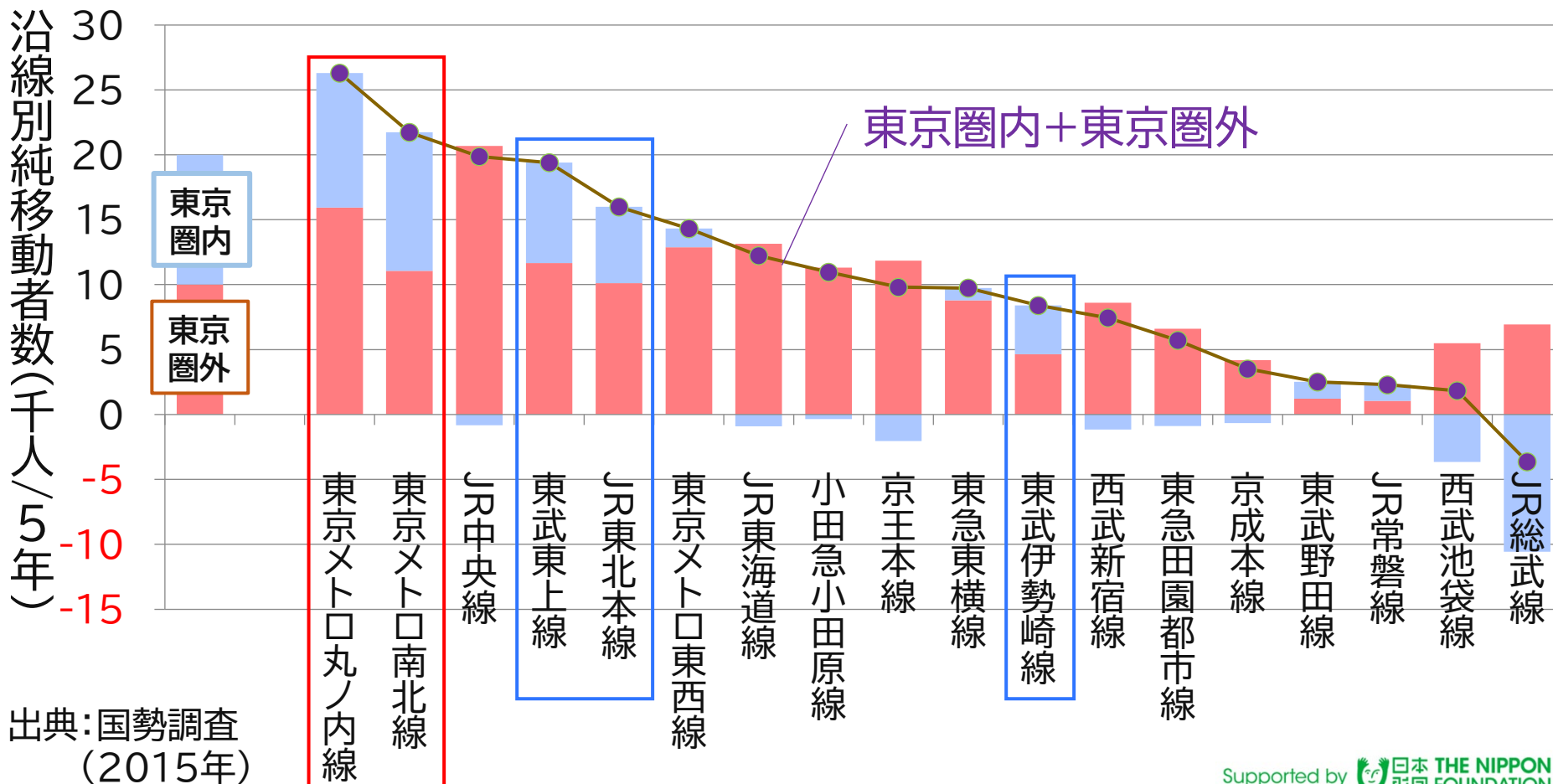
- ◆ 東京メトロ各線、東急線、JR中央線、京王本線で高い
- ◆ 都心及び東京圏の西側路線を中心として流動が活発
- ◆ 値が高いほど人口増のチャンスであり、リスクでもある



出典: 国勢調査 (2015年)

地方からの転入により多くの路線で転入超過

- ◆ 純移動者数が負(転出超過)になるのは、18路線中ではJR総武線のみ
- ◆ 多くの路線で、転入超過のうち多くは地方からの部分が多くを占める
 - ◆ 東京圏内の転入超過が多いのは、**都心部**であるメトロ丸ノ内線・南北線だけでなく、東武東上線・JR東北本線・東武伊勢崎線(=埼玉県)



<1. 東京圏の人口移動の概況>

⇒ 長期的動向、東京圏内外との移動、東京圏内の移動、年齢別

<2. 東京圏の主要路線別人口移動の動向>

⇒ 路線による特徴や違いは何か？

- 集計対象路線と駅勢圏人口の算出方法
- 【18路線】転入者数・転出者数・活発化指数・純移動指数
- 【6路線・詳細分析】移動概要・路線間移動・年齢別移動

⇒ 国勢調査

<3. 人口移動の要因分析>

⇒ どの世帯構成が、どんな移動をするのか？

- アンケート実施内容・実施方法・回収数
- 世帯構成別に見た分析(きっかけ、重視項目、選択構造)
- きっかけ別に見た引越の特徴分析

⇒ アンケート調査

<補足. コロナ禍における人口移動の特徴>

⇒ 住民基本台帳人口

6路線について詳細分析

分析対象路線(18路線)

東日本 旅客鉄道	JR東海道線
	JR中央線
	JR東北本線
	JR常磐線
	JR総武本線
東急電鉄	東急東横線
	東急田園都市線
小田急電鉄	小田急小田原線
西武鉄道	西武新宿線
	西武池袋線
東武鉄道	東武東上線
	東武伊勢崎線
	東武野田線
京王電鉄	京王本線
京成電鉄	京成本線
東京地下鉄	東京メトロ丸ノ内線
	東京メトロ南北線
	東京メトロ東西線

- ①東急田園都市線
 - ②小田急小田原線
 - ③JR中央線
 - ④西武池袋線
 - ⑤東武伊勢崎線
 - ⑥東京メトロ東西線
- (※皇居中心に時計回り)



- 人口移動の概要
 - 路線間の人口移動
 - 年齢別転入・転出者数
 - 年齢別・路線間人口移動
- を分析

①東急田園都市線 (1)人口移動の全体像

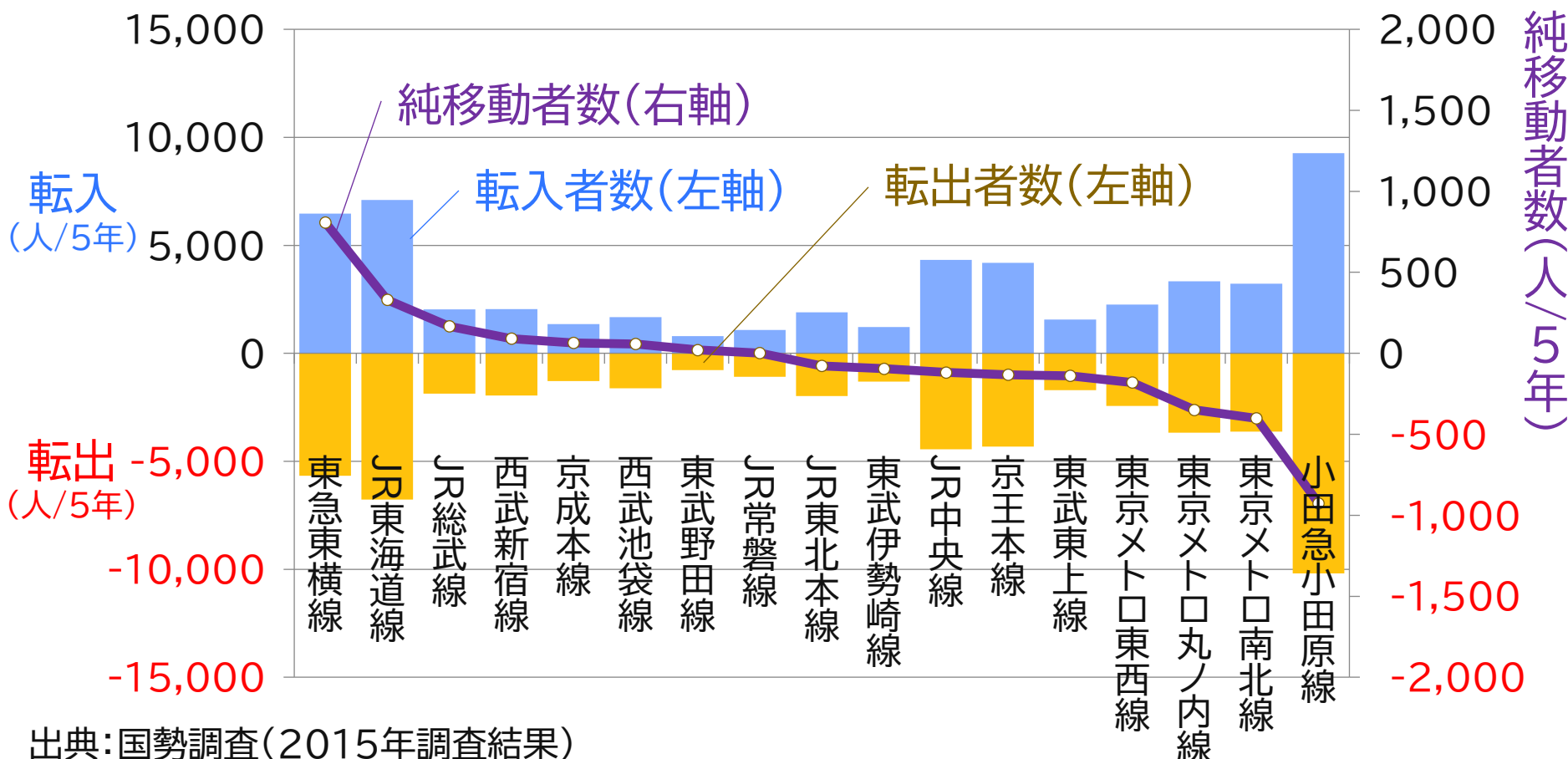
- 転入者数18.4万人、転出者数17.8万人は、18路線中どちらも6位であり、移動のボリュームは東京圏の中でも相対的に高い
- 一方、純移動者数0.6万人は、18路線中13位と平均をやや下回る
- 純移動者数0.6万人(5,715人)は6路線中で5番目、18路線中で13番目と、転入・転出者数の多さの割に沿線に残る人は相対的に少ない

2010→ 2015年の 移動	移動者数 [万人/5年]		順位 18 路線中	移動率 (駅勢圏人口に対する割合)		順位 18 路線中
	移動者数	18路線 平均		移動率	18路線 平均	
①自治線内移動	2.7	3.7	11位	2.9%	3.3%	12位
②転入者数	18.4	18.4	6位	20.0%	18.1%	6位
③転出者数	17.8	17.4	6位	19.4%	16.9%	6位
④移動計(①~③)	38.9	39.7	7位	35.0%	38.3%	6位
⑤純移動者数	0.6	1.0	13位	0.9%	1.7%	10位

出典:国勢調査(2015年調査結果)

①東急田園都市線 (2)路線間の人口移動

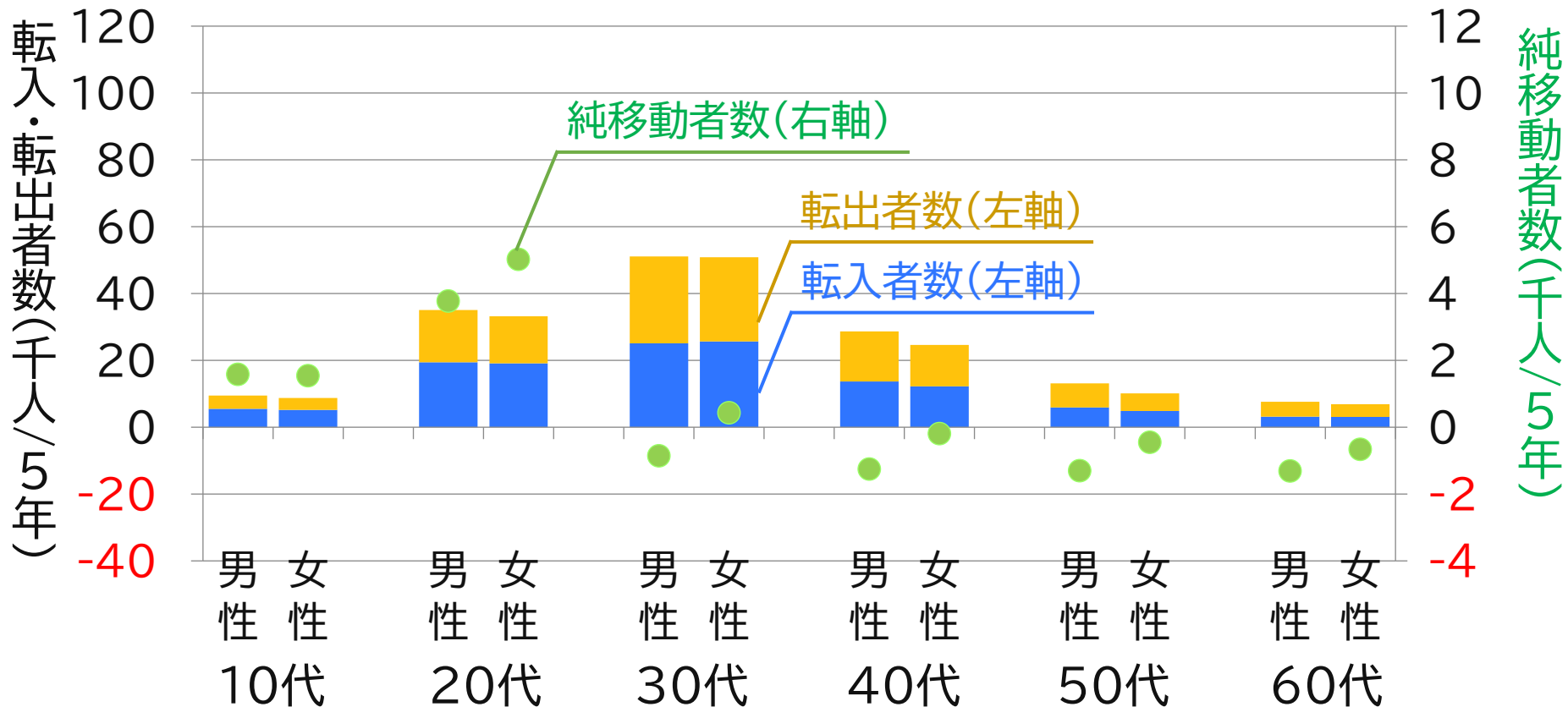
- ・ 転入者数・転出者数とも最も多い小田急小田原線に対しては、**純移動者数の絶対値**も最も大きく、田園都市線にとっては**最大の人口流出先**になっている
- ・ 純移動者数が特に高いのは東急東横線、次いでJR東海道線と、田園都市線より南側の路線が中心になっている
- ・ 純移動者数の負の値が高いのは、小田急小田原線の他はメトロ各線



出典:国勢調査(2015年調査結果)

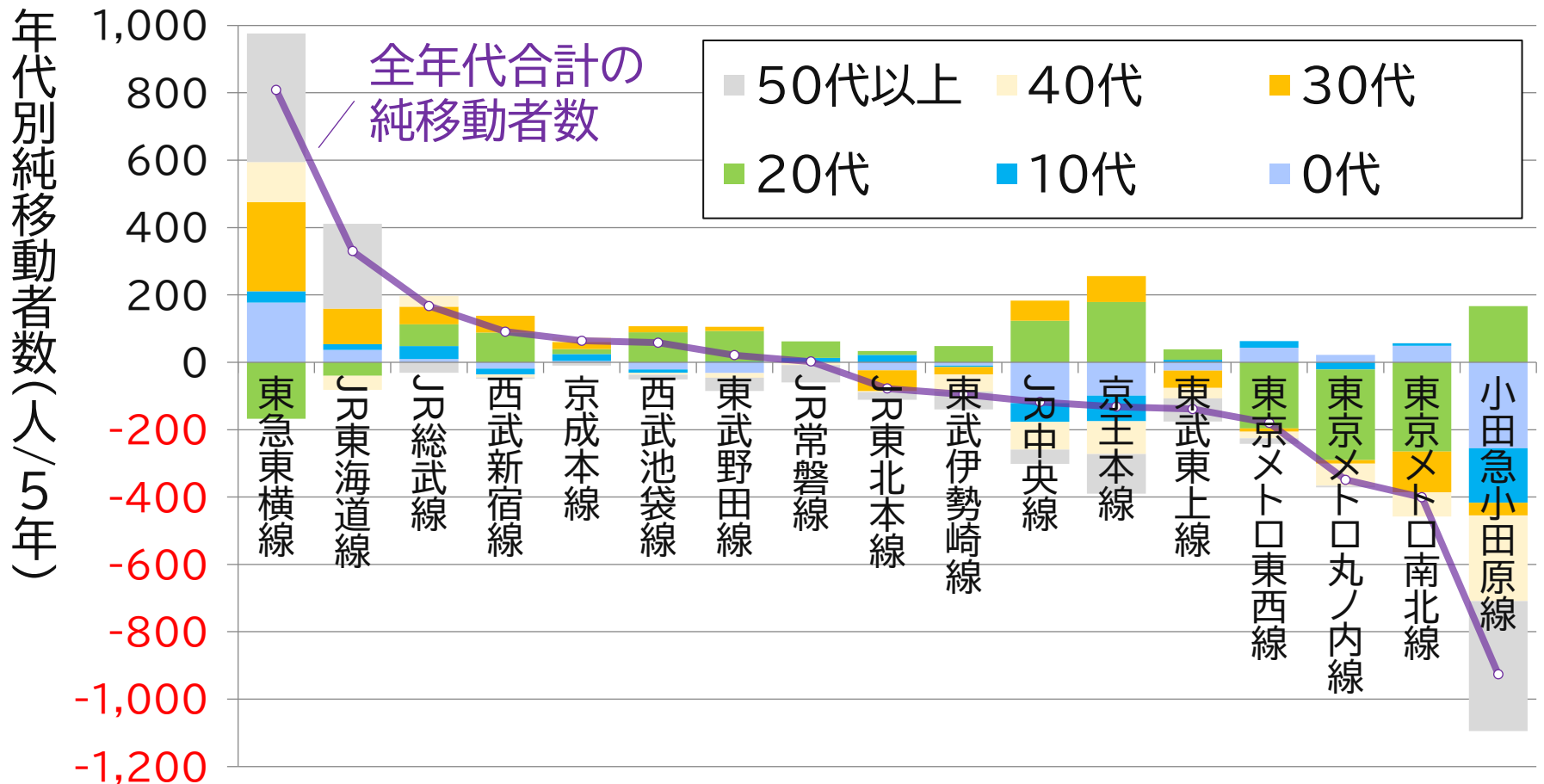
①東急田園都市線 (3)年代別転入・転出者数

- 年代別に、最も移動が多いのは30代の、結婚や住宅購入が中心の世代
 - 30代は、全移動者数32万人のうち10万人を占める(約31%)
- 純移動者数が最も多いのは20代、特に女性は5,019人と、男性3,769人より1.3倍も多く、女性に選択されている(女性の転出者数が少ない)



①東急田園都市線 (4)年代別・路線間人口移動

- 20代で転入超過なのは小田急小田原線、京王本線、JR中央線と続く
 - ▶ 同年代で転出超過なのは東京メトロ各線と、東急東横線
- 東急東横線には20代以外の全年代が転入超過、小田急小田原線には真逆



出典:国勢調査(2015年調査結果)

②小田急小田原線 (1)人口移動の全体像

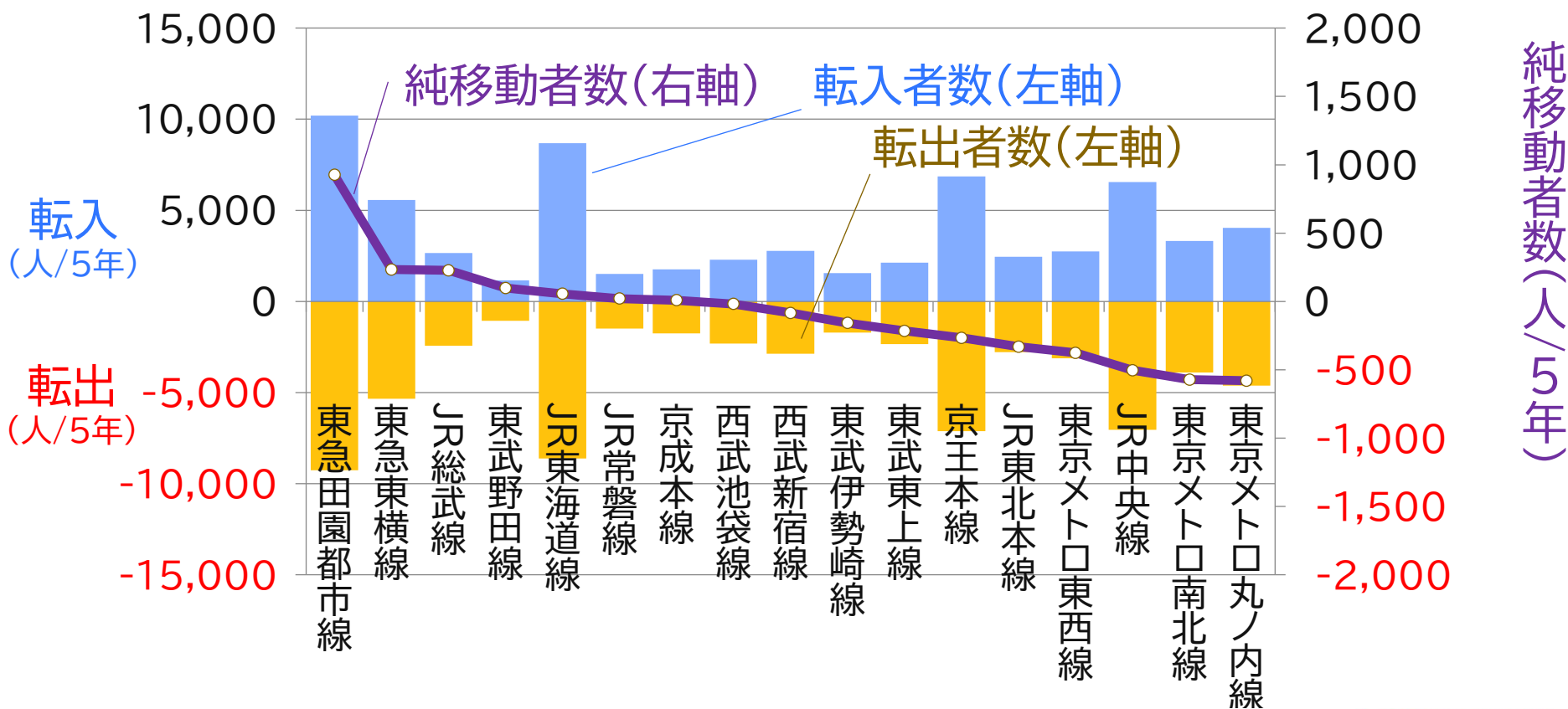
- ・ 転入者数24.9万人、転出者数23.8万人は、18路線中どちらも2位と非常に高い水準だが、転入率・転出率にするとどちらも10位で平均的な水準
- ・ 純移動率は1.2%、18路線中8位と、こちらも平均的な水準
- ・ 駅圏人口あたりの転入者数・転出者数の平均的な水準に対して、純移動者数も平均的な水準 (沿線内に残る人と、移動する人が平均的)なのが特徴

2010→ 2015年の 移動	移動者数 [万人/5年]		順位 18 路線中	移動率 (駅圏人口に対する割合)		順位 18 路線中
	移動者数	18路線 平均		移動率	18路線 平均	
①自治線内移動	6.0	3.7	3位	4.0%	3.3%	5位
②転入者数	24.9	18.4	2位	16.4%	18.1%	10位
③転出者数	23.8	17.4	2位	15.7%	16.9%	10位
④移動計(①~③)	54.7	39.7	2位	36.1%	38.3%	10位
⑤純移動者数	1.1	1.0	8位	1.2%	1.7%	8位

出典: 国勢調査(2015年調査結果)

②小田急小田原線 (2)路線間の人口移動

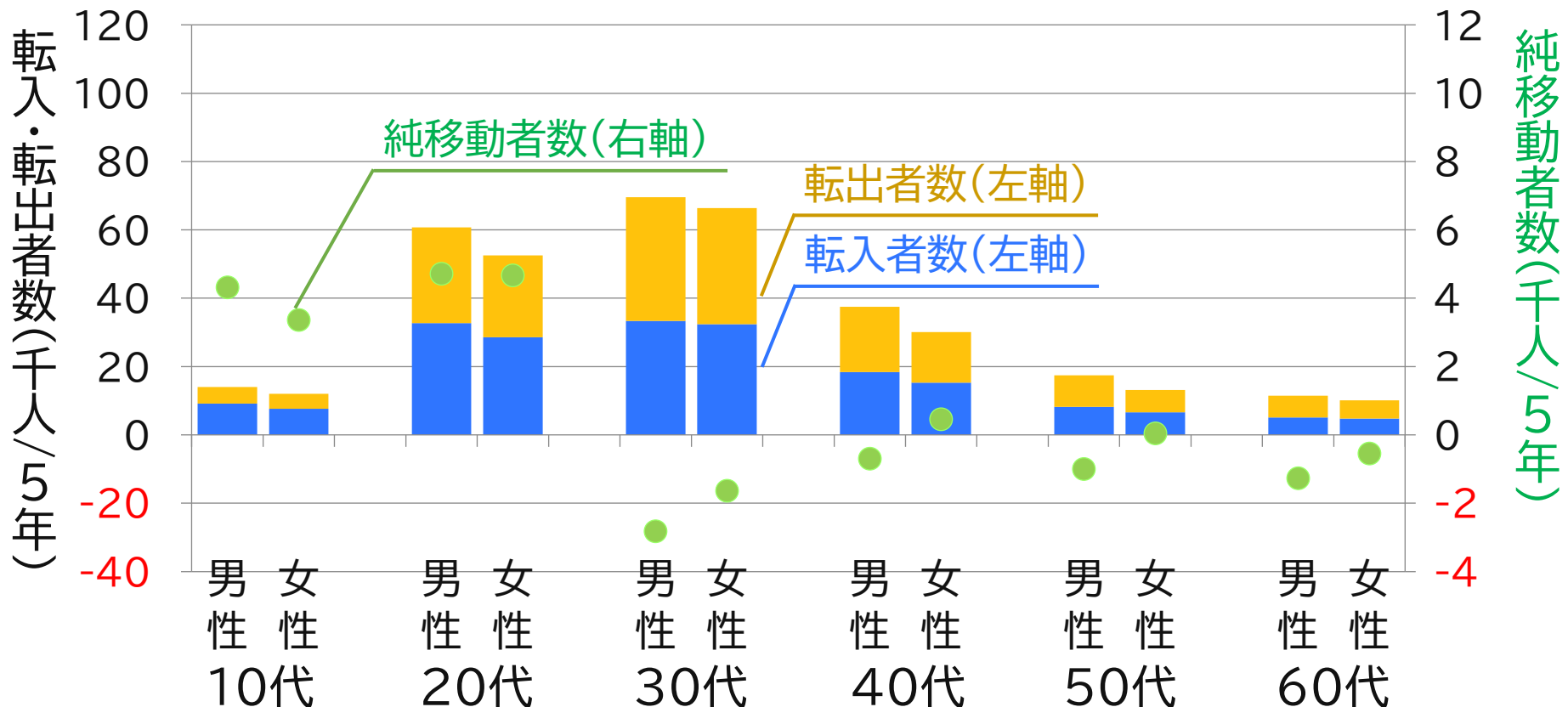
- 転入者数・転出者数とも最も多い東急田園都市線に対しては、純移動者数も最も大きく、小田急小田原線にとっては最大の人口流入元になっている
- 移動量の上位路線は、JR東海道線、JR中央線、他私鉄は京王本線、東急東横線であり、西側の路線が中心。ただし、純移動者数は、JR総武線、東武野田線など離れた路線からも多い



出典:国勢調査(2015年調査結果)

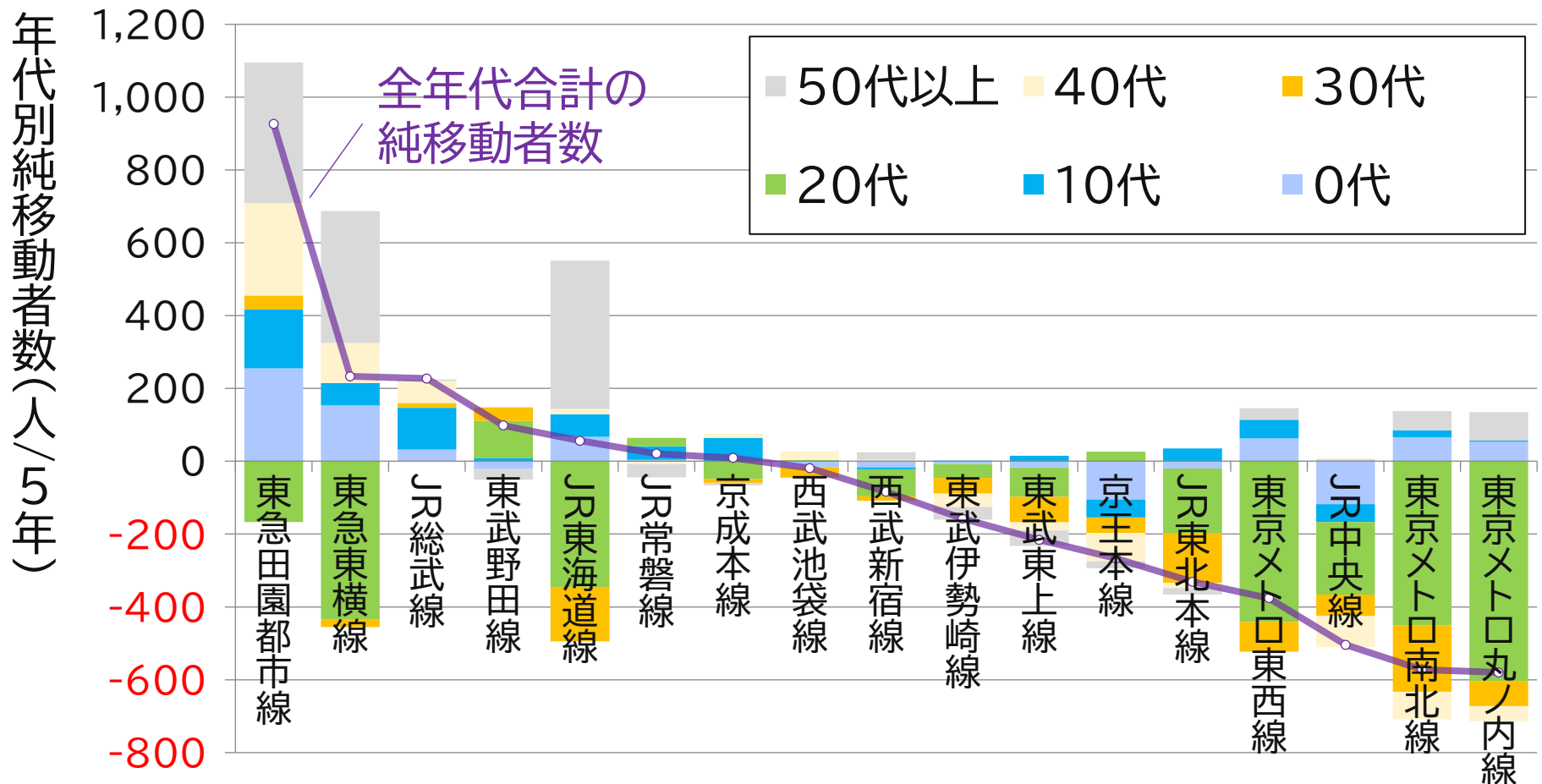
②小田急小田原線 (3)年齢別転入・転出者数

- 年代別に、最も移動が多いのは30代だが、20代も30代に肉薄
 - 全移動者数46万人、30代は14万人(30%)、20代は11万人(25%)
- 10代の純移動者数は男性4,317人、女性3,358人(男性が1.3倍多い)
- 沿線の大学の多さによる進学、新入生の転入が多いと推察



②小田急小田原線 (4)年齢別・路線間人口移動

- 20代で転入超過なのは東武野田線、JR常磐線、京王本線に限られる
- 純移動者数が高い上位2路線に東急田園都市線、東急東横線
 - 東急線からは40代の転入超過、メトロ線内へは20代の転出超過



出典:国勢調査(2015年調査結果)

③JR中央線 (1)人口移動の全体像

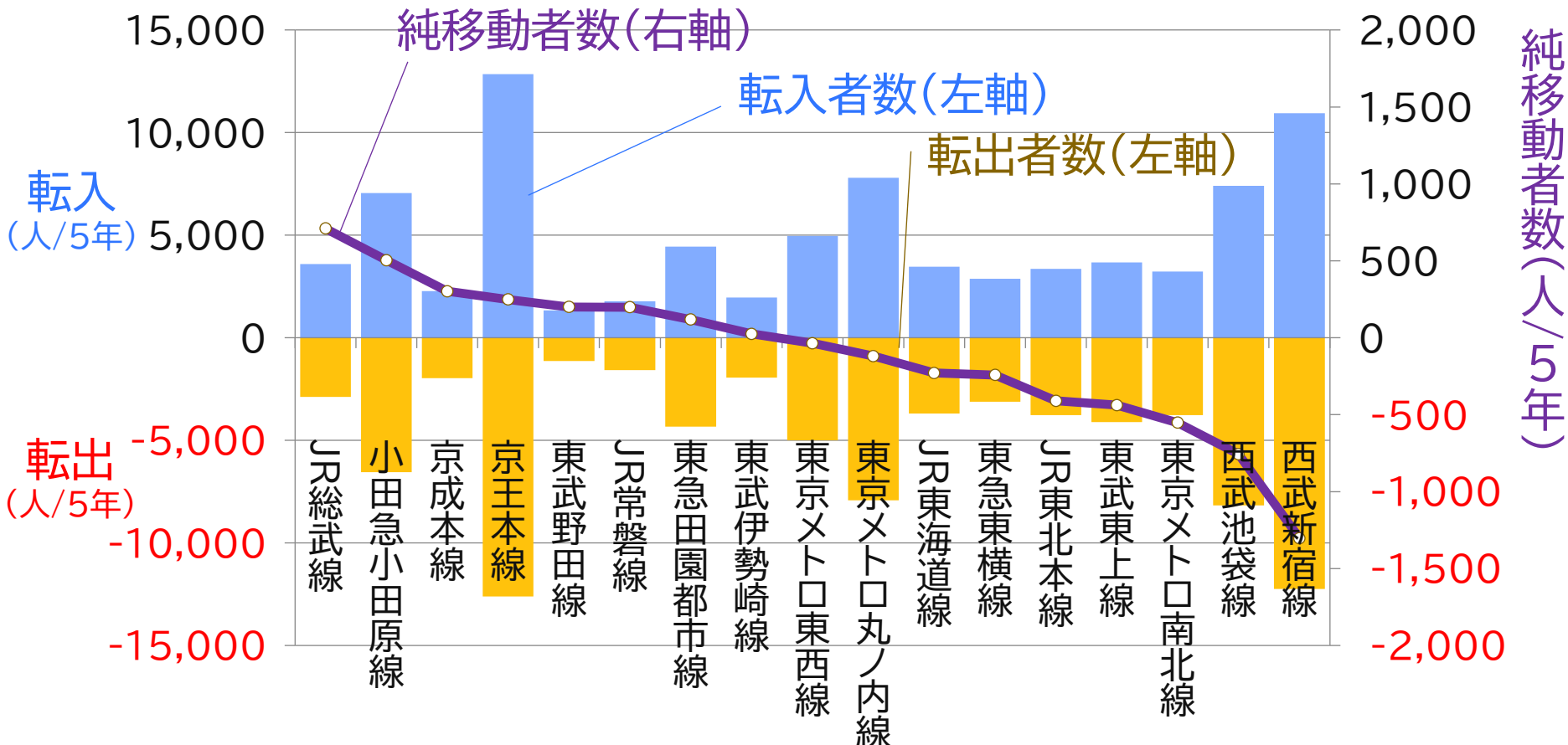
- 転入者数24.5万人、転出者数22.5万人は、18路線中それぞれ3位と4位であり、転出より転入の方が相対的に大きいのが特徴
- 純移動率は2.0%、18路線中6位と東京圏の中でも相対的に高い水準
- 転入者数・転出者数が高いだけでなく、純移動者数も純移動率も高い(人の移動も多く、沿線内に定着する人も多い)という特徴

2010→ 2015年の 移動	移動者数 [万人/5年]		順位 18 路線中	移動率 (駅勢圏人口に対する割合)		順位 18 路線中
	移動者数	18路線 平均		移動率	18路線 平均	
①自治線内移動	5.3	3.7	6位	4.3%	3.3%	2位
②転入者数	24.5	18.4	3位	20.0%	18.1%	5位
③転出者数	22.5	17.4	4位	18.4%	16.9%	7位
④移動計(①~③)	52.4	39.7	3位	42.7%	38.3%	5位
⑤純移動者数	2.0	1.0	3位	2.0%	1.7%	6位

出典:国勢調査(2015年調査結果)

③JR中央線 (2)路線間の人口移動

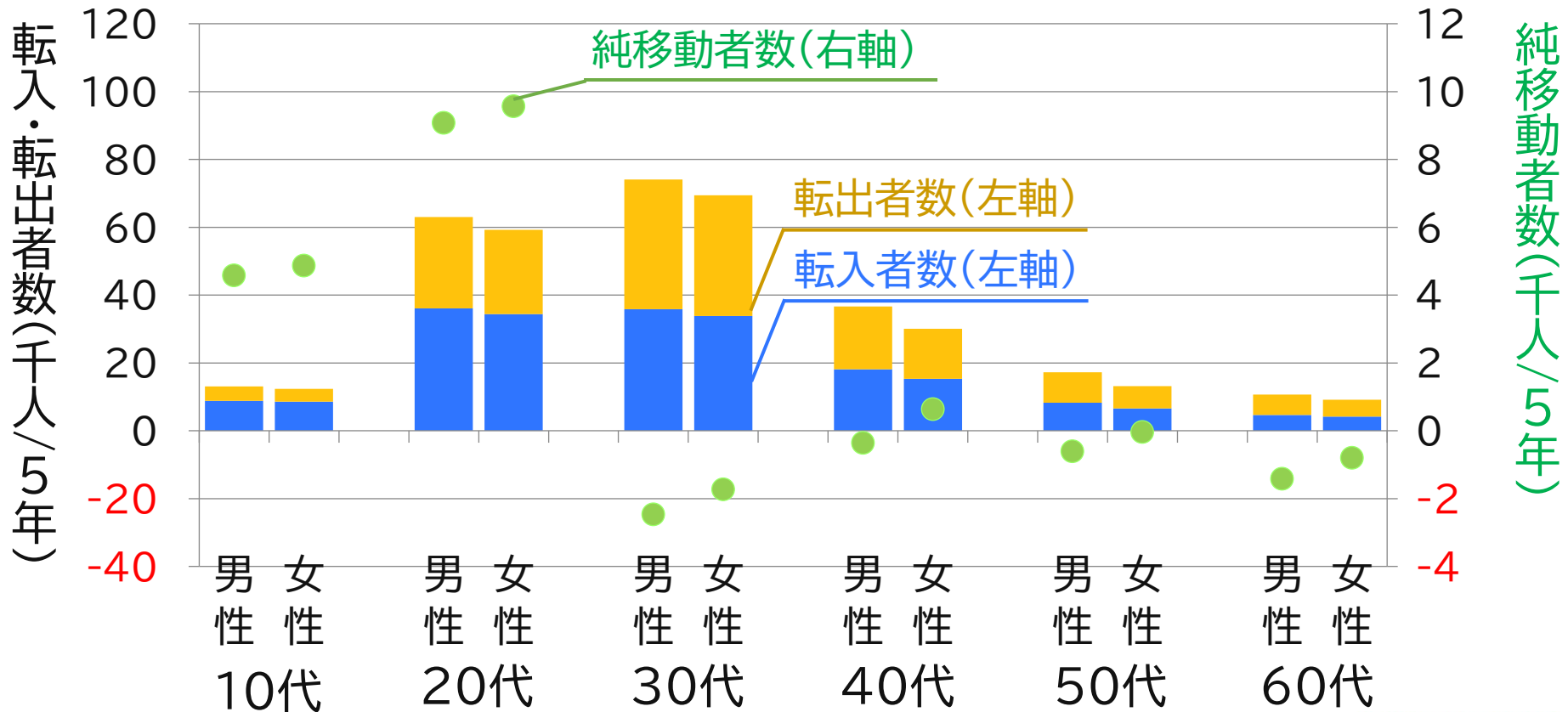
- 転入者数・転出者数の合計の高い順に、①京王本線、②西武新宿線、③東京メトロ丸ノ内線と続く
- JR中央線より南側にある小田急小田原線、京王本線からは転入超過、北側にある西武新宿線、西武池袋線、東武東上線には転出超過という特徴



出典:国勢調査(2015年調査結果)

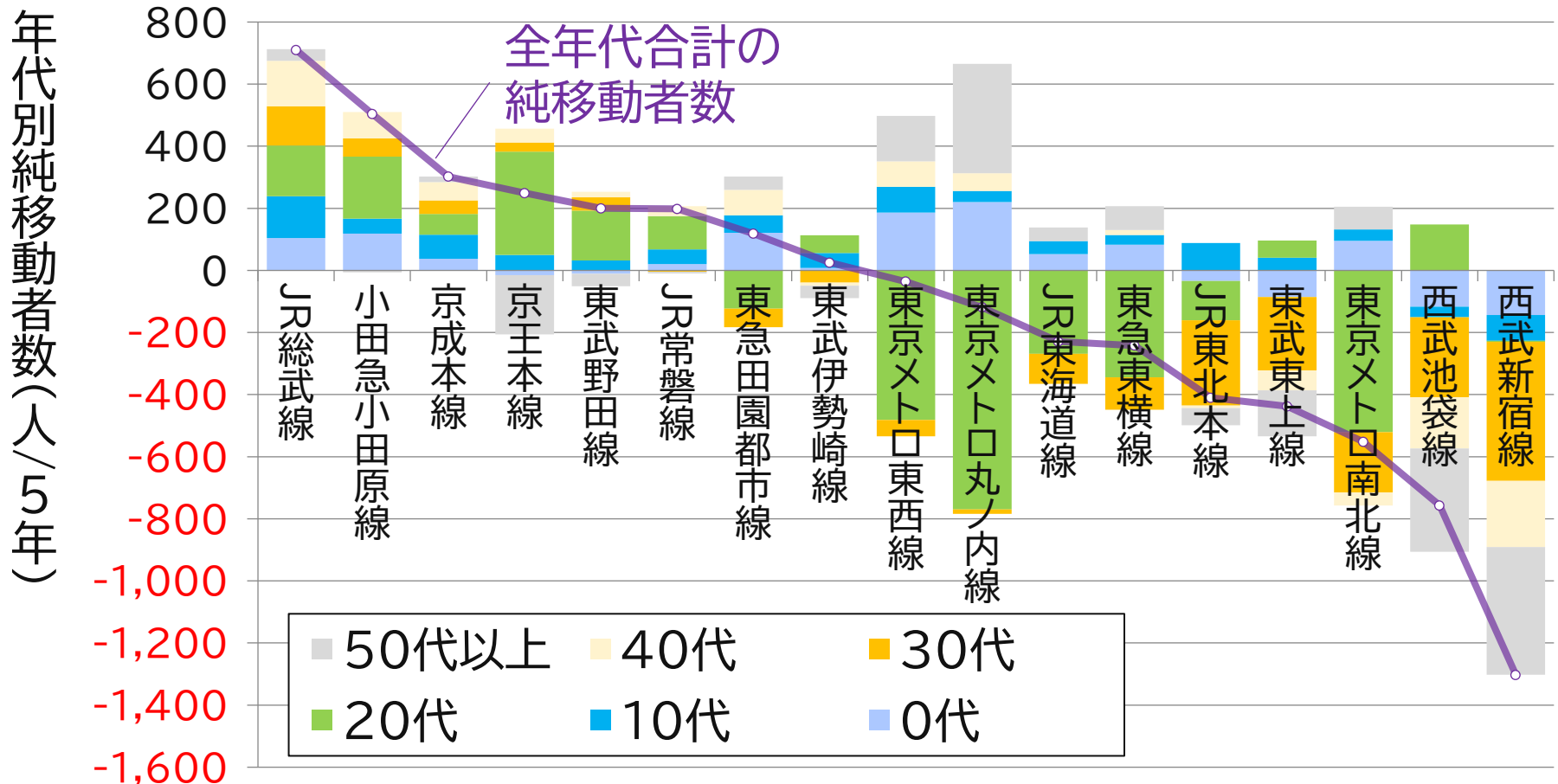
③JR中央線 (3)年齢別転入・転出者数

- 年代別に、最も移動が多いのは30代だが、20代も30代に肉薄
 - 全移動者数46万人、30代は14万人(31%)、20代は12万人(26%)
- 純移動者数が最も多いのは20代だが、10代も多い(学生が中心か)
 - 沿線に大学が多いとともに、就職の段階でも選択されている



③JR中央線 (4)年齢別・路線間人口移動

- 20代で転入超過が多いのは京王本線、小田急小田原線、JR総武線、東武野田線、西武池袋線、JR常磐線と続き、多方面から転入超過
 - 転入超過となる相手路線は、幅広い年代でもそうで、偏りが少ない



出典:国勢調査(2015年調査結果)

④西武池袋線 (1)人口移動の全体像

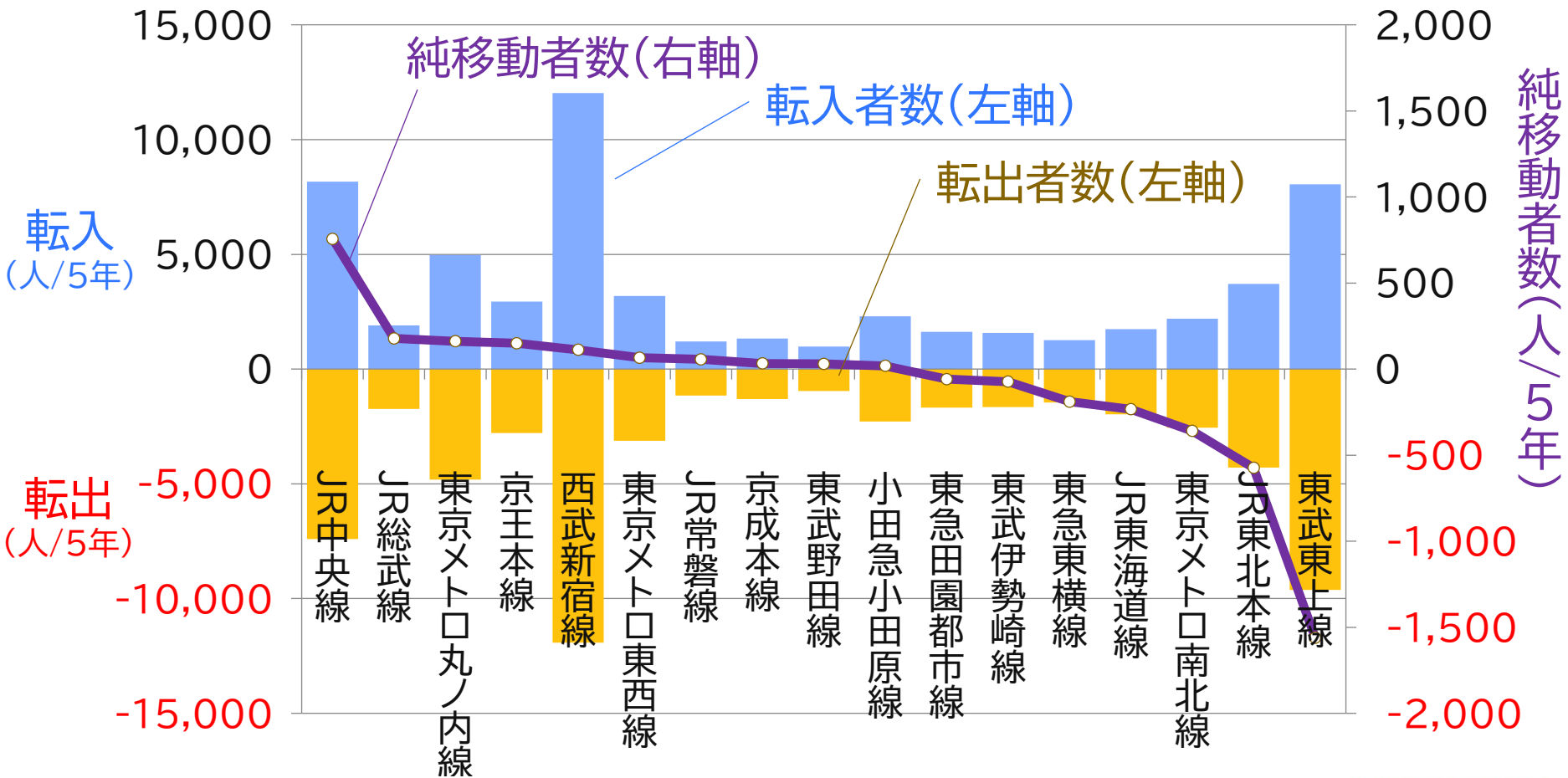
- ・ 転入者数15.7万人、転出者数15.5万人は、18路線中それぞれ14位と12位であり、ボリュームは東京圏の中でも低調な水準
- ・ 純移動者数0.2万人(1,831人)は6路線中6番目、18路線中で17番目と、転入・転出者数の低調さに加え、沿線に残る人は相対的にさらに少なく、人口移動が相対的に低い水準であることが特徴

2010→ 2015年の 移動	移動者数 [万人/5年]		順位 18 路線中	移動率 (駅勢圏人口に対する割合)		順位 18 路線中
	移動者数	18路線 平均		移動率	18路線 平均	
①自治線内移動	3.5	3.7	9位	3.5%	3.3%	7位
②転入者数	15.7	18.4	13位	15.6%	18.1%	12位
③転出者数	15.5	17.4	12位	15.4%	16.9%	11位
④移動計(①~③)	34.7	39.7	13位	34.5%	38.3%	12位
⑤純移動者数	0.2	1.0	17位	0.3%	1.7%	16位

出典: 国勢調査(2015年調査結果)

④西武池袋線 (2)路線間の人口移動

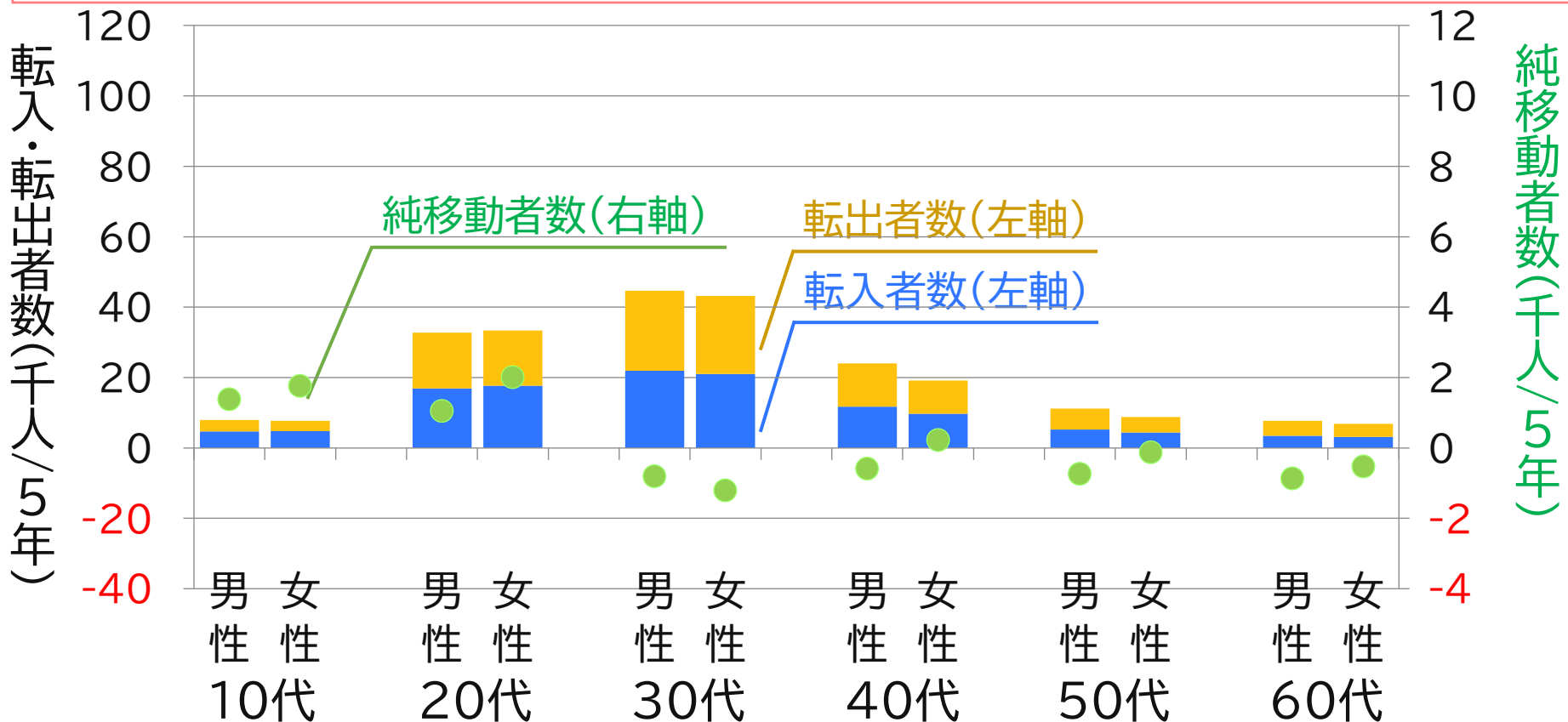
- 転入者数・転出者数の合計が高い順に、①西武新宿線、②JR中央線、③東武東上線と続き、西武池袋線に並行する路線に人の移動が特に集中
- 転出超過となる相手路線は、東武東上線、JR東北本線、東京メトロ南北線と、埼玉県方面の路線が中心



出典: 国勢調査(2015年調査結果)

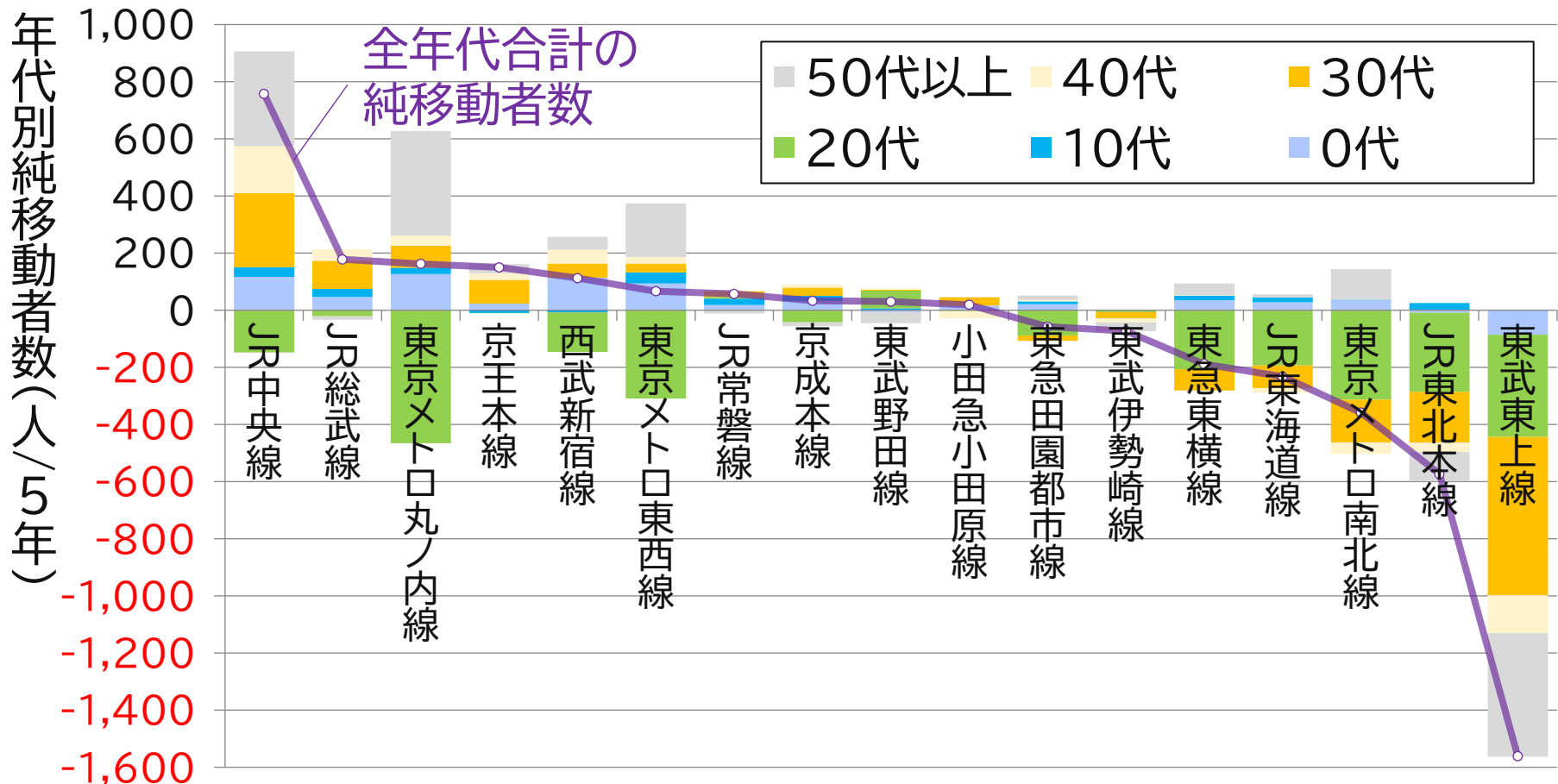
④西武池袋線 (3)年齢別転入・転出者数

- 年代別に、最も移動が多いのは30代の、結婚や住宅購入が中心の世代
 - 30代は、全移動者数29万人のうち8.8万人を占める(約30%)
- 純移動者数が最も多いのは20代だが、10代も多い
 - 20代は男性1,047人、女性2,007人と、女性が1.9倍(転入が多い)



④西武池袋線 (4)年齢別・路線間人口移動

- 20代で転入超過なのは、東武野田線(+61人)とJR常磐線(+6人)のみ
 - 東京圏外(地方)からの転入者数が多いため、20代全体は転入超過
 - JR中央線、東京メトロ丸ノ内線など、他の年代の転入超過でカバー



出典:国勢調査(2015年調査結果)

⑤東武伊勢崎線 (1)人口移動の全体像

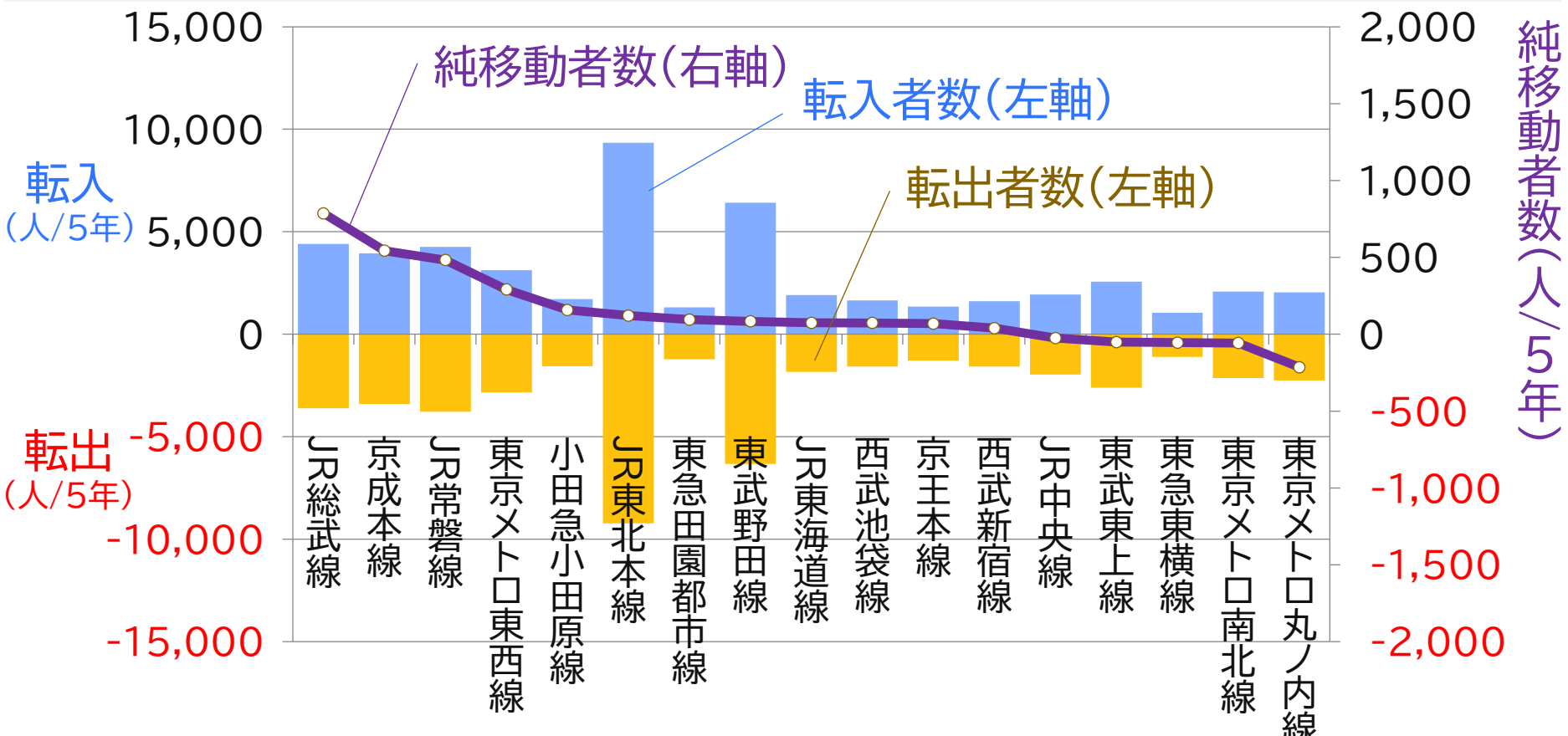
- ・ 転入者数の移動率12.8%、転出者数の移動率12.1%は、18路線中どちらも18位であるが、**転入者数・転出者数のボリューム**はそこまで低くない
- ・ 純移動率は1.0%、18路線中9位と、東京圏の中でも平均的な水準
- ・ **転入率・転出率はかなり低い水準**に対して、**純移動者数は平均的な水準** (人の移動量自体は多くないものの**沿線に残る**)ことが特徴

2010→ 2015年の 移動	移動者数 [万人/5年]		順位 18 路線中	移動率 (駅勢圏人口に対する割合)		順位 18 路線中
	移動者数	18路線 平均		移動率	18路線 平均	
①自治線内移動	4.7	3.7	7位	4.0%	3.3%	4位
②転入者数	15.1	18.4	14位	12.8%	18.1%	18位
③転出者数	14.3	17.4	14位	12.1%	16.9%	18位
④移動計(①~③)	34.2	39.7	14位	28.9%	38.3%	18位
⑤純移動者数	0.8	1.0	11位	1.0%	1.7%	9位

出典: 国勢調査(2015年調査結果)

⑤東武伊勢崎線 (2)路線間の人口移動

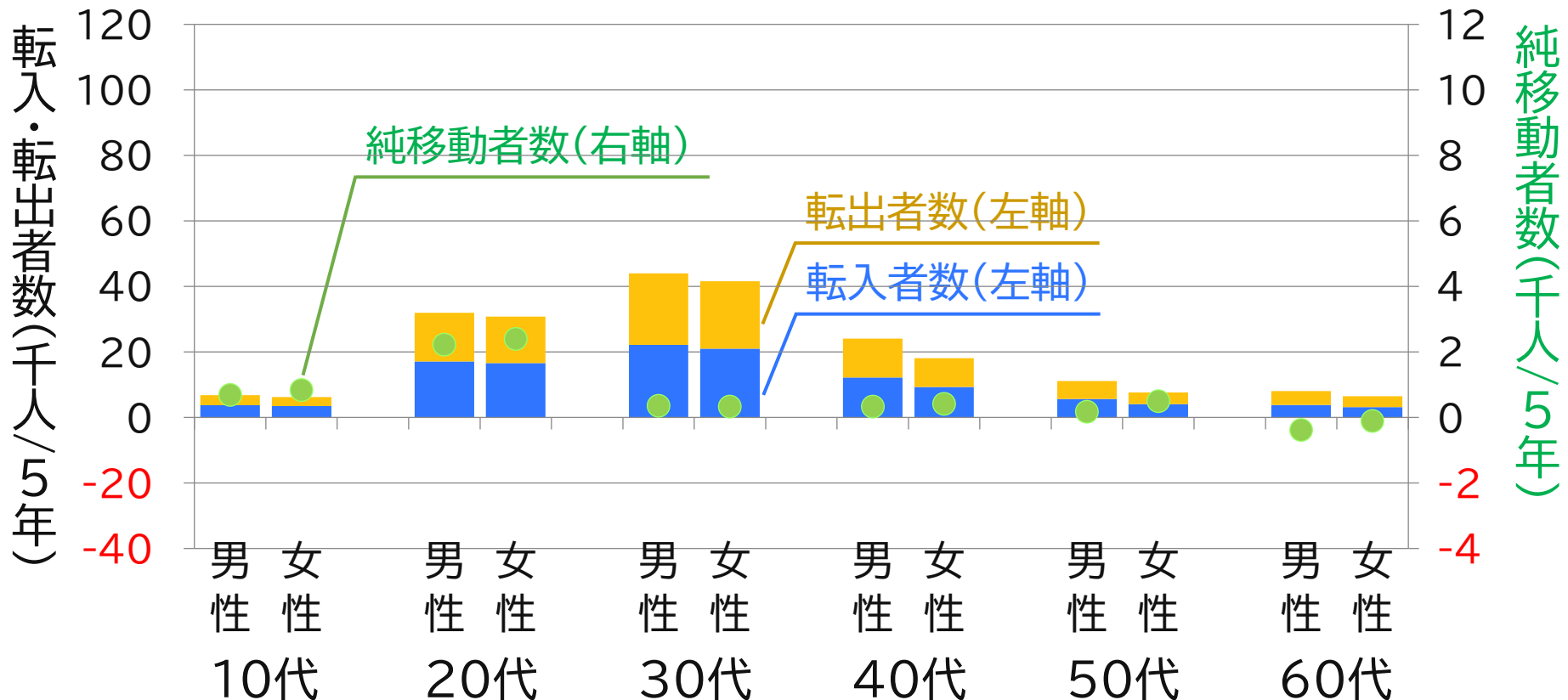
- 転入者数・転出者数が多い順に、①JR東北本線、②JR武蔵野線、③東武野田線、④TX線と続き、埼玉県東部・千葉県北西部方面の路線に集中している
- 上位10位以内に、JR総武線、京成本線、東京メトロ東西線があり、東武伊勢崎線から距離が離れた沿線からも人の移動がある
- 純移動者数が負の値になるのは14番目の路線で、幅広い路線から転入超過



出典: 国勢調査(2015年調査結果)

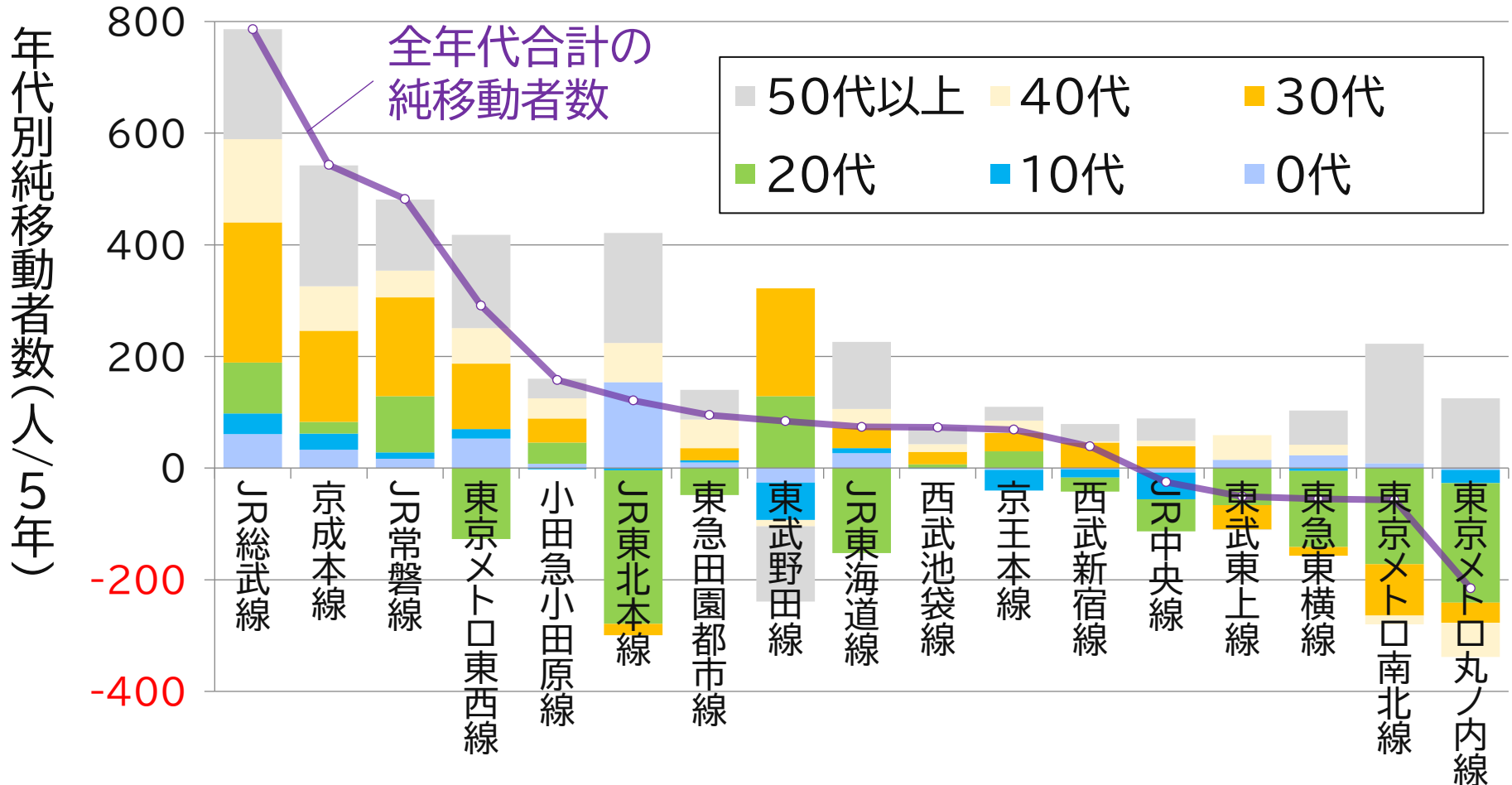
⑤東武伊勢崎線 (3)年齢別転入・転出者数

- 年代別に、最も移動が多いのは30代の、結婚や住宅購入が中心の世代
 - 30代は、全移動者数28万人のうち8.6万人を占める(約31%)
- 60代を除く全年代で転入超過なのは、6路線中では東武伊勢崎線のみ
 - 転入超過が突出する年代はないが、幅広い年代で転入超過になる



⑤東武伊勢崎線 (4)年齢別・路線間人口移動

- 20代は転出超過となる路線が多いが、それ以外の年代は転入超過が多い
 - JR総武線、京成本線、JR常磐線だけでなく、東京メトロ東西線も
 - 特に30代、40代、50代以上の転入超過が目立つ



出典:国勢調査(2015年調査結果)

⑥東京メトロ東西線 (1)人口移動の全体像

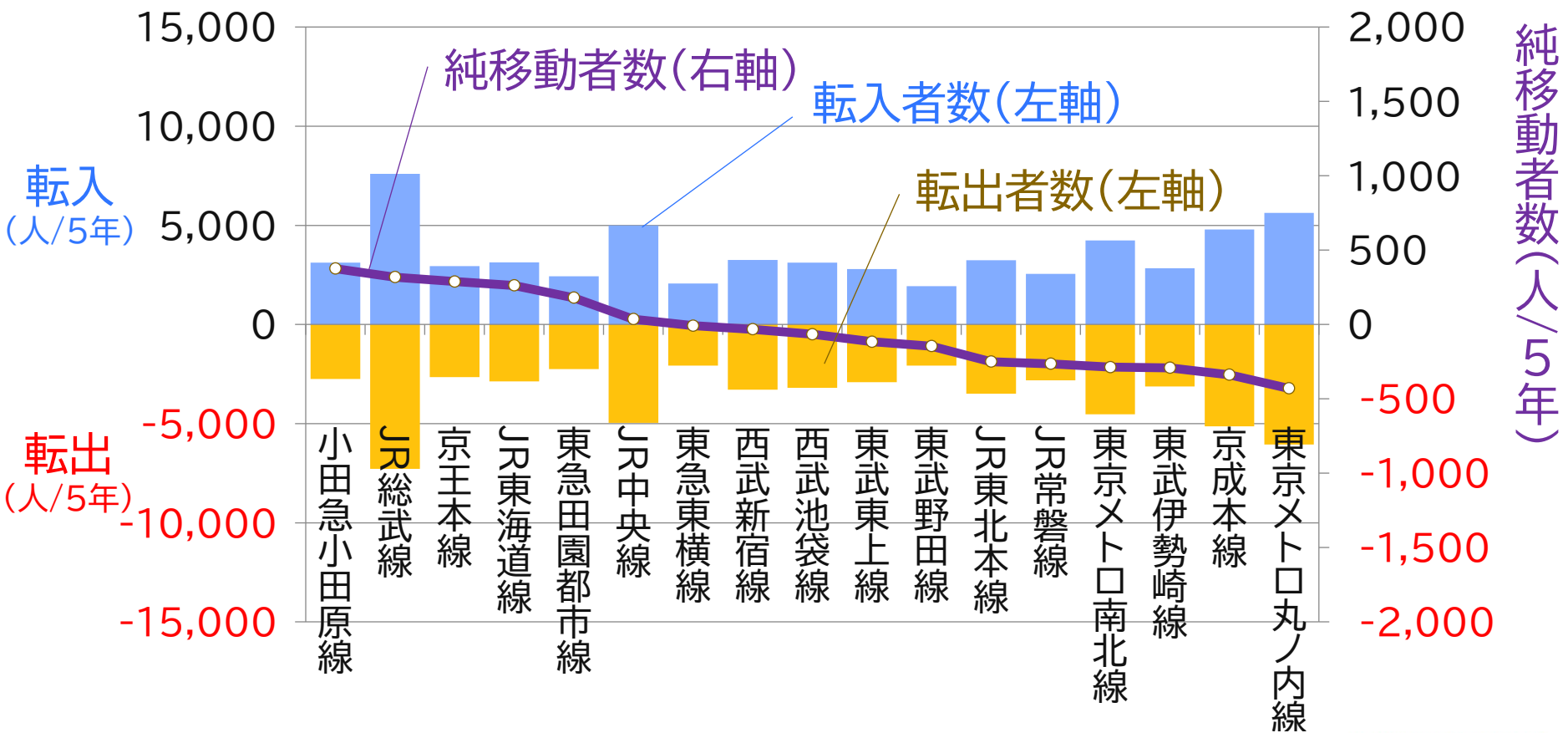
- ・ 転入者数が18.0万人、転出者数が16.6万人は、18路線中9位・8位と平均的な水準だが、**転入率・転出率はどちらも4位**と、かなり高い水準
- ・ 純移動者数は1.4万人、18路線中6位と、**転入超過もかなり高い水準**
- ・ 東京圏内での**人の移動量は平均的な水準も、短い路線長(少ない沿線駅勢圏人口)の中に移動が集中し、沿線に残る人も多い**ことが特徴

2010→ 2015年の 移動	移動者数 [万人/5年]		順位 18 路線中	移動率 (駅勢圏人口に対する割合)		順位 18 路線中
	移動者数	18路線 平均		移動率	18路線 平均	
①自治線内移動	1.8	3.7	16位	2.2%	3.3%	18位
②転入者数	18.0	18.4	9位	22.5%	18.1%	4位
③転出者数	16.6	17.4	8位	20.7%	16.9%	4位
④移動計(①~③)	36.4	39.7	10位	45.4%	38.3%	4位
⑤純移動者数	1.4	1.0	6位	1.5%	1.7%	7位

出典: 国勢調査(2015年調査結果)

⑥東京メトロ東西線 (2)路線間の人口移動

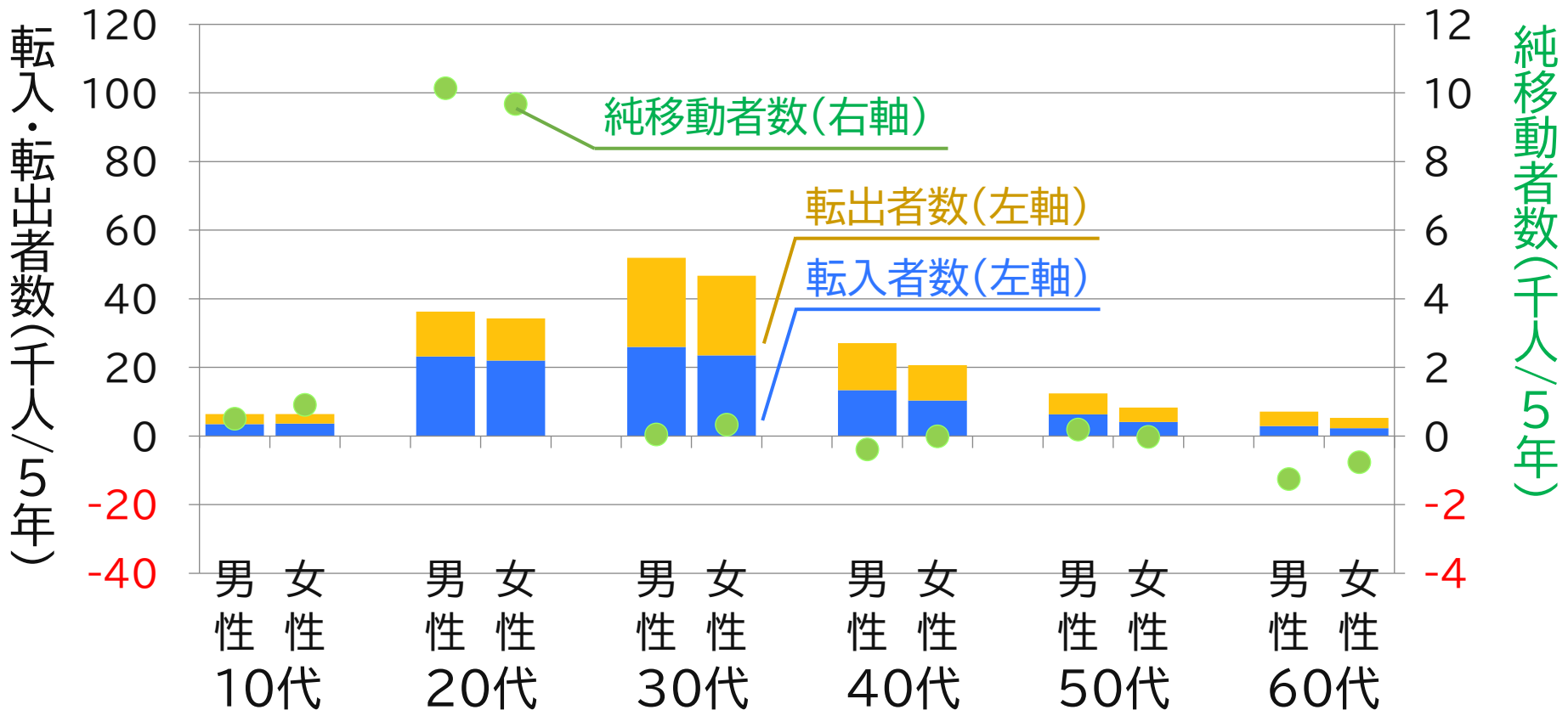
- 転入者数・転出者数が満遍なく多く、多様な路線から人の行き来がある
 - 転入・転出合計の最大がJR総武線(14,868人)、最小が東武野田線(4,000人)
- 一方、転入超過と転出超過になる沿線が極端に分かれる傾向で、転入超過はJR総武線以外は西側の路線から、転出超過は千葉方面やメトロの他線が中心



出典:国勢調査(2015年調査結果)

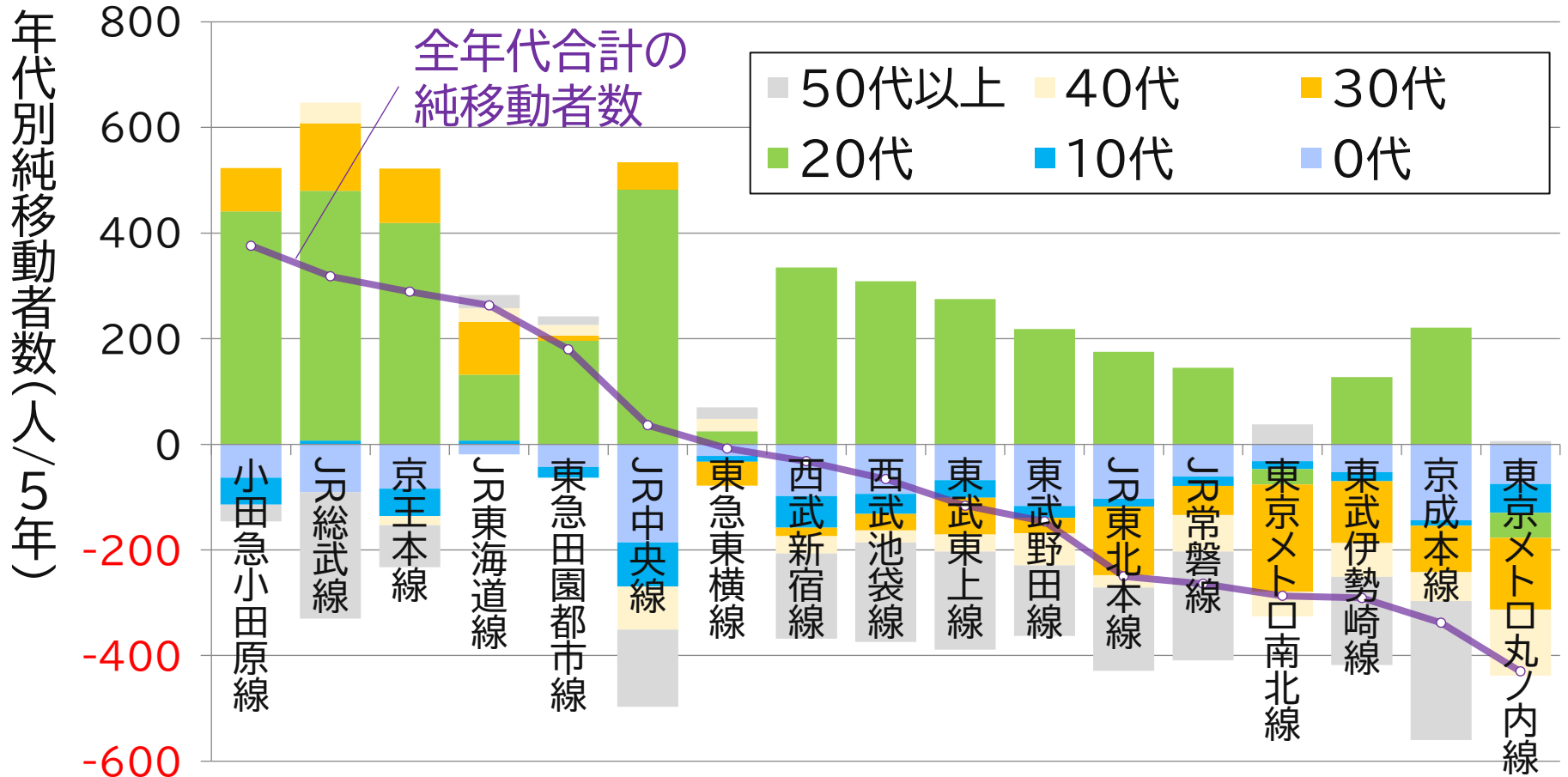
⑥東京メトロ東西線 (3)年齢別転入・転出者数

- 年代別に、最も移動が多いのは30代の、結婚や住宅購入が中心の世代
 - 30代は、全移動者数30万人のうち9.9万人を占める(約33%)
- 全年代の純移動者数14,318人のうち、20代は19,798人(約138%)
 - 他の年代、特に40代以降は転出超過が目立つ(→他路線へ)



⑥東京メトロ東西線 (4)年齢別・路線間人口移動

- 多くの路線で20代は大きな転入超過
 - 転出超過となるのは東京メトロ南北線、東京メトロ丸ノ内線
- 全年代計で転出超過の路線は、20代以上に他の年代の転出超過が大きい



出典:国勢調査(2015年調査結果)

6路線の分析結果比較

	東急 田園都市線	小田急 小田原線	JR 中央線	西武 池袋線	東武 伊勢崎線	東京メトロ 東西線
駅勢圏人口	91.8万人	151.6	122.6	100.0	118.0	80.2
自沿線内	2.7万人/5年	6.0	5.3	3.5	4.8	1.8
転入者数	18.4万人/5年	24.9	24.5	15.7	15.1	18.0
転出者数	21.1万人/5年	23.8	22.5	15.5	14.3	16.6
移動計	38.9万人/5年	54.7	52.4	34.7	34.2	36.4
純移動数	5,715人/5年	10,964	19,870	1,831	8,408	14,319
東京圏外	6,606人/5年	11,310	20,690	5,488	4,639	12,886
東京圏内	-891人/5年	-346	-820	-3,657	3,769	1,433
女性	5,826人/5年	7,578	11,436	2,423	5,090	7,576
男性	-109人/5年	3,386	8,434	-592	3,318	6,743

- 東京圏のどの沿線から多く転入・転出したか、超過量・率を比較
- 6路線に着目し、特徴的な項目別に路線間比較を実施
 - 【東急田園都市線】純移動者数は、女性が5,826人、男性が-109人（転出超過）と、**圧倒的に女性に選択されている**
 - 【小田急小田原線】駅勢圏人口が多く、**10代男性の純移動者数が女性より明らかに多い**。高校・大学進学での男性の選択が目立つ
 - 【JR中央線】**6路線中で純移動者数が最も多く、ほとんどが地方からの転入超過**で成り立つ
 - 【西武池袋線】**6路線中で純移動者数が最も少なく、東京圏内の他路線に転出してしまっている**
 - 【東武伊勢崎線】純移動者数の中で、東京圏外と東京圏内のバランスがよく、地方からだけでなく**千葉県内の沿線を中心に幅広く転入超過**
 - 【東京メトロ東西線】駅勢圏人口に対して純移動者数が多いことが特徴で、特に**20代はほとんどの路線で他の年代を圧倒する純移動者数（転入超過）**となっており、就職のタイミングを中心に選択されている

<1. 東京圏の人口移動の概況>

⇒ 長期的動向、東京圏内外との移動、東京圏内の移動、年齢別

<2. 東京圏の主要路線別人口移動の動向>

⇒ 路線による特徴や違いは何か？

- 集計対象路線と駅勢圏人口の算出方法
- 【18路線】転入者数・転出者数・活発化指数・純移動指数
- 【6路線・詳細分析】移動概要・路線間移動・年齢別移動

⇒ 国勢調査

<3. 人口移動の要因分析>

⇒ どの世帯構成が、どんな移動をするのか？

- アンケート実施内容・実施方法・回収数
- 世帯構成別に見た分析(きっかけ、重視項目、選択構造)
- きっかけ別に見た引越の特徴分析

⇒ アンケート調査

<補足. コロナ禍における人口移動の特徴>

⇒ 住民基本台帳人口

★世帯構成を軸として

■ 引っ越しのきっかけの把握

⇒どんなライフイベント？そのほかのきっかけは？

■ 引っ越しの際に重視する項目の把握

⇒何を重視？鉄道サービス？周辺環境？イメージ？

■ 居住地の選択構造の把握

⇒居住地を選ぶ際に、どうやって絞り込んでいくか？

⇒各項目、全体的な傾向、事業者別、居住形態別などで集計

■ (参考) 新型コロナによる今後の居住地選択への影響 (自由記述より)

アンケートの実施方法・回収数

- Webアンケートを活用し、実際に引越※をした人を対象として実施
- 2020年5月27日(水)～同年5月29日(金)【平日3日間】に実査・回収
- 各世帯構成で主要な移動を想定し、サンプル数を設定(世帯構成比など沿線の実態とは異なる)
- 次項以降は、便宜的に単身世帯(地方+他路線)、核家族(他路線+自線内)、シニア世帯で集計を実施

※ 本アンケートでは、直近の引っ越しを対象に、きっかけや重視した項目等を尋ねた

■ 実回収数

	単身世帯	核家族世帯	シニア	合計
	地方・他路線から	自線内・他路線から ※※	他路線・自線内 ※※※	
東日本旅客鉄道	309	670	52	1,031
東急電鉄	412	567	52	1,031
東京地下鉄	464	515	52	1,031
小田急電鉄	309	670	52	1,031
西武鉄道	361	619	52	1,032
東武鉄道	309	670	52	1,031
合計	2,164	3,711	312	6,187

※ 単身世帯の自線内、核家族・シニアの地方からの引っ越しは、取得サンプル数が少ない見込みのため除外

※※ 核家族の他沿線からの引っ越しは、集計区分等を踏まえて各社600サンプルを想定したが、一部で回収見込みが厳しかったため、核家族の自線内引っ越しや、単身世帯の他路線からの引っ越しを各社100サンプルより多く回収するよう設定

※※※ シニアは各社100サンプルを想定したが、回収見込みが厳しかったため、各社50サンプルを設定

■集計における世帯構成

世帯構成は「①**単身世帯**」「②**家族世帯**」「③**シニア世帯**」の3区分で集計

①**単身世帯**：「**単身学生**」と「**単身就業者**」と定義

②**家族世帯**：「**夫婦のみ**」と「**夫婦+子供**」の、引越時**60代未満**と定義

③**シニア世帯**：「**夫婦のみ**」と「**夫婦+子供**」の引越時**60代以上**と定義

■各世帯構成の注意点

○単身世帯

- ・「地方から転居」のサンプルが少ないため、「他路線から」の結果に影響を受けやすい(進学・転勤(単身)などが過少の可能性あり)

○シニア世帯

- ・WEBモニターの都合でサンプル数が少なく、1サンプルの影響が大きい

■対象路線の設定

○JR東日本:

現居住地(最寄駅)が東北本線、京浜東北線(東京以北)、高崎線、総武線、埼京線、京葉線のみ(首都圏全域を対象としたものではない点に留意が必要)

○東急電鉄、東京メトロ、小田急電鉄、西武鉄道、東武鉄道:

1都3県+茨城南部に係る全路線を対象

<1. 東京圏の人口移動の概況>

⇒ 長期的動向、東京圏内外との移動、東京圏内の移動、年齢別

<2. 東京圏の主要路線別人口移動の動向>

⇒ 路線による特徴や違いは何か？

- 集計対象路線と駅勢圏人口の算出方法
- 【18路線】転入者数・転出者数・活発化指数・純移動指数
- 【6路線・詳細分析】移動概要・路線間移動・年齢別移動

⇒ 国勢調査

<3. 人口移動の要因分析>

⇒ どの世帯構成が、どんな移動をするのか？

- アンケート実施内容・実施方法・回収数
- 世帯構成別に見た分析(きっかけ、重視項目、選択構造)
- きっかけ別に見た引越の特徴分析

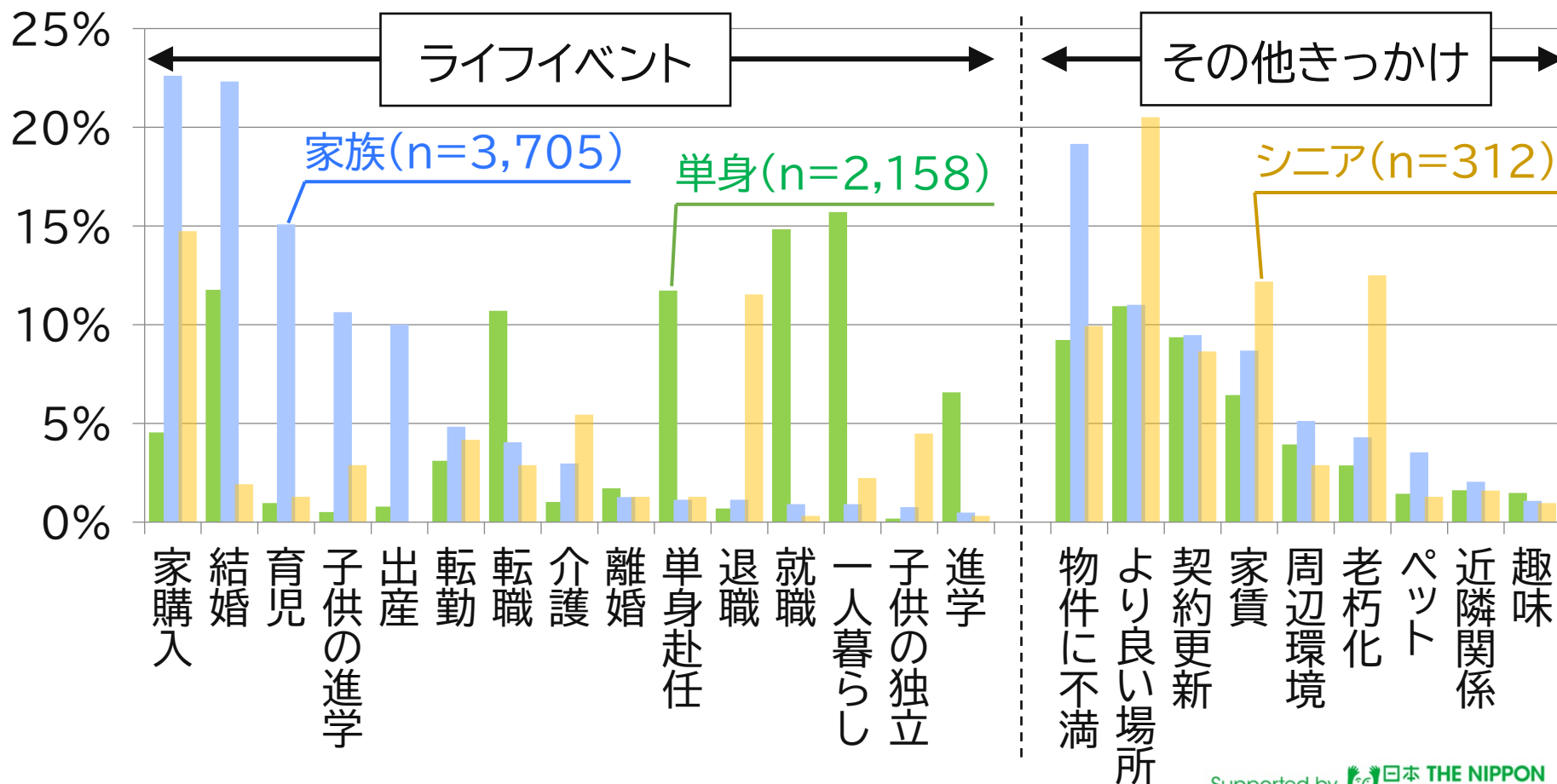
⇒ アンケート調査

<補足. コロナ禍における人口移動の特徴>

⇒ 住民基本台帳人口

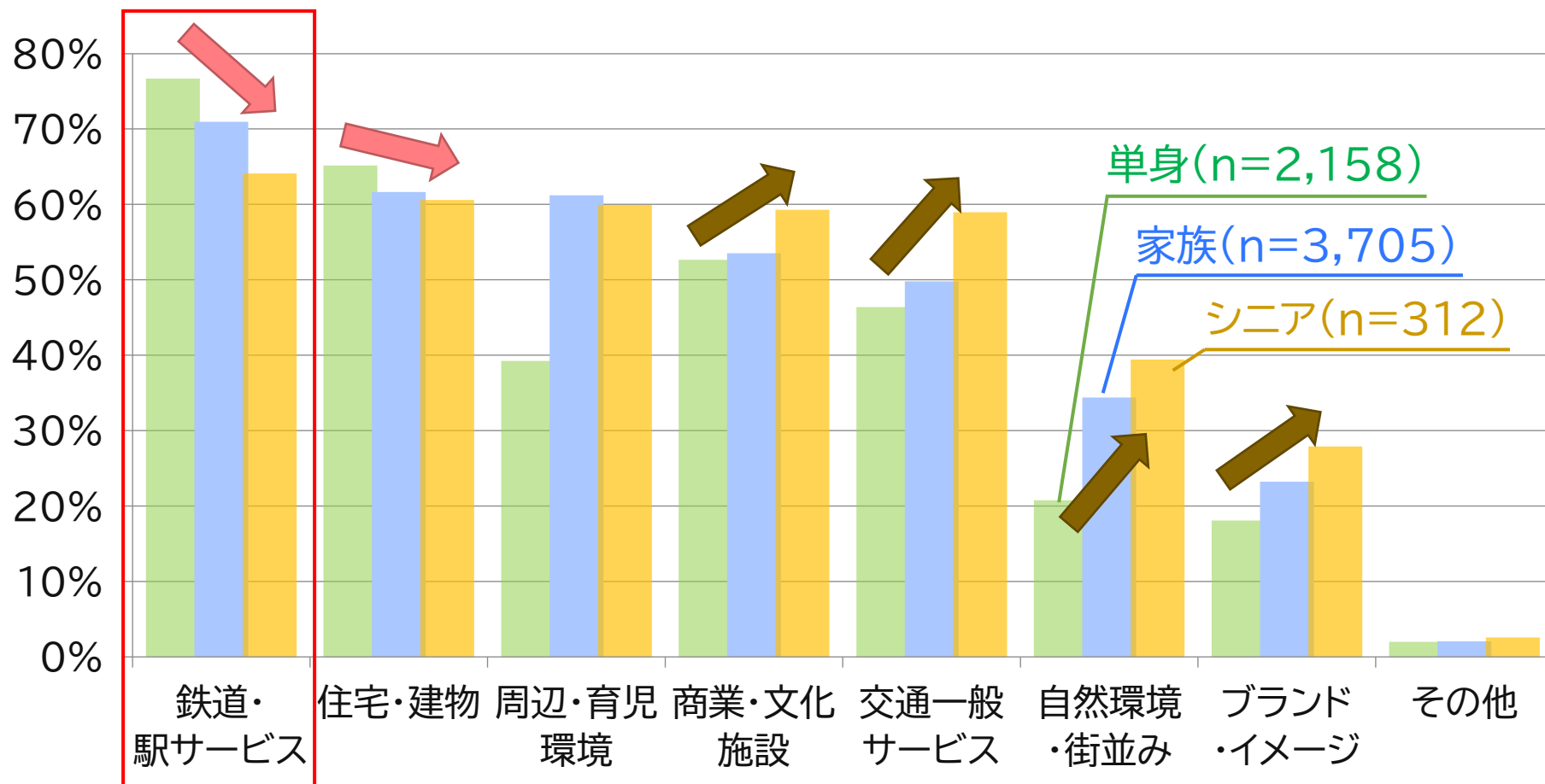
世帯構成別にみた引越のきっかけ

単身世帯	一人暮らし・ 就職 ・単身赴任・結婚・転職
家族世帯	家購入 ・ 結婚 ・ 子育て (育児、子の進学、出産)・物件に不満
シニア世帯	より良い場所 ・家購入・老朽化・家賃・退職



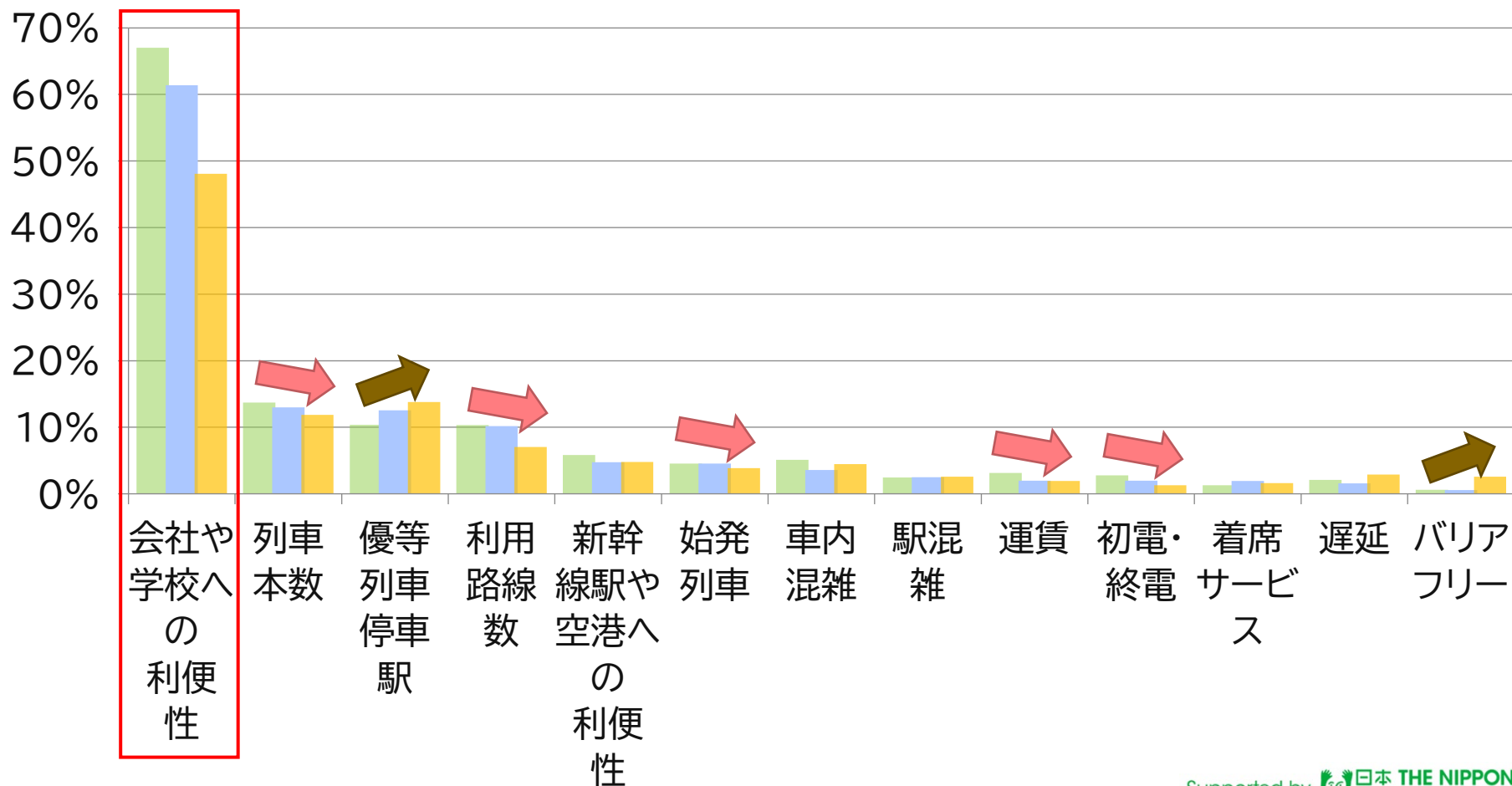
世帯構成別の「重視する項目」

- どの世帯構成でも、最も重視する項目は「鉄道・駅サービス」
- 家族世帯やシニア世帯になるほど「周辺・育児環境」、「商業・文化施設」、「交通一般サービス(バスや歩道環境など)」、「自然環境・街並み」が増加



鉄道サービスの中の「重視する項目」

- 最も重視するのは「**会社・学校への利便性** (所要時間が短い・乗換が少ない)」
- 「列車本数」、「利用路線数」、「始発列車」、「運賃」、「初電・終電」は単身世帯ほど高いが、「優等列車駅」、「バリアフリー」はシニア世帯ほど高い結果に



居住地を選択する際の「要素の順番」

Q.
引越先をどのよ
うに決定する？



① エリア(市区町村)から考える？

- ①-1 鉄道沿線？
- ①-2 鉄道駅(周辺)？
- ①-3 当該市区町村のみ？

② 鉄道沿線(路線)から考える？

- ②-1 どの市区町村？
- ②-2 鉄道駅(周辺)？
- ②-3 沿線(路線)のみ？

③ 鉄道駅(周辺)から考える？

④ 特定物件から考える？



suumo 全国へ 関東版
スーモ PRODUCED BY RECRUIT

借りる マンションを買う 一戸建てを買う 建てる リフォームする 売る 住まいの相談

賃貸 新築 中古 新築 中古 注文住宅 土地 リフォーム 売却査定 講座/相談 暮らし

不動産・住宅サイト SUUMO > 賃貸 > 東京都の賃貸情報

東京都の賃貸住宅[賃貸マンション・アパート]情報探し

東京都の賃貸マンション・賃貸アパートの賃貸住宅物件を1302081件掲載中！人気エリアなどで貸家情報を条件指定検索することも簡単！理想の家探しをサポートします。気に入った物件が見つかったら、最新空き部屋状況確認や見学予約がおすすめです。

掲載物件数 1,302,081件

沿線・駅 から探す エリア から探す

通勤・通学時間から探す 家賃相場から探す 路線図から探す

地図から探す

リクルート・SUUMO(スーモ)



いい部屋ネット

お部屋さがしは 簡単さがしは

お気に入り物件 0 お気に入り 0 保存した検索条件 0

① 感染拡大防止に向けた取り組みについて

エリアから探す

まずは、ご希望の都道府県を選択してください。
さまざまな検索方法で賃貸物件の情報をお探し頂けます。

> 沖縄	> 京都	> 福井	> 富山	> 北海道
> 滋賀	> 新潟	> 石川	> 青森	> 宮城
> 兵庫	> 長野	> 山梨	> 秋田	> 岩手
> 和歌山	> 大阪	> 奈良	> 山形	> 福島
> 島根	> 鳥取	> 徳島	> 群馬	> 茨城
> 広島	> 岡山	> 香川	> 岐阜	> 栃木
> 山口	> 愛媛	> 高知	> 徳島	> 東京
> 福岡	> 熊本	> 高知	> 徳島	> 千葉
> 宮崎	> 佐賀	> 高知	> 徳島	> 神奈川
> 大分	> 鹿児島	> 高知	> 徳島	
> 長崎				

大東建託リーシング・いい部屋ネットHP

世帯構成別の居住地選択構造

■ 1番最初に「市区町村(自治体)」を選択した人

2番目→	(全体)	鉄道路線	駅(地域)	自治体のみ	その他
单身	35% →	18%	11%	6%	1%
家族	41% →	22%	12%	7%	0%
シニア	38% →	18%	13%	5%	3%

■ 1番最初に「鉄道路線」を選択した人

2番目→	(全体)	自治体	駅(地域)	路線のみ	その他
单身	40% →	12%	22%	5%	1%
家族	38% →	12%	20%	5%	1%
シニア	39% →	14%	21%	4%	0%

■ 1番最初に「鉄道駅(その周辺地域)」を選択した人

单身	21%
家族	15%
シニア	13%

<1. 東京圏の人口移動の概況>

⇒ 長期的動向、東京圏内外との移動、東京圏内の移動、年齢別

<2. 東京圏の主要路線別人口移動の動向>

⇒ 路線による特徴や違いは何か？

- 集計対象路線と駅勢圏人口の算出方法
- 【18路線】転入者数・転出者数・活発化指数・純移動指数
- 【6路線・詳細分析】移動概要・路線間移動・年齢別移動

⇒ 国勢調査

<3. 人口移動の要因分析>

⇒ どの世帯構成が、どんな移動をするのか？

- アンケート実施内容・実施方法・回収数
- 世帯構成別に見た分析(きっかけ、重視項目、選択構造)
- **きっかけ別に見た引越の特徴分析**

⇒ アンケート調査

<補足. コロナ禍における人口移動の特徴>

⇒ 住民基本台帳人口

子育ての時点で持家に変更する人が多い

○進学・就職・転勤の居住形態の変化

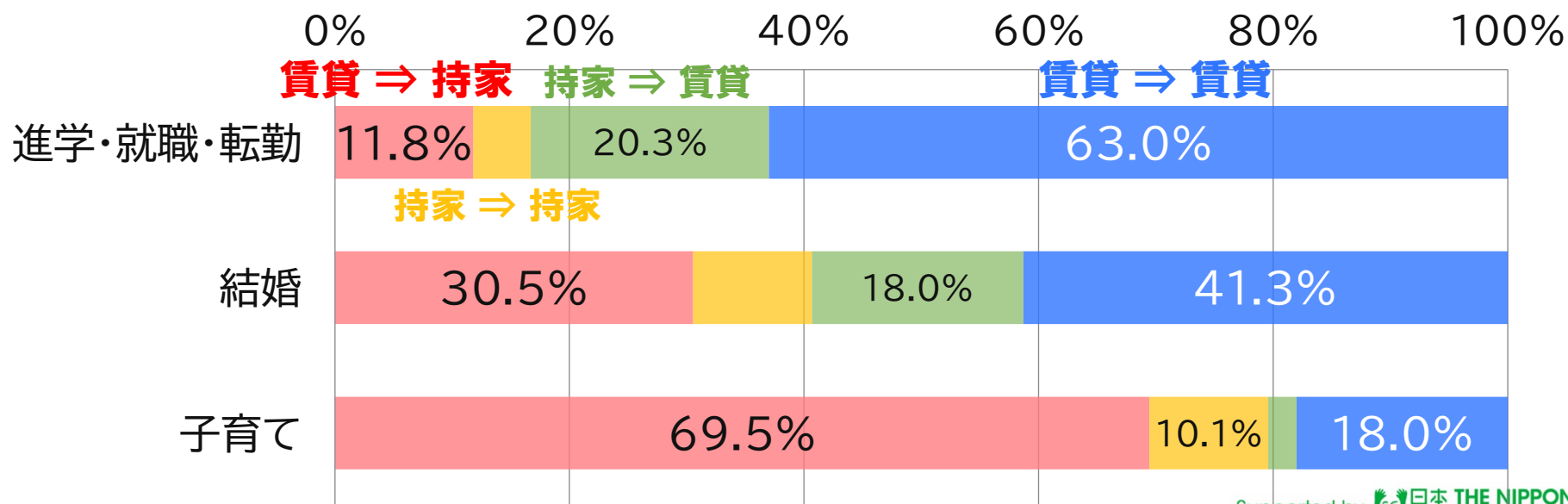
- 「賃貸⇒賃貸」が63%と、賃貸のまま形態を変えない人がほとんど
- 「持家⇒賃貸」が20%なのは、実家から一人暮らしに変わる際に賃貸に変更

○結婚時の居住形態

- 「賃貸⇒賃貸」が41%、「賃貸⇒持家」が31%と、賃貸のままの方が優勢

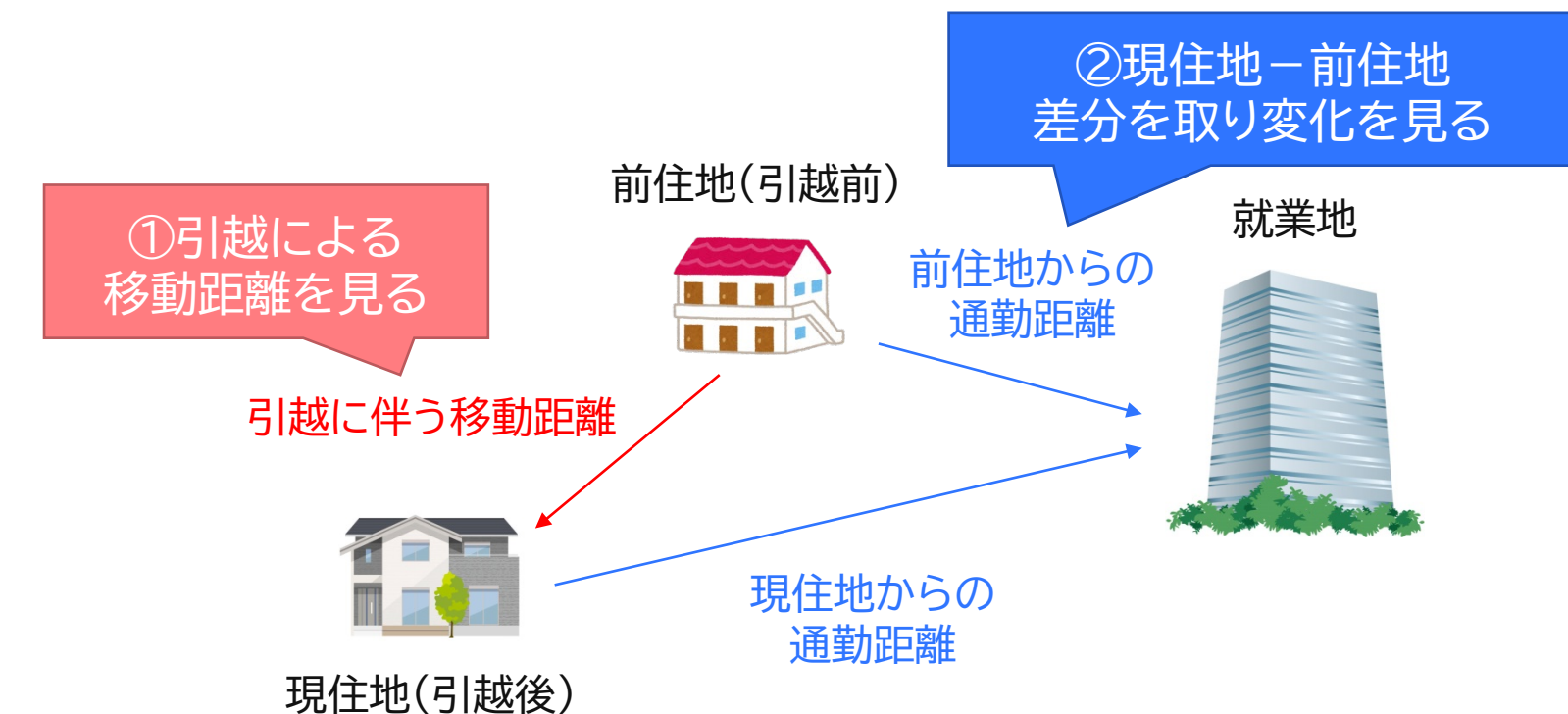
○子育て時の居住形態

- 「賃貸⇒持家」が70%にのぼり、「持家⇒持家」をあわせると80%、ほぼ持家になる
- ⇒子育ての段階で賃貸から持家に変更する人が急速に増加し、**長期的な沿線ユーザーに**(鉄道の沿線定着の上で重要なターゲット層)



子育ての時だけ集中的にアピールできればよい？

- 小さい子どもがいて、共働きが増えている中で、今まで住んだこともない土地にわざわざ住み替えるか？
- 単身世帯にとって「見知らぬ土地」は『好奇心』や『利便性』が勝るとしても、子育てをしなければいけない世帯にとっては『不安』が大きいのでは？

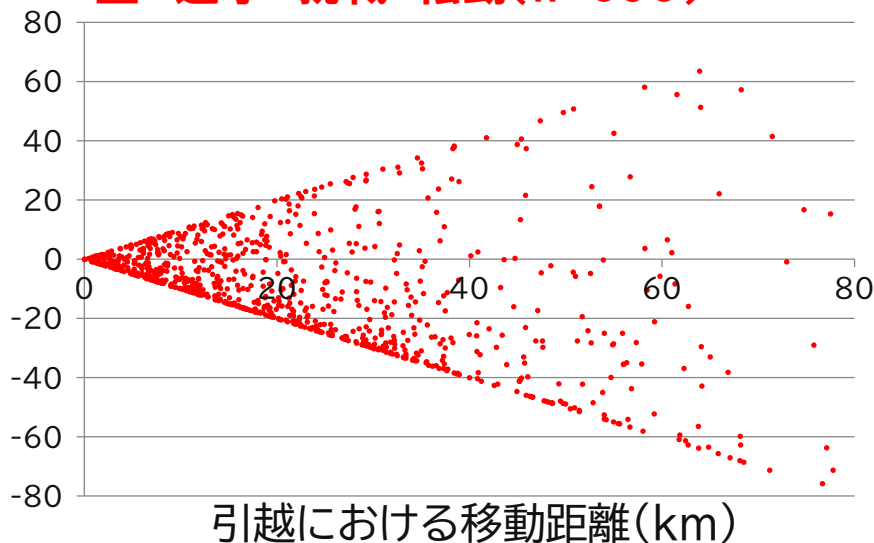


きっかけ(進学・就職・転勤と、結婚・子育て)でどう違うかを分析

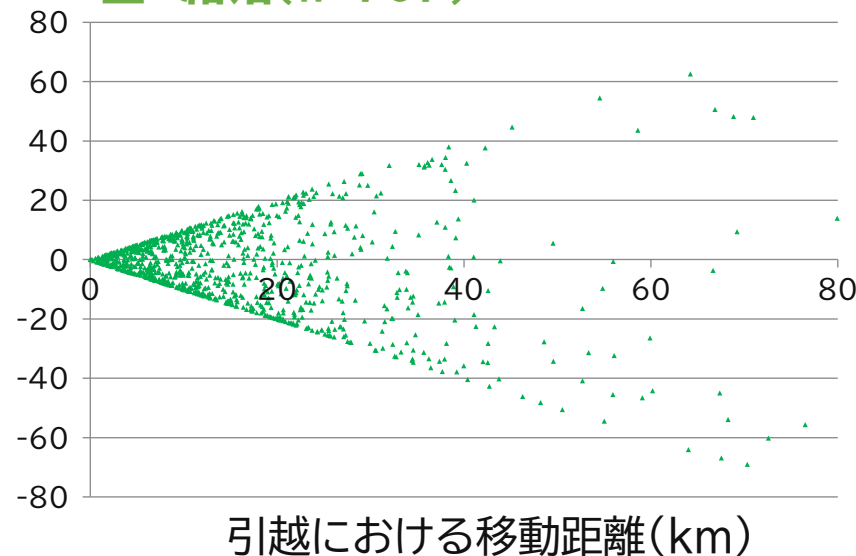
進学・就職・転職の 때가より幅広い距離で移動

自宅と通勤・通学先との距離における引越前後の変化量(km)

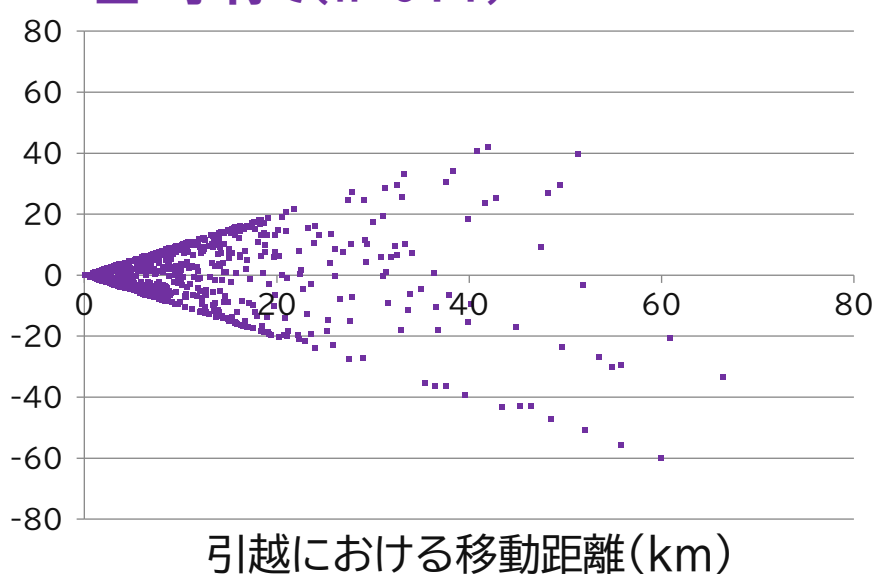
■ 進学・就職・転職(n=696)



■ 結婚(n=767)



■ 子育て(n=514)

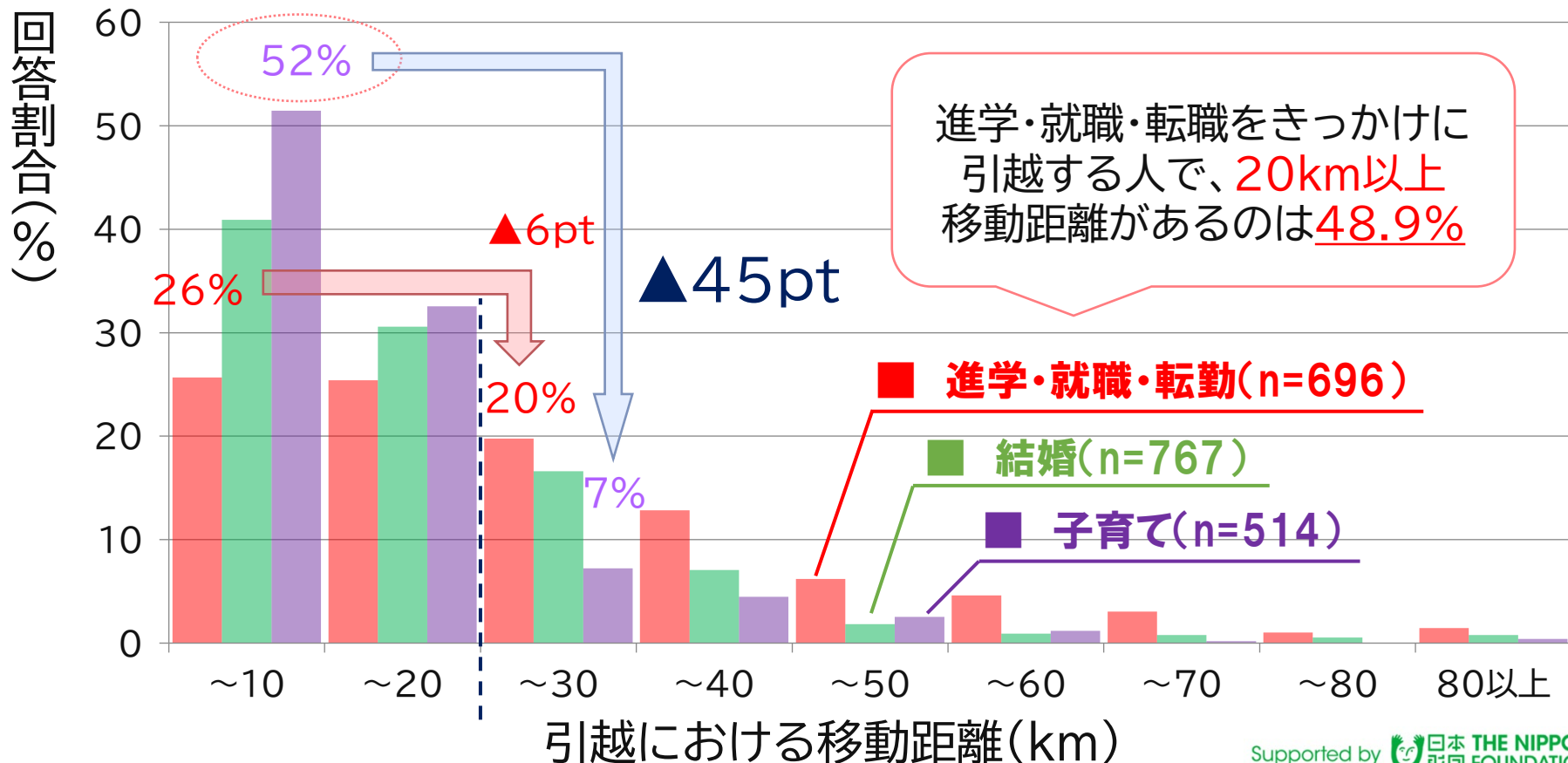


- 進学・就職・転職は広くプロットされており、大胆に遠くへ引越をする人も多い
- 結婚は本人と配偶者の2人になり、進学・就職・転職より引越の範囲が狭まる
- 子育ては結婚よりもさらに狭い範囲での引越をしている

子育ての段階で離れた土地に引越をする人は少数派

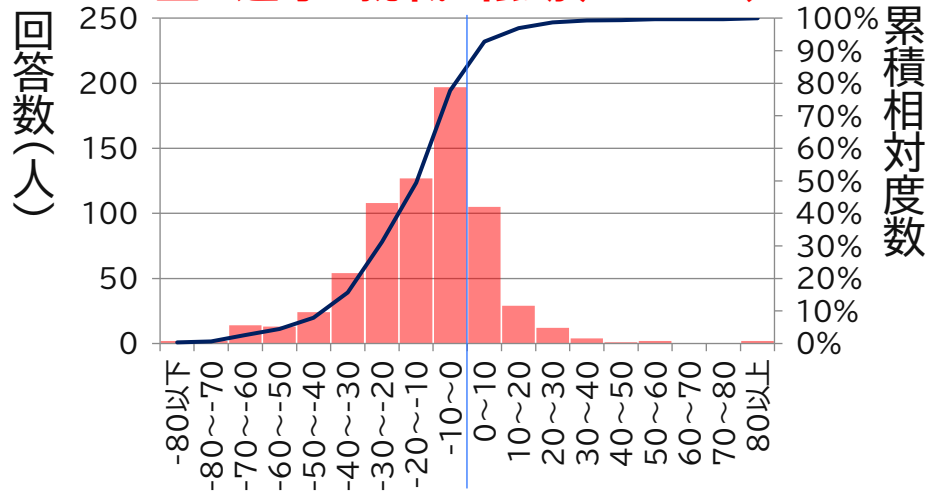
- 子育てをきっかけに引越する人は、移動距離10km未満が半数以上
 - 「東京都から3県」の場合でも、基本は都県境に近いエリアが主流
 - 「神奈川県⇔埼玉県・千葉県」のような住み替えはあまり期待できない

引越の「きっかけ」別に見た移動距離の比較

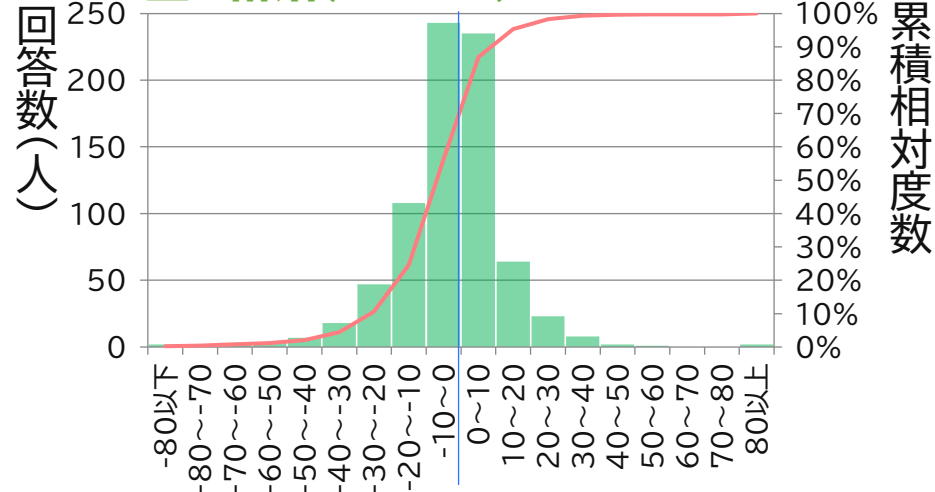


子育ての時に職場から離れる方を選択する傾向

■ 進学・就職・転職(n=696)

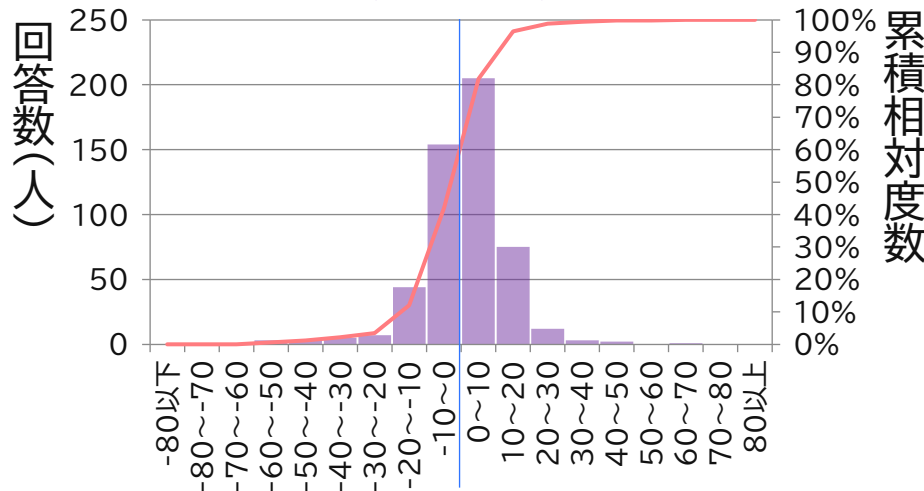


■ 結婚(n=767)



自宅と通勤・通学先との距離における引越前後の変化量(km)

■ 子育て(n=514)



- 進学・就職・転職は単身であり、職場・大学に近づこうとする明確な意図が見られる
- 子育ては引越で職場から離れる方がわずかに多く、広い自宅のために郊外を志向している可能性がある

自宅と通勤・通学先との距離における引越前後の変化量(km)

子育ての時ほど同じ鉄道事業者の沿線を選択

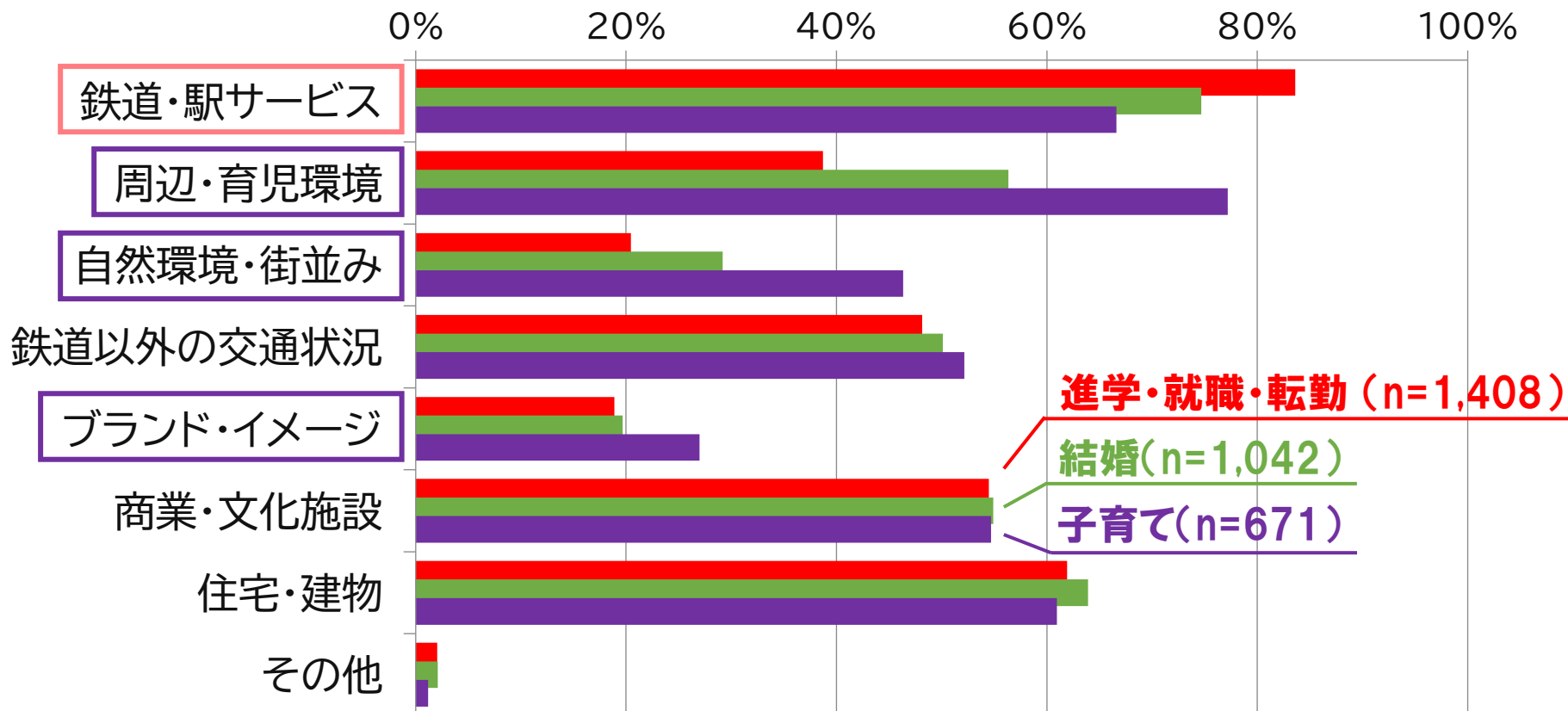
- 進学・就職・転勤では、約85%の人が引越によって普段利用する沿線の鉄道事業者が変わっており、引越前は職場や大学に通うのに複数の事業者に跨る(乗換が生じる)ことを嫌がって引越している人が多いと推察
- 子育ては上記の割合がほぼ半分、「住み慣れた沿線や環境が大事」で沿線の鉄道事業者を変えない引越をする人が増えてくると考えられる

引越の「きっかけ」別に見た引越前後の鉄道事業者の沿線選択

引越のきっかけ		現住地と前住地で 普段利用する沿線の鉄道事業者が		合計
		同じ	異なる	
進学・就職・転勤	(人)	223	1,185	1,408
		15.8%	84.2%	100%
結婚	(人)	371	671	1,042
		35.6%	64.4%	100%
子育て	(人)	318	353	671
		47.4%	52.6%	100%

進学・就職・転勤(单身中心)ほど鉄道サービスを重視

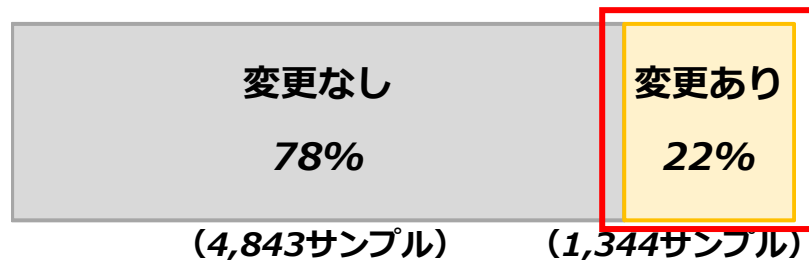
- 『進学・就職・転勤』が最も「鉄道・駅サービス」を重視
 - どのきっかけも「鉄道・駅サービス」は非常に高い水準で重視
- 住宅を購入する『子育て』は「周辺・育児環境」「自然環境・街並み」「ブランド・イメージ」で突出して高く、鉄道以外の沿線環境やまちづくりも重視



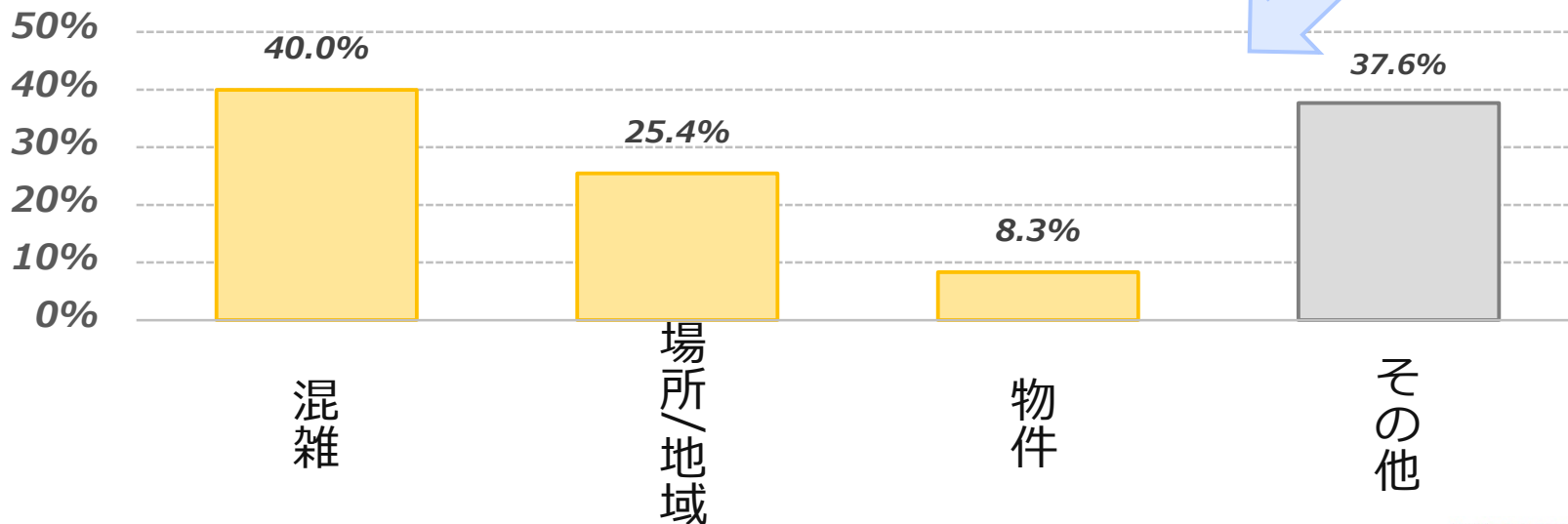
《今後の居住地選択時の検討項目》

- **混雑に関する事項…40%**
 - － 混雑しない路線を検討 等
- **場所/地域に関する事項…25%**
 - － 通勤に時間のかからない都心を検討
 - － 通勤の必要がないので郊外を検討 等

★ 今後転居を検討するにあたり、これまでの考え方に変化があるか



⇒ **テレワーク・在宅勤務の促進など、今後の状況次第では、居住地選択において重視する項目に変更の可能性**



<世帯構成による引越の主なきっかけ>

- 単身世帯は、一人暮らし・就職・単身赴任・結婚・転職
- 家族世帯は、家購入・結婚・子育て(育児、子の進学、出産)・物件に不満
- シニア世帯は、より良い場所・家購入・老朽化・家賃・退職

<重視する項目>

- どの世帯構成も「**鉄道・駅サービス**」は非常に重視されており、**極めて高い水準**
- 家族・シニア世帯は「**周辺・育児環境**」「**自然環境・街並み**」「**ブランド・イメージ**」が相対的に高くなり、鉄道以外の沿線環境やまちづくりも重視

<居住形態の変化>

- **子育て**のタイミングで賃貸から**持家に変更する人が70%**、ほぼ持家になる
- **子育て・持家**の時に**沿線が選択されれば**長期的な沿線ユーザーに

<引越の距離と通勤・通学先の距離の変化・沿線鉄道事業者の変化>

- ライフイベントが進めば進むほど、遠く離れた沿線から住み替えてもらうことが難しくなるため、**進学・就職のタイミングで賃貸で住んでももらうことが重要**
- 沿線住まいの**入口**として「**鉄道サービス**」、**長期的**には「**沿線まちづくり**」の両輪

<1. 東京圏の人口移動の概況>

⇒ 長期的動向、東京圏内外との移動、東京圏内の移動、年齢別

<2. 東京圏の主要路線別人口移動の動向>

⇒ 路線による特徴や違いは何か？

- 集計対象路線と駅勢圏人口の算出方法
- 【18路線】転入者数・転出者数・活発化指数・純移動指数
- 【6路線・詳細分析】移動概要・路線間移動・年齢別移動

⇒ 国勢調査

<3. 人口移動の要因分析>

⇒ どの世帯構成が、どんな移動をするのか？

- アンケート実施内容・実施方法・回収数
- 世帯構成別に見た分析(きっかけ、重視項目、選択構造)
- きっかけ別に見た引越の特徴分析

⇒ アンケート調査

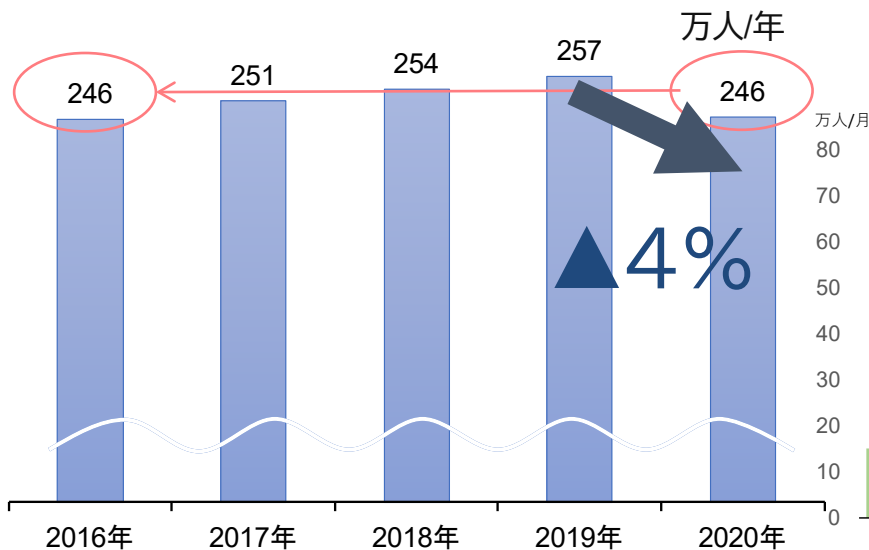
<補足. コロナ禍における人口移動の特徴>

⇒ 住民基本台帳人口

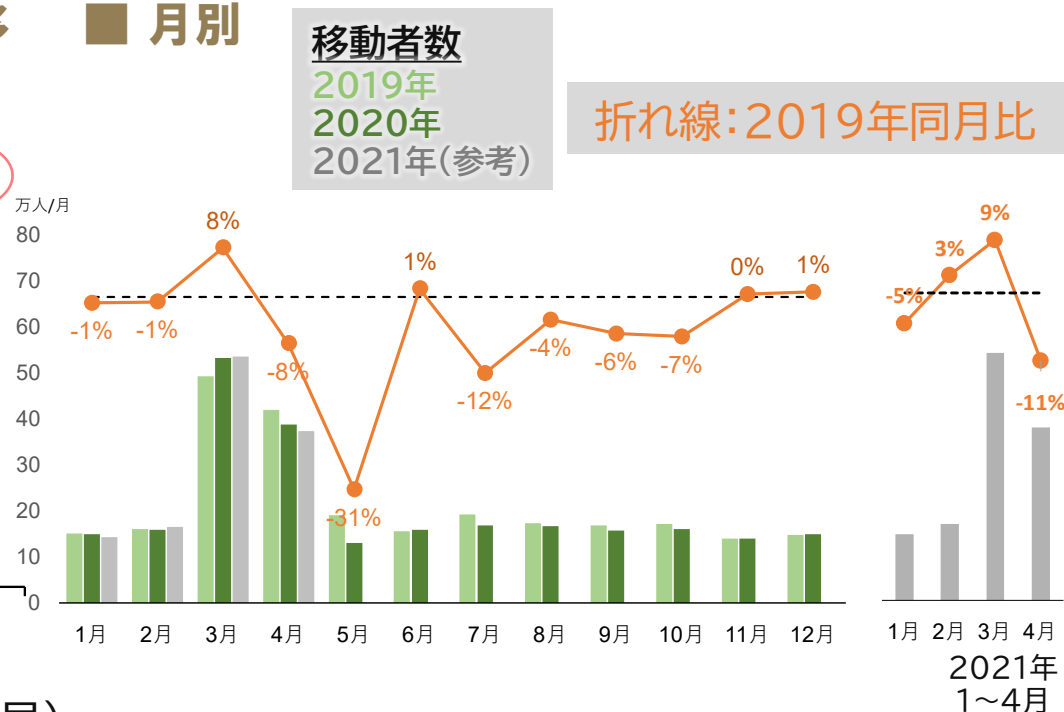
全国の2020年の人口移動量は前年比4%減少

- 全国の都道府県間の2020年の移動人数は、前年比で4%(9万人)減少
- ここ数年で移動人数は上昇基調であったが、2016年(5年前)の水準に戻った
- 年平均では4%減だが、特に緊急事態宣言後の5月の前年比は-31%
 - 緊急事態宣言期間外の6~12月は、2020年前年比で大きく変わらず

■ 全国の都道府県間移動人数の推移



■ 月別

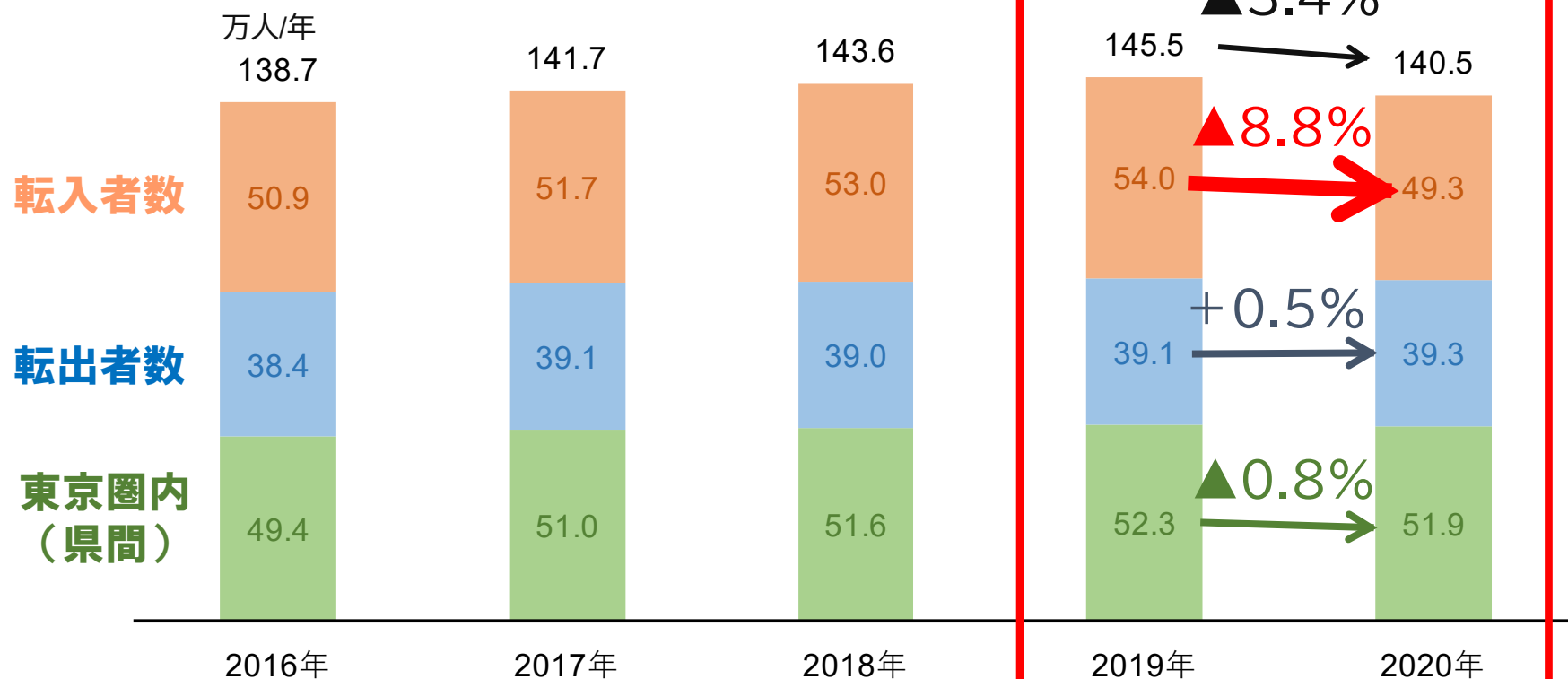


出典: 住民基本台帳移動報告(総務省統計局)

東京圏の移動人数の減少は「転入者数の大幅減」

- 東京圏の移動人数は、全体で▲3.4%と全国(▲4%)と同程度の水準
- しかしながら、減少のほとんどは転入者数の減少(▲8.8%)によるもの

東京圏(1都3県)の移動者数の推移



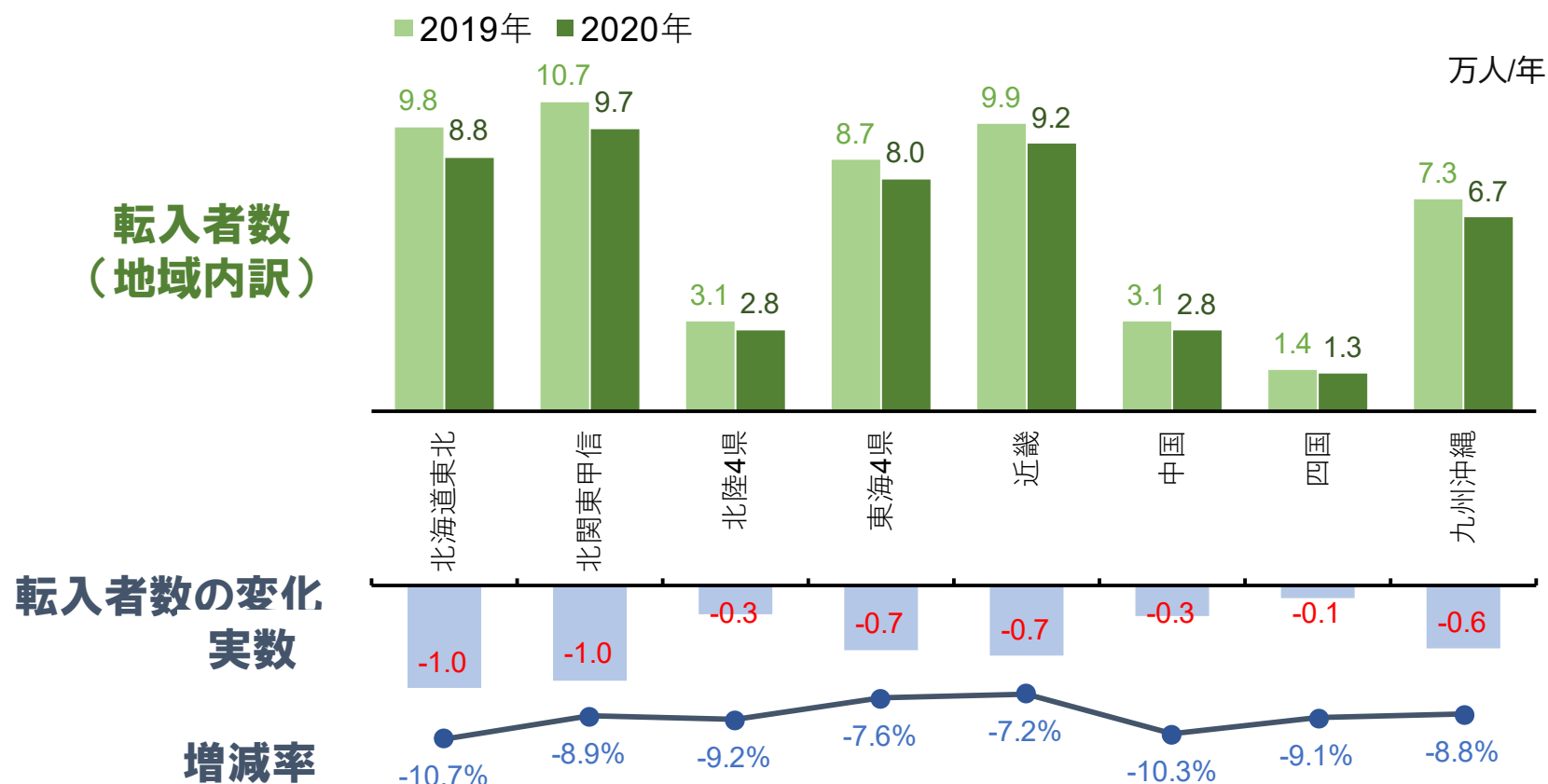
出典:住民基本台帳移動報告(総務省統計局)

Supported by 日本 THE NIPPON 財団 FOUNDATION

特に東海・近畿以外からの転入者数減少が大

- どの地域からも東京圏への転入者数が減少
- 特に東海4県・近畿4県の大都市圏以外から東京圏への転入者数の減少率は大きい

東京圏(1都3県)の転入者の変化 地域内訳



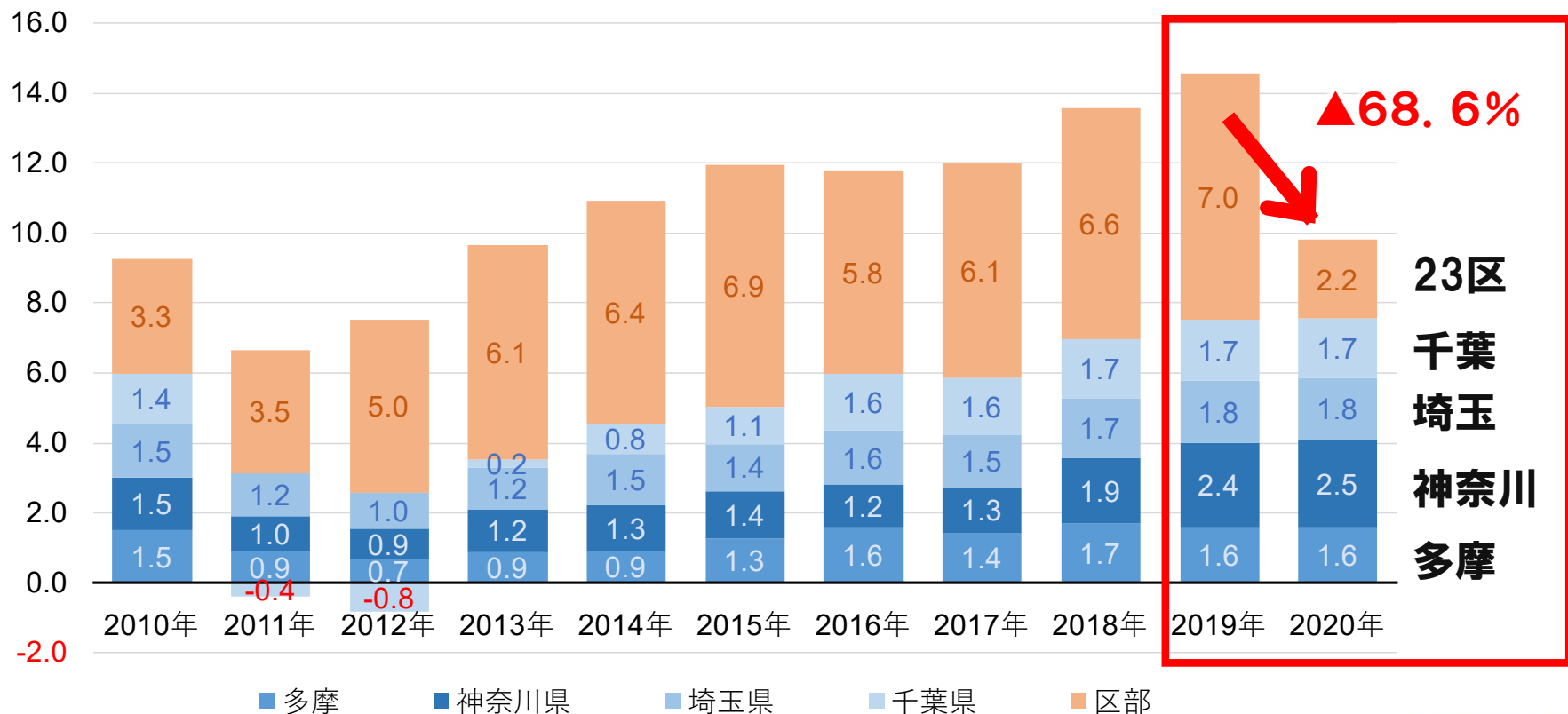
出典:住民基本台帳移動報告(総務省統計局)

純移動者数(転入超過)の減少は23区のみ

- 東京圏では転入超過数が大幅に減少しているものの、減少が見られるのは23区のみで、他の郊外地域では大きな変化は見られない。

23区部・郊外の純移動者数の推移

万人/年

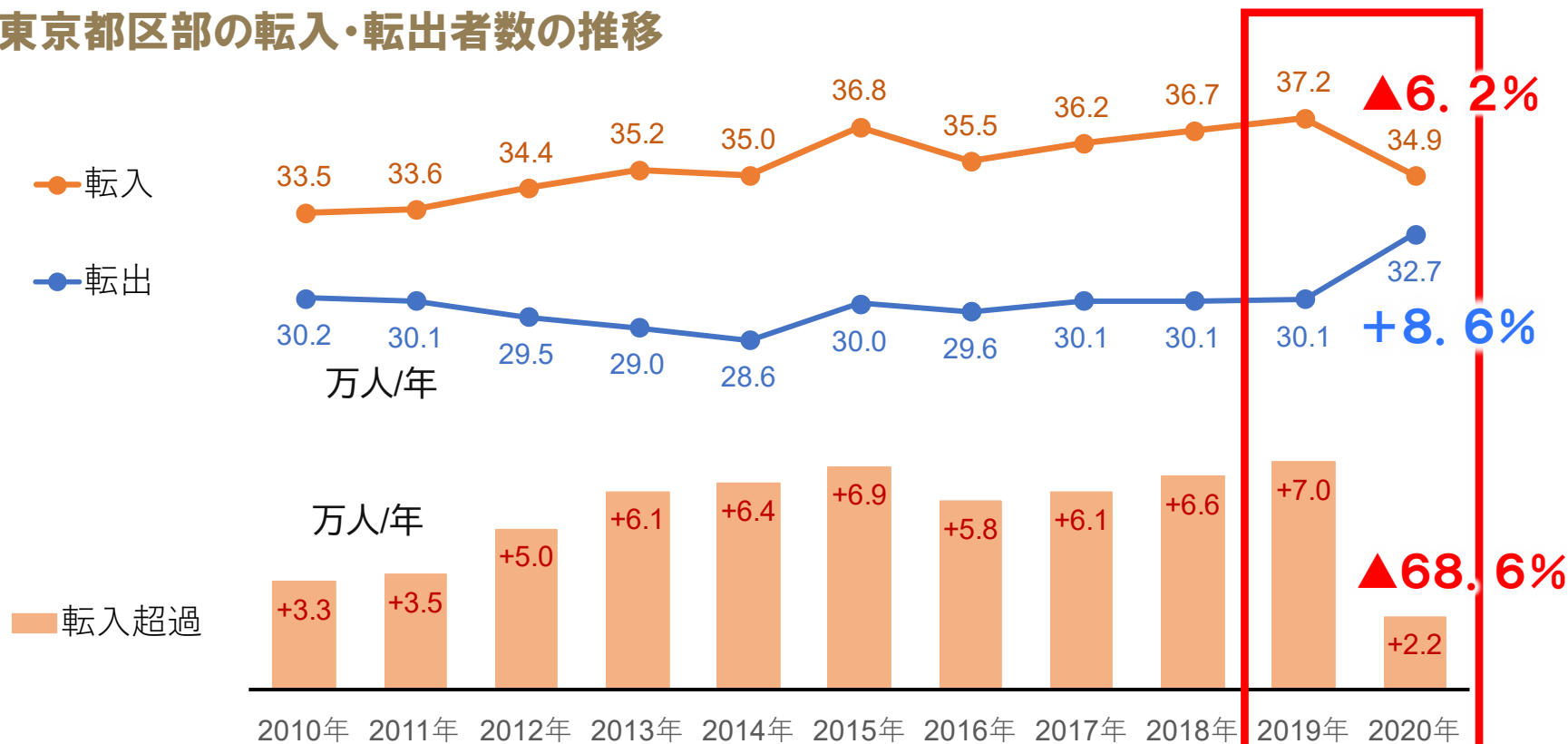


出典:住民基本台帳移動報告(総務省統計局)

23区は転入者数の減少と転出者数の増加

- 2014年頃より23区の転入・転出者数はともに増加傾向が続いており、転入超過数は横ばいから微増傾向に変化
- コロナ禍(2020年)では、転入者数の減少・転出者数の増加により、転入超過数が大幅に減少するも、年間では転入超過(+)

東京都区部の転入・転出者数の推移

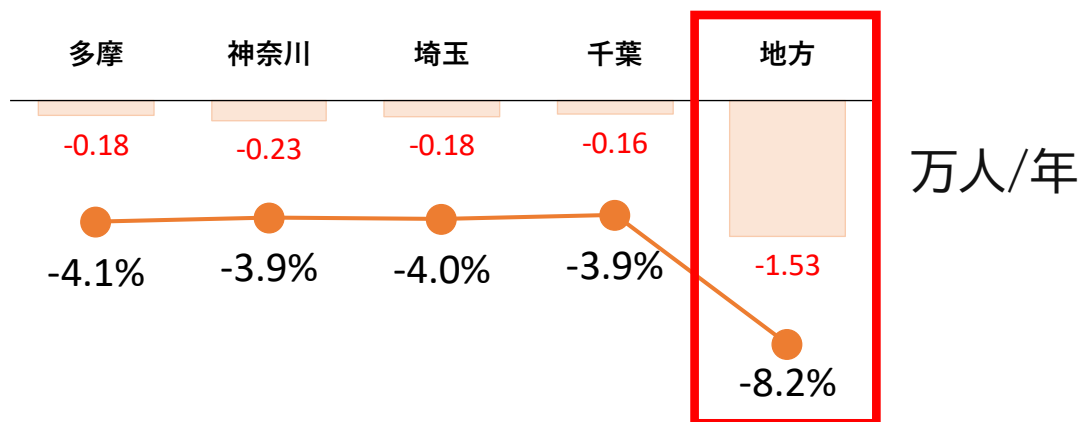


出典:住民基本台帳移動報告(総務省統計局)

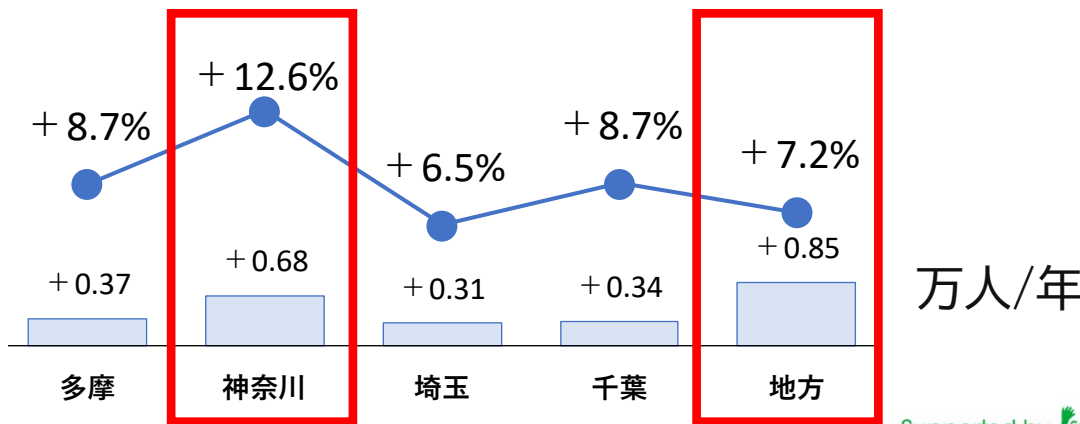
23区に来る転入者数の減少は地方から

- 23区部の転入者の減少の内訳をみると地方からの転入者が1.53万人（前年比8.2%減）と、多くは地方からが占められている
- 転出者の増加は地方へも多いが、郊外への転出増も大きく、特に、神奈川県へは前年比+12.6%と区部から神奈川へ流出している

転入者数の変化
2019⇒2020年



転出者数の変化
2019⇒2020年

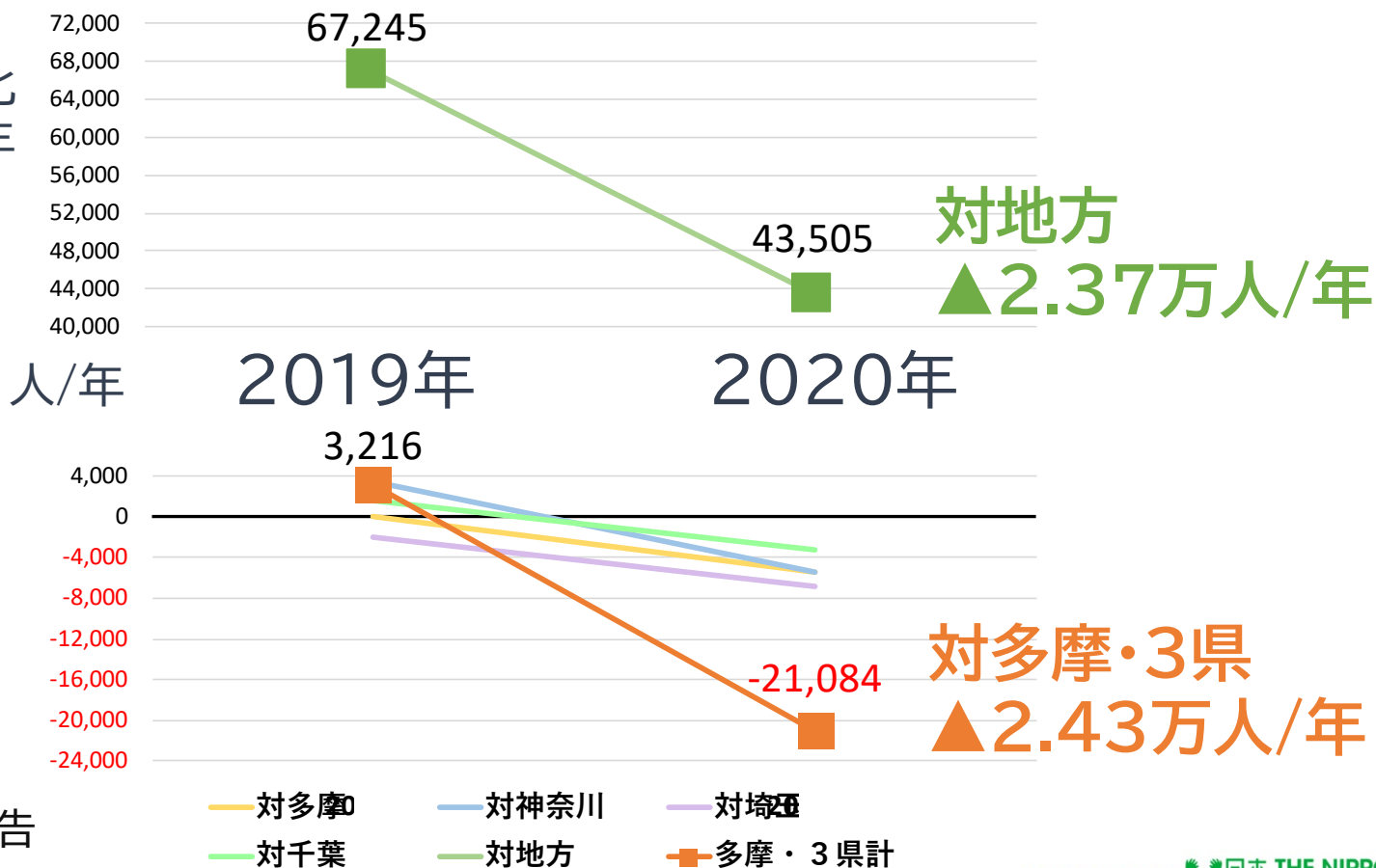


出典：
住民基本台帳移動報告
(総務省統計局)

23区の純移動者数は、地方・郊外で同程度の減少

- 23区部の純移動者数の推移をみると、対地方では+6.7万人→+4.4万人、対郊外では+0.3万人→-2.1万人
- 対地方・対郊外で同程度の純移動者数の減少が見られる。

純移動者数の変化
2019⇒2020年

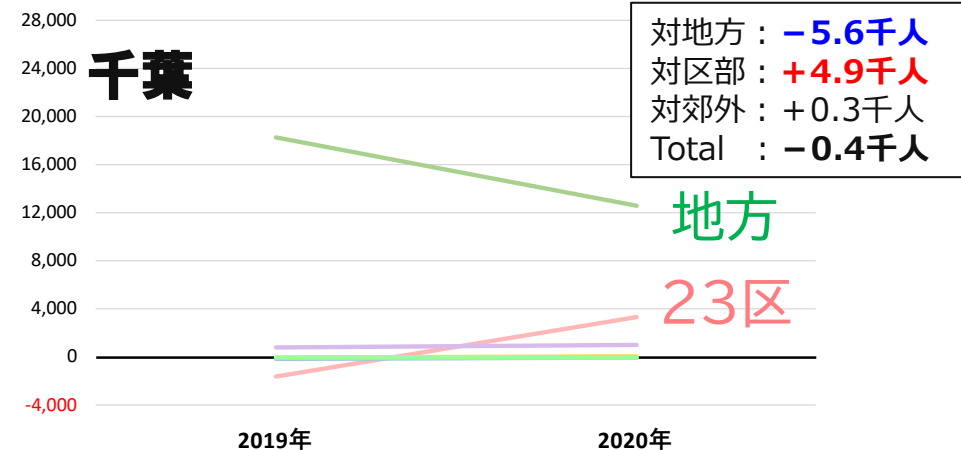
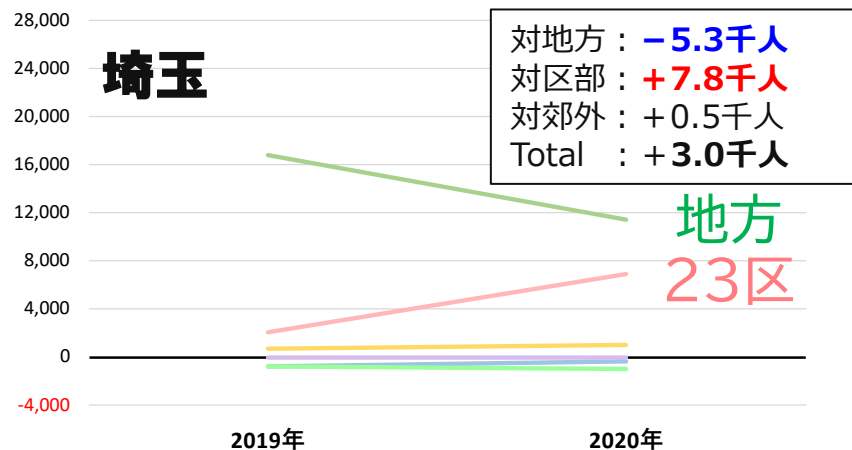
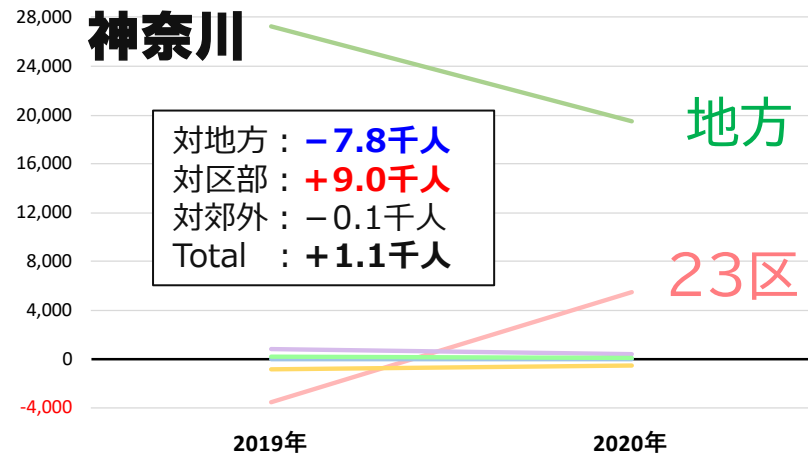
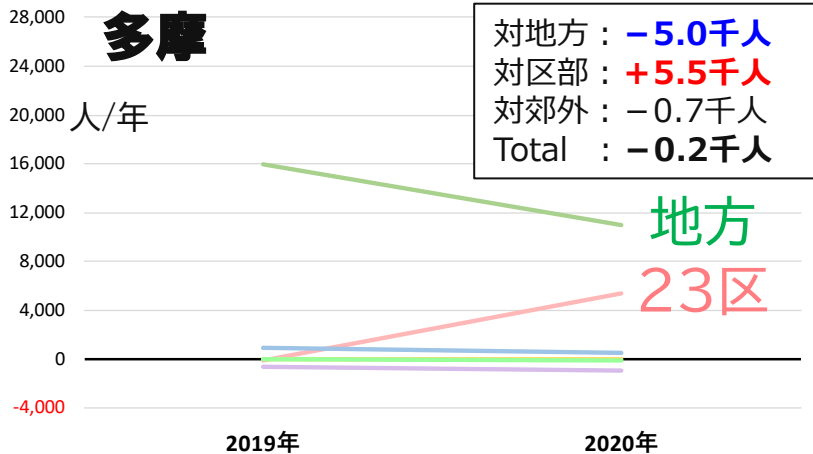


出典：
住民基本台帳移動報告
(総務省統計局)

多摩・3県:地方からは減少も23区から増加

■ 多摩・3県いずれも、地方からは純移動者数が減少も、23区からの純移動者数の増加により相殺され、2019年と2020年で大きく変わらない

■ 郊外の純移動者数の変化 2019⇒2020年 住民基本台帳移動報告(日本人の移動)



— 対区部 — 対多摩 — 対神奈川 — 対埼玉 — 対千葉 — 対地方

— 対区部 — 対多摩 — 対神奈川 — 対埼玉 — 対千葉 — 対地方

出典:住民基本台帳移動報告(総務省統計局)

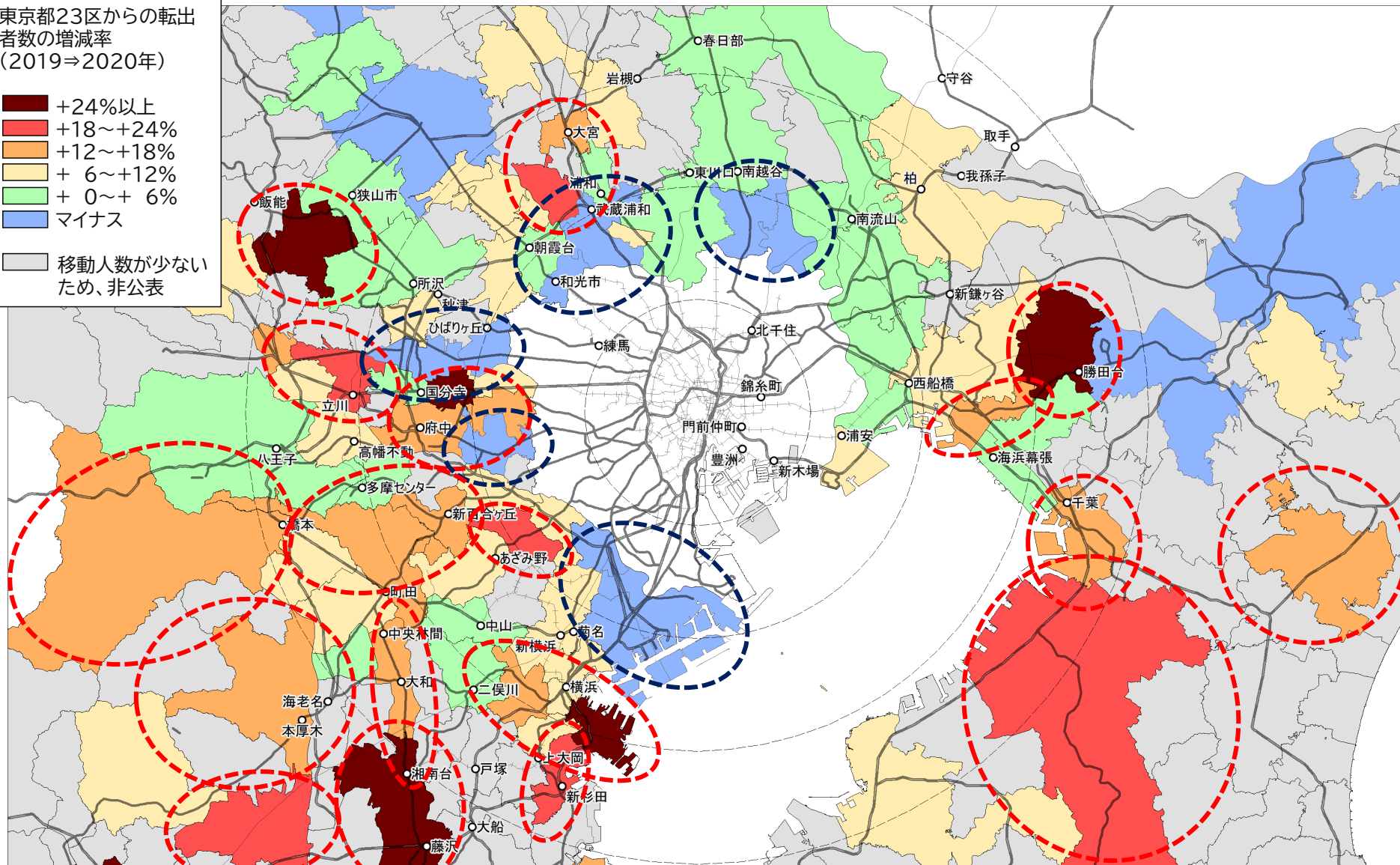
Supported by THE NIPPON FOUNDATION

東京都23区からの転出者数の増加率

東京都23区からの転出者数の増減率
(2019⇒2020年)

- +24%以上
- +18~+24%
- +12~+18%
- +6~+12%
- +0~+6%
- マイナス

移動人数が少ないため、非公表



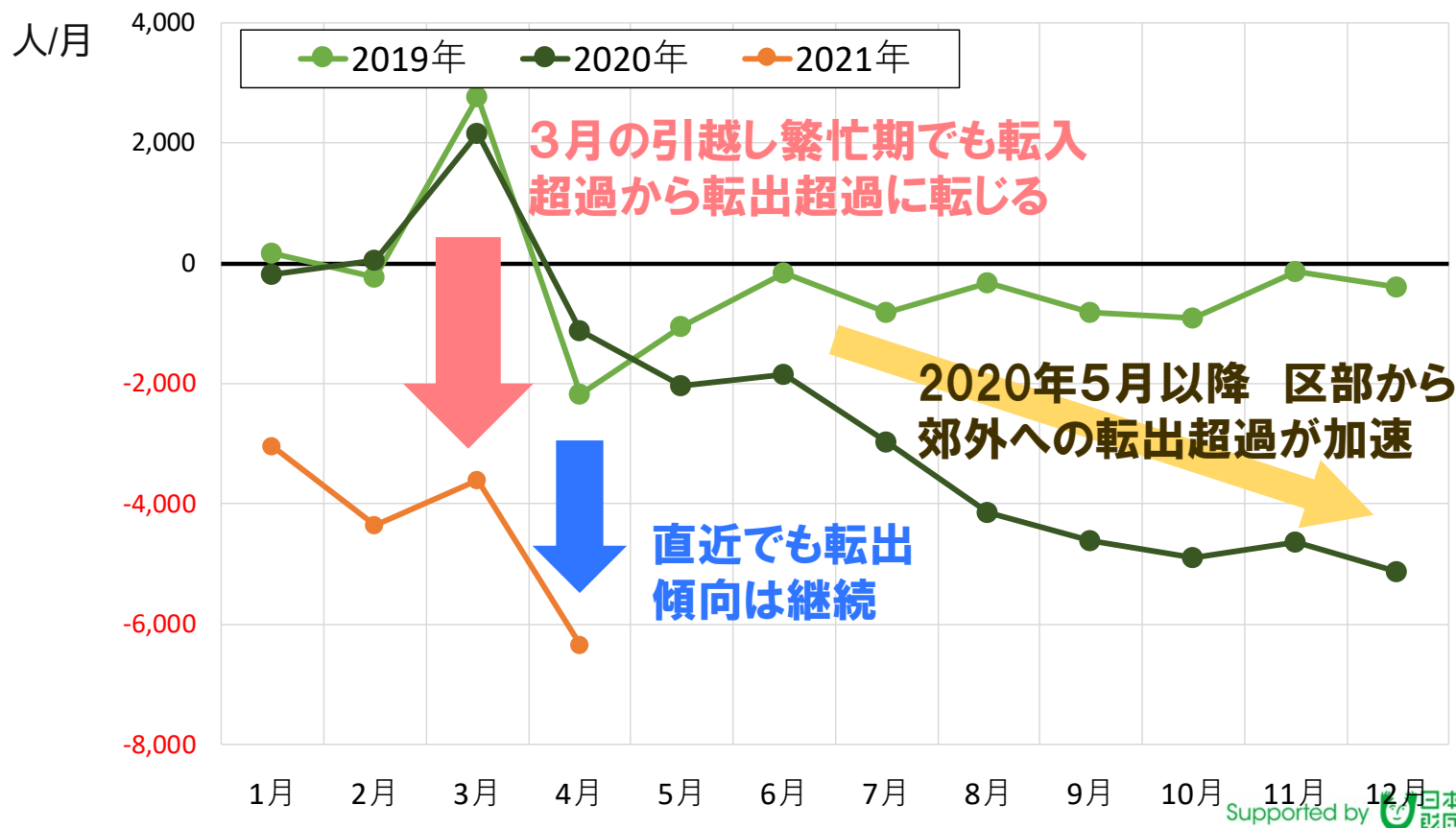
出典: 住民基本台帳移動報告(総務省統計局)

Supported by  THE NIPPON FOUNDATION

2021年も転出超過傾向はさらに継続

- 2020年は転出超過傾向が加速、2020年5月以降の引越繁忙期を過ぎても転出超過数が増加
- さらに2021年では、引越繁忙期の3月でも転出超過に転じた

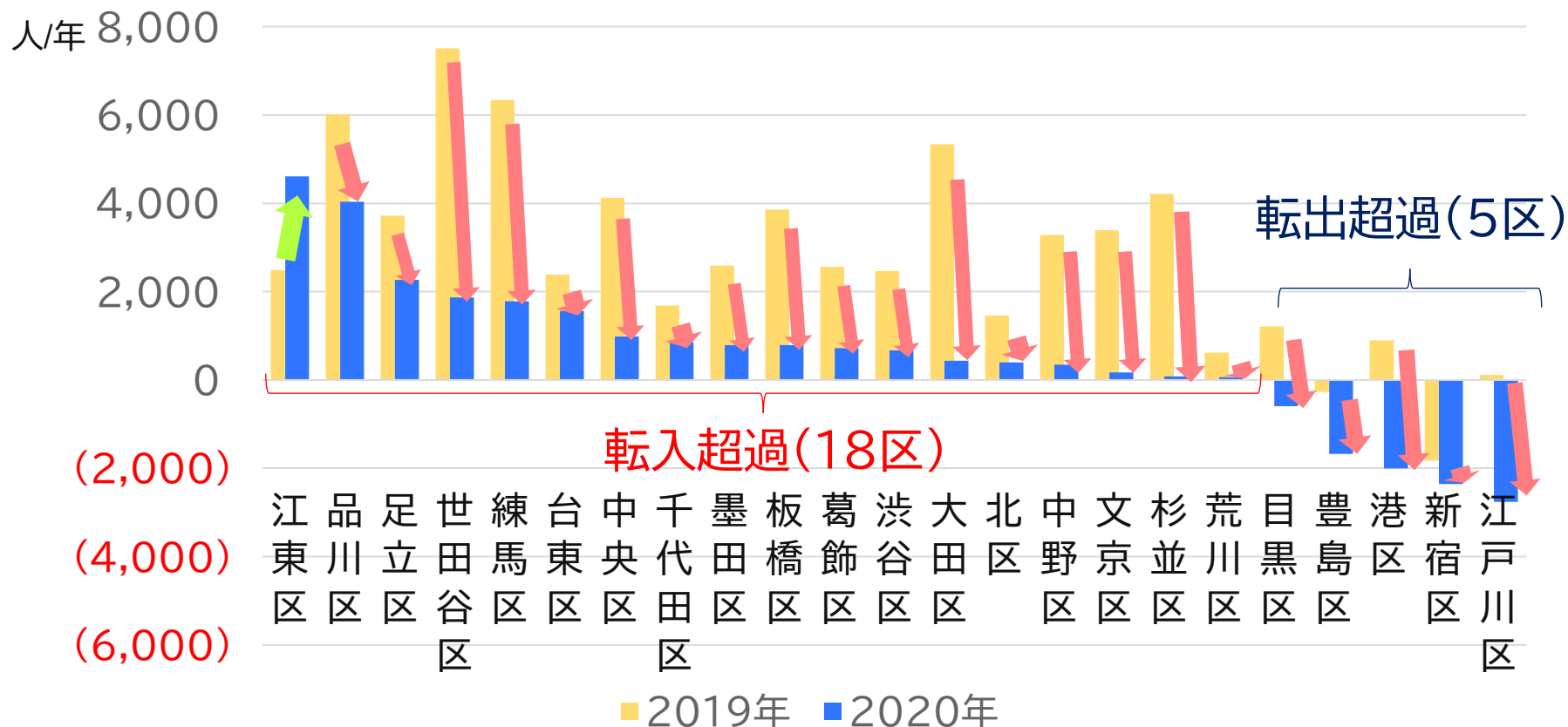
■ 【月別】区部の純移動者数の地域別内訳(対多摩・3県)



23区中18区で転入超過を維持

- 2020年は2019年と比較して、江東区を除き転入超過数は減少したものの、23区中18区では依然として転入超過を維持
- 多くの区では、コロナ禍という特異的な状況下でも人口は増加

2019年→2020年の23区の純移動者数の変化(対全国)



出典:住民基本台帳移動報告(総務省統計局)

都心区は都内移動、都県境に接する区は隣県

- 江東区・中央区・杉並区は**東京都内**での転入超過の変化が多くを占める
- 大田区・世田谷区は**神奈川県**と、板橋区・練馬区は**埼玉県**と、江戸川区は**千葉県**との移動が多くを占め、隣県との転入超過が極端に変化(減少)

2019年→2020年の23区の純移動者数の変化(対1都3県)

対1都3県	2019年	2020年	2020年 -2019年	2020年-2019年(対1都3県の内訳)			
				東京都	神奈川県	埼玉県	千葉県
23区平均	-177	-1,277	-1,100	-255	-403	-199	-243
江東区	-308	2,478	+2,786	+3,041	+37	-157	-135
中央区	3,056	466	-2,590	-1,804	-355	-236	-155
杉並区	-921	-2,905	-1,984	-1,428	-481	-143	+68
大田区	-1,489	-4,342	-2,853	-973	-1,320	-165	-395
世田谷区	806	-1,810	-2,616	-582	-1,559	-6	-469
板橋区	-990	-2,415	-1,425	-416	-164	-661	-184
練馬区	643	-1,318	-1,961	-630	-373	-684	-274
江戸川区	-3,503	-5,138	-1,635	-335	-72	-97	-1,131

出典:住民基本台帳移動報告(総務省統計局)

<全体>

- **コロナ禍**という未曾有の状況も、東京圏は**転入超過を維持**
- 全国の人口移動は前年比4%減（ここ数年の変動の範囲内）

<地方からの転入・転出>

- 東京圏では地方からの転入者数が大幅に減少(8.8%減)
- 地方から東京圏の転入超過数は減少も、影響の範囲はほぼ23区
⇒ 大学進学・転勤ともコロナが終われば、ある程度は戻ると考えられる

<区部と郊外の移動>

- **郊外化の加速**:コロナ前まで区部から郊外への転出傾向があったが、
コロナ禍ではその傾向が加速(特に都県境付近の市区が中心)
- **今後の可能性**:2021年では、引っ越しによる区部への転入の多い3月でも
転出超過に転じており、郊外化の傾向はさらに続く可能性あり

<1. 東京圏の人口移動の概況>

- 長期的には23区は**東京圏外からの転入者数が増加**、転入超過が年々増加
- 多摩・3県は**東京圏外への転出者数が減少**傾向で、転入超過が年々微増

<2. 東京圏の主要路線別人口移動の動向>

- **東京圏外、東京圏内、自沿線内**別の移動動向が沿線によって異なる
- 東急田園都市線は女性に選択されている、東武伊勢崎線は東京圏外と内の双方からバランスよく転入超過となっている、東京メトロ東西線は20代の転入超過に偏っている、といった特徴を整理

<3. 人口移動の要因分析>

- 沿線住まいの**入口**として「**鉄道サービス**」、**長期的**には「**沿線まちづくり**」の両輪
- コロナ禍で鉄道事業経営環境が著しく悪化も、鉄道サービスの低下は、進学・就職・転勤というフットワークの軽い単身世帯中心の転入を阻害する恐れ
 - 子育ての時点でリカバリーするのは容易ではなく、長期的な影響の可能性

<4. コロナ禍における人口移動の特徴>

- **コロナ禍**という未曾有の状況も、東京圏は**転入超過を維持**
- 都心が好調？ 郊外が好調？ ⇒ 東京23区から江東区および多摩・3県が中心

ご清聴ありがとうございました