

平成 17 年度 経済社会の変化に対応した 大都市圏郊外部の整備方策等検討調査報告書 概要

序 調査方針

1. 調査の目的

- ・大都市圏郊外部において、今後、人口減少、高齢化が急速に進展し、市街地の縮退する地域がモザイク状に進むことが予想される。昨年度、首都圏で検討したように交通条件によってその変化に大きな差異が生じる可能性が認められ、今後は、地域特性、居住者特性に応じた柔軟な市街地整備の取組みが必要となる。
- ・一方、近畿圏、中部圏においては、郊外化が早くから始まった一部地域での市街地の縮退が深刻化しつつあり、官民連携の中で早急な市街地環境の改善・整備が求められている。
- ・そこで、本年度は、近畿圏、中部圏での将来の人口・高齢化動向を把握し、今後の人口減少・本格化する高齢社会における大都市圏郊外部の地域特性を整理する。
- ・また、三大都市圏（首都圏、近畿圏、中部圏）郊外部の都心や鉄道駅へのアクセシビリティの度合による将来の人口・高齢化動向を比較するとともに、市街地整備課題の方向性について明らかにする。
- ・さらに、首都圏については、業務核都市へのアクセシビリティの度合により地域区分を行い、区分ごとに将来の人口動向及び交通行動特性の分析を行い、地域特性を明らかにすることを目的とする。

2. 将来人口の推計方法

交通条件を加味した地域区分別の将来人口推計方法は、首都圏の将来人口推計方法を基本とし、以下のフローに沿って推計する。

2000 年人口

- ・2000 年人口は、2000 年町丁字別・年齢階層別国勢調査人口を用いてゾーン単位に集計して算出する。

2010 年推計人口

- ・2010 年推計人口は、2000 年人口に 2000 - 2005 年地域区分別社会増減率と 2000 - 2010 年国立社会保障・人口問題研究所（以降、人問研と略す）生残率を適用してゾーン単位に振り分け、2010 年人問研市町村別推計人口（開放型）により補正する。

2020 年推計人口

- ・2020 年推計人口は、2010 年推計人口に 2000 - 2010 年社会増減率と 2010 - 2020 年人問研生残率生残率を適用して算出し、これを 2020 年人問研府県別推計人口（開放型）により補正する。

第 部 近畿圏の人口動向と市街地整備課題

1. 地域区分の設定

近畿圏において、交通条件（中心都市へのアクセシビリティと最寄り駅へのアクセシビリティ）を加味した市街地特性による地域区分を設定する。

地域区分の判別に用いた通勤時間について、どの中心都市への通勤時間を設定したかをゾーン別に示す。下図より、大阪市都心部に依存するゾーンは大阪市・大阪府下、兵庫県下（阪神地域）奈良県、和歌山県に及ぶものとなった。また、京都市都心部に依存するゾーンは京都市・京都府下、滋賀県に多く、神戸市都心部は神戸市・兵庫県下（神戸市以西地域）に多いこととなった。

表 交通条件を加味した市街地特性による地域区分

地域区分	都心アクセス性		鉄道駅アクセス性
	時間距離 (大阪市)	時間距離 (京都市・神戸市)	最寄り駅距離
A 地域	45 分未満	30 分未満	-
B	Ba 地域	45 ~ 60 分	30 ~ 45 分
	Bb 地域		1.0km 未満
C	Ca 地域	60 ~ 75 分	1.0km 以上
	Cb 地域		1.0km 未満
D	Da 地域	75 分以上	45 ~ 60 分
	Db 地域		1.0km 未満
			1.0km 以上

注) 中心都市へのアクセシビリティは、3 大市都心部へのアクセシビリティの割合により設定する。ゾーンによっては大阪市と京都市など複数の中心都市に通勤するトリップがあるが、トリップ数が最も多い都市に専ら依存していると設定した。

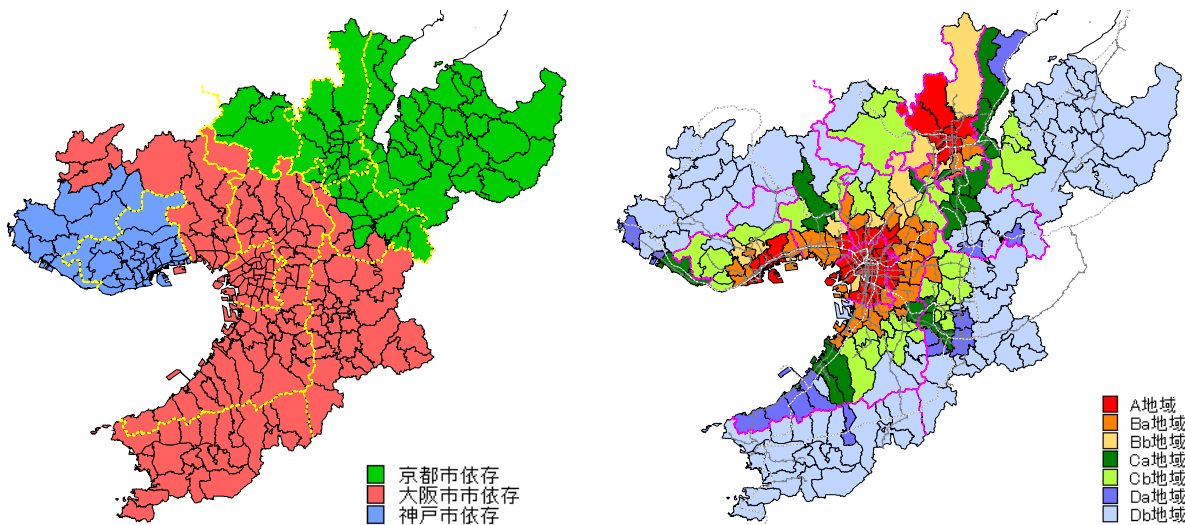


図 ゾーン別・依存している中心都市

図 交通条件を加味した市街地特性による地域区分

2. 近畿圏郊外部における地域特性のまとめ

人口減少と高齢化の進行に着目した将来人口動向の分析結果を整理すると、市街地特性ごとの特徴がうかがえる。

表 市街地特性別の将来人口動向総括表

(人口増減単位:万人)

	人口減少			既高齢化進行		将来高齢化進行							
	00-10年 増減率	00-20年 増減率	00-20年 増減数	2000年 高齢化率	2000年 高齢/生産	00-20年 高齢増加率	00-20年 高齢増加数	2020年 高齢化率	2020年 高齢/生産	00-20年 生産減少率	00-20年 後期増加率	00-20年 後期増加数	
A地域	0.986	0.982	8.4	17.8%	0.25	1.48	38.9	26.8%	0.44	0.86	2.10	34.1	
B地域	Ba	0.990	0.928	33.4	14.8%	0.21	1.69	47.4	27.1%	0.44	0.80	2.39	35.1
	Bb	0.998	0.958	4.7	13.8%	0.19	1.86	13.1	26.7%	0.44	0.82	2.70	9.3
	小計	0.992	0.933	38.1	14.6%	0.21	1.72	60.5	27.0%	0.44	0.80	2.44	44.3
C地域	Ca	1.025	0.993	1.1	14.8%	0.21	1.76	18.8	26.2%	0.43	0.88	2.29	12.1
	Cb	1.010	0.979	6.3	14.0%	0.20	1.89	36.3	27.0%	0.44	0.84	2.54	23.3
	小計	1.015	0.984	7.4	14.3%	0.20	1.84	55.1	26.7%	0.44	0.85	2.44	35.4
D地域	Da	1.008	0.957	2.8	15.2%	0.22	1.67	6.5	26.7%	0.44	0.85	2.17	4.3
	Db	1.039	1.048	13.1	16.7%	0.25	1.75	33.7	27.9%	0.46	0.94	2.12	20.6
	小計	1.033	1.031	10.3	16.4%	0.24	1.73	40.3	27.6%	0.46	0.92	2.13	25.0
都市圏平均	1.004	0.976		15.7%	0.22	1.68		27.0%	0.44	0.85	2.28		

■ 2000年に比べて減少
■ 都市圏平均以上または以下

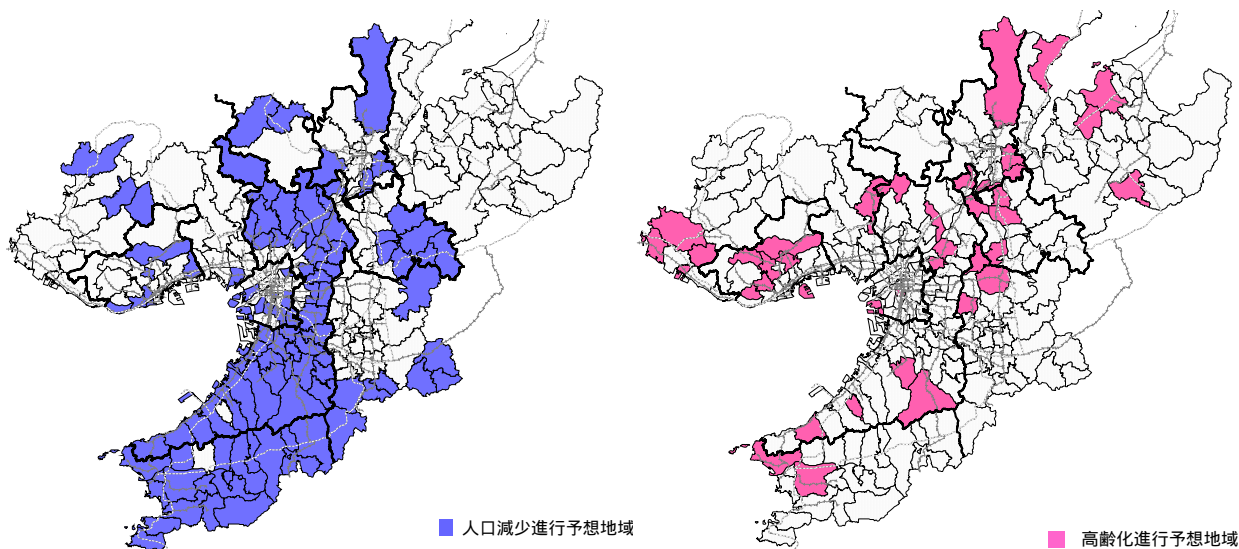


図 人口減少進行予想地域及び高齢化進行予想地域

人口減少進行予想地域：2000 - 2010年（短期）かつ2000 - 2020年（長期）で人口が減少する地域
 高齢化進行予想地域：高齢者増加率（2000 - 2020年） 高齢者 / 生産年齢人口比率（2020年）
 後期高齢者増加率（2000 - 2020年）が全て都市圏平均を上回る地域

(1) A 地域 (都市部)

人口減少傾向が継続するものの都心回帰の傾向あり

- ・ 2000 ~ 2020 年の 20 年間で人口減少が継続し、地域全体で約 8 万人の減少と見込まれる。しかし、都心回帰の影響より相対的な減少幅は小さくなっている。

高齢者、特に後期高齢者の増加が顕著

- ・ 2000 年における高齢化率、生産年齢人口に対する高齢者割合は都市圏平均よりも高く既に高齢化が進行している地域である。今後の高齢者や後期高齢者の増加率は都市圏平均よりも低い。
- ・ 2000 ~ 2020 年の 20 年間で高齢者は約 39 万人増加し、そのうち後期高齢者は約 34 万人増加すると推計され、後期高齢者の割合が非常に高くなると見込まれる。そのため、高齢者単身世帯も増加すると予想できるため、例えば生活支援やコミュニティ形成等の対策が必要となると考えられる。

(2) B 地域 (近郊外)

人口減少傾向の継続

- ・ 2000 ~ 2020 年の 20 年間で人口減少が継続し、地域全体で約 38 万人の減少と見込まれる。特に鉄道利便性の高い地域 (B a 地域) は約 33 万人減少と著しく減少すると推計された。また、この減少のほとんどが 2010 年 ~ 2020 年の 10 年間に生ずると見込まれている。この原因としては、この地域は高度成長期におけるニュータウンに該当するゾーンが多く、同一時期に同一世代 (団塊世代) が入居しているためと考えられる。

高齢者増加が顕著でかつ生産年齢人口が減少

- ・ 2000 ~ 2020 年の 20 年間で高齢者増加率、後期高齢者増加率が都市圏平均以上であり今後高齢化が著しく進行すると見込まれる。加えて、生産年齢人口の減少率は平均以上 (0.8 倍) であり、高齢者を支える働き手が次第に少なくなる地域といえる。
- ・ 特に高齢化の進行は鉄道利便性の高い地域 (B a 地域) で著しいと見込まれる。
- ・ そのため、例えば既存都市基盤の有効活用の面から、生産年齢人口の居住促進方策や通勤などでの鉄道駅の利用が少ないと目される高齢者の居住のあり方について検討を進めることも考えられる。また、この地域は大阪市と京都市・神戸市とに挟まれた交通利便性の高い地域であるため、3 大市に通勤する生産年齢人口の転入促進政策などにより、大阪市・京都市・神戸市を横断するような通勤 (クロスコミューティング) の削減など、よりコンパクトな都市圏形成に向けて重要な地域であると考えられる。

(3) C 地域 (郊外)

人口増加から減少の方向

- ・ 2000～2020年の20年間で前10年間は人口増加するものの、後10年間には人口減少に転ずると見込まれ、地域全体で約7万人の減少と推計された。特に鉄道利便性の高くない地域(Cb地域)では、前10年で約3万人増加し、後10年で約9万人減少するように、激しい人口変動が生ずると見込まれている。
- ・ 特に京都市通勤圏においては、京都府下内は人口減少、滋賀県内は人口増加と同一地域でも人口増減傾向が異なっている。

高齢者増加が顕著

- ・ 2000～2020年の20年間で高齢者増加率、後期高齢者増加率が都市圏平均以上であり今後高齢化が進行すると見込まれる。特にCb地域では生産年齢人口の減少率も平均以上であり、高齢者を支える働き手が次第に少なくなる地域といえる。
- ・ 鉄道利便性が高くない地域において交通弱者となりうる高齢者増加が大きいことから交通面からの対策が重要と考えられる。

(4) D 地域 (遠郊外)

人口増加傾向の継続

- ・ 2000～2020年の20年間で人口増加が継続し、地域全体では約10万人の増加が見込まれている。鉄道駅アクセス性は高くないものの、JRの高速化などで都心までのアクセス性が従前よりも向上した滋賀県内や兵庫県内の地域が含まれるDb地域では、20年間で約13万人増加すると推計された。
- ・ 反対に、ほとんどのゾーンがDb地域に該当する和歌山県では人口減少が継続するなど、府県間の差異が大きくなっている。

既に高齢化であり今後も進行

- ・ 2000年における高齢化率、生産年齢人口に対する高齢者割合は都市圏平均よりも高く既に高齢化が進行している地域である。加えて、2000～2020年の20年間の高齢者増加率は、都市圏平均を上回る。
- ・ 鉄道利便性が高くない地域において高齢化が進行しており、今後もその傾向が続くと予想されることから、交通弱者への対策は急務である。人口増減傾向に差異もあるため、例えば、人口増加地域ではバス路線の再編、バリアフリー化、人口減少地域では乗合タクシーの導入等が一例として考えられる。

第 部 中部圏の人口動向と市街地整備課題

1. 地域区分の設定

将来人口推計における地域区分は以下のように都心アクセス性、鉄道駅アクセス性を考慮して設定した。

表 交通条件を加味した市街地特性による地域区分

地域区分		都心アクセス性	鉄道駅アクセス性
		時間距離	最寄り駅距離
A 地域		30 分未満	—
B	Ba 地域	30 ~ 45 分	1.0km 未満
	Bb 地域		1.0km 以上
C	Ca 地域	45 ~ 60 分	1.0km 未満
	Cb 地域		1.0km 以上
D	Da 地域	60 分以上	1.0km 未満
	Db 地域		1.0km 以上

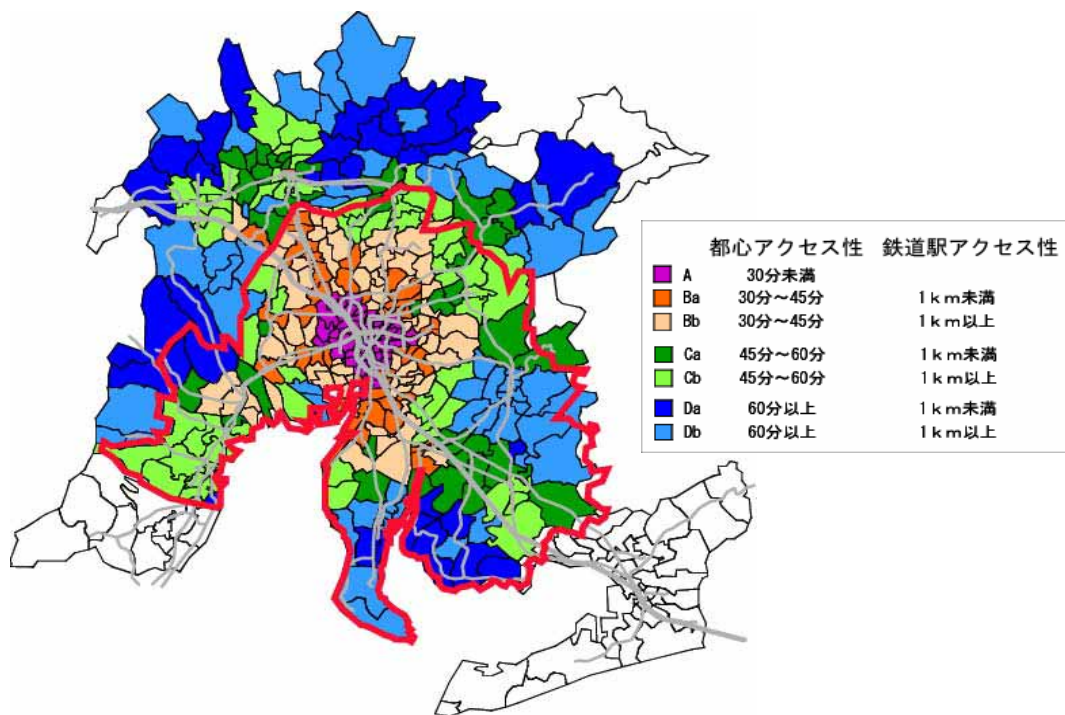


図 交通条件を加味した市街地特性による地域区分

2. 中部圏郊外部における地域特性のまとめ

都市圏全体の人口が減少しはじめる中で、社会移動の動向によって人口の増える地区と減る地区とが分かれてくる。

社会移動は主として若い年齢層（10代後半～30代）を中心としており、若い層が流入する地区では高齢化の進展が若干緩和される一方、若い層が流出する地区においては急速な高齢化が進行する。

また、特定の年齢層（団塊の世代等）が特に大きい構成比を持っている地区においては、その年齢層の加齢に従って、急激に高齢社会に突入する地区が見られる。

人口減少と高齢化の進行に着目した将来人口の分析結果を整理すると、市街地特性ごとの特徴が伺える。

表 市街地特性別の将来人口動向総括表

	人口減少			既高齢化進行		将来高齢化進行							
	2000-10年 増減率	2000-20年 増減率	2000-20年 人口増減 (千人)	2000年 高齢化率	2000年 高齢/生産	2000-20年 高齢者 増加率	2000-20年 高齢者 増加数 (千人)	2020年 高齢化率	2020年 高齢/生産	2000-20年 生産年齢 人口増減 率	2000-20年 後期高齢 者 増加率	2000-20年 後期高齢 者 増加数 (千人)	
A地域	1.045	1.063	69	17.7%	25.3%	1.29	56	21.4%	0.33	0.98	1.58	44	
B地域	Ba	0.989	0.937	72	13.8%	19.5%	1.59	94	23.4%	0.37	0.84	2.00	60
	Bb	1.036	1.034	60	13.4%	19.0%	1.72	170	22.3%	0.35	0.94	2.22	106
	小計	1.018	0.996	12	13.5%	19.2%	1.67	263	22.7%	0.36	0.90	2.13	165
C地域	Ca	1.017	1.004	5	14.1%	20.2%	1.63	99	22.9%	0.36	0.91	1.98	58
	Cb	0.983	0.935	98	14.8%	21.3%	1.47	103	23.3%	0.37	0.84	1.75	65
	小計	0.997	0.964	93	14.5%	20.8%	1.54	202	23.1%	0.37	0.87	1.85	123
D地域	Da	0.970	0.923	62	16.4%	24.2%	1.39	50	24.6%	0.40	0.84	1.61	32
	Db	1.047	1.068	70	14.5%	20.9%	1.78	117	24.1%	0.39	0.96	2.00	61
	小計	1.014	1.005	9	15.3%	22.3%	1.60	167	24.3%	0.39	0.91	1.82	93
都市圏計	1.014	0.997	28	14.5%	20.7%	1.57	1154	23.0%	0.36	0.90	1.88	426	

■ 2000年に比べて減少
■ 都市圏平均以上または以下

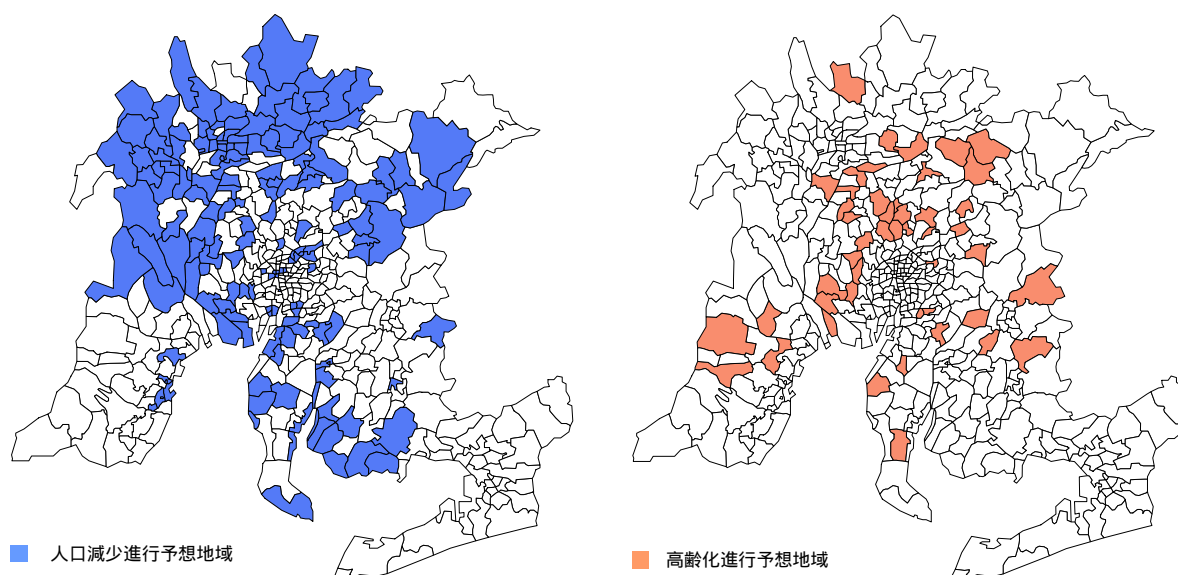


図 人口減少進行予想地域及び高齢化進行予想地域

人口減少進行予想地域：2000 - 2010年（短期）かつ2000 - 2020年（長期）で人口が減少する地域
 高齢化進行予想地域：高齢者増加率（2000 - 2020年） 高齢者/生産年齢人口比率（2020年）
 後期高齢者増加率（2000 - 2020年）が全て都市圏平均を上回る地域

(1) A 地域 (都心部)

人口減少から増加への転換 (都心回帰)

- ・ 2000 年までの人口減少傾向から転換し、2000 ~ 2020 年では人口の増加が予測される。
- ・ この人口増加は主として若い層 (15 ~ 29 歳) の社会増によってもたらされ、大学等への進学や就職を機に都心部への居住者が流入することを背景としている。

今後の高齢化の進展は緩やか

- ・ 2000 年において既に高齢化が進行していること、今後、若い年齢層での社会増があることから、2000 ~ 2020 年間の高齢化の進行は相対的に緩やかである。

(2) B 地域 (近郊外)

人口減少への転換

- ・ 2000 年までの人口増加傾向から転換し、B 地域合計では 2000 ~ 2020 年に 12 千人の人口減となる。特に鉄道利便性の高い地域 (B a 地域) では 72 千人の減少となる。
- ・ 鉄道利便性の高くない地域 (B b 地域) では 2000 ~ 2020 年で 60 千人の増加が見込まれるものの増加率は 2000 年までと比べて鈍化する。

高齢者増加が顕著

- ・ 高齢者増加率及び後期高齢者増加率が都市圏平均以上であり、2000 ~ 2020 年に高齢者が 264 千人、後期高齢者が 166 千人増加すると予測される。
- ・ 鉄道利便性の高い地域 (B a 地域) では生産年齢人口の減少率も大きく、高齢者を支える働き手が少なくなる地域である。

(3) C 地域 (遠郊外)

人口減少への転換

- ・ 鉄道利便性の高い地域 (C a 地域) ではわずかな人口増加があるが、鉄道利便性の高くない地域 (C b 地域) では大きく人口が減少し、C 地域トータルでは 93 千人の減少が予測される。

高齢化の進行

- ・ 鉄道利便性の高くない地域 (C b 地域) では 2000 年においても 2020 年においても高齢化率が都市圏平均を上回り、かつ生産年齢人口減少が著しい。

(4) D 地域 (超郊外)

鉄道駅利便性により 2 分化

- ・ 鉄道利便性の高い地域 (D a 地域) では 62 千人の人口減に対し、鉄道利便性の高くない地域 (D b 地域) では 70 千人の人口増加が予測され、鉄道駅からの距離によって人口増減傾向が 2 分化されている。(D b 地域においては鉄道の利便性や名古屋都心へのアクセスが大きな人口増加要因とはなっていないことを意味するものと考えられる。)

既に高齢化であり、今後も進行

- ・ 2000 年における高齢化率、生産年齢人口に対する高齢者割合は都市圏平均より高く、すでに高齢化が進行している地域である。
- ・ 加えて、2000 ~ 2020 年の 20 年間での高齢者増加率及び生産年齢人口に対する高齢者割合も都市圏平均よりも高く、高齢化が継続的に進行する地域である。

第 部 三大都市圏郊外部の将来人口動向と地域特性の比較

ここでは、三大都市圏の将来人口動向を都心や鉄道駅へのアクセシビリティの視点から分析し、将来人口動向からみた郊外部市街地の特徴と課題について整理する。

1. 全国と三大都市圏の将来人口動向はどのように異なるか？

【 近 畿 圏 】

人口は全国平均と同様にほとんど変化なし

団塊世代が高齢に達することにより、将来の高齢化率は全国と同水準に達する

【 中 部 圏 】

人口は全国平均と同様にほとんど変化なし

全国平均よりも若い世代が多いため、高齢者数の増加率は全国平均と同程度であるが、将来の高齢化率は全国平均よりも低い

【 首 都 圏 】

人口は将来も漸増

団塊世代が次々に高齢に達することにより高齢者数は大幅に増加するが、若い世代も存在するため高齢化率は全国よりも低い

表 全国と三大都市圏の将来人口動向の比較

	近 畿 圏				中 部 圏				首 都 圏			
	人口 増減 万人 (2000-2020)	人口 増減率 (2020/2000)	高齢者 増減率 (2020/2000)	高齢化率 (2020)	人口 増減 万人 (2000-2020)	人口 増減率 (2020/2000)	高齢者 増減率 (2020/2000)	高齢化率 (2020)	人口 増減 万人 (2000-2020)	人口 増減率 (2020/2000)	高齢者 増減率 (2020/2000)	高齢化率 (2020)
都 市 圏	-43.6	0.98	1.68	27.0%	-2.8	1.00	1.55	23.0%	112.2	1.03	1.86	25.9%
全 国	-281.9	0.98	1.57	27.8%	-281.9	0.98	1.57	27.8%	-281.9	0.98	1.57	27.8%

2. 都心へのアクセシビリティにより将来人口動向はどのように異なるか？

【近畿圏】

- 人口増減：・都心に近いA地域、および近郊整備区域の比較的都心に近いB～C地域において人口減少。特にこれまで住宅が整備されてきたB地域での減少が大。
- ・D地域では、今後も人口増が継続。
- 高齢化：・A地域の高齢者増加率は他地域よりも低い。近郊整備区域に相当するB～D地域では高齢者数の増加が顕著。
- ・将来の高齢化率は、都心へのアクセシビリティによる差は小さい。

【中部圏】

- 人口増減：・都心に近いA地域（都心へ30分未満）での人口増加が大きく、D地域で微増が見込まれるが、住宅開発が行われてきたC地域（45～60分）で人口減少。
- 高齢化：・A地域（都心へ30分未満）は若い世代が多く高齢者増加率は他地域よりも非常に低い。
- ・都心へのアクセシビリティが低くなるにしたがい高齢化率が上昇。

【首都圏】

- 人口増減：・都心に近いA地域（都心へ45分未満）の人口は今後も増加。B地域（45～60分）では今後も大幅に増加する。
- ・D地域、E地域と都心へのアクセシビリティが低くなるほど、人口減少の度合いが大きくなる。
- 高齢化：・B～D地域（都心へ45分以上）で高齢者数の増加が2倍を超える。E地域においては高齢化が既に進行しており、高齢者数の増加は小さい。
- ・都心へのアクセシビリティが低くなるにしたがい高齢化率が上昇。

表 都心へのアクセシビリティ別の将来人口動向の比較

	近畿圏				中部圏				首都圏 A地域に東京区部含む			
	人口増減万人 (2000-2020)	人口増減率 (2020/2000)	高齢者増減率 (2020/2000)	高齢化率 (2020)	人口増減万人 (2000-2020)	人口増減率 (2020/2000)	高齢者増減率 (2020/2000)	高齢化率 (2020)	人口増減万人 (2000-2020)	人口増減率 (2020/2000)	高齢者増減率 (2020/2000)	高齢化率 (2020)
A地域	-8.4	0.98	1.48	26.8%▲	6.9	1.06	1.29	21.4%	38.5	1.03	1.65	24.4%
B地域	-38.2	0.93	1.72	27.0%	-1.2	1.00	1.67	22.7%	69.7	1.08	2.06	25.0%
C地域	-7.4	0.98	1.84	26.7%	-9.3	0.96	1.54	23.1%	22.3	1.04	2.08	26.7%
D地域	10.3	1.03	1.73	27.6%▼	0.9	1.01	1.60	24.3%	-6.7	0.98	2.04	28.8%
E地域	-	-	-	-	-	-	-	-	-11.4	0.96	1.56	29.9%▼
B～E地域計	-12.0	0.97	1.76	27.1%	-9.7	0.99	1.60	23.3%	73.7	1.03	1.98	26.7%
都市圏	-43.6	0.98	1.68	27.0%	-2.8	1.00	1.55	23.0%	112.2	1.03	1.86	25.9%
凡例	減少	減少	都市圏平均以上	都市圏平均以上	減少	減少	都市圏平均以上	都市圏平均以上	減少	減少	都市圏平均以上	都市圏平均以上

地域差：少

都心アクセシビリティが
低くなると上昇

3. 鉄道駅へのアクセシビリティにより将来人口動向はどのように異なるか？

【近畿圏】

人口増減：・首都圏とは異なり、B地域、D地域においては鉄道駅へのアクセシビリティの高い地域の方が人口の減少。

高齢化：・C地域、D地域では、鉄道駅へのアクセシビリティが低い地域の方が高齢化率が高い。

【中部圏】

人口増減：・首都圏とは異なり、B地域、D地域においては鉄道駅へのアクセシビリティの高い地域の方が人口の減少。

高齢化：・将来の高齢化率は、都心へのアクセシビリティによる差は小さい。

【首都圏】

人口増減：・D地域（都心へ75分以上）においては、鉄道駅へのアクセシビリティが低くなるにしたがい人口減少の傾向。

高齢化：・鉄道駅へのアクセシビリティが低くなるにしたがい高齢化率が上昇。

表 鉄道駅へのアクセシビリティ別の将来人口動向の比較

		近畿圏				中部圏				首都圏 A地域に東京区部含む			
		人口増減万人 (2000-2020)	人口増減率 (2020/2000)	高齢者増減率 (2020/2000)	高齢化率 (2020)	人口増減万人 (2000-2020)	人口増減率 (2020/2000)	高齢者増減率 (2020/2000)	高齢化率 (2020)	人口増減万人 (2000-2020)	人口増減率 (2020/2000)	高齢者増減率 (2020/2000)	高齢化率 (2020)
B地域	a：鉄道駅へ1.0km未満	-33.4	0.93	1.69	27.1%	-7.2	0.94	1.59	23.4%	44.3	1.08	2.01	24.6%
	b1：鉄道駅へ1.0～1.5km	-4.7	0.96	1.86	26.7%	6.0	1.03	1.72	22.3%	10.5	1.06	2.04	25.1%
	b2：鉄道駅へ1.5km以上	-	-	-	-	-	-	-	-	14.8	1.09	2.29	25.9%
C地域	a：鉄道駅へ1.0km未満	-1.1	0.99	1.76	26.2%	0.5	1.00	1.63	23.0%	9.3	1.02	1.98	26.3%
	b1：鉄道駅へ1.0～1.5km	-	-	-	-	-	-	-	-	8.3	1.07	2.29	27.1%
	b2：鉄道駅へ1.5km以上	-6.3	0.98	1.89	27.0%	-9.8	0.94	1.47	23.3%	4.7	1.03	2.18	27.4%
D地域	a：鉄道駅へ1.0km未満	-2.8	0.96	1.67	26.7%	-6.2	0.92	1.38	24.6%	0.9	1.01	2.01	27.5%
	b1：鉄道駅へ1.0～1.5km	13.1	1.05	1.75	27.9%	7.0	1.07	1.78	24.1%	-0.1	1.00	2.08	29.8%
	b2：鉄道駅へ1.5km以上	-	-	-	-	-	-	-	-	-7.5	0.96	2.06	29.6%
E地域		-	-	-	-	-	-	-	-	-11.4	0.96	1.56	29.9%
凡例		減少	減少	都市圏平均以上	都市圏平均以上	減少	減少	都市圏平均以上	都市圏平均以上	減少	減少	都市圏平均以上	都市圏平均以上

鉄道駅アクセシビリティが低くなると上昇

地域差：少

鉄道駅アクセシビリティが低くなると上昇

4. 将来人口動向からみた郊外部市街地の特徴と課題

少子高齢化が進行し、大都市圏への人口集中が沈静化する中で、概ね15年後（2020年）の三大都市圏の人口構成からみた郊外部の市街地構成には大きな差異が生じると見込まれる。

三都市圏とも郊外部は高齢者比率が高まるが、首都圏以外は人口減少に転じる

- ・かつての人口流入の主役であったプレ団塊、団塊世代の高齢者・後期高齢者となり、生産年齢人口の減少とあいまって、本格的な高齢社会を迎える。
- ・首都圏以外は人口減少が見られ、ホットスポット（局所的人口増加市街地）、クールエリア（人口減少市街地）の差異が顕著になっていくと予想される。

首都圏は「交通・生活アクセス条件」に劣る地域ほど人口減少、市街地縮退が進行するのではないかと

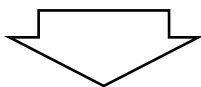
- ・東京都心への通勤の利便性を基本に郊外へと拡大していった首都圏では、団塊世代の一部にはリタイア後の都心回帰、団塊ジュニアの交通至便地区での居住増大が進行すると予想され、鉄道を軸とした交通・生活アクセスの不便地域の市街地は人口減少と高齢化の高まりによる市街地の縮退（クールエリア化）が顕著になってくる。
- ・したがって、増大する高齢者に対応し、業務核都市に加え、生活拠点的な都市への公共交通でのモビリティの向上、自動車に過度に依存しなくて暮らせるよう身近な生活核づくり、地域環境を維持できるよう人口の受け入れ、連携・交流等が課題ではないか。

近畿圏は全体的に市街地の縮退が進行するのではないかと

- ・他都市圏に比べ、産業経済活力の相対的に低下する中、郊外部全体の人口減少が進み、特に早期に人口流入の受け皿となった近郊市街地での人口減少、高齢化の高まり（クールエリア化）が顕著になってくる。
- ・したがって、3つの核的都市の特徴を活かしつつ、鉄道駅周辺の密集市街地の更新・居住環境改善、丘陵地の計画開発市街地の生活サービス向上、拠点都市との連携等が課題ではないか。

中部圏は鉄道利便性と人口特性との関連が低く、モザイク状に市街地が縮退するのではないかと

- ・他都市圏に比べ高齢化は遅く、都心回帰と郊外拡散が進行すると見込まれる。特に郊外部での産業立地が進み、自動車利用のライフスタイルが定着しているため、鉄道アクセスと関連性は低く、低密度な市街地拡大が進行していく。
- ・したがって、郊外の生活拠点都市の育成を図りつつ、自動車に過度に依存しなくても暮らしている都市構造への転換が課題ではないか。



18年度の検討の視点

以下のような視点から市街地整備の課題を深掘りし、整備方策を検討していく。

地域別の生活行動の特性

市街地開発履歴との関連性

鉄道以外の交通条件との関連性

地形、地域環境との関連性

生活サービス、雇用機会の集積との関連性

第 部 首都圏の業務核都市周辺地域の人口動向と生活行動

1. 検討方針

(1) 業務核都市へのアクセシビリティを考慮した地域区分

本年度検討では、東京都心へのアクセシビリティに加え、業務核都市へのアクセシビリティも組み込んだ地域区分を設定する。

業務核都市については、第4次首都圏基本計画で位置づけられたもののみを対象とし、各業務核都市の中心ゾーン（代表鉄道駅）への最短鉄道アクセス時間によって地域区分を行っている。

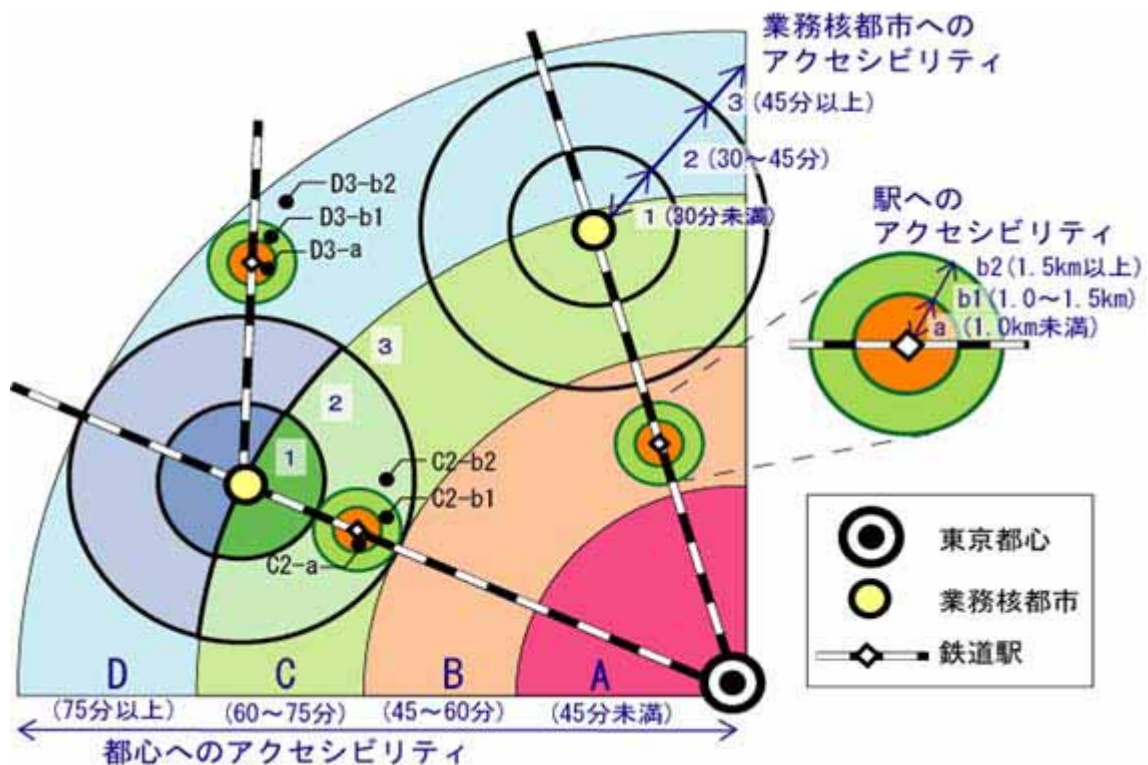


図 地域区分の概念図

(2) 地域区分の設定

東京都心へのアクセシビリティ、業務核都市へのアクセシビリティを組み合わせ、下表のように地域区分を設定する。

表 地域区分の設定

地域区分		東京都心へのアクセシビリティ		業務核都市へのアクセシビリティ	概ねの政策区域
		時間距離	距離	時間距離	
東京区部		-	-	-	既成市街地
A地域	A1	45分未満	概ね20km未満	30分未満	一部既成市街地
	A2			30~45分	
	A3			45分以上	
B地域	B1	45~60分	概ね20~30km圏	30分未満	近郊整備地帯内
	B2			30~45分	
	B3			45分以上	
C地域	C1	60~75分	概ね30~50km圏	30分未満	
	C2			30~45分	
	C3			45分以上	
D地域	D1	75分以上	概ね50km以上	30分未満	
	D2			30~45分	
	D3			45分以上	
E地域	E1	-	-	30分未満	近郊整備地帯以遠
	E2	-	-	30~45分	
	E3	-	-	45分以上	

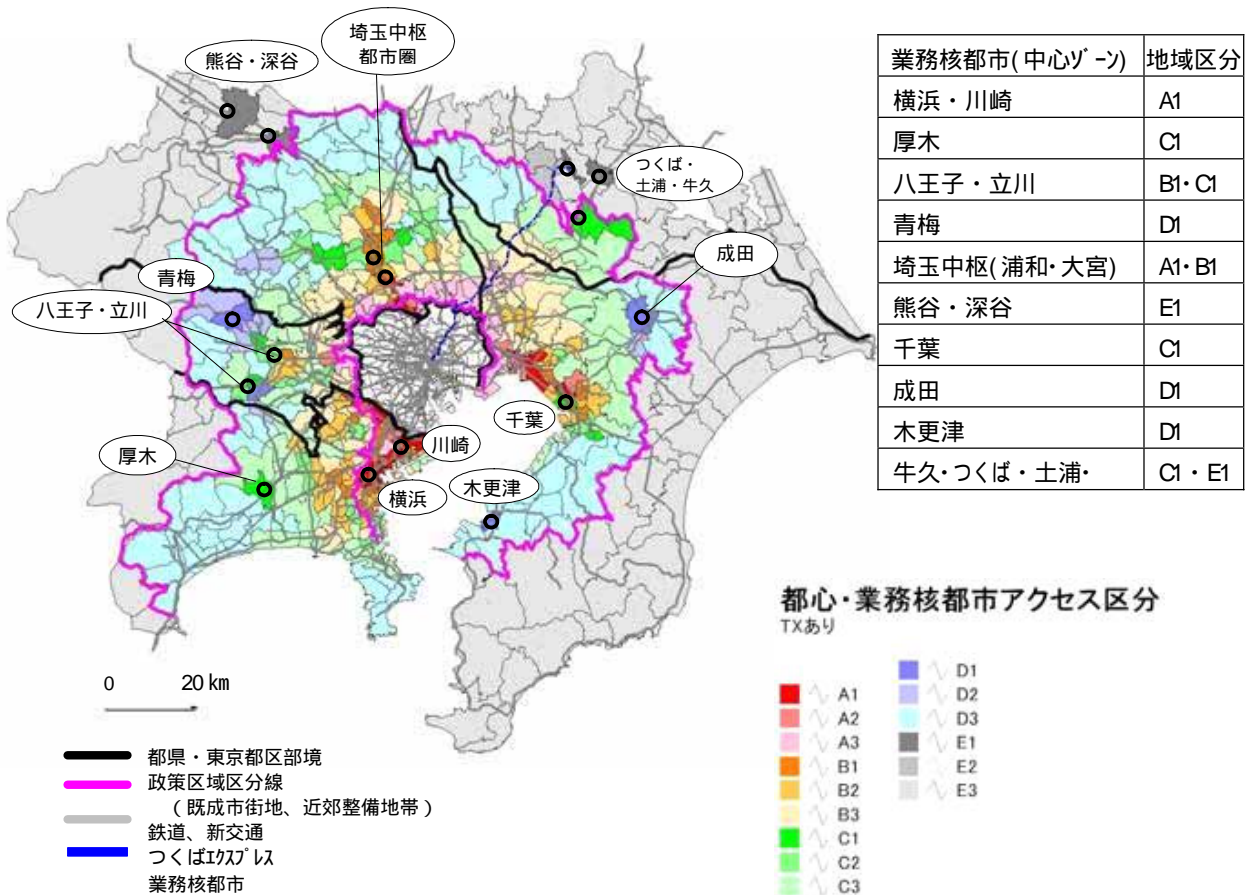


図 地域区分の設定

2. 首都圏郊外部における地域特性のまとめ

首都圏郊外部における人口動向、交通行動特性（移動手段、行動圏域）を地域区分別に分析したものを重ね合わせ、地域特性を整理する。

尚、地域区分ごとの人口規模が異なるため、人口規模が100万人以上の地区（B1・B2・B3地域、C2・C3地域、D3地域）を対象に地域特性を整理する。

表 地域特性総括表

	業務核都市への アクセシビリティ1 (30分未満)	業務核都市への アクセシビリティ2 (30~45分)	業務核都市への アクセシビリティ3 (45分以上)
B地域 ・都心45~60分 圏域 ・ゆるやかに 人口増加	・総人口 : 増加 ・高齢者人口 : 漸増 ・後期高齢者 : 漸増	・総人口 : 増加 ・高齢者人口 : 急増 ・後期高齢者 : 急増	・総人口 : 増加 ・高齢者人口 : 急増 ・後期高齢者 : 急増
	・自動車分担 : 低 ・公共交通分担 : 高	・自動車分担 : 低 後期高齢者の公共交通 分担 : 高	- 郊外部地域の平均値 -
	・核都市内移動 : 多 ・核都市以外移動 : 少	・核都市内移動 : 多 ・核都市以外移動 : 少	・核都市内移動 : 少 ・核都市以外移動 : 多
C地域 ・都心60~75分 圏域 ・人口停滞	・総人口 : 漸増 ・高齢者人口 : 増加 ・後期高齢者 : 漸増	・総人口 : 停滞 ・高齢者人口 : 増加 ・後期高齢者 : 増加	・総人口 : 漸増 ・高齢者人口 : 急増 ・後期高齢者 : 増加
	- 郊外部地域の平均値 -	- 郊外部地域の平均値 -	- 郊外部地域の平均値 -
	・核都市内移動 : 多 ・核都市以外移動 : 少	- 郊外部地域の平均値 -	・核都市内移動 : 少 ・核都市以外移動 : 多
D地域 ・都心60~75分 圏域 ・人口減少	・総人口 : 漸増 ・高齢者人口 : 増加 ・後期高齢者 : 漸増	・総人口 : 停滞 ・高齢者人口 : 増加 ・後期高齢者 : 漸増	・総人口 : 減少 ・高齢者人口 : 増加 ・後期高齢者 : 増加
	・自動車分担 : 高 生産年齢層の公共交通 分担 : 低 ・徒歩・自転車 : 低	・自動車分担 : 高 ・公共交通分担 : 低 ・徒歩・自転車 : 低	・自動車分担 : 高 ・公共交通分担 : 低 ・徒歩・自転車 : 低
	・核都市内移動 : 多 ・核都市以外移動 : 少	・核都市内移動 : 少 ・核都市以外移動 : 多	・核都市内移動 : 少 ・核都市以外移動 : 多

【B1・B2・B3地域】

<地域特性>

- ・人口は約70万人増加するが、高齢者も約120万人増加し、この内後期高齢者が約70万人含まれる。
- ・東京都心及び業務核都市に近接し公共交通のサービスレベルが高いため、自動車分担率と公共交通分担率が30%前後と拮抗し、郊外部の平均（自動車分担率約40%、公共交通分担率約20%）に比べ、公共交通の利用率が高い。
- ・B1、B2地域における生産年齢人口の業務核都市内移動（全目的）は約50～70%あり、郊外部の平均（約30%）に比べ、業務核都市内での移動が多い。高齢者（約60～85%）、後期高齢者（約60～90%）になるほどこの傾向が強い。

【C2・C3地域】

<地域特性>

- ・人口は停滞傾向にあるが、高齢者は約80万人増加し、この内後期高齢者が約50万人含まれる。
- ・当該地域は郊外部の概ね中間に位置し、自動車分担率と公共交通分担率は郊外部の平均値（自動車分担率約40%、公共交通分担率約20%）に近い。
- ・また、C2地域における移動分布は、郊外部の平均値（業務核都市内移動約30%、業務核都市以外移動約60%）に近く、この傾向は高齢者、後期高齢者とも変わらない。

【D3地域】

<地域特性>

- ・人口は約10万人減少する一方、高齢者は約50万人増加し、この内後期高齢者が約30万人含まれる。
- ・東京都心及び業務核都市から離れているため、郊外部の平均（自動車分担率約40%、公共交通分担率約20%）に比べ、自動車分担率は50%以上、公共交通分担率は約15%程度まで低下し、自動車依存型の地域が形成される。
- ・業務核都市から離れているため、移動分布は、郊外部の平均（業務核都市内移動約30%、業務核都市以外移動約60%）に比べ、業務核都市内移動は約10%と低く、業務核都市以外への移動が約80%に高まる。この傾向は高齢者、後期高齢者になるほど強い。