

第2節

首都圏の人の動き

人口の都心回帰と地域拠点の自立

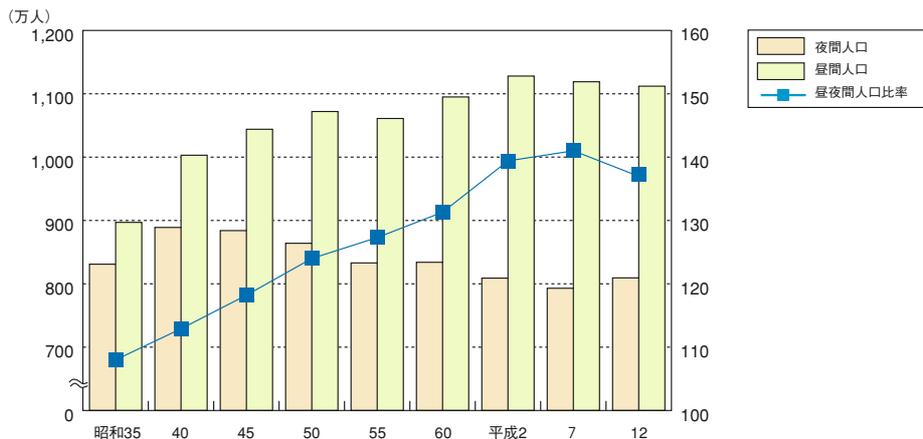
ここでは、東京都区部における人の動きをみることで人口の都心回帰が起きていることを明らかにするとともに、拠点都市における圏域の拡がりといった観点から、その自立性の高まりについて考察することとする。

1. 夜間人口の都心回帰と昼間流入人口の減少

これまでの東京都区部での人口動向をみると、夜間人口が減少する傾向にある一方で、近隣県からの通勤・通学者の昼間流入人口については増加傾向がみられた。

ところが、以下に見ていくように、近年の新たな傾向として、平成7年から12年には夜間人口が増加に転じ、また、近隣県からの昼間流入人口が減少に転じた。

図1 東京都区部の昼夜間人口・比率

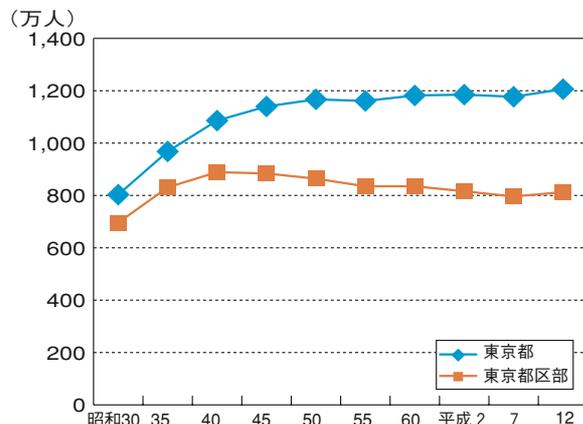


この結果、東京都区部の昼夜間人口比率は、平成12年に初めて低下した(図1)。

(1) 増加に転じた東京都区部の夜間人口

東京都全体の夜間人口は、昭和50年以降ほぼ横ばいで推移してきた。一方、東京都区部の夜間人口は、昭和40年以降減少傾向で推移していたが、平成12年には2.1%増(対平成7年比)と増加に転じている(図2)。

図2 東京都・東京都区部の夜間人口



資料(図1及び図2):「国勢調査」(総務省統計局)により国土交通省国土計画局作成

図3-1 東京都区部の地域別転出者・転入者

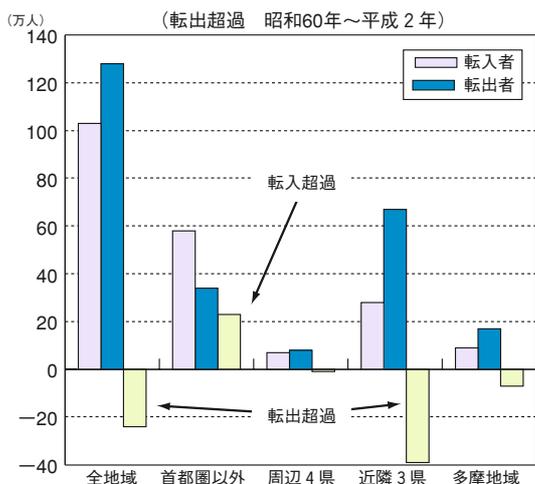
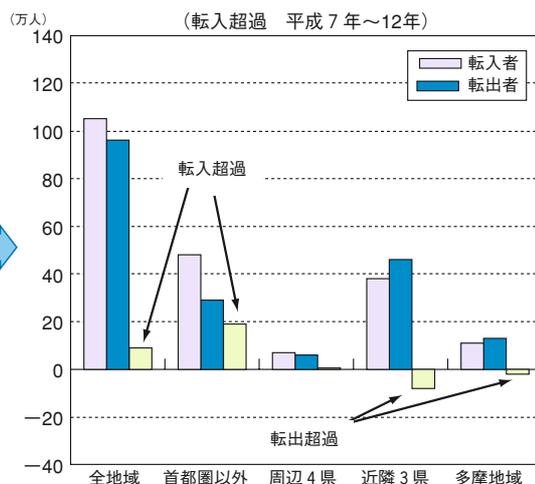


図3-2 東京都区部の地域別転出者・転入者



(止まりつつある近隣3県への人口流出)

東京都区部の転出者・転入者を昭和60年～平成2年の5年間と10年後の平成7年～12年の5年間の増減で比較すると、昭和60年～平成2年（図3-1）では転出超過であったものが、平成7年～12年（図3-2）に転入超過に転じている。この内訳をみると、この10年の間に近隣3県（埼玉、千葉、神奈川）への人口流出がほぼ止まりつつあることが、人口増加に大きく寄与していることが分かる。

(変化した若い世代の人口移動)

東京都区部の転出者・転入者を年齢別にみると、10年前の昭和60年～平成2年は、20歳代後半、30歳代では転出超過となっていたが（図4-1）、平成7年～12年では、転出者数と転入者数がほぼ同じ水準となっている（図4-2）。それ以外の年代では、あまり変化はみられない。このことから、前述したように平成7年～12年に転入超過となったのは、20歳代後半、30歳代の転出者数が減少したことによるものと考えられる。

図4-1 東京都区部の年齢別転出者・転入者

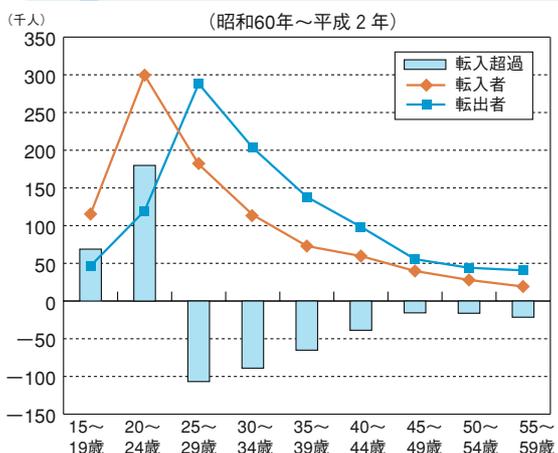
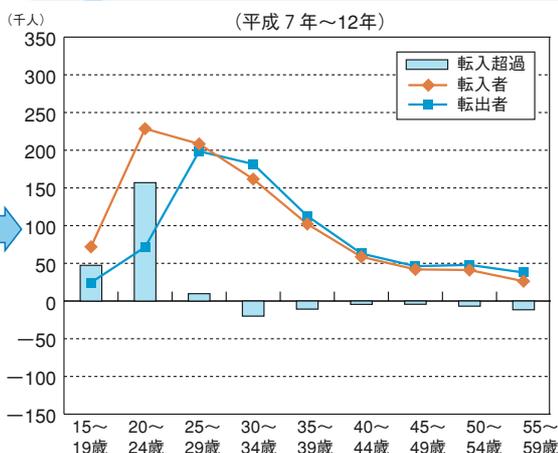


図4-2 東京都区部の年齢別転出者・転入者

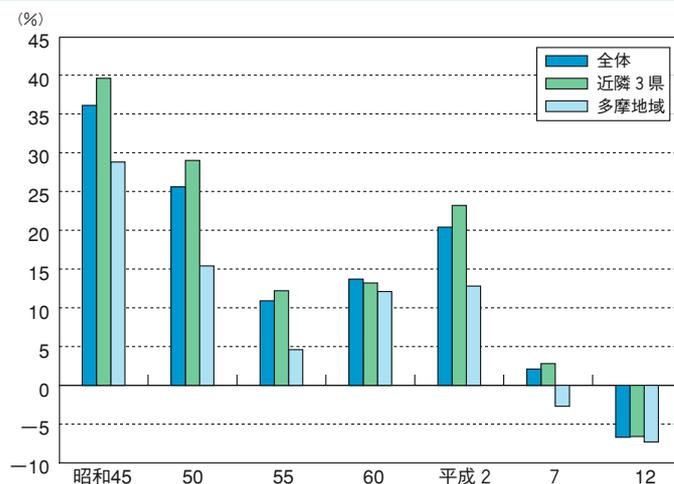


資料（図3及び図4）：「国勢調査」（総務省統計局）により国土交通省国土計画局作成

(2) 減少に転じた東京都区部への昼間流入人口

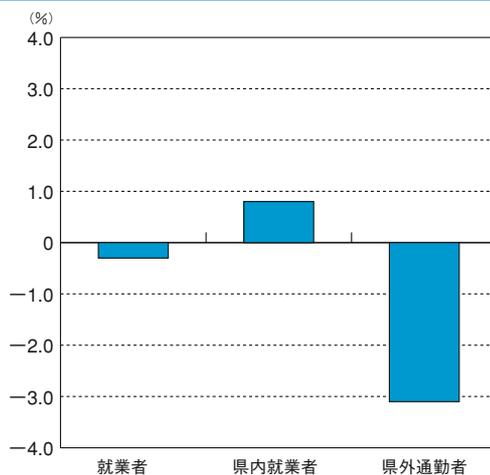
東京都区部への15歳以上通勤・通学者数の推移をみると（図5）、これまで一貫して増加を続けていたものが、平成7年に伸び止まり、平成12年に初めて6.7%減（対平成7年比）と、減少に転じた。

図5 東京都区部への通勤・通学者数の増減率



これらのうち、近隣3県（埼玉、千葉、神奈川）の就業者の動向についてみると（図6）、就業者数は全体として微減であるが、県内の就業者は増加しており、一方で、東京等への県外通勤者は減少する等、東京への依存が弱まっている様子がうかがえる。

図6 近隣3県の就業者数の増減率（平成7年～12年）



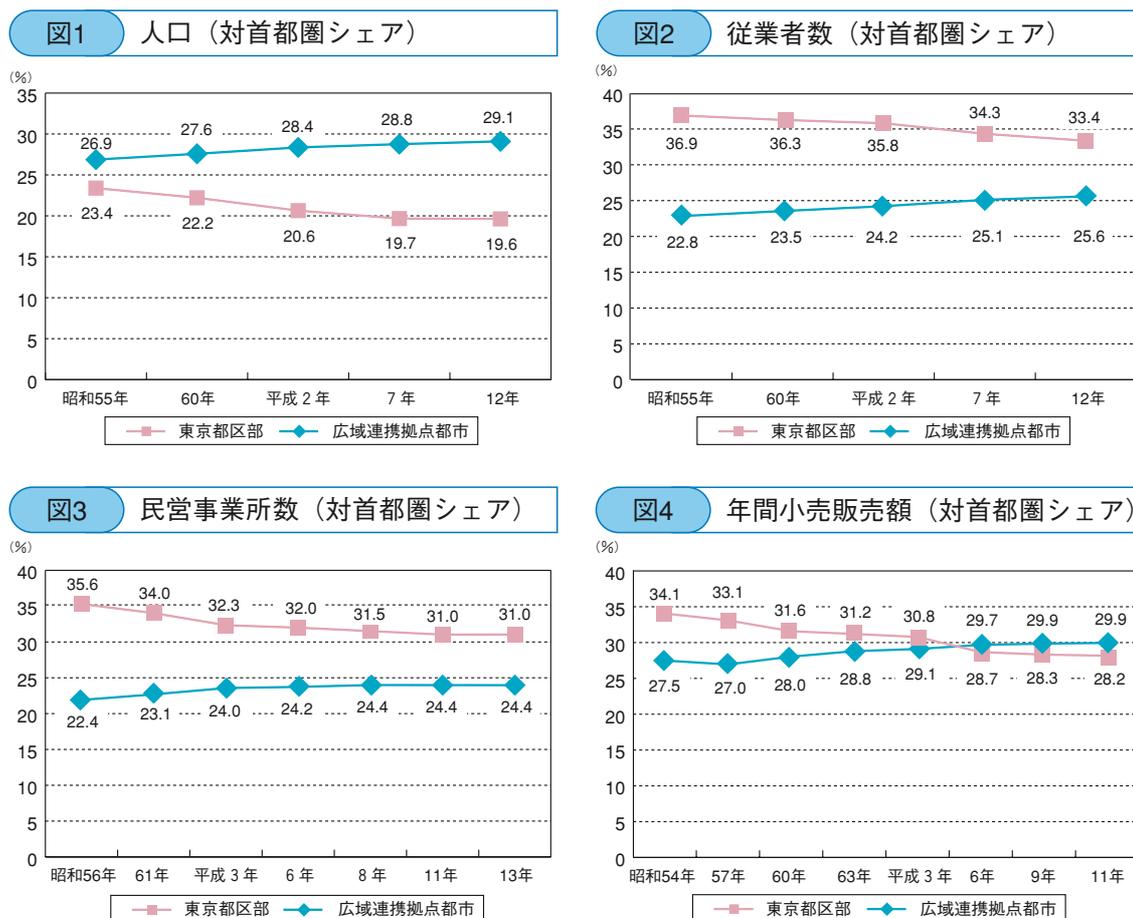
注：就業者 = 県内就業者 + 県外通勤者

資料（図5及び図6）：「国勢調査」（総務省統計局）により国土交通省国土計画局作成

2. 拠点都市における拠点性の向上と圏域の自立性の高まり

(1) 広域連携拠点都市における拠点性の向上

広域連携拠点都市¹⁾における人口や諸機能の集積状況について、人口、従業者数、民営事業所数及び年間小売販売額それぞれの対首都圏シェアの推移をみると、東京都区部のシェアが低下するのに対し、広域連携拠点都市のシェアは上昇してきている。このような状況から、広域連携拠点都市において人口や諸機能の集積が進み、拠点性が高まっていることがうかがえる（図1～図4）。



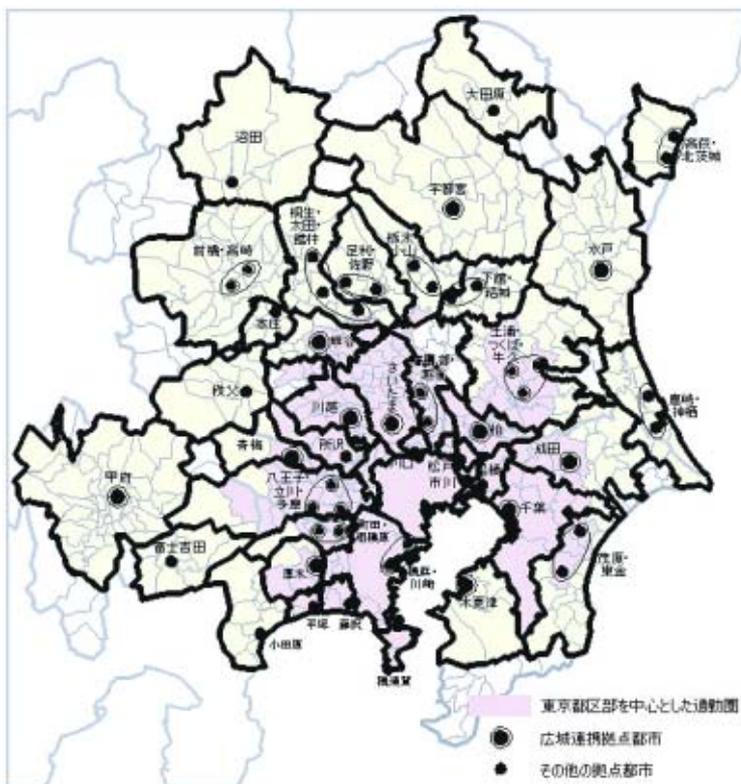
資料：「国勢調査」「事業所・企業統計調査」（総務省統計局）、「商業統計」（経済産業省）により国土交通省国土計画局作成

(2) 拠点都市を中心とした圏域の形成

拠点都市における業務機能等の集積によって、拠点都市を中心とした圏域が形成されつつある。圏域として、日常生活に関係の深い通勤に着目した通勤圏を拠点都市を中心に設定してみると、その圏域は次図のように形成されているのが分かる。そのうち東京圏については、東京都区部の通勤圏に拠点都市の通勤圏が重なって形成された二重構造としてとらえられる（図5）。

1) 第5次首都圏基本計画では、「広域連携拠点」の中心となる都市として、横浜・川崎、厚木、町田・相模原、八王子・立川・多摩、青梅、川越、熊谷、浦和・大宮（現さいたま）、春日部・越谷、柏、土浦・つくば・牛久、成田、千葉、木更津、水戸、宇都宮、前橋・高崎、甲府が位置づけられている。

図5 拠点都市を中心とした通勤圏



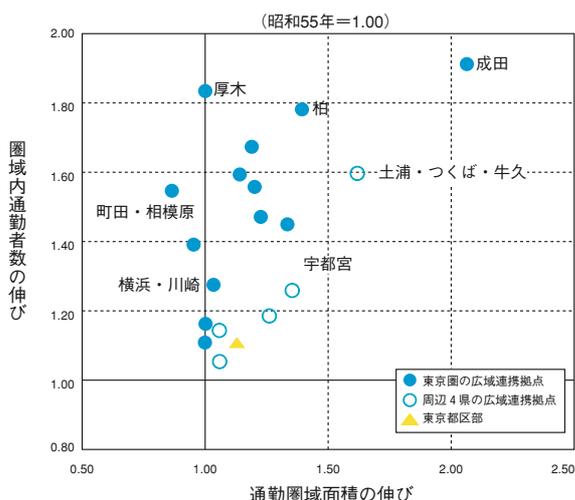
- 注1：通勤圏とは、各市町村の総就業者数に占める拠点都市への通勤者数の割合が5%以上となる市町村から構成された圏域
- 2：東京都区部以外の通勤圏は、東京都区部への通勤者を除いて設定
- 3：通勤圏が重なる場合は、最も通勤者数の割合が高い拠点都市の通勤圏とした

資料：「平成12年国勢調査」（総務省統計局）により国土交通省国土計画局作成

(3) 圏域の拡がり

広域連携拠点都市を中心とした圏域について、その成長度合を通勤圏域面積と圏域内通勤者数の変化という二つの軸から見てみると、ほとんどの拠点都市において通勤圏域面積は増加してきており、圏域の拡がりを見せていることが分かる。また、すべての拠点都市で圏域内通勤者数は増えてきている（図6、7）。これらのことは、広域連携拠点都市が圏域における拠点性を高めてきていることを示していると考えられる。

図6 通勤圏成長度合（昭和55年～平成12年）



資料：「国勢調査」（総務省統計局）により国土交通省国土計画局作成

(4) 圏域の自立性の高まり

前述のとおり広域連携拠点都市の通勤圏については、圏域の拡大や流入する通勤者数の増加により、圏域としての自立性を高める方向に進んでいる。また、日常生活活動としての通学及び購買活動から圏域をみると、東京都区部への依存度が低下し、自圏域内活動は総じて高い比率を示しており、自立性を高めつつある（図8、9）。

図7 通勤圏の変化例（昭和55年～平成12年）

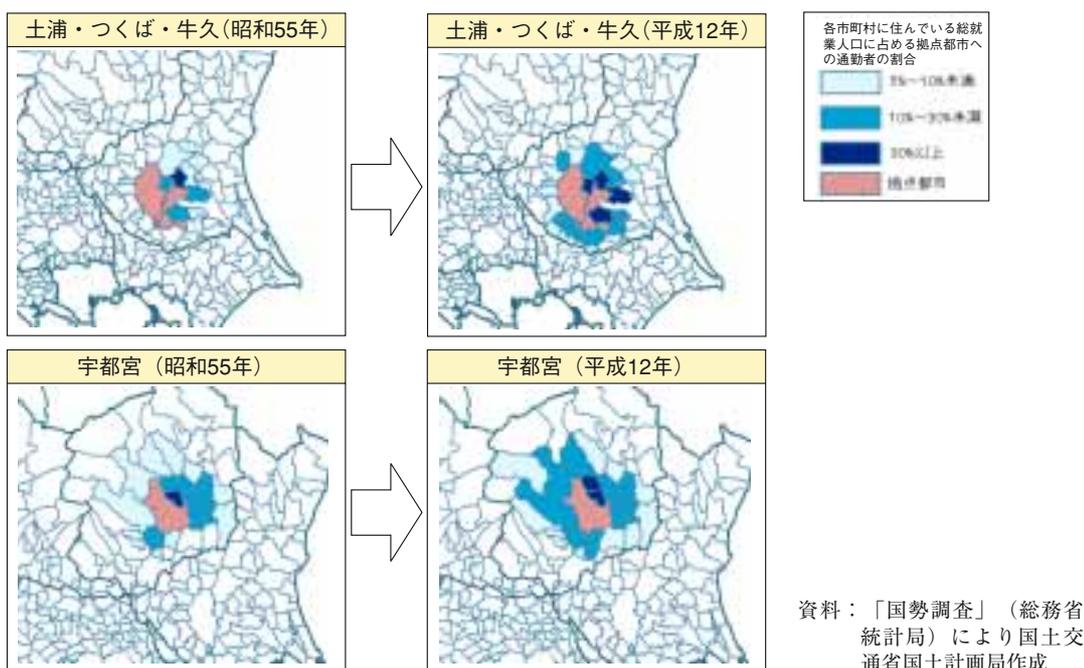


図8 通学からみた圏域の自立性

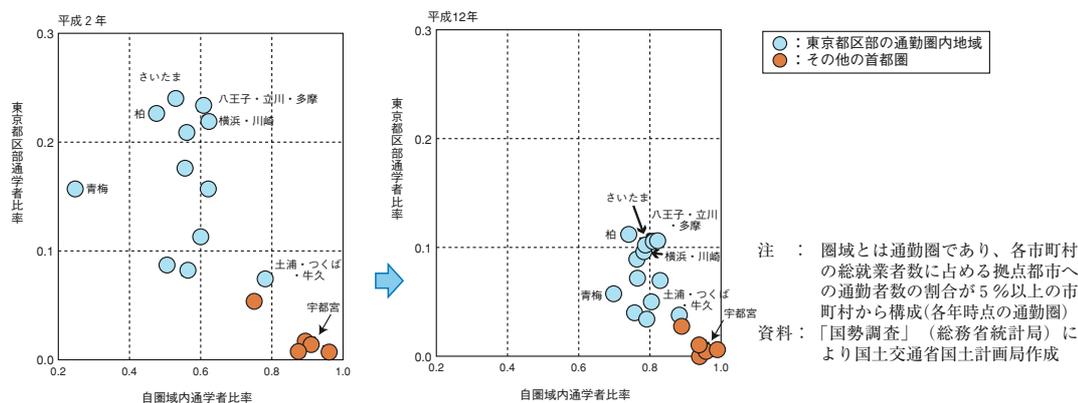
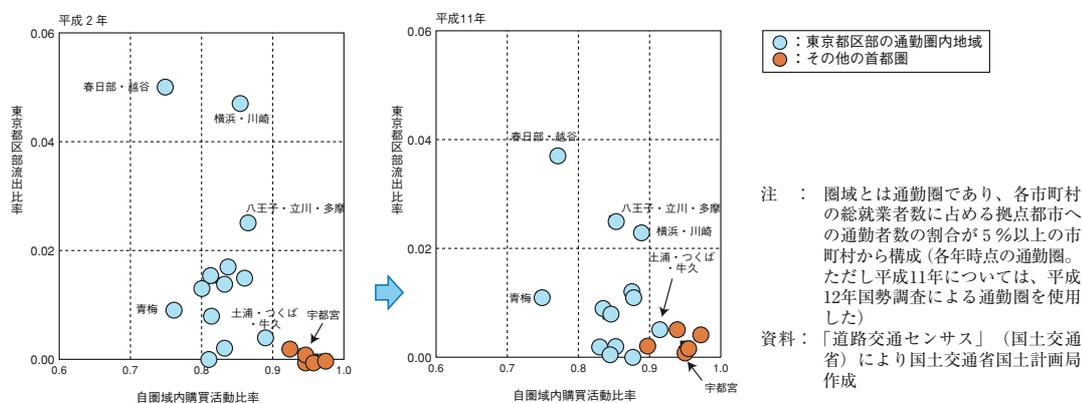


図9 購買活動からみた圏域の自立性



以上のように広域連携拠点都市において、人口集積や機能集積の観点から拠点性が向上しており、これに伴い広域連携拠点都市を中心とした圏域が形成され、それぞれの圏域は自立性を高めてきていると考えられる。