

第 1 章

首都圏をめぐる最近の動向

第1節

首都圏における高齢化の動向

昨年度の年次報告では、首都圏の北関東3県と山梨県に特に着目して首都圏全体の人口動向を報告した。今年度は、首都圏における将来推計人口に着目して、高齢者人口の推移より、首都圏における高齢化の動向を報告する。

また、「高齢者の居住」や「高齢者の生活環境」の状況についても併せて報告する。

1. 高齢者人口の推移

(1) 将来推計人口の動向

我が国の人口は、平成17年をピークとして減少に転じる（図表1-1-1）。本格的な人口減少の時代を迎えたと言える。

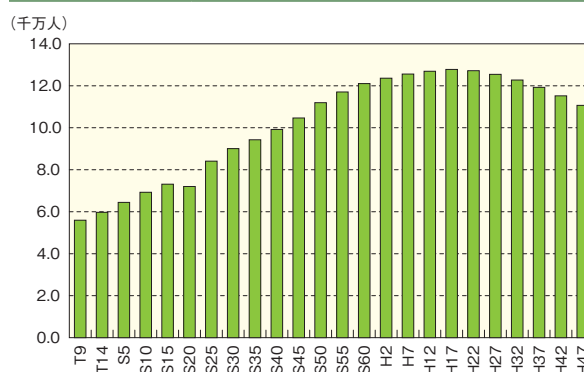
こうした中、首都圏の将来推計人口を見ると、平成22年をピークとして人口減少に転じる（図表1-1-2）。

首都圏を圏域別に見ると、1都3県（東京都及び近隣3県）では、平成27年まで人口は増加する。その理由として、1都3県では、当面の間、東京を中心に人口の流入が見込まれることが挙げられる。しかし、全国に比べて人口減少率は低いものの、平成27年以降、人口は減少する。

一方、周辺4県（北関東3県及び山梨県）では、既に人口の減少が始まっている。周辺4県の人口減少率は、全国平均より高いことが特徴であり、平成47年の人口は、平成17年の人口の85%を下回る。

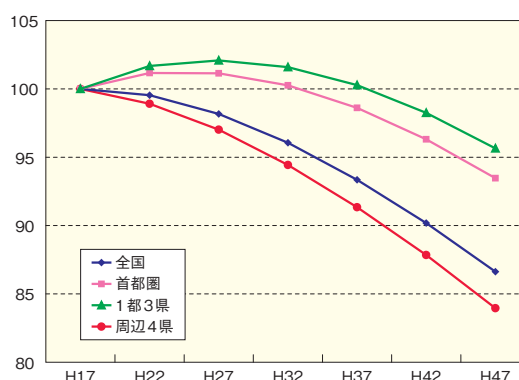
このような現状を踏まえつつ、ここでは、首都圏における高齢化の動向について分析する。

図表 1-1-1 全国の将来推計人口の推移



資料：総務省「国勢調査」（平成17年）及び国立社会保障・人口問題研究所「日本の市町村別将来推計人口」（平成20年12月推計）より国土交通省国土計画局作成

図表 1-1-2 将来推計人口の指数 (H17 = 100)



資料：国立社会保障・人口問題研究所「日本の市町村別将来推計人口」（平成20年12月推計）より国土交通省国土計画局作成

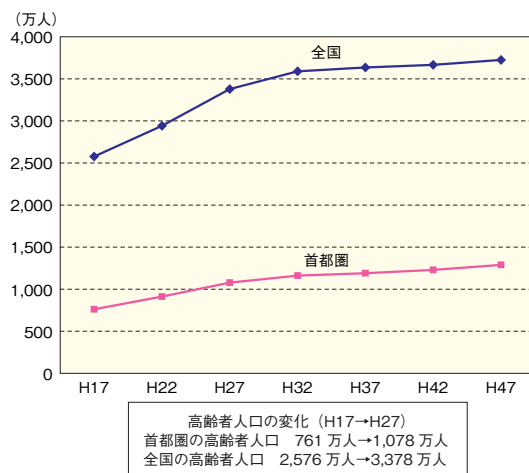
(2) 高齢者人口の動向

①平成27年までの高齢者人口の増加状況

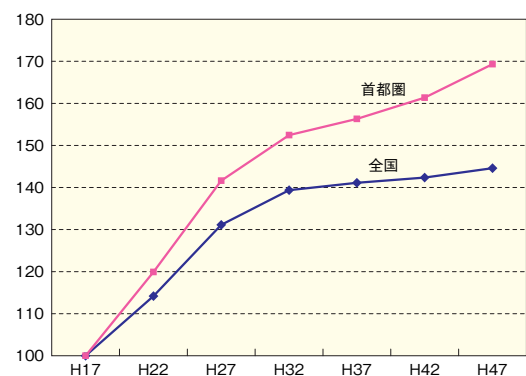
平成17年時点での首都圏の高齢者人口は761万人であり、平成27年には1,078万人へと約320万人増加する（図表1-1-3）。

平成17年の高齢者人口を100として指数化すると、首都圏の高齢者人口は全国よりも高い伸び率で推移していくことが見てとれる（図表1-1-4）。特に、都心から10km～50km圏内の地域における高齢者人口の増加が顕著である（図表1-1-5）。この地域は、都心や業務核都市等の拠点都市へ通勤・通学するための宅地化が進んだ地域であり、団塊の世代が多数居住していることから、急激に高齢者が増える要因となっていると考えられる。

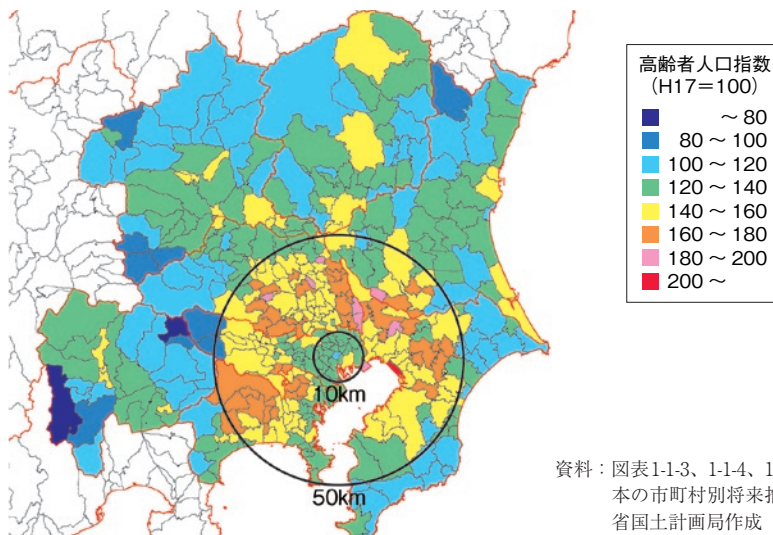
図表 1-1-3 高齢者の将来推計人口（実数）



図表 1-1-4 高齢者の将来推計人口の指数 (H17 = 100)



図表 1-1-5 平成27年の高齢者人口指数（平成17年＝100）



資料：図表1-1-3、1-1-4、1-1-5ともに国立社会保障・人口問題研究所「日本の市町村別将来推計人口」（平成20年12月推計）より国土交通省国土計画局作成

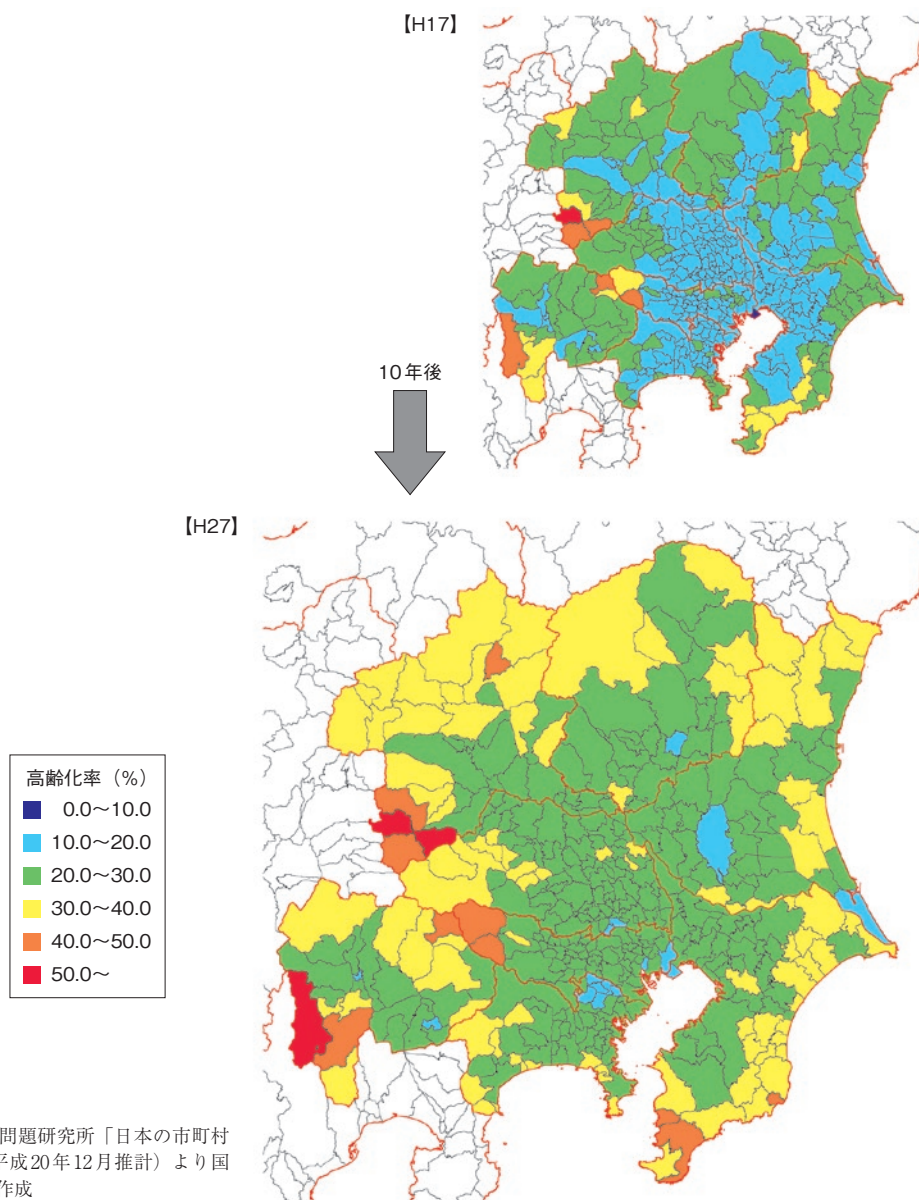
②平成27年までの高齢化率の変化

首都圏における市区町村別の高齢化率を平成17年と平成27年とで比較する。

平成17年時点では、主要な交通施設の沿線等利便性の高い市区町村の高齢化率は20%未満であるのに対し、山間部や交通アクセスが不便な地域等では、既に高齢化率が高い地区が存在する（図表1-1-6）。

平成27年までの変化を見ると、首都圏全域で高齢化率が上昇している。特に、周辺4県の中
山間地帯における高齢化率の上昇が顕著である。高齢化率が50%を超え、住民の半数以上が
高齢者である地区も生じる。

図表 1-1-6 首都圏の高齢化率の変化（平成17年→平成27年）



資料：国立社会保障・人口問題研究所「日本の市町村別将来推計人口」（平成20年12月推計）より国土交通省国土計画局作成

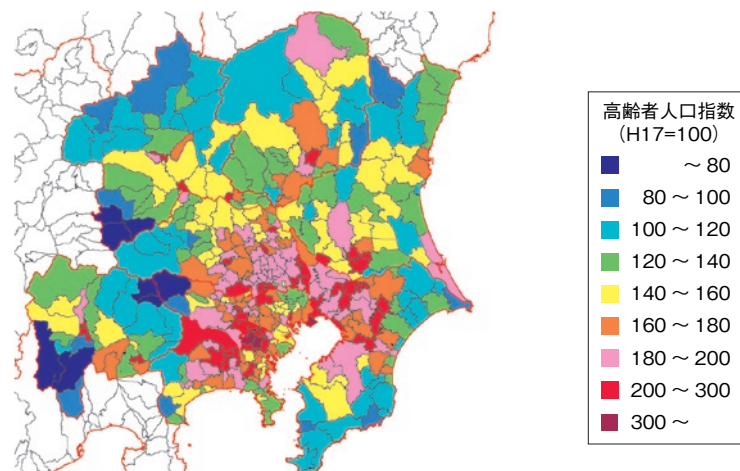
③平成47年までの高齢者人口の増加状況

次に、平成47年における高齢者人口の増加状況について検証する。

1都3県では、都心3区を取り囲む市区での指数が高くなっている（図表1-1-7）。これは、都心への通勤の利便性が高いニュータウン等の住宅地に居住する就業者が高齢化するためと考えられる。

周辺4県の高齢者人口の指数は1都3県と比較して低い。これは、周辺4県の山間部を中心に、現時点において既に高齢化が進展しているとともに、総人口の減少が著しいことが原因と考えられる。一方、周辺4県の拠点都市に隣接し、ベッドタウンとして開発が進んだ市町村では指数が高くなっている。これは、この地域に居住する30代～50代の世代が、30年間で高齢化することが背景に考えられる。

図表 1-1-7 平成47年の高齢者人口指数（平成17年＝100）



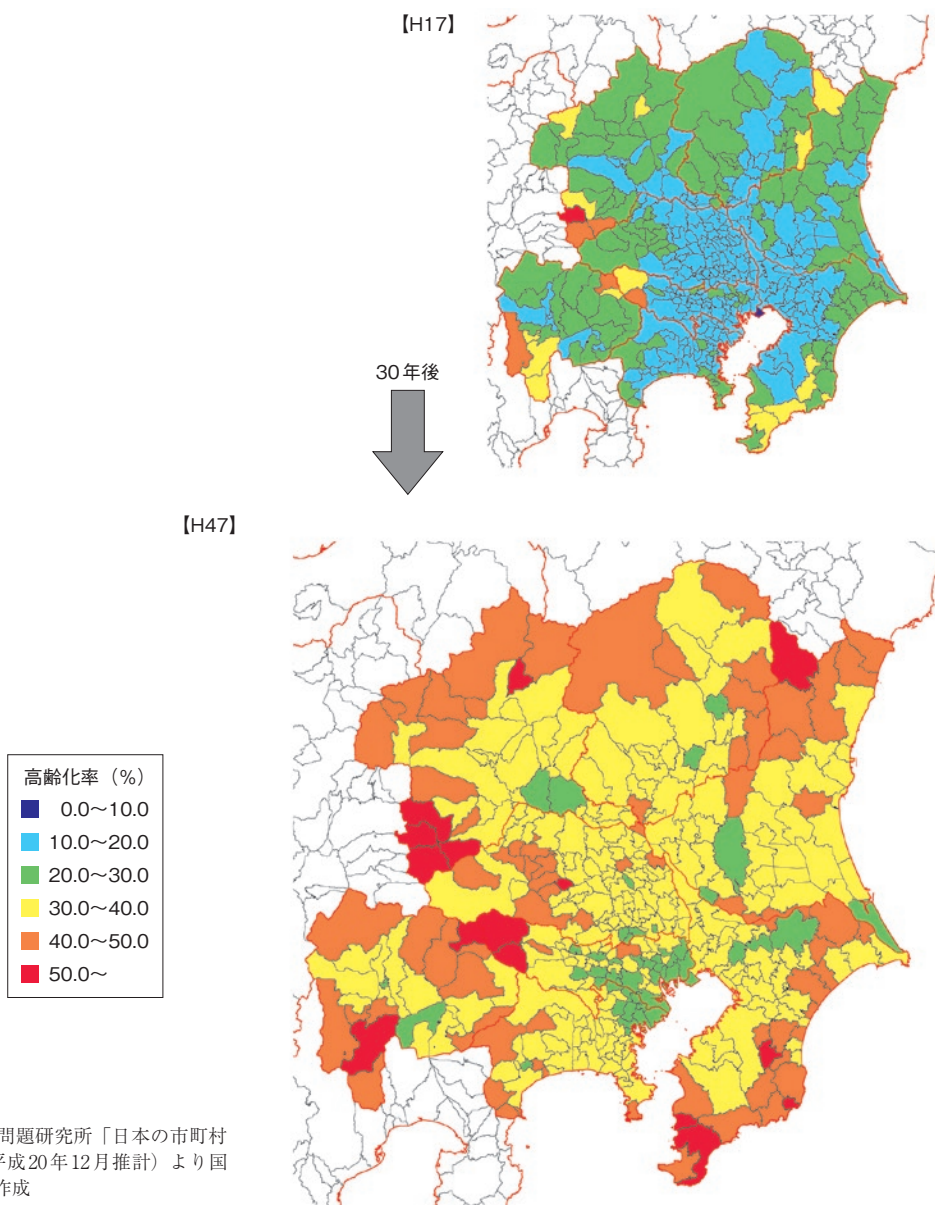
資料：国立社会保障・人口問題研究所「日本の市町村別将来推計人口」（平成20年12月推計）より国土交通省国土計画局作成

④平成47年までの高齢化率の変化

平成47年の将来推計人口を見ると、高齢化率が30%以上の市区町村が大勢を占め、平成17年と比較して高齢化が著しく進展する（図表1-1-8）。

1都3県においても、高齢化率が50%を超える地区が発生し、首都圏の15市町村で高齢化率が50%を超える。

図表 1-1-8 首都圏の高齢化率の変化（平成17年→平成47年）



資料：国立社会保障・人口問題研究所「日本の市町村別将来推計人口」（平成20年12月推計）より国土交通省国土計画局作成

2. 高齢者の居住

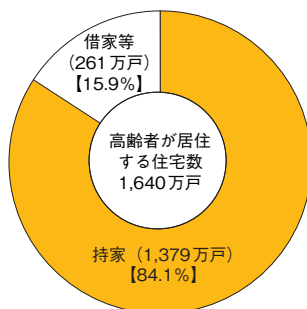
高齢者の居住状況を見ると、在宅高齢者の8割以上は持家に居住しているものの、首都圏では全国よりも借家等に居住している割合が若干高い（図表1-1-9）。

高齢者のいる世帯に占める高齢者単身世帯の割合を見ると、東京都区部とその周辺地区が高くなっている（図表1-1-10）。今後、東京都区部の高齢者人口が急増することが見込まれることから、仮に単身世帯率が現状と変わらないとしても、単身世帯数はますます増加するものと考えられる。

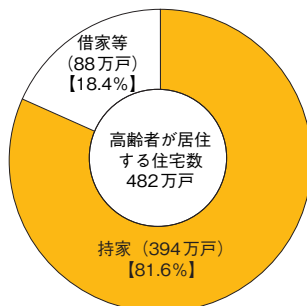
図表 1-1-9

高齢者が居住する住宅の持家比率（平成15年）

【全国】



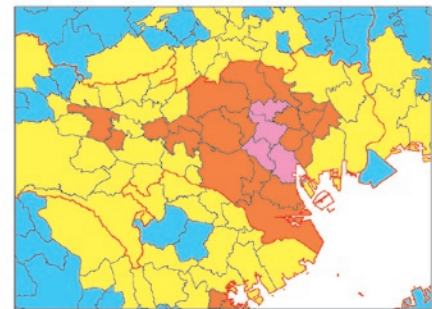
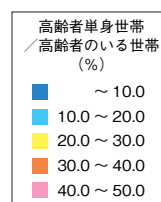
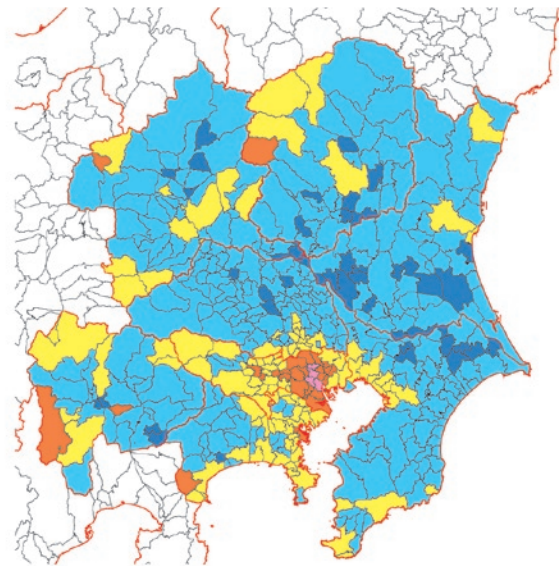
【首都圏】



資料：国土交通省住宅局資料（平成15年）
より国土交通省国土計画局作成

図表 1-1-10

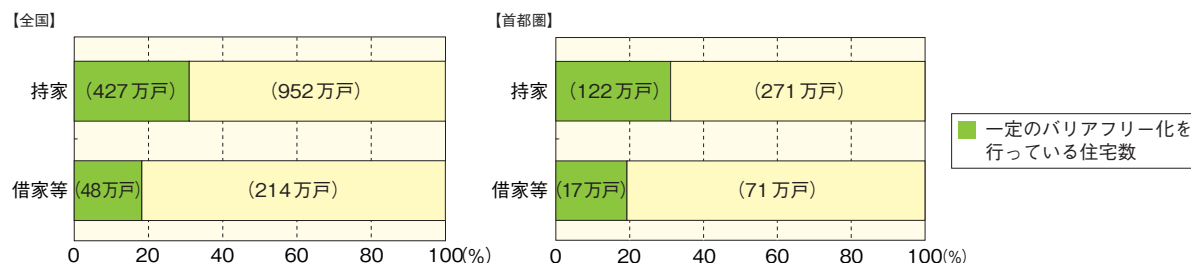
高齢者のいる世帯に占める高齢者単身世帯の割合（平成17年）



資料：総務省「国勢調査」（平成17年）より国土交通省国土計画局作成

持家と借家等とでバリアフリー化率を比較すると、持家も約30%と低水準ではあるものの、借家等の方が低くなっており、いずれもバリアフリー化率の向上が課題となっている（図表1-1-11）。

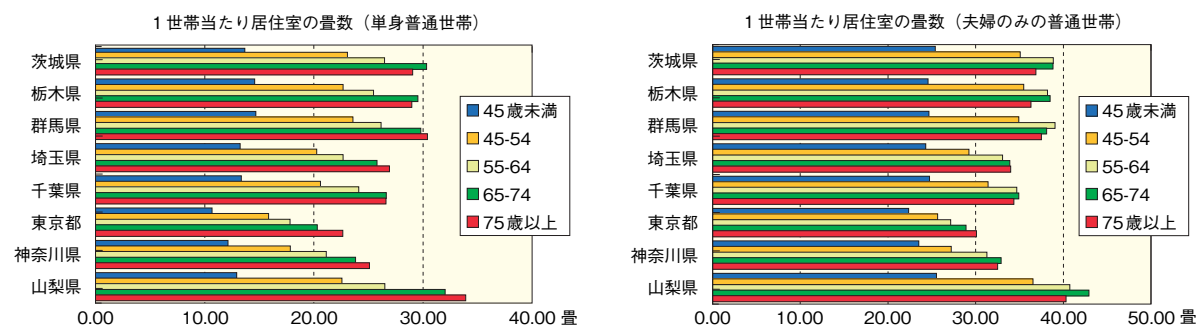
図表 1-1-11 高齢者が居住する住宅のバリアフリー化率（平成15年）



※手すりなどが2カ所以上設置または屋内の段差が解消されている住宅を計上
資料：国土交通省住宅局資料（平成15年）より国土交通省国土計画局作成

また、1世帯当たりの居住室の畳数を年齢階層別に見ると、65歳以上の高齢者が45歳未満よりも広い家に住んでいることが分かる（図表1-1-12）。

図表 1-1-12 年齢階層別による1世帯当たりの居住室の畳数（平成15年）

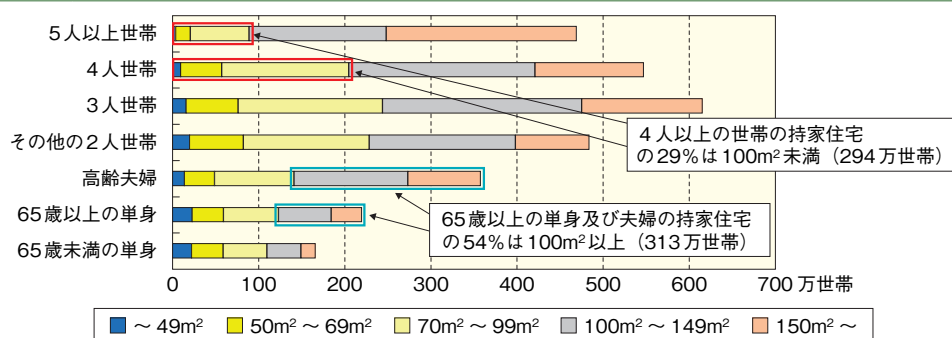


注：年齢階層は家計を主に支える者の年齢による。
資料：「平成15年住宅・土地統計調査」（総務省）より国土交通省国土計画局作成。

さらに、世帯類型別に住宅ストックの分布を見ると、全国の65歳以上の単身及び夫婦の持家世帯の54%が100m²以上の広い住宅に住む一方で、4人以上家族の29%がそれ未満であるなど、既存の住宅ストックと居住ニーズにミスマッチが生じるといった課題も見られる（図表1-1-13）。

これらのことから、高齢者の所有する戸建住宅等を、広い住宅を必要とする子育て世帯へ賃貸することを円滑化する高齢者等の住み替え支援制度や、リバースモーゲージ等の普及を進めていくことが必要と考えられる。

図表 1-1-13 世帯類型別床面積構造（平成15年：全国）



資料：総務省「平成15年住宅・土地統計調査」より国土交通省国土計画局作成

3. 高齢者の生活環境

ここまで、高齢者の将来推計人口の推移や高齢者の住まい方の状況を報告した。ここでは、高齢者の生活環境の視点より、公共施設のバリアフリー化や社会福祉施設の整備に関する取組等を報告する。

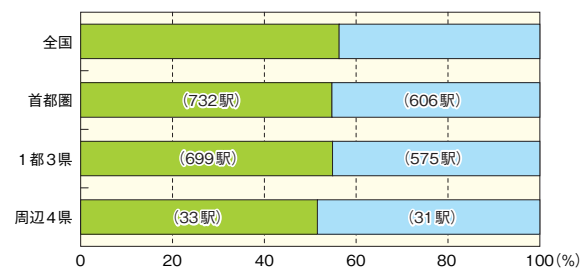
(1) バリアフリー化に係る取組

①施設等のバリアフリー化の状況

(i) 旅客施設（鉄軌道駅）

首都圏における旅客施設は、約5割がバリアフリー化（段差の解消）されている。周辺4県は、1都3県より若干低い程度となっている（図表1-1-14）。

図表 1-1-14 旅客施設（鉄軌道駅）のバリアフリー化率

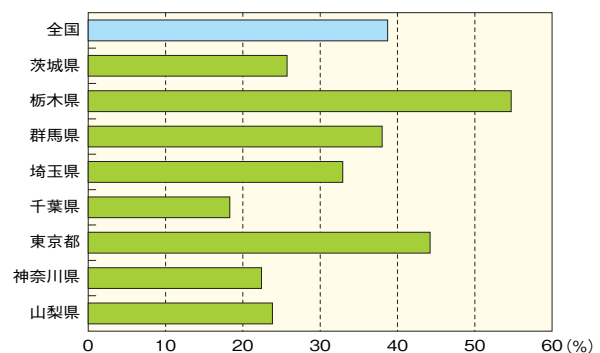


※一日平均的利用者数5,000人以上の鉄軌道駅のバリアフリー化率
資料：国土交通省「都道府県別バリアフリー情報」（平成17年度末）
より国土交通省国土計画局作成

(ii) 歩行空間

平均的利用者数5,000人以上の旅客施設周辺の主要な道路のバリアフリー化率は、栃木県及び東京都が全国を上回っている（図表1-1-15）。

図表 1-1-15 歩行空間におけるバリアフリー化率

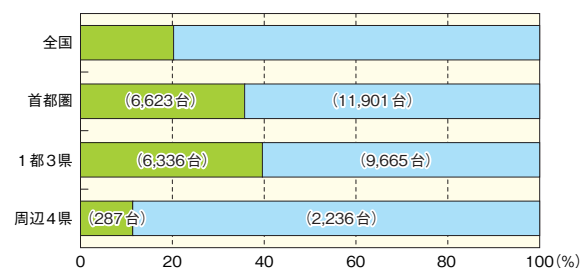


※平均的利用者数5,000人以上の旅客施設周辺の主要な道路のバリアフリー化率
資料：国土交通省「都道府県別バリアフリー情報」（平成17年度末）
より国土交通省国土計画局作成

(iii) ノンステップバスの導入

ノンステップバスについては、全国より導入が進んでいるものの、約4割程度の導入に留まっており、約1万1千台が未導入である。周辺4県における導入率は約1割と低調である（図表1-1-16）。

図表 1-1-16 ノンステップバスの導入状況



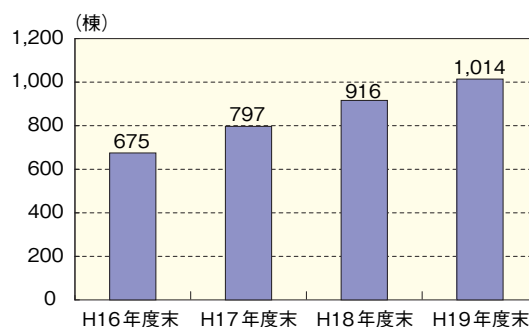
資料：国土交通省「自動車交通関係移動等円滑化実績調査」（平成19年度末）より国土交通省国土計画局作成

(iv) 高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（バリアフリー新法）に基づく認定建築物

バリアフリー新法に基づく認定建築物数は、徐々に増加している（図表1-1-17）。

図表1-1-17

バリアフリー化された大規模建築物数の推移（累積：首都圏）



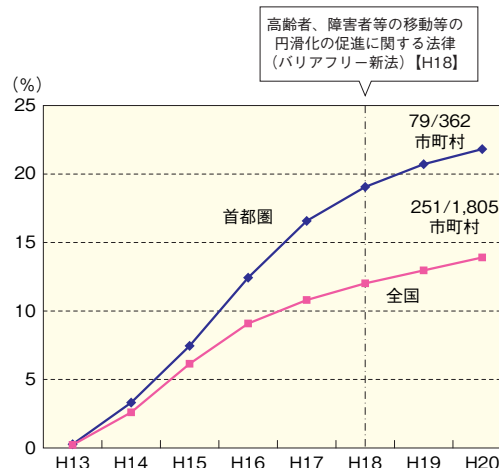
※一定の大規模建築物において、階段に手すりを設置する等の基準を満たし、バリアフリー新法に基づいて都県等の認定を受けたもの
資料：国土交通省住宅局資料より国土交通省国土計画局作成

②バリアフリー基本構想の作成状況

「どこでも、だれでも、自由に、使いやすく」というユニバーサルデザインの考え方を踏まえ、高齢者、障害者等の円滑な移動及び建築物等の施設の円滑な利用を確保するための施策を総合的に推進するため、旧ハートビル法¹⁾と旧交通バリアフリー法²⁾を統合・拡充した「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」（平成18年法律第91号）（バリアフリー新法）が平成18年12月に施行された。本法に基づき、市町村は、旅客施設を中心とした地区や高齢者、障害者などが利用する施設が集まった地区における旅客施設、建築物、道路、路外駐車場、都市公園、信号機などのバリアフリー化に関する基本的事項を記載した基本構想を作成することができることとなっている。首都圏においては、平成20年12月末時点で、全市町村の約21.8%にあたる79市町村が基本構想を作成している（図表1-1-18）。

図表1-1-18

バリアフリー基本構想の作成市町村の割合



注1：各年12月末現在における作成状況。バリアフリー新法の施行日（平成18年12月20日）以前は、旧交通バリアフリー法に基づく基本構想の作成市町村数による。

注2：市町村割合は、平成20年12月31日時点の市町村数で計算している。

資料：国土交通省総合政策局資料より国土交通省国土計画局作成

- 1) ハートビル法：「高齢者、身体障害者等が円滑に利用できる特定建築物の建築の促進に関する法律」（平成6年法律第44号）の通称。
- 2) 交通バリアフリー法：「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律」（平成12年法律第68号）の通称。

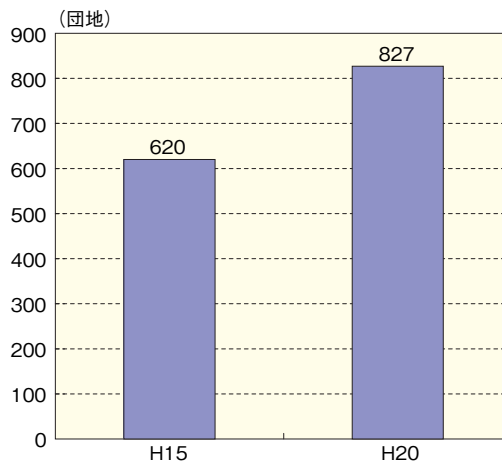
(2) 居住機能と近接した社会福祉施設の整備

高齢者が急速に増加することが見込まれるなか、高齢者の居住の安定確保は、平成18年に制定された住生活基本法を踏まえた住宅政策の展開のなかで喫緊の課題となっている。こうした背景のもと、社会資本整備審議会は平成21年1月に「高齢者が安心して暮らし続けることができる住宅政策のあり方」について答申を行った。答申では、講ずべき施策の1つに住宅施策と福祉施策との連携強化を掲げ、高齢者が適切なケア付き住宅を選択し、安心して生活できるよう、サービスを含め優良なケア付き住宅の普及に努めるべきとした。

国は、平成14年度から100戸以上の大規模公営住宅団地の建替に当たって福祉施設の併設を原則化するなど、居住機能と近接した社会福祉施設の整備を進めている。公共賃貸住宅と社会福祉施設等の併設の状況を見ると、近年急速にその数を増やしている（図表1-1-19）。

図表 1-1-19

首都圏における公共賃貸住宅と社会福祉施設等の併設状況（累積）



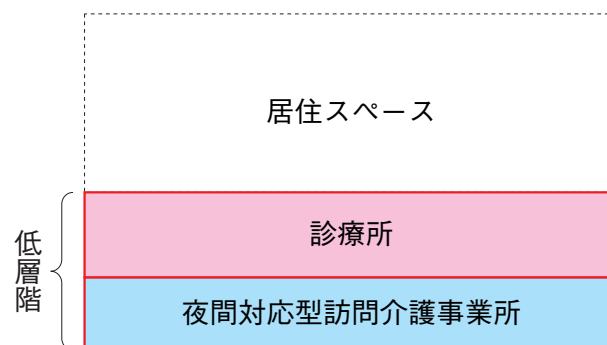
資料：国土交通省住宅局資料より国土交通省国土計画局作成

一方、首都圏の地方公共団体においても、来るべき高齢化に向けた新たな対策が進められている。東京都では、民間事業者が建設する高齢者専用賃貸住宅の低層部分に診療所や訪問介護事業所を併設するための費用を助成するモデル事業（医療・介護連携型高齢者専用賃貸住宅モデル事業）を平成21年度から実施する（図表1-1-20）。

こうした住宅の整備促進により、医療介護を必要とする高齢者が住み慣れた地域で安心して生活し続けることができる社会の実現につながるものと期待される。

図表 1-1-20

モデル事業のイメージ図



資料：東京都資料より国土交通省国土計画局作成