平成２４年度
首都圏整備に関する年次報告
要旨

平成２５年６月

国　土　交　通　省

全体構成

第１章　首都圏をめぐる最近の動向
　第１節　世帯数の減少と高齢者世帯の増加
　第２節　住宅地の新規造成から既存住宅地の有効活用へ
　第３節　鉄道の混雑率の緩和
　第４節　育児と仕事を両立する女性の増加
　第５節　公共交通アクセスが高齢者の自立を支える
　第６節　人口減少を踏まえた今後の東京圏の都市整備

第２章　首都圏整備の状況
　第１節　人口等の状況
　第２節　産業機能の状況
　第３節　個人主体の多様な活動の展開
　第４節　環境との共生
　第５節　安全・快適で質の高い生活環境の整備
　第６節　将来に引き継ぐ社会資本の整備
　第７節　首都圏整備の推進

資料編　首都圏整備に関する各種データ　（省略）

この文書は、首都圏整備法（昭和 31 年法律第 83 号）第 30 条の２の規定に基づき、首都圏整備計画の策定及び実施に関する状況について、報告を行うものである。

本文中の「首都圏」「東京圏」等は、特にことわりのない限り、次の区域を示す。

首都圏：茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、山梨県
東京圏：埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県
近隣３県：埼玉県、千葉県、神奈川県
周辺４県：茨城県、栃木県、群馬県、山梨県
都心３区：千代田区、中央区、港区

特にことわりのない限り、図表中の「S」は昭和を、「H」は平成を示す。

第１章　首都圏をめぐる最近の動向

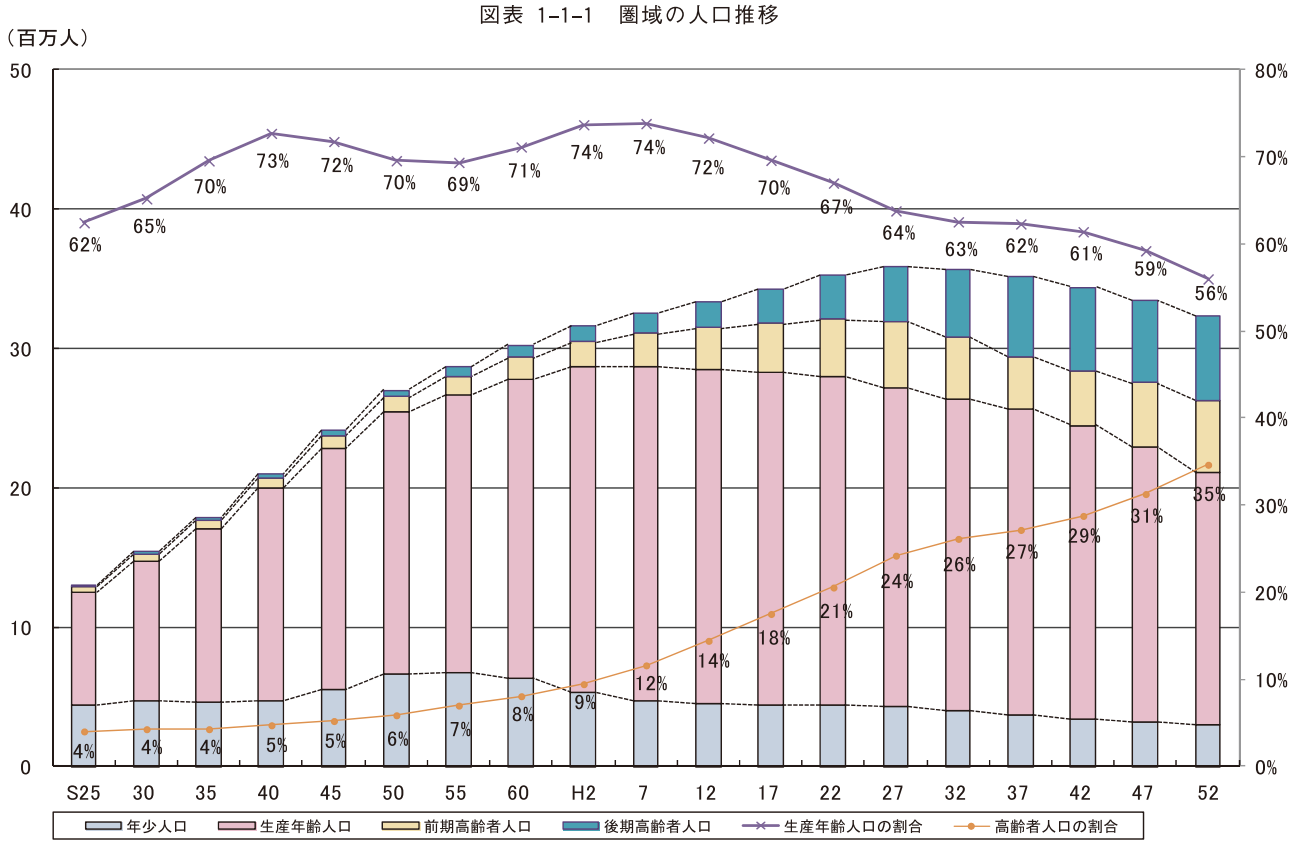
第１節　世帯数の減少と高齢者世帯の増加

世帯数の減少と高齢者世帯の増加は、これまでのライフスタイルや都市構造などに変化をもたらす要因となる。東京圏の世帯数は、今後、減少に転じることが予測されている一方で、高齢夫婦世帯の割合は増加することが見込まれている。さらに、東京近郊の鉄道沿線において、世帯数が減少する地区が出現するとの推計がなされたことから、東京圏においても将来の人口構成とライフスタイルの変化を見据えた都市構造への再構築が求められる。

1. 東京圏の人口推移

東京圏の人口は戦後一貫して増加し続けてきた。しかし、今後は平成 27 年の 3,590 万人をピークに減少すると推計されている（図表 1-1-1）。都道府県別に見ると千葉県は平成 22 年、埼玉県、東京都、神奈川県は平成 27 年をピークに減少すると推計されている。一方、高齢者人口は増加し、平成 22 年に 732 万人であったのが平成 52 年には 1,119 万人と約 1.5 倍になると推計されている。

図表 1-1-1　圏域の人口推移

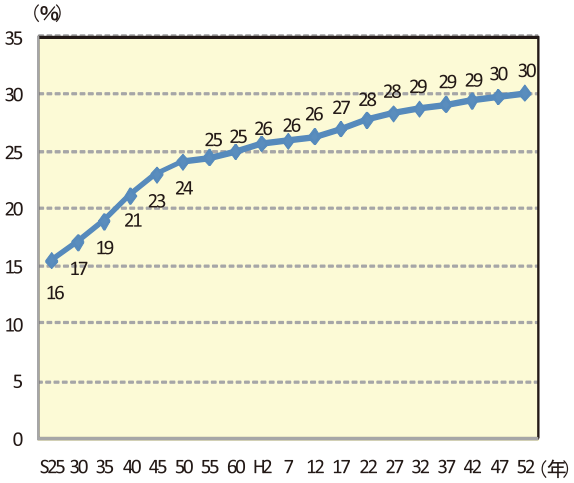


注１：前期高齢者は 65 歳以上 74 歳以下の人口を、後期高齢者は 75 歳以上の人口を推計。
注２：図表 1-1-1 について、「年齢不詳人口」を除いて算出している。
資料：平成 22 年以前は「国勢調査」（総務省）を、それ以降は「日本の地域別将来推計人口（平成 25 年 3 月推計）」（国立社会保障・人口問題研究所）をもとに国土交通省都市局作成。

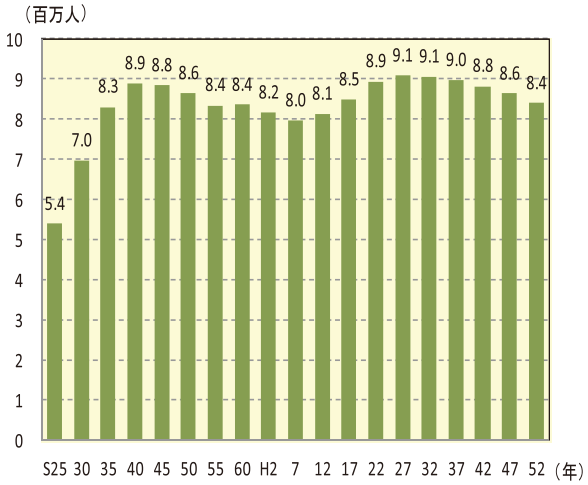
東京圏の人口は減少が予測されているが、全国の人口に占める東京圏の人口の割合は今後も一貫して増加すると予測されており、平成 22 年に 27.8%だった割合は平成 52 年には 30.1%に達する見込みである（図表 1-1-2）。

東京都区部の人口については、昭和 40 年以降減少が続いていたが、平成 7 年以降増加に転じており、平成 22 年には約 895 万人と昭和 40 年の水準に達した。今後は、平成 27 年に約 908 万人でピークに達し、その後減少に転じる見込みである（図表 1-1-3）。

図表 1-1-2　全国に占める東京圏の人口の割合



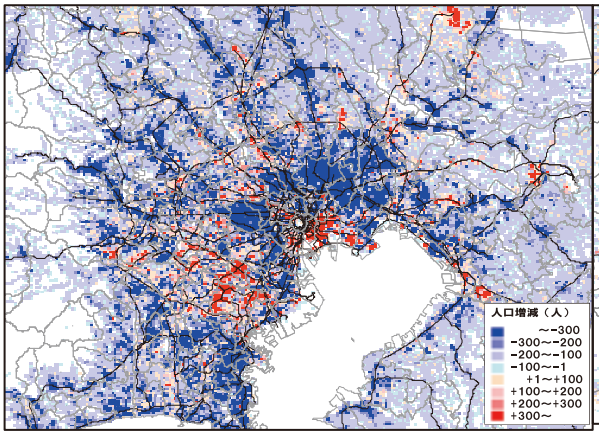
図表 1-1-3　東京都区部の人口推移



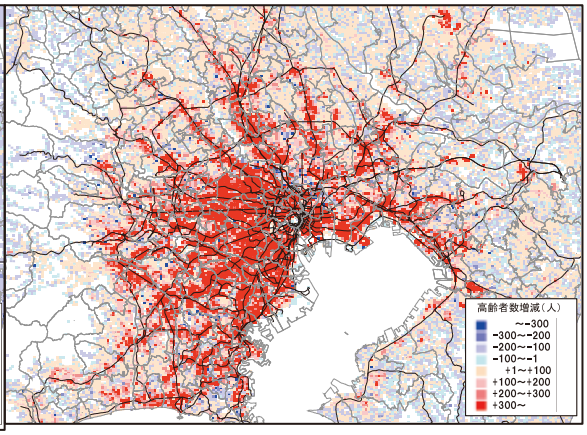
資料：平成 22 年以前は「国勢調査」（総務省）を、それ以降は「日本の地域別将来人口推計（平成 25 年 3 月推計）」（国立社会保障・人口問題研究所）をもとに国土交通省都市局作成。

東京圏の平成 22 年から平成 52 年までの 30 年間の人口と高齢者数の増減数を 500m×500m メッシュ単位で推計[1]した。人口については、東京都から神奈川県にかけての沿線などの一部地区を除く大半の地区で減少し（図表 1-1-4）、高齢者数についてはほぼ全域で増加する見込みである（図表 1-1-5）。

図表 1-1-4　東京圏の将来の人口増減
（H22 年ーH52 年）



図表 1-1-5　東京圏の将来の高齢者数の増減
（H22 年ーH52 年）

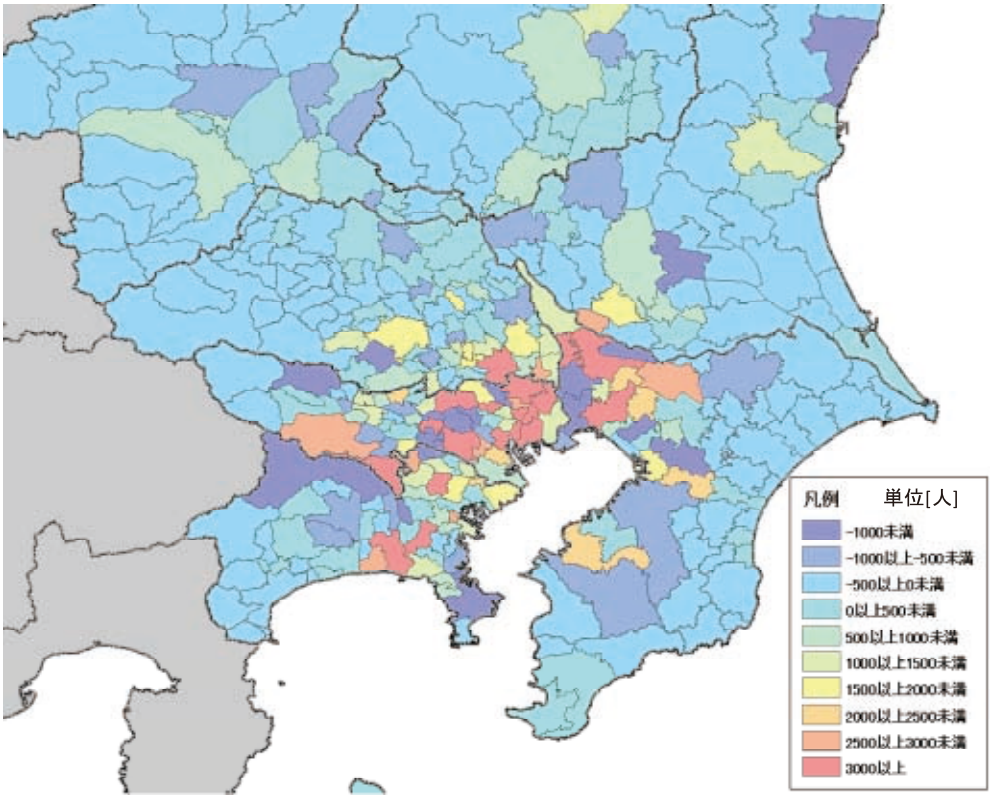


資料：「国勢調査」（総務省）、「日本の地域別将来推計人口（平成 25 年 3 月推計）」（国立社会保障・人口問題研究所）をもとに国土交通省都市局作成。

[1] 平成 22 年「国勢調査」の 500m×500m メッシュ単位の人口データ（男女 5 歳階級別）を現在人口とし、国立社会保障・人口問題研究所が設定した生残率、純移動率、子ども女性比及び 0 ～ 4 歳性比の市区町村別仮定値データ（平成 25 年 3 月）をもとに推計した。

家族を形成し、住宅を所有する年齢層として30代の首都圏における平成17年から平成22年までの転入・転出の動きをみると、東京都区部やその周辺及び都区部へのアクセスがよい郊外部への転入は増えているものの、その他の郊外エリアや周縁部では転出が超過している（図表1-1-6）。

図表 1-1-6　首都圏の住宅形成期転入増減数（H17年ーH22年）



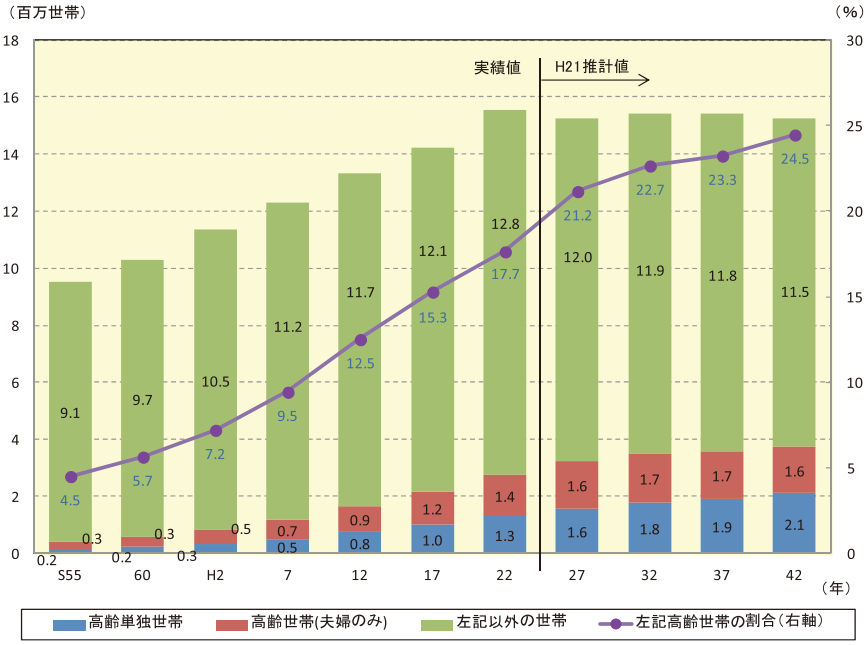
注：住宅形成期転入増減数＝（平成22年30～39歳人口）－（平成17年25～34歳人口）
資料：平成17年及び平成22年の「国勢調査」（総務省）をもとに国土交通省都市局作成。

2．東京圏の世帯数の減少と高齢化

東京圏の世帯数は、昭和 55 年以降、一貫して増加しており、昭和 55 年時点で、約 960 万世帯であったものが、平成 22 年には、約 1,560 万世帯となっている。しかし、今後は平成 37 年にピークを迎えた後、減少に転じる見込みである。

一方、東京圏の高齢世帯のうち、夫婦のみの世帯[2]と高齢単独世帯[3]は、今後も増加を続け、平成 42 年には、世帯数全体のおよそ 4 分の 1 の約 370 万世帯に達する見込みである（図表 1-1-7）。

図表 1-1-7　東京圏の世帯数と高齢世帯割合の推移・推計



注:「高齢世帯」とは、世帯主が 65 歳以上の「一般世帯」（昭和 55 年は「普通世帯」を集計。）。

資料：平成 22 年までは「国勢調査」（総務省）を、それ以降は「日本の世帯数の将来推計（都道府県別）（平成 21 年 12 月推計）」（国立社会保障・人口問題研究所）をもとに国土交通省都市局作成。

3．東京都心近郊における世帯数減少

東京都心近郊を対象に、平成 22 年から平成 42 年にかけての世帯数の増減数を 500m×500m メッシュ単位で推計[4]した。東京都区部の北東部を中心に都心から 10km 圏内の利便性が相対的に優れた地域においても世帯数が減少する地域が現れると推計された（図表 1-1-8）。

平成 22 年から平成 52 年までの東京特別区の人口増減率を自然増減率と社会増減率に分けてみてみると、すべての特別区で自然減少が推計されている。一方、

2　「高齢世帯」のうち、「夫婦のみの世帯」とは、世帯主が 65 歳以上で、夫婦のみから構成される「一般世帯」（昭和 55 年は「普通世帯」を集計。）。なお「一般世帯」とは、(ア)「住居と生計を共にしている人の集まり又は一戸を構えて住んでいる単身者。」、(イ)「上記の世帯と住居を共にし、別に生計を維持している間借りの単身者又は下宿屋などに下宿している単身者」、(ウ)「会社・団体・商店・官公庁などの寄宿舎、独身寮などに居住している単身者。」、をいう。「普通世帯」とは、(ア)をいう。

3　「高齢世帯」のうち、「高齢単独世帯」とは、65 歳以上で一人のみの「一般世帯」（昭和 55 年は「普通世帯」を集計。）。

4　平成 22 年「国勢調査」の 500m×500m メッシュ単位の人口データ（男女 5 歳階級別）と世帯主率、国立社会保障・人口問題研究所が設定した生残率、純移動率、子ども女性比及び 0～4 歳性比の市区町村別仮定値データ（平成 25 年 3 月）をもとに推計した。

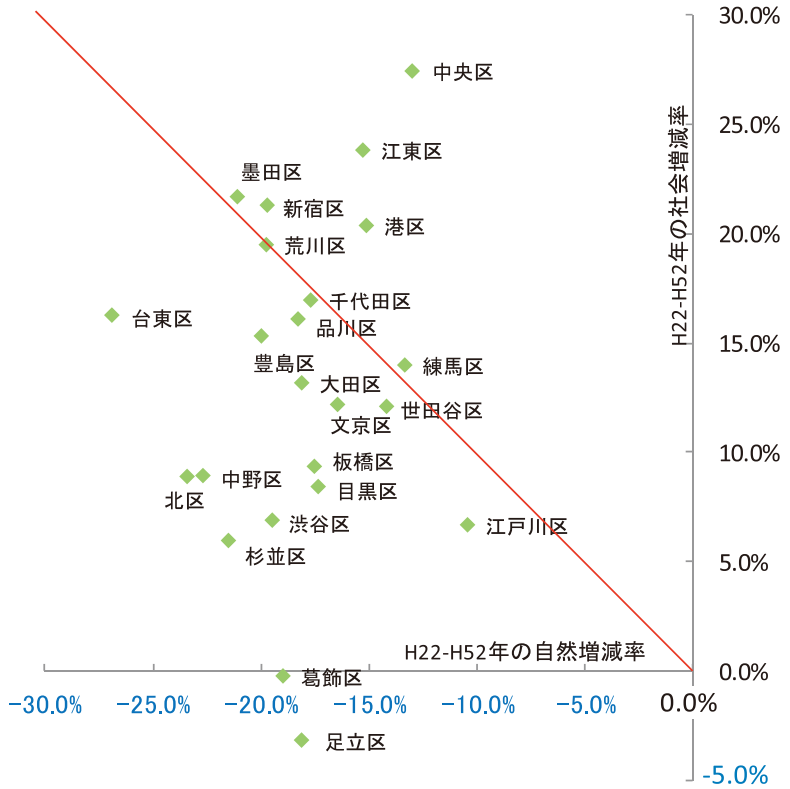
社会増減率については、中央区、江東区、墨田区などで大きく増加するが、足立区、葛飾区では減少すると推計されている。平成 52 年において平成 22 年より人口が増加していると推計されているのは、社会増加が自然減少を上回る、中央区、港区、新宿区、墨田区、江東区、練馬区である（図表 1-1-9）。

図表 1-1-8　東京都心近郊の一般世帯数の増減数推計（H22 年ーH42 年）



資料：「国勢調査」（総務省）、「日本の地域別将来推計人口（平成 25 年 3 月推計）」（国立社会保障・人口問題研究所）、「日本の世帯数の将来推計（都道府県別）（平成 21 年 12 月推計）」（国立社会保障・人口問題研究所）をもとに国土交通省都市局作成。

図表 1-1-9　平成 22 年から平成 52 年までの東京特別区の人口増減率推計
（縦軸：社会増減率、横軸：自然増減率）



注 1：自然増減率＝H22-H52 年の自然増減数／H22 年人口
注 2：社会増減率＝H22-H52 年の社会増減数／H22 年人口
資料：「日本の地域別将来推計人口（平成 25 年 3 月推計）」（国立社会保障・人口問題研究所）をもとに国土交通省都市局作成。

東京特別区の世帯や住宅の状況をみると、特別区ごとに特徴が違うが、特別区の北東部に位置する北区や足立区は高齢単独世帯数が多く公営借家数が多い傾向があり、特別区西部に位置する中野区や杉並区は民営借家数や狭隘道路に接する住宅数が多く、子供がいる家族世帯数が少ないという傾向がある（図表 1-1-10）。

図表 1-1-10　東京特別区における高齢単身世帯数、子供がいる家族世帯数が一般世帯数に占める割合（左）、公営借家数、民営借家数、狭隘道路に接する住宅総数が住宅総数に占める割合（右）

左欄は割合[%]、右欄は特別区内の順位

	一般世帯数に占める割合				住宅総数に占める割合					
	高齢単独世帯数		子供がいる家族世帯数		公営借家数		民営借家数		狭隘道路に接する住宅数	
東京都（平均）	9.8%		15.8%		8.4%		37.1%		29.7%	
特別区（平均）	10.1%		14.4%		7.4%		38.8%		30.3%	
千代田区	9.7%	16	14.1%	10	5.7%	12	30.0%	22	11.3%	22
中央区	8.1%	23	13.8%	14	11.4%	4	38.5%	12	10.4%	23
港区	9.2%	19	15.2%	8	9.5%	8	38.9%	10	17.7%	20
新宿区	10.5%	9	9.4%	21	5.0%	13	44.9%	5	33.1%	8
文京区	9.8%	15	13.0%	16	1.5%	23	38.3%	13	30.7%	9
台東区	12.1%	2	11.2%	18	1.7%	22	38.7%	11	13.9%	21
墨田区	10.4%	10	14.0%	11	10.3%	5	32.0%	19	21.3%	18
江東区	9.6%	17	18.0%	4	20.8%	1	22.3%	23	17.7%	19
品川区	9.9%	13	13.0%	15	4.9%	14	39.7%	9	39.9%	3
目黒区	9.3%	18	13.8%	13	2.2%	20	32.3%	18	25.0%	16
大田区	10.0%	12	14.9%	9	3.7%	16	37.0%	14	27.7%	12
世田谷区	9.0%	20	15.6%	6	4.7%	15	45.8%	3	30.2%	10
渋谷区	10.3%	11	9.0%	23	3.0%	18	42.4%	6	34.6%	7
中野区	9.9%	14	9.2%	22	2.4%	19	59.5%	1	45.4%	1
杉並区	11.7%	3	9.8%	19	2.1%	21	48.3%	2	39.8%	4
豊島区	10.5%	8	9.6%	20	3.3%	17	45.2%	4	45.2%	2
北区	13.1%	1	12.2%	17	16.7%	2	35.2%	15	36.9%	6
荒川区	11.3%	5	15.3%	7	6.9%	10	33.7%	17	26.2%	15
板橋区	10.9%	6	14.0%	11	9.4%	9	40.9%	7	29.3%	11
練馬区	8.8%	21	18.0%	3	6.1%	11	34.3%	16	36.9%	5
足立区	11.5%	4	17.6%	5	15.5%	3	31.0%	21	27.2%	14
葛飾区	10.8%	7	18.1%	2	10.0%	6	31.9%	20	27.4%	13
江戸川区	8.3%	22	20.2%	1	9.5%	7	40.2%	8	25.0%	17

注 1:　赤字は割合が高い上位 3 区、青字は割合が低い下位 3 区を指す。
注 2:「高齢単独世帯数」とは、65 歳以上で一人のみの「一般世帯」の数。
注 3:「子供がいる家族世帯数」とは、「夫婦と子供から成る世帯」、「男親と子供から成る世帯」、「女親と子供から成る世帯」のうち、「18 歳未満の世帯員のいる一般世帯」の数である。
注 4:「住宅総数」とは、「主世帯」の数であり、「空き家」は含まれない。
注 5:「公営借家数」は、「公営の借家」数と「都市再生機構・公社の借家」数を合わせた数。
注 6:「狭隘道路に接する住宅数」とは、「敷地に接する道路の幅員」が「2m～4m」、「2m未満」の住宅と「敷地が道路に接していない」住宅を合わせた数である。
資料：平成 22 年「国勢調査」（総務省）、平成 20 年「住宅・土地統計調査」（総務省）をもとに国土交通省都市局作成。

４．鉄道沿線における将来人口及び将来高齢者数の増減

東京の都市雇用圏[5]における平成 22 年から平成 52 年までの 30 年間の人口、高齢者数、生産年齢人口の増減率を、都心からの距離[6]帯別及び鉄道駅からの距離帯別に推計[7]した。（図表 1-1-11、1-1-12）

人口増減率についてみると、都心から 5km 圏域を除いて、いずれの距離帯においても減少すると見込まれる。都心からの距離との関係をみると、15km 圏域で大きな谷があり、そこから港北ニュータウンや多摩ニュータウンの稲城市域などが含まれる 25km 圏域まで人口減少率は小さくなるものの、それ以降は距離が離れるほど、人口減少率は高くなると見込まれる。また、鉄道駅からの距離が離れるほど、人口減少率は高くなる傾向がある（図表 1-1-13）。

高齢者数の増減率についてみると、いずれの距離帯においても増加すると見込まれる。増加率のピークに違いはあるものの、25km 圏域より遠くなると都心からの距離が離れるほど、増加率は低くなる傾向がある。鉄道駅からの距離帯別でみると、都心から 55km 圏域までは、「1km 駅勢圏」が「2km 駅勢圏」及び「それ以遠」より増加率が高くなると見込まれる（図表 1-1-14）。

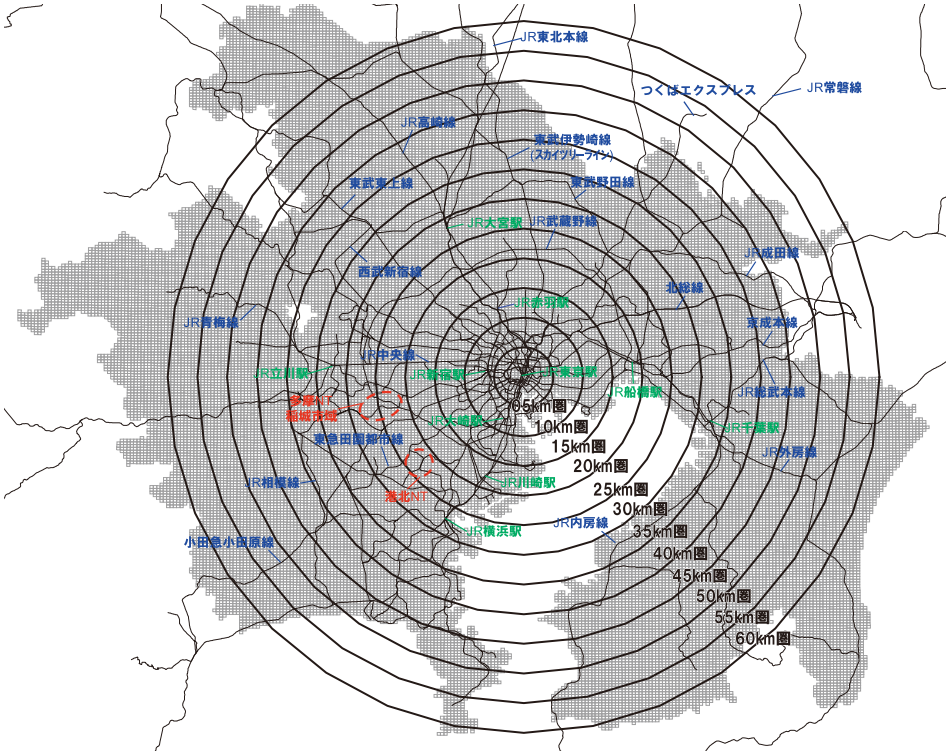
さらに、生産年齢人口の増減率についてみると、いずれの距離帯においても減少すると見込まれる。また概ね 25km 圏域より遠方では、都心からの距離が離れるほど、減少率は高くなると見込まれる（図表 1-1-15）。

5　金本良嗣、徳岡一幸「日本の都市圏設定基準」で提案している、雇用を基準とする都市圏。ここでは、平成 22 年「国勢調査」をもとに国土交通省都市局作成。

6　都心からの距離は、東京駅からの直線距離（同心円状）。

7　平成 22 年「国勢調査」の 500m×500m メッシュ単位の人口データ（男女５歳階級別）を現在人口とし、国立社会保障・人口問題研究所が設定した生残率、純移動率、市区町村別仮定値データ（平成 25 年３月）をもとに推計した。この推計値は、推計方法と利用データ、さらには、今後の社会情勢などにより左右されるものであるから、相当の幅を持ってみる必要がある。

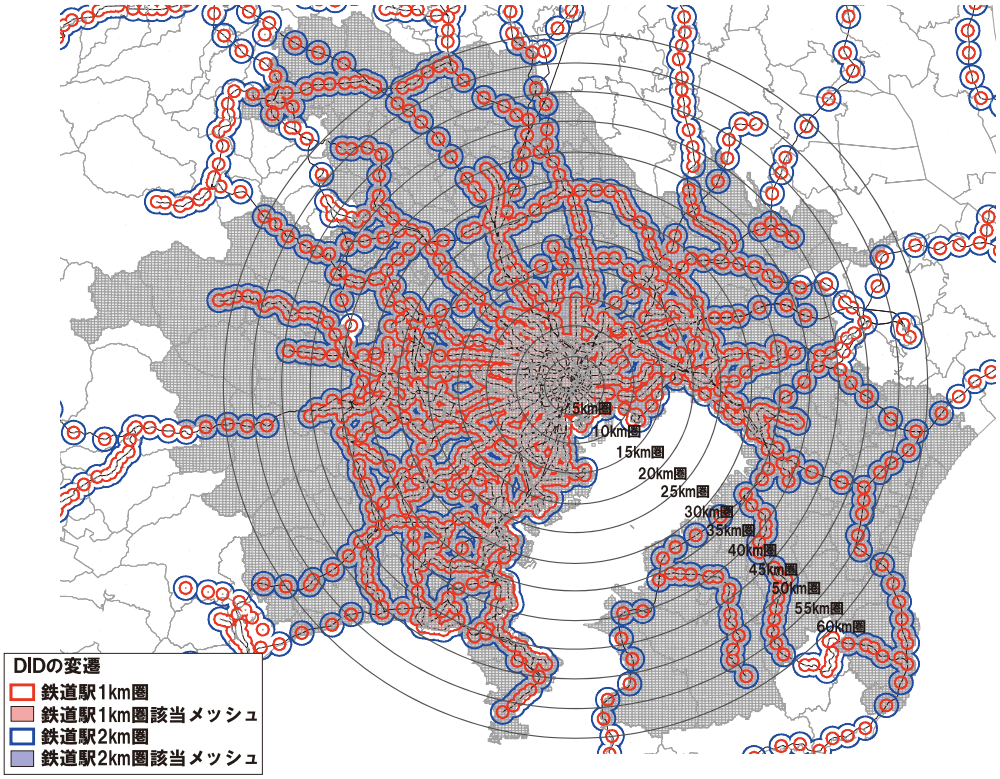
図表 1-1-11　都心（東京駅）からの直線距離（同心円状）



注：図中のグレー網掛けは、東京の都市雇用圏を示す。

資料：金本良嗣・徳岡一幸：「日本の都市圏設定基準」，応用地域学研究No.7，PP1-15，平成 14 年、「国勢調査」（総務省）をもとに国土交通省都市局作成。

図表 1-1-12　鉄道駅からの距離（駅勢図）

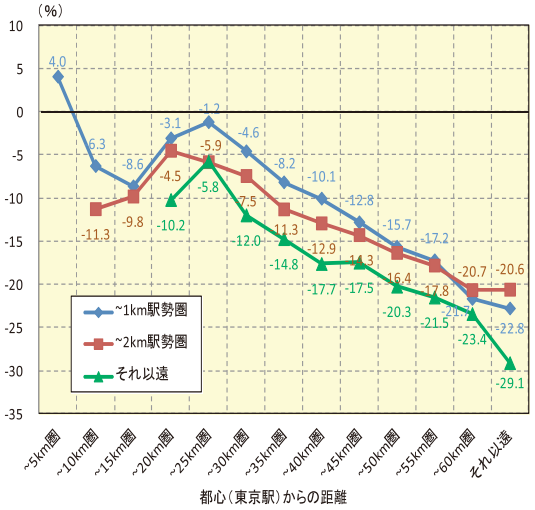


注 1：図中のグレー網掛けは、東京の都市雇用圏を示す。

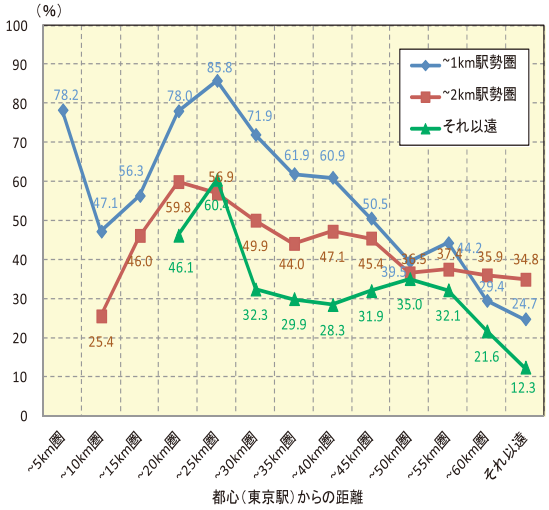
注 2：「鉄道駅 1 km圏該当メッシュ」とは、メッシュの中心点が鉄道駅 1 km圏内にあるものを示し、「鉄道駅 2 km圏該当メッシュ」とは、同じくメッシュの中心点が鉄道駅 2 km圏内にあるものを示す。

資料：金本良嗣・徳岡一幸：「日本の都市圏設定基準」，応用地域学研究No.7，PP1-15，平成 14 年、「国勢調査」（総務省）をもとに国土交通省都市局作成。

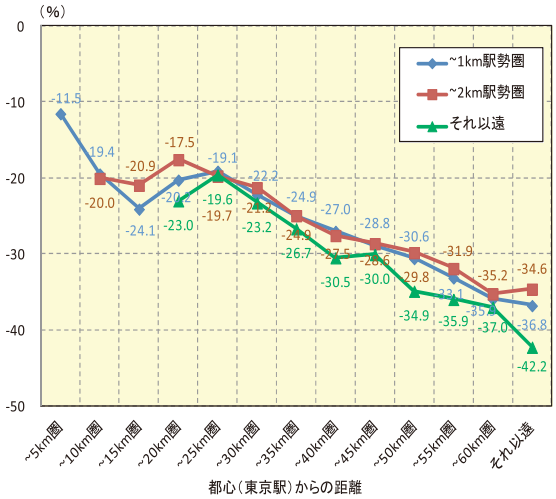
図表 1-1-13　鉄道沿線の人口増減率
（平成 22 年→平成 52 年）



図表 1-1-14　鉄道沿線の高齢者数の増減率
（平成 22 年→平成 52 年）



図表 1-1-15　鉄道沿線の生産年齢人口増減率
（平成 22 年→平成 52 年）



資料：金本良嗣・徳岡一幸：「日本の都市圏設定基準」，応用地域学研究No.7，PP1-15，平成 14 年、「国勢調査」（総務省）、「日本の地域別将来推計人口（平成 25 年 3 月推計）」（国立社会保障・人口問題研究所）をもとに国土交通省都市局推計。

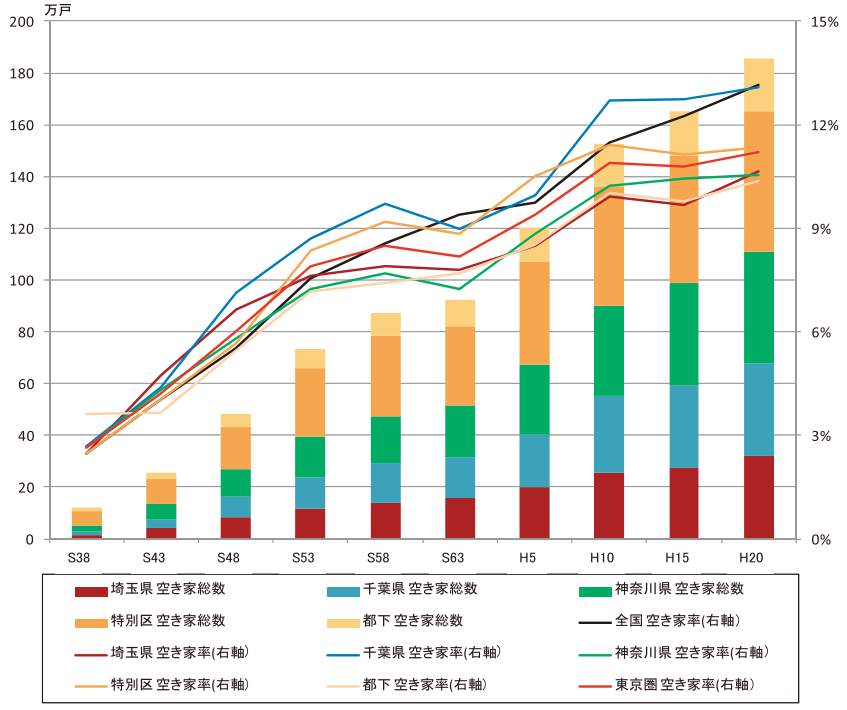
第２節　　住宅地の新規造成から既存住宅地の有効活用へ

東京圏の空き家は昭和 38 年以降増加してきているが、この 10 年東京圏の空き家率は横ばいである。都心３区を除く東京特別区における容積率にはまだ容積増の余地があり、土地の有効高度利用が十分にはなされていない。また、農地からの宅地造成は大幅に減少してきていることから、今後は、都市内の既存の宅地の再開発等を行うことにより土地の有効高度利用を図ることを通じて人口を誘導し、都市構造の集約化を図っていくことが求められている。

１．空き家の増加と地域分布

東京圏の空き家は一貫して増加してきている。東京圏の空き家数は昭和 38 年には約 12 万戸だったが、平成 20 年には約 186 万戸へと大幅に増加している。一方、空き家率[1]については、昭和 38 年の 2.6%から平成 10 年の 10.9%まで上昇したも

図表 1-2-1　東京圏の地域別空き家数と空き家率の推移



上段：空き家総数（戸）/下段：空き家率

		S38年	S43年	S48年	S53年	S58年	S63年	H5年	H10年	H15年	H20年
埼玉県		14,500	40,930	83,900	118,500	138,900	157,900	197,900	257,400	273,100	322,600
		2.5%	4.7%	6.7%	7.6%	7.9%	7.8%	8.5%	9.9%	9.7%	10.7%
千葉県		14,600	33,680	78,700	119,900	154,400	159,800	203,900	294,700	321,900	355,900
		2.7%	4.4%	7.1%	8.7%	9.7%	9.0%	10.0%	12.7%	12.7%	13.1%
神奈川県		24,100	58,550	105,000	154,200	182,300	195,700	271,200	349,100	391,600	428,600
		2.6%	4.3%	5.8%	7.2%	7.7%	7.2%	8.8%	10.2%	10.4%	10.5%
東京都	特別区	52,000	101,350	165,800	267,400	310,030	309,820	398,200	457,800	491,500	544,800
		2.5%	4.0%	5.7%	8.4%	9.2%	8.8%	10.5%	11.4%	11.2%	11.3%
	都下	15,000	23,040	47,600	74,400	85,170	101,280	128,900	166,600	173,900	205,500
		3.6%	3.6%	5.5%	7.2%	7.4%	7.7%	8.5%	10.0%	9.8%	10.4%
全国（空き家率平均）		2.5%	4.0%	5.5%	7.6%	8.6%	9.4%	9.8%	11.5%	12.2%	13.1%

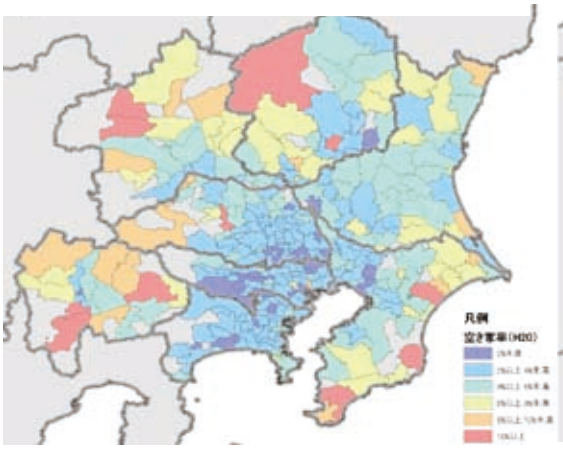
資料：「住宅土地統計調査」（総務省）をもとに国土交通省都市局作成。

[1] 「空き家率」＝空き家総数／住宅総数

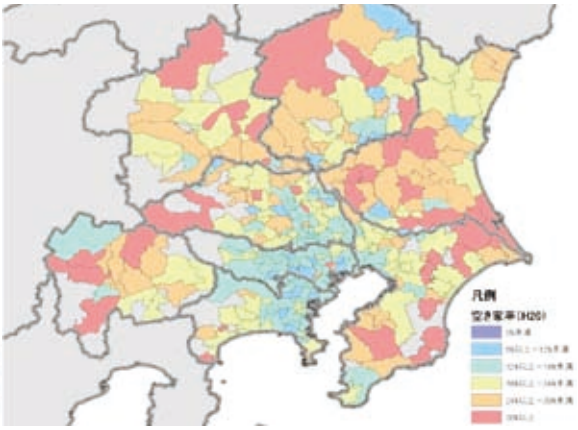
のの、平成 20 年は 11．2%と、この 10 年は横ばいで推移している。地域別空き家率を見ると、東京特別区においては千葉県に次いで空き家率が 11.3%と高く、空き家数は約 54 万戸に及んでいる(図表 1-2-1)。今後の世帯数の減少を前提とすれば、既存住宅地における再整備に向けた取組がなされない場合、空き家がより一層増加するおそれがある。

その他の住宅の空き家率をみてみると東京都心部周辺では低く、首都圏郊外部では高くなっている(図表 1-2-2)。また、賃貸住宅の空き家率をみてみると、東京都心部周辺で低く首都圏郊外で高くなっており、その他の住宅の空き家率と同様となっている(図表 1-2-3)。さらに東京 40km 圏以遠の地域については、空き家の継続期間が 1 年以上の割合が 49%となっており、東京都と比べれば空き家の継続期間が長くなっている(図表 1-2-4)。

図表 1-2-2　その他の住宅の空き家率

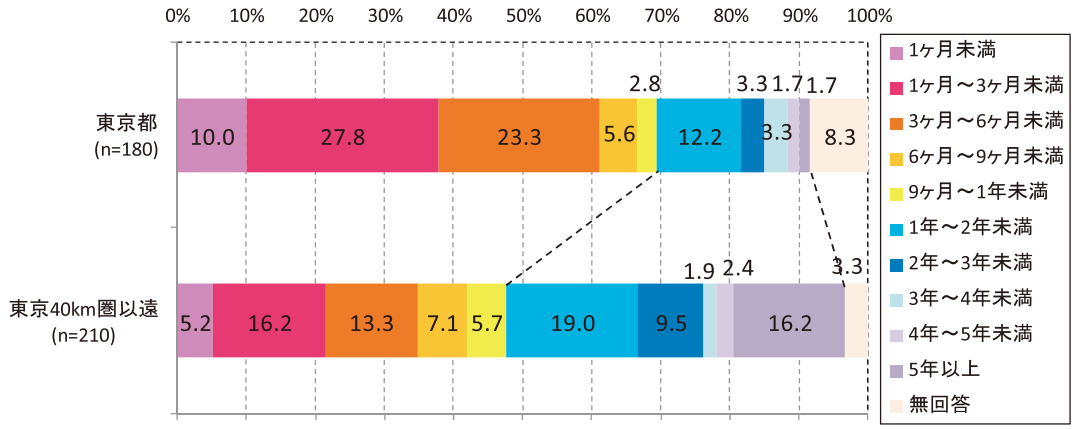


図表 1-2-3　賃貸住宅の空き家率



注 1：「その他の住宅の空き家率」＝「その他の住宅数」／「住宅総数」
注 2：「その他の住宅」は、「二次的住宅（別荘・その他）、賃貸用の住宅、売却用の住宅、以外の人が住んでいない住宅で、例えば、転勤・入院などのため居住世帯が長期にわたって不在の住宅や建て替えなどのために取り壊すことになっている住宅など（注：空き家の区別の判別が困難な住宅を含む。）」としている。
注 3：「賃貸住宅の空き家率」＝「賃貸用の住宅の空き家数」／(「賃貸用の住宅の空き家数」＋「人が居住する借家数」。)。
資料：「平成 20 年住宅・土地統計調査」（総務省）をもとに国土交通省都市局作成。

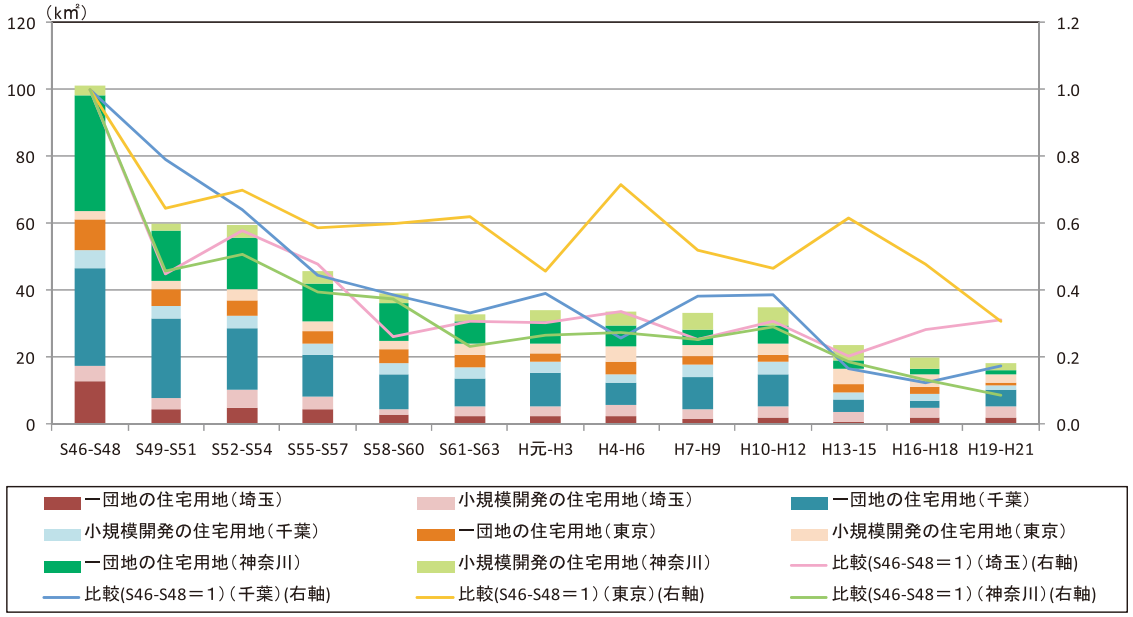
図表 1-2-4　空き家継続期間



注 1：東京都は、区部及び市部で町村を除く。
注 2:東京 40 ㎞圏以遠は、東京都心部(8 区)より 40km 以遠の茨城県、埼玉県、千葉県、神奈川県の市町村。
資料：「平成 21 年度空家実態調査報告書」（国土交通省）をもとに国土交通省都市局作成。

一方、東京圏では昭和 40 年代から昭和 50 年代にかけて大量の転入人口を受け入れるため、農地からの宅地造成が大量に行われてきた。近年は、開発の主流が一団地の宅地造成から小規模開発となり、新規宅地供給面積は減少している。近年の宅地造成は、昭和 46 年～昭和 48 年の約 2 割程度の面積（平成 19 年度以降、年間 5k ㎡～7k ㎡で推移。）となっている（図表 1-2-5）。

図表 1-2-5　農地からの新規宅地造成面積の推移



単位[k㎡]

		S46-S48	S49-S51	S52-S54	S55-S57	S58-S60	S61-S63	H元-H3	H4-H6	H7-H9	H10-H12	H13-15	H16-H18	H19-H21
埼玉県	一団地の住宅用地	12.7	4.5	5.0	4.3	3.0	2.4	2.3	2.5	1.6	2.2	0.6	2.2	1.9
	小規模開発の住宅用地	4.9	3.4	5.2	4.1	1.7	3.0	3.1	3.5	2.9	3.2	3.0	2.8	3.6
	合計	17.6	7.9	10.2	8.5	4.6	5.4	5.4	5.9	4.5	5.4	3.6	5.0	5.5
	比較(S46-S48＝1)	1.0	0.4	0.6	0.5	0.3	0.3	0.3	0.3	0.3	0.3	0.2	0.3	0.3
千葉県	一団地の住宅用地	29.1	23.6	18.7	12.3	10.3	8.1	10.0	6.4	9.7	9.6	3.9	2.0	4.7
	小規模開発の住宅用地	5.5	3.7	3.5	3.1	3.1	3.4	3.4	2.6	3.5	3.7	1.9	2.3	1.4
	合計	34.6	27.3	22.2	15.4	13.5	11.5	13.5	9.0	13.2	13.3	5.8	4.3	6.0
	比較(S46-S48＝1)	1.0	0.8	0.6	0.4	0.4	0.3	0.4	0.3	0.4	0.4	0.2	0.1	0.2
東京都	一団地の住宅用地	8.9	5.0	4.6	4.0	4.5	3.7	2.4	3.6	2.7	2.1	2.9	2.0	0.8
	小規模開発の住宅用地	2.8	2.6	3.5	2.8	2.5	3.6	3.0	4.7	3.4	3.3	4.3	3.5	2.8
	合計	11.7	7.5	8.2	6.8	7.0	7.2	5.3	8.3	6.1	5.4	7.2	5.6	3.6
	比較(S46-S48＝1)	1.0	0.6	0.7	0.6	0.6	0.6	0.5	0.7	0.5	0.5	0.6	0.5	0.3
神奈川県	一団地の住宅用地	34.3	14.9	15.2	11.3	11.0	6.8	6.8	6.1	4.4	5.5	2.5	1.8	1.0
	小規模開発の住宅用地	3.1	2.3	3.8	3.6	3.1	2.0	3.2	4.2	5.1	5.4	4.4	3.2	2.2
	合計	37.4	17.2	19.0	14.8	14.0	8.8	10.0	10.3	9.5	10.8	7.0	5.0	3.3
	比較(S46-S48＝1)	1.0	0.5	0.5	0.4	0.4	0.2	0.3	0.3	0.3	0.3	0.2	0.1	0.1

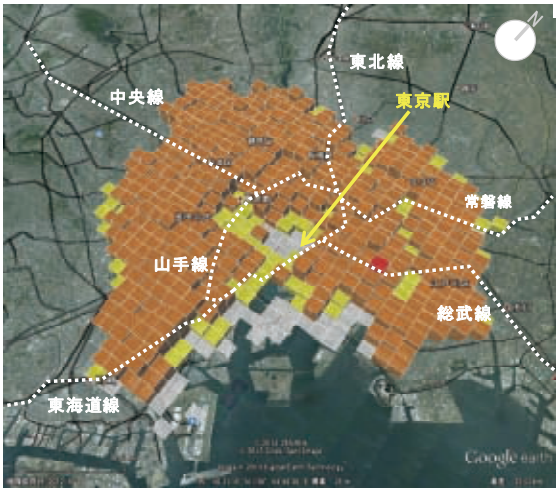
注：「一団地の住宅用地」の宅地造成とは、一団（1万㎡以上）の土地で、田畑等の非住宅地を住宅地に造成した場合及び宅地造成工事を伴わずに田畑等に住宅を建築した場合の宅地造成。
「小規模開発の住宅用地」の宅地造成とは、小規模（1万㎡未満）の土地で、田畑等の非住宅地を住宅地に造成した場合及び宅地造成工事を伴わずに田畑等に住宅を建築した場合の宅地造成。
資料：「住宅用地完成面積調査報告書」（国土交通省）をもとに国土交通省都市局作成。

2．人口密度が低い東京特別区

東京特別区の夜間人口密度は山手線の内側が低く、外側は内側よりも高くほぼ一定の密度で広がっている（図表 1-2-6）。一方、ニューヨークでは中心部のマンハッタン島の夜間人口密度が高く、外縁部にいくにつれて低くなっている（図表

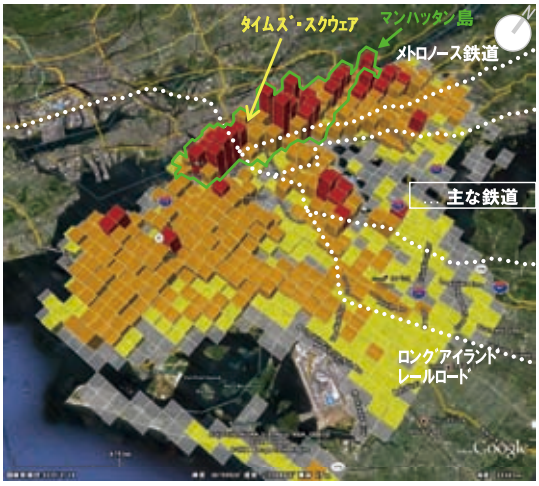
1-2-7)。

図表 1-2-6　2010 年夜間人口密度　東京 23 区

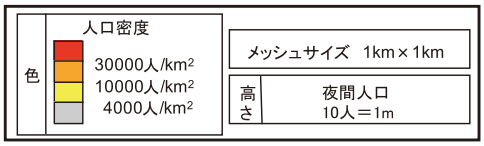


©2013 ZENRIN
©2013 Cnes/Spot Image
Image©2013Digital Earth Technology
©Google

図表 1-2-7　2010 年夜間人口密度　ニューヨーク



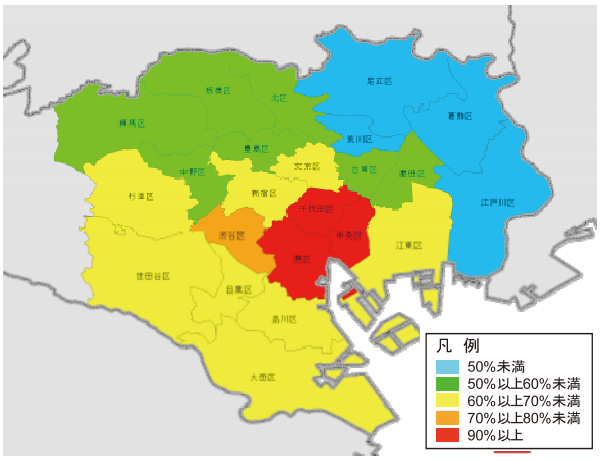
Data SIO,NOAA,U.S.Navy,NGA,GEBCO
©2011 Google
©2011 Europa Technologes
©Google



資料：平成 22 年「国勢調査」（総務省）、U.S.Census 2010(2010)をもとに関東地方整備局作成。

東京都区部の容積率の充足率をみると、都心 3 区においては 90%以上の充足率となっているが、北東部では 50%未満、北西部では 50～60%、南西部では 60～70%の充足率となっており、都心 3 区以外の区部においては、30%前後の容積率増の余地があると考えられる(図表 1-2-8)。

図表 1-2-8　東京都区部の容積率の充足率

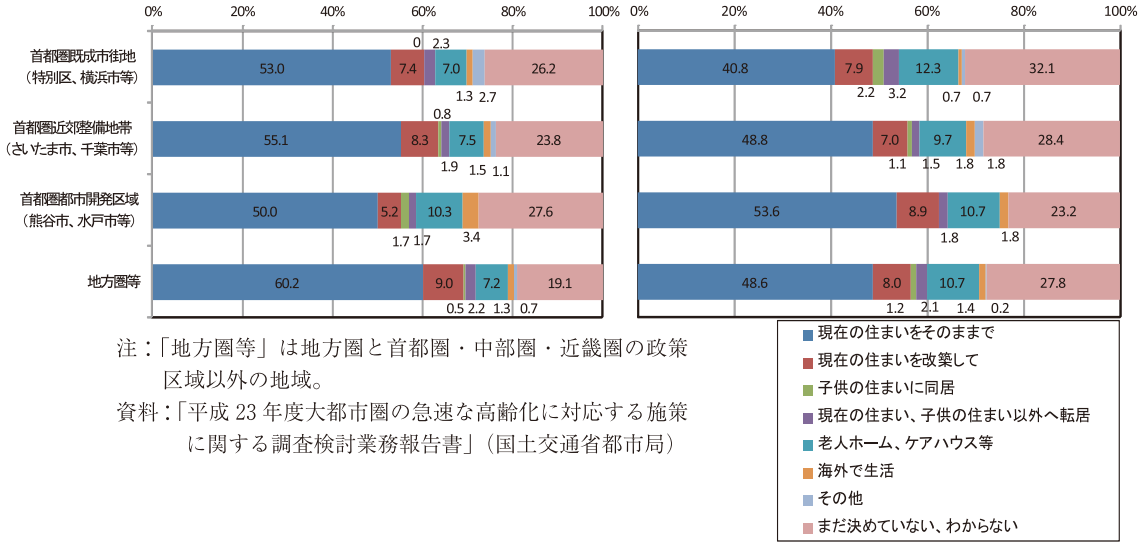


資料：「東京の土地　2011（土地関係資料集）」（東京都）をもとに国土交通省都市局作成。

3．高齢者の居住に関する意向

首都圏の 60 代の老後の居住に関する意向として、現在の住宅に住み続ける意向は約 5 割～6 割と高く（図表 1-2-9）、なかでも男性が女性より高い傾向がみうけられる。また、女性については、首都圏の郊外部に居住する女性ほど、現在の住宅に住み続けたい意向が強いとみうけられる。

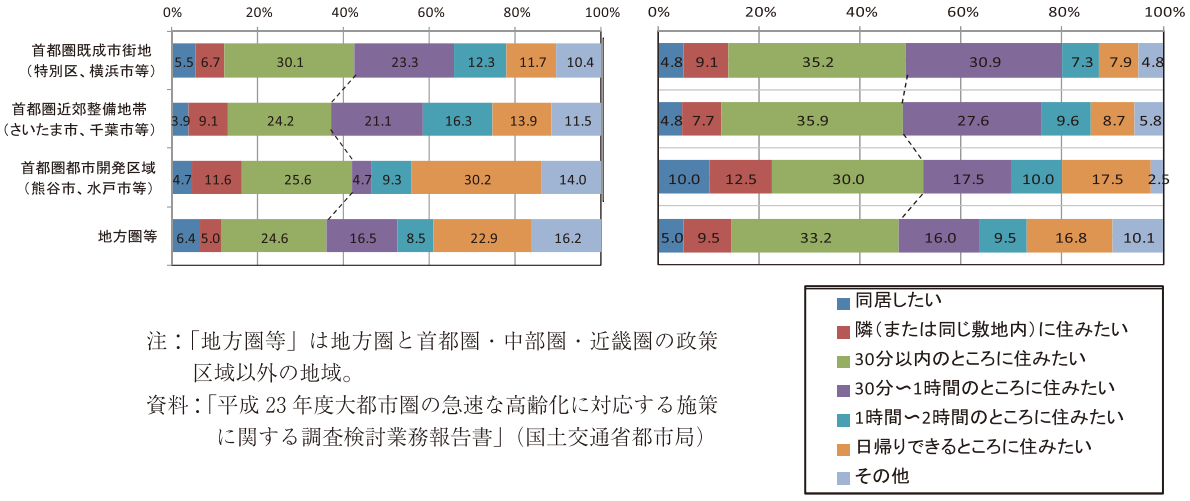
図表 1-2-9　60 代の老後の住まいの意向（左：男性、右：女性）



注：「地方圏等」は地方圏と首都圏・中部圏・近畿圏の政策区域以外の地域。
資料：「平成 23 年度大都市圏の急速な高齢化に対応する施策に関する調査検討業務報告書」（国土交通省都市局）

一方、子ども世帯との近居意向をみると、同居したい、隣（または同じ敷地内）に住みたい、３０分以内のところに住みたいと回答した比較的近傍に住みたいとの意向は約 4 割～5 割であり、なかでも女性が男性より高い傾向がみうけられる。また、男女ともに地方圏等の高齢者に比べ、比較的近傍に住みたいという意向が強いとみうけられる（図表 1-2-10）。

図表 1-2-10　60 代の子どもの住宅との時間距離意向（左：男性、右：女性）

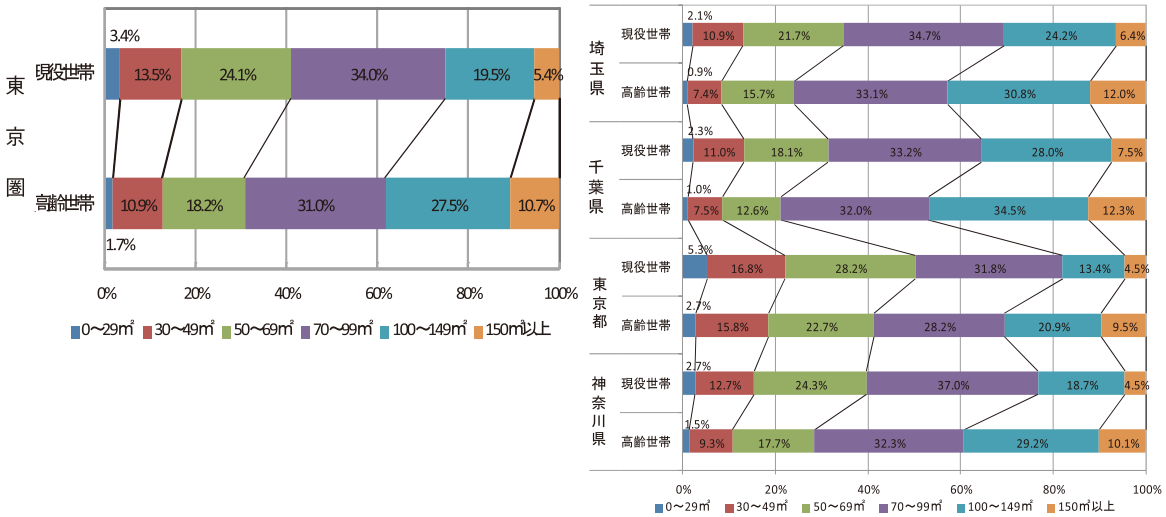


注：「地方圏等」は地方圏と首都圏・中部圏・近畿圏の政策区域以外の地域。
資料：「平成 23 年度大都市圏の急速な高齢化に対応する施策に関する調査検討業務報告書」（国土交通省都市局）

４．高齢世帯の住宅の広い延べ床面積

東京圏の住宅の延べ床面積についてみると、高齢世帯のものと現役世帯のものとを比較すると、高齢世帯のものの方が 100 ㎡以上の床面積の割合が多い傾向にある（図表 1-2-11）。

図表 1-2-11　東京圏の世帯主の年齢別住宅延べ床面積比較



注 1:現役世帯とは、世帯主が 15～64 歳の核家族をいう。
注 2:高齢世帯とは、世帯主が 65 歳以上の核家族をいう。
資料：平成 22 年「国勢調査」（総務省）をもとに国土交通省都市局作成。

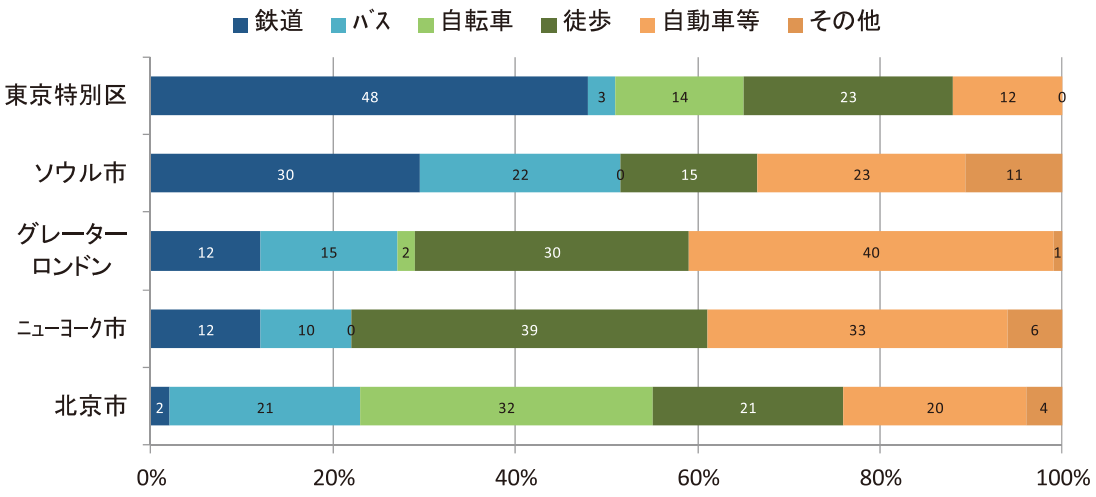
第３節　鉄道の混雑率の緩和

東京圏では、私鉄による鉄道と郊外住宅地の一体整備が大規模に行われ、世界の大都市のなかでもまれにみる鉄道輸送中心の都市構造が形成されてきた。高度経済成長期に東京圏への人口流入量が増大するにつれて鉄道沿線の郊外住宅地の開発が盛んになり、それにともない鉄道の混雑も激しくなった。混雑の緩和は、長く東京圏整備の政策課題とされてきた。しかしながら、今後は、鉄道沿線においても、生産年齢人口が減少することが見込まれているほか、引き続き輸送力の向上が図られているため、混雑率は緩和されてくると見込まれる。今後の人口減少下の都市整備にあたっては、これまでに築いてきた既存鉄道網を活かしていくことが重要である。

１．鉄道の代表交通手段分担率

東京特別区では鉄道の分担率が 48%であり、ニューヨーク等の海外の主要大都市と比べて鉄道の分担率が高い（図表 1-3-1）。

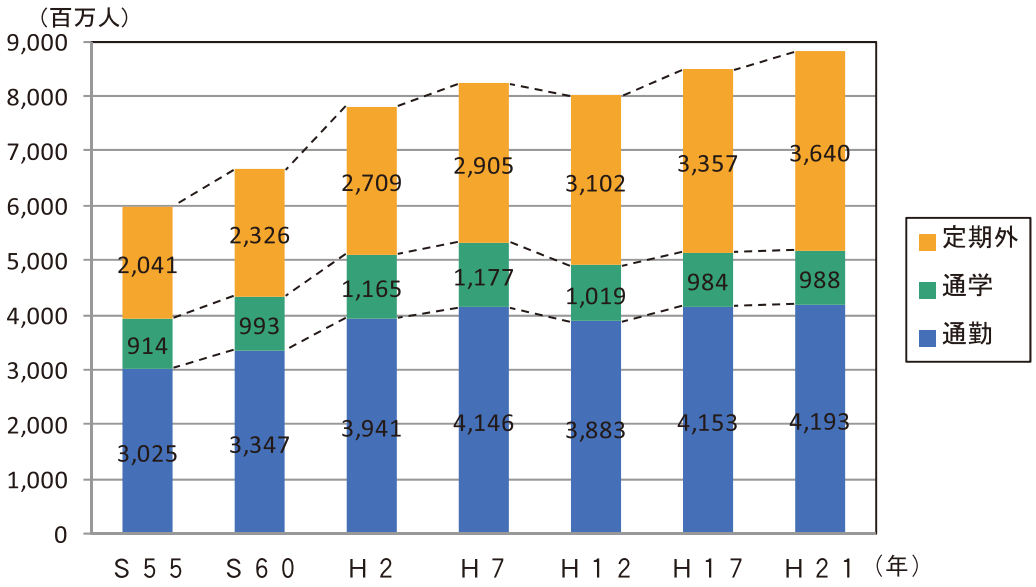
図表 1-3-1　東京特別区の代表交通手段分担率の海外都市との比較



資料：東京特別区：「Tokyo Statistical Yearbook 2009」，「平成 20 年東京都市圏パーソントリップ調査（交通実態調査）」（東京都市圏交通計画協議会）
ソウル市：2002 Household Travel Survey in Seoul Metropolitan Area　Seoul Statistics－Composition of Daily Passenger　Transportation in 2009
グレーターロンドン：GLA Intelligence Update 11-2011, Greater London Authority　U.K. Travel in London, Supplementary Report: London Travel Demand Survey (LTDS) 2011, Transport for London, U.K.
ニューヨーク市：Census 2010, U.S. Census BureauNationa Household Travel Survey 2009　New York City
北京市：Beijing Yearbook 2011,Beijing Transport Report 2005（in Chinese only, 2005 北京市交通发展年度报告）
以上をもとに国土交通省都市局作成。

首都交通圏[1]の年間の鉄道利用者数の推移をみると、通勤・通学定期利用者数は、平成 7 年から横ばい傾向が続いているが、定期外の鉄道利用者は増加しており、全体としては増加傾向にある（図表 1-3-2）。東京圏の高密度の鉄道網が東京圏の人の効率的な移動を実現している。

図表 1-3-2　首都交通圏の通勤・通学定期・定期外利用者数の推移



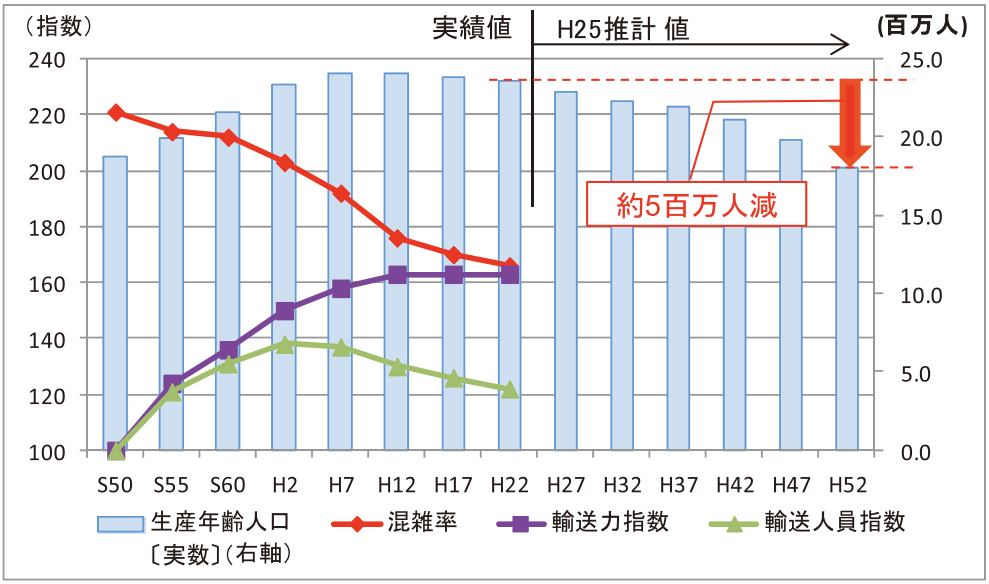
資料：昭和 55 年と昭和 60 年は「民鉄統計年報」を、それ以降は「鉄道統計年報」（鉄道局）をもとに国土交通省都市局作成。

2．鉄道の混雑率の緩和

最混雑時間帯における東京圏の鉄道主要 31 路線の混雑率についてみると、これまでの複々線化、踏切の立体交差化などの輸送力増強投資の結果、昭和 50 年代から一貫して緩和してきており、昭和 50 年に 221 だった指数は平成 22 年には 166 まで低下している。また、最混雑時間帯の主な鉄道利用者と思われる東京圏の生産年齢人口の推移・推計をみると、平成 12 年をピークに減少傾向にあり、平成 22 年から平成 52 年までの間に約 5 百万人減少する見込みである（図表 1-3-3）。

[1] 首都交通圏は、東京駅を中心とする乗車時間 1 時間以内の通勤範囲の鉄道線〔関東運輸局管内の大都市高速鉄道（ＪＲ除く、地下鉄を含む。）〕を示す。大都市高速鉄道は、首都圏交通圏などの大都市通勤圏において、旅客の輸送を主として行い、最混雑区間が複線以上となっている鉄道線及びこれに接続する同一経営の地域輸送を行う観光鉄道以外の鉄道線を示す。

図表 1-3-3　主要 31 路線の最混雑時間帯 1 時間における混雑率、輸送力指数等の推移



（単位：百万人）

	S50	S55	S60	H2	H7	H12	H17	H22	H27	H32	H37	H42	H47	H52
生産年齢人口	18.8	19.9	21.5	23.3	24.0	24.1	23.8	23.6	22.9	22.3	21.9	21.1	19.8	18.1

（単位：指数）

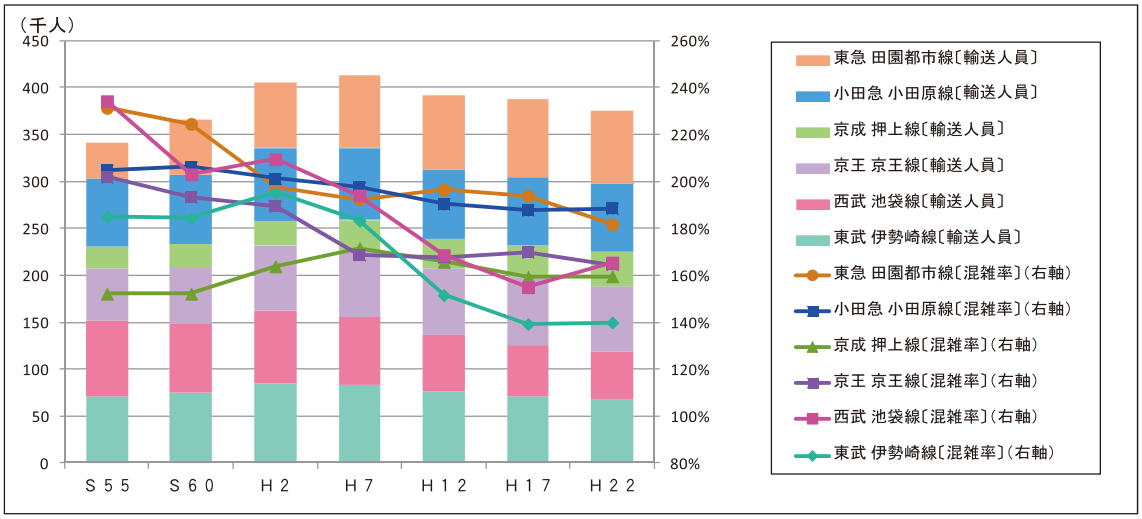
	S50	S55	S60	H2	H7	H12	H17	H22
混雑率	221	214	212	203	192	176	170	166
輸送力指数	100	124	136	150	158	163	163	163
輸送人員指数	100	121	131	138	137	130	126	122

注 1：混雑率は、主要 31 路線の最混雑時間 1 時間あたりの平均。
注 2：輸送力、輸送人員は、昭和 50 年度を 100 とした指数。
資料：混雑率、輸送力指数、輸送人員指数は「鉄道関係統計データ」（国土交通省鉄道局）を、生産年齢人口は平成 22 年までは「国勢調査」（総務省）を、それ以降は「日本の地域別将来推計人口（平成 25 年 3 月推計）」（国立社会保障・人口問題研究所）をもとに国土交通省都市局作成。

また、大手民鉄 6 路線の混雑率ピーク時の都心方向への輸送人数をみると、一部の路線・区間については今なお高い混雑が発生しているが、平成 7 年をピークに減少傾向にある（図表 1-3-4）。

東京都下及び近隣 3 県からの東京都区部へ通勤流入人口の推移をみると、平成 7 年をピークに平成 22 年では、約 38 万人減少しており（図表 1-3-5）、今後の生産年齢人口の減少推計を考慮すると、東京都区部への通勤流入人口の減少傾向は継続する見込みである。

図表 1-3-4　大手民鉄 6 路線の最混雑時間帯 1 時間における都心方向混雑率・輸送人数の推移

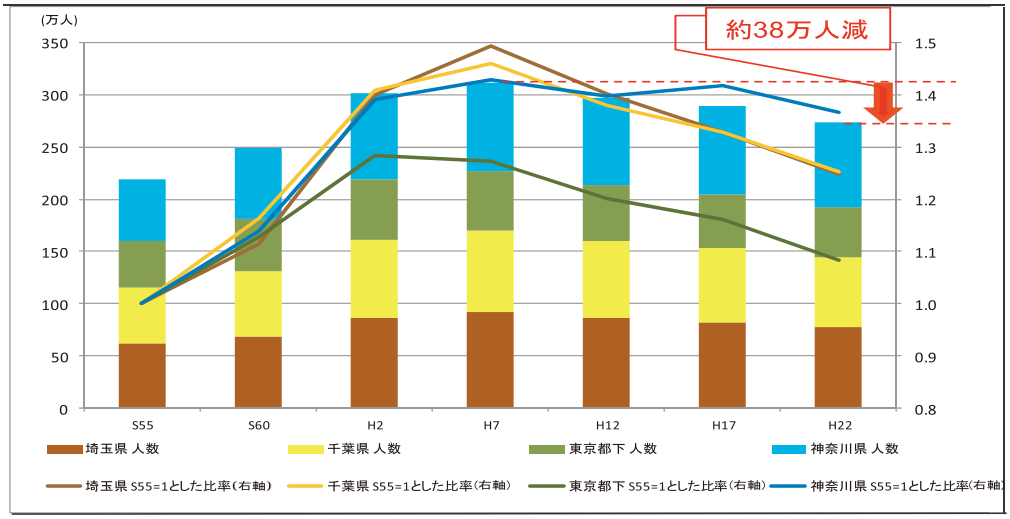


上段：輸送人員（千人）／下段：混雑率（%）

事業者	線名	区間	S55	S60	H2	H7	H12	H17	H22
東京急行電鉄	田園都市線	池尻大橋→渋谷	39.4	57.5	70.3	76.7	78.3	82.9	77.7
			231%	225%	197%	192%	196%	194%	182%
小田急電鉄	小田原線	世田谷代田→下北沢	72.3	74.1	77.2	76.3	73.4	72.5	72.1
			205%	206%	201%	198%	190%	188%	188%
京成電鉄	押上線	京成曳舟→押上	22.0	24.0	26.2	33.1	32.0	33.9	37.1
			202%	193%	189%	169%	168%	170%	165%
京王電鉄	京王線	下高井戸→明大前	56.2	61.2	70.0	70.9	70.4	71.3	69.1
			152%	152%	164%	172%	166%	159%	160%
西武鉄道	池袋線	椎名町→池袋	81.3	72.8	77.4	72.3	60.4	55.5	50.0
			234%	203%	209%	194%	169%	155%	165%
東武鉄道	伊勢崎線	小菅→北千住	70.5	75.4	84.7	83.5	76.5	70.6	68.6
			185%	184%	195%	183%	152%	139%	140%

注 1：大手民鉄の最混雑区間のうち、最混雑区間が都内にある事業者で代表一線を抽出。
注 2：田園都市線は、平成 12 年 8 月に新玉川線から線名変更。
資料：「数字でみる鉄道〔S55, S 60 は、数字でみる民鉄〕」（国土交通省鉄道局）をもとに国土交通省都市局作成。

図表 1-3-5　東京都区部への通勤流入人口の推移



上段：東京都区部への通勤流入人口（万人）／下段：S55を1とした比率

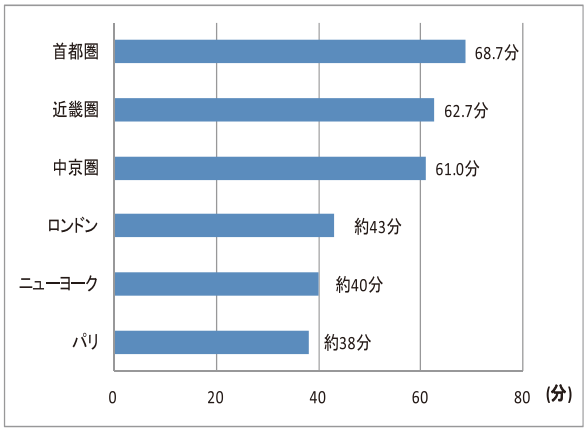
	S55	S60	H2	H7	H12	H17	H22
埼玉県	61.9	69.0	86.6	92.4	86.7	82.2	77.2
	1.00	1.12	1.40	1.49	1.40	1.33	1.25
千葉県	53.2	61.9	75.0	77.7	73.4	70.8	66.7
	1.00	1.16	1.41	1.46	1.38	1.33	1.25
東京都下	44.4	50.1	57.0	56.5	53.3	51.6	48.1
	1.00	1.13	1.28	1.27	1.20	1.16	1.08
神奈川県	59.8	68.0	83.2	85.4	83.5	84.7	81.6
	1.00	1.14	1.39	1.43	1.40	1.42	1.37

資料：「国勢調査」（総務省）をもとに国土交通省都市局作成。

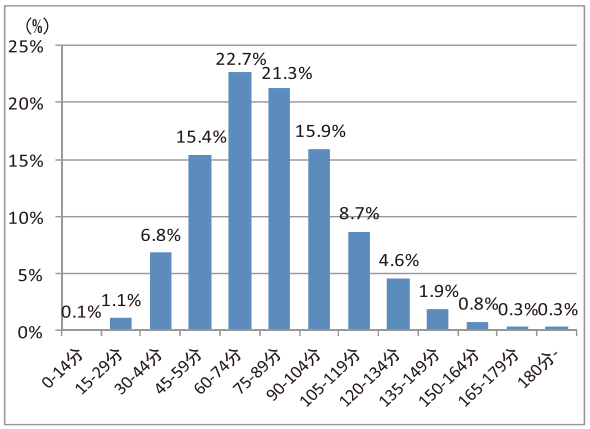
3．首都圏の長時間通勤

都市別平均通勤時間[2]（片道）を海外大都市と比べると、首都圏の通勤に要する平均時間は約 70 分であり、ロンドン、ニューヨーク、パリと比べて、30 分程度長い（図表 1-3-6）。また、時間帯の分布をみると 60 分～74 分の者が最も多く、60 分以上の者が 76.5%を占めている（図表 1-3-7）。

図表 1-3-6　都市別平均通勤時間（片道）の国際比較



図表 1-3-7　首都圏平均通勤時間（片道）の時間帯分布



注：日本国内の通勤時間は、鉄道定期券利用者の出発地から目的地までに要した時間であり、アクセス（出発地から鉄道駅まで）及びイグレス（鉄道駅から目的地まで）に要する時間を含む。

資料：国内は「平成 22 年大都市交通センサス首都圏報告書(2012 年 3 月)」(国土交通省)、 海外は「ZZA　Responsive User Environments　(2010 年 3 月)」をもとに国土交通省都市局作成。

[2] 日本国内の圏域は、首都圏は東京駅、中京圏は名古屋駅、近畿圏は大阪駅までのそれぞれの鉄道所要時間が 2 時間以内（中京圏は 1 時間 30 分）で、首都圏は東京都 23 区、中京圏は名古屋市、近畿圏は大阪市へのそれぞれの通勤・通学者数比率が 3%以上かつ 500 人以上を満たす市区町村等を示す。

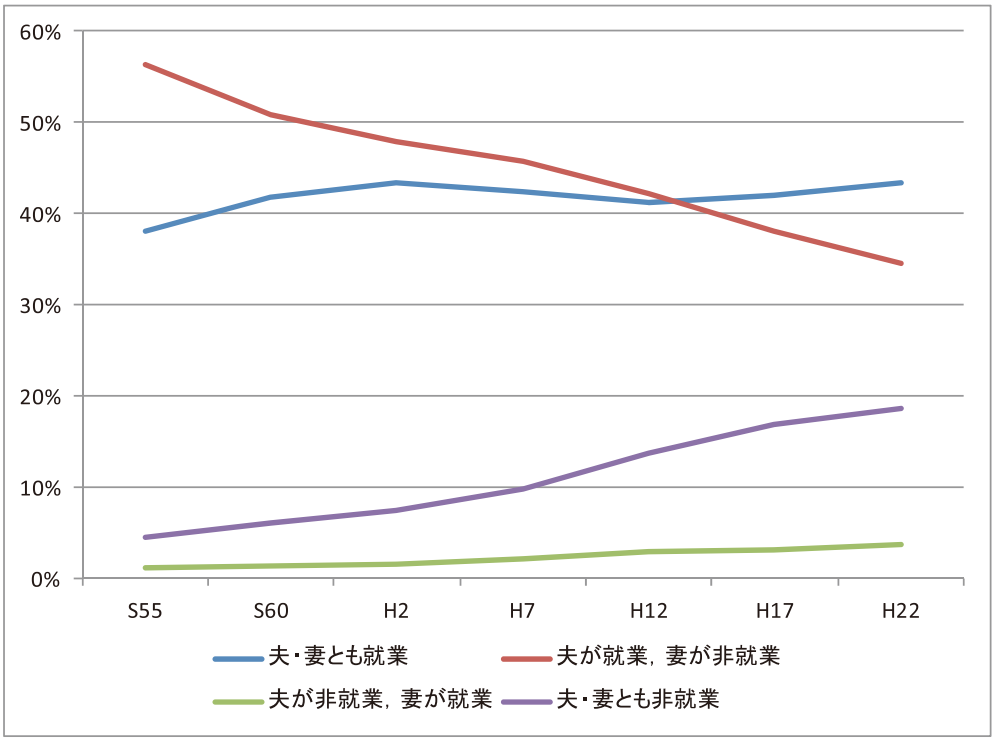
第４節　育児と仕事を両立する女性の増加

人口減少や少子高齢化が進み、東京圏においても平成 12 年をピークに生産年齢人口が減少傾向にあるほか、景気の低迷等に伴い、1 世帯あたりの平均所得金額も減少傾向である。こうしたなか、女性の労働市場への参加の意欲は高まっており、今後、仕事を持つ女性のライフスタイルに配慮した都市基盤を整備していくことは、豊かで活力ある東京圏を維持していくために重要な課題である。

１．共働き世帯の増加

東京圏の夫婦のいる世帯について夫婦の就業状況をみてみると、共働きである「夫・妻とも就業」の世帯は昭和 55 年以降横ばいであるが、「夫が就業、妻が非就業」の世帯の割合は昭和 55 年以降減少し続けていることから、「夫・妻とも就業」の世帯は相対的に増加し、平成 17 年には「夫が就業、妻が非就業」の世帯の割合を上回った（図表 1-4-1）。平成 22 年時点では「夫・妻とも就業」の世帯の割合は 43.3%であり、「夫が就業、妻が非就業」の世帯の割合を 8.8%上回っている。

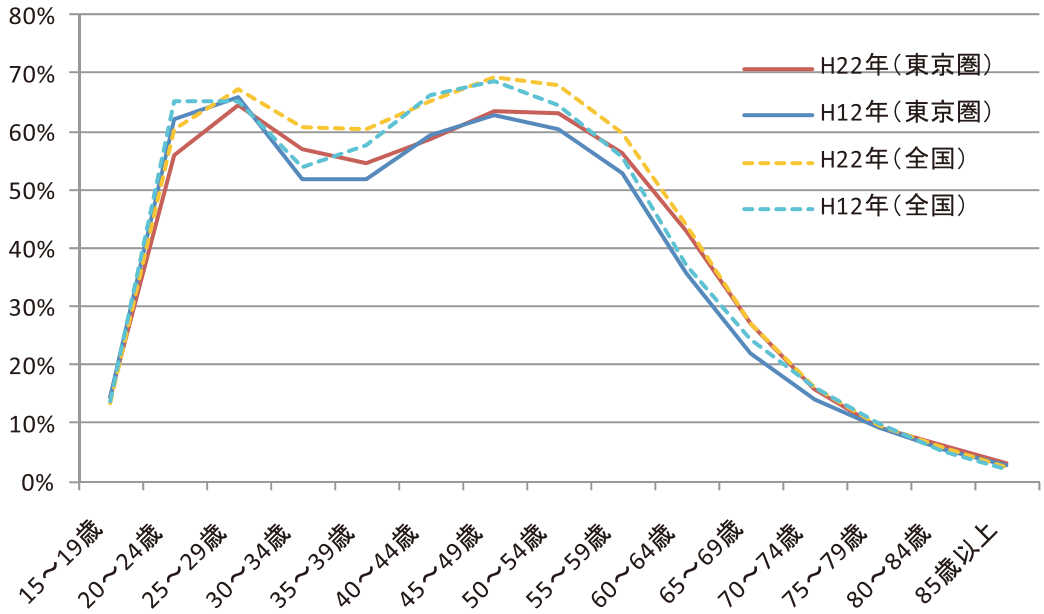
図表 1-4-1　東京圏の夫婦の労働形態推移



資料：「国勢調査」（総務省）をもとに国土交通省都市局作成。

東京圏の女性について、就業者数を人口で除した就業率を年齢別に平成 12 年と平成 22 年とで比較してみると、20 代では低下しているが、30 代において就業率が増加している（図表 1-4-2）。

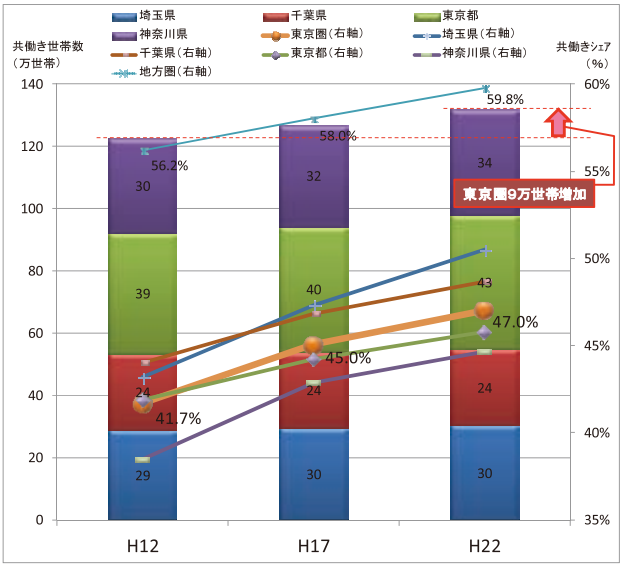
図表 1-4-2　東京圏の女性の就業率



資料：「国勢調査」（総務省）をもとに国土交通省都市局作成。

東京圏の子育て世帯[1]における共働きの状況をみてみると、平成 12 年から平成 22 年までの 10 年間で、概ね 9 万世帯増加している（図表 1-4-3）。子育て世帯における共働き世帯のシェア[2]をみると、地方圏に比べて未だに低い水準であるものの、ここ 10 年間のシェアの拡大は地方圏が 3.6%であるのに対し、東京圏は 5.3%であり、地方圏[3]を上回る伸び率を示している。

図表 1-4-3　東京圏の子育て世帯における共働きの増加



資料：「国勢調査」（総務省）をもとに国土交通省都市局作成。

[1]「子育て世帯」とは、18 歳未満の子供と夫婦のいる一般世帯。

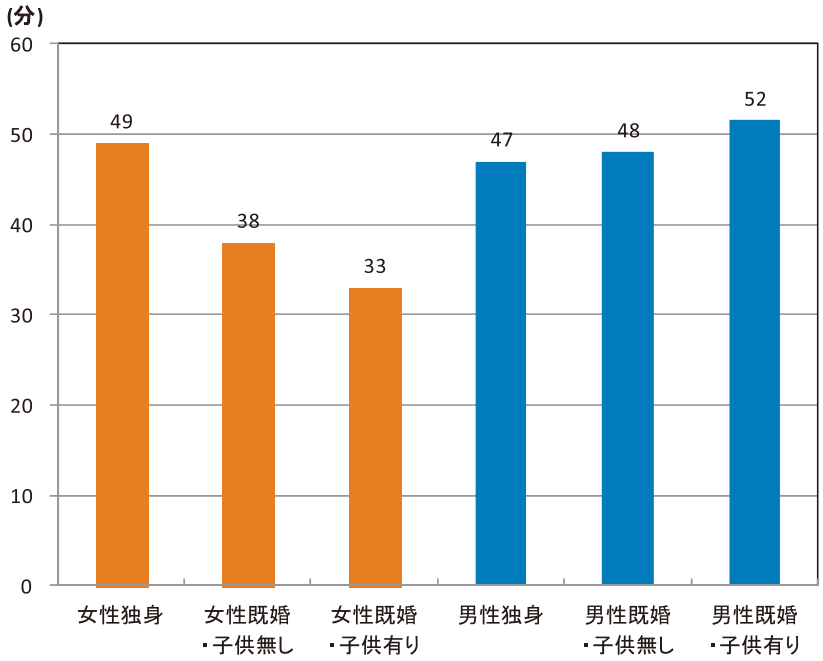
[2]「共働き世帯のシェア」とは、夫・妻とも就業している子育て世帯数／子育て世帯の総数。

[3] 地方圏とは、全国から以下の都府県を除いて集計。
東京圏（埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県）、東海３県（岐阜県、愛知県、三重県）、近畿圏のうち、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県。

２．子供の有無別の通勤・通学時間

東京圏における就業者の通勤・通学時間を子供の有無別にみてみると、独身女性の通勤・通学時間は 49 分[4]であるのに対し、子供がいる既婚女性の通勤・通学時間は 33 分であり著しく短い（図表 1-4-4）。仕事や育児との両立のため、通勤時間が短くなる居住地・職場の選択をしていることがうかがわれる。

図表 1-4-4　東京圏就業者の子供の有無別通勤・通学の行動者平均時間（週全体）



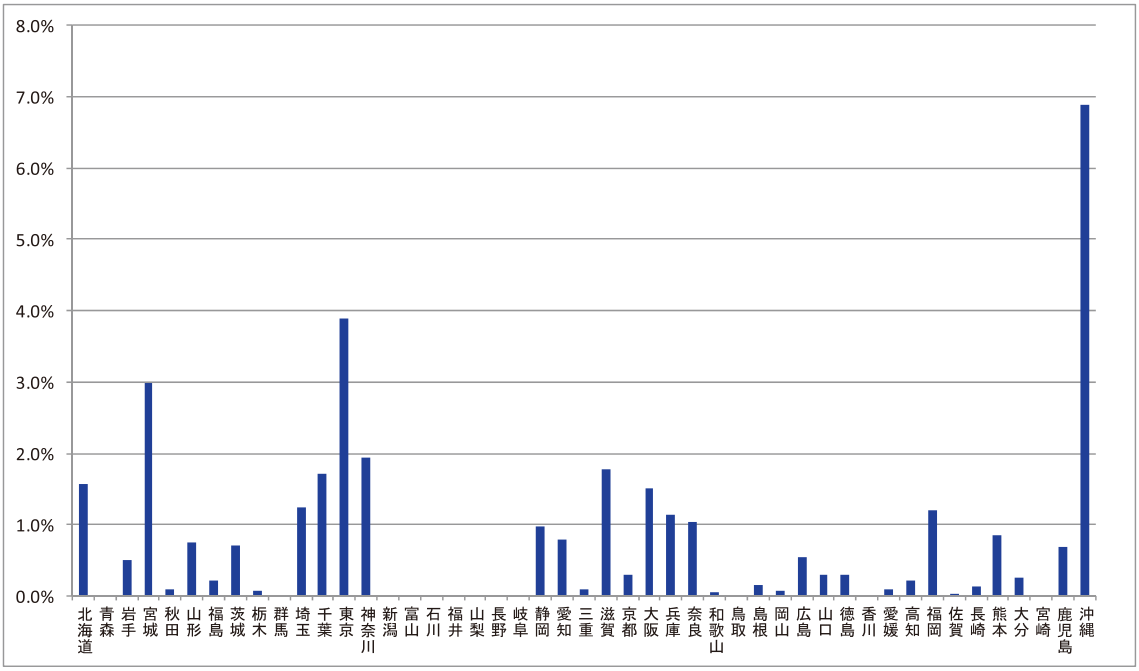
資料：「平成 23 年社会生活基本調査」（総務省）をもとに国土交通省都市局作成。

[4] 社会生活基本調査による通勤・通学時間は往復のため、2 で割って片道を算出した。

3. 保育所の待機児童数

都道府県別に保育所定員に対する待機児童数の割合をみてみると、東京圏では比較的高い割合を示している(図表 1-4-5)。そのため、子供を預けたくても望むような保育所に預けられない世帯もあると考えられ、女性の就労に影響が出ている可能性がある。

図表 1-4-5　保育所定員に対する待機児童数の割合



平成24年4月1日現在

都道府県	待機児童数の割合	都道府県	待機児童数の割合	都道府県	待機児童数の割合	都道府県	待機児童数の割合
北海道	1.57%	新潟	0.00%	滋賀	1.79%	福岡	1.20%
青森	0.00%	富山	0.00%	京都	0.29%	佐賀	0.02%
岩手	0.51%	石川	0.00%	大阪	1.50%	長崎	0.14%
宮城	2.98%	福井	0.00%	兵庫	1.13%	熊本	0.85%
秋田	0.09%	山梨	0.00%	奈良	1.04%	大分	0.26%
山形	0.74%	長野	0.00%	和歌山	0.06%	宮崎	0.00%
福島	0.21%	岐阜	0.00%	鳥取	0.00%	鹿児島	0.69%
茨城	0.71%	静岡	0.98%	島根	0.15%	沖縄	6.88%
栃木	0.08%	愛知	0.79%	岡山	0.08%		
群馬	0.02%	三重	0.10%	広島	0.55%		
埼玉	1.24%			山口	0.29%		
千葉	1.71%			徳島	0.29%		
東京	3.89%			香川	0.00%		
神奈川	1.95%			愛媛	0.09%		
				高知	0.22%		

注：保育所の調査対象は、児童福祉法に基づき、都道府県、政令指定市、又は、中核市が設置を認可した認可保育所のみ

資料：「保育所関連状況取りまとめ（平成 24 年 4 月 1 日）」（厚生労働省）　をもとに国土交通省都市局作成。

第５節　公共交通アクセスが高齢者の自立を支える

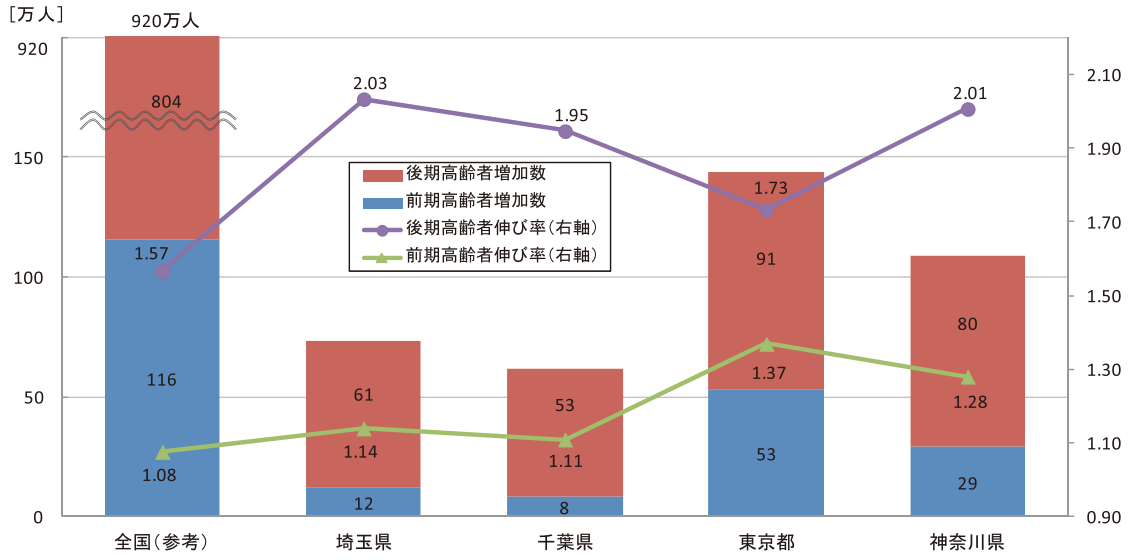
東京圏では、都心部及びその周辺を中心に高齢者数の急激な増加が見込まれており、高齢者が安心して生き生きと生活できる都市整備が求められている。駅へのアクセスが不便な地域に居住する高齢者は、外出を控える傾向があり、高齢者が自立的な生活を継続していくためには、公共交通機関へのアクセスを確保することが重要である。

１．東京圏の高齢者数の急増

東京圏の高齢者数は、平成 22 年から平成 52 年までの間に約 387 万人増加する見込みである。同じ期間での全国の高齢者数増加見込みが約 920 万人であることから、その 4 割程度が東京圏において増加する見込みである（図表 1-5-1）。

また、平成 22 年から平成 52 年までの高齢者数の伸び率をみると、東京圏の都県の高齢者数の伸び率は、全国の伸び率を上回っており、特に 75 歳以上の後期高齢者の伸び率は全国が 1.57 に対して、埼玉県 2.03、千葉県 1.95、東京都 1.73、神奈川県 2.01 であり、東京圏では高齢者数の急激な増加に対応した都市の整備が求められている。

図表 1-5-1　H22 年から H52 年までの前期・後期高齢者増減数と伸び率の比較

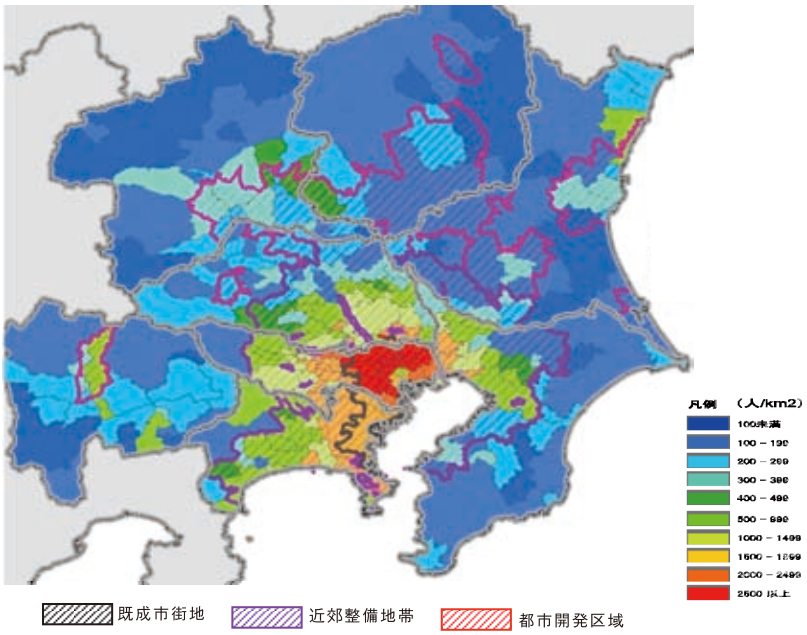


注：前期高齢者は65歳以上74歳以下の者、後期高齢者は75歳以上の者。
資料：「都道府県別将来推計人口（平成25年3月推計）」（国立社会保障・人口問題研究所）をもとに国土交通省都市局作成。

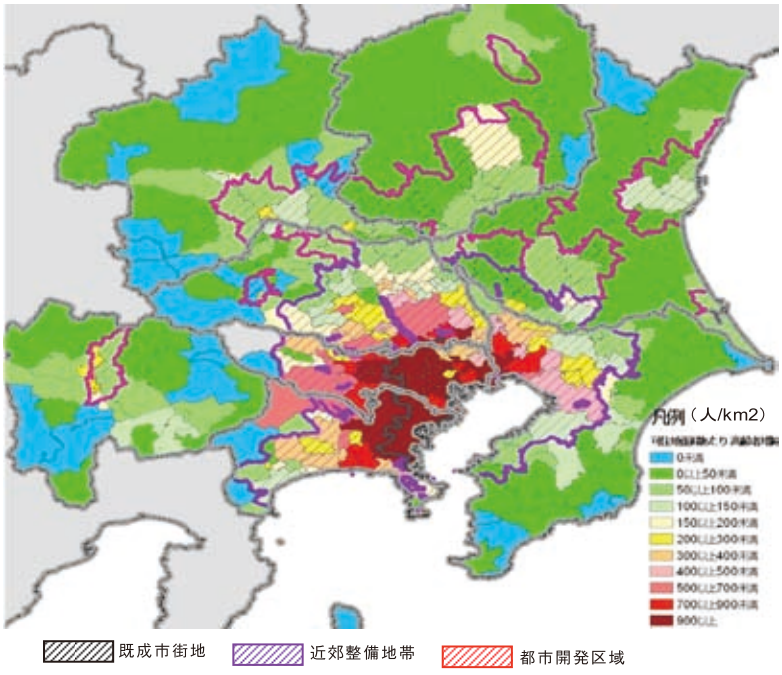
2．都心部及びその周辺での高齢者密度の増加

首都圏における平成 22 年の可住地面積[1] 1 km^2 あたりの高齢者数をみると、首都圏郊外部では少なく、東京都心部に近いほど多くなっている（図表 1-5-2）。また、今後、可住地面積 1 km^2 あたりの高齢者の増加数を推計してみると、東京都心部だけでなくその周辺においても大幅な増加が見込まれる地域が広がると見込まれる（図表 1-5-3）。

図表 1-5-2 可住地面積あたり高齢者数（H22）



図表 1-5-3 可住地面積あたり高齢者増加数（H22～H37）



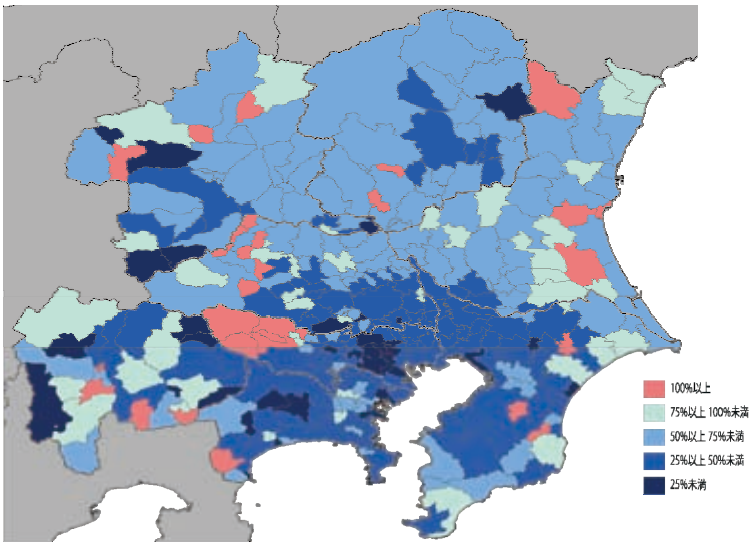
資料：平成22年の高齢者人口は「国勢調査」（総務省）を、平成37年の高齢者人口は「日本の市区町村別将来推計人口（平成20年12月推計）」（国立社会保障・人口問題研究所）を、市町村別の可住地面積は「平成18年全国都道府県市区町村別面積調（平成18年10月）」（国土地理院）、「世界農林業コンセンサス林業地域調査報告書（平成12年）」（農林水産省）をもとに国土交通省都市局作成。

[1] 可住地面積は市町村別の総面積から林野面積と主要湖沼面積を差し引いた面積を示す。ただし、各市町村別の統計データについて市町村合併を考慮し、2011年11月11日時点の市町村にあわせて再集計した。

3．都心部及びその周辺での介護保険施設の不足

高齢者数の急増が見込まれる東京都心部とその周辺の地域では、介護サービス等の高齢者向けのサービスに対する需要が増大すると予想される。介護保険施設の設置状況をみるため、平成 37 年の施設のサービス利用者数[2]を推計し、平成 22 年の介護保険施設の定員数と比較してみると、サービス利用者数に対する施設定員数の割合が、東京 23 区西部では 25%未満、23 区周辺の地域では 50%未満になると推計され、現状では、将来の需要に対して介護保険施設が大幅に不足すると予想される（図表 1-5-4）。

図表 1-5-4　平成 37 年施設のサービス利用者数に対する介護保険施設定員数比率



資料：平成22年性別・年齢別人口は「国勢調査」（総務省）、平成22年性別・年齢別・要介護度別要介護認定者数、平成22年年齢別・要介護度別施設のサービス利用者数及び平成22年の施設の定員数は「平成22年介護サービス施設・事業所調査」（厚生労働省）、平成37年性別・年齢別人口は「日本の市区町村別将来推計人口（平成20年12月推計）」（国立社会保障・人口問題研究所）をもとに国土交通省都市局作成。

[2] 施設のサービスは、介護老人福祉施設、介護老人保健施設、介護療養型医療施設のサービス。平成37年の施設のサービス利用者は、平成37年の性別・年齢別人口に占める要介護度別要介護認定者の割合及び要介護認定者に占める施設のサービス利用者の割合を、平成22年のそれぞれの割合と同水準と仮定して、平成22年性別・年齢別人口、平成22年性別・年齢別・要介護度別要介護認定者数、平成22年年齢別施設のサービス利用者数及び平成37年性別・年齢別人口（推計値）を用いて推計した。

（推計方法）

平成 37 年性別・年齢別・要介護度別要介護認定率（＝平成 22 年度性別・年齢別・要介護度別要介護認定者数／平成 22 年性別・年齢別人口）× 平成 37 年性別・年齢別人口（推計値）

＝ 平成 37 年性別・年齢別要介護度別要介護者数

平成 37 年年齢別・要介護度別施設サービス利用率（＝平成 22 年度年齢別・要介護度別施設のサービス利用者数／平成 22 年年齢別・要介護度別要介護認定者数）× 平成 37 年性別・年齢別要介護度別要介護者数

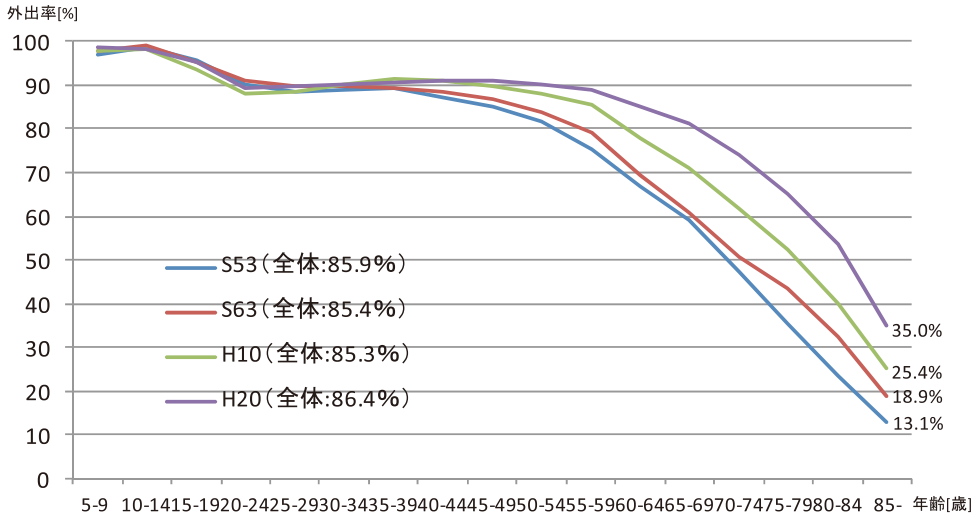
＝ 平成 37 年施設のサービス利用者数

４．高齢者の外出率

東京都市圏[3]の年齢階級別の外出率[4]をみると、40 歳以上の外出率は経年的に上昇している（図表 1-5-5）。特に 65 歳から 84 歳までの外出率を平成 10 年と平成 20 年とで比べると 10%以上大きく増加している。

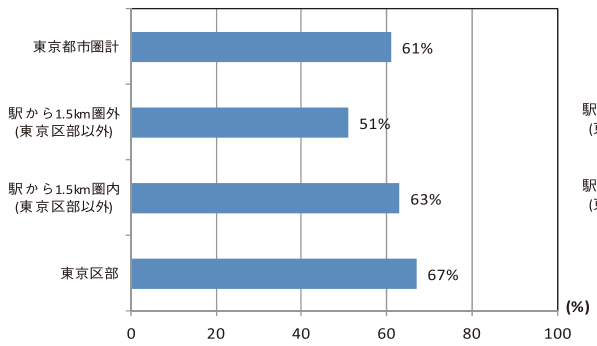
一方で、自動車運転免許を保有していない高齢者と保有していない非高齢者の外出率をみると、自動車運転免許を保有していなくても非高齢者の場合は居住地にかかわらず外出率が高い。しかし、自動車運転免許を保有していない高齢者は外出率が低く、特に東京区部以外で駅から 1.5km 圏外に居住する高齢者の外出率は 51%と低くなっている（図表 1-5-6、1-5-7）。今後、東京区部から離れた地域で、交通が不便な地域に居住する高齢者が増加することが想定されることから、これらの高齢者の公共交通へのアクセシビリティの確保を図っていく必要がある。

図表 1-5-5 東京都市圏の外出率の推移

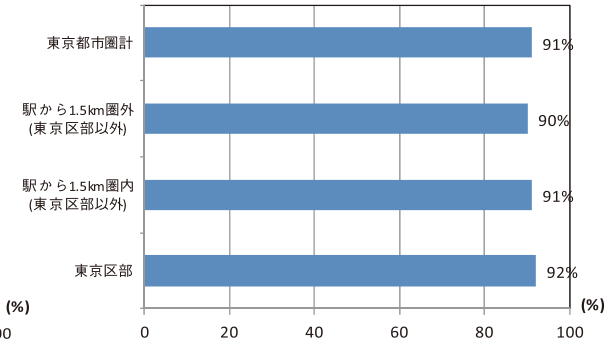


	年齢階級[歳](H20年)																
	5-9	10-14	15-19	20-24	25-29	30-34	35-39	40-44	45-49	50-54	55-59	60-64	65-69	70-74	75-79	80-84	85-
外出率[%]	98.5	98.3	95.4	89.4	89.8	90.1	90.7	91.2	91.2	90.4	88.8	85.1	81.3	74.0	65.2	53.6	35.0

図表 1-5-6 自動車運転免許を保有していない高齢者（65 歳以上）の外出率



図表 1-5-7 自動車運転免許を保有していない非高齢者（65 歳未満）の外出率



資料：図表 1-5-5 は「パーソントリップ調査からみた東京都市圏の都市交通に関する課題と対応の方向性」（平成 24 年 1 月、東京都市圏交通計画協議会）、図表 1-5-6、図表 1-5-7 は「平成 20 年東京都市圏パーソントリップ調査(交通実態調査)」（東京都市圏交通計画協議会）をもとに国土交通省都市局作成。

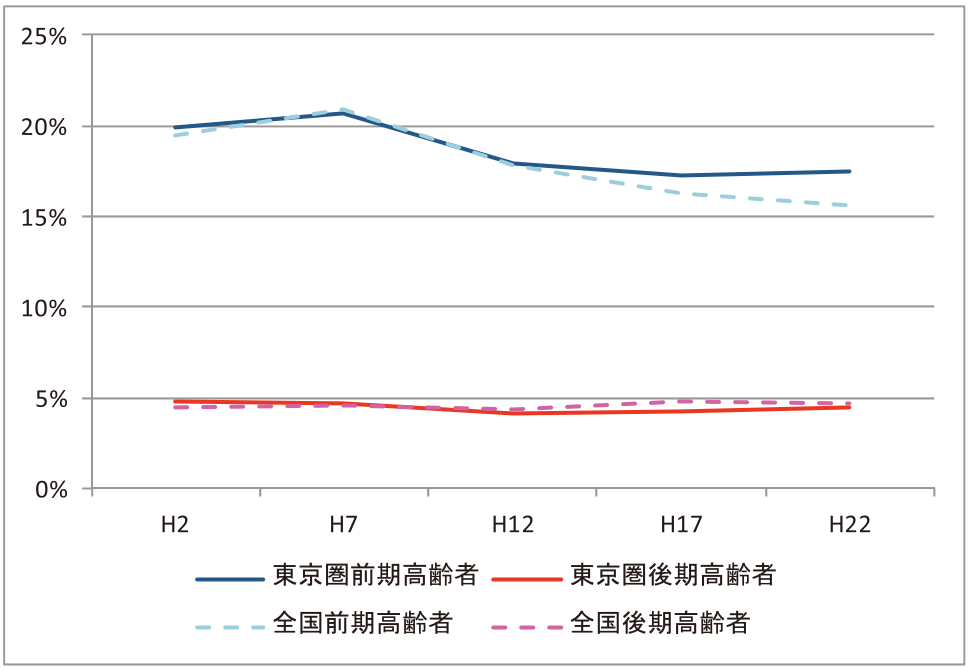
3 「東京都市圏」とは、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県及び茨城県の南部を示す。
4 「外出率」とは調査日（１日間）で、居住人口に対する外出した人の割合。

５．高齢者の就業率

前期高齢者の就業率をみてみると、東京圏では平成７年以降減少傾向にあったが、平成 22 年は平成 17 年に比べて 0.3%増加した。なお、全国では平成７年以降減少傾向にある（図表 1-5-8）。

後期高齢者の就業率を見てみると、東京圏、全国ともに平成２年以降横ばいとなっている。

図表 1-5-8 東京圏高齢者の就業率の推移



資料：「国勢調査」（総務省）をもとに国土交通省都市局作成。

第６節　人口減少を踏まえた今後の東京圏の都市整備

東京圏の人口は戦後間もない昭和 25 年には約 1,300 万人であったが、平成 22 年には約 3,600 万人となり、60 年で約 2.7 倍に増加した。この巨大な都市圏の都市活動を交通面から支えているのは、サービス水準の高い鉄道ネットワークである。東京圏では鉄道と郊外の住宅地が一体で開発されてきたことにより、鉄道が利用しやすい都市が形成されていることから、東京都市圏の鉄道分担率は世界の主要都市と比べても高くなっている。

一方、我が国は人口が減少し始めており、東京圏においても平成 27 年をピークに人口が減少に転じ、高齢化がより一層進むことが推計されている。また、東京都区部への東京都下及び近隣 3 県からの通勤流入人口も減少しており、今後の輸送力向上を考えれば、かつては大きな社会問題にもなった最混雑時間帯における鉄道の混雑率は緩和されてくると考えられる。世界にも例を見ない東京圏の鉄道ネットワークを今後も有効に活用するためには、どのように都市整備を行っていくかについて考えなければならない時期に来ていると思われる。

東京圏の世帯数はこれまで一貫して増加しており、平成 22 年には 1,550 万世帯となっている。しかし、今後は平成 37 年をピークに減少に転じる見込みである。いままで、新規の宅地需要は世帯数の増加を主たる要因として発生するとされていたが、今後の世帯数の減少見通しに加え、単身世帯の増加等により宅地の需給は緩和していく可能性が高いとみられる。また、東京圏の空き家は一貫して増加してきており、平成 20 年には約 186 万戸が空き家で、住宅約 10 戸のうち 1 戸は空き家となっている。今後の世帯数の減少を前提とすると既存住宅地の空き家はより一層増加するおそれがあるため、暮らしの利便性の高い既存住宅地の再整備に取り組んでいく必要がある。

首都圏の鉄道定期券利用者の平均通勤時間は約 70 分であり、世界の主要都市と比べても長くなっている。また、最近は社会経済情勢の変化に伴い共働き世帯が増えている。東京圏の 18 歳未満の子供がいる共働きの世帯は平成 12 年から平成 22 年までの 10 年間で概ね 9 万世帯増加しており、その増加率は地方圏に比べて高い。この共働き子育て世帯の妻の通勤時間は他の世帯形態の妻や男性と比べても短くなっており、通勤時間が短くなるような居住地・職場選択をしていると考えられる。通勤利便性の高い都市構造へ再構築することが求められている。

東京圏では、平成 22 年から平成 52 年までの間に横浜市の人口を上回る約 388 万人の高齢者が増加すると見込まれている。元気な高齢者が増えていることもあり、高齢者の外出率は経年的に上昇しているが、自動車運転免許を保有していない高齢者で鉄道駅から離れた地域に居住する高齢者の外出率は低い傾向がある。高齢者の円滑な移動を支え、生活の質を向上させるためには、鉄道などの公共交通へのアクセシビリティの確保に向けた取組も重要である。

首都圏では今後、人口減少、高齢化が見込まれ、投資余力の減少に伴う社会資本の老朽化の問題も懸念されている中で、引き続き国際競争力を維持し、豊かな生活を享受できる首都圏を形成していくためには、より効率的な都市構造を目指していく必要がある。そのためには、首都圏の抱える課題を的確に把握し、選択と集中の観点から今後の都市構造のあるべき姿や都市整備の推進方策を検討することが必要となっている。

第２章　首都圏整備の状況

第１節　人口等の状況

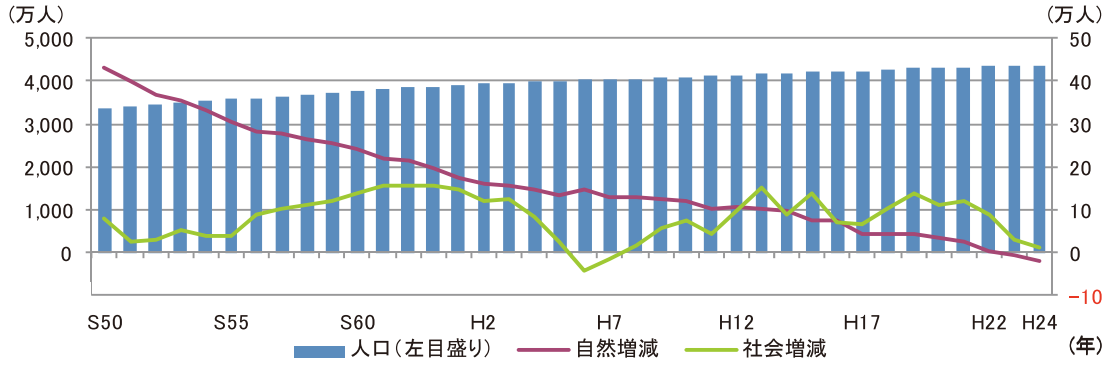
１．人口

（１）首都圏の人口推移

首都圏の総人口は、平成 24 年 10 月 1 日現在で 4,348 万人となっており、全国の 34.1％を占めている。

人口動態をみると、出生数から死亡数を引いた「自然増減」は、近年増加幅は縮小基調で推移していたものの一貫して増加していたが、平成 23 年は初めて減少に転じ、0.5 万人減となっている。また、転入者数から転出者数を引いた「社会増減」は平成６、７年に一時減少に転じたものの、平成 21 年までは増加基調で推移していたが、近年増加幅は縮小しており、平成 24 年は 1.4 万人増となっている（図 2-1-1）。

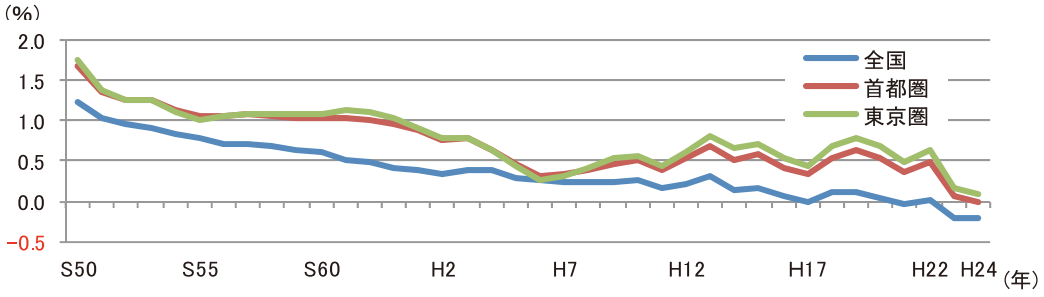
図表 2-1-1　首都圏の人口、自然増減数及び社会増減数の推移



注１：人口は10月1日現在人口
資料：首都圏の人口については、「国勢調査」（総務省）、「人口推計」（総務省）により国土交通省都市局作成

首都圏の人口増加率は、一貫して全国水準を上回って推移しており、近年、全国の人口増加率が減少する一方で首都圏の人口増加率は横ばいで推移していたが、平成 24 年には全国、首都圏、東京圏で増加率が減少した（図表 2-1-2）。

図表 2-1-2　全国・首都圏・東京圏の人口増加率の推移



資料：「国勢調査」（総務省）、「人口推計」（総務省）により国土交通省都市局作成

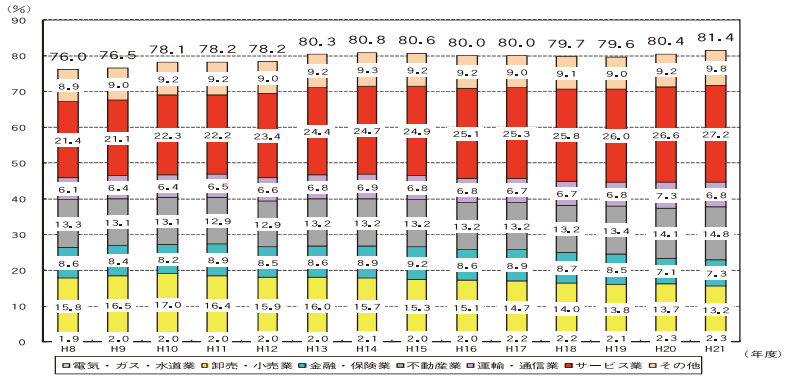
第２節　産業機能の状況

１．首都圏の経済状況

日本経済における首都圏の位置付けを見ると、首都圏は全国のＧＤＰの 37.5％を占めており、日本経済において重要な役割を担っている圏域である。

首都圏の圏域総生産（実質：連鎖方式）における第３次産業のシェアを見ると、全体の 81.4％と大きなウエイトを占めている。中でもサービス業は、圏域総生産の 27.2％を占めており、首都圏経済の重要な産業となっている（図表 2-2-1）。

図表 2-2-1　首都圏の圏域総生産（実質：連鎖方式）における第３次産業のシェア

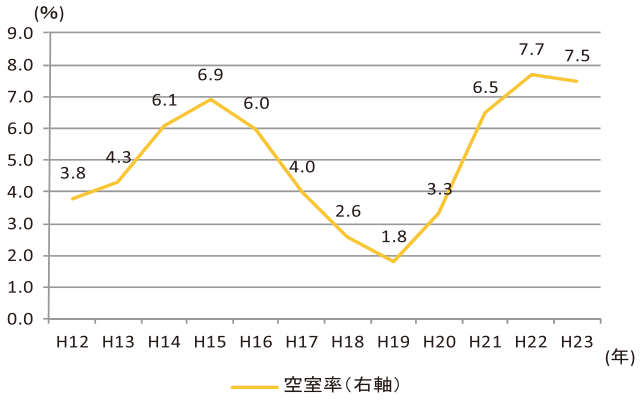


注：連鎖方式とは、実質化の指数算式において前年を基準年とし、それらを毎年積み重ねて接続する方法。
資料：「県民経済計算」（内閣府）により国土交通省都市局作成

２．首都圏における諸機能の展開（最近のオフィス需要動向）

近年の東京都区部の賃貸オフィスビルの空室率を見ると、大規模ビルの大量供給による平成 15 年の 6.9％をピークに平成 19 年まで減少傾向にあったが、平成 20 年以降、景気後退の影響により新規需要面積がマイナスとなったことから上昇に転じた。なお、上昇幅については、平成 21 年は前年比 3.2 ポイント、平成 22 年は、1.2 ポイントと縮小し、平成 23 年には 0.2 ポイント減となった（図表 2-2-2）

図表 2-2-2　東京都区部のオフィスビルの需給動向



資料：シービー・リチャードエリス総合研究所（株）資料により国土交通省都市局作成

（製造業の動向）

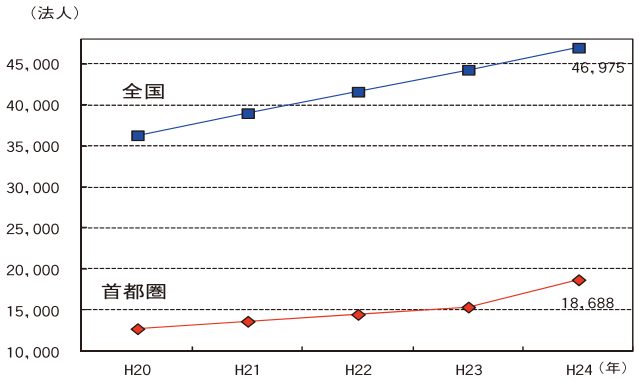
首都圏における製造業の動向について見ると、平成 22 年の事業所数は前年比で 5.8％減となっており、首都圏内の全ての都県で減少している。また、従業者数は 1.3％減となっており、茨城県、群馬県、埼玉県及び山梨県で増加したものの他の都県では減少している。

一方、製造品出荷額等は 9.3％増と、プラスに転じている。首都圏の数値の動向は、全国の動向とおおむね一致する。

第３節　個人主体の多様な活動の展開

１．首都圏のＮＰＯ法人等の動向

図表 2-3-1　ＮＰＯ法人数の推移



注　：ＮＰＯ法人数は各年 12 月末現在の値である
資料：内閣府資料により国土交通省都市局作成

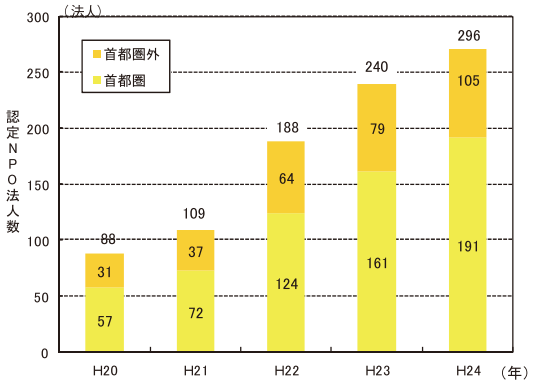
（ＮＰＯ法人の動向）

近年、福祉、環境、まちづくりなど様々な分野において、民間非営利団体による社会貢献活動が活発化している。特定非営利活動法人（以下「ＮＰＯ法人」という。）の数は、特定非営利活動促進法（以下「ＮＰＯ法」という。）の施行以降、増加し続けており、平成 24 年の認証法人数は全国で 46,975 団体あり、首都圏は全国の約 40％にあたる 18,688 団体がＮＰＯ法人として認証されている（図表 2-3-1）。

（ＮＰＯ法人への支援）

ＮＰＯ法人に係る税制上の措置としては、特定非営利活動法人のうち一定の要件を満たすものとして国税庁長官の認定を受けたもの（以下「認定ＮＰＯ法人」という。）に対して支出した寄附金について、寄附金控除等の対象とする措置が平成 13 年 10 月から講じられている。この認定ＮＰＯ法人制度については、特定非営利活動促進法の改正により、平成 24 年 4 月から、国税庁長官に代わって所轄庁が認定するとともに、仮認定を導入した新たな認定制度へと切り替わっている。なお、首都圏における認定の有効期間内にある認定ＮＰＯ法人数は、平成 24 年 12 月現在で 191（全国では 296）となっている（図表 2-3-2）。

図表 2-3-2　認定ＮＰＯ法人数の推移



注　：各年 12 月末現在において認定の有効期間内にある認定ＮＰＯ法人数である。
資料：国税庁資料により国土交通省都市局作成

（「新しい公共」等の多様な主体の参加による首都圏づくり）

これまで、地域における問題の解決に当たっては、行政や市場に任せられるケースが多かったが、教育や子育て、まちづくり、防犯や防災、医療や福祉などの分野において、地域の市民、企業等の多様な主体がそれぞれの役割で関わり、課題の解決に取り組むとともに、それを社会全体で推進していく「新しい公共」を実現することにより、それぞれの地域で様々な社会的ネットワークが展開され、

公正で活気ある社会の実現が期待される。

この「新しい公共」の考え方や展望を市民、企業、行政などに広く浸透させるとともに、これからの日本社会の目指すべき方向性やそれを実現させる制度・政策の在り方などについて議論を行うことを目的として、平成22年1月から6月まで8回にわたり、「新しい公共」円卓会議が開催され、「新しい公共」宣言や税制改革等を含む「「新しい公共」円卓会議における提案と制度化等に向けた政府の対応」がとりまとめられた。

また、官だけでなく、市民、ＮＰＯ、企業などが積極的に公共的な財・サービスの提供主体となり、身近な分野において、共助の精神で活動する「新しい公共」の推進について、「新しい公共」を支える多様な担い手が検討を行う場として、平成22年10月より、「新しい公共」推進会議が開催され、「新しい公共」円卓会議からの提案に対する政府の対応や「新しい公共」と行政の関係の在り方などＮＰＯ等の活動基盤整備について議論が行われている。

第４節　環境との共生

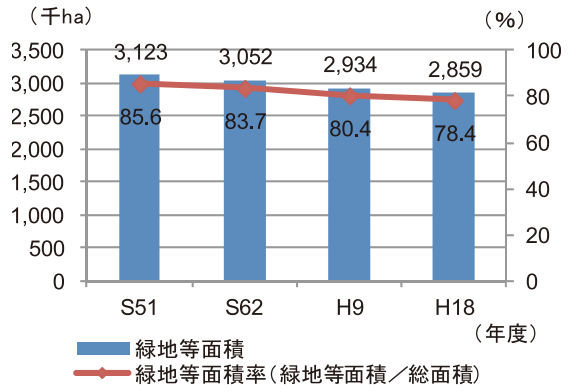
１．首都圏の自然環境の状況

（首都圏における緑地の減少）

首都圏における平成 18 年度の緑地等(森林、農地、荒地、河川湖沼海浜)面積は約 2,859 千 ha、首都圏区域面積に対する緑地等面積の割合は 78.4%となっている（図表 2-4-1）。

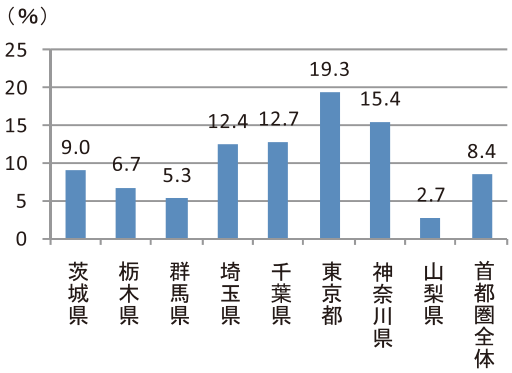
また、都県別に昭和 51 年度と平成 18 年度の緑地等面積を比較すると、東京都で 19.3%、神奈川県で 15.4%、千葉県で 12.7%、埼玉県で 12.4%それぞれ減少しており、特に１都３県で緑地等の減少率が高くなっている（図表 2-4-2）。

図表 2-4-1 首都圏の緑地等面積と緑地等面積率



資料：「国土数値情報」（国土交通省国土政策局）により国土交通省都市局作成

図表 2-4-2 首都圏各都県の緑地等減少率（昭和 51 年度→平成 18 年度）



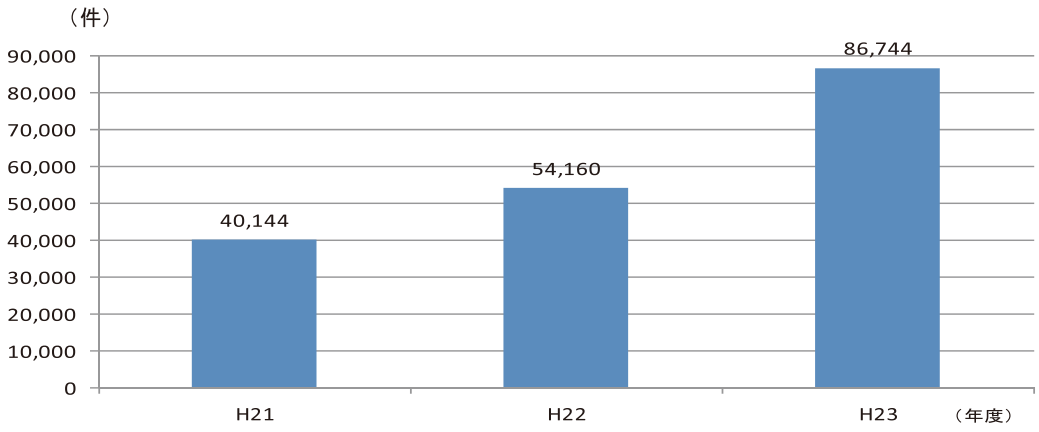
資料：「国土数値情報」（国土交通省国土政策局）により国土交通省都市局作成

２．環境負荷の低減

（住宅用太陽光発電システムの導入拡大）

太陽光発電は、エネルギー自給率の低い我が国の純国産エネルギーとして、また、低炭素社会の形成や太陽電池関連産業による雇用の創出や地域経済の活性化などの観点から、その導入拡大が期待されている。首都圏においても、平成 21 年に国が余剰電力の買取制度を開始して以降、住宅用太陽光発電システムは着実に増加を続けている（図表 2-4-3）。

図表 2-4-3　首都圏における住宅用太陽光発電補助金申請（件数）



資料：「住宅用太陽光補助金申込受付件数」（（一社）太陽光発電普及拡大センター）より国土交通省都市局作成

第５節　安全・快適で質の高い生活環境の整備

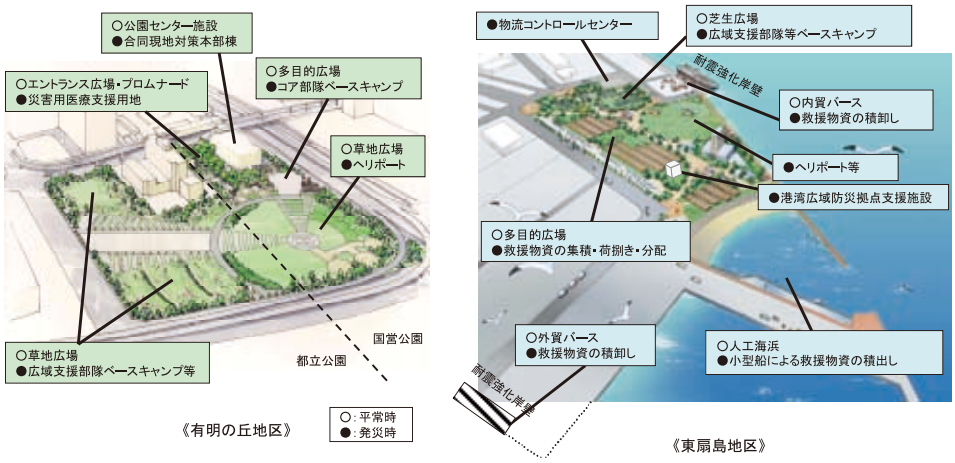
１．安全、安心の確保

（１）震災対策

（広域的防災体制の構築に向けた国及び都県の整備状況）

都市再生プロジェクト第一次決定（平成 13 年 6 月）を受け、首都圏において大規模な地震等による甚大な被害が発生した際に、広域的な防災活動の核となる基幹的広域防災拠点の整備を東京湾臨海部において行っており、内閣府等との運用体制の強化を進めつつ、東扇島地区は平成 20 年度に供用を開始し、有明の丘地区は平成 22 年 7 月に東京臨海広域防災公園の供用を開始した（図表 2-5-1）。

図表 2-5-1　東京湾臨海部における基幹的広域防災拠点の整備



資料：国土交通省

（２）治山治水等

（ダム事業の検証）

平成 22 年 9 月に、全国の 83 のダム事業を対象として、国土交通大臣から検討主体（関係各地方整備局等、(独)水資源機構、関係各道府県）に対し、ダム事業の検証に係る検討を行うよう、指示又は要請を行った。これは、「今後の治水対策のあり方に関する有識者会議」における討議を経て取りまとめた「中間とりまとめ」を踏まえて、指示又は要請を行ったものであり、あわせて、検討の手順や手法を定めた「ダム事業の検証に係る検討に関する再評価実施要領細目」を通知した。これらに基づき、各検討主体において、「関係地方公共団体からなる検討の場」の設置、複数の治水対策案の立案、各評価軸による評価等が進められている。

平成 25 年 3 月現在で 53 のダム事業について検証が終了し、うち継続が 35 事業、中止が 18 事業となっている。

２．良好な市街地や住宅・住環境整備等による魅力ある居住環境の整備

（１）住宅及び住環境の整備

①住宅のストックの動向

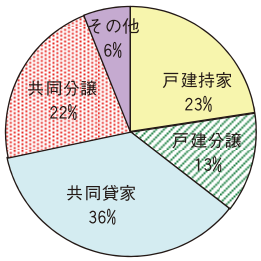
（距離別の住宅供給状況）

東京 70km 圏内における平成２年から平成 24 年までの累計着工戸数は約 946 万戸となっており、一戸建の持家（戸建持家）、一戸建の分譲住宅（戸建分譲）の戸建型が全体の約 36％を占める一方、共同建の貸家（共同貸家）、共同建の分譲住宅（共同分譲）の共同型が約 58％と、共同型の占める割合が大きい（図表 2-5-2）。

図表 2-5-2　70km 圏内における利用関係・建て方別の累計住宅着工戸数（平成 2～24 年の累計）

単位:戸

	一戸建	長屋建	共同	合計
持家	2,134,593	15,784	33,765	2,184,142
貸家	54,494	333,138	3,395,260	3,782,892
給与住宅	9,398	4,312	119,225	132,935
分譲住宅	1,241,631	11,151	2,106,969	3,359,751
合計	3,440,116	364,385	5,655,219	9,459,720



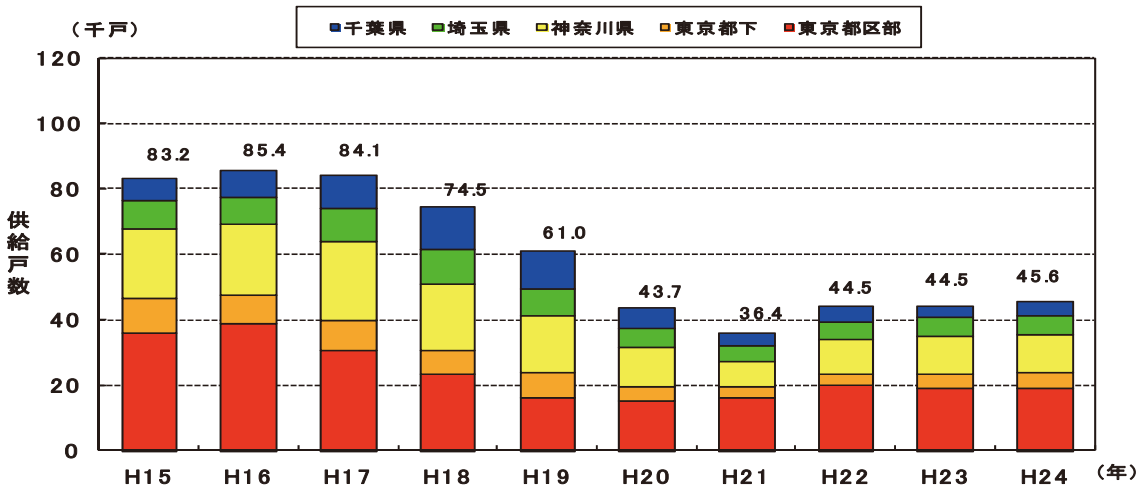
注１：「給与住宅」とは、会社、官公署、学校等がその社員、職員、教員等を居住させる目的で建築するもの。
注２：網掛け部を、右図中の「その他」の住宅型に分類した。
資料：「住宅着工統計」（国土交通省）により国土交通省都市局作成

②分譲マンションの供給動向

今後、建築後相当の年数を経た分譲マンション等の急増が見込まれる中で「マンションの建替えの円滑化等に関する法律」を活用した建替え事業は首都圏で平成 24 年 10 月までに 53 件の実績となっている。

東京圏における分譲マンションの供給動向は近年景気後退等の影響から減少が続いていたが、平成 22 年に６年ぶりに前年比で増加し、平成 24 年は約 4 万 6 千戸であった（図表 2-5-3）。

図表 2-5-3　東京圏におけるマンション供給戸数の推移



資料：㈱不動産経済研究所資料により国土交通省都市局作成

第６節　将来に引き継ぐ社会資本の整備

１．交通体系の整備

（１）陸上輸送に関する状況

（高規格幹線道路の整備等）

図表 2-6-1　高規格幹線道路の整備状況



資料：国土交通省道路局

高速道路ネットワークが繋がっておらず、観光振興や医療などの地域サービスへのアクセスもままならない地域や災害に脆弱な地域等において、国土のミッシングリンクの早期解消に取り組むとともに、定時性などネットワークの質を高めるため、大都市周辺におけるボトルネック箇所への集中的対策や通過交通の排除による都市中心部の慢性的な渋滞の解消に資する首都圏３環状の整備を推進している。また、主要な空港・港湾・鉄道駅と高速道路等を結ぶアクセス道路の現状の再点検等を行い、環状道路の整備等による道路ネットワークの強化により、空港・港湾・鉄道駅へのアクセスの向上を図っている。

具体的には、首都圏中央連絡自動車道（圏央道）は、平成 25 年３月に海老名 IC から相模原愛川 IC 間約 10 ㎞、平成 25 年４月には茅ヶ崎 JCT から寒川北 IC 間約５㎞、東金 JCT から木更津東 IC 間約 43km が開通し、全延長約 300km のうち、５割を超える約 170km が開通済（平成 25 年４月末現在）である。未開通区間についても全区間で事業に着手済である。

東京外かく環状道路（外環）は、大泉 JCT から三郷南 IC までの区間約 34ｋｍが開通済である。未開通区間のうち、三郷南 IC から高谷 JCT までの区間は、平成 27 年度の開通を目指し、事業を実施している。

また、東関東自動車道水戸線の潮来 IC 以北の茨城県区間は、茨城町 JCT から茨城空港北 IC 間約９㎞が開通済である。未開通区間のうち、茨城空港北 IC から鉾田までの区間は平成 27 年度の開通を目指し、事業を実施している。

北関東自動車道は、平成 22 年４月に佐野田沼 IC～岩舟 JCT 間約５㎞、平成 23 年３月、太田桐生 IC から佐野田沼 IC 間約 18km が開通し、これにより群馬県高崎市から茨城県ひたちなか市に至る延長約 150km(東水戸道路約 10km を含む)の区間で全線開通した（図表 2-6-1）。

（広域的な鉄道事業の推進）

中央新幹線については、平成 22 年 3 月より、交通政策審議会において「中央新幹線の営業主体及び建設主体の指名並びに整備計画の決定」についての審議が行われた。平成 23 年 5 月に、営業主体及び建設主体をＪＲ東海、走行方式を超電導リニア方式、ルートを南アルプスルートとすることが適当であるとの答申がとりまとめられた。これを受け、同月、「全国新幹線鉄道整備法」に基づき、国土交通大臣が営業主体及び建設主体としてＪＲ東海を指名し、整備計画の決定並びにＪＲ東海に対する建設の指示を行った。

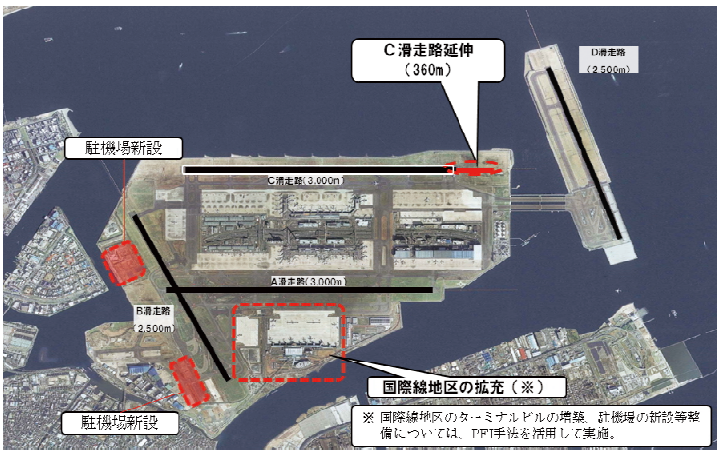
なお、超電導リニアについては、平成 9 年から山梨実験線において走行試験を行っており、平成 21 年には「超電導磁気浮上式鉄道実用技術評価委員会」において、「超高速大量輸送システムとして運用面も含めた実用化の技術の確立の見通しが得られた」との評価を受けた。現在、山梨実験線の延伸更新工事が実施されており、平成 25 年 9 月を目途に走行試験を再開し、長大編成化された新型車両によるトップスピードでの長距離走行や、長大トンネルの走り抜けなど、実用化に向けた技術上の最終的な確認を行う予定である。

（２）航空輸送に関する状況

（首都圏の都市間競争力アップにつながる羽田・成田強化）

羽田・成田の両空港は、我が国の産業･経済活動の基盤としての役割を担っているところであるが、我が国のさらなる成長のためにも、より一層の機能強化を図るべきである。両空港については、平成 22 年 5 月の国土交通省成長戦略において示されたように、容量拡大、抜本的な機能強化、徹底的なオープンスカイの推進等の施策を着実に実行することとし、首都圏の都市間競争力の強化を図る。

図表 2-6-2　東京国際（羽田）空港の機能強化



資料：国土交通省航空局

今後も、両空港の容量拡大・機能強化を進め、羽田については 24 時間国際拠点空港化を推進、成田についてはアジアにおけるハブ空港としての地位確立を目指しつつ、両空港を最大限に活用していくことで、ビジネス・観光両面における都市間競争力を大幅に強化し、我が国にヒト・モノ・カネを呼び込む原動力とする（図表 2-6-2）。

（３）海上輸送に関する状況

（国際コンテナ戦略港湾）

経済のグローバル化によって産業が国際的最適立地を求めて行動する中、我が国経済の空洞化への懸念が一層高まっている。こうした中、国際基幹航路の我が国への寄港の減少及び海外トランシップ率の増大は、企業にとっての輸送時間の増大や物流コストの上昇を招き、国内産業の海外流出や、それに伴う雇用と所得の消失につながるなど、我が国の経済活動や産業構造に深刻な影響を与えかねず、我が国港湾の国際競争力の抜本的強化はまさにまったなしの状況となっている。こうした状況を踏まえ、平成 22 年に阪神港（大阪港、神戸港）、京浜港（東京港、川崎港、横浜港）を国際コンテナ戦略港湾として選定し、これらの港湾に対して国際競争力の強化のための抜本的施策を総合的に講じていくこととしたところである。現在、両港のハブ機能の強化に向けたコンテナターミナル等のインフラ整備や、両港への貨物集約、港湾運営の民営化等のハード・ソフト一体となった総合的な施策を集中して実施し、その機能強化を図っている。また、平成 24 年 12 月には、横浜港において、特例港湾運営会社が指定されたところであり、既に同社による戦略的かつ効率的な港湾運営が行われている。

第７節　首都圏整備の推進

１．首都圏整備制度

首都圏整備計画は、「基本編」及び「整備編」により構成されており、基本編は、長期的かつ総合的な視点から、今後の首都圏整備に対する基本方針、目指すべき首都圏の将来像及びその実現に向けて取り組むべき方向を明らかにしたものであり、整備編は、首都圏の区域のうち、既成市街地、近郊整備地帯及び都市開発区域において、主要の広域的整備の観点を含め、道路、鉄道等各種施設の整備に関し、その根幹となるべきものを定めたものである。

２．首都圏広域地方計画の推進

首都圏広域地方計画においては、世界の経済・社会をリードする風格ある圏域づくりを目指し、多様な主体の協働によって、計画に位置付けている 24 のプロジェクトを推進している。平成 24 年 9 月には計画の推進状況を把握するためにモニタリングを実施した。

３．大深度地下の適正かつ合理的な利用の推進

大深度地下使用制度の円滑な運用を図り、大深度地下の適正かつ合理的な利用を推進するための取組を進めており、これまで「安全の確保」、「環境の保全」、「バリアフリー化の推進・アメニティーの向上」に関して指針を策定してきた。

４．筑波研究学園都市の整備

筑波研究学園都市は、我が国における高水準の試験研究・教育の拠点形成と首都圏既成市街地への人口の過度集中緩和を目的として、整備が進められている。

本都市に移転・新設した国等の試験研究教育機関等については、平成 13 年 4 月 1 日の一部機関の統合･独立行政法人化を経て、現在 32 機関が業務を行っており、周辺開発地区の研究開発型工業団地を中心に多数の民間研究所や研究開発型企業が立地している。

５．国の行政機関等の移転

国の行政機関等の移転については、東京都区部における人口及び行政、経済、文化等に関する機能の過度の集中の是正に資することを目的として、国の行政機関の官署及び特殊法人の主たる事務所の東京都区部からの円滑な移転が推進されている。

閣議決定で移転対象とされた 79 機関 11 部隊等（廃止等により現在は 71 機関 11 部隊等）のうち、平成 25 年 1 月までに 65 機関 11 部隊等が移転した。