

本検討メモは、執筆者個人の見解としてとりまとめたもので、学界、研究機関等、関連する方々から幅広くコメントを頂戴することを意図しております。国土交通政策研究所の見解を示すものではありません。コメントがございましたら、hqt-opinion-pri@ml.mlit.go.jpまでお送り頂きますようお願いいたします。

東京都の通勤問題について(検討メモ)

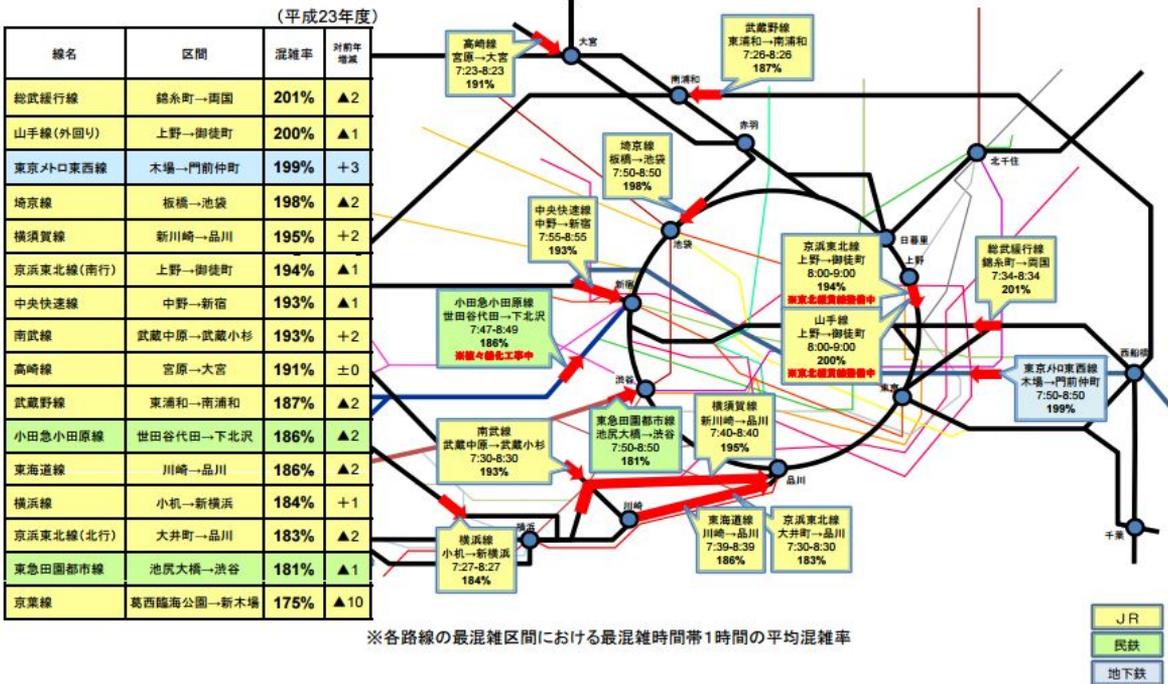
国土交通政策研究所長 佐々木晶二

1 はじめに

東京都では、シンガポールや上海、香港と競って、アジア本社など中枢機能を誘致するなど、国際競争力を強化することによって、日本の経済成長を牽引することが期待されている。(注1)

その最大のネックとしては、東京都心への通勤問題がある。平成23年度のデータでみると、当面の目標である、新聞を折りたたむばなんとか読めるという混雑率180%以上の区間が、首都圏で15カ所、うち、東京都内に13カ所が、依然として存在する。(図表-1)

(図表-1)



(備考) 国土交通省資料による。(注2)

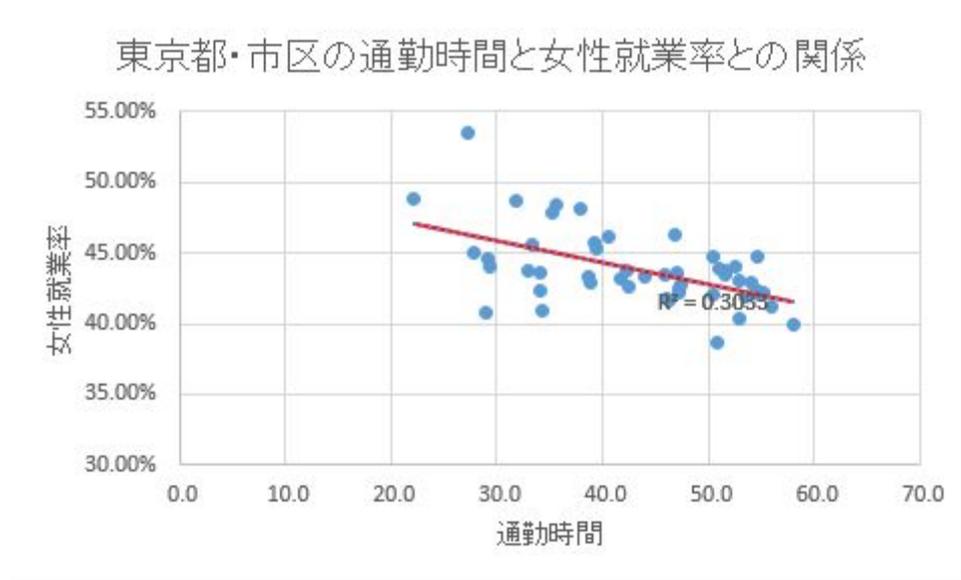
例えば、森記念財団の「2014世界の都市総合力ランキング」(注3)においても、世界の他の大都市に比べ、東京の弱点は居住と交通アクセスとされており、東京の通勤問題は、国際競争力強化という観点から、解決すべき重要な課題と考える。

2 東京都の通勤問題と女性の社会進出

(1) 東京都の通勤時間と女性就業率の関係

東京都の通勤問題は、上記の通勤時の混雑に加えて、長時間通勤の問題がある。東京都の23区及び市を対象にして、通勤時間と女性就業率の相関関係をみると、やや相関係数は低いものの、通勤時間が長くなると、女性就業率が下がる傾向が見られる。(図表-2)

(図表-2)



(備考) 通勤時間は平成25年住宅土地調査、女性就業率は平成22年国勢調査よりデータを抽出し、筆者作成。

通勤時間が長い場合には、子どもを保育園などに預けたり、迎えに行く時間が父親、母親とも確保することが難しくなり、結果として、女性の社会進出を妨げていることが想定される。

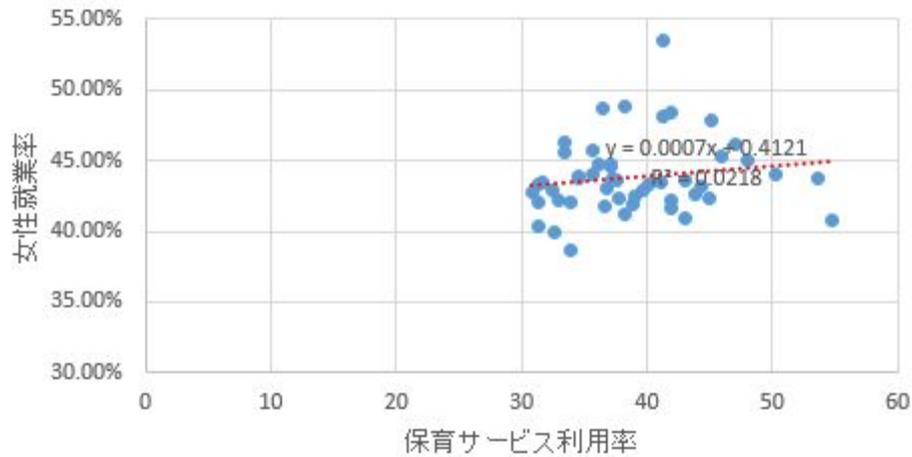
なお、参考文献2)のp177においても、都道府県別のデータに基づき通勤時間が長いほど、女性の就業率が下がることを指摘している。

(2) 東京都における保育サービスと女性就業率の関係

ちなみに、市町村ごとの児童に対する認可保育園、認証保育園等の保育サービスを受けている児童の割合と女性就業率の関係は、上記の通勤時間との関係よりはより相関が乏し結果となっている。(図表-3)

(図表-3)

東京都・市区保育サービス利用率と女性就業率



(備考)保育サービス利用率は、「都内の保育サービスの状況について」(東京都、平成27年7月)(注4)による。女性就業率は図表-2と同じ。

以上の結果を踏まえると、女性の社会進出を促進するという観点からも、東京都の通勤問題の解決は重要な課題と考える。

3 東京都の通勤問題と健康への影響

(1)既存文献等における通勤問題と健康への影響分析

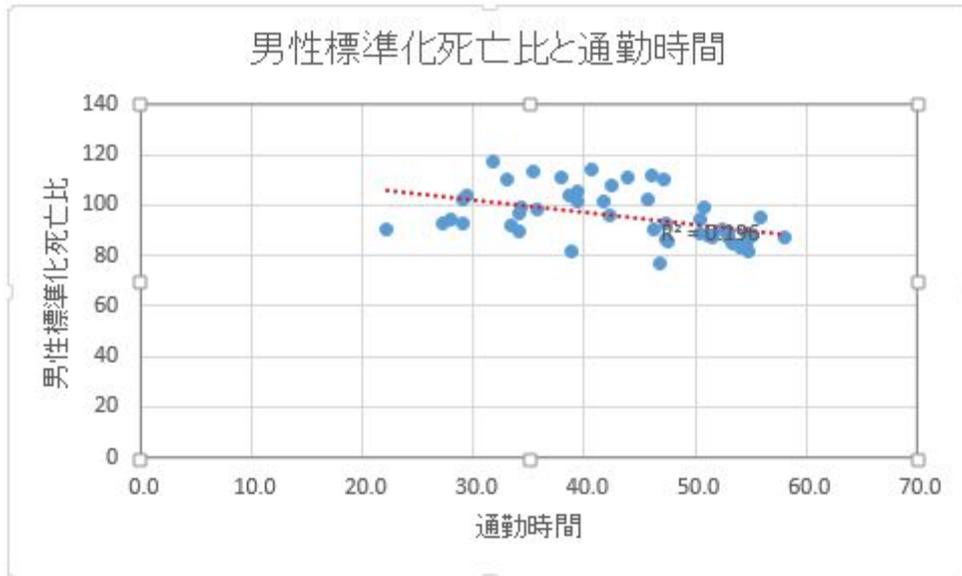
内外のいくつかの論文や記事において、通勤時間の長期化が健康に悪影響を及ぼす可能性が指摘されている。(注5)

しかし、日本では明確に通勤時間が長時間の場合に健康に悪影響がでているとまで結論づけているものは管見のかぎり存在しない。

(2)東京都における通勤時間と男性標準化死亡率の関係

東京都の市町村ごとの男性の標準化死亡比(注6)と通勤時間の相関をみても、ほとんど関係性は認められない。

(図表-4)



(備考) 男性標準化死亡比は、厚生労働省「平成20年から24年人口動態・保育所・市町村別統計」(注7)による。通勤時間は、図表-2と同じ。

4 まとめ

東京都の通勤問題については、東京の国際競争力にマイナスの影響を与えているだけでなく、女性の社会進出に対して悪影響を及ぼしている可能性がある。なお、東京都の通勤問題が健康に対して悪影響を与えている分析結果は、市町村別統計でみるかぎり確認できなかった。

以上の分析を踏まえると、我が国の国際競争力強化という観点に加え、女性の社会進出の促進という観点からも、東京都の通勤問題は取り組む必要があると考える。

このため、小田急線の連続立体交差事業とそれに伴い複々線化などが通勤問題への解決につながっていることを踏まえ、連続立体交差事業などの都市計画事業を積極的に他の路線、区間でも実施することが重要である。また、鉄道事業者自らが取り組んでいる、上野東京ラインや大井町線改良工事などの取り組み、さらに、参考文献3)で述べられている、様々な運行技術の改善策なども重要と考える。

さらに、より総合的に東京都の通勤問題に取り組むため、現状では、容積率緩和制度においては十分反映されていない、改札口の内側の鉄道事業者が管理する部分の改善(この部分の改善はダイレクトに通勤問題の緩和と建築物によるインフラ負荷の軽減に直結する)を、容積率等の都市計画特例制度の対象とすることを検討すべきと考える。(図表-5)これを促進するために、国が技術的助言を出すことも検討に値すると考える。

(図表-5) 現行の再開発促進区を定めた地区計画で容積緩和に評価される交通補完施設の内容

	種類	公共公益施設の名称
ア	交通補完施設	公共駐車場、公共駐輪場、交通広場、歩行者専用デッキ、地下鉄出入口、公共用歩廊、バスターミナル、タクシーベイ、地下コンコースなど

(備考)東京都資料による。(注8)

(脚注)

- 1) <http://www.mlit.go.jp/common/000225773.pdf>
- 2) <http://www.mlit.go.jp/common/000225773.pdf>
- 3) http://www.mori-m-foundation.or.jp/gpci/pdf/GPCI14_J_Web.pdf
- 4) <http://www.metro.tokyo.jp/INET/CHOUSA/2015/07/DATA/60p7n202.pdf>
- 5) http://ci.nii.ac.jp/els/110003837844.pdf?id=ART0005038882&type=pdf&lang=en&host=cinii&order_no=&ppv_type=0&lang_sw=&no=1468383388&cp=
http://www.huffingtonpost.com/2012/06/18/long-commute-health_n_1600160.html
- 6) <http://www.mhlw.go.jp/topics/bukvoku/rouken/tdfk-d2/smr.html>
- 7) http://www.e-stat.go.jp/SG1/estat/GL08020103.do?_toGL08020103_&tclassID=000001052136&cycleCode=0&requestSender=search
- 8) http://www.toshiseibi.metro.tokyo.jp/seisaku/new_ctiv/pdf/sai_tiku-kaitei2703.pdf

(参考文献等)

- 1) 佐々木晶二「東京都心を世界に戦える都市に革新する」(一般財団法人民間都市開発推進機構都市研究センターリサーチメモ) http://www.minto.or.jp/print/urbanstudy/pdf/research_10.pdf
- 2) 森川正之『サービス立国論』(日本経済新聞社)
- 3) 阿部等『満員電車がなくなる日』(角川SSC新書)