

東京圏の鉄道沿線別の人口移動と 路線間比較に関する分析

室井 寿明¹・白木 文康²・大野 哲央³・
土屋 貴佳⁴・坂下 文規⁵・伊東 誠⁶・森地 茂⁷

¹正会員 一般財団法人運輸総合研究所 研究員 (〒105-0001 東京都港区虎ノ門三丁目 18-19)
E-mail:muroi@jterc.or.jp

²非会員 一般財団法人運輸総合研究所 研究員 (〒105-0001 東京都港区虎ノ門三丁目 18-19)
E-mail:f_shiraki@jterc.or.jp

³非会員 一般財団法人運輸総合研究所 研究員 (〒105-0001 東京都港区虎ノ門三丁目 18-19)
E-mail:t-oono@jterc.or.jp

⁴正会員 社会システム株式会社 社会経済部 (〒150-0013 東京都渋谷区恵比寿一丁目 20-22)
E-mail:tsuchiya@crp.co.jp

⁵正会員 社会システム株式会社 社会経済部 (〒150-0013 東京都渋谷区恵比寿一丁目 20-22)
E-mail:sakashita@crp.co.jp

⁶正会員 一般財団法人運輸総合研究所 主席研究員 (〒105-0001 東京都港区虎ノ門三丁目 18-19)
E-mail:itoh@jterc.or.jp

⁷名誉会員 政策研究大学院大学政策研究センター所長 (〒106-8677 東京都港区六本木七丁目 22-1)
E-mail:smorichi.pl@grips.ac.jp

東京圏の人口はこれまで増加しているものの、鉄道沿線間では格差が生じている。人口の沿線格差には、社会移動の影響が大きく、近年ではますます社会移動の影響が大きくなっている。本研究は、今後の鉄道沿線の持続的な発展に向けて沿線別の詳細な人口移動を分析することを目的に実施したものである。具体的には、地域別の転入・転出者数の時系列比較により、東京圏の人口移動の概観を捉えたうえで、国勢調査の人口移動を用いた鉄道沿線間の人口移動の OD を明らかにすることにより、人口移動の年齢階層別の鉄道沿線間比較を行った。その結果、沿線によって移動が多い年齢や転入者が多い年齢などに違いが見られた。また、同一沿線でも近郊・郊外と地域によっても違いが見られ、男女別、年代別などの属性により、沿線別に転入・転出量に違いがあることや、近郊・郊外など路線内の都心からの距離帯別によって沿線人口に対する人口移動率に大きな違いがあることなどを明らかにした。

Key Words: TMA, Railway Strategy, Population Migration, Aging, Residential Choice

1. 背景・目的

(1) 本研究の背景

戦後から 1970 年代半ばまでの間は、地方から東京圏に向けて大量の人口が流入し、いわゆる「一極集中」が進んだ時代である。この状況に合わせて、地方から東京圏へと流入した人々は、住居を求めて都心部から離れて郊外へと転出した。このため、都心部は人口が 1960 年の 831 万人から 1970 年の 884 万人に増加したが、1980 年には 835 万人へと減少に転じた。一方、郊外では、この転入による社会増で人口が増加するとともに、彼らが子どもを持つことによる自然増も合わさることとなり、

1960 年に 560 万人であった郊外の人口は 1970 年に 1,068 万人、1980 年に 1,449 万人、1990 年には 1,688 万人へと急速に増加したのである。

しかし、1970 年代には地方から東京圏への人口流入の動きが緩和するとともに、それまで郊外化に伴い人口が郊外へ流出超過であった都心部では、1990 年代半ばから、郊外への転出が減少したことに加え、郊外からの転入も増加したため、1990 年代後半に両者はほぼ均衡し、その後、流入が超過する傾向に転じた。いわゆる都心回帰の動きである。都心部では、1990 年代前半の 5 年間で 25.1 万人の社会減から、1990 年代後半には 13.7 万人の社会増となった。

このような都心や近郊、郊外での状況の差は、社会移動を主とした人口動態の違いによるものと考えられる。特に、東京圏の鉄道沿線に着目すると、20代~40代の転居・入替が促進している沿線、あるいは居住者の入れ替えが少ない・または居住者の転入・転出は自社線の沿線内のみが中心となっているため沿線全体としては人の入れ替えがなく、今後の高齢化が懸念される鉄道沿線が散見される状態にある。

この背景には、住宅整備を中心として開発が行われた沿線や、商業施設の立地や誘致、または大学の立地を積極的に促進した沿線など、鉄道沿線によって開発の様子が異なることも影響していることが考えられる。また、社会移動に起因する居住地の選択傾向も沿線毎に異なっており、沿線によって都心からの近さ、家賃、ブランド、周辺環境など、人口増加や嗜好といった重要な要因や要素が異なる傾向がみられることも分かってきた。沿線人口の増加のためには、就職、結婚、子どもの誕生などのライフイベントを主として、何が要因で居住地を移動したかを把握することは極めて重要である。

(2) 本研究の目的

以上の背景を踏まえ、東京圏に鉄道沿線を持つ鉄道事業者の間でも、これまでの沿線開発や都市整備、または鉄道サービスそのものが異なっており、それが沿線の人口増や転入増の形を変え、今後はさらなる鉄道沿線間の競争関係も進展するものと考えられる。したがって、今後の鉄道および沿線の持続的な発展のためには、まずは東京圏の中における人口移動や居住地選択の要因の詳細を明らかにすることが不可欠である。

ここで、都市の郊外化については、住居の居住地選択に関して基本的な要素であると考えられる、近接性、居住空間、居住環境が挙げられる。このうち、少子高齢社会への移行とともに、ライフスタイルの変化や核家族化の進展、さらには初婚年齢の増加、共働き世帯の増加といった社会的変化や価値観の変化も、居住地選択の選好に対して居住環境が及ぼす影響は無視し得ないものと考えられる。

そこで、本テーマの目的としては、マクロ的な人口動態の実績に加え、社会経済状況の変化を踏まえた沿線毎の違いを考慮した人々の居住地選択行動の実態を把握することとした。この沿線毎の違いにおける比較分析を通じて、今後のミクロ的な要素である鉄道サービスや居住環境、沿線開発の示唆を得ることをねらいとしている。

本研究の構成は、1) 地方から東京圏への人口移動の人の移動目的の整理、2) 鉄道沿線間の人口移動比較のための分析データ設定、3) 地方と東京圏の転入・転出状況、4) 都心と各沿線の人口移動、5) 各沿線の近郊と郊外間の人口移動、6) 鉄道沿線間の人口移動の順で分

析を進めていく。

2. 東京圏への人口移動の目的

まず、既往調査や文献等をもとに、東京圏と地方間の人口移動の主な目的について整理することとした。これにより、東京圏の人口移動の傾向や特徴を把握する上で概観することとした。

(1) 内閣府「移動等に関する背景調査」

下図は、内閣府が2015年に実施した東京圏へ引越しをしたひとを対象にしたアンケート結果である。10歳代の67%と多くの人が進学を理由に地方から転入していることが分かる。

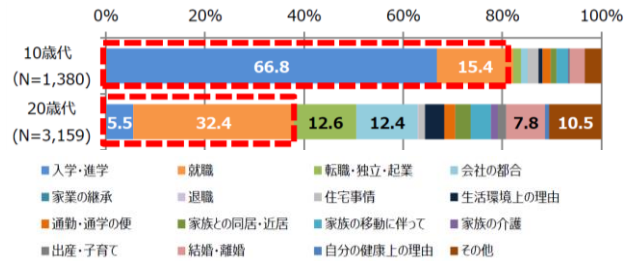


図-1 東京圏への移動理由 (10歳代・20歳代)

(2) 大学卒業におけるUターン就職の実態

地方から大学進学期における首都圏への転入状況については、「大学生の地域間移動に関するレポート」から把握できる。これを見ると、東京圏の大学に進学した大学生のうち、25.6% (図の③+④) が地方出身者であり、18.9%が東京圏に残って就職し、6.7%が出身地を含む東京圏外への就職者である。

つまり、地方から進学した大学生のうち、74%が東京圏に残り、25%が地元へのUターン就職などの地方就職である。地方から進学した東京圏の大学生の多くは、新卒時に東京圏に就職している状況である。

	n	①地域出身・地域内就職者	②地域出身・地域以外就職者	③地域以外出身・地域内就職者	④地域以外出身・地域以外就職者
北海道	(148)	56.8	0	21.6	4.1
東北	(274)	44.2	0	31.4	3.3
北関東	(129)	28.7	19.4	4.7	47.3
首都圏	(1943)	67.9	0	6.5	18.9
北陸・甲信越	(241)	53.1	0	15.4	4.6
東海	(510)	72.5	0	17.8	2.5
京阪神	(800)	39.8	23.6	13.4	23.3
近畿	(107)	6.5	16.8	3.7	72.9
中国	(223)	41.7	0	20.6	3.6
四国	(131)	54.2	0	11.5	2.3
九州	(401)	57.1	0	25.9	3.5

図-2 大学キャンパス所在地別の出身地・就職先分布

(3) 地方からの就職者数(新卒)の実態

上記と同様に「大学生の地域間移動に関するレポート2017」から地方大学生の就職先の地域割合が得られる。

これを見ると北海道では 30.4%，東海では 17.4%，近畿では 27.1%など，1 割から 4 割程度の大学生が首都圏の企業に新卒する事が分かる。これを，地域別の大学生の入学者（入学者ベースで実態を把握する）に乗じると，地方の大学生全 37 万人のうち，約 10 万人が東京圏に就職していることとなる。

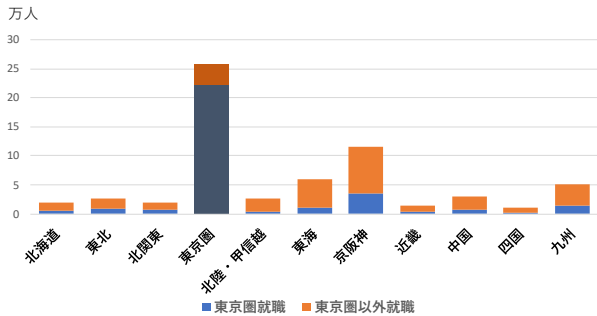


図-3 大学キャンパス所在地別の東京圏就職者数

(4) 30 歳代から 50 歳代の移動の主たる理由

以下の図は，各調査における年齢別の地方から東京圏への転入理由である。上段のアンケート調査結果では，20 歳代，30 歳代の 75～79%が「転勤・転職」を理由とする移動。下段の調査結果では，30 歳代では，27.7%が「会社の都合」，8.1%が「家族の移動を伴って」，11.4%が「転職・独立・企業」などであり，合計 47.2%となっている。

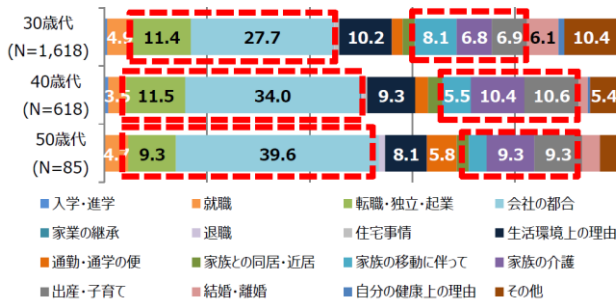


図-4 東京圏への移動理由 (30 歳代～50 歳代)

(5) 東京圏の人口移動の主な理由のまとめ

これらの結果および，既往文献等を踏まえて，年代別に東京圏における人口移動の主な理由を表-1 のとおりに整理した。また，社会移動者数のうち，特に，20 代および 30 代は移動する人が他の年代より相対的に多く，当該目的の移動の影響が大きいと思われる目的について太字で示している。さらに，既往の調査に基づいて，東京圏に引っ越しを行った人の主要な理由，移動等の背景を整理することとした。

表-1 東京圏の人口移動における主な目的

年齢	転入 (地方⇒東京圏)	転出 (東京圏⇒地方)
低い ↑	地方からの進学 (大学等)	進学
	地方からの就職	・ 出身地への Uターン就職 ・ 地方就職
	結婚	結婚
	東京圏への Uターン	出身県 (地方) への Uターン
	転勤 (単身赴任)	転勤 (単身赴任)
	転職	転職
	親の介護	親の介護
高い ↓	退職・定年	退職・定年
	東京圏の子世帯のもとへの呼び寄せ介護	地方への呼び寄せ介護

3. 人口移動の沿線比較のための分析データ

(1) 分析データ

① 利用するデータ

本研究では，分析に用いるデータの検討に当たり，人口移動が把握可能なデータとして，1) 国勢調査，2) 住民基本台帳移動報告の 2 つを用いることとした。その中でも，沿線別の移動実態を性・年齢別に詳細に把握することを目的とすることから，2015 年，2010 年の 2 カ年の国勢調査における市区町村間移動 OD データを用いた。また，沿線別に分析を行うため，市区町村間のデータを沿線単位に束ねたうえで，データの分析を行うこととした。

表-2 目的沿線別移動人口に用いた主なデータ

調査年度	対象となる移動	把握可能なデータ		
		地域	性別	年齢
2015 年国勢調査	5 年前の居住地 (≒2010⇒2015 年の移動)	市区町村間	男女別	5 歳階級別
2010 年国勢調査	5 年前の居住地 (≒2005⇒2010 年の移動)	市区町村間	男女別	5 歳階級別
(参考) 2000 年国勢調査	5 年前の居住地 (≒1995⇒2000 年の移動)	都道府県間	男女別	5 歳階級別

② 分析データの作成方法

次図に示すフローに従って、沿線別の人口移動データの作成を行うこととした。まず、分析対象となる鉄道路線を設定した上で、当該路線の駅勢圏をもとに沿線市区町村の設定を行った。

次に、設定した市区町村を当該沿線と定義し、市区町村間移動ODデータを沿線別に集約する事で、沿線別の人口移動データを作成することとした。

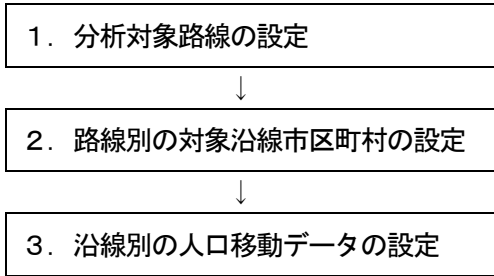


図-5 沿線別人口移動データの作成フロー

(2) 分析対象路線の設定

続いて、東京圏内の沿線間の移動実態を把握することを目的として、分析対象路線を設定した。ここで、使用するデータは市区町村間の移動ODデータであるため、複数市区町村をまたがる主要な路線単位で設定することが望ましいと考えられる。そこで、本研究では表-3に示す主要な放射状路線と考えられる 18 路線を分析対象路線として設定した。

表-3 分析対象路線一覧

路線名 (西から時計回りに掲載)		
JR 東海道線	東急東横線	東急田園都市線
小田急小田原線	京王本線	東京メトロ丸ノ内線
JR 中央線	西武新宿線	西武池袋線
東武東上線	JR 東北本線	東京メトロ南北線
東武伊勢崎線	JR 常磐線	京成本線
東武野田線	JR 総武本線	東京メトロ東西線

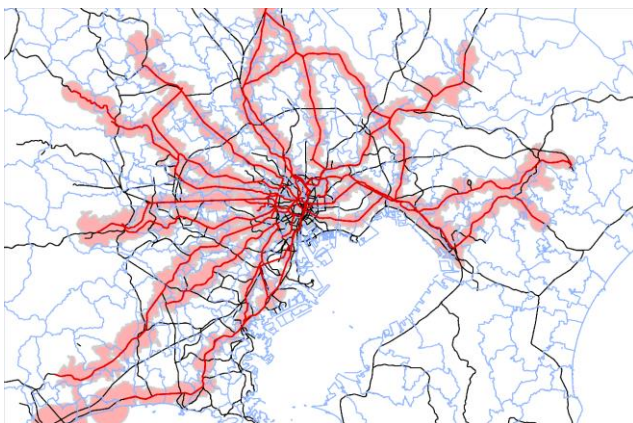


図-6 分析対象路線の設定

(3) 路線別の対象沿線市区町村の設定

① 駅別の駅勢圏の設定

市区町村別の移動 OD データを集計するために路線別に対象沿線市区町村を設定した。沿線市区町村設定に当たっては、過年度調査において大都市交通センサスの利用実態データをもとに東京圏の全駅に対して駅勢圏の設定を行っており、この駅勢圏にかかる市区町村を沿線市区町村として設定した。

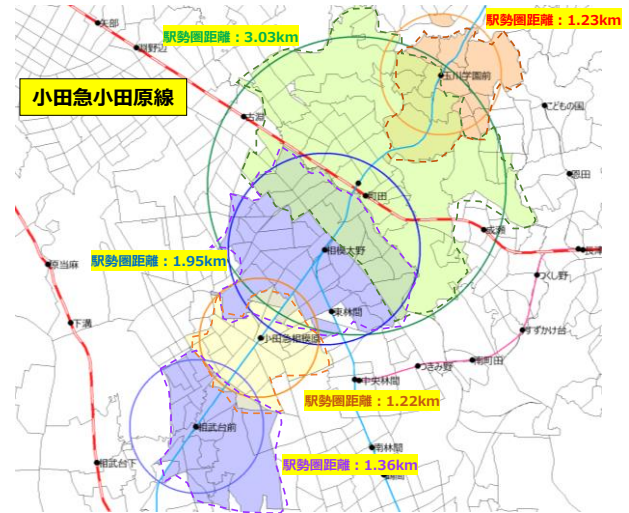
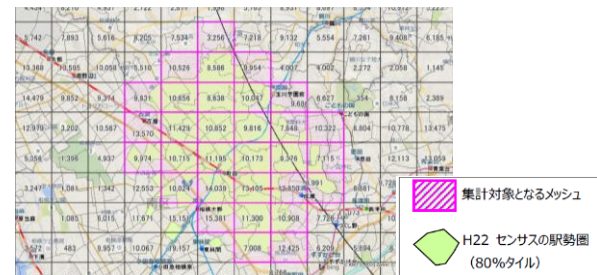


図-7 駅勢圏の設定例 (小田急小田原線)



・駅勢圏の範囲に入るメッシュの人口を集計
(図中の値は、2010年国勢調査の夜間人口)

図-8 駅勢圏の設定における集計対象の人口メッシュ

② 路線別の沿線の設定

駅別の駅勢圏を路線別に集約することで、路線別の駅勢圏の設定を行った。以下に、東武野田線における路線別駅勢圏の設定例を示す。

さらに、路線別の駅勢圏が含まれる市区町村を対象沿線市区町村として定義することとした。この際、同一の市区町村において、複数路線の駅勢圏が重複する場合があることから、市区町村によっては、複数の沿線が重複する場合がある。

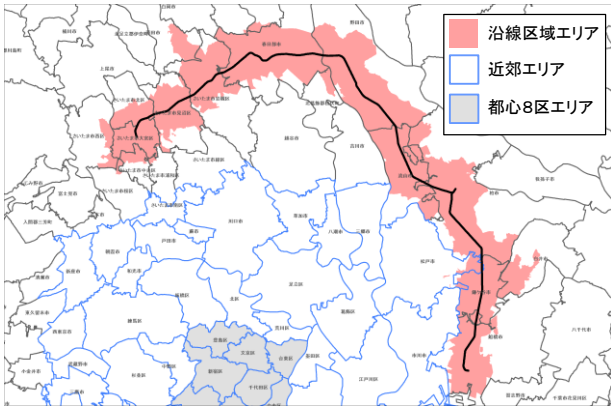


図-9 沿線別の駅勢圏の設定例（東武野田線）

③ 地域区分の設定

移動実態把握の分析にあたっては、東京圏内の地域区分の違いも重要であることから、東京圏を下記の通り、1) 都心 8 区、2) 近郊、3) 郊外としてそれぞれ定義し、沿線市区町村を地域別に分析を行うこととした。

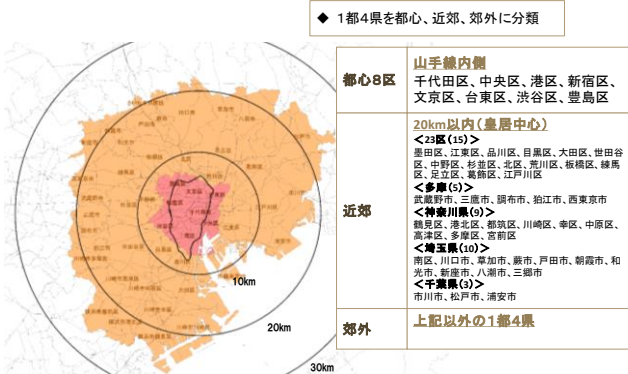


図-10 地域区分の設定

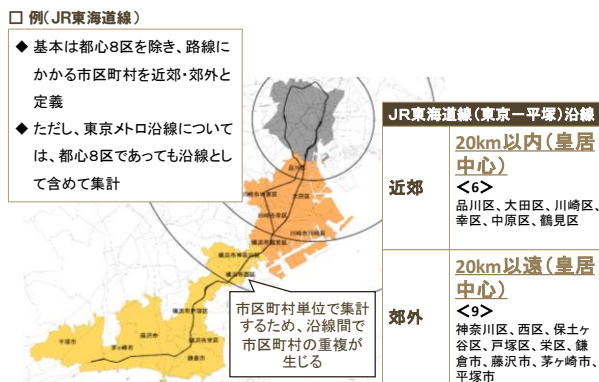


図-11 対象沿線市区町村の設定例（JR 東海道線）

④ 同一市区町村における駅勢圏の重複の対応

下図は、杉並区における駅勢圏の設定例であるが、杉並区では以下の 6 路線が重複して駅勢圏となっている。しかしながら、杉並区全域(面積)に占める各路線の駅勢圏のシェアは様々であり、東京メトロ丸ノ内線では約 40%であるのに対し、西武池袋線では 0.5%であるなど異なる結果となっている。

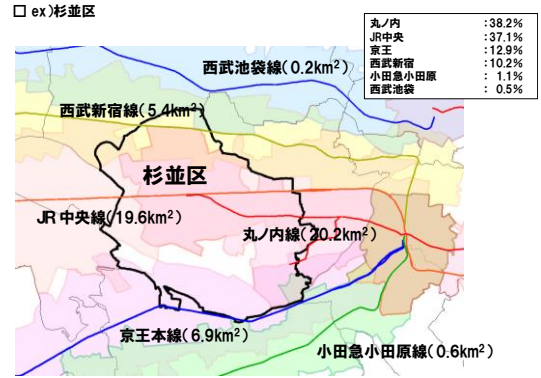


図-12 杉並区における各路線の駅勢圏の設定結果

そこで、市区町村間移動 OD データを沿線別に集計する際に、路線が重複している場合には、当該市区町村に占める各路線の駅勢圏の面積により比例配分することで集計を行った。

5. 人口移動の沿線間比較分析

(1) 東京圏における年齢階層別移動の内訳

東京圏における移動種別ごとの移動人口をみると、20代~40代後半までの移動割合が高くなっている。また、20代前半(63%)は、地方からの転入、30代は沿線間の移動が多くなる傾向がある。20代は大学・就職場所などの立地の影響、30代以降の定着段階では路線の特徴を見て移動を検討していることが推察される。

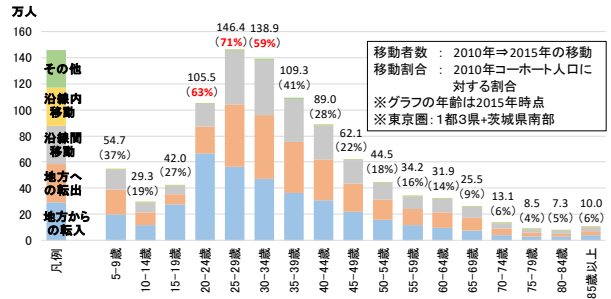


図-13 東京圏における年齢階層別の移動内訳

(2) 沿線別の移動人口率

沿線人口に対する移動人口(転入+転出)の割合を「人口移動率」として定義し、人口移動率を沿線別に次図にて比較した。いずれの路線も東京圏平均(17.5%)より流動率が高く移動が活発であることが分かる。特に、都心の路線のほか、東横線などが人口に対する4割が移動している。

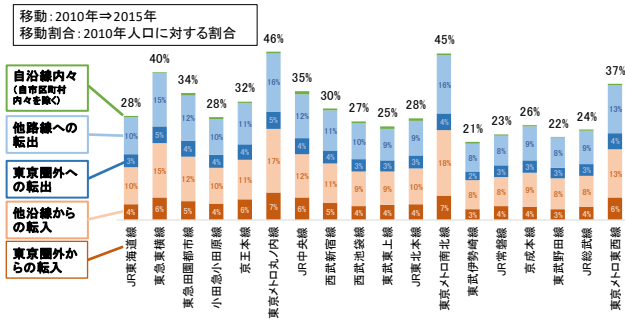


図-14 沿線別の人口移動率 (2010→2015年)

(3) 地方と東京圏の転入・転出状況

① 地方からの転入・転出者数

次図は、2010年から2015年の5年間における地方から各沿線への転入者数・転出者数および転入超過量である。全路線見ると、転入者数が121万人、転出者数が98万であり、23万人の転入超過となっている。沿線別に見ても全ての路線において転入超過であり各路線とも

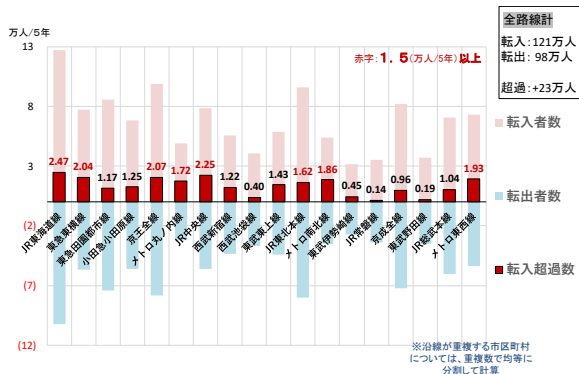


図-15 沿線別の地方からの転入・転出・超過量 (2010年⇒2015年)

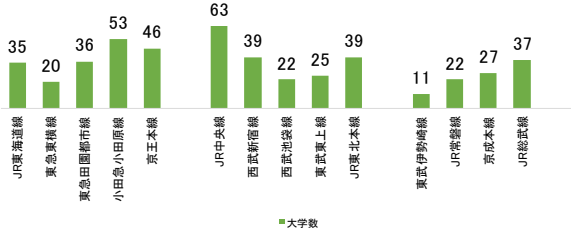


図-16 沿線別の大学数

地方から流入している状況である。しかしながら沿線別には違いがあり、特に、都心部や神奈川・多摩方面の転入超過量が大きくなっている。地方からの転入超過量では20歳から24歳の大学進学期が大きい事を踏まえると大学が多く立地している神奈川・多摩方面の路線では、大学進学生が地方から多く流入している事が想定される。

② 転入超過における地方依存度

次図は、首都圏内も含めた全体の転入超過量と地方のみの転入超過を沿線別に比較したものである。東急東横

線、京王線、JR中央線、西武新宿線、西武池袋線、東武野田線、JR総武線の各路線では、全体の転入超過量に対し、地方の転入超過量の値が高くなっている。これは、全体では転入超過となっているものの、首都圏内では転出超過となっている状況である。これらの路線は人口移動における地方からの依存度が高いと言える。

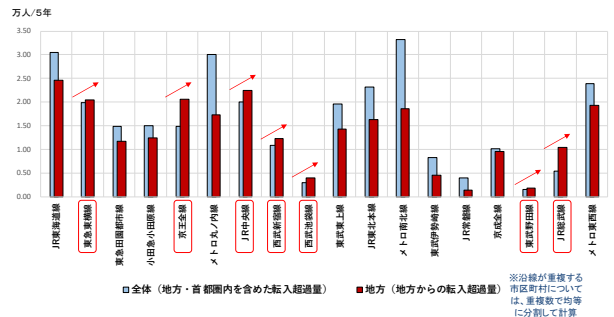


図-17 沿線別の地方からの転入超過量 (2010年⇒2015年)

③ 転入超過の経年変化

地方からの転入超過量は総じて減少傾向にあり、少子化等の影響により地方から転入する進学生が減少している事が想定される。また、上記転入の地方依存度が高い路線のうち、西武池袋線、東武野田線、JR総武線においては、転入超過量が半分以下となっており、地方の転入依存が高いにもかかわらず、その転入者数が減少している。

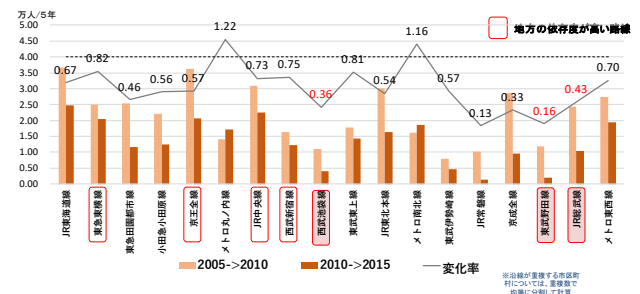


図-18 沿線別の地方からの転入超過量の推移 (2010年⇒2015年)

④ 地域別の内訳

次図は、沿線毎に転入超過量の内訳をその構成比で示したものである。路線は神奈川方面から時計回りに記載しているが、東側の路線ほど(東武伊勢崎線、JR常磐線、京成など)、北海道・東北のシェアが大きい傾向がある。地方から首都圏に転入する際は、出身地(実家)とのロケーションを考慮して、よりアクセス(帰省)しやすい同一方面を選択している事が想定される。

従って、地方からの転入超過の影響度は当該沿線と同一方面の地方の人口規模(転入量)にも影響することが想定される。

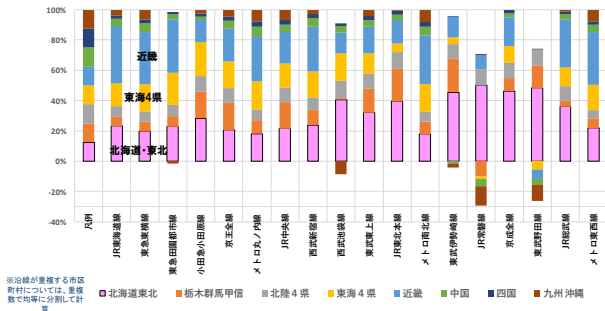


図-19 地方からの転入超過量の地域別内訳

(2010年⇒2015年)

※各地域の転入超過量(絶対値)の合計値を100%とした値
 ※グラフのプラス側は転入超過, マイナス側は転出超過

⑤ 対地方の30歳代・40歳代の転入超過量の推移

ここで、就業する年代のうち引越しが活発に行われている30歳代と40歳代に着目して、地方からの転入超過量の時系列推移を比較したものが次図である。

これまで(2010年)では、全ての路線でこの年代は地方から転入超過であったものの、直近(2015年)では、ほとんどの路線で転出超過に転じている。この年代が地方へ転出する理由としては、出身地へのUターンや転勤(単身赴任を含む)による移動が考えられる。特に、小田急線や京王線、京成線では、5年間で大きく傾向が変わっている。

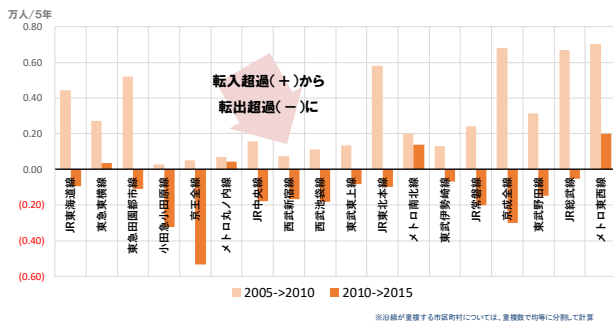


図-20 30・40代(25-45歳⇒30-49歳)の転入超過量の推移

(4) 東京圏内における人口移動の実態

① 都心と各沿線の人口移動

続いて、東京圏内における各沿線と都心(都心8区)の移動について分析を行った。なお、分析対象路線のうち、東京メトロ各線(丸ノ内線、南北線、東西線)は沿線のほとんどが都心8区となるため、分析から除外した。

次図は、都心8区に対する転入・転出者数を近郊・郊外別に示したものである。転入・転出ともに、郊外よりも近郊の方が大きい。一方で、転入・転出超過量をみると、都心8区へはほとんどが転出超過となっており、特に郊外から都心8区への転出超過が大きい。

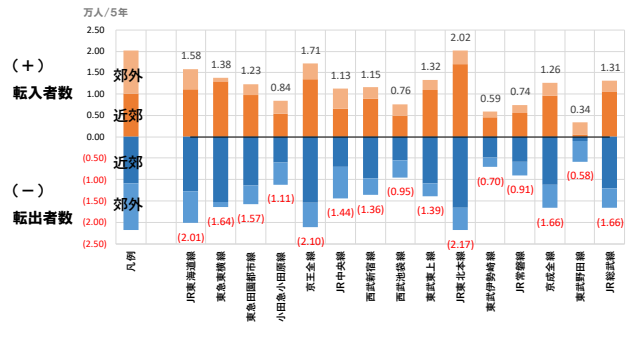


図-21 都心8区との転入・転出者数(2010年⇒2015年)



図-22 都心8区との転入・転出超過量(2010年⇒2015年)

② 各沿線の近郊と郊外間の人口移動

下図は、沿線別の沿線内の近郊・郊外間の転入・転出者数および転入超過量である。多くの路線では郊外から近郊への移動より近郊から郊外の移動の方が大きく、同一沿線内においては、近郊⇒郊外への人が流れている。年齢別にみると30歳代、40歳代の郊外への転出超過が大きく、出産等を契機に郊外へ住宅を購入するなどのケースが想定される。

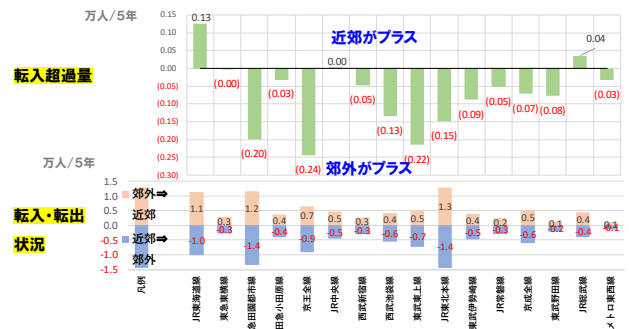


図-23 沿線別の近郊・近郊間の転入・転出・転入超過量(2010⇒2015年)

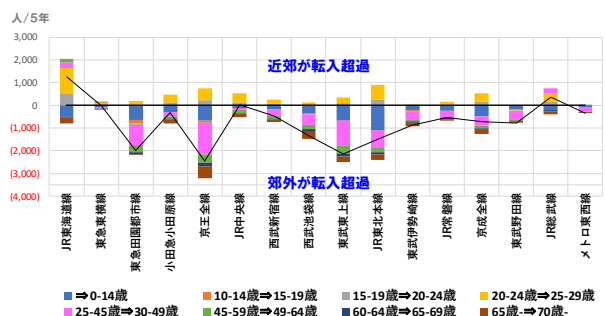


図-24 沿線別の近郊・近郊間の年齢別転入超過量(2010⇒2015年)

③ 東京圏の鉄道沿線間の人口移動

東京圏の鉄道沿線間の移動者数は約 225 万人程度であり、首都圏人口の概ね 6%程度である。そのうち、転入から転出者を差引いた転入超過量は、沿線毎に数百から 1 万人程度となっており、転入超過の沿線、転出超過の沿線とで差が生じている。

特に転入超過となっている沿線は、転入超過量が多い順に、1) 東京メトロ南北線 (1.12 万人5 年)、2) 東京メトロ丸ノ内線 (0.98 万人5 年)、3) JR 東北本線 (0.65 万人5 年)、4) 東武伊勢崎線 (0.26 万人5 年)、5) 東京メトロ東西線 (0.22 万人5 年) である。この次に東急田園都市線、東武東上線が続く。

一方、転出超過となっている沿線は、転出超過量が多い順に、1) JR 総武本線・京成線 (-0.88 万人5 年)、2) 京王線 (-0.63 万人5 年)、3) 東急東横線 (-0.38 万人5 年)、4) JR 中央線 (-0.35 万人5 年)、5) 西武新宿線 (-0.29 万人5 年) である。この次に、西武池袋線、JR 東海道線、小田急小田原線、東武野田線と続いている。

このような傾向から分析できる点としては、2010 年から 2015 年にかけて、転入超過量が著しく大きい沿線が東京メトロ南北線、東京メトロ丸ノ内線ということから、都心回帰の結果として裏付けられるものと考えられる。その一方、JR 東北本線（これには東京から北側の京浜東北線内の各駅も含まれる）、東武伊勢崎線、東急田園都市線、東武東上線については、他の沿線とは異なる動きであることから、さらに詳細を見てみる事が重要である。

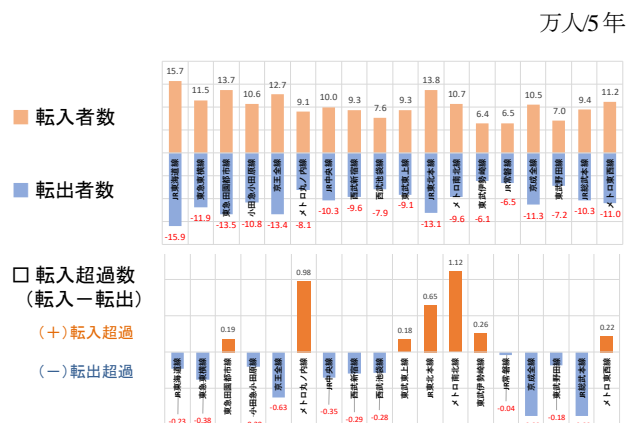


図-25 対象 18 路線における沿線間 (他沿線) の転入・転出・転入超過量 (2010⇒2015 年)

そこで、東京圏の人口が沿線間でどのように (どの路線からどの路線へ) 移動しているか、流動の流れを把握するために、転入超過量の沿線別の内訳を算出し考察を行うこととした。

次図は、沿線別に、どの沿線から転入超過なのか、あるいは転出超過なのかを示したものである。例えば、東

武東上線は、京王線、JR 中央線、西武新宿線からは転入超過であり、プラスとして表している。その一方、JR 東北本線に対しては転出超過であり、マイナスで表している。

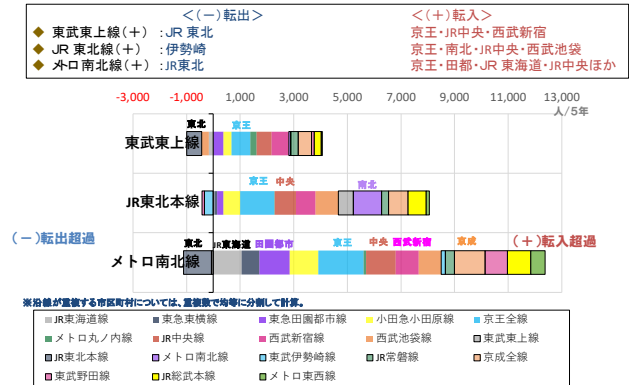


図-26 沿線間の転入・転出超過その 1 (2010⇒2015 年)

上図を詳細に見ると、東京メトロ南北線は全体としては著しく転入超過であり、東京圏内のほとんどの鉄道沿線から人が流入している方が多いことが分かる。唯一、JR 東北本線沿線に対してのみ転出超過である。

これに対し、JR 東北本線に着目すると、東京メトロ南北線に限らず東京圏の多くの沿線から転入超過となっているものの、沿線全体としては南北線ほど転入超過量は多くなく、沿線の延長キロが JR 東北本線の方が長いことを鑑みると、東京メトロ南北線の方が短い沿線距離でより多くの転入超過量が見られるということである。JR 東北本線にとって転出超過となる沿線は東武伊勢崎線、東武野田線となっており、東京メトロ南北線⇒JR 東北本線⇒東武伊勢崎線・東武野田線という人口動向の流れになっていることが分かる。

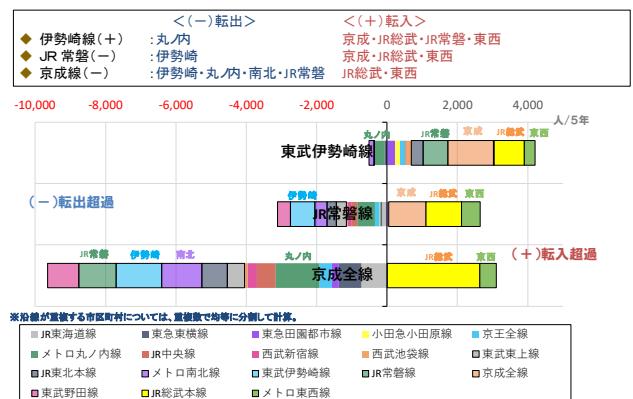


図-27 沿線間の転入・転出超過その 2 (2010⇒2015 年)

一方、転出超過が顕著となっている京成線を見てみると、JR 総武線と東京メトロ東西線からは転入超過となっているものの、それ以外の沿線には転出超過となっている。京成線は JR 総武線、東京メトロ東西線と同様に

東京都心と千葉県方面を結んでいる路線であり、対都心という観点では競合的な意味合いを含んでいるものと考えられる。ある種での競合路線である JR 総武線と東京メトロ東西線からは転入超過であるために沿線人口を増やすことができているものの、東京圏全体でみると沿線人口を減らしていると見ることができる。

このような沿線別の転入超過・転出超過の内訳に基づいて、東京圏内の沿線間移動の流れについて整理したものが次図である。図は沿線間移動が千人以上の移動について、その関係を方向別に示したものである。

全体として方面別に大きく 3つの流れがあり、神奈川方面では神奈川方面の各路線から東急田園都市線や都心路線に転入超過が流れている状況である。多摩方面では、京王線⇒中央線⇒西武新宿線⇒西武池袋線のような流れとなっており、時計回りに順々と玉突きに移動している状況がうかがえる。埼玉方面では、東京メトロ南北線から JR 東北本線への移動や京成線から伊勢崎線への移動など、都心や千葉方面から埼玉方面への流動が見られる。このように、首都圏内において沿線間移動には流動の流れが見られる。

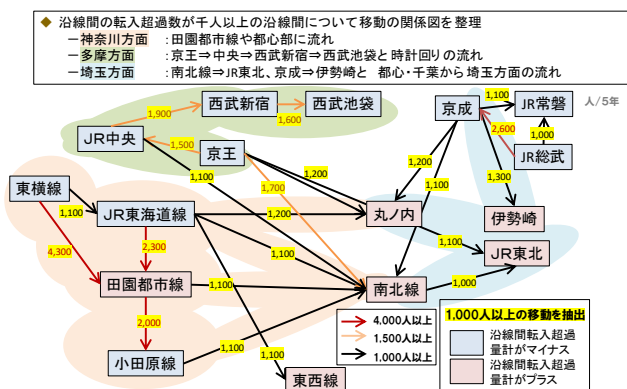


図-28 東京圏における沿線間移動の流れ (2010⇒2015年)

6. おわりに

(1) 本研究のまとめ

本研究では、既存統計を活用し、国内総生産、県内総生産、人口の転入・転出、大学進学、就職・転職、地価、金利、マンション供給戸数等のデータを収集・整理した。特に、東京 23 区の転入者数と転出者数の推移をみると、①戦後～1960 年代（高度成長期による東京圏における労働需要の増加により、地方から東京 23 区へ人口が流入）、②1960 年代～1970 年代（地方から東京 23 区への人口流入が減少するとともに、東京 23 区から東京圏郊外への転出が増加）、③1970 年代～1990 年代前半（郊外は社会増より自然増が中心になり郊外化が低くなったが、バブル景気による地価の高騰により 1980 年代後半

は再び郊外化が進む）、④1990 年代後半以降（バブル崩壊による都心の地価の大幅な下落による都心回帰により東京 23 区の転入者が増加）の 4 つの波が起きていることを整理した。この現象を踏まえ、さらに人口移動の移動目的を分析した。

東京圏（1 都 3 県）における地方からの転入者数および地方への転出者数の推移を見たところ、東京圏へは 5 年間で概ね 150 万人程度が転入し、百数十万人が転出し、結果、数十万人の転入超過になっていた。5 年間で東京圏の人口の約 1%程度が転入超過により増加している。その一方、近年では転入者数は減少し、転入超過の量が減少していることが分かった。

次に、東京圏における各鉄道沿線における人口移動の実態について把握するために、国勢調査の市区町村間の年齢階層別人口移動データをもとに、沿線別の人口移動の実態（移動規模、OD）を把握した。沿線人口に対する移動人口（転入+転出）の割合を「人口移動率」として定義し、人口移動率を沿線別に比較した。その結果、いずれの路線も東京圏平均（17.5%）より流動率が高く移動が活発であることが分かる。特に、都心の路線のほか、東横線などが高く人口に対する 4 割が移動していた。

また、沿線人口および転入・転出者数を近郊・郊外別に比較する。移動量（転入+転出）でみると多くの路線において近郊のほうが大きくなっており、人口移動の観点からは各沿線とも近郊エリアの人が活発に移動していることが分かった。

(2) 今後に向けた課題整理

本研究では、東京圏における各鉄道沿線における人口移動の実態（移動規模、OD）を把握した。特に、沿線間比較分析を通じ、沿線ごとの特徴を明らかにしてきた。その一方、現時点ではマクロ的な人口移動実態把握に留まっており、その結果の要因となる居住地選択要因との関係を明らかにすることができていない。移動の要因やきっかけ、居住地選択の要因や意思決定方法など、個人や世帯の事情によって異なる内面の部分（何を重視しているか等）については、既存統計データからは把握することが難しい。しかしながら、居住地選択の要因や意思決定方法については、沿線の特徴把握や今後のまちづくり戦略を考えるうえで重要であると考えられる。今後は、アンケート結果も踏まえ、マクロ的な人口移動とミクロ的な移動要因との関連性について分析することが考えられる。以上のことを踏まえ、今後は引越した人をターゲットとして、以下の目的を達成するためのアンケート調査を実施することを検討している。

アンケート目的①【移動実態の把握】

・ これまで、既存統計データを活用して路線間の移

動などを分析してきたが、実際の路線間の移動等（個人・世帯ベース）については不明瞭なため、アンケートを行うことで移動実態を把握する。

アンケート目的②【居住地選択の意思決定構造の把握】

- ・ 居住地を選択する際に、「どのようなプロセス」で決定に至っているか、例えば路線→駅→物件、駅→物件など、項目の優先順位やプロセスについて把握する、

アンケート目的③【居住地選択の要因の把握】

- ・ 居住地を選択する際に、「どのような項目」を重視しているか、例えば沿線のイメージ・鉄道サービス・沿線サービスなど、その要因について把握する。

アンケート目的④【沿線間の結果の比較】

- ・ 対象とする路線それぞれで、選択要因が異なることが想定されるため、路線ごとに「どのような要因」で選択される傾向があるか把握する。

参考文献

- 1) 国立社会保障・人口問題研究所：日本の将来推計人口（平成 29 年推計），http://www.ipss.go.jp/pp-zenkoku/j/zenkoku2017/pp29_gaiyou.pdf
- 2) 住民基本台帳人口移動報告（総務省）
- 3) 県民経済計算（内閣府）
- 4) 東京圏への一極集中に関する論点ペーパー（内閣府）
- 5) 国勢調査（総務省）
- 6) 平成 29 年度住宅経済関連データ（国土交通省）
- 7) 第 1 期「まち・ひと・しごと創生総合戦略」に関する検証会，2019.1.28
- 8) 「大学生の地域間移動に関するレポート 2017」，就職みらい研究所
- 9) 「UII ターンの促進・支援と地方の活性化―若年期の地域移動に関する調査」（独）労働政策研究・研修機構

(2017.〇.〇 受付)