

東京近郊の人口・社会・経済の現状と変貌： 鉄道路線別の考察

原田 博夫
阿部 史郎

1. はじめに
2. 首都圏の人口構成
3. 距離帯別の人口構成：東京—小田原間
4. 鉄道別の考察
 - 4-1. 小田急線
 - 4-2. 京王線
 - 4-3. 中央線
 - 4-4. 西武線
 - 4-5. 青梅線・五日市線
 - 4-6. 八王子・町田
 - 4-7. 常磐線
5. まとめ

1. はじめに

江戸から明治に時代が大きく転換した際、首都の所在地や機能も変化した。明治2年（1869年）のいわゆる東京遷都である（ただし、当時は、東京奠都（てんと）と言っていた）。しかし、この時点では、江戸幕府の下での多くの旗本・御家人が徳川家とともに静岡などに移住したこともあり、東京の人口はむしろ減少さえした。けれども明治新政府の実力が確立・定着すると、そのお膝元・東京への人口流入は決定的となり、その後は、一貫して人口増加（社会増）となった。しかし、昭和20年（1945年）の敗戦によって再び国家体制の再構築を余儀なくされ、都市部の経済的荒廃・生活困難もあって、東京などの人口は減少した。とはいえ、その後の日本経済の復興に伴って、東京およびその周辺地域への人口流入はきわめて急速だっ

た。戦後の都市部における住宅政策・工場立地規制政策などは、こうした急速な経済成長への事後的な政策対応だったといえる。それが近年では、バブル経済の崩壊ばかりでなく、人口構成・規模も大きく変化したこともあり、東京およびその周辺地域の居住状況も大いに様変わりしている。

このような僅か140年の間に、東京およびその周辺地域で引き起こされている大きな社会変動を、どのように受け止めるべきか。おそらく、人々の生活スタイルばかりでなく、意識にも変化が現れているはずである。それに対する政策も、国（中央政府）・地方自治体を問わず、多様に展開されてきた。ここには、本プロジェクトの基本テーマである社会関係資本（ソーシャル・キャピタル）の観点からも、きわめて貴重な研究上の素材・テーマが含まれているはずである。このような問題意識から、まずは、東京およびその周辺地域の、戦後とりわけ1970年代以降の人口変動に着目して、分析することとした。

少子高齢化社会の到来を象徴するように、2006年には遂に日本の総人口が減少に転じるようになった。総人口の減少に伴う様々な問題が議論・研究されているものの、地域別に人口の増減を見てみると、首都圏（東京都、神奈川県、埼玉県、千葉県）は相変わらず人口が増加し続けている。

首都圏の人口増加はこれまで、都心部の地価高騰、住宅用地の新規供給が困難などを理由として都心部において人口が減少し、東京近郊（東京都下、神奈川県、埼玉県、千葉県）と世田谷区、練馬区など東京23区の外縁部において人口が増加するという現象が続いてきた。しかし、工場の郊外移転、産業構造の転換、建物の老朽化と防災上の問題などから都市再生、再開発がとりわけ1990年代以降、盛んに実施されるようになった。その結果、都心部にも新規に住宅が供給されるようになり、人口が減少から増加に転じはじめた。つまり、人口の都心回帰が発生したのである。その一方で、都心から50Km以上離れている、地元特徴的な産業や大企業の事業所がない自治体では、東京のベッドタウンとしての魅力が薄れ、人口が減少し始めている。

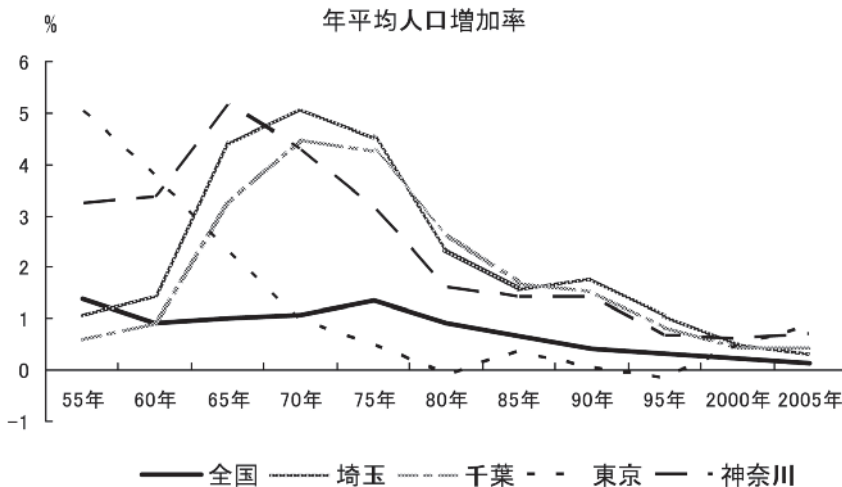
都心から50km以内では依然として人口の増加が続いている。しかし、定年退職者の増加、工場・研究所を中心とした企業の都心以外への立地も進行している。これは東京近郊において都心への通勤者が減少しているのではないかと、ということが想定される。このことを確認するために原田・阿部（2009）において、川崎市を対象に通勤・通学者の移動先、就業者の職業と変化、立地している産業の変化などをまとめた。そして、産業エリアとされている川崎区、幸区では、産業構造の転換などを理由に工場が撤退し、その跡地が地理的優位性から住宅用地に転用され、都心への通勤者が増加していること。その一方で、東京のベッドタウンエリアとされている多摩区、麻生区などでは、都心への通勤者が減少し、地元で就業する者が増加

し、東京のベッドタウンから徐々に脱却し始めていることを見出した。そこで、今回は対象地域を拡大し、小田急線沿線の相模原市から厚木市の地域、東京都下を鉄道路線を中心に5地域に分割し、その各地域、常磐線沿線として千葉県の東葛飾地域を対象に、人口、社会、経済の現状と変貌について考察してみることとする。

2. 首都圏の人口構成

首都圏は戦後、一貫して人口増加を続けている。人口増加を続けている理由は、進学、就職など様々である。しかし、人口増加が続いているものの、図1で示すように、年平均の人口増加率は各都県で異なっている。その理由は住宅開発の時期、住宅供給余地の差異、地価などが考えられる。

図1



参考資料：国立社会保障・人口問題研究所「人口統計資料集 (2009)」

1955年からの人口増加率の推移を見ると、1955年に全国平均を上回っていたのは東京都と神奈川県のみで、埼玉県、千葉県は全国平均を下回っていた。この時点では東京都の人口増加率は非常に高く、5.07%に達していた。

1955年から60年の間は4都県の全てで人口増加率が全国平均を上回っている。東京都の人口増加率は低下しはじめているものの、首都圏では引き続き最大である。

1960年から65年にかけても4都県全てで人口増加率が全国平均を上回っている。しかし、東京都の人口増加率は低下を続け、増加率の順位は首都圏で最下位になってしまった。首位は神奈川県となった。また、埼玉県、千葉県の増加率がこの間に急上昇した。

1965年から70年にかけては、人口増加率で埼玉県が首位になり、第2位に千葉県となった。そして、東京都の年平均人口増加率が0.97%と全国平均を下回ることと

なった。

1970年から75年にかけては石油危機の影響か、増加率の順位は変わらないものの、4都県ともに増加率が低下することになった。

1975年から80年にかけては、東京都の人口が遂に減少となり、年平均増加率はマイナス0.09%となった。その他の県も増加率は低下しているものの、増加率で千葉県がはじめて首位になった。

1980年から85年にかけては、東京都の人口が再び増加に転じはじめた。

1985年から90年にかけては地価高騰の影響か、再び東京都の人口増加率が低下しはじめ、それとは対照的に埼玉県は増加率が上昇していった。そして、埼玉県が、人口増加率で再び首位になった。

1990年から95年にかけては、東京都が再び人口減少に転じた。年平均人口増加率はマイナス0.14%と1955年以降で最大の減少率を記録した。

1995年から2000年の間は約30年ぶりに4都県ともに人口増加率が全国平均を上回るようになり、増加率の順位も神奈川県が首位になり、東京都も第3位になった。

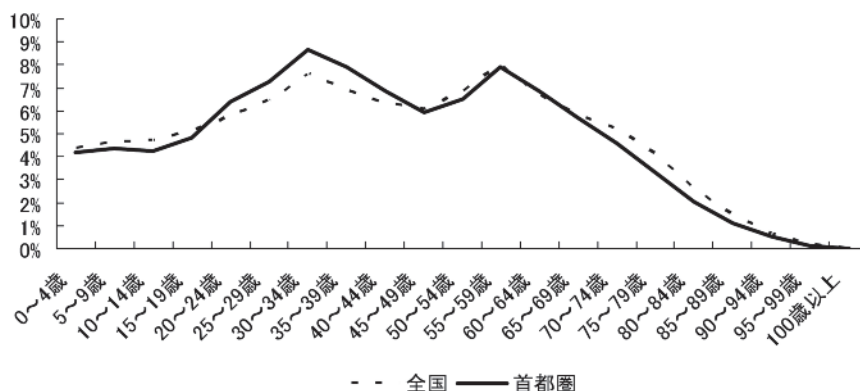
2000年から2005年の間は東京都が年平均人口増加率0.84%と再び首位に返り咲いた。そして、埼玉県が初の4都県で人口増加率最下位になった。

このことから、東京都、神奈川県、埼玉県、千葉県の順に開発が行われて行き、その後、都市再生、再開発で再び、東京都、神奈川県が開発されていったことが読み取れる。

次に、年齢階層別に首都圏の人口割合を見て行く。首都圏の年齢階層別人口割合を全国と比較したのが図2である。

図2

年齢階層別人口割合2005



参考資料：総務省統計局「国勢調査」

図2を見ると、首都圏は20歳未満が全国平均を下回っている。そして、20代から

40代前半までが全国平均を大きく上回っている。40代後半、50代後半と60代はほぼ全国平均と一致していて、50代後半と70代以上は全国平均を下回っている。このことから、首都圏は若い世代が多い人口構成となっているものの、子供の割合は低いと言う特徴が読み取れる。また、高齢者の割合も低い。これは、大学進学や就職を機会に首都圏に住み、そのまま住み続ける者が44歳以下では多いということである。

首都圏の人口増加は子供を除く若い世代が集まってきているということである。そのため、若い世代の割合が多いものの、子供の割合は少なく、高齢者の割合も少ないという人口構成になっている。

3. 距離帯別の人口構成：東京一小田原間

首都圏には全国と比較して、20代から40代前半の人が多く住んでいるが、東京近郊ではどのような年齢構成になっているのであろうか。東京近郊と言いつつも、都心からの距離、住宅開発の時期、立地している産業や大学の有無により年齢構成は異なっていると考えられる。そこで、東京一小田原間を対象に都心からの距離帯別に人口の年齢構成とその変化を見て行くことにする。東京一小田原間にした理由は、後に示すように、小田原市の人口構成が全国の人口構成とほぼ同一であり、距離帯別の変化を見るには適切な地域であると判断したためである。

小田原市の中心駅である小田原駅から東京までの鉄道はJR東海道新幹線、JR東海道線、小田急電鉄小田原線の3本がある。このうち、JR東海道新幹線は一般的な通勤手段としては適切ではないため除外し、JR東海道線（以下、東海道線と省略）と小田急電鉄小田原線（以下、小田急線と省略）を対象に、それぞれの始発駅である都心にある、東京駅と新宿駅から約10kmごとの距離別に分けて行く。

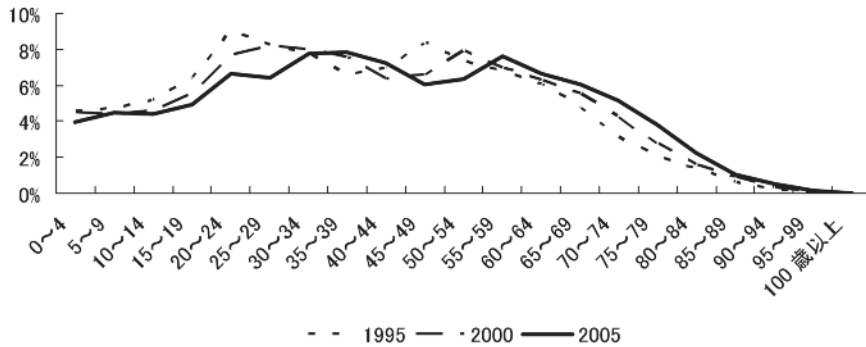
なお、都心から20km圏にある川崎市エリアは原田・阿部（2009）に示してあるため、今回は省略する。また、横浜駅周辺部も東京のベッドタウンという側面は薄いためこちらも省略することにする。よって、東京駅と横浜駅の距離は28.8kmであることから、東京から30km以上離れた小田原までの地域を対象とした。

まず、30kmから見て行く。30km圏で該当する地域は、東京駅から34.7kmの保土ヶ谷駅がある横浜市保土ヶ谷区と新宿駅から32.3kmの相模大野駅がある相模原市である。

横浜市保土ヶ谷区の人口構成の変化は図3、相模原市の人口構成の変化は図4である。

図3

人口構成の変化:保土ヶ谷区

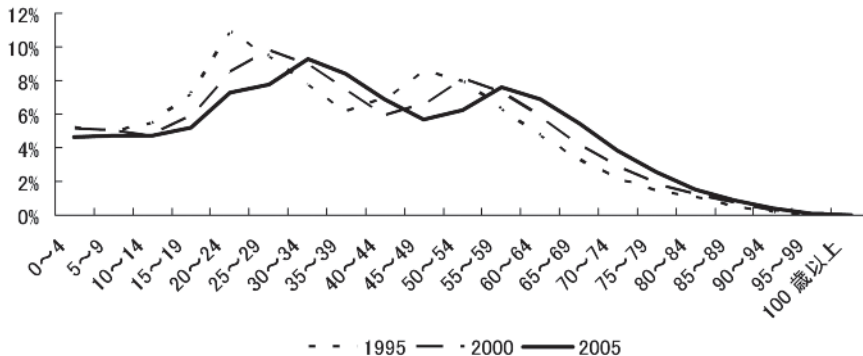


参考資料：総務省統計局「国勢調査」

図3から、保土ヶ谷区は大学が立地していることが影響しているためか、10代後半と20代前半の割合が多いことが読み取れる。しかし、就職を機に保土ヶ谷区を離れるようである。2005年に50代後半に該当する第1次ベビーブーム世代よりも30代の割合がやや高いものの顕著な差はない。20代後半と30代の割合が首都圏の中ではあまり高くないものの、30代前半と後半の割合がほぼ同じ、と30代後半の割合が比較的に高いことがわかる。また、40代前半の割合も比較的に高い。これは、30代後半、40代前半の者が多い職場の存在、この世代の住宅取得時期に住宅開発が行われていたことが想定される。

図4

人口構成の変化:相模原市



参考資料：総務省統計局「国勢調査」

図4から相模原市も大学立地の影響を受けているようで、10代後半から20代前半の割合が高くなっている。しかし、相模原市も就職を機にこの地を離れるようである。それでも、20代から40代前半までの割合が高く、首都圏の平均と似た若い世代が多い人口構成となっている。

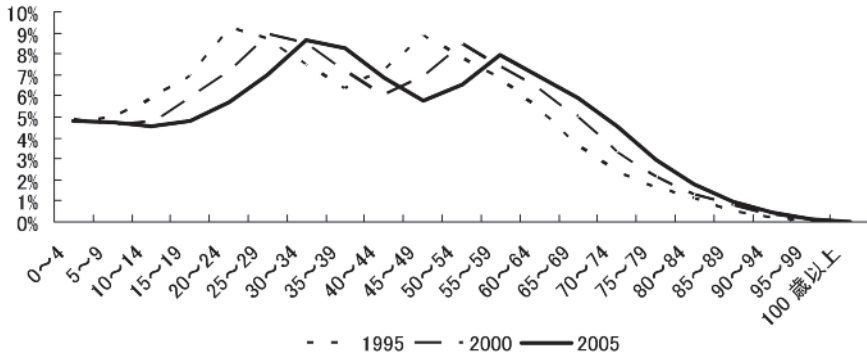
30 km 圏では大学立地を理由とした大学生世代の割合が若干高くなるもの、卒業と同時にこの地を離れるという特徴が見える。

40 km 圏に該当する地域は東京駅から 40.9 km の戸塚駅がある横浜市戸塚区と新宿駅から 45.4 km の本厚木駅がある厚木市である。

戸塚区の人口構成の変化を図5、厚木市の人口構成の変化を図6に示した。

図5

人口構成の変化: 戸塚区

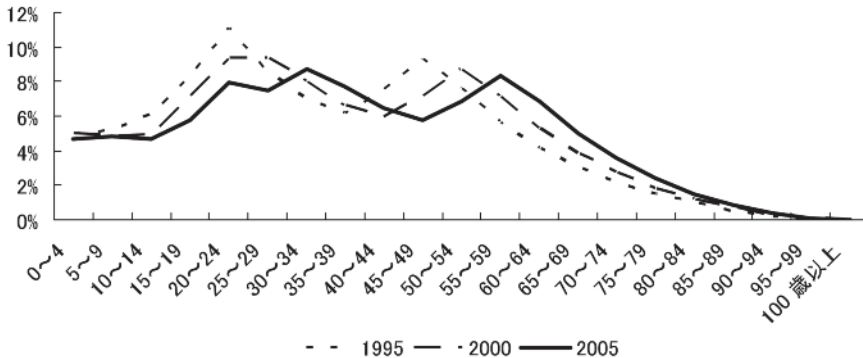


参考資料：総務省統計局「国勢調査」

2005年における30代後半の割合がやや高くなっている。保土ヶ谷区と同様に50代後半よりも30代のほうがやや高いものの、顕著な差はない。大学生世代の増減もなく、ベッドタウンという側面に30代が多い職場が存在しているのではないかと想定できる。隣接している保土ヶ谷区も30代後半が多いことから、この世代の住宅取得地となっていることがわかる。そして、都心により近い、保土ヶ谷区のほうが先に住宅開発が行われたため、40代前半の割合が保土ヶ谷区で高くなっているということになる。

図6

人口構成の変化: 厚木市



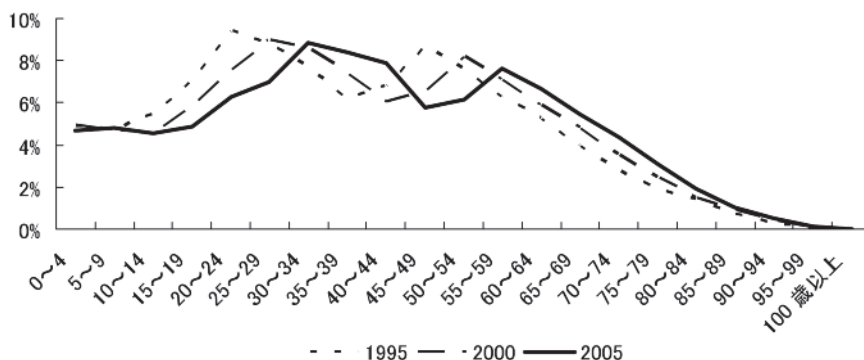
参考資料：総務省統計局「国勢調査」

図6から、厚木市も大学立地の影響を受けていることがわかる。そして、相模原市などと同様に、就職を機に、この地域を去るという現象が生じている。若い世代の割合も比較的多いものの、これまでの3市区と比較するとその割合は低くなっている。

40km圏では、大学の立地により若い世代が多くなる場合もあるが、都心から離れる分だけ、20代後半から40代の割合は少なくなる。しかし、職場の存在や住宅取得などでの流入も見られる。

50km圏に該当する地域は東京駅から50.1kmの藤沢駅がある藤沢市である。藤沢市の人口構成を図7に示した。

図7
人口構成の変化:藤沢市



参考資料：総務省統計局「国勢調査」

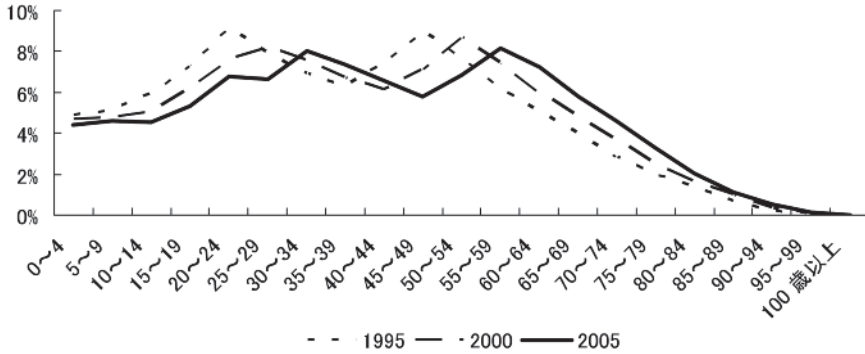
図7から、大学立地の影響で大学生世代の流入が見られるが、それほど顕著ではない。むしろ、2005年における30代と40代前半の割合が非常に高い。これは、保土ヶ谷区と同様の現象であり、戸塚区も似たような特徴を持っている。これは、この世代が多い職場の存在もあるのかもしれないが、やはり東京駅まで1時間圏内という利便性の良さから、30代から40代前半の層の住宅取得地となっていることがわかる。

60km圏に該当する地域は東京駅から63.8kmの平塚駅がある平塚市と新宿駅から61.7kmの秦野駅がある秦野市である。

平塚市の人口構成の変化を図8、秦野市の人口構成の変化を図9に示した。

図8

人口構成の変化:平塚市

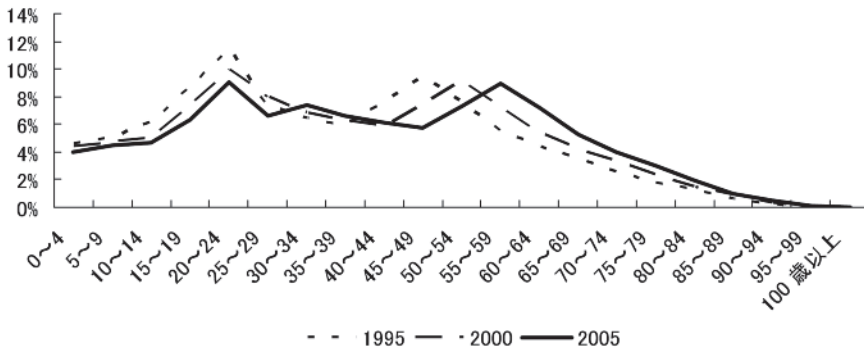


参考資料：総務省統計局「国勢調査」

図8から、平塚市も大学立地の影響を受け、大学生世代の人口割合が高くなっている。しかし、就職を機にこの地を去るといふ相模原市や厚木市と似た現象が生じている。2005年における30代前半の割合が50代後半の割合とほぼ等しく、若い世代がやや多いものの、都心からの距離が離れるにつれてその割合は低下していることがわかる。

図9

人口構成の変化:秦野市



参考資料：総務省統計局「国勢調査」

図9から、秦野市も大学立地の影響を受けていることがわかるが、その影響はこれまで見てきた自治体のなかでは非常に顕著である。首都圏といえども大学生世代以外の若者の割合は高くなく、2005年における50代後半の割合が一番高く、全国平均に近づきつつある。

60 km圏では、大学立地による影響が見られるが、全国平均に近づきつつあり、都心からの距離もあることから、ベッドタウンという特徴も薄れつつある。

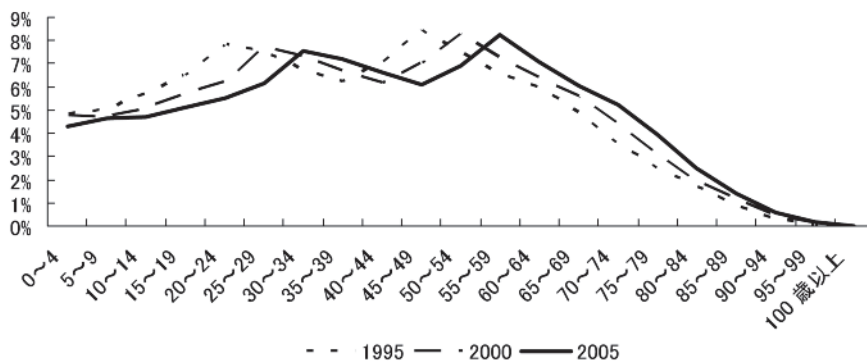
70 km圏に該当する地域は東海道線では二宮町、小田急線では松田町であるが、

どちらも町である。また、70 km 帯には都市がないため、この地帯は省略する。

小田原市は80 km 圏に該当する。小田原駅までの距離は、東京駅から83.9 km、新宿駅から87.7 kmである。小田原市の人口構成の変化は図10に示した。

図10

人口構成の変化:小田原市

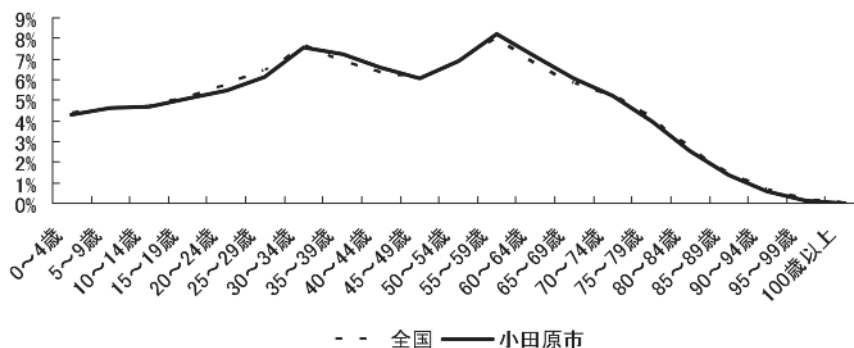


参考資料：総務省統計局「国勢調査」

図10より、大学生世代の増減、就職時期における増減などもなく、2005年における50代後半の世代の割合が最大となっている全国平均と似た人口構成になっている。小田原市と全国を重ね合わせた図が図11である。

図11

年齢別人口構成:全国と小田原市



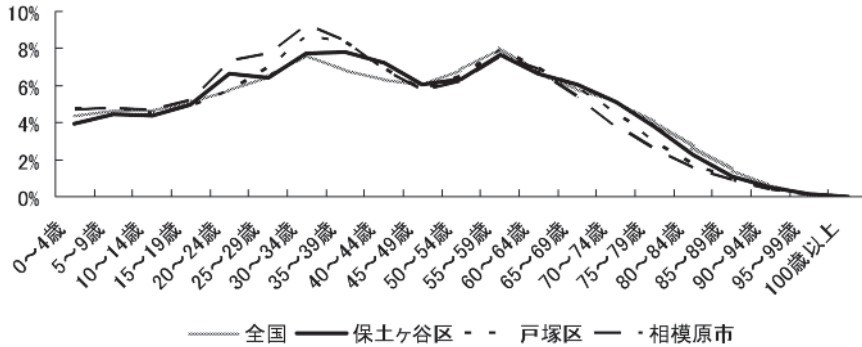
参考資料：総務省統計局「国勢調査」

全国と小田原市の人口構成はほぼ重なり合い、小田原市が全国平均的な人口構成の都市であることがわかる。

次に、30 km から60 km に位置している都市の人口構成を全国と比較した。特徴を見出すために、都心から40 km で図を分けた。40 km 圏内は図12であり、40 km 以上は図13である。

図12

年齢別人口構成:全国と都心から40km圏内

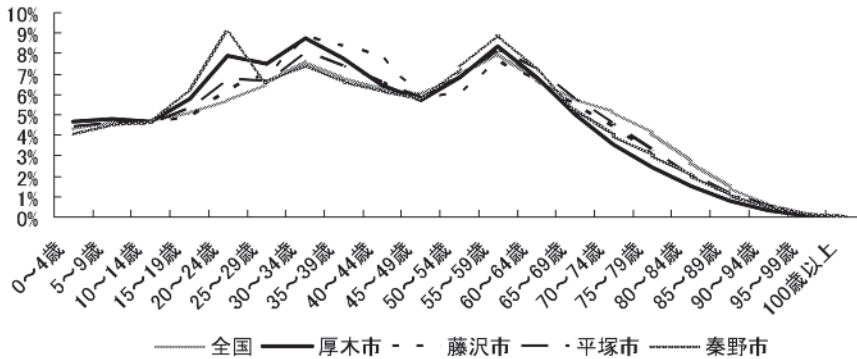


参考資料：総務省統計局「国勢調査」

図12より、保土ヶ谷区と相模原市では大学立地の影響を受けていることがわかる。しかし、保土ヶ谷区は20代後半から30代前半の割合が全国とほぼ同一であり、首都圏ではこの世代が全国平均を大きく上回っていることから、首都圏のなかでは少ないということになる。20代と30代の割合はこの中では相模原市が最大の割合を示しているが、40代になると保土ヶ谷区が最大になり、高齢者の分布を考慮すると、保土ヶ谷区、戸塚区、相模原市の順に開発が行われていたと読み取れる。

図13

年齢別人口構成:全国と都心から40km以上



参考資料：総務省統計局「国勢調査」

図13より、このエリアは大学立地の影響を受けているが、その影響は小田急線沿線で顕著であることがわかる。厚木市や藤沢市では事業所の郊外立地の主要地点となっていることが影響し、20代、30代の割合が高くなっている。また、藤沢市は都心へのアクセスも優れているため、40代前半の割合も高く、東京のベッドタウンとしての特徴も有している。東京のベッドタウンとしての特徴は都心からの距離が離れるにつれて薄くなり、秦野市では50代が全国平均を上回るものの、30代、40代

は全国平均を下回るなど、もはや、東京のベッドタウンとしての特徴は見られない。平塚市は30代、40代が全国よりやや多いものの、やはり、藤沢市と比較するとこの階層の割合は低く、東京のベッドタウンにより人口流入は見込めなくなっている。

距離帯別に見ると、人口構成は、大学立地の影響を受ける自治体が多いものの、大学はあっても就職先はないため、卒業を機に離れるという現象が生じており、都心から距離が離れれば離れるほどその影響は顕著である。また、首都圏に多い、大学生を除く20代後半から40代前半の世代は都心に近いほどその割合は高くなるものの、小田急線沿線と東海道線沿線ではその傾向が若干異なっていた。

小田急線沿線では都心への距離が近くなるほど20代後半から40代の割合が高くなるのに対し、東海道線沿線では住宅開発時期も影響し、都心により近い保土ヶ谷区で20代後半から30代前半の割合が全国平均とほぼ同一と、小田急線沿線とは異なる特徴を示していた。つまり、30代後半以上の人口構成は住宅開発時期の影響を反映しており、住宅開発は都心に近い場所から進むため、都心に近いほど年齢階層の高い割合が高くなる。そして、距離が離れるにつれて年齢階層の高い割合が徐々に低下し、そして再び、上昇してくる。この上昇は、全国平均に近づいているためであり、むしろ東京のベッドタウンとしての特徴が薄れているということである。

4. 鉄道別の考察

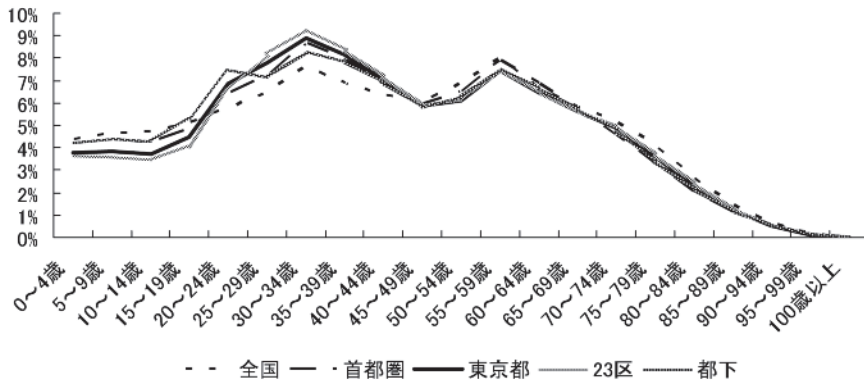
首都圏は20代から40代前半の人口割合が高く、都心に近いほどその影響が顕著であるとした。しかし、都心からほぼ同一の距離帯であっても、3章で示したように、東海道線沿線と小田急線沿線ではその人口構成は大きく異なっている。そこで、今度は、地域ごとに主に鉄道別に見て行くことにする。

はじめに3章で相模原市と厚木市において20代から30代の割合が東海道線沿線よりも顕著に多かったことから、範囲を座間市、海老名市にも拡大し、4市を合わせて小田急線沿線地域とし、この地域の人口構成と推移、産業別の従業者数の増減をみて行く。

次に、東京都であるが、東京都を沿線別に分ける前に、東京都と23区、都下の年齢階層別人口割合を図14に示した。

図14

年齢階層別人口割合2005



参考資料：総務省統計局「国勢調査」

図14から首都圏の中でも東京都の20歳未満の世代の割合が低いことがわかる。その中でも23区は特に低くなっている。都下はほぼ首都圏の平均である。都下は大学立地の影響からか、大学生世代の割合が非常に高いものの、就職すると去ってしまうという、3章で見た大学が立地している自治体と同じ傾向を示している。それに対して、23区は20代後半での減少はなく、この階層から、割合で都下を上回ってゆく。

東京都下は大学生世代が多いものの、都下に満遍なく大学が立地しているわけではない。そのため、都下を、鉄道を中心に5地域に分割した。

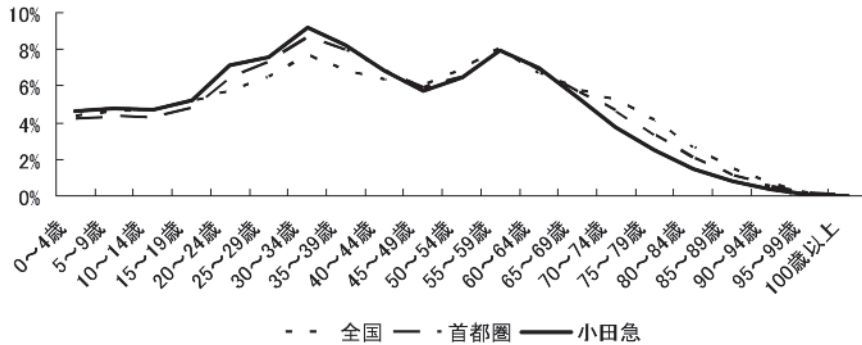
最後に、常磐線沿線として千葉県の東葛飾地域をとりあげて、考察してみた。

4-1. 小田急

小田急線沿線にある神奈川県相模原市、座間市、海老名市、厚木市の地域を小田急線沿線地域とする。この地域の人口は2005年の国勢調査によると、1,010,813人である。3章で示したように相模原市と厚木市では若い世代の割合が高くなっている。この地域の年齢階層別の人口割合を示したのが図15である。

図 15

年齢階層別人口割合：2005小田急



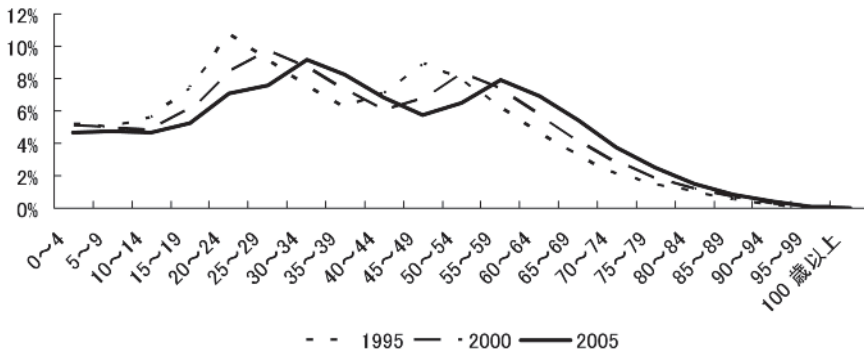
参考資料：総務省統計局「国勢調査」

図 15 から、この地域は首都圏の平均よりも 0 歳代から 30 代までの割合が高く、首都圏の中でも若い人口が多い地域であることがわかる。そして、50 代、60 代の割合は首都圏の平均とほぼ同一であり、70 代以上の割合は全国平均のみならず、首都圏の平均も下回っている。大学立地の影響を受けているため、大学生の世代の割合が特に首都圏の平均値を上回り、10 代後半 5.23 %（首都圏 4.81 %）、20 代前半 7.12 %（首都圏 6.40 %）となっている。そして、就職を機にこの地域から去る傾向が見られる（20 代後半の割合：小田急沿線地域 7.60 %、首都圏 7.26 %）。それでも、首都圏の平均は上回っており、30 代以下の就業先があると想定される。その一方で、40 代以降になると、首都圏の平均値と同一の傾向であり、住宅の取得地として、特に好まれているという地域ではない。

次に人口構成の変化を図 16 に示した。

図 16

人口構成の変化：小田急



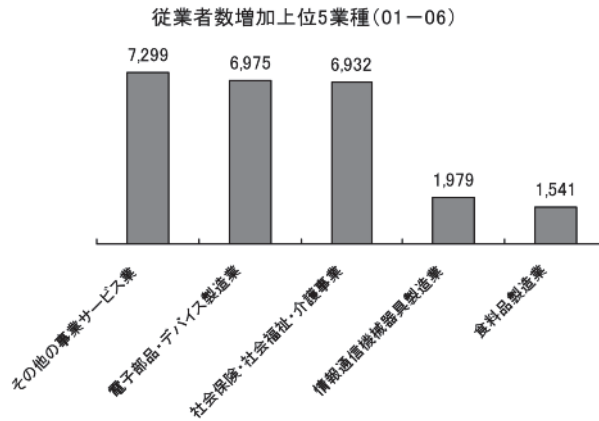
参考資料：総務省統計局「国勢調査」

図 16 の人口構成の変化からは、大学進学で人口を集めていることがわかるもの

の、それ以外の世代では、特に流入している世代はない。よって、東京のベッドタウンとして人口を引き付けているのではないということがわかる。

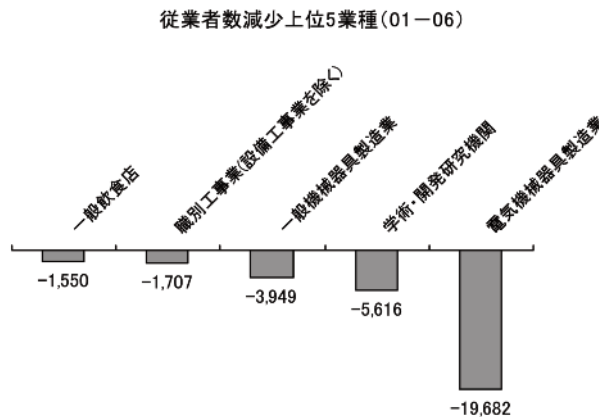
それでは、この地域ではどのような産業が成長、衰退しているのでしょうか。それを調べるために、2001年から2006年の間に、この地域に立地する事業所の従業員数の増加上位5業種を図17に、減少上位5業種を図18に示した。

図17



参考資料：総務省統計局「事業所・企業統計調査」

図18



参考資料：総務省統計局「事業所・企業統計調査」

この地域では、その他の事業サービス業、電子部品・デバイス製造業、社会保険・社会福祉・介護事業において、其々約7000人ずつ増加している。その他の事業サービス業は派遣業が含まれているため、雇用形態の変化により派遣社員が増加していることを考慮すると、従業員数が増加している産業は、電子部品・デバイス製造業、社会保険・社会福祉・介護事業である。電子部品・デバイス製造業は既に立

地している事業所の動向に左右される。そして、若い世代の割合が多いこの地域であっても、高齢化は着実に進行しており、それを反映して、社会保険・社会福祉・介護事業の従業者数が増加している。

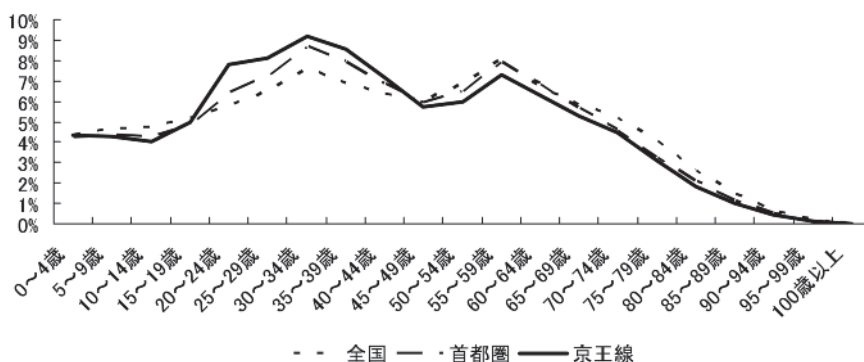
従業者数が大きく減少している産業は、電気機械器具製造業、学術・研究開発機関、一般機械器具製造業などとなっている。このうち、減少幅が最大であるのは電気機械器具製造業であり、5年間で約2万人減少した。これは、事業所の閉鎖もしくは地域外への移転が理由であると想定される。また、一般機械器具製造業も約4000人減少しており、産業構造の転換が反映されている。そして、学術・研究機関も5616人減少している。

首都圏の中でも製造業が盛んな地域であることが反映されているが、この地域でも高齢化は避けられず、それが反映された結果となっている。

4-2. 京王線

東京都下の南部に位置する、京王線沿線である調布市、府中市、多摩市、稲城市に小田急線沿線の都市である狛江市を加えて1つの地域とし、京王線沿線地域とする。この地域の人口は2005年の国勢調査によると、762,430人である。この地域の年齢階層別人口割合を示したのが図19である。

図19
年齢階層別人口割合2005



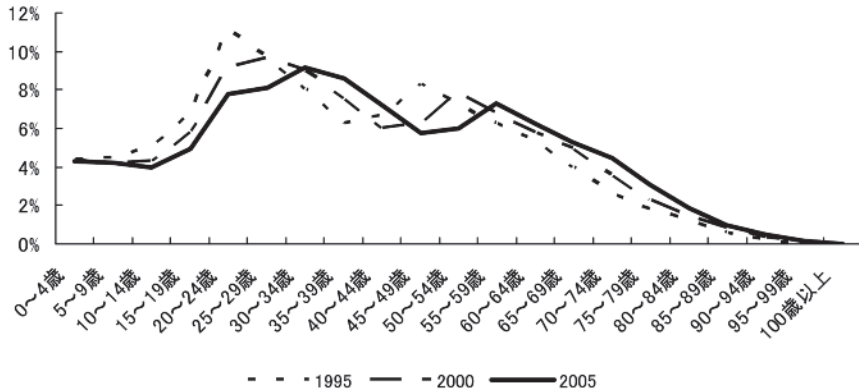
参考資料：総務省統計局「国勢調査」

図19から、この地域は首都圏の平均よりも10代後半から40代前半までの割合が高く、小田急線沿線地域と同様に首都圏の中でも若い人口が多い地域であることがわかる。そして、40代後半以上の世代は首都圏の平均を下回っている。とりわけ、全国では最大になる50代後半の割合が首都圏の平均を大きく下回っている。この地域も大学立地の影響を受けているためか、20代前半の割合が7.80%と首都圏の平均の6.40%を大きく上回っている。そして、この地域も就職を機にこの地域を去る傾向が見られるが、20代後半から30代の割合は首都圏の平均を上回り、就職後の居住

地としての需要も多いことが読み取れる。また、30代後半から40代前半の割合も首都圏の平均を上回っており、住宅の取得地としても好まれていることがわかる。

次に人口構成の変化を図20に示した。

図20
人口構成の変化:京王線



参考資料：総務省統計局「国勢調査」

図20の人口構成の変化から、大学進学で人口を集め、20代後半から40代前半までの世代も多いことから、都心のベッドタウンということでも人口を引き付けていることがわかる。

そこで、この地域に住んでいる人はどこに通勤・通学しているのかを表1にまとめた。

表1

当地に常住する就業者・通学者	407,297
地域内で従業・通学	181,274
地域外で従業・通学	226,023
特別区	145,101
中央線	28,242
神奈川県	21,098
八王子町田	18,187
埼玉県	3,780
西武線	3,581
青梅五日市線	2,627
千葉県	1,505
山梨県	301

参考資料：総務省統計局「国勢調査」2005年

表1より、この地域は地域内で従業・通学する者よりも地域外で従業・通学する者のほうが約4万人多い。地域外のうち約3分の2は特別区に通勤・通学している。しかし、地域内と23区を比較すると、地域内で通勤・通学している者のほうが約3万6千人多い。

次に、1995年から2005年の間に通勤・通学地の変化を表2にまとめた。

表2

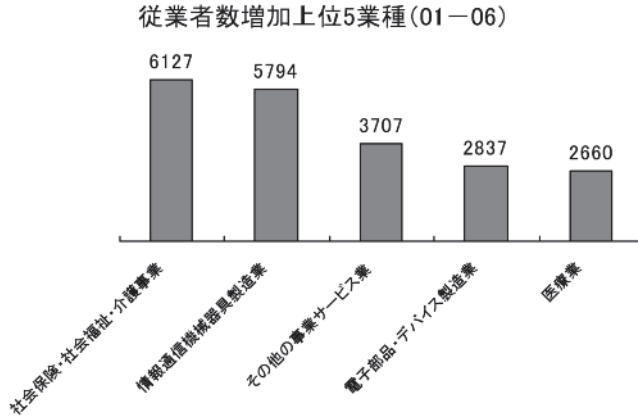
当地に常住する就業者・通学者	8,716
地域内で従業・通学	25,516
地域外で従業・通学	-16,800
特別区	-11,693
八王子町田	-2,629
神奈川県	-1,201
中央線	-1,000
西武線	-319
千葉県	-221
山梨県	-104
埼玉県	62
青梅五日市線	212

参考資料：総務省統計局「国勢調査」

表2より、地域内で通勤・通学している者が増加しているのに対し、地域外へ通勤・通学している者は減少している。減少数が最大であるのは特別区である。増加している通勤・通学地は地域内のほかに埼玉県、青梅五日市線沿線地域があり、都心とは反対の方向への移動も増加している。

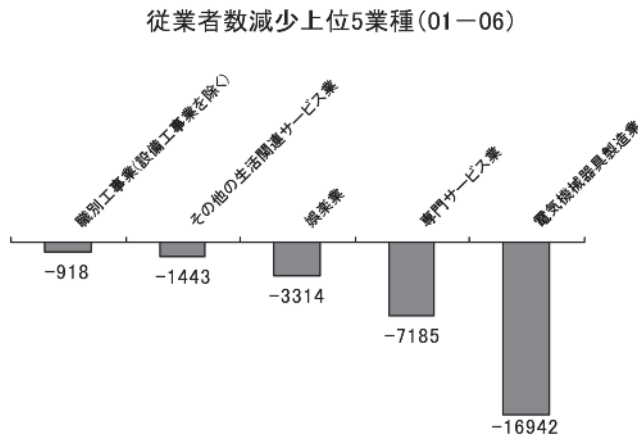
地域内で通勤・通学している者が増加していることが判明したが、地域内ではどのような産業が成長、衰退しているのかを明らかにするために、この地域に立地する事業所の2001年から2006年の間の従業者数の増減をまとめた。従業者数が増加した上位5業種を図21、減少した上位5業種を図22に示した。

図 21



参考資料：総務省統計局「事業所・企業統計調査」

図 22



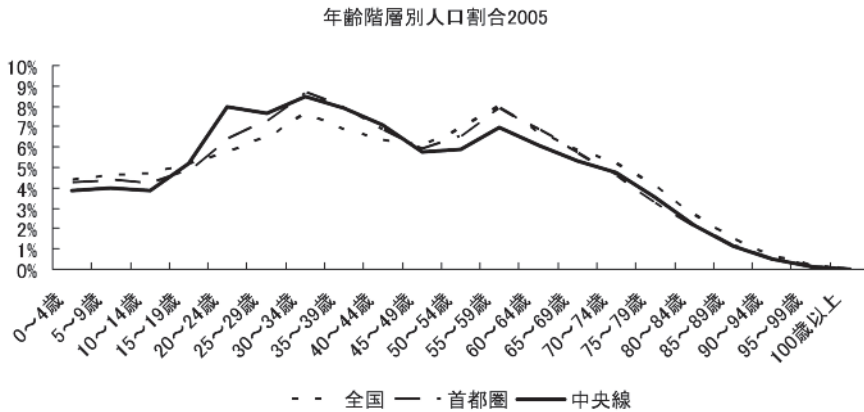
参考資料：総務省統計局「事業所・企業統計調査」

増加した業種は社会保険・社会福祉・介護事業、情報通信機械器具製造業となっている。若い世代が多いこの地域でも高齢化は進行しており、そのことを反映した結果として、社会保険・社会福祉・介護事業が最大の従業者数が増加した業種となっている。減少している業種は、電気機械器具製造業、専門サービス業、娯楽業となっている。情報通信機械器具製造業の増加と電気機械器具製造業の減少は、立地している企業の状況を反映している。つまり、この地域に立地している製造業の動向が反映されていると同時に、高齢化など社会状況の動向も反映されている結果となっている。

4-3. 中央線

東京都下の中央から東部に位置する JR 中央線沿線である武蔵野市、三鷹市、小金井市、国分寺市、国立市、立川市と日野市を合わせて1つの地域とし、中央線沿線地域とする。この地域の人口は2005年の国勢調査によると、968,028人である。この地域の年齢階層別人口割合を示したのが図23である。

図23



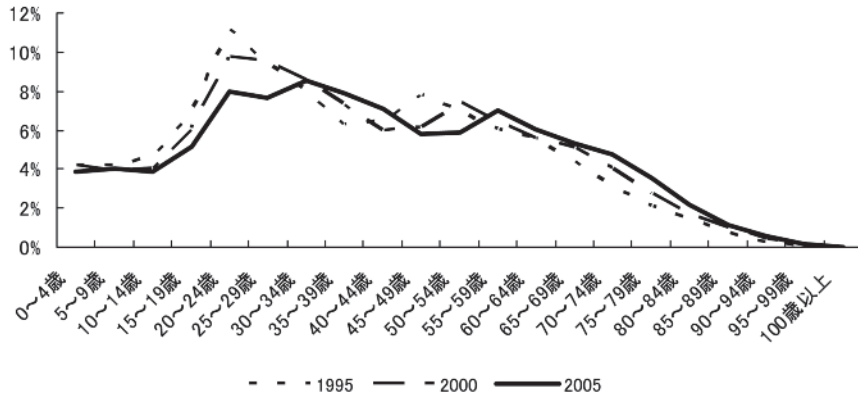
参考資料：総務省統計局「国勢調査」

図23から、この地域は首都圏の平均よりも10代後半から20代までの割合が高く、首都圏の中でも、特に若い人が多い地域であることがわかる。また、70代以上も首都圏の平均を上回っており、意外にも、首都圏のなかでは高齢化している地域でもある。30代と40代はほぼ首都圏の平均と同一である。そして、50代と60代は首都圏の平均を下回っている。この地域も大学立地の影響を受けているため、20代前半の割合が7.99%と首都圏の平均の6.40%を大きく上回っている。そして、就職を機にこの地域を去り、30代前半以上の世代はほぼ首都圏の平均となる。50代と60代の割合が首都圏の平均を下回り、70代以上が上回っているということは、住宅開発が首都圏の中では早かったことのあらわれである。30代と40代が首都圏の平均でも、50代と60代が首都圏の平均を下回っているため、地域として見ると、やはり若い世代が多い地域となる。

次に人口構成の変化を図24に示した。

図 24

人口構成の変化:中央線



参考資料：総務省統計局「国勢調査」

図 24 から大学進学で人を集めていることがわかる。2005 年における 30 代前半の割合 (8.51 %) と 20 代前半の割合 (7.99 %) の開きが小田急沿線地域や京王線沿線地域よりも小さく大学進学でより多くの人をひきつけていることがわかる。

次に、この地域に住んでいる人はどこに通勤・通学しているのかを表 3 にまとめた。

表 3

当地に常住する就業者・通学者	513,642
地域内で従業・通学	233,462
地域外で従業・通学	280,180
特別区	166,722
京王線	28,167
八王子町田	27,922
西武線	19,602
青梅五日市線	14,185
神奈川県	10,850
埼玉県	7,548
千葉県	2,249
山梨県	630

参考資料：総務省統計局「国勢調査」2005年

表 3 より、この地域は地域内で従業・通学する者よりも地域外で従業・通学する者のほうが約 5 万人多い。地域外のうち約 6 割は特別区に通勤・通学している。しかし、地域内と特別区を比較すると、地域内で通勤・通学している者のほうが約 6 万 7 千人多い。

次に、1995 年から 2005 年の間に通勤・通学地の変化を表 4 にまとめた。

表 4

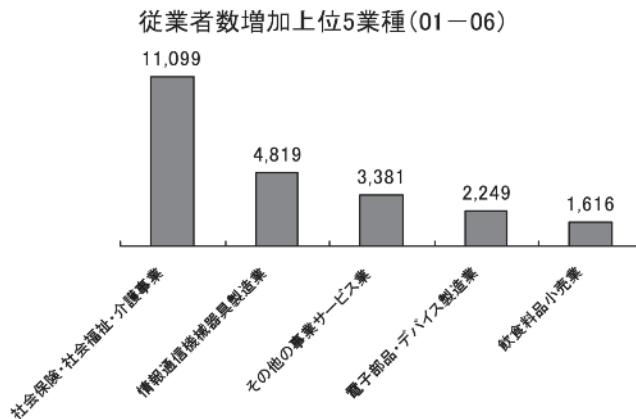
当地に常住する就業者・通学者	-2,409
地域内で従業・通学	33,506
地域外で従業・通学	-35,915
特別区	-27,711
西武線	-2,938
京王線	-2,525
八王子町田	-1,958
神奈川県	-640
埼玉県	-487
千葉県	-229
山梨県	-167
青梅五日市線	370

参考資料：総務省統計局「国勢調査」2005年

表4より、常住する就業者・通学者は減少しているにもかかわらず、地域内で通勤・通学している者は大幅に増加している。それに対し、地域外へ通勤・通学している者は約3万6千人減少している。減少数が最大であるのは特別区である。増加している通勤・通学地は地域内のほかに青梅五日市線沿線地域がある。青梅五日市線沿線地域へ通勤・通学者が増加しているのは京王線沿線地域でも同様の現象が生じている。

地域内で通勤・通学している者が増加していることが判明したが、地域内ではどのような産業が成長、衰退しているのかを明らかにするために、この地域に立地する事業所の2001年から2006年の間の従業者数の増減をまとめた。従業者数が増加した上位5業種を図25、減少した上位5業種を図26に示した。

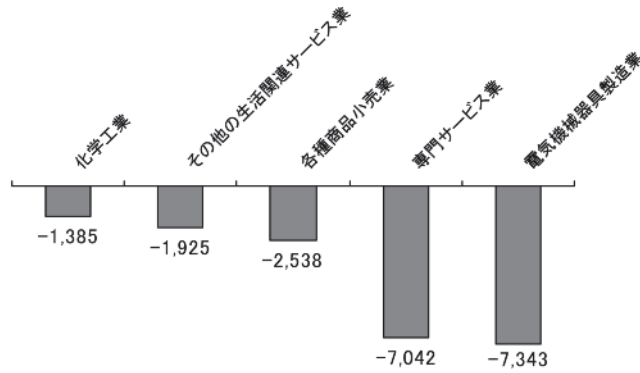
図 25



参考資料：総務省統計局「事業所・企業統計調査」

図 26

従業者数減少上位5業種(01-06)



参考資料：総務省統計局「事業所・企業統計調査」

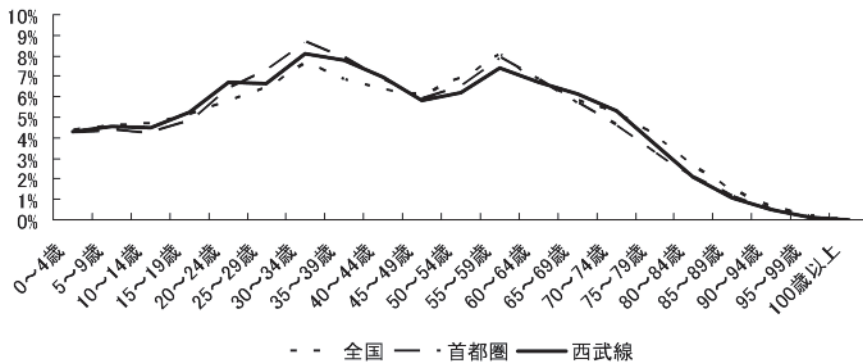
増加した業種は社会保険・社会福祉・介護事業、情報通信機械器具製造業となっている。若い世代が多いものの高齢化も進行していることを反映した結果として、社会保険・社会福祉・介護事業が最大の従業者数が増加した業種となっている。減少している業種は、電気機械器具製造業、専門サービス業、各種商品小売業となっている。情報通信機械器具製造業の増加と電気機械器具製造業の減少は、立地している企業の状況を反映している。つまり、京王線沿線地域と同様に、この地域に立地している製造業の動向が反映されていると同時に、高齢化など社会状況の動向も反映されている結果となっている。

4-4. 西武線

東京都下の北部に位置する西武池袋線沿線である西東京市、東久留米市、清瀬市と西武新宿線・拝島線沿線である小平市、東村山市、東大和市と武蔵村山市を合わせて1つの地域とし、西武線沿線地域とする。この地域の人口は2005年の国勢調査によると、853,225人である。この地域の年齢階層別人口割合を示したのが図27である。

図27

年齢階層別人口割合2005



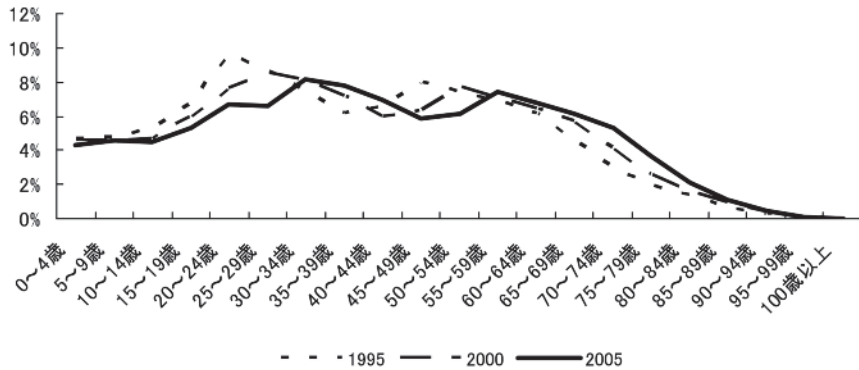
参考資料：総務省統計局「国勢調査」

図27から、この地域は首都圏の平均よりも0歳から20代前半までの割合が高く、その一方で60代以上の割合も高くなっていることがわかる。つまり、首都圏の中では高齢化が進行している地域である。この地域も大学進学で人をある程度引き付けているが、卒業後は流出し、30代前半までは首都圏の平均を下回っている。また、50代と60代前半も首都圏の平均を下回り、それ以上の階層では首都圏の平均を上回っていることから、住宅開発の時期が早かったことがわかる。それでも、30代後半と40代は首都圏の平均とほぼ同一であることから住宅取得の地域としては評価されている。

次に人口構成の変化を図28に示した。

図 28

人口構成の変化: 西武線



参考資料：総務省統計局「国勢調査」

図 28 から大学進学で人を集めていることがわかる。2005 年における 30 代前半の割合（8.51 %）と 20 代前半の割合（7.99 %）の開きが小田急沿線地域や京王線沿線地域よりも小さく大学進学でより多くの人をひきつけていることがわかる。

次に、この地域に住んでいる人はどこに通勤・通学しているのかを表 5 にまとめた。

表 5

当地に常住する就業者・通学者	444,486
地域内で従業・通学	196,356
地域外で従業・通学	248,130
特別区	144,046
中央線	44,135
埼玉県	25,692
青梅五日市線	9,569
京王線	7,714
八王子町田	7,020
神奈川県	4,904
千葉県	1,716
山梨県	24

参考資料：総務省統計局「国勢調査」2005年

表 5 より、この地域は地域内で従業・通学する者よりも地域外で従業・通学する者のほうが約 5 万人多い。地域外のうち約 6 割は特別区に通勤・通学している。しかし、地域内と特別区を比較すると、地域内で通勤・通学している者のほうが約 5 万人多い。

次に、1995 年から 2005 年の間に通勤・通学地の変化を表 6 にまとめた。

表 6

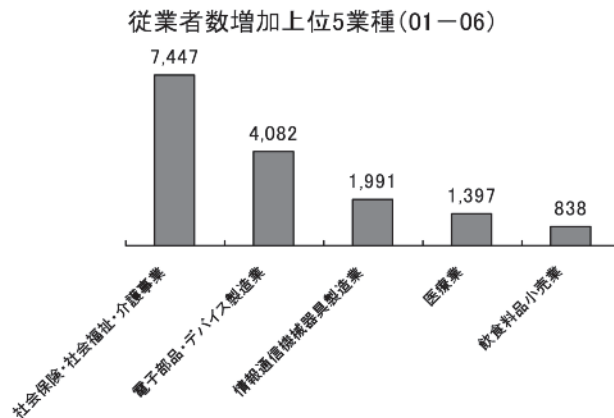
当地に常住する就業者・通学者	6,306
地域内で従業・通学	31,040
地域外で従業・通学	-24,734
特別区	-21,933
青梅五日市線	-1,648
中央線	-1,433
京王線	-505
埼玉県	-292
八王子町田	-234
千葉県	-217
神奈川県	-24
山梨県	-7

参考資料：総務省統計局「国勢調査」2005年

表6より、地域内で通勤・通学している者は大幅に増加している。それに対し、地域外へ通勤・通学している者は約2万4千人減少している。減少数が最大であるのは特別区である。増加している通勤・通学地は地域外にはない。

地域内で通勤・通学している者が増加していることが判明したが、地域内ではどのような産業が成長、衰退しているのかを明らかにするために、この地域に立地する事業所の2001年から2006年の間の従業者数の増減をまとめた。従業者数が増加した上位5業種を図29、減少した上位5業種を図30に示した。

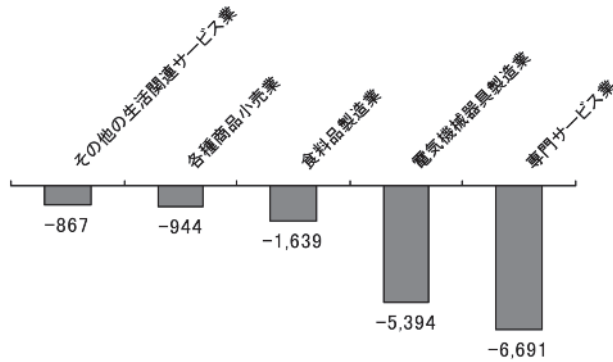
図 29



参考資料：総務省統計局「事業所・企業統計調査」

図30

従業者数減少上位5業種(01-06)



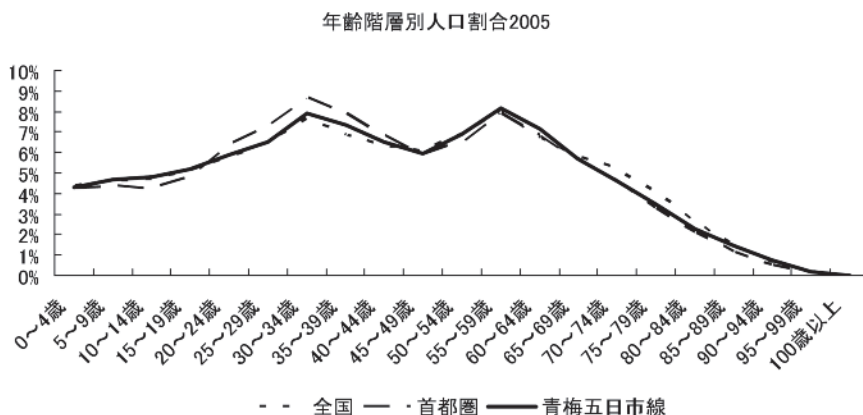
参考資料：総務省統計局「事業所・企業統計調査」

増加した業種は社会保険・社会福祉・介護事業、電子部品・デバイス製造業、情報通信機械器具製造業となっている。高齢化が進行していることを反映した結果として、社会保険・社会福祉・介護事業が最大の従業者数が増加した業種となっている。減少している業種は、専門サービス業、電気機械器具製造業、食品製造業となっている。電子部品・デバイス製造業と情報通信機械器具製造業の増加、電気機械器具製造業の減少は、立地している企業の状況を反映している。つまり、京王線・中央線沿線地域と同様に、この地域に立地している製造業の動向が反映されていると同時に、高齢化など社会状況の動向も反映されている結果となっている。

4-5. 青梅・五日市線

東京都下の西部に位置するJR青梅線沿線である昭島市、福生市、羽村市、青梅市とJR五日市線沿線であるあきる野市と西多摩郡を合わせて1つの地域とし、青梅・五日市線沿線地域とする。この地域の人口は2005年の国勢調査によると、508,975人である。この地域の年齢階層別人口割合を示したのが図31である。

図31

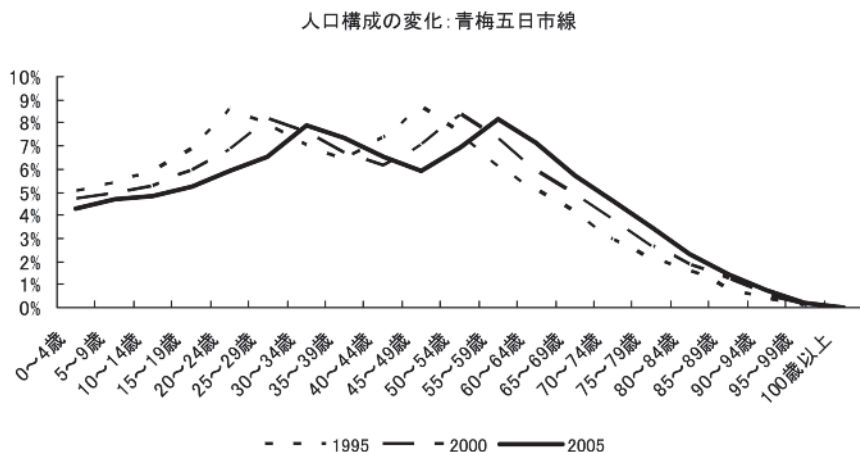


参考資料：総務省統計局「国勢調査」

図31から、この地域は首都圏よりも全国と似た傾向を示している。首都圏の平均を上回っている世代は、0歳から10代、50代以上となっている。都心への距離が遠いことから流入はないものの、都心へ通えない距離ではないことから流出もないという地域である。

次に人口構成の変化を図32に示した。

図32



参考資料：総務省統計局「国勢調査」

図 32 から 30 代の割合がやや多いということ以外に目立つ特徴はない。他の地域と異なり、大学の立地がほとんどないため大学進学で人をひきつけていない。しかし、先にも書いたとおり、都心などにも通えるため流出もないということである。

次に、この地域に住んでいる人はどこに通勤・通学しているのかを表 7 にまとめた。

表 7

当地に常住する就業者・通学者	273,342
地域内で従業・通学	171,673
地域外で従業・通学	101,669
中央線	30,569
特別区	26,903
八王子町田	14,221
西武線	11,694
埼玉県	7,555
京王線	5,747
神奈川県	3,304
千葉県	409
山梨県	298

参考資料：総務省統計局「国勢調査」2005年

表 7 より、この地域は地域外で従業・通学する者よりも地域内で従業・通学する者のほうが約 7 万人多い。地域外で最大の通勤・通学地は中央線沿線地域であり、特別区ではない。よって、この地域は都心のベッドタウンという面を有しているものの、都心とは別の経済圏が成立していると言える。地域外のうち特別区に通勤・通学している割合は約 4 分の 1 であり決して少ないわけではない。

次に、1995 年から 2005 年の間に通勤・通学地の変化を表 8 にまとめた。

表 8

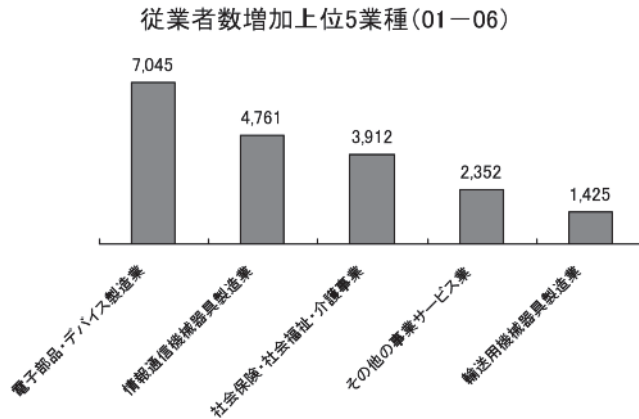
当地に常住する就業者・通学者	7,534
地域内で従業・通学	19,213
地域外で従業・通学	-11,67
中央線	-5,523
特別区	-4,447
西武線	-2,897
京王線	-1,397
山梨県	-64
千葉県	-51
神奈川県	215
八王子町田	631
埼玉県	1,306

参考資料：総務省統計局「国勢調査」2005年

表8より、常住する通勤・通学者は増加し、それ以上に地域内で通勤・通学している者が増加している。それに対し、地域外へ通勤・通学している者は1万人以上減少している。減少数が最大であるのは特別区ではなく、その手前にあたる中央線沿線地区である。しかし、特別区も大きく減少しており、中央線と特別区を合わせると約1万人減少していることになる。その一方で、地域内以外で、増加している通勤・通学地として、神奈川県、八王子・町田地域、埼玉県がある。つまり、東西方向の移動が減少し、南北方向の移動が増加しているということである。

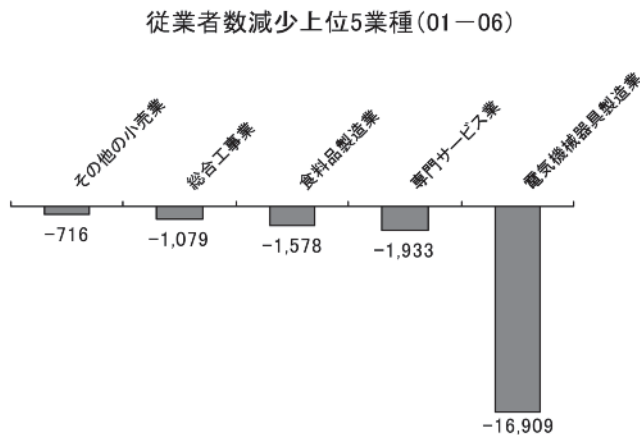
地域内で通勤・通学している者が増加していることが判明したが、地域内ではどのような産業が成長、衰退しているのかを明らかにするために、この地域に立地する事業所の2001年から2006年間の従業者数の増減をまとめた。従業者数が増加した上位5業種を図33、減少した上位5業種を図34に示した。

図33



参考資料：総務省統計局「事業所・企業統計調査」

図34



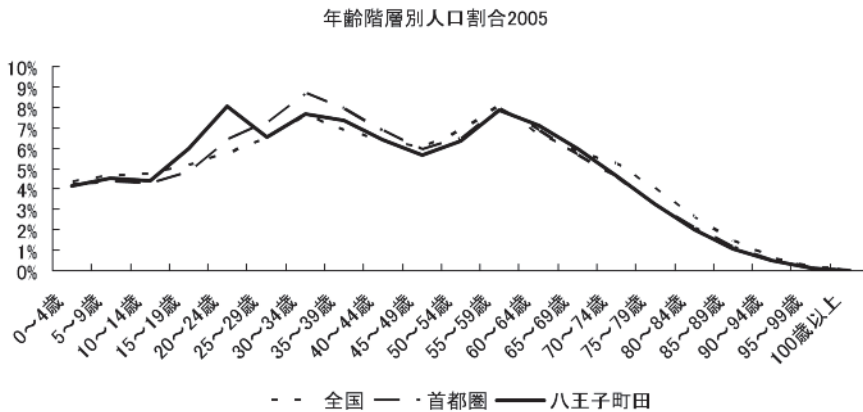
参考資料：総務省統計局「事業所・企業統計調査」

増加した業種は電子部品・デバイス製造業、情報通信機械器具製造業、社会保険・社会福祉・介護事業となっている。高齢化が進行していることを反映した結果として、社会保険・社会福祉・介護事業が最大の従業者数が増加した業種となっている。減少している業種は、電気機械器具製造業、専門サービス業、食品製造業となっている。電子部品・デバイス製造業と情報通信機械器具製造業の増加、電気機械器具製造業の減少は、立地している企業の状況を反映している。つまり、他の地域と同様に、この地域に立地している製造業の動向が反映されていると同時に、高齢化など社会状況の動向も反映されている結果となっている。

4-6. 八王子・町田

東京都下の西部に位置する八王子市と南部に位置する町田市を合わせて1つの地域とし、八王子・町田地域とする。この地域の人口は2005年の国勢調査によると、965,546人である。この地域の年齢階層別人口割合を示したのが図35である。

図35



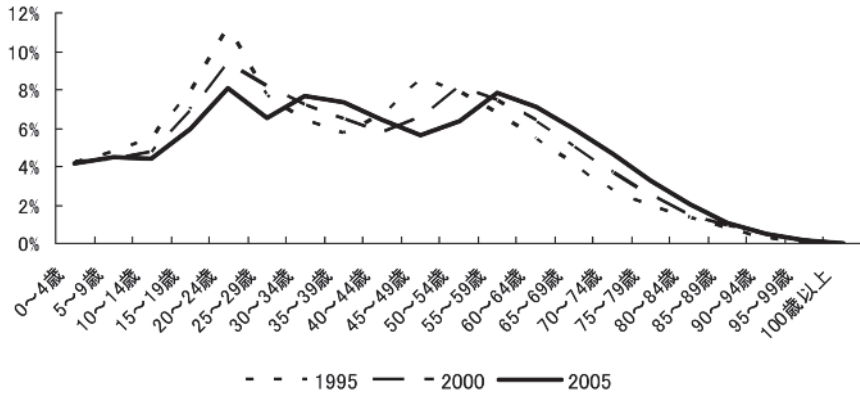
参考資料：総務省統計局「国勢調査」

図36から、この地域は首都圏の平均よりも5歳から24歳までの割合が高く、大学立地の影響を受け、特に大学生の世代が非常に高くなっている。また、60代の割合も首都圏の平均を上回っている。しかし、首都圏に多い20代後半と30代前半は首都圏の平均を下回り、全国平均と同一と首都圏では非常に少なくなっている。また、30代後半から50代前半も首都圏の平均を下回っている。これは、大学卒業後に住む場所、住宅取得地としてあまり好まれていないということが想定される。

次に人口構成の変化を図36に示した。

図 36

人口構成の変化：八王子町田



参考資料：総務省統計局「国勢調査」

図 36 の人口構成の変化から大学進学で人を集めていることがわかる。しかし、就職するこの地を去るという傾向が他の地域よりも強く出ている。2005 年における 50 代後半の割合も高く、以前に開発された都心のベッドタウンという傾向が見える。

次に、この地域に住んでいる人はどこに通勤・通学しているのかを表 9 にまとめた。

表 9

当地に常住する就業者・通学者	515,903
地域内で従業・通学	269,642
地域外で従業・通学	246,261
特別区	96,601
神奈川県	69,241
中央線	33,604
京王線	26,875
青梅五日市線	8,323
西武線	3,509
埼玉県	3,307
山梨県	1,537
千葉県	1,262

参考資料：総務省統計局「国勢調査」2005 年

表 9 より、この地域も青梅・五日市線沿線地域と同様に地域外で従業・通学する者よりも地域内で従業・通学する者のほうが約 2 万 3 千人多い。地域外で最大の通勤・通学地は特別区であり、地域外の約 4 割に達している。よって、この地域も青

梅・五日市線沿線地域と同様に都心のベッドタウンという面を有しているものの、都心とは別の経済圏が成立していると言える。しかし、青梅・五日市線沿線地域よりも都心のベッドタウンとしての特徴が強い。

次に、1995年から2005年の間に通勤・通学地の変化を表10にまとめた。

表10

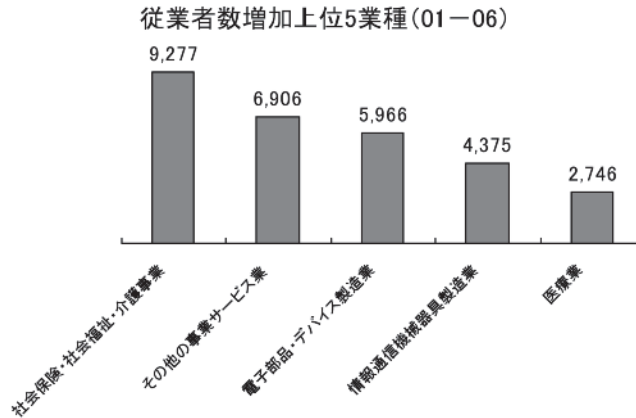
当地に常住する就業者・通学者	32,479
地域内で従業・通学	38,549
地域外で従業・通学	-6,070
特別区	-8,927
中央線	-2,096
西武線	-240
山梨県	-172
千葉県	1
埼玉県	310
青梅五日市線	797
京王線	1,075
神奈川県	2,839

参考資料：総務省統計局「国勢調査」2005年

表10より、常住する通勤・通学者は増加し、それ以上に地域内で通勤・通学している者が増加している。それに対し、地域外へ通勤・通学している者は約6千人減少している。減少数が最大であるのは特別区であり、約9千人に達する。その一方で、地域内以外で、増加している通勤・通学地として、神奈川県、京王線沿線地域、青梅・五日市線沿線地域、埼玉県がある。つまり、都心方向の移動が減少し、郊外方向の移動が増加しているということである。

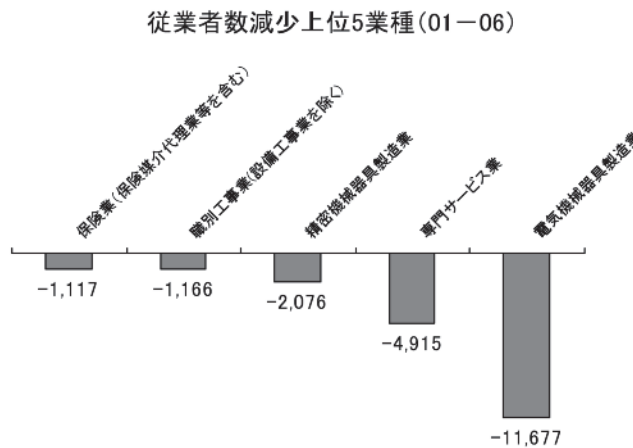
地域内で通勤・通学している者が増加していることが判明したが、地域内ではどのような産業が成長、衰退しているのかを明らかにするために、この地域に立地する事業所の2001年から2006年の間の従業者数の増減をまとめた。従業者数が増加した上位5業種を図37、減少した上位5業種を図38に示した。

図 37



参考資料：総務省統計局「事業所・企業統計調査」

図 38



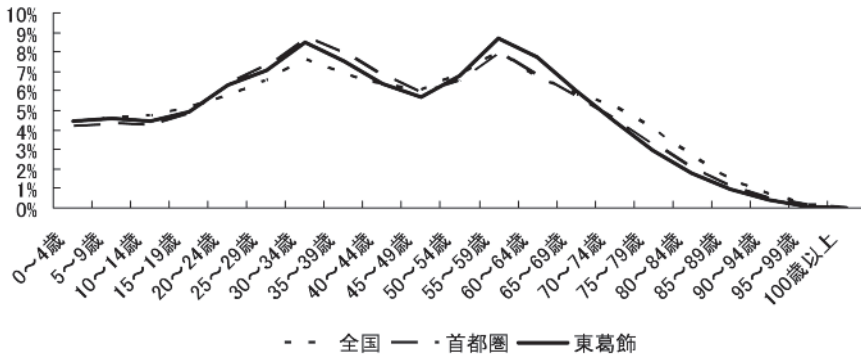
参考資料：総務省統計局「事業所・企業統計調査」

増加した業種は社会保険・社会福祉・介護事業、電子部品・デバイス製造業、情報通信機械器具製造業となっている。高齢化が進行していることを反映した結果として、社会保険・社会福祉・介護事業が最大の従業者数が増加した業種となっている。減少している業種は、電気機械器具製造業、専門サービス業、精密機械器具製造業となっている。電子部品・デバイス製造業と情報通信機械器具製造業の増加、電気機械器具製造業の減少は、立地している企業の状況を反映している。つまり、他の地域と同様に、この地域に立地している製造業の動向が反映されていると同時に、高齢化など社会状況の動向も反映されている結果となっている。

4-7. 常磐線

常磐線の沿線である千葉県の松戸市、柏市、我孫子市と常磐線に連絡している東武野田線の沿線である流山市、野田市、鎌ヶ谷市を加えた地域を常磐線沿線地域（東葛飾地域）とする。この地域の年齢階層別人口割合を示したのが図39である。

図39
年齢階層別人口割合：2005

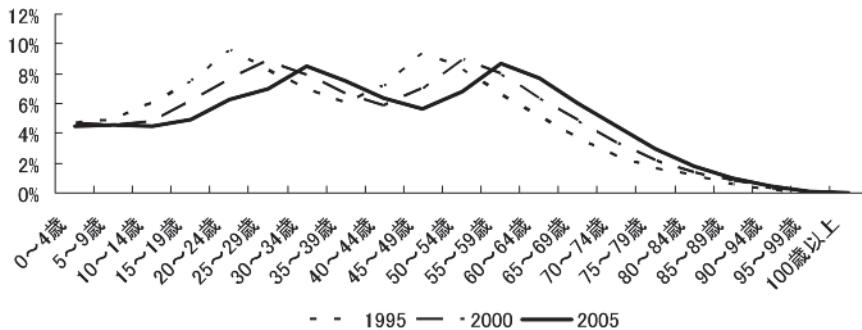


参考資料：総務省統計局「国勢調査」

図39から、この地域は30代前半までは首都圏の平均とほぼ同一であるが、30代後半から40代は首都圏の平均を下回り、50代、60代は首都圏の平均を大きく上回っている。つまり、首都圏の中ではこれから高齢化に突入する地域である。

次に人口構成の変化を図40に示した。

図40
人口構成の変化：東葛飾

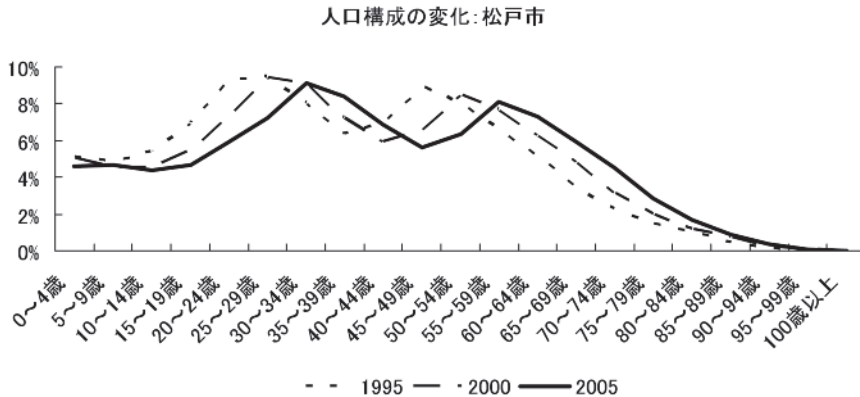


参考資料：総務省統計局「国勢調査」

人口構成の変化からも30代の割合がやや多いということ以外に目立つ特徴はない。青梅・五日市線沿線地域と同様に、それ以外の地域と異なり、大学の立地がほとんどないため大学進学で人をひきつけていない。しかし、先にも書いたとおり、都心などにも通えるため流出もないということである。

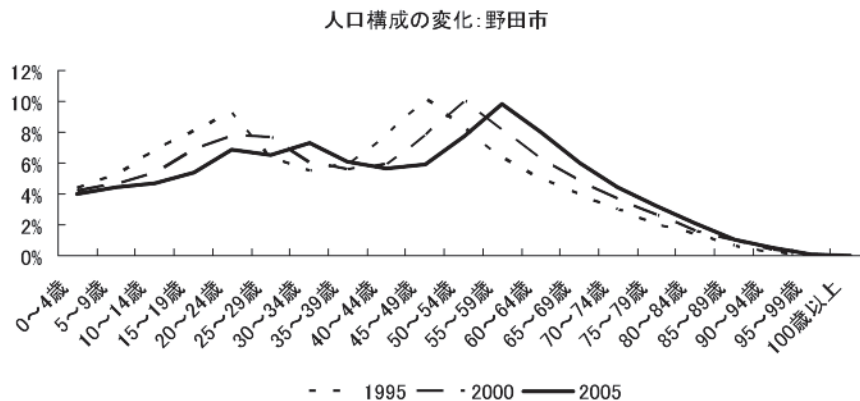
しかし、東葛飾地域でも、東京都に隣接している松戸市と最も離れている野田市では人口構成が異なっている。そのため、松戸市の人口構成の変化を図41、野田市の人口構成の変化を図42で示した。

図41



参考資料：総務省統計局「国勢調査」

図42



参考資料：総務省統計局「国勢調査」

図41より、松戸市は東京都に隣接している影響から2005年における20代後半から30代の人口の割合が高く割合も経年変化をあまりしていない。それに対して野田市は、図42より、首都圏の特徴である20代から40代前半の割合が高くなく、大学立地の影響で、20代前半でやや増加しているという特徴しかない。一方で、50後半の割合は非常に高くなっている。

次に、松戸市と野田市の通勤地の変化を、松戸市を表11、野田市を表12にまとめた。2005年を基準にしているため、5年間は2000年からの増減、10年間は1995年

からの増減である。また、全市区町村を示すのは困難であるため、増加の上位5市区町村ずつ、減少の上位5市区町村ずつに絞った。

表11

5年間	人	10年間	人
柏市	694	市内	3,448
船橋市	512	柏市	848
浦安市	428	浦安市	632
市川市	425	船橋市	439
鎌ヶ谷市	307	市川市	362
文京区	-284	葛飾区	-1,006
千代田区	-498	港区	-1,490
台東区	-503	台東区	-1,712
中央区	-797	中央区	-3,339
市内	-3,138	千代田区	-4,129

参考資料：総務省統計局「国勢調査」

松戸市では、この5年間では市内での通勤者が減少しているものの、10年間では3千人以上、増加している。また、増加している先は千葉県内の近隣の市である。それに対して、都心への通勤者は大幅に減少している。

表12

5年間	人	10年間	人
市内	862	吉川市	329
流山市	192	流山市	296
吉川市	165	白井市	114
春日部市	113	春日部市	104
杉戸町	59	杉戸町	104
葛飾区	-90	台東区	-167
新宿区	-104	葛飾区	-185
足立区	-130	足立区	-226
中央区	-201	中央区	-456
千代田区	-213	千代田区	-649

参考資料：総務省統計局「国勢調査」

野田市でも市内での通勤者が増加しており、5年間では市内が最大の増加先であ

る。また、増加先も近隣の市や町である。それに対して、減少数が大きい市区町村は全て都心であり、松戸市と同様に都心への通勤者が大幅に減少している。

5. まとめ

首都圏でも引き続き人口が増加している東京近郊であるが、その特徴は地域ごとに異なっている。人口構成は都心への距離によって異なってくるのであるが、若い世代と高齢者が都心で、それ以外は郊外という単純なものではない。まず、大学立地の有無で人口構成が大きく異なる。大学の立地は大学生を引き付けるため、10代後半から20代前半の割合が高くなる。しかし、大学が立地していない地域であっても、通学は可能であるため、大学生の世代が減少という形にはならない。20代後半以降は職場があるか、もしくは都心へ通勤できるかにより大きく異なる。職場が少ない、都心への通勤が便利ではない地域では、20代後半の割合が減少する。そして、30代後半以降は住宅開発の時期と年齢階層の割合が関係してくる。住宅開発が早くから行われた中央線や西武線の沿線地域では高齢化が進行しており、それに続く東葛飾地域、八王子・町田地域はこれから高齢化に突入する。そして、戸塚区や藤沢市では40代が多く、その下の30代は小田急線沿線や京王線沿線で多くなっている。

人口構成は地域ごとに異なっているものの、共通していることもある。それは、近郊から都心への通勤者の減少と高齢化である。

都心での住宅供給の増加による人口の都心回帰と同時に、事業所の郊外立地も進行し、長い時間をかけて近郊からわざわざ都心へ通勤する必要がなくなっている。そして、若者が多い首都圏といえども、高齢者とその予備軍も少なくない。そのため、定年退職者が増加するにつれて、近郊から都心への通勤者が減少しているのである。この現象は川崎市北部で見られることを見出していたが、都下、東葛飾でも同様の現象が見られ、一部例外はあるものの、東京近郊の共通事項となっている。また、東京近郊でも進行している高齢化への対応として、社会保険、社会福祉、介護事業が成長している。社会保険・社会福祉・介護事業は対象者が居住している地域が勤務地となるため、労働者は居住地の近隣で働くことが可能である。あえて、都心に通勤する必要はない。そのため、地元での通勤者が増加しているのである。

東京近郊の人口・社会・経済の現状と変貌を地域ごとに見てきたが、都心の状況、埼玉方面の状況など、一般化するにはまだ不十分な点も多くある。これらは今後、解決してゆくこととする。

参考文献

原田博夫・阿部史郎 (2009) 「川崎市の地域社会構造」 『専修大学都市政策研究センター論文集』 第5号 P.281-366

原田博夫・阿部史郎 (2009) 「川崎市の都市社会変化と税収構造」 『川崎都市白書』 第2版 P.63-75