

4. 主要都市の成熟の進展と鉄道需要との関係分析

都市構造の構築には鉄道整備が大きく寄与していると考えられる。

首都圏においては、東京中心部への一極依存型構造を是正するため、近郊地域の業務核都市等との適切な機能分担と提携を図る分散型都市構造の構築が必要とされてきた。また、このような都市構造への転換を図るべく、運輸政策審議会答申第 18 号では、それを後押しするための鉄道整備が答申路線として位置づけられている。

本節では、業務核都市等の主要都市の従業人口の変化や主要都市の成熟の進展状況を把握し、以下に示すような業務核都市への鉄道集中量や、業務核都市への通勤流動のトリップ長の経年変化を都心部と比較を行うことにより分析し、主要都市の成熟の進展と鉄道需要との関係性の把握を試みた。

4-1 分析対象地域

分析対象の業務核都市として、①～⑥の 6 地域を設定した。また、比較対象地域として東京都心 3 区および副都心 3 区を設定した（図IV-4-1）。

- ① 横浜市（西区・中区）
- ② 川崎市（川崎区）
- ③ 八王子市・立川市・多摩市（「八王子・立川・多摩業務核都市基本構想」（平成 14 年 11 月、東京都）における業務施設集積地区の該当基本ゾーン）
- ④ 町田市・相模原市（「町田・相模原業務核都市基本構想」（平成 16 年 3 月、東京都・神奈川県）における業務施設集積地区の該当基本ゾーン）
- ⑤ さいたま市（中央区）
- ⑥ 千葉市（美浜区）
- ⑦ 都心 3 区（千代田、中央、港）
- ⑧ 副都心 3 区（新宿、渋谷、豊島）

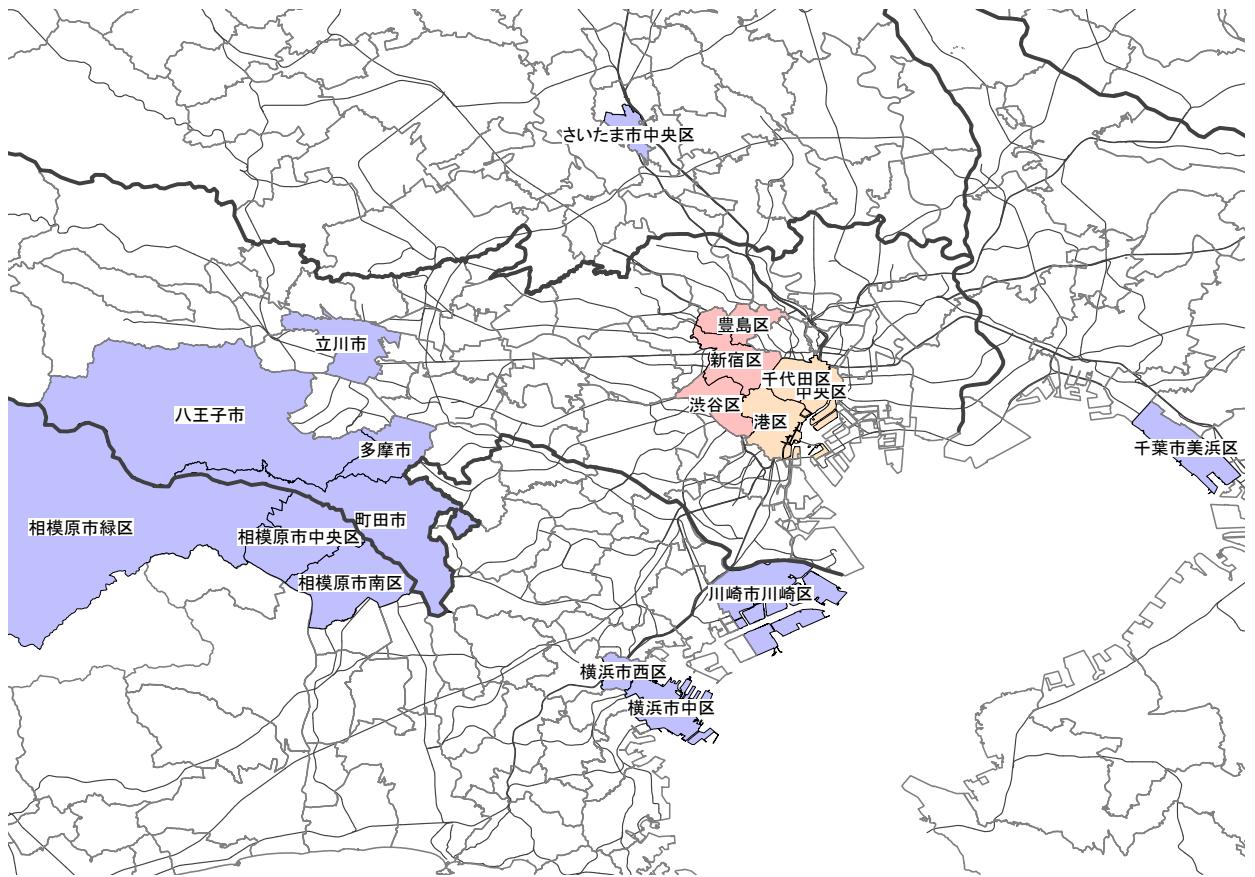
表IV-4-1 <参考>業務核都市(東京都市圏の広域連携拠点)

	第 4 次首都圏基本計画で位置づけられた業務核都市（昭和 61 年制定）	第 5 次首都圏基本計画で位置づけられた業務核都市（平成 11 年制定）
西部	横浜◎ 川崎◎ 厚木◎ 八王子・立川◎ 青梅	(八王子・立川・)多摩* 町田・相模原◎
北部	熊谷・深谷◎ 浦和・大宮◎ 土浦・つくば・牛久◎	川越◎ 春日部・越谷◎ 柏
東部	成田・千葉ニュータウン◎ 千葉◎ 木更津◎	

*多摩市は、八王子・立川・多摩業務核都市として育成・整備されることとなった。

◎ は基本構想策定済み

出典：国土交通省 HP



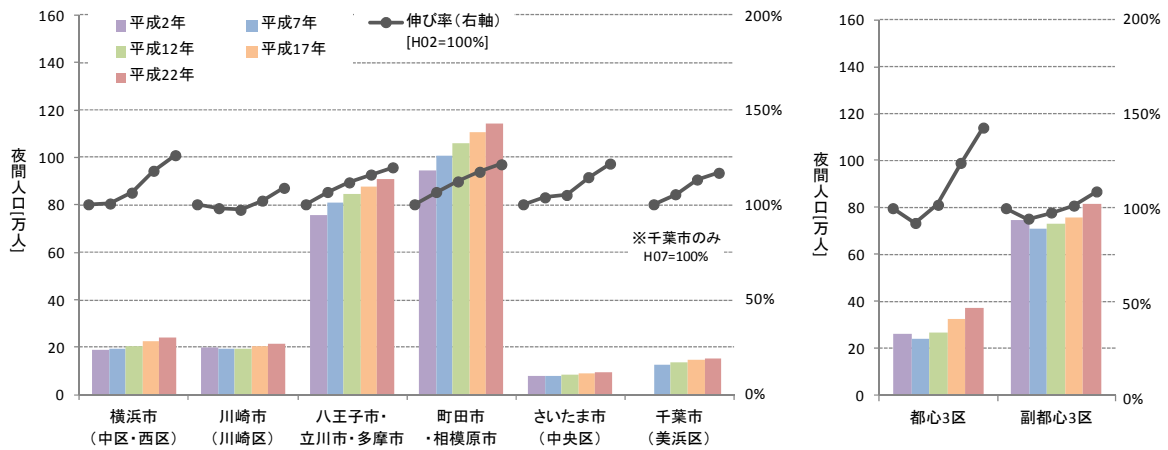
图IV-4-1 分析对象地域

4-2 業務核都市の人口動向

各業務核都市における近年の夜間人口や就業人口等の動向を以下に示す(図IV-4-2～図IV-4-6)。なお、「八王子市・立川市・多摩市」および「町田市・相模原市」については市域全域の値を示している。

(1) 夜間人口の推移

平成12年から平成22年にかけて、夜間人口はすべての業務核都市において増加傾向にある。



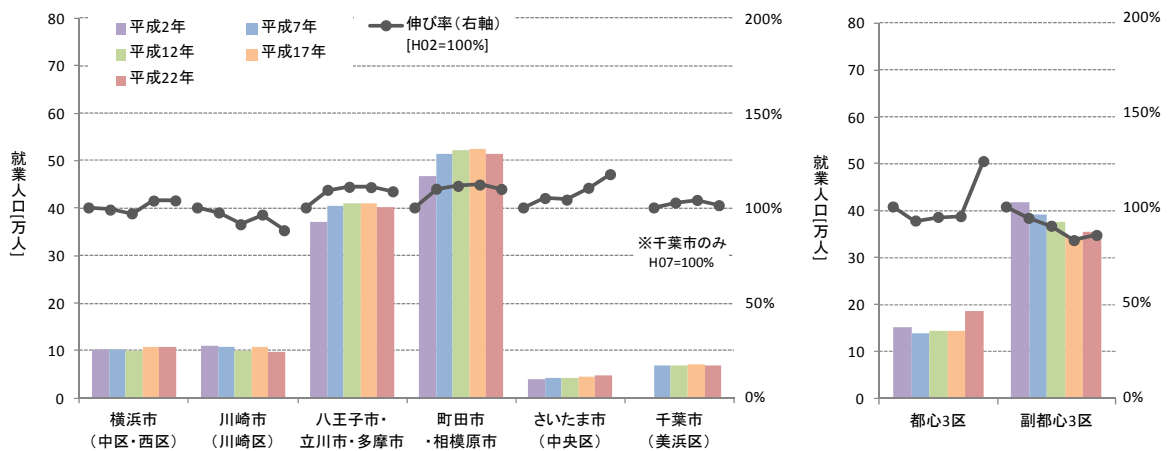
出典: 国勢調査より作成。

注) 「八王子市・立川市・多摩市」および「町田市・相模原市」は市全域の値。

図IV-4-2 夜間人口の推移

(2) 就業人口の推移

さいたま市(中央区)は、就業人口が増加傾向にあるが、その他の地域では、横ばいまたは減少傾向となっている。



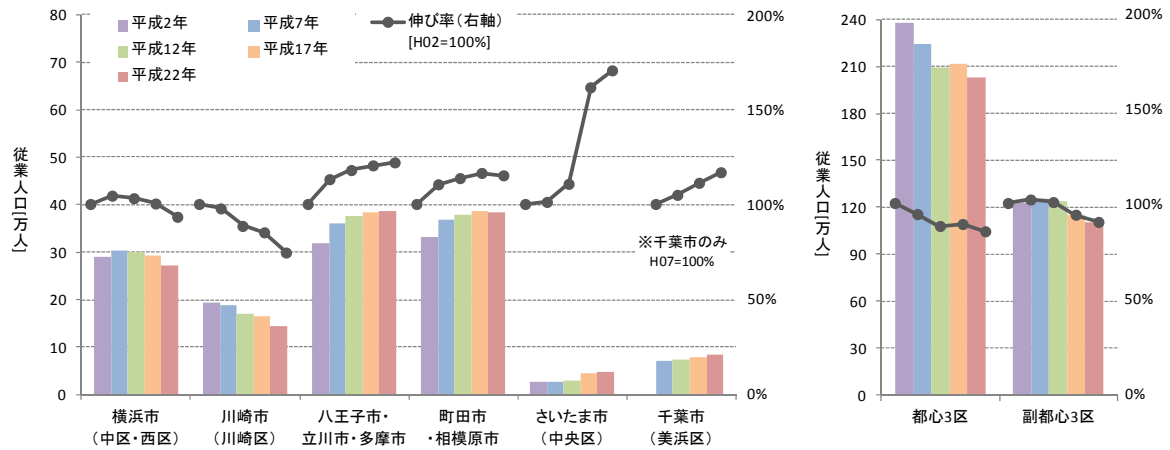
出典: 国勢調査より作成。

注) 「八王子市・立川市・多摩市」および「町田市・相模原市」は市全域の値。

図IV-4-3 就業人口の推移

(3) 従業人口の推移

- ・さいたま市（中央区）、千葉市（美浜区）、八王子市・立川市・多摩市では、従業人口が増加傾向となっており、特にさいたま市（中央区）では国の行政機関の集団移転後の平成12年から平成17年にかけての増加が著しい。
- ・町田市・相模原市は、平成12年までは増加傾向であったがそれ以降は横ばいとなっており、横浜市（中区・西区）、川崎市（川崎区）では、都心3区や副都心3区と同様、減少傾向となっている。



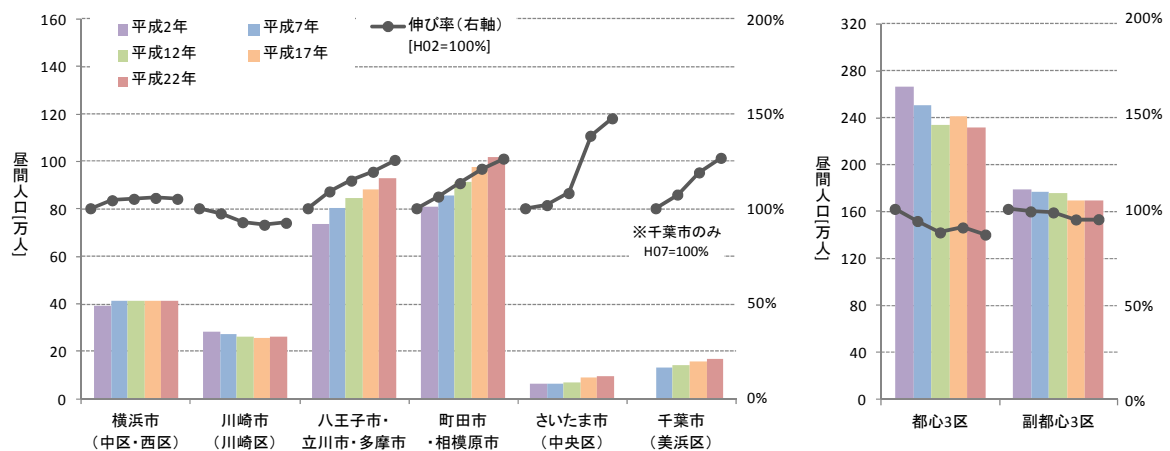
出典：国勢調査より作成。

注)「八王子市・立川市・多摩市」および「町田市・相模原市」は市全域の値。

図IV-4-4 従業人口の推移

(4) 昼間人口の推移

- ・平成2年から平成22年にかけて、横浜市（中区・西区）や川崎市（川崎区）以外の業務核都市では、昼間人口が増加傾向となっている。
- ・横浜市（中区・西区）および川崎市（川崎区）では、平成12年以降、人口増減は横ばいとなっている。



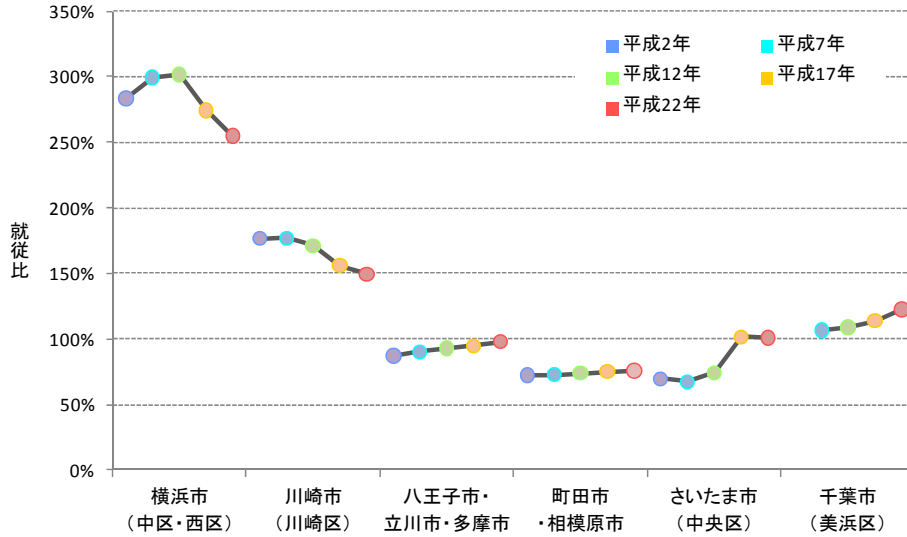
出典：国勢調査より作成。

注)「八王子市・立川市・多摩市」および「町田市・相模原市」は市全域の値。

図IV-4-5 昼間人口の推移

(5) 就従比の推移

千葉市（美浜区）は、就従比が上昇している一方で、横浜市（中区・西区）および川崎市（川崎区）では就従比が低下している。



出典：国勢調査より作成。

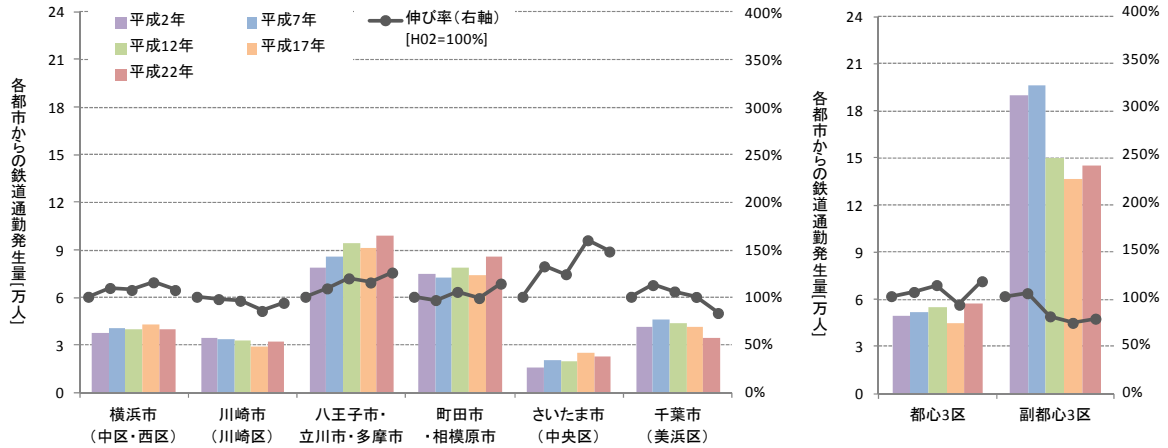
注)「八王子市・立川市・多摩市」および「町田市・相模原市」は市全域の値。

図IV-4-6 就従比の推移

4-3 通勤トリップ特性の変化

(1) 発生・集中量の変化(鉄道通勤者)

「八王子市・立川市・多摩市」「町田市・相模原市」、さいたま市（中央区）では、発生量が増加傾向にあり、これは夜間人口の増加によるものと考えられる。

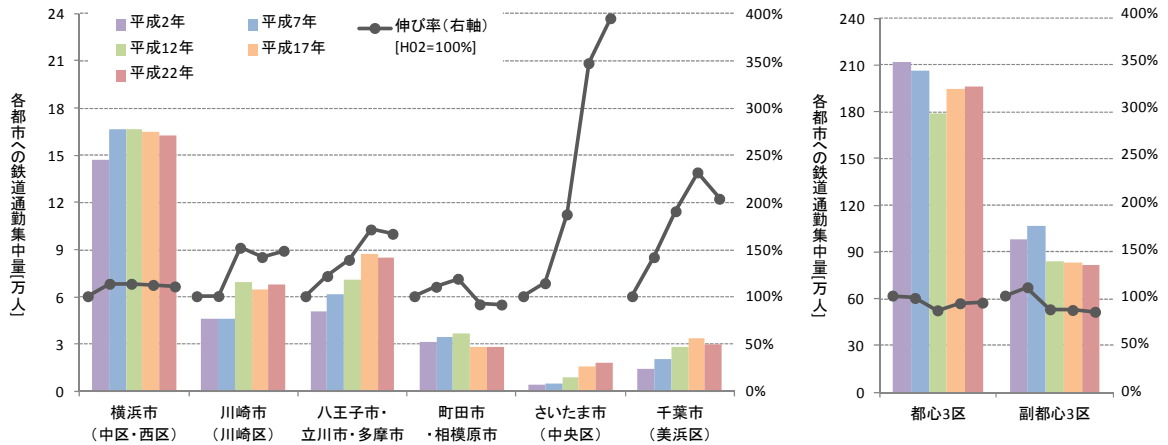


注 1)「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計。

注 2)「八王子市・立川市・多摩市」および「町田市・相模原市」は分析対象ゾーンの数値。

図IV-4-7 業務核都市等からの通勤発生量の変化

さいたま市（中央区）については平成12年以降、集中量の増加が著しく、これは従業人口の増加によるものと考えられる。



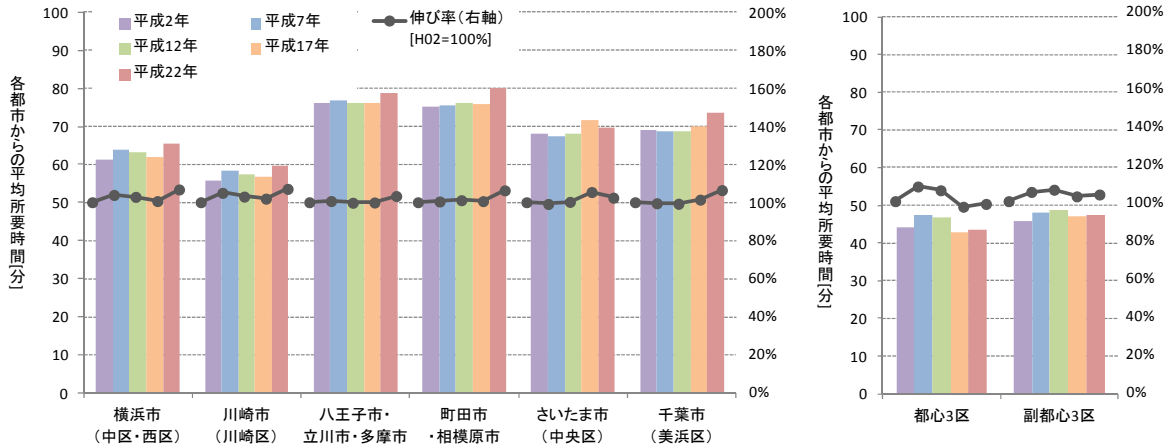
注 1)「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計。

注 2)「八王子市・立川市・多摩市」および「町田市・相模原市」は分析対象ゾーンの数値。

図IV-4-8 業務核都市等への通勤集中量の変化

(2) 平均所要時間の変化

業務核都市からの所要時間は、さいたま市（中央区）以外の地域では、平成2年から平成17年にかけてほぼ横ばいまたは減少傾向であったが、平成17年から平成22年では所要時間が増加しており、業務核都市から遠い地域へ通勤する鉄道利用者が増加しているものと考えられる。

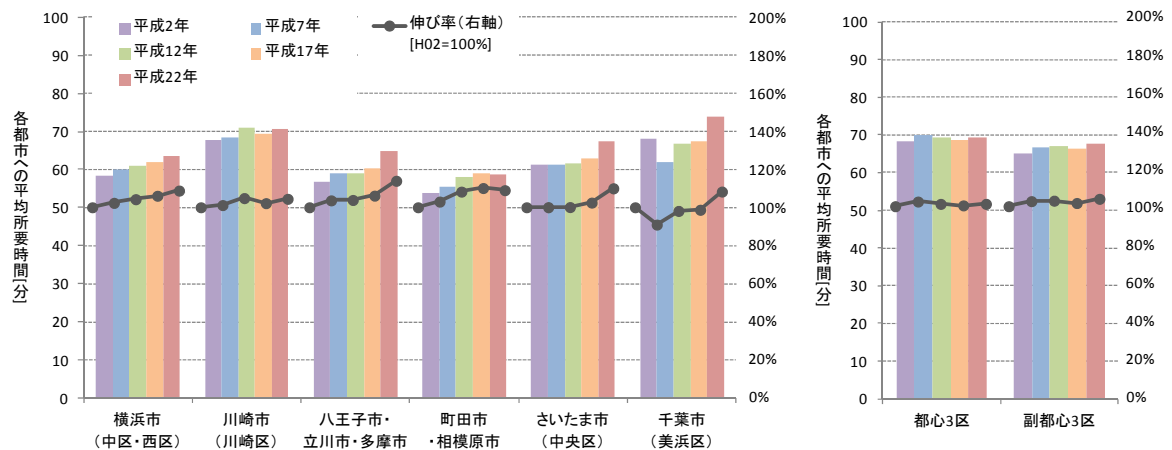


注1)「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計。

注2)「八王子市・立川市・多摩市」および「町田市・相模原市」は分析対象ゾーンの値。

図IV-4-9 業務核都市等からの平均所要時間の変化(通勤・定期券利用者)

業務核都市への所要時間は、増加傾向にあり、業務核都市に遠い地域からの鉄道通勤者が増加しているものと推察される。



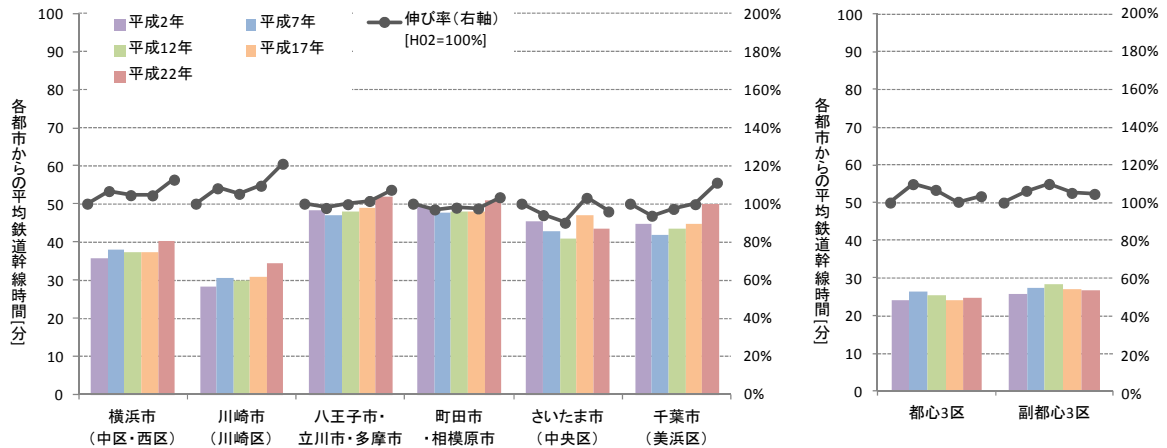
注1)「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計。

注2)「八王子市・立川市・多摩市」および「町田市・相模原市」は分析対象ゾーンの値。

図IV-4-10 業務核都市等への平均所要時間の変化(通勤・定期券利用者)

(3) 鉄道幹線時間の変化

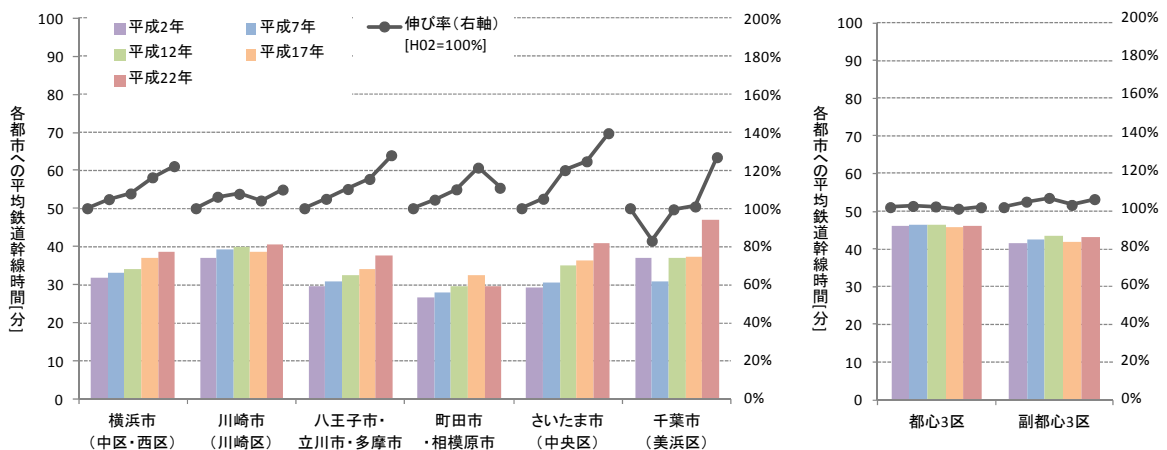
業務核都市からの鉄道幹線時間は、さいたま市（中央区）以外の地域では所要時間と同様に増加傾向にある。



- 注 1)「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計。
 注 2)「八王子市・立川市・多摩市」および「町田市・相模原市」は分析対象ゾーンの値。
 注 3) 鉄道幹線時間：鉄道降車時刻－鉄道乗車時刻。

図IV-4-11 業務核都市等からの鉄道幹線時間の変化(通勤・定期券利用者)

「町田市・相模原市」以外の地域では平成 17 年から平成 22 年にかけて業務核都市への平均幹線時間が増加しており、都心 3 区や副都心 3 区に比べて、その上昇率は高くなっている。

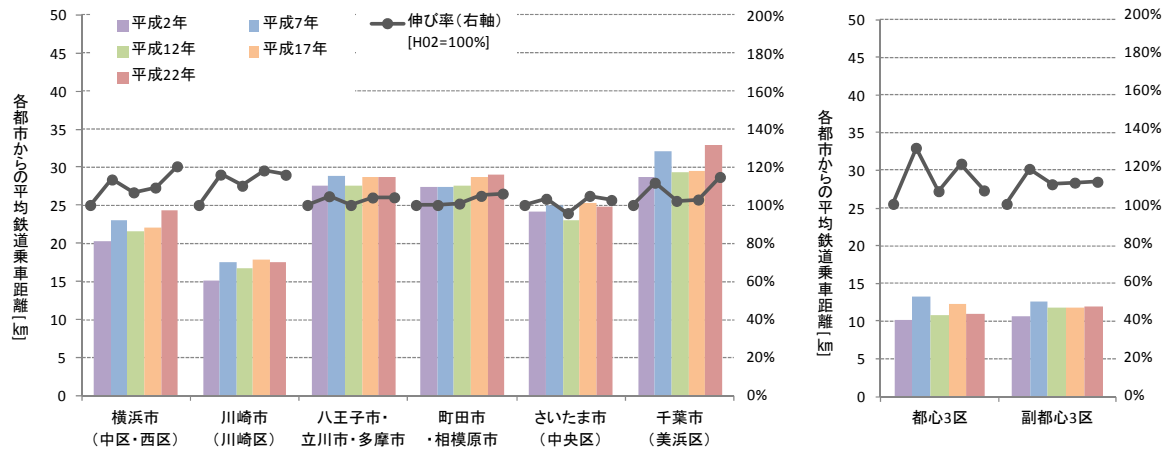


- 注 1)「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計。
 注 2)「八王子市・立川市・多摩市」および「町田市・相模原市」は分析対象ゾーンの値。
 注 3) 鉄道幹線時間：鉄道降車時刻－鉄道乗車時刻。

図IV-4-12 業務核都市等への鉄道幹線時間の変化(通勤・定期券利用者)

(4) 鉄道乗車距離の変化(鉄道通勤者)

平成 17 年から平成 22 年にかけて、横浜市（中区・西区）、「町田市・相模原市」、千葉市（美浜区）からの平均乗車距離が伸びており、遠方への鉄道通勤者が増加したことによるものと考えられる。



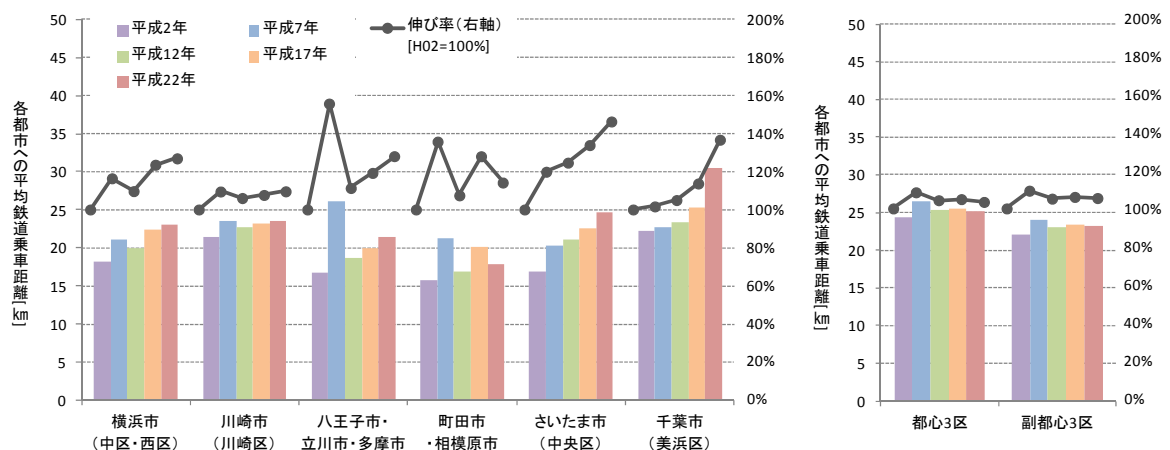
注 1)「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計。

注 2)「八王子市・立川市・多摩市」および「町田市・相模原市」は分析対象ゾーンの値。

注 3) 鉄道乗車距離：鉄道利用者の利用経路と営業キロより算出。

図IV-4-13 業務核都市等からの鉄道乗車距離の変化(通勤・定期券利用者)

平成 17 年から平成 22 年にかけて、都心 3 区、副都心 3 区への平均乗車距離が短くなっているのに対して、「町田市・相模原市」以外の地域では平均乗車距離が伸びており、遠方から各業務核都市への鉄道通勤者が増加していると考えられる。



注 1)「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計。

注 2)「八王子市・立川市・多摩市」および「町田市・相模原市」は分析対象ゾーンの値。

注 3) 鉄道乗車距離：鉄道利用者の利用経路と営業キロより算出。

図IV-4-14 業務核都市等への鉄道乗車距離の変化(通勤・定期券利用者)