

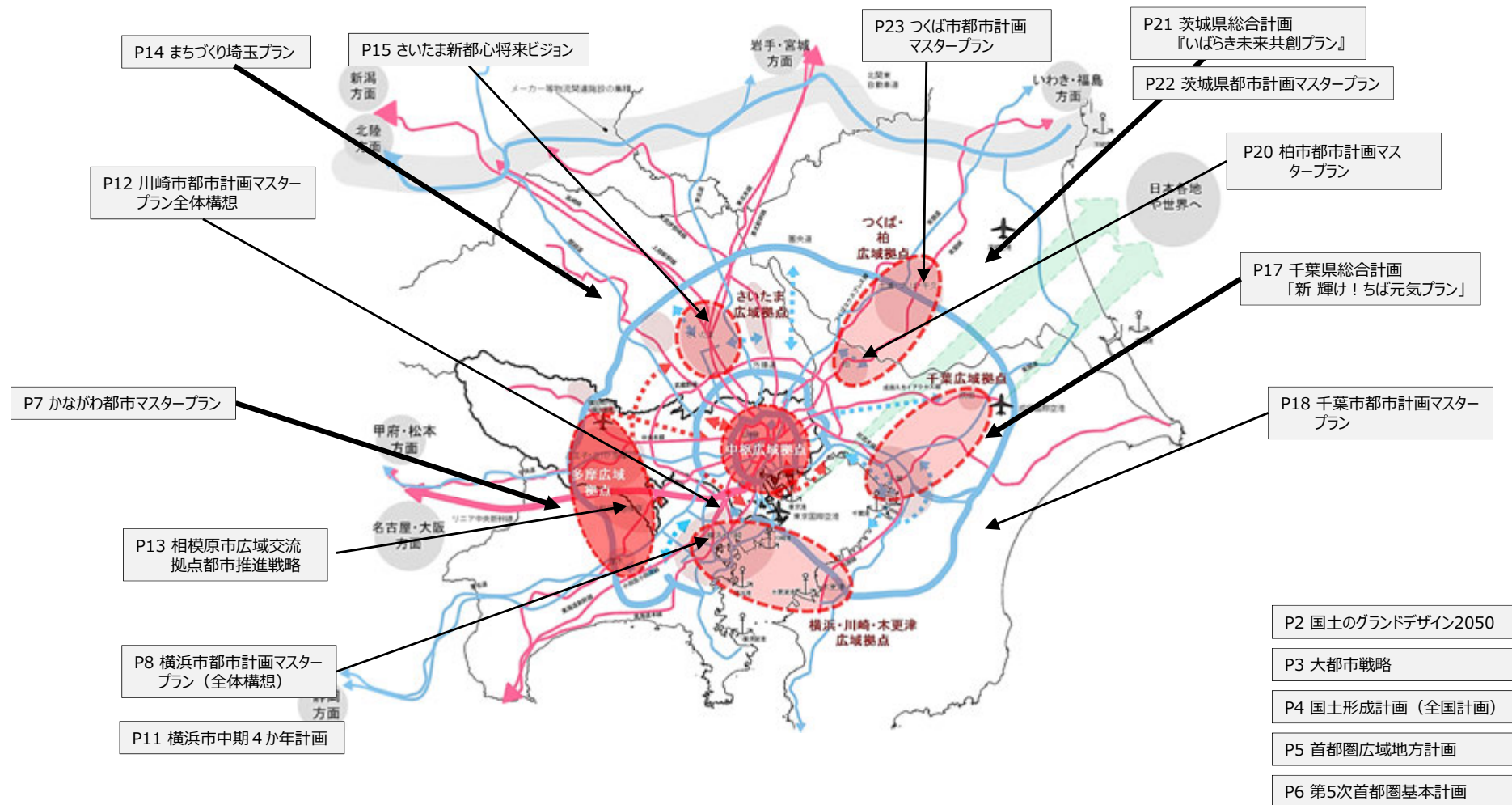
参考となるデータ等

平成28年4月22日

～国や他県市等の計画について～

国や他県市等の計画

- 2040年代の日本における東京の役割や、東京を取り巻く広域都市圏における都市構造や地域像を考えるためには、国や東京周辺の他県市等において、どのような都市づくりの計画が提示されているかを把握、考慮し、これらの取組と的確に連携していく必要がある。
- 国や周辺の県市等における主な都市づくりに関する計画等は下図のとおり。詳細は次ページ以降に示す。



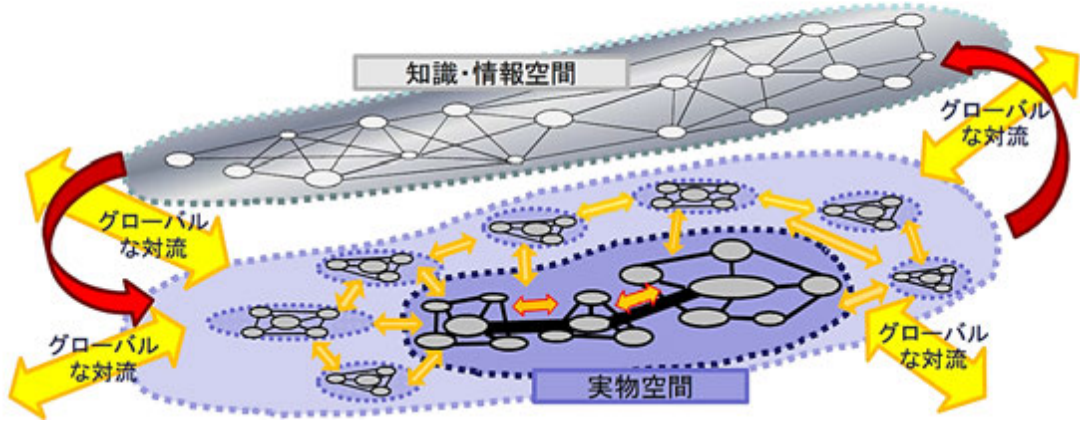
国土のグランドデザイン2050 ～対流促進型国土の形成～（平成26年7月）

「国土のグランドデザイン2050」では、「コンパクト+ネットワーク」をキーワードとし、以下のような国土の姿を想定している。

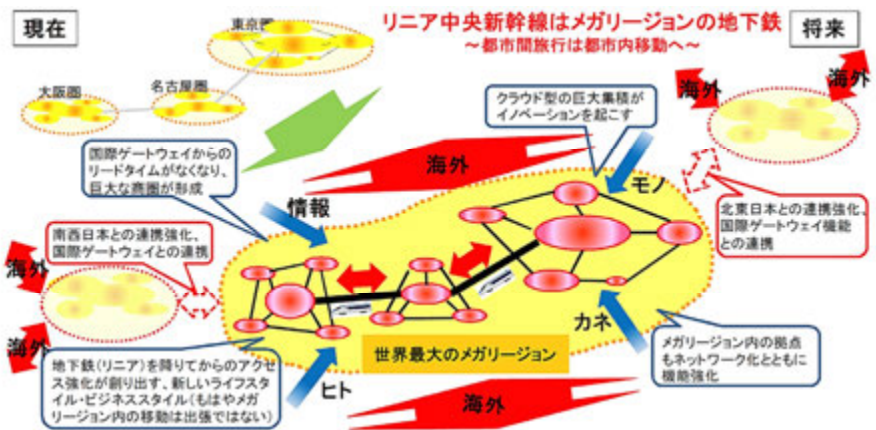
- 数多くの小さな対流が創発を生み出し、大きな対流へとつながっていく「対流促進型国土」
- リニア中央新幹線の整備により、三大都市圏がそれぞれの特色を發揮しつつ一体化し、世界最大のスーパー・メガリージョンを形成
- ユーラシアダイナミズムへの対応と災害に強い国土づくりの観点から、日本海側と太平洋側の連携を強化

実物空間と知識・情報空間が融合した「対流促進型国土」の形成

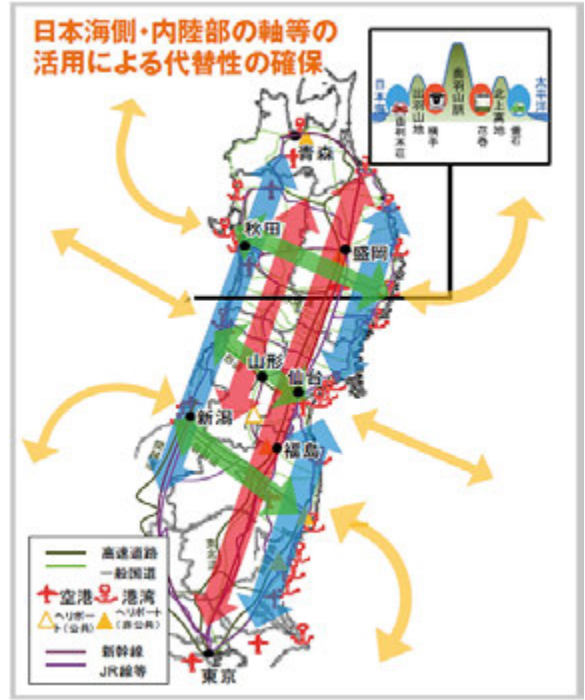
・地球表面の実物空間（「2次元的空間」）と知識・情報空間が融合した、いわば「3次元的空間」
 ・数多くの小さな対流が創発を生み出し、大きな対流へとつながっていく、「対流促進型国土」



スーパー・メガリージョンと新たなリンクの形成



日本海・太平洋 2面活用型国土と 圏域間対流の促進



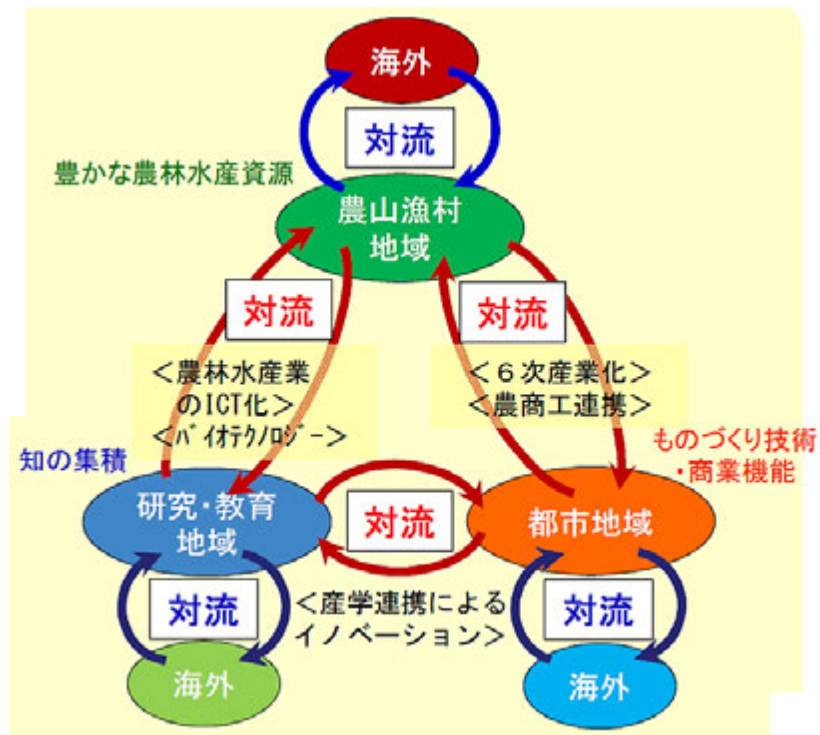
出典) 国土のグランドデザイン2050（平成26年7月/国土交通省）

国土形成計画（全国計画）（平成27年8月）

「国土形成計画（全国計画）」では、「対流促進型国土」を基本コンセプトとして、以下のような姿を想定している。

- ・ リニア中央新幹線による「スーパー・メガリージョン」形成の構想づくり
- ・ 日本海・太平洋2面活用型国土の形成

「対流」のイメージ：「個性」と「連携」



グローバルな活躍の拡大

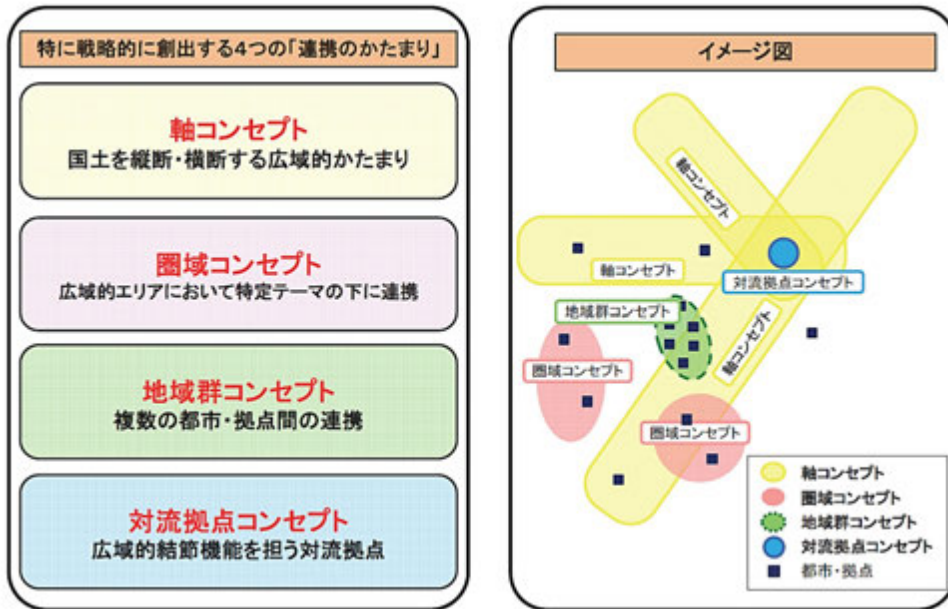


出典）新たな国土形成計画（全国計画）～対流促進型国土の形成～（平成27年8月/国土交通省）

首都圏広域地方計画（平成28年3月）

「首都圏広域地方計画」では、「軸」「圏域」「地域群」「対流拠点」の4つの「連携のかたまり」のコンセプトを設定し、以下のような首都圏の姿を想定している。

- 面的な交通ネットワークを最大限活用して、「北関東新産業東西軸」のような「連携のかたまり」を首都圏全域であまねく創出し、これによって新しい対流を生み出すことで、一極集中型の首都圏を対流型首都圏に転換



「対流型首都圏」を構築するための戦略的空間概念



「対流型首都圏」の構築イメージ

第5次首都圏基本計画（平成11年3月）

「第5次首都圏基本計画」（平成11年3月決定）では、以下のような首都圏の姿を想定している。

- 首都圏における地域構造の目標として「分散型ネットワーク構造」が掲げられ、拠点的な都市を中心に、諸機能がバランスよく配置された自立性の高い地域を形成するとともに、首都圏内外の拠点とも相互の連携・交流によって機能を分担し、補完し高めあう地域の構造
- 広域的な連携・交流の要となる都市を広域連携拠点として育成・整備することとしており、このうち東京圏においては、業務核都市を広域連携拠点として育成・整備



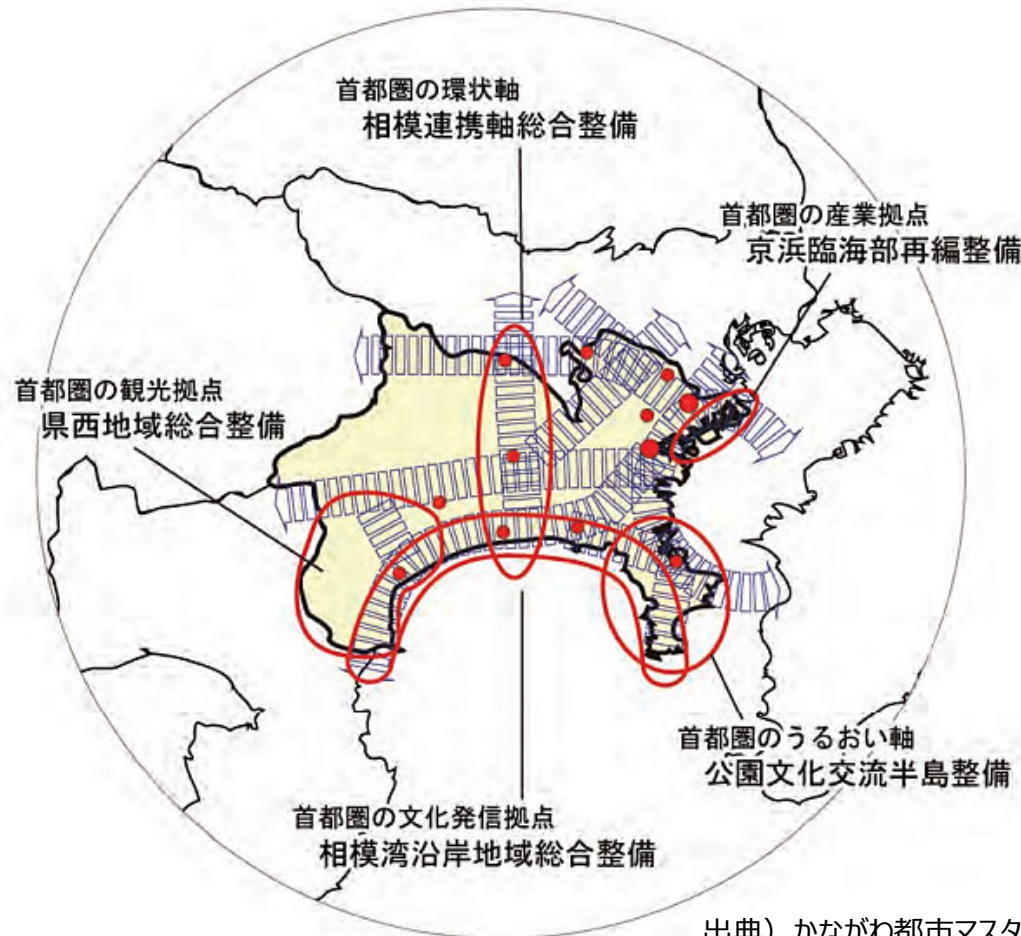
出典) 国土交通省HP <http://www.mlit.go.jp/crd/daisei/gyoumukaku/index.html>
http://www.mlit.go.jp/kokudokeikaku/vision/5th_s_k/k-youshi.html

かながわ都市マスタープラン（平成19年10月）【目標年次：平成37年】

「かながわ都市マスタープラン」では、以下を想定している。

- 東京湾岸地域における交流連携を進めるため、広域的な幹線道路の整備等を推進するとともに、東海道貨物支線の貨客併用化などの京浜臨海部における鉄道網の充実に向けた検討を進める
- 全国との交流連携を実現する新たなゲートとしての機能集積を東海道新幹線新駅（南のゲート）及びリニア中央新幹線駅（北のゲート）の誘致などを通じて進めるとともに、これら南北のゲートを結ぶ相模連携軸の整備・強化を図り、県央都市圏域と湘南都市圏域の交流連携を推進する

図 4-1 広域的な視点にたった取組み



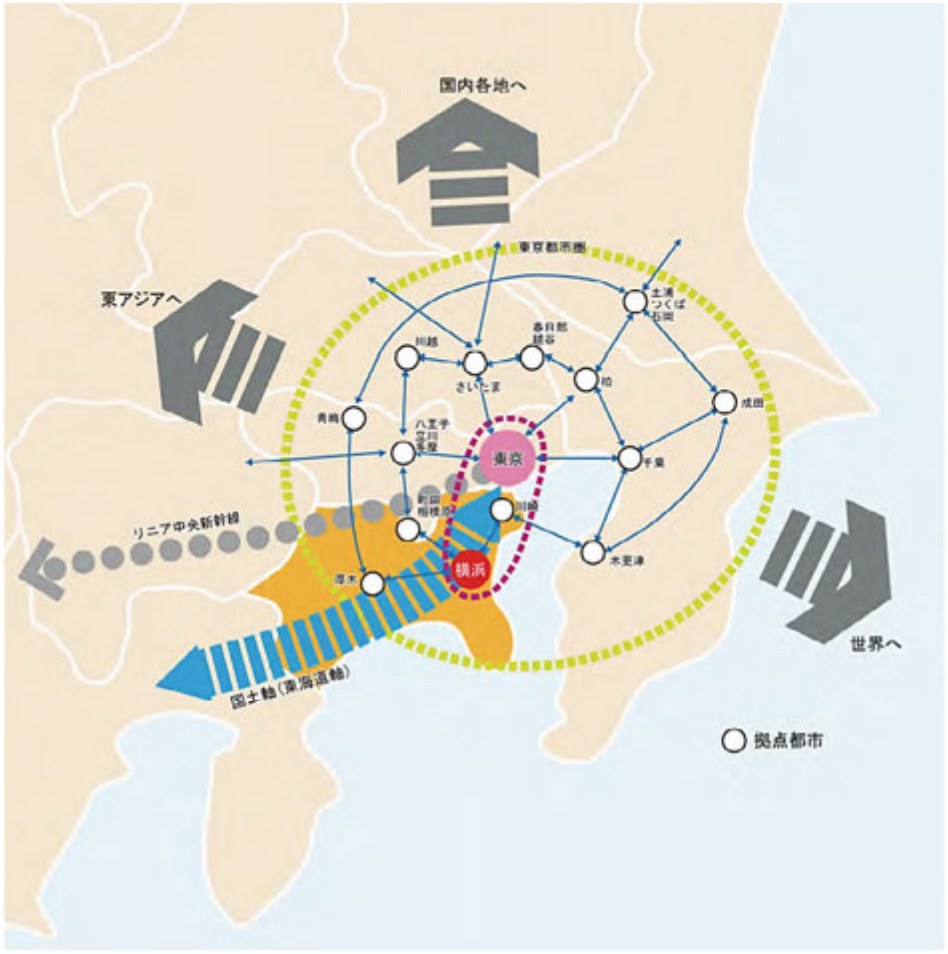
出典) かながわ都市マスタープラン（平成19年10月/神奈川県）

横浜市都市計画マスタープラン（全体構想）（平成25年3月）【目標年次：平成37年度】

「横浜市都市計画マスタープラン（全体構想）」では、以下を想定している。

- 羽田空港に連絡するとともに東海道軸や、県央方面につながる軸、将来のリニア中央新幹線の駅とのアクセスも意識した首都圏南西部の都市等を結ぶ軸など、鉄道や高速道路等による広域的な機能連携軸を形成
- 時代の潮流に的確に対応しつつ、昨今の経済や雇用の厳しい状況等乗り越え、都市の国際競争力強化、交流人口増加、生活や活動の場としての質の向上等の視点で都市づくりを行い、都市の活力の維持・向上を図る

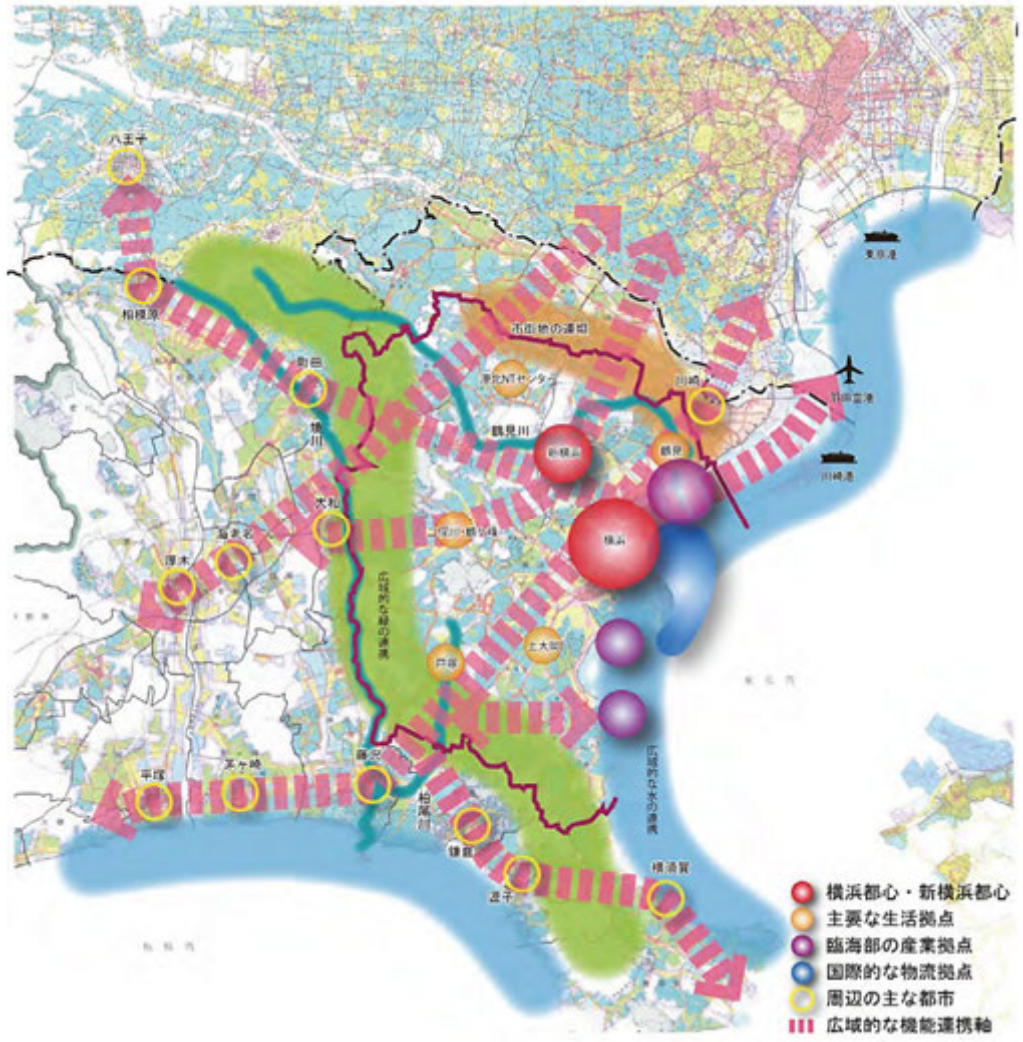
首都圏における横浜市の位置づけ



参考：国土形成計画、首都圏広域地方計画、
 かながわ都市マスタープラン、横浜市
 中期4か年計画

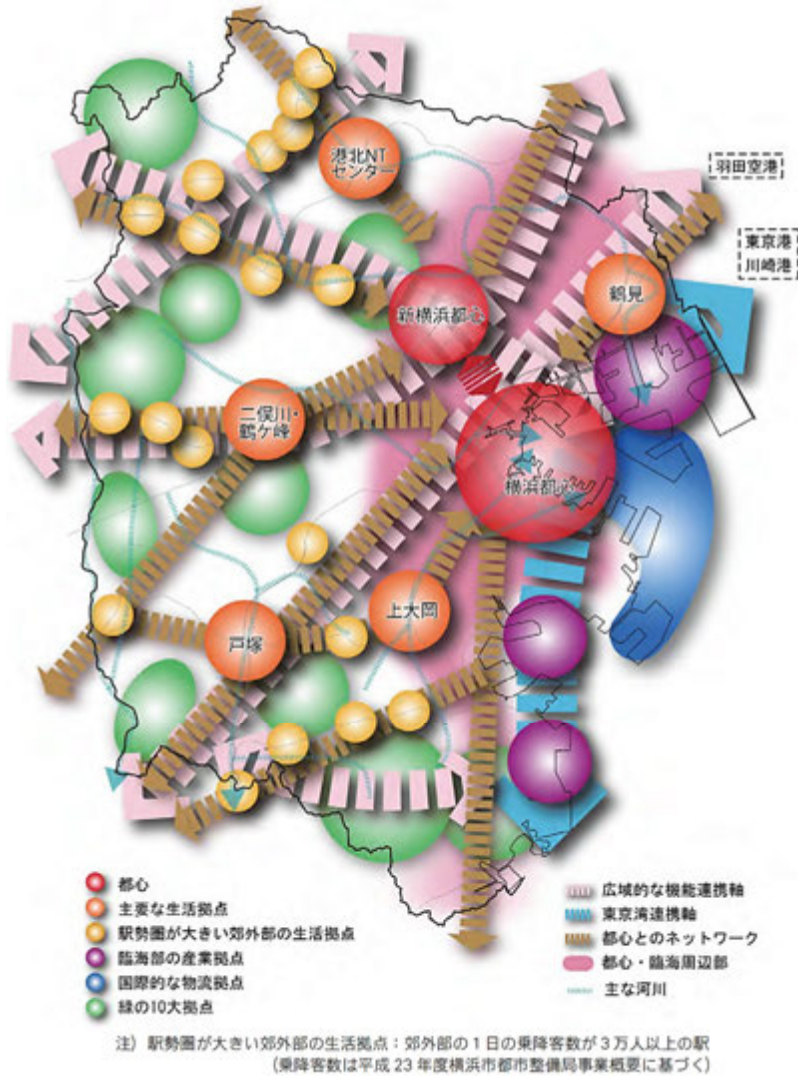
出典）新たな横浜市都市計画マスタープラン（全体構想）（平成25年3月5日改定）

周辺都市との連携と広域的な機能連携軸



出典）新たな横浜市都市計画マスタープラン（全体構想）（平成25年3月5日改定）

都市構造図



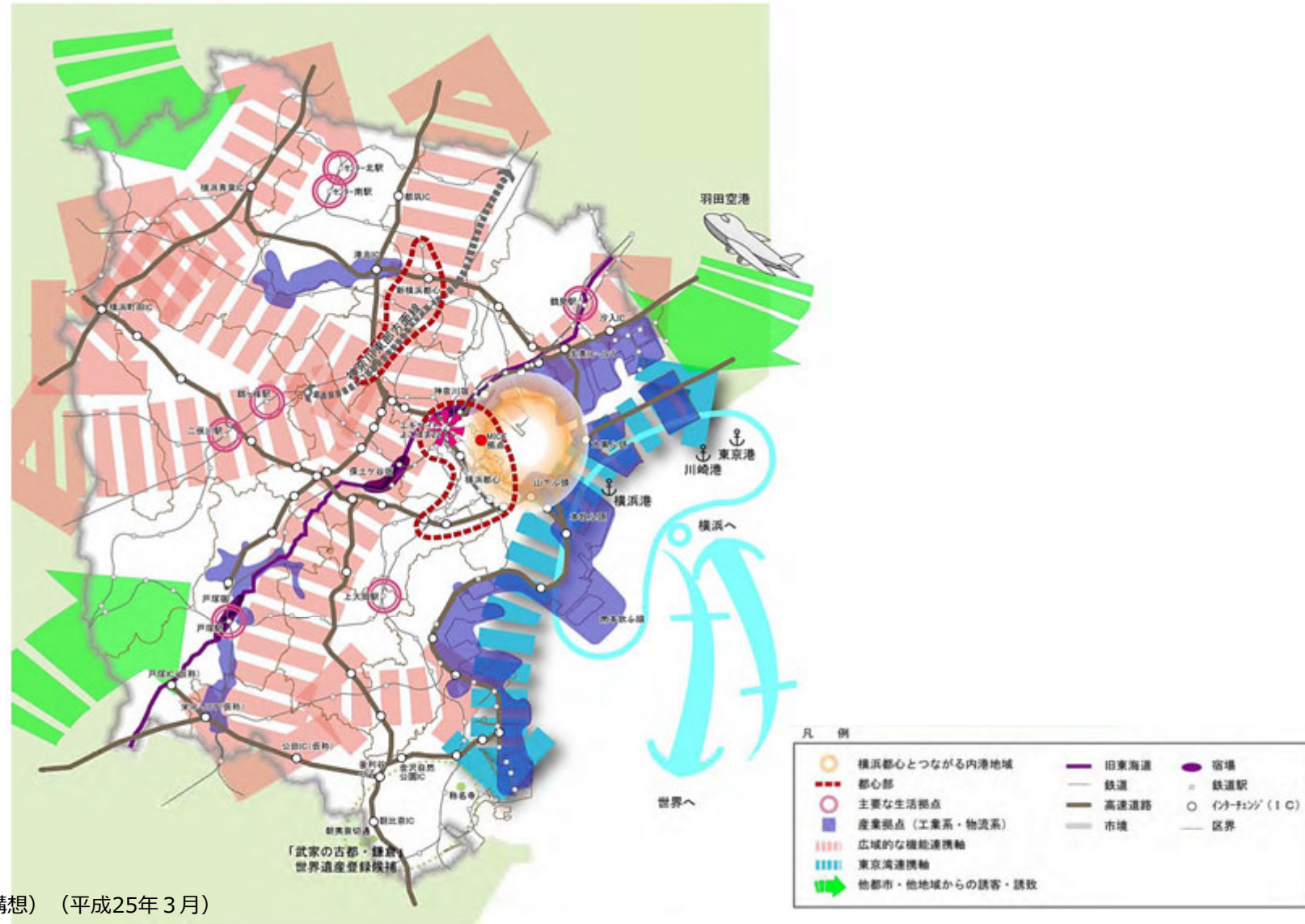
出典）新たな横浜市都市計画マスタープラン（全体構想）（平成25年3月5日改定）

都市交通の方針図（鉄軌道）



出典）新たな横浜市都市計画マスタープラン（全体構想）（平成25年3月5日改定）

都市活力の方針図



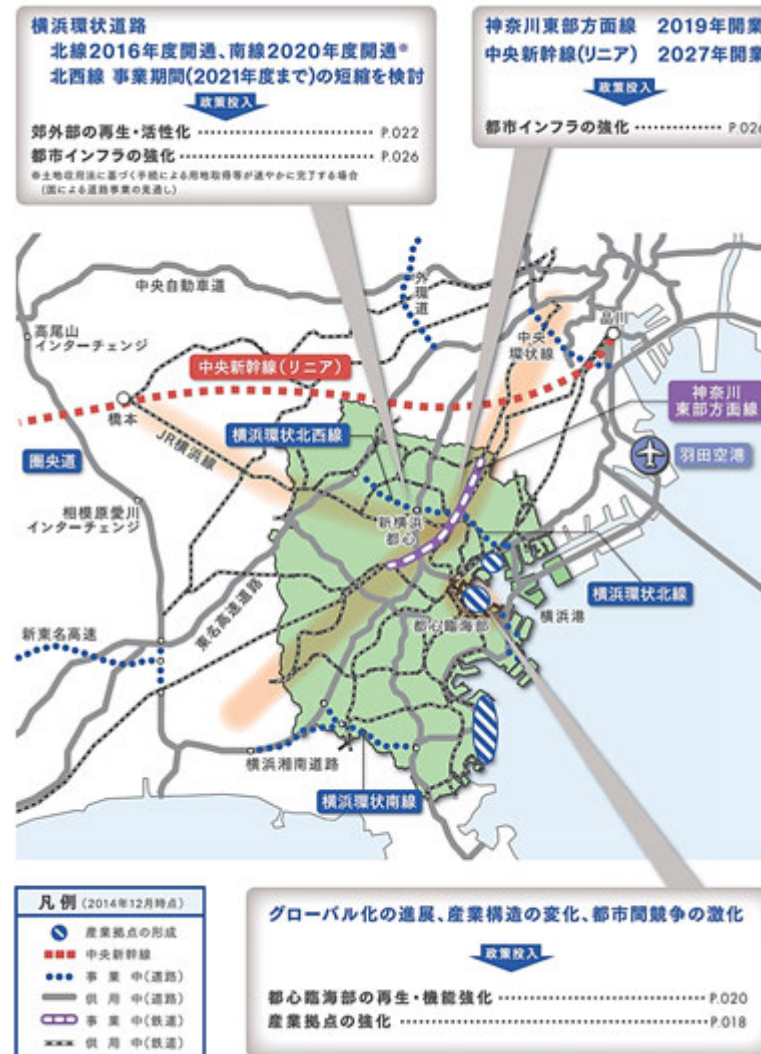
出典）横浜市都市計画マスタープラン（全体構想）（平成25年3月）

横浜市中期4か年計画 2014～2017（平成26年12月）

「横浜市中期4か年計画 2014～2017」では、以下を想定している。

- 中央新幹線（リニア）2027年開業
- 神奈川東部方面線2019年開業（東京都心部と直結し、利用者の利便性と速達性を向上）

広域的な交通ネットワークの変化とその対応



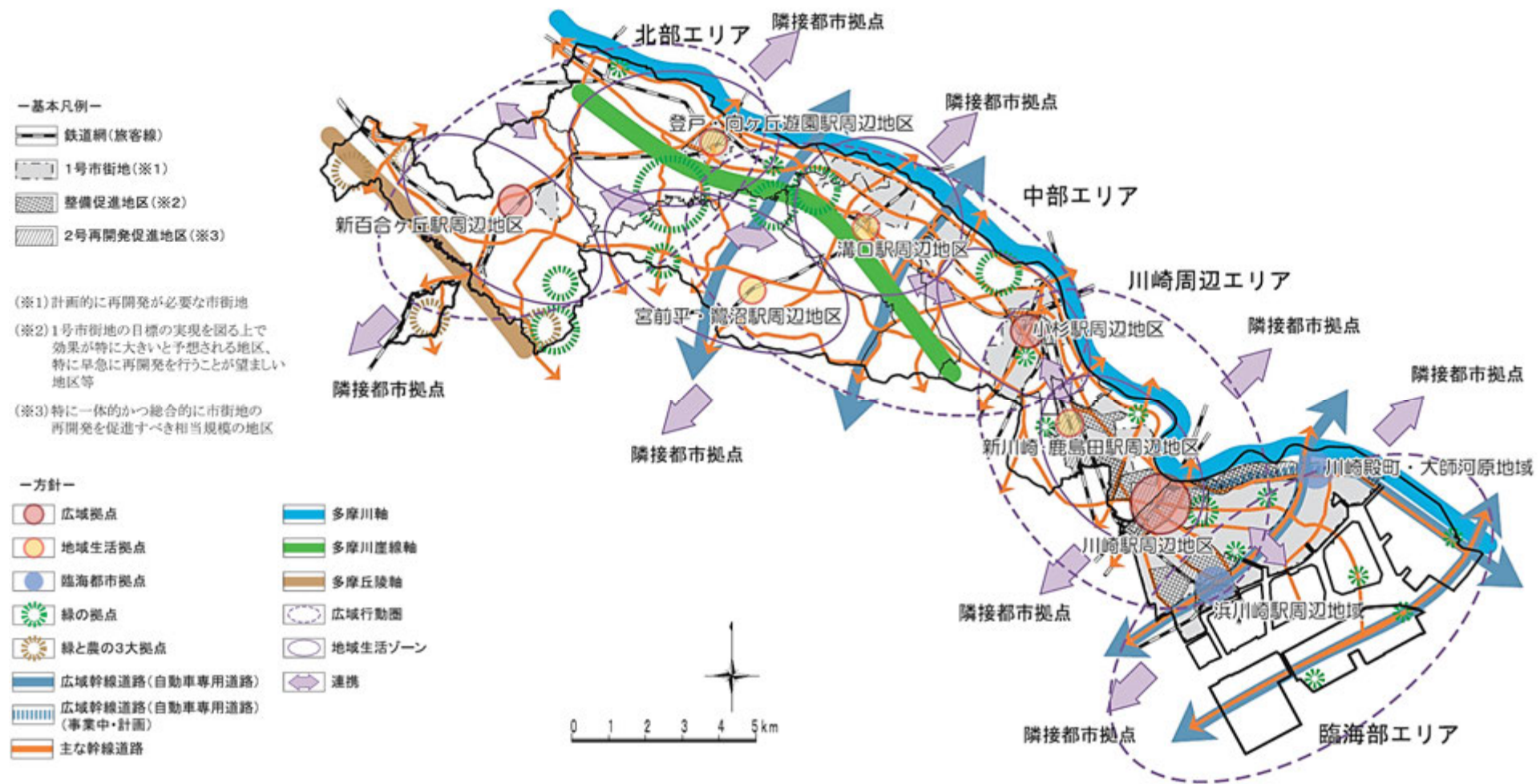
出典) 横浜市中期4か年計画 2014～2017（平成26年12月）

川崎市都市計画マスタープラン全体構想（平成19年3月）【目標年次：概ね平成38年度を展望】

「川崎市都市計画マスタープラン全体構想」では以下を想定している。

- 時代の潮流に的確に対応しつつ、昨今の経済や雇用の厳しい状況等を乗り越え、都市の国際競争力強化、交流人口増加、生活や活動の場としての質の向上等の視点で都市づくりを行い、都市の活力の維持・向上を図る

都市構想方針図

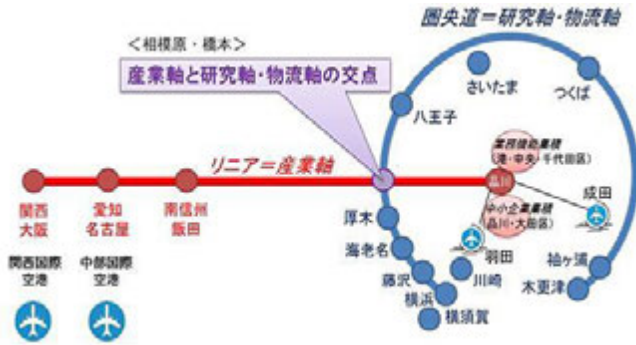


出典) 川崎市都市計画マスタープラン全体構想（平成19年3月）

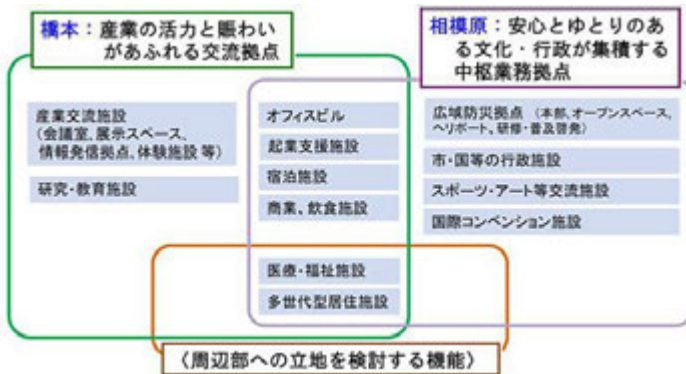
相模原市広域交流拠点都市推進戦略（平成26年6月）

- 相模原市では、リニア中央新幹線建設や首都圏中央連絡自動車道(圏央道)の整備、相模総合補給廠の一部返還等、様々な大規模プロジェクトが進行している
- こうした大きなポテンシャルを生かし、首都圏南西部の玄関口として、また、東京都心や関西方面、湘南方面等の様々な圏域からの交通網が交差する内陸ハブシティとしての役割を果たしていくため、橋本駅・相模原駅周辺の一体的なエリアを中心として、「広域交流拠点」の形成に取り組もうとしている

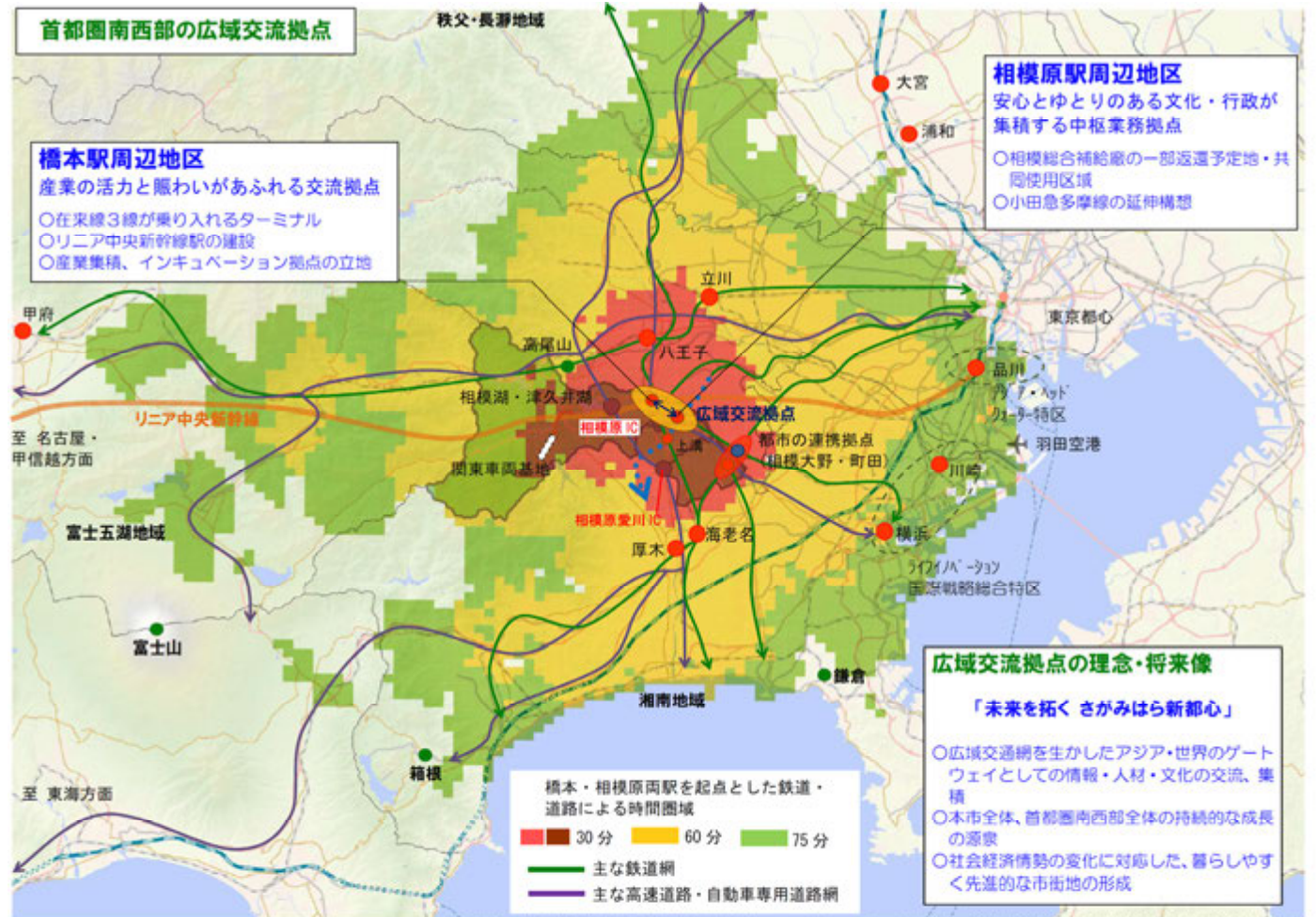
広域圏における広域交流拠点の位置付け



機能分担の方向性



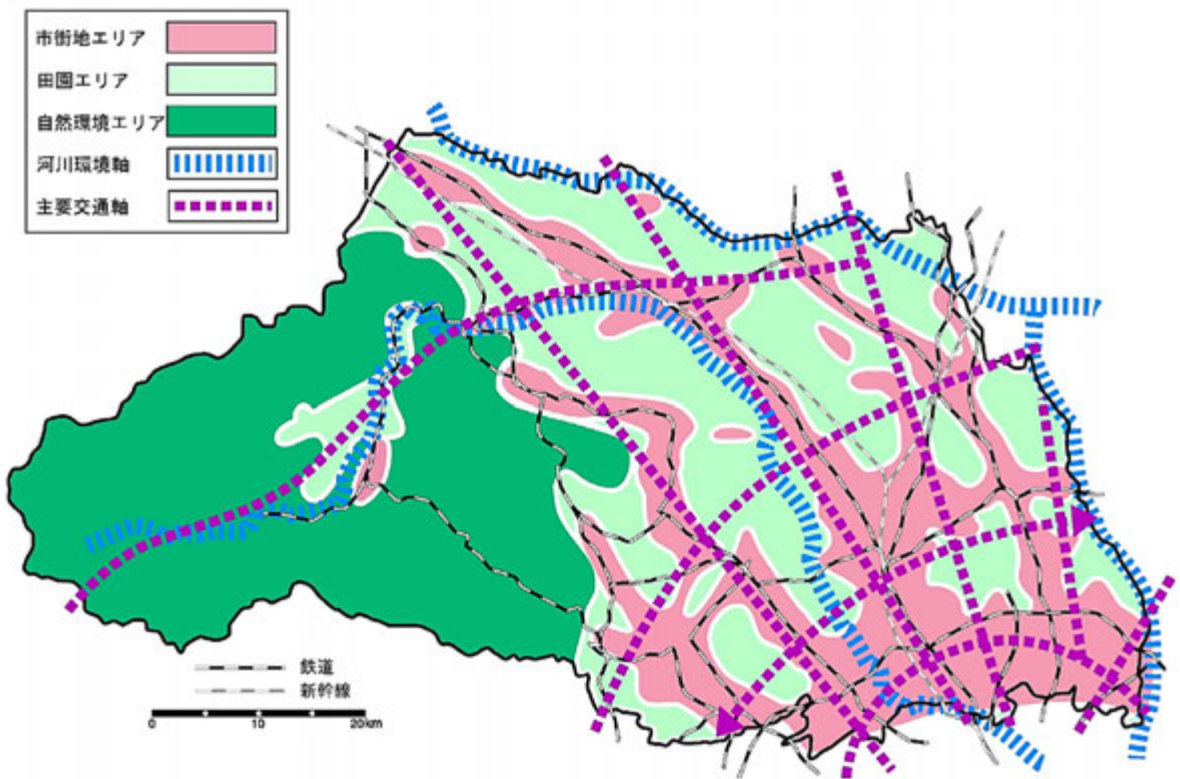
首都圏南西部の広域交流拠点



まちづくり埼玉プラン～都市計画の基本指針～（平成20年3月）【目標年次：平成39年度】

- 「まちづくり埼玉プラン」では、地域が連携した自立性の高い県土を支える「主要交通軸」を設定、利根川・江戸川・荒川という県土の骨格を成す大河川を「河川環境軸」と設定、これらの軸を勘案して土地利用については「市街地エリア」「田園エリア」「自然環境エリア」を設定
- 東京都心からの距離に応じて人口や土地利用の動向などが変化し、多様な地域性を有する本県の特徴を踏まえ、3ゾーン・4地域に区分し、県土の均衡ある発展から、地域の個性ある発展を進めようとしている

県土構造図



ゾーンの主な特性

県北ゾーン・県北地域

- 旧街道の宿場町と鉄道駅を中心に拠点性の高い市街地が形成されている。
- 郊外部には豊かな田園地帯が広がっている。
- 中心市街地の衰退が見られる。
- 人口が減少傾向に転じており、郊外の集落ではコミュニティの維持が懸念される。

圏央道ゾーン

- 鉄道沿線に駅を中心に市街地が形成されている。
- 郊外部には田園や丘陵が広がっており、豊かな自然が残されている。
- 東京への通勤圏に位置しているが、人口減少が目前に迫っている。
- 圏央道整備に伴う企業立地ポテンシャルが高まっている。

県北ゾーン・秩父地域

- 主な市街地が秩父盆地の平地部にある。大部分が森林地帯であり、これを縫うように荒川が流れており、豊かな自然環境がある。
- 長寿の岩畳、秩父札所など名所旧跡や歴史、文化が残されている。
- 人口減少が続き、高齢化も進行しており、地域コミュニティの維持が課題である。
- 東京からの車によるアクセス性に課題がある。

県南ゾーン

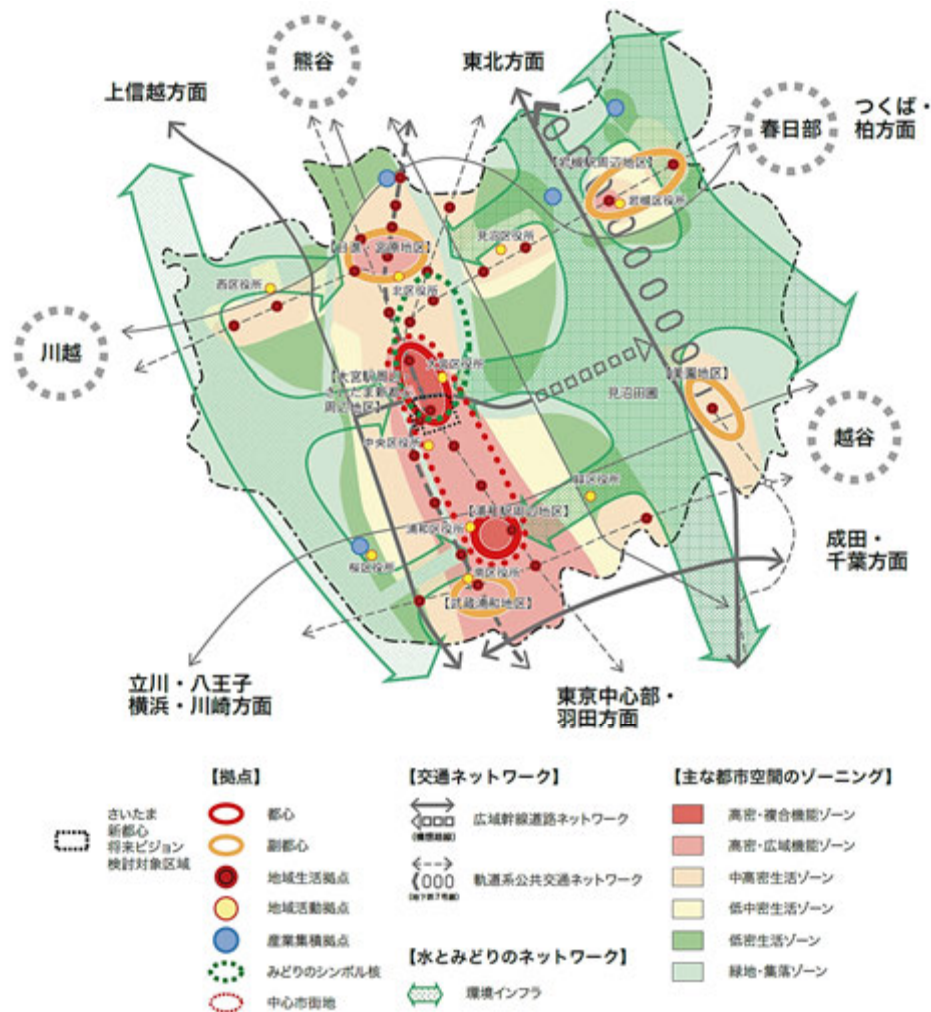
- 鉄道沿線に市街地が南北に連担している。
- 連担する市街地と市街地の間に貴重な緑地が残されている。
- 東京に近接し、鉄道網も充実していることから都市開発のポテンシャルが高い。
- 人口は、微増傾向にある。

出典) まちづくり埼玉プラン～都市計画の基本指針～（平成20年3月）

さいたま新都心将来ビジョン（平成26年3月）【運用期間：平成35年度まで】

- さいたま新都心周辺地区と大宮駅周辺地区は、高次都市機能の集積によりさいたま市の都市活動の基幹的な役割を果たすとともに、首都機能の一翼を担う「都心」として位置づけられている
- 特にさいたま新都心周辺地区は広域行政機能を生かしつつ、業務機能や交流機能などの集積によって、首都機能の一翼を担うものとされている

さいたま市の中でのさいたま新都心周辺地区の位置づけ



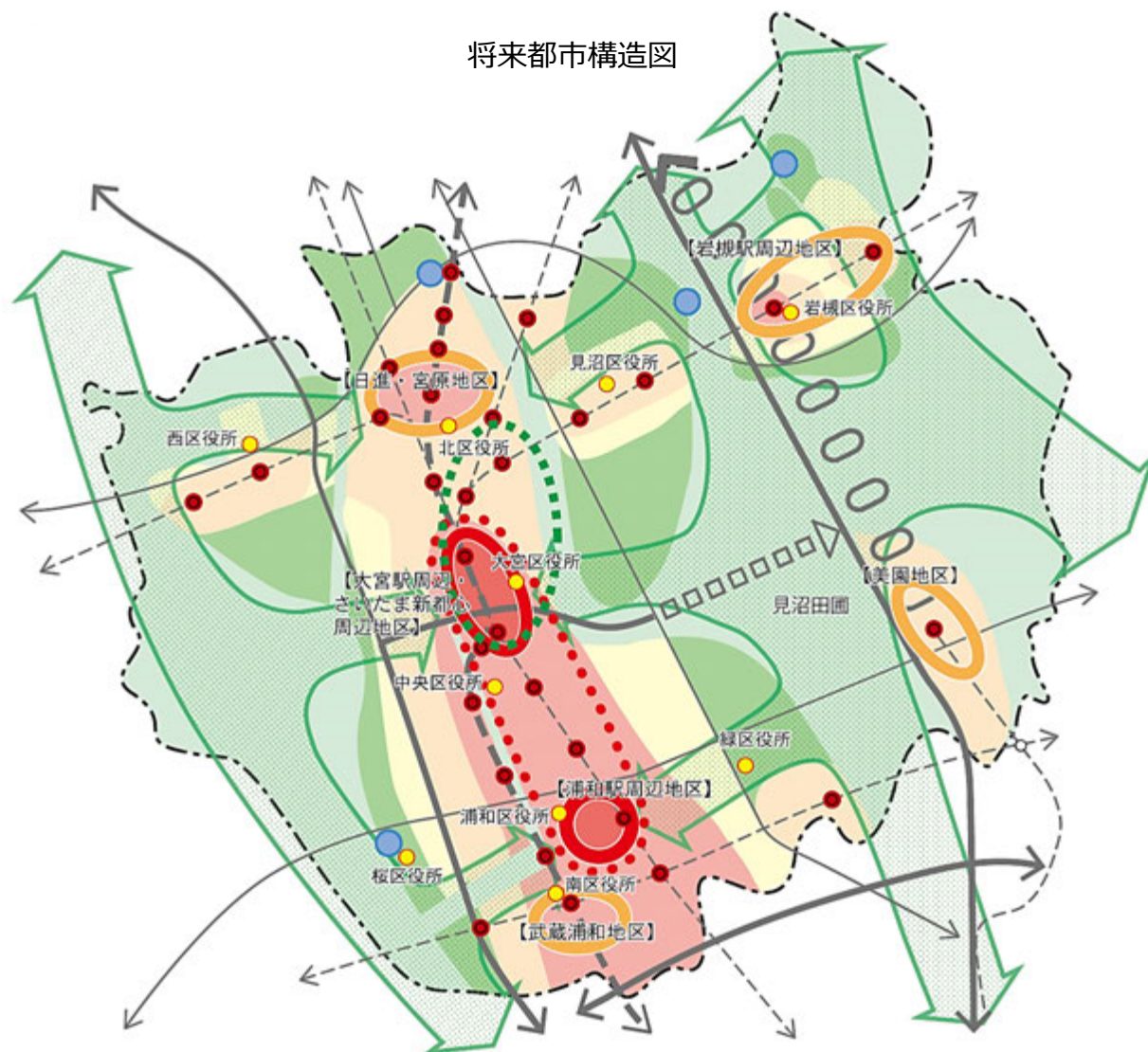
「さいたま市都市計画マスタープラン」を基に作成

出典) さいたま新都心将来ビジョン（平成26年3月）

さいたま市都市計画マスタープラン（平成26年4月）【目標年次：平成42年】

「さいたま市都市計画マスタープラン」では、以下を想定している。

- 「環境」、「生活」、「経済」の視点に基づくまちづくりの目標を達成するため、市街地が河川と緑地に囲まれた都市構造を維持するとともに、集約・ネットワーク型都市構造の形成を目指す



拠点 都市機能の集積を促進する拠点		都心
		副都心
		地域生活拠点
		地域活動拠点
		産業集積拠点
交通ネットワーク 都市活動を支える骨格的な幹線道路と公共交通網		広域幹線道路ネットワーク (構造線画)
		軌道系公共交通ネットワーク (地下鉄7号線)
主な都市空間のゾーニング 密度にメリハリのある都市空間		高密・複合機能ゾーン
		高密・広域機能ゾーン
		中高密生活ゾーン
		低中密生活ゾーン
		低密生活ゾーン
		緑地・集落ゾーン
水とみどりのネットワーク 地域資源の活用による「環境インフラ」の形成		「環境インフラ」

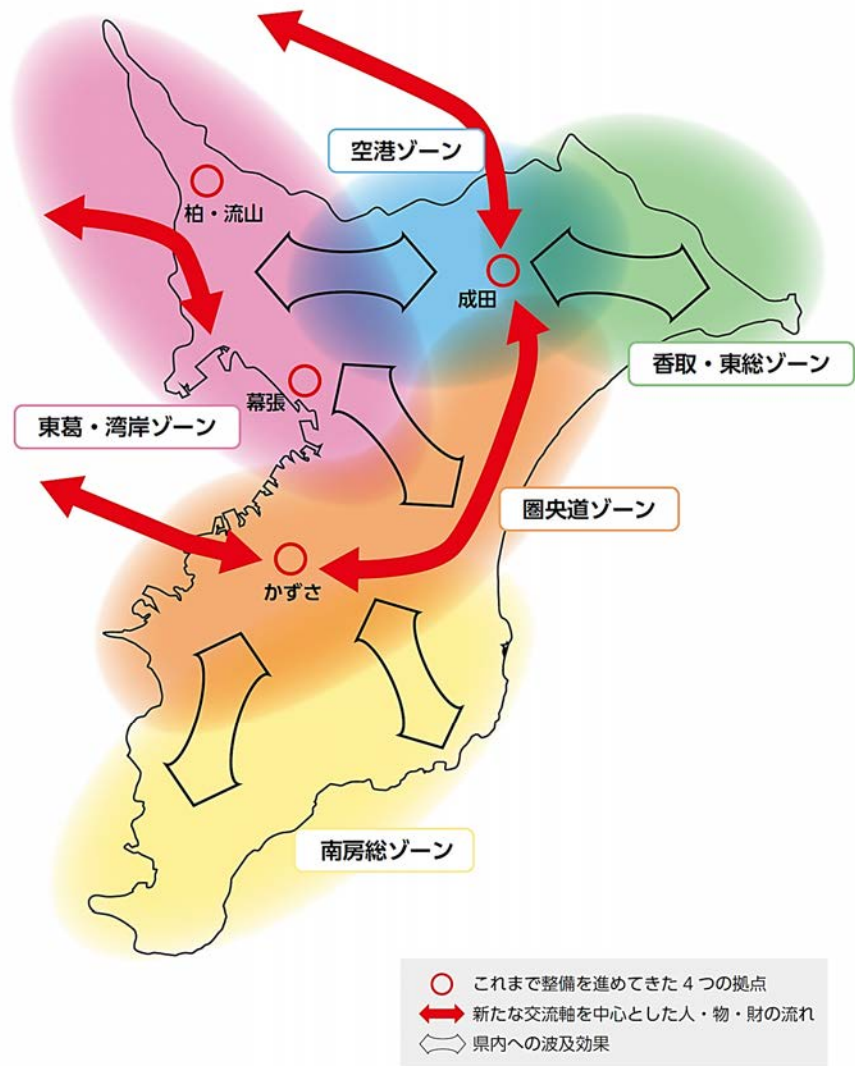
出典) さいたま市都市計画マスタープラン（平成26年4月）

千葉県総合計画「新 輝け！ちば元気プラン」【平成25～28年度】（平成25年10月）

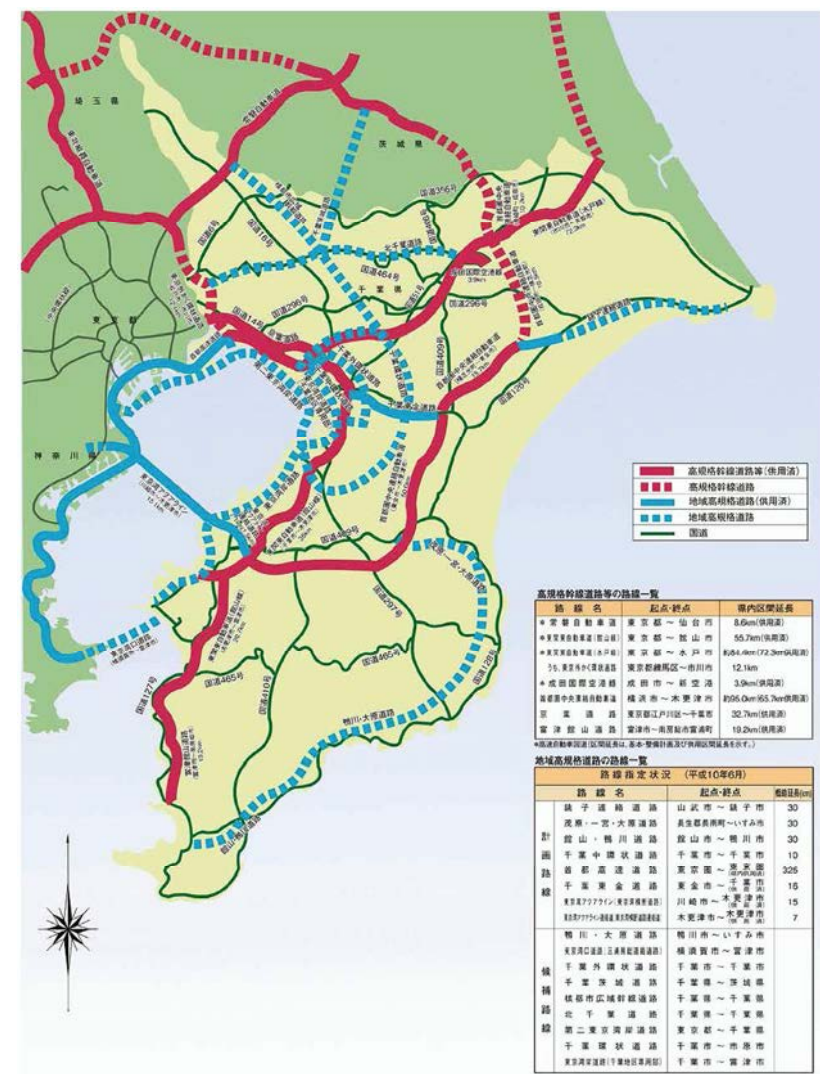
「千葉県総合計画『新 輝け！ちば元気プラン』」では、以下を想定している。

- 東葛（柏・流山）・湾岸（幕張）ゾーンと東京方面、空港（成田空港）ゾーンと北関東や東京方面の、「人・物・財の流れ」
- 圏央道ゾーンのかずさと京浜地域の「人・物・財の流れ」

特性・可能性を踏まえた5つのゾーン



千葉県道路網図



出典) 千葉県総合計画「新 輝け！ちば元気プラン」【平成25～28年度】（平成25年10月）

出典) 千葉県総合計画「新 輝け！ちば元気プラン」【平成25～28年度】（平成25年10月）

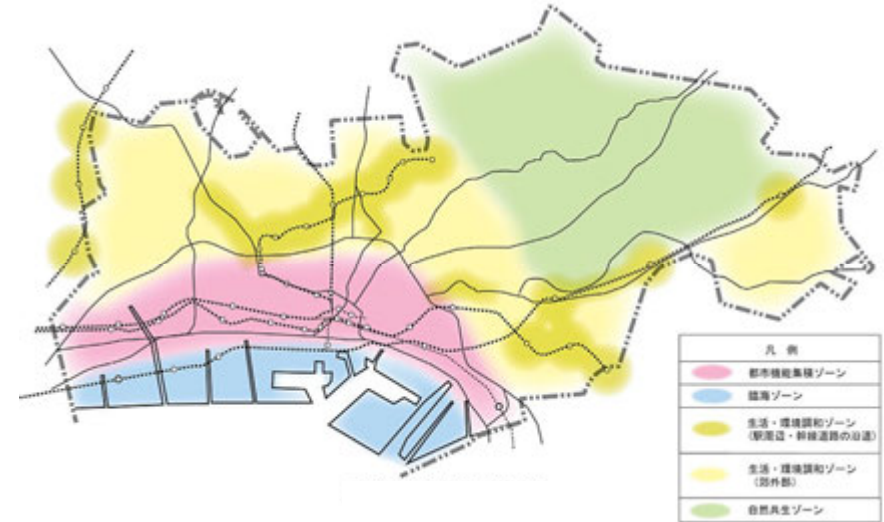
千葉市都市計画マスタープラン 全体構想（平成28年3月）【目標年次：平成37年度】

- 首都圏の主要な拠点都市として、また、県都として広域的なネットワークの拠点形成や大都市にふさわしい、諸機能のバランスのとれた多心型の都市構造を構築
- 都市の形成において期待される役割や土地利用などの特性に応じた4つのゾーンの区分に基づいて、農業や自然環境との調和と保全を図りながら、集約型都市構造の実現をめざす

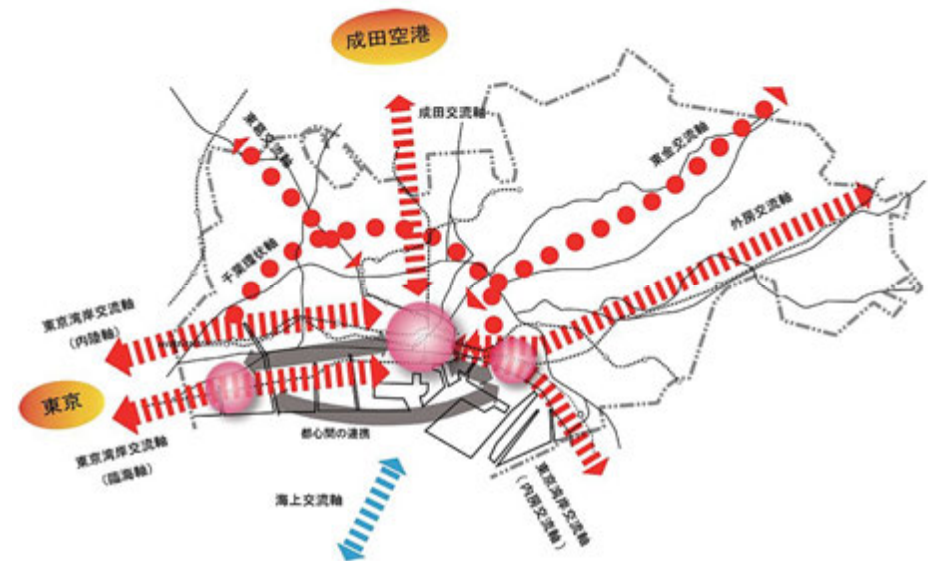
将来都市構造図（都心・拠点）



将来都市構造図（ゾーン）



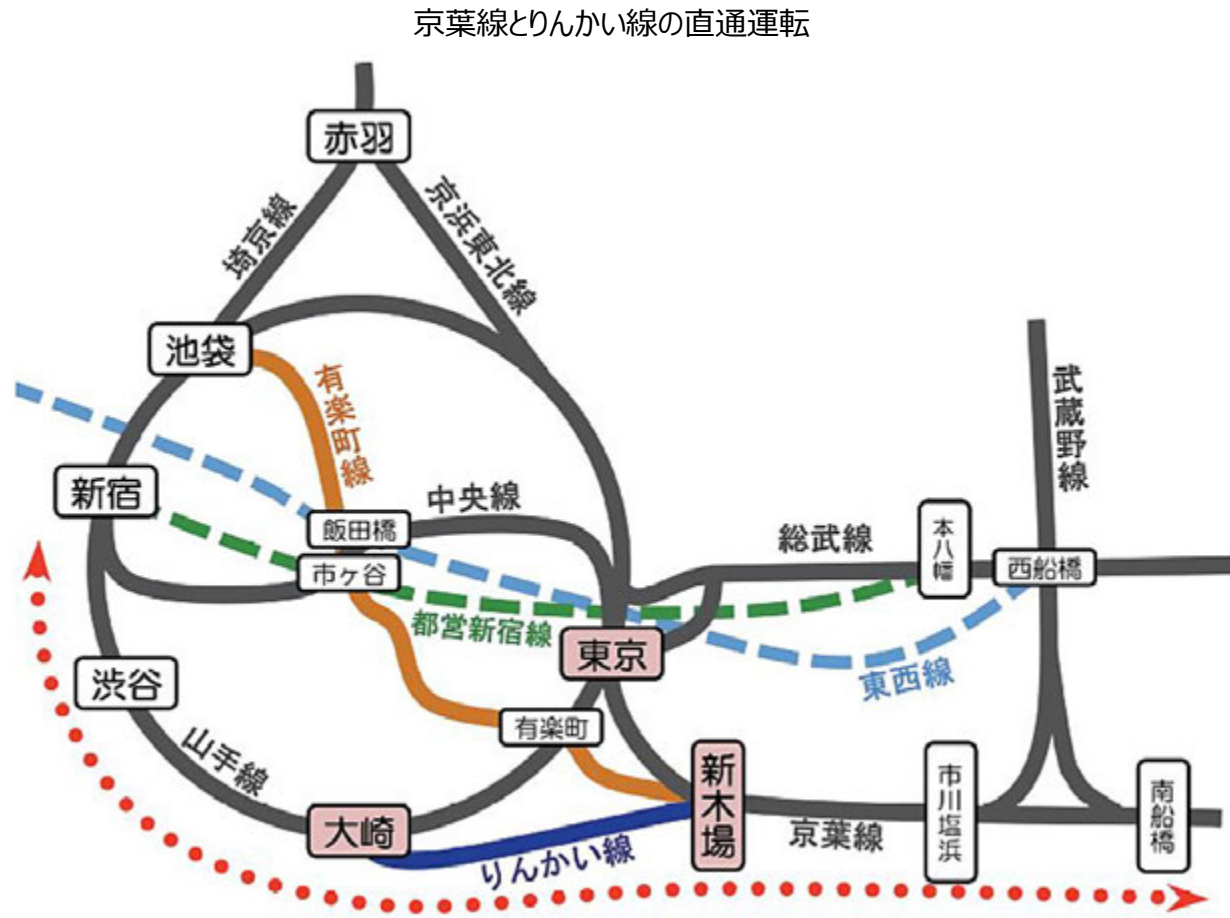
将来都市構造図（軸）



千葉市都市計画マスタープラン 全体構想（平成28年3月）【目標年次：平成37年度】

「千葉市都市計画マスタープラン 全体構想」では、以下を想定している。

- ・ 渋谷・新宿方面への広域な移動の利便性と速達性を高めるため、JR 京葉線と東京臨海高速鉄道りんかい線の相互直通運転の実現を促進

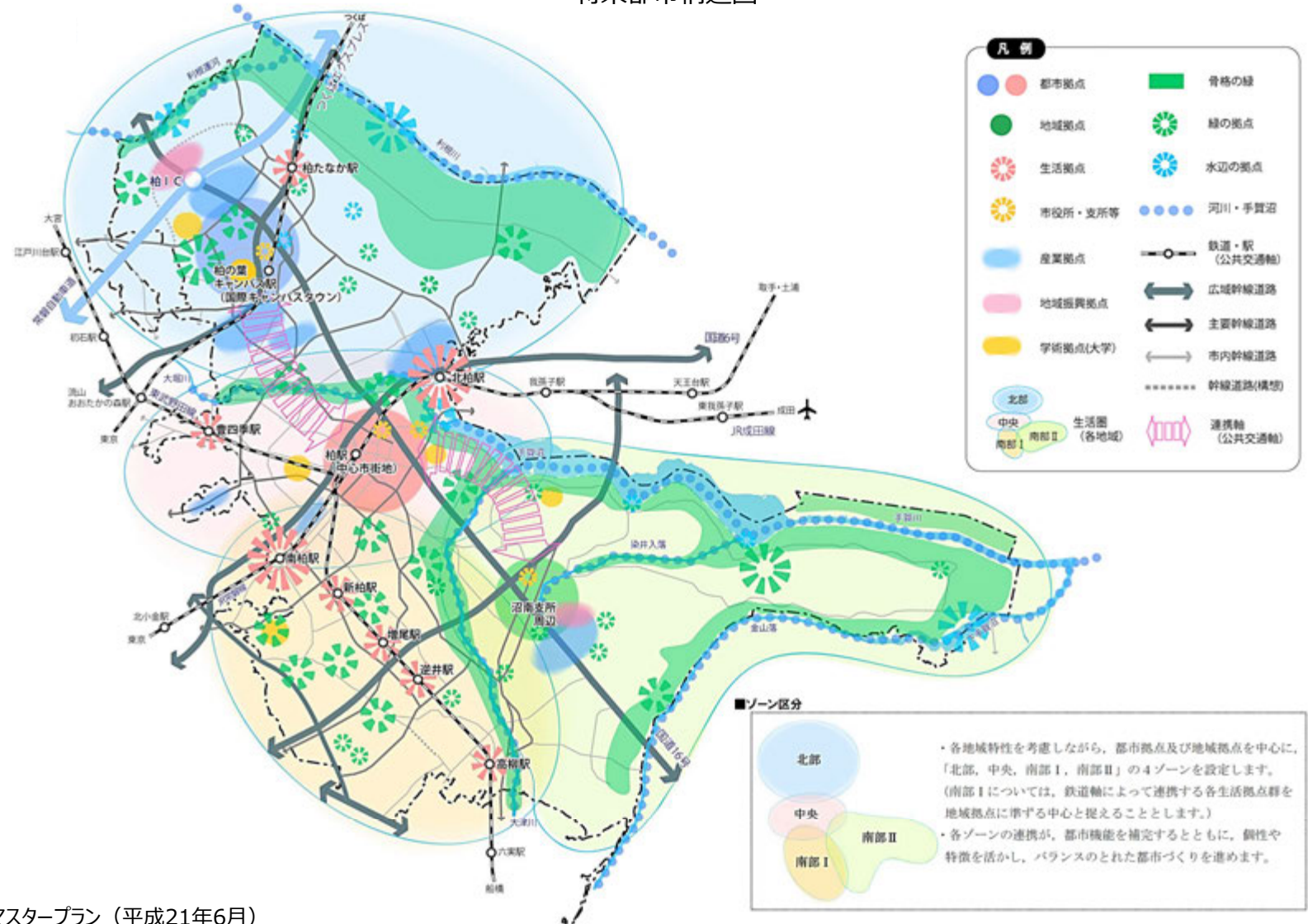


出典) 千葉市都市計画マスタープラン 全体構想（平成28年3月）

柏市都市計画マスタープラン（平成21年6月）【目標年次：概ね平成41年度まで】

- 生活圏のつながりや連携による多核的ネットワーク構造を『柏版コンパクトシティ』の概念とし、「低炭素型都市づくり」及び「次世代型まちづくり」を推進
- 柏版コンパクトシティでは、生活圏の中心である「都市拠点、地域拠点、生活拠点」に都市機能を集約し、徒歩圏において様々な都市サービスを提供
- 「都市軸、道路網」によって、各生活圏を移動しやすいネットワークの構築や充実を図り、都市全体の魅力向上や活力あふれる都市づくりを推進

将来都市構造図



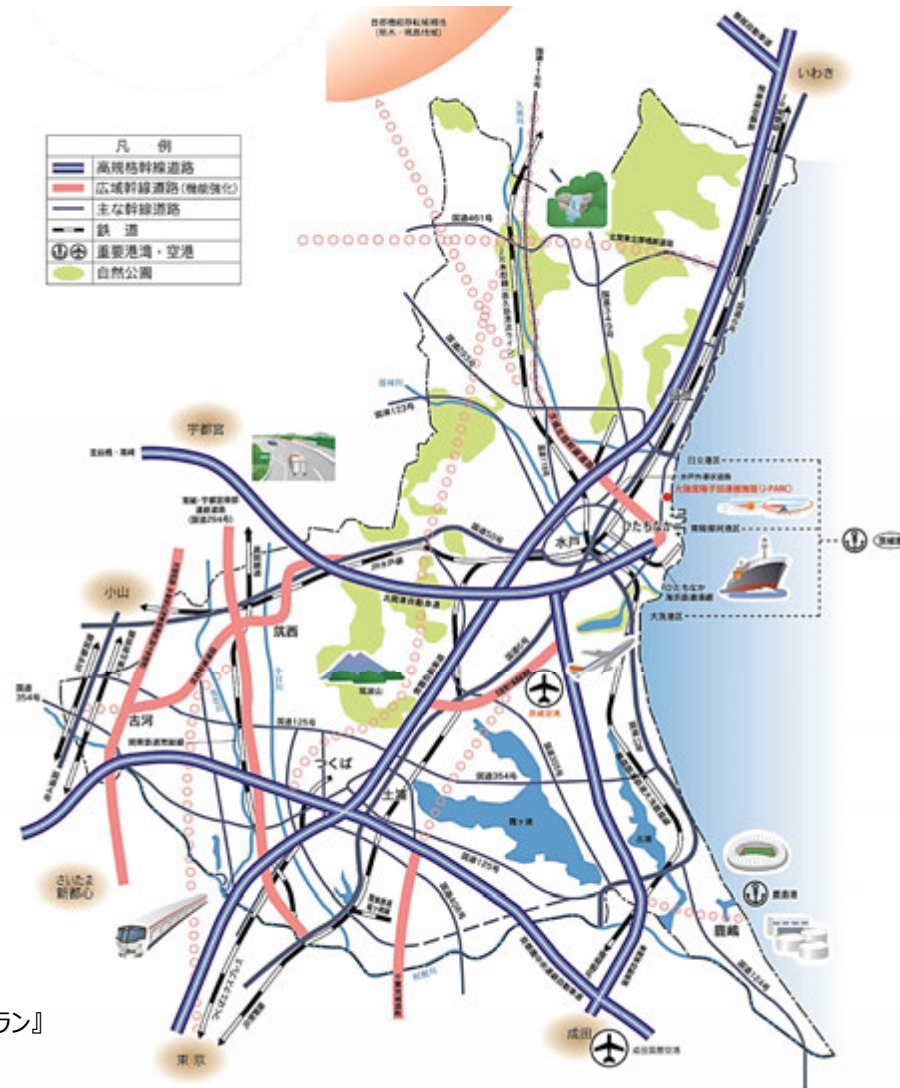
出典) 柏市都市計画マスタープラン（平成21年6月）

茨城県総合計画『いばらき未来共創プラン』（平成28年3月）【目標年次：平成62年】

「茨城県総合計画『いばらき未来共創プラン』」では、以下を想定している。

- 高規格幹線道路網の完成と、地域高規格道路や主要な幹線道路の整備が進み、広域交流と地域間連携を支える道路ネットワークを構築
- つくばエクスプレスが東京まで延伸し、リニア中央新幹線とのアクセス性が高まり、大阪・名古屋といった三大都市圏等とのネットワークが飛躍的に向上
- 東京都心との道路・鉄道網が強化され、有事の際の東京の都市機能のバックアップや被災者の受入れ、人員・物資の輸送等の備えが整う

茨城県総合計画の目指す2050年頃のいばらきの姿



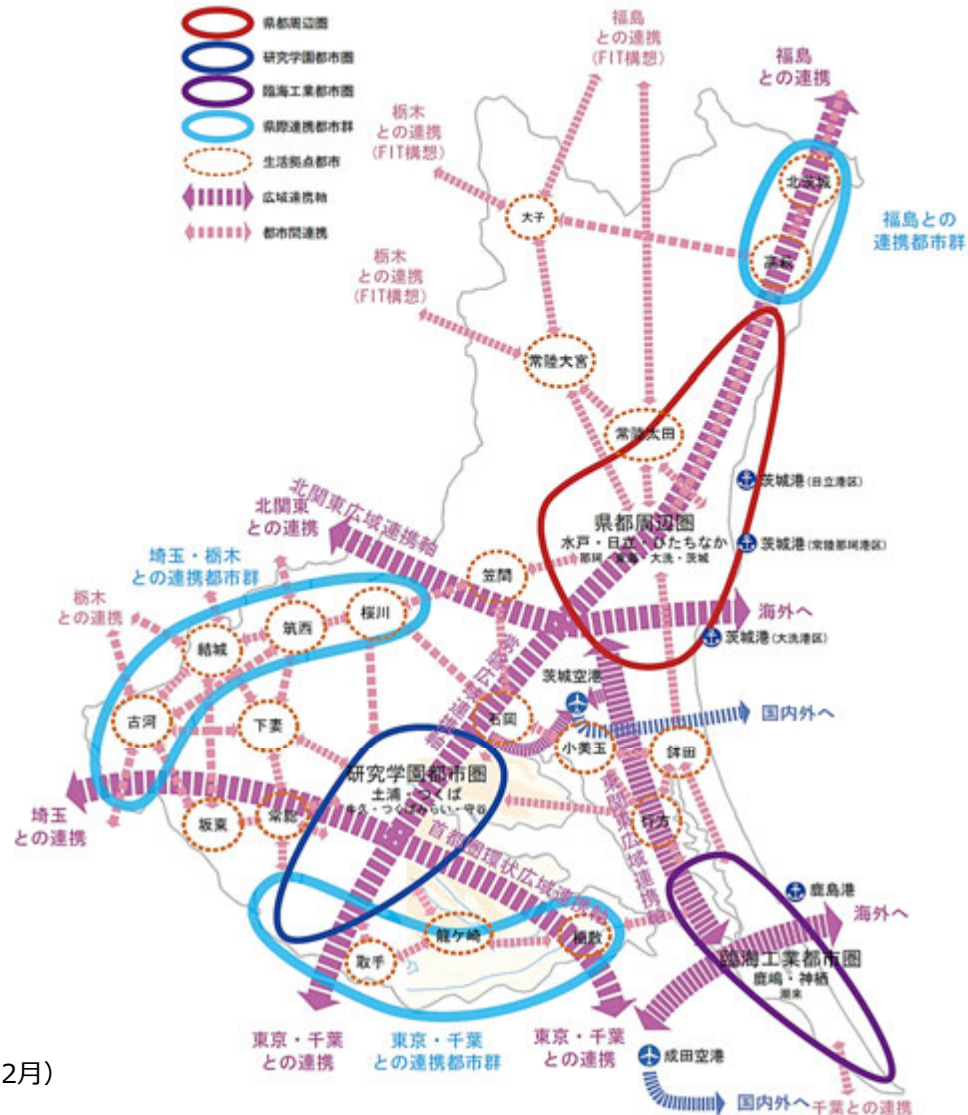
出典) 茨城県総合計画『いばらき未来共創プラン』
(平成28年3月)

茨城県都市計画マスタープラン（平成21年12月）【目標年次：平成37年度】

「茨城県都市計画マスタープラン」では、以下を想定している。

- 縦軸となる常磐広域連携軸を主として、北・東関東広域連携軸と首都圏環状広域連携軸の横軸が結びつき、港湾や空港と連動することにより県内外をつなぐ広域連携ネットワークを形成

都市・地域と広域連携ネットワーク



出典) 茨城県都市計画マスタープラン（平成21年12月）

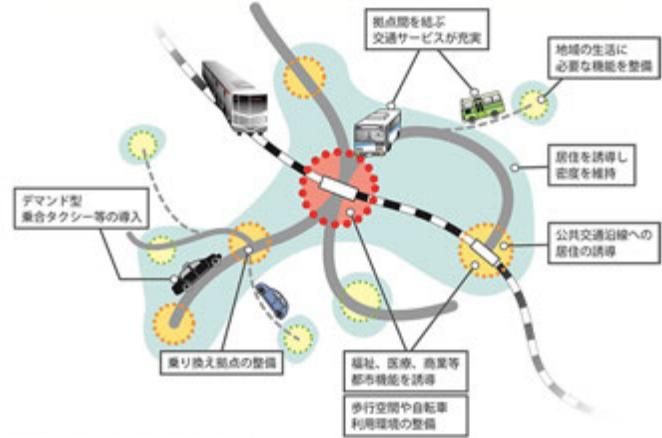
つくば市都市計画マスタープラン2015（平成28年）【目標年次：平成47年度】

つくば市の将来都市構造は、土地利用の特性により市域を4つのゾーンに分けるとともに、市街地規模や都市機能に応じた4種類の拠点、2つの都市軸、2つのネットワークを設定し、これらを組み合わせることにより、つくば市型の「多極ネットワーク型コンパクトシティ」の構築を図り、「つくば市未来構想」で定めた「ハブアンドスポーク型」都市構造を目指す

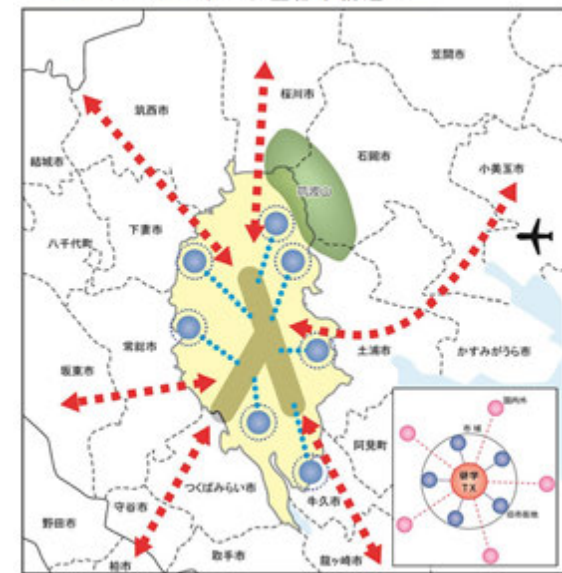
将来都市構造図



< 多極ネットワーク型コンパクトシティのイメージ図 >



< ハブアンドスポーク型都市構造 >



出典) つくば市都市計画マスタープラン2015 (平成28年)

国や他県市等における計画の概要（整理）

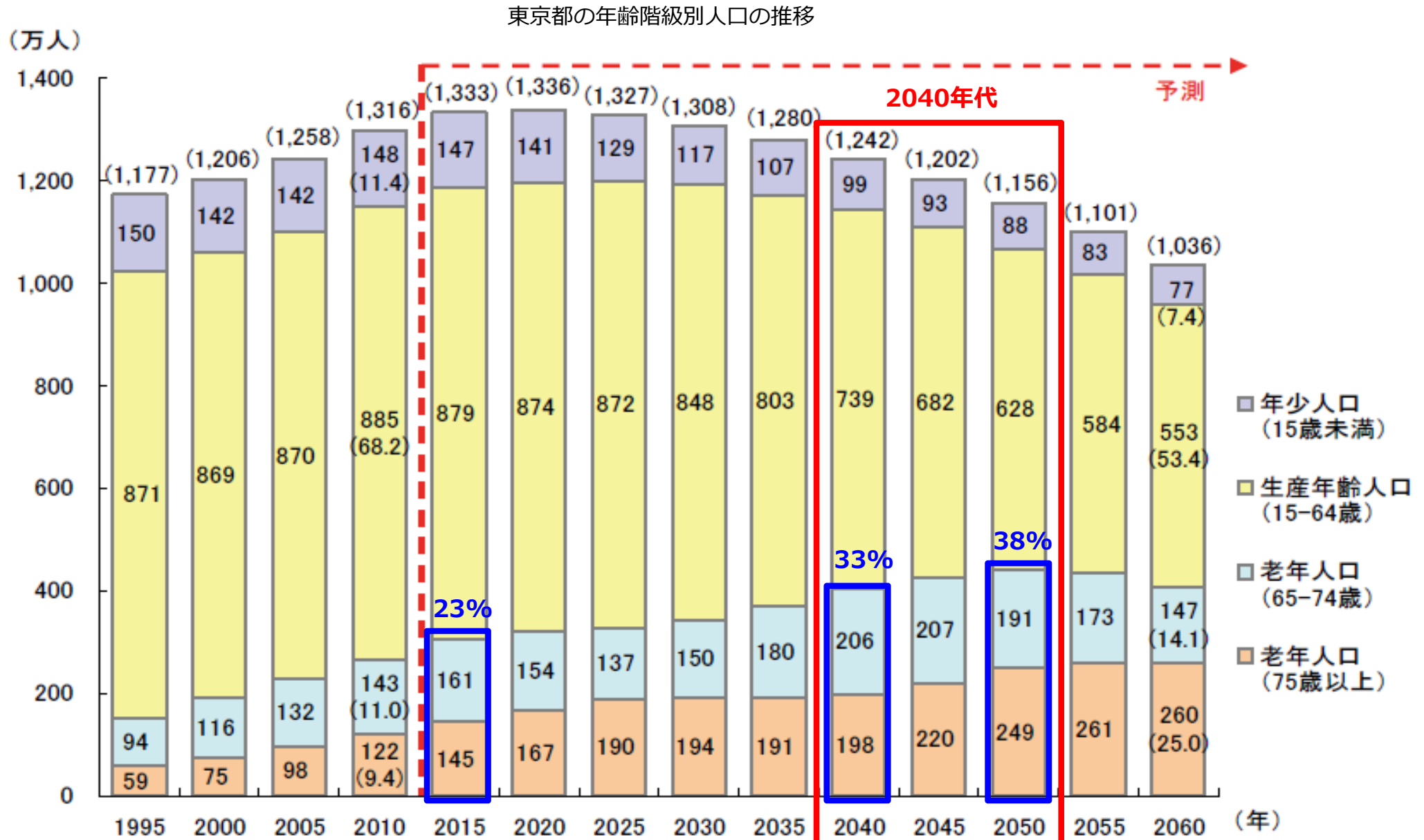
計画等	策定期期	概要
国土のグランドデザイン2050	平成26年7月	<ul style="list-style-type: none"> 「コンパクト＋ネットワーク」により「対流促進型国土」を形成。 リニア中央新幹線により三大都市圏が一体化した「スーパーメガリージョン」を形成。
大都市戦略	平成27年8月	<ul style="list-style-type: none"> 「都市再生の好循環」を加速させ、個性的蓄積の厚みを活かし、世界のオンリーワン、ナンバーワンを目指す。
国土形成計画（全国計画）	平成27年8月	<ul style="list-style-type: none"> 「対流促進型国土」を基本コンセプトとして「スーパーメガリージョン」「日本海・太平洋2面活用型国土」を形成。
首都圏広域地方計画	平成28年3月	<ul style="list-style-type: none"> 「軸」「圏域」「地域群」「対流拠点」の4つの「連携のかたまり」をコンセプト。 「北関東新産業東西軸」のような「連携のかたまり」を首都圏全域であまねく創出。一極集中型の首都圏を対流型都市圏に転換。
第5次首都圏基本計画	平成11年3月	<ul style="list-style-type: none"> 「分散ネットワーク構造」を提示。広域的な連携・交流の要となる都市を「広域連携拠点」として育成・整備（首都圏では業務核都市）。
かながわ都市マスタープラン（改定）	平成19年10月	<ul style="list-style-type: none"> 東京湾岸地域のける交流連携を進めるため、広域幹線道路や鉄道網を充実。 南のゲート（東海道新幹線新駅）と北のゲート（リニア中央新幹線新駅）を結ぶ相模連絡軸を整備・強化。
横浜市都市計画マスタープラン全体構想	平成25年3月	<ul style="list-style-type: none"> 東海道軸、県央方面につながる軸、首都圏南西部の都市等を結ぶ軸など、広域的な機能連携軸を形成。
横浜市中期4か年計画	平成26年12月	<ul style="list-style-type: none"> 中央新幹線（リニア）2027年開業、神奈川東部方面線2019年開業を計画。
川崎市都市計画マスタープラン全体構想	平成19年3月	<ul style="list-style-type: none"> 都市の国際競争力強化、交流人口増加、生活や活動の場としての質の向上等。
相模原市広域交流拠点都市推進戦略	平成26年6月	<ul style="list-style-type: none"> リニア中央新幹線、圏央道等の大規模プロジェクトを活かし、内陸ハブシティを形成。 橋本駅・相模原駅周辺の一体的エリアを中心として「広域交流拠点」を形成。
まちづくり埼玉プラン	平成20年3月	<ul style="list-style-type: none"> 東京都心からの距離に応じて人口や土地利用の動向などが変化し、地域性が異なることから、3ゾーン・4地域に区分し、県土の均衡ある発展から、地域の個性ある発展を進める。
さいたま新都心将来ビジョン	平成26年3月	<ul style="list-style-type: none"> 首都機能の一翼を担う都心として、広域行政機能、業務機能、交流機能等を集積。
千葉県総合計画	平成25年10月	<ul style="list-style-type: none"> 東葛、湾岸ゾーンと東京方面、成田空港ゾーンと北関東や東京方面、圏央道ゾーンのかずさと京浜地域との「人・物・財の流れ」。
千葉市都市計画マスタープラン全体構想	平成28年3月	<ul style="list-style-type: none"> 首都圏の主要な拠点都市として、広域的なネットワークの拠点形成や諸機能のバランスのとれた多心型の都市構造を構築。
柏市都市計画マスタープラン	平成21年6月	<ul style="list-style-type: none"> 生活圏のつながりや連携による多核的ネットワーク構造を「柏市コンパクトシティ」の概念とする。
茨城県総合計画	平成28年3月	<ul style="list-style-type: none"> 北関東自動車道をはじめとした高規格幹線道路、重点港湾、空港など、陸・海・空の広域交通ネットワークを活用し、県内と国内外との結びつきが一層強まり、物流、観光、文化等の分野における交流を促進。
茨城県都市計画マスタープラン	平成21年12月	<ul style="list-style-type: none"> 縦軸となる常磐広域連携軸を主として、3つの横軸が結びつき、港湾や空港と連動することにより県内外をつなぐ広域連携ネットワークを形成。
つくば市都市計画マスタープラン	平成28年	<ul style="list-style-type: none"> 「多極ネットワーク型コンパクトシティ」の構築を図り、「ハブアンドスポーク型」の都市構造を目指す。

～宅地等の需給について～

【1】住宅の需給について

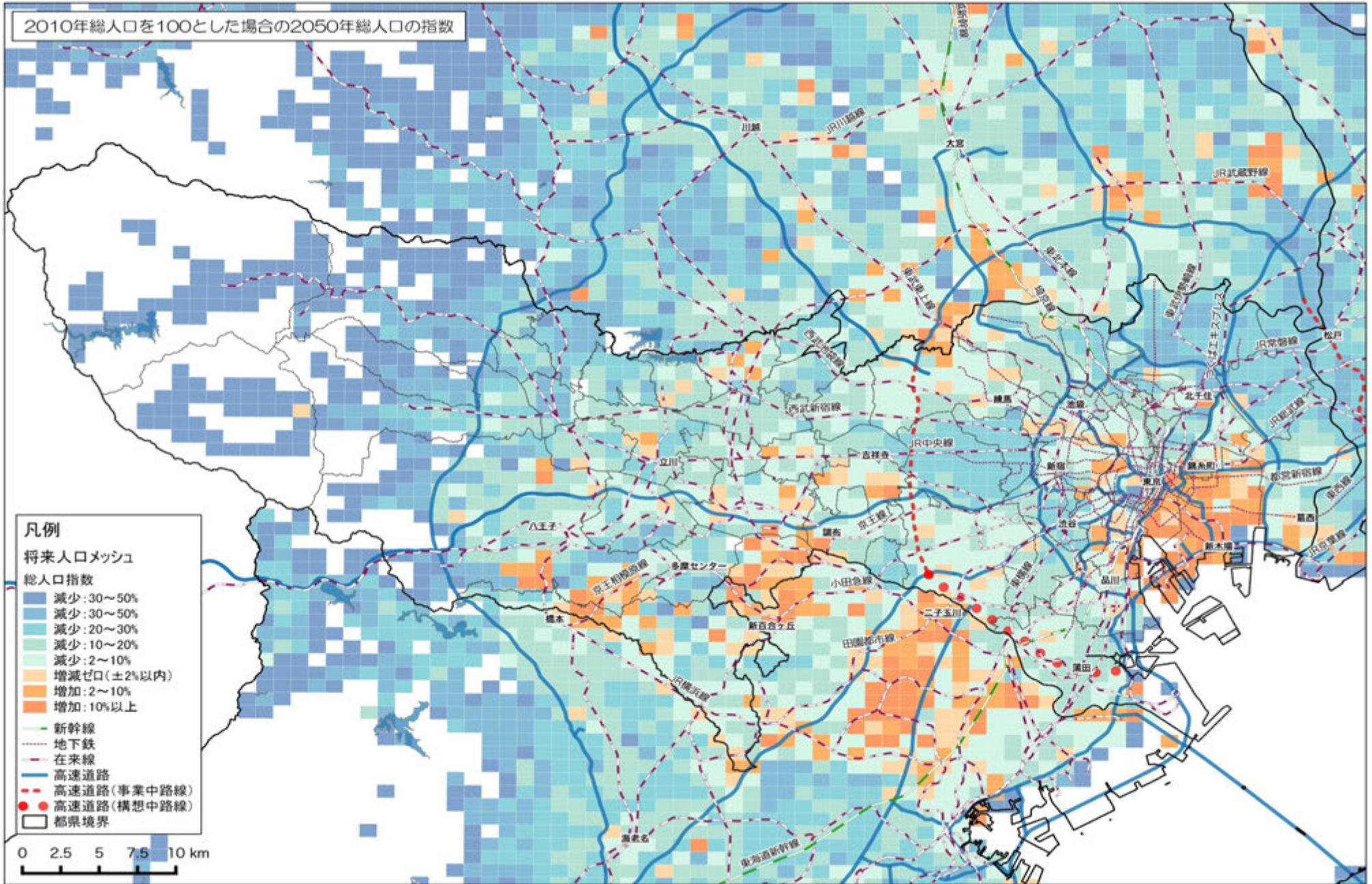
東京都の人口の見通し

- 高年齢率は、2015年の23%から、2040年には33%、2050年には38%となると予測されている。



東京都の地点別人口の見通し

- 人口の変化を1kmメッシュでとらえると、地域によって増減に違いがある。

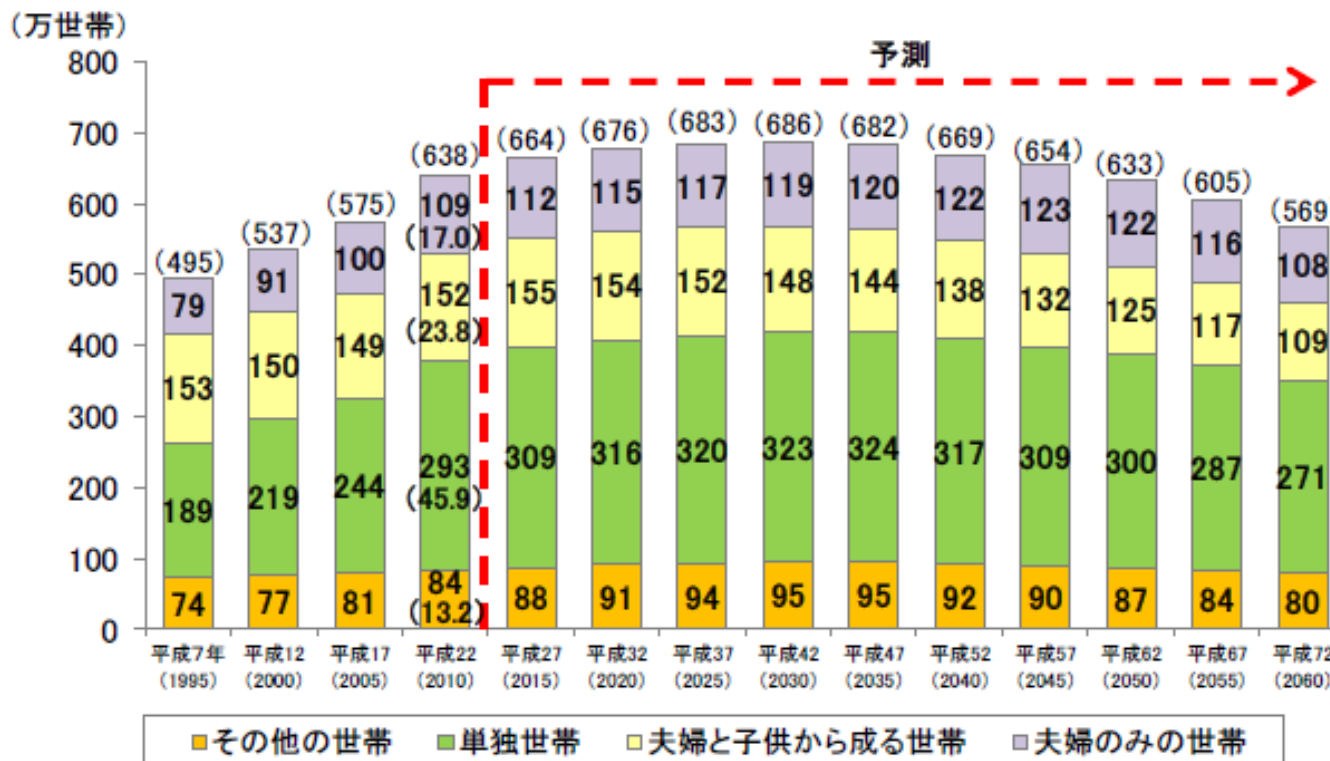


人口減少・少子高齢化に伴う世帯数の減少・世帯類型の多様化

- 世帯数は、単独世帯の増加を背景に2030年頃をピークとして増加するが、その後、人口減少の影響により世帯数も減少すると見込まれている。
- 標準世帯※を含む「夫婦と子供の世帯」が2015年頃から減少し続けると予測されており、「単独世帯」「その他の世帯」は2035年頃から、「夫婦のみの世帯」についても2050年頃から減少に転じると予測されている。

※「標準世帯」： 夫婦と子供2人の世帯。

家族類型別世帯数の推移



(資料) 東京都長期ビジョン 平成26(2014)年12月を基に作成

(備考) 1 「国勢調査」(総務省)等から作成

2 平成27(2015)年以降は政策企画局による推計

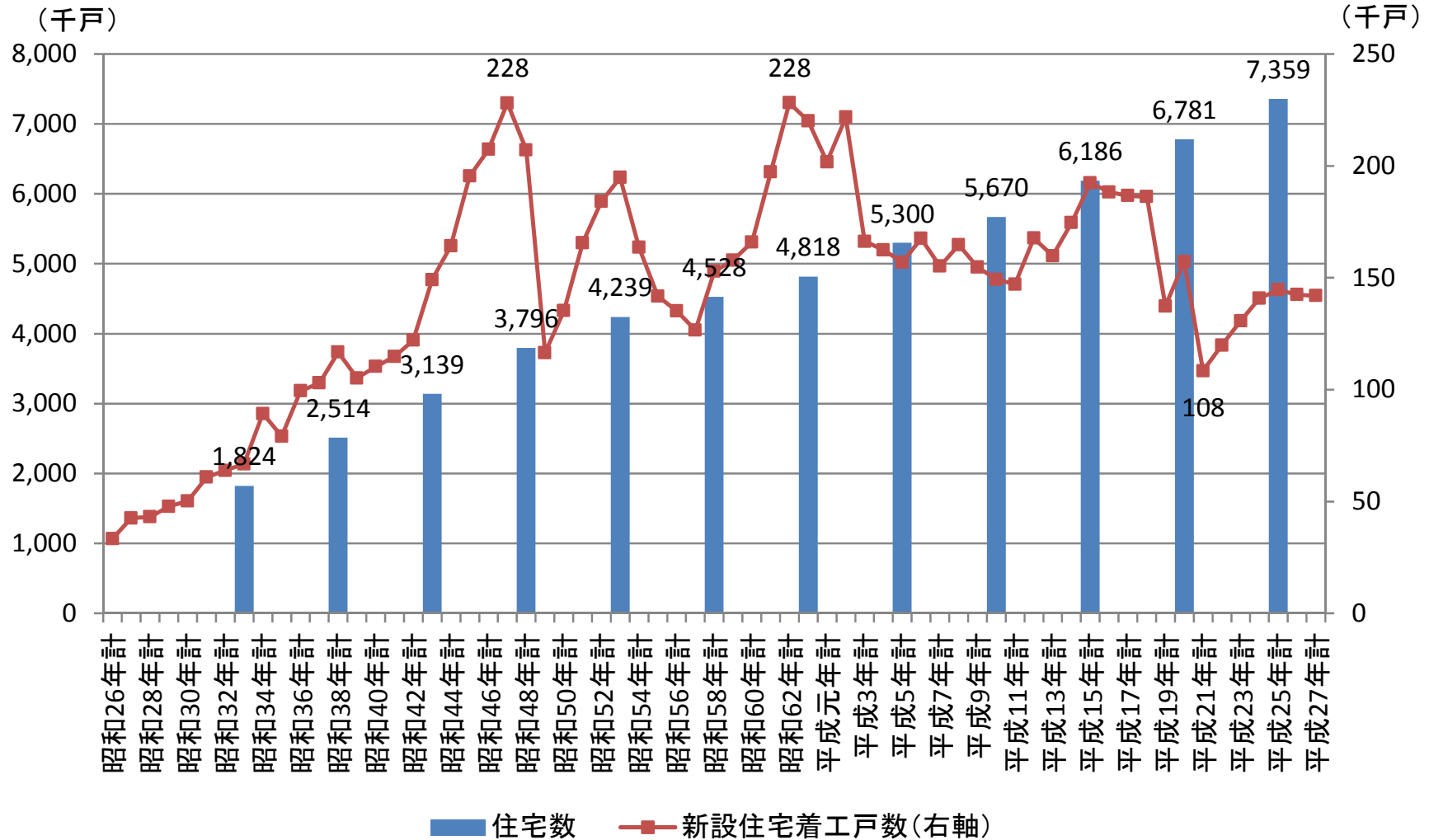
3 内訳の()内の数字は世帯数に占める割合

4 四捨五入しているため、内訳の合計が総数と一致しない場合がある。

住宅ストックの増加

- 東京都における新設住宅着工戸数は、昭和26年には3万戸/年程度だったが昭和後半～平成においては、15～20万戸/年程度で推移している。
- 住宅数は昭和33年には180万戸程度だったが、その後伸び続け、平成25年には700万戸を超えている。

住宅数および新設住宅着工戸数の推移（東京都）

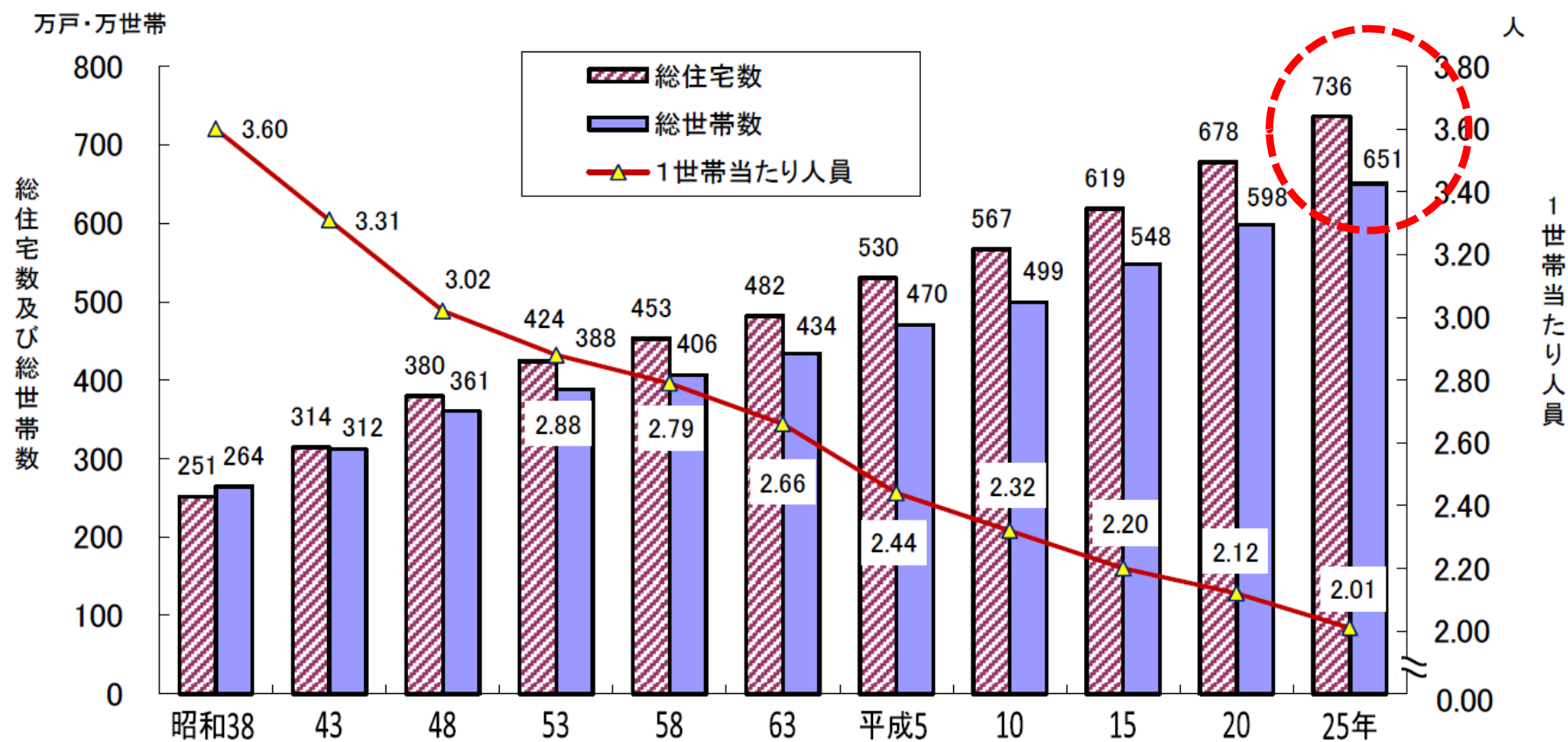


出典) 住宅・土地統計調査、住宅着工統計より作成

世帯数の減少と住宅ストックの増加によるギャップの発生・拡大

- 平成25年時点において、総住宅数が736万戸、総世帯数が651万世帯となっており、総住宅数が総世帯数を大きく上回っており（約85万戸）、このギャップは年々拡大してきている。

総住宅数、総世帯数及び1世帯当たり人員の推移

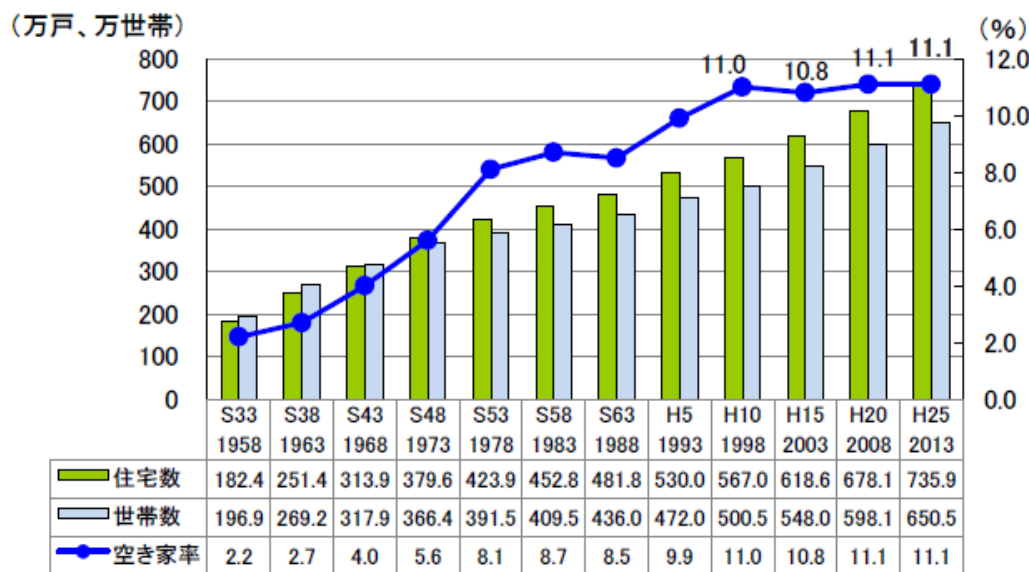


出典) 平成25年住宅・土地統計調査 東京都の概要

空き家の増加

- 世帯数と住宅ストックとのギャップにより、都内でも空き家が増加し、生活環境の悪化や地域活力の衰退が懸念されている。
- 空き家数は平成25年時点で約82万戸であり、総住宅数と総世帯数のギャップに相当する。

住宅ストック数、世帯数、空き家率の推移



空き家総数81.7万戸の内訳

	賃貸用					その他(居住世帯が長期不在等(※))					二次的住宅 (別荘等)	売却用
	戸建	長屋建	共同住宅		その他	戸建	長屋建	共同住宅		その他		
			木造	非木造				木造	非木造			
腐朽・破損なし (65.6万戸)	1.1万戸	0.7万戸	10.1万戸	37.0万戸	0.1万戸	4.9万戸	0.3万戸	0.9万戸	4.7万戸	0.2万戸	1.0万戸	4.6万戸
腐朽・破損あり (16.1万戸)	10.9万戸					4.2万戸					0.2万戸	0.8万戸
合計 (81.7万戸)	59.8万戸					15.2万戸					1.2万戸	5.4万戸

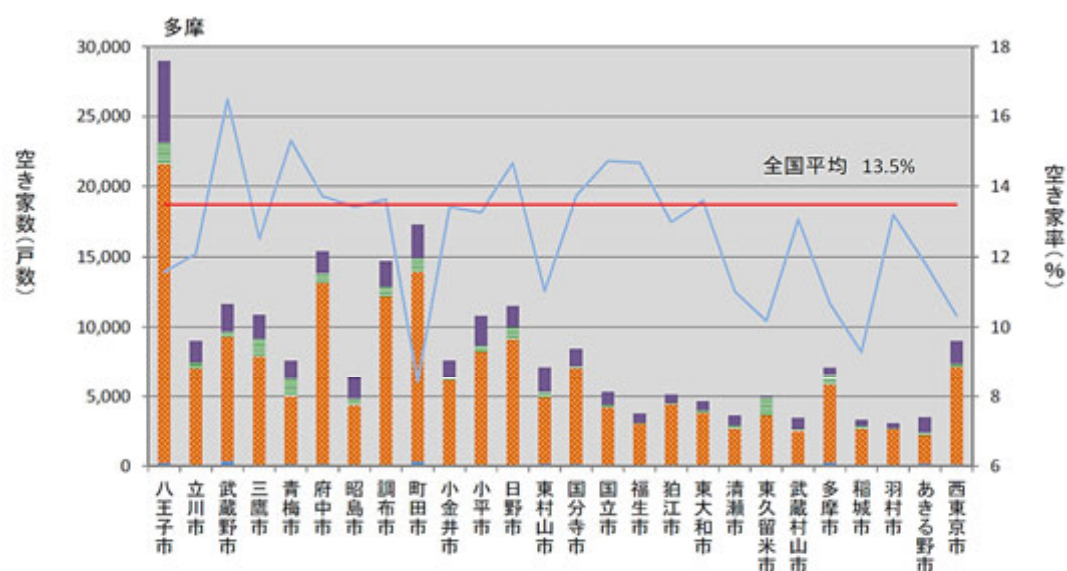
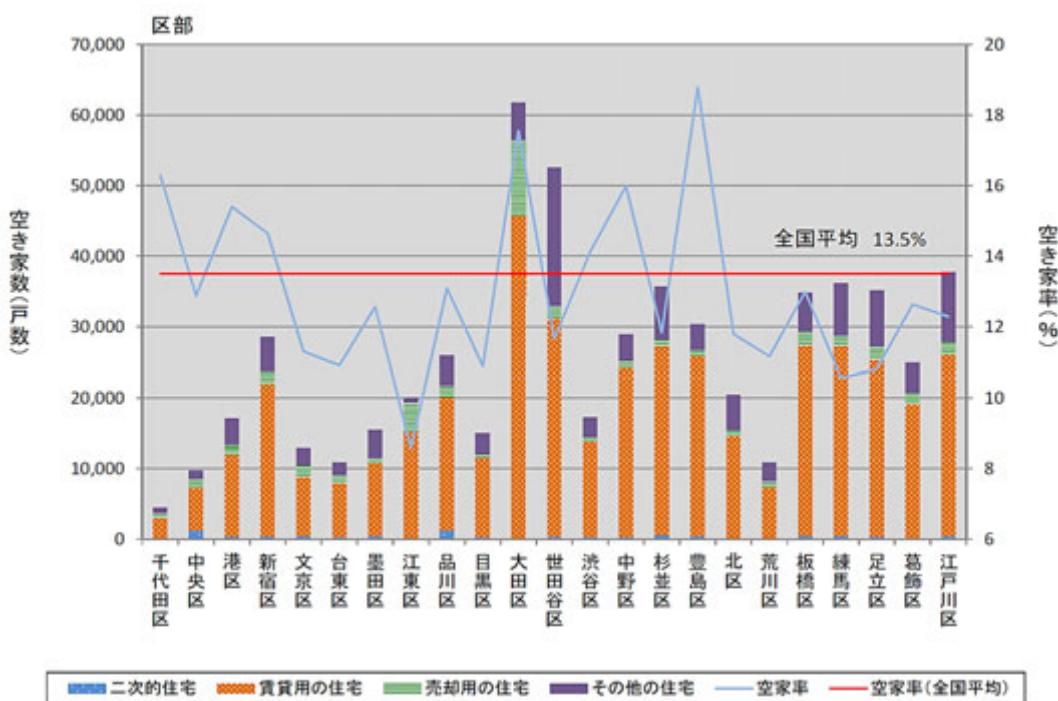
(※) 転勤・入院などのため居住世帯が長期にわたって不在の住宅や建替えなどのために取り壊すことになっている住宅など
 (資料) 住宅・土地統計調査/総務省

出典) 良質なマンションストックの形成促進計画 (平成28年3月/東京都)

地域別に異なる空き家の発生状況

- 空き家数について、大田区、世田谷区で50,000戸を上回る。
- 空き家率について、区部では千代田区、大田区、中野区、豊島区等7区で、多摩では武蔵野市、青梅市、日野市、国立市、福生市等9市で全国平均を上回る。

空き家数及び空き家率（平成25年住宅・土地統計調査より）

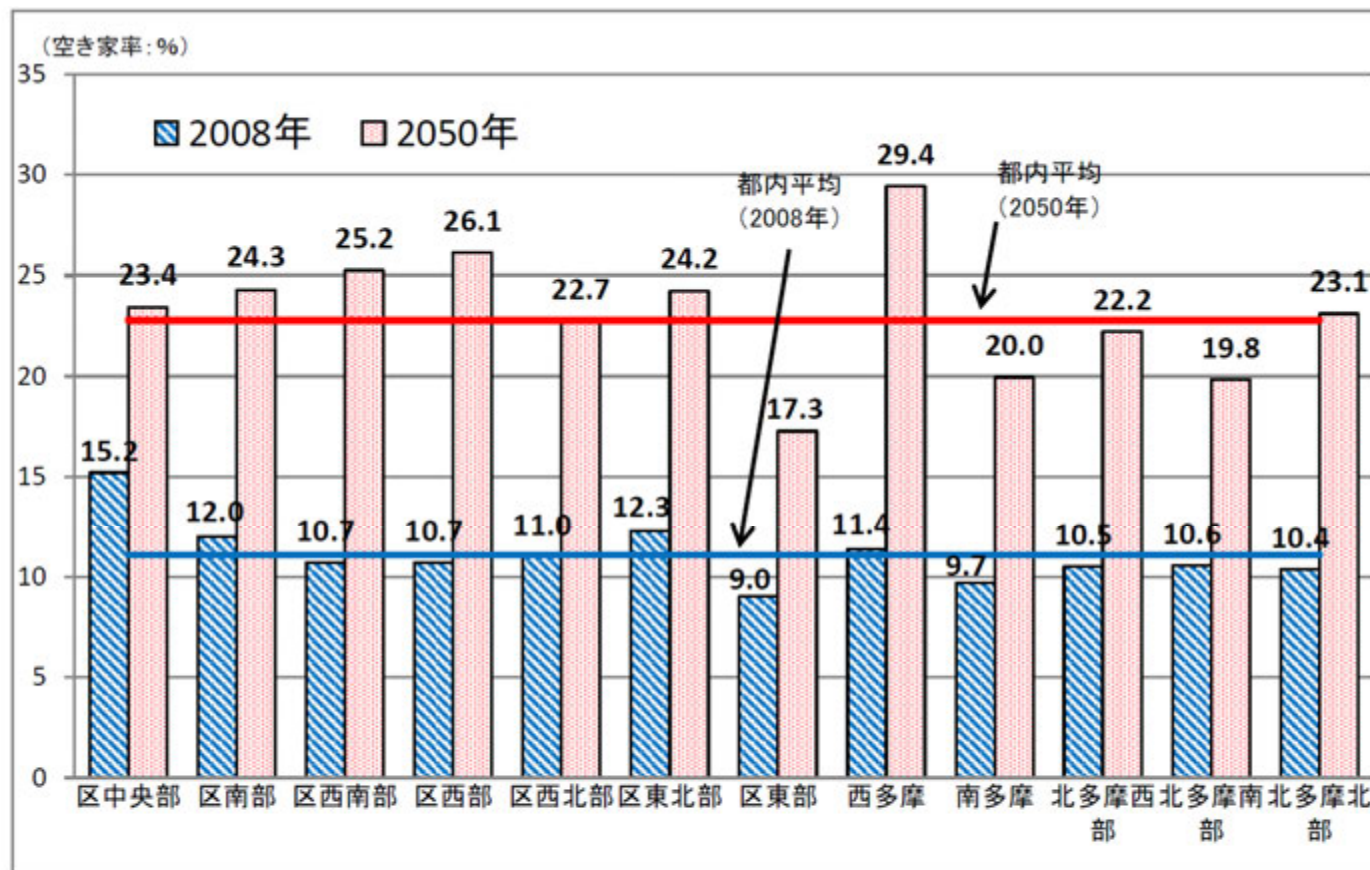


(注)
 1 総務省統計局「平成25年住宅・土地統計調査」より作成
 2 空き家とは、別荘などの二次的住宅、賃貸や売却のための住宅、その他の住宅(例えば、転勤・入院などのため居住世帯が長期にわたって不在の住宅や建て替えなどのために取り壊すことになっている住宅など)を指す。

将来の空き家増加の見込み

- 今後は空き家数も増加していくことが見込まれる。2008（平成20）年時点で約75万戸ある都内の空き家は、約40年後の2050（平成62）年には倍増し、170万戸を超える見通しである。空き家率も全ての地域で上昇し、多くの地域で2割を超え、3割近くに達する地域もある。

空き家率の将来推計



※ 東京の自治のあり方研究会による独自推計。

2008(平成20)年は総務省「平成20年住宅・土地統計調査」による実績値。2050(平成62)年の推計値は総務省「国勢調査」(平成7年-平成22年)による世帯数の増減傾向を反映して算出した推計値

出典統計の実績値が存在しない等の理由により、西多摩地域に瑞穂町、日の出町、檜原村、奥多摩町は含まれず、また、島しょ地域は集計していない。

出典) 東京の自治のあり方研究会「最終報告」 (平成27年3月/東京の自治のあり方研究会)

居住・滞在に対する新たなニーズ（訪日外国人・高齢者）

- 2020年における訪日外国人数が2,500万人と仮定した場合、観光宿泊施設が不足しているとの予測がなされている。政府は2020年のインバウンド目標を2,000万人から3,000万人に引きあげており、いっそうの宿泊施設不足が予想される。
- 東京都の福祉サービス利用者（施設サービス利用者及び居住系サービス利用者）は平成37（2025）年にかけて大きく増加すると予測されており、特に居住系サービスの利用者数の増加スピードが著しい。

宿泊施設の不足

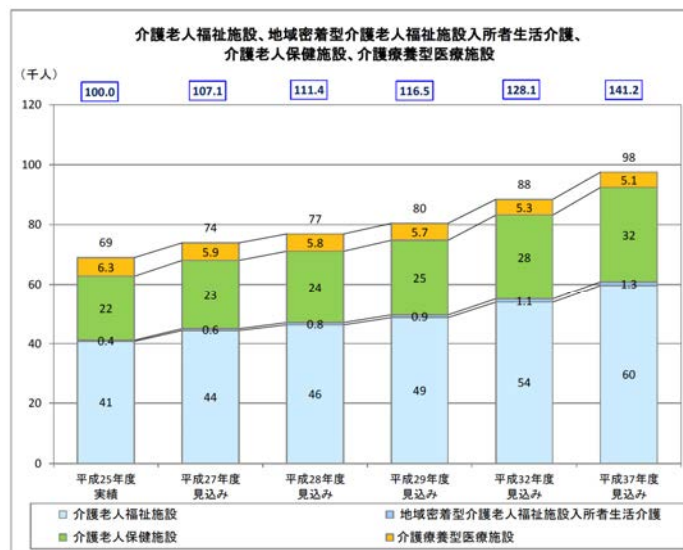
2020年訪問客数2,500万人の場合における、それまでのホテルオープン計画と追加必要客室数

	追加必要客室数 (a)	ホテルオープン計画(客室数) (b)	過不足 (b-a)
北海道	0	1548	1,548
東北	0	1360	1,360
関東	2,418	4519	2,101
東京	13,843	9549	▲ 4,294
甲信越北陸	18	1206	1,188
東海中部	40	2779	2,739
近畿	23,476	3765	▲ 19,711
中国	290	1072	782
四国	0	862	862
九州	860	1008	148
沖縄	374	3393	3,019
全国計	41,319	31,061	▲ 10,258

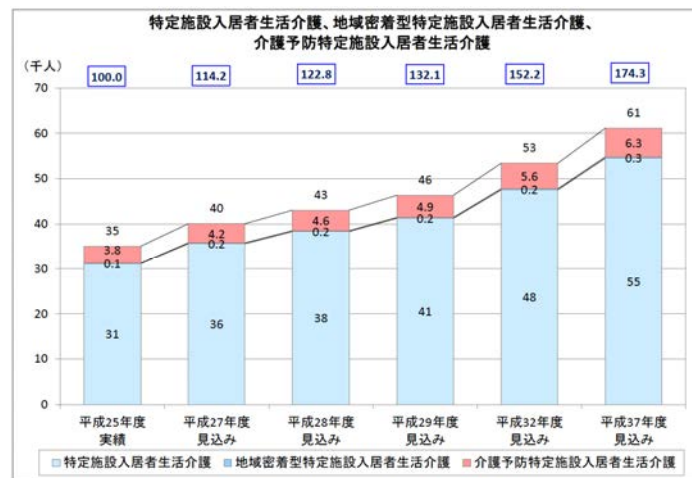
(注) 追加必要客室数はみずほ総合研究所試算値、宿泊施設新・増設計画は「週刊ホテルレストラン」調べ。

(資料) オータパブリケーションズ「週刊ホテルレストラン」、みずほ総合研究所

高齢者施設・居住サービス利用者数の見込み



(注) □で囲んだ数値は、平成25年度実績を100とした場合の比率



(注) □で囲んだ数値は、平成25年度実績を100とした場合の比率

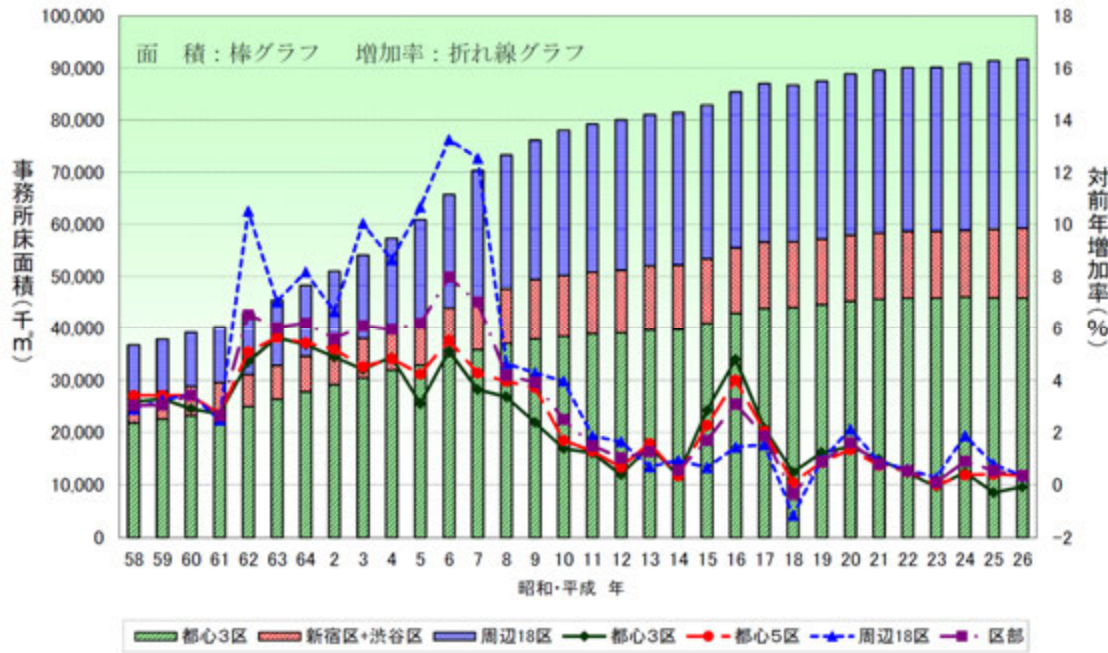
～宅地等の需給について～

【2】 オフィスの需給について

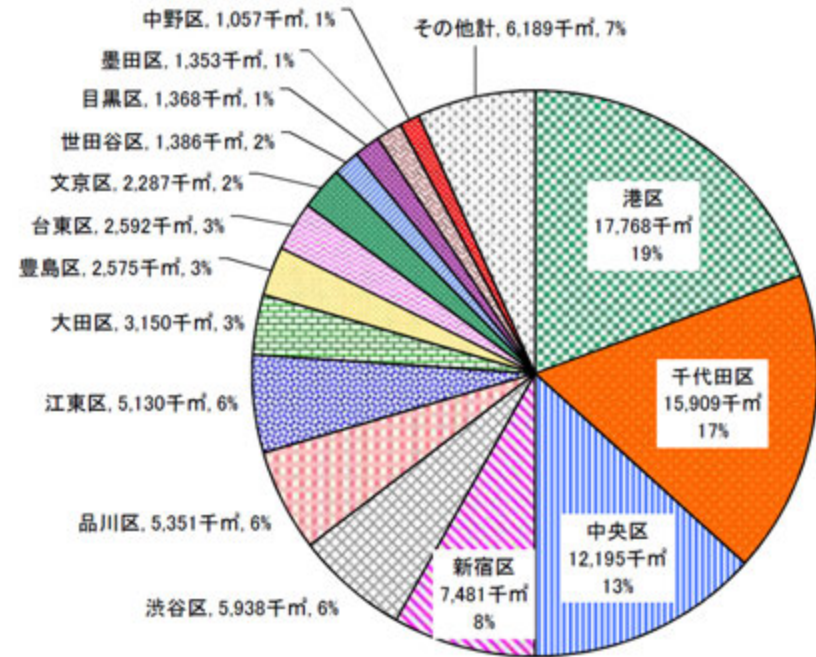
オフィス床面積は緩やかに増加

- 平成26年1月1日時点で、23区内の事務所床面積は、約9,173万平方メートルで、平成25年の約9,142万平方メートルに対し、約31万平方メートル増加。
- 床面積の割合は都心3区で約50%を占める。

事務所床面積の推移（区部）



事務所床面積の割合（区部）



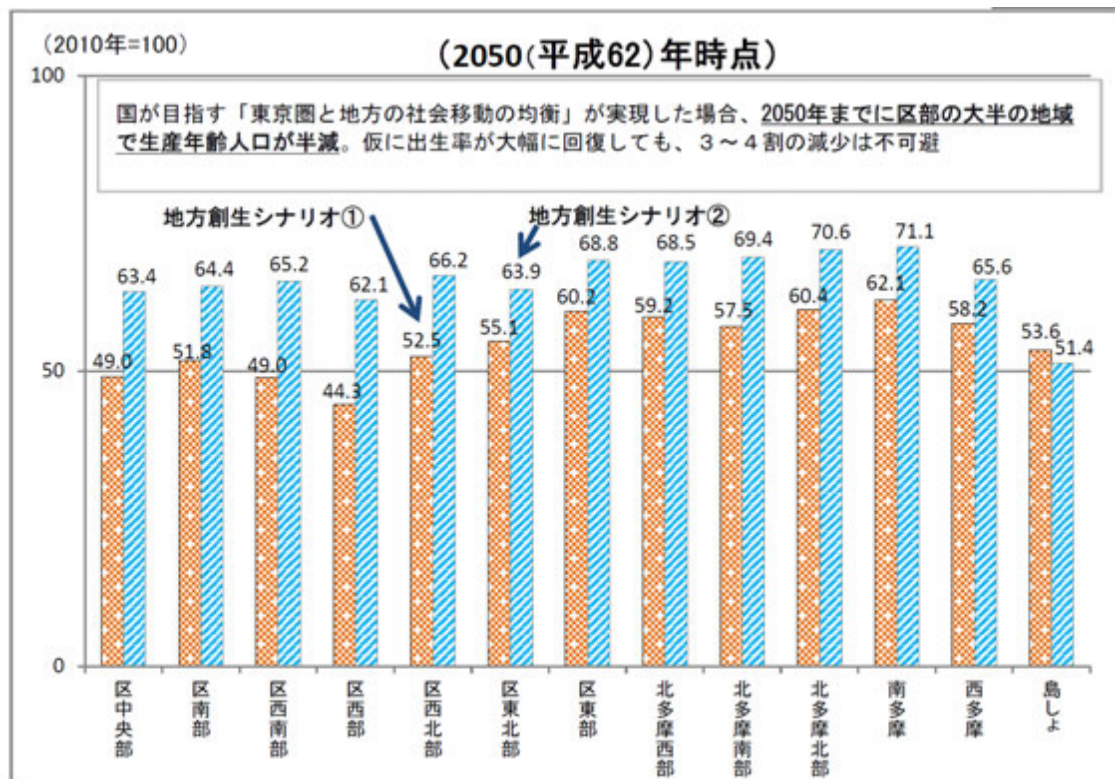
出典) 東京の土地 2014 (土地関係資料集) (平成27年/東京都)

(課税資料より作成)

生産年齢人口は減少

- 国が目指す「東京圏と地方の社会移動の均衡」が実現した場合、2050年までに区部の大半の地域で生産年齢人口が半減。仮に出生率が大幅に回復しても、生産年齢人口の3～4割の減少は不可避と予想されている。
- 一方、「一般的に高齢と思う年齢」は、平成25年時点でも70歳以上と考えている人が半数を超えており、今後、高齢者の就業に対する意欲、機会も増えてくることが想定される。

国が掲げる目標が実現した場合の生産年齢人口の動き

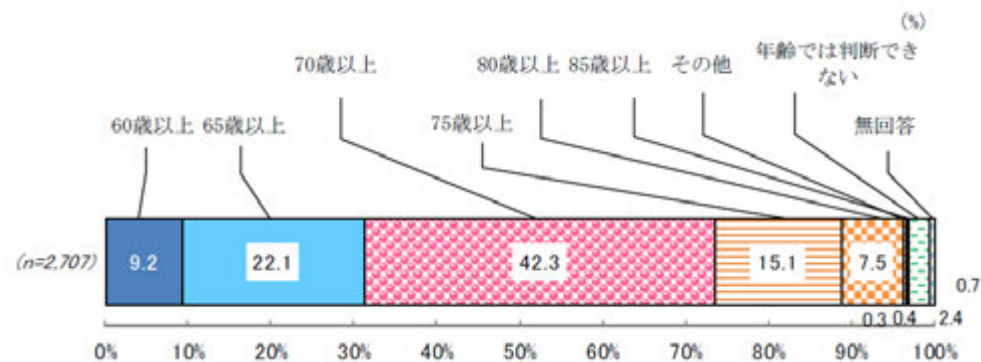


※ まち・ひと・しごと創生本部事務局提供データに基づき、東京の自治のあり方研究会において推計。
 なお、提供データにおいて、2010年実績値の端数処理がされているため、総務省「国勢調査」の実績値と必ずしも一致しない。

注) 地方創生シナリオ①：出生傾向は変化せず、東京と地方の社会移動均衡が図られた場合
 地方創生シナリオ②：国長期ビジョンで想定する出生傾向の回復が見られ、東京と地方の社会移動均衡が図られた場合

出典) 東京の自治のあり方研究会「最終報告」 (平成27年3月/東京の自治のあり方研究会)

一般的に高齢と思う年齢



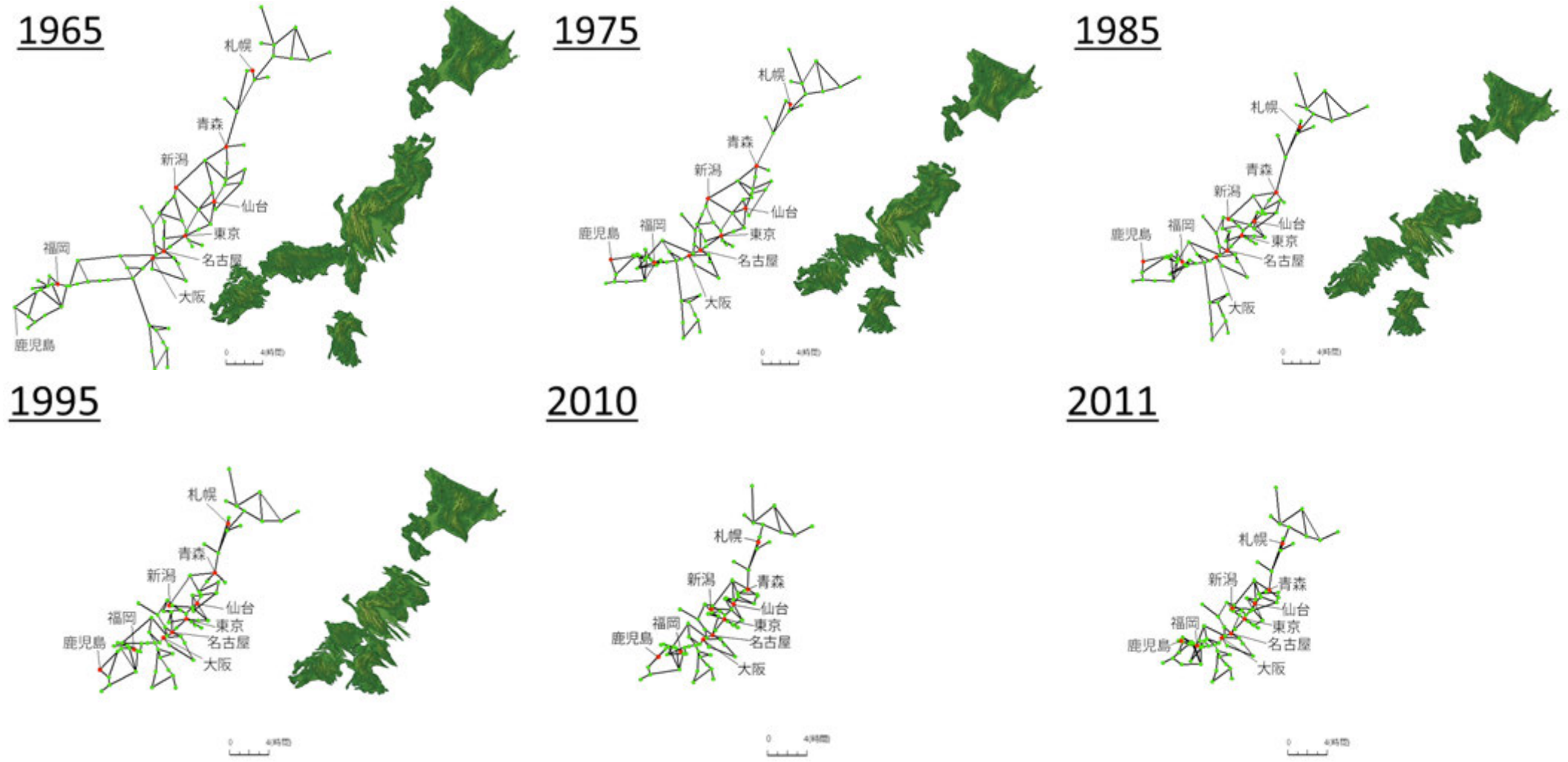
出典) 高齢期に向けた「備え」に関する意識調査 (平成25年/内閣府)

～時間距離短縮による広域化の進展について～

時間距離短縮の進展

- 高速道路、高速鉄道や航空ネットワークの発達により、東京と日本各地の間の時間距離は著しく短縮してきており、今後リニア中央新幹線等による時間距離短縮が見込まれる。2040年代の日本における東京の役割と都市づくりを考えていく上では、このような状況を踏まえ、より広域を視野に入れ都市づくりを考えていく必要がある。
- 東京大学清水英範氏・東北大学井上亮氏により作成された、1965年から2011年の間の鉄道時間距離データによる時間地図（地点間の時間距離を地図上の距離によって表現）では、鉄道網整備が進むにつれて日本列島全体の時間距離が大幅に縮んだ様子が表現されている。

「時間地図」で見る鉄道網の高速化



時間距離短縮による交流人口増加の進展

- 全国各地域の中心から4時間で到達可能な人口が全人口に占める割合（「交流率」）は、新幹線開業等に伴う移動時間の短縮により、着実に上昇している。
- 東京都の区部や市町村部の「交流率」は高い水準にあり、特に区部については2000年以降、75%以上となっている。

総合的な移動時間の短縮

