

中央区地域公共交通会議

第1回 交通戦略部会 討議資料

- (1) 総合交通計画及び総合交通戦略策定の目的
- (2) 中央区の社会経済・交通現況の整理
- (3) 中央区の交通課題の抽出・整理
- (4) 目指すべきまちの将来像と交通体系の基本方針の検討

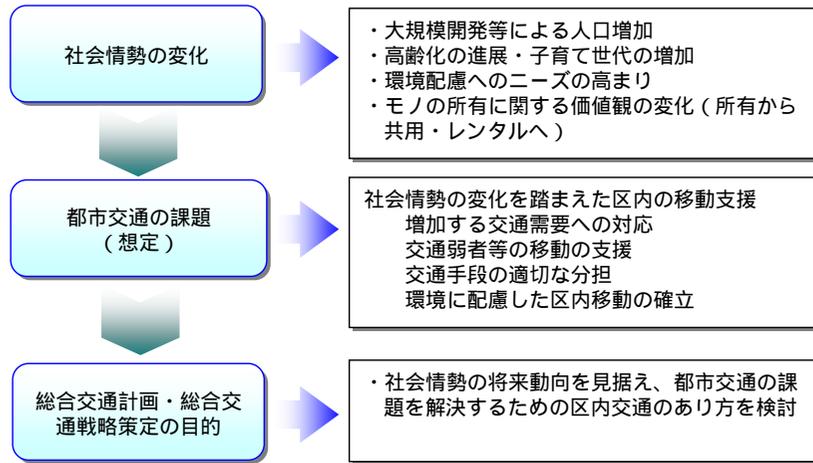
平成23年11月28日

中央区 環境土木部 環境政策課

総合交通計画及び総合交通戦略策定の目的

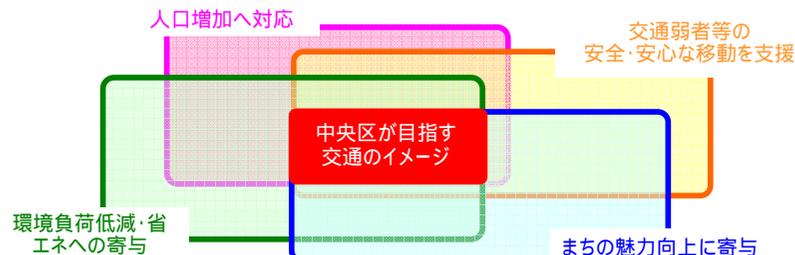
総合交通計画・総合交通戦略の位置付けと調査方針

-1. 総合交通計画・総合交通戦略の位置付けと調査方針



-2. 総合交通計画・総合交通戦略策定にあたっての着眼点

- (1) 増加する交通需要に対応可能な交通
 - ・大規模開発等に伴う人口増加への対応
- (2) 交通弱者等の安全・安心な移動を支援する交通
 - ・今後確実に進行すると予測される高齢化への対応
 - ・新規開発エリアを中心に増加している子育て世代の移動支援
- (3) 環境負荷低減・省エネに寄与する交通
 - ・二酸化炭素や大気汚染物質の排出の抑制
 - ・エネルギー消費量の抑制
- (4) まちの魅力向上に寄与する交通
 - ・江戸から引き継がれてきた文化や時代の最先端性など中央区の風格・個性を発揮



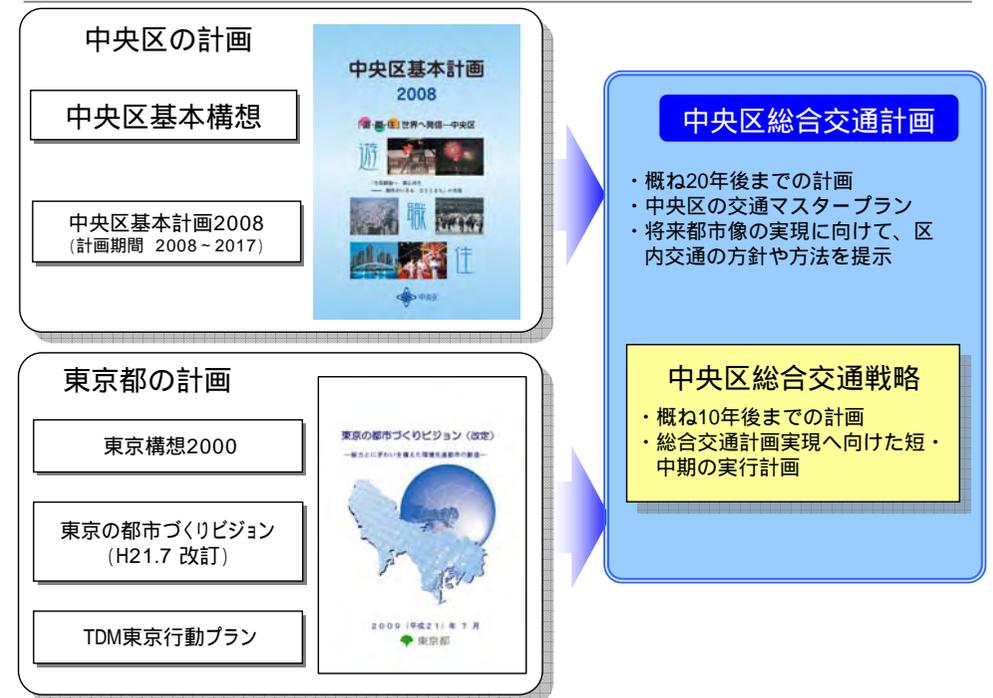
-3. 総合交通計画・交通戦略について

総合交通計画とは
中央区の中長期を見越した交通のあるべき姿や方向性、その実現のための方針や方法の大枠を示す計画。いわゆる都市交通マスタープラン

総合交通戦略とは
短・中期の間に実施すべき施策と、その役割分担等を示す実行計画。いわゆる都市交通アクションプラン

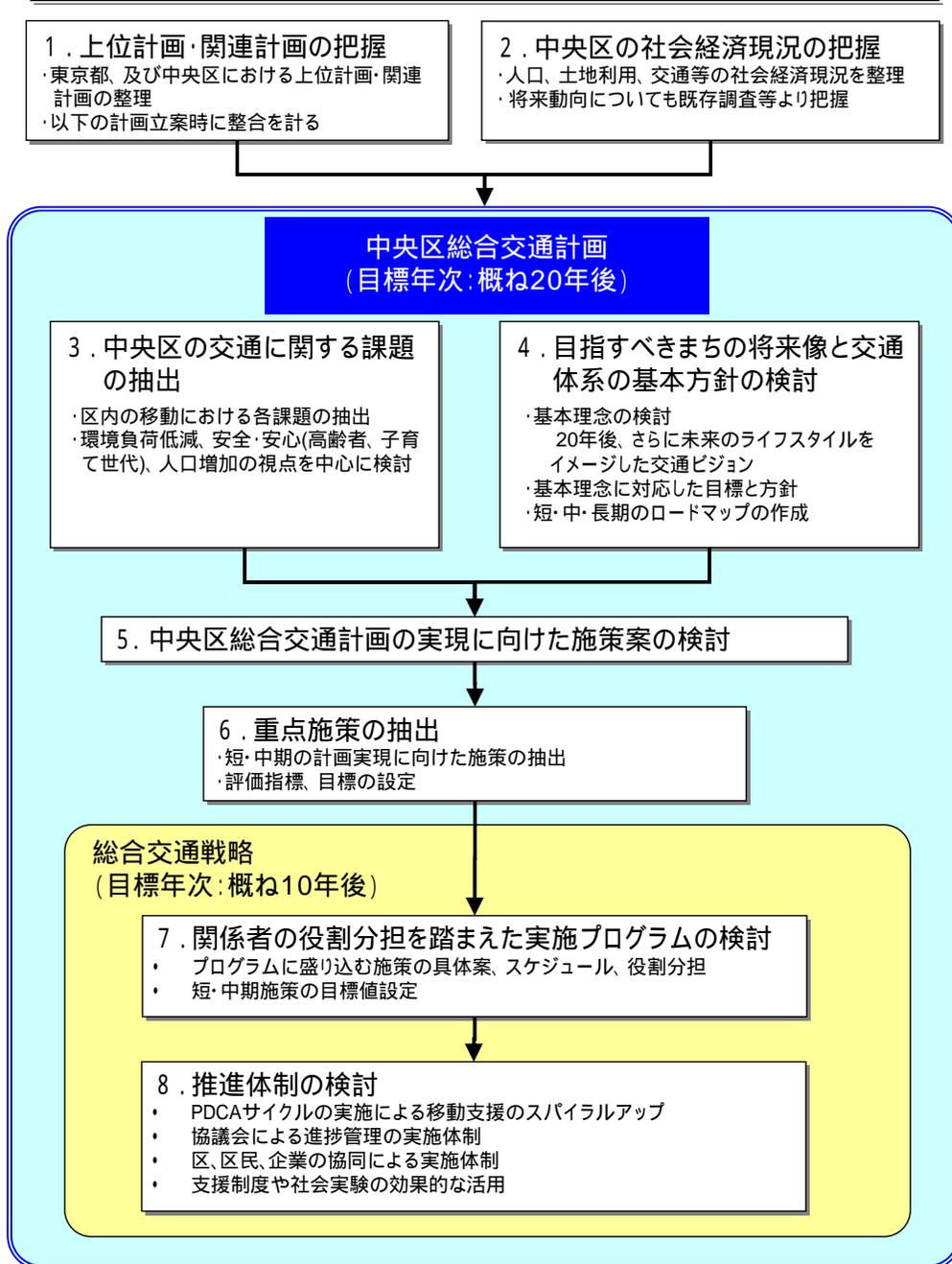
総合交通計画・総合交通戦略の策定にあたっては、中央区に住む人、働く人、訪れる人の移動と、中央区での物の移動を支援し、より良い中央区の交通のあり方を計画し、その実現に向けた実行計画を検討することを目的に、徒歩・自転車・公共交通および物流を対象とする。

-4. 総合交通計画・交通戦略策定の位置付け



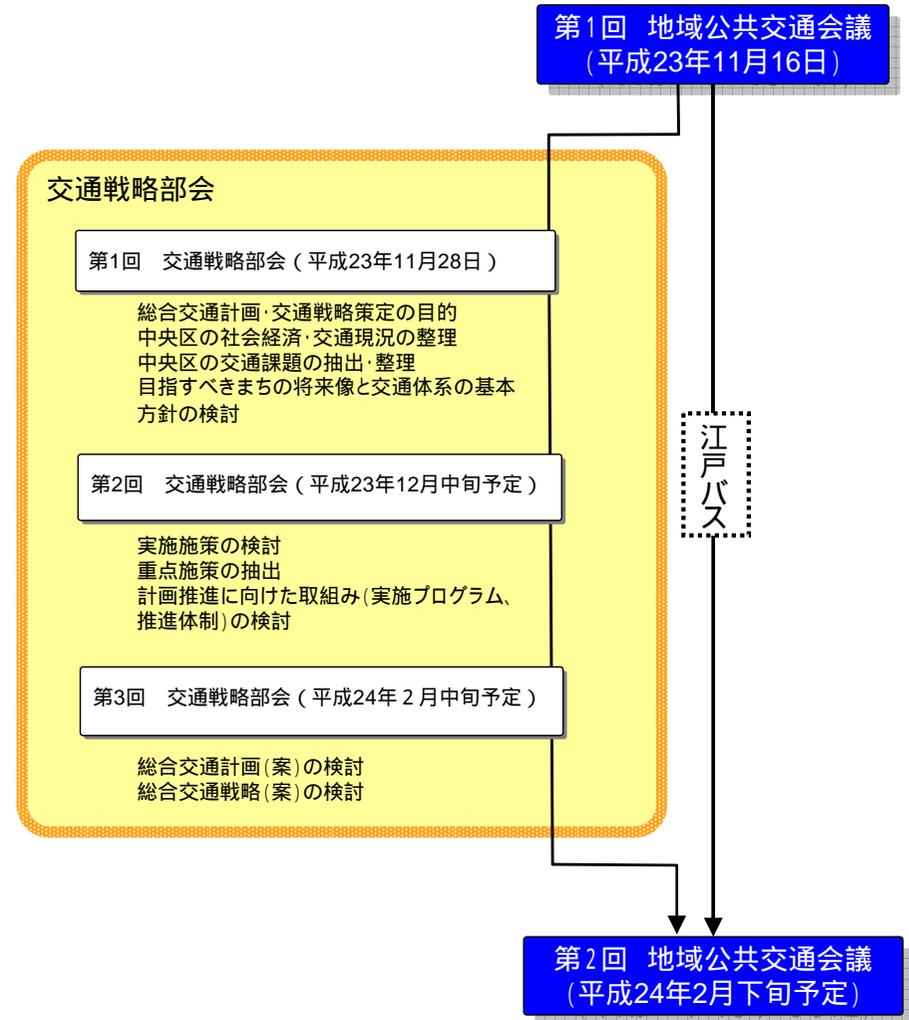
総合交通計画及び総合交通戦略策定の目的

- 5. 総合交通計画・交通戦略策定の流れ



- 6. 総合交通計画・交通戦略策定の検討体制・スケジュール

総合交通計画・交通戦略の策定に当たっては、交通戦略部会を設置して検討を行い、地域公共交通会議に諮るものとする



中央区の社会経済・交通現況の整理

社会環境の現況

-1. 高齢社会の更なる進展

東京都の20年後（2030年）の将来人口は、現在（2010〔平成22〕年）と同水準であり、既に減少傾向を示す全国と傾向が異なる。

また、東京都の高齢化率は、2010年現在、20.4%（高齢者人口約264万人）であるが、20年後には高齢化率28.0%（高齢者人口361万人）に上昇すると予測されている（国立社会保障・人口問題研究所推計値）。

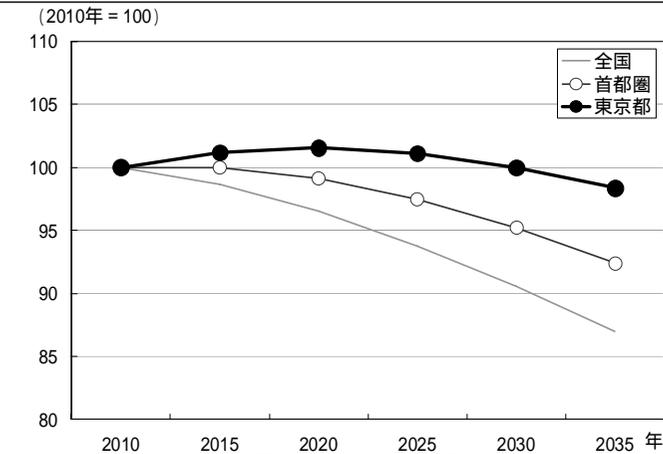
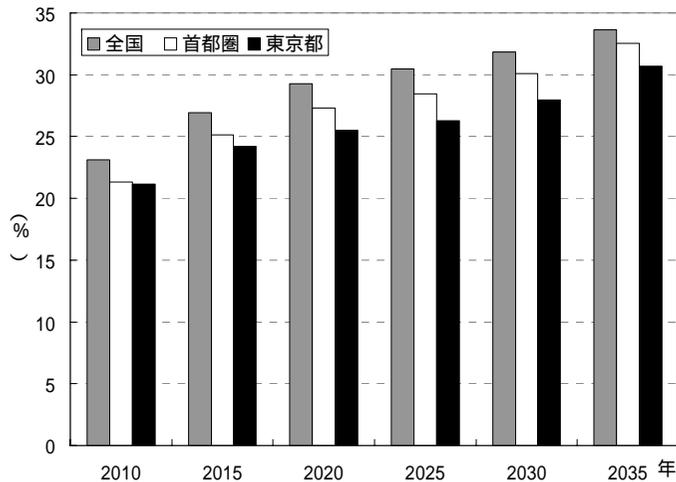


図 将来人口の予測



資料：『日本の都道府県別将来推計人口』（平成19年5月推計）

図 高齢化率の推移予測

-2. 我が国の地球温暖化に対する近年の取り組み

国際的な地球温暖化防止の社会的ニーズが高まり、日本は京都議定書を批准し、1990年比で6%の温室効果ガスの削減に向けて取り組んでいる。

我が国のCO2排出量の約2割は運輸部門からの排出が占めており、この削減に向けて国土交通省では「自動車・道路交通対策」や「環境負荷の小さい交通体系の構築」などの取り組みを進めている。

また、「環境負荷の小さい交通体系」の構築の具体として「物流の効率化」や「公共交通の利用促進等」の取り組みが挙げられている。



資料：国土交通白書 2010

図 環境的に持続可能な交通 (EST) の普及展開

中央区の社会経済・交通現況の整理

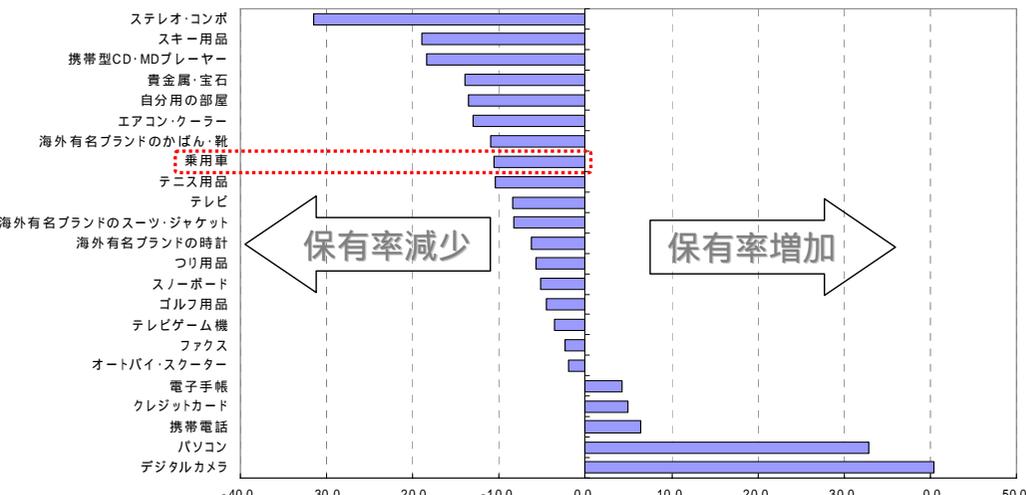
社会環境の現況

(参考) 意識の変化<若者のモノ保有に対する意識>

若い世代のモノの保有率の変化をみると、全般的に保有率が下がっており、モノをもたなくなっている傾向がうかがえる。
車に関しても、都市部を中心に、若者の保有率低下が全体の保有率押し下げ要因になっていると推察され、レンタルやシェアでもよいという意見もある。

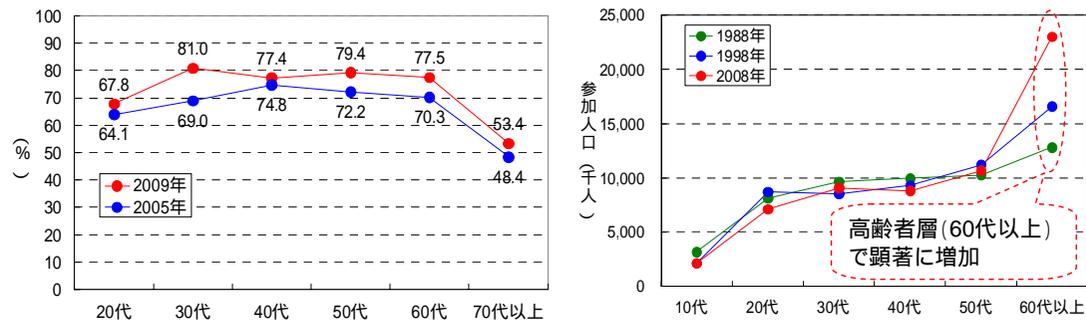
(参考) 意識の変化<日常生活の行動・意識>

「地域が元気になるための活動に参加したいかどうか」については、若い世代も含めその意識は高いとともに、近年さらに高まる傾向にある。
国内観光旅行への参加人口をみると高齢者で顕著に増加している。高齢者人口の増加とあいまって参加人口を大きく増加させていると思われる。



(注)「自分専用として持っている」と答えた割合を保有率とし、2007年調査時の保有率から2000年調査時の保有率を引いたもの
資料：国土交通白書2010、ソース：日本経済新聞社産業地域研究所「20代若者の消費異変」(2008)より

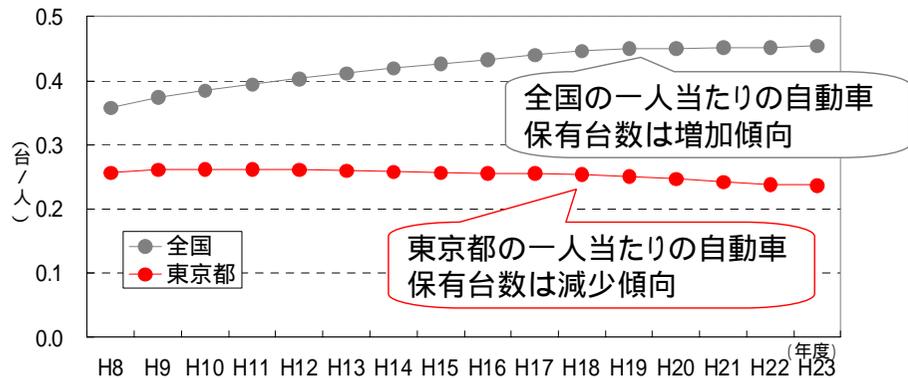
図 20代若者のモノの保有率(2007年と2000年の比較)



資料)内閣府「地方再生に関する特別世論調査」(2009年)、「地域再生に関する世論調査」(2005年)より一部抜粋により国土交通省作成
資料) (財)日本生産性本部「レジャー白書」、総務省「人口推計」より国土交通省作成

図 地域が元気になるための活動への参加 図 世代別国内観光旅行の参加人口

高齢者の日常生活に関する意識調査結果(平成21年度)によれば、高齢者の日常生活の移動手段は、「自動車、バイク、スクーター」と言った私的交通が最も多く、次いで「バス・電車」と言った公共交通、さらに「歩行」と続く。
一方、高齢者の外出時の障害は、「道路に階段、段差、傾斜があったり、歩道が狭い」が最も多く、次いで「バスや電車等公共の交通機関が利用しにくい」が続く。



資料：財団法人自動車検査登録情報協会HP、総務省統計局HP、東京都総務局HPより作成

図 一人当たり自動車保有台数の推移

| 表 主な外出手段 (%) | | 表 高齢者の外出時の障害 (%) | |
|--------------------|------|-----------------------------|------|
| 自動車、バイク、スクーター*1 | 55.0 | 道路に階段、段差、傾斜があったり、歩道が狭い | 8.4 |
| バス・電車 | 43.3 | バスや電車等公共の交通機関が利用しにくい | 7.7 |
| 家の近くの歩行*2 | 41.9 | 街路灯が少ない、照明が暗い | 4.8 |
| おおよそ15分以上の歩行*2 | 37.5 | 交通事故が多く不安 | 4.5 |
| 自転車 | 37.5 | 道路に違法駐車、放置自転車、荷物の放置などがある | 4.0 |
| タクシーの利用 | 25.3 | バスや電車などの公共交通機関が未整備 | 4.0 |
| 車椅子、電動車椅子 | 1.7 | ベンチや椅子等休める場所が少ない | 3.8 |
| その他 | 0.1 | トイレが少ない、使いにくい | 3.6 |
| 自分一人で外出することはほとんどない | 4.9 | 公共施設等に階段、段差が多く不安 | 3.5 |
| 無回答 | 0.2 | 標識や案内表示が少ない、わかりにくい | 1.4 |
| | | 地下通路などが複雑で、どこを歩いているかわからなくなる | 1.1 |
| | | その他 | 1.3 |
| | | 特になし | 74.1 |
| | | 無回答 | 0.3 |

*1 いずれも自ら運転するもの。身体障害者等が運転できるよう特別に装備されているものを含む。
*2 つえ、シルバーカーなどの利用を含む。
注) 複数回答あり

資料)平成21年度 高齢者の日常生活に関する意識調査結果(全体版) 内閣府HP

中央区の社会経済・交通現況の整理

上位計画

-1. 中央区に関連する都市計画の位置付けと概要

東京都は、長期計画（下図 ）である「東京構想2000」、「東京の新しい都市づくり」などにおいて、都市の将来像を明示している。

この将来像の実現に向け、「都市計画区域マスタープラン（下図 ）」では、個別の都市計画を定める場合のよりどころとなる方針とともに、都市づくりの展開の方針が総合的に示されている。

また、地域特性を踏まえた将来像を実現するため、「中央区のマスタープラン（都市計画に関する基本的な方針）（下図 ）」の反映などに留意し、地域に密着した都市計画に関する事項のうち、必要な事項を合わせ定めている。

なお、「都市計画区域マスタープラン」に加え、都市再開発方針等を踏まえ、「東京ベイエリア21」や「豊洲・晴海開発整備計画」が策定されている。

さらに、都市再開発方針に関して、国内外の状況や東京の現状を踏まえた特区構想の指定申請及び提案が行われている。

-2. 東京都の都市計画における将来像（中央区のエリアを中心に）

<東京の都市づくりビジョン(H21.7) * >

経済活力の向上、安全・安心の確保に加え、「環境、緑、景観」を一層重視した都市づくりを推進していくため、新たな基本理念として「世界の範となる魅力とにぎわいを備えた環境先進都市東京の創造」を定め、都市ビジョンを改定した。

目標時期は、当初の都市づくりビジョンが目標とした50年先の将来を見据えつつ、2025（平成37）年とし、2016（平成28）年までを「10年後の東京」計画実現に向けた集中取組期間としている。

基本理念を踏まえた基本戦略において、交通関連では「広域交通インフラの強化」が示され、空港機能の強化、三環状道路の整備、高速道路ネットワークの強化、公共交通ネットワークの充実、港湾機能の強化が挙げられている。

*平成13年10月に策定した「東京の新しい都市づくりビジョン」を改定したもの

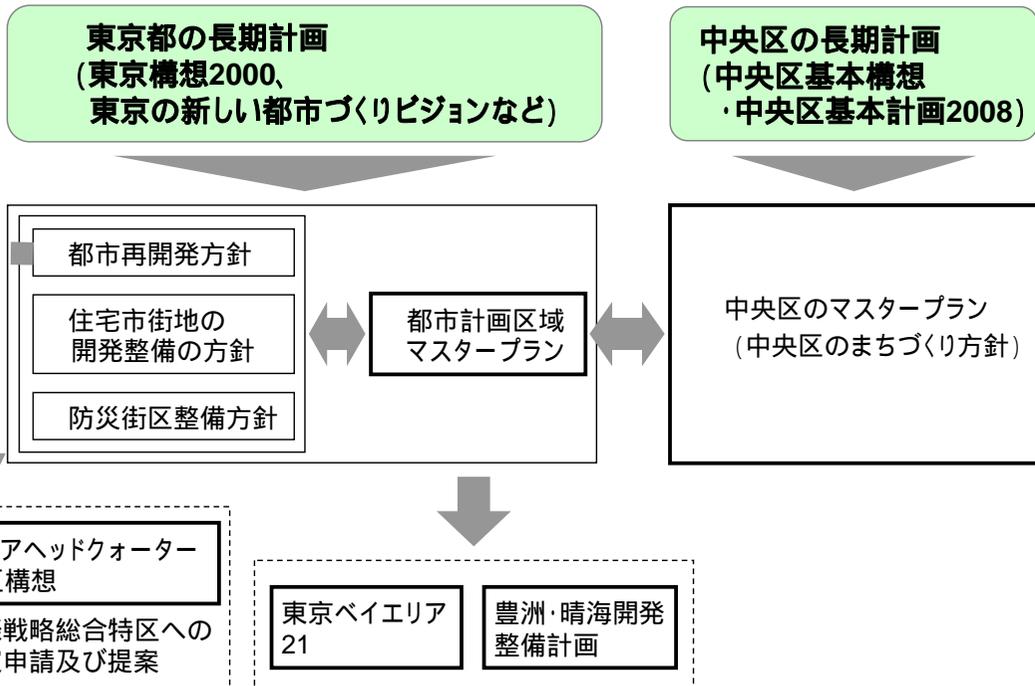


図 ゾーン区分図



中央区は5つの内、センター・コア再生ゾーン、東京湾ウォーターフロント活性化ゾーンに含まれている。

【ゾーン別の戦略】

| 区分 | ゾーン戦略 | 地域の将来像 |
|--------------------|---|--------------------------------|
| センター・コア再生ゾーン | 1: 国際的なビジネスセンター機能の強化と魅力や活力のある拠点の形成 2: 世界で最も環境負荷の少ない都市づくりの推進 3: 緑に囲まれ、水辺と共存した都市空間の創出 4: 歴史と文化を生かした都市空間の形成 5: 都市を楽しむ都心居住の推進 | 大手町・丸の内・有楽町、品川・田町・芝浦など 39地区 |
| 東京湾ウォーターフロント活性化ゾーン | 6: 国際都市東京の「世界に開く窓」の充実 7: アジアなど世界との交流や食の魅力の発信 8: 環境共生型都市づくりの新たな拠点形成 9: 活力と魅力のある「水辺の都」づくり | 豊洲・晴海、羽田空港周辺など 11地区 |

資料:東京の都市づくりビジョン(改定) (2009年7月 東京都)

図 5つのゾーン区分とゾーン別の戦略

中央区の社会経済・交通現況の整理

上位計画

-3. 中央区の将来像 (中央区基本構想・中央区基本計画2008)

中央区では、平成10年6月に策定した基本構想において、21世紀を展望した将来像「生涯躍動へ 都心再生 個性がいきる ひととまち」を描き、4つの基本的方向を定めている。

基本計画2008では、この基本構想に掲げる将来像実現に向けて3つの基本目標を定め、それぞれの基本目標に沿った施策の推進を図っている。

基本計画2008では、「うるおいのある安全で快適なまち」の基本目標をめざす都心にふさわしい都市の基盤づくりにおいて、交通関連の施策の体系が示されている。

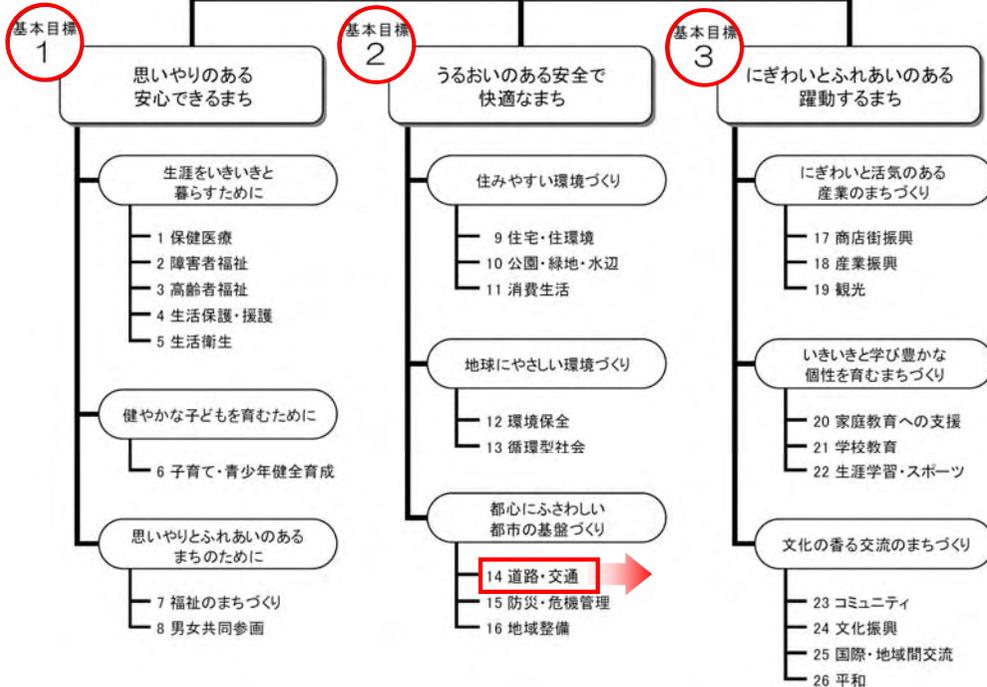
<中央区の将来像>

生涯躍動へ 都心再生 — 個性がいきる ひととまち

基本構想における将来都市像

- ① 100万人が住み・働き・楽しめるまち中央区
- ② 都心コミュニティが息づくまち中央区
- ③ 個性豊かなまち中央区
- ④ 世界に誇れる風格あるまち中央区

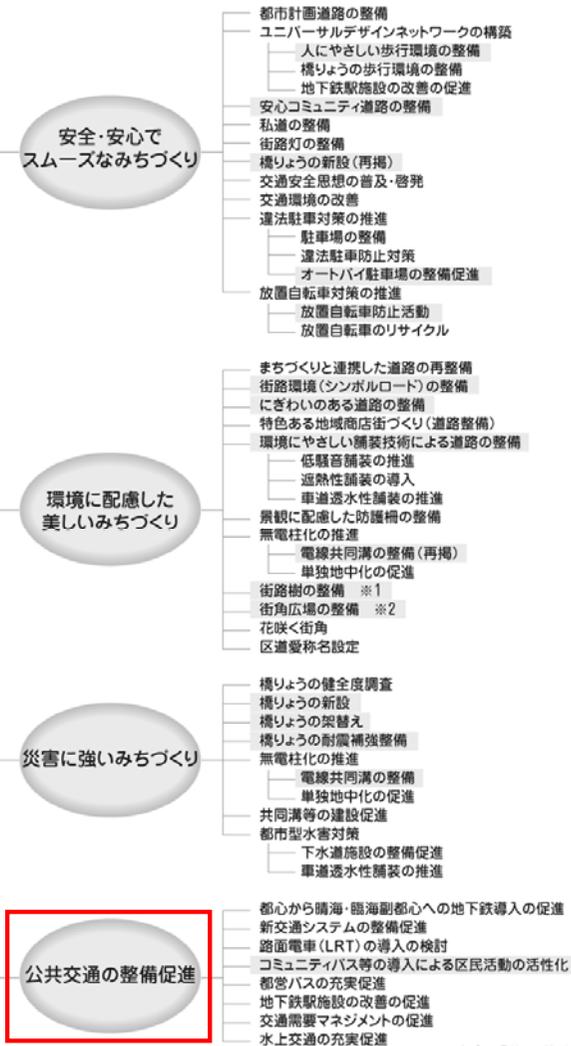
基本計画2008における3つの基本目標



資料: 中央区基本計画2008(中央区)

図 中央区の将来都市像

道路・交通



※1,2 「公園・緑地・水辺」に別掲

資料: 中央区基本計画2008(中央区)

図 中央区基本計画2008における交通関連の施策体系

中央区の社会経済・交通現況の整理

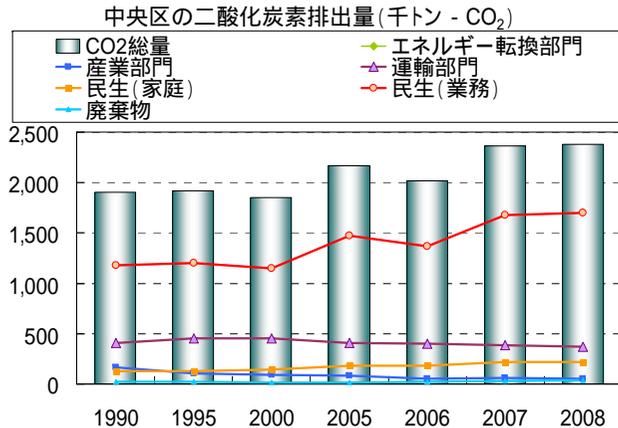
中央区の環境（温暖化対策）への取り組み

-1.中央区における温暖化の現状

< 温室効果ガスの排出現況 >

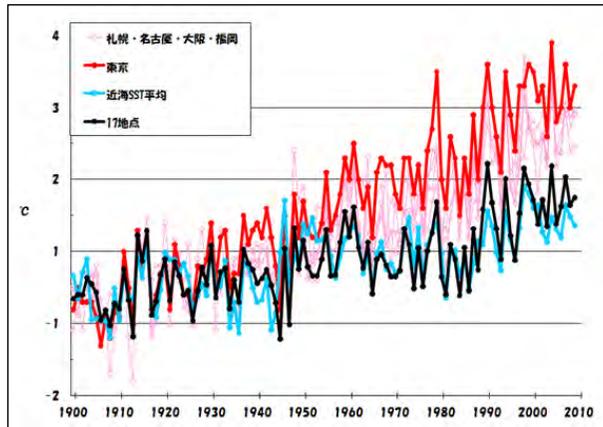
中央区からのCO2排出は、民生（業務）部門からの排出量が最も多く、次いで運輸部門からの排出である。

中央区でのCO2排出量は、1990年に1,901[千トン-CO2]に対して、2008年には2,382[千トン-CO2]まで増加（運輸部門からの排出量は近年微減傾向）。



オール東京62市区町村共同事業「みどり東京・温暖化防止プロジェクト」(2011),
「特別区の温室効果ガス排出量(1990年度～2008年度)」より作成

グラフ 日本各地の年平均気温の偏差の経年変化

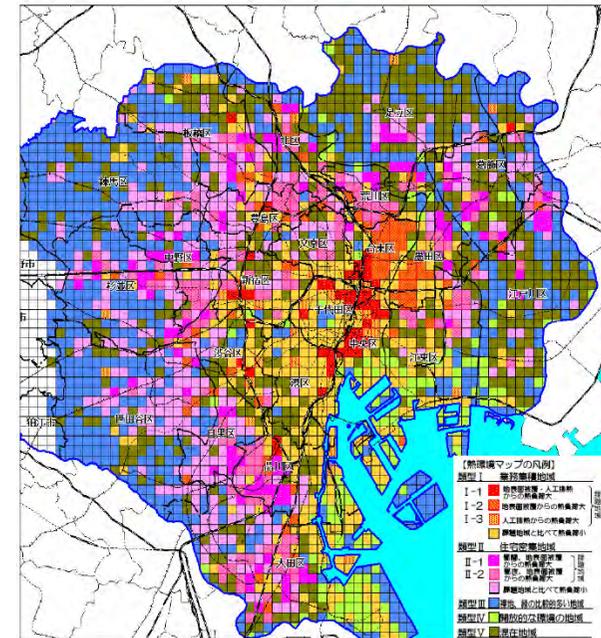


都市化の影響が少ないと見られる17地点(網走、寿都、根室、石巻、山形、水戸、銚子、伏木、長野、飯田、彦根、境、浜田、宮崎、多度津、名瀬、石垣島;黒線)、日本近海の海面水温(水色線)、東京(赤太線)、および札幌・名古屋・大阪・福岡(ピンク色の細線)の年平均気温の偏差(1901～1930年平均からの差)の時系列
 出典:気象庁ホームページ(2011.8現在),「ヒートアイランド現象に関する知識」,
http://www.data.kishou.go.jp/climate/cpdinfo/himr_fa09/qa.html

< ヒートアイランド現象 >

中央区をはじめとする23区内では、都市活動が活発であるため、都市化によるアスファルト舗装やコンクリート建造物の増加、エアコンや自動車からの排熱などの人工排熱の増加を原因とするヒートアイランド現象が顕在化している。

またそれに伴い、異常高温や都市型集中豪雨等の発生頻度が増加しつつある。



出典:東京都環境局(2005),「東京都ヒートアイランド対策ガイドライン」

図 3-3 東京都区部の熱環境マップ

自然状態と比較したときの日平均熱収支(単位 W/m²)と原因

| 熱の種類 | 自然状態 | 現況 | 内容 | 関連する要因 |
|--------------------|-------|-------|--------------------|---------|
| 日射 | 328.1 | 328.3 | | |
| 反射 | 68.5 | 69.4 | 地表面被覆で反射される日射 | |
| 赤外放射(上向き) | 426.2 | 458.3 | 地表面被覆から大気へ放出される放射熱 | |
| 赤外放射(下向き) | 351.3 | 358.1 | 大気中から地表面へ放出される放射熱 | |
| 対流顕熱 ⁵⁾ | 65.9 | 90.5 | 地表面被覆から大気への顕熱 | 地表面の人工化 |
| 蒸発潜熱 ⁶⁾ | 126.6 | 53.2 | 地表面被覆から大気への潜熱 | 緑・水面の減少 |
| 人工顕熱 | 0 | 26.9 | エアコン、自動車からの大気への顕熱 | 人工排熱の増加 |
| 人工潜熱 | 0 | 5.2 | 冷却塔などから大気への潜熱 | |
| 伝導 | -7.8 | 14.9 | 地表面から地中への熱伝導 | |
| 気温 | 19.3℃ | 26.7℃ | 地上2.5m、対象地区平均 | |

(出典:環境省「平成13年度ヒートアイランド対策手法調査検討業務報告書」)

中央区の社会経済・交通現況の整理

-2.東京都と中央区の環境への取組み

< 東京都 >

東京都の環境への取組みは、「東京都環境基本計画」を受け、地球温暖化対策として「東京都気候変動対策方針」、ヒートアイランド対策として「東京都ヒートアイランド対策取組方針」を位置づけている。

このうち、地球温暖化対策としての目標を、「東京都からの温室効果ガス排出量を2020年までに2000年比で25%削減する」ことを掲げて対策方針を示している。

上記対策方針では、各排出部門別に方針が示されており、運輸部門では「自動車でのCO2削減を加速」させることが示されている。



< 東京都環境基本計画の基本方針 >
地球環境への負荷を極小化する
エネルギー効率の高い都市
環境汚染が完全に解消された都市
緑と水にあふれた真に快適で質の高い生活を実現できる都市

< 東京都気候変動対策方針 >
方針1: 企業のCO2削減を強力に推進
方針2: 家庭のCO2削減を本格化
方針3: 都市づくりでのCO2削減をルール化
方針4: **自動車交通でのCO2削減を加速**
方針5: 各部門の取組を支える、都独自の仕組みを構築

ヒートアイランド対策取組方針
～環境都市東京の実現に向けて～
2003(平成15)年3月
東京都ヒートアイランド対策推進会議

2008年に策定した環境基本計画の策定中間報告を受け、2007年1月末から都が開始した「カーボンマイナス東京10年プロジェクト」の基本方針を策定

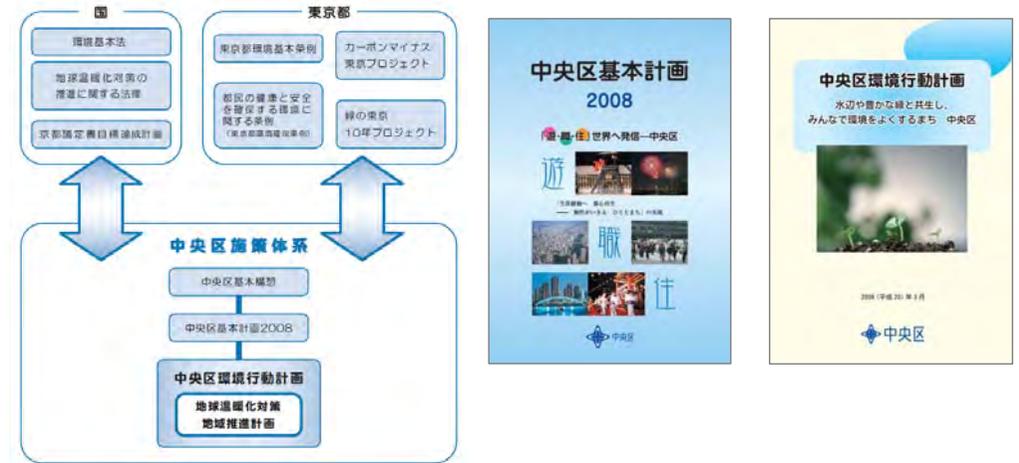
「カーボンマイナス東京10年プロジェクト」の目標として、**東京都からの温室効果ガス排出量を2020年までに2000年比で25%削減する目標**を掲げている。

< 中央区 >

中央区の環境施策体系は、東京都及び国の各計画も踏まえ、「中央区基本構想」「中央区基本計画2008」「中央区環境行動計画」の各計画として位置付けている。

「中央区環境行動計画」では計画目標を東京都の計画目標にあわせ2020(平成32)年までに都の目標「2000(平成12)年比25%の二酸化炭素排出削減とし、また、当面の目標として、1990(平成2)年を基準年とした場合(京都議定書と同じ)に、2012(平成24)年までに二酸化炭素排出量5%削減を掲げている。

「中央区環境行動計画」では具体的な施策を整理・計画しており、運輸・交通については、地球環境 低炭素型都市構造の創造 「環境負荷の少ない公共交通の導入」と位置付けている。



| 基本目標 | 施策の柱 | 施策 | 重点プロジェクト(3プロジェクト) |
|--------|---------------|--|--|
| 1 地球環境 | 環境教育、保育学校の設置 | 小中学校における環境教育の推進 環境教育の推進 環境教育の普及、啓発 | 緑の東京10年プロジェクト 1 事業向け二酸化炭素排出削減システムの普及 2 事業向け二酸化炭素排出削減システムの普及 3 事業、各部署のエネルギー効率の推進 4 中央区の省 |
| | 地球温暖化対策地域推進計画 | カーボンマイナス推進部の設置 環境教育の普及、啓発 | |
| 2 都市環境 | ヒートアイランド対策 | 自然環境と緑地帯の確保 緑地帯の確保 緑地の確保 緑地の確保 | まちがかわやか(ヒートアイランド緩和プロジェクト) 5 空地对よび緑地の緑地の緑化推進 6 緑化推進制度 7 風の速づくり(八重洲通り、晴海通り、日本橋口) 8 道路性緑地帯の整備 9 緑地の確保、緑地帯の確保 |
| | 緑の東京10年プロジェクト | 緑の東京10年プロジェクトの推進 緑の東京10年プロジェクトの推進 緑の東京10年プロジェクトの推進 | |
| 3 生活環境 | 自動車交通の推進 | 自動車交通の推進 自動車交通の推進 自動車交通の推進 | みんなですずめる(防災・事業部 - 防災連携プロジェクト) 10 防災、事業部 - 防災連携による防災連携 |
| | 自転車交通の推進 | 自転車交通の推進 自転車交通の推進 自転車交通の推進 | |
| 4 自然環境 | 河川・水質の向上 | 河川・水質の向上 河川・水質の向上 河川・水質の向上 | |
| | 自然環境の向上 | 自然環境の向上 自然環境の向上 自然環境の向上 | |
| 5 地域の理 | 地域の活性化 | 地域の活性化 地域の活性化 地域の活性化 | |
| | 地域の活性化 | 地域の活性化 地域の活性化 地域の活性化 | |

中央区の社会経済・交通現況の整理

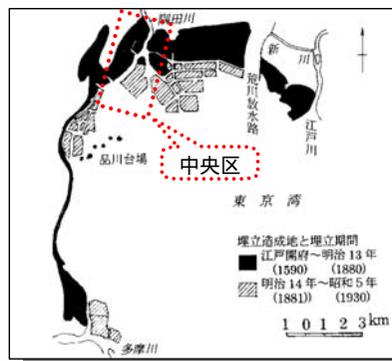
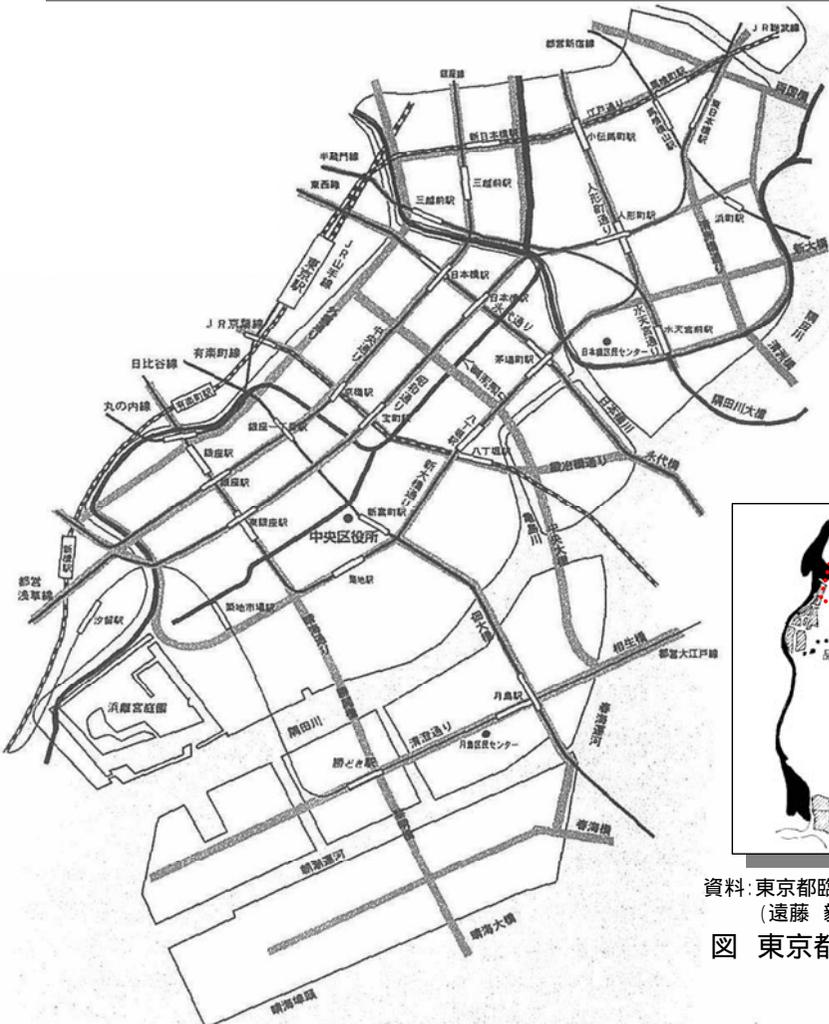
中央区の現況

-1. 地勢

現在の面積は約10.09 k²。

東京23区のはほぼ中央に位置を占め、5区(墨田・江東・千代田・港・台東)と接し、南は東京湾に臨んでいる。

また大部分は、江戸時代以降(1931[昭和6]年まで)の埋め立てによってできたものであるため、起伏にとぼしく傾斜はすこぶる緩慢である。



資料: 東京都臨海域における埋立地造成の歴史 (遠藤 毅 地学雑誌)

図 東京都臨海域の埋立地造成の変遷

資料: 中央区政年鑑 平成23年版(中央区)

図 概況図

-2. 人口

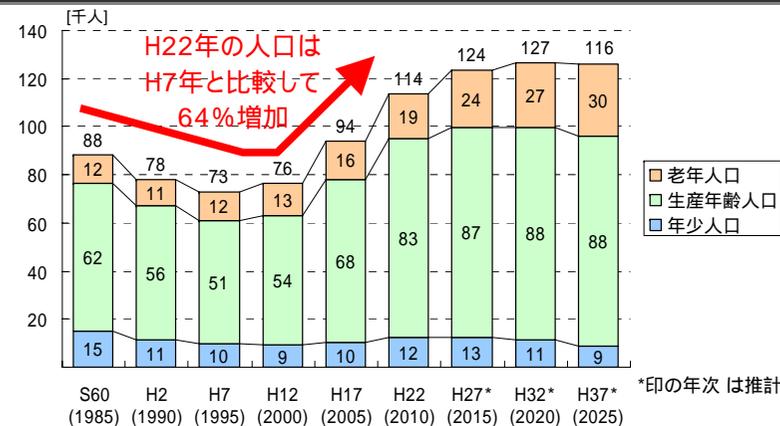
<人口の推移>

夜間人口は11万9,865人(H23.11.1現在)である。

夜間人口は、平成7年頃まで減少傾向を示すも定住人口回復施策と近年の都心回帰現象との相乗効果により増加傾向が続いている。

昼間人口は約65万6,000人と夜間人口の5倍以上あることから、中央区においては働く人、訪れる人が非常に多いことがわかる。

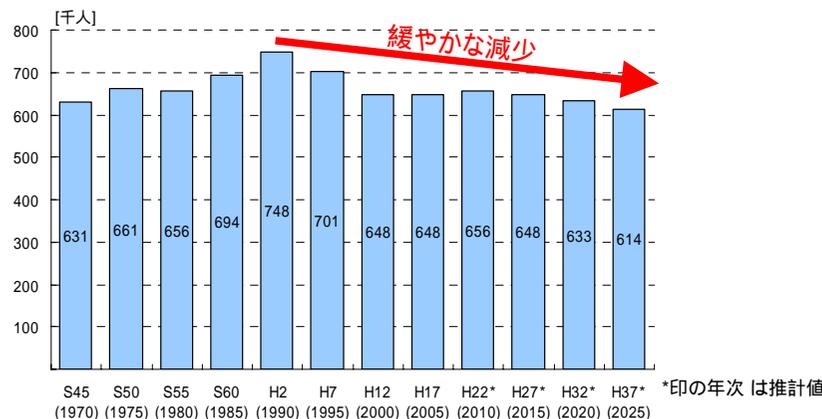
但し、昼間人口は平成2年頃より緩やかな減少傾向にあり、今後もこの傾向が続くものと予想されている。



*印の年次は推計値 (1985) (1990) (1995) (2000) (2005) (2010) (2015) (2020) (2025)

データ: 現況値) 住民基本台帳による東京都の世帯と人口(東京都HP) 推定値) 東京都区市町村別の予測(東京都HP)

図 中央区の夜間人口の推移



*印の年次は推計値 (1970) (1975) (1980) (1985) (1990) (1995) (2000) (2005) (2010) (2015) (2020) (2025)

データ: 東京都の統計「東京都昼間人口の予測(平成19年3月推計)」より作成

図 中央区の昼間人口の推移

中央区の社会経済・交通現況の整理

<人口の分布>

(ゾーン別の傾向)

及び ゾーンは昼間人口が非常に多い反面、夜間人口は極端に少ない傾向が続いている。一方、ゾーンは、昼間人口と夜間人口との差は少ない。

また、人口の推移を見ると、夜間人口では全ゾーンで増加傾向を示す一方、昼間人口ではゾーンは減少、ゾーンは横ばい、ゾーンは増加とゾーンによって傾向が異なる。

(地区別の状況)

夜間人口は【11 勝どき・豊海地区】で最も多く、次いで【5 日本橋人形町・浜町河岸地区】【7京橋地区】【9 佃地区】【10 月島地区】といった南側地域で多くなっている。一方、昼間人口では【1 銀座地区】、【2 東京駅前地区】、【3 日本橋金融・商業街地区】といった西側地域が多い。

| ゾーン | 昼間人口(人) H17現在 | 夜間人口(人) H23現在 |
|------------------------|------------------|------------------|
| ゾーン 銀座・八重洲・日本橋 | 318,506 | 6,813 |
| ゾーン 人形町・浜町、新川、京橋、築地 | 272,090 | 58,909 |
| ゾーン 佃、月島、勝どき・豊海、晴海 | 57,135 | 53,898 |

| ゾーン | 昼間人口(人) H17現在 | 夜間人口(人) H23現在 |
|-----------------|------------------|------------------|
| 1 銀座地区 | 113,323 | 3,451 |
| 2 東京駅前地区 | 108,610 | 852 |
| 3 日本橋金融・商業街地区 | 96,573 | 2,510 |
| 4 日本橋問屋街地区 | 63,650 | 11,240 |
| 5 日本橋人形町・浜町河岸地区 | 71,807 | 21,359 |
| 6 新川地区 | 30,634 | 6,052 |
| 7 京橋地区 | 54,647 | 13,407 |
| 8 築地地区 | 51,352 | 6,851 |
| 9 佃地区 | 8,631 | 12,656 |
| 10 月島地区 | 11,876 | 12,212 |
| 11 勝どき・豊海地区 | 17,939 | 21,766 |
| 12 晴海地区 | 18,689 | 7,264 |

昼間人口の多い地区
: 地区あたり昼間人口の平均値(約5.5万人)より大きい地区

夜間人口の多い地区
: 地区あたり夜間人口の平均値(約1.0万人)より大きい地区

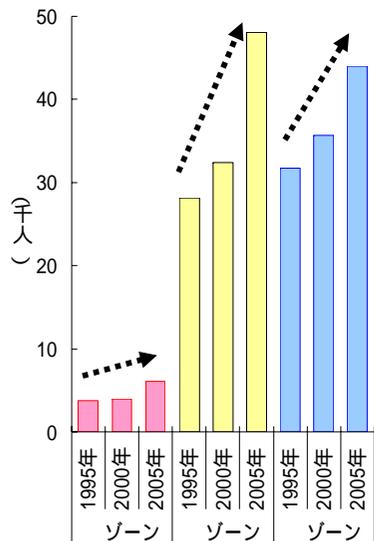


図 ゾーン別夜間人口の推移

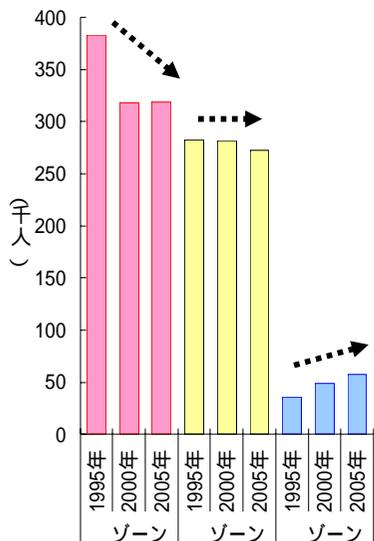


図 ゾーン別昼間人口の推移

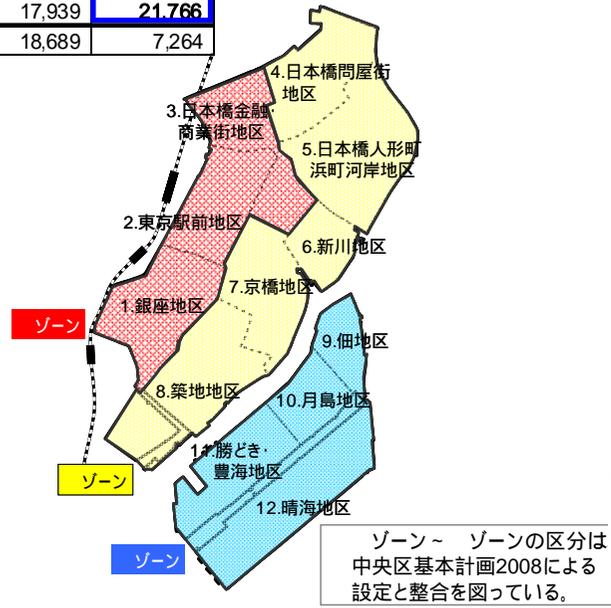


図 「中央区基本計画」におけるゾーン・地区割り

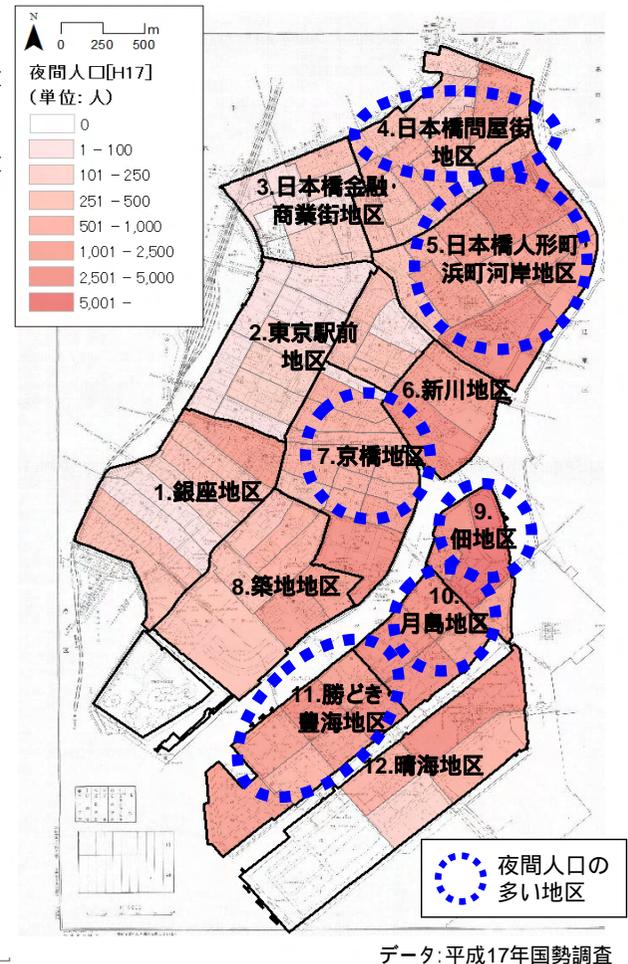


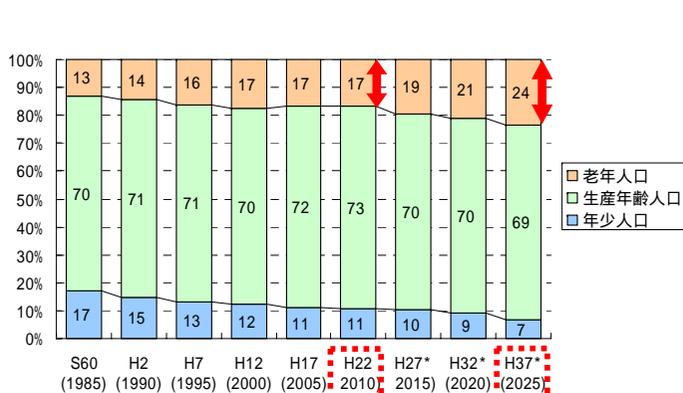
図 夜間人口(H17)の分布状況

中央区の社会経済・交通現況の整理

<高齡化の状況>

中央区の高齡化率は、2010年現在17%であり、東京都（20.4%）や全国（23.0%）と比較して低いが、15年後の2025年には約24%に達すると予測される。夜間人口の推移と合わせて見ると、高齡者は量的にも割合的にも増加傾向にあると言える。

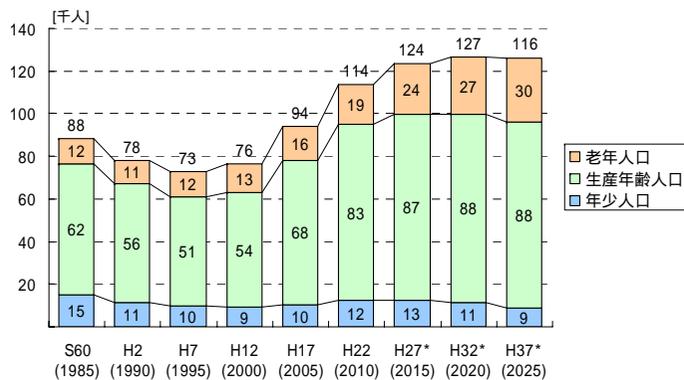
地区別の老年人口を見ると、【5日本橋人形町・浜町河岸地区】が最も多く、次いで【10月島地区】【7京橋地区】【9佃地区】【11勝どき・豊海地区】などで多い。



注) 老年人口: 65歳以上、生産年齢人口: 15~64歳、年少人口: 0~9歳

資料: 現況値) 住民基本台帳による東京都の世帯と人口(東京都HP)
推定値) 東京都区市町村別の予測(東京都HP)

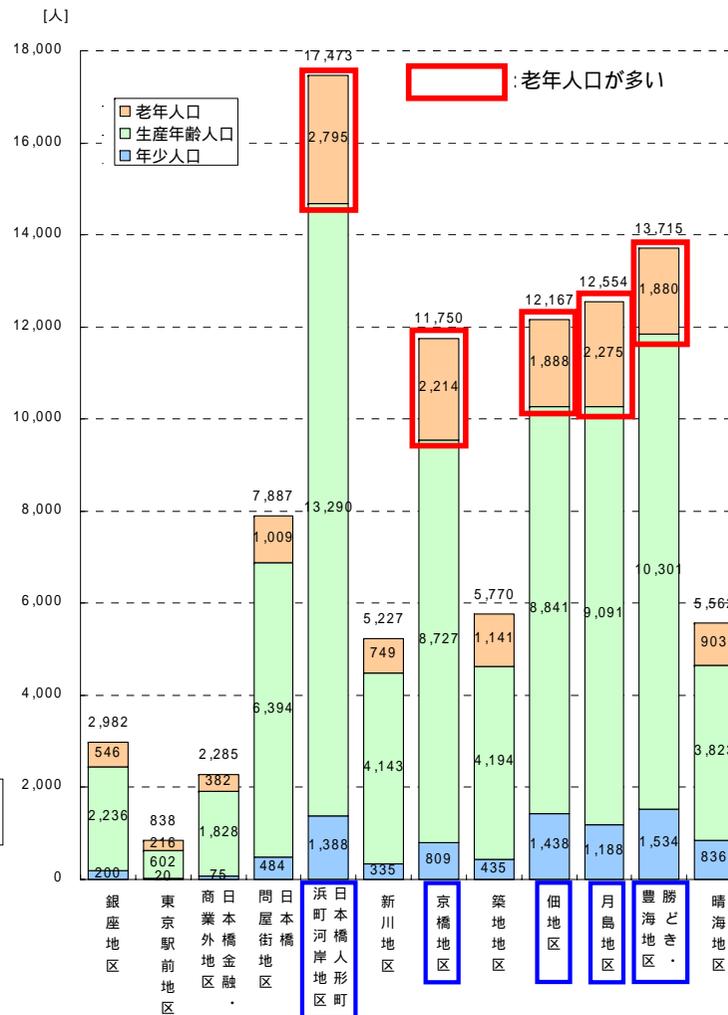
図 年齢階層割合の推移



注) 老年人口: 65歳以上、生産年齢人口: 15~64歳、年少人口: 0~9歳

資料: 現況値) 住民基本台帳による東京都の世帯と人口(東京都HP)
推定値) 東京都区市町村別の予測(東京都HP)

図 年齢階層別夜間人口の推移



注) 老年人口が多い地区 (地区あたり老年人口の平均値(約16千人)より大きい地区)

図 地区別年齢階層別人口(平成17年)

データ: 平成17年国勢調査

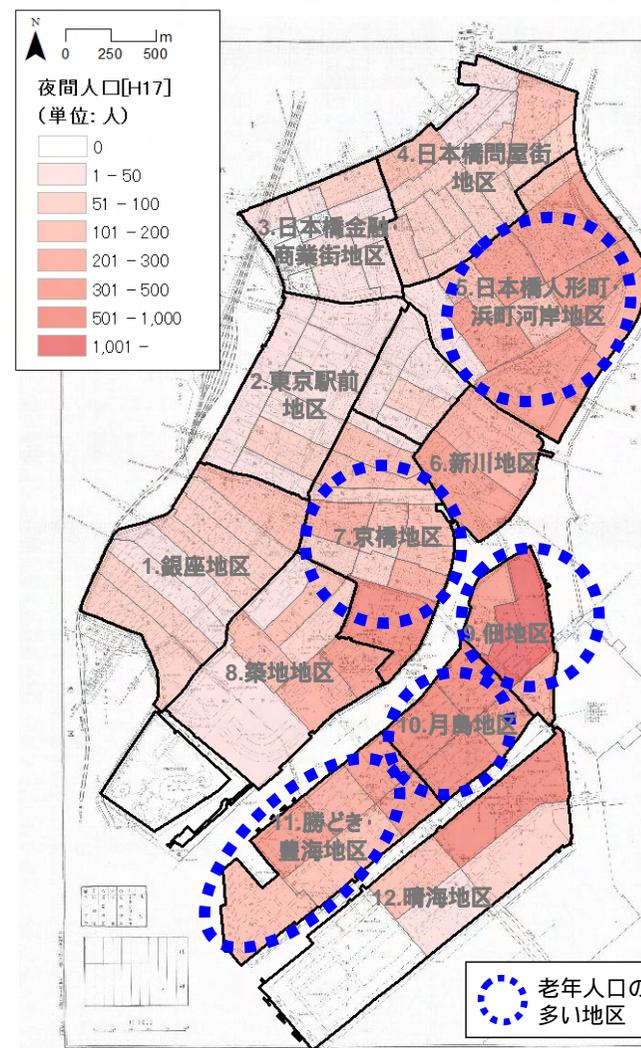


図 地区別老年人口(65歳以上)の分布状況