

生産年齢人口（15歳～64歳）

東京都全体の人口は、東日本大震災以降の転入者の増加もあり、近年は微増傾向にあるが、2025年には減少に転じる（図2-4）。この**2025年は、人口が多い団塊世代がすべて75歳以上となる年**であり、死亡率が出生率を上回る自然減の影響が大きくなりはじめる年と考えられている。

2030年には、約4人に1人が高齢者となり、23区の人口がピークを迎える。

2040年には、約3人に1人が高齢者となり、人口が多い団塊ジュニア世代が高齢者の仲間入りをする。

23区でもっとも外国人が多い区は新宿区だ。住んでいる外国人は4・3万人（23区全体の1割弱）で、同区の全人口（34・7万人）の12・4%を占めている。

いっぽう港区は、大使館や外資系企業が集中しており、外国人が多く住んでいるイメージがある。実際に2010年に新宿区に次いで2番目に外国人の比率が大きかった。

ところが現在の港区は、外国人人口の多さでは23区中11位で、外国人の比率の高さでは4位だ。**他の区で外国人の人口が大幅に増えた結果だ。**

現在、**新宿区に次いで外国人人口が多い区は、江戸川区だ。**外国人人口は3・4万人で、その1割強をインド人が占めている。23区でもっともインド人の人口が多い区であり、その人口は東京メトロ東西線の西葛西駅付近に集中している。

江戸川区では、2000年直前からインド人が増えた。コンピュータが誤作動を起こす「2000年問題」に対応するため、多くのIT関連の技術者がインドから来日し、おもに江戸川区に住むようになったのがきっかけだ。

それはインド人にとって住むための好条件がそろっていたからだ。まず、交通の便が良く、東京メトロ東西線を利用すれば金融街がある日本橋や、インド大使館がある九段下にも乗り換えなしで行くことができる。都心と比べると家賃が安く、**保証人などが不要で外国人が住みやすいUR賃貸住宅が多い。**近年はインド人向けの料理店や食材店、寺院、インタナショナル・スクールが建ち並ぶようになった。

たとえばつくばエクスプレスの開業によって、並行するJR常磐線の利用者数は減少した。つくばエクスプレスは、もともとJR常磐線の混雑緩和のために計画された鉄道なので、こうなることは目標を達したことになるのだが、実際は沿線の年齢構成で明暗が分かれた。つくばエクスプレスの沿線では、子育て世代をふくむ若年層が多く住むようになり、人口が増えたのに対して、JR常磐線の沿線では、団塊世代の大量退職や地域の高齢化率の上昇によって人口が減っており、多くの駅で利用者数が減少傾向にある。実際に平日の昼間に両路線の列車に乗ってみると、つくばエクスプレスでは未就学児やその母親の姿をよく見かけるのに対して、JR常磐線では現役を退いた高齢者の姿をよく見かける。

2018年時点では、「3環状」のうち中央環状線だけが全線開通しており、外環道の東京区間（練馬—東京インター間）と圏央道の千葉県区間（大栄—松尾横芝間）の整備が進められている。中央環状線は2015年に全線開通したが、そのときのインパクトは大きかった。同線の大橋JCT—大井JCT間が開通して、都心を迂回するルートの一つが完成したことで、中央環状線よりも内側の首都高の路線で渋滞によって失われる時間（渋滞損失時間）が約5割も減少し、渋滞の名所とされた浜崎橋JCTの渋滞がほぼ解消されただけでなく、地平を通る街路の渋滞も緩和した。

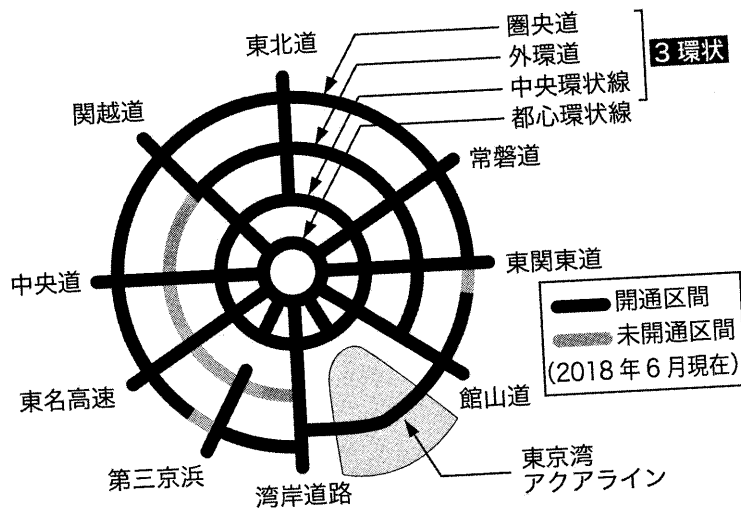


図2-7 | 3環状9放射

新宿駅と羽田空港を結ぶ「リムジンバス」は、中央環状線の全線開通で定時率が上がっただけでなく、所要時間が半分に短縮された。同区間を走る「リムジンバス」の定刻の所要時間は、都心環状線経由だったころは最短40分だったのに対して、中央環状線経由になってからは最短20分に短縮された。実際の所要時間は20分を切ることも珍しくない。

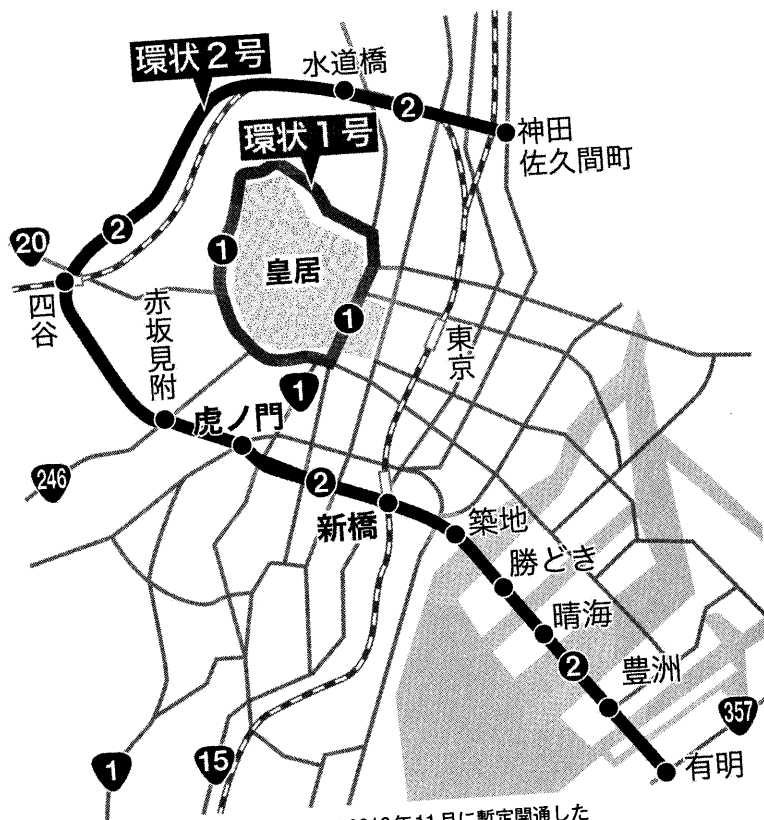


図2-10 | 環状2号。築地-豊洲間は2018年11月に暫定開通した

環状2号は、虎ノ門の再開発ともリンクしている。2014年に開業した虎ノ門ヒルズは、環状2号の地下区間の真上に建設され、地下化された区間（虎ノ門-新橋間）の地上部は「**新虎通り**」と呼ばれる新しい通りになった（写真2・5）。

舛添前都知事は、「新虎通り」が開通したときに、この街路をパリのシャンゼリゼ大通りのような賑わいある通りにしたいと意欲を述べた。「新虎通り」は、シャンゼリゼ大通りと同様に、全体の幅員に対して左右の歩道の幅が広くとってあり、街路樹が植えられ、オープンカフェのテーブルが並べられるスペースが設けられている。住宅やオフィスビルが密集していた地域を再開発してできた新しい街路なので、いまは沿線にコインパーキングが多数見られ、人通りがまばらであるが、カフェやバーも少しずつ増えているので、将来はお洒落で賑わいある通りになるだろう。

川野遺さんによれば、列車運行における大きな変化はおもに3つあるという。相模鉄道（相鉄）線との直通運転開始と中央快速線へのグリーン車の導入、そして羽田空港アクセス線構想だ。

...

なお、羽田空港アクセス線の開業時期は未定だ。GOサインが出ても、それから環境アセスメントをふくめて開業まで10年ぐらいかかるので、現時点では明確な開業時期は言えないそうだ。

「鉄道をストレスフリーで利用してもらうために、まずチケットレス化を進めています。飛行機はQRコードで乗れますが、鉄道ではいまも駅で『切符』を売っている。そこで東京圏限定ですが、Suicaで新幹線に乗れるようにしましたし、一部の在来線特急でもチケットレス化を始めてい

ます。また、**MaaS**（マース、Mobility as a Service の略。従来型の交通・移動手段にシェアリングサービスなどを統合した次世代交通の概念）の検討も進めており、**バスやタクシーなどの二次交通や、ホテルの予約・決済を Suica で一括してできるようにしたいと考えています**」

「新しい銀座線のホームは、全体がガラス張りの屋根に覆われる構造となり、2019年度下期に完成する予定です。屋根の真上は、明治通りを見下ろす歩道（スカイデッキ）となり、新しい動線が生まれます」

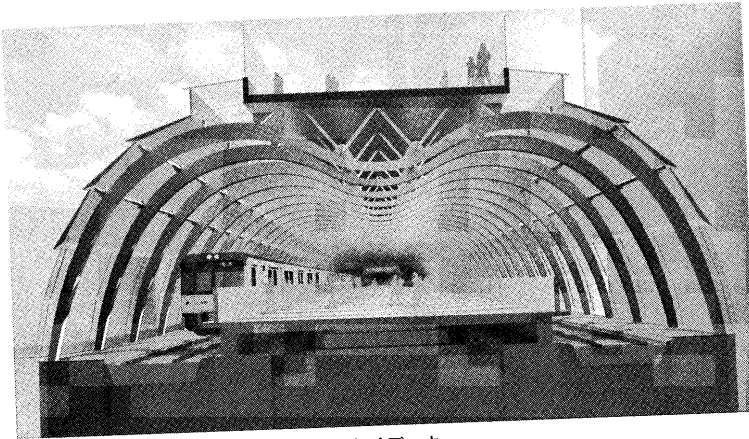


図4-12 | 銀座線渋谷駅と、屋根上のスカイデッキ

~~~~~

東京メトロ、銀座線渋谷駅の工事を公開 | 鉄道ニュース | 2019年2月7日 ...

<https://railf.jp/news/2019/02/07/070000.html>

~~~~~

東京は今後、海外のライバル都市と競争しないと生き残っていけないのだ。