

# 横浜を取り巻く環境変化に関する基礎調査

## 報 告 書

平成29年3月

横浜市政策局

委託先：株式会社日本総合研究所



## 目次

第1章	はじめに	1
1-1	本調査の主旨	1
1-2	本調査の構成	1
第2章	横浜市の現状分析	3
2-1	横浜の現状に関する文献調査	3
(1)	横浜に関する現状認識	3
(2)	市内・周辺の開発予定の整理	15
2-2	市民・企業へのアンケート・ヒアリング調査	52
(1)	市民へのアンケート調査	52
(2)	企業へのヒアリング調査	132
2-3	基礎的データを踏まえた横浜の現状の特徴	142
第3章	横浜市の特徴の変化	149
3-1	横浜・日本・世界の将来に関する文献調査	149
3-2	外部要因による都市環境の変化がもたらす都市への影響の分析	234
3-3	横浜市の将来における特徴の変化可能性	247
第4章	今後の市政課題について	255
4-1	人・企業の都市選択要因の変化	255
4-2	将来に向けて参考となる海外他都市の取組	259
4-3	市政課題に関する考察	271





## 第1章 はじめに

### 1-1 本調査の主旨

生産年齢人口の減少や東京一極集中が加速する中で、将来に渡り横浜市に多くの人や企業を呼び込み、持続的な成長・発展を実現していくためには、都市を取り巻く環境変化を踏まえ、施策推進の裏付けとなる客観的なデータを収集・分析して、取組を進めていくことが必要である。

本調査では、上記の認識のもと、本市の人口、産業、都市インフラなどに関する現状及び将来に関するデータを整理・分析し、その内容を踏まえ、今後の市政課題に関する考察を行った。

### 1-2 本調査の構成

本調査の内容は以下のとおり。

#### 第1章 はじめに

- 1-1 本調査の目的
- 1-2 本調査の構成

#### 第2章 横浜市の現状分析

- 2-1 横浜の現状に関する文献調査
- 2-2 市民・企業へのアンケート・ヒアリング調査
- 2-3 基礎的データを踏まえた横浜の現状の特徴

#### 第3章 横浜市の特徴の変化

- 3-1 横浜・日本・世界の将来に関する文献調査
- 3-2 外部要因による都市環境の変化がもたらす都市への影響の分析
- 3-3 横浜市の将来における特徴の変化可能性

#### 第4章 今後の市政課題について

- 4-1 人・企業の都市選択要因の変化
- 4-2 将来に向けて参考となる海外他都市の取組
- 4-3 市政課題に関する考察

## 第1章 はじめに

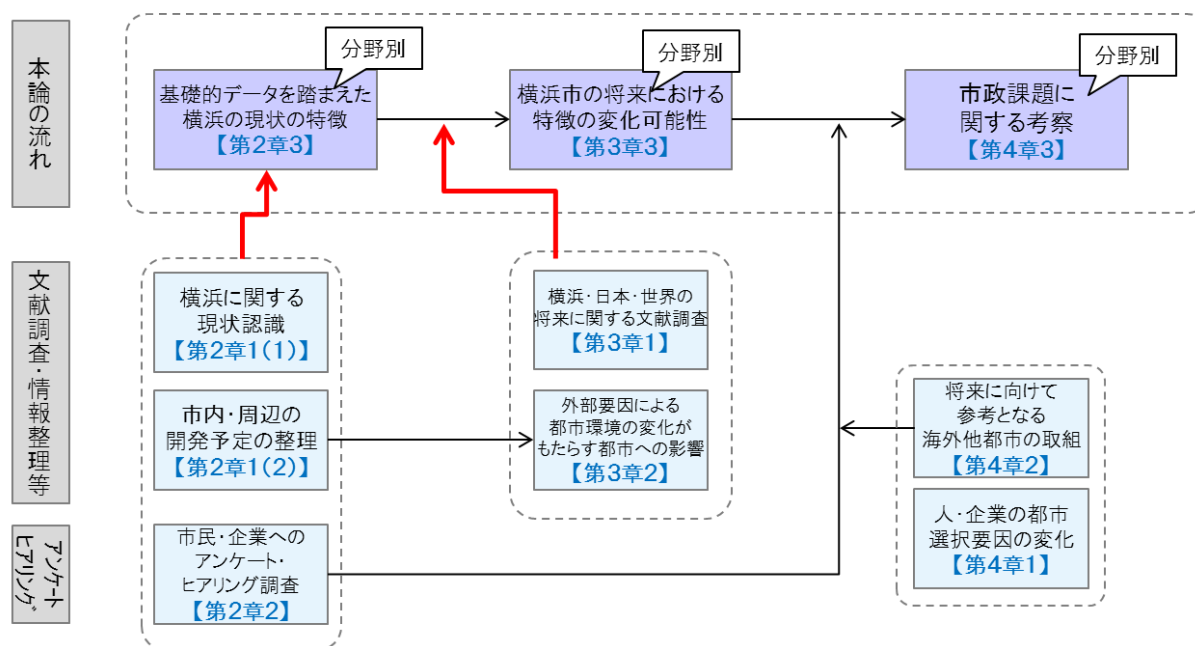
第2章では、本市および周辺都市等の現状に関する文献調査や資料収集、市内および周辺都市の開発予定の整理、また市民アンケートや企業ヒアリングをとおして、現状の横浜市の特徴を把握する。

第3章では、2040年を目途とした、世界的な社会状況の変化等に関する長期的・広域的なデータ等を収集し、第2章で把握した本市の現状の特徴が、今後どのように変化していくのかを考察する。

第4章では、第3章で考察した本市の特徴の変化や、海外他都市の先進的な取組を踏まえ、今後の市政課題となり得る項目について考察する。

本調査のフローは以下のとおり。

図表 1-2-1 本調査のフロー



## 第2章 横浜市の現状分析

### 2-1 横浜の現状に関する文献調査

#### (1) 横浜に関する現状認識

本市の将来の環境変化を検討する前提として、本市が現状どのような状態にあるのか、どのような特徴を有しているのかを把握することが必要である。

本項では、既存文献を基に、本市の特徴に関する情報について収集・整理した。

整理する分野としては、本市の総合計画の構成等を参考に、人／企業／都市の視点ごとに、以下の通り設定した。

- ア 人分野
  - (ア) 高齢者
  - (イ) 医療・介護
  - (ウ) 健康
  - (エ) 子育て
  - (オ) 教育
  - (カ) 就労・働き方
  - (キ) 市民の意識・価値観、ライフスタイル
- イ 企業分野
  - (ア) 産業
  - (イ) 技術・研究
  - (ウ) 観光・MICE
  - (エ) 文化芸術・スポーツ
  - (オ) 資源・エネルギー
- ウ 都市分野
  - (ア) 住宅
  - (イ) 交通
  - (ウ) 水・緑
  - (エ) 防災・治安
  - (オ) 公共施設
  - (カ) エリア別検討
    - a 都心臨海部
    - b 新横浜
    - c 郊外

7 人分野

高齢者	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 前期高齢者は約 46 万人(2016 年 1 月時点)<sup>1</sup></li> <li>・ 後期高齢者は約 41 万人(2016 年 1 月時点)<sup>2</sup></li> <li>・ 高齢化率は約 23%であり、全国平均より低い(2016 年 1 月時点)<sup>3</sup></li> <li>・ 全国平均より長い健康寿命(平成 22 年度時点で男性 70.93 年、女性 74.14 年。全国平均は男性 70.42 年、女性 73.62 年)<sup>4</sup></li> <li>・ 要介護認定者数は現在約 15 万人<sup>5</sup></li> <li>・ 高齢者の労働者人口は増加傾向(平成 2 年には 10 万人に満たなかった労働力人口が、平成 22 年に 15 万人強に)<sup>6</sup></li> <li>・ 元気な高齢者の社会参画(就業を含む)や健康づくり(元気づくりステーション等)を支援する取組や、介護関連の取組に力を入れている<sup>7</sup></li> </ul>
医療・介護	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 男女とも長い平均寿命(平成 22 年度時点で男性 80.3 年、女性 86.8 年。全国平均は男性 79.6 年、女性 86.4 年)<sup>8</sup></li> <li>・ 人口 10 万人あたりの一日常平均在院患者数は全国の 6 割程度<sup>9</sup></li> <li>・ 人口 10 万人あたりの一日常平均外来患者数は全国 8 割以下<sup>10</sup></li> <li>・ 平均在院日数が感染症病床、療養病床、介護療養病床を除く全ての病床について全国平均以下<sup>11</sup></li> <li>・ 人口 10 万人あたりの病床数は全国・神奈川県を平均を下回る<sup>12</sup></li> <li>・ 500 床以上規模の病院の割合が全国平均の 2 倍近く<sup>13</sup></li> <li>・ 人口 10 万人あたりの医師数が全国平均を下回る(211.8 人、全国平均 233.6 人)<sup>14</sup></li> </ul>

<sup>1</sup> 横浜市、「第 95 回横浜市統計書」、2016 年

<sup>2</sup> 横浜市、「第 95 回横浜市統計書」、2016 年

<sup>3</sup> 横浜市、「第 95 回横浜市統計書」、2016 年

<sup>4</sup> 橋本修二、「健康寿命の指標化に関する研究－健康日本 2 1 (第二次)等の健康寿命の課題－」(厚生労働科学研究費補助金分担研究報告書)、厚生労働省、2013 年/橋本修二、「健康寿命の指標化に関する研究－健康日本 2 1 (第二次)等の健康寿命の課題－」(厚生労働科学研究費補助金分担研究報告書)、厚生労働省、2015 年

<sup>5</sup> 横浜市、「第 95 回横浜市統計書」、2016 年

<sup>6</sup> 総務省統計局、「平成 22/17/12 年度 国勢調査」、2010 年/2005 年/2000 年

<sup>7</sup> 横浜市政策局政策課、「横浜市中期 4 か年計画 2014～2017」 P.44 P.71 等、2014 年

<sup>8</sup> 厚生労働省、「平成 22 年国民生活基礎調査」、2010 年

<sup>9</sup> 厚生労働省、「平成 27 年病院報告」、2015 年

<sup>10</sup> 厚生労働省、「平成 27 年病院報告」、2015 年

<sup>11</sup> 厚生労働省、「平成 27 年病院報告」、2015 年

<sup>12</sup> 厚生労働省、「平成 27 年医療施設(動態)調査」、2015 年

<sup>13</sup> 厚生労働省、「平成 27 年医療施設(動態)調査」、2015 年

<sup>14</sup> 厚生労働省、「平成 26 年医師・歯科医師・薬剤師調査」、2014 年

	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 人口 10 万人あたりの歯科医師は全国平均を上回る（87.4 人、全国平均 79.4 人）<sup>15</sup></li> <li>・ 65 歳以上人口 10 万人あたりの介護関連施設定員は全国平均より多い<sup>16</sup></li> <li>・ 在宅医療、救急医療等、様々な医療テーマの強化を目指した取組に力を入れている<sup>17</sup></li> <li>・ 進むライフサイエンス系企業・組織の集積<sup>18</sup></li> </ul>
健康	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 喫煙習慣がある人の割合は 19.9%で全国平均(21.6%) より低い<sup>19</sup></li> <li>・ 運動習慣がある人（1 日 30 分以上、週 2 回以上を 1 年継続）が全国と比較して 20～69 歳までの女性、20～29、40～49、60 歳以上の男性が多い（2000 年）。<sup>20</sup></li> <li>・ 市民（満 20 歳以上）のスポーツ実施率は 49.3%（平成 27 年度。全国の成人の平均は平成 28 年で 42.5%）<sup>21</sup></li> <li>・ 子どもの体力・運動能力が全国平均を下回る<sup>22</sup></li> <li>・ 「370 万市民の健康づくり」を実施計画の計画期間を超える中長期的な戦略に位置付けるなど、健康づくりに力を入れている<sup>23</sup></li> </ul>
子育て	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 全国より低い合計特殊出生率<sup>24</sup></li> <li>・ 30～59 歳の女性の労働力率が全国平均より低い（平成 22 年）<sup>25</sup></li> <li>・ ひきこもりの青少年が約 8,000 人、無業状態の青少年が約 52,000 人（人口比では全国平均以上）<sup>26</sup></li> </ul>

<sup>15</sup> 厚生労働省、「平成 26 年医師・歯科医師・薬剤師調査」、2014 年

<sup>16</sup> 横浜市健康福祉局医療政策課、「よこはま保険医療プラン 2013」、2013 年 ※ 横浜市健康福祉局独自算出データ（国勢調査 人口等基本調査を利用）

<sup>17</sup> 横浜市政策局政策課、「横浜市中期 4 か年計画 2014～2017」P.77 等、2014 年

<sup>18</sup> 横浜市経済局、「LIP.横浜 横浜ライフイノベーションプラットフォーム」リーフレット、2016 年

<sup>19</sup> 厚生労働省、「平成 25 年国民生活基礎調査」、2013 年

<sup>20</sup> 横浜市健康福祉局保健事業課、「平成 21 年国民健康・栄養調査、平成 22 年国民健康・栄養調査、平成 22 年県民健康・栄養調査、平成 23 年国民健康・栄養調査 横浜市分集計」、2013 年 ※元データは国民健康・栄養調査、厚生労働省 市町村別の公表はないため、横浜市による集計を使用

<sup>21</sup> 公益財団法人横浜市体育教会、「平成 27 年度横浜市民スポーツ意識調査（概要版）」、2016 年／文部科学省スポーツ庁、「スポーツの実施状況等に関する世論調査（平成 28 年 11 月調査）」、2016 年

<sup>22</sup> 横浜市記者発表資料、「平成 28 年度 全国体力・運動能力、運動習慣等調査＜横浜市の結果＞（平成 28 年 12 月 15 日）」

<sup>23</sup> 横浜市政策局政策課、「横浜市中期 4 か年計画 2014～2017」P.17 等、2014 年

<sup>24</sup> 横浜市健康福祉局、「横浜市内合計特殊出生率の推移（直近 5 か年）」、2014 年／厚生労働省、「人口動態調査（平成 25 年）」、2013 年

<sup>25</sup> 総務省統計局、「平成 22 年国勢調査」、2010 年

<sup>26</sup> 横浜市こども青年局、「横浜子ども・若者実態調査（平成 24 年度）」、2013 年

	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 保育所待機児童数ゼロを達成（平成 25 年 4 月 1 日時点。平成 28 年 4 月 1 日時点では 7 人）<sup>27</sup></li> <li>・ 切れ目のない子ども・子育て支援に力を入れている<sup>28</sup></li> </ul>
教育	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 全国平均より多い学生割合（15 歳以上における在学者割合横浜市 7.7%、全国 7.0%）<sup>29</sup></li> <li>・ 全国平均より高い高等教育卒業割合（15 歳以上における高等教育卒業割合が横浜市 40.0%、全国平均 28.0%）<sup>30</sup></li> <li>・ 「大学・都市パートナーシップ協議会」を設立、産学官連携に積極的な市内及び近隣の約 30 大学と連携を図っている<sup>31</sup></li> <li>・ たくましく生き抜く力を育む教育と若者の育成に力を入れている<sup>32</sup></li> <li>・ 15 歳未満の人口が政令指定都市の中で一番多い<sup>33</sup></li> <li>・ 市在住の 15 歳以上の学生は半数近く市外に通学している（そのうち半数以上が東京都内に通学）<sup>34</sup></li> </ul>
就労・働き方	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 女性起業家への支援の充実に力を入れている（女性専用スタートアップオフィス等）<sup>35</sup></li> <li>・ 女性、シニアの就労支援に力を入れている<sup>36</sup>。</li> <li>・ 卸売業・小売業、製造業、医療・福祉業で働く人の割合が多い<sup>37</sup></li> <li>・ 市内の就業者数の産業別割合を全国平均と比較すると、情報通信業、学術研究・専門・技術サービス業、その他サービス業（自動車整備・機械等修理業等）の割合が高い。対して、製造業、農業・林業、医療・福祉業の割合は低い<sup>38</sup></li> <li>・ 労働力率を見ると、男性（76.2%）は全国値（73.8%）より高いが、女性（49.2%）が全国値（49.6%）より低い<sup>39</sup></li> <li>・ 有配偶の女性の労働力率（45.9%）が全国値（50%）より低い<sup>40</sup></li> </ul>

<sup>27</sup> 横浜市こども青年局、「横浜市の保育所待機児童の状況と対策について」、2014 年

<sup>28</sup> 横浜市政策局政策課、「横浜市中期 4 か年計画 2014～2017」P.46 等、2014 年

<sup>29</sup> 総務省統計局、「平成 22 年国勢調査」、2010 年

<sup>30</sup> 総務省統計局、「平成 22 年国勢調査」、2010 年

<sup>31</sup> 横浜市政策局 Web サイト、「大学・都市パートナーシップ協議会」、  
<http://www.city.yokohama.lg.jp/seisaku/daigaku/partnership/committee/>

<sup>32</sup> 横浜市政策局政策課、「横浜市中期 4 か年計画 2014～2017」P.16 等、2014 年

<sup>33</sup> 総務省統計局、「平成 22 年国勢調査」、2010 年

<sup>34</sup> 総務省統計局、「平成 22 年国勢調査」、2010 年

<sup>35</sup> 横浜市政策局政策課、「横浜市中期 4 か年計画 2014～2017」P.43、2014 年

<sup>36</sup> 横浜市政策局政策課、「横浜市中期 4 か年計画 2014～2017」P.16 等、2014 年

<sup>37</sup> 総務省統計局、「平成 22 年国勢調査」、2010 年

<sup>38</sup> 総務省統計局、「平成 22 年国勢調査」、2010 年

<sup>39</sup> 総務省統計局、「平成 22 年国勢調査」、2010 年

<sup>40</sup> 総務省統計局、「平成 22 年国勢調査」、2010 年

市民の意識・価値観、ライフスタイル	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 自治会加入率は約 75%で、政令指定都市の中で平均程度だが、近年低下傾向にある<sup>41</sup></li> <li>・ 市内NPO法人認証数 1,462 法人（政令指定都市の中では大阪市に次いで2位、人口比では政令指定都市で9位）<sup>42</sup></li> <li>・ 高齢化等による自治会・町内会の担い手不足</li> <li>・ 政令指定都市の中で2番目に多く、増加傾向の外国人人口<sup>43</sup></li> <li>・ 市内に多数集積する外資系企業（182社）（2016年）（東京都以外の都市と比較した場合、横浜は群を抜く立地）<sup>44</sup></li> <li>・ 市内の生活保護世帯・人員の増加傾向<sup>45</sup></li> <li>・ 市内の障害者手帳交付者数の増加傾向<sup>46</sup></li> <li>・ 市内の自殺者数が毎年500名以上<sup>47</sup></li> <li>・ 世界の都市の暮らしやすさランキングで日本3位、世界49位<sup>48</sup></li> <li>・ 高い市民の横浜への愛着度（平成27年、横浜に対して愛着を感じている市民は79.1%。中でも「感じている」と答えた市民の割合は、全国では27.7%のところ、45.3%）<sup>49</sup></li> </ul>
-------------------	--

<sup>41</sup> 各市ホームページ、公表結果から調査／横浜市市民局市民共同推進部 Web サイト、「自治会町内会実態調査・自治会町内会加入状況 自治会町内会加入状況 平成28年4月1日現在の加入状況」、<http://www.city.yokohama.lg.jp/shimin/tishin/jitikai/tyosa/pdf/kanyuritsu.pdf>

<sup>42</sup> 内閣府 NPOWeb サイト、「特定非営利活動法人の認証数等(平成29年1月31日現在 51,499 法人) (累計)」、<https://www.npo-homepage.go.jp/about/toukei-info/ninshou-zyuri>

<sup>43</sup> 横浜市、「第95回横浜市統計書」、2016年／総務省統計局、「平成22年国勢調査」、2010年／大都市統計協議会、「大都市比較統計年表」、2013年

<sup>44</sup> 東洋経済新報社、「外資系企業総覧」、2016年

<sup>45</sup> 横浜市、「第96回横浜市統計書」、2017年

<sup>46</sup> 横浜市、「第95回横浜市統計書」、2016年

<sup>47</sup> 横浜市健康福祉局、「平成27年度分 横浜市自殺統計解析結果」、2016年

<sup>48</sup> マーサーWeb サイト、「プレスルーム マーサー「2016年世界生活環境調査(Quality of Living Survey) - 都市ランキング」を発表」、<http://www.mercer.co.jp/newsroom/2016-quality-of-living.html>、

<sup>49</sup> 横浜市政策局、「平成27年度横浜市民意識調査 結果の概要」、2014年／国土交通省、「平成21年国土交通白書 第3節 新たな価値の発見と魅力の創造 1 地域の暮らしの魅力を高める」、2008年

イ 企業分野

産業	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 市民総所得は政令指定市で全国1位（14兆9,974億円）（2013年）<sup>50</sup></li> <li>・ 市民が市外から得た所得の大きさ（市民総所得-市内総生産）は政令指定都市の中で最も多い（2兆6,575億円）（2013年）<sup>51</sup></li> <li>・ 家計の最終消費支出は政令指定都市で最も多い（8兆8,983億円）（2013年）<sup>52</sup></li> <li>・ 「不動産業」、「医療・福祉業」、「学術研究、専門・技術サービス業」、「情報通信業」の事業所数が全体に占める割合が、全国値と比較して高い（2014年）<sup>53</sup></li> <li>・ IT産業を振興するための取組に力を入れている<sup>54</sup></li> <li>・ 外資系企業が多数集積（182社）（2016年）（東京都以外の都市と比較した場合、横浜は群を抜く立地）<sup>55</sup></li> <li>・ 横浜駅周辺において、国際ビジネス拠点の形成を目指したまちづくりが進められている<sup>56</sup></li> <li>・ 製造業の事業所数、当該事業所に勤める従業者数が、ともに減少傾向にある<sup>57</sup></li> <li>・ 横浜の農業は野菜、果樹、畜産、花きと多様。その中でも野菜生産が最も多く、面積では約7割を占める<sup>58</sup></li> <li>・ 総農家戸数は減少傾向にある<sup>59</sup></li> <li>・ 農業就業者の高齢化が進んでいるが、全国と比較すると60歳以上の割合は低い<sup>60</sup></li> <li>・ 「国家戦略特区」（東京圏国家戦略特別区域）に指定され、特区の規制緩和等を通じて高度な医療提供に向けた取組等に力を入れている<sup>61</sup></li> <li>・ 「国際戦略総合特区」（京浜臨海部ライフイノベーション国際戦略総合特区）に指定され、個別化・予防医療時代に対応した健</li> </ul>
----	---

<sup>50</sup> 内閣府、「平成25年度県民経済計算」、2016年

<sup>51</sup> 内閣府、「平成25年度県民経済計算」、2016年

<sup>52</sup> 内閣府、「平成25年度県民経済計算」、2016年

<sup>53</sup> 総務省統計局、「平成26年経済センサス-基礎調査」、2014年

<sup>54</sup> 横浜市経済局 Web サイト、「IT産業の振興 横浜市 IT産業戦略」、

<http://www.city.yokohama.lg.jp/keizai/sogyo/it/>

<sup>55</sup> 東洋経済新報社、「外資系企業総覧」、2016年

<sup>56</sup> 横浜市政策局政策課、「横浜市中期4か年計画2014～2017」 P20、2014年

<sup>57</sup> 経済産業省、「平成26/25/24/21/18/15年工業統計調査」、2014/2013/2012/2009/2006/2003年

<sup>58</sup> 農林水産省、「平成27年農林業センサス」、2015年

<sup>59</sup> 農林水産省、「平成27/22/17年農林業センサス」、2015/2010/2005年

<sup>60</sup> 農林水産省、「平成27/22/17年農林業センサス」、2015/2010/2005年

<sup>61</sup> 内閣府地方創生推進事務局、「区域計画」（東京圏 国家戦略特別区域）、2014年



	<p>康関連産業の創出に取り組んでいる<sup>62</sup></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ アジア太平洋経済協力 (APEC)、アフリカ開発会議 (TICAD) の開催で開拓したアジア、アフリカの諸都市とのつながり<sup>63</sup></li> <li>・ 大学と連携した地域社会づくりを施策に掲げ、産学官の連携促進に取り組んでいる<sup>64</sup></li> </ul>
技術・研究	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 研究開発機関が、首都圏の中では東京都区部に次いで多く立地 (平成 26 年)<sup>65</sup></li> <li>・ 世界的にも有名なエレクトロニクスメーカーや研究開発拠点が多数立地<sup>66</sup></li> <li>・ 環境・エネルギーや医療分野を中心に、企業立地の促進に力を入れている<sup>67</sup></li> <li>・ 新産業創出の基礎となる IT 関連企業の集積 (市内事業所に勤める従業者数約 9.1 万人で、政令指定都市内で大阪市に次ぐ 2 位 (平成 24 年)<sup>68</sup></li> <li>・ 横浜市の専門的・技術的職業従事者は 32 万人と東京区部に次いで高い<sup>69</sup></li> <li>・ オープンイノベーションを推進している<sup>70</sup></li> </ul>
観光・MICE	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 市内、県内、近隣の 1 都 3 県に対し都市観光地として強い集客力<sup>71</sup></li> <li>・ 国から「国際会議観光都市」に認定されている<sup>72</sup></li> <li>・ 海に接して発展してきた地理的特性</li> <li>・ (横浜都心部は) 「おしゃれ」「都会的」といった都市イメージが強く、「買い物」「食事」「街並み・景観」が来訪を牽引</li> </ul>

<sup>62</sup> 内閣府地方創生推進事務局 Web サイト、「国際戦略総合特別区域計画 計画書」(京浜臨海部ライフィノベーション国際戦略総合特区)、2011 年

<sup>63</sup> 2010 年日本 APEC Web サイト、「開催地情報」、2014 年/外務省 Web サイト「第五回アフリカ開発会議 (TICAD V) 概要と評価」、2013 年

<sup>64</sup> 横浜市政策局政策課、「横浜市中期 4 か年計画 2014~2017」 P60、2014 年

<sup>65</sup> 総務省統計局、「平成 26 年経済センサス」、2014 年

<sup>66</sup> アップル、資生堂等が立地

<sup>67</sup> 横浜市政策局政策課「2014 年横浜市中期 4 か年計画」(平成 26 年 12 月) P18 /横浜市政策局 Web サイト「企業誘致ガイド 立地企業へのサポート」、

<sup>68</sup> 横浜市経済局 Web サイト、「参考情報 IT 産業 (ハードウェア、ソリューション、コンテンツ) の大都市事業所数、従業員数比較 数値データ(オープンデータ) 平成 24 年版」、<http://www.city.yokohama.lg.jp/keizai/sogyo/it/>

<sup>69</sup> 大都市統計協議会、「大都市比較統計年表」、2013 年

<sup>70</sup> 横浜市記者発表資料、「横浜市とアクセントゥア株式会社が「オープンイノベーションの取組に関する包括連携協定」を締結 (2015 年 12 月 2 日掲載)」

<sup>71</sup> 横浜市文化観光局、「横浜市観光集客指標 平成 27 年」、2015 年/横浜市文化観光局、「横浜市観光動態消費動向調査の概要」、2015 年

<sup>72</sup> 国土交通省観光庁 Web サイト、「国際会議観光都市一覧」  
[http://www.mlit.go.jp/kankocho/topics07\\_000053.html](http://www.mlit.go.jp/kankocho/topics07_000053.html)

	<p>している<sup>73</sup></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 国際会議開催件数が多い（2015年は、東京（249件）、京都（56件）、神戸（35件）、大阪（33件）に次ぎ、5位（31件）<sup>74</sup></li> <li>・ 世界最大級の複合MICE施設であるパシフィコ横浜の存在</li> <li>・ 「世界と共に成長する横浜」を目指し、都市間のネットワークづくりや、企業の海外活動支援に注力している<sup>75</sup></li> <li>・ 「横浜で好きなもの」に関する全国調査（平成26年度）で、「中華街」が33.6%、港が5.9%、みなとみらいが5.0%<sup>76</sup></li> </ul>
文化芸術・スポーツ	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ クリエーター、アーティストの育成を目指した、事務所等開設支援、芸術活動助成等の取組に力を入れている<sup>77</sup></li> <li>・ 横浜市居住者のうち70.6%が「文化芸術を体験することや行うことは大切だ」と考えている（神奈川県は62.3%、東京都は69.9%）<sup>78</sup></li> <li>・ 先駆的な創造都市の取組（2004年4月、全国初の文化芸術都市創造事業本部を設置）<sup>79</sup></li> <li>・ 歴史的建造物等を活用した創造界限拠点（YCCヨコハマ創造都市センター、Bank ART Studio NYK、急な坂スタジオ等）を中心とした、魅力的な創造界限<sup>80</sup></li> <li>・ 「横浜美術館」、「横浜みなとみらいホール」などの美術館・コンサートホールの存在</li> <li>・ 「横浜トリエンナーレ」「Dance Dance Dance@YOKOHAMA」「横浜音祭り」等の横浜らしい特色のあるイベントの存在</li> <li>・ プロ野球、Jリーグのチームの存在<sup>81</sup></li> <li>・ スポーツ観戦する市民が多い（スポーツ観戦率は横浜市で35.1%、別調査の全国平均では24.2%※ ※「観戦しなかった」、「その他の割合」を引いたもの）<sup>82</sup></li> </ul>

<sup>73</sup> 横浜市文化観光局、「横浜市に関する意識・生活行動実態調査報告書」（平成23年10月）、

<sup>74</sup> UIA、「International Meetings Statistics Report」、2015年

<sup>75</sup> 横浜市政策局政策課、「横浜市中期4か年計画2014～2017」 P32、2014年

<sup>76</sup> 横浜市文化観光局横浜魅力づくり室企画課、「横浜市に関する意識・生活行動実態調査（平成26年度）」、2014年

<sup>77</sup> 公益財団法人横浜市芸術文化振興財団 Web サイト、「助成金募集情報 アーツコミッション・ヨコハマの助成金制度」、<http://acy.yafjp.org/grants/raise/raise.html>

<sup>78</sup> 横浜市文化観光局横浜魅力づくり室企画課、「文化芸術に関する意識調査結果まとめ」（平成24年12月）、2012年

<sup>79</sup> NPO法人都市文化創造機構（文化庁 文化芸術創造都市推進事業）、「平成21年度 文化芸術創造都市推進事業 報告書」、2010年

<sup>80</sup> 横浜市文化観光局、「創造都市アクションプラン」、2015年

<sup>81</sup> 例えば横浜 DeNA ベイスターズ、横浜 F・マリノス、横浜 FC 等が存在

<p>資源・エネルギー</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ ごみ総量及びごみ処理で排出される温室効果ガスが減少傾向にあるなど、市民・事業者との協働による分別・リサイクルが進んでいる<sup>83</sup></li> <li>・ 2005年度に比べ、2013年度は温室効果ガス排出量が12.4%増加（2005年から2008年度にかけて増減を繰り返し、2009年から2013年にかけて増加傾向）<sup>84</sup></li> <li>・ 地域の環境活動への参加意欲がある市民は60.2%に達するが、一方で環境問題に関心はあるが特に何もしていない市民は40.8%に上る(2016年)<sup>85</sup></li> <li>・ 平成23年から「環境未来都市」として選定されており、世界の2大問題「低炭素」「水」に挑戦する取組に力をいれている（CEMS、上下水技術海外展開等）<sup>86</sup></li> </ul>
-----------------	---

<sup>82</sup> 公益財団法人横浜市体育教会、「平成27年度横浜市民スポーツ意識調査（概要版）」、2016年／文部科学省スポーツ庁、「スポーツの実施状況等に関する世論調査（平成28年11月調査）」、2016年

<sup>83</sup> 横浜市資源循環局、「ヨコハマ3R夢プランの推進について」（平成28年5月）、2016年

<sup>84</sup> 横浜市温暖化対策統括本部、「横浜市温室効果ガス排出量 平成25(2013)年度確報値、平成26(2014)年度速報値」、2016年

<sup>85</sup> 横浜市環境創造局、「平成28年度環境に関する市民意識調査」、2017年

<sup>86</sup> 横浜市温暖化対策統括本部、「環境未来都市計画概要（平成27年5月計画更新）」、2015年

り 都市分野

住宅	<ul style="list-style-type: none"> <li>多様な居住ニーズへの対応に力を入れている（高齢者世帯の増加等）<sup>87</sup></li> <li>半数以上の住宅が2035年までに築40年以上となる<sup>88</sup></li> <li>バスまたは徒歩で最寄駅までおおむね15分以内に行くことのできる交通網の整備が進められ、全体的に公共交通の整った住環境となっている（人口カバー率約9割）<sup>89</sup></li> <li>1住宅当たり延べ面積（㎡）は、政令指定都市全体で比較すると狭いが、周辺都市（特別区部、川崎市）と比較すると広い<sup>90</sup></li> </ul>
交通	<ul style="list-style-type: none"> <li>新幹線駅新横浜駅が立地し、羽田空港に近接していることから、国内外各地への交通アクセスに優れている</li> <li>バスまたは徒歩で最寄駅までおおむね15分以内に行くことのできる交通網の整備が進められ、全体的に公共交通の整った住環境となっている（人口カバー率約9割）<sup>89</sup>（再掲）</li> <li>都市計画道路の整備率は、他大都市と比べ最低水準（69.4%）（平成27年度末）<sup>91</sup></li> </ul>
水・緑	<ul style="list-style-type: none"> <li>郊外部を中心に豊かな自然環境が残存<sup>92</sup></li> <li>緑地保全制度の新規指定が平成21年頃から増加した結果、樹林地の保全が加速化、山林面積の減少が鈍化（緑地保全制度には、平成28年2月5日現在、133地区（約415.2ha）が指定）<sup>93</sup></li> <li>市内の緑が大切だと思う市民の割合が98%<sup>94</sup></li> <li>緑被率は2014年時点で28.8%。40年前と比較すると減少が鈍化<sup>95</sup></li> </ul>
防災・治安	<ul style="list-style-type: none"> <li>事業当初より防災都市を目指して開発を進めたみなとみらい21地区（地震災害や地盤沈下を考慮した地盤改良、災害時に供給可能な50万人3日分の飲用水等）<sup>96</sup></li> <li>木造住宅密集市街地等の延焼の危険性が高い地域が存在<sup>97</sup></li> </ul>

<sup>87</sup> 横浜市政策局政策課、「横浜市中期4か年計画2014～2017」P108

<sup>88</sup> 総務省統計局、「平成25年住宅・土地統計調査」、2013年

<sup>89</sup> 横浜市都市整備局、「横浜市都市計画マスタープラン（全体構想）」、2013年

<sup>90</sup> 総務省統計局、「平成25年住宅・土地統計調査」、2013年

<sup>91</sup> 国土交通省、「平成27年都市計画現況調査」、2015年

<sup>92</sup> 横浜市、「第95回横浜市統計書」、2016年

<sup>93</sup> 横浜市環境創造局、「横浜みどりアップ計画」、2013年

<sup>94</sup> 横浜市環境創造局、「横浜の緑に関する市民意識調査（速報値）について」、2012年

<sup>95</sup> 横浜市環境創造局、「平成26年度緑被率の調査結果について」、2014年

<sup>96</sup> 横浜市都市整備局みなとみらい21推進課、「Invitation to MINATOMIRAI 21」（みなとみらい21地区開発事業者募集パンフレット）、2011年

	<ul style="list-style-type: none"> <li>年々増加する戸建て住宅の空き家数(平成20年度が23,800戸、平成25年度が28,700戸)<sup>98</sup></li> <li>市民の災害への危機意識は高いが、危機意識を持っている市民の割合と比較すると、具体的な防災対策を実施している市民の割合が少ない<sup>99</sup></li> <li>「自助」、「共助」の言葉を知っていて意味を理解している市民は3割以下<sup>100</sup></li> <li>刑法犯罪数は減少傾向(平成23年は約3.2万件、24年は2.9万件、25年は約3.0万件、26年は約2.6万件、27年は約2.4万件)<sup>101</sup></li> <li>他大都市と比べ、東京23区(約12万件)、大阪市(約6.4万件)、名古屋市(約3.5万件)に次ぐ刑法犯罪数(平成26年)<sup>102</sup></li> </ul>
公共施設	<ul style="list-style-type: none"> <li>都市基盤施設の多くが、供用開始後30年経過(下水道管、浄水場、道路橋梁等)<sup>103</sup></li> <li>公共建築物の多くが築30年以上経過<sup>104</sup></li> <li>拡大傾向にある墓地需要<sup>105</sup></li> </ul>
エリア別検討 - 都心臨海部	<ul style="list-style-type: none"> <li>東京都心に比べ約40%安い主要ビジネス地区のオフィス賃料<sup>106</sup></li> <li>特徴ある産業拠点の存在(京浜臨海部、横浜都心臨海部、金沢産業団地周辺等)<sup>107</sup></li> <li>充実したショッピング施設、イベントスペース<sup>108</sup></li> <li>個性的で魅力ある都市景観、地域資源(港を囲む歴史的建造物、港の風景等)</li> <li>歴史的な街並みとみなとみらい21地区に代表される現代的な</li> </ul>

<sup>97</sup> 横浜市総務局、「横浜市防災計画(震災対策編)」、2015年

<sup>98</sup> 総務省統計局、「平成20/25年住宅・土地統計調査」、2008/2013年

<sup>99</sup> 横浜市総務局、「横浜市民の危機管理アンケート調査 調査結果のポイント」、2013年

<sup>100</sup> 横浜市総務局、「横浜市民の危機管理アンケート調査 調査結果のポイント」、2013年

<sup>101</sup> 横浜市、「第95回横浜市統計書」、2015年

<sup>102</sup> 大都市統計協議会、「平成26年 大都市比較統計年表」、2014年

<sup>103</sup> 横浜市財政局、「横浜市公共施設管理基本方針(H25)」、2013年

<sup>104</sup> 横浜市財政局、「横浜市公共施設管理基本方針(H25)」、2013年

<sup>105</sup> 横浜市健康福祉局、「墓地に関する市民アンケート」、2012年

<sup>106</sup> 三鬼商事株式会社、「オフィスデータ 東京 2017年3月版」、2017年/三鬼商事株式会社、「オフィスデータ 横浜 2017年3月版」、2017年

<sup>107</sup> 横浜市政策局政策課、「横浜市中期4か年計画2014~2017」P18、2014年

<sup>108</sup> コレットマーレ、クィーンズイースト、クィーンズスクエア横浜(アット!)、ランドマークプラザ、横浜ワールドポーターズ、MARK IS みなとみらい/BUKATSUDO、横浜赤レンガ倉庫イベント広場、国際交流ゾーンプラザ、日本丸メモリアルパーク 緑地・日本丸前アリーナ、JR桜木町駅前広場イベントスペース等が立地

	魅力の共存
エリア別検討 - 新横浜	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 新横浜駅地区には、半導体・電子部品関連などを設計・製造する企業が多数集積している<sup>109</sup></li> <li>・ 新幹線駅があり、東京、中部、関西へのアクセスがよい</li> <li>・ 複数の集客施設の立地<sup>110</sup></li> </ul>
エリア別検討 - 郊外	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 豊かな自然環境が残存（農地を含む）<sup>111</sup></li> <li>・ 既存のまちの持続、再生を目指した新たな取組に力を入れている<sup>112</sup></li> <li>・ 大規模団地で市内平均よりも早く進む少子高齢化<sup>113</sup></li> </ul>

<sup>109</sup> 図研、ローム、富士通、デンソー工業、リコー等が立地

<sup>110</sup> 横浜アリーナ、横浜国際総合競技場、新横浜ラーメン博物館などが立地

<sup>111</sup> 横浜市、「第95回横浜市統計書」、2016年

<sup>112</sup> 次世代郊外まちづくりプロジェクト（「持続可能な住宅地モデルプロジェクト」）の実施

<sup>113</sup> 横浜市建築局、「大規模団地の総合的な再生に向けた検討業務 概要版」、2013年

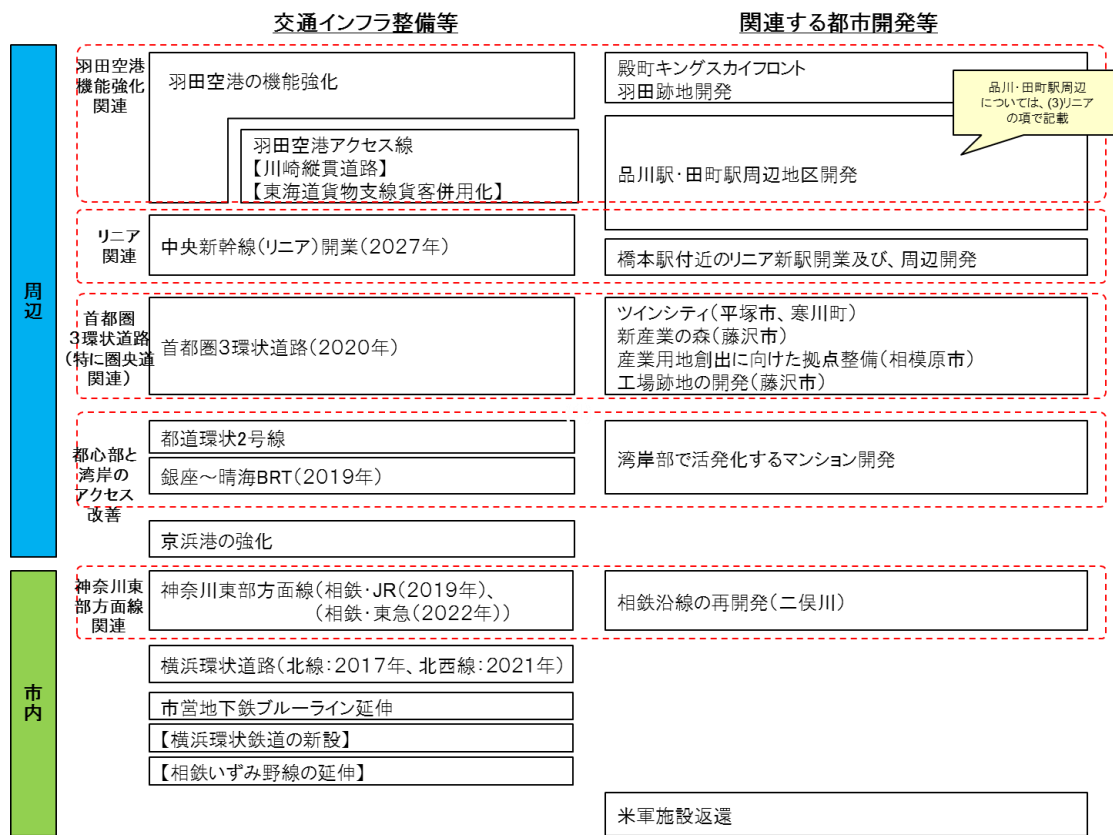
(2) 市内・周辺の開発予定の整理

本項では、特に都市分野において市政課題となりうる項目の考察に用いる基礎資料として、市内及び周辺都市のインフラ整備や開発予定を、各種文献より整理した。

7 2016年以降の交通インフラ及び都市開発計画の全体像

東京都内で交通インフラの整備や大規模開発が進められる一方、県内外の他都市においても様々なインフラ整備や開発が計画されている。ここでは、東京を含む周辺他都市の交通インフラの整備計画と、地理的に関連性があると考えられる都市開発を関連付けて、本市の状況と合わせその全体像を以下に示す。

図 2-1-(2)-1 2016年以降の交通インフラ及び都市開発計画の全体像



※ 赤枠(破線)は開発間の関連性を示す  
 ※ 【】で括ったものは実現性が低いもの  
 (出所) 各種資料より作成

イ 地区別の開発規模の整理

本市周辺他都市の都市開発計画を地区別にみると、湾岸エリア及び、「虎ノ門・赤坂・六本木」及び「大手町・丸の内」等の都心部で大規模開発が進んでいる。

表 2-1-(2)-1 本市及び周辺都市における都市開発計画

	延べ床面積 (㎡)	オフィス (㎡)	商業施設 (㎡)	住宅 (戸数)	主なプロジェクト(各地区大きいものを5つ)
湾岸	3,181,459	375,472	620,265	17,870	豊洲新市場、臨海副都心 ST 区画プロジェクト、東京五輪選手村整備、勝どき東地区再開発、有明ガーデンシティ
虎ノ門・赤坂・六本木	2,205,925	995,163	82,151	1,844	虎ノ門2丁目地区再開発、東京ガーデンテラス紀尾井町、虎ノ門トラストシティ ワールドゲート、六本木3丁目東地区再開発、虎ノ門2-10計画(ホテルオークラ東京建て替え)
大手町・丸の内	2,203,246	1,472,606	111,037	120	大手町常盤橋地区再開発、大手町二丁目地区再開発事業、OH-1計画、大手町1-1計画、大手町一丁目第3地区 第一種市街地再開発事業
日本橋・京橋・八重洲	1,742,307	1,201,265	148,240	1,794	京橋1丁目東地区再開発、日本橋2丁目地区再開発C街区、日本橋2丁目地区北地区、京橋2丁目西地区第1種市街地再開発事業、日本橋2丁目地区再開発A街区
品川・田町	1,681,697	807,672	62,113	4,156	TGMM芝浦プロジェクト、浜松町駅西口周辺再開発A街区、竹芝地区開発計画建築計画(業務棟)、白金1丁目東部北地区再開発、山手線品川・田町間新駅整備
横浜(都心臨海部 <sup>114)</sup> )	1,260,329	393,210	148,571	1,445	MM59街区B区画開発計画(岡田ビル)、MM21-32街区オフィス計画、オーケーみなとみらい本社ビル、みなとみらい21 中央地区20街区MICE施設整備事業、横浜北幸ビル開発計画
渋谷	1,028,862	647,941	159,784	932	渋谷駅建て替え、南平台プロジェクト、神宮前計画、渋谷区役所建て替えプロジェクト、渋谷宮下町計画
新宿	927,725	191,635	29,051	6,878	大久保3丁目西地区開発計画A-1棟、西新宿5丁目北地区防災街区整備、新宿駅新南口ビル、ザ・パークハウス西新宿タワー60(旧称西新宿HOMETOWN プロジェクト)、新宿区西新宿8丁目
横浜(その他)	834,079	67,248	111,643	3,902	二俣川駅南口地区再開発、SOSIL A横浜港北開発計画、大船駅北第二地区再開発、横浜南共済病院新病棟、新杉田物流センター
銀座・有楽町	571,426	244,188	116,581	569	新日比谷プロジェクト、松屋跡地開発、銀座5丁目プロジェクト、パークシティ中央 湊 ザ タワー、国立がんセンター新総合棟
武蔵小杉	423,116	20,302	6,586	3,708	ホテルエルシィ跡地開発、小杉町2丁目再開発、小杉町3丁目東地区再開発
大崎・五反田・目黒	257,388	72,554	3,672	1,164	目黒駅前地区再開発A敷地、目黒駅前地区再開発B敷地、東五反田4-1地区、目黒駅前プロジェクト(oak meguro)、住友不動産西五反田3丁目計画(シティタワー目黒)
池袋	196,830	128,442	26,491	0	豊島区現庁舎地活用事業、西武鉄道旧本社ビル建替、池袋本町地区校舎併設型小中連携校、東池袋1丁目新シネマコンプレックス、東池袋4丁目計画

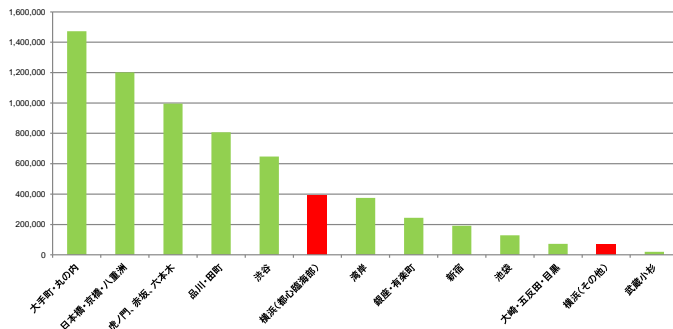
(出所) 日経アーキテクチュア、「東京大改造マップ 2016～2020」、日経 BP 社、2016 年を基に集計。武蔵小杉のデータは独自調査。\* 開発規模 1 万㎡以上

114 「都心臨海部再生マスタープラン」におけるエリアに準じる。

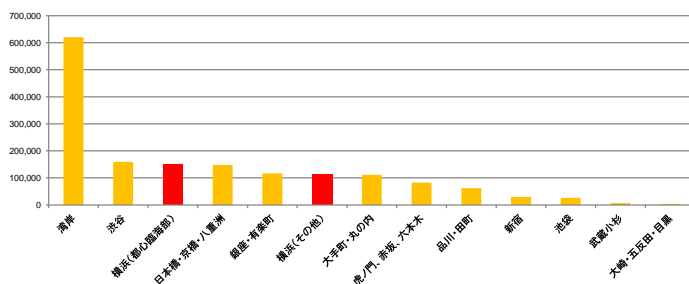


オフィスに関しては、大手町・丸の内等東京都心部を中心に開発が進む。一方、商業施設は湾岸エリアを中心に開発が進むが、本市でも延床面積ベースで東京都心部の各地域と同程度の開発が進む。

図 2-1-(2)-2 本市及び周辺都市のオフィス及び商業施設開発面積（延床面積）  
**オフィス（㎡）**



**商業施設（㎡）**



(出所) 日経アーキテクチャ、「東京大改造マップ 2016~2020」日経 BP 社、2016 年  
 を基に集計。武蔵小杉のデータは独自調査。

\* 開発規模 1 万㎡以上

住宅開発の傾向として、湾岸エリアでの高層マンションの建設が、特に湾岸部で顕著である。

図 2-1-(2)-3 本市及び周辺都市のマンション開発戸数（戸）

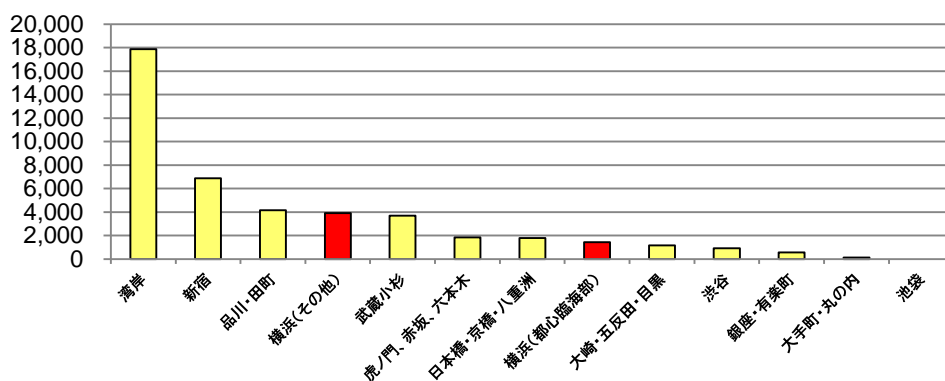


表 2-1-(2)-2 湾岸エリアのマンション開発計画一覧

計画名称	階数	住宅戸数(戸)
有明ガーデンシティ	34	1,550
ザ・パークハウス晴海タワーズ ティアレジデンス	51	861
勝どき ザ・タワー	53	1,420
パークタワー晴海(中央区晴海二丁目計画)	49	1,076
勝どき東地区再開発	58+45+29	3,120
月島一丁目西中通り地区再開発	33	490
東京五輪選手村整備	50	5,650
パークホームズ豊洲 ザレジデンス(江東区豊洲5丁目計画)	22	690
ベイズタワー&ガーデン(東京ワンダフルプロジェクト)	32	550
月島三丁目地区再開発	59	1,100
丸仁豊洲5丁目プロジェクト(ルミレイス豊洲)	15	300
都営高層住宅江東区豊洲4丁目団地	14x7	530
都営高層住宅辰巳1丁目団地(第1期)	14	400
豊洲PJ(クレヴィア豊洲)	14	133

(出所) 日経アーキテクチュア、「東京大改造マップ 2016～2020」日経 BP 社、2016 年  
を基に集計。武蔵小杉のデータは独自調査。

\* 開発規模 1 万㎡以上

ウ 周辺都市のインフラ整備及び都市開発

(7) 羽田空港の強化及び関連するインフラ整備、都市開発計画

国は、東京 2020 オリンピック・パラリンピック、首都圏の国際競争力強化、増加する訪日外国人の強化を見据え、羽田空港のさらなる国際機能の強化を検討している。

2020 年までに、深夜・早朝時間帯以外の国際線に関し、新飛行ルートの設定により、最大で年間約 3.9 万回(約 1.7 倍)の発着回数の増加が検討されている(年間約 6 万回の現状から、2020 年には年間約 9.9 万回を予定)。

表 2-1-(2)-3 羽田空港における発着枠の推移

時期	~2010年10月	2010年 11月時点	2014年 3月30日~	2020年 国提示案
出来事		D滑走路供用	国際線ターミナル拡張等	
年間発着枠(万回)	30.3	39	44.7	48.6
うち国際線	なし(定期チャーター便のみ)	6	9	12.9
昼間	—	3	6	9.9
深夜早朝	—	3	3	3

2020年に向けた羽田空港の機能強化方策

- 滑走路処理能力の再検証(+約1.3万回)
- 滑走路運用・飛行経路の見直し(+約2.6万回)

- 2020年東京オリンピック・パラリンピック
- 首都圏の国際競争力の強化
- 増加する訪日外国人観光客受け入れ

(出所) 国土交通省資料<sup>115</sup>を基に作成

<sup>115</sup> ●2010年10月まで及び、2010年11月時点の発着枠情報：

・国土交通省、「第5回羽田発着枠配分基準検討小委員会 配布資料(資料4 参考資料)」、2012年

●2014年3月30日以降の発着枠情報：

・国土交通省 Web サイト、「羽田空港国際線が大幅に増便しました」、

[http://www.mlit.go.jp/page/kanbo01\\_hy\\_003301.html](http://www.mlit.go.jp/page/kanbo01_hy_003301.html)

・国土交通省 Web サイト、「首都圏空港の機能強化についての詳細」、

<http://www.mlit.go.jp/common/001034380.pdf>

●2020年に向けた羽田空港の機能強化方策：

・国土交通省航空局 Web サイト、「首都圏空港の機能強化について」、

<http://www.mlit.go.jp/common/001141078.pdf>

a 羽田空港アクセス関連の鉄道新線計画

羽田空港の強化に伴い、羽田空港への新たなアクセスルートとしての鉄道新線が計画されている。

現在検討されている路線は、下記3路線であるが、いずれも東京都心や成田空港とのアクセスに重点を置いた路線である。

一方、現在、本市から羽田空港への主な公共交通ルートは、京急線蒲田駅経由の直通線か、主要駅からの空港連絡バスを利用する場合の2つである。

表 2-1-(2)-4 羽田空港アクセス関連の鉄道新線計画

路線名称	新設路線	目的	所要時間 <sup>116</sup>	実現性・課題 <sup>117</sup>
羽田空港アクセス線	①羽田空港～田町付近（～東京駅） ②羽田空港～りんかい線大井町付近（～新宿駅） ③羽田空港～りんかい線東京レポート	新宿・渋谷、上野、千葉方面からのアクセス向上	東京～羽田：18分 新宿～羽田：23分 新木場～羽田：20分	・「事業計画の検討の深度化を図るべき」
新空港線（蒲蒲線）	東急蒲田～京急蒲田	渋谷、池袋からのアクセス向上	自由が丘～羽田：33分 武蔵小杉～羽田：32分	・「矢口渡～京急蒲田までの事業計画の検討は進んでおり、事業化に向けて」「費用負担のあり方等について合意形成を進めるべき」 ・「（京急蒲田から）大鳥居までの整備については、軌間が異なる路線間の接続方法等の課題があり、さらなる検討が行われることを期待」とされ、実現に向けた課題が大きいとされる。
都心直結線	京成押上～新東京～泉岳寺（京急に連絡）	成田～東京～羽田の直結	新東京～羽田：18分	・「事業計画を精査したうえで事業性を見極めが行われることを期待」

<sup>116</sup> 所要時間の出典は下記の通り。

- 羽田空港アクセス線：
  - ・国土交通省交通政策審議会、「交通政策審議会陸上交通分科会鉄道部会東京圏における今後の都市鉄道のあり方に関する小委員会（第4回 議事概要）」、2014年
- 新空港線（蒲蒲線）：
  - ・大田区、「新空港線「蒲蒲線」整備調査のとりまとめー新空港線「蒲蒲線」整備促進事業ー」、2013年
- 都心直結線：
  - ・国土交通省交通政策審議会、「交通政策審議会陸上交通分科会鉄道部会東京圏における今後の都市鉄道のあり方に関する小委員会（第3回）議事概要」、2014年

<sup>117</sup> 国土交通省交通政策審議会、「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について（答申）」、2016年

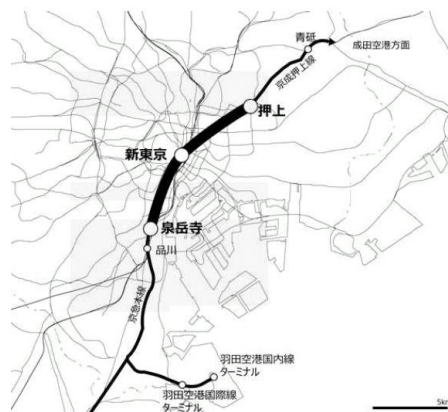
図 2-1-(2)-4 羽田空港アクセス関連の鉄道新線計画の概略図  
羽田空港アクセス線



新空港線（蒲蒲線）



都心直結線



(出所) 国土交通省交通政策審議会、「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について（答申）」、2016年より引用

**b 川崎縦貫道路**

川崎市の南北（川崎浮島ジャンクション～国道15号～東名高速）を結ぶ幹線道路が計画されている。

このうち、Ⅰ期（川崎浮島ジャンクション～国道15号間（8.4キロ））は供用済みであり、Ⅱ期（国道15号～東名高速（14キロ））は、現在調査中である。

川崎市は、「川崎市総合都市交通計画」（2013年3月）で、市内の各拠点から羽田空港まで所要時間20%以上の短縮を目指しているが、本道路はそのための重要な役割を果たす。仮に調査中の区間が完成した場合、特に川崎市北西部（溝の口、鷺沼等）からの臨海部、羽田空港へのアクセスが改善される。また、本市北部からも、横浜環状道路の渋滞時の迂回路として利用できる。

図 2-1-(2)-5 川崎縦貫道路概略図



（出所）国土交通省関東地方整備局川崎国道事務所・首都高速道路株式会社神奈川建設局、  
「川崎縦貫道路」（パンフレット）、2011年より引用



c 東海道貨物支線貨客併用化（品川・東京テレポート～浜川崎～桜木町）及び川崎アプローチ線の新設（浜川崎～川崎新町～川崎）

東海道貨物支線の貨客併用化を図るとともに、浜川崎から川崎新町までは南武線の改良、川崎新町から川崎までは路線の新設を行うことで、桜木町や、川崎市北部から南武線経由で羽田空港及び臨海エリア、「品川・東京テレポート～浜川崎～桜木町」のアクセスを向上する計画がある。川崎市では「川崎市総合都市交通計画」（2013年3月）において「将来目指すべき鉄道ネットワーク」を構成する路線として位置づけている。

ただし、国土交通省交通政策審議会「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について（答申）」（2016年4月）では、東海道貨物支線貨客併用化は「事業性に課題」がありとされ、川崎アプローチ線の新設も「収支採算性に課題」があるとされており、実現にはまだ時間がかかるとみられる。

図 2-1-(2)-6 東海道貨物支線貨客併用化及び川崎アプローチ線の新設



（出所）国土交通省交通政策審議会、「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について（答申）」、2016年より引用

d 羽田空港跡地開発

羽田空港の沖合展開に伴って発生する空港跡地に関し、沖合移転を検討する羽田空港移転問題協議会（国土交通省、東京都品川区、大田区）は、「羽田空港跡地利用基本計画」（2008年3月）を策定し、跡地利用について3つのゾーンと機能計画を示した。

第2ゾーンにおいては、開発・運営主体となる民間事業者「住友不動産・東京国際空港プロジェクトチーム」が選定され、2020年までの開業を目指している。

第1ゾーンは、アジアヘッドクォーター特区として指定された約20haが対象である。企業誘致と産業交流施設を整備し、入居企業の相互交流、国内外企業との交流によりイノベーションの創出を図る「先端産業事業」、クールジャパン発信拠点の形成を目指す「文化産業事業」、先端産業事業と文化産業事業を支援または両事業の相乗効果を図る「共通事業」からなる。大田区、東京都などの自治体が主導し、2016年度に開発事業者の募集が開始され、2017年5月に決定予定である<sup>118</sup>。

表 2-1-(2)-5 羽田空港跡地開発の各ゾーンの機能及び主な施設

ゾーン	機能	主な施設
第1ゾーン	文化交流機能、産業支援機能	研究開発拠点、食文化発信拠点、観光情報発信、賑わい交流スペース
第2ゾーン	国際交流機能、商業機能	宿泊施設、コンベンションホール、飲食・物販施設
第3ゾーン	空港連携機能	拡張事業後の需要動向を見極めながら検討

（出所）羽田空港移転問題協議会、「羽田空港跡地利用基本計画」、2008年を基に作成

<sup>118</sup> 大田区、「羽田空港跡地第1ゾーン整備事業（第一期事業）募集要項」、2016年



図 2-1-(2)-7 羽田空港跡地のゾーンと機能配置



(出所) 大田区、「羽田空港跡地利用OTA基本プラン」、2008年より引用

図 2-1-(2)-8 第2ゾーンのイメージ



(出所) 国土交通省東京港湾局、「東京国際空港第2ゾーン整備・運営事業に係る国有地の貸付 民間事業者選定結果」、2016年より引用

e 殿町キングスカイフロント（川崎市）

羽田空港の多摩川対岸に位置し、空港より車で10分に位置する場所にある。

2004年に閉鎖されたいすゞ自動車川崎工場跡地を中心とする22.7haについて、川崎市とURが土地区画整理事業により整備したうえで、健康、医療、福祉関係の研究機関を中心とする施設が誘致された。

京浜臨海部ライフイノベーション国際戦略総合特区に指定され、各種規制緩和や金融・税制支援が用意されている。

なお、2017年1月、川崎市は、東京都及び、国土交通省と分担し、羽田連絡道路（殿町キングスカイフロント～羽田空港）の建設事業に着手<sup>119</sup>し、臨海部と羽田空港の一体性向上も図ろうとしている。

図 2-1-(2)-9 殿町キングスカイフロントの入居状況



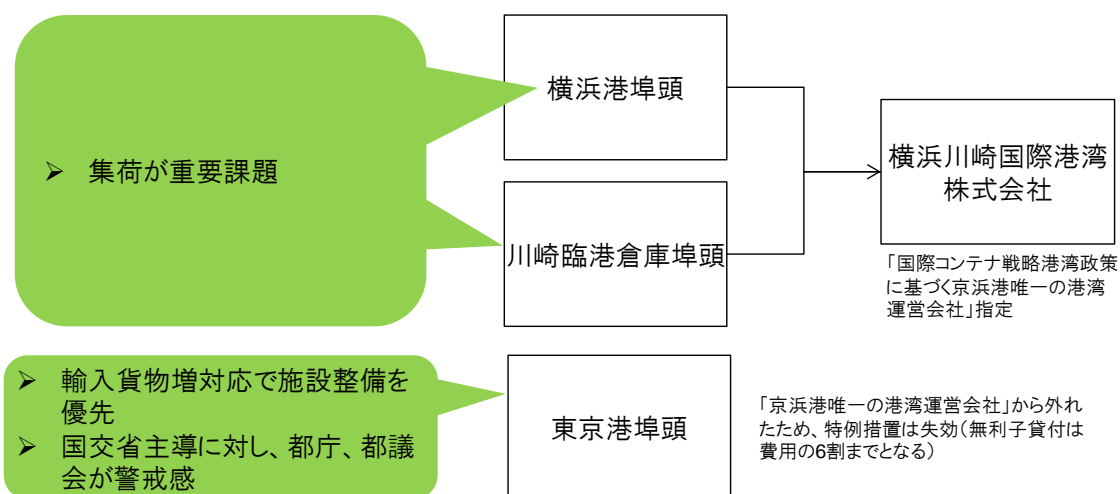
(出所) キングスカイフロント Web サイト、「キングスカイフロント 進出企業／主要施設」、  
<http://www.king-skyfront.jp/institution/> より引用

<sup>119</sup> 日本経済新聞 Web サイト、「記事 「羽田連絡道路」事業認可 川崎と空港結ぶ 事業費 300 億円 (2017 年 1 月 25 日)」、<http://www.nikkei.com/article/DGXLZO12074240U7A120C1L82000/>

(4) 京浜港の強化

釜山等、アジアの港湾が成長し、日本を經由しない貨物割合が高まる中、京浜港の国際競争力強化のため、横浜港、川崎港、東京港の連携強化が進められている。2008年、本市、川崎市、東京都は、京浜三港の広域連携強化に係る基本合意を締結、2010年には、基本戦略である「京浜港共同ビジョン」を策定し、諸手続の一元化や、機能分担を推進している。2016年、横浜、川崎両港は運営会社を経営統合し、「横浜川崎国際港湾株式会社」を設立した。東京港が参加を見送った要因として、東京港と横浜港で課題が異なることがあげられる。横浜港では、大水深・高規格ターミナル「MC-3」（南本牧ふ頭）が完成し、集荷が急務であるが、東京港は、容量オーバー状態のため、施設整備を優先している。ただし、3港で実施する入港料の一元化、集荷・機能拡充の連携は今後も継続することとしている。

図 2-1-(2)-10 京浜三港の連携の課題



(出所) 以下を基に作成

日経ビジネス Web サイト、「ニュースを斬る アジア港湾競争、東京抜きで勝てるか 寺井伸太郎 (2016年6月2日)」、<http://business.nikkeibp.co.jp/atcl/report/15/110879/053100357/?rt=nocnt>,

物流ニッポン Web サイト、「京浜港、横浜・川崎が経営統合 港湾運営会社 国に申請へ (2015年12月24日)」、<http://logistics.jp/media/2015/12/24/538> /

Logistics TodayWeb サイト、「京浜港の港湾運営会社、「東京港抜き」で発足へ (2015年12月10日)」、<http://www.logi-today.com/204114>

表 2-1-(2)-6 京浜港の強化の基本戦略の概要

基本戦略	具体的な施策の方向性
貨物集荷策、港湾機能向上策の展開	<ul style="list-style-type: none"> <li>港湾利用コストの削減</li> <li>国内貨物輸送網の充実強化</li> <li>三港一体化に伴うネットワーク強化、港湾機能向上（港湾諸手続の一元化など）</li> </ul>
合理的かつ効果的な施設及び機能の配置	<ul style="list-style-type: none"> <li>湾内輸送網の充実化による三港一体化（国道 357 号線の整備促進など）</li> <li>既存施設の有効活用、埋め立てによる新たな空間開発</li> </ul>
広域的な課題への的確な対応	<ul style="list-style-type: none"> <li>環境対策、防災対応、危機管理対応（密輸対策等）</li> </ul>
京浜港の一体的な経営の推進	<ul style="list-style-type: none"> <li>実質的一港化を進めつつ、将来はポートオーソリティ（PA）設立を視野に入れる</li> </ul>

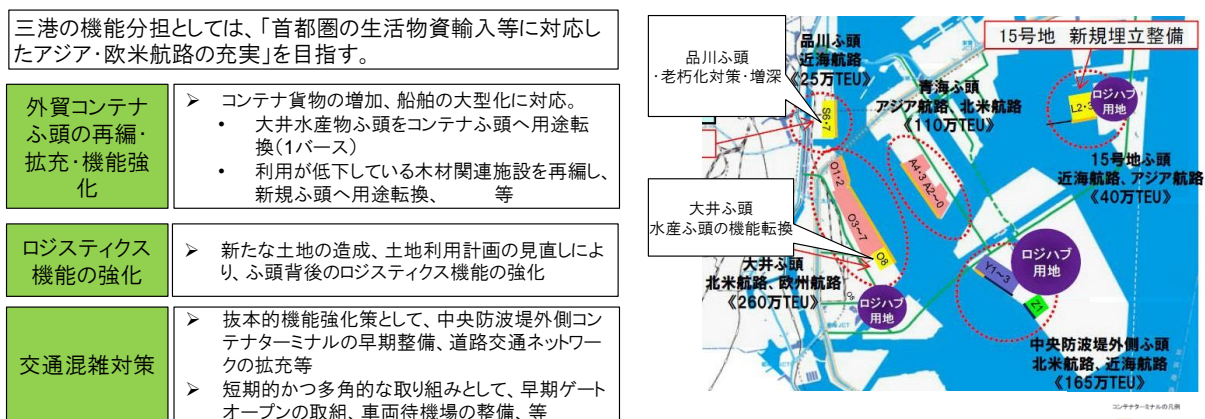
（出所）東京都・川崎市・横浜市、「京浜港共同ビジョン」、2010 年を基に作成

三港の具体的な動向を下記に述べる。

**a 東京港**

コンテナふ頭の再編・拡充・機能強化、ロジスティクス機能強化、交通混雑対策により、物流機能を強化。平成 30 年代後半までに 10,830 万トンの取り扱い貨物量を目指とする。

図 2-1-(2)-11 東京港の物流機能の強化のポイント



三港の機能分担としては、「首都圏の生活物資輸入等に対応したアジア・欧米航路の充実」を目指す。	
外貿コンテナふ頭の再編・拡充・機能強化	<ul style="list-style-type: none"> <li>コンテナ貨物の増加、船舶の大型化に対応。 <ul style="list-style-type: none"> <li>大井水産物ふ頭をコンテナふ頭へ用途転換（1バース）</li> <li>利用が低下している木材関連施設を再編し、新規ふ頭へ用途転換、等</li> </ul> </li> </ul>
ロジスティクス機能の強化	<ul style="list-style-type: none"> <li>新たな土地の造成、土地利用計画の見直しにより、ふ頭背後のロジスティクス機能の強化</li> </ul>
交通混雑対策	<ul style="list-style-type: none"> <li>抜本的機能強化策として、中央防波堤外側コンテナターミナルの早期整備、道路交通ネットワークの拡充等</li> <li>短期的かつ多角的な取り組みとして、早期ゲートオープン取組、車両待機場の整備、等</li> </ul>

（出所）東京都港湾管理者、「東京港港湾計画書（改訂）」、2014 年／国土交通省交通政策審議会、「第 58 回港湾分科会 資料 2-2 京浜港（東京港、川崎港、横浜港）の港湾計画改訂のポイント（2014 年 11 月 14 日）」、2014 年 より引用



表 2-1-(2)-7 東京港の取扱い貨物量目標

	平成 30 年代後半目標 (2023 年～2028 年)	2012 年
目標能力 (合計)	10,900 万 t	8,279 万 t
外貿	6,900 万 t	4,740 万 t
内貿	4,000 万 t	3,539 万 t

(出所) 東京都、「東京港港湾計画書 (改訂)」(2014 年 11 月)、2014 年を基に作成

b 川崎港

コンテナ貨物整備、自動車関連貨物のための自動車保管用地拡大など、物流機能を強化。ただし、全体としては、取扱い貨物量の減少を見込む。

図 2-1-(2)-12 川崎港の物流機能の強化のポイント／取扱い貨物量目標

三港の機能分担としては、「倉庫集積を活用し、増加するアジア貨物に対応」を目指す	
コンテナターミナルの整備促進	<ul style="list-style-type: none"> <li>外内貿コンテナ貨物の増加に対応するため、外内貿コンテナ機能の強化及びターミナルの拡張を図る。</li> <li>コンテナ2号岸壁及び新規コンテナ3号岸壁の整備</li> </ul>
自動車保管用地拡充	<ul style="list-style-type: none"> <li>増加する自動車関連貨物に対応するため、モータープール用地の拡張等により取扱機能の強化を図る。</li> </ul>
小型船だまり機能の強化	<ul style="list-style-type: none"> <li>ポートサービス船等の安全かつ効率的な利用を図るため、小型船だまりの機能の強化を図る。</li> </ul>
バルク貨物機能強化	<ul style="list-style-type: none"> <li>既存埠頭の再編・集約化により、バルク貨物の取扱機能の強化を図る。</li> </ul>
臨港交通体系充実化	<ul style="list-style-type: none"> <li>港湾と背後地域との連携強化を図るとともに、港湾内の円滑な交通を確保するため、臨港交通体系の充実を図る。</li> </ul>



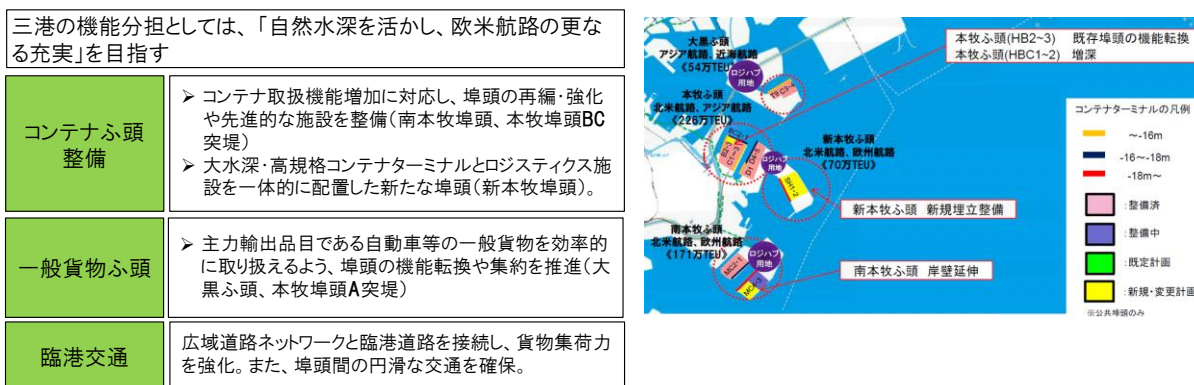
	平成 30 年代後半目標 (2025 年)	2012 年
目標能力 (合計)	82,873 千 t	86,228 千 t
専用貨物	70,076 千 t	77,433 千 t
公共貨物	12,797 千 t	8,795 千 t

(出所) 川崎市、「川崎港港湾計画書 (改訂)」、2014 年 を基に作成

c 横浜港

横浜港では、大水深、高規格コンテナターミナルである新本牧埠頭を開発している。また、横浜環状道路等、広域道路ネットワークと臨港道路を接続し、貨物集荷力の強化を図っている。

図 2-1-(2)- 13 横浜港の物流機能の強化のポイント



(出所) 国土交通省交通政策審議会、「第 58 回港湾分科会 資料 2-2 京浜港（東京港、川崎港、横浜港）の港湾計画改訂のポイント（2014 年 11 月 14 日）」、2014 年 を基に作成

表 2-1-(2)- 8 取扱い貨物量目標

	平成 30 年代後半目標	平成 25 年
目標能力（合計）	16,730 万 t	11,917 万 t
外貨	11970 万 t	-
内貨	4,760 万 t	-

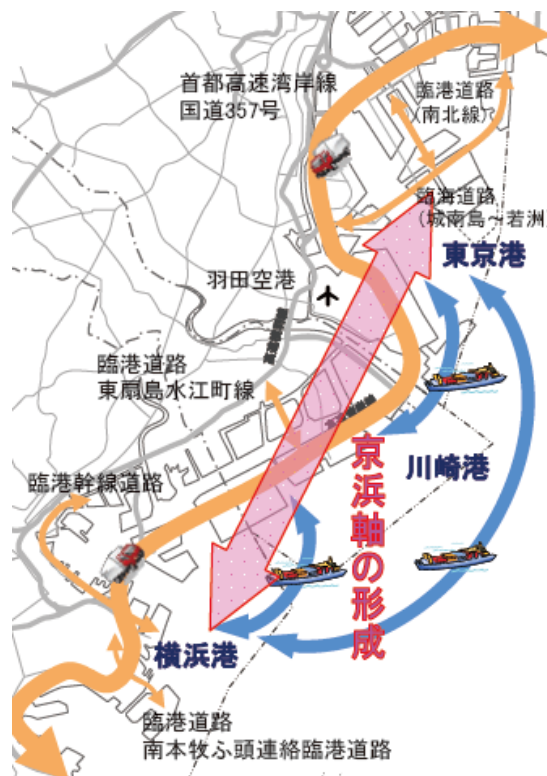
(出所) 横浜市、「横浜港港湾計画書（改訂）」、2014 年 を基に作成

d 京浜三港の物理的な一体化：国道 357 号線の整備

現在、千葉市から本市まで、延長約 75 キロの幹線道路「国道 357 号線」が整備中であり、京浜三港の連携に資することが期待されている。

特に、2018 年度、国道 357 号線の東京港トンネルが開通予定である。現在は、同区間の首都高湾岸線の東京港トンネルは慢性的な渋滞が課題となっているが、国道 357 号線トンネルの開通により、緩和が期待される。これにより、京浜間の港のアクセス、臨海エリアの羽田空港へのアクセスの向上が期待されている。

図 2-1-(2)-14 京浜軸の形成に資する国道 357 号線



(出所) 京浜港連絡協議会、「京浜港の総合的な計画【概要版】」、2011年 より引用

図 2-1-(2)-15 東京港トンネル



(出所) 川崎国道事務所 Web サイト、「東京港トンネル 国道 357 号について」、  
<http://www.ktr.mlit.go.jp/kawakoku/357/tunnel/> より引用

(ウ) 中央新幹線（リニア）

a 中央新幹線（リニア）の開業

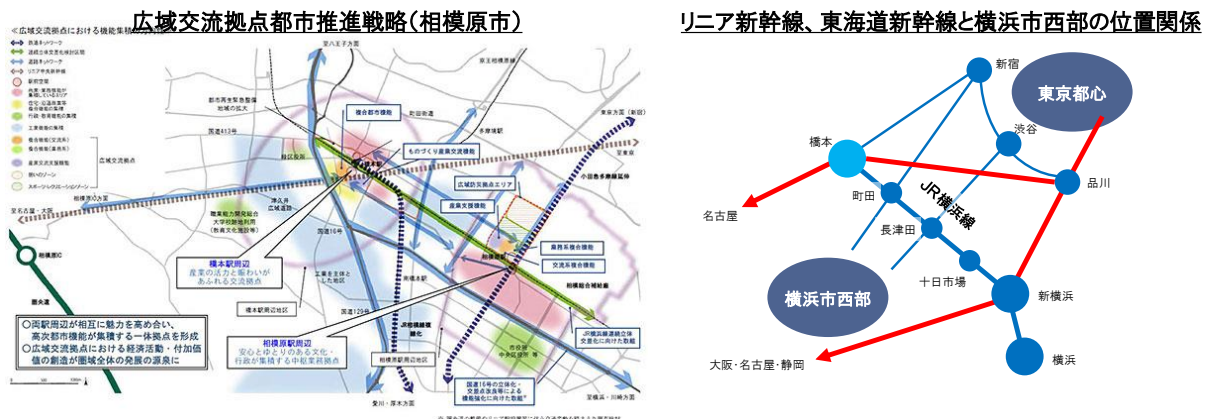
中央新幹線（リニア）は、2027年（平成39年）の開業に向け、2014年（平成26年）10月17日に東京―名古屋間の工事实施計画が国交省により認可された。発着は、東京がJR品川駅付近、愛知がJR名古屋駅付近で、神奈川県、山梨県、長野県に中間駅を設置する予定である。

b 相模原市広域交流都市推進戦略

中間駅のうち、神奈川県は橋本駅（JR横浜線・相模線、京王相模原線）付近に新駅（神奈川県駅（仮称））とされるが、以下便宜的に橋本駅と呼ぶ）が整備されることとなった。

中央新幹線（リニア）橋本駅の設置により中京圏、関西圏と結ばれる首都圏南西部の交流ゲートとしての役割が期待されるため、相模原市は駅周辺を「広域交流拠点」と位置付け、業務機能の集積、交流人口の拡大等を目指した「相模原市広域交流拠点基本計画」（2014年6月）を策定した。

図 2-1-(2)-16 広域交流拠点都市推進戦略／  
中央新幹線（リニア）・東海道新幹線と本市の位置関係



(左図出所) 相模原市、「広域交流拠点都市推進戦略」2014年 より引用



なお、相模原市は広域交流拠点形成の柱として、産業交流拠点形成、中枢業務拠点形成、交流・生活人口拡大戦略を掲げており、導入する機能の方向性を纏めている。

図 2-1-(2)- 17 相模原市の広域交流拠点推進戦略



(出所) 相模原市、「広域交流拠点都市推進戦略」2014年より引用

### c 品川駅・田町駅周辺地区開発

JR 東日本は、JR 品川車両基地跡地を再開発し、「移動・交流」「環境」「ジャパンバリュー」の 3 つを重点テーマにした次世代ビジネスを継続的に創造する「国際交流拠点」を形成しようとしている。

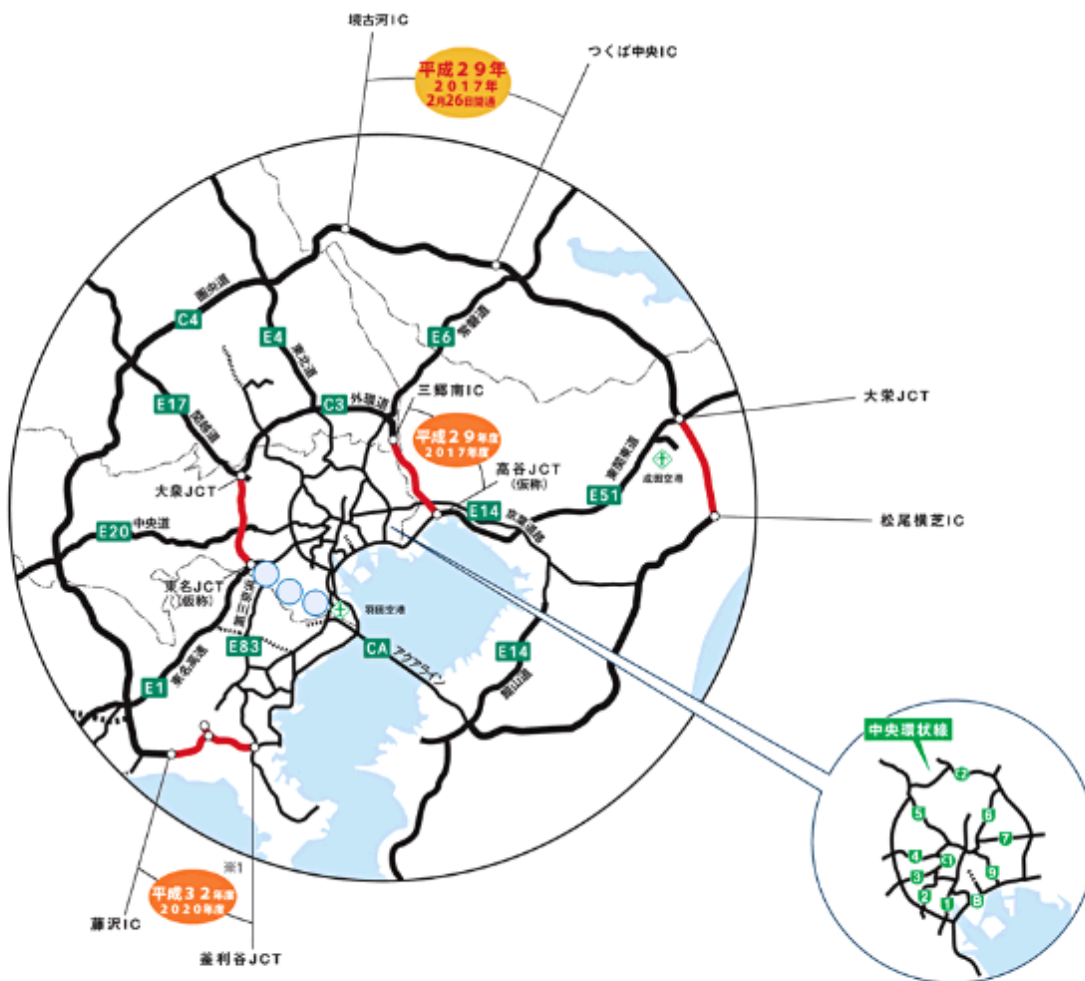
品川は、羽田空港からはアクセスが良く、中央新幹線（リニア）のターミナルが開業予定である。「空」と「リニア」、「新幹線」さらに「首都圏鉄道アクセス」の結節点として、発展していくことが期待される。

(I) 3環状道路

首都高速中央環状線（中央環状線）、東京外かく環状道路（外環道）、首都圏中央連絡自動車道（圏央道）の3環状道路は、一部（東名JCTから川崎方面）を除き、2020年までに供用される予定となっている。

特に圏央道周辺では、各高速道路へのアクセスを改善するとともに、横浜港からのアクセスも改善されることから物流倉庫<sup>120</sup>、工業団地の建設計画が増えている。

図 2-1-(2)-18 環状道路の開通予定

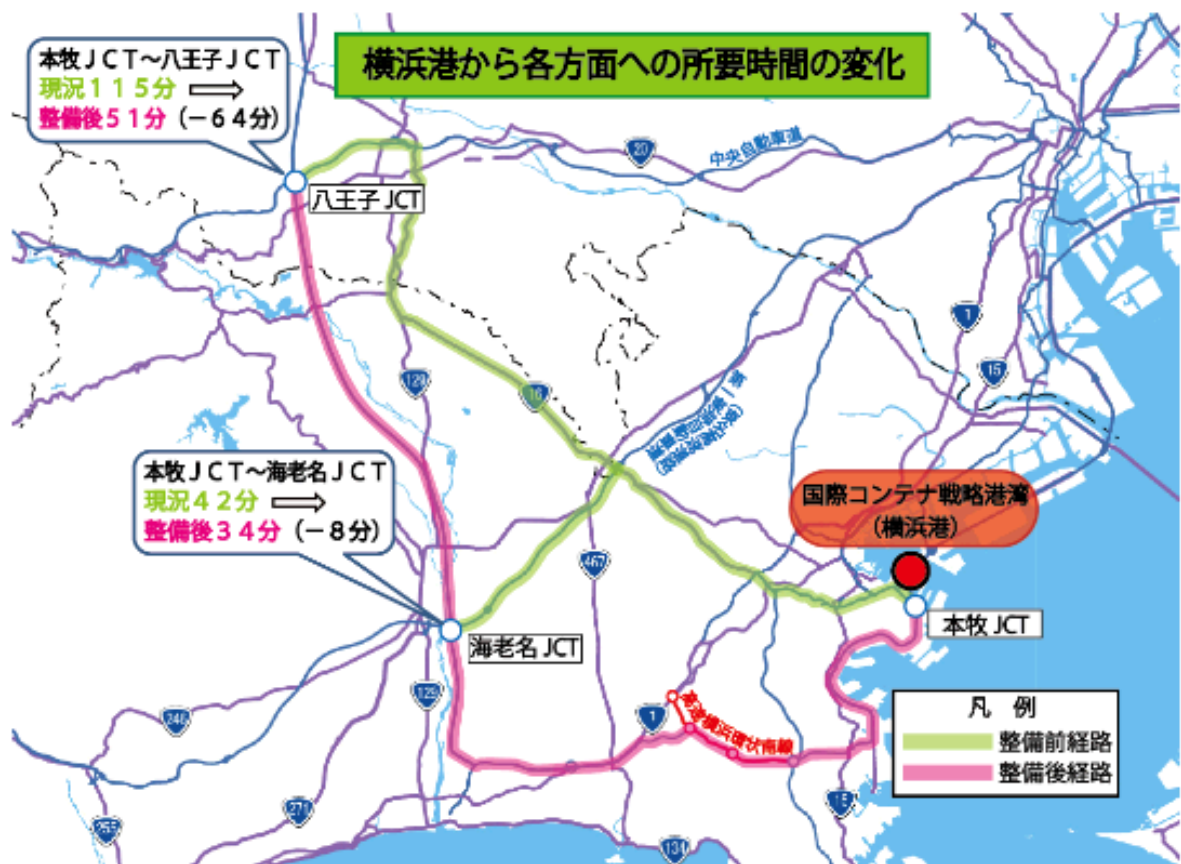


- ◆※1の区間の開通時期については土地収用法に基づく手続きによる用地取得等が速やかに完了する場合
- ◆開通予定は2017年2月26日時点です。
- ◆3環状(三環状)とは、「圏央道(首都圏中央連絡自動車道)」、「外環(東京外かく環状道路)」、「中央環状(首都高速道路中央環状線)」の3つの環状道路の総称。

出所：国土交通省関東地方整備局 Web サイト、「3環状道路の開通予定」、2017年、  
<http://www.ktr.mlit.go.jp/honkyoku/road/3kanjo/progress/> より引用

<sup>120</sup> NEXCO 東日本 Web サイト、「整備効果②：地域活性化への支援（企業立地）」、  
[http://www.e-nexco.co.jp/pressroom/press\\_release/kanto/h25/1016b/pdfs/02.pdf](http://www.e-nexco.co.jp/pressroom/press_release/kanto/h25/1016b/pdfs/02.pdf)

図 2-1-(2)- 19 圏央道開通による横浜からの所要時間変化



※所要時間の計算について、現況道路はH22道路交通センサデータを基に、新設道路は設計速度を用いて算出

(出所) 国土交通省関東地方整備局 横浜国道事務所、  
「圏央道 高速横浜環状南線」、2015年 より引用

なお、3環状道路の開通に関する周辺都市の主な都市開発計画を下記に挙げる。

a ツインシティ（平塚市、寒川町）

JR 相模線と圏央道の結節点ともなる寒川町倉見地区と、相模川をはさんだ平塚市大神地区では、寒川町倉見地区への新幹線新駅誘致とともに、両地区一体で開発を推進している（「ツインシティ整備計画」）。

平塚市側では、イオンモールや大和ハウス工業が立地を予定している。さがみ縦貫（圏央道）の全線開通（2013年4月）と、新東名の建設（2020年予定）をにらみ、物流拠点として整備する方向性になったものと考えられる。

一方、寒川町側ではいまだ事業化のめどは立たず、新幹線新駅の建設も未定である。

図 2-1-(2)-20 ツインシティ 平塚市大神地区 の位置と周辺交通環境



（出所）平塚市 Web サイト、「ツインシティ大神地区土地区画整理事業」、2017年、  
[http://www.city.hiratsuka.kanagawa.jp/machizukuri/page-c\\_00749.html](http://www.city.hiratsuka.kanagawa.jp/machizukuri/page-c_00749.html) より引用

表 2-1-(2)-9 ツインシティ 平塚市大神地区 の概要

面積	事業手法	土地利用	主な施設
68.8ha	土地区画整理事業(組合施工)	産業系	物流施設(大和ハウス工業)
		住居系	住宅
		複合系	イオンモール

(出所) 各種報道資料を基に作成

表 2-1-(2)-10 ツインシティ計画の経緯

<p>➤ 1997年：寒川町倉見地区に新幹線新駅を誘致する構想がまとまった際に、JR相模線とさがみ縦貫道路（圏央道）の結節点ともなる寒川町倉見地区と、相模川をはさんだ平塚市大神地区が一体となって開発を進めることとなった。</p> <p>➤ 2000年3月：神奈川県と神奈川県東海道新幹線新駅設置促進期成同盟会で、「ツインシティ基本計画」を策定。</p> <p>➤ 2002年4月：神奈川県と神奈川県東海道新幹線新駅設置促進期成同盟会で、さらに具体的な都市づくりを進めるために、2002年4月に「ツインシティ整備計画」を策定。</p> <p>➤ 2015年8月：平塚市では、事業主体となる土地区画整理組合の設立を認可し、計画地を市街化区域に編入する都市計画も決定された。これにより、土地区画整理事業に必要な手続が完了。</p> <p>➤ 2016年2月：平塚市側で着工。</p>
--

(出所) 各種報道資料を基に作成

#### b 新産業の森（藤沢市）

第二東名インターチェンジ周辺に新産業拠点を整備することを目的に、交通施設整備などの基盤整備を進め、研究開発施設、物流施設、工業施設などの立地を段階的に誘導し、産業基盤の強化と雇用の創出をはかる構想である。樹林地を保全・活用しつつ、産業拠点としての機能導入のための基盤整備を図っている。

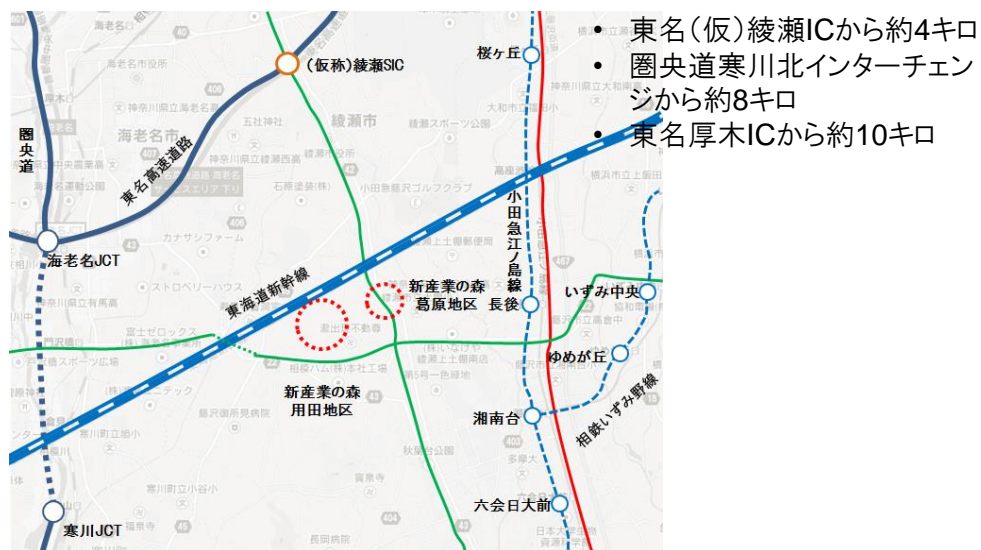
現在は北部地区が先行しており、2013年2月に土地区画整理事業組合の設立が認可された。2016年5月10日現在、「1街区」「2街区」「4街区」「6街区」は、分譲済み、「3街区」の約半分は、借地契約済みとなっている。

表 2-1-(2)-11 計画の概要（新産業の森）

面積	事業手法	施設、土地利用	特徴
23ha	土地区画整理事業(組合施工)	研究、物流、工業施設	圏央道と東名高速道路からのアクセスに便利



図 2-1-(2)- 21 新産業の森 位置図



(出所) インターチェンジからの距離情報；藤沢市新産業の森北部地区土地区画整理組合「新産業の森 事業用地のご案内」を基に作成

図 2-1-(2)- 22 事業用地「新産業の森北部地区」



(出所) 藤沢市 Web サイト、「事業用地「新産業の森北部地区」のご案内」、2016年、  
<http://www.city.fujisawa.kanagawa.jp/indus1/shigoto/sangyo/yuchi/jigyoyochi.html>  
 より引用

### c 産業用地創出に向けた拠点整備（相模原市）

相模原市は、さがみ縦貫道路（圏央道）のインターチェンジ周辺および国道16号、県道相模原町田線沿線に産業拠点の整備を計画している。主に工業系の施設の集約と、住宅、商業施設の複合的開発である。

図 2-1-(2)-23 相模原市の産業用地創出に向けた拠点整備

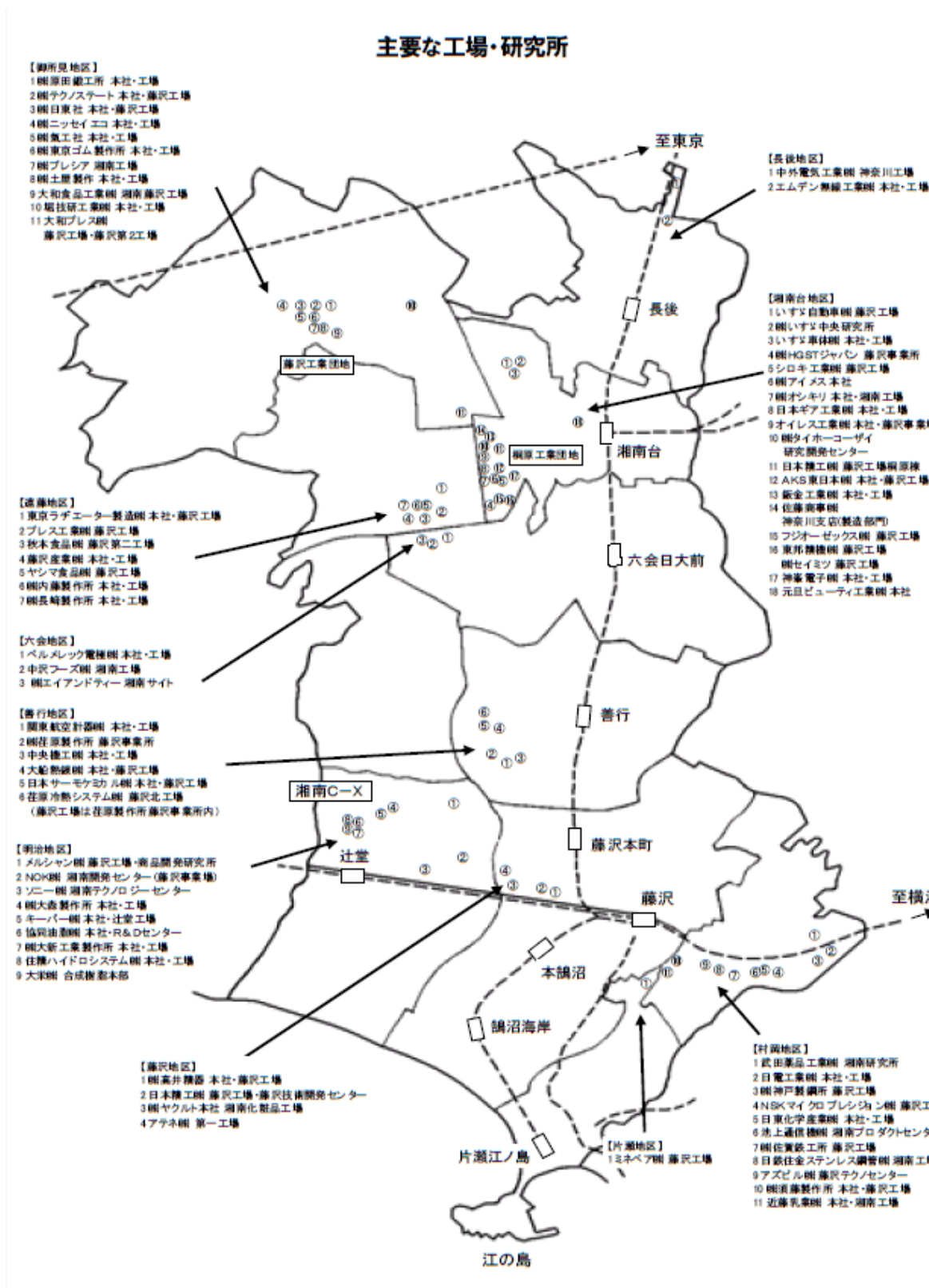


（出所）相模原市 Web サイト、「産業用地創出に向けた拠点整備の概要」、2016年、  
<http://www.city.sagamihara.kanagawa.jp/machitsukuri/toshikeikaku/018228.html>  
 より引用

### d 藤沢市における製造業立地の再編と工場跡地の開発

藤沢市には、多くの大規模製造工場が立地していたが、バブル崩壊以降、閉鎖、市外転出が発生した。それらの工場跡地は、商業施設、研究開発施設、先進的な住宅などへの土地利用転換が行われている。その一方で、「新産業の森」などインターチェンジ近傍における新たな産業集積が起こっているように、高速道路網の整備による立地の再編が進んでいる。

図 2-1-(2)-24 藤沢市の工場立地例



(出所) 藤沢市、「藤沢市産業振興計画」、2015年 より引用



表 2-1-(2)-12 工場跡地の土地利用転換の例

転換形態	旧	新
都市再生	関東特殊製鋼 本社工場跡地	湘南 C-X(辻堂駅周辺地域)
ショッピングモール	NOK	ミスターマックス湘南藤沢ショッピングセンター
	日本電池 藤沢工場跡地	湘南モールフィル
生産施設から研究施設等への転換	ソニー電子管	ソニー株式会社湘南テクノロジーセンター
	日本 IBM	HGST ジャパン
	NOK	NOK 湘南開発センター
	山武(現アズビル)	アズビル藤沢テクノセンター
	武田薬品工業	武田薬品工業湘南研究所
住居	松下	FujisawaSST(藤沢サステナブルスマートタウン)

(出所) 藤沢市「藤沢市産業振興計画」、2015年 を基に作成

なお、工場の撤退、縮小、移転に伴う跡地開発は藤沢市だけでなく、首都圏全体で発生している傾向である。以下に、本市周辺の主な事例を示す。

表 2-1-(2)-13 本市及び周辺の工場跡地開発の主な事例

	名称	所在地	旧	新	年	敷地面積
①	ラゾーナ川崎	川崎市幸区	東芝川崎事業所	商業施設	2006年	11ha
②	ららぽーと横浜 パークシティ LaLa 横浜	横浜市都筑区	NEC 横浜事業所	商業施設、住宅	2007年	10ha
③	トレッサ横浜	横浜市港北区	トヨタ物流拠点、特装基地	商業施設	2007年	7.1ha
④	アリオ橋本	相模原市緑区	日本金属工業相模原製造所	商業施設	2010年	9.3ha
⑤	キングスカイフロント	川崎市川崎区	いすゞ自動車川崎工場	研究開発施設	2011年	14ha
⑥	仮称)SOSiLA 横浜港北	横浜市緑区	雪印横浜チーズ工場	物流施設	2017年	8.4ha
⑦	Tsunashima サステナブル・スマートタウン	横浜市港北区	パナソニック綱島事業所	住宅、商業施設、技術開発施設	2018年	3.8ha

(出所) 下記資料を基に作成

- ① 「三井不動産プレスリリース」2005年2月2日 他
- ② 「三井不動産プレスリリース」2008年11月27日 他
- ③ 「トレッサ横浜ご説明資料」株式会社トヨタオートモータルクリエイト
- ④ 「セブン&アイホールディングス プレスリリース」2010年7月15日
- ⑤ 「殿町国際戦略拠点キングスカイフロント」 Web サイト
- ⑥ 「住友商事プレスリリース」2015年10月19日
- ⑦ 「横浜市記者発表資料」2015年3月25日

(オ) 都心部と湾岸のアクセス改善

a 東京都市計画道路幹線街路環状第2号線

東京都市計画道路幹線街路環状第2号線は、千代田区神田から飯田橋、四谷を經由して江東区有明までを結ぶ環状道路である。

沿道には、東京2020オリンピック・パラリンピックの競技場や選手村が整備される。選手、観客の移動の主要幹線となり、銀座～晴海間にはBRT（バス高速輸送システム）が運行する予定である。東京2020オリンピック・パラリンピック終了後は、BRT（将来的にはLRT（次世代路面電車）を予定）により、有明、豊洲に居住する住民の日常生活のための交通路となる。

2014年3月に虎ノ門～新橋間が開通し、残る区間は新橋～豊洲間である。築地市場の豊洲移転後、市場の跡地を地下で通す予定だが、移転延期により、現時点では未着手である。

図 2-1-(2)-25 環状2号線整備状況



(出所) 下記資料に開通予定加筆  
 東京都建設局 Web サイト、「東京都報道発表資料 環状第2号線（新橋・虎ノ門間）開通！！」  
 (2014年2月26日)、<http://www.metro.tokyo.jp/INET/OSHIRASE/2014/02/20o2q700.htm>  
 より引用

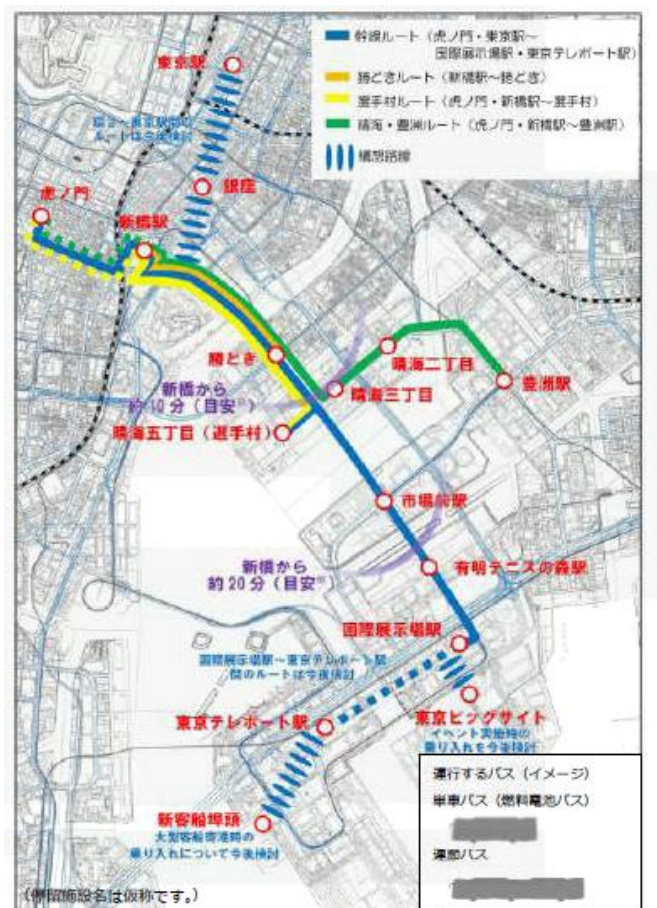
b 銀座～晴海間 BRT

東京都中央区から江東区の湾岸部（勝どき、晴海、豊洲、有明）は、民間デベロッパーにより高層マンションを中心とした住宅開発が進んでいる。2020年に開催される東京2020オリンピック・パラリンピックの選手村や競技会場も、同地区に集中して整備される予定である。また、築地市場が豊洲に移転することで、同地区の交通需要は一気に増加する事が予想され、恒久的な交通システムの導入が求められている。

東京都は、銀座から環状2号線を利用し、晴海のトリトンスクエア付近までを結ぶBRTの導入を計画している。将来的には、豊洲や有明方面にも延伸することや、LRTとすることも検討されている。

BRT開業により、湾岸部の交通利便性が向上し、マンションや集客施設の建設が加速することが予想される。

図 2-1-(2)-26 4系統 BRT の運行（選手村再開発後時点）



※新橋からの目安所要時間は、平成22年度道路交通センサスの区部一般道混雑時平均旅行速度（15.7km/h）と、各停留所乗降時分30秒を仮定して算出しております。あくまで目安であり、実際のBRTの所要時分を示すものではありません。

（出所）東京都都市整備局・京成バス株式会社、「都心と臨海副都心とを結ぶBRTに関する事業計画」、2016年より引用

表 2-1-(2)-14 BRT 整備のスケジュール

2016 年度内(目安)	地域公共交通網形成計画策定 新会社の設立
2019 年内	BRT 運行開始
2020 年度 7 月～9 月	東京2020大会 大会終了後、BRT 本格運行
202X 年度～	選手村地区再開発の状況に合わせて、同地区へのルートを加えた運行

(出所) 東京都都市整備局・京成バス株式会社、  
「都心と臨海副都心とを結ぶBRTに関する事業計画」、2016年 を基に作成

I 本市のインフラ整備及び都市開発

(7) 神奈川東部方面線

2019年度に相鉄・JR直通線が開業し、2022年度下期に相鉄・東急直通線が開業する予定である(2016年8月26日 独立行政法人 鉄道建設・運輸施設整備支援機構 発表<sup>121</sup>)。

両直通線により、本市西部(旭区、泉区、瀬谷区)と新横浜、東京都心部が直接連絡される。

図 2-1-(2)- 27 神奈川東部方面線の整備



(出所) 横浜市都市整備局都市交通課 Web サイト、「神奈川東部方面線の整備(相鉄・JR直通線)(相鉄・東急直通線)」、  
<http://www.city.yokohama.lg.jp/toshi/toshiko/tobu/> より引用

<sup>121</sup> 独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構、「神奈川東部方面線事業に関するお知らせ」、2016年

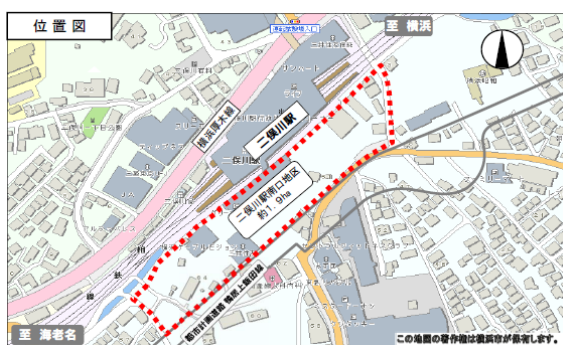


a 二俣川駅南口地区

相鉄・JR、相鉄・東急直通線の開業を見込み、相鉄線沿線の二俣川駅では再開発が進められている。

敷地面積：約 17,400 m <sup>2</sup>
延床面積：約 98,000 m <sup>2</sup>
用途：商業、業務、住宅、公益施設（地域ケアプラザ、保育所）

図 2-1-(2)- 28 二俣川南口地区再開発 位置図、イメージ



(出所) 横浜市都市整備局、「平成 27 年 7 月 7 日 建築・都市整備・道路委員会資料  
都市整備及び市街地開発の状況について」、2015 年 より引用

(4) 横浜環状道路

現在、横浜環状北線、北西線、南線（圏央道）、横浜湘南道路（圏央道）の整備が進められている。このうち、北線は2017年3月に開通予定であり、北西線も2021年開通に向け工事を進めている。

開通後には、本市湾岸部と内陸部の連結が強化されるとともに、東名高速への直結等により、全国各地へのアクセスが向上することが期待される。

図 2-1-(2)-29 横浜環状道路概要



(出所) 横浜市道路局横浜環状道路調整課 Web サイト、「横浜環状道路調整か 横浜市内の高速道路」、<http://www.city.yokohama.lg.jp/doro/kosokudoro/> より引用

表 2-1-(2)-15 横浜環状道路概要

名称	高速横浜環状北線	高速横浜環状北西線	高速横浜環状南線
起点	第三京浜港北 JCT	東名横浜青葉 IC、JCT	横浜横須賀道釜利谷 JCT
終点	横羽線生麦 JCT	第三京浜港北 JCT	横浜市統括汲沢町
延長	約 8.2km	約 7.1km	約 8.9km
出入口	新横浜、馬場、新生麦	途中出入口なし	公田、栄、戸塚（終点）
完成時期	2016 年度（予定）	2021 年度	未定

(出所) 横浜市記者発表資料、「「高速横浜環状北西線」事業に着手します！（平成 24 年 7 月 25 日）」を基に作成

(ウ) 市営地下鉄ブルーライン延伸

地下鉄ブルーライン（高速鉄道3号線）のあざみ野駅から新百合ヶ丘までの延伸は、運輸政策審議会答申第18号（平成12年1月）に位置付けられている。2014年7月に、同線延伸の事業化に向けた基礎的な調査に着手することが発表された。

ただし、国土交通省交通政策審議会「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について（答申）」（2016年4月）では、「横浜市と川崎市に跨る路線であるため、事業化に向けて両市が協調して、費用負担のあり方や事業主体等を含めた事業計画について、合意形成を進めるべき」とされている。

延伸により、川崎市北部・多摩地域と横浜・新横浜が直結され、広域的な鉄道ネットワークが強化される。あざみ野～新百合ヶ丘間の中間駅の場所は未定であるが、中間地点にあたる青葉区北部地域の利便性は大きく向上することが期待される。

図 2-1-(2)-30 市営地下鉄ブルーライン延伸



(出所) 横浜市記者発表資料、「あざみ野～新百合ヶ丘の調査に着手します！  
(平成26年7月22日)」より引用

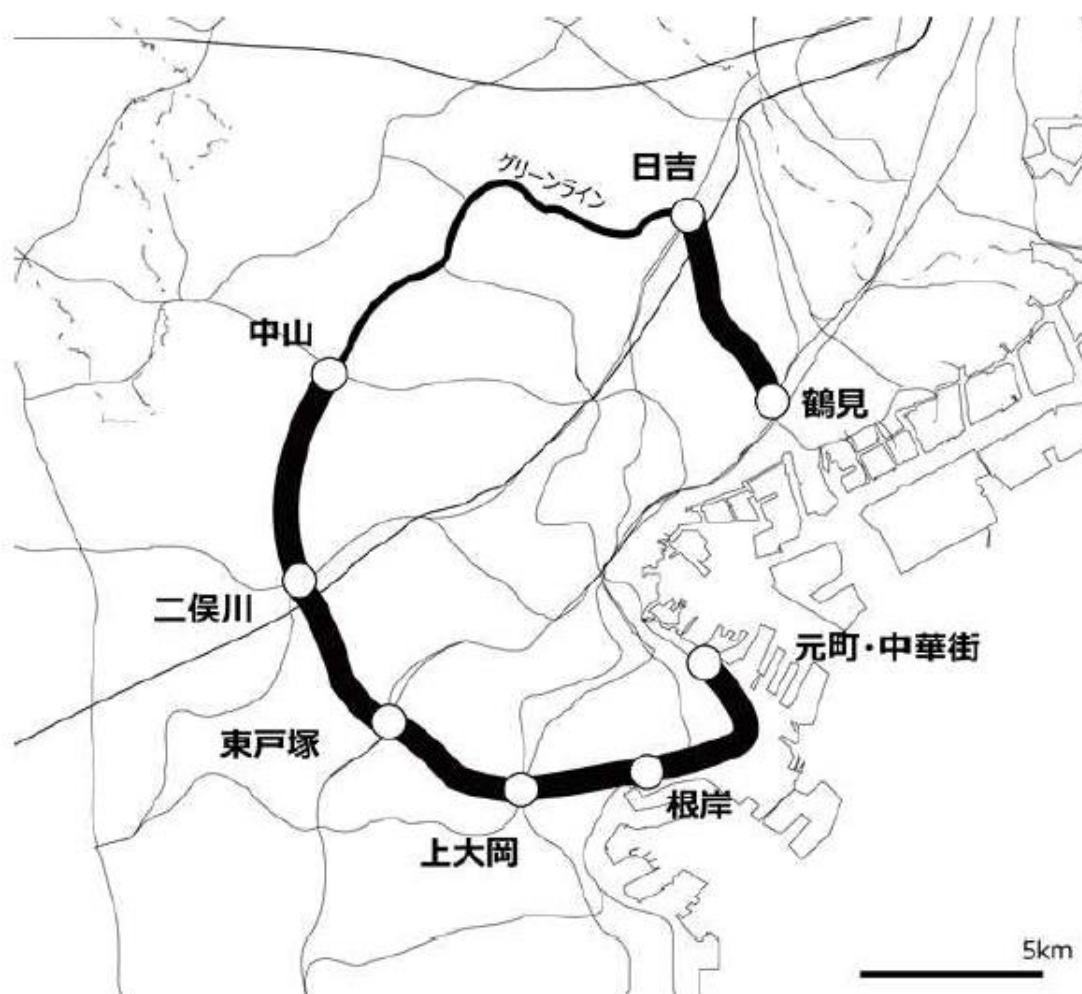


(I) 横浜環状鉄道の新設（日吉～鶴見、中山～二俣川～東戸塚～上大岡～根岸～元町・中華街）

市内の主要地域間相互の環状方向のアクセス利便性の向上を図るべく、鶴見～日吉、中山～元町・中華街を結ぶ路線を建設し、横浜環状鉄道とする計画がある。

ただし、国土交通省交通政策審議会「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について（答申）」（2016年4月）では、「事業性に課題がある」ため、「事業計画について十分な検討が行われることを期待」とされている。

図 2-1-(2)-31 横浜環状鉄道計画図



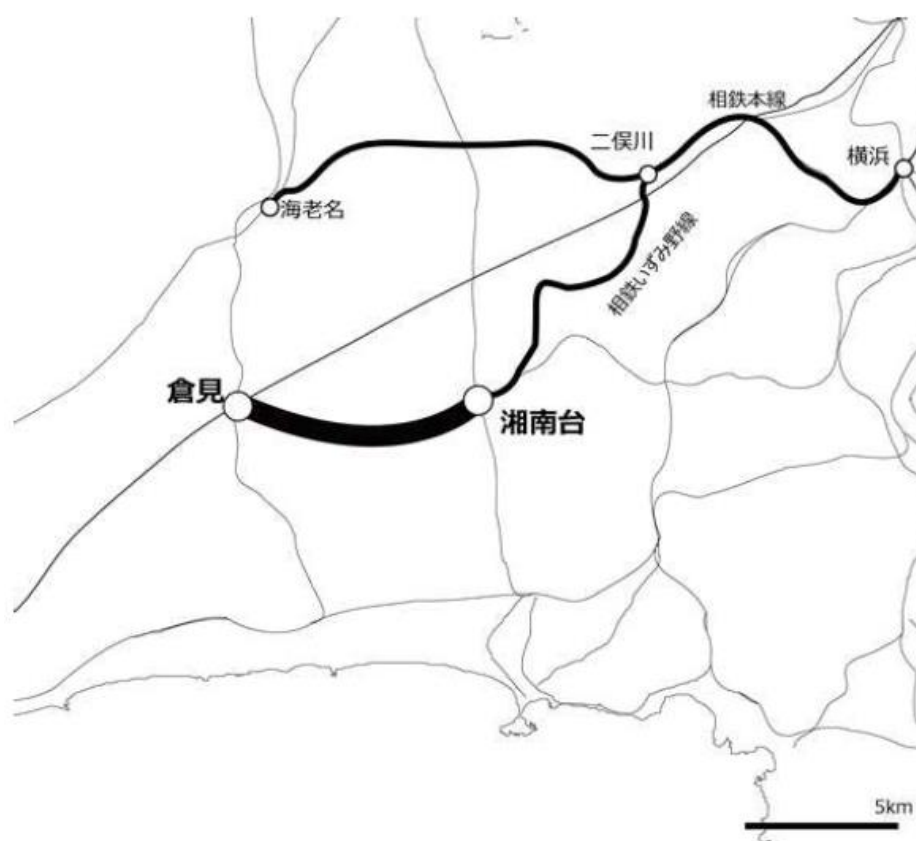
（出所）国土交通省交通政策審議会、「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について（答申）」、2016年より引用

(オ) 相鉄いずみ野線の延伸（湘南台～倉見）

相鉄いずみ野線を JR 相模線倉見駅まで延伸し、県中央部と横浜中心部、都心部へのアクセス向上を図る計画がある。

ただし、国土交通省交通政策審議会「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について（答申）」（2016年4月）では、「事業性に課題がある」ため、「事業性の確保に必要な需要の創出につながる新たなまちづくりや広域交通の拠点整備の取組等を進めたうえで、関係鉄道事業者とともに事業計画について十分な検討が行われることを期待」とされている。

図 2-1-(2)- 32 相鉄いずみ野線延伸計画図



（出所）国土交通省交通政策審議会、「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について（答申）」、2016年より引用

(カ) 米軍施設の返還

市内には、第二次大戦後に米軍に接収され、そのまま米国管理下におかれ軍用施設として利用されてきた土地が存在する。

このうち6施設については、

- 平成 16 年（2004 年）10 月に日米合同委員会において返還方針が合意
- 平成 17 年（2005 年）12 月に小柴貯油施設返還、
- 平成 21 年（2009 年）5 月に富岡倉庫地区返還、
- 平成 26 年（2014 年）6 月に深谷通信所の返還が実現し、
- 平成 27 年（2015 年）6 月には上瀬谷通信施設が返還された。

米軍施設跡地は、その広大さなどから将来の本市のまちづくりにおいて非常に貴重な資産であり、有効に活用する必要がある。

表 2-1-(2)- 16 返還済の横浜市内の米軍施設

施設名称	返還時期	敷地面積
上瀬谷通信施設	2015 年 6 月返還	242ha
深谷通信所	2014 年 6 月返還	77ha
根岸住宅地区	2004 年 10 月日米合同委員会において、返還の方針が合意	43ha
富岡倉庫地区	2009 年 5 月返還	3ha

(出所) 横浜市政策局基地対策課資料を基に作成

図 2-1-(2)- 33 米軍施設返還地



※ 「旧小柴貯油施設」は都市公園の整備を目指した取組みが進められている  
 (出所) 横浜市、「米軍施設返還跡地利用指針」2006 年より引用

## 2-2 市民・企業へのアンケート・ヒアリング調査

### (1) 市民へのアンケート調査

#### ア 調査概要

##### (ア) 調査目的

本市の現状を分析するための基礎情報として、現状、横浜市が市民になぜ選ばれているのか、あるいは選ばれていないのかを認識することは重要である。また、より暮らしやすい・子育てしやすい都市づくりを実施していくという観点から、市民の出生に関する動向、子育てにあたってのハードル等を認識することも同様に重要である。

そこで本調査では、転居時にどのような意向で横浜市を選択したのか、あるいは選択しなかったのかを把握するための「居住地選択意向調査」、及び、市民の出生動向等を把握するための「出生に関する調査」を実施した。

##### (イ) アンケート調査実施概要

「居住地選択意向調査」、及び「出生に関する調査」は、双方ともインターネットアンケートにより実施した。

「居住地選択調査」は、転居を実施した人を抽出するために、スクリーニング調査と本調査の2段階で実施している。スクリーニング調査では、調査対象地域(表2-2-(1)-1)に居住する方に転居経験の有無・転居時の横浜市との居住地比較検討の有無を聴取し、転居経験があり横浜市と比較検討を実施した方を抽出した。本調査では、抽出した方を対象に、転居にあたっての重視項目、居住した結果としての満足度、継続居住意向等を聴取している。

同様に、「出生に関する調査」においても、婚姻状況に応じた調査対象者を抽出するため、スクリーニング調査と本調査の2段階で実施している。スクリーニング調査では年齢・居住地・婚姻状況を聴取し、調査対象である横浜市在住の「18-49歳の女性既婚者」及び「18-34歳の女性独身者」を抽出した。本調査では、抽出した方を対象に、希望する子どもの数、子どもを持つにあたってのハードル、最も大きなハードル解消時の理想的な子どもの人数等を聴取している。

表 2-2-(1)-1 インターネットアンケート調査対象地域

地域名	概要	自治体
市内	横浜市内	横浜市
横浜市外 (市から北側)	横浜市から北側の地域	川崎市、東京都（島嶼部を除く）、埼玉県さいたま市、千葉県千葉市
横浜市外 (市から南側)	横浜市から南側の地域	横須賀市、鎌倉市、逗子市、三浦市、葉山町
横浜市外 (市から西側)	横浜市から西側の地域	横浜市・川崎市及び横浜市から南側の地域を除く神奈川県内各自治体

それぞれの調査概要を以下表に示す。

表 2-2-(1)-2 インターネットアンケート調査概要

	居住地選択意向調査	出生に関する調査
目的	市民の居住地選択にあたっての重視項目等の把握	市民の出生に関する意向の把握
調査手法	インターネットアンケート調査	インターネットアンケート調査
実施時期	2016年11月23日～25日	2016年11月23日～25日
調査対象者とサンプル数	<p>【本調査】</p> <p>① 横浜市内に在住する転居経験のある20歳以上の男女：459サンプル</p> <p>② 横浜市外（東京都下（島嶼部を除く）、横浜市以外の神奈川県内、さいたま市、千葉市）に在住する転居経験のある20歳以上の男女：341サンプル</p> <p>【スクリーニング調査】</p> <p>神奈川県、東京都下（島嶼部を除く）、さいたま市、千葉市に在住する20歳以上の男女：計39,450サンプル</p>	<p>① 横浜市に在住する18歳以上49歳以下の女性既婚者</p> <p>② 横浜市に在住する18歳以上34歳以下の女性独身者</p>
質問数	スクリーニング調査：9問 本調査：10問	スクリーニング調査：3問 本調査：15問

(ウ) インターネットアンケート調査項目

各インターネットアンケート調査の調査項目は以下の通りである。なお、回答選択肢等調査詳細は、巻末の調査項目を参照されたい。

【居住地選択意向調査：スクリーニング調査】

- 問1：現在の居住地
- 問2：直近の転居時期
- 問3：転居にあたっての他自治体との比較検討有無
- 問4：居住地地帯の希望度合
- 問5：転居時の同居者
- 問6：転居時の近隣における親族居住有無
- 問7：従業地・通学地
- 問8：転居のきっかけ
- 問9：今後の転居の可能性

【居住地選択意向調査：本調査】

- 問1：自治体比較検討における重視項目
- 問2：自治体比較検討において最も重視した項目
- 問3：現居住自治体の居住環境満足度
- 問4：現居住自治体での継続居住意向
- 問5：従業地・通学地までの所要時間
- 問6：現住地の住居形態
- 問7：転居前直近居住自治体
- 問8：世帯収入（年収）
- 問9：従業上の地位
- 問10：学歴

【出生に関する調査：スクリーニング調査】

- 問1：年齢
- 問2：現住地
- 問3：現在の婚姻状況

【出生に関する調査：本調査】

- 問1：結婚に対する考え方（結婚意向の有無）
- 問2：結婚に対する考え方（結婚を希望する時期）
- 問3：独身の事由
- 問4：子どもの人数
- 問5：現実的な子どもの人数
- 問6：理想的な子どもの人数
- 問7：子どもをもつに当たってのハードル
- 問8：子どもをもつに当たっての最も大きなハードル
- 問9：ハードル解消時の理想的な子どもの人数
- 問10：育児支援をしてくれる親族の有無
- 問11：「支援が期待できる」親族の居住地
- 問12：「支援が期待できない」親族の居住地
- 問13：世帯収入（年収）
- 問14：従業上の地位
- 問15：学歴

イ 居住地選択に関するアンケート調査

(7) 回答者属性

a スクリーニング調査

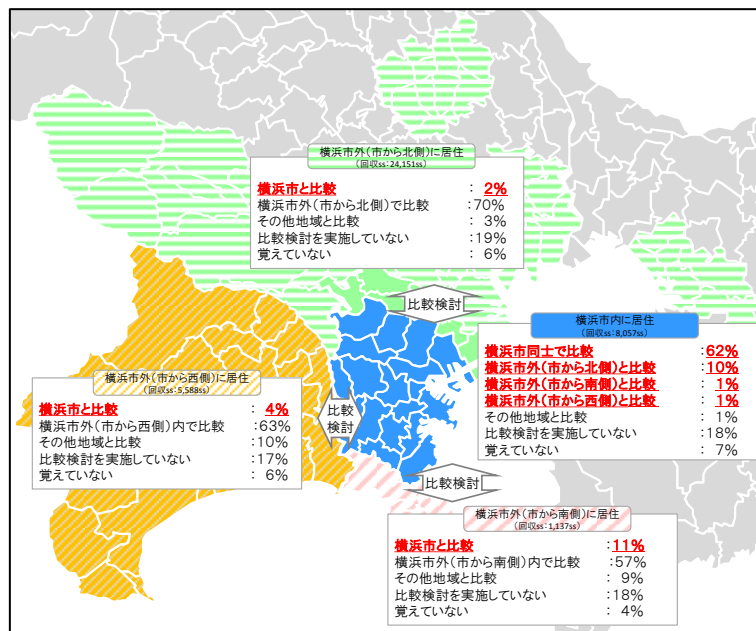
スクリーニング調査を実施した結果、転居経験のある回答者のうち、転居にあたって他自治体との比較検討を実施していない方は各地域で 17～19%程度存在する。これは、約 8 割の世帯が転居にあたって、自治体間で比較検討を実施していることを意味している。

このうち、横浜市居住者では、横浜市内で比較検討を実施した方が最も多く、転居経験がある市内居住者の 62%を占める。「横浜市外（市から北側）」と比較検討した方が次いで多く 10%、「横浜市外（市から南側）」と比較した人、「横浜市外（市から西側）」と比較した人がそれぞれ 1%程度となっている。

「横浜市外（市から北側）」に居住している転居経験者のうち、転居時に横浜市と比較検討を実施したのは 2%となっており、横浜市との比較検討比率は他の地域と比べて最も低い。転居経験のある「横浜市外（市から西側）」居住者のうち 4%、「横浜市外（市から南側）」では 11%が横浜市との比較検討を実施している。

また、横浜市とではなく、当該地域内で比較検討を実施した比率は、「横浜市外（市から北側）」が最も高く 70%、「横浜市外（市から西側）」が 63%、「横浜市外（市から南側）」が 57%となっている。

図 2-2-(1)-1 転居にあたっての自治体比較検討の全体像



※数値は四捨五入の関係で 100%にならない場合がある。



表 2-2-(1)-3 スクリーニング調査における回収サンプル数

	転居時の比較対象自治体											合計
	横浜市内	横浜市外 (市から北側) (23区)	横浜市外 (市から北側) (都下他)	横浜市外 (市から北側) (川崎)	横浜市外 (市から南側)	横浜市外 (市から西側)	その他	比較検討 実施無	覚えて いない	同じ 自治体内		
横浜市	1,661	336	123	326	86	120	63	3,349	542	1,451	8,057	
横浜市外(市から北側)(東京23区)	79	4,007	355	74	12	21	224	5,223	704	2,637	13,336	
横浜市外(市から北側)(東京都下他)	86	541	1,176	89	9	85	288	3,361	466	1,417	7,518	
横浜市外(市から北側)(川崎市)	319	352	137	411	13	16	20	1,243	209	577	3,297	
横浜市外(市から南側)	128	26	6	6	64	46	17	584	51	209	1,137	
横浜市外(市から西側)	241	86	252	53	85	891	75	2,612	319	974	5,588	
その他	18	30	80	6	1	4	37	236	34	71	517	
合計	2,532	5,378	2,129	965	270	1,183	724	16,608	2,325	7,336	39,450	

**b 本調査**

スクリーニング調査において、転居経験があり、横浜市と他自治体、もしくは横浜市内での比較検討を実施した方を抽出し、本調査を実施した。本調査では、単身世帯・夫婦のみ世帯・ファミリー世帯をそれぞれ個別に分析するに足る回収数を確保するために、割り付けを実施した。

現住地別、比較対象先別、家族構成別の回収サンプル数は以下の通りである。

**表 2-2-(1)- 4 本調査の回収サンプル構成**

現住地	比較対象	家族構成				合計
		単身世帯	夫婦のみ世帯	ファミリー世帯 子どもあり	ファミリー世帯 その他	
横浜市内	横浜市内	50	50	41	9	150
	横浜市外(市から北側)	50	50	47	3	150
	横浜市外(市から南側)	17	21	24	5	67
	横浜市外(市から西側)	12	37	39	4	92
横浜市外(市から北側)	横浜市内	35	40	41	4	120
横浜市外(市から南側)		17	25	35	5	82
横浜市外(市から西側)		40	48	44	7	139
	合計	221	271	271	37	800

なお、以降の分析では、「単身世帯」「夫婦のみ世帯」「子どもありファミリー世帯」を中心に分析を実施する。クロス集計等において、回答対象者の属性毎のサンプル数が 30 を下回る場合には、参考値とみなし該当属性に対するコメントは控え、比較対象から除外している。

また、各家族構成別の回答者の年齢構成は以下の通りである。

**図 2-2-(1)- 2 回答者のアンケート調査時の年齢構成**

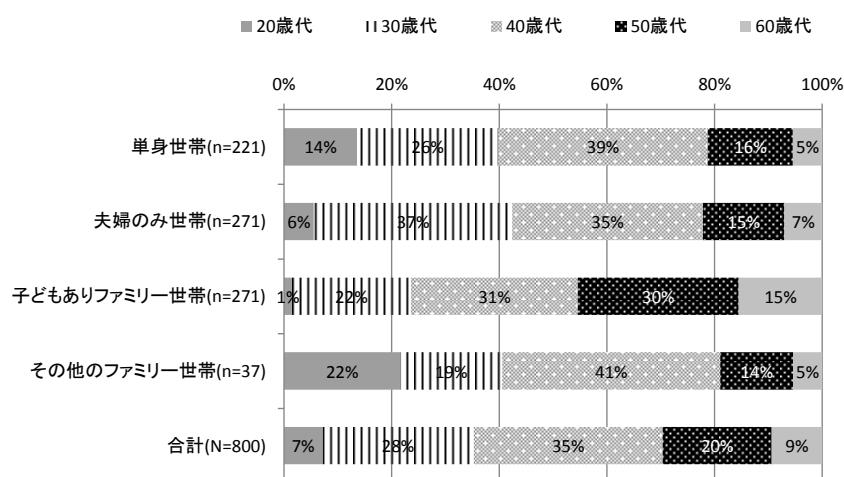
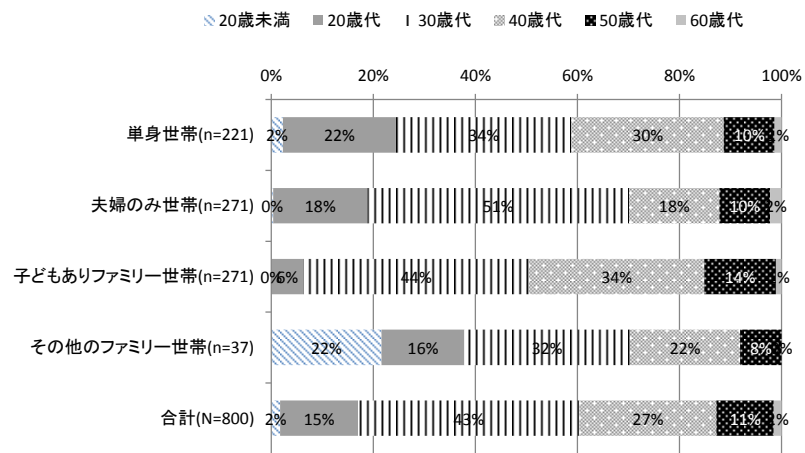


図 2-2-(1)-3 回答者の転居時の年齢構成



(イ) 設問別アンケート調査結果

a 家族構成別転居重視項目

回答者全体では、「通勤・通学にあたっての利便性が高い」(75%)、「バス・地下鉄などのネットワークが充実しており、公共交通機関でどこでも行きやすい」(67%)の利便性に関する項目を重視している。次いで、「住宅価格が手ごろである」(64%)、「商店街・コンビニなどの小型店舗が充実しており、買い物がしやすい」(60%)、「犯罪が少なく、治安のよいイメージがある」(53%)を重視している。これらは概ね、どの家族構成にも共通した傾向である。

一方、子どもありファミリー世帯ではとりわけ、「公園・緑が充実しており、自然とふれあいやすい」(64%)を重視する傾向にある。

表 2-2-(1)-5 家族構成別転居にあたっての重視項目

(5段階評価のうち「とても重視」・「やや重視」計)

(上位5項目に着色)

	全体	単身世帯	夫婦のみ世帯	子どもありファミリー世帯
1 バス・地下鉄などのネットワークが充実しており、公共交通機関でどこでも行きやすい	67%	69%	65%	68%
2 道路ネットワークが充実しており、自動車でもどこでも行きやすい	40%	32%	38%	50%
3 百貨店・ショッピングセンターなどの大型店舗が存在しており、買い物がしやすい	42%	41%	38%	47%
4 商店街・コンビニなどの小型店舗が充実しており、買い物がしやすい	60%	62%	60%	59%
5 住宅価格が手ごろである	64%	59%	65%	69%
6 地縁・血縁がある(親の出身地だったから、親しい友人が住んでいる等)	23%	20%	23%	25%
7 通勤・通学にあたっての利便性が高い	75%	74%	72%	80%
8 公園・緑が充実しており、自然とふれあいやすい	47%	30%	44%	64%
9 医療機関が充実しており、何かあった際に受診しやすい	40%	30%	39%	49%
10 保育所など、子どもの預け先が充実している	24%	10%	17%	44%
11 小学校・中学校・高等学校の教育水準が高い	22%	10%	15%	39%
12 図書館や文化ホールなどの文化施設が充実している	23%	19%	18%	32%
13 犯罪が少なく、治安のよいイメージがある	53%	42%	53%	64%
14 歩道や街灯が整備され安全に生活ができる	45%	35%	45%	55%
15 地震や豪雨などに対する被害の心配が少ない	38%	24%	37%	50%
16 近隣住民の雰囲気が良い	47%	36%	45%	59%
17 街に高級感・おしゃれさがある	21%	19%	18%	26%
18 賑やかで活気のある街である	32%	33%	28%	37%
19 知名度の高い街である	21%	23%	18%	25%
20 歴史を感じさせる街である	12%	10%	12%	14%
	サンプル数	800	221	271

**〔全体との比較〕**

世帯構成別の重視度を全体と比較した結果では、子供ありファミリー世帯が特徴的な重視項目を有している。全体と比べて、「保育所など、子どもの預け先が充実している」(+20%)、「公園・緑が充実しており、自然とふれあいやすい」(+17%)、「小学校・中学校・高等学校の教育水準が高い」(+17%)、「地震や豪雨などに対する被害の心配が少ない」(+12%)、「近隣住民の雰囲気が良い」(+12%)、「犯罪が少なく、治安のよいイメージがある」(+11%) の重視度が高い。子どもとの暮らしやすさを重視して居住自治体を選択している傾向がうかがえる。

単身世帯においては、子どもありファミリー世帯が特に重視する項目を相対的に重視しない傾向にある。一方、「バス・地下鉄などのネットワークが充実しており、公共交通機関でどこでも行きやすい」(+2%)、「商店街・コンビニなどの小型店舗が充実しており、買い物がしやすい」(+2%)、「知名度の高い街である」(+2%) を相対的に重視する傾向にある。

夫婦のみ世帯においては、「保育所など、子どもの預け先が充実している」「小学校・中学校・高等学校の教育水準が高い」等、子どもに関連した項目において、子どもありファミリー世帯よりは重視度が低いものの単身世帯よりは高い傾向を示しており、夫婦のみ世帯の一定層は、将来の子育てを見越した居住地選択を実施しているものと推察できる。

表 2-2-(1)- 6 家族構成別転居にあたっての重視項目（全体との比較）

（差分上位 5 項目に白抜き文字・下位 5 項目に赤縦線着色）

	全体	単身 世帯	夫婦のみ 世帯	子どもあり ファミリー 世帯
1 パス・地下鉄などのネットワークが充実しており、公共交通機関でどこでも行きやすい	-	2%	-2%	1%
2 道路ネットワークが充実しており、自動車でもどこでも行きやすい	-	-8%	-2%	10%
3 百貨店・ショッピングセンターなどの大型店舗が存在しており、買い物がしやすい	-	-1%	-4%	5%
4 商店街・コンビニなどの小型店舗が充実しており、買い物がしやすい	-	2%	0%	-1%
5 住宅価格が手ごろである	-	-5%	1%	5%
6 地縁・血縁がある（親の出身地だったから、親しい友人が住んでいる等）	-	-3%	0%	2%
7 通勤・通学にあたっての利便性が高い	-	-1%	-3%	5%
8 公園・緑が充実しており、自然とふれあいやすい	-	-17%	-3%	17%
9 医療機関が充実しており、何かあった際に受診しやすい	-	-10%	-1%	9%
10 保育所など、子どもの預け先が充実している	-	-14%	-7%	20%
11 小学校・中学校・高等学校の教育水準が高い	-	-12%	-7%	17%
12 図書館や文化ホールなどの文化施設が充実している	-	-4%	-5%	9%
13 犯罪が少なく、治安のよいイメージがある	-	-11%	0%	11%
14 歩道や街灯が整備され安全に生活ができる	-	-10%	0%	10%
15 地震や豪雨などに対する被害の心配が少ない	-	-14%	-1%	12%
16 近隣住民の雰囲気がよい	-	-11%	-2%	12%
17 街に高級感・おしゃれさがある	-	-2%	-3%	5%
18 賑やかで活気のある街である	-	1%	-4%	5%
19 知名度の高い街である	-	2%	-3%	4%
20 歴史を感じさせる街である	-	-2%	0%	2%
	サンプル数	800	221	271

## b 家族構成別転居重視項目（横浜市内居住者）

横浜市内居住者では、「通勤・通学にあたっての利便性が高い」（76%）、「バス・地下鉄などのネットワークが充実しており、公共交通機関でどこでも行きやすい」（73%）の利便性に関する項目を重視している。次いで、「商店街・コンビニなどの小型店舗が充実しており、買い物がしやすい」（64%）、「住宅価格が手ごろである」（64%）、「犯罪が少なく、治安のよいイメージがある」（57%）を重視している。単身世帯と夫婦のみ世帯は、横浜市全体と同様の傾向を示している

一方、子どもありファミリー世帯では、「公園・緑が充実しており、自然とふれあいやすい」（66%）を重視する傾向にある。

表 2-2-(1)- 7 家族構成別転居にあたっての重視項目（横浜市内居住者）

(5段階評価のうち「とても重視」・「やや重視」計)

(上位5項目に着色)

	横浜市内居住				
	横浜市全体	単身世帯	夫婦のみ世帯	子どもありファミリー世帯	
1 バス・地下鉄などのネットワークが充実しており、公共交通機関でどこでも行きやすい	73%	74%	71%	73%	
2 道路ネットワークが充実しており、自動車でもどこでも行きやすい	44%	40%	38%	54%	
3 百貨店・ショッピングセンターなどの大型店舗が存在しており、買い物がしやすい	42%	41%	39%	50%	
4 商店街・コンビニなどの小型店舗が充実しており、買い物がしやすい	64%	65%	66%	63%	
5 住宅価格が手ごろである	64%	58%	66%	67%	
6 地縁・血縁がある(親の出身地だったから、親しい友人が住んでいる等)	24%	20%	25%	25%	
7 通勤・通学にあたっての利便性が高い	76%	74%	76%	80%	
8 公園・緑が充実しており、自然とふれあいやすい	49%	33%	46%	66%	
9 医療機関が充実しており、何かあった際に受診しやすい	44%	31%	44%	56%	
10 保育所など、子どもの預け先が充実している	26%	10%	20%	48%	
11 小学校・中学校・高等学校の教育水準が高い	25%	9%	20%	44%	
12 図書館や文化ホールなどの文化施設が充実している	24%	22%	20%	30%	
13 犯罪が少なく、治安のよいイメージがある	57%	47%	59%	66%	
14 歩道や街灯が整備され安全に生活ができる	47%	40%	46%	56%	
15 地震や豪雨などに対する被害の心配が少ない	38%	26%	38%	48%	
16 近隣住民の雰囲気がい	48%	39%	46%	58%	
17 街に高級感・おしゃれさがある	24%	23%	20%	28%	
18 賑やかで活気のある街である	34%	33%	32%	39%	
19 知名度の高い街である	24%	26%	20%	26%	
20 歴史を感じさせる街である	15%	13%	14%	17%	
	サンプル数	459	129	158	151



〔横浜市全体との比較〕

世帯構成別の重視度を全体と比較した結果では、単身世帯においては、「知名度の高い街である」(+2%)をやや重視する傾向にある。一方で、「公園・緑が充実しており、自然とふれあいやすい」(-16%)、「保育所など、子どもの預け先が充実している」(-16%)、「小学校・中学校・高等学校の教育水準が高い」(-16%)を相対的に重視しない傾向にある。

夫婦のみ世帯においては、「商店街・コンビニなどの小型店舗が充実しており、買い物がしやすい」(+2%)、「住宅価格が手ごろである」(+2%)、「犯罪が少なく、治安のよいイメージがある」(+2%)をやや重視する傾向にある。一方、「道路ネットワークが充実しており、自動車でもどこでも行きやすい」(-6%)、「保育所など、子どもの預け先が充実している」(-6%)等は相対的に重視していない。

子供ありファミリー世帯では、「保育所など、子どもの預け先が充実している」(+22%)、「小学校・中学校・高等学校の教育水準が高い」(+19%)、「公園・緑が充実しており、自然とふれあいやすい」(+17%)等の相対的な重視度が高い。

表 2-2-(1)-8 家族構成別転居にあたっての重視項目（横浜市内全体との比較）

(差分上位5項目に白抜き文字・下位5項目に赤縦線着色)

	横浜市内居住				
	横浜市全体	単身世帯	夫婦のみ世帯	子どもありファミリー世帯	
1 バス・地下鉄などのネットワークが充実しており、公共交通機関でもどこでも行きやすい	-	1%	-2%	0%	
2 道路ネットワークが充実しており、自動車でもどこでも行きやすい	-	-4%	-6%	10%	
3 百貨店・ショッピングセンターなどの大型店舗が存在しており、買い物がしやすい	-	-1%	-3%	8%	
4 商店街・コンビニなどの小型店舗が充実しており、買い物がしやすい	-	1%	2%	-1%	
5 住宅価格が手ごろである	-	-6%	2%	3%	
6 地縁・血縁がある(親の出身地だったから、親しい友人が住んでいる等)	-	-4%	1%	1%	
7 通勤・通学にあたっての利便性が高い	-	-2%	0%	4%	
8 公園・緑が充実しており、自然とふれあいやすい	-	-16%	-3%	17%	
9 医療機関が充実しており、何かあった際に受診しやすい	-	-13%	0%	12%	
10 保育所など、子どもの預け先が充実している	-	-16%	-6%	22%	
11 小学校・中学校・高等学校の教育水準が高い	-	-16%	-5%	19%	
12 図書館や文化ホールなどの文化施設が充実している	-	-2%	-4%	6%	
13 犯罪が少なく、治安のよいイメージがある	-	-10%	2%	9%	
14 歩道や街灯が整備され安全に生活ができる	-	-7%	-1%	9%	
15 地震や豪雨などに対する被害の心配が少ない	-	-12%	0%	10%	
16 近隣住民の雰囲気が良い	-	-9%	-2%	10%	
17 街に高級感・おしゃれさがある	-	-1%	-4%	4%	
18 賑やかで活気のある街である	-	-1%	-2%	5%	
19 知名度の高い街である	-	2%	-4%	2%	
20 歴史を感じさせる街である	-	-2%	-1%	2%	
	サンプル数	459	129	158	151

### c 家族構成別居住満足度（横浜市内居住者）

横浜市内居住者の居住満足度は、「バス・地下鉄などのネットワークが充実しており、公共交通機関でどこでも行きやすい」（72%）、「通勤・通学にあたっての利便性が高い」（61%）の満足度が高くなっている。次いで、「商店街・コンビニなどの小型店舗が充実しており、買い物がしやすい」（59%）、「公園・緑が充実しており、自然とふれあいやすい」（55%）、「道路ネットワークが充実しており、自動車でもどこでも行きやすい」（54%）の満足度が高い。

表 2-2-(1)-9 家族構成別居住満足度（横浜市内居住者）

（5段階評価のうち「とても満足」・「やや満足」計）

（上位5項目に着色）

	横浜市内居住				
	横浜市 全体	単身 世帯	夫婦のみ 世帯	子どもあり ファミリー 世帯	
1 バス・地下鉄などのネットワークが充実しており、公共交通機関でどこでも行きやすい	72%	77%	72%	68%	
2 道路ネットワークが充実しており、自動車でもどこでも行きやすい	54%	48%	55%	59%	
3 百貨店・ショッピングセンターなどの大型店舗が存在しており、買い物がしやすい	52%	49%	54%	54%	
4 商店街・コンビニなどの小型店舗が充実しており、買い物がしやすい	59%	60%	59%	57%	
5 住宅価格が手ごろである	47%	40%	46%	52%	
6 地縁・血縁がある（親の出身地だったから、親しい友人が住んでいる等）	24%	19%	23%	27%	
7 通勤・通学にあたっての利便性が高い	61%	60%	62%	62%	
8 公園・緑が充実しており、自然とふれあいやすい	55%	44%	51%	68%	
9 医療機関が充実しており、何かあった際に受診しやすい	52%	42%	54%	58%	
10 保育所など、子どもの預け先が充実している	26%	8%	28%	40%	
11 小学校・中学校・高等学校の教育水準が高い	25%	13%	19%	42%	
12 図書館や文化ホールなどの文化施設が充実している	29%	22%	27%	38%	
13 犯罪が少なく、治安のよいイメージがある	43%	36%	43%	53%	
14 歩道や街灯が整備され安全に生活ができる	43%	38%	39%	53%	
15 地震や豪雨などに対する被害の心配が少ない	42%	29%	43%	52%	
16 近隣住民の雰囲気が良い	43%	34%	40%	53%	
17 街に高級感・おしゃれさがある	27%	25%	25%	34%	
18 賑やかで活気のある街である	32%	33%	29%	34%	
19 知名度の高い街である	28%	28%	27%	32%	
20 歴史を感じさせる街である	21%	26%	17%	23%	
	サンプル数	459	129	158	151

〔横浜市全体との比較〕

世帯構成別の居住満足度を全体と比較した結果では、単身世帯においては、「バス・地下鉄などのネットワークが充実しており、公共交通機関でどこでも行きやすい」(+5%)、「歴史を感じさせる街である」(+5%)の満足度が相対的に高い。一方、「保育所など、子どもの預け先が充実している」(-18%)、「地震や豪雨などに対する被害の心配が少ない」(-13%)、「小学校・中学校・高等学校の教育水準が高い」(-12%)の満足度が相対的に低い。

夫婦のみ世帯においては、「商店街・コンビニなどの小型店舗が充実しており、買い物がしやすい」(+2%)、「医療機関が充実しており、何かあった際に受診しやすい」(+2%)、「保育所など、子どもの預け先が充実している」(+2%)の満足度が相対的に高く、「小学校・中学校・高等学校の教育水準が高い」(-6%)等の相対的な満足度が低くなっている。

子供ありファミリー世帯では、「小学校・中学校・高等学校の教育水準が高い」(+17%)、「保育所など、子どもの預け先が充実している」(+14%)、「公園・緑が充実しており、自然とふれあいやすい」(+13%)等の相対的な満足度が高くなっている。

表 2-2-(1)- 10 家族構成別居住満足度（横浜市内全体との比較）

（差分上位 5 項目に白抜き文字・下位 5 項目に赤縦線着色）

	横浜市内居住				
	横浜市全体	単身世帯	夫婦のみ世帯	子どもありファミリー世帯	
1 バス・地下鉄などのネットワークが充実しており、公共交通機関でどこでも行きやすい	-	5%	0%	-4%	
2 道路ネットワークが充実しており、自動車でもどこでも行きやすい	-	-6%	1%	5%	
3 百貨店・ショッピングセンターなどの大型店舗が存在しており、買い物がしやすい	-	-3%	2%	2%	
4 商店街・コンビニなどの小型店舗が充実しており、買い物がしやすい	-	1%	0%	-2%	
5 住宅価格が手ごろである	-	-7%	-1%	5%	
6 地縁・血縁がある(親の出身地だったから、親しい友人が住んでいる等)	-	-5%	-1%	3%	
7 通勤・通学にあたっての利便性が高い	-	-1%	1%	1%	
8 公園・緑が充実しており、自然とふれあいやすい	-	-11%	-4%	13%	
9 医療機関が充実しており、何かあった際に受診しやすい	-	-10%	2%	6%	
10 保育所など、子どもの預け先が充実している	-	-18%	2%	14%	
11 小学校・中学校・高等学校の教育水準が高い	-	-12%	-6%	17%	
12 図書館や文化ホールなどの文化施設が充実している	-	-7%	-2%	9%	
13 犯罪が少なく、治安のよいイメージがある	-	-7%	0%	10%	
14 歩道や街灯が整備され安全に生活ができる	-	-5%	-4%	10%	
15 地震や豪雨などに対する被害の心配が少ない	-	-13%	1%	10%	
16 近隣住民の雰囲気が良い	-	-9%	-3%	10%	
17 街に高級感・おしゃれさがある	-	-2%	-2%	7%	
18 賑やかで活気のある街である	-	1%	-3%	2%	
19 知名度の高い街である	-	0%	-1%	4%	
20 歴史を感じさせる街である	-	5%	-4%	2%	
	サンプル数	459	129	158	151

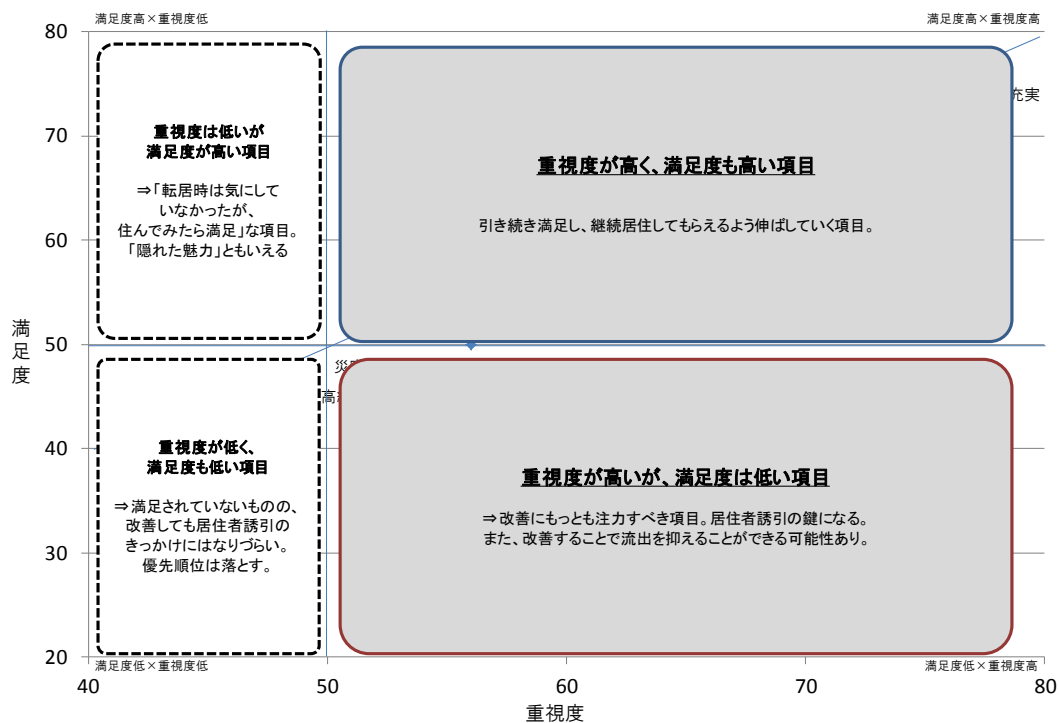
d 家族構成別の重視度と満足度の関係性

市内在住者の家族構成別に、重視度と満足度の関係性をみたものが以下のマトリックスである。

マトリックスは、縦軸に現在居住している自治体の居住環境の満足度を取り、横軸に居住する自治体の比較・検討に当たっての重視度を取っている。満足度、重視度ともに、アンケート調査においては5段階評価（「非常に満足している/やや満足している/どちらでもない/あまり満足していない/まったく満足していない」・「非常に重視した/やや重視した/どちらでもない/あまり重視していなかった/まったく重視していなかった」）にて聴取している。マトリックスでは、アンケート結果を100点満点でスコア化（各項目の回答結果について、「非常に満足している」・「非常に重視した」を100、「やや満足している」・「やや重視した」を75、「どちらでもない」を50、「あまり満足していない」・「あまり重視していなかった」を25、「まったく満足していない」「まったく重視していなかった」を0と換算して平均点を算出）したうえで、各項目をプロットしたものを図示している。

重視度も満足度も高い『右上』に位置する項目群が、横浜市が選ばれている要因であり、重視度は高いものの満足度が低い『右下』に位置する項目群が居住者の誘引のために改善が必要な項目であると考えられる。

図 2-2-(1)- 4 満足度・重視度マトリックスの見方



なお、次ページ以降のマトリックスでは、図の見易さを考慮し、各項目名を以下の通り言い換えている。

表 2-2-(1)- 11 項目名の言い換え対応表

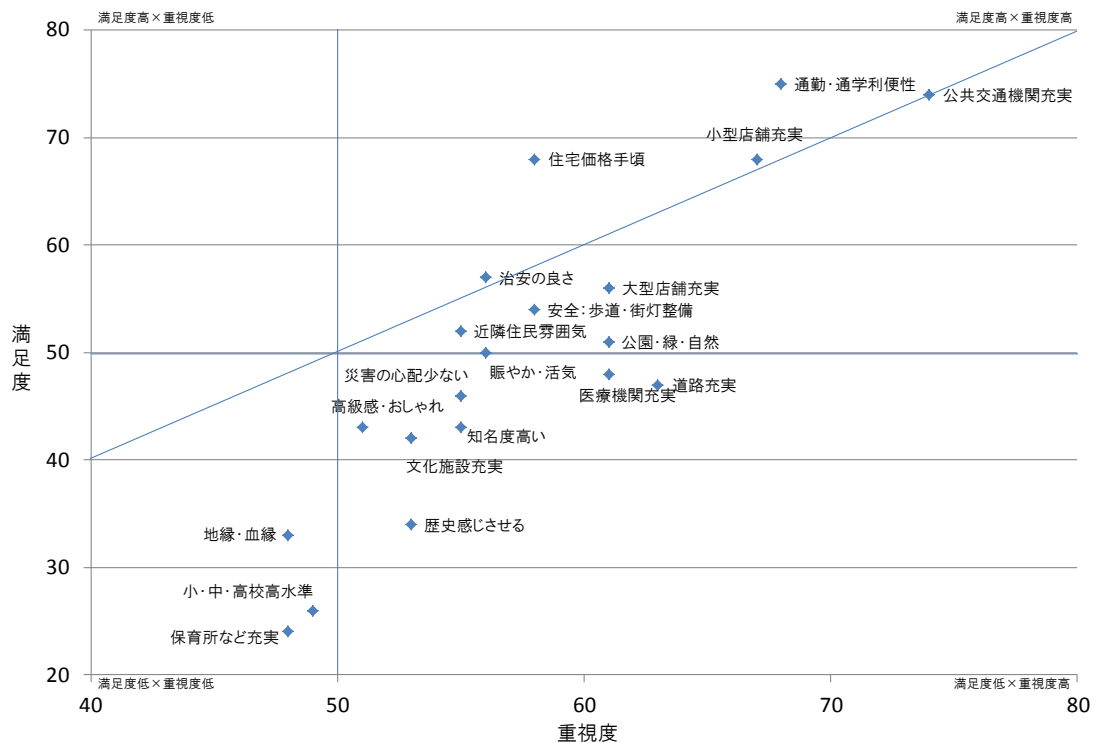
番号	調査における項目名	マトリックス上の項目名
1	バス・地下鉄などのネットワークが充実しており、公共交通機関でどこでも行きやすい	公共交通機関充実
2	道路ネットワークが充実しており、自動車でもどこでも行きやすい	道路充実
3	百貨店・ショッピングセンターなどの大型店舗が存在しており、買い物がしやすい	大型店舗充実
4	商店街・コンビニなどの小型店舗が充実しており、買い物がしやすい	小型店舗充実
5	住宅価格が手ごろである	住宅価格手頃
6	地縁・血縁がある(親の出身地だったから、親しい友人が住んでいる等)	地縁・血縁
7	通勤・通学にあたっての利便性が高い	通勤・通学利便性
8	公園・緑が充実しており、自然とふれあいやすい	公園・緑・自然
9	医療機関が充実しており、何かあった際に受診しやすい	医療機関充実
10	保育所など、子どもの預け先が充実している	保育所など充実
11	小学校・中学校・高等学校の教育水準が高い	小・中・高校高水準
12	図書館や文化ホールなどの文化施設が充実している	文化施設充実
13	犯罪が少なく、治安のよいイメージがある	治安の良さ
14	歩道や街灯が整備され安全に生活ができる	安全:歩道・街灯整備
15	地震や豪雨などに対する被害の心配が少ない	災害の心配少ない
16	近隣住民の雰囲気がい	近隣住民雰囲気
17	街に高級感・おしゃれさがある	高級感・おしゃれ
18	賑やかで活気のある街である	賑やか・活気
19	知名度の高い街である	知名度高い
20	歴史を感じさせる街である	歴史感じさせる

〔単身世帯〕

単身世帯においては、「バス・地下鉄などのネットワークが充実しており、公共交通機関でどこでも行きやすい」「通勤・通学にあたっての利便性が高い」「商店街・コンビニなどの小型店舗が充実しており、買い物がしやすい」がとりわけ『右上』群に位置している。

一方、「道路ネットワークが充実しており、自動車でもどこでも行きやすい」「医療機関が充実しており、何かあった際に受診しやすい」「地震や豪雨などに対する被害の心配が少ない」「知名度の高い街である」等が重視度に比較して満足度が低くなっており、改善が必要な項目といえる。

図 2-2-(1)-5 満足度・重視度マトリックス：横浜市民・単身世帯



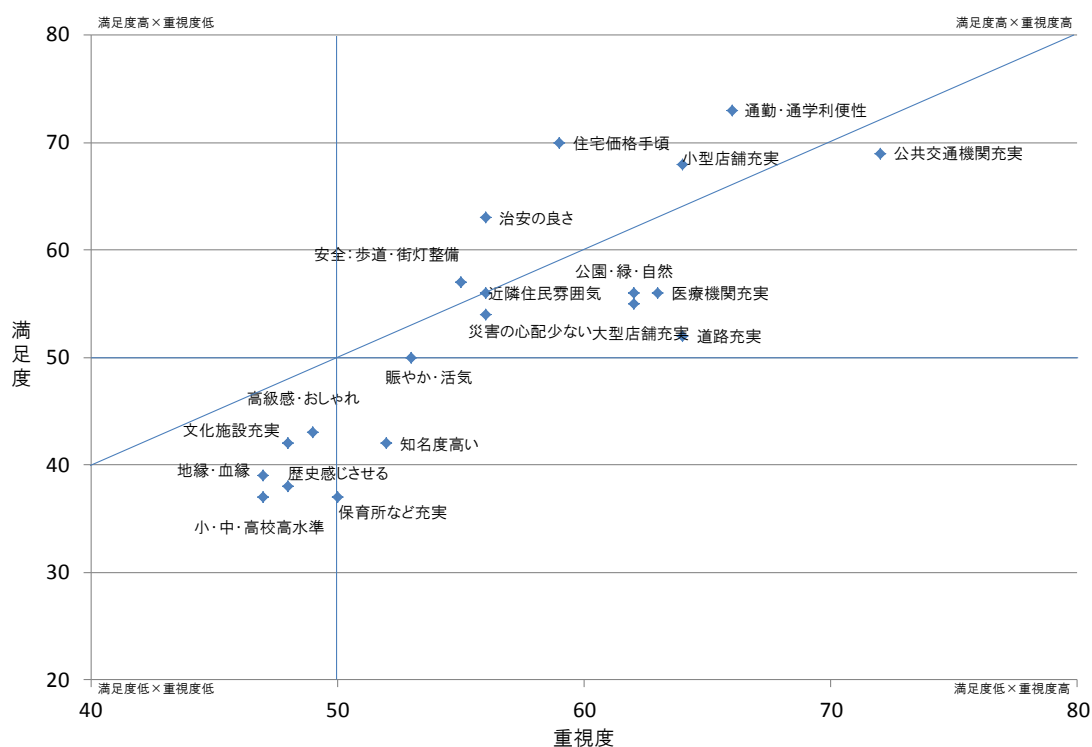
(n=221)

〔夫婦のみ世帯〕

夫婦のみ世帯においても単身世帯と同様に、「バス・地下鉄などのネットワークが充実しており、公共交通機関でどこでも行きやすい」「通勤・通学にあたっての利便性が高い」「商店街・コンビニなどの小型店舗が充実しており、買い物がしやすい」がとりわけ『右上』群に位置している。

『右下』に位置する項目は少ないものの、「知名度の高い街である」「保育所など、子どもの預け先が充実している」の満足度が低くなっている。

図 2-2-(1)- 6 満足度・重視度マトリックス：横浜市民・夫婦のみ世帯



(n=271)



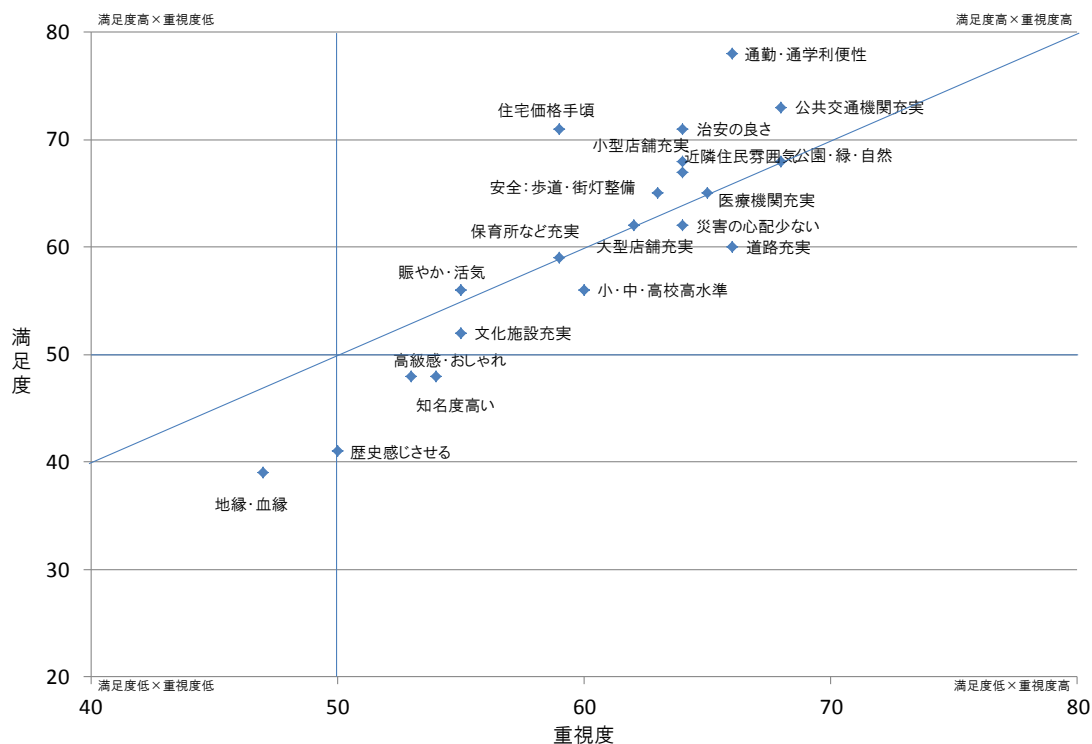
〔子どもありファミリー世帯〕

子どもありファミリー世帯は、重視度・満足度ともに他の世帯構成に比べて高い傾向にある。『右上』群には、「通勤・通学にあたっての利便性が高い」、「バス・地下鉄などのネットワークが充実しており、公共交通機関でどこでも行きやすい」、「公園・緑が充実しており、自然とふれあいやすい」等がなる。

『右下』に位置する項目は限定的であり、「街に高級感・おしゃれさがある」「知名度の高い街である」「歴史を感じさせる街である」の街のイメージに関連する項目がなる。

また、評価されている『右上』群にはあるものの、「道路ネットワークが充実しており、自動車でもどこでも行きやすい」「小学校・中学校・高等学校の教育水準が高い」などは、重要度に比べて満足度の数値が低くなっている。

図 2-2-(1)-7 満足度・重視度マトリックス：横浜市民・子どもありファミリー世帯



(n=271)

e 横浜市内居住地域別転居重視項目

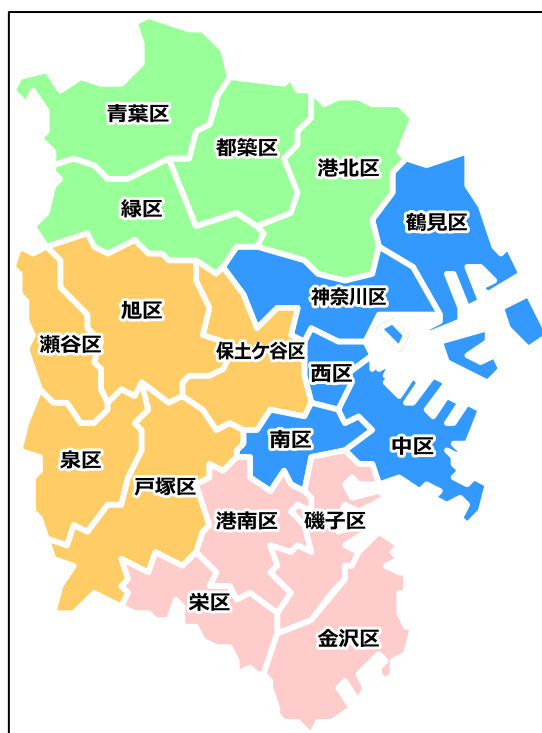
本項では、横浜市内の各行政区を、東部、西部、南部、北部の4地域に分け、転居にあたって各地域を比較検討したうえで選択した居住者が、転居時にどのような項目を重視したのか、居住した結果どのような項目に満足しているのかを確認する。

東部、西部、南部、北部の各地域の内訳は以下の通りである。

表 2-2-(1)- 12 横浜市内の地域区分

地域名	行政区
東部	鶴見区・神奈川区・西区・中区・南区
西部	保土ヶ谷区・旭区・泉区・瀬谷区・戸塚区
南部	港南区・磯子区・金沢区・栄区
北部	港北区・緑区・青葉区・都筑区

図 2-2-(1)- 8 横浜市内の地域区分図



横浜市全体では、「通勤・通学にあたっての利便性が高い」(76%)、「バス・地下鉄などのネットワークが充実しており、公共交通機関でどこでも行きやすい」(73%)、「商店街・コンビニなどの小型店舗が充実しており、買い物がしやすい」(64%)、「住宅価格が手ごろである」(64%)、「犯罪が少なく、治安のよいイメージがある」(57%)が重視されている項目である。市内各地域においても、上位の項目に大きな変化はない。

表 2-2-(1)-13 市内各地域別転居にあたっての重視項目

(5段階評価のうち「とても重視」・「やや重視」計)

(上位5項目に着色)

	横浜市 全体	横浜市 東部	横浜市 西部	横浜市 南部	横浜市 北部	
1 バス・地下鉄などのネットワークが充実しており、公共交通機関でどこでも行きやすい	73%	75%	69%	72%	74%	
2 道路ネットワークが充実しており、自動車でもどこでも行きやすい	44%	38%	46%	47%	45%	
3 百貨店・ショッピングセンターなどの大型店舗が存在しており、買い物がしやすい	42%	39%	40%	42%	49%	
4 商店街・コンビニなどの小型店舗が充実しており、買い物がしやすい	64%	69%	58%	68%	63%	
5 住宅価格が手ごろである	64%	65%	64%	70%	59%	
6 地縁・血縁がある(親の出身地だったから、親しい友人が住んでいる等)	24%	22%	30%	28%	19%	
7 通勤・通学にあたっての利便性が高い	76%	79%	73%	82%	74%	
8 公園・緑が充実しており、自然とふれあいやすい	49%	38%	50%	57%	56%	
9 医療機関が充実しており、何かあった際に受診しやすい	44%	45%	46%	45%	42%	
10 保育所など、子どもの預け先が充実している	26%	20%	32%	29%	26%	
11 小学校・中学校・高等学校の教育水準が高い	25%	20%	25%	26%	29%	
12 図書館や文化ホールなどの文化施設が充実している	24%	21%	27%	25%	23%	
13 犯罪が少なく、治安のよいイメージがある	57%	50%	54%	62%	64%	
14 歩道や街灯が整備され安全に生活ができる	47%	42%	47%	49%	52%	
15 地震や豪雨などに対する被害の心配が少ない	38%	31%	41%	42%	40%	
16 近隣住民の雰囲気がい	48%	39%	50%	51%	54%	
17 街に高級感・おしゃれさがある	24%	27%	18%	22%	28%	
18 賑やかで活気のある街である	34%	34%	28%	34%	40%	
19 知名度の高い街である	24%	31%	15%	21%	26%	
20 歴史を感じさせる街である	15%	20%	12%	16%	12%	
	サンプル数	459	133	121	76	129

### 〔横浜市全体との比較〕

市東部地域は、「知名度の高い街である」(+7%)、「商店街・コンビニなどの小型店舗が充実しており、買い物がしやすい」(+5%)、「歴史を感じさせる街である」(+5%)、「通勤・通学にあたっての利便性が高い」(+3%)、「街に高級感・おしゃれさがある」(+3%)が相対的に重視されている一方で、「公園・緑が充実しており、自然とふれあいやすい」(-11%)、「近隣住民の雰囲気が良い」(-9%)、「犯罪が少なく、治安のよいイメージがある」(-7%)、「地震や豪雨などに対する被害の心配が少ない」(-7%)、「保育所など、子どもの預け先が充実している」(-6%)、が相対的に重視されていない。

市西部地域においては、「地縁・血縁がある（親の出身地だったから、親しい友人が住んでいる等）」(+6%)、「保育所など、子どもの預け先が充実している」(+6%)、「地震や豪雨などに対する被害の心配が少ない」(+3%)、「図書館や文化ホールなどの文化施設が充実している」(+3%)が重視されている。一方で、「知名度の高い街である」(-9%)、「街に高級感・おしゃれさがある」(-6%)、「賑やかで活気のある街である」(-6%)、「商店街・コンビニなどの小型店舗が充実しており、買い物がしやすい」(-6%)、「バス・地下鉄などのネットワークが充実しており、公共交通機関でどこでも行きやすい」(-4%)等が相対的に重視されていないことが分かる。

横浜市南部においては、「公園・緑が充実しており、自然とふれあいやすい」(+7%)、「住宅価格が手ごろである」(+6%)、「通勤・通学にあたっての利便性が高い」(+6%)、「犯罪が少なく、治安のよいイメージがある」(+5%)等が相対的に重視されている。一方、「知名度の高い街である」(-3%)、「街に高級感・おしゃれさがある」(-2%)の重視度が相対的に低い。

横浜市北部においては、「公園・緑が充実しており、自然とふれあいやすい」(+7%)、「犯罪が少なく、治安のよいイメージがある」(+7%)、「百貨店・ショッピングセンターなどの大型店舗が存在しており、買い物がしやすい」(+7%)、「近隣住民の雰囲気がよい」(+6%)、「賑やかで活気のある街である」(+6%)等が重視されている。一方、「住宅価格が手ごろである」(-5%)、「地縁・血縁がある（親の出身地だったから、親しい友人が住んでいる等）」(-5%)等の重視度は相対的に低くなっている。

表 2-2-(1)- 14 市内各地域別転居にあたっての重視項目（横浜市全体との比較）

(差分上位 5 項目に白抜き文字・下位 5 項目に赤縦線着色)

	横浜市 全体	横浜市 東部	横浜市 西部	横浜市 南部	横浜市 北部
1 バス・地下鉄などのネットワークが充実しており、公共交通機関でどこでも行きやすい	-	2%	-4%	-1%	1%
2 道路ネットワークが充実しており、自動車でもどこでも行きやすい	-	-6%	2%	3%	1%
3 百貨店・ショッピングセンターなどの大型店舗が存在しており、買い物がしやすい	-	-3%	-2%	0%	7%
4 商店街・コンビニなどの小型店舗が充実しており、買い物がしやすい	-	5%	-6%	4%	-1%
5 住宅価格が手ごろである	-	1%	0%	6%	-5%
6 地縁・血縁がある(親の出身地だったから、親しい友人が住んでいる等)	-	-2%	6%	4%	-5%
7 通勤・通学にあたっての利便性が高い	-	3%	-3%	6%	-2%
8 公園・緑が充実しており、自然とふれあいやすい	-	-11%	1%	8%	7%
9 医療機関が充実しており、何かあった際に受診しやすい	-	1%	2%	1%	-2%
10 保育所など、子どもの預け先が充実している	-	-6%	6%	3%	0%
11 小学校・中学校・高等学校の教育水準が高い	-	-5%	0%	1%	4%
12 図書館や文化ホールなどの文化施設が充実している	-	-3%	3%	1%	-1%
13 犯罪が少なく、治安のよいイメージがある	-	-7%	-3%	5%	7%
14 歩道や街灯が整備され安全に生活ができる	-	-5%	0%	2%	5%
15 地震や豪雨などに対する被害の心配が少ない	-	-7%	3%	4%	2%
16 近隣住民の雰囲気が良い	-	-9%	2%	3%	6%
17 街に高級感・おしゃれさがある	-	3%	-6%	-2%	4%
18 賑やかで活気のある街である	-	0%	-6%	0%	6%
19 知名度の高い街である	-	7%	-9%	-3%	2%
20 歴史を感じさせる街である	-	5%	-3%	1%	-3%
サンプル数	459	133	121	76	129

f 横浜市内居住地域別生活満足度

市全体では、「バス・地下鉄などのネットワークが充実しており、公共交通機関でも行きやすい」(72%)、「通勤・通学にあたっての利便性が高い」(61%)、「商店街・コンビニなどの小型店舗が充実しており、買い物がしやすい」(59%)、「公園・緑が充実しており、自然とふれあいやすい」(55%)、「道路ネットワークが充実しており、自動車でも行きやすい」(54%)の満足度が高い。

地域別には、市南部と市西部で「住宅価格が手ごろである」(市南部:53%、市西部 52%)、市西部で「近隣住民の雰囲気が良い」(50%)、市東部と市北部において、「百貨店・ショッピングセンターなどの大型店舗が存在しており、買い物がしやすい」(市東部:56%、市北部 64%)の満足度が高くなっている。

表 2-2-(1)- 15 市内各地域別生活満足度  
(5段階評価のうち「とても満足」・「やや満足」計)  
(上位5項目に着色)

	横浜市 全体	横浜市 東部	横浜市 西部	横浜市 南部	横浜市 北部	
1 バス・地下鉄などのネットワークが充実しており、公共交通機関でも行きやすい	72%	80%	69%	66%	71%	
2 道路ネットワークが充実しており、自動車でも行きやすい	54%	56%	50%	45%	62%	
3 百貨店・ショッピングセンターなどの大型店舗が存在しており、買い物がしやすい	52%	56%	40%	46%	64%	
4 商店街・コンビニなどの小型店舗が充実しており、買い物がしやすい	59%	62%	59%	50%	60%	
5 住宅価格が手ごろである	47%	46%	52%	53%	40%	
6 地縁・血縁がある(親の出身地だったから、親しい友人が住んでいる等)	24%	27%	27%	20%	19%	
7 通勤・通学にあたっての利便性が高い	61%	67%	59%	51%	64%	
8 公園・緑が充実しており、自然とふれあいやすい	55%	50%	50%	58%	62%	
9 医療機関が充実しており、何かあった際に受診しやすい	52%	53%	47%	49%	57%	
10 保育所など、子どもの預け先が充実している	26%	22%	26%	24%	30%	
11 小学校・中学校・高等学校の教育水準が高い	25%	21%	26%	22%	30%	
12 図書館や文化ホールなどの文化施設が充実している	29%	28%	29%	25%	33%	
13 犯罪が少なく、治安のよいイメージがある	43%	32%	42%	49%	52%	
14 歩道や街灯が整備され安全に生活ができる	43%	40%	45%	39%	47%	
15 地震や豪雨などに対する被害の心配が少ない	42%	29%	48%	49%	44%	
16 近隣住民の雰囲気がよい	43%	35%	50%	36%	49%	
17 街に高級感・おしゃれさがある	27%	29%	26%	18%	32%	
18 賑やかで活気のある街である	32%	35%	26%	26%	36%	
19 知名度の高い街である	28%	35%	18%	20%	36%	
20 歴史を感じさせる街である	21%	29%	17%	21%	19%	
	サンプル数	459	133	121	76	129

**〔横浜市全体との比較〕**

市東部においては、「バス・地下鉄などのネットワークが充実しており、公共交通機関でどこでも行きやすい」(+8%)、「歴史を感じさせる街である」(+8%)、「知名度の高い街である」(+7%)、「通勤・通学にあたっての利便性が高い」(+6%)の満足度が相対的に高い一方で、「地震や豪雨などに対する被害の心配が少ない」(-13%)、「犯罪が少なく、治安のよいイメージがある」(-11%)、「近隣住民の雰囲気が良い」(-8%)の満足度が相対的に低い。

一方、市西部においては、「近隣住民の雰囲気がよい」(+7%)、「地震や豪雨などに対する被害の心配が少ない」(+6%)の満足度が相対的に高い。「百貨店・ショッピングセンターなどの大型店舗が存在しており、買い物がしやすい」(-12%)、「知名度の高い街である」(-10%)の満足度が相対的に低くなっている。

市南部では、「近隣住民の雰囲気がよい」(+7%)、「住宅価格が手ごろである」(+6%)、「犯罪が少なく、治安のよいイメージがある」(+6%)の満足度が相対的に高く、「通勤・通学にあたっての利便性が高い」(-10%)、「道路ネットワークが充実しており、自動車でもどこでも行きやすい」・「商店街・コンビニなどの小型店舗が充実しており、買い物がしやすい」・「街に高級感・おしゃれさがある」(各-9%)の満足度が相対的に低くなっている。

市北部では、「百貨店・ショッピングセンターなどの大型店舗が存在しており、買い物がしやすい」(+12%)、「犯罪が少なく、治安のよいイメージがある」(+9%)、「知名度の高い街である」(+8%)の満足度が相対的に高く、「住宅価格が手ごろである」(-7%)、「地縁・血縁がある(親の出身地だったから、親しい友人が住んでいる等)」(-5%)の満足度が相対的に低くなっている。



表 2-2-(1)- 16 市内各地域別生活満足度（横浜市全体との比較）

（差分上位 5 項目に白抜き文字・下位 5 項目に赤縦線着色）

	横浜市 全体	横浜市 東部	横浜市 西部	横浜市 南部	横浜市 北部	
1 バス・地下鉄などのネットワークが充実しており、公共交通機関でどこでも行きやすい	-	8%	-3%	-6%	-1%	
2 道路ネットワークが充実しており、自動車でもどこでも行きやすい	-	2%	-4%	-9%	8%	
3 百貨店・ショッピングセンターなどの大型店舗が存在しており、買い物しやすい	-	4%	-12%	-6%	12%	
4 商店街・コンビニなどの小型店舗が充実しており、買い物しやすい	-	3%	0%	-9%	1%	
5 住宅価格が手ごろである	-	-1%	5%	6%	-7%	
6 地縁・血縁がある(親の出身地だったから、親しい友人が住んでいる等)	-	3%	3%	-4%	-5%	
7 通勤・通学にあたっての利便性が高い	-	6%	-2%	-10%	3%	
8 公園・緑が充実しており、自然とふれあいやすい	-	-5%	-5%	3%	7%	
9 医療機関が充実しており、何かあった際に受診しやすい	-	1%	-5%	-3%	5%	
10 保育所など、子どもの預け先が充実している	-	-4%	0%	-2%	4%	
11 小学校・中学校・高等学校の教育水準が高い	-	-4%	1%	-3%	5%	
12 図書館や文化ホールなどの文化施設が充実している	-	-1%	0%	-4%	4%	
13 犯罪が少なく、治安のよいイメージがある	-	-11%	-1%	6%	9%	
14 歩道や街灯が整備され安全に生活ができる	-	-3%	2%	-4%	4%	
15 地震や豪雨などに対する被害の心配が少ない	-	-13%	6%	7%	2%	
16 近隣住民の雰囲気が良い	-	-8%	7%	-7%	6%	
17 街に高級感・おしゃれさがある	-	2%	-1%	-9%	5%	
18 賑やかで活気のある街である	-	3%	-6%	-6%	4%	
19 知名度の高い街である	-	7%	-10%	-8%	8%	
20 歴史を感じさせる街である	-	8%	-4%	0%	-2%	
	サンプル数	459	133	121	76	129

g 地域別にみた重視度と満足度の関係性

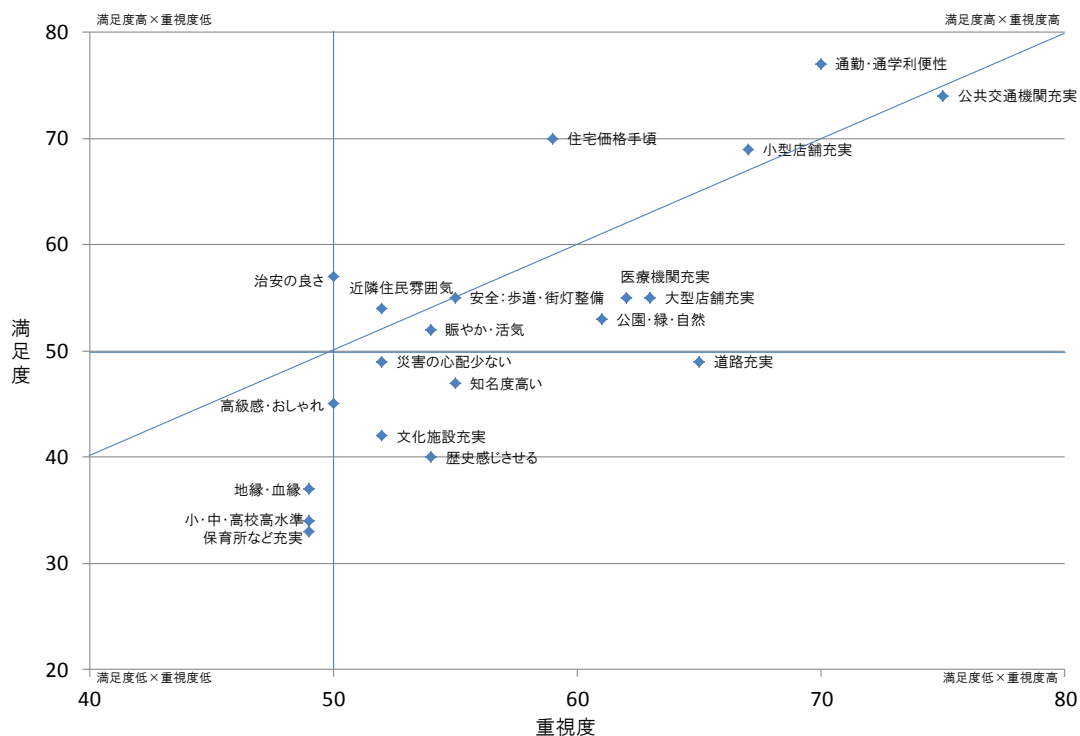
本項では、「d 家族構成別の重視度と満足度の関係性」と同様に、マトリックス形式で横浜市内地域別に、重視度と満足度の関係性を確認する。重視度も満足度も高い『右上』に位置する項目群が、横浜市内各地域が選ばれている要因であり、重視度は高いものの満足度が低い『右下』に位置する項目群が居住者の誘引のために改善が必要な項目であると考えられる。

〔横浜市民・市東部居住〕

横浜市東部においては、「バス・地下鉄などのネットワークが充実しており、公共交通機関でどこでも行きやすい」「通勤・通学にあたっての利便性が高い」「商店街・コンビニなどの小型店舗が充実しており、買い物がしやすい」等がとりわけ『右上』群に位置している。

一方、「道路ネットワークが充実しており、自動車でもどこでも行きやすい」「知名度の高い街である」「図書館や文化ホールなどの文化施設が充実している」「歴史を感じさせる街である」「地震や豪雨などに対する被害の心配が少ない」等が『右下』群に位置しており、改善が必要な項目といえる。

図 2-2-(1)-9 満足度・重視度マトリックス：横浜市民・市東部居住



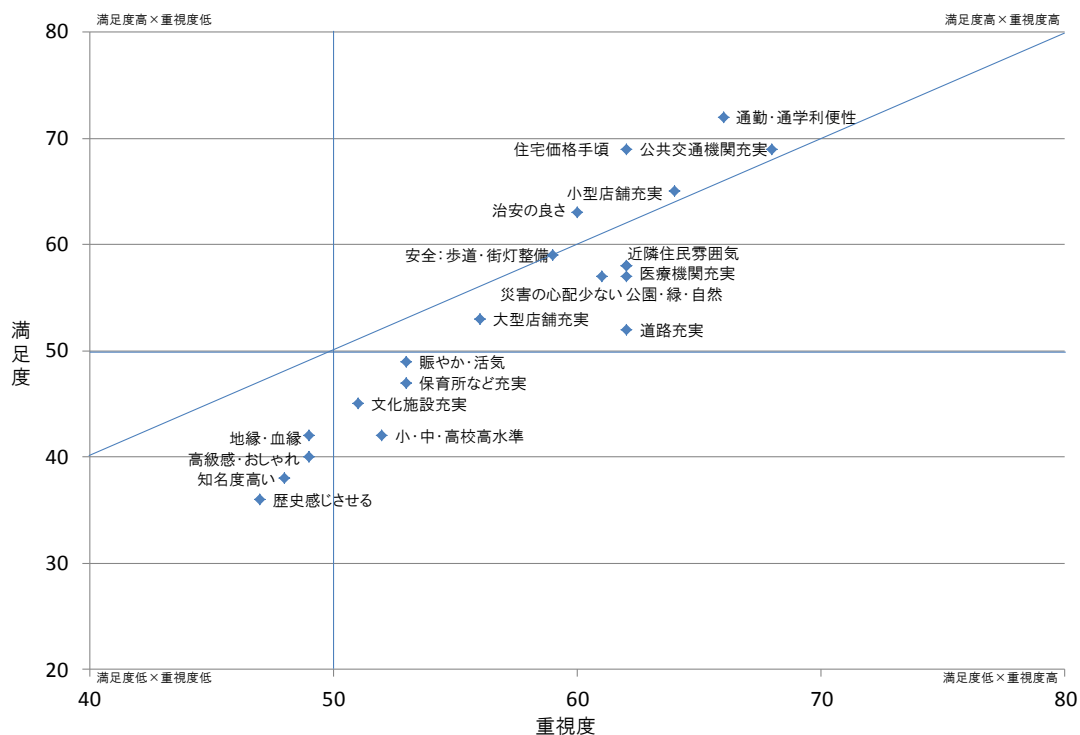
(n=133)

〔横浜市民・市西部居住〕

横浜市西部においては、「バス・地下鉄などのネットワークが充実しており、公共交通機関でどこでも行きやすい」「通勤・通学にあたっての利便性が高い」「商店街・コンビニなどの小型店舗が充実しており、買い物がしやすい」等がとりわけ『右上』群に位置している。

一方、「賑やかで活気のある街である」「保育所など、子どもの預け先が充実している」「図書館や文化ホールなどの文化施設が充実している」「小学校・中学校・高等学校の教育水準が高い」が『右下』群に位置している。

図 2-2-(1)-10 満足度・重視度マトリックス：横浜市民・市西部居住



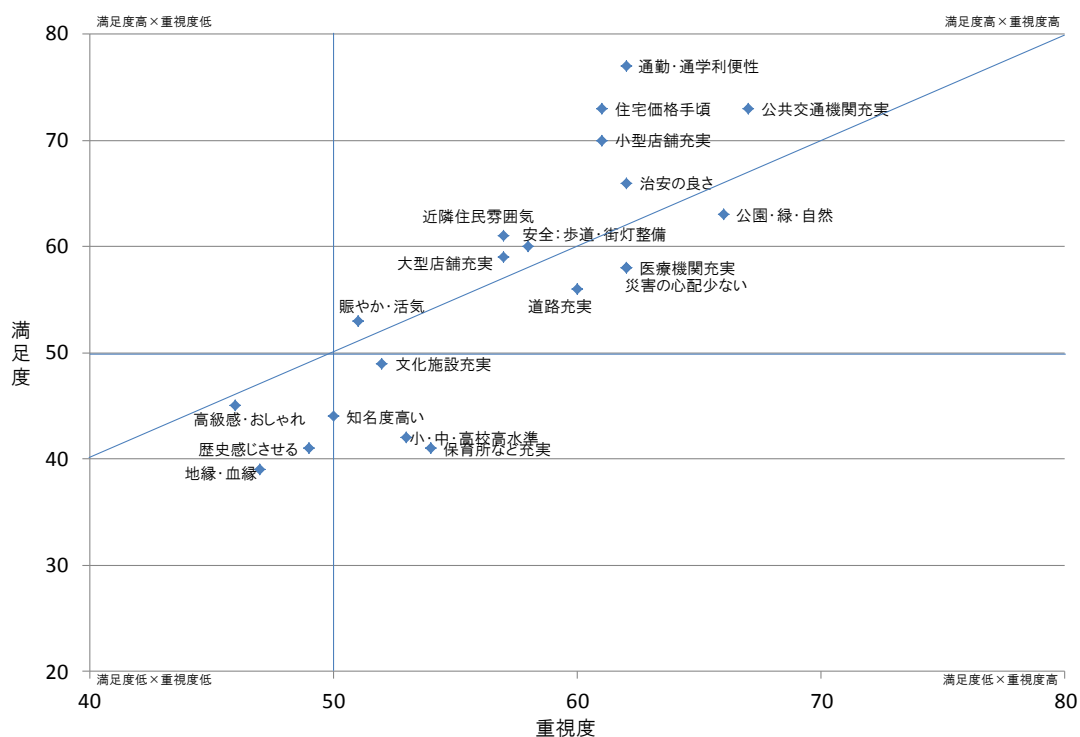
(n=121)

〔横浜市民・市南部居住〕

横浜市南部においては、「バス・地下鉄などのネットワークが充実しており、公共交通機関でどこでも行きやすい」「通勤・通学にあたっての利便性が高い」「住宅価格が手ごろである」等がとりわけ『右上』群に位置している。

一方、「保育所など、子どもの預け先が充実している」「図書館や文化ホールなどの文化施設が充実している」「小学校・中学校・高等学校の教育水準が高い」「知名度の高い街である」が『右下』群に位置している。

図 2-2-(1)-11 満足度・重視度マトリックス：横浜市民・市南部居住



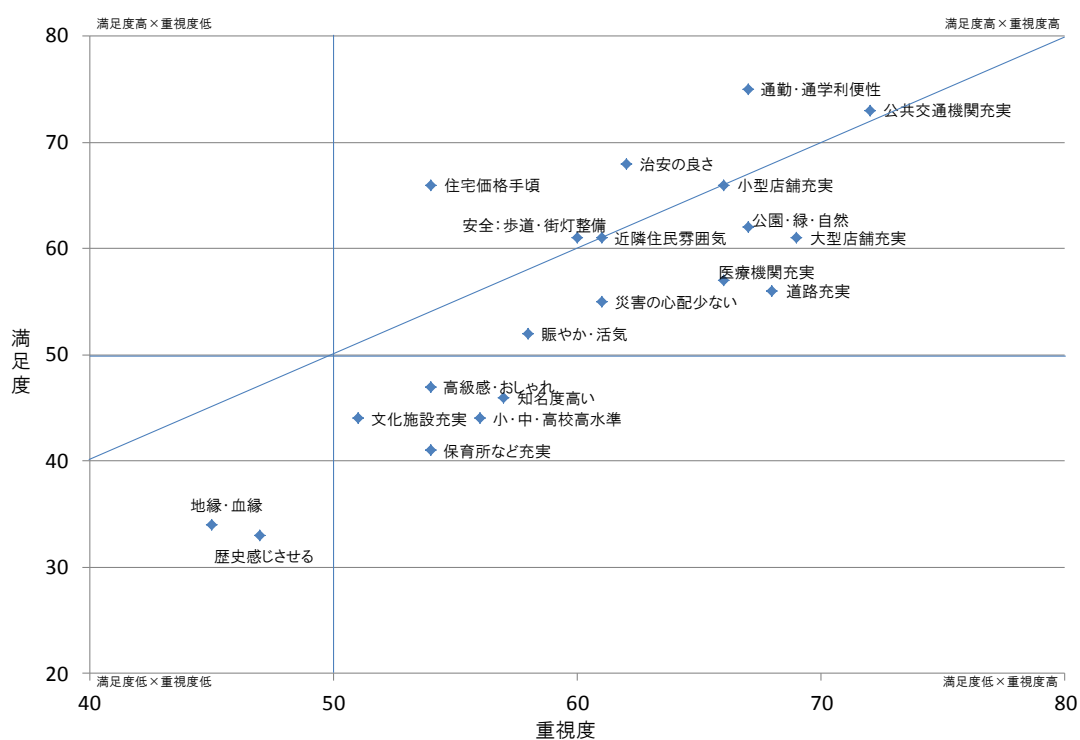
(n=76)

〔横浜市民・市北部居住〕

横浜市北部においては、「バス・地下鉄などのネットワークが充実しており、公共交通機関でどこでも行きやすい」「通勤・通学にあたっての利便性が高い」等がとりわけ『右上』群に位置している。

一方、「知名度の高い街である」「街に高級感・おしゃれさがある」「小学校・中学校・高等学校の教育水準が高い」「保育所など、子どもの預け先が充実している」「図書館や文化ホールなどの文化施設が充実している」が『右下』群に位置している。

図 2-2-(1)-12 満足度・重視度マトリックス：横浜市民・市北部居住



(n=129)

## h 横浜市内居住地域別・世帯構成別転居重視項目

本項では、世帯構成別かつ居住地域別の重視項目を確認する。

## 〔単身世帯〕

単身世帯は、前述の通り、「バス・地下鉄などのネットワークが充実しており、公共交通機関でどこでも行きやすい」（74%）・「通勤・通学にあたっての利便性が高い」（74%）を重視する傾向が強い。この傾向は、市内各地域において同様である。次いで、「商店街・コンビニなどの小型店舗が充実しており、買い物がしやすい」・「住宅価格が手ごろである」を重視する傾向にある。

市東部においては、「百貨店・ショッピングセンターなどの大型店舗が存在しており、買い物がしやすい」（44%）を次いで重視している。市西部・南部・北部についてはサンプル数が限定的であるため、参考値として以下に数値のみ掲載する。

表 2-2-(1)-17 単身世帯の市内各地域別転居にあたっての重視項目  
(5段階評価のうち「とても重視」・「やや重視」計)

(上位5項目に着色)

	単身世帯 (横浜市内) 全体	横浜市 東部	横浜市 西部	横浜市 南部	横浜市 北部	
1 バス・地下鉄などのネットワークが充実しており、公共交通機関でどこでも行きやすい	74%	77%	71%	77%	68%	
2 道路ネットワークが充実しており、自動車でもどこでも行きやすい	40%	36%	33%	59%	40%	
3 百貨店・ショッピングセンターなどの大型店舗が存在しており、買い物がしやすい	41%	44%	19%	59%	36%	
4 商店街・コンビニなどの小型店舗が充実しており、買い物がしやすい	65%	67%	48%	86%	56%	
5 住宅価格が手ごろである	58%	57%	52%	73%	52%	
6 地縁・血縁がある(親の出身地だったから、親しい友人が住んでいる等)	20%	18%	33%	27%	8%	
7 通勤・通学にあたっての利便性が高い	74%	77%	67%	86%	60%	
8 公園・緑が充実しており、自然とふれあいやすい	33%	26%	33%	55%	32%	
9 医療機関が充実しており、何かあった際に受診しやすい	31%	31%	29%	41%	24%	
10 保育所など、子どもの預け先が充実している	10%	10%	10%	9%	12%	
11 小学校・中学校・高等学校の教育水準が高い	9%	8%	5%	14%	12%	
12 図書館や文化ホールなどの文化施設が充実している	22%	21%	24%	32%	16%	
13 犯罪が少なく、治安のよいイメージがある	47%	41%	33%	68%	52%	
14 歩道や街灯が整備され安全に生活ができる	40%	36%	38%	55%	36%	
15 地震や豪雨などに対する被害の心配が少ない	26%	20%	24%	45%	24%	
16 近隣住民の雰囲気が良い	39%	31%	43%	50%	44%	
17 街に高級感・おしゃれさがある	23%	28%	19%	27%	12%	
18 賑やかで活気のある街である	33%	33%	19%	41%	36%	
19 知名度の高い街である	26%	33%	14%	18%	24%	
20 歴史を感じさせる街である	13%	18%	5%	18%	4%	
	サンプル数	129	61	21	22	25

注：サンプル数 30 未満（市西部・南部・北部）は参考値のため斜体表記

市全体の単身世帯との比較でみると、市東部の単身世帯は「知名度の高い街である」(+7%)、「街に高級感・おしゃれさがある」・「歴史を感じさせる街である」(各+5%)等を相対的に重視する傾向にある。一方、「近隣住民の雰囲気がい」(-8%)、「公園・緑が充実しており、自然とふれあいやすい」(-7%)、「犯罪が少なく、治安のよいイメージがある」・「地震や豪雨などに対する被害の心配が少ない」(各-6%)等は相対的に重視していない。市西部・南部・北部についてはサンプル数が限定的であるため、参考値として以下に数値のみ掲載する。

表 2-2-(1)- 18 単身世帯の市内各地域別転居にあたっての重視項目  
(横浜市全体との比較)

(差分上位 5 項目に白抜き文字・下位 5 項目に赤縦線着色)

	単身世帯 (横浜市内) 全体	横浜市 東部	横浜市 西部	横浜市 南部	横浜市 北部	
1 バス・地下鉄などのネットワークが充実しており、公共交通機関でどこでも行きやすい	-	3%	-3%	3%	-6%	
2 道路ネットワークが充実しており、自動車でもどこでも行きやすい	-	-4%	-7%	19%	0%	
3 百貨店・ショッピングセンターなどの大型店舗が存在しており、買い物しやすい	-	3%	-22%	18%	-5%	
4 商店街・コンビニなどの小型店舗が充実しており、買い物しやすい	-	2%	-17%	21%	-9%	
5 住宅価格が手ごろである	-	-1%	-6%	15%	-6%	
6 地縁・血縁がある(親の出身地だったから、親しい友人が住んでいる等)	-	-2%	13%	7%	-12%	
7 通勤・通学にあたっての利便性が高い	-	3%	-7%	12%	-14%	
8 公園・緑が充実しており、自然とふれあいやすい	-	-7%	0%	22%	-1%	
9 医療機関が充実しており、何かあった際に受診しやすい	-	0%	-2%	10%	-7%	
10 保育所など、子どもの預け先が充実している	-	0%	0%	-1%	2%	
11 小学校・中学校・高等学校の教育水準が高い	-	-1%	-4%	5%	3%	
12 図書館や文化ホールなどの文化施設が充実している	-	-1%	2%	10%	-6%	
13 犯罪が少なく、治安のよいイメージがある	-	-6%	-14%	21%	5%	
14 歩道や街灯が整備され安全に生活ができる	-	-4%	-2%	15%	-4%	
15 地震や豪雨などに対する被害の心配が少ない	-	-6%	-2%	19%	-2%	
16 近隣住民の雰囲気がい	-	-8%	4%	11%	5%	
17 街に高級感・おしゃれさがある	-	5%	-4%	4%	-11%	
18 賑やかで活気のある街である	-	0%	-14%	8%	3%	
19 知名度の高い街である	-	7%	-12%	-8%	-2%	
20 歴史を感じさせる街である	-	5%	-8%	5%	-9%	
	サンプル数	129	61	21	22	25

注：サンプル数 30 未満 (市西部・南部・北部) は参考値のため斜体表記



## 〔夫婦のみ世帯〕

夫婦のみ世帯においても、「通勤・通学にあたっての利便性が高い」「バス・地下鉄などのネットワークが充実しており、公共交通機関でどこでも行きやすい」を重視する等、全体的には単身世帯と同様の傾向を示している。

表 2-2-(1)-19 夫婦のみ世帯の市内各地域別転居にあたっての重視項目  
(5段階評価のうち「とても重視」・「やや重視」計)

(上位5項目に着色)

	夫婦のみ世帯 (横浜市 内)全体	横浜市 東部	横浜市 西部	横浜市 南部	横浜市 北部	
1 バス・地下鉄などのネットワークが充実しており、公共交通機関でどこでも行きやすい	71%	74%	63%	65%	76%	
2 道路ネットワークが充実しており、自動車でもどこでも行きやすい	38%	30%	39%	35%	46%	
3 百貨店・ショッピングセンターなどの大型店舗が存在しており、買い物しやすい	39%	32%	34%	26%	54%	
4 商店街・コンビニなどの小型店舗が充実しており、買い物しやすい	66%	72%	58%	52%	72%	
5 住宅価格が手ごろである	66%	68%	63%	61%	70%	
6 地縁・血縁がある(親の出身地だったから、親しい友人が住んでいる等)	25%	19%	18%	30%	32%	
7 通勤・通学にあたっての利便性が高い	76%	83%	66%	74%	78%	
8 公園・緑が充実しており、自然とふれあいやすい	46%	36%	45%	39%	58%	
9 医療機関が充実しており、何かあった際に受診しやすい	44%	49%	39%	39%	46%	
10 保育所など、子どもの預け先が充実している	20%	19%	11%	26%	24%	
11 小学校・中学校・高等学校の教育水準が高い	20%	23%	13%	17%	22%	
12 図書館や文化ホールなどの文化施設が充実している	20%	15%	24%	17%	24%	
13 犯罪が少なく、治安のよいイメージがある	59%	55%	55%	48%	70%	
14 歩道や街灯が整備され安全に生活ができる	46%	38%	37%	39%	64%	
15 地震や豪雨などに対する被害の心配が少ない	38%	43%	34%	35%	38%	
16 近隣住民の雰囲気がい	46%	40%	42%	43%	56%	
17 街に高級感・おしゃれさがある	20%	21%	8%	17%	28%	
18 賑やかで活気のある街である	32%	30%	24%	26%	44%	
19 知名度の高い街である	20%	26%	5%	17%	26%	
20 歴史を感じさせる街である	14%	23%	3%	17%	12%	
	サンプル数	158	47	38	23	50

注：サンプル数 30 未満 (市南部) は参考値のため斜体表記

夫婦のみ世帯における市全体との比較においては、市東部で「歴史を感じさせる街である」(+9%)、「通勤・通学にあたっての利便性が高い」(+7%)、「商店街・コンビニなどの小型店舗が充実しており、買い物がしやすい」・「知名度の高い街である」(各+6%)等を重視する傾向にある。一方、「公園・緑が充実しており、自然とふれあいやすい」(-10%)、「道路ネットワークが充実しており、自動車でもどこでも行きやすい」・「歩道や街灯が整備され安全に生活ができる」(-8%)等は相対的に重視しない傾向にある。

市西部においては、「図書館や文化ホールなどの文化施設が充実している」(+4%)が、相対的に重視度が高い一方で、「知名度の高い街である」(-15%)、「街に高級感・おしゃれさがある」(-12%)等は相対的に重視していない。

市北部においては、「歩道や街灯が整備され安全に生活ができる」(+18%)、「百貨店・ショッピングセンターなどの大型店舗が存在しており、買い物がしやすい」(+15%)等を重視する傾向にある。

市南部についてはサンプル数が限定的であるため、参考値として次頁に数値のみ掲載する。

表 2-2-(1)-20 夫婦のみ世帯の市内各地域別転居にあたっての重視項目  
(横浜市全体との比較)

(差分上位 5 項目に白抜き文字・下位 5 項目に赤縦線着色)

	夫婦のみ世帯 (横浜市 内)全体	横浜市 東部	横浜市 西部	横浜市 南部	横浜市 北部	
1 バス・地下鉄などのネットワークが充実しており、公共交通機関でどこでも行きやすい	-	3%	-8%	-6%	5%	
2 道路ネットワークが充実しており、自動車でもどこでも行きやすい	-	-8%	1%	-3%	8%	
3 百貨店・ショッピングセンターなどの大型店舗が存在しており、買い物しやすい	-	-7%	-5%	-13%	15%	
4 商店街・コンビニなどの小型店舗が充実しており、買い物しやすい	-	6%	-8%	-14%	6%	
5 住宅価格が手ごろである	-	2%	-3%	-5%	4%	
6 地縁・血縁がある(親の出身地だったから、親しい友人が住んでいる等)	-	-6%	-7%	5%	7%	
7 通勤・通学にあたっての利便性が高い	-	7%	-10%	-2%	2%	
8 公園・緑が充実しており、自然とふれあいやすい	-	-10%	-1%	-7%	12%	
9 医療機関が充実しており、何かあった際に受診しやすい	-	5%	-5%	-5%	2%	
10 保育所など、子どもの預け先が充実している	-	-1%	-9%	6%	4%	
11 小学校・中学校・高等学校の教育水準が高い	-	3%	-7%	-3%	2%	
12 図書館や文化ホールなどの文化施設が充実している	-	-5%	4%	-3%	4%	
13 犯罪が少なく、治安のよいイメージがある	-	-4%	-4%	-11%	11%	
14 歩道や街灯が整備され安全に生活ができる	-	-8%	-9%	-7%	18%	
15 地震や豪雨などに対する被害の心配が少ない	-	5%	-4%	-3%	0%	
16 近隣住民の雰囲気が良い	-	-6%	-4%	-3%	10%	
17 街に高級感・おしゃれさがある	-	1%	-12%	-3%	8%	
18 賑やかで活気のある街である	-	-2%	-8%	-6%	12%	
19 知名度の高い街である	-	6%	-15%	-3%	6%	
20 歴史を感じさせる街である	-	9%	-11%	3%	-2%	
	サンプル数	158	47	38	23	50

注：サンプル数 30 未満（市南部）は参考値のため斜体表記

〔子どもありファミリー世帯〕

子どもありファミリー世帯においても、上位の重視度の傾向は他の家族構成に比べて変化はない。「通勤・通学にあたっての利便性が高い」を最も重視しており、「バス・地下鉄などのネットワークが充実しており、公共交通機関でどこでも行きやすい」が続く。

上位以外の項目では、「商店街・コンビニなどの小型店舗が充実しており、買い物がしやすい」が市西部・北部で特に重視されており、「近隣住民の雰囲気が良い」が市北部で特に重視されている。市東部・南部についてはサンプル数が限定的であるため、参考値として以下に数値のみ掲載する。

表 2-2-(1)- 21 子どもありファミリー世帯の市内各地域別転居にあたっての重視項目  
(5段階評価のうち「とても重視」・「やや重視」計)

(上位5項目に着色)

	子どもあり ファミリー世帯 (横浜市 内)全体	横浜市 東部	横浜市 西部	横浜市 南部	横浜市 北部	
1 バス・地下鉄などのネットワークが充実しており、公共交通機関でどこでも行きやすい	73%	77%	73%	69%	73%	
2 道路ネットワークが充実しており、自動車でもどこでも行きやすい	54%	59%	58%	50%	49%	
3 百貨店・ショッピングセンターなどの大型店舗が存在しており、買い物がしやすい	50%	45%	52%	42%	53%	
4 商店街・コンビニなどの小型店舗が充実しており、買い物がしやすい	63%	73%	63%	65%	57%	
5 住宅価格が手ごろである	67%	77%	71%	81%	51%	
6 地縁・血縁がある(親の出身地だったから、親しい友人が住んでいる等)	25%	41%	33%	23%	12%	
7 通勤・通学にあたっての利便性が高い	80%	82%	83%	85%	75%	
8 公園・緑が充実しており、自然とふれあいやすい	66%	73%	63%	69%	65%	
9 医療機関が充実しており、何かあった際に受診しやすい	56%	77%	62%	46%	45%	
10 保育所など、子どもの預け先が充実している	48%	50%	60%	46%	35%	
11 小学校・中学校・高等学校の教育水準が高い	44%	50%	42%	38%	45%	
12 図書館や文化ホールなどの文化施設が充実している	30%	36%	35%	23%	27%	
13 犯罪が少なく、治安のよいイメージがある	66%	68%	63%	69%	67%	
14 歩道や街灯が整備され安全に生活ができる	56%	73%	60%	50%	47%	
15 地震や豪雨などに対する被害の心配が少ない	48%	41%	52%	42%	49%	
16 近隣住民の雰囲気がよい	58%	59%	60%	54%	57%	
17 街に高級感・おしゃれさがある	28%	36%	23%	23%	33%	
18 賑やかで活気のある街である	39%	50%	37%	31%	41%	
19 知名度の高い街である	26%	36%	23%	23%	27%	
20 歴史を感じさせる街である	17%	18%	19%	12%	16%	
	サンプル数	151	22	52	26	51

注：サンプル数 30 未満 (市東部・市南部) は参考値のため斜体表記

地域別には、市西部においては、「保育所など、子どもの預け先が充実している」(+12%)、「地縁・血縁がある(親の出身地だったから、親しい友人が住んでいる等)」(+8%)、「医療機関が充実しており、何かあった際に受診しやすい」(+6%)等の重視度が相対的に高く、「街に高級感・おしゃれさがある」(-5%)等の重視度が低くなっている。

市北部においては、「街に高級感・おしゃれさがある」(+5%)、「百貨店・ショッピングセンターなどの大型店舗が存在しており、買い物がしやすい」(+3%)の重視度が相対的に高く、「住宅価格が手ごろである」(-16%)、「地縁・血縁がある(親の出身地だったから、親しい友人が住んでいる等)」(-13%)、「保育所など、子どもの預け先が充実している」(-13%)の重視度が低くなっている。

市東部・南部についてはサンプル数が限定的であるため、参考値として以下に数値のみ掲載する。

表 2-2-(1)- 22 子どもありファミリー世帯の市内各地域別転居にあたっての重視項目  
(横浜市全体との比較)

(差分上位 5 項目に白抜き文字・下位 5 項目に赤縦線着色)

	子どもあり ファミリー世帯(横浜市 内)全体	横浜市 東部	横浜市 西部	横浜市 南部	横浜市 北部
1 バス・地下鉄などのネットワークが充実しており、公共交通機関でどこでも行きやすい	-	4%	0%	-4%	0%
2 道路ネットワークが充実しており、自動車でもどこでも行きやすい	-	5%	4%	-4%	-5%
3 百貨店・ショッピングセンターなどの大型店舗が存在しており、買い物がしやすい	-	-5%	2%	-8%	3%
4 商店街・コンビニなどの小型店舗が充実しており、買い物がしやすい	-	10%	0%	2%	-6%
5 住宅価格が手ごろである	-	10%	4%	14%	-16%
6 地縁・血縁がある(親の出身地だったから、親しい友人が住んでいる等)	-	16%	8%	-2%	-13%
7 通勤・通学にあたっての利便性が高い	-	2%	3%	5%	-5%
8 公園・緑が充実しており、自然とふれあいやすい	-	7%	-3%	3%	-1%
9 医療機関が充実しており、何かあった際に受診しやすい	-	21%	6%	-10%	-11%
10 保育所など、子どもの預け先が充実している	-	2%	12%	-2%	-13%
11 小学校・中学校・高等学校の教育水準が高い	-	6%	-2%	-6%	1%
12 図書館や文化ホールなどの文化施設が充実している	-	6%	5%	-7%	-3%
13 犯罪が少なく、治安のよいイメージがある	-	2%	-3%	3%	1%
14 歩道や街灯が整備され安全に生活ができる	-	17%	4%	-6%	-9%
15 地震や豪雨などに対する被害の心配が少ない	-	-7%	4%	-6%	1%
16 近隣住民の雰囲気がい	-	1%	2%	-4%	-1%
17 街に高級感・おしゃれさがある	-	8%	-5%	-5%	5%
18 賑やかで活気のある街である	-	11%	-2%	-8%	2%
19 知名度の高い街である	-	10%	-3%	-3%	1%
20 歴史を感じさせる街である	-	1%	2%	-5%	-1%
	サンプル数	151	22	52	26
				26	51

注：サンプル数 30 未満 (市東部・市南部) は参考値のため斜体表記

i 重視項目による転居者の分類

ここまでの章で20項目別に重視度と満足度を確認してきた。各項目別の分析では、個別項目の重視度・満足度の状況に応じた対策を検討することができる一方で、転居者が全体としてどのような項目を重視する傾向があるのか、一定の傾向を持つ転居者の層が存在するのかを把握することはできない。

そこで本項では、因子分析とクラスター分析を活用し、居住者を重視項目の傾向別にグループ化し、横浜市はどのような傾向を持つ居住者を誘引しているのか、あるいは誘引できていないのかを確認する。クラスター分析によって、ターゲットとする層を設定や、ターゲット別に誘引に際しての効果的な施策の検討が可能となる。

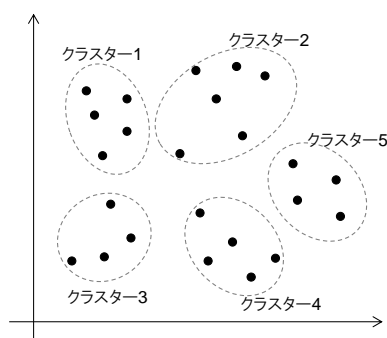
因子分析とは、複数ある項目（変数）に潜在的に存在する変数を発見する分析手法である。本調査の場合、20項目の重視項目がある中で、回答者は潜在的にどのような変数を意識しながら回答をしているのかを推測することができる。推測した変数を因子と呼ぶ。因子分析の結果、複数の因子が抽出される。

クラスター分析とは、質問項目や回答者をグループ化（クラスター化）するための手法である。本調査では、回答者を複数のグループに分類するために活用する。分析においては、数百サンプル以上の分析に適した非階層クラスター分析を実施することとし、試行の結果、最も解釈に妥当性があると判断した5つのクラスターに分類することにした。

### 参考：非階層クラスター分析

非階層クラスター分析とは、分析対象の集団を複数の「類似のまとまり（クラスター）」に分割する手法である。非階層クラスター分析の代表的な手法に **k-means** 法があり、本調査の分析にも同手法を活用している。数百サンプル以上の対象を分類するのに適した手法である。

図 2-2-(1)-13 非階層クラスター分析のイメージ



以下では、非階層クラスター分析（**k-means** 法）の手順を示す。

- ① 分析対象サンプルから、分割したいクラスター数と同数（**k** 個）のサンプルを選択する。本分析では5個。選択したサンプルからの距離を計算し、距離が近い他のサンプルを仮にクラスターにまとめる。この時点で5個のクラスターが作成される。
- ② 次いで、それぞれのクラスターの重心点を計算し、その重心点を基点として再び各サンプルへの距離を計算。結果をもとに新たなクラスターを作成する。
- ③ ②の作業を、重心点の位置が変化しなくなるまで繰り返す。
- ④ 重心点の位置が変化しなくなれば、各サンプルからの距離が最も小さくなるグループに分割されたと判断し、分割を終了する。

図 2-2-(1)-14 分析ステップ①

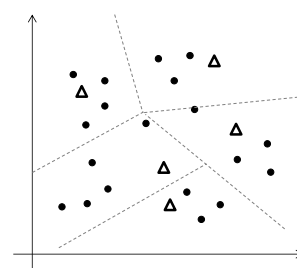


図 2-2-(1)-15 分析ステップ②

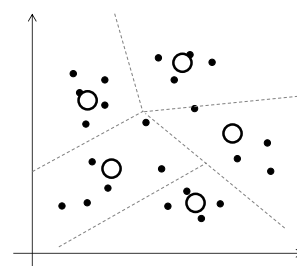
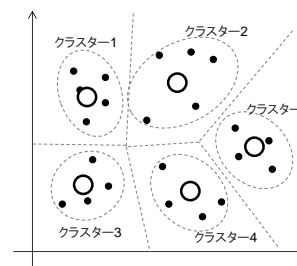


図 2-2-(1)-16 分析ステップ③





まず、因子分析の結果を以下に示す。因子分析により、4つの主要な因子が抽出された。

表 2-2-(1)-23 転居時重視項目による因子分析結果

因子名	設問項目	因子 負荷量	寄与率	累積 寄与率
【因子1】 安心・安全因子	歩道や街灯が整備され安全に生活ができる	0.65	15.0%	48.1%
	公園・緑が充実しており、自然とふれあいやすい	0.63		
	犯罪が少なく、治安のよいイメージがある	0.62		
	地震や豪雨などに対する被害の心配が少ない	0.59		
	近隣住民の雰囲気が良い	0.58		
【因子2】 街イメージ因子	街に高級感・おしゃれさがある	0.71	13.8%	48.1%
	知名度の高い街である	0.68		
	歴史を感じさせる街である	0.60		
	賑やかで活気のある街である	0.57		
【因子3】 利便性因子	商店街・コンビニなどの小型店舗が充実しており、買い物がしやすい	0.70	9.9%	48.1%
	バス・地下鉄などのネットワークが充実しており、公共交通機関でどこでも行きやすい	0.59		
	通勤・通学にあたっての利便性が高い	0.53		
【因子4】 子育て環境因子	保育所など、子どもの預け先が充実している	0.94	9.4%	48.1%
	小学校・中学校・高等学校の教育水準が高い	0.72		

注：因子負荷量とは、各項目に対して因子がどの程度影響を与えているかを示す数値のこと。数値が大きいほどより大きな影響を与えている。寄与率とは、各因子が持つ説明力の割合。数値が大きいほど説明力が強い。累積寄与率とは、寄与率の累積分である。

因子1は、「歩道や街灯が整備され安全に生活ができる」「公園・緑が充実しており、自然とふれあいやすい」「犯罪が少なく、治安のよいイメージがある」「災地震や豪雨などに対する被害の心配が少ない」「近隣住民の雰囲気がよい」の各項目から構成される。事故や事件、災害等に遭遇する心配が少なく生活できることを重視していると想定されることから、「安心・安全因子」と名付けた。

因子2は、「街に高級感・おしゃれさがある」「知名度の高い街である」「歴史を感じさせる街である」「賑やかで活気のある街である」の各項目からなる。必ずしも定量的に計測できる項目ではないものの、街が有するイメージを重視していると想定されることから、「街イメージ因子」と名付けた。

因子3は、「商店街・コンビニなどの小型店舗が充実しており、買い物がしやすい」「バス・地下鉄などのネットワークが充実しており、公共交通機関でどこでも行きやすい」「通勤・通学にあたっての利便性が高い」の各項目からなる。利便性を重視した居住地選択を実施していると想定される項目群であることから、「利便性因子」と名付けた。

因子4は、「保育所など、子どもの預け先が充実している」「小学校・中学校・高等学校の教育水準が高い」の各項目からなる。子育て・教育環境を中心とした項目群であることから、「子育て因子」と名付けた。

続いて、因子分析によって得られた因子得点を用いてクラスター分析を行い、転居者を5つのクラスターに分類した。

表 2-2-(1)-24 クラスター分析結果

CL	クラスター	安心・安全 因子	街イメージ 因子	利便性 因子	子育て環境 因子	サンプル数
1	全方面重視層	<b>1.18</b>	<b>1.14</b>	<b>0.69</b>	<b>1.19</b>	134
2	利便性・生活環境重視層	<b>0.39</b>	<b>0.35</b>	<b>0.70</b>	-0.30	165
3	全方面非重視層	-1.99	-1.66	-1.69	-1.12	56
4	利便性関連項目重視層	-0.70	-0.83	<b>0.21</b>	-1.07	156
5	子育て関連項目重視層	-0.01	0.04	-0.51	<b>0.41</b>	289

計：800

1つ目のクラスターは、「安心・安全因子」「街イメージ因子」「利便性因子」「子育て環境因子」全てに反応する、つまり、あらゆる項目を重視しながら居住地を選択する層である。この層を「全方面重視層」と名付けた。

2つ目のクラスターは、「利便性因子」に特に反応し、「安心・安全因子」「街イメージ因子」にもやや反応する層である。利便性を最重視しながら安心・安全な環境や街のイメージを重視しながら居住地選択をしていると考えられることから、「利便性・生活環境重視層」と名付けた。

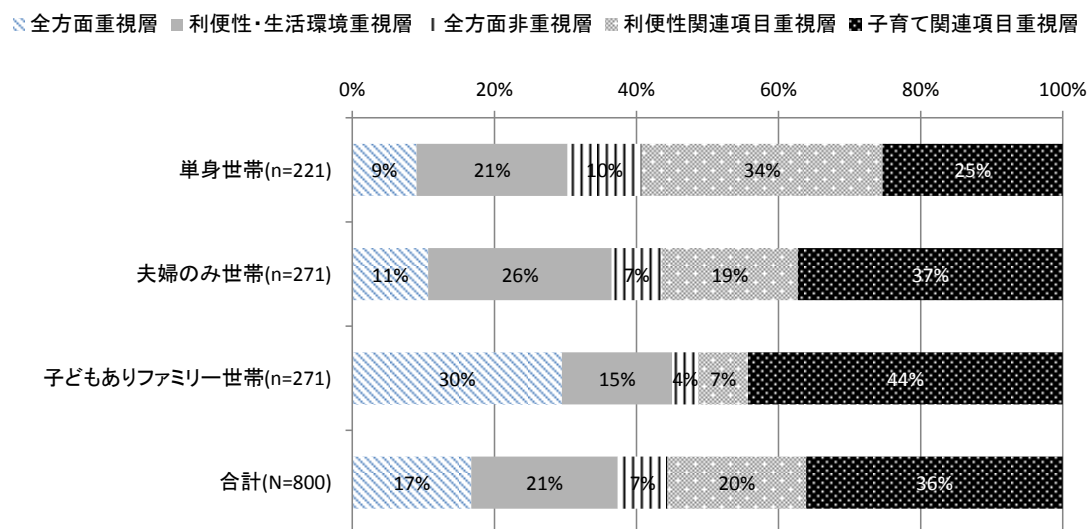
3つ目のクラスターは、いずれの因子にも反応しない層である。居住地選択にあたっては、各項目をあまり重視せずに行動決定していると想定されることから、「全方面非重視層」と名付けた。

4つ目のクラスターは、「利便性因子」にのみ反応する層である。何よりも利便性を重視して居住地選定を実施していることから、「利便性関連項目重視層」と名付けた。

最後のクラスターは、「子育て環境因子」にのみ反応する層が得られた。そのため、「子育て関連項目重視層」と名付けた。

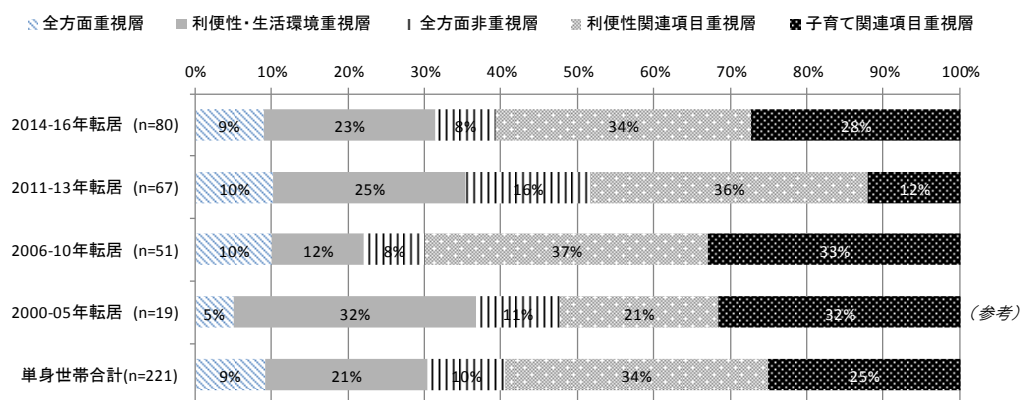
単身世帯においては、「利便性関連項目重視層」が最大の34%を占める。夫婦のみ世帯と子どもありファミリー世帯においては、「子育て関連項目重視層」がそれぞれ37%、44%と最大になっている。また、夫婦のみ世帯においては「利便性・生活環境重視層」が26%と2番目に多く、子どもありファミリー世帯においては、「全方面重視層」の比率が他の世帯構成に比べて著しく高く30%を占めている。

図 2-2-(1)- 17 各クラスターの世帯別特徴



単身世帯においては、利便性関連項目重視層の比率の高さは、2000年代後半からの一貫した特徴である。

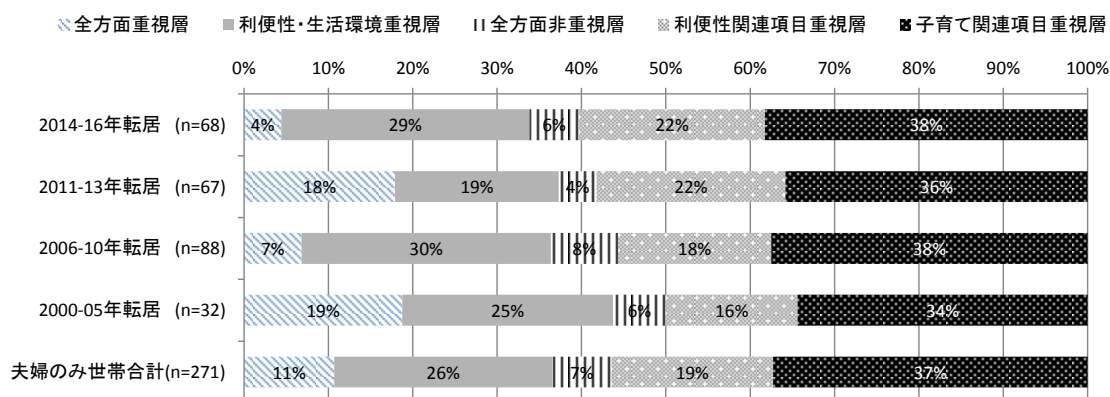
図 2-2-(1)- 18 世帯構成別転居時期別のクラスター構成：単身世帯



注：サンプル数 30 未満 (2000-05 年転居) は参考値

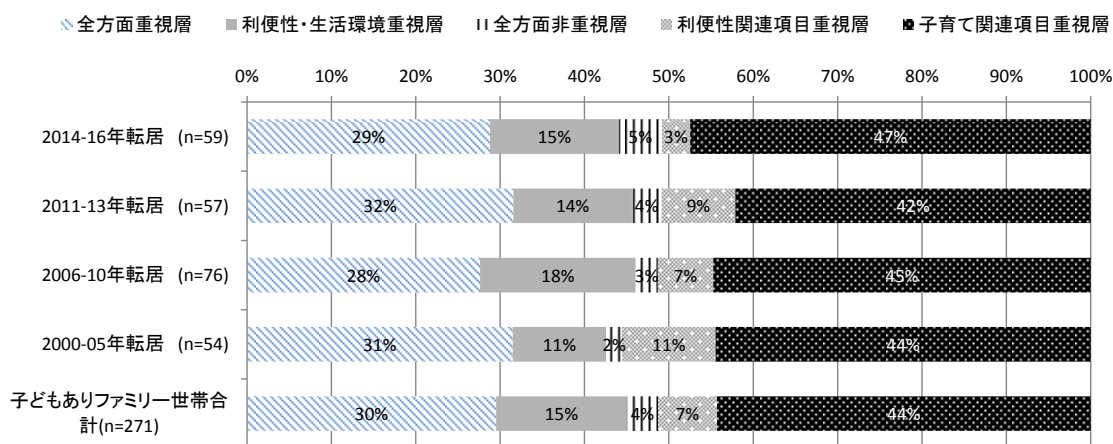
夫婦のみ世帯においては、子育て関連項目重視層が多い傾向は大きな変化がない。図2-2-(1)-3記載のとおり、夫婦のみ世帯は転居時20代、30代であった回答者が69%を占めており、将来的な子育てを想定して居住地を選択しているものと想定される。一方、利便性関連項目重視層の比率が増加してきている。

図2-2-(1)-19 世帯構成別転居時期別のクラスター構成：夫婦のみ世帯



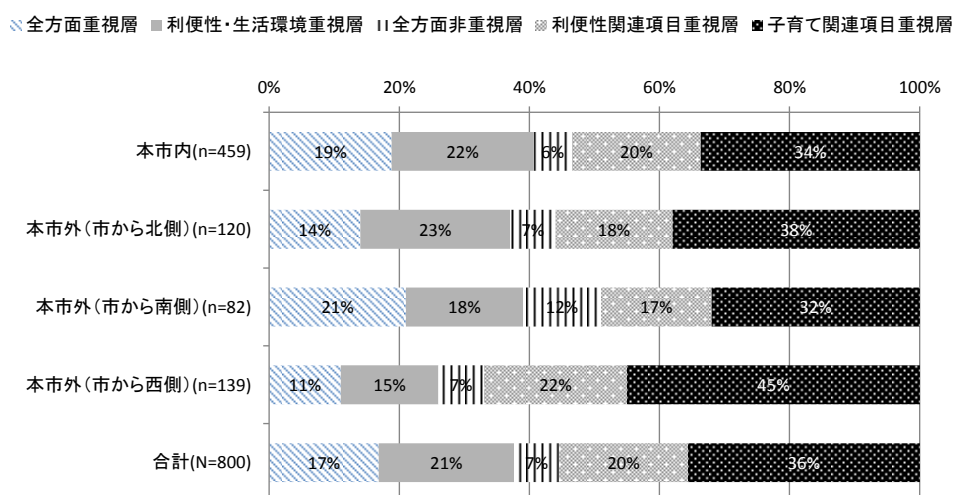
子どもありファミリー世帯においては、子育て関連項目重視層の比率が一貫して半数近くを占めている。全方面重視層の比率は継続して30%前後を維持している。

図2-2-(1)-20 世帯構成別転居時期別のクラスター構成：子どもありファミリー世帯



各クラスターを居住地別にみると、横浜市は他都市に比べて、「全方面重視層」「利便性・生活環境重視層」の比率がやや高い。一方、「横浜市外（市から西側）」は「子育て関連項目重視層」の比率が高く、「横浜市外（市から北側）」は「利便性・生活環境重視層」の比率がやや高い。「横浜市外（市から南側）」においては、「全方面非重視層」の比率が高いことが分かる。

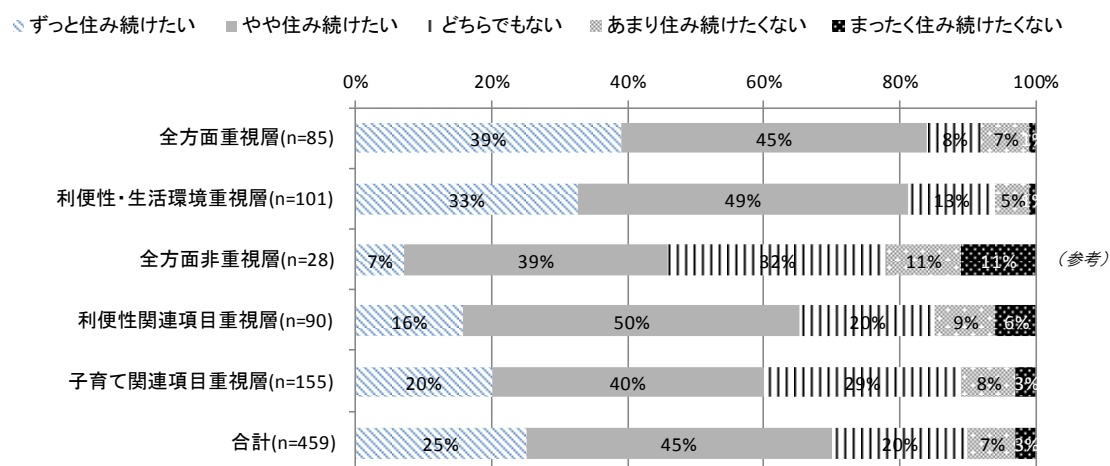
図 2-2-(1)- 21 居住地別クラスター分布



クラスター別に現住地での継続居住意向を確認した結果、「全方面重視層」と「利便性・生活環境重視層」では、継続居住意向が高いことがわかった。横浜市内居住者のみを抽出したデータでは、「ずっと住み続けたい」と「やや住み続けたい」を合算した「住み続けたい」計（以下同じ）で、「全方面重視層」は84%、「利便性・生活環境重視層」で82%に達している。

「利便性関連項目重視層」「子育て関連項目重視層」においては、「住み続けたい」計が60%台と、「全方面重視層」等と比べてやや低い。

図 2-2-(1)- 22 クラスター別継続居住意向：横浜市内居住

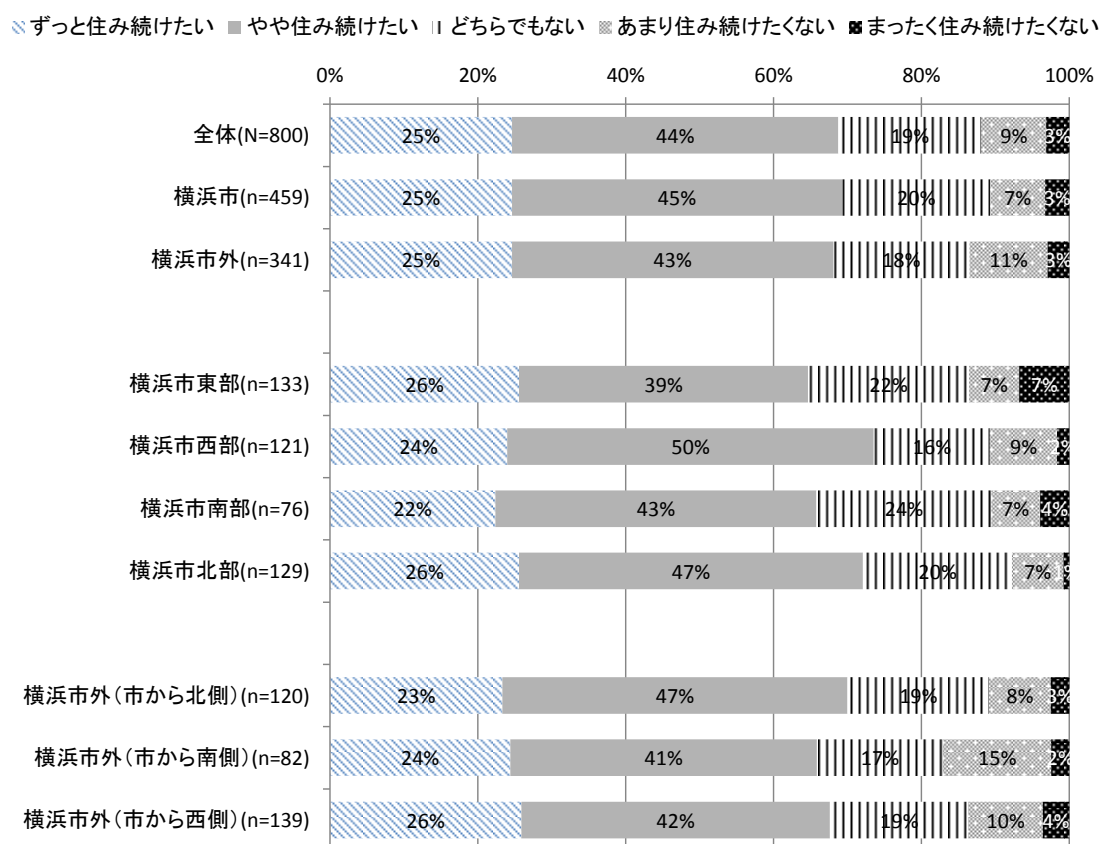


注：サンプル数 30 未満（全方面非重視層）は参考値

なお、居住地域別の継続居住意向は以下のとおりである。横浜市は横浜市外に比べて、「ずっと住みたい」と「やや住みたい」の合計値（以下、「住みたい計」）が若干高い。

地域別に見ると同様に、横浜市西部及び横浜市北部において、「住みたい計」が高い。一方、横浜市東部と横浜市南部においては「住みたい計」の値が低い。とりわけ、横浜市東部においては、「まったく住みたいくない」が7%と、全地域中最も高い値となっている。

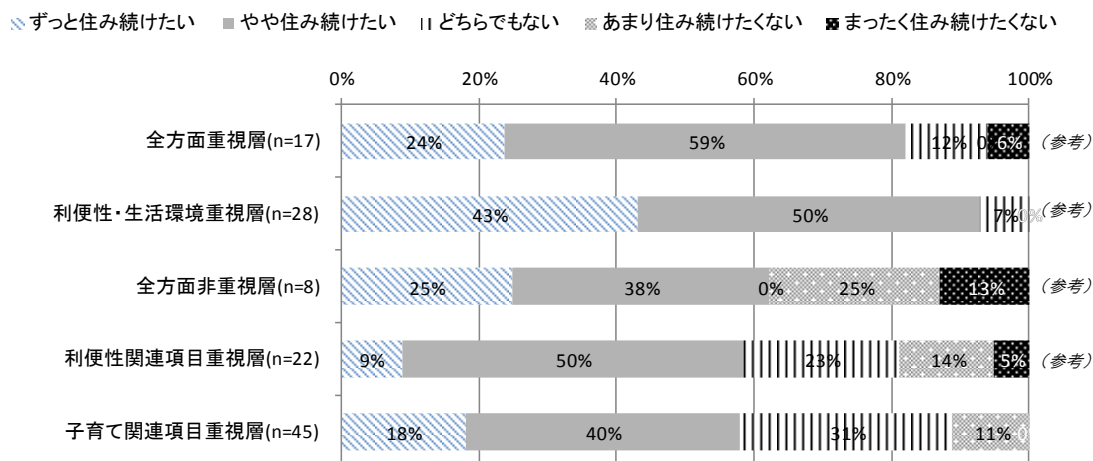
図 2-2-(1)- 23 居住地域別継続居住意向





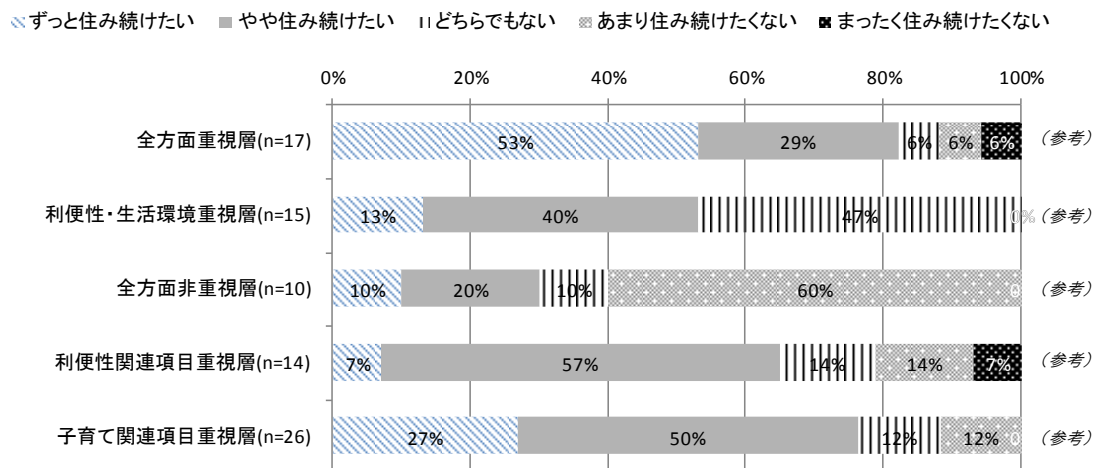
横浜市以外の居住者に関しては、市から西側の居住者における「利便性関連項目重視層」で継続居住意向が高い傾向がみられた。

図 2-2-(1)-24 クラスター別継続居住意向：横浜市外（市から北側）居住



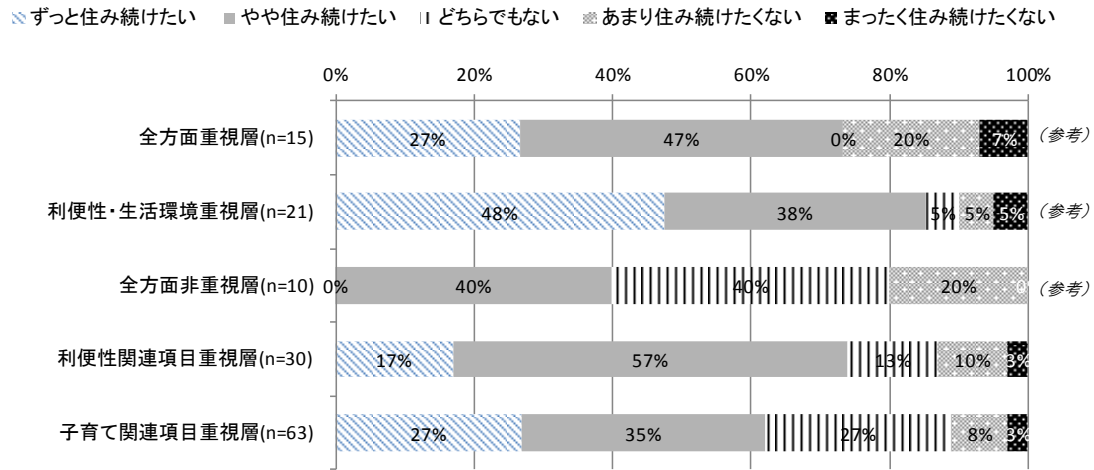
注：サンプル数 30 未満は参考値

図 2-2-(1)-25 クラスター別継続居住意向：横浜市外（市から南側）居住



注：サンプル数 30 未満は参考値

図 2-2-(1)-26 クラスター別継続居住意向：横浜市外（市から西側）居住



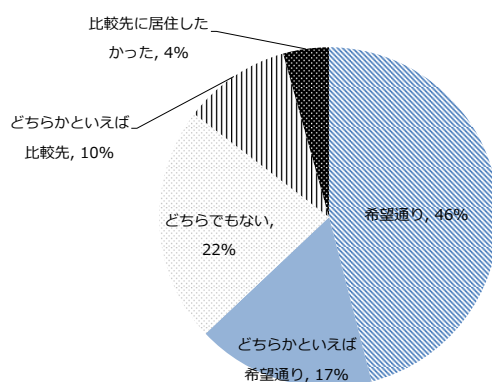
注：サンプル数 30 未満は参考値

j 他都市との比較検討と転居先希望度

本項では、横浜市と他都市を比較検討した結果、希望通りの居住自治体に転居できたかを確認すると同時に、現居住地と希望度合いに応じて、回答者を分類したうえで転居時の重視項目・居住満足度の分析を実施する。

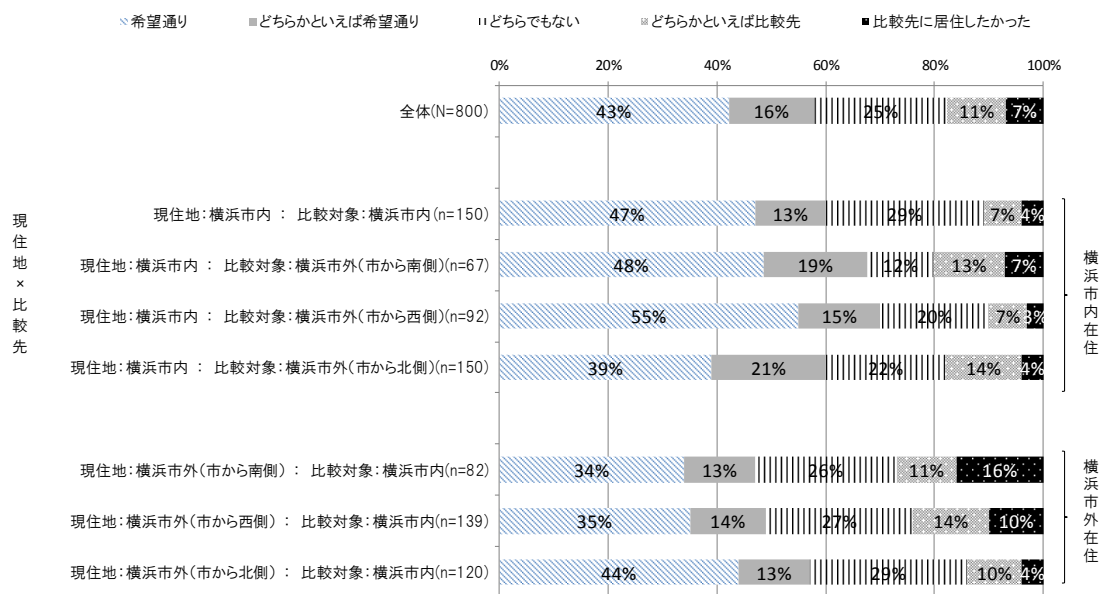
まず、全体的な傾向として、希望通り居住地を選択したのは全回答者の46%であり、どちらかといえば希望通りであったのが17%である。一方、どちらかといえば比較先に居住したかった、比較先に居住したかったという「希望通りの居住地選択がかなわなかった」層は、14%存在する。

図 2-2-(1)-27 居住地選択の希望度合



これを居住地・比較対象地別にみると、現在横浜市外（市から南側）及び横浜市外（市から西側）に居住している人のうち、20-30%程度が本当は横浜市内に居住したかったと回答している。一方、横浜市外（市から北側）に居住している人のうち、横浜市に居住したかったと回答している人の比率は15%程度と大きくない。

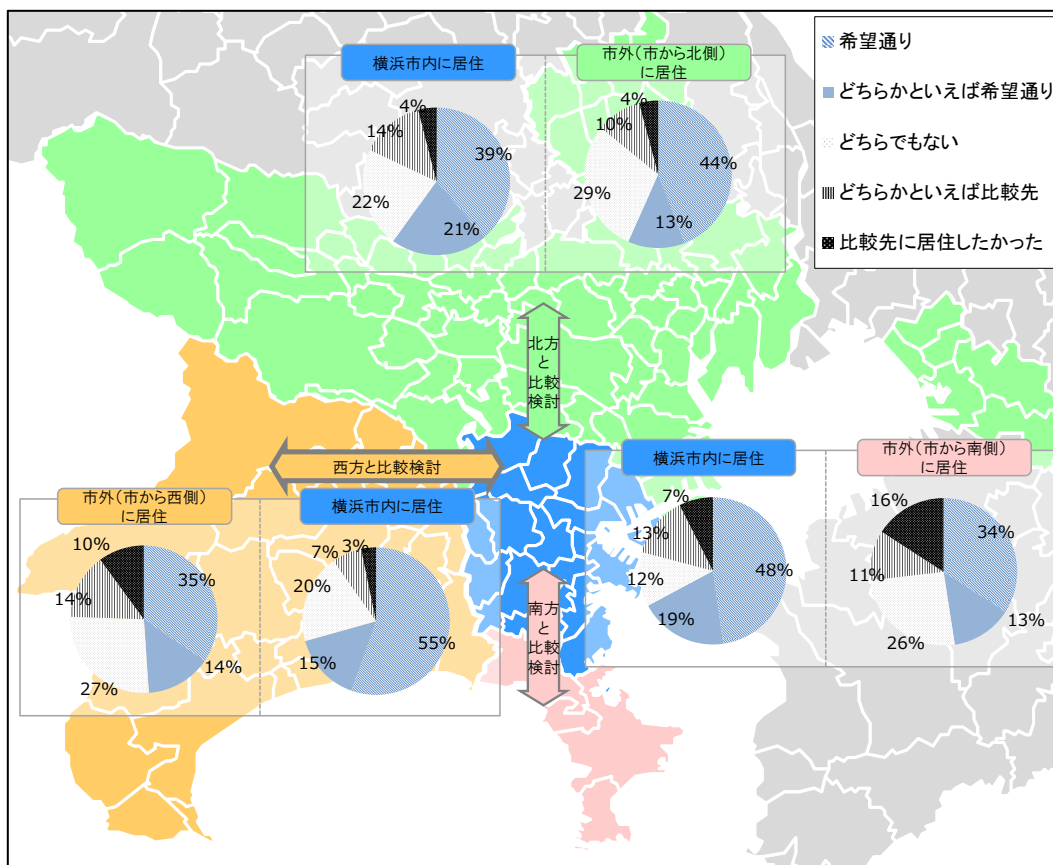
図 2-2-(1)-28 転居先の希望度合：現住地・比較先別



また、横浜市内に居住している人については、60-70%程度が希望通り横浜市内に居住できていることが分かる。一方、比較先が南方、あるいは北方であった回答者については、20%程度が本当は横浜市とは別の場所に居住したかったと回答している。

これらの関係性を地図にしたものが以下図である。

図 2-2-(1)- 29 現居住地と居住地選択時の希望度との関係性



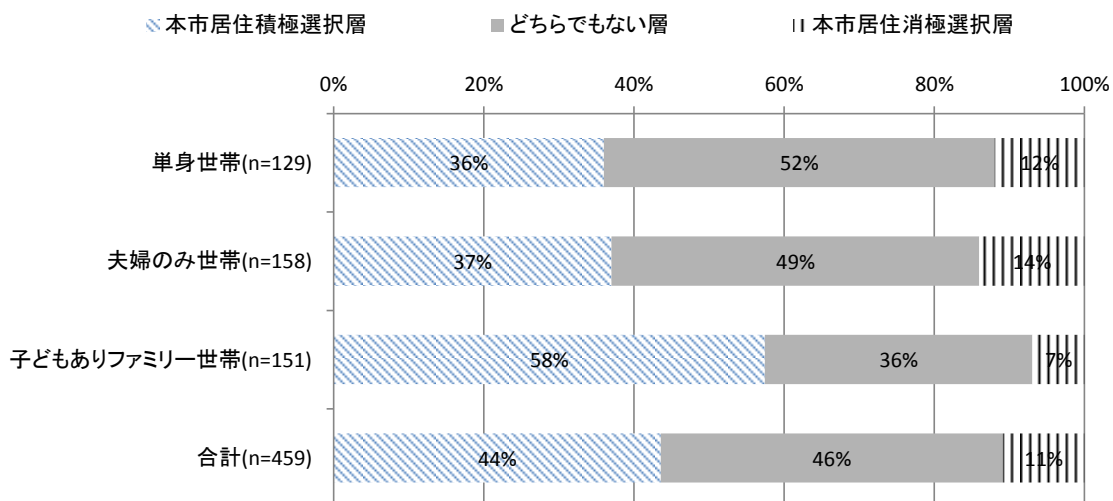
以下分析では、居住地選択時の居住希望と現居住地の関係から、回答者を以下の4つのグループに分類したうえで分析を実施した。

表 2-2-(1)- 25 居住希望による回答者のグループ分け名称

グループ名	概要
1 横浜市居住積極選択層	横浜市に住みたいと希望し、現住地が横浜市内である
2 市外居住積極選択層	横浜市内外に住みたいと希望し、現住地が横浜市内外である
3 横浜市居住消極選択層	横浜市内外に住みたかったが、現住地は横浜市内である
4 市外居住消極選択層	横浜市に住みたかったが、現住地は横浜市内外である

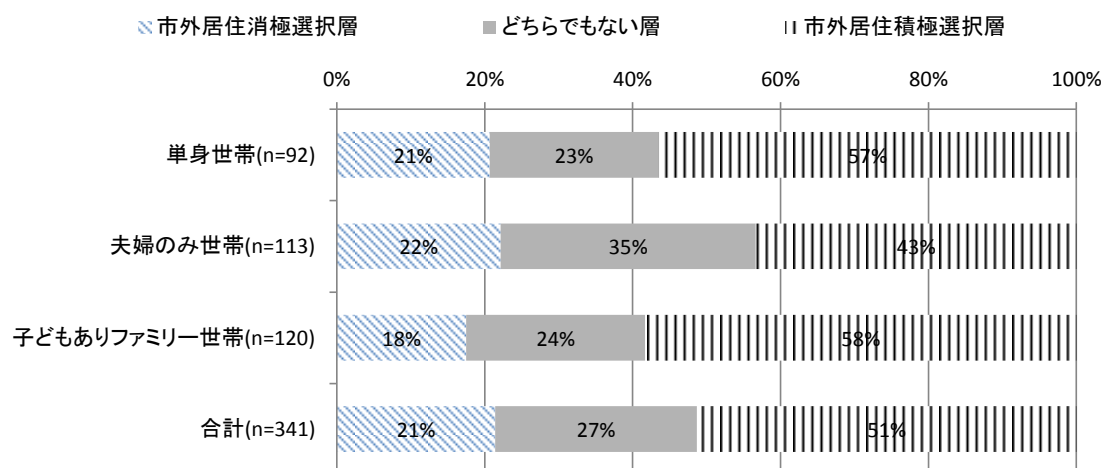
現在の横浜市居住者においては、子どもありファミリー世帯において、「横浜市居住積極選択層」の比率が高く、子どもありファミリーに世帯に選ばれやすい街であることが確認できる。

図 2-2-(1)- 30 世帯構成別居住希望グループ比率：横浜市居住者



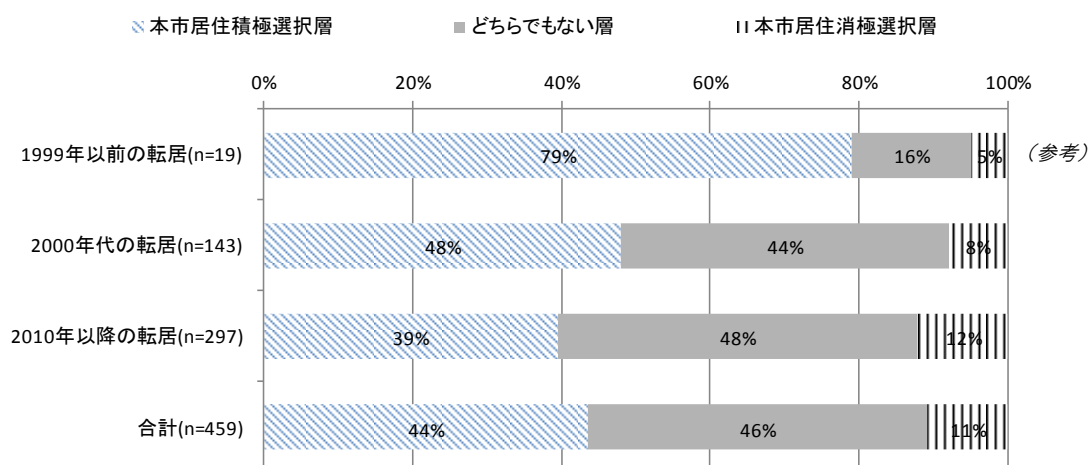
横浜市外居住者の回答においても、子どもありファミリーのうち市外居住消極選択層は、市外居住者の18%に過ぎない。単身世帯や夫婦のみ世帯の市外居住消極選択層比率よりも低くなっている。

図 2-2-(1)- 31 世帯構成別居住希望グループ比率：横浜市外居住者



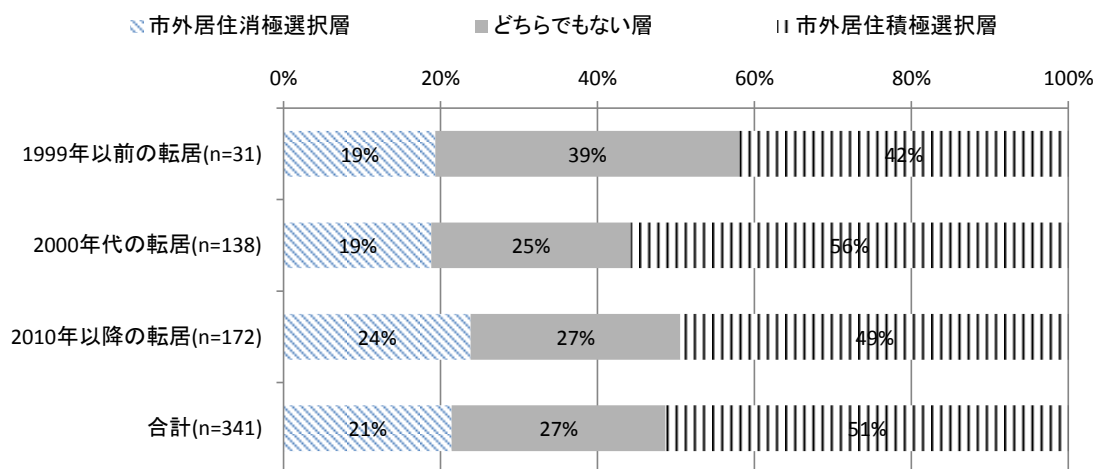
一方、この傾向を転居時期別で確認してみると、「横浜市居住積極選択層」の比率は転居時期が最近になるにつれて減少してきていることが分かる。また、「横浜市居住消極選択層」が増加している傾向がみられる。

図 2-2-(1)- 32 世帯構成別居住希望グループ比率：横浜市居住者



注：サンプル数 30 未満（1999 年以前の転居）は参考値

図 2-2-(1)- 33 世帯構成別居住希望グループ比率：横浜市以外居住者





以下では、個別の転居時重視項目について、グループ間での比較を実施する。

#### 〔横浜市居住積極選択層と市外居住積極選択層の比較〕

横浜市を積極的に選択した層と、横浜市以外を積極的に選択した層を比較する。

市外（市から北側）居住者（市外居住積極選択層）と比較して、横浜市居住者（横浜市居住積極選択層）は「小学校・中学校・高等学校の教育水準が高い」「歴史を感じさせる街である」「道路ネットワークが充実しており、自動車でもどこでも行きやすい」「商店街・コンビニなどの小型店舗が充実しており、買い物がしやすい」の相対的な重視度が高い。一方、「近隣住民の雰囲気が良い」「歩道や街灯が整備され安全に生活ができる」は相対的な重視度が低い。

市外（市から西側）居住者（市外居住積極選択層）と比較すると、「医療機関が充実しており、何かあった際に受診しやすい」「商店街・コンビニなどの小型店舗が充実しており、買い物がしやすい」「賑やかで活気のある街である」の相対的な重視度が高い。一方、「地縁・血縁がある（親の出身地だったから、親しい友人が住んでいる等）」の相対的な重視度が低い。

市外（市から南側）居住者（市外居住積極選択層）と比較すると、「公園・緑が充実しており、自然とふれあいやすい」「犯罪が少なく、治安のよいイメージがある」「地震や豪雨などに対する被害の心配が少ない」が相対的に重視されており、「商店街・コンビニなどの小型店舗が充実しており、買い物がしやすい」「賑やかで活気のある街である」が相対的に重視されていない。

表 2-2-(1)- 26 横浜市居住積極選択層と市外居住積極選択層の比較：重視度による比較

	横浜市外(市から北側)と比較して			横浜市外(市から西側)と比較して			横浜市外(市から南側)と比較して		
	横浜市居住積極選択層	市外居住積極選択層	差異	横浜市居住積極選択層	市外居住積極選択層	差異	横浜市居住積極選択層	市外居住積極選択層	差異
1 バス・地下鉄などのネットワークが充実しており、公共交通機関でどこでも行きやすい	76%	68%	8%	75%	64%	11%	71%	69%	2%
2 道路ネットワークが充実しており、自動車でもどこでも行きやすい	42%	32%	10%	58%	44%	14%	47%	32%	15%
3 百貨店・ショッピングセンターなどの大型店舗が存在しており、買い物がしやすい	47%	47%	0%	38%	38%	0%	40%	41%	-1%
4 商店街・コンビニなどの小型店舗が充実しており、買い物がしやすい	73%	63%	10%	69%	49%	20%	53%	62%	-9%
5 住宅価格が手ごろである	60%	66%	-6%	68%	69%	-1%	67%	59%	8%
6 地縁・血縁がある(親の出身地だったから、親しい友人が住んでいる等)	22%	19%	3%	25%	49%	-24%	24%	20%	4%
7 通勤・通学にあたっての利便性が高い	83%	87%	-4%	80%	69%	11%	80%	74%	6%
8 公園・緑が充実しており、自然とふれあいがしやすい	48%	43%	5%	62%	59%	3%	58%	30%	28%
9 医療機関が充実しており、何かあった際に受診しやすい	43%	41%	2%	60%	36%	24%	42%	30%	12%
10 保育所など、子どもの預け先が充実している	29%	21%	8%	35%	31%	4%	27%	10%	17%
11 小学校・中学校・高等学校の教育水準が高い	32%	21%	11%	31%	15%	16%	22%	10%	12%
12 図書館や文化ホールなどの文化施設が充実している	29%	28%	1%	28%	23%	5%	31%	19%	12%
13 犯罪が少なく、治安のよいイメージがある	60%	56%	4%	60%	54%	6%	67%	42%	25%
14 歩道や街灯が整備され安全に生活ができる	48%	57%	-9%	52%	44%	8%	53%	35%	18%
15 地震や豪雨などに対する被害の心配が少ない	40%	41%	-1%	37%	33%	4%	47%	24%	23%
16 近隣住民の雰囲気が良い	46%	59%	-13%	58%	56%	2%	51%	36%	15%
17 街に高級感・おしゃれさがある	26%	25%	1%	29%	15%	14%	18%	19%	-1%
18 賑やかで活気のある街である	42%	43%	-1%	51%	33%	18%	27%	33%	-6%
19 知名度の高い街である	24%	21%	3%	26%	21%	5%	24%	23%	1%
20 歴史を感じさせる街である	19%	7%	12%	12%	21%	-9%	18%	10%	8%
サンプル数	90	68		65	68		45	39	

満足度での比較においては、市外（市から北側）居住者（市外居住積極選択層）と比較して、横浜市居住者（横浜市居住積極選択層）は「小学校・中学校・高等学校の教育水準が高い」、「保育所など、子どもの預け先が充実している」の満足度が相対的に高い。一方で、「通勤・通学にあたっての利便性が高い」、「商店街・コンビニなどの小型店舗が充実しており、買い物がしやすい」、「歩道や街灯が整備され安全に生活ができる」等の満足度が相対的に低くなっている。

市外（市から西側）居住者（市外居住積極選択層）と比較すると、「街に高級感・おしゃれさがある」、「道路ネットワークが充実しており、自動車でもどこでも行きやすい」、「医療機関が充実しており、何かあった際に受診しやすい」、「歩道や街灯が整備され安全に生活ができる」等の満足度が相対的に高くなっている。相対的に満足度が低い項目で特筆すべきものはない。

市外（市から南側）居住者（市外居住積極選択層）と比較すると、「百貨店・ショッピングセンターなどの大型店舗が存在しており、買い物がしやすい」、「バス・地下鉄などのネットワークが充実しており、公共交通機関でもどこでも行きやすい」等の満足度が相対的に高い。一方、「歴史を感じさせる街である」、「知名度の高い街である」、「地縁・血縁がある（親の出身地だったから、親しい友人が住んでいる等）」、「近隣住民の雰囲気が良い」、「住宅価格が手ごろである」等の満足度が相対的に低くなっている。

表 2-2-(1)- 27 横浜市居住積極選択層と市外居住積極選択層の比較：満足度による比較

	横浜市外(市から北側)と比較して			横浜市外(市から西側)と比較して			横浜市外(市から南側)と比較して		
	横浜市居住積極選択層	市外居住積極選択層	差異	横浜市居住積極選択層	市外居住積極選択層	差異	横浜市居住積極選択層	市外居住積極選択層	差異
1 バス・地下鉄などのネットワークが充実しており、公共交通機関でもどこでも行きやすい	78%	79%	-1%	78%	63%	15%	73%	64%	9%
2 道路ネットワークが充実しており、自動車でもどこでも行きやすい	51%	53%	-2%	62%	46%	16%	60%	56%	4%
3 百貨店・ショッピングセンターなどの大型店舗が存在しており、買い物がしやすい	62%	63%	-1%	57%	59%	-2%	49%	38%	11%
4 商店街・コンビニなどの小型店舗が充実しており、買い物がしやすい	62%	72%	-10%	69%	65%	4%	56%	64%	-8%
5 住宅価格が手ごろである	48%	46%	2%	51%	46%	5%	51%	69%	-18%
6 地縁・血縁がある(親の出身地だったから、親しい友人が住んでいる等)	26%	29%	-3%	28%	22%	6%	31%	54%	-23%
7 通勤・通学にあたっての利便性が高い	61%	78%	-17%	63%	63%	0%	64%	67%	-3%
8 公園・緑が充実しており、自然とふれあいやすい	57%	59%	-2%	60%	51%	9%	64%	64%	0%
9 医療機関が充実しており、何かあった際に受診しやすい	52%	62%	-10%	62%	46%	16%	51%	64%	-13%
10 保育所など、子どもの預け先が充実している	31%	22%	9%	32%	24%	8%	33%	38%	-5%
11 小学校・中学校・高等学校の教育水準が高い	33%	22%	11%	34%	21%	13%	27%	36%	-9%
12 図書館や文化ホールなどの文化施設が充実している	37%	41%	-4%	37%	32%	5%	42%	36%	6%
13 犯罪が少なく、治安のよいイメージがある	50%	50%	0%	48%	44%	4%	53%	51%	2%
14 歩道や街灯が整備され安全に生活ができる	49%	60%	-11%	54%	38%	16%	40%	51%	-11%
15 地震や豪雨などに対する被害の心配が少ない	40%	49%	-9%	45%	43%	2%	49%	41%	8%
16 近隣住民の雰囲気がよい	49%	53%	-4%	52%	37%	15%	49%	67%	-18%
17 街に高級感・おしゃれさがある	34%	37%	-3%	38%	16%	22%	24%	33%	-9%
18 賑やかで活気のある街である	40%	47%	-7%	43%	29%	14%	29%	38%	-9%
19 知名度の高い街である	33%	43%	-10%	38%	32%	6%	24%	49%	-25%
20 歴史を感じさせる街である	24%	26%	-2%	25%	13%	12%	29%	54%	-25%
	サンプル数	90	68	65	68		45	39	

〔横浜市居住積極選択層と市外居住消極選択層の比較〕

横浜市を積極的に選択した層と、横浜市外を消極的に選択した層を比較する。

市外（市から西側）居住者（市外居住消極選択層）と比較して、横浜市居住者（横浜市居住積極選択層）は、「医療機関が充実しており、何かあった際に受診しやすい」「道路ネットワークが充実しており、自動車でもどこでも行きやすい」「近隣住民の雰囲気が良い」等の重視度が相対的に高い。一方で、「住宅価格が手ごろである」の重視度は相対的に低い。

表 2-2-(1)- 28 横浜市居住積極選択層と市外居住消極選択層の比較：重視度による比較

	横浜市外(市から北側)と比較して			横浜市外(市から西側)と比較して			横浜市外(市から南側)と比較して		
	横浜市居住積極選択層	市外居住消極選択層	差異	横浜市居住積極選択層	市外居住消極選択層	差異	横浜市居住積極選択層	市外居住消極選択層	差異
1 バス・地下鉄などのネットワークが充実しており、公共交通機関でもどこでも行きやすい	76%	59%	17%	75%	53%	22%	71%	64%	7%
2 道路ネットワークが充実しており、自動車でもどこでも行きやすい	42%	24%	18%	58%	26%	32%	47%	50%	-3%
3 百貨店・ショッピングセンターなどの大型店舗が存在しており、買い物がしやすい	47%	47%	0%	38%	29%	9%	40%	45%	-5%
4 商店街・コンビニなどの小型店舗が充実しており、買い物がしやすい	73%	59%	14%	69%	44%	25%	53%	59%	-6%
5 住宅価格が手ごろである	60%	71%	-11%	68%	82%	-14%	67%	77%	-10%
6 地縁・血縁がある(親の出身地だったから、親しい友人が住んでいる等)	22%	12%	10%	25%	15%	10%	24%	14%	10%
7 通勤・通学にあたっての利便性が高い	83%	76%	7%	80%	65%	15%	80%	64%	16%
8 公園・緑が充実しており、自然とふれあいやすい	48%	47%	1%	62%	38%	24%	58%	41%	17%
9 医療機関が充実しており、何かあった際に受診しやすい	43%	12%	31%	60%	26%	34%	42%	45%	-3%
10 保育所など、子どもの預け先が充実している	29%	12%	17%	35%	12%	23%	27%	41%	-14%
11 小学校・中学校・高等学校の教育水準が高い	32%	12%	20%	31%	6%	25%	22%	23%	-1%
12 図書館や文化ホールなどの文化施設が充実している	29%	12%	17%	28%	21%	7%	31%	18%	13%
13 犯罪が少なく、治安のよいイメージがある	60%	59%	1%	60%	35%	25%	67%	45%	22%
14 歩道や街灯が整備され安全に生活ができる	48%	53%	-5%	52%	41%	11%	53%	50%	3%
15 地震や豪雨などに対する被害の心配が少ない	40%	41%	-1%	37%	32%	5%	47%	45%	2%
16 近隣住民の雰囲気がよい	46%	41%	5%	58%	32%	26%	51%	45%	6%
17 街に高級感・おしゃれさがある	26%	24%	2%	29%	15%	14%	18%	27%	-9%
18 賑やかで活気のある街である	42%	29%	13%	51%	29%	22%	27%	32%	-5%
19 知名度の高い街である	24%	18%	6%	26%	18%	8%	24%	14%	10%
20 歴史を感じさせる街である	19%	0%	19%	12%	3%	9%	18%	0%	18%
サンプル数	90	17		65	34		45	22	

注：サンプル数 30 未満（市から北側・南側との比較）は参考値

第2章 横浜市の現状分析

満足度について、市外（市から西側）居住者（市外居住消極選択層）と比較して、横浜市居住者（横浜市居住積極選択層）は、「街に高級感・おしゃれさがある」「バス・地下鉄などのネットワークが充実しており、公共交通機関でどこでも行きやすい」「賑やかで活気のある街である」などの満足度が相対的に高い。一方、「住宅価格が手ごろである」の満足度が相対的に低くなっている。

表 2-2-(1)- 29 横浜市居住積極選択層と市外居住消極選択層の比較：満足度による比較

	横浜市外(市から北側)と比較して			横浜市外(市から西側)と比較して			横浜市外(市から南側)と比較して		
	横浜市居住積極選択層	市外居住消極選択層	差異	横浜市居住積極選択層	市外居住消極選択層	差異	横浜市居住積極選択層	市外居住消極選択層	差異
1 バス・地下鉄などのネットワークが充実しており、公共交通機関でどこでも行きやすい	78%	59%	19%	78%	44%	34%	73%	36%	37%
2 道路ネットワークが充実しており、自動車でもどこでも行きやすい	51%	59%	-8%	62%	53%	9%	60%	36%	24%
3 百貨店・ショッピングセンターなどの大型店舗が存在しており、買い物がしやすい	62%	65%	-3%	57%	38%	19%	49%	23%	26%
4 商店街・コンビニなどの小型店舗が充実しており、買い物がしやすい	62%	41%	21%	69%	44%	25%	56%	32%	24%
5 住宅価格が手ごろである	48%	59%	-11%	51%	59%	-8%	51%	55%	-4%
6 地縁・血縁がある(親の出身地だから、親しい友人が住んでいる等)	26%	18%	8%	28%	18%	10%	31%	14%	17%
7 通勤・通学にあたっての利便性が高い	61%	53%	8%	63%	38%	25%	64%	27%	37%
8 公園・緑が充実しており、自然とふれあいやすい	57%	65%	-8%	60%	47%	13%	64%	64%	0%
9 医療機関が充実しており、何かあった際に受診しやすい	52%	47%	5%	62%	44%	18%	51%	55%	-4%
10 保育所など、子どもの預け先が充実している	31%	24%	7%	32%	9%	23%	33%	32%	1%
11 小学校・中学校・高等学校の教育水準が高い	33%	24%	9%	34%	12%	22%	27%	9%	18%
12 図書館や文化ホールなどの文化施設が充実している	37%	24%	13%	37%	35%	2%	42%	23%	19%
13 犯罪が少なく、治安のよいイメージがある	50%	47%	3%	48%	47%	1%	53%	32%	21%
14 歩道や街灯が整備され安全に生活ができる	49%	41%	8%	54%	41%	13%	40%	36%	4%
15 地震や豪雨などに対する被害の心配が少ない	40%	65%	-25%	45%	44%	1%	49%	32%	17%
16 近隣住民の雰囲気がいよい	49%	35%	14%	52%	32%	20%	49%	27%	22%
17 街に高級感・おしゃれさがある	34%	29%	5%	38%	3%	35%	24%	5%	19%
18 賑やかで活気のある街である	40%	41%	-1%	43%	12%	31%	29%	5%	24%
19 知名度の高い街である	33%	18%	15%	38%	15%	23%	24%	18%	6%
20 歴史を感じさせる街である	24%	6%	18%	25%	9%	16%	29%	14%	15%
サンプル数	90	17		65	34		45	22	

注：サンプル数 30 未満（市から北側・南側との比較）は参考値

〔横浜市居住積極選択層と横浜市居住消極選択層の比較〕

横浜市を消極的に選択した層のサンプル数はいずれも 30 サンプルに満たないため、数表の掲載のみにとどめる。

表 2-2-(1)- 30 横浜市居住積極選択層と横浜市市居住積極選択層の比較：重視度による比較

	横浜市外(市から北側)と比較して			横浜市外(市から西側)と比較して			横浜市外(市から南側)と比較して		
	横浜市居住積極選択層	横浜市居住消極選択層	差異	横浜市居住積極選択層	横浜市居住消極選択層	差異	横浜市居住積極選択層	横浜市居住消極選択層	差異
1 バス・地下鉄などのネットワークが充実しており、公共交通機関でどこでも行きやすい	76%	81%	-5%	75%	78%	-3%	71%	79%	-8%
2 道路ネットワークが充実しており、自動車でもどこでも行きやすい	42%	44%	-2%	58%	56%	2%	47%	43%	4%
3 百貨店・ショッピングセンターなどの大型店舗が存在しており、買い物がしやすい	47%	37%	10%	38%	67%	-29%	40%	50%	-10%
4 商店街・コンビニなどの小型店舗が充実しており、買い物がしやすい	73%	63%	10%	69%	67%	2%	53%	64%	-11%
5 住宅価格が手ごろである	60%	74%	-14%	68%	78%	-10%	67%	57%	10%
6 地縁・血縁がある(親の出身地だったから、親しい友人が住んでいる等)	22%	15%	7%	25%	33%	-8%	24%	29%	-5%
7 通勤・通学にあたっての利便性が高い	83%	70%	13%	80%	78%	2%	80%	79%	1%
8 公園・緑が充実しており、自然とふれあいやすい	48%	56%	-8%	62%	67%	-5%	58%	50%	8%
9 医療機関が充実しており、何かあった際に受診しやすい	43%	52%	-9%	60%	56%	4%	42%	43%	-1%
10 保育所など、子どもの預け先が充実している	29%	19%	10%	35%	44%	-9%	27%	21%	6%
11 小学校・中学校・高等学校の教育水準が高い	32%	19%	13%	31%	22%	9%	22%	21%	1%
12 図書館や文化ホールなどの文化施設が充実している	29%	19%	10%	28%	22%	6%	31%	29%	2%
13 犯罪が少なく、治安のよいイメージがある	60%	48%	12%	60%	56%	4%	67%	57%	10%
14 歩道や街灯が整備され安全に生活ができる	48%	44%	4%	52%	44%	8%	53%	50%	3%
15 地震や豪雨などに対する被害の心配が少ない	40%	30%	10%	37%	33%	4%	47%	57%	-10%
16 近隣住民の雰囲気が良い	46%	59%	-13%	58%	44%	14%	51%	57%	-6%
17 街に高級感・おしゃれさがある	26%	33%	-7%	29%	0%	29%	18%	36%	-18%
18 賑やかで活気のある街である	42%	33%	9%	51%	22%	29%	27%	21%	6%
19 知名度の高い街である	24%	30%	-6%	26%	0%	26%	24%	29%	-5%
20 歴史を感じさせる街である	19%	22%	-3%	12%	0%	12%	18%	29%	-11%
サンプル数	90	27		65	9		45	14	

注：サンプル数 30 未満は参考値

表 2-2-(1)- 31 横浜市居住積極選択層と横浜市居住積極選択層の比較：満足度による比較

	横浜市外(市から北側)と比較して			横浜市外(市から西側)と比較して			横浜市外(市から南側)と比較して		
	横浜市居住積極選択層	横浜市居住消極選択層	差異	横浜市居住積極選択層	横浜市居住消極選択層	差異	横浜市居住積極選択層	横浜市居住消極選択層	差異
1 バス・地下鉄などのネットワークが充実しており、公共交通機関でどこでも行きやすい	78%	63%	15%	78%	67%	11%	73%	71%	2%
2 道路ネットワークが充実しており、自動車でもどこでも行きやすい	51%	44%	7%	62%	33%	29%	60%	57%	3%
3 百貨店・ショッピングセンターなどの大型店舗が存在しており、買い物しやすい	62%	44%	18%	57%	33%	24%	49%	36%	13%
4 商店街・コンビニなどの小型店舗が充実しており、買い物しやすい	62%	48%	14%	69%	33%	36%	56%	64%	-8%
5 住宅価格が手ごろである	48%	44%	4%	51%	33%	18%	51%	64%	-13%
6 地縁・血縁がある(親の出身地だったから、親しい友人が住んでいる等)	26%	15%	11%	28%	22%	6%	31%	7%	24%
7 通勤・通学にあたっての利便性が高い	61%	37%	24%	63%	56%	7%	64%	50%	14%
8 公園・緑が充実しており、自然とふれあいやすい	57%	56%	1%	60%	56%	4%	64%	57%	7%
9 医療機関が充実しており、何かあった際に受診しやすい	52%	37%	15%	62%	44%	18%	51%	71%	-20%
10 保育所など、子どもの預け先が充実している	31%	19%	12%	32%	44%	-12%	33%	29%	4%
11 小学校・中学校・高等学校の教育水準が高い	33%	15%	18%	34%	11%	23%	27%	36%	-9%
12 図書館や文化ホールなどの文化施設が充実している	37%	15%	22%	37%	11%	26%	42%	14%	28%
13 犯罪が少なく、治安のよいイメージがある	50%	33%	17%	48%	11%	37%	53%	43%	10%
14 歩道や街灯が整備され安全に生活ができる	49%	33%	16%	54%	11%	43%	40%	29%	11%
15 地震や豪雨などに対する被害の心配が少ない	40%	33%	7%	45%	33%	12%	49%	50%	-1%
16 近隣住民の雰囲気が良い	49%	26%	23%	52%	22%	30%	49%	36%	13%
17 街に高級感・おしゃれさがある	34%	19%	15%	38%	22%	16%	24%	14%	10%
18 賑やかで活気のある街である	40%	19%	21%	43%	0%	43%	29%	29%	0%
19 知名度の高い街である	33%	26%	7%	38%	0%	38%	24%	7%	17%
20 歴史を感じさせる街である	24%	22%	2%	25%	33%	-8%	29%	7%	22%
	サンプル数 90 17			65 34			45 22		

注：サンプル数 30 未満は参考値

#### (ウ) 居住地選択に関するアンケート調査からの示唆

回答者全体では、「通勤・通学にあたっての利便性が高い」(75%)、「バス・地下鉄などのネットワークが充実しており、公共交通機関でどこでも行きやすい」(67%)の利便性に関する項目を重視している。次いで、「住宅価格が手ごろである」(64%)、「商店街・コンビニなどの小型店舗が充実しており、買い物がしやすい」(60%)、「犯罪が少なく、治安のよいイメージがある」(53%)を重視している。これらは概ね、どの家族構成・地域にも共通した傾向である。

家族構成別には、子どもありファミリー世帯は、居住地選択時において、「保育所など、子どもの預け先が充実している」、「公園・緑が充実しており、自然とふれあいやすい」、「小学校・中学校・高等学校の教育水準が高い」、「地震や豪雨などに対する被害の心配が少ない」、「犯罪が少なく、治安のよいイメージがある」、「近隣住民の雰囲気が良い」等を特に重視する傾向にある。子どもとの暮らしやすさや災害に対する安全性を重視して居住地を選択している傾向がうかがえる。

夫婦のみ世帯においては、「保育所など、子どもの預け先が充実している」「小学校・中学校・高等学校の教育水準が高い」等、子どもに関連した項目において、子どもありファミリー世帯よりは重視度が低いものの単身世帯よりは高い傾向を示しており、夫婦のみ世帯の一定層は、将来の子育てを見越した居住地選択を実施しているものと推察できる。

単身世帯においては、「バス・地下鉄などのネットワークが充実しており、公共交通機関でどこでも行きやすい」、「商店街・コンビニなどの小型店舗が充実しており、買い物がしやすい」等を重視する傾向にあり、利便性を意識した居住地選択を実施していることが示唆された。

居住地選択の重要度と満足度との関係性の分析から、横浜市には以下の表に記載する「重視度が高く、満足度も高い項目」が数多く存在することがわかった。これらの項目については、引き続き満足し、継続居住してもらえるよう伸ばしていくことが必要となる。

また一方で、「重視度が高いが、満足度が低い項目」も少ないながらも存在する。居住者誘引のために、また、改善することで流出を抑えることができる可能性あるため、対策が求められる項目である。



表 2-2-(1)- 32 世帯構成別

「重視度が高く満足度も高い項目」・「重視度が高いが満足度は低い項目」

	重視度が高く満足度も高い項目	重視度が高いが満足度は低い項目
単身世帯	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 「バス・地下鉄などのネットワークが充実しており、公共交通機関でどこでも行きやすい」</li> <li>✓ 「通勤・通学にあたっての利便性が高い」</li> <li>✓ 「商店街・コンビニなどの小型店舗が充実しており、買い物がしやすい」</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◇ 「道路ネットワークが充実しており、自動車でもどこでも行きやすい」</li> <li>◇ 「医療機関が充実しており、何かあった際に受診しやすい」</li> <li>◇ 「地震や豪雨などに対する被害の心配が少ない」</li> </ul>
夫婦のみ世帯	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 「バス・地下鉄などのネットワークが充実しており、公共交通機関でどこでも行きやすい」</li> <li>✓ 「通勤・通学にあたっての利便性が高い」</li> <li>✓ 「商店街・コンビニなどの小型店舗が充実しており、買い物がしやすい」</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◇ 「知名度の高い街である」</li> <li>◇ 「保育所など、子どもの預け先が充実している」</li> </ul>
子どもありファミリー世帯	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 「通勤・通学にあたっての利便性が高い」</li> <li>✓ 「バス・地下鉄などのネットワークが充実しており、公共交通機関でどこでも行きやすい」</li> <li>✓ 「公園・緑が充実しており、自然とふれあやすい」</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◇ 「街に高級感・おしゃれさがある」</li> <li>◇ 「知名度の高い街である」</li> </ul>

また、市内各区に転居した居住者の特徴的な重視項目は以下の表の通りである。居住地の選択に際しては、先述した全体的に重視される項目に加えて、地域別には本表で示す項目が相対的に重視される傾向にある。より効果的な居住者誘引に関する施策検討に際して、より地域の「色」を出していくことに活用できる。

表 2-2-(1)- 33 市内各区に転居した居住者の特徴的な重視項目

	より重視	あまり重視しない
横浜市東部	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 「知名度の高い街である」(+7%)</li> <li>✓ 「商店街・コンビニなどの小型店舗が充実しており、買い物がしやすい」(+5%)</li> <li>✓ 「歴史を感じさせる街である」(+5%)</li> <li>✓ 「通勤・通学にあたっての利便性が高い」(+3%)</li> <li>✓ 「街に高級感・おしゃれさがある」(+3%)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✖ 「公園・緑が充実しており、自然とふれあいやすい」(-11%)</li> <li>✖ 「近隣住民の雰囲気が良い」(-9%)</li> <li>✖ 「保育所など、子どもの預け先が充実している」(-7%)</li> <li>✖ 「犯罪が少なく、治安のよいイメージがある」(-7%)</li> <li>✖ 「犯罪が少なく、治安のよいイメージがある」(-6%)</li> </ul>
横浜市西部	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 「保育所など、子どもの預け先が充実している」(+6%)</li> <li>✓ 「地縁・血縁がある(親の出身地だったから、親しい友人が住んでいる等)」(+6%)</li> <li>✓ 「地震や豪雨などに対する被害の心配が少ない」(+3%)</li> <li>✓ 「図書館や文化ホールなどの文化施設が充実している」(+3%)</li> <li>✓</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✖ 「知名度の高い街である」(-9%)</li> <li>✖ 「街に高級感・おしゃれさがある」(-6%)</li> <li>✖ 「賑やかで活気のある街である」(-6%)</li> <li>✖ 「商店街・コンビニなどの小型店舗が充実しており、買い物がしやすい」(-6%)</li> <li>✖ 「バス・地下鉄などのネットワークが充実しており、公共交通機関でどこでも行きやすい」(-4%)</li> </ul>
横浜市南部	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 「公園・緑が充実しており、自然とふれあいやすい」(+7%)</li> <li>✓ 「住宅価格が手ごろである」(+6%)</li> <li>✓ 「通勤・通学にあたっての利便性が高い」(+6%)</li> <li>✓ 「犯罪が少なく、治安のよいイメージがある」(+5%)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✖ 「知名度の高い街である」(-2%)</li> <li>✖ 「街に高級感・おしゃれさがある」(-2%)</li> </ul>
横浜市北部	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 「公園・緑が充実しており、自然とふれあいやすい」(+7%)</li> <li>✓ 「犯罪が少なく、治安のよいイメージがある」(+7%)</li> <li>✓ 「百貨店・ショッピングセンターなどの大型店舗が存在しており、買い物がしやすい」(+6%)</li> <li>✓ 「近隣住民の雰囲気がよい」(+6%)</li> <li>✓ 「賑やかで活気のある街である」(+6%)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✖ 「住宅価格が手ごろである」(-5%)</li> <li>✖ 「地縁・血縁がある(親の出身地だったから、親しい友人が住んでいる等)」(-5%)</li> </ul>

(※括弧内数字は、横浜市全体における重視度数値との差分)

重視項目を活用した因子分析・クラスター分析の結果からは、横浜市は他都市と比較して、「全方面重視層」「利便性・生活環境重視層」に特に選ばれていることが確認された。「子育て関連項目重視層」からは、横浜市内も選ばれているものの、横浜市外(市より西側)がより選ばれている。また、同様にクラスター分析の結果等から、「全方面重視層」と「利便性・生活環境重視層」では、継続居住意向が高いことがわかった。これらの層の誘引が長期的に安定した市の基盤を築くことにつながる可能性がある。

居住地選択時の居住希望と現居住地の関係性分析からは、子どもありファミリー世帯において、「横浜市居住積極選択層」の比率が高く、子どもありファミリーに世帯に選ばれやすい街であることがわかった。

転居時期別に確認した結果からは、「横浜市居住積極選択層」の比率は転居時期が最近になるにつれて減少してきている。一方で、「横浜市居住消極選択層」・「市外居住消極選択層」の比率は増加してきている。近年の居住地選択においては、「横浜を選ばない」「選ばない」層が増えてきている可能性があることを示唆している。

## ウ 出生に関するアンケート調査

### (ア) 回答者属性

出生に関するアンケート調査においては、既婚者・未婚者及び年代別の分析を実施できるように、既婚者で400サンプル、未婚者で400サンプルの割付を実施してアンケートを回収した。

アンケート調査により回収されたサンプルの年齢・未婚/既婚構成比は、実際の横浜市民の年齢・未婚/既婚構成比とは異なることから、サンプルを実際の構成比率と適合させるために、サンプルの拡大集計を実施した。

サンプルを実際の人口構成に合わせるために考慮した属性は、年代及び婚姻状況である。補正係数は、横浜市における年代別・婚姻状況別の2015年国勢調査人口を、今回アンケート調査における年代別・婚姻状況別回収サンプル数で除すことで算出した。

回収サンプル数、セグメント別の補正係数及び拡大修正後の補正值は以下の通りである。以降では、回収サンプル数を拡大集計補正值で補正したデータを用いて分析を実施する。表中のサンプル数は、基本的に拡大集計後の数値を記載する。なお、セグメント別に分析している部分については、セグメント内で拡大集計した後に他のセグメントと合算するため、全体の数値が実人口よりも数サンプル程度増加する可能性がある。

表 2-2-(1)- 34 出生に関するアンケート調査における回収サンプル数及び拡大集計補正值

調査対象	実人口	実人口比率	回収ss	回収ss比率	補正係数	拡大集計後補正值
既婚:10-20代	36,370	5.6%	31	3.9%	1,173.225806	36,370
既婚:30代	159,580	24.4%	175	21.9%	911.885714	159,580
既婚:40代	226,635	34.6%	194	24.3%	1,168.221649	226,635
未婚:10-20代	188,169	28.7%	252	31.5%	746.702381	188,169
未婚:30代	44,317	6.8%	148	18.5%	299.439189	44,317
合計	655,071	100.0%	800	100.0%		655,071

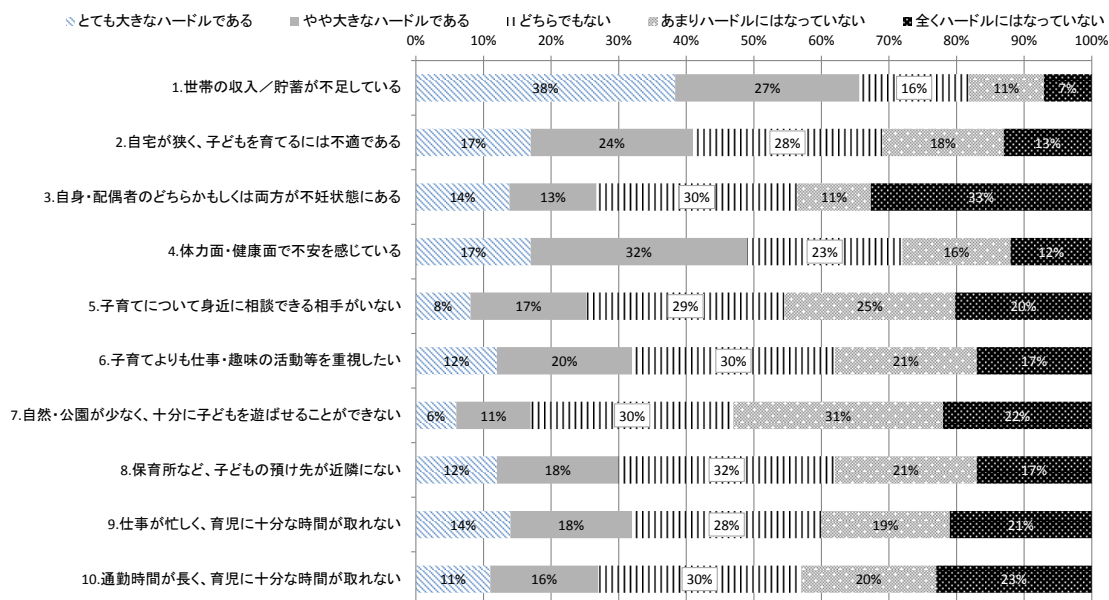
(イ) 設問別アンケート調査結果

a 子どもを持つにあたってのハードル

〔全体〕

全体的な傾向として、「世帯の収入／貯蓄が不足している」ことをハードルと感じる方が多く、「とても大きなハードル+やや大きなハードル」計（以下同じ）で65%を占める。「体力面・健康面で不安を感じている」が49%と次いで多く、「自宅が狭く、子どもを育てるには不適である」（41%）が3番目に大きなハードルとなっている。

図 2-2-(1)-34 子どもを持つにあたってのハードル：全体



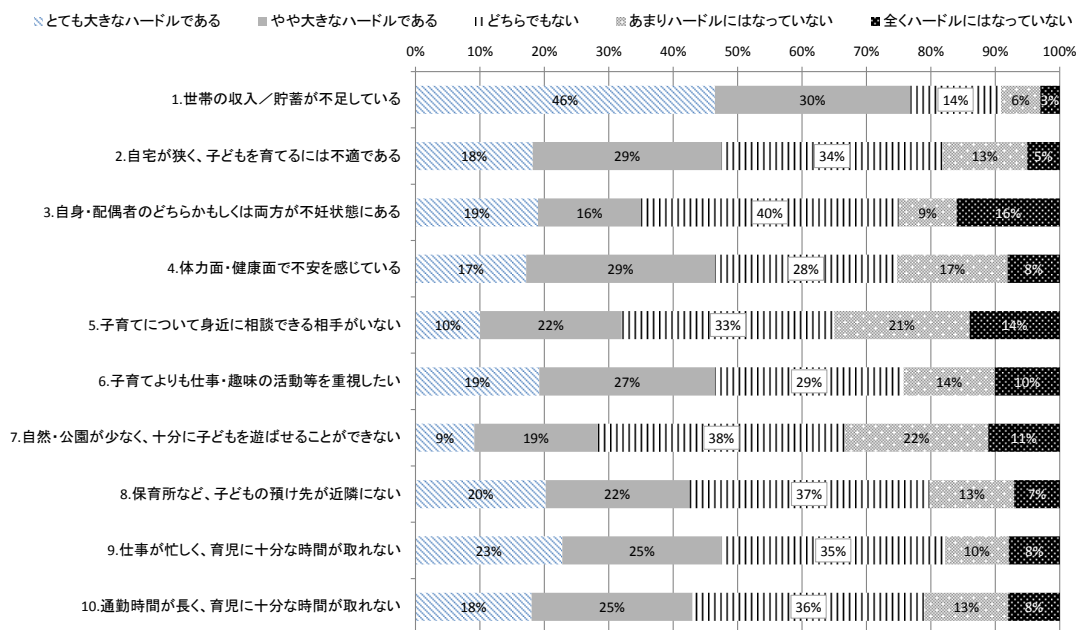
(N=655,071)

〔未婚女性〕

未婚女性では、「世帯の収入／貯蓄が不足している」(76%) ことのハードルが高くなっている。

その他の項目についても、後述の既婚女性よりもハードルが高いと感じる人の割合が全体的に大きい傾向にある。これは、出産あるいは子育てに対する漠然とした不安を抱えている方が多いのではないかと推察される。

図 2-2-(1)-35 子どもを持つにあたってのハードル：未婚女性

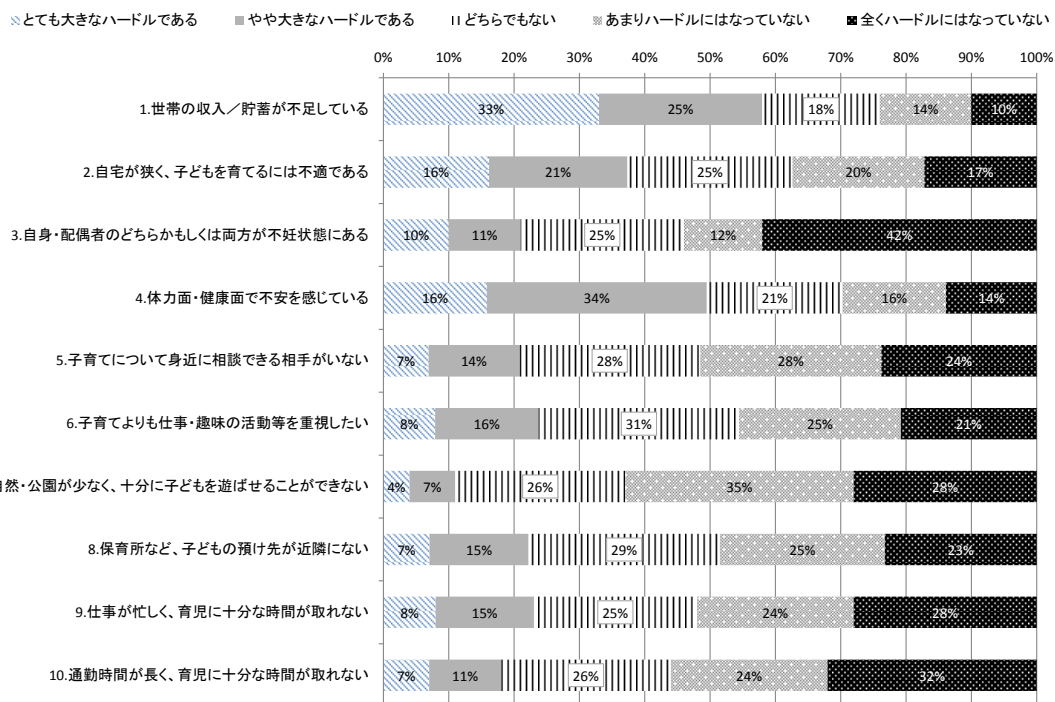


(n=232,486)

【既婚女性】

一方既婚女性においては、「世帯の収入／貯蓄が不足している」(58%) ことをハードルと感じる人の比率が高い。次いで、「体力面・健康面で不安を感じている」(50%) ことが大きなハードルとなっていることが分かる。

図 2-2-(1)- 36 子どもを持つにあたってのハードル：既婚女性



(n=422,585)

〔年齢階層別〕

全体で最も大きなハードルとなっている「世帯の収入／貯蓄が不足している」は、既婚の20歳代以下、及び未婚女性でとりわけ比率が高くなっている。次いで大きなハードルである「体力面・健康面で不安を感じている」は30歳代以上でハードルと感じる方が多いことが分かる。

また、未婚女性は上記以外にも、「仕事が忙しく、育児に十分な時間が取れない」「子育てよりも仕事・趣味の活動を重視したい」「通勤時間が長く、育児に十分な時間が取れない」等も子どもを持つにあたってのハードルとなっている。

表 2-2-(1)- 35 子どもを持つにあたってのハードル：セグメント別

(とても大きい+やや大きい計)

	全体	既婚		未婚			未婚	
		全体	未婚	既婚 10-20代	30代	40代	10-20代	30代
1.世帯の収入／貯蓄が不足している	65%	59%	77%	77%	68%	49%	78%	70%
2.自宅が狭く、子どもを育てるには不適である	41%	37%	47%	52%	43%	30%	49%	40%
3.自身・配偶者のどちらかもしくは両方が不妊状態にある	26%	22%	35%	13%	25%	21%	37%	29%
4.体力面・健康面で不安を感じている	49%	50%	47%	32%	54%	50%	47%	46%
5.子育てについて身近に相談できる相手がいない	25%	21%	32%	29%	23%	18%	34%	27%
6.子育てよりも仕事・趣味の活動を重視したい	32%	24%	46%	26%	25%	22%	49%	36%
7.自然・公園が少なく、十分に子どもを遊ばせることができない	17%	11%	29%	19%	11%	9%	31%	19%
8.保育所など、子どもの預け先が近隣にない	30%	23%	42%	32%	30%	16%	45%	32%
9.仕事が忙しく、育児に十分な時間が取れない	32%	23%	48%	16%	29%	21%	49%	43%
10.通勤時間が長く、育児に十分な時間が取れない	27%	18%	43%	23%	20%	16%	45%	35%

拡大集計後サンプル数 655,071 422,585 232,486 36,370 159,580 226,635 188,169 44,317

\*\*\*%:全体+10%pt \*\*\*%:全体-10%pt



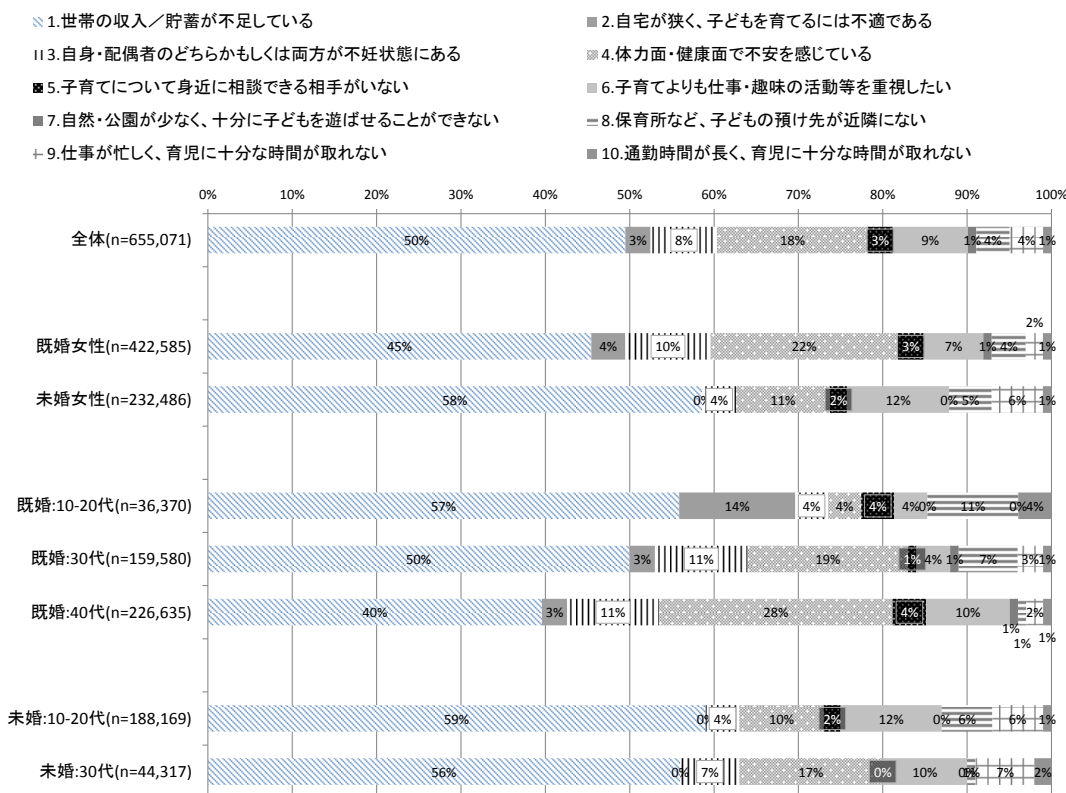
〔最も大きなハードル〕

最大のハードルは、全セグメントにおいて「世帯の収入／貯蓄が不足している」となっている。とりわけ、未婚女性と既婚 10-20 歳代に多い。

「体力面・健康面で不安を感じている」は、年齢を重ねるごとにハードルと感ずる方が多くなっている。とりわけ、既婚 30 歳代では 19%、既婚 40 歳代で 28%の方が最も大きなハードルであるとしている。

「自宅が狭く、子どもを育てるには不適である」は、既婚 10-20 歳代に特徴的であり、14%が最も大きなハードルであるとしている。「保育所など、子どもの預け先が近隣にない」が最大のハードルだと感じられる方は、既婚 30 歳代以下、未婚 20 歳代以下に比較的多くみられる。

図 2-2-(1)- 37 子どもを持つにあたっての最も大きなハードル



b 子どもの数に関する意向

〔現実的にもつつもりの子どもの数〕

現実的にもつつもりの子どもの数は、全体平均で、1.42人となっている。

既婚女性は未婚女性に比べて多くの子どもを持つ意向があり、年齢を重ねるにつれて子どもは持たない意向を持つ人が増えている。

図 2-2-(1)- 38 現実的にもつつもりの子どもの数：セグメント別

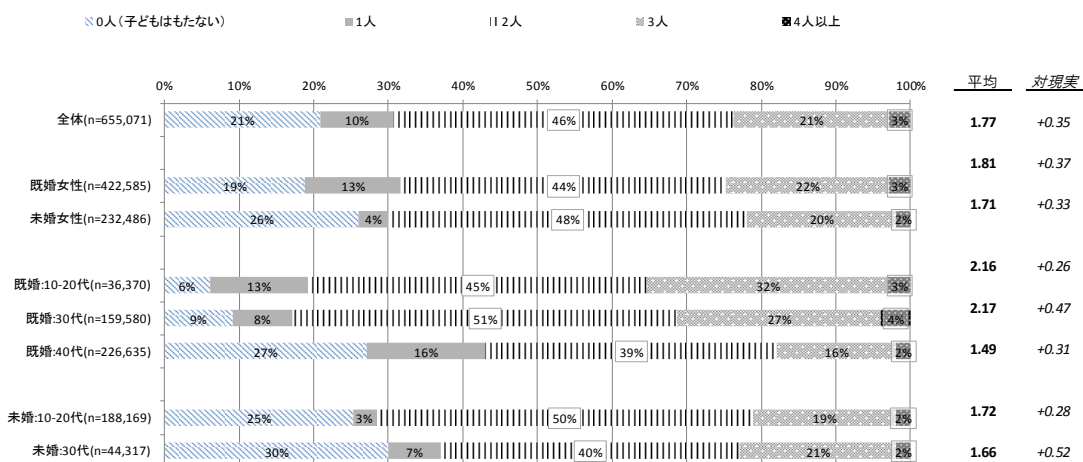


〔理想的な子どもの数〕

理想的な子どもの数は、全体平均で、1.77 人である。現実的な子どもの数から、0.36 人の増加となっている。

未婚・既婚ともに 30 歳代女性において、現実的な数からの増加が多い。現実と希望とのギャップを大きく抱えることがうかがえる。

図 2-2-(1)- 39 理想的な子どもの数：セグメント別

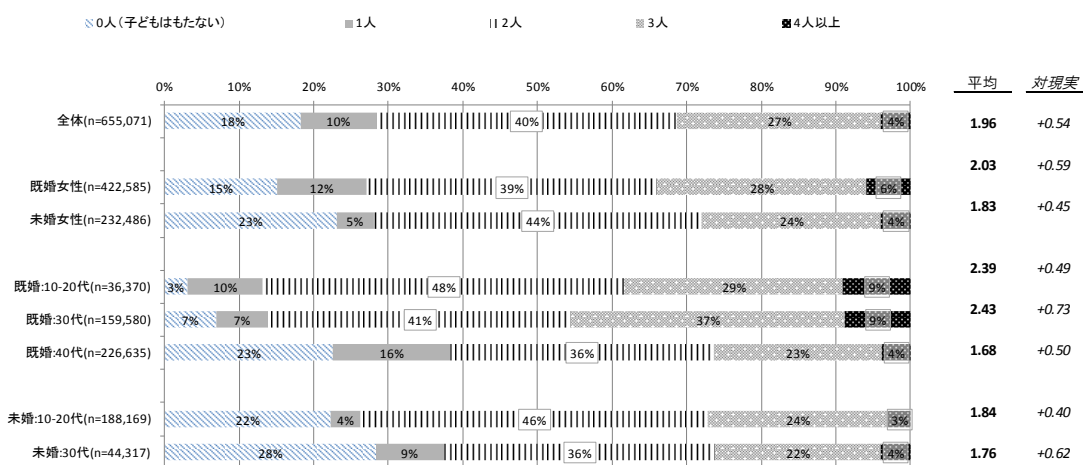


〔最大のハードルが解消された場合の理想的な子どもの数〕

前述の「最大のハードル」が解消された場合の理想的な子どもの数は、全体平均で 1.96 人となった。現実的な子どもの数から 0.54 人の増加となっている。

「希望する子どもの数」と同様、30 歳代の増加幅が最も大きい。

図 2-2-(1)- 40 最大のハードルが解消された場合の理想的な子どもの数：セグメント別



### c 現実出生率・希望出生率の算出

本項では、前述の予定する子どもの数をベースに、現実の出生率・希望出生率を算出した。各出生率の計算式は、内閣官房まち・ひと・しごと創生本部が公表している「まち・ひと・しごと創生長期ビジョン<参考資料集>」に記載の算定式に準拠しており、その詳細は以下の通りである。

結果、現実出生率は1.29、希望出生率は1.47となった。

同じ指標で比較可能な「希望出生率」では、横浜市の数値は、国全体の数値（1.83）よりも小さいが、神奈川県全体（1.42）よりも大きくなっている。

表 2-2-(1)- 36 現実出生率・希望出生率の算出

	出所:	有配偶者割合	夫婦の 予定子ども数	未婚者割合	独身者のうち 結婚を希望する 者の割合	独身者の 理想子ども数	離別等効果
		*1	*2	*3	*4	*5	*6
横浜市 現実出生率	1.29	{ ( 0.3099 × 1.437 ) + ( 0.6901 × 0.8039 × 1.679 ) }	×	0.938			
横浜市 希望出生率	1.47	{ ( 0.3099 × 1.437 ) + ( 0.6901 × 0.8039 × 2.018 ) }	×	0.938			
(参考)							
神奈川県 希望出生率	1.42	{ ( 0.335 × 1.58 ) + ( 0.665 × 0.776 × 1.90 ) }	×	0.938			
国 希望出生率	1.83	{ ( 0.34 × 2.07 ) + ( 0.66 × 0.89 × 2.12 ) }	×	0.938			

算出方法	出所(本市関連部分)
*1 18-34歳女性の有配偶者の割合	2015年国勢調査
*2 50歳未満女性既婚者の現実的な子ども数	今回(2016年)調査・Q5
*3 1-有配偶者割合	2015年国勢調査
*4 35歳未満女性独身者の「結婚意思あり」割合	今回(2016年)調査・Q1
*5 「結婚意思あり」の35歳未満女性独身者の【現実・希望】子ども数	今回(2016年)調査・Q5/6
*6 出生中位の仮定に用いられた離別等の影響	「日本の将来推計人口(H24/1)」国立社会保障・人口問題研究所

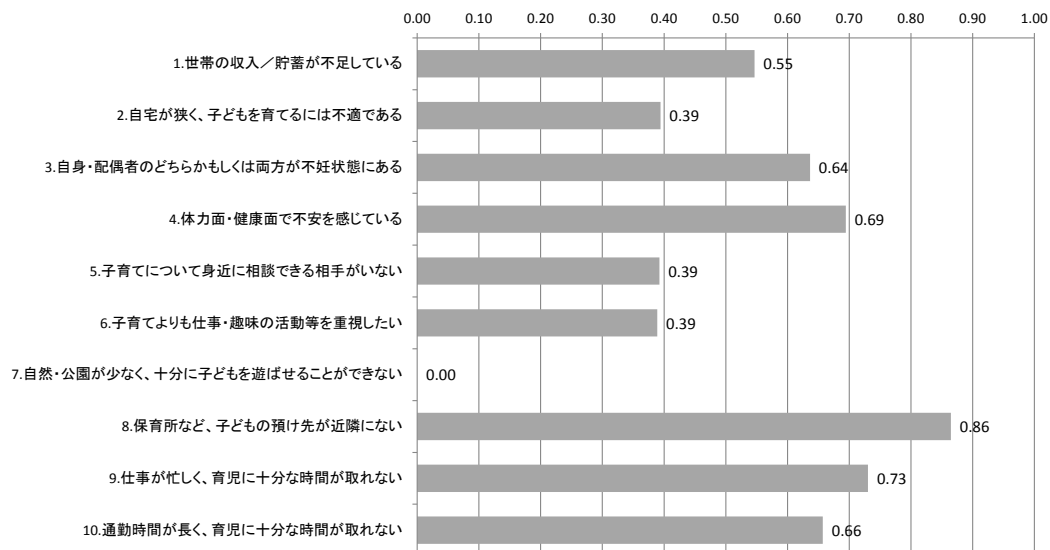
d ハードルの解消効果

ここでは、ハードルの解消効果の試算として、「最大のハードルが解消された場合の理想的な子どもの数」と「現実的にもつつもりの子どもの数」の差について、各項目を最大のハードルと回答した対象者のグループごとの平均値を算出した。

結果を項目別にみると、「保育所など、子どもの預け先が近隣にない」ことの解消が、予定する子どもの増加には最も効果的であることが分かる。預け先の整備が十分に実施された場合、当該項目を最大のハードルであると考えている方にとっては、平均して0.86人の予定する子どもの増加が期待できる。

次いで、「仕事が忙しく、育児に十分な時間が取れない」ことの解消、「体力面・健康面で不安を感じている」の解消が、効果が高いという結果が得られた。

図 2-2-(1)- 41 最大のハードル解消時に増加が期待される子どもの数：ハードル別



(N=655,071)

### e 出生に関するアンケート調査からの示唆

市民が子どもをもつにあたって、「世帯の収入／貯蓄が不足している」をハードルと感じる方が多く、「体力面・健康面の不安」、「自宅が狭く、子どもを育てるには不適である」、が次いで多いことがわかった。

全体で最も大きなハードルとなっている「世帯の収入／貯蓄が不足している」は、既婚の20歳代以下、及び未婚女性でとりわけ比率が高くなっている。次いで大きなハードルである「体力面・健康面で不安を感じている」は30歳代以上でハードルと感じる方が多い。また、未婚女性は上記以外にも、「仕事が忙しく、育児に十分な時間が取れない」、「子育てよりも仕事・趣味の活動を重視したい」、「通勤時間が長く、育児に十分な時間が取れない」等も子どもを持つにあたってのハードルとなっていることが確認された。

未婚女性においては、既婚女性に比べて全体的に、各項目をハードルだと考える人の比率が高くなっている。既婚女性に比べて出産・子育てに関する漠然とした不安を抱えている方が多いことを示唆している可能性がある。既婚女性ばかりではなく未婚女性に対しても、不安を解消していく取組が必要であるといえる。

一方で、「自然・公園が少なく、十分に子どもを遊ばせることができない」は、相対的に大きなハードルとなっていないこともわかった。

予定する子どもの数に関連する設問からは、市民の出生に関する希望と現実には乖離があることが確認できた。市民が考える現実的な子どもの数は、全体平均で1.42人となっている一方で、希望する子どもの数は、全体平均で、1.77人である。とりわけ、未婚・既婚ともに30歳代女性において、現実的な数からの増加が多い。現実と希望とのギャップを大きく抱えていることがうかがえる。

また、既婚女性は未婚女性に比べて多くの子どもを持つ意向があり、未婚・既婚を問わず年齢を重ねるにつれて子どもは持たない意向を持つ人が増えていることも併せて確認できた。

ハードル解消効果関連の設問からは、子どもの預け先の整備が、予定する子どもの数の増加には最も効果的であることがわかった。

また、「仕事が忙しく、育児に十分な時間が取れない」、「体力面・健康面で不安を感じている」を解消することも、子どもの預け先の整備に次いで効果的である。出産・子育てを希望する方が勤める企業に対して、希望する方の周囲の方が様々な形でサポートできるような仕組みを構築することが子どもの数の増加には効果的であると考えられる。

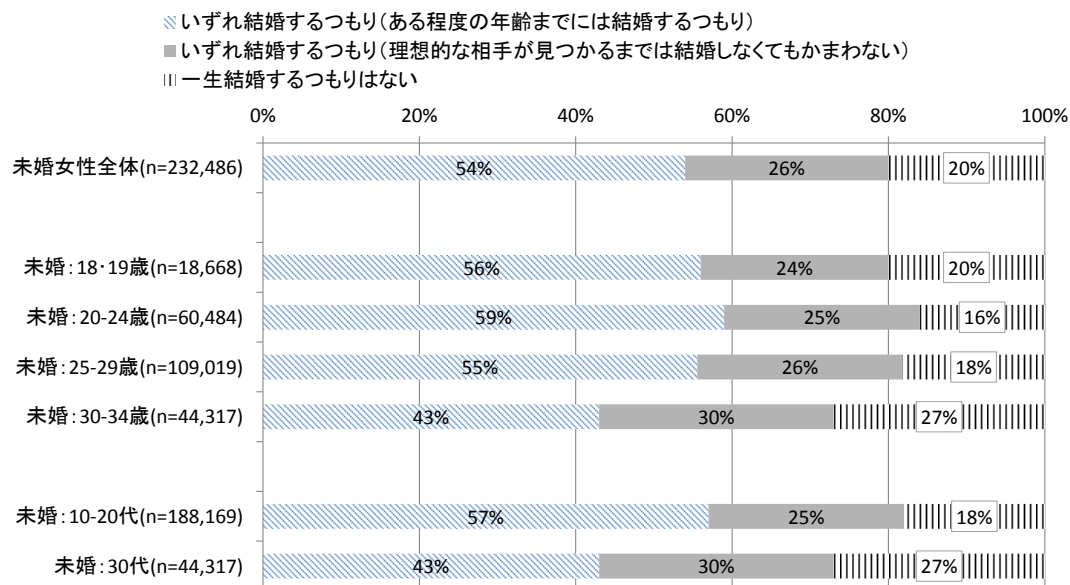
全体で3番目に高い数値であった「自宅が狭く、子どもを育てるには不適である」は、既婚10-20歳代で最も大きなハードルと考えている割合が高いことが分かる。既婚10-20歳代は現実的に考える子どもの数が最も多いセグメントであるため、「自宅が狭く、子どもを育てるには不適である」ことを解消できるような仕組みづくりが子どもの数の増加には同様に効果的であると考えられる。

(参考)

なお、本調査においては、結婚に関する考え方についても把握した。

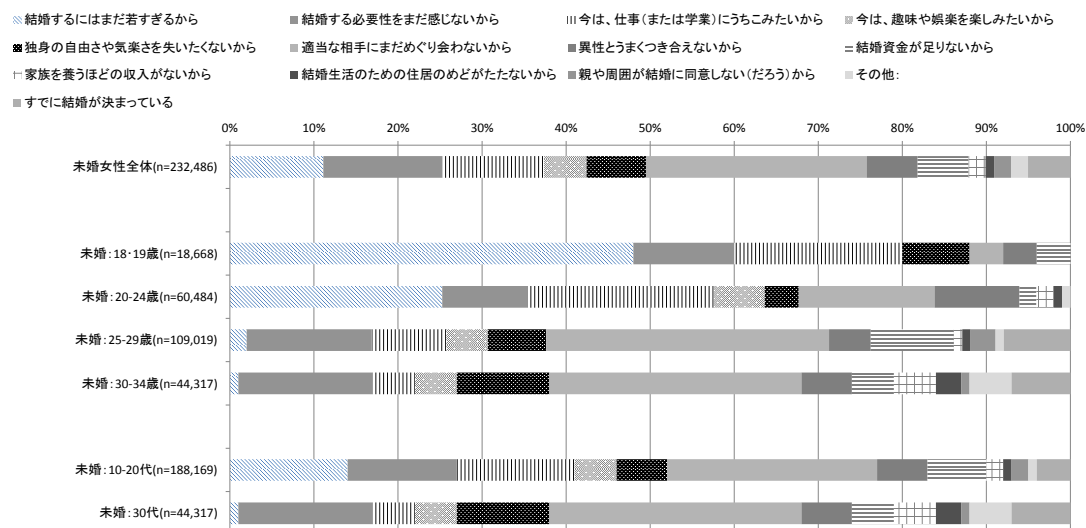
結婚に対する考え方について、「いずれ結婚するつもり」であるのは、未婚女性の80%であった。また、「いずれ結婚するつもり」の意向を持っており、かつ「ある程度の年齢までには結婚するつもり」である方は、未婚女性全体の54%であった。

図 2-2-(1)- 42 結婚に対する考え方：未婚女性



また、独身である理由のうち、最も多いものは「適当な相手にめぐり合わない」(26%)であった。次に、「必要性をまだ感じない」、「仕事・学業に打ち込みたい」が続く。「適当な相手にめぐり合わない」を選んだのは、25-29歳層で最も比率が高くなっている。

図 2-2-(1)- 43 独身である理由：未婚女性



	結婚するにはまだ若すぎるから	結婚する必要性をまだ感じないから	今は、仕事(または学業)にうちこみたいから	今は、趣味や娯楽を楽しみたいから	独身の自由さや気楽さを失いたくないから	適当な相手にまだめぐり合わないから	異性とうまくつき合えないから	結婚資金が足りないから	家族を養うほどの収入がないから	結婚生活のための住居のめどがたたないから	親や周囲が結婚に同意しない(だろう)から	その他	すでに結婚が決まっている
未婚女性全体 (n=232,486)	11%	14%	12%	5%	7%	26%	6%	6%	2%	1%	2%	2%	5%
未婚:18・19歳 (n=18,668)	48%	12%	20%	0%	8%	4%	4%	4%	0%	0%	0%	0%	0%
未婚:20-24歳 (n=60,484)	25%	10%	22%	6%	4%	16%	10%	2%	2%	1%	0%	1%	0%
未婚:25-29歳 (n=109,019)	2%	15%	9%	5%	7%	34%	5%	10%	1%	1%	3%	1%	8%
未婚:30-34歳 (n=44,317)	1%	16%	5%	5%	11%	30%	6%	5%	5%	3%	1%	5%	7%
未婚:10-20代 (n=188,169)	14%	13%	14%	5%	6%	25%	6%	7%	2%	1%	2%	1%	4%
未婚:30代 (n=44,317)	1%	16%	5%	5%	11%	30%	6%	5%	5%	3%	1%	5%	7%



(2) 企業へのヒアリング調査

ア ヒアリング調査目的

本市に現在立地する企業が、本市に進出（または本市で創業）した要因や、事業環境に係る優位性及び課題等を地域・機能ごとに把握することで、横浜経済の活性化ための施策立案の基礎情報とすることを目的として、ヒアリングを行った

イ ヒアリング調査概要

(ア) ヒアリングの視点

主に以下のような視点から、各社の現状や意見を聴取した。

表 2-2-(2)-1 ヒアリング項目一覧

ヒアリングの主な視点
✓ 本市へ移転したきっかけ
✓ 本市以外に検討した移転候補地
✓ 検討の際に重視した点
✓ 事業環境の変化に伴う東京移転検討の可能性
✓ 横浜への移転前に期待していた・期待できないと考えていた点
✓ 本市に移転してからのメリット、デメリット
✓ 移転前後で社員の声や社内の雰囲気の変化
✓ 移転後の満足度
✓ オフィス環境に求めるもの
✓ 周辺環境も含め、好ましくないもの
✓ 今後の移転・拡大・海外移転などを検討有無
✓ その際の重視点
✓ 本市（行政）に期待すること
✓ 市内企業との連携や発注関係の有無・程度
✓ 大学や研究機関、大企業、中小企業、ベンチャー企業等と連携した取組の有無。
✓ 同業・異業間の情報交換の場（ネットワーク）の有無・必要性
✓ 地域貢献についての取組
✓ 市民・若者・女性・シニアの雇用に向けて積極的に取り組んでいること

## (イ) ヒアリング対象企業

本市に立地する企業のうち、立地及び機能のバランスを考慮し、ヒアリング対象企業を選定した。対象企業の立地・機能等を下表に示す。

表 2-2-(2)-2 ヒアリング先企業情報

番号	地域	業種	機能	企業規模
1	臨海南部工業地域	製造業	本社・工場	中小企業
2	内陸北部工業地域	製造業	本社・研究所	大企業
3	みなとみらい21地域	製造業	本社	中小企業
4	臨海南部工業地域	製造業	工場・研究所	大企業
5	横浜駅周辺地域	卸売業, 小売業	本社	大企業
6	内陸南部工業地域	製造業	本社	大企業
7	新横浜都心地域	卸売業, 小売業	本社	大企業
8	港北ニュータウン地域	製造業	本社	大企業
9	臨海南部工業地域	製造業	研究所	大企業
10	一（鶴見区）	製造業	本社・工場	大企業
11	関内周辺地域	宿泊業, 飲食サー ビス業	本社	大企業

り 主な意見

(7) 横浜市への移転・立地理由について

本市への移転・立地理由については、以下の理由がみられた。まず、新横浜駅が存在することによる全国各地とのアクセスの良さが評価されていることが分かる。また、外資系企業や海外と取引の多い企業を中心に、羽田空港とのアクセスの良さが評価されている。さらに、後背地人口の大きさを背景とした人材確保の容易性も評価されている部分である。また、本市の企業誘致策をきっかけとして移転を決定したというコメントもみられた。

表 2-2-(2)-3 本市への移転・立地理由に関する主な意見

主な意見
都内で操業していたが、周辺の宅地化による操業環境の悪化、地価上昇傾向等の要因で横浜市内に移転。(臨海南部工業地域／製造業)
現在の敷地が他社の移転により空き、 <u>横浜市からの働きかけもあったので立地を決めた</u> 。(内陸北部工業地域／製造業)
横浜市内への移転理由は、取引先である <u>メーカー各社とのアクセス(メーカーが近郊に集積していること、新幹線等で日帰り出張も容易など)</u> や、 <u>外資系企業であるため空港へのアクセスが良いこと</u> 等。(みなとみらい 21 地域／製造業)
都内に比べてオフィスの賃料が安いことは大きなメリット。(横浜駅周辺地域／卸売業)
横浜という地のブランドイメージが高く、優秀な技術者を集めやすいと当時の経営者が考えたため。ブランドイメージの良さは感じており、特に <u>海外からみたネームバリューが高い</u> ことがメリットである。(内陸南部工業地域／製造業)
<u>新幹線の駅からのアクセスが良い</u> こと。(新横浜都心地域／小売業)
横浜の会社として、市内のみで検討。旧本社が老朽化したタイミングで港北ニュータウンの分譲地の募集があり、応募。(港北ニュータウン地域／製造業)

## (イ) 現在の立地環境について

主に利便性、安全性に関する意見があった。臨海部において、津波・震災対策に不安を感じている企業が複数みられた。また、駐車場の確保や道路の安全面に関する意見もあった。

表 2-2-(2)-4 現在の立地環境に関する主な意見

主な意見
<u>駐車場の確保</u> に苦勞しており、他社の敷地に借りている状況。行政の施策として大規模共用駐車場を整備していただけるとありがたい。(臨海南部工業地域／製造業)
<u>津波発生時の避難場所</u> がほしい。新たに整備できないのであれば、近隣の高層ビルを持つ企業に避難を受け入れてもらえるような協定などの取りまとめをしてほしい。(臨海南部工業地域／製造業)
大型商業施設が近隣にあることにより、 <u>周辺道路の渋滞</u> が激しい。ただし、利便性等の面ではメリットもある。(内陸北部工業地域／製造業)
都内に比べれば、 <u>通勤圏等の制約から採用に影響がある</u> のではないか。(みなとみらい21地域／製造業)
駅を降りたあと会社に向かうまでの歩道が狭いため、通勤時間帯に近隣住民（自転車等）とトラブルになることがある。(臨海南部工業地域／製造業)
食事面に関しては、社員の食事は食堂が多く、また近くの商業施設もあるのであまり不便は感じていない。(臨海南部工業地域／製造業)
<u>津波や震災対策</u> に不安。(横浜駅周辺地域／卸売業)
近隣に住宅が多く、 <u>共存を図るため環境整備</u> などに力を入れている。町内会等と様々な場で関わりを持つようにしているが、相互に理解できる場が多くなることを望む。(—(鶴見区)／製造業)
山下公園通りへの外国人観光客のバスの駐停車、山下公園通りの週末深夜の改造車等の騒音が気にかかる。(関内周辺地域／サービス業)

(ウ) 行政に期待することについて

行政への期待については、主に「規制緩和」「保育所等整備」「防災施策」に関する意見があった。

規制緩和については、事業を後押しするような市独自の仕組みづくり、制度の柔軟な運用の要望が強い。また、保育所等整備については、事業所内への整備に関する支援を期待する声もあった。防災施策については、津波避難所の確保、耐震補強関連の声がきかれた。

また、外国人と接する機会の多いサービス事業者からは、「公衆 Wi-Fi 整備」「外国人向け観光バスの誘致」等の声がきかれた。

表 2-2-(2)-5 行政に期待することに関する主な意見

主な意見
女性の雇用促進として、 <u>工業団地内に大規模な保育所</u> などがあると良い。(臨海南部工業地域／製造業)
新技術の開発を後押しするような <u>規制緩和</u> や、例えば自動運転試験場として広い工場跡地を共同で使える仕組みをつくるなどの、民間開発意欲の後押し。(内陸北部工業地域／製造業)
女性社員の就業を考えれば、 <u>保育所を十分に整備</u> してほしい。(みなとみらい 21 地域／製造業)
津波発生時の避難場所がほしい。新たに整備できないのであれば、近隣の高層ビルを持つ企業に避難を受け入れてもらえるような <u>協定などの取りまとめ</u> をしてほしい。(臨海南部工業地域／製造業)
分社化などの手続・許認可の簡素化など、 <u>企業が機動的に事業展開しやすくなるような支援</u> 。(臨海南部工業地域／製造業)
<u>地元企業の製品について優先的に公共施設(学校等)で購入</u> してもらえるような制度。(臨海南部工業地域／製造業)
<u>各種規制等について柔軟に運用</u> してほしいと感じる。当社の工場は川を挟んで敷地が2つに分かれているため、緑化率の基準についてそれぞれ基準を満たさなければならないが、1つの敷地として解釈できないか、等。(内陸南部工業地域／製造業)
<u>託児所や保育所</u> 。横浜市は整備に力を入れていると思うが、まだまだニーズがあるのではないかな。特に、事業所内への整備に対する支援があれば、活用したい企業はあるのではないかな。(内陸南部工業地域／製造業)
住宅の立地を明確に規制することは難しいと思うが、近隣に住宅が増えると、工場の立地環境としては厳しい。(内陸南部工業地域／製造業)
ビジネス環境の改善に資する投資、 <u>規制緩和</u> 。(新横浜都心地域／小売業)
環境対策に対する具体的実施指導。水の浄化など、どのような手法があるか情報をいただければ、その中でできる範囲の対応をしていきたい。(—(鶴見区)／製造業)

公衆 Wi-Fi について外国人宿泊客から問い合わせが多く、近隣周辺の公共空間においても導入してほしい。(関内周辺地域／サービス業)

電車を利用できない観光客も多いので、外国人向け観光バス(様々なスポットを周遊できるもの)があればよいと思う。特に外国人専用のツアーがない、また、現在、横浜発のバスツアーは無い様だ。(関内周辺地域／サービス業)

(I) 雇用・人材確保関連

人材関連では、「横浜のブランドイメージ」で人材確保・採用に有利であると回答した企業があった。

シニア雇用の促進や定年後の継続雇用制度を設けている企業が存在する一方で、従業員の年齢構成がいびつであり、将来、人数の多い世代の退職後の人員確保を懸念する声がかかれた。

従業員向け保育所については、既に設置している企業、設置を検討する企業、設置する意向が無い企業と、各社の対応が分かれた。

表 2-2-(2)-6 雇用・人材確保に関する主な意見

主な意見
採用活動は全国で行っているが、「横浜」のブランドイメージが良く、採用に有利である。(関内周辺地域／サービス業)
人口が多く、人材が確保しやすい。地方から見れば、横浜のネームバリューは非常に高い。(臨海南部工業地域／製造業)
新卒の採用については、東京の本社で一括採用をしているので、横浜の会社だからという理由で志望されることはない。工場の採用では、ある程度魅力として感じてもらっている様である。(臨海南部工業地域／製造業)
社員の採用にあたって居住地は重視していない。コスト面で近くに居住している方がメリットはあるが、まずは優秀な人材を確保することを重要視している。(港北ニュータウン地域／製造業)
シニアについては、現在雇用を促進するための制度を検討中。障害者雇用について、特例子会社を設置して20人以上雇用し、清掃業務等を委託している。(臨海南部工業地域／製造業)
従業員の年齢構成がいびつになっている。人数の多い世代が退職した後の人員確保が懸案。(臨海南部工業地域／製造業)
定年は60歳だが、65歳まで継続雇用できる制度がある。(関内周辺地域／サービス業)
2011年から事業所内に従業員向け保育所を設置しており、好評となっている。女性については、推進部署を設けて幹部も女性が就いている。働きやすさの向上に努めている。(臨海南部工業地域／製造業)
企業内保育所の整備を検討している。女性パート社員が多い他都市の工場では、既に導入している。(臨海南部工業地域／製造業)
社内で比較的少数である女性技術者の採用に注力したい。技術者の養成はすぐには出来ないため、長期的な視点が必要。シニアの65歳までの継続雇用(再雇用)は1993年から行っており、先行して実施している自負がある。また、条件が許せば70歳まで働くこともできる。(一(鶴見区)／製造業)
企業内保育所について、上層部は整備の意向もあるが、従業員の声を聴くと満員電車に子供

を乗せるのは大変なので、家の近くに保育所があるほうが良いと感じる。(― (鶴見区) / 製造業)

託児所の整備は従業員の要望としてもあがっているが、現状希望者は市内の保育所に入所できている様である。また、本社のみ託児所を整備しても、他の事業所と比べ不公平感が生じるという問題もある。(港北ニュータウン地域 / 製造業)



(オ) 今後の移転可能性

今回のヒアリング対象企業には明確に移転を検討している企業は存在しなかったものの、本社機能を市内に有する企業のうち、取引先の多さ、あるいは東京地区の賃料低下を要因とした東京都心部への移転可能性はあると想定される。

とりわけ、営業等、顧客との接点を数多く有する機能については、顧客企業に対する近接性が重要視される傾向がある。工場・研究開発機能については、本社近接の製造拠点・研究開発拠点として、立地的優位性を大いに発揮している部分であるといえる。

表 2-2-(2)-7 今後の移転可能性に関する主な意見

主な意見
<u>工場では周辺環境が重要になるため、東京への移転可能性は低い。</u> （臨海南部工業地域／製造業）
賃料が安いから移転する、ということはない。新たに施設整備を行ったことや、 <u>新幹線駅（新横浜）に近い現在の立地はメーカーとの取引において、利便性が高いため。</u> （内陸北部工業地域／製造業）
営業活動の利便性や、 <u>取引先が東京に多く立地する事情を踏まえれば、東京にオフィスがあった方が望ましいと考える者もいる。</u> （横浜駅周辺地域／卸売業）
<u>賃料の大幅安があれば</u> 東京都への移転も検討。（新横浜都心地域／小売業）
横浜工場は東京の本社に近い重要な製造拠点として位置付けられている。市外への移転は全く検討していない。（臨海南部工業地域／製造業）
様々な全国的な会合は東京で行われることが多いので、東京に近いことはメリットと感じている。（港北ニュータウン地域／製造業）

## I 企業の都市選択要因に関する総括

本社機能では、新幹線駅（新横浜駅）に近接していることによる全国へのアクセスの良さ、羽田空港へのアクセスの良さを重視して、本市内に立地している企業が複数みられた。この傾向は都心部にある企業に特にみられ、また、都心部に本社機能を持つ企業からは、賃料が都内に比較して安価であることが大きなメリットであるというコメントもみられた。

また、工場・研究所機能では、豊富な人口基盤を背景とした人員採用の容易性が評価されている可能性がある。同様に、「横浜」のブランドイメージやネームバリューが優秀な技術者等の採用につながりやすいという声もきかれた。

本市の企業誘致施策をきっかけとして移転を決定したというコメントもみられた。引き続き、主体的に企業にアプローチし続ける取組も重要であると考えられる。

一方で、交通アクセスがよいという優位性は、中央新幹線（リニア）の開業や東京都心からの羽田空港アクセス向上により、相対的に低下してしまう可能性がある。また、本社機能を有する企業を中心に、東京地区のオフィス賃料が低下した場合、取引先への近接性等を要因として、東京都心へと移転する可能性があると回答した企業もあった。とりわけ顧客との接点を数多く有する拠点については、顧客企業に近接した立地を選択する傾向があるため、本市内における企業集積に向けた取組が重要であると考えられる。

一方、工場・研究開発機能を有する企業については、移転可能性を示唆するコメントはなかった。東京あるいは横浜に存在する本社に近接している製造拠点・研究開発拠点として、本市の立地的優位性を大いに発揮している部分であるといえる。

立地環境については、工業地域における操業環境の良さや商業施設や飲食店の充実による従業員の利便性の高さを評価する企業がある一方、津波・震災対策に不安を感じている企業が特に臨海部に複数みられた。また、駐車場の整備や道路の拡幅等、安全面に関する意見も存在する。行政に期待することとしては、「規制緩和」「保育所等整備」「防災施策」の3点が中心であった。とりわけ多かったものが、「規制緩和」に関するコメントである。開発意欲等を後押しするような市独自の仕組みづくりや、制度の柔軟な運用の要望があった。

保育所等整備については、特に多くの従業員を抱える工場を有する企業からの要望があった。保育所の場所については、従業員の自宅周辺への整備を期待する意見と、事業所・工場等内への整備に対する支援を求める意見の両方がみられた。

### 2-3 基礎的データを踏まえた横浜の現状の特徴

前項までに行った文献調査や資料収集、市民アンケートや企業ヒアリングをとおして把握した、本市の現状の特徴を整理する。

#### (1) 人分野における横浜の特徴

現在、本市内の高齢化率は約23%(2016年時点)と日本平均より若干低いものの上昇傾向にあり、他の多くの都市と同様に高齢化が進んでいる状況といえる。健康寿命を見ると、全国平均値よりも長く、元気な高齢者が比較的多い都市であると言える。高齢者の労働力人口は増加傾向にあり、働く意思と能力をもつ高齢者は増えている。

医療・介護分野に関連する特徴として、本市の平均在院患者数は全国平均より少なく、また市民の平均寿命・健康寿命は全国平均より長い。市民の健康水準は比較的高いといえる。一方で、人口当たりの医療施設・人材(病床数や医師数等)は少ない。今後市民の健康水準が悪化した場合に、対応できる医療機関・人材が不足する恐れがある。また、アンケートでも、「医療機関の充実度」を重視するが満足度の低い項目として挙げる単身世帯が多かった。医療機関の充実度合いは弱みといえる。

健康分野では、運動習慣のある市民の割合が全国平均より高い。生活習慣面を見ても喫煙率が低く、前述した医療分野の結果と照らし合わせると、運動習慣のある健康的な市民が多いといえる。一方で、子どもの体力が全国平均より低い状態にある。

子育て分野では、合計特殊出生率は全国平均と比較して低い。アンケートでは、子どもの数に関する設問において、希望と現実には乖離があることが確認された。特に30代女性で、子どもを持つにあたってのハードルが解消された場合の希望する子どもの数について、現実的な数との差が大きかった。これより、子どもを持つにあたっての様々なハードルが解消されれば、より多くの子どもを持ちたいと思う女性が潜在的に存在することがうかがえる。

教育分野では、15歳以下の人口が政令指定市の中で最も多い、つまり子どもの数が多いことが大きな特徴の一つである。高等教育では、有名大学も含め大学が市内に30近く存在する。これらの大学では、本市とのパートナーシップ含め、産学官連携の取組が進められている。最終学歴が高等教育以上である市民の割合が、全国と比較して多く、市民の教育水準は高いと言える。一方で市民の15歳以上の学生は半数近く市外に通学しており、そのうち半数以上が東京都内に通学しているなど、市内で学ぶ市民学生の割合は多くはない。また、グローバル人材の育成や、横浜サイエンスフロンティア高校など特色ある高校作りの推進等、たくましく生き抜く力を育むための取組に力を入れている。

就労・働き方分野を見ると、情報通信業、学術研究専門・技術サービス業、その他サービス業(自動車整備・機械等修理業等)についている就業者の割合が他の政令指定都

市と比較して高い。一方で製造業、農業・林業、医療・福祉業で働く市民の割合は他市と比較して低い。女性の労働力率は全国値より低く、また有配偶の女性の労働力率も全国値より低い。結婚後に働き続ける女性が、全国と比較すると少ない状況であるといえる。

市民の意識・価値観、ライフスタイルについては、市民意識調査における愛着度の高さやNPO法人の多さ等から、地元愛が強く、地域活動に活発な市民性が特徴となっている。また外資系企業が他都市と比較して多く、外国人人口も増加が続いており、国際性・多様性が増大しているといえる。

## (2) 企業分野における横浜の特徴

産業分野では、本市は政令指定市で全国1位の市民総所得を有し、この額は市内総生産を2.6兆円上回っている(2013年)。市民が市外から得た所得の大きさでは政令指定都市で最も大きく、市民の稼ぐ力が高いことが特徴である。また、本市は家計最終消費支出(名目)が約8.9兆円(2013年)と、政令指定市では最も大きく、稼ぐ力と同時に、消費力の高さも本市の特徴である。事業所数を見ると、本市は全国に比べ「不動産業」、「医療・福祉業」、「学術研究、専門・技術サービス業」、「情報通信業」のシェアが高い。専門的・技術的職業従事者が東京都区部に次いで高く、本市は知識集約型産業に強みを持っている。他方、製造業の事業所数、従業員数はともに減少傾向にあるため、製造業の活性化が課題となっている。

その他に、産官学の連携やベンチャー企業支援体制強化、海外都市とのつながり等、ネットワークを活かした新規産業の育成にも力を入れている。また、京浜臨海部ライフイノベーション国際戦略総合特区の指定を受けており、特区を活用したライフイノベーション分野の技術・製品開発・実用化に向けた支援を行っているなど、健康・医療分野に関連する新規産業育成に注力している。

また本市では野菜を中心とした都市農業が盛んである。しかし、農家数の減少や農業就業者の高齢化の進展に直面しており、担い手不足への対応が課題となっている。

技術・研究分野では、本市は首都圏では東京都区部に次いで多くの研究開発機関が所在している。また、専門的・技術的職業従事者数も32万人と東京都区部に次ぐ規模を擁している。これらのことから、本市は東京都区部に次ぐ研究開発機能の集積都市となっている。

観光・MICE分野では、本市は多くの人が行き交う都市型観光地である。海に接して発展してきた地理的特性もあり、「おしゃれ」「都会的」といった都市イメージが強いとの調査結果もある。さらに、MICE分野では、世界最大級の複合MICE施設であるパシフィコ横浜が所在、国際会議開催件数も日本で第5位(2015年)であり、本市は国際会議都市として日本有数の地位を確立している。

文化芸術・スポーツに関しては、2004年4月、全国初の文化芸術都市創造事業本部を設置するなど、全国に先駆けて創造都市の取組を行ってきた。また、歴史的建造物を活用した創造活動の拠点作り、アーティストの育成を目指した取組も進めている。文化芸術の大切さを認識する市民も多く、行政・市民ともに文化芸術に対する理解と関心が高い都市であるといえる。スポーツについては、プロスポーツチームが複数あり、また、横浜スタジアム等大規模スポーツ施設も立地している。市民のスポーツ観戦率も相対的に高く、スポーツ熱が高い都市といえる。

また、本市は国から平成23年に環境未来都市として選定されており、地域の企業、市民と協力してエネルギー問題の解決に向けた取組に注力している。資源に関しては、市

民・事業者と協働で行う分別・リサイクル推進により、ごみ総量、ごみ処理で排出される温室効果ガスが減少傾向にある。地域全体で資源問題解決に向けて取組を行っている。

### (3) 都市分野における横浜の特徴

住宅分野については、近年、子育て世帯向け住宅や高齢者向けの住宅など、多様化するニーズに対応した住宅供給に力を入れている。また、2035年までに約半数の住宅が築40年以上になることが予想されており、住宅の老朽化が懸念される。住環境の観点では、バスまたは徒歩で最寄り駅まで15分程度で到達できる人口の割合が約9割に達しており、本調査におけるアンケートでも公共交通機関の充実度や通勤・通学の利便性は満足度が高く、交通アクセスの良さは強みといえる。また周辺都市（特別区、川崎市）と比較すると、1住宅の当たりの延床面積は広い。

交通に関しては、本市は羽田空港へのアクセスがよく、新幹線の駅も存在することから、国外及び全国各地との交通の便に恵まれている。なお、上述のとおり、本調査におけるアンケートでは、公共交通機関の充実度や通勤・通学の利便性の満足度は現状でも高いが、神奈川東部方面線や横浜環状道路の整備等、さらなる交通ネットワークの強化も進められている。水・緑に関しては、郊外部を中心に豊かな自然環境が残っている。アンケート結果でも公園・緑の充実は特に子どもありファミリー世帯高い満足度を得ている。都市化により山林面積は減少してきたものの、近年の緑地保全の取組により、樹林地の保全が加速、山林面積の減少は鈍化、緑被率の減少傾向も鈍化している。また多数の市民が緑の存在を重要だと認識しており、市民の緑に対する関心は高いといえる。

防災に関しては、みなとみらい21地区のように、強固な地盤改良のもと、防災も考慮した上で整備された地区もあれば、環状2号線の内側を中心に木造住宅密集市街地等での延焼の危険性が高い地区も存在し、地区によって状況は大きく異なる。なお、本調査における企業ヒアリングでは、津波・震災対策に不安を感じている企業が臨海部に複数見られた。また、市民の災害に対する危機意識は高いが、「自助」「共助」の言葉を理解している市民は3割以下であった。また、自治会・町内会の加入率も低下傾向にあり既存コミュニティによる防災機能の低下が懸念される。治安に関しては、刑法犯罪数は減少傾向にあり、治安は改善傾向にある。また、地震による倒壊等の危険や公衆衛生の悪化の原因となりうる戸建て住宅の空き家数が増加している。

公共施設に関しては、上下水道や橋りょう等、多くの都市インフラが老朽化し、適切な保全・更新が必要となっている。また高齢化に伴い、今後の墓地需要の拡大が見込まれている。

エリア別の特徴に関しては、都心臨海部は、歴史的な都市景観とみなとみらい21地区の現代的な景観が共存、MICE施設の立地、ショッピング施設、観光施設の充実といった魅力がある。

新横浜エリアは、新幹線の駅が立地し、名古屋や大阪等、西日本の大都市とのアクセスに優れる。また、IT系企業の集積や、横浜アリーナ・横浜国際総合競技場・新横浜ラーメン博物館などの集客施設の充実といった強みがある。

郊外部では、農地を含んだ豊かな緑が残っている。また、特に大規模団地で市の平均よりも早く少子高齢化が進んでいるなど、まちの活力の低下が懸念されるが、既存のまちの持続や再生を目指した新たな取組も進められている。





### 第3章 横浜市の特徴の変化

#### 3-1 横浜・日本・世界の将来に関する文献調査

##### (1) 人口

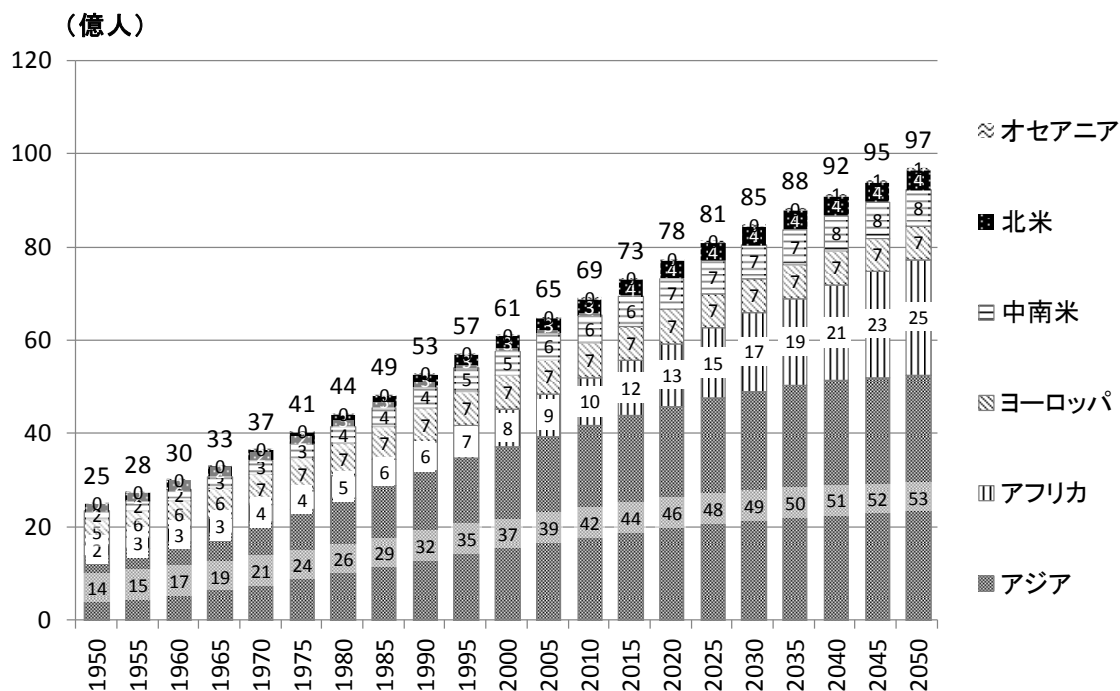
##### ア 世界の人口

2015年時点で約73億人の世界全体の人口は、2050年には約24億人増の97億人を突破する見込みである。2015年時点の国際連合の予測では、2030年には約85億人、2040年には約92億人、2050年には約97億人となると推計されている。2015年から2050年の35年間で約30%増加することになる見込みである。

2040年の地域別人口は、アジア地域が約51億人、アフリカ地域が約21億人、ヨーロッパ地域が約7億人、中央・南アメリカ（中南米）地域が約8億人、北アメリカ（北米）地域が約4億人、オセアニア地域が約0.5億人となり、アジアとアフリカで約79%と、世界の4分の3以上を占めることになる。

2040年の国別人口のトップ3は、インド16.3億人、中国13.9億人、アメリカ合衆国3.7億人となっている。世界における日本の位置は、2015年時点で世界10位（約1億2,711万人）であったものが、2040年時点では世界17位（約1億728万人）となると予測されている。

図3-1(1)-1 世界の人口推計



(出所) United Nations, Department of Economic and Social Affairs, Population Division, "World Population Prospects: The 2015 Revision", 2015 を基に作成,

表 3-1-(1)-1 世界の推計人口ランキング

(単位：千人)

	1950年		2015年		2030年		2040年	
1位	中国	544,113	中国	1,376,049	インド	1,527,658	インド	1,633,728
2位	インド	376,325	インド	1,311,051	中国	1,415,545	中国	1,394,715
3位	アメリカ合衆国	157,813	アメリカ合衆国	321,774	アメリカ合衆国	355,765	アメリカ合衆国	373,767
4位	ロシア	102,799	インドネシア	257,564	インドネシア	295,482	ナイジェリア	327,406
5位	日本 (a)	82,199	ブラジル	207,848	ナイジェリア	262,599	インドネシア	312,439
6位	ドイツ	69,786	パキスタン	188,925	パキスタン	244,916	パキスタン	278,987
7位	インドネシア	69,543	ナイジェリア	182,202	ブラジル	228,663	ブラジル	236,015
8位	ブラジル	53,975	バングラデシュ	160,996	バングラデシュ	186,460	バングラデシュ	197,134
9位	イギリス	50,616	ロシア	143,457	メキシコ	148,133	エチオピア	164,270
10位	イタリア	46,599	日本 (b)	127,110	ロシア	138,652	メキシコ	157,762

(参考)

15位			日本 (c)	116,618			
17位					日本 (c)		107,276

a) 総務省統計局、「平成 12 年国勢調査最終報告書 日本の人口 (資料編)」、2001 年 による

b) 総務省統計局、「平成 27 年国勢調査人口速報集計結果」、2016 年 による

c) 国立社会保障・人口問題研究所、「日本の将来推計人口 (平成 24 年 1 月推計) : 出生中位(死亡中位)推計」、2012 年 による

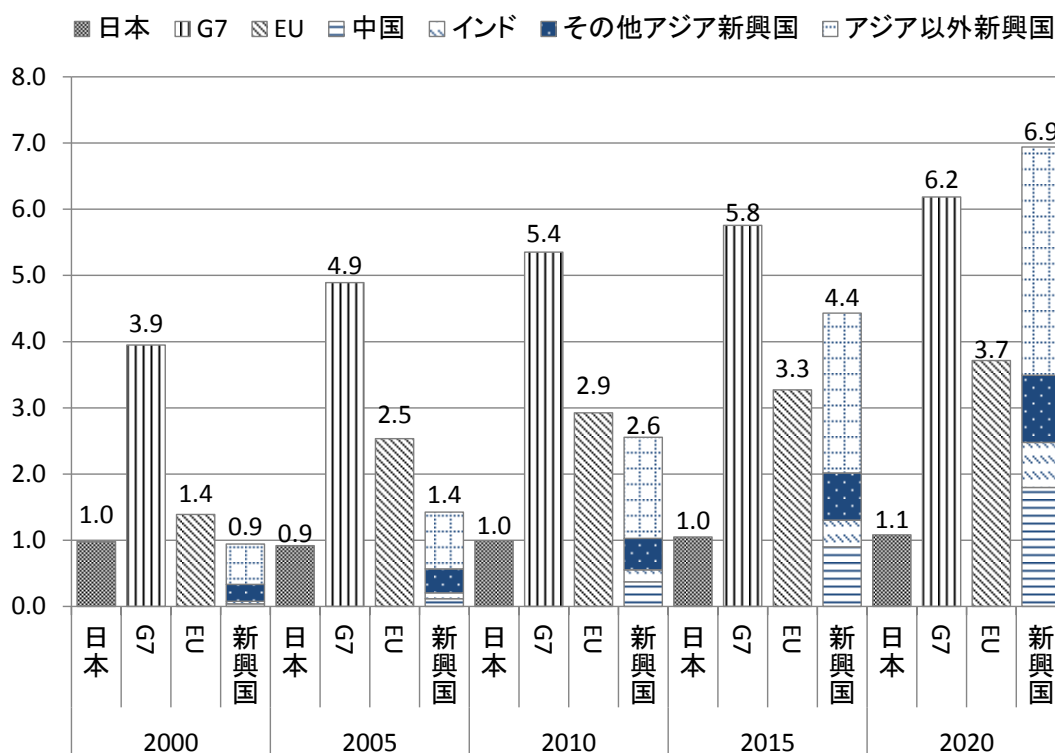
(出所) United Nations, Department of Economic and Social Affairs, Population Division, "World Population Prospects: The 2015 Revision", 2015,を基に作成

イ 世界の富裕層の人口推移

先進7カ国（G7）と新興国<sup>1</sup>の富裕層（世帯年間可処分所得が35,000米ドル以上の層）人口は、2020年までに逆転すると見込まれる。2010年には約2.6億人である新興国の富裕層人口は、2020年には約6.9億人となり、2015年までにはEUを、2020年までにはG7を超える。新興国の中では、中国の富裕層が著しく増加する。2010年から2020年までの10年間に、新たに1.4億人が富裕層となると予測されている。

図3-1-(1)-2 先進国と新興国の富裕層人口推移の比較

単位：(億人)



(出所) Euromonitor International, "Euromonitor International Database", 2011  
を基に作成

<sup>1</sup> 「新興国」は、通商白書2011年版（経済産業省）にならひ、以下27の国・地域を指す。  
中国、香港、韓国、台湾、インド、インドネシア、タイ、ベトナム、シンガポール、マレーシア、フィリピン、パキスタン、トルコ、アラブ首長国連邦（UAE）、サウジアラビア、南アフリカ、エジプト、ナイジェリア、メキシコ、アルゼンチン、ブラジル、ベネズエラ、ペルー、ロシア、ハンガリー、ポーランド、ルーマニア

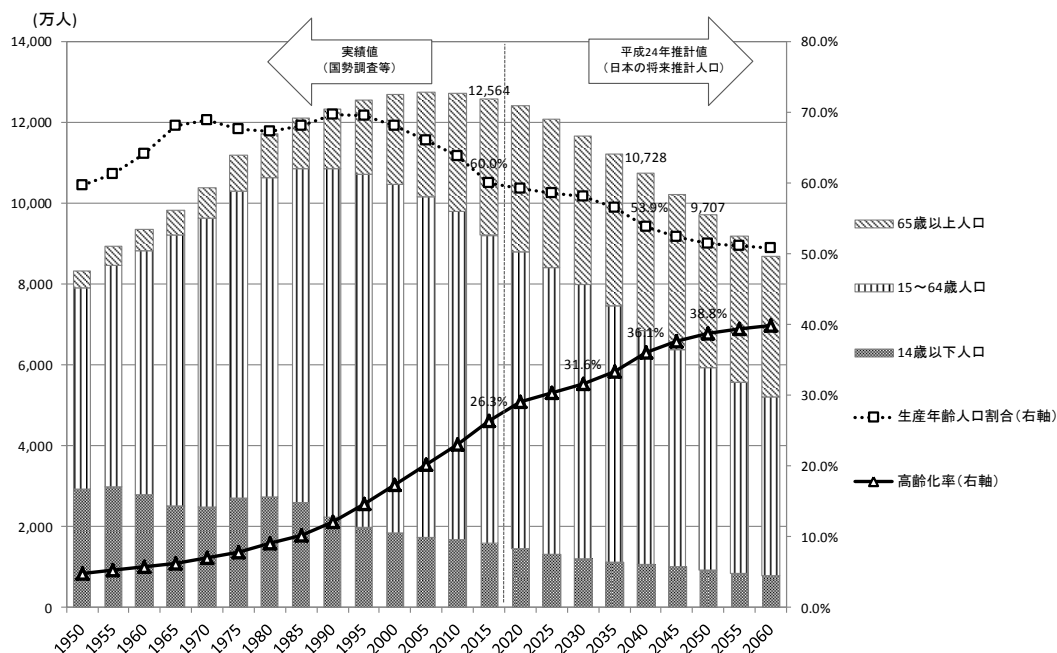
ウ 日本の人口

日本の人口は、国勢調査によると2008年をピークに減少局面に入っている。国立社会保障・人口問題研究所の中位推計では、2030年には1億1,661万人、2040年には1億728万人にまで減少する見込みである。さらに2050年には1億人を割り込み、9,707万人となる。2015年に比べて約3,000万人減少することになる。

生産年齢人口の割合は、2015年の60.0%から2040年には53.9%に低下すると見込まれている。

また、日本における65歳以上人口の割合（高齢化率）は、2015年時点で26.3%であり、既に超高齢社会に突入している。今後、2030年には31.6%、2040年には36.1%、2050年には38.8%と見込まれており、2050年には人口の約4割が65歳以上の高齢者となると想定されている。

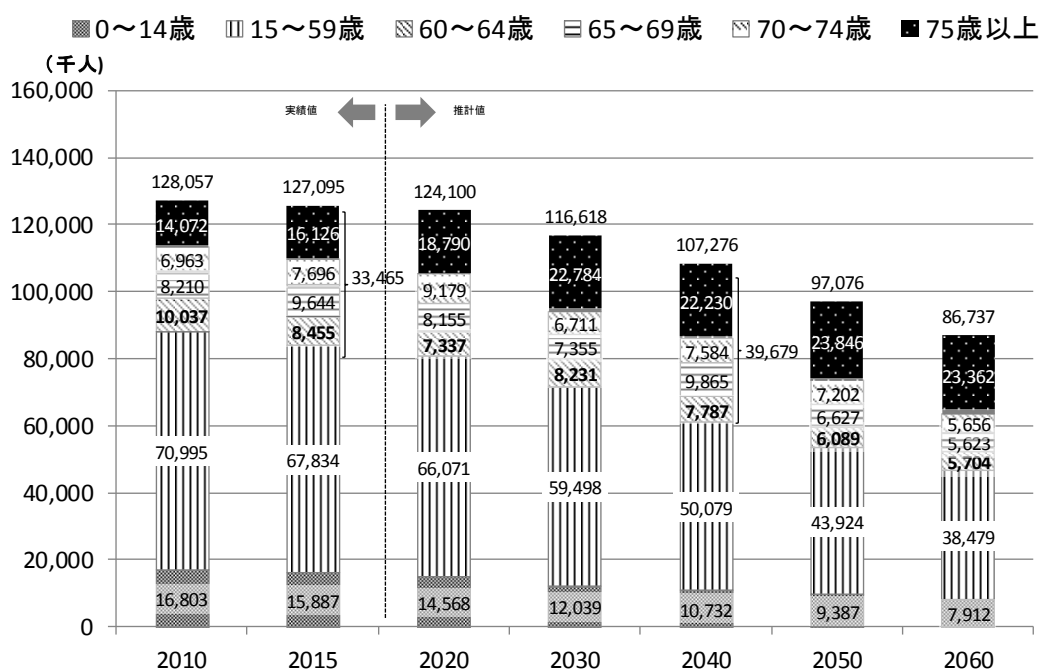
図 3-1-(1)-3 日本の将来推計人口（中位推計）



(出所) 国立社会保障・人口問題研究所、「日本の将来推計人口（平成24年1月推計）  
：出生中位(死亡中位)推計」、2012年を基に作成

65歳以上の人口は実数としても増加すると見込まれている。2015年時点で約3,347万人である65歳以上人口は、2040年には約3,968万人と、約600万人程度増加すると推計されている。また、75歳以上人口は、2015年の1,613万人から、2040年には2,223万人と、約600万人程度増加する見込みである。

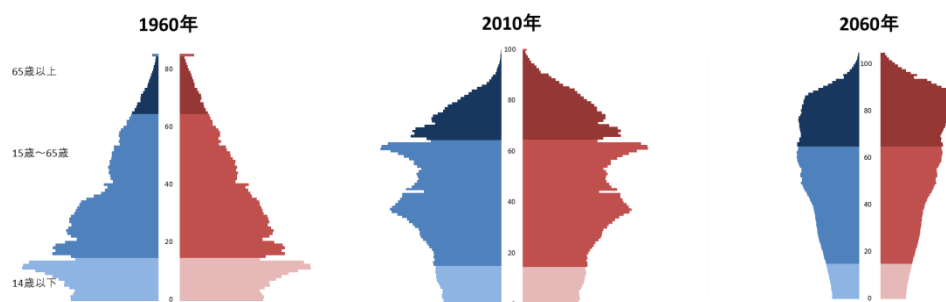
図3-1-(1)-4 年齢区分別将来人口推計



(出所) 国立社会保障・人口問題研究所、「日本の将来推計人口（平成24年1月推計）  
：出生中位(死亡中位)推計」、2012年を基に作成

また、人口ピラミッドでみると、1960年代頃までは所謂「富士山型」であったものが、二度のベビーブームを経て現在では「釣鐘型」となっている。さらに2060年には、少子高齢化の進展により「つぼ型」への変化が予測されている。

図 3-1-(1)-5 人口ピラミッドの変化



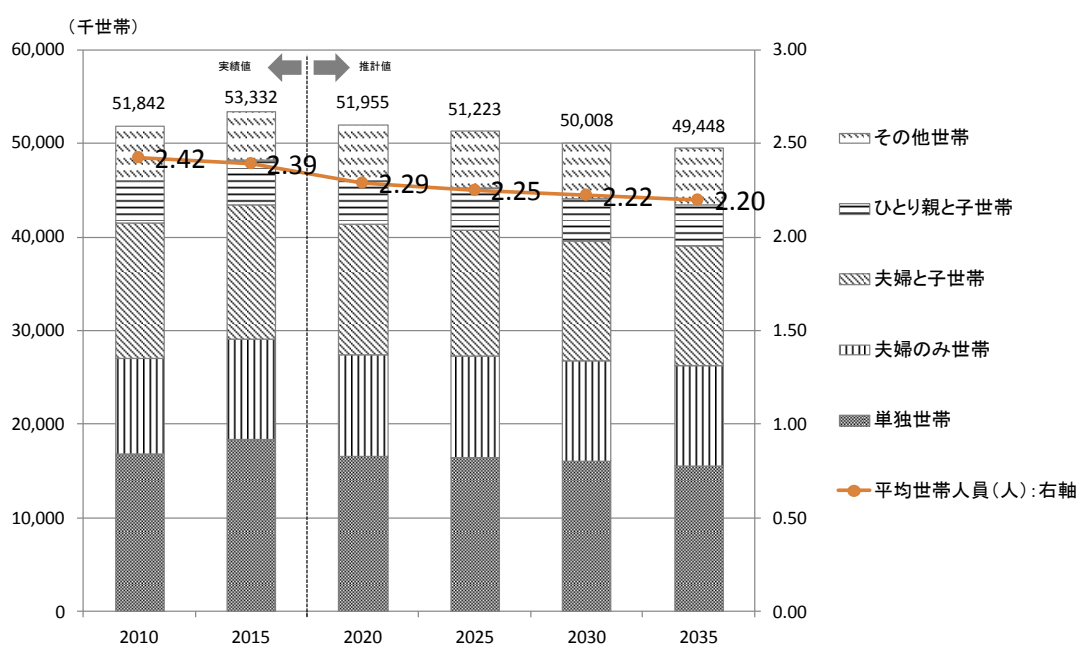
(出所) 総務省統計局、「我が国の推計人口／年齢（各歳），男女別人口、長期時系列推計／年齢（各歳），男女別人口」、国立社会保障・人口問題研究所、「日本の将来推計人口（平成24年1月推計）：出生中位(死亡中位)推計」、2012年を基に作成

### I 日本の世帯数

世帯数は、2015年の5,333万世帯から2035年の4,945万世帯へと20年間で約400万世帯減少（約7%の減少）すると見込まれている。

一方、世帯主65歳以上の世帯は増加傾向にある。とりわけ、世帯主65歳以上の単独世帯は、2015年の592万世帯から2035年には762万世帯へと、170万世帯増加すると見込まれている。

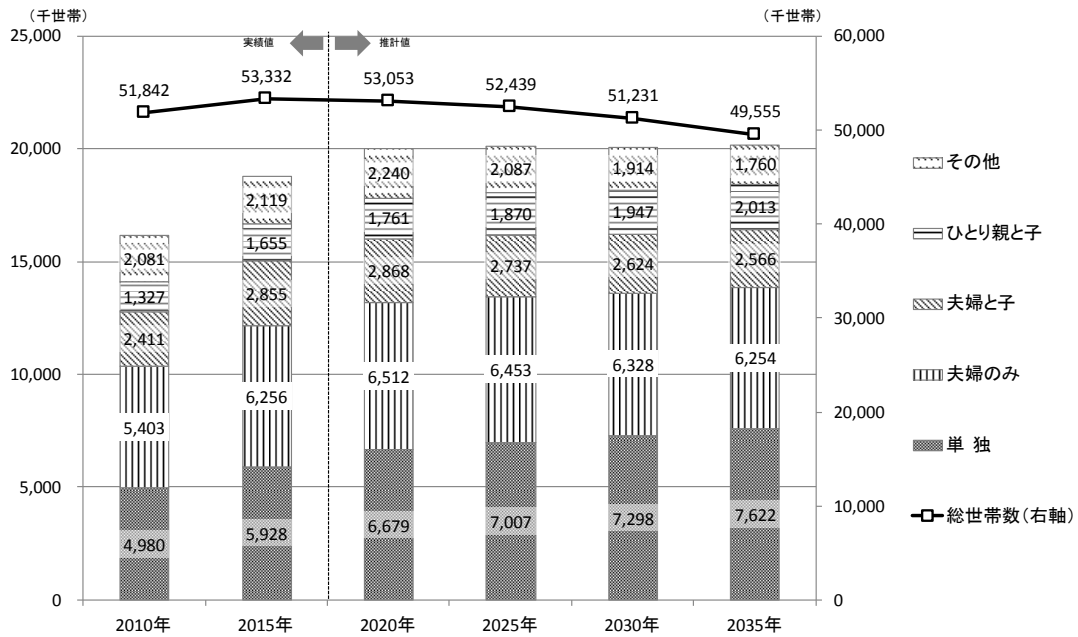
図3-1-(1)-6 世帯数の将来推計



(出所) 国立社会保障・人口問題研究所、「日本の世帯数の将来推計(全国推計) : (2013(平成25)年1月推計)」、2013年を基に作成

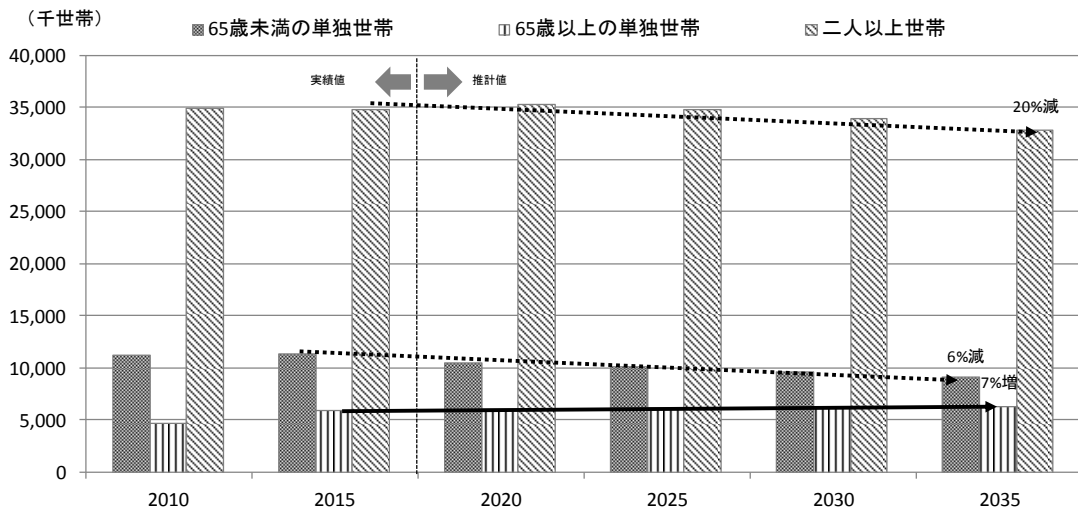


図 3-1-(1)-7 世帯主 65 歳以上の世帯類型別世帯数将来推計



(出所) 国立社会保障・人口問題研究所、「日本の世帯数の将来推計(全国推計) : (2013(平成 25)年 1 月推計)」、2013 年を基に作成

図 3-1-(1)-8 単独世帯・二人以上世帯別世帯数将来推計



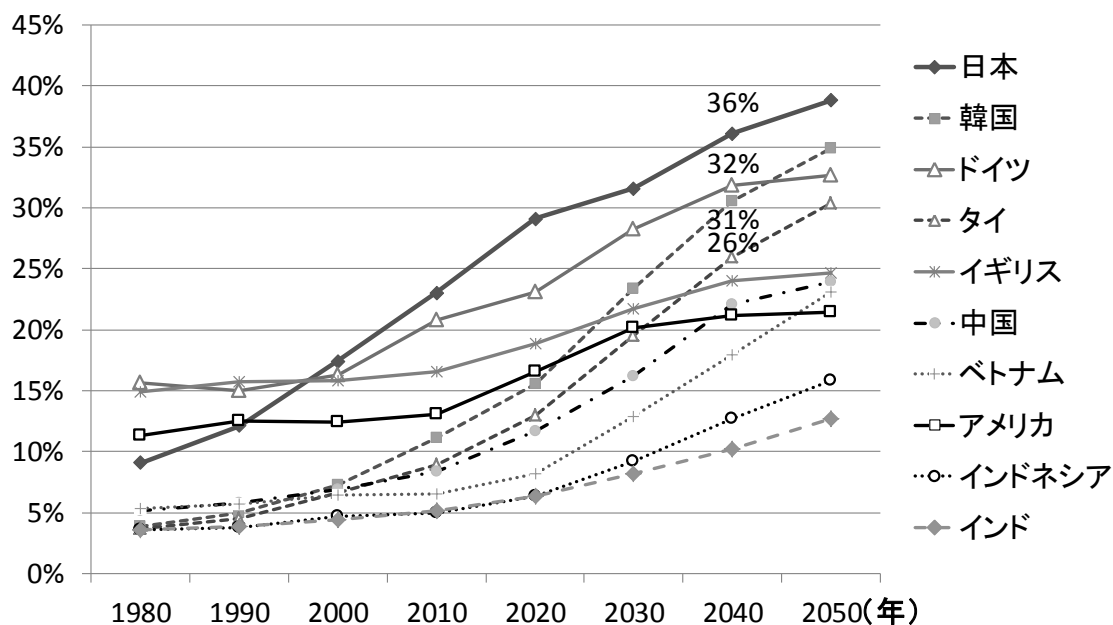
(出所) 国立社会保障・人口問題研究所、「日本の世帯数の将来推計(全国推計) : (2013(平成 25)年 1 月推計)」、2013 年を基に作成

オ 高齢化率

日本の高齢化は、世界で最も早く進む見込みである。2000年時点でアメリカ合衆国、ドイツ、米国等を上回っており、今後も他の先進国（下図・実線）・アジア諸国（下図・破線）よりも高い水準で推移すると予測されている。

他の先進国においては、ドイツの高齢化率が相対的に高くなる見込みであり、2040年時点で32%に達すると予測されている。アジア諸国の中では、韓国とタイの高齢化が他の国々に比べて進む見込みである。2040年時点において、韓国の高齢化率は31%、タイでは26%になると予測されている。

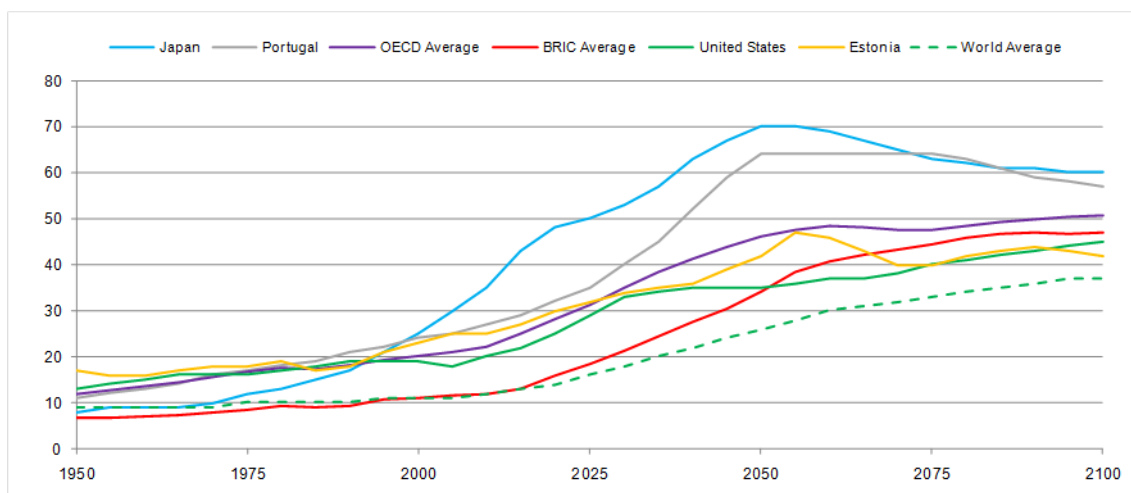
図 3-1-(1)-9 日本・先進国・アジア諸国の高齢化率



(出所) United Nations, Department of Economic and Social Affairs, Population Division, "World Population Prospects: The 2015 Revision", 2015,を基に作成.

また、老年従属人口指数（生産年齢人口100に対する老年人口の比）は、2050年に70%に達し日本の歴史上、また、世界の歴史上最大の比率となると予測されている。これは、生産年齢人口10人で老年人口7人を支える必要がある社会が到来することを意味している。

図 3-1-(1)- 10 老齡従属人口指数

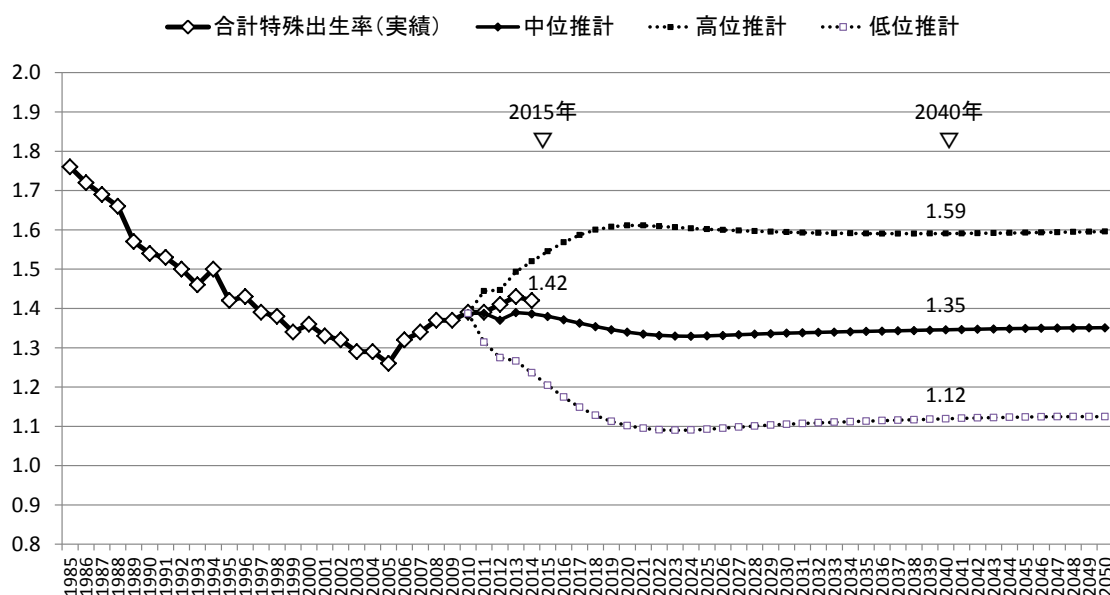


(出所) OECD, "Trends Shaping Education 2013 Spotlight 1", 2013 より引用

カ 日本の合計特殊出生率

日本の将来推計人口の算出に用いた合計特殊出生率の推移は、下図のとおり仮定されている。2040年の数値は、中位レベルでは1.35人、高位レベルでも1.59人である。人口が増加も減少もしない均衡した状態となる人口置換水準は、現在の日本で2.07とされている。今後、出生率が高位レベルで推移したとしても、人口が減少していくことは避けられないといえる。

図 3-1-(1)- 11 合計特殊出生率の推移と推計

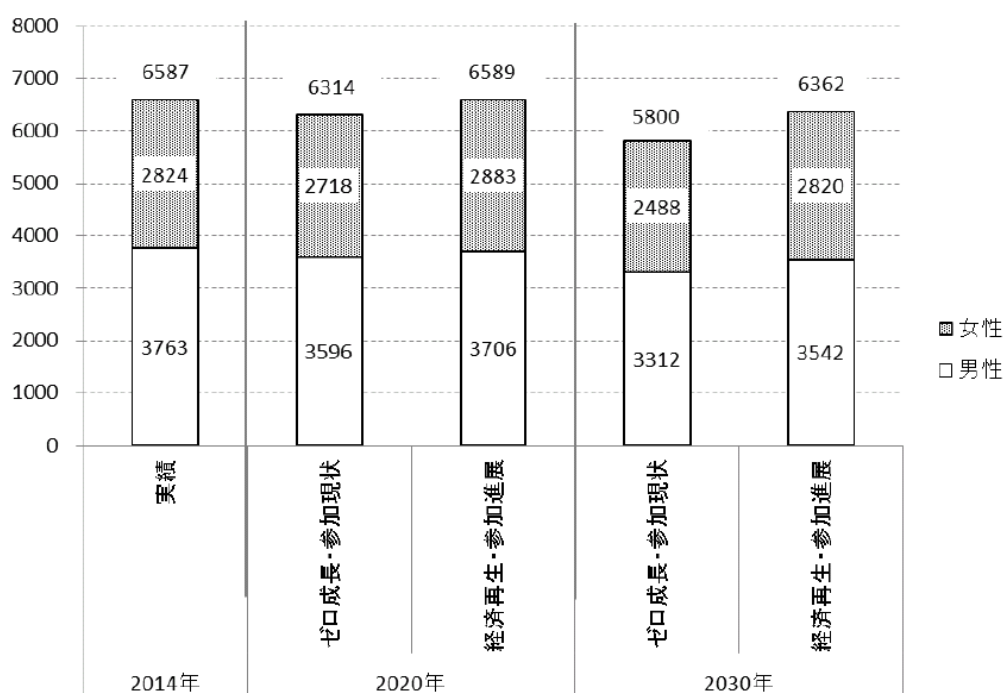


(出所) 厚生労働省、人口動態統計、2015年、国立社会保障・人口問題研究所、日本の将来推計人口/合計特殊出生率の推移 平成24年1月推計、2012年を基に作成

キ 日本の労働力人口

労働力人口は、男女計で2014年に6,587万人（対総人口比59.4%）である。労働政策研究・研修機構の調査によれば、2030年には経済再生・労働参加進展シナリオにおいては6,362万人（同60.8%）、ゼロ成長・労働参加現状シナリオにおいては5,800万人（同55.5%）となると予測されている。

図 3-1-(1)-12 労働力人口の推移（男女別、単位：万人）



注1. 2014年実績値は総務省統計局「労働力調査」、2020年及び2030年は労働政策研究・研修機構による推計値。

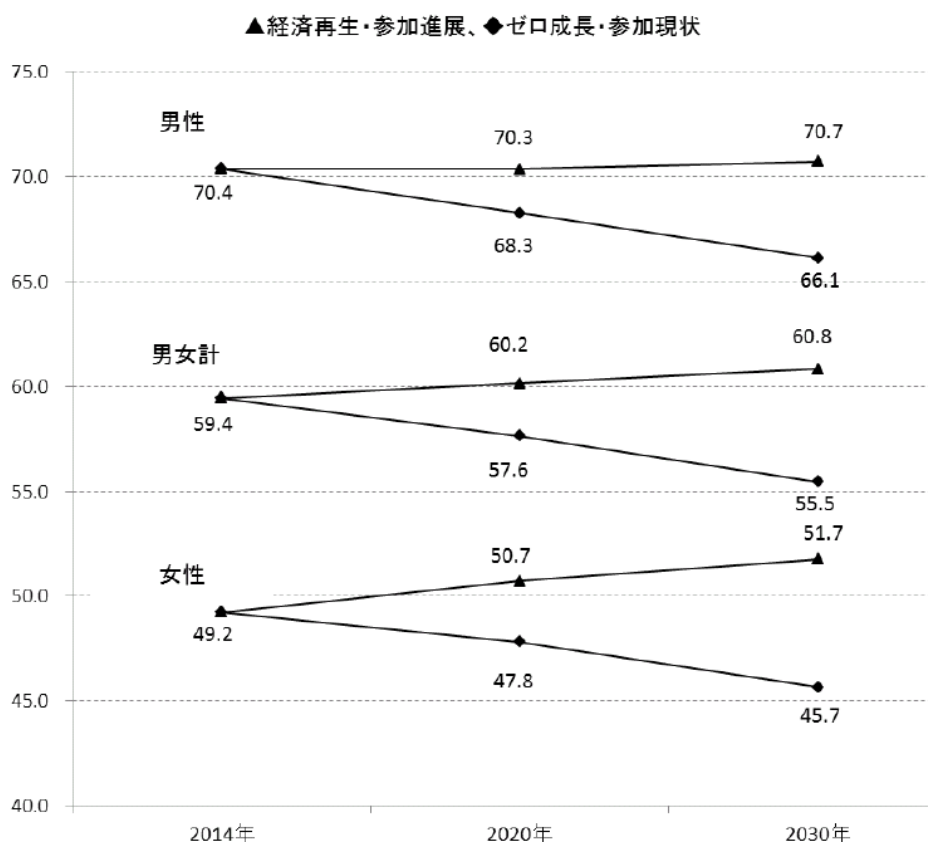
注2. 各シナリオは以下の通り

経済再生・労働参加進展：実質2%程度の経済成長が実現し、若者、女性、高齢者などの労働市場参加が進むシナリオ

ゼロ成長・労働参加現状：ゼロ成長に近い経済成長で、性・年齢階級別の労働力率が2014年と同じ水準で推移すると仮定したシナリオ

（出所）労働政策研究・研修機構、「平成27年労働力需給の推計」、2015年より引用

図 3-1-(1)-13 労働力率の推移（男女別、単位：％）



注 1. 2014 年実績値は総務省統計局「労働力調査」、2020 年及び 2030 年は労働政策研究・研修機構による推計値。

注 2. 各シナリオは以下の通り

経済再生・労働参加進展：実質 2%程度の経済成長が実現し、若者、女性、高齢者などの労働市場参加が進むシナリオ

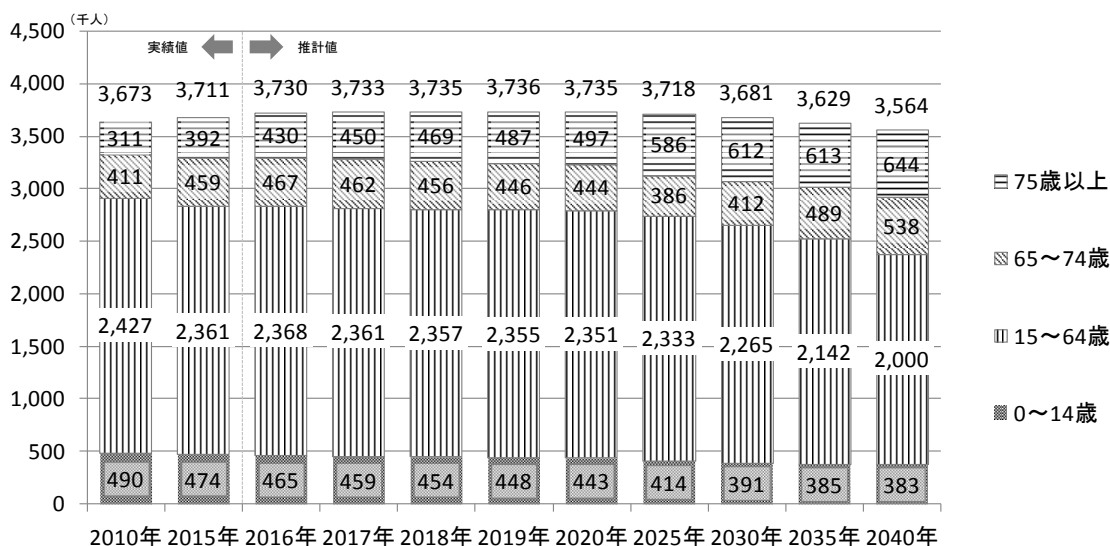
ゼロ成長・労働参加現状：ゼロ成長に近い経済成長で、性・年齢階級別の労働力率が 2014 年と同じ水準で推移すると仮定したシナリオ

（出所）労働政策研究・研修機構、「平成 27 年 労働力需給の推計」、2015 年より引用

ク 横浜市の人口

本市の人口は、年少・生産年齢人口が減少し、後期高齢者の増加が著しいと予測されている。総人口は2019年に約373.6万人でピークを迎え、2040年には356.4万人に、約17万人程度減少する見込みである。しかし、高齢者は増加が予測されており、特に後期高齢者は2010年に比べ2倍以上増加する。一方で、年少人口は約22%程度、生産年齢人口は約18%程度減少する見込みである。2040年には、団塊ジュニア世代が65歳を超え、高齢者が118万人となる見込みである。また、90歳以上の高齢者人口が約17万人に達する見込みであり、これは現在から10万人以上の増加となる。

図3-1-(1)-14 本市人口の将来推計



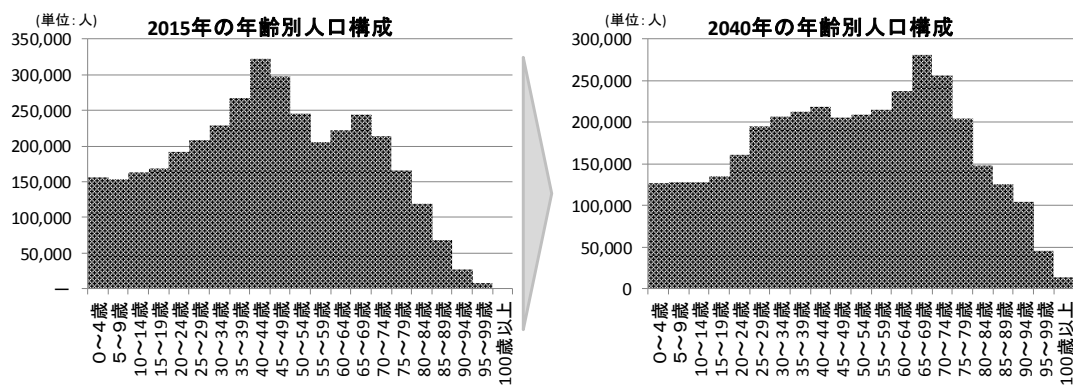
(出所) 横浜市政策局政策課、「横浜市の将来人口推計」、2012年を基に作成

図3-1-(1)-15 世代別(2010年から2040年)の動向

世代	動向(2010年から2040年への変化)
年少(0～14歳)	✓ 約11万人の減少(約49万人→約38万人、22%減)
生産年齢(15～64歳)	✓ 約43万人の減少(約243万人→約200万人、18%減)
前期高齢者(65～74歳)	✓ 約13万人の増加(約41万人→約54万人、31%増) ➤ 2016年に約47万人まで増加し、減少に転じる見込み ➤ 2026年に約38万人まで減少した後、再び増加。
後期高齢者(75歳以上)	✓ 約33万人の増加(約31万人→約64万人、107%増)

(出所) 横浜市政策局政策課、「横浜市の将来人口推計」、2012年を基に作成

図 3-1-(1)- 16 2040年の人口構成



(出所) 横浜市政策局政策課、「第94回横浜市統計書：第2章第5表」、及び横浜市政策局政策課、「横浜市の将来人口推計」、2012年を基に作成



各区別でみると、金沢区、旭区において、2040年に、2010年と比較して20%以上人口が減少すると推計されている。

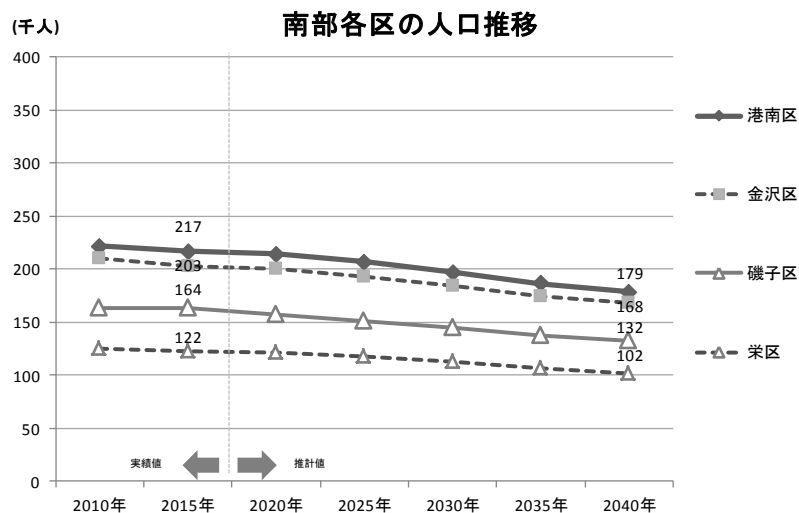
一方で、都筑区では人口が増え続けるなど、区ごとの人口増減に大きな差異が生じることが見込まれる。

表 3-1-(1)-2 区別の2010年から2040年にかけての人口変化率

		2010年	2015年	2020年	2025年	2030年	2035年	2040年
南部	港南区	-	-2%	-3%	-7%	-11%	-16%	-19%
	金沢区	-	-3%	-5%	-8%	-12%	-17%	-20%
	磯子区	-	0%	-4%	-8%	-12%	-16%	-19%
	栄区	-	-2%	-3%	-6%	-10%	-15%	-18%
東部	鶴見区	-	4%	6%	7%	8%	9%	8%
	神奈川区	-	2%	7%	9%	11%	12%	12%
	南区	-	-1%	-3%	-5%	-8%	-12%	-15%
	中区	-	1%	3%	3%	3%	3%	0%
	西区	-	5%	12%	16%	21%	26%	25%
西部	戸塚区	-	0%	2%	2%	0%	-2%	-3%
	旭区	-	0%	-6%	-10%	-15%	-21%	-25%
	保土ヶ谷区	-	-1%	-2%	-5%	-8%	-12%	-15%
	泉区	-	-1%	-2%	-4%	-7%	-11%	-14%
	瀬谷区	-	-1%	-3%	-6%	-10%	-14%	-16%
北部	港北区	-	5%	8%	11%	14%	16%	15%
	青葉区	-	2%	3%	3%	2%	1%	0%
	都筑区	-	6%	13%	20%	27%	34%	36%
	緑区	-	2%	4%	5%	5%	5%	4%

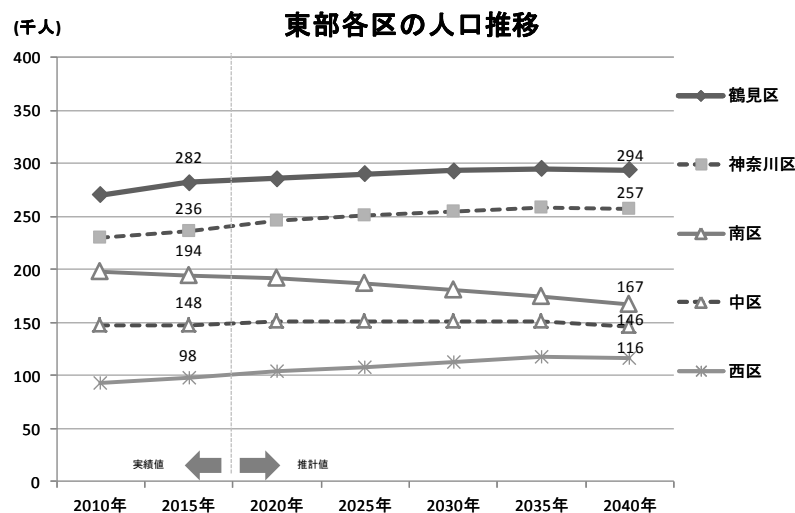
(出所) 横浜市政策局政策課、「第89回・94回横浜市統計書：第2章第5表」、及び横浜市政策局政策課、「横浜市の将来人口推計」、2012年を基に作成

図 3-1-(1)- 17 2040 年にかけての各区の人口推移：南部各区



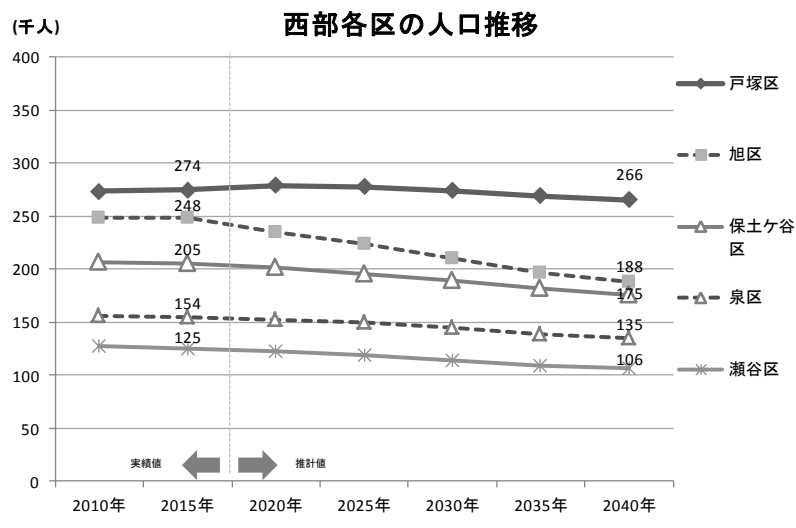
(出所) 横浜市政策局政策課、「第 89 回・94 回横浜市統計書：第 2 章第 5 表」、及び横浜市政策局政策課、「横浜市の将来人口推計」、2012 年を基に作成

図 3-1-(1)- 18 2040 年にかけての各区の人口推移：東部各区



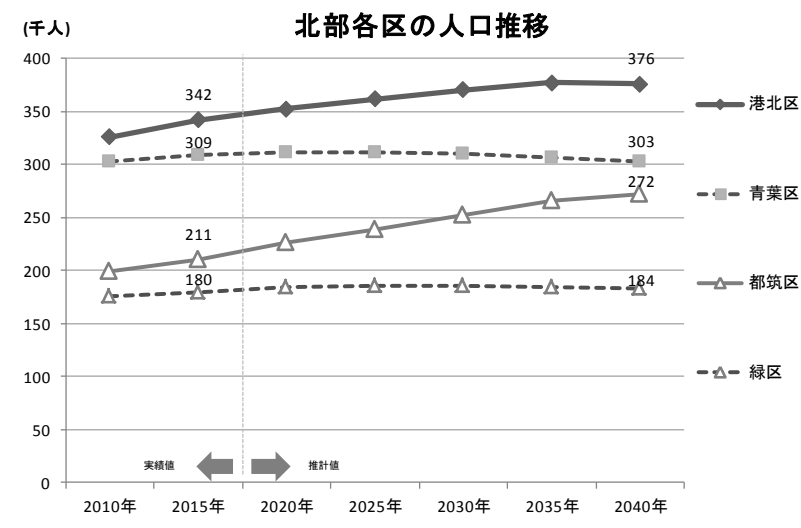
(出所) 横浜市政策局政策課、「第 89 回・94 回横浜市統計書：第 2 章第 5 表」、及び横浜市政策局政策課、「横浜市の将来人口推計」、2012 年を基に作成

図 3-1-(1)- 19 2040 年にかけての各区の人口推移：東部各区



(出所) 横浜市政策局政策課、「第 89 回・94 回横浜市統計書：第 2 章第 5 表」、及び横浜市政策局政策課、「横浜市の将来人口推計」、2012 年を基に作成

図 3-1-(1)- 20 2040 年にかけての各区の人口推移：北部各区



(出所) 横浜市政策局政策課、「第 89 回・94 回横浜市統計書：第 2 章第 5 表」、及び横浜市政策局政策課、「横浜市の将来人口推計」、2012 年を基に作成

なお、2016年時点においても、港南区・金沢区・栄区・旭区・泉区・瀬谷区の6区は、既に人口減少状態にある。これらの区は、自然増減率が低いことに加えて、社会増減率が6区中4区でマイナスとなっている。

表 3-1-(1)-3 行政区別人口増減率（2016年）

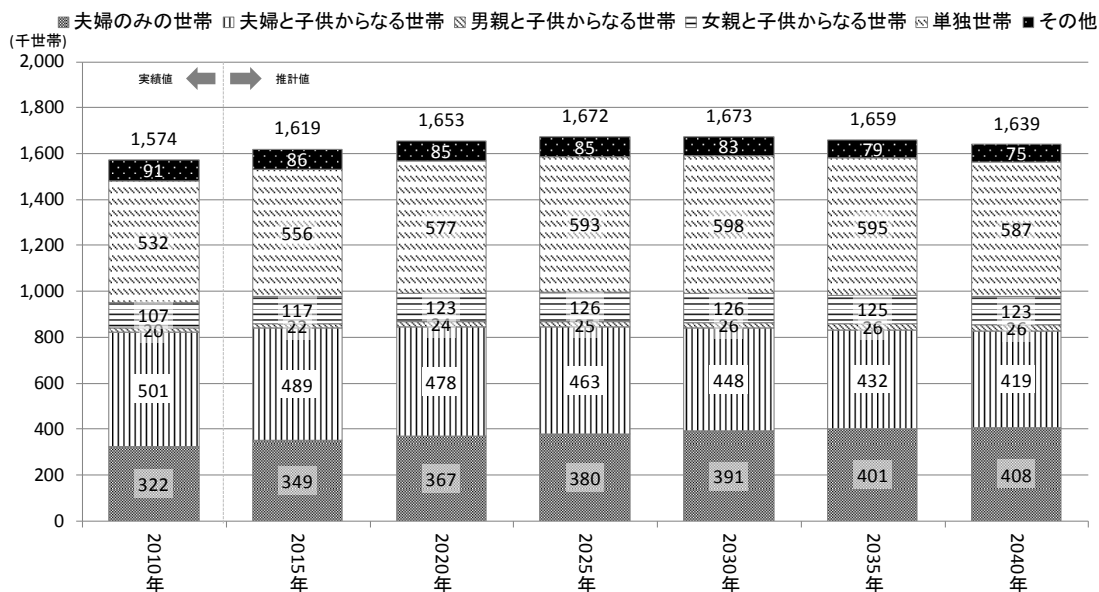
項目	人口増減率	社会増減率	自然増減率	
単位	%	%	%	
<b>横浜市</b>	<b>0.17</b>	<b>0.23</b>	<b>-0.06</b>	
南部	港南区	-0.44	-0.17	-0.27
	金沢区	-0.39	-0.06	-0.33
	磯子区	0.07	0.24	-0.17
	栄区	-0.62	-0.33	-0.28
東部	鶴見区	0.77	0.66	0.11
	神奈川区	0.43	0.36	0.07
	南区	0.08	0.51	-0.43
	中区	0.27	0.60	-0.33
	西区	0.07	0.04	0.03
西部	戸塚区	0.26	0.28	-0.02
	旭区	-0.22	0.11	-0.33
	保土ヶ谷区	0.68	0.94	-0.26
	泉区	-0.17	-0.01	-0.16
	瀬谷区	-0.27	0.00	-0.27
北部	港北区	0.76	0.38	0.38
	青葉区	0.19	0.01	0.18
	都筑区	0.02	-0.26	0.29
	緑区	0.39	0.30	0.09

（出所）横浜市政策局政策課、「第96回横浜市統計書：第2章第8表」を基に作成

ケ 横浜市の世帯数

本市の世帯数総数は、2015年から2040年にかけてほぼ横ばいで推移するとみられている。夫婦のみの世帯と単独世帯が増加する一方で、子どものいる世帯数は減少すると予測されている。

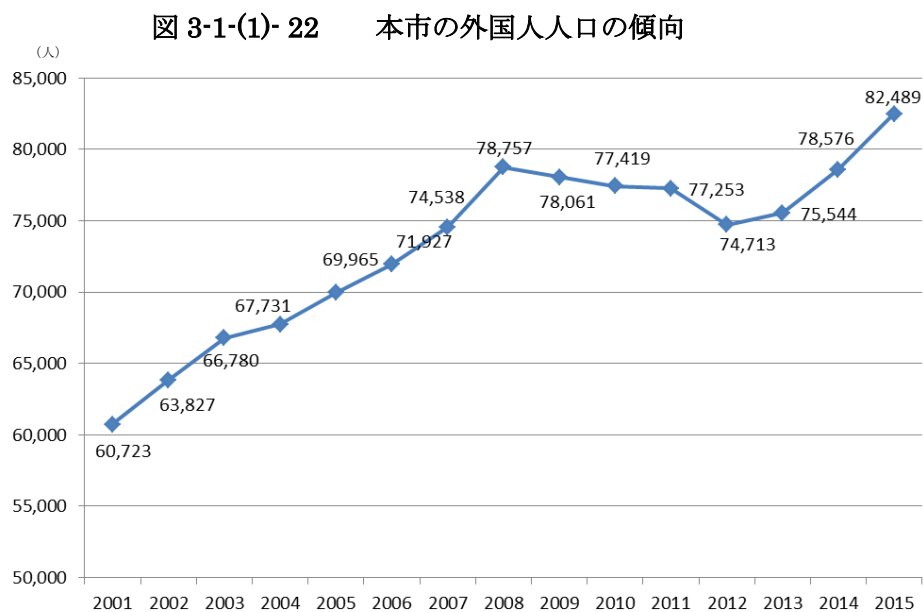
図 3-1-(1)-21 本市世帯数の将来予測



(出所) 横浜市政策局政策課、「第95回横浜市統計書：第2章第18表」、及び横浜市政策局政策課、「横浜市の将来世帯数推計」、2012年を基に作成

### ロ 横浜市の外国人人口

過去の推移では、2008年～2009年にかけての世界経済危機後、2010年～2012年頃に減少傾向を見せた時期以外は、一貫して外国人人口は増加している。2015年時点で、82,489人（市内総人口対比約2%）となっている。



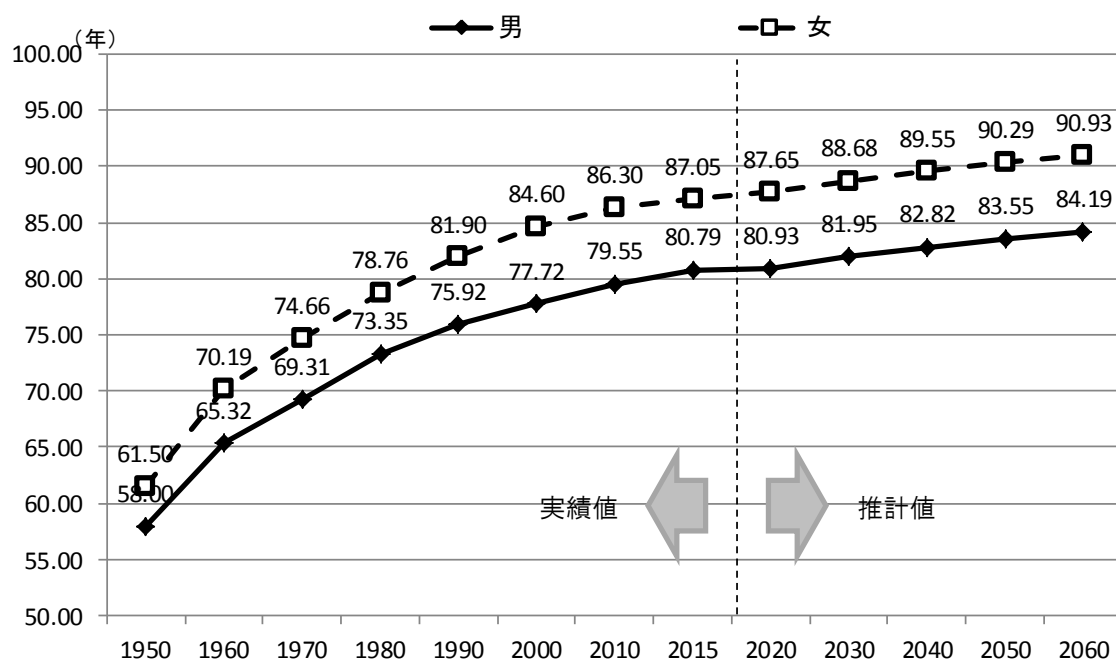
(出所) 横浜市政策局政策課、「第95回横浜市統計書：第2章第7表」を基に作成

(2) 医療福祉・健康

7 日本の平均寿命の伸び

平均寿命は男女共延びていき、2050年には、男性83.55年、女性90.29年となっている。女性は90年を超えると見込まれている。

図 3-1-(2)-1 平均寿命の推移と将来推計

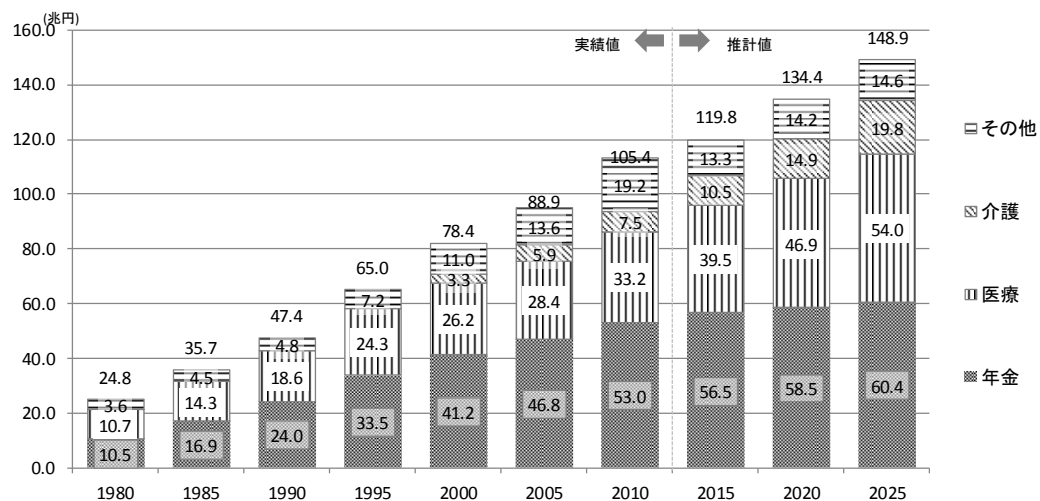


(出所) 1950年及び2015年は厚生労働省「簡易生命表」、1960年から2010年までは厚生労働省「完全生命表」、2020年以降は、国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口(平成24年1月推計)」の出生中位・死亡中位による推計結果を基に作成

イ 高齢化による社会保障・福祉需要の増大

高齢化に伴い、社会保障給付費はますます増加の一途を辿る。厚生労働省の推計では、2010年度の約105兆円から2025年度には約149兆円となっている。

図 3-1-(2)-2 社会保障給付費の今後の見通し

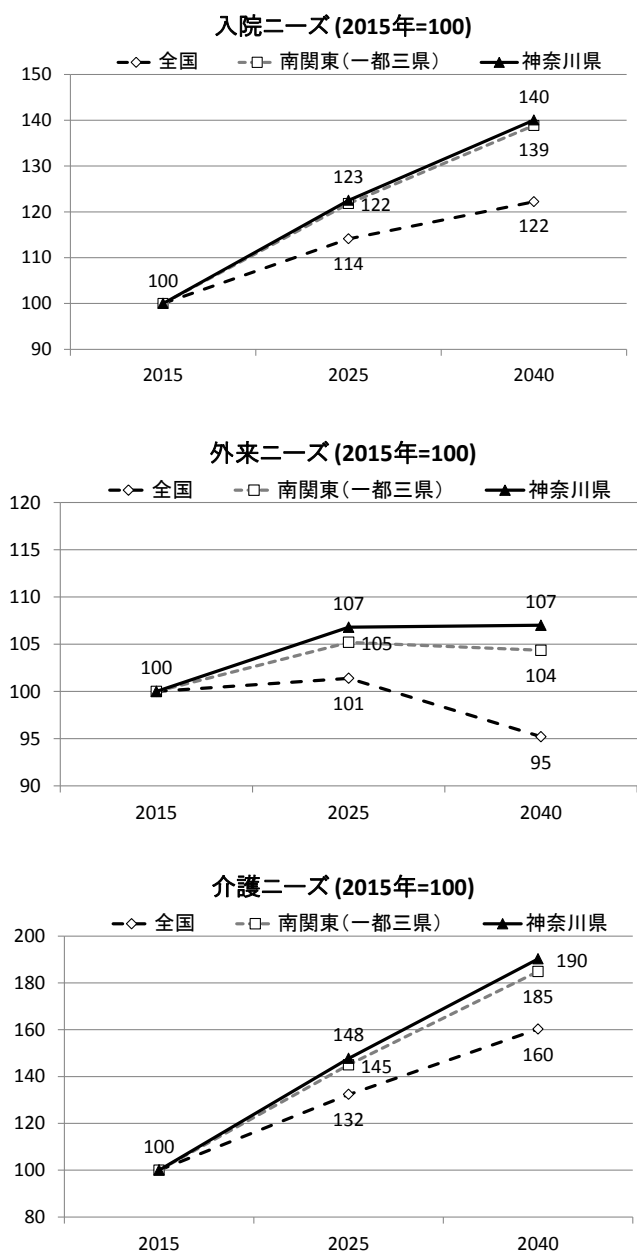


(出所) 実績値は、厚生労働省、「社会保障費用統計」、2014年  
 推計値は、厚生労働省「社会保障に係る費用の将来推計の改定について(平成24年3月)」、  
 2012年を基に作成



福祉サービスに対する需要も供給を大きく上回ると見込まれ、関東地方では特に医療・介護に対するニーズが急増すると推計されている。例えば、入院ニーズは、2015年を100とした場合、全国平均では2025年に114（14%増）、2040年には122（22%増）となると見込まれる一方で、南関東（一都三県）では2025年に122（22%増）、2040年には139（39%増）、神奈川県では、2025年に123（23%増）、2040年に140（40%増）となると見込まれている。

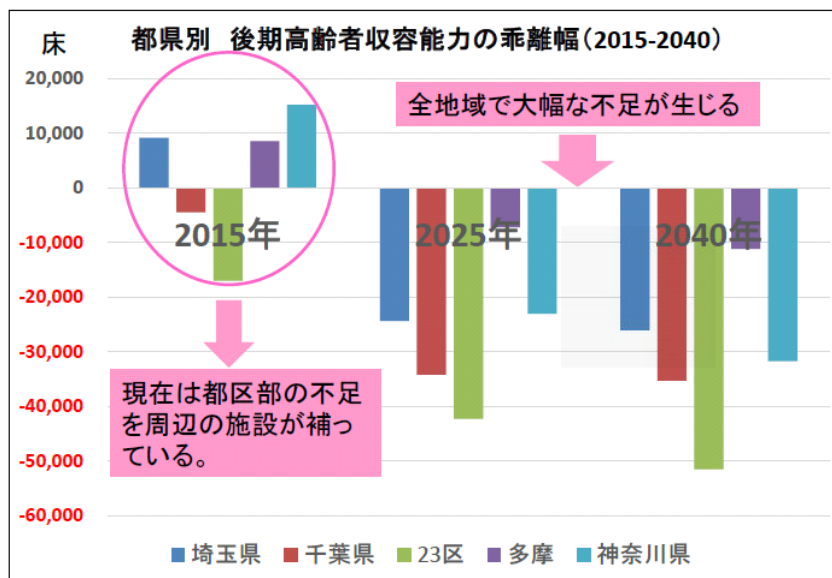
図 3-1-(2)- 3 入院・外来・介護ニーズの将来推計



(出所) 日本創生会議、「東京圏高齢化危機回避戦略」、2015年を基に作成

また現状のままでは、介護施設の収容能力は需要をかなり下回り、深刻なサービス不足が予測される。医療・介護人員の不足も指摘されており、東京圏では約80～90万人のマンパワーが必要（日本創生会議、「東京圏高齢化危機回避戦略」、2015年）とされている。

図 3-1-(2)- 4 東京圏の後期高齢者収容能力の推計



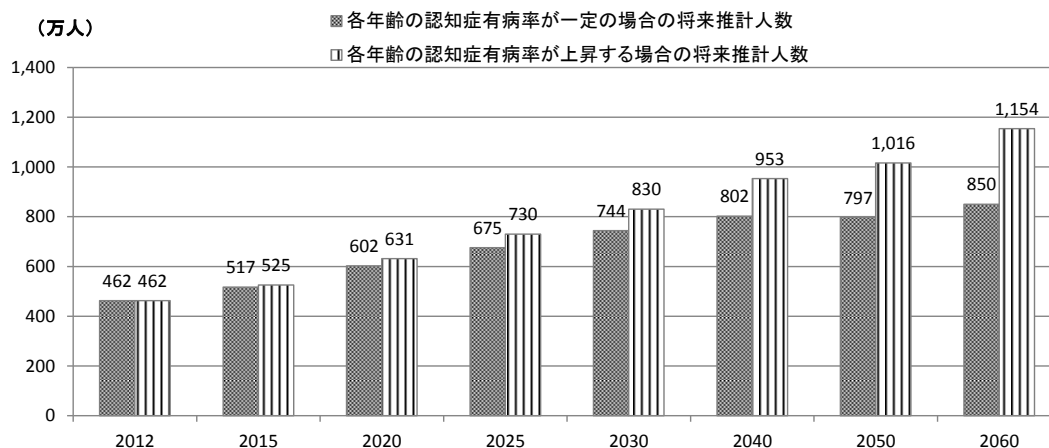
高橋泰・国際医療福祉大学大学院教授の推計による

(出所) 日本創生会議、「東京圏高齢化危機回避戦略」、2015年より引用

ウ 認知症患者の増大

認知症患者の推計は、2040年には802万人、多い場合には953万人と推計されている。認知症患者の増大に伴い、医療の分野だけでなく、介護・福祉サービス等を含めた総合的な取組が今後拡大していくと見込まれる。

図 3-1-(2)-5 日本における認知症の高齢者人口の将来推計

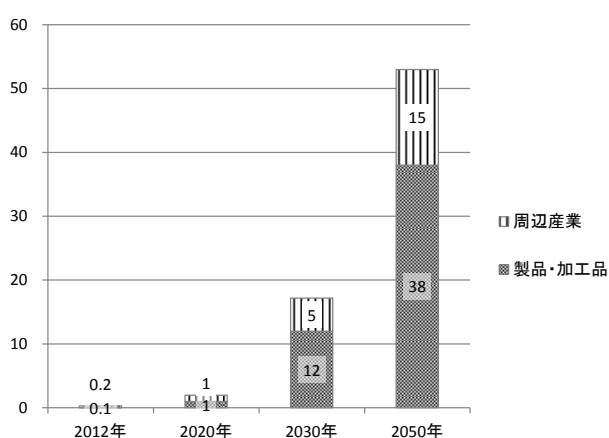


(出所) 厚生労働省、「認知症施策推進総合戦略～認知症高齢者等にやさしい地域づくりに向け  
て～ (新オレンジプラン)」、2015年を基に作成

### I 再生医療技術の進展

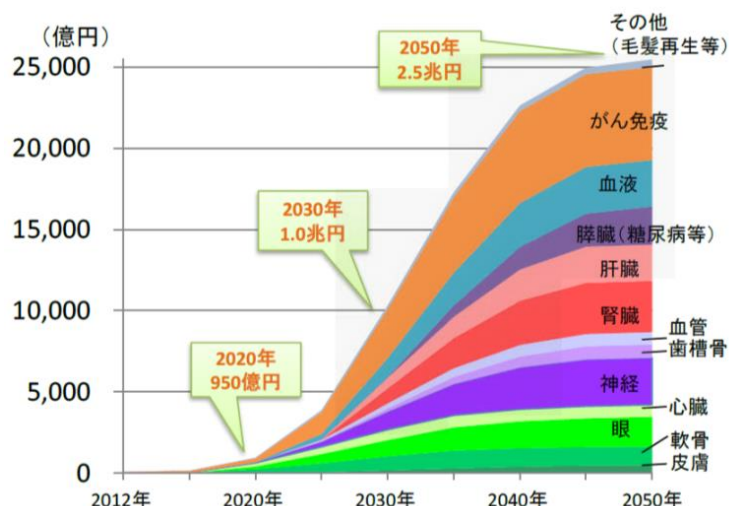
再生医療の世界市場予測では、2050年には製品・加工品で38兆円、周辺産業では15兆円、計53兆円とされている。国内市場規模は、2030年に約1兆円、2050年には2.5兆円に拡大するという試算がされている。臓器移植の拡大に加え、慢性疾患に対しても応用が進むと考えられている。また、文部科学省では、遺伝子情報の蓄積により「オーダーメイド・ゲノム医療」が発達するという将来展望も提示している（文部科学省、「ゲノム医療実現に向けた取組及び今後の展望について」、2015年）。

図 3-1-(2)-6 世界の再生医療の将来市場予測（兆円）



（出所）経済産業省、「再生医療の実用化・産業化に関する報告書」、2013年を基に作成

図 3-1-(2)-7 国内の再生医療の将来市場予測と内訳



（出所）経済産業省、「再生医療の実用化・産業化に関する報告書」、2013年より引用

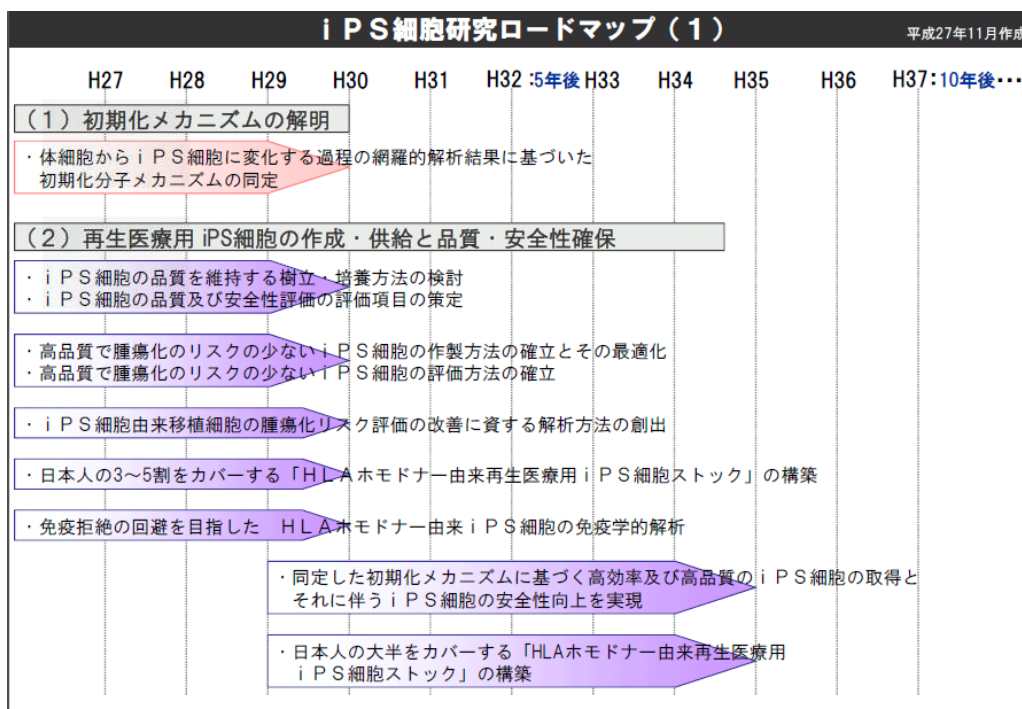
オ 難病に向けた治療薬の開発

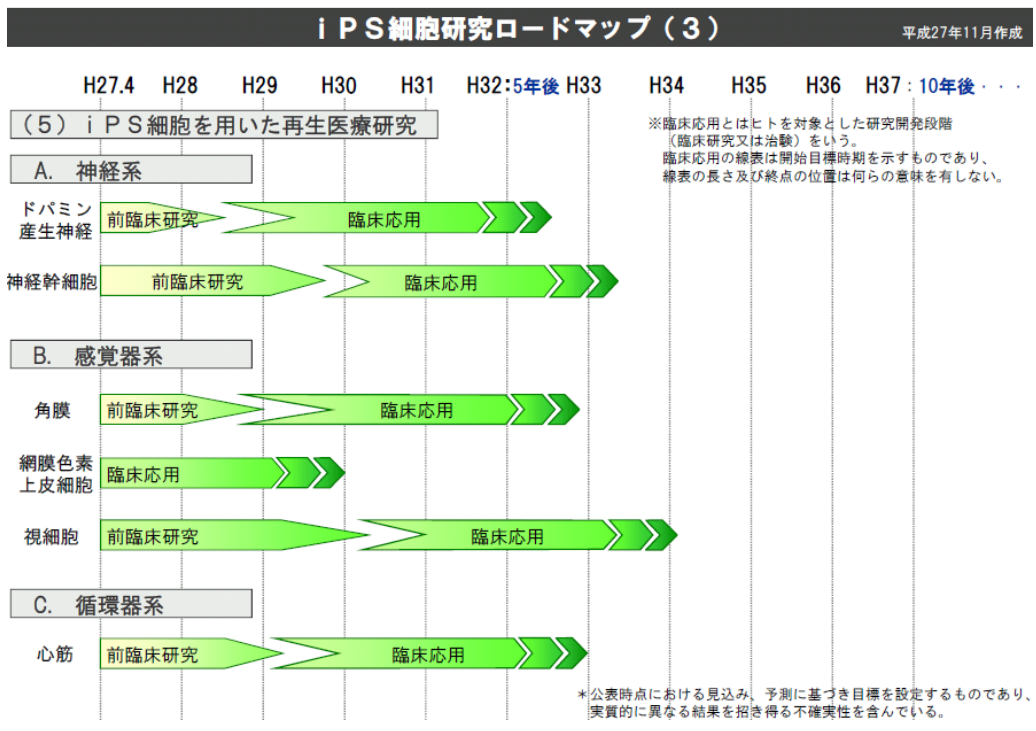
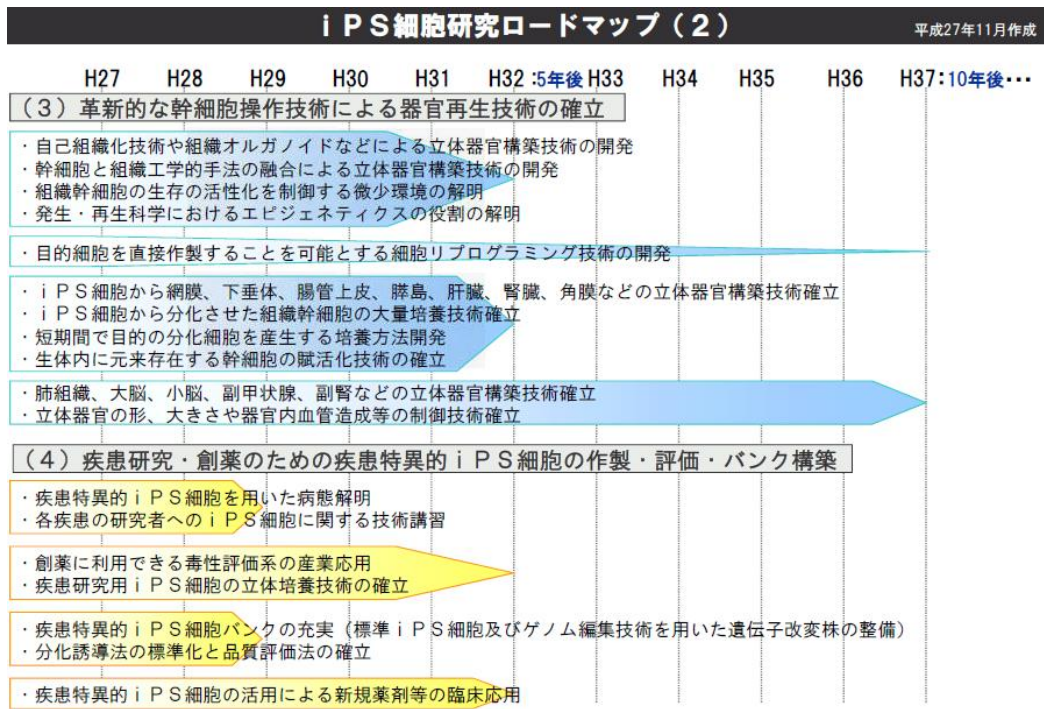
iPS 細胞の研究分野では、将来に向けた医療応用の実現に向けた取組がなされている。2030 年までには医療用 iPS 細胞ストックを用いた再生医療を一般的な治療にすることや、個別化医療の実現、稀少難病の治療薬開発も期待されている。

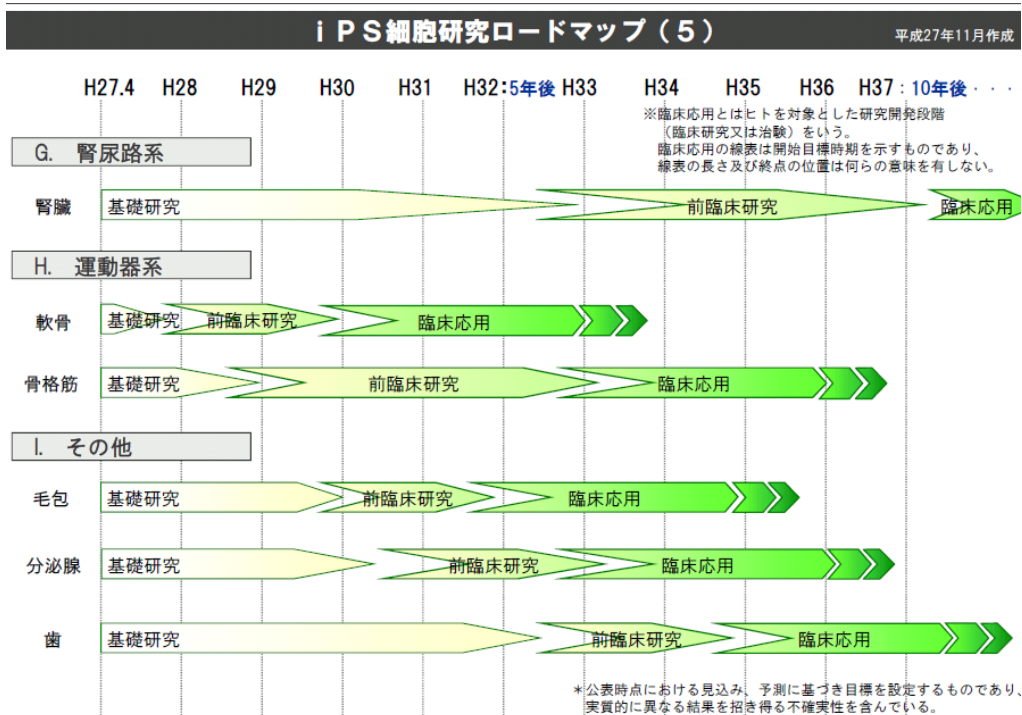
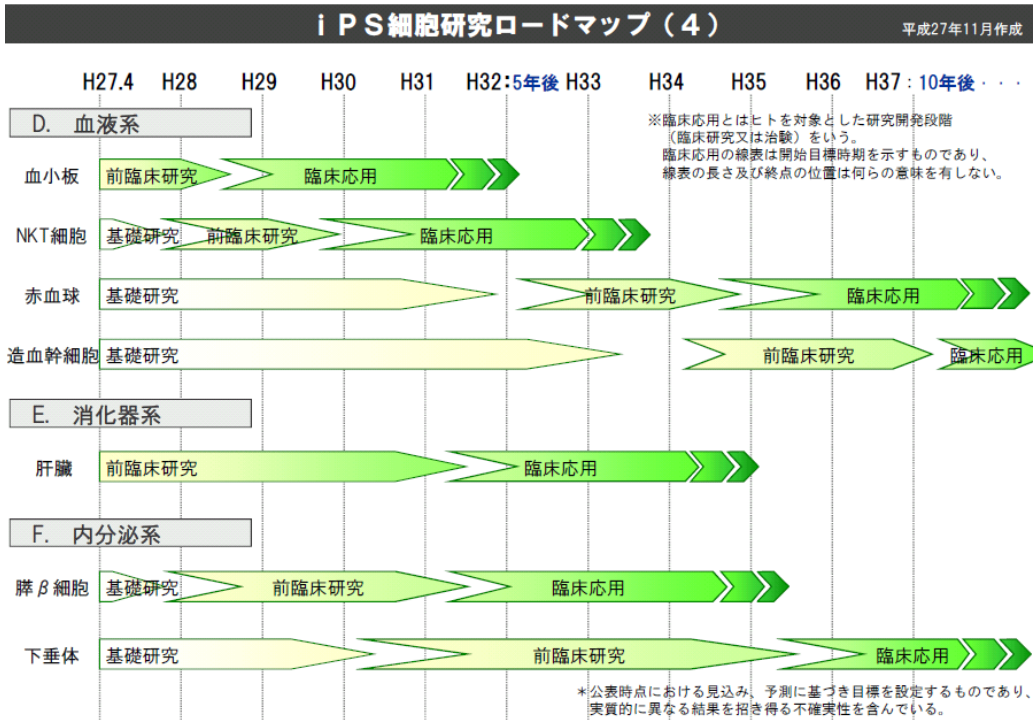
文部科学省の科学技術・学術審議会、ライフサイエンス委員会によれば、iPS 細胞研究のロードマップとしては、今後 2～3 年以内に初期化メカニズムの解明が行われるとともに、これらに引き続いて「再生医療用 iPS 細胞の作製・供給と安全性確保」「革新的な幹細胞操作技術による器官再生技術の確立」「疾患研究・創薬のための疾患特異的 iPS 細胞の作製・評価・バンク構築」が 2025 年頃までに見込まれている。

他にも体内の狙った部位に薬物や遺伝子を送り込む高位分子ナノマシンの活用により、がん治療や、アルツハイマー病や ALS などの神経疾患の治療、再生医療への貢献も期待されている。

図 3-1-(2)-8 iPS 細胞研究ロードマップ







(出所) 文部科学省、「今後の幹細胞・再生医学研究の在り方について(改訂版)」、  
2015年より引用



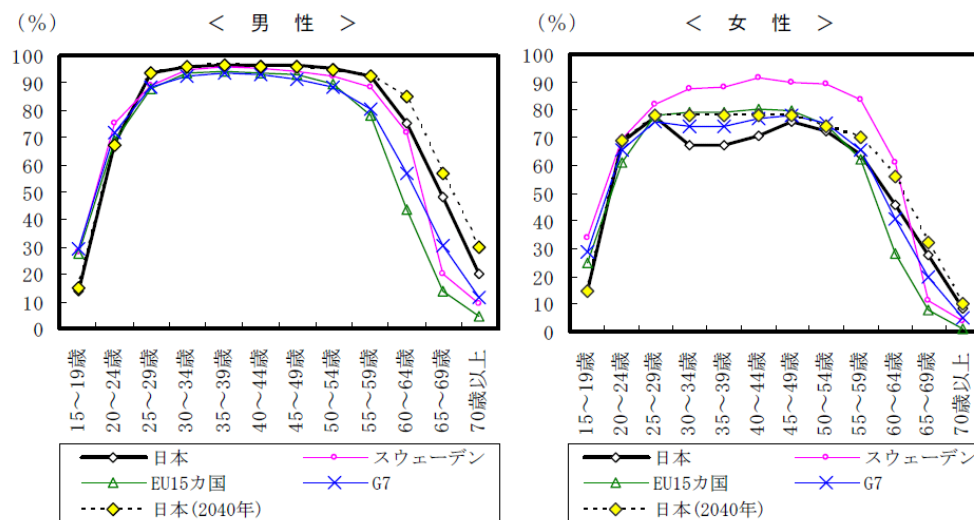
(3) ライフスタイル

7 働き方

大和総研の「超高齢日本の30年展望」によれば、欧州やG7諸国では現在までにほとんど解消されている女性のM字カーブは、日本においては依然として残っているものの、2040年には日本でも欧州並みの労働力率の実現を見込んでいる。この推計においては、「労働力人口が減少してその希少性が高まり、また、人材の多様性が生産性向上の原動力となっていくと見込まれる中では、女性の労働力率を引き上げるようなメカニズムが働くと考えられる」点をその根拠としている。

一方で、日本経済研究センターの「2050年への構想」におけるシナリオシミュレーションにおいて、2050年の基準シナリオでは、「女性、若者、高齢者の潜在力を活かし切れていない、正社員と非正規社員を隔てる壁が厚い、長時間労働の正社員中心の雇用スタイルは、女性の本格活用を阻んでいる」等の「雇用・制度の壁」が依然存在し、現在のM字カーブが依然として残ったままになると予測している。

図 3-1-(3)-1 年齢別にみた労働力率の国際比較 (2011年) と将来 (2040年) の想定



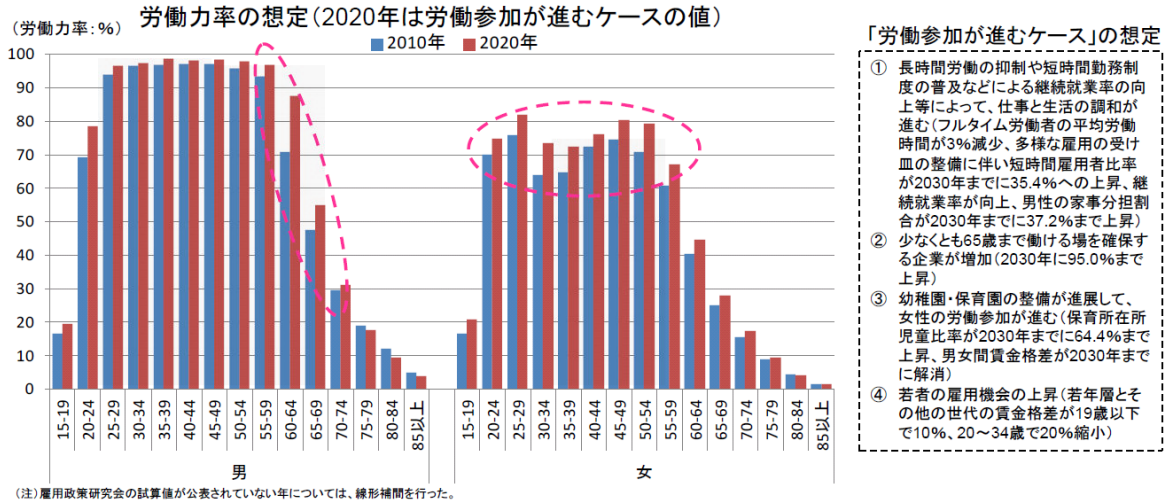
(出所) 大和総研、「超高齢社会日本の30年展望」、2013年より引用



イ 高齢者の就労拡大

経済産業省では、「労働参加が進むケース」（厚生労働省・雇用政策研究会、2007年）における労働力率の想定が実現した場合において、2020年に2010年対比で、高齢者約150万人規模の就労拡大が必要と想定している。

図 3-1-(3)-2 将来の労働力率の想定図



(出所) 経済産業省、「就業構造の将来予測について」、2012年より引用

## ウ 教育

2030年に向けた教育の展望として、次のような資質能力が必要とされる社会になっていると考えられている。その背景として、OECD 政策対話においては「世界の雇用のニーズをみても、高い問題解決能力を要する仕事のニーズは高まり、低いものはニーズが低下している」点、「テクノロジーの変革と教育の変革のタイムラグは、社会的な痛みを引き起こす。コンピューターやロボット、AI が人間の知力を凌駕していくような社会に人間がいかにか幸せに生きていくか、教育の改革が求められる」点を指摘している。

図 3-1-(3)-3 2030年に向けて必要とされる資質・能力

協同問題解決能力 世界で生きるためのグローバル・コンピテンス <ul style="list-style-type: none"> <li>・ グローバルコミュニケーション力</li> <li>・ 文化横断的・相互的なものの考え方</li> <li>・ グローバルな思考</li> <li>・ 多様性の尊重</li> <li>・ シチズンシップ</li> <li>・ 地域的課題とグローバルな課題との相関</li> </ul> 必要な能力を育むため、主体的に深く学ぶ「アクティブ・ラーニング」
---

(出所) 文部科学省、「2030年に向けた教育の在り方に関する第1回日本・OECD 政策対話(報告)」、2015年を基に作成

また、日本経済団体連合会が公表した「グローバル人材の育成・活用に向けて求められる取組に関するアンケート結果」(2015年)によると、人材としてはグローバル化とITの深化に対応したグローバル人材へのニーズが高まりをみせており、グローバル人材においては英語、IT、コミュニケーション能力だけでなく、歴史や文化等に関しても、「グローバル人材の基礎となる能力や知識は初等中等教育段階から身につけさせるべきとの認識」を示している。

I ライフスタイル

国土交通省による「国土のグランドデザイン2050」によると、「基本的な考え方」において人と国土の新たな関わりに関して6つの方向性を示している。「国土のグランドデザイン2050」においては、「今後政府をあげて推進する各般の少子化対策とも相まって、国土づくりの観点からも、国民の希望通りに子供を産み育てることができる環境を整備することにより、出生率が回復し、中長期的に1億人程度の人口を保持することができるものと見込まれる」としている。

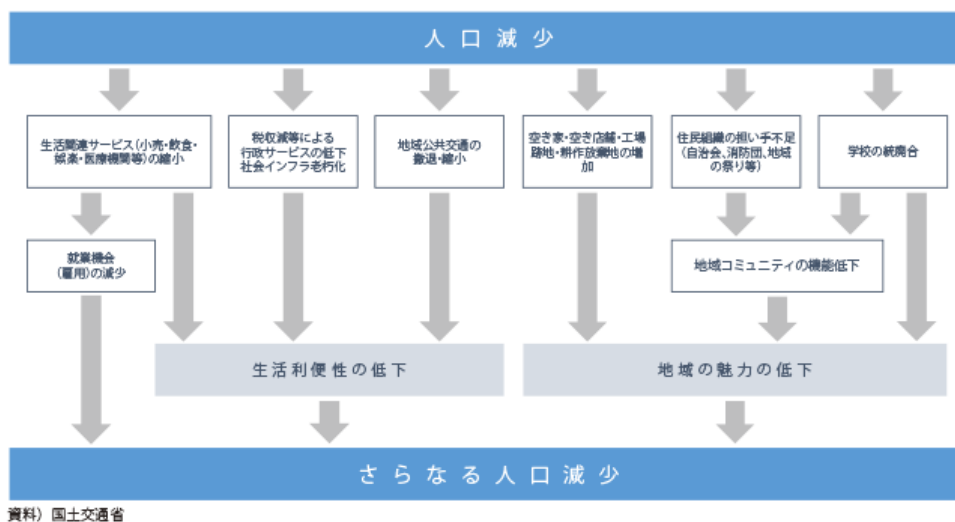
図 3-1-(3)-4 「人と国土の新たな関わり」において示される生活の変化

項目	概要
①多様性を支えるふるさと	多様性のある地域で暮らす中で、人は地域に愛着を持ち、そこがふるさとになる。ふるさとが長い年月を経て、それぞれの文化を育み、人は地域の文化を呼吸しながら生きていく存在。住み慣れた地域に住み続けたい思いは最も大切していかなければならないものの1つ
②単一のベクトル(評価軸)から2つのベクトルへ	2つのベクトル(国際志向と地域志向)の下、国土、経済、地域、暮らしなどの各分野で戦略的サブシステムなど、多角的な仕組みを取り入れることが必要
③新しい「協働」	人々が各地の地域活動などに積極的に関わっていく、新しい「協働」の時代へ
④女性の社会参画	女性の就業率と出生率は正の相関。男女が共に仕事と子育てを両立できる環境を整備し、女性の社会参画を推進
⑤高齢者の社会参画	元気な高齢者が知識、経験、技術をいかして地域で社会参画
⑥コミュニティの再構築	人が国土と関わるうえで、重要な舞台となるコミュニティが、都市化、核家族化等の中で弱体化。コミュニティを再構築し、多世代循環型でサステナブルなものに

(出所) 国土交通省、「国土のグランドデザイン 2050」、2014年を基に作成

また、国土交通省は、「人口減少の悪循環」の一要素として、住民組織の担い手不足や学校の統廃合に起因する地域コミュニティ機能の低下を指摘している。

図 3-1-(3)-5 人口減少の悪循環



(出所) 国土交通省、「国土交通白書 平成 27 年版」、2015 年より引用

一方で、内閣府が主導する共助社会づくり懇話会において、つながりの構築、地域の活性化、参加の促進を3つの目指すべき姿とし、それぞれに至る27の道筋が提示されている(共助社会づくり懇話会、「共助社会づくりの推進について」、2015年)。これらの取組の進展によって、共助社会が構築される可能性もある。

また、国立環境研究所では、2030年の未来像を考えるうえで検討すべき論点として、以下の8つの「未来イシュー」を提示している。ライフスタイル分野においても、様々な方向性で変化が進んでいくと想定される。

表 3-1-(3)-1 2030年の未来像を考えるうえで検討すべき論点（未来イシュー）

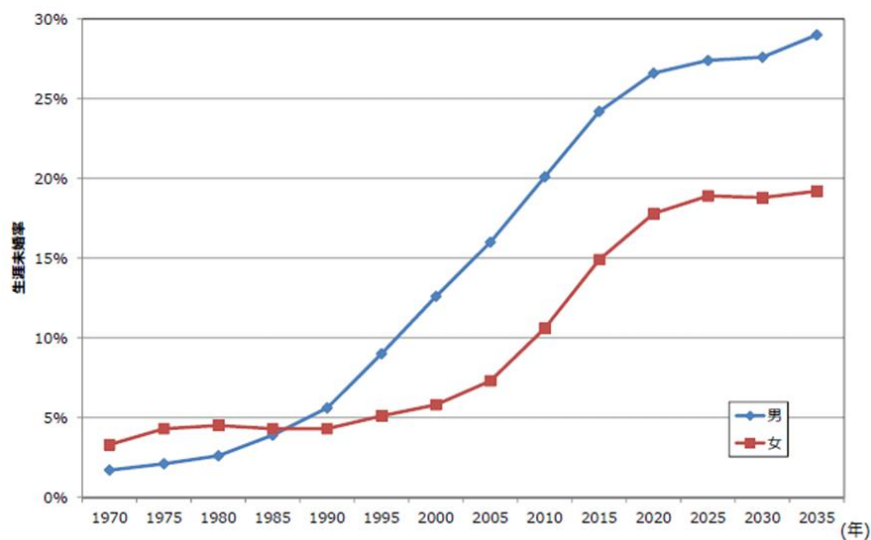
未来イシューの8つの例
1. 集団依存から脱却し、自己（個人）中心の生活設計を進める人々が増えている!?
2. リアル/バーチャルのネットワークを活用し、自分たちが心地よいコミュニティづくりやビジネスを行う人々が増えている!?
3. 食料やエネルギーを地産地消する、自給自足型のコミュニティとそれを支える人々が生まれている!?
4. フレキシブルで多様な労働スタイルにより各自の生き方に沿ったワークライフバランスが実現している!?
5. 仕事に必要な能力を高める機会に恵まれず、非熟練業務だけを渡るジョブホッピングを強いられる人々が多くなっている!?
6. 人間関係に疲れ果ててしまい、社会的孤立状態から抜け出せない人々が増えている!?
7. 介護疲れでストレスが溜まり、最悪の場合、共倒れになるケースが増えている!?
8. 生活や社会の様々な変化に背を向けて、先を見ない消費生活を行う者が目立つようになってきている!?

（出所）国立環境研究所、「ぼくらの未来シナリオ」、2015年を基に作成

オ 生涯未婚率の推移

生涯未婚率は今後も増加が見込まれ、2035年には男性で約30%、女性で約20%に達すると予測されている。

図 3-1-(3)-6 50歳時未婚率の将来予測



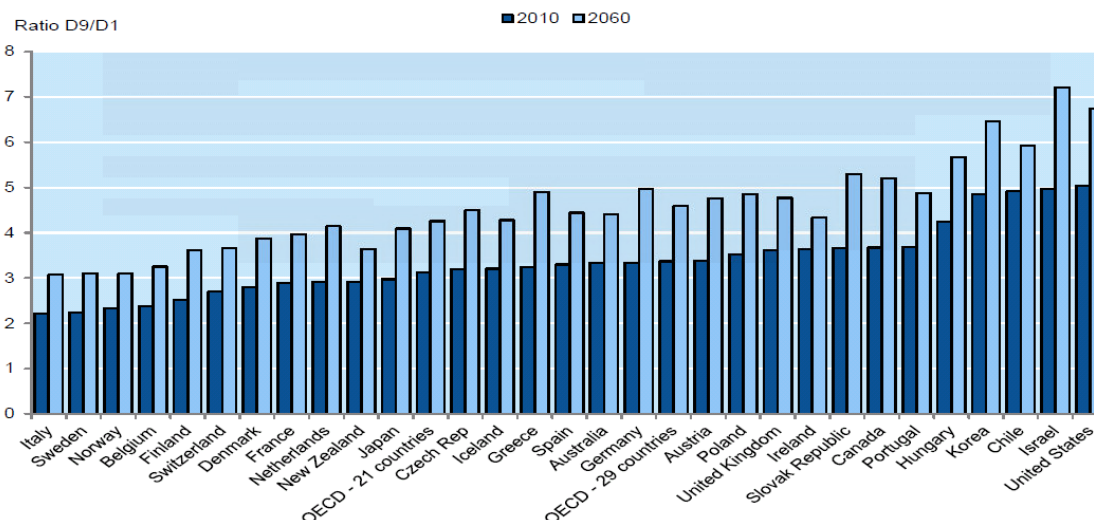
生涯未婚率：45～49歳と50～54歳の未婚率の単純平均により、50歳時点の未婚率を算出。  
生涯を通じて未婚である人の割合を示すものではない。

(出所) 経済産業省「将来の介護需要に即した介護サービス提供に関する研究会報告書」、  
2016年より引用

カ 所得の二極化の進行

OECD は、成長のための高技能労働に対する需要の高まり等を背景に、各国において賃金分布の二極化が引き続き進行すると予測している。平均的な OECD 加盟国で、2060 年までに税引き前所得格差が 30% 拡大すると見込んでいる。

図 3-1-(3)-7 所得格差の将来予測



注：Ratio D9/D1・・・税引前所得十分位階級における第 I 位階級（最も所得の低い階級）と第 IX 位階級（所得が 9 番目に低い（2 番目に高い）階級の比率。

所得十分位階級とは、所得順に並べて均等に等分して十のグループを作った場合の各グループのこと。

（出所）Braconier, H, Nicoletti, G. and B. Westmore, “Policies challenges for the Next 50 Years”, OECD Economics Department Policy Papers, No 9, 2014 ,OECD Publishing.より引用

(4) 経済

7 世界経済

経済規模では中華人民共和国（中国）、アメリカ合衆国（米国）、インドがトップ3を占めると予測されている。また、中国が米国を抜いて経済規模が最大になるという見方が強い。ただし、人口減少の影響により成長が鈍化し、2050年においても米国がトップを維持し続けるという予測もある。PwCによると、2050年には中国、インドの2つの大国で世界のGDPの約40%を占めると予測（PwC, “The World in 2050 Will the shift in global economic power continue?” , 2015年）している。

表 3-1-(4)- 1 各調査機関による GDP ランキング

調査機関	HSBC		PwC (プライスウォーターハウス クーパーズ)		グローバルJAPAN 特別委員会		日本経済 研究センター		(参考) 世界銀行 2015年時点	
	a)		b)		c)		d)		e)	
出所										
予測年: 単位	2050年	2000年基準 10億米ドル	2050年	2014年基準 10億米ドル / PPPレート	2050年/基 本シナリオ1	2005年基準 10億米ドル / PPPレート	2050年	2005年基準 10億米ドル / PPPレート	2015年	10億米ドル
1位	中国	25,334	中国	61,079	中国	24,497	米国	29,876	米国	18,036
2位	米国	22,270	インド	42,205	米国	24,004	中国	17,928	中国	11,007
3位	インド	8,165	米国	41,384	インド	14,406	インド	15,958	日本	4,383
4位	日本	6,429	インドネシア	12,210	日本	4,057	ブラジル	4,553	ドイツ	3,363
5位	ドイツ	3,714	ブラジル	9,164	ブラジル	3,841	メキシコ	4,477	英国	2,858
6位	英国	3,576	メキシコ	8,014	ロシア	3,466	日本	4,453	フランス	2,418
7位	ブラジル	2,960	日本	7,914	イギリス	3,229	英国	3,972	インド	2,095
8位	メキシコ	2,810	ロシア	7,575	ドイツ	3,080	フランス	3,653	イタリア	1,821
9位	フランス	2,750	ナイジェリア	7,345	フランス	3,022	ドイツ	3,572	ブラジル	1,774
10位	カナダ	2,287	ドイツ	6,338	インドネシア	2,687	インドネシア	3,537	カナダ	1,550

(出所) 以下の各出所を基に作成

- a) HSBC, “World in 2050”, 2011年
- b) PwC, “The World in 2050 Will the shift in global economic power continue?”, 2015年
- c) グローバル JAPAN 特別委員会、「グローバル JAPAN—2050年シミュレーションと総合戦略」、2012年
- d) 日本経済研究センター、「2050年への構想-グローバル長期予測と日本の3つの未来」、2014年
- e) World Bank, “World Bank Open Data”

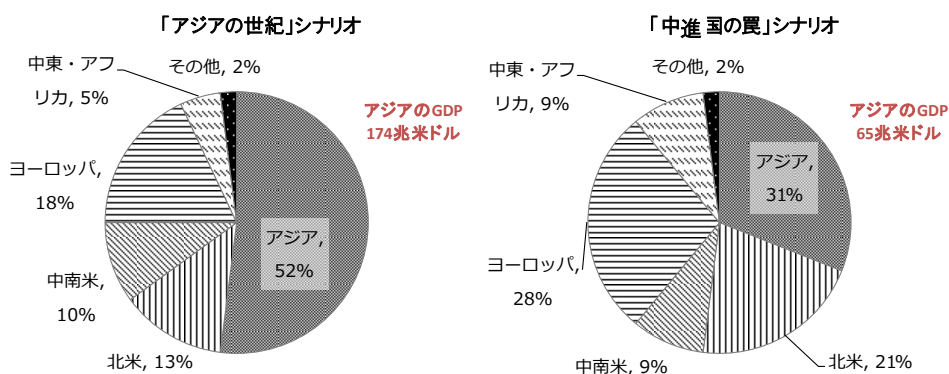


グローバル JAPAN 特別委員会のレポート「グローバル JAPAN-2050 年シミュレーションと総合戦略」では、アジア経済の成長について、2つのシナリオを提示している。

アジアの成長が持続するという「アジアの世紀」シナリオでは、世界の GDP の 50% 以上をアジアが占めると予測する一方、先進国型経済への移行がスムーズに進まない「中進国の罠」シナリオでは、アジアのシェアは 31%にとどまるという。

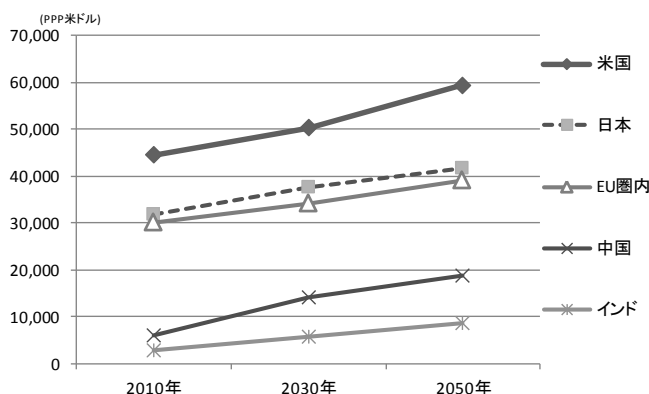
「アジアの世紀」シナリオにおいて中国が世界最大の経済大国になった場合、中国の GDP の拡大規模は日本の 4 倍に匹敵し、最大の貿易相手国であるだけでなく、最大の直接投資先になるという見方もある。中国経済のリスクや課題としては、インフレ、格差、資源の確保、地球環境問題、人口高齢化、国際ルールへの適合などが挙げられている。

図 3-1-(4)-1 2050 年の地域別 GDP シェア (シナリオ別)



(出所) グローバル JAPAN 特別委員会、「グローバル JAPAN-2050 年シミュレーションと総合戦略」、2012 年を基に作成

図 3-1-(4)-2 一人当たり GDP 予測

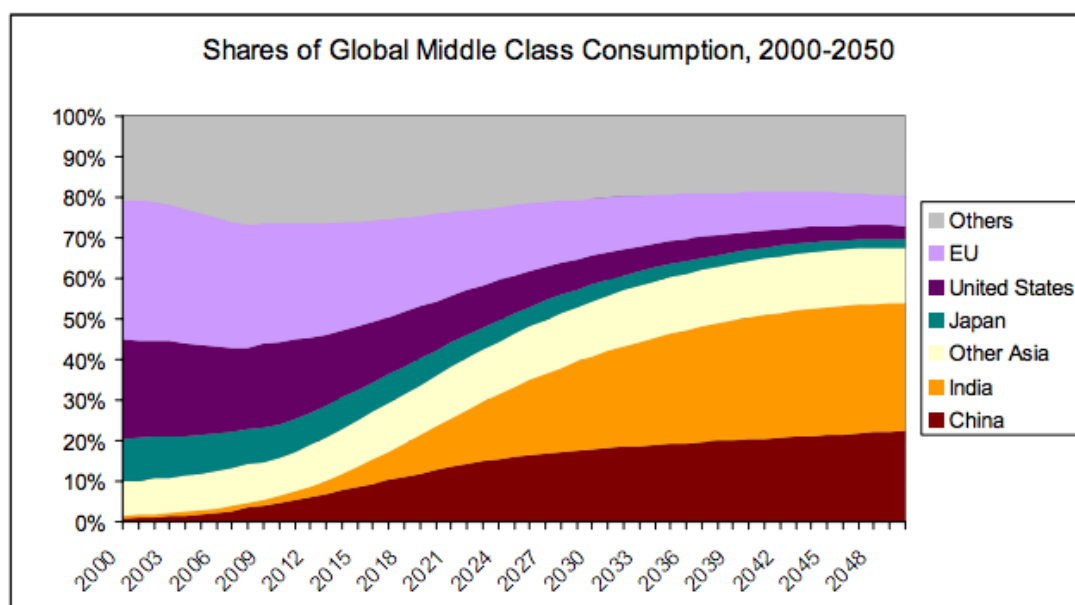


\* 「グローバル JAPAN2050 年シミュレーションのうち日本は基本 1 シナリオ・生産性が先進国平均並み」の場合  
 (出所) グローバル JAPAN 特別委員会、「グローバル JAPAN-2050 年シミュレーションと総合戦略」、2012 年を基に作成

イ 中間所得層の台頭

途上国の経済発展に伴い、中間所得層の台頭が顕著となる。国別にみた中間所得層（一日の所得が PPP（購買力平価）レート<sup>2</sup>で 10 米ドルから 100 米ドルまでの層）の購買力比較では、2015 年時点では、米国、欧州、日本が世界全体の購買力の約 50%程度を占めているが、2030 年代後半以降は、インド・中国の 2 か国で世界全体の購買力の約 50%以上を占めるようになると予測されている。

図 3-1-(4)- 3 世界の中間所得者層の国別購買力シェア予測（2000～2050 年）



(出所) OECD, "The Emerging Middle Class in Developing Countries", 2010 年より引用

<sup>2</sup> PPP（購買力平価：Purchasing Power Parity）レートとは、異なる経済圏で同じ商品やサービスを購入する場合にかかる、それぞれの通貨での金額のこと。

#### ウ 日本経済

2030～50年の日本の実質GDP成長率は、各国内調査機関、研究プロジェクトの推計では、概ねマイナス成長から1%成長未満という見方が強い。次表に掲載するいずれの予測においても、基本シナリオあるいは成長シナリオの達成のためには、労働力の底上げや生産性の向上が必要と指摘されている。

基礎的財政収支は、社会保障給付費の増加が見込まれることから、現行制度のままでは2040年以降破綻の道を辿るとする予測（大和総研、「超高齢日本の30年展望」、2013年）もある。同予測においては、破綻を回避するためには、社会保障給付費の削減、消費税率の引き上げ、医療費削減のための政策が欠かせないと指摘している。

表 3-1-(4)-2 各種調査機関による 2030～50 年の経済見通し

文献 タイトル	内外経済の中長期展望 2015-30 年 a)	超高齢日本の 30 年展望 b)
発行者	三菱総合研究所	大和総研
予測年	2030 年	2040 年
予測 シナリ オ	<ul style="list-style-type: none"> <li>世界経済成長率 世界経済の実質成長率は、2013 年時点で +3.5%程度であるが、中国の成長鈍化などを反映し、2030 年にかけて+3.0%程度まで緩やかに伸びが鈍化していくと想定した。</li> <li>円ドル相場 為替相場は、日米両国の金融政策によるところが大きい。2010 年代後半にかけて、米国で利上げが漸進的に実施されるとみられ、一旦は 120 円台後半まで円安方向に振れる可能性が高い。 2020 年代以降は、日本の金融政策の正常化などによる円高圧力が強まることが予想され、2030 年にかけて 110 円程度まで緩やかに円高が進行すると想定した。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ベースシナリオ：2040 年度末で 2,700 兆円の名目政府債務を積み上げることで長期的に年率 1%以上の経済成長が維持される構図。それ自体は財政がいつ破綻してもおかしくない見通し。</li> <li>改革シナリオ：成長率はベースシナリオを下回るものの、財政破綻の確率を大きく引き下げ、社会保障制度は維持（法人実効税率 2020 年度に 10%pt 引き下げ（25.64%）、TFP 上昇率 1.0%、消費税率 25%）</li> <li>超改革シナリオ：政府債務残高 GDP 比が明確に低下する状況。政府の直接的な役割を最大限定しつつ、代替的な役割を民間部門が果たすことで給付抑制のマイナス効果が現れないようにする（公的年金の所得代替率・モデル年金ベースで 40%、公的医療保険給付の自己負担率 3 割、介護保険給付における自己負担割合 2 割、TFP 上昇率 1.2%）。</li> </ul>
経済 成長	<ul style="list-style-type: none"> <li>2014 年 4 月に公表した「内外経済の中長期展望」10 において、5 つの取組が実行されれば「1%の成長力引き上げが可能」との試算を示した。5 つの取組とは、①量と質の両面からの労働力の底上げ、②生産性の上昇、③創造型需要の開拓、④グローバル需要の取り込み、⑤持続可能性の確保である。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>実質 GDP 成長率は 2030 年代 1.0%と見込まれる。これはマンアワー生産性が 2030 年代 2.0%の経済。先行き約 30 年間で均すと、名目賃金は 2.5%程度、消費者物価は 1.5%程度で上昇。経常収支対 GDP 比は、2030 年代▲代▲0%の予想。貿易赤字が恒常化する中で所得収支の黒字がそれを埋め合わせる構造へ変化し、長寿国日本にとって対外資産の運用が問われていく。</li> </ul>
財政 状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>日本の社会保障制度は、超高齢化社会で制度疲労が顕在化。特に医療・介護費の抑制が急務であり過剰なサービスの見直しや「自助」の範囲拡大などが必要。一定の経済成長を考慮しても、2020 年度の基礎的財政収支黒字化は困難であり、社会保障制度改革の推進に加え、消費税率の引上げなど歳入面での対応も求められる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>政府の社会保障給付費は、2020 年代は横ばいで推移するが 2030 年代になると再び増加すると予想される。現行制度のままでは、2040 年度末の名目政府債務は約 2,700 兆円、GDP 比約 280%となり、実質的な財政破綻の道を辿ると見込まれ、国債市場の動向を注視すべき状況が続く。予定された消費税増税を着実に実施することをはじめ、遅くとも 2020 年代のうちに超高齢社会に相応しい社会保障制度を構築する必要性は極めて高い。社会保障制度や財政の改革に取り組む機運の一層の強まりが期待される。</li> </ul>

文献 タイトル	2050年シミュレーションと 総合戦略 c)	グローバル長期予測と 日本の3つの未来 d)
発行者	グローバル JAPAN 特別委員会	日本経済研究センター
予測年	2050年	2050年
予測 シナリ オ	<ul style="list-style-type: none"> <li>基本シナリオ 1：生産性上昇率が先進国の平均並みの 1.2%に回復。</li> <li>基本シナリオ 2:「失われた 20 年」(1991-2010 年) の生産性が継続し、経済が引き続き停滞</li> <li>悲観シナリオ：政府債務残高の積み上がりが重石となり成長率が低下。</li> <li>労働力率改善シナリオ：女性労働力率がスウェーデン並みに向上。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>成長シナリオ：大胆な改革を実現し、人口減少が続いても 21 世紀半ばに 1 人あたり国民総所得 (GNI) が 9 万ドル (1 ドル = 95 円換算で 855 万円) と、現在の 4.2 万ドルから 2 倍以上に増える。</li> <li>停滞 (基準) シナリオ：改革のテンポがここ 20 年程度の緩やかなものにとどまると、財政再建などに伴う負担増から次第に生活水準は低下。</li> <li>破綻シナリオ：改革の歩みが止まると、成長が衰え財政破綻に陥る恐れもある。経済成長は年率 0.2%、国民負担率 (租税 + 社会保障費) は 59%、実質消費は 2010 年に比べて 2 割近く低下。</li> </ul>
経済 成長	<ul style="list-style-type: none"> <li>人口減少の本格化で、2030 年代以降全てのシナリオでマイナス成長。</li> <li>日本の GDP 規模は中国・米国の 1/6、インドの 1/3 以下となる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>成長シナリオ実現を阻む 3 つの壁。</li> <li>①雇用慣行・制度の壁：女性の労働参加促進、正社員とパートの処遇を均等に等</li> <li>②国内外からの新規参入を阻む資本・規制の壁：投資・金融分野の経済統合</li> <li>③エネルギーの壁</li> </ul>
財政 状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>2015 年度までに段階的に消費税を 10%引き上げても、その後 2050 年までさらなる収支改善をしない場合、2050 年時点の政府債務残高は対 GDP 比 594.6%となる。</li> <li>2020 年度までにプライマリーバランスを黒字化し、その後の債務残高を GDP 比で安定的に引き下げるためには、2016 年度以降 10 年間にわたり毎年 GDP 比 1%、計 9.5%の収支改善が必要となる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>消費税は 30 年までに段階的に 25%に引き上げれば、国民負担率は 55%に、実質消費は 10 年比で 22%に高まる。プライマリーバランスは黒字化し、政府債務残高は名目 GDP の 2 倍程度で横ばいに。</li> </ul>

(出所) 以下の各出所を基に作成

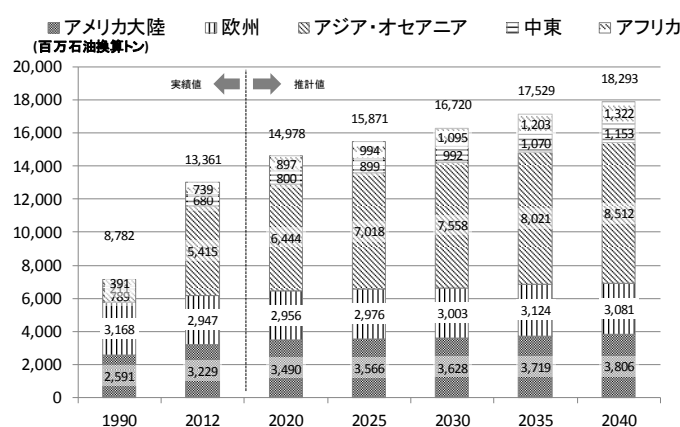
- a) 三菱総合研究所、「内外経済の中長期展望 2015-30 年」、2015 年
- b) 大和総研、「超高齢日本の 30 年展望」、2013 年
- c) グローバル JAPAN 特別委員会、「グローバル JAPAN-2050 年シミュレーションと総合戦略」、2012 年
- d) 日本経済研究センター、「2050 年への構想-グローバル長期予測と日本の 3 つの未来」、2014 年

(5) 環境・エネルギー

ア エネルギー需要の増加

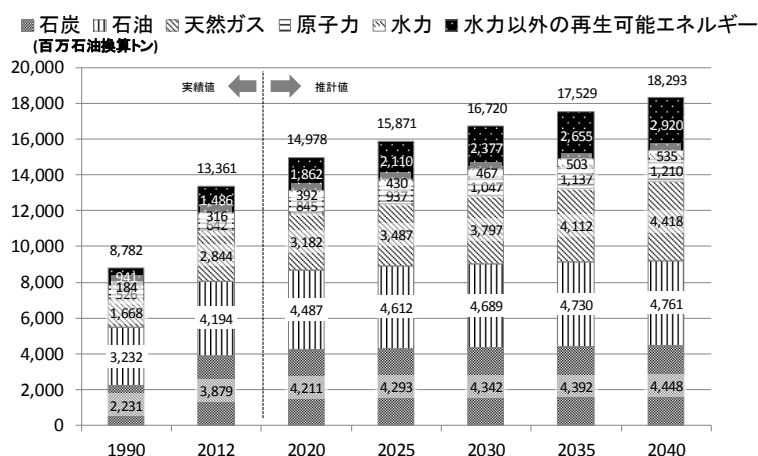
エネルギー需要は今後も世界の人口増加と経済成長に伴って増大する。一次エネルギー消費量は、2012年の13,361Mtoe（石油換算トン）から2040年には18,293Mtoeへと約1.4倍に増加すると予測されている。一次エネルギー消費の増加分の大半は、アジア・オセアニア・中東・アフリカが占めている。

図 3-1-(5)- 1 世界のエネルギー消費量の見通し（地域別）



(出所) 国際エネルギー機関 (International Energy Agency (IEA))、  
”World Energy Outlook 2014”、2014年を基に作成

図 3-1-(5)- 2 世界のエネルギー消費量の見通し（エネルギー源別）

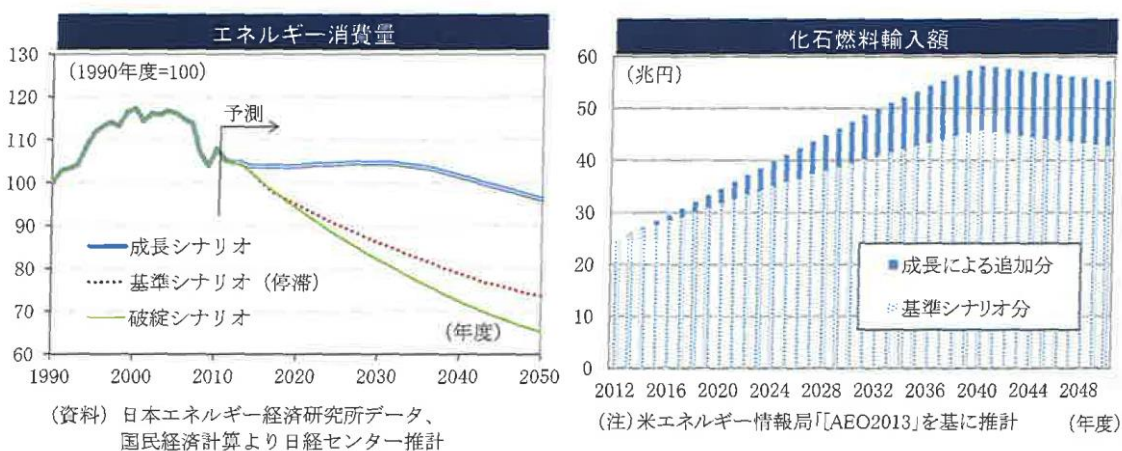


(出所) 国際エネルギー機関 (International Energy Agency (IEA))、  
”World Energy Outlook 2014”、2014年を基に作成  
エネルギー生産量も増加すると見込まれている。エクソンモービル社の長期見通し

(ExxonMobil, “Outlook for Energy: Journey to 2040”)によると、天然ガス需要と供給が最も急激に成長する点、北米の原油生産が2014年対比で約40%程度増加する点、シェールオイルが世界の原油生産の約1割を占める点、米国は2025年頃に原油の純輸出国になる点等を予測している。

一方、日本経済研究センターによれば、日本のエネルギー消費量は、経済成長の停滞に伴い2050年にかけて減少傾向となる。成長シナリオ(2011～50年で年1.4%成長)の場合でも、2010年度比で約10%減となっている。

図 3-1-(5)-3 日本のエネルギー消費量の見通し

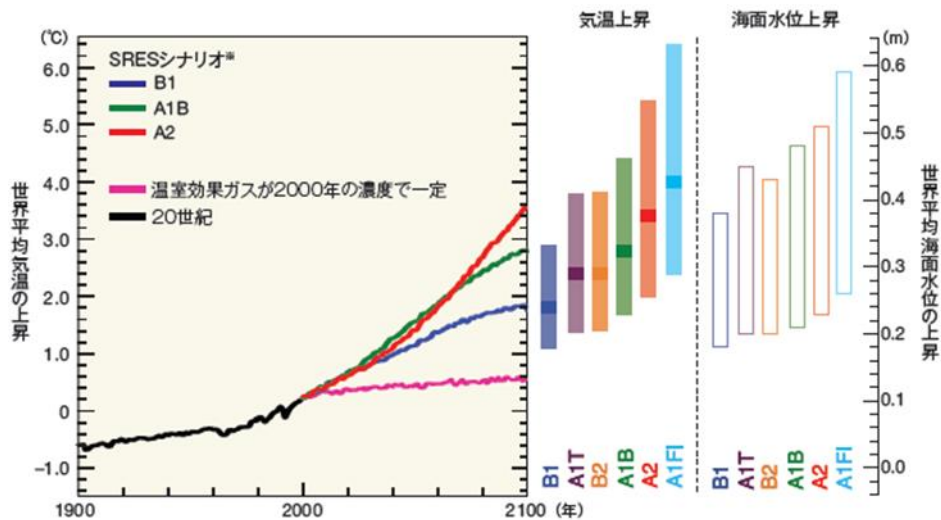


(出所) 日本経済研究センター、「2050年への構想-グローバル長期予測と日本の3つの未来」、  
2014年より引用

イ 温暖化と温室効果ガス排出量の増加

世界のエネルギー消費量の増加に伴い、世界の平均気温はさらに上昇すると見込まれている。また日本でも同様に今後 100 年にわたって気温の上昇が予測されている。

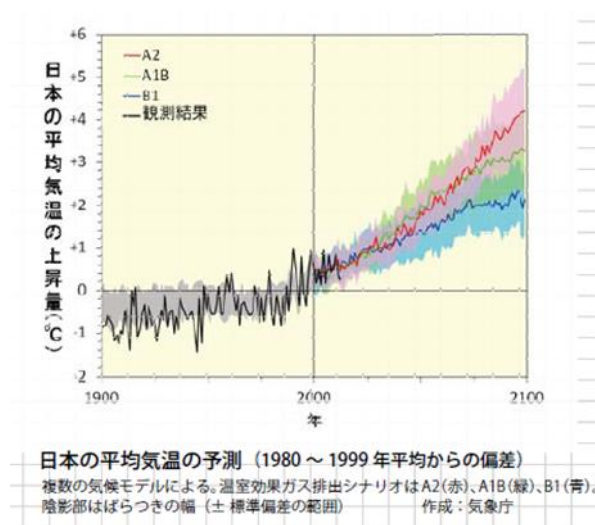
図 3-1-(5)- 4 世界平均気温と平均海面水位の予測（1980-1999 年と比較した場合）



※IPCCは、2000年に公表した「排出シナリオに関わるIPCC特別報告書 (SRES)」の中で、世界の社会経済に関する将来の道筋を「経済志向—環境・経済調和志向」、「地球主義志向—地域主義志向」の計4つに大別し、それぞれの道筋を叙述的又は定量的に描写しています。そして、これら (SRESシナリオ) を前提として、将来の温室効果ガス排出量が推計されています。

(出所) 環境省、「STOP THE 温暖化 2008」、2008 年より引用

図 3-1-(5)- 5 日本の平均気温の予測

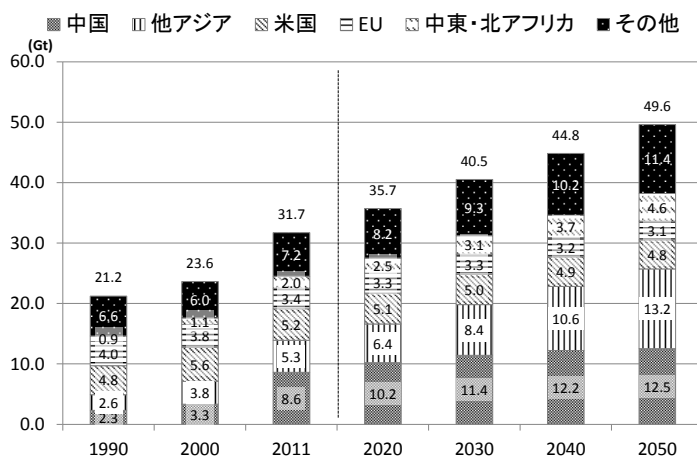


(出所) 環境省、「日本の気候変動とその影響」、2013 年より引用



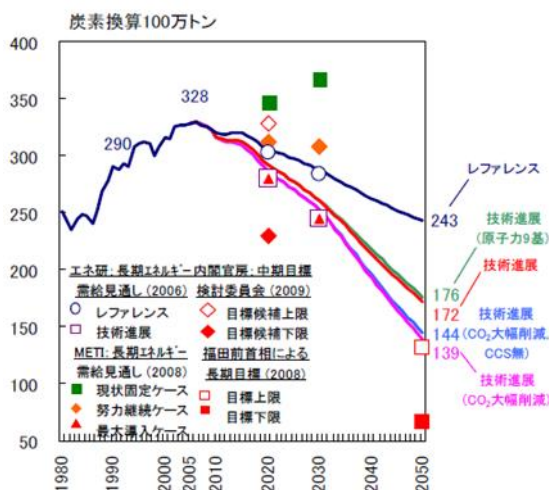
世界の二酸化炭素排出量は、2040年まで一次エネルギー消費の約8割が化石燃料でまかなわれた場合、2011年の31.8Gtから2040年には1.4倍の44.8Gtにまで増加すると推計されている。さらにこの増分の約7割はアジアに由来するという（日本エネルギー経済研究所、「アジア/世界エネルギーアウトック 2013」、2013年）。一方、省エネルギーや低炭素技術が進展した技術進展ケースの場合には、世界のCO<sub>2</sub>排出量は2050年まで現在と同じ水準で推移すると見られている。日本では技術進展等により、2005年度比で約26～58%削減される可能性があるというシナリオが提示されている。

図 3-1-(5)-6 世界の CO<sub>2</sub> 排出量



(出所) 日本エネルギー経済研究所、「アジア/世界エネルギーアウトック 2013」、2013年を基に作成

図 3-1-(5)-7 日本の 2050 年の CO<sub>2</sub> 排出量シナリオ

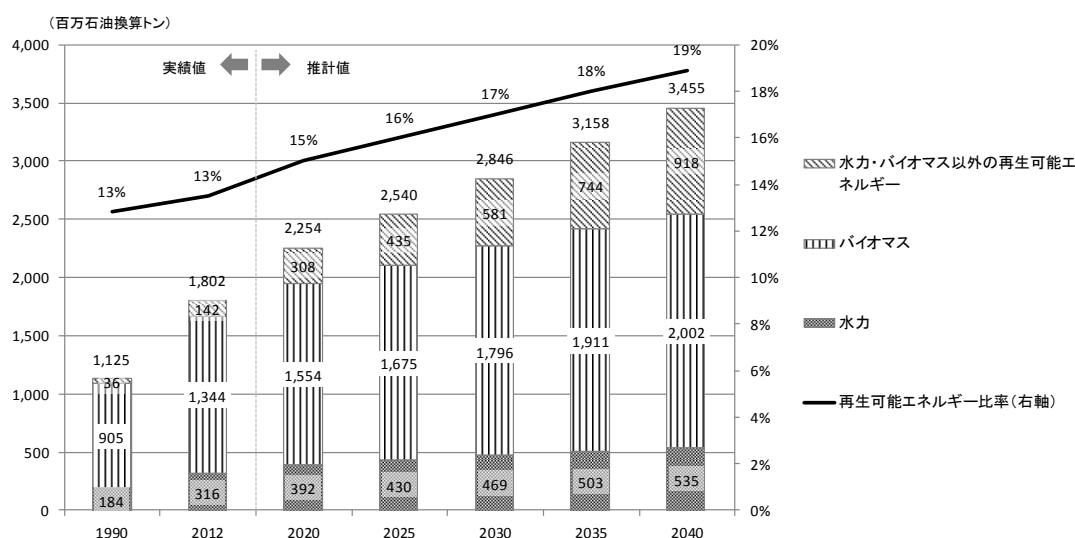


(出所) 日本エネルギー経済研究所、「日本の 2050 年の長期エネルギー需給シナリオ」、2009年より引用

ウ 再生可能エネルギー割合の増加

世界の再生可能エネルギーによるエネルギー供給は、長期的に拡大が見込まれている。国際エネルギー機関（International Energy Agency (IEA)）は、世界の再生可能エネルギーによる一次エネルギーの供給は、2040年までには2012年対比で約2倍になり、総一次エネルギー供給量に占める再生可能エネルギー比率は、2012年の13%から2040年には19%に増加すると推計している。また、水力・バイオマス以外の再生可能エネルギーは、2040年までに2012年対比で約6.5倍になると推計している。ただし供給の不安定さや高い製造コストの課題を解決することは困難であり、今後数十年間で化石燃料にとって代わるのは難しいとみられている（International Energy Agency (IEA)、“World Energy Outlook 2015”）。

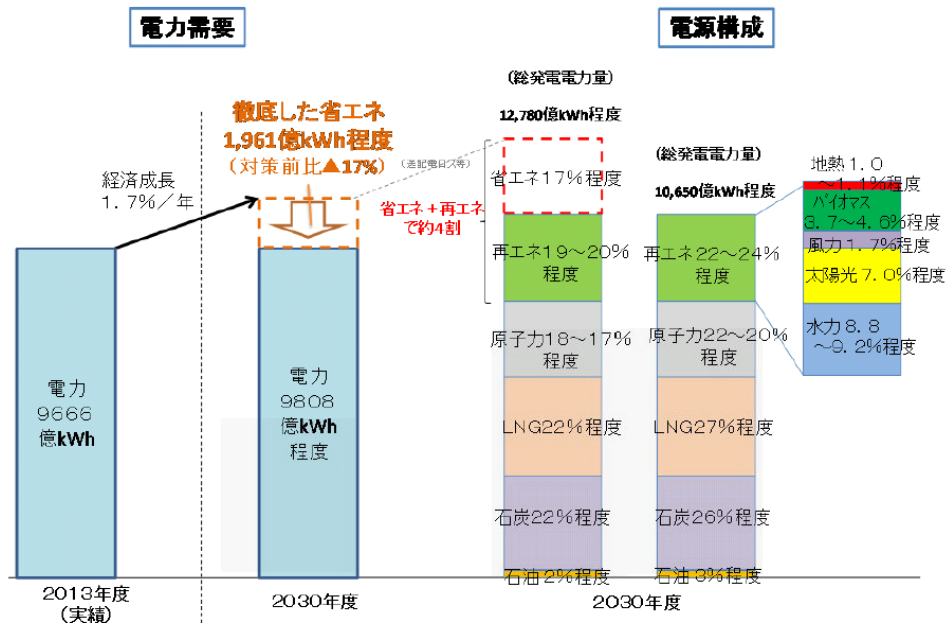
図 3-1-(5)-8 世界の再生可能エネルギーによる一次エネルギー供給の見通し



(出所) 国際エネルギー機関 (International Energy Agency (IEA))、  
”World Energy Outlook 2014”、2014年を基に作成

日本においては、経済産業省が2015年に「長期エネルギー需給見通し」を決定している。これは、日本における2030年のエネルギーミックス（電源構成）について、目安とすべき具体的な数値を定めたものである。この中で、総発電電力量に占める再生可能エネルギー等の割合は、2030年に22-24%にするという目標設定がされている。

図 3-1-(5)-9 日本の2030年の電力需給構造

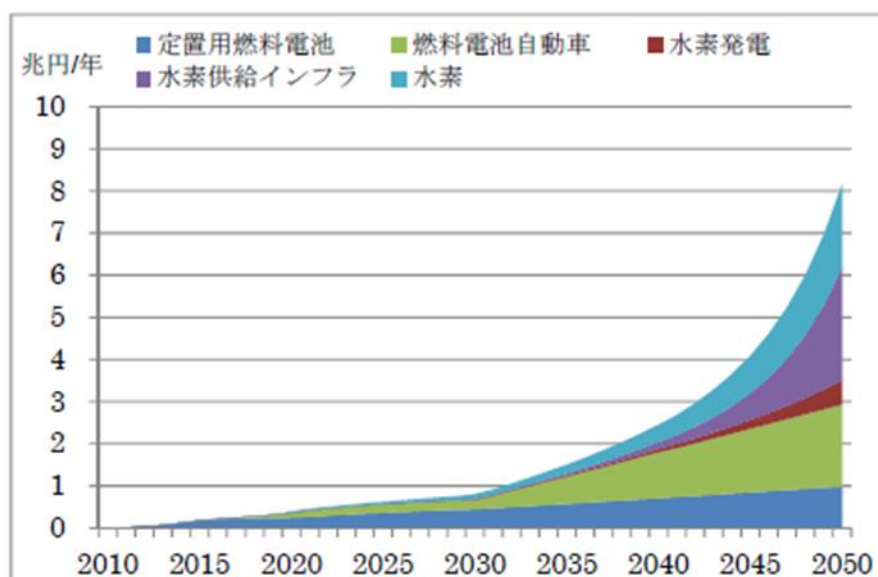


(出所) 経済産業省、「長期エネルギー需給見通し」、2015年より引用

また、燃料電池や発電、供給インフラなどの関連領域を含めた水素関連市場規模の大幅な拡大も試算されている。

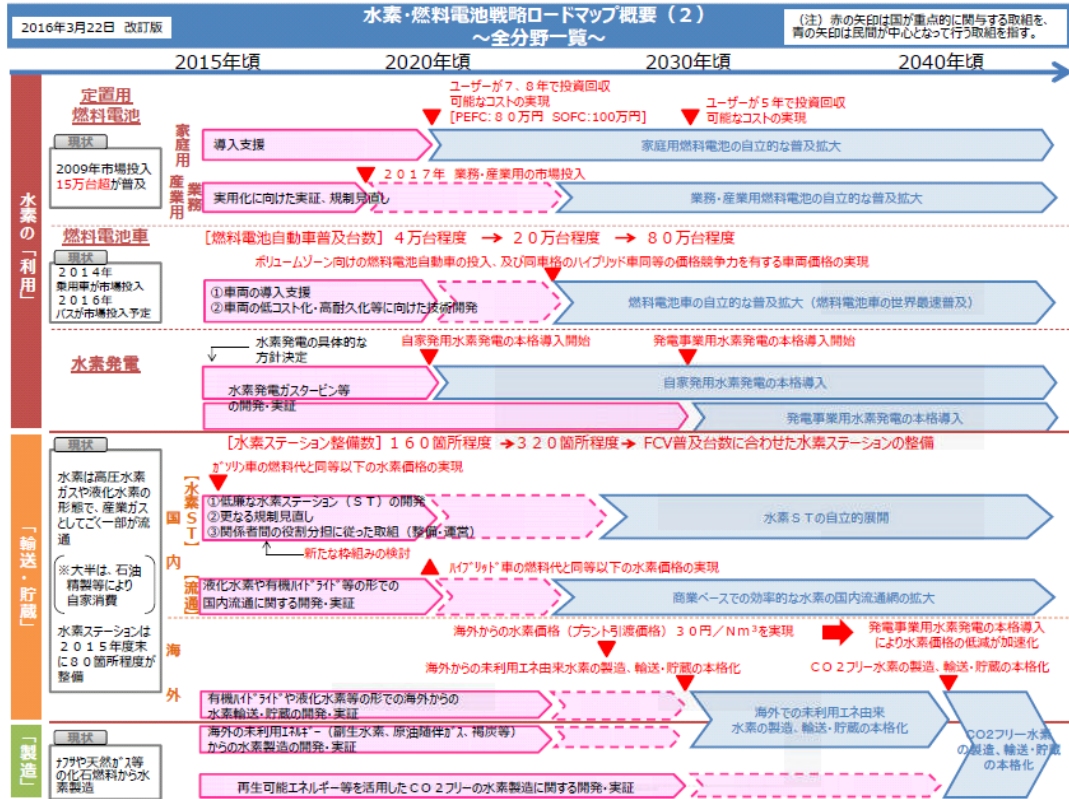
水素をエネルギー源として活用するという水素社会に向けたロードマップが経済産業省より示され、2040年にはCO<sub>2</sub>フリー水素の製造、輸送、貯蔵が本格化すると見込まれている。水素社会到来にむけた様々な社会資本整備も今後の課題となる。

図 3-1-(5)-10 水素・燃料電池関連の市場規模予測



(出所) 日本エネルギー経済研究所、「水素エネルギー利活用のあり方に関する調査」、2015年より引用

図 3-1-(5)- 11 水素・燃料電池の利用拡大



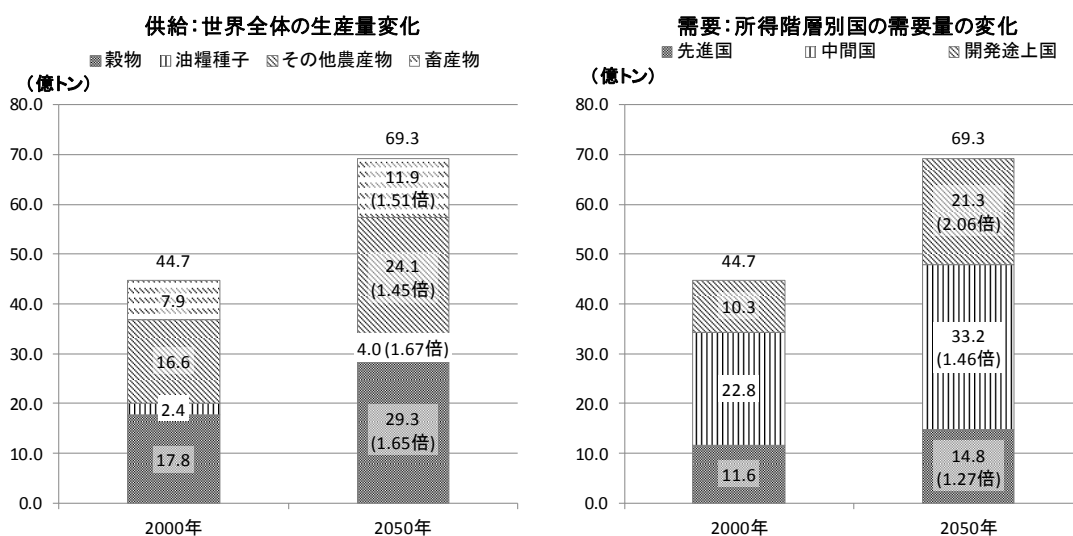
(出所) 経済産業省、「水素・燃料電池戦略ロードマップ改訂版」、2016年より引用

I 世界における食糧需給の逼迫

2040年～50年の世界で想定されている90億人を上回る人口を養っていくために、食糧生産を現在の1.55倍に引き上げる必要があると試算されている。

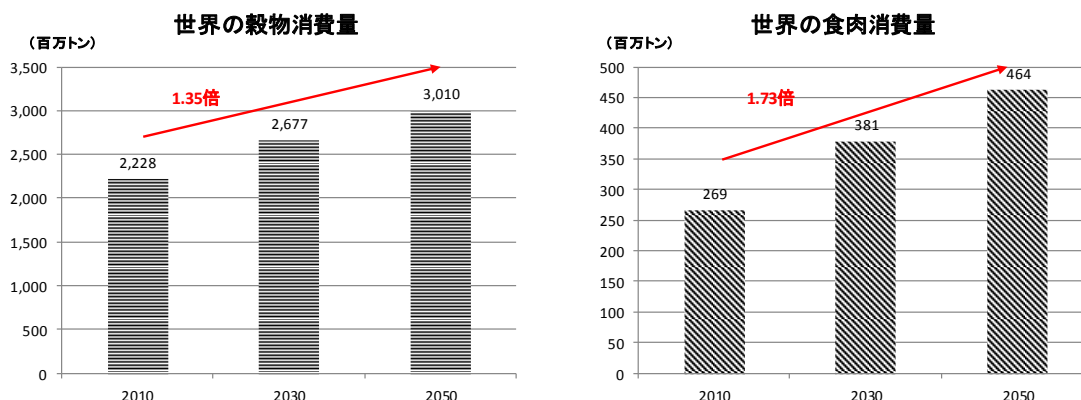
世界の穀物消費量は2010年の約22億トンから2050年には約1.35倍の約30億トンに、食肉消費量は2.69億トンから約1.73倍の4.64億トンに増加すると見込まれている。

図 3-1-(5)- 12 世界の食糧需給見通し



(出所) 農林水産省、「世界食料需給動向等総合調査・分析関係業務分析結果報告書」、2012年を基に作成

図 3-1-(5)- 13 世界の穀物消費量と食肉消費量



(出所) グローバル JAPAN 特別委員会、「グローバル JAPAN—2050年シミュレーションと総合戦略」、2012年を基に作成

オ 世界における水資源の不足

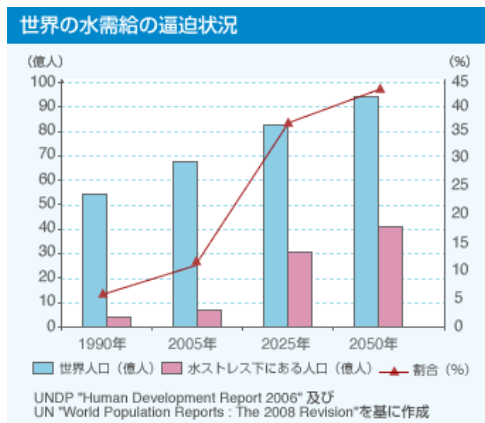
世界的な人口増加、経済活動の発展、食糧生産の増加等にもともない、水資源の使用量が増大する見込みである。一方、需要の増加に供給が追いつかない可能性が指摘されている。飲料水などの生活用水、工業用水と共に、安定的な確保が課題となっている。

図 3-1-(5)- 14 世界の人口と世界の取水量の推移



(出所) 国土交通省、「国際的な水資源問題への対応」より引用

図 3-1-(5)- 15 世界の水需給の逼迫状況



(出所) 国土交通省、「国際的な水資源問題への対応」より引用

## (6) 産業・ビジネス／科学技術

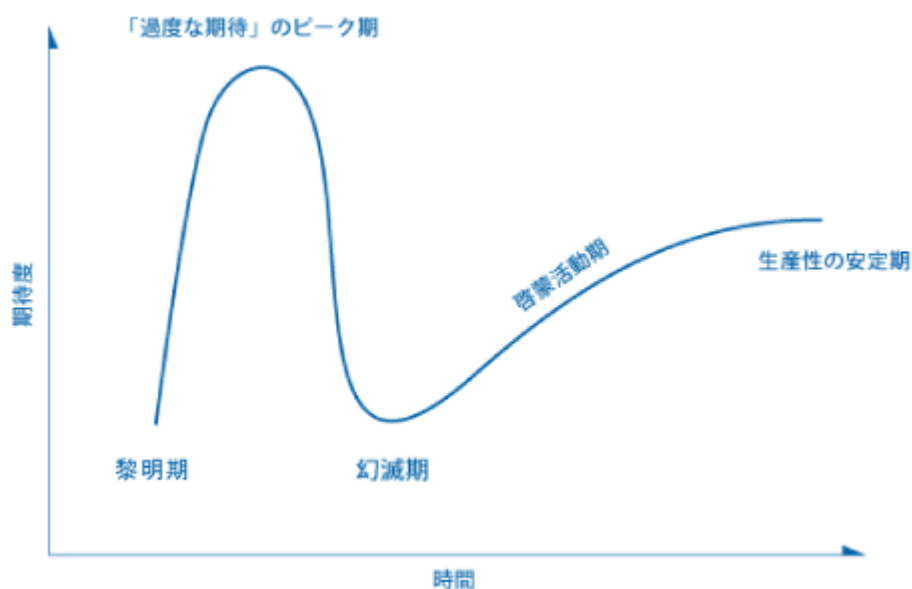
## 7 技術開発動向全般

将来の技術開発動向を確認する際に、「ハイプ・サイクル」の参照がひとつの手法として有用である。ハイプ・サイクルを公表しているガートナー社は、ハイプ・サイクルを以下の通り説明している。

新しいテクノロジーについて大胆な未来を予測するハイプ（誇大な宣伝）が起こっているとき、そのテクノロジーの真の可能性を見極めるにはどうすればよいのでしょうか。果たしてその約束は本当に実現されるのでしょうか。それはいつなのでしょう。ハイプ・サイクルは、テクノロジーとアプリケーションの成熟度と採用状況、また実際のビジネスにおける課題を解消する潜在的な能力などを分かりやすくグラフィカルに示すとともに、これらのテクノロジーやアプリケーションが生み出す新たな機会を明らかにします。ハイプ・サイクルのメソドロジーは、テクノロジーやアプリケーションが時間の経過と共にどう進化・発展していくのかを示し、企業がビジネス・ゴールを達成するに当たって、その展開を管理できるようにする価値の高い知見を提供します。

(出所) ガートナー社、「リサーチ・メソドロジー：ハイプ・サイクル」より引用

図 3-1-(6)-1 先進テクノロジーのハイプ・サイクル：概念図



(出所) ガートナー社、「リサーチ・メソドロジー：ハイプ・サイクル」より引用

ハイプ・サイクルを通じ、それぞれの業種やリスク選好度といった観点から、新しいテクノロジーが持つ可能性を知ることができる。



新しいテクノロジーをいち早く取り入れる —— リスクをはらんだ投資に必ずしも高い見返りがあるとは限らないことを理解したうえでリスクを取るなら、新たなテクノロジーを早い段階から採用することで、大きなメリットを手にする可能性があります。

「中庸」なアプローチを取るべき —— より慎重な経営陣であれば、いち早く投資することのメリットは理解した一方で、まだ完全に効果が証明されていない新しいテクノロジーや方法を採用するには、コストとメリットについて確固とした分析を必要とするでしょう。テクノロジーが成熟するまで待つ —— 新しいテクノロジーのビジネス上の存続性についてまだ多くの疑問がある場合、導入した他社が目に見える成果を出すまで待った方がよいかもしれません。

(出所) ガートナー社、「リサーチ・メソドロジー：ハイプ・サイクル」より引用

また、ハイプ・サイクルは、テクノロジーのライフサイクルを5つのフェーズに分けて分析している。

黎明期：

画期的な新しいテクノロジーとしての潜在的な可能性への期待から、初期の概念実証 (POC) やメディアの関心によって世間から大きく注目されるようになります。実際に利用できる製品が存在していないことが多く、ビジネス面での真の存続性は証明されていません。

「過度な期待」のピーク期：

初期の宣伝では、多数の成功事例が報じられますが、多くの失敗事例もあります。この段階で一部の企業は行動を起こしますが、ほとんどの企業は静観しています。

幻滅期：

実際の導入が行われないなど、結果が出せないと興味が失われていきます。この段階で、ベンダーの淘汰や消滅が進みます。生き残ったベンダーが製品を改善し、早期採用企業がそれに満足を示した場合にのみ投資が継続されます。

啓蒙活動期：

新しいテクノロジーが企業にもたらすメリットについての実例が増え、具体化していくとともに理解が広がっていきます。ベンダーから第2世代、第3世代の製品がリリースされます。パイロットに投資する企業の数が増えますが、保守的な企業は依然として静観しています。

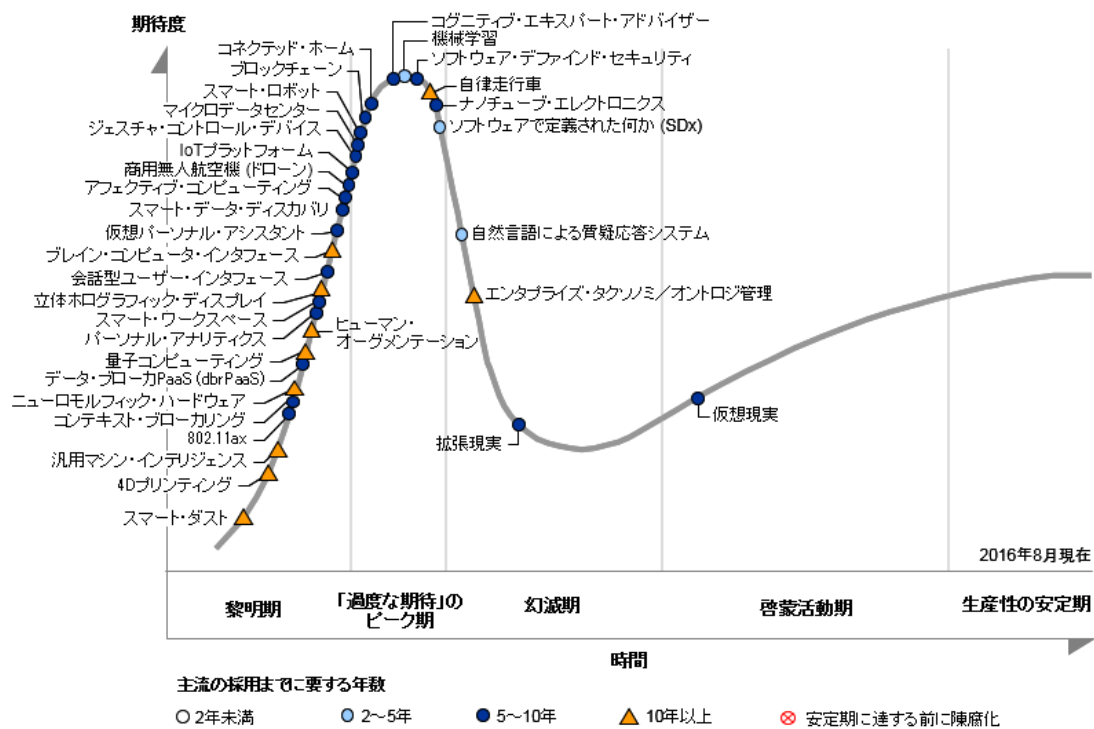
生産性の安定期：

主流の採用が始まり、ベンダーの実行能力を評価する基準がより明確に定義されます。市場に対するテクノロジーの広範な適用性と関連性が、明確な見返りをもたらします。

(出所) ガートナー社、「リサーチ・メソドロジー：ハイプ・サイクル」より引用

同社のハイプ・サイクルによると、「黎明期」にあるものとして、「ブレイン・コンピューターインターフェース」「立体ホログラフィックディスプレイ」「量子コンピューティング」「ヒューマン・オーグメンテーション」「4D プリンティング」等が想定されている。

図 3-1-(6)-2 先進テクノロジーのハイプ・サイクル：2016年

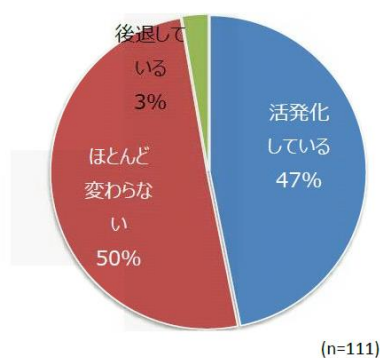


(出所) ガートナー社、「ガートナー、「先進テクノロジーのハイプ・サイクル：2016年」を公表」  
(同社プレスリリース：2016年8月) より引用

### イ オープンイノベーションの活発化

インターネットやテクノロジーの発展によって産業構造の変化が加速し、市場の不確実性が増している中、短時間で市場のニーズにマッチした商品サービスを自社だけで開発し、継続的な収益を上げることが困難な状況になっている。そこで、主に研究開発における産学官のアイデアや人材の流動性を高める手法としてオープンイノベーションという概念が注目され、取組として活発になってきている。

図 3-1-(6)-3 10年前と比較したオープンイノベーションの活発化に係る認識



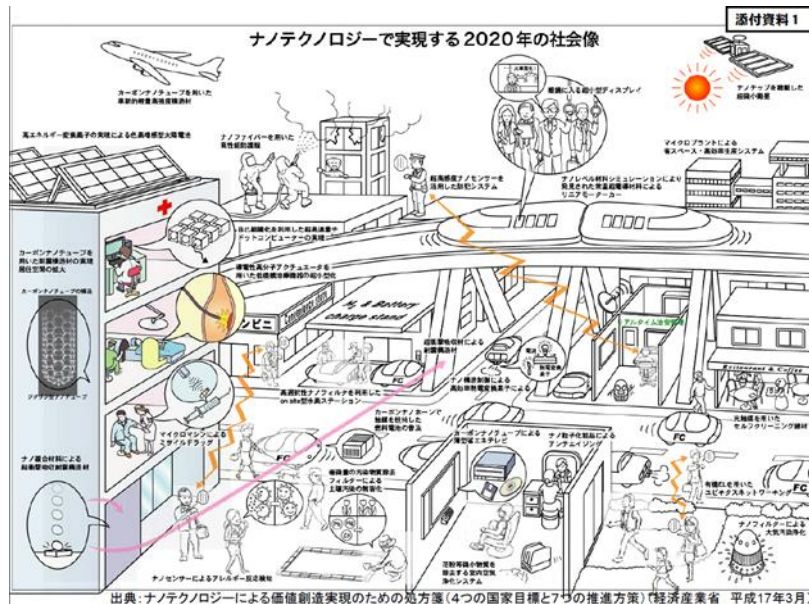
(出所) 経済産業省、「オープンイノベーションに係る企業的意思決定プロセスと課題認識について」、2016年より引用

日本政府も 2015 年 6 月に閣議決定された「日本再興戦略 改訂 2015 ―未来への投資・生産性革命―」においてイノベーション・ベンチャーの創出と、イノベーションを支援するため国レベルの支援システム（イノベーション・ナショナルシステム）の構築を掲げており、国を挙げてオープンイノベーションを支援する方向性を打ち出している。今後も企業意識の高まりや政府の支援を背景に、オープンイノベーションはますます活発化すると見込まれる。

ウ ナノテクノロジー

物質を原子や分子のスケールにおいて制御する技術であるナノテクノロジーは、様々な分野に応用が期待されている分野の一つである。国においても注目されている領域であり、経済産業省は、「ナノテクノロジー分野の技術戦略マップ」において、「我が国の経済社会にとって大きな課題である「安全・安心社会」、「環境調和型社会」等の実現のため、ナノテクノロジーにより“ナノテックで豊かな暮らし”“ナノテックで安全安心な社会”“ナノテックで持続可能な社会”“ナノテックで無駄のない生産”という4つの目標」を掲げている。

図 3-1-(6)-4 ナノテクノロジーで実現する2020年の社会像



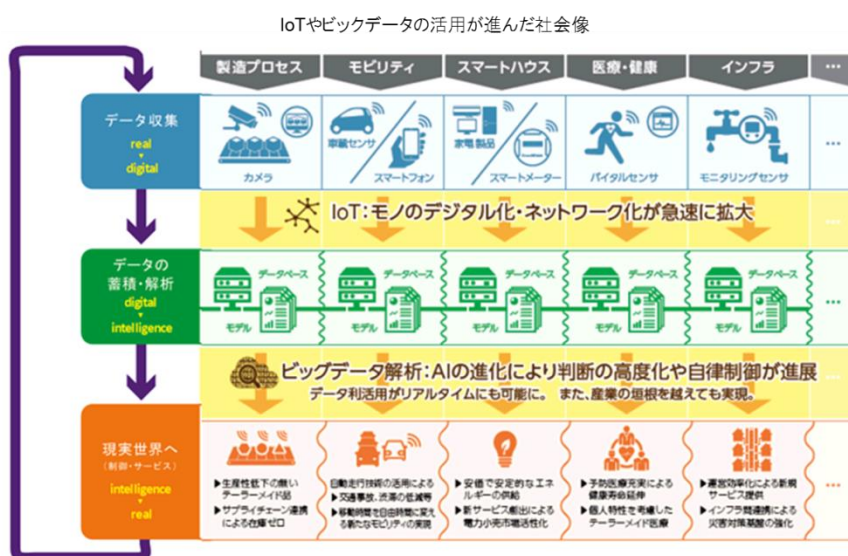
(出所) 経済産業省、「ナノテクノロジー分野の技術戦略マップ」、2010年より引用

I ICTの劇的な進歩

コンピューターの処理能力は飛躍的に増大し、全ての人やモノがネットワークにつながるIoT (Internet of Things) の時代が到来するといわれている。IoTとは、様々な「モノ」をインターネットに接続させ、そのデータを活用することである。

2020年頃には「世界で250億個、国内で約9億個の端末がインターネットに接続されると予測」(IDC Japan、「日本のIoT市場に関する予測」、2015年)されている。IoTは、複数の情報技術と連携することで、産業を横断したデータ活用やデータ解析の即時性向上を進展させ、新たなサービスの誕生や社会課題の解決を促進するとされている(例：個人ニーズに対応したサービス等)。

図 3-1-(6)-5 IoT技術が発展した社会像



(出所) 経済産業省、「製造基盤白書 (ものづくり白書)」、2015年より引用

### オ 国外における自治体による IoT のプロジェクト事例

米国では連邦政府が 2015 年 9 月に 1 億 6000 万ドルを投入する Smart City Initiative<sup>3</sup>を公表し、産官学連携による本格的なスマートシティの構築へ乗り出している。スマートシティの文脈の中で、エネルギー分野に限定しない、様々な IoT の取組が行われている。また、都市や街区単位で数多くのプロジェクトが進められており、都市の特性に応じて様々な都市機能に焦点が当てられている。

表 3-1-(6)-1 米国の自治体における IoT プロジェクト事例 一覧

自治体	プロジェクト概要
ニューヨーク市	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ LinkNYC：様々な機能を備えた情報端末の設置</li> <li>・ ハドソンヤード再開発プロジェクト：スマートビルを中心としたスマートシティの構築</li> </ul>
サンフランシスコ市	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ DataSF：都市データのオープン化</li> <li>・ IoT 専用ネットワークの整備</li> </ul>
ボストン	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ スマートパーキング：道路に埋めこまれたセンサーで駐車可能なスペースをドライバーに通知するサービス。</li> <li>・ 交通渋滞回避情報：リアルタイムの交通データを使用して、より短い時間のルートを看板から通知するサービス。</li> </ul>

(出所) 各自治体 web サイトを基に作成

<sup>3</sup> The White house PRESIDENT BARACK OBAMA Web サイト、“FACT SHEET: Administration Announces New “Smart Cities” Initiative to Help Communities Tackle Local Challenges and Improve City Services”、  
<https://obamawhitehouse.archives.gov/the-press-office/2015/09/14/fact-sheet-administration-announce-s-new-smart-cities-initiative-help>

米国の自治体における IoT プロジェクト事例 1 : ニューヨーク市① LinkNYC<sup>4</sup>

- ・ ニューヨーク市では、既存の公衆電話を Link と呼ばれる情報端末同時に兼 Wi-Fi ホットスポットに置き換える、LinkNYC プロジェクトを開始している。企業連合 CityBridge と提携して進められている。
- ・ 高速ブロードバンドを利用できないニューヨーク市民は約 25%に達するとされている。LinkNYC はそのデジタル面の不平等を解決することを目指している。
- ・ 各 Link には、高速 Wi-Fi、電話、地図と都市情報サービスを提供するタブレット、充電ステーション等が搭載されている。機能は基本的に無料。今後 5,500 の地区に 7,500 以上の Link が設置される予定。
- ・ 運用コストはディスプレイで表示される広告収入で賄うとされ、最初の 12 年間に市に 5 億ドル以上の収入をもたらすとされている。
- ・ LinkNYC は、Wi-Fi を通して利用者の情報を匿名化し、そのデータを収集する。そのデータは、都市サービスの提供や、都市の効率的な管理のために市によって利用されるとされている。

図 3-1-(6)-6 市内に設置されている LinkNYC の様子



<sup>4</sup> LinkNYC Web サイト、「Frequently asked questions」、<https://www.link.nyc/faq.html>  
/Sidewalklab 社 Web サイト、LinkNYC、<https://www.sidewalklabs.com/link-nyc/index.html>

### 米国の自治体における IoT プロジェクト事例：ニューヨーク市② ハドソンヤード再開発プロジェクト<sup>5</sup>

- ・ ハドソンヤード再開発プロジェクトは、ニューヨーク マンハッタン区で進められている約 10.5 h a に及ぶ大都市都市開発。ニューヨーク州都市交通局（Metropolitan Transportation Authority、MTA）の操車場の上部で都市開発を行う公有地開発。住宅、オフィス、宿泊施設、商業施設等が設置される予定（現在工事中、一部開業済）。
- ・ 本プロジェクトの開発事業者は、ニューヨーク大学の研究所と提携し、ハドソンヤードで働く労働者、居住者、訪問者の経験を継続的に改善するデータ駆動型の都市とするために、当該エリアにおけるビックデータの収集を行うことを計画している。収集するデータ候補として以下が挙げられている。
  - ◇ 歩行者の流れを交通量、通過点、広場、小売り空間で測定、モデリング、予測。
  - ◇ 建物内と広場と周辺の両方で空気質を測定。
  - ◇ 住民や労働者の健康と活動レベルを、カスタム設計されたオプトインモバイルアプリケーションを使用して測定。
  - ◇ リサイクル物や有機物（食品）の廃棄物の回収率を高めることに特に重点を置いた、固形廃棄物の測定とベンチマーク。
  - ◇ プロジェクト全体のエネルギー生産と使用の測定とモデリング。

<sup>5</sup> Metropolitan Transportation Authority Web サイト、「MTA, Related and Oxford Close on 99-Year Hudson Yards Lease(April 10, 2013)」、<http://www.mta.info/press-release/mta-headquarters/mta-related-and-oxford-close-99-year-hudson-yards-lease>  
 /New York University Center for Urban Science +Progress Web サイト、「PRESS RELEASES “NYU CUSP, Related Companies, and Oxford Properties Group Team Up to Create “First Quantified Community” in the United States at Hudson Yards(POSTED: April 14, 2014)」、<http://cusp.nyu.edu/press-release/nyu-cusp-related-companies-oxford-properties-group-team-create-first-quantified-community-united-states-hudson-yards/>



米国の自治体における IoT プロジェクト事例：サンフランシスコ市 Data SF/IoT 専用ネットワークの整備<sup>6</sup>

- ・ サンフランシスコ市では、都市部のデータの可視化とオープン化が進められている。2009年からオープンデータポータル SF Open Data を開設。440を超えるデータを公開しているそれらのデータを活用して作成された分析やアプリケーションが Web サイト「DataSF」で公表されている。<sup>7</sup>
- ・ 2015年10月にサンフランシスコ市は IoT 専門プロバイダの SIGFOX 社とパートナー関係を締結。サンフランシスコ公共図書館と協力して、市内に IoT 専用のネットワークを整備する計画を進めている。

米国の自治体における IoT プロジェクト事例：ボストン市 スマートパーキング/渋滞回避情報提供サービス<sup>8</sup>

- ・ ボストン市では 2013年12月からスマートパーキングと渋滞回避情報提供サービスを開始。
- ・ スマートパーキングサービスでは、道路に埋めこまれたセンサーで路上の駐車スペースの使用状況が分かるようになっており、ドライバーはスマートフォン用のアプリを用いて駐車スペースを確認できる。
- ・ 渋滞回避情報提供サービスは、リアルタイムの交通データを使用して、目的地までのより短い時間のルートをし、設置されている看板から通知するもの。ボストン市は、ペンシルバニアに拠点を置く All Traffic Solutions 社の看板を購入し、同社はナビゲーションソフトウェアを手がける TomTom 社との提携を通じて交通情報を提供している。

<sup>6</sup> サンフランシスコ市 Web サイト、「San Francisco Launches Pilot Network for the Internet of Things(Posted Date: 10/24/15)」、

<http://sfgov.org/dt/san-francisco-launches-pilot-network-internet-things>

<sup>7</sup> サンフランシスコ市 Web サイト、「Data SF」、<https://datasf.org/>

<sup>8</sup> ボストン市 Web サイト、「Boston Taking a New Approach to Traffic and Parking Challenges (December 11, 2013)」、<http://www.cityofboston.gov/news/default.aspx?id=6436>

欧州でも、特に以下の都市が積極的に IoT 導入を推進している。

表 3-1-(6)-2 欧州の自治体における IoT プロジェクト事例 一覧

自治体	プロジェクト概要
アムステルダム市	・アムステルダム・スマートシティ・プロジェクト：官民連携でスマートシティ構築に向けたプロジェクト。省エネルギー化を実証するための様々なパイロットプロジェクトが実施されている。
コペンハーゲン市	・Denmark Outdoor Light Lab：ネットワークで繋がったインテリジェントな街灯の制御や、街灯を活用したソリューション開発等を行っている、街灯 IoT プロジェクト。
バルセロナ市	・スマート・パーキングメーター：駐車場にセンサーが設置されており、駐車可能な地点の情報がリアルタイムで入手可能なサービス。 ・スマート・バス・ストップ：タッチスクリーン式モニターで、都市に関するリアルタイムの情報をバス停で提供するサービス。
ダブリン市	・City Watch／City Sensing：インテル社の協力により、センサーや IoT ゲートウェイの入ったボックスを街中に設置、天候に関する情報収集や、その情報に基づいた気象予測を実施。

(出所) 各自治体 Web サイトを基に作成

欧州自治体による IoT プロジェクト事例：アムステルダム市<sup>9</sup>

- ・ 官民連携でスマートシティを構築するプロジェクトとして「アムステルダム・スマートシティ・プロジェクト」を設立。当該 Web サイト上には 50 を超える様々なパイロットプロジェクトが実施されている。
- ・ 例えば「IoT Living Lab」というプロジェクトでは、アムステルダム市、アムステルダム・スマートシティ・プロジェクト、IBM Bluemix 社、Glimworm Beacons 社等が共同で、IoT のネットワーク規格である LoRa の普及を目指している。

欧州自治体による IoT プロジェクト事例：コペンハーゲン市<sup>10</sup>

- ・ コペンハーゲン市では、2025 年までにカーボンニュートラルを達成するという目標を掲げており、それに向けた様々な支援や取組を行っている。
- ・ 例えば Denmark Outdoor Light Lab プロジェクト（通称 DOLL）は、インテリジェント照明・スマート都市サービスのショールーム兼テストフィールドとして位置付けられている。DOLL には 3 つのテーマがあり、そのうちの Living lab では、パイロットサイトであるインダストリアルパーク内の経路、道路、通路、公園や広場など、実生活の中で屋外照明製品が実体験できる
- ・ Living Lab 対象エリアの各々の照明には、コペンハーゲン市の IoT パートナーであるシスコ社の Wi-Fi ネットワークが張り巡らされている。この照明を通じて、交通や IoT 基盤、環境情報に関するソリューション開発が行われている。

<sup>9</sup> Amsterdam Smart City Web サイト、「IoT Living Lab」、<https://amsterdamsmartcity.com/projects/iot-living-lab>

<sup>10</sup> Denmark Outdoor Light Lab Web サイト、「Living Lab」、<http://www.lightinglab.dk/UK/>

## 欧州の自治体による IoT プロジェクト事例：バルセロナ市

- ・ バルセロナでは複数の IoT プロジェクトが実施されている。例えば交通分野では、駐車場にセンサーが設置されており、地図アプリを個人のデバイスにインストールすることで、駐車可能な地点の情報をリアルタイムで手にいれることができる（スマート・パーキングメーター）。また、同じアプリケーションで駐車料金が支払えるようになっている。
- ・ また、いくつかのバス停にあるスマート・バス・ストップで、タッチスクリーン式モニターで、最新の時刻表、地図、市が所有するレンタサイクルの貸し出し場所、および地元の企業やエンターテインメントに関する位置情報が提供されている。<sup>11</sup>
- ・ また、オープンデータ分野においては、ビッグデータシステムを構築し、同市が収集している無数のデータの処理や分析を行っている。データの分析は、例えばメルセ祭りなどのイベントの計画に活用している<sup>12</sup>。

<sup>11</sup> Cisco 社 Web サイト、「「コネクテッド シティ」による生活の質（Quality of Life: QOL）の向上と経済活性化」、

<http://www.cisco.com/web/JP/solution/enterprisenet/casestudy/pdf/C36-731910-00-city-of-barcelona.pdf>

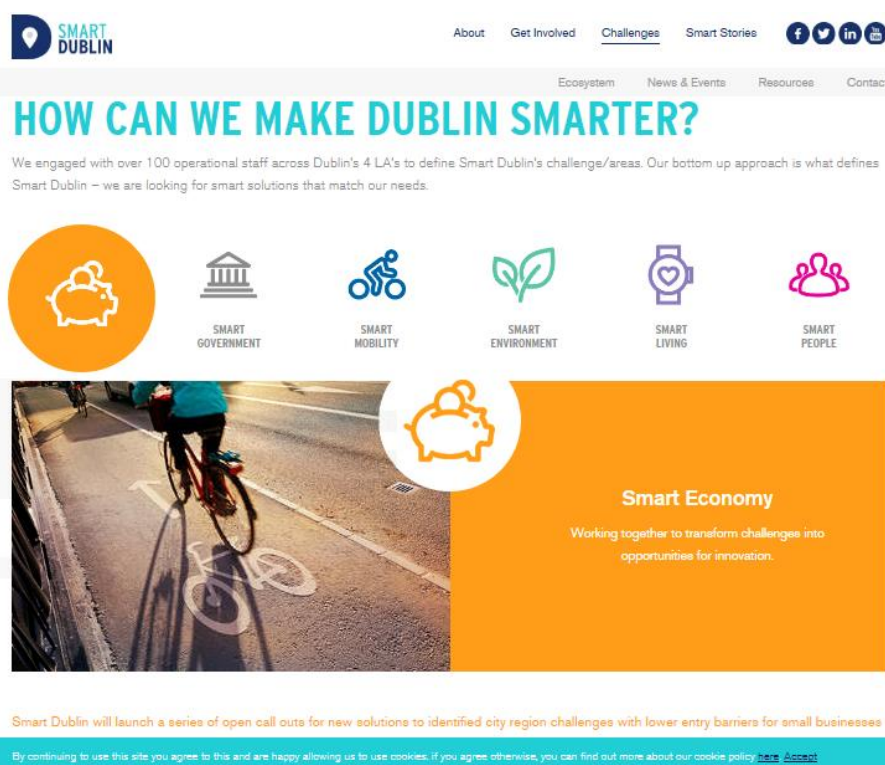
<sup>12</sup> マイクロソフト社 Web サイト、「導入事例 バルセロナ」（2014 年）、

<https://www.microsoft.com/ja-jp/business/industry/gov/govcase/barcelona.aspx>

欧州自治体による IoT プロジェクト事例：ダブリン市

- ・ 2012年頃から、インテル社の協力により、固定センサーや移動体のセンサーを駆使して都会の様々な情報をリアルタイムで把握するプログラムを開始（プログラム名：City Watch、City Sensing）。<sup>13</sup> 街中に配備された IoT ゲートウェイセンサーで、天候に関する情報収集や、その情報に基づいた気象予測が行われている。<sup>14</sup>
- ・ 2015年には、技術提供者、研究者、市民と関わる自治体によるイニシアティブである Smart Dublin を設立。Smart City の設立に向けた目標として、①産学官の連携、②公共部門の効率性向上による都市課題の解決、③オープンデータの公表によるデータ利用の促進と透明性の確保 が掲げられている。経済、政府、モビリティ、環境、生活、人のテーマ別に、様々なパイロットプロジェクトが展開されている<sup>15</sup>。

図 3-1-(6)-7 Smart Dublin の Web サイト



(出所) Smart Dublin Web サイト、「Challenges」、<http://smartdublin.ie/>

<sup>13</sup> アイルランド政府産業開発庁 Web サイト、「インテル・ラボ、ダブリンを持続可能なスマートシティとする戦略で陣頭指揮を執る」（2012年10月4日）、<http://www.idaireland.jp/ja/newsroom/intel-labs-spearheads/>、

<sup>14</sup> Intel Ireland Web サイト、Building cleaner, safer and smarter cities using Intel IoT platforms、<http://www.intel.ie/content/www/ie/en/it-managers/smart-cities-dublin-london.html>

<sup>15</sup> Smart Dublin Web サイト、<http://smartdublin.ie/>

カ 国内外におけるオープンデータの取組事例

アメリカ・イギリス・フランスでは、2000年代後半にオープンデータに関する取組が本格化した。その流れを受け、国際機関やその他先進国、途上国にも取組が広がっている。

表 3-1-(6)-3 各国のオープンデータの動向

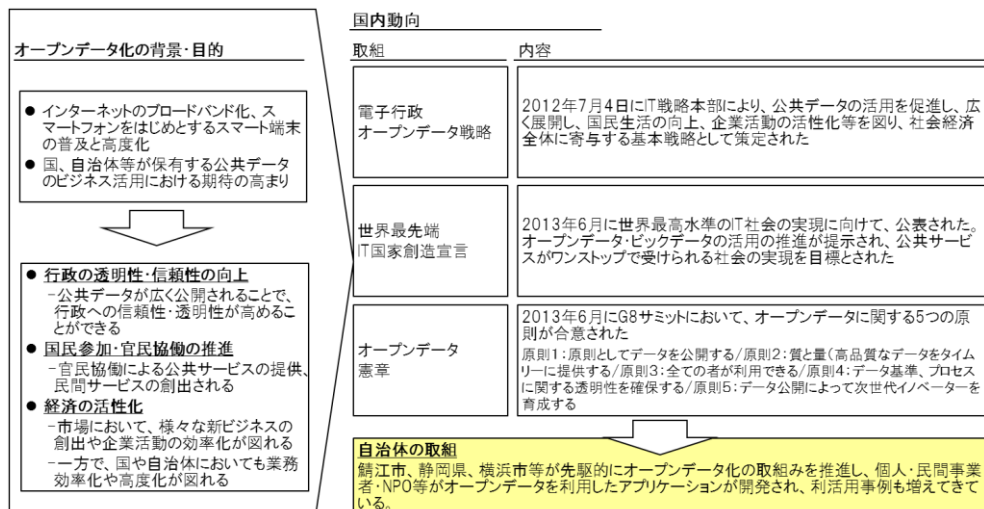
オープンデータ先進国の取組		国際機関・各国の取組	
アメリカ	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 2009年にオバマ大統領が「透明性とオープンガバメントに関する覚書を発表。透明性、市民参加、官民連携の3原則を表明。</li> <li>✓ 2009年にポータルサイトdata.govを開設</li> </ul>	国・機関名	取組の内容
イギリス	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 2006年にオープンガバメント推進組織Office for PSI設立</li> <li>✓ 2009年にポータルサイトdata.gov.ukを開設。</li> <li>✓ 2010年にキャメロン首相が「透明性原則」を発表。「再生利用可能かつ機械判読な形式でのデータの公開」、「営利利用も可能とする同一のオープンライセンスでの公開」、「単一のオンラインアクセスポイントでデータ入手可能であること」の3原則を表明。</li> </ul>	欧州連合 (EU)	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 欧州オープンデータ戦略を2007年に公表</li> <li>✓ ポータルサイト「PublicData.eu」を開設</li> <li>✓ 加盟国の公共機関のオープンデータ化を原則義務化するオープンデータ規則を2013年に認証</li> </ul>
フランス	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 2010年にオープンガバメント推進組織「Etablab」を設立、オープンデータ化を推進</li> <li>✓ 2011年にポータルサイトdata.gouv.frを開設</li> </ul>	G8	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 2013年のG8で、「オープンデータ憲章」を合意。5つの原則を設定。：①原則としてのオープンデータ、②質と量、③すべての者が利用できる、④改善したガバナンスのためのデータの公表、⑤イノベーションのためのデータの公表</li> </ul>
		ドイツ	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ ポータルサイトGovDataを2013年に開設</li> </ul>
		韓国	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ ポータルサイトdata.go.krを開設</li> <li>✓ 公共データの提供及び利用活性化の基本計画を2013年に策定</li> <li>✓ 首相直下のオープンデータ推進組織、「公共データ戦略委員会」を配置</li> </ul>
		シンガポール	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ ポータルサイトdata.gov.sgを2011年に開設</li> </ul>
		インド	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ ポータルサイトdata.gov.inを2012年開設、2013年正式運用</li> </ul>

(出所) 総務省、「情報通信白書」、2015年を基に作成

オープンデータを取巻く状況は、様々な国、自治体等の取組を経て、新しいビジネス創造や行政の課題解決のために利活用するという段階に入っている。

また、日本国内の多くの自治体でもオープンデータの取組が進められている。

表 3-1-(6)-4 日本におけるオープンデータの動向



(出所) 総務省、「情報通信白書」、2015年を基に作成

表 3-1-(6)-5 日本の自治体におけるオープンデータの取組

自治体名	取組概要
福井県鯖江市	オープンデータ活用をもとにした「データシティ鯖江」構想の下、約 150 種類ものデータを公開し、そのデータを利用するアプリケーションを民間事業者等が開発。具体的には、市内の公共トイレ情報、観光地や文化財の位置情報、子育て情報、バスの運行情報など、120 種類を超える民間製アプリがリリース済みである。
福岡県福岡市	オープンガバメント推進協議会の下「マイナンバー制度の利活用の推進」、「ビックデータ・オープンデータの具体的活用策についての検討及び活用推進」、「電子自治体の推進」を実施。 オープンデータ化については、民間企業等のニーズ把握や隣接する他地域との連携、データ形式の標準化を中心に推進。
静岡県	静岡県情報化基本計画「新ふじのくに ICT 戦略」の下、「ふじのくにオープンデータカタログ」を公開。データ利活用に関心のある人の意見を取り入れ、使いやすいデータ、使いやすいサイトへ柔軟に修正をおこなっている。
埼玉県さいたま市	行政サービスの高度化、民間企業による新たなビジネス展開に活用すること狙いに、埼玉県オープンデータポータルサイトを 2016 年 3 月 1 日に開設。最初の取組として武蔵野銀行と包括的連携協定の下、県内のイベント情報や観光情報を武蔵野銀行のソーシャルメディア、HP 等を利用して配信を実施している。

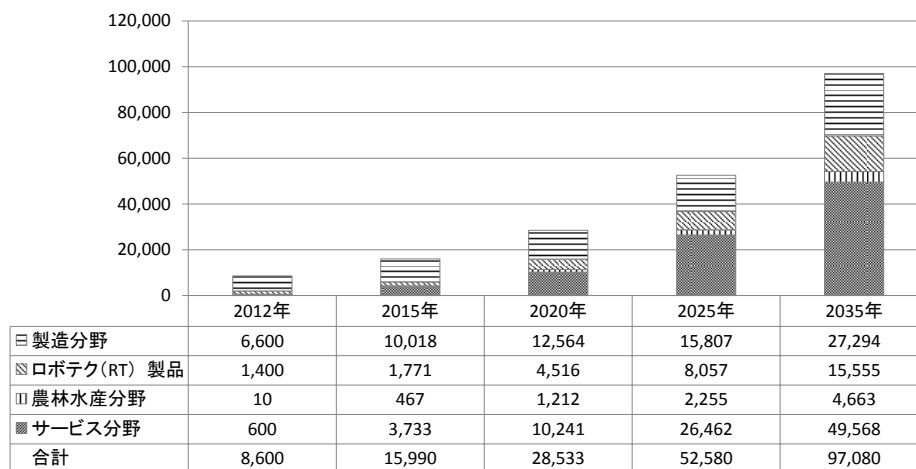
(出所) 各自治体 Web サイトを基に作成

### キ 人工知能技術とロボット産業市場の増大

人工知能関連産業の国内市場規模は、2015年に3兆7,450億円だったものが、2030年には86兆9,620億円に拡大すると予測されている。医療・福祉関係、物流関係、情報サービス業関係、金融・保険業関係など、様々な分野に人工知能が導入されると見込まれている。また、IoTとの連携により、自動運転の実用化、製造分野における情報化・知能化<sup>16</sup>、生活関連分野等、実用化が進展していくとみられている。

人工知能技術の発達に伴い、ロボット産業市場のさらなる拡大も見込まれている。市場規模予測では、2035年に9.7兆円と試算されており<sup>17</sup>、特にサービス分野での成長が著しい。ロボットの適用分野としては、防災、介護、医療・健康などの分野への期待が大きい。またロボット産業の発展により、2030年には日本の労働人口の49%が人工知能やロボット等で代替可能になるという試算が発表<sup>18</sup>されている。抽象的な概念や他者への理解や協調、ネゴシエーションなど、創造性、サービス性が求められる領域では代替性が低いものの、特別な知識を要しないもの、データ分析や体系化等の領域においては、代替性が高いとみられている。

図 3-1-(6)-8 2035年に向けたロボット産業の将来市場予測



(出所) 経済産業省、「ロボット産業市場動向調査結果」、2012年を基に作成

<sup>16</sup> 知能化とは、機械やロボットに知的なアルゴリズムを埋め込み、高度な制御・情報処理を行うことができるようにすることを指す。

<sup>17</sup> 経済産業省、「ロボット産業市場動向調査結果」、2012年

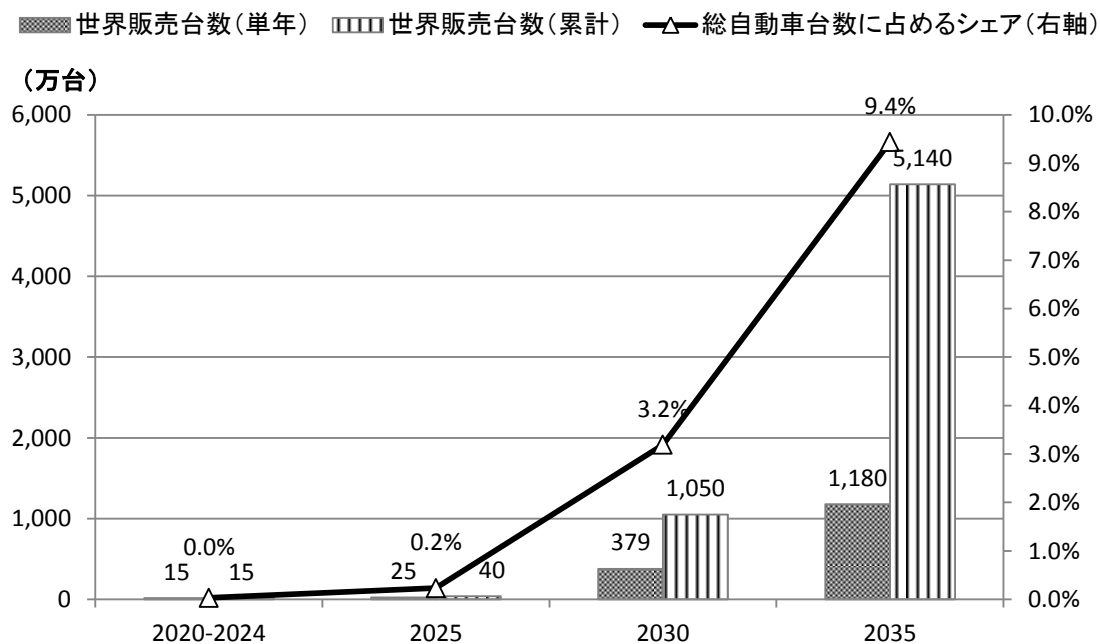
<sup>18</sup> 野村総合研究所、「日本の労働人口の49%が人工知能やロボット等で代替可能に」、2015年



ク 自動運転車の普及

自動運転車の世界の販売台数は、2035年に年間約1,180万台になると予測されている<sup>19</sup>。IHS社は、「2050年以降に、使用中の自動車のほとんどが自動運転車に置き換わる可能性もある」（IHS Automotive, 前掲）としている。

図 3-1-(6)-9 自動運転車の販売台数の予測



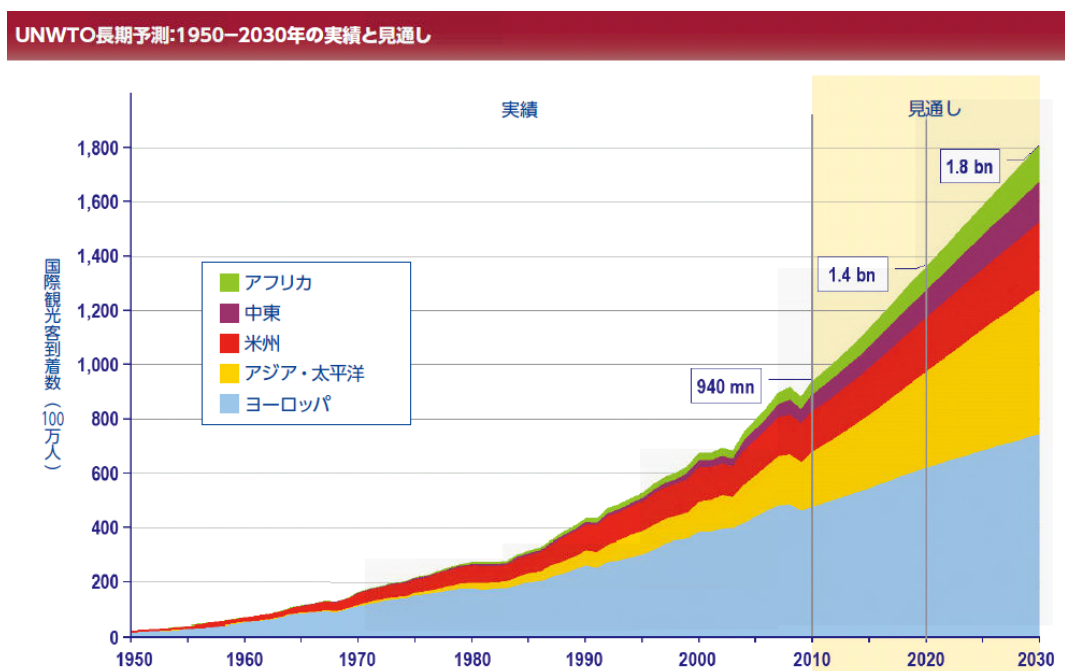
(出所) IHS Automotive、”Investments in Autonomous Driving Are Accelerating”, 2015年を基に作成

<sup>19</sup> IHS Automotive、”Investments in Autonomous Driving Are Accelerating”, 2015年

ケ 観光産業の拡大

観光産業も将来の有望産業分野の一つとして挙げられている。世界の旅行者数は2010年から2030年までの20年間で倍増し、18億人になると推計されている。日本では2015年に訪日外国人旅客数が1,974万人に到達、当初掲げていた2020年に2,000万人の目標を前倒しでほぼ達成したことを踏まえ、2020年には4,000万人、2030年には6,000万人とする新たな目標を2016年に掲げている。

図 3-1-(6)-10 国際観光客の1950-2030年の実績と見通し



(出所) World Tourism Organization, "Tourism Highlights 2015 Edition", 2015年より引用

図 3-1-(6)-11 「明日の日本を支える観光ビジョン」における新たな目標値

訪日外国人旅行者数	2020年: <b>4,000万人</b> (2015年の約2倍)	2030年: <b>6,000万人</b> (2015年の約3倍)
訪日外国人旅行消費額	2020年: <b>8兆円</b> (2015年の2倍超)	2030年: <b>15兆円</b> (2015年の4倍超)
地方部での外国人延べ宿泊者数	2020年: <b>7,000万人泊</b> (2015年の3倍弱)	2030年: <b>1億3,000万人泊</b> (2015年の5倍超)
外国人リピーター数	2020年: <b>2,400万人</b> (2015年の約2倍)	2030年: <b>3,600万人</b> (2015年の約3倍)
日本人国内旅行消費額	2020年: <b>21兆円</b> (最近5年間の平均から約5%増)	2030年: <b>22兆円</b> (最近5年間の平均から約10%増)

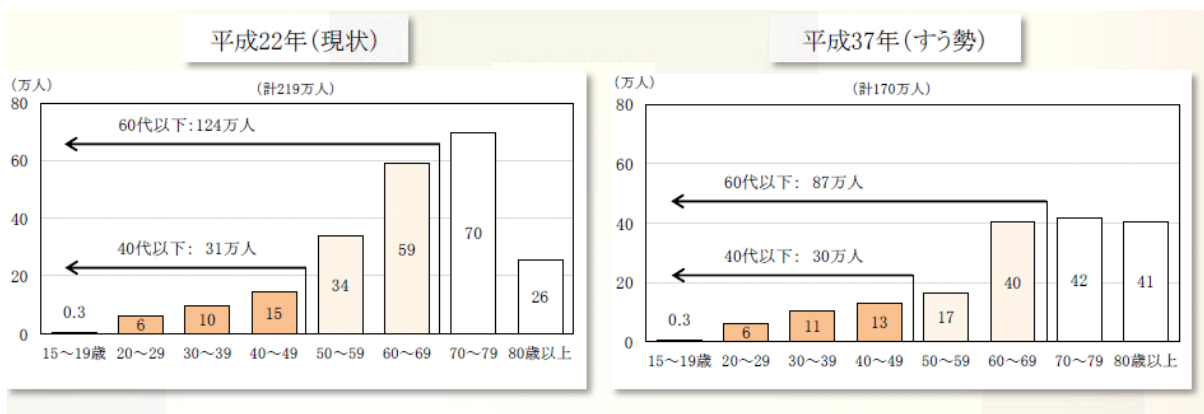
(出所) 観光庁、「明日の日本を支える観光ビジョン」(概要)、2016年より引用

コ 農業分野におけるイノベーション

農業分野では、高齢化に伴い農業就業者数が減少する見込みである。農林水産省の農業労働数の見通しによると、2010年までの傾向が続いた場合の「すう勢」シナリオの場合、農業就業者数は2010年の約219万人から、2025年には約170万人と、約49万人程度減少すると推計している。

この対策として、農業分野でのイノベーションへの期待が高まっている。具体的にはロボットやIT技術を活用した植物工場、AI農業といったスマート農業の導入等が検討されている。植物工場は、2009年から2015年にかけて施設数が3倍に増加し、生産量が順調に拡大している<sup>20</sup>。同報告書では、植物工場は中小零細規模の事業者が多いため、「自社の力だけで展開するのではなく、複数企業の連携を支援したり、あるいは技術面・販路面等のサポートを行い、事業者間共通の課題や要望の抽出と発信、イメージ戦略を実施したりできるような、新たな業界団体設置を含めた取組を進めていくことが必要である」と指摘している。

図 3-1-(6)-12 農家就業者数の試算（「すう勢」シナリオ）



(出所) 農林水産省、「農業構造の展望(案)」、2015年より引用

<sup>20</sup>経済産業省、「植物工場産業の事業展開に関する調査事業報告書」、2015年

図 3-1-(6)-13 農業分野における ICT 活用事例

 <p>ハウス内の各種センサ</p> <p>データ管理PC画面</p> <p><b>【施設栽培における統合環境制御】</b></p> <p>ハウス内に設置する各種センサにより気温・湿度等の各種環境データをモニタリングし、各種計測データを基に温湿度、CO<sub>2</sub>濃度等を制御</p> <p>⇒栽培管理時間の効率的 生産管理情報をデータベース化 ⇒栽培作物の品質向上</p>	 <p>GPS・スプレイヤー 高速連動モニター</p> <p>屋根部分にGPS受信アンテナを取り付けたトラクター</p> <p><b>【GPS車両ナビゲーションシステムの導入】</b> [北海道・津別市]</p> <p>GPSによりほ場の面積、形状、位置を正確に測定。走行経路等が表示されるコントローラーに表示された走行ラインに合わせて農業機械を走行させ、耕起、整地、肥料散布、防除等の作業を実施</p> <p>⇒作業効率の向上 ⇒効率的な肥料散布による低コスト化</p>
 <p>グラフ化された歩数</p> <p>万歩計</p> <p><b>【発情発見システムの導入】</b>[愛知県・新城市]</p> <p>無線機を内蔵した万歩計を繁殖雌牛に装着し、運動量(歩数)を計測し、その情報をパソコンへ送信</p> <p>歩数情報を解析し、発情時期を判定</p> <p>⇒受胎率向上による省力化</p>	 <p>植物工場内の様子</p> <p><b>【植物工場における統合環境制御】</b></p> <p>植物工場において、温湿度、照度等を最適に制御することにより、年間を通して野菜の安定供給を達成</p> <p>⇒栽培管理時間の効率化 生産管理情報をデータベース化 ⇒栽培作物の品質向上</p>

(出所) 農林水産省、「ICT 農業の現状とこれから (AI 農業を中心に)」、2015 年より引用

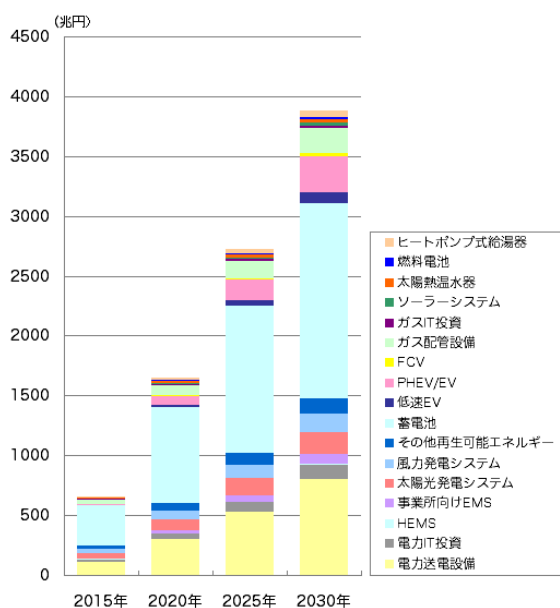
(7) まちづくり／インフラ、交通

ア スマートシティ

スマートシティとは、最先端のIT技術を活用し、環境負荷を減らしつつ生活の質を高め、レジリエントかつ持続可能な都市を構築していくという、新たな都市開発のモデルである（ISO, TC/268/SC1<sup>21</sup>,” Smart community infrastructures”）。スマートシティでは交通や通信網をはじめ、省エネ、防災等を、IT技術を活用して統合することにより、経済効率を高めていくものとされている。

2030年までの15年間に、スマートシティを構成する主要要素であるエネルギー分野に投資される金額は、3,500兆円以上に達すると予測されている。新しい都市開発においては、アフリカやラテンアメリカ、アジアの都市部などがスマートシティ化の中心になるとみられている。

図 3-1-(7)-1 世界全体のスマートシティを構成するエネルギー分野を中心とした項目別累計市場規模予測



(出所) 日経BP社、「世界スマートシティ総覧2012」、2011年より引用

<sup>21</sup> 現在、ISO標準化委員会において、スマートシティに関する標準化の議論が進められている。委員会名称は「ISO, TC/268/SC1」。

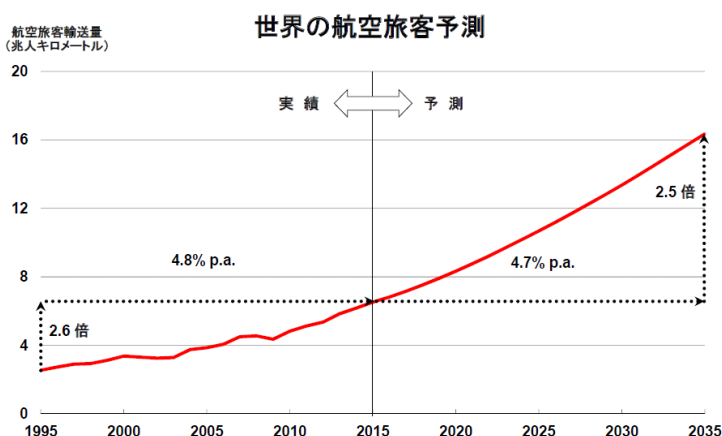
イ 交通

世界的な都市人口と中間所得層の増加に伴い、移動に対する需要はますます増加すると予測されている。例えば、世界の航空旅客需要は、2015年の航空旅客輸送量6兆5,282億人kmに対し、2035年には約2.5倍の16兆3,546億人kmになる見込みである。

日本においては、中央新幹線（リニア）やその他の交通インフラ整備等により、より利便性の高い交通ネットワークが形成されるようになると考えられる。

自動車の分野では、ハイブリッド自動車、電気自動車、燃料電池自動車、グリーンディーゼル自動車などの次世代自動車の普及が見込まれている。政府目標では、2030年における普及率が50～70%と設定されている。

図 3-1-(7)-2 世界の航空旅客予測



(出所) 日本航空機開発協会、「民間航空機に関する市場予測 2016-2035」、2016年より引用

図 3-1-(7)-3 次世代自動車の新車販売台数と目標

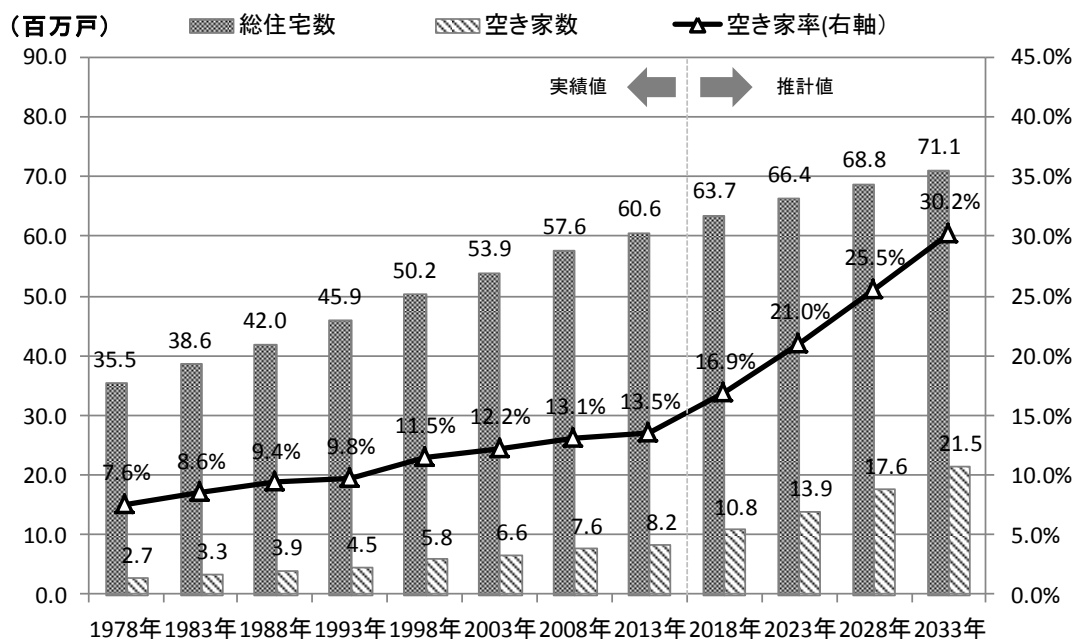
	2015年(実績)	2030年目標
従来車	73.5%	30～50%
次世代自動車	26.5%	50～70%
ハイブリッド自動車(HV)	22.2%	30～40%
電気自動車(EV)	0.27%	20～30%
プラグインハイブリッド自動車(PHV)	0.34%	
燃料電池自動車(FCV)	0.01%	～3%
クリーンディーゼル自動車(CDV)	3.6%	5～10%

(出所) 経済産業省、「EV・PHVロードマップ検討会報告書、2016年より引用

ウ 住宅

住宅分野に関しては、全国で空き家率の上昇がさらに深刻化する見込みである。2013年現在で13.5%であったものが、2033年には30.2%に増加し、実数でも2倍以上に増加すると予測されている。

図 3-1-(7)- 4 総住宅数、空き家数および空き家率の実績と予測

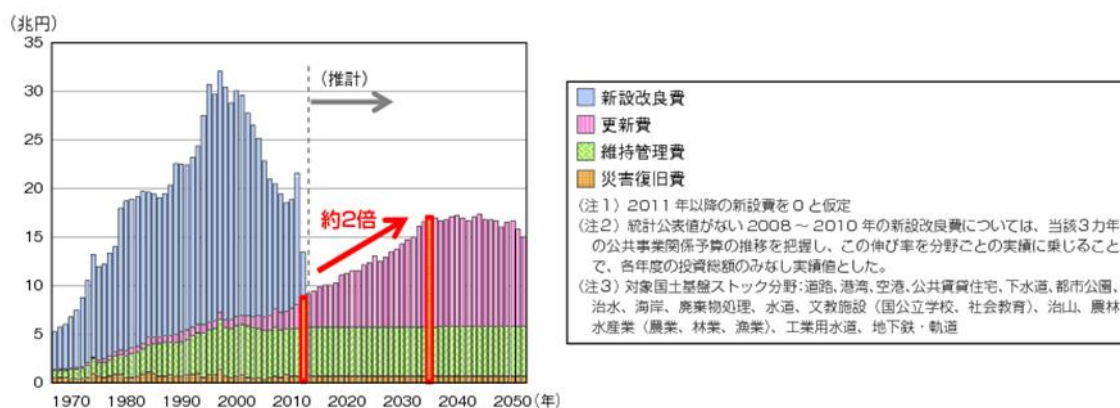


(出所) 野村総合研究所、「住宅の除却・減築などが進まない場合、2033年には空き家が2000万戸超へと倍増：2015年6月22日付ニュースリリース」を基に作成

## I 公共施設

高度成長期以降に整備されたインフラの老朽化問題も深刻化する。国土交通省の試算によれば、所管インフラの2013年度の維持管理・更新費約3.6兆円が、20年後には約4.6～5.5兆円程度になると推定されている。費用の削減や効率的な社会資本の維持管理・更新方法の検討等の重要性が増すと考えられる。

図 3-1-(7)-5 国土基盤ストックの維持管理・更新費の将来見通し（全国）



(出所) 国土交通省、「国土の長期展望」中間とりまとめ」2011年より引用



オ 防災

巨大災害については、首都直下型地震の30年以内の発生確率は70%とする予測<sup>22</sup>がある。推定死者数は最大2.3万人とも試算<sup>23</sup>され、東京のような人口集中地域で発生すれば、極めて重大な被害が発生することが予想されている。

また地球温暖化に伴う気候変動により、「沿岸居住地、一部の生態系などの脆弱性が拡大」し、「世界平均気温が（1990年レベルから）4.0℃以上上昇すると脆弱性が大幅に増大し、多くの自然界及び人間社会の適応力を超えてしまう」<sup>24</sup>と指摘されている。

表 3-1-(7)-1 首都直下地震及び南海トラフ地震の規模・発生確率・想定死者数

	首都直下	南海トラフ
規模	M6.7～7.2	M8～9
発生確率	30年以内に 70%程度	30年以内に 70%程度
想定死者数	最大約2.3万人	最大約32.3万人

(出所) 文部科学省地震調査研究推進本部地震調査委員会、2004年及び政府地震調査研究推進本部、「南海トラフの地震活動の長期評価（第二版）」、2013年等を基に作成

地震対策技術は、ハード対策だけでは限界があると想定されるため、ソフト対策も含めて、インフラ・ライフラインの早期復旧、耐震化、津波・火災対策等に取り組む必要がある。

図 3-1-(7)-6 特に強化すべきとされる地震対策技術

インフラ・ライフラインの耐震化・対浪化	<ul style="list-style-type: none"> <li>交通インフラ・情報インフラ・ライフライン全般に対する耐震化・対浪化工法</li> <li>臨海部等の軟弱地盤に対する安価で効果のある液状化対策工法</li> <li>長大構造物や石油コンビナートに影響を及ぼす長期周波地震動への対策工法</li> </ul>
建築物の耐震化	<ul style="list-style-type: none"> <li>一般建築物・住宅に対する耐震・免震・制振工法</li> <li>個人住宅に対する、居ながらで安価な耐震改修工法</li> <li>非構造部材(天井材など)に対する耐震対策工法</li> <li>管制運転装置によるエレベーター閉じ込め防止</li> <li>緊急地震速報の活用サービス</li> </ul>
津波対策	<ul style="list-style-type: none"> <li>一定規模の防波堤・海岸堤防の合理的な構築工法</li> <li>津波到達時間が極めて短い地位に対する津波避難施設・設備システム</li> <li>短時間で避難行動を取るための情報伝達手段</li> </ul>
火災対策	<ul style="list-style-type: none"> <li>感震ブレーカーなどによる通電の自動遮断機能やガスの移動遮断機能を活用した火災対策システム</li> <li>緊急地震速報を利用した出火防止システム</li> </ul>
その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>防災ベッドや電力の供給を停止する電熱器具</li> </ul>

(出所) 日経BP社、「テクノロジーロードマップ2015-2024」、2014年を基に作成

<sup>22</sup> 文部科学省地震調査研究推進本部地震調査委員会、2004年

<sup>23</sup> 内閣府首都直下地震対策検討ワーキンググループ、「首都直下地震の被害想定と対策について(最終報告)」、2013年

<sup>24</sup> 日本学術会議、「気候変動に関する各国学術会議の共同声明」、2008年

関連して、内閣府では、「首都直下地震緊急対策推進基本計画」（2015年）において、耐震化率向上、出火防止、急傾斜地の崩壊保全等の向上を目標として掲げている。

図 3-1-(7)- 7 地震対策に関する主な数値目標

耐震化	耐震化率	住宅:2020年に95%(全国) 公立学校:2015年度までのできるだけ早期耐震化の完了を目指す
	延焼のおそれのある密集市街地における感震ブレーカー等の普及率	2021年度に25%(緊急対策区域)
出火防止	電熱器具等の安全装置付機器の販売割合	100%
	自主防災組織(消防団)による活動カバー率	100%(1都3県)に近づける(現在、75.8%)
	「地震時等に著しく危険な密集市街地」の解消割合	2020年度までに100%に近づける
その他	石油コンビナート防災対策	2018年度までにエネルギー・産業基盤災害即応部隊の12部隊編成を目指す(全国) 応急対応に資する消防防災ロボットの研究開発の完了(平成30年)
	急傾斜地の崩壊による災害から保全される戸数	2018年度までに約8万戸(1都3県)(2013年末で7.5万戸)
	災害廃棄物処理計画の策定率	100%(1都3県の全市町村)に近づける

(出所) 内閣府、「首都直下地震緊急対策推進基本計画」、2015年を基に作成

また、国土交通省では、平成26年に閣議決定した「国土強靱化基本計画」において、防災に関連する様々な取組を実施している。

例えば、都市再生緊急整備地域内及び、主要駅周辺の滞在者等の安全確保、都市機能の継続を図るため、官民連携による一体的・計画的なソフト・ハード両面の対策への支援を実施している。

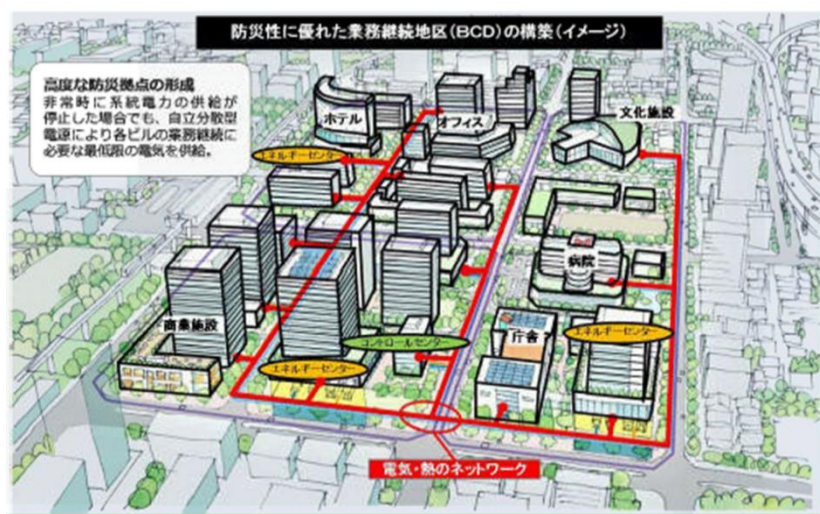
図 3-1-(7)-8 都市再生緊急整備地域内及び主要駅周辺の帰宅困難者対策



(出所) 国土交通省 社会資本整備審議会 「第9回 新たな時代の都市マネジメント小委員会配布資料」、2015年より引用

加えて、災害時の業務継続にあたり、電力等のインフラがボトルネックになるため、国土交通省では、都市機能が集積する拠点地区での、エネルギーの自立化、多重化に資するエネルギーの面的ネットワーク形成を推進している。

図 3-1-(7)-9 防災性に優れた業務継続地区の構築イメージ



(出所) 国土交通省 社会資本整備審議会 「第9回 新たな時代の都市マネジメント 小委員会配布資料」、2015年より引用

国土交通省は、大規模災害時の一時滞在施設機能の導入には、大街区化による都市機能導入が有効としている。

図 3-1-(7)-10 大街区化等による都市機能導入

○大街区化の意義と効果

複数の街区に細分化された土地を集約・整形して、大型の街区を創出

土地の有効高度利用、効率的なエネルギー利用、緑地の確保、防災性の向上、交通安全性の確保等

○各種都市機能導入建築物の敷地面積・基準階面積

建築物名	敷地面積	基準階面積	用途
東京スクエアガーデン	約0.8ha	約3,465㎡	オフィス、商業施設、医療施設等
虎ノ門ヒルズ	約1.7ha	約3,300㎡	オフィス、ホテル、商業施設、住宅、カンファレンスセンター(約3,300㎡、約2000名収容)

大規模なフロア空間や敷地を確保し、オフィス需要等への対応、オープンスペース確保、災害時の機能維持や機能確保等を実現

(出所) 国土交通省 社会資本整備審議会 「第9回 新たな時代の都市マネジメント 小委員会配布資料」、2015年より引用

基礎自治体レベルにおいても、防災と街づくりを関連させた対策が進められている。例えば東京都豊島区は、「造幣局地区街づくり計画」において、防災公園というスペースを作りながらも、にぎわい、文化の創出につなげる街づくりを行おうとしている。

図 3-1-(7)- 11 事例：造幣局東京支局跡地開発（池袋）

街づくりの目標(豊島区「造幣局地区街づくり計画」)	
■ 理念	<ul style="list-style-type: none"><li>➢ 池袋副都心と木密地域に隣接する立地統制に配慮した災害に強い街</li><li>➢ 環境にやさしく文化と賑わいを創出する活力ある街</li></ul>
■ 目標	
(1)防災公園を中心とした防災拠点の形成	<ul style="list-style-type: none"><li>➢ 防災公園の整備</li><li>➢ 地域の防災連携</li><li>➢ 木造住宅密集地域の解消</li></ul>
(2)文化と賑わいによる池袋の新たな魅力づくり	<ul style="list-style-type: none"><li>➢ 池袋副都心のさらなる活性化に資する文化・交流機能の誘導</li><li>➢ 文化交流機能等と防災公園が一体となった賑わいの空間づくりによる地域交流の促進</li></ul>
(3)環境に配慮したまちづくり	<ul style="list-style-type: none"><li>➢ 災害に強く低炭素のまちづくり</li><li>➢ ヒートアイランド現象の緩和</li></ul>

(出所) 豊島区、「造幣局地区街づくり計画」、2015年を基に作成



カ コンパクト+ネットワークの国づくり

国土交通省では人口減少、高齢化、厳しい財政状況等を踏まえ、2050年に向けて「コンパクト+ネットワーク」による生産性を高めるような国土構造を目指すとしている。

具体的には、各種サービスを効率的に提供するために、集約化（コンパクト化）を進めるとともに、ネットワーク化によって圏域人口を確保するとともに、人・モノ・情報の高密度な交流を実現し、イノベーションを促進していくという基本的考え方が示されている。

図 3-1-(7)-12 国土のグランドデザイン 2050 における基本戦略



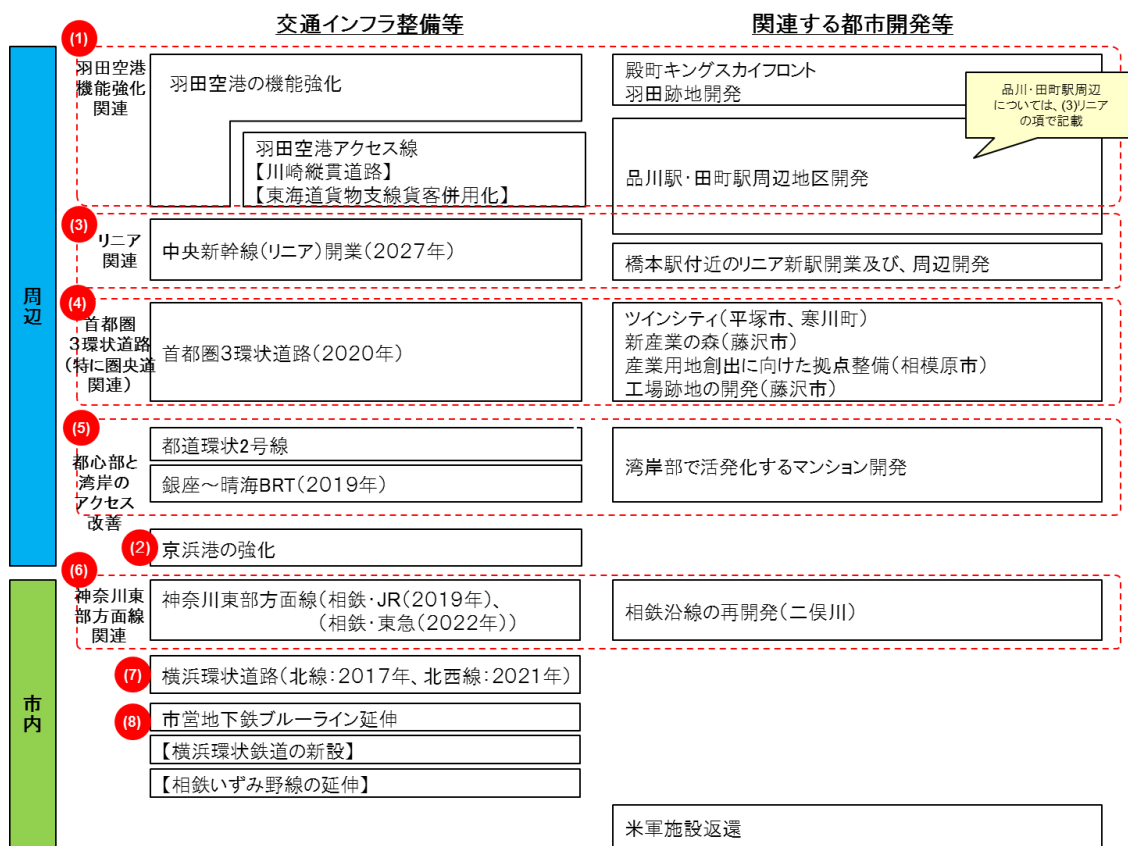
(出所) 国土交通省、「国土のグランドデザイン 2050」、2014年より引用

3-2 外部要因による都市環境の変化がもたらす都市への影響の分析

本項では、「2-1(2) 市内・周辺の開発予定の整理」で整理した内容に関し、特に実現性が高く、本市に影響が強いものについて、本市のヒト・モノ・カネにどのような影響を将来的に与えるのかを分析した。

なお、本項では、交通インフラの整備がその周辺の都市開発に影響を与えるものとして、予定されている交通インフラ整備が本市へ与える影響とともに、各交通インフラ整備に対応する都市開発・周辺開発が本市へ与える影響を併記した。交通インフラ開発・機能強化等と関連する都市開発等の対応を以下の図に示す。

図 3-2-(1)-1 交通インフラ整備・機能強化等と関連する都市開発等の対応表



※ 赤枠(破線)は開発間の関連性を示す

※ 【】で括ったものは実現性が低いもの

(出所) 各種資料より作成

## (1) 羽田空港のアクセス強化及び関連するインフラ整備、都市開発計画

## ア 本市及び周辺都市の羽田空港アクセス施策比較

東京都は「航空政策基本方針」(2000年)で、鉄道の都心との直結ルートを取組方針として掲げ、また、2015年には交通政策審議会答申に向けた検討として、羽田空港アクセス線(JR)<sup>25</sup>を優先的に検討すべき路線、新空港線(蒲蒲線)を整備について検討すべき路線としている<sup>26</sup>。現在、横浜駅やみなとみらい地区からの羽田空港へのアクセスは、東京の主な業務地区(東京駅、新宿駅、渋谷駅)やMICE地区(有明地区)より所要時間が短い。しかし、羽田空港アクセス線(JR)の開通により、各業務地区へ直通のアクセスができることで、所要時間は逆転する。

また、川崎市は、具体的な数値目標を掲げながら羽田空港へのアクセスの改善を図っている。特に、臨海部での空港と地域の一体性の向上による活性化により、その効果の市内各地への波及を図っており、羽田空港へのアクセスを経済政策としても重視している。ただし、先述の通り、国土交通省交通政策審議会「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について(答申)」(2016年4月)では、「東海道貨物支線貨客併用化」、「川崎アプローチ線」は、「事業性に課題」がありとされている。

<sup>25</sup> 東京都「広域交通ネットワーク計画について〈交通政策審議会答申に向けた検討のまとめ〉」2015年では、「JR 東日本羽田アクセス線」となっているが、ここでは「交通政策審議会答申」の標記に合わせた。

<sup>26</sup> 東京都、「広域交通ネットワーク計画について〈交通政策審議会答申に向けた検討のまとめ〉」、2015年



表 3-2-(1)-1 周辺都市の羽田空港アクセス施策比較

	横浜市	川崎市	東京 23 区(都心・副都心)	その他
現状	<ul style="list-style-type: none"> <li>都心部は空港まで好アクセス(鉄道:横浜駅まで22分、リムジンバス:横浜駅まで30分)</li> <li>北部は1時間程度かかる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>川崎駅から好アクセス(鉄道:15分、道路:22分)。</li> <li>空港の対岸である臨海部は10分。ただし、首都高のみのアクセス。</li> <li>北部は1時間程度かかる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>好アクセス(鉄道、バスともに東京駅から約30分。新宿、臨海エリアは鉄道の場合、約40分)</li> <li>鉄道では乗換があり(東京駅、新宿、渋谷、臨海エリア等)</li> <li>リムジンバスでは渋滞の可能性</li> <li>深夜早朝の公共交通機関のアクセス整備が必要</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>現段階では、さいたま市、千葉市の施策では、羽田空港アクセス改善に関する施策は見られない。</li> <li>ただし、「新空港線の早期整備着手に関する要望書」(平成28年)<sup>27)</sup>には、川崎市長・所沢市長・和光市長も連名で要望を提出している(蒲蒲線を通じ、東上線、西武池袋線への直通乗り入れが見込まれるため)。</li> </ul>
施策目標	<ol style="list-style-type: none"> <li>京浜臨海部と内陸部を結ぶ幹線道路網の形成<sup>28)</sup></li> <li>羽田空港アクセスのさらなる強化(直通列車運行本数増加等)<sup>29)</sup></li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>市内各拠点から羽田空港への平均所要時間を20%以上短縮<sup>30)</sup></li> <li>臨海部と羽田空港の一体性向上<sup>31)</sup></li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>都心との直結ルート<sup>32)</sup></li> <li>車によるアクセス向上<sup>33)</sup></li> <li>運転本数や運行時間の拡大<sup>34)</sup></li> </ol>	
計画 中の インフラ	道路	(上記①に関し)横浜環状道路	(上記①に関し)川崎縦貫道路(②に関し)臨海部には、羽田連絡道路(殿町キングスカイフロント～羽田空港)	(②に関し)国道357号線(東京港トンネル)
	鉄道	—	(①に関し)東海道貨物支線貨客併用化及び川崎アプローチ線の新設(南武線から羽田空港への直通列車)	(①に関し)優先的に検討すべき路線として、羽田空港アクセス線(JR)
主な アクセス 改善例	道路	<ul style="list-style-type: none"> <li>市内北部を中心に羽田空港へのアクセス改善</li> <li>例:たまプラーザ→羽田空港のアクセスが、現在、50～60分に対し、北西線開通後は、約30分<sup>35)</sup></li> </ul>	(①に関し)川崎縦貫道路により、市内北部(鷺沼等)を中心にアクセス改善 (②に関し)臨海部と羽田空港の一体性向上	(②に関し)臨海部と羽田空港の一体性向上、定時性の向上
	鉄道		(①に関し)南武線から羽田空港への直通列車により、市内北部(溝の口等)を中心にアクセス改善	<ul style="list-style-type: none"> <li>新宿(鉄道アクセス:約40分→23分)</li> <li>新木場(鉄道アクセス:約40分→20分)</li> </ul>

(出所) 各種資料を基に作成

<sup>27)</sup> 大田区他、「新空港線早期整備着手に関する要望書」、2016年

<sup>28)</sup> 横浜市、「横浜市都市交通計画」、2014年

<sup>29)</sup> 横浜市都市整備局、「次世代の総合的な交通体系の構築に向けた検討 横浜市における鉄道を軸とした交通体系について」、2014年

<sup>30)</sup> 川崎市、「川崎市総合都市交通計画」、2013年

<sup>31)</sup> 川崎市、「川崎市総合都市交通計画」、2013年

<sup>32)</sup> 東京都都市整備局、「航空政策基本方針」、2000年

<sup>33)</sup> 東京都都市整備局、「航空政策基本方針」、2000年

<sup>34)</sup> 東京都都市整備局、「航空政策基本方針」、2000年

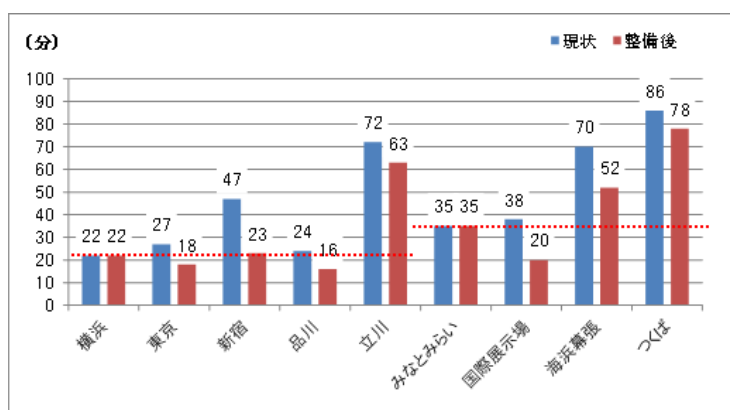
<sup>35)</sup> 横浜市記者発表資料「「高速横浜環状北西線」事業に着手します！～横浜港と東名高速道路を直結～」(2012年7月25日)

イ 羽田空港アクセス関連路線の開通後の本市と周辺都市のアクセス比較

羽田空港アクセス改善のため整備される鉄道路線のうち、事業の実現性が高い羽田空港アクセス線の開通前後における、本市および周辺他都市の主要なビジネス拠点・MICE拠点から羽田空港への所要時間の変化について比較した。

下図のとおり、本市から羽田空港への所要時間には変化が生じないが、周辺他都市から羽田空港への所要時間の短縮が想定される。

図 3-2-(1)- 2 横浜と他周辺都市のビジネス拠点・MICE 拠点との羽田空港アクセスの所要時間比較



羽田空港まで	現状	整備後	短縮時間
横浜	22	22	0
東京	27	18	△ 9
新宿	47	23	△ 24
品川	24	16	△ 8
立川	72	63	△ 9
みなとみらい	35	35	0
国際展示場	38	20	△ 18
海浜幕張	70	52	△ 18
つくば	86	78	△ 8

ウ 羽田空港の機能強化及びアクセス強化、関連する都市開発等が本市に与える影響

羽田空港の機能強化及びアクセス強化、関連するインフラ整備、都市開発計画が本市に与える影響を次の表にまとめた。

羽田空港の機能強化は、羽田空港を利用する市民／通勤者／観光客にとっては利便性向上等のメリットがある。一方で、羽田空港アクセス関連路線の整備により、前述のとおり他都市からの所要時間が短縮することから、本市のもつ空港への近接性という強みが相対的に低下する可能性がある。本市の空港への近接性はビジネス地区としての強みの一つであるため、企業誘致等に影響を与える可能性がある。

また、空港周辺の宿泊施設等も新たに整備されることから、観光客等が流出する可能性がある。

表 3-2-(1)-2 羽田空港の機能強化及びアクセス強化、  
関連する都市開発等が本市に与える影響

事柄		想定される本市への影響
交通 インフラ 整備等	羽田空港 機能強化	○：旅客便の増発による国内外との交流人口の増加 ○：貨物便の増加による、市内の商品流通の増加 ○：空港へのアクセスが至便な地域における投資活動の活発化(オフィス・商業開発等)
	羽田空港 アクセス 関連の 鉄道路線の 整備	△：東京都内等、他地域における空港アクセス利便性向上により、本市の利便性が相対的に低下
関連する 都市開発等	殿町キング スカイ フロント	○：本市の国家戦略特区指定地域との連携による市内経済活性化 △：本市に立地するオープンイノベーション施設の競合となる
	羽田空港 跡地開発	○：宿泊・商業施設等の建設が予定されていることから、空港を利用する市民の利便性が向上 △：建設される宿泊・商業施設が本市の宿泊・商業施設の競合となる

## (2) 京浜港の強化

京浜港の強化は主に貨物港としての国際競争力強化を目指しているため、経済面での影響が主となる。貨物港として活性化することで、本市の経済に好影響を与える可能性がある。

表 3-2-(2)-1 京浜港の強化が本市に及ぼす影響

事柄		想定される本市への影響
交通 インフラ 整備等	京浜三港の 強化 (連携)	○:横浜港へ寄港する船舶の増加による市内経済活性化 ○:京浜三港の諸手続きの一元化に伴う港湾利用コスト削減による、貨物輸送量の増加 ○:京浜三港の強化に伴う道路ネットワーク強化による市民の交通利便性向上 △:横浜港に出入りするトラック等の増加による渋滞の悪化

(3) 中央新幹線（リニア）の開業

7 中央新幹線（リニア）開通後の所要時間の比較

本市のビジネス拠点（横浜駅周辺、みなとみらい、新横浜）および神奈川東部方面線沿線の二俣川と、橋本・東京・大宮・柏・取手等の横浜と競合する可能性のある首都圏北東部の都市からの、名古屋までの所要時間の比較を行った。横浜駅から名古屋駅までの所要時間は現状より約30分短い72分となるが、橋本から名古屋駅までは、その半分以下の33分となる。

なお、大宮、柏に関しては、約40分の時間短縮により、現在の横浜駅～名古屋駅間の所要時間とほぼ同等となる。

図 3-2-(3)-1 本市内及び首都圏主要都市の名古屋までの所要時間の変化

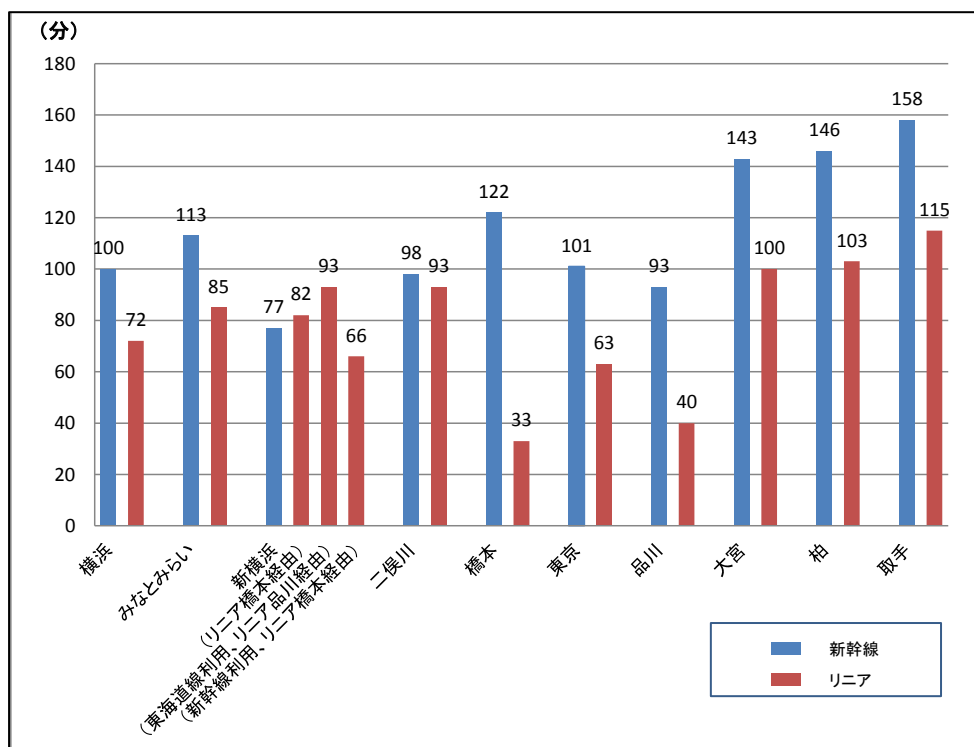


表 3-2-(3)-1 本市内及び首都圏主要都市の名古屋までの所要時間の変化

発駅	所要時間(分)		短縮時間(分)	備考
	新幹線	リニア		
横浜	100	72	△ 28	新幹線新横浜経由、リニア品川経由
みなとみらい	113	85	△ 28	新幹線新横浜経由、リニア品川経由
新横浜	77	82	5	橋本経由
		93	16	リニア品川経由(品川まで地下鉄～横浜駅乗換～東海道線利用)
		66	△11	リニア品川経由(品川まで新幹線利用)
二俣川	98	93	△ 5	神奈川東部方面線利用、新幹線新横浜経由、リニア品川経由
橋本	122	33	△ 89	
東京	101	63	△ 38	
品川	93	40	△ 53	
大宮	143	100	△ 43	
柏	146	103	△ 43	
取手	158	115	△ 43	

注：新幹線および中央新幹線（リニア）の駅間所要時間は以下のとおり設定した。

**新幹線**

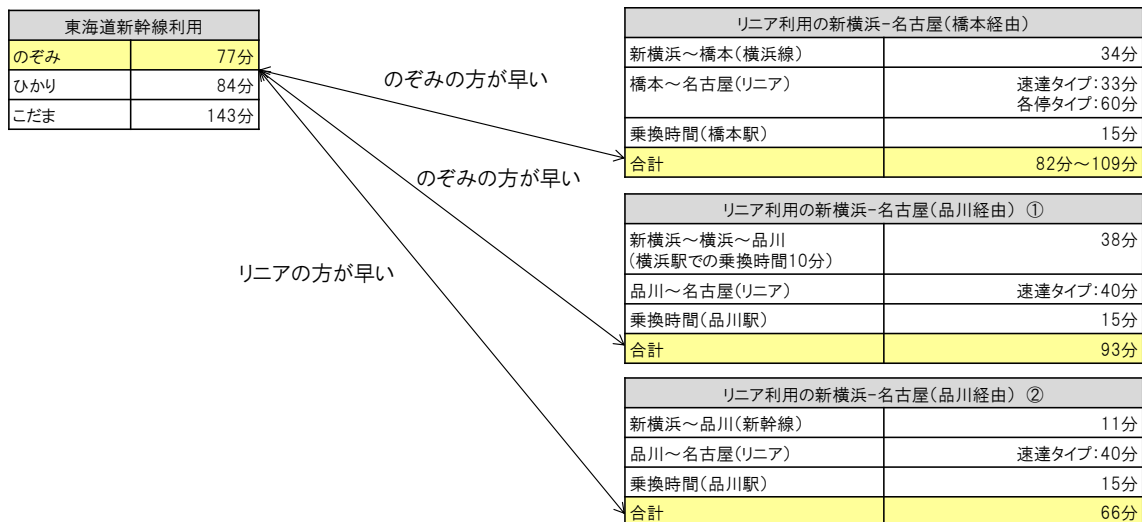
区間	所要時間(分)
東京～名古屋	101
品川～名古屋	93
新横浜～名古屋	77

**リニア**

区間	所要時間(分)
品川～名古屋	40
橋本～名古屋	速達タイプ:33
	各停タイプ:60

新横浜から名古屋駅までの所要時間は、東海道新幹線「のぞみ」利用の場合 77 分であるが、中央新幹線（リニア）を利用した場合、橋本経由では速達タイプで 82 分、品川経由では品川まで東海道線を利用した場合 93 分、新横浜～品川で新幹線を利用した場合、66 分となる。東海道新幹線「のぞみ」利用と中央新幹線（リニア）の利用を比較しても、約 10 分と大差ないため、品川駅での乗換が必要な点などを考えると、新横浜から名古屋への旅客者に関しては、引き続き東海道新幹線を利用する客が多いと考えられる。

図 3-2-(3)-2 新横浜～名古屋間の中央新幹線（リニア）利用時と東海道新幹線利用時の所要時間比較



### イ 首都圏の玄関口としての橋本と新横浜の競合

横浜市は新横浜を都心の一つとして位置付けているが<sup>36</sup>、中央新幹線（リニア）の開業に伴う周辺都市の開発が新横浜に与える影響を下記で述べる。

中央新幹線（リニア）の、首都圏（東京都、神奈川県、埼玉県、千葉県の一都三県）の「玄関口」は橋本駅となり、橋本駅周辺と新横浜駅周辺は企業集積等において競合関係となることが想定される。新横浜駅から名古屋駅までの移動は前述のとおり、現状と同様に新幹線利用（所要時間 77 分）が主と想定される一方、橋本駅から名古屋駅への所要時間は、現状の約 1/4 の 33 分（速達タイプの場合）となり、名古屋へのアクセスは橋本が新横浜より有利となる。ただし、停車列車の本数に関しては、現在、新横浜駅には東海道新幹線の全列車が停車する一方で、橋本駅には停車列車数が少なくなる可能性がある<sup>37</sup>。

一方、JR 東海は、東海道新幹線のダイヤについて、中央新幹線（リニア）開業後は「ひかり」「こだま」の割合を増加させることを検討している。これは、関西方面へのアクセスの観点で、新横浜駅の利便性が低下することを意味する。

ただし、新横浜駅周辺における、IT 企業を中心としたこれまでの企業集積や羽田空港までの所要時間の優位性、橋本駅周辺の開発や企業集積が進展するには一定の期間を要すると想定されることを考えると、新横浜から直ちに橋本へと移転する企業は少ないと想定される。しかし、橋本での都市の開発が進むにつれ、今後、企業誘致上の本市の競合となる可能性は考えられる。

---

<sup>36</sup> 横浜市、「横浜市都市計画マスタープラン（全体構想）」、2013 年

<sup>37</sup> 東海旅客鉄道株式会社は、中間駅の停車頻度に関しては、開業が近づいた時点に決定するとしている（参考：東海旅客鉄道株式会社 Web サイト、「中央新幹線 平成 24 年（5 月～9 月）、平成 25 年（5 月～7 月）の説明会における主なご質問」、[http://company.jr-central.co.jp/chuoshinkansen/efforts/briefing\\_materials/library/faq/q30.html](http://company.jr-central.co.jp/chuoshinkansen/efforts/briefing_materials/library/faq/q30.html)）ただし、列車本数は 1 時間に 5 本程度で、中間駅に停車する本数は少なくなるとみる報道もある（産経新聞 Web 版、「リニア新幹線 10 月着工 経済効果に期待も「通過駅」化懸念 神奈川」（2014 年 8 月 30 日）、<http://www.sankei.com/region/print/140830/rgn1408300071-c.html>）

### ウ 交通結節点としての品川と新横浜の競合

中央新幹線（リニア）開業後も、新横浜駅から名古屋駅までの移動は前述のとおり、現状と同様に新幹線利用（所要時間 77 分）が主と想定される一方、品川駅から名古屋駅の場合はリニアの利用者が増加することが想定され、西日本へのアクセス性について大きな差が生まれることが想定される。さらに、品川駅は羽田空港へのアクセスもよく、品川駅・田町駅周辺地区では「空」と「陸」のアクセスの結節点をアピールした大規模開発も予定されている。

これらの状況から、企業誘致等において、これまで以上に強い競合となることが想定される。

### イ 都心臨海部への影響

都心臨海部（横浜駅）から名古屋駅までは、品川駅経由で中央新幹線（リニア）を利用することで、所要時間が現状より約 30 分短くなり、名古屋までの利便性が向上する。

橋本駅周辺との競合に関しては、これまでの企業集積や羽田空港までの所要時間の優位性、橋本駅周辺の開発や企業集積が進展するには一定の期間を要すると想定されることを考えると、現在都心臨海部に立地している企業の橋本駅周辺への流出や、企業誘致への影響は少ないと考えられる。

一方、品川駅周辺との競合に関しては、名古屋方面への所要時間が横浜より大幅に有利になることや、「空」、「陸」のアクセスの結節点を活かした都市開発が進むことから、企業誘致等において、これまで以上に強い競合となることが想定される。

### オ 中央新幹線（リニア）開通が本市に与える影響

前項までで検討してきた内容をまとめると、中央新幹線（リニア）の開通が本市に与える影響は以下の表のとおり整理される。

表 3-2-(3)-2 中央新幹線（リニア）開通が本市に及ぼす影響

事柄		想定される本市への影響
交通インフラ整備等	中央新幹線(リニア)の開業	○:市内から名古屋への所要時間短縮による交流人口の増加 △:東海道新幹線の減便等による新横浜の利便性の低下 △:品川、橋本の利便性向上による、企業等の流出の懸念
関連する都市開発等	品川駅・田町駅周辺地区開発	○:品川への企業集積に伴う、本市における関連企業の集積や定住人口の増加 △:品川への企業集積に伴う、本市からの企業移転の懸念 △:商業施設の集積による市内の消費活動の流出
	橋本駅周辺地区開発	△:直ちにではないが、将来は、業務機能集積地域として、本市の今後の企業誘致に影響



(4) 3環状道路（圏央道）の整備

3環状道路の中でも、圏央道は、関東全域に影響を及ぼすため、本市にとっての影響も大きいと想定される。

具体的には、関東各地から高速道路を経由した市内各地域へのアクセスが改善される見込みである。また、開通済みの区間の周辺では物流倉庫、工業団地等の建設計画が増加している。道路で繋がった地域と本市との間で、ヒト・モノの流れが活発化する可能性がある。

表 3-2-(4)-1 圏央道の整備が本市に及ぼす影響

事柄		想定される本市への影響
交通インフラ整備等	3環状道路（圏央道）	○：横浜から各高速道路へのアクセス向上（東名高速や中央道へ直結）による交流人口の増加 ○：道路ネットワークの強化による定住人口の増加の期待 ○：道路ネットワークの強化による企業や物流施設の新規立地の促進 ○：横浜港と首都圏内陸部とのアクセス向上による横浜港の貨物取扱量の増加 △：高速道路のジャンクション周辺における渋滞の悪化 △：市内から、圏央道沿線の土地が安価な地域への物流施設等の流出
関連する都市開発等	・藤沢市の工場跡地開発 ・新産業の森 ・ツインシティ	○：企業や商業施設の集積による、本市南部・西部地域への人口流入 △：商業施設の集積による市内の消費活動の流出 △：業務施設の誘致による、本市からの企業移転

(5) 都心部と湾岸部のアクセス改善

都道環状2号線による交通流の変化は、直接的には本市に及ぼす影響は小さいと想定される。一方で、東京湾岸地域の住宅開発を促進させると考えられ、間接的に、本市の人口動態に影響を与えると想定される。銀座～晴海間の BRT 開発も同様である。BRT 自体が直接的に本市や本市民に影響を及ぼす可能性は小さいと考えられるが、東京湾岸地域の住宅地としての利便性向上に繋がる可能性があり、本市にとって脅威となると想定される。

表 3-2-(5)-1 都心部と湾岸部のアクセス改善が本市に及ぼす影響

事柄		想定される本市への影響
交通インフラ整備等	・環状2号線 ・銀座～晴海間BRT	（交通アクセスの整備そのものによる影響は小さいと考えられるため、整備による住宅や商業施設の立地による影響について下記に記載する）
関連する都市開発等	・湾岸部における住宅、集客施設開発	△：大規模な住宅開発による、人口の流出 △：商業施設・集客施設の立地による観光客・消費活動の流出

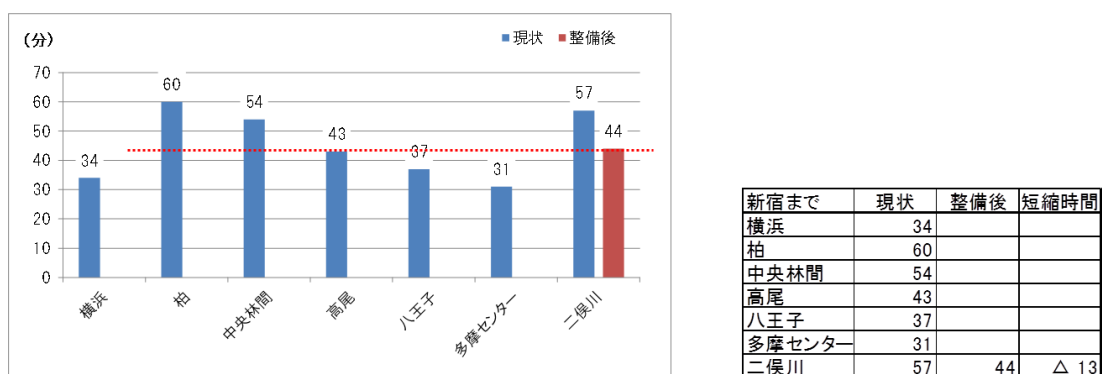
(6) 神奈川東部方面線の開通

神奈川東部方面線開通により、二俣川等、相鉄線沿線から都心へのアクセスが向上し、人口流入が促進される可能性がある。一方で、横浜駅周辺においては相鉄線沿線からの旅客流動が減少し、商業施設の利用者減等の影響を与える可能性もある。

なお、住宅地として本市と競合にあると考えられる都市と、本市西部（ここでは二俣川を想定）における、神奈川東部方面線の開通前後の新宿駅までの所要時間の変化を比較した。

神奈川東部方面線開通により、二俣川駅～東京都心（新宿駅）間は約13分の短縮となる。結果、東京都心（新宿駅）までの所要時間は、現在は柏駅や中央林間駅と二俣川駅がほぼ同じであるが、神奈川東部方面線開通により二俣川駅の方が10分以上短くなり、二俣川の利便性が相対的に高くなると考えられる。

図 3-2-(6)-1 神奈川東部方面線開通後の所要時間比較



上記より、神奈川東部方面線開通で、アクセス性向上による居住地としての魅力が高まることから、人の流れを中心にプラスの影響があると見込まれる。

表 3-2-(6)-1 神奈川東部方面線が本市に及ぼす影響

事柄	想定される本市への影響
交通インフラ整備等 ・神奈川東部方面線	<ul style="list-style-type: none"> <li>○：相鉄線沿線(特に西谷以西)から東京都心へのアクセス向上による定住人口の増加</li> <li>○：相鉄線沿線(特に西谷以西)の住宅・商業開発の活性化</li> <li>○：新横浜と東京都心とのアクセス向上による、新横浜のビジネス拠点としての競争力強化</li> <li>△：横浜駅の通過人員減少による、横浜駅周辺地域の商業施設等の利用者減</li> <li>△：定住人口が増加した場合の鉄道の混雑悪化</li> </ul>

(7) 横浜環状道路の整備

横浜環状道路の供用により、本市北西部から本市中心部、羽田空港方面へのアクセスが向上し、様々な面でプラスの影響を受けると見込まれる。

また、本市中心部、京浜工業地帯、南部から東名高速への連絡は、現状では保土ヶ谷バイパスに限られているが、環状道路ができることで、渋滞時の迂回路ができる。この点においても本市にプラスの影響がある。

表 3-2-(7)-1 横浜環状道路が本市に及ぼす影響

事柄		想定される本市への影響
交通インフラ整備等	横浜環状道路	○:横浜港と東名高速の直結による物流網強化による横浜港の競争力強化 ○:本市北部の産業集積地から都心臨海部、羽田空港方面へのアクセス向上による、拠点性や物流網の強化 ○:道路ネットワークの多重化による、災害時等の物資輸送ルートの強化

(8) 市営地下鉄ブルーライン延伸

市営地下鉄ブルーラインの新百合ヶ丘駅までの延伸により、川崎市北部・多摩地域と横浜・新横浜が直結され、広域的な鉄道ネットワークがさらに強化される。あざみ野～新百合ヶ丘間の中間駅の場所は未定であるが、中間地点にあたる青葉区北部地域の利便性は大きく向上することが期待される。

表 3-2-(8)-1 市営地下鉄ブルーライン延伸が本市に及ぼす影響

事柄		想定される本市への影響
交通インフラ整備等	ブルーライン延伸	○:川崎市北部や東京都(市部)から横浜方面への鉄道ネットワークの強化による交流人口の増加 ○:青葉区北部地域における人口流入

### 3-3 横浜市の将来における特徴の変化可能性

前項までにおいて収集した、世界的な社会状況の変化等に関する予測・トレンドを前提とした場合に、第2章で把握した横浜市の現状の特徴が今後どのように変化していくのかを、人・企業・都市分野ごとに考察する。

#### (1) 人分野における横浜の将来の変化

##### ア 高齢者

高齢者分野に影響を及ぼす主な社会状況の変化として、日本全体で進む高齢化と人口減少が挙げられる。現在、日本老年学会・日本老年医学会より、平均寿命の伸びや健康に関する種々のデータ等を踏まえ、「高齢者」として定義される年齢の65歳以上から75歳以上への引き上げが提案されている<sup>38</sup>。本市でも、元気な高齢者の社会参画を支援する取組がなされており、且つ高齢者の労働力率は上昇傾向にある。今後もできる限り長く働き続ける65歳以上の市民の割合は増えていくものと予想される。

また、日本全体で健康寿命が延伸しており、今後も引き続きその傾向が続くことが予想される。現時点で市民の健康寿命が全国平均より長い本市においても、今後さらに健康寿命が延伸していくことが予想される。

##### イ 医療・介護

医療・介護分野に影響を及ぼす主な社会状況の変化としては、高齢者分野と同様に、日本全体で進む高齢化が挙げられる。本市では、介護の対象となる人の多い後期高齢者が、高齢化により2030年頃には現在の2倍以上に増加すると予測され、医療・介護施設や人材の不足が予想される。特に90歳以上の女性が、2015年現在と比較して3倍以上の約13万人に及ぶと推計されている。

##### ウ 健康

健康・スポーツ分野に影響を及ぼす主な社会状況の変化としてまず挙げられるのが、2020年に予定されている東京2020オリンピック・パラリンピックの開催である。同大会に関連して、各所でスポーツ振興に向けた取組が活発化している。2020年以降も、それらのレガシーの一部として、市民の中で運動習慣が定着し、市民の運動実施率が今より増加すると見込まれる。

現在でも市民の健康水準は比較的高く、運動習慣のある市民も多い。東京2020オリンピック・パラリンピックの開催や、本市のスポーツ振興に関する施策との相乗効果によ

<sup>38</sup> 日本老年学会・日本老年医学会、「高齢者の定義と区分に関する、日本老年学会・日本老年医学会 高齢者に関する定義検討ワーキンググループからの提言（概要）」、2017年

り、引き続き運動習慣のある市民の多い、健康的な都市であり続けると期待される。

#### イ 子育て

子育て分野に影響を及ぼす主な社会状況の変化としては、国・自治体レベルで行われている様々な子育て支援策が挙げられる。本調査におけるアンケートから、本市においても、子どもを持つにあたってのハードルが解消されれば今よりも子どもを持ちたいと思う女性は確実に存在することがわかった。また、今後子どもの数は減少していくことから、アンケートにおいて上位のハードルとしてあげられていた保育所の不足は少しずつ緩和していくことも想定される。その場合、行政のその他の子育て支援策もより効果を発揮しやすくなり、子どもをもちたいと考える方の希望はより叶いやすくなるものと想定される。本調査におけるアンケートにおいても、子どもありファミリー世帯の本市の居住環境自体に対する満足度は概ね高い評価が得られており、子育てや出産に関するハードルが下がった場合、子育て環境がさらに向上することが期待される。

#### オ 教育

教育分野に影響を及ぼす主な社会状況の変化としては少子化が挙げられる。15歳以上の通学者の内、約半数が市外に通学しているが、今後は、市外の学生も含めて、教育機関の間での、学生確保に向けた競争がより激化すると見込まれる。また、少子化により、教育施設そのものの減少も予想される。一方、グローバル化等社会状況の変化により、多様性の尊重や協同問題解決能力等、必要とされる資質・能力にも変化が生じることが想定される。また、高等教育機関では、教育・研究機関の教育以外の社会貢献の一つとして、産学連携等の取組が今後も進むと見込まれる。

#### カ 就労・働き方

現在、国や民間企業において働き方改革や女性活躍推進に関する様々な取組が実施されている。本市においても同様に、女性の活躍支援に関する施策が各種実施されており、女性の就業率は上昇傾向にある<sup>39</sup>。2040年においては、これらの効果より本市の女性の就業率が上昇している可能性がある。

<sup>39</sup>総務省統計局、「平成 22/17/12 年国勢調査」、2010/2005/2000 年

### キ 市民の意識・価値観、ライフスタイル

市民の意識・価値観、ライフスタイル分野に影響を及ぼす主な社会状況の変化としては地域コミュニティの機能低下が挙げられる。一方でコミュニティの再構築に向けた取組や兆しも見られる。

コミュニティに対する国内の意識<sup>40</sup>を見ると、現時点でも地域での付き合いが必要ないとする人の割合はわずか1%であり、困ったときは住民で助けうべきと考えている人は67.4%<sup>41</sup>に及ぶ。また、社会貢献に興味がある人の割合は上昇傾向にあり、その具体的な活動の上位に地域活動が掲げられている。世界では<sup>42</sup>、1982年以降に生まれた世代は社会貢献意識が高いとされており、自分の興味に適した社会活動に参加している若者が多いと言われている<sup>43</sup>。

本市においては、現時点で自治会や町内会への加入率の低下や担い手の減少が起こっており、今後もそれが続く可能性はある。一方で、地域活動の社会貢献的側面について市民の理解が深まれば、元々地域活動が活発な市民性を背景に、今後も地域コミュニティが維持されていくものと期待される。

また、市民の価値観に影響を与える他の社会状況の変化として、外国人人口の増加や国際結婚の増加が挙げられる。本市においても外国人人口は一貫して増加しており、外資系企業も多く立地している。また、東京2020オリンピック・パラリンピックや増加が続く訪日客の対応のためにも、多言語対応や異文化理解が広く求められている。これらの状況から、本市でも、今後文化的多様性が増大、外国人等と共生することに対する理解度が向上することが考えられる。

<sup>40</sup> 内閣府大臣官房政府広報室、「平成28年度社会意識に関する世論調査」、2016年

<sup>41</sup> 「住民全ての間で困ったときに互いに助け合う」41.4%、「気の合う住民の間で困ったときに助け合う」と答えた者の割合が26.0%の合算

<sup>42</sup> Deloitte、「Millennial survey 2014」、2014年

<sup>43</sup> 今後労働人口における大きなグループになると言われているミレニアル世代(1982年以降に生まれた世代)は、社会貢献意識が高いと言われている。63%が慈善事業への寄付経験があり、43%はボランティア活動に参加経験有り、52%は陳情書に署名経験がある。

## (2) 企業分野における横浜の将来の変化

### ア 産業

産業分野に影響を及ぼす主な社会状況の変化としては、総人口の減少、労働人口の減少が挙げられる。本市においても、2040年には、総人口が、2019年のピークから30万人程度減少し、生産年齢人口が35万人程度減少する（2019年から2040年）と予測されている。総人口および生産年齢人口の減少により本市の稼ぐ力が低下し、同時に消費力も低下する可能性がある。

事業所数・従業者数も、人口減少・労働人口減少の影響を受けて、特に製造業の規模縮小が進む可能性がある。一方、本市はオープンデータの利活用支援に取り組むなど、IT産業を振興するための取組を行っている。現時点で、本市の専門的・技術的職業従業者比率は他都市に比べて高く、今後も知識集約型産業の強さは横浜市の特徴であり続けると見込まれる。また、横浜駅周辺における国際ビジネス拠点の整備等により、今後もグローバル企業の集積が進むと見込まれる。

また、新たな産業の育成に影響を及ぼす主な社会状況の変化としては、平均寿命の伸びや、それに伴う社会保障・福祉需要の増加が挙げられる。世界的にライフサイエンス系の産業は今後発展すると見込まれており、社会保障・福祉需要が増加する本市でも、健康・医療分野に関連するサービスが発展し、産業が集積する可能性がある。

農業分野においては、イノベーションの進展が、主な社会状況の変化として挙げられる。特にロボットやIT技術を活用したスマート農業の導入によって、元々都市農業が盛んな本市でも、法人や若者世代等の新たな担い手が登場し、効率性が高い農業へと転換が進むと見込まれる。

### イ 技術・研究

技術・研究分野に影響を及ぼす主な社会状況の変化としてはオープンイノベーションの広がりがある。本市は産学官の連携による企業家育成、ベンチャー企業支援体制の強化を掲げており、オープンイノベーションを推進している。今後もオープンイノベーションを推進に伴う産官学の連携強化により、研究開発活動のさらなる活性化が期待される。

また、本市においては環境・エネルギーや医療分野を中心に、研究開発機能の集積に取り組んでいる。上記のオープンイノベーションの推進もあいまって、今後も本市は研究開発機能の集積都市であり続けると見込まれる。

### ウ 観光・MICE

観光に影響を及ぼす主な社会状況の変化としては、観光産業の拡大が挙げられる。訪日外国人旅行者数は増加傾向にあり、2020年の東京2020オリンピック・パラリンピック

クの開催等により、今後もさらなる訪日外国人旅行者の増加も期待される。海に接して発展してきた地理的特性は変わらず、「おしゃれ」「都会的」といった都市イメージが保持され、今後も多くの人が行き交う都市型観光地であり続けると見込まれる。

また、MICE 分野に影響を及ぼす主な社会状況の変化としては、世界の間所得層の増加がある。本市では「世界と共に成長する横浜」の実現を掲げ、都市間のネットワークづくりや、企業の海外活動支援を行っている。今後、本市がもつ都市、企業、関連諸機関との交流ネットワークの強化により、海外進出・海外展開を志向する企業への支援のさらなる推進が期待される。

### イ 文化芸術・スポーツ

東京 2020 オリンピック・パラリンピックを契機に、2020 年以降もレガシーの一部として、市民のスポーツへの関心や実施・観戦頻度、ボランティアとしての参画等のさらなる増加が見込まれる。また、創造都市の取組や、文化芸術に対する市民の高い理解と関心が継続することにより、それらを土台に、芸術人材のさらなる集積や、市民の芸術活動の活発化、文化芸術都市としての活性化が期待される。

### オ 資源・エネルギー

資源・エネルギー分野では、日本のエネルギー消費量は 2050 年にかけて減少傾向となるが、世界の温室効果ガスの排出量の増加等により、さらなる気温の上昇が予測されている。一方で、水素等再生可能エネルギーの利活用に向けた取組が本格化すると予測されている。本市は、環境未来都市として世界的な課題である環境・エネルギー問題の解決に向けた取組を進めており、その取組や蓄積した経験を元に、環境問題等に対し先駆的な取組を進める都市として認識されるようになる可能性がある。また、地域の環境活動への参加意欲がある市民が半数以上いることや、地域全体で分別・リサイクルを推進してごみの総量の減少などの効果をあげていることを背景に、地域での環境活動への参加がさらに活発化する可能性がある。



### (3) 都市分野における横浜の将来の変化

#### ア 住宅

高齢化や、単身世帯の増加、未婚率の増加、外国人人口の増加等を背景にした、世帯のあり方の変化により、住宅に対するニーズが多様化すると想定される。住環境としては、交通関連の開発が続くことから、移動しやすい居住地としての魅力は保持されると想定される。また、空き家の増加や住宅ストックの老朽化が進行することが想定され、安全面や都市の活力低下等の課題につながることが懸念される。

#### イ 交通

羽田空港の国際便増発及び、横浜環状道路の開通などの羽田空港へのアクセス改善により、市民や横浜市内通勤者の海外渡航がさらに便利になると想定される。

また、中央新幹線（リニア）の開業により、品川・橋本からの名古屋への所要時間が、横浜臨海都心部・新横浜から名古屋への所要時間より短くなり、今後の企業誘致への影響が懸念される。

また、横浜環状道路、圏央道により本市と東名、中央道等各高速道路が東京都心を回らなくても結ばれる他、埼玉県西部等関東内陸部から本市へのアクセスが向上することが見込まれる。また、神奈川東部方面線の開通により、本市西部から東京へのアクセスが向上することで、人口の流入や地域活性化が期待されるが、その反面乗換人員の減少により、横浜駅周辺の商業施設に影響を及ぼす可能性もある。

#### ウ 水・緑

水・緑分野で関連する将来予測としては世界的には温暖化の進行等の環境問題の一層の深刻化がある。ただし、市内においては、緑の保全が進められ、緑被率が改善している現在の傾向が引き続き続くと見込まれる。市内で緑の保全が進んでいることを背景に、市民の身近な自然に対する興味は引き続き高いレベルに維持されると想定される。

#### エ 防災・治安

自治会加入率の減少が継続することにより、既存の地域コミュニティの機能が停滞し、自助・共助といった言葉に代表される地域の防災力や防犯力がさらに低下する恐れがある。また、空き家、老朽化した住宅がさらに増加し、災害や治安に対する脆弱性を高める可能性がある。他都市では、防災公園と市街地の一体的な整備等、防災とまちづくりを一体化させた取組が行われており、今後一般化する可能性がある。

## オ 公共施設

総人口の減少や人口構成の変化により、公共施設の利用者数やニーズに変化が生じることが想定される。例えば、高齢化により、墓地不足の深刻化などが想定される。また、利用状況やニーズに応じた適切な維持管理・更新等がより一層求められることが予想される。

## カ エリア別検討

### (ア) 都心臨海部

都心臨海部に影響を及ぼす主な社会状況の変化として、観光産業の拡大、都心部で進む大規模開発が挙げられる。都心臨海部は、みなとみらい地区を中心に、歴史的な都市景観を維持しつつ、現代的な開発も進む地域となる。

ただし、東京都心からの羽田空港へのアクセスが一層向上することや、中央新幹線（リニア）の開業に伴って東京都心からの名古屋方面へのアクセスが向上することにより、本市の東京に対する相対的な利便性が低下する懸念がある。結果、外資系企業誘致、MICE誘致に関し、東京との競争がさらに激化する。また、東京湾岸エリアでの住宅開発が加速した場合、利便性を追求するライフスタイルを志向する人々が東京湾岸エリアに流出してしまう可能性もある。

### (イ) 新横浜

新横浜は、元々IT企業が集積しているが、IoTやビッグデータ等、昨今のIT産業の発展が影響してIT企業及び関連サービスがさらに集積する可能性がある。ただし、中央新幹線（リニア）の開業に伴う品川駅や橋本駅の周辺開発により、企業集積等において、これまで以上に強い競合となることが想定される。

また、交通面では、中央新幹線（リニア）開業や、それに付随した東海道新幹線の「のぞみ」中心のダイヤからの「ひかり」「こだま」を拡大したダイヤへの転換により、関西方面へのアクセスの観点で、新横浜駅の利便性が低下する可能性もある。

### (ウ) 郊外

郊外部は、緑地保全の取組等を背景に、引き続き豊かな緑が残されると見込まれる。一方で、特に大規模団地を中心に住民の高齢化が引き続き進展し、まちの活力の低下や、局地的な医療・介護施設・サービスの不足等の発生が懸念される。



## 第4章 今後の市政課題について

### 4-1 人・企業の都市選択要因の変化

本項目では、本市の特徴のうち今「選ばれる／選ばれない要因」となっているものが、将来どのように変化するのか、それらは将来的に引き続き選ばれる要因となりえるのかについて検討を行う。

#### (1) 本市が今人・企業に選ばれている要因

アンケート・ヒアリング結果から推測される、本市が今人・企業に選ばれている理由を、各項目の転居時の重視度合と転居後の満足度合の関係性から整理した。

人に選ばれる理由についてはアンケートで得られた示唆、企業に選ばれる理由については企業ヒアリングで得られた示唆を活用した。アンケートは、地域別の分析と世帯形態別の分析を活用した。

#### 【人に選ばれる理由】

- ① 重視度が高く満足度も高い項目
- ✓ 転居時に重視されており、かつ実際に住んでみて満足度が高い項目
- ✓ 転居意思決定に当たっての本市の強み

重視度が高く満足度も高い項目（地域別に見た場合）	
項目	対象層
公共交通機関の充実度	■ 市全体
小型店舗の充実度	■ 市全体
通勤通学の利便性	■ 市全体
住宅価格の手頃さ	■ 市南部

重視度が高く満足度も高い項目（家族構成別に見た場合）	
項目	対象層
公共交通機関の充実度	■ 単身世帯／夫婦のみ世帯／子どもありファミリー世帯
小型店舗の充実度	■ 単身世帯／夫婦のみ世帯
通勤・通学利便性	■ 単身世帯／夫婦のみ世帯／子どもありファミリー世帯
公園・緑・自然	■ 子どもありファミリー世帯

② 重視度は高いが満足度は低い項目

- ✓ 転居時に重視されていたものの、実際に住んでみると満足度がそれほど高くない項目
- ✓ 転居意思決定にあたっての本市の弱み

重視度は高いが満足度は低い項目（地域別に見た場合）	
項目	対象層
文化施設の充実	■ 市全体
知名度の高さ	■ 市南部、市北部、市東部
保育所の充実	■ 市西部、市南部、市北部
教育機関の水準	■ 市西部、市南部、市北部

重視度は高いが満足度は低い項目（家族構成別に見た場合）	
項目	対象層
道路の充実度	■ 単身世帯
医療機関の充実度	■ 単身世帯
災害の心配	■ 単身世帯
保育所の充実	■ 夫婦のみ世帯
高級感・おしゃれさ	■ 子どもありファミリー世帯
知名度の高さ	■ 単身世帯／夫婦のみ世帯／子どもありファミリー世帯

【企業に選ばれる理由】

1. 新幹線駅に近接していることによる全国へのアクセスのよさ
2. 羽田空港へのアクセスのよさ
3. 都内と比較して安価な賃料
4. 研究・技術開発人材の集めやすさ

(2) 選ばれる要因の将来変化可能性

第3章で検討した本市の特徴の変化を前提とした場合に、そのうち前項で把握した本市の選ばれる要因である特徴がどのように変化するかを検討した。加えて、その変化を踏まえた場合に、それらは引き続き選ばれる要因として、本市の強みとして維持されるのか、あるいは将来においては選ばれる要因とはならず、弱みとなってしまふのかについて検討した。第4章3では、本項での検討内容を踏まえて市政課題を考察する。

## 7 人に選ばれる要因の将来変化

### (7) 重視度が高く満足度も高い項目

「重視度が高く満足度も高い項目」は、転居前に重視していて且つ転居後に満足度が高かった項目になる。特に公共交通機関の充実度が、地域別にみても世帯別に見ても重要度と満足度が共に高かった（本市全体で重視するとした回答者が73%、満足しているとした回答者が72%）。市内では横浜環状道路や神奈川東部方面線の開通が予定されており、今後も本市の公共交通機関の充実度は高まる予定である。公共交通機関の充実度を引き続き選ばれる要因とするには、高まる公共交通の充実度を視野にいれたまちづくりが重要と考えられる。本市市民のみならず、スクリーニング調査の回答者の多くも公共交通機関の充実度を重視していた。本項目の満足度を維持することは、周辺地域と比較した際の横浜の魅力を保つために重要な取組と考えることができる。

「小型店舗の充実」も地域別にみても世帯別に見ても重視度・満足度共に高かった。小型店舗には商店街が含まれるが、本市においては、商店街は減少傾向であり<sup>1</sup>、人口減少等で今後もその傾向は続くと思込まれる。将来的にも「小型店舗の充実」を強みとしていくには、商店街振興など、住む人にとって便利な位置にある小型店舗の誘致・支援が必要な状況であるといえる。

「公園・緑・自然」は、子どもありファミリー世帯にとって期待通りの魅力となっていた。本市では公園の数・面積は近年微増しており、緑地の保全も進められている。「公園・緑・自然」は、今後も引き続き強みとなると考えられる。

### (4) 重視度は高いが満足度は低い項目

「重視度は高いが満足度は低い項目」は、転居時には重視していたが、転居後に思ったほど満足できなかった項目となる。地域別に見ると、図書館や文化ホールの充実が、どの地域でも重視度は高いが満足度は低かった。今後、創造都市の取組の推進等により日常生活における文化活動に興味を持つ市民は増えると想定されるため、文化施設の充実は今後重要と考えられる。

また小学校・中学校・高等学校の教育水準に関して、市西部、市南部、市北部で重視度は高いが満足度が低かった。今後市内で子どもの数は減少すると見込まれており、教育機関の間での学生確保に向けた取組が激しさを増すと考えられる。この現象は横浜市内に限った話ではなく、周辺自治体における教育機関も含まれる。本項目が今後も弱みとなるか否かについては、市内、周辺自治体の教育機関の取組内容次第となる。

世帯別に見ると、夫婦のみ世帯では、保育所の充実について重視度に対して満足度が低かった。また地域別で見た際も、市西部・市南部・市北部において、重視度に対して満足度が低かった。一方で実際に子どもを保育所に預けている人が多いであろう子ども

<sup>1</sup> 佐々徹、「商店街の問題点と活性化のための課題—横浜市内商店街での活性化事業支援の実践を踏まえて—」、関東学院大学「経済系」第254集、2013年

ありファミリー世帯では、重視度も満足度も同程度であった。このような結果になったのは、これから実際に子どもを持つ予定の夫婦世帯の一部が持つ、市内の保育所不足に対する不安が要因の一つと考えられる。この点については、保育所整備等の取組や、人口減少に伴い想定される保育所ニーズ総量の減少等を背景に保育所不足の解消が進んだ場合、将来的に不満要因ではなくなる可能性がある。

#### イ 企業に選ばれる要因の将来変化について

羽田空港アクセス線や中央新幹線（リニア）の整備で他都市からのアクセス性がより向上する。本市の現在の強みである羽田空港や新幹線駅へのアクセスのよさは、相対的優位性が弱まる可能性がある。

都内と比較した賃料の安さについては、今後東京の賃料が特別に下がるという予測はなされていない。横浜の相対的な賃料の安さは保たれるものと推測され、相対的に安価な賃料は選ばれる要因として引き続き重要度が高いと想定される。

研究・技術開発人材の集めやすさについては、他の研究機関の多くが地方にある中で首都圏に立地することが背景となっていた。本市は東京都区部に次ぐ研究開発機能の集積都市であり、現在も研究機関の進出は続いている。研究・技術開発人材の集めやすさは、将来においても引き続き選ばれる要因となる可能性があり、強みとして重要度が高いと想定される。

#### 4-2 将来に向けて参考となる海外他都市の取組

これまで、本市の現状を検討し（第2章）、社会の変化に伴う本市の特徴の変化を検討（第3章）してきた。本市を中心に集めた既知の情報やトレンドを基に、演繹的に未来を検討してきたとも言える。ここでは、より視野を広げて未来を検討するために、本市から一旦離れ、海外都市が未来を見据えてどのような取組を行っているのかについて調査を行った。

調査対象として、各種調査や企業進出の動向から、人や企業に選ばれている都市として、次の2都市を選定した。

都市名（国名）	選定理由
① ポートランド （アメリカ合衆国）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ アメリカで「一番住みたい街」⇒<b>人に選ばれる都市</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 2013年 他州からの引っ越しによる転入者の割合が多かった州 第1位（United Van Line 調べ）</li> <li>➤ 2013年「アメリカで住み良い街」第1位（Movoto Real Estate 調べ）、</li> <li>➤ 2013年「35歳以下が住みやすい街」第1位（VOCATIV 調べ）</li> </ul> </li> <li>土地利用率が厳しく、市も土地柄にあった企業しかインセンティブを出さないが、それでも企業進出が進む都市</li> <li>・ ⇒<b>企業に選ばれる都市</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 近年では、ダイムラー・トラックスの北米本社が進出（2016）</li> <li>◇ 知的で多様な市民性を魅力として進出</li> <li>◇ その他インテル社、IBM 社、ゼロックス社等がポートランド市または大都市圏に移転</li> </ul> </li> </ul>
② コペンハーゲン （デンマーク）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 住みやすい都市ランキングの常連都市 ⇒<b>人に選ばれる都市</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ グローバル情報誌 MONOCLE の「世界で最も住みやすい25の都市ランキング」（Quality of Life Survey）で1位</li> </ul> </li> <li>・ 近年IT企業の進出が盛ん ⇒ <b>特定産業に選ばれる都市</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 2016年 Facebook が世界で4番目のデータセンターの設置を決定、IBM がイノベーションセンターを設置等、グローバルIT企業の進出が目立つ。</li> </ul> </li> </ul>



調査項目は以下のとおりとした。

1. 基本情報
2. 人・企業に選ばれている理由
3. 長期的な政策／計画
4. 長期的な政策課題とその背景
5. 長期的な政策課題に関連する代表的政策（抜粋）
6. いかすべき視点

(1) 事例紹介1 ポートランド<sup>2, 3</sup>

	ポートランド
1. 基本情報	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 国：アメリカ合衆国、オレゴン州</li> <li>・ 面積：約 376 平方キロメートル</li> <li>・ 人口：約 58 万人</li> <li>・ 産業： <ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 機械、電子・電気機器（複数の有名大手企業が進出）、金属産業</li> <li>➢ 農業</li> <li>➢ アパレル（スポーツウェア）：イキ、アディダス、コロンビア等、スポーツウェア会社がオレゴン州に本社</li> </ul> </li> <li>・ その他：内陸部だが、複数の川の合流点があることから港が形成。</li> </ul>
2. 人・企業に選ばれている理由	<p>&lt;人&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 住みやすい都市としての魅力は以下のとおり。 <ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 都市機能が中心部に集中、公共交通機関、徒歩で移動可能</li> <li>➢ 大自然が都市周辺に残されている。</li> <li>➢ 生活費が、他の米国の他都市と比較してリーズナブル</li> <li>➢ 市民の気質がリベラルで創造的</li> </ul> </li> </ul> <p>&lt;企業&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 近年進出したダイムラー・トラックスのポートランドの選定理由は、知的で多様な市民性。</li> </ul>
3. 長期的な政策/ 計画	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ <b>The Portland Plan(2012)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 2035 年に向けたポートランド大都市圏の戦略的方向性を示す計画。ビジョンの実行計画書。</li> <li>➢ その他、長期的な未来を見据えた地域的なビジョンや計画としては、Vision PDX（2030 のビジョン）、Comprehensive plan（2035 年の都市総合計画）等がある</li> </ul> </li> </ul>
4. 長期的な政策課題とその背景	<p>「The Portland Plan」では、以下を長期的な政策課題としている</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ <b>多様性の増大に対応したあらゆる層への機会提供</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 人種構成の多様化や人口の流入が進む中で、全てのコミュニティが幸福になって潜在能力を發揮できる機会に恵まれていない点を問題にしている。</li> <li>➢ この課題に紐づく戦略テーマとして、「<b>公平性 (Equity)</b>」を掲げており、本計画の中心テーマとされている</li> </ul> </li> </ul>

<sup>2</sup> 山崎満広、「ポートランド 世界で一番住みたい街をつくる」、学芸出版社、2016 年

<sup>3</sup> City of Portland, “The Portland Plan”, 2012 年

	<p>【The Portland Plan の構成】 公平性を中心テーマとして、その下部に以下の3つの戦略がある。</p> <p>①教育された若者を育てる ②経済的な繁栄と余裕 ③健康的に繋がった都市</p> <p>各々の戦略は、構成要素に細分化され、紐づく5年間のアクションプラン(合計130個)が記載されている。</p>						
<p>5. 4に関連する代表的政策(抜粋)</p>	<table border="1"> <tr> <td data-bbox="360 647 437 1077">人</td> <td data-bbox="437 647 1377 1077"> <ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>教育／若者分野</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 教育従事者の多文化受容性を向上させる</li> <li>・ カリキュラムにおける文化的公平性を保つ 等</li> </ul> </li> <li>● <b>雇用分野</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 求職者と企業の両方を考慮した職務訓練</li> <li>・ 雇用に関する人種と民族の障害を減らす 等</li> </ul> </li> <li>● <b>公平性分野</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 不平等の現状を理解するための情報収集、共有</li> <li>・ 市の諮問委員の人種的・民族的多様性を担保する。 等</li> </ul> </li> </ul> </td> </tr> <tr> <td data-bbox="360 1077 437 1227">企業</td> <td data-bbox="437 1077 1377 1227"> <ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>産業支援分野</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ ターゲット産業の労働者の生産性を高める。</li> <li>・ 小規模ビジネス開発の評価 等</li> </ul> </li> </ul> </td> </tr> <tr> <td data-bbox="360 1227 437 1989">都市</td> <td data-bbox="437 1227 1377 1989"> <ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>住宅分野</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 全ての住宅を対象にした住宅戦略を策定</li> <li>・ ホームレスへの住宅支援 等</li> </ul> </li> <li>● <b>情報分野</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ ブロードバンドサービスの改善 等</li> </ul> </li> <li>● <b>施設分野</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ アートと文化施設の支援 等</li> </ul> </li> <li>● <b>健康分野</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 市のヘルスパートナーと協働する</li> </ul> </li> <li>● <b>安全分野</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 近隣住民同士の犯罪防止</li> </ul> </li> <li>● <b>自然分野</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 自然資源をいかす</li> </ul> </li> <li>● <b>道路分野</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 近隣の歩行者自転車専用道路を創造する。</li> <li>・ 歩道充填を基礎とした歩行者空間の創出 等</li> </ul> </li> </ul> </td> </tr> </table>	人	<ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>教育／若者分野</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 教育従事者の多文化受容性を向上させる</li> <li>・ カリキュラムにおける文化的公平性を保つ 等</li> </ul> </li> <li>● <b>雇用分野</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 求職者と企業の両方を考慮した職務訓練</li> <li>・ 雇用に関する人種と民族の障害を減らす 等</li> </ul> </li> <li>● <b>公平性分野</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 不平等の現状を理解するための情報収集、共有</li> <li>・ 市の諮問委員の人種的・民族的多様性を担保する。 等</li> </ul> </li> </ul>	企業	<ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>産業支援分野</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ ターゲット産業の労働者の生産性を高める。</li> <li>・ 小規模ビジネス開発の評価 等</li> </ul> </li> </ul>	都市	<ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>住宅分野</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 全ての住宅を対象にした住宅戦略を策定</li> <li>・ ホームレスへの住宅支援 等</li> </ul> </li> <li>● <b>情報分野</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ ブロードバンドサービスの改善 等</li> </ul> </li> <li>● <b>施設分野</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ アートと文化施設の支援 等</li> </ul> </li> <li>● <b>健康分野</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 市のヘルスパートナーと協働する</li> </ul> </li> <li>● <b>安全分野</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 近隣住民同士の犯罪防止</li> </ul> </li> <li>● <b>自然分野</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 自然資源をいかす</li> </ul> </li> <li>● <b>道路分野</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 近隣の歩行者自転車専用道路を創造する。</li> <li>・ 歩道充填を基礎とした歩行者空間の創出 等</li> </ul> </li> </ul>
人	<ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>教育／若者分野</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 教育従事者の多文化受容性を向上させる</li> <li>・ カリキュラムにおける文化的公平性を保つ 等</li> </ul> </li> <li>● <b>雇用分野</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 求職者と企業の両方を考慮した職務訓練</li> <li>・ 雇用に関する人種と民族の障害を減らす 等</li> </ul> </li> <li>● <b>公平性分野</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 不平等の現状を理解するための情報収集、共有</li> <li>・ 市の諮問委員の人種的・民族的多様性を担保する。 等</li> </ul> </li> </ul>						
企業	<ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>産業支援分野</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ ターゲット産業の労働者の生産性を高める。</li> <li>・ 小規模ビジネス開発の評価 等</li> </ul> </li> </ul>						
都市	<ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>住宅分野</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 全ての住宅を対象にした住宅戦略を策定</li> <li>・ ホームレスへの住宅支援 等</li> </ul> </li> <li>● <b>情報分野</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ ブロードバンドサービスの改善 等</li> </ul> </li> <li>● <b>施設分野</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ アートと文化施設の支援 等</li> </ul> </li> <li>● <b>健康分野</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 市のヘルスパートナーと協働する</li> </ul> </li> <li>● <b>安全分野</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 近隣住民同士の犯罪防止</li> </ul> </li> <li>● <b>自然分野</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 自然資源をいかす</li> </ul> </li> <li>● <b>道路分野</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 近隣の歩行者自転車専用道路を創造する。</li> <li>・ 歩道充填を基礎とした歩行者空間の創出 等</li> </ul> </li> </ul>						

<p>6. いかすべき視点</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>政策課題について</b></li> <li>・ ポートランド市は、<u>都市が「選ばれる」ようになった後の課題</u>に対応している。             <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 選ばれるようになったことで、様々な人が都市に集まるようになった。その状況においても、ポートランドの魅力やポートランドの住みやすさを維持するのはどうすればよいか、という視点に立っている。</li> <li>➤ その中でも「公平性」を中心としているのは、多様な人種が増える中で、様々な格差（所得、教育、情報へのアクセス等）が顕在化するようになったためである。そのため「機会の平等」が明示的に謳われている。</li> <li>➤ これは、人を呼び込んで様々な人が集まる都市になったからこそその課題、テーマである。</li> </ul> </li>   <li>● <b>施策について</b></li> <li>① 全体について             <p>分野別に、公平性に関する施策の数は次のとおりになっている。</p> <p>なお、Portland Plan では、公平性のみに関する取組と、その他の分野の取組のうち、公平性に関連するものが明記されている。</p> <table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td>公平性… 20</td> <td>教育／若者… 12</td> <td>雇用… 7</td> </tr> <tr> <td>産業… 4</td> <td>住宅… 8</td> <td>情報… 3</td> </tr> <tr> <td>施設… 2</td> <td>安全… 2</td> <td>健康… 1</td> </tr> <tr> <td>自然… 1</td> <td>道路… 4</td> <td></td> </tr> </table> <p>数では公平性、教育／若者の施策の数が多く、この2つの分野に注力していることが分かる。</p> </li> </ul>	公平性… 20	教育／若者… 12	雇用… 7	産業… 4	住宅… 8	情報… 3	施設… 2	安全… 2	健康… 1	自然… 1	道路… 4	
公平性… 20	教育／若者… 12	雇用… 7											
産業… 4	住宅… 8	情報… 3											
施設… 2	安全… 2	健康… 1											
自然… 1	道路… 4												

	<p>② 公平性に対する施策</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 公平性を一つの戦略カテゴリーとしておいている点が、<b>The Portland Plan</b> の大きな特徴。特に、公平性の把握のために、地域ごとの情報収集や公平性の評価方法の開発、それらをベースにした定期的なモニタリング、施策の見直しを実施するとしている。</li> </ul> <p>【該当施策の例】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 公平性を評価する             <ul style="list-style-type: none"> <li>◇ 公的予算の支出と収入、インフラ条件において、地区やコミュニティごとの差異を公平性の観点から影響評価。</li> </ul> </li> <li>➤ 公平性の評価方法を改善・開発する。             <ul style="list-style-type: none"> <li>◇ 公平性を評価する手法を開発し、共有する。 またそれを利用するために各機関で能力を構築する。</li> </ul> </li> <li>➤ (公共サービスとコミュニティ形成の) 格差を緩和する</li> </ul> <p>③ 若者に対する施策</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ ポートランドでは、特に若者層における多様性が増大していることから、若者における平等を担保する施策に特に力をいれている。どんな人種、所得層の子どもでも安心して暮らせる環境を全市的に整えようとしている。</li> </ul> <p>【該当施策の例】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 教育従事者の多文化受容性を向上させる</li> <li>➤ カリキュラムにおける文化的公平性の担保             <ul style="list-style-type: none"> <li>◇ オレゴン州の市民の多様性を考慮したカリキュラムを開発</li> </ul> </li> <li>➤ 地域に立脚した青少年の支援戦略             <ul style="list-style-type: none"> <li>◇ 学生の貧困率が高い学校に、貧困学生を支援するプログラムに加入させる</li> </ul> </li> <li>➤ 学生の住宅の安定性を高める             <ul style="list-style-type: none"> <li>◇ 特に学生の転校率が高い学校に対して、賃貸援助プログラムを実施。</li> </ul> </li> </ul>
--	---

(3) 事例紹介2 コペンハーゲン<sup>4, 5</sup>

コペンハーゲン	
1. 基本情報	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 国：デンマーク</li> <li>・ 面積：約 90 平方キロメートル</li> <li>・ 人口：約 57 万人</li> <li>・ 産業：クリーンテック（環境技術）、ICT、ライフサイエンス 等</li> </ul>
2. 人・企業に選ば れている理由 <sup>6</sup>	<p>&lt;人&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 住みやすい都市としての魅力は以下のとおり。 <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 治安が良い</li> <li>➤ 託児所が安価で利用できる</li> <li>➤ 全ての居住者が享受できる広範囲に渡る無料の公共医療制度</li> <li>➤ 教育が無料（一部のインターナショナルスクールを含む）</li> <li>➤ 高水準の住宅</li> <li>➤ ユニークな自転車文化</li> <li>➤ 効率的な公共交通機関</li> <li>➤ 充実した文化的生活</li> <li>➤ リクリエーション向けのグリーンエリアが豊富</li> </ul> </li> </ul> <p>&lt;企業&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ コペンハーゲン首都圏投資機関があげる投資理由は以下のとおり <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 欧州で最もビジネスがしやすい（世界銀行ランキングより）</li> <li>➤ 法人税が低い（22%）</li> <li>➤ 労働市場が柔軟</li> <li>➤ 企業の人件費／社会保障負担費が低い</li> <li>➤ 試験や実証実験に理想的 等</li> </ul> </li> </ul>
3. 長期的な政策/ 計画	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ City of Copenhagen Municipal Plan 2015 (2015) <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 2027 年までの市政全体の政策の考え方を記載した計画書。4 年に 1 回更新。日本の総合計画に似たもの。</li> <li>➤ その他、2025 年までにカーボンニュートラルな都市になることを目指した「Copenhagen 2025」等がある</li> </ul> </li> </ul>

<sup>4</sup> City of Copenhagen, "Municipal Plan - Coherent city", 2015 年

<sup>5</sup> Copenhagen Solutions Lab Web サイト、<http://cphsolutionslab.dk/>

<sup>6</sup> Copenhagen Capacity（コペンハーゲン首都圏投資促進機関）、「コペンハーゲンで暮らす」、<http://www.copcap.com/jp/living-and-working/life-in-copenhagen>

<p>4. 長期的な政策課題とその背景</p>	<p>「City of Copenhagen Municipal Plan 2015（英語概要版）」では、以下を長期的な政策課題としている</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ <b><u>経済・人口成長と生活の質の維持を両立させ、一貫性のある都市 (Cohirent City) となること</u></b> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ コペンハーゲンは「持続可能な生活ができる都市」のイメージが自身の強力な魅力である認識している。一方で、人口増加が流入含めて進んでいる。住まいや豊かな緑等の面で生活の質を保ちつつ、経済成長も両立させることを目指すとしている。</li> </ul> </li> </ul> <p>&lt;City of Copenhagen Municipal Plan 2015 の構成&gt; 以下の5つのパートで構成されている</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>① 地球に優しい居住都市 (Green Residential City)</li> <li>② 一貫性のある都市 (Coherent City)</li> <li>③ 都市生活の質 (Quality in City Life)</li> <li>④ 成長と仕事と共に (Together for Growth and jobs)</li> <li>⑤ コペンハーゲン都市圏 (Greater Copenhagen)</li> </ol> <p>パートごとに、2027年までの目標と実施事項の考え方が記載されている。</p>
<p>5. 4に関連する取組 (抜粋)</p>	<p>人</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>教育／雇用分野</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 会社が求めるスキルを学ぶための教育機会の提供</li> </ul> </li> <li>● <b>健康分野</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 誰もが健康的な生活を送れるようにするため、歩けるまちであることが重要として、車無しでどこでも歩けるまちを目指す。等</li> </ul> </li> <li>● <b>共生分野</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 都市開発時は地域の社会的なバランスの維持を意識する（各地域で公共住宅の割合を一定化する等）</li> <li>・ 都市開発／新規建設時は必ず、子ども／障害者を含めて全ての人のアクセシビリティを最大化する。</li> </ul> </li> </ul>
	<p>企業</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>産業振興分野</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 地域のショッピング中心地として、デパートや商店街を振興</li> <li>・ アイデアや新技術を試験できる実験室的機能（コペンハーゲン・ソリューション・ラボ）を市内に設置、市がインキュベーターとして指揮</li> </ul> </li> </ul>

<p>都市</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>住宅分野</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 住宅の需給マッチング</li> <li>・ 安価で広い住宅を増やす 等</li> </ul> </li> <li>● <b>都市開発分野</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 駅周辺開発に注力 等</li> </ul> </li> <li>● <b>交通分野</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 自動車数を減らし、自転車数を増やす 等</li> </ul> </li> <li>● <b>文化芸術分野</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 人口動態に合わせて文化・スポーツ施設を建設 等</li> </ul> </li> <li>● <b>水・みどり分野</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 都市の緑地を残す 等</li> </ul> </li> </ul> <p>上記に記載したものは Municipal Plan（英語概要版）の記載内容から抜粋している。Municipal Plan（英語概要版）には具体的な施策名は掲載されておらず、今後行っていく取組の考え方が詳細に記載されている。よって上記も、考え方を示したものとなり、具体的な施策を示しているとは限らない。</p>
<p>6. いかすべき視点</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>政策課題について</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ コペンハーゲン市もポートランド市と同様に、<u>都市が「選ばれる」ようになった後の課題</u>に対応しようとしている。 <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 選ばれるようになったことで、様々な人が都市に集まるようになった。人や企業を惹き付けつつも、コペンハーゲンの魅力である住みやすさを維持するにはどうすればよいか、という視点到に立っている。</li> <li>➤ 人口が2027年まで増加が続くという点で、日本の都市とは異なる状況下にある。そのため、住宅や開発に関する記載が多くなっている。</li> </ul> </li> </ul> </li> <li>● <b>取組・考え方について</b> <p>「City of Copenhagen Municipal Plan 2015（英語概要版）」では、掲載されている全ての取組や考え方が、全体を統括する長期的な政策課題と関連付けられて記載されている。以下では特徴的な取組や考え方について記載する。</p> </li> </ul>



	<p>① 都市開発における考え方と取組</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ コペンハーゲン市は、パート②「Coherent City」の目標において、「都市はコペンハーゲン市の人が経済的、社会的、文化的背景を超えて出会えるようにデザインされていなければならない (The city must be designed so that the people of Copenhagen meet each other across economic, social and cultural backgrounds)」と記載している。そのため、<u>建物やインフラ等は、格差等の社会問題に対処できるように作られてなければならない</u>としている。 <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 背景として、コペンハーゲンの貧困率の高さがある (2012 年で 7.4%、デンマークでは 3.8%)。格差を広げない取組が求められているが、都市開発は性質上、特定のエリアにのみ便益をもたらし、エリアごとの格差を固定化・或いは広げる可能性がある点を問題視している。また、都市として多様性を強みとしていることも一つの背景としてある。</li> </ul> </li> <li>・ 上記の考え方を反映する取組例として、以下が記載されている (抜粋)。 <ol style="list-style-type: none"> <li>① 新たに住宅が開発されるエリアでは、各地区の計画において 25%公共住宅を設置することとする。土地価格が高い場所には資金支援を行う。⇒ <u>地域単位で公共住宅の割合を設定</u></li> <li>② 新たに承認される公共住宅のうち 70%は、現在公共住宅が 20%以下の学区内に設置する。⇒ <u>公共住宅の割合を学区ごとに平準化</u></li> <li>③ 新たな建物の 25%までを、部屋の平均延床面積を示す際に使う数値から除外することを許し、それらを狭く安い部屋を求める人たち向けの部屋とする ⇒ <u>多様な住宅ニーズへの施設単位の対応</u></li> </ol> </li> </ul>
--	---

	<p>② 産業振興における取組</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ コペンハーゲン市は、パート⑤「Greater Copenhagen」において、アイデアや新技術を試験できる実験室的機能、コペンハーゲン・ソリューション・ラボを市内に設置、市がインキュベーターとして指揮するとしている。             <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 分野を横断してスマートシティプロジェクトを実施し、指揮機関として知識機関や企業、市民と密接に連携、イノベーションとスマートシティ開発をリードすることを目的としている。(市のイニシアチブ)</li> <li>➤ これはスマートシティイニシアチブを目的としたもの。日本においては、スマートシティは環境を主にしたものが多いが、コペンハーゲンでは、環境分野を含みつつも、現在は IoT 等の情報先端技術を前面に出している。</li> <li>➤ また、本組織は部署横断型の新規組織となっている。</li> <li>➤ 具体的には、以下を行っている。                 <ul style="list-style-type: none"> <li>◇ ITS ソリューションの開発</li> <li>◇ 都市の現況に関するリアルタイムのデータ収集とそれを可能にするセンサーの実装</li> <li>◇ 公共・民間でビックデータを共有する「ビッグデータ・デジタル・インフラストラクチャー・プラットフォーム」の構築</li> <li>◇ 市庁舎周辺道路に「ストリート・ラボ」を設置。デジタルソリューション提案のための実験施設として都市情報収集やビックデータ分析等を実施。</li> </ul> </li> <li>➤ 上記のうちビックデータに関する取組について。デンマークでは 1968 年からマイナンバーと遺伝子情報を含めたあらゆる個人情報統合したバイオバンクシステムを有している。大量の個人情報を、個人を特定しない形で利用することが可能になっている。上記のプラットフォームでは、市も一つの主体者となってデータの売買を行っている。</li> <li>➤ ソリューション・ラボへの協力・参加の方法は Web サイトには明記されていない。日本からは日立製作所が参画している。</li> </ul> </li> <li>・ <u>上記の取組より、スマートシティの概念を環境の枠にとどめず、都市 IoT 化にまで広げることで、様々な新たな事業が生み出される可能性が示唆される。</u>なお、都市の IoT 化の取組は、コペンハーゲンに限らず世界の他都市でも行われている。</li> </ul>
--	--

- |  |   |
|--|---|
|  | <p>➤ また、コペンハーゲンではこれらの取組を「実験室」と位置付けている点も興味深い。コペンハーゲンは、市場の大きさや経済成長が欧州周辺都市と比較して特別大きいというわけではない。そのため、規模の大きさ等の量的な特徴ではなく、<u>新たな取組に積極的な国民性・風土、といった質的な特徴をいかして企業誘致</u>を行っている。</p> |
|--|---|

### 4-3 市政課題に関する考察

これまで、第2章においては本市の現状の分析を行い、第3章においては社会の変化に伴う本市の特徴の変化の検討を行った。第4章1においては、現在本市が選ばれる理由となっている特徴が将来どのように変化し、それが将来的にも引き続き選ばれる要因となるかを検討した。また、第4章2においては、視野を広げることを目的に、海外都市が未来を見据えてどのような取組を行っているかについて、事例調査を行った。

本項では、上記の前項までの検討を踏まえて、今後の市政課題となりうる事項について考察を行った。

#### (1) 本市の特徴の将来変化より導き出される政策課題

##### ア 人分野について

##### (7) 高齢者

高齢者分野では、今後、生産年齢人口の減少や健康寿命の延び等により、高齢者の就労が現在よりも拡大していくものと予想される。また、就労に限らず、地域活動等の形での社会参画を希望する高齢者も、同様に増えていくことが想定される。就労を希望する高齢者へのマッチング等の個人向けの支援策と合わせ、企業に対しても高齢者を雇用促進等に対する支援策の重要性が増すことが想定される。

また、元気に働く・社会参画していくための高齢者の健康づくりにも注目が集まると考えられる。現在でも「370万人の健康づくり」として推進している健康づくりに関する取組が、さらに重要性が増すと考えられる。

##### (4) 医療・介護

医療・介護分野では、サービスの主たる利用者である高齢者の人数が増加、特に後期高齢者の人口の増加が見込まれている。高齢者の増加により、医療・介護サービスの不足が想定される。今後は、医療・介護ニーズ増大に対し、施設・人材確保等多角的な面での対応が必要になると想定される。

##### (7) 健康

健康については、東京2020オリンピック・パラリンピックに関連したスポーツ振興の取組等により、市民の中で運動習慣が定着し、健康の増進に寄与するものと想定される。

現状でも運動習慣のある市民が多い中で、今後、さらに市民がスポーツに親しむ多様な機会・環境づくりが求められていくと考えられる。関連して、地域が主体となる健康づくりの活動への支援等についても、重要性が増すと考えられる。

### (イ) 子育て

子育てについては、女性の就業率が増加傾向にあることなどから、引き続き保育所待機児童問題への継続的な対策が求められていくと考えられる。本調査におけるアンケートにおいても、今後子育て世帯となることが想定される夫婦のみ世帯において、「保育所の充実」が重視度が高いが満足度が低い項目（すなわち弱み）とされており、また子どもをもつにあたっての主要なハードルとされていた。

これより、今後は、保育の場の確保に向けた取組は引き続き高い重要性を持つことが考えられる。また、量的確保と合わせて、働き方の多様化等にきめ細やかに対応できる仕組みづくり等も重要性が増すと考えられる。

### (ロ) 教育

教育については、少子化が進み、教育機関の間で学生確保に向け、特色づくりによる差別化等が進められていく可能性がある。15歳以上の通学者の約半数が市外に通学している現状を踏まえると、今後特色ある市立学校づくりや、市内大学との連携による地域の活性化の推進等により、人材育成と地域活性化の好循環をつくりだすことが重要になると考えられる。

また、グローバル化等社会状況の変化により、例えば多様性の尊重や協同問題解決能力等、必要とされる資質・能力にも変化が生じることが想定される。本調査において収集したポータランドの取組においても、教育現場において多様性を重視した取組がみられた。今後は一層、社会状況の変化に対応した教育内容の充実が求められていくと考えられる。

### (ハ) 就労・働き方

就労・働き方については、国や民間企業で現在も推進されている働き方改革や女性活躍支援に関する取組について、引き続き高い重要性を持つと考えられる。特に、働き方改革については平成28年に国に推進室が設置されるなど急速にその重要性が高まっており、本市においてもあらゆる人が働きやすい環境づくりに向けた支援策等が求められていくものと考えられる。

また、様々な女性活躍支援の取組等により女性の就業率は上昇傾向にあることから、引き続き就労等の支援に対するニーズは高いものと想定される。

### (ニ) 市民の意識・価値観・ライフスタイル

市民の意識・価値観・ライフスタイルについては、自治会町内会加入率の低下等、既存の地域コミュニティの機能低下が危惧されている一方で、市民の個人の興味に即した社会活動への参加意欲は上昇するとも見込まれており、様々な活動と地域をつなげる窓口としての自治体の役割が、今後さらに求められると考えられる。

また、外国人人口の増加や訪日外国人旅行者の増加等により、市民の文化的多様性の増大等が見込まれ、多文化共生の取組等、様々な文化への理解を深める取組の重要性が増すと考えられる。

また、OECD の調査等において、今後所得等の格差の拡大が懸念されている。一般的な扶助に加え、コペンハーゲンにおいては貧困率の高さを背景に、公共施設のエリア毎の均等配置や地価が高い地域における資金援助など、まちづくりにおいても格差社会への対応が意識されていた。これらの取組も参考に、本市における対応策を検討していくことが今後必要になると考えられる。

## イ 企業分野について

### (ア) 産業について

今後、総人口および生産年齢人口の減少により、市内の事業所数が減少傾向にあるなど、市内の経済規模の縮小が懸念されるなかで、横浜経済の活性化に向けた取組がさらに重要になると想定される。健康・医療関連など、成長が期待される産業への積極的な支援や、地域経済を支える中小企業への基礎的支援など、様々な観点での取組が必要になると考えられる。

また、横浜駅周辺における国際ビジネス拠点の整備等による外資系企業の集積や、市内企業の海外展開支援等により、都市、企業、関連諸機関の交流ネットワークが構築されていると想定される。そのネットワークを活用し、さらに本市の国際競争力を向上させていくことが重要と考えられる。

企業ヒアリングにおいては、本市への立地理由として、新幹線駅や空港の近接性等、交通利便性の良さが多くあげられていた。今後相模原市等他地域の利便性が向上することで、相対的な優位性が下がると見込まれているものの、これまでの集積をいかしてさらにビジネス拠点としての魅力を高めることが重要になると考えられる。

同じく市内経済の活性化にむけ、イノベーション創出に向けた支援も求められる。本市では、現時点でも起業支援やオープンイノベーションの推進に向けた取組を行っているが、今後さらにオープンイノベーションは活発化していくと予想され、その取組の重要性は高まると考えられる。

農業分野においては、高齢化等による担い手不足への対応として、ロボットやIT技術を活用したスマート農業の導入による効率化や、新たな担い手の育成の重要性が高まると考えられる。

### (イ) 技術・研究について

技術・研究分野については、研究開発機能が既に集積している強みをいかして、例えば国内外からの企業の研究開発機能の誘致、あるいは理工系教育機関の誘致による、さらなる産学連携の活性化による、研究開発拠点としての機能強化が重要になると考えられる。また、上述のとおり、今後さらなるイノベーションの創出に向けた支援も求められる。本市では、現在も起業支援やオープンイノベーションの推進に向けた取組を行っているが、今後さらにオープンイノベーションは活発化していくと予想され、その取組の重要性は高まると考えられる。

### (ウ) 観光・MICEについて

観光・MICEについては、中間所得層の増加により世界全体の旅行者数が増加するという予測もあり、東京2020オリンピック・パラリンピック等の機会をとらえた、さらなる国内外からの誘客の促進が重要になると考えられる。また、海に接して発展してき

た本市の地理的特性や、都会的なイメージ等、現状の誘客要因とされている部分についても、さらに魅力を高める取組をあわせて進めることが重要と考えられる。

また、都市間ネットワークの構築や新たな MICE 施設の整備等を足掛かりに、積極的なプロモーションにより本市の MICE 拠点都市としての競争力をさらに高め、本市への誘客や経済活性化につなげるのが重要になると考えられる。

#### (イ) 文化芸術・スポーツについて

文化芸術・スポーツ分野では、東京 2020 オリンピック・パラリンピックを契機にスポーツへの関心がさらに高まることを見込まれる。多くの観衆を集めるプロスポーツチームが複数集まる都市として、スポーツをいかした地域活性化がまちづくりや経済など様々な視点で重要になると考えられる。

また、これまで進めてきた文化芸術に関する本市の先駆的な取組による市民の文化芸術に関する高い理解と関心を土台に、芸術フェスティバル等の特色あるイベントをさらに活性化させ、産業化に結びつけることによる地域経済の活性化を図ることなども、まちの賑わい創出や経済活性化の観点で重要性が増すと考えられる。

#### (オ) 資源・エネルギーについて

資源・エネルギー分野では、世界のエネルギー消費量や温室効果ガスの排出量の増加が予測され、環境に対する悪影響が懸念される。一方で、水素やバイオマス等、再生可能エネルギーへの転換が重要視され、その市場規模は今後拡大すると予測されている。本市においても、この動きを踏まえ、水素等クリーンなエネルギーの積極的な活用に向けた取組を進めることが重要と考えられる。

また、3R 行動の浸透により、本市におけるごみと資源の総量や、ごみ処理に伴う温室効果ガス排出量は減少傾向にある。今後も、さらなる 3R 行動の浸透等、環境に配慮したライフスタイルの定着に向けた取組を進めることが重要と考えられる。



## ウ 都市分野について

### (ア) 住宅

住宅分野では、高齢化や単身世帯の増加、未婚率の増加、外国人人口の増加等、ライフスタイルや世帯のあり方の多様化により、住宅に対するニーズも多様化すると想定される。今後、そのような多様なニーズに対応した住宅供給がさらに重要性を増すと考えられる。住環境に大きな影響を与える公共交通ネットワークについて、本市では最寄駅まで15分以内で到達できるエリアの人口カバー率は約90%に達しており、現状充実していると考えられるものの、今後の人口減少により想定される利用者の減少等を踏まえ、地域交通のあり方について、地域の特性に応じて検討を進める必要がある。

また、人口減少に伴い、空き家等がさらに増加していくことが想定される。防災面・安全面で課題となる空き家等の対策を進めるとともに、中古住宅の流通促進等、既存ストックの活用を図る取組の重要性も増すと考えられる。

### (イ) 交通

交通分野では、2020年を目処とした、羽田空港の国際便発着枠の増加及びアクセス改善による、空路移動の利便性の向上が見込まれている。また、圏央道等の開通により、本市から各高速道路へのアクセスが改善することも想定されている。これらの交通インフラの整備により、市民や事業者にとっての交通利便性は向上すると想定される。

アンケートにおいても、本市全体で「公共交通機関の充実度」、「通勤・通学利便性」の重視度が高く、満足度も高かった。交通利便性については、現在進められている上記のインフラ整備等によりさらに向上し、今後も本市の強みであると想定される。一方で、今後人口減少が見込まれることから、例えば郊外住宅地における地域の移動手段の確保の取組について、重要性が増すと考えられる。

### (ウ) 水・緑

水・緑については、世界的に環境問題の深刻化が予測されており、そのような状況の中で樹林地等の緑の保全に関する必要性は高まっていくと想定される。また、アンケートにおいて、子どもありファミリー世帯は公園・緑の充実を居住地選択において重視しており、住環境の向上の側面でも、緑の保全の必要性は高いと考えられる。環境に対する市民の関心は比較的高いことから、今後はその関心を活動に結び付け、公民連携による環境保全の取組をさらに進めていくことが重要と考えられる。

### (エ) 防災・治安

防災分野では、既存の地域コミュニティの担い手不足により、自助・共助による地域の防災力の低下が懸念される。また、住宅等建築物の既存ストックの老朽化により、倒壊や火災リスク等、災害に対する脆弱性が高まると想定される。

そのため、今後も、地域防災の担い手の育成や防災教育等を進め、自助・共助の推進を図る取組を継続的に実施する必要がある。また、建築物の耐火性の向上等、地震・火災被害の軽減に向けたハード面の対策も引き続き重要になると考えられる。

#### (オ) 公共施設

公共施設分野では、人口急増期に集中整備した都市インフラ・公共建築物の老朽化が進むことにより、適切な保全・更新が必要となる。今後は人口減少等によるニーズの変化等についても適切に把握し、施設のマネジメントを行うことが重要になると考えられる。また、高齢化による墓地不足など、新たな整備ニーズについても、適切に対応する必要がある。

#### (カ) エリア別検討

##### a 都心臨海部

都心臨海部では、みなとみらい21地区などにおいて大規模な開発が計画されており、国の観光施策の推進や、世界の旅行者数の増加等の動きをとらえ、さらに魅力と賑わいの創出を図ることが重要と考えられる。

また、品川駅周辺の再開発や、中央新幹線（リニア）の開業に伴う橋本駅周辺の開発により、企業集積等の面において競合することが予想される。本市の持続的な成長・発展を支えるための機能強化を推進することがさらに重要になると考えられる。

##### b 新横浜

新横浜エリアでは、新幹線による名古屋・大阪等の大都市へのアクセスの良さを背景とした企業集積が進んでいる。しかし、中央新幹線（リニア）の開業に伴い、品川駅・橋本駅等がこれまで以上に強い競合関係になることが想定される。一方で、神奈川東部方面線の開業による、東京都心へのアクセスの向上も見込まれるため、交通結節点としての機能をいかした都市づくりを進め、さらなる企業集積等により活性化を図ることが重要と考えられる。

##### c 郊外

郊外部は、引き続き緑豊かな地区としてあり続ける一方で、住民の高齢化がさらに進行し介護需要の増大や地域活動の担い手の減少が想定される。また、大規模団地や住宅地の再生に向けた取組の必要性が高まると想定される。

そのため、まちの活性化に向けて、地域と事業者、行政などがともに地域の課題解決に向けた取組を行うための仕組みづくりや、高齢者の増加など人口構造の変化を踏まえた住宅の整備・供給、空き家の増加等に対応した住宅の転用や建て替えの促進が重要になると考えられる。



参考資料1：アンケート調査：調査票

居住地選択意向調査：【スクリーニング調査】

1 あなたの現住地をお答えください。

- |         |       |          |          |          |          |              |          |
|---------|-------|----------|----------|----------|----------|--------------|----------|
| 1. 埼玉県  | さいたま市 | 31. 東京都  | 府中市      | 61. 神奈川県 | 横浜市保土ヶ谷区 | 91. 神奈川県     | 三浦市      |
| 2. 千葉県  | 千葉市   | 32. 東京都  | 昭島市      | 62. 神奈川県 | 横浜市磯子区   | 92. 神奈川県     | 秦野市      |
| 3. 東京都  | 千代田区  | 33. 東京都  | 調布市      | 63. 神奈川県 | 横浜市金沢区   | 93. 神奈川県     | 厚木市      |
| 4. 東京都  | 中央区   | 34. 東京都  | 町田市      | 64. 神奈川県 | 横浜市港北区   | 94. 神奈川県     | 大和市      |
| 5. 東京都  | 港区    | 35. 東京都  | 小金井市     | 65. 神奈川県 | 横浜市戸塚区   | 95. 神奈川県     | 伊勢原市     |
| 6. 東京都  | 新宿区   | 36. 東京都  | 小平市      | 66. 神奈川県 | 横浜市港南区   | 96. 神奈川県     | 海老名市     |
| 7. 東京都  | 文京区   | 37. 東京都  | 日野市      | 67. 神奈川県 | 横浜市旭区    | 97. 神奈川県     | 座間市      |
| 8. 東京都  | 台東区   | 38. 東京都  | 東村山市     | 68. 神奈川県 | 横浜市緑区    | 98. 神奈川県     | 南足柄市     |
| 9. 東京都  | 墨田区   | 39. 東京都  | 国分寺市     | 69. 神奈川県 | 横浜市瀬谷区   | 99. 神奈川県     | 綾瀬市      |
| 10. 東京都 | 江東区   | 40. 東京都  | 国立市      | 70. 神奈川県 | 横浜市栄区    | 100. 神奈川県    | 三浦郡葉山町   |
| 11. 東京都 | 品川区   | 41. 東京都  | 福生市      | 71. 神奈川県 | 横浜市泉区    | 101. 神奈川県    | 高座郡寒川町   |
| 12. 東京都 | 目黒区   | 42. 東京都  | 狛江市      | 72. 神奈川県 | 横浜市青葉区   | 102. 神奈川県    | 中郡大磯町    |
| 13. 東京都 | 大田区   | 43. 東京都  | 東大和市     | 73. 神奈川県 | 横浜市都筑区   | 103. 神奈川県    | 中郡二宮町    |
| 14. 東京都 | 世田谷区  | 44. 東京都  | 清瀬市      | 74. 神奈川県 | 川崎市川崎区   | 104. 神奈川県    | 足柄上郡中井町  |
| 15. 東京都 | 渋谷区   | 45. 東京都  | 東久留米市    | 75. 神奈川県 | 川崎市幸区    | 105. 神奈川県    | 足柄上郡大井町  |
| 16. 東京都 | 中野区   | 46. 東京都  | 武蔵村山市    | 76. 神奈川県 | 川崎市中原区   | 106. 神奈川県    | 足柄上郡松田町  |
| 17. 東京都 | 杉並区   | 47. 東京都  | 多摩市      | 77. 神奈川県 | 川崎市高津区   | 107. 神奈川県    | 足柄上郡山北町  |
| 18. 東京都 | 豊島区   | 48. 東京都  | 稲城市      | 78. 神奈川県 | 川崎市多摩区   | 108. 神奈川県    | 足柄上郡開成町  |
| 19. 東京都 | 北区    | 49. 東京都  | 羽村市      | 79. 神奈川県 | 川崎市宮前区   | 109. 神奈川県    | 足柄下郡箱根町  |
| 20. 東京都 | 荒川区   | 50. 東京都  | あきる野市    | 80. 神奈川県 | 川崎市麻生区   | 110. 神奈川県    | 足柄下郡真鶴町  |
| 21. 東京都 | 板橋区   | 51. 東京都  | 西東京市     | 81. 神奈川県 | 相模原市緑区   | 111. 神奈川県    | 足柄下郡湯河原町 |
| 22. 東京都 | 練馬区   | 52. 東京都  | 西多摩郡瑞穂町  | 82. 神奈川県 | 相模原市中央区  | 112. 神奈川県    | 愛甲郡愛川町   |
| 23. 東京都 | 足立区   | 53. 東京都  | 西多摩郡日の出町 | 83. 神奈川県 | 相模原市南区   | 113. 神奈川県    | 愛甲郡清川村   |
| 24. 東京都 | 葛飾区   | 54. 東京都  | 西多摩郡檜原村  | 84. 神奈川県 | 横須賀市     | 114. その他の自治体 |          |
| 25. 東京都 | 江戸川区  | 55. 東京都  | 西多摩郡奥多摩町 | 85. 神奈川県 | 平塚市      |              |          |
| 26. 東京都 | 八王子市  | 56. 神奈川県 | 横浜市鶴見区   | 86. 神奈川県 | 鎌倉市      |              |          |
| 27. 東京都 | 立川市   | 57. 神奈川県 | 横浜市神奈川区  | 87. 神奈川県 | 藤沢市      |              |          |
| 28. 東京都 | 武蔵野市  | 58. 神奈川県 | 横浜市西区    | 88. 神奈川県 | 小田原市     |              |          |
| 29. 東京都 | 三鷹市   | 59. 神奈川県 | 横浜市中区    | 89. 神奈川県 | 茅ヶ崎市     |              |          |
| 30. 東京都 | 青梅市   | 60. 神奈川県 | 横浜南区     | 90. 神奈川県 | 逗子市      |              |          |

2 あなたが、現住地に転居してきたのはいつですか？直近の転居時期をお答えください。

※同じ自治体内で引っ越した場合は、転居としてお答えください。

1. 2016年
2. 2015年
3. 2014年
4. 2013年
5. 2012年
6. 2011年
7. 2010年
8. 2009年
9. 2008年
10. 2007年
11. 2006年
12. 2005年
13. 2004年
14. 2003年
15. 2002年
16. 2001年
17. 2000年
18. 1999年
19. 1998年
20. 1997年
21. 1996年
22. 1995年以前
23. 転居したことはない

3 あなたは、現住地への転居にあたり、他自治体との比較検討を実施しましたか？

現住地以外の自治体で最終的に候補に残った自治体を、1つだけお答えください。

複数の自治体を検討した場合は、最終的に候補地として最も詳細に検討した自治体を一つだけお答えください。

※Q1で選択した自治体は非表示

※SQ2=23はSQ3スキップ

1.
  - 1 ※Q1と同様
- 114.
115. 比較検討は実施していない
116. 比較検討はしたが、どこかは覚えていない
117. 現住地と同じ自治体内で比較検討した

## 第4章 今後の市政課題について

### ■ 比較検討を実施された方にうかがいます。

4 あなたの居住自治体の選択結果は、以下のどれに近かったですか？もっとも当てはまるものをお答えください。

※(SQ2=23 or SQ3=115-117)はSQ4 スキップ

1. 希望通り、【SCQ1の回答】に居住(転居)した
2. どちらかといえば【SCQ1の回答】に居住(転居)しなかった
3. どちらに居住してもよかった
4. どちらかといえば【SCQ3の回答】に居住(転居)しなかった
5. 本当は【SCQ3の回答】に居住(転居)しなかった

### ■ 転居された方にうかがいます。

5 【SQ2回答】に転居された際、あなたと同居しておられた方について、あてはまる方を次の中からお答えください。

※子どもと同居されていた場合は、【SQ2回答】時点での長子の方の年齢を記載ください。

※SQ2=23 はSQ5 スキップ

(MA)

1. 配偶者
2. 子ども(【SQ2回答】時点での長子の年齢:(FA)歳)
3. 親
4. 兄弟
5. 友人
6. その他
7. 結婚しているが、同居する人はいない(単身赴任等) ←排他
8. 同居する人はいない(独身・一人暮らしである) ←排他

6 【SQ2回答】に転居された際、あなた(結婚されている場合はあなた方夫婦)には、現住地の近隣に、親族が居住していましたか。あてはまるものをお答えください。

※父母等がどちらかしかいっしょにいない場合、または別居されている場合等は、あなたの近隣にお住まいの方を優先して回答ください。

※SQ2=23 はSQ5 スキップ

ISCQ5 ≠ 1 = 選択肢 5,8 非表示、SCQ=1 は説明文の下線表示

※表頭セル内下線部分をSC1の回答選択肢表示

※表頭セルは以下の基準にて表示

- A列・・・全員表示
- B列・・・全員表示
- C列・・・SQ1=3-25の場合表示
- D列・・・SQ1=56-83の場合表示
- E列・・・SQ1=3-25の場合表示
- F列・・・SQ1=56-83の場合表示
- G列・・・SQ1=1,2,26-55,84-114の場合表示
- H/I/J列・・・全員表示

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J
	同居	現居住自治体 内に居住	現居住自治体 以外、東京23区内 に居住	現居住自治体 以外、同一市内に 居住	東京23区以 外の東京都 内に居住	市内以外の 同一県内に 居住	現居住自治体 以外、同一 都内・県 内に居住	同一県以外 の関東地方 に居住	その他地域 に居住	他界・離別 等により不 在
1. あなたの父母	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
2. あなたの祖父母	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
3. あなたの父母の兄弟(おじ・おば)	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
4. あなたの兄弟姉妹	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
5. 配偶者の父母	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
6. 配偶者の祖父母	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
7. 配偶者の父母の兄弟(おじ・おば)	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
8. 配偶者の兄弟姉妹	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10

7 あなた(結婚されている方はあなた及びあなたの配偶者)の従業地・通学地についてお答えください。

現住地に転居した直後の、従業地・通学地はどちらでしたか。

※主たる生計維持者とは、あなたの世帯で最も所得の多い方、従たる生計維持者とは、次いで所得の多い方についてお答えください。

ISCQ5 or 7,8) = 「従たる生計維持者」列非表示

※SQ2=23 はSQ5 スキップ

	主たる生計 維持者の従 業地・通学 地	従たる生計 維持者の従 業地・通学 地
1. 横浜市内	1	2
2. 川崎市内	1	2
3. 横浜市・川崎市以外の神奈川県内	1	2
4. 東京23区内	1	2
5. 23区外の東京都下	1	2
6. 埼玉県	1	2
7. 千葉県	1	2
8. その他地域	1	2
9. 従たる生計維持者はいない	-	2

- 8 あなたが現自治体に転入してこられたきっかけについて、最もあてはまるものをお答えください。  
(SA)

※SQ2=23 はSQ8 スキップ

1. 自分の大学・大学院等への進学
2. 配偶者の大学・大学院等への進学
3. 自分の就職
4. 配偶者の就職
5. 結婚
6. 子どもの誕生
7. 子どもの保育園・幼稚園選択
8. 子どもの学校選択
9. 自分の転職・転勤・会社移転等による勤務地の変更
10. 配偶者の転職・転勤・会社移転等による勤務地の変更
11. 自分の退職
12. 配偶者の退職
13. 自分の親などの介護
14. 配偶者の親などの介護
15. 子どもの独立
16. その他(FA)

- 9 仮に現自治体から転出とした場合、以下のどのタイミングで転出する可能性が高いですか?もつとも当てはまるものをお答えください。  
例:横浜市から東京23区への転居、東京23区から大阪市への転居、等をさします。

同一自治体内での転居の場合、「別の自治体から転出するつもりはない」とお答えください。

※全員に聴取

1. 別の自治体に転出するつもりはない
2. 結婚
3. 子どもの誕生
4. 子どもの保育園・幼稚園入園
5. 子供の小学校・中学校・高校・大学等への入学
6. 自分の就職・転勤・転職
7. 配偶者の就職・転勤・転職
8. 自分の退職
9. 配偶者の退職
10. 自分の親の介護
11. 配偶者の親の介護
12. 上記以外の理由で、別の自治体に転出しようと思う: FA
13. 特にきっかけがなくても、転出を考えている

## 第4章 今後の市政課題について

### 居住地選択意向調査：【本調査】

#### ■ 居住する自治体の比較・検討を実施した方にうかがいます。

##### 1 居住する自治体の比較・検討に当たって重視した項目をお答えください

現住地：○市 ←SC1の回答を表示

比較対象：▲市 ←SC3の回答を表示

※表創造反映表示・ランダムイズ

	非常に重視した	やや重視した	どちらでもない	あまり重視していなかった	まったく重視していなかった
1. バス・地下鉄などのネットワークが充実しており、公共交通機関でどこでも行きやすい	1	2	3	4	5
2. 道路ネットワークが充実しており、自動車でもどこでも行きやすい	1	2	3	4	5
3. 百貨店・ショッピングセンターなどの大型店舗が存在しており、買い物しやすい	1	2	3	4	5
4. 商店街・コンビニなどの小型店舗が充実しており、買い物しやすい	1	2	3	4	5
5. 住宅価格が手ごろである	1	2	3	4	5
6. 地縁・血縁がある(親の出身地だったから、親しい友人が住んでいる等)	1	2	3	4	5
7. 通勤・通学にあたっての利便性が高い	1	2	3	4	5
8. 公園・緑が充実しており、自然とふれあいやすい	1	2	3	4	5
9. 医療機関が充実しており、何かあった際に受診しやすい	1	2	3	4	5
10. 保育所など、子どもの預け先が充実している	1	2	3	4	5
11. 小学校・中学校・高等学校の教育水準が高い	1	2	3	4	5
12. 図書館や文化ホールなどの文化施設が充実している	1	2	3	4	5
13. 犯罪が少なく、治安のよいイメージがある	1	2	3	4	5
14. 歩道や街灯が整備され安全に生活ができる	1	2	3	4	5
15. 地震や豪雨などに対する被害の心配が少ない	1	2	3	4	5
16. 近隣住民の雰囲気が良い	1	2	3	4	5
17. 街に高級感・おしゃれさがある	1	2	3	4	5
18. 賑やかで活気のある街である	1	2	3	4	5
19. 知名度の高い街である	1	2	3	4	5
20. 歴史を感じさせる街である	1	2	3	4	5

##### 2 前問の居住する自治体の比較・検討に当たって重視した各項目のうち、最も重視したものはどれですか？

現住地：○市 ←SC1の回答を表示

比較対象：▲市 ←SC3の回答を表示

※表創造反映表示・ランダムイズ(前問のランダムイズ引き継ぎ)

(SA)

1. バス・地下鉄などのネットワークが充実しており、公共交通機関でどこでも行きやすい
2. 道路ネットワークが充実しており、自動車でもどこでも行きやすい
3. 百貨店・ショッピングセンターなどの大型店舗が存在しており、買い物しやすい
4. 商店街・コンビニなどの小型店舗が充実しており、買い物しやすい
5. 住宅価格が手ごろである
6. 地縁・血縁がある(親の出身地だったから、親しい友人が住んでいる等)
7. 通勤・通学にあたっての利便性が高い
8. 公園・緑が充実しており、自然とふれあいやすい
9. 医療機関が充実しており、何かあった際に受診しやすい
10. 保育所など、子どもの預け先が充実している
11. 小学校・中学校・高等学校の教育水準が高い
12. 図書館や文化ホールなどの文化施設が充実している
13. 犯罪が少なく、治安のよいイメージがある
14. 歩道や街灯が整備され安全に生活ができる
15. 地震や豪雨などに対する被害の心配が少ない
16. 近隣住民の雰囲気がよい
17. 街に高級感・おしゃれさがある
18. 賑やかで活気のある街である
19. 知名度の高い街である
20. 歴史を感じさせる街である

3 現在居住している自治体の居住環境について、あなたはどの程度満足していますか？

現住地： ○○市 ←SC1の回答を表示

比較対象： ▲▲市 ←SC3の回答を表示

※表側選択表示：ランダムイズ(前問のランダムイズ引き継ぎ)

	非常に満足している	やや満足している	どちらでもない	あまり満足していない	まったく満足していない
1. バス・地下鉄などのネットワークが充実しており、公共交通機関でもどこでも行きやすい	1	2	3	4	5
2. 道路ネットワークが充実しており、自動車でもどこでも行きやすい	1	2	3	4	5
3. 百貨店・ショッピングセンターなどの大型店舗が存在しており、買い物しやすい	1	2	3	4	5
4. 商店街・コンビニなどの小型店舗が充実しており、買い物しやすい	1	2	3	4	5
5. 住宅価格が手ごろである	1	2	3	4	5
6. 地縁・血縁がある(親の出身地だったから、親しい友人が住んでいる等)	1	2	3	4	5
7. 通勤・通学にあたっての利便性が高い	1	2	3	4	5
8. 公園・緑が充実しており、自然とふれあいやすい	1	2	3	4	5
9. 医療機関が充実しており、何かあった際に受診しやすい	1	2	3	4	5
10. 保育所など、子どもの預け先が充実している	1	2	3	4	5
11. 小学校・中学校・高等学校の教育水準が高い	1	2	3	4	5
12. 図書館や文化ホールなどの文化施設が充実している	1	2	3	4	5
13. 犯罪が少なく、治安のよいイメージがある	1	2	3	4	5
14. 歩道や街灯が整備され安全に生活ができる	1	2	3	4	5
15. 地震や豪雨などに対する被害の心配が少ない	1	2	3	4	5
16. 近隣住民の雰囲気が良い	1	2	3	4	5
17. 街に高級感・おしゃれさがある	1	2	3	4	5
18. 賑やかで活気のある街である	1	2	3	4	5
19. 知名度の高い街である	1	2	3	4	5
20. 歴史を感じさせる街である	1	2	3	4	5

4 あなたは今の自治体に住み続けたいですか？以下のうちもっとも当てはまるものをお答えください。

1. ずっと住み続けたい
2. やや住み続けたい
3. どちらでもない
4. あまり住み続けたくない
5. まったく住み続けたくない

5 あなた(結婚されている方はあなた及びあなたの配偶者)の従業地・通学地までの所要時間についてお答えください。

現住地に転居した直後の、あなたの自宅から従業地・通学地までの所要時間はどの程度でしたか。

※主たる生計維持者とは、あなたの世帯で最も所得の多い方、従たる生計維持者とは、次いで所得の多い方についてお答えください。

5-1 主たる生計維持者

1. 0分(自宅が職場である、等)
2. 15分未満
3. 15分以上30分未満
4. 30分以上45分未満
5. 45分以上1時間未満
6. 1時間以上1時間15分未満
7. 1時間15分以上1時間30分未満
8. 1時間30分以上2時間未満
9. 2時間以上

5-2 従たる生計維持者

1. 0分(自宅が職場である、等)
2. 15分未満
3. 15分以上30分未満
4. 30分以上45分未満
5. 45分以上1時間未満
6. 1時間以上1時間15分未満
7. 1時間15分以上1時間30分未満
8. 1時間30分以上2時間未満
9. 2時間以上
10. 従たる生計維持者はいない



## 第4章 今後の市政課題について

6 あなたの現住地の住居形態についてお答えください。

1. 戸建住宅(持家)
2. 戸建住宅(賃貸)
3. 戸建:玄関が別になっている二世帯住宅(持家)
4. 戸建:玄関が別になっている二世帯住宅(賃貸)
5. 集合住宅(持家):延床面積39㎡以下
6. 集合住宅(持家):延床面積40㎡以上60㎡未満
7. 集合住宅(持家):延床面積60㎡以上80㎡未満
8. 集合住宅(持家):延床面積80㎡以上
9. 集合住宅(賃貸):延床面積39㎡以下
10. 集合住宅(賃貸):延床面積40㎡以上60㎡未満
11. 集合住宅(賃貸):延床面積60㎡以上80㎡未満
12. 集合住宅(賃貸):延床面積80㎡以上
13. 社宅・寮
14. その他(FA)

7 あなたが現住地に引っ越してくる直前に居住していた自治体をお答えください。

回答例:神奈川県横浜市鶴見区、東京都港区、滋賀県大津市、等

(FA)

### ■ あなたの世帯についてうかがいます

8 あなたの世帯収入(年収)をお答えください。

※1. 世帯構成員全員分を含めた年収をお答えください。単独世帯の場合は、あなたの年収をお答えください。

※2. 税込金額(諸税支払い前の年収総額)でお答えください

1. 200万円未満
2. 200～300万円未満
3. 300～400万円未満
4. 400～500万円未満
5. 500～600万円未満
6. 600～700万円未満
7. 700～800万円未満
8. 800～900万円未満
9. 900～1,000万円未満
10. 1,000～1,100万円未満
11. 1,100～1,200万円未満
12. 1,200万円以上
13. わからない・答えたくない

9

9-1 あなたの自身の従業上の地位をお答えください。

1. 正規の職員・従業員
2. 派遣社員
3. パート・アルバイト・その他
4. 会社などの役員
5. 自営業主
6. 家族従業者
7. 家庭内の賃仕事(内職)
8. 無職
9. 学生

9-2 あなたの配偶者の従業上の地位をお答えください。

1. 正規の職員・従業員
2. 派遣社員
3. パート・アルバイト・その他
4. 会社などの役員
5. 自営業主
6. 家族従業者
7. 家庭内の賃仕事(内職)
8. 無職
9. 学生
10. 配偶者はいない

- 10 あなた自身、及びあなたの配偶者の学歴をお答えください。  
 ※いずれかの学校に在学中の場合は、現段階の最終学歴をお答えください。  
 (Q9-2=10) = あなたの配偶者列非表示

		あなた	あなたの配偶者
1.	小学・中学校卒	1	2
2.	高等学校卒	1	2
3.	専門学校卒	1	2
4.	短大・高専卒	1	2
5.	大学卒	1	2
6.	大学院卒	1	2

出生に関する調査：【スクリーニング調査】

1 あなたの年齢をお答えください。

18歳～60歳以上でブルダウン形式

2 あなたがお住まいの住所はどちらでしょうか？

1. 横浜市 鶴見区
2. 横浜市 神奈川区
3. 横浜市 西区
4. 横浜市 中区
5. 横浜市 南区
6. 横浜市 保土ヶ谷区
7. 横浜市 磯子区
8. 横浜市 金沢区
9. 横浜市 港北区
10. 横浜市 戸塚区
11. 横浜市 港南区
12. 横浜市 旭区
13. 横浜市 緑区
14. 横浜市 瀬谷区
15. 横浜市 栄区
16. 横浜市 泉区
17. 横浜市 青葉区
18. 横浜市 都筑区
19. 上記以外

3 あなたの現在の婚姻状況についてお答えください。

1. 未婚であり、独身である
2. 既婚であり、婚姻関係にある配偶者がいる（事実婚を含む）
3. その他（FA）

## 出生に関する調査：【本調査】

## ■ 未婚の方にかかっています。

1 自分の一生を通じて考えた場合、あなたの結婚に対する考え方は、次のうちどちらですか？

(SQ3=1)

1. いずれ結婚するつもり
2. 一生結婚するつもりはない

## ■ 「いずれ結婚するつもり」とお答えいただいた方にかかっています。

2 同じ自分の一生を通じて考えた場合、あなたの結婚に対する考え方は、次のうちどちらですか？

(Q1=1)

1. ある程度の年齢までには結婚するつもり
2. 理想的な相手が見つかるまでは結婚しなくてもかまわない

3 あなたが現在独身でいる理由は、次の中から選ぶとすればどれですか。もっとも当てはまると思われる理由をお答えください。

(Q1=1)

1. 結婚するにはまだ若すぎるから
2. 結婚する必要性をまだ感じないから
3. 今は、仕事(または学業)にうちこみたいから
4. 今は、趣味や娯楽を楽しみたいから
5. 独身の自由さや気楽さを失いたくないから
6. 適当な相手にまだめぐり合わないから
7. 異性とうまくつき合えないから
8. 結婚資金が足りないから
9. 家族を養うほどの収入がないから
10. 結婚生活のための住居のめどがたたないから
11. 親や周囲が結婚に同意しない(だろう)から
12. その他:
13. すでに結婚が決まっている

## ■ 既婚の方にかかっています。

4 あなたがご夫婦のお子さんについておたずねします。あなたがこれまでに生んだお子さんは何人ですか？

(現在いらっしゃるお子さんを含め、あなたが生んだお子さんの数をお答えください。)

(SQ3=2)

1. 0人
2. 1人
3. 2人
4. 3人
5. 4人
6. 5人
7. 6人以上

■ 子どもをもつことについての考えについて、  
現実的に考える子どもの数と、理想的な子どもの数についてうかがいます。

5 あなた(あなた方夫婦)は、現実的に、合計何人の子どもをもつおつもりですか？

現在いらっしゃるお子さんの数を含む、合計での人数をお答えください。

※上記設問文下線部は、SQ3=2のみ表示

※選択肢はQ4の回答内容と同じ、もしくはQ4の回答内容より多いもののみ表示

1. 0人(子どもはもたない)
2. 1人
3. 2人
4. 3人
5. 4人
6. 5人
7. 6人
8. 7人
9. 8人
10. 9人
11. 10人以上

## 第4章 今後の市政課題について

6 あなた(あなた方夫婦)にとって、理想的な子どもの数は何人ですか？

※上記設問文下線部は、SCQ 3=2のみ表示

※選択肢はQ4の回答内容と同じ、もしくはQ4の回答内容より多いもののみ表示

1. 0人(子どもはもたない)
2. 1人
3. 2人
4. 3人
5. 4人
6. 5人
7. 6人
8. 7人
9. 8人
10. 9人
11. 10人以上

■ 子どもをもつにあたってのハードルについてうかがいます。

7 あなた(あなた方夫婦)が子どもをもつに当たって、以下の項目はどの程度大きなハードルとなっていますか？

※上記設問文下線部は、SCQ 3=2のみ表示

	とても大きなハードルである	やや大きなハードルである	どちらでもない	あまりハードルにはなっていない	全くハードルにはなっていない
1. 世帯の収入/貯蓄が不足している	5	4	3	2	1
2. 自宅が狭く、子どもを育てるには不適である	5	4	3	2	1
3. 自身・配偶者のどちらかもしくは両方が不妊状態にある	5	4	3	2	1
4. 体方面・健康面で不安を感じている	5	4	3	2	1
5. 子育てについて身近に相談できる相手がいない	5	4	3	2	1
6. 子育てよりも仕事・趣味の活動を重視したい	5	4	3	2	1
7. 自然・公園が少なく、十分に子どもを遊ばせることができない	5	4	3	2	1
8. 保育所など、子どもの預け先が近隣にない	5	4	3	2	1
9. 仕事が忙しく、育児に十分な時間が取れない	5	4	3	2	1
10. 通勤時間が長く、育児に十分な時間が取れない	5	4	3	2	1

8 前問の項目のうち、あなた(あなた方夫婦)が子どもをもつに当たって、最も大きなハードルになっているものをお答えください

※上記設問文下線部は、SCQ 3=2のみ表示

(SA)

1. 世帯の収入/貯蓄が不足している
2. 自宅が狭く、子どもを育てるには不適である
3. 自身・配偶者のどちらかもしくは両方が不妊状態にある
4. 体方面・健康面で不安を感じている
5. 子育てについて身近に相談できる相手がいない
6. 子育てよりも仕事・趣味の活動を重視したい
7. 自然・公園が少なく、十分に子どもを遊ばせることができない
8. 保育所など、子どもの預け先が近隣にない
9. 仕事が忙しく、育児に十分な時間が取れない
10. 通勤時間が長く、育児に十分な時間が取れない

9 あなた(あなた方夫婦)が子どもをもつに当たって、前問のハードルが解消されると仮定した場合、理想的には合計何人の子どもをもつことを希望されますか。

※上記設問文下線部は、SCQ 3=2のみ表示

※選択肢はQ4の回答内容と同じ、もしくはQ4の回答内容より多いもののみ表示

1. 0人(子どもはもたない)
2. 1人
3. 2人
4. 3人
5. 4人
6. 5人
7. 6人
8. 7人
9. 8人
10. 9人
11. 10人以上

■ あなた、あなた方夫婦、及び世帯についてうかがいます。

10 あなた(あなた方夫婦)には、育児の支援をしてくれる親族がいますか？育児の支援が期待できる方を全てお答えください。(いくつでも)

※支援を期待できる方(兄弟姉妹・おじ・おば等)が複数存在し、別々の場所に居住しておられる場合は、あなたの現住地の最も近くにお住いの方を想定してお答えください。

※父母や祖父母・兄弟姉妹等、該当する項目のうちどなたか1人でも支援が期待できる際には、「支援が期待できる」としてお答えください。

SCQ3-1 の場合、選択肢5-8 は非表示

- (MA)
1. あなたの父母
  2. あなたの祖父母
  3. あなたの父母の兄弟(おじ・おば)
  4. あなたの兄弟姉妹
  5. 配偶者の父母
  6. 配偶者の祖父母
  7. 配偶者の父母の兄弟(おじ・おば)
  8. 配偶者の兄弟姉妹
  9. その他の親族(FA)
  10. 親族で支援が期待できる人はいない ←排他

11 前問で「支援が期待できる」とされた方は、どちらにお住まいですか？

※支援を期待できる方(兄弟姉妹・おじ・おば等)が複数存在し、別々の場所に居住しておられる場合は、あなたの現住地の最も近くにお住いの方を想定してお答えください。

(Q10でチェックが入った表側項目のみ表示、Q10=10の場合は本設問スキップ)

SCQ3-1 の場合、選択肢5-8 は非表示

	同居	横浜市内に居住	横浜市の外の神奈川県内に居住	神奈川県以外の関東地方に居住	その他地域に居住
1. あなたの父母	1	2	3	4	5
2. あなたの祖父母	1	2	3	4	5
3. あなたの父母の兄弟(おじ・おば)	1	2	3	4	5
4. あなたの兄弟姉妹	1	2	3	4	5
5. 配偶者の父母	1	2	3	4	5
6. 配偶者の祖父母	1	2	3	4	5
7. 配偶者の父母の兄弟(おじ・おば)	1	2	3	4	5
8. 配偶者の兄弟姉妹	1	2	3	4	5
9. その他の親族	1	2	3	4	5

12 先ほど「支援が期待できない」とされた方は、どちらにお住まいですか？

※支援を期待できない方(兄弟姉妹・おじ・おば等)が複数存在し、別々の場所に居住しておられる場合は、あなたの現住地の最も近くにお住いの方を想定してお答えください。

(Q10でチェックが入らなかった表側項目のみ表示、Q10=10の場合は全項目表示)

SCQ3-1 の場合、選択肢5-8 は非表示

	同居	横浜市内に居住	横浜市の外の神奈川県内に居住	神奈川県以外の関東地方に居住	その他地域に居住	不在(他界・離別等含む)
1. あなたの父母	1	2	3	4	5	
2. あなたの祖父母	1	2	3	4	5	
3. あなたの父母の兄弟(おじ・おば)	1	2	3	4	5	
4. あなたの兄弟姉妹	1	2	3	4	5	
5. 配偶者の父母	1	2	3	4	5	
6. 配偶者の祖父母	1	2	3	4	5	
7. 配偶者の父母の兄弟(おじ・おば)	1	2	3	4	5	
8. 配偶者の兄弟姉妹	1	2	3	4	5	
9. その他の親族	1	2	3	4	5	

## 第4章 今後の市政課題について

**13** あなたの世帯収入(年収)をお答えください。あなたご自身の年収をお答えください。

※、世帯構成員全員分を含めた年収をお答えください。

※、税込金額(諸税支払い前の年収総額)でお答えください

上記設問文のうち、下線はSCQ3=2(既婚)場合のみ表示、斜体はSCQ=1(独身)の場合のみ表示

1. 200万円未満
2. 200～300万円未満
3. 300～400万円未満
4. 400～500万円未満
5. 500～600万円未満
6. 600～700万円未満
7. 700～800万円未満
8. 800～900万円未満
9. 900～1,000万円未満
10. 1,000～1,100万円未満
11. 1,100～1,200万円未満
12. 1,200万円以上

**14** あなた自身、及びあなたの配偶者の従業上の地位をお答えください。

上記設問文のうち、下線はSCQ3=2(既婚)場合のみ表示

回答マトリックスのうち、「あなたの配偶者」列はSCQ3=2(既婚)場合のみ表示

	あなた	あなたの配偶者
1. 正規の職員・従業員	1	2
2. 派遣社員	1	2
3. パート・アルバイト・その他	1	2
4. 会社などの役員	1	2
5. 自営業主	1	2
6. 家族従業者	1	2
7. 家庭内の實仕事(内職)	1	2
8. 無職	1	2
9. 学生	1	2
10. その他	FA	FA

**15** あなた自身、及びあなたの配偶者の学歴をお答えください。

※いずれかの学校に在学中の場合は、現段階の最終学歴をお答えください。

上記設問文のうち、下線はSCQ3=2(既婚)場合のみ表示

回答マトリックスのうち、「あなたの配偶者」列はSCQ3=2(既婚)場合のみ表示

	あなた	あなたの配偶者
1. 小学・中学校卒	1	2
2. 高等学校卒	1	2
3. 専門学校卒	1	2
4. 短大・高専卒	1	2
5. 大学卒	1	2
6. 大学院卒	1	2

参考資料2 未来年表

「第2章1 (2) 市内・周辺の開発予定の整理」、「第3章1 横浜・日本・世界の将来に関する文献調査」において収集した、開発予定や各種将来推計・予測等について、人／企業／都市の視点ごとに、年表形式で取りまとめた。





●横浜市未来年表

<人・企業・都市分野 凡例>  
黒字・・・世界に関する未来予測／赤字・・・日本に関する未来予測／青字・・・横浜に関する未来予測

「第2章1 (2)市内・周辺の開発予定の整理」、「第3章1 横浜・日本・世界の将来に関する文献調査」において収集した開発予定や各種将来推計・予測等について、人／企業／都市の視点ごとに、年表形式で取りまとめたもの

年度	2017	2018	2019	2020	～2025	～2030	～2035	～2040	2041～(2050)	
人口推計 (千人)	総人口	3,733	3,735	3,736	3,735	3,718	3,681	3,629	3,564	3,405
	年少人口	459	454	448	443	414	391	385	383	359
	生産年齢人口	2,361	2,357	2,355	2,351	2,333	2,265	2,142	2,000	1,856
	高齢者人口	912	924	933	941	972	1,025	1,102	1,181	1,190
	高齢化率	24.4%	24.8%	25.0%	25.2%	26.1%	27.8%	30.4%	33.1%	34.9%
市内の動向 (横浜市中期4か年計画「未来のまちづくり戦略」行程表記載事項)	・郊外住宅地再生横浜型モデル構築 ・新港9号岸壁完成	・緑地保全制度地区指定(500ha) ・相鉄線皇川～天王町高架化完成	・全小中学校での放課後の居場所の確保 ・新たなMICE施設完成	・市内事業所の管理職に占める女性割合30%(目標) ・みなとみらい21環境ショーケース ・再生医療臨床研究開始 ・横浜駅西口駅ビル完成 ・新市庁舎供用開始 ・山下ふ頭再開発 一部供用	・横浜駅東口駅前開発 一部完成 ・再生医療臨床研究開始 ・横浜市地震防災戦略減災目標達成	・都市インフラの7割が供用開始40年以上に(2030年)				
国の施策の動向(目標等)				・省エネ住宅義務化(新築) ・訪日外国人旅客数目標4000万人	・新学習指導要領全面実施	・日本全体の総発電電力量に占める再生可能エネルギー等割合目標22-24%(2030年) ・訪日外国人旅客数目標6000万人(2030年) ・次世代自動車普及率目標50-70%(2030年)				
市内開催の大規模イベント等	・全国都市緑化よこはまフェア ・横浜トリエンナーレ	国際ソタ世界大会	アフリカ開発会議(TICAD)(誘致計画)	国際矯正歯科会議世界大会						
国内開催の大規模イベント等			ラグビーワールドカップ2019	東京2020オリンピック・パラリンピック	ワールドマスターズゲーム関西(2021年)	愛知名古屋アジア競技大会(2026年)				
人	人口			・横浜市の総人口が2019年に約373.6万人でピークを迎える	・2010年には約2.6億人である新興国の富裕層人口は、2020年には約6.9億人となり、2015年まではEUを、2020年まではG7を超える。	・世界全体の人口が約85億人になる(2030年) ・日本の人口が1億1,661万人に減少する(2030年) ・日本における高齢化率が31.6%になる(2030年) ・労働力率が経済再生・労働参加進展シナリオで60.8%となる(2030年) ・労働力率がゼロ成長・労働参加現状シナリオで55.5%となる(2030年)	・世界全体の人口は約92億人になる(2015年時点で約73億人)(2040年) ・地域別人口はアジア51億人、北アメリカ4億人、中央・南アメリカ8億人、アフリカ21億人、オセアニアが0.5億人になり、アジアとアフリカで世界の3/4以上の人口、79%を占めるようになる(2040年) ・インドの人口が最も多く16.2億人、次いで中国が13.8億人、その次がナイジェリアが4.4億人になっている(2040年) ・ドイツの高齢化率が相対的に高くなり、32%に達する(2040年)	・世界全体の人口は約97億人になる(35年間で約30%増加)(2050年) ・世界における日本の位置は、世界17位(約9700万人)になっている(2015年時点で世界11位)(2050年)	・日本の人口は1億人を割り9,707万人となる。(2050年) ・日本における高齢化率は38.8%になり、人口の約4割が65歳以上の高齢者となる(2050年) ・人口ピラミッドは少子高齢化の進展により「つぼ型」への変化する。(2050年) ・老年従属人口指数70%と世界の歴史上最大の比率となる(2050年)	
	医療福祉・健康		・iPS細胞初期化メカニズムの解明が行われる		・社会保障給付費が約149兆円となる(2025年) ・入院ニーズが全国平均では12%の増加、千葉県、神奈川県、埼玉県、東京都を合わせた東京圏で22%増になる(2025年) ・「再生医療用iPS細胞の作製・供給と安全性確保」「革新的な肝細胞操作技術による器官産生技術の確率」「疾患研究・創薬のための疾患特異的iPS細胞の作製・評価・バンク構築」の実現が見込まれる(2025年)	・再生医療の国内市場規模が約1兆円になる(2030年)	・医療・介護人員が不足し、東京圏では約80～90万人のマンパワーが必要とされる。(2040年) ・認知症患者の推計は802万人、多い場合には953万人となる(2040年)	・再生医療の世界市場は製品・加工品で38兆円、周辺産業では15兆円、計53兆円となる(2050年) ・平均寿命が男性83.55年、女性90.29年となる(2050年) ・再生医療の国内市場規模が約2.5兆円になる(2050年)		
	ライフスタイル				・「労働参加が進むケース」の想定において(2010年対比)高齢者約150万人規模の就労拡大がある(2020年)		・生涯未婚率が男性で約30%、女性で約20%となる(2035年)	・日本でも欧州並みの女性の労働力率が実現される(2040年)	・資金分布の二極化が進み、平均的なOECD加盟国で、税引き前所得格差が30%拡大する(2050年)	



●横浜未来年表

＜人・企業・都市分野 凡例＞  
 黒字・・・世界に関する未来予測／赤字・・・日本に関する未来予測／青字・・・横浜に関する未来予測

「第2章1 (2)市内・周辺の開発予定の整理」、「第3章1 横浜・日本・世界の将来に関する文献調査」において収集した開発予定や各種将来推計・予測等について、人／企業／都市の視点ごとに、年表形式で取りまとめたもの

年度	2017	2018	2019	2020	～2025	～2030	～2035	～2040	2041～(2050)
企業	経済					・2030年代後半以降、世界全体の中間所得層の購買力の約50%以上を、インド・中国の2か国の中間所得層が占めるようになる(2030)			・中国、インドの2つの大国で世界のGDPの約40%を占める(2050年) ・「アジアの世紀」シナリオで、世界のGDPの50%以上をアジアが占める(2050年) ・「中進国の夏」シナリオで、アジアのGDPシェアは31%にとどまる(2050年) ・「アジアの世紀」シナリオで中国が世界最大の経済大国になった場合、中国のGDPの拡大規模は日本の4倍に匹敵し、最大の貿易相手国であるだけでなく、最大の直接投資先になる(2050年) ・2030～50年の日本の実質GDP成長率は、各国内閣府調査機関、研究プロジェクトの推計では、概ねマイナス成長から1%成長未満となる(2050年)
	環境・エネルギー				・米園は原油の純輸出国になる(2025年)	・日本全体で総発電電力量に占める再生可能エネルギー等の割合が2030年に22～24%になる(目標)(2030年)		・一次エネルギー消費量が2010年の1.4倍に増加する(2040年) ・天然ガス需要と供給が最も急激に成長する(2040年) ・北米の原油生産が2014年対比で約40%程度増加する(2040年) ・シェールオイルが世界の原油生産の約1割を占める(2040年) ・世界の二酸化炭素排出量は、一次エネルギー消費の約8割が化石燃料でまかなわれた場合、2011年の31.8Gtから1.4倍の44.8Gtにまで増加。増分の約7割はアジアに由来(2040年) ・世界の再生可能エネルギーによる一次エネルギーの供給量は、2012年対比で約2倍になる(2040年) ・CO2フリー水素の製造、輸送、貯蔵が本格化する(2040年)	・一次エネルギー消費の増加分の大半は、アジア・アフリカ・中東を中心とした非OECD諸国が占める(2050年) ・世界のエネルギー消費量の増加に伴い、世界の平均気温はさらに上昇する(2100年) ・(省エネルギーや低炭素技術が進展した技術進展ケースの場合には)世界のCO2排出量は現在と同じ水準で推移する(2050年) ・食糧生産を現在の1.55倍に引き上げる必要がある(2050年) ・世界の穀物消費量は2010年の約22億トンから約1.35倍の約30億トンになる(2050年) ・世界の食肉消費量は2.69億トンから約1.73倍の4.64億トンに増加する(2050年) ・日本のエネルギー消費量は、経済成長の停滞に伴い減少。成長シナリオで2010年度比で約10%減(2040年) ・日本でも世界と同様に今後100年にわたって気温の上昇が予測(2100年) ・日本でのCO2排出量は技術進展等により2005年度比で約28～58%削減される可能性がある(2050年)
	産業・ビジネス/科学技術				・世界で250億個の端末がインターネットに接続される ・国内で約9億個の端末がインターネットに接続される ・日本での訪日外国人旅客数が4,000万人に達する(目標)	・農業就業者数は2010年の約219万人から、2025年には約170万人と、約49万人程度減少する ・国内の人工知能市場規模が8兆9,620億円に。(2030年) ・日本の労働人口の49%が人工知能やロボット等で代替可能に。(2030年) ・日本の訪日外国人旅客数が6,000万人に。(2030年)	・世界の旅行者数は2010年から倍増し、2030年には18億人になる(2030年) ・自動運転車の年間世界販売台数が約1,180万台になる(2035年) ・ロボット産業市場規模が9.7兆円になる。(2035年)		・2050年以降に、使用中の自動車のほとんどが自動運転車に置き換わる可能性
都市	まちづくり/インフラ、交通					・スマートシティを構成する主要要素であるエネルギー分野に投資される金額が3500兆円以上に達する(2030年) ・次世代自動車の普及率が政府目標で50～70%になる。(2030年)	・世界の航空旅客需要は、2015年の航空旅客輸送量6兆5,282億人kmから約2.5倍の16兆3,546億人kmになる。(2035年) ・空家率が30.2%に増加する。(2033年) ・インフラの維持管理・更新費が2018年度の約3.6兆円から約4.6～5.5兆円程度になる(2033年) ・首都直下型地震の発生確率は70%(2004年から2034年までの期間)(2034年)		
	交通インフラ・周辺開発(2-1(2))	・羽田空港跡地第1ゾーンの開発事業者が決定	・国道357号線の東京港トンネル開通	・銀座～晴海間BRT運行開始 ・神奈川東部方面線開業(相鉄・JR直通線)	・羽田空港の国際線発着回数が年間12.9万回に ・羽田空港跡地第2ゾーンが開業 ・三環状道路が一部を除き供用 ・横浜環状南線開通	・横浜環状北西線開通(2021年) ・神奈川東部方面線開業(相鉄・東急直通線)(2022年)	・中央新幹線(リニア)の開業(2027年)		

