

令和4年度 神奈川区丘陵部における
行動実態調査報告書

令和5年3月

横浜市 神奈川区

目 次

1. 行動実態調査アンケートの実施概要	1-1
2. 報告書における用語の定義	2-1
3. データを用いた丘陵部の現状分析	3-1
3.1 丘陵部における人口分布（250mメッシュ）	3-1
3.2 地形	3-3
3.3 交通	3-5
3.3.1 バス路線	3-5
3.3.2 平日日中（12時台）運行本数	3-7
3.4 バス停勢圏・駅勢圏の居住状況	3-9
3.4.1 道路条件、地形を考慮したバス停勢圏・駅勢圏の人口推測	3-9
3.4.2 公共交通不便地域の人口分布	3-13
3.5 パーソントリップ調査結果の分析	3-15
3.5.1 分析に用いたパーソントリップ調査の概要	3-15
3.5.2 パーソントリップ調査回答者の年齢構成	3-16
3.5.3 自宅から駅までの距離	3-17
3.5.4 外出率	3-18
3.5.5 目的別の代表交通手段分担率	3-19
3.5.6 通勤目的地	3-21
3.5.7 趣味・娯楽・食事の目的地	3-22
4. 行動実態調査アンケート集計結果	4-1
4.1.1 回答者の属性	4-1
4.1.2 お出かけの困りごと	4-24
4.1.3 日ごろの外出	4-33
4.1.4 子育てにおける外出	4-67
4.1.5 今後の交通手段・買物サービス	4-76
5. 取組の方向性の考察	5-1
5.1 課題	5-1
5.2 取組の方向性	5-2
5.2.1 既存バス路線の維持に向けたバス利用促進	5-2
5.2.2 非高齢者層にむけた地域交通補完策としてのシェアサイクル活用	5-3
5.2.3 高齢者層にむけた買い物支援の取組	5-4

1. 行動実態調査アンケートの実施概要

(1) 調査目的

神奈川区では、神奈川区西部に位置する三枚町、菅田町、羽沢町、羽沢南一～四丁目（「丘陵部」と総称し、以下同じ。）にお住まいの方に対して、お住まいのエリアに関することや、日常における行動経路などお聞きし、地域の方が感じている課題やニーズを把握し、民間企業等との連携も含めた地域交通への対応策や将来的なまちのあり方等を検討するため、アンケート調査を実施した。

(2) 調査方法

調査エリア：三枚町、菅田町、羽沢町、羽沢南一～四丁目（以降、羽沢南という。）

調査対象：対象エリアに居住する 3,000 世帯の世帯主、及び同居の方 1 名。

いずれも 18 歳以上を対象。

対象の抽出方法：住民基本台帳から無作為抽出

配付世帯数：3,000 世帯

回収票数：2,234 票

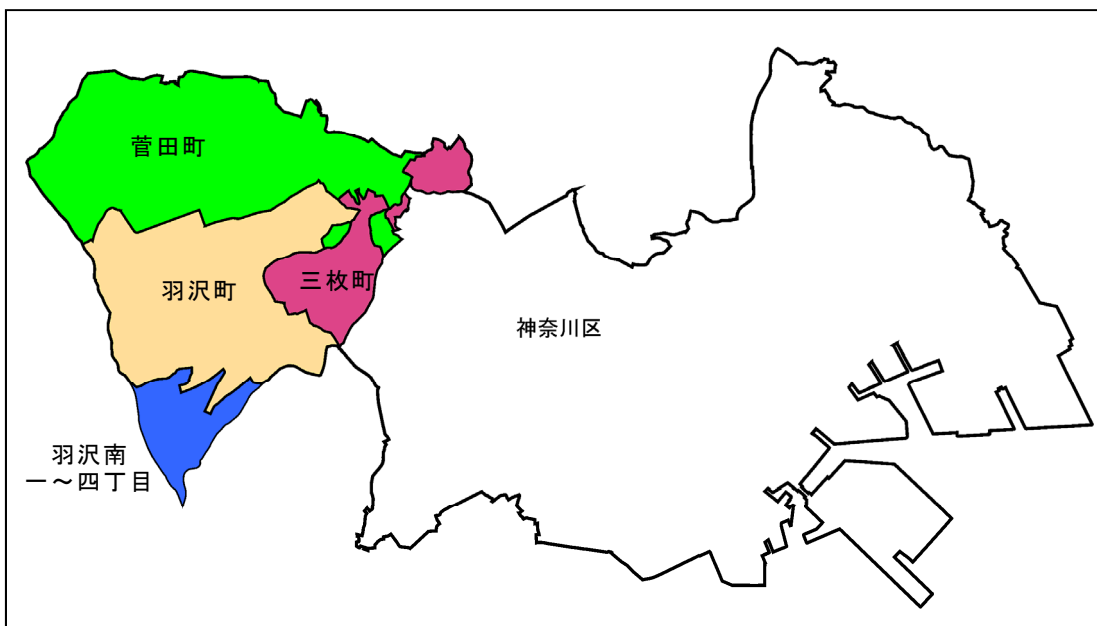
回収率：37.2%（配布票数全体）、48.3%（世帯主のみ）

調査期間：令和 4 年 10 月 19 日（水）～11 月 25 日（金）

調査方法：調査票は郵送による発送とし、回答は郵送又はインターネットで回収

集計・分析に関する受託者：一般財団法人計量計画研究所

【調査エリア】



(3) 調査票

整理番号：

神奈川区丘陵部における行動実態調査アンケート 所要時間目安：5分

いただいた回答は本調査の目的以外には利用しません。集計後は神奈川区役所が責任をもって処分します。
アンケート内の『丘陵部エリア』の記載は、三枚町・菅田町・羽沢町・羽沢南一〜四丁目をまとめた総称とし、調査の集計上使用します。

【1】 あなた自身についてお聞きします。

各項目について、該当するものを1つ選び○をつけてください。

(1) 世帯主との続柄	1. 本人	2. 本人以外	
(2) 年齢	1. 18~64 歳	2. 65~74 歳	3. 75 歳以上
(3) 性別	1. 男性	2. 女性	3. その他
(4) 居住地	1. 三枚町	2. 菅田町	3. 羽沢町 4. 羽沢南一〜四丁目
(5) 世帯構成	1. ひとり暮らし	2. 夫婦のみ	3. 親と子(2世代) 4. 祖父母と親と子(3世代) 5. その他()
(6) 就業状況	1. フルタイムもしくはパートタイム等の仕事をしている 2. 学生 3. 専業主婦・主夫・無職 4. その他		
(7) 最寄り駅までかかる時間(徒歩)	1. 5分程度	2. 10分程度	3. 20分程度 4. 30分程度 5. 40分以上 6. わからない
(8) 最寄りのバス停までかかる時間(徒歩)	1. 5分程度	2. 10分程度	3. 20分程度 4. 30分程度 5. 40分以上 6. わからない
(9) 自動車運転免許	1. 持っている	2. 持っているが返納予定(年後)	3. 既に返納した 4. 持っていない
(10) 車の所有	1. 世帯で所有している 2. 所有していない		
(11) 自動二輪車・原付の所有	1. 世帯で所有している 2. 所有していない		
(12) 自転車の所有	1. 電動アシスト自転車	2. 1. 以外の自転車	3. 所有していない
(13) 健康状態	1. 特に問題ない	2. 一部で介助が必要	3. 常に介助が必要
(14) 徒歩で無理なく休まずに移動できる時間	1. 5分程度	2. 10分程度	3. 20分程度 4. 30分程度 5. 40分以上 6. わからない
(15) スマートフォンの所有	1. 所有している 2. 所有していない		
(16) 居住年数	1. 3年未満	2. 3~5年未満	3. 5~10年未満 4. 10~20年未満 5. 20年以上
(17) 居住形態	1. 戸建て	2. マンション・アパート	3. その他()
(18) 定住意向	1. 今後も住み続ける 2. 将来的に引っ越す予定 3. わからない		

【2】 お出かけの困りごとについてお聞きします。

(1) 普段の外出におけるお困りの度合を教えてください。(〇は1つ)

- | | |
|---------------|----------------------|
| 1. 特に問題ない | 2. 特に外出する必要がない |
| 3. 外出できているが大変 | 4. 外出したいが、なかなか外出が難しい |

【2】(1)で「外出できているが大変」「外出したいが、なかなか外出が難しい」と答えた方にお尋ねします。

(2) 普段の外出で困っていることを手段ごとに教えてください。(あてはまるものすべてに〇)

徒歩・自転車	1. 目的地が遠い 2. 坂が大変 3. 重い荷物を運ぶのが大変 4. 体力的に厳しい 5. その他 ()
自動車	1. 運転が不安 2. 送迎してもらうことに気を遣う 3. 送迎してもらうため好きな時間に外出できない 4. 維持費用が掛かる 5. その他 ()
電車	1. 駅まで遠い 2. 駅までの坂がづらい 3. 本数が少ない 4. 目的地まで乗り換えが多い 5. 乗り降りが大変 6. その他 ()
バス	1. バス停まで遠い 2. バス停までの坂がづらい 3. 本数が少ない 4. 目的地まで乗り換えが多い 5. 乗り降りが大変 6. その他 ()

【3】 あなたの日ごろの外出についてお聞きします。

問1 食料品や日用品の買い物での外出について

(1) 食料品や日用品の買い物で、最もよく行く行き先を教えてください。(〇は1つ)

- | | | | |
|----------------|-------------|-----------|-------------|
| 1. 大野屋菅田店 | 2. フジ菅田店 | 3. フジ鳥山店 | 4. ユーコーブ片倉店 |
| 5. そうてつローゼン笹山店 | 6. マルエツ西谷店 | 7. 新横浜駅周辺 | 8. 鴨居駅周辺 |
| 9. 横浜駅周辺 | 10. その他 () | | |

(2) (1)に行く頻度を教えてください。(〇は1つ)

- | | | | |
|-------------|-----------|--------------|-----------|
| 1. ほぼ毎日 | 2. 週に4~5回 | 3. 週に2~3回 | 4. 週に1回程度 |
| 5. 2週間に1回程度 | 6. 月に1回程度 | 7. 月に1回より少ない | |

(3) (1)に行く際に、よく使う交通手段を教えてください。(乗り継ぐ場合はあてはまるものすべてに〇)

- | | | | | | |
|-------------|---------------|-------------|-------|-------|---------|
| 1. 徒歩 | 2. 自転車 | 3. 自動二輪車・原付 | 4. バス | 5. 電車 | 6. タクシー |
| 7. 車(自分が運転) | 8. 車(自分以外が運転) | 9. その他 () | | | |

(4) (1)によく行く日時を教えてください。(〇は1つ)

- | | | | |
|----------|----------|-----------------|---------|
| 1. 平日の午前 | 2. 平日の午後 | 3. 平日の夜間(18時以降) | 4. 土日祝日 |
|----------|----------|-----------------|---------|

問2 通院での外出について

(1) 通院時に最もよく行く行き先を教えてください。(〇は1つ)

1. 丘陵部エリア内の病院・診療所 2. 常盤台病院 3. JCHO 横浜保土ヶ谷中央病院
4. 横浜市立市民病院 5. 竹山病院 6. 新横浜駅周辺 7. 鴨居駅周辺
8. 横浜駅周辺 9. その他()

(2) (1) に行く頻度を教えてください。(〇は1つ)

1. 週に2~3回 2. 1週間に1回程度 3. 月に1回程度 4. 2か月に1回程度
5. 3か月に1回程度 6. 3か月に1回より少ない

(3) (1) に行く際に、よく使う交通手段を教えてください。(乗り継ぐ場合はあてはまるものすべてに〇)

1. 徒歩 2. 自転車 3. 自動二輪車・原付 4. バス 5. 電車 6. タクシー
7. 車(自分が運転) 8. 車(自分以外が運転) 9. その他()

(4) (1) によく行く日時を教えてください。(〇は1つ)

1. 平日の午前 2. 平日の午後 3. 平日の夜間(18時以降) 4. 土日祝日

問3 通勤・通学での外出について

(1) 通勤や通学による外出がありますか。(〇は1つ)

1. 通勤している 2. 通学している 3. 通勤・通学による外出はない

【3】問3(1)で「通勤している」「通学している」と答えた方にお尋ねします。

(2) 通勤・通学の目的地を教えてください。(〇は1つ)

1. 丘陵部エリア内 2. 新横浜駅周辺 3. 鴨居駅周辺 4. 横浜駅周辺 5. 都内
6. その他()

(3) 通勤・通学の際に、よく使う交通手段を教えてください。(乗り継ぐ場合はあてはまるものすべてに〇)

1. 徒歩 2. 自転車 3. 自動二輪車・原付 4. バス 5. 電車
6. タクシー 7. 車(自分が運転) 8. 車(自分以外が運転) 9. その他()

【3】問3(3)で「電車」に〇をつけた方にお尋ねします。

(4) 乗車駅を教えてください。(〇は1つ)

1. 羽沢横浜国大駅 2. 新横浜駅 3. 片倉町駅 4. 鴨居駅 5. 西谷駅
6. 横浜駅 7. その他()

問4 趣味・娯楽・食事での外出について

(1) 趣味や娯楽、食事での外出で、最もよく行く行き先を教えてください。(〇は1つ)

1. 丘陵部エリア内 2. 新横浜駅周辺 3. 鴨居駅周辺 4. 横浜駅周辺
5. その他()

(2) (1) に行く頻度を教えてください。(〇は1つ)

1. ほぼ毎日 2. 週に4~5回 3. 週に2~3回 4. 週に1回程度
5. 2週間に1回程度 6. 月に1回程度 7. 月に1回より少ない

(3) (1)に行く際に、よく使う交通手段を教えてください。(乗り継ぐ場合はあてはまるものすべてに○)

1. 徒歩 2. 自転車 3. 自動二輪車・原付 4. バス 5. 電車 6. タクシー
7. 車(自分が運転) 8. 車(自分以外が運転) 9. その他()

(4) (1)によく行く日時を教えてください。(○は1つ)

1. 平日の午前 2. 平日の午後 3. 平日の夜間(18時以降) 4. 土日祝日

【4】子育てにおける外出についてお聞きします。

問1 未就学児との外出について

(1) 世帯に未就学児はいらっしゃいますか。(○は1つ)

1. いる 2. いない

【4】問1(1)で「いる」と答えた方にお尋ねします。

(2) 未就学児のお子さんと一緒に出掛けるところを教えてください。(あてはまるものすべてに○)

1. 保育園・幼稚園・託児所 2. 公園 3. 地区センター・地域ケアプラザ
4. かなーちえ 5. つどいの広場しゅーくるーむ 6. 保育園の園庭開放・育児講座
7. 横浜市立神奈川図書館 8. ショッピングセンター
9. すくすくかめっ子～親子のたまり場～ 10. その他()

(3) 「つどいの広場しゅーくるーむ」に行く際に、よく使う交通手段を教えてください。
(乗り継ぐ場合はあてはまるものすべてに○)

1. 徒歩 2. 自転車 3. バス 4. 電車 5. タクシー 6. 車(自分が運転)
7. 車(自分以外が運転) 8. その他()
9. つどいの広場しゅーくるーむに行かない

(4) 「かなーちえ」、「つどいの広場しゅーくるーむ」、「すくすくかめっ子～親子のたまり場～」について課題があれば教えてください。(あてはまるものすべてに○)

1. 施設の内容が不満足 2. 施設へのアクセスが困難
3. 施設が混んでいる 4. 知らない・聞いたことがない
5. その他()

問2 小中学生との外出について

(1) 世帯に小中学生はいらっしゃいますか。(○は1つ)

1. いる 2. いない

【4】問2(1)で「いる」と答えた方にお尋ねします。

(2) お子さんは習いごと(塾やスポーツなど)をされていますか。(○は1つ)

1. している(具体的な内容:) 2. していない

【4】問2(2)で「している」と答えた方にお尋ねします。

(次ページの(3)(4)について回答ください)

(3) 習いごとへの交通手段について教えてください。(乗り継ぐ場合はあてはまるものすべてに○)

1. 徒歩 2. 自転車 3. バス 4. 電車 5. タクシー
6. 車(回答者が運転) 7. 車(回答者以外が運転) 8. その他()

(4) 習いごとへの移動について困りごとがあれば教えてください。(あてはまるものすべてに○)

1. 一人で行かせるのが不安 2. バスなどの時間が合わない
3. 送迎が負担である 4. その他()

【5】 今後の交通手段・買物サービスについてお聞きします。

問1 タクシーについて

(1) タクシーの利用頻度を教えてください。(○は1つ)

1. 毎日 2. 週1回以上 3. 月1回以上 4. 不定期 5. 利用しない

【5】 問1(1)で「毎日」「週1回以上」「月1回以上」と答えた方にお尋ねします。

(2) どのような目的でタクシーを利用しますか。(あてはまるものすべてに○)

1. 買い物 2. 通院 3. 通勤 4. その他(具体的に:)

【5】 問1(1)で「不定期」「利用しない」と答えた方にお尋ねします。

(3) 定期的にご利用しない理由を教えてください。(あてはまるものすべてに○)

1. 別の移動手段があるため、タクシーを利用する必要がない 2. 経済的負担が大きい
3. 予約が面倒である 4. その他(具体的に:)

(4) 近隣のスーパーまで片道いくら以下であれば、タクシーを利用をしますか。(○は1つ)

1. 300円 2. 500円 3. 1,000円 4. 1,500円 5. 金額によらず利用しない

問2 シェアサイクルについて

(1) シェアサイクルを利用したことがありますか。(○は1つ)

1. ある 2. ない 3. シェアサイクルを知らない

シェアサイクルとは、有料で自転車を貸し出すサービスで、その事業者の設置するポート(駐輪場)であれば、借りたところ以外でも返却できることが特徴です。

(2) シェアサイクルのポートがあったら便利だと思う場所を教えてください。(あてはまるものすべてに○)

1. 駅 2. 店舗 3. 病院 4. 自宅周辺 5. その他 6. 特になし
⇒1~5に○をつけた方は、具体的な場所があれば記載ください。()

(3) シェアサイクルのポートが(2)にできた場合、どれくらい利用しますか。(○は1つ)

1. 毎日 2. 週1回以上 3. 月1回以上
4. 不定期 5. 利用しない

【5】 問2(3)で「不定期」「利用しない」と答えた方にお尋ねします。

(4) 定期的にご利用しない理由を教えてください。(あてはまるものすべてに○)

1. 自転車に乗らない 2. 自転車を所有している 3. 利用料金が高い
4. 使い方が分からない 5. その他()

問3 羽沢横浜国大駅開業と相鉄・東急直通線開通について

(1) 羽沢横浜国大駅ができたことにより、主に利用する駅が変わりましたか。(〇は1つ)

1. 変わった 2. 変わっていない

(2) 相鉄・東急直通線の開通(令和5年3月予定)により、主に利用する駅が変わりますか。(〇は1つ)

1. 直通後は羽沢横浜国大駅を利用 2. 直通後は新横浜駅を利用
3. 変わる予定はない(すでに羽沢横浜国大駅や新横浜駅を利用している場合も含む。)

【5】問3(2)で「直通後は羽沢横浜国大駅を利用」と答えた方にお尋ねします。

(3) 羽沢横浜国大駅への交通手段を教えてください。(乗り継ぐ場合はあてはまるものすべてに〇)

- | | |
|-------|--|
| 羽沢 | 1. 徒歩 2. 自転車 3. 自動二輪車・原付 4. バス 5. タクシー |
| 横浜国大駅 | 6. 車(自分で運転) 7. 車(自分以外が運転) 8. その他() |

【5】問3(2)で「直通後は新横浜駅を利用」と答えた方にお尋ねします。

(4) 新横浜駅への交通手段を教えてください。(乗り継ぐ場合はあてはまるものすべてに〇)

- | | |
|------|--|
| 新横浜駅 | 1. 徒歩 2. 自転車 3. 自動二輪車・原付 4. バス 5. タクシー |
| | 6. 車(自分で運転) 7. 車(自分以外が運転) 8. その他() |

問4 店舗に行く以外の買い物について

(1) 食料品や日用品の買い物について、店舗に行く以外の方法を利用したことがありますか。(あてはまるものすべてに〇)

1. インターネットを利用した買い物
2. 移動販売 3. 電話・FAX・紙の注文票による買い物
4. その他(具体的に:) 5. 利用したことがない

【5】問4(1)で「移動販売」「電話・FAX・紙の注文票による買い物」「その他」「利用したことがない」に〇をつけた方にお尋ねします。

(2) インターネットでの買い物をしない理由を教えてください。(あてはまるものすべてに〇)

1. 使い方が分からない 2. クレジットカード決済を利用したくない
3. 実際に商品をみないと買う気がしない 4. 商品が少ない
5. 買ってすぐに届かない 6. 商品受取りの立ち合いが面倒(宅配ボックスがない)
7. パソコンやスマートフォンがない
8. その他(具体的に:)

(3) インターネット操作の補助などのサポートがある場合、インターネットを利用して買い物をしたいですか。(〇は1つ)

1. 積極的に使いたい 2. 試しに使ってみたい 3. 使わない 4. わからない



質問はこれで終了です。ご協力ありがとうございました!



《参考》調査票に同封した送付書

神奈川県丘陵部における行動実態調査

～ 皆さまの声を聞かせください！！ ～

回答期限 令和4年11月25日（金）

日頃より、神奈川県丘陵部にご理解、ご協力をいただき、誠にありがとうございます。

さて、この度、神奈川県の丘陵部（区西部エリア）にお住まいの方に対して、お住まいのエリアに関する意識や日常における行動経路などをお聞きし、今後の区政運営の参考とするため、次のとおり調査を実施します。

【調査概要】

- ・神奈川県丘陵部（区西部エリア）にお住まいの方に対して、お住まいのエリアに関することや、日常における行動経路などをお聞きし、地域の方が感じている課題やニーズを把握するとともに、将来的なまちのあり方や民間企業との連携も含めた地域交通への対応策の検討等をするため、調査を実施します。
- ・対象エリアは神奈川県の丘陵部（三枚町、菅田町、羽沢町、羽沢南一～四丁目）とし、無作為で抽出した3,000世帯にアンケート用紙をお送りしています。
- ・調査の概要については、神奈川県のホームページにも掲載しています。また、調査結果につきましても、区のホームページ等で公表予定（3月下旬）です。

神奈川県丘陵部における行動実態調査 [検索Q](#)

【回答方法】

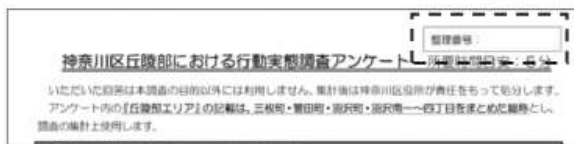
- ・この調査は、封筒の宛名のご本人と18歳以上の同居人1名（同居している方がいらっしゃる場合のみ）がお答えください。
- ・回答方法については、郵送かインターネットのいずれか1つをお選びください。
- ・いただいた回答は本調査の目的以外には利用しません。また、集計後は神奈川県丘陵部が責任をもって処分します。
- ・回答内容は統計的に処理しますので、個人が特定されることはありません。
- ・アンケート用紙右上の整理番号は、1人の方が複数回、回答することを避けるために附番しており、個人の特定はされません。

郵送で回答する場合

- ・ご記入が終わりましたら、同封の返信用封筒（切手不要）にアンケート用紙を入れて上記の回答期限までに郵便ポストへご投函ください。
- ・アンケート用紙や返信用封筒に、ご住所やお名前をご記入いただく必要はありません。
- ・アンケート用紙のご記入にあたっては、該当する項目の番号を○で囲んでください。その他（ ）は、（ ）内に具体的な回答をご記入ください。

インターネットで回答する場合

- ・二次元コードを読み取れる電子機器にて、下記のコードを読み込み「横浜市電子申請・届出サービス」から、上記の回答期限までにご回答ください。
- ・なお、ご回答の際は、アンケート用紙右上に記載の整理番号を入力してください。



◆調査に関するお問合せ先◆ 横浜市神奈川区役所 区政推進課 企画調整係

TEL : 045-411-7028 FAX : 045-314-8890 Eメール : kg-kikaku@city.yokohama.jp

2. 報告書における用語の定義

(1) 集計結果の見方

図（グラフ）の中で使用されているアルファベット「n」は、別記しない限り、アンケートの設問に対する回答者数を表す。

回答の比率（すべて百分率（%）で表示）は、その設問の回答者数を基数（件数）として算出している。したがって、複数回答の設問の場合、すべての比率を合計すると100%を超える場合がある。また、小数点第2位以下を四捨五入して算出しているため、単一回答の設問の場合に合計が100%にならない場合がある。

(2) 報告書における用語の定義

丘陵部	三枚町、菅田町、羽沢町、羽沢南一～四丁目の総称
高齢・高齢者	65歳以上の回答者を指す。（世界保健機関(WHO)の定義を参照）
非高齢・非高齢者	18歳以上64歳以下の回答者を指す。
前期高齢・前期高齢者	65歳以上74歳以下の回答者を指す。
後期高齢・後期高齢者	75歳以上の回答者を指す。
駅勢圏	駅の勢力が及ぶ範囲。歩いて駅に行くことができる範囲とし、道路を経路として経路距離800m以内で駅まで到達できる範囲を指す。 （800mは、都市構造の評価に関するハンドブック（国土交通省都市局都市計画課）を参照。バス停勢圏の300mも同じ。）
バス停勢圏	バス停の勢力が及ぶ範囲。歩いてバス停に行くことができ、かつ誘致距離を考慮し、道路を経路として経路距離300m以内でバス停まで到達できる範囲を指す。
バス停勢圏（勾配考慮）	歩行における勾配負荷を考慮した上で、歩いてバス停に行くことができる範囲。 標高差を水平距離に換算しバス停までの距離を算出し、道路を経路として経路距離300m以内でバス停まで到達できる範囲を指す。 ◇標高差の換算方法 下記研究を参照し、標高差1m=水平距離12mと換算する。本報告書内の勾配負荷の考慮において同じ。 ※早内玄・中村文彦・有吉亮・田中伸治・三浦詩乃：高低差・勾配の交通手段選択への影響に関する研究，土木学会論文集D3（土木計画学），Vol.75，No.5（土木計画学研究・論文集第36巻），I_565-I_574，2019.

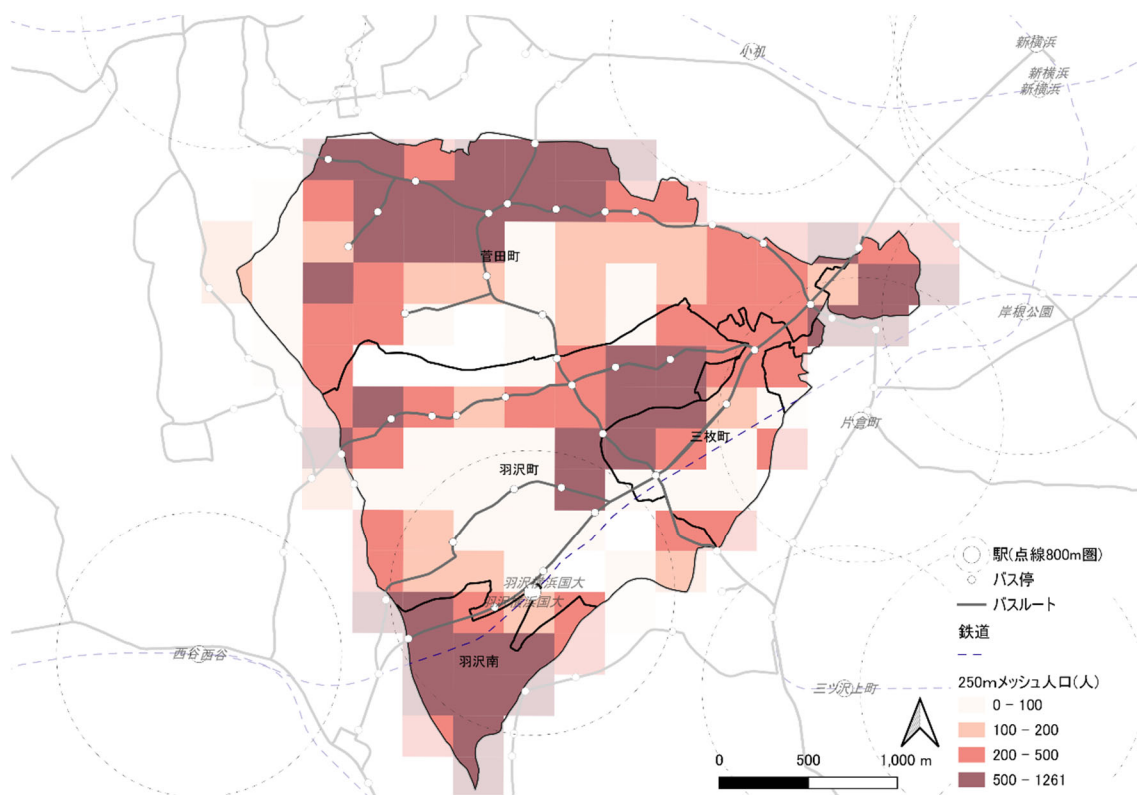
バス停勢圏(勾配非考慮)	バス停勢圏のうち、勾配負荷を考慮すると、経路距離 300m で到達できない範囲。 バス停勢圏＝バス停勢圏(勾配考慮)＋バス停勢圏(勾配非考慮)
駅勢圏(勾配考慮)	歩行における勾配負荷を考慮した上で、歩いて駅に行くことができる範囲。 標高差を水平距離に換算し駅までの距離を算出し、道路を経路として 800m 以内で駅まで到達できる範囲を指す。
駅勢圏(勾配非考慮)	駅勢圏のうち、勾配負荷を考慮すると、経路距離 800m で到達できない範囲。 駅勢圏＝駅勢圏(勾配考慮)＋駅勢圏(勾配非考慮)
バス停・駅勢圏外	バス停勢圏・駅勢圏のいずれにも含まれない範囲
公共交通不便地域	バス停勢圏(勾配考慮)・駅勢圏(勾配考慮)のいずれにも含まれない範囲。 歩行における勾配を考慮すると、バス停まで経路距離 300m 以内、駅まで経路距離 800m 以内で到達できない範囲。
トリップ	パーソントリップ調査結果の分析(3.5に記載)において、回答者が目的をもって、ある地点から別地点へ移動する単位をトリップという。1回の移動でいくつかの交通手段を乗り換えた場合は全体で1トリップと数える。
代表交通手段	パーソントリップ調査結果の分析(3.5に記載)において、1トリップでいくつかの交通手段を乗り換えた場合、その中の主な交通手段のことを『代表交通手段』という。主な交通手段の集計上の優先順位は、鉄道(電車)、バス、自動車、自動二輪車・原付、自転車、徒歩の順とする。 丘陵部の行動実態調査の集計結果分析においても代表交通手段の考え方をを用いて分析を行う。
代表交通手段分担率	ある交通手段のトリップ数のトリップ総量に占める割合
乗合交通勢圏	歩行における勾配負荷を考慮した上で経路距離 300m 以内に乗合交通ルートに到達できる範囲。乗合交通バス停などを設置せずルート上のどこでも乗れるという条件で想定。
移動販売勢圏	歩行における勾配負荷を考慮した上で経路距離 500m 以内に移動販売候補地に到達できる範囲。

建物居住推測人口	250m メッシュ人口（令和2年度国勢調査）を、メッシュ内に存在する建物に一律に居住していると仮定し、建物容積で按分し付与した建物ごとの推測人口。
各勢圏の人口推測値	各勢圏内に居住する人口の推測値。各勢圏内に存する建物の建物居住推測人口を合計して算出。

3. データを用いた丘陵部の現状分析

3.1 丘陵部における人口分布（250mメッシュ）

- 人口が多い250mメッシュは、概ねバス路線に近接し分布している。
- 他エリアと比較すると、菅田町はバス路線から離れたところに200人以上が居住するメッシュが多数存在する。
- 人口メッシュの生じていないエリアは市街化調整区域（市街化を抑制すべき区域として横浜市が都市計画決定している区域）のエリアとほぼ合致する。



出典：国勢調査（令和2年度）

図 3-1 丘陵部における人口分布（250mメッシュ）

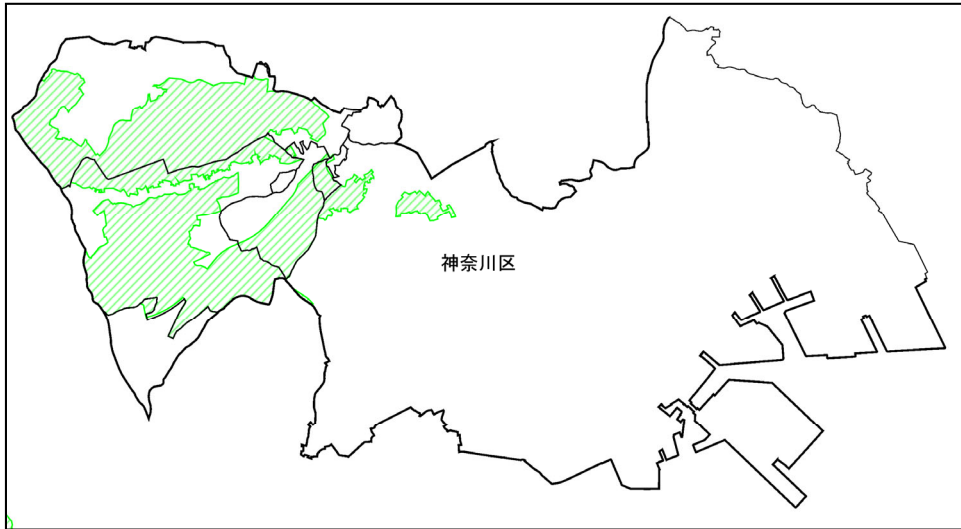


図 3-2 区内の市街化調整区域

3.2 地形

- 丘陵部のうち南西部は標高 40~50m 程度の台地が広がり、北東方向に向かって標高差 20~30m 程度で傾斜している。
- 台地部分には東西方向に3~4つの谷筋があり、バス路線が通っている。
- 谷筋だけでなく、標高が高い箇所にも人口の多いメッシュが多数存在する。

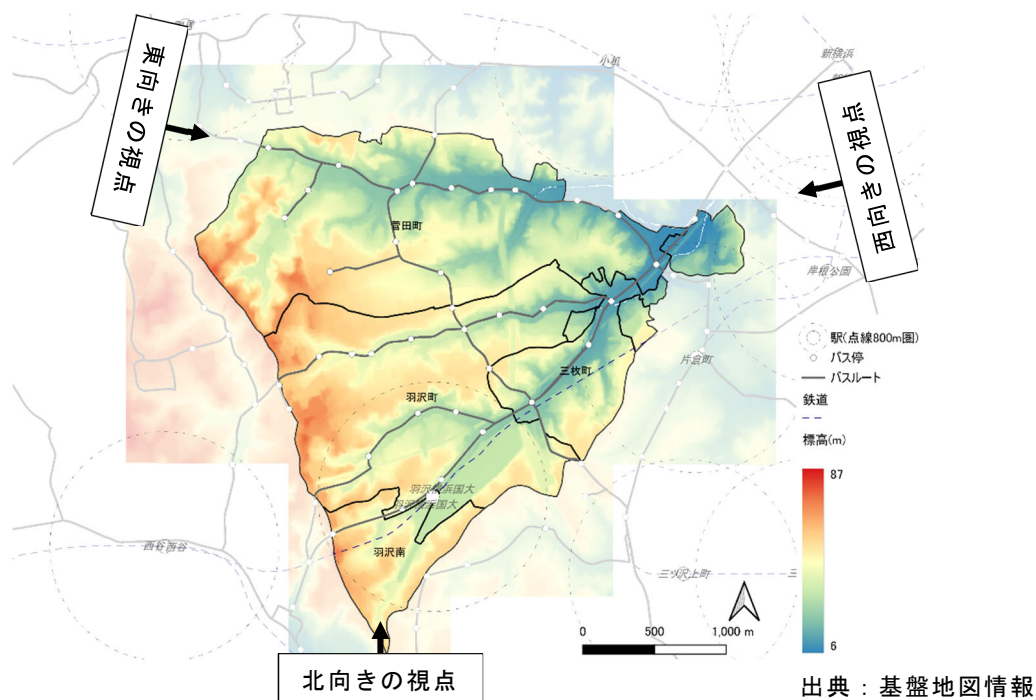


図 3-3 丘陵部における地形

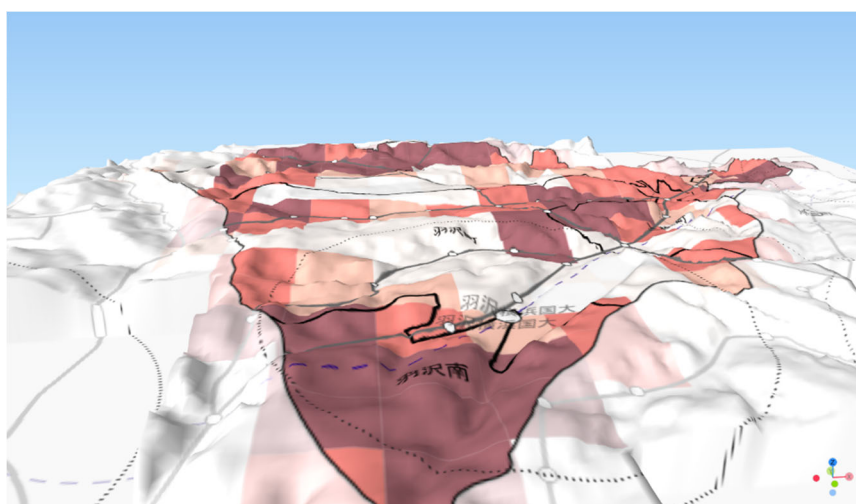


図 3-4 地形データと重ねた人口分布（250m メッシュ）：
羽沢南（北向きの視点）

出典：基盤地図情報、国勢調査（令和2年度）

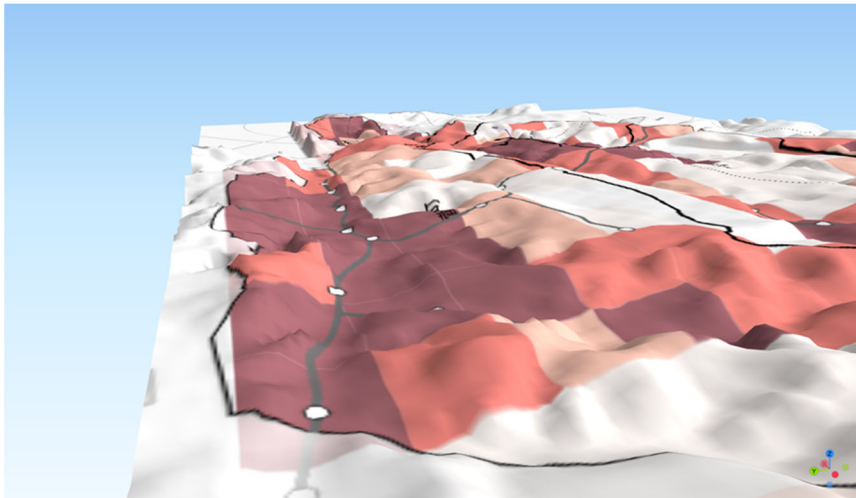


図 3-5 地形データと重ねた人口分布（250m メッシュ）：
菅田町（東向き視点）

出典：基盤地図情報、国勢調査（令和2年度）

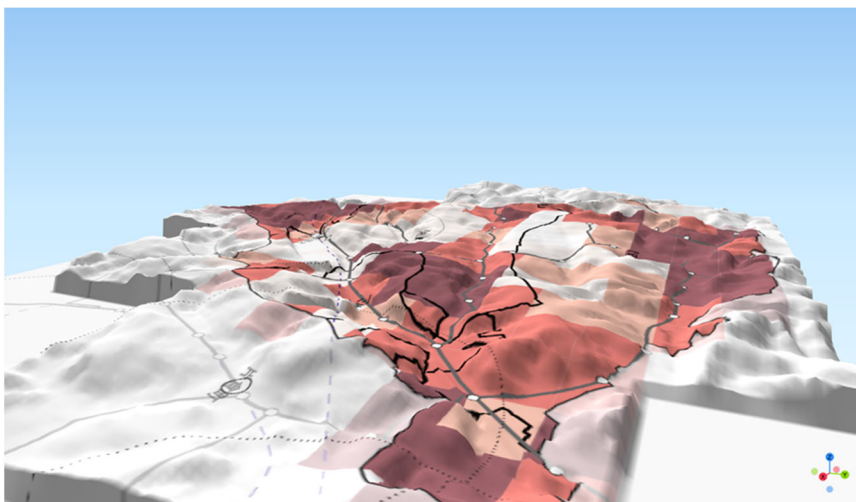


図 3-6 地形データと重ねた人口分布（250m メッシュ）：
羽沢町、三枚町（西向き視点）

出典：基盤地図情報、国勢調査（令和2年度）

3.3 交通

3.3.1 バス路線

- 横浜市営バスは、丘陵部内では主に東西方向に路線が走っており、横浜駅、鴨居駅、新横浜駅などにつながっている。
- 相鉄バスは、羽沢町・菅田町を南北方向でつなぐ唯一の路線となっており、横浜駅、新横浜駅、上星川駅などにつながっている。
- 神奈川中央交通バスは、羽沢横浜国大駅前を通り、新横浜駅と保土ヶ谷駅につながっている。
- 菅田町南部は東西方向、羽沢町西部は南北方向にバス路線がない。
- 三枚町、羽沢町北東部は、他エリアと比較するとバス路線が多い。

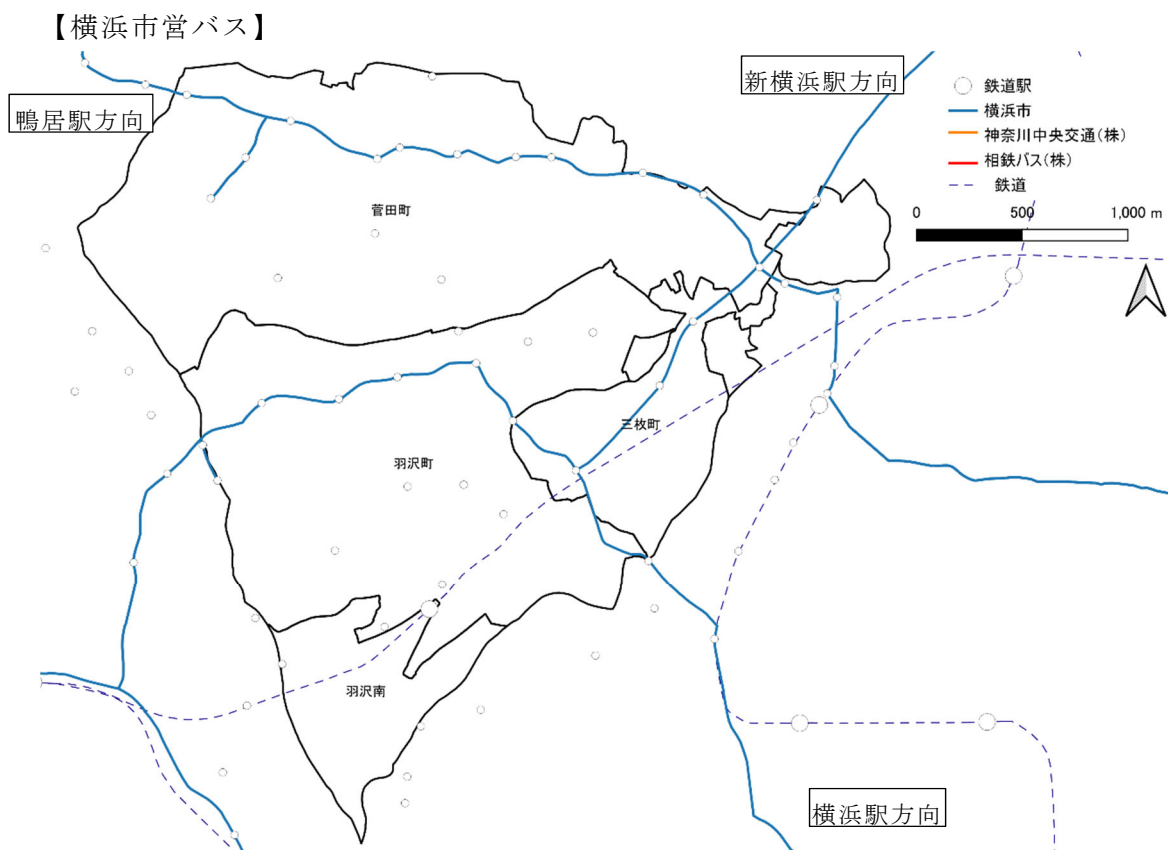


図 3-7 横浜市営バスの路線

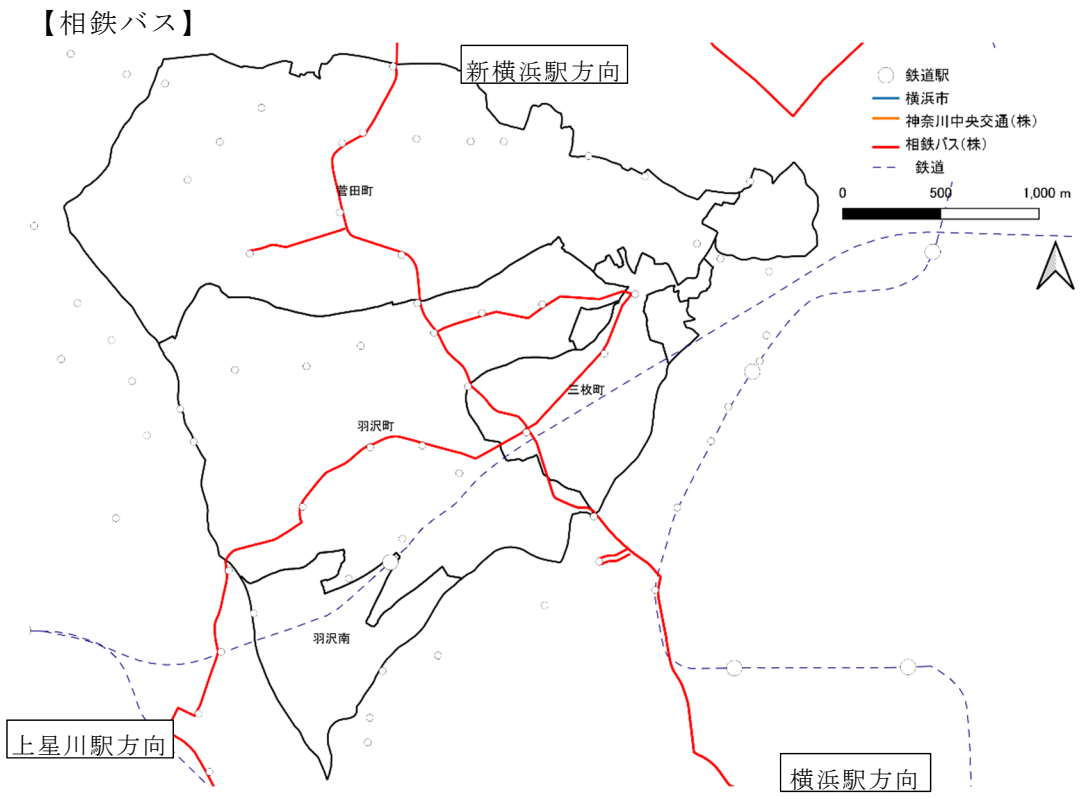


図 3-8 相鉄バスの路線

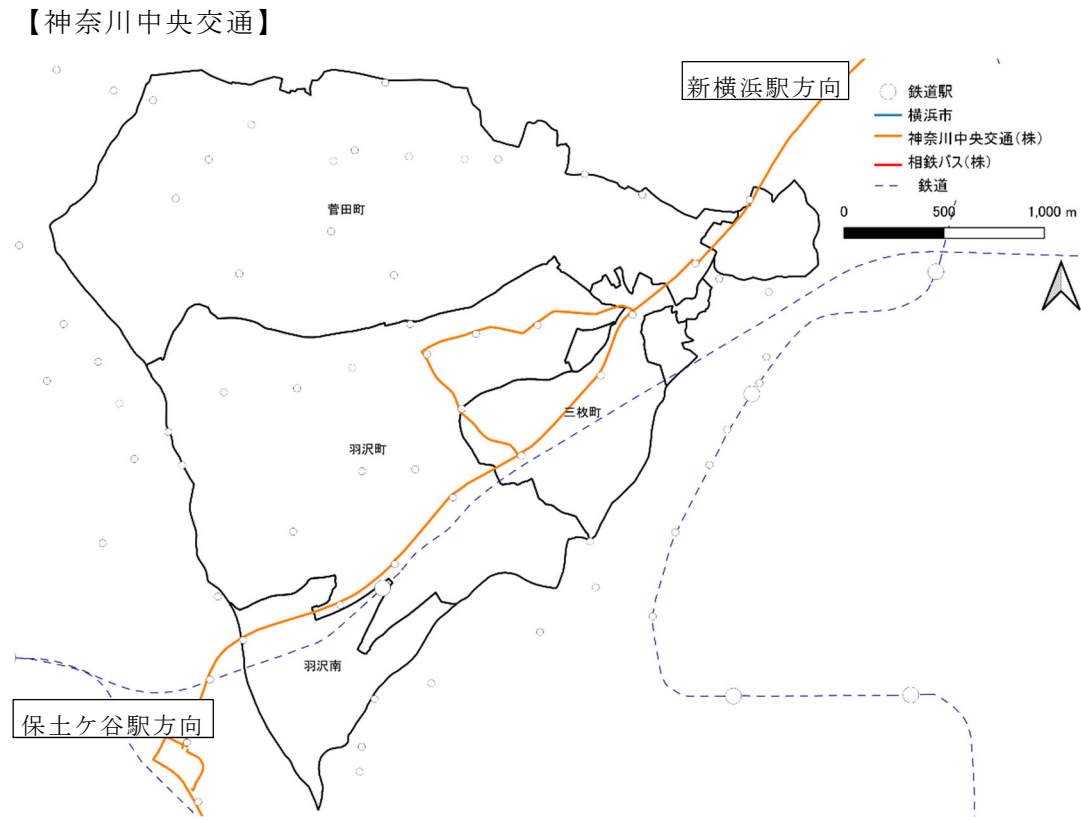


図 3-9 神奈川中央交通バスの路線

3.3.2 平日日中（12時台）運行本数

- 菅田町は、横浜駅方面、鴨居駅方面でバスの運行頻度が一定数ある。
- 羽沢町は、いずれの方面も1時間あたり2本以下のバス停が多い。

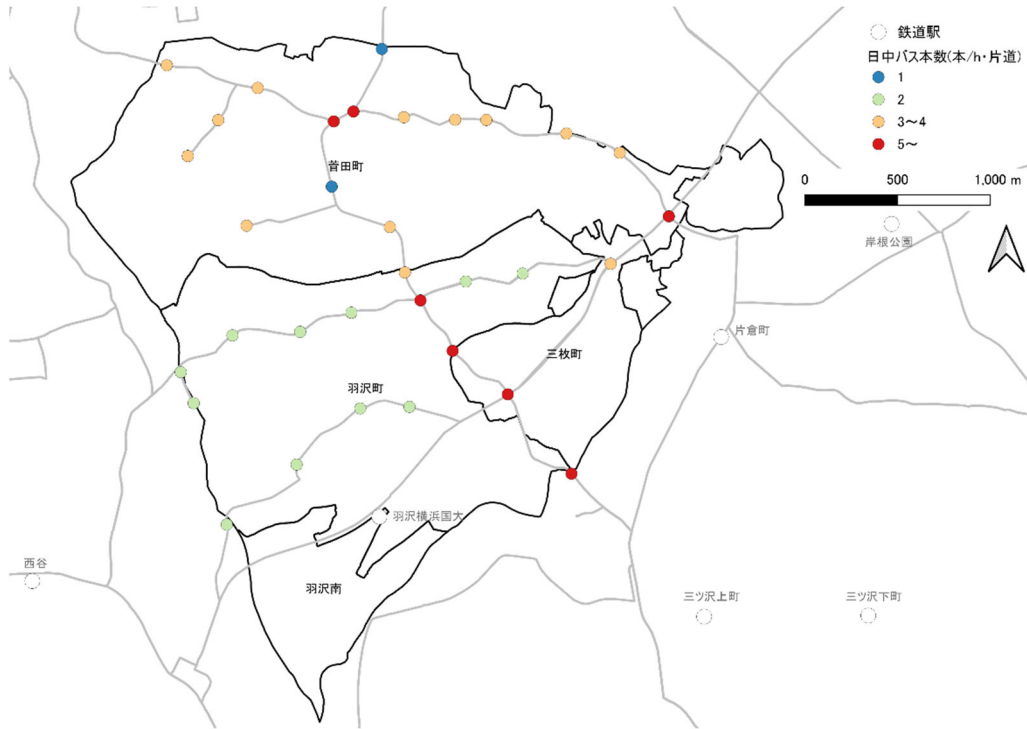


図 3-10 各バス停の運行頻度（横浜駅方面）

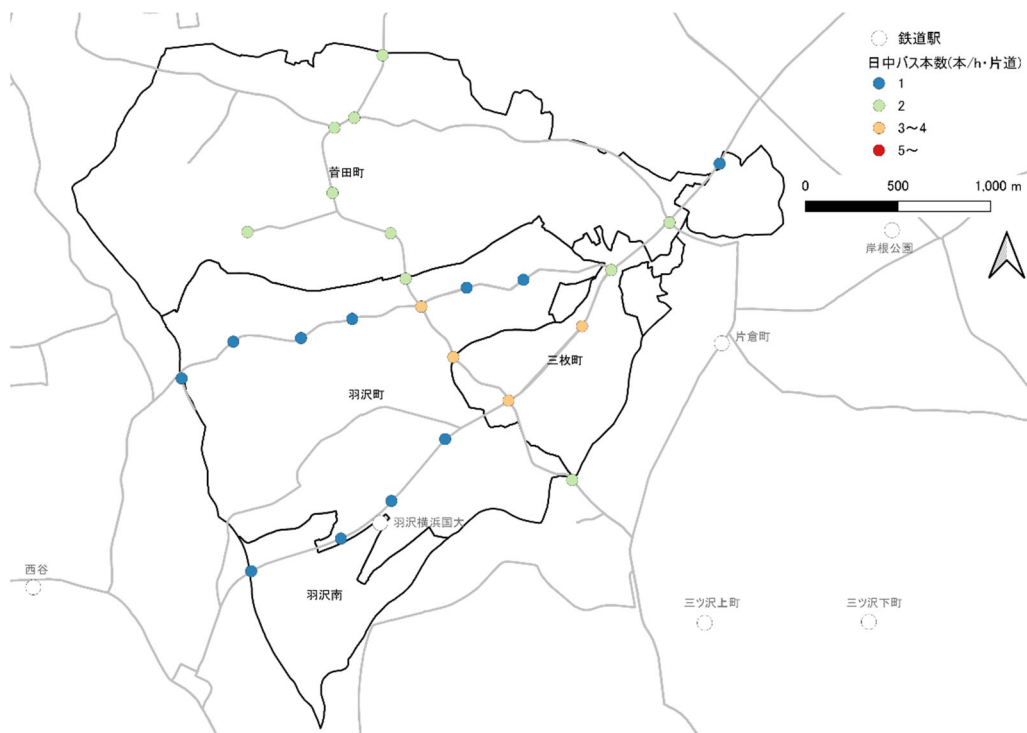


図 3-11 各バス停の運行頻度（新横浜駅方面）

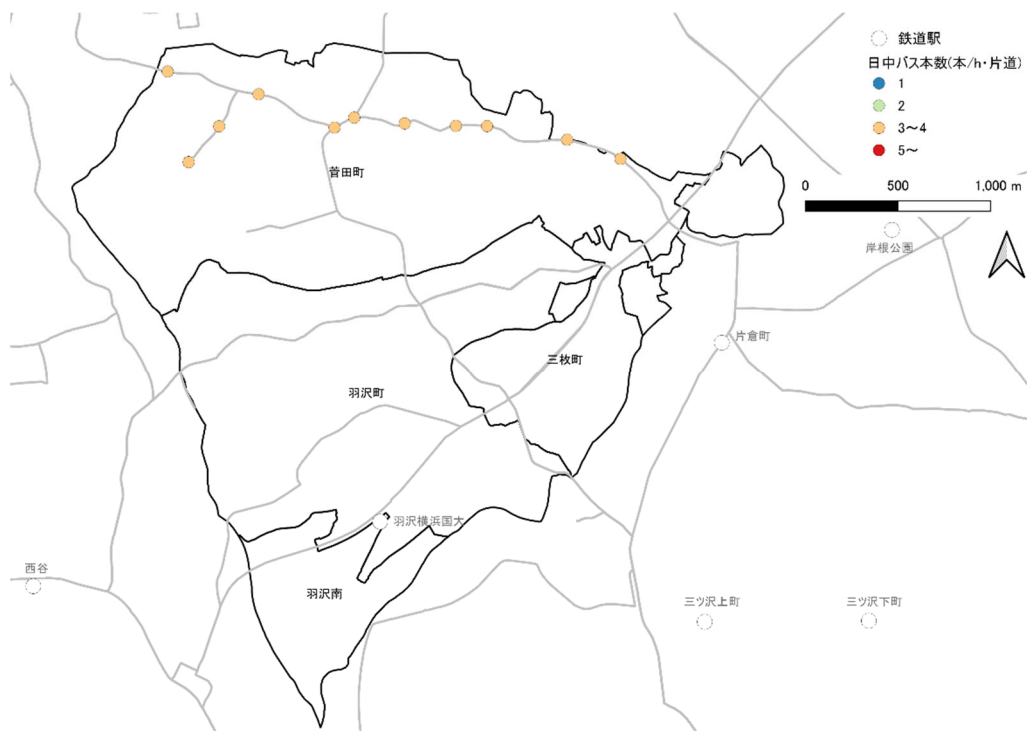
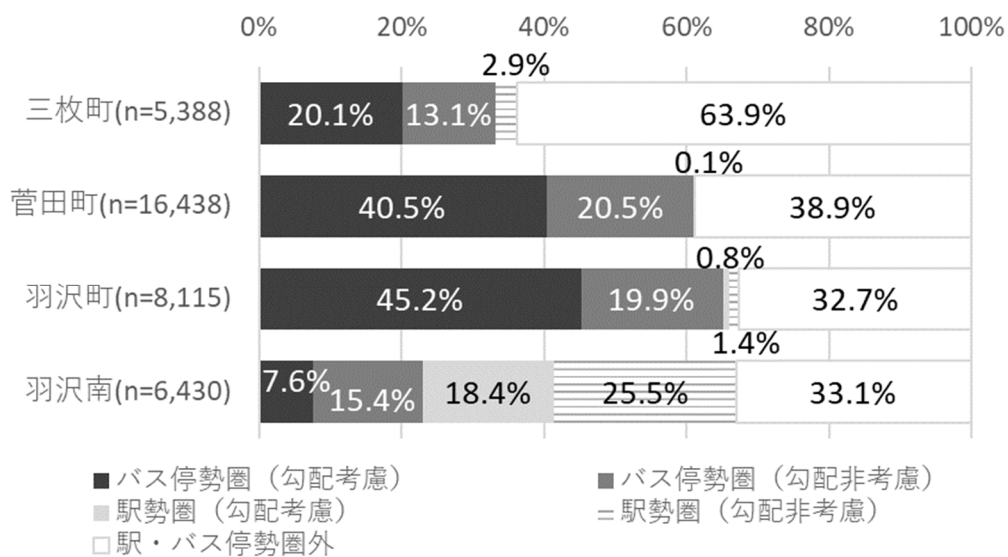


図 3-12 各バス停の運行頻度（鴨居駅方面）

3.4 バス停勢圏・駅勢圏の居住状況

3.4.1 道路条件、地形を考慮したバス停勢圏・駅勢圏の人口推測

- 三枚町は、公共交通に到達が困難な、バス停・駅勢圏外に居住する人口の割合が高いことが推測される。
- 菅田町は、他エリアと比較し人口が多いため、バス停・駅勢圏外に居住する人口が多いことが推測される。
- 羽沢南は、羽沢横浜国大駅の駅勢圏に居住する人口の割合が約 40%を占めることが推測される。
- 丘陵部のいずれのエリアも山坂が多いため、勾配を考慮すると公共交通に到達が困難な「公共交通不便地域（バス停勢圏（勾配考慮）・駅勢圏（勾配考慮）のいずれにも含まれない範囲）」に居住する人口の割合が半数以上となることが推測される。



※人口の割合については、バス停勢圏と駅勢圏のいずれにも含まれている場合には、バス停勢圏（勾配考慮・勾配非考慮）を優先し割合を算出。

表 3-1 道路条件、地形を考慮したバス停勢圏・駅勢圏に居住する人口推測値
(エリア・年代別)

		バス停勢圏 (勾配考慮)	駅勢圏 (勾配考慮)	公共交通 不便地域
三枚町	全年齢 (n=5,388)	1,084 20.1%	0 0%	4,304 79.9%
	65歳以上74歳以下 (n=1,136)	266 23.5%	0 0%	870 76.5%
	75歳以上 (n=649)	147 22.7%	0 0%	501 77.3%
菅田町	全年齢 (n=16,438)	6,650 40.5%	0 0%	9,788 59.5%
	65歳以上74歳以下 (n=5,365)	1,915 35.7%	0 0%	3,450 64.3%
	75歳以上 (n=3,117)	1,066 34.2%	0 0%	2,051 65.8%
羽沢町	全年齢 (n=8,115)	3,671 45.2%	64 0.8%	4,379 54.0%
	65歳以上74歳以下 (n=2,407)	1,055 43.8%	13 0.5%	1,339 55.6%
	75歳以上 (n=1,440)	628 43.6%	7 0.5%	805 55.9%
羽沢南	全年齢 (n=6,430)	489 7.6%	1,316 20.5%	4,624 71.9%
	65歳以上74歳以下 (n=1,317)	106 8.1%	242 18.4%	969 73.6%
	75歳以上 (n=718)	60 8.4%	126 17.6%	531 74.0%

※人口を圏域ごとに按分し小数点以下を四捨五入して算出しているため、合計は一致しない。

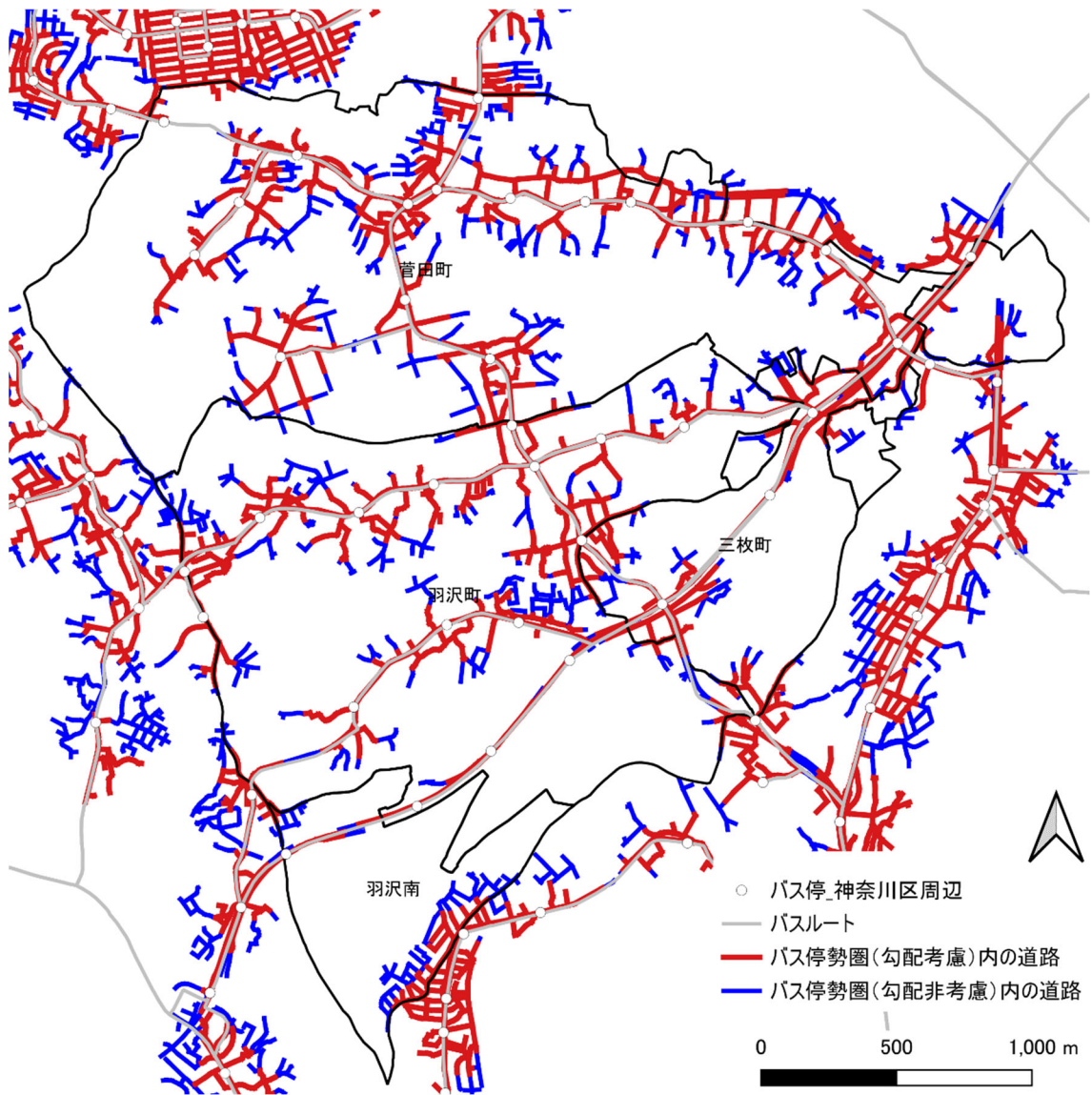


図 3-13 バス停勢圏内の道路

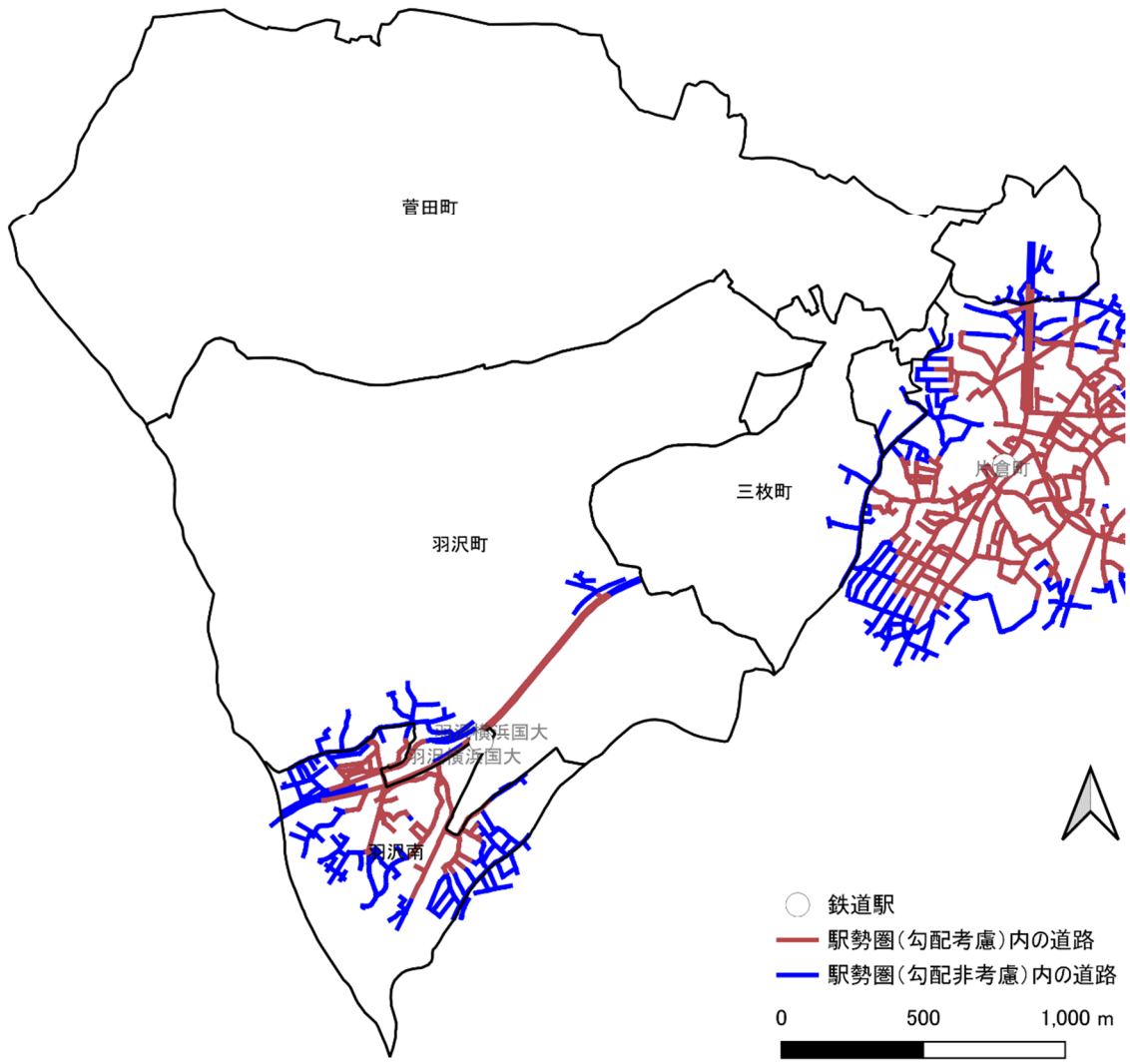


図 3-14 駅勢圏内の道路

3.4.2 公共交通不便地域の人口分布

- 公共交通不便地域のうち、人口の集中がみられるエリアとしては宮向団地周辺、三枚町のうち菅田入口交差点以北のエリア（以降、三枚町北部という。）、羽沢南南部があげられる。宮向団地周辺では高齢者の居住分布が集中している。
- 西菅田団地周辺は帯状に人口分布の高いエリアが連続しており、特に南西部では高齢者が多い。

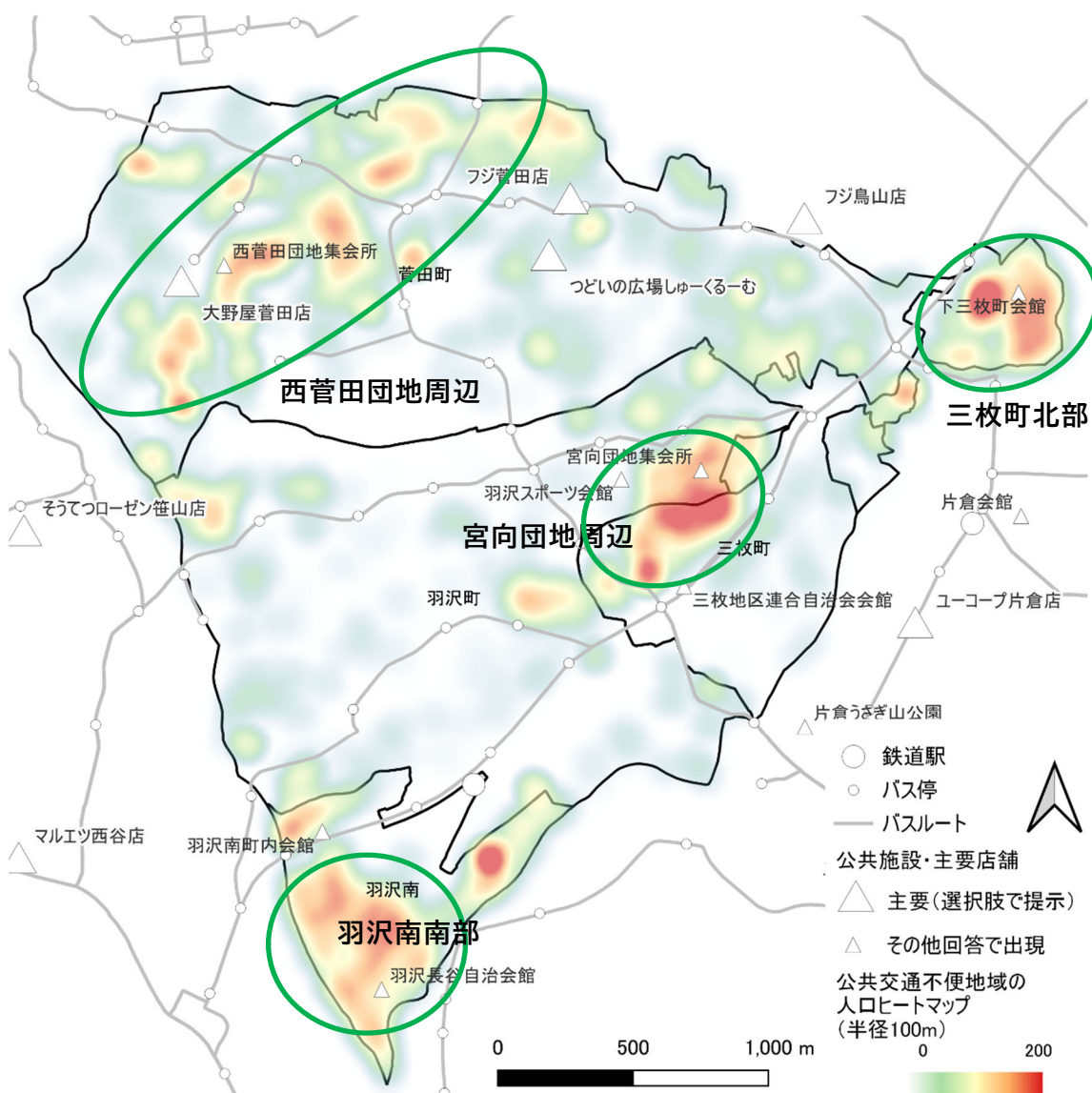


図 3-15 公共交通不便地域の人口の分布（全年齢）

※公共交通不便地域における建物居住推測人口をヒートマップ化。図示における半径はバス停圏300mより十分に小さく個々の建物の影響を抑えられる100mで設定。

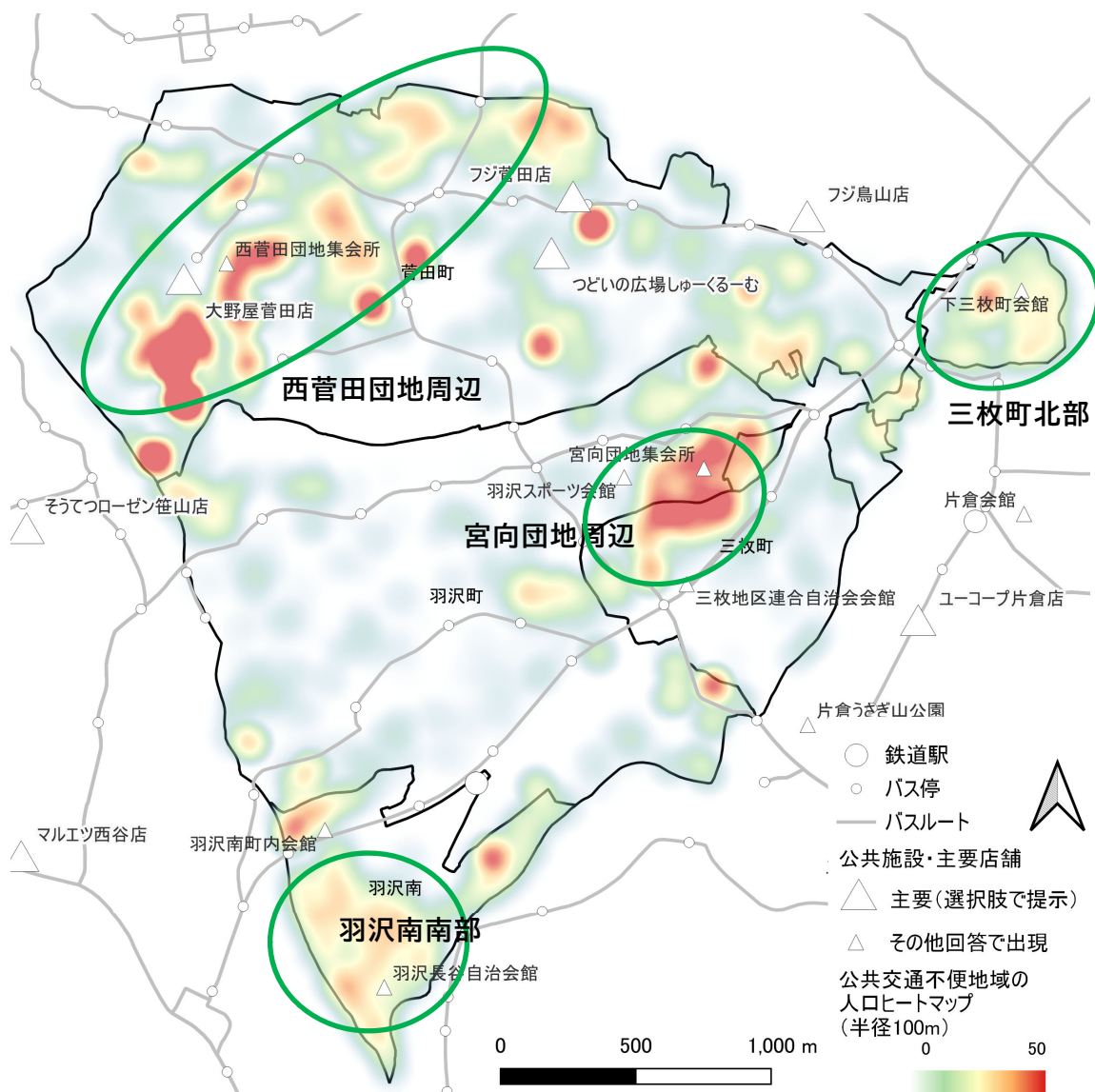


図 3-16 公共交通不便地域の高齢人口の分布

※公共交通不便地域における建物居住推測人口をヒートマップ化。図示における半径はバス停圏300mより十分に小さく個々の建物の影響を抑えられる100mで設定。

3.5 パーソントリップ調査結果の分析

3.5.1 分析に用いたパーソントリップ調査の概要

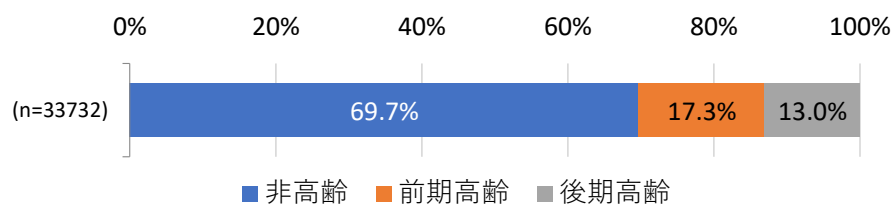
- パーソントリップ調査とは、都市における人の移動に着目した調査で、世帯や個人属性に関する情報と1日の移動をセットで尋ねることで、「どのような人が、どのような目的で、どこからどこへ、どのような時間帯に、どのような交通手段で」移動しているかを把握することができる調査である。
- 東京都市圏では、概ね10年に一度、東京都市圏内の都県・政令市及び関係機関からなる東京都市圏交通計画協議会にて実施され、都市交通の現況の把握、将来交通需要の予測などに活用されている。
- 本報告書では、第6回東京都市圏パーソントリップ調査（以下、「パーソントリップ調査」という。）の平日を対象に行われた調査結果について分析を行う。

調査範囲	: 東京都市圏（東京都・神奈川県・埼玉県・千葉県・茨城県南部）
調査時期	: 平成30年9月～11月
対象地域	: 268市区町村
居住者数（満5歳以上）	: 横浜市約360万人、神奈川区約23万人、丘陵部約3万人
対象者	: 東京都市圏に居住する約1,800万世帯のうち、無作為で選ばれた約63万世帯の方（満5歳以上）
調査方法	: 調査対象世帯に郵送で調査票を配布し、Web回答または紙の調査票で回答する方法で実施

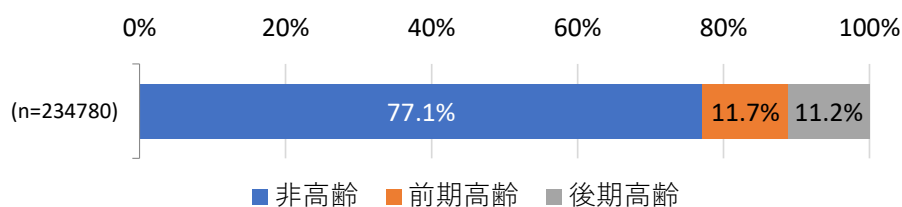
3.5.2 パーソントリップ調査回答者の年齢構成

○丘陵部の回答者は横浜市全体と比較すると前期高齢者の割合が高い。

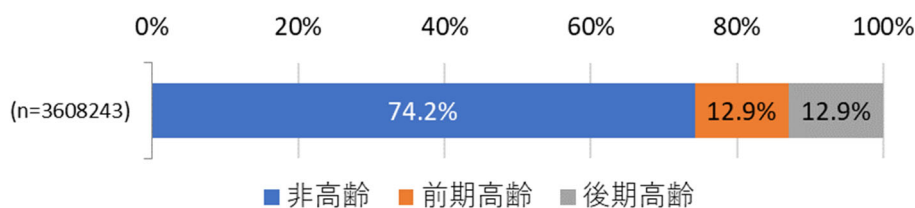
【丘陵部】



【神奈川区】



【横浜市】

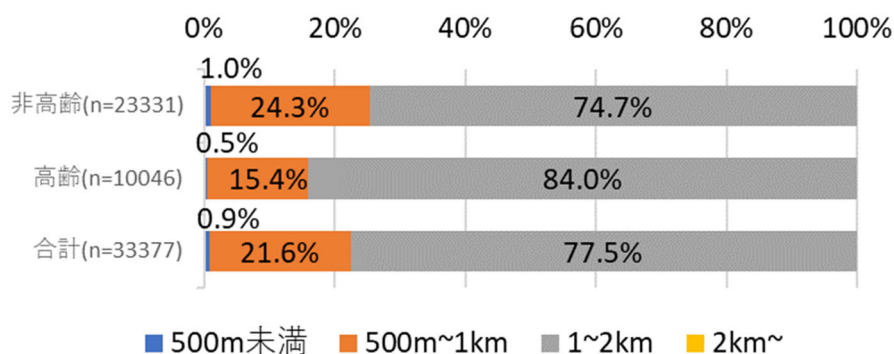


3.5.3 自宅から駅までの距離

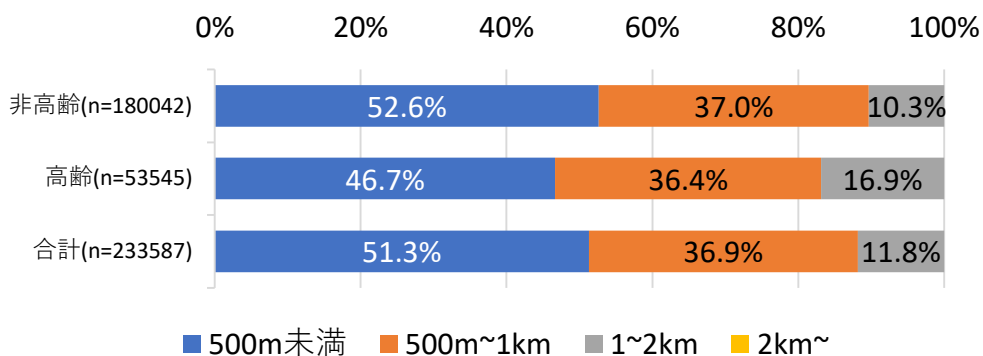
○丘陵部の回答者は神奈川区全体、横浜市全体と比較すると、自宅から駅までの距離が遠い人の割合が高く、80%近くが1km以上離れている。

※調査は羽沢横浜国大駅開業前に実施されたものであり、本報告書時点の状況とは異なる。

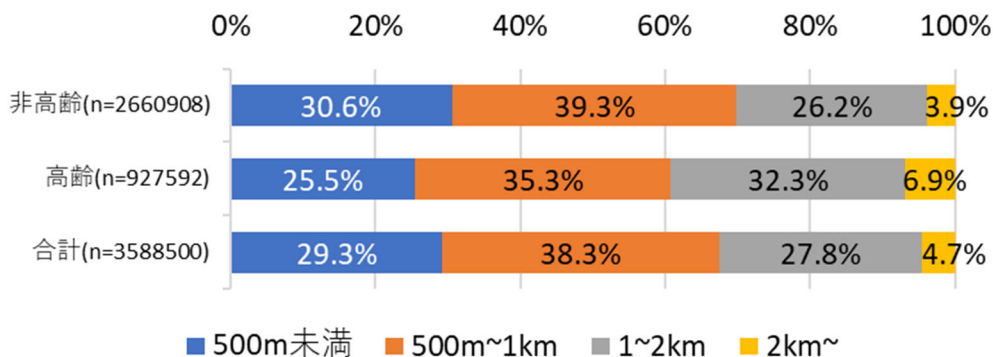
【丘陵部】



【神奈川区】



【横浜市】

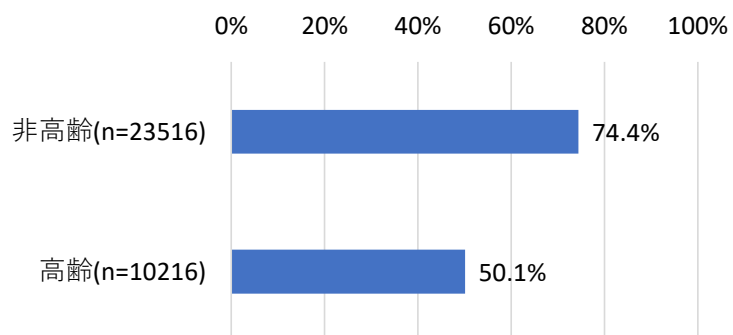


3.5.4 外出率

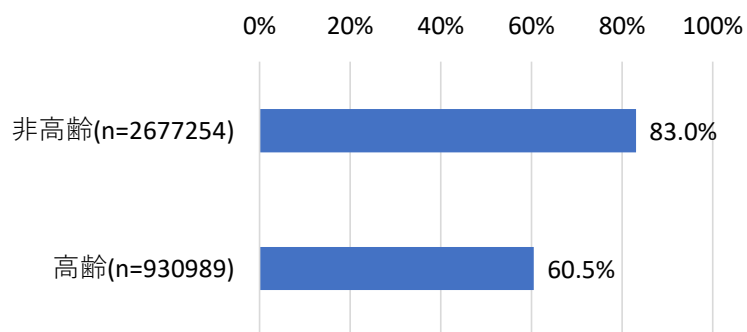
○丘陵部の回答者の外出率は横浜市全体と比較すると、高齢者も非高齢者も低い。

※外出率とは、パーソントリップ調査の調査日に外出した人の割合。

【丘陵部】



【横浜市】



3.5.5 目的別の代表交通手段分担率

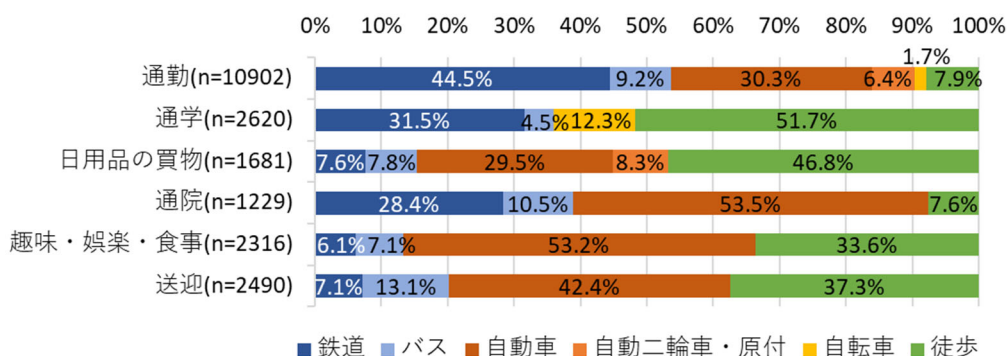
(1) 非高齢

○丘陵部は横浜市全体と比べ、通勤、日用品の買物、通院、趣味・娯楽・食事、送迎を目的とする移動において、自動車の分担率が高い。通勤、日用品の買物、趣味・娯楽・食事を目的とする移動について、鉄道の分担率が低い。

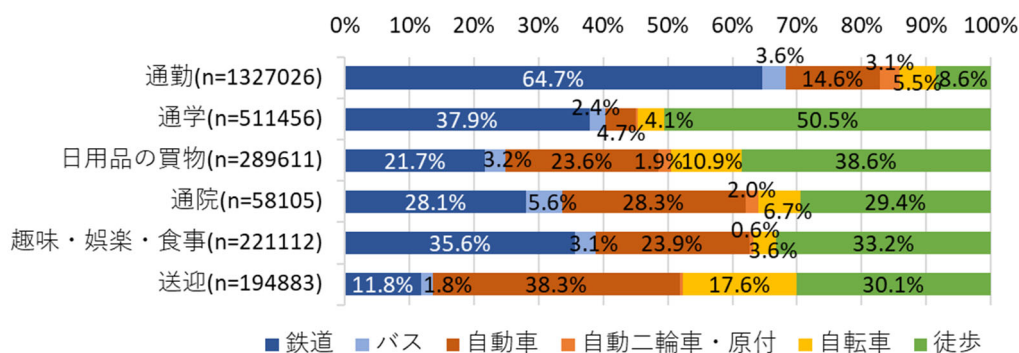
○丘陵部は通学以外の移動において、自転車分担率が著しく低い。

※趣味・娯楽・食事についてはパーソントリップ調査の移動目的のうち、「食事・社交」「文化活動」「観光・行楽・レジャー」の項目を集計。

【丘陵部】



【横浜市】

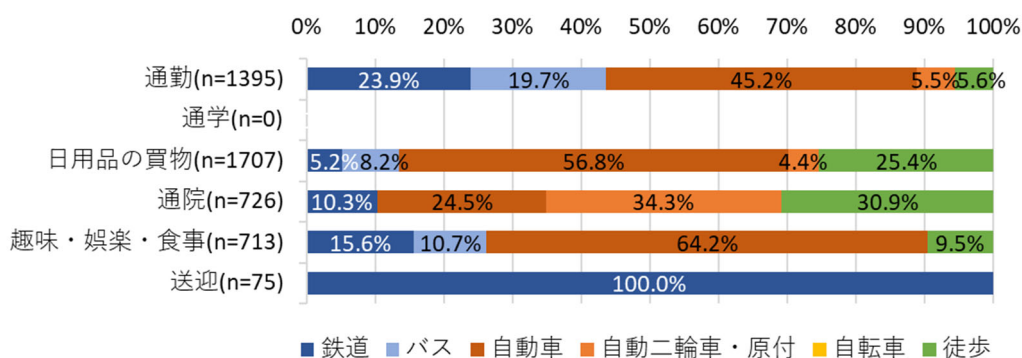


(2) 高齢

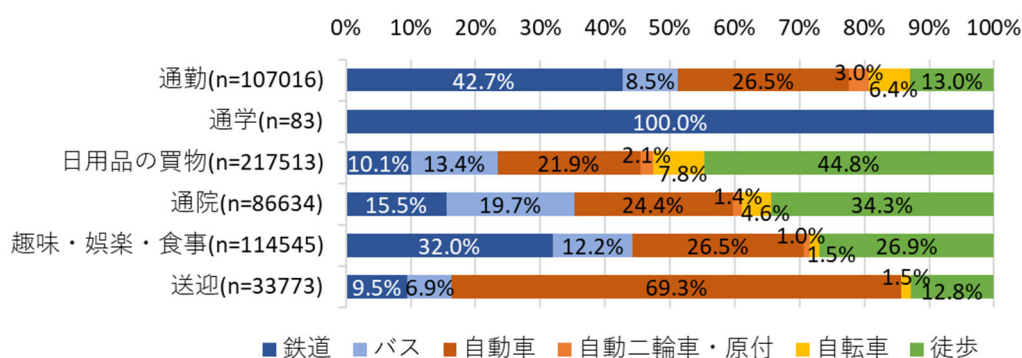
- 丘陵部の高齢者は、非高齢者の傾向と同じく、移動において横浜市全体に比べて自動車分担率が高く、鉄道の分担率が低い。
- 買物における代表手段分担率について、横浜市全体の非高齢者と高齢者の回答を比較すると、鉄道の分担率が下がりバスの分担率が上がっているが、丘陵部では鉄道、バスの分担率は大きな変化がなく、徒歩の分担率が下がり自動車の分担率が上がる傾向となっている。
- 丘陵部の趣味・娯楽・食事における代表手段分担率については、非高齢者の回答と比較すると、徒歩の分担率が下がり、自動車の分担率が高くなっている。

※趣味・娯楽・食事についてはパーソントリップ調査の移動目的のうち、「食事・社交」「文化活動」「観光・行楽・レジャー」の項目を集計。

【丘陵部】



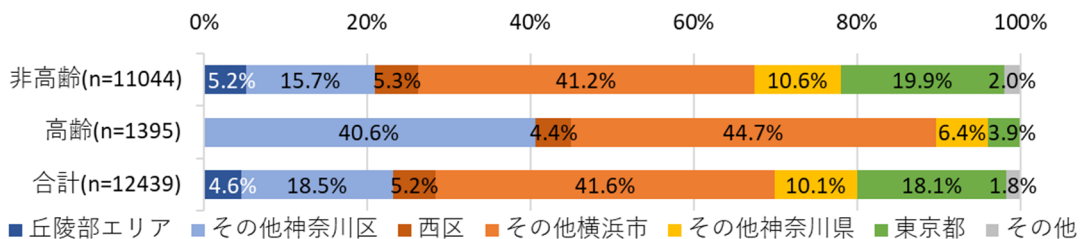
【横浜市】



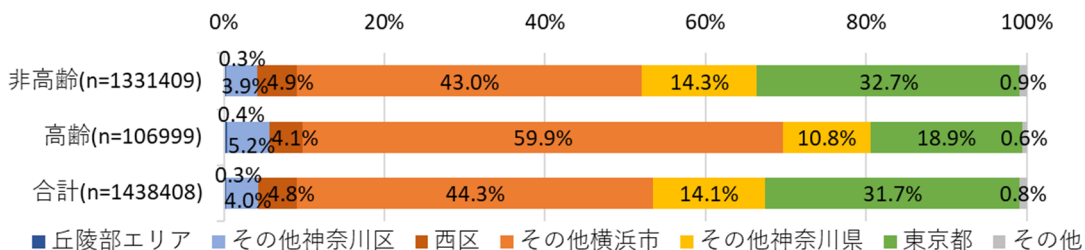
3.5.6 通勤目的地

○丘陵部の高齢者は横浜市全体の回答と比較すると、神奈川県内を目的地とする回答の割合が高く、その他横浜市もしくは東京都を目的地とする割合が低い。

【丘陵部】



【横浜市】

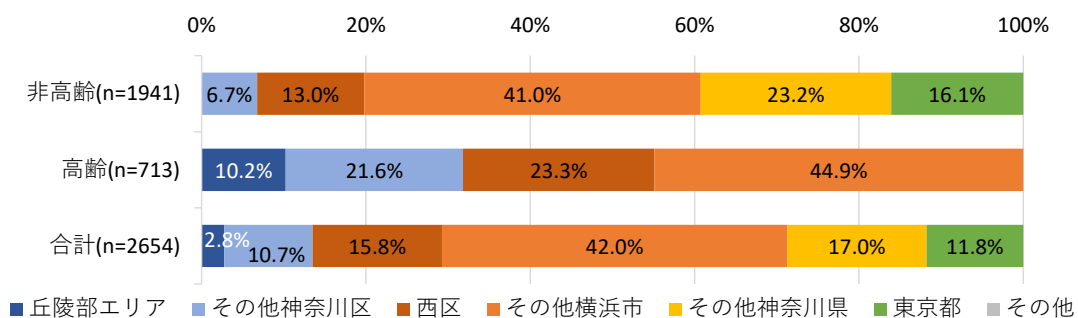


3.5.7 趣味・娯楽・食事の目的地

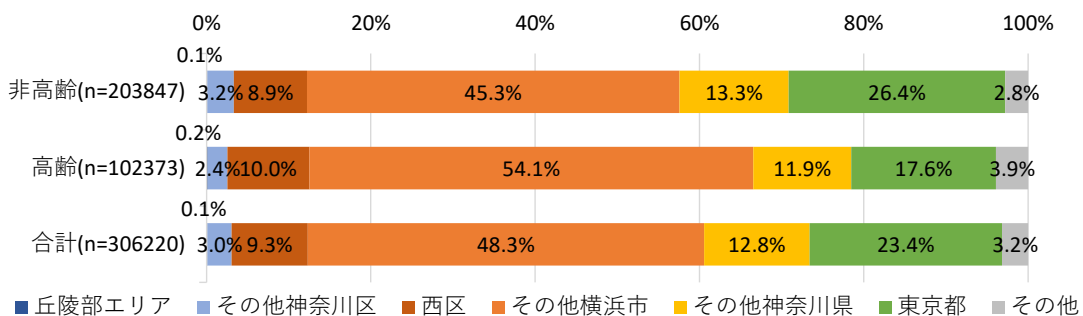
○丘陵部の高齢者は、丘陵部エリア内を趣味・娯楽・食事の目的地とした人の割合が高い。

○丘陵部の回答者は高齢・非高齢いずれも横浜市全体の回答と比較すると、東京都を目的地とした割合が低い。

【丘陵部】



【横浜市】

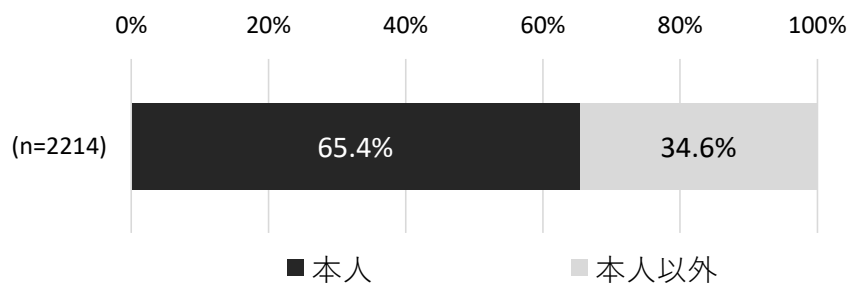


4. 行動実態調査アンケート集計結果

4.1.1 回答者の属性

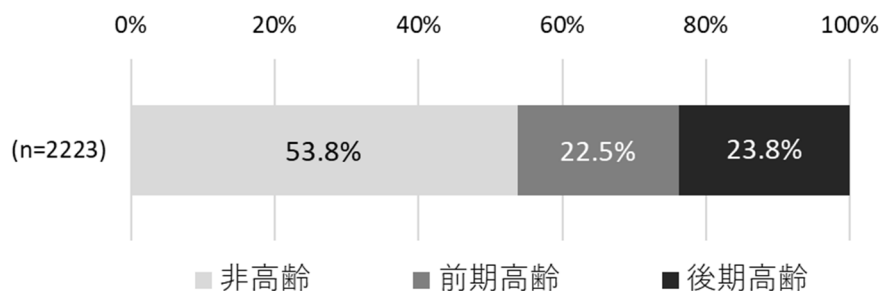
(1) 世帯主との続柄

○回答者のおよそ3分の2が世帯主である。

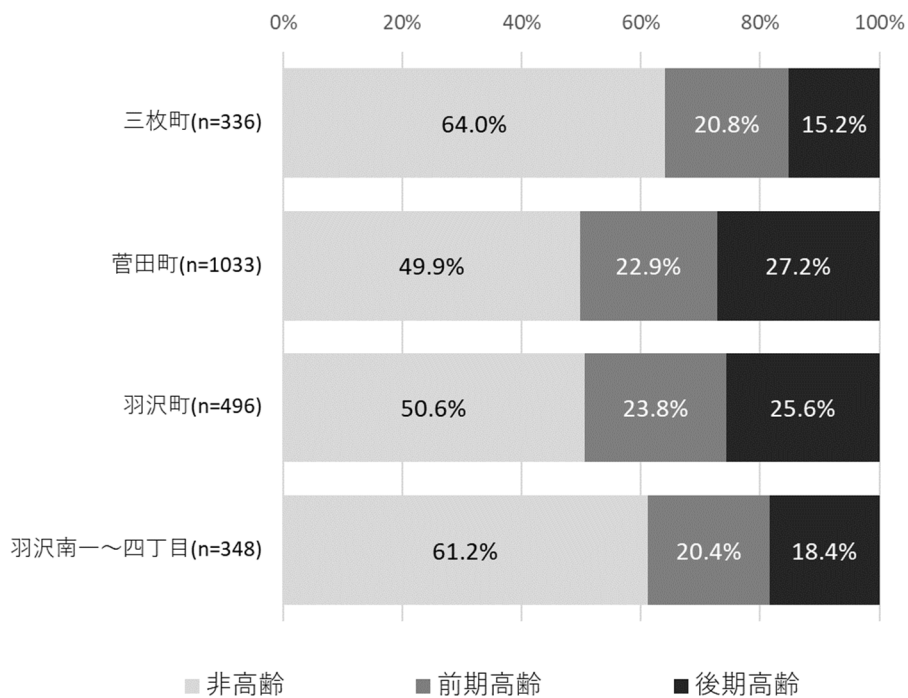


(2) 年齢

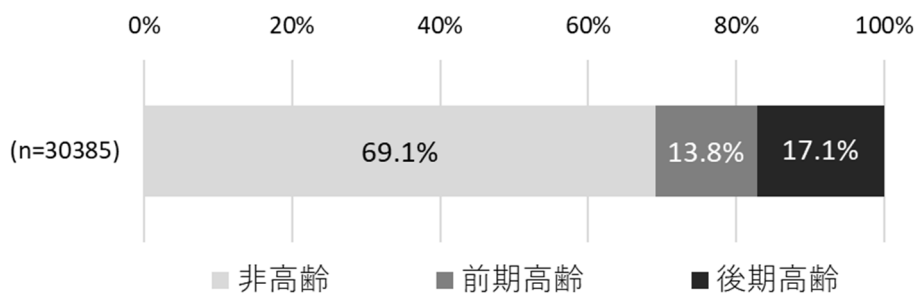
- 菅田町、羽沢町にお住まいの回答者は約半数が高齢者である。
○横浜市住民基本台帳における丘陵部の年齢構成比と比較すると、本調査の回答者の年齢構成は非高齢者数が少ない。



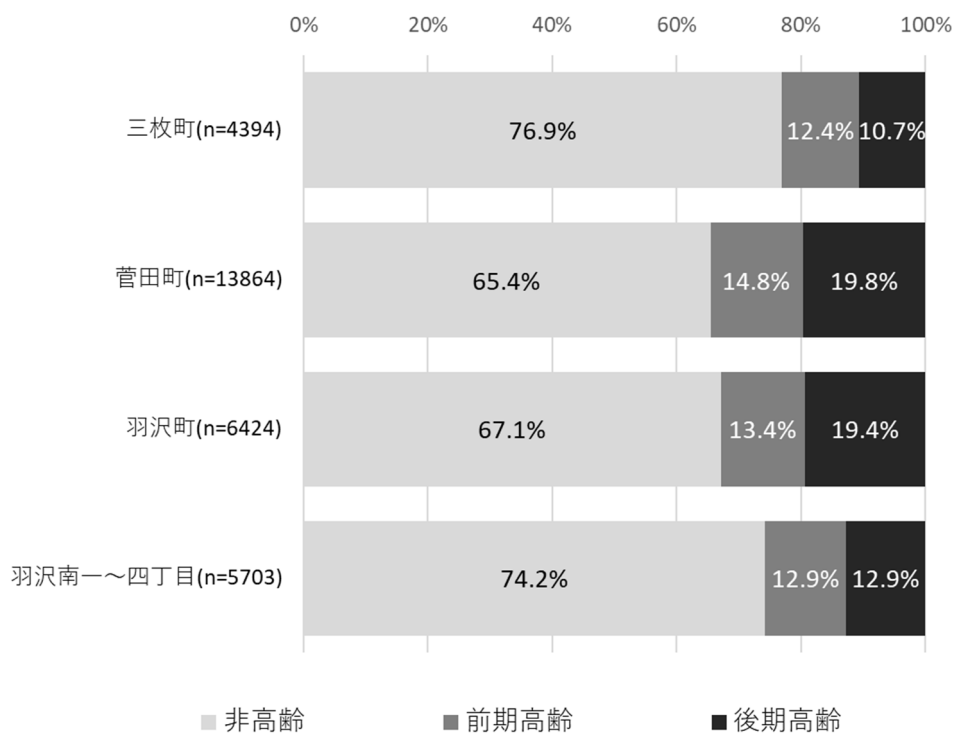
【エリア別】



《参考》横浜市住民基本台帳における丘陵部の18歳以上人口の年齢構成比（令和4年9月時点）

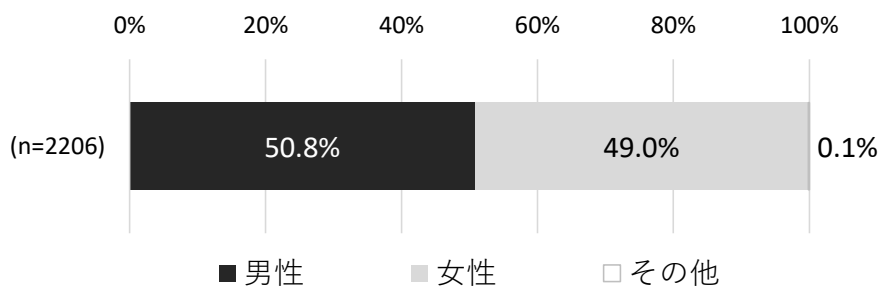


【エリア別】

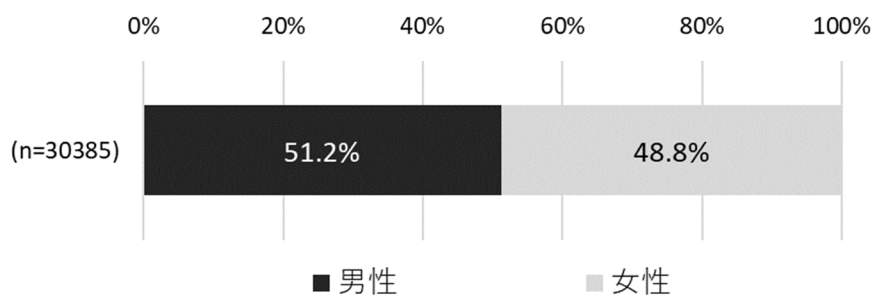


(3) 性別

○横浜市住民基本台帳における丘陵部の性別の構成とほぼ近い割合となっている。

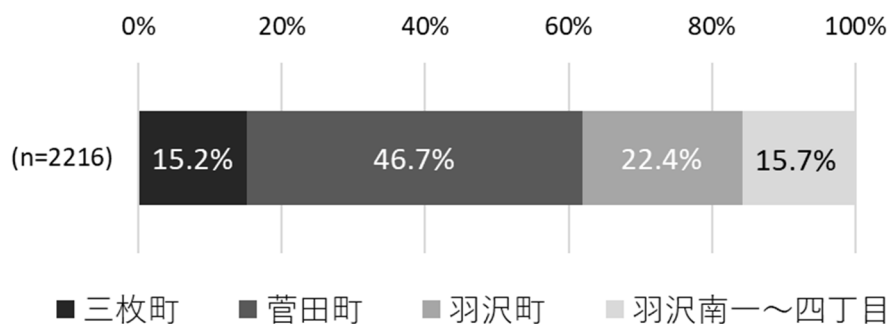


〈参考〉横浜市住民基本台帳における丘陵部の18歳以上人口の性別（令和4年9月時点）

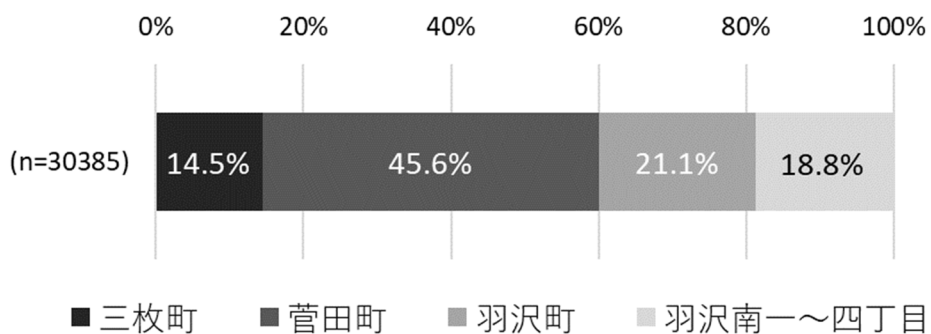


(4) 居住地

○本調査における居住地の割合と、横浜市住民基本台帳における丘陵部の居住町丁目の割合に大きな偏りはない。

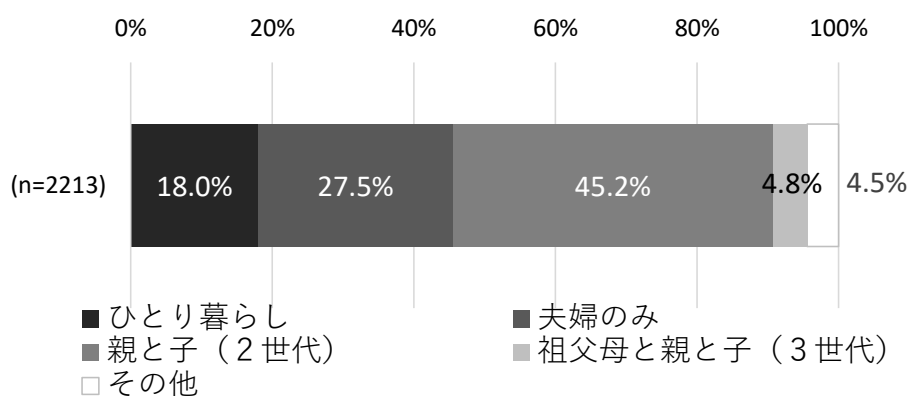


《参考》横浜市住民基本台帳における丘陵部の18歳以上人口の居住町丁目の割合
(令和4年9月時点)

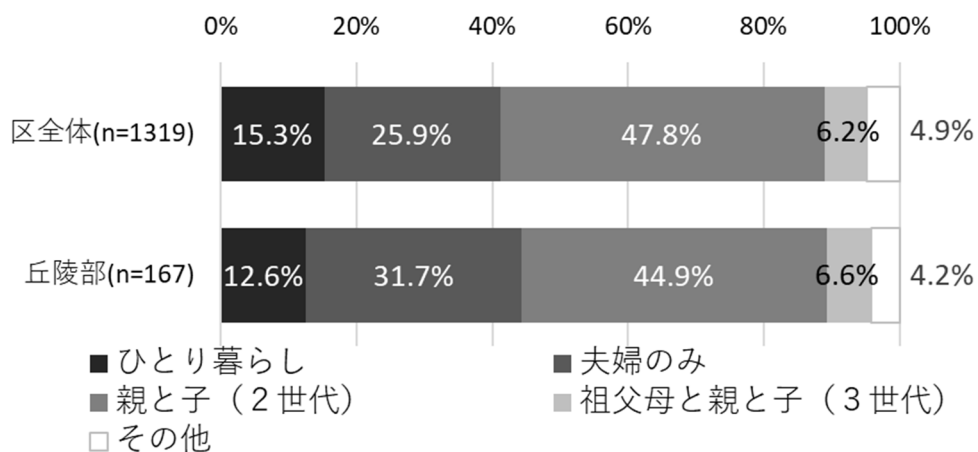


(5) 世帯構成

○回答者の世帯構成は、親と子（2世代）が多い。
 ○神奈川県区民意識調査（平成30年度）の区全体の回答と比較すると、ひとり暮らしや夫婦のみ世帯と回答した割合が少し高い。

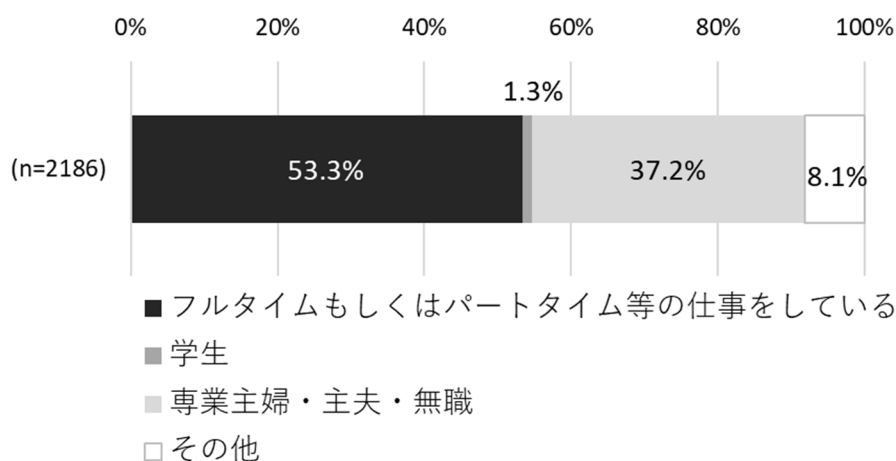


《参考》平成30年度神奈川県区民意識調査「世帯類型」

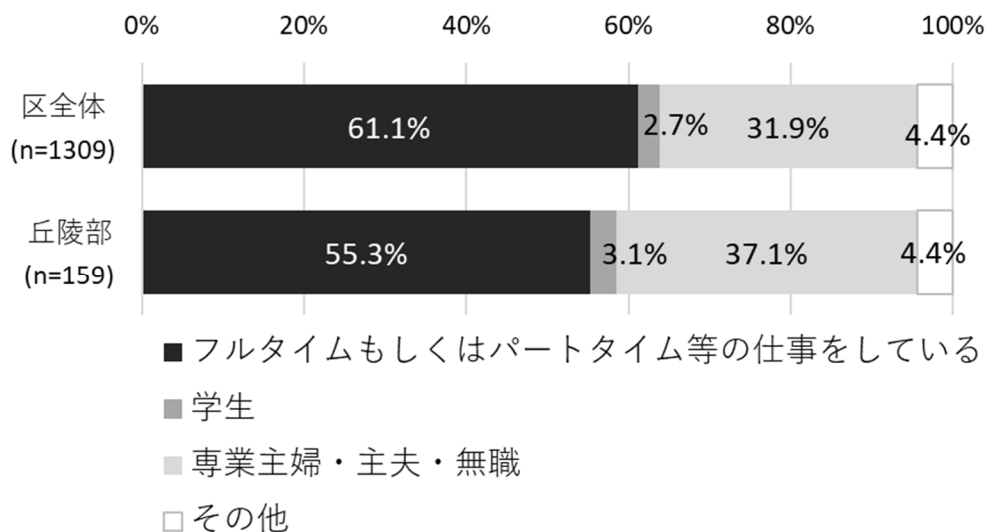


(6) 就業状況

○フルタイムもしくはパートタイム等の仕事をしている回答者が多く、学生は少ない。
 ○神奈川県区民意識調査（平成 30 年度）の区全体の回答と比較すると、専業主婦・主夫・無職と回答した人の割合が高い。



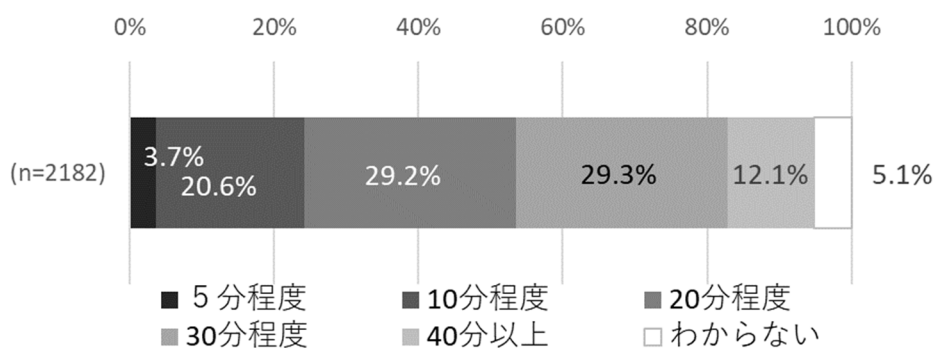
《参考》平成 30 年度神奈川県区民意識調査「就労状況」



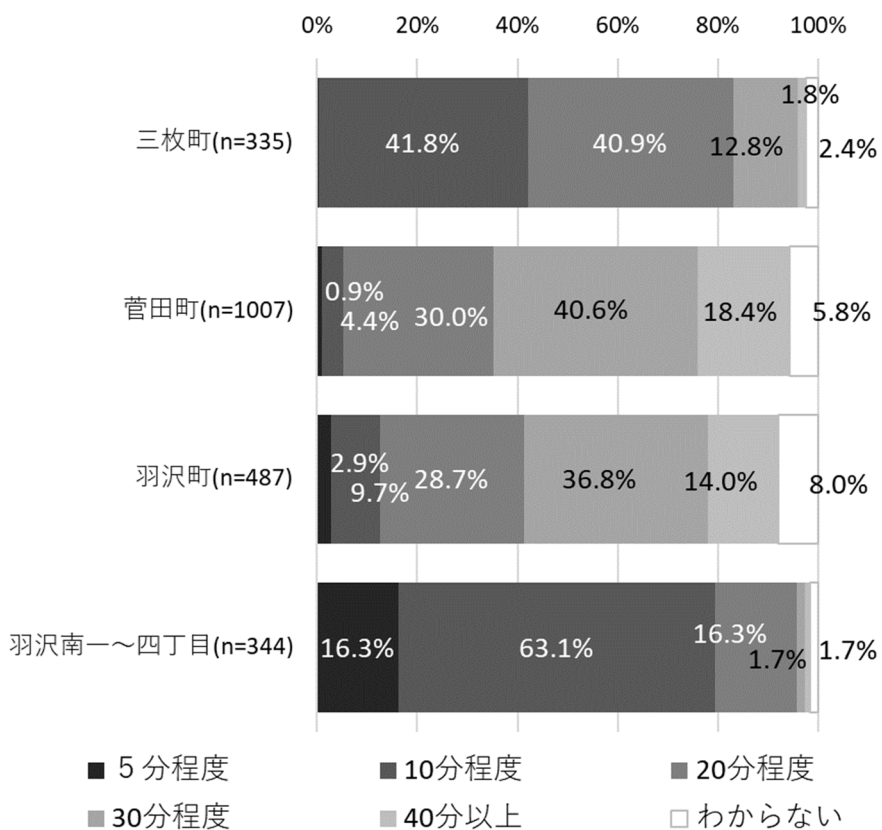
※区民意識調査の回答選択肢「自営業」「正社員・正職員（公務員・団体職員含む）」
 「契約社員・嘱託社員・派遣社員」「パート・アルバイト等」を「フルタイムもしくはパートタイム等の仕事をしている」として集計。

(7) 最寄り駅までかかる時間（徒歩）

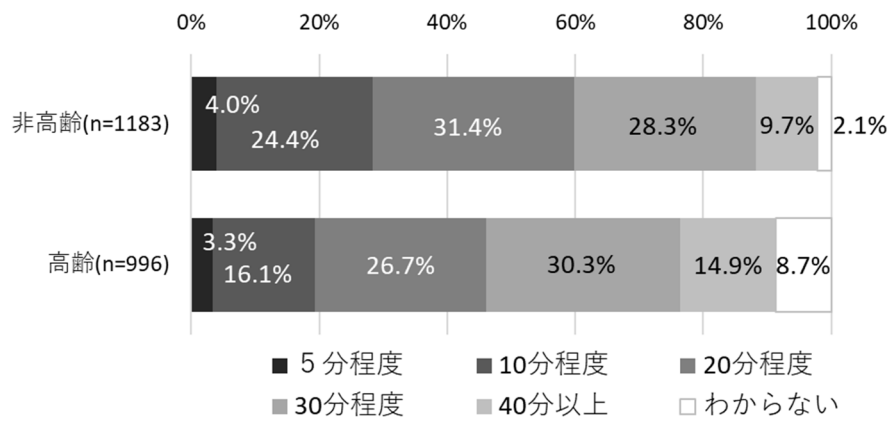
○回答者全体では、最寄り駅まで徒歩 10 分程度で到達できる人の割合はおよそ 25%であるが、回答者の居住地によって回答の割合が大きく異なる。
 ○菅田町、羽沢町では最寄り駅まで徒歩 30 分以上かかると回答した人の割合が半数を超える。
 ○羽沢南は、約 80%の人が最寄り駅まで徒歩 10 分程度で到達できる。



【エリア別】

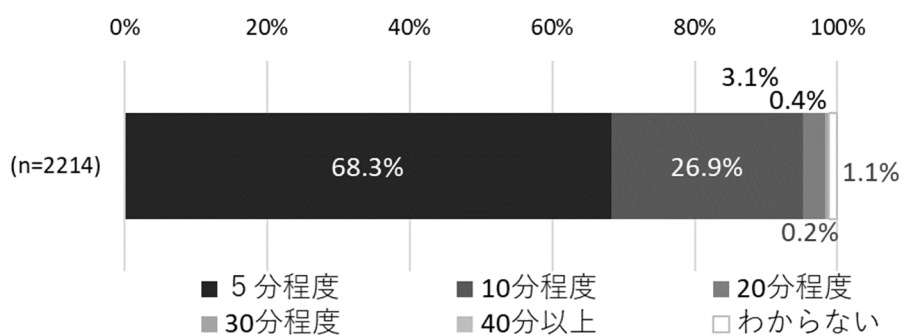


【年代別】

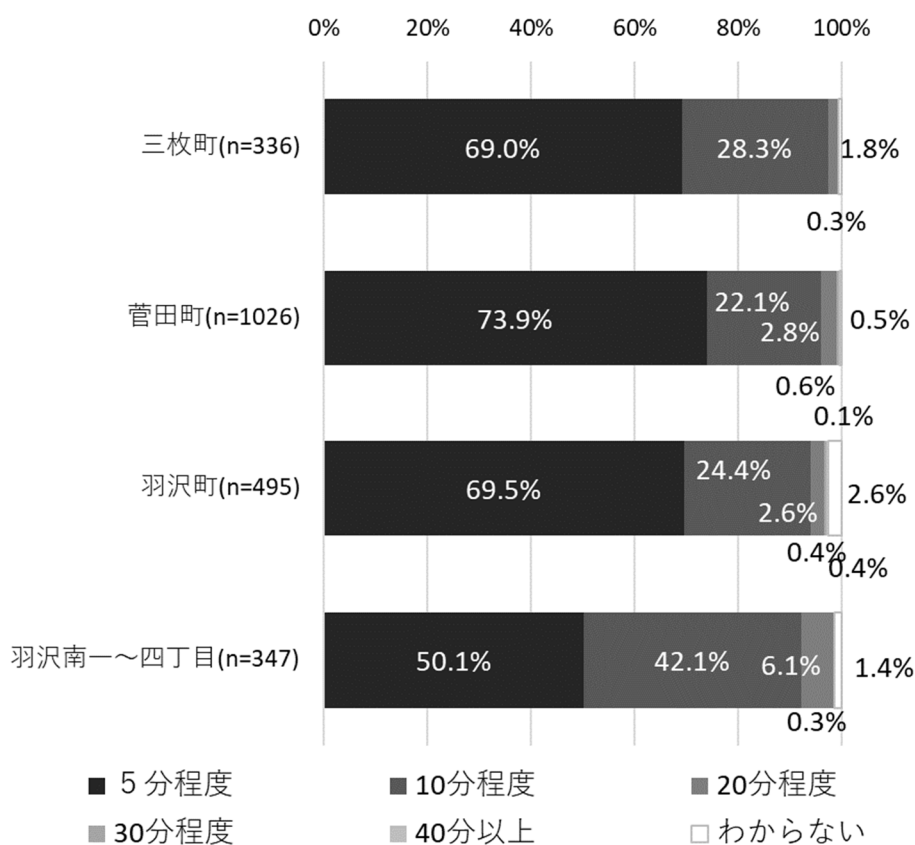


(8) 最寄りのバス停までかかる時間（徒歩）

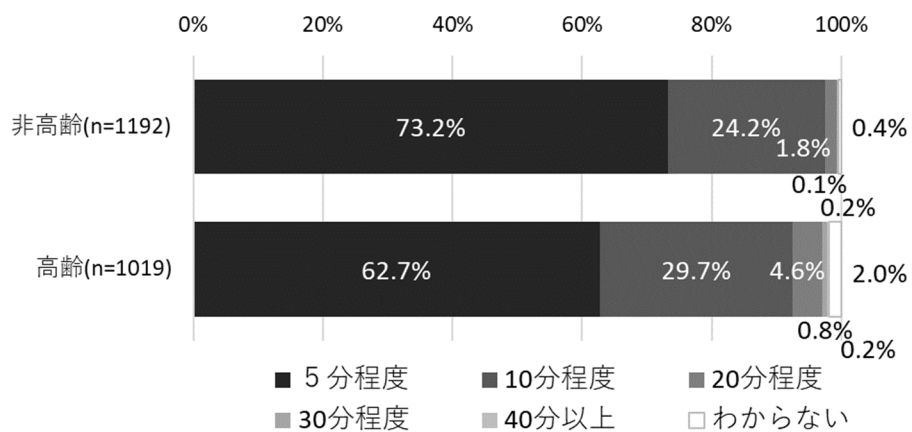
○回答者の90%以上が最寄りのバス停まで徒歩10分程度で到達できる。
 ○羽沢南は、最寄りのバス停まで10分以上かかる回答者の割合が他のエリアより高い。



【エリア別】

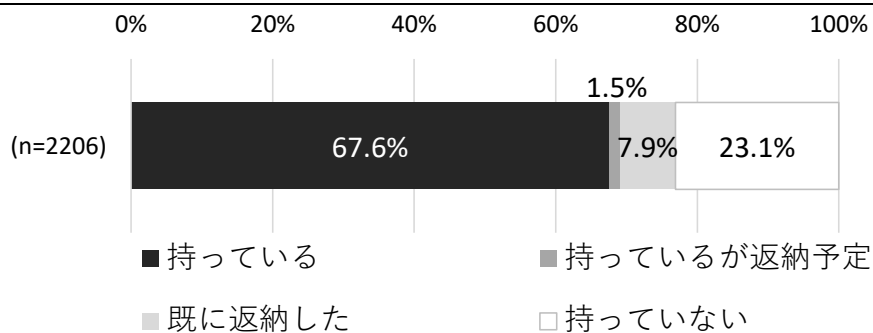


【年代別】

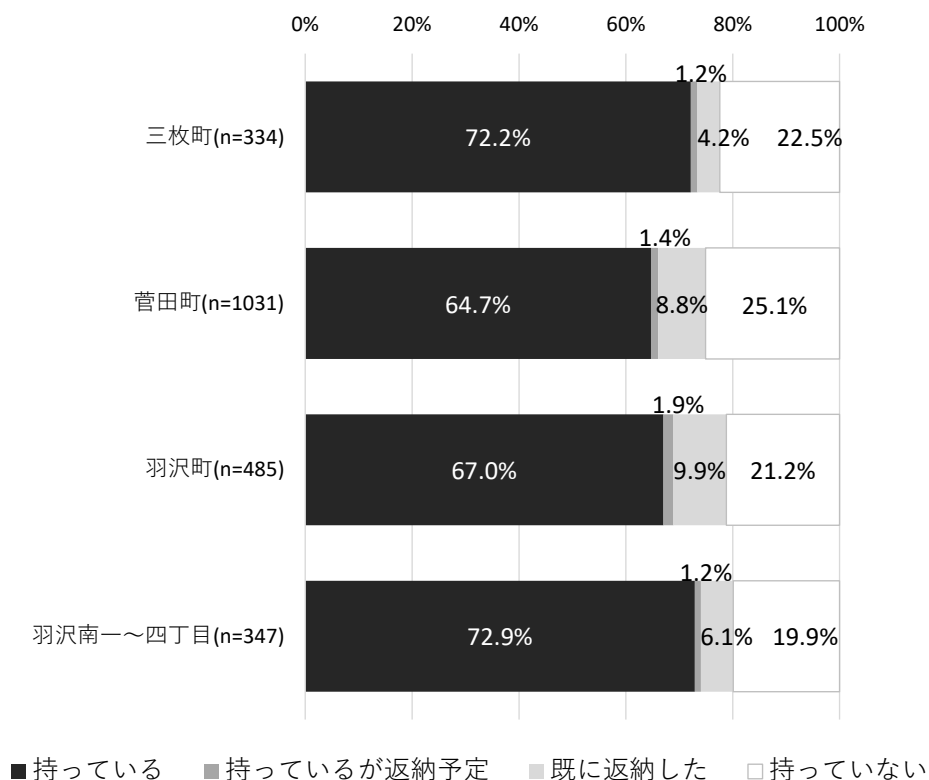


(9) 自動車運転免許

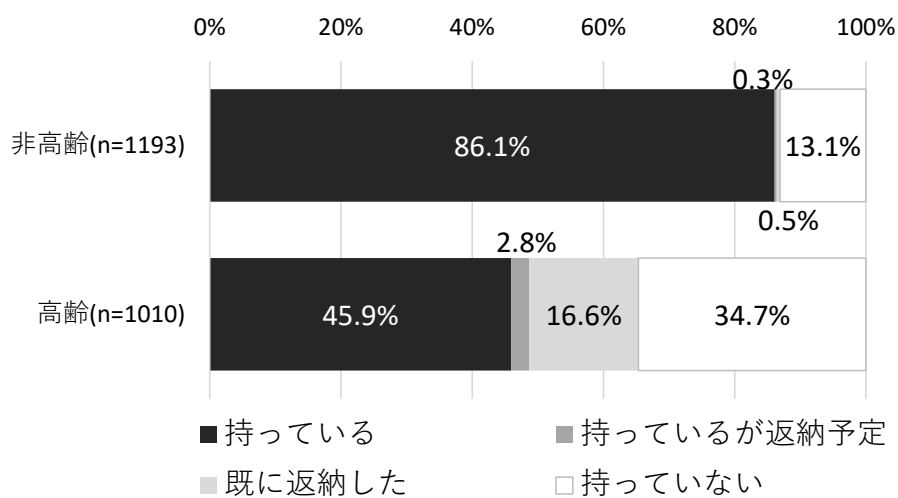
○高齢者の 34.7%の回答者が免許を保有しておらず、16.6%が既に免許を返納している。
 ○他統計データより算出される神奈川区、横浜市全体の運転免許保有人口の割合と比較すると、三枚町、羽沢南では保有している（「持っている」「持っているが返納予定」の回答の合計）と回答した人の割合が少し高い。



【エリア別】



【年代別】



《参考》他統計データ等から算出される免許保有率（令和3年度）

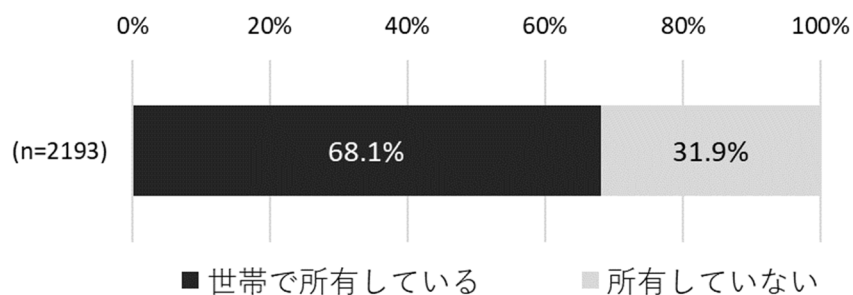
	運転免許人口	18歳以上人口	左記データより算出される 運転免許保有率
神奈川区	146,463	215,036	68.1%
横浜市	2,258,661	3,240,857	69.7%

出典：令和3年度運転免許人口：第101回横浜市統計書第17章司法及び治安 第5表

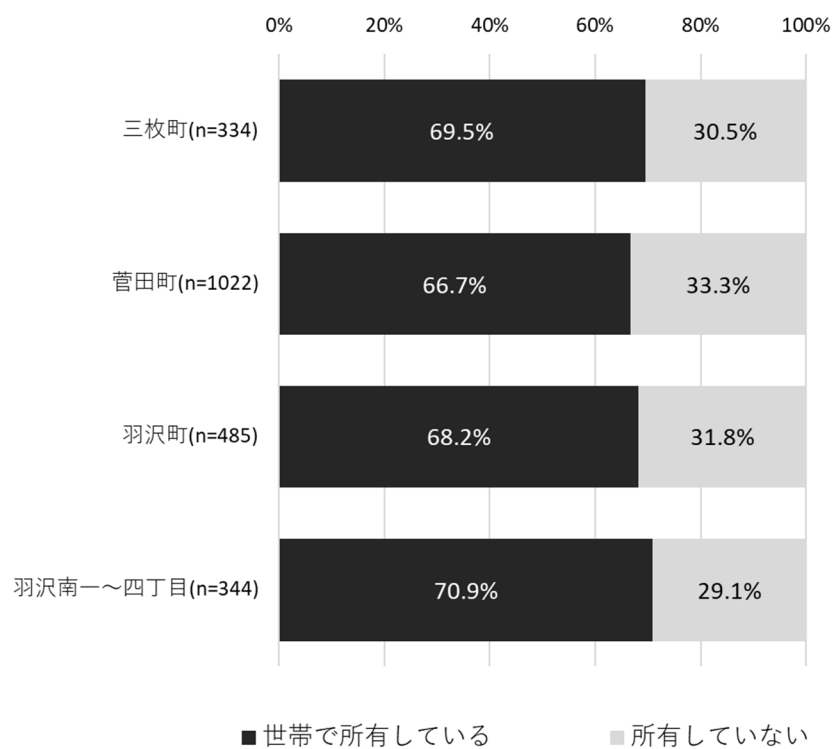
令和3年度18歳以上人口：令和3年年齢別人口（横浜市住民基本台帳による）

(10) 車の所有

○68.1%の回答者が世帯で車を所有しており、居住地による回答割合の大きな差はない。

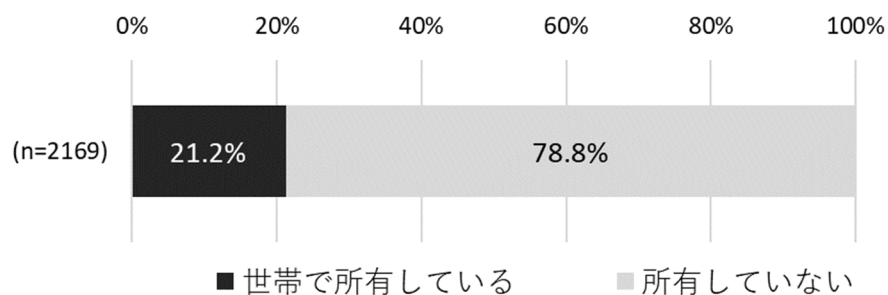


【エリア別】

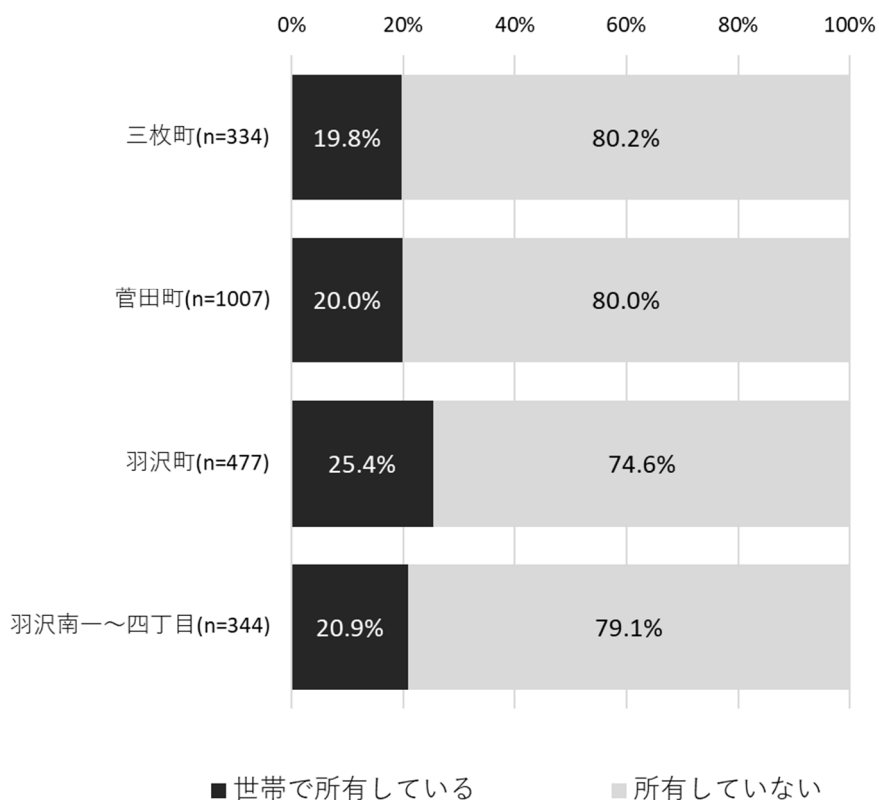


(11) 自動二輪車・原付の所有

○21.2%の回答者が世帯で自動二輪車・原付を所有している。羽沢町は他エリアと比較すると所有している人の割合が少し高い。

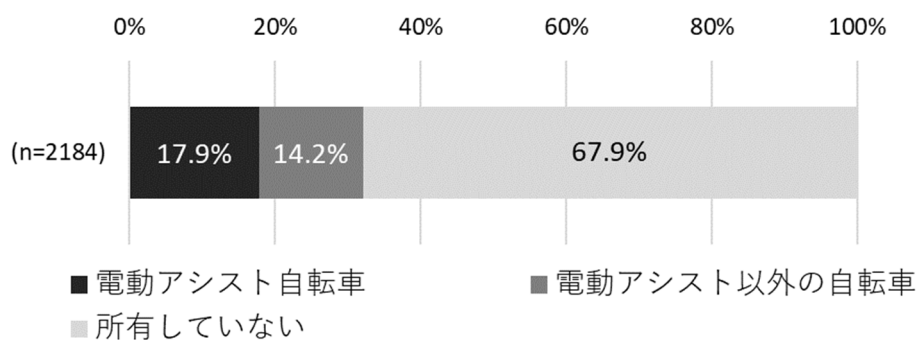


【エリア別】

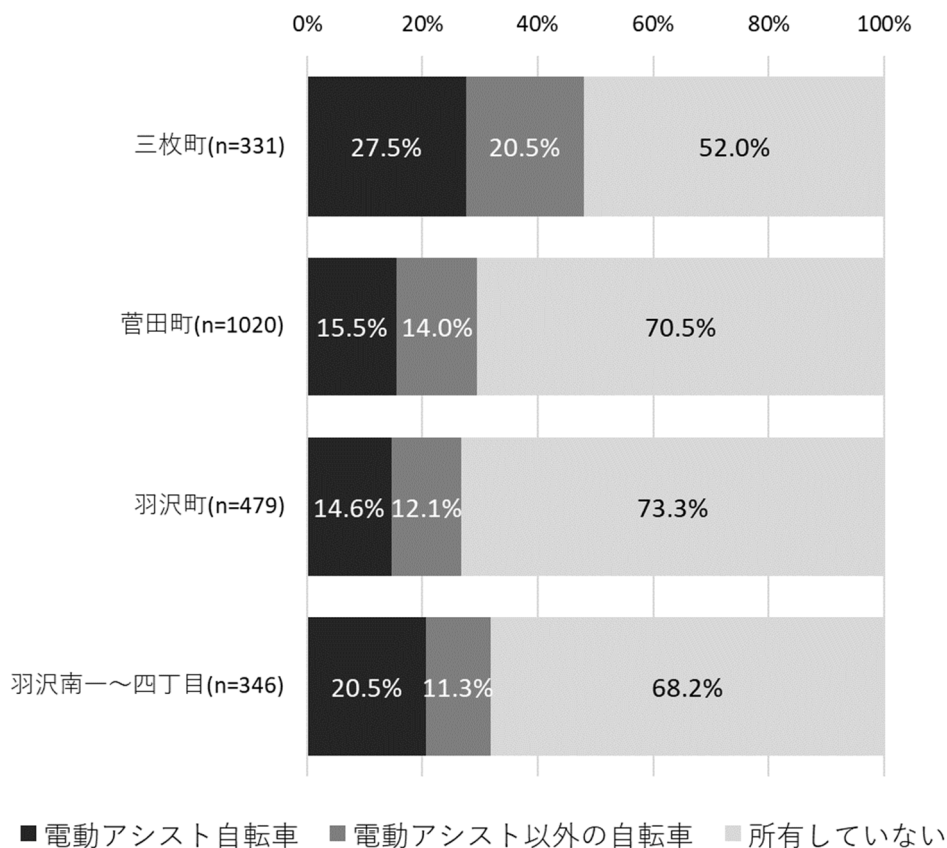


(12) 自転車の所有

○三枚町は他のエリアと比較すると自転車を所有している人の割合が高い。
 ○電動アシスト自転車を所有している人の割合は、それ以外の自転車を所有している人の割合より高い。
 ○自転車所有率が高い三枚町、羽沢南では、電動アシスト自転車を所有している人の割合が高い。

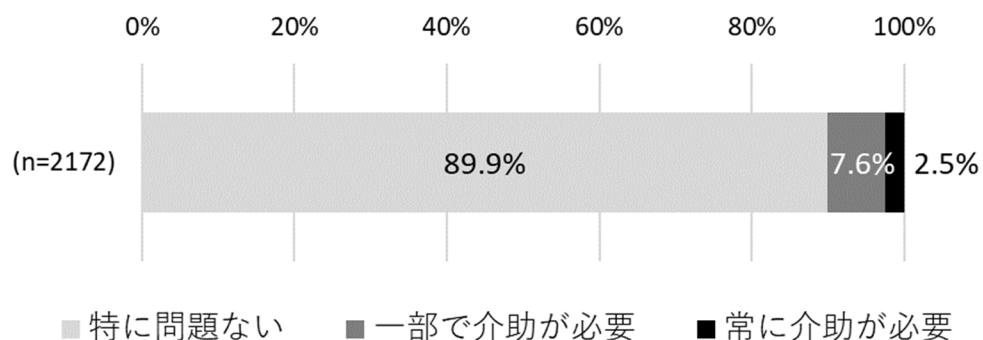


【エリア別】

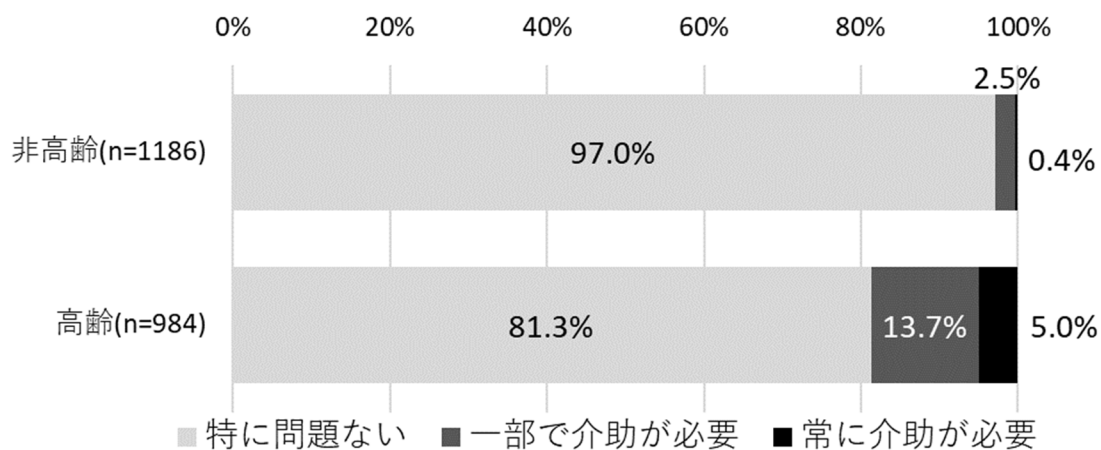


(13) 健康状態

○ 高齢の回答者の 18.7%が、一部もしくは常に介助を必要としている。

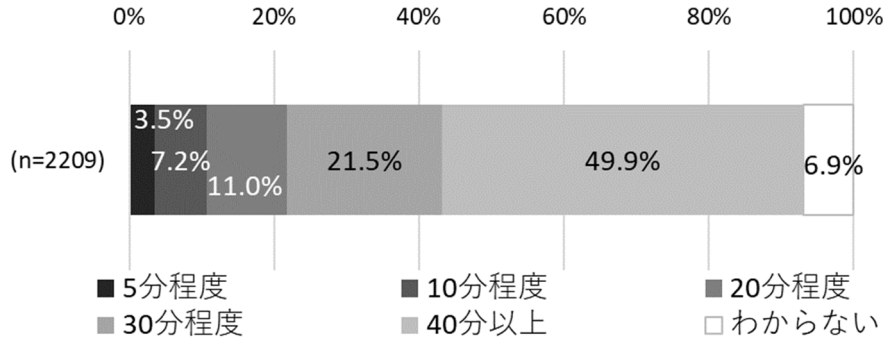


【年代別】

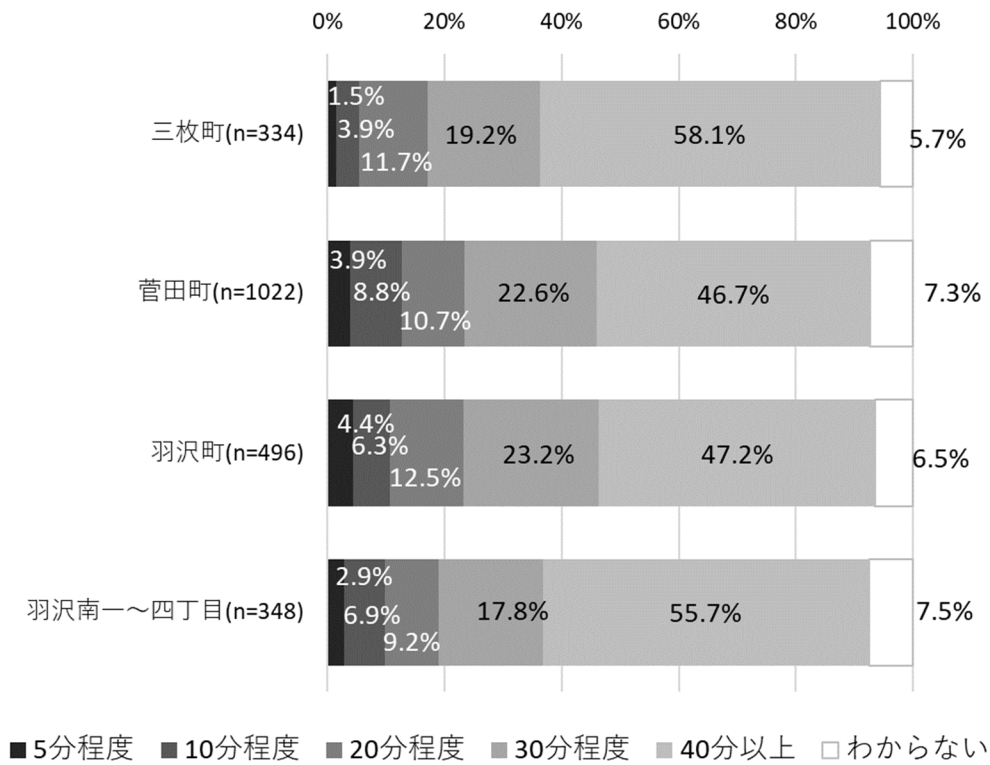


(14) 徒歩で無理なく休まずに移動できる時間

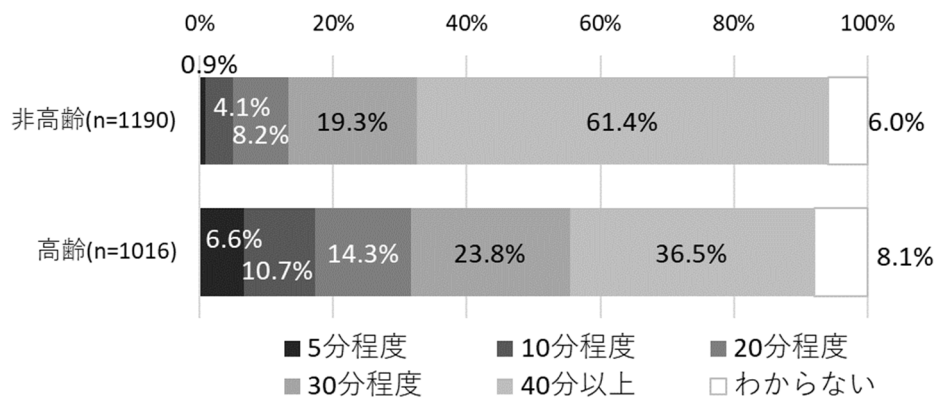
○高齢の回答者の31.6%が、20分程度を超えた継続的な歩行は困難と感じている。
 ○菅田町、羽沢町に居住する回答者では、20分程度を超えた継続的な歩行は困難と感じる人の割合が、他のエリアと比較すると少し高い。



【エリア別】

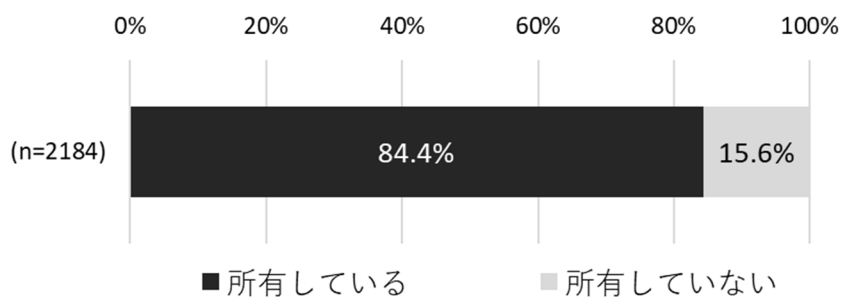


【年代別】

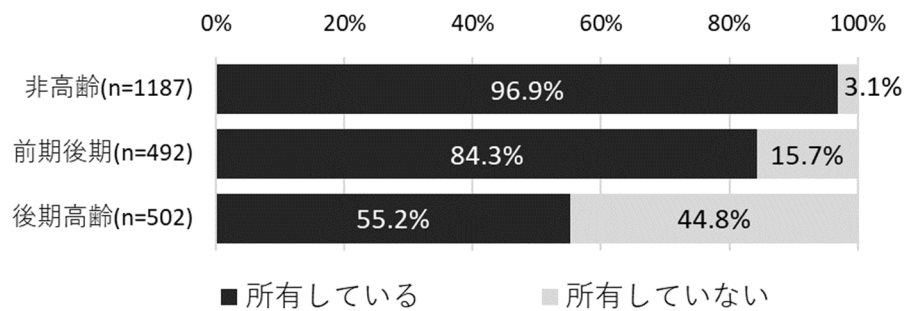


(15) スマートフォンの所有

○前期高齢者では 84.3%、後期高齢者でも半数以上がスマートフォンを所有している。

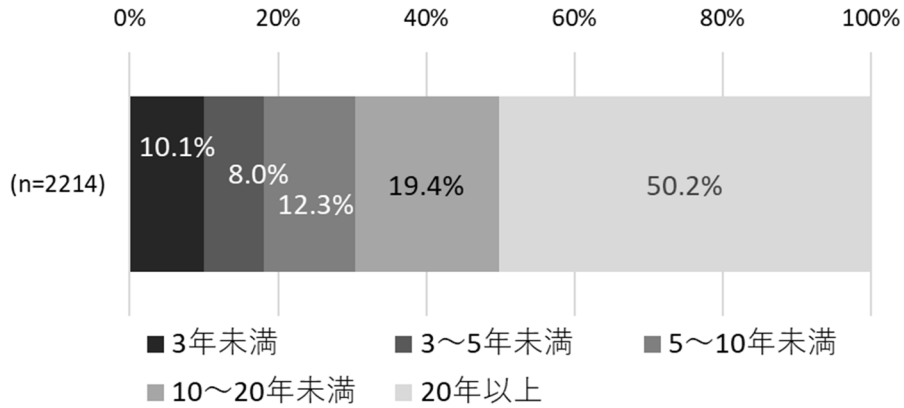


【年代別】

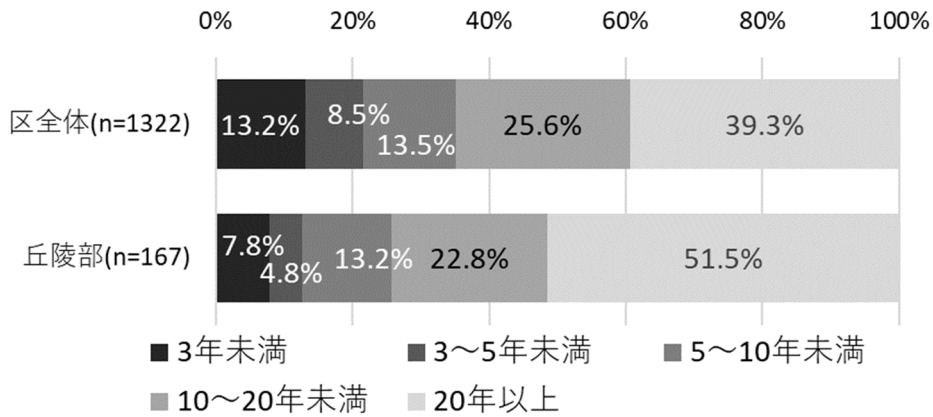


(16) 居住年数

○回答者の半数以上が 20 年以上居住している。
 ○神奈川県区民意識調査（平成 30 年度）の区全体の回答と比較すると、20 年以上住んでいる人の割合が高い。

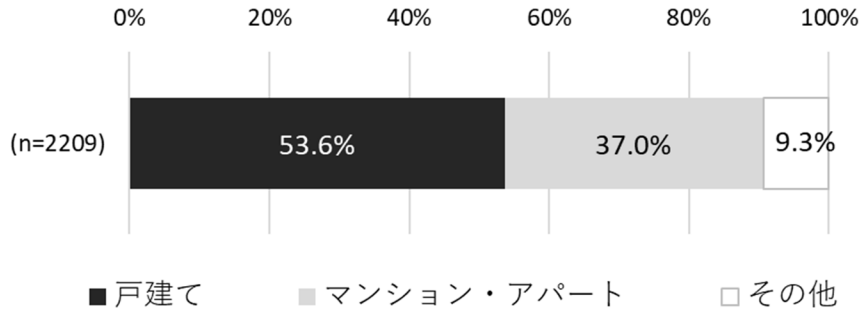


《参考》平成 30 年度神奈川県区民意識調査



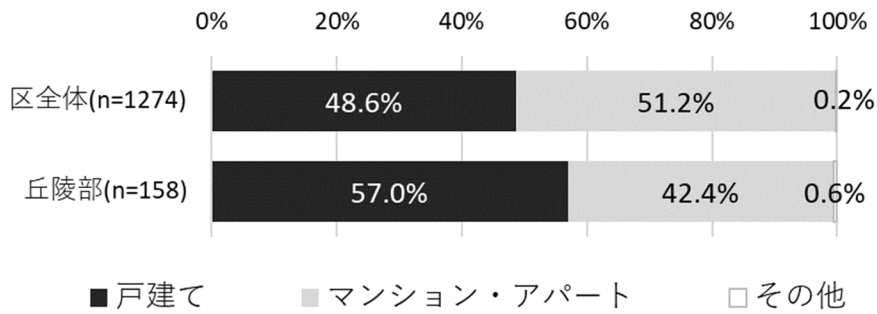
(17) 居住形態

○神奈川県区民意識調査（平成 30 年度）の区全体の回答と比較すると、戸建て住宅に居住する人の割合が高い。



《参考》

平成 30 年度神奈川県区民意識調査「居住形態」



※区民意識調査の回答選択肢を下記のとおり集計。

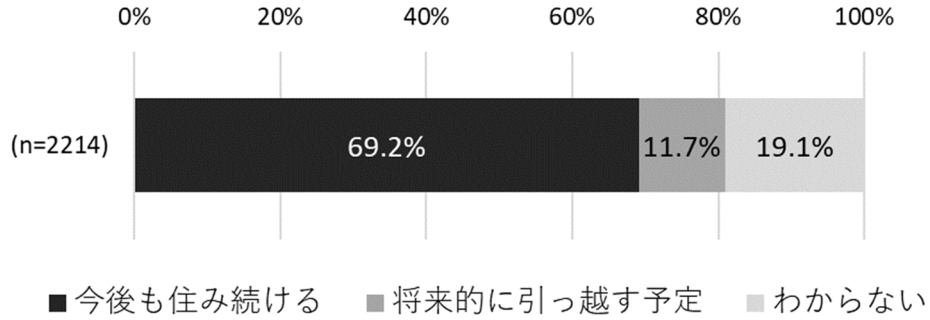
戸建て：「持家（一戸建て）」「借家（一戸建て）」

マンション・アパート：「持家（マンション・共同住宅）」「借家（県営・市営の共同住宅）」「借家（都市再生機構・公社の共同住宅）」「社宅、公務員住宅」「民間アパート、民間賃貸マンション」

その他：その他

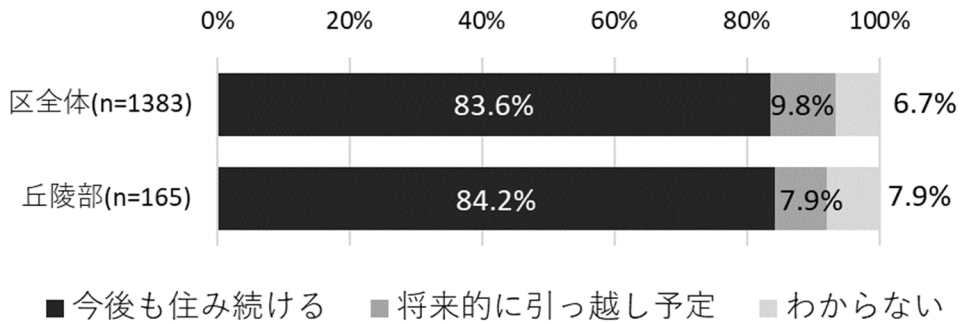
(18) 定住意向

○回答者の 69.2%は今後も住み続けると回答している。
○神奈川県区民意識調査（平成 30 年度）の区全体の回答と比較すると、定住意向を示す人の割合が低い。



《参考》

平成 30 年度神奈川県区民意識調査「定住意向」



※区民意識調査の回答選択肢を下記のとおり集計

今後も住み続ける：「住み続ける」「たぶん住み続ける」

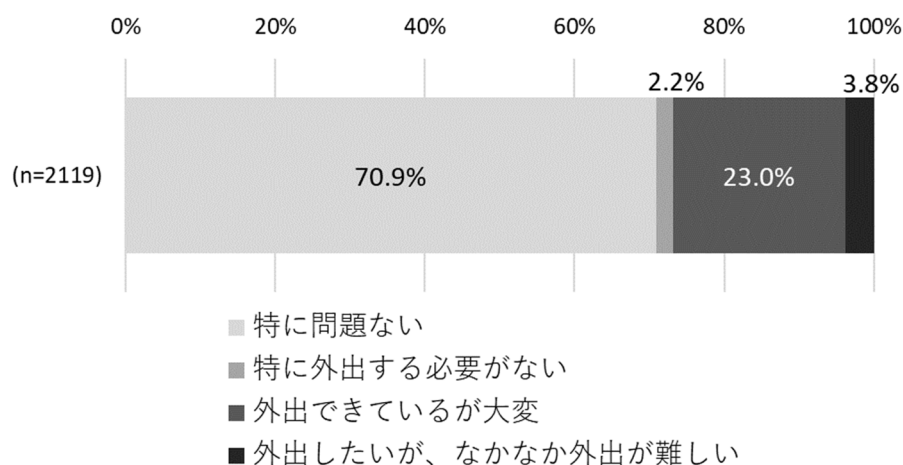
将来的に引っ越し予定：「たぶん住み続けない」「住み続けたくない」

わからない：「わからない」

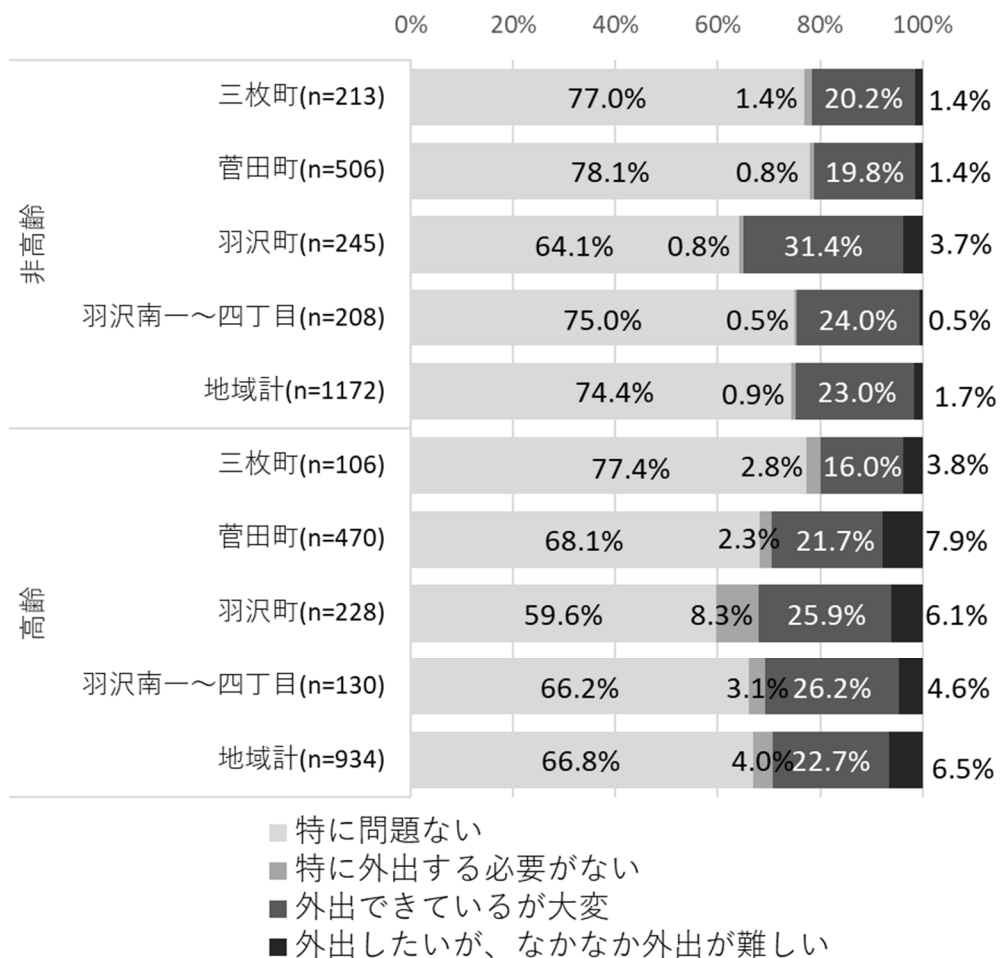
4.1.2 お出かけの困りごと

(1) 普段の外出におけるお困りの度合い

【2】(1)	普段の外出におけるお困りの度合いを教えてください（○は1つ）
○外出で困りごとを感じている（「外出できているが大変」「外出したいが、なかなか外出が難しい」の合計）と回答した人の割合は、高齢・非高齢によらず 20～30%程度となっている。	
○外出で困りごとを感じていると回答した人の割合は羽沢町で高い。特に非高齢の困りごとを感じている人の割合について、他エリアより 10%程度高い。	
○三枚町の高齢者は他エリアと比較し、外出で困りごとを感じていると回答した人の割合が低い。	



【エリア別】

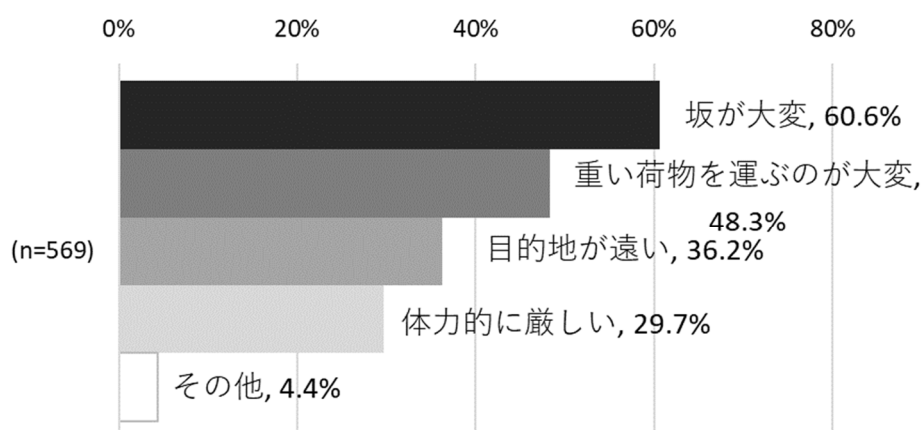


(2) 普段の外出で困っていること

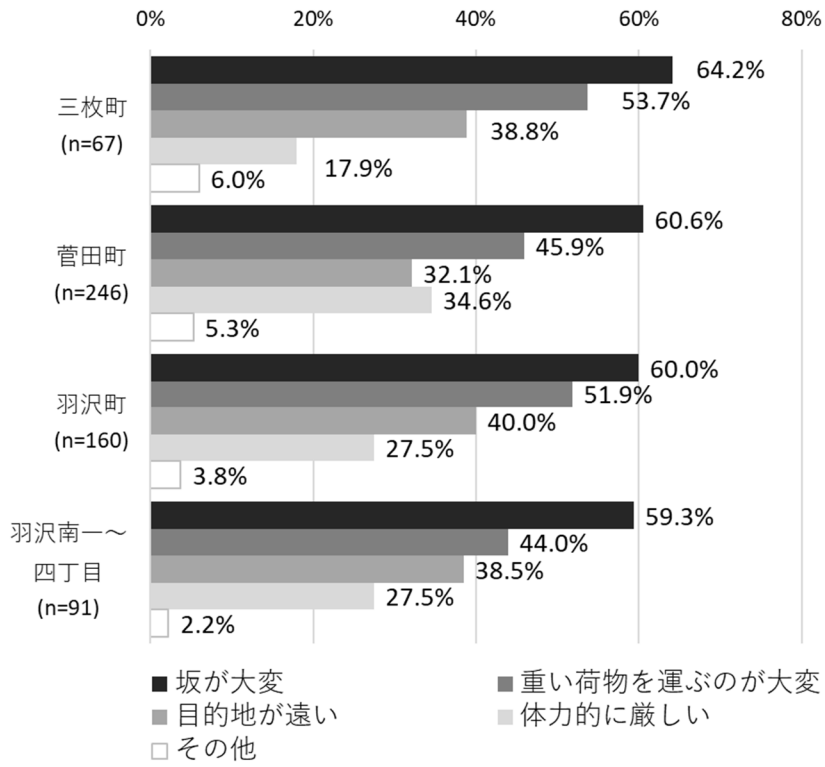
【2】(2)	(1)で「外出できているが大変」「外出したいが、なかなか外出が難しい」と答えた方にお尋ねします。 普段の外出で困っていることを手段ごとに教えてください。(あてはまるものすべてに○)
--------	---

1) 徒歩・自転車

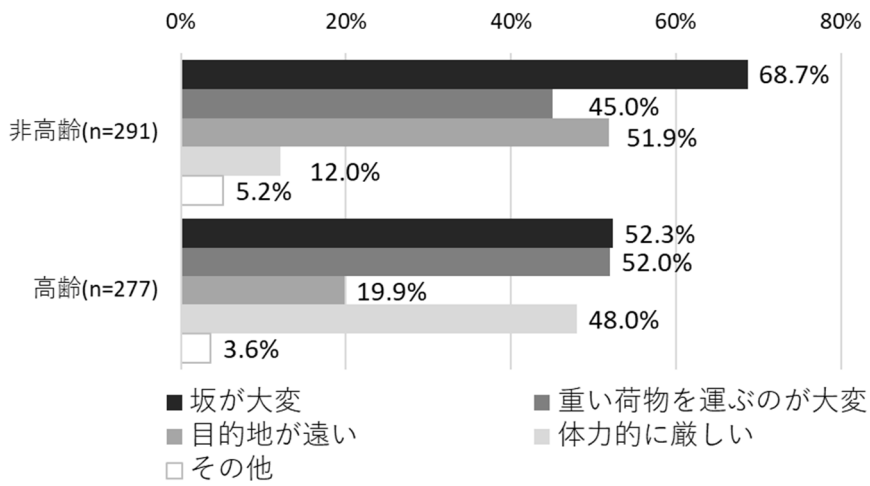
○居住エリアに関わらず、回答者の約60%が「坂が大変」と回答している。 ○菅田町では「体力的に厳しい」と回答した人の割合が他エリアより高い。 ○年代別に集計すると、非高齢者では「坂が大変」に次いで「目的地が遠い」と回答した人の割合が高い。高齢者では「体力的に厳しい」と回答した人の割合が高い。
--



【エリア別】

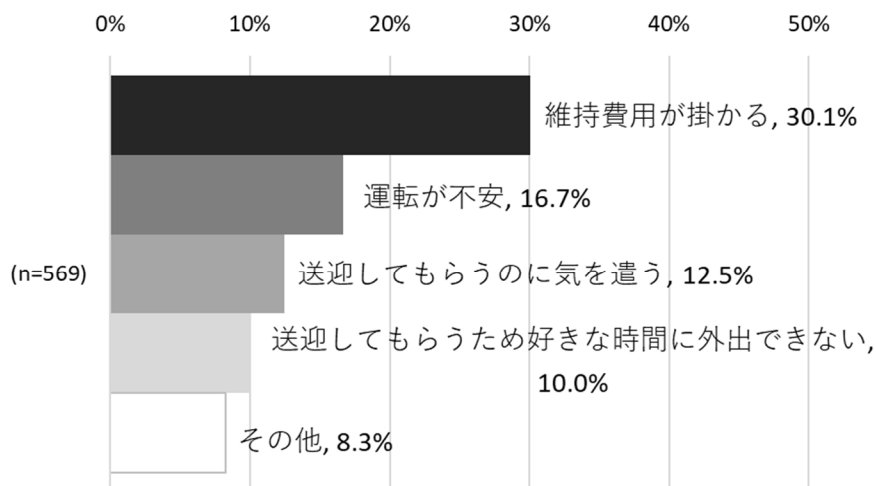


【年代別】

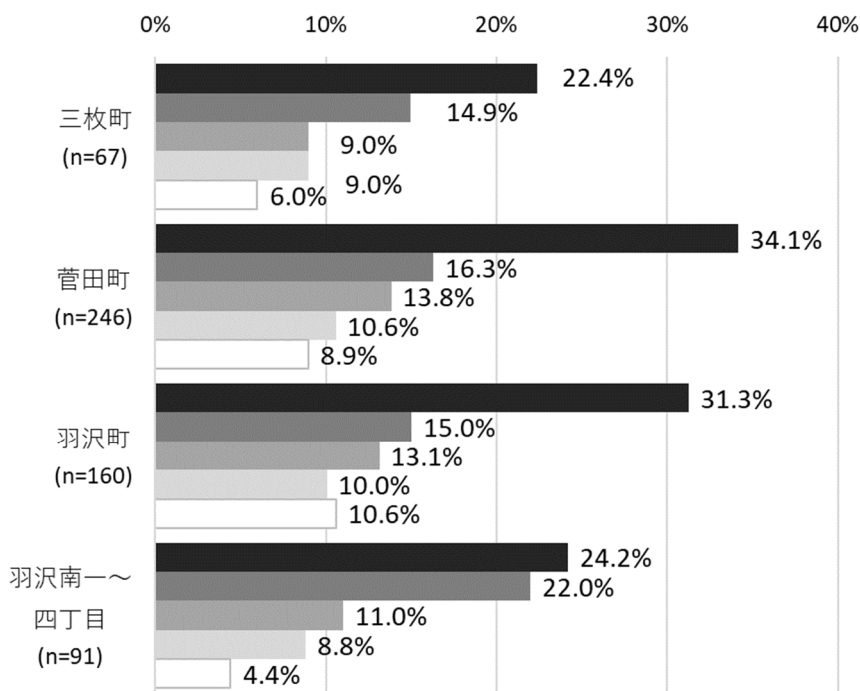


2) 自動車

- 「維持費用が掛かる」と答えた回答者が多く、特に菅田町、羽沢町で割合が高い。
- 羽沢南は、「運転が不安」と回答した人の割合が他エリアより高い。



【エリア別】



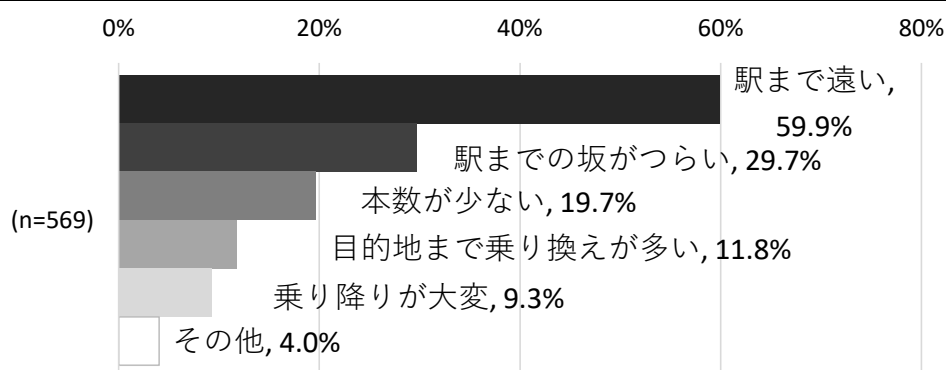
- 維持費用が掛かる
- 運転が不安
- 送迎してもらうのに気を遣う
- 送迎してもらうため好きな時間に外出できない
- その他

3) 電車

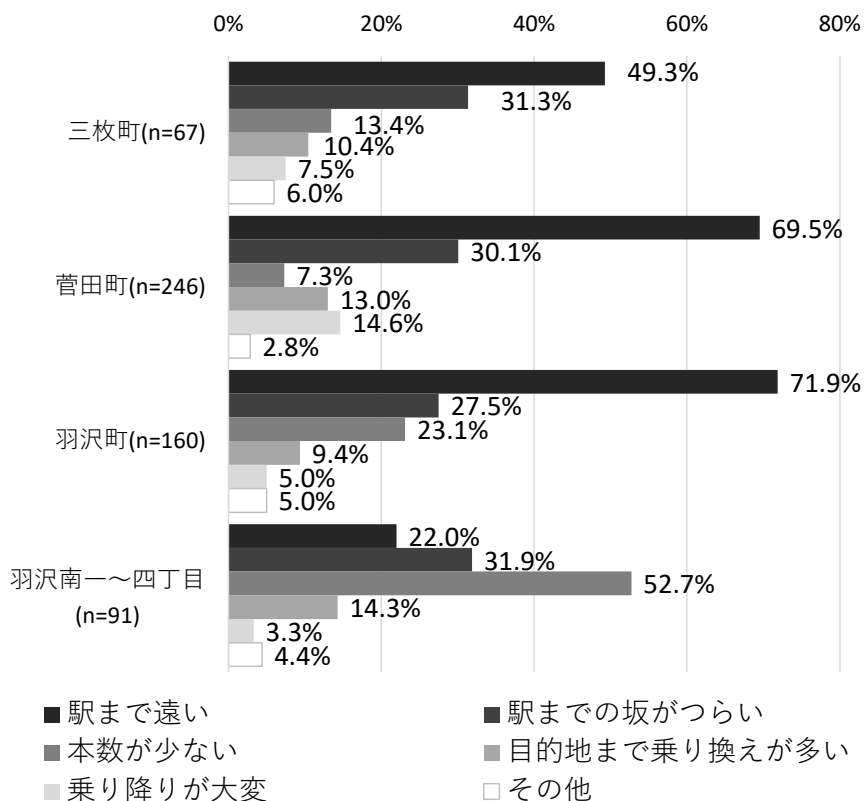
○羽沢南以外のエリアでは、回答者の 50~70%程度が「駅まで遠い」と回答している。

○羽沢町・羽沢南は、「本数が少ない」という回答の割合が高い。4. 1. 3(3)4 通勤・通学の乗車駅の回答より、当該エリアでは羽沢横浜国大駅の利用が推測され、令和5年3月の相鉄・東急直通線開業後の運行本数増加により、困りごとに関する回答割合が変化していく可能性がある。

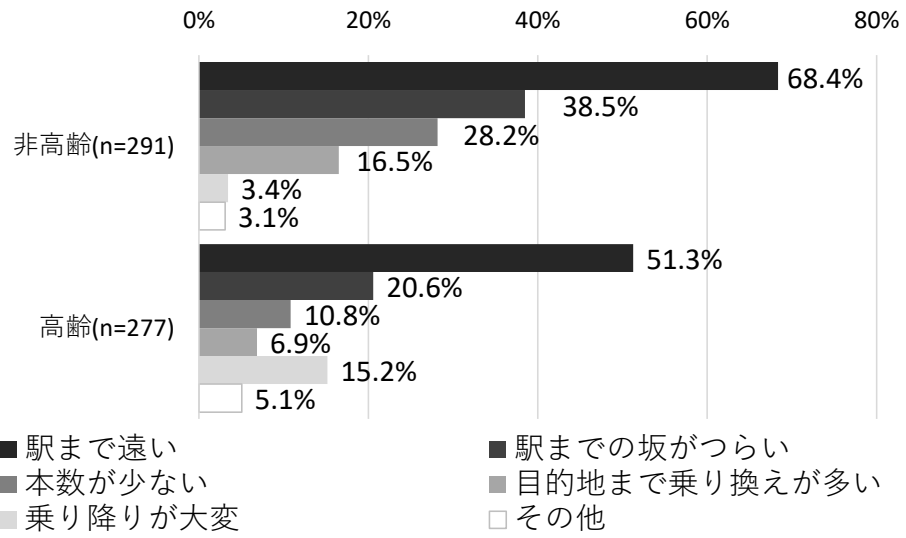
○高齢者の回答では、非高齢と比較し、「坂がづらい」「本数が少ない」「目的地まで乗り換えが多い」の割合が低く、「乗り降りが大変」の割合が高い。



【エリア別】



【年代別】



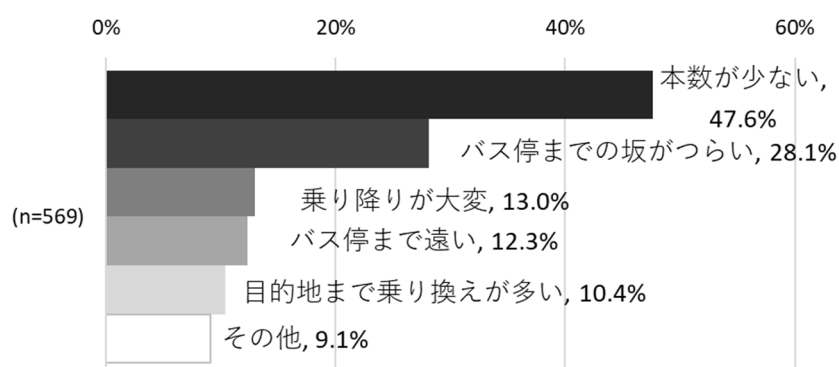
4) バス

○居住エリアに関わらず「本数が少ない」「バス停までの坂がづらい」の順で回答が多い。

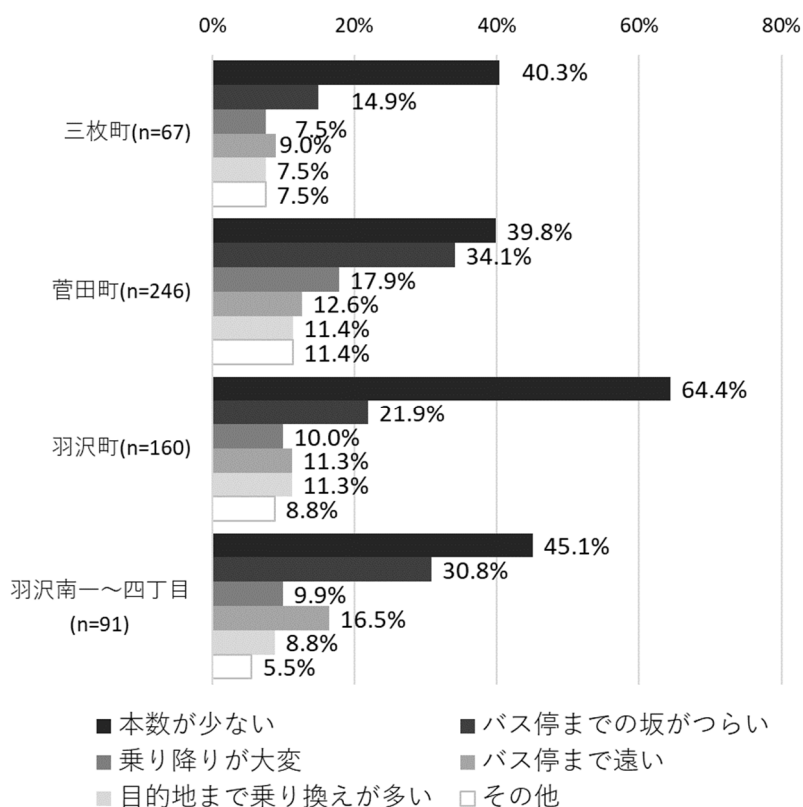
○「バス停まで遠い」の回答はいずれのエリアでも約 10～20%となっており、バス停までの距離よりもバス停まで坂があることに困っていることが推測される。

○菅田町、羽沢南は「バス停までの坂がづらい」と答える回答者の割合が高い。

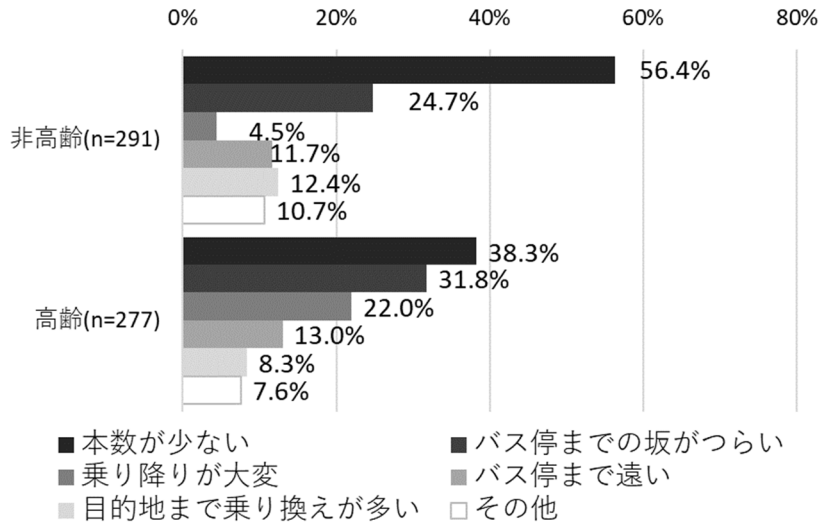
○羽沢町は、他エリアと比較し、「本数が少ない」という割合が高い。これは 3.3.2 平日日中（12 時台）運行本数の結果と整合する。



【エリア別】



【年代別】

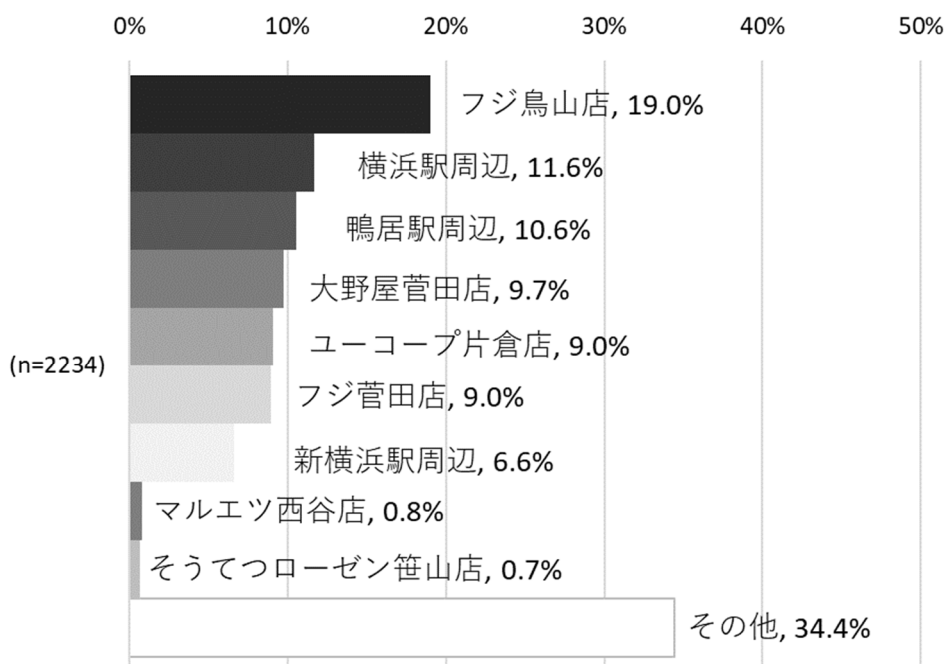


4.1.3 日ごろの外出

(1) 食料品や日用品の買い物での外出

1) 最もよく行く行き先

【3】問1(1)	食料品や日用品の買い物で、最もよく行く行き先を教えてください。(〇は1つ)
<p>○各エリアで最寄りの店、もしくは乗り換えが少なく到達できる買い物先を選択し利用していると推測される。</p> <p>○丘陵部外の行き先では、三枚町、羽沢町、羽沢南は、横浜駅周辺と答えた回答者の割合が高い。</p> <p>○三枚町は新横浜駅周辺、菅田町では鴨居駅周辺という回答の割合が他エリアと比較すると高い。</p>	



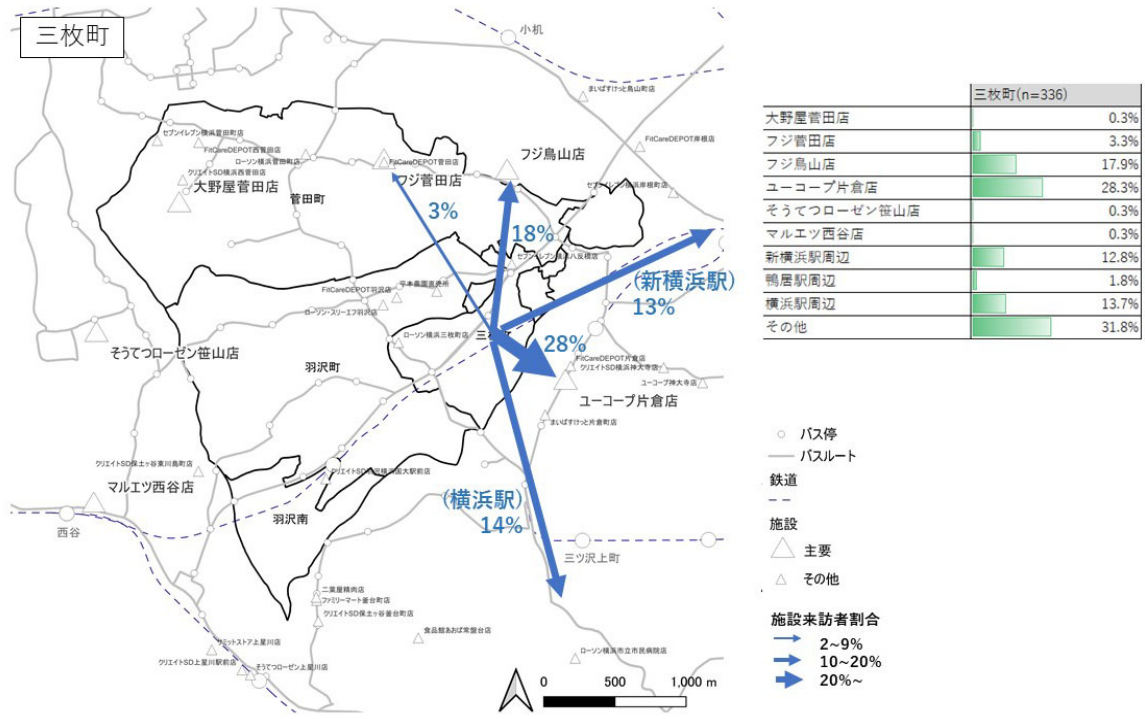


図 4-1 三枚町の買い物行き先傾向

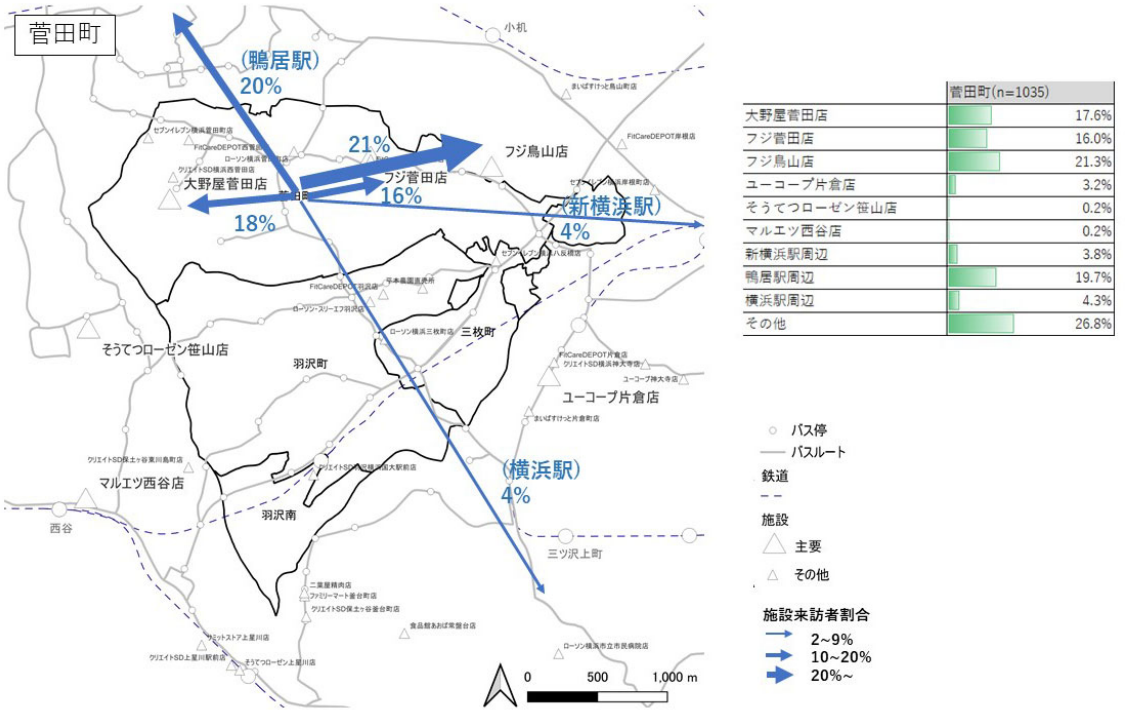


図 4-2 菅田町の買い物行き先傾向

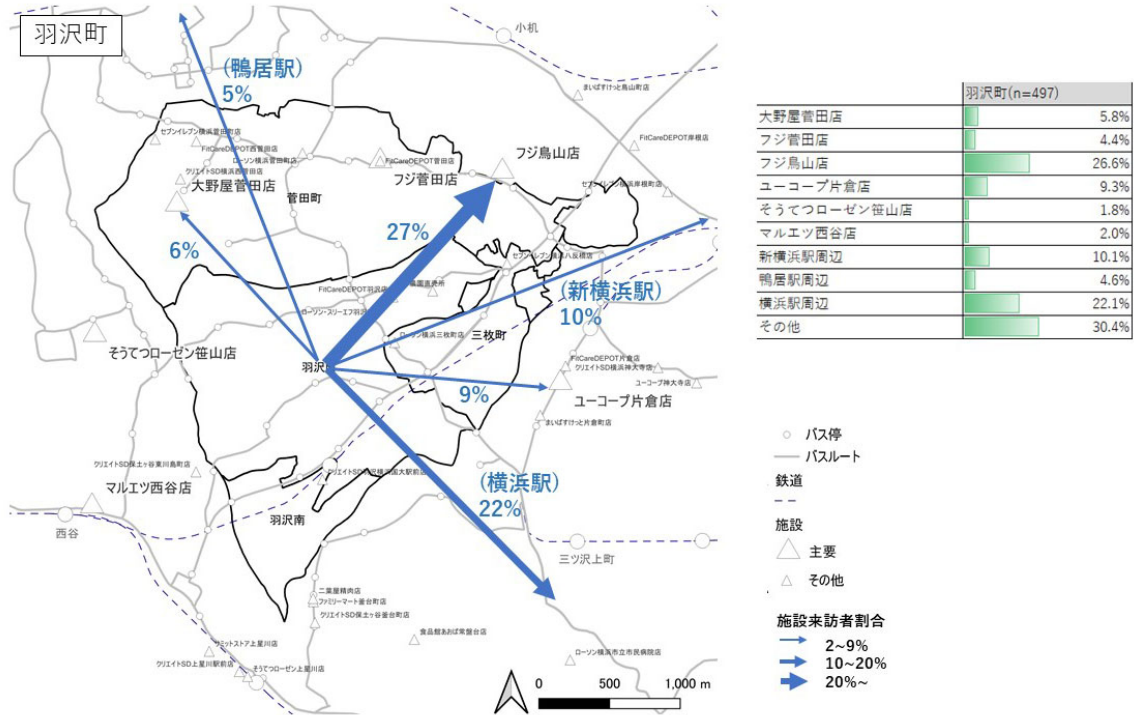


図 4-3 羽沢町の買い物行き先傾向

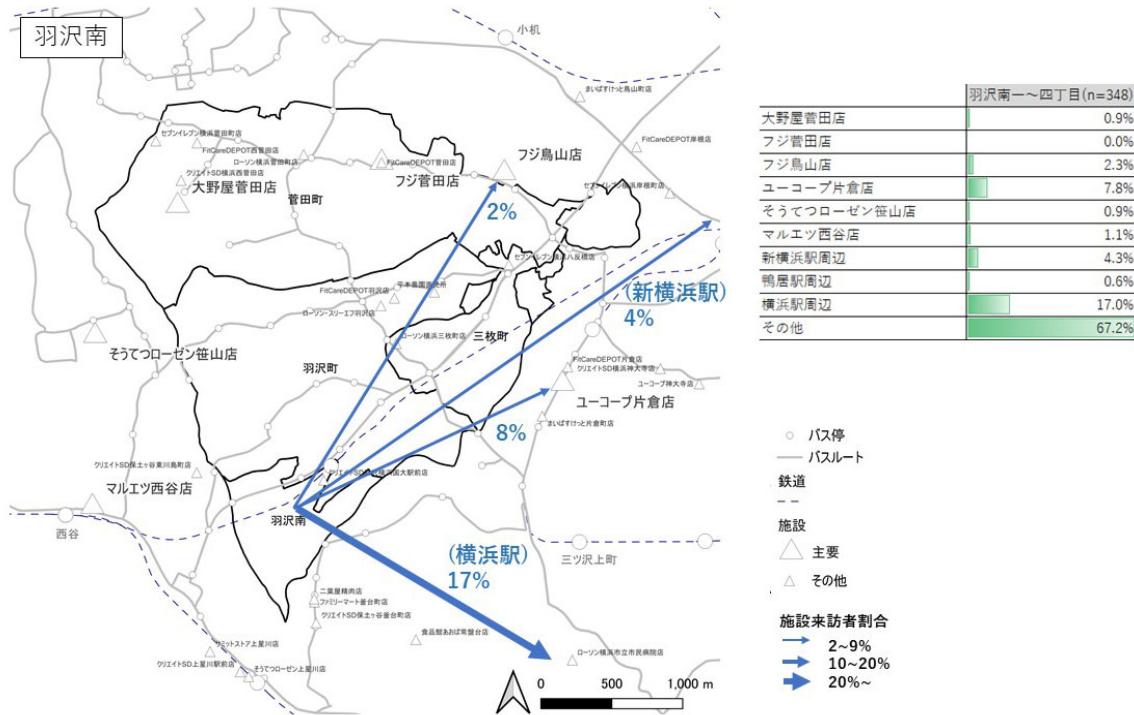


図 4-4 羽沢南の買い物行き先傾向

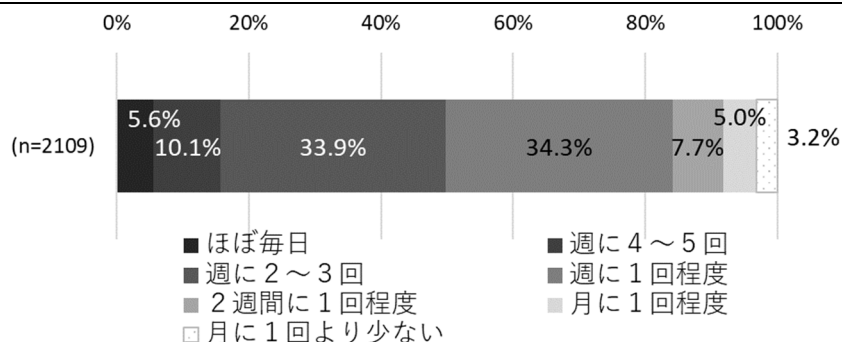
※図上の情報は令和 4 年 11 月時点

2) 頻度

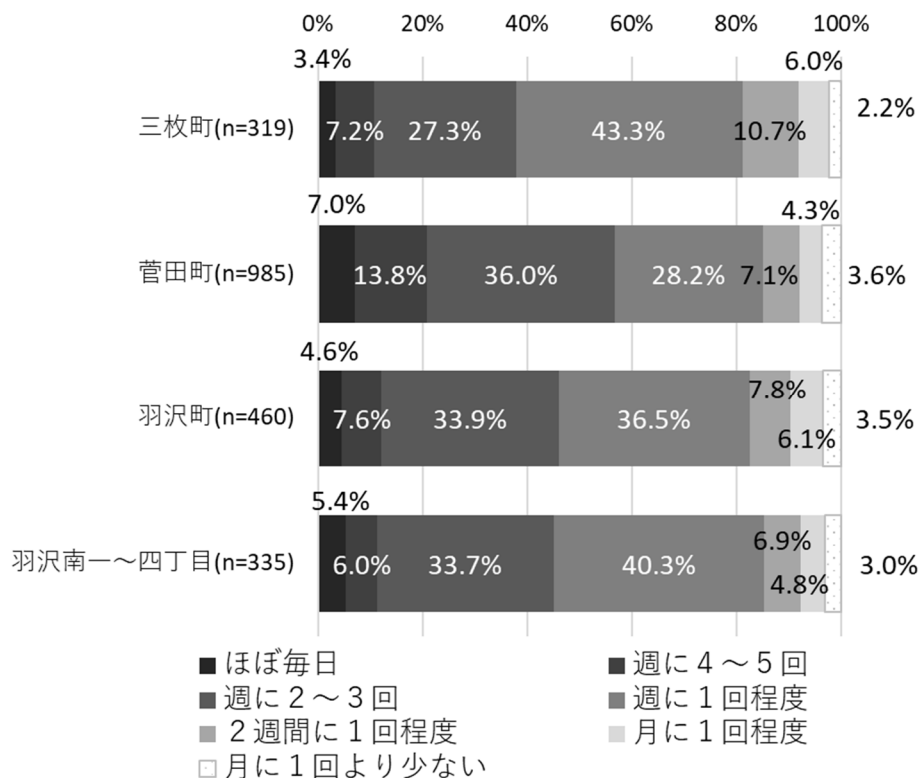
【3】問1(2) (1)に行く頻度を教えてください。(〇は1つ)

○回答者の83.9%が週に1回以上買い物での外出をしている。

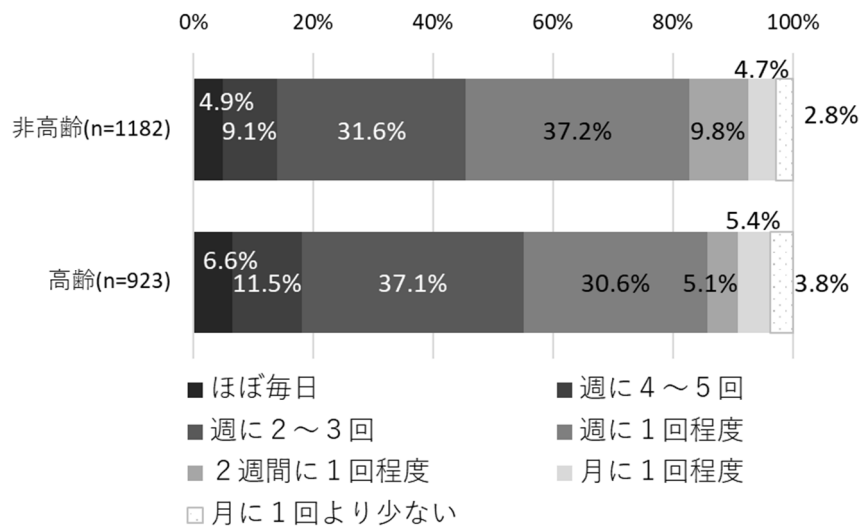
○菅田町は他のエリアと比較すると、週に2～3回以上の買い物をするという回答の割合が高い。4.1.3(1)1)行き先として近隣のスーパーの利用が多いこと、4.1.3(1)3)徒歩での買い物が多いことが影響していると考えられる。



【エリア別】



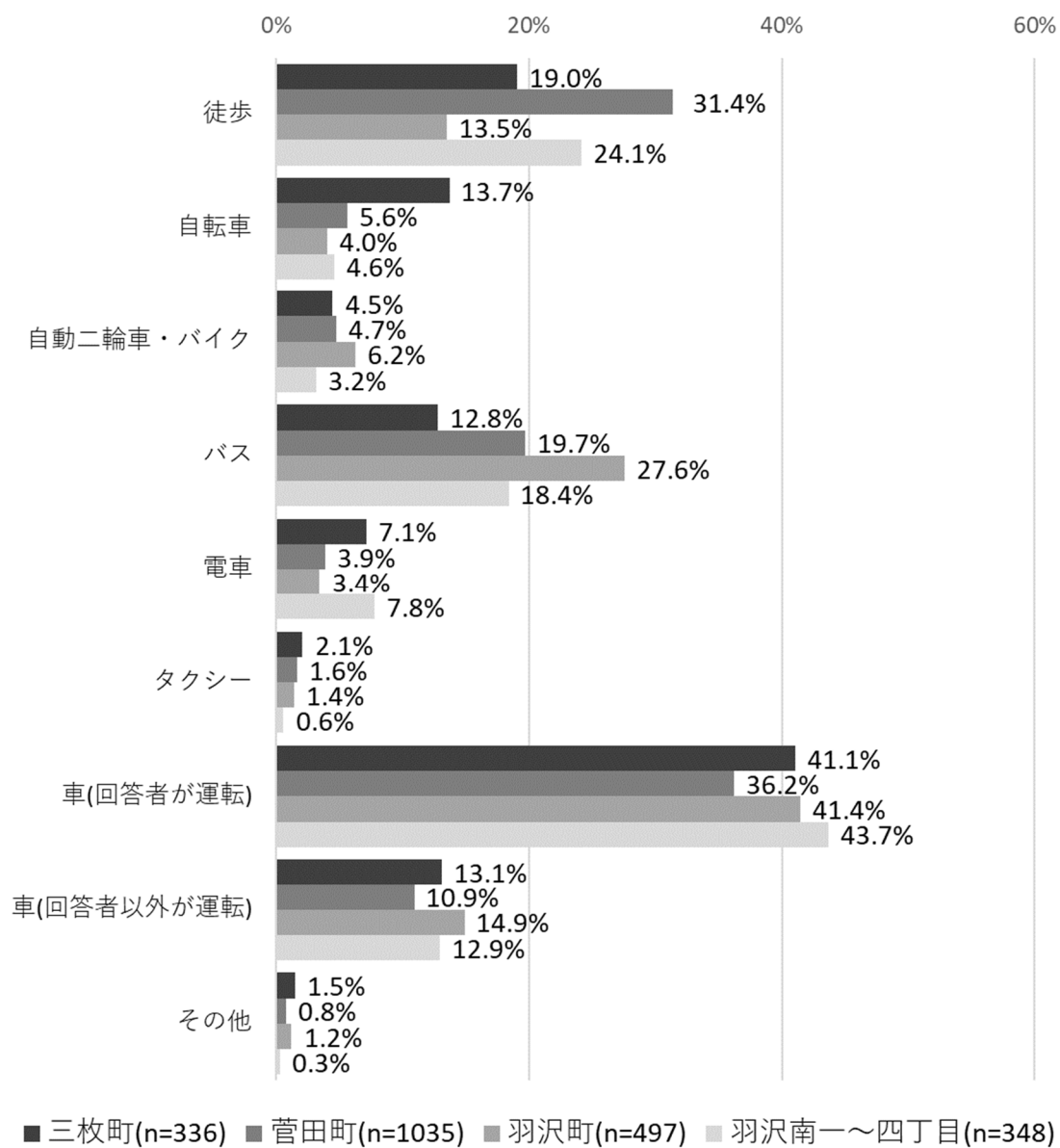
【年代別】



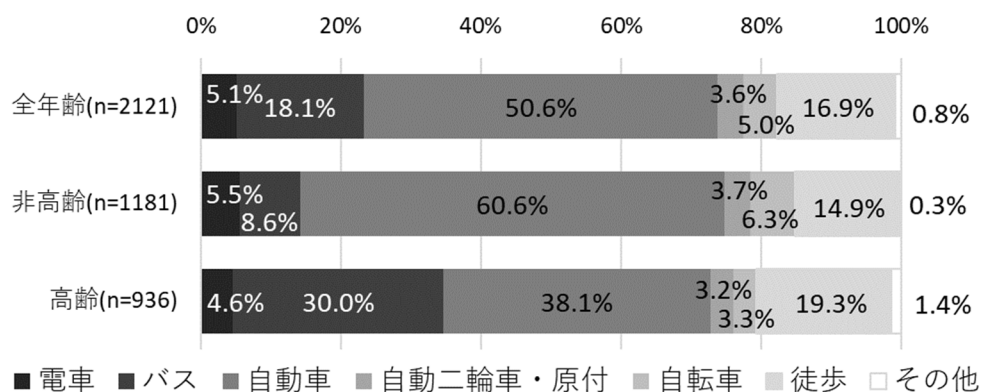
3) 交通手段

【3】問1(3)	(1)に行く際に、よく使う交通手段を教えてください。(乗り継ぐ場合はあてはまるものすべてに○)
<p>(丘陵部エリア間における比較)</p> <p>○いずれのエリアも車(回答者が運転)を買い物の交通手段とする人が多い。</p> <p>○三枚町は「自転車」を利用する人の割合が他エリアと比較すると高い。</p> <p>○菅田町は「徒歩」で買い物に行く人の割合が他エリアと比較すると高い。</p> <p>○羽沢町は「バス」を利用する人の割合が他エリアと比較すると高い。</p> <p>(代表交通手段の比較)</p> <p>○代表交通手段分担率の集計結果を比較すると、高齢では非高齢よりもバスの分担率が20%程度高い。</p> <p>○エリア別で比較すると、三枚町の自転車分担率が12.4%と他のエリアより高い。</p> <p>○パーソントリップ調査の横浜市の結果と比較すると、非高齢者は電車(鉄道)の分担率が市より15%程低く、自動車の分担率が35%程度高い。高齢では、バスの分担率が15%程度高く、徒歩の分担率が25%程度低い。</p> <p>○パーソントリップ調査の横浜市の結果と比較すると、どのエリアもバス分担率は市全体よりも高く、徒歩分担率が低い。羽沢町は、その傾向が他エリアよりも顕著である。</p>	

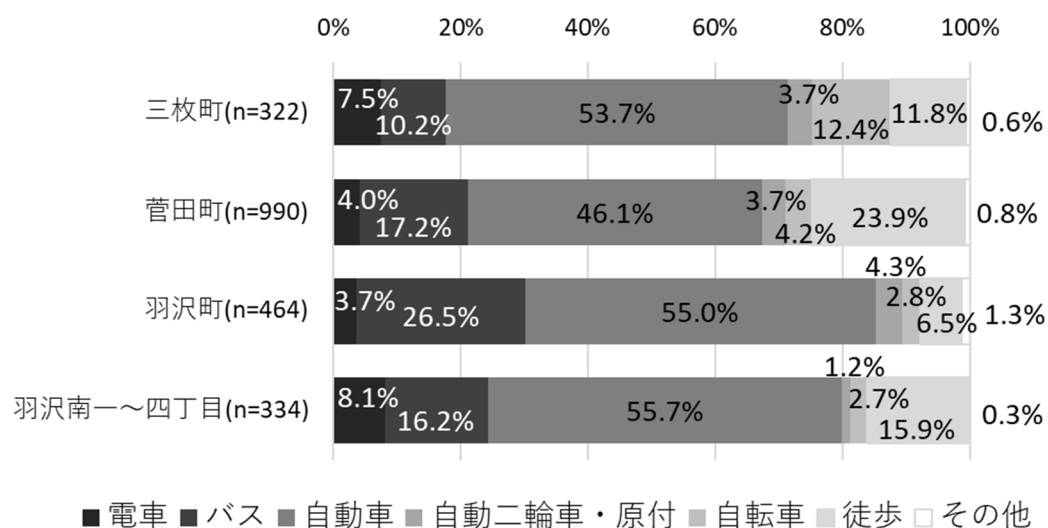
【エリア別】



【年代別 代表交通手段分担率】



【エリア別 代表交通手段分担率】



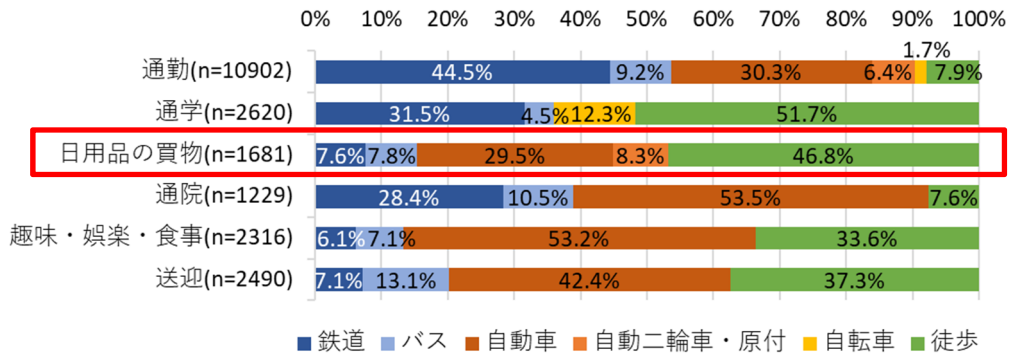
※回答選択肢を下記のとおり集計

自動車：「車（回答者が運転）」「車（回答者以外が運転）」「タクシー」

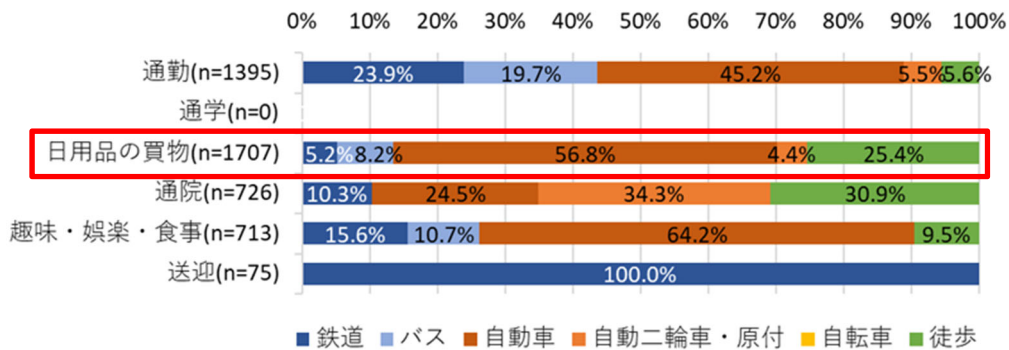
※パーソントリップ調査の優先順位を準用し、代表交通手段分担率を集計

《参考》パーソントリップ調査（再掲）

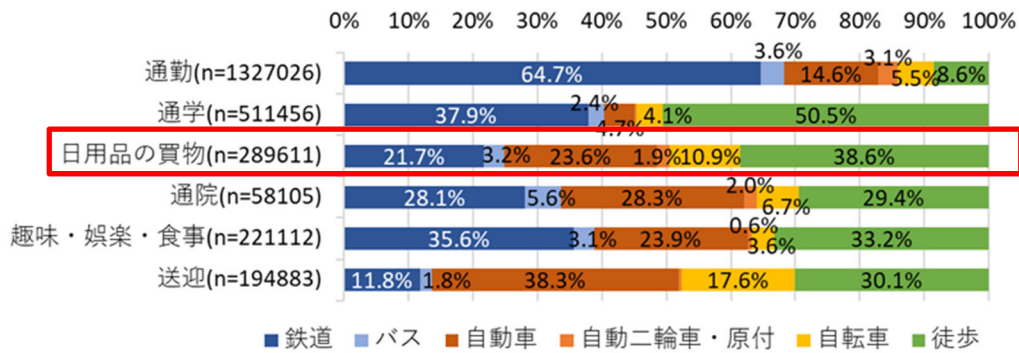
【非高齢・丘陵部】



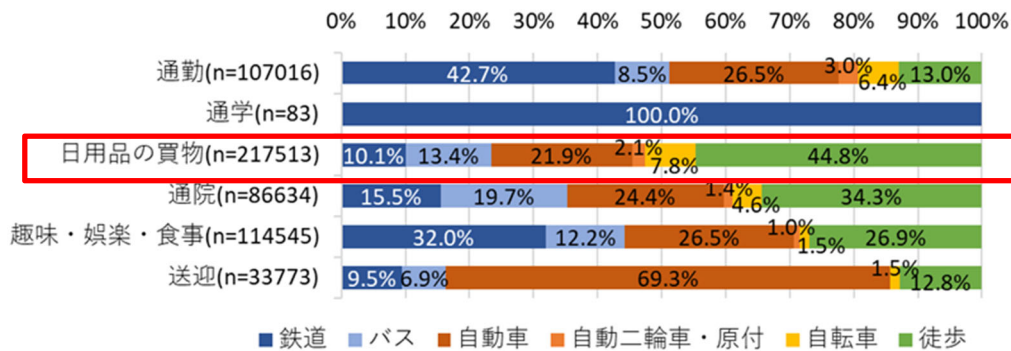
【高齢・丘陵部】



【非高齢・横浜市】

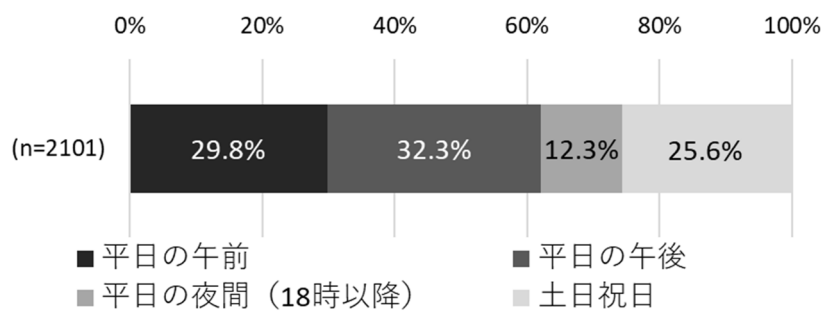


【高齢・横浜市】



4) よく行く日時

【3】問1(4)	(1)によく行く日時を教えてください。(○は1つ)
○平日の午前・午後買い物に行く人が多い。	

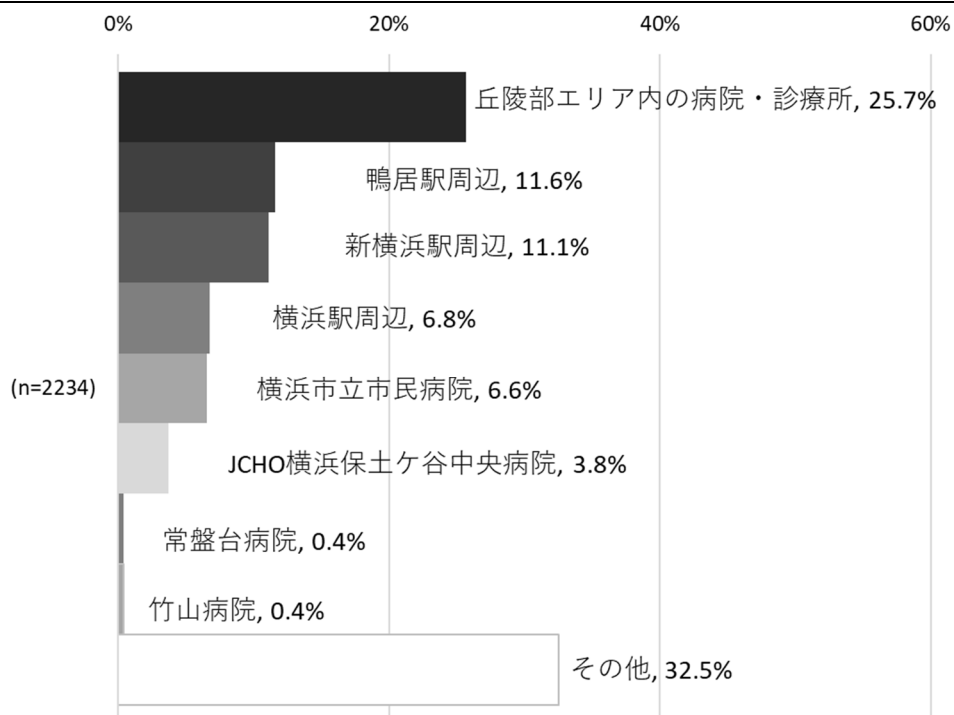


(2) 通院での外出

1) 最もよく行く行き先

【3】問2(1) 通院時に最もよく行く行き先を教えてください。(○は1つ)

○「丘陵部エリア内の病院・診療所」に行くと回答した人が多い。
○三枚町は「新横浜駅周辺の病院」を使う人も比較的多い。
○菅田町は「鴨居駅周辺」、「新横浜駅周辺」の病院を使う人も比較的多い。
○羽沢町は「新横浜駅周辺」、「横浜駅周辺」の病院を使う人も比較的多い。
○羽沢南は「JCHO 横浜保土ヶ谷中央病院」を使う人も比較的多い。



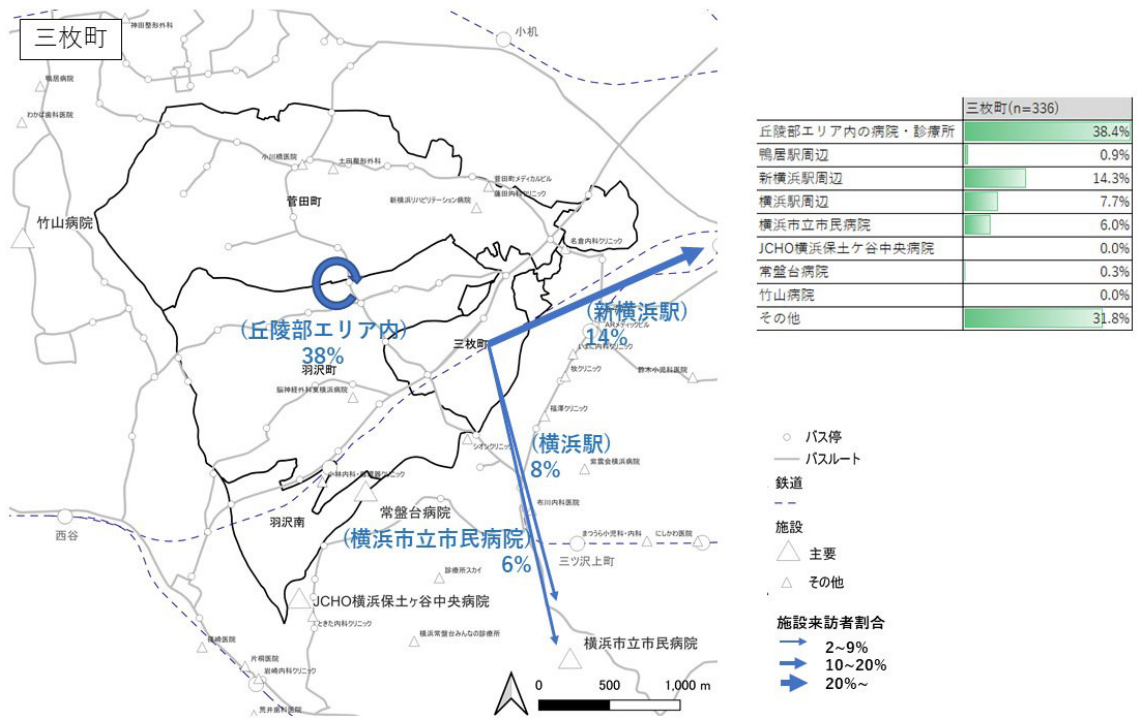


図 4-5 三枚町の通院行き先傾向

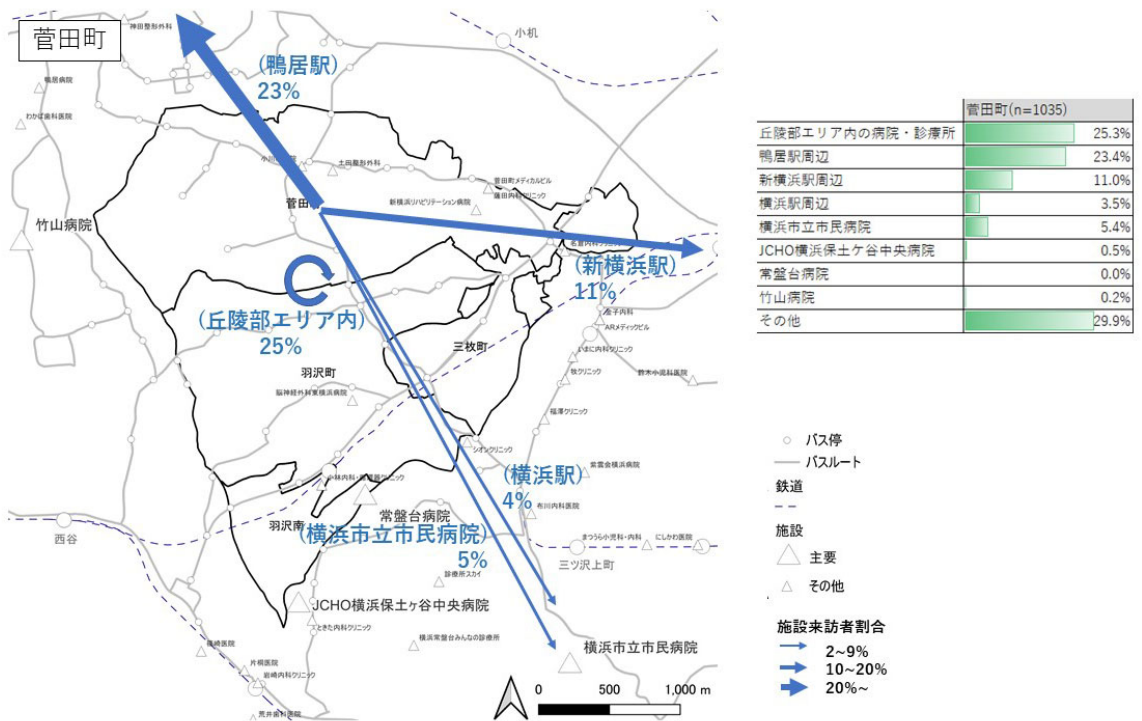


図 4-6 菅田町の通院行き先傾向

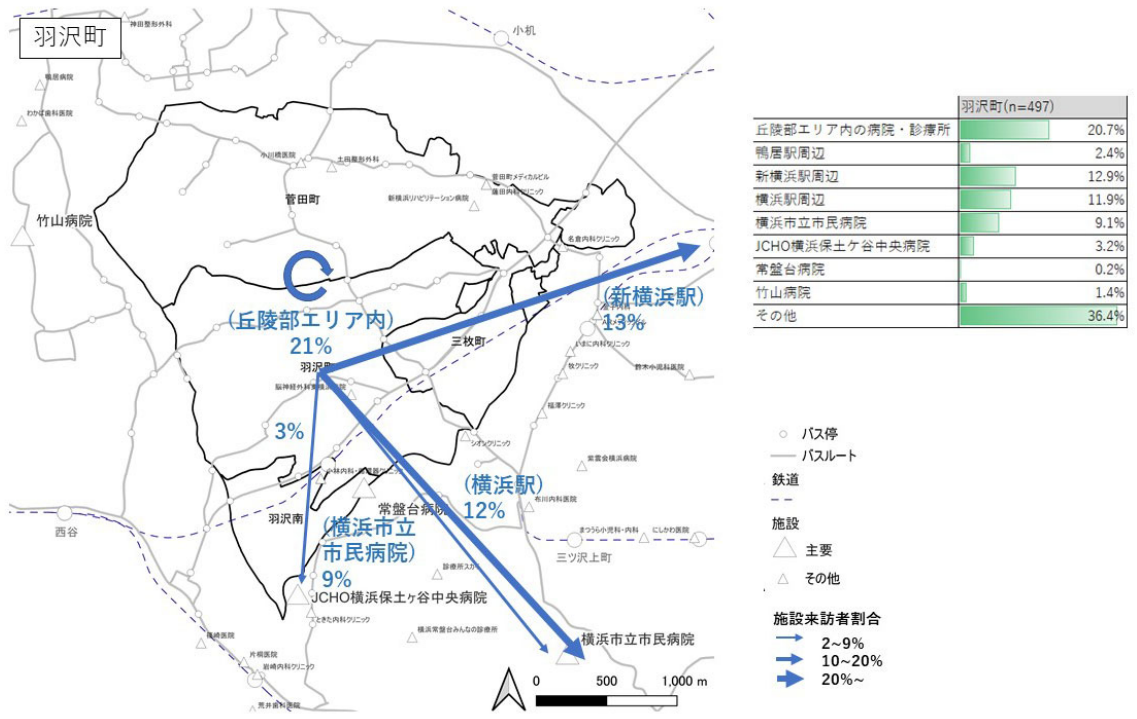


図 4-7 羽沢町の通院行き先傾向

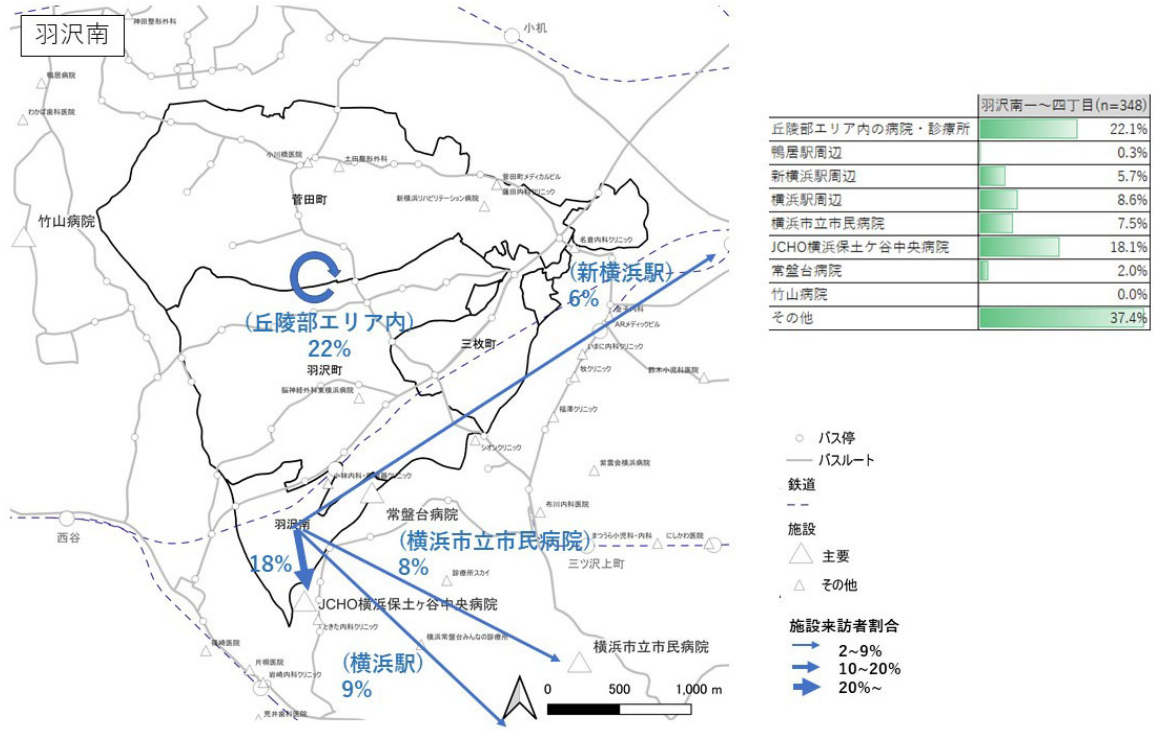
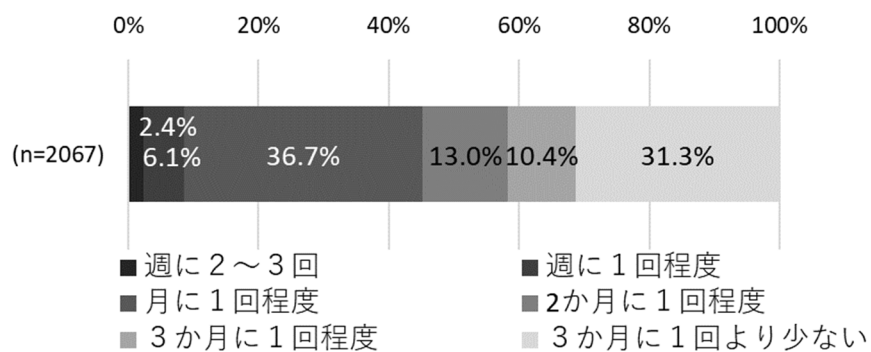


図 4-8 羽沢南の通院行き先傾向

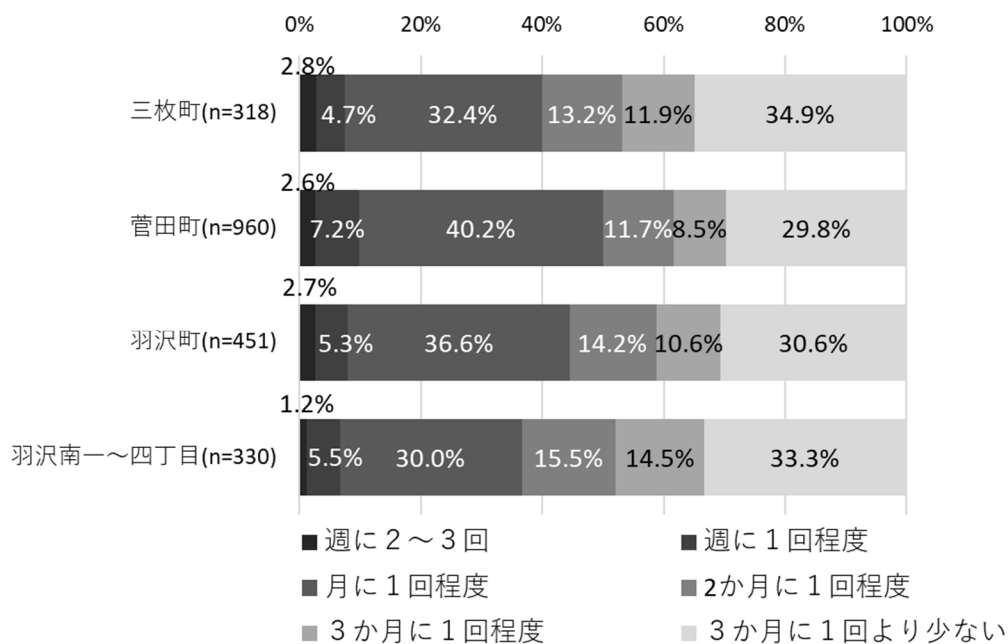
※図上の情報は令和 4 年 11 月時点

2) 頻度

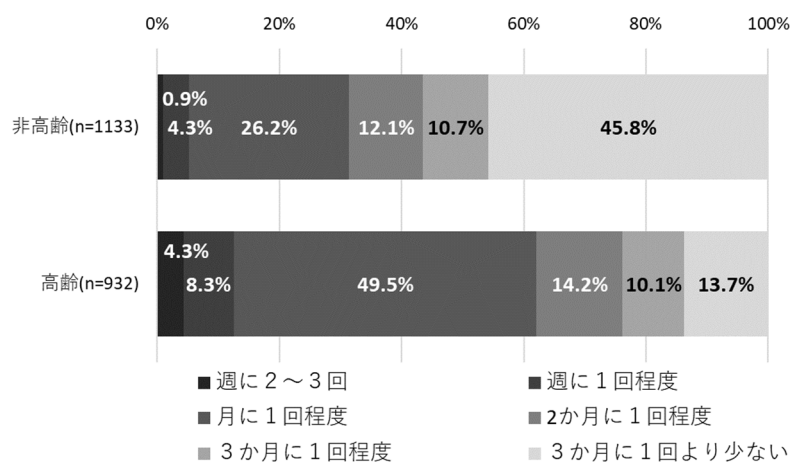
【3】問2(2) (1)に行く頻度を教えてください。(〇は1つ)
 ○よく行く行き先への通院頻度が月に1回よりも少ない人がおよそ半数である。
 年代別に集計した場合、非高齢では68.6%、高齢者では38.0%である。



【エリア別】



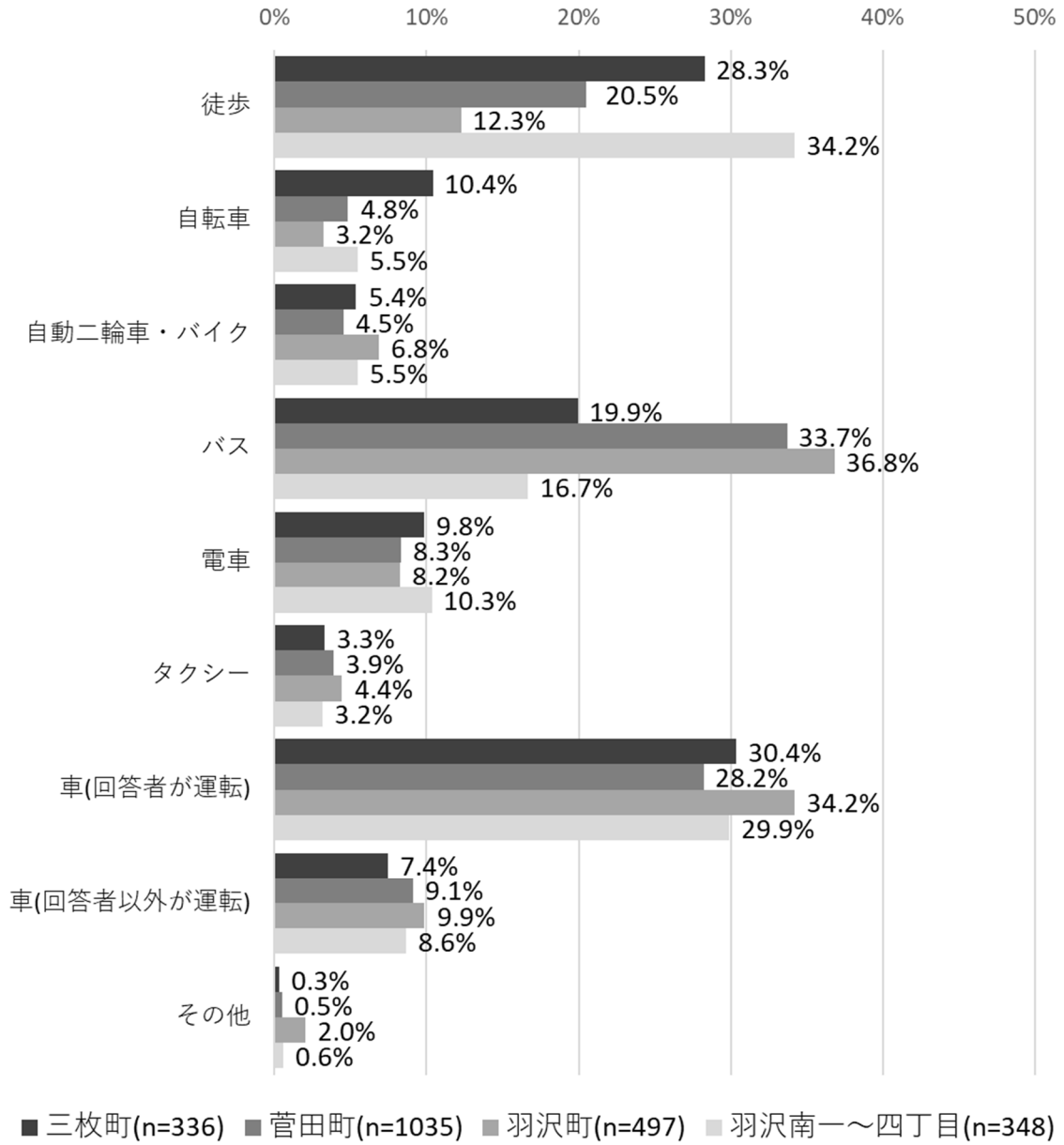
【年代別】



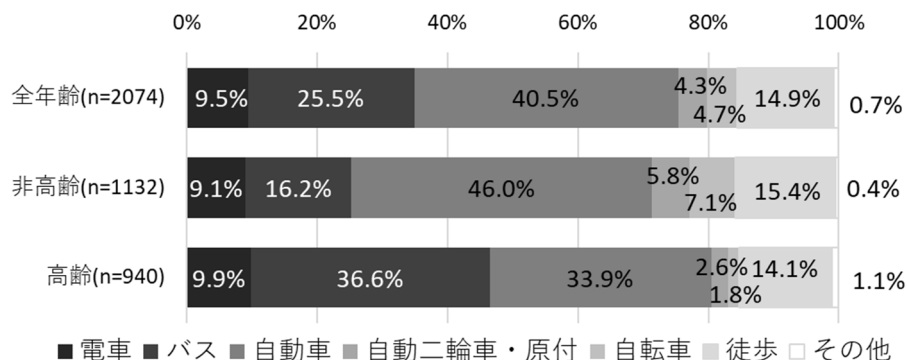
3) 交通手段

【3】問2(3)	(1)に行く際に、よく使う交通手段を教えてください。(乗り継ぐ場合はあてはまるものすべてに○)
<p>(丘陵部エリア間における比較)</p> <p>○車(回答者が運転)と回答した人の割合が高いが、4.1.3(1)3 買い物における外出の交通手段と比較すると、バスや徒歩と回答した人の割合も高い。</p> <p>○三枚町、羽沢南は「徒歩」で通院する人の割合が他エリアと比較すると高い。</p> <p>○菅田町、羽沢町は「バス」を利用する人の割合が他エリアと比較すると高い。</p> <p>(代表交通手段の比較)</p> <p>○代表交通手段分担率の集計結果を比較すると、高齢では非高齢よりもバスの分担率が20%程度高い。</p> <p>○エリア別で比較すると、三枚町では「自転車」、羽沢町では、「バス」「自動車」の分担率が他のエリアより高い。</p> <p>○パーソントリップ調査の横浜市の結果と比較すると、非高齢者は電車(鉄道)の分担率が市より20%程度低く、自動車の分担率が20%程度高い。高齢ではバス分担率が15%程度高く、徒歩の分担率が20%程度低い。</p>	

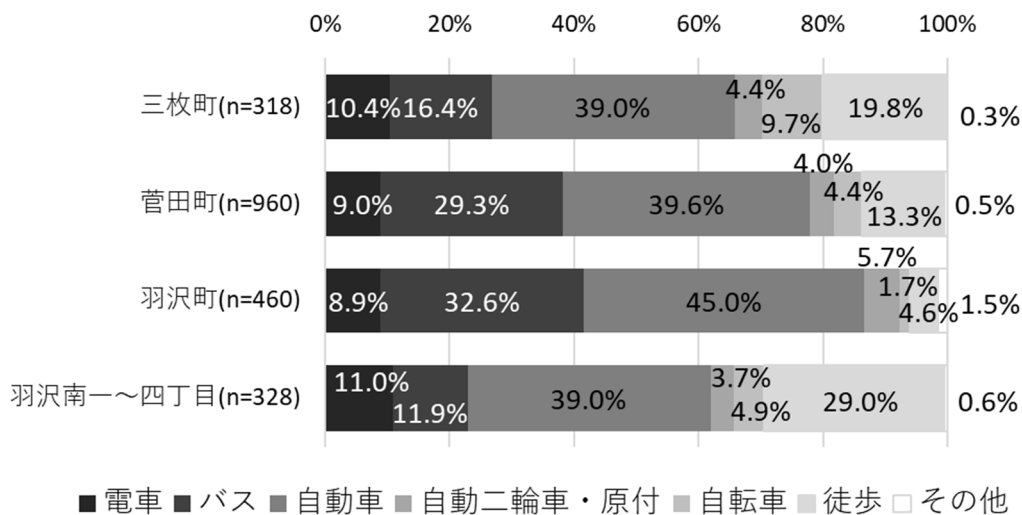
【エリア別】



【年代別 代表交通手段分担率】



【エリア別 代表交通手段分担率】



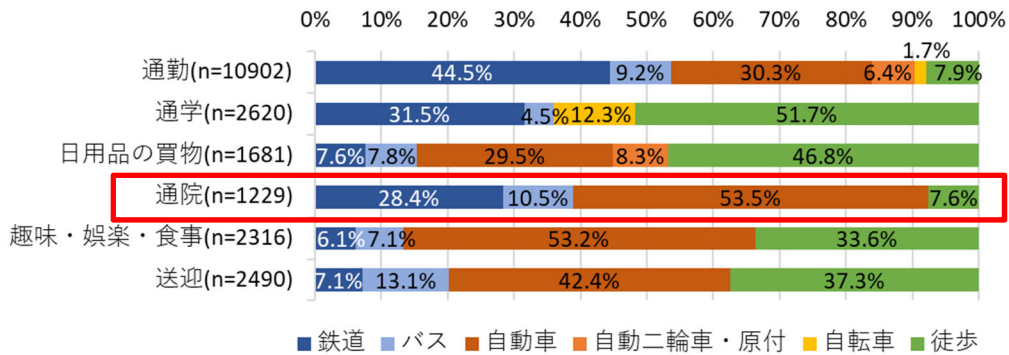
※回答選択肢を下記のとおり集計

自動車：「車（回答者が運転）」「車（回答者以外が運転）」「タクシー」

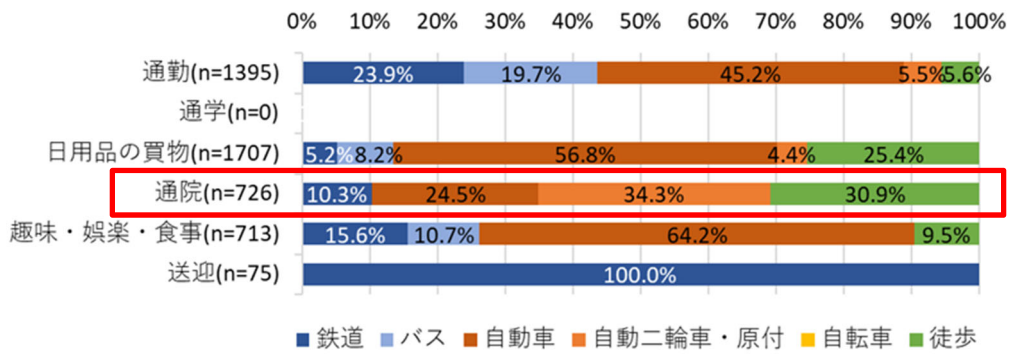
※パーソントリップ調査の優先順位を準用し、代表交通手段分担率を集計

《参考》パーソントリップ調査（再掲）

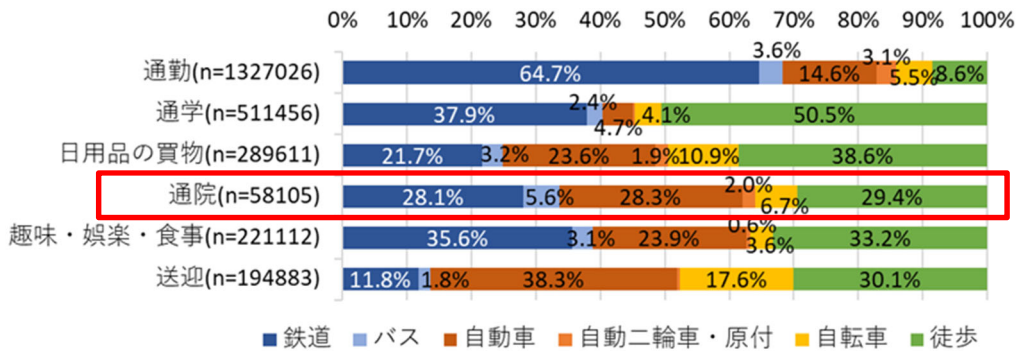
【非高齢・丘陵部】



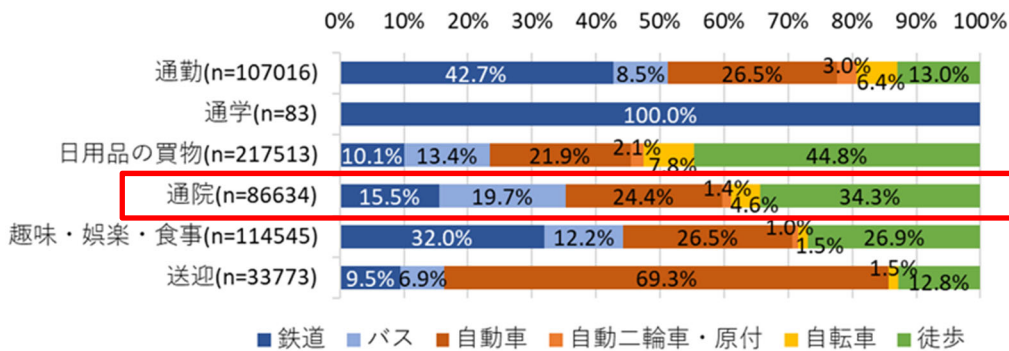
【高齢・丘陵部】



【非高齢・横浜市】

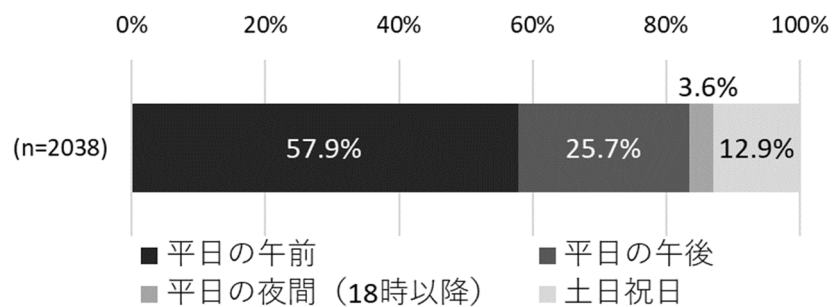


【高齢・横浜市】



4) よく行く日時

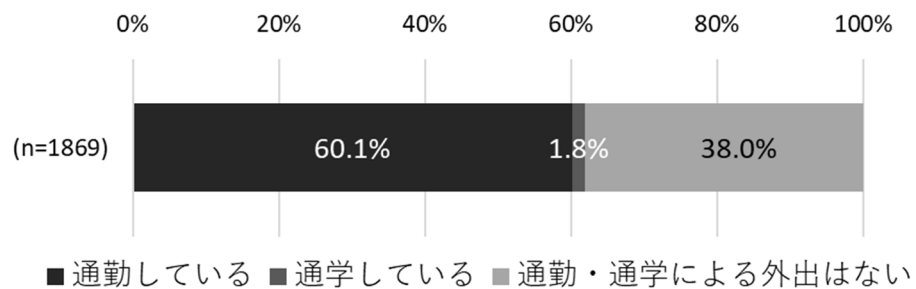
【3】問2(4)	(1)によく行く日時を教えてください。(○は1つ)
○回答者の約60%が「平日の午前」に行くと回答。	



(3) 通勤・通学での外出

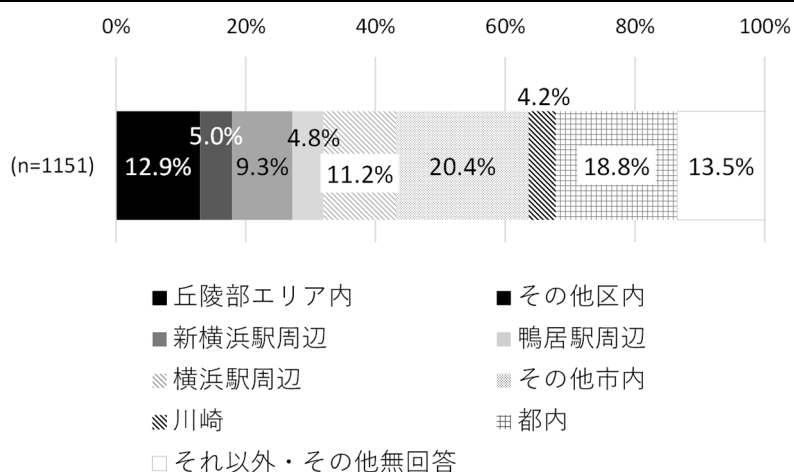
1) 外出の有無

【3】問3(1)	通勤や通学による外出がありますか。(○は1つ)
○回答者のおよそ3分の2が通勤している。	

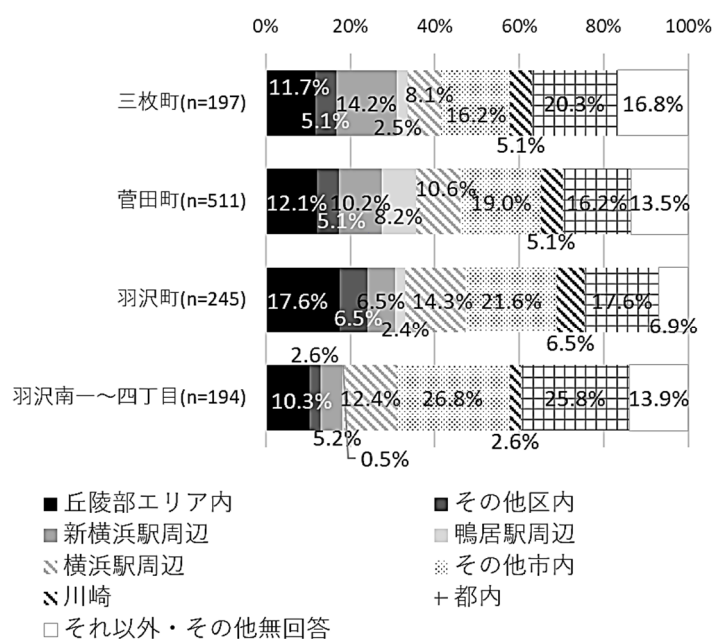


2) 通勤・通学の目的地

【3】問3(2)	(1)で「通勤している」「通学している」と答えた方にお尋ねします。通勤・通学の目的地を教えてください。(〇は1つ)
<p>○三枚町は「新横浜駅周辺」に通勤・通学する人の割合が他エリアと比較すると高い。</p> <p>○菅田町は「鴨居駅周辺」に通勤・通学する人の割合が他エリアと比較すると高い。</p> <p>○羽沢町は「丘陵部エリア内」で通勤・通学する人の割合が他エリアと比較すると高い。</p> <p>○羽沢南は「都内」、「その他市内」に通勤・通学する人の割合が他エリアと比較すると高い。</p> <p>○市内だけでなく都内や川崎市に通勤・通学する人の割合も一定数ある。</p>	



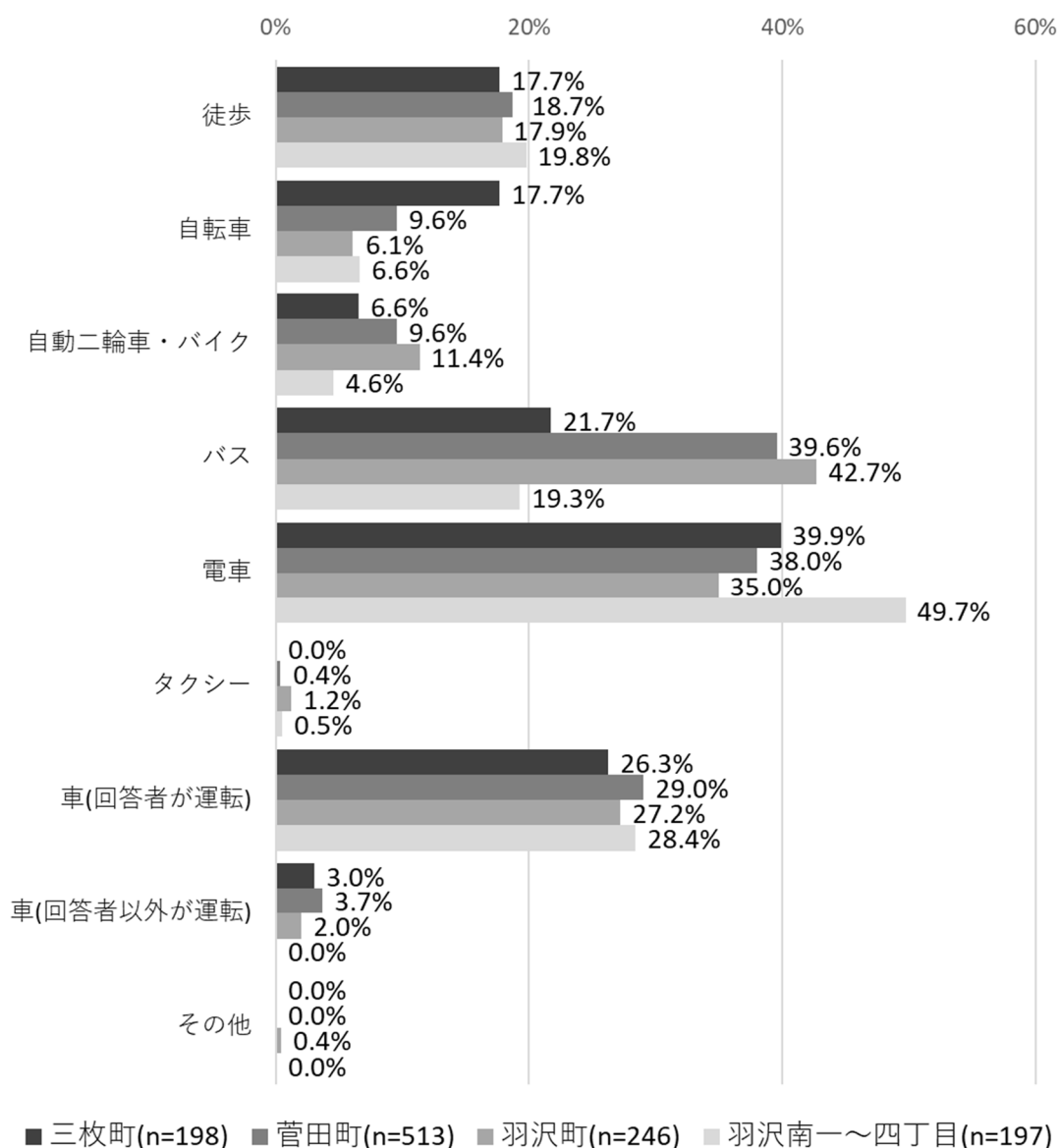
【エリア別】



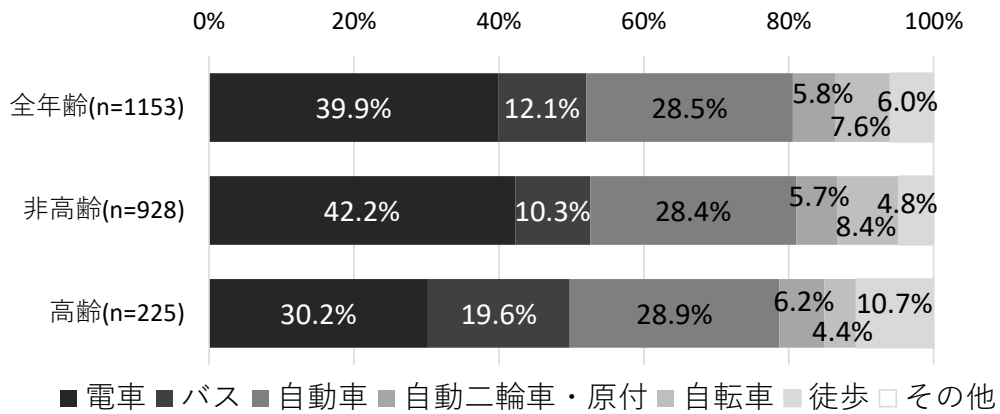
3) 交通手段

【3】問3(2)	(1)で「通勤している」「通学している」と答えた方にお尋ねします。通勤・通学の際に、よく使う交通手段を教えてください。 (乗り継ぐ場合はあてはまるものすべてに○)
(丘陵部エリア間における比較)	
○三枚町、羽沢南は、他のエリアと比較すると「バス」を利用する人が少ない。	
○三枚町は、他のエリアと比較すると「自転車」を利用する人の割合が高い。	
○「車(回答者が運転)」を交通手段とする人はどの地域でも一定数存在する。	

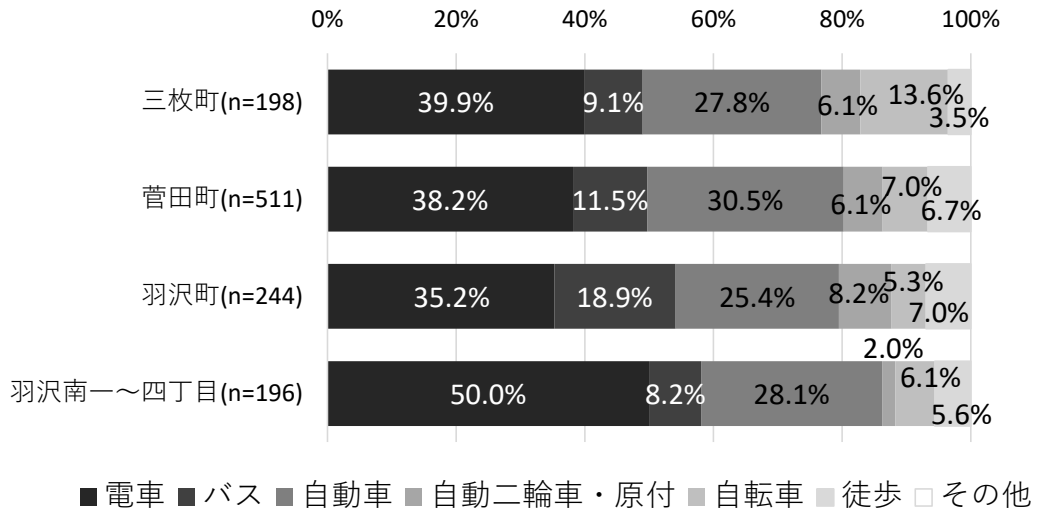
【エリア別】



【年代別 代表交通手段分担率】



【エリア別 代表交通手段分担率】



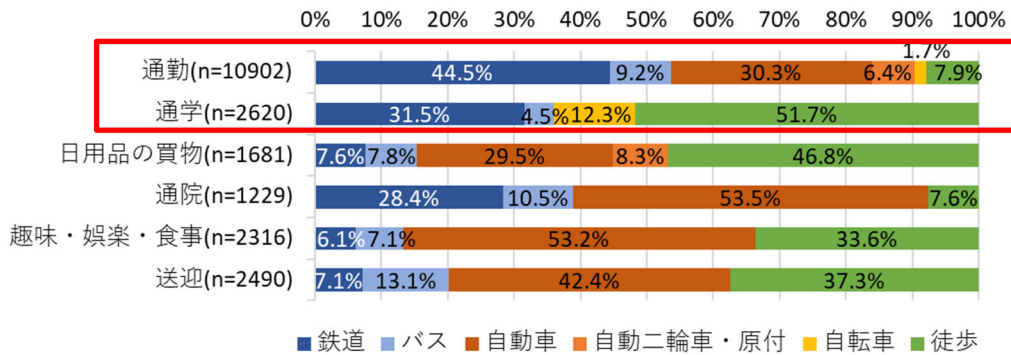
※回答選択肢を下記のとおり集計

自動車：「車（回答者が運転）」「車（回答者以外が運転）」「タクシー」

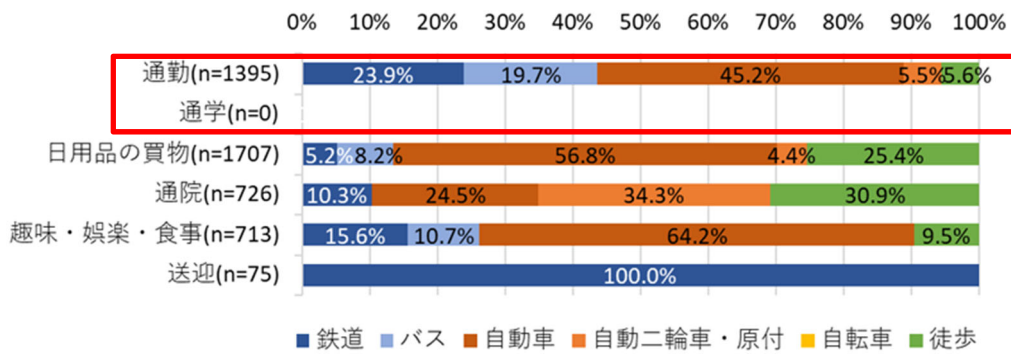
※パーソントリップ調査の優先順位を準用し、代表交通手段分担率を集計

《参考》パーソントリップ調査（再掲）

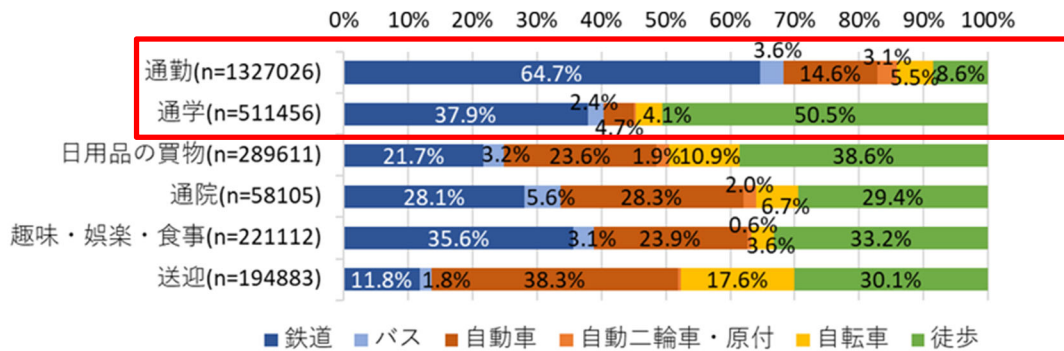
【非高齢・丘陵部】



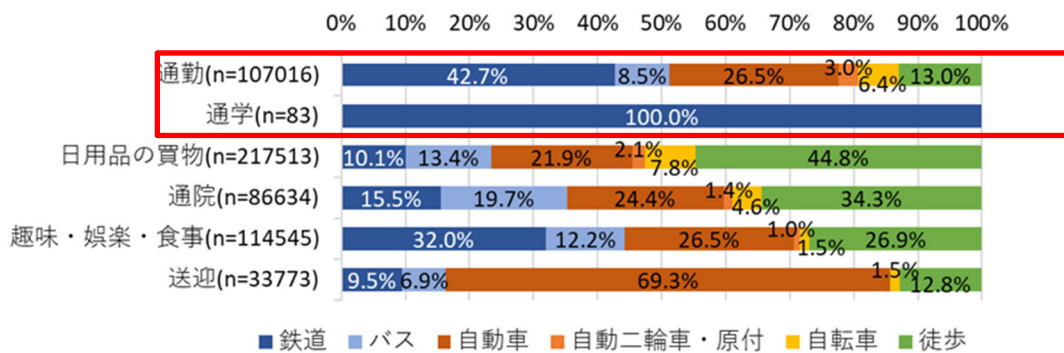
【高齢・丘陵部】



【非高齢・横浜市】

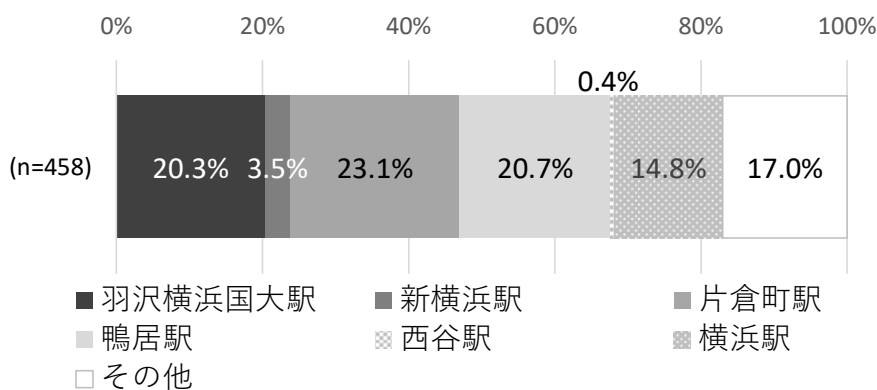


【高齢・横浜市】

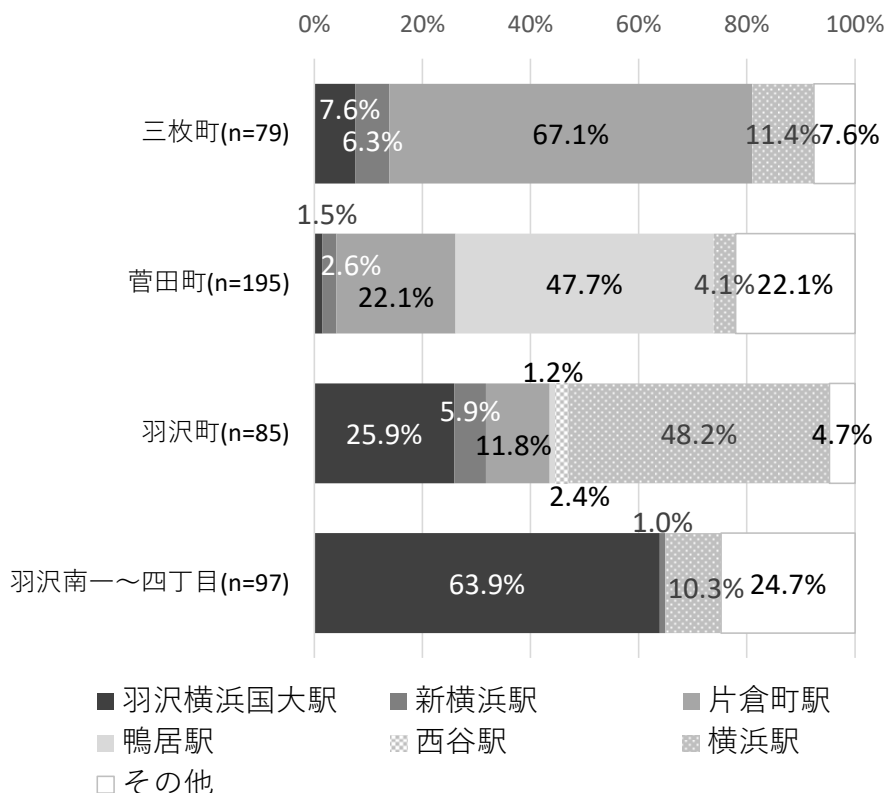


4) 乗車駅

【3】問3(4)	(3)で「電車」に○をつけた方にお尋ねします。 乗車駅を教えてください。(○は1つ)
○丘陵部の通勤・通学における鉄道利用者の乗車駅は分散傾向にある。	
○三枚町は、70%近い人が「片倉町駅」を利用している。	
○菅田町は、およそ半数が「鴨居駅」、20%程度が「片倉町駅」を利用している。	
○羽沢町は、乗車駅が最も分散している。およそ半数が「横浜駅」、25%程度が「羽沢横浜国大駅」を利用している。	
○羽沢南は、60%程度が「羽沢横浜国大駅」を利用している。	



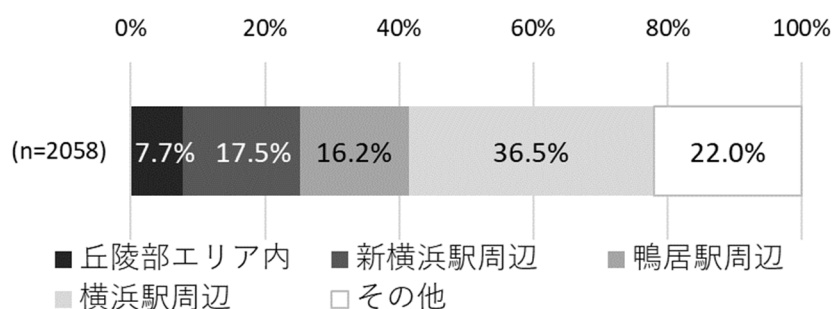
【エリア別】



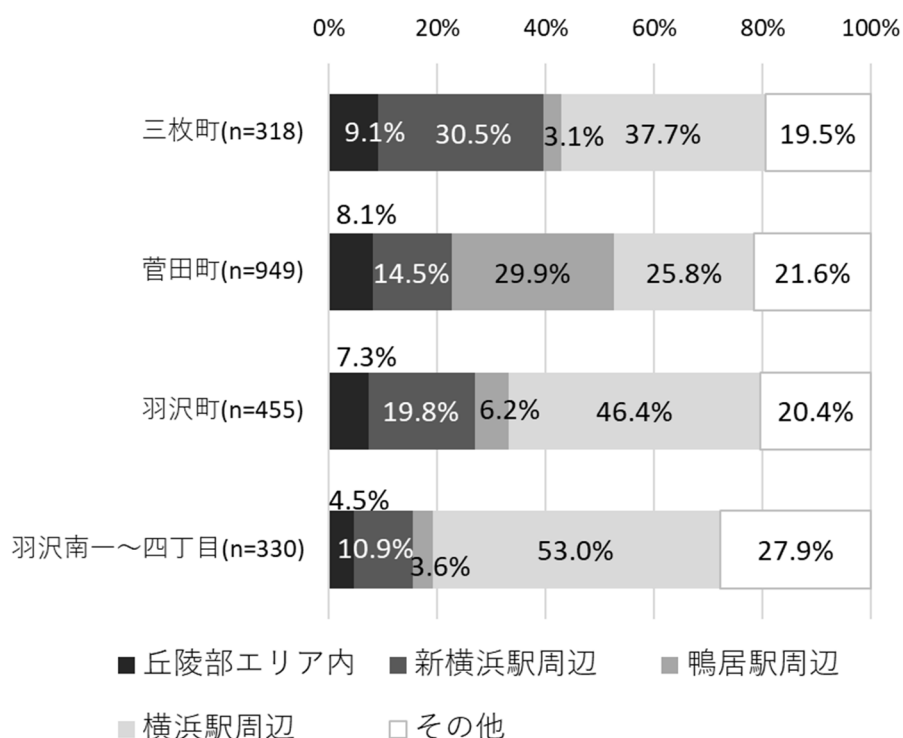
(4) 趣味・娯楽・食事での外出

1) 最もよく行く行き先

【3】問4(1)	趣味や娯楽、食事での外出で、最もよく行く行き先を教えてください。(○は1つ)
○買い物や通院での外出と比較し、「横浜駅周辺」を行き先とする人の割合が高い。	
○三枚町は「新横浜駅周辺」を行き先とする人の割合が高い。	
○菅田町は他エリアと比較すると「横浜駅周辺」の割合が低く、「鴨居駅周辺」の割合が高い。	

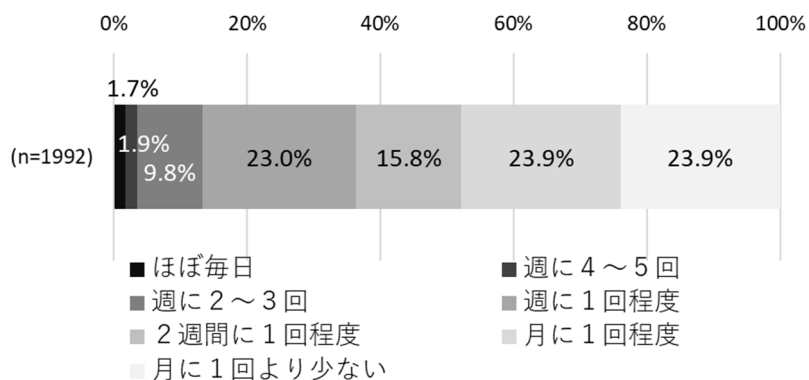


【エリア別】

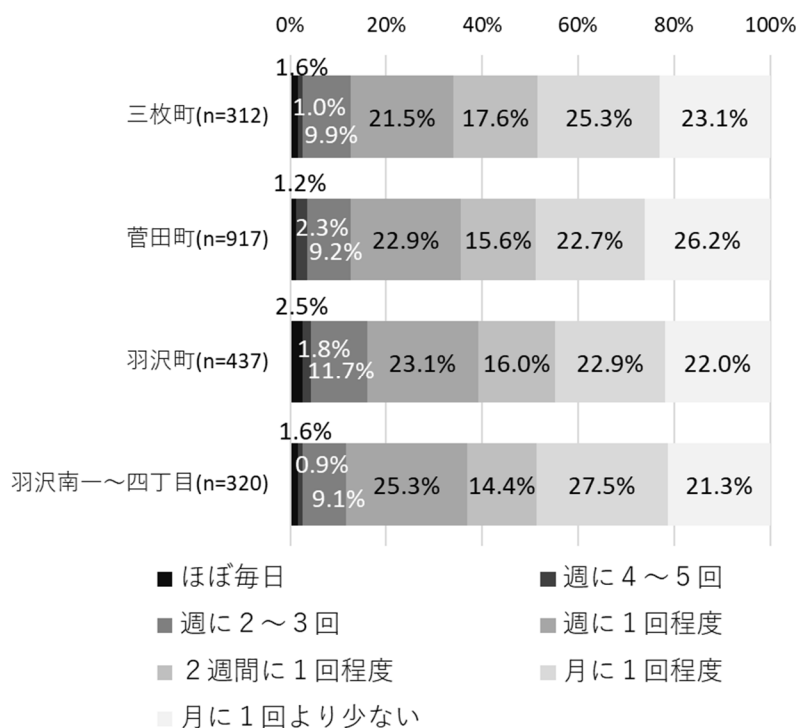


2) 頻度

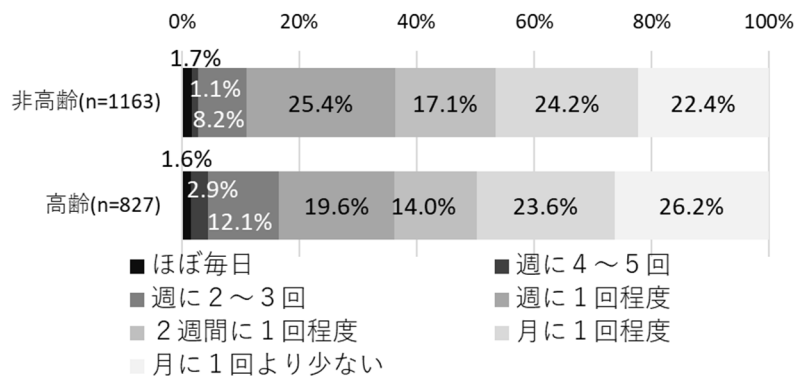
【3】問4(2)	(1)に行く頻度を教えてください。(〇は1つ)
○趣味・娯楽・食事の目的で週1回以上の外出をする人が36.4%を占める。	
○エリア別、年代別で外出頻度の差はほぼない。	



【エリア別】



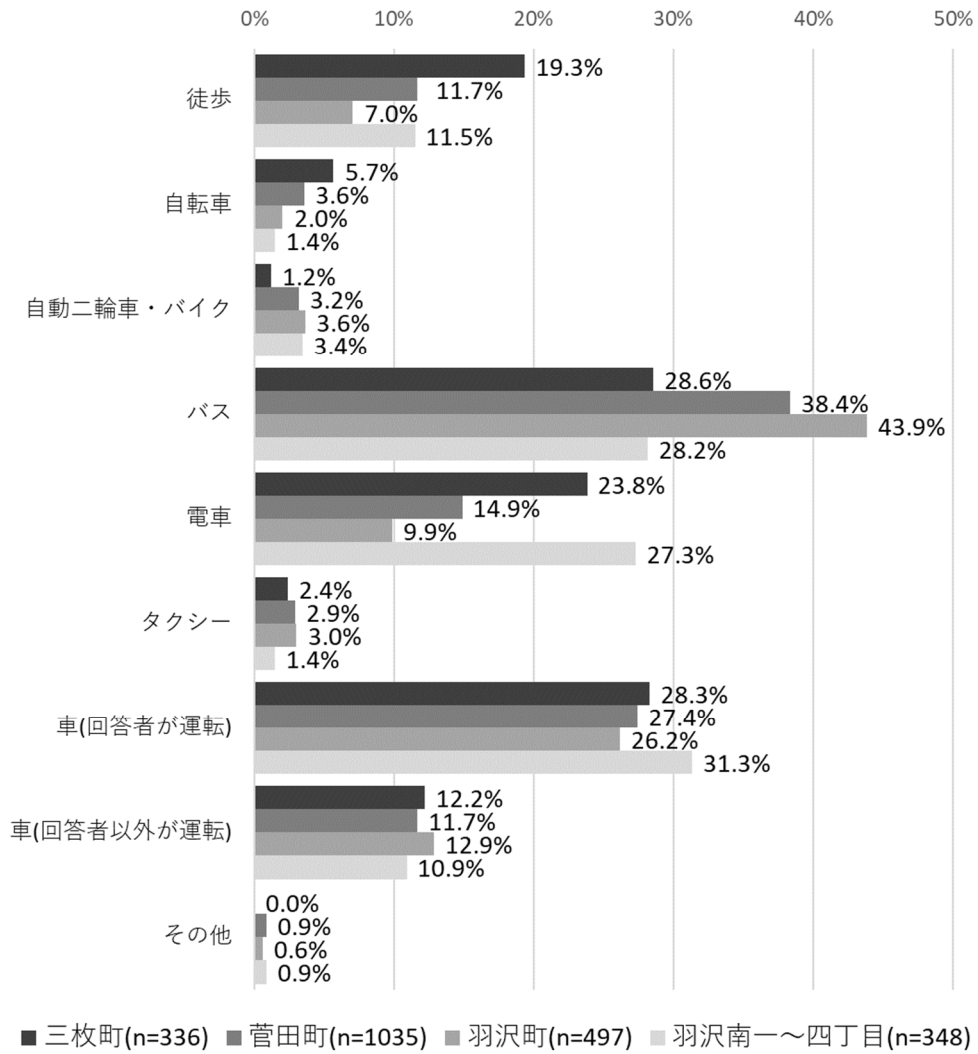
【年代別】



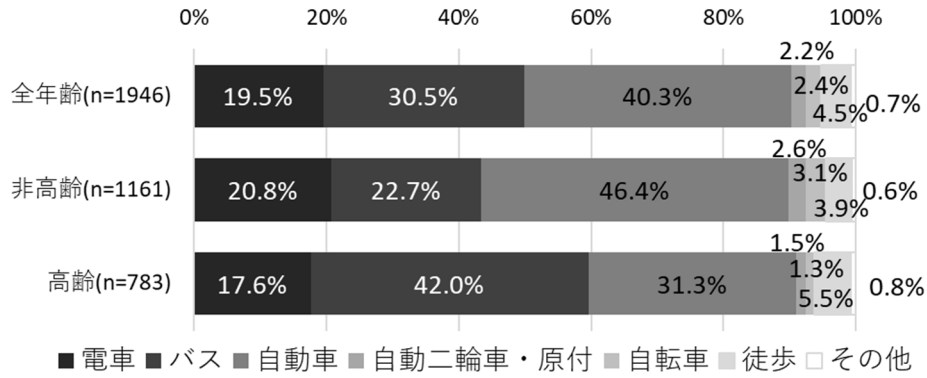
3) 交通手段

【3】問4(3)	(1)に行く際に、よく使う交通手段を教えてください。(乗り継ぐ場合はあてはまるものすべてに○)
<p>(丘陵部エリア間における比較)</p> <p>○4.1.3(1)3 買い物における外出の交通手段、4.1.3(2)3 通院における外出の交通手段と比べて「バス」、「電車」と回答した人の割合が高い。これは4.1.3(4)1 よく行く行き先の集計結果に出ているとおり、「横浜駅周辺」を目的地にする人が多いことが理由と推測される。</p> <p>○菅田町・羽沢町では「バス」を利用する人の割合が「電車」を利用する人の割合と比較すると高いが、羽沢南、三枚町では「バス」「電車」の回答に大きな差はない。</p> <p>(代表交通手段の比較)</p> <p>○代表交通手段分担率の集計結果を比較すると、高齢では非高齢よりも「バス」の分担率が15%程度高い。これは買い物、通院における外出と同じ傾向である。</p> <p>○パーソントリップ調査の横浜市の結果と比較すると、非高齢者はバスと自動車の分担率が市より20%程度高く、徒歩の分担率が30%程度低い。高齢では、バスの分担率が30%程度高く、電車(鉄道)の分担率が15%程度低い。</p>	

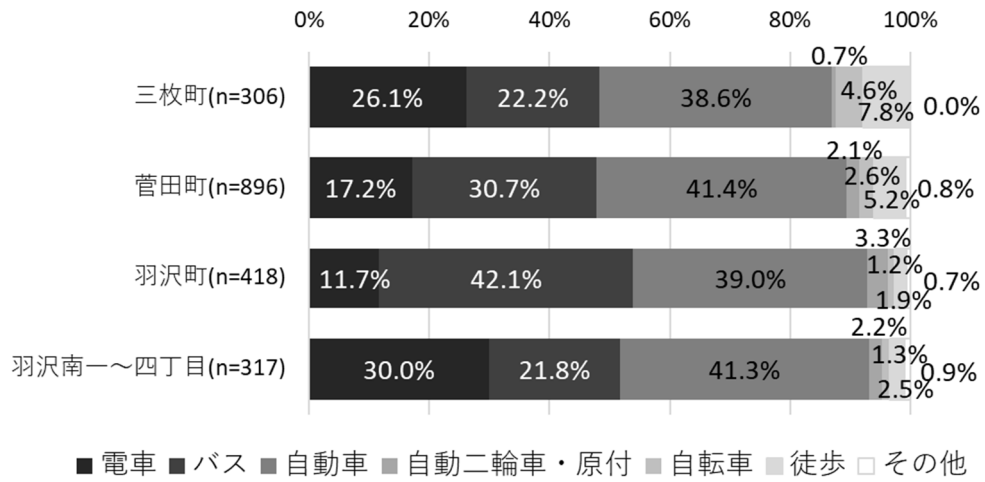
【エリア別】



【年代別 代表交通手段分担率】



【エリア別 代表交通手段分担率】



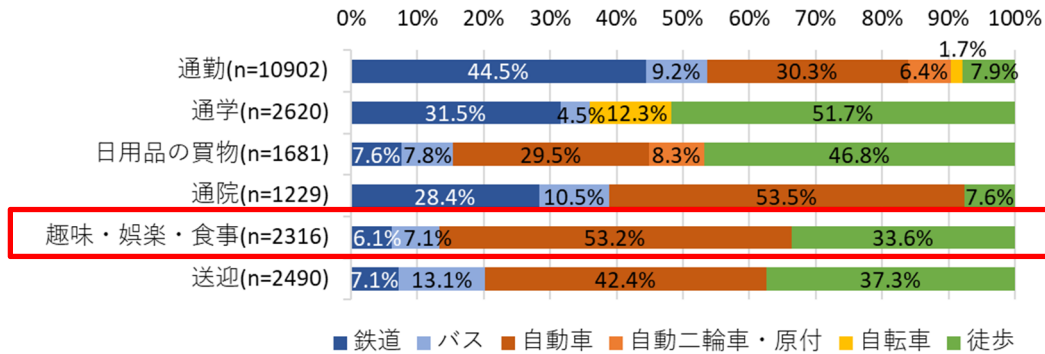
※回答選択肢を下記のとおり集計

自動車：「車（回答者が運転）」「車（回答者以外が運転）」「タクシー」

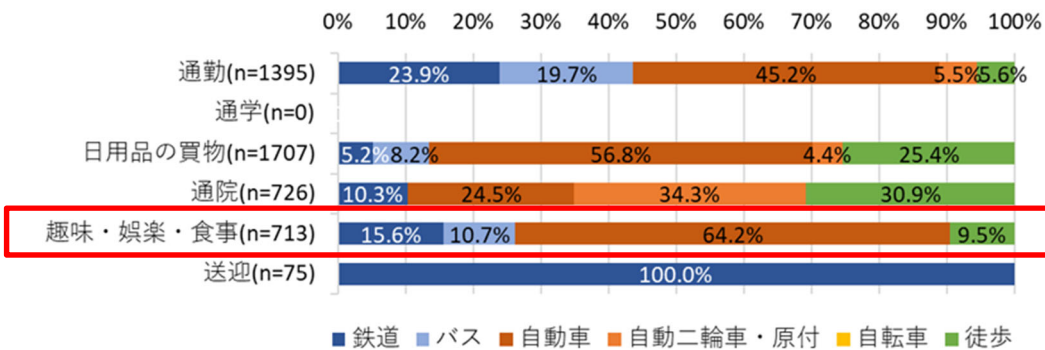
※パーソントリップ調査の優先順位を準用し、代表交通手段分担率を集計

《参考》パーソントリップ調査（再掲）

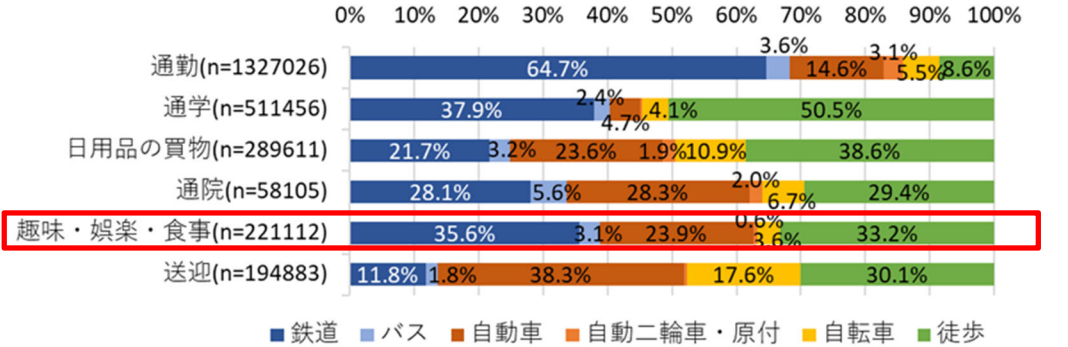
【非高齢・丘陵部】



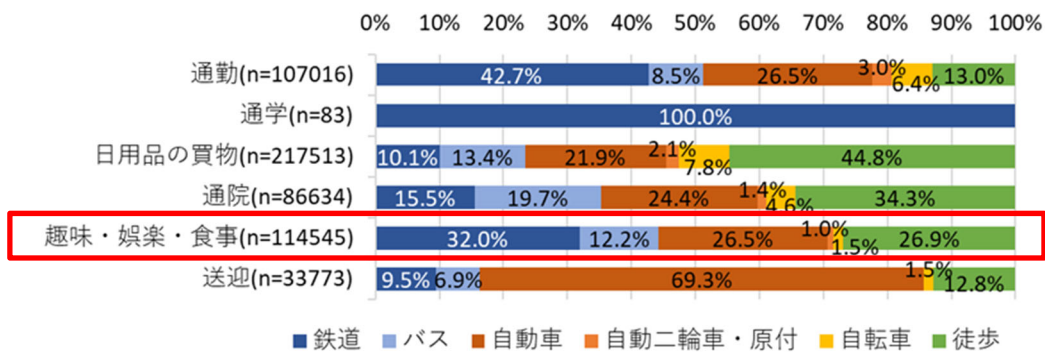
【高齢・丘陵部】



【非高齢・横浜市】

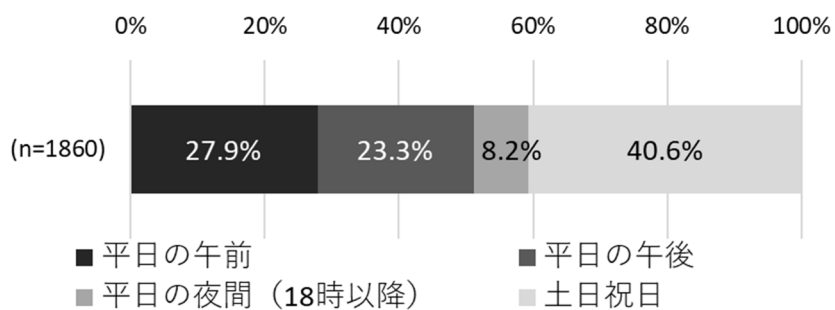


【高齢・横浜市】



4) よく行く日時

【3】問4(4)	(1)によく行く日時を教えてください。(○は1つ)
○回答者の40%程度が「土日祝日」によく行くと回答。	

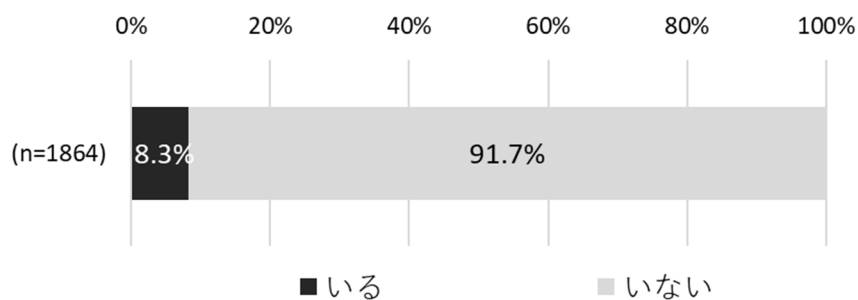


4.1.4 子育てにおける外出

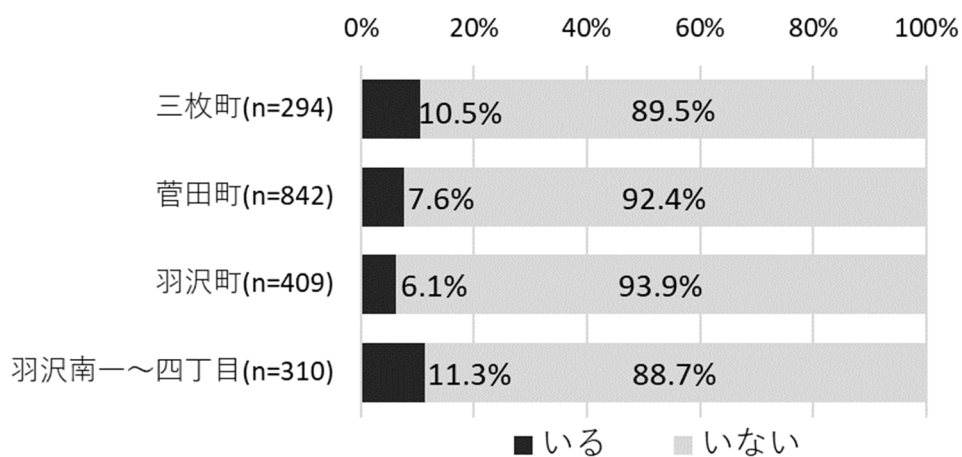
(1) 未就学児との外出

1) 世帯に未就学児がいるか

【4】問1(1)	世帯に未就学児はいらっしゃいますか。(〇は1つ)
○居住エリアに関わらず、回答者の10%程度が世帯に未就学児がいる。	

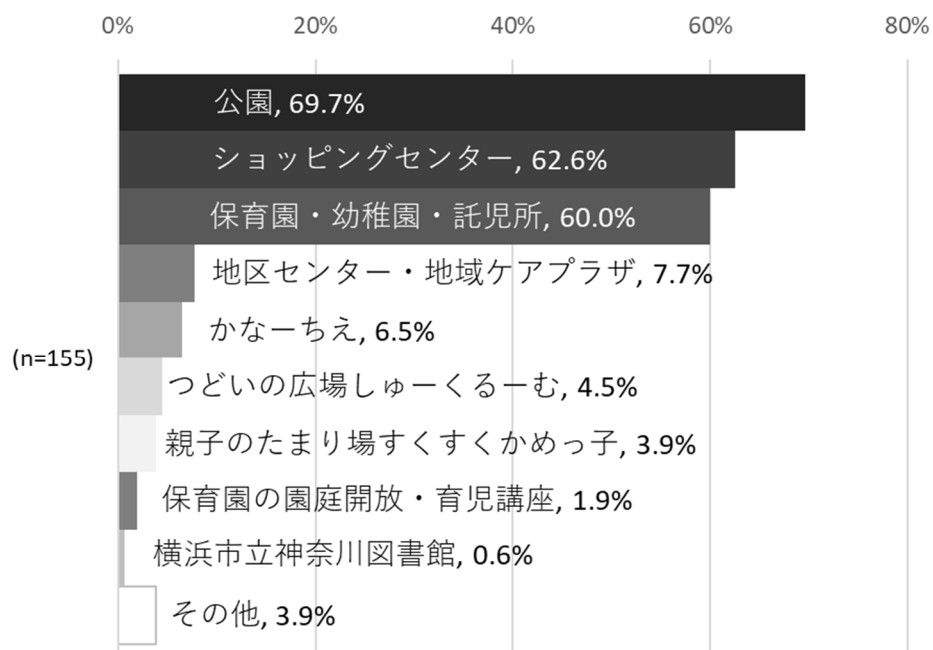


【エリア別】



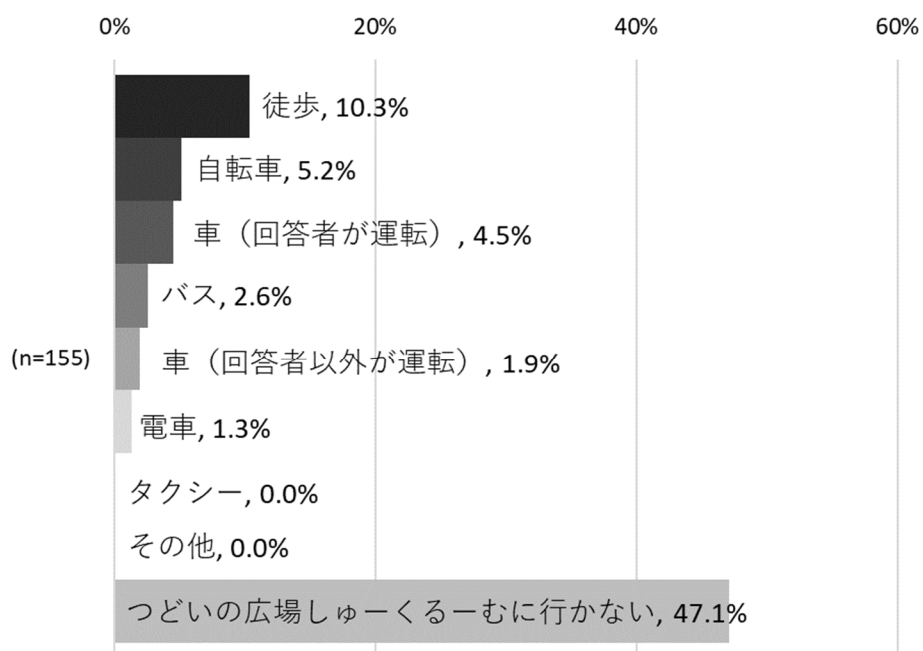
2) 未就学児のお子さんとのお出かけ先

【4】問1(2)	(1)で「いる」と答えた方にお尋ねします。 未就学児のお子さんと一緒に出かけるところを教えてください。 (あてはまるものすべてに○)
○「公園」「ショッピングセンター」「保育園・幼稚園・託児所」に行く人が多い。	



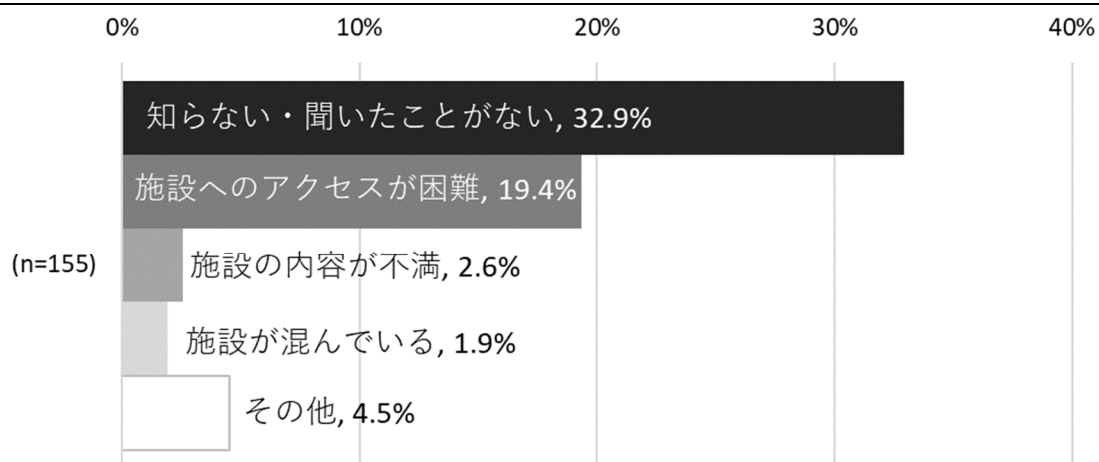
3) 「つどいの広場しゅーくるーむ」までの交通手段

【4】問1(3)	(1)で「いる」と答えた方にお尋ねします。 「つどいの広場しゅーくるーむ」に行く際に、よく使う交通手段を教えてください。(乗り継ぐ場合はあてはまるものすべてに○)
○「つどいの広場しゅーくるーむ」を利用する人の交通手段は「徒歩」、「自転車」が多い。	



4) 「かなーちえ」「つどいの広場しゅーくるーむ」「すくすくかめっ子～親子のたまり場～」の課題

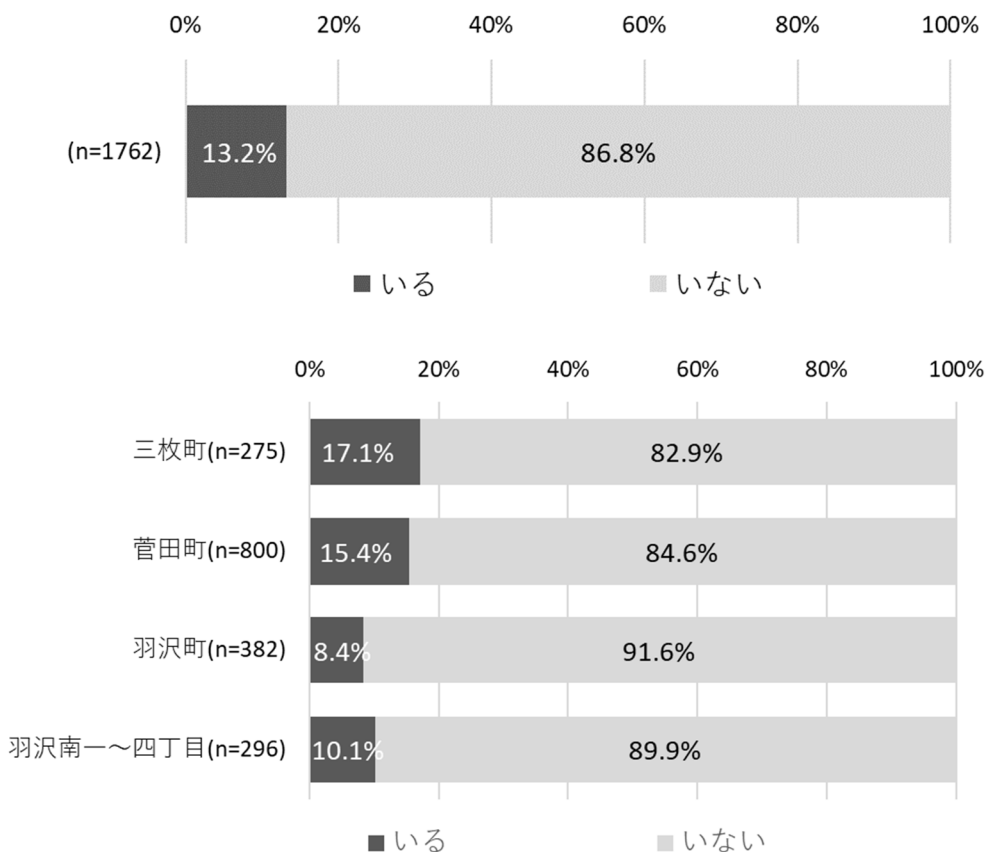
【4】問1(4)	(1)で「いる」と答えた方にお尋ねします。 「かなーちえ」、「つどいの広場しゅーくるーむ」、「すくすくかめっ子～親子のたまり場～」について課題があれば教えてください。 (あてはまるものすべてに○)
○施設の存在を認知していない人が30%程度存在している。 ○認知している人では「施設へのアクセスが困難」と答える人が多い。	



(2) 小中学生との外出

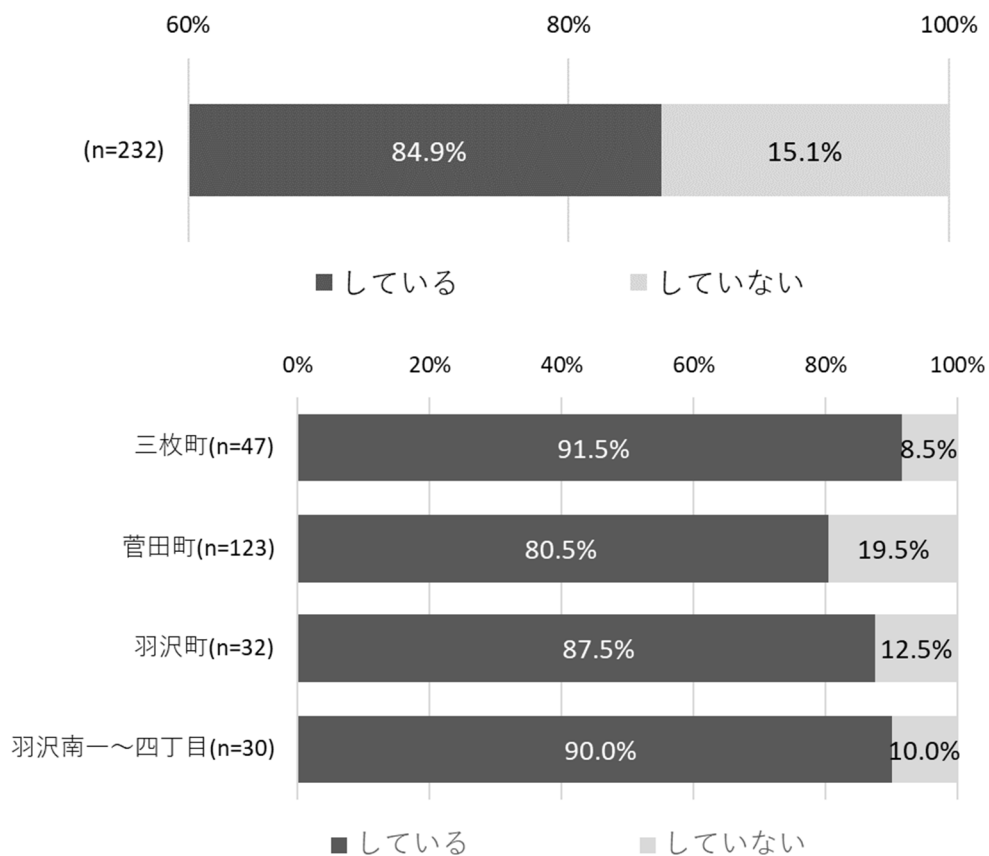
1) 世帯に小中学生がいるか

【4】問2(1) 世帯に小中学生はいらっしゃいますか。(○は1つ)
○世帯に小中学生のいる人の割合は 4.1.4(1)1)の未就学児がいる人の割合よりも
少し高く、特に三枚町と菅田町で多い。



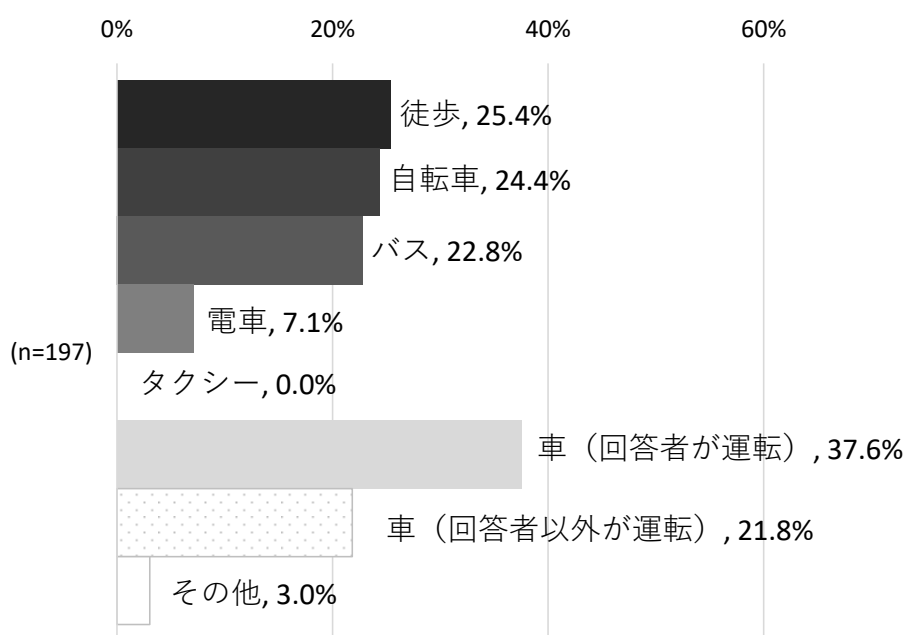
2) 習いごとの有無

【4】問2(2)	(1)で「いる」と答えた方にお尋ねします。お子さんは習いごと(塾やスポーツなど)をされていますか。(○は1つ)
○約85%の子どもが習いごと(塾やスポーツなど)をしている。	

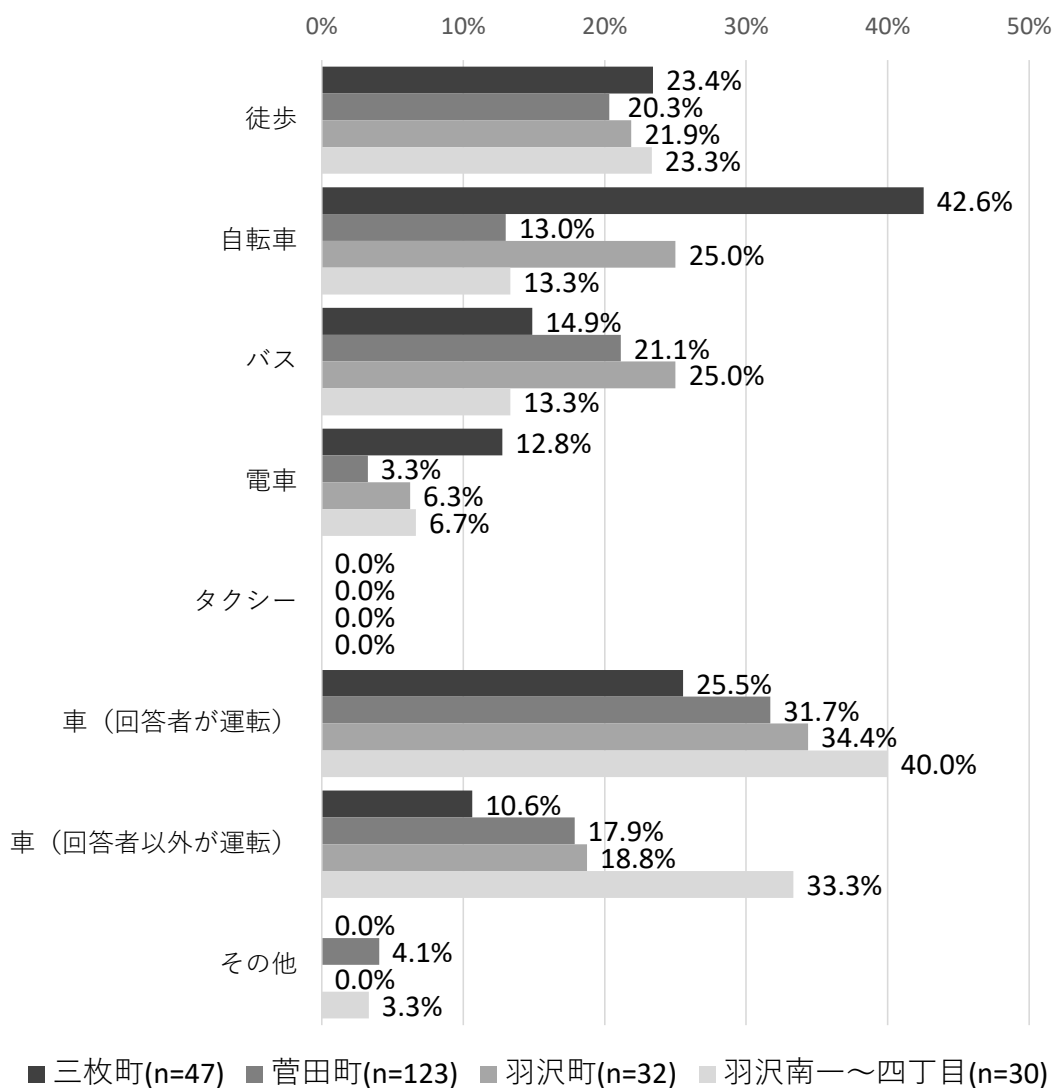


3) 習いごとへの交通手段

【4】問2(3)	(2)で「している」と答えた方にお尋ねします。習いごとへの交通手段について教えてください。(乗り継ぐ場合はあてはまるものすべてに○)
<p>○習いごとへは「車(回答者が運転)」が多く、次いで「徒歩」、「自転車」、「バス」を利用している人が多い。</p> <p>○三枚町は他エリアと比較すると「自転車」を利用する人の割合が高い。羽沢南では「車(回答者・回答者以外が運転)」を利用する人の割合が高い。</p>	

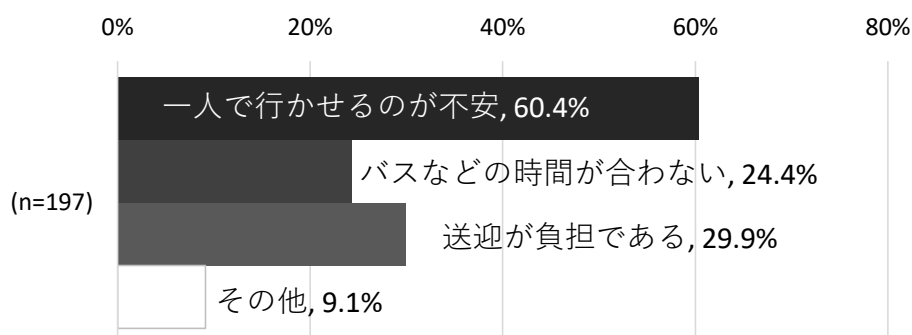


【エリア別】

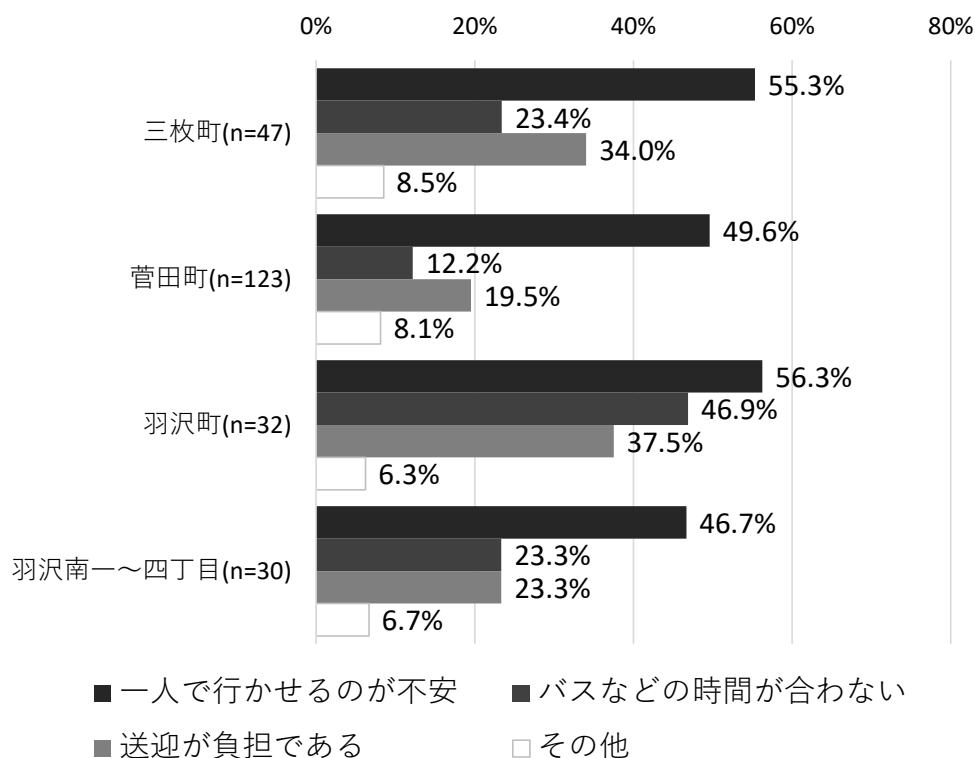


4) 習いごとへの移動に関する困りごと

【4】問2(3)	(2)で「している」と答えた方にお尋ねします。習いごとへの移動について困りごとがあれば教えてください。(あてはまるものすべてに○)
○居住エリアに関わらず「一人で行かせるのが不安」という回答の割合が高い。	
○羽沢町は「バスなどの時間が合わない」と回答する人の割合が高い。	



【エリア別】

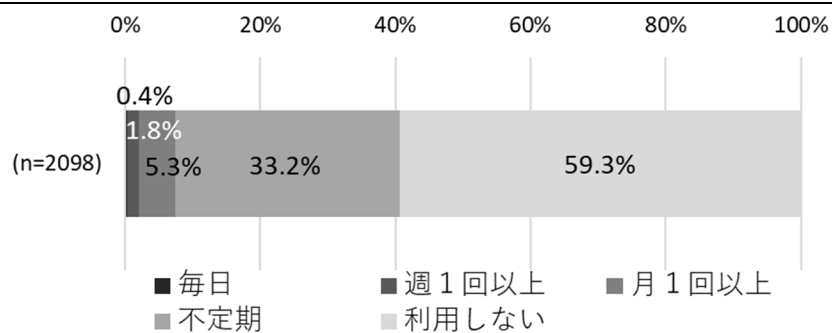


4.1.5 今後の交通手段・買物サービス

(1) タクシー

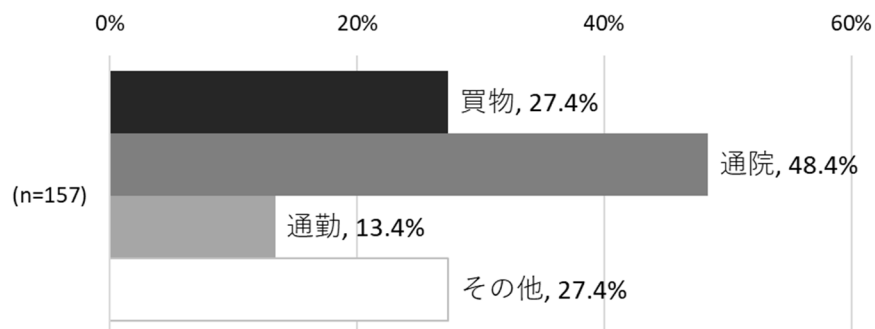
1) 利用頻度

【5】問1(1)	タクシーの利用頻度を教えてください。(○は1つ)
○回答者のうち約60%がタクシーを利用していない。	
○タクシーを利用する回答者の中では不定期利用の割合が高い。	



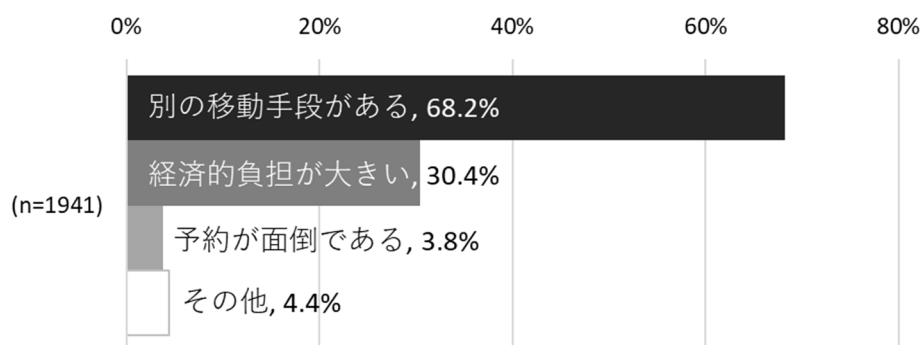
2) 利用する目的

【5】問1(2)	(1)で「毎日」「週1回以上」「月1回以上」と答えた方にお尋ねします。どのような目的でタクシーを利用しますか。(あてはまるものすべてに○)
○タクシーを月1回以上利用すると回答した人の利用目的は「通院」が多く、次いで「買物」で利用している人が多い。	



3) 定期的に利用しない理由

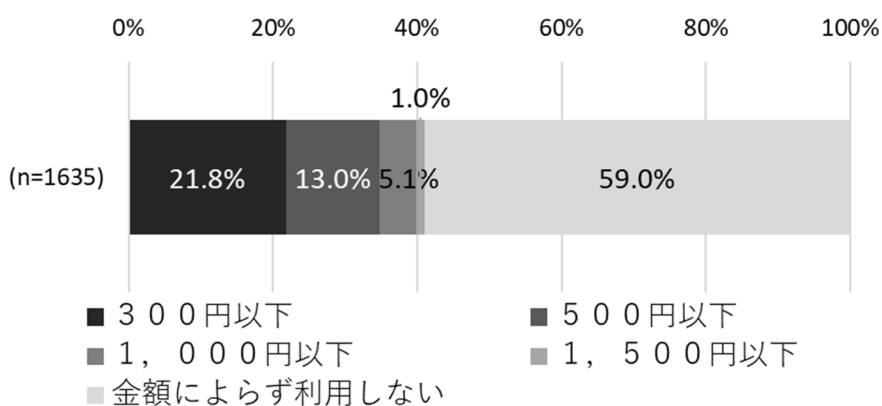
【5】問1(3)	(1)で「不定期」「利用しない」と答えた方にお尋ねします。定期的に利用しない理由を教えてください。(あてはまるものすべてに○)
○「別の移動手段があるため、タクシーを利用する必要がない」と答える人の割合が高い。	



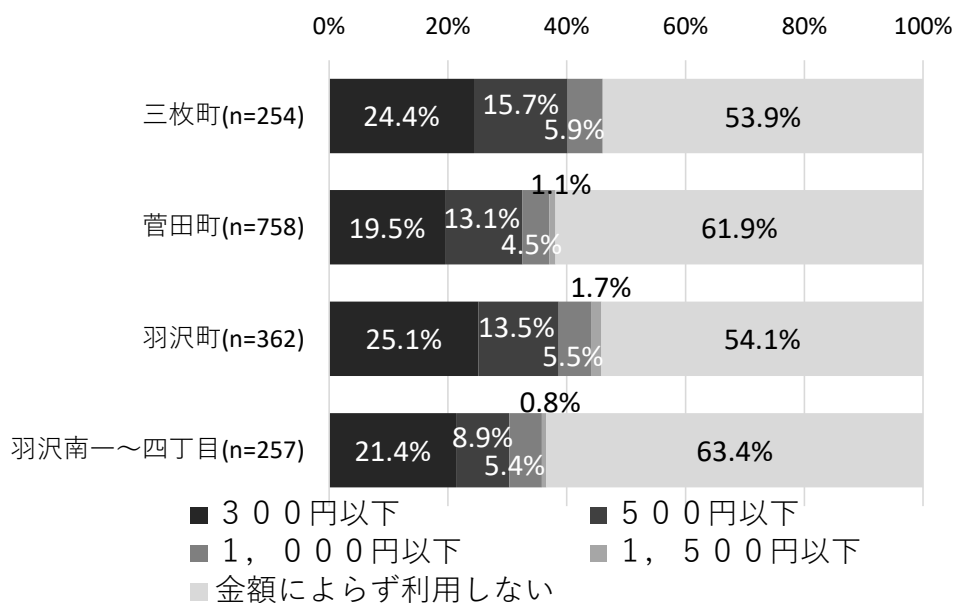
4) 買い物目的におけるタクシー利用の許容額（片道）

【5】問1(4)	(1)で「不定期」「利用しない」と答えた方にお尋ねします。近隣のスーパーまで片道いくら以下であれば、タクシーを利用しますか。(〇は1つ)
----------	--

- 回答者の約60%は金額によらずタクシーを利用しない。
- 回答者の約20%は、近隣のスーパーまで片道500円以下であればタクシーを利用する。(「500円以下」「1,000円以下」「1,500円以下」の割合の合計)
- 三枚町、羽沢町については、他エリアと比較すると「1,000円以下であれば利用する」と回答した人の割合が高い。



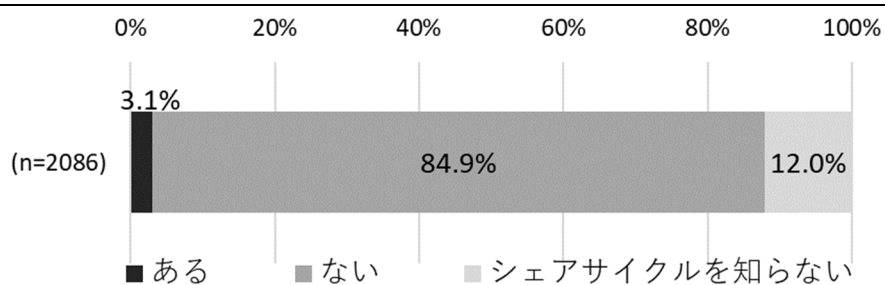
【エリア別】



(2) シェアサイクル

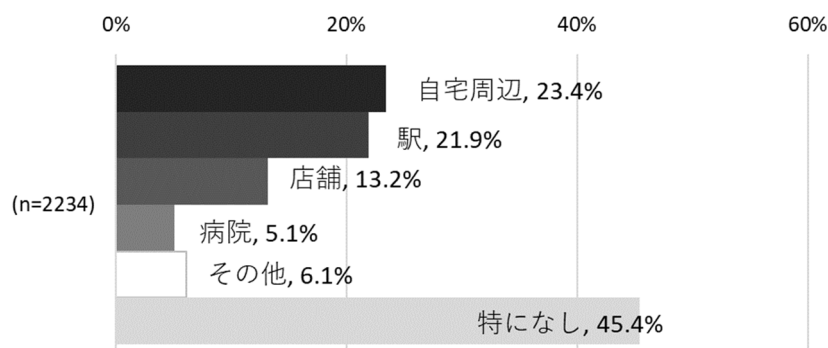
1) 利用経験の有無

【5】問2(1)	シェアサイクルを利用したことがありますか。(○は1つ)
○回答者の約90%がシェアサイクルを知っているが、利用したことがある人の割合は低い。	

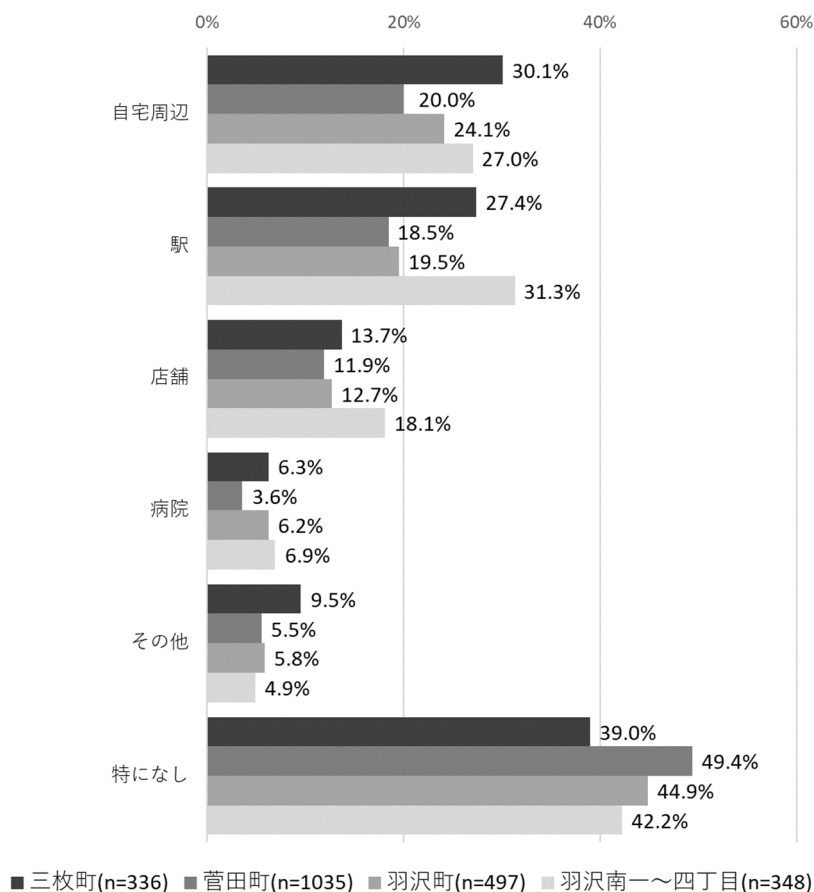


2) シェアサイクルポートがあったら便利だと思う場所

【5】問2(2)	シェアサイクルのポートがあったら便利だと思う場所を教えてください。(あてはまるものすべてに○)
<p>○「自宅周辺」や「駅」にポートがあると便利だと回答した人の割合が高い。</p> <p>○「自宅周辺」にポートがあると便利だと回答した人の割合は、エリアで比較すると三枚町、羽沢南で少し高い。</p> <p>○「駅」にポートがあると便利だと回答した人の割合は、エリアで比較すると三枚町、羽沢南で少し高い。4.1.3(3)4乗車駅の回答から「片倉町」「羽沢横浜国大駅」にポートがあると便利だと考えられていることが推測される。</p>	

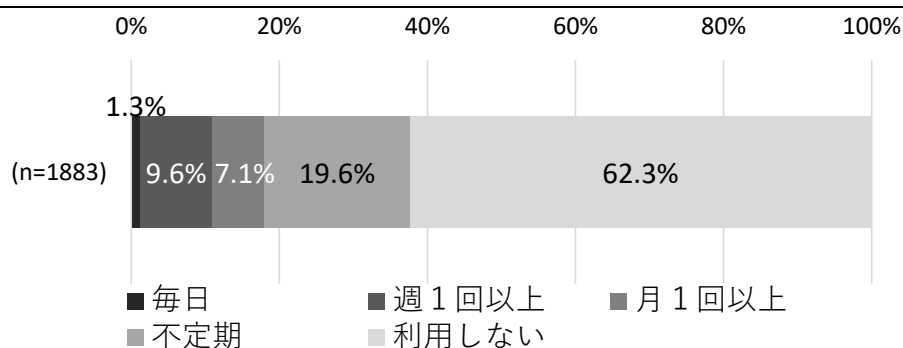


【エリア別】

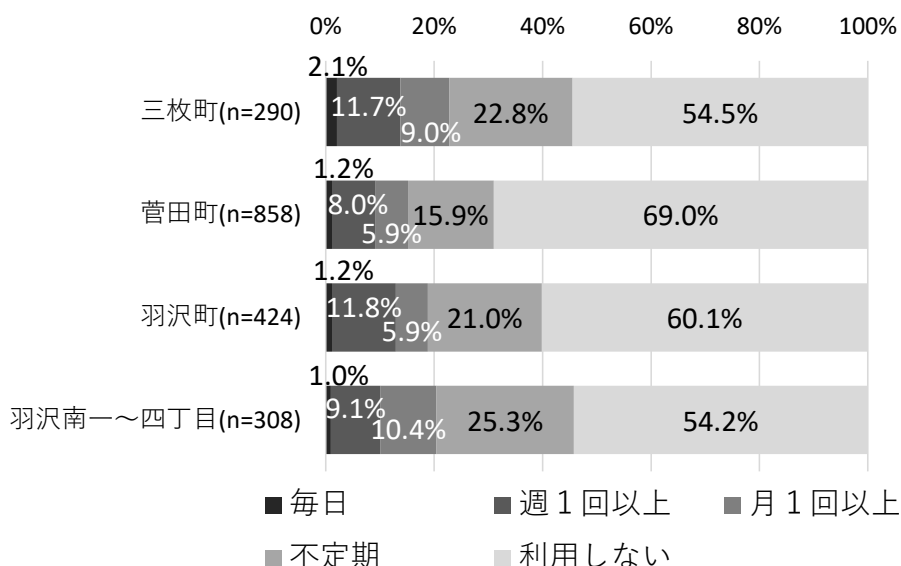


3) シェアサイクルポートができた場合の利用頻度

【5】問2(3)	シェアサイクルのポートが(2)にできた場合、どれくらい利用しますか。(〇は1つ)
○定期的に利用すると回答した人の割合(「毎日」「週1回以上」「月1回以上」の合計)は約20%である。	
○定期的に利用すると回答した人の割合は、三枚町、羽沢南の順で高い。	
○4.1.1(10)~(12)の世帯における交通手段の所有状況の回答別にシェアサイクルの利用意向を集計した結果、「車」「自動二輪車・原付」「自転車」は所有している人の方が、所有していない人と比較すると、シェアサイクルの利用意向の割合が少し高い。	



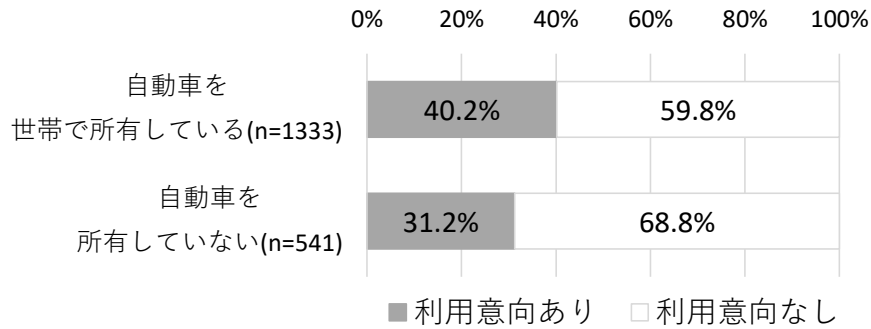
【エリア別】



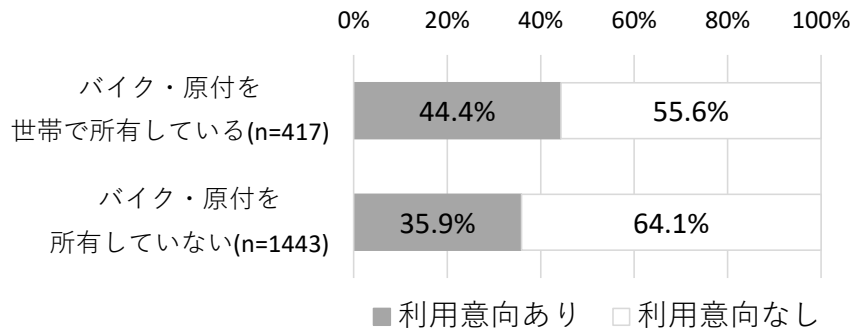
【移動手段の所有別の利用意向】

○4.1.1(10)回答とのクロス集計

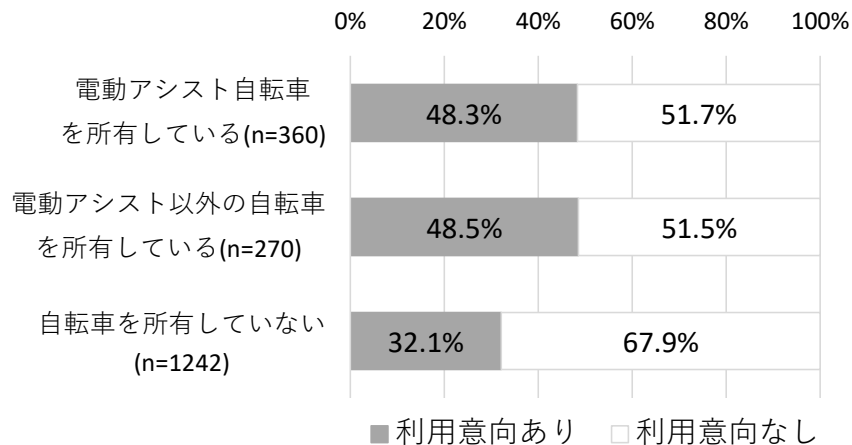
※利用意向あり：「毎日」「週1回以上」「月1回以上」「不定期」を集計。以下同じ。



○4.1.1(11)回答とのクロス集計

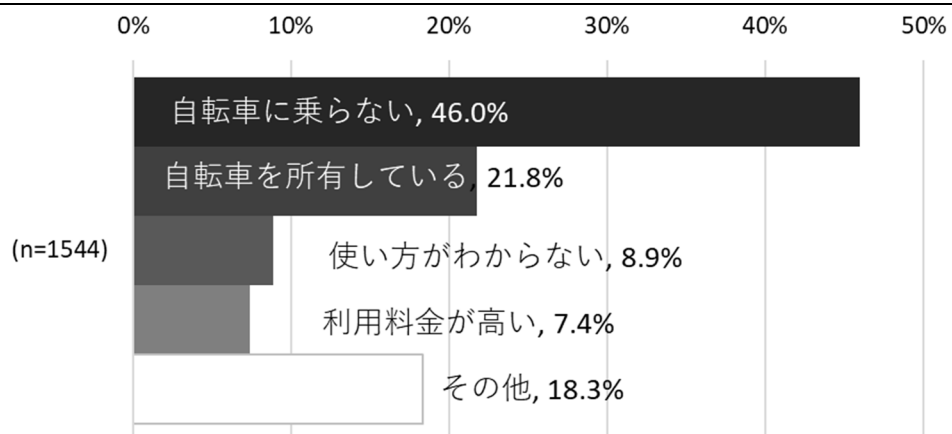


○4.1.1(12)回答とのクロス集計



4) 定期的に利用しない理由

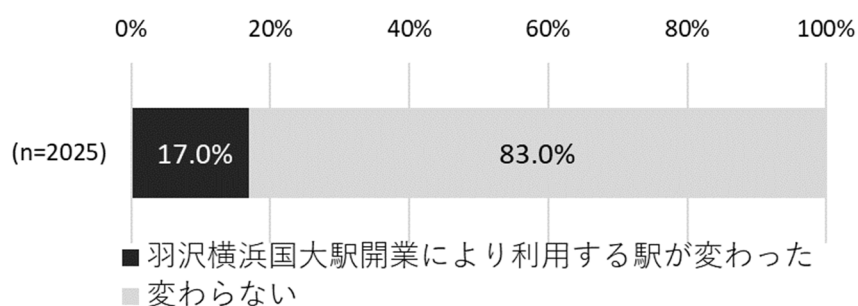
【5】問2(4)	(3)で「不定期」「利用しない」と答えた方にお尋ねします。 定期的に利用しない理由を教えてください。(あてはまるものすべてに○)
<p>○回答者の約半数が「自転車に乗らない」と回答している。</p> <p>○回答者の8.9%が「使い方がわからない」と回答している。</p> <p>○その他の回答として「坂が多い」「高齢のため」「子どもがいるため」などの回答があった。</p>	



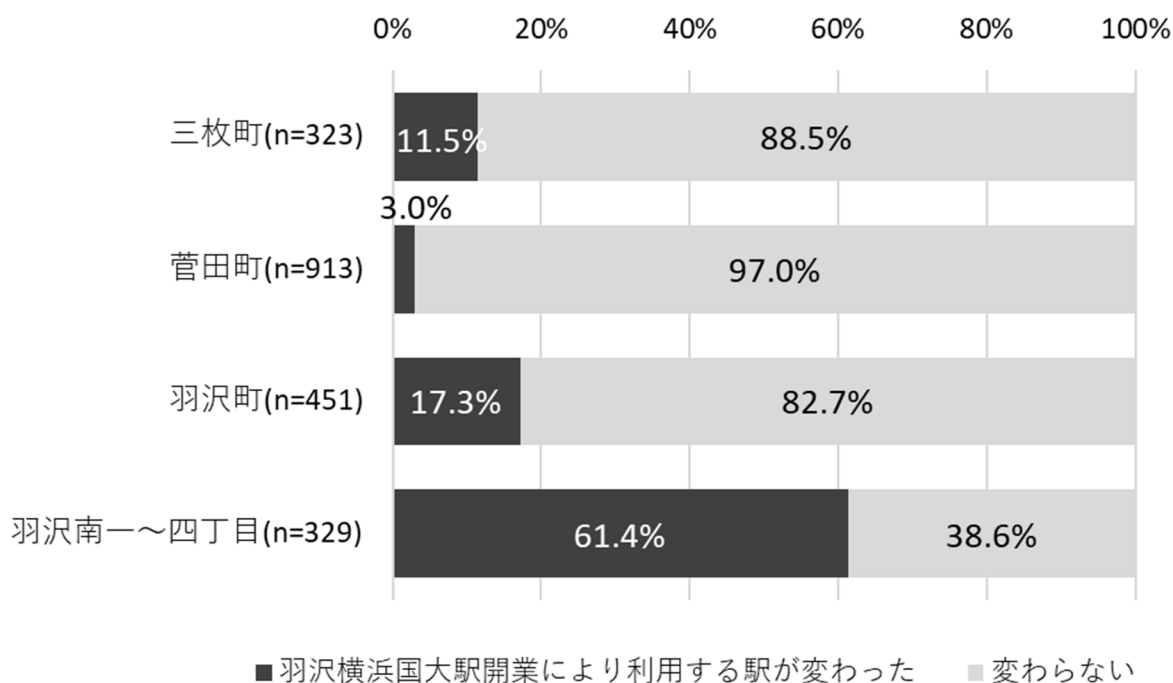
(3) 羽沢横浜国大駅開業と相鉄・東急直通開通の影響

1) 羽沢横浜国大駅開業による利用駅の変化

【5】問3(1)	羽沢横浜国大駅ができたことにより、主に利用する駅が変わりましたか。(○は1つ)
○羽沢南は、60%程度の人が開業により羽沢横浜国大駅を利用するようになった。	
○菅田町は、羽沢横浜国大駅の開業後も利用する駅が変わらないと答えた割合が90%以上を占めている。	
○羽沢横浜国大駅の開業が利用駅に影響を大きく与えたのは、羽沢南のエリアのみと言える。	

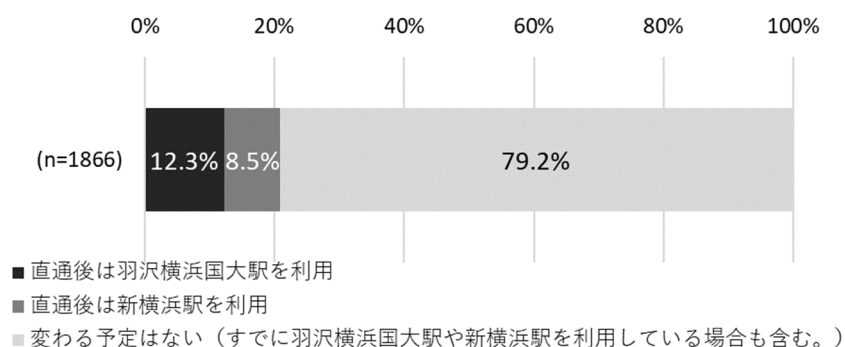


【エリア別】

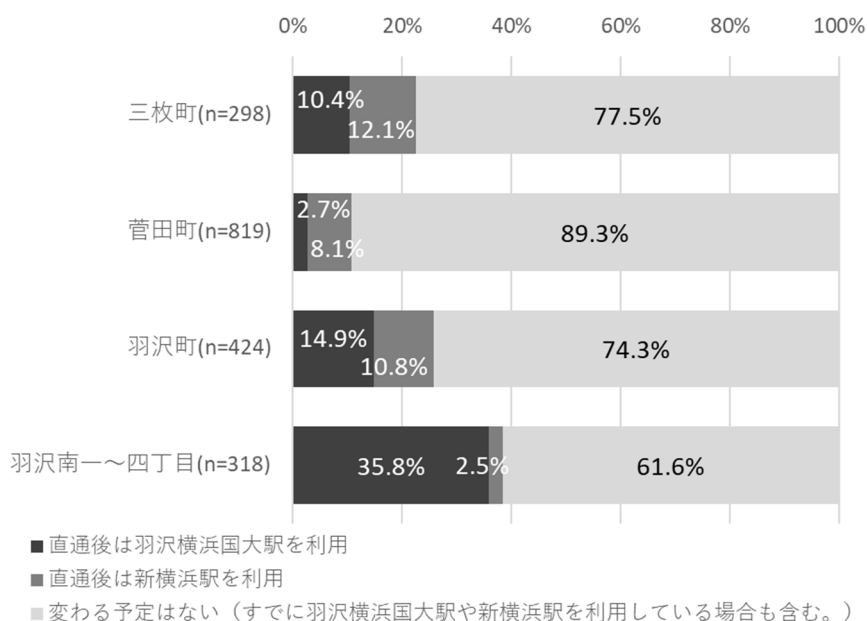


2) 相鉄・東急直通線開通による利用駅変化の可能性

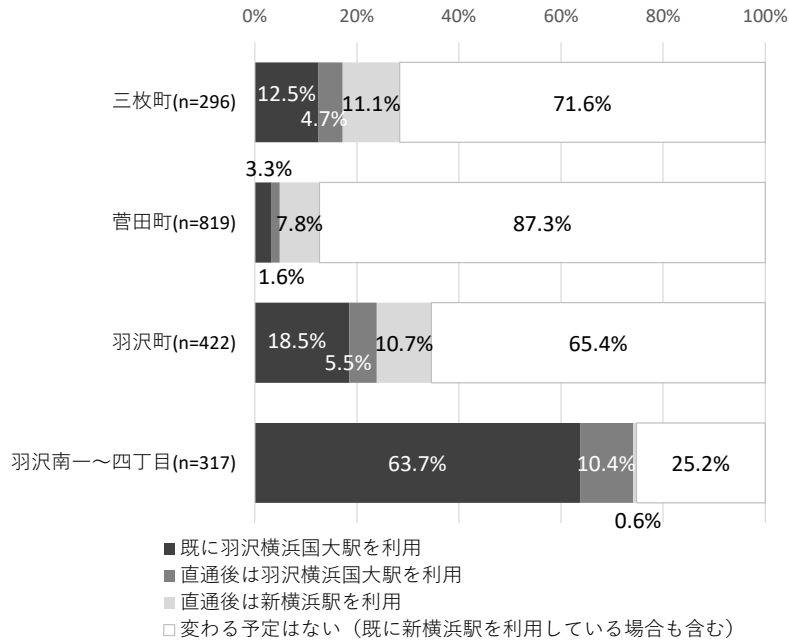
【5】問3(2)	相鉄・東急直通線の開通（令和5年3月予定）により、主に利用する駅が変わりますか。（○は1つ）
<p>○羽沢南は、相鉄・東急直通線の開通により 35.8%の人が新たに羽沢横浜国大駅を利用する。</p> <p>○羽沢南以外のエリアは、相鉄・東急直通線の開通により 10%程度の人が新たに新横浜駅を利用する。</p> <p>○羽沢南では高齢・非高齢によらず約 75%の人が羽沢横浜国大駅を利用（既に利用・直通後に利用）する。</p> <p>○三枚町は、非高齢は羽沢横浜国大駅を利用する人の割合が高いが、高齢では相鉄・東急直通線開通後に新横浜を利用する人の割合の方が高い。</p>	



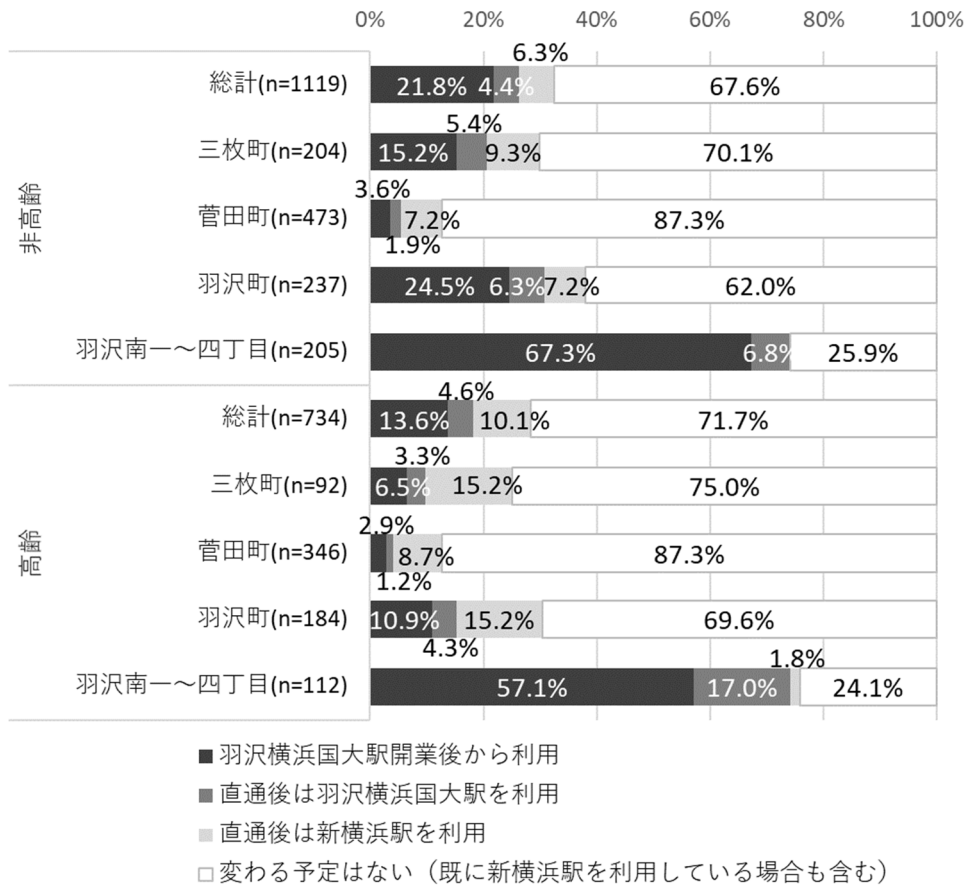
【エリア別】



○4.1.5(3)1 羽沢横浜国大駅の開業後の利用駅の変化と合わせた集計結果
【エリア別】



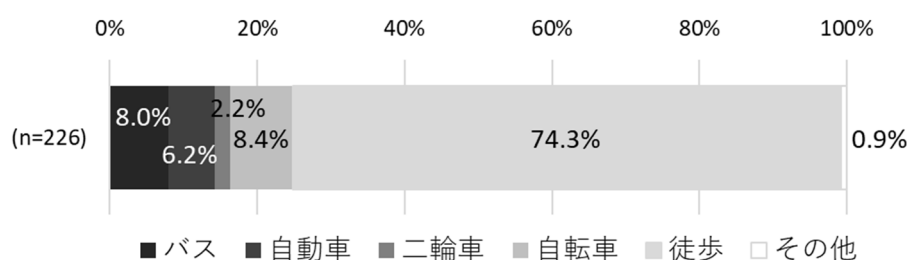
【エリア・年代別】



3) 羽沢横浜国大駅への交通手段

【5】問3(3)	(2)で「直通後は羽沢横浜国大駅を利用」と答えた方にお尋ねします。羽沢横浜国大駅への交通手段を教えてください。(乗り継ぐ場合はあてはまるものすべてに○)
○高齢者は羽沢横浜国大駅までの交通手段として徒歩の分担率が高い。	
○非高齢者は高齢者の回答と比較し、バスと自転車の分担率が高い。	

【交通手段分担率】

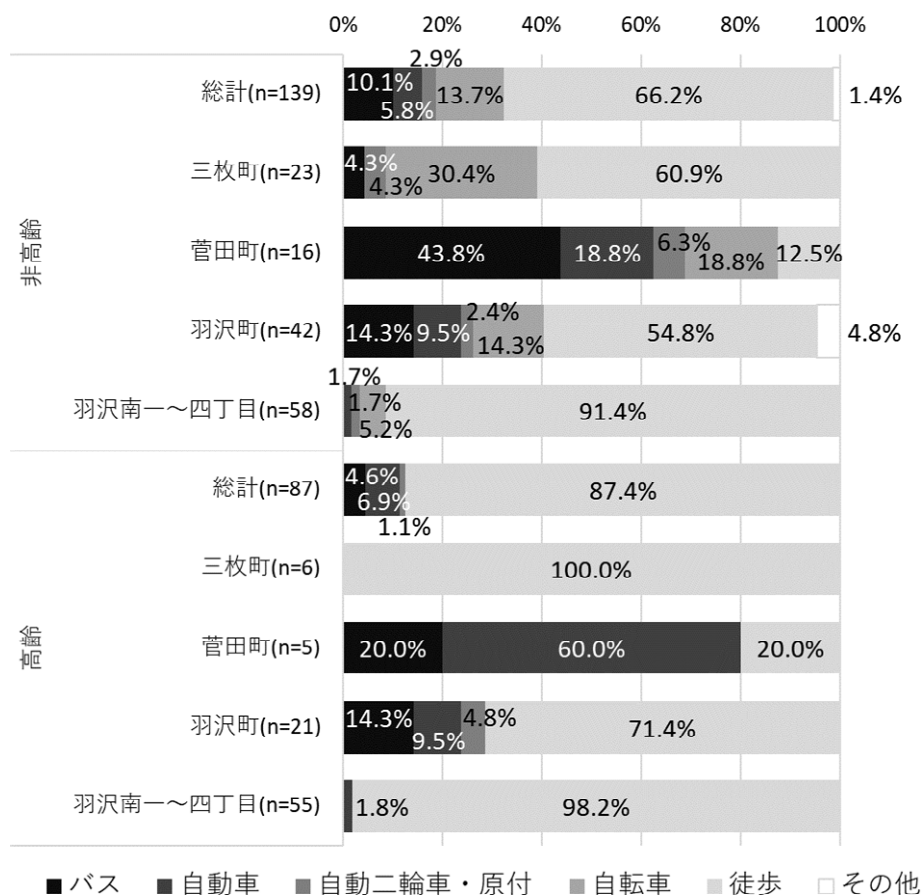


※回答選択肢を下記のとおり集計

自動車：「車（回答者が運転）」「車（回答者以外が運転）」「タクシー」

※パーソントリップ調査の優先順位を準用し、代表交通手段分担率を集計

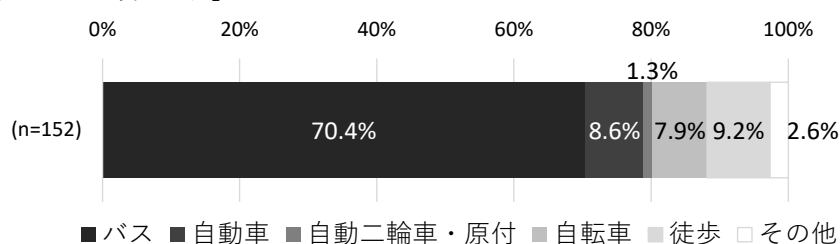
【エリア・年代別】



4) 新横浜駅への交通手段

【5】問3(4)	(2)で「直後は新横浜駅を利用」と答えた方にお尋ねします。 新横浜駅への交通手段を教えてください。(乗り継ぐ場合はあてはまるものすべてに○)
○新横浜駅へ交通手段は、バスの分担率が高い。	
○高齢者は非高齢者と比較するとバスの分担率が高く、非高齢者は高齢者と比較すると自転車の分担率が高い。	

【交通手段分担率】

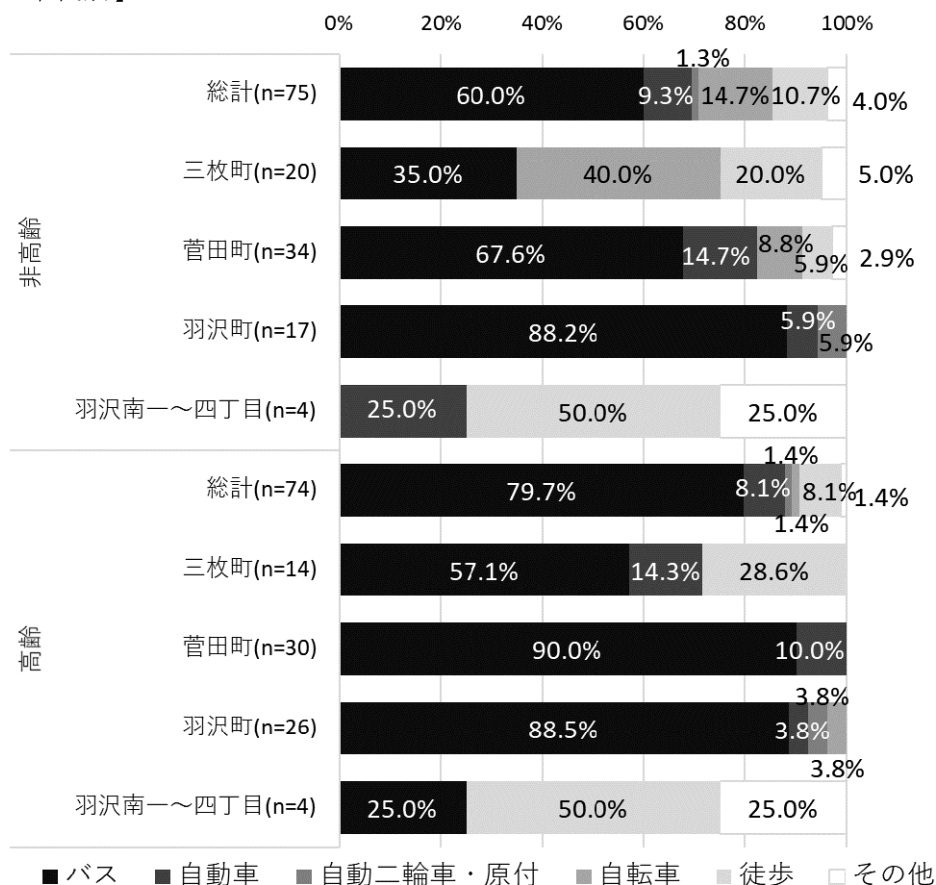


※回答選択肢を下記のとおり集計

自動車：「車（回答者が運転）」「車（回答者以外が運転）」「タクシー」

※パーソントリップ調査の優先順位を準用し、代表交通手段分担率を集計

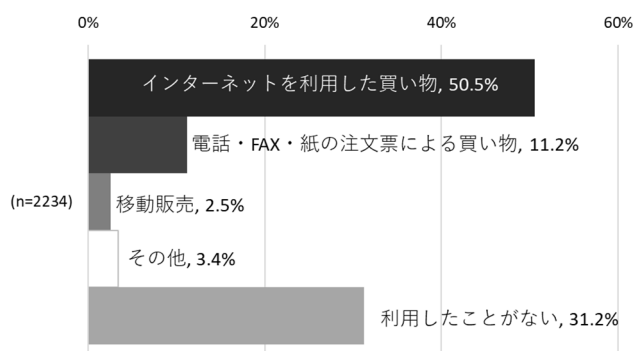
【エリア・年代別】



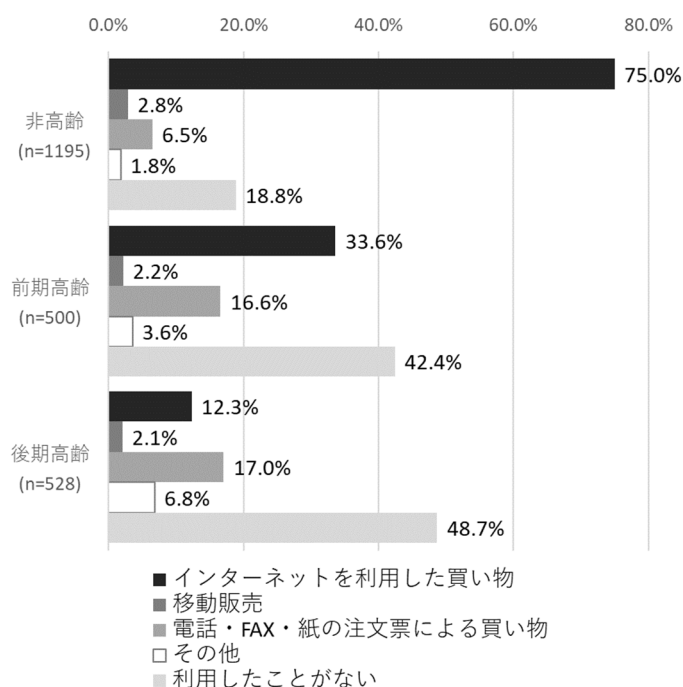
(4) 店舗に行く以外の買い物

1) 店舗に行く以外の方法による買い物経験の有無

【5】問4(1)	食料品や日用品の買い物について、店舗に行く以外の方法を利用したことがありますか。(あてはまるものすべてに○)
<p>○前期高齢・後期高齢ともに約半数が店舗に行く以外の方法で買い物をしたことがない。</p> <p>○前期高齢と比較すると後期高齢では、インターネットを利用した買い物経験があるという回答の割合が20%程度低い。</p> <p>○スマートフォンを所有している高齢者の方が、所有していない高齢者よりも、インターネットを利用した買い物経験があると答えた人の割合が高い。前期高齢では約30%、後期高齢では約15%の差がある。</p> <p>○三枚町、羽沢南の前期高齢者は、他のエリアと比較すると、インターネットを利用した買い物経験がある人の割合が高い。</p>	

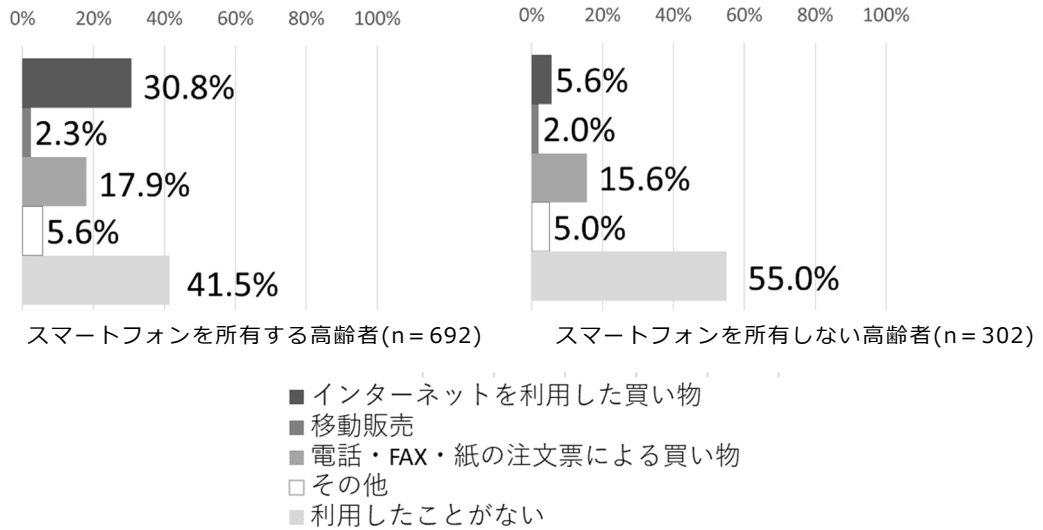


【年代別】

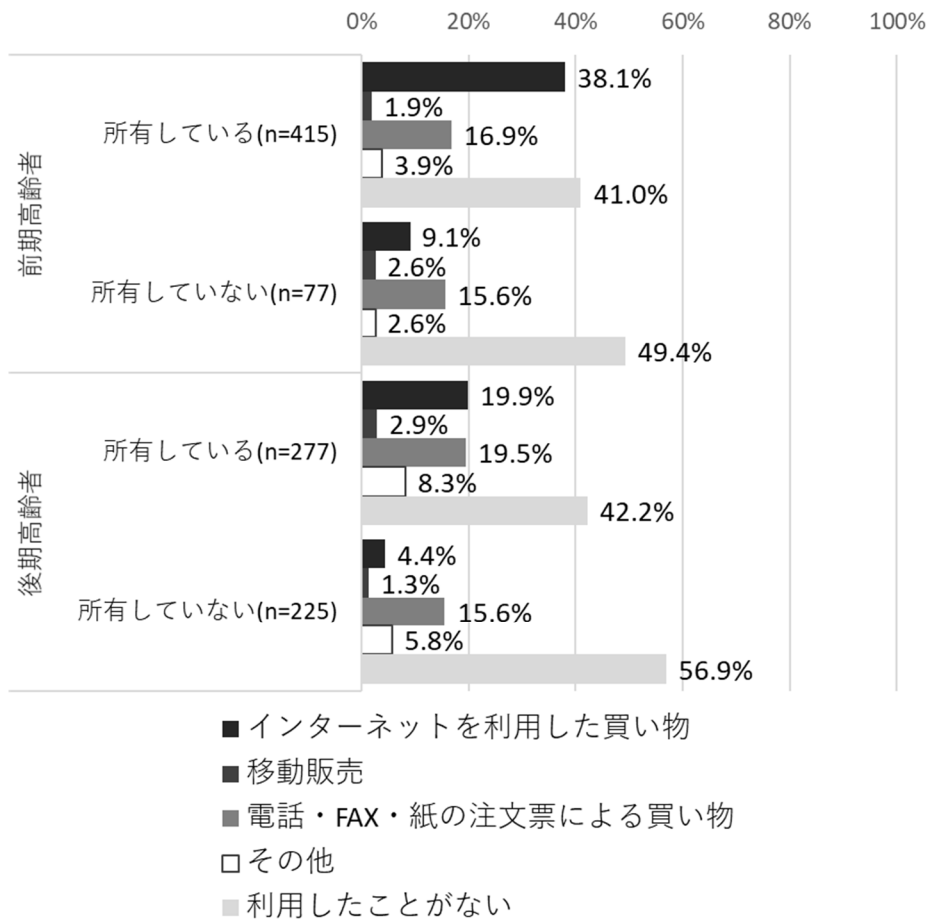


○4.1.1(15)スマートフォンの所有状況とのクロス集計

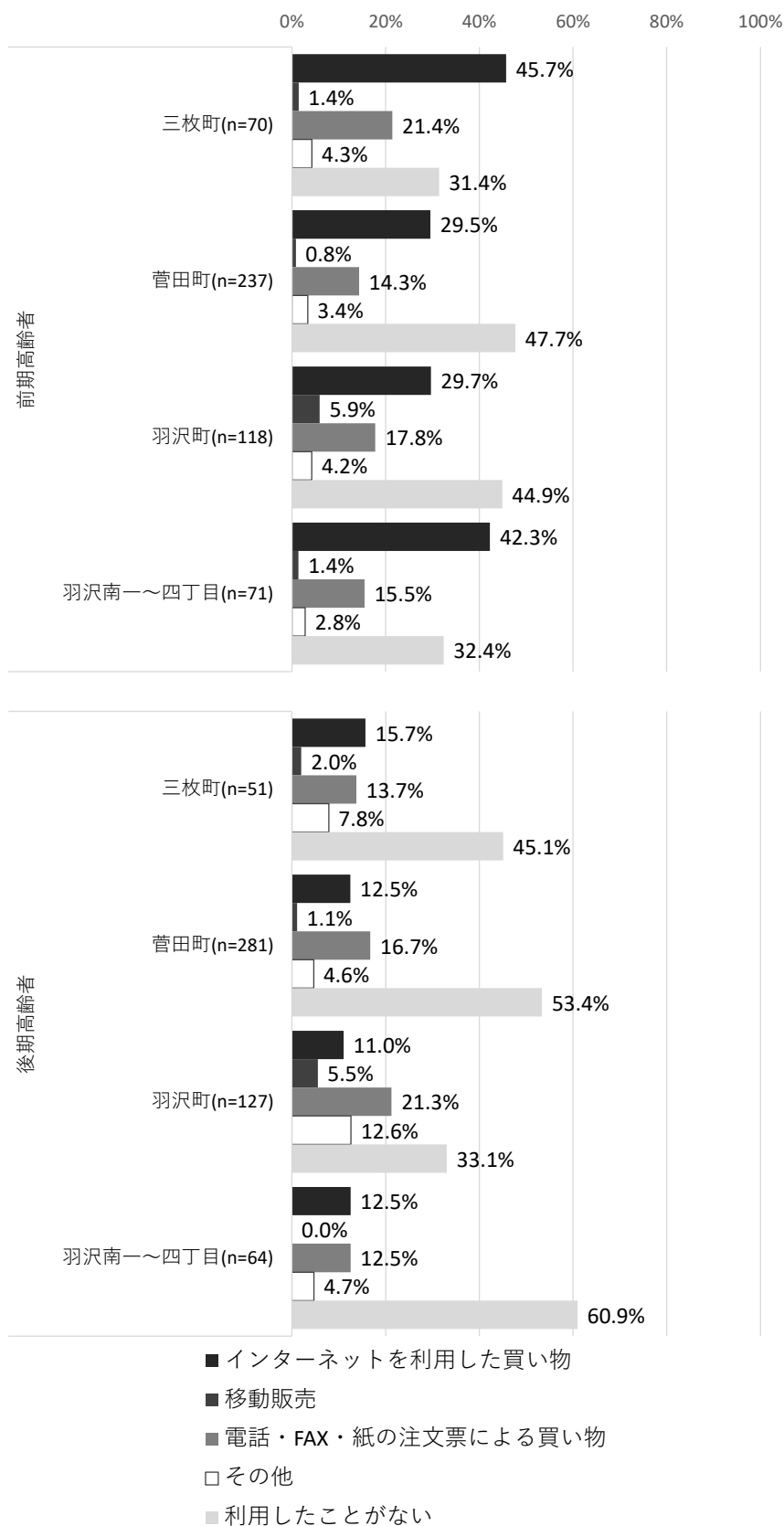
【スマートフォンの所有状況・年代別（高齢）】



【スマートフォンの所有状況・年代別（前期高齢・後期高齢）】

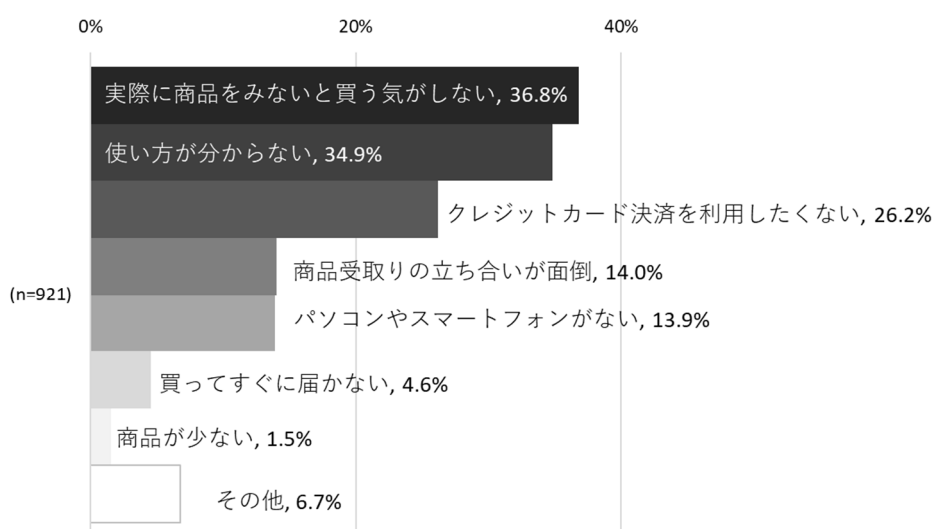


【エリア・年代別】

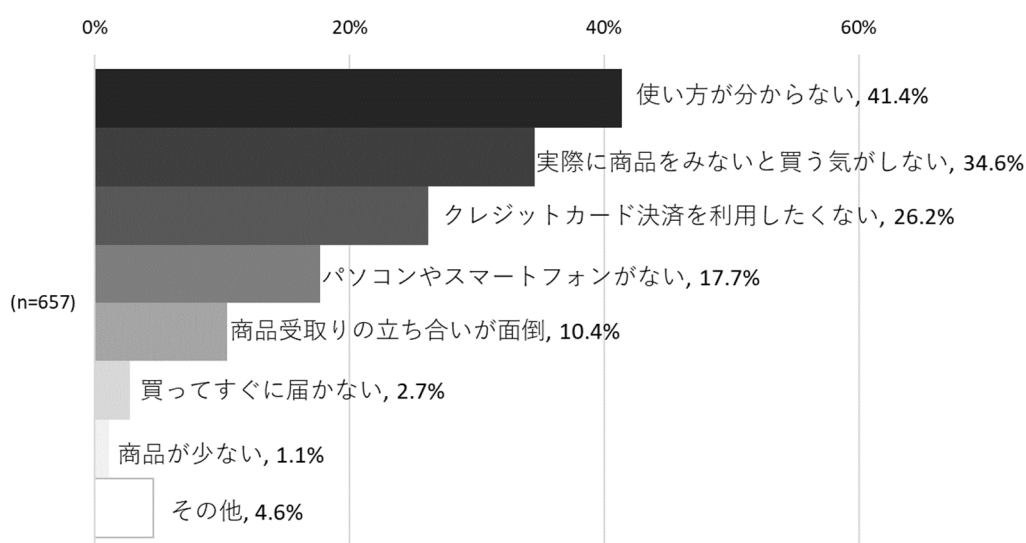


2) インターネットで買い物をしない理由

<p>【5】問4(2)</p>	<p>(1)で「移動販売」「電話・FAX・紙の注文票による買い物」「その他」「利用したことがない」に○をつけた方にお尋ねします。インターネットでの買い物をしない理由を教えてください。(あてはまるものすべてに○)</p>
<p>○全体では、「実際に商品を見ないと買う気がしない」、「使い方が分からない」と答える人が多い。</p> <p>○高齢者では、「使い方が分からない」という回答の割合が一番高い。</p>	

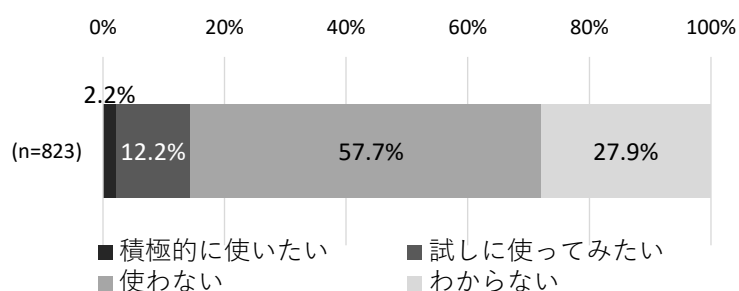


【高齢者の回答】

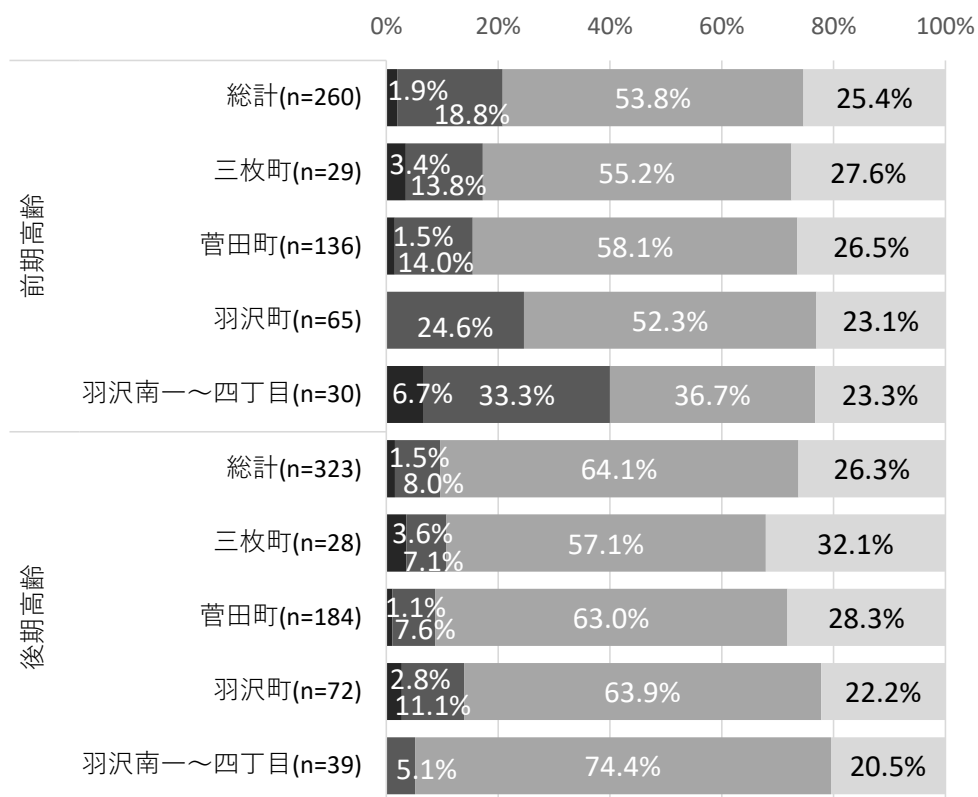


3) インターネット操作の補助などサポートがある場合の利用意向

【5】問4(3)	インターネット操作の補助などのサポートがある場合、インターネットを利用して買い物をしたいですか。(○は1つ)
○全体ではサポートがあってもインターネットを利用した買い物はしないと回答する人の割合が高い。	
○前期高齢者は後期高齢者と比較すると、使ってみたい(「積極的に使いたい」「試しに使ってみたい」の合計)と回答する人の割合が高い。特に羽沢町、羽沢南の回答の割合が高い。	

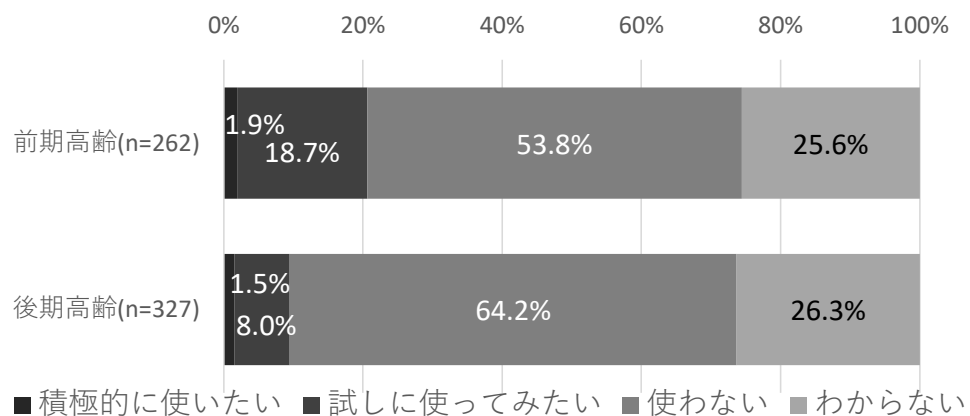


【エリア別】



■ 積極的に使いたい ■ 試しに使ってみたい ■ 使わない ■ わからない

【年代別（前期高齢・後期高齢）】



5. 取組の方向性の考察

集計・分析の受託者である一般財団法人計量計画研究所にて、分析結果に基づき今後想定される取組の方向性について考察を行った。

5.1 課題

(1) 坂が多いことによる公共交通不便地域の発生と人口集中エリアの点在

- ・丘陵部はバス停・駅勢圏外のエリアが広範囲であることに加え、山坂が多い地形のため、バス停勢圏・駅勢圏内であっても歩行時の勾配負荷を考慮すると公共交通に容易に到達できない公共交通不便地域が発生している。《3.4.1 道路条件、地形を考慮したバス停勢圏・駅勢圏の人口推測》
- ・公共交通不便地域のうち、「西菅田団地周辺」「宮向団地周辺」「三枚町北部」「羽沢南南部」にまとまった人口が居住していることが推測される。《3.4.2 公共交通不便地域の人口分布》

(2) 年代にかかわらず一定数が移動に困難性を感じている

- ・行動実態調査アンケートの回答者の約30%が20分程度を超えた継続的な歩行は困難と感じている。《4.1.1(14) 徒歩で無理なく休まずに移動できる時間》
- ・普段の外出で困りごとを感じている人の割合は高齢・非高齢によらず、回答者20～30%を占めている。交通手段ごとの具体的な困りごととしては、徒歩・自転車は「坂が大変」、電車での移動は「駅まで遠い」、バスでの移動は「本数が少ない」「バス停まで坂が辛い」などが挙げられている。《4.1.2 お出かけの困りごと》

(3) 移動手段としての自動車利用率の高さと免許返納者増への対応

- ・パーソントリップ調査、行動実態調査アンケート集計結果では、丘陵部では移動手段として自動車を利用する割合が高い。《3.5.5 目的別の代表交通手段分担率》《4.1.3(1)3)、(2)3)、(3)3)、(4)3) 日ごろの外出 交通手段》
- ・一方で、回答者の約15%が自動車運転免許を既に返納しており、今後も返納者が増加していくことが予想される。《4.1.1(9) 自動車運転免許》

(4) 店舗に行く以外の買い物の普及

- ・後期高齢者も含めてスマートフォンの所有者は半数を超えている一方で、高齢者の約半数がインターネットを利用した買い物をしたことがない。《4.1.1(15) スマートフォンの所有》《4.1.5(4)1) 店舗にいく以外の方法による買い物経験の有無》
- ・その理由として高齢者では「使い方が分からない」「実際に商品を見ないと買う気がしない」回答する人が多い。《4.1.5(4)2) インターネットでの買い物をしない理由》

5.2 取組の方向性

5.2.1 既存バス路線の維持に向けたバス利用促進

- ・少子高齢化等による路線バス利用者の減少や運転士不足により、都市部においても路線バスの減便等が実施され、現在のバスネットワークのサービス水準を維持することが困難な状況にある。また、コロナ禍によるテレワークや外出を控える傾向もあり、路線バスの収支状況はより厳しい状況になっており、利用者の減少→収支悪化→減便→さらなる利用者の減少という悪循環が生じかねない。
- ・丘陵部では横浜駅・新横浜駅・鴨居駅など主要ターミナル駅への移動にバスを利用している割合が高いと推察される。日常の移動において一定の利用率があり、特に高齢者においては日常の移動に欠かせない交通手段となっている。
- ・丘陵部においても今後高齢化が進み人口減少が見込まれる中、車を代表交通手段とする非高齢者のバス利用を促すなど、地域と連携したバス利用者を減らさない取組が、現行のバスネットワークの維持をするために必要と考えられる。

5.2.2 非高齢者層にむけた地域交通補完策としてのシェアサイクル活用

- ・回答者の約 90%がシェアサイクルを認知している一方で、利用経験がある人の割合は低い。丘陵部においては、シェアサイクルそのものの周知よりも、具体的な利用方法の周知や、体験を通し利便性を実感するような働きかけが、利用者の増加につながると推察される。《4.1.5(2)1) シェアサイクル 利用経験の有無》
- ・自転車に所有している人のうち、半数以上が電動アシスト自転車に所有している。横浜市広域シェアサイクル事業社会実験で神奈川区が重点展開区となっている「HELLO CYCLING」をはじめ、近年の民間事業者が運営しているシェアサイクル事業では電動アシスト機能は一般的となっており、丘陵部における自転車機能に関するニーズに合致している。《4.1.1(12) 自転車の所有》
- ・自転車に所有している人の方が、所有していない人と比べ、シェアサイクルの利用意向が少し高い。この結果からも自転車所有の状況がシェアサイクルの利用意向の阻害をすることは言えず、片道利用などシェアサイクルの特性をいかした利用において、ニーズは存在すると考えられる。《4.1.5(2)3) シェアサイクルポートができた場合の利用頻度》
- ・三枚町は他エリアと比べ、買い物や通勤・通学の交通手段として自転車に利用されており、シェアサイクルの利用ニーズが想定される。《4.1.3(1)3)、(3)3) 交通手段》
- ・シェアサイクルポートがあったら便利だと思う場所としては、「駅」「自宅周辺」の回答が多い。三枚町や羽沢南では「自宅周辺」という回答が他エリアより多いため、住宅がまとまって存在する箇所に設置すると端末交通として機能する可能性がある。《4.1.5(2)2) シェアサイクルポートがあったら便利だと思う場所》
- ・「駅」については、回答者の居住エリアから「片倉町」、「羽沢横浜国大駅」が主な対象と推察される。当該駅周辺には既に民間事業者によりポートが設置されているため、ポートの認知向上や、貸出状況によっては台数の増設などの取組が適当と考えられる。《4.1.5(2)2) シェアサイクルポートがあったら便利だと思う場所》

5.2.3 高齢者層にむけた買い物支援の取組

(1) 移動支援の取組

1) 乗合交通（ボランティア車両等）の検討

①西菅田団地周辺への対応

- 菅田町では公共交通不便地域のうち、西菅田団地周辺に人口が集中しているエリアが帯状に広がっている。《3.4.2 公共交通不便地域の人口分布》
- 西菅田団地周辺の帯状の人口集中エリアの起終点周辺には、居住者の買い物の行き先として回答があった「フジ菅田店」「大野屋菅田店」の2つの店舗が存在している。道路幅員などの詳細の検討は別途必要となるが、図 5-1 の通り、当該2店舗を結んだルートで乗合交通が走行すると、公共交通不便地域のうち人口分布が高いエリアを効率的に通過することができる。《4.1.3(1)1 最もよく行く行き先》
- 図 5-1 のルートで乗合交通の取組が行われた場合の効果を表 5-1 の通り試算した。現在、公共交通不便地域となっているエリアのうち、図 5-1 の乗合交通ルートから 300m 圏内のエリアに居住している高齢者の人口は約 770 人程度と予測され、外出に困難を抱えている高齢者の買い物支援として一定の効果があると推察される。
※効果の算出にあたっては、乗合交通バス停を想定せず、ルート上どこでも乗れるという仮定で算出しており、ルートから離隔距離 300m 圏内を乗合交通勢圏とした。
- 当該ルートでは菅田道路を経由するため、既存路線バスとの乗り継ぎ検討も可能である。既存の路線バスへ乗り継ぎができる場合には、横浜駅、鴨居駅など鉄道駅までの交通補完策としても機能することが想定される。
- 検討段階で利用者が少ないことが見込まれる場合は、現在の買い物の頻度に合わせ、運行日を週 1 回程度に絞るなど、運行にかかる負担を軽減する対策を行うことが適当であると考えられる。《4.1.3(1)2 頻度》

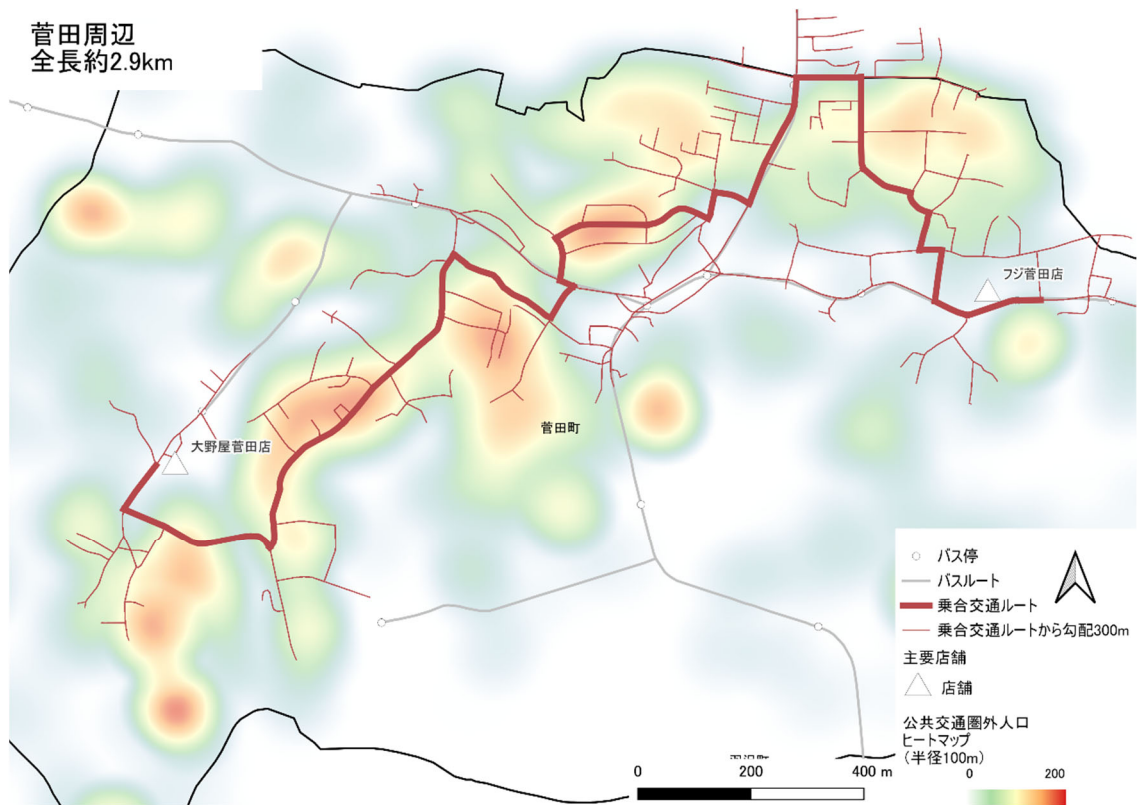


図 5-1 菅田の乗合交通ルート案

※道路幅員幅などは別途検討が必要。以下のルート案の図において同じ。

表 5-1 乗合交通勢圏に居住する人口推測値（西菅田団地周辺）

乗合交通ルート	乗合交通勢圏 人口推測値(人)		乗合交通勢圏 人口推測値(人) 【公共交通不便地域のみ】		(参考) 菅田町の 公共交通不便地域 人口推測値(人)	
	全年齢	高齢者	全年齢	高齢者	全年齢	高齢者
図 5-1 大野屋菅田店～ フジ菅田店	4,613	1,421	2,400	774	9,788	3,450

②羽沢南南部、宮向団地周辺、三枚町北部

- ・羽沢南南部、宮向団地周辺、三枚町北部は、公共交通不便地域のうち人口が集中している。《3.4.2 公共交通不便地域の人口分布》
- ・西菅田団地周辺と異なりポイント的な人口集中ではあるが、乗合交通による移動支援策の取組は一定の効果が見込まれる。
- ・宮向団地周辺、三枚町北部では、買い物先として利用されている「フジ鳥山店」「ユーコープ片倉店」が近隣に所在する。羽沢南南部については、令和6年度以降、羽沢横浜国大駅の駅前開発事業地において食品スーパーが出店予定であることが事業者により公表されている。《4.1.3(1)1 最もよく行く行き先》
- ・道路幅員などの詳細の検討は別途必要となるが、図 5-2～5-8 の通り、近隣店舗へ乗合交通が走行すると、公共交通不便地域のうち人口分布が高いエリアを効率的に通過することができる。
- ・図 5-2～5-8 のルートで乗合交通の取組が行われた場合の効果を、表 5-2 の通り試算した。試算の結果からも、外出に困難を抱えている高齢者の買い物支援として一定の効果があると推察される。

※効果の算出にあたっては、乗合交通バス停を想定せず、ルート上どこでも乗れるという仮定で算出しており、ルートから離隔距離 300m 圏内を乗合交通勢圏とした。
- ・検討段階で利用者が少ないことが見込まれる場合は、現在の買い物の頻度に合わせ、運行日を週 1 回程度に絞るなど、運行にかかる負担を軽減する対策を行うことが適当であると考えられる。《4.1.3(1)2 頻度》

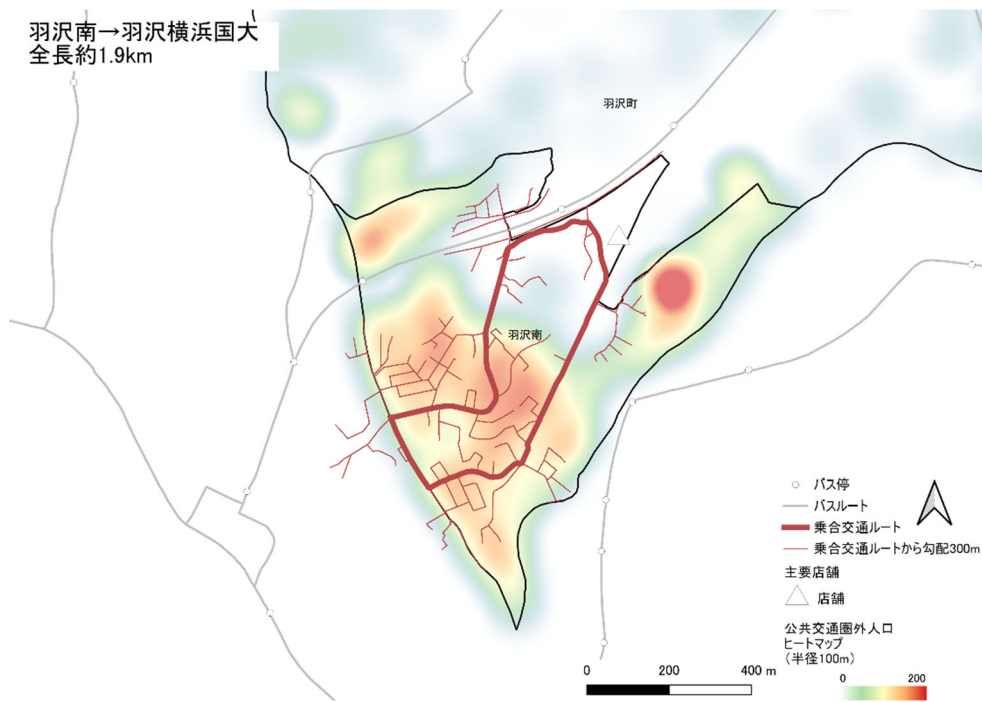


図 5-2 羽沢南南部～羽沢横浜国大駅の駅前開発事業地の乗合交通ルート案

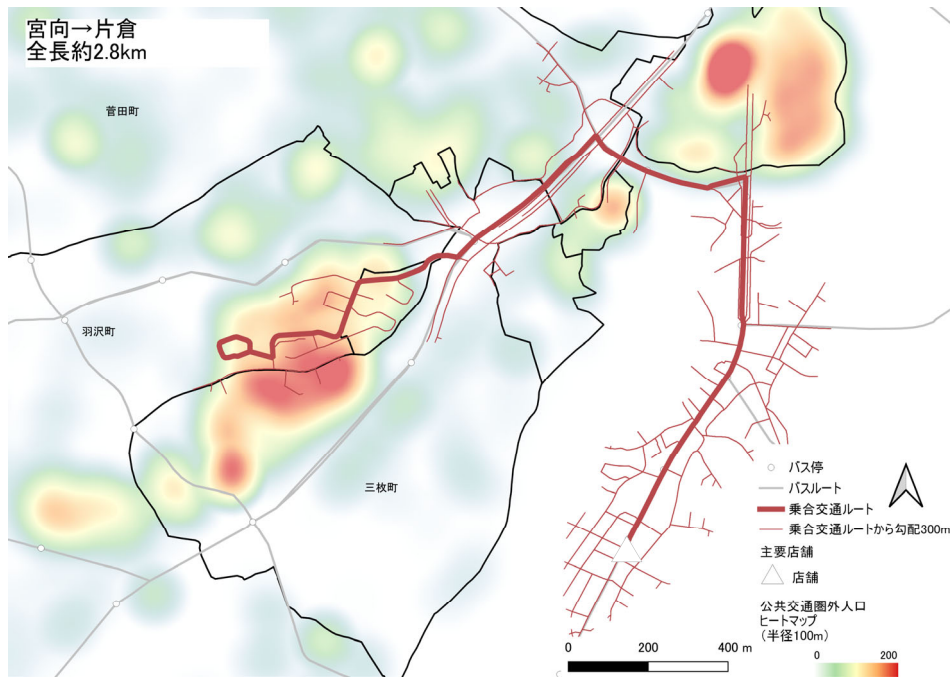


図 5-3 宮向団地周辺～ユーコープ片倉店の乗合交通ルート案

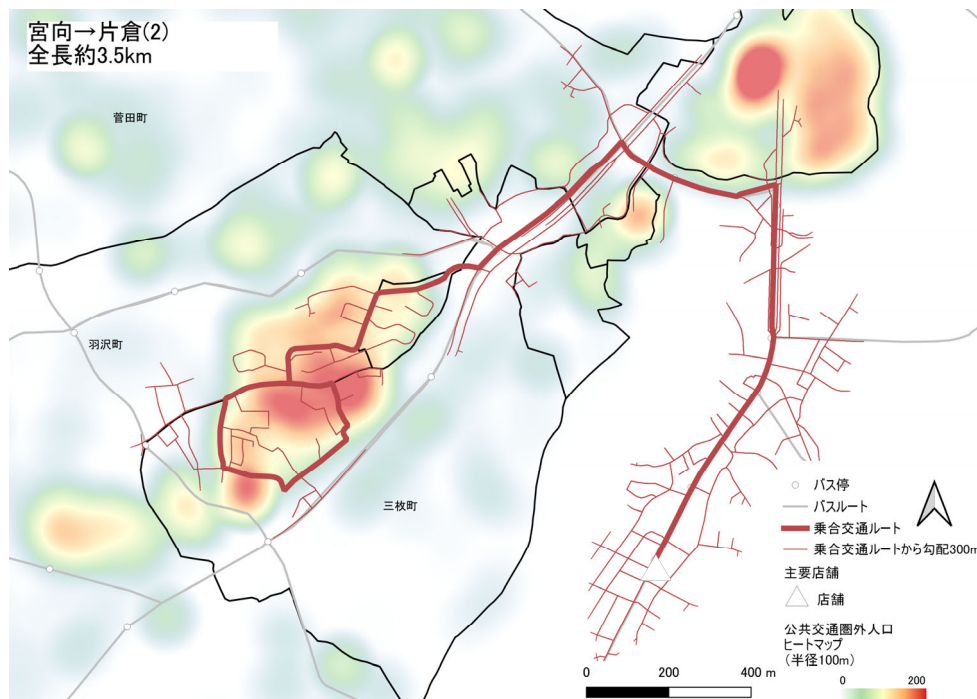


図 5-4 宮向団地周辺～ユーコープ片倉店の乗合交通ルート案(2)

(宮向団地南部に存在する人口集中エリアもルートに含めた場合)

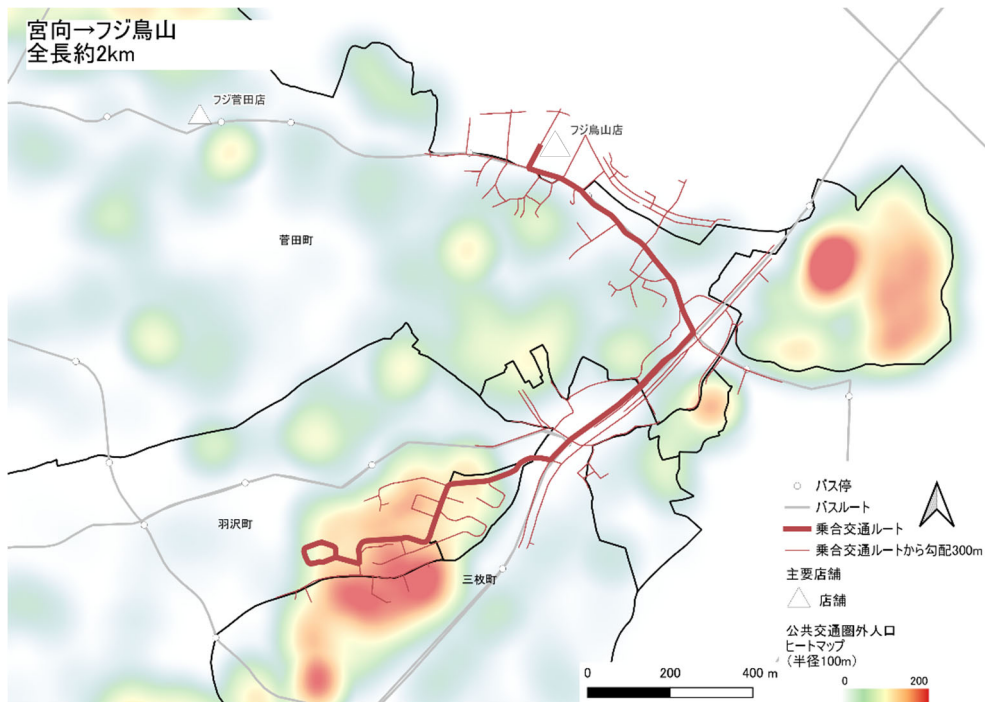


図 5-5 宮向団地周辺～フジ鳥山店の乗合交通ルート案

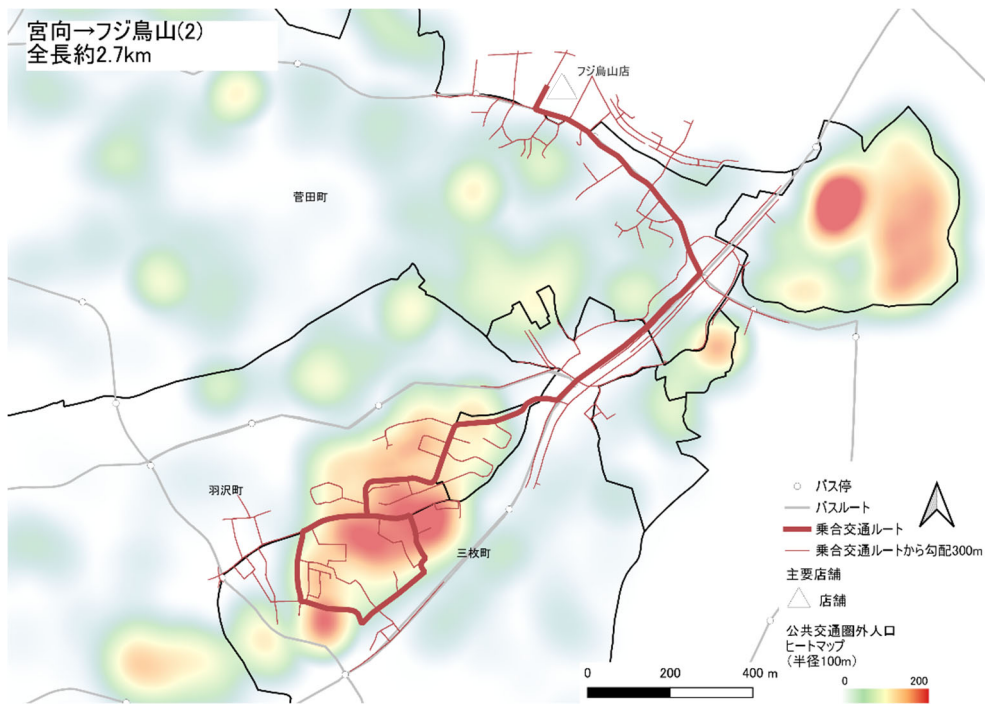


図 5-6 宮向団地周辺～フジ鳥山店の乗合交通ルート案(2)

(宮向団地南部に存在する人口集中エリアもルートに含めた場合)

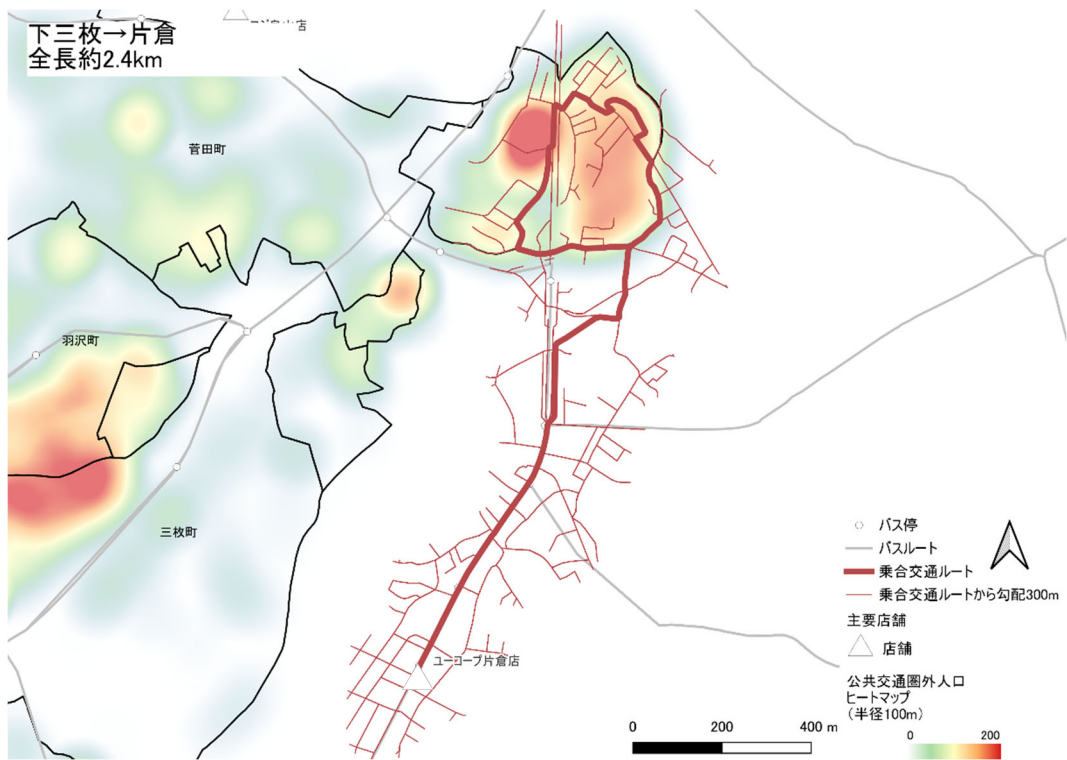


図 5-7 三枚町北部～ユーコープ片倉店の乗合交通ルート案

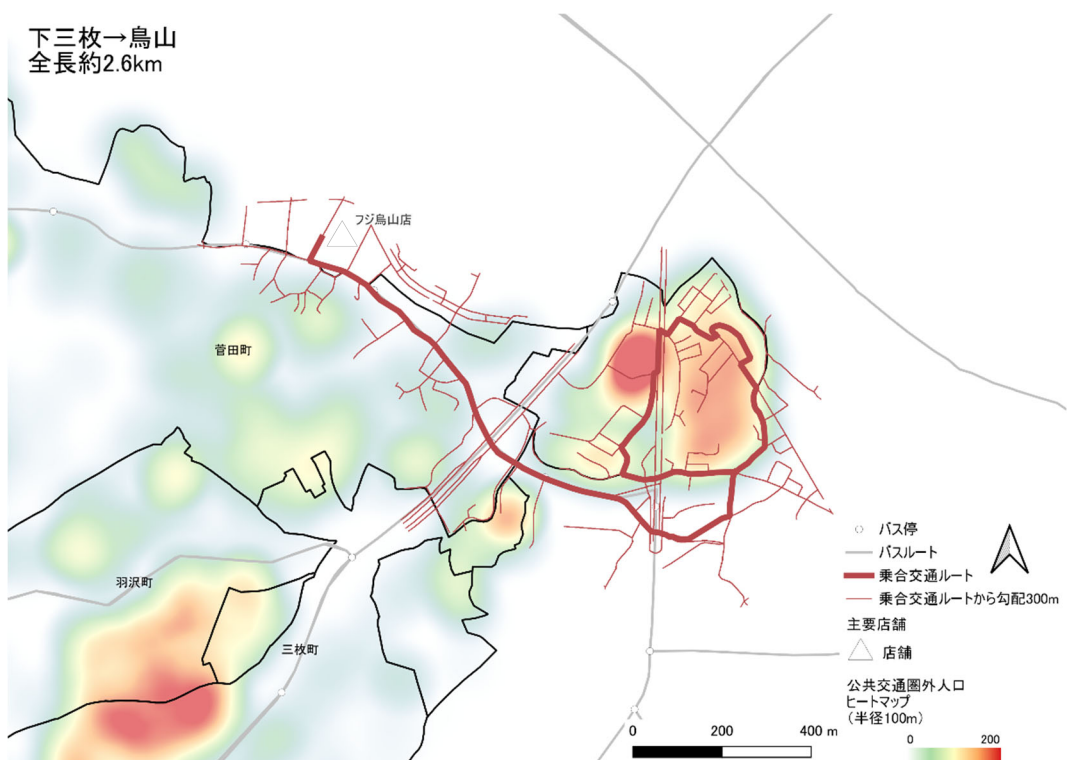


図 5-8 三枚町北部～フジ鳥山店の乗合交通ルート案

表 5-2 乗合交通勢圏に居住する人口推計値
(羽沢南南部・宮向団地周辺・三枚町北部)

乗合交通ルート	乗合交通勢圏 人口推計値(人)		乗合交通勢圏 人口推計値(人) 【公共交通不便地域のみ】		(参考) 各エリアの 公共交通不便地域 人口推計値(人)	
	全年齢	高齢者	全年齢	高齢者	全年齢	高齢者
図 5-2 羽沢南南部～ 羽沢横浜国大 駅前開発事業地	3,261	636	2,136	431	4,624	969
図 5-3 宮向団地付近 ～ユーコープ片倉店	1,779	506	1,013	306	8,683	2,208
図 5-4 宮向団地付近～ ユーコープ片倉店(2)	2,925	795	1,819	481	8,683	2,208
図 5-5 宮向団地付近 ～フジ鳥山店	1,867	547	952	280	8,683	2,208
図 5-6 宮向団地付近 ～フジ鳥山店(2)	3,203	880	1,855	486	8,683	2,208
図 5-7 三枚町北部～ ユーコープ片倉店	1,759	285	1,652	268	4,304	870
図 5-8 三枚町北部～ フジ鳥山店	2,604	491	1,860	319	4,304	870

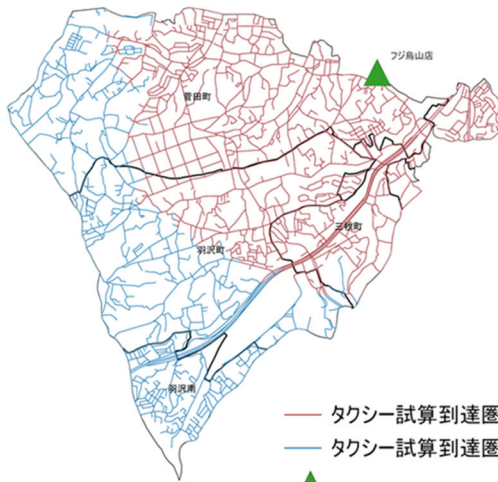
2) 乗合タクシーの検討

- ・ 回答者の約 60%が現在タクシーを利用していないと回答しており、定期的に利用しない理由としては「別の移動手段があるため、タクシーを利用する必要がない」「経済的負担が大きい」と回答する人の割合が高い。《4.1.5(1)1) 利用頻度、4.1.5(1)3) 定期的に利用しない理由》
- ・ 一方で回答者の約 20%は近隣のスーパーまで片道 500 円以下であればタクシーを利用すると回答している。《4.1.5(1)4) 買い物におけるタクシー利用の許容額（片道）》
- ・ 上記の回答より、複数人で乗り合うことで経済的負担が軽減される、乗合タクシーなどの移動支援の取組についても検討が可能であると推察される。
- ・ 4.1.5(1)1)において、回答の多かった「フジ鳥山店」「ユーコープ片倉店」「大野屋菅田店」に加え、菅田町に居住する回答者の行き先で多かった「鴨居駅周辺」にある「イオンフードスタイル鴨居店」の計 4 店舗を買い物の行き先として想定し、4.1.5(1)4)の許容額内で走行できる範囲を図 5-9 に図示する。

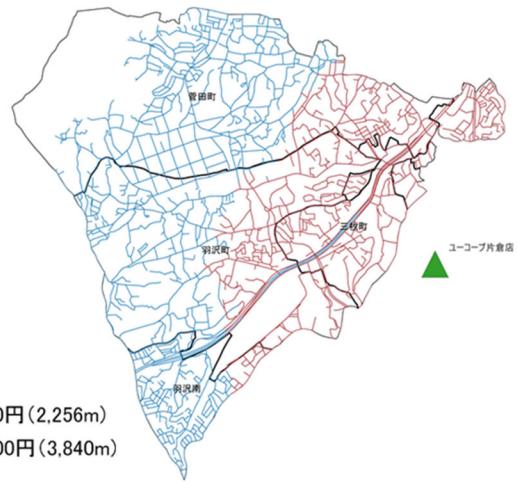
《算出方法》

- ・ タクシーは乗客 3 名で乗り合わせる条件とする。
- ・ 一人当たり負担額 300 円の場合、3 名合計負担額が 900 円となり、走行距離として 2,256m と設定。一人当たり負担額 500 円の場合には走行距離を 3,840m と設定。
- ・ 初乗は 1.2 km まで 500 円、264m までごとに 100 円加算という条件で算出。
- ・ 大野屋菅田店は、一人当たり負担額 300 円で、羽沢町、菅田町の大部分から到達が可能であり、経済負担の観点から想定すると、乗合タクシーの行き先として親和性が高いと考えられる。

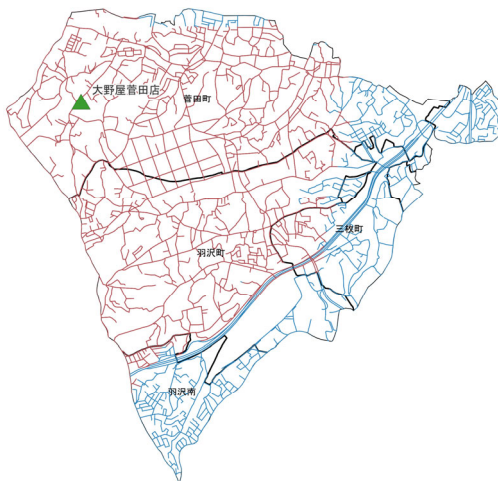
フジ烏山店



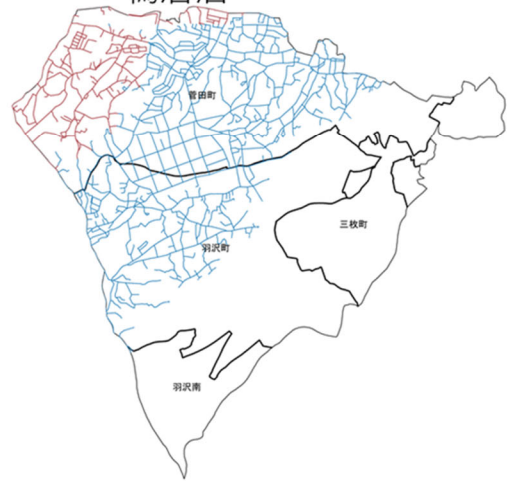
ユーコープ片倉店



大野屋菅田店



イオンフードスタイル
鴨居店



— タクシー試算到達圏 - 900円 (2,256m)
— タクシー試算到達圏 - 1500円 (3,840m)

▲ 対象店舗

図 5-9 許容額内での各店舗への乗合タクシー走行可能範囲

3) 移動販売

①羽沢南南部、宮向団地周辺、三枚町北部

・移動販売では事業者が安定的に利益をあげることが取組の継続に必須であり、利用が見込まれる住民が集中して居住している場所に販売地を設ける必要がある。丘陵部のうち、移動販売に親和性が高いのは、公共交通不便地域のうち、人口が狭い範囲に集中している羽沢南南部、宮向団地周辺、三枚町北部である。《3.4.2 公共交通不便地域の人口分布》

・羽沢南南部、三枚町北部では人口が集中するエリア内に自治会館が存在しており、宮向団地は、団地内にグラウンドがあるため、図 5-10、図 5-11 の通り、それぞれを移動販売の候補地として仮定し、移動販売の取組が行われた場合の効果を表 5-3、表 5-4 に試算した。

※効果の算出にあたっては、各候補地から歩行における勾配負荷を考慮した上で、経路距離 500m、300m 以内で到達できる範囲を移動販売勢圏とした。

・特に宮向団地周辺では高齢者人口が多いことが推測されるため、効果が高いことが推測される。

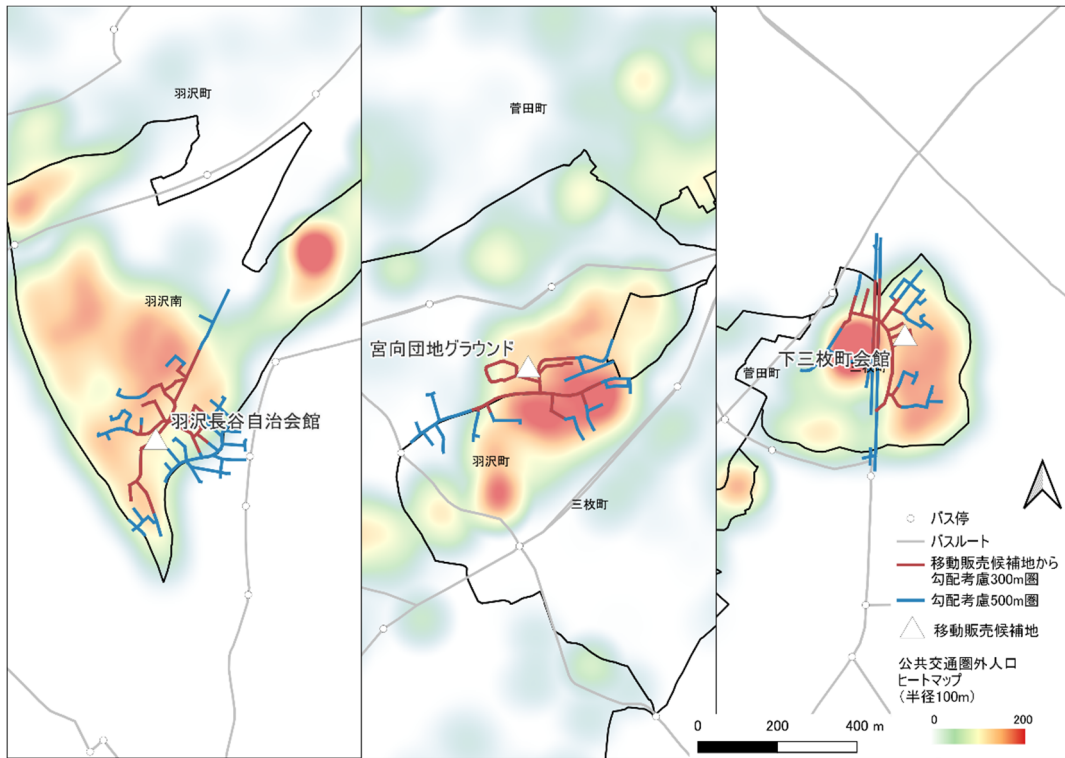


図 5-10 移動販売候補地（下図：公共交通不便地域の人口の分布（全年齢））

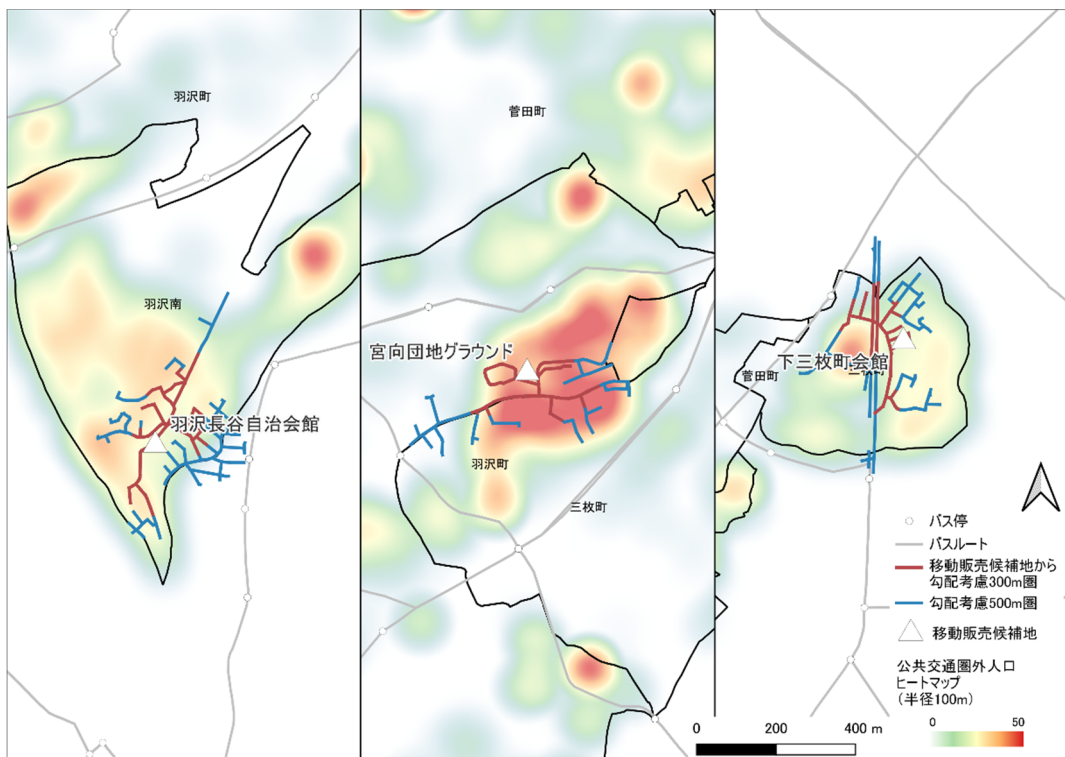


図 5-11 移動販売の候補地（下図：公共交通不便地域の高齢人口の分布）

表 5-3 移動販売勢圏（500m）に居住する人口推測値
（羽沢南南部・宮向団地周辺・三枚町北部）

移動販売候補地	移動販売勢圏 人口推測値(人)		移動販売勢圏 人口推測値(人) 【公共交通不便地域のみ】		(参考) 各エリアの 公共交通不便地域 人口推測値(人)	
	全年齢	高齢者	全年齢	高齢者	全年齢	高齢者
羽沢長谷自治会館 （羽沢南）	1,293	255	819	166	4,624	969
宮向団地グラウンド （宮向団地周辺）	1,149	339	984	279	8,683	2,209
三枚地区連合自治会会館 （三枚町北部）	1,113	169	1,024	156	4,304	870

表 5-4 移動販売勢圏（300m で試算した場合）に居住する人口推測値
（羽沢南南部・宮向団地周辺・三枚町北部）

移動販売候補地	移動販売勢圏 人口推測値(人)		移動販売勢圏 人口推測値(人) 【公共交通不便地域のみ】		(参考) 各エリアの 公共交通不便地域 人口推測値(人)	
	全年齢	高齢者	全年齢	高齢者	全年齢	高齢者
羽沢長谷自治会館 （羽沢南）	373	75	354	72	4,624	969
宮向団地グラウンド （宮向団地周辺）	434	128	434	128	8,683	2,209
三枚地区連合自治会会館 （三枚町北部）	437	64	404	59	4,304	870

②西菅田団地周辺

- ・菅田町においては帯状の人口集中分布となっているため、図 5-12、図 5-13 の通り、菅田住宅、菅田廻三戸公園、菅田ハイツの 3 か所を移動販売候補地として仮定し、移動販売の取組が行われた場合の効果を表 5-5 に試算した。

※効果の算出にあたっては、各候補地から歩行における勾配負荷を考慮した上で、経路距離 500m、300m 以内で到達できる範囲を移動販売勢圏とした。

- ・特に菅田住宅周辺は高齢人口が集中しているため、効果が高いことが推測される。
- ・菅田町においては対象エリアが広いため、より効果のある候補地設定の可能性も想定されるため、候補地の選定には詳細の検討が必要である。

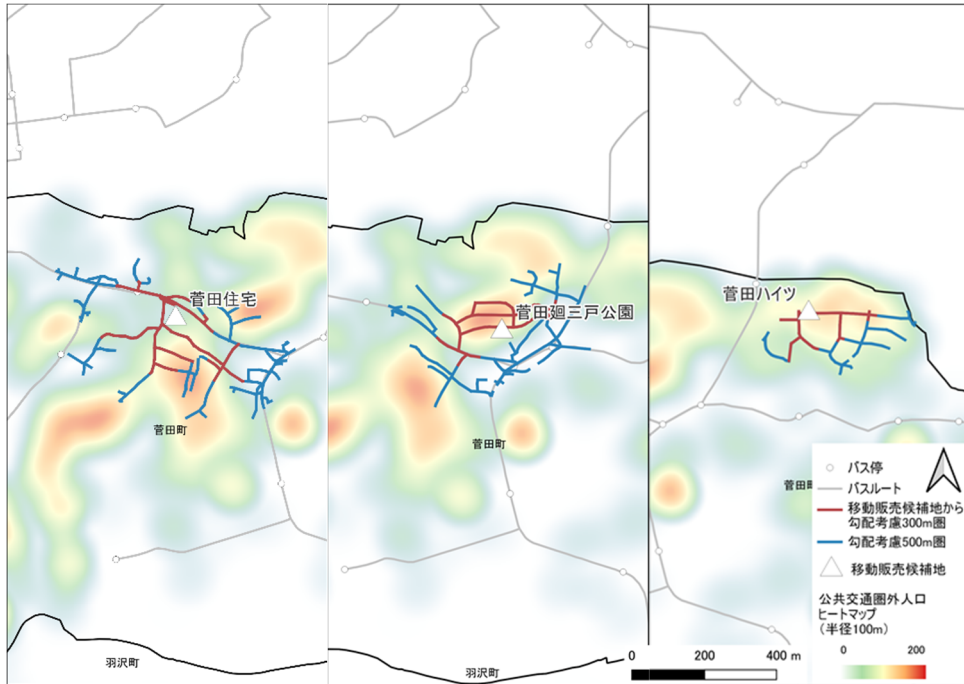


図 5-12 西菅田団地周辺の移動販売候補地
 (下図：公共交通不便地域の人口の分布 (全年齢))

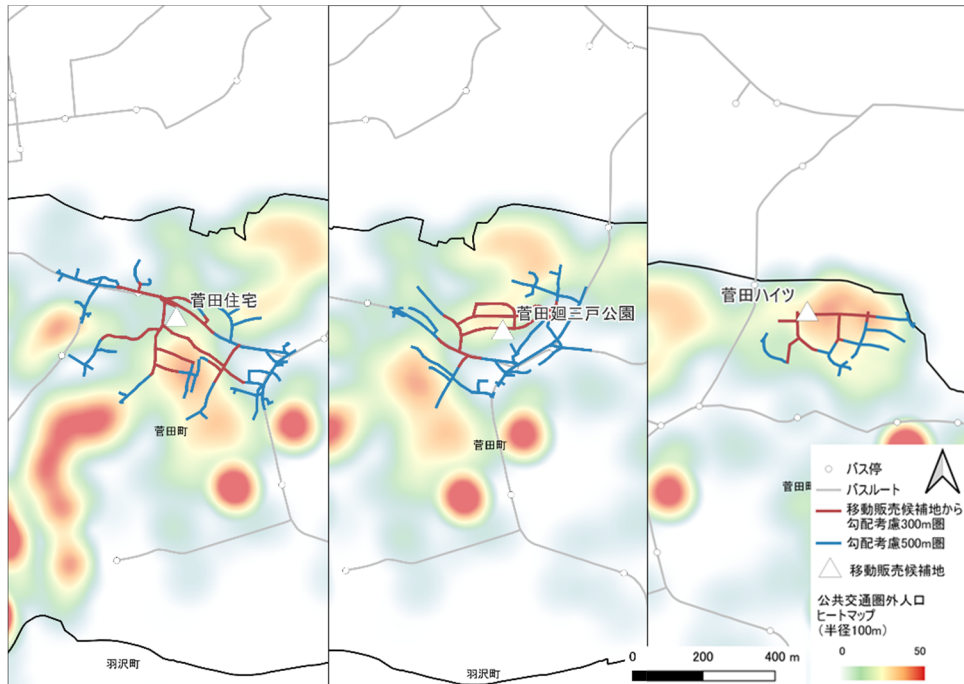


図 5-13 西菅田団地周辺の移動販売候補地
 (下図：公共交通不便地域の高齢人口の分布)

表 5-5 移動販売勢圏（500m）に居住する人口推測値
（西菅田団地周辺）

移動販売候補地	移動販売勢圏 人口推測値(人)		移動販売勢圏 人口推測値（人） 【公共交通不便地域のみ】		（参考）各エリアの 公共交通不便地域 人口推測値(人)	
	全年齢	高齢者	全年齢	高齢者	全年齢	高齢者
菅田住宅	2,231	577	724	174	9,788	3,450
菅田廻三戸公園	1,826	391	654	137	9,788	3,450
菅田ハイツ	485	148	481	146	9,788	3,450

表 5-6 移動販売勢圏（300m で試算した場合）に居住する人口推測値
（西菅田団地周辺）

移動販売候補地	移動販売勢圏 人口推測値(人)		移動販売勢圏 人口推測値（人） 【公共交通不便地域のみ】		（参考）各エリアの 公共交通不便地域 人口推測値(人)	
	全年齢	高齢者	全年齢	高齢者	全年齢	高齢者
菅田住宅	643	179	270	76	9,788	3,450
菅田廻三戸公園	587	112	392	79	9,788	3,450
菅田ハイツ	233	72	233	72	9,788	3,450

(2) インターネットを利用した買い物のサポート

- ・丘陵部では地形により移動にかかる負荷が大きいため、日常の買い物について、居住者の移動の支援だけでなく、インターネット操作補助など高齢者が移動せずに必要な日用品を手に入れられる環境を構築することも支援策として考えられる。
- ・インターネットで買い物をしない理由として、高齢者では「使い方が分からない」「実際に商品をみないと買う気がしない」の順で回答の割合が高い。《4.1.5(4)2) インターネットを利用した買い物をしない理由》
- ・「実際に商品をみないと買う気がしない」という回答者に対しては、補助策の効果は見込みづらい。
- ・「使い方が分からない」という回答者については、利用方法のサポートや、大きな画面でオンラインツールを利用する買い物ステーションのような場所を設け、補助者からフォローを受けながら買い物体験を行うことにより、インターネットでの買い物への抵抗感が薄れることが期待できる。
- ・羽沢町、羽沢南の前期高齢者は、他のエリアと比較すると、インターネット操作の補助などサポートがある場合使ってみたいと回答する人の割合が高く、モデル的な試行への親和性が高いと想定される。《4.1.5(4)3) インターネット操作の補助などサポートがある場合の利用意向》
- ・スマートフォンを所有している高齢者の方が、所有していない高齢者と比べ、インターネットを利用した買い物経験がある割合が高い。また、インターネットで買い物をしない理由として高齢者では「パソコンやスマートフォンがない」という回答も15%程度あった。これより、タブレット端末等の設置や貸出しも支援策の一つと想定される。《4.1.5(4)2) インターネットを利用した買い物をしない理由、3) インターネット操作の補助などサポートがある場合の利用意向》

神奈川県神奈川区丘陵部における

行動実態調査報告書

— 令和5年3月発行 —

横浜市神奈川区区政推進課

〒221-0824

横浜市神奈川区広台太田町3-8

電話：045-411-7028 FAX：045-314-8890