

《5》 人の移動を読む2つの視点

GISを活用した「駅周辺エリア」と「子育て世代」の動態分析

依然として人口が増え続けているとはいえず、横浜市においてもそう遠くない時期に人口減少局面を迎えることになるであろう。転入・転出も減少傾向にあり、年間の死亡数が出生数を上回って自然減となる時がいつ来てもおかしくない。今後も高齢者が増加、高齢化率も上昇し、さらにその先には、高齢化率が上昇しながらも高齢者の数は減少する時代もやって来るであろう。

そのような状況にある今、これからの地域を考えるための基礎情報として、年齢やエリア別の人の動きの現状について、主に国勢調査の結果を利用して情報を整理してみたい。

1 全国における動きと横浜

横浜市についてみる前に、前段として全国での動態を確認しておく。《3》にもあるように、横浜市での移動率は1970年代前半頃に迎えたピーク以降減少傾向にあるわ

けだが、それは日本全体においても同様である。

まず住民基本台帳人口移動報告（総務省）を使い、3大都市圏の転入超過数の経年変化をみると（図1）、横浜市を含む東京圏は1960年代前半に転入超過のピークを迎えたのち、1970年代中頃にかけて大きく減少している。大阪圏、名古屋圏は、東京圏と超過数の規模は異なるもののほぼ同様の動きを見せ、特に大阪圏では、1970年代中頃以降は2011年、2012年を除き転出超過である。一方、東京圏はその後増加を始め、1980年代後半と2000年代後半に再び転入超過数のピークを形成した。そのピークに挟まれた、バブル崩壊後にあたる1990年代中頃の数年間に転出超過を記録している。横浜市において、戦後初めて転出超過となったのもこの時期にあたる。

横浜市、川崎市、東京都区部について、1975年以降の転入超過数の推移をしてみると（図2）、東京都区部は90年代中盤までずっと転出超過が続いた後、1997年以降は一転して転入超過が続き、再び新たなピークに向かっていく。横浜市では、東京都区部が転出超過であった時期にも転入超過であったが、超過数自体は減少し、前述のとおり90年代中頃に一時的にはあるが転出超過となった。川崎市はやはり90年代中頃に転出超過となったあとは、緩やかに転入超過傾向が続き、2007年以降はほぼ毎年転入超過数が横浜市を上回っている。この年以降数年間は、横浜市と川崎市との移動において、横浜市から川崎市への転出数が、川崎市から横浜市への転入数よりも多くなる時期があり、以降、ある種の危機感をもって、周辺の市町村、特に川崎市との間の人の動きに対する関心が

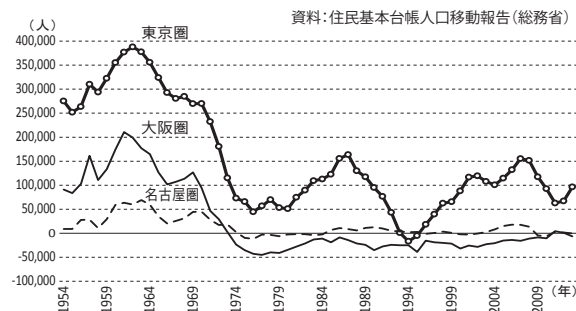


図1 三大都市圏の転入超過数の推移

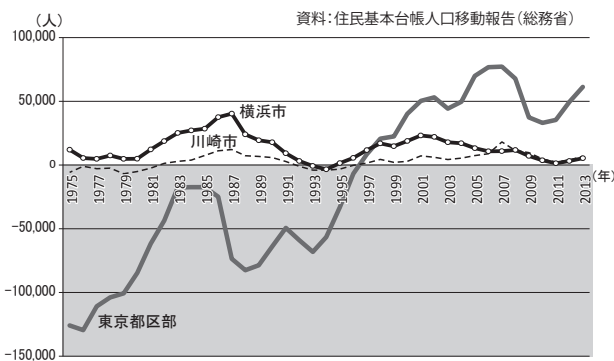


図2 横浜市、川崎市、東京都区部の転入超過数の推移

執筆

林 正貴
政策局政策課

高まった。

また、平成25年の全国における日本人の市区町村間の移動者数（区内移動を除く）およそ502万人のうち、移転先として横浜市が選択された割合は3.7%であった。この割合は、横浜市の人口が大きく増加した時期（1970年代初頭、80年代後半、2000年代初頭）と重なって増減している。この割合のピークはいずれも3.9%前後であることから、全国の移動者に占める横浜市への移動者の割合の限界値とも考えられるわけだが、日本全体の人口減少と異動率の低下からすれば、今後そのシェアを維持できたとしても、これまでのような人口の増加は見込めないであろう。

2 横浜における人口の分布と動き

① 混在する人口の増加地域と減少地域

平成22年国勢調査における人口の分布をみるため、市域を250m四方のメッシュに区切って集計した。（図3）人が多く集まっているのは鶴見区から金沢区にかけての海側のエリアを中心に、鉄道駅とその沿線に沿って広がって

いる。図には鉄道駅も示したが、駅の周辺に多く住んでいることが分かる。一方、人口の増減は（図4）、市北部は南部に比べ増加したメッシュがまとまっている部分も多少見受けられるが、全体的には増加と減少が入り混じっている。区別のデータでは人口が増加している区であっても、減少している地域があり（その逆も同様）、増加地域と減少地域が混在している。

② 高い女性の転入超過

市の全体的な社会動態については③で触れているので、ここでは、性別・男女別についてみる。

まず性別では、転入、転出のいずれもその数や率は男性の方が女性より高い。平成25年中でいえば、男性の転入・転出数はそれぞれ約11・6万人、約11・5万人で移動率も6%を超えている。一方女性は、転入が約10・3万人、転出が約9・2万人で移動率も5%半ばである。しかし、転入と転出の差である転入超過では女性が男性を数・率とも上回っている。2000年以降の転入超過率の推移でも（図5）、女性はずっと転入超過が続いており、市全体で1995年以降の社会減と

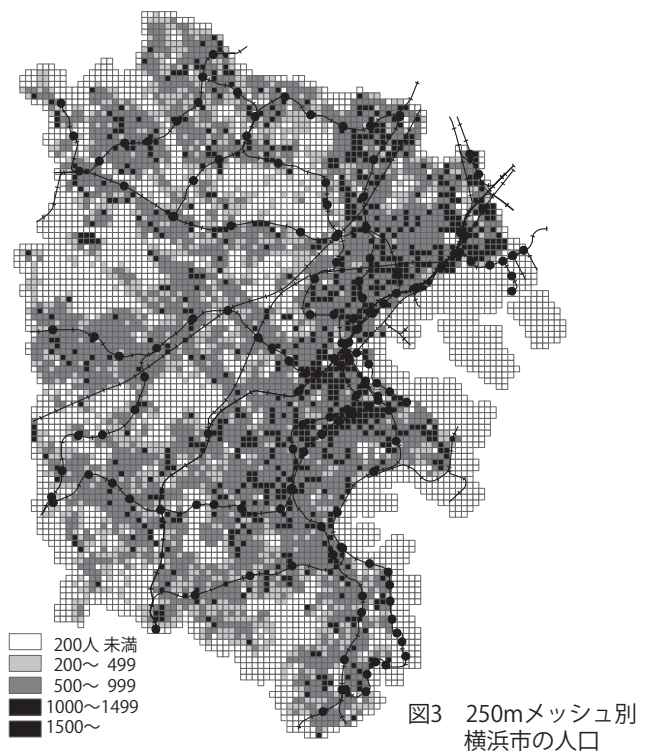
なった2011年においてもおよそ1700人の転入超過であった。つまり、この年の社会減は男性の転出超過によるところが大きかったのだ。

転入超過率についてさらに年齢別にみると（図6）、10代後半と20代で他の年齢層より高くなっている。この2つの年齢層の転入超過率はその増減に波があり、特に20代は変動が大きい。近年、転入超過となっているのはこの2つの年齢層と75歳以上のみだが、これらの年齢層も長期的には減少傾向にあるといえる。また、30代、40代は、2010年以降転出超過となり、その世代の子に該当する0～5歳、6～14歳の層も同様の動きを見せている。

③ コーホートの変化

人口について分析する場合、特に異動の動きをみるという意味では、年齢別人口の増減ではなくコーホートでの変化をみることも重要だ。

ここでいうコーホートとは、同じ期間に生まれた集団のことである。その変化をみるということは、2時点の同じ年代、例えば20～24歳同士を比較するのではなく、ある時点で20～24歳であった人たちは、5年後には25



29歳になってきていることから、2005年の20～24歳と2010年の25～29歳の人口を比べてみるという方法である。その差は、「同じ」2005年に20～24歳であった人の5年間の死亡、転出をして転入の結果を表すこととなる。

図7のaとbはいずれも2005年と2010年の年齢別人口を示したグラフであるが、aではそのまま横軸を年齢5歳階級別として示している。そのため、2010年のグラフは、2005年のグラフの形の近似形が右にずれているように見える。例えば、30代前半を比較すると2005年は30万人を超えていたが、2010年では26万人程度で5万人以上大きく減少している。これはいわゆる団塊J Rといわれる世代が30代前半から30代後半になったことが原因であるが、コホートでは、このような次の年代に入れ替わったことによる影響はなくなる。

図7bでは、同じコホートを重ねているため、2005年時の10代から30代にかけて、それぞれのコホートが5年後に増加していることが見て取れる。特に、15～19歳から20～24歳へ変化する層については3万人近く

増加している。30代についても増加しているが、その後40代のコホートを境に減少している。

さらに、コホートでの2005年から2010年の増加率を区別に示したものが図8である。なお、人口総数の増加率が多い区から順番に上から掲載している。

まず10代（2005年の10～19歳）をみると、西区や港北区、神奈川区で増加率が高い。これらの区では、10～19歳が15～24歳になるまでの5年間にこのコホートの人口が30～40%以上増加している。市全体では13%程度の増加であることからすればかなりの増加である。他にも保土ヶ谷区、鶴見区、南区が市全体より増加率が高いが、年齢からすると学生の転入である可能性が考えられる。一方、総人口の増加率が最も高い都筑区では10代の増加率はあまり高くはない。

20代（2005年の20～29歳）は、都筑区、西区で増加率が高い一方で、金沢区での減少が目立つ。さらに30代でも、依然として都筑区、西区がほかの区と比べ高い増加率を示しているが、全体的には区によるばらつきは小さくなってきている。40代ともなる

と、西区のみ10%近い増加を見せているものの、ほかの区はほぼ変化がない、あるいは減少し、60代では全区で減少となる。

このように、ある年代の層が5年後にそのまま人口を維持しているのか、増加・減少しているのかという視点で見ると、磯子区や南区などでは、総人口は減少しているけれども、10代、20代のコホートは増加していたことがわかる。また逆に、人口が増加している港北区や鶴見区は、10代、20代のコホートでは増加しているものの、30代コホートではその数が維持されなかったわけである。

⑤ 就業・従業地との関連

居住地の選択において交通の利便性が重視される理由の多くは、通勤・通学を考慮していることである。

横浜市民の従業地は市内の他の区が約30%、自宅を除く居住区内も約27%で、自宅で働いている人を含めると15歳以上の就業者のうち約6割が市内で従業している。残り約4割となる市外での従業者のうち、最も多い従業先が東京都区部であり、市民就業者のおよそ4人に1人は東京都区部に通勤している。

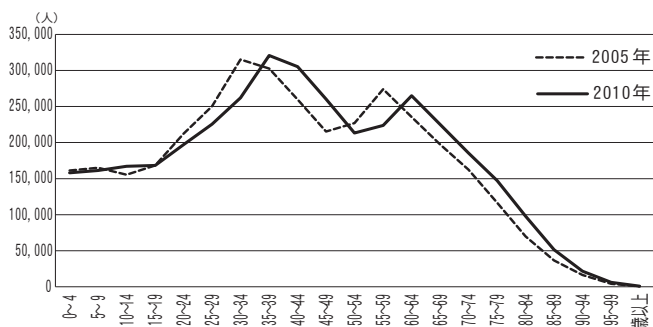


図7a 年齢5歳階級人口の変化

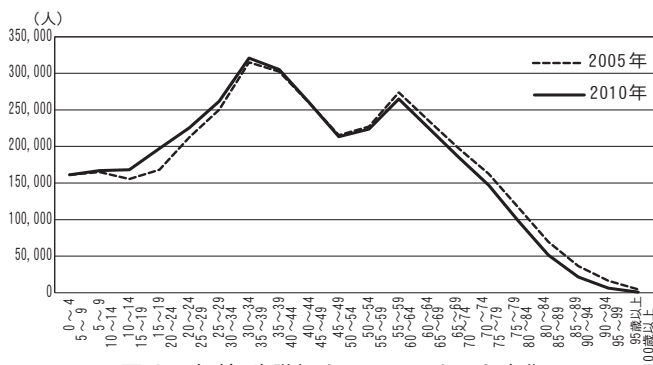


図7b 年齢5歳階級人口のコホート変化

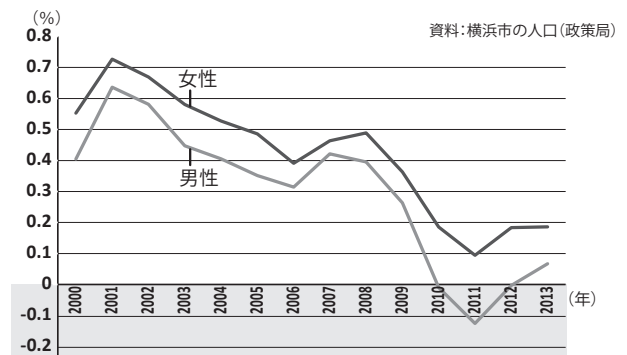


図5 男女別転入超過率の推移

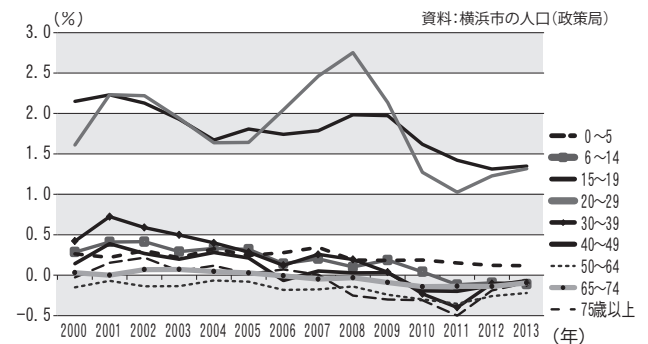


図6 年齢別転入超過率の推移

さらに、県外に通勤している人の割合を250mメッシュで示した図9を見れば、特に都区部への交通便利性の高いJRや東横線、田園都市線などの沿線に多く市外への通勤者が住んでいることがわかる。また、横浜市と隣接する市町村に接する区では、県内の市町村への通勤の割合が高く、従業地と住む場所及び利用交通機関との関連性を見取ることができる。

次に、国勢調査の結果から、異動と従業に関する状況をみてみよう。

まず、2010年時点で、横浜市に住む15歳以上の就業者（およそ170万人）のうち、5年前には横浜市に住んでいなかった就業者は約23万人。元住んでいた場所は県内の他市町村が約6万人と最も多いが、うち川崎市からが約2万3千人であった。東京都区部（特に大田区、世田谷区）も3万6千人を超えている。そのほかの県外の都市では、さいたま市のほかは近県よりも札幌市や仙台市、名古屋市、大阪市、福岡市などからの転入者が多かった。

逆に、2005年には横浜市に住んでいたが、転出して2010年時点で市外に住んでいる就業者はおよそ19万人。それだけの数の働き手が市外に流出したことになるわけだが、転入との差し引きでは4万人以上転入超過である。

移動先を地域別にみると、県内の他市町村とはわずかに転入超過である。川崎市からは400人程度、横須賀市からは2000人以上の転入超過であるが、大和市、藤沢市には1000人近い転出超過となっている。東京都区部についても転出が約3万4千人であったが、2千人程度の転入超過である。このように就業者の移動については、全体としては大きな転出超過は見られなかった。ちなみに、区別にみると、ほとんどの区で最も多い転出先は東京都区部であるが、鶴見区、都筑区では川崎市、瀬谷区では大和市への転出数が東京都区部を上回っている。

なお参考までに、図10に15歳以上の就業者について、各区の市内従業先と移動（転出）先について、それぞれ最も多い区を示した。最も多く人が通勤している従業地（太線）をみると、中区に集中しており、ほかに西区、都筑区、港北区に分散している。泉区と瀬谷区のみ、それぞれの近隣である戸塚区、旭区への通勤者が最も多くなっ

ている。また、5年前にその区に住んでいた人が引越して今どの区に住んでいるかを示した点線をみると、通勤先と比べ、最も多い移動先にはばらつきがあり、各区の近隣区へ移動している様子が見て取れる。特に神奈川区と港北区、都筑区と青葉区、磯子区と港南区、旭区と瀬谷区、戸塚区と泉区は、互いに最も多い移動先として人が行き来している。なお、最多市内従業先と移動（転出）先が重なっているのは、瀬谷区↓旭区、泉区↓戸塚区、青葉区↓都筑区である。

3 鉄道駅周辺における人口の動態

横浜市民意識調査の結果をみると、移動先となる居住地の選択においては、交通便利性が最も重視される要素であることがわかる。（28頁参照）特に、交通の拠点となる鉄道駅周辺は、買い物や飲食などの交通以外の利便性も感じられる場合が多い。そこで、ここでは、市内の鉄道駅を中心とした半径1km圏の人の動きをみてみることにする。

①半径1km圏エリアの特徴

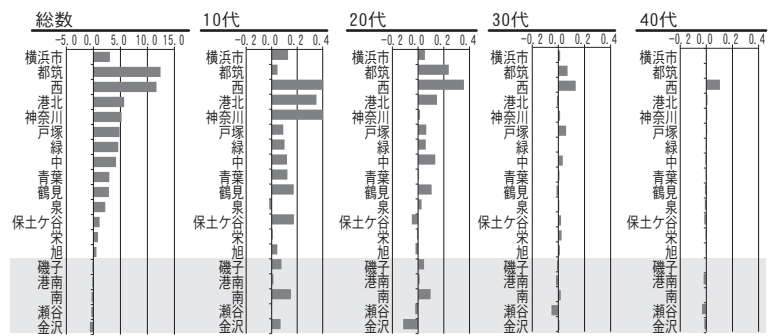


図8 区別のコーホート別人口増加率

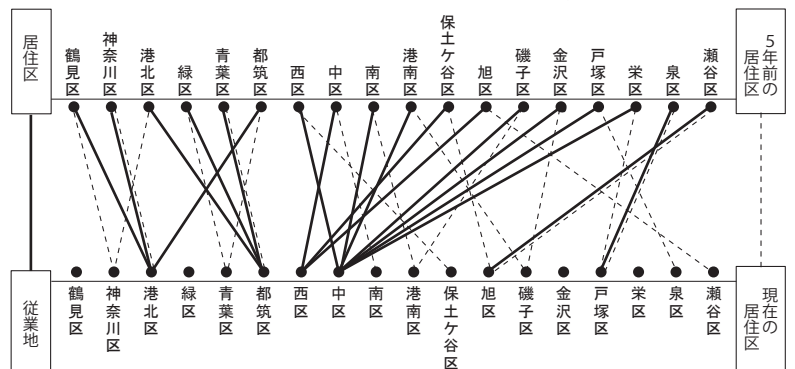


図10 居住区と従業地、5年前居住地と現居住区の関係

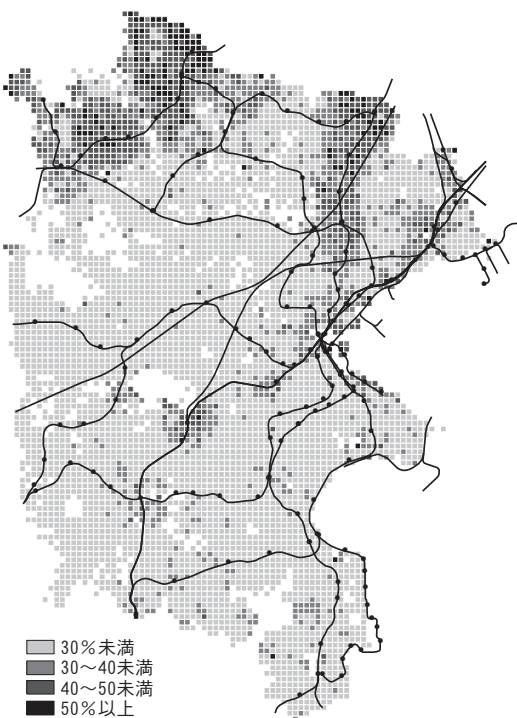


図9 250mメッシュ別従業地が「県外」の割合

市内の鉄道駅から半径1km圏を設定し、平成22年国勢調査結果を利用して人口・世帯数を推計してみると、総人口のおよそ66%が鉄道駅から半径1km圏内に集まっている。その割合は2005年と比較すると0.5ポイントほど増加している。増加率で見ると3.9%となり、総人口の増加率(3.0%)よりも高い伸びを示している。世帯数についても全一般世帯のおよそ69%、単独世帯に限れば77%が駅周辺半径1km圏に集中している。

駅周辺半径1km圏の圏内と圏外と比較してみると、生産年齢人口の割合は圏内が68.1%で圏外に比べ4.3ポイントほど高く、年少人口割合、老年人口割合は圏外に比べ低い。特に老年人口割合(高齢化率)は、市全体の20.1%と比較、圏内は18.9%と低く、圏外では22.4%となっている。また、単独世帯の割合は、圏内では37.8%と市全体(33.8%)より4ポイント、圏外(24.9%)と比べると13ポイントほど高くなっており、その分、夫婦のみの世帯や夫婦と子どもからなる世帯など核家族の割合が低くなっている。持ち家率については、圏内で55.0%、

圏外は67.1%と圏外の方が高い。

こうしてみると、1km圏内は、圏外に比べ生産年齢人口割合や単独世帯の割合が高く、駅から離れた圏外は、持ち家率が高く、高齢化がより進んでいることがわかる。

②各駅周辺半径1km圏における動き

(1)約3割の駅で人口が減少

駅周辺の人口増減については、調査季報165号「人口動態から見る横浜」において、2000年～2005年

の変化について触れている。

この中で、駅周辺という交通利便性が高いと言えるエリアであっても人口が増加しているところと減少しているところがあり、しかもそれらがある程度まとまった地域を形成していること、また、駅周辺半径1km圏と、より駅に近い半径500m圏とに分けてみると、500m圏に集中して増えている駅や、反対に駅に近い500m圏は増えているが半径1km圏では増加している駅など、駅ごとにその動きに違いが見られることなどが示されている。

2005～2010年の変化についてみても、その傾向

に大きな変化はみられない。この期間には、およそ75%の駅周辺で人口が増加しているが、特に増加数が多いのは、横浜駅と横浜駅から数駅程度の範囲にある近隣の駅、センター北駅とその近隣の駅である。(図11) また、新横浜駅、綱島駅、日吉本町駅、東戸塚駅においても増加がみられる。一方JR鶴見線、金沢区の京浜急行線やシーサイドラインなどで減少している駅がみられる。

(2)駅により異なる20代、30代の動き

次に、人口増減を年齢別、特に移動の多い20代、30代についてみる。

まず、20代であるが、2005年と2010年とを比較すると、横浜市全体の20代は約4万人減少している。駅周辺1km圏では約1万8千人の減少であるが、減少率は市全体が9%であるのに対し、駅周辺1km圏では6%程度と減少は緩やかである。

駅別にみると、減少している駅がおよそ4分の3近くには、増加しているのは、横浜駅とその近隣の駅、センター北駅とその近隣の駅のほか、新横浜駅、日吉駅、綱島駅などである。(図12)

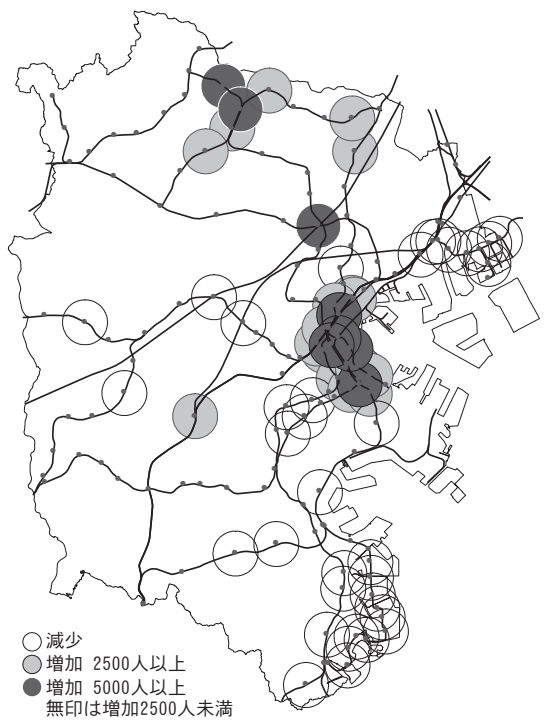


図11 駅周辺半径1km圏 増加駅・減少駅

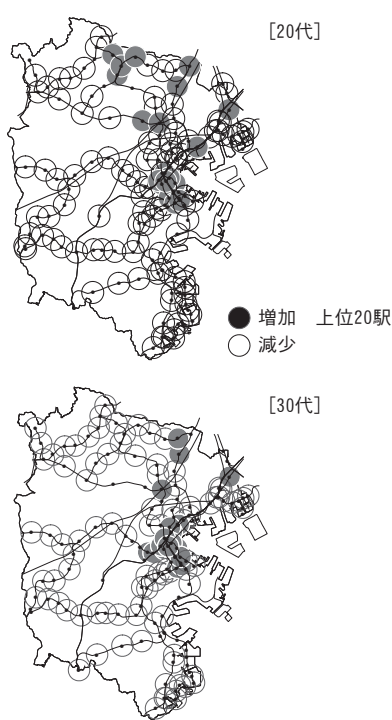


図12 駅周辺半径1km圏別人口増減(20代・30代)

一方、30代は市全体で約3万5千人が減少しているが、駅周辺1km圏での減少は約2万1千人。減少している駅は、全体の7割近くとなる。

駅別にみると、増加しているのは20代と同じく横浜駅とその近隣駅、新横浜駅、綱島駅などであるが、人口総数や20代では減少しているシーサイドラインの駅でも増加した。逆に、人口総数や20代では増加しているセンター北駅とその近隣駅においては減少している。人口総数は増加している駅の中でも、瀬谷駅、藤が丘駅、大倉山駅などいくつかの駅周辺では、20代と30代が人口総数の増加数以上に減少しているところもあった。

また、高齢化率が、超高齢化社会といわれる21%を超えている駅がおよそ3割あり、シーサイドラインやいずみ野線では2005年時と比べて5ポイント以上高齢化率が上昇した駅もみられる。一方で、横浜駅とその近隣の駅では高齢化率が減少しているなど、二極化がみられる。

(3) コーホートの動き

コーホートでの動きでは、まず20代（2005年の20歳～29歳）2010年の25～34

（歳）がこの5年の間に増加している駅は全体の4分の3程度であり、特に横浜駅とその近隣の駅、新横浜駅、綱島駅、センター北駅での増加が目立つ。（図13）

一方、30代（2005年の30～39歳）2010年の35～44歳）では増加駅が6割程度と20代に比べ少なく、増加した人口も少ない。増加が目立つ駅は横浜駅と近隣の駅、新横浜駅のほか、センター北駅とその近隣の駅や東戸塚駅などである。減少している駅は、20代コーホートも減少していたシーサイドライン、鶴見線に加え、東急東横線や田園都市線などの駅でも減少している。これらの駅周辺の20代や30代コーホートでは、5年の間に転入して住み続けている人よりも、もともと住んでいた人の死亡や転出の数が多かったことになる。

(4) 移動による人口の変化

国勢調査の5年前の居住地の結果から駅周辺半径1km圏内の人の移動状況についてみてみよう。（図14）

この5年間に移動した人のうち市外（国外を含む）から転入してきた人が多い駅は、東急東横線、田園都市線の駅などに多く、その他にも鶴見

駅や横浜駅とその近隣の駅、東戸塚駅などで、特に東京方面へのアクセスの利便性が良いと考えられる駅周辺が市外からの人を吸収している。

一方、もともと市内に住んでいた人は、横浜駅とその近隣となる相鉄線、JR根岸線、東急東横線、そして南区、港南区にあるブルーライン、京浜急行線などの駅に多く、市内での移動には、市北部方面よりも、市中心部から南部方面の駅周辺が多く選択されていることが見て取れる。

さらにこの5年間に移動している人の割合、いわば新住民の割合が高いのは、横浜駅とその近隣の駅や、港北区の東急東横線の駅と新横浜駅、都筑区のブルーライン、青葉区の田園都市線の一部の駅となっている。（図15）5年前から移動していない人の割合が高いのは、シーサイドラインや金沢区の京浜急行線の駅、西谷駅以西の相鉄本線といずみ野線などで、これらの多くは人口総数が減少している駅でもあった。

4 20代・30代や子育て世代の動き

人口の異動や増減には、転出入の多い20代、30代の動

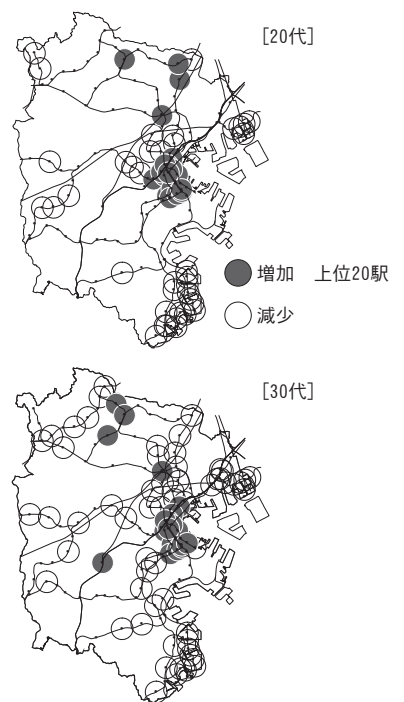


図13 駅周辺半径1km圏別人口増減（20代・30代コーホート）

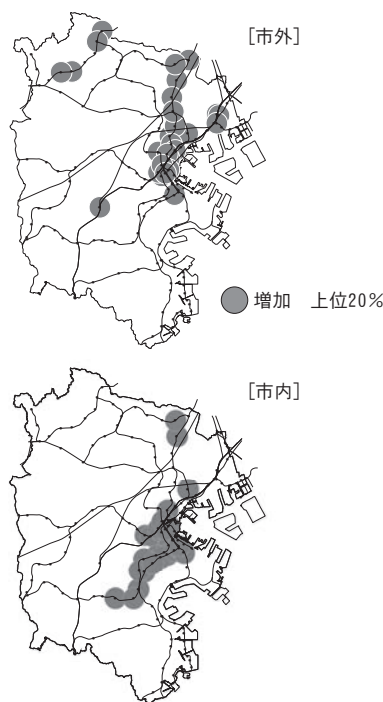


図14 駅周辺半径1km圏別5年前の住所（市内・市外）

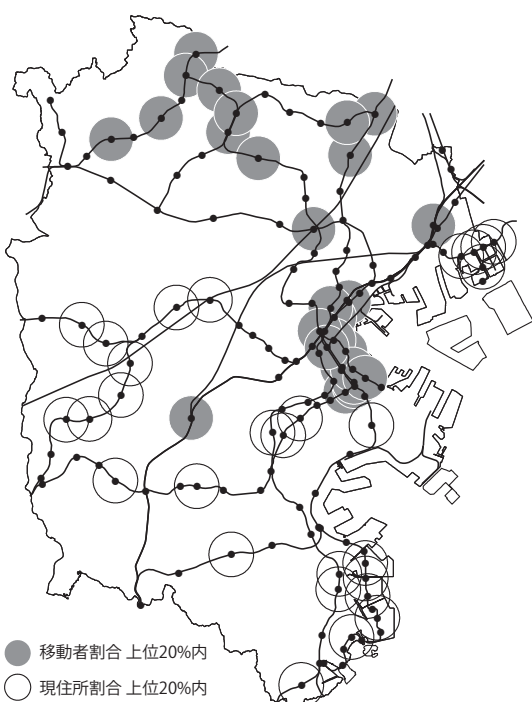


図15 駅周辺半径1km圏別5年前の住所の割合（現住所・現住所以外）

向が大きく影響しており、本稿でも年齢別分析の際にはこの年齢層の動きについて触れてきたが、ここで婚姻や子育ての要素を合わせみるため、この年齢層に40代前半を加え『子育て世代』として変化をみてみることにする。

① 減少する『子育て世代』

国勢調査による20～44歳の人口の推移をみると、これまで概ね増加傾向にあり、2005年にはおよそ134万人であった。しかし、そこをピークに減少に転じ、2010年にはおよそ3万人減少、さらに2014年1月1日現在の推計人口では124万人と9年足らずの間に10万人近く減少していることになる。人口に占める割合もピーク時の1970年には50%近くであったが、2014年には34%にまで低下している。(図16)

また、区別にみても2005年と2010年の20～44歳人口を比べると、神奈川区、西区、港北区、戸塚区の4区で増加していたが、2010年と2014年1月1日現在人口では、18区すべてで減少となっている。この世代の居住地分布について、人口では図3に示した

総人口での分布と基本的に大きな相違はない(人口が多いところにこの世代も多い)ため、ここでは、メッシュ別に人口に占める割合を図17に示した。すると駅周辺1km圏別でみたように、横浜駅周辺と、そこから東京方面へとつながる東急東横線やJR線沿線、都筑区のセンター北・センター南駅周辺、青葉区のあざみ野駅、たまプラーザ駅周辺などを中心にこの世代の割合が高くなっている。ほかの地域についても、戸塚駅、東戸塚駅、上大岡駅、大船駅などの駅周辺で割合が高い。

この世代の世帯構成は(図18)、20代前半では親との同居が6割近くで一人暮らしは約24%。30代前半では「夫婦のみ」の割合がほかの年代に比べ高めであるが、最も割合が高いのは「子と同居」である。「子と同居」は30代後半では半数近くに、40代前半では半数を超えている。その意味では、まとまりとして子育て世代といえるのは30代に入ってからともいえる。

② ライフスタイルによる違い

この世代にとって発生する確率が高いライフイベントのひとつが婚姻や離婚などである。特に婚姻は、非婚化とい

われる現在でもおよそ2万件になる。一方で、未婚率は上昇傾向にあり、平成22年時点で30代前半における未婚率は男で約49%、女で約35%となっている。生涯未婚率(50歳時の未婚率)も女性で1割、男性で2割を超えている。このような婚姻などの配偶関係や世帯構成の変化は、少なからず移動にも影響していると考えられる。

20～44歳の居住地を未婚、有配偶に分けてその割合をみてみると(図19)、20～44歳のうち未婚者の割合が50%を超えるのは、港北区の日吉駅周辺など東急東横線沿いのエリアや神奈川区、西区、中区などが多い。そのほか、金沢区、栄区などで未婚者の割合の高いまとまったエリアがみられる。一方、有配偶者の割合が50%を超えている地域は、都筑区でかなり広範囲にまとまって広がっている。有配偶者の中には夫婦のみの世帯や一人暮らしとして集計されている人なども含まれるが、夫婦と子供と暮らしている世帯も多く含まれるため、

図20の6歳未満の子供のいる世帯の割合の図ともほぼ重なっている。また、一人暮らし世帯の割合が多いエリアは、鉄道駅に近い場所が目立

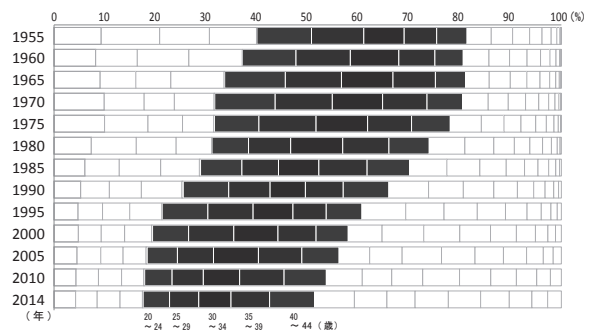


図16 20～44歳人口の割合の変化

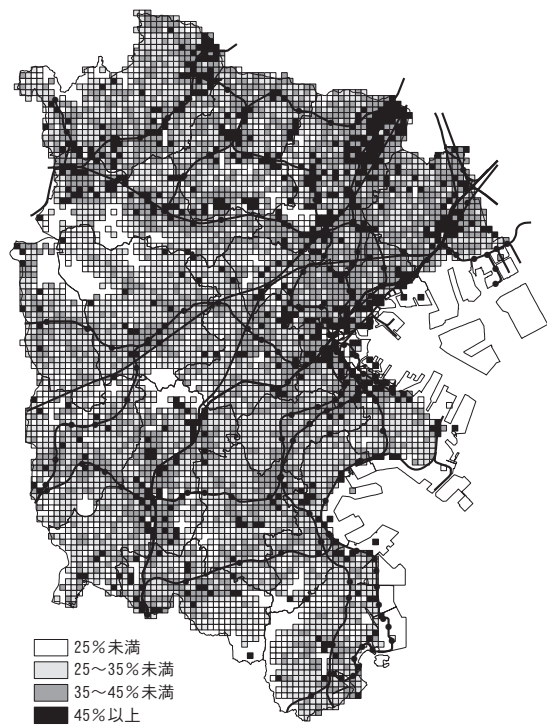


図17 250mメッシュ別20～44歳人口の割合

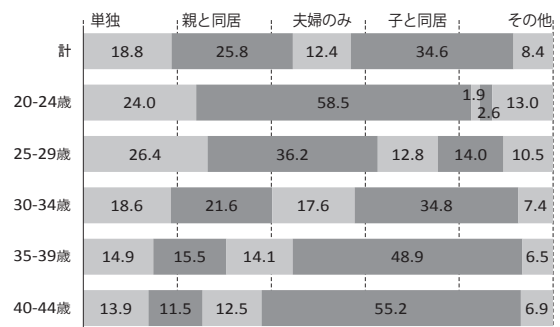


図18 20～44歳の世帯類型別の割合

ち、特に中区や西区といった中心部、鶴見区、港北区の鉄道沿線に多い。

次に就業状態についてみてみる。特にこの世代の女性は、いわゆるM字カーブの真ん中のVの部分形成する年代であるが、未婚、有配偶別に見ると、やはり有配偶者のほうが労働力率が低く、就業者について、未婚の場合、年齢が高くなっても非正規雇用の割合が30%台であるのに対し、有配偶では20代後半以降上昇し40代前半では7割近くが非正規雇用となっている。また、勤務地別の割合をみても、未婚の場合、男女とも市外で従業している割合が高いが、有配偶の女性では一転して居住区（自宅を含む）が最も多くなっている。非正規雇用のほとんどはパート・アルバイトであり近隣での勤務が多くなるであろうことからそれは理解できる。また、この世代で共稼ぎをしている世帯はおよそ45%、子どもがいない夫婦に限ってみれば61%が共稼ぎになる。これが6歳未満の子どもがいる夫婦だと共稼ぎ率は約30%にまで低下する。

③ 子育て世代の移動

この世代の移動を5年未満

の間に移動した人の割合でみると、30代前半で最も移動者の割合が多く、じつに半数が5年未満の間に引越している。このうち、未婚者では20代前半、後半ともに移動者の割合が3割程度で、以降年齢が上がるとともに割合は減少し、40代前半には2割を下回る。一方、有配偶者は20代前半で75%、20代後半では80%と、かなりの割合で5年未満の間に移動をしている。また、30代後半においても5割近くが移動をしており、結婚や出産、子育てなど様々なきっかけによる移動が発生していることがうかがえる。逆に言えば、未婚者の増加は移動の発生率にも影響する可能性もある。

また、保護者と一緒に移動するであろう0〜4歳の動きは、子育てをしている世帯の動きとほぼ一致するはずであるので、0〜4歳の居住年数「出生時から」と回答した割合を区別にみてみると（31頁図8）、中区、都筑区、青葉区で他区に比べ低くなっており、5歳未満の時に引越してきた子どもが多いことがわかる。さらに6歳未満の子供のいる一般世帯の割合をみてみたものが図20であるが、その割合が10%を超えるところ

は、都筑区や青葉区に多く、その他に緑区、鶴見区、戸塚区、泉区などにもみられる。このうち、都筑区、青葉区は市民意識調査においても現在の住まいを選んだ理由や住まいの周辺環境への評価において、子育て環境が高く評価されており、子どもが生まれて数年以内の世帯が意識して選択していると考えられる。

これまでにみてきたように、20代、30代は移動の中心層であるが、その人口も転入数も減少してきている。彼らが居住地として選択し、そこに住み続けていくためには、利便性や享受できるサービスの量だけでなく、環境など質の面がこれまで以上に求められてくるのかもしれない。

（注1）図表に記載のない限り、資料は国勢調査による。

（注2）駅周辺半径1km圏及びメッシュ別集計は、平成22年国勢調査の調査票情報から横浜市が独自に集計したものである。集計は基本単位区ごとに便宜上設定した重心点の位置により機械的に判断し行われたもので、各集計エリア内に含まれる人口等を正確に抽出しているものではなく、あくまで概算値である。

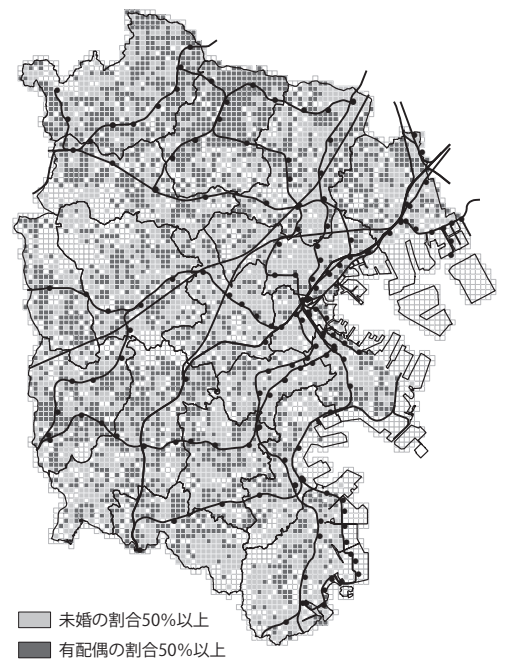


図19 20~44歳人口の配偶関係別割合

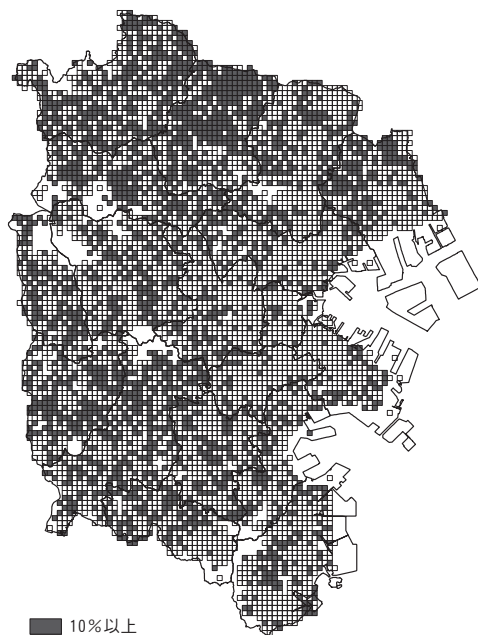


図20 6歳未満の子供のいる世帯の割合