

令和元年度実施報告

Initiative for Global Arts & Sciences

# 人口・地形条件を勘案した 横須賀市民の移動に関する調査検討

2020/07/20

横浜国立大学 交通と都市研究室

有吉 亮・早内 玄

## 経緯・目的

- 今後のきめ細やかな交通政策立案に向け、日常生活圏での交通行動を、地区特性を診断可能なレベルで分析可能な行動データや関連データが求められる。
- 一方、交通行動に関する既存統計（東京都市圏パーソントリップ調査、大規模国勢調査など）では、データの空間的な詳細さ、調査項目などの点で限界があり、十分ではない。
- そこで、市内の詳細な交通行動データ取得の初回として、久里浜地区を対象に独自調査を行った。

## 調査概要

- 調査名：人口・地形条件を勘案した横須賀市民の移動に関する調査検討
- 期日：令和2年3月31日
- 受注者：LocaliST 株式会社

## 構成

- 既存統計による横須賀市民の人口、移動概況分析  
※既存統計：国勢調査、東京都市圏パーソントリップ調査、経済センサス
- 既存統計に不足する空間的詳細さ、調査項目の課題に対応し、独自調査を実施し、分析  
→本日は独自調査結果のうち、独自性の特に高い成果を抜粋して紹介、報告



## 対象地の3条件

- ・ 台地、平地が隣接している地域であること → 地形条件の分析（横須賀市の特徴の一つ）
- ・ 公共交通機関（できれば同じ駅）が利用可能な地域であること
- ・ 調査結果の統計的な信頼性を確保するため、対象とする世帯数は概ね 8,000 世帯程度であること

## 対象3地区



### 岩戸地区 (IWT)

- ・ 岩戸1丁目～5丁目
- ・ 2,818世帯／7,311人
- ・ 台地, 久里浜への公共交通に乏しい

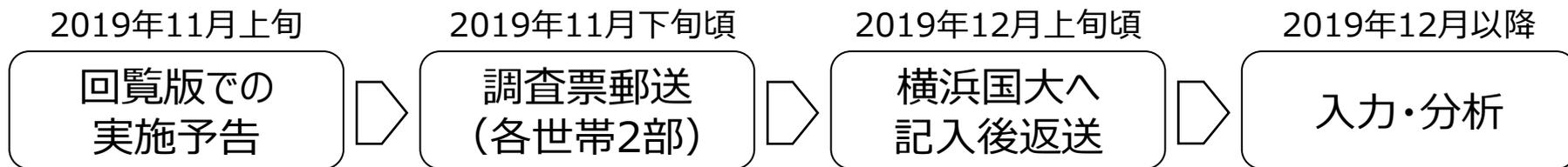
### 長瀬・久里浜沿岸部地区 (NGS)

- ・ 長瀬1丁目～3丁目／久里浜7～8丁目
- ・ 2,784世帯／7,225人
- ・ 平地の地形

### ハイランド東部地区 (HLE)

- ・ ハイランド1・4・5丁目
- ・ 2,272世帯／5,746人
- ・ 台地, 久里浜へのバス路線がある

## 調査の流れ



## 回収数・率

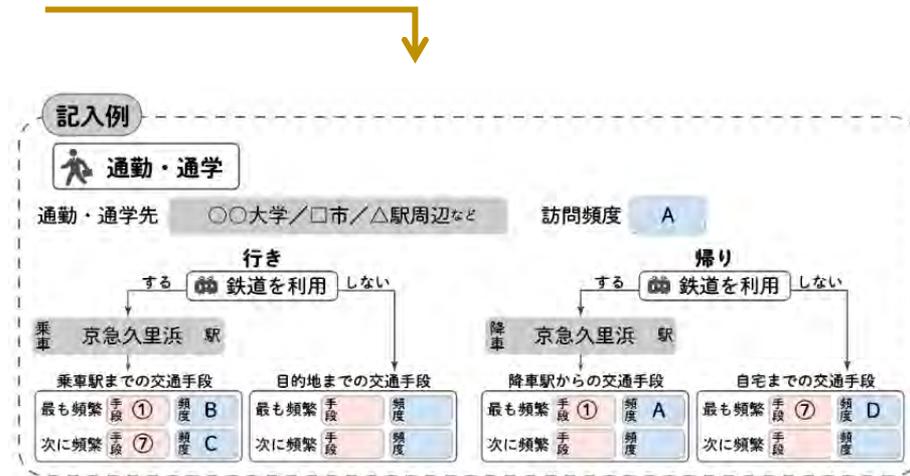
地区名	配付世帯数	回収個人票数	回収世帯数	回収世帯率
長瀬・ 久里浜沿岸部 (NGS)	2,800	890	568	20.3%
ハイランド東部 (HLE)	2,300	1,067	682	29.7%
岩戸 (IWT)	2,896	1,359	816	28.2%
計	7,996	3,316	2,066	25.8%

## 調査項目

※実際の質問順と一部異なる

外出の頻度	選択
普段の行先と、利用する交通手段	右図参照
日々のお出かけでお困りのこと	自由回答
性別	選択
年齢	選択
世帯の構成人数	選択
世帯の車両保有	数値
運転免許の保有状況	選択
ご職業	選択
公共交通機関の定期券保有状況	選択
居住地	地図選択
日々の運動頻度	選択
健康状態の自己評価	選択
歩行の困難さ	選択
通院の状況	選択
現在お住まいの場所への居住年数	数値
転居のご予定について	選択

## 行動データ



## 個人属性

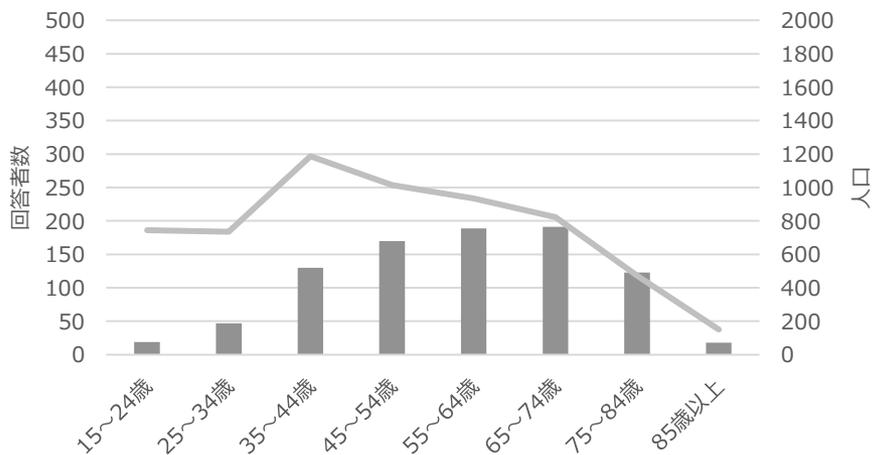
## 健康データ

## 居住データ



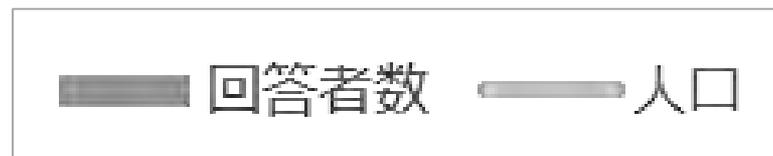
# 回答者属性：回答者の年齢階層と実際の年齢階層

## 長瀬・久里浜沿岸部

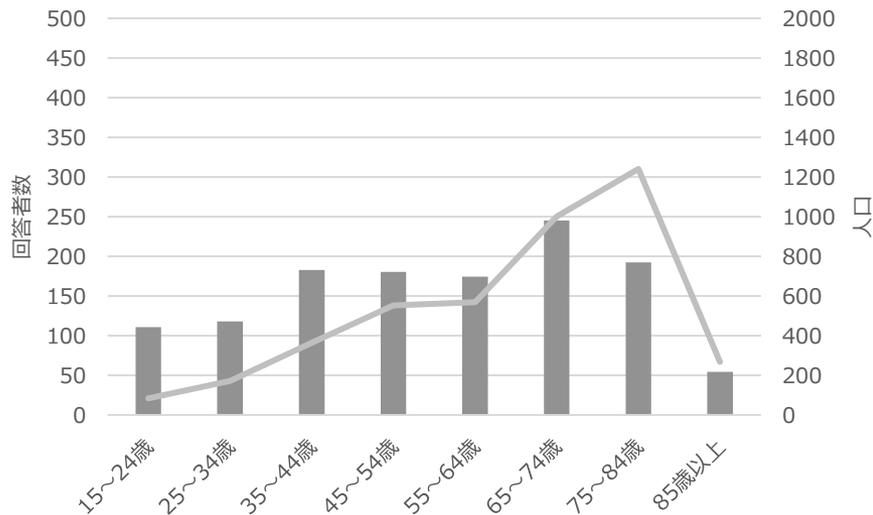


## 解釈+その他の結果

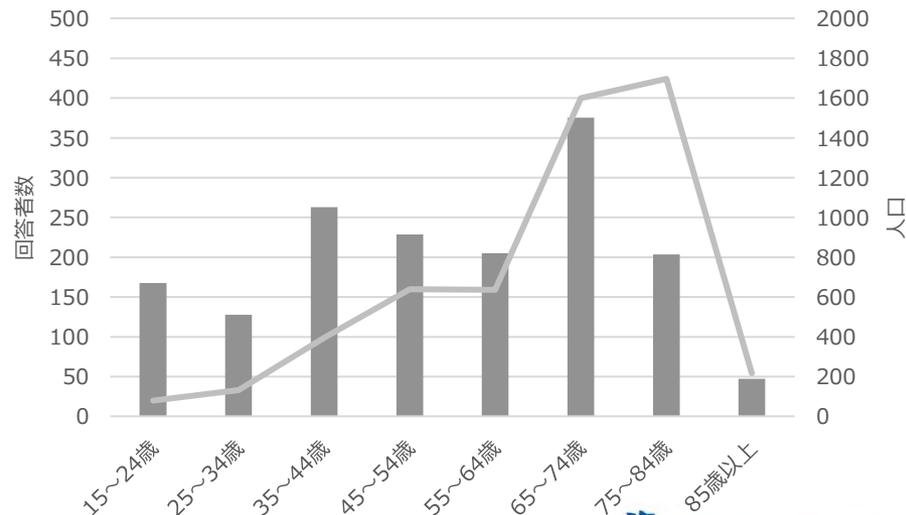
- 実際の年齢分布（2015国勢調査）に対し、
  - NGS：やや高齢寄り
  - HLE：概ね似た傾向
  - IWT：やや若年寄り
- 国勢調査より約5年経過しているため、実際の年齢階層はもう少し高めにシフトしている可能性



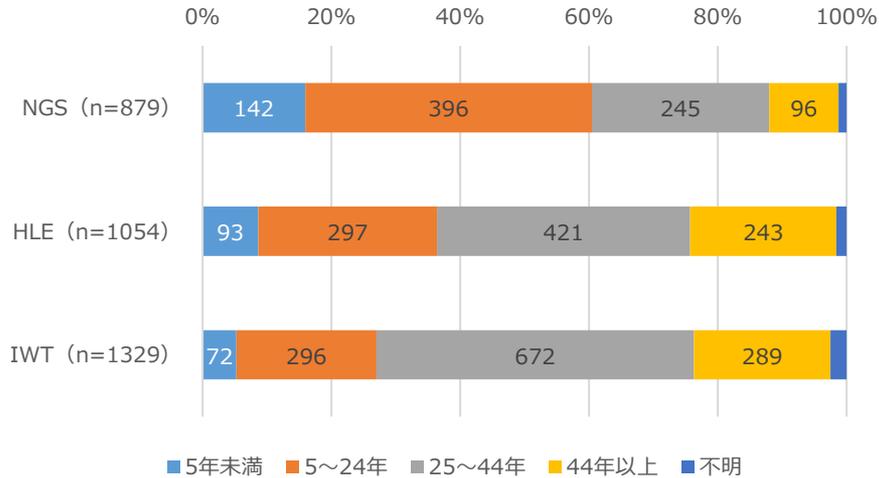
## ハイランド東部



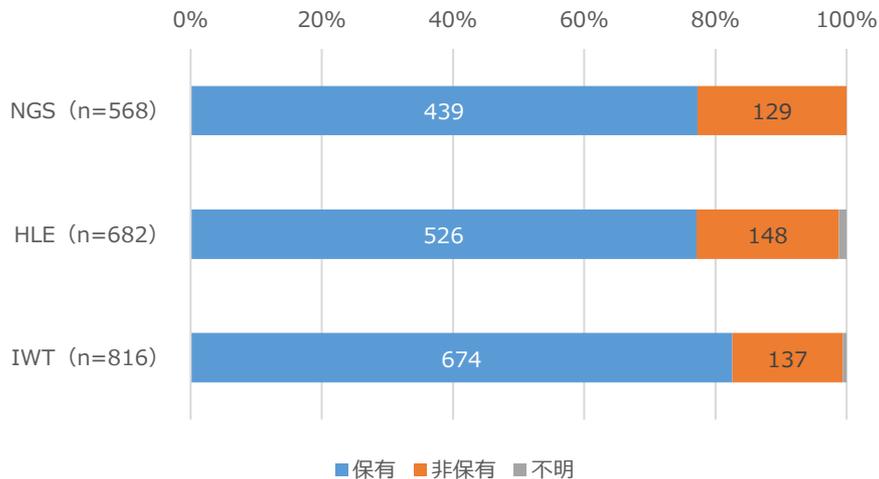
## 岩戸



## 居住年数



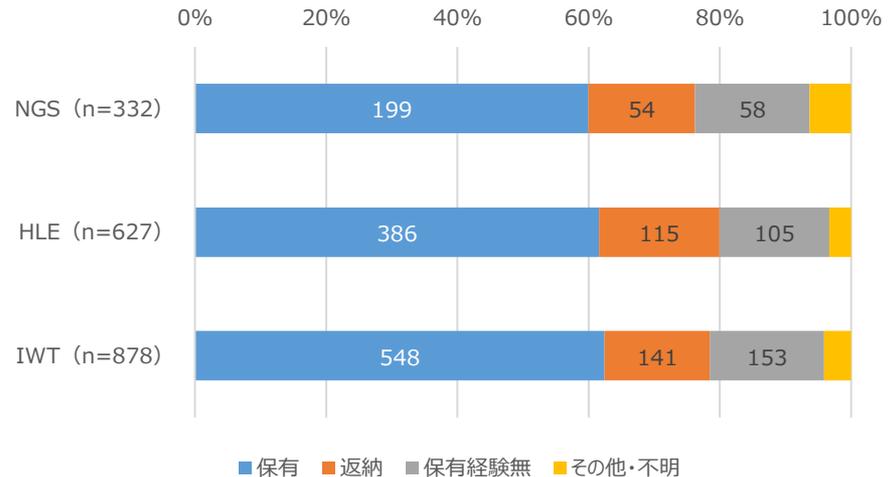
## 自動車保有世帯



## 解釈＋その他の結果

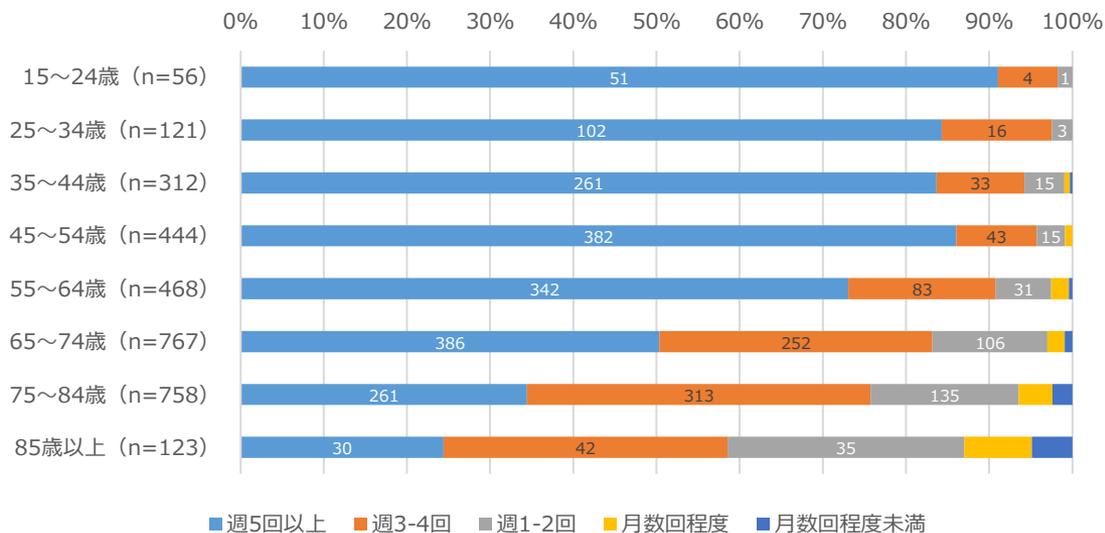
- **性別は均等**に票が得られた
- 居住年数は開発時期の影響か、NGSで短め。
- 高齢者に限定すると免許保有率の地域差は限定的。**免許返納者**も一定割合存在
- 車保有世帯は各地区80%前後。IWTでやや高いが大きな差はみられず
- バス定期保有割合：IWT（3割弱）＞HLE（1割5分）＞NGS（1割弱）

## 運転免許保有（65歳以上）



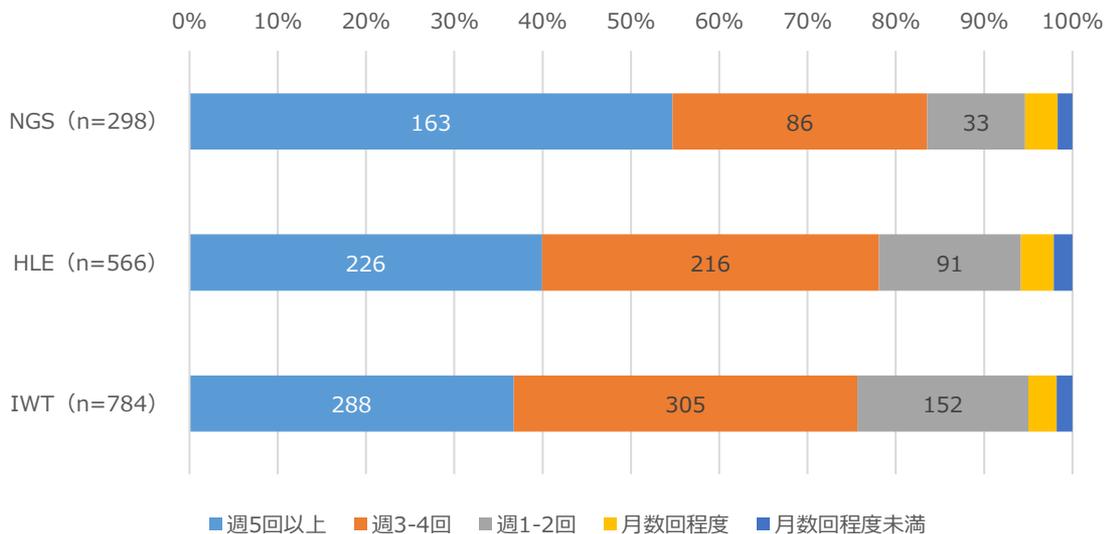
## 年齢階層別外出頻度

- 明確に高年齢層ほど低下
- 45歳～54歳の階層までは大きな差がみられないが、55～64歳以上（高齢者予備軍）から変化の兆し
- 以降、加速度的に外出頻度が低下



## 地区別外出頻度（65歳以上）

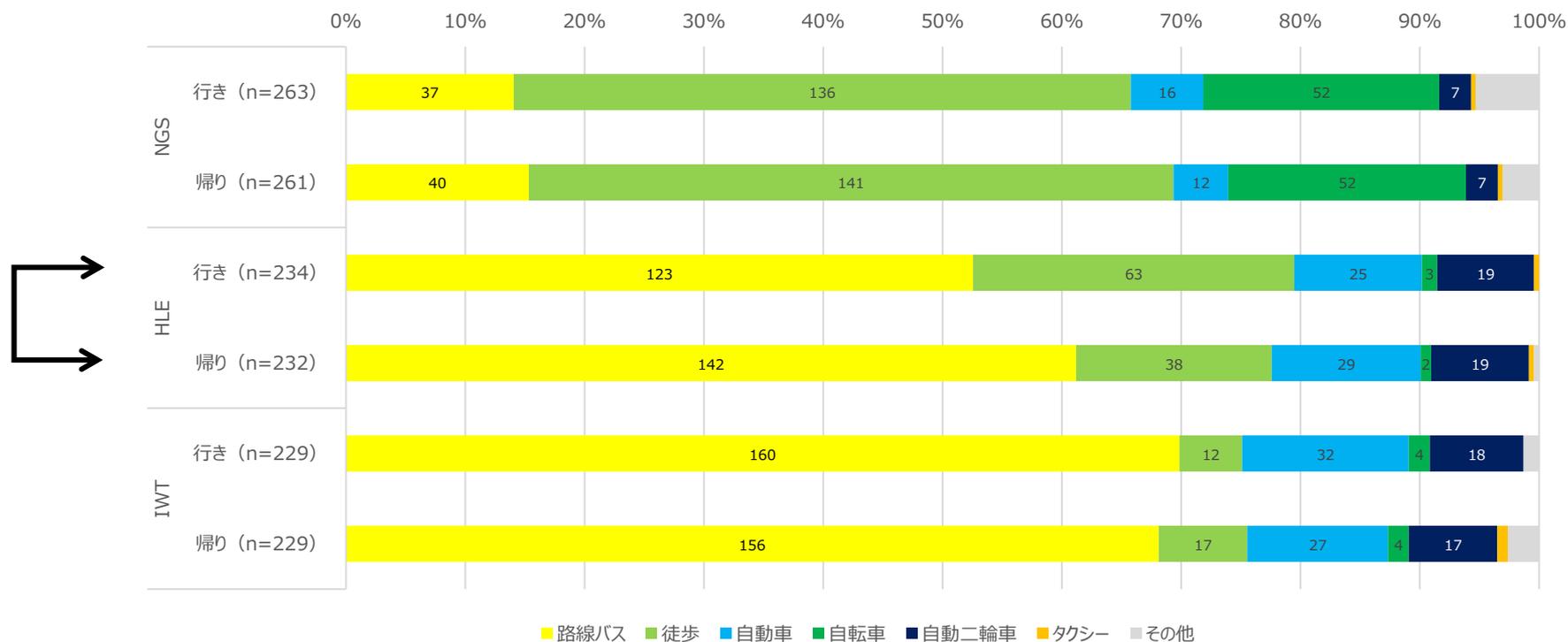
- NGS > HLE・IWTの関係
- 地形や公共交通利便性を始めとする、移動のしやすさが高齢者の外出頻度に影響している可能性も
- 全地区で9割以上が週1回以上外出



## 地形の影響

## 地区別鉄道端末手段（駅への行帰）

- NGS, IWTは往復での差が限定的
  - **HLEのみ往復で差がみられる**
- 行き（下り勾配）と帰り（上り勾配）で徒歩・バス分担率に差が  
→**地形影響による往復での使い分けか**

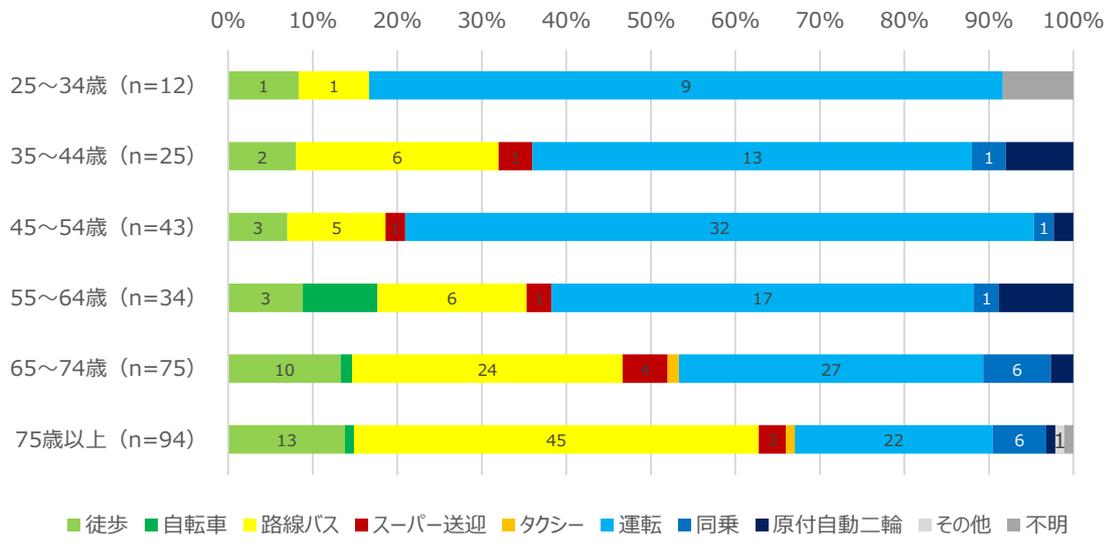


# 久里浜への買物交通：地形影響や特殊な交通手段の存在

## 買い物帰りの交通手段

### 久里浜中心部→HLE

- 年齢階層に伴ってバス増，自家用車運転減の傾向
- 「スーパー送迎」が35歳以上階層で一定割合みられる  
(スーパー送迎はIWTでも利用あり)

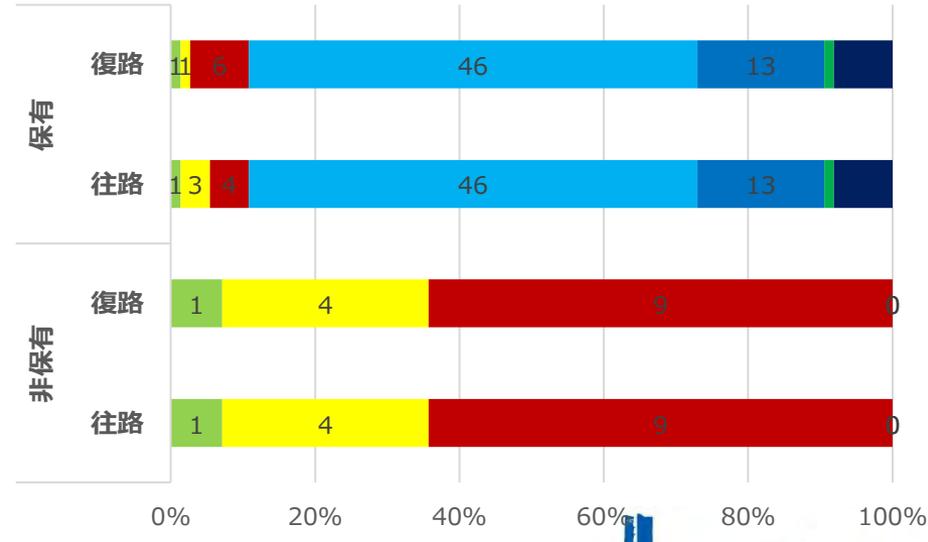


## 自動車の利用可能性

### ハイランド⇔久里浜

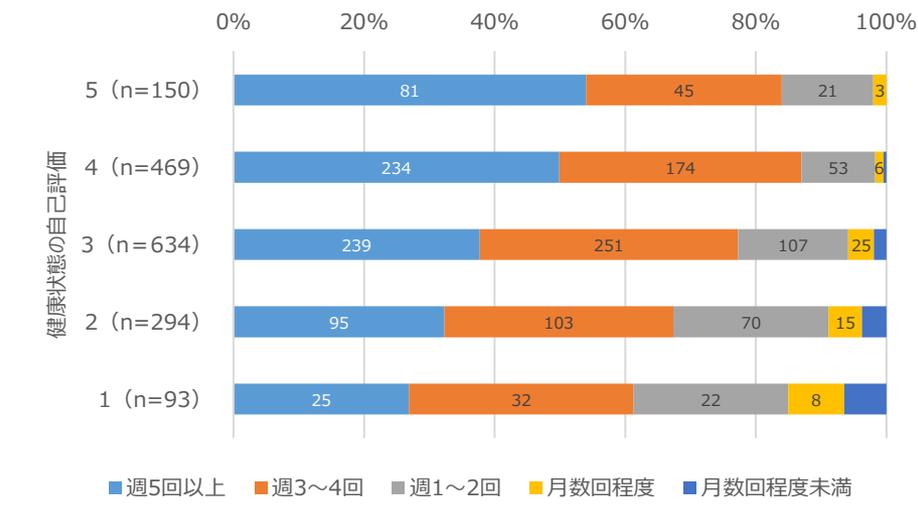


### 岩戸⇔久里浜

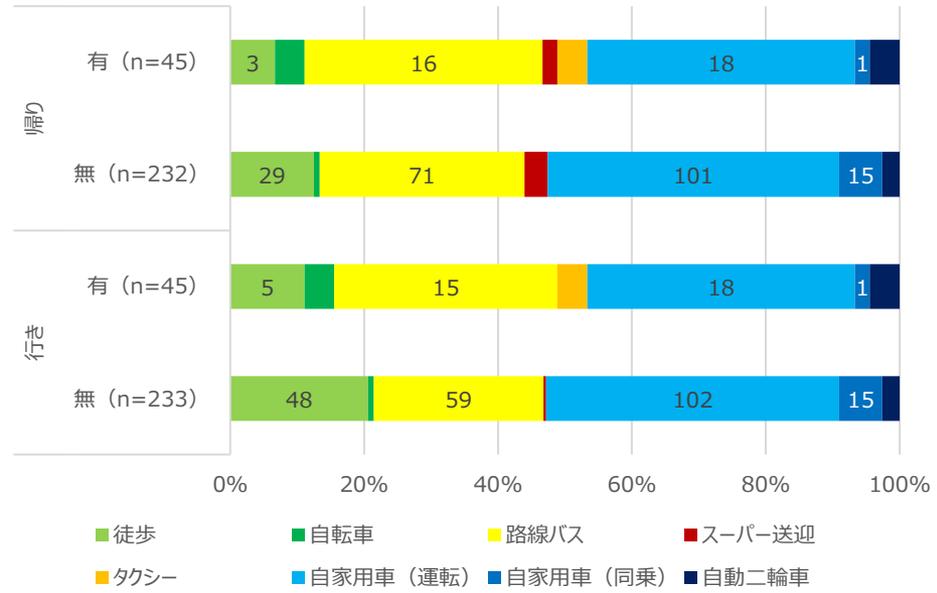


※手段凡例は上図同様

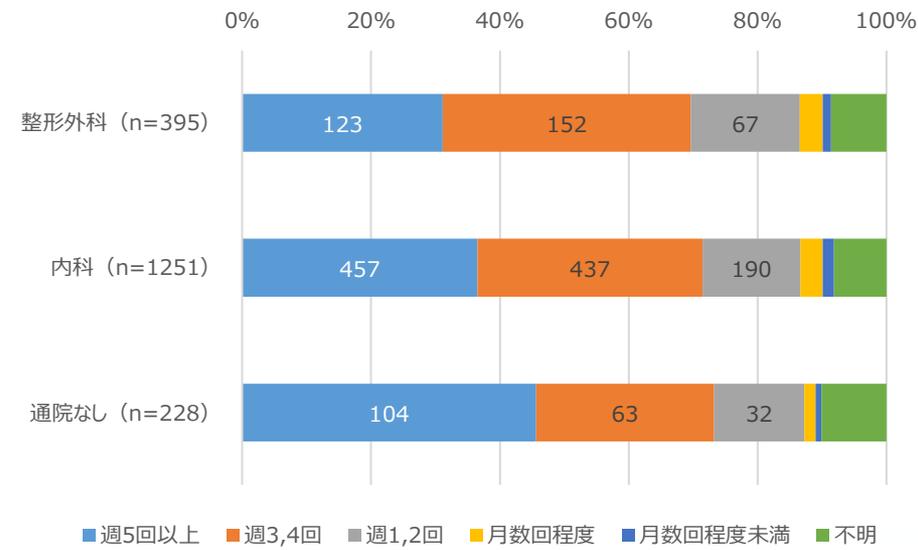
健康自己評価と外出頻度（65歳以上）



整形外科通院と買物手段（65歳以上）  
ハイランド→久里浜中心部



通院と外出頻度（65歳以上）

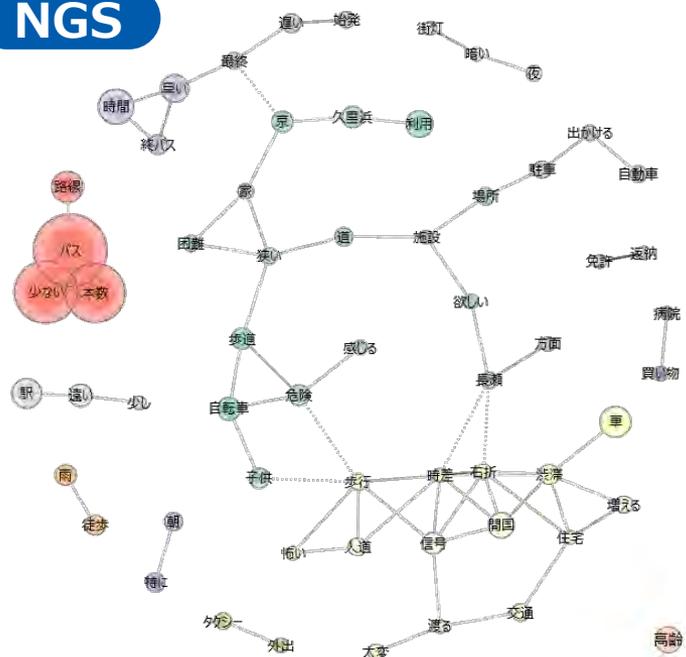


解釈+その他の結果

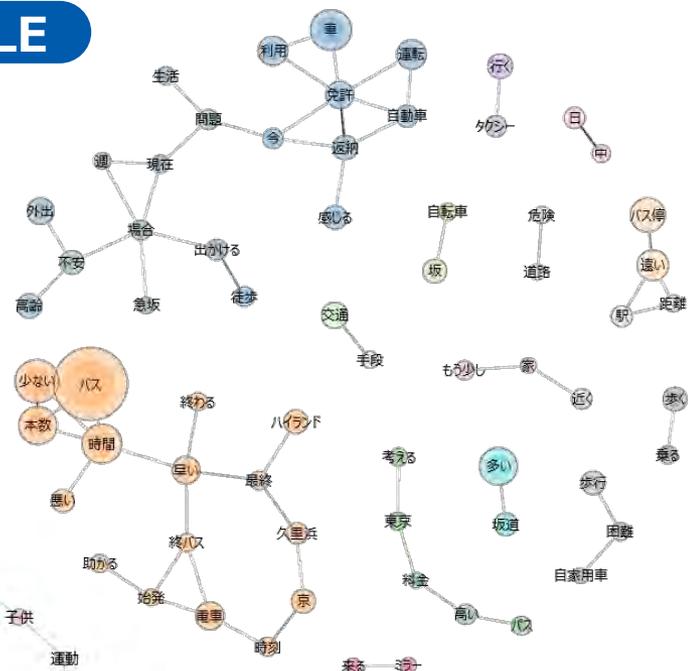
- 健康自己評価と外出頻度には明確な相関
- 通院状況と外出頻度にも関係が認められる
- 整形外科通院（身体の課題）があると、買物手段に影響→徒歩減，バス増，タクシー増。自転車は意外と乗れる？



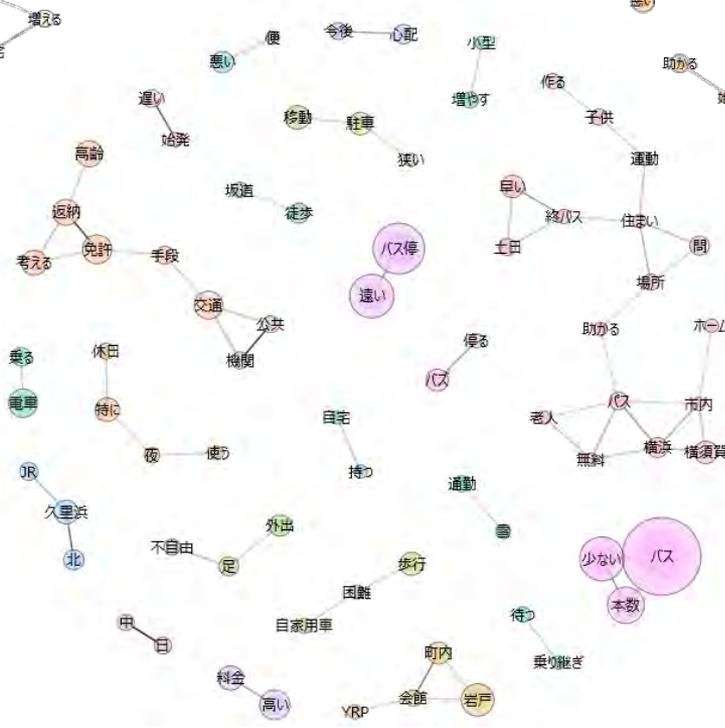
## NGS



## HLE



## IWT



**NGS** : バスや歩行空間,  
自転車走行空間など

**HLE・IWT** : 免許返納,  
不安, 将来など

**HLE** : 坂道, 急坂など



- 既存統計で分析不可能なスケール，項目の分析のため，独自調査を実施
  - 久里浜周辺の3地区で計3000票以上を回収
  
  - 既存統計ではわからなかった点
    - 地形による影響：沿岸部とハイランド・岩戸での交通手段の使われ方の違いなど
    - 外出頻度に関する分析
    - 健康状態に関する分析：状態自己評価や歩行の状況，通院の状況など
    - 特徴的な交通手段の使われ方：スーパーによる送迎サービスの使われ方
- ↓
- 空間的に詳細かつ高密な配付
  - 外出頻度・健康状態などの項目を含めた調査設計
  - スーパーによる送迎など地区独自の交通手段を分析可能な調査設計によりこれらの分析が可能となった。

※全分析結果は報告書に記載

