
モビリティデータに関する分析結果速報について



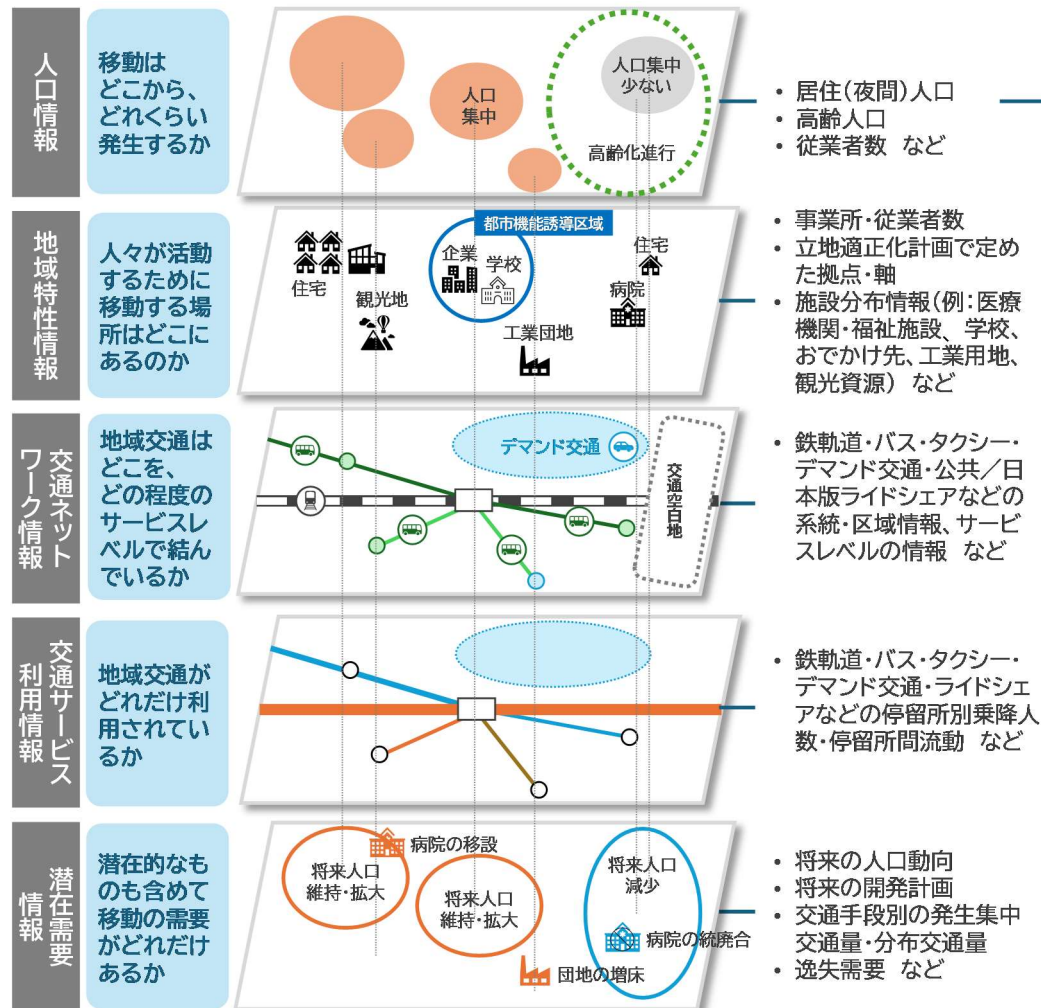
環境都市部 環境都市課

2025年7月

1. モビリティデータの活用イメージ

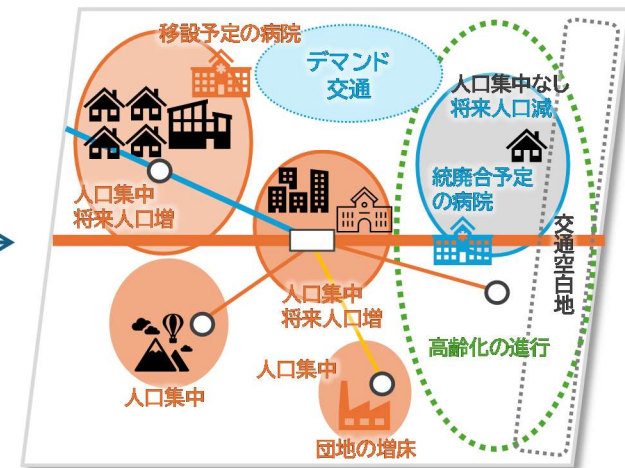
- 地域課題の洗い出しのため、モビリティデータ(人口情報、地域特性情報、交通ネットワーク情報、交通サービス利用情報、潜在需要情報)を組合わせて移動の実態を可視化する。

■データの重ね合わせによる課題の洗い出し



データを活用した現状診断 (現状把握+課題の洗い出し)

データに基づき「現状把握」を行います



現状把握の結果をもとに
「課題の洗い出し」を行います

2. モビリティデータにより把握できる課題の範囲

※主に黄色の項目について把握が可能

		01 地理的制約の中での移動支援 (生活支援交通の確保)	02 交通混雑の解消 (都市交通の確保)	03 持続可能な体制の構築
市民・来街者 の視点	実現したい移動	移動制約が強い方々を含めて、日常生活に必要な移動ができる	自家用車に過度に依存しなくても、日常生活に必要な移動や市内主要施設間の移動ができる	- 住民や来街者が地域交通を積極的に利用する - 地域自らが移動支援に関わる
	確認すること	- 地理的制約の実態はどうか - 移動制約が強い方が普段どこに行っているのか、行きたいが行けていない状況があるか	- 自家用車利用者の起終点・利用経路、交通混雑の発生状況 - 自家用車利用のうち、公共交通に転換できる余地はあるか	- 住民や来街者が公共交通を利用するための条件 - 地域活動や地域の移動支援活動の実態・課題
	必要なデータ	- 地理的制約の実態(統計データ) - 移動制約が強い方々を含めた、普段の移動実態・移動ニーズ(庁内・関係者ヒアリング、市民アンケート、市民懇談会)	- 自家用車を含めた逗子市に関連する移動の実態(人流データ) - 主要道路における自動車交通量、旅行速度(道路交通センサス) - 住民や来街者の公共交通の利用意向(市民アンケート、市民懇談会)	- 訪問ニーズの高い活動・施設の実態(庁内・関係者ヒアリング、市民アンケート、市民懇談会) - 地域における移動支援に係る取組の実態・課題(庁内・関係者ヒアリング、市民懇談会)
交通事業者 ／行政の視点	実現したい移動	- 既存公共交通を利用しやすい環境を作る - 既存公共交通を補完する移動支援を行う	- 公共交通軸のサービス水準を確保する - 拠点の多核化により交通負荷を平準化する	地域交通の維持・確保・改善に必要なヒト・モノ・カネが継続的に調達できる
	確認すること	- 駅・停留所等への移動が困難な場所はどこか - 駅・停留所等への移動が困難なところにより既存公共交通の利用が難しい場所・時間帯はあるか	- 公共交通軸の公共交通のサービスの提供水準と利用実態 - 公共交通軸上のサービス水準を確保する上でのボトルネック - インフラ(道路等)の改善余地	- 地域交通サービスを継続的に提供する上でのボトルネック - 今後の既存公共交通のサービス改変の可能性
	必要なデータ	- 鉄道・バスネットワーク情報(交通事業者保有情報) - 駅・停留所別乗降実態(交通事業者保有情報) - タクシーの日報情報(交通事業者保有情報) - 福祉バス利用実態(市保有情報)	- 鉄道・バスネットワーク情報(交通事業者保有情報) - 駅・停留所別乗降実態(交通事業者保有情報) - 遅延や混雑の発生状況(交通事業者保有情報※ヒアリング含) - 道路整備等の計画(庁内ヒアリング)	- 運行体制の実態(運転手数、年齢構成、車両台数、整備状況等)(交通事業者保有情報) - 経営上の課題と改善方策(交通事業者保有情報) - 収支構造(交通事業者保有情報)

3. 収集・整理を行うデータ

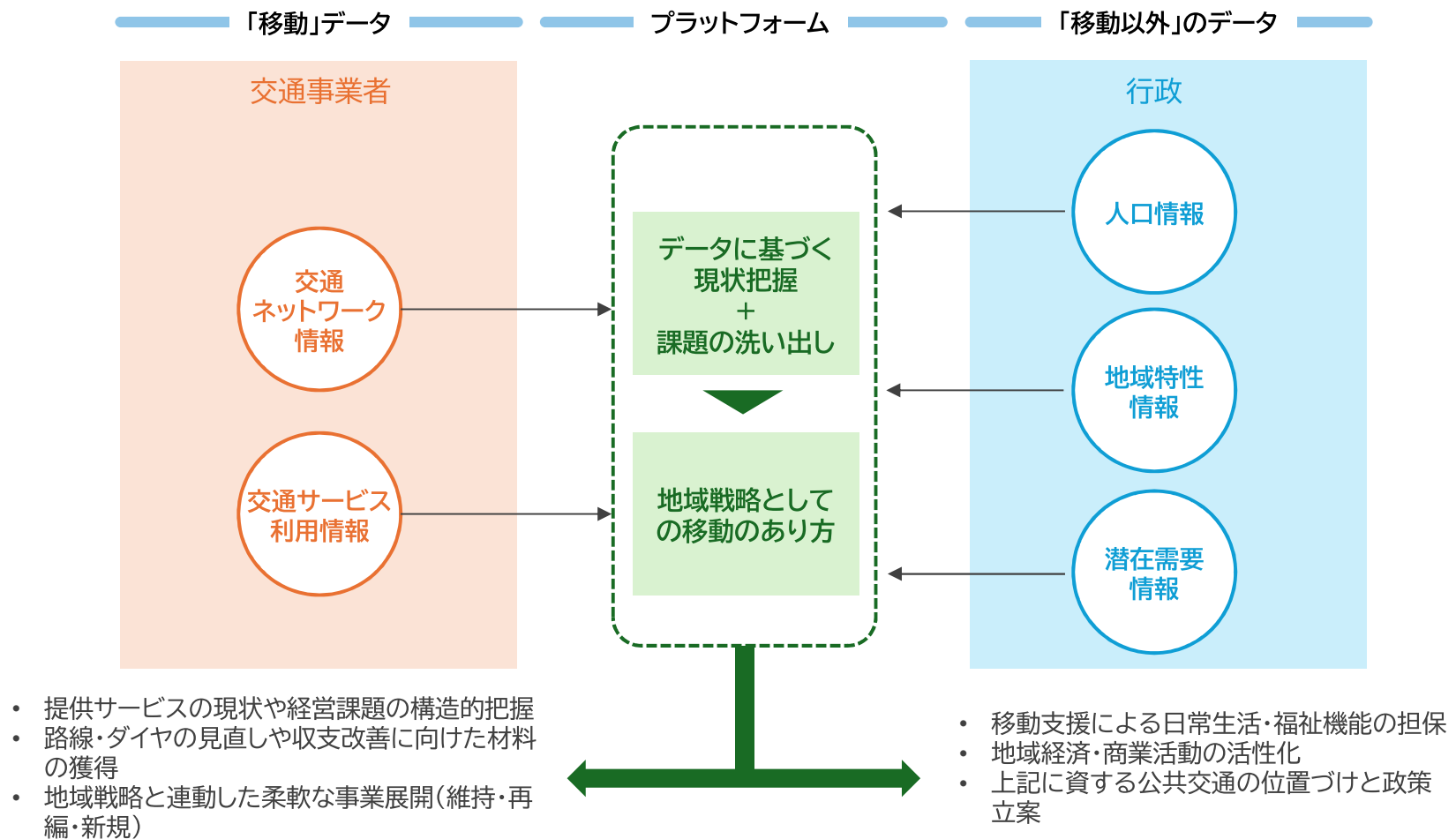
※橙色の項目について整理結果を報告

	整理・分析内容	参考とするデータ等	入手・調整に関する状況
人口・地域特性	人口構成・分布特性	・国勢調査データ：人口分布（年齢階層別）、世帯分布 等 ・市所有データ：住基台帳データ 等	・データ収集済・分析中
	将来人口特性	・国立社会保障・人口問題研究所資料 等	・データ収集済・分析中
	都市機能配置、土地利用、主要施設分布の状況	・国土数値情報 ・数値地図（国土基本情報） ・G空間情報センター（3次元点群データ） 等	・データ収集済・分析中
交通ネットワーク・交通サービス利用	人の移動状況（潜在需要を含む）	・人流データ（Agoop） ・滞在人口（RESAS） ・国勢調査データ（通勤通学流動） ・東京都市圏パーソントリップ調査データ（オーダーメード集計） ・全国都市交通特性調査（全国PT調査）データ 等	・Agoopデータ（令和6年度の夏季・秋季の100メートルメッシュ間OD流動等）を購入・分析中 ・人流データ以外はデータ収集済・分析中
	交通施設の整備状況、道路交通に関する実態把握	・数値地図（国土基本情報） ・道路交通センサス（道路交通量、道路混雑状況） ・ETC2.0データ ・市所有データ：交通結節点、駐車場・駐輪場 等	・データ収集済・分析中
	公共交通のサービス状況	・国土数値情報：鉄道・駅、バス路線・停留所 ・市所有データ：高齢者センターの送迎サービス内容 等 ＜バス＞ ✓ 最新のバス路線・停留所に関するデータ ✓ ダイア・運賃に関するデータ ＜タクシー＞ ✓ 営業所の位置情報、営業範囲 ＜シェアサイクル＞ ✓ シェアサイクルポートの位置情報	・データ収集済・分析中 ＜バス＞ →公開情報を基に事務局側でデータ集計 →公開情報を基に事務局側でデータ集計 ＜タクシー＞ →ヒアリングにて把握済 ＜シェアサイクル＞ →公開情報を基に事務局側でデータ集計
	送迎サービスの実態	・事業者所有データ：各事業者のHP、ヒアリング結果 等	
	公共交通の利用実態	・市所有データ：高齢者センターの送迎実態 等 ＜鉄道＞ ✓ 時間帯別改札利用者数 ＜バス＞ ✓ ICカードデータ（停留所別乗降者数、停留所間流動（OD）） ✓ 輸送実績報告書（系統別の利用実態） ✓ 定期券利用率（輸送実績報告書で把握） ✓ 遅延に関連するデータ ✓ ドライバーの方が把握されている定性的な課題 ＜タクシー＞ ✓ 日報データ（発地・着地が確認できるデータ） ＜シェアサイクル＞ ✓ シェアサイクルの利用状況（利用回数、OD等）	・データ収集済・分析中 ＜鉄道＞ →提供依頼中 ＜バス＞ →提供依頼中 →提供依頼中 →提供依頼中 →提供依頼中 →提供依頼中 →ヒアリング済 ＜タクシー＞ →提供依頼中 ＜シェアサイクル＞ →事業者提供情報を基に事務局側で整理
Well-beingの実態		・Well-being指標（デジタル庁）	・データ収集済・分析中

4. 継続的なデータ活用に向けて

- 収集するモビリティデータは、計画を作成するためだけに利用するのではなく、計画策定後の実施期間中においても継続的に収集・整理し、事業の進捗管理や交通事業者等へのフィードバックのために活用する。

■継続的なデータ活用のイメージ



5. 現況の把握 ① 移動需要の変化

- ・ 逗子市においては、人口減少を上回るペースで地域内の移動量が減少していくことが予測される。移動の減少は地域活動の停滞や生活の質の低下を招きかねない。
- ・ 既存の公共交通利用者への支援に加え、これまで交通手段が十分でなかった地域や人々への移動支援の拡充を通じ、**地域全体の移動量の維持・増加を図ることが重要**である。

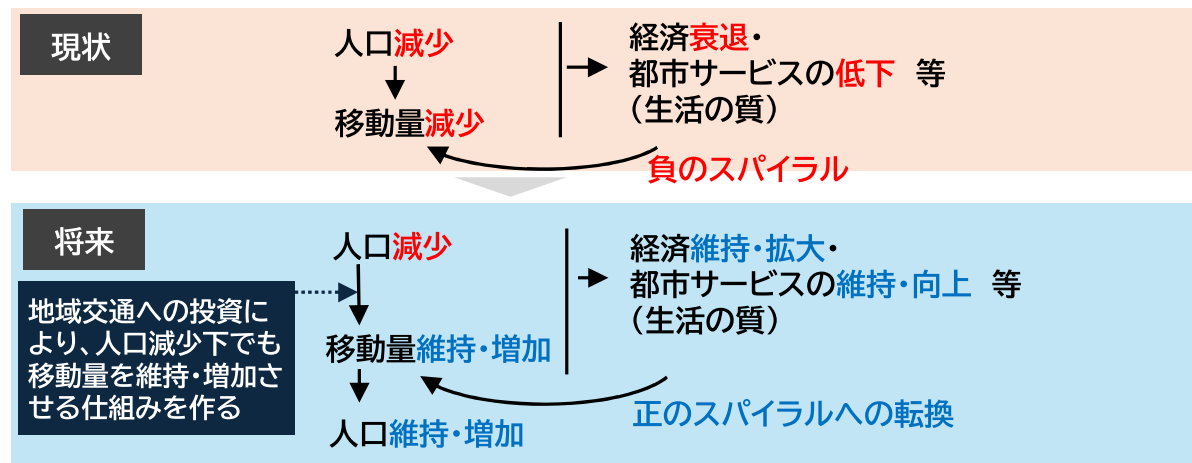
■逗子市における公共交通の利用者数の予測

年齢 階層	人口			生成 原単位	=	総トリップ数			公共交通 分担率	=	公共交通利用トリップ数		
	2020年	2040年	増減			2020年	2040年	増減			2020年	2040年	増減
5～14歳	4,683	3,651	-1,032	2.41		11,284	8,797	-2,487	3.2%		358	279	-79
15～29歳	6,162	5,446	-716	2.33		14,354	12,686	-1,668	48.4%		6,952	6,144	-808
30～49歳	13,125	10,702	-2,423	2.56		33,610	27,405	-6,205	29.8%		10,020	8,170	-1,850
50～64歳	11,857	9,870	-1,987	2.71		32,153	26,765	-5,388	28.0%		9,010	7,500	-1,510
65～74歳	7,595	9,104	1,509	2.80		21,274	25,501	4,227	13.7%		2,924	3,505	581
75歳～	10,353	10,735	382	2.83		29,252	30,332	1,079	8.9%		2,593	2,689	96
計	53,775	49,508	-4,267			141,928	131,487	-10,441			31,857	28,287	-3,570
			-7.9%					-7.4%					-11.2%
			(増減率)					(増減率)					(増減率)

若い世代を中心に人口減少を上回るペースで公共交通の利用者数が減少

(出典) 人口：国勢調査(2020年)、日本の地域別将来推計人口(平成30(2018)年推計)／国立社会保障・人口問題研究所(2030年、2040年)
 生成原単位(1人当たりの1日の移動回数)：令和3年全国都市交通特性調査
 公共交通分担率(全ての移動手段のうち公共交通による移動が占める割合)：令和3年全国都市交通特性調査

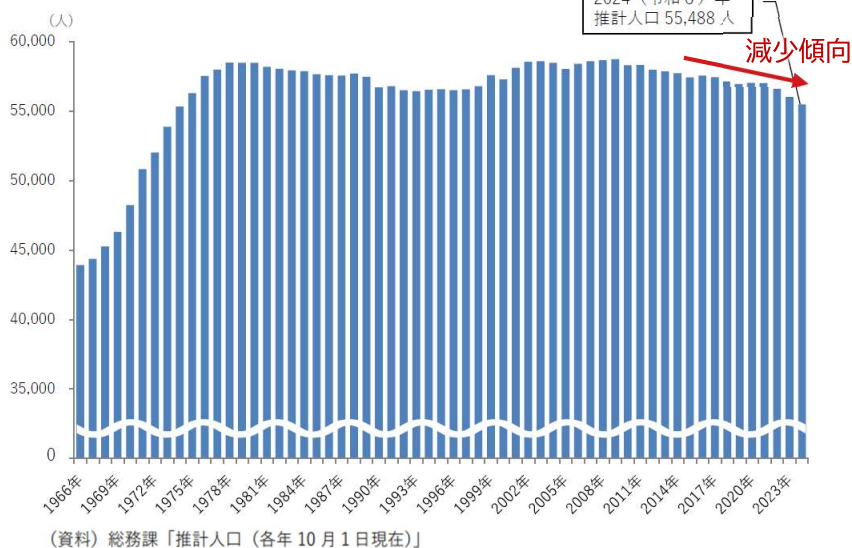
■人口減少下において求められる地域公共交通の役割



5. 現況の把握 ② 人口減少と高齢化率の進展

- ・ 逗子市の人口は減少傾向にあり、高齢化率は全国平均や神奈川県平均と比較して高い傾向にある。

■人口推移(1966～2024)

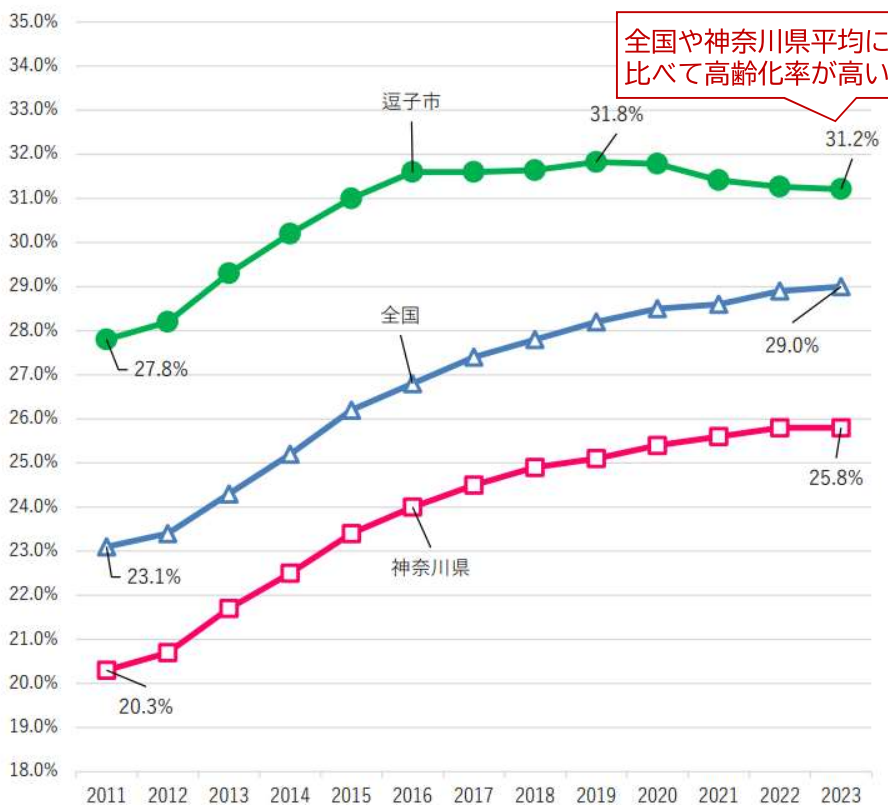


■逗子市の年齢区分別将来人口推移(2020～2050)



(出典) いずれも令和6年度 逗子市人口データ集

■高齢化率の推移(全国・神奈川県・逗子市)



- ・ 逗子市は自然減による人口減少が続いている一方、**社会増減(転入超過)**は増加傾向にあり、特に30歳以上で転入者が多い。
- ・ **合計特殊出生率**は増加傾向にあり、全国平均・神奈川県平均に比べて高い水準となっている。

[illegible]

30歳以上の世代で
転入超過傾向

年齢	男 (人)	女 (人)	合計 (人)
0~4歳	15	7	22
5~9歳	10	5	15
10~14歳	-2	-3	-5
15~19歳	-10	-23	-33
20~24歳	-10	-107	-117
25~29歳	-10	-43	-53
30~34歳	20	11	31
35~39歳	-5	-12	-17
40~44歳	20	9	29
45~49歳	15	14	29
50~54歳	25	8	33
55~59歳	-5	-6	-11
60~64歳	5	2	7
65~69歳	10	8	18
70~74歳	-5	-8	-13
75~79歳	-10	-10	-20
80~84歳	-10	-12	-22
85~89歳	-5	-6	-11
90歳以上	2	-2	0

全国・神奈川県平均
に比べて高い水準

横浜市: 1.35

全国: 1.26

神奈川県: 1.17

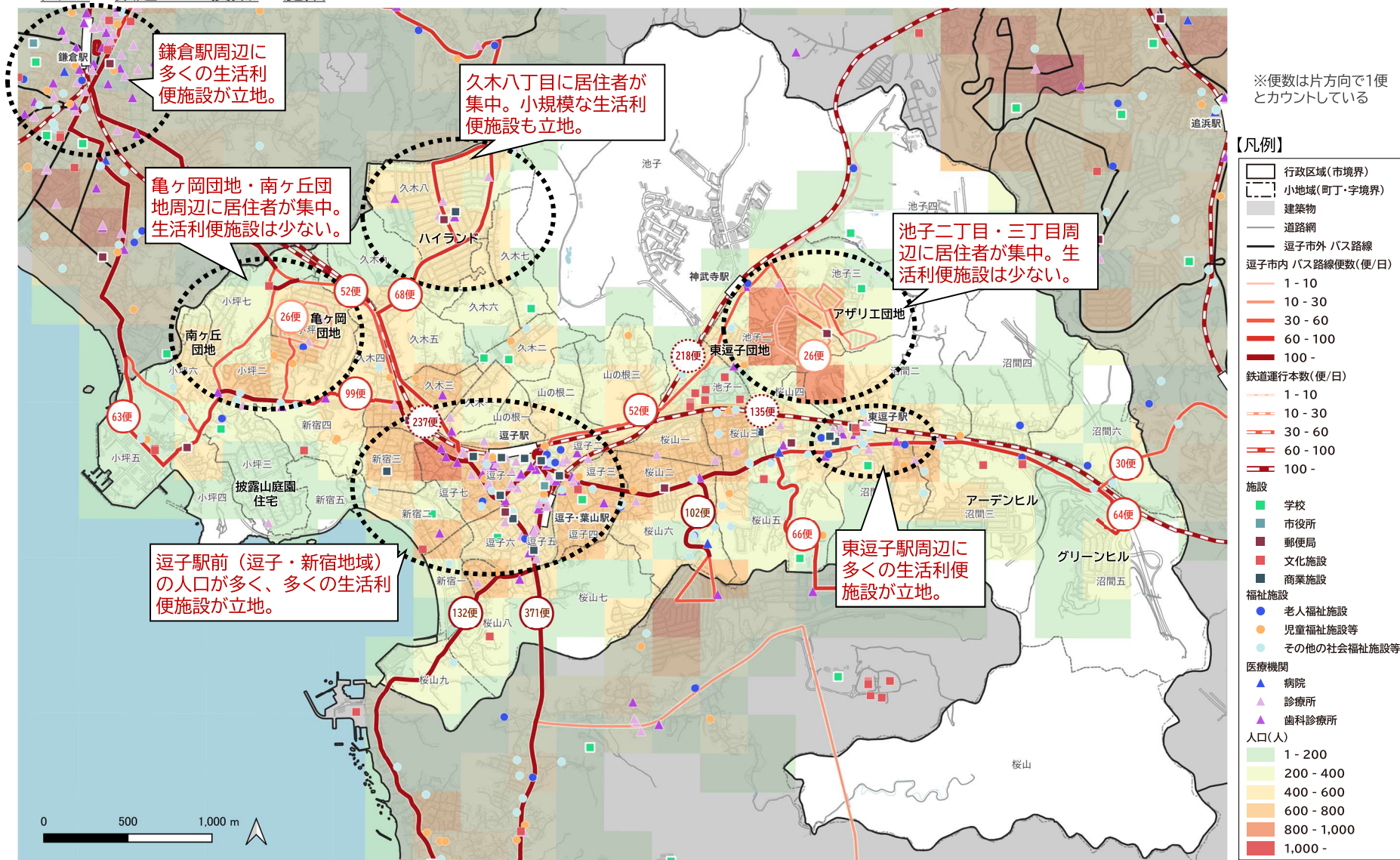
Year	Yokohama City (Blue Triangle)	National & Kanagawa Prefecture Average (Red Square)	Kanagawa Prefecture (Green Circle)
2004 (平成16)	1.25	1.18	0.95
2005 (平成17)	1.22	1.18	1.00
2006 (平成18)	1.28	1.25	1.12
2007 (平成19)	1.32	1.28	1.15
2008 (平成20)	1.30	1.25	1.10
2009 (平成21)	1.35	1.28	1.15
2010 (平成22)	1.38	1.30	1.18
2011 (平成23)	1.35	1.32	1.22
2012 (平成24)	1.38	1.30	1.25
2013 (平成25)	1.40	1.32	1.20
2014 (平成26)	1.42	1.30	1.35
2015 (平成27)	1.38	1.32	1.28
2016 (平成28)	1.45	1.35	1.32
2017 (平成29)	1.42	1.35	1.38
2018 (平成30)	1.40	1.32	1.30
2019 (令和元)	1.38	1.30	1.35
2020 (令和2)	1.32	1.28	1.22
2021 (令和3)	1.28	1.25	1.45
2022 (令和4)	1.25	1.18	1.35

•

5. 現況の把握 ④ 居住地・目的地施設の分布

- 生活利便施設はJR逗子駅・東逗子駅周辺に集積。市内西部からは施設が充実するJR鎌倉駅周辺にもアクセスしやすい。
- 市内の中で居住者が集中する高台住宅地内は生活利便施設の立地が少なく、生活維持のためには住宅地外への移動が必要。

■ 人口 × 鉄道・バス便数 × 施設



5. 現況の把握 ⑤ 地形情報を踏まえたバス・鉄道カバー圏域

- 公共交通のカバー圏域から外れる地域は限定的であるが存在。
- 公共交通のカバー圏域内であるが、バスの利用が難しい(バス停までの高低差が大きい、バス便数が少ない)地域も存在。

■ 地形情報 × 鉄道・バス便数 × 鉄道・バスのカバー圏域

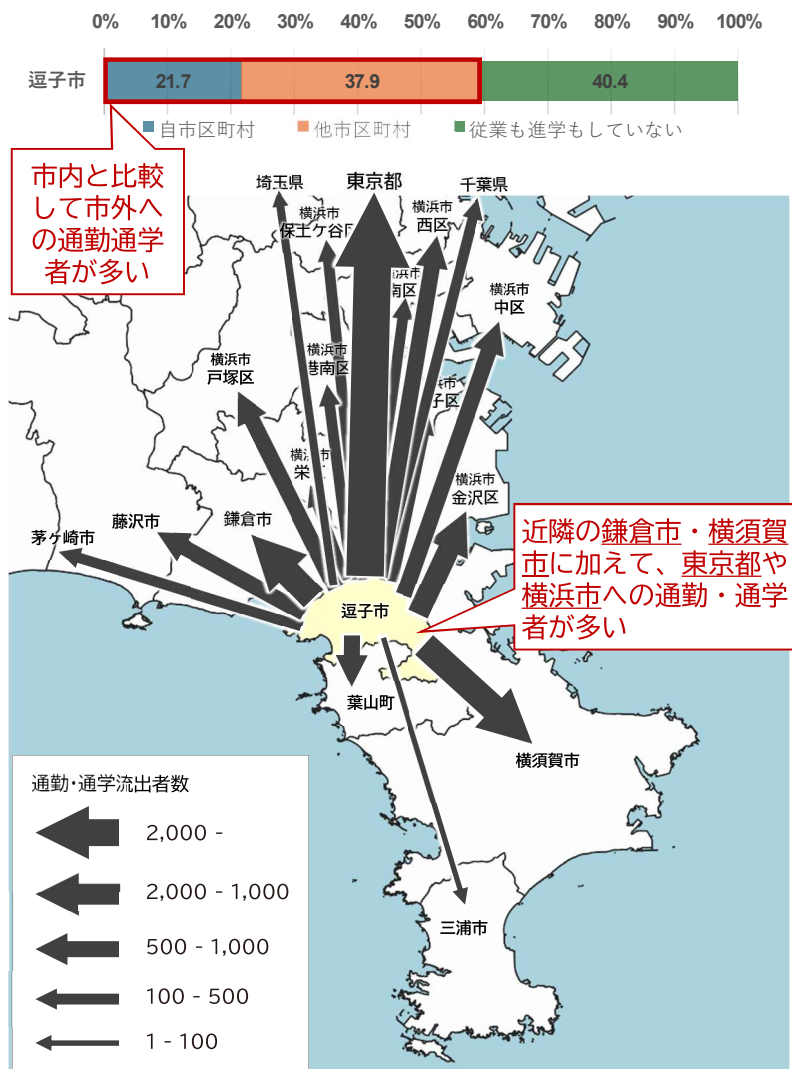


(出典) 鉄道・バスルート・停留所・行政区・国土数値情報、道路網・建築物:数値地図、標高:G空間情報センター(神奈川県 横浜南部、湘南、横須賀三浦3次元点群データ)、バス・鉄道便数:各事業者HPより整理

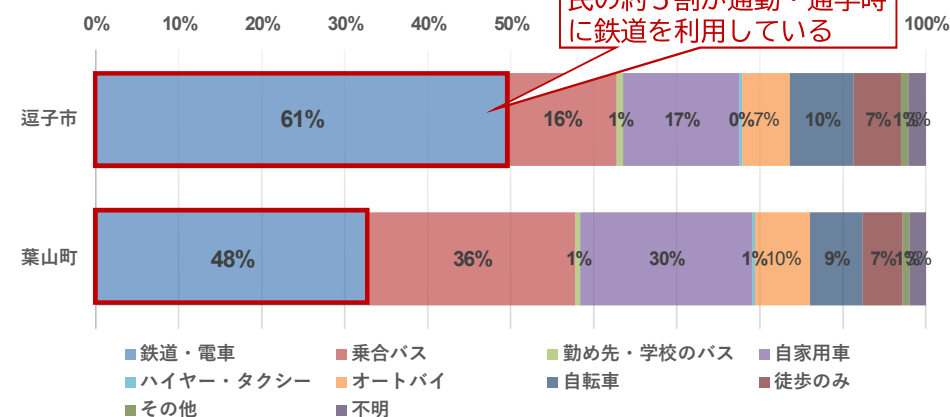
5. 現況の把握 ⑥ 逗子市に関連する移動の実態

- ・ 逗子市居住者の約4割は他市区町村に通勤・通学をしている。
- ・ 市内4駅は逗子市民の通勤・通学利用に限らず、葉山町民からの利用も多く、鉄道駅への広域なアクセス性も重要となっている。

■逗子市在住者の通勤・通学地

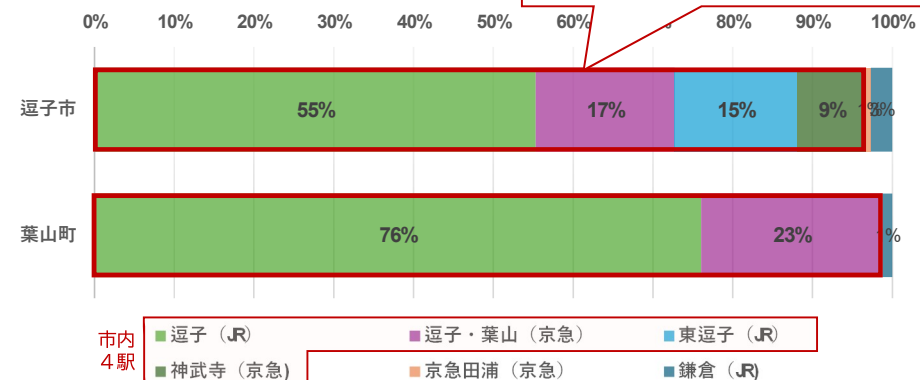


■通勤・通学時の利用交通手段



(出典) 令和2年国勢調査 小地域別・利用交通手段別通勤者・通学者数

■逗子市民・葉山町民の利用鉄道駅



(出典) 第6回東京都市圏パーソントリップ調査(平成30年)

(自宅から通勤、自宅から通学、自宅から業務、自宅から私事、勤務・業務、その他私事を対象に集計(帰宅・不明を除く))

5. 現況の把握 ⑥ 逗子市に関連する移動の実態

■ 人流状況の把握方法

使用データ: Agoopデータ(スマートフォンのアプリから収集した位置情報等データ)

分析対象期間: ①海水浴シーズンのピーク時(2024/8/1~14)

②イベント等が無い通常時(2024/10/7~19,27※)

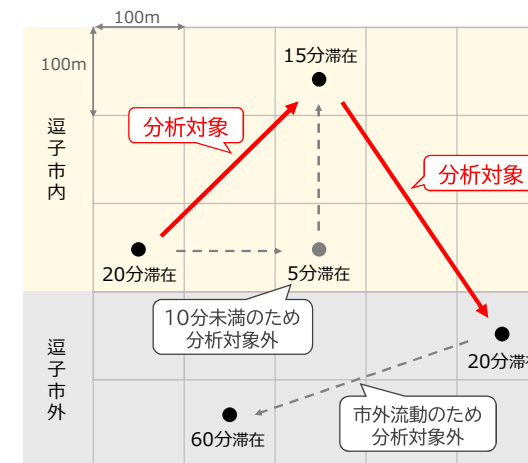
※2024/10/20は逗子市民まつり開催日のため、27日(土)を追加

分析対象ユーザー: 逗子市内に起終点※を持つユーザー(右図参照)

※起終点は同じ100mメッシュ内に10分以上滞在したかで判定

分析方法: 100mメッシュ間の移動状況を整理

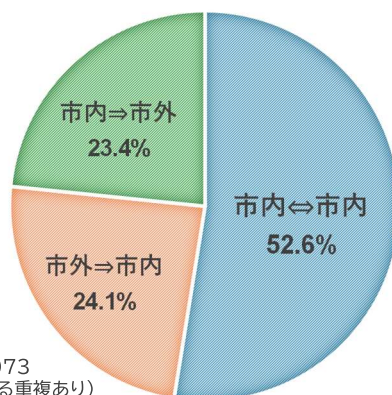
■ 分析対象ユーザーの抽出方法



⇒2トリップを対象として整理

■ 分析対象ユーザーの起終点情報

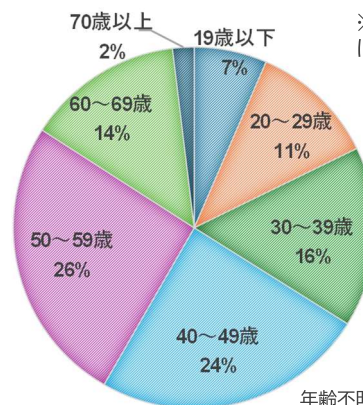
ピーク時



トリップ数: 9,073
(同一人物による重複あり)

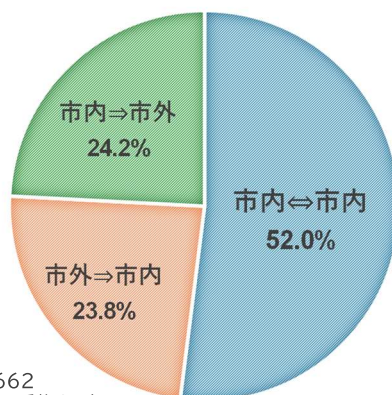
■ 分析対象ユーザーの年齢※

※アプリ内アンケートによる回答結果

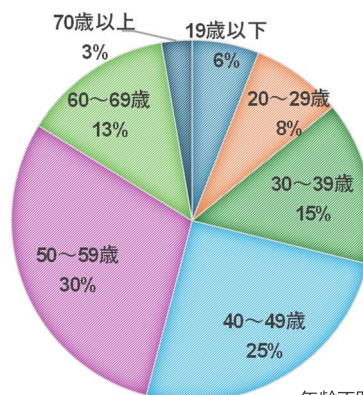


年齢不明者(3,829人)を除く

通常時



トリップ数: 7,662
(同一人物による重複あり)

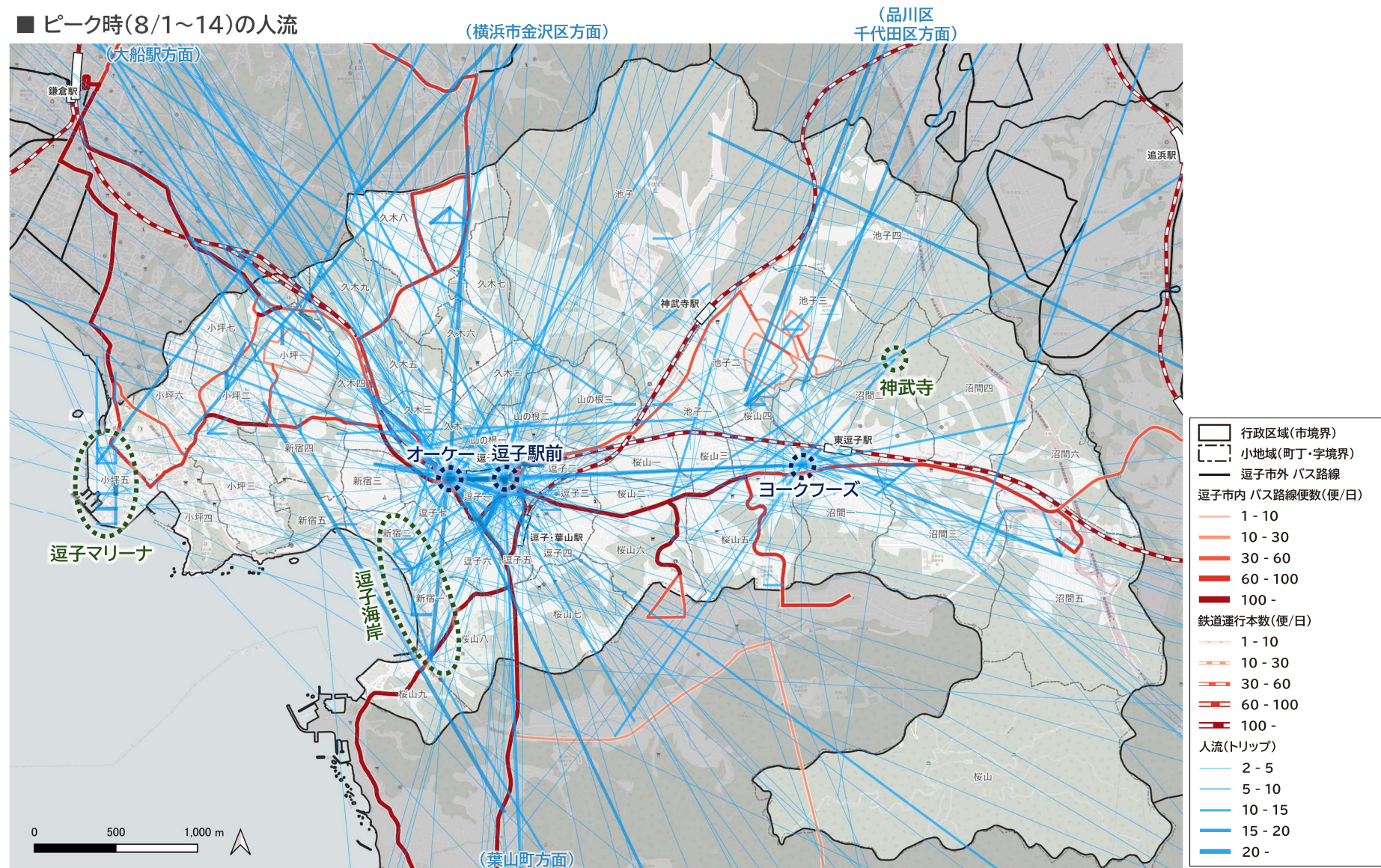


年齢不明者(3,133人)を除く

5. 現況の把握 ⑥ 逗子市に関連する移動の実態

- ・ピーク時の市外流動は逗子駅付近と東京や横浜市金沢区・大船駅方面・葉山町方面が多い。
- ・ピーク時の市内流動は観光施設(逗子海岸や逗子マリーナ等)や商業施設(逗子駅前、オーケー、ヨークフーズ等)が多い。

■ ピーク時(8/1~14)の人流

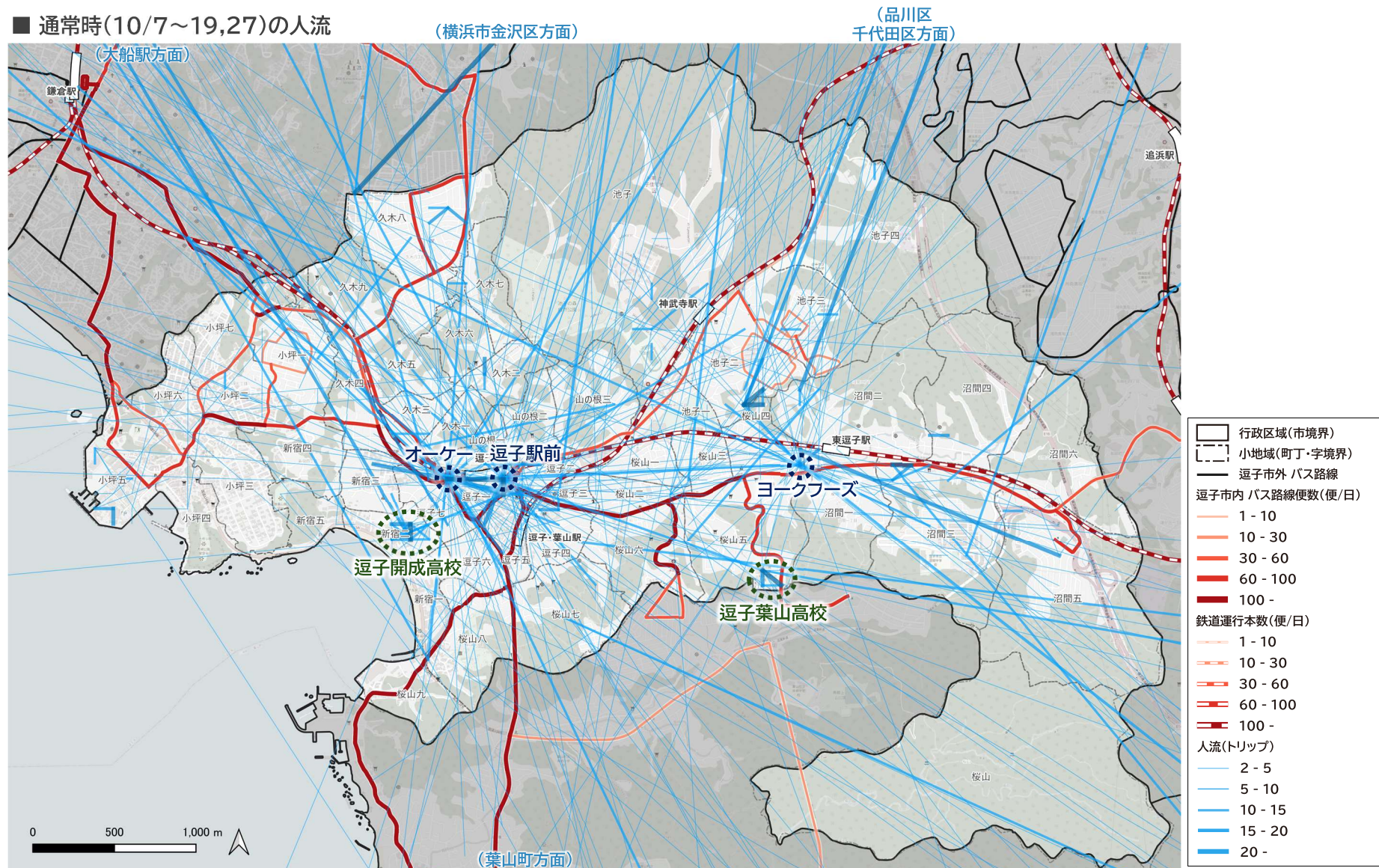


(出典) 鉄道・バスルート・行政区域:国土数値情報、人流:Agoodデータ

地図データ © OpenStreetMap contributors, データベースライセンス ODbL

5. 現況の把握 ⑥ 逗子市に関連する移動の実態

- ・ 通常時の市外流動はピーク時同様に逗子駅付近と東京や横浜市金沢区・大船駅方面・葉山町方面が多い。
- ・ 通常時の市内流動は商業施設(逗子駅前、オーケー、ヨークフーズ等)が起終点となる流動や、高校内流動が多い。



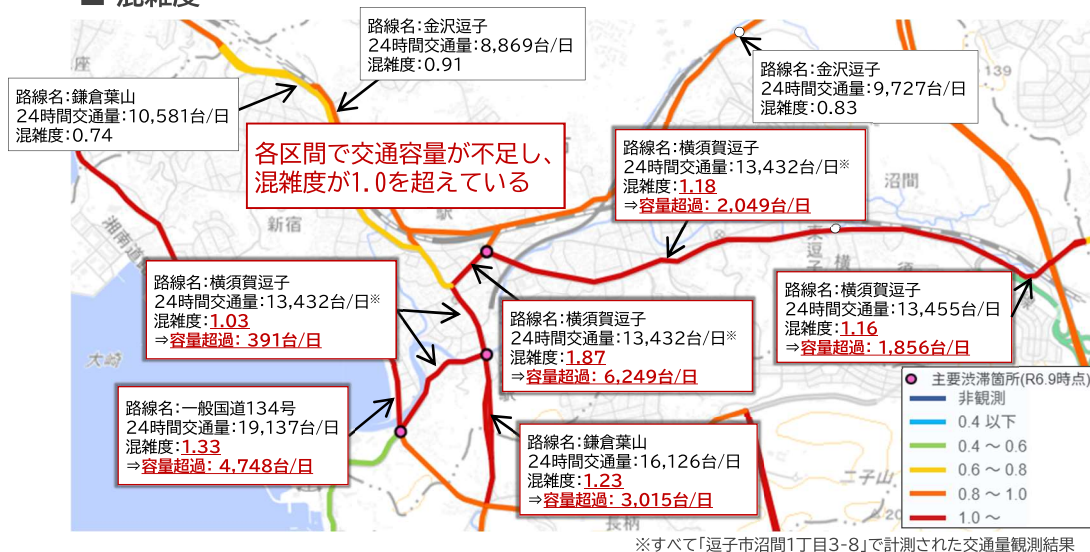
(出典) 鉄道・バスルート・行政区域:国土数値情報、人流:Agoopデータ

地図データ © OpenStreetMap contributors, データベースライセンス ODbL

5. 現況の把握 ⑦ 道路交通負荷

- ・ 逗子駅周辺では慢性的な渋滞による速度低下が生じており、バス・タクシー等の定時性の観点からも問題を抱える。
- ・ 自動車交通を6.5%削減し公共交通等に転換することで、市内での渋滞の解消が期待される。(仮定)

■ 混雑度



(出典) 令和3年度全国道路・街路交通情勢調査 一般交通量調査結果

■ 昼間旅行速度(R3)



(出典) 令和3年度全国道路・街路交通情勢調査 一般交通量調査結果WEBマップ(可視化ツール)

■ 逗子市内の自動車交通削減目標(仮定)

自動車交通の削減目標 **約6.5%**

※交通容量超過分の総走行台キロ(25,446台・km)÷市内全体の総走行台キロ(393,098台・km)より算出した。なお、集計対象路線は全国道路・街路交通情勢調査(R3)の対象区間としている。

■ 逗子市内の自動車交通量削減目標に基づく公共交通の増加目標(仮定)

公共交通の増加目標人数 **約4,200(人/日)**

※市内の交通容量超過区間の平均交通量(約2,900台/日)×平均乗車人数(1.44人/台)より削減が必要な自動車利用者数を算出し、利用者が全て公共交通に転換することを目標として設定した。
※平均乗車人数は関東臨海都県の平日・乗用車の平均乗車人数(全国道路・街路交通情勢調査結果(R3))より設定した。

公共交通の増加目標 **約●●%**

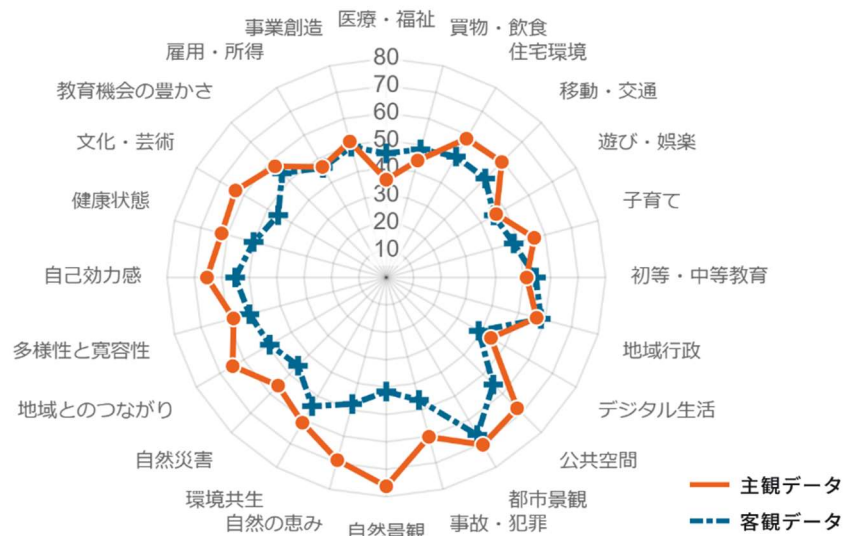
※鉄道・バスの平均乗車人数(約●●人/日)(輸送実績報告書や事業者からの提供情報)をもとに削減目標割合を設定した

データ入手次第計算を行う

5. 現況の把握 ⑧ Well-being(ウェルビーイング)の実現

- まちづくりの最終的な目標は市民一人ひとりの幸福感(Well-being:ウェルビーイング)の向上にある。
- 移動という視点からまちの強みをさらに伸ばし、弱みをどう補っていかを検討することが地域公共交通計画のポイントとなる。

■ Well-being全国調査結果から見た逗子市の特徴



	逗子市の強み	逗子市の弱み
基づく主観 アンケートに	- 身体的・精神的に健康だと感じている人が多い - 都市・自然景観を評価 - 防犯対策・治安が良い - 地域コミュニティが強く	- 医療・福祉サービスが非充実 - 行政のデジタル化が進んでいない
客観 データから把握 できること	- 住民の教育水準が高い - 創業比率が高い - 都市景観に優れる - 公共交通力バード人口が多い - 公共交通利用者が多い - 面積当たり小・中学校数が多い - 図書館利用者が多い - 多様性に関する条例等が充実	- 生涯学習講座が少ない - 福祉施設が少ない - 職場まで遠い - 待機児童数が多い - 自治体DXに関する取組が未成熟 - 土砂災害・津波のリスクが高い - 空き家率が高い - 高齢者単身世帯が多い

(出典) 2024年度版(令和6年度版) Well-being全国調査結果(デジタル庁)

6. モビリティデータに関する今後の検討について

- 交通事業者保有データ等を活用し、公共交通サービス利用情報(鉄道・バス・タクシー)に関するデータ収集・整理を実施
- 公共交通の需要拡大の目標について上記データを活用し試算
- 施設送迎等の実態について、各施設管理者等が保有するデータを活用し収集・整理
- 人流データについて、逗子市内を通過する交通も含めて実態を確認