

神奈川県立横須賀高校「スーパーサイエンスハイスクール」への協力

京急グループでは、沿線地域貢献の教育支援として、神奈川県立横須賀高校のスーパーサイエンスハイスクール (SSH)のプログラムに協力をしています。これは、高等学校における先進的な理数教育の実施や大学・企業との共同研究、国際性を育むための取組を推進するために文部科学省の認定を受けた高等学校にて実施するプログラムであり、2018年度より1年生を対象に京急グループが研究機関としてテーマを設定し、課題研究の支援を行っています。

2021年度は当社が1年生を対象としたPrincipia I に参画し、6グループ15名の生徒が課題研究を行い、ポスターセッション（課題研究発表）を行いました。

2022年度は2年生を対象としたPrincipia II に参画し、2グループ4名の生徒が課題研究を行い、3月17日にポスターセッション（課題研究発表）を行いました。



沿線地域の発展

～子育て支援による人口減少対策～

研究目的
日本全体では人口減少に歯止めがつかない一方で普通に人口を増やしている自治体もある。そこで、人口減少を抑制するために必要なことをアンケート結果や人口が増加している自治体の取り組み例を基に見つけていく。

動機
横須賀市の人口減少を止める方法はないのかと疑問に思ったから。

仮説
子育て支援が充実して交通網が整っていれば人口減少を抑制できる。

研究方法
・京急サービスの職員の方々と横須賀高校の生徒を対象にアンケートを取る。
・人口が増加している自治体の取り組み例を調べる。

結果・考察

- ◆子育てしやすい環境
- ◆魅力ある子育て支援
- ◆増加する明石市の人口
- ◆住みたい街を選ぶ際重視することは交通の便

必要なのは継続的な支援
明石市では2013年から段階的に18歳まで子供の医療費、中学校給食、第二子以降の保育の完全無料化などの5つの無料化を行い、これらは一時的な現金給付と異なり経済的な安心につながっている。その結果8年連続人口増加となっている。市はこれらの支援のために優先順位をつけて土木費用を抑えるなどの努力をし子育て支援を促進させている。

また人口が増加している横浜市や松戸市、藤沢市などでも子育て支援が手厚く、交通インフラや公園、大型商業施設などの環境も充実している。

アンケート結果から「子育てしやすい環境」に最も必要とされているのは市の子育て支援が手厚いこと(52.9%)、「最も魅力のある子育て支援施設」は教育費や給食費の支援との回答が多い。一方で「住みたい街を選ぶ際に最も重視したこと」は交通の便が良いという回答が多い。また、最寄り駅までの所要時間は15分の壁があるということも考えられる。

結論
人口が増加している一部の自治体では子育て支援が充実している例も多く、交通の利便性も高いという傾向があるのでこれらを行うことは人口減少対策の一つの策であると考えられる。

展望
現金給付よりも継続的な子育て支援が求められており、子育ての負担を軽減し経済を回すという好循環を交通の利便性向上と共に行う必要がある。

調査：アパイスを主宰し、アンケートに回答していただいた京急グループの職員、今年度も協力いただいた横須賀高校の生徒の方々に改めてアンケートへのご協力ありがとうございます。
発表先：SSH
制作先：アパイス

“選ばれる”市町村になるには

～「アクセスが良い」と思えるまちづくりと交通～

「選ばれる」公共交通機関とそれを実行するための課題

- ラッシュ時間帯に20分以上1本以上の本数が確保されている→対策を交通費で補う
- 駅やバス停が遠い地域の補償→マンドレイ、デマンドタクシー(マイクロバス)の活用

アンケート結果や自治体が公開している輸送密度データなどを参考すると、この本数を下回ると、利用率が落ちる→本数が落ちる→乗り遅れ→乗換、という負の循環に入りかねないという考えられる。右側のグラフからわかるように、交通費の負担には好意的な意見を導くことが出来たので、交通費を徴収することで財政面での負担を軽減し、住民の使いやすい公共交通を継続していくことが大切であると考える。

2.右側のグラフから最寄り駅やバス停まで20分までは25%ほどずつ伸びる人がいるのに対し、25分、30分以上になると急激に割合が落ちることがわかる。つまり、駅やバス停から20分以上かかる地域に人が住むと公共交通を必要とする必要があり、そこで乗換したいのがデマンドタクシーだ。これは、最寄り駅やバス停から駅やバス停までのような交通手段で、毎日の通勤状況に応じて、乗り換える必要があるので、人口減少地域や交通手段が少ない地域でも効率的に運行できるのではないかと考えられる。

駅間距離から考える住みやすいまちづくり

- 駅間が良い地方
- 駅間が短い都市部

駅が少なかったら、駅を中心としたまちづくりを考えると、右側のように商業施設を駅付近に集め、その外側に住宅街を配置することで商業効果が生まれていくことが期待できる。立地も重要という側面から考えると、駅周辺の商業施設を充実させて住宅街を形成することが出来る。駅が以前の駅に戻られる郊外に多く住宅を作ることでもできるが商業効果も住みやすい街を作ることが出来る。

2.駅ごとに商業施設がメインの駅と住宅街がメインの駅に分けて、駅が商業施設を充実させれば、駅ごとに役割が異なるために駅の近くでも安い物件を作ることができ、立地も重要という側面から考えると、駅周辺の商業施設を充実させて住宅街を形成することが出来る。駅が以前の駅に戻られる郊外に多く住宅を作ることでもできるが商業効果も住みやすい街を作ることが出来る。

住宅街
商業施設
駅

最寄り駅まで何分まで歩けるか

25分まで	4.7%	15分まで	28.3%
30分以上	16.7%	10分まで	13.7%
15分まで	13.7%	5分まで	22.9%
10分まで	22.9%	2分まで	25.0%

最寄りの鉄道について

徒歩	10.0%
バス	10.0%
徒歩+バス	10.0%
徒歩+自転車	10.0%
徒歩+自転車+バス	10.0%
徒歩+自転車+バス+自転車	10.0%
徒歩+自転車+バス+自転車+バス	10.0%
徒歩+自転車+バス+自転車+バス+自転車	10.0%
徒歩+自転車+バス+自転車+バス+自転車+バス	10.0%
徒歩+自転車+バス+自転車+バス+自転車+バス+自転車	10.0%

謝辞
今回もたくさんの方に協力して頂きました。アンケートに回答してくださった横須賀生のみなさま、アドバイスを下さった京急のみなさま、本当にありがとうございました。