

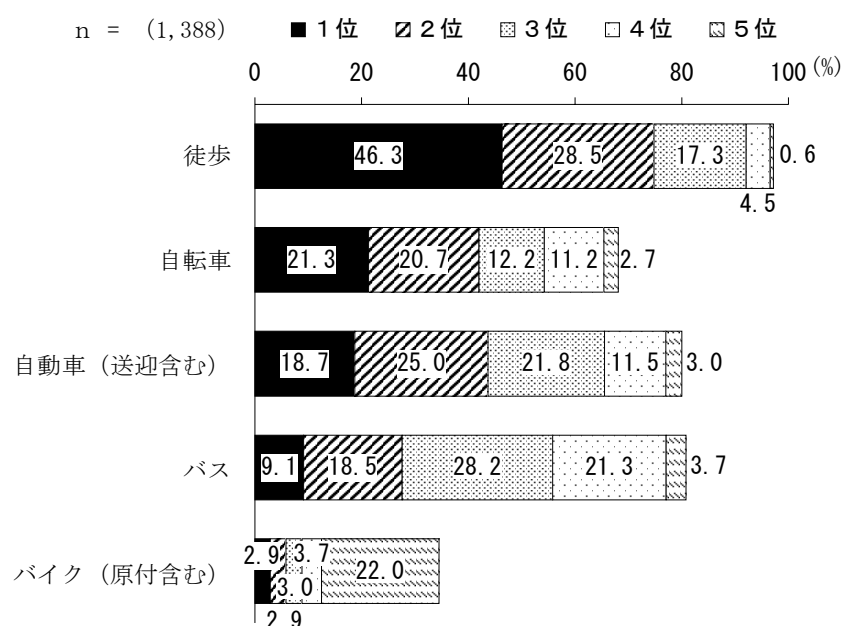
4 道路について

4-1 道路利用時の交通手段

◎ 1位は「徒歩」が46.3%、「自転車」が21.3%、「自動車（送迎含む）」が18.7%

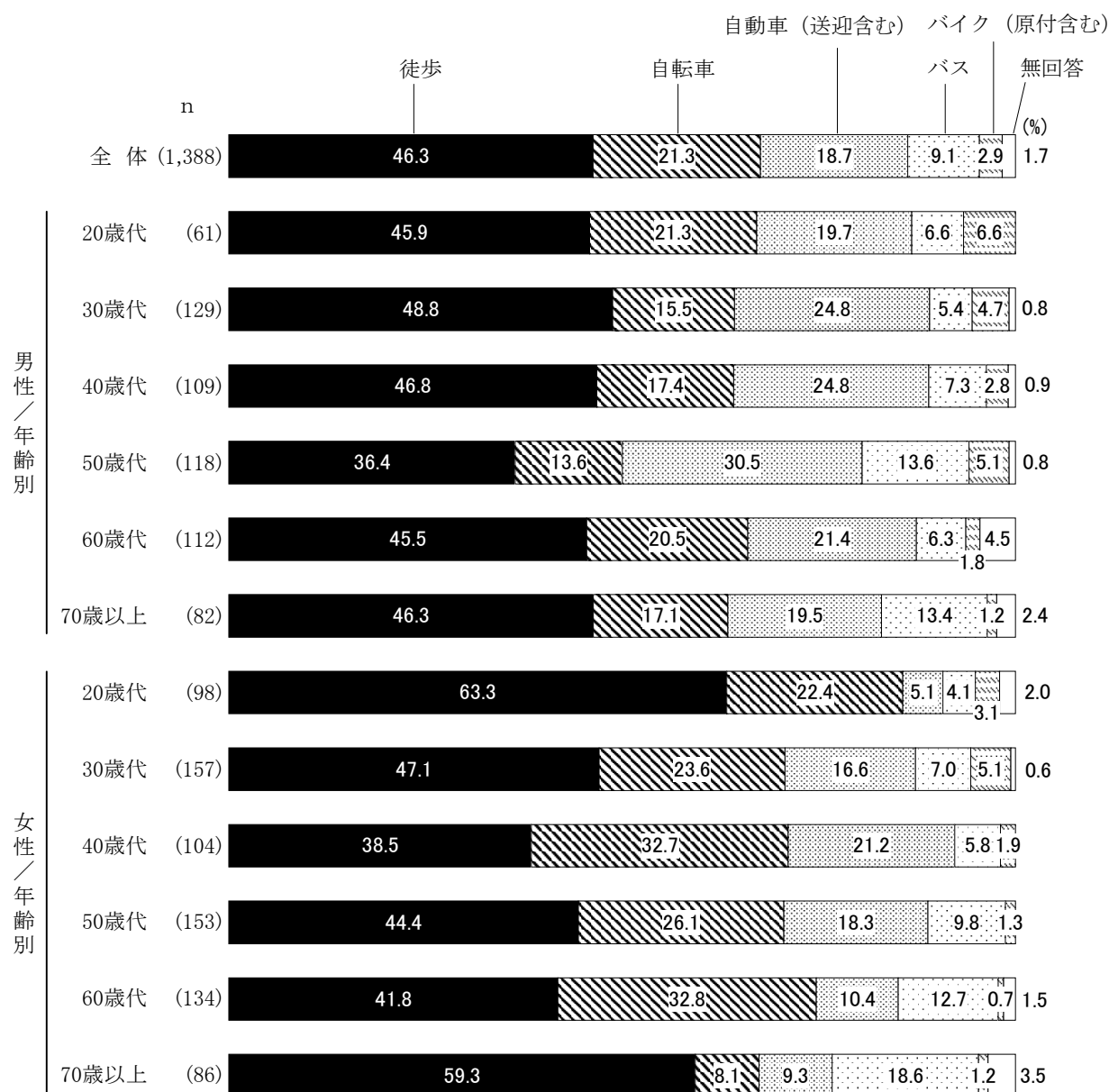
問 22 道路利用時の交通手段についてうかがいます。ふだん道路を利用する際、どのような交通手段をご利用になりますか。利用頻度の多いと思うものから順位を付けてください。
(利用しないものは空欄でもかまいません。)

図表 4-1 道路利用時の交通手段



「道路利用時の交通手段」について聞いたところ、1位は「徒歩」が46.3%で最も多く、以下「自転車」(21.3%)、「自動車（送迎含む）」(18.7%)、「バス」(9.1%)、「バイク（原付含む）」(2.9%)と続いている。これを5位まで含めた結果でみると、「徒歩」97.2%、「バス」80.8%、「自動車（送迎含む）」80.0%、「自転車」68.1%、「バイク（原付含む）」34.5%の順となっている。(図表4-1)

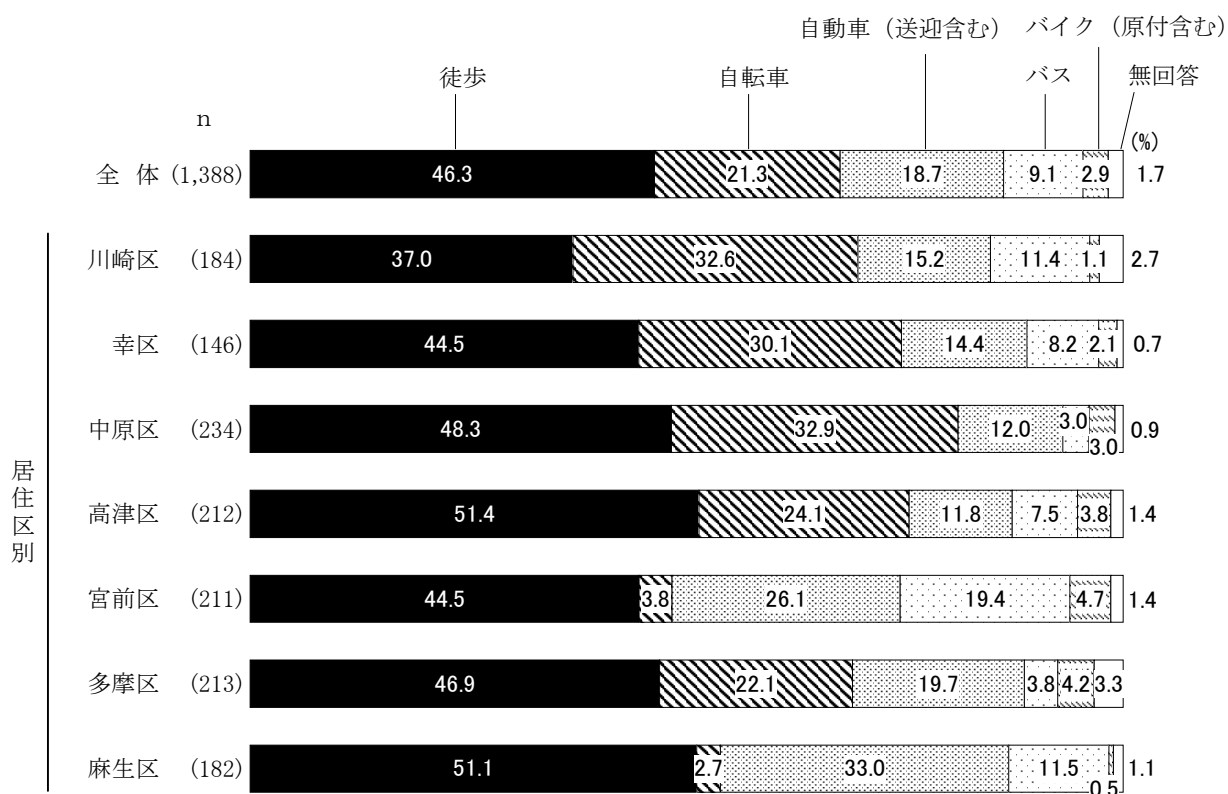
図表4-2 道路利用時の交通手段 1位(性/年齢別)



「道路利用時の交通手段」の1位について、性/年齢別および居住区別に分析した。

性/年齢別では、いずれの年齢でも「徒歩」が多くなっており、女性の20歳代で6割を超え、70歳以上でも6割近くとなっている。また、「自転車」は女性に多く、「自動車(送迎含む)」や「バイク(原付を含む)」は男性に多い傾向がみられる。(図表4-2)

図表4-3 道路利用時の交通手段 1位（居住区別）



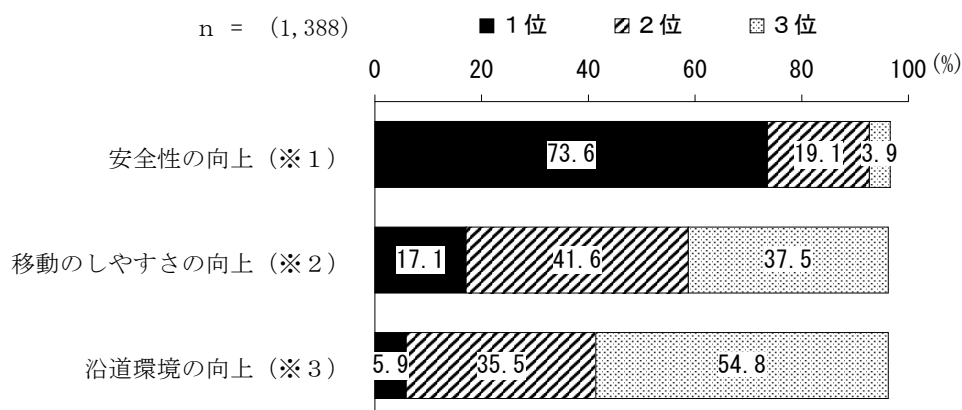
居住区別では、「徒歩」が多くなっており、高津区、麻生区で半数を超えている。宮前区、麻生区では「自転車」が1割に満たない少数にとどまっている一方で、この両区では「自動車（送迎含む）」（宮前区：26.1%、麻生区 33.0%）が多くなっている。さらに宮前区では、「バス」も2割近くで他の区より多くなっている。（図表4-3）

4-2 「道路の機能（役割）の向上」について

◎ 1位は「安全性の向上」が73.6%、「移動のしやすさの向上」が17.1%

問23 道路の機能（役割）の向上についてうかがいます。各項目はあなたにとってどのくらい重要だと思いますか。重要度の高いと思うものから順位を付けてください。

図表4-4 「道路の機能（役割）の向上」について



※1 安全性の向上

○歩行者、自転車、自動車の安全性（交通安全）を向上させる。
○お年寄りや体の不自由な方など、誰でも安心して通行できるようにする。

※2 移動のしやすさの向上

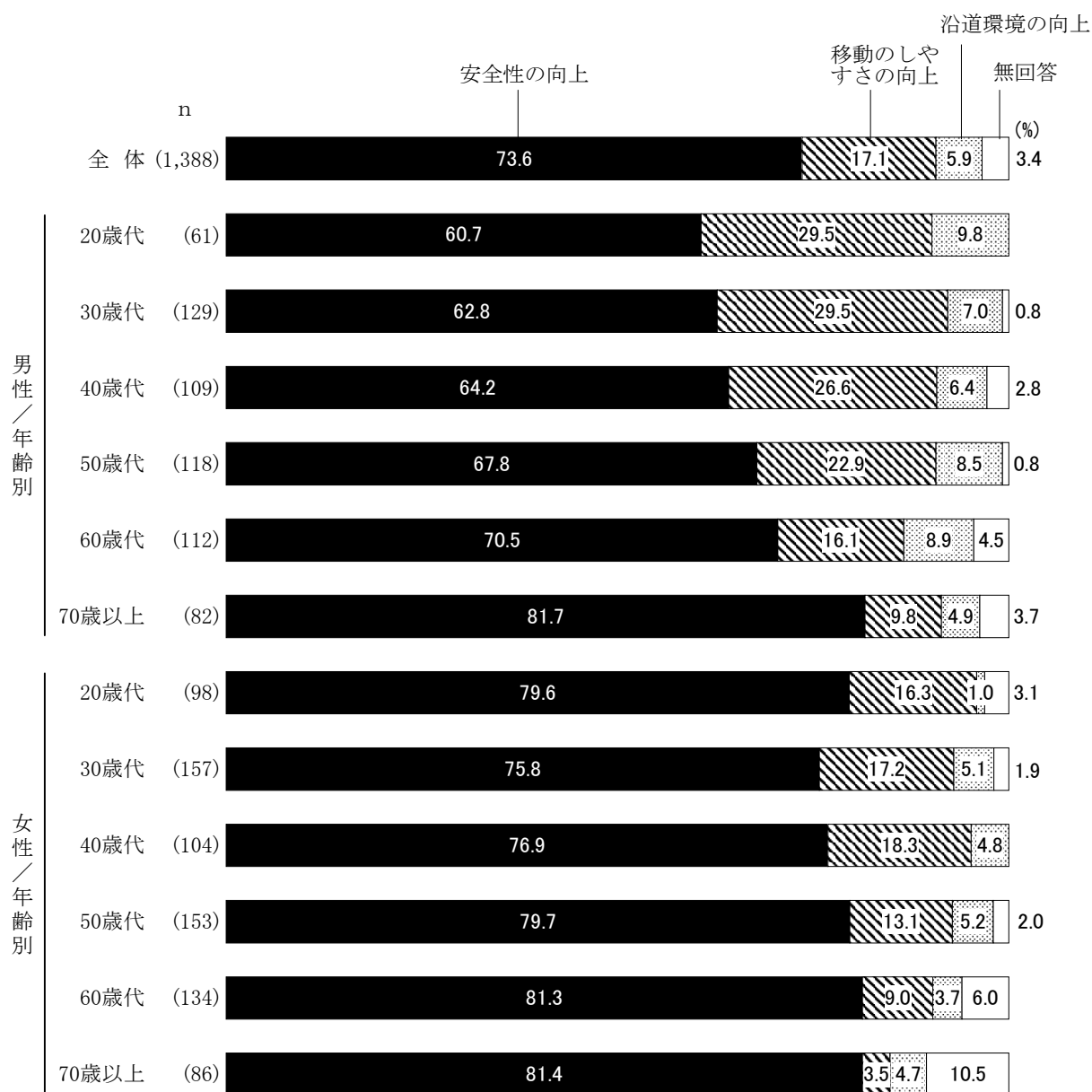
○自動車等で移動する際に、渋滞が存在せず、所要時間が読めるなどの移動のしやすさを向上させる。

※3 沿道環境の向上

○街路樹などの緑化を推進する。
○騒音・振動・排ガスへの対策を行う。
○歩道のカラー舗装化、ガードレールの美観化などの景観の向上を図る。

「道路の機能（役割）の向上」について重要度が高いものとしては、1位は「安全性の向上」（73.6%）、「移動のしやすさの向上」（17.1%）、「沿道環境の向上」（5.9%）の順に多くなっている。（図表4-4）

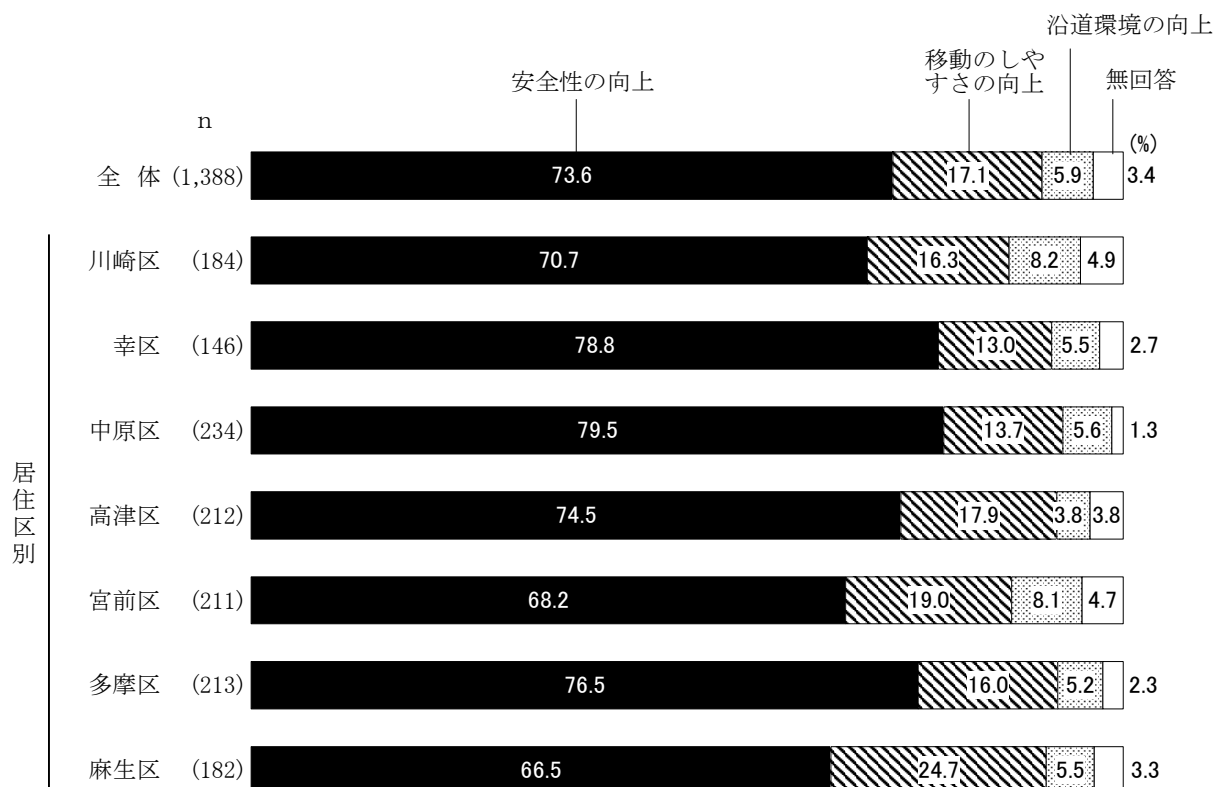
図表4-5 道路の機能(役割)の向上 1位(性/年齢別)



「道路の機能(役割)の向上」の1位について、性/年齢別、居住区別および「道路利用時の交通手段(1位)」別に分析した。

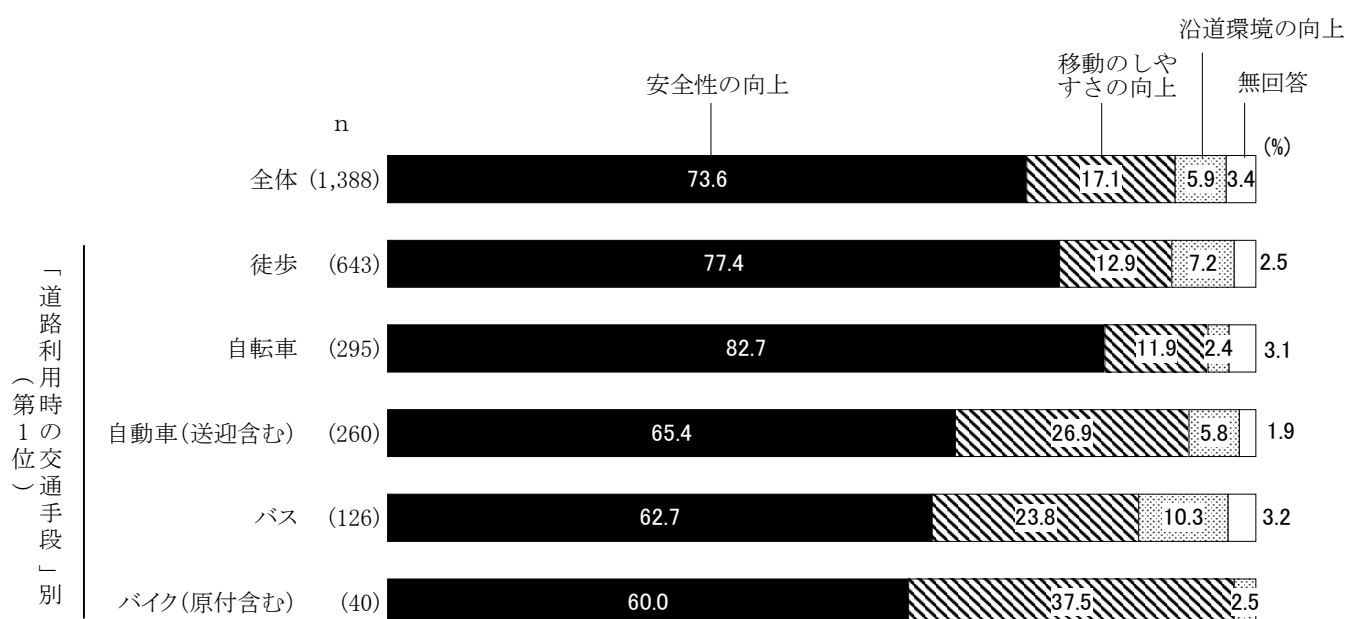
性/年齢別では、「安全性の向上」がいずれの年齢でも多くなっており、男性は70歳以上、女性は60歳以上で8割台と特に多くなっている。「移動のしやすさの向上」は男性で割合が多くなっており、20歳代から50歳代で2割台となっている。(図表4-5)

図表4-6 道路の機能(役割)の向上 1位(居住区別)



居住区別では、「安全性の向上」はいずれの区でも6割から7割台で多くっており、幸区、中原区で8割近くを占める。「移動のしやすさの向上」は麻生区で2割台半ば、宮前区で2割近くとなっている。(図表4-6)

図表4-7 道路の機能(役割)の向上 1位(「道路利用時の交通手段(1位)」別)



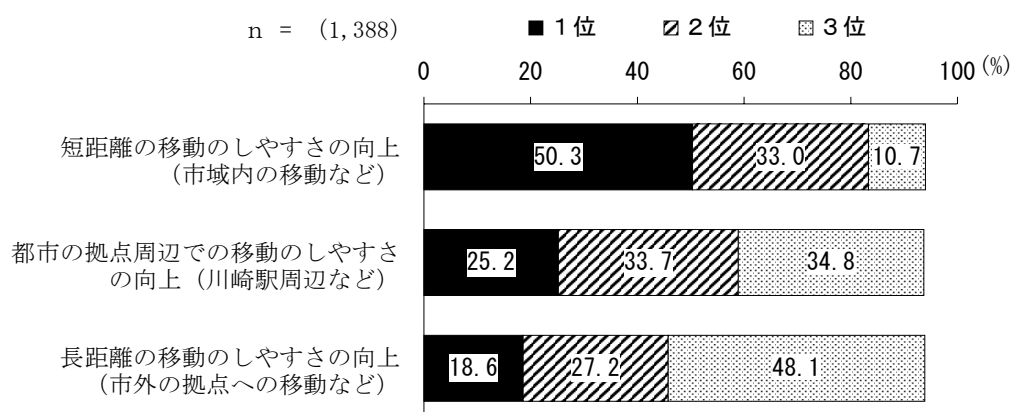
「道路利用時の交通手段(1位)」別では、「安全性の向上」は自転車が8割を超えている。「移動のしやすさの向上」はバイク(原付含む)が4割近くで多くになっている。(図表4-7)

4-3 「ある2地点間の移動のしやすさの向上」について

◎ 1位は「短距離の移動のしやすさの向上（市域内の移動など）」が50.3%

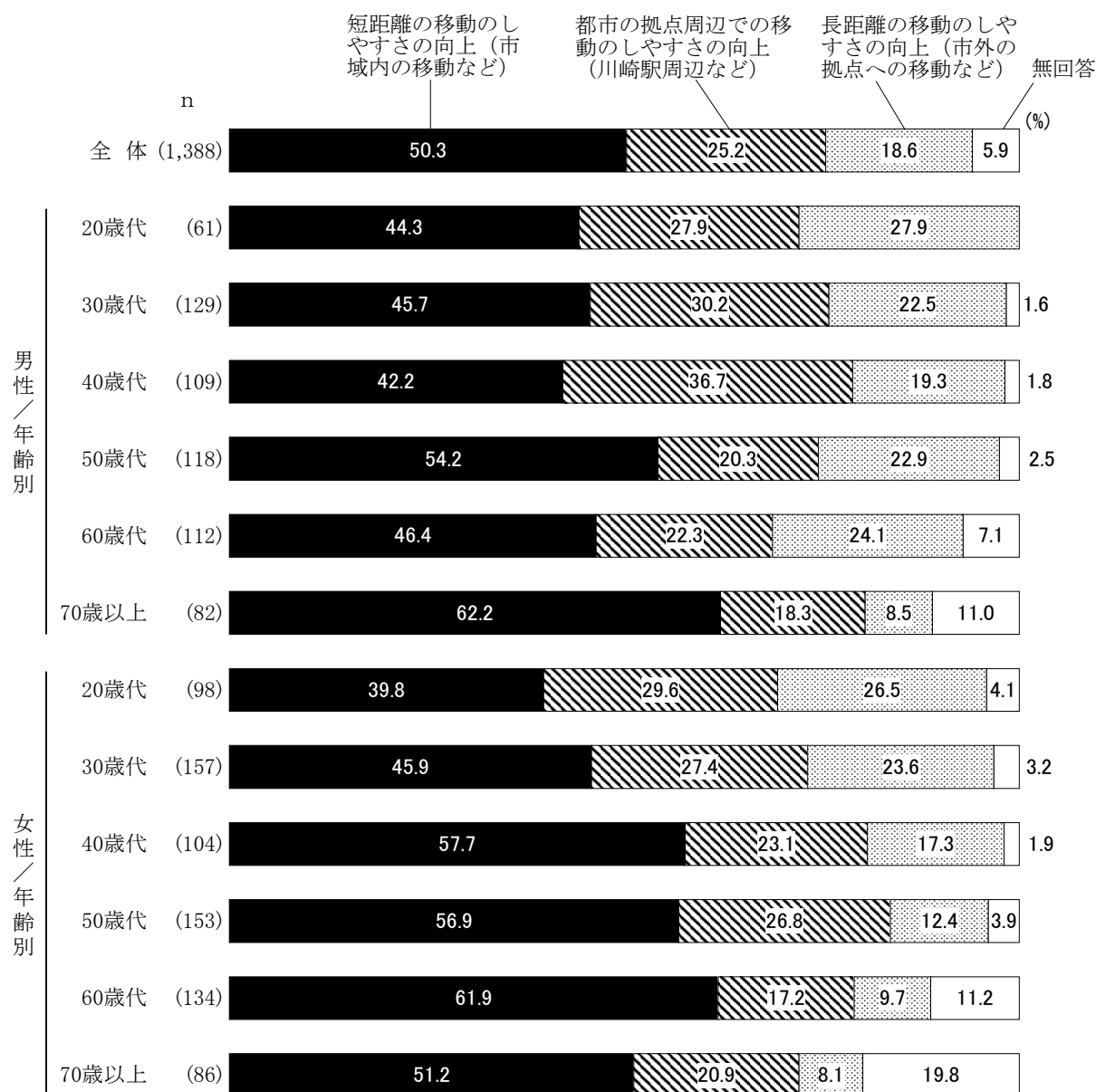
問24 道路利用時のある2地点間の移動のしやすさの向上についてうかがいます。各項目はあなたにとってどのくらい重要だと思いますか。重要度の高いと思うものから順位を付けてください。

図表4-8 「ある2地点間の移動のしやすさの向上」について



「ある2地点間の移動のしやすさの向上」として重要度が高いものとしては、1位は「短距離の移動のしやすさの向上（市域内の移動など）」（50.3%）、「都市の拠点周辺での移動のしやすさの向上（川崎駅周辺など）」（25.2%）、「長距離の移動のしやすさの向上（市外の拠点への移動など）」（18.6%）の順に多くなっている。（図表4-8）

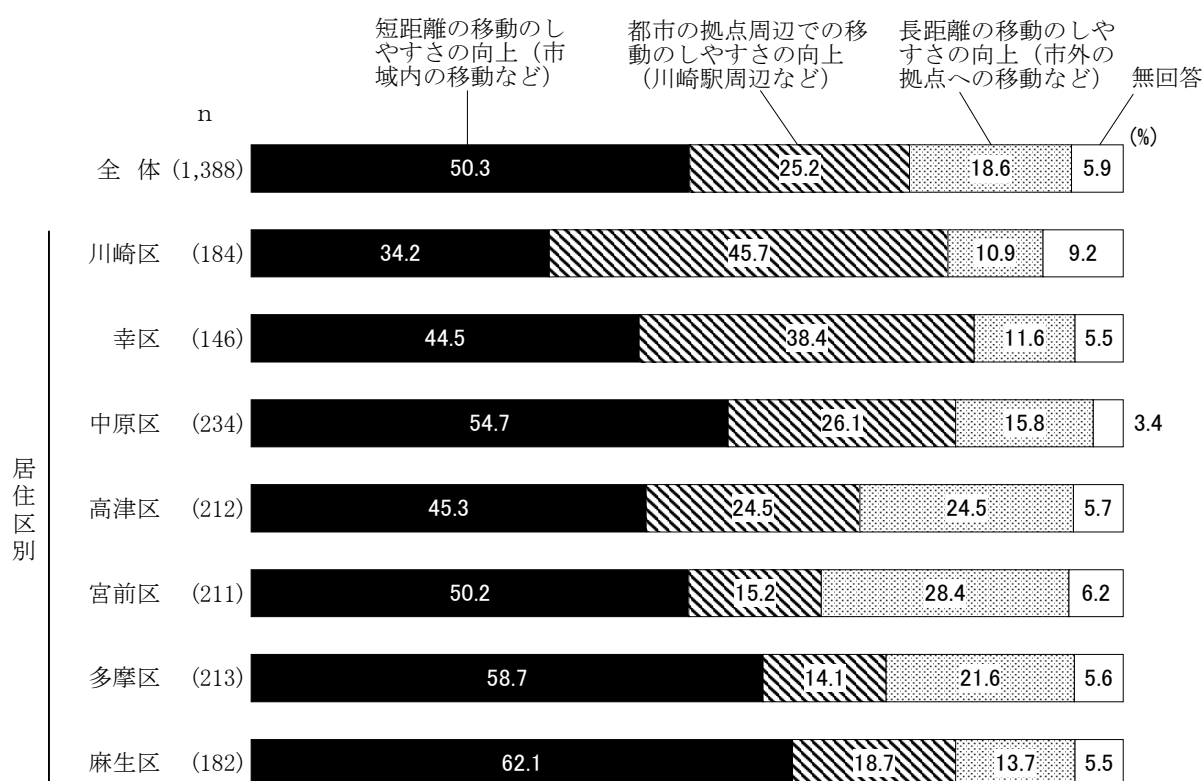
図表4-9 ある2地点間の移動のしやすさの向上 1位(性/年齢別)



「ある2地点間の移動のしやすさの向上」の1位について、性/年齢別、居住区別および「道路利用時の交通手段(1位)」別に分析した。

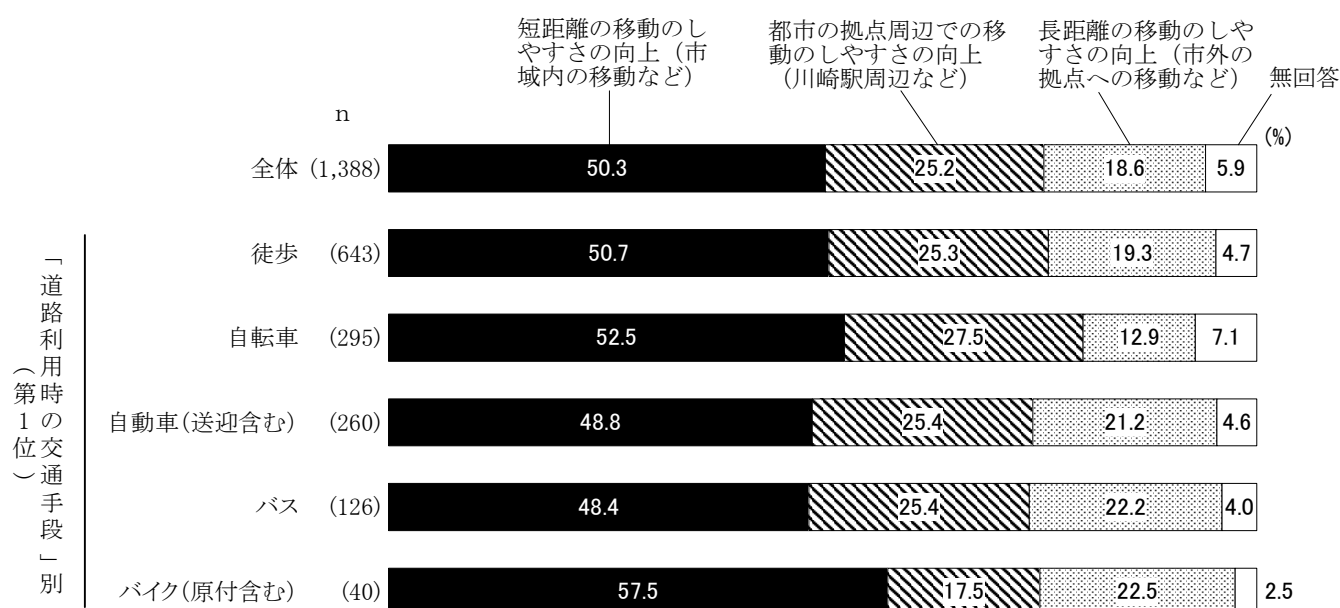
性/年齢別では、「短距離の移動のしやすさの向上(市域内の移動など)」は男性の70歳以上、女性の60歳代で6割台と多くなっている。「都市の拠点周辺での移動のしやすさの向上(川崎駅周辺など)」は男性の30歳代、40歳代で3割台、女性の20歳代で3割近くと多くなっている。「長距離の移動のしやすさの向上(市外の拠点への移動など)」は男女の20歳代で比較的多くなっている。(図表4-9)

図表4-10 ある2地点間の移動のしやすさの向上 1位(居住区別)



居住区別では、「短距離の移動のしやすさの向上(市域内の移動など)」は麻生区で6割を超えて多くなっている。逆に川崎区では3割台半ばで他の区より少ないが、「都市の拠点周辺での移動のしやすさの向上(川崎駅周辺など)」が4割台半ばと特に多くなっている。「長距離の移動のしやすさの向上(市外の拠点への移動など)」では高津区、宮前区、多摩区で2割台となっている。(図表4-10)

図表4-11 ある2地点間の移動のしやすさの向上 1位(「道路利用時の交通手段(1位)」別)



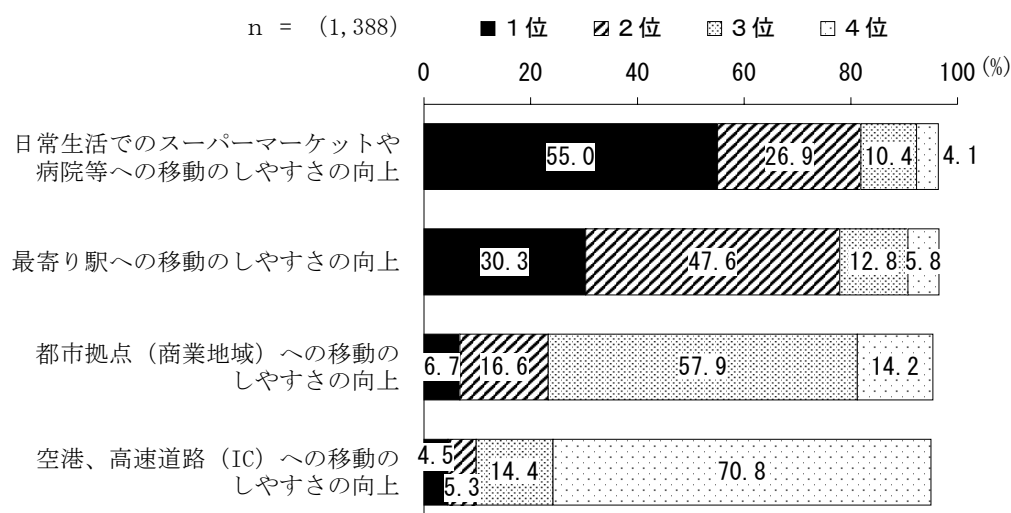
「道路利用時の交通手段(1位)」別では、「短距離の移動のしやすさの向上(市域内の移動など)」はいずれの交通手段でも4割から5割台と多くあげられている。(図表4-11)

4-4 「ある地点への移動のしやすさの向上」について

◎ 1位は「日常生活でのスーパーマーケットや病院等への移動のしやすさの向上」が55.0%

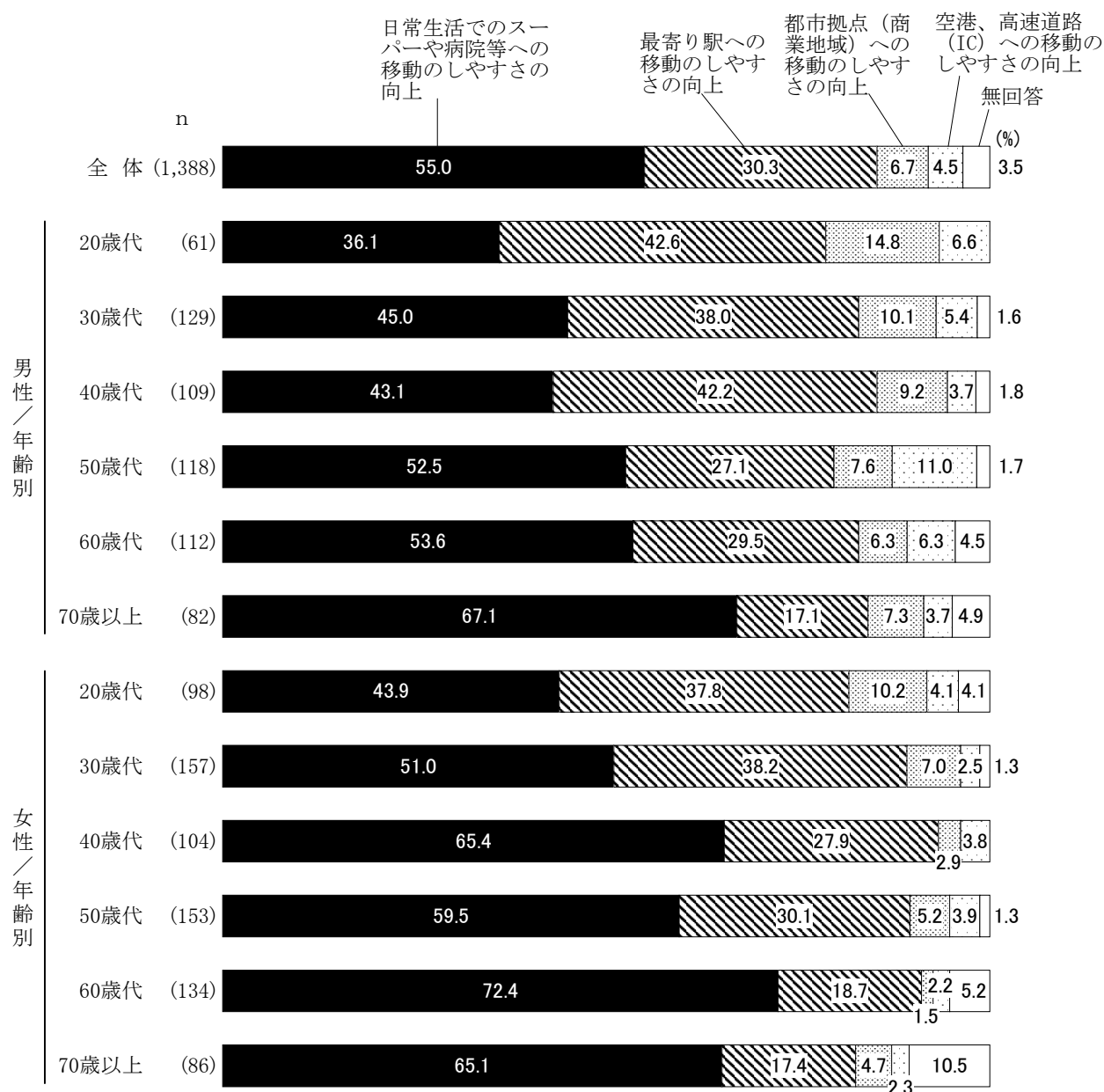
問25 道路利用時のある地点への移動のしやすさの向上についてうかがいます。各項目はあなたにとってどのくらい重要だと思いますか。重要度の高いと思うものから順位を付けてください。

図表4-12 「ある地点への移動のしやすさの向上」について



「ある地点への移動のしやすさの向上」として重要度が高いものとしては、1位は「日常生活でのスーパーマーケットや病院等への移動のしやすさの向上」（55.0%）、「最寄り駅への移動のしやすさの向上」（30.3%）の順に多くなっている。（図表4-12）

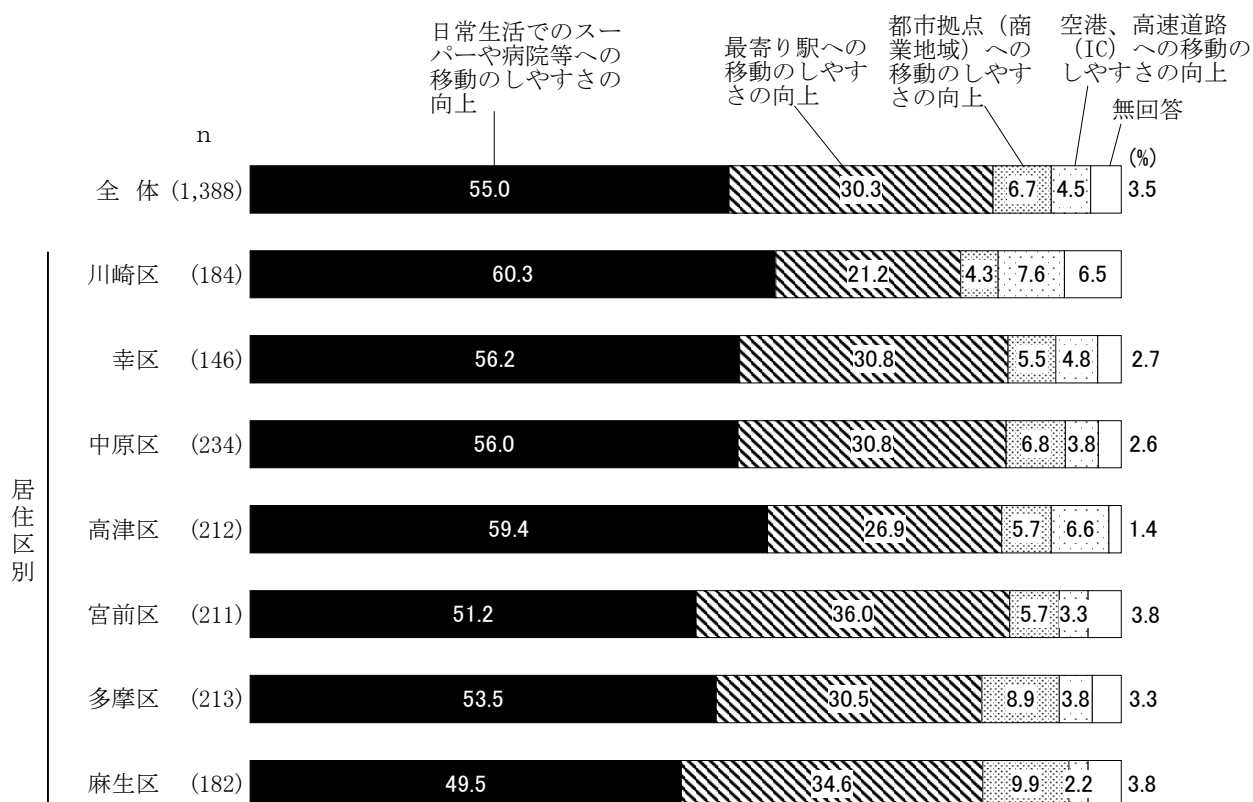
図表4-13 ある地点への移動のしやすさの向上 1位(性/年齢別)



「ある地点への移動のしやすさの向上」の1位について、性/年齢別、居住区別および「道路利用時の交通手段(1位)」別に分析した。

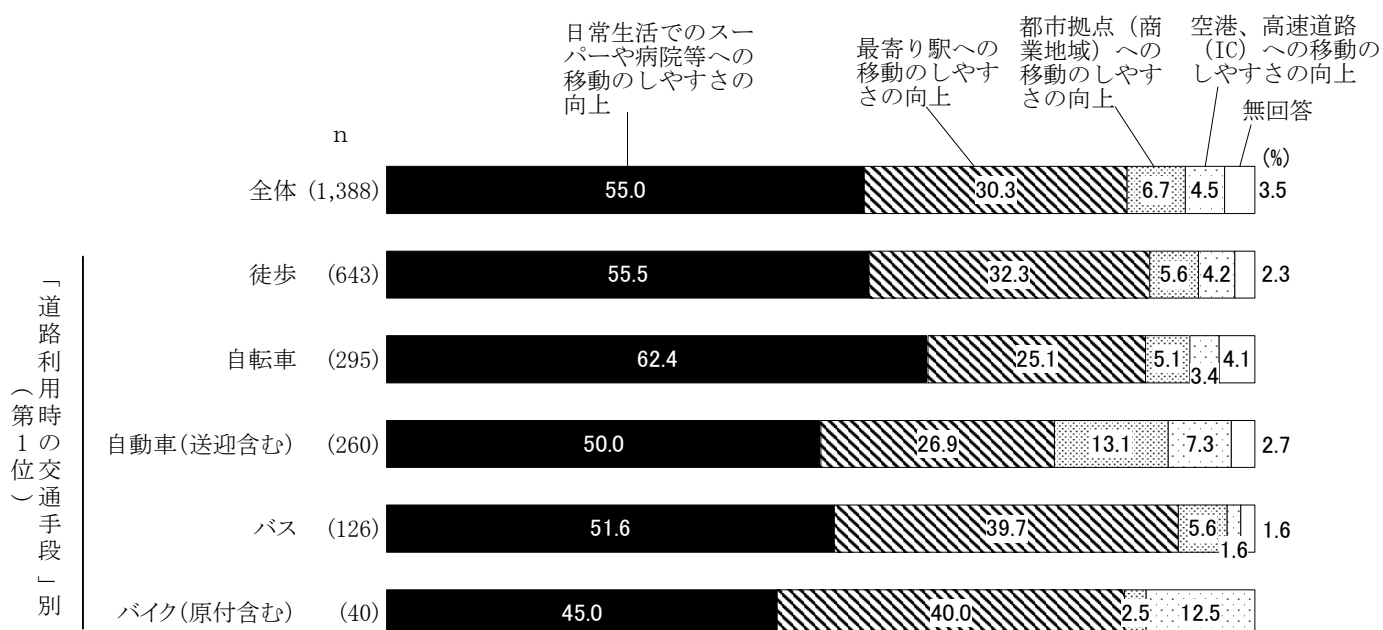
性/年齢別では、「日常生活でのスーパーマーケットや病院等への移動のしやすさの向上」は女性の60歳代で7割を超え、男性の70歳以上、女性の40歳代と70歳以上で6割台と多くっており、男女とも20歳代では他の年齢より少なくなっている。「最寄り駅への移動のしやすさの向上」は、男性の20歳代、40歳代で4割台、女性の20歳代と30歳代で3割台と多くになっている。(図表4-13)

図表4-14 ある地点への移動のしやすさの向上 1位（居住区別）



居住区別では、「日常生活でのスーパーマーケットや病院等への移動のしやすさの向上」は川崎区、高津区で6割前後で多くなっている。（図表4-14）

図表4-15 ある地点への移動のしやすさの向上 1位（「道路利用時の交通手段（1位）」別）



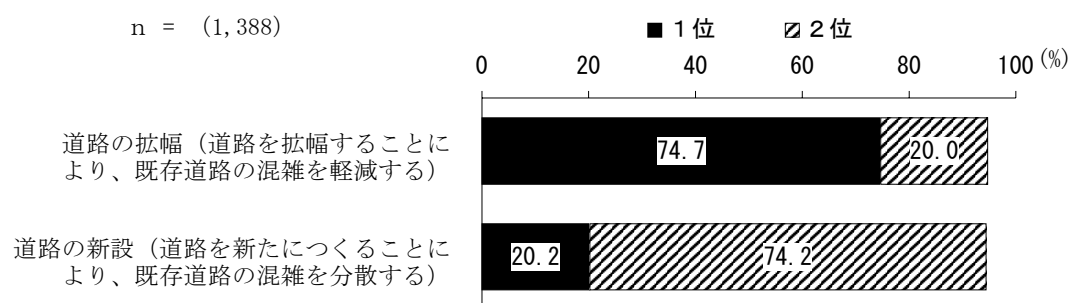
「道路利用時の交通手段（1位）」別では、「日常生活でのスーパーマーケットや病院等への移動のしやすさの向上」は自転車です6割を超え、「最寄り駅への移動のしやすさの向上」は、バス、バイク（原付含む）で4割前後と多くなっている。（図表4-15）

4－5 「道路整備の方針」について

◎ 1位は「道路の拡幅（道路を拡幅することにより、既存道路の混雑を軽減する）」が74.7%

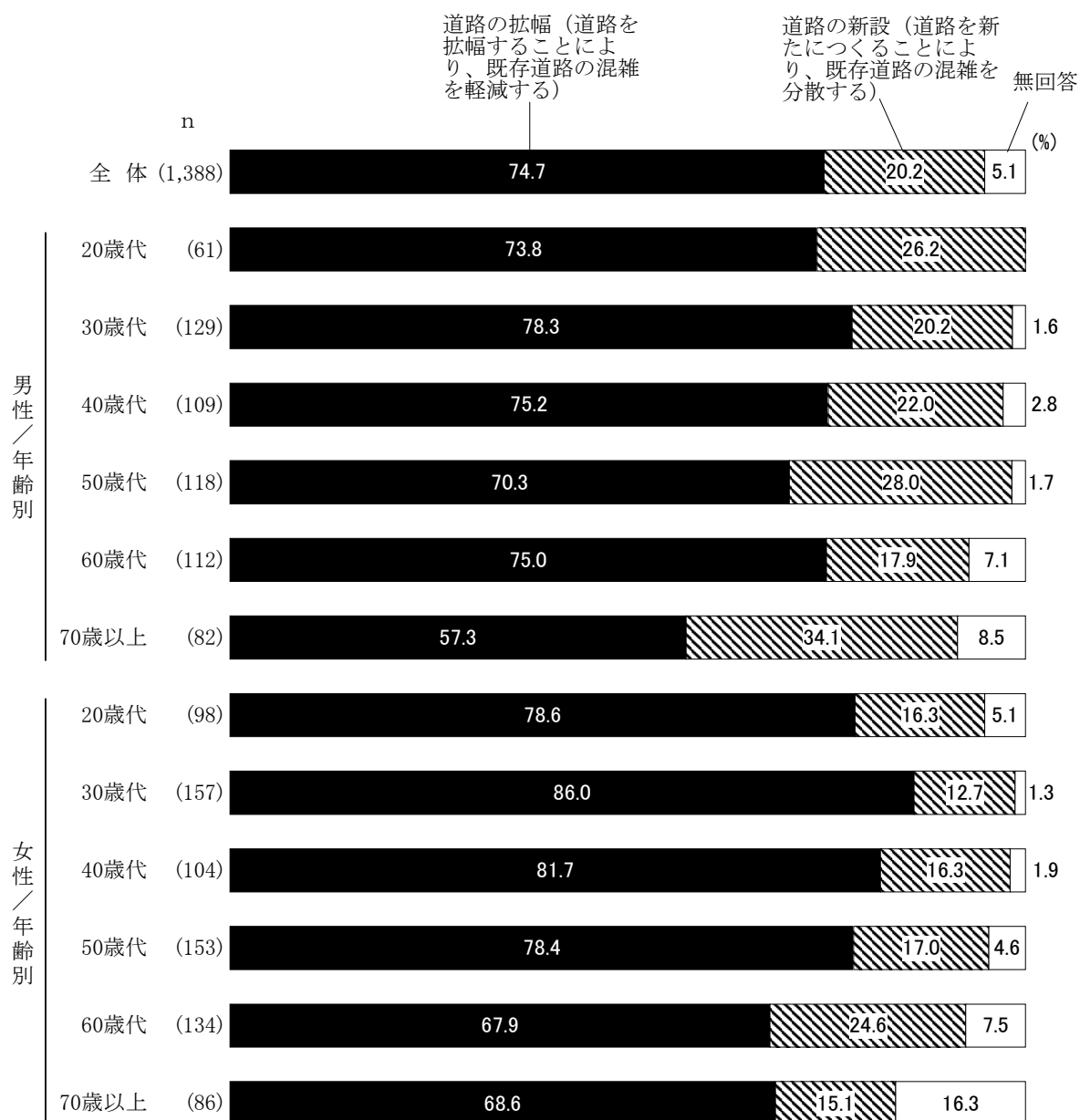
問 26 道路整備の方針についてうかがいます。各項目はあなたにとってどのくらい重要だと思いますか。重要度の高いと思うものから順位を付けてください。

図表 4－16 「道路整備の方針」について



「道路整備の方針」として重要度が高いものとしては、1位は「道路の拡幅（道路を拡幅することにより、既存道路の混雑を軽減する）」（74.7%）、「道路の新設（道路を新たにつくることにより、既存道路の混雑を分散する）」（20.2%）の順に多くなっている。（図表 4－16）

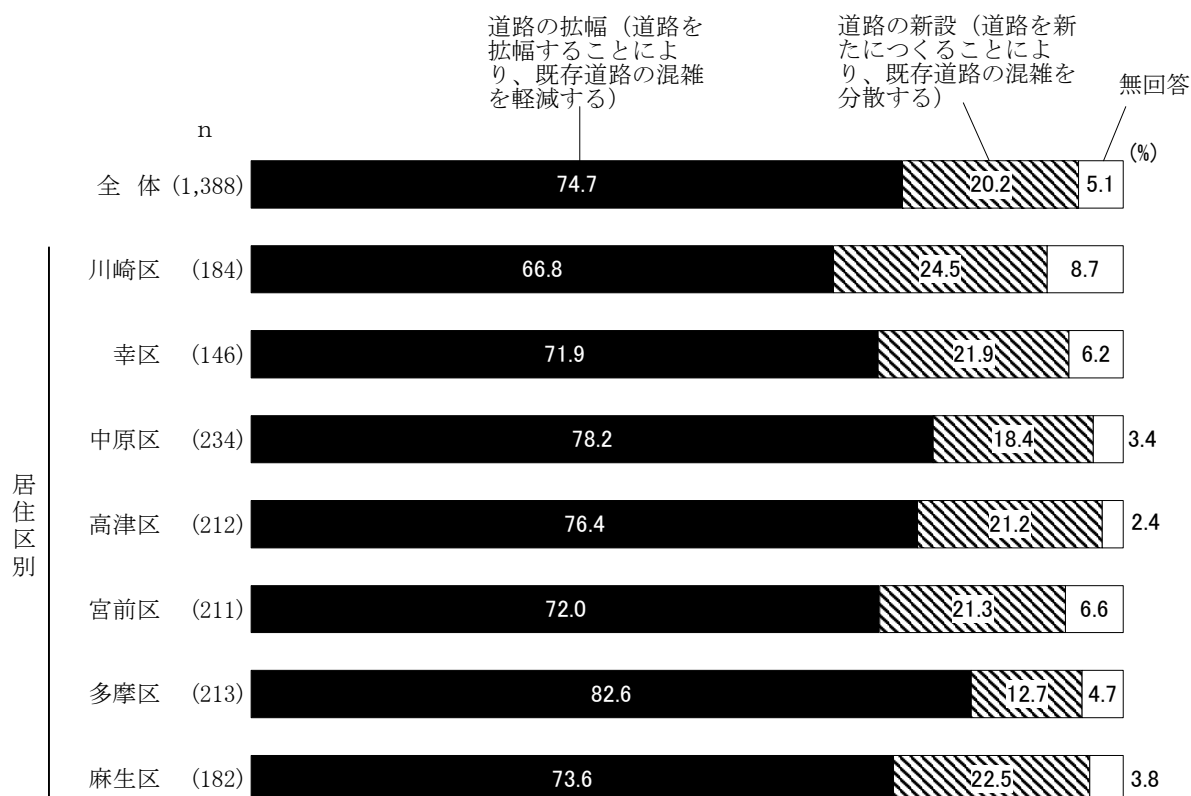
図表4-17 道路整備の方針 1位（性／年齢別）



「道路整備の方針」の1位について、性／年齢別、居住区別および「道路利用時の交通手段（1位）」別に分析した。

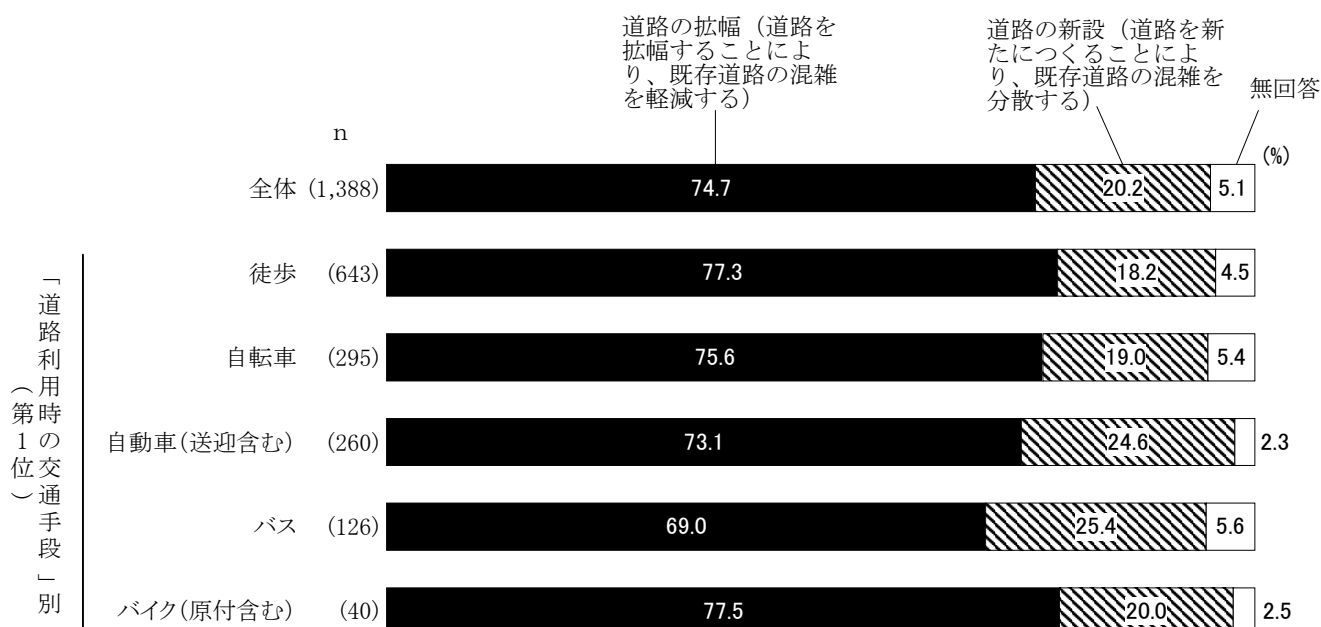
性／年齢別では、「道路の拡幅（道路を拡幅することにより、既存道路の混雑を軽減する）」は男性の70歳未満で7割台、女性の30歳代と40歳代で8割を超え、20歳代と50歳代でも7割台となっている。「道路の新設（道路を新たにすることにより、既存道路の混雑を分散する）」は男性の70歳以上で3割台半ばと他の年齢より多くなっている。（図表4-17）

図表4-18 道路整備の方針 1位（居住区別）



居住区別では、「道路の拡幅（道路を新たに作ることににより、既存道路の混雑を軽減する）」は多摩区で8割を超えて多く、「道路の新設（道路を新たに作ることににより、既存道路の混雑を分散する）」は川崎区、幸区、高津区、宮前区、麻生区で2割台となっている。（図表4-18）

図表4-19 道路整備の方針 1位（「道路利用時の交通手段（1位）」別）



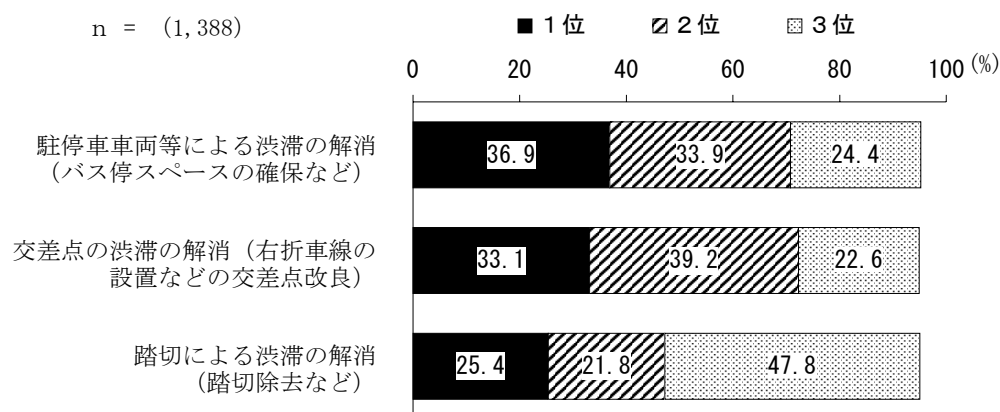
「道路利用時の交通手段（1位）」別では、「道路の拡幅（道路を新たに作ることににより、既存道路の混雑を軽減する）」では、いずれの交通手段でも多くなっており、バスが7割近く以外は7割台となっている。「道路の新設（道路を新たに作ることににより、既存道路の混雑を分散する）」はバス、自動車（送迎含む）が2割台半ばと多くなっている。（図表4-19）

4-6 「道路渋滞の解消方法」について

◎ 1位は「駐停車車両等による渋滞の解消」が36.9%

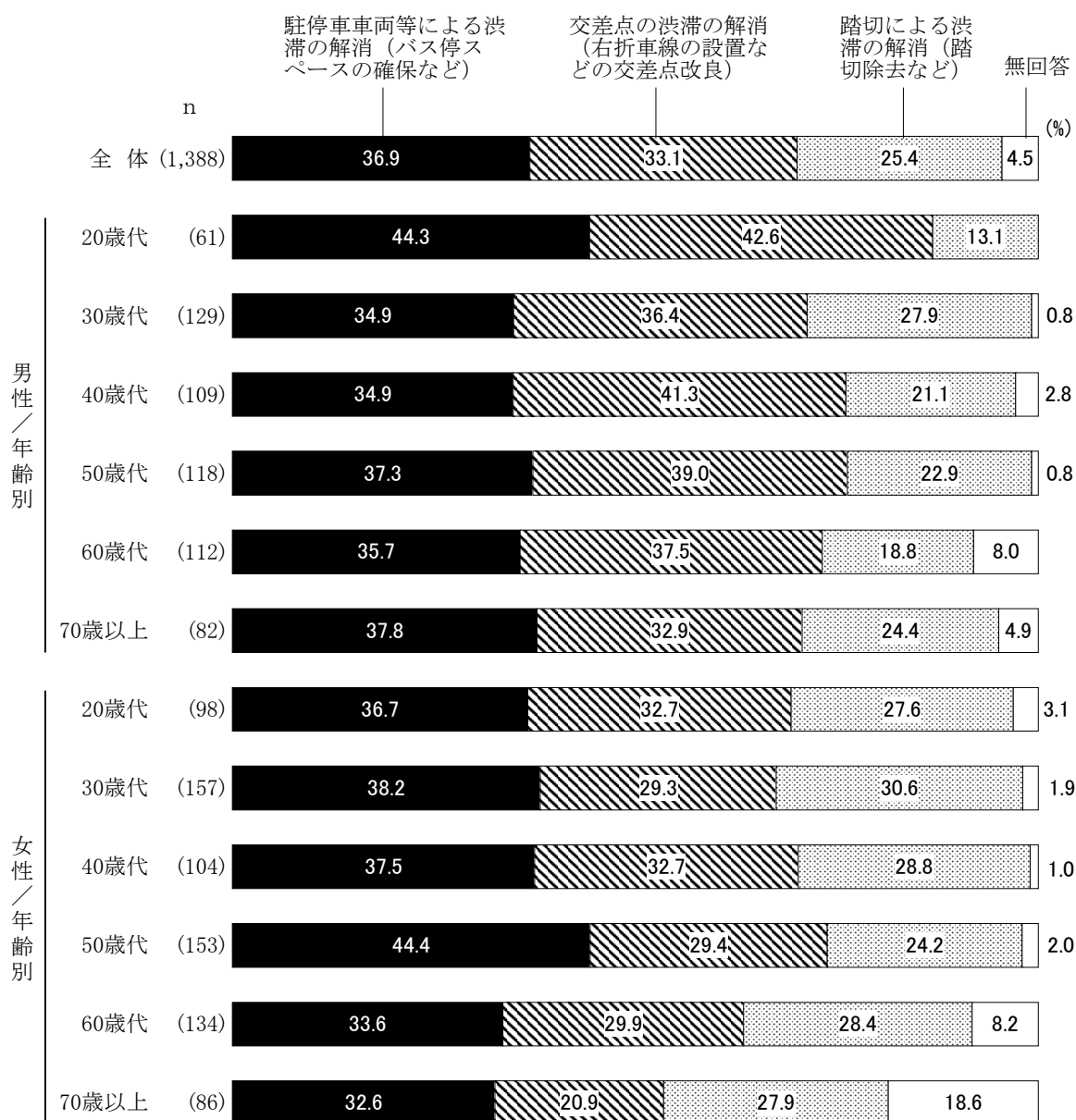
問27 道路渋滞の解消方法についてうかがいます。各項目はあなたにとってどのくらい重要だと思いますか。重要度の高いと思うものから順位を付けてください。

図表4-20 「道路渋滞の解消方法」について



「道路渋滞の解消方法」のために重要度が高いものとしては、1位は「駐停車車両等による渋滞の解消 (バス停スペースの確保など)」(36.9%)、「交差点の渋滞の解消 (右折車線の設置などの交差点改良)」(33.1%)、「踏切による渋滞の解消 (踏切除去など)」(25.4%)の順に多くなっている。(図表4-20)

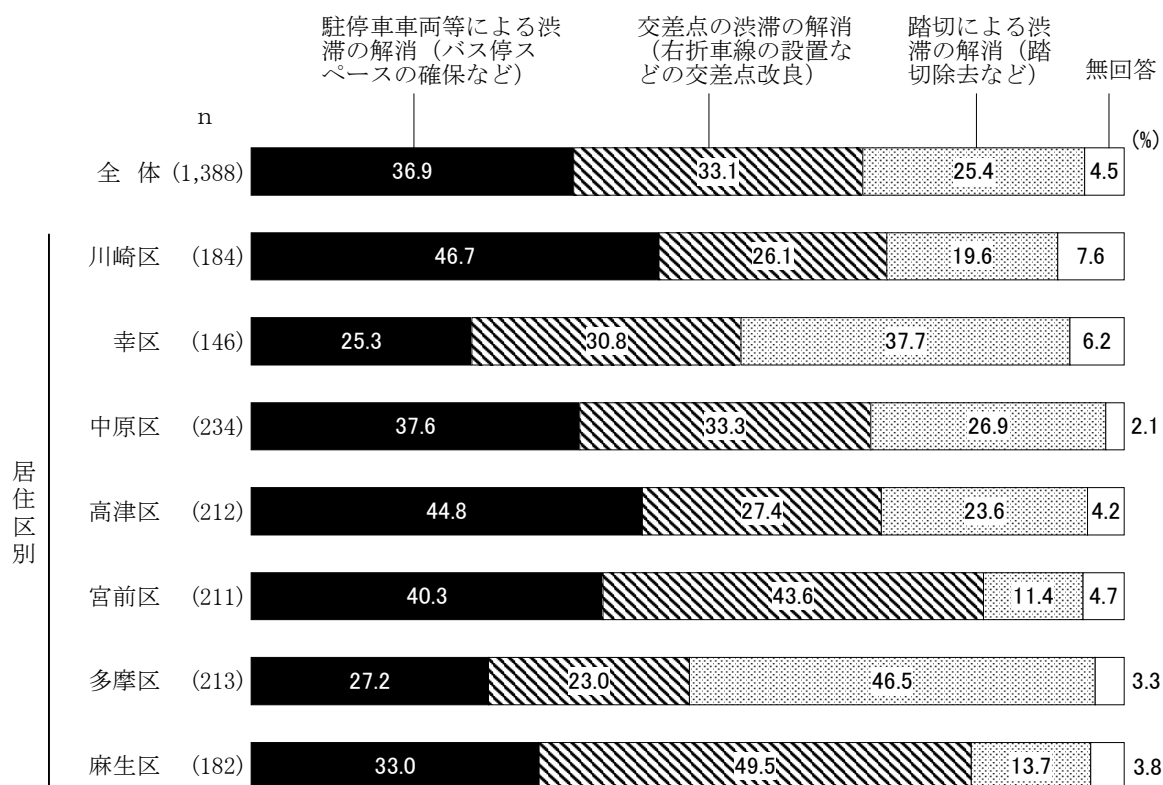
図表 4-21 道路渋滞の解消方法 1位 (性/年齢別)



「道路渋滞の解消方法」の1位について、性/年齢別、居住区別および「道路利用時の交通手段(1位)」別に分析した。

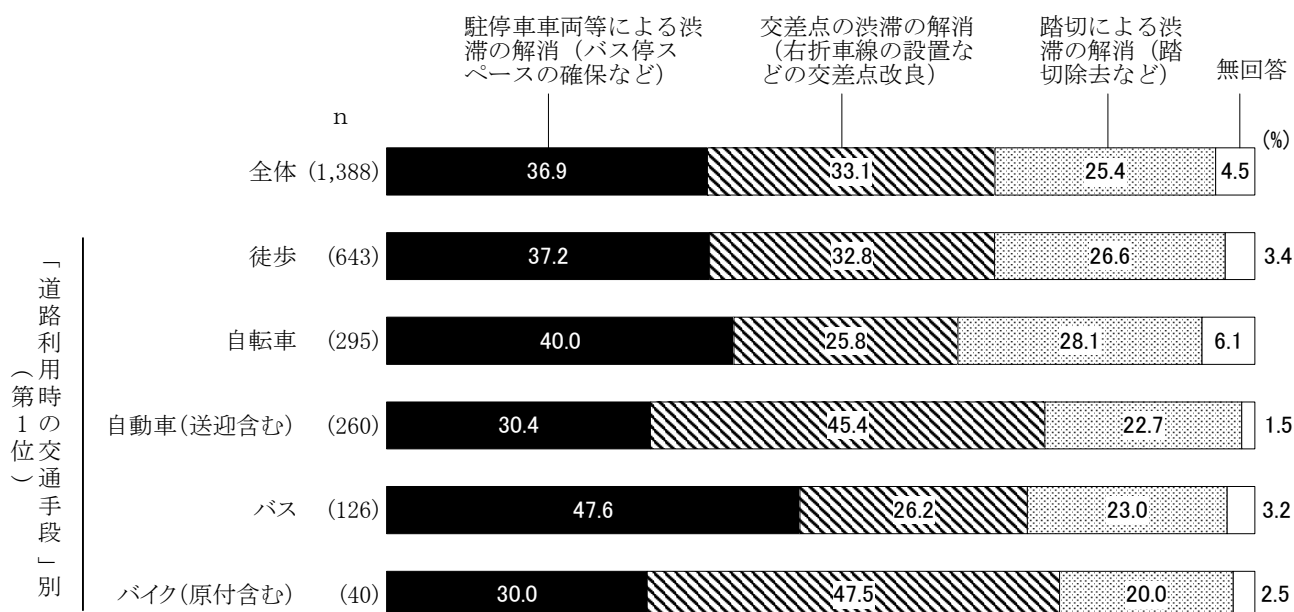
性/年齢別では、「駐停車車両等による渋滞の解消(バス停スペースの確保など)」は男性の20歳代、女性の50歳代で4割台半ばと多くなっている。「交差点の渋滞の解消(右折車線の設置などの交差点改良)」は男性の20歳代と40歳代で4割台と多くなっている。(図表4-21)

図表4-22 道路渋滞の解消方法 1位（居住区別）



居住区別では、「駐停車車両等による渋滞の解消（バス停スペースの確保など）」は川崎区、高津区、宮前区で4割台、「交差点の渋滞の解消（右折車線の設置などの交差点改良）」は宮前区と麻生区で4割台、「踏切による渋滞の解消（踏切除去など）」は多摩区で4割台半ば、幸区で4割近くと多くなっている。（図表4-22）

図表4-23 道路渋滞の解消方法 1位（「道路利用時の交通手段（1位）」別）



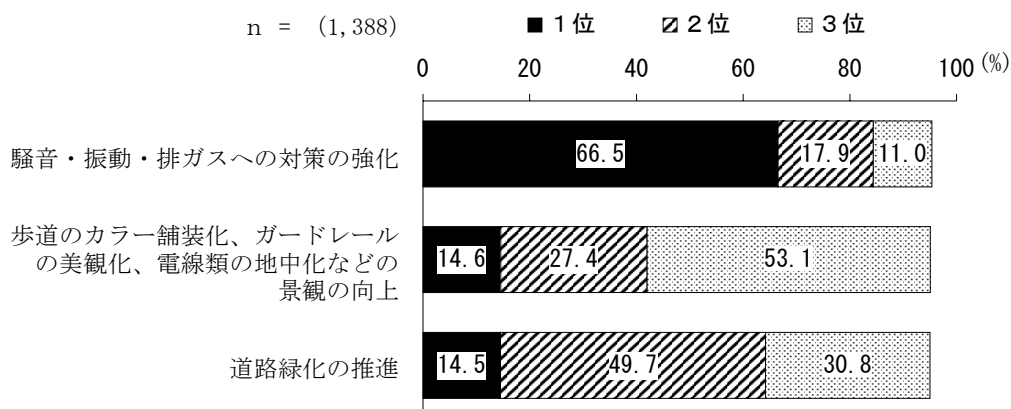
「道路利用時の交通手段（1位）」別では、「駐停車車両等による渋滞の解消（バス停スペースの確保など）」は自転車、バスで4割台、「交差点の渋滞の解消（右折車線の設置などの交差点改良）」は自動車（送迎含む）、バイク（原付含む）で4割台半ばと多くなっている。（図表4-23）

4-7 「沿道環境の向上」について

◎ 1位は「騒音・振動・排ガスへの対策の強化」が66.5%

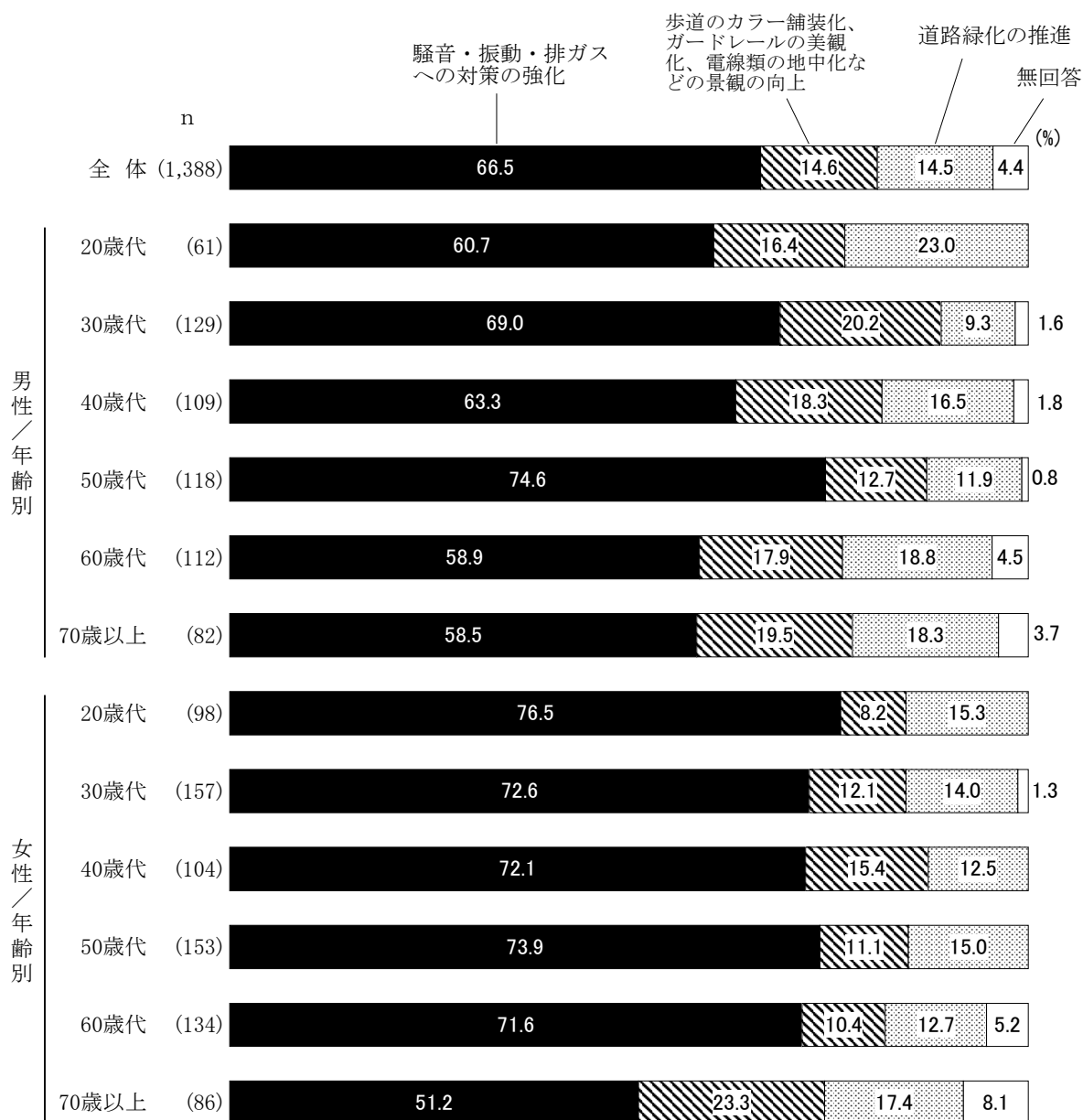
問28 沿道環境の向上についてうかがいます。各項目はあなたにとってどのくらい重要だと思いますか。重要度の高いと思うものから順位を付けてください。

図表4-24 「沿道環境の向上」について



「沿道環境の向上」のために重要度が高いものとしては、1位は「騒音・振動・排ガスへの対策の強化」(66.5%)、「歩道のカラー舗装化、ガードレールの美観化、電線類の地中化などの景観の向上」(14.6%)、「道路緑化の推進」(14.5%)の順に多くなっている。(図表4-24)

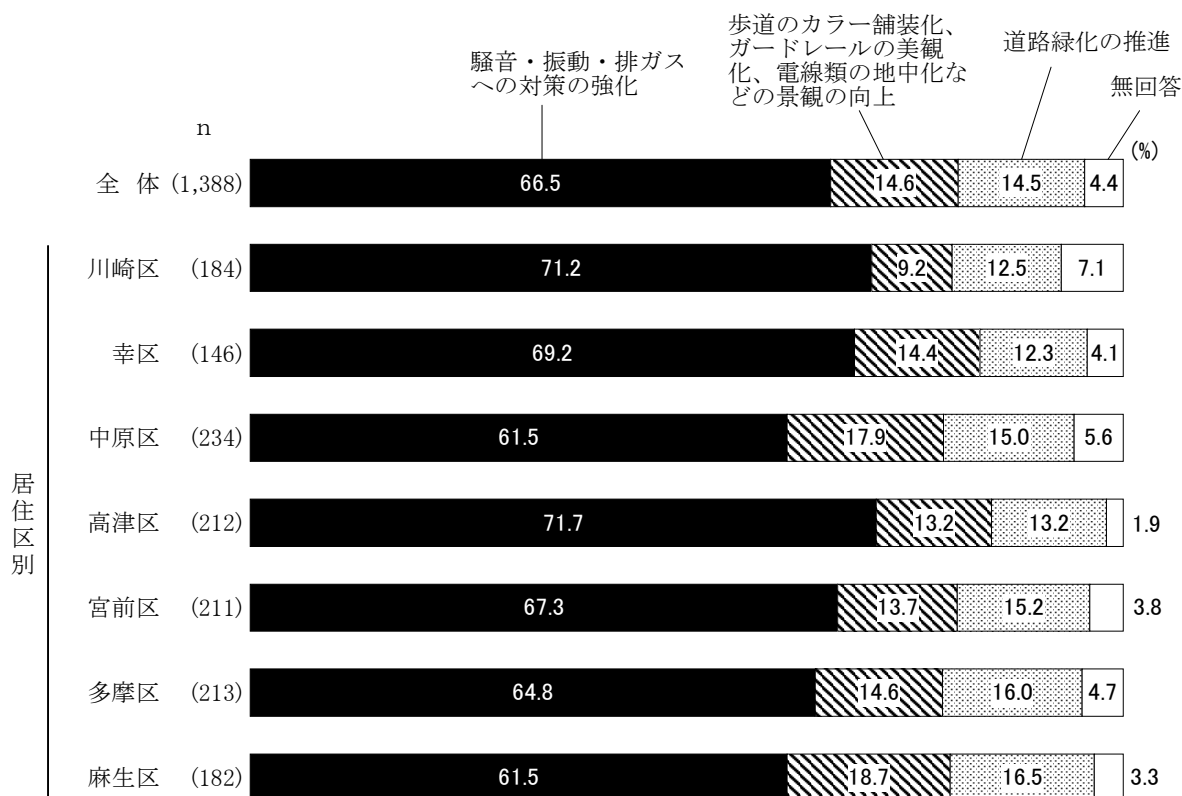
図表4-25 沿道環境の向上 1位（性／年齢別）



「沿道環境の向上」の1位について、性／年齢別、居住区別および「道路利用時の交通手段（1位）」別に分析した。

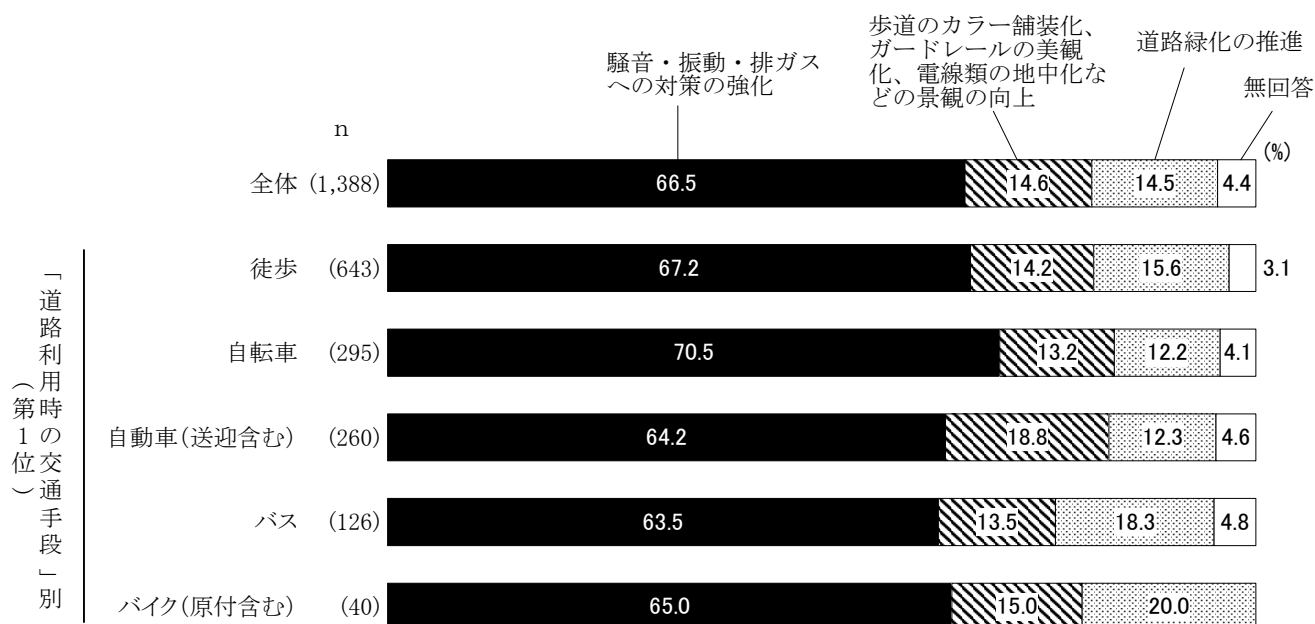
性／年齢別では、「騒音・振動・排ガスへの対策の強化」は全体的に女性の割合が多くなっており、70歳未満で7割を超えている。男性でも50歳代で7割台半ば、30歳代で7割近くとなっている。「歩道のカラー舗装化、ガードレールの美観化、電線類の地中化などの景観の向上」は男性の30歳代、女性の70歳代で2割台、「道路緑化の推進」は男性の20歳代で2割台と他の年齢より多くなっている。（図表4-25）

図表4-26 沿道環境の向上 1位（居住区別）



居住区別では、「騒音・振動・排ガスへの対策の強化」は川崎区、高津区、幸区で7割前後と多くなっている。(図表4-26)

図表4-27 沿道環境の向上 1位（「道路利用時の交通手段（1位）」別）



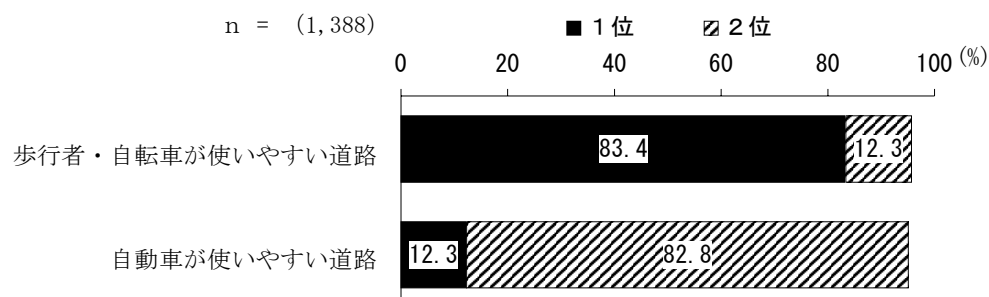
「道路利用時の交通手段（1位）」別では、「騒音・振動・排ガスへの対策の強化」は自転車でも7割を占め、他の交通手段でも6割台となっている。「道路緑化の推進」はバス、バイク（原付含む）で2割前後となっている。(図表4-27)

4-8 「道路の使いやすさ」について

◎ 1位は「歩行者・自転車が使いやすい道路」が83.4%

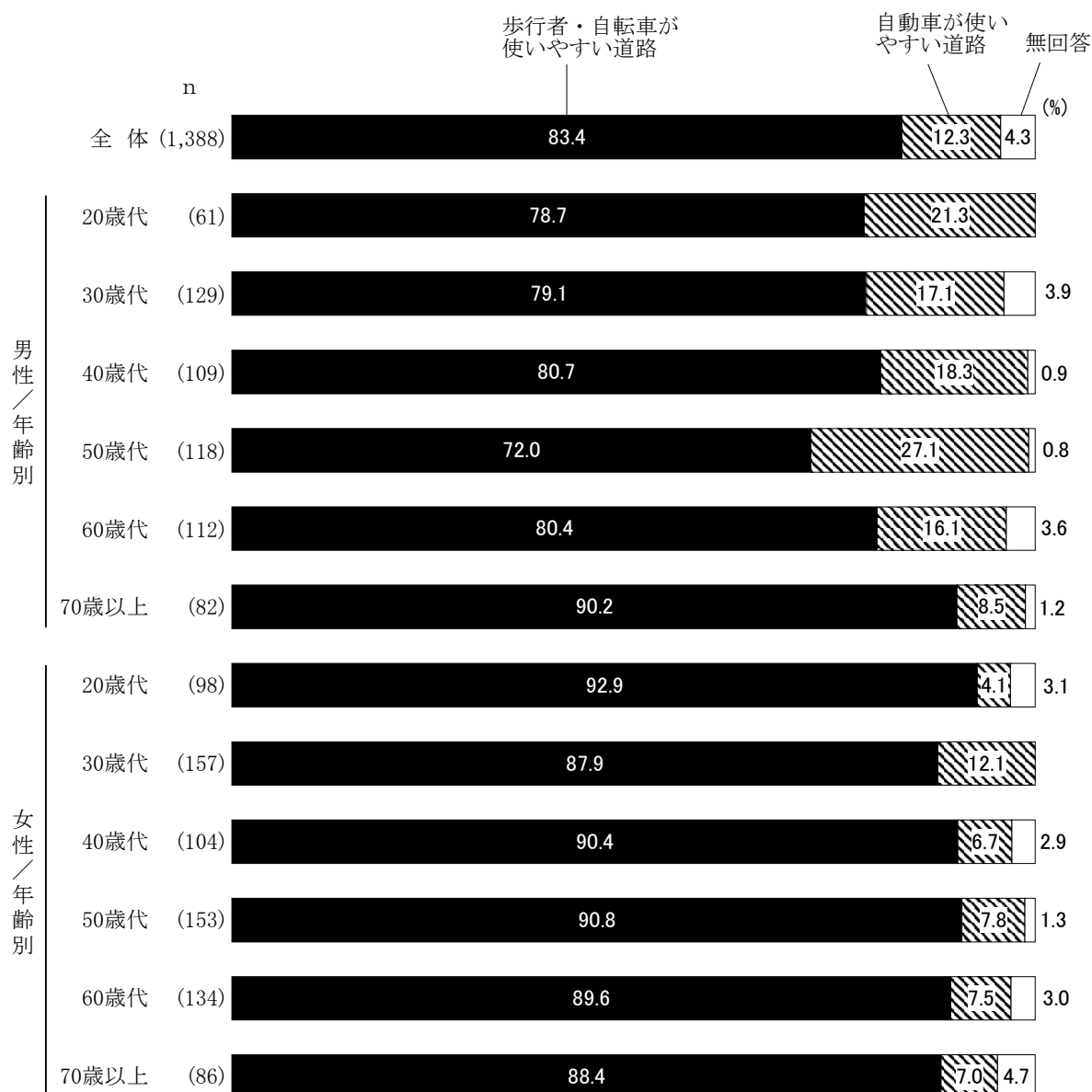
問29 道路の使いやすさについてうかがいます。各項目はあなたにとってどのくらい重要だと思いますか。重要度の高いと思うものから順位を付けてください。

図表4-28 「道路の使いやすさ」について



「道路の使いやすさ」について重要度が高いものとしては、1位は「歩行者・自転車が使いやすい道路」(83.4%)、2位は「自動車が使いやすい道路」(12.3%)の順に多くなっている。(図表4-28)

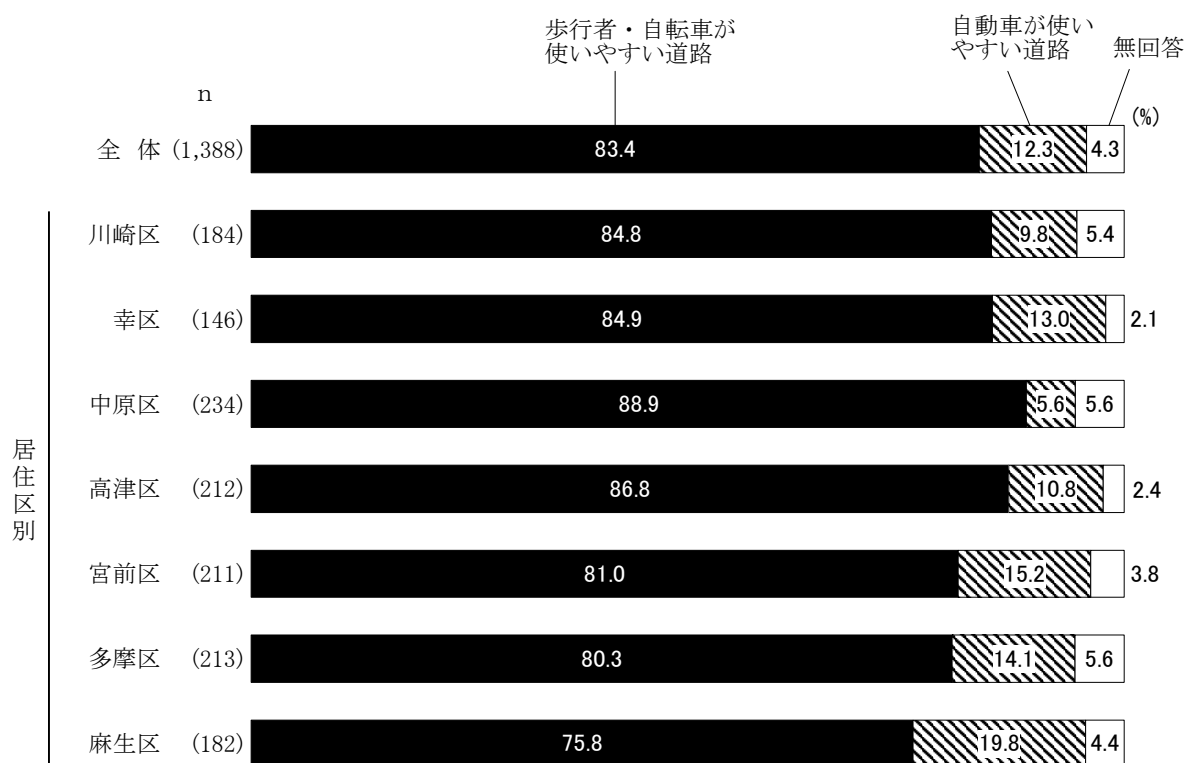
図表4-29 道路の使いやすさ 1位（性／年齢別）



「道路の使いやすさ」の1位について、性／年齢別、居住区別および「道路利用時の交通手段（1位）」別に分析した。

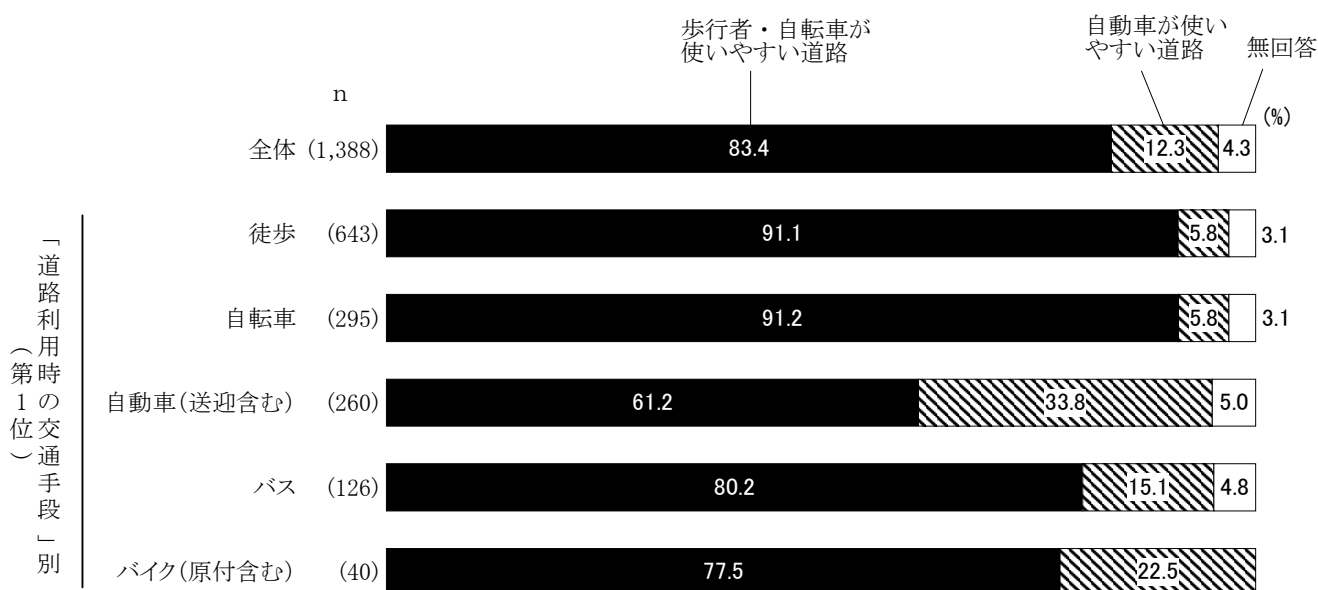
性／年齢別では、「歩行者・自転車が使いやすい道路」は全体的に女性の割合が多くなっており、8割から9割台となっている。男性でも30歳代、40歳代、60歳代で8割前後を占め、70歳以上で9割を占めている。「自動車が使いやすい道路」は男性の50歳代で2割台半ばと他の年齢より多くなっている。（図表4-29）

図表4-30 道路の使いやすさ 1位（居住区別）



居住区別では、「歩行者・自転車が使いやすい道路」はいずれの区でも多くあげられており、麻生区で7割台半ばの他は8割台となっている。「自動車が使いやすい道路」は麻生区で2割近くと多くなっている。(図表4-30)

図表4-31 道路の使いやすさ 1位（「道路利用時の交通手段（1位）」別）



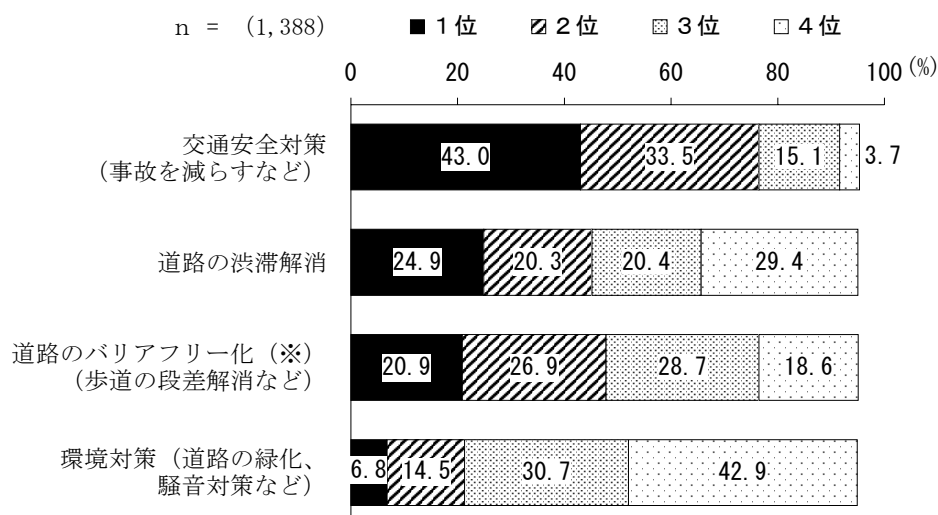
「道路利用時の交通手段（1位）」別では、「歩行者・自転車が使いやすい道路」は徒歩、自転車で9割を超え、「自動車が使いやすい道路」は自動車（送迎含む）で3割台、バイクで2割台となっている。(図表4-31)

4-9 「道路整備の手段・方法」について

◎ 1位は「交通安全対策（事故を減らすなど）」が43.0%

問30 道路整備の手段・方法についてうかがいます。各項目はあなたにとってどのくらい重要だと思いますか。重要度の高いと思うものから順位を付けてください。

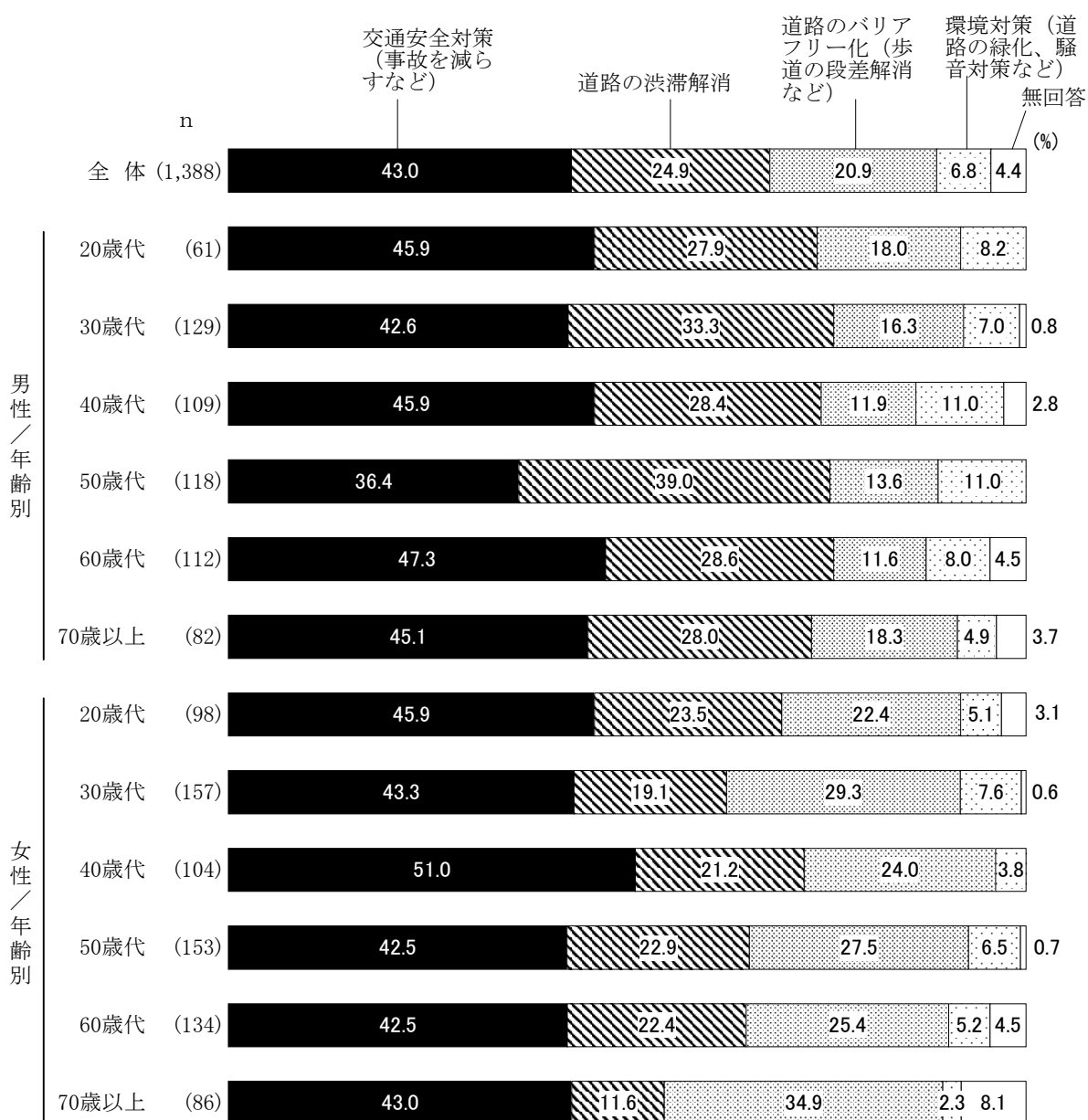
図表4-32 「道路整備の手段・方法」について



※ バリアフリー化：体の不自由な人でも支障なく活動できるような生活環境を作ること。

「道路整備の手段・方法」について重要度が高いものとしては、1位は「交通安全対策（事故を減らすなど）」（43.0%）、「道路の渋滞解消」（24.9%）、「道路のバリアフリー化（歩道の段差解消など）」（20.9%）の順に多くなっている。（図表4-32）

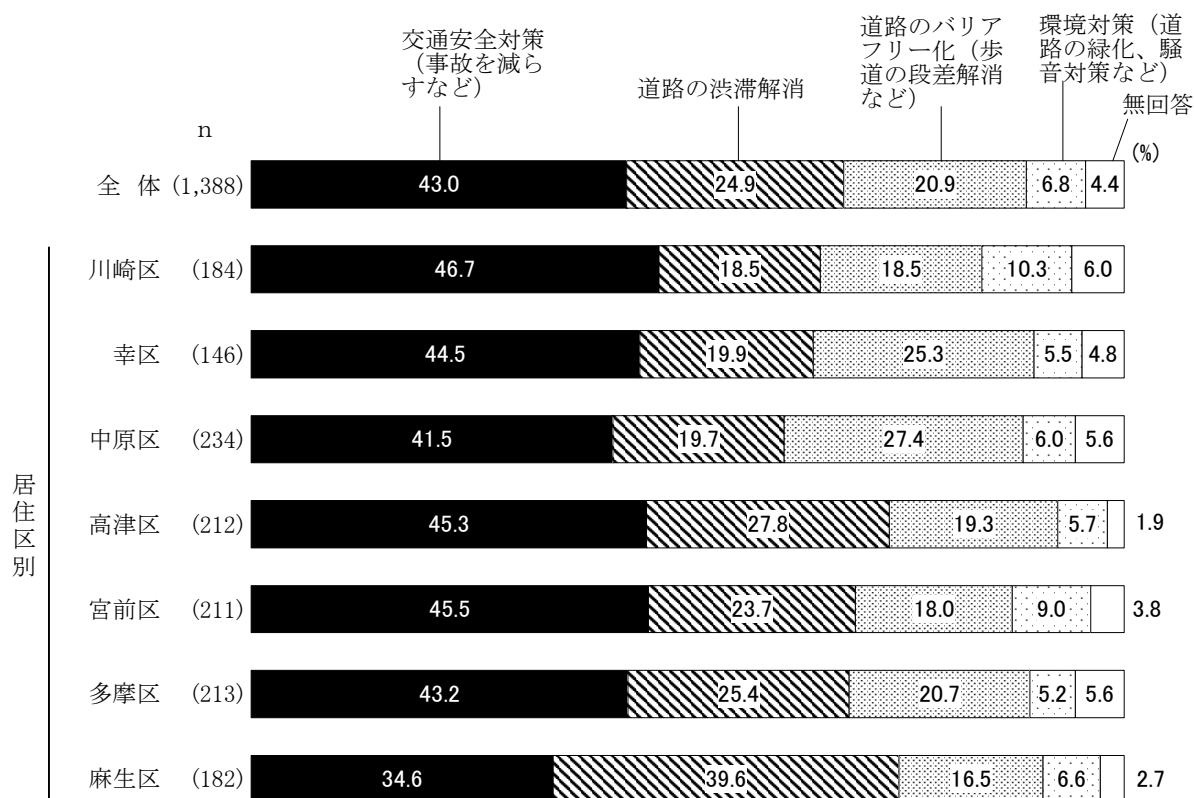
図表4-33 道路整備の手段・方法 1位（性／年齢別）



「道路整備の手段・方法」の1位について、性／年齢別、居住区別および「道路利用時の交通手段（1位）」別に分析した。

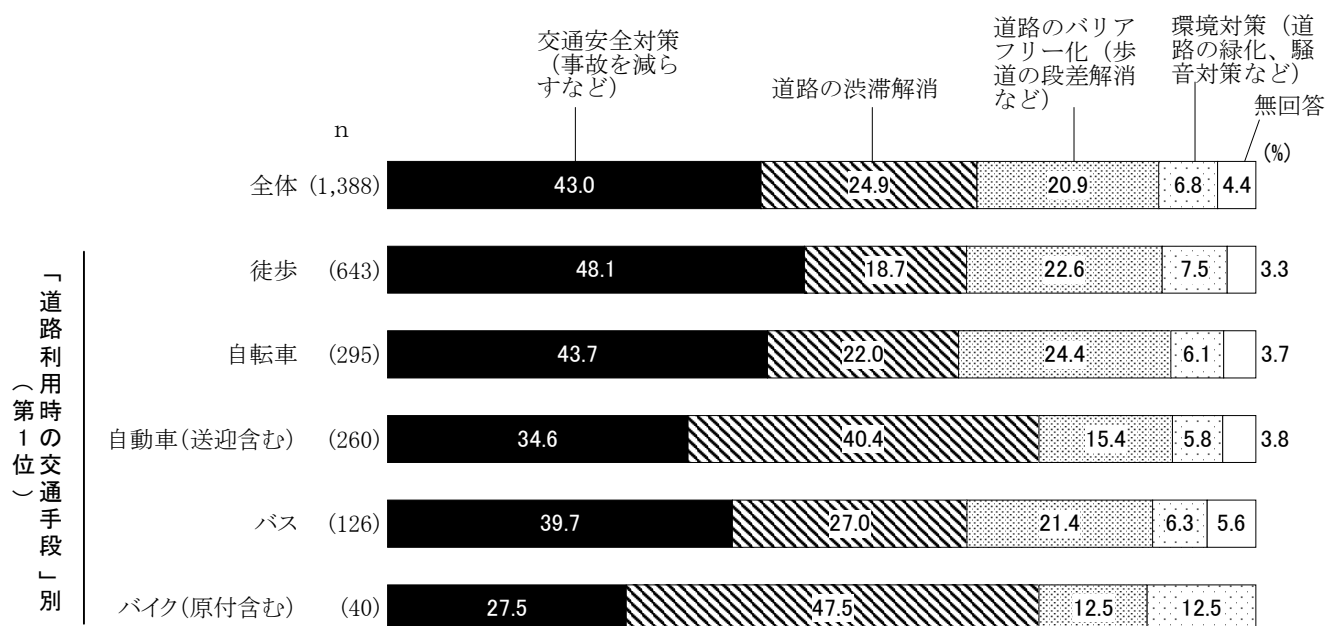
性／年齢別では、「交通安全対策（事故を減らすなど）」は女性の40歳代で半数を超えて多くなっている。「道路の渋滞解消」は男性の50歳代で4割近くとなっており、この年齢のみ「交通安全対策（事故を減らすなど）」を上回っている。「道路のバリアフリー化（歩道の段差解消など）」は女性の割合が多くなっており、いずれの年齢でも2割以上、70歳以上で3割台となっている。（図表4-33）

図表4-34 道路整備の手段・方法 1位(居住区別)



居住区別では、「交通安全対策（事故を減らすなど）」は麻生区で3割台半ばとなっている他は4割台を占めている。麻生区では、「道路の渋滞解消」が4割近くと多くなっている。「道路のバリアフリー化（歩道の段差解消など）」は幸区、中原区、多摩区で2割台となっている。（図表4-34）

図表4-35 道路整備の手段・方法 1位(「道路利用時の交通手段(1位)」別)



「道路利用時の交通手段(1位)」では、「交通安全対策（事故を減らすなど）」は徒歩、自転車が4割台、バスでも4割近くとなっており、「道路の渋滞解消」は自動車（送迎含む）、バイク（原付含む）で4割台が多くなっている。また、「道路のバリアフリー化（歩道の段差解消など）」は徒歩、自転車、バスで2割台となっている。（図表4-35）