

川崎市の将来の行政区別の人口・高齢化率

- ・本市の人口は増加が続いているが、令和12(2030)年にピークを迎え、その後減少へ転換する見込み。
- ・本市でも高齢化が進展しており、令和7(2025)年には本市の人口の約21%が65歳以上となり、令和27(2045)年には人口のほぼ3割が65歳以上となる見込み。
- ・本市全体では、総人口のピークは令和12(2030)年と予測されているが、区ごとに見ると、令和12(2030)年にピークとなる区と、令和17(2035)年まで人口増加が予測されている区がある。高齢化の度合いもは区による違いがある。

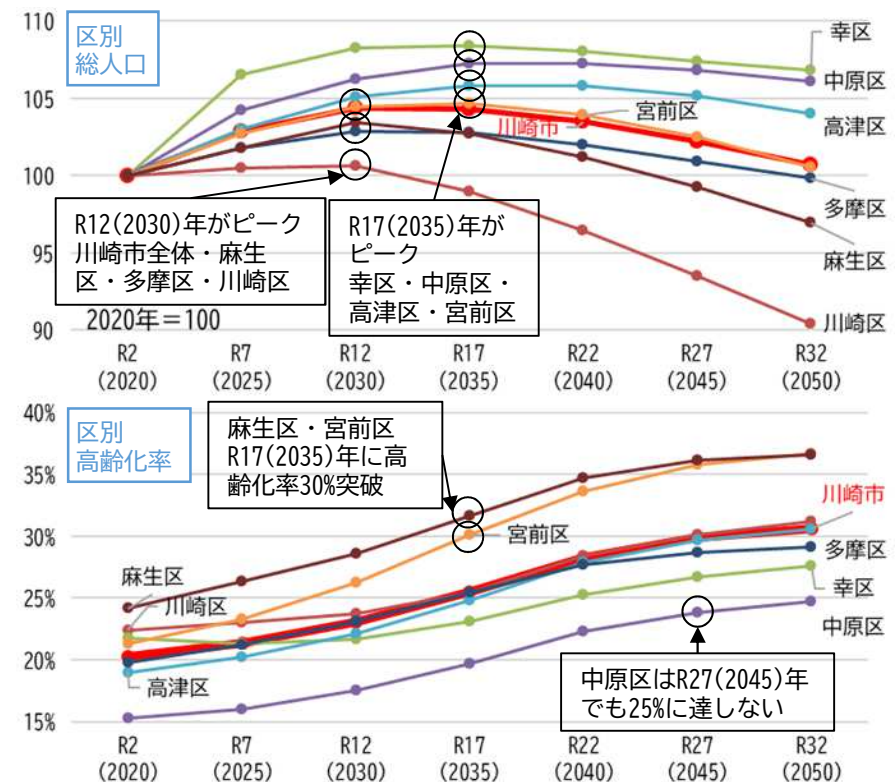
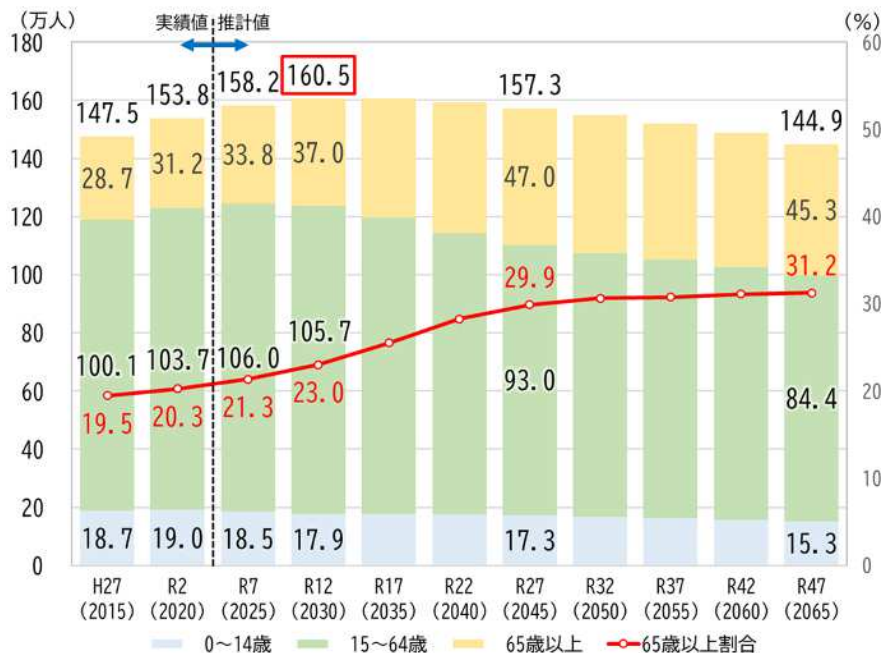
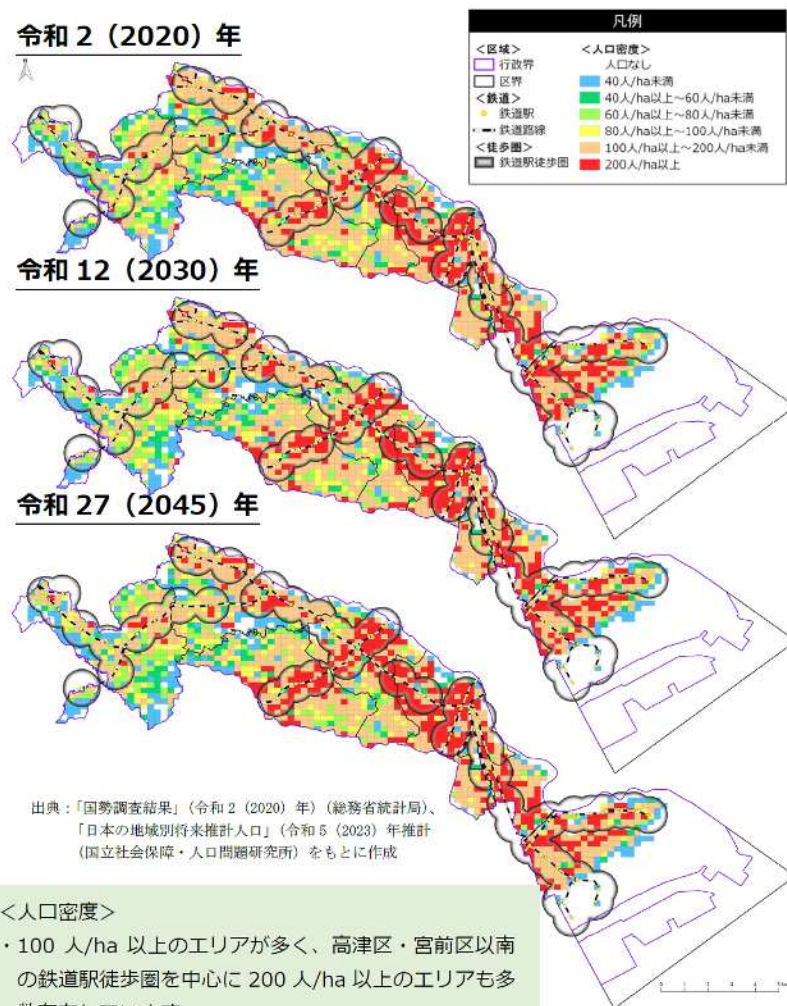


図 川崎市の行政区ごとの将来の総人口と高齢化率

(出典) 2020年までは国勢調査、2025年以降は川崎市総合計画第3期実施計画の策定に向けた将来人口推計(更新版)
(令和4(2022)年2月)

川崎市の将来の地域別の人口密度・高齢化率

<令和 2 (2020) 年～令和 27 (2045) 年人口密度×駅徒歩圏 (半径 800m) >

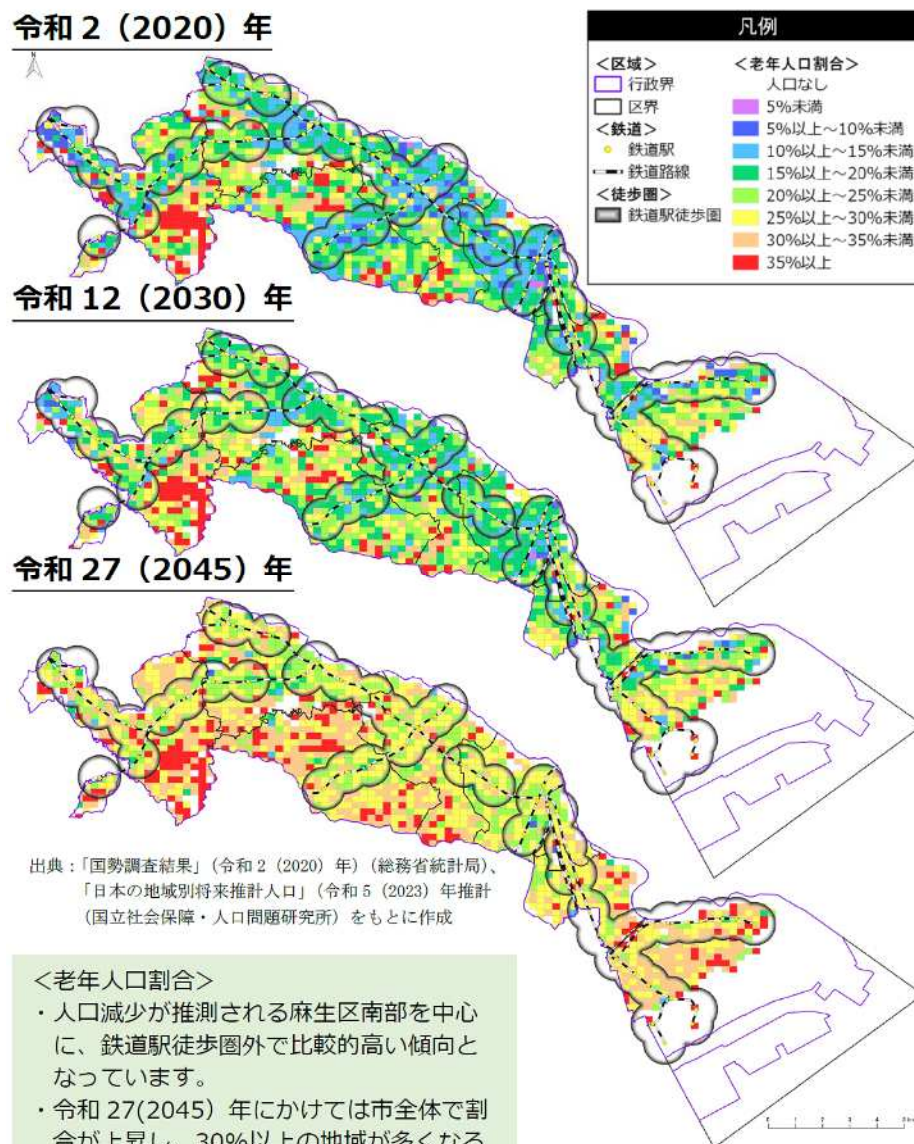


<人口密度>

- ・100 人/ha 以上のエリアが多く、高津区・宮前区以南の鉄道駅徒歩圏を中心に 200 人/ha 以上のエリアも多数存在しています。
- ・人口集中地区の基準である 40 人/ha を下回るエリアは、ほとんどが市街化調整区域や臨海部の埋立地、大規模公園・緑地等の居住地でないエリアとなっています。
- ・令和 27(2045)年にかけても、人口密度の傾向の変化や人口密度が大きく低下する地域は見られていません。

(出典)
川崎市立地適正化計画(素案)
(令和6(2024)年8月)

<令和 2(2020)～令和 27(2045)年老年(65 歳以上)人口割合×駅徒歩圏 (半径 800m) >



<老年人口割合>

- ・人口減少が推測される麻生区南部を中心に、鉄道駅徒歩圏外で比較的高い傾向となっています。
- ・令和 27(2045) 年にかけては市全体で割合が上昇し、30%以上の地域が多くなる見込みです。

利用交通手段

- ・本市は、首都圏の他都市と比較し自動車利用割合が低く、公共交通の利用割合が高い傾向にある。
- ・高齢になるほど、バスを利用する傾向がある。

年齢が高いほどバスの利用割合が高い

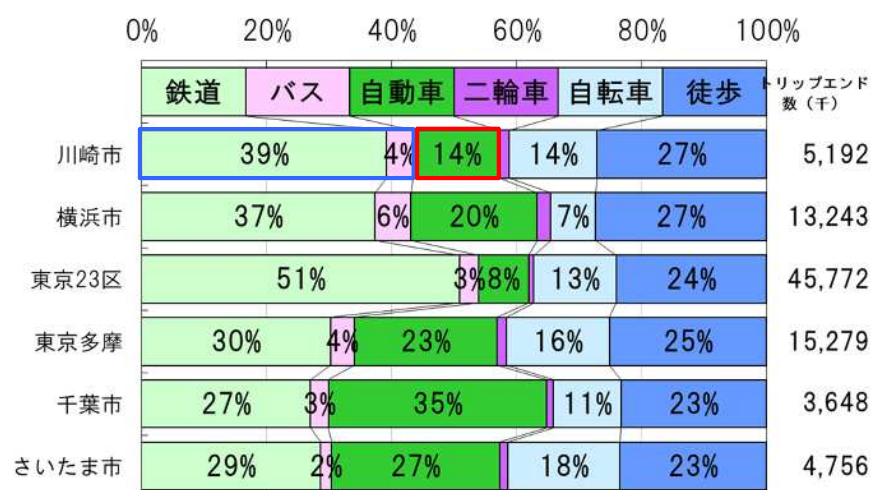


図 代表交通手段分担率(他都市との比較)
(出典)東京都市圏PT調査(平成30(2018)年)

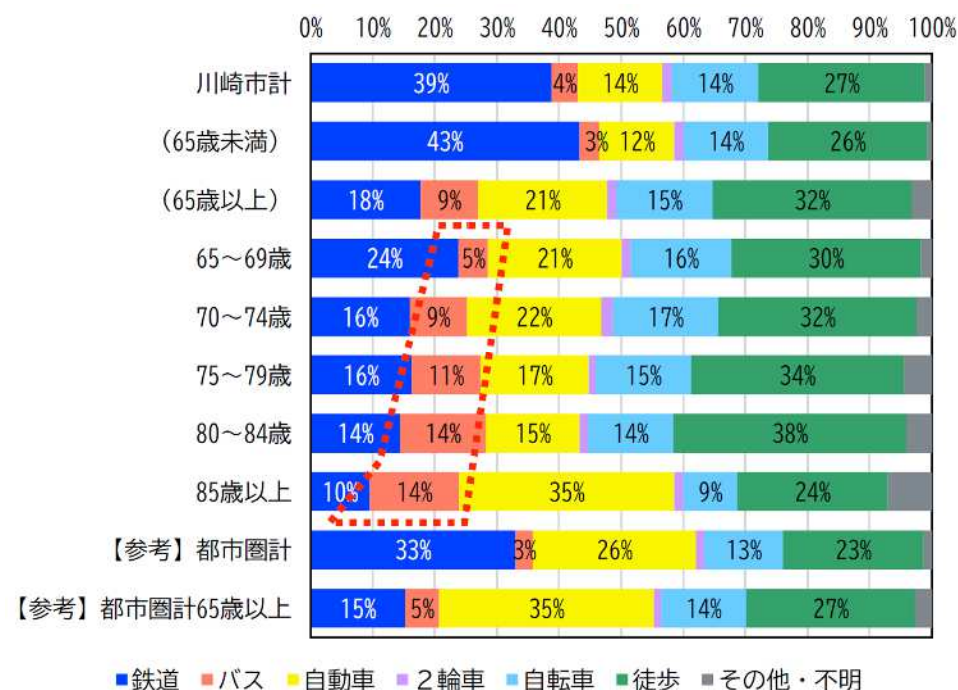


図 川崎市の高齢者別代表交通手段分担率
(出典)東京都市圏PT調査(平成30(2018)年)

地域別の利用交通手段の特徴(1)

- ・ 近年、鉄道分担率は、全体的に上昇しており、JR沿線、京急大師線沿線や、多摩区・高津区にて高くなっている。
- ・ バス分担率は、鉄道駅周辺地域において低くなっており、鉄道への転換がみられる一方で、鉄道から離れた地域においては引き続き高い傾向がみられる。

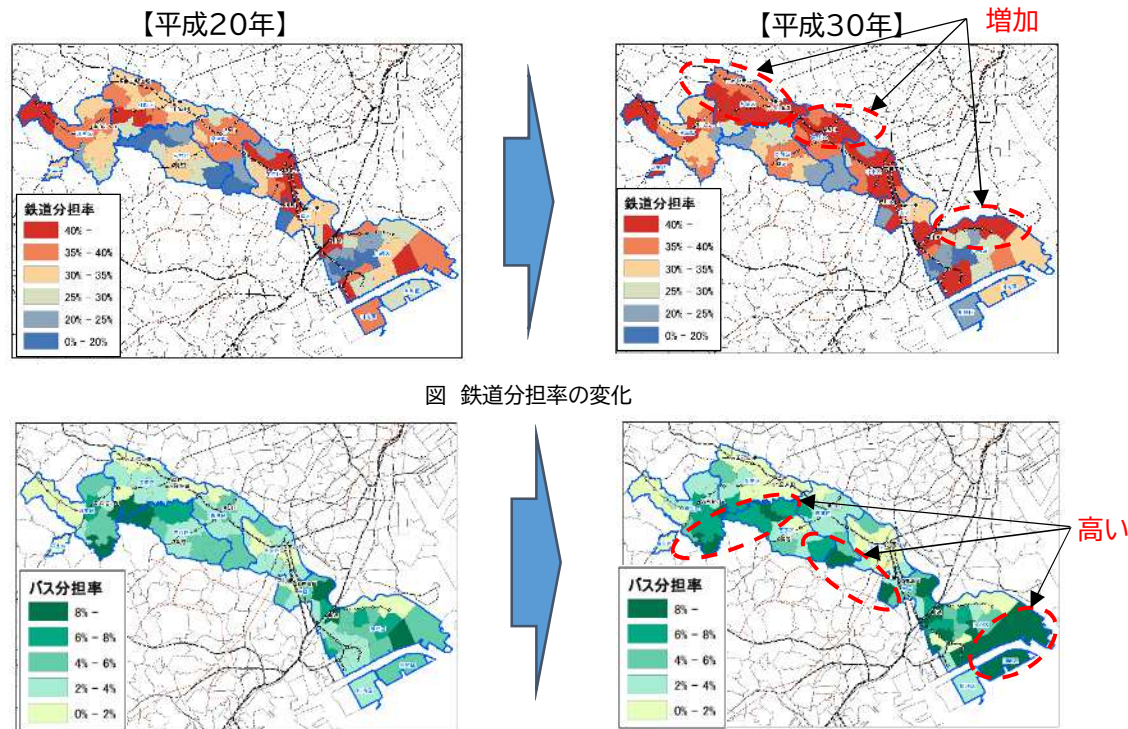


図 鉄道分担率の変化

図 バス分担率の変化

(出典)東京都市圏パーソントリップ調査(H20-H30)より作成

地域別の利用交通手段の特徴(2)

- ・自動車分担率は、宮前区や麻生区の鉄道から離れた地域においては引き続き高い傾向がみられる。
- ・自転車分担率は、市全体で低下傾向だが、丘陵地域である宮前区や麻生区の一部の地域で上昇が見られる。

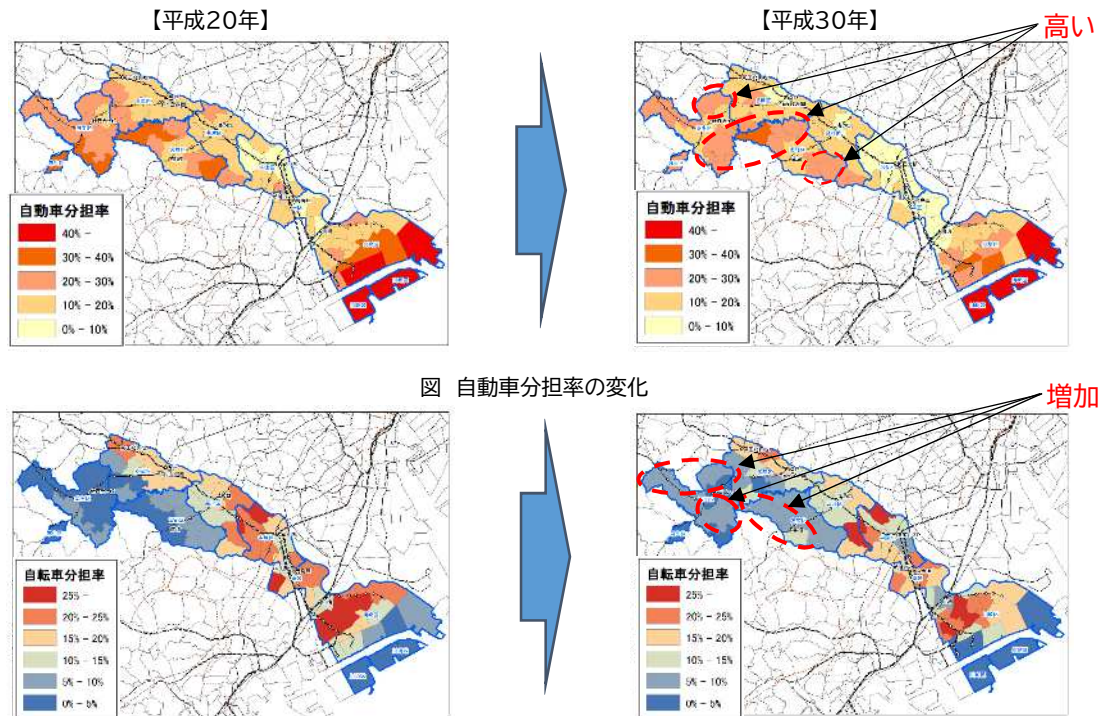


図 自動車分担率の変化

図 自転車分担率の変化

(出典)東京都市圏パーソントリップ調査(H20-H30)より作成