

# 川崎市の交通の現況

令和5年1月

VOL. 3

## 新型コロナウイルス感染症の交通への影響 ③



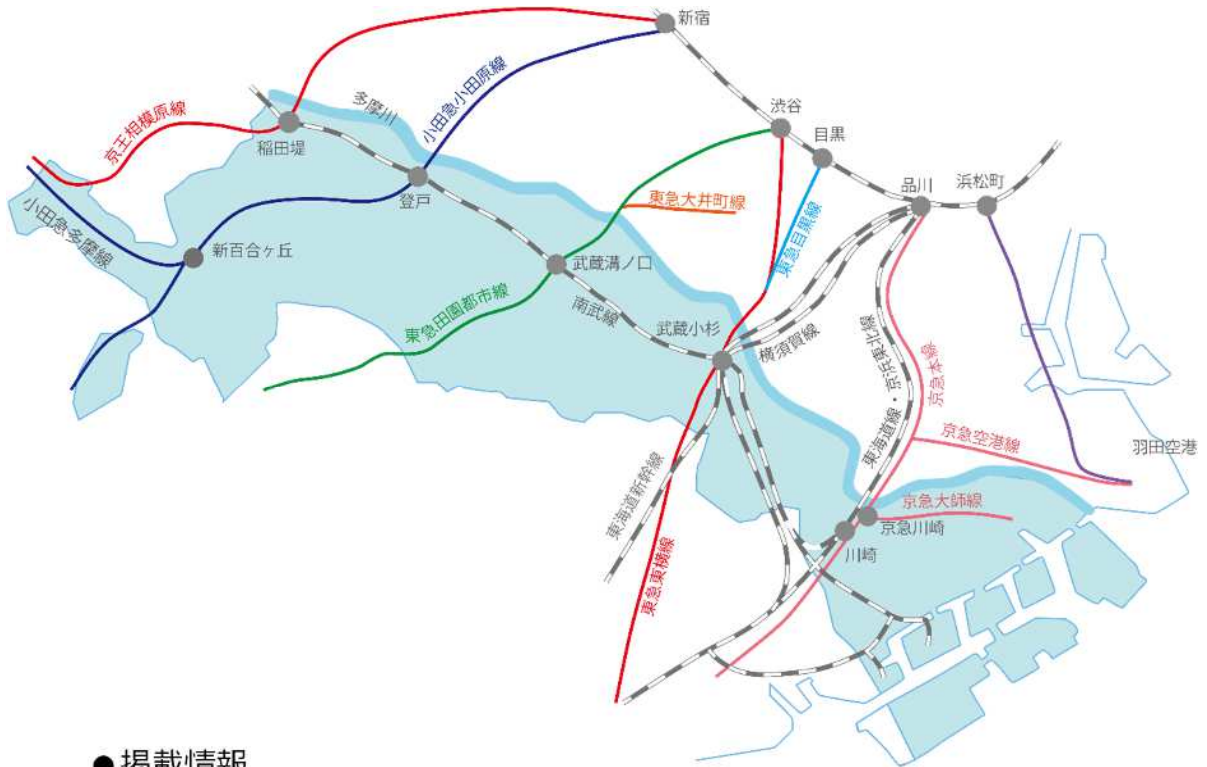


## はじめに

本市は地理的に交通至便な優位性を持った地域で、首都圏の交通ネットワークの円滑化を図る上で大変重要な役割を担っています。

しかしながら、高齢化の進展、働き方やライフスタイルの多様化、新型コロナウイルス感染症に伴う社会変容などにより、交通にも大きな影響が生じています。

「かわさきの交通 vol. 3」では、路線バスや鉄道、タクシーなど公共交通機関の利用状況とともに、道路の利用状況や観光の状況等を取りまとめました。



### ●掲載情報

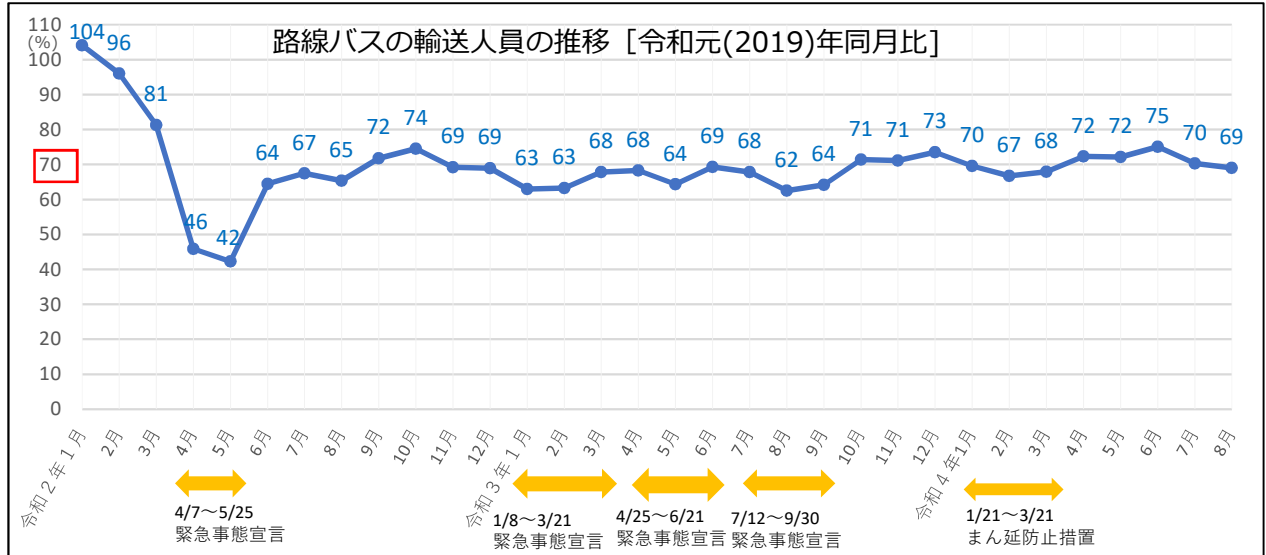
項目
路線バス輸送人員（市内）
タクシー輸送人員（市内）
鉄道旅客利用状況（各社別）
航空旅客利用状況（国内線、国際線）
鉄道路線混雑率（主要区間）
自動車利用状況
観光客数（県内）
トラック貨物輸送量（国内）
鉄道貨物輸送量（国内〔JR貨物〕）
航空貨物の輸送量（国内線、国際線）
モビリティ（訪問者数）の変化

## 市内路線バスの輸送人員の推移

市内を運行する路線バスの輸送人員は、令和2(2020)年3月から落ち込みが見られ、同年4月7日～5月25日までの緊急事態宣言期間中には、感染拡大前の平成31/令和元(2019)年同月比で、約40～50%と大幅に減少しました。その後は新型コロナウイルス感染症の感染拡大前の令和元年度同月比の約70%で推移しています。

実際に、新型コロナによる暮らしの変化に関する調査※では、公共交通機関利用のパーソナルシフトやテレワーク、移動の減少などがある程度定着し、「コロナ禍の平常」まで落ち着いているという結果が示されています。

※出典：株式会社ニッセイ基礎研究所「第10回 新型コロナによる暮らしの変化に関する調査 調査結果概要」(2022年10月20日)



(バス事業者 [川崎市交通局、川崎鶴見臨港バス、東急バス、小田急バス] 提供資料に基づき作成)

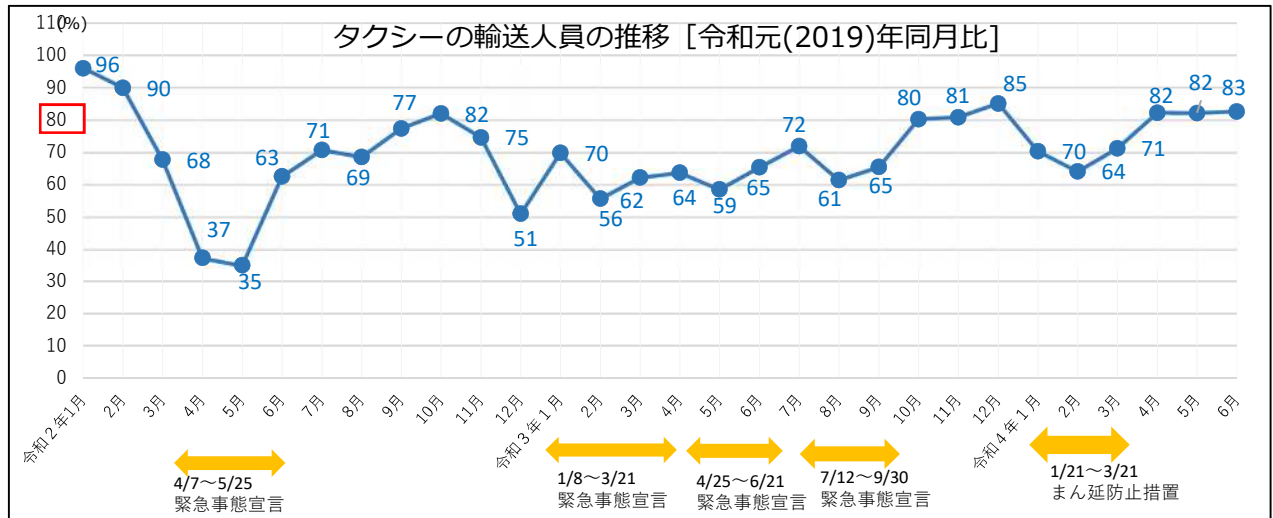
## 市内タクシーの輸送人員の推移

市内を運行するタクシーの輸送人員は、1回目の緊急事態宣言期間の令和2(2020)年4月は令和元(2019)年同月比で37%、5月は35%と大きく落ち込みました。その後、7月から11月には約70～80%まで回復しましたが、繁忙期の12月は51%と落ち込みました。

令和3(2021)年に入り、約60～70%から、徐々に回復傾向にありましたが、令和4年1月からのまん延防止措置により再度減少したものの4月以降は80%台を保っております。

タクシーについても、新型コロナによる暮らしの変化に関する調査※からも、公共交通機関利用のパーソナルシフトやテレワーク、移動の減少などがある程度定着し、「コロナ禍の平常」まで落ち着いているという結果が示されています。

※出典：株式会社ニッセイ基礎研究所「第10回 新型コロナによる暮らしの変化に関する調査 調査結果概要」(2022年10月20日)

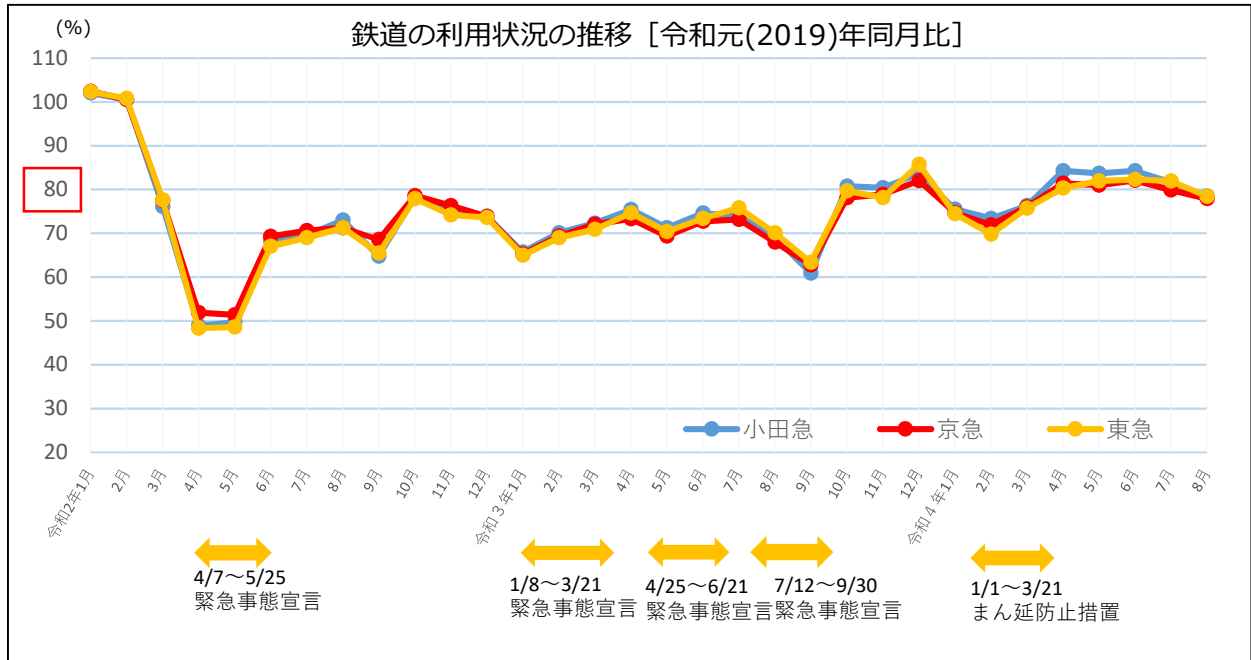


2 (神奈川県タクシー協会川崎支部 提供資料に基づき作成)

## 鉄道の利用状況の推移

鉄道の利用は令和2(2020)年3月から落ち込み、1回目の緊急事態宣言期間中の4月、5月は東京、神奈川を営業区域とする小田急、京急、東急の各社は令和元(2019)年同月比約50%に低下しました。

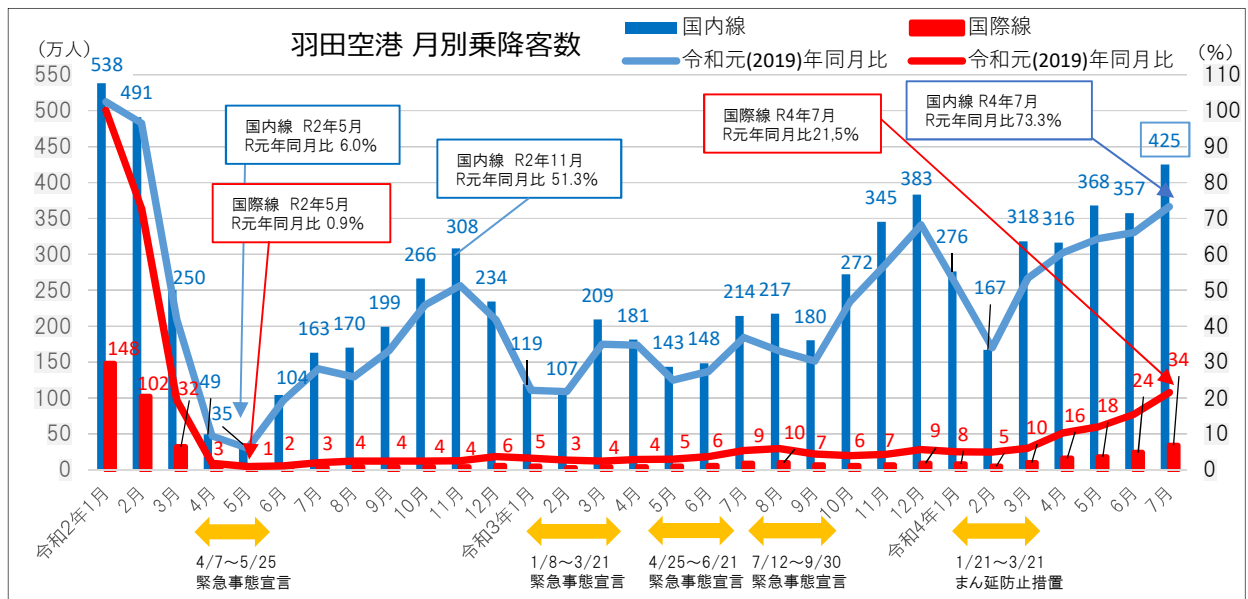
その後、通常期には約70%で推移しました。緊急事態宣言が解除された令和3(2021)年10月から12月には各社とも約80%に回復し、まん延防止措置の解除後も各社80%付近で推移しています。



各社公表資料より作成

## 航空旅客の乗降客数の推移

羽田空港の国内線月別乗降客数は、令和2(2020)年2月から減少し、5月には感染拡大前の約6%まで落ち込みましたが、11月には約50%まで回復しました。その後、緊急事態宣言の指定と解除に伴い、乗降客数の減少と回復を繰り返していましたが、令和4年3月のまん延防止措置解除から増加し、7月には国内線は令和元年同月比73%まで回復しています。また、国際線も3月の水際対策の緩和などの影響から、7月には令和元年同月比21%とコロナ以降最高の回復を見せています。



(国土交通省東京航空局「管内空港の利用概況集計表」より作成)

## 鉄道の混雑率

通勤通学時間帯の混雑状況を把握するため、国土交通省は毎年、混雑率調査を実施しています。

令和4年7月に発表された調査結果によると、令和3年度の三大都市圏の混雑率は、東京圏108%（令和2年度107%）、大阪圏104%（令和2年度103%）、名古屋圏110%（令和2年度104%）と、前年度に比してほぼ横ばいの調査結果となりました。

川崎市域が調査対象となっている区間は、以下の3区間です。

### ① 南武線（武蔵中原→武蔵小杉）

幅広車両の導入やオフピーク通勤の取り組みにより、混雑率は減少傾向にありました。令和3年度は前年度の120%から更に減少し、112%となりましたが、3区間では一番高い値となっています。

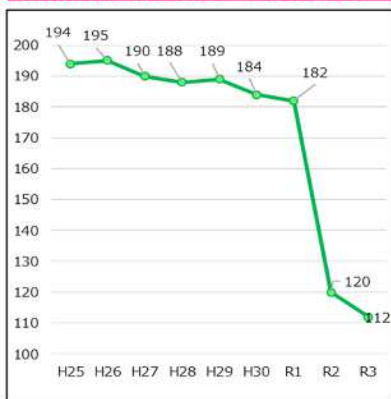
### ② 横須賀線（武蔵小杉→西大井）

感染拡大により混雑率は激減しましたが、令和3年度も117%から110%と下がり続けています。

### ③ 東海道線（川崎→品川）

感染拡大以前は増加傾向にありましたが、感染拡大に伴い激減し、令和3年度は103%から104%と、前年度からほぼ横ばいの状況です。

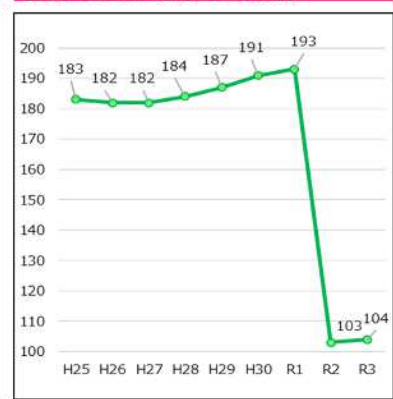
① 南武線（武蔵中原→武蔵小杉）



② 横須賀線（武蔵小杉→西大井）



③ 東海道線（川崎→品川）



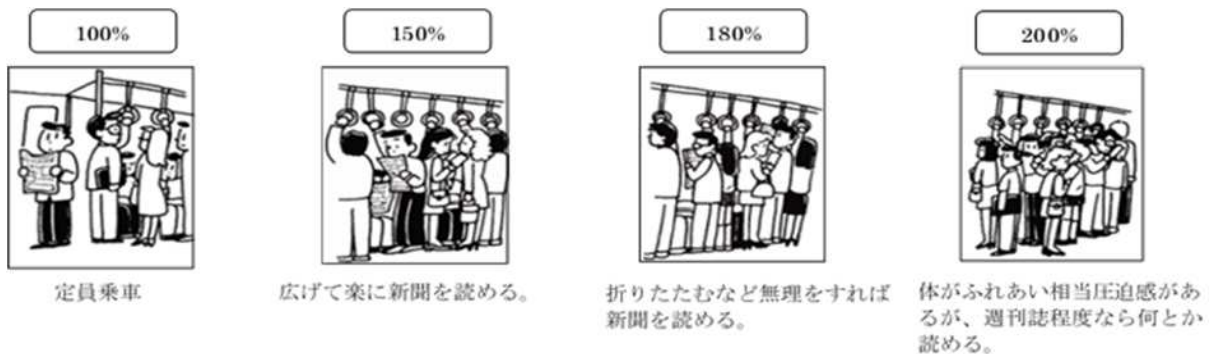
（国土交通省公表資料より）

### ○混雑率とは

「 $\text{輸送人員} \div \text{輸送力} \times 100$ 」で算出される混雑度の指標をいいます。なお、混雑率の値は最混雑時間帯1時間の平均値です。

※輸送力：列車1本の収容人数×1時間の列車の本数

測定方法は各社で異なりますが、具体的な目安は以下のとおりです。



（国土交通省公表資料より）

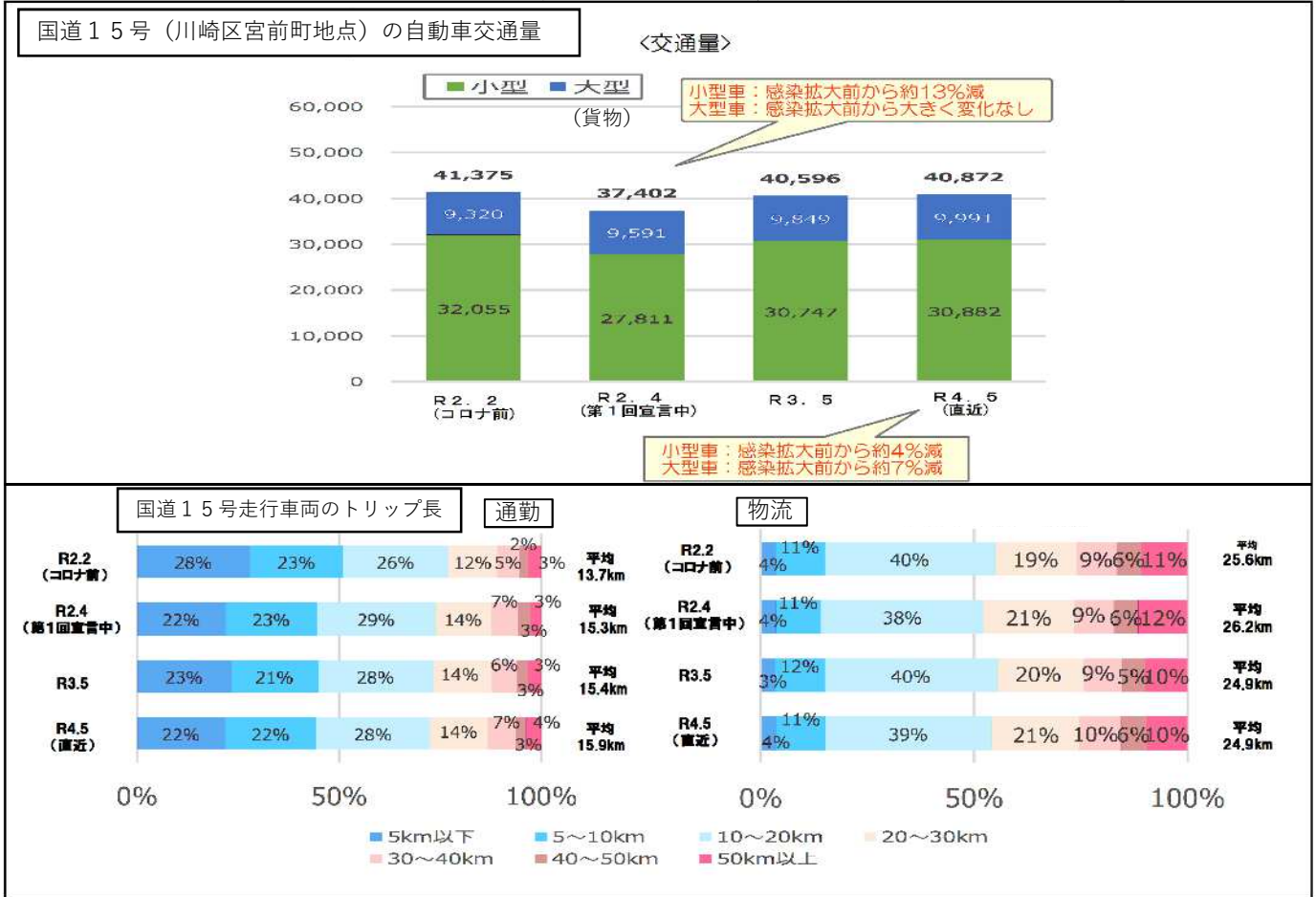
# 自動車の利用状況

市内の国道15号（川崎区宮前町）における普通、小型自動車の交通量は、第1回緊急事態宣言中に減少したものの令和4年5月時点では回復しており、貨物（大型）車については、増加傾向にあります。

また、通勤における平均トリップ長（移動距離）は、コロナ前に比べ増加傾向にあり、中長距離トリップを中心に自家用車への移手段転換が生じ、その傾向が継続していることがうかがえます。

新型コロナによる暮らしの変化に関する調査※では、公共交通利用期間利用のパーソナルシフトやテレワーク、移動の減少などがある程度定着し、「コロナ禍の平常」まで落ち着いているという結果が示されています。なお、物流の平均トリップ長については、コロナ前と大きな変化はありません。

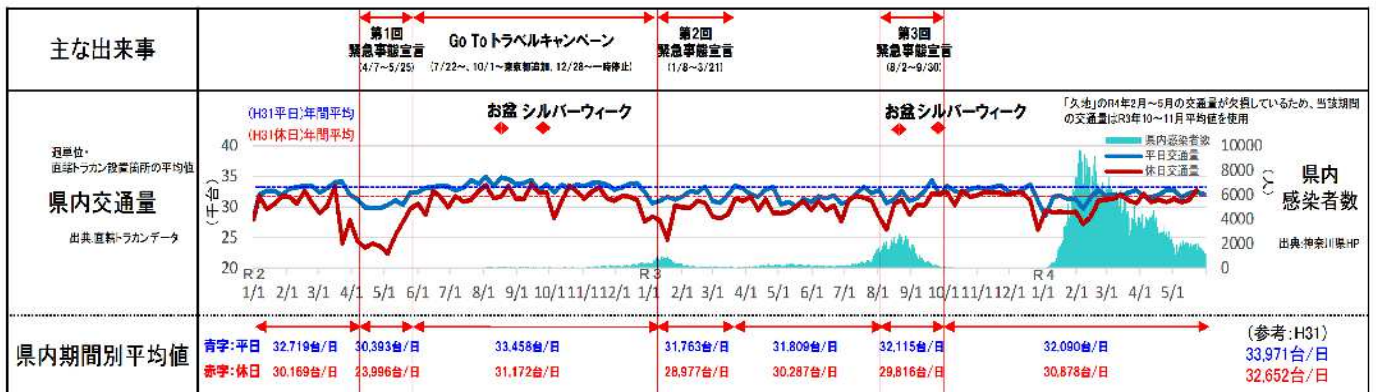
※出典：株式会社ニッセイ基礎研究所「第10回 新型コロナによる暮らしの変化に関する調査 調査結果概要」(2022年10月20日)



※出典：第26回 神奈川県移動性（モビリティ）向上委員会資料

【参考：神奈川県内の国土交通省管理の国道における自動車交通量の推移】

県内の国土交通省管理の国道における自動車の交通量は、緊急事態宣言中は大きく減少しましたが、直近の令和4年5月では、感染拡大前の水準に回復しています。



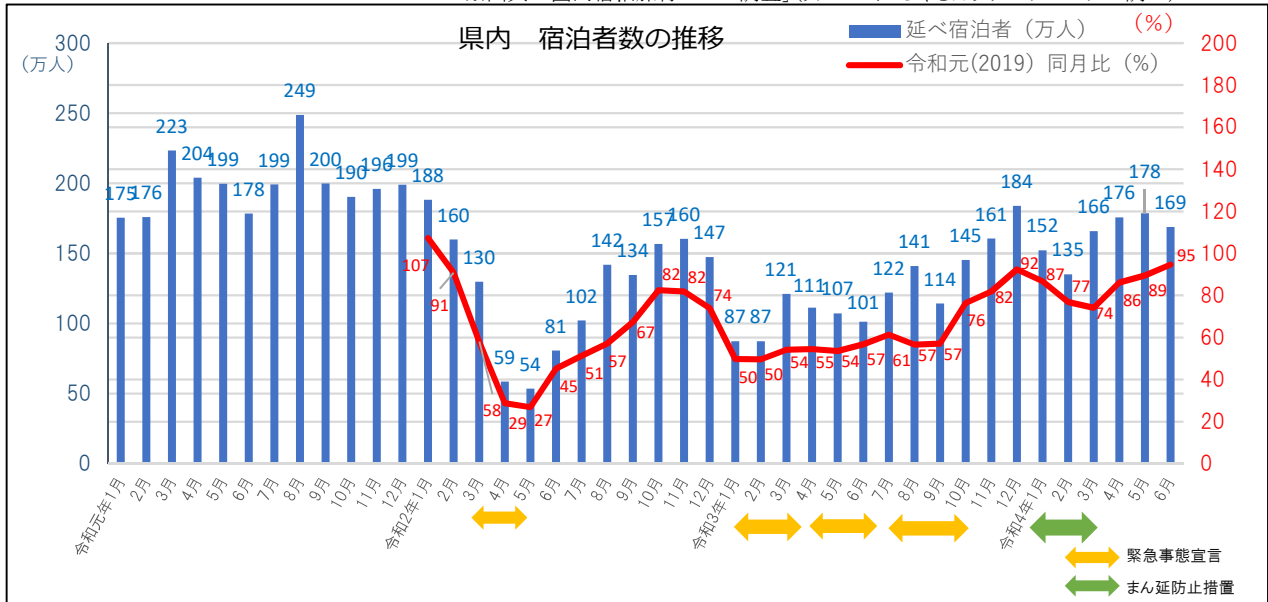
※出典：第26回 神奈川県移動性（モビリティ）向上委員会資料

## 観光客数の推移

神奈川県内の宿泊者数は、1回目の緊急事態宣言が発令された令和2(2020)年4月～5月に感染拡大前の約30%まで落ち込みました。その後、徐々に回復し、同年10月には約80%となりましたが、令和3(2021)年1月の緊急事態宣言の発令により50%台に落ち込みましたが、徐々に回復し、令和4年6月には令和元年同月比95%まで回復しました。

「国内宿泊旅行ニーズ調査」※では、新型コロナウイルス感染症の影響下の国内宿泊旅行に関する旅行意欲について、昨年に比べ、旅行を予定している層が増加しているとの調査結果が示されています。

※出典:「国内宿泊旅行ニーズ調査」(リクルート ジャらんリサーチセンター調べ)



(国土交通省「宿泊旅行統計調査」より作成)

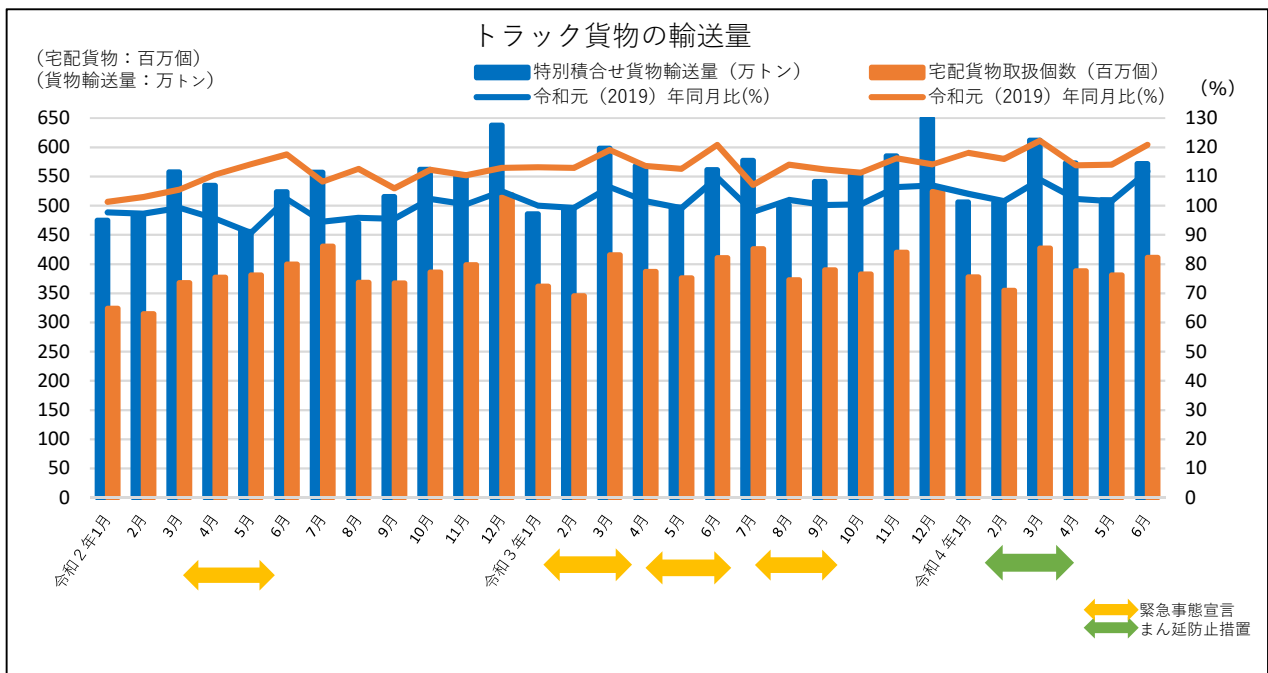
## トラック貨物の輸送量

トラック貨物(特別積合せ貨物注)の輸送量は、個人消費の回復等により、感染拡大前とほぼ同水準で推移しています。宅配貨物取扱個数については、ネット通販の需要増を背景に、感染拡大前より増加し、約110～120%の水準で推移しています。

経済産業省の検討会資料※では、物流の小口多頻度化が進行しているとの結果が示されています。

注 特別積合せ貨物:複数の荷主の荷物を混載したトラック便(宅配貨物も含む)

※出典:経済産業省「持続可能な物流の実現に向けた検討会」資料(2022年9月2日)



(国土交通省「国土交通月例経済」より作成)

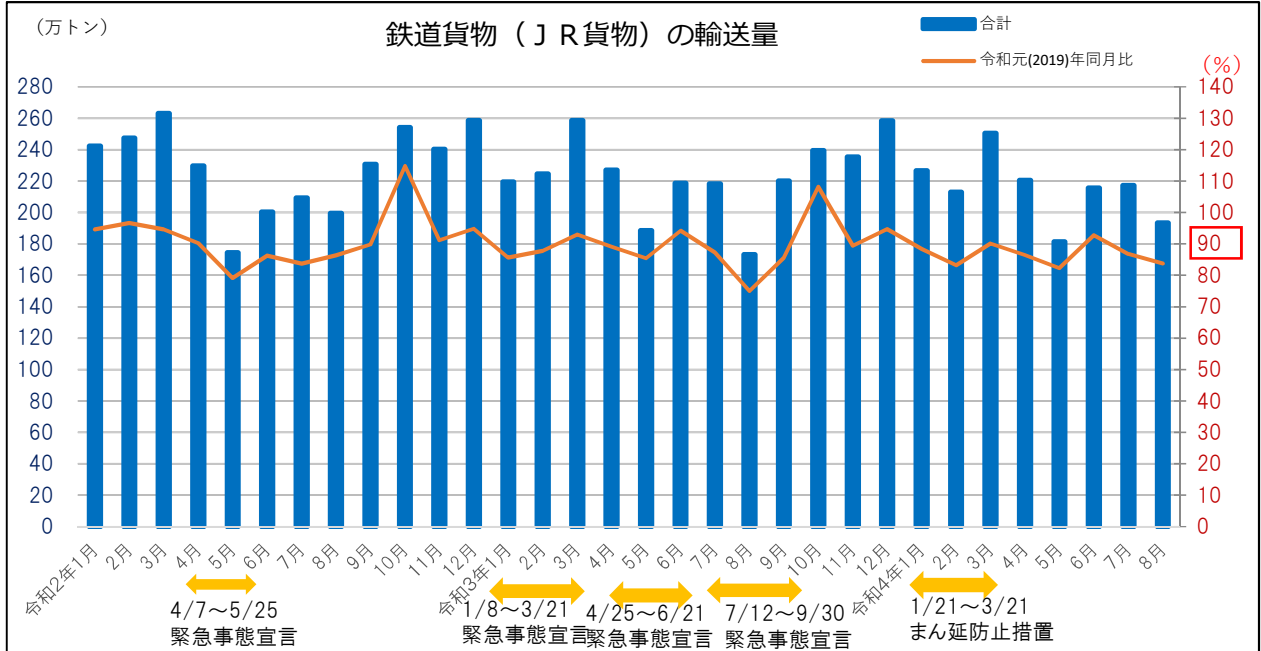


## 鉄道貨物の輸送量

鉄道貨物の輸送量は、新型コロナウイルス感染症に伴う石油生産の低迷や外出自粛による輸送の減少等の影響により、感染拡大前の令和元(2019)年と比較して約90%の水準で推移しています。令和4年度も、3年度と同様の傾向で推移しています。

国土交通省の検討会資料※では、固定化されたダイヤや積み替えが不可避といった輸送モードとしての使いづらさや、他モードとの限定的な連携といった鉄道の特性が表れていると推測されています。

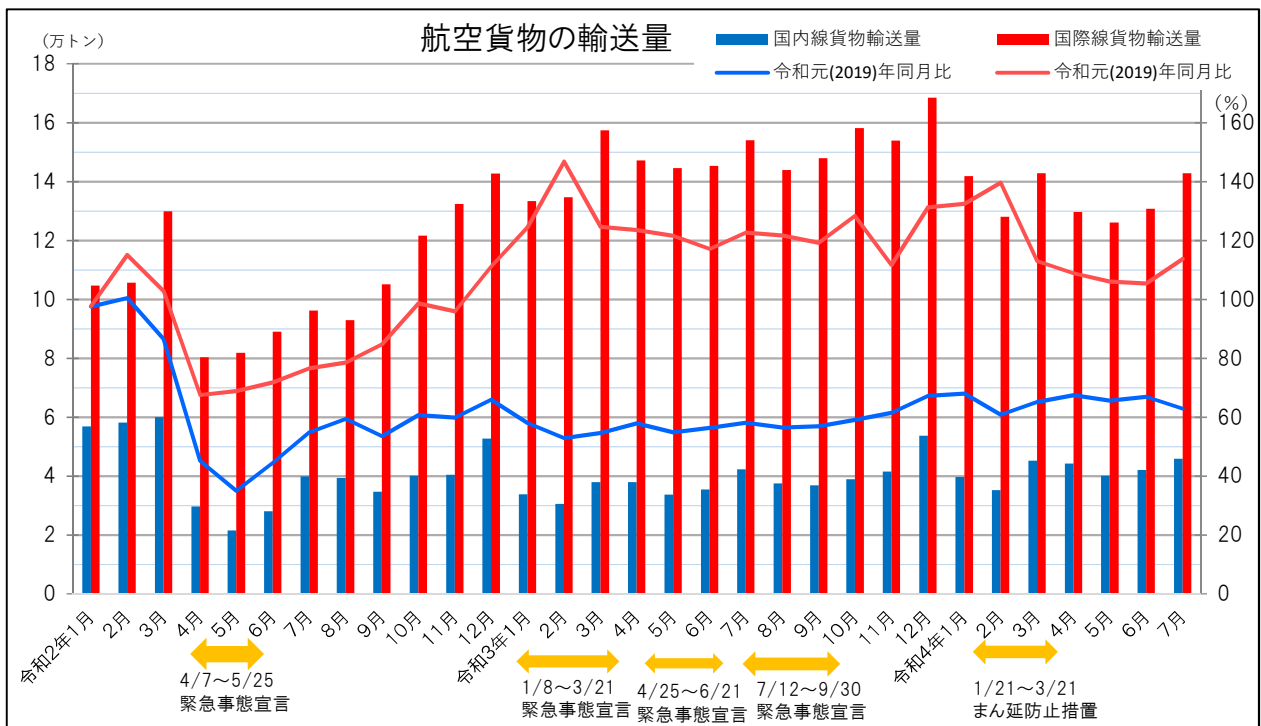
※出典：国土交通省「今後の鉄道物流のあり方に関する検討会」資料



（国土交通省「国土交通月例経済」及びJR貨物公表資料より作成）

## 航空貨物の輸送量

国内線の貨物輸送量は、新型コロナウイルス感染症に伴う運休・減便の影響で令和2年(2020)年4月には令和元(2019)年同月比で50%を割り込み、その後、50~60%台の状況が続いています。国際線については、国内線と同様に輸送量の低下がありましたが、海上コンテナ輸送の混乱等による航空貨物へのシフトなどもあり、令和2(2020)年12月から感染拡大前を上回り、国内線と対照的な状況が続いています。



（国土交通省「国土交通月例経済」より作成）

## 移動の変化

新型コロナウイルス感染症のまん延に伴う行動の変化についてデータから確認すると、公共交通機関の拠点となる「乗換駅」においては、感染拡大前と比較して神奈川県が19%減、全国が20%減と移動の減少などがある程度定着し、「コロナ禍の平常」まで落ち着いているという結果が出ています。

「職場」においては、全国の-12%に比べ神奈川県は-16%と高く、住宅については全国を上回る結果となっており、テレワークの実施率が高いことが推察されます。

外出機会が戻りつつある中、食料品、薬局については、コロナ前と概ね同程度に回復しており、小売、娯楽業は全国に比べ、神奈川県は戻りのスピードが速い状況にあります。一方で、公園については、全国では横ばいが続く中、減少傾向となっているなど、今後の動向や原因等についてより更なる分析等を行う必要があるものと考えます。

参考 テレワーク実施率

東京都	神奈川県	千葉県	埼玉県	大阪府
44.6%	37.7%	34.0%	30.0%	23.%

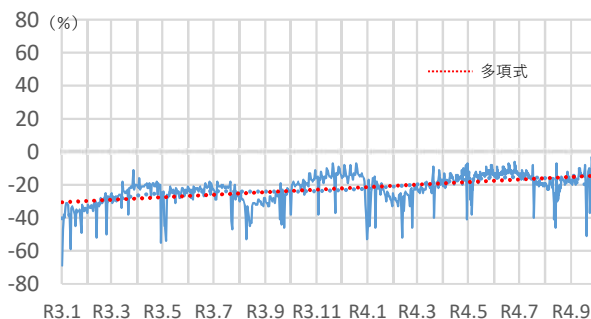
※出典：パーソル総合研究所「第七回・新型コロナウイルス対策によるテレワークの影響に関する調査」(2022年7月13日～7月18日)

### 乗換駅

(対象：公共交通機関の拠点 [地下鉄、バス、電車の駅など])

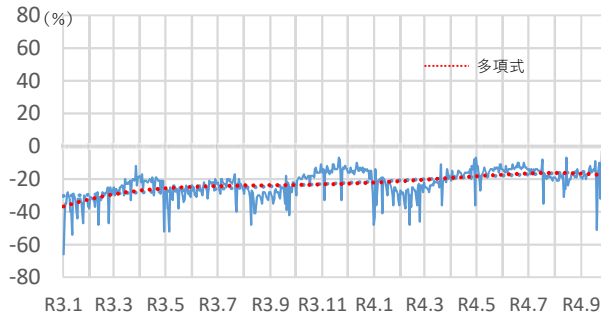
#### 神奈川県

基準値-令和4年同曜日比の平均 -19%



#### 全国

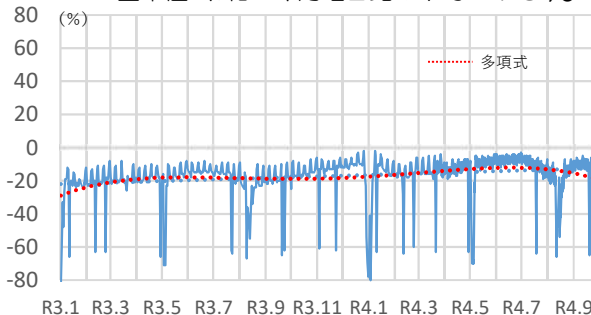
基準値-令和4年同曜日比の平均 -20%



### 職場

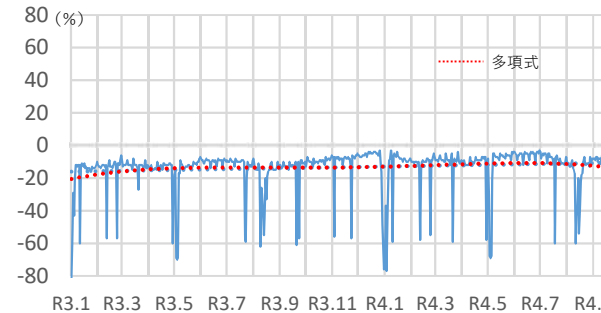
#### 神奈川県

基準値-令和4年同曜日比の平均 -16%



#### 全国

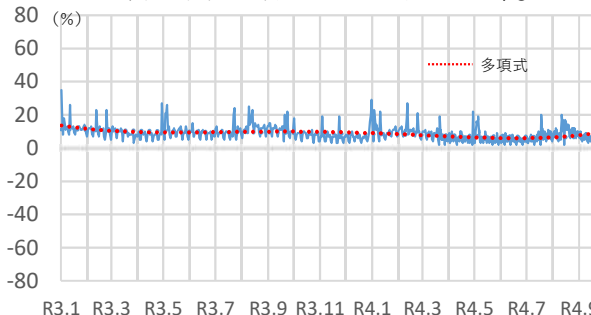
基準値-令和4年同曜日比の比較 -12%



### 住宅（住居）

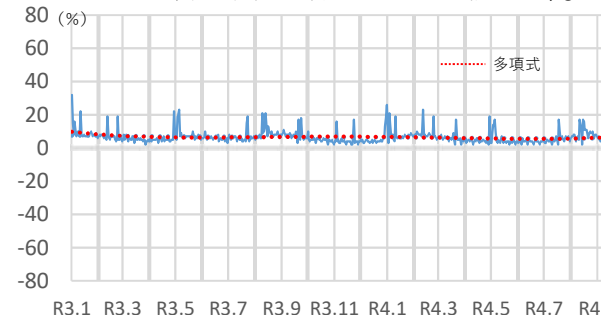
#### 神奈川県

基準値-令和4年同曜日比の平均 +8%



#### 全国

基準値-令和4年同曜日比の比較 +6%



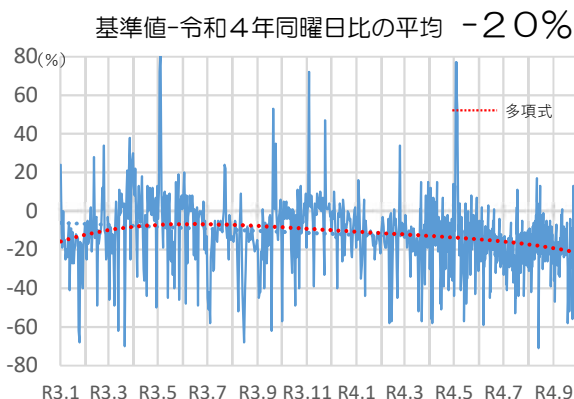
Googleが公表しているデータを活用し、乗換駅や職場、公園、レストラン、食料品店などへの訪問者数の変化について、感染拡大前の令和2年1月3日～2月6日の5週間における曜日毎の中央値と令和3年1月1日～令和4年9月26日の同曜日の数値を比較したグラフを作成しました。

(Google COVID-19:コミュニティ モビリティ レポートより作成)

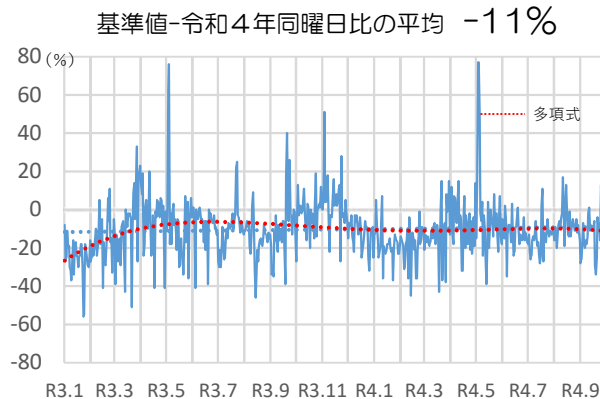
## 公園

(対象：国立公園、公共のビーチ、マリーナ、ドックパーク、広場、庭園など)

### 神奈川県



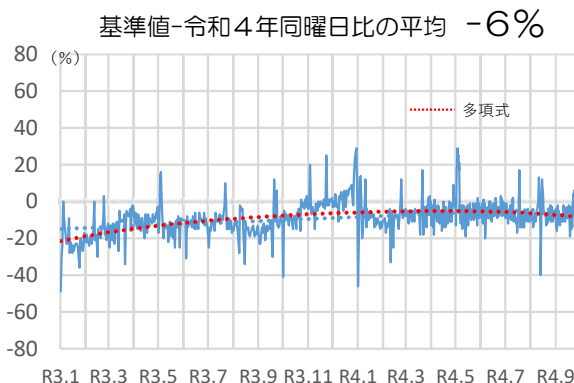
### 全国



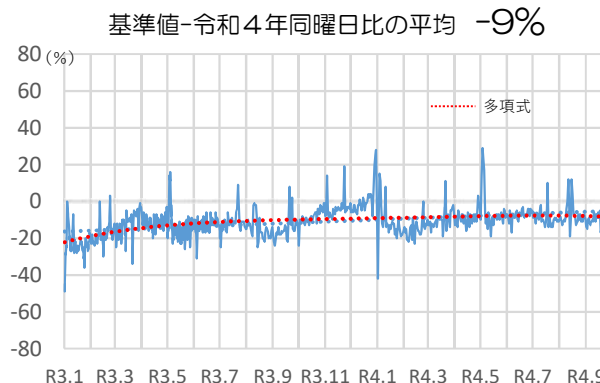
## 小売、娯楽業

(対象：レストラン、カフェ、ショッピングセンター、テーマパーク、博物館、図書館、映画館など)

### 神奈川県



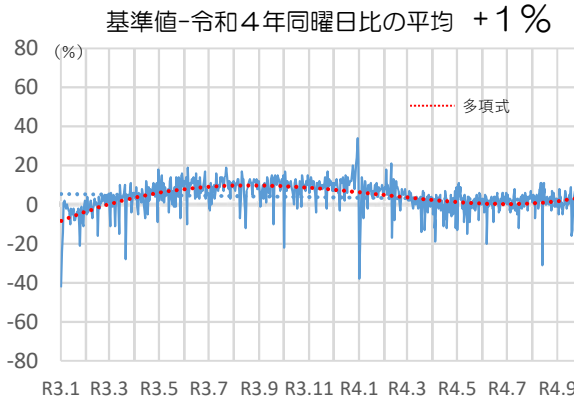
### 全国



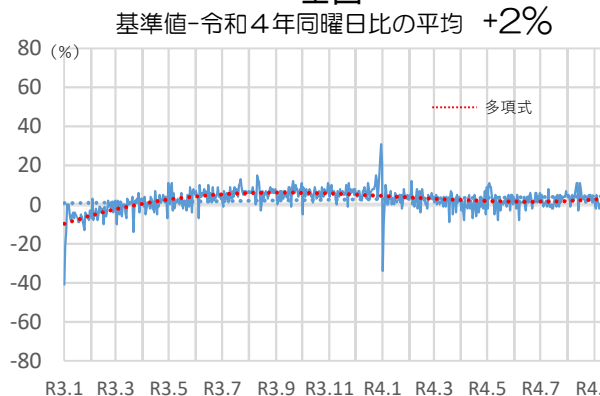
## 食料品、薬局

(対象：食料品店、食品問屋、青果市場、高級食料品店、ドラッグストア、薬局など)

### 神奈川県



### 全国





Colors, Future!

いろいろって、未来。

川崎市

COLORS  
FUTURE!  
ACTIONS  
KAWASAKI 100th