

# 川崎市の交通の現況

### 新型コロナウイルス感染症の交通への影響 ②

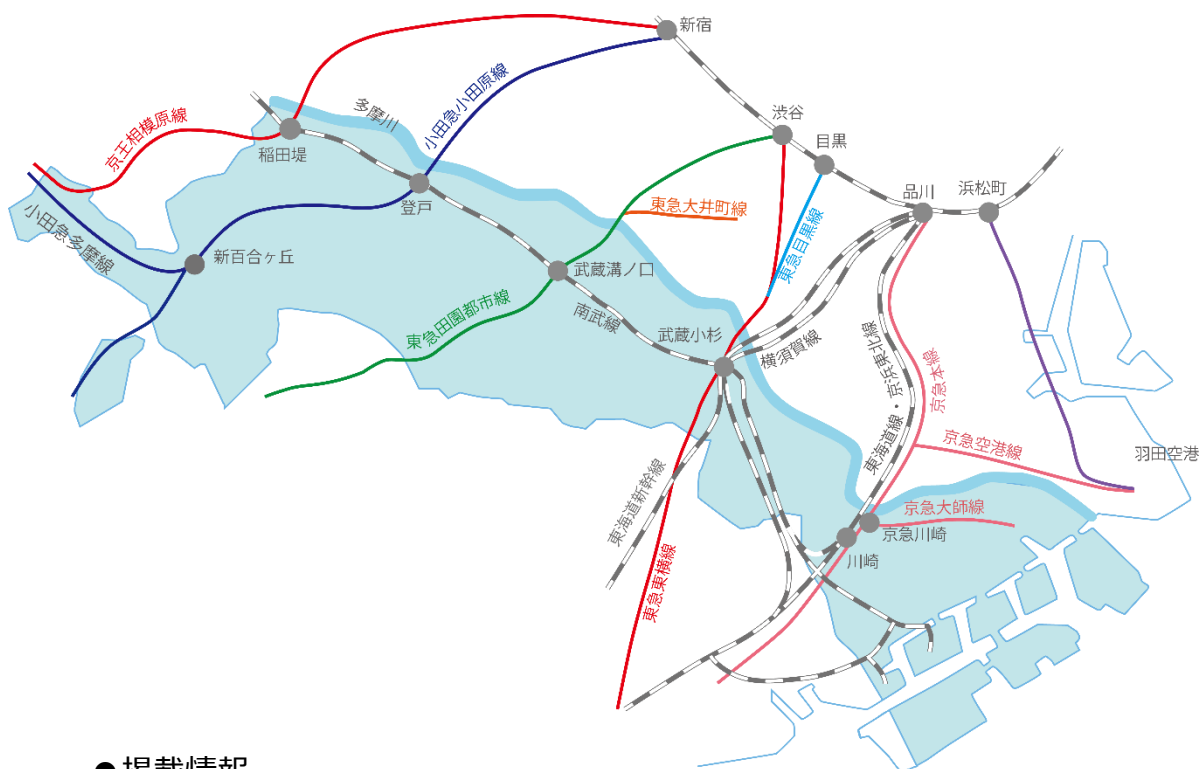


# はじめに

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. 2」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、新たに道路の利用状況や観光の状況等を取りまとめました。



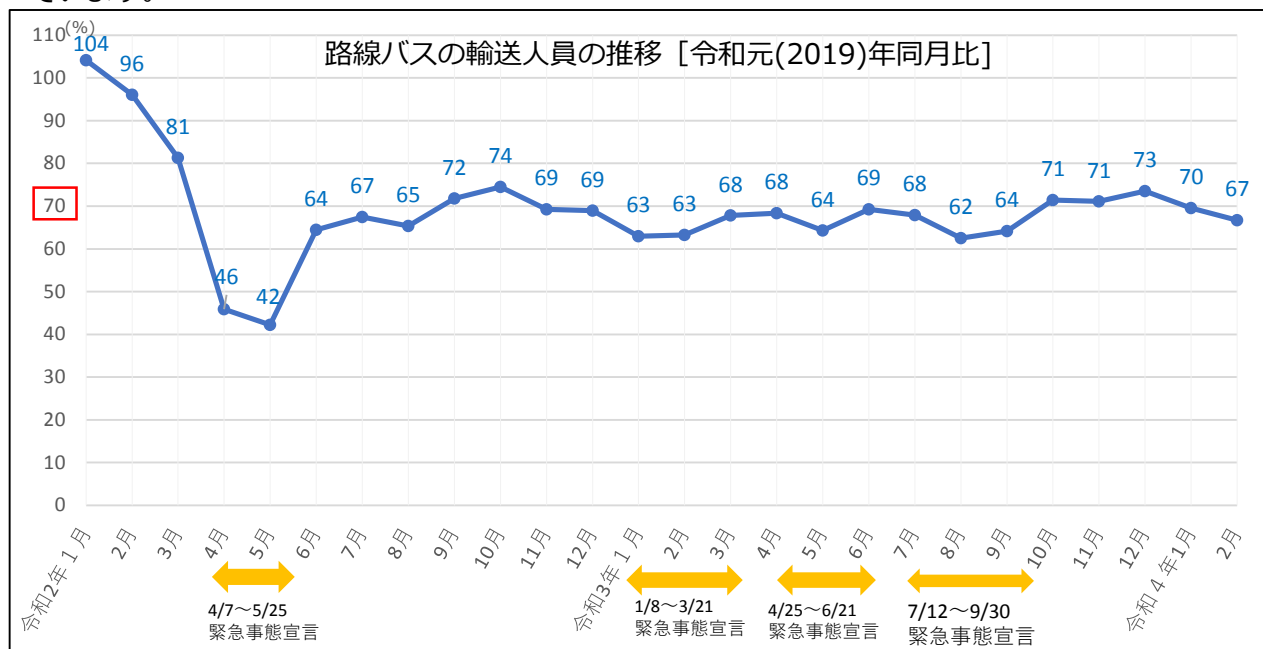
## ● 掲載情報

項目	発行
路線バス輸送人員（市内）	四半期毎（6月・9月・12月・3月）
タクシー輸送人員（市内）	四半期毎（6月・9月・12月・3月）
鉄道旅客利用状況（各社別）	四半期毎（6月・9月・12月・3月）
鉄道/駅別 1日平均利用人数（市内）	年1回（9月）
鉄道路線混雑率（主要区間）	年1回（9月）
航空旅客利用状況（国内線、国際線）	四半期毎（6月・9月・12月・3月）
自動車利用状況	年2回（9月・3月）
観光客数（県内）	四半期毎（6月・9月・12月・3月）
トラック貨物輸送量（国内）	四半期毎（6月・9月・12月・3月）
鉄道貨物輸送量（国内〔JR貨物〕）	四半期毎（6月・9月・12月・3月）
航空貨物の輸送量（国内線、国際線）	四半期毎（6月・9月・12月・3月）
駅周辺の人流動向（川崎駅、溝の口駅周辺）	四半期毎（6月・9月・12月・3月）
モビリティ（訪問者数）の変化	四半期毎（6月・9月・12月・3月）

## 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。

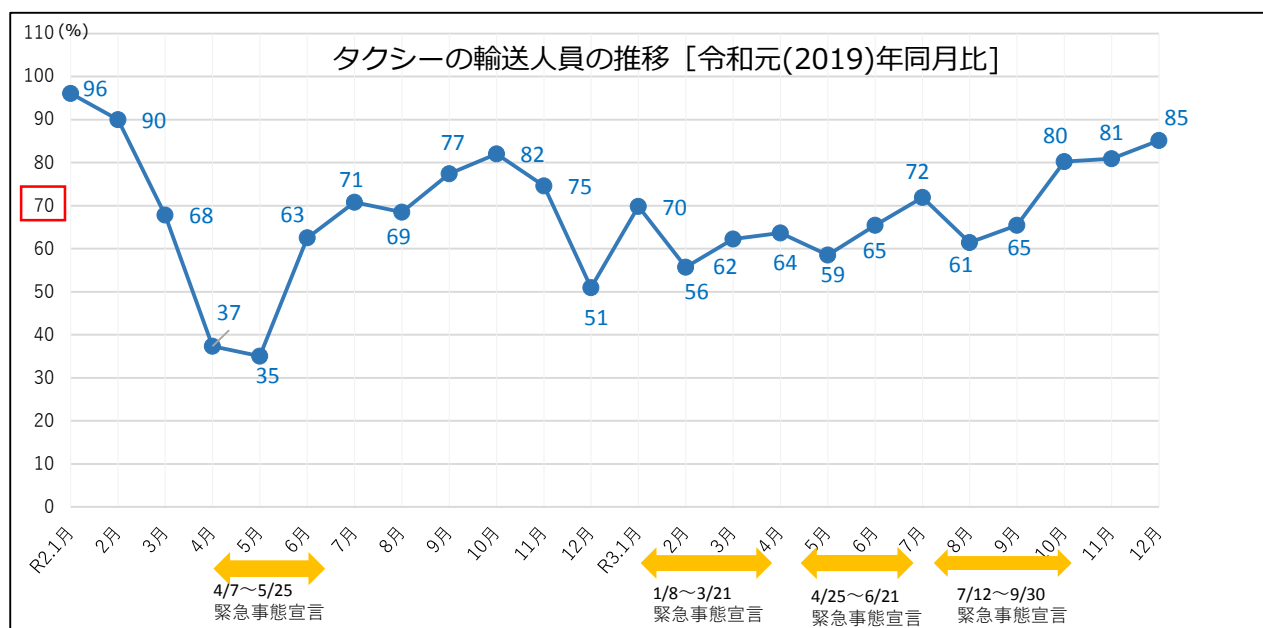


(バス事業者 [川崎市交通局、川崎鶴見臨港バス、東急バス、小田急バス] 提供資料に基づき作成)

## 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。

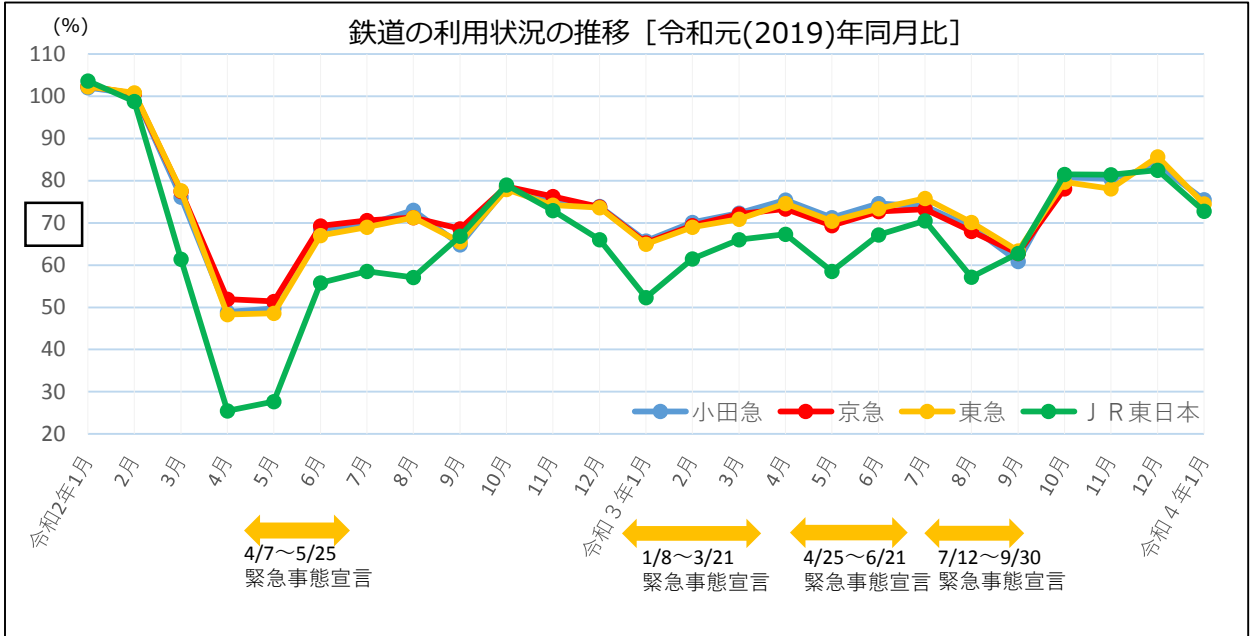
令和3(2021)年に入り、約60～70%で推移していましたが、4回目の緊急事態宣言が解除された令和3年10月以降、80%台に回復しました。



(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

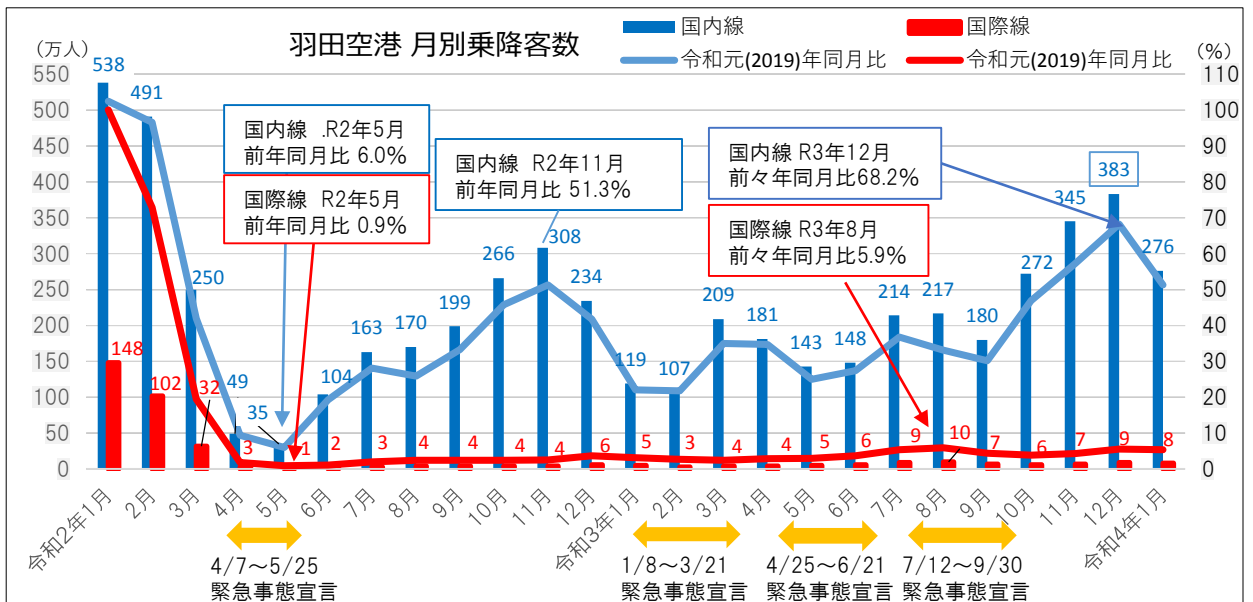
鉄道の利用は令和2(2020)年3月から落ち込み、1回目の緊急事態宣言期間中の4月、5月は東京、神奈川を営業区域とする小田急、京急、東急の各社は令和元(2019)年同月比約50%、東日本全域を営業区域とするJR東日本の在来線(定期外・近距離)は20%台に低下しました。その後、私鉄各社が約70%、JR東日本は夏期・年末年始・ゴールデンウィーク等の繁忙期に大きく減少しますが、通常期には約70%で推移しました。緊急事態宣言が解除された令和3(2021)年10月から12月にはJR・私鉄各社とも約80%に回復しましたが、オミクロン株による感染拡大した令和4(2022)年1月には再び70%台へ低下しています。



(各社公表資料より作成 [私鉄各社は乗車人数、JRは在来線近距離・普通運賃収入ベース(定期を除く)])

## 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3(2021)年10月の緊急事態宣言の解除に伴い上昇し、令和3年12月には帰省ラッシュの影響等で約70%まで回復しました。

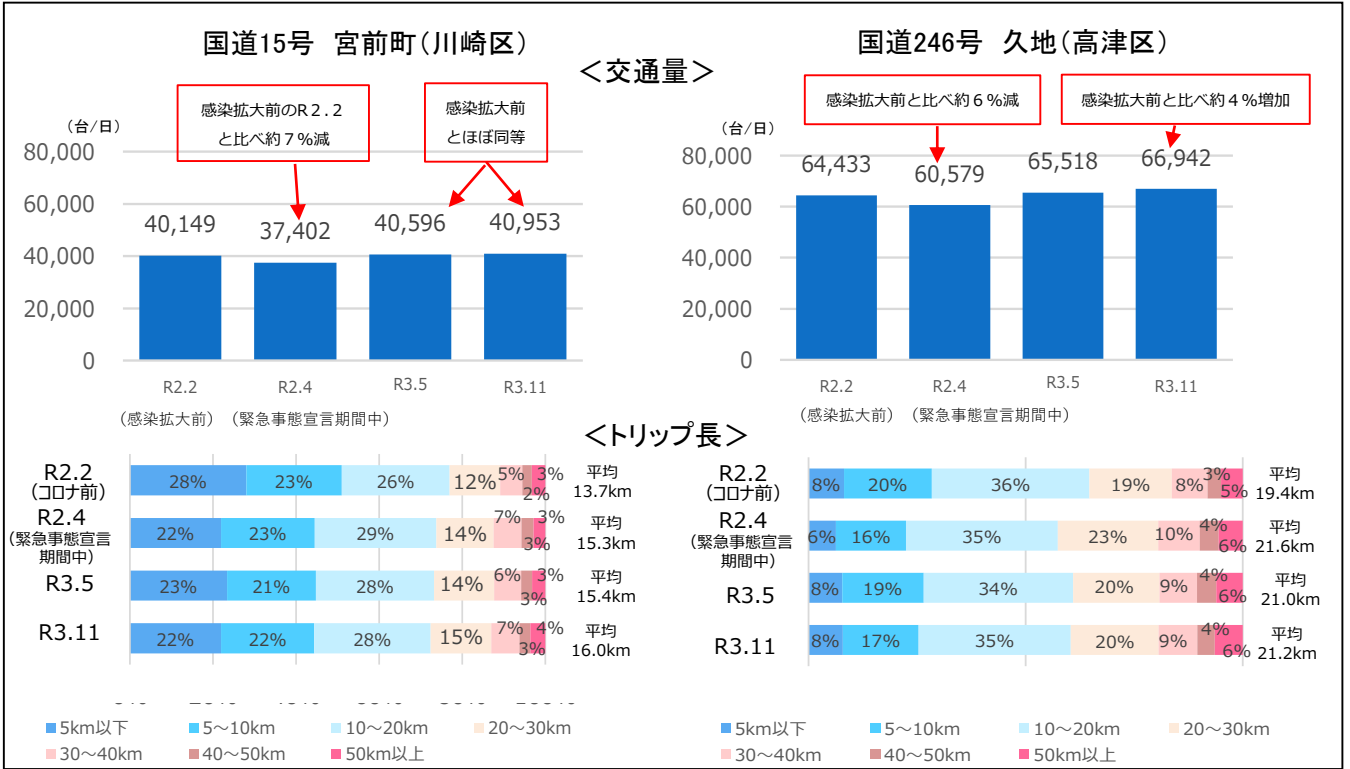


(国土交通省東京航空局「管内空港の利用概況集計表」より作成)

# 自動車の利用状況

市内の国道2地点（川崎区宮前町の国道15号、高津区久地の国道246号）における普通・小型自動車の交通量は、第1回目の緊急事態宣言中の令和2(2020)年4月は感染拡大前の同年2月に比べ、約6～7%減少しましたが、令和3(2021)年5月、11月は感染拡大前と同程度または増加傾向となっています。

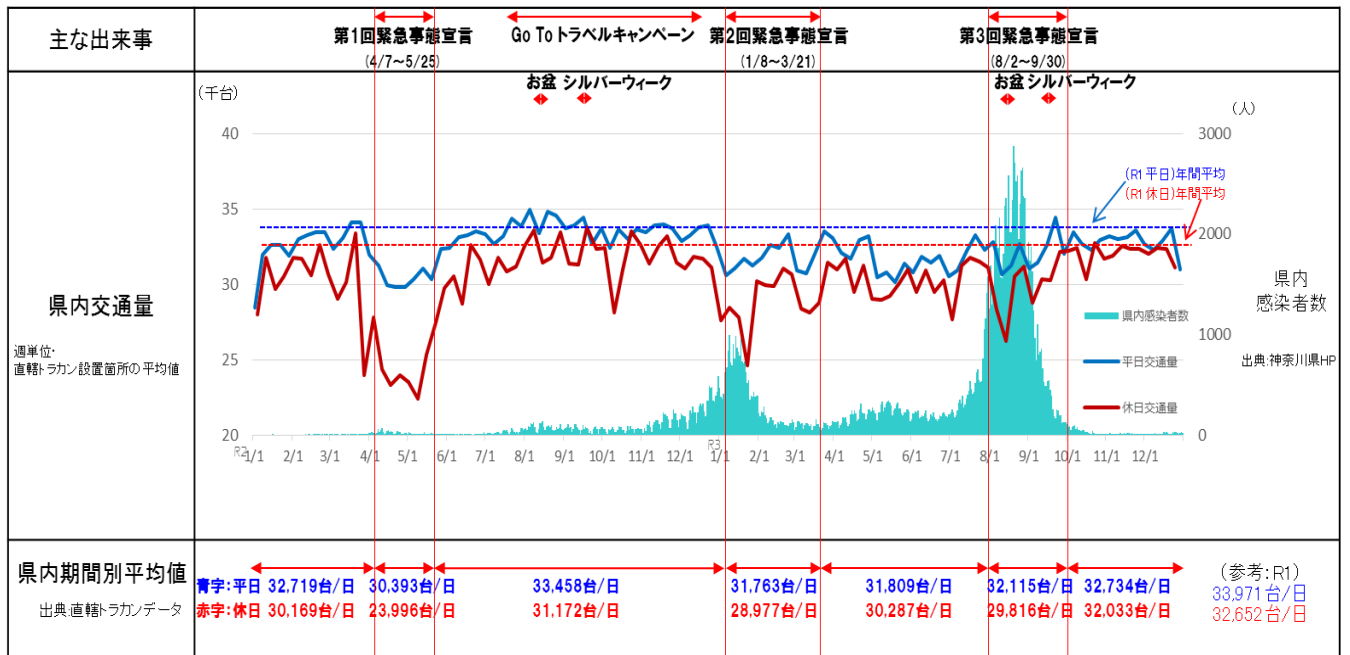
また、平均トリップ長（移動距離）は、第1回目の緊急事態宣言中の令和2年4月は感染拡大前の同年2月に比べ、約10%増加しましたが、令和3年5月、11月も増加したままの状態となっています。



出典：第25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】

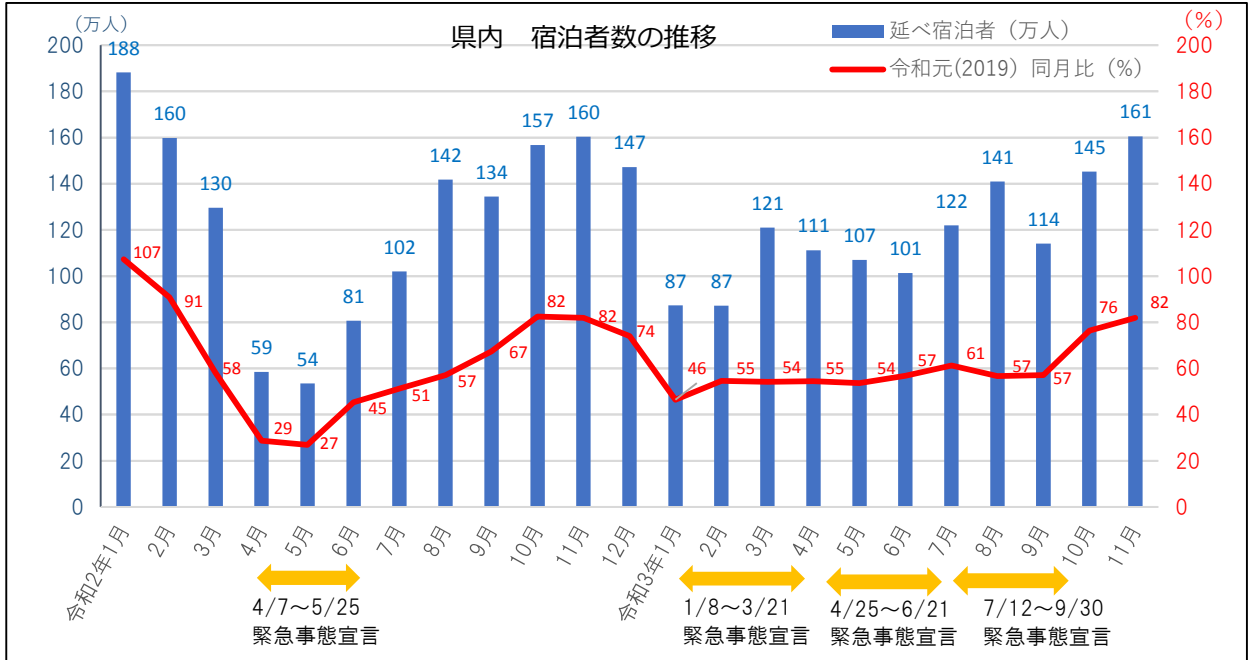
県内の国土交通省管理の国道における自動車の交通量は、緊急事態宣言期間は大きく減少しましたが、第3回目の宣言解除後は、感染拡大前の水準に回復しています。



出典：第25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40%台に落ち込み、9月まで50～60%で推移しました。10月の解除により、50～60%に回復しています。



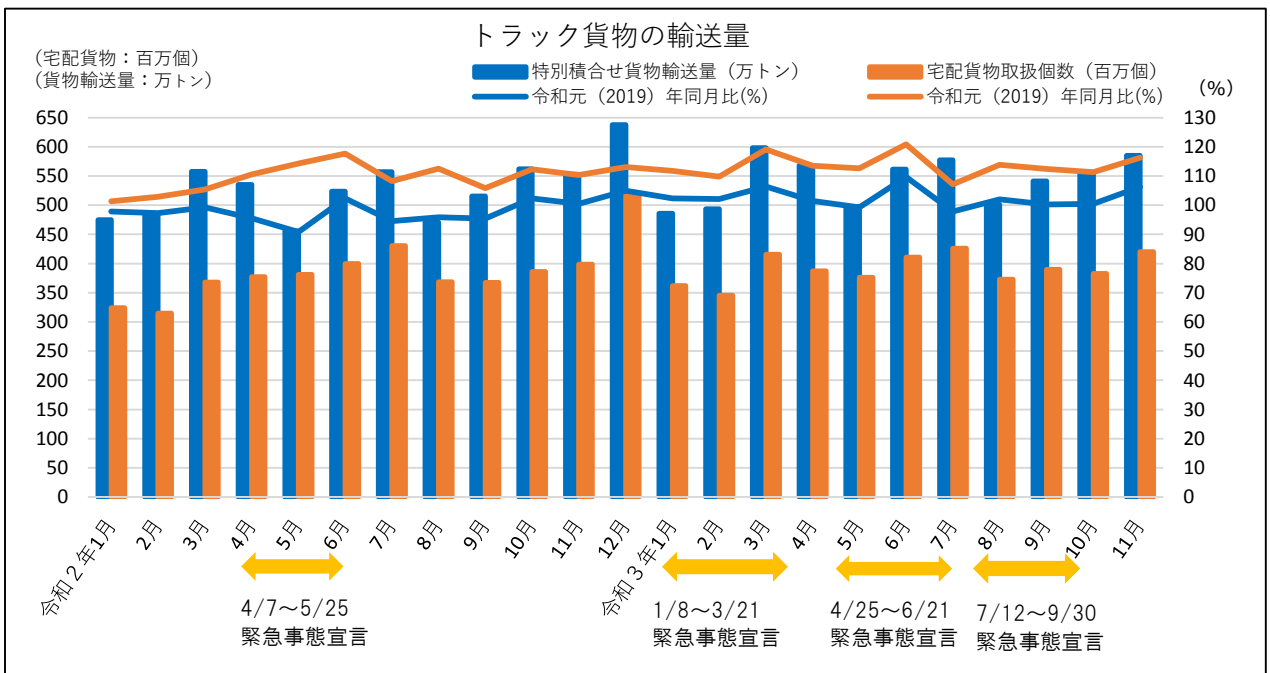
(国土交通省「宿泊旅行統計調査」より作成)

## トラック貨物の輸送量

トラック貨物の輸送量は、宅配貨物も含む複数の荷主の荷物を混載したトラック便の輸送量で見ると、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。

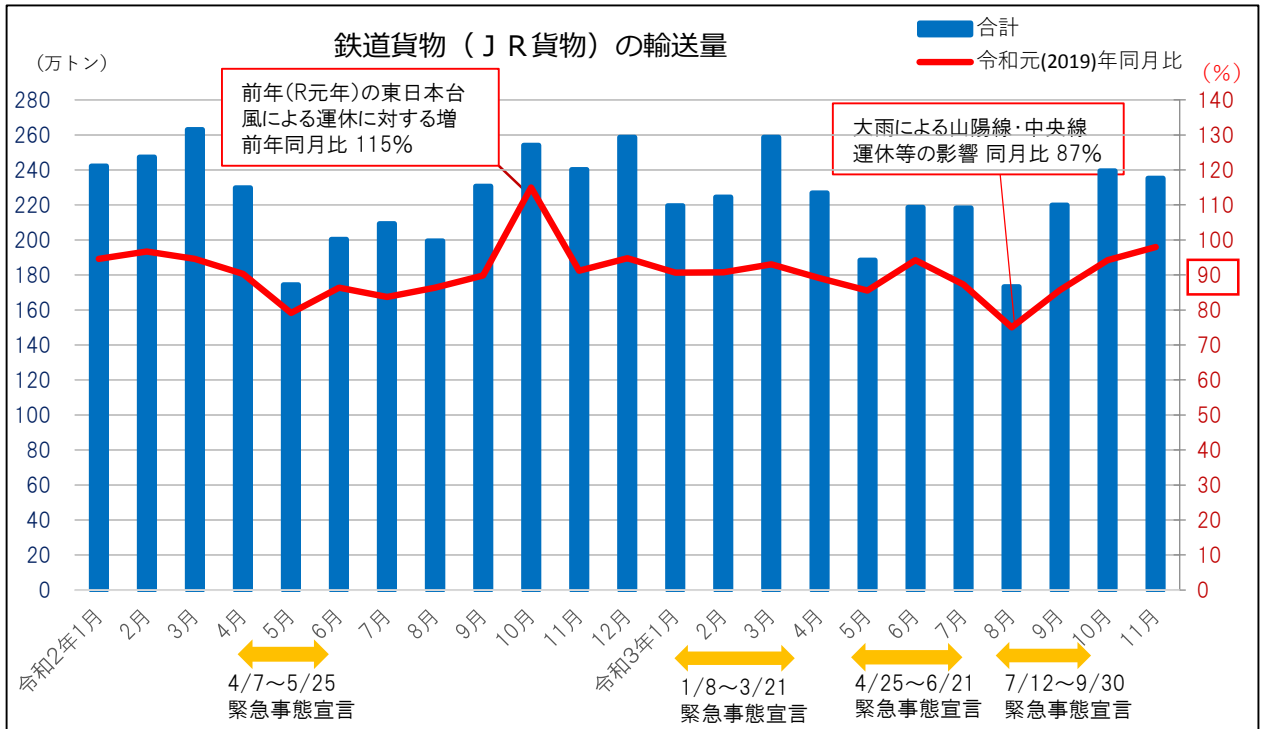
※特別積合せ貨物運送：複数の荷主の荷物を混載したトラック便（宅配貨物も含む）



(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

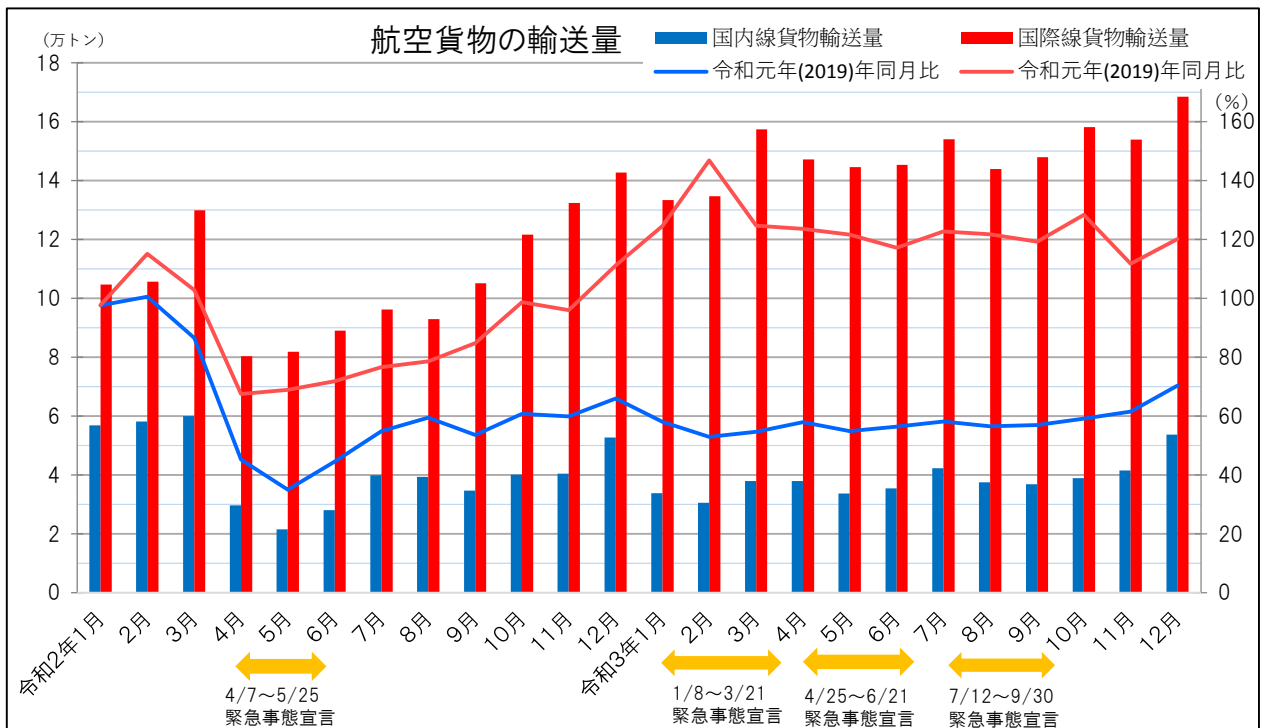
鉄道貨物の輸送量は、新型コロナウイルス感染症に伴う生産低迷や外出自粛による石油輸送やコンテナ輸送の減少、大雨等による運休等の影響により、感染拡大前の令和元(2019)年と比較して約90%の水準で推移しています。



(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、令和3年(2021)年11月まで50~60%台の状況が続きました。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る状況が続いています。



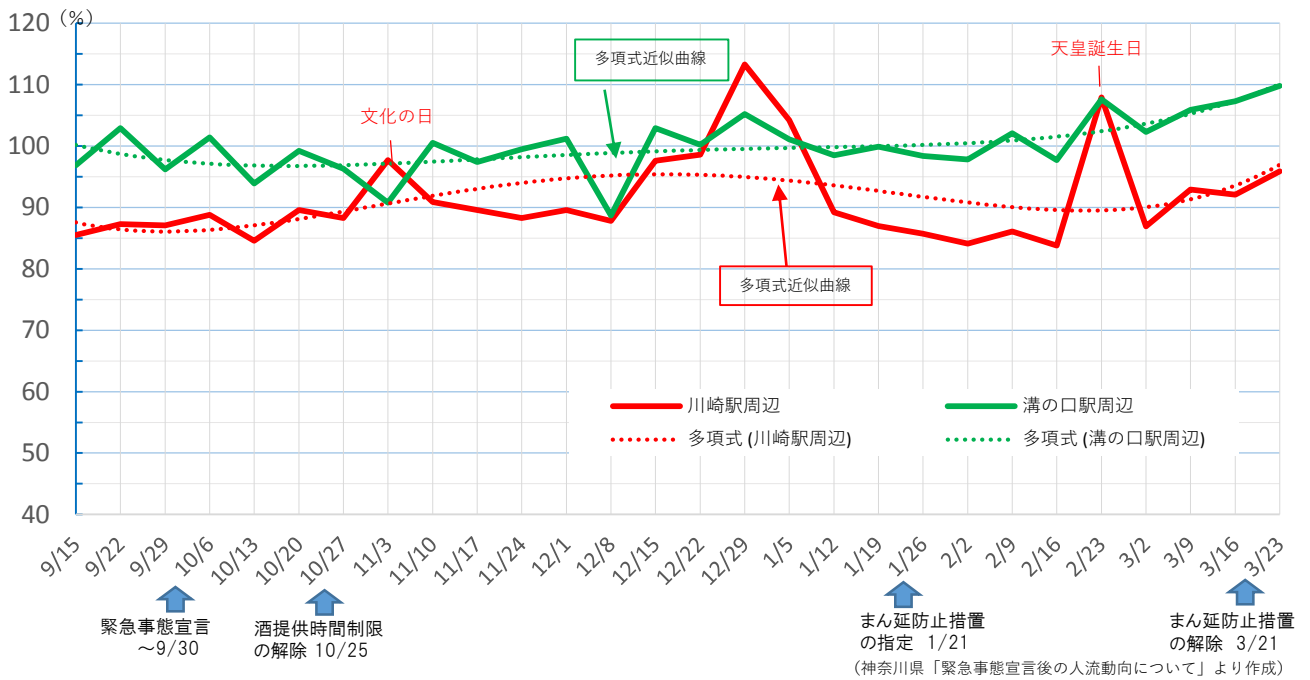
(国土交通省「国土交通月例経済」より作成)

# 市内主要駅周辺の人流動向【感染拡大前と毎週水曜日（R3.9.15～R4.3.23）の比較】

モバイルデータ（ドコモ・インサイトマーケティング「モバイル空間統計」）を活用した人流動向の数値を使用してグラフを作成し、新型コロナウイルス感染症の拡大前（令和2年1月11日から2月12日の平均値）と比較しました。

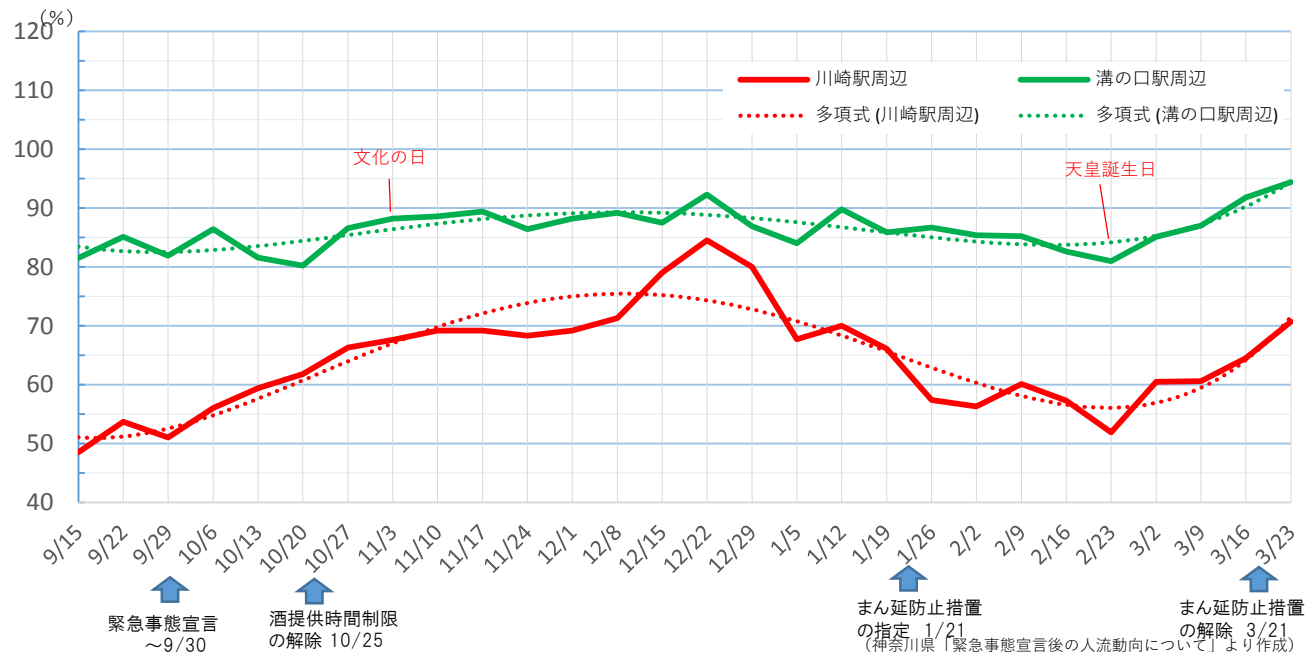
## 毎週水曜日・昼間(15時)

- 川崎駅周辺・・・年末年始に人流は増えていたが、1月から2月にかけて80%台に低下。3月には回復傾向
- 溝の口駅周辺・・・雨天等により大きく低下した日はあるが、3月は感染拡大前（R2.1.11～2.12の平均値）を上回る人流



## 毎週水曜日・夜間(21時)

- 川崎駅周辺・・・50%前後から徐々に回復し、年末の12月15日～29日には約80%となった。令和4年1月に入り減少し、2月には50%台まで低下したが、3月は回復傾向
- 溝の口駅周辺・・・年末にかけ80%台から90%台へ回復したが、1月から2月は減少。3月は回復傾向

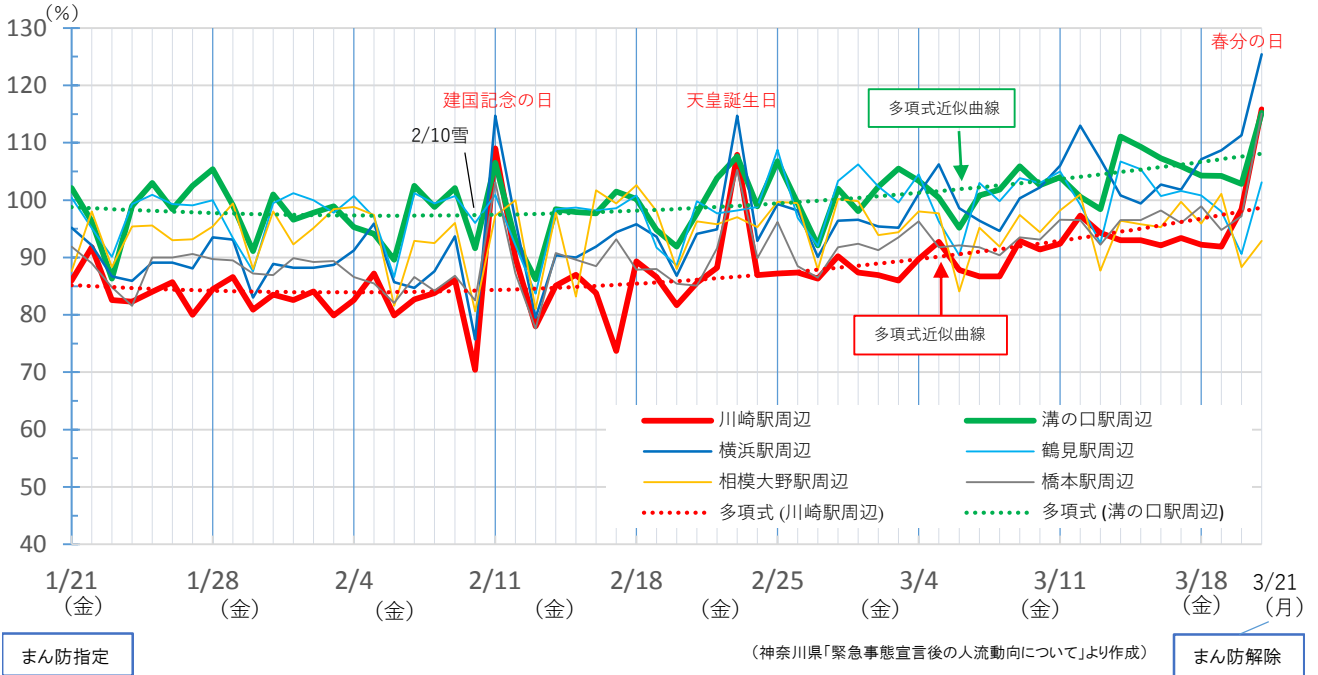




# 県内主要駅周辺の人流動向【感染拡大前とまん防期間中（R4.1.21～3.21）の比較】

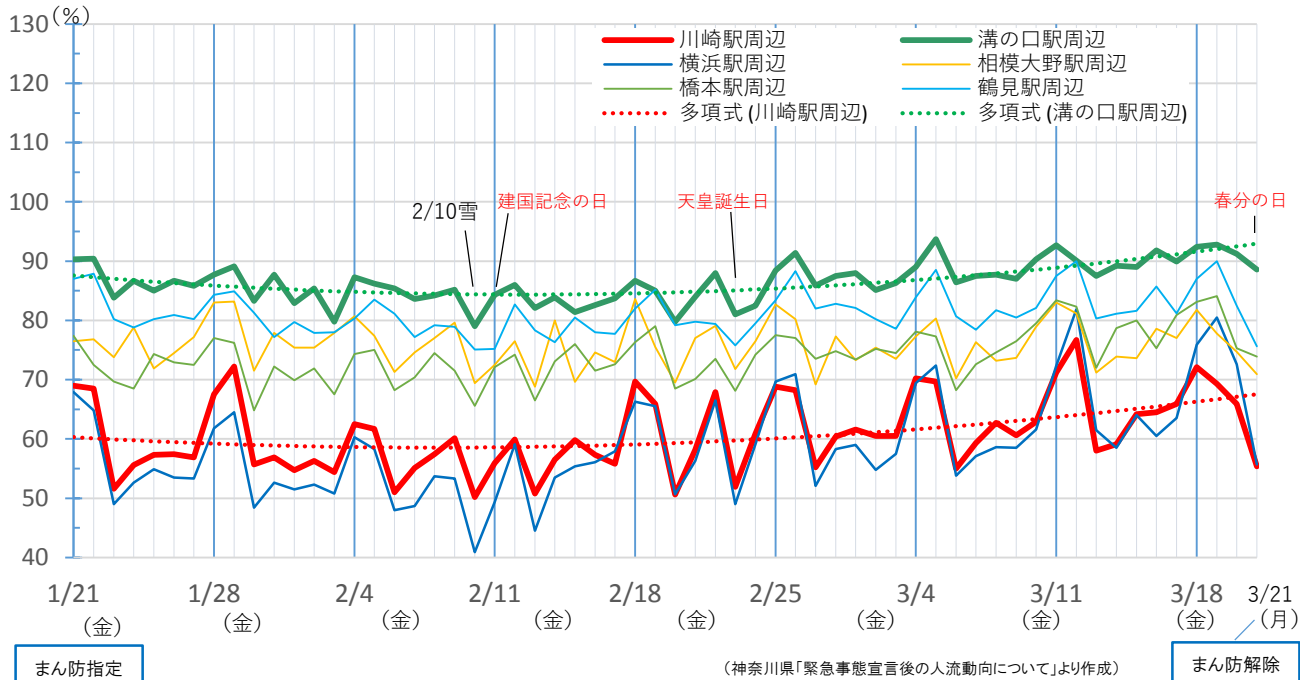
## 毎日・昼間(15時)

- ・土休日を中心に感染拡大前を超える人流となる駅がある
- ・川崎駅周辺は、他の駅周辺と比較して減少幅が大きく、祝日を除き100%以下の人流
  - 川崎駅周辺……まん延防止措置の指定により人流が微減したが、2月中旬以降は増加傾向
  - 溝の口駅周辺…3月に入り、感染拡大前（R2.1.11～2.12の平均値）を上回る傾向



## 毎日・夜間(21時)

- ・県内各駅周辺とも、感染拡大前と比較し、ほぼ90%以下の人流
- ・横浜駅周辺と川崎駅周辺は、他の駅周辺と比較して減少幅が大きく、50～80%の人流
  - 川崎駅周辺……まん延防止措置の指定により減少したが、2月中旬以降は回復傾向
  - 溝の口駅周辺…まん延防止措置の指定により微減したが、2月中旬以降は回復傾向



# モビリティの変化

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26%減、全国が25%減と大きな差異はありませんが、徐々に回復する傾向にあります。

「職場」においては、神奈川県、全国とも回復の傾向にあり、「住宅（住居）」は減少の傾向にあります。なお、神奈川県における「職場」の減少率が全国より大きく、反対に「住宅（住居）」における増加率は全国より高くなっており、神奈川県は全国よりもテレワークの実施率が高いことが推察されます。

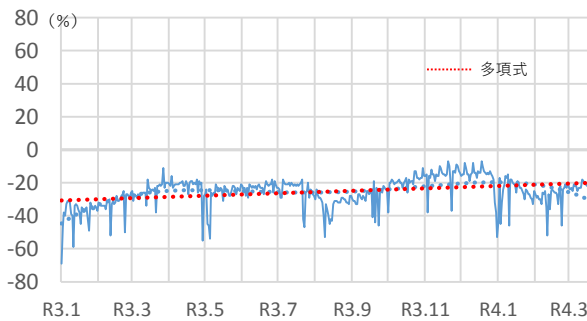
「小売、娯楽業」「食料品、薬局」への訪問者数については、令和3(2021)年末にかけて緩やかに回復する傾向にありましたが、オミクロン株による感染拡大した令和4(2022)年1月から再び減少しています。

## 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])

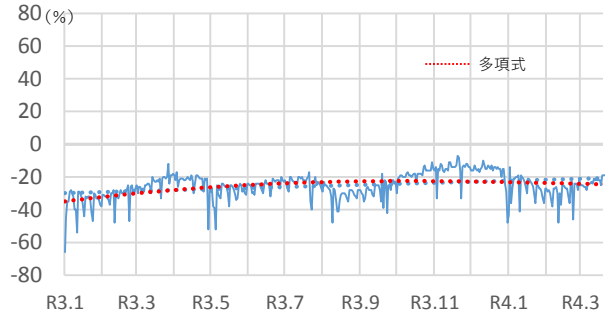
### 神奈川県

基準値-令和3年同曜日比の平均 **-26%**



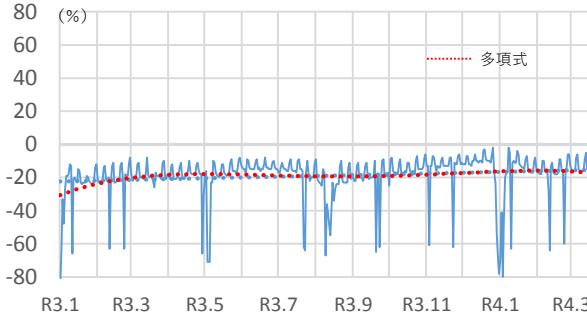
### 全国

基準値-令和3年同曜日比の平均 **-25%**



### 神奈川県

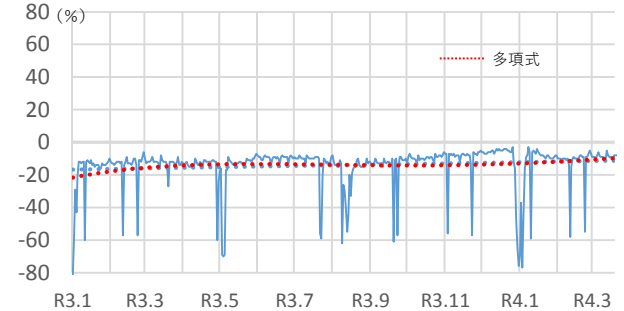
基準値-令和3年同曜日比の平均 **-18%**



## 職場

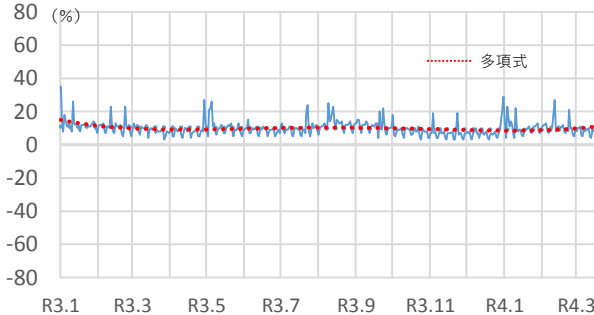
### 全国

基準値-令和3年同曜日比の比較 **-14%**



### 神奈川県

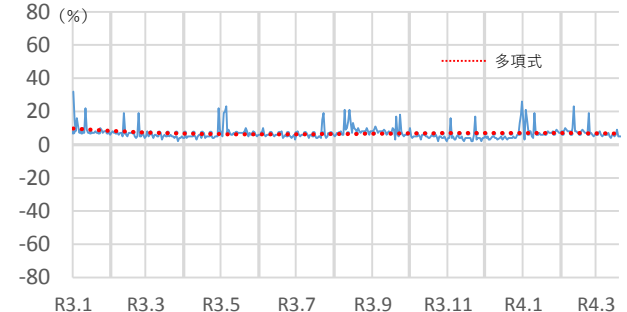
基準値-令和3年同曜日比の平均 **+10%**



## 住宅(住居)

### 全国

基準値-令和3年同曜日比の比較 **+7%**



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3月19日の同曜日の数値を比較したグラフを作成しました。

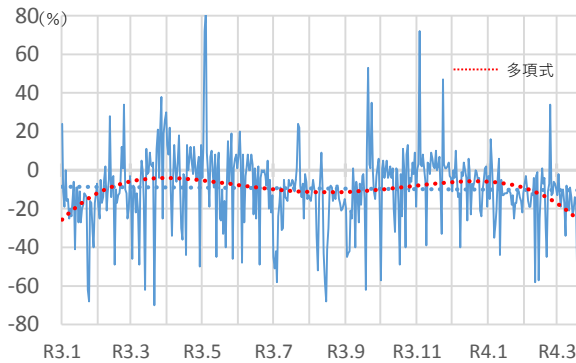
(Google COVID-19:コミュニティ モビリティ レポートより作成)

## 公園

(対象:国立公園、公共のビーチ、マリナー、ドッグパーク、広場、庭園など)

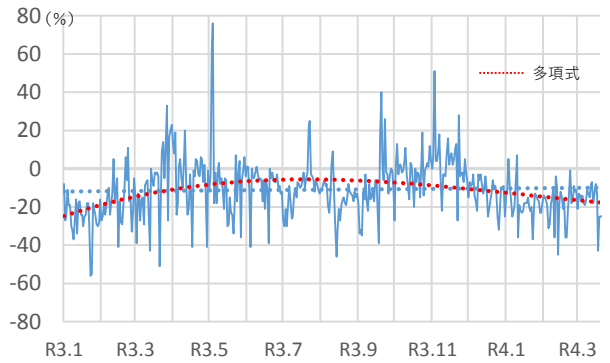
### 神奈川県

基準値-令和3年同曜日比の平均 **-11%**



### 全国

基準値-令和3年同曜日比の平均 **-11%**

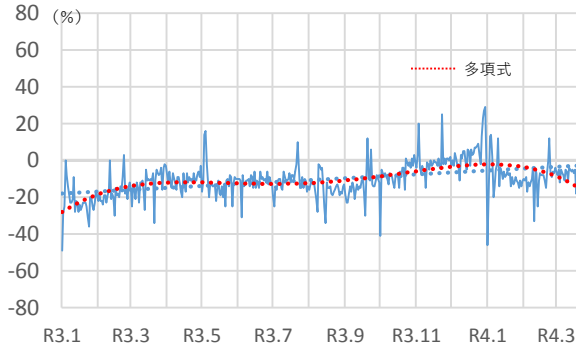


## 小売、娯楽業

(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)

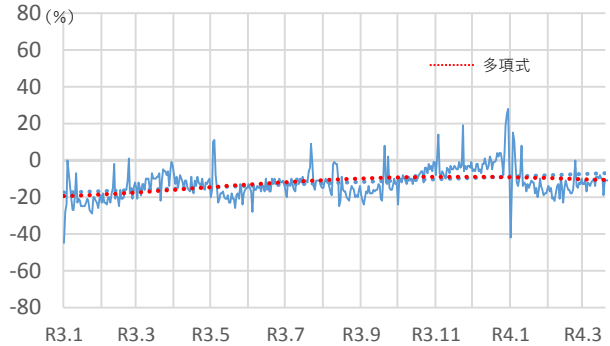
### 神奈川県

基準値-令和3年同曜日比の平均 **-10%**



### 全国

基準値-令和3年同曜日比の平均 **-12%**

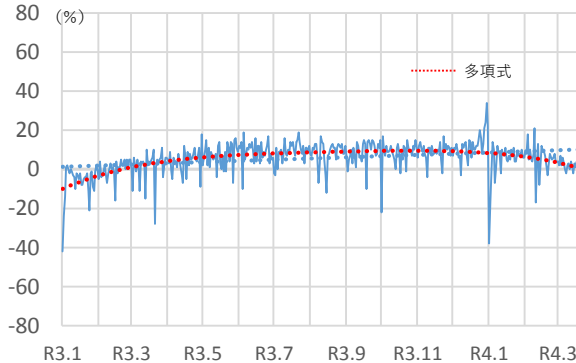


## 食料品、薬局

(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)

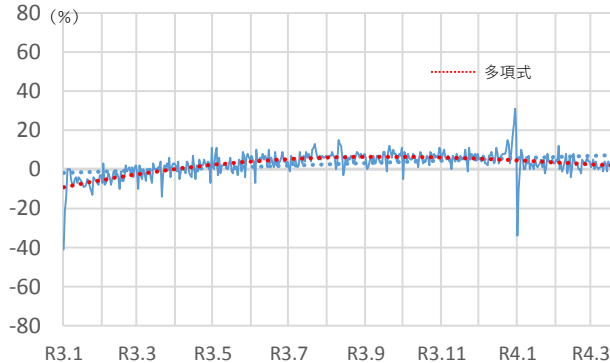
### 神奈川県

基準値-令和3年同曜日比の平均 **+5%**



### 全国

基準値-令和3年同曜日比の平均 **+3%**





Colors, Future!

いろいろって、未来。

川崎市