

参 考 1

自転車需要推計（補足）

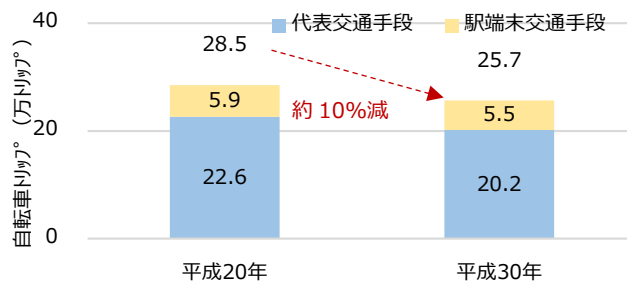
1 自転車の利用状況（補足）

(1) これまでの自転車による移動の動向

ア 長期的な自転車による移動の推移（パーソントリップ調査）

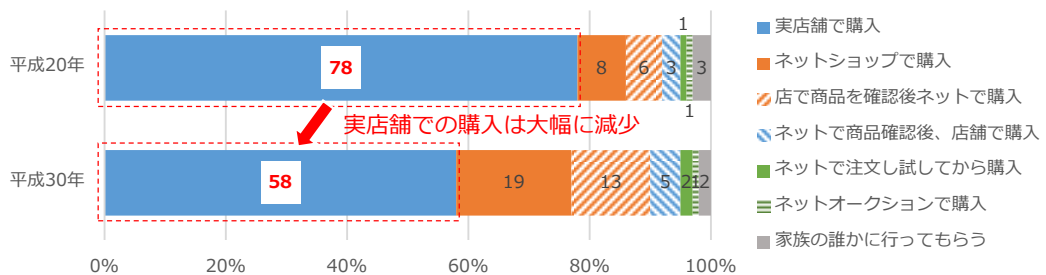
(ア) 交通手段別移動状況

- 平成 20（2008）年と平成 30（2018）年の自転車移動量（トリップ数）の変化を見ると、代表交通手段及び駅端末交通手段とも減少（総トリップで約 10%減）しています。
- これは、ICT 技術の進展に伴い、買い物スタイルや働き方が、インターネット等を使った手段に置き換わったことなどが理由として考えられます。



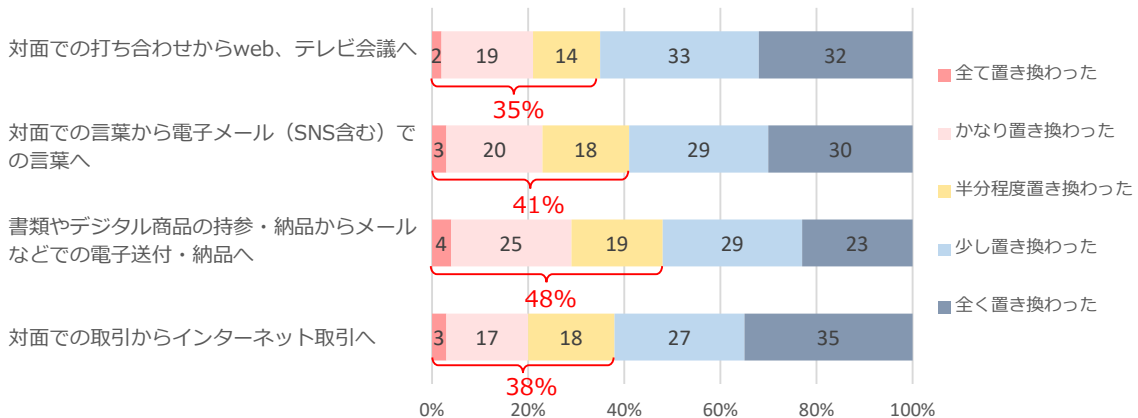
＜自転車トリップ数の変化＞

出典：東京都市圏パーソントリップ調査（第5回平成20(2008)年、第6回平成30(2018)年）から作成



＜10年間の買い物のスタイルの変化＞

出典：第6回東京都市圏パーソントリップ調査（補完調査）から作成



＜10年間の働き方の変化＞

出典：第6回東京都市圏パーソントリップ調査（補完調査）から作成

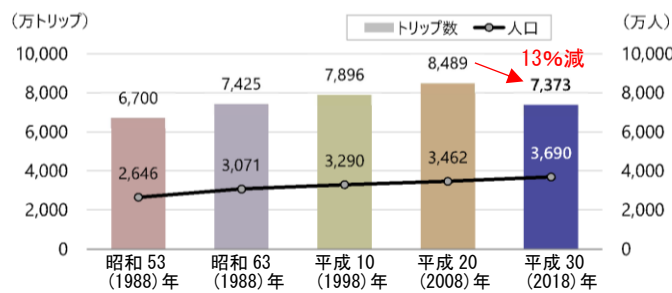
- 代表交通手段別の移動状況について、東京都市圏パーソントリップ調査の平成20(2008)年と平成30(2018)年のトリップ数を比較すると、全交通量で約4%減、自動車で約27%、2輪車で約44%、自転車で約11%減となっております。

【代表交通手段別移動状況の推移】

	H20	H30	H30/H20
鉄道	612,265	674,447	110.2%
バス	59,993	59,998	100.0%
自動車・タクシー	294,200	215,569	73.3%
原付・自動二輪	37,789	21,216	56.1%
自転車	226,239	201,869	89.2%
徒歩	381,991	385,155	100.8%
その他	1,852	1,371	74.0%
不明	26,296	11,803	44.9%
計	1,640,625	1,571,428	95.8%

出典：第6回東京都市圏パーソントリップ調査（補完調査）から作成

- 総トリップ数は、東京都市圏全体で約13%減少している中、本市は約4%の減少と東京都市圏の中では減少率が少ない傾向にあります。



出典：「第6回東京都市圏パーソントリップ調査 人の動きから見た東京都市圏～調査結果の概要について～（東京都市圏交通計画協議会）」から
東京都市圏の総トリップ数の変化

(イ) 地域別移動状況

- 区別自転車トリップ数の変化を見ると、自転車トリップ数は、川崎区などの平地区で減少している一方で、宮前区や麻生区などで増加しています。

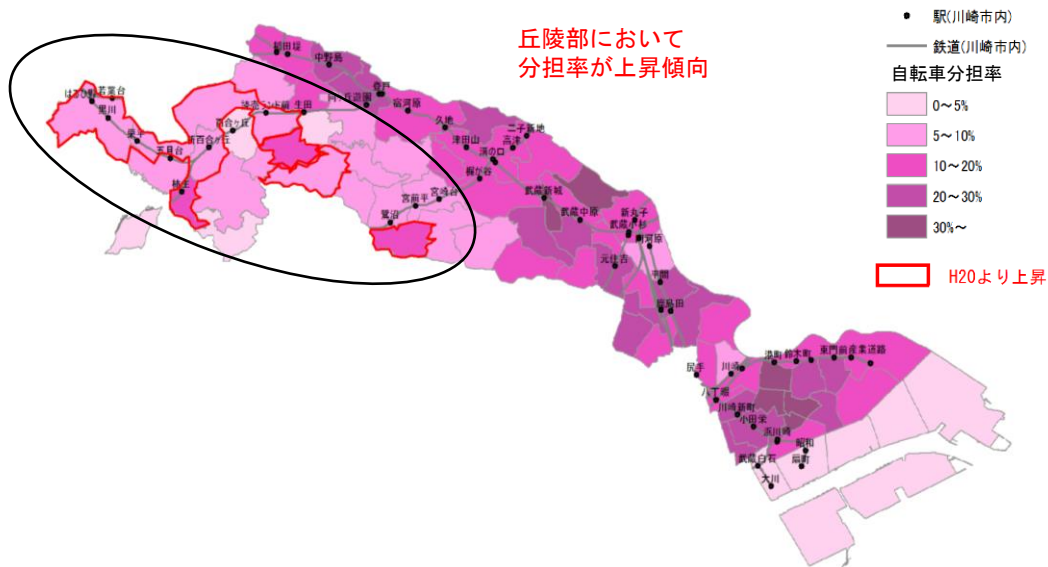
【区別自転車トリップ数の変化】

	人口 (千人)			自転車トリップ数 (千トリップ)								
				代表			端末			合計		
	H20	H30	増減	H20	H30	増減	H20	H30	増減	H20	H30	増減
川崎市全体	1,389.4	1,516.5	127.1	226.2	201.9	↓ -24.37	59.4	55.6	↓ -3.74	285.6	257.5	↓ -28.11
南部	362.5	398.7	36.2	96.0	73.1	↓ -22.93	19.1	16.5	↓ -2.55	115.1	89.6	↓ -25.48
川崎区	212.8	231.5	18.8	62.2	44.4	↓ -17.82	13.2	10.5	↓ -2.71	75.4	54.9	↓ -20.53
幸区	149.7	167.2	17.5	33.8	28.7	↓ -5.11	5.9	6.0	↑ 0.17	39.7	34.8	↓ -4.95
中部	437.4	489.9	52.5	83.5	76.9	↓ -6.58	23.3	22.4	↓ -0.95	106.8	99.3	↓ -7.53
中原区	224.9	258.1	33.2	49.7	42.3	↓ -7.39	17.7	18.1	↑ 0.33	67.5	60.4	↓ -7.06
高津区	212.4	231.8	19.4	33.8	34.6	↑ 0.81	5.6	4.3	↓ -1.28	39.4	38.9	↓ -0.47
北部	589.5	627.8	38.3	46.3	51.2	↑ 4.86	17.0	16.8	↓ -0.25	63.4	68.0	↑ 4.61
多摩区	210.5	217.9	7.5	28.2	27.5	↓ -0.73	10.9	9.7	↓ -1.18	39.1	37.2	↓ -1.92
宮前区	214.7	231.1	16.5	11.6	15.0	↑ 3.40	2.8	2.0	↓ -0.79	14.4	17.0	↑ 2.61
麻生区	164.4	178.7	14.3	6.5	8.7	↑ 2.19	3.3	5.1	↑ 1.73	9.8	13.8	↑ 3.92

出典：第6回東京都市圏パーソントリップ調査（補完調査）から作成

- 自転車分担率※を見ると、多摩川に沿った平地部や川崎駅の東側など、起伏の少ない地域で分担率が高くなっています。

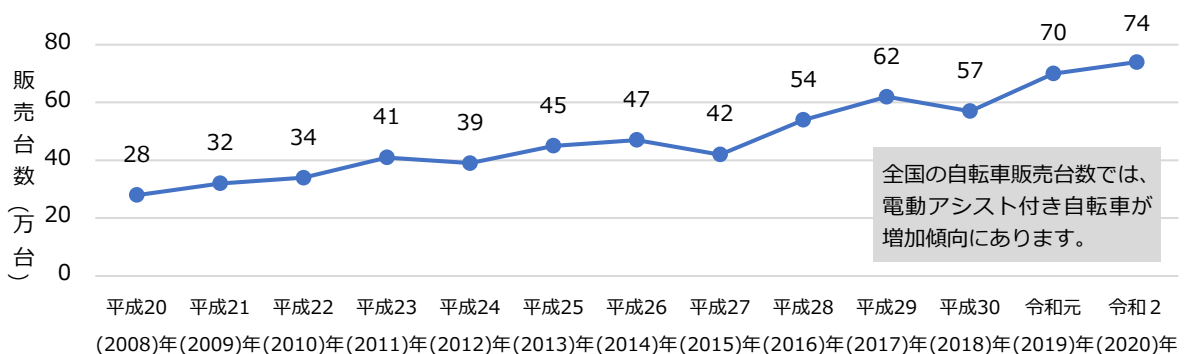
※「自転車分担率」とは、自転車トリップ数が全交通手段のトリップ数に占める割合のことをいいます。



<自転車分担率（代表交通手段+駅端末交通手段）>

出典：東京都市圏パーソントリップ調査（第6回平成30(2018)年）から作成

- 宮前区や麻生区など起伏が多い丘陵部においても、平成20(2008)年に比べて自転車利用の増加が見受けられますが、これは全国的な電動アシスト付き自転車の普及拡大等が要因と考えられます。

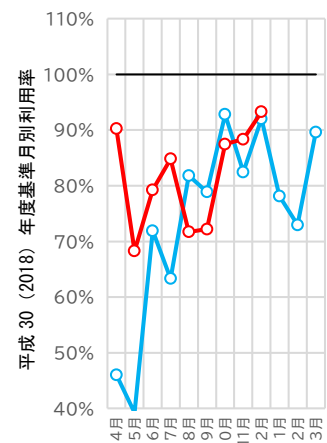
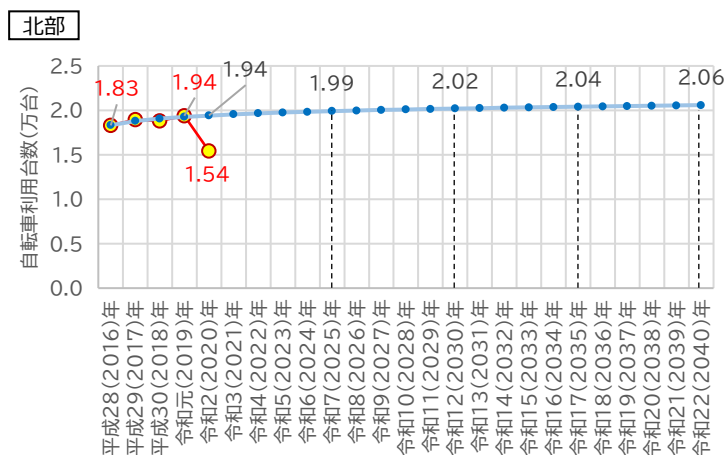
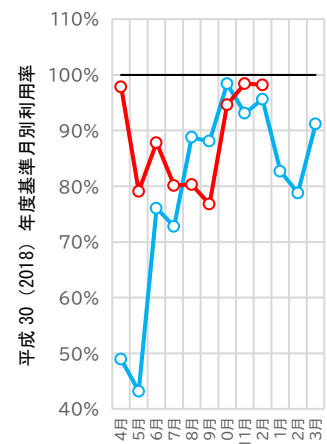
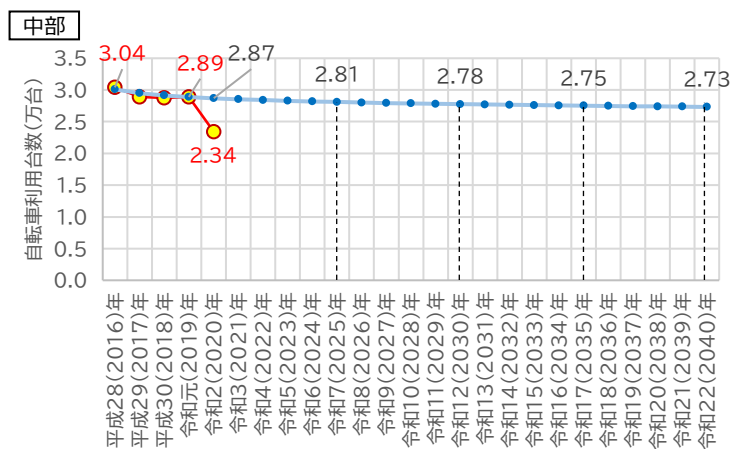
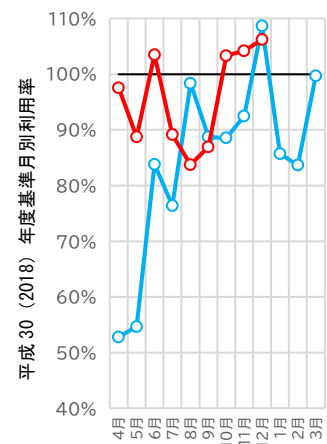
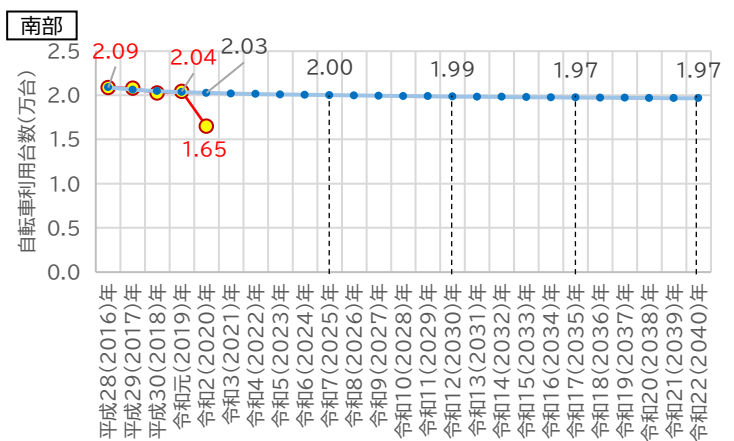


<全国の電動アシスト付き自転車販売台数>

出典：経済産業省生産動態統計年報 機械統計編

イ 短期的な自転車による移動の推移（駐輪場利用）

- コロナ禍前までの駐輪場の利用実績の変化を踏まえ、各地区の将来駐輪需要を予想すると、南部、中部は微減、北部は微増となっており、市全域では概ね下げ止まっています。
- 令和2（2020）年度は新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受け、前年に比べて約20%程度減少していますが、月別の市営駐輪場の利用状況を見ると、生活行動の変化などにより、感染状況が落ち着いている時期にはコロナ禍前に近い状況まで利用率が上昇しており、市営駐輪場全体としては月によっては90～98%まで上昇しています。（p12）



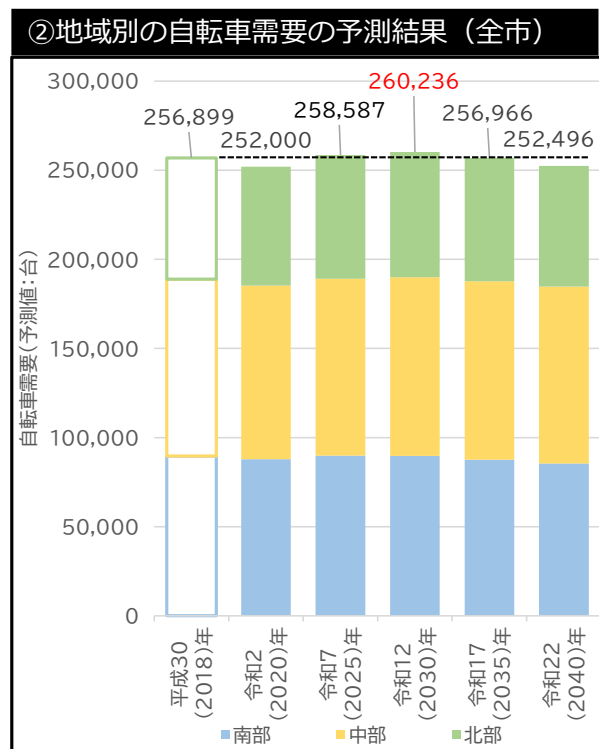
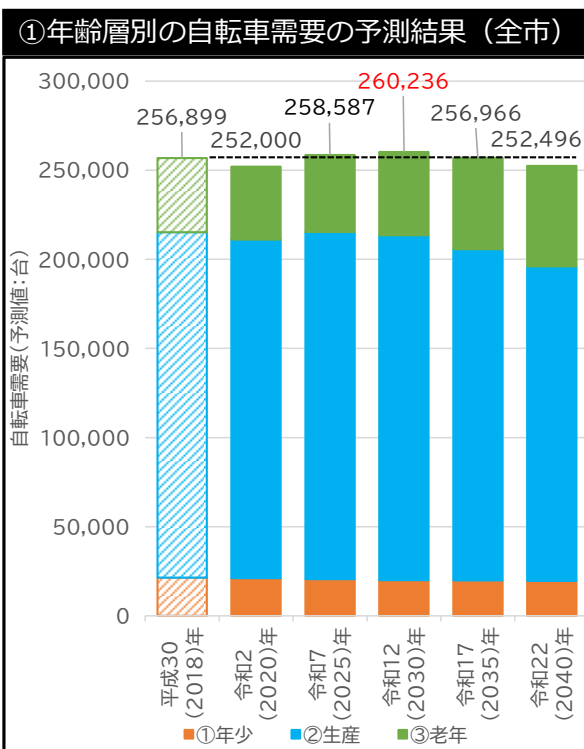
＜駅周辺の自転車の利用状況＞

＜市営駐輪場の利用状況＞

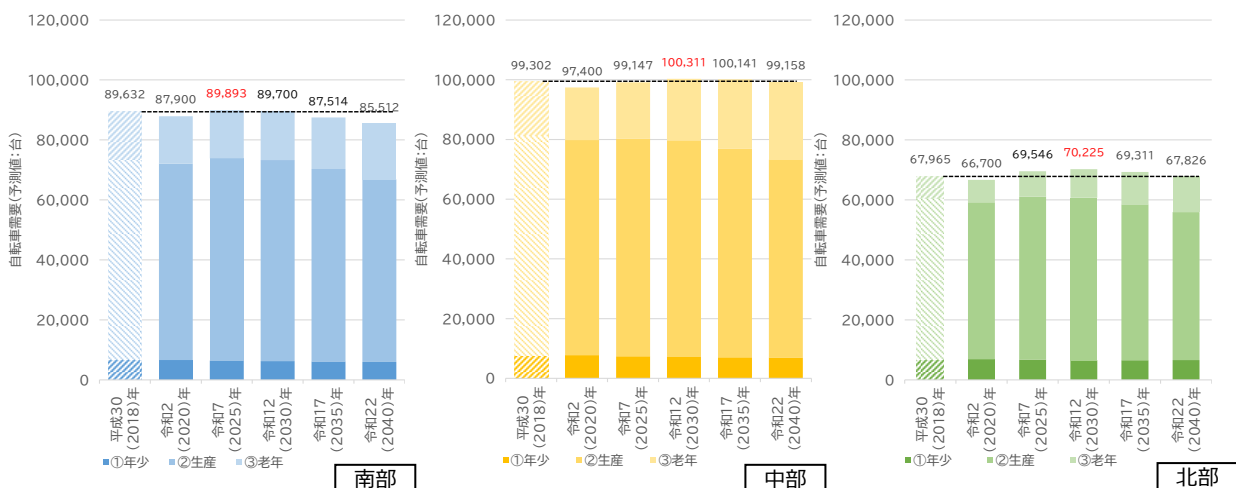
2 自転車の需要推計結果（詳細）

(1) 自転車需要

- 市内から発生する自転車需要の推計結果は、以下のとおりです。なお推計は、南部、中部、北部の地域ごとに実施し、その結果を合算して全市の予想を行っています。
- 自転車需要は、令和12（2030）年まで増加し、その後は減少に転じると予想しています。また令和7（2025）年から令和12（2030）年までは、新型コロナウイルス感染症の流行以前の平成30（2018）年を超える需要が発生すると予想しています。



(参考) 地域別に見た年齢層別自転車需要の推移



参考 自転車需要の試算の考え方

自転車需要の現状値				直近の駐輪場利用の変化率					
		手順A①:自転車利用総量			手順A② 自転車伸び率を考慮した増減				
		平成30 (2018)年 時点	コロナ 変動率	令和2 (2020)年 時点	令和2 (2020)年	令和7 (2025)年	令和12 (2030)年	令和17 (2035)年	令和22 (2040)年
		実測	実測	推計	推計	推計	推計	推計	推計
南部	①年少	6,722	0.98	6,600	1.000	0.990	0.980	0.970	0.970
	②生産	66,791		65,500	1.000	0.990	0.980	0.970	0.970
	③老年	16,119		15,800	1.000	0.990	0.980	0.970	0.970
中部	①年少	7,808	0.98	7,700	1.000	0.980	0.970	0.960	0.950
	②生産	73,562		72,100	1.000	0.980	0.970	0.960	0.950
	③老年	17,932		17,600	1.000	0.980	0.970	0.960	0.950
北部	①年少	6,922	0.98	6,800	1.000	1.030	1.040	1.050	1.060
	②生産	53,437		52,400	1.000	1.030	1.040	1.050	1.060
	③老年	7,606		7,500	1.000	1.030	1.040	1.050	1.060

年齢層別の人口推計											
手順B① 各年の人口 (第3期実施計画の策定に向けた将来人口推計)					手順B② 人口の増減						
年齢層	令和2 (2020)年	令和7 (2025)年	令和12 (2030)年	令和17 (2035)年	令和22 (2040)年	令和2 (2020)年	令和7 (2025)年	令和12 (2030)年	令和17 (2035)年	令和22 (2040)年	
	人口	推計	推計	推計	推計	推計	推計	推計	推計	推計	
南部	①年少	47,800	46,900	46,000	45,900	44,500	1.000	0.981	0.962	0.960	0.931
	②生産	266,000	276,800	278,000	268,700	254,800	1.000	1.041	1.045	1.010	0.958
	③老年	90,600	92,700	95,900	101,600	110,500	1.000	1.023	1.058	1.121	1.220
中部	①年少	63,500	62,600	61,000	60,900	60,700	1.000	0.986	0.961	0.959	0.956
	②生産	349,600	360,700	361,700	352,400	338,100	1.000	1.032	1.035	1.008	0.967
	③老年	85,200	92,900	103,700	117,400	132,100	1.000	1.090	1.217	1.378	1.550
北部	①年少	77,800	74,900	71,900	71,400	71,200	1.000	0.963	0.924	0.918	0.915
	②生産	419,700	422,600	416,900	396,400	372,900	1.000	1.007	0.993	0.944	0.888
	③老年	139,000	152,200	170,300	190,500	207,700	1.000	1.095	1.225	1.371	1.494

自転車需要							
自転車交通量(推計値)							
年齢層	平成30 (2018)年	令和2 (2020)年	令和7 (2025)年	令和12 (2030)年	令和17 (2035)年	令和22 (2040)年	
	実測	基準	推計	推計	推計	推計	
南部	①年少	6,722	6,600	6,411	6,224	6,148	5,960
	②生産	66,791	65,500	67,478	67,086	64,180	60,860
	③老年	16,119	15,800	16,005	16,390	17,187	18,692
	全年齢計	89,632	87,900	89,893	89,700	87,514	85,512
中部	①年少	7,808	7,700	7,439	7,175	7,089	6,992
	②生産	73,562	72,100	72,901	72,358	69,770	66,242
	③老年	17,932	17,600	18,807	20,779	23,282	25,924
	全年齢計	99,302	97,400	99,147	100,311	100,141	99,158
北部	①年少	6,922	6,800	6,743	6,536	6,553	6,597
	②生産	53,437	52,400	54,345	54,132	51,966	49,350
	③老年	7,606	7,500	8,459	9,556	10,793	11,879
	全年齢計	67,965	66,700	69,546	70,225	69,311	67,826
合計	①年少	21,452	21,100	20,593	19,935	19,790	19,549
	②生産	193,790	190,000	194,724	193,576	185,916	176,452
	③老年	41,657	40,900	43,270	46,725	51,261	56,495
	全年齢計	256,899	252,000	258,587	260,236	256,966	252,496

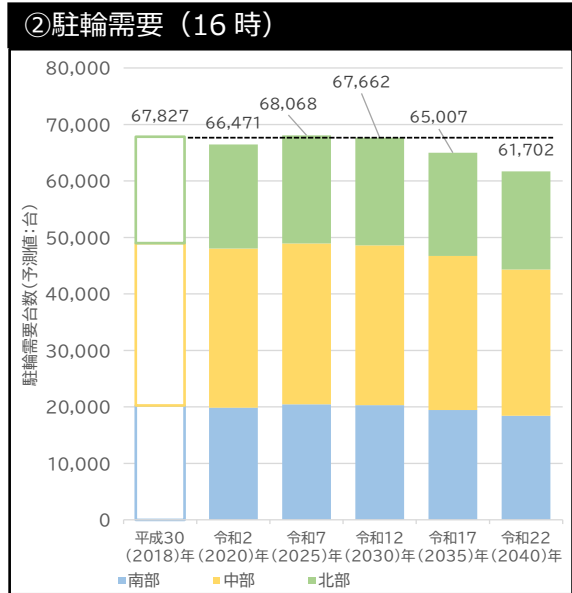
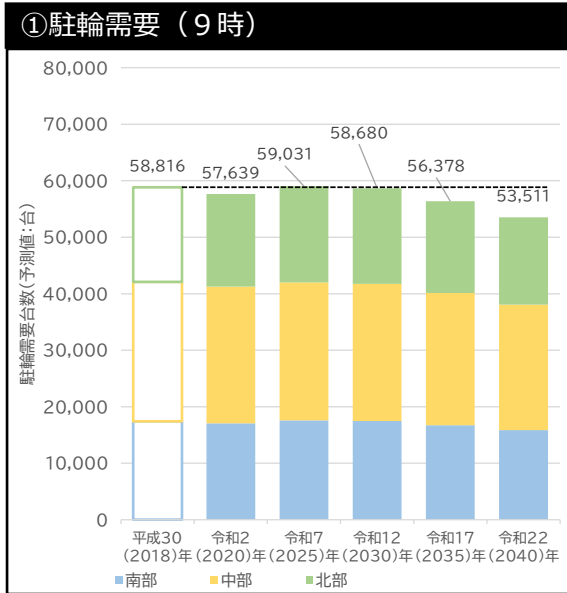
着色部分は「H30より需要が増える」年次

※ 推計結果については、それぞれの段階において端数を調整・考慮し算出

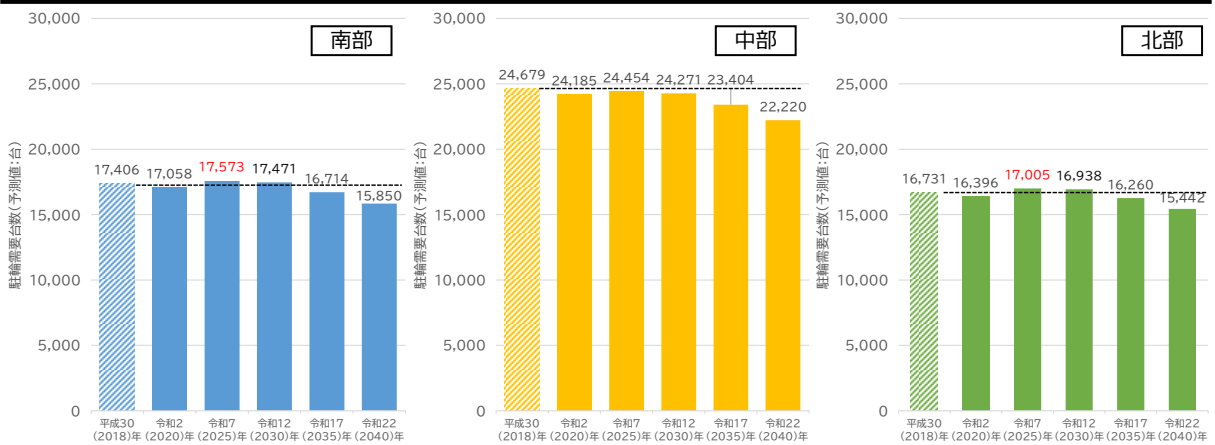
(2) 駐輪需要

ア 駐輪需要（駐輪場利用+放置台数）

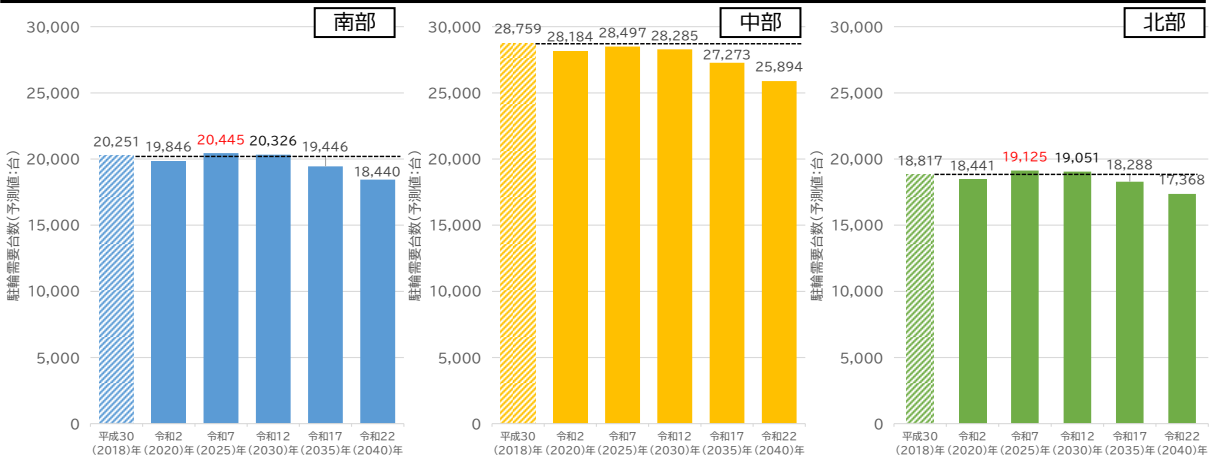
- 駅周辺の駐車需要の推計結果は以下のとおりです。
- 駐輪需要については、午前、午後ともに令和 7（2025）年にピークを迎えており、コロナ禍前の平成 30（2018）年の水準とほぼ同程度となります。



(参考①) 地域別に見た総駐輪需要（9時）

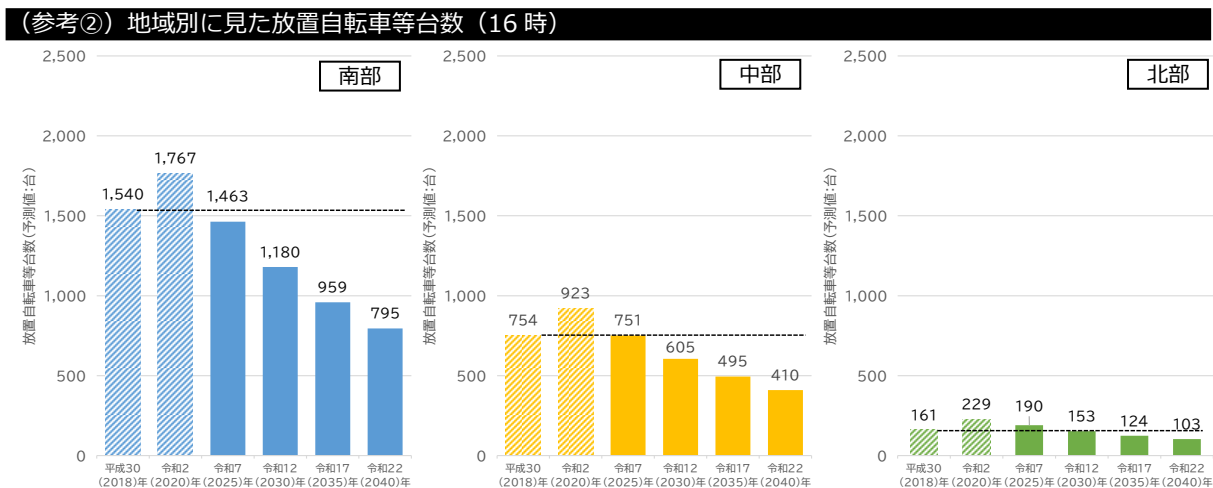
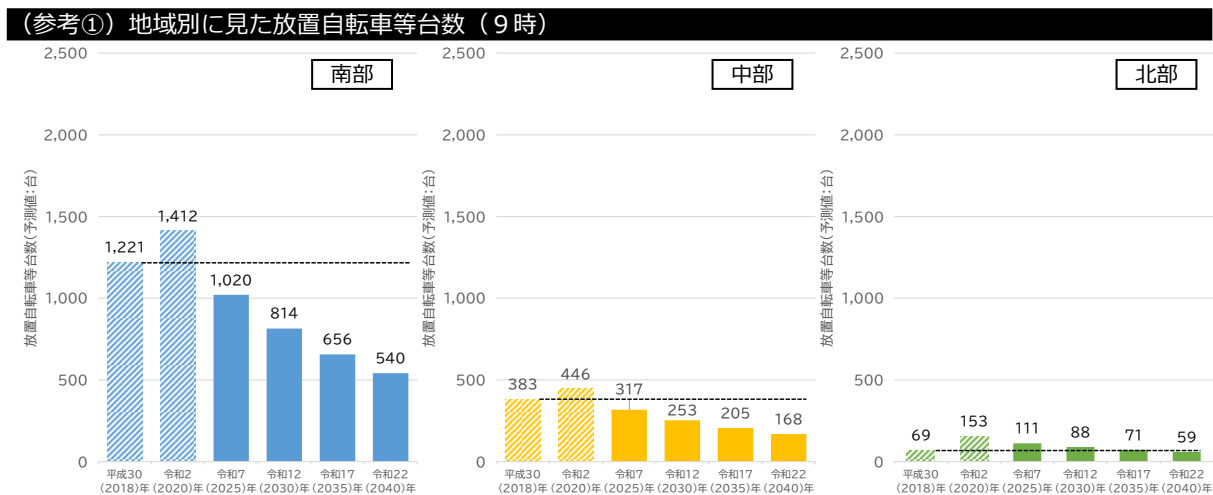
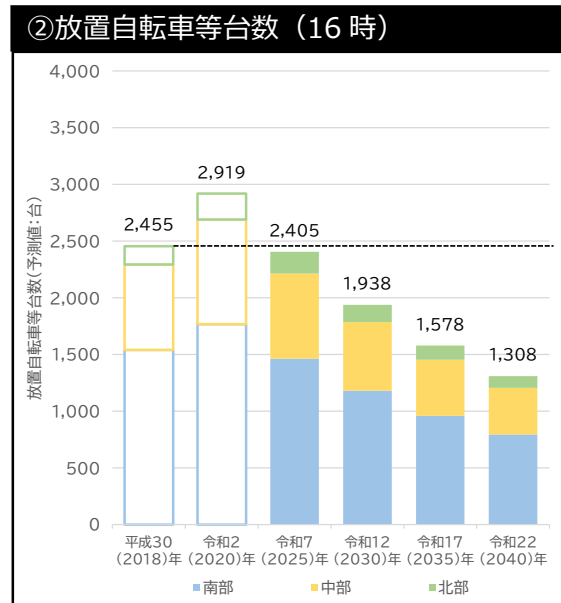
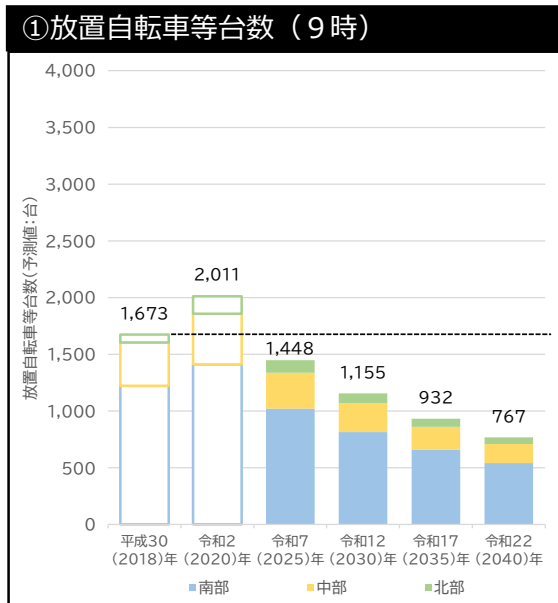


(参考②) 地域別に見た総駐輪需要（16時）



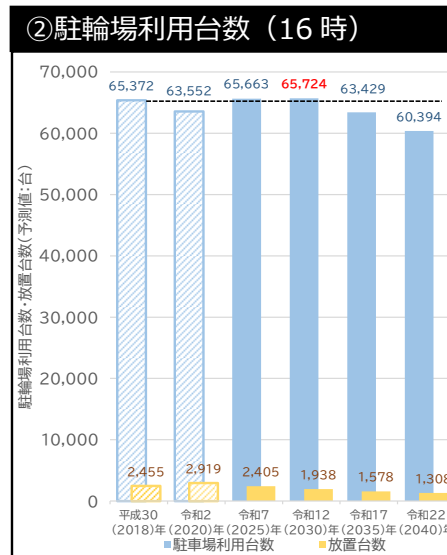
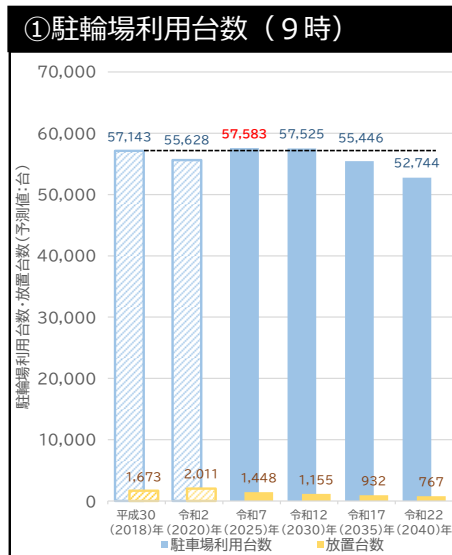
イのうち、放置自転車等台数

- 駅周辺の放置自転車等台数の推計結果は以下のとおりです。
- 放置自転車等台数は、これまでの放置自転車対策により減少しており、今後、放置対策を充実して継続していくため、減少傾向が続くと予想しています。

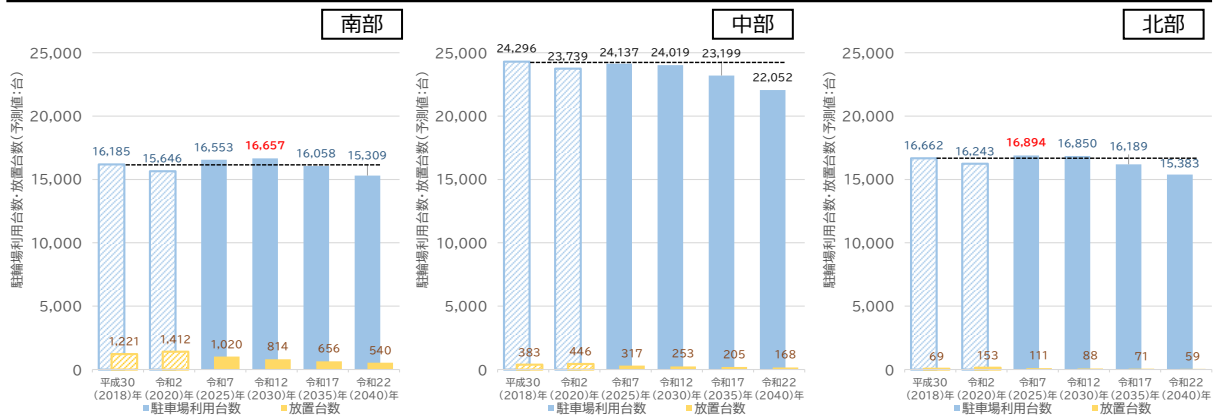


ウのうち、駐輪場利用台数（駐輪需要－放置自転車等台数）

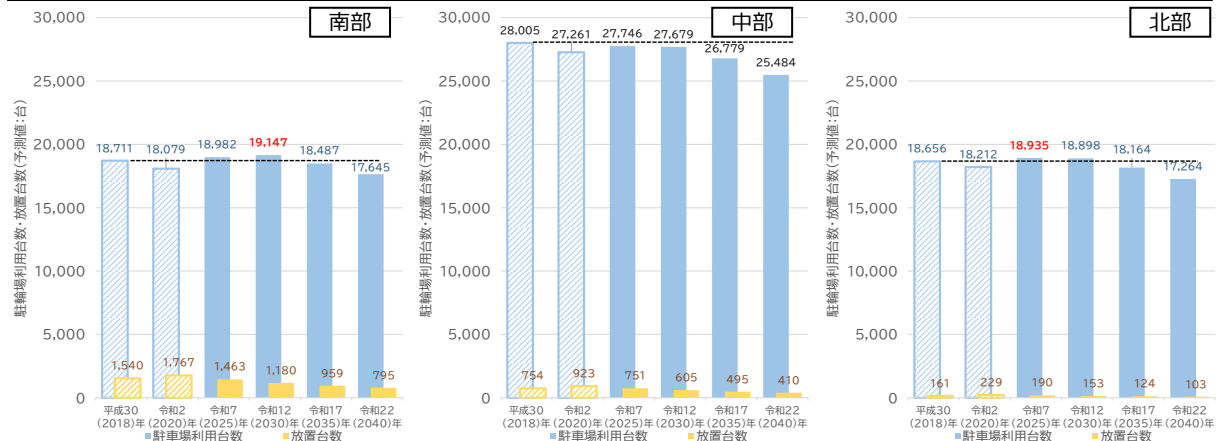
- 駐輪需要から、放置自転車等台数を差し引いた駐輪場利用台数は次のとおり（各図の水色部分）です。
- 駐輪場利用台数として、午前は令和7（2025）年に午後は令和12（2030）年にピークを迎え、令和7（2025）～12（2030）年にかけて、コロナ禍前の平成30（2018）年を上回る台数が発生すると予想しています。



（参考①）地域別に見た駐輪場利用台数（9時）



（参考②）地域別に見た駐輪場利用台数（16時）



参考 駐輪需要（駐輪場利用＋放置台数）の試算の考え方

駐輪需要の現状値

		手順A: 自転車駐輪場利用総量		
		平成30 (2018)年 時点	コロナ 変動率	令和2 (2020)年 時点
		実測	実測	推計
南部	①午前	17,406	0.98	17,058
	②午後	20,251		19,846

直近の駐輪場利用の変化率

年齢層		手順A② 自転車伸び率を考慮した増減				
		令和2 (2020)年	令和7 (2025)年	令和12 (2030)年	令和17 (2035)年	令和22 (2040)年
		推計	推計	推計	推計	推計
①午前	1.00	0.990	0.980	0.970	0.970	
②午後						

中部	①午前	24,679	0.98	24,185
	②午後	28,759		28,184

①午前	1.00	0.980	0.970	0.960	0.950
②午後					

北部	①午前	16,731	0.98	16,396
	②午後	18,817		18,441

①午前	1.00	1.030	1.040	1.050	1.060
②午後					

生産年齢の人口推計

年齢層		手順B① 各年の人口（第3期実施計画の策定に向けた将来人口推計）					手順B② 人口の増減				
		令和2 (2020)年	令和7 (2025)年	令和12 (2030)年	令和17 (2035)年	令和22 (2040)年	令和2 (2020)年	令和2(2020)年 ↓ 令和7(2025)年	令和2(2020)年 ↓ 令和12(2030)年	令和2(2020)年 ↓ 令和17(2035)年	令和2(2020)年 ↓ 令和22(2040)年
		人口	推計	推計	推計	推計	推計	推計	推計	推計	推計
南部	①午前	266,000	276,800	278,000	268,700	254,800	1.000	1.041	1.045	1.010	0.958
	②午後										

中部	①午前	349,600	360,700	361,700	352,400	338,100	1.000	1.032	1.035	1.008	0.967
	②午後										

北部	①午前	419,700	422,600	416,900	396,400	372,900	1.000	1.007	0.993	0.944	0.888
	②午後										

駐輪需要

		駅周辺に集まる自転車駐車需要(市営＋民営＋放置)					
		平成30 (2018)年	令和2 (2020)年	令和7 (2025)年	令和12 (2030)年	令和17 (2035)年	令和22 (2040)年
南部	①午前	17,406	17,058	17,573	17,471	16,714	15,850
	②午後	20,251	19,846	20,445	20,326	19,446	18,440
中部	①午前	24,679	24,185	24,454	24,271	23,404	22,220
	②午後	28,759	28,184	28,497	28,285	27,273	25,894
北部	①午前	16,731	16,396	17,005	16,938	16,260	15,442
	②午後	18,817	18,441	19,125	19,051	18,288	17,368
市全体	①午前	58,816	57,639	59,031	58,680	56,378	53,511
	②午後	67,827	66,471	68,068	67,662	65,007	61,702

駐車需要は「②午後」に集中するため、前述の駐車需要では午後データを採用している。

※ 推計結果については、それぞれの段階において端数を調整・考慮し算出

