
参考1 自転車の需要推計 (補足)

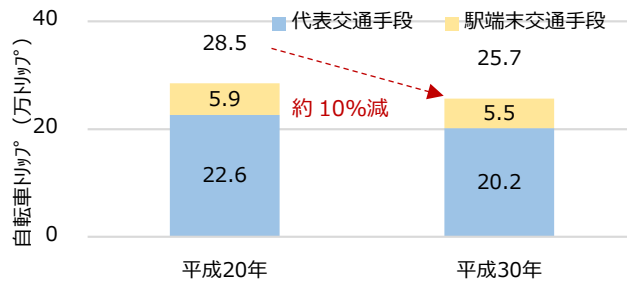
1 自転車の利用状況（補足）

（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）

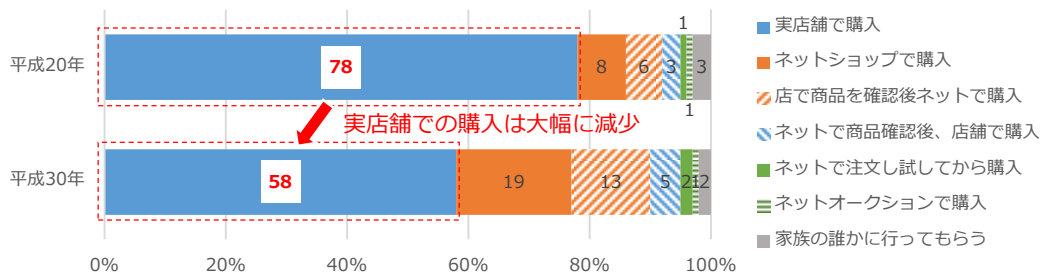
a 交通手段別移動状況

- 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。



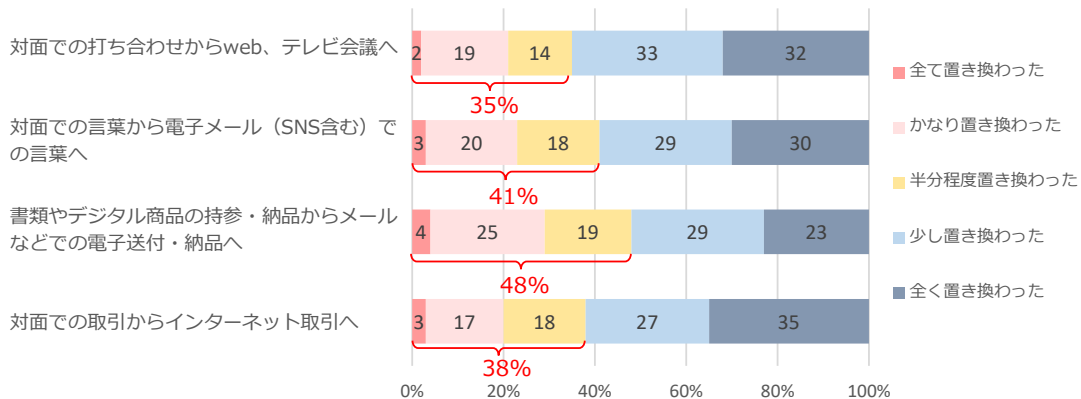
<自転車トリップ数の変化>

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

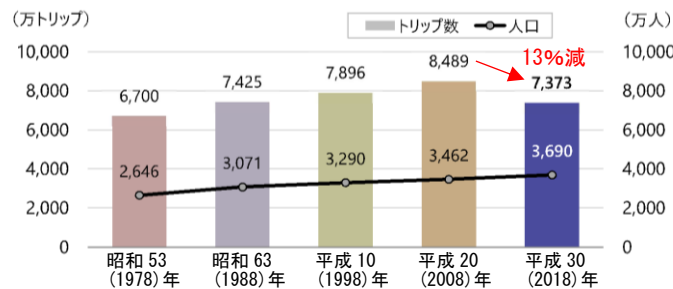
- 代表交通手段別の移動状況について、東京都市圏パーソントリップ調査の平成 20 (2008) 年と平成 30 (2018) 年のトリップ数を比較すると、全交通量で約 4 % 減、自動車で約 27%、2 輪車で約 44%、自転車で約 11% 減となっております。

| | 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

<代表交通手段別移動状況の推移>

- 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

b 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、川崎区などの平地部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。

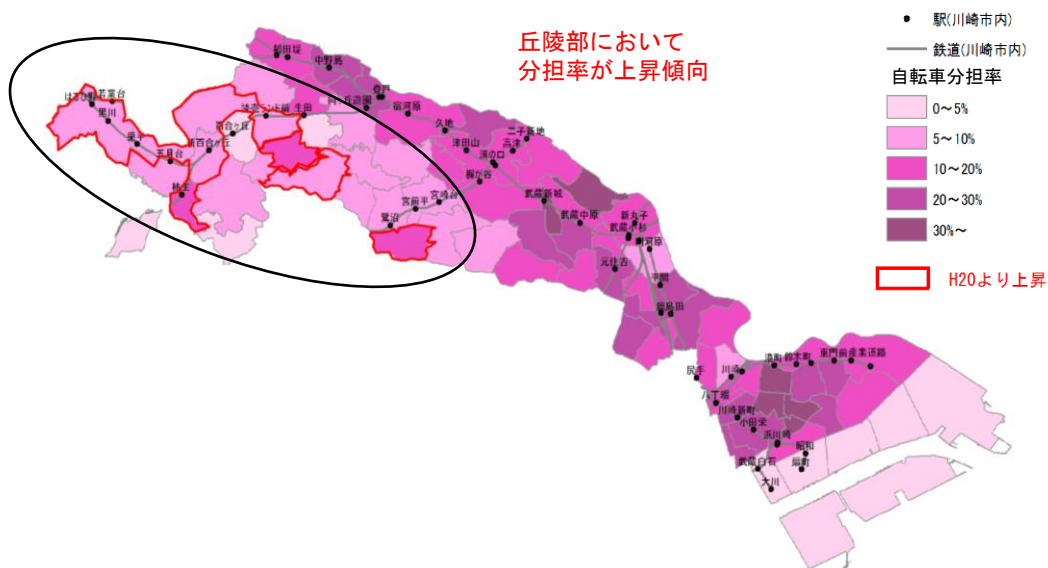
【区別自転車トリップ数の変化】

| | 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。

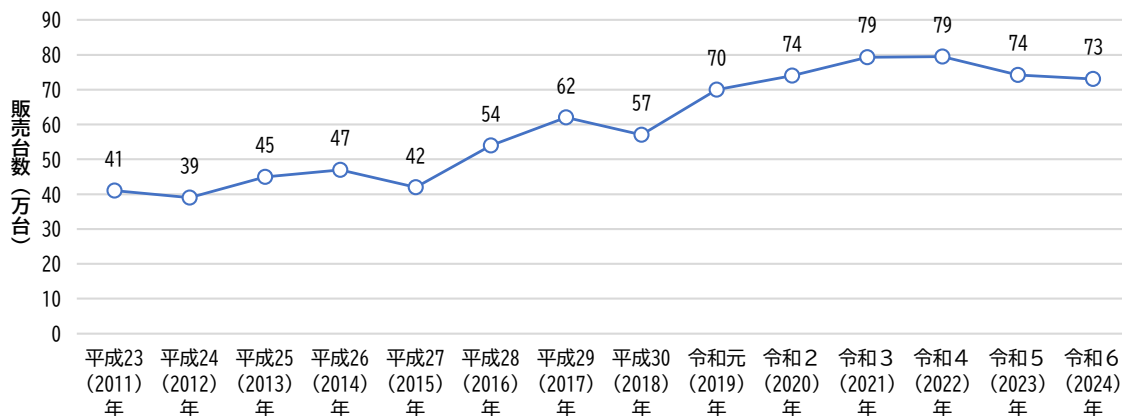
※「自転車分担率」とは、自転車トリップ数が全交通手段のトリップ数に占める割合のことをいいます。



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

<自転車分担率（代表交通手段+駅端末交通手段）>

- 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自転車の普及拡大等が要因と考えられます。



出典：経済産業省生産動態統計年報 機械統計編

<全国の電動アシスト自転車販売台数>