

参考 1

(自転車需要推計(補足))

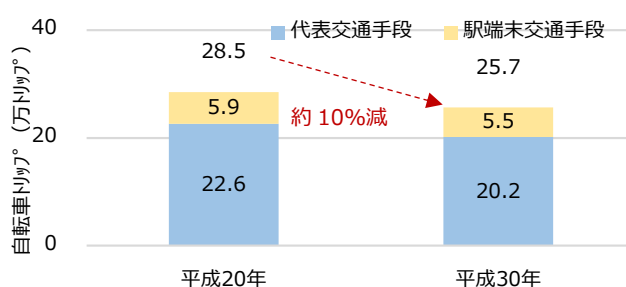
1 自転車の利用状況（補足資料）

(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）

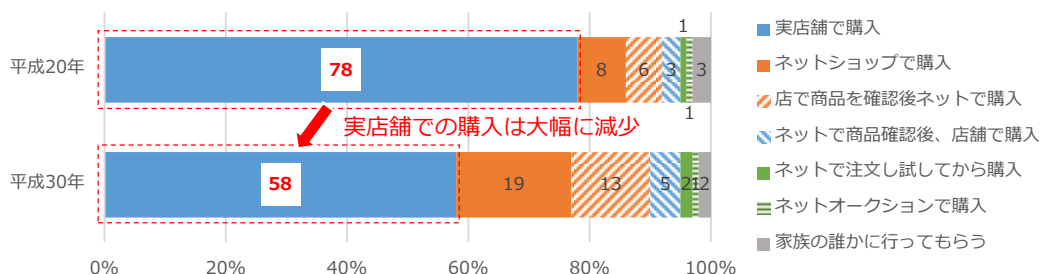
(ア) 交通手段別移動状況

- 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。



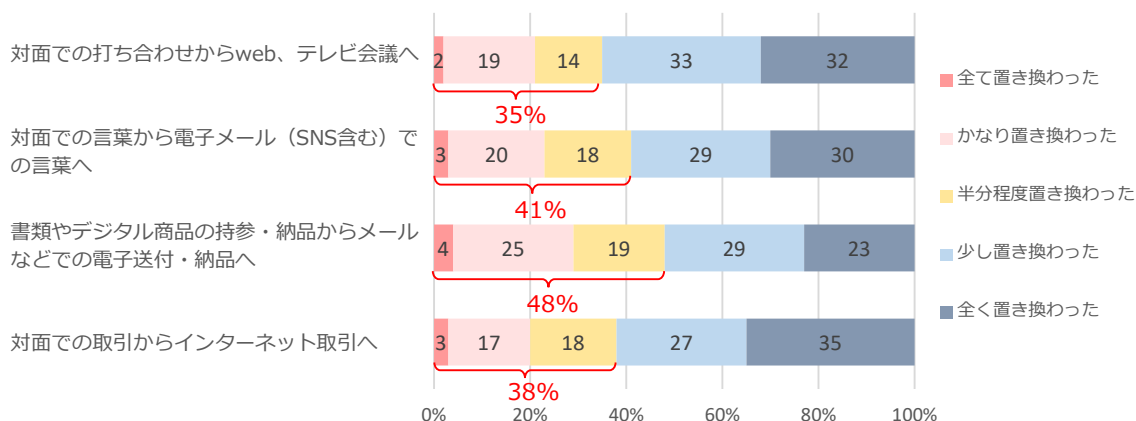
＜自転車トリップ数の変化＞

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年間でで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年間ででの働き方の変化＞

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

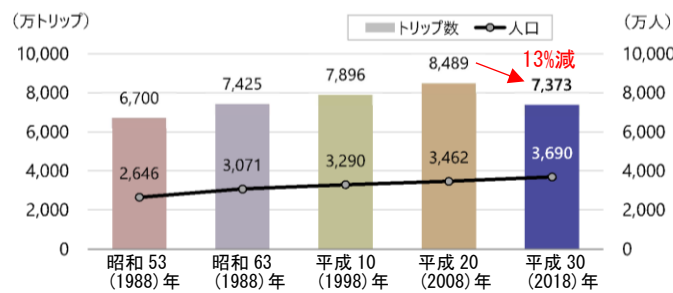
- 代表交通手段別の移動状況について、東京都市圏パーソントリップ調査の平成20（2008）年と平成30（2018）年のトリップ数を比較すると、全交通量で約4%減、自動車で約27%、2輪車で約44%、自転車で約11%減となっております。

【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。

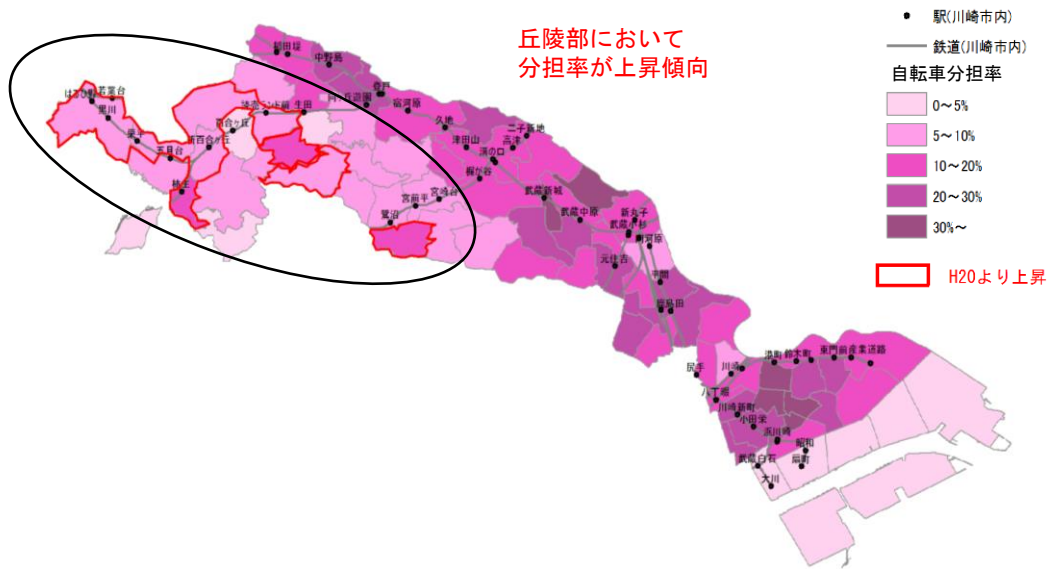
【区別自転車トリップ数の変化】

	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。

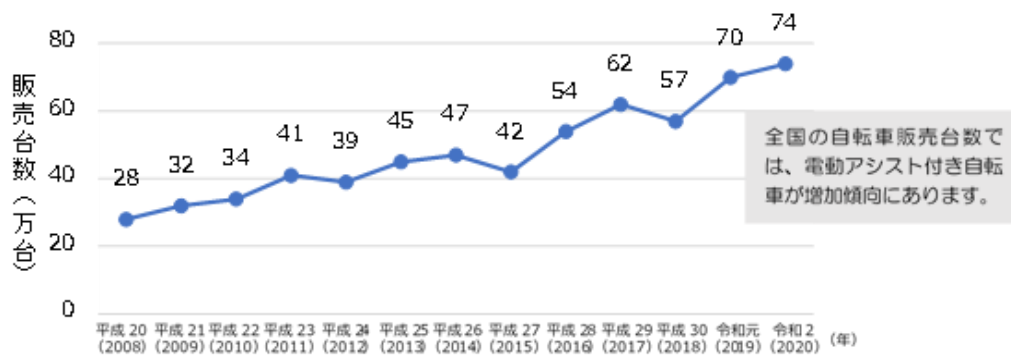
※「自転車分担率」とは、自転車トリップ数が全交通手段のトリップ数に占める割合のことをいいます。



<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(2008)年）から作成

- 宮前区や麻生区など起伏が多い丘陵部における自転車利用の増加については、全国的に、近年電動アシスト付き自転車の普及が拡大していることが影響しているものと考えられます。

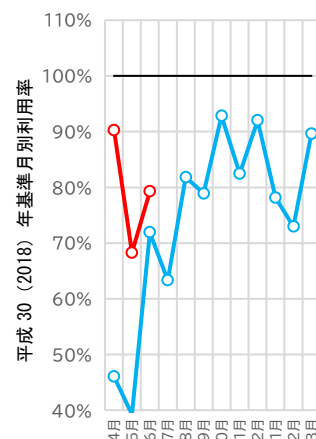
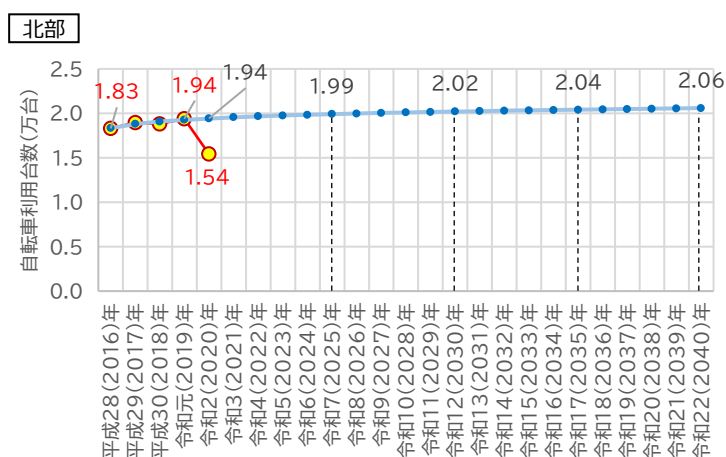
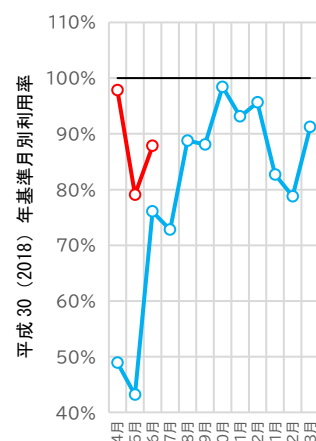
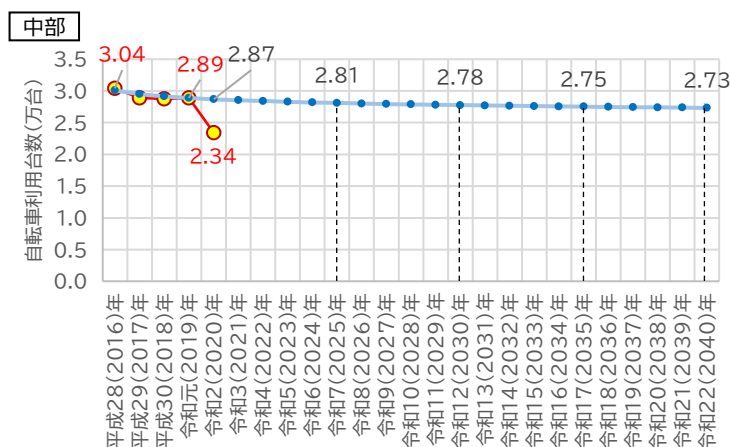
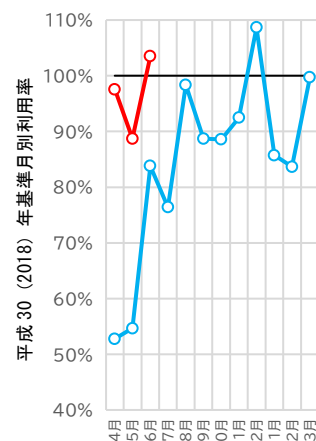
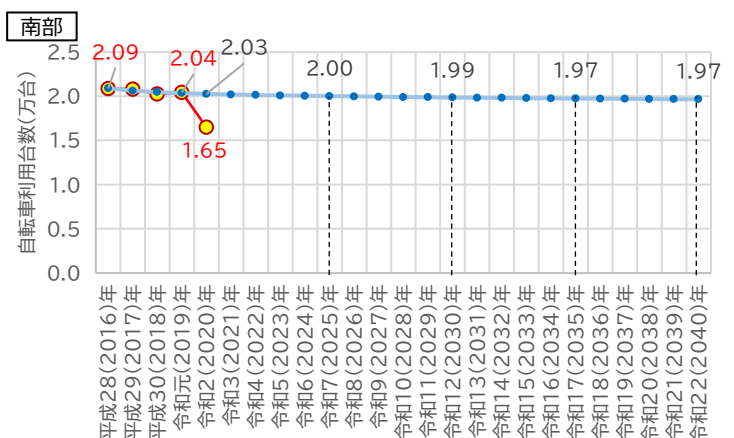


<全国の電動アシスト付き自転車販売台数>

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、中部は横ばいから微減、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、月によっては90～100%まで上昇しています。



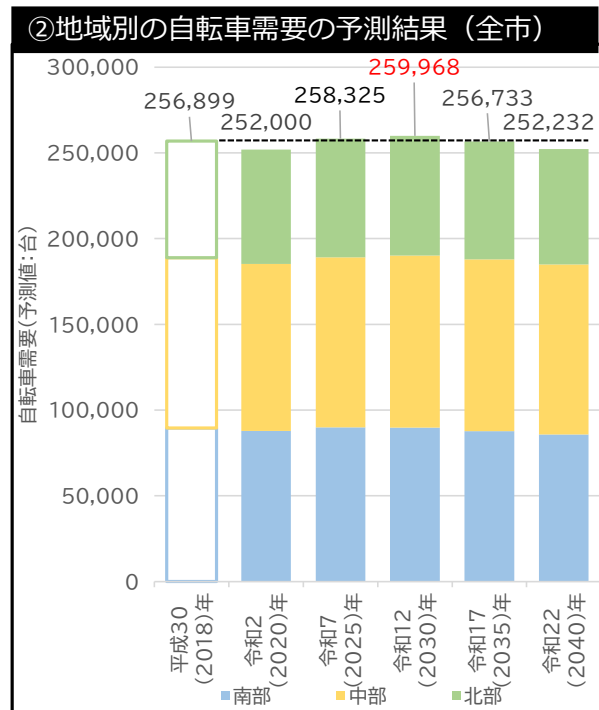
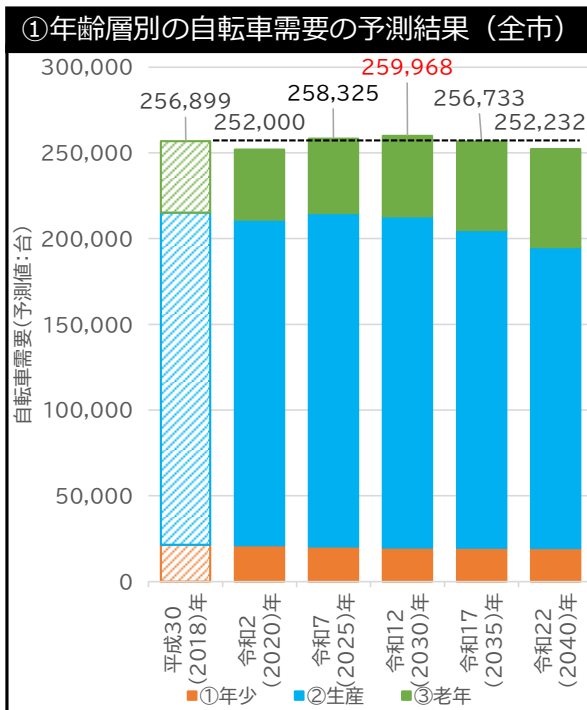
＜駅周辺の自転車の利用状況＞

＜市営駐輪場の利用状況＞

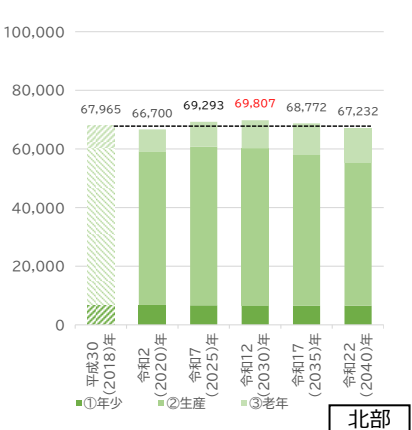
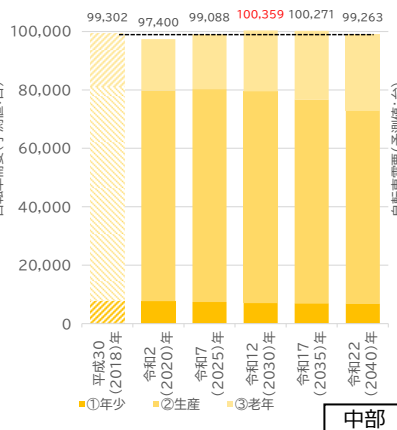
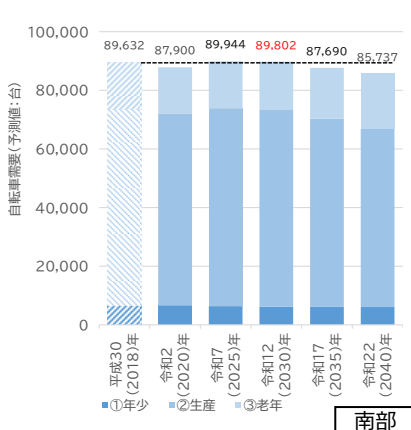
2 自転車の需要推計結果（詳細）

(1) 自転車需要

- 市内から発生する自転車需要について、前述(ア)の考え方にに基づき推計すると下図のとおりです。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

		手順A:自転車利用総量		
		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年少	6,722	0.98	6,600
	②生産	66,791		65,500
	③老年	16,119		15,800

中部	①年少	7,808	0.98	7,700
	②生産	73,562		72,100
	③老年	17,932		17,600

北部	①年少	6,922	0.98	6,800
	②生産	53,437		52,400
	③老年	7,606		7,500

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年少	1.000	0.990	0.980	0.970	0.970	
	1.000	0.990	0.980	0.970	0.970	
	1.000	0.990	0.980	0.970	0.970	

②生産	1.000	0.980	0.970	0.960	0.950
	1.000	0.980	0.970	0.960	0.950
	1.000	0.980	0.970	0.960	0.950

③老年	1.000	1.030	1.040	1.050	1.060
	1.000	1.030	1.040	1.050	1.060
	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)						
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	
	人口	推計	推計	推計	推計	
南部	①年少	47,800	46,900	46,100	46,200	45,400
	②生産	266,000	276,300	277,800	268,700	254,600
	③老年	90,600	93,700	96,700	102,400	111,400

手順B② 人口の増減					
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	
推計	推計	推計	推計	推計	推計
1.000	0.981	0.964	0.967	0.950	→
1.000	1.039	1.044	1.010	0.957	→
1.000	1.034	1.067	1.130	1.230	→

中部	①年少	63,500	62,100	59,700	59,800	59,900	→
	②生産	349,600	360,700	362,300	352,300	336,900	→
	③老年	85,200	92,900	104,100	118,800	134,300	→

1.000	0.978	0.940	0.942	0.943	→
1.000	1.032	1.036	1.008	0.964	→
1.000	1.090	1.222	1.394	1.576	→

北部	①年少	77,800	74,300	72,000	71,300	70,800	→
	②生産	419,700	420,700	413,400	392,100	368,300	→
	③老年	139,000	153,000	170,800	191,100	208,600	→

1.000	0.955	0.925	0.916	0.910	→
1.000	1.002	0.985	0.934	0.878	→
1.000	1.101	1.229	1.375	1.501	→

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	6,238	6,188	6,081
	②生産	66,791	65,500	67,356	67,038	64,180	60,812
	③老年	16,119	15,800	16,177	16,527	17,322	18,845
	全年齢計	89,632	87,900	89,944	89,802	87,690	85,737
中部	①年少	7,808	7,700	7,380	7,022	6,961	6,900
	②生産	73,562	72,100	72,901	72,478	69,751	66,007
	③老年	17,932	17,600	18,807	20,859	23,559	26,356
	全年齢計	99,302	97,400	99,088	100,359	100,271	99,263
北部	①年少	6,922	6,800	6,689	6,545	6,543	6,559
	②生産	53,437	52,400	54,101	53,678	51,402	48,742
	③老年	7,606	7,500	8,503	9,584	10,827	11,931
	全年齢計	67,965	66,700	69,293	69,807	68,772	67,232
合計	①年少	21,452	21,100	20,480	19,805	19,692	19,540
	②生産	193,790	190,000	194,358	193,193	185,332	175,560
	③老年	41,657	40,900	43,487	46,970	51,708	57,131
	全年齢計	256,899	252,000	258,325	259,968	256,733	252,232

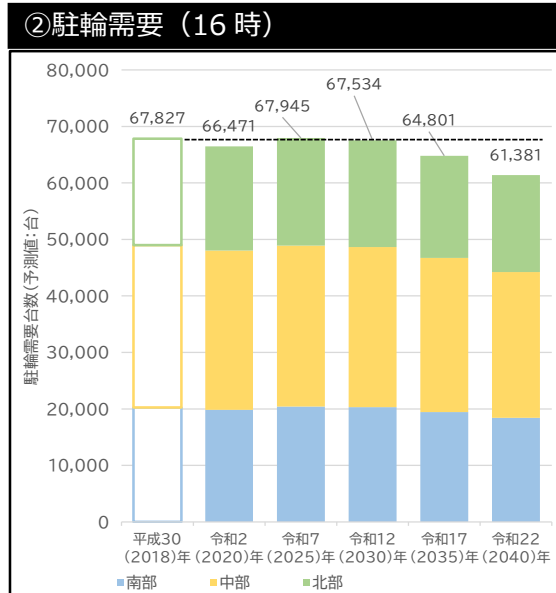
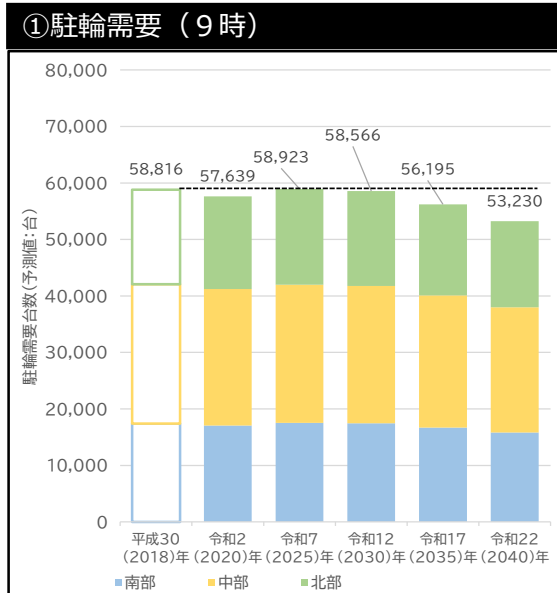
着色部分は「H30より需要が増える」年次

※ 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

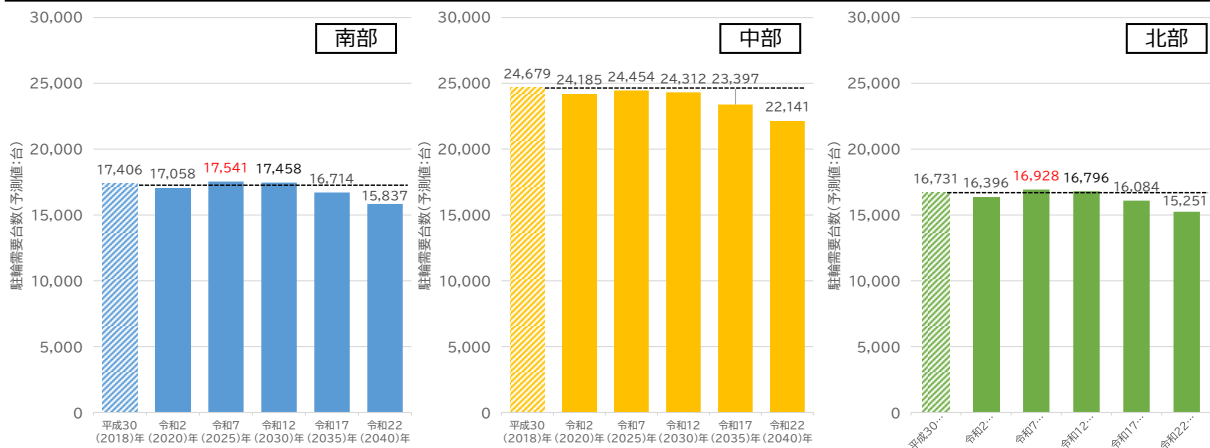
(2) 駐輪需要

ア 駐輪需要（駐輪場利用+放置台数）

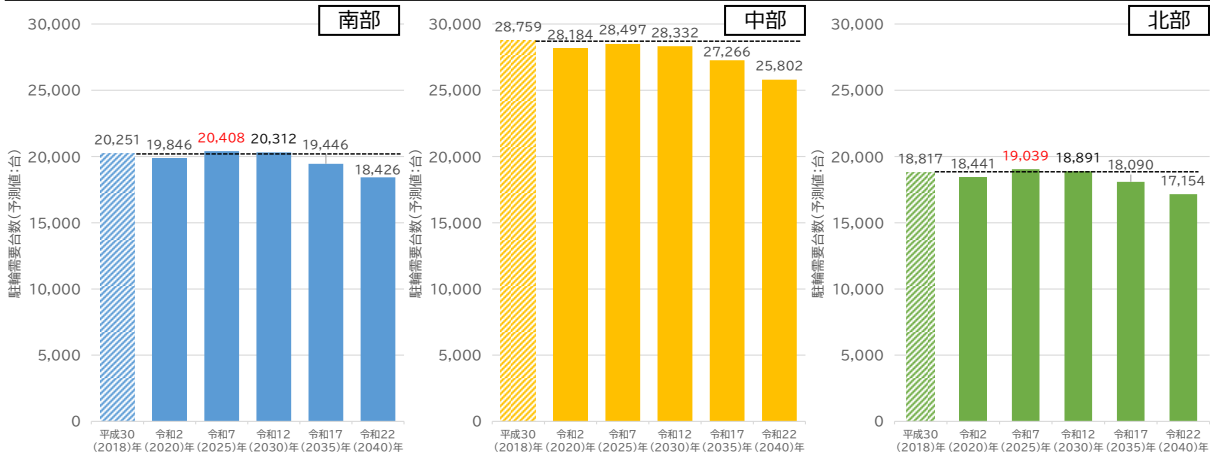
- 駅周辺の駐車需要の推計結果は以下のとおりです。
- 駐輪需要については、午前、午後ともに令和7（2025）年にピークを迎えており、コロナ禍前の平成30（2018）年の水準とほぼ同程度となります。



(参考①) 地域別に見た総駐輪需要（9時）

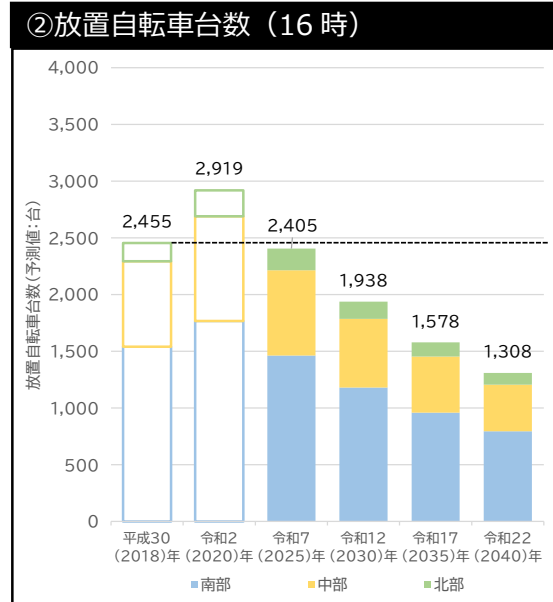
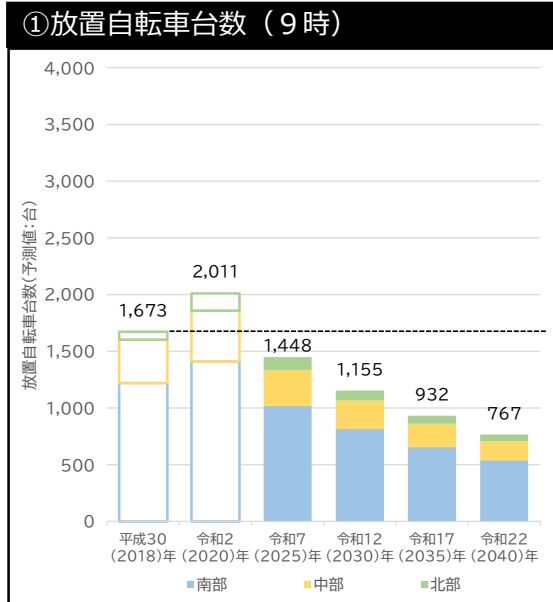


(参考②) 地域別に見た総駐輪需要（16時）

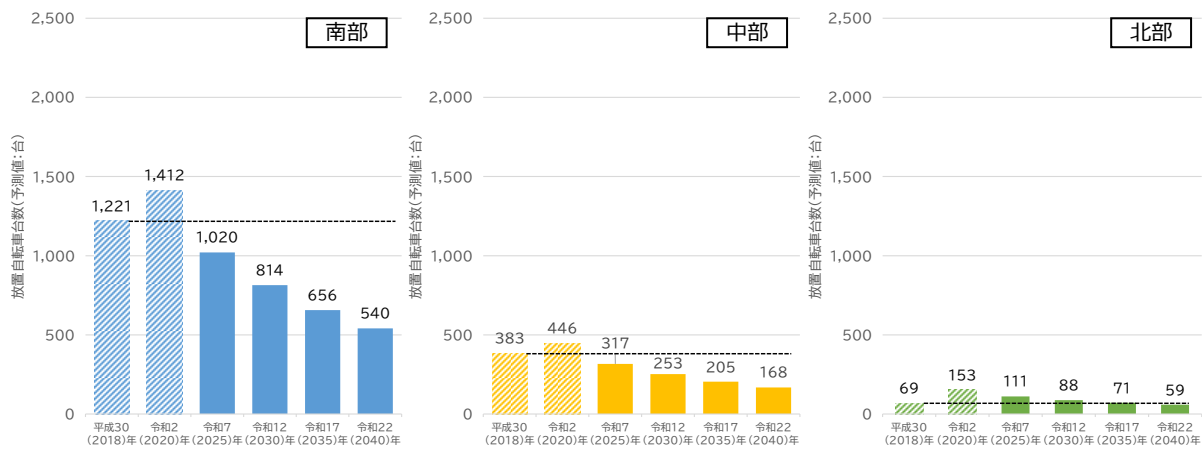


イ うち、放置自転車台数

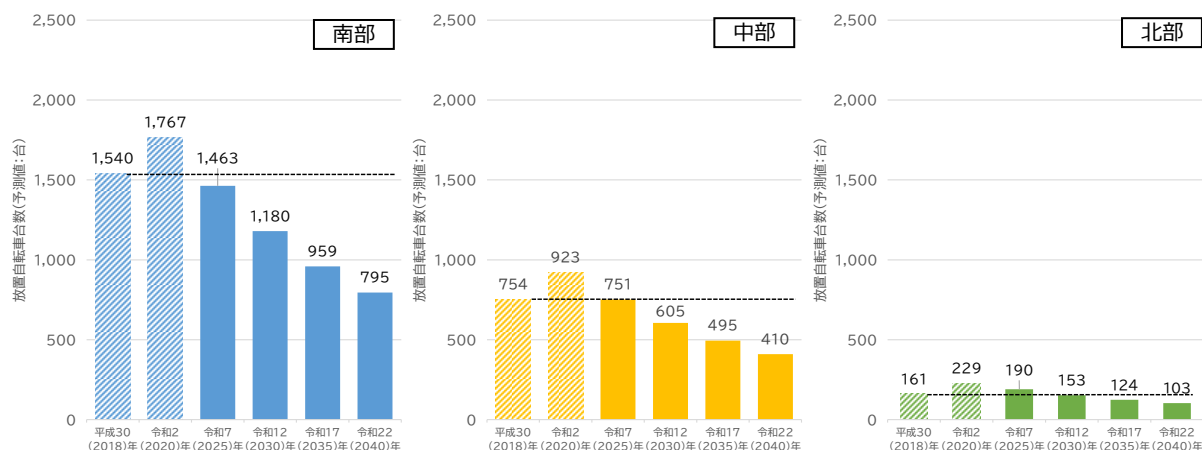
- 駅周辺の放置自転車台数の推計結果は以下のとおりです。
- 放置自転車台数は、これまでの放置自転車対策により減少しており、今後、放置対策を充実して継続していくため、減少傾向が続くと予想しています。



(参考①) 地域別に見た放置自転車台数（9時）



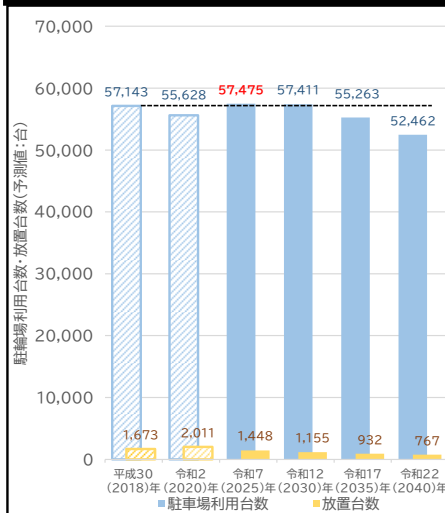
(参考②) 地域別に見た放置自転車台数（16時）



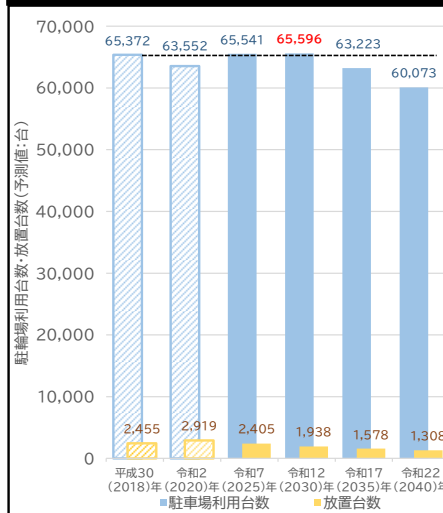
ウのうち、駐輪場利用台数（A総需要－B放置台数）

- 駐輪需要から、放置自転車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。
- 駐輪場利用台数は午前、午後とも令和12（2030）年がピークで、駐輪需要が集中する午後では令和7（2025）～12（2030）年にかけてコロナ禍前の令和元（2019）年を大きく上回る台数が発生すると予想しています。

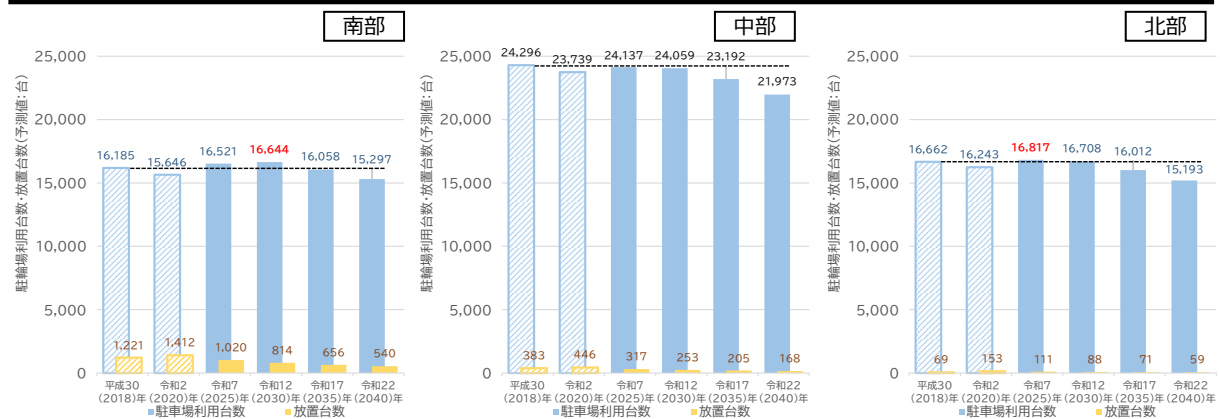
①駐輪場利用台数（9時）



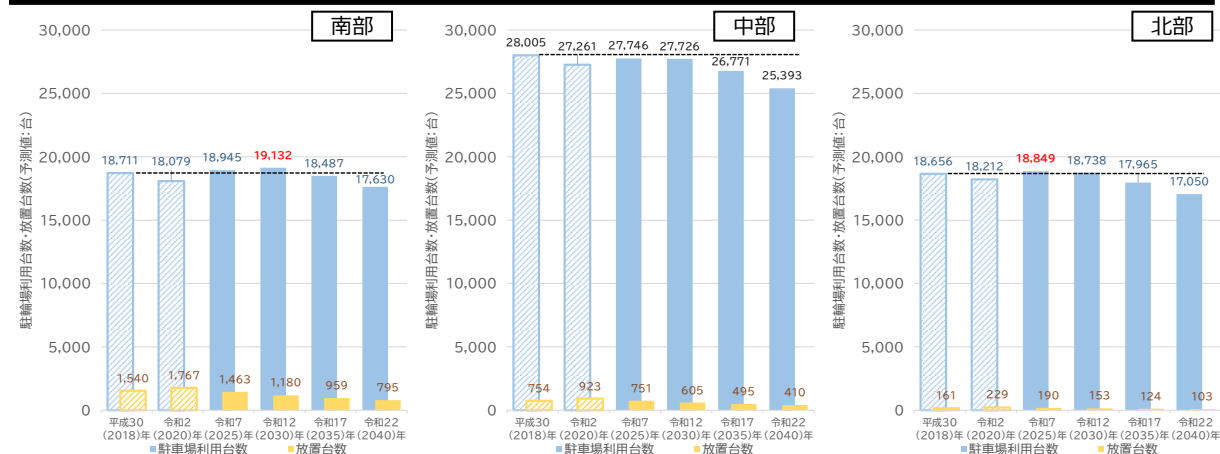
②駐輪場利用台数（16時）



（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A①: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

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

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

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	1.00	0.990	0.980	0.970	0.970

①午前	1.00	0.980	0.970	0.960	0.950
	②午後	1.00	0.980	0.970	0.960

①午前	1.00	1.030	1.040	1.050	1.060
	②午後	1.00	1.030	1.040	1.050

生産年齢の人口推計

		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				
		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	276,300	277,800	268,700	254,600	1.000	1.039	1.044	1.010	0.957
	②午後										

中部	①午前	349,600	360,700	362,300	352,300	336,900	1.000	1.032	1.036	1.008	0.964
	②午後										

北部	①午前	419,700	420,700	413,400	392,100	368,300	1.000	1.002	0.985	0.934	0.878
	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		実測	基準	推計	推計	推計	推計
	①午前	17,406	17,058	17,541	17,458	16,714	15,837
	②午後	20,251	19,846	20,408	20,312	19,446	18,426
中部	①午前	24,679	24,185	24,454	24,312	23,397	22,141
	②午後	28,759	28,184	28,497	28,332	27,266	25,802
	①午前	16,731	16,396	16,928	16,796	16,084	15,251
北部	②午後	18,817	18,441	19,039	18,891	18,090	17,154
	①午前	16,731	16,396	16,928	16,796	16,084	15,251
市全体	②午後	18,817	18,441	19,039	18,891	18,090	17,154
	①午前	58,816	57,639	58,923	58,566	56,195	53,230
	②午後	67,827	66,471	67,945	67,534	64,801	61,381

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

