

福岡市の人の動き

～ 第4回北部九州圏パーソントリップ調査による～

概要版

平成19年5月

福岡市交通計画課

目 次

パーソントリップ調査について	1
福岡市の人口（国勢調査）	3
自動車保有台数、免許保有率	4
人の動きの総量	5
一人当たりの動き	6
区ごとの人の動き	7
市内での人の動き	8
広域的な人の動き	9
目的別の人の動き	10
目的別区相互の人の動き	11
代表交通手段別の人の動き	12
代表交通手段別区相互の人の動き	13
都心部への人の動き	15
鉄道端末交通手段構成	17
年齢別、性別でみた人の動き	18

福岡市の人の動き

～ 第4回北部九州圏パーソントリップ調査による～

パーソントリップ調査について

こんなことを調査しています

パーソントリップ調査とは、人（パーソン）が、ある目的をもって移動（トリップ）する一連の動きを把握する調査です。

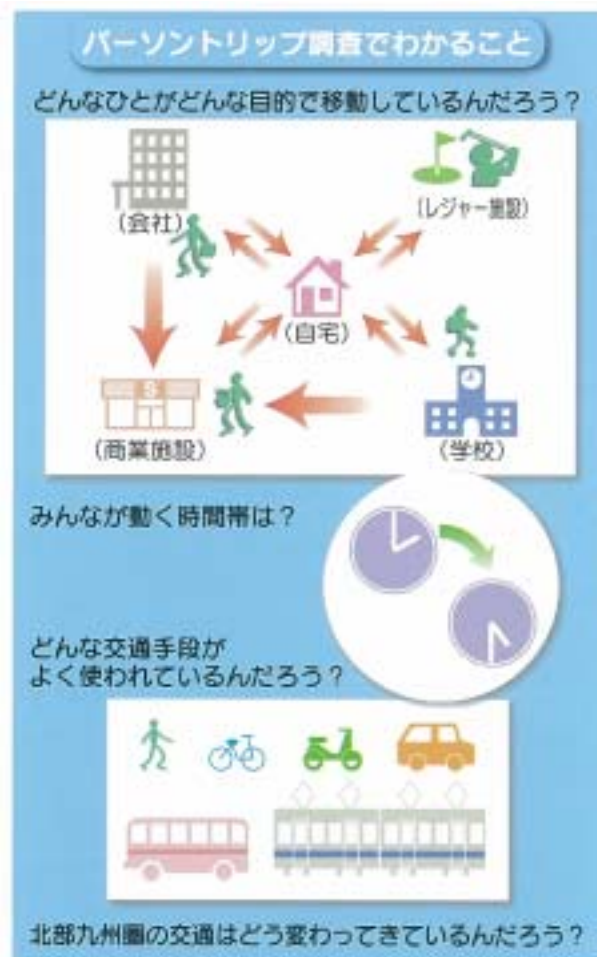
今回が4回目の調査です

北部九州圏では、これまでに3回のパーソントリップ調査を実施し、平成17年から行っている今回の調査は第4回目となります。

福岡市においては、平成17年度の交通実態調査で約6万人の方に協力していただきました。

こんなことに活用しています

パーソントリップ調査データをもとにして、北部九州圏の交通実態を総合的に把握・分析し、都市の交通計画や今後のまちづくりのあり方などについて検討します。



	昭和										平成																								
	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
パーソントリップ調査	第1回					第2回					第3回					第4回																			



“北部九州圏”の範囲について

北部九州圏とは、福岡都市圏と北九州都市圏を中心とした福岡県内の26市33町1村と佐賀県の鳥栖市、基山町の合計27市34町1村（調査時点では26市50町1村）です。

（図の薄いオレンジの範囲）

総面積は4,334km²、総人口も約500万人と広範囲となっています。

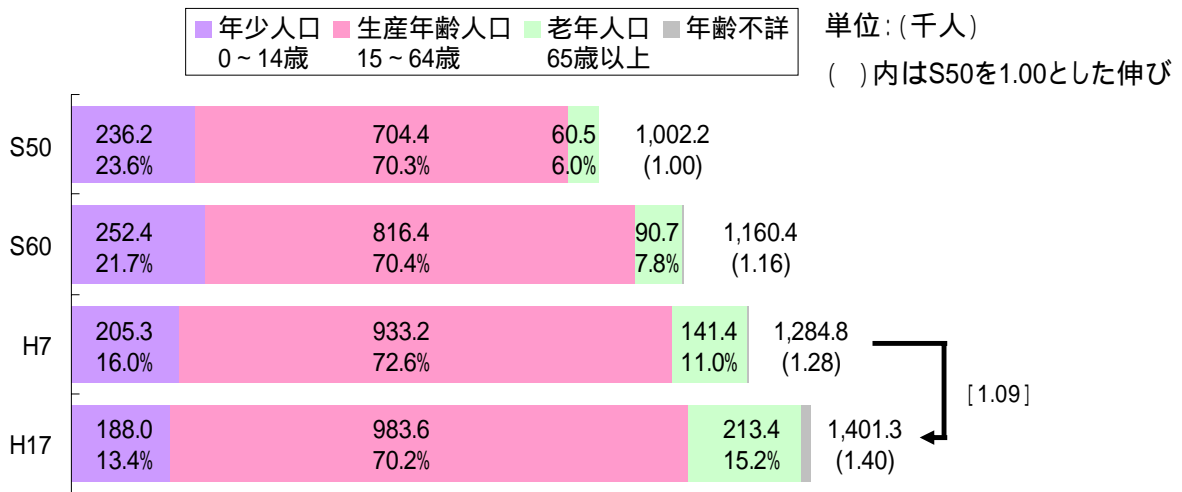


福岡市の人口（国勢調査）

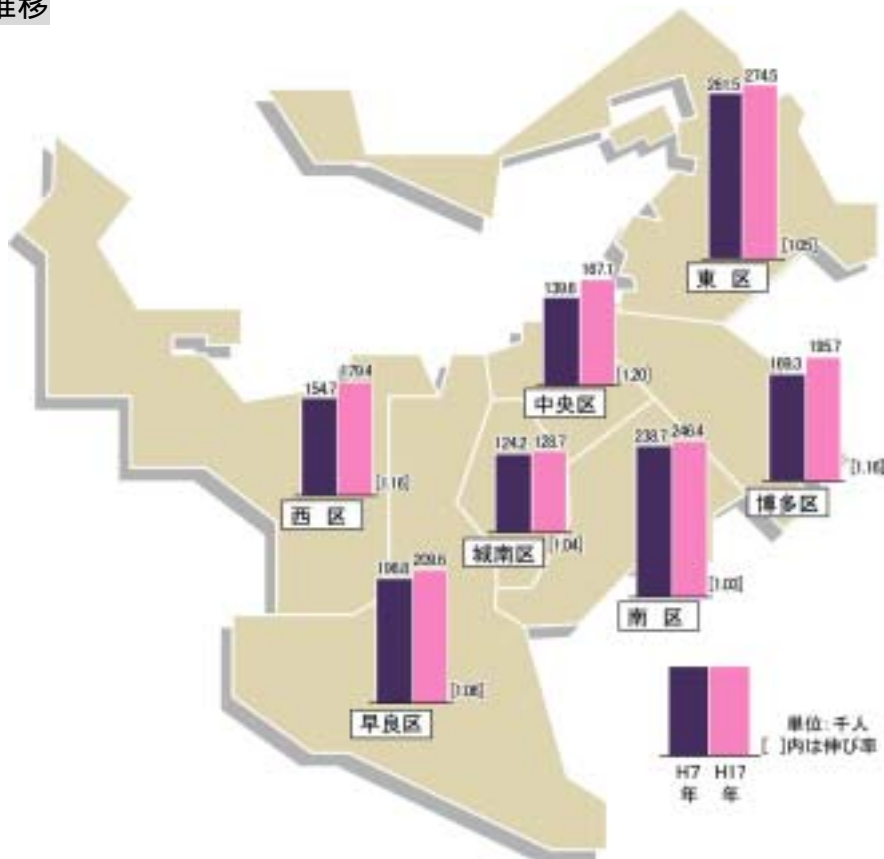
増加を続ける福岡市の人口

福岡市の人口は、1,401千人（平成17年）であり、10年前の1.09倍となっています。年齢構成をみると、高齢者（老年人口）の占める割合がこの10年間で11.0%から15.2%に増加しています。年少人口については、この20年間で減少傾向にあります。高齢者の増加、年少者の減少によって少子高齢化がさらに進行しています。区ごとに人口をみると、東区が274.5千人と最も多く、次に南区の246.4千人、早良区の209.6千人となっています。この10年間の伸び率では中央区が1.20倍と最も高くなっています。

人口と年齢構成の推移



区別人口の推移



自動車保有台数、免許保有率

増加が著しい自動車保有台数と免許保有率

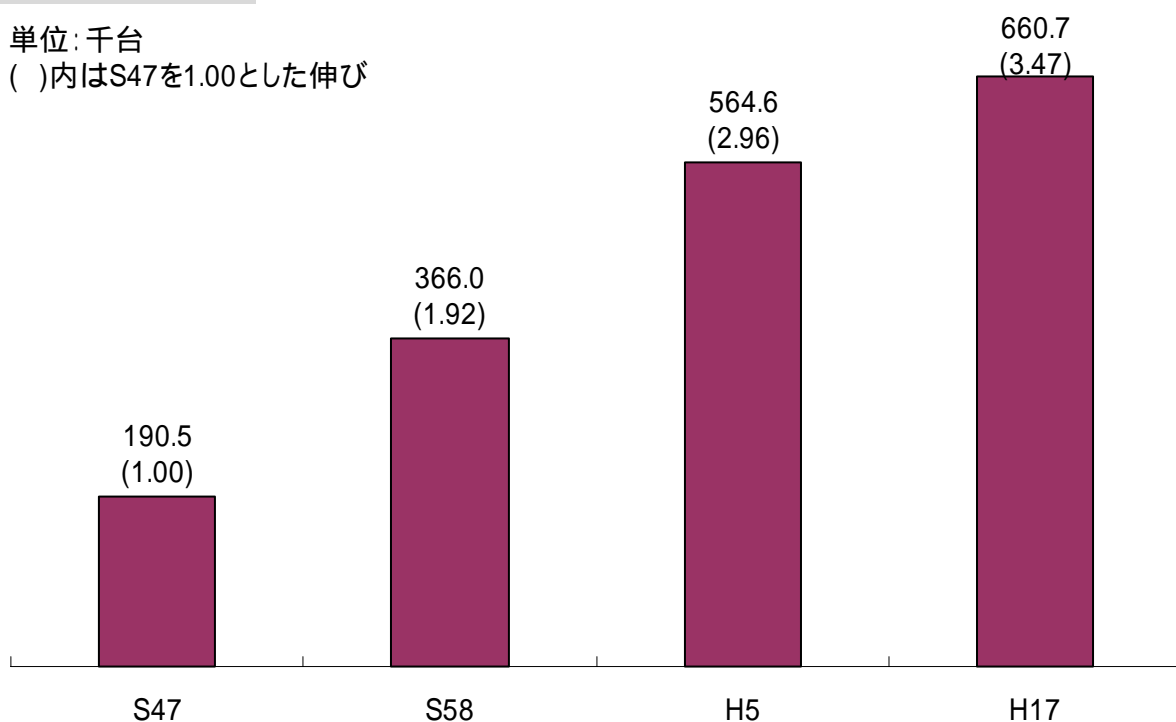
福岡市における自動車保有台数は12年前の約1.2倍の660.7千台となっており、福岡市では2人に1台の割合で自動車を保有していることとなります。

また、PT調査による福岡市の免許保有率をみると、男性は約4人に3人、女性は2人に1人が免許を保有しています。また、全体では12年前の約1.2倍の伸びとなっており、女性の免許保有率が約1.3倍となっています。

自動車保有台数の推移

単位：千台

()内はS47を1.00とした伸び



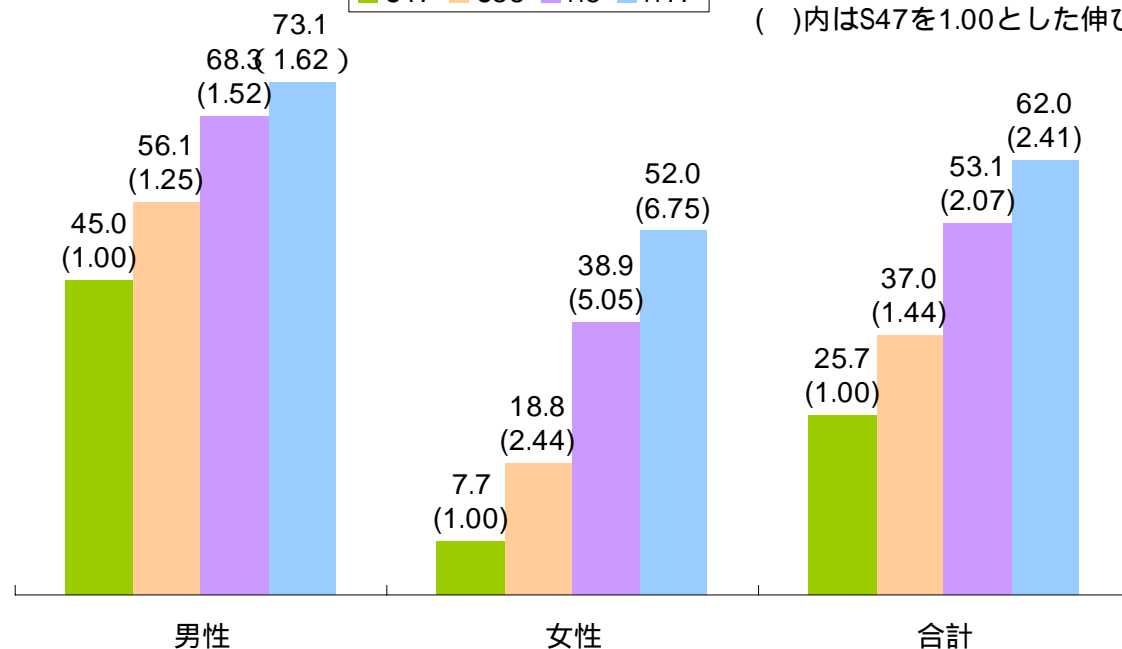
(資料：九州運輸局)

免許保有率の推移

■ S47 ■ S58 ■ H5 ■ H17

単位：(%)

()内はS47を1.00とした伸び



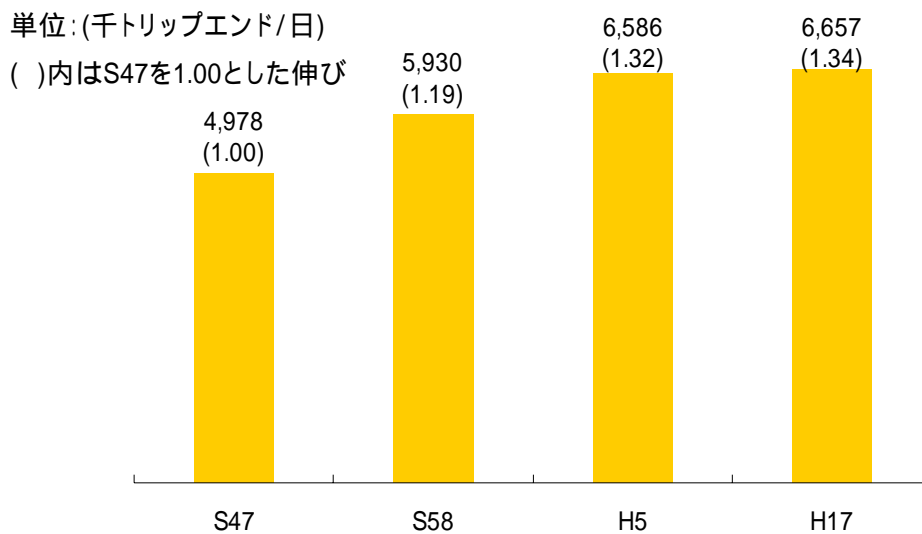
人の動きの総量

人の動きは1日666万トリップエンド

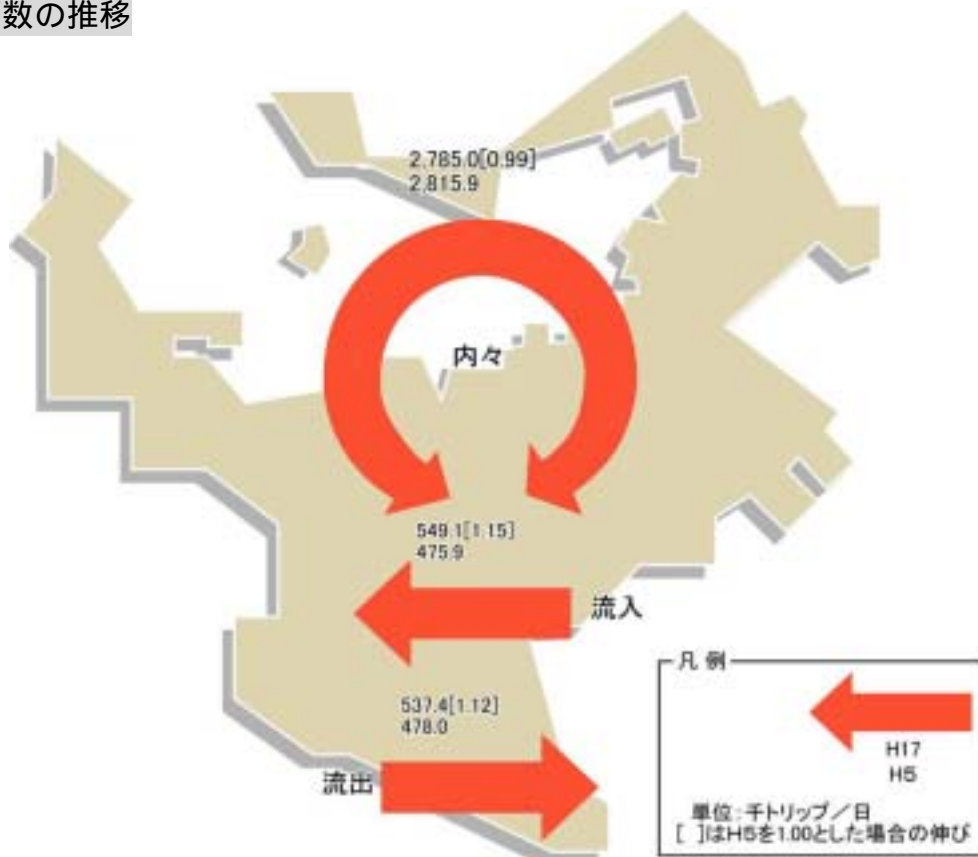
福岡市の1日あたりの人の動きの総量（発生集中量）は、平成17年で6,657千トリップエンドとなっており、昭和47年に比べて約1.34倍の伸びですが、平成5年と比べると約1.01倍とほぼ横ばいとなっています。

1日の人の動きをトリップ数でみると、市内での動きが2785.0千トリップ/日、市外から流入する動きが549.5千トリップ/日、市外へ流出する動きが537.4千トリップ/日となっており、平成5年からの伸びをみると、市内での動きがほぼ横ばいの中、市外との流入の動きが増加しています。

人の動きの総量の推移



総トリップ数の推移



1人当たりの動き

1人当たりの動きは1日2.38トリップ

1日の1人当たりの動きは2.38トリップで減少傾向にあり、外出者1人当たりの動きは2.91トリップとなっています。

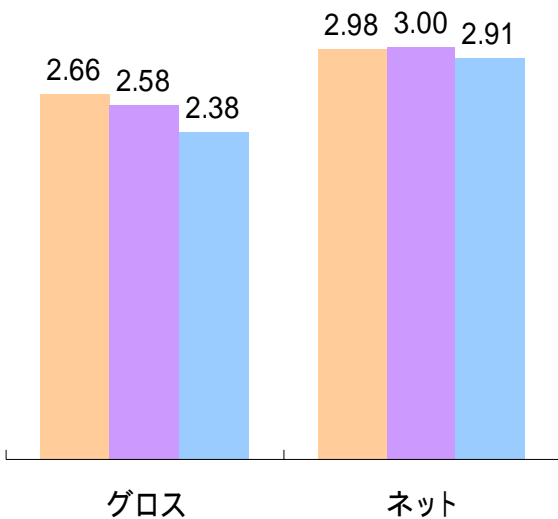
人が1日に外出する割合を表す外出率をみると、福岡市全体で81.8%となっています。うち、男性が85.8%，女性が78.3%であり、いずれも減少傾向を示しています。

1人当たりの動きを年齢階層別にみると、65歳以上の高齢者の動きが多くなっています。

1人当たりのトリップ数

単位:(トリップ/人・日)

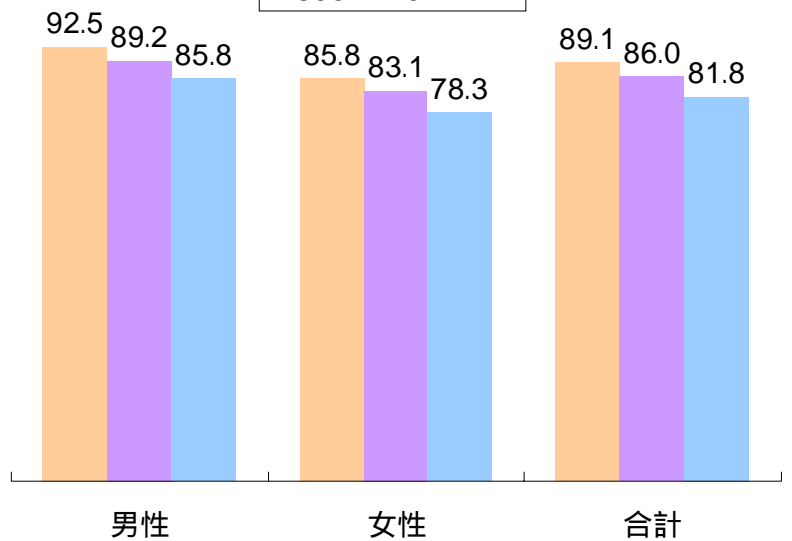
■ S58 ■ H5 ■ H17



外出率

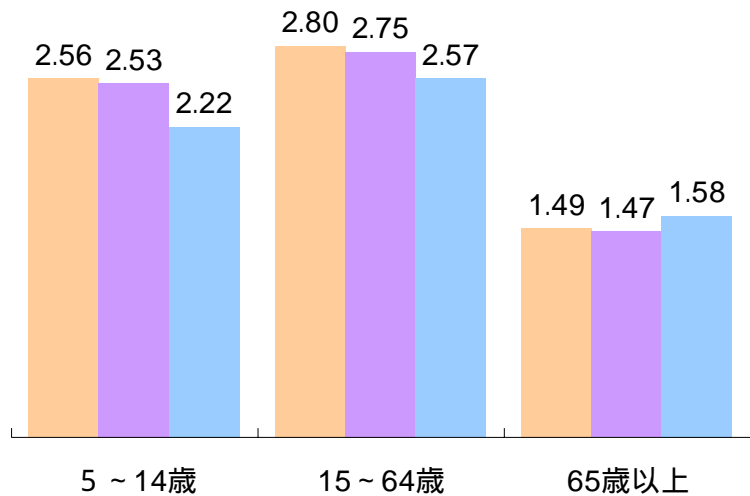
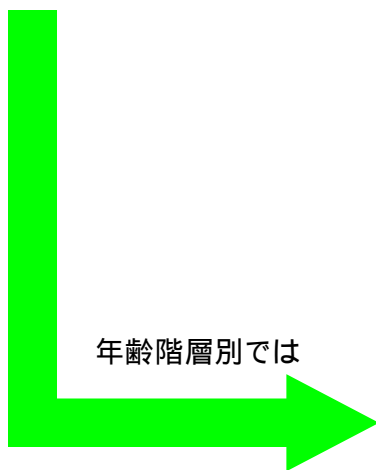
単位:(%)

■ S58 ■ H5 ■ H17



年齢階層別1人当たりのトリップ数(グロス)

■ S58 ■ H5 ■ H17



単位:(トリップ/人・日)

グロス:1人当たりのトリップ数

ネット:外出者1人当たりのトリップ数

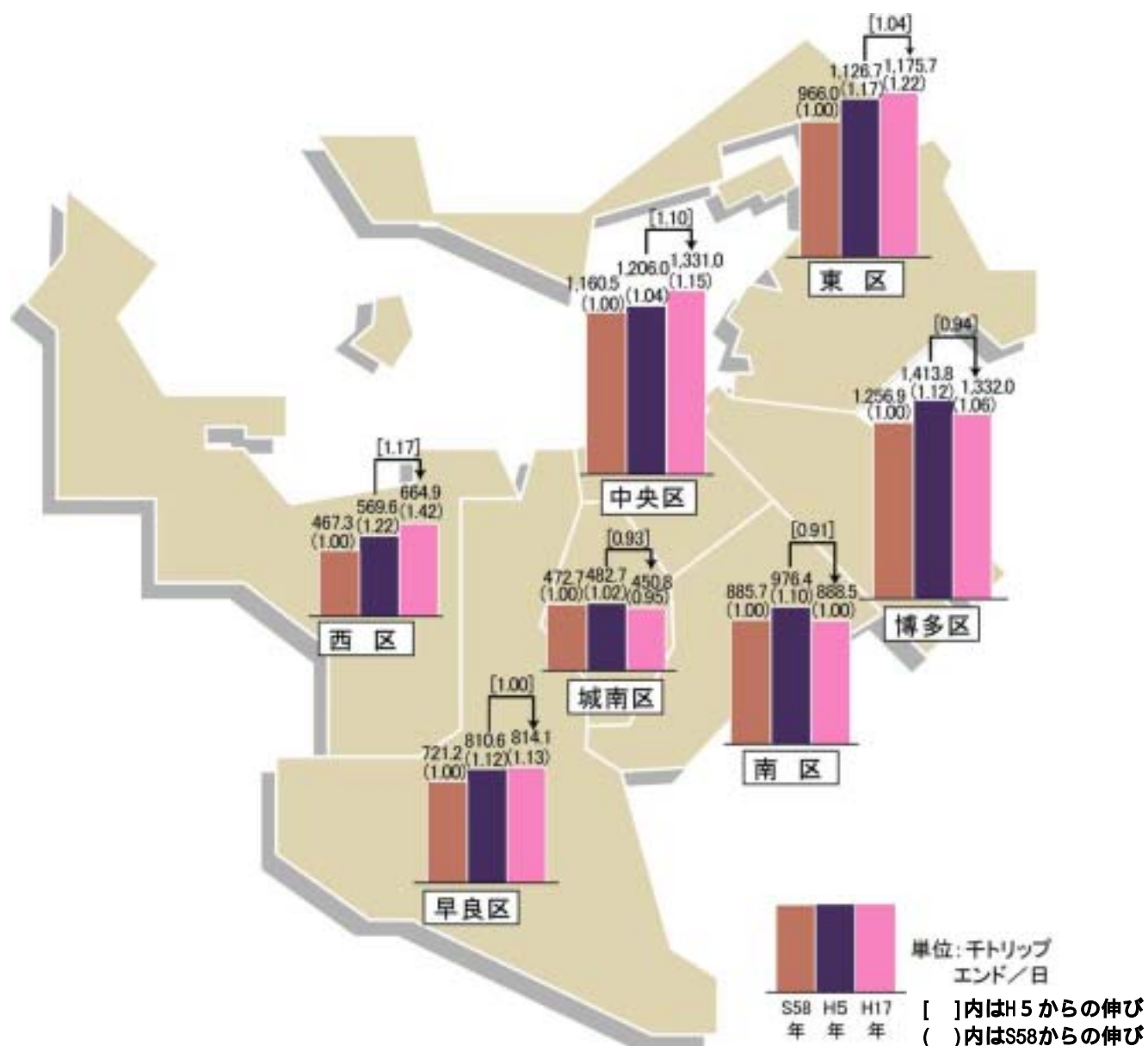
区ごとの人の動き

人の動きが最も多いのは博多区

区別の発生集中量をみると、博多区で1332.0千トリップエンド/日と最も多く、次に中央区で1331.0千トリップエンド/日と多くなっています。

平成5年からの12年間の伸びをみると、西区が1.17倍と最も伸びが高く、次に中央区の1.10倍，東区の1.04倍と続いています。また、博多区、南区、城南区ではわずかながら減少しています。

区別発生集中量及び伸び



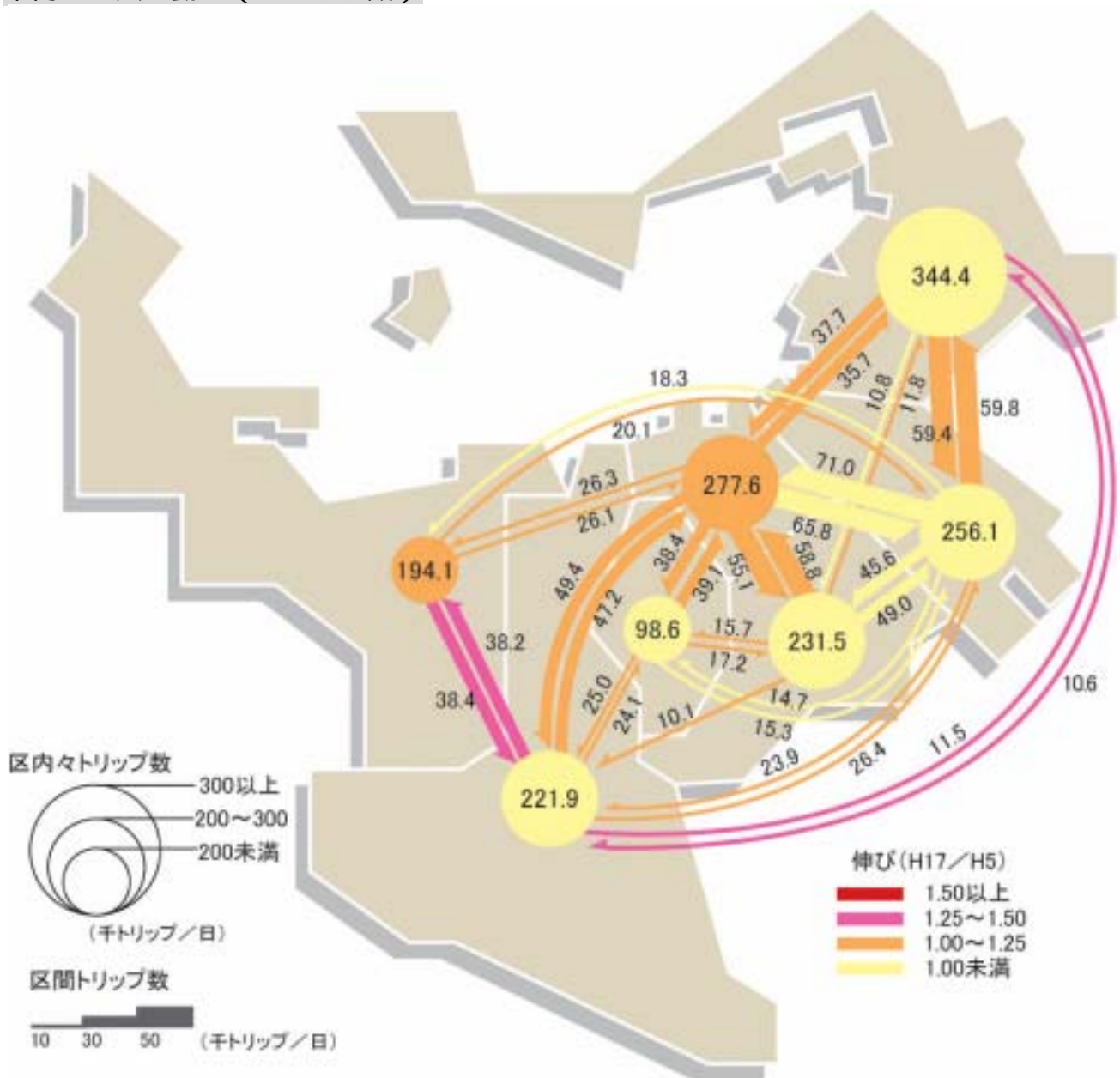
市内での人の動き

最も多い中央区・博多区間の流動

区相互の流動では、中央区・博多区間の動きが136.8千トリップ/日と最も多くなっています。

平成5年からの伸びをみると、早良区・西区間が最も高い伸びを示しています。

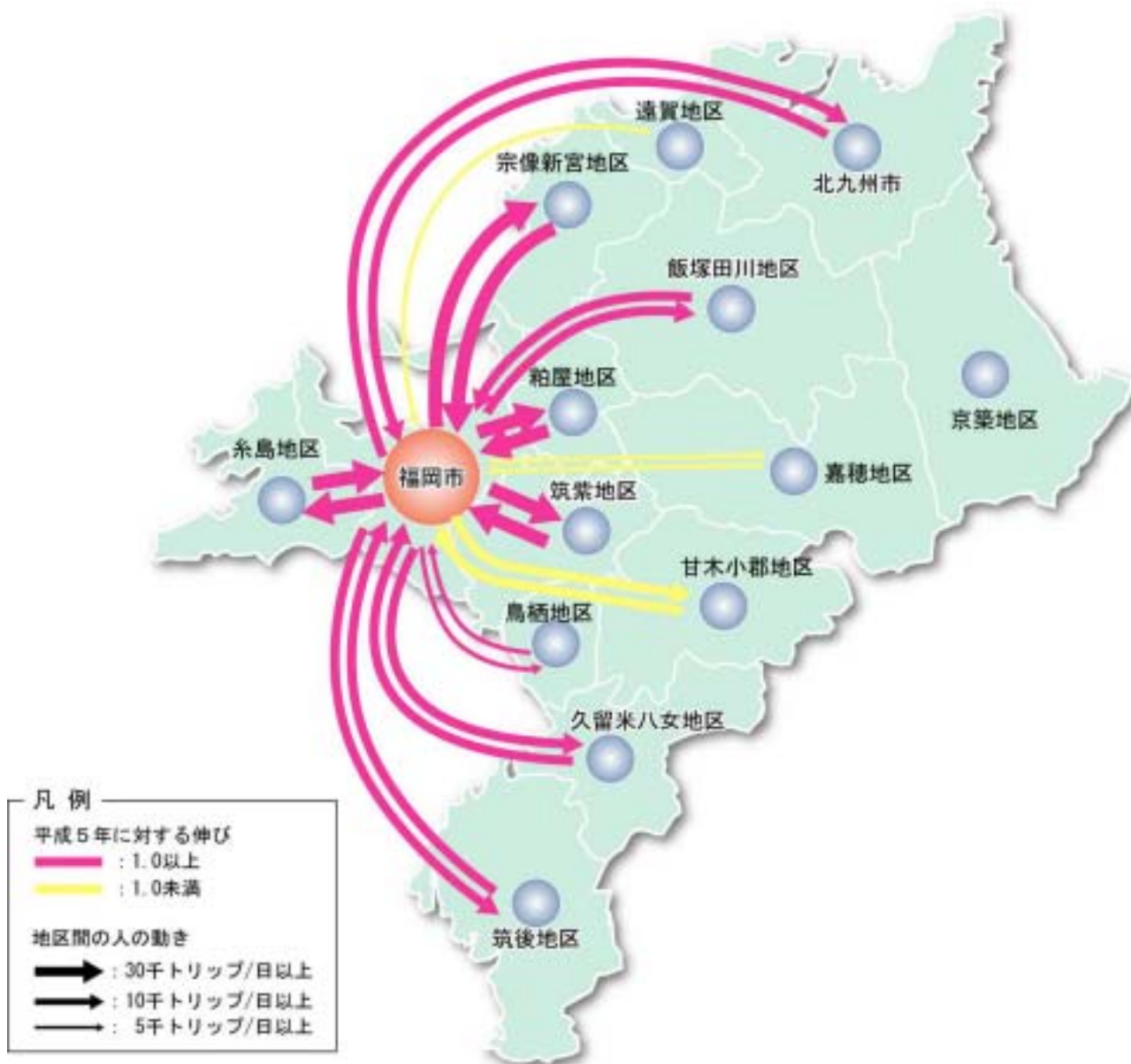
市内での人の動き（トリップ数）



広域的な人の動き

増加する福岡市関連の人の動き

ほとんどの地区間との動きが増加しています。



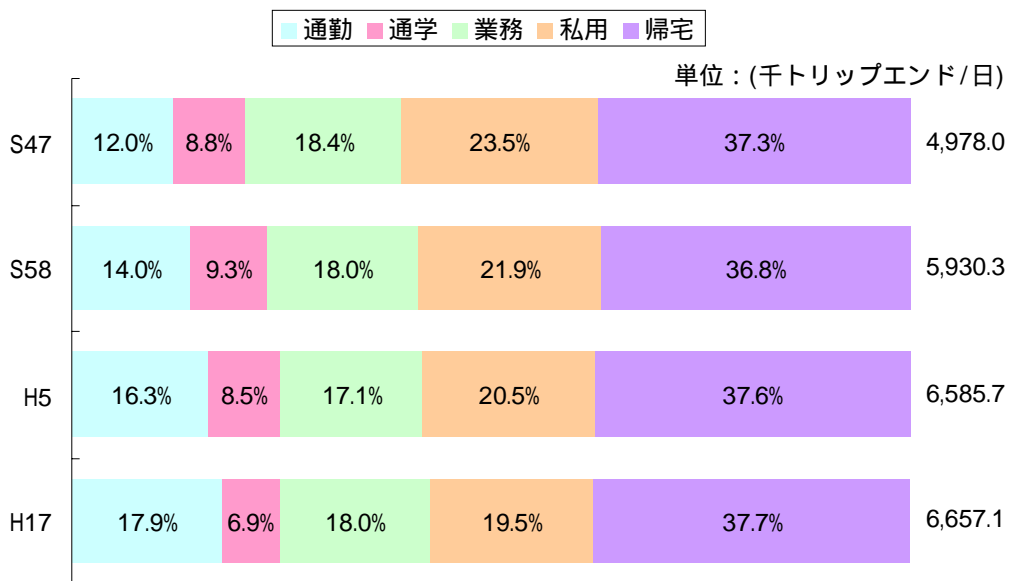
目的別の人の動き

増加している通勤目的の動き

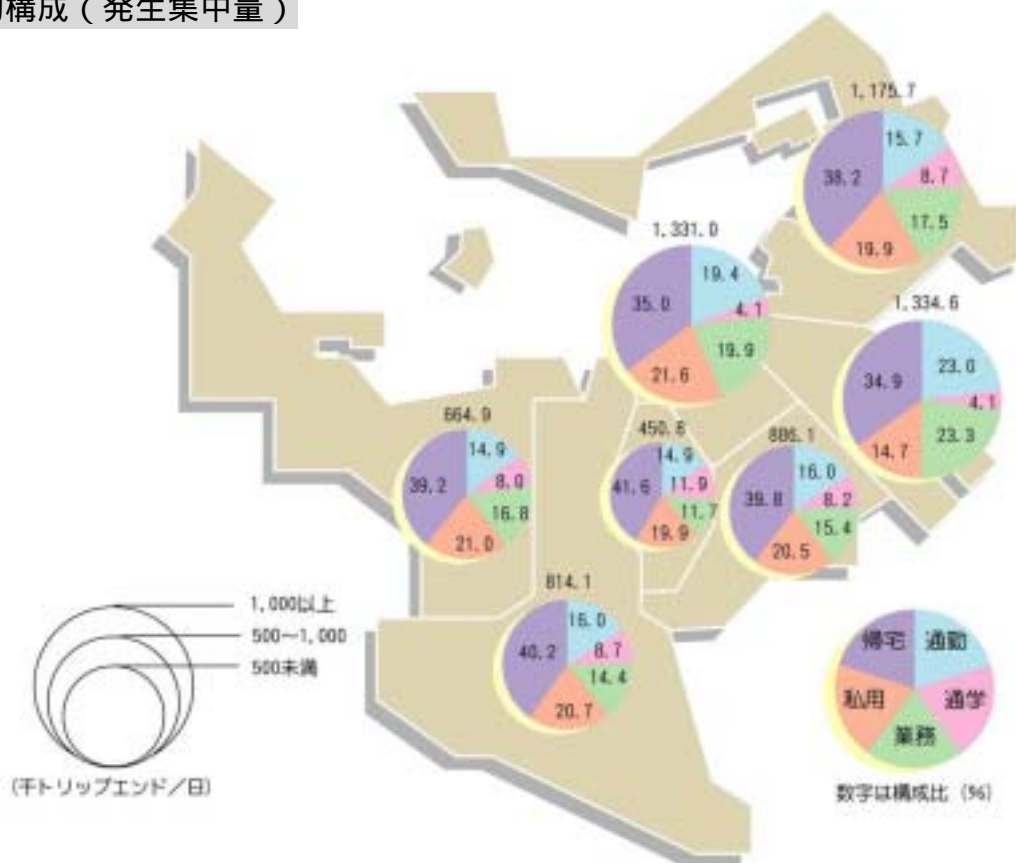
目的別の人の動きをみると、帰宅以外の目的では、私用目的（買い物，社交，娯楽等）が19.5%と最も多くなっています。平成5年との比較では通学目的の割合が減少しており、通勤目的の占める割合が増加傾向にあります。

区別にみると、通勤目的は博多区で23.0%，中央区で19.4%と高く、通学目的は城南区で11.9%と高くなっています。また、博多区では業務目的の占める割合が他地区と比べて高くなっています。

目的別の人の動きの推移（発生集中量）



区別の目的構成（発生集中量）



目的別区相互の人の動き

通勤・業務目的の動きは中央区、博多区が中心

通勤目的の人の動きをみると、中央区、博多区に集中する動きが多くなっています。

伸びをみると、早良区・西区間の動きが高くなっています。

業務目的では、早良区、西区を中心とした動きの伸びが高くなっています。

私用目的では、中央区を中心とした動きが多く、伸びをみても、各区から中央区への動きの伸びが高くなっています。

通勤目的の区相互の動き



私用目的の区相互の動き



業務目的の区相互の動き



代表交通手段別の人の動き

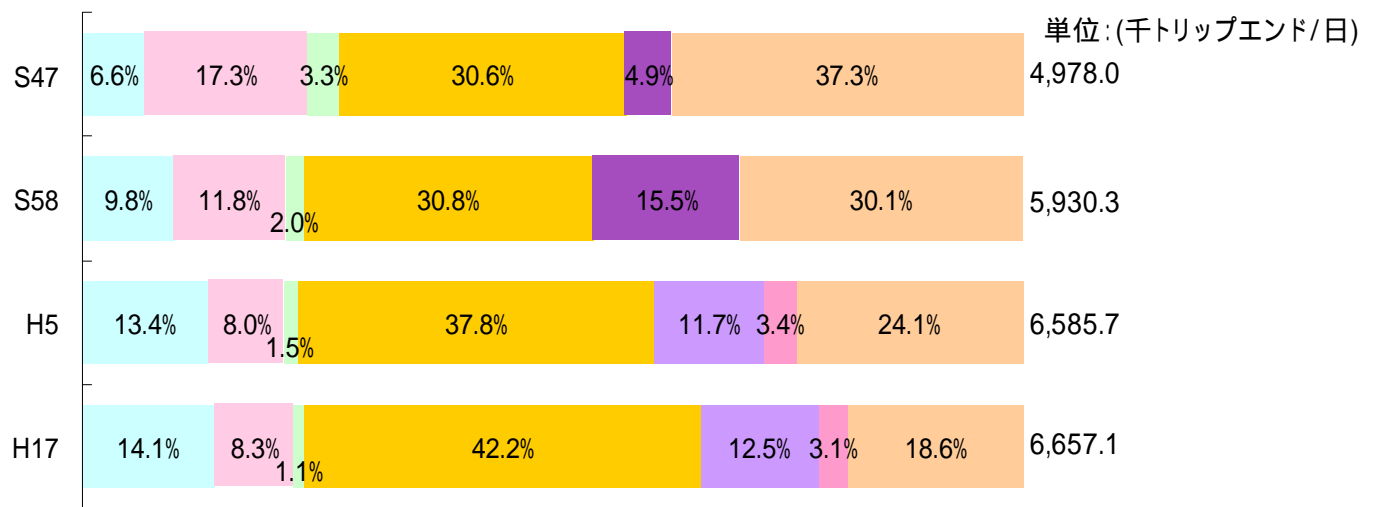
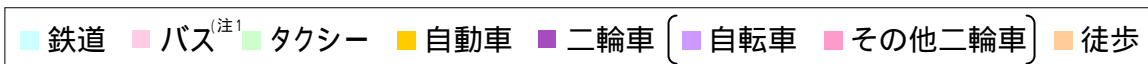
全体の42.2%が自動車利用

代表交通手段構成をみると、自動車利用が42.2%と最も多く、次に徒歩の18.6%，鉄道の14.1%と続いています。

また、伸びをみると、自動車利用の占める割合が着実に増加し、一方で徒歩のみによる移動が減少しています。

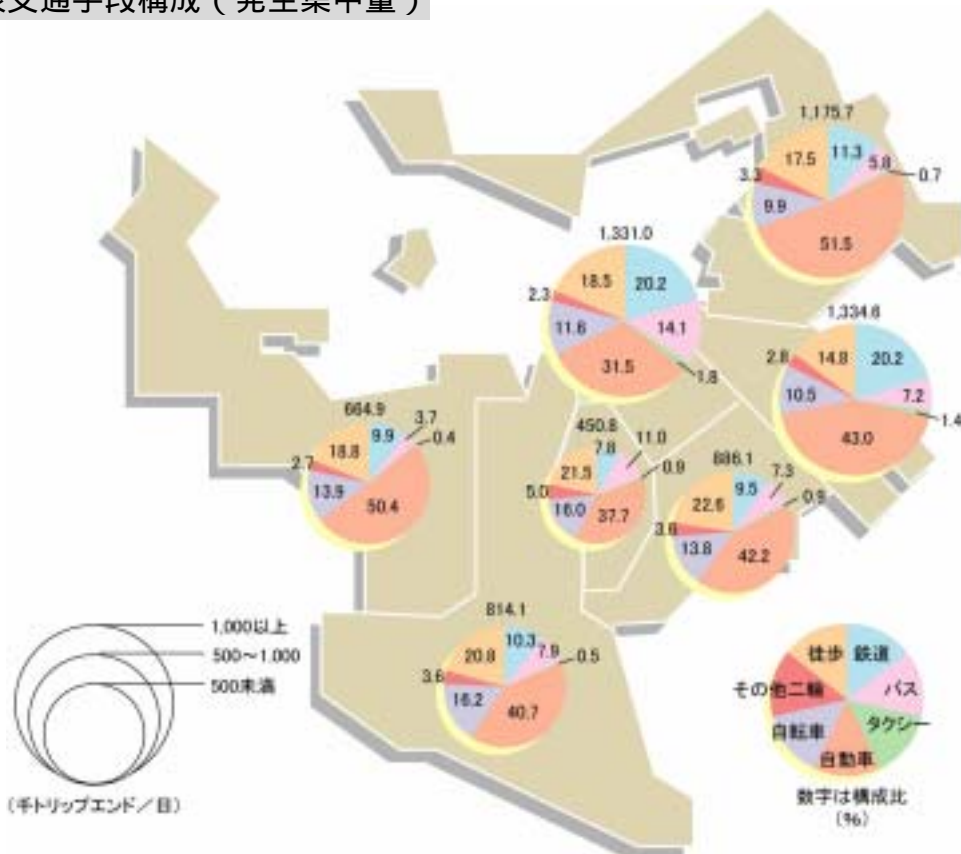
区別にみると、自動車利用は東区と西区で、50%を超えています。

代表交通手段別の人の動きの推移



(注1: S47のバスには路面電車も含む)

区別の代表交通手段構成 (発生集中量)



代表交通手段別区相互の人の動き

中央区、博多区で多い鉄道利用の動き

鉄道利用では、南区・中央区間（29.9千トリップ/日）、東区・博多区間（29.7千トリップ/日）、博多区・中央区間（27.2千トリップ/日）での動きが多くなっています。伸びをみると、地下鉄七隈線の整備により、城南区・中央区間の伸びが高くなっています。バス利用では、中央区内々の動きや博多区・中央区間の動きが多くなっています。伸びをみると、西区から博多区・中央区への動きなどが高くなっています。自動車利用は、東区内々で155.3千トリップ/日と他区と比べて、大変多くなっています。また、平成5年との比較では博多区関連の自動車利用トリップが減少しています。

鉄道利用の区相互の動き



バス利用の区相互の動き



自動車利用の区相互の動き



都心部への人の動き

自転車利用が増加している都心部への通勤交通

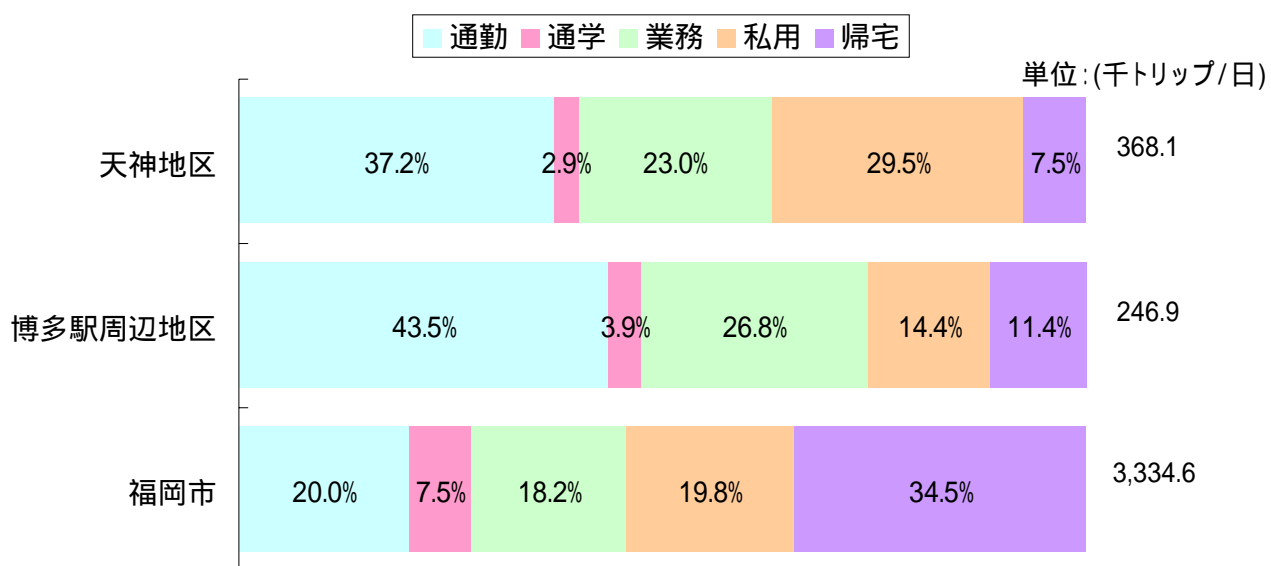
福岡市の都心部への集中量を目的別に見ると天神地区、博多駅周辺地区^{注)}とも通勤目的が最も多くなっています。

通勤交通の都心部への集中状況をみると、天神地区へ136.8千トリップ/日、博多駅周辺地区へ107.5千トリップ/日が集中しており、福岡市の通勤集中量の3割強を占めています。

都心部への通勤集中量は天神地区、博多駅周辺地区ともに増加傾向にあります。

通勤交通手段では、自転車や鉄道が増加する一方、バス、自動車が減少しています。

天神地区、博多駅周辺地区、福岡市の目的別集中量



注) 天神地区及び博多駅周辺地区の範囲

天神地区

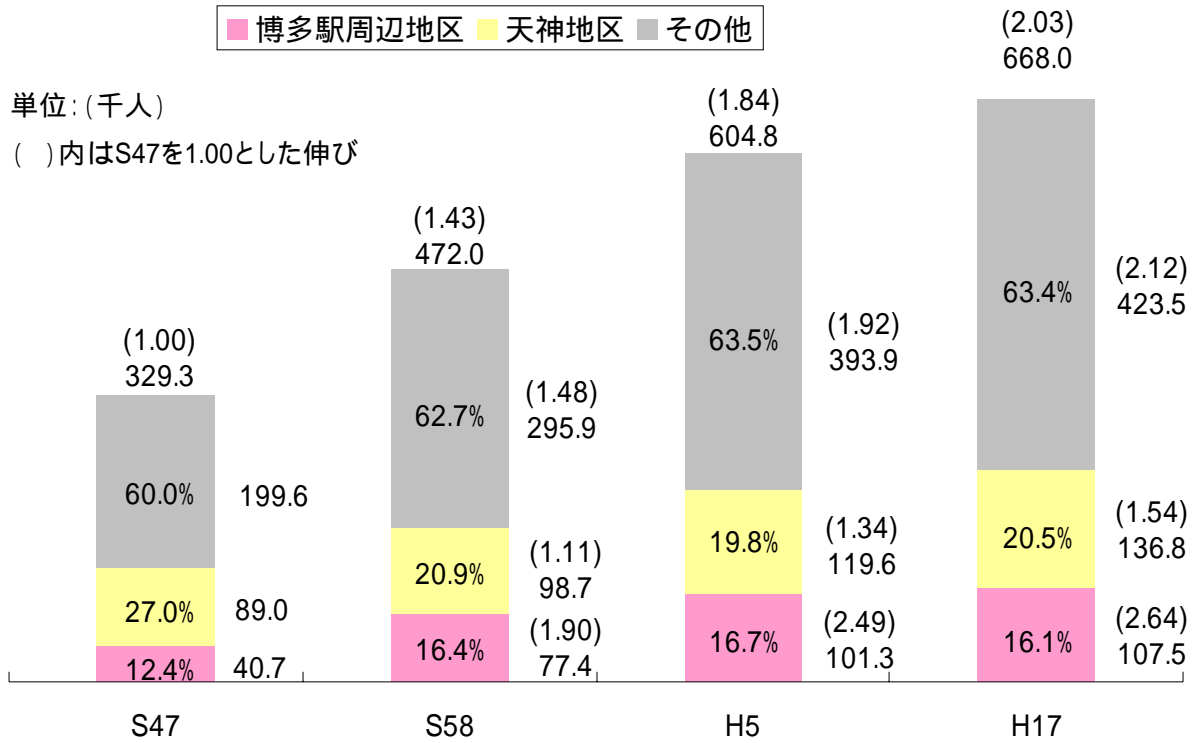
天神1～5丁目、西中洲、春吉1～3丁目、
渡辺通1～5丁目、今泉1～2丁目、警固1～3丁目、
薬院1～2丁目、舞鶴1～3丁目、大名1～2丁目、
那の津1～5丁目、長浜1～3丁目

博多駅周辺地区

博多駅、博多駅前1～4丁目、博多駅中央街、
博多駅南1～5丁目、博多駅東1～5丁目
比恵町、山王1丁目、美野島1～4丁目
住吉1～5丁目

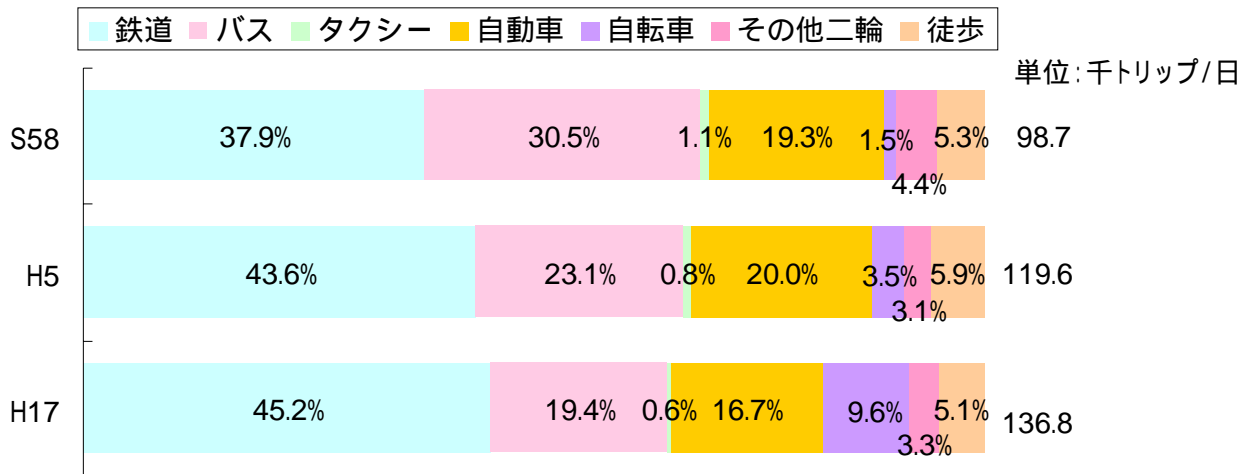


通勤集中量の推移

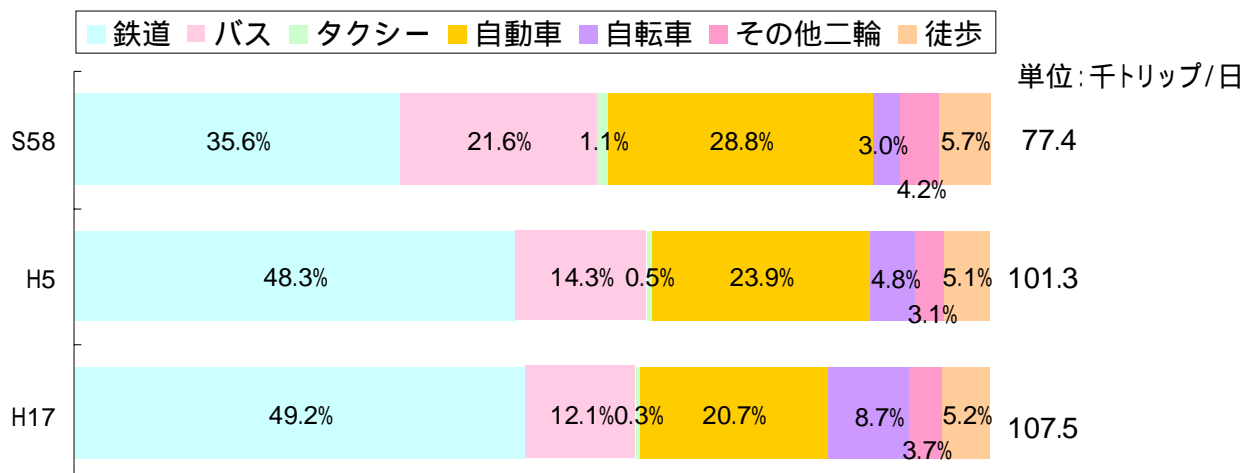


通勤交通手段構成比の推移

天神地区



博多駅周辺地区



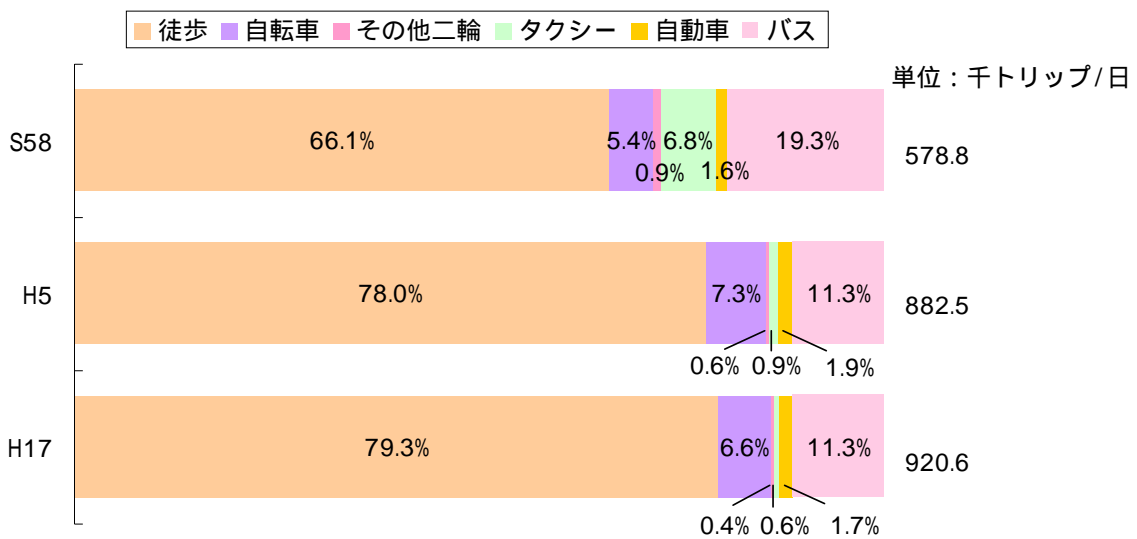
鉄道端末交通手段構成

徒歩が大部分を占める鉄道端末交通手段

福岡市全体での鉄道を利用した人の端末交通手段は、徒歩が79.3%と最も多く、次にバスの11.3%、自転車6.6%が続いています。

主要駅の端末交通手段構成をみると、各駅とも徒歩の割合が最も高くなっています。大橋駅、西鉄福岡（天神）駅、JR博多駅ではバスの割合が高くなっており、姪浜駅や橋本駅では自転車の割合が高くなっています。地下鉄七隈線の端部にあたる橋本駅では、自動車の割合も比較的高くなっています。

福岡市の鉄道端末交通手段構成の推移



主要駅の端末交通手段構成



年齢別、性別でみた人の動き

少子化による若年層の公共交通利用トリップの減少、高齢者や女性の自動車利用の増加

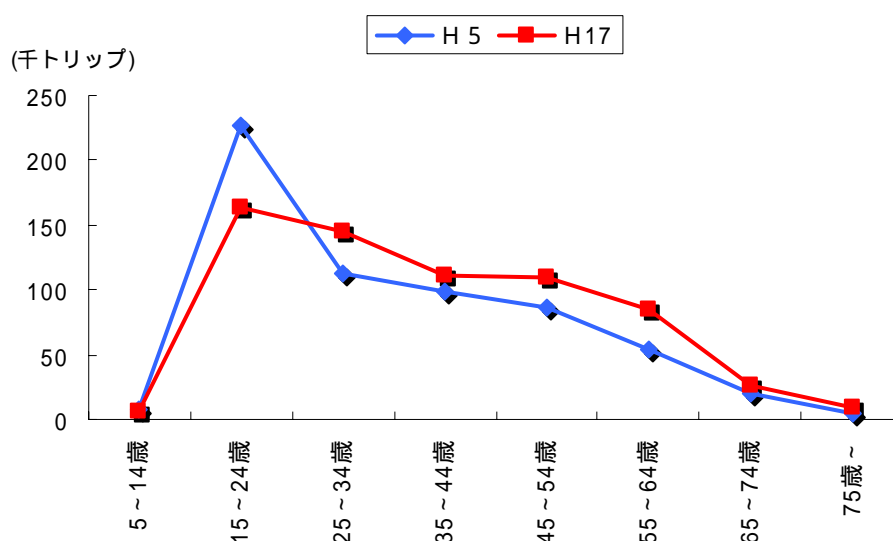
鉄道利用トリップは、少子化の影響により15～24歳で減少しています。

バス利用トリップも同様に、15～24歳で減少していますが、高齢者の利用は増加しています。

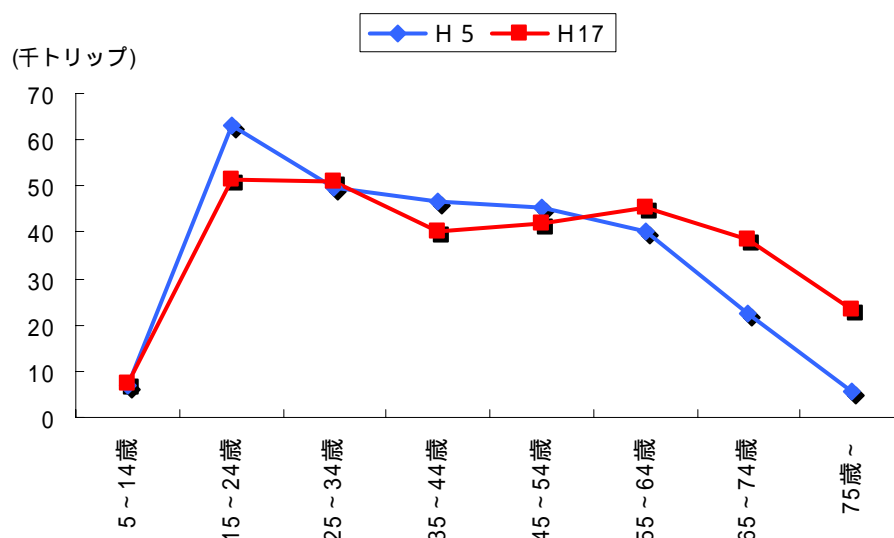
自動車利用トリップでは、高齢化により高齢者ドライバーが増加しています。

女性の自動車利用が増加しています。

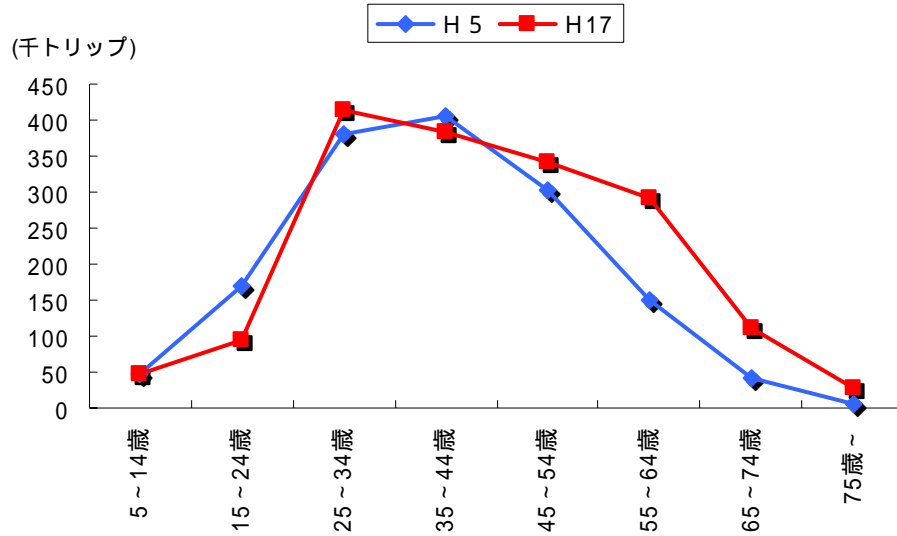
鉄道利用トリップの年齢階層別の変化



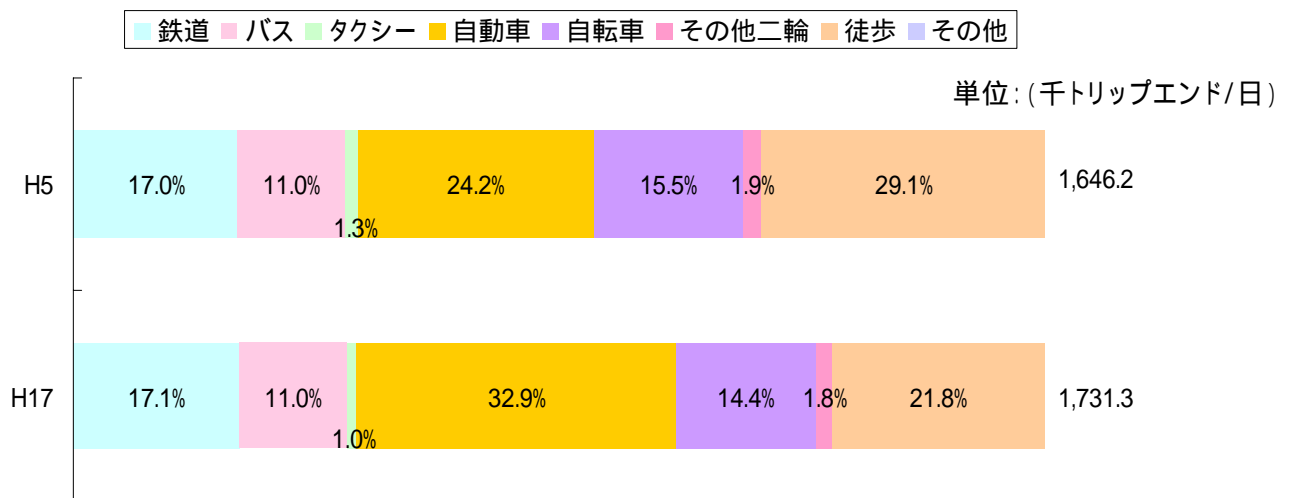
バス利用トリップの年齢階層別の変化



自動車利用トリップの年齢階層別の変化



女性の代表交通手段構成の変化



男性の代表交通手段構成の変化

