

人の動きからみる

北部九州圏のいま

第5回北部九州圏パーソントリップ調査より



令和2年3月

北部九州圏都市交通計画協議会



はじめに

- 平成29年10月より北部九州圏のこれからの交通をどうしていくのかを検討するため、「人の動き」に着目した「パーソントリップ調査」を実施しております。
- この冊子はその調査データによる「人の動きからみる北部九州圏のいま」について広く知っていただくために、調査結果の概要を取りまとめたものです。
- みなさまの身近な交通問題を考える上でのお役に立てれば幸いです。

もくじ

| | |
|----------------------|------|
| 1 パーソントリップ調査について | P 2 |
| 2 北部九州圏の概要 | P 3 |
| 3 北部九州圏の人の動きの概況 | P 5 |
| 4 自動車利用の現状 | P 10 |
| 5 公共交通利用の現状 | P 13 |
| 6 交通と居住地の変化 | P 15 |
| 7 これからの交通を考えるためのポイント | P 16 |



1

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。

今が5回目の調査です

北部九州圏では、これまでに4回のパーソントリップ調査を実施し、平成29年からの調査は第5回目となります。

第5回調査では、約18万人の方に協力していただいています。

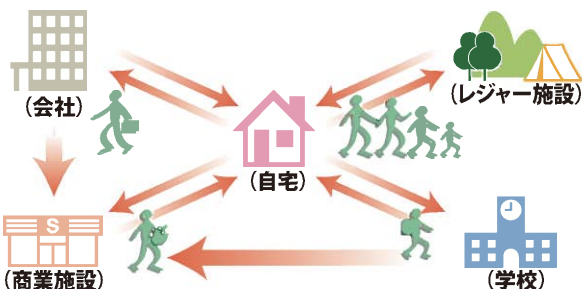
| 昭和 | | | | | | | | | | 平成 | | | | | | | | | | 平成 | | 令和 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|-----|----|----|----|----|----|----|---|---|---|-----|---|----|---|---|---|----|----|----|----|-----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|-----|----|----|----|----|----|----|---|---|--|
| 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 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 | 27 | 28 | 29 | 30 | 1 | 2 | |
| 第1回 | | | | | | | | | | 第2回 | | | | | | | | | | 第3回 | | | | | | | | | | 第4回 | | | | | | | | | | 第5回 | | | | | | | | | |

こんなことに活用しています

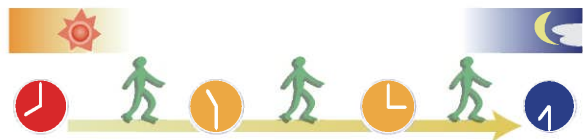
パーソントリップ調査データをもとにして、北部九州圏の交通実態を総合的に把握・分析し、都市の交通計画や今後のまちづくりのあり方などについて検討します。

パーソントリップ調査でわかること

どんなひとが
どんな目的で移動しているんだろう？



みんなが動く時間帯は？



どんな交通手段がよく使われているんだろう？



北部九州圏の交通はどう変わってきているんだろう？



2

北部九州圏の概要

(1) 北部九州圏のエリアについて

○北部九州圏とは、北九州都市圏と福岡都市圏を中心とした福岡県のほぼ全域と佐賀県の鳥栖市、基山町からなる合計30市29町1村（※令和元年時点）で構成される圏域です。

○総面積は約4,400 k m²、総人口が約510万人と広範囲となります。

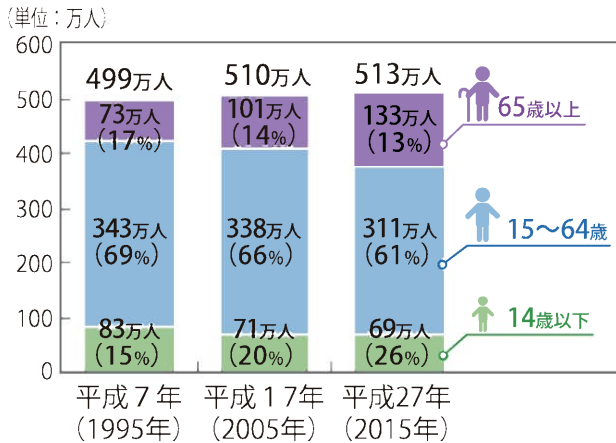


(2) 人口動向について

○圏域全体の人口は増加していますが、北九州市や嘉穂地区、久留米八女地区、筑後地区などで人口が減少しています。

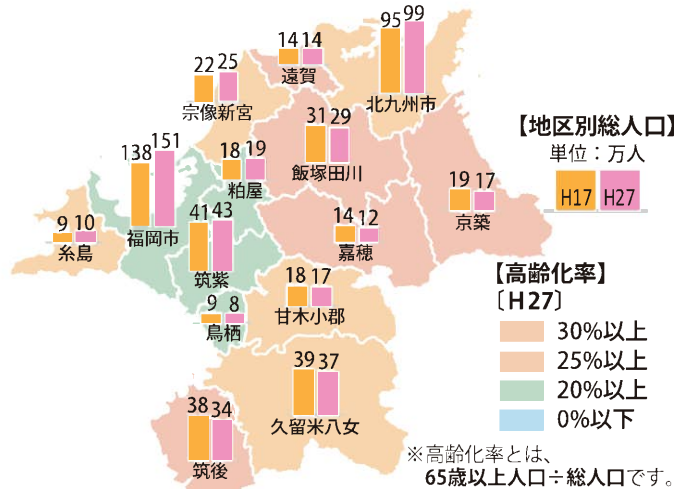
○人口の減っている地区の多くは、高齢化率も高い傾向にあります。

■北部九州圏の年齢別の人口の推移



資料：各年国勢調査結果

■地区別にみた人口の推移と高齢化率

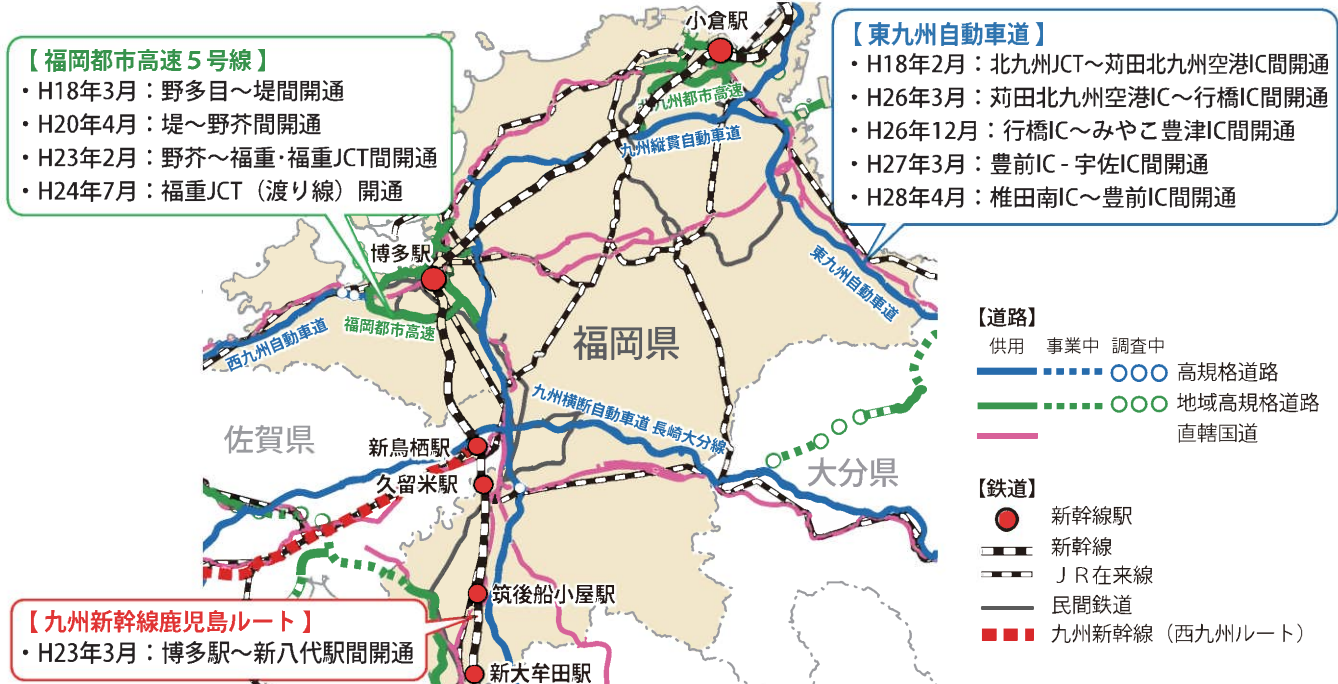


資料：各年国勢調査結果

(3) 交通インフラの整備動向について

○圏域内では「九州新幹線鹿児島ルート」、「東九州自動車道」、「福岡都市高速」の開通など、交通の利便性が高まっています。

■幹線ネットワークの整備の進捗 (H18以降)



3

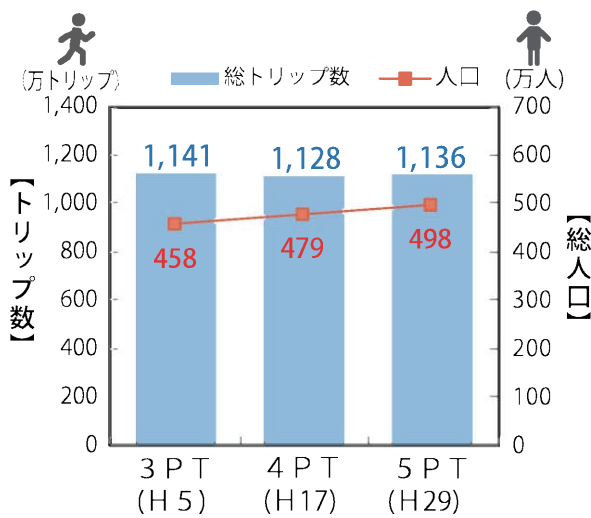
北部九州圏の人の動きの概況

(1) 北部九州圏の総トリップ数

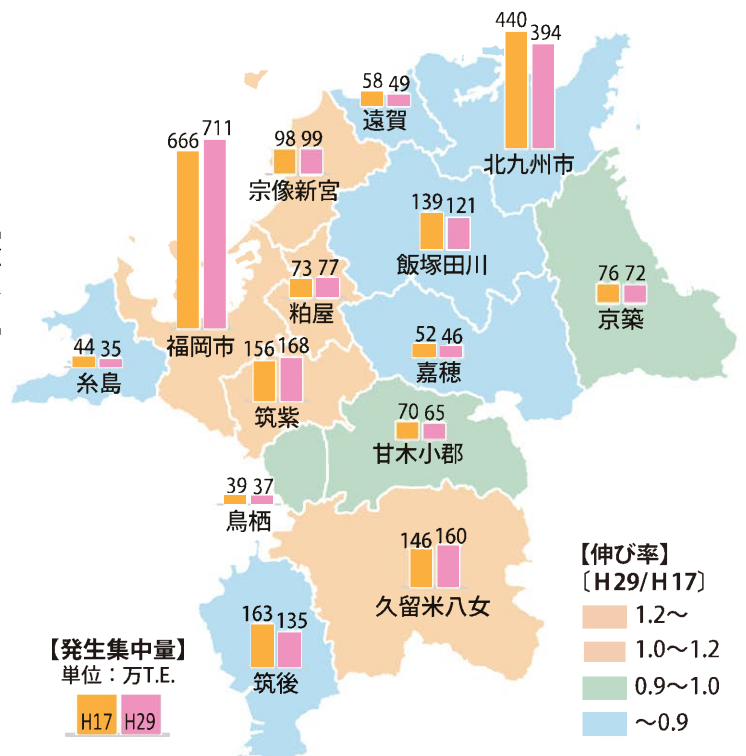
○圏域全体での総トリップ数はほぼ横ばい状態です。

○地域別では福岡市やその周辺地区で増加していますが、その他の地区は減少傾向にあります。

■ 総トリップ数と総人口の推移



■ 地域別のトリップ数の推移



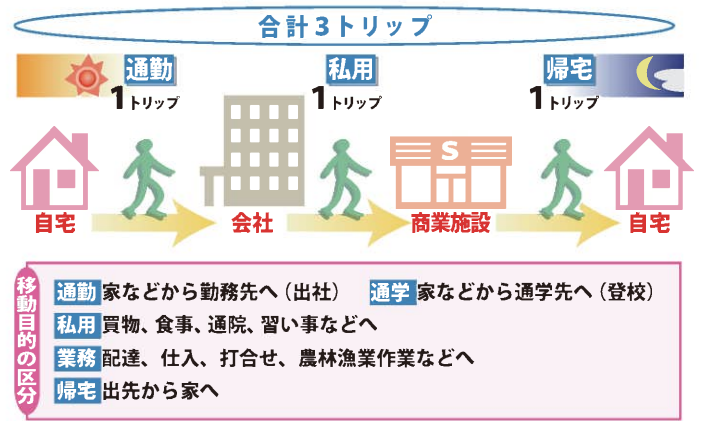
用語の解説

トリップとは：

人がある目的を持ってある地点からある地点へ移動する単位をさします。1回の移動でいくつも交通手段を乗り換えても1トリップとして数えます。

発生集中量とは：

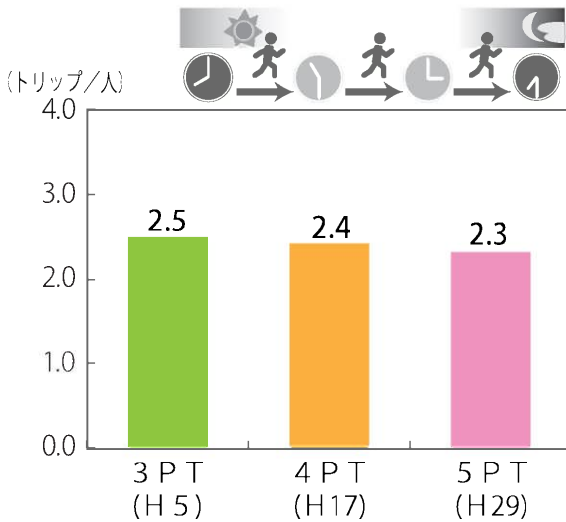
1回のトリップには、出発地点と到着地点があります。ある地域の中に、出発地点をもつトリップの数を発生量、到着地点をもつトリップの数を集中量とい発生量と集中量を合計したものが発生集中量になります。発生集中量の単位はT.E(トリップエンド)です。



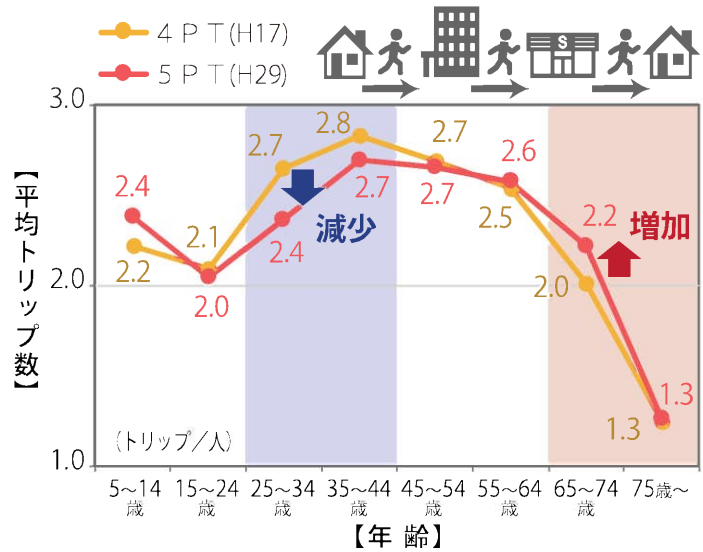
(2) 1日1人あたりのトリップ数(全体・年齢階層別)

- 1人が1日に移動するトリップ数は、ほぼ横ばい状態です。
- 年齢別では、生産年齢層(25~44歳)で減少していますが、65歳以上の高齢者は増加しています。

■ 1日あたりのトリップ数の推移

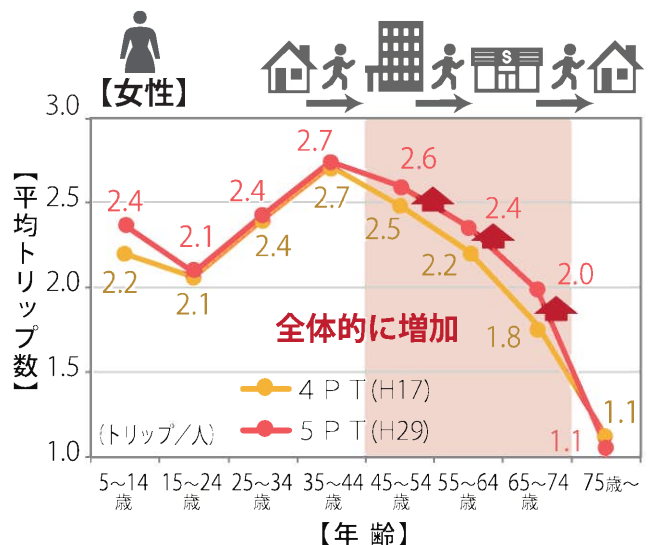
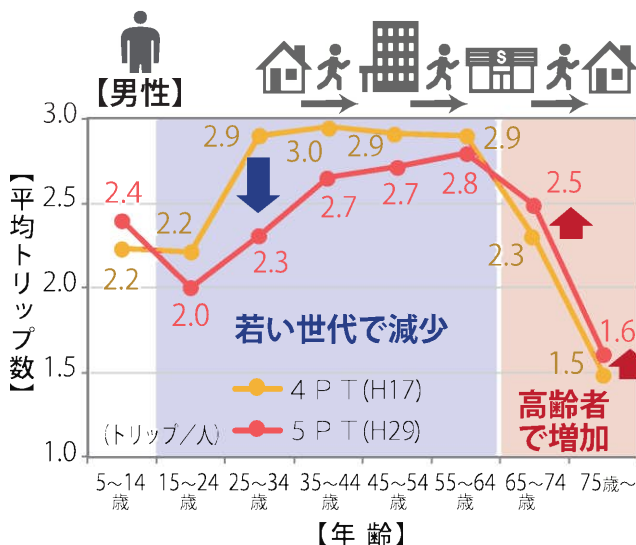


■ 年齢別での平均トリップ数の変化



- 男性は、15~64歳までは減少していますが、65歳以上の高齢者は増加しています。
- 女性は、45~74歳までの方々のトリップ数が増加しています。

■ 性・年齢別での平均トリップ数の変化



注：平均トリップ数は全対象者による1人あたりのトリップ数

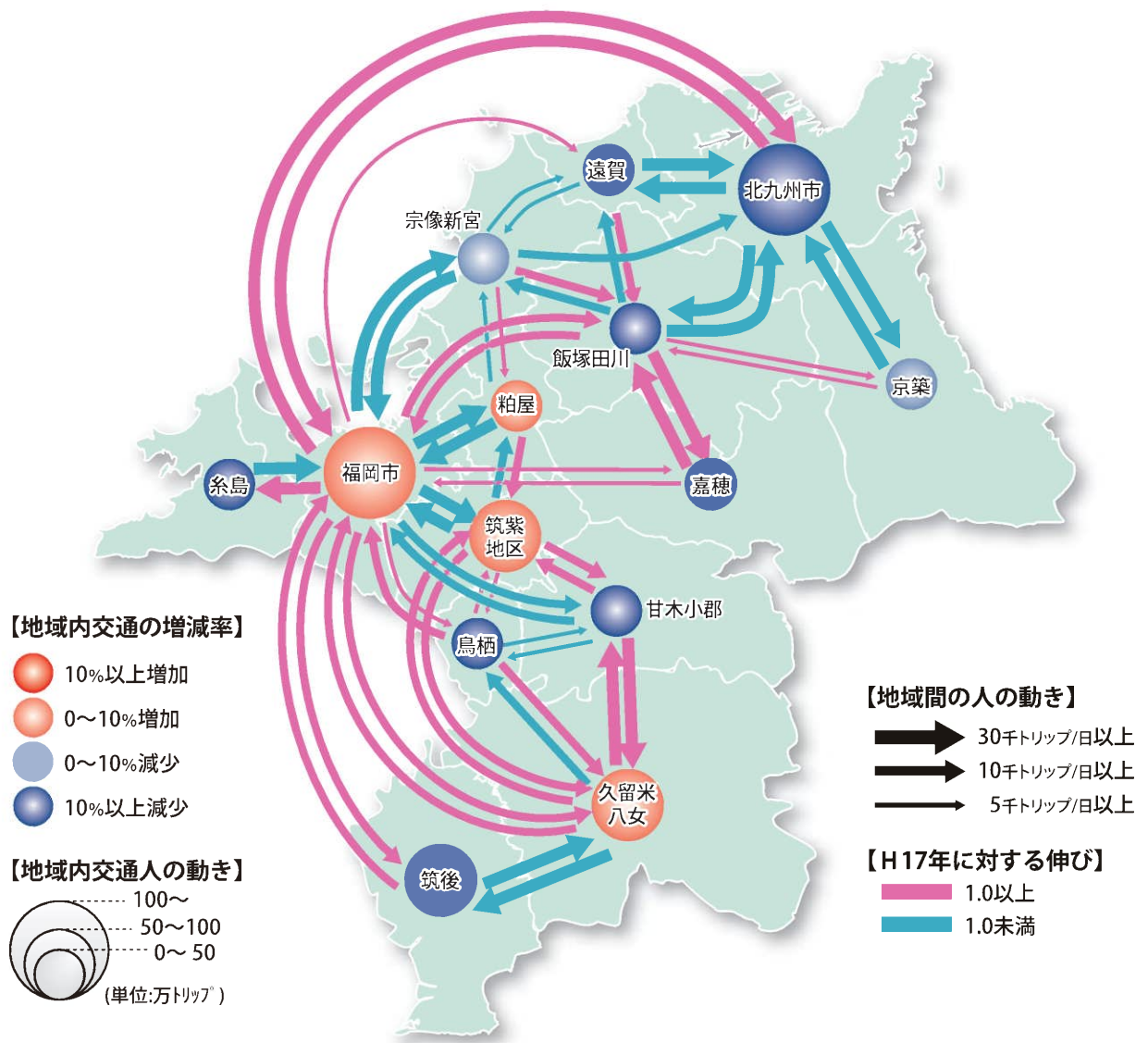
3. 北部九州圏の人の動きの概況

(3) 地域間の人の動き

○福岡市及びその周辺地区、久留米八女地区を除いて、人が地区内で移動するトリップは減少しています。

○地区間の移動は福岡市、北九州市等の都市部を中心として増加しています。

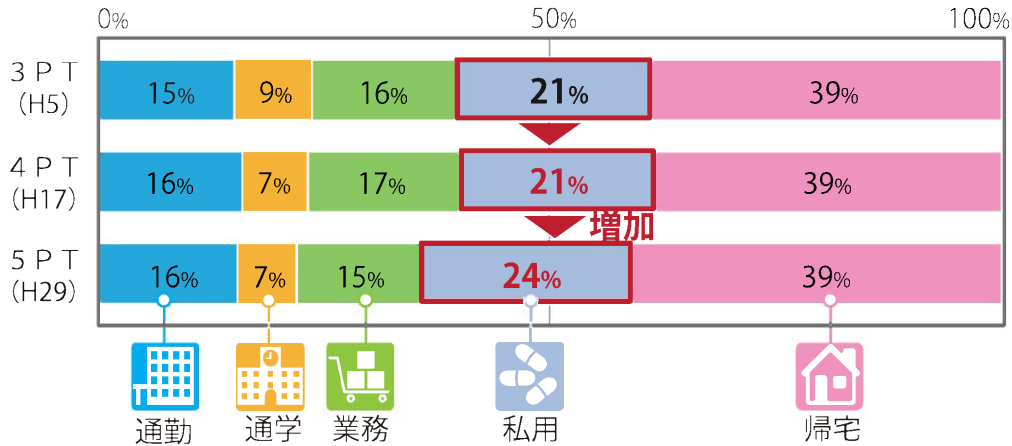
■ 地区内の人動きと地区間の人動き



(4) 人が移動する目的の変化

○私用目的での移動割合が増加し、業務目的での移動が減少しています。

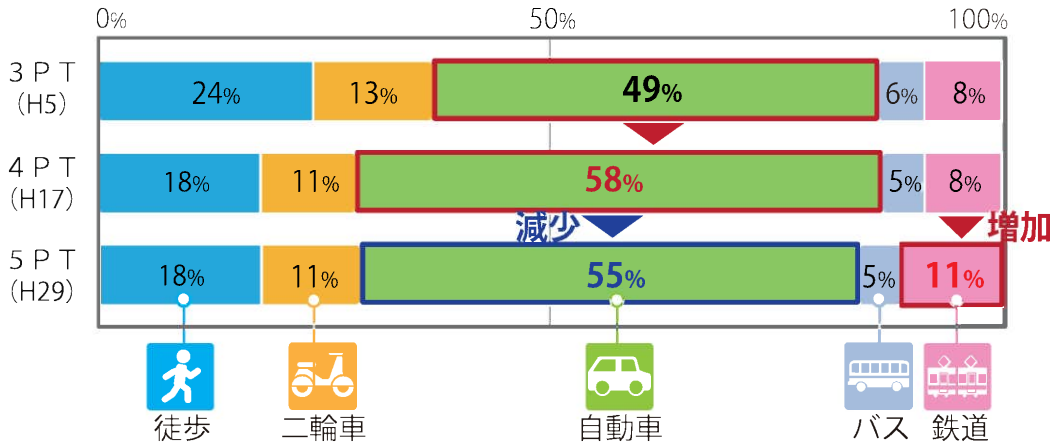
■人が移動する目的の変化



(5) 人が移動する時に利用する主な交通手段の変化

○今回調査では、自動車での移動が減少し、鉄道での移動割合が増加しています。

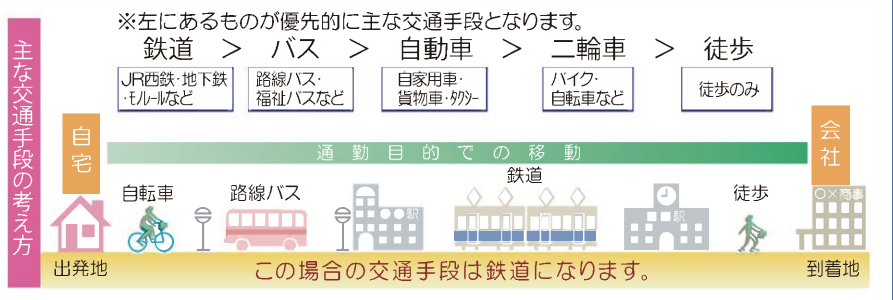
■人が移動する時に利用する主な交通手段の変化



用語の解説

交通手段とは：

ある目的の移動で、いくつかの交通手段を利用した場合、「主な交通手段」で代表して移動手段を表します。

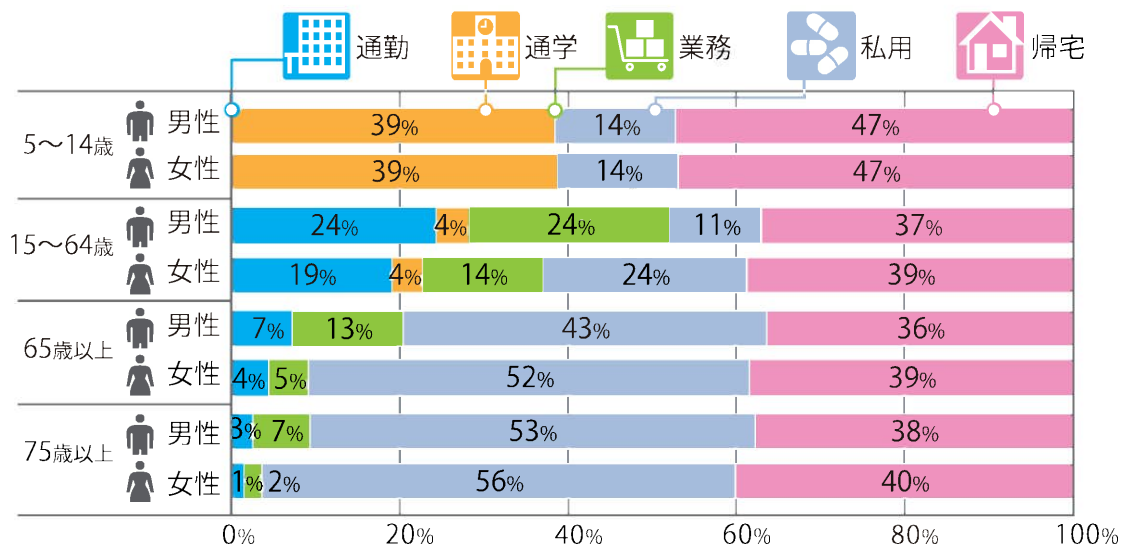


3. 北部九州圏の人の動きの概況

(6) 性・年齢別での移動目的の違い

○高齢者（65歳以上、75歳以上）は私用目的での移動割合が高くなります。
○同世代の男女で比較すると、女性の方がその割合は高まります。

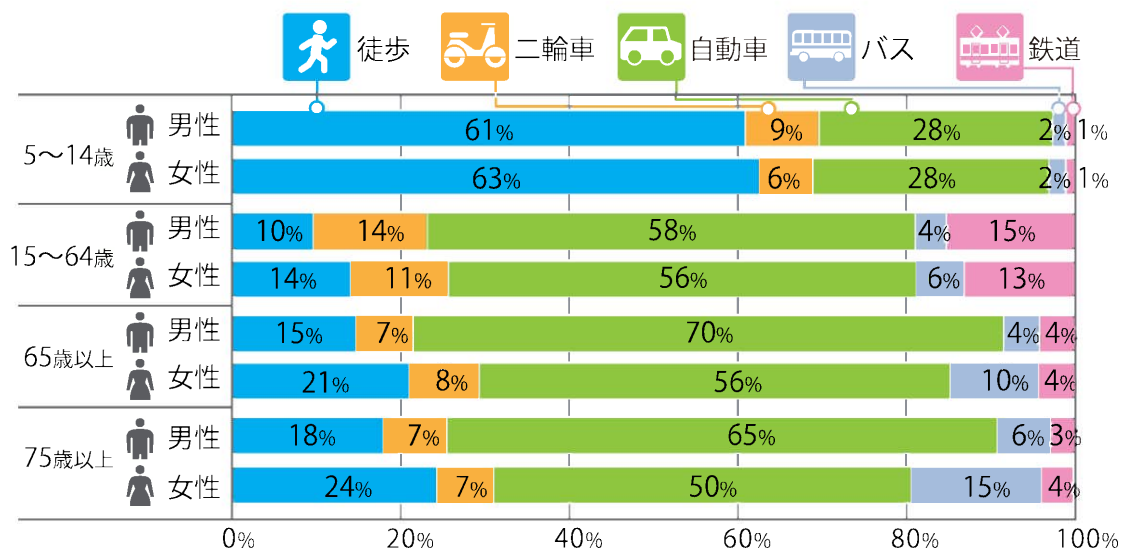
■性・年齢別での移動目的の違い



(7) 性・年齢別での移動手手段の違い

○15歳以上の世代では、自動車での移動割合が高くなります。
○特に、男性の方がその割合は高まります。

■性・年齢別での移動手手段の違い

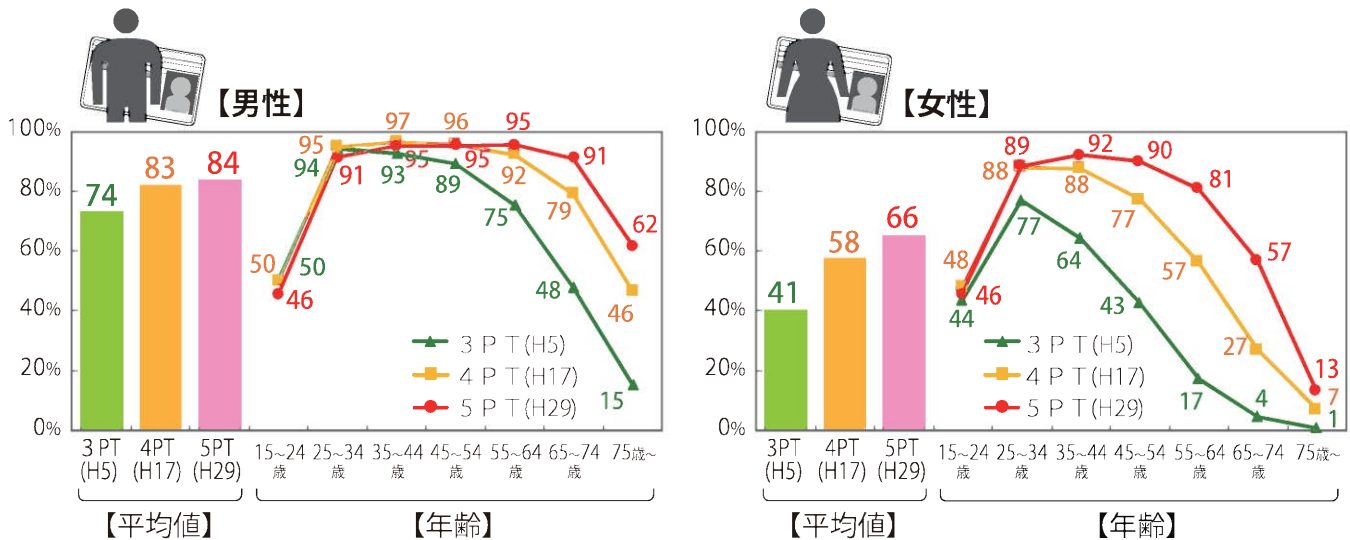


4 自動車利用の現状

(1) 性別・年齢別での自動車運転免許保有率の推移

- 自動車の運転免許の保有率は増え続けています。
- なかでも、高齢者や女性の保有する割合が増えています。

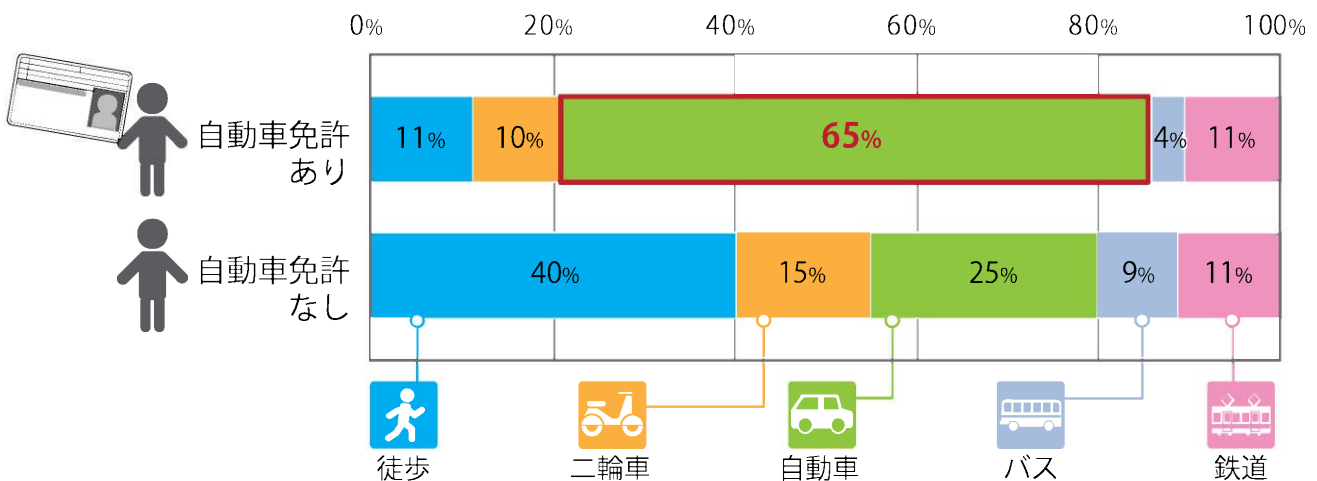
■性別での自動車運転免許保有率の推移



(2) 運転免許を持っている人と持っていない人の移動手段の違い

- 自動車の運転免許を持っている人は移動が活発であり、その移動手段は6割以上が自動車となっています。

■運転免許を持っている人と持っていない人の移動手段の違い



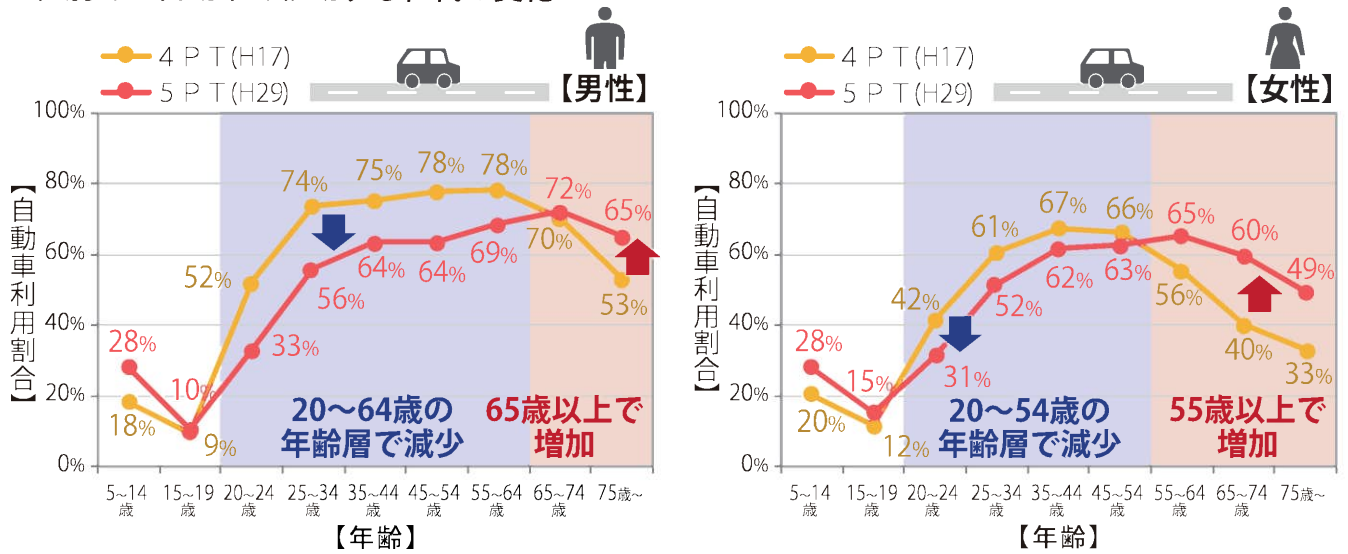
4. 自動車利用の現状

(3) 自動車で移動する世代の変化

○自動車の利用は男性の20～64歳の年代を中心に減少していますが、65歳以上の高齢者は増加しています。

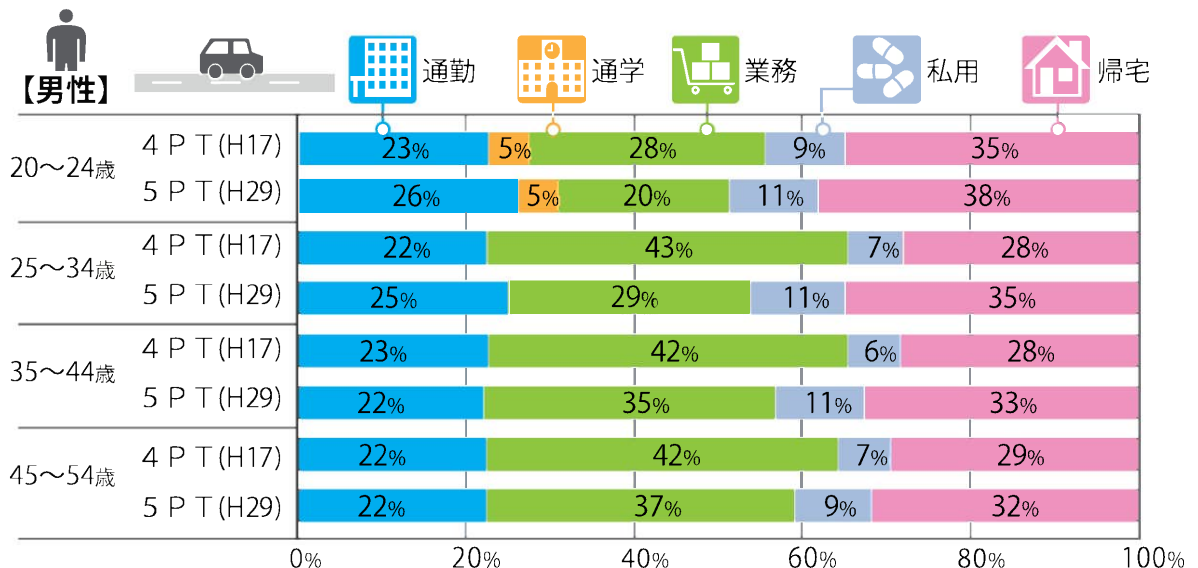
○女性も同様な傾向となりますが、55歳以上で自動車の利用が増加しています。

■性別での自動車で移動する世代の変化



○特に、減少が著しい男性の20～54歳の方々は、業務目的割合がこの10年間で5～14ポイント低下しています。

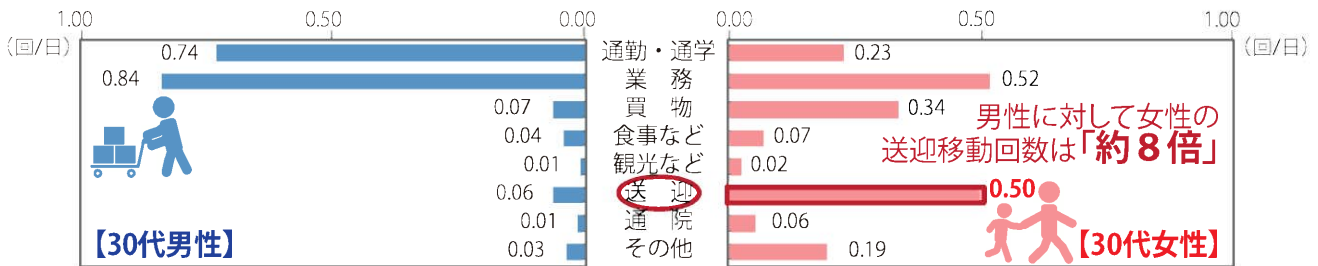
■自動車利用が減少する男性・年齢階層別での目的割合の変化



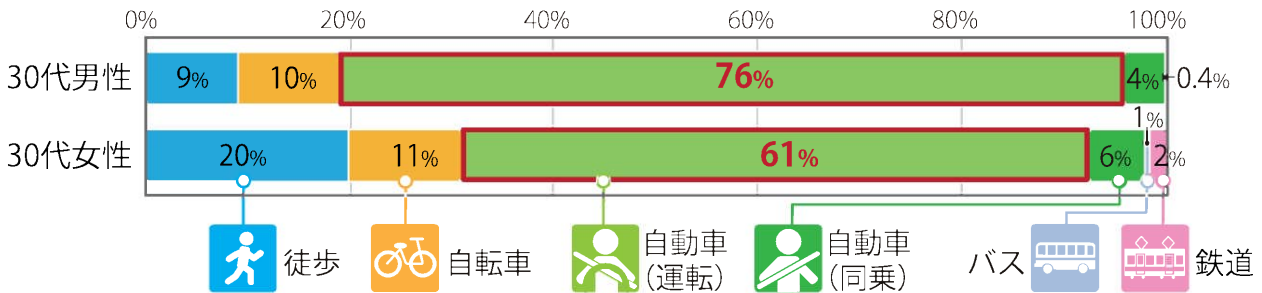
(4) 子育て世代の移動手段の変化

- 子育て世代の女性の移動は送迎が多く、男性の約8倍となります。
- その大半が自動車を運転しての移動となります。

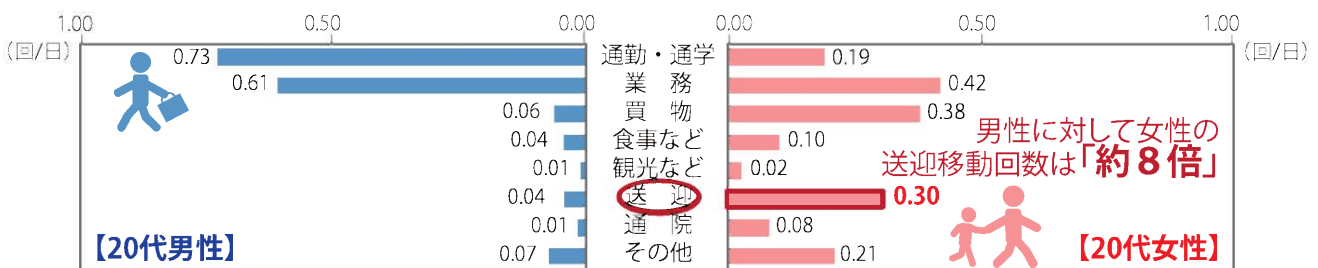
■人が移動する目的の変化



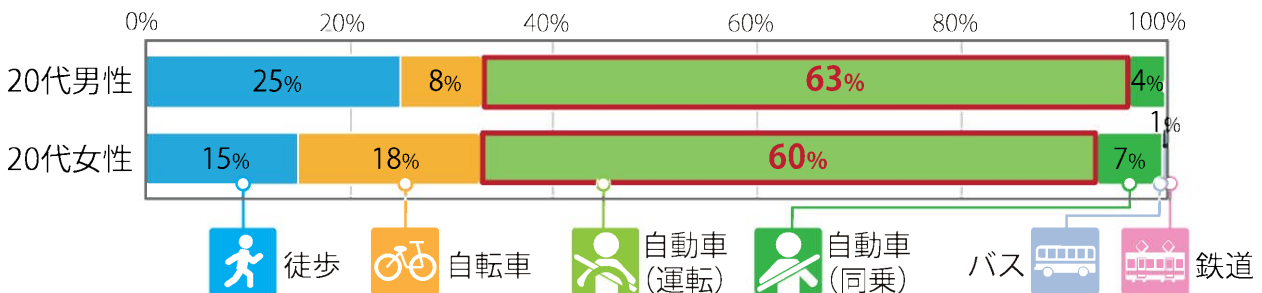
▲ 子供がいる30代 (30~39歳) の目的別移動回数



▲ 子供がいる30代 (30~39歳) の送迎目的での利用交通手段構成比



▲ 子供がいる20代 (20~29歳) の目的別移動回数



▲ 子供がいる20代 (20~29歳) の送迎目的での利用交通手段構成比

5

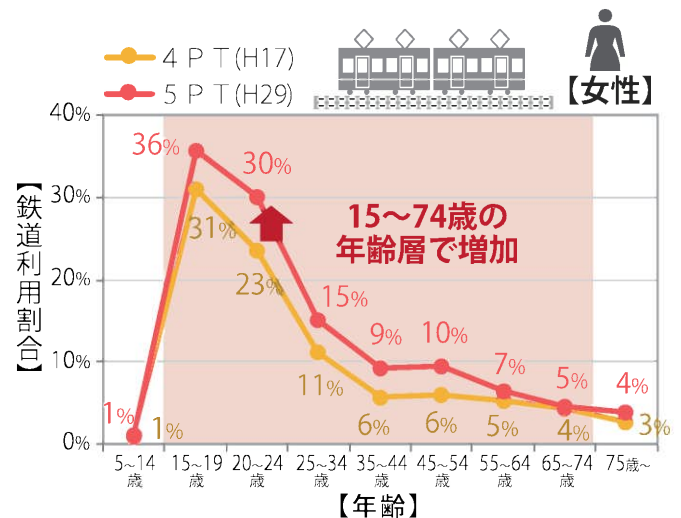
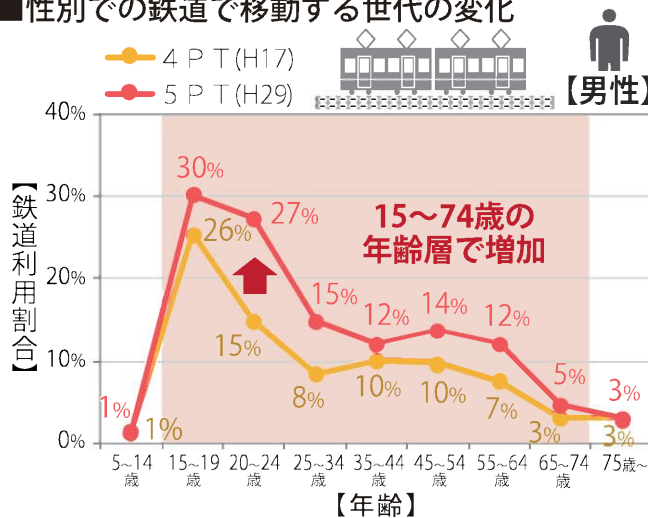
公共交通利用の現状

(1) 鉄道・バス利用者層・利用目的の変化

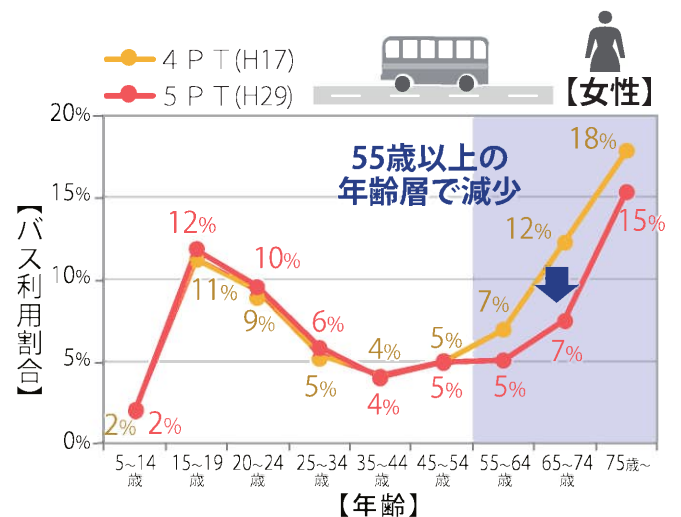
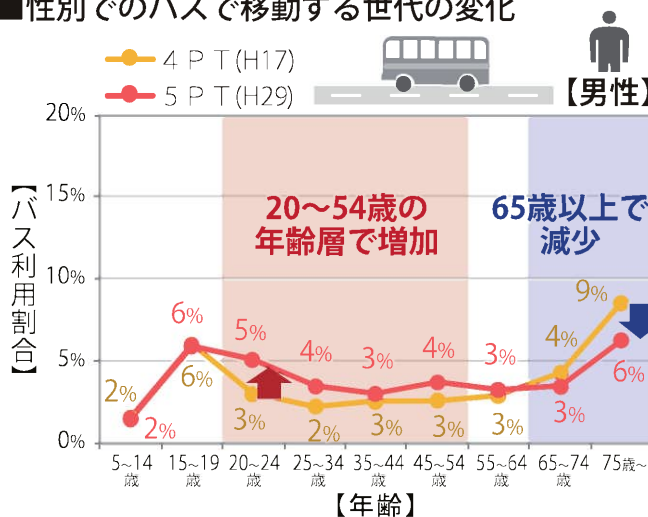
○鉄道の利用は男性・女性ともに概ねすべての年齢層で増加しています。特に若い世代（15～34歳）で増加しています。

○バスの利用は男性の20～54歳で微小ながらも増加しています。しかし男性・女性ともに高齢者での利用が減少しています。

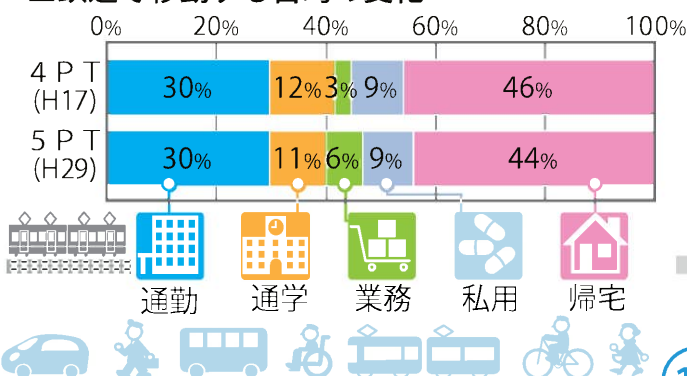
■性別での鉄道で移動する世代の変化



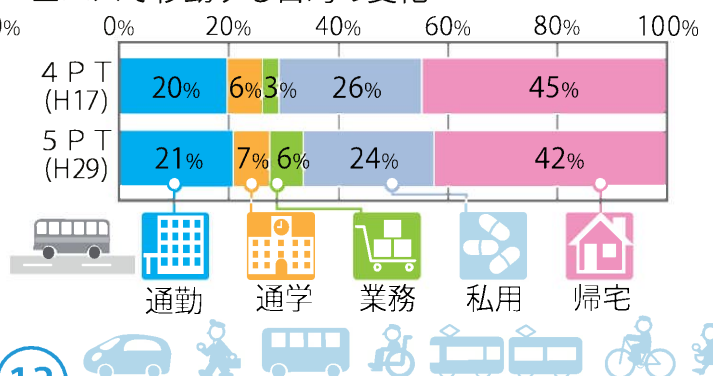
■性別でのバスで移動する世代の変化



■鉄道で移動する目的の変化

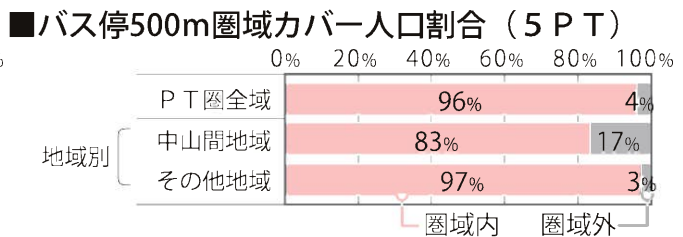
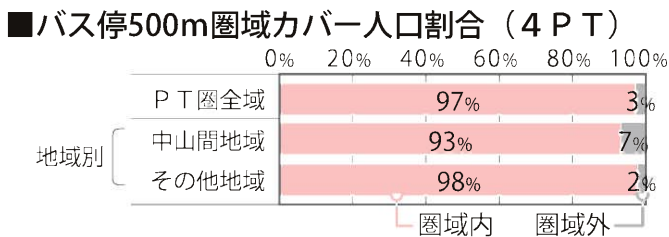
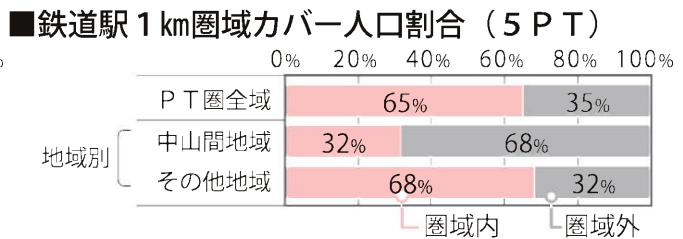
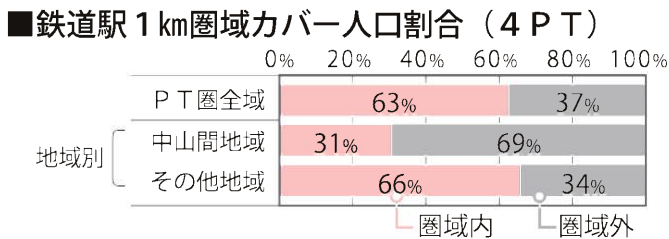
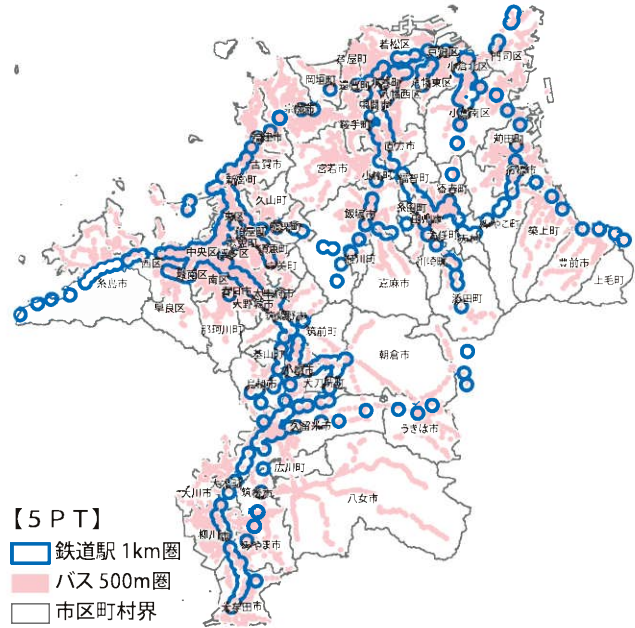
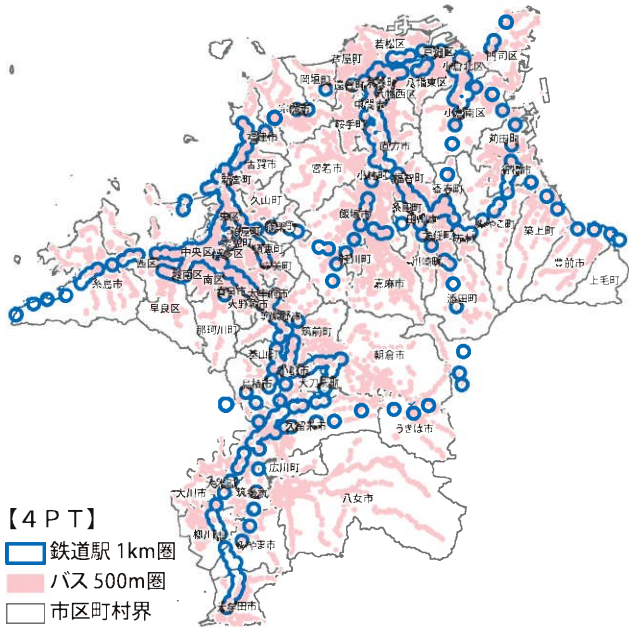


■バスで移動する目的の変化



(2) 鉄道・バスサービスの变化

- 鉄道駅の周辺カバー人口割合は概ね10年前から大きな変化はない状況です。
- バス停の周辺カバー人口割合もPT圏全域では変化が小さいですが、中山間地域に限定すると約10ポイント減少しています。バス路線の廃止や統合などの影響がうかがえます。

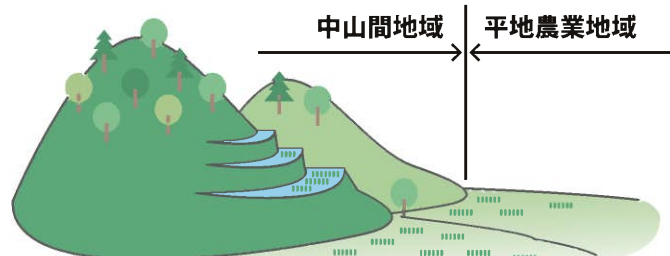


用語の解説

中山間地域とは：

中山間地域とは、農業地域類型区分のうち、中間農業地域と山間農業地域を合わせた地域を指します。

この中山間地域における農業は全国の耕地面積の約4割、総農家数の約4割を占めるなど、我が国農業の中で必要な位置を占めています。



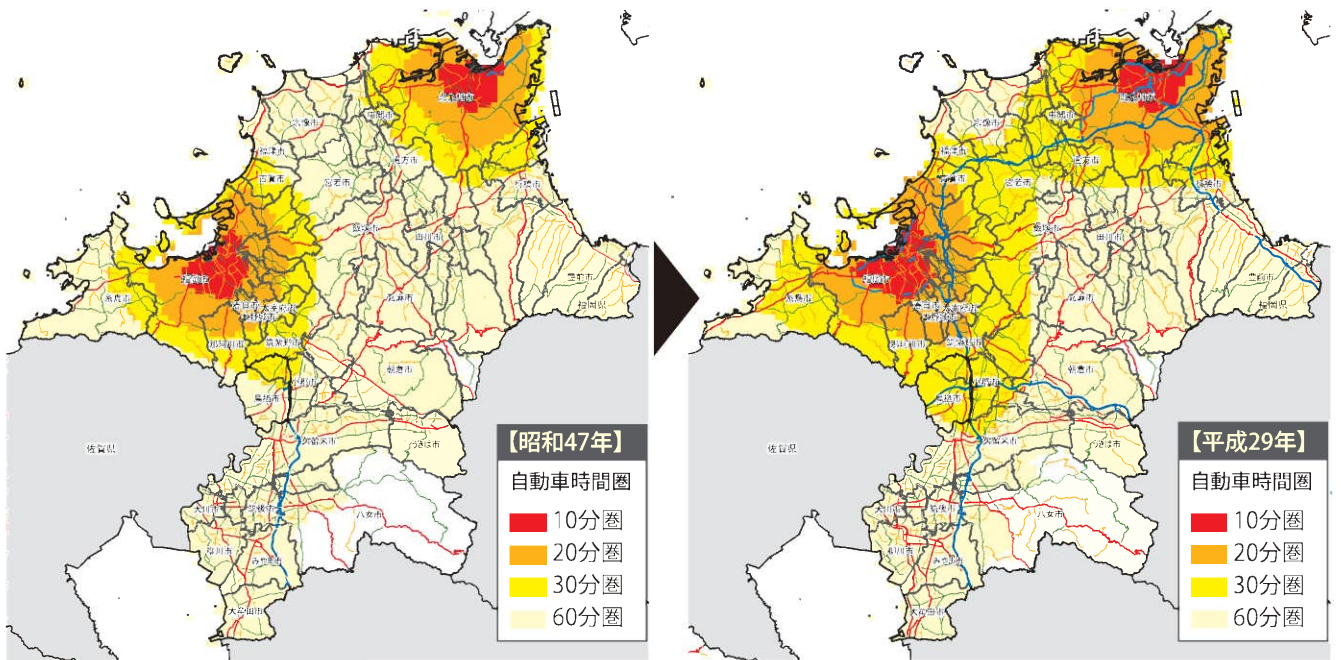
6

交通と居住地の変化

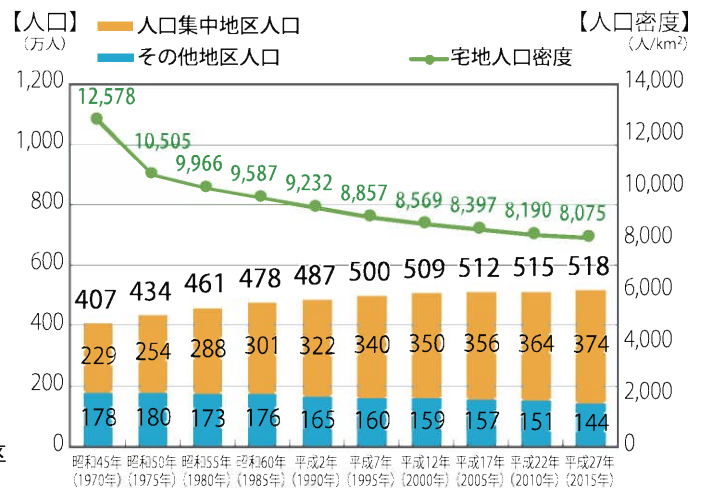
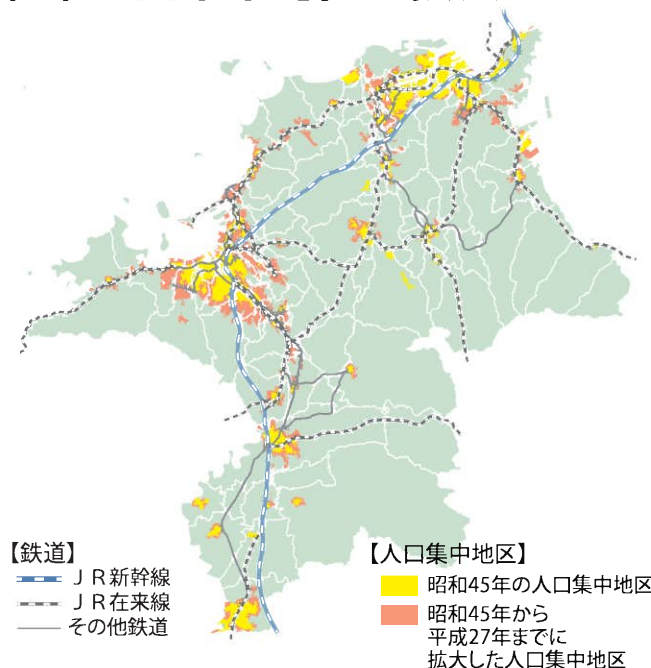
(1) 福岡市・北九州市中心部からの自動車利用時間圏

○交通施設の整備によって自動車を使って同じ時間で行ける距離は広がっています。

○人口集中地区に住む人は増え続けていますが、人口密度は低下しています。低密な市街地が形成されてきていることがうかがえます。



(2) 人口集中地区の拡大



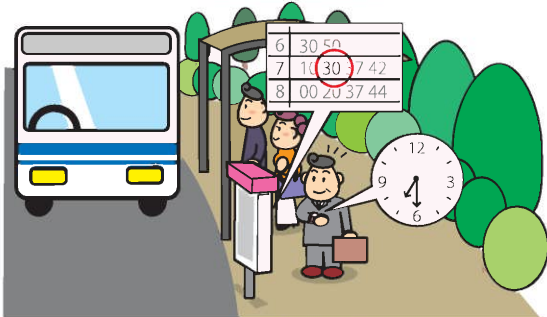
7

これからの交通を考えるためのポイント

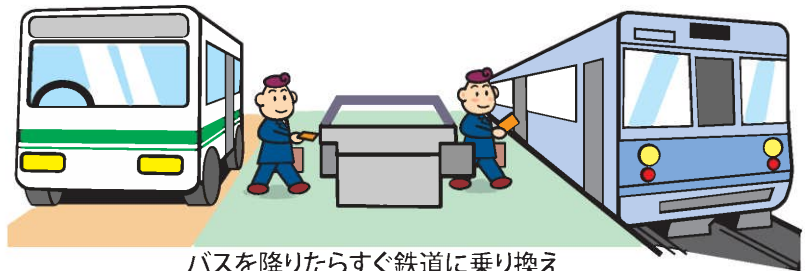
例えばこんな感じになってくるといいよね。

バスや鉄道がもっと使いやすかったら乗るのにな

鉄道からバスに、バスから鉄道にスムーズに乗り継げればいいのにな



定刻通りに来るバス



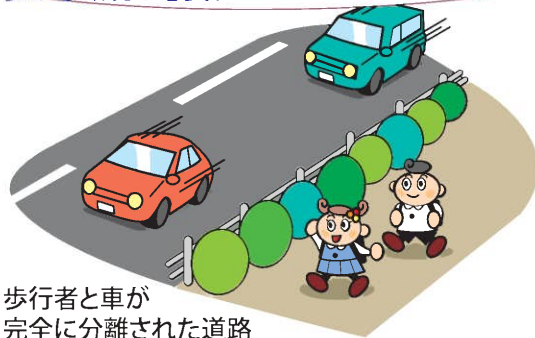
バスを降りたらすぐ鉄道に乗り換え

高齢者が歩いて動きやすいまちだといいね

自動車が走りやすく、子どもも安心して歩ける環境は必要ね



段差の少ない歩行環境



歩行者と車が完全に分離された道路

病院やお店、駅なんかのそばに家があれば、車を使わなくても生活できるね

・・・みなさんはどう考えますか？



公共交通機関を中心に歩いて暮らせるまち
(コンパクトなまち)





北部九州圏都市交通計画協議会

国土交通省 九州地方整備局 企画部 広域計画課
福岡県 建築都市部 都市計画課
佐賀県 県土整備部 都市計画課
北九州市 建築都市局 計画部 都市交通政策課
福岡市 住宅都市局 都市計画部 交通計画課