


2017年第一季度 中国城市研究报告

China Urban Research Report, 2017Q1

 2017.4.25

声 明

《中国城市研究报告》由百度地图慧眼团队、百度地图智慧交通团队联合撰写。本报告基于百度地图开放平台海量位置数据、百度地图海量交通出行数据挖掘计算所得。我国城市化已进入新阶段，人口已成为城市发展的核心资源。本报告中的常住人口是指在一个城市驻留超过2个月的人口，本报告采用城市常住人口吸引力指数作为评估城市吸引力的核心指标，即该城市新流入常住人口与全国所有城市新流入常住人口均值的比值。

本报告采用高峰拥堵指数作为评估城市拥堵状况的指标，即工作日早晚高峰时段，实际旅行时间与畅通旅行时间的比值。本报告采用的公共交通站点覆盖率是指该城市所有公交、地铁站点半径500米覆盖的常住人口去重总和与城市常住人口的比值。

本报告选取了中国49个主要城市，通过大数据客观反映城市人口吸引力和城市交通的状况，希望能为公众、机构和政府提供有价值的信息。

本报告版权为百度地图所有，未经书面许可，任何机构和个人不得以任何形式翻版、复制和发布。如引用发布，需注明出处为“百度地图”，且不得对本报告进行有悖原意的引用、删节和修改。本报告最终解释权归百度地图所有。

目 录



Part1
人口吸引力



Part2
城市拥堵



Part3
公共交通



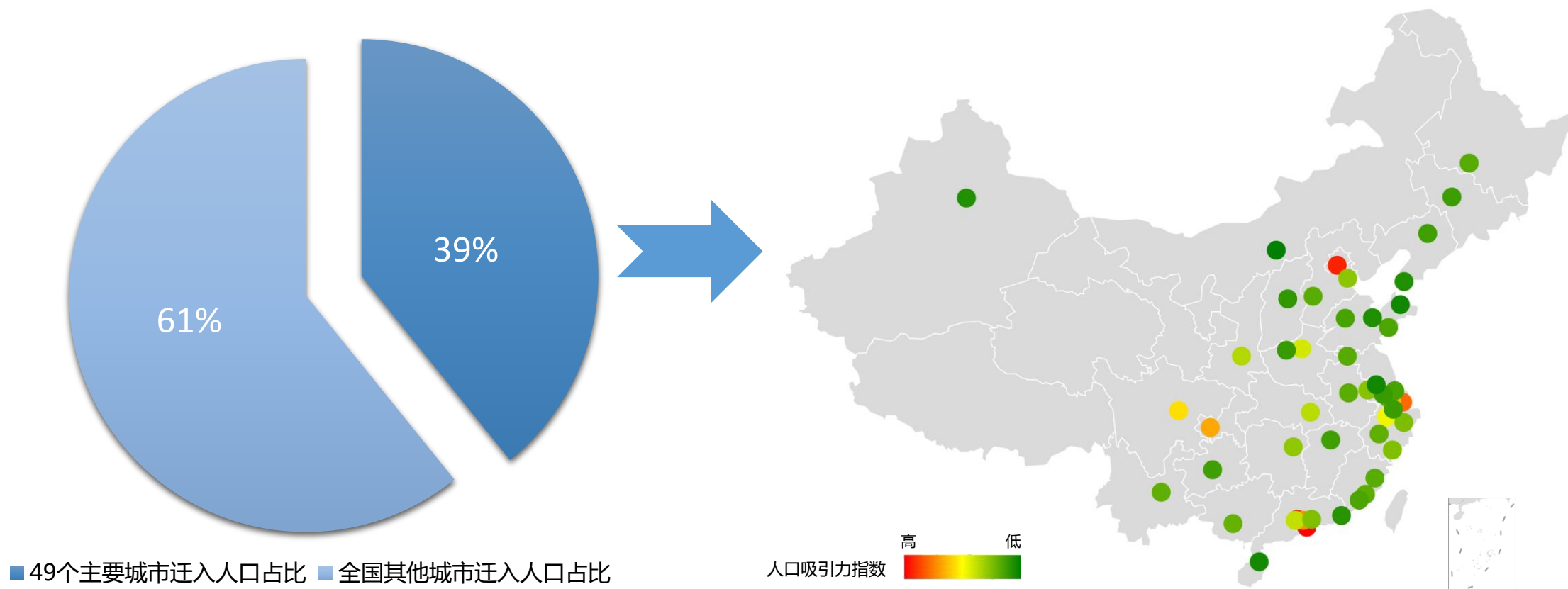
Part 1

人口吸引力

Population Attractiveness

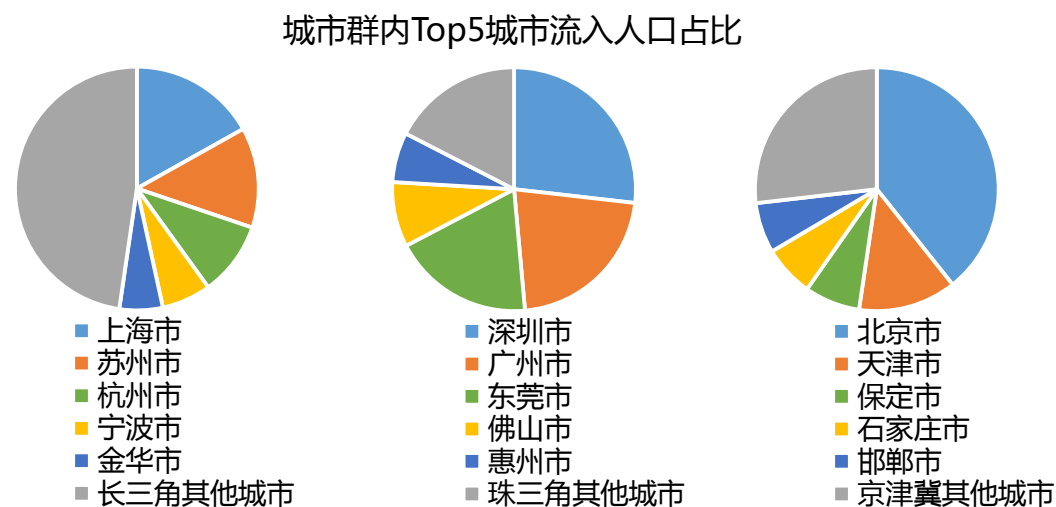
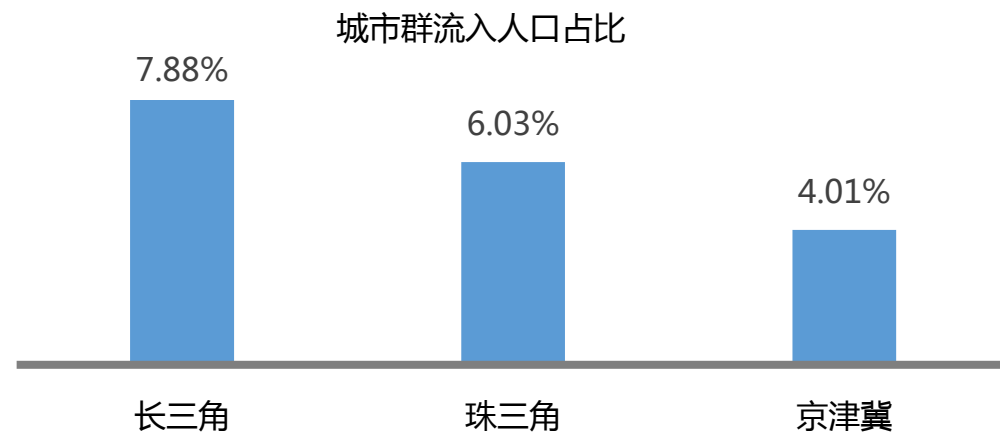
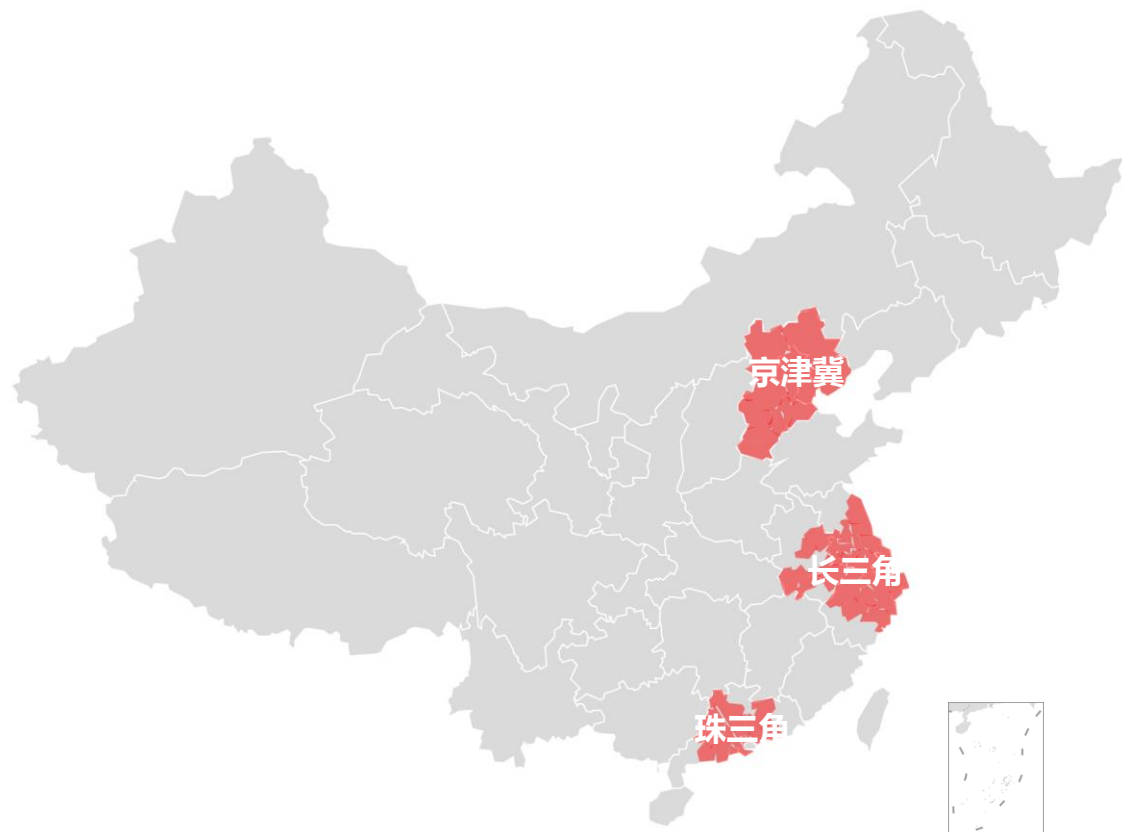
2017年第一季度中国主要城市人口吸引力概述

2017年第一季度参评的中国49个主要城市吸引了全国城市新流入常驻人口的39%，参评城市中，吸引力指数较高的城市集中在珠三角、长三角、京津冀部分城市及成都、重庆等西部城市。



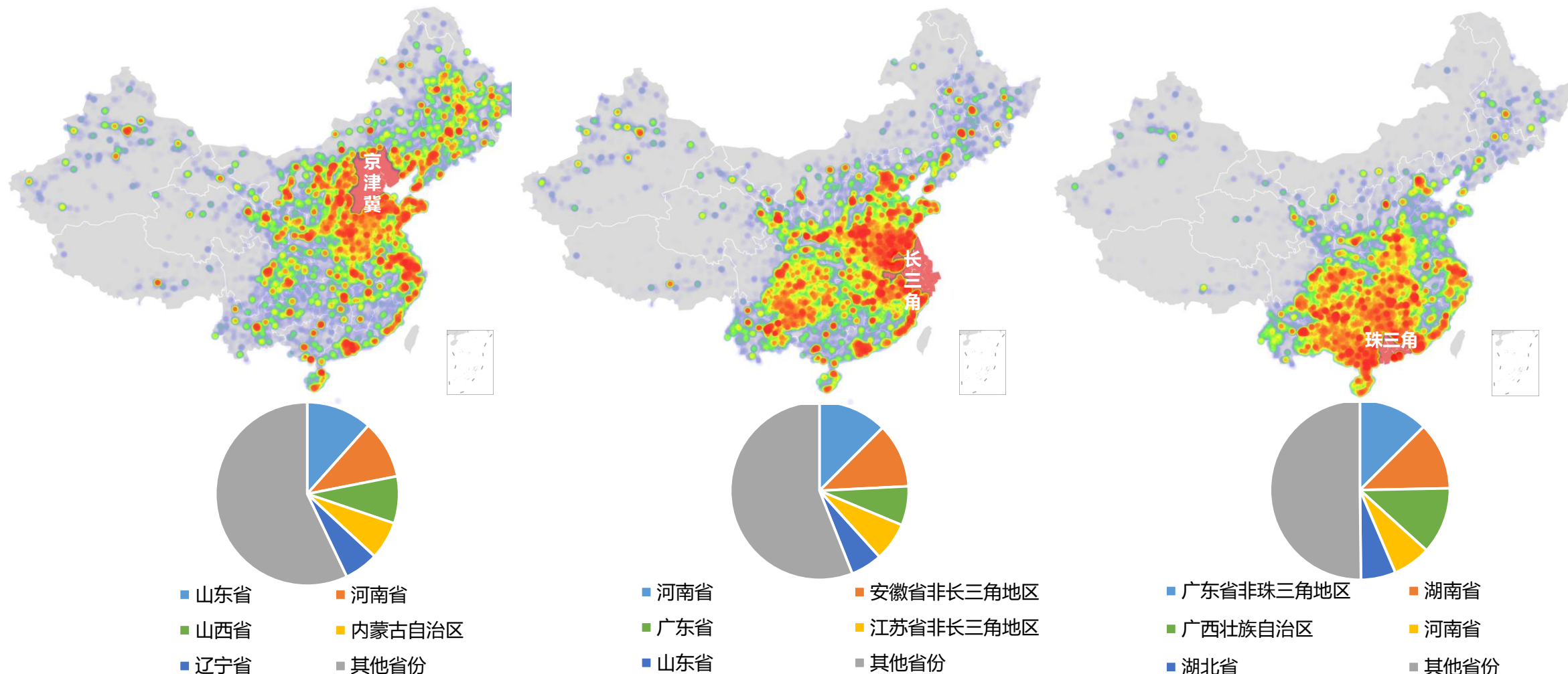
三大城市群人口流入情况

长三角流入人口最多，珠三角次之，京津冀最低，长三角流入人口是京津冀近两倍；对比城市群内Top5城市流入人口之和与各自所在城市群总流入人口比值发现，珠三角最高，长三角最低，城市群内Top5城市间相比，京津冀内城市差异较大。



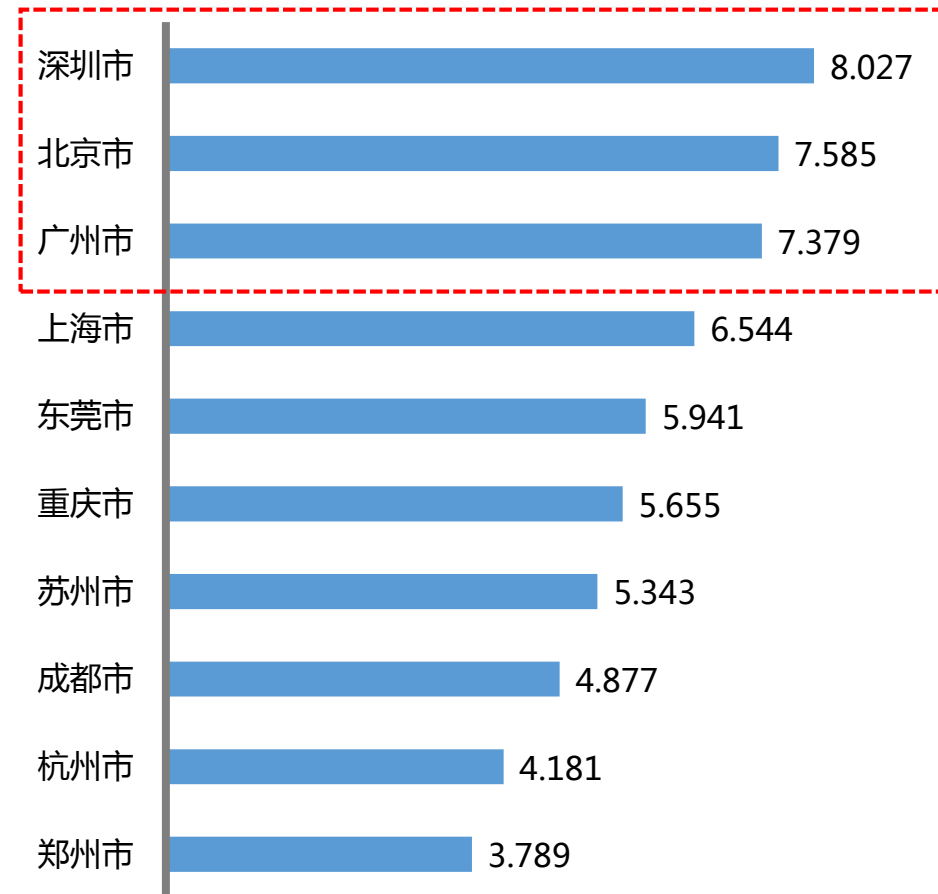
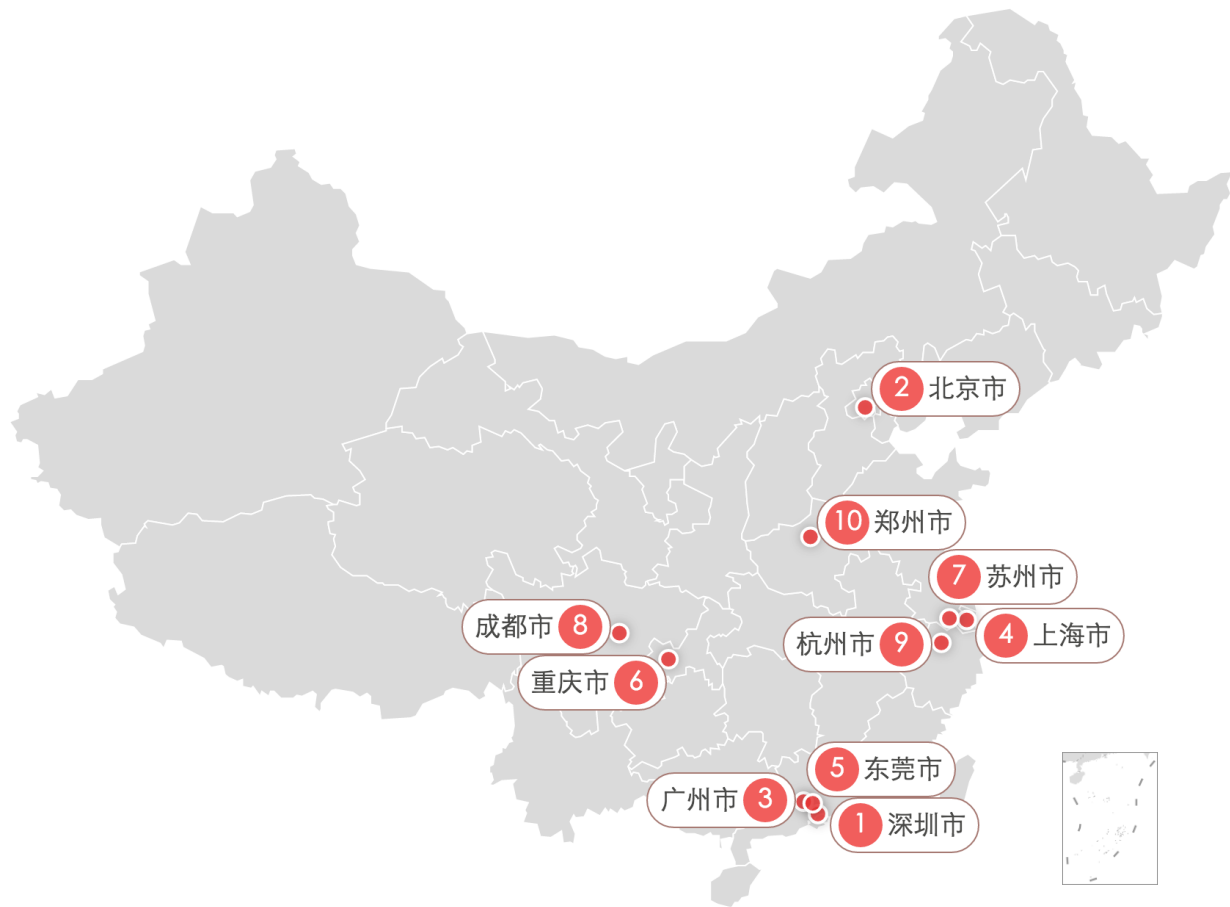
三大城市群的人口吸引力分析

京津冀流入人口主要来自于城市群周边省份（山东、河南、山西、内蒙、辽宁等省份）；长三角流入人口除了来自于城市群周边省份（河南、安徽、江苏等省份），还有很大一部分来自于广东、贵州、四川等远距离省份；珠三角流入人口主要来自于广东、湖南、广西、河南、湖北等省份。



主要城市人口吸引力排行TOP10

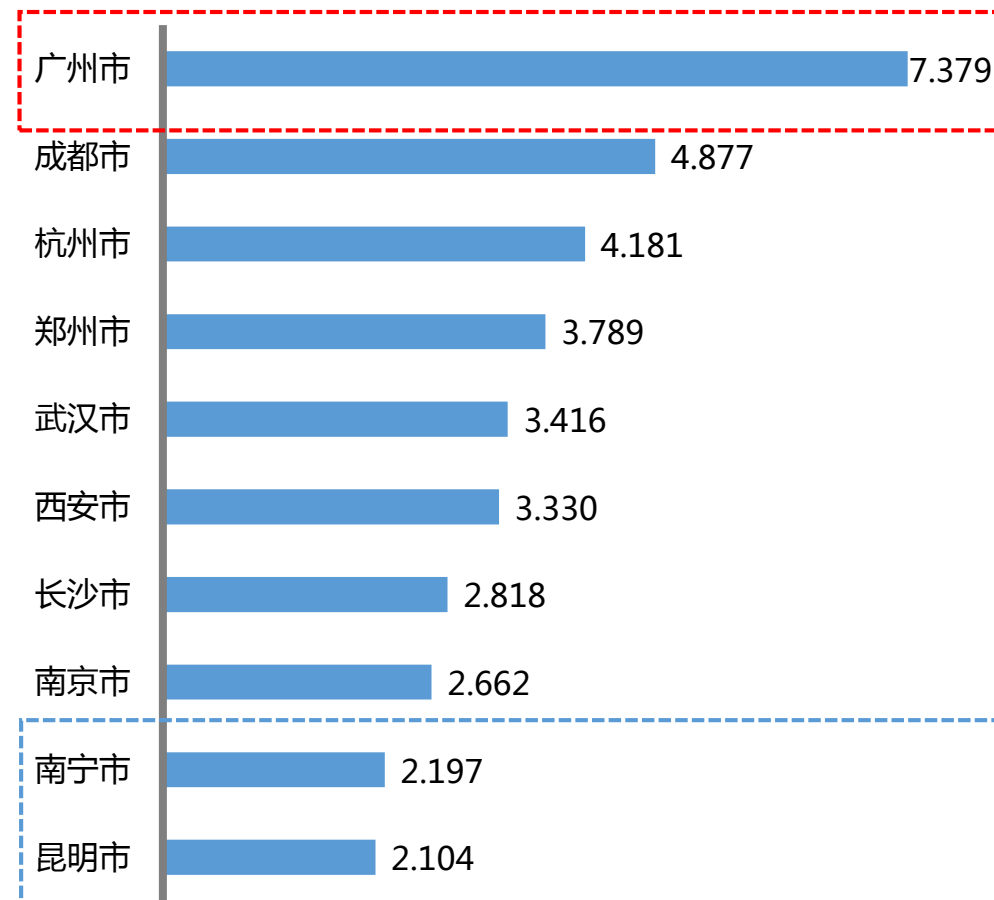
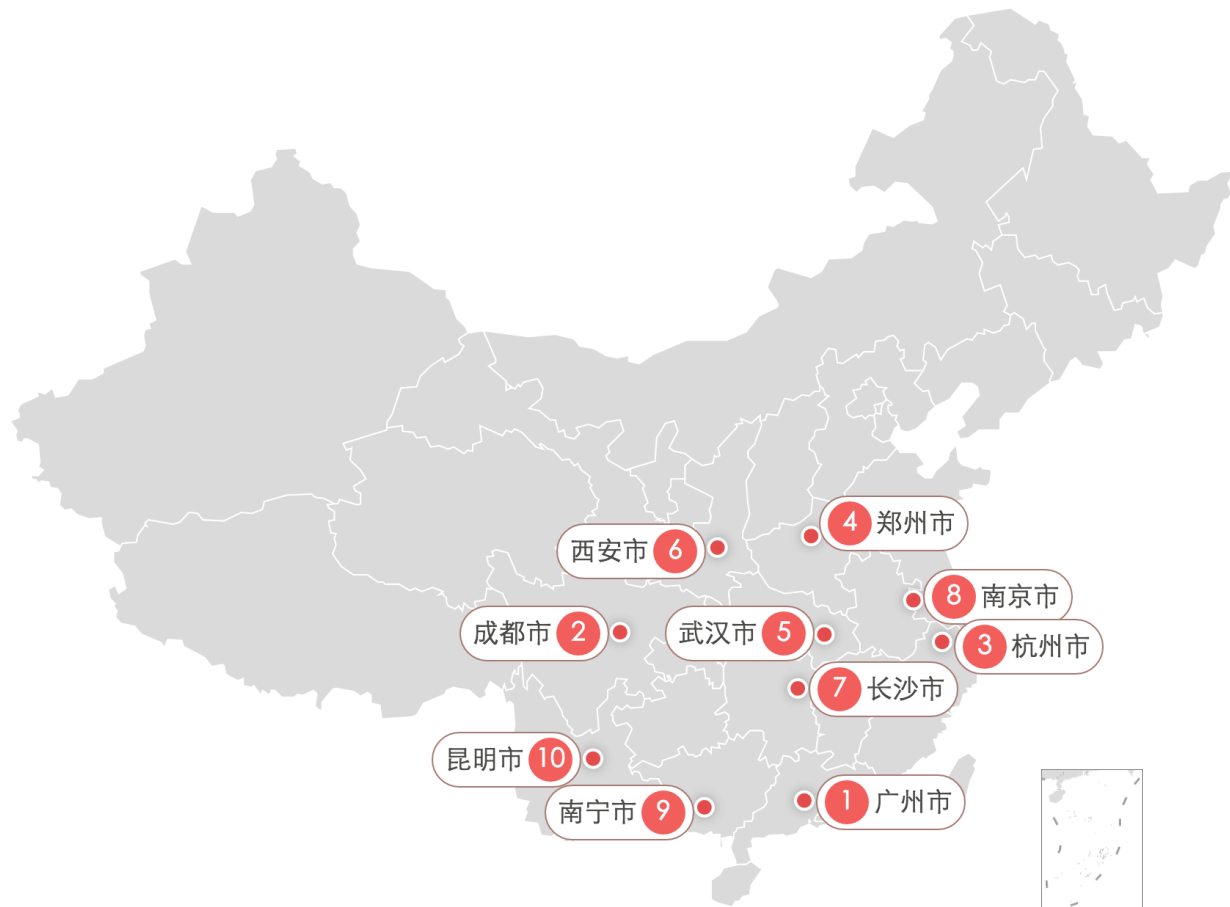
人口吸引力排名Top10城市中，长三角、珠三角各占三席，人口吸引力突出，除此之外还包含北京、重庆、成都及郑州。



注：完整榜单信息请见《附录1》。

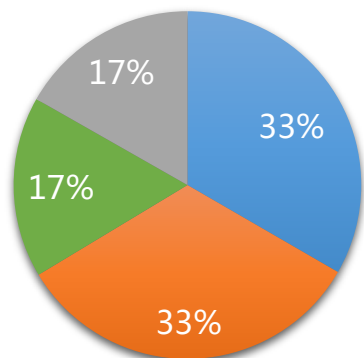
省会城市人口吸引力排行TOP10

省会城市中人口吸引力Top10城市主要分布在南方，广州位列第一，且相比排名第二的成都吸引力指数遥遥领先，南宁、昆明进入Top10。

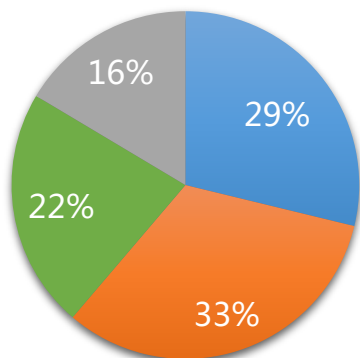


人口吸引力TOP6城市对不同年龄结构人群的吸引力分析

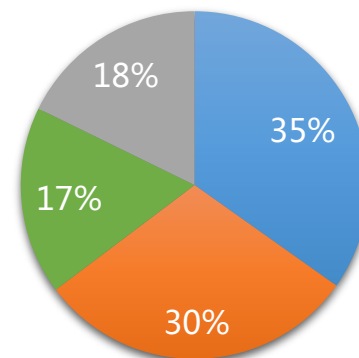
选取流入常驻人口吸引力排名Top6城市分析，18-34岁常驻人口占各自总流入常驻人口比例均在60%以上，且不同城市对比来看，广州、深圳、东莞流入的18-24岁常驻人口占比较高，北京、重庆则是流入的35-44岁常驻人口比例较高。



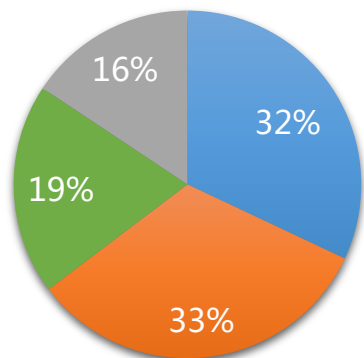
深圳市



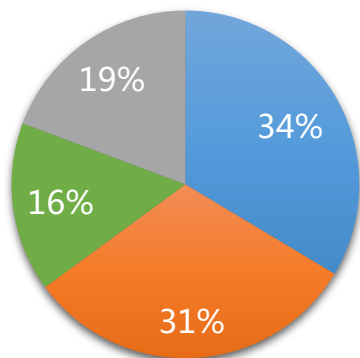
北京市



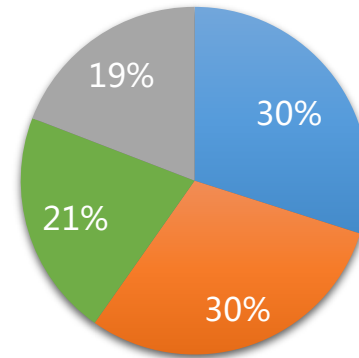
广州市



上海市



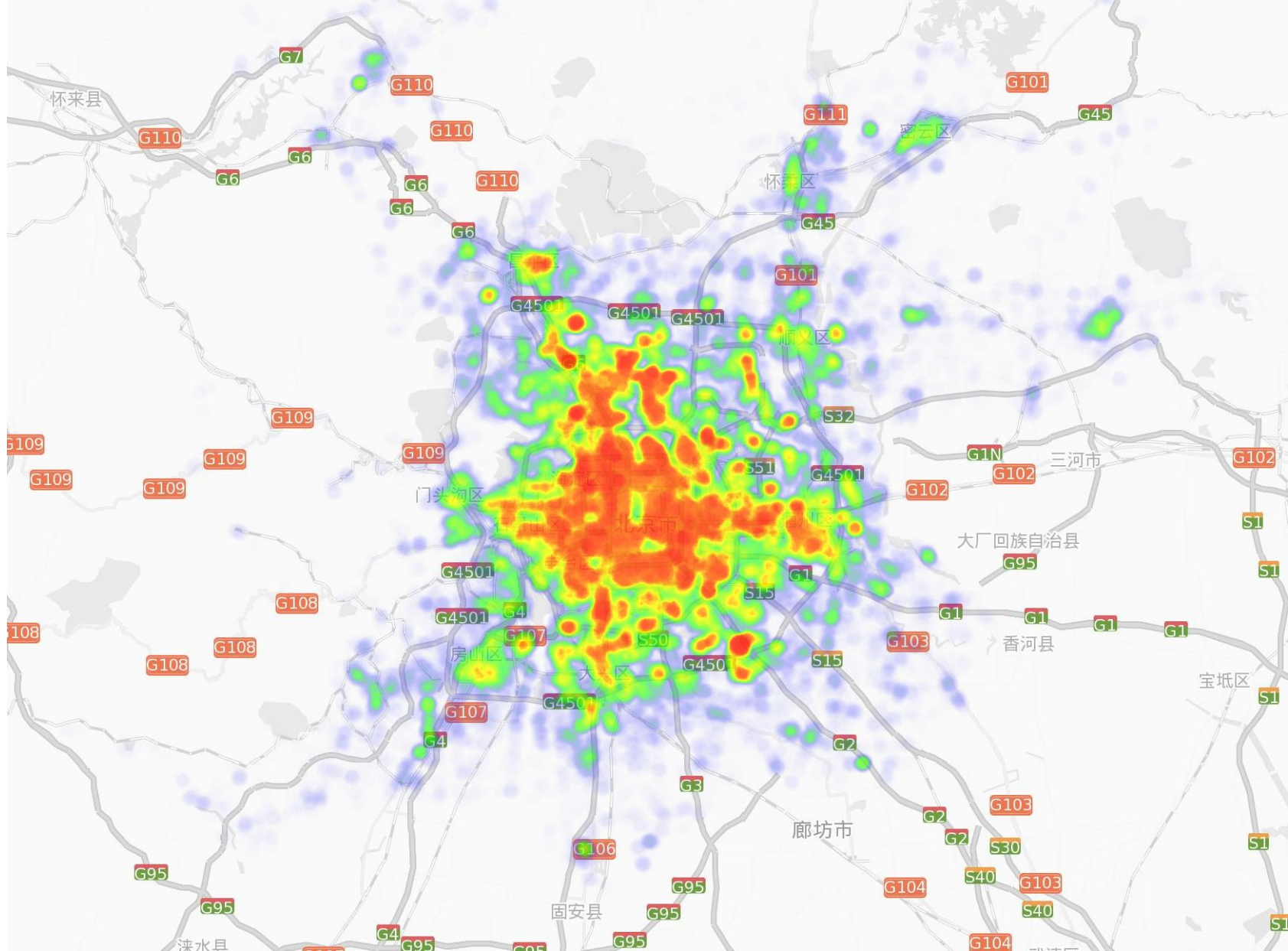
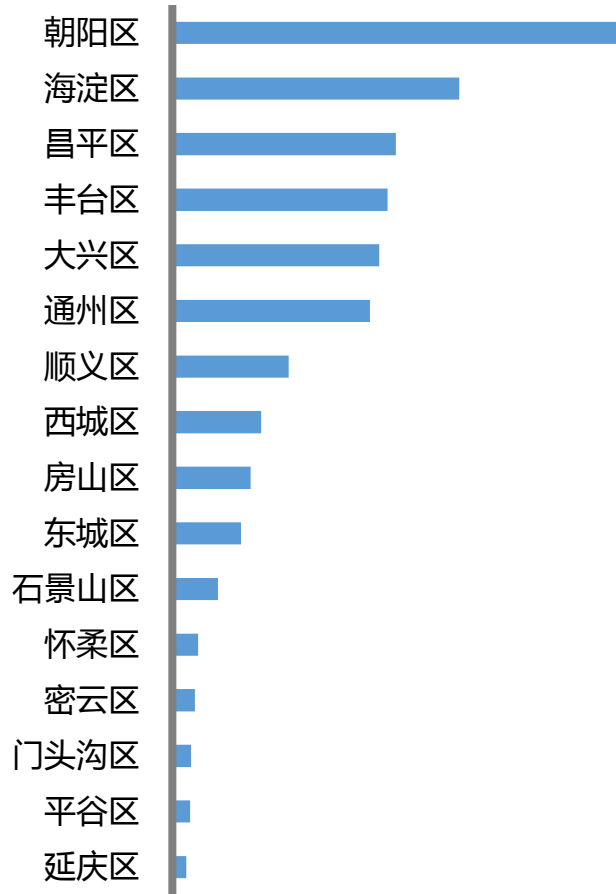
东莞市



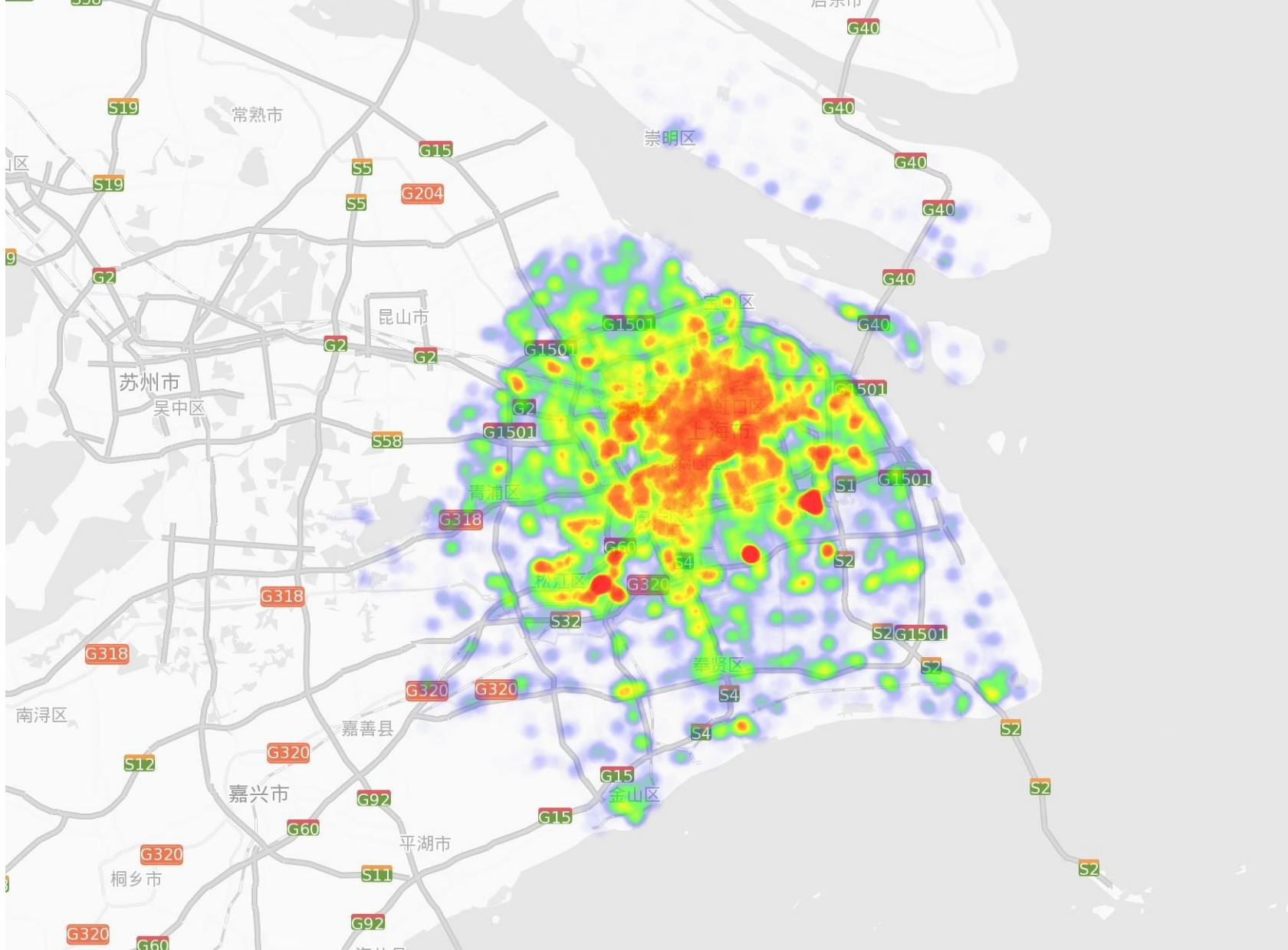
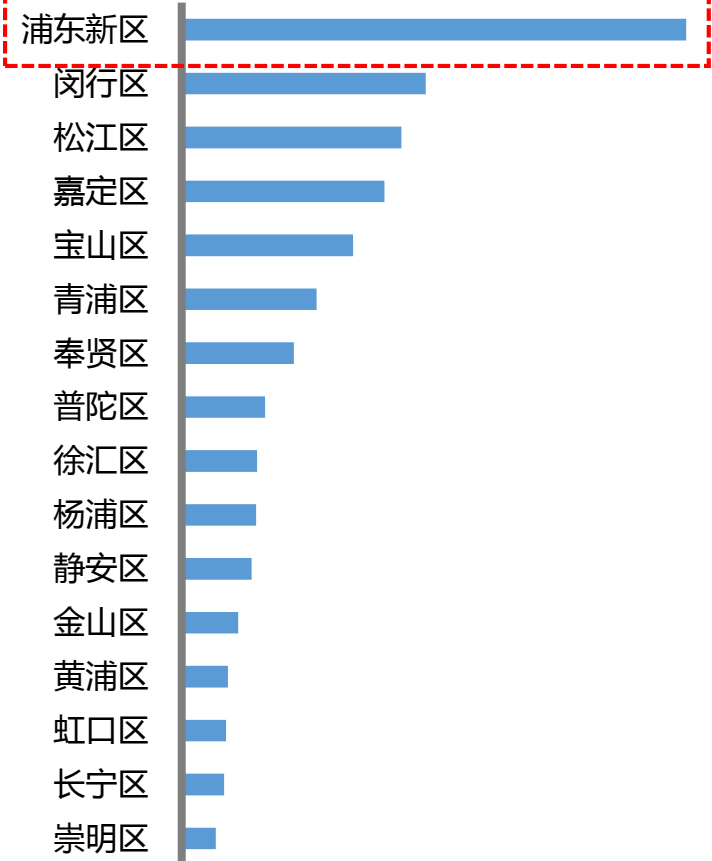
重庆市



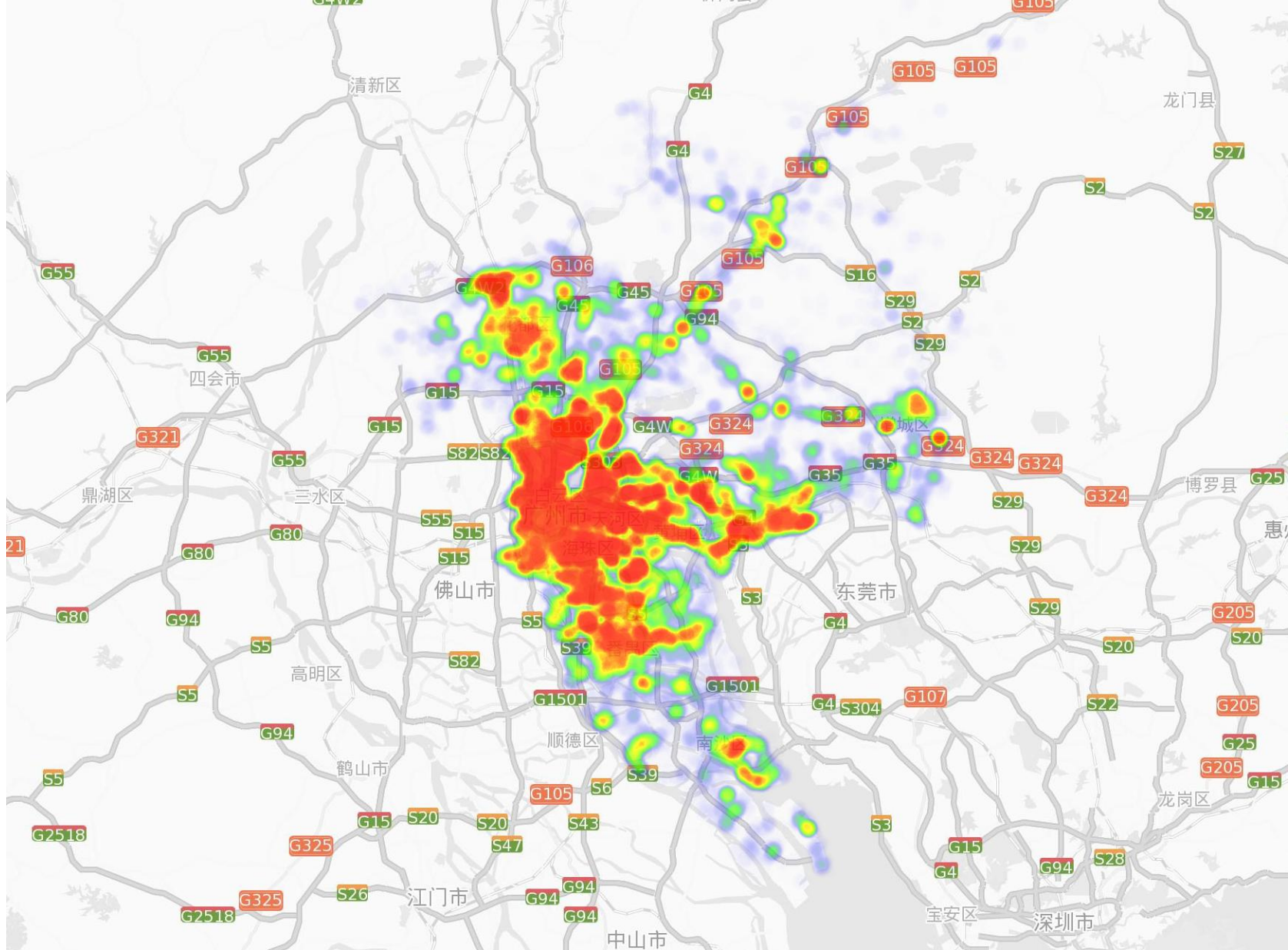
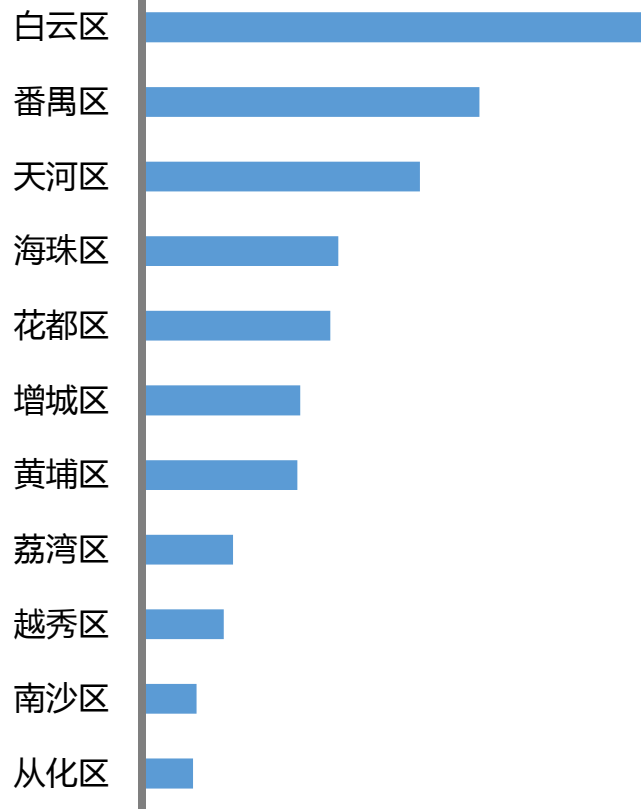
北京市各辖区人口吸引力排行



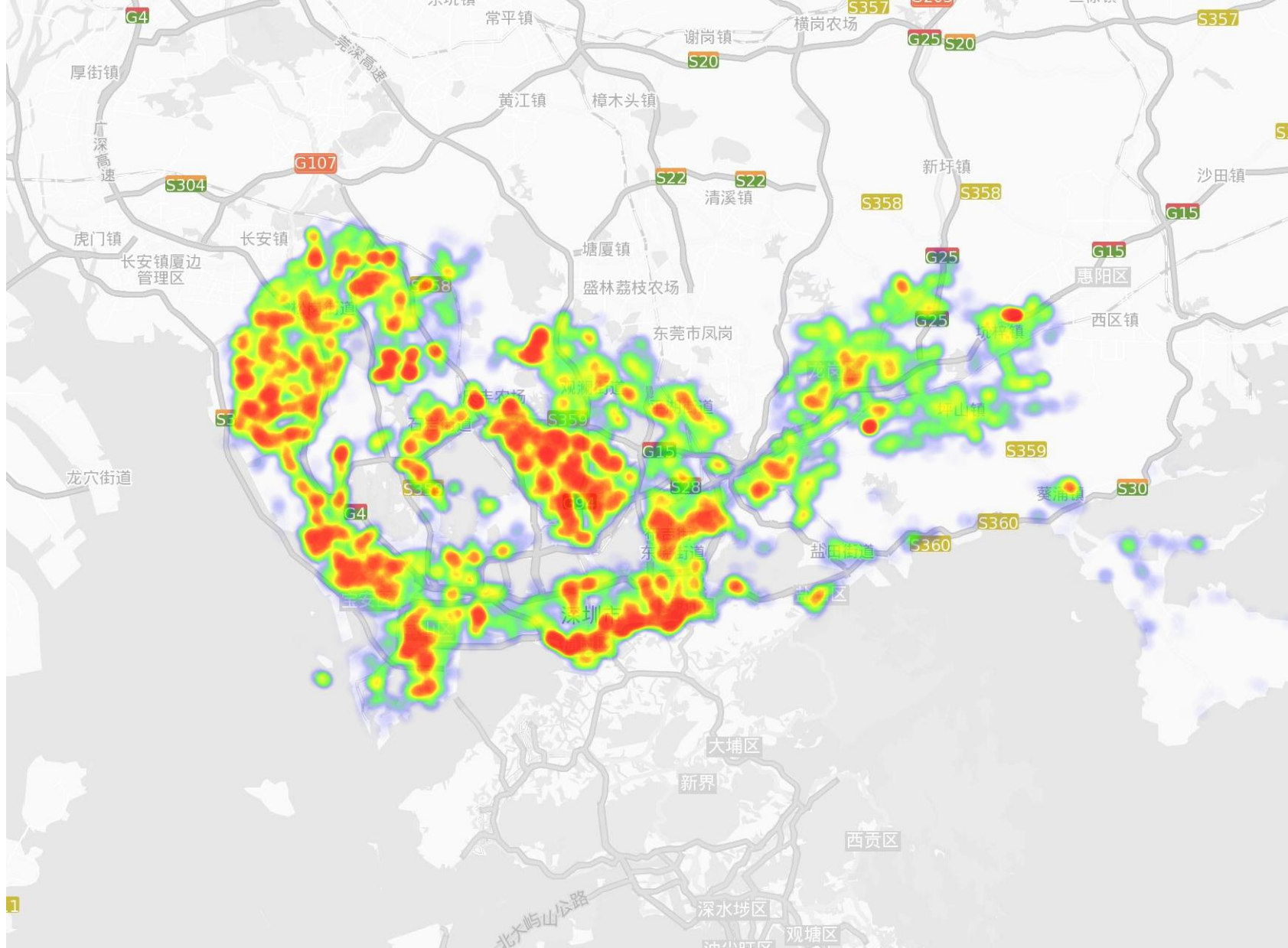
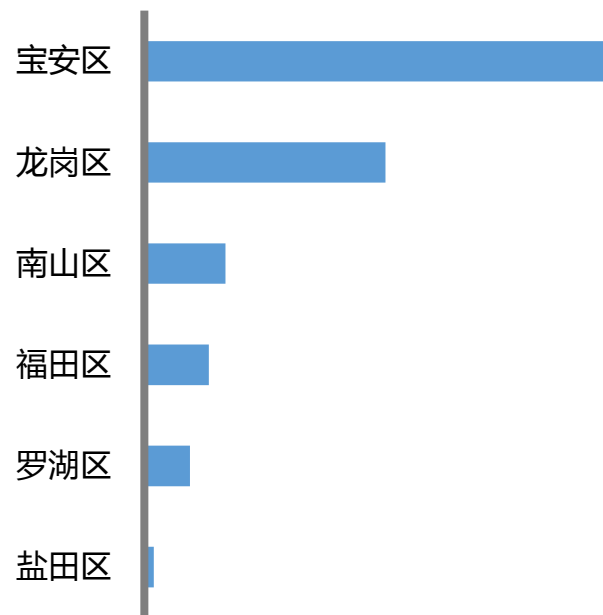
上海市各辖区人口吸引力排行



广州市各辖区人口吸引力排行



深圳市各辖区人口吸引力排行

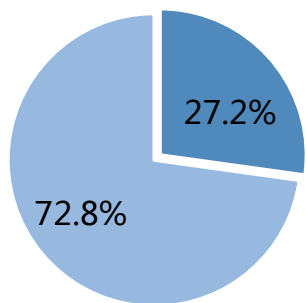


注：深圳市行政区划版本截止2016年底。

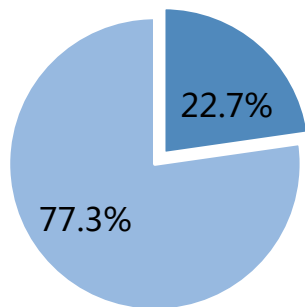
@2017.4 Baidu

北上广深人口流向城市TOP10分布

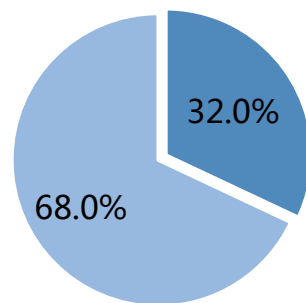
北京市



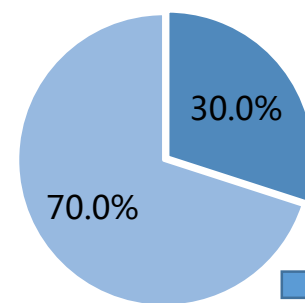
上海市



广州市



深圳市



Top10城市占比
其他

0% 2% 4% 6%

0% 2% 4% 6%

0% 2% 4% 6% 8%

0% 2% 4% 6% 8%

保定市
廊坊市
邯郸市
天津市
张家口市
邢台市
周口市
承德市
石家庄市
沧州市

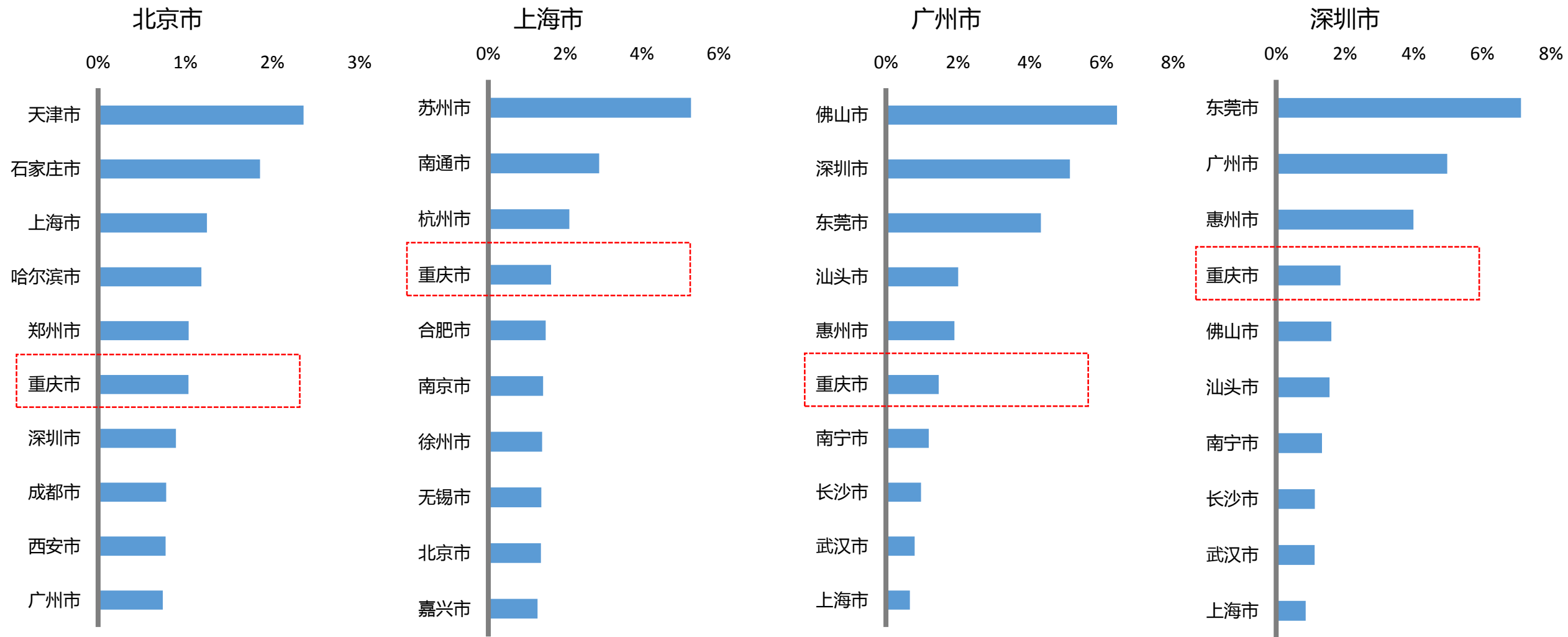
苏州市
南通市
盐城市
阜阳市
杭州市
六安市
重庆市
周口市
合肥市
南京市

佛山市
深圳市
东莞市
湛江市
茂名市
清远市
衡阳市
揭阳市
汕头市
惠州市

东莞市
广州市
惠州市
茂名市
湛江市
揭阳市
重庆市
梅州市
汕尾市
玉林市

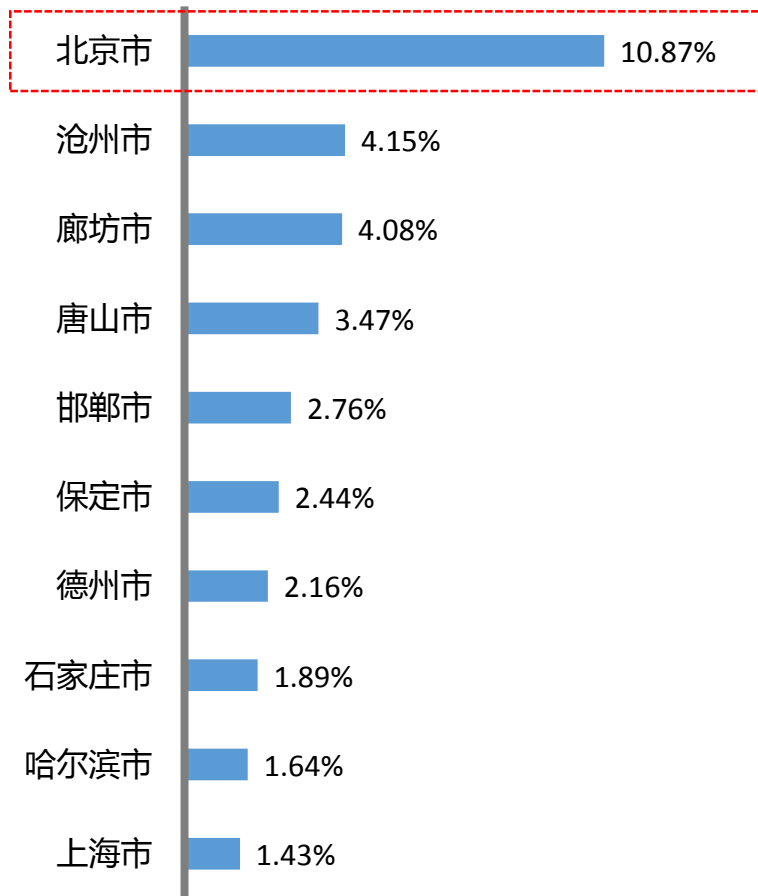
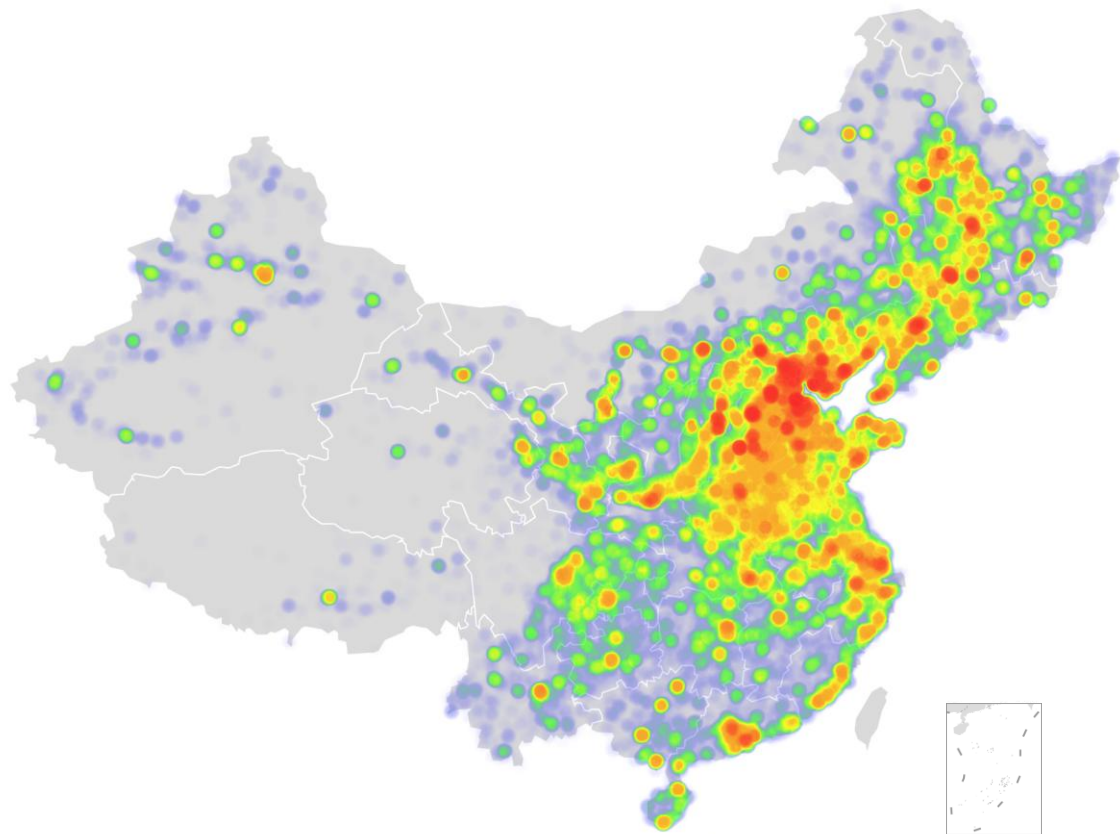
北上广深人口流向一、二线城市TOP10分布

从上海、广州、深圳流出的人口，大部分流向周边城市，北京流出人口分布较分散。在新一线城市中，重庆对北上广深流出人口都有较高的吸引力。



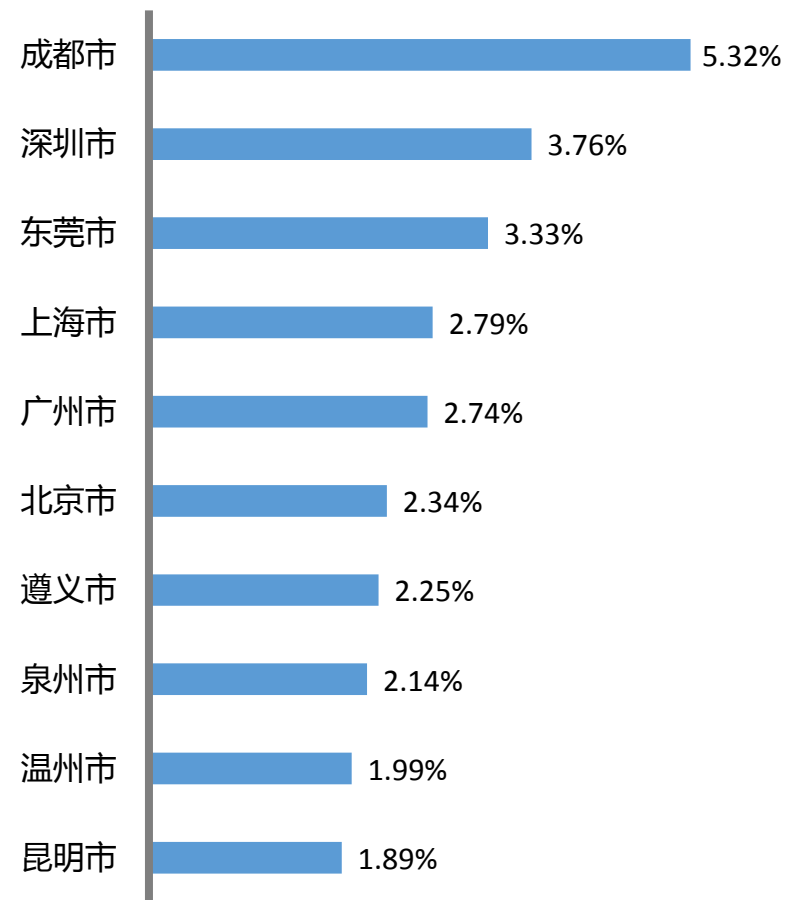
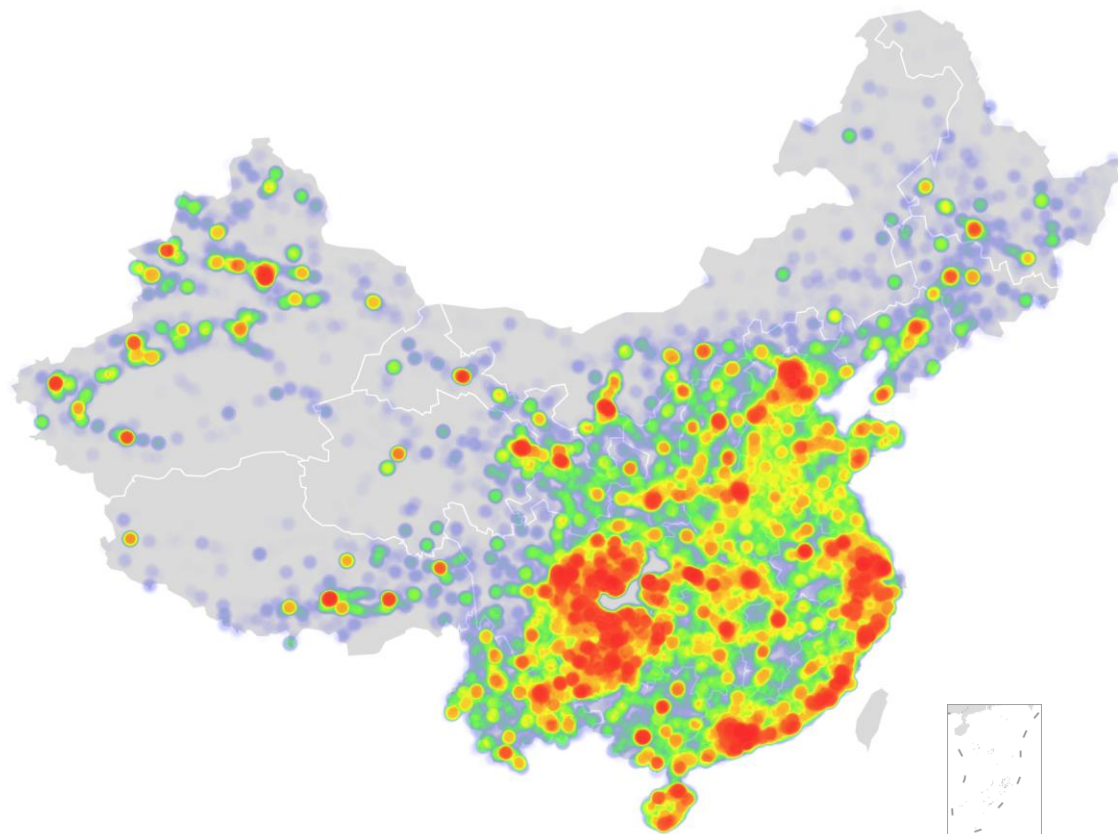
国家中心城市天津市新流入常驻人口来源TOP10

天津流入常驻人口主要来自河北、辽宁、山东等省份，从城市来看，Top10来源城市流入天津人口占比为34.89%，其中从北京市流入人口占比高居榜首，远高于第二位的沧州。



国家中心城市重庆市新流入常驻人口来源TOP10

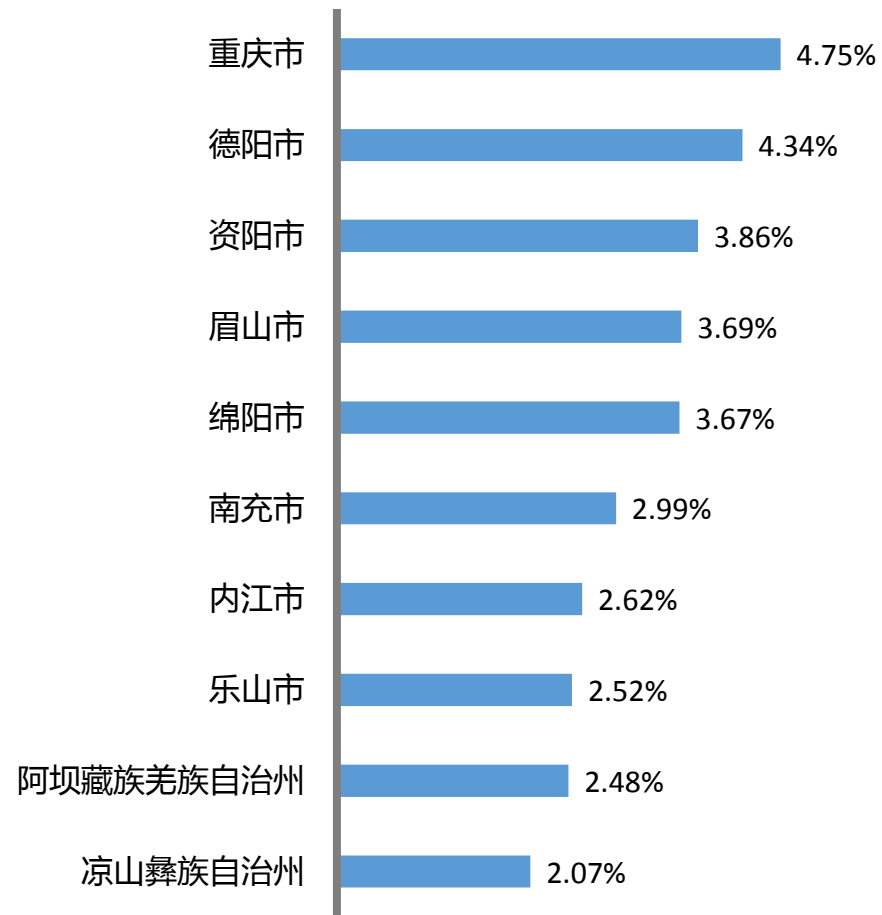
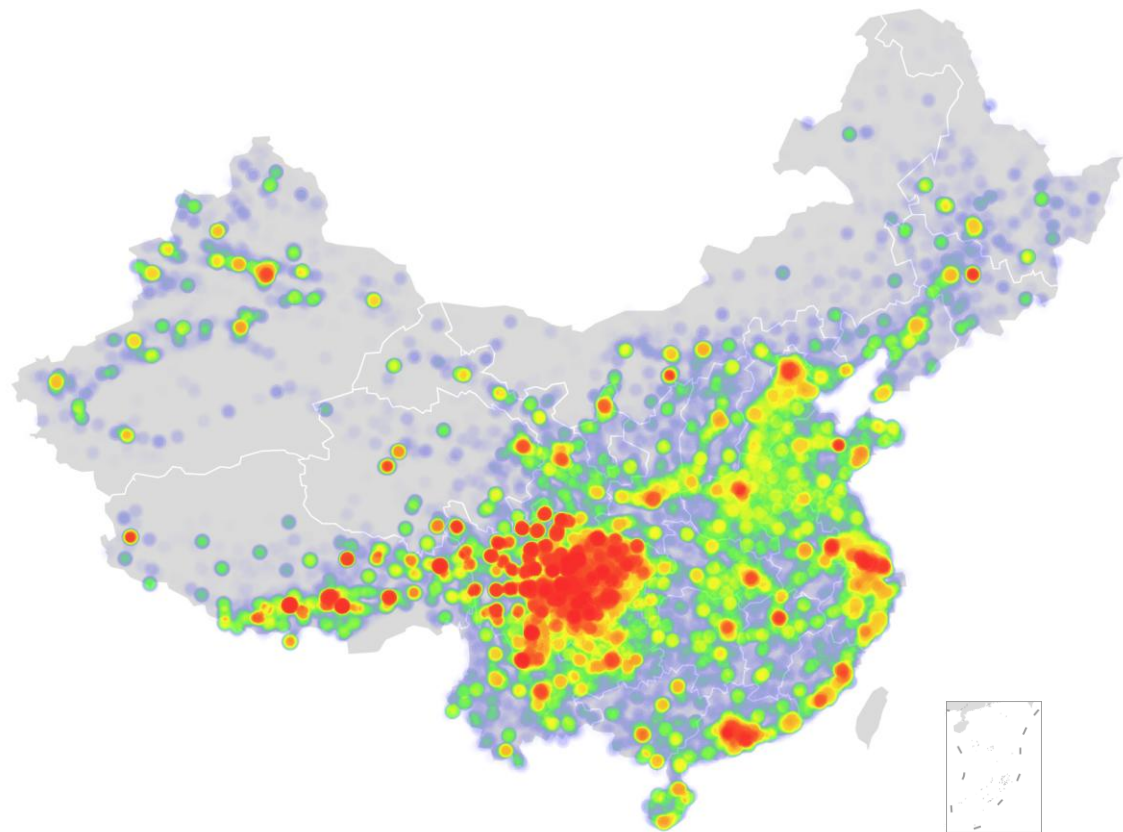
从热力图上看，重庆市第一季度新流入的常驻人口分布较为分散，除了来自重庆周边之外，从东南沿海城市也流入大量人口，从Top10来源城市来看，绝大多数都是一线、二线城市。



注：国家中心城市包含北京、天津、上海、广州、重庆、成都、郑州、武汉，该说明引自《全国城镇体系规划纲要（2010-2020年）》、《成渝城市群发展规划》、《促进中部地区崛起“十三五”规划》。

国家中心城市成都市新流入常驻人口来源TOP10

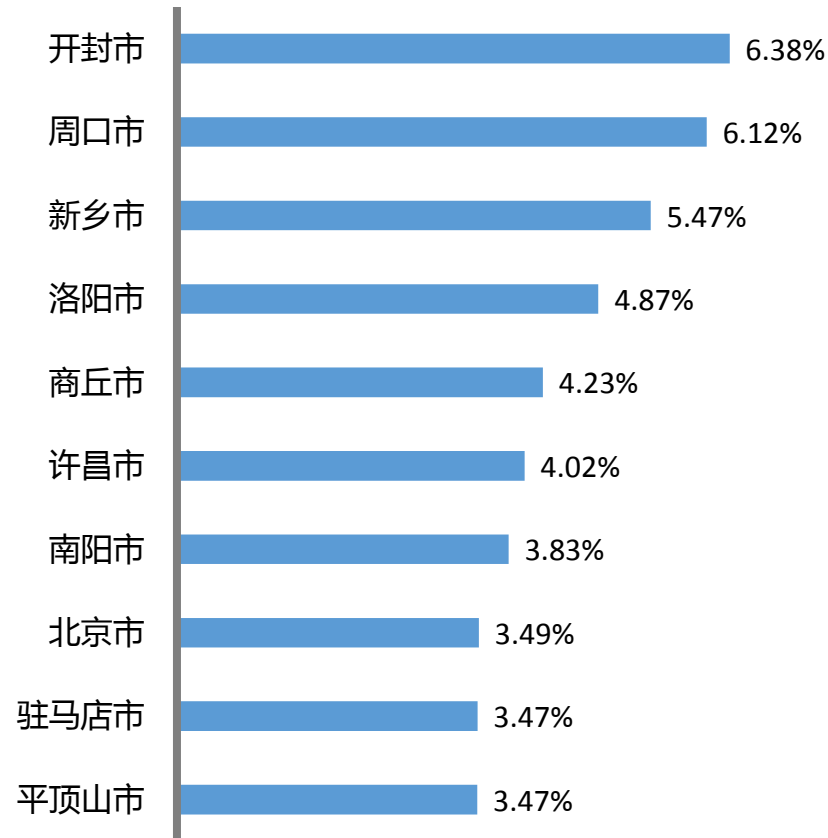
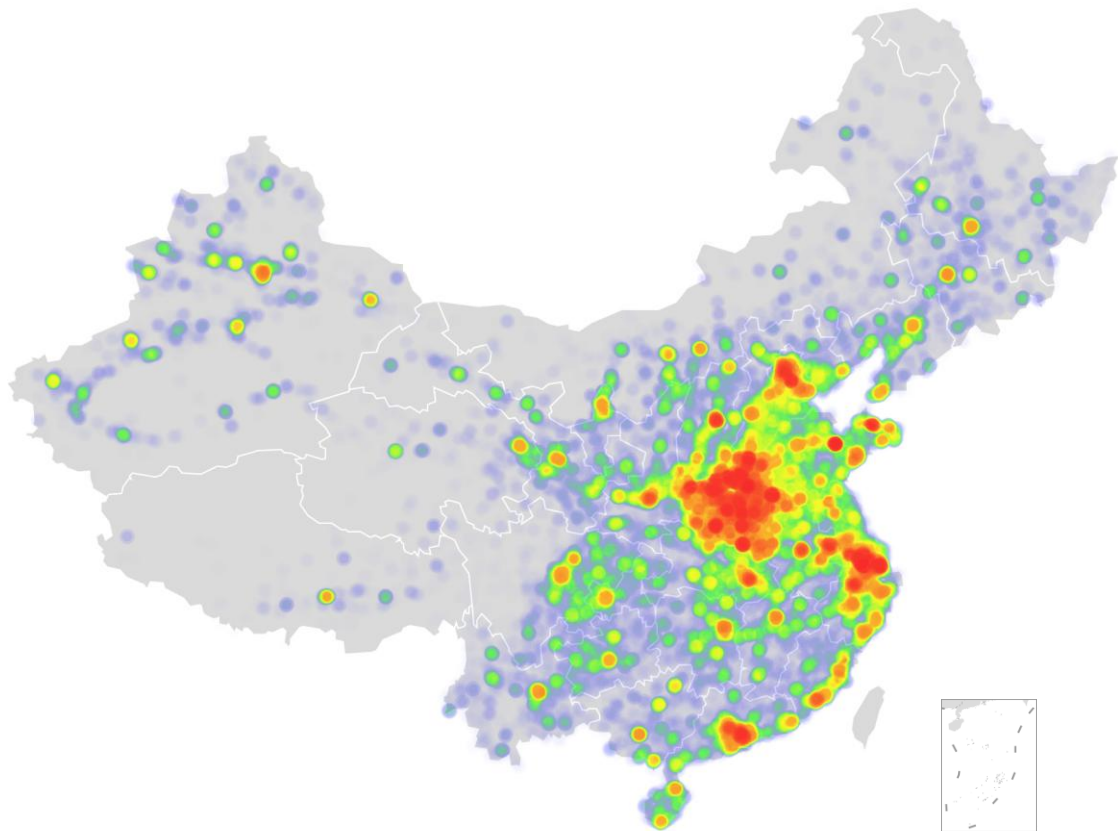
成都第一季度新流入的常驻人口主要来自于四川省及周边省份，Top10来源城市占比32.99%，且除重庆外，其他均为四川省内部城市。



注：国家中心城市包含北京、天津、上海、广州、重庆、成都、郑州、武汉，该说明引自《全国城镇体系规划纲要（2010-2020年）》、《成渝城市群发展规划》、《促进中部地区崛起“十三五”规划》。

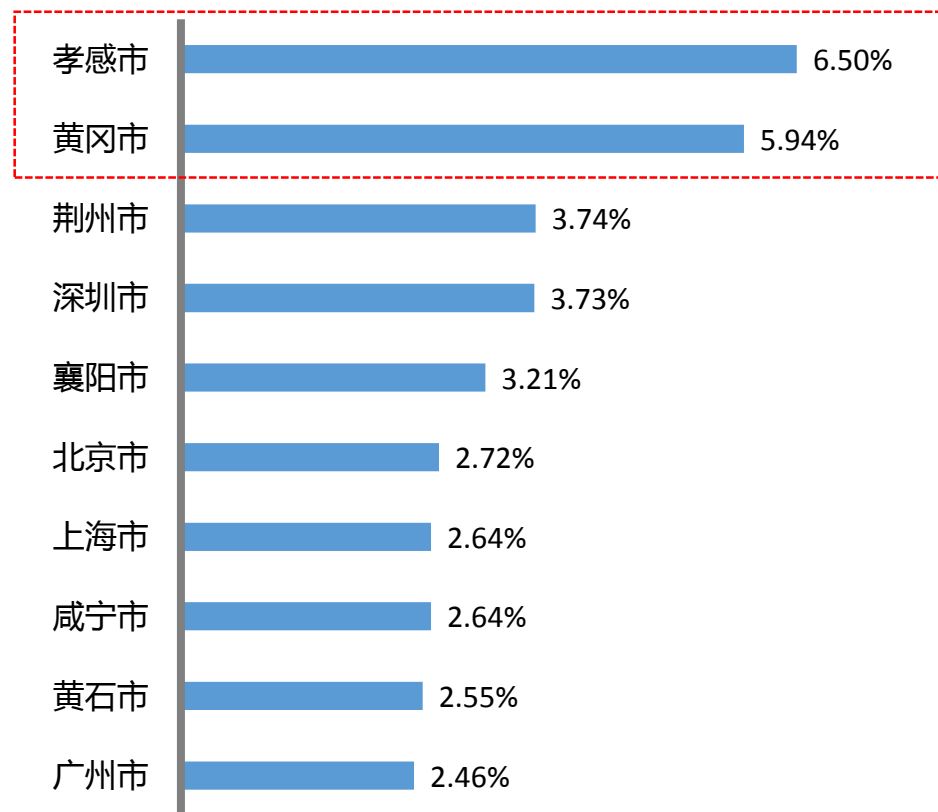
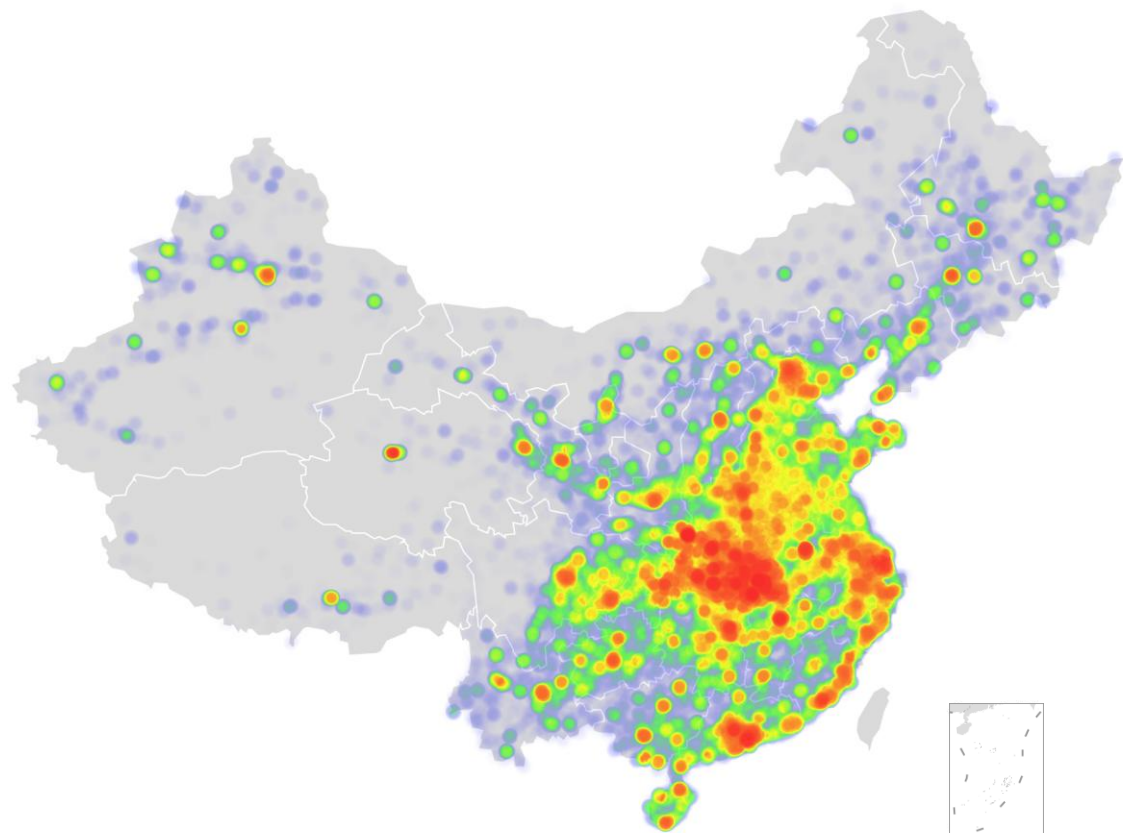
国家中心城市郑州市新流入常驻人口来源TOP10

郑州第一季度新流入的常驻人口主要来自于河南省内部城市，其中Top10来源城市中有9席为河南省内部城市，另外还包含北京。Top10来源城市人口占比为45%，与其他国家中心城市相比，郑州流入人口来源更集中。



国家中心城市武汉市新流入常驻人口来源TOP10

武汉第一季度新流入常驻人口主要来自于湖北省内部城市，尤其是孝感和黄冈，除此之外，从深圳、北京、上海、广州等一线城市流入武汉的人口也较多，Top10来源城市人口占总流入人口比例为37.07%。



附录1：2017年第一季度主要城市人口吸引力榜单

排名	城市	人口吸引力指数
1	深圳	8.027
2	北京	7.585
3	广州	7.379
4	上海	6.544
5	东莞	5.941
6	重庆	5.655
7	苏州	5.343
8	成都	4.877
9	杭州	4.181
10	郑州	3.789
11	佛山	3.519
12	武汉	3.416
13	西安	3.330
14	长沙	2.818
15	天津	2.763
16	南京	2.662
17	惠州	2.581
18	温州	2.581
19	宁波	2.529
20	南宁	2.197
21	无锡	2.115
22	金华	2.109
23	昆明	2.104
24	泉州	2.039
25	合肥	2.037

排名	城市	人口吸引力指数
26	石家庄	2.021
27	福州	2.000
28	徐州	1.974
29	哈尔滨	1.972
30	青岛	1.844
31	厦门	1.799
32	济南	1.769
33	南通	1.759
34	沈阳	1.662
35	南昌	1.660
36	贵阳	1.638
37	长春	1.621
38	嘉兴	1.592
39	常州	1.546
40	洛阳	1.517
41	太原	1.438
42	汕头	1.314
43	乌鲁木齐	1.212
44	大连	1.207
45	潍坊	1.185
46	海口	1.002
47	烟台	0.995
48	扬州	0.979
49	呼和浩特	0.741



Part2
城市拥堵
City Congestion

说 明

拥堵排行采用城市工作日的高峰时段的拥堵指数。

①

②

③

①工作日

除国家法定节假日和周末的日期

注：国家法定节假日采用国务院办公厅发布的《关于2017年部分节假日安排的通知》

②高峰时段

早高峰07:00-09:00
晚高峰17:00-19:00

注：部分西部城市由于时区和交通出行特性，高峰时段顺延1小时

③拥堵指数

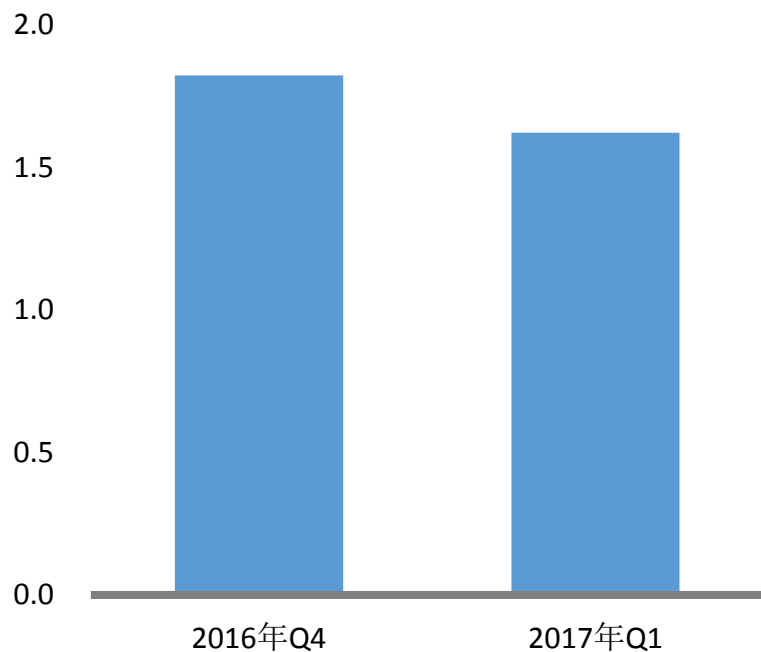
拥堵指数 = $\frac{\text{实际旅行时间}}{\text{畅通旅行时间}}$

注：拥堵指数越大代表拥堵程度越高

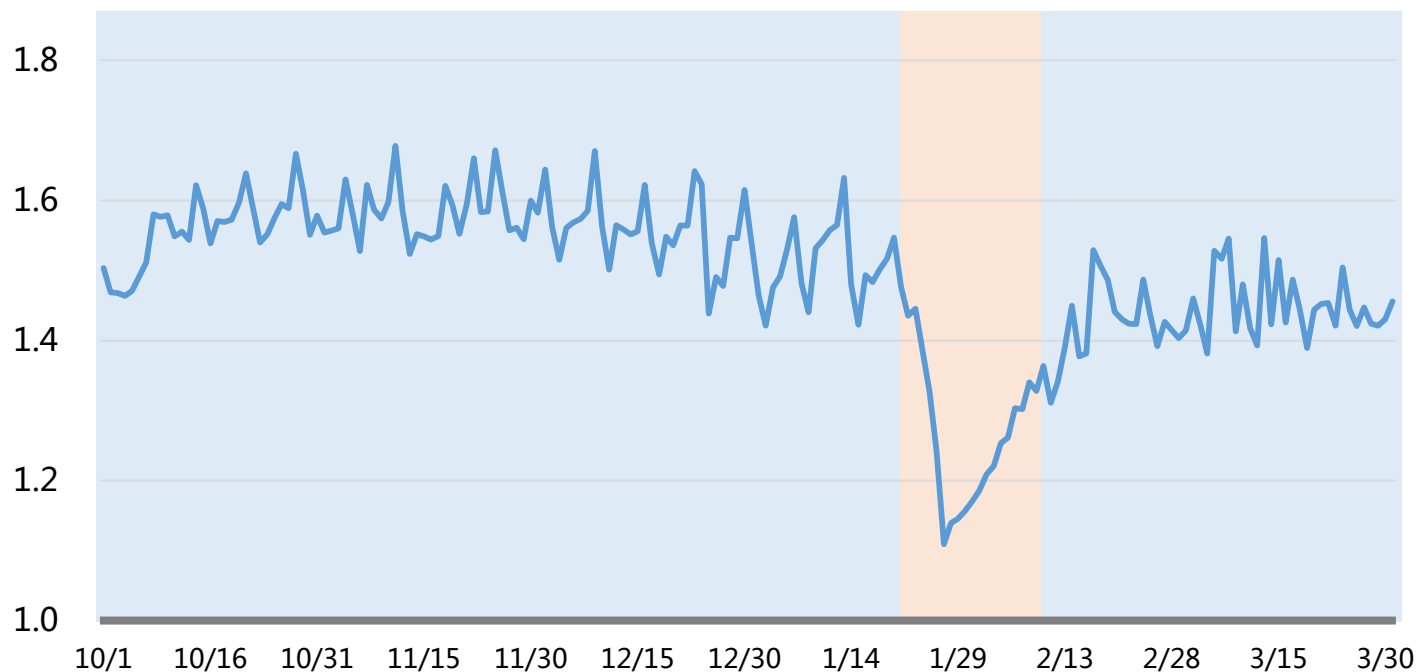
全国主要城市拥堵趋势

2017年第一季度受春节影响，全国主要城市工作日高峰拥堵指数环比2016年第四季度有所缓解。从全天拥堵指数走势分析来看，从1月23日（腊月二十六）开始，全国整体拥堵指数开始明显下降，1月27日（除夕）达到最低值。从除夕至大年初五，持续6天全天拥堵指数低于1.2。春节之后拥堵指数有所回升，整体拥堵状况仍低于节前。

全国主要城市 工作日高峰拥堵指数
(2016年Q4 VS 2017年Q1)



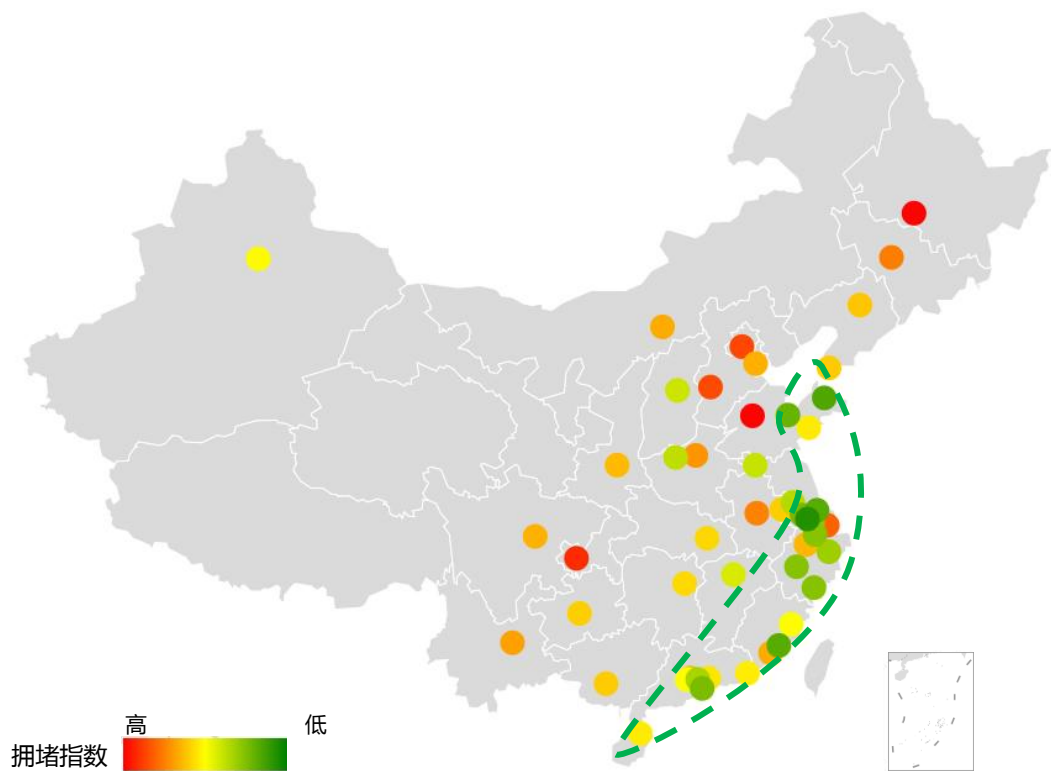
全国主要城市 全天拥堵指数 分天趋势



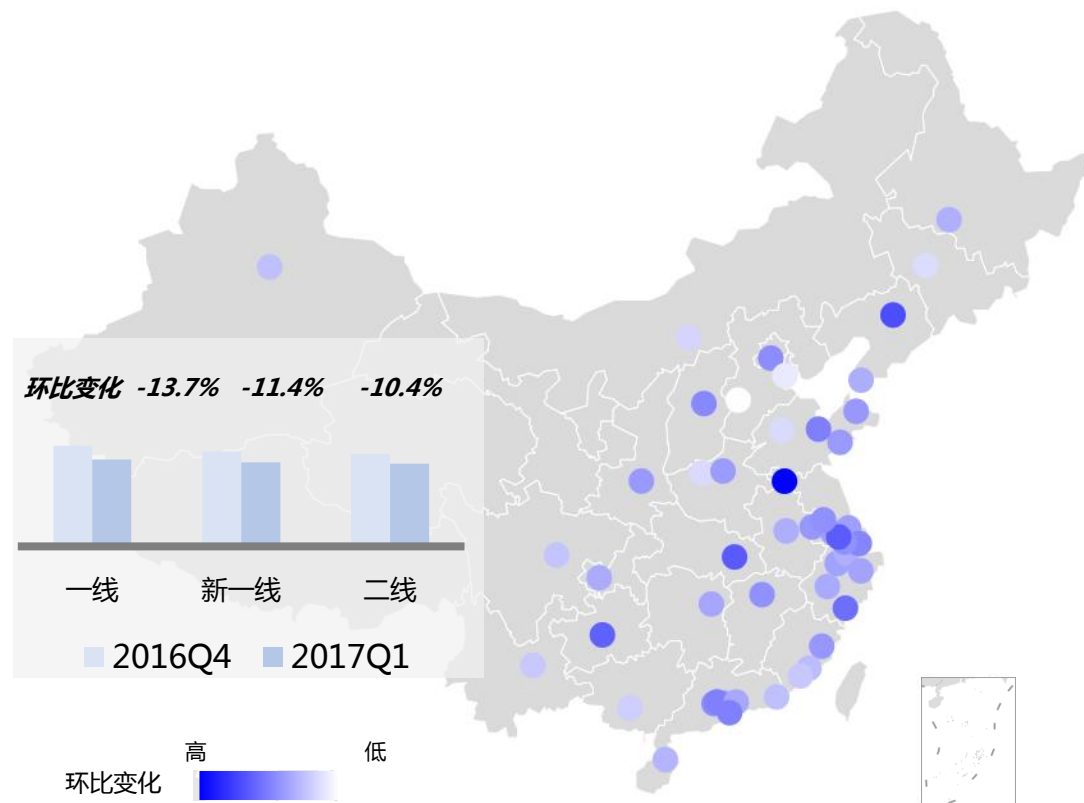
全国主要城市拥堵格局

2017年第一季度，参评的49个城市工作日高峰拥堵指数都出现了不同程度的下降，一线城市高峰拥堵指数降幅最大。环比来看，工作日高峰拥堵指数超过1.6的城市数量，从16年第四季度的44个下降为17年第一季度的31个。按城市级别来看，一线城市拥堵状况最为严重；按地域来看，沿海城市拥堵状况整体好于内陆城市。

全国主要城市Q1工作日高峰拥堵指数分布



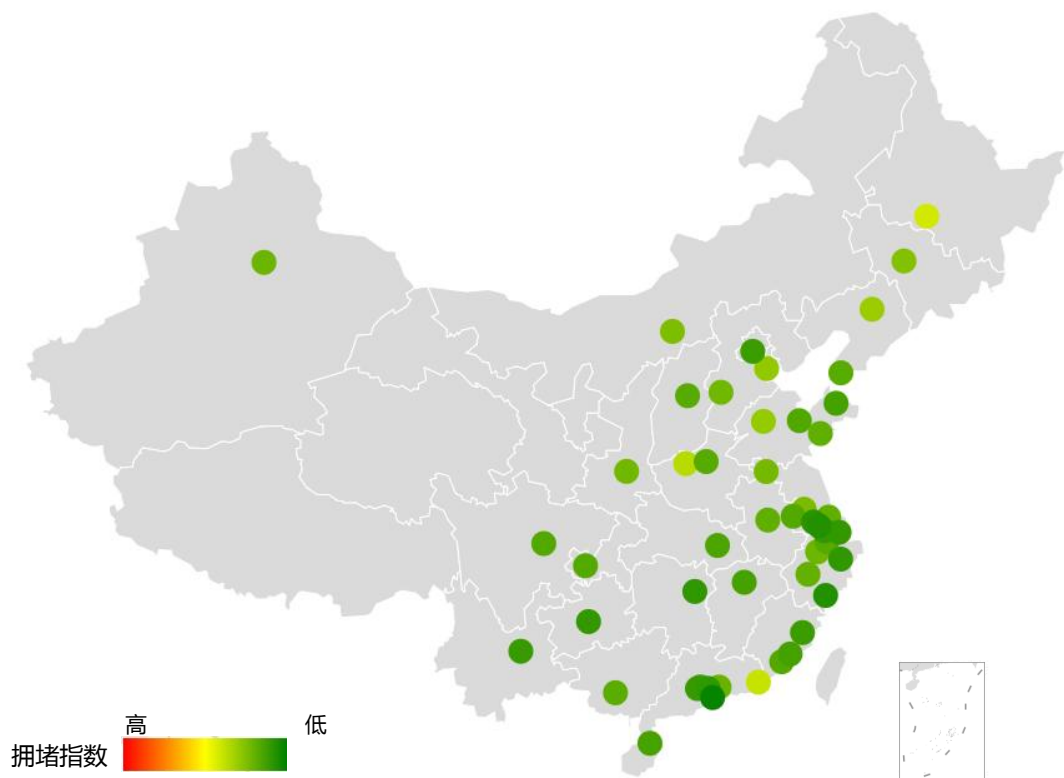
全国主要城市Q1工作日高峰拥堵指数环比变化



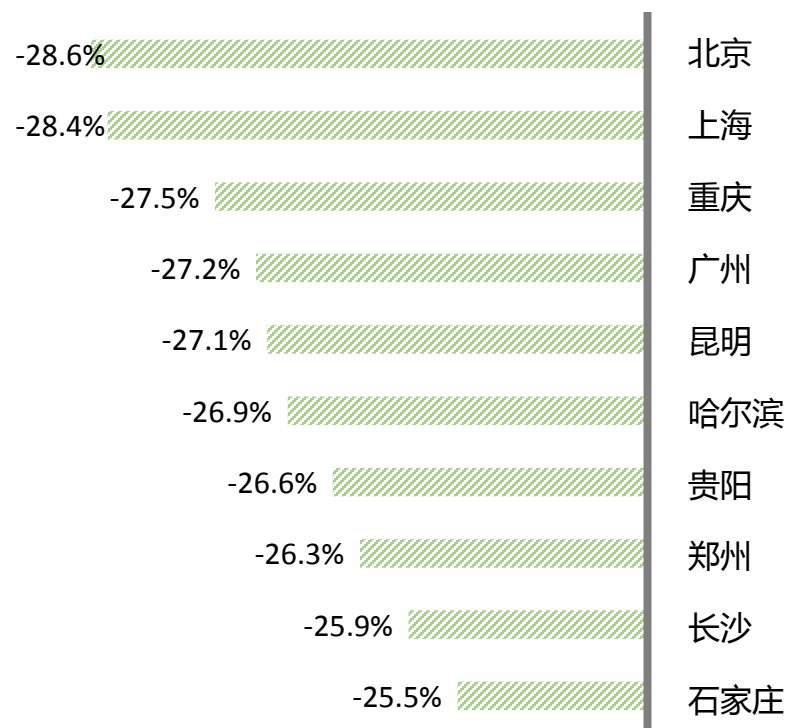
春节期间全国主要城市拥堵格局

春节期间（1月27日至2月2日），全国大部分主要城市拥堵指数均低于1.3。相比于工作日，拥堵状况得到了大幅缓解，半数以上城市全天拥堵指数降幅超过20%，其中北京、上海、重庆降幅最大。

全国主要城市春节期间拥堵指数分布



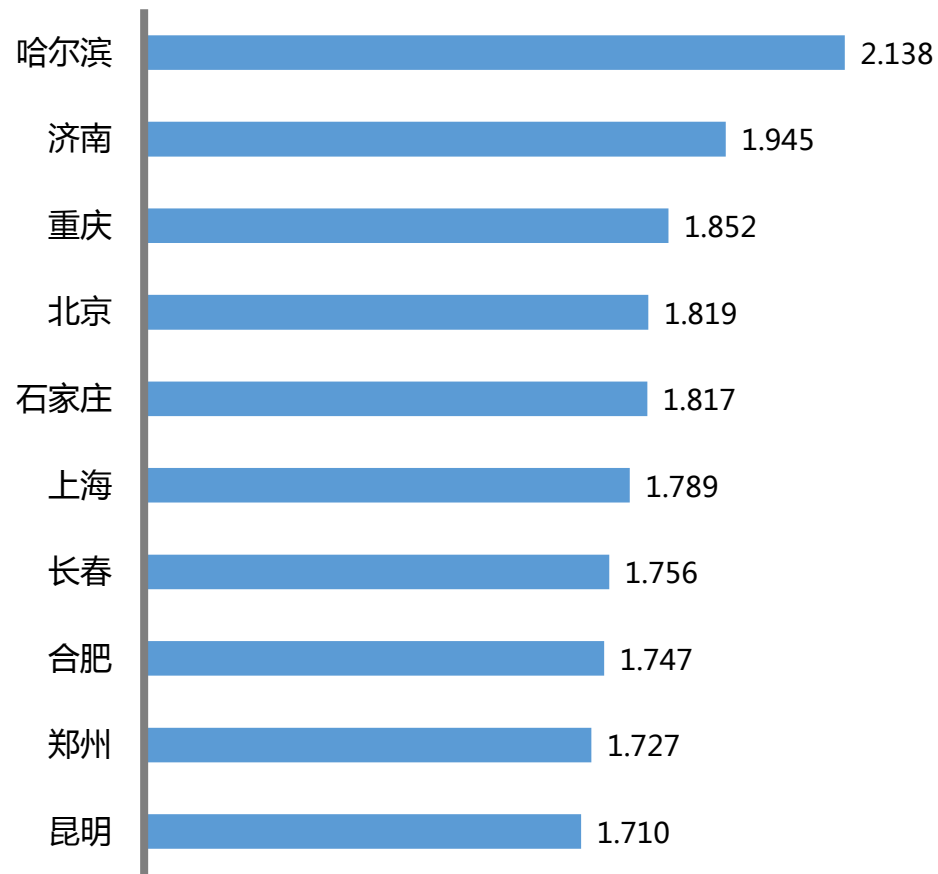
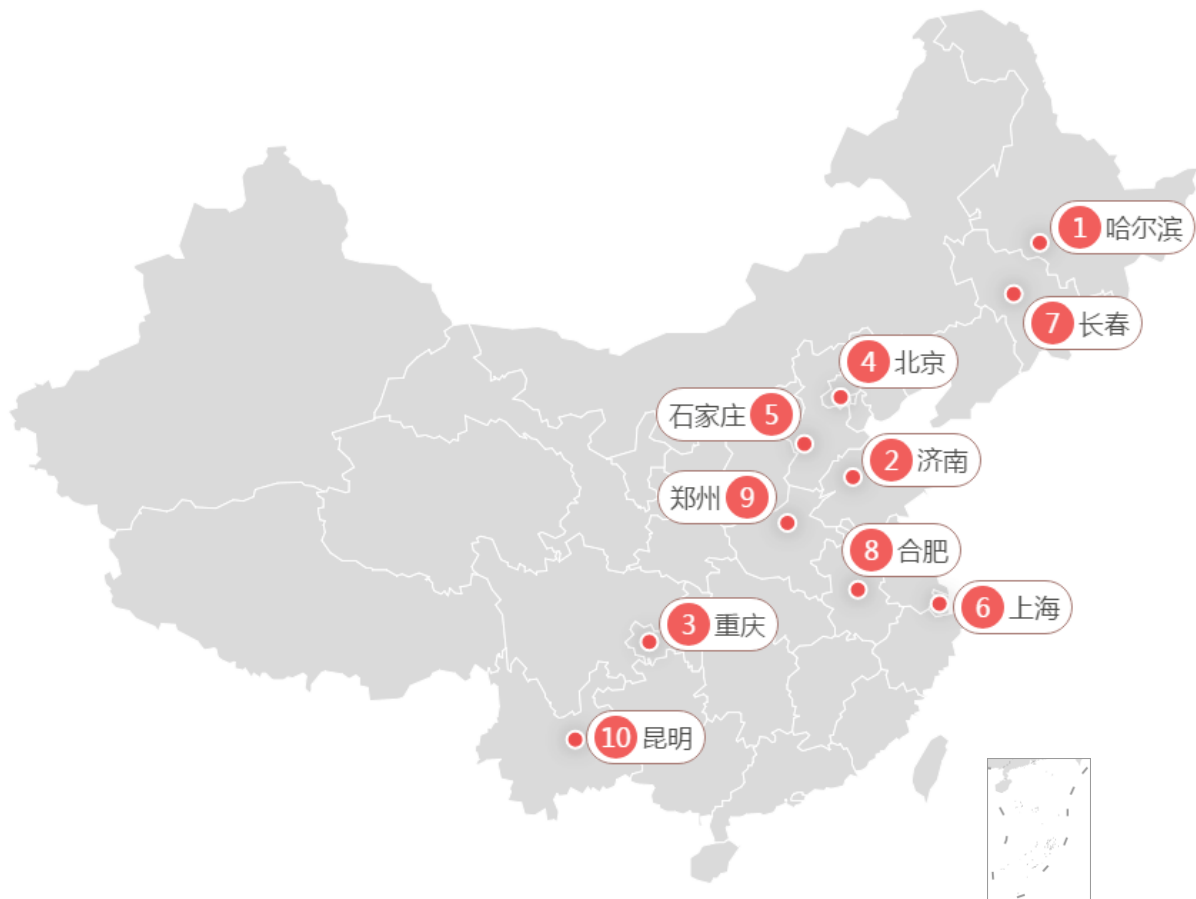
春节期间拥堵指数变化幅度最大的Top10城市



2017年第一季度主要城市拥堵排名TOP10

从主要城市拥堵排名Top10数据来看，直辖市重庆、北京、上海三大城市入榜，天津是唯一未入榜的直辖市；其他入榜城市均为省会城市，其中，哈尔滨以2.138的工作日高峰拥堵指数居榜首。

2017年第一季度全国主要城市工作日高峰拥堵指数Top10

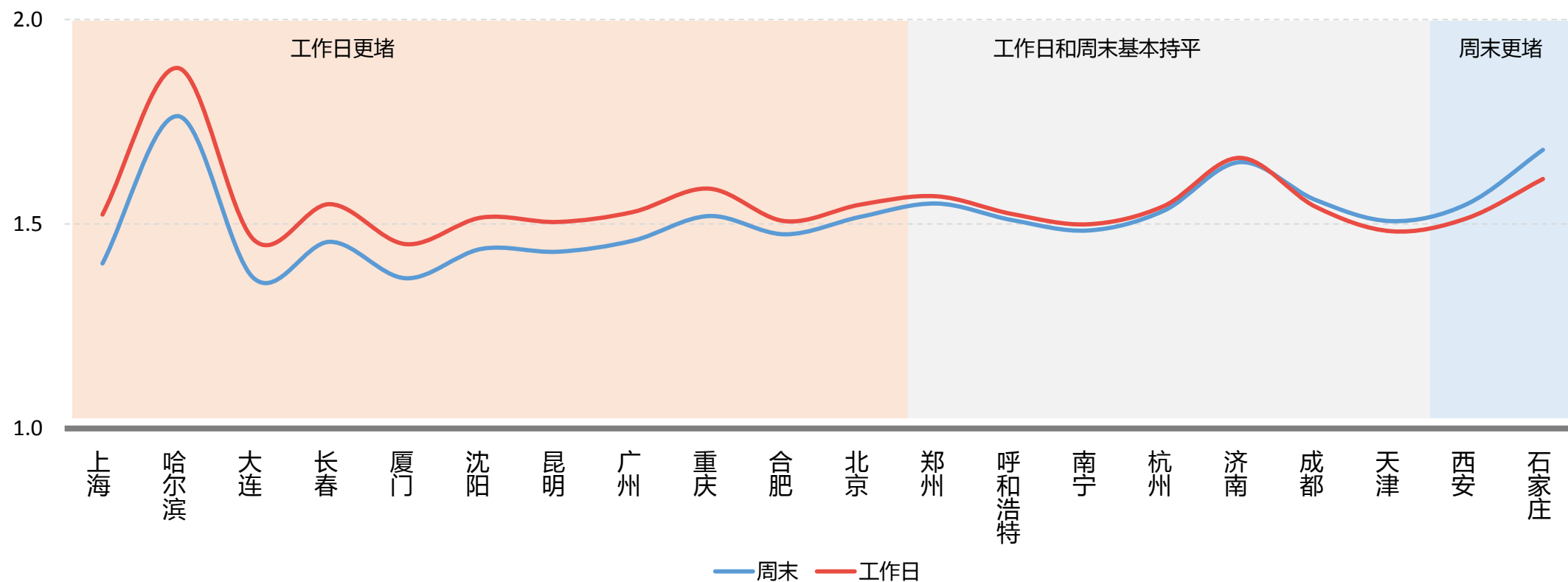


注：完整榜单信息请见《附录2》。

全国主要城市工作日/周末拥堵对比

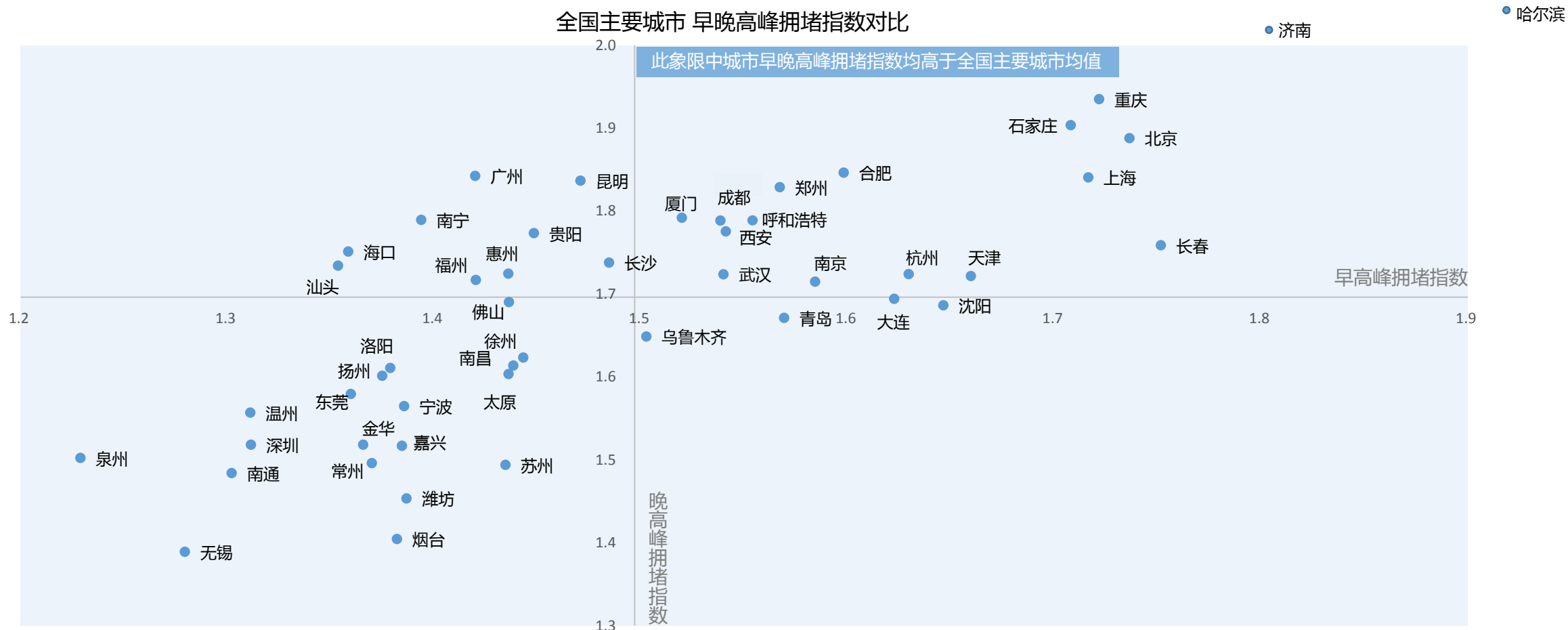
对比全国主要城市工作日和周末的全天拥堵指数发现，大部分城市在周末拥堵状况会缓解，尤其是上海、大连、厦门等城市，周末拥堵指数均在1.4以下。济南、杭州、南宁等城市工作日和周末的拥堵指数较为接近。石家庄第一季度周末呈现更加拥堵的状态，春节前后的一个月周末全天拥堵指数较高。

全国20城市 工作日/周末 全天拥堵指数对比



全国主要城市早晚高峰拥堵对比

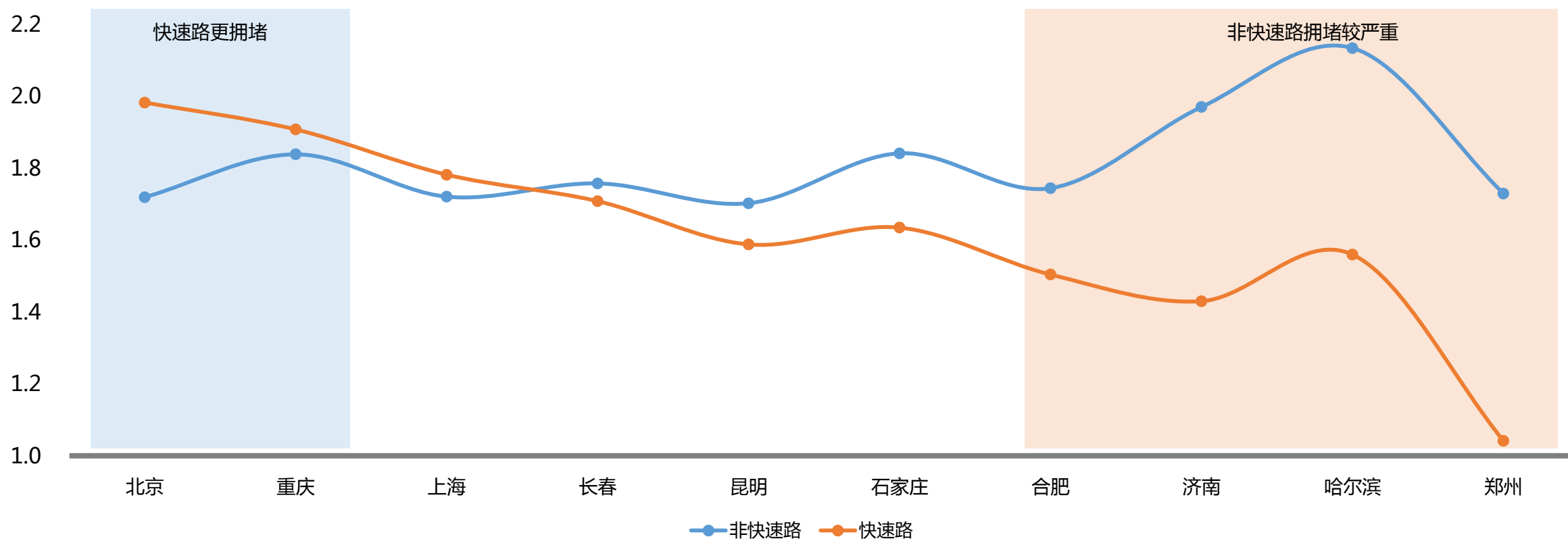
49个城市晚高峰都比早高峰更加拥堵。其中哈尔滨、济南、北京、重庆、上海、石家庄等拥堵Top10城市早晚高峰拥堵指数均高于全国均值；青岛、大连、沈阳等北方城市早高峰明显高于全国均值；海口、南宁、广州等南方城市晚高峰高于全国均值，而早高峰低于全国均值，早晚高峰差距相对较大。



全国主要城市分道路类型拥堵对比

对比分析拥堵排行Top10城市中快速路和非快速路的拥堵指数发现，上海的两种道路类型拥堵指数相近，北京、重庆快速路拥堵指数更高，远高于平均水平。哈尔滨、济南两种道路类型拥堵差距较大，相较于畅通的快速路，拥堵指数较高（超过1.9）的非快速路仍有调整优化的空间。

全国Top10城市 快速路/非快速路 工作日高峰拥堵指数对比

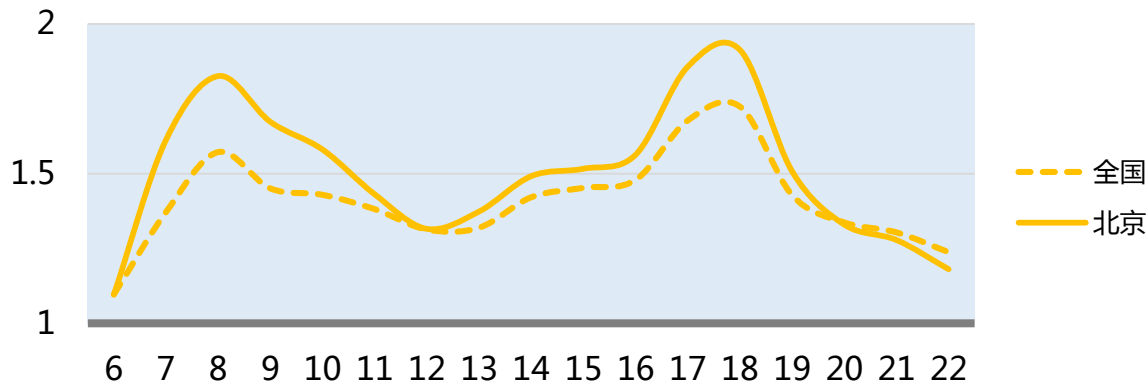


注：快速路包含高速路、城市环路和快速路；非快速路包含主干路、次干路和支干路。所有道路类型基于百度地图路网的定义分类。

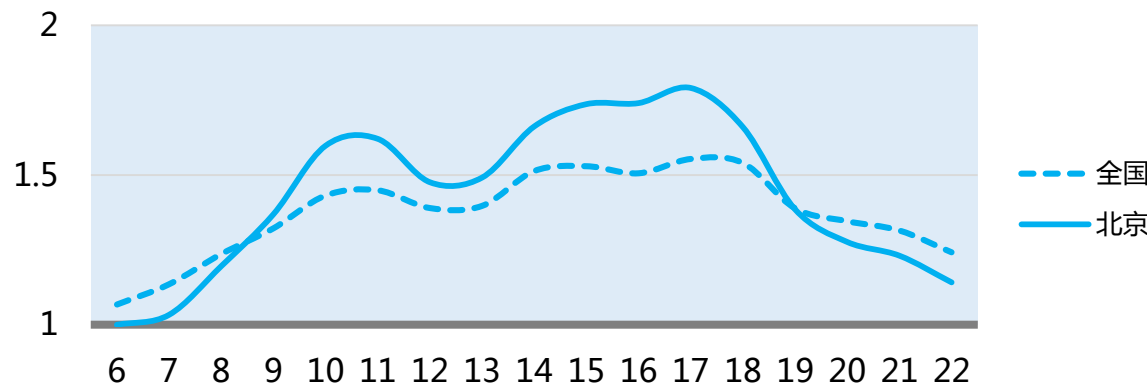
北京-分小时拥堵趋势分析

北京工作日早晚高峰趋势与全国相同，晚高峰最拥堵的一个小时是17:35-18:35，拥堵指数达到1.92。周末上午高峰时段较工作日延迟2小时，在10:40-11:40之间；下午高峰时段提前半小时，在17:05-18:05。北京一周之中，周一早高峰和周五晚高峰是工作日最堵的时间段。周六白天都处于较为拥堵状态，周日拥堵缓解，尤其上午较为畅通。

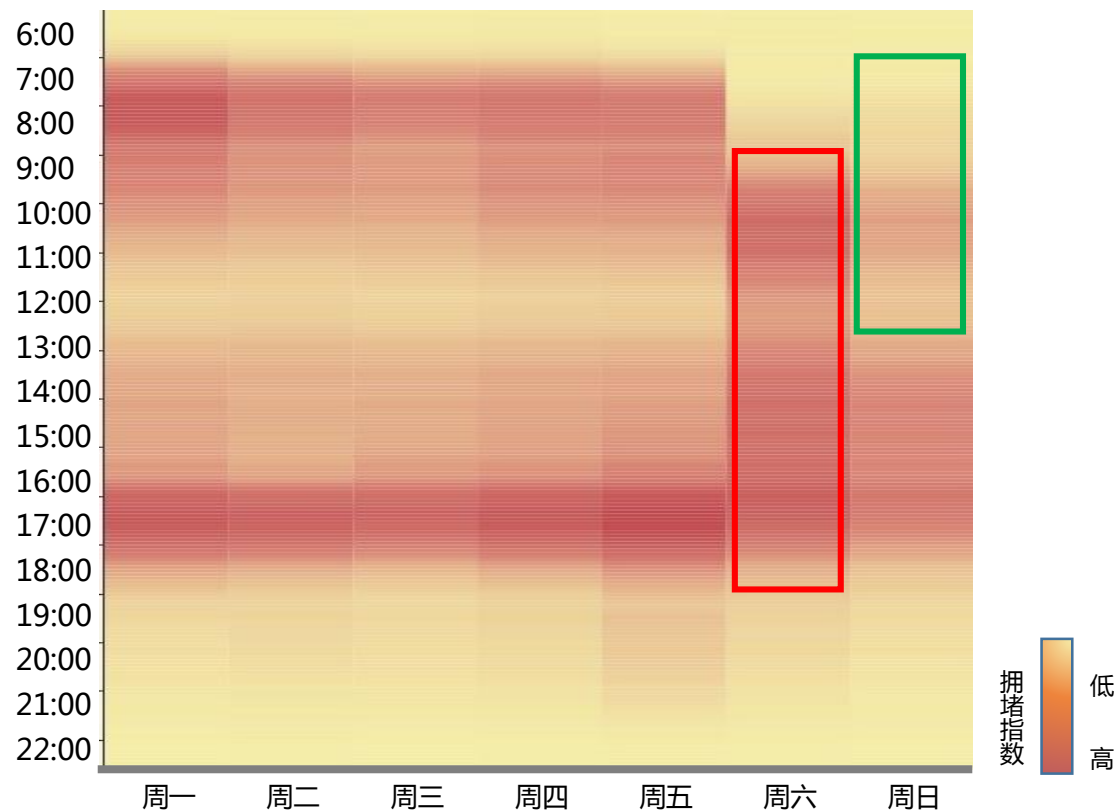
全国VS北京 工作日分小时拥堵指数趋势



全国VS北京 周末分小时拥堵指数趋势



北京市拥堵状况分布图



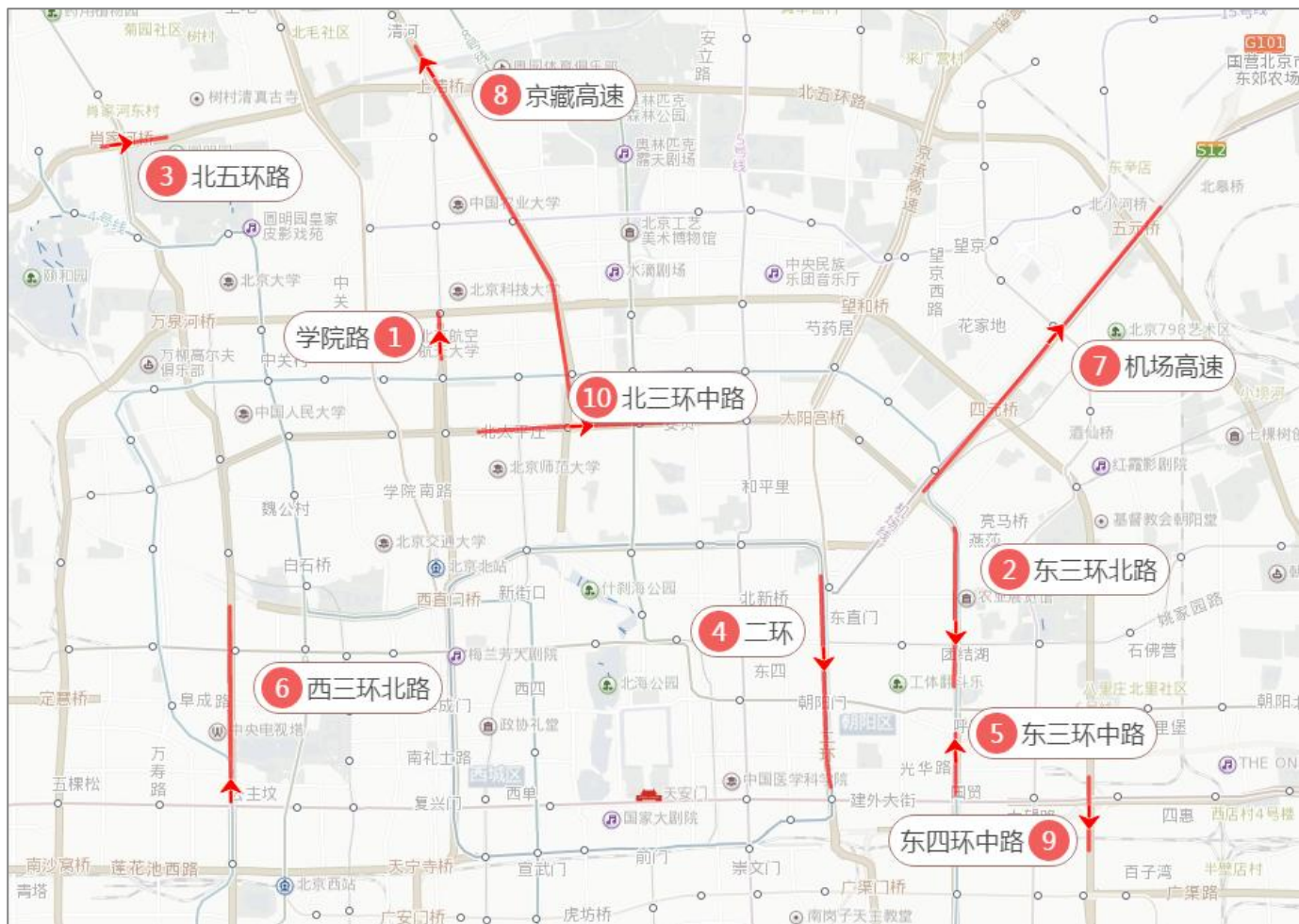
北京市早高峰十大常规拥堵路段分布图



序号	拥堵道路	高峰拥堵指数
1	东三环南路	6.07
2	二环	5.52
3	姚家园路	5.21
4	东四环南路	4.81
5	京藏高速	4.56
6	北五环路	4.47
7	机场高速	4.31
8	北四环西路	4.21
9	京通快速路	4.00
10	京港澳高速	3.04

注：右侧列表显示拥堵路段所在道路的名称，左侧图示为具体拥堵路段。

北京市晚高峰十大常规拥堵路段分布图



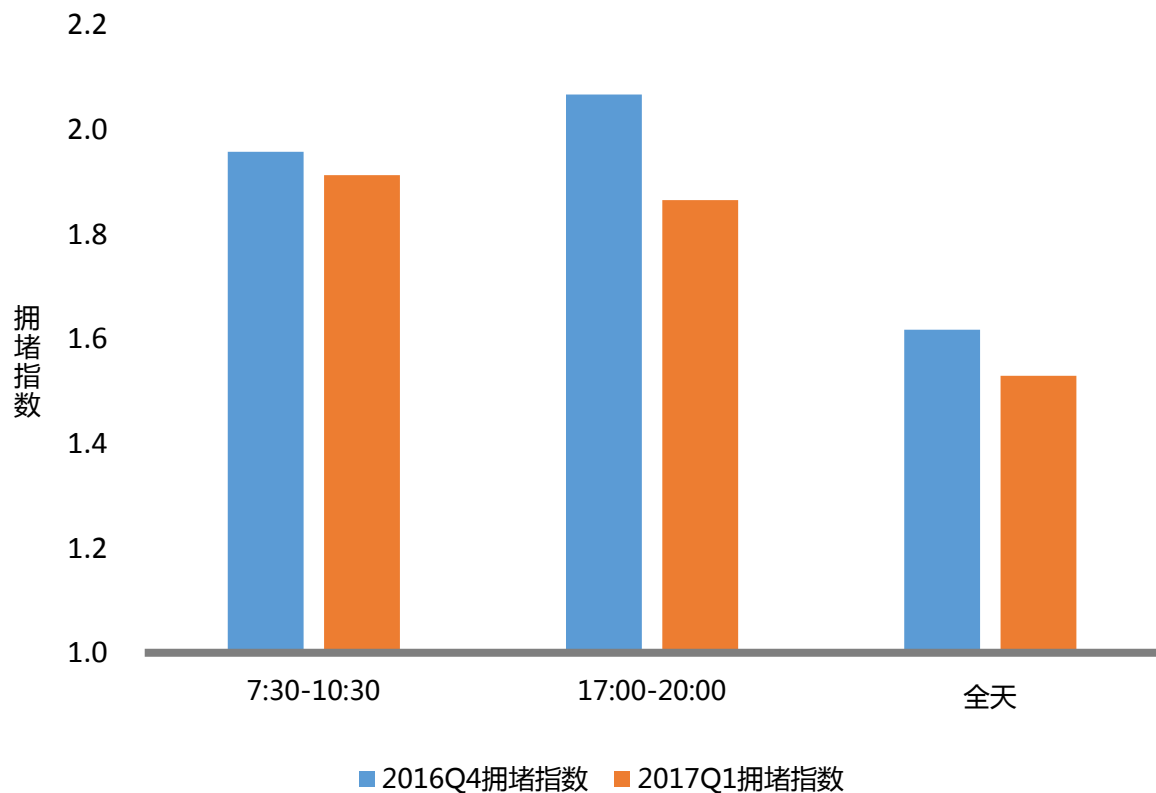
序号	拥堵道路	高峰拥堵指数
1	学院路	5.81
2	东三环北路	4.66
3	北五环路	4.57
4	二环	4.00
5	东三环中路	3.95
6	西三环北路	3.83
7	机场高速	3.68
8	京藏高速	3.50
9	东四环中路	3.48
10	北三环中路	3.28

注：右侧列表显示拥堵路段所在道路的名称，左侧图示为具体拥堵路段。

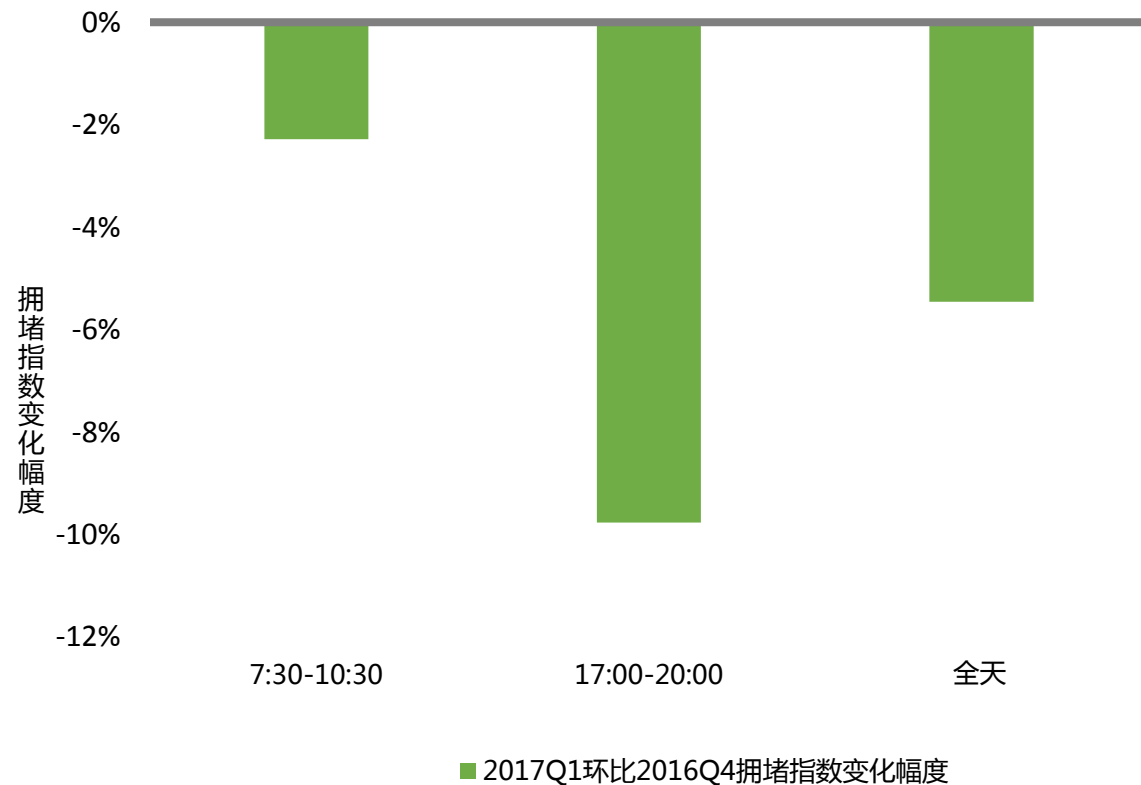
北京市上地周边区域交通信号灯治理效果分析-1

2017年第一季度继后厂村路交通信号灯治理合作后，百度地图与海淀交通支队共同对上地周边区域开展了区域交通信号灯治理探索。经2016年第四季度和2017年第一季度上地周边区域三个时段7:30-10:30、17:00-20:00、全天时段的拥堵指数对比分析，拥堵指数均有不同程度下降，其中17:00-20:00时段降幅达9.76%。

上地周边区域交通信号灯治理前后拥堵指数对比



上地周边区域交通信号灯治理前后拥堵指数变化幅度



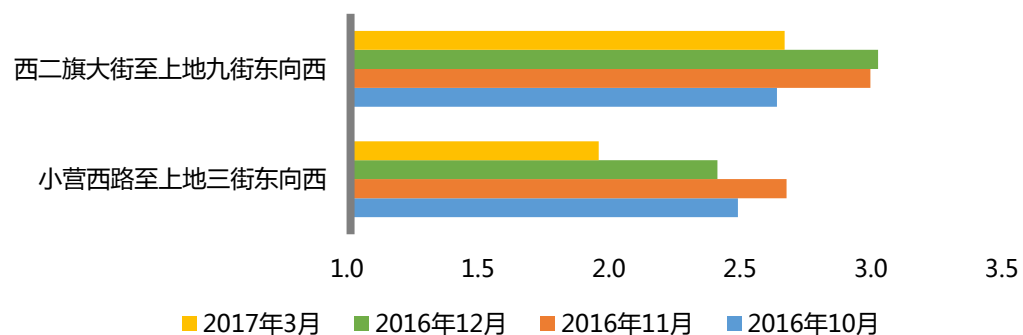
注：上地周边区域，是北起后厂村路南至北五环，东起京藏高速，西至东北旺西路间的区域。因1、2月份受春节影响拥堵指数较低，2017年第一季度仅选取常态全年高峰期3月份的数
据。时段选取依据：经分析上地周边区域的上午出行高峰在7:30-10:30，下午出行高峰在17:00-20:00，及全天时段6:00-22:00三个时段从不同时间维度进行对比。

北京市上地周边区域交通信号灯治理效果分析-2

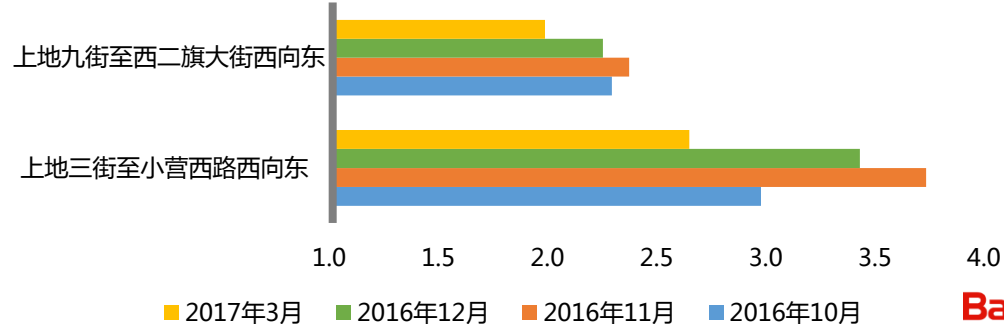
对本次重点治理的两条道路进行分析，其中一条为上地三街与小营西路段；另一条为上地九街与西二旗大街段，以上两个路段为天通苑、回龙观区域进出上地区域的主要道路。两条道路2017年3月份拥堵指数较2016年10月、11月、12月均有大幅降低，特别是上地三街与小营西路段降低幅度最大，7:30-10:30期间东向西方向通行的车辆平均每辆车可节省3.35分钟的行驶时间；17:00-20:00期间西向东方向通行的车辆每辆车可节省4.89分钟的行驶时间。



7:30-10:30东向西方向

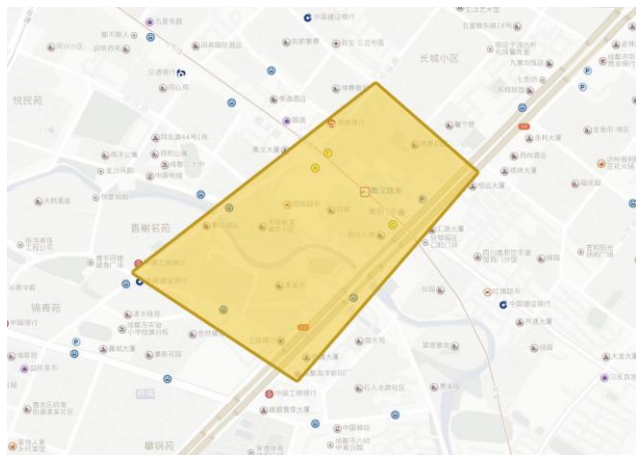


17:00-20:00西向东方向

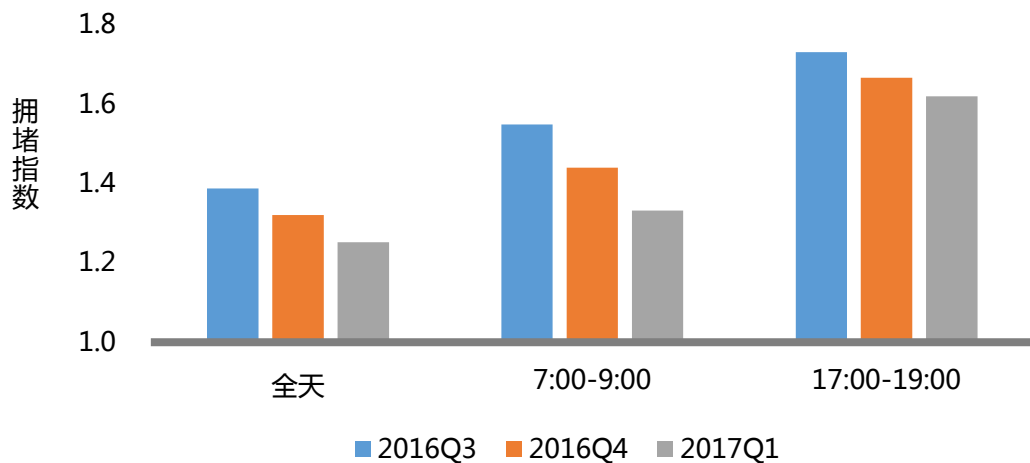


成都市“互联网+”中小街道避堵治理效果分析

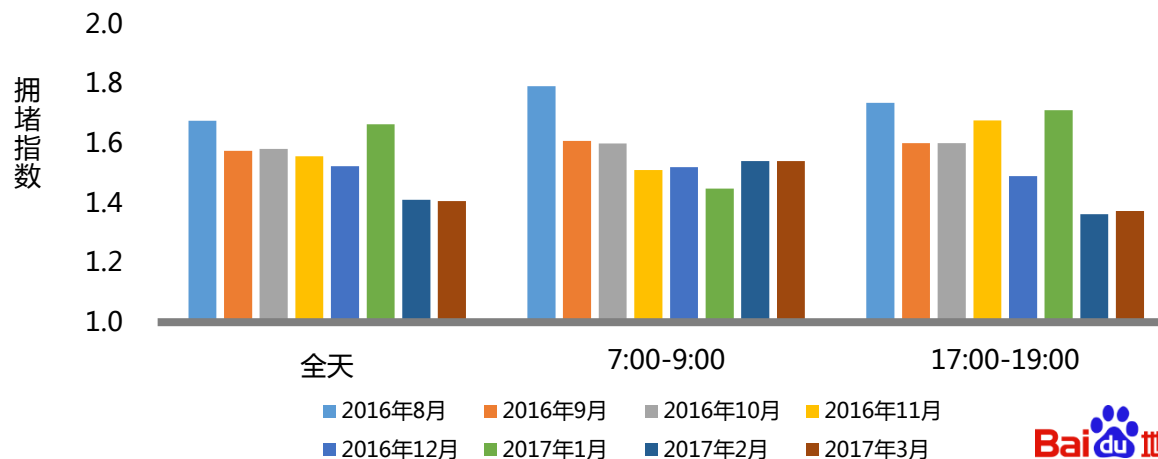
2016年9月，成都交警和百度地图携手推出的导航服务方案，结合了成都中小街道路网发达的特点，以化成路口周边区域为试点，在“以静制动”工作成效的支撑下，优化了地图导航的智慧避堵策略和交通参与者的出行规划路径，引导市民充分利用中小街道绕行交通拥堵区域。经分析，化成路口区域及主干道拥堵指数均有不同程度下降，其中化成路口周边区域2017Q1较2016Q3全天拥堵指数降幅达9.79%，化成路口主干道路2017年3月份较2016年8月份全天拥堵指数降幅达16.1%。



化成路口周边区域拥堵路段分析



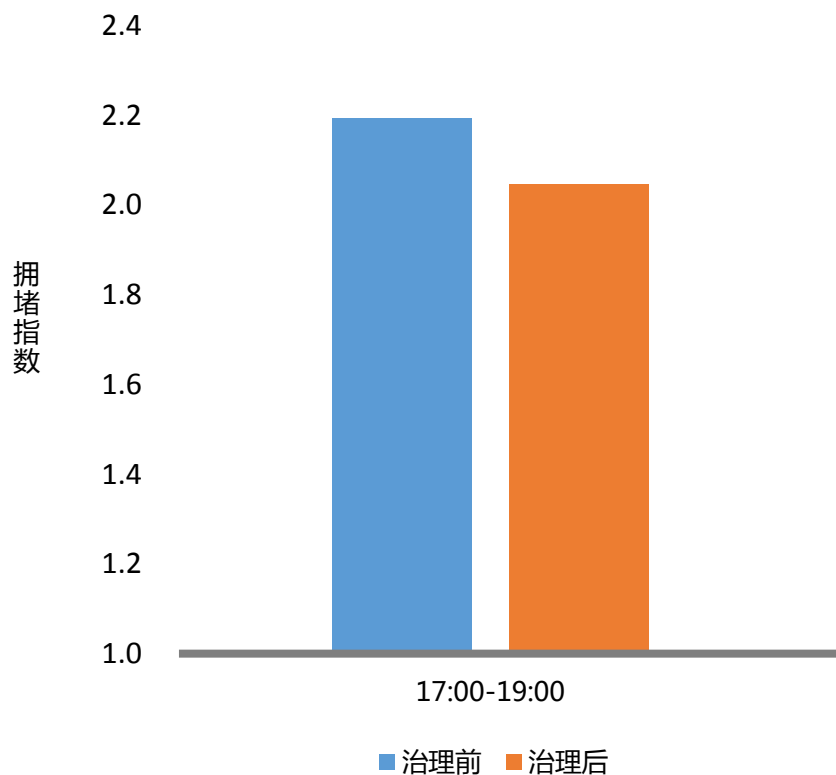
化成路口所在主干道拥堵分析



成都市科华南路多乘员车辆专用车道治理效果分析

2017年1月23日起，成都交警在科华南路高峰时段首次推行多乘员车辆专用车道（HOV车道），鼓励集约化合乘出行，车道在规定时间内仅允许2名及以上乘员使用。实行HOV车道后，科华南路以17:00-19:00为例，拥堵指数有明显下降，降幅达6.68%。

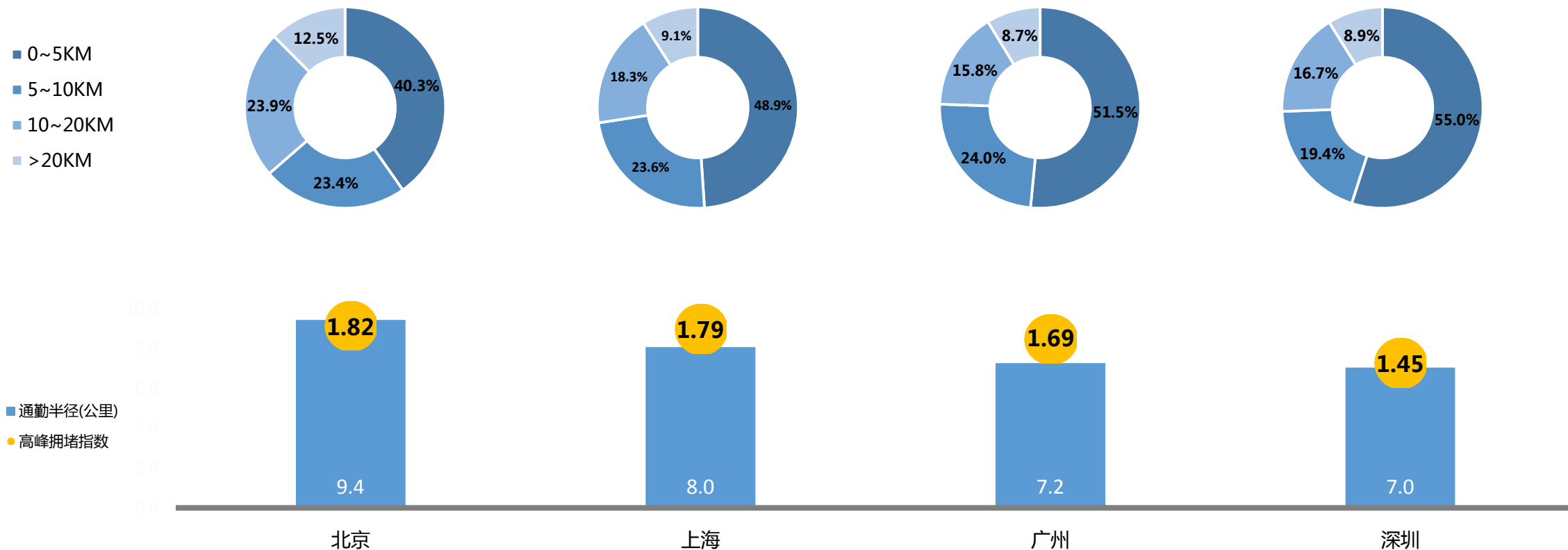
科华南路多乘员车辆专用车道治理前后拥堵指数对比



注：因受春节假期影响，治理前日期：选取2016年12月20日-2017年1月20日的工作日数据；治理后日期：选取2017年2月10日-2017年3月31日的工作日数据。

热点城市职住分析 - 全国

对比分析北京、上海、广州、深圳四大城市的通勤指标发现，北京平均通勤半径9.4公里，远高于其他三个城市。在北京，有12.5%的居民通勤半径超过20公里，这一指标也明显高于其他城市。广州、深圳平均通勤半径在7公里左右，超过5成居民通勤半径在5公里以内。高峰拥堵指数也呈现相似特征，北京拥堵指数最高，较长的通勤路途或是造成高峰拥堵的主要原因之一。

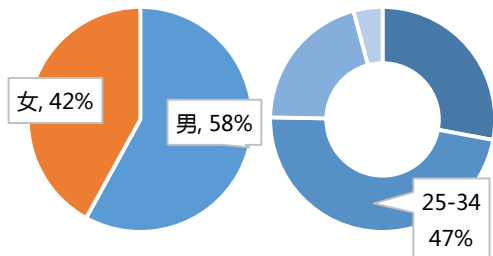
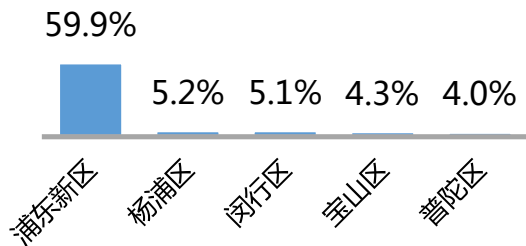


注：通勤半径指固定住所和工作地点的直线距离。

热点城市职住分析 - 上海

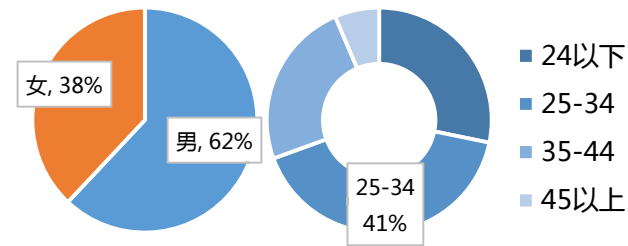
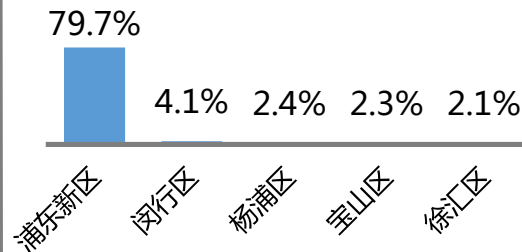
陆家嘴

陆家嘴工作圈通勤半径为9.5公里，高于全市平均水平（8.0公里）。近六成工作者居住在浦东新区，25-34岁中青年工作者占比较高。



张江

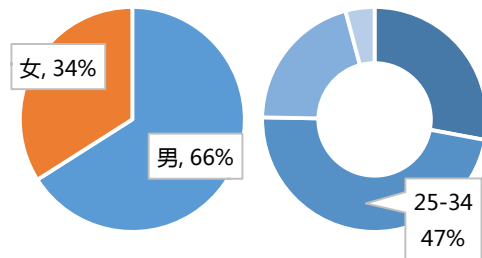
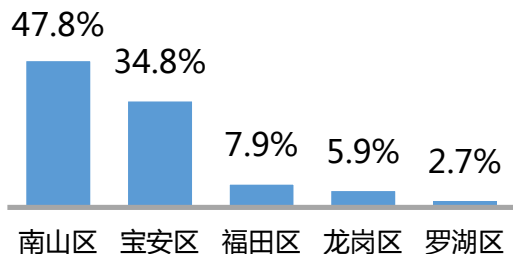
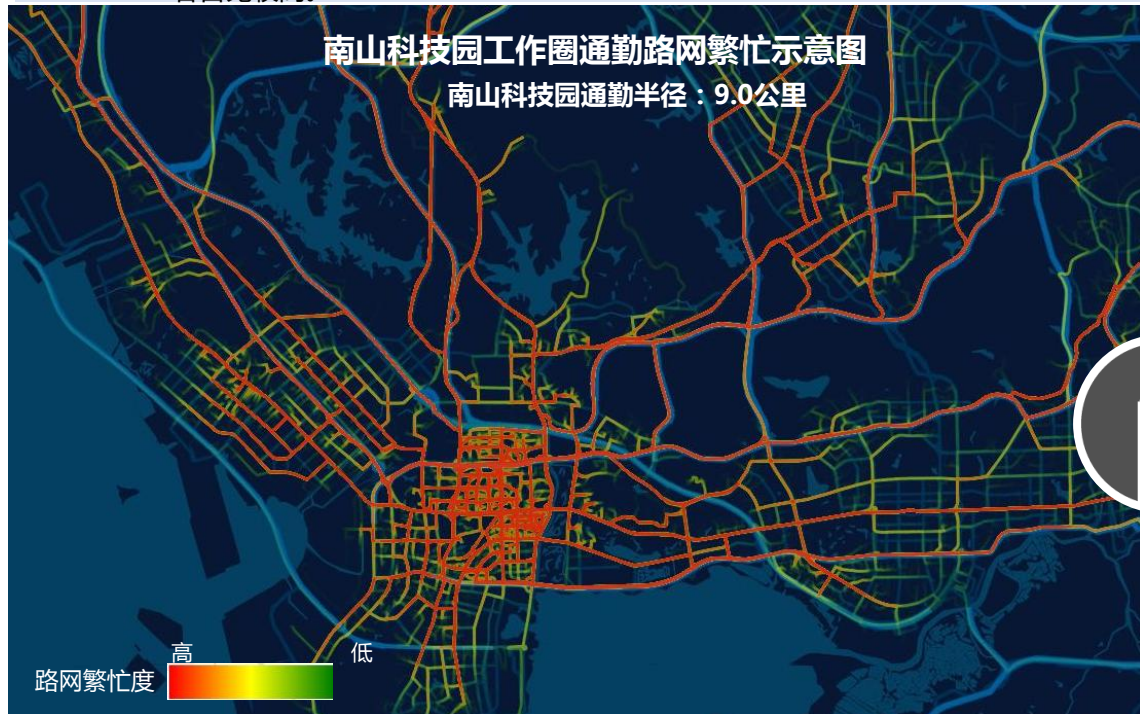
张江工作圈通勤半径为9.6公里，高于全市平均水平（8.0公里）。近八成工作者居住在浦东新区，男性比例明显高于全市平均水平，25-34岁中青年工作者占比较高。



热点城市职住分析 - 深圳

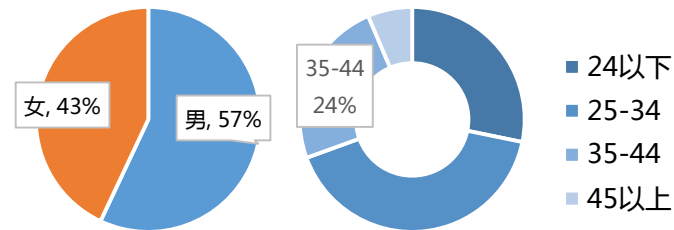
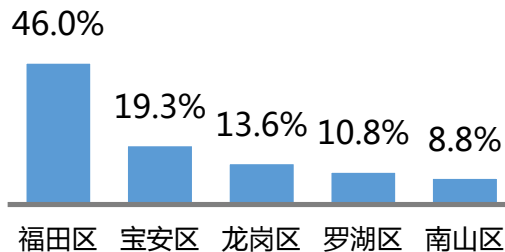
南山科技园

南山科技园工作圈通勤半径为9.0公里，高于全市平均水平（7.0公里）。八成以上工作者居住在南山区和宝安区。男性比例明显高于全市均值，25-34岁中青年工作者占比较高。



福田中心区

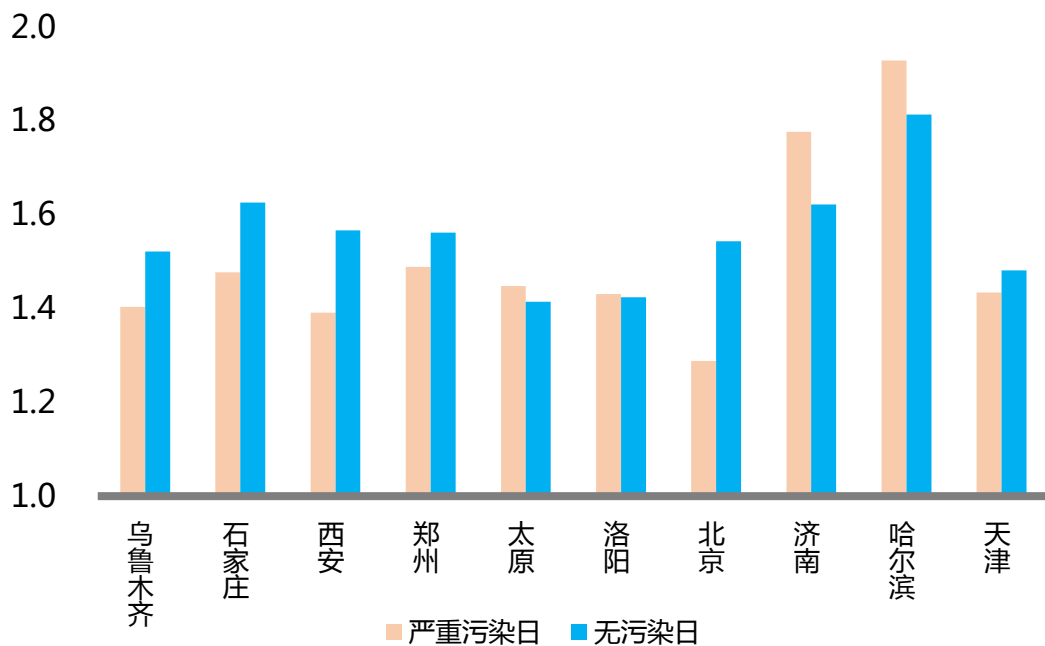
福田工作圈通勤半径为8.8公里，高于全市平均水平（7.0公里）。近半数工作者居住在福田区。性别分布最为均衡，35-44岁中年工作者占比高于全市均值。



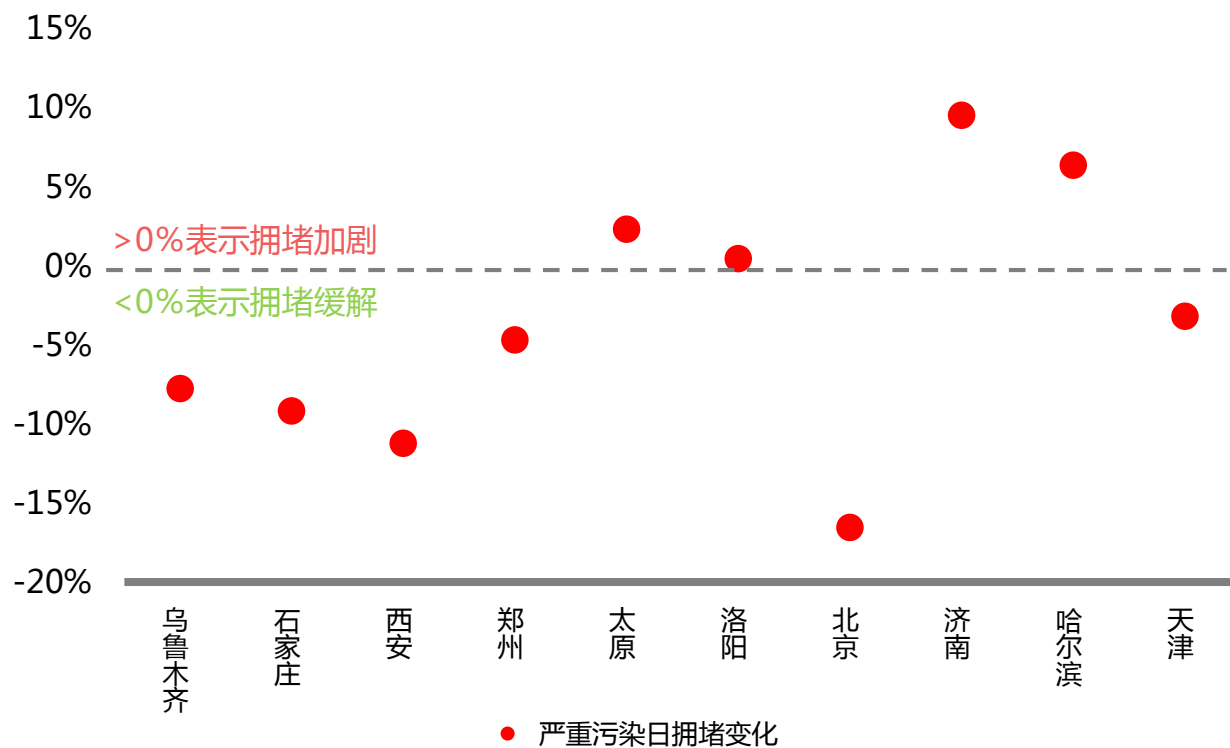
空气污染和拥堵的分析

从49个城市中选取2017年第一季度严重污染天数Top10城市进行分析发现，北京、石家庄、西安等城市在严重污染日，拥堵指数较无污染日降低。

严重污染日 VS 无污染日 全天拥堵指数对比



严重污染日对比无污染日拥堵指数变化情况



注：柱状图从左至右按照城市严重污染天数排序。

附录2：2017年第一季度主要城市拥堵榜单（1-25）

排名	城市	高峰拥堵指数	早高峰拥堵指数	晚高峰拥堵指数	高峰平均速度(km/h)	全天拥堵指数	全天平均速度(km/h)	畅通速度(km/h)
1	哈尔滨	2.138	2.084	2.178	23.747	1.881	26.944	50.169
2	济南	1.945	1.796	2.056	26.170	1.661	30.515	50.304
3	重庆	1.852	1.722	1.935	27.836	1.586	32.232	50.825
4	北京	1.819	1.736	1.888	29.379	1.547	34.261	52.385
5	石家庄	1.817	1.708	1.904	29.484	1.610	32.978	52.626
6	上海	1.789	1.716	1.841	28.838	1.523	33.618	50.679
7	长春	1.756	1.752	1.759	29.739	1.548	33.613	51.835
8	合肥	1.747	1.598	1.846	28.776	1.507	33.262	49.927
9	郑州	1.727	1.567	1.829	30.194	1.568	33.104	51.546
10	昆明	1.710	1.471	1.837	29.672	1.505	33.447	49.993
11	呼和浩特	1.700	1.548	1.787	31.283	1.524	34.753	52.672
12	厦门	1.695	1.520	1.792	28.196	1.451	32.783	47.369
13	天津	1.695	1.660	1.722	30.178	1.482	34.343	50.750
14	成都	1.692	1.539	1.789	33.872	1.542	36.937	56.582
15	广州	1.688	1.420	1.842	31.835	1.529	34.884	52.736
16	杭州	1.685	1.630	1.724	31.621	1.544	34.395	52.681
17	西安	1.684	1.541	1.776	31.368	1.514	34.624	52.038
18	沈阳	1.668	1.646	1.686	28.266	1.516	31.032	46.871
19	大连	1.661	1.623	1.694	29.854	1.461	33.838	49.141
20	南宁	1.660	1.394	1.789	29.741	1.499	32.635	48.643
21	南京	1.658	1.584	1.715	31.133	1.455	35.265	51.044
22	贵阳	1.658	1.448	1.774	29.486	1.485	32.611	48.051
23	武汉	1.648	1.540	1.724	29.451	1.452	33.189	47.951
24	长沙	1.645	1.485	1.738	31.604	1.466	35.230	51.338
25	惠州	1.630	1.436	1.725	32.123	1.422	36.580	51.772

注：部分城市由于区位和交通出行特性，高峰时段顺延1小时。

附录2：2017年第一季度主要城市拥堵榜单（26-49）

排名	城市	高峰拥堵指数	早高峰拥堵指数	晚高峰拥堵指数	高峰平均速度(km/h)	全天拥堵指数	全天平均速度(km/h)	畅通速度(km/h)
26	青岛	1.624	1.569	1.671	32.655	1.429	36.986	52.601
27	海口	1.623	1.358	1.751	27.914	1.435	31.372	44.800
28	汕头	1.621	1.353	1.734	27.838	1.452	31.032	44.983
29	乌鲁木齐	1.605	1.503	1.649	33.430	1.482	36.097	53.238
30	福州	1.603	1.420	1.717	31.196	1.424	34.902	49.468
31	佛山	1.602	1.436	1.690	33.609	1.408	37.835	52.790
32	南昌	1.554	1.443	1.623	31.062	1.384	34.701	47.844
33	太原	1.542	1.438	1.614	34.923	1.420	37.822	53.497
34	徐州	1.534	1.436	1.604	31.493	1.369	35.197	48.061
35	洛阳	1.527	1.379	1.611	29.571	1.418	31.812	45.069
36	扬州	1.516	1.375	1.602	34.123	1.367	37.682	51.295
37	东莞	1.502	1.360	1.579	37.269	1.364	40.692	55.082
38	宁波	1.487	1.386	1.565	37.379	1.335	41.414	54.984
39	苏州	1.469	1.435	1.494	39.656	1.301	44.530	57.663
40	嘉兴	1.462	1.384	1.517	38.228	1.327	41.928	55.467
41	金华	1.459	1.366	1.518	33.733	1.376	35.690	48.991
42	温州	1.459	1.311	1.557	32.862	1.330	35.860	47.440
43	深圳	1.445	1.311	1.518	38.787	1.335	41.716	55.113
44	常州	1.440	1.370	1.496	39.950	1.302	44.012	57.107
45	潍坊	1.423	1.387	1.454	40.679	1.309	44.174	57.515
46	南通	1.405	1.302	1.484	43.199	1.292	46.839	60.275
47	泉州	1.404	1.229	1.502	34.489	1.286	37.438	48.034
48	烟台	1.394	1.382	1.405	40.199	1.282	43.583	55.722
49	无锡	1.343	1.279	1.389	42.349	1.217	46.571	56.560

注：部分城市由于区位和交通出行特性，高峰时段顺延1小时。



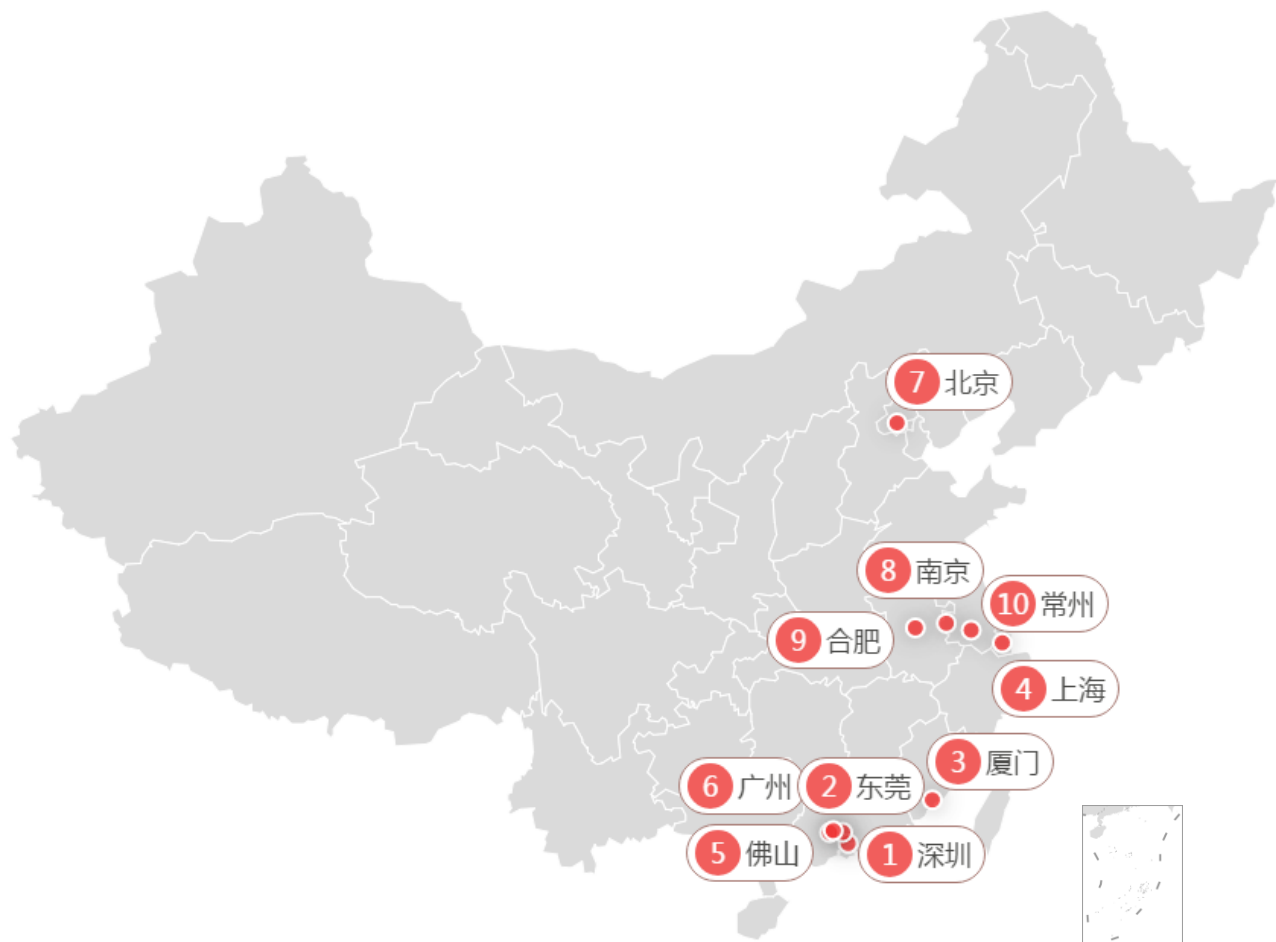
Part3

公共交通

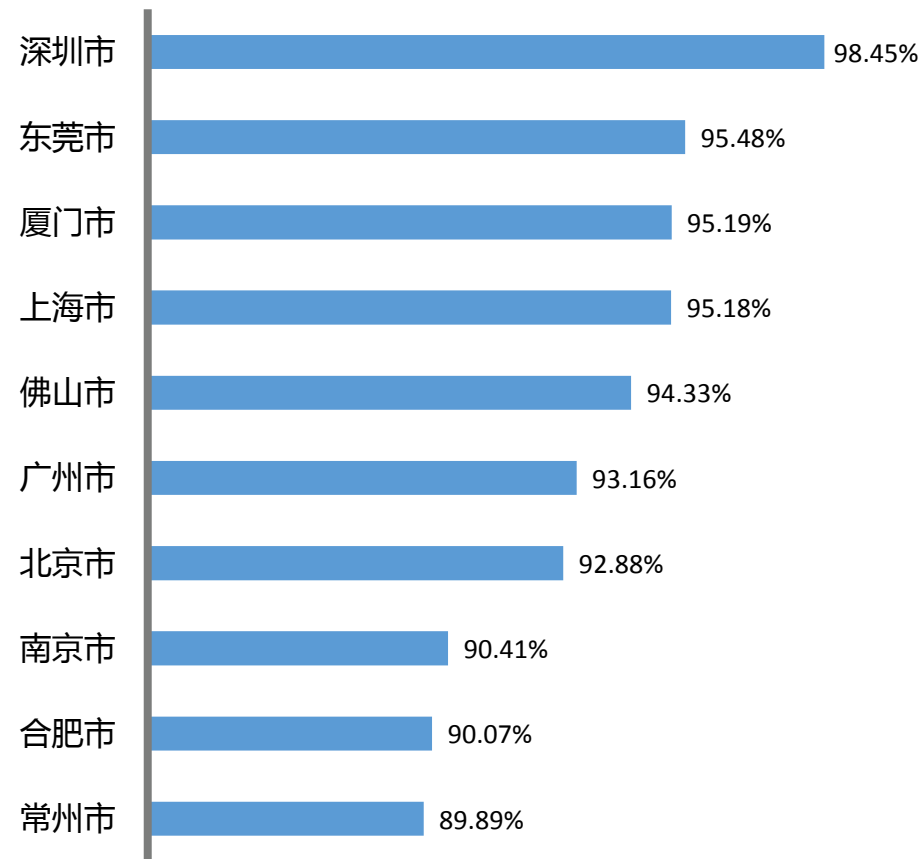
Public Transportation

全国主要城市公共交通站点人口覆盖率排行TOP10

在公共交通站点500米人口覆盖率排名前十的城市中，广东有深圳、东莞、佛山、广州四个城市上榜，北京作为北方唯一入选Top10的城市，排名为第七。



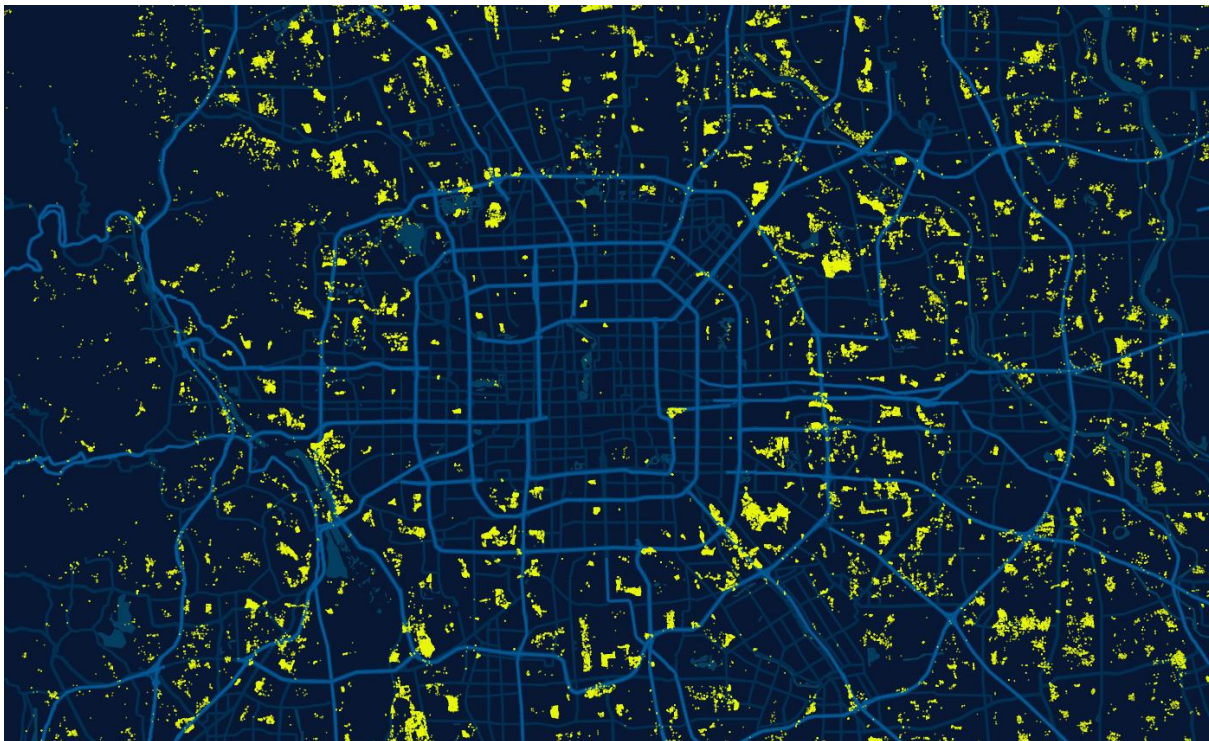
全国主要城市公共交通站点500米人口覆盖率



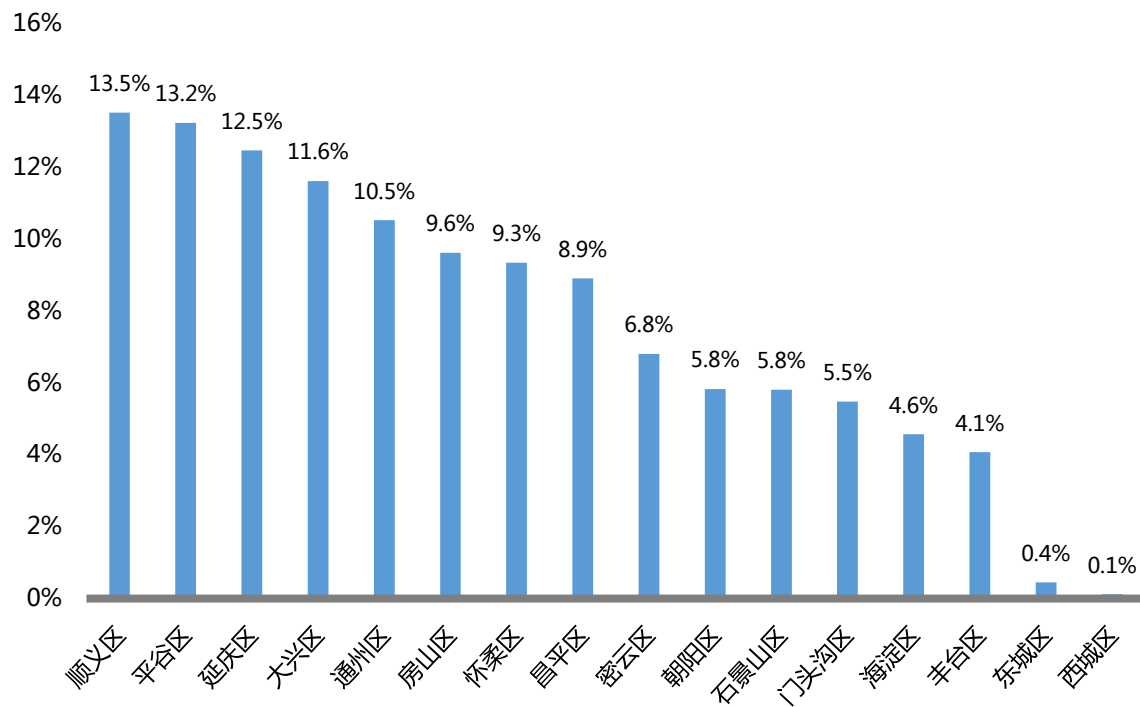
北京市公共交通站点覆盖盲区分析

北京公共交通站点覆盖盲区呈现从中心向周边扩散现象，中心城区的基础设施较完善。顺义、平谷、延庆的公共交通站点覆盖盲区人口占比较高。

北京市公共交通站点覆盖盲区分布图



北京市各辖区公共交通站点覆盖盲区人口占比



注：公共交通站点覆盖盲区是常驻人口周边500米没有公交、地铁站点的区域分布；公共交通站点覆盖盲区人口占比=公交、地铁站点未覆盖常驻人口数/总常驻人口数。

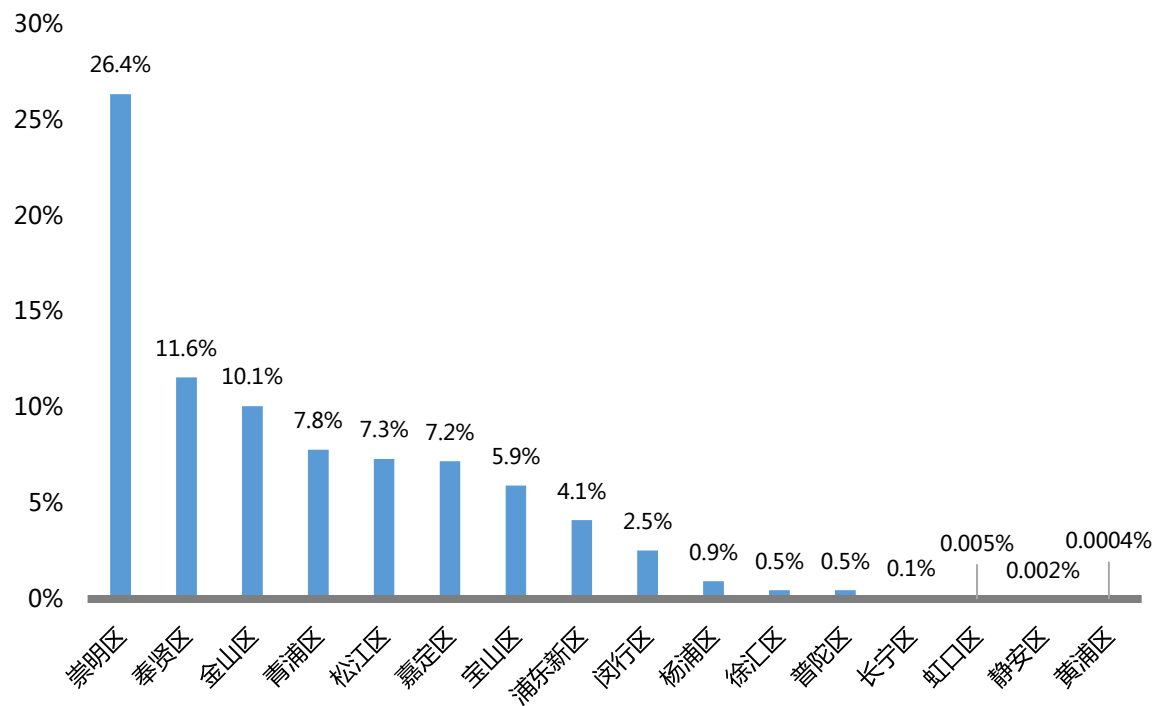
上海市公共交通站点覆盖盲区分析

上海外环以内基本居住地周边500米均有公共交通站点。上海有7个辖区的公共交通覆盖盲区人口占比小于1%，说明上海各辖区之间公共交通基础设施发展差异较大。

上海市公共交通站点覆盖盲区分布图



上海市各辖区公共交通站点覆盖盲区人口占比



注：公共交通站点覆盖盲区是常驻人口周边500米没有公交、地铁站点的区域分布；公共交通站点覆盖盲区人口占比=公交、地铁站点未覆盖常驻人口数/总常驻人口数。

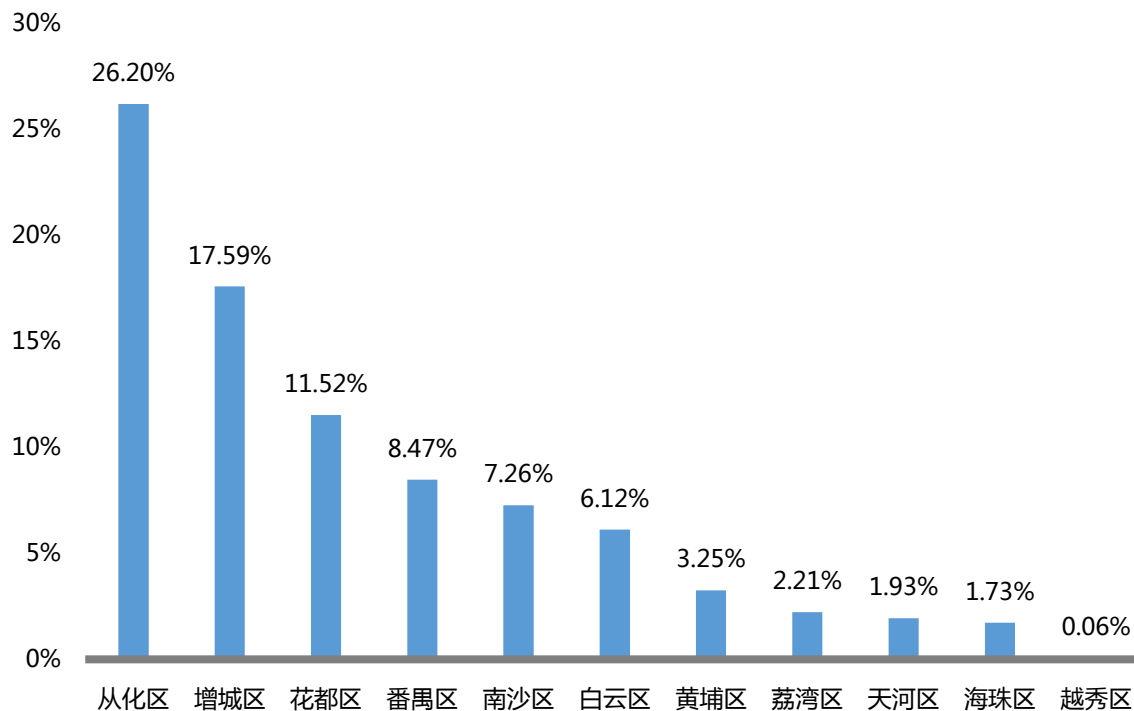
广州市公共交通站点覆盖盲区分析

越秀、海珠、天河区的公共交通站点覆盖盲区较少，基础设施比较完善。通过各行政区公共交通站点覆盖盲区的人口与该行政区的常住人口进行对比，发现从化、增城、花都这三个后划入广州的行政区公共交通站点覆盖率盲区人口占比较高。

广州市公共交通站点覆盖盲区分布图



广州市行政区公共交通站点覆盖盲区人口占比

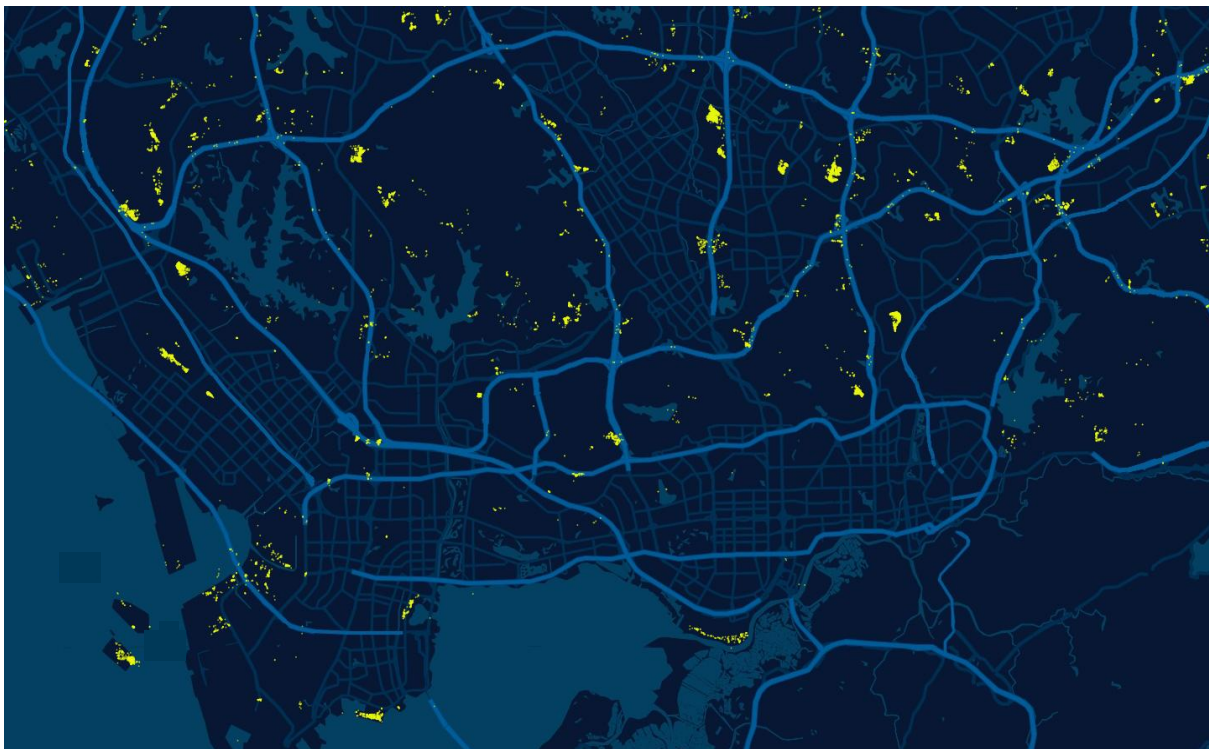


注：公共交通站点覆盖盲区是常住人口周边500米没有公交、地铁站点的区域分布；公共交通站点覆盖盲区人口占比=公交、地铁站点未覆盖常住人口数/总常住人口数。

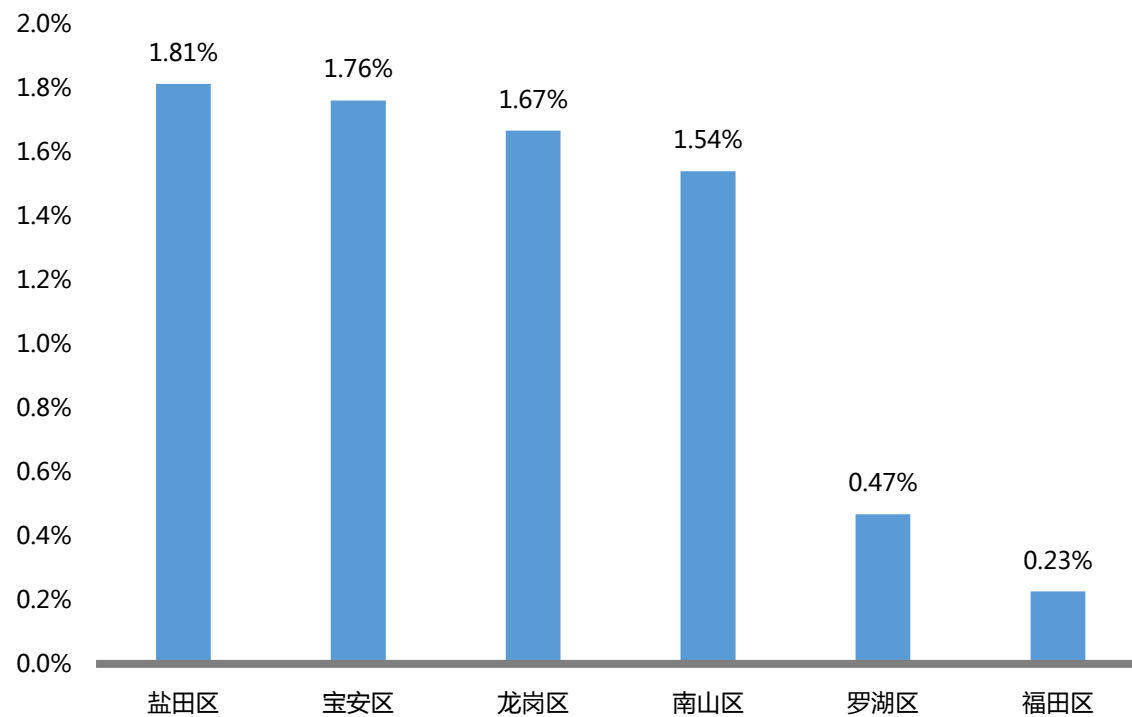
深圳市公共交通站点覆盖盲区分析

深圳全市的公共交通基础设施完善，覆盖盲区较少。

深圳市公共交通站点覆盖盲区分布图



深圳市各辖区公共交通站点覆盖盲区人口占比



注：公共交通站点覆盖盲区是常驻人口周边500米没有公交、地铁站点的区域分布；公共交通站点覆盖盲区人口占比=公交、地铁站点未覆盖常驻人口数/总常驻人口数。

附录3：2017年第一季度中国主要城市人口吸引力及拥堵榜单

城市名	吸引力		交通	
	排名	指数	拥堵排名	拥堵指数
深圳	1	8.027	43	1.445
北京	2	7.585	4	1.819
广州	3	7.379	15	1.688
上海	4	6.544	6	1.789
东莞	5	5.941	37	1.502
重庆	6	5.655	3	1.852
苏州	7	5.343	39	1.469
成都	8	4.877	14	1.692
杭州	9	4.181	16	1.685
郑州	10	3.789	9	1.727
佛山	11	3.519	31	1.602
武汉	12	3.416	23	1.648
西安	13	3.330	17	1.684
长沙	14	2.818	24	1.645
天津	15	2.763	13	1.695
南京	16	2.662	21	1.658
惠州	17	2.581	25	1.630
温州	18	2.581	42	1.459
宁波	19	2.529	38	1.487
南宁	20	2.197	20	1.660
无锡	21	2.115	49	1.343
金华	22	2.109	41	1.459
昆明	23	2.104	10	1.710
泉州	24	2.039	47	1.404
合肥	25	2.037	8	1.747

城市名	吸引力		交通	
	排名	指数	拥堵排名	拥堵指数
石家庄	26	2.021	5	1.817
福州	27	2.000	30	1.603
徐州	28	1.974	34	1.534
哈尔滨	29	1.972	1	2.138
青岛	30	1.844	26	1.624
厦门	31	1.799	12	1.695
济南	32	1.769	2	1.945
南通	33	1.759	46	1.405
沈阳	34	1.662	18	1.668
南昌	35	1.660	32	1.554
贵阳	36	1.638	22	1.658
长春	37	1.621	7	1.756
嘉兴	38	1.592	40	1.462
常州	39	1.546	44	1.440
洛阳	40	1.517	35	1.527
太原	41	1.438	33	1.542
汕头	42	1.314	28	1.621
乌鲁木齐	43	1.212	29	1.605
大连	44	1.207	19	1.661
潍坊	45	1.185	45	1.423
海口	46	1.002	27	1.623
烟台	47	0.995	48	1.394
扬州	48	0.979	36	1.516
呼和浩特	49	0.741	11	1.700

百度地图

基于大数据的智能出行平台

完整报告欢迎访问百度地图慧眼官网查看下载
<http://huiyan.baidu.com/reports>



百度地图慧眼



百度地图智慧交通