

### 3-3-3 世代別にみた交通機関分担

- ・高齢者は公共交通を利用する割合が高いが、それでも自動車利用割合は60%程度ある。
- ・通勤のような毎日の行動での公共交通は、サービスレベルの低い地区では高齢者でも利用しない。

#### 【通勤流動】

- ・非高齢者に対し、高齢者の自動車利用割合は低く、地区によって徒歩・二輪車または公共交通利用の割合が比較的高くなっている。
- ・旧町村地域の中でも公共交通が不便な地区（藤岡・足助地区以外）では高齢者も自動車利用の割合が高い。
- ・通勤では、通院や買物等とは異なり、毎日比較的高いサービスレベルが求められるため、高齢者においても交通不便地域では公共交通利用割合は低い。
- ・非高齢者は80～90%程度が自動車利用を占めており、地区による差はほとんどない。ただし、三好北地区は公共交通利用が20%と高い。

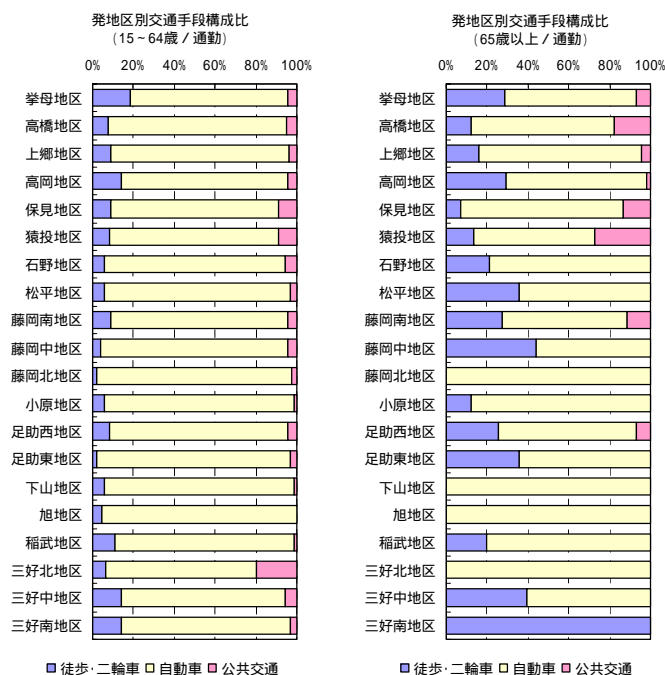


図 3.76 通勤流動・世代別代表交通手段分担率

#### 【通学流動】

- ・中学生以下は基本的に徒歩、または自転車利用であり、都市部の旧豊田地域、藤岡地区、三好町では90%程度を占める。
- ・これに対し、藤岡地区を除く旧町村地域では、公共交通（バス）利用に加え、自動車（送迎）利用も比較的高い割合を占めている。
- ・高校生以上では、同様に都市部では徒歩・二輪車と公共交通利用がそれぞれ30～40%を占めているが、旧町村地域では自動車利用の割合が比較的高い傾向にある。

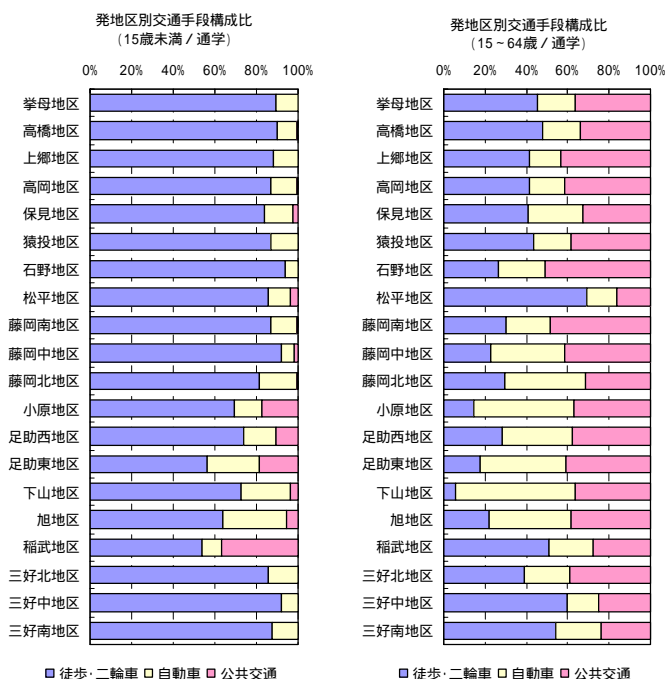


図 3.77 通学流動・世代別代表交通手段分担率

【平日通院流動】

- 非高齢者に対し、高齢者の自動車利用割合は低く、徒歩・二輪車・公共交通利用の割合が比較的高くなっている。
- 通勤流動とは異なり、旧町村地域では公共交通に依存する傾向が見受けられる。
- 通院に対する公共交通利用割合は、通勤や買物等と比較してどの地区でも高い割合を占めている。
- 非高齢者は、ほとんどが自動車を利用しており、比較的医療施設が多く、公共交通を利用することも可能な旧豊田地域では徒歩・二輪車及び公共交通利用が若干高い。

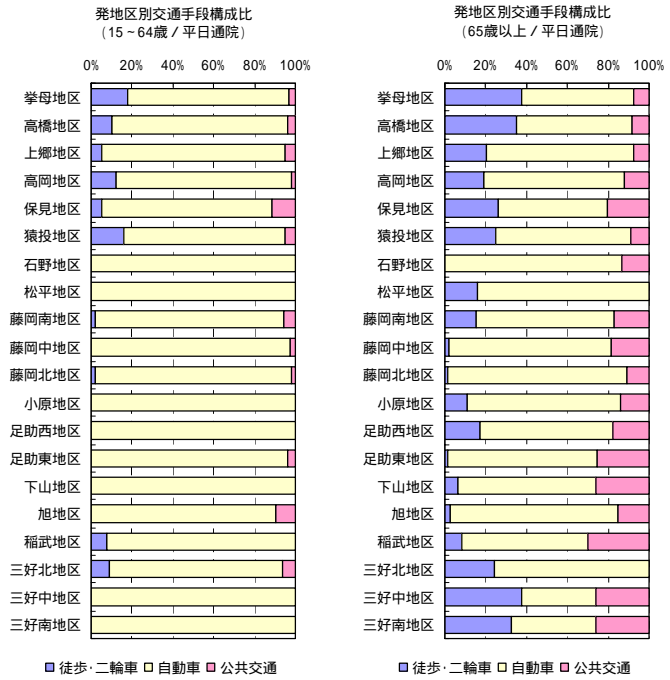


図 3.78 通院流動（平日）・世代別代表交通手段分担率

【平日の買物・娯楽等流動】

- 買物等の流動は、通勤や通院と比較して、都市部は徒歩・二輪車の占める割合が高い傾向にある。
- 特に高齢者はその傾向が強く、旧町村地域においても同様である。また、旧町村地域は、他地区に比べ公共交通利用の割合も高くなっている。

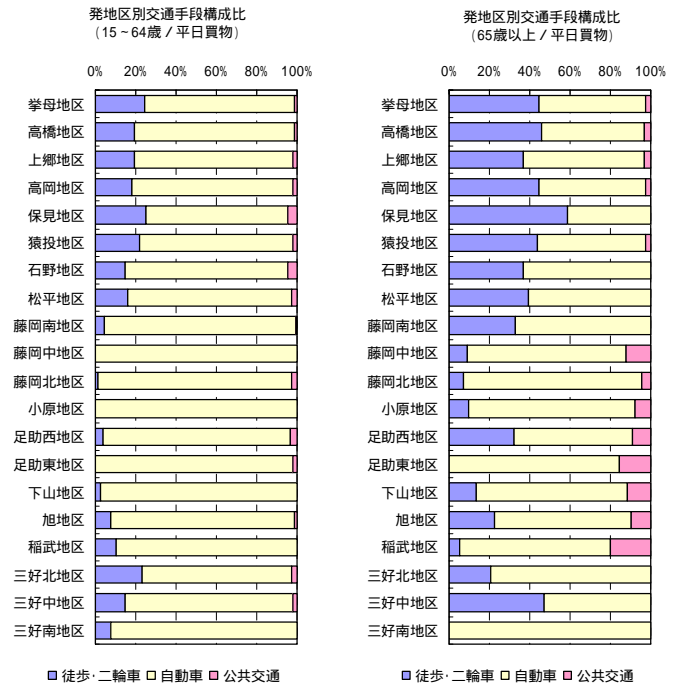


図 3.79 買物・娯楽等流動（平日）・世代別代表交通手段分担率

### 3-3-4 目的別の自宅発着時間帯の傾向

#### (1) 通勤及び帰宅時間帯

- ・ 出勤ピークは7時台に集中、帰宅は17時前後に分散。
- ・ 旧町村地域は比較的自宅出発時間帯が早い。
- ・ 自動車利用に比べ公共交通利用は時間帯が限定され、自宅出発時間帯は早く、帰宅時間帯は遅い傾向。

#### 【出勤（下記項目は図 3.80 に示す番号に対応する）】

通勤時の自宅出発時間は7時台がピーク（40～70％）であり、ピーク率は自動車利用者に比べ公共交通利用者の方が若干高い傾向にある。

自動車、公共交通利用とも、都市部の旧豊田地域・三好町に比べ、旧町村地域は7時前の割合が若干高くなっている。

都市部の中でも、自地区内または近隣地区への流動の多い挙母・高岡地区、三好中・南部地区などは、ピーク率が高いとともに7時台前の割合は少ない。

公共交通利用は自動車利用に比べて出発時間帯が若干早い傾向にある。都市部地区の6時台の割合は、自動車利用者が概ね10％程度であるのに対し、公共交通利用者は20％程度となっている。さらに、旧町村地域の公共交通利用はサンプルが少ない影響もあるが、6時台が50％以上を占める地区がある。

#### 【帰宅（下記項目は図 3.81 に示す番号に対応する）】

自動車利用者の帰宅時間帯ピークは概ねどの地区も17～19時台（ピーク率20％程度）であるが、旧町村地域の方が若干ピーク率は低く、15時台から高くなる傾向にある。

公共交通利用者は、自動車利用者に比べ帰宅時間帯ピークは1時間程度遅くなっている。

#### (2) 通学及び帰宅時間帯

- ・ ピーク率は出勤よりも高い。
- ・ 旧町村地域は自宅出発時間帯が早く、帰宅時間帯が遅くなる傾向。
- ・ 通勤同様、自動車利用に比べ公共交通利用は時間帯が限定され、自宅出発時間帯は早く、帰宅時間帯は遅い傾向。

#### 【通学（下記項目は図 3.82 に示す番号に対応する）】

自動車利用者の旧豊田地域・三好町の都市部では、通勤とは異なり8時台がピークとなっている。公共交通利用者は通勤と同様に7時台がピークである。旧町村地域では、比較的都市部に近い藤岡南・中地区が都市部と同様の傾向となっている。

ピーク率は通勤と比べて全体的に高く40～70％となっているが、自動車、公共交通利用とも同程度となっている。

#### 【帰宅（下記項目は図 3.83 に示す番号に対応する）】

都市部と旧町村地域を比較すれば、都市部の方が帰宅ピークは早い時間帯となっている。都市部の自動車利用は3時台からピークとなっている。

公共交通利用は自動車に比べピークが1時間程度遅く、帰宅時間帯の範囲が狭い。また、旧町村地域においても都市部と比べれば帰宅時間帯範囲が狭くなっている。

### (3) 平日通院及び帰宅時間帯

- ・都市部地区は自宅出発時間帯が9～10時台、帰宅時間帯が1時間後の10～11時台に集中。山間地域ではそれぞれ1時間程度遅くなる。
- ・自動車利用に比べ公共交通利用は時間帯が限定され、自宅出発時間帯は早く、帰宅時間帯は遅い傾向がある。

#### 【通院（下記項目は図 3.84 に示す番号に対応する）】

通院のための自宅を出発する時間帯は、自動車利用は8～10時台にピークが分散しているが、公共交通利用は地区によってそれぞれの時間帯で高いピークが生じている。

自動車利用では昼を過ぎても若干の通院流動があるのに対し、公共交通利用はほとんどが午前中である。

#### 【帰宅（下記項目は図 3.85 に示す番号に対応する）】

自動車利用者は、10～12時台がピークであるが、夕方までに掛けて帰宅時間帯が分散している。特に都市部では10時台にも15%程度の帰宅があり、短時間で目的が達成しやすいことが伺える。旧町村地域の公共交通利用は、地区によってピークが異なるが、自動車利用及び都市部の公共交通利用に比べて比較的遅い14～15時台にもピークが発生している。

### (4) 平日買物・娯楽等及び帰宅時間帯

- ・自宅出発時間帯は10時頃がピーク、帰宅時間帯は昼前と昼過ぎの2つの時間帯にそれぞれピークがある。
- ・自動車利用に比べ公共交通利用は時間帯が限定され、自宅出発時間帯は早く、帰宅時間帯は遅い傾向がある。
- ・自動車利用は午後から行動することもあるが、公共交通利用では午前発がほとんどである。

#### 【買物等（下記項目は図 3.86 に示す番号に対応する）】

自動車利用では午前の10時台に大きなピークがあり、昼を過ぎた13～15時台にかけて小さいピークが生じている。

旧町村地域は、都市部と比べてピーク率が高く、また、若干早い時間帯から行動している。

自動車利用は遅い時間帯からでも行動しているが、公共交通利用者はほとんどが午前中であり、旧町村地域はその傾向が強い。

#### 【帰宅（下記項目は図 3.87 に示す番号に対応する）】

自動車利用では、帰宅時間帯ピークは出発時間帯の1時間後が多くなっているが、ピーク率は出発時に比べて低く、概ね13～14時台を挟んだ前後に同程度の2つのピーク時間帯がある。

公共交通利用はそれぞれの地区で概ね時間帯が限定されピーク率が高い。

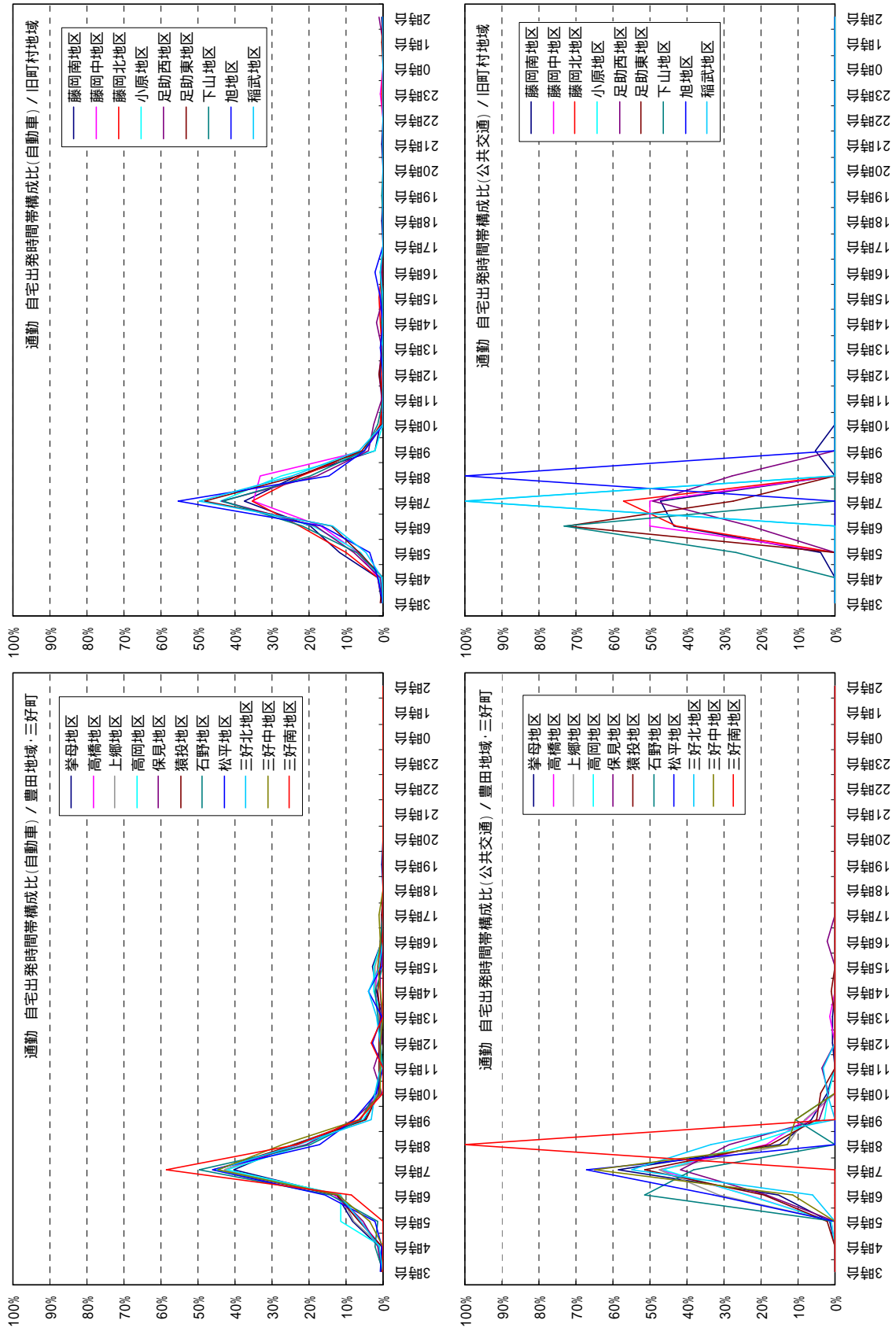


图 3.80 通勤流動・交通手段別移動時間帯構成比(自宅発)

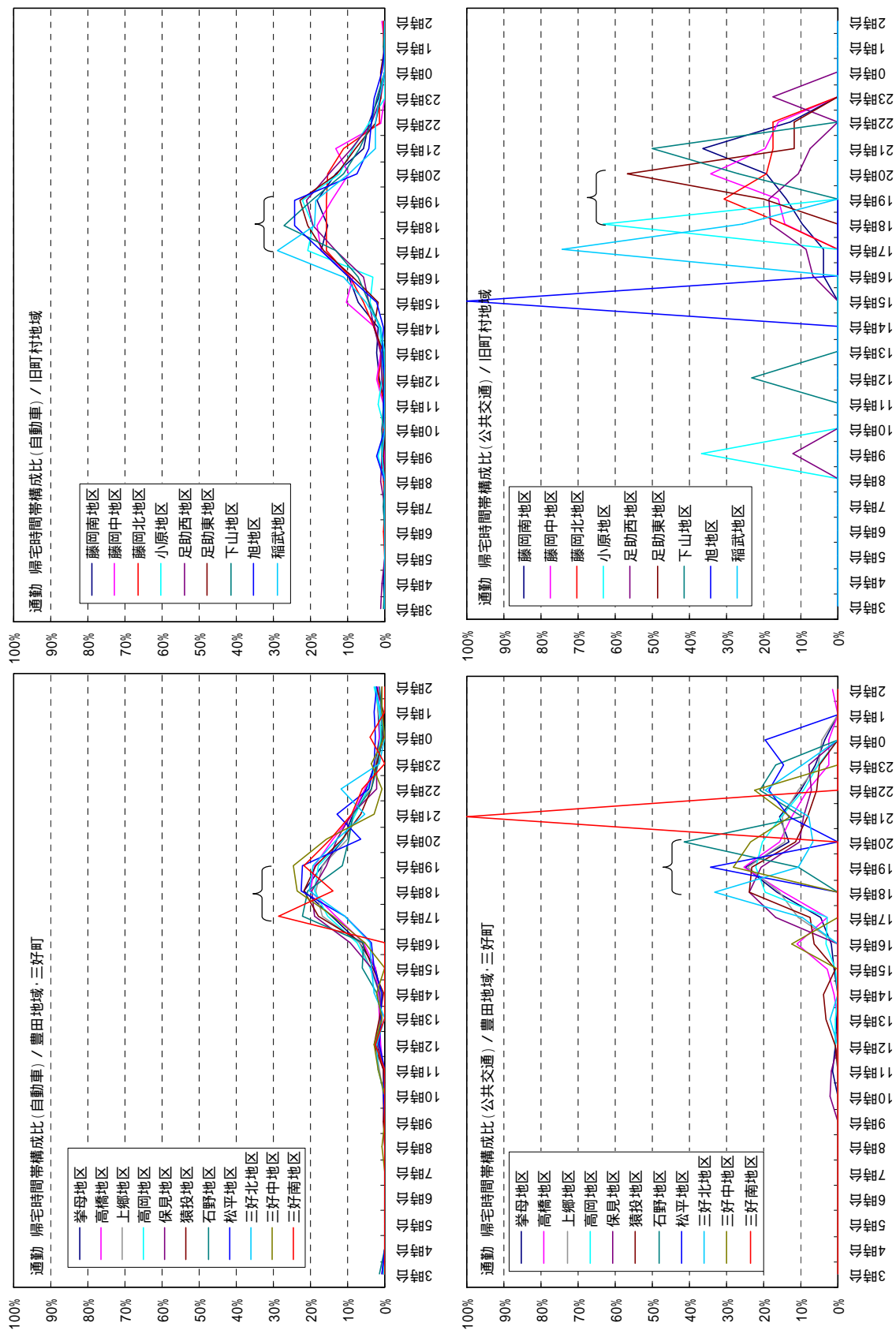


図 3.81 通勤流動・交通手段別移動時間帯構成比(帰宅)

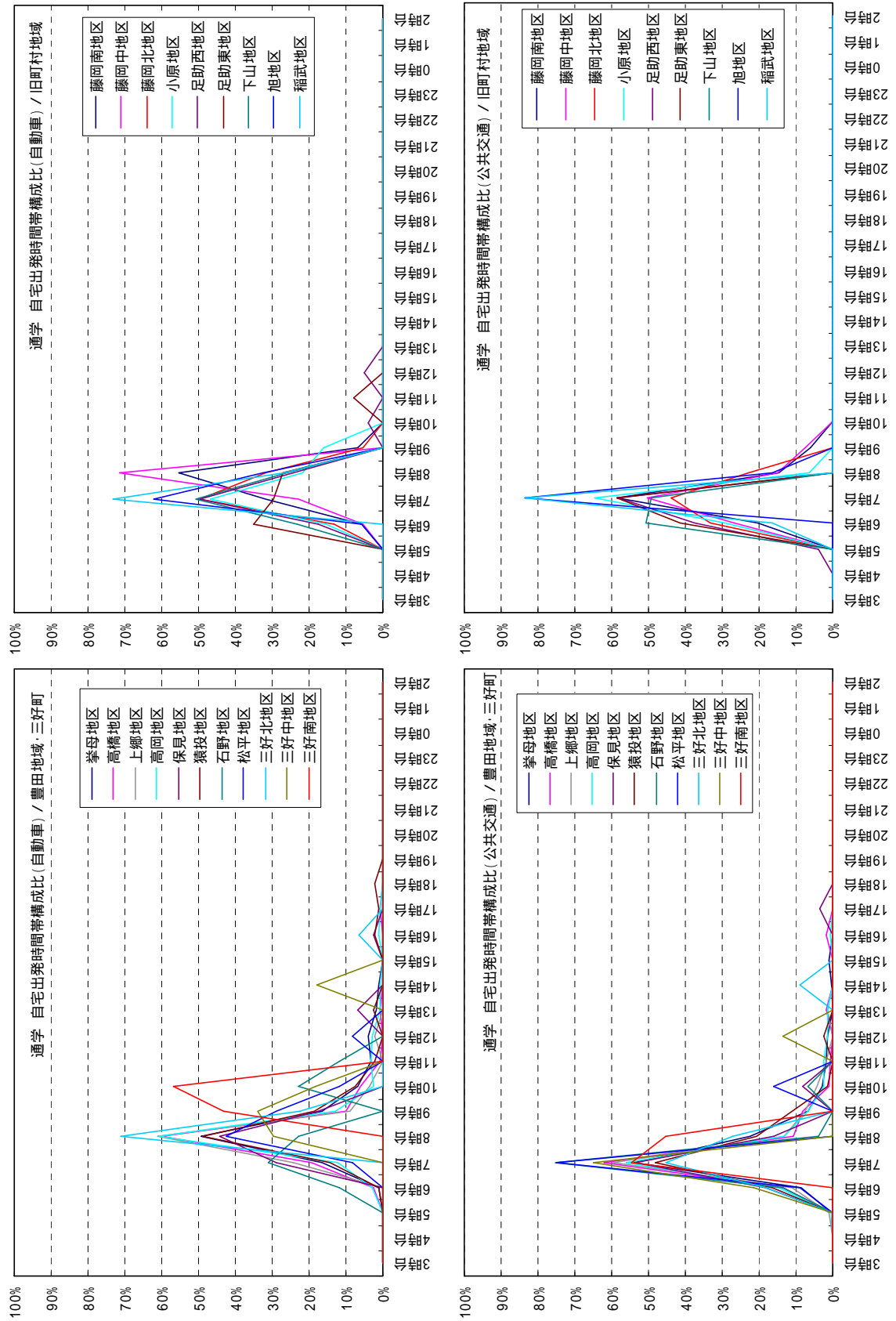


图 3.82 通学流動・交通手段別移動時間帯構成比(自宅発)

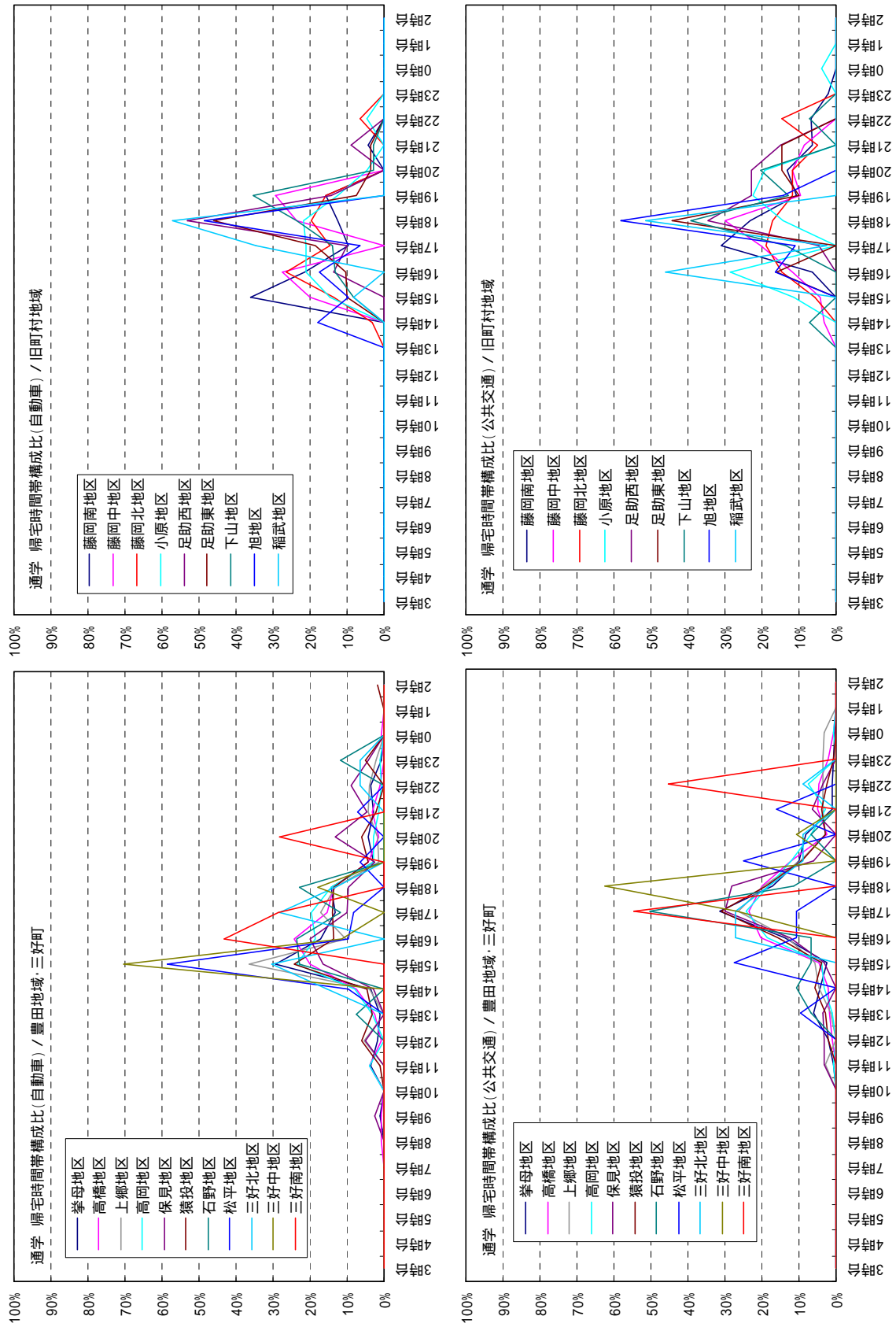


图 3.83 通学流动・交通手段別移動時間帯構成比(帰宅)



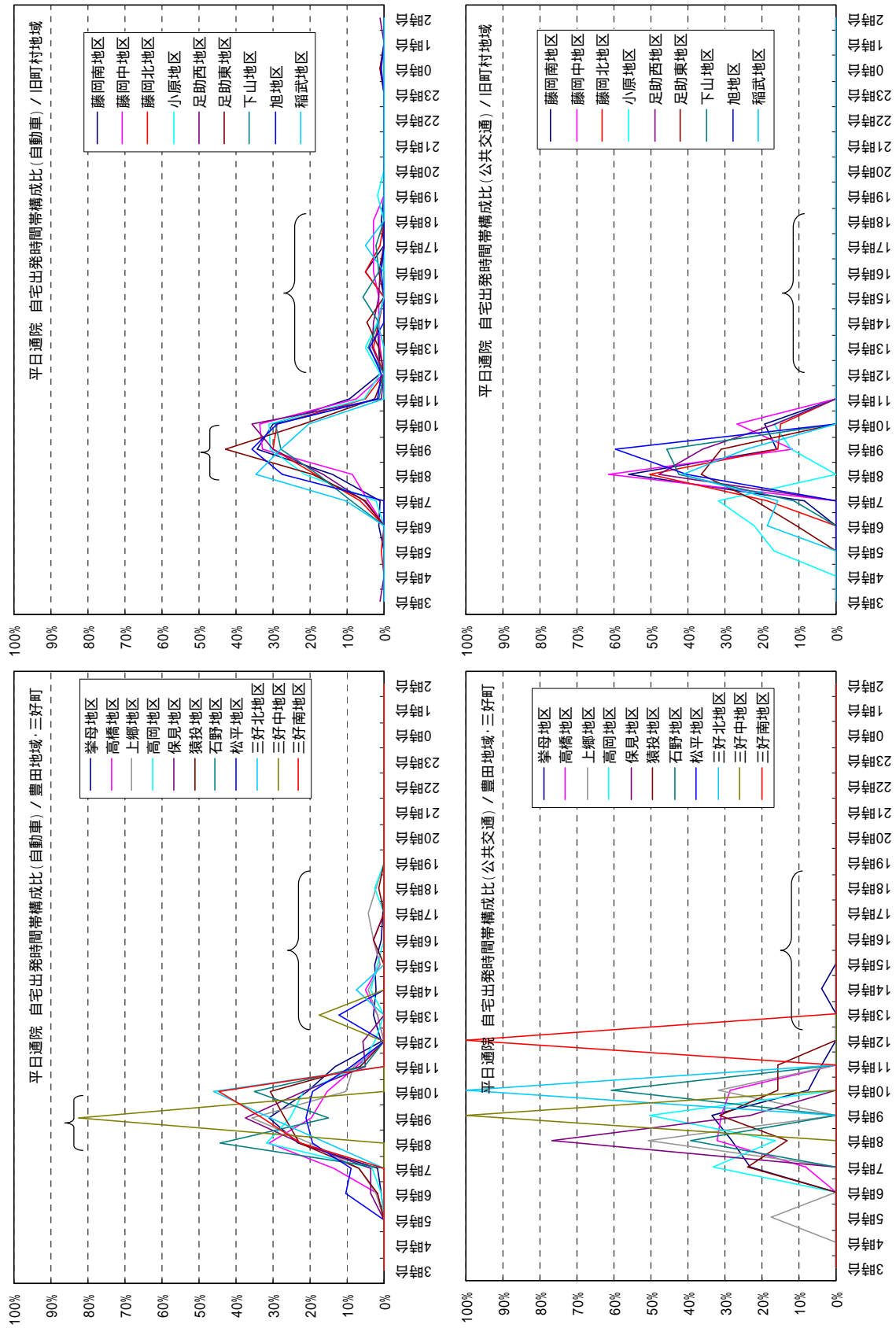


图 3.84 平日通院流动・交通手段別移動時間帯構成比(自宅発)

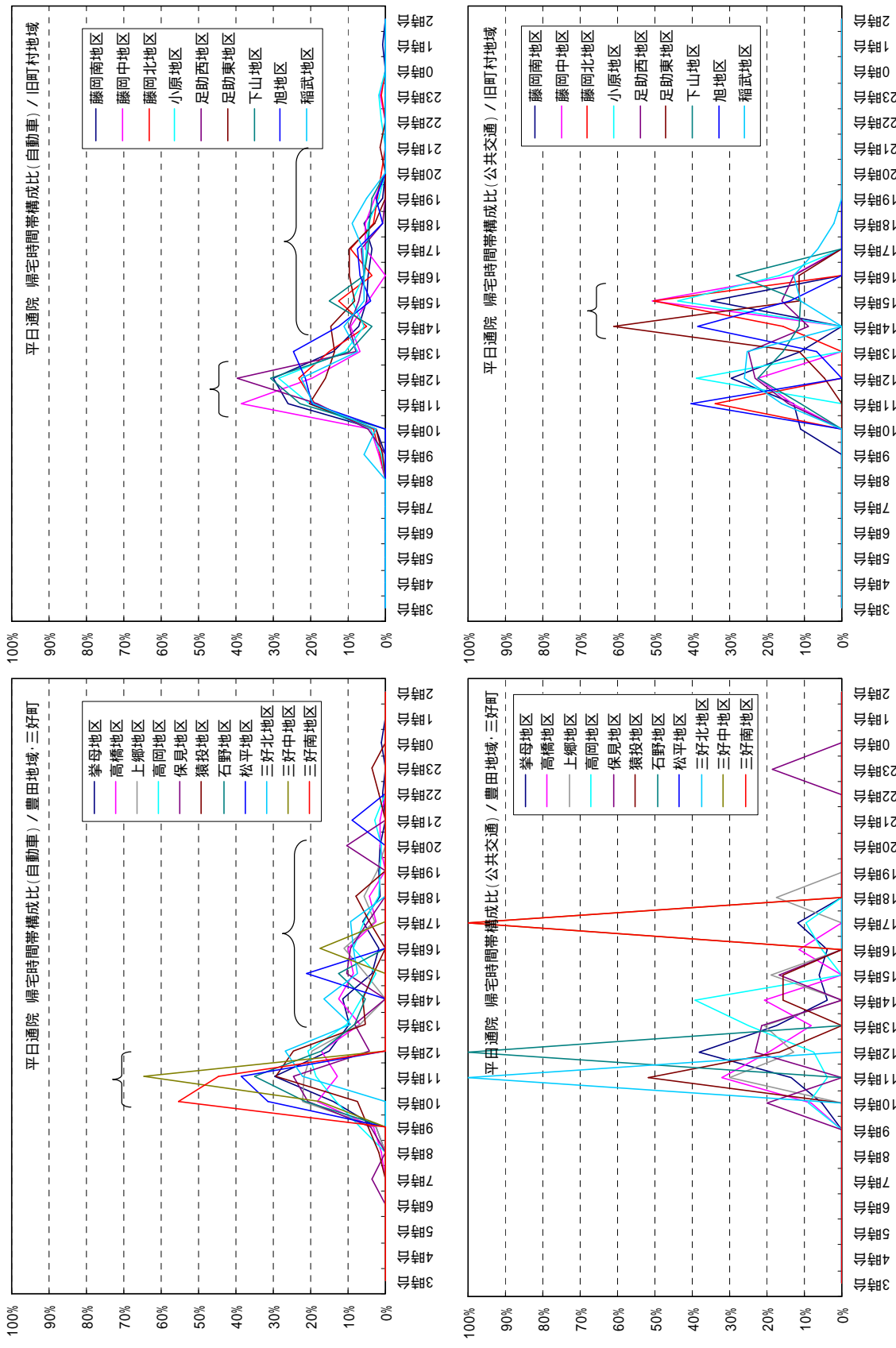


図 3.85 平日通院流動・交通手段別移動時間帯構成比(帰宅)

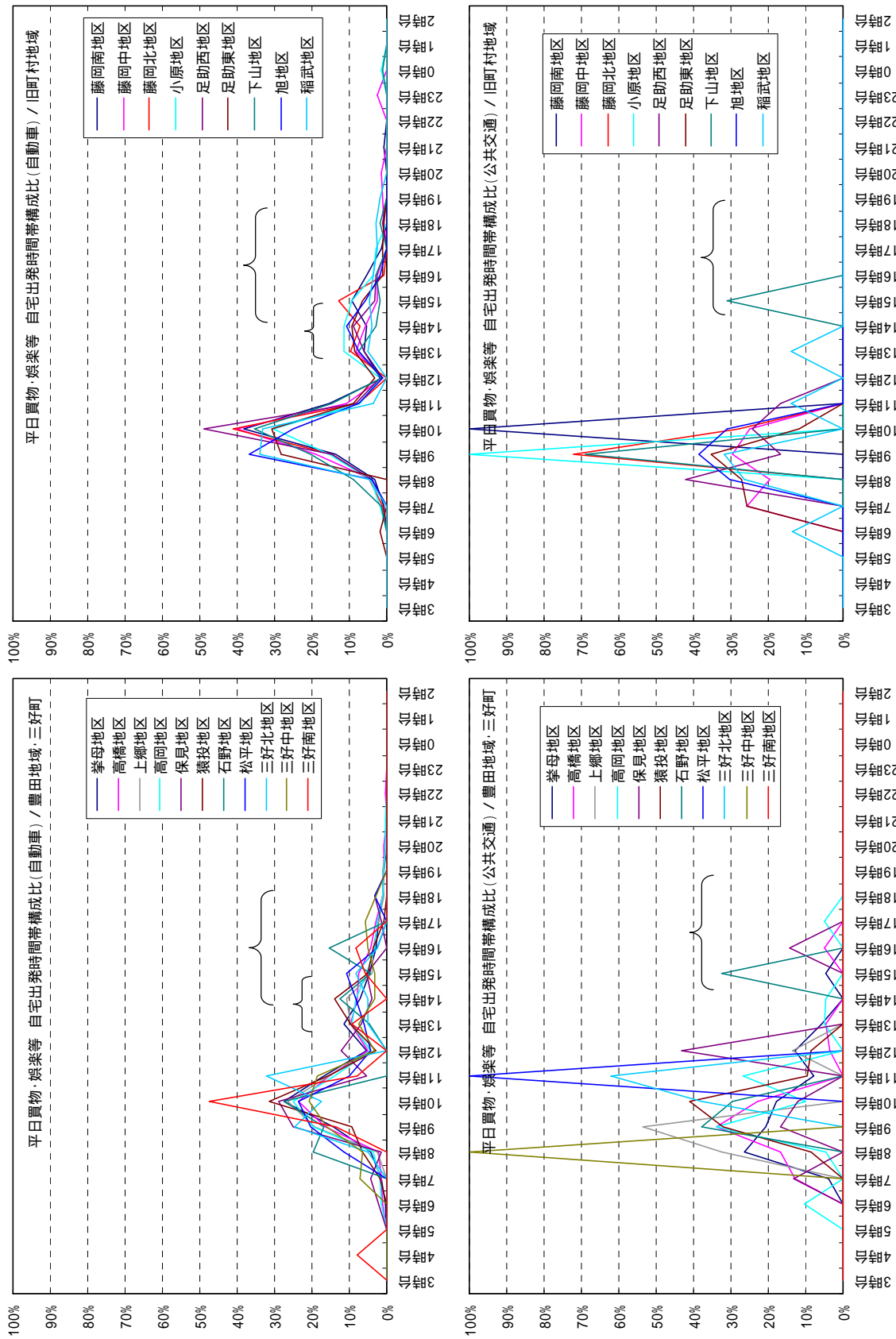


図 3.86 平日買物・娯楽等流動・交通手段別移動時間帯構成比(自宅発)

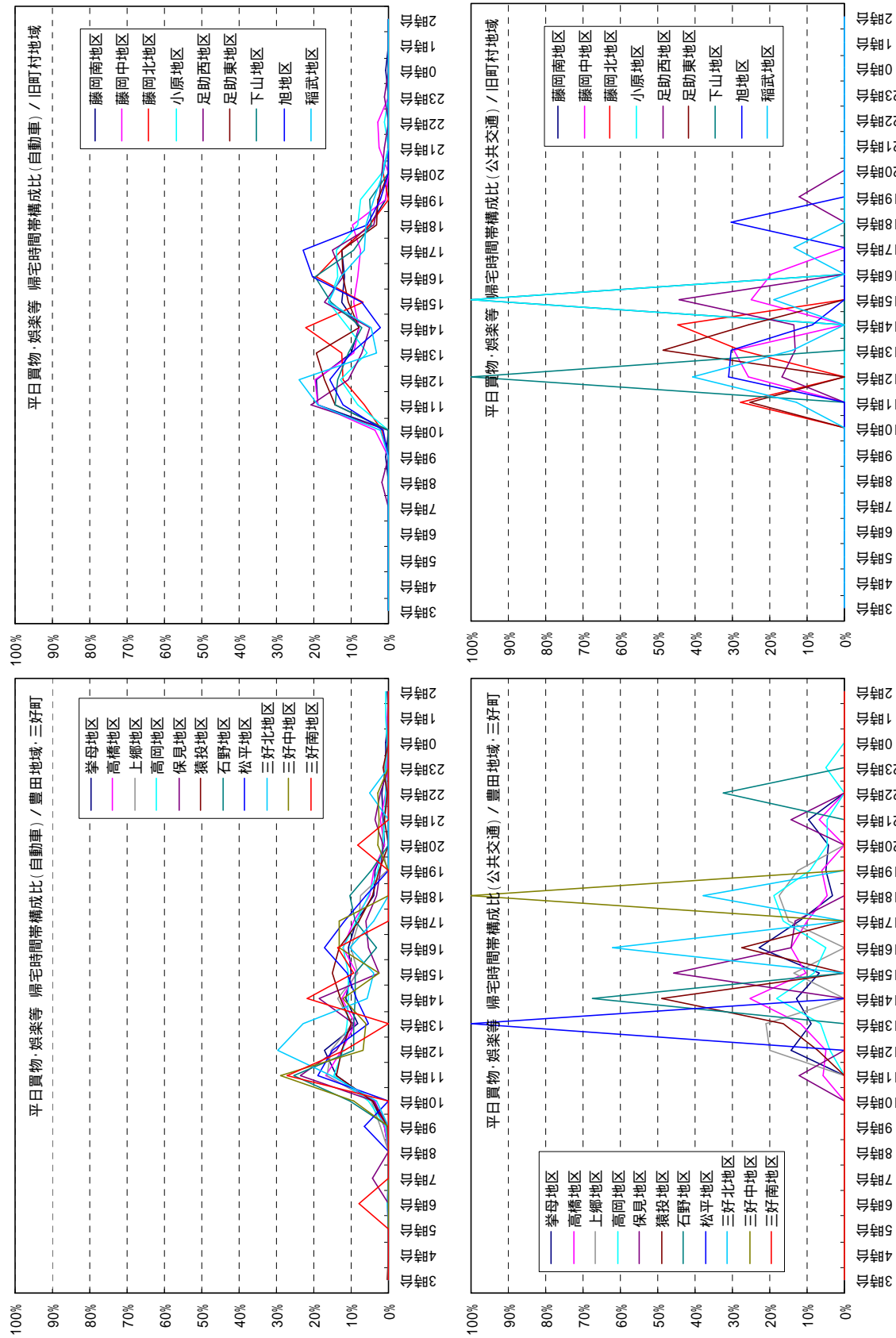


图 3.87 平日買物・娯楽等流動・交通手段別移動時間帯構成比(帰宅)

### 3-3-5 地区別にみた交通流動

以下に地区別の交通流動の主な特徴をまとめる。なお、各地区の交通流動図は後に示すが、流動線は当該地区の全体流出量に対し目的地別（自地区内含む）流出量が2%以上のみ図化した。構成比の各地区の数値は自地区内流動割合を示す。図中の線色は、目的地別に交通圏に流入出のある全体量での自動車分担率に対し（赤：平均以上 / 黒：平均未満）として表示した。

目的地別自動車分担率（全体）

通勤=83.0%、通学=22.6%、通院（平日）=75.7%、買物・娯楽等（平日）=72.5%

#### (1) 旧豊田地域

- ・全体として、**拳母・高橋地区**、**名古屋市**、**岡崎市**への流出割合が高く、通勤では**高岡・三好地区**への流出割合も高い。
- ・各地区とも隣接地区間との流動も比較的多く、南部の高岡・上郷地区は**知立市**や**刈谷市**、北部の保見地区は**瀬戸市**への流動もみられる。
- ・通勤の自動車分担率は概ね**80%以上**を占める。通学・通院・買物等は徒歩等の割合が比較的高くなっている。

居住地区	流出量				徒歩二輪車分担率				自動車分担率				公共交通分担率			
	通勤	通学	通院	買物等	通勤	通学	通院	買物等	通勤	通学	通院	買物等	通勤	通学	通院	買物等
拳母地区	54,660	19,926	2,958	21,391	18.9%	72.6%	26.3%	29.1%	76.8%	13.5%	67.0%	68.9%	4.3%	14.0%	6.7%	1.9%
高橋地区	23,354	11,506	1,401	9,222	7.4%	73.3%	21.3%	26.5%	87.6%	13.1%	70.9%	71.4%	5.0%	13.6%	7.9%	2.1%
上郷地区	13,598	5,311	674	4,301	9.2%	70.6%	17.1%	23.6%	87.1%	13.0%	77.0%	74.3%	3.6%	16.4%	5.9%	2.1%
高岡地区	35,319	11,702	1,533	9,452	14.3%	70.2%	15.1%	29.1%	80.9%	14.1%	77.8%	68.4%	4.7%	15.7%	7.2%	2.6%
保見地区	6,640	2,723	306	1,451	8.9%	65.0%	16.7%	39.1%	82.1%	19.3%	75.2%	56.9%	9.1%	15.7%	8.2%	4.0%
猿投地区	16,506	8,301	972	5,066	8.2%	63.2%	25.1%	28.7%	82.4%	15.8%	65.0%	68.1%	9.4%	21.0%	9.9%	3.2%
石野地区	2,027	817	124	468	6.2%	60.5%	0.0%	31.8%	88.3%	14.6%	81.5%	60.3%	5.6%	25.0%	18.5%	7.9%
松平地区	2,581	1,297	85	712	6.9%	79.4%	14.1%	23.0%	90.2%	12.0%	85.9%	73.6%	2.9%	8.6%	0.0%	3.4%

#### (2) 藤岡地区

- ・全体として、**拳母・高橋地区**、隣接する**保見・猿投地区**、及び**藤岡地区**内での南地区への流出割合が高く、通勤通学では**三好・高岡地区**、及び**名古屋市**への流出割合も高い。
- ・通学を除き自動車分担率は**90%前後**を占める。

居住地区	流出量				徒歩二輪車分担率				自動車分担率				公共交通分担率			
	通勤	通学	通院	買物等	通勤	通学	通院	買物等	通勤	通学	通院	買物等	通勤	通学	通院	買物等
藤岡南地区	4,487	2,359	941	1,487	9.3%	65.3%	3.3%	12.1%	86.3%	15.9%	85.9%	87.9%	4.4%	18.8%	10.8%	0.0%
藤岡中地区	1,783	1,046	585	760	4.4%	60.4%	1.4%	1.4%	91.1%	19.8%	88.7%	92.9%	4.5%	19.8%	9.9%	5.7%
藤岡北地区	2,558	1,473	693	736	2.3%	65.1%	2.0%	3.3%	95.2%	24.4%	90.3%	92.7%	2.4%	10.5%	7.6%	4.1%

#### (3) 小原地区

- ・全体として、**拳母・高橋・保見・猿投地区**、及び**藤岡地区**への流出割合が高く、通勤通学では**名古屋市**、**瀬戸市**、さらに通勤では**高岡地区**への流出割合も高い。
- ・通勤・買物等では自動車分担率が**90%を超える**。通院の公共交通分担率は**8%程度**である。
- ・通学の公共交通分担率は**26%**と若干高く、徒歩等の割合が低い。

居住地区	流出量				徒歩二輪車分担率				自動車分担率				公共交通分担率			
	通勤	通学	通院	買物等	通勤	通学	通院	買物等	通勤	通学	通院	買物等	通勤	通学	通院	買物等
小原地区	1,715	726	800	691	6.4%	44.6%	7.6%	6.5%	92.4%	28.9%	84.5%	91.6%	1.2%	26.4%	7.9%	1.9%

#### (4) 足助地区

- ・全体として、**拳母・高橋・猿投地区**への流出割合が高く、通勤通学では**名古屋市**、**岡崎市**、さらに通勤では**高岡地区**への流出割合も高い。

- ・足助東地区では、通勤の自動車分担率は 90% を超える。通院・買物等は公共交通分担率が比較的高く、反対に徒歩等の割合が低い。
- ・足助西地区では、通院の自動車分担率も 90% 程度を占める。

居住地区	流出量				徒歩二輪車分担率				自動車分担率				公共交通分担率			
	通勤	通学	通院	買物等	通勤	通学	通院	買物等	通勤	通学	通院	買物等	通勤	通学	通院	買物等
足助西地区	2,129	791	864	915	9.5%	54.1%	5.1%	18.0%	85.6%	23.5%	89.2%	80.5%	4.9%	22.4%	5.7%	1.4%
足助東地区	1,953	690	769	678	4.4%	37.2%	1.2%	0.0%	92.6%	33.0%	74.9%	89.8%	3.0%	29.7%	23.9%	10.2%

#### (5) 下山地区

- ・全体として、拳母・高橋地区、及び岡崎市への流出割合が高く、通勤では高岡・三好地区への流出割合も高い。
- ・通勤の自動車分担率は 90% を超える。通院では公共交通分担率が 20% と比較的高く、反対に徒歩等の割合が低い。

居住地区	流出量				徒歩二輪車分担率				自動車分担率				公共交通分担率			
	通勤	通学	通院	買物等	通勤	通学	通院	買物等	通勤	通学	通院	買物等	通勤	通学	通院	買物等
下山地区	3,198	1,287	811	689	5.9%	49.8%	5.4%	9.4%	92.9%	35.3%	74.7%	86.6%	1.2%	14.9%	19.9%	3.9%

#### (6) 旭地区

- ・全体として、拳母・足助西地区への流出割合が高く、目的によって若干異なるが高岡・保見・猿投・藤岡地区、及び名古屋市への流出もある。
- ・通勤・買物等の自動車分担率は 95% を超える。通院では公共交通分担率が 16% と比較的高く、反対に徒歩等の割合が低い。

居住地区	流出量				徒歩二輪車分担率				自動車分担率				公共交通分担率			
	通勤	通学	通院	買物等	通勤	通学	通院	買物等	通勤	通学	通院	買物等	通勤	通学	通院	買物等
旭地区	967	193	809	531	3.9%	51.3%	1.2%	2.4%	95.8%	33.7%	82.4%	95.1%	0.3%	15.0%	16.3%	2.4%

#### (7) 稲武地区

- ・全体として、自地区内での移動割合が高いが、拳母・足助西地区への流出割合も比較的高く、通勤では高岡・旭地区、及び県外、買物等では名古屋市、岡崎市への流出もある。
- ・通勤・買物等の自動車分担率は 80% を超える。通院・買物等は公共交通分担率が比較的高く、反対に徒歩等の割合が低い。

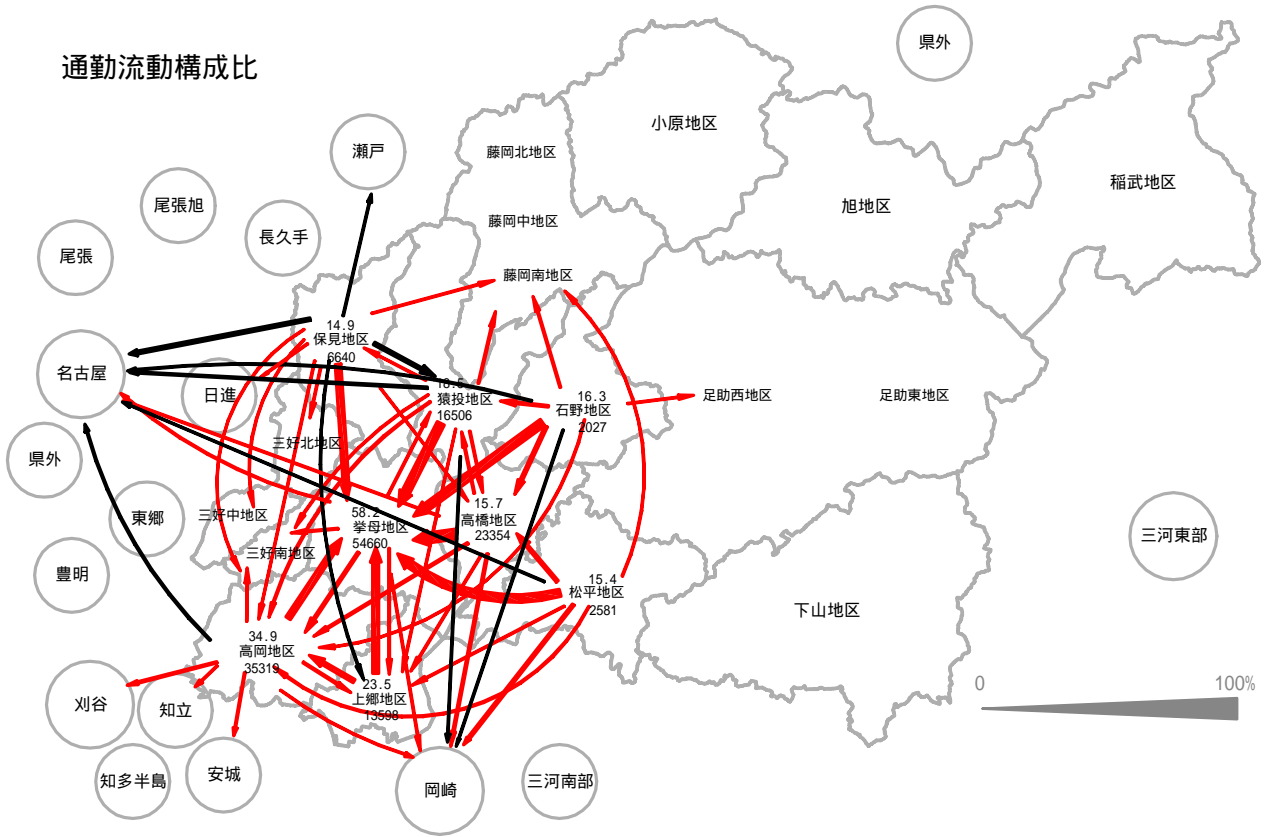
居住地区	流出量				徒歩二輪車分担率				自動車分担率				公共交通分担率			
	通勤	通学	通院	買物等	通勤	通学	通院	買物等	通勤	通学	通院	買物等	通勤	通学	通院	買物等
稲武地区	1,520	732	715	552	11.4%	51.1%	5.5%	4.9%	87.3%	13.5%	68.7%	83.5%	1.3%	35.4%	25.9%	11.6%

#### (8) 三好町

- ・全体として、拳母地区への流出割合が高く、日進市、東郷町、刈谷市などの隣接市町、及び名古屋市への流出割合が高い。
- ・三好中地区を中心とした町内流動割合も高い。
- ・通勤において自動車分担率は概ね 80% 以下であり、北地区では公共交通が、中・南地区では徒歩等の分担率が高い。
- ・通院では三好北地区の自動車分担率が 85% と高いのに対し、中・南地区では公共交通分担率が高い。

居住地区	流出量				徒歩二輪車分担率				自動車分担率				公共交通分担率			
	通勤	通学	通院	買物等	通勤	通学	通院	買物等	通勤	通学	通院	買物等	通勤	通学	通院	買物等
三好北地区	10,218	4,360	727	3,112	6.6%	71.9%	7.7%	27.4%	73.5%	16.4%	84.9%	68.7%	19.9%	11.7%	7.4%	3.8%
三好中地区	8,205	3,170	277	2,802	15.2%	78.0%	33.2%	25.9%	79.0%	10.9%	43.7%	72.1%	5.8%	11.0%	23.1%	1.9%
三好南地区	1,883	1,020	194	673	16.1%	73.4%	21.1%	5.1%	80.9%	16.4%	61.9%	94.9%	3.0%	10.2%	17.0%	0.0%

### 通勤流動構成比



### 通学流動構成比

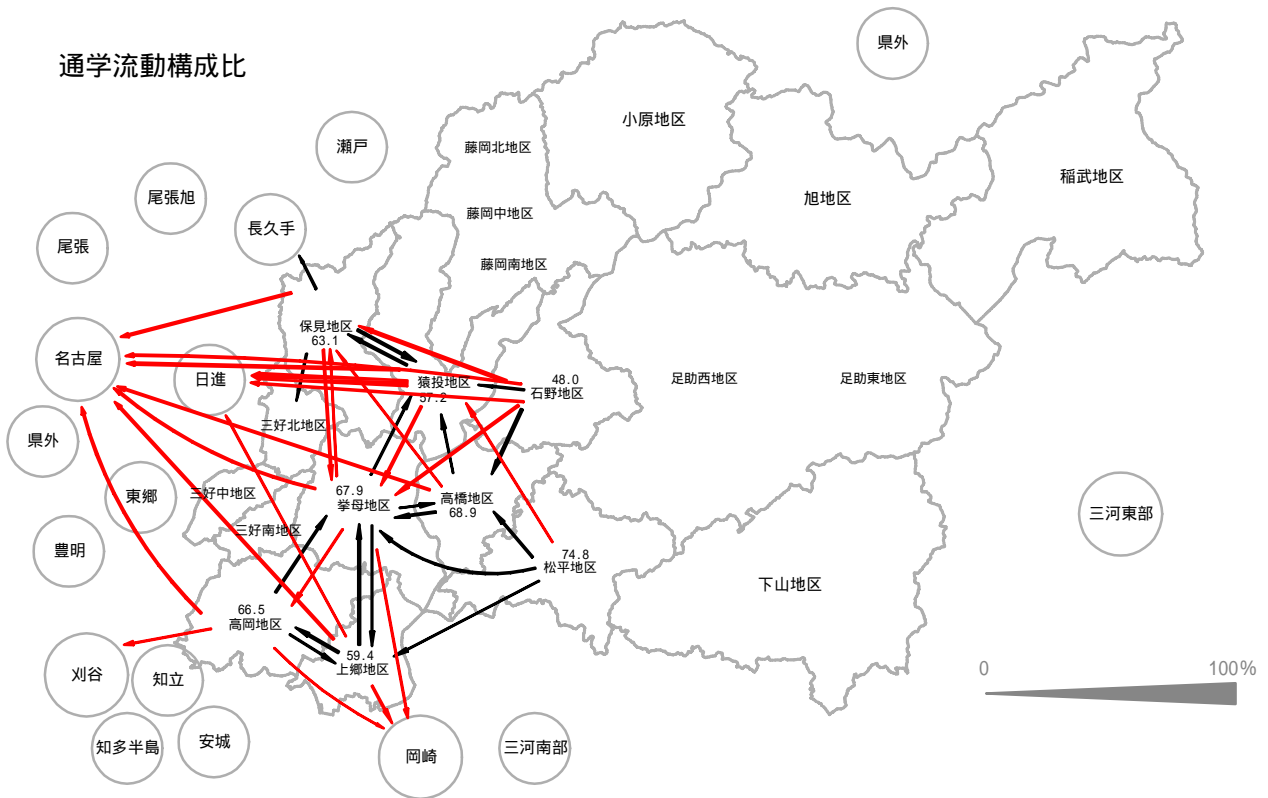
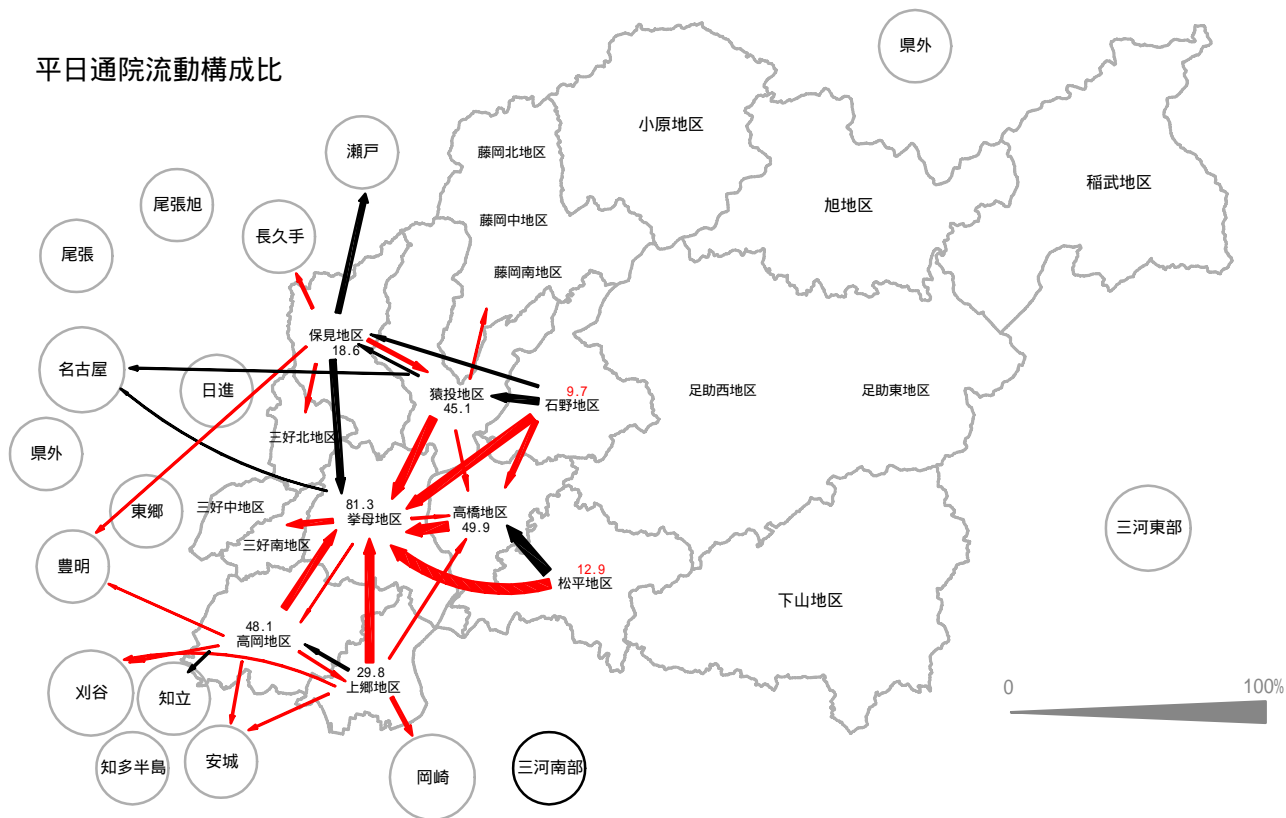


图 3.88 旧豊田地域（通勤・通学）

平日通院流動構成比



平日買物・娯楽等流動構成比

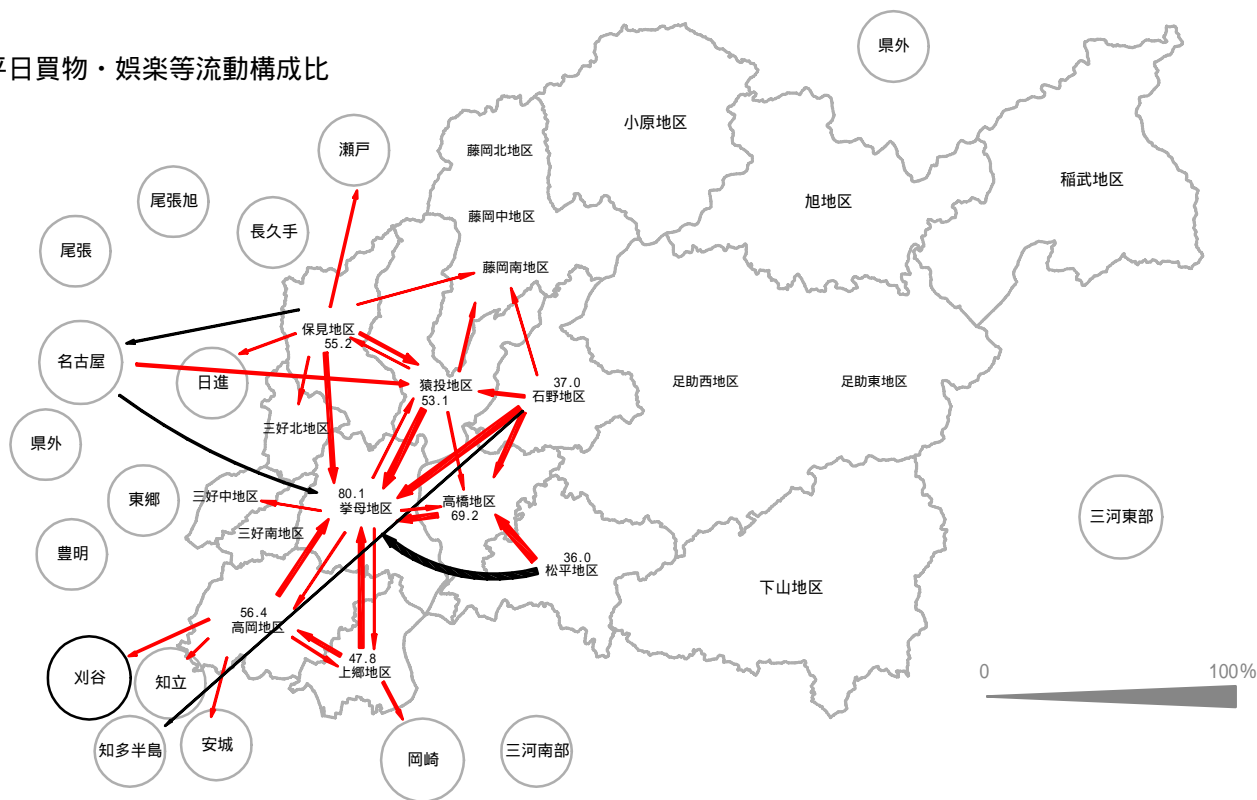


図 3.89 旧豊田地域（通院・買物等）



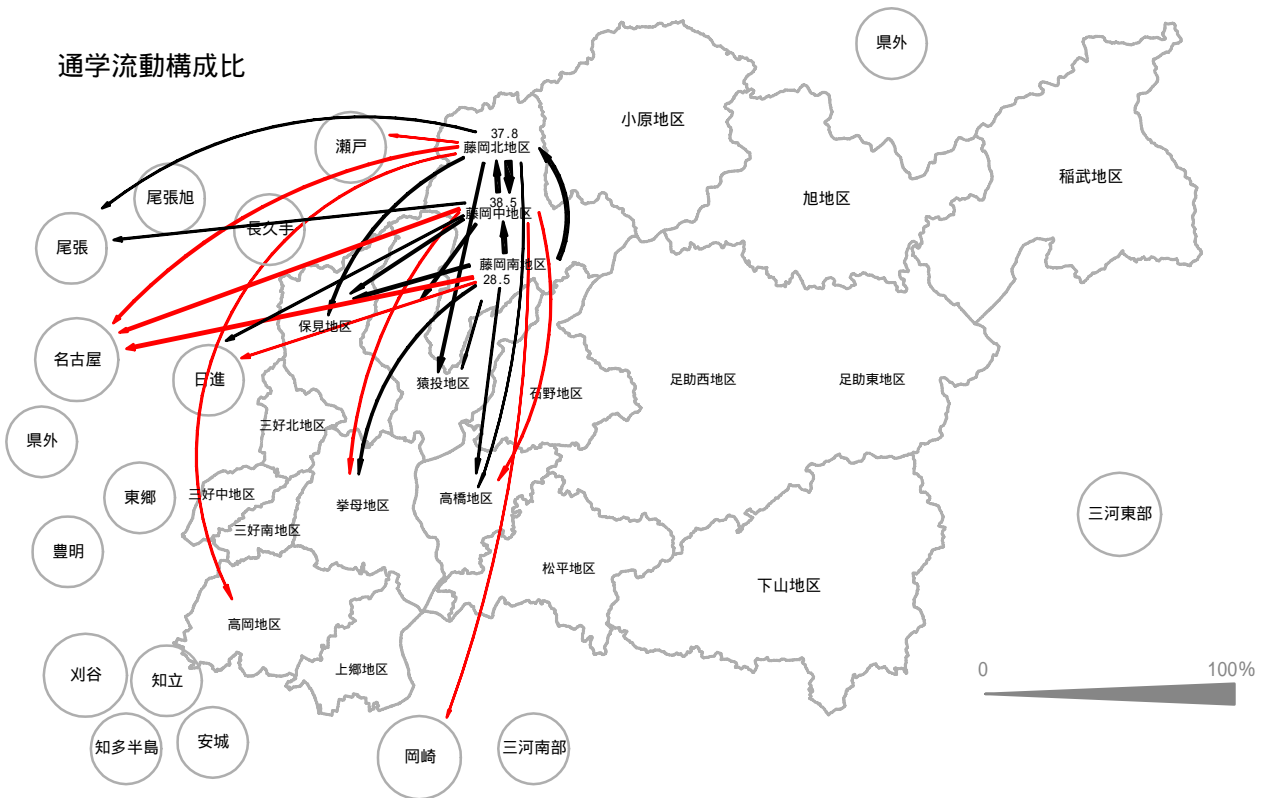
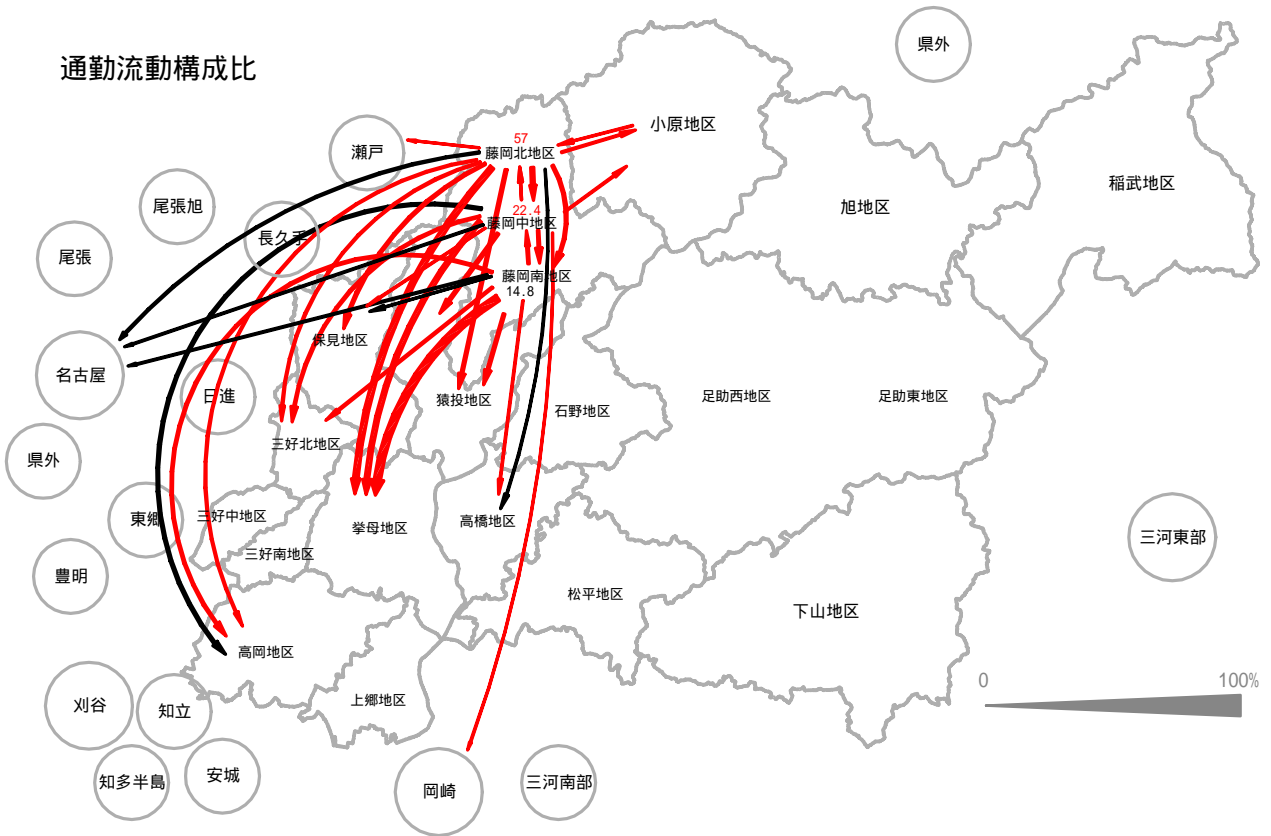
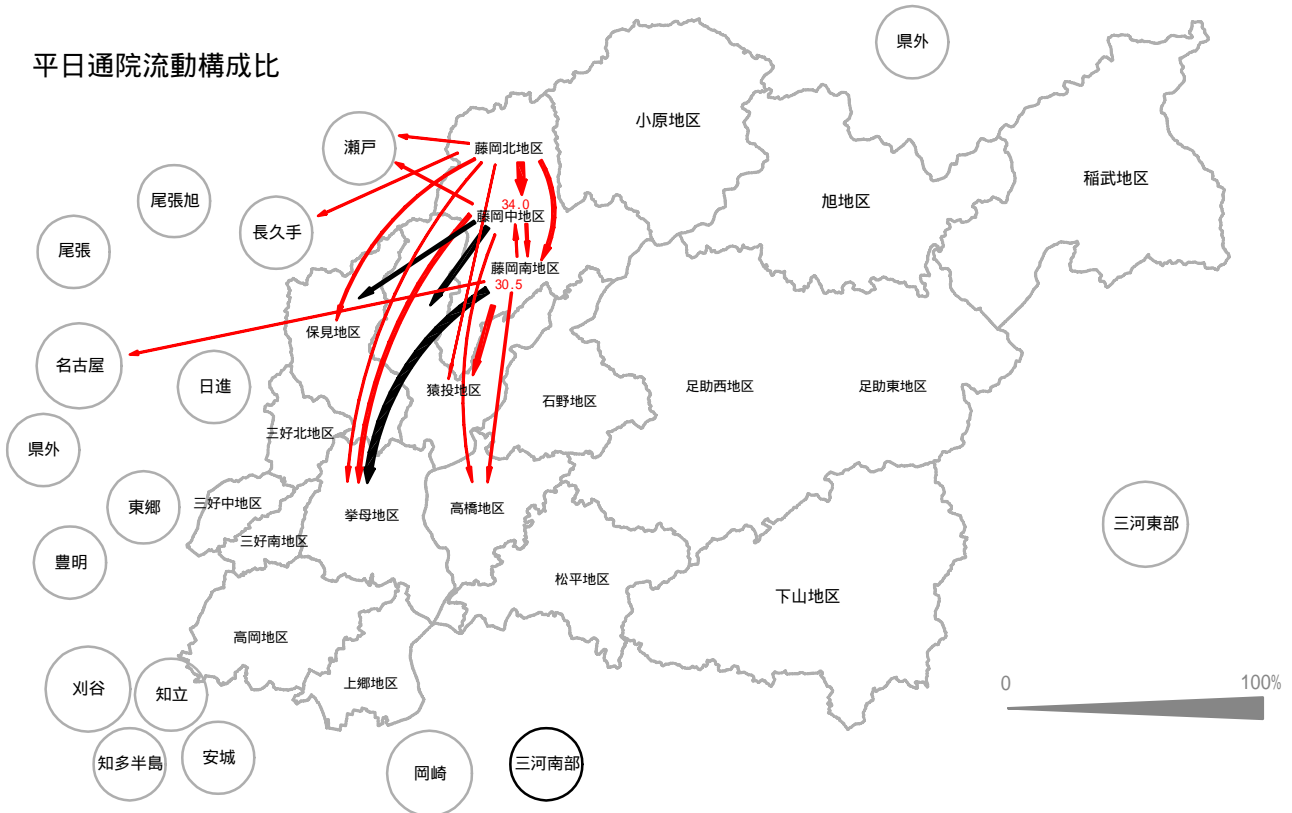


图 3.90 藤岡地区(通勤・通学)

平日通院流動構成比



平日買物・娯楽等流動構成比

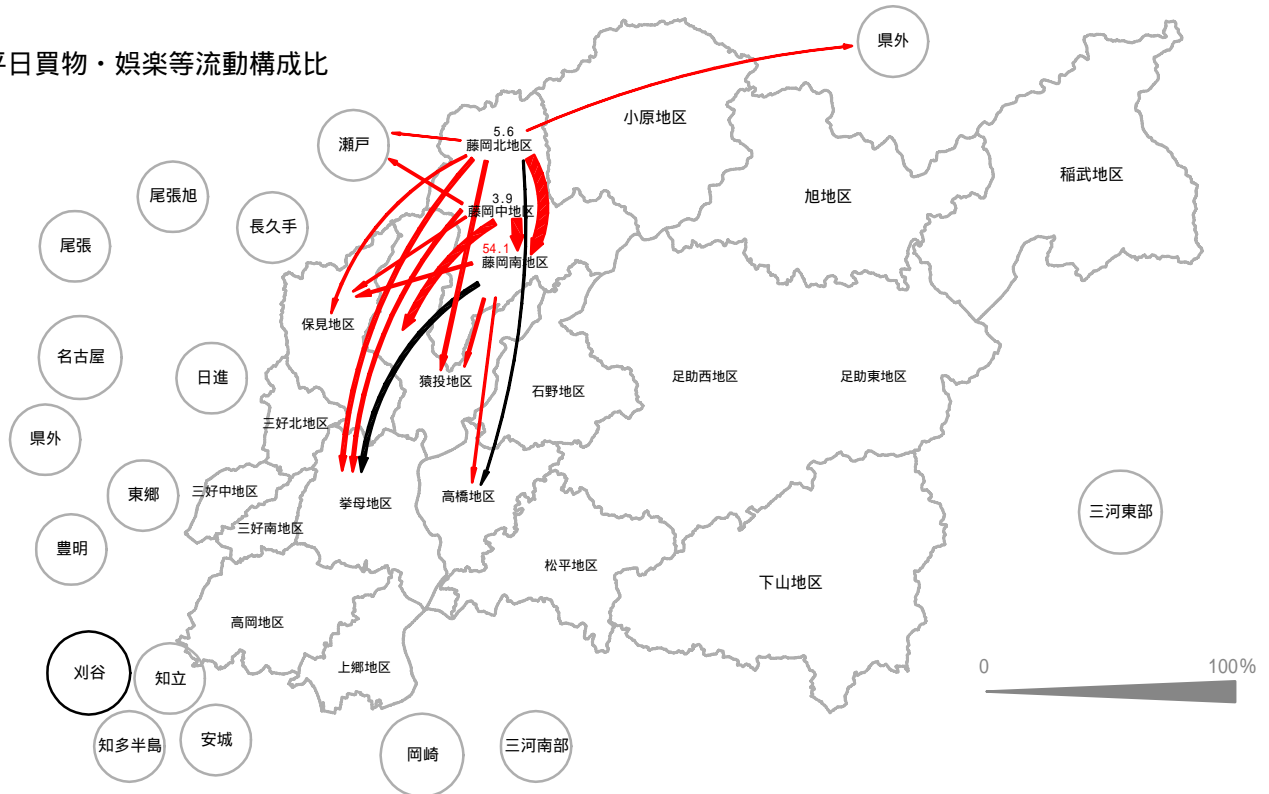


图 3.91 藤岡地区 (通院・買物等)

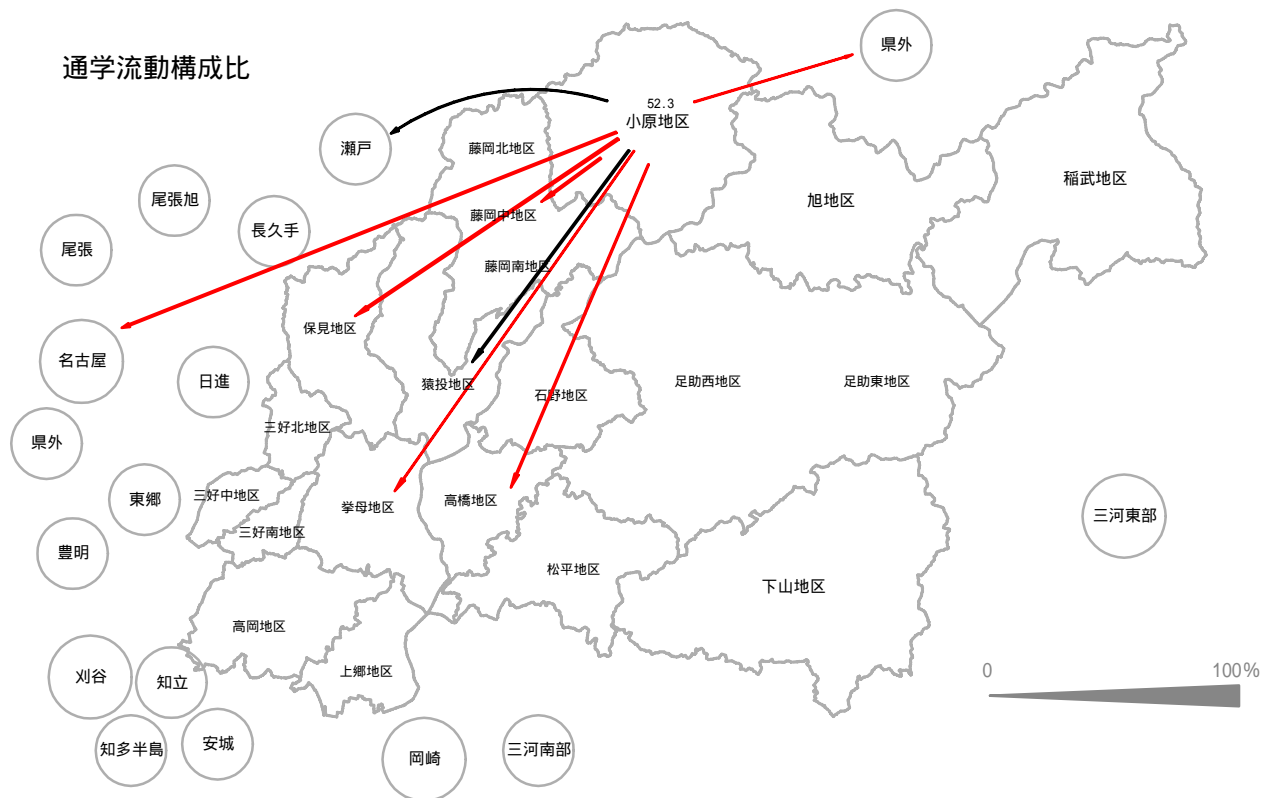
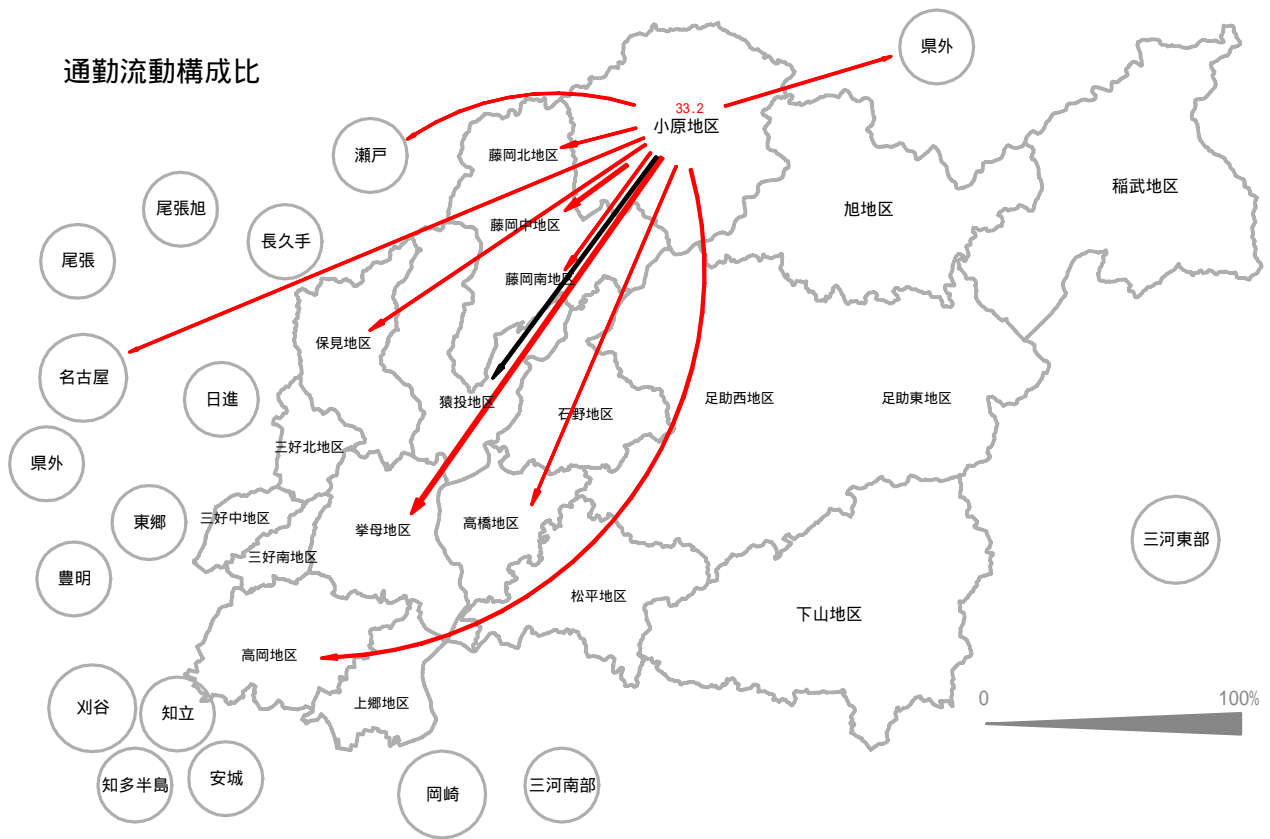
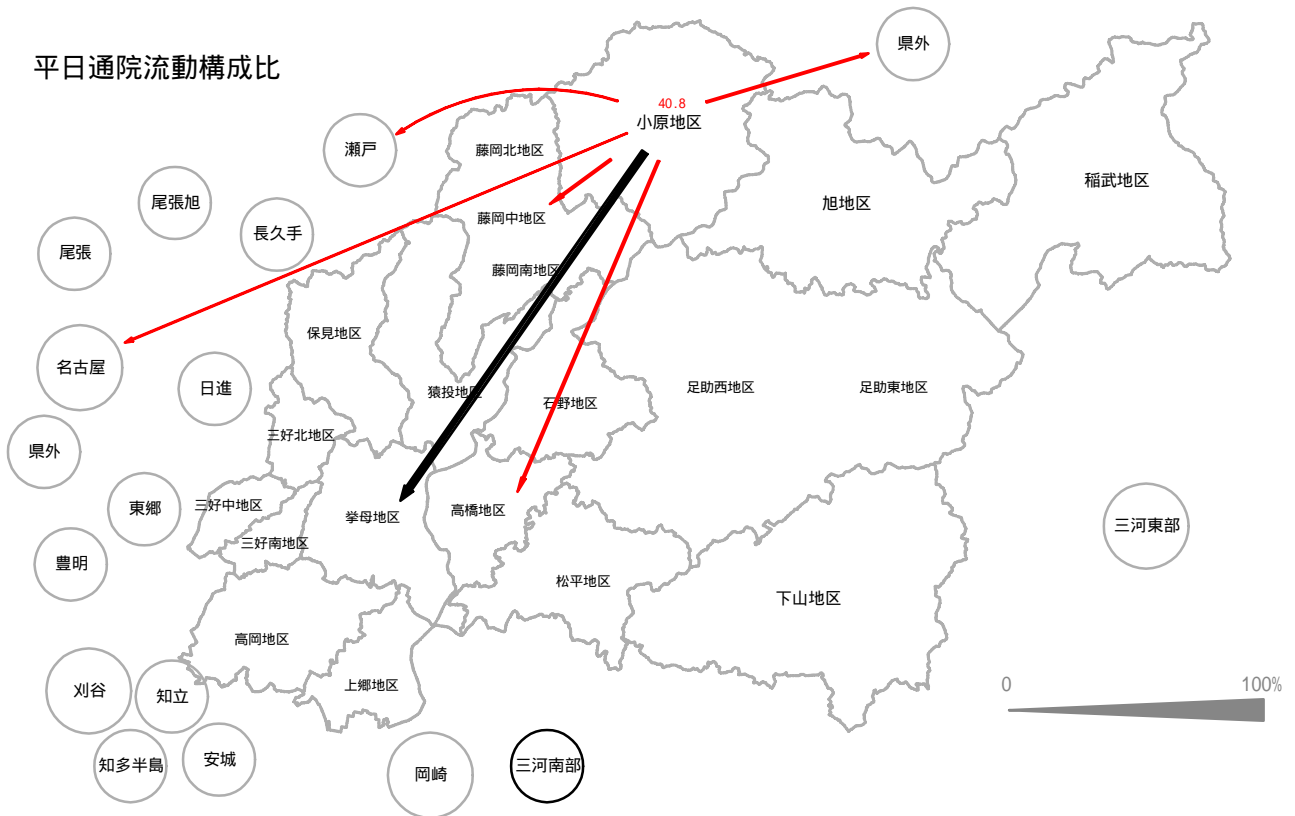


图 3.92 小原地区(通勤・通学)

平日通院流動構成比



平日買物・娯楽等流動構成比



图 3.93 小原地区 (通院・買物等)

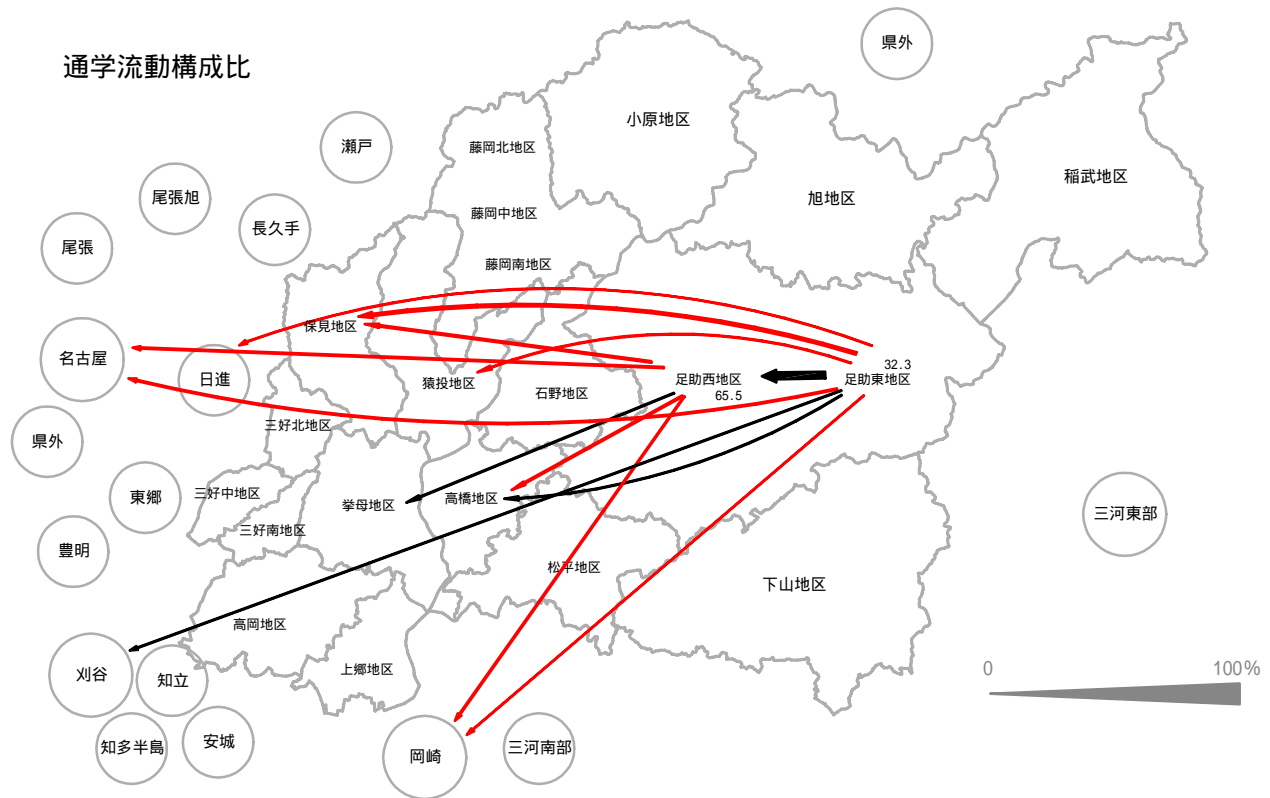
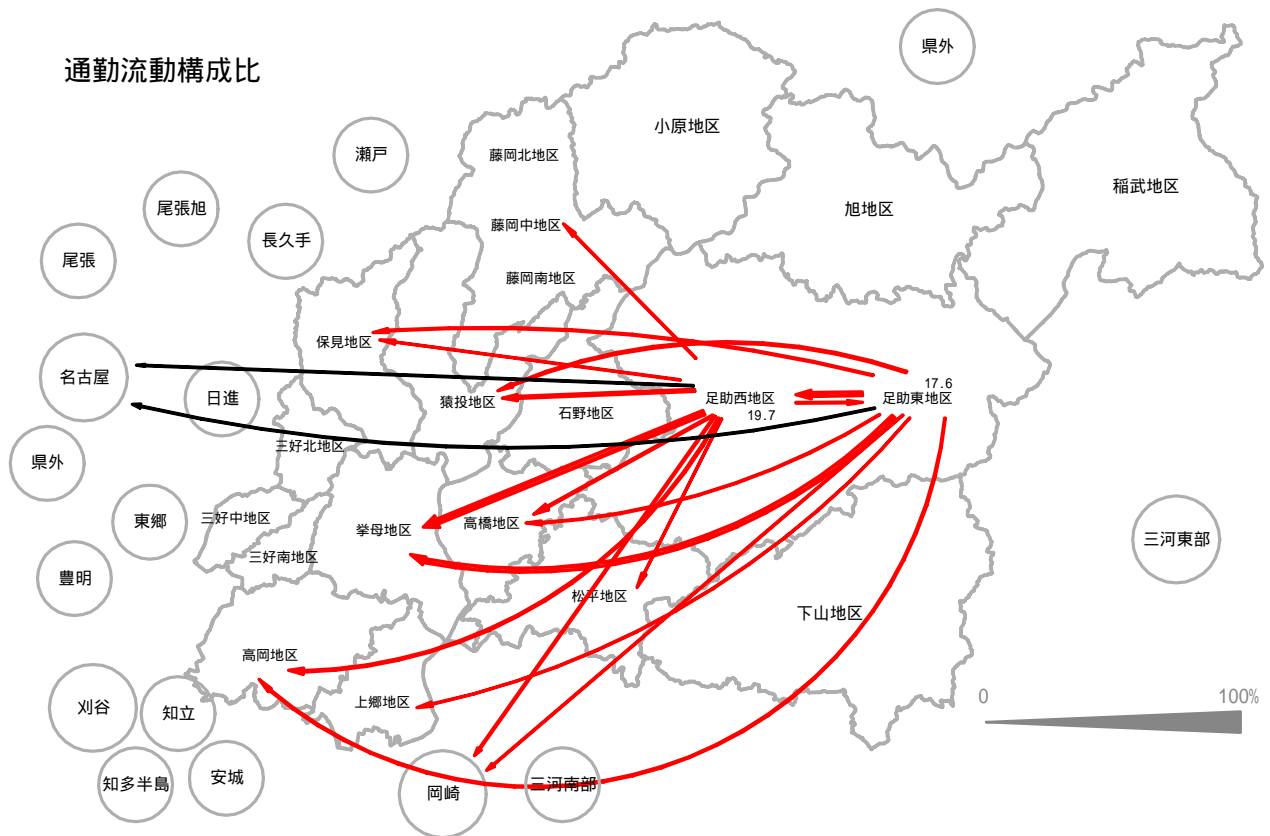


图 3.94 足助地区(通勤・通学)

平日通院流動構成比

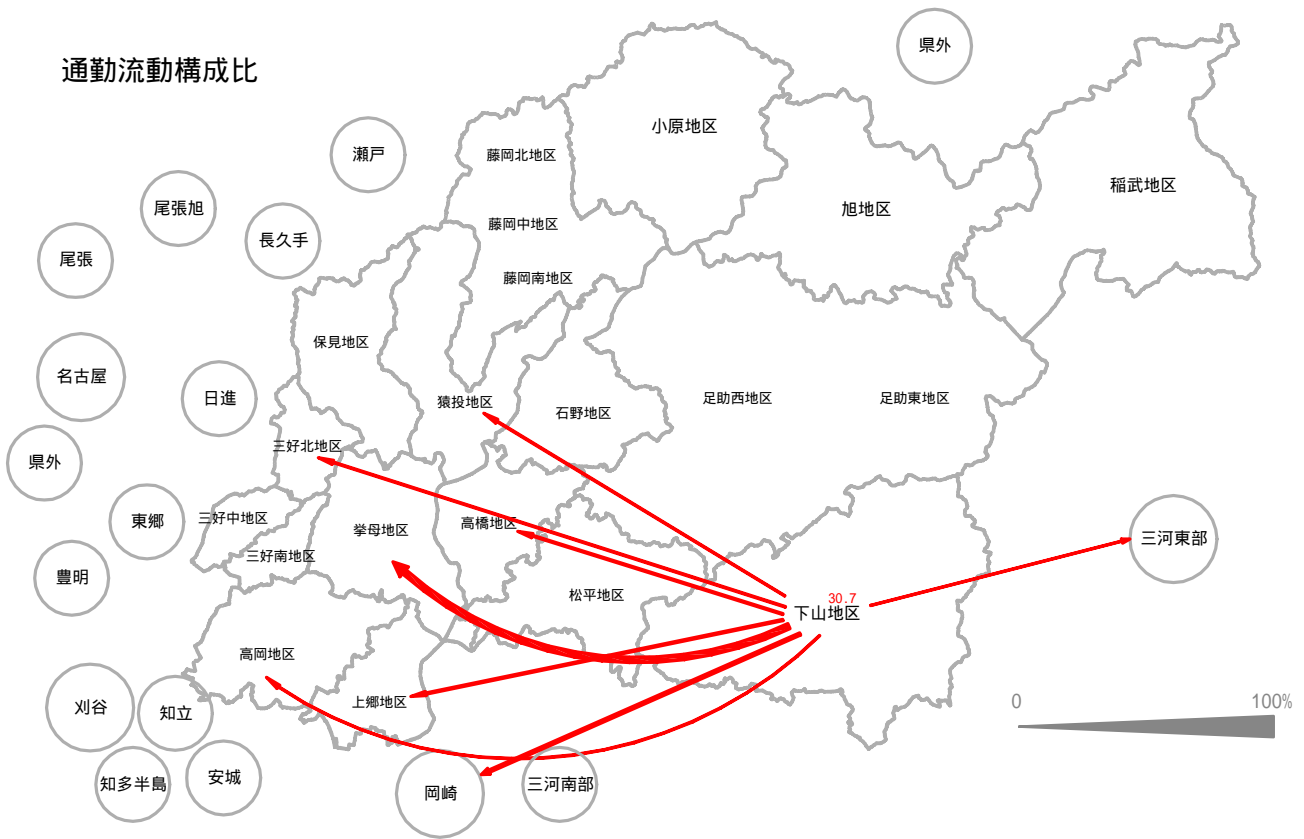


平日買物・娯楽等流動構成比



图 3.95 足助地区 (通院・買物等)

### 通勤流動構成比



### 通学流動構成比

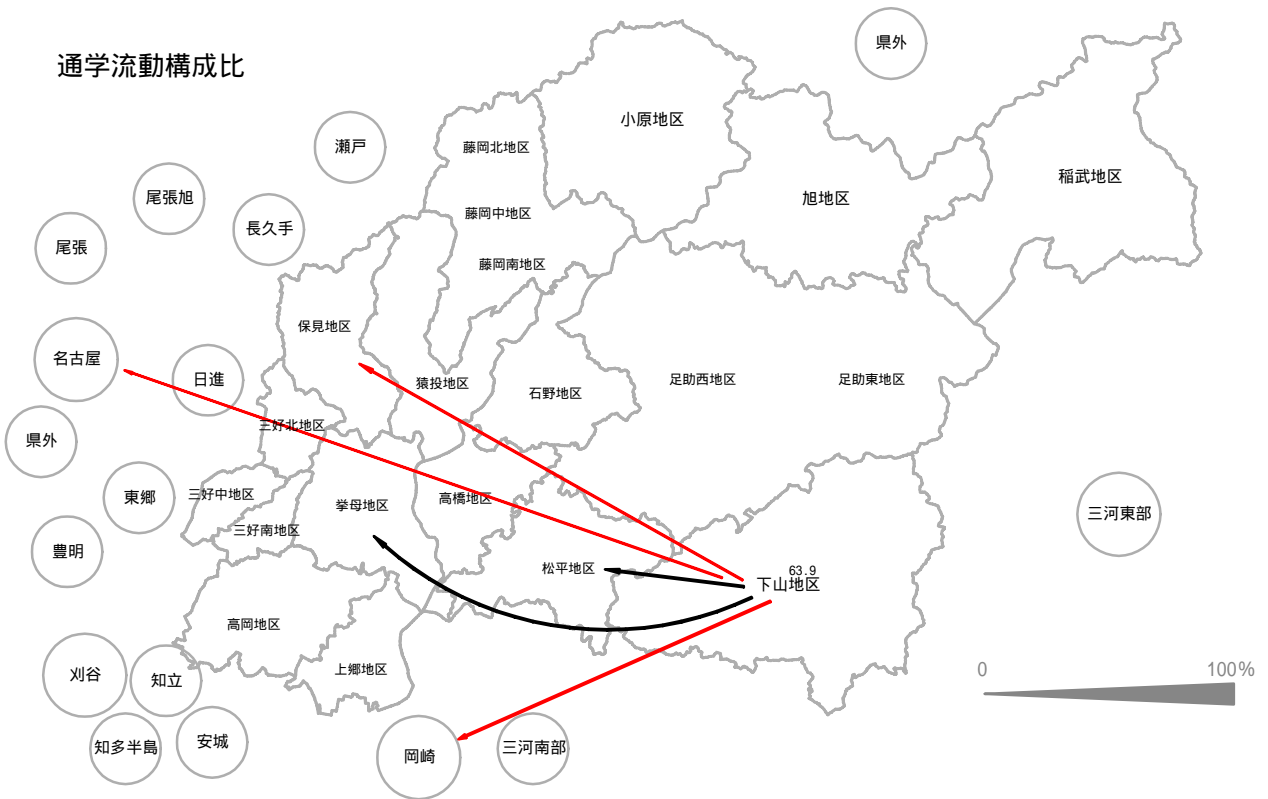
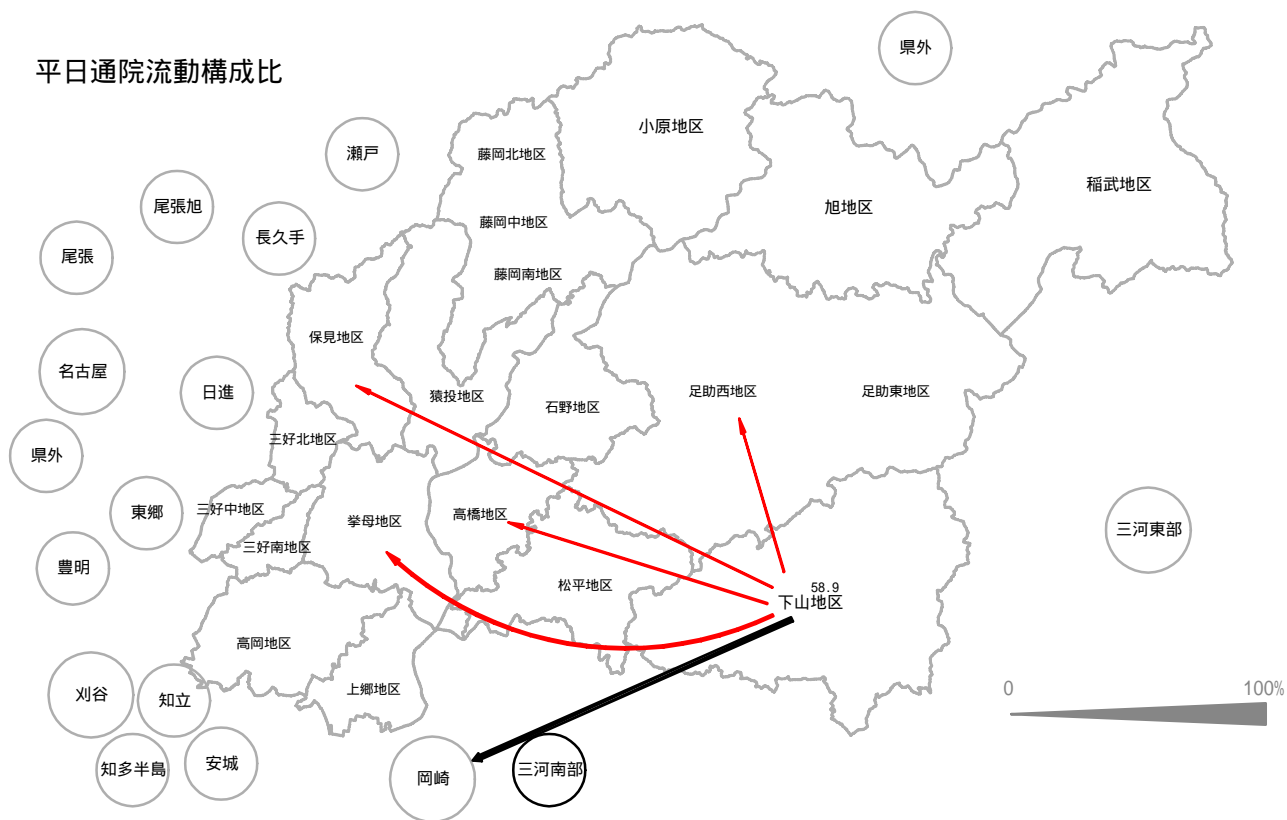


图 3.96 下山地区(通勤・通学)

平日通院流動構成比



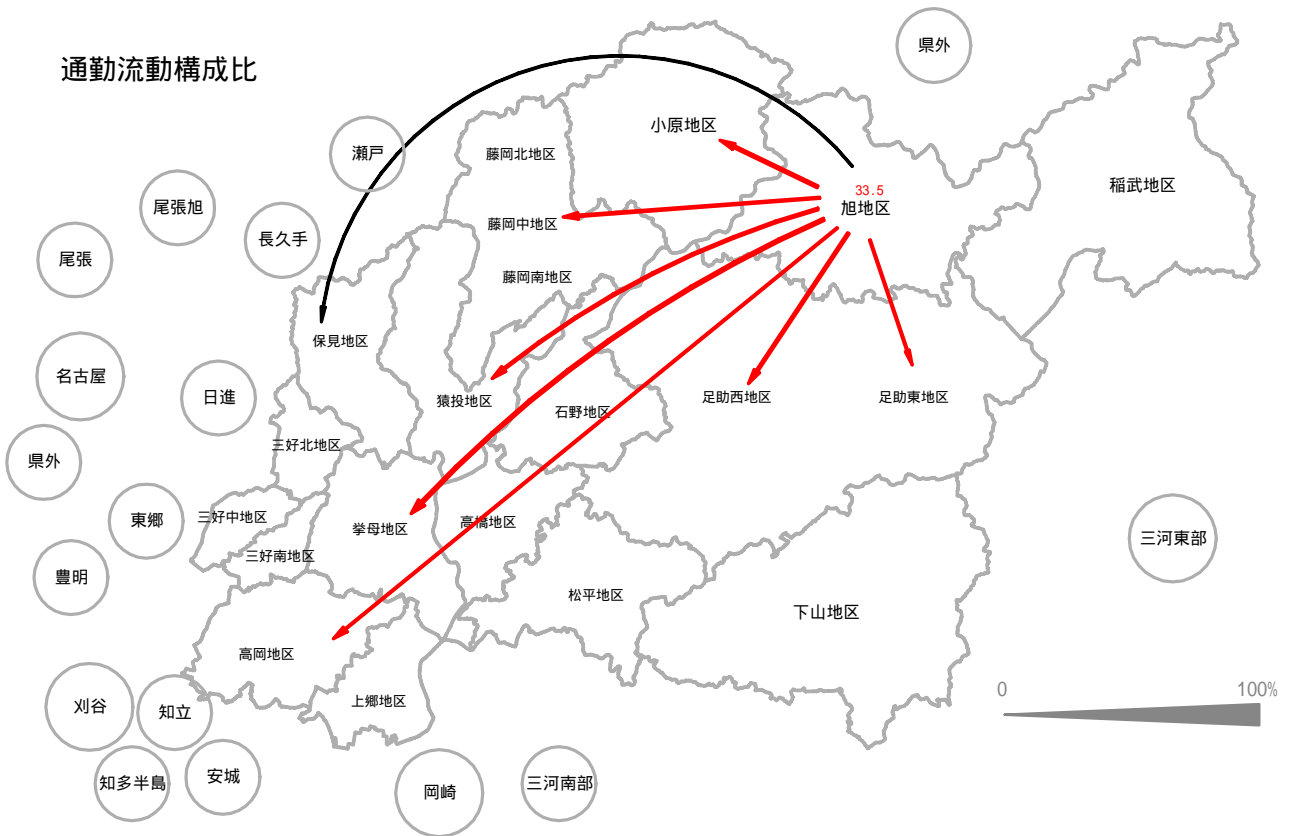
平日買物・娯楽等流動構成比



图 3.97 下山地区 (通院・買物等)



### 通勤流動構成比



### 通学流動構成比

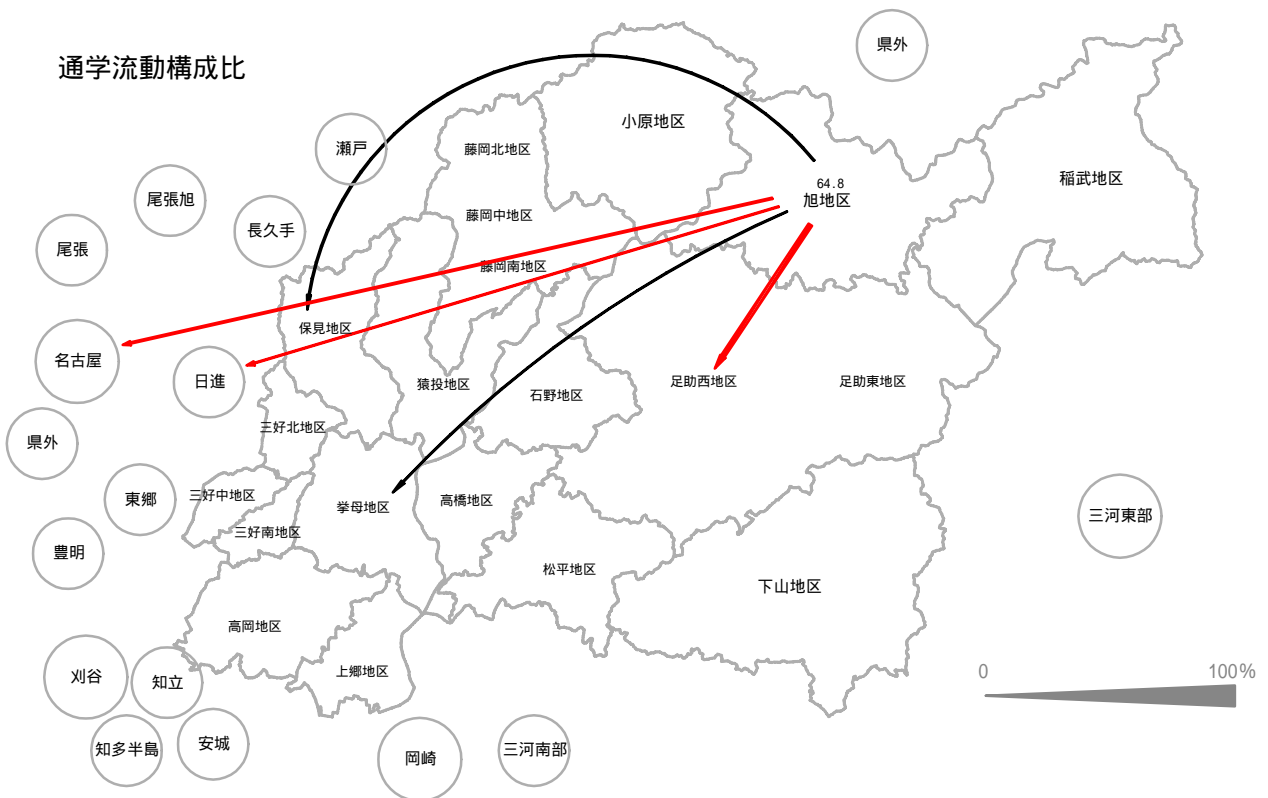
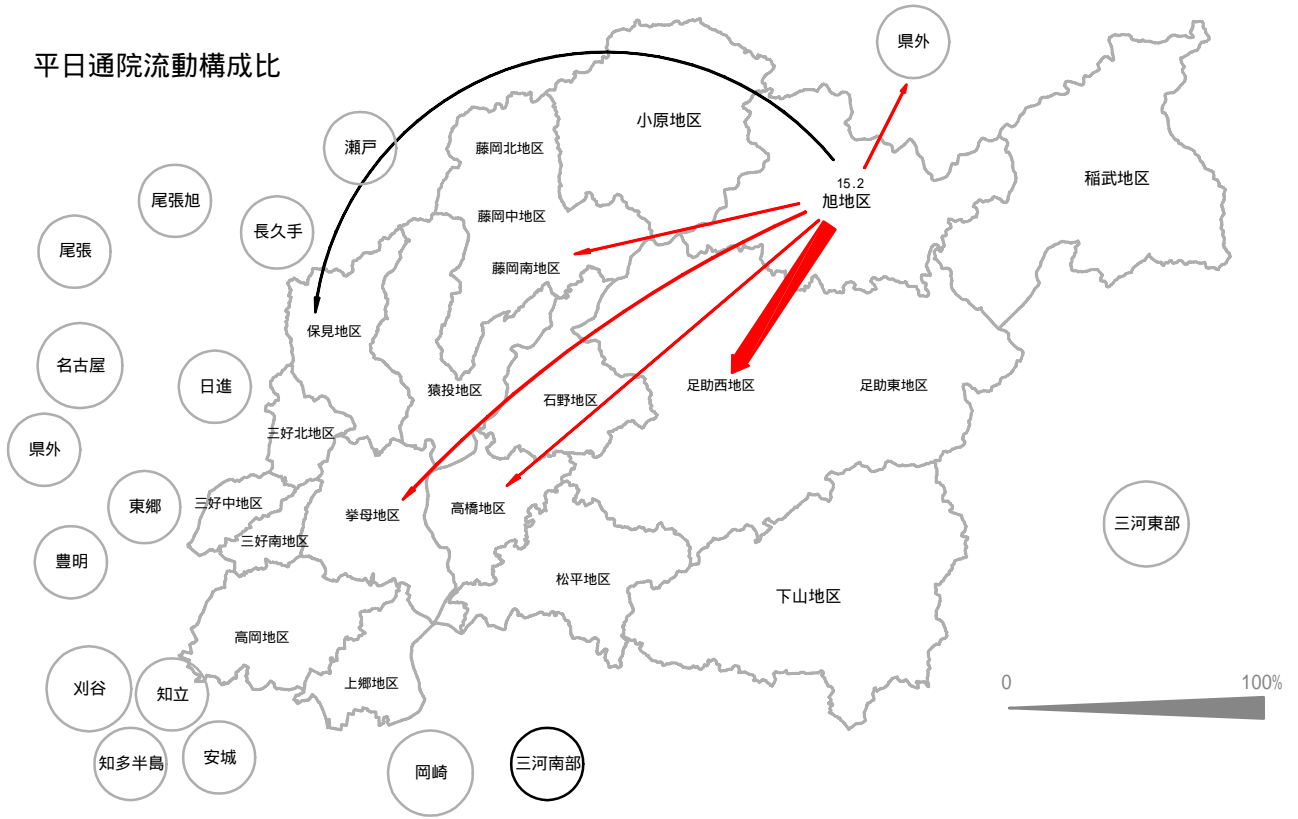


图 3.98 旭地区 (通勤・通学)

平日通院流動構成比



平日買物・娯楽等流動構成比



图 3.99 旭地区（通院・買物等）

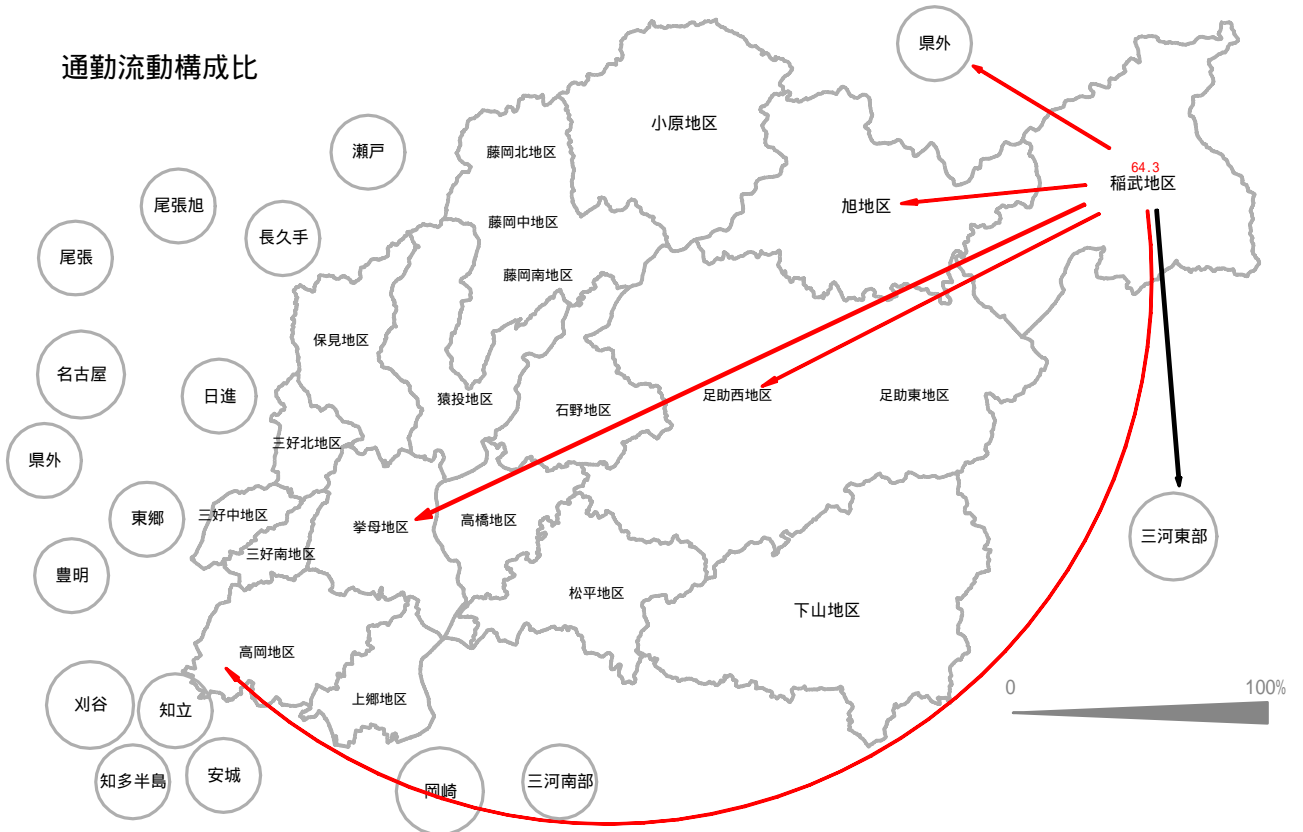
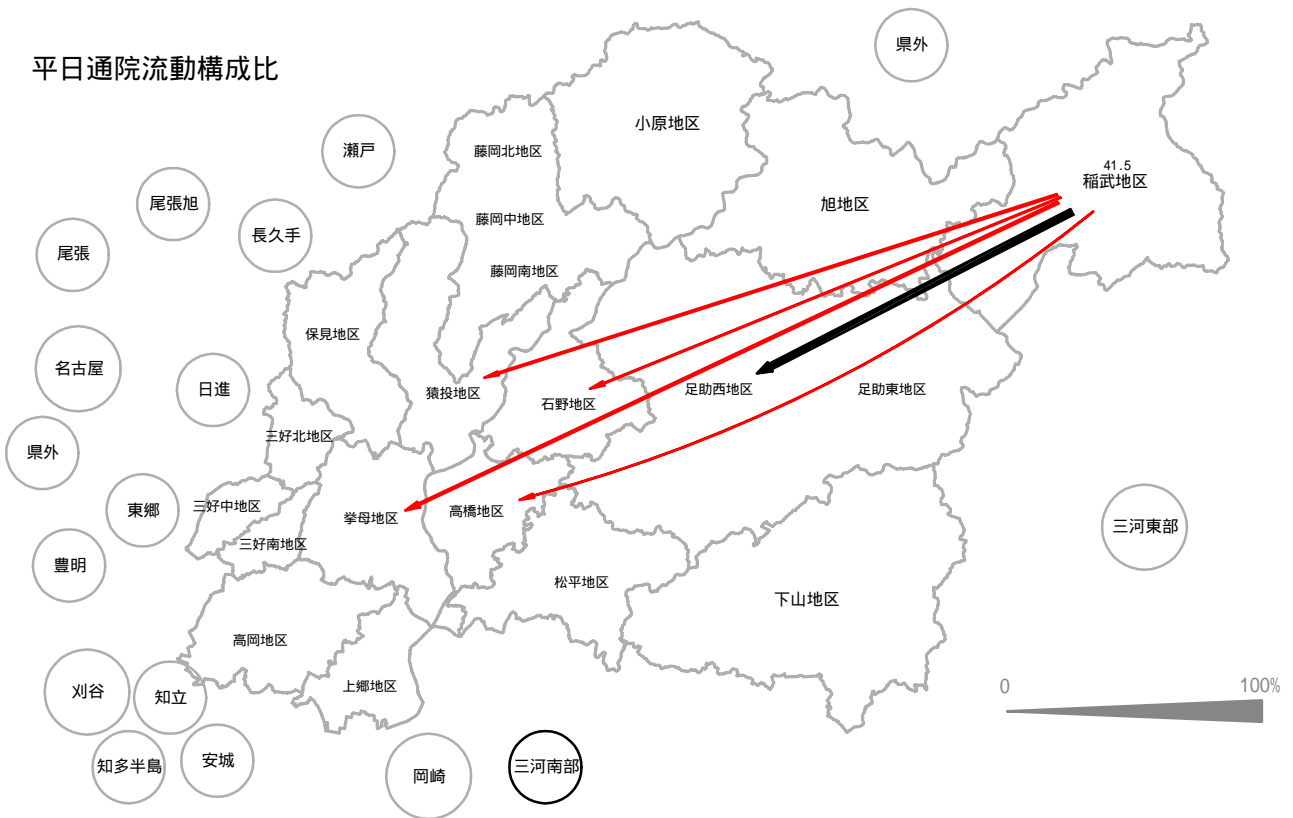


图 3.100 稻武地区(通勤・通学)

平日通院流動構成比



平日買物・娯楽等流動構成比

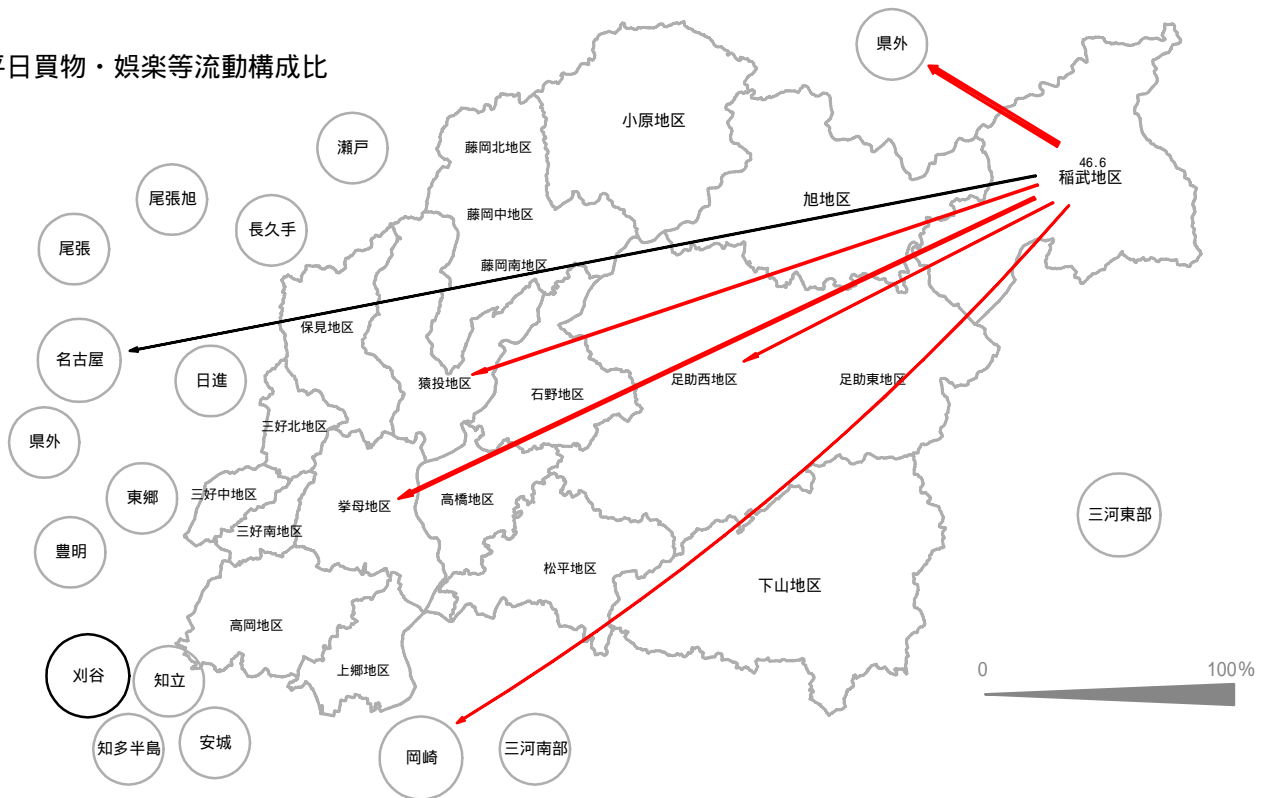
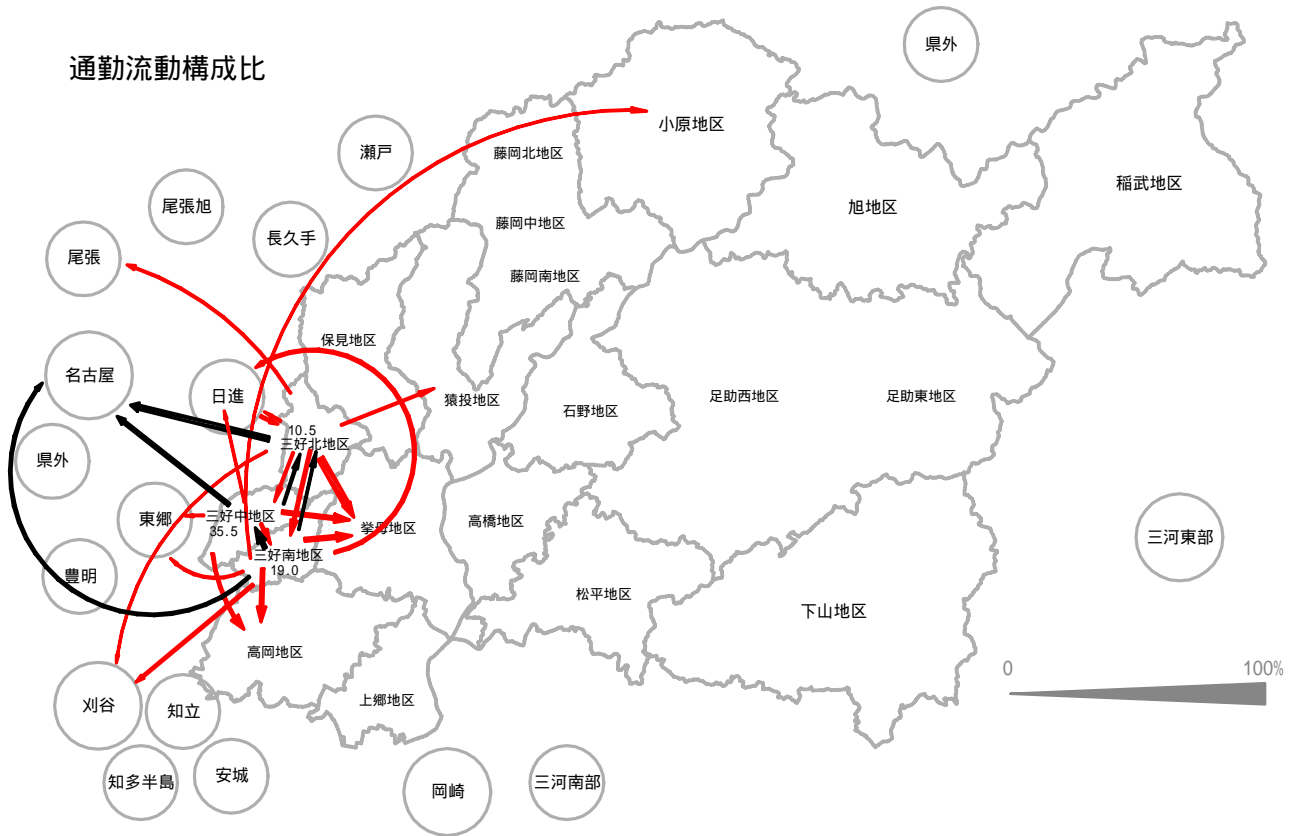


图 3.101 稲武地区 (通院・買物等)

通勤流動構成比



通学流動構成比

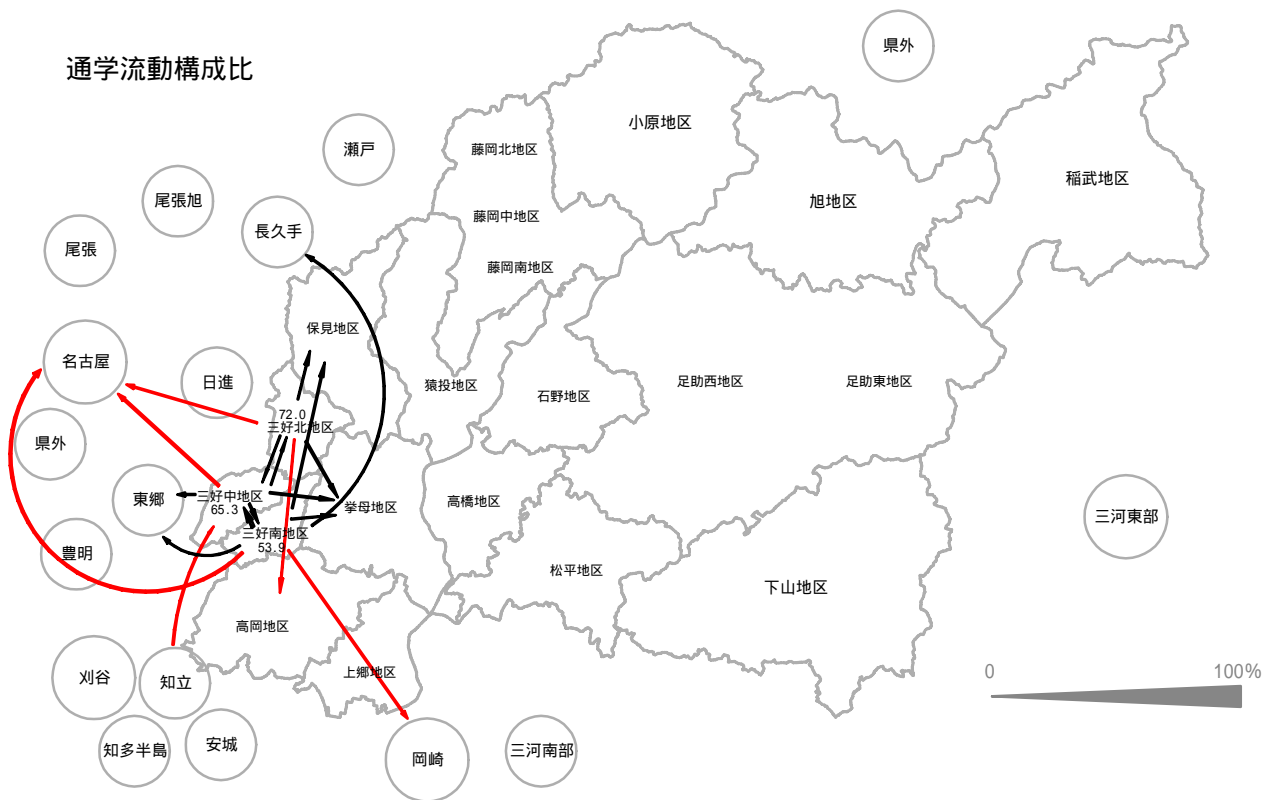
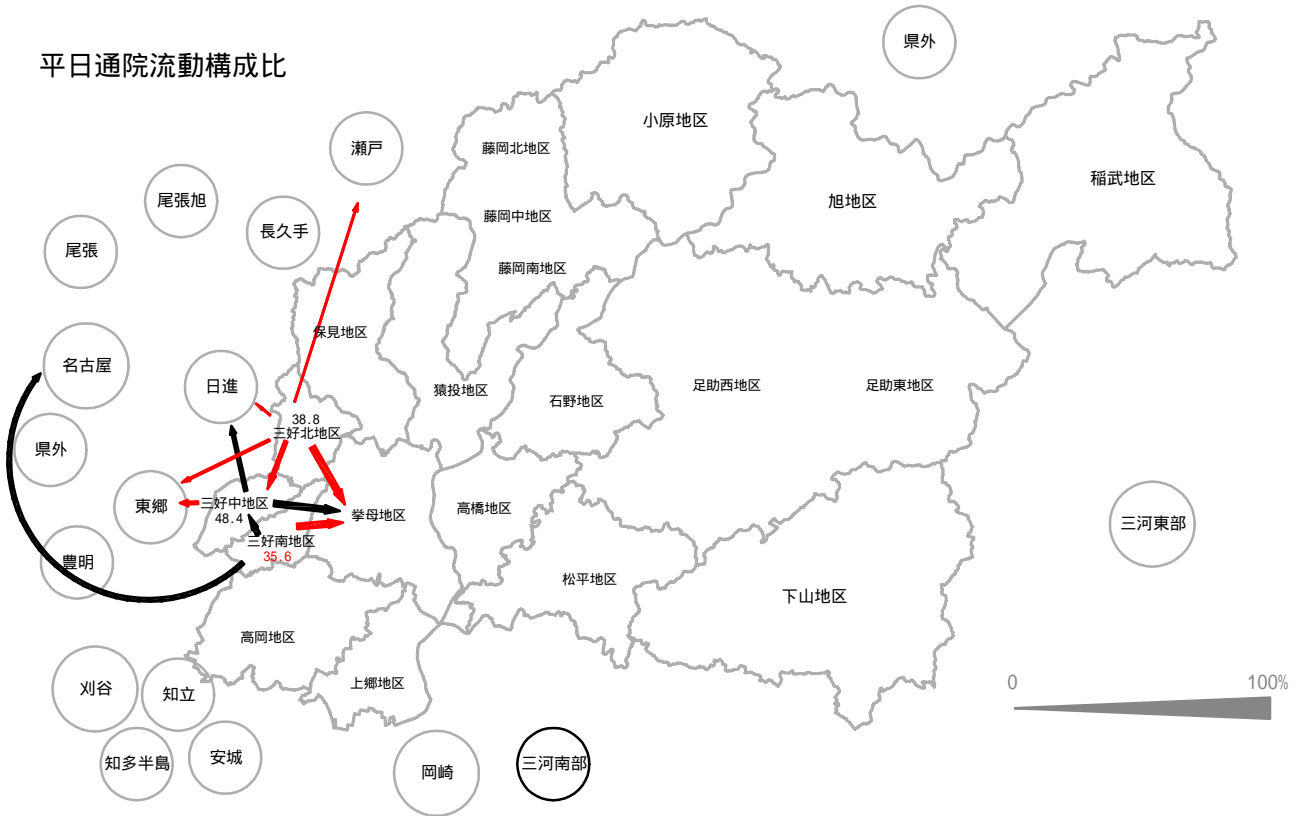


图 3.102 三好地区(通勤・通学)

平日通院流動構成比



平日買物・娯楽等流動構成比

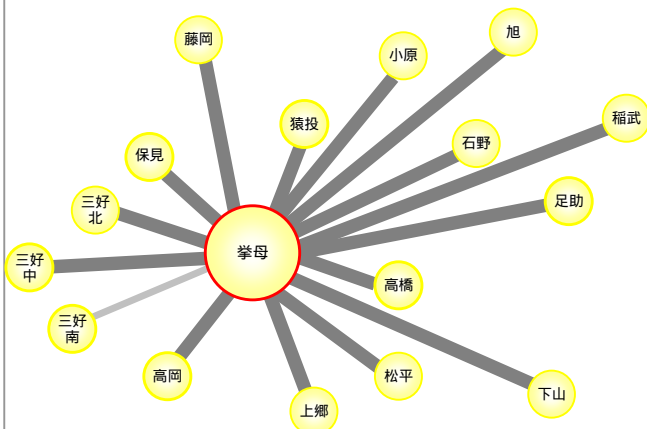


図 3.103 三好地区（通院・買物等）

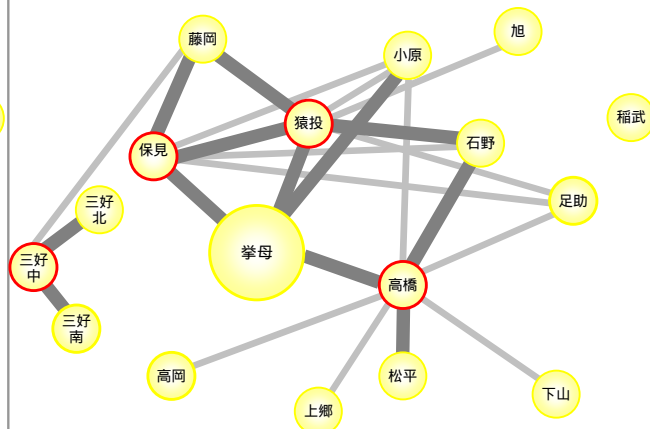
### 3-3-6 交通圏全体でみた交通流動

#### (1) 1次交通圏内流動の特徴

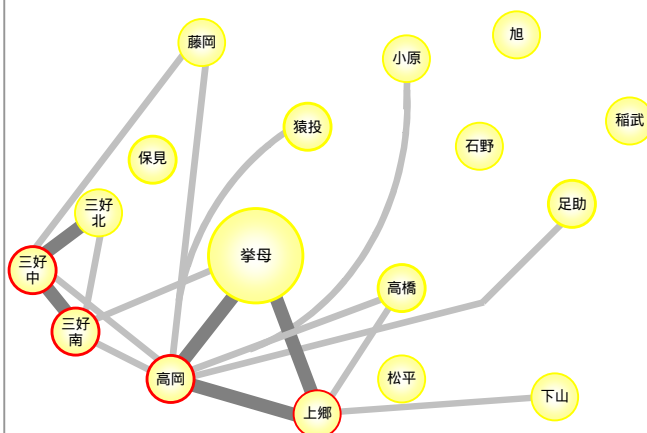
交通圏の中心は多様な都市機能を有する拳母地区であり、あらゆる地区から多くの流動がある。



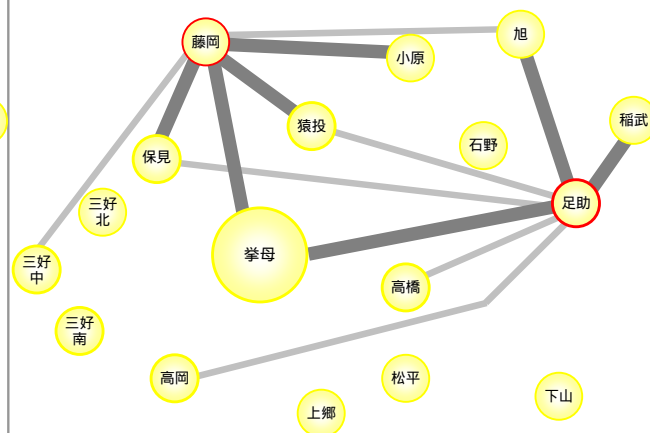
拳母地区に隣接する高橋・保見・猿投・三好中地区は近隣の地区からの日常的(買物・通院等)な交通流動が多くみられる。



大規模な工場施設を有する南西部の地区は、通勤を主体とした流動が圏域全体からあり、これらの地区間相互の流動も多い。



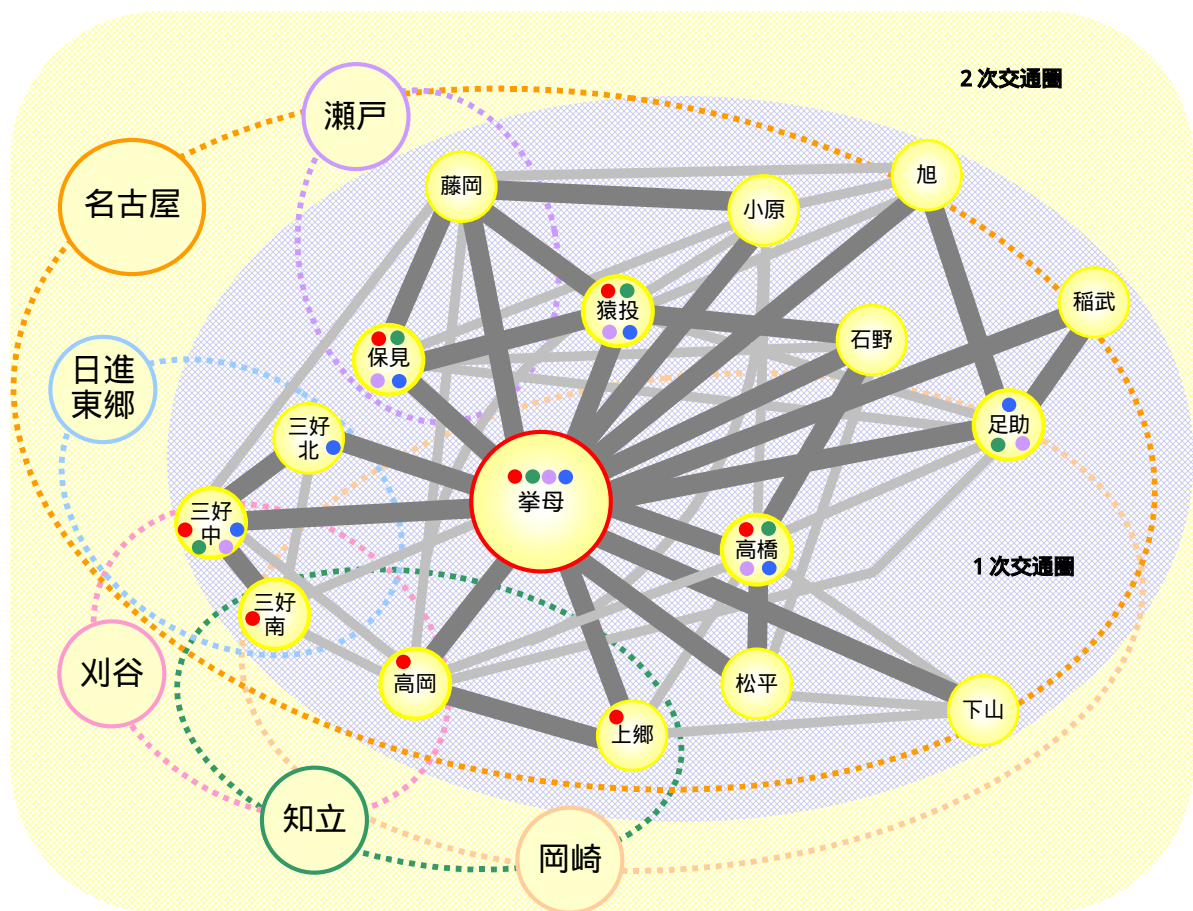
足助・藤岡地区は旧町村地域内での中心的役割を担う地区となっている。



地区間、地区内流動とも自動車交通の依存度が高く、公共交通利用は、通学、高齢者の通院などで若干割合が高い程度である。

(2) 結びつきの強い2次交通圏

- 名古屋市は1次交通圏のあらゆる地区から流動があり、旧町村地域からは1次交通圏の中心部（拳母地区）がそのアクセス拠点として重要な役割を担っている。
- 1次交通圏中心から南部の地域、及び下山地区などは、岡崎市とも結びつきが強くなっている。
- 三好町は旧豊田地域以外に、隣接する日進市、東郷町、刈谷市、知立市等の2次交通圏流動も非常に多く、日常的な結びつきが強い。
- 1次交通圏南部の高岡・上郷・三好南地区は知立市への流動も多い。
- 名古屋市へは比較的公共交通機関を利用する割合が高いが、各地区からの流動が多い隣接する都市へは公共交通網が繋がっているものの自動車交通の依存度が高い。



凡 例			
	豊田・三好1次交通圏		通勤目的の主要因となる大規模工場施設等を有す
	多様な目的の結びつきが強い地区間		通学目的の主要因となる高校・大学等を有す
	特定の目的の結びつきが強い地区間		通院目的の主要因となる医療施設を有す
	2次交通圏との結びつきの強い地域		買物目的の主要因となる大規模商業施設を有す

図 3.104 1次交通圏全体の流動の傾向を示すイメージ図