

3-3 交通圏の交通流動の現状

3-3-1 交通流動の概況

(1) 通勤・通学流動

通勤・通学の両面で、各地区とも旧豊田地域を中心とした豊田・三好1次交通圏内の流動割合が高く、1次交通圏としての一体性は非常に強い。

旭、稲武地区を除いて旧豊田地域への通勤率は20%を超え、圏域内の就業者の約7割は旧豊田地域に通勤している。圏域外への移動としては、旧豊田地域は名古屋市、岡崎市、三好町は名古屋市との結びつきも強く、下山地区では岡崎市への比率も比較的高い。

通学では、名古屋圏全域の拠点性をもつ名古屋市への通学も見られるが、旧豊田地域への通学が約6割と多数を占める。足助地区では自地区内の通学が多く、北側に隣接する旭地区は足助地区への通学が比較的多くなっている。また、旧豊田地域から最も遠い稲武地区では、8割以上が自地区内での通学となっている。

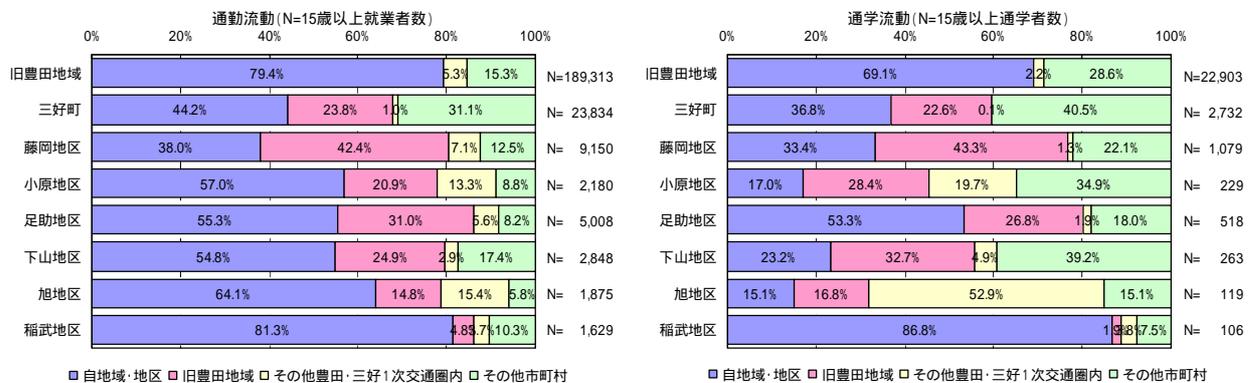
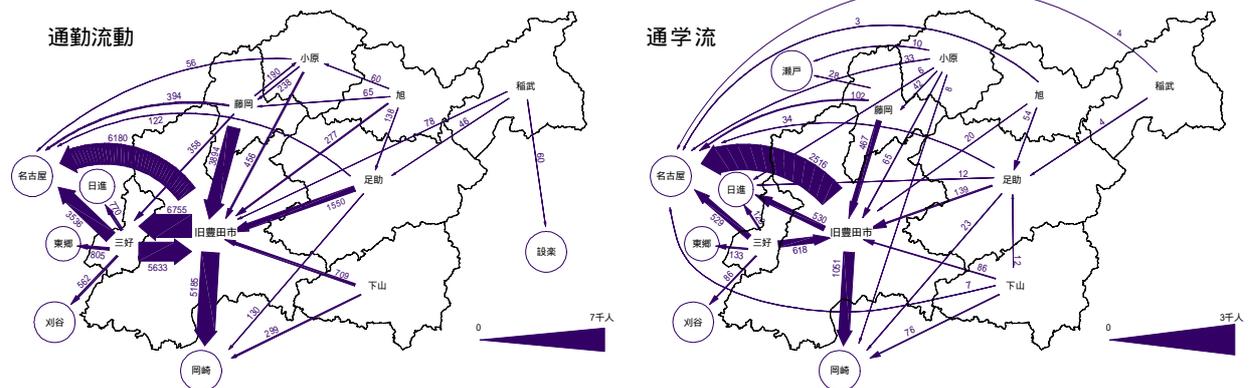


図 3.36 各地域地区の通勤通学流動の構成比

資料：平成12年度国勢調査

【移動量】



【各地区の移動構成比】

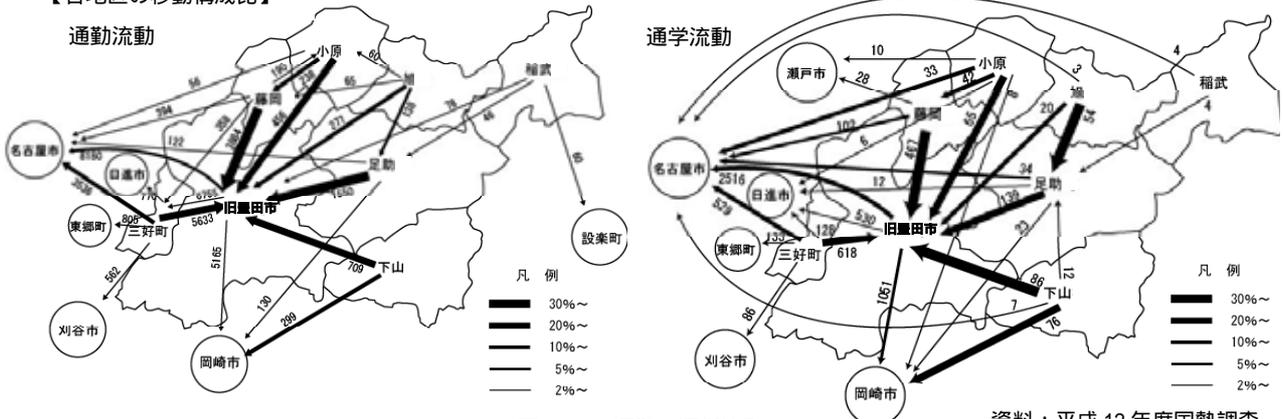


図 3.37 通勤・通学流動

資料：平成12年度国勢調査

(2) 買物・医療流動

旧豊田地域への買物依存度は高く、買物動向の面からも豊田・三好1次交通圏域は独自の生活圏域を形成している。

買回品では、いずれの地区も旧豊田地域での購買率が50%超と非常に高く、三好町では名古屋市、下山地区では岡崎市も比較的高い購買率である。

医療依存度では、旧豊田地域と足助地区を核とした医療圏を形成している。

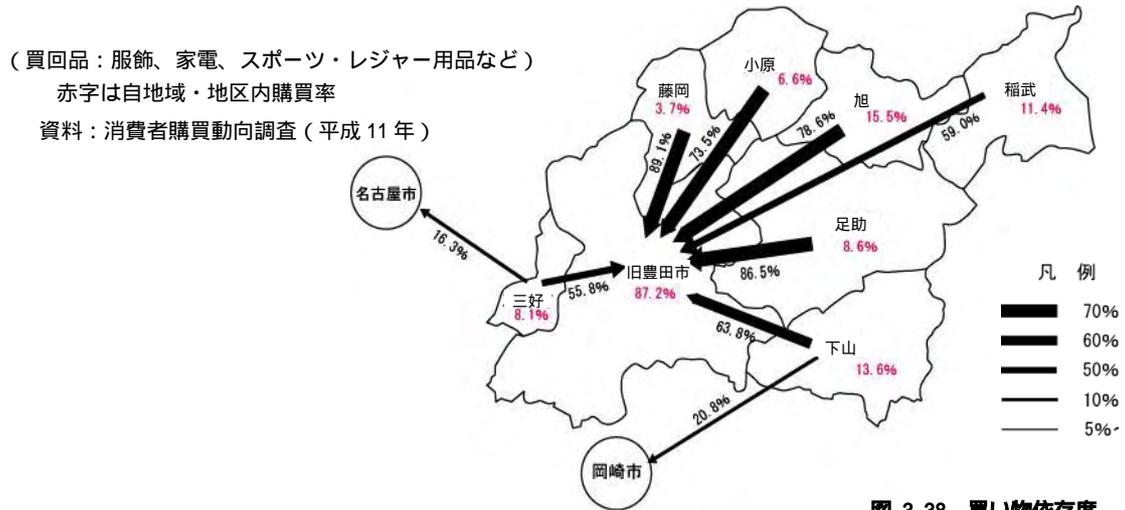


図 3.38 買い物依存度

(3)旧豊田市・三好町・旧藤岡町の人の動き（第4回PT調査から集計）

発生集中交通量

ゾーン別に発生トリップをみると、豊田市の中心市街地の近郊部にある東山住宅、五ヶ丘ニュータウンや、三好ヶ丘など大規模住宅地のあるゾーンで多くなっている。集中トリップでみると、豊田市の中心市街地部よりも自動車関連の大規模工場を有すゾーンが極めて多くなっている。

藤岡地区では、ゾーン内でのトリップが50%以上を占めており、高橋、五ヶ丘、若林、及び三好北・中などゾーン内に高校や大規模商業施設を有すゾーンでも比較的ゾーン内トリップが多い。

発生集中交通量（トリップ）：あるゾーン（地域）を出発点に人が動くことをそのゾーンの発生トリップといい、逆にゾーンに到着する人の動きをそのゾーンの集中トリップという。1つのゾーンの中に1トリップの出発と到着があるものをそのゾーンの内々トリップという。

ゾーン：PT調査に基づくゾーン分割で、ここでは第1回PT調査小ゾーンに合わせた20ゾーン（旧豊田市内）に集約したもので表す。（PT調査では経年変化を比較検討するため、各調査時のゾーン区分を合わせて集計することがある）

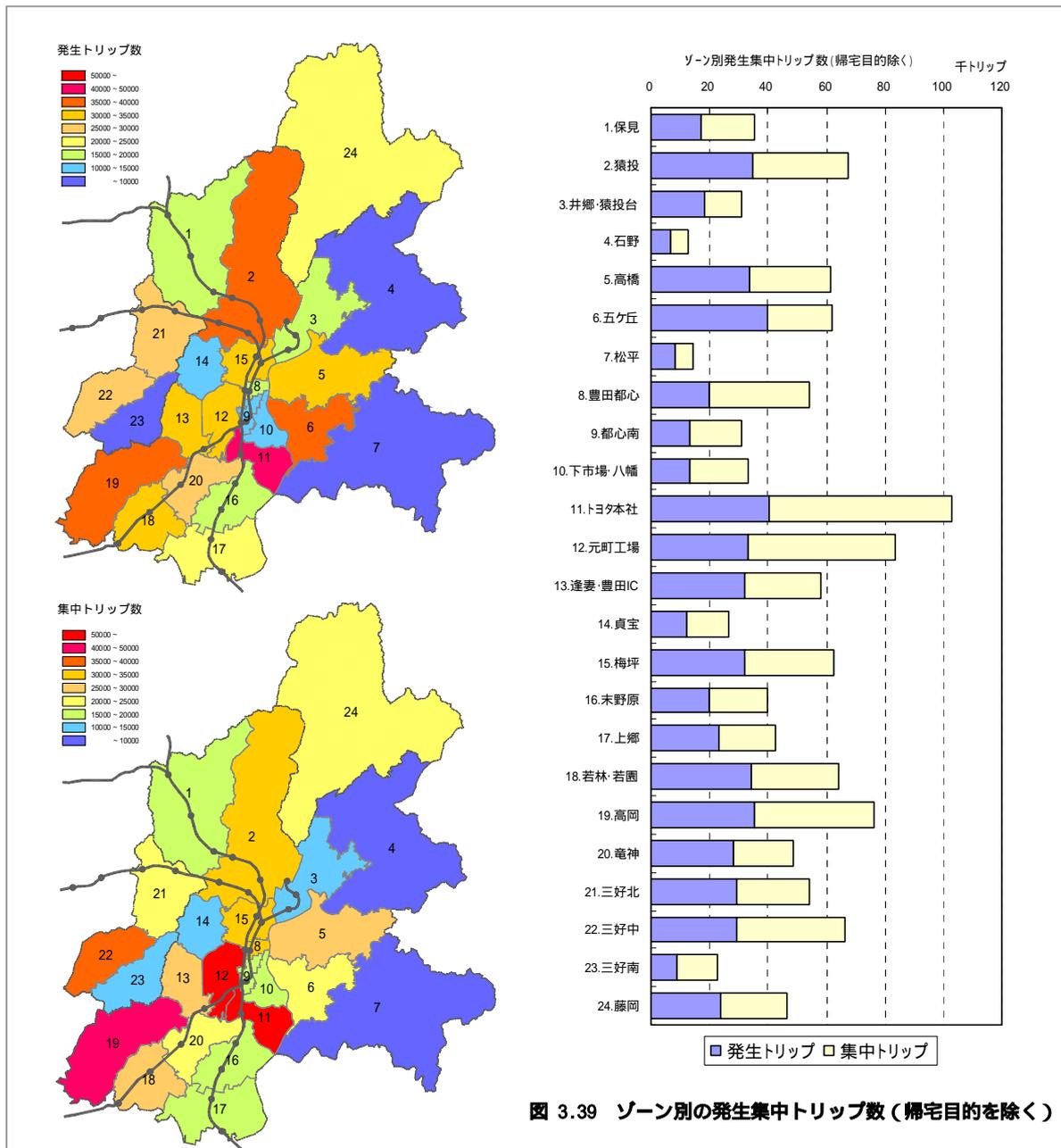


図 3.39 ゾーン別の発生集中トリップ数（帰宅目的を除く）

目的別発生集中交通量

発生トリップは、豊田市中心市街地の近郊部では出勤目的の比率が高く、自動車関連の大規模工場を有す11、12、19、23ゾーンや中心部の8ゾーンでは業務目的が多い。集中トリップは、同様に自動車関連の大規模工場を有すゾーンでは出勤目的が50%以上の割合を占めている。

豊田市の中心市街地が含まれる8、9、10ゾーンでは、買物等の日常的な自由目的の集中トリップが50%程度の割合を占めている。

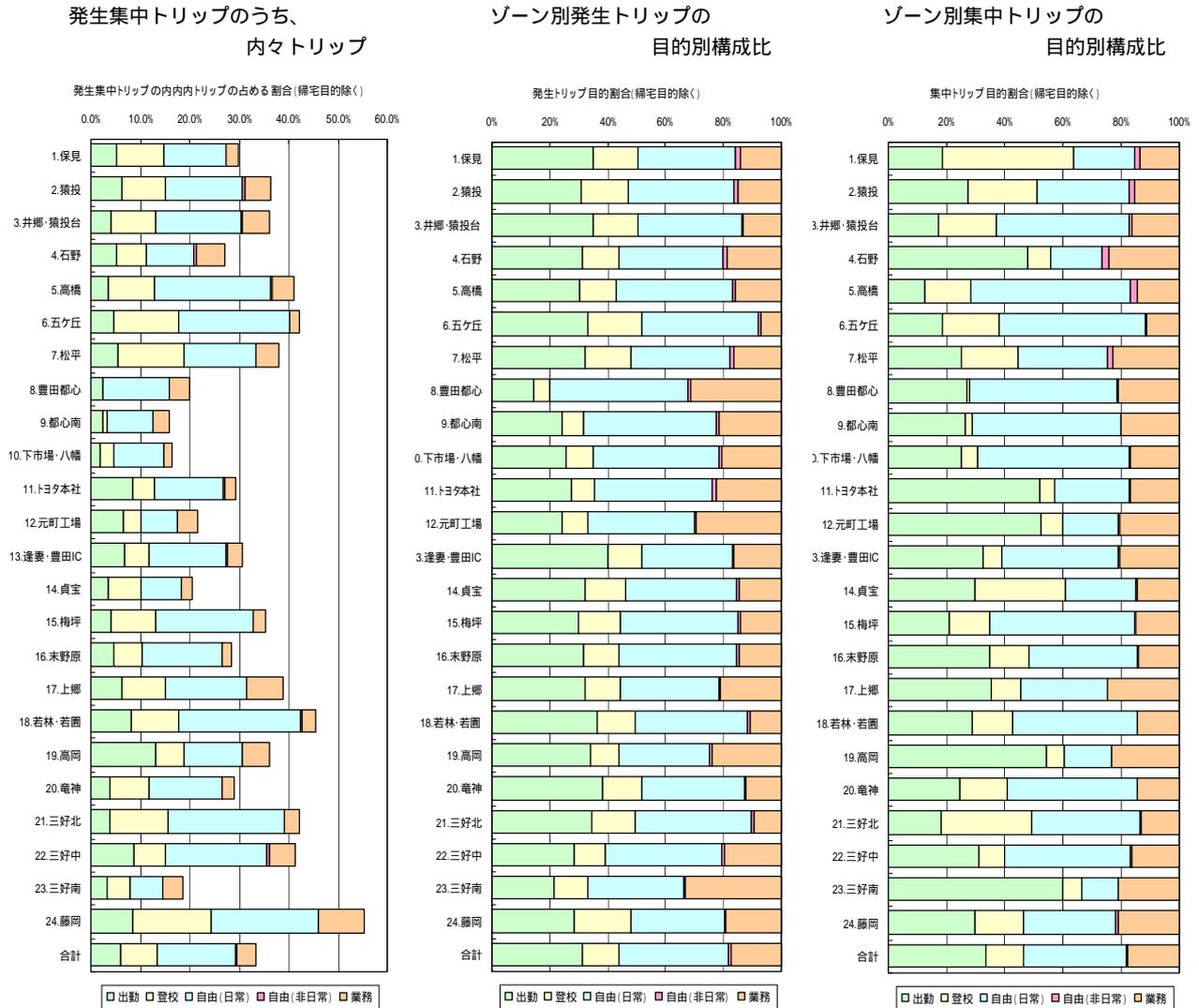


図 3.40 目的別発生集中交通量

ゾーン間移動

P T調査における区域 内の移動では、豊田市の中心部や自動車関連大規模工場を有すゾーンへの移動が多くを占めるが、大規模住宅地を有している5、6ゾーン間の移動量も比較的多い。

区域外との移動では、全体的には名古屋市との結びつきが強いが、旧豊田地域の南側の上郷地区では岡崎市と、南西部の高岡地区では知立市や刈谷市との結びつきが非常に強い。また、三好町は隣接する日進市等との移動が多くなっている。

区域：ここでの区域は、豊田・三好1次交通圏のうちP T調査の対象範囲である旧豊田市、三好町、及び旧藤岡町を示す。

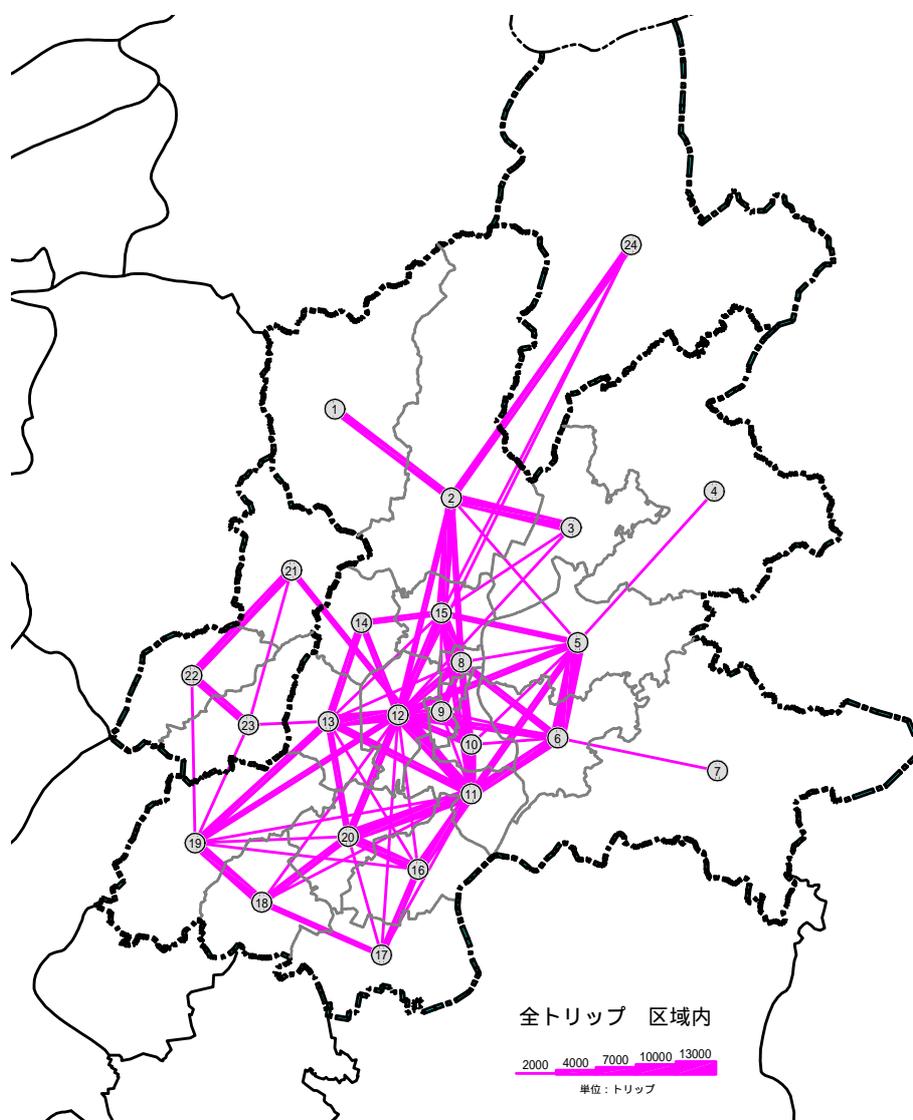


図 3.41 区域内ゾーン間移動（全トリップ）

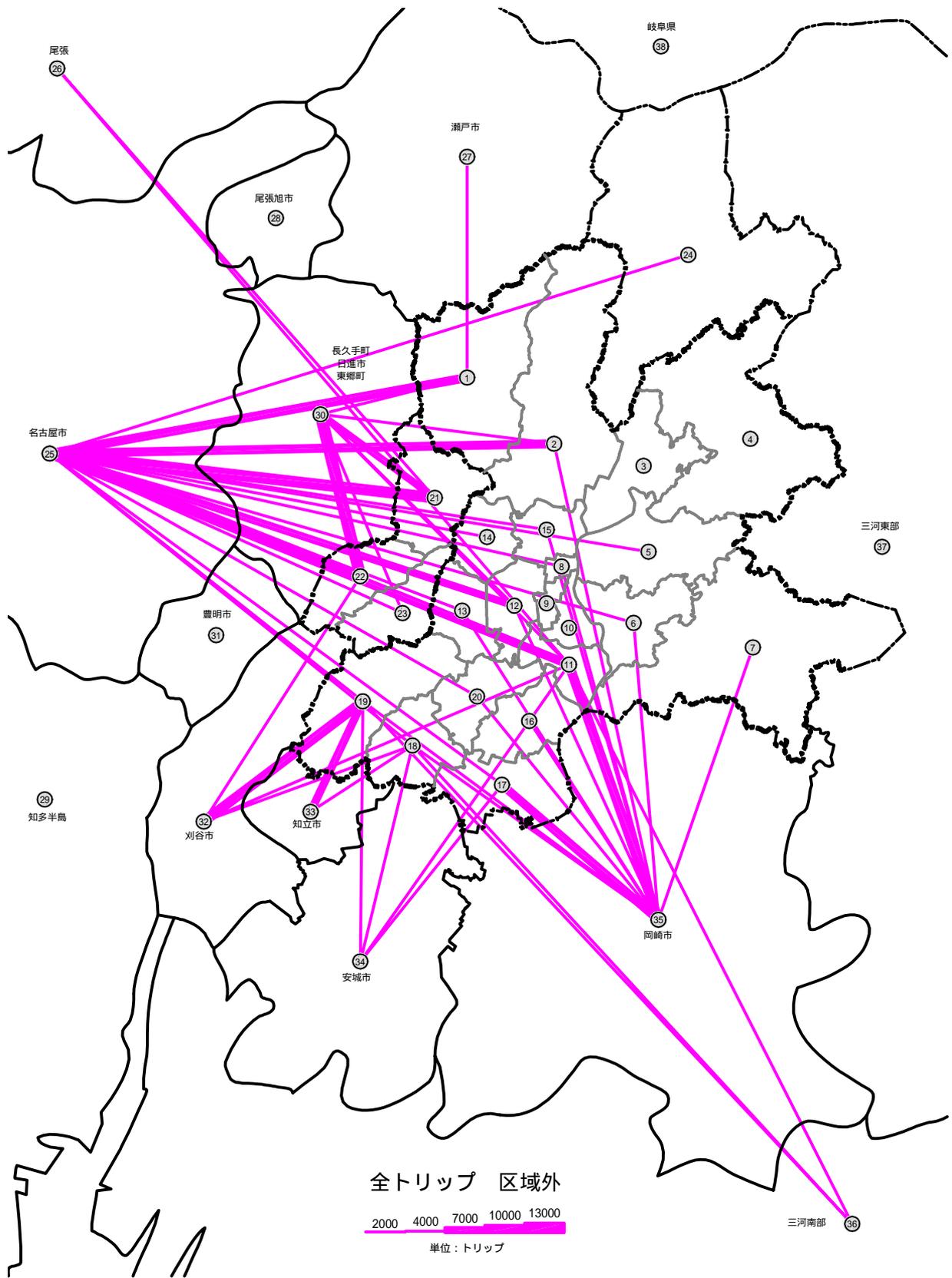


図 3.42 区域外ゾーン間移動(全トリップ)

(4) 移動手段

交通手段別ゾーン間移動

手段別にゾーン間移動を見ると、圧倒的に自動車利用が多いため全体の移動と自動車利用の移動は、区域内・外とも各ゾーン間でほぼ同じ傾向にある。

区域内の鉄道利用は鉄道沿線ゾーン間では若干あるものの、鉄道駅を有さないゾーンでは殆ど無い。なお、石野地区（ゾーン4）に鉄道トリップがあるが、当地区を走っていた名鉄三河線レールバス区間（猿投～西中金間）は、第4回PT調査実施以降の平成14年9月に廃止されている。区域外への鉄道利用は全体の移動と同様の傾向ではあるが、自動車利用に比べるとその規模は小さい。

バス利用についてみると、区域内ではサービス水準が比較的高い豊田市の中心市街地部と大規模住宅地を有すゾーン間で多くなっているが、その他ゾーンでは極めて少ない。高岡地区や三好中・南地区において、隣接する市町村への移動では、全体的に見れば鉄道ではなくバスを利用している傾向も見られる。

代表交通手段別区域内ゾーン間移動（自動車）

代表交通手段別区域外ゾーン間移動（自動車）



図 3.43 代表交通手段別ゾーン間移動（自動車）

代表交通手段別区域内ゾーン間移動（鉄道）

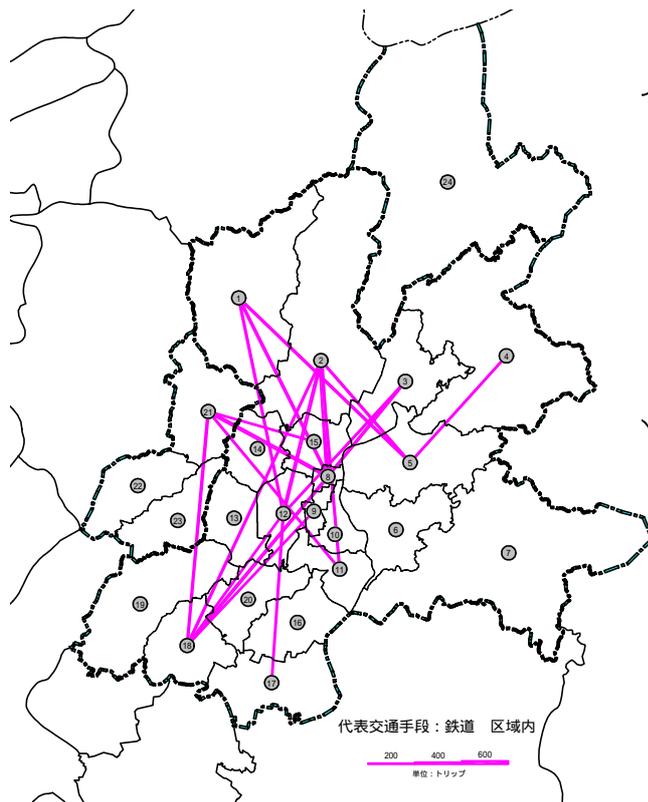
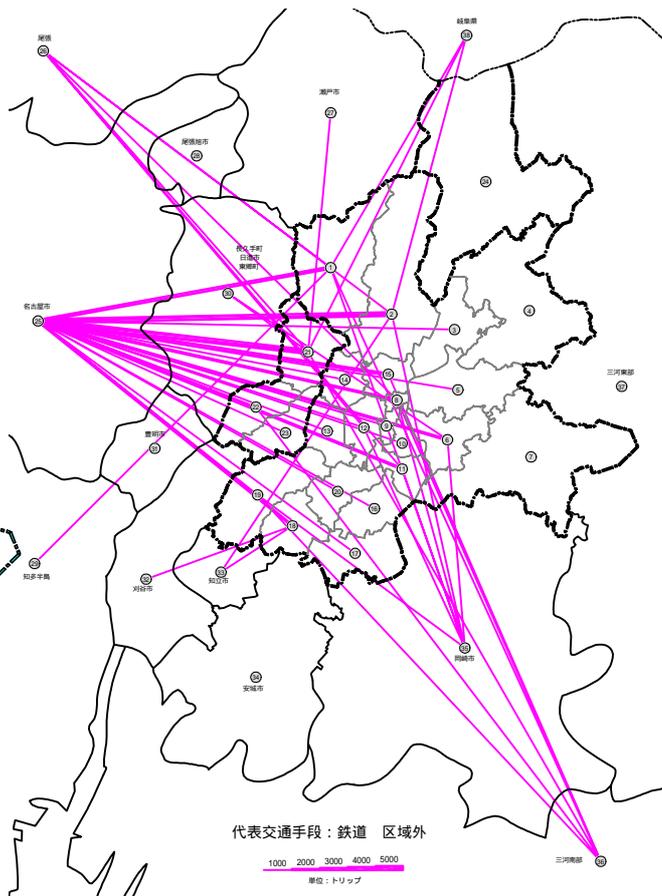


図 3.44 代表交通手段別ゾーン間移動（鉄道）

代表交通手段別区域外ゾーン間移動（鉄道）



代表交通手段別区域内ゾーン間移動（バス）

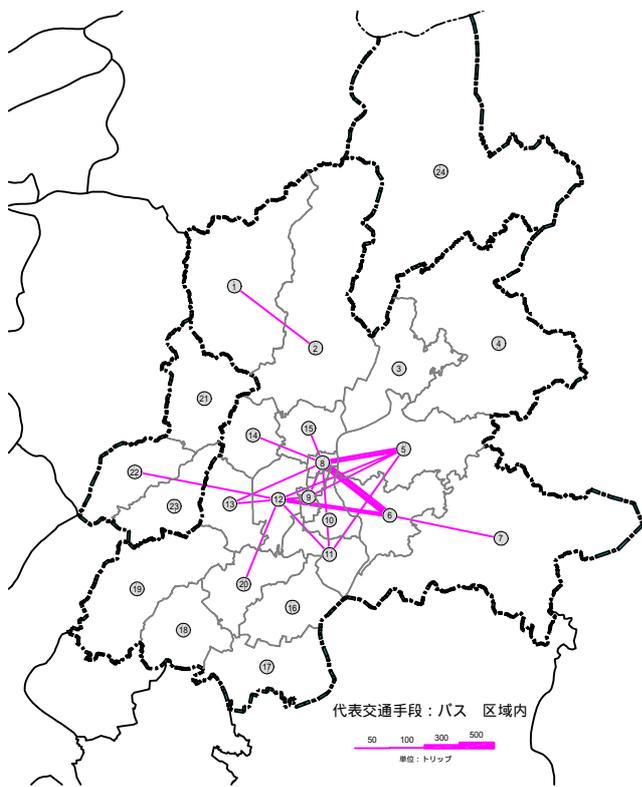
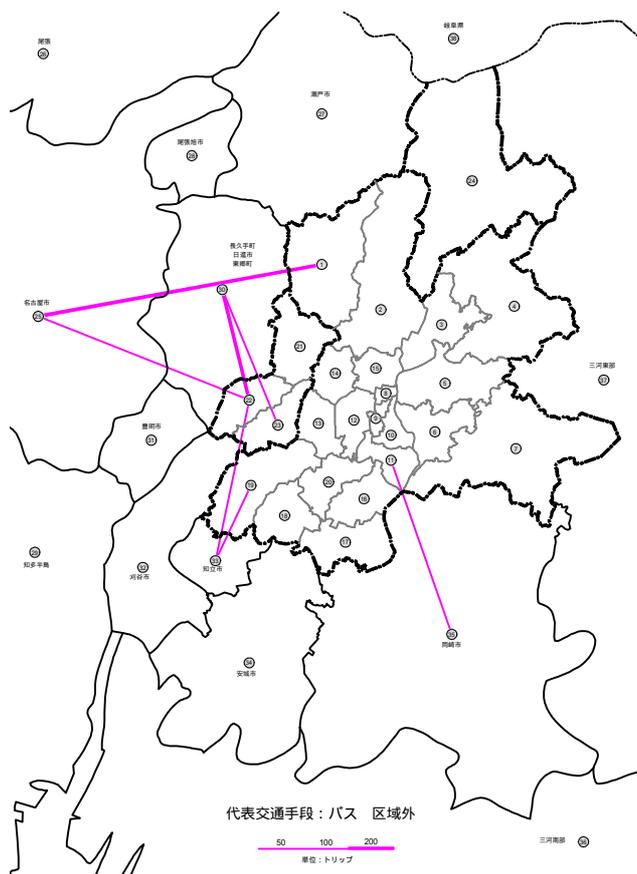


図 3.45 代表交通手段別ゾーン間移動（バス）

代表交通手段別区域外ゾーン間移動（バス）



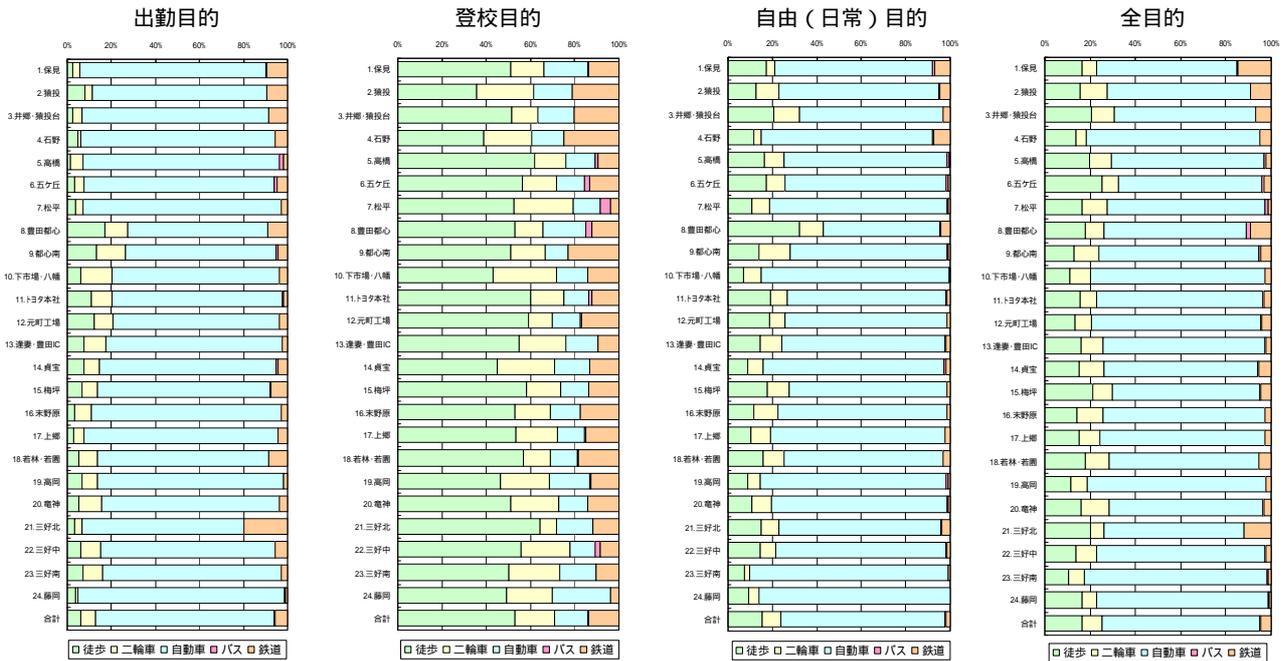
ゾーン別交通手段分担率

交通手段割合を見ると、自動車での移動が区域全体で約70%を占めており、特に出勤目的で見れば80%を占め、発生・集中とも自動車利用に特化していることが伺える。

公共交通は全体でも1割に満たず、バス利用は極めて少ない。豊田市の中心部とゾーン内に大規模住宅地と鉄道駅を有す保見、三好北で、鉄道利用が概ね1割を超えている程度である。

登校目的では、徒歩利用が半数程度を占めている。日常的な自由目的では、自動車利用が出勤目的と同様70%以上であり、徒歩の割合が若干高くなる。公共交通の利用はどのゾーンにおいてもほとんどない。

ゾーン別発生トリップ交通手段分担率



ゾーン別集中トリップ交通手段分担率

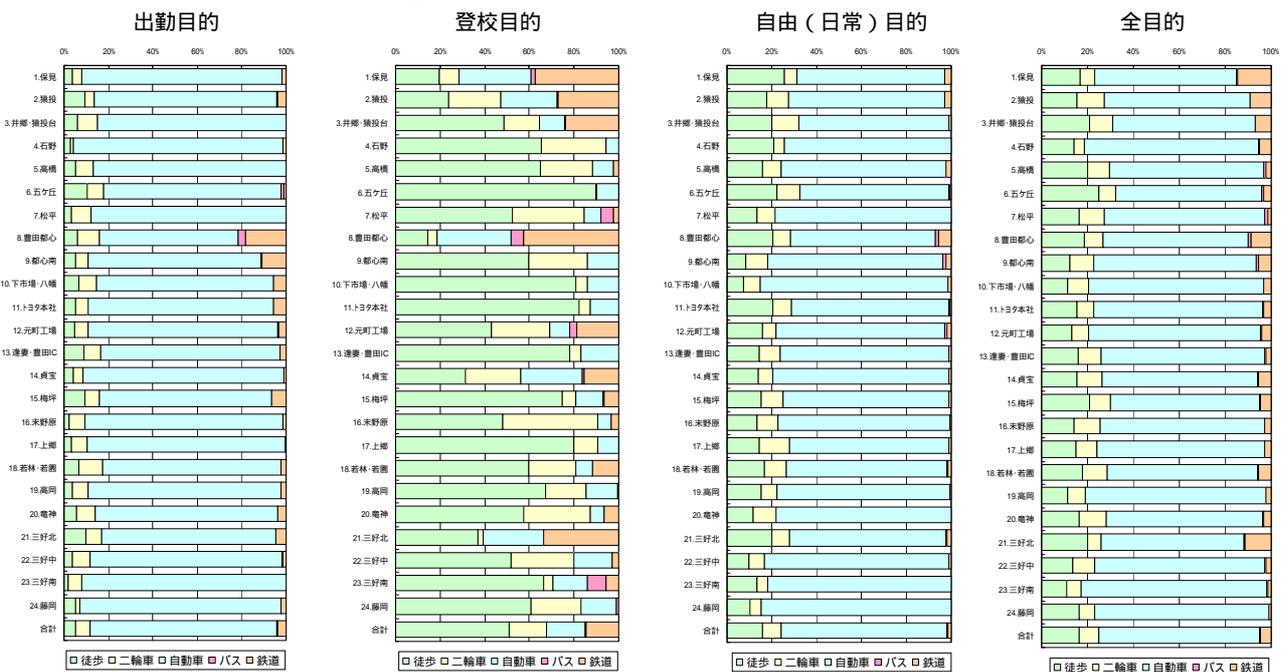


図 3.46 ゾーン別発生集中トリップ交通手段分担率

以降の流動に関する事項は、旧町村地域は「人の動き調査」、旧豊田市と三好町は「第4回PT」を用い、合算したデータで集計したものである。

3-3-2 目的別にみた交通流動

(1) 通勤流動

全体的な通勤流動の傾向

- ・ 豊田市の中心部、南部地区及び三好町南部地区に流入が多くを占める。
- ・ 近隣の市町の流入出も比較的多く、地区によってその方向は若干異なる。
- ・ 全体の80%以上が自動車を利用。旧町村地域ではさらに高く90%を超えている。

【流動の傾向】

- ・ 旧豊田地域の流入流出が多く、交通圏全体では60~70%を占める。
- ・ 旧町村地域は、流出に比べ他地域からの流入は少ない。
- ・ 三好町では名古屋市及び隣接市町への流入出が比較的多い。

【交通機関分担】

- ・ 交通手段分担率は、流入流出とも自動車割合が極めて高く、交通圏全体では約83%である。
- ・ 旧町村地域は90%以上が自動車利用を占めている。
- ・ 三好町からの流出は豊田市に比べて公共交通利用割合が高くなっている。

表 3.6 通勤流入流出量

発地域 \ 着地域	単位:人							
	旧豊田地域	旧町村地域	三好町	圏内計	名古屋市	隣接市町村	その他	計
旧豊田地域	115,625	3,836	7,571	127,032	7,534	16,762	3,357	154,685
旧町村地域	9,066	8,007	751	17,824	589	1,360	537	20,310
三好町	6,512	261	7,002	13,775	3,389	2,519	623	20,306
圏内計	131,203	12,104	15,324	158,631	11,512	20,641	4,517	195,301
名古屋市	9,358	595	2,581	12,534				12,534
隣接市町村	29,874	892	5,706	36,472				36,472
その他	7,313	247	978	8,538				8,538
計	177,748	13,838	24,589	216,175	11,512	20,641	4,517	252,845

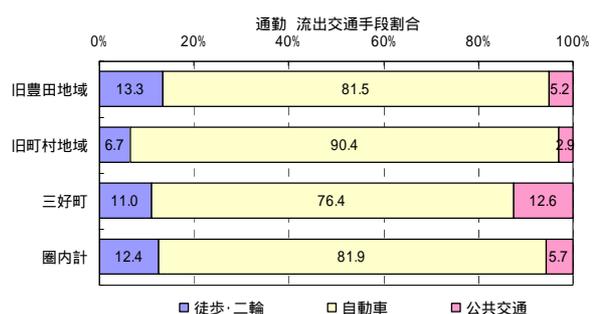
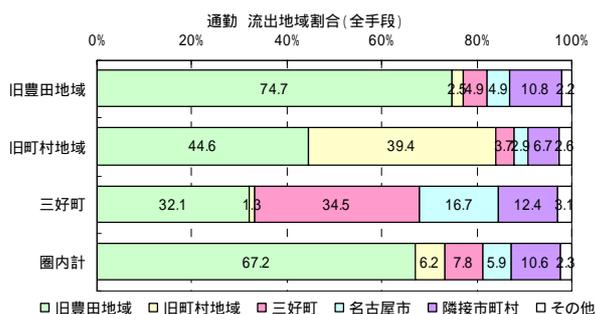
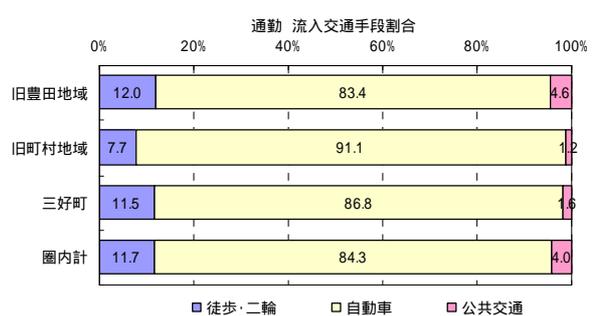
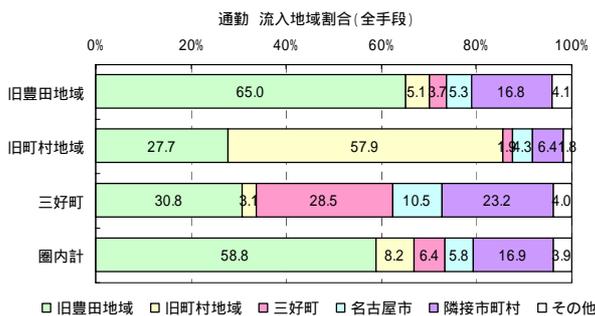


図 3.47 通勤流入流出先地域割合

図 3.48 通勤流入流出交通手段割合

旧豊田地域の交通圏内通勤流動

【圏域内流動】

- 通勤流動は拳母地区を中心に、高岡・上郷・高橋・猿投地区間の流入出が多い。
- 大規模工場を有す拳母・高岡・上郷地区へは、ほぼ全地区から通勤している。
- 拳母地区の通勤流動は60%近くが自地区内であり、高岡・上郷地区も比較的その割合が高い。
- その他の旧豊田地域は自地区内流動が15%程度であり、拳母地区への流出割合が高い。特に、保見・石野・松平地区が36%程度であるのに対し、大規模住宅地を有す高橋地区は46%と通勤先としての依存度が高い。
- 藤岡・小原・下山地区は拳母地区への流出割合が20%以上と高く通勤先としての依存度が高い。
- 旧豊田地域からは、三好南地区への流出が比較的多いが、藤岡南地区を除く旧町村地域への流出は少ない。

【交通機関分担】

- 自動車利用が圧倒的に多く、特に旧町村地域の流入出では90%以上の割合を占める。
- 自地区内流動が多い拳母・高岡地区では、徒歩・二輪車利用が20%程度である。
- 全体的に公共交通利用割合は極めて低く、特に下山・旭・稲武地区の旧豊田地域への流出では皆無に等しい。

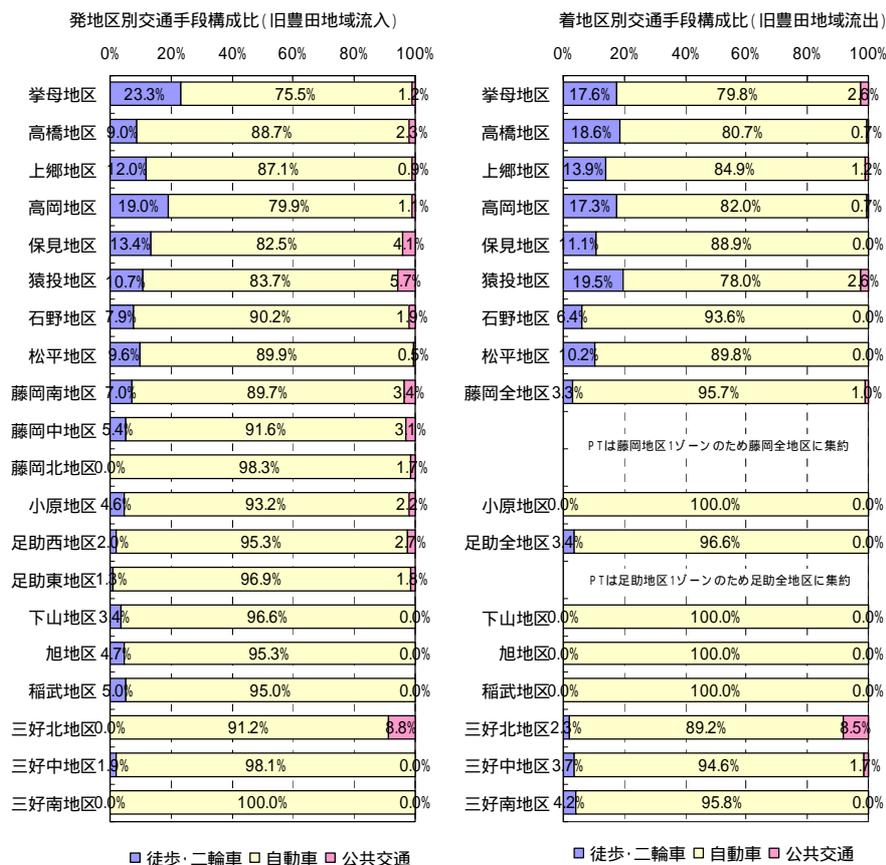
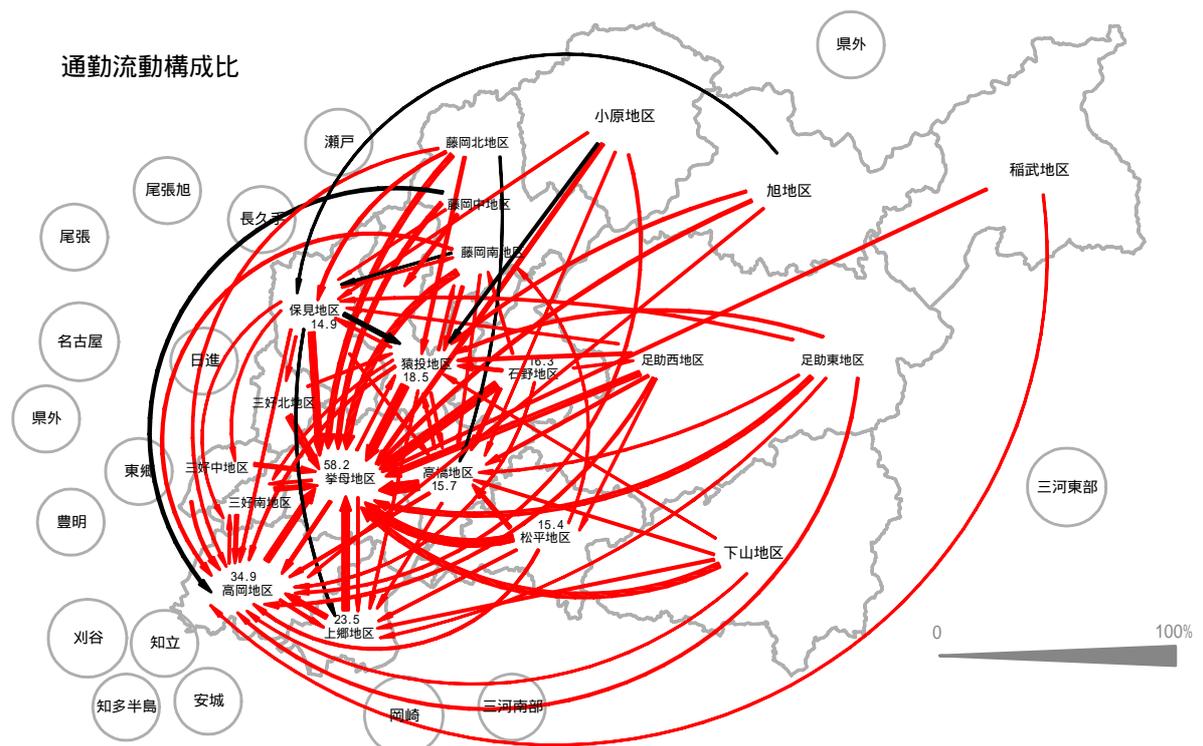
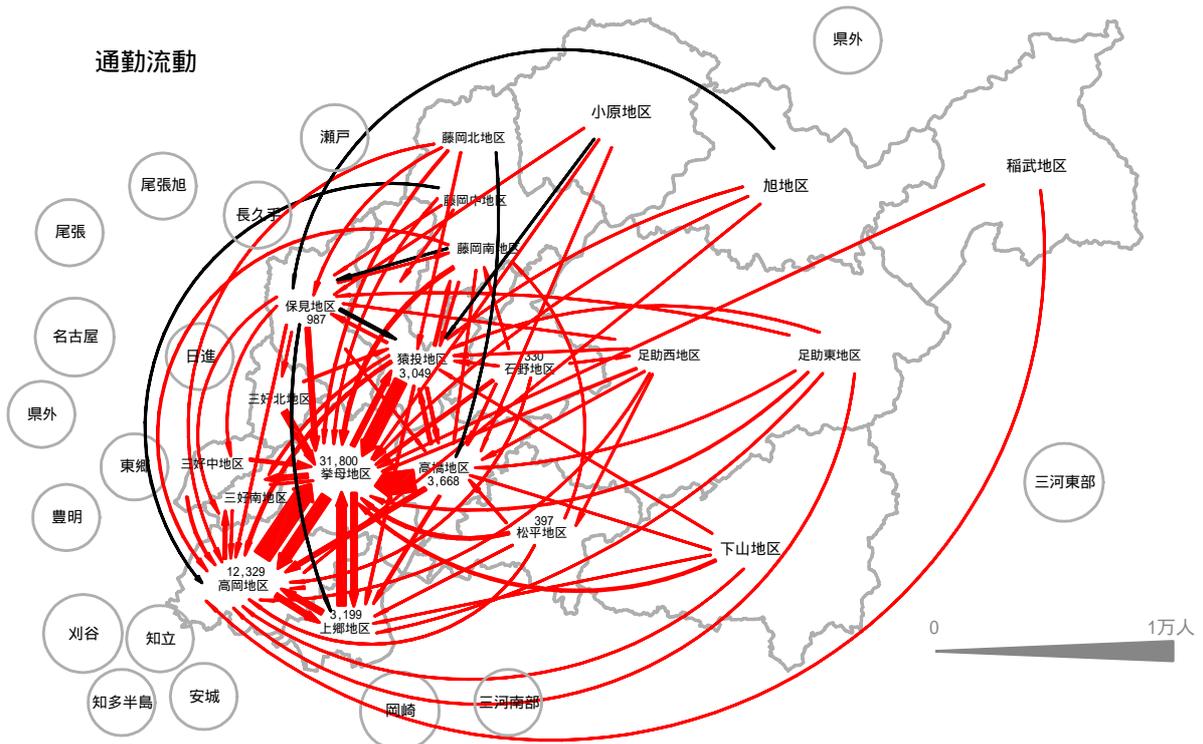


図 3.49 旧豊田地域関連交通手段分担率



(交通圏全体の通勤目的自動車分担率 = 83.0%)

注：下記事項は以降の同様の図について共通

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。各地区の数値は自地区内の流動量または割合を示す。

線色は、目的地別に交通圏に流入出のある全体量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。

図 3.50 旧豊田地域関連流動図（圏内流動）

旧豊田地域の交通圏外通勤流動

【圏域外流動】

- 圏域外との流動は、名古屋市と岡崎市が非常に多くっており、拳母地区では流出より流入が多い。また、旧豊田地域南部の高岡・上郷地区は知立市や刈谷市との流動も比較的多い。
- 各地区の圏外への流出割合は全体で 20%程度であり、各市町別では概ね 10%以下である。保見地区から名古屋市、松平地区から岡崎市への流出は 11～13%と若干高い。

【交通機関分担】

- 名古屋市への流出の公共交通利用は 60%程度を占めるのに対し、名古屋市からの流入では 80%以上が自動車利用となっている。
- その他市町では流入流出とも自動車利用がほとんどを占め、隣接市町村の流入出は、鉄道で結ばれている岡崎市、知立市も含めて 90%程度が自動車利用である。

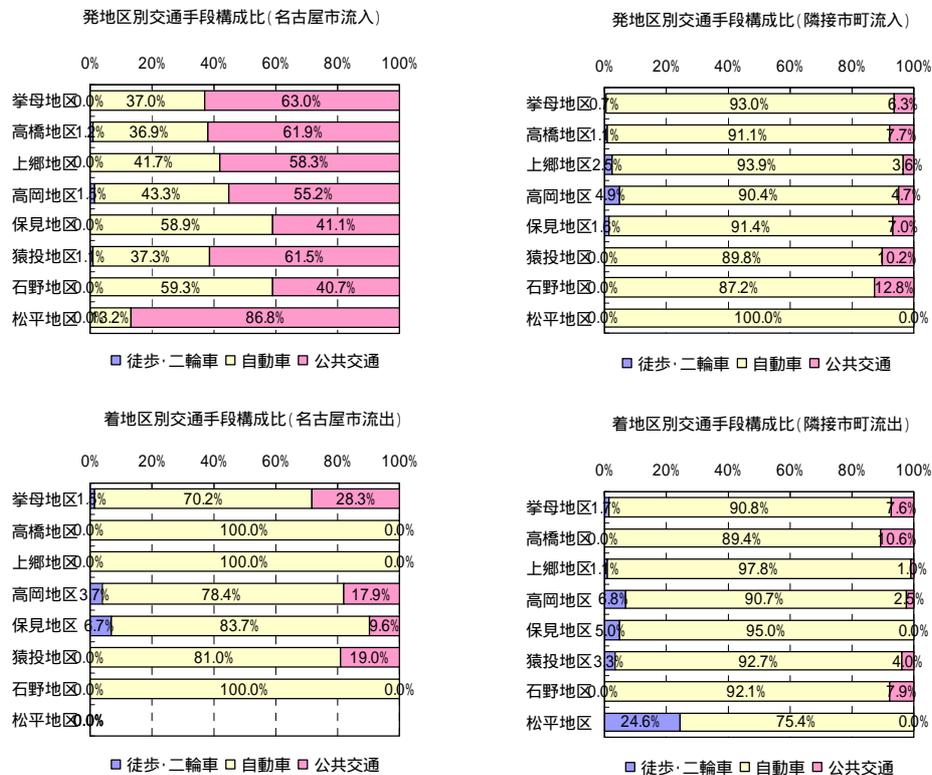


図 3.51 旧豊田地域関連交通機関分担率

(交通圏全体の通勤目的自動車分担率 = 83.0%)

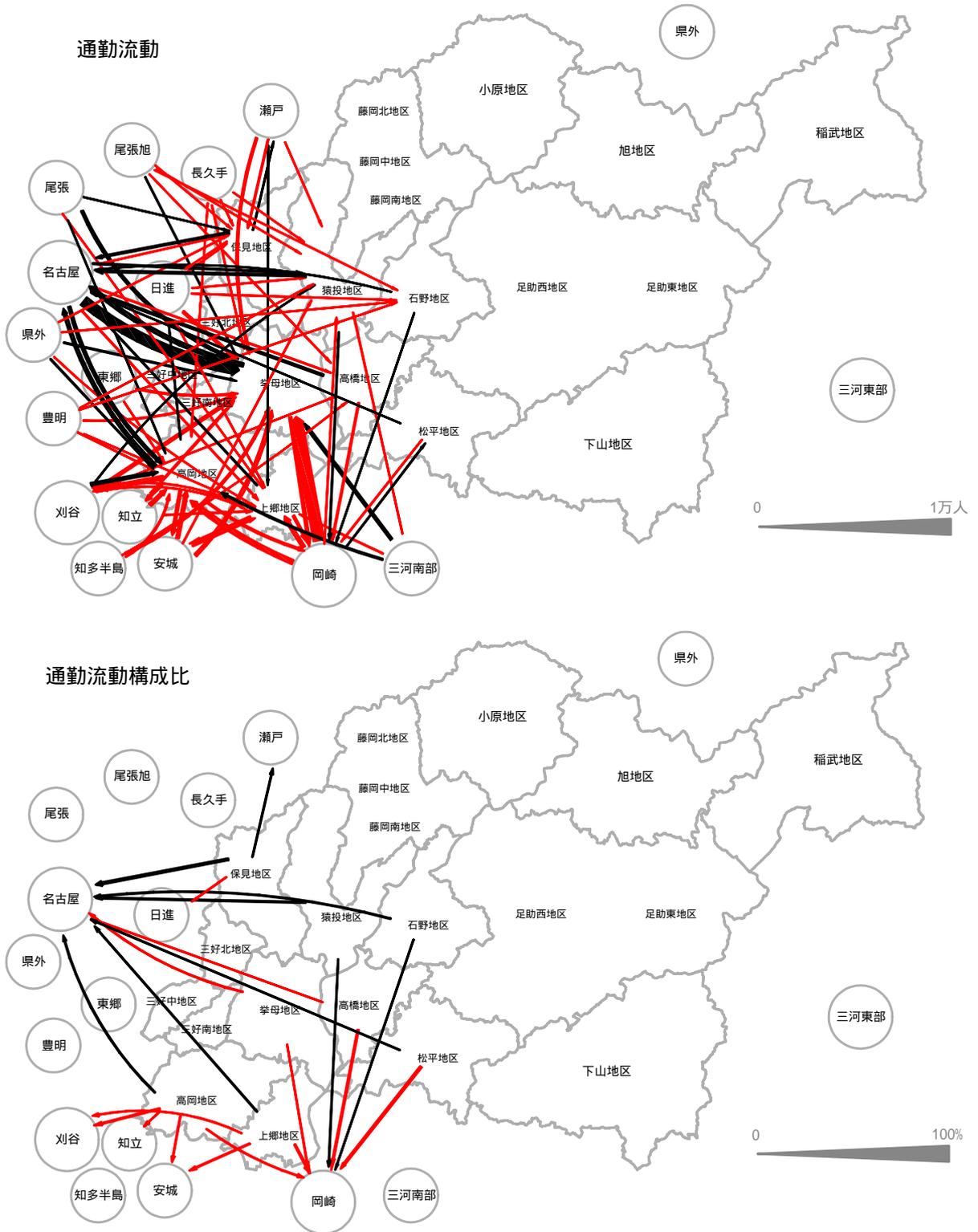


図 3.52 旧豊田地域関連流動図(圏外流動)

旧町村地域の交通圏内通勤流動

【圏域内流動】

- 旧豊田地域と比べ全体的な流動量の規模としては小さいが、拳母・高岡地区への流出が多く各地区とも高い割合を占めている。
- 旧豊田地域の山間部（保見・猿投・石野・松平地区）とは異なり、自地区内での流動割合が比較的高く、概ね 20%以上を占め、特に豊田市の中心部から最も遠い稲武地区では約 65%と非常に高い。
- 藤岡地区は三好町との結びつきが比較的高くなっている。
- 旧町村地域内では足助地区を中心とした流動が比較的多く、旭・稲武地区ではその割合が高くなっている。

【交通機関分担】

- 自地区内の流動が比較的多いこともあり、徒歩・二輪車の割合が高い地区もあるが、流入出とも 90%以上が自動車利用を占め、公共交通利用割合は極めて低い。

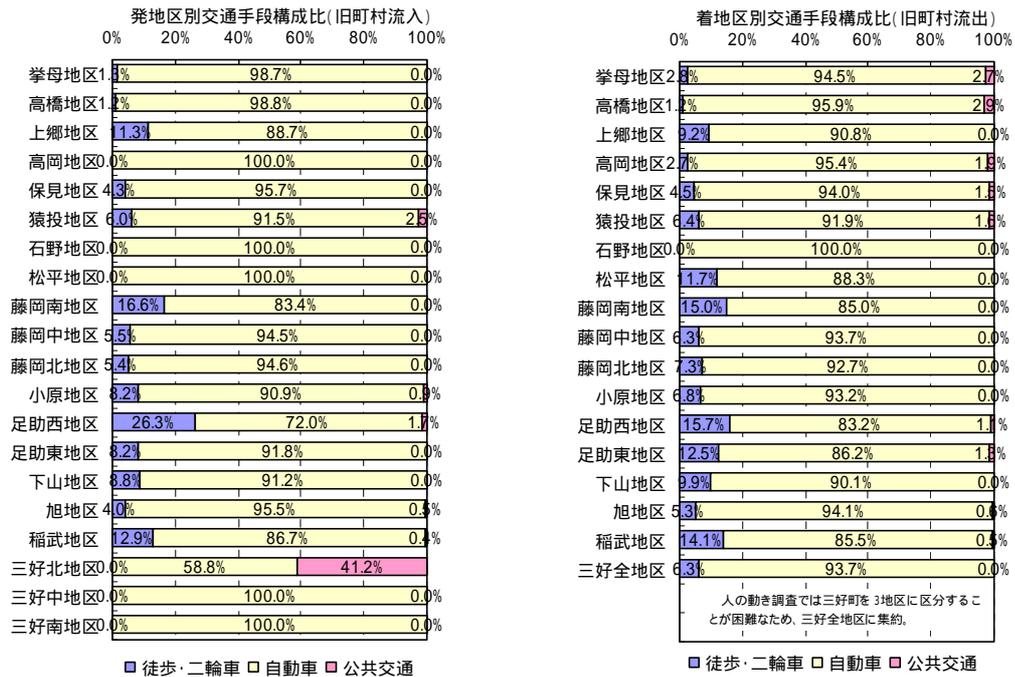


図 3.53 旧町村地域関連交通機関分担率

(交通圏全体の通勤目的自動車分担率 = 83.0%)

旧町村地域の三好町への流出は、データから3地区に区分することが困難であったため、三好全地区に集約している(図では三好北地区として示す)。

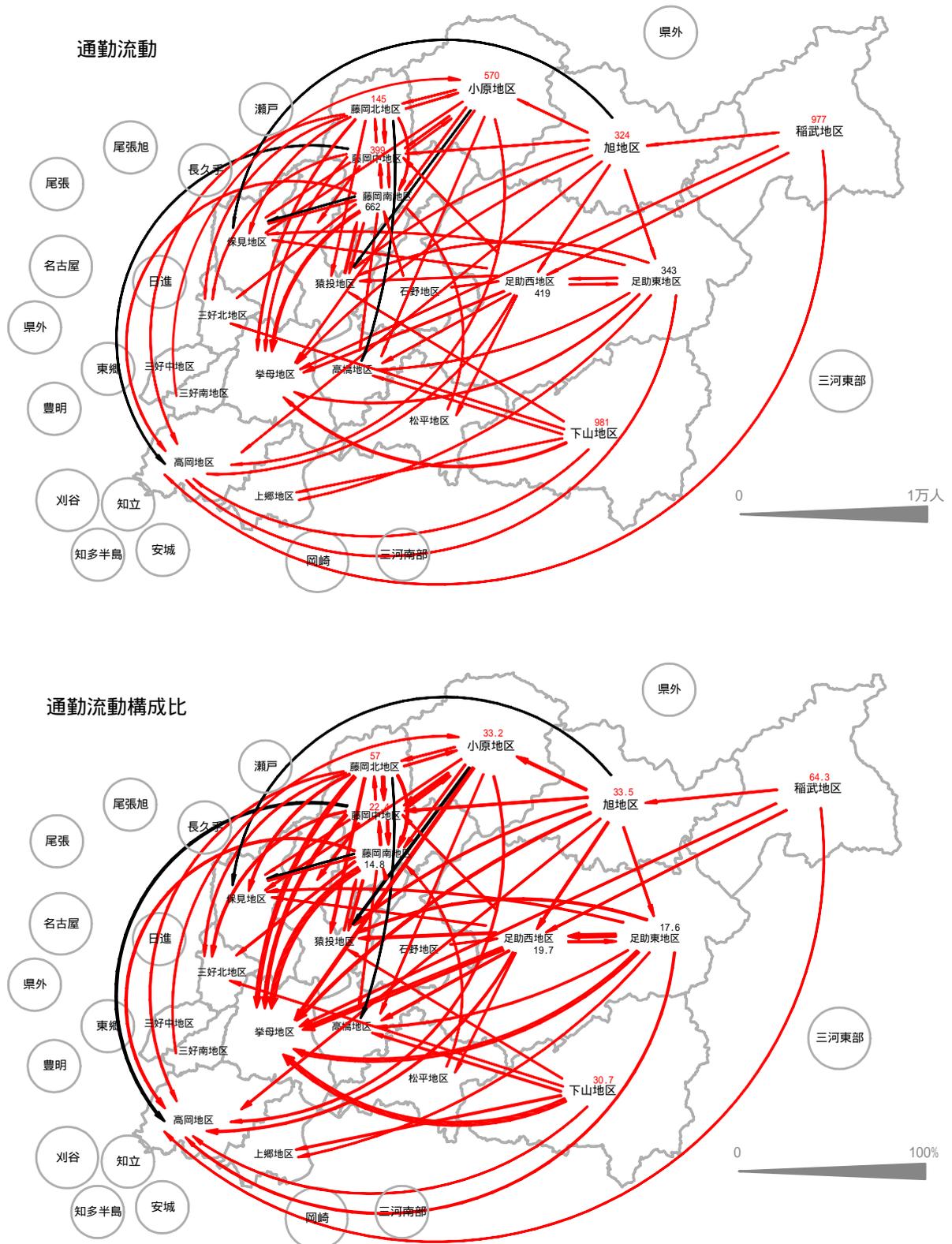


図 3.54 旧町村地域関連流動図(圏内流動)

旧町村地域の交通圏外通勤流動

【圏域外流動】

- 旧町村地域と圏域外の流動は比較的少ないが、地区によって方向は異なる。
- 下山地区は岡崎市への流出が多く、構成比でも約 12%を占めている。足助・藤岡・小原は名古屋市への流出が 3~4%程度あり、藤岡地区においては、瀬戸市や岡崎市への流動もある。
- 稲武・下山・小原地区は隣接する設楽町や他県への流動がある。

(交通圏全体の通勤目的自動車分担率 = 83.0%)

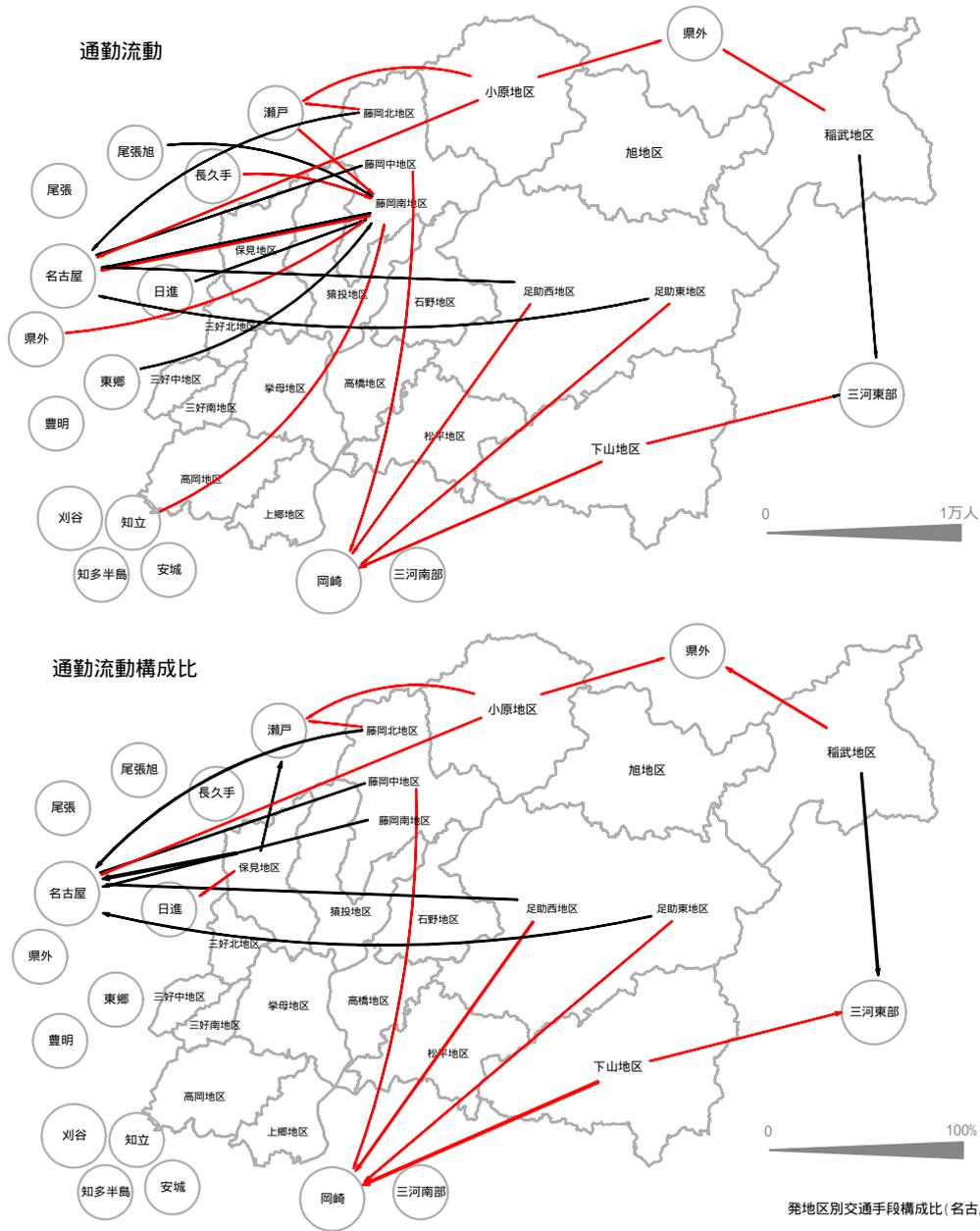


図 3.55 旧町村地域関連流動図(圏外流動)

【交通機関分担】

- 名古屋市への流出は、旧町村地域の中では公共交通の利便性の高い藤岡・足助地区で、公共交通の占める割合が比較的高い。旭・稲武・小原地区では流動量が少ないこともあるが自動車利用がほとんどである。

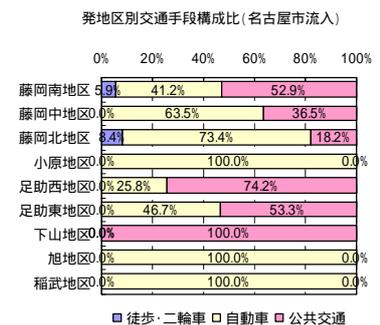


図 3.54 旧町村地域関連交通機関分担率

三好町地域の通勤流動

【圏域内・外流動】

- 隣接する拳母・高岡地区への流動が多く、保見・猿投・藤岡地区との流動もあるが、豊田市の中心部より東側の地区との流動はほとんどない。
- 三好中地区の自地区内流動は35%と高く、北地区は10%程度と低くなっている。
- 他地区と同様に名古屋市、知立市、岡崎市との流動に加え、隣接する日進市、東郷町、刈谷市との流動が多く、1次交通圏の他地区と比べて2次交通圏との結びつきも強いことが特徴である。
- 三好町全体としての町内流動は約34%を占め、その他の地区への流出として拳母・高岡地区26%、名古屋市17%であり、これらの地区で約80%を占めている。

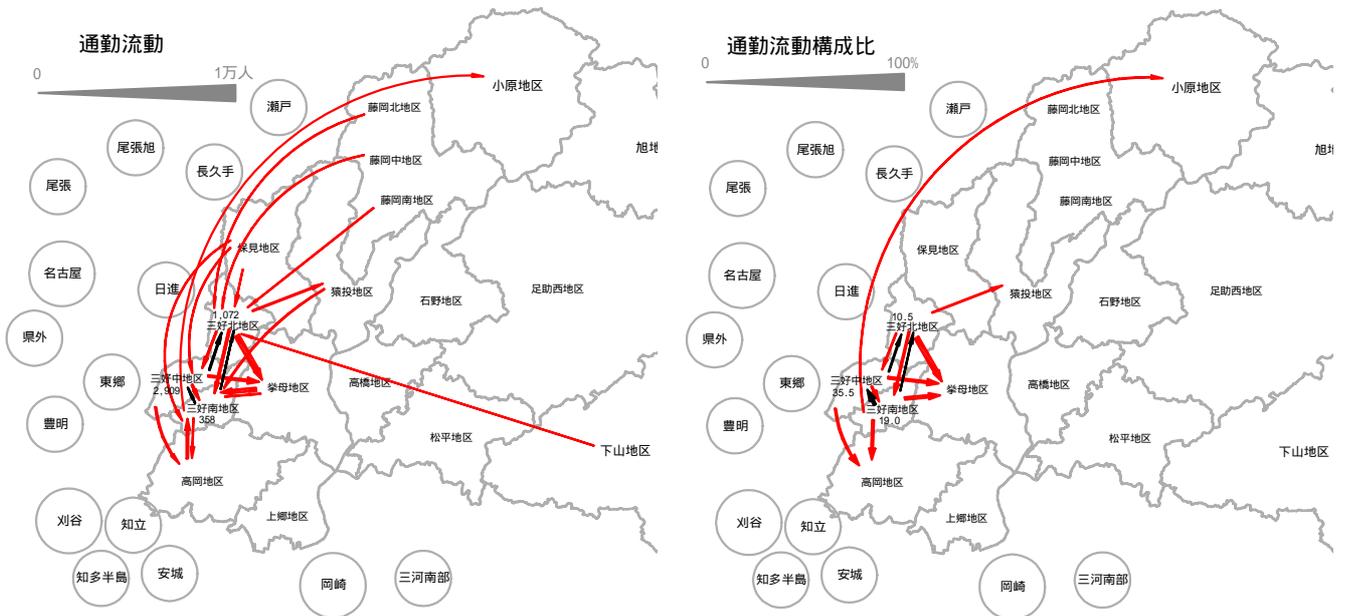


図 3.56 三好町地域関連流動図（圏内流動）

（交通圏全体の通勤目的自動車分担率 = 83.0%）

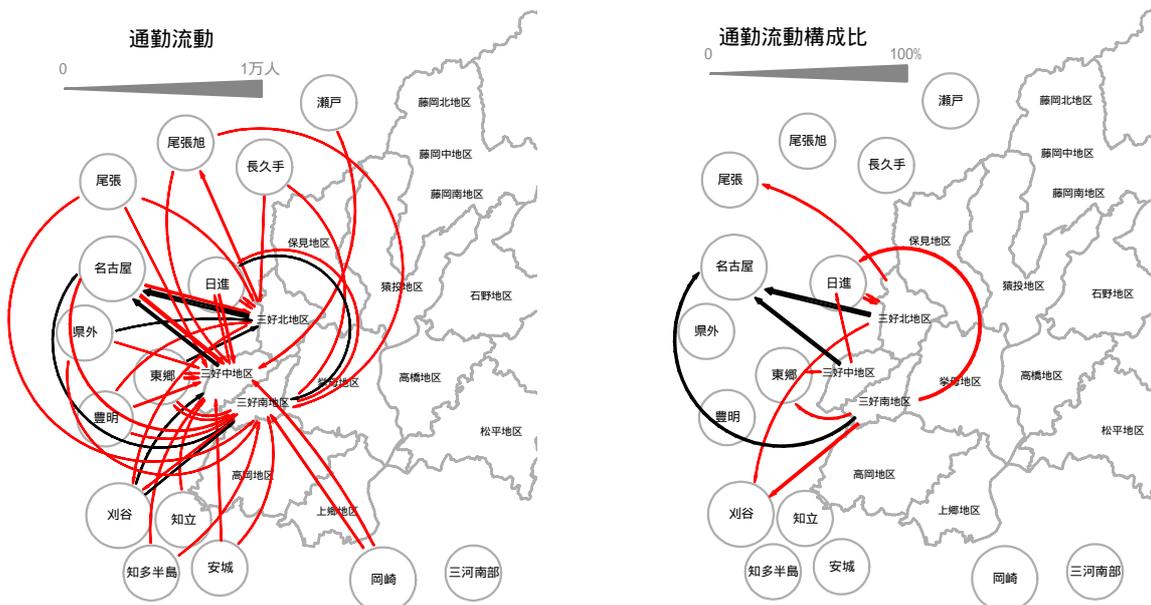


図 3.57 三好町地域関連流動図（圏外流動）

【交通機関分担】

- 三好町の流入出全体としての公共交通利用は13%程度であるが、交通圏域内移動でみるとわずか3%であり、自動車利用が80%以上を占める。
- 名古屋市への流出では公共交通利用が56%を占めるが、反対に三好町への流入は6%となり自動車利用が極めて高くなる。
- 三好町内での移動では徒歩・二輪車の占める割合が比較的高くなっている。

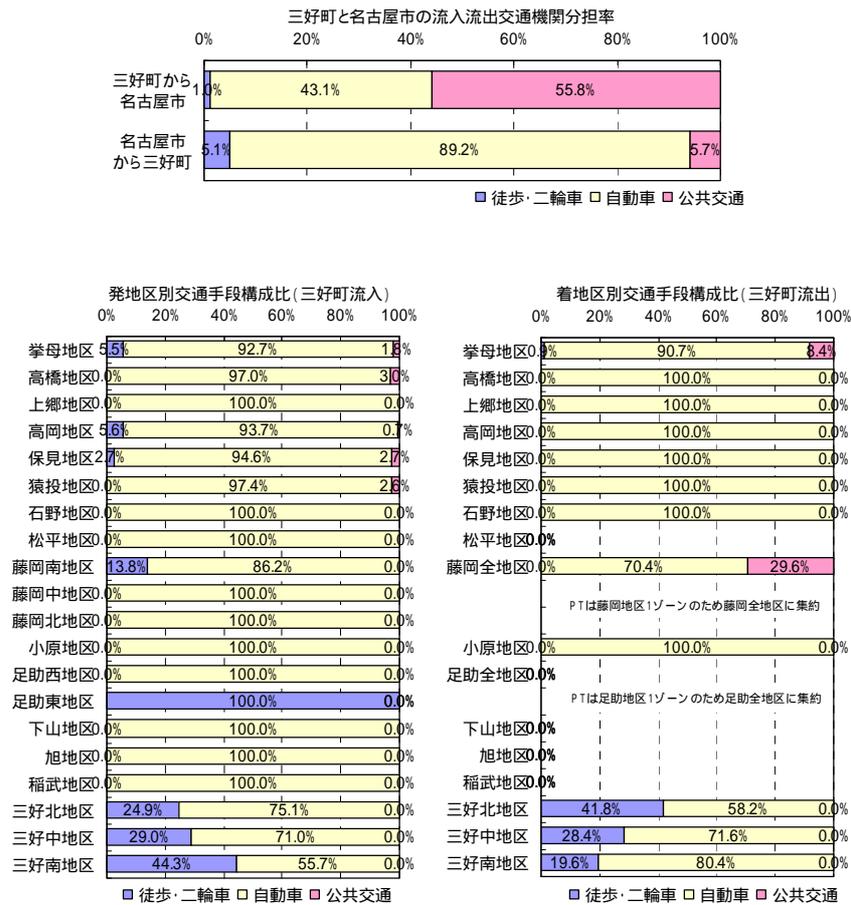


図 3.58 三好町関連交通機関分担率

(2) 通学流動

全体的な通学流動の傾向

- ・ 自地区内流動に加え、交通圏内では拳母・高橋・保見・猿投、圏外では名古屋市・日進市、岡崎市への流動が多い。
- ・ 地区内は徒歩・二輪車利用が多いが、旧町村地域は自動車・公共交通等の長距離移動手段もある。

【流動の傾向】

- ・ 各地域とも自地域の流入流出が多くを占める。特に旧町村地域は他地域からの流入はほとんどない。
- ・ 三好町では、名古屋市や近隣市町村との流入出割合が比較的高く、豊田市との流入出を上回っている。
- ・ 交通圏外への流出は、各地域とも 15%以下程度となっている。

表 3.7 通学流入流出量

着地域	旧豊田地域	旧町村地域	三好町	圏内計	名古屋市	隣接市町村	その他	計
旧豊田地域	50,448	101	837	51,386	4,298	5,025	874	61,583
旧町村地域	1,815	6,053	57	7,925	631	560	181	9,297
三好町	952	0	6,342	7,294	542	657	57	8,550
圏内計	53,215	6,154	7,236	66,605	5,471	6,242	1,112	79,430
名古屋市	4,274	0	1,506	5,780				5,780
隣接市町村	3,027	0	1,233	4,260				4,260
その他	3,211	0	1,819	5,030				5,030
計	63,727	6,154	11,794	81,675	5,471	6,242	1,112	94,500

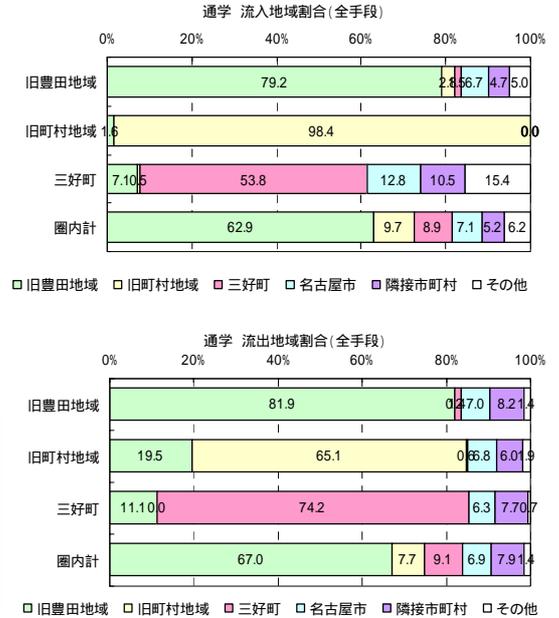


図 3.59 通学流入流出先地域割合

【交通機関分担】

- ・ 交通手段分担率は、徒歩・二輪車が多くを占め、通勤と比べ公共交通利用割合が高い。
- ・ 旧町村地域や保見・猿投地区を通学先とする流動は、公共交通及び自動車利用割合が若干高い。
- ・ 三好町への流入は、公共交通及び自動車割合が若干高い。

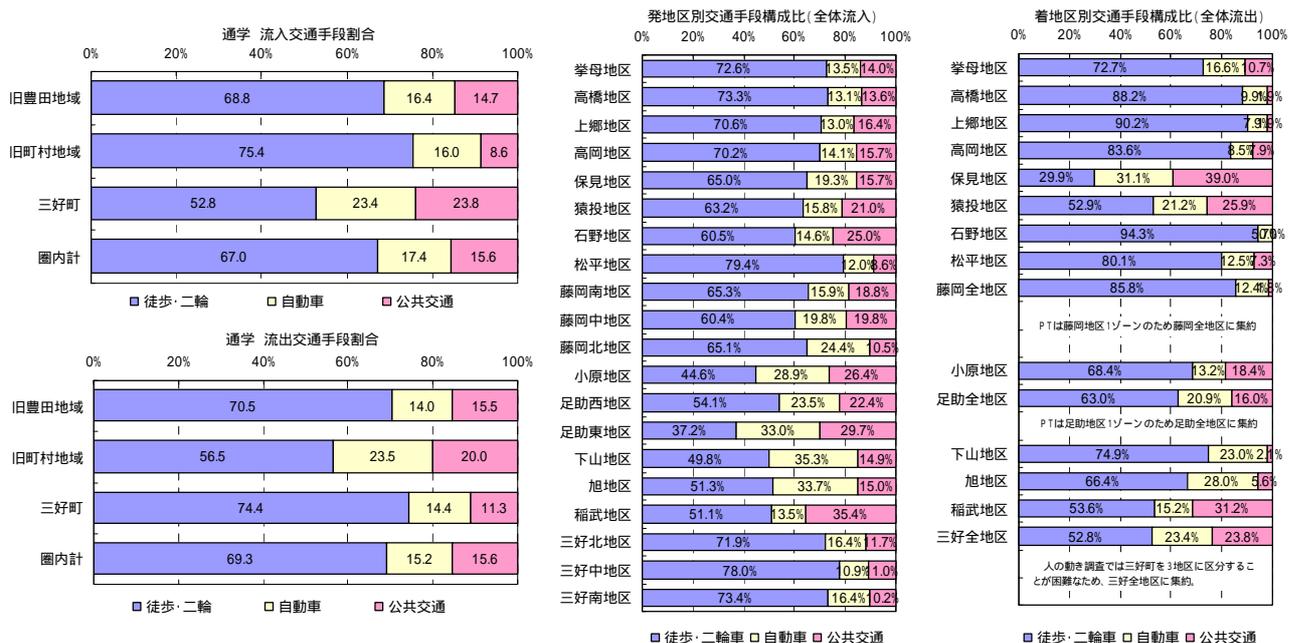


図 3.60 通学流入流出交通手段割合

(3) 通院流動（平日）

全体的な通院流動の傾向

- ・ 主要医療施設のある挙母・三好中・足助地区にそれぞれ隣接地区からの流動が多い。
- ・ 挙母地区は圏域全体、足助地区は東部地域の医療拠点。
- ・ 通院でも全体の自動車利用割合は75%を占める。都市部は徒歩等、旧町村地域は公共交通の利用割合が高い傾向。

【流動の傾向】

- ・ 各地域とも自地域内の通院流動が多くを占める。
- ・ 旧豊田地域居住者全体では、90%程度が旧豊田地域を通院先としている。
- ・ 旧町村地域と三好町は、旧豊田地域の医療施設へ行く割合が比較的高くなっている。

表 3.8 平日通院流入流出量

着地域 \ 発地域	旧豊田地域	旧町村地域	三好町	圏内計	名古屋市	隣接市町村	その他	計
旧豊田地域	7,091	40	76	7,207	148	671	27	8,053
旧町村地域	2,439	3,972	25	6,436	76	361	114	6,987
三好町	386	0	624	1,010	33	155	0	1,198
圏内計	9,916	4,012	725	14,653	257	1,187	141	16,238
名古屋市	76	0	0	76				76
隣接市町村	321	0	0	321				321
その他	0	0	0	0				0
計	10,313	4,012	725	15,050	257	1,187	141	16,635

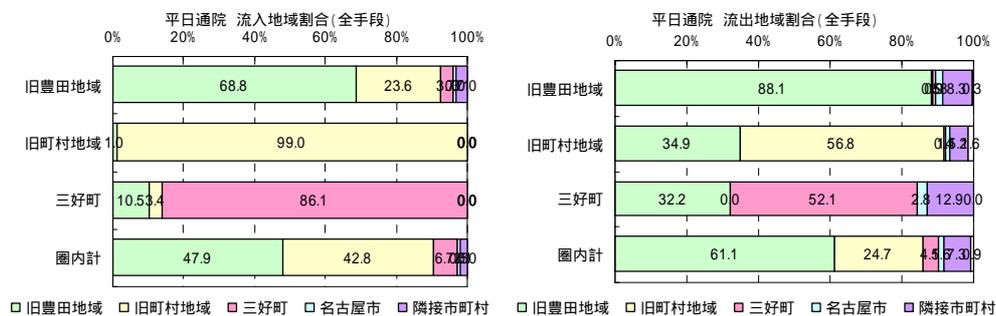


図 3.66 平日通院流入流出先地域割合

【交通機関分担】

- ・ 全体的に自動車利用割合が高く、概ね70%を超えている。
- ・ 旧豊田地域や三好町居住者は、徒歩・二輪車の割合が比較的高い。これに対し旧町村地域居住者は、徒歩・二輪車の割合が非常に少なく、公共交通割合が若干高くなっている。

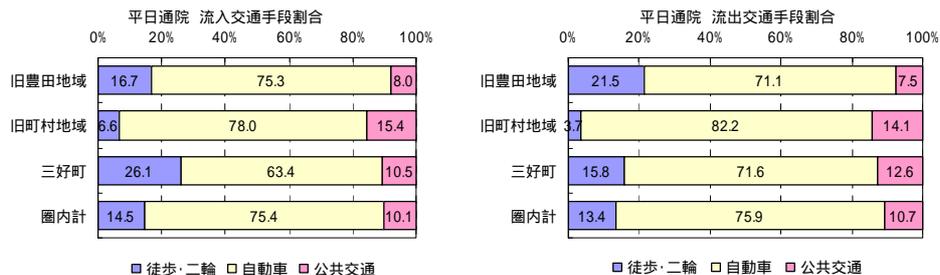


図 3.67 平日通院流入流出交通手段割合

各地区の通院流動

【圏域内・外流動】

- 医療施設への通院流動は、多くの大規模な医療施設を有す拳母地区への流動が多く、ほとんどの地区で高い割合を占めている。
- 拳母地区を除き、自地区内流動が50%を超える地区は足助・下山地区で、三好町も町内全体としては約52%となっている。
- 旭・稲武地区では足助病院のある足助西地区への流出割合が非常に高い。特に旭地区は自地区内流動割合が15%程度と低く、約67%が足助地区の施設を利用している。
- その他に保見・石野・松平地区は自地区内流動が20%を下回っており、豊田市中心部への依存度が高い。なお、保見地区では瀬戸市（約22%）、下山地区は岡崎市（約22%）への流出が多いことが特徴である。
- 三好町は他地区と比べて、名古屋市（約3%）、東郷町（約7%）、日進市（約4%）の近隣市町への流出も比較的高い割合となっている。

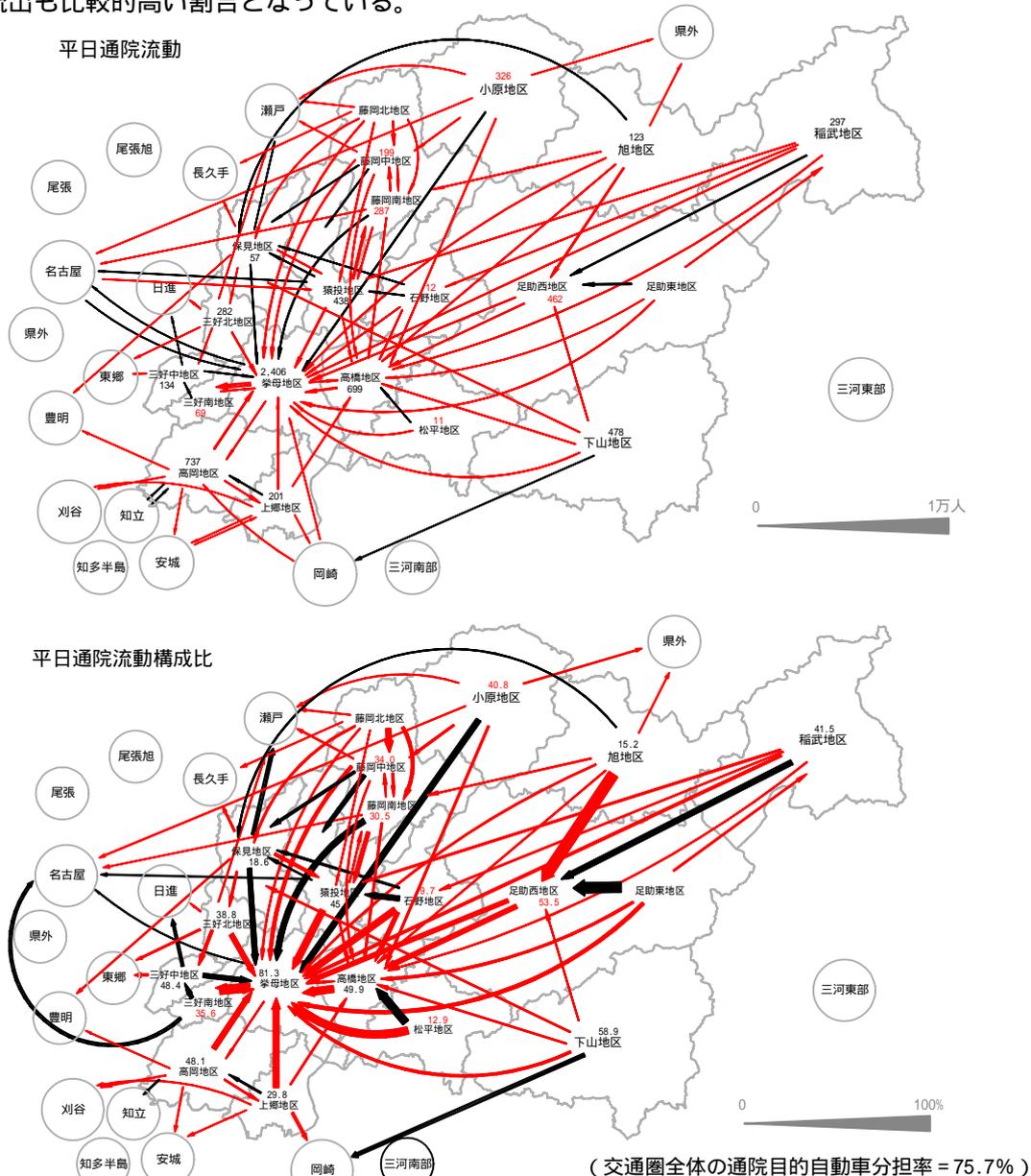


図 3.68 全地区流動図(通院目的)

【交通機関分担】

- 通院流動は、比較的身近な医療施設に向かう傾向があるため、旧豊田地域及び三好町では徒歩・二輪車割合が高くなっている。
- 旧町村地域は他地区への流動が比較的高くなっているため、徒歩・二輪車の割合が低い、通勤や買物等流動に比べ公共交通機関の利用割合が比較的高くなっている。

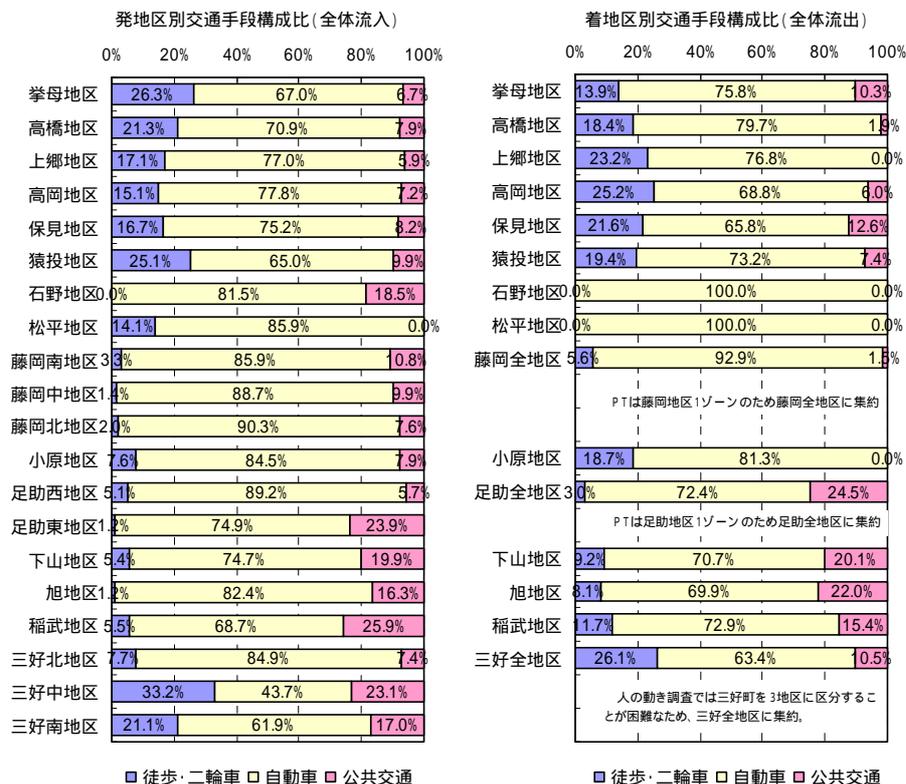


図 3.69 通院における交通手段分担率

(4) 買物・娯楽等流動(平日)

全体的な平日買物・娯楽等流動の傾向

- ・ 多様な施設が集中する挙母地区、大規模商業施設を有す三好中・高橋地区は広域的な日常生活拠点。
- ・ 身近な移動は徒歩・二輪車の利用もあるが、少し遠くなるとほとんどが自動車利用。
- ・ 公共交通はほとんど使っていない。

【流動の傾向】

- ・ 各地域とも自地域流動が多くを占めるが、旧町村地域は旧豊田地域への流出割合が比較的高く、他地域からの流入は少ない。
- ・ 三好町は、交通圏外の近隣市町からの流入も比較的高いことが特徴である。

【交通機関分担】

- ・ 全体的に自動車利用割合が高く、概ね70%を超えている。
- ・ 徒歩・二輪車利用割合は全体で25%程度を占めるが、旧町村地域は非常に少なくなっており、自動車利用が80%を超えている。
- ・ 流入・流出とも公共交通利用割合は極めて少ない。

表 3.9 平日買物・娯楽等流入流出量

着地域 発地域	旧豊田地域	旧町村地域	三好町	圏内計	名古屋市	隣接市町村	その他	計
旧豊田地域	46,657	644	1,120	48,421	730	2,684	228	52,063
旧町村地域	2,693	3,676	6	6,375	66	304	294	7,039
三好町	855	46	4,792	5,693	183	661	50	6,587
圏内計	50,205	4,366	5,918	60,489	979	3,649	572	65,689
名古屋市	112	0	539	651				651
隣接市町村	1,647	59	1,256	2,962				2,962
その他	29	24	29	82				82
計	51,993	4,449	7,742	64,184	979	3,649	572	69,384

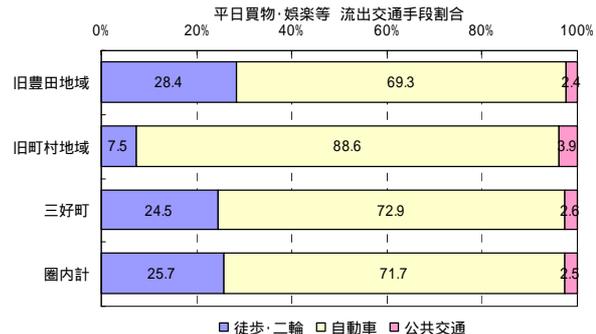
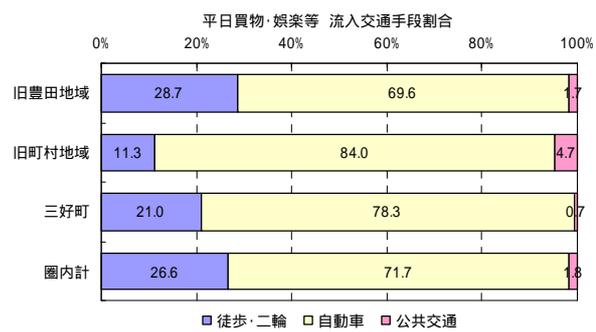
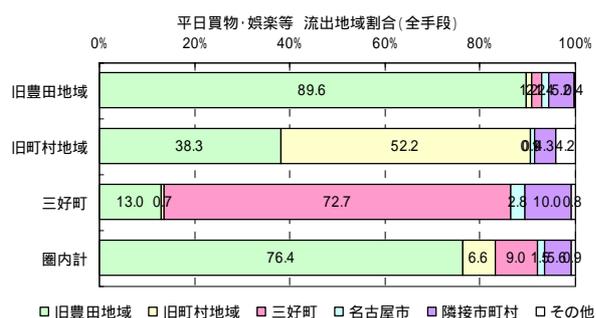


図 3.70 平日買物・娯楽等流入流出先地域割合

図 3.71 平日買物・娯楽等流入流出交通手段割合

各地区の平日買物・娯楽等流動

【圏内流動】

- 豊田市の中心部である拳母地区、大規模商業施設を有す高橋地区、三好中地区への流動が多く、その地区では自地区内流動も60%を超えている。
- 足助・下山・松平地区では、拳母地区よりも高橋地区への流出割合が高く30%を超えている。
- 小原地区は藤岡南地区へ、旭地区は藤岡南地区と足助地区への流出割合が高い。

【圏外流動】

- 名古屋市や隣接市町への流動もあるが比較的少ない。ただし、稲武地区は隣接他県へ、下山地区は岡崎市への流出割合が高い。
- 藤岡地区や保見地区では瀬戸市への流出割合が比較的高い。

【交通機関分担】

- 地区内での移動は徒歩・二輪車の利用が多くなるが、地区間の移動ではほとんどが自動車利用である。
- 自地区内移動においても自動車利用割合は高く、地区によって異なるが、概ね60~70%である。
- 公共交通の利用割合は全体では3%に過ぎない。
- 旧町村地域では、地区間よりも地区内流動の方が公共交通利用割合は高い傾向にある。

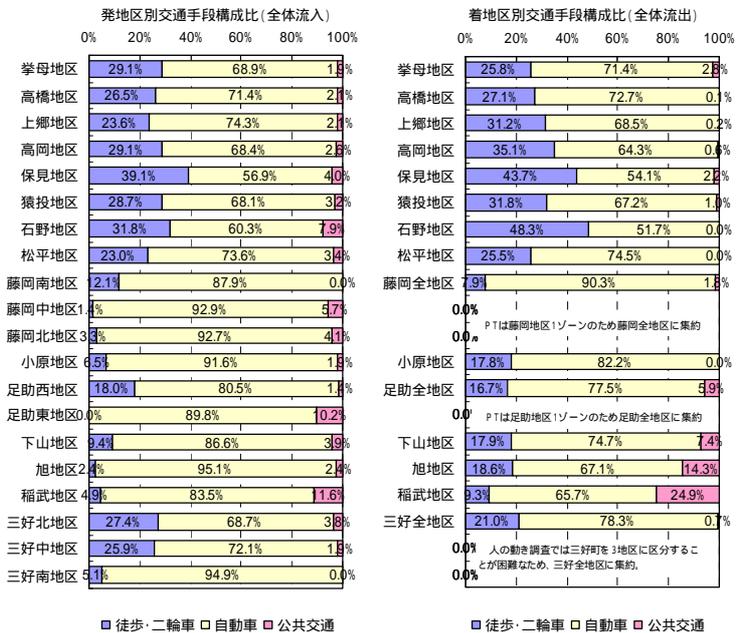


図 3.72 買物・娯楽等における交通手段分担率（全体）

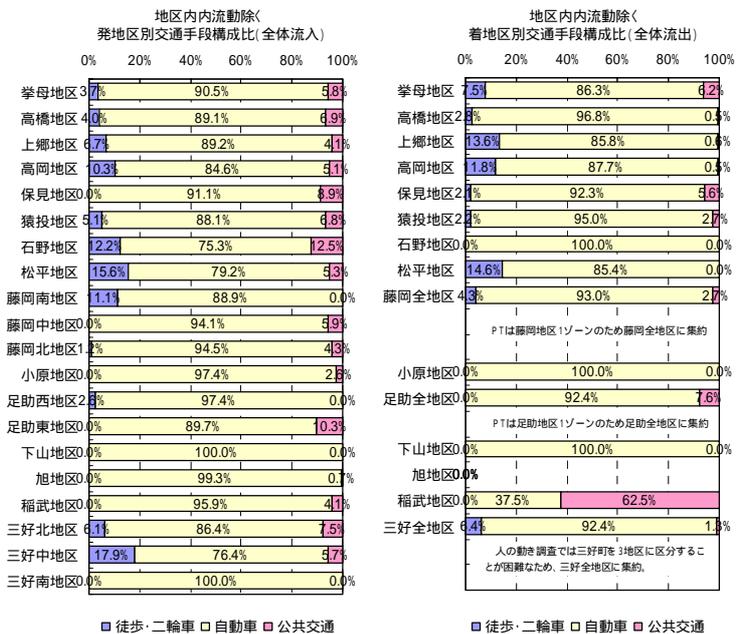
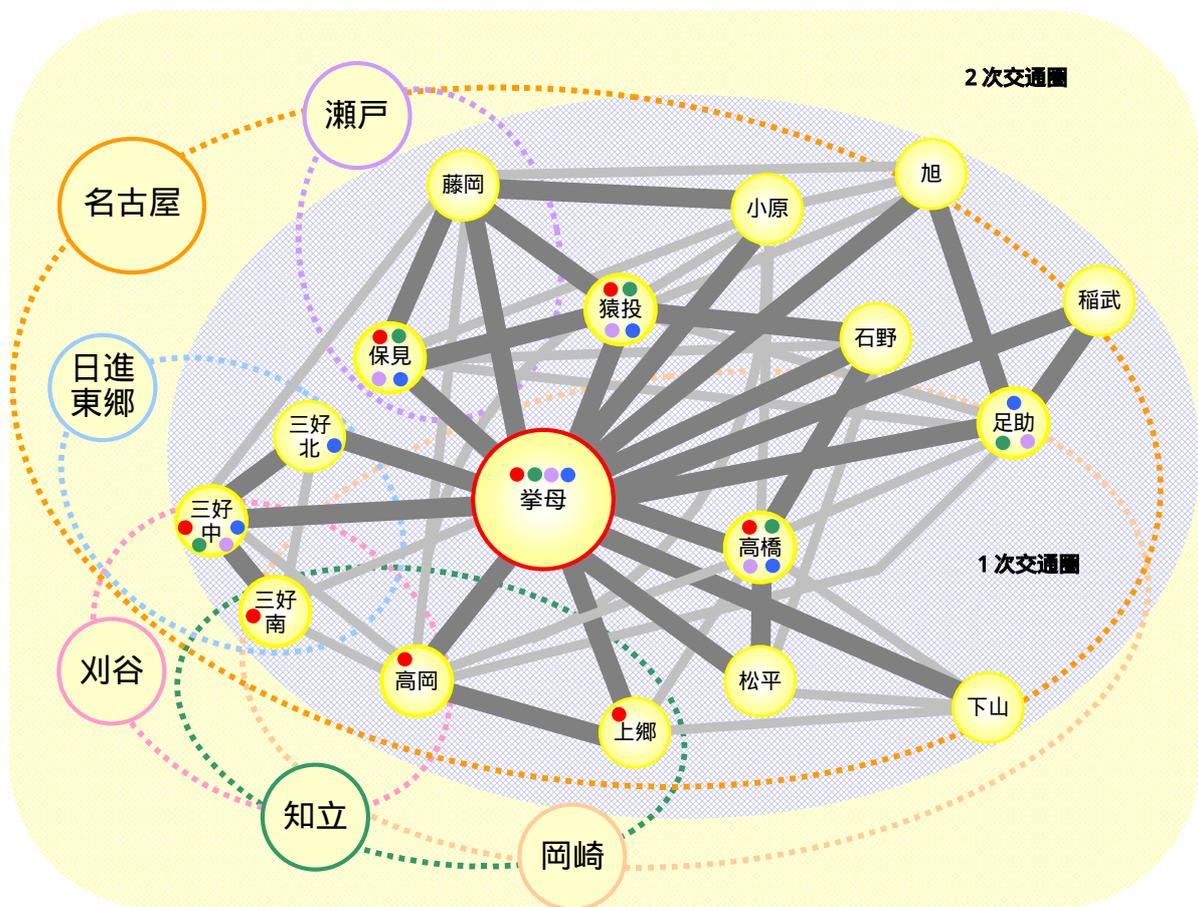


図 3.73 買物・娯楽等における交通手段分担率（区内除く）

(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