

◆ 4. 豊田市の交通流動の現状

4-1 交通流動

注) 交通流動を示すデータには国勢調査、中京都市圏パーソントリップ調査※(第4回PT調査)などが挙げられるが、第4回PT調査の対象範囲に旧町村地域が含まれていないため、豊田・三好1次交通圏全域の流動については平成12年度国勢調査を用いる。また、詳細な人の動きの把握に関しては第4回PT調査が適しているため、調査対象に含まれている旧豊田市、三好町、及び旧藤岡町については別途その動向を示す。なお、今年度に旧町村地域住民の人の動きを把握するためのアンケート調査を実施しているが、現段階で集計作業中であるため結果がまとまり次第改めて全体を整理する。

※パーソントリップ調査:「人(パーソン)の動き(トリップ)」を把握するための調査で、「どのような人が」「いつ」「どこから」「どこへ」「どのような交通手段で」動いたかについて1日の動きを全て捉える調査である。都市圏において対象者を抽出しアンケート調査で把握するサンプル調査として実施する。基本的に10年ごとに実施し、中京都市圏では、昭和46年に第1回が行われ、第4回調査が平成13年10月に実施された。

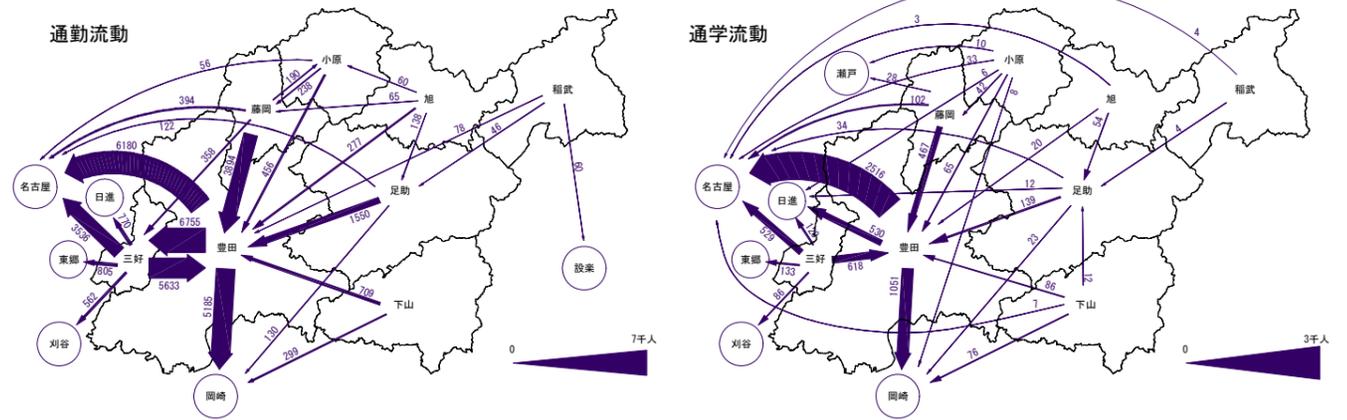
(1) 通勤流動

- 通勤・通学の両面で、各地区とも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い。
- 旭、稲武地区を除いて豊田地域への通勤率は20%を超えている。圏域内の就業者の約7割は豊田地域に通勤している。
- 圏域外への移動としては、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。

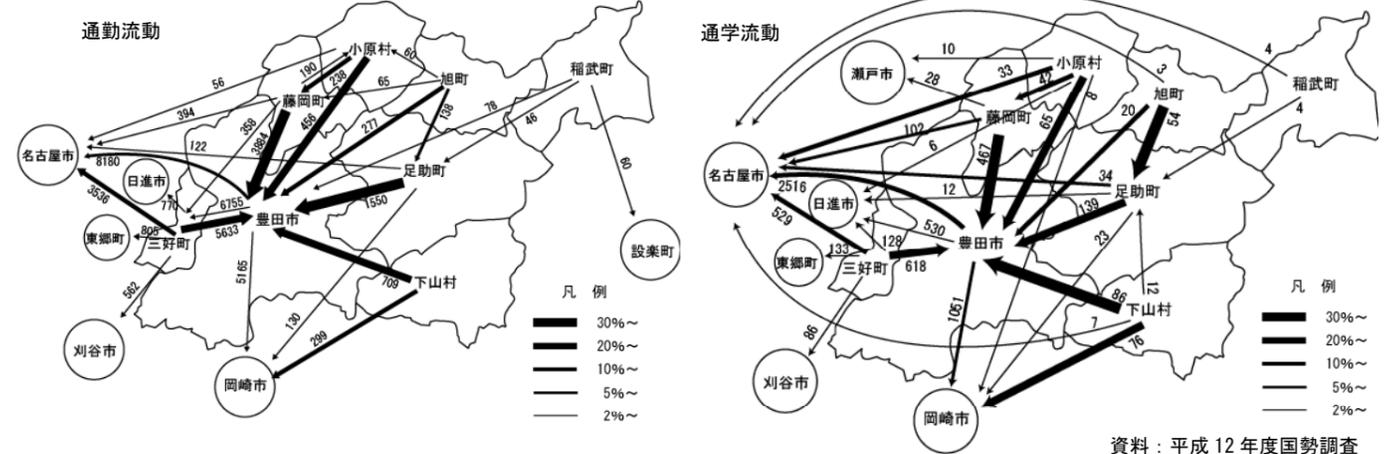
(2) 通学流動

- 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、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、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。

■ 通勤・通学流動 【移動量】



【各地区の移動構成比】



資料：平成12年度国勢調査

(3) 買物・医療流動

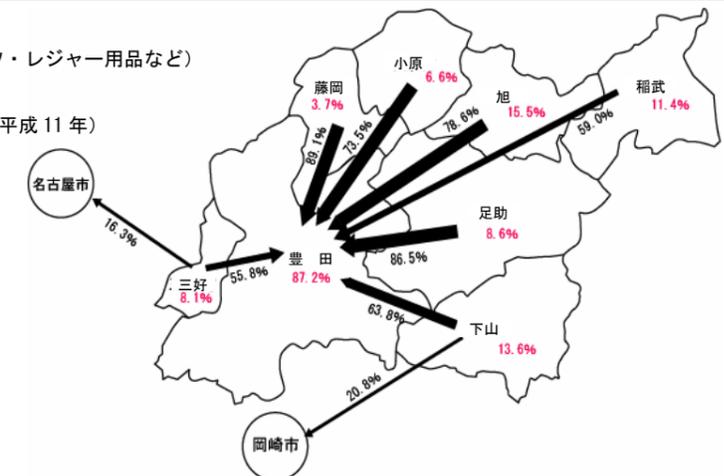
- 豊田地域への買物依存度は高く、買物動向の面からも独自の生活圏域を形成している。
- 買回品では、いずれの地区も豊田地域での購買率が50%超と非常に高い。
- 医療依存度では、豊田地域と足助地区を核とした医療圏を形成している。

■ 買物依存度

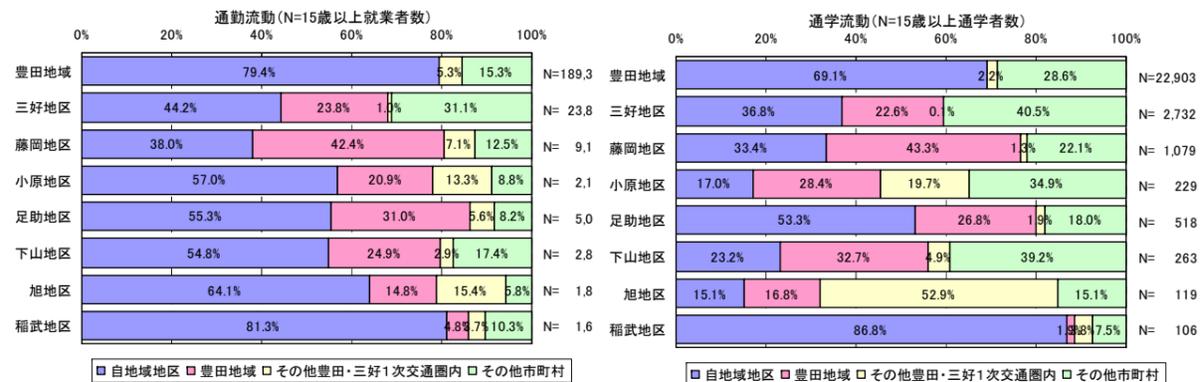
(買回品：服飾、家電、スポーツ・レジャー用品など)

※ 赤字は自市町村内購買率

資料：消費者購買動向調査(平成11年)



■ 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

(4) 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)

① 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地区が極めて多くなっている。
- ▶ 藤岡地区では、地区内でのトリップが50%以上を占めており、高橋、五ヶ丘、若林など地区内に高校や大規模商業施設を有す地区でも比較的地区内トリップが多い。

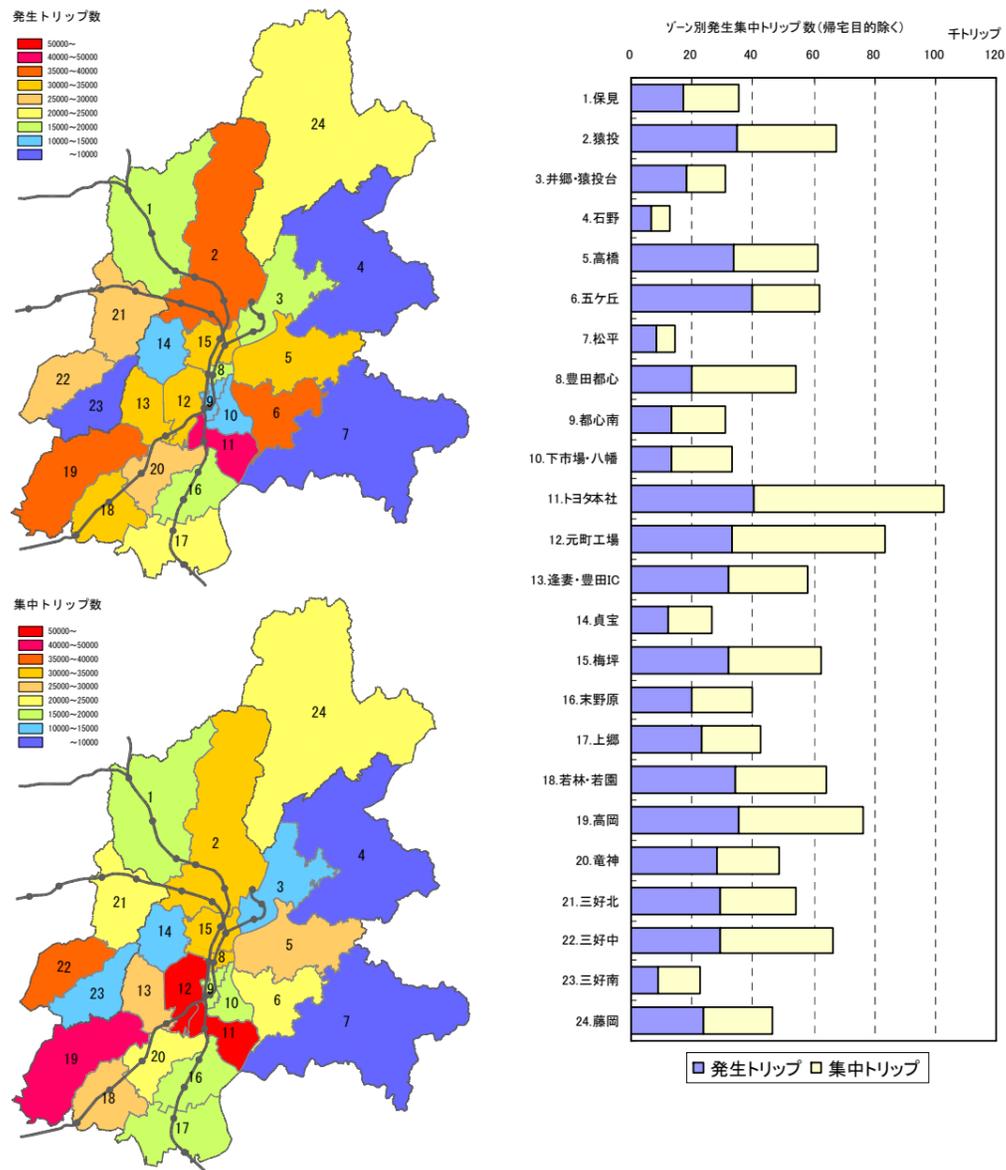
※発生集中交通量(トリップ):あるゾーン(地域)を出発点に人が動くことをそのゾーンの発生トリップといい、逆にゾーンに到着する人の動きをそのゾーンの集中トリップという。1つのゾーンの中に1トリップの出発と到着があるものをそのゾーンの内々トリップという。

※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地区ゾーン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)

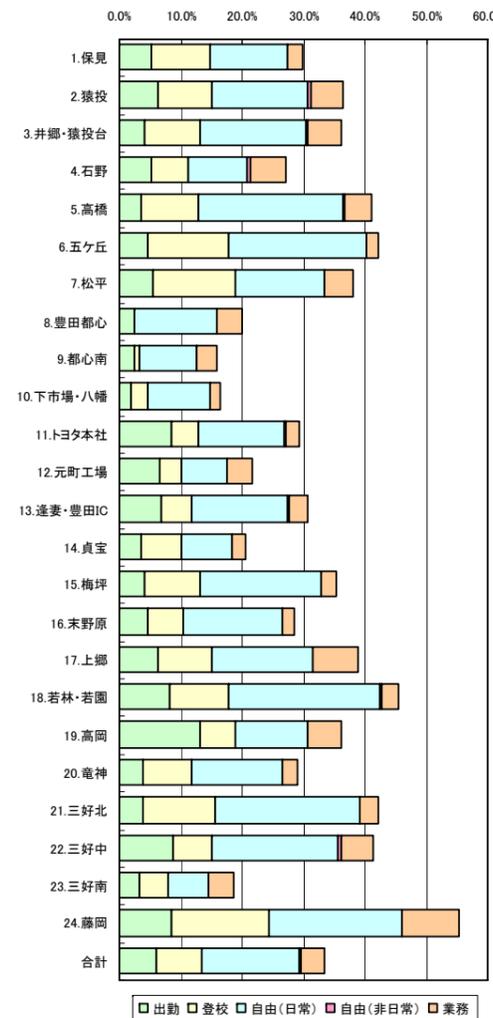
② 目的別発生集中交通量

- ▶ 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。

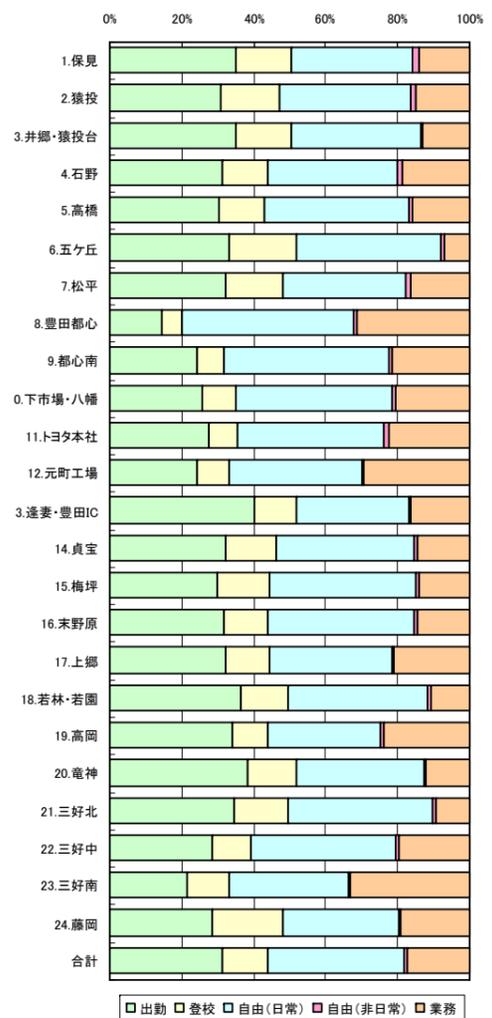
■ ゾーン別の発生集中トリップ数(帰宅目的を除く)



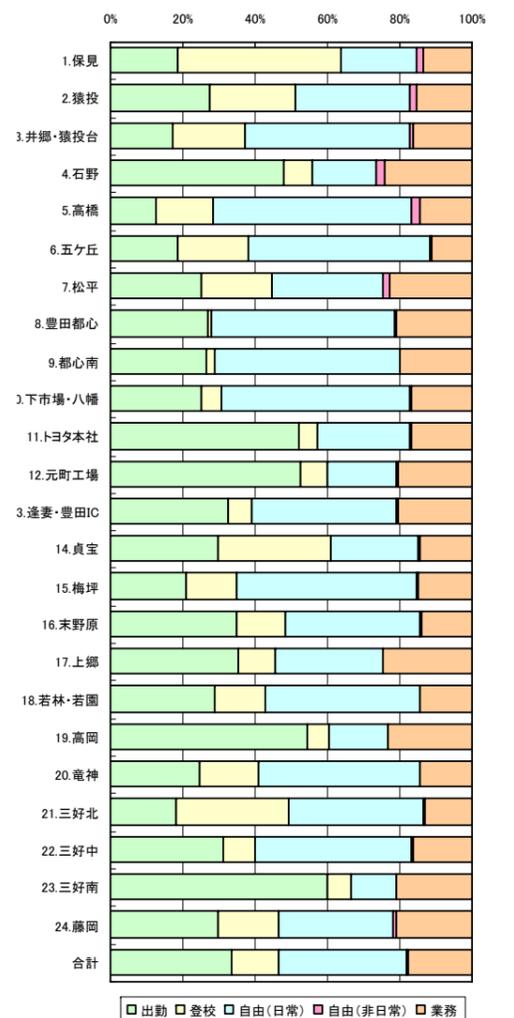
■ 発生集中トリップのうち、内々トリップの占める割合(帰宅を除く目的別)



■ ゾーン別発生トリップの目的別構成比(帰宅を除く目的別)



■ ゾーン別集中トリップの目的別構成比(帰宅を除く目的別)

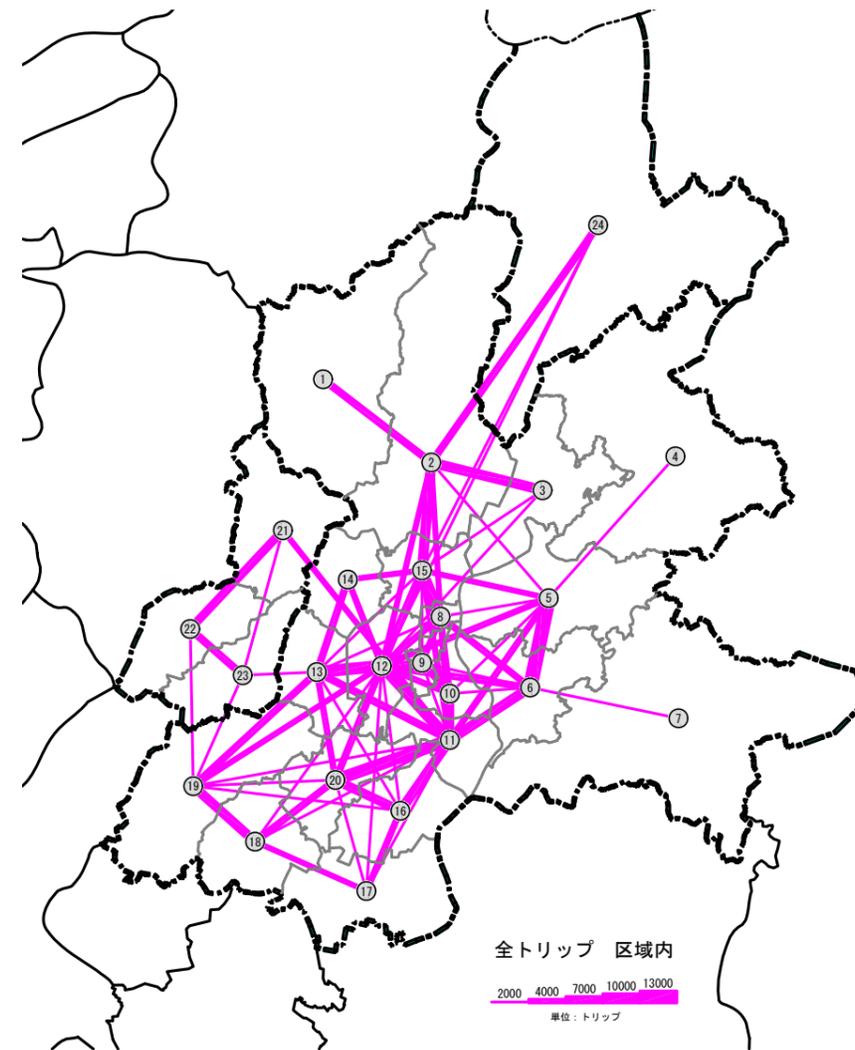


③ ゾーン間移動

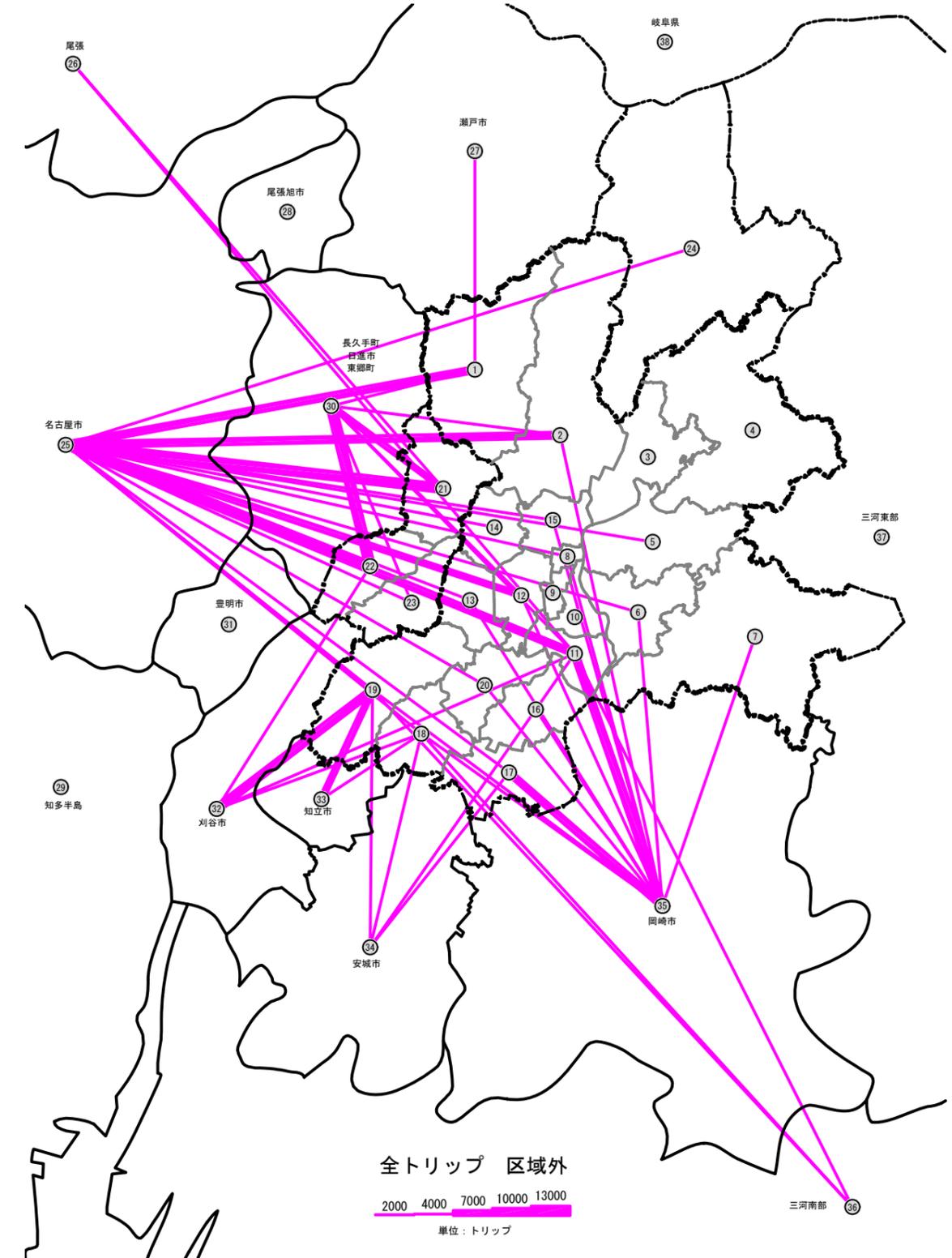
- P T調査における圏域*内の移動では、豊田市の中心部や自動車関連大規模工場を有すゾーンへの移動が多くを占めるが、大規模住宅地を有している5、6ゾーン間の移動量も比較的多い。
- 圏域外との移動では、全体的には名古屋市の結びつきが強いが、豊田地域の南側の上郷地区では岡崎市と、南西部の高岡地区では知立市や刈谷市との結びつきが非常に強い。

※圏域：ここでの圏域は、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。

■ 区域内ゾーン間移動（全トリップ）



■ 区域外ゾーン間移動（全トリップ）

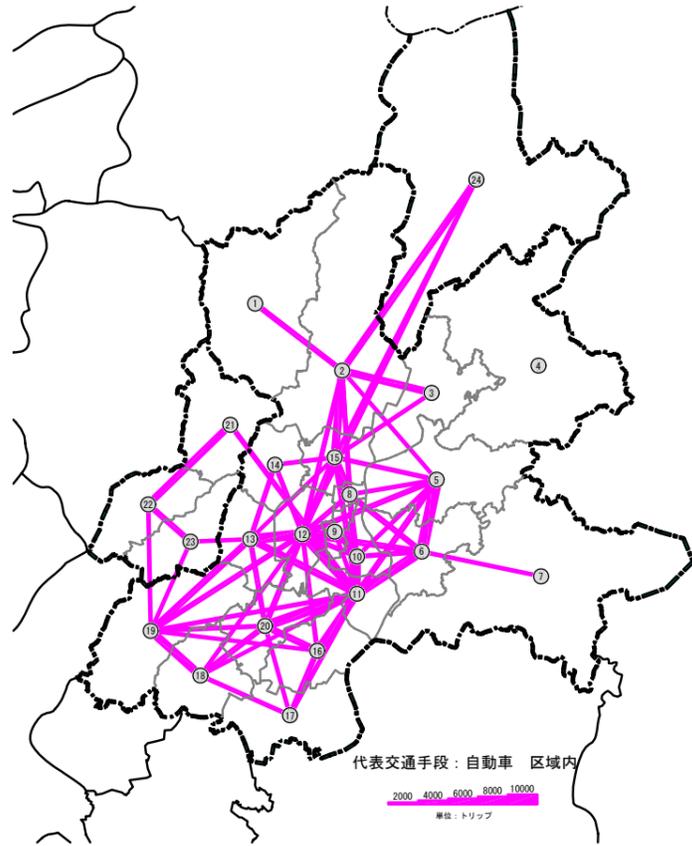


(5) 移動手段

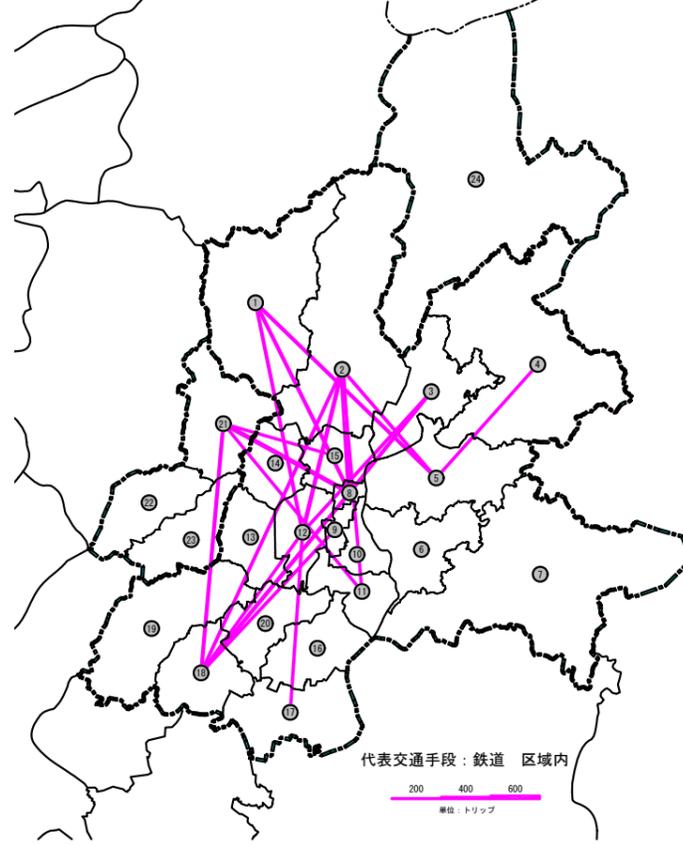
① 交通手段別ゾーン間移動

- 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、圏域内・外とも各ゾーン間でほぼ同じ傾向にある。
- 圏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P T調査実施以降の平成14年9月に廃止されている。
- 圏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、圏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。

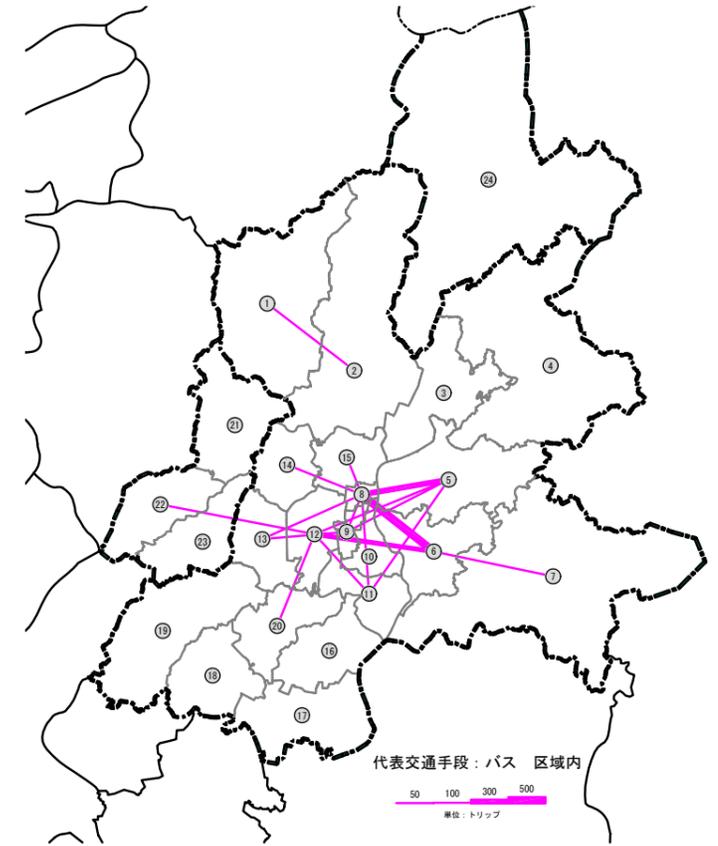
■ 代表交通手段別区域内ゾーン間移動（自動車）



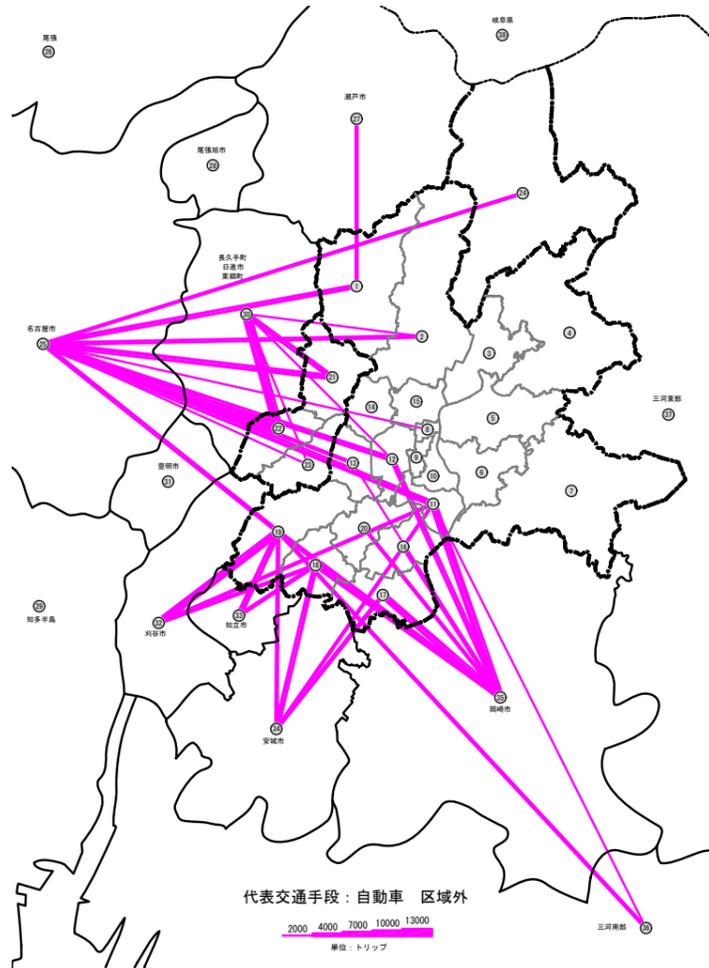
■ 代表交通手段別区域内ゾーン間移動（鉄道）



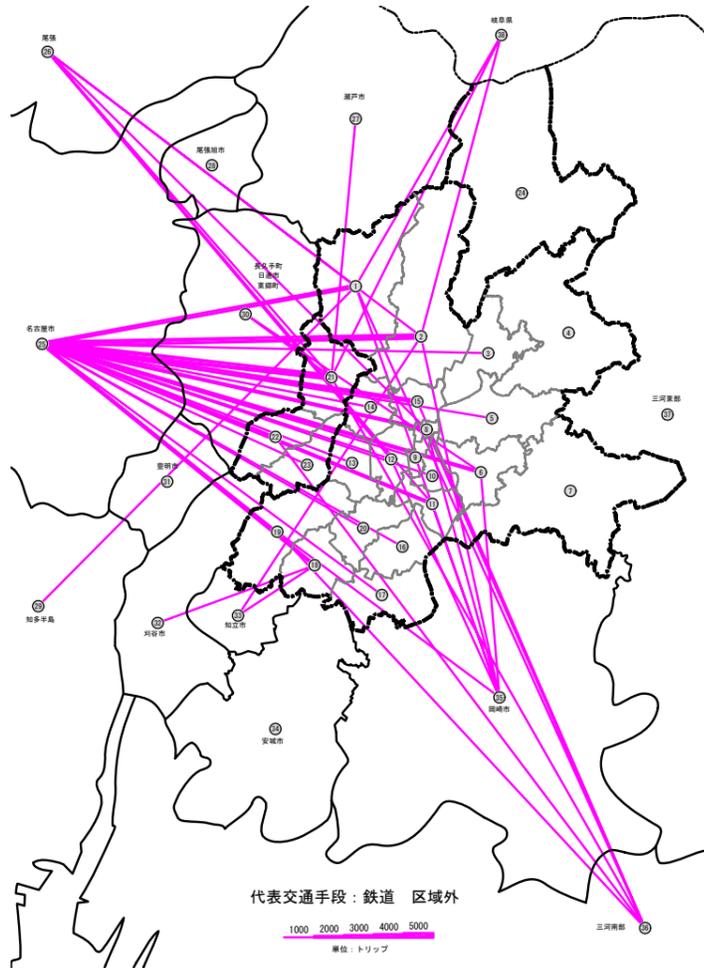
■ 代表交通手段別区域内ゾーン間移動（バス）



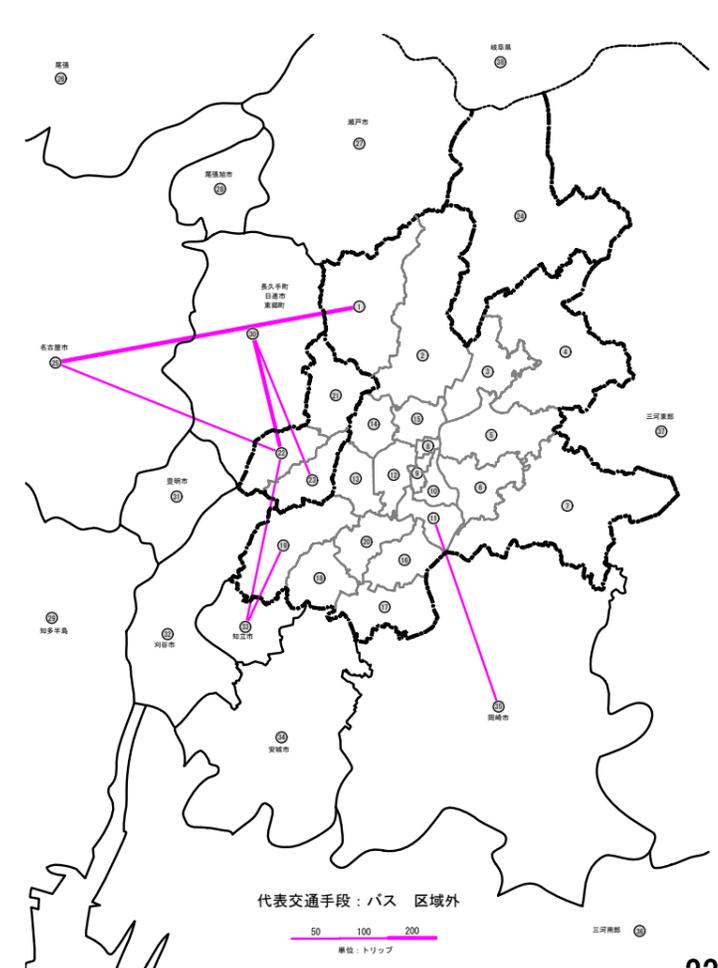
■ 代表交通手段別区域外ゾーン間移動（自動車）



■ 代表交通手段別区域外ゾーン間移動（鉄道）



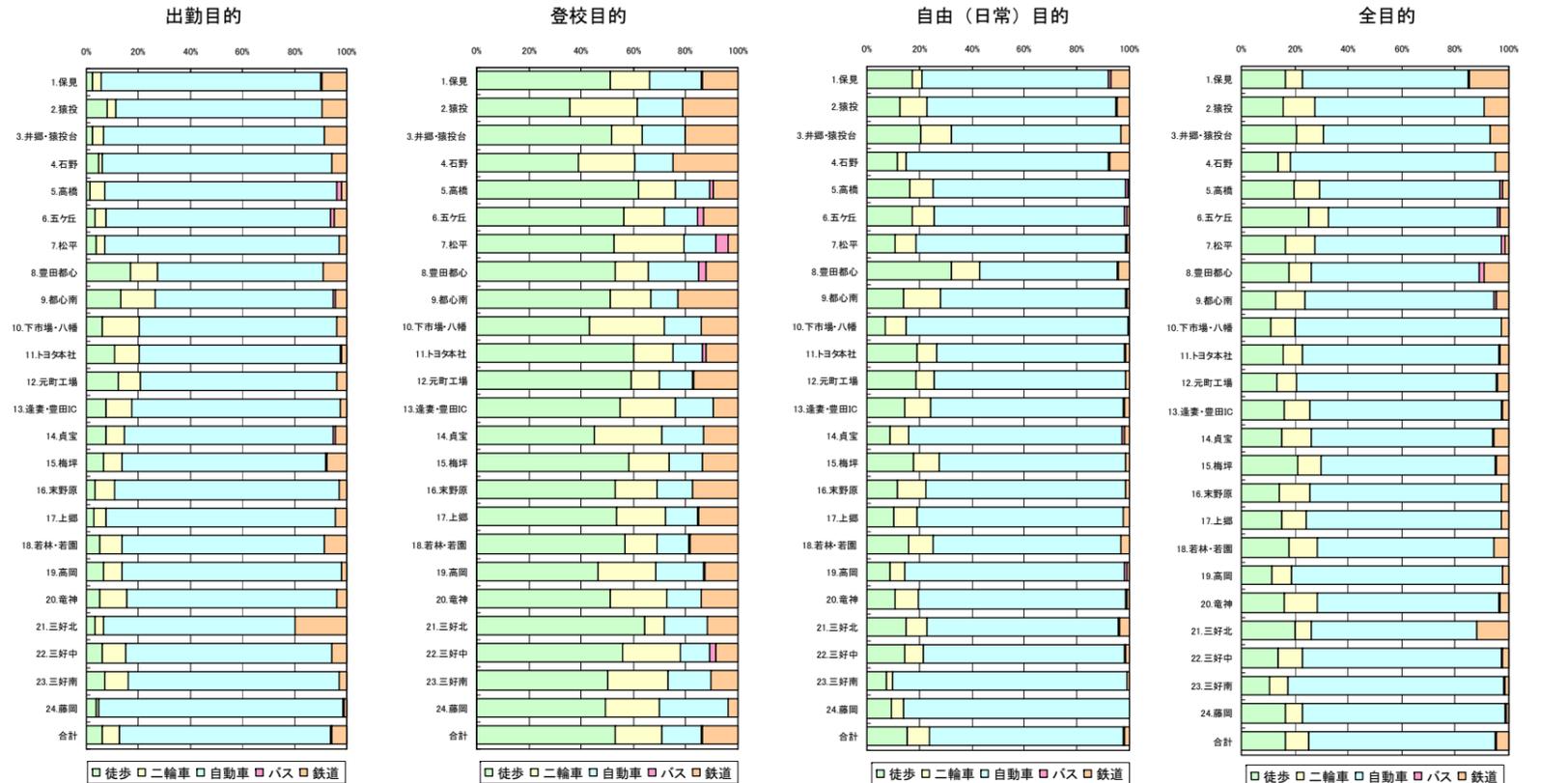
■ 代表交通手段別区域外ゾーン間移動（バス）



② 地区別交通手段分担率

- 交通手段割合を見ると、自動車での移動が圏域全体で約 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 割に見たず、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地区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



(6) 旧町村地域における人の動きアンケート調査

【調査の主旨・目的】

- 新豊田市及び豊田・三好1次交通圏の検討を行うにあたり、基礎的な資料として各地区における人の動きの現状把握は重要である。
- しかしながら、旧町村地域は都市計画区域外でもあり、パーソントリップ調査などの詳細な人の動き調査の対象圏域外であるため、基礎的なデータが不足していることや住民ニーズの把握なども十分でない。
- したがって、これを補うために藤岡・小原・旭・足助・稲武・下山の6地区の住民を対象にアンケート調査を実施した。
- 調査の概要は以下に示すが、元々人口が少ない地域であることから十分な分析ができるよう、多くのサンプル数が得られるよう配慮した。

【アンケート調査方法概要】

① 配布・回収方法

- 配布方法：自地区の協力を得て、無作為に抽出した世帯に各組長が配布
- 配布数：各自地区単位で10世帯に1世帯の割合で、1世帯に6人分のアンケート用紙を配布
- 回収方法：自地区の協力を得て、各地区区長会で回収

② 対象者

- 5歳以上を対象とし、基本的に世帯全員に回答を依頼

③ 配布数・回答数（結果）

地区名	世帯数	配布世帯数	配布率	有効回収票数	参考		
					平均世帯人数	地区人口	抽出率
藤岡地区	5,159	698	13.5%	2,652	3.48	19,277	13.8%
小原地区	1,199	142	11.8%	614	3.19	4,345	14.1%
足助地区	2,771	315	11.4%	1,362	3.41	9,661	14.1%
下山地区	1,493	177	11.9%	725	3.40	5,557	13.0%
旭地区	1,032	110	10.7%	502	3.26	3,531	14.2%
稲武地区	1,003	140	14.0%	566	2.93	3,154	17.9%
合計	12,657	1,582	12.5%	6,421		45,525	14.1%

※配布率は自地区単位で10%以上としたため地区全体では10%を超える。
 ※配布枚数は各世帯6人分とした。
 ※有効回収票数は1次集計によるもの
 ※世帯数は調査時のもの
 ※平均世帯人数、地区人口は豊田市統計書合併特集号による(H17.4.1時点)
 ※抽出率は5歳未満も含めた地区全体人口に対する有効回収票数

④ 調査内容（要約）

問1：住所、年齢、職業等について

問2：通勤・通学の状況について

- 通勤通学先、発着時間、交通手段、帰宅時間、立寄り施設、等

問3：平日の外出状況について（通勤通学者以外）

- 通院、買物等における外出頻度、発着時間、外出先、交通手段、手段選択理由

問4：休日の外出状況について

- 通院、買物等における外出頻度、発着時間、外出先、交通手段、手段選択理由

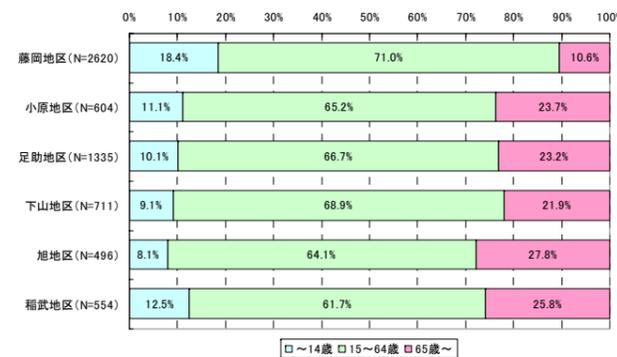
問5：バスの利用状況について

- 利用頻度、利用・非利用理由、希望バスサービス水準、今後のバス利用意向

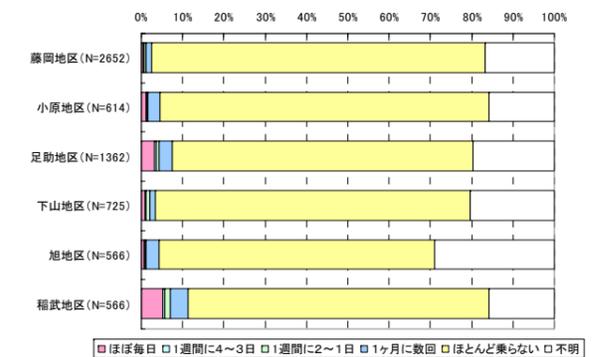
【調査結果：主な単純集計（1次集計）】

- アンケート回収による各地区の年齢構成は、藤岡地区を除き、国勢調査による年齢構成比に比べ、若干高齢者層の割合が低く、生産年齢人口がその分多くなっている。
- アンケートによる各地区のバス利用頻度を見ると、ほとんどの地区でバスを利用していない結果が得られたが、その中でも豊田地域とバス路線で直接結ばれている足助地区と、反対に直接接続するバスがなく最も豊田地域から遠い稲武地区で若干バスの利用頻度が高くなっている。
- 代表交通手段割合もみても、通勤では自動車が圧倒的に多く、足助・稲武地区では登校目的でバスが他地区より比較的高い割合を占めている。
- また、学生は稲武地区を除き、鉄道の利用が20~30%を占めている。

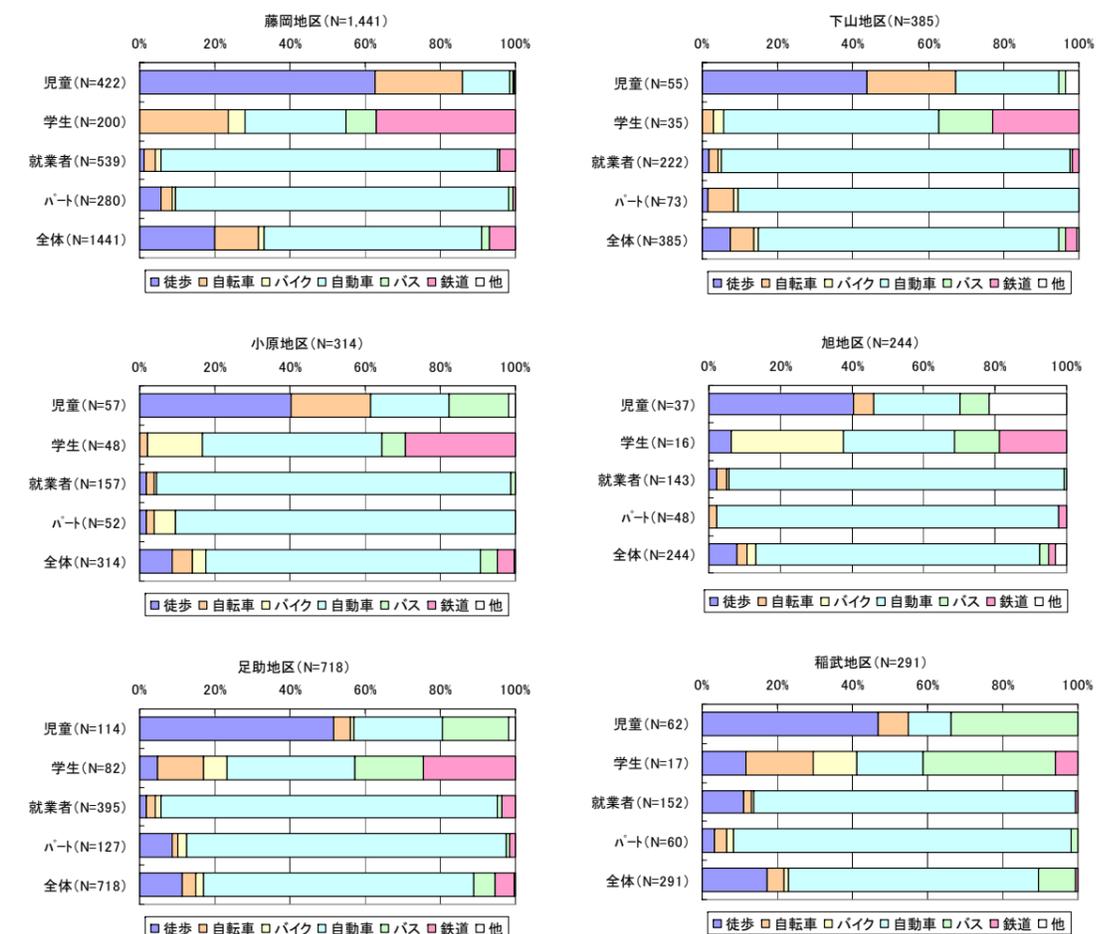
■ 地区別のアンケート有効回答数と年齢構成



■ 地区別のバス利用頻度割合



■ 地区別の通勤通学時の代表交通手段割合



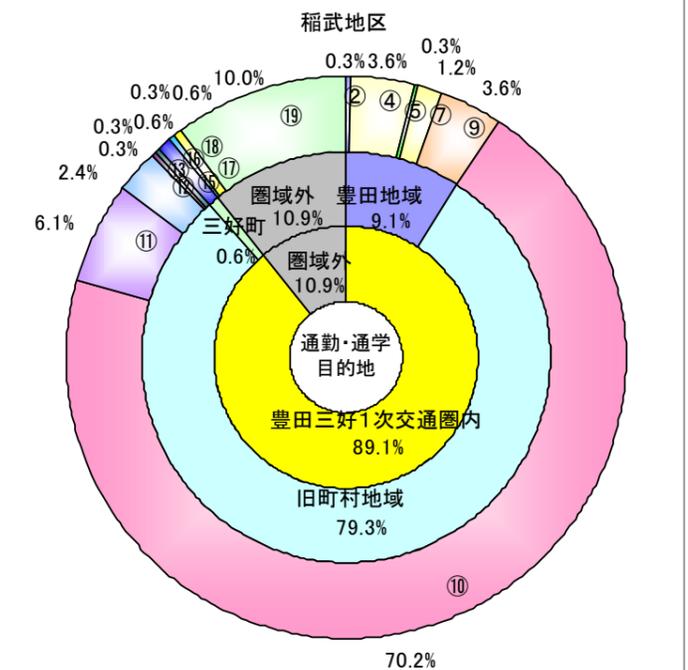
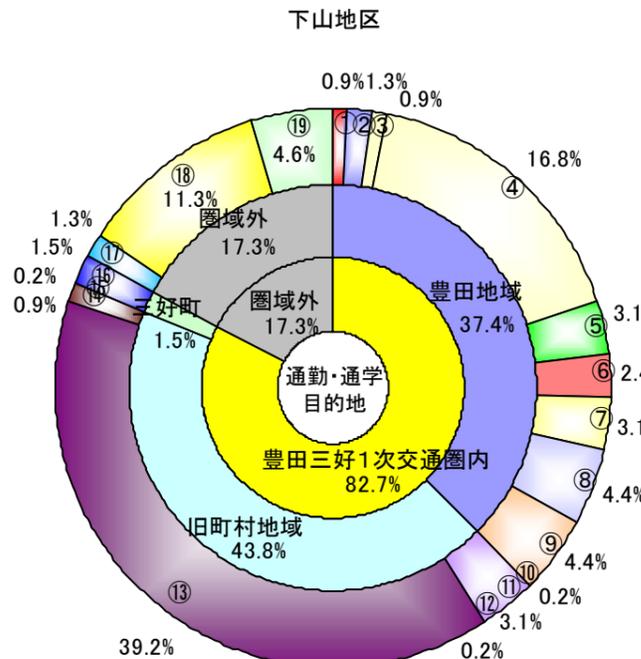
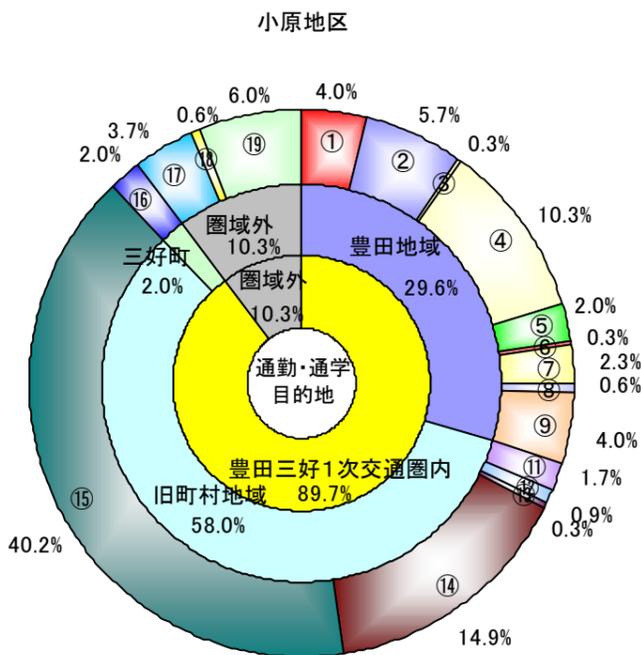
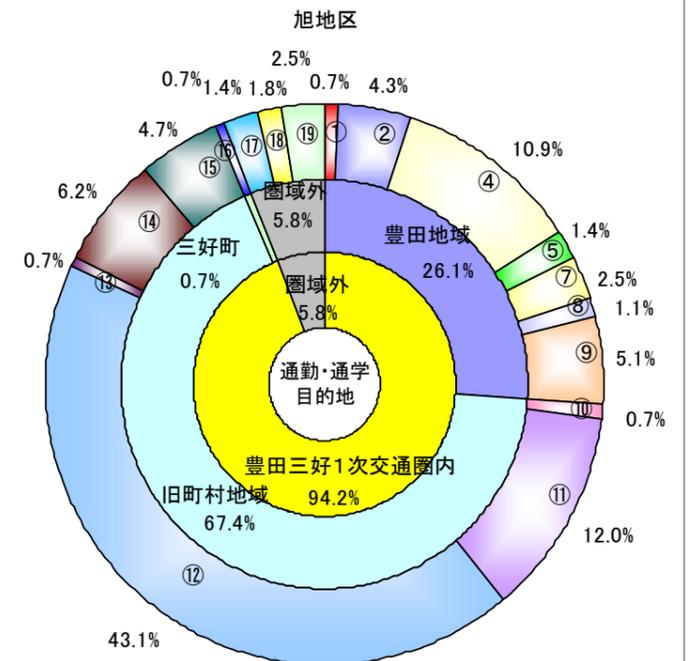
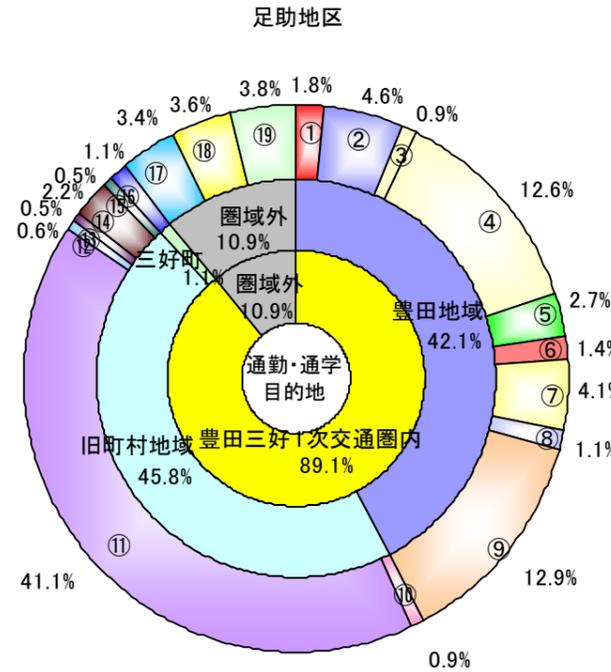
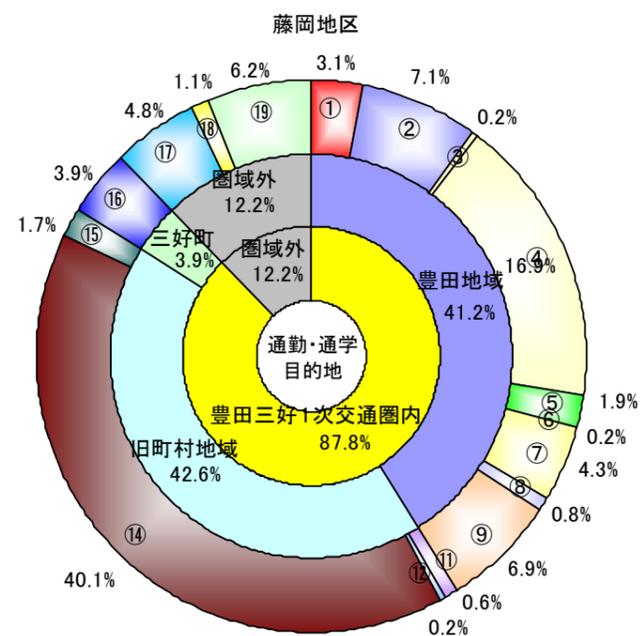
【調査結果：通勤通学目的地（1次集計）】

- 全体的に見れば、豊田・三好1次交通圏内を目的地とする割合が90%程度を占めているが、下山地区は岡崎市への流出が多く圏域外が約17%となっている。
- 豊田地域との結びつきを見ると、隣接している足助・藤岡・下山地区で概ね40%を占め、小原・旭地区で30%弱、稲武地区では10%未満となっている。豊田地域から最も遠い稲武地区では、自地区内を目的地とする割合が80%程度を占めている。

- 豊田地域の中では豊田地域の中心部及び大規模工場を有す挙母地区が最も多い割合を占めている。
- その他の特徴として、小原地区は藤岡地区と、旭・稲武地区は足助地区との結びつきが若干強い。また、藤岡地区は他地区に比べて三好町を目的地とする割合が高くなっている。
- 下山地区は他旧町村地域を目的地とする割合が低くなっている。

■ 地区別通勤・通学目的地割合

番号	地区・市町村区分
①	保見地区
②	猿投地区
③	石野地区
④	挙母地区
⑤	高橋地区
⑥	松平地区
⑦	高岡地区
⑧	上郷地区
⑨	旧豊田市(不明分)
⑩	稲武地区
⑪	足助地区
⑫	旭地区
⑬	下山地区
⑭	藤岡地区
⑮	小原地区
⑯	三好町
⑰	名古屋市
⑱	岡崎市
⑲	その他



■ 地区別通勤・通学目的地割合（参考）
（職業別詳細）

【各地区のサンプル数】

- ・ 藤岡地区： 1 8 5 7
- ・ 小原地区： 3 4 8
- ・ 足助地区： 7 8 3
- ・ 下山地区： 4 5 2
- ・ 旭地区： 2 7 6
- ・ 稲武地区： 3 2 9

