

# 1-7 地区別にみた交通流動のまとめ

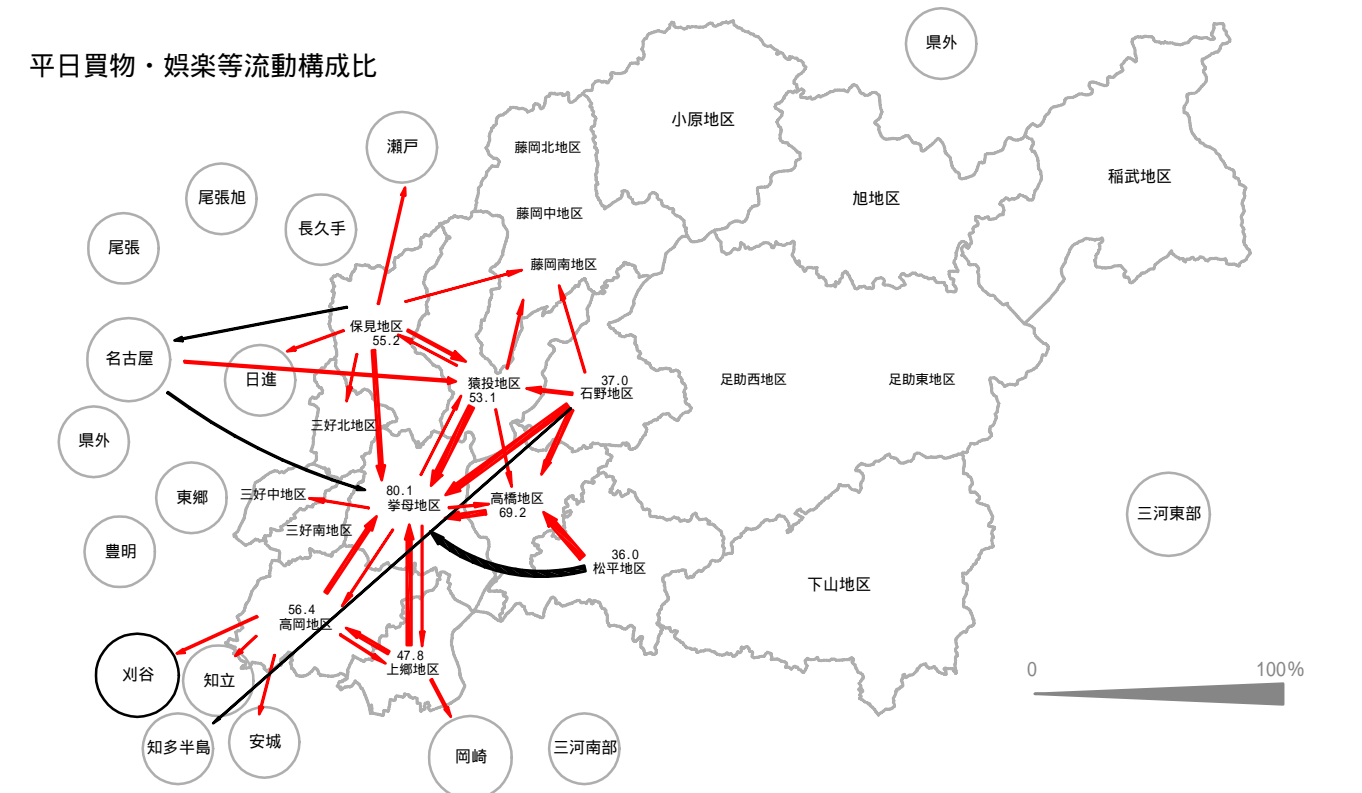
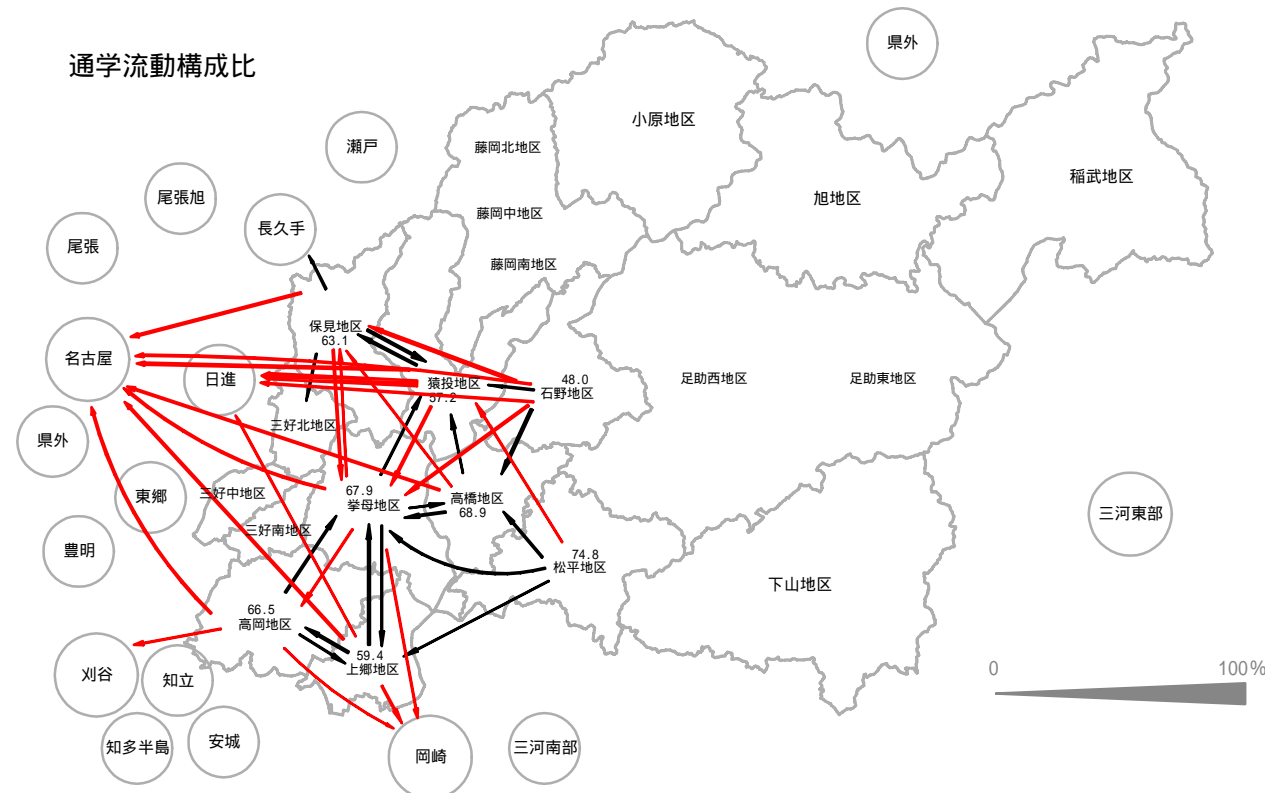
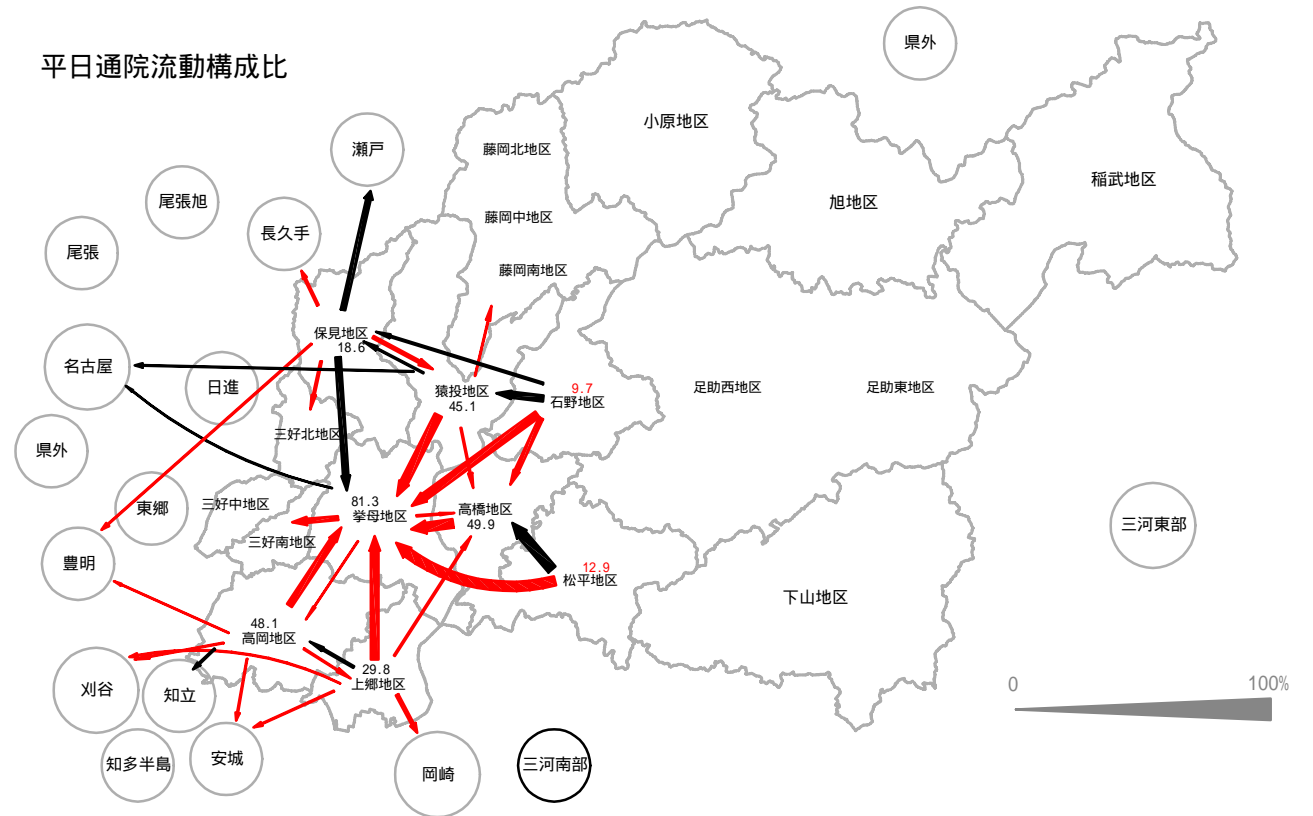
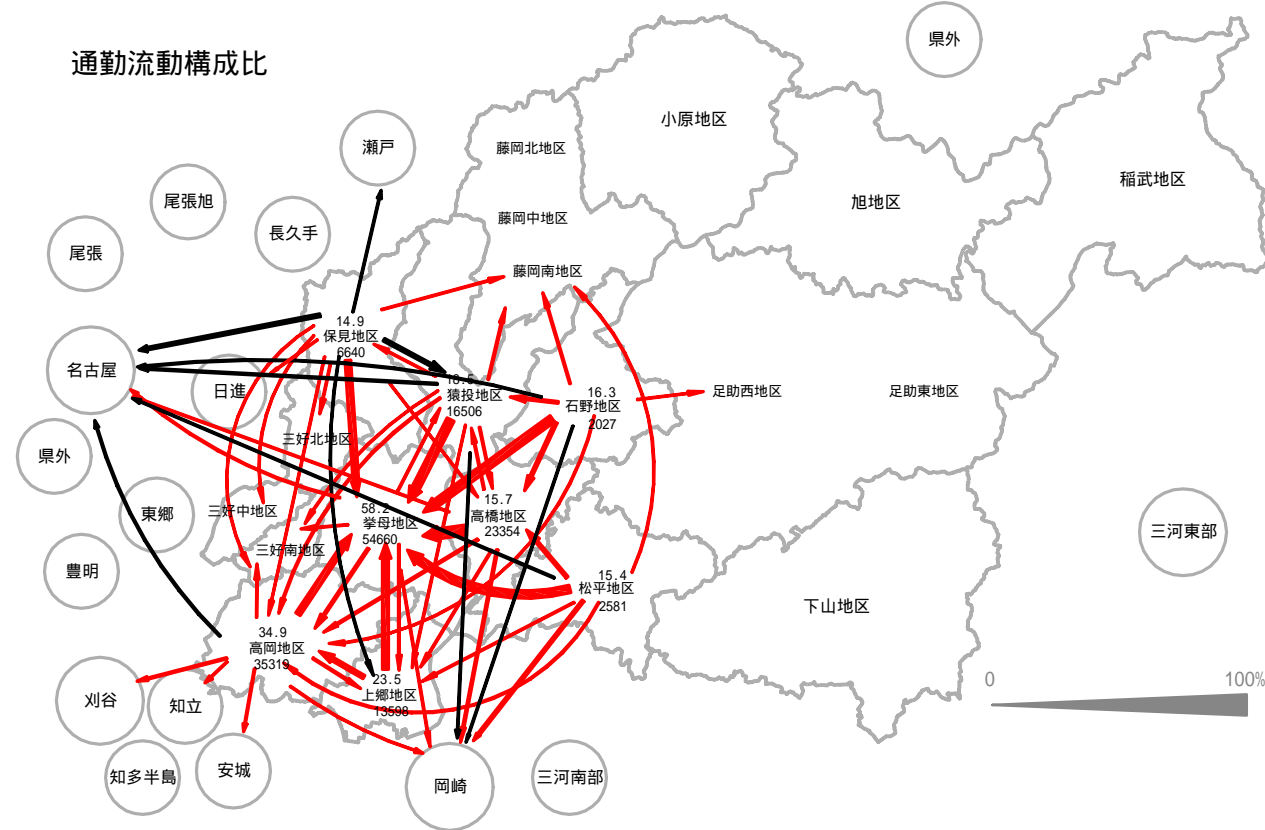
## (1) 豊田地域

- 全体として、**挙母・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。

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

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
挙母地区	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

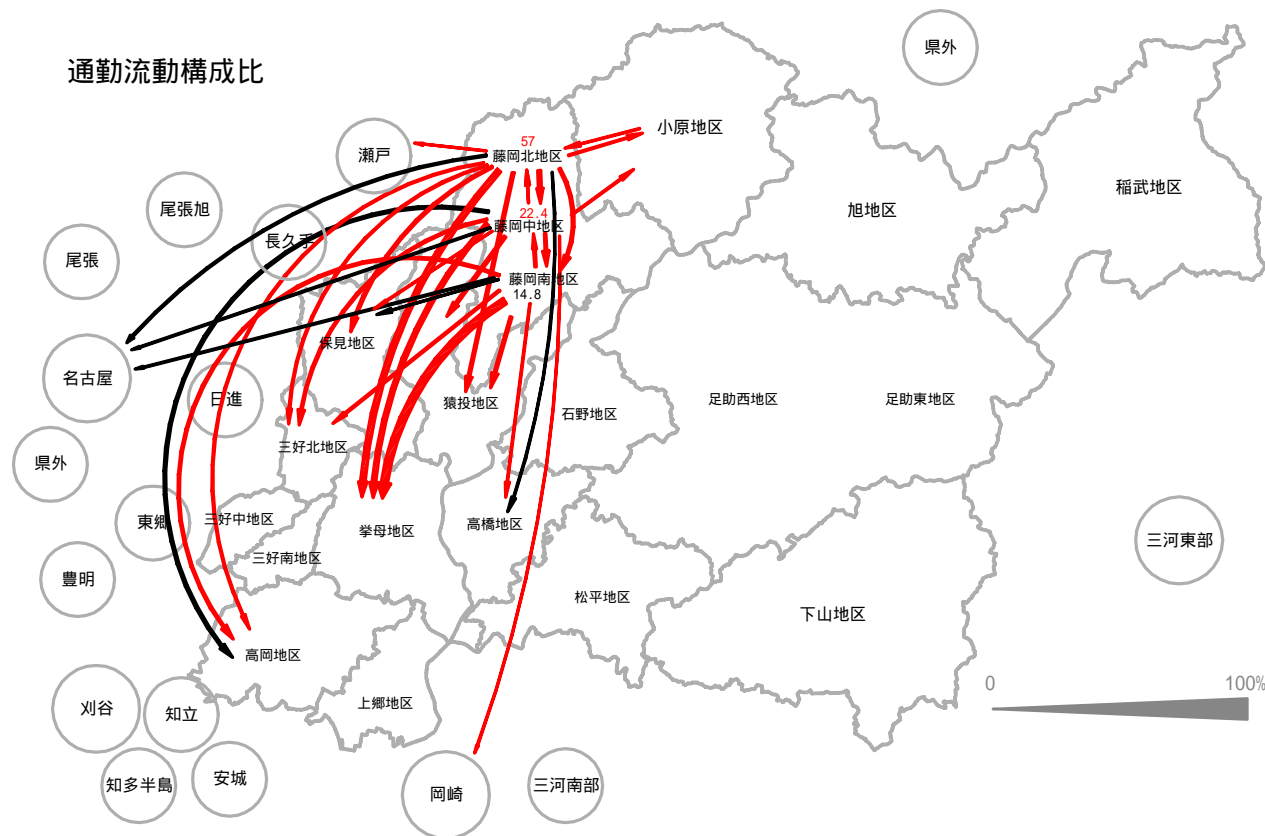
- 全体として、**拳母・高橋地区**、隣接する**保見・猿投地区**、及び**藤岡地区内での南地区**への流出割合が高く、**通勤通学では三好・高岡地区**、及び**名古屋市**への流出割合も高い。
- 通学を除き自動車分担率は**90%前後**を占める。

注) 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。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。

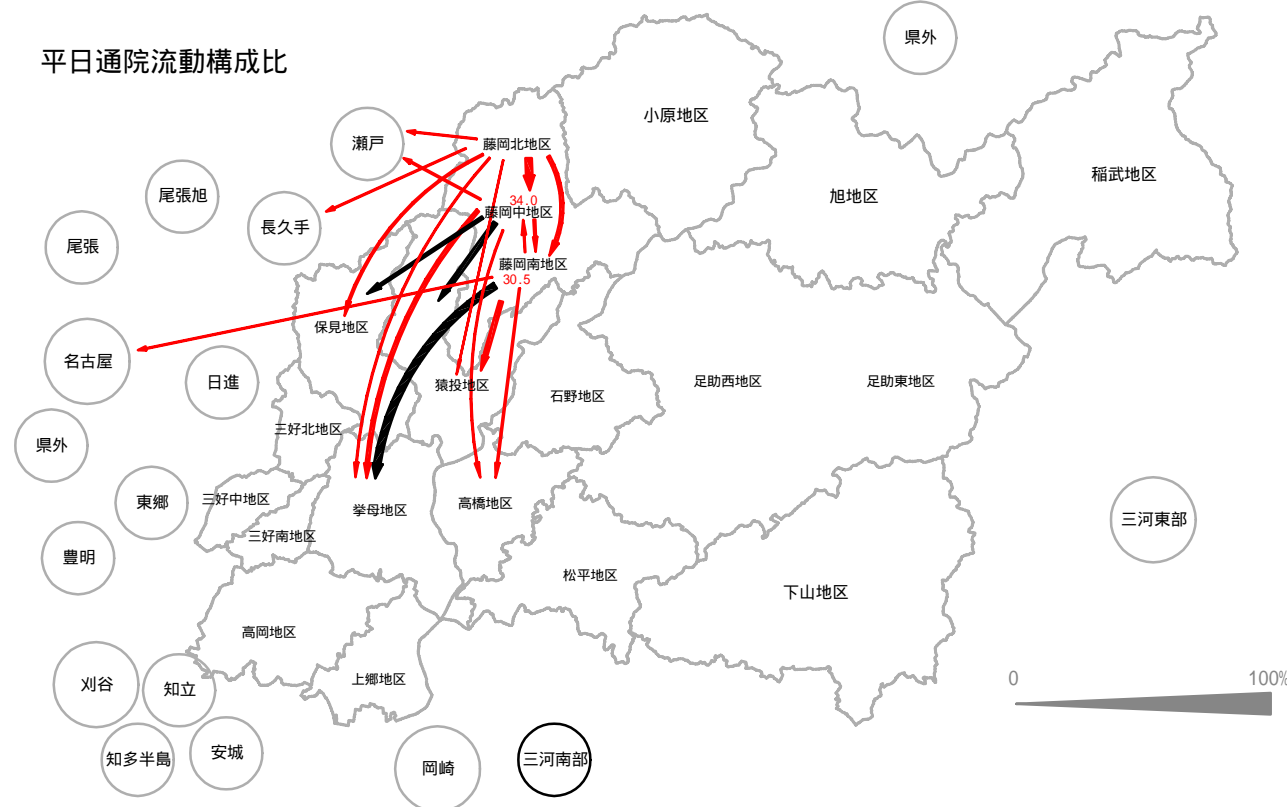
目的地別自動車分担率 通勤=83.0%、通学=22.6%、通院(平日)=75.7%、買物・娯楽等(平日)=72.5%

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%

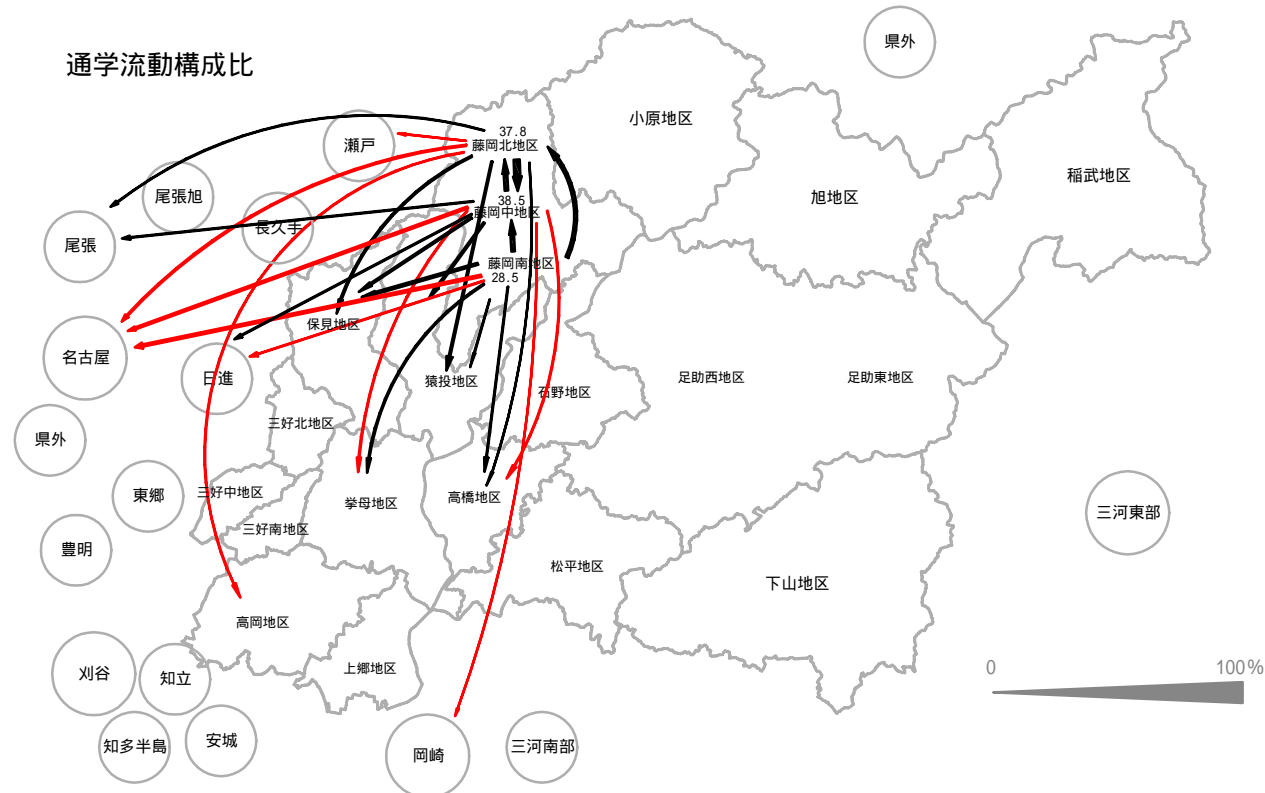
通勤流動構成比



平日通院流動構成比



通学流動構成比



平日買物・娯楽等流動構成比



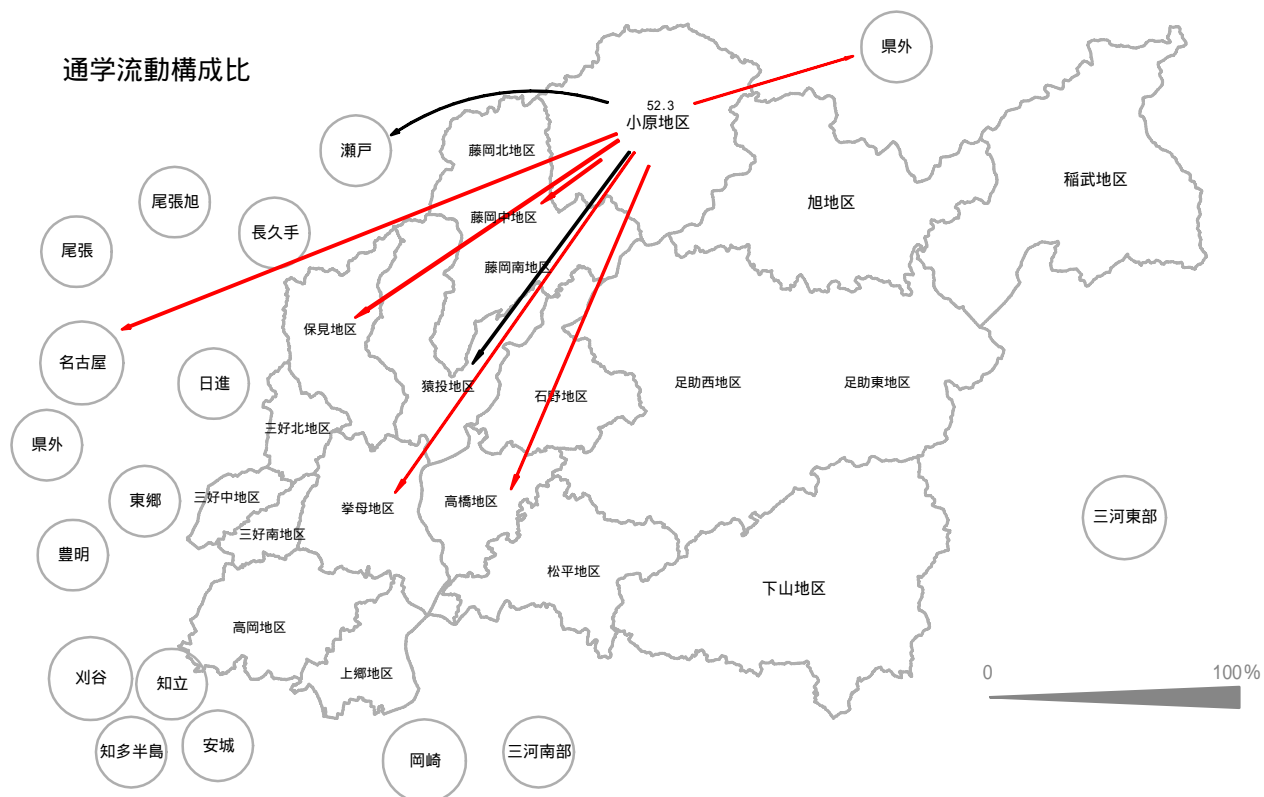
(3)小原地区

- 全体として、**挙母・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。

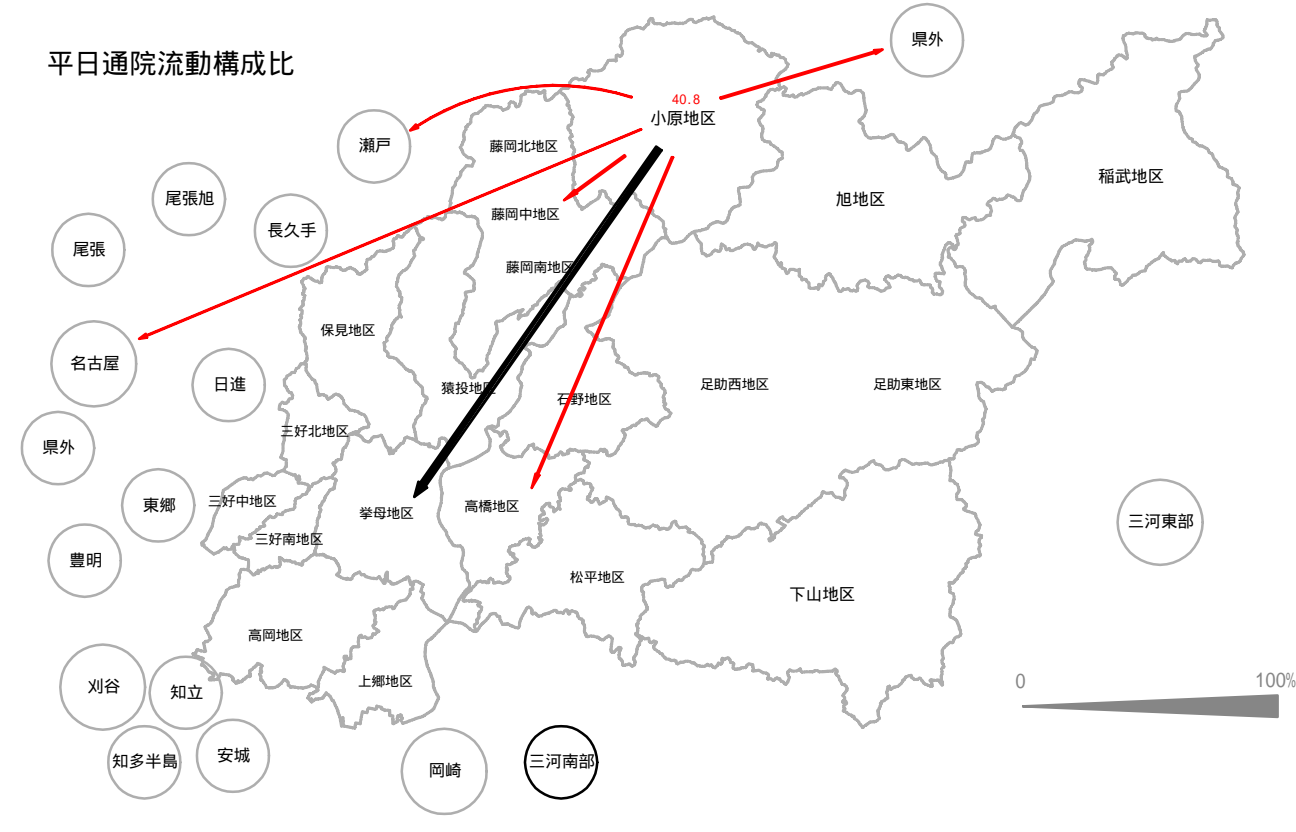
通勤流動構成比



通学流動構成比



平日通院流動構成比



平日買物・娯楽等流動構成比



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

居住地区	流出量				徒歩・自転車分担率				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。

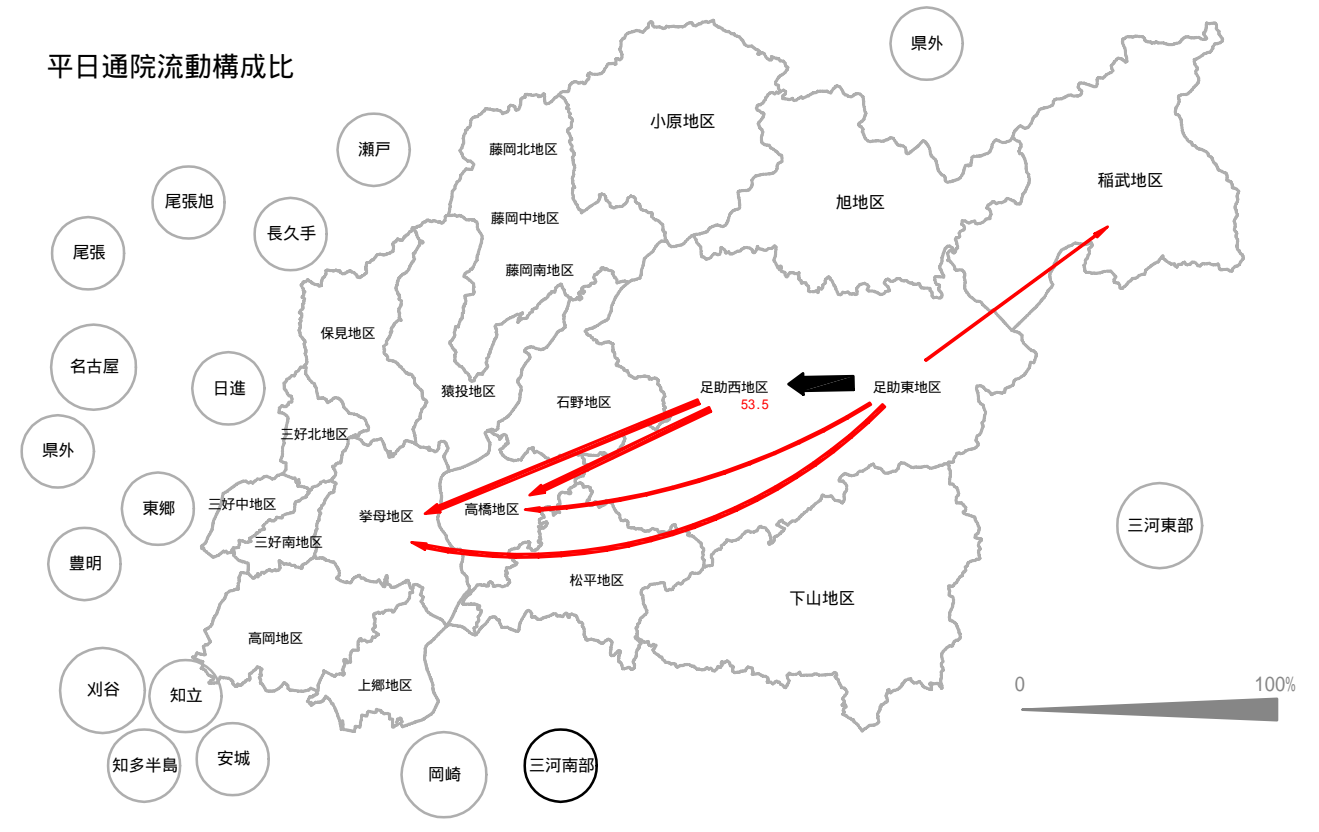
注) 流動線は当該地区の全体流出量に対し目的地別(自地区内含む)流出量が2%以上のみ図化した。構成比の各地区の数値は自地区内流動割合を示す。緑色は、目的地別に交通圏に流入出のある全体量での自動車分担率に対し(赤:平均以上/黒:平均未満)として表示した。目的地別自動車分担率 通勤=83.0%、通学=22.6%、通院(平日)=75.7%、買物・娯楽等(平日)=72.5%

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%

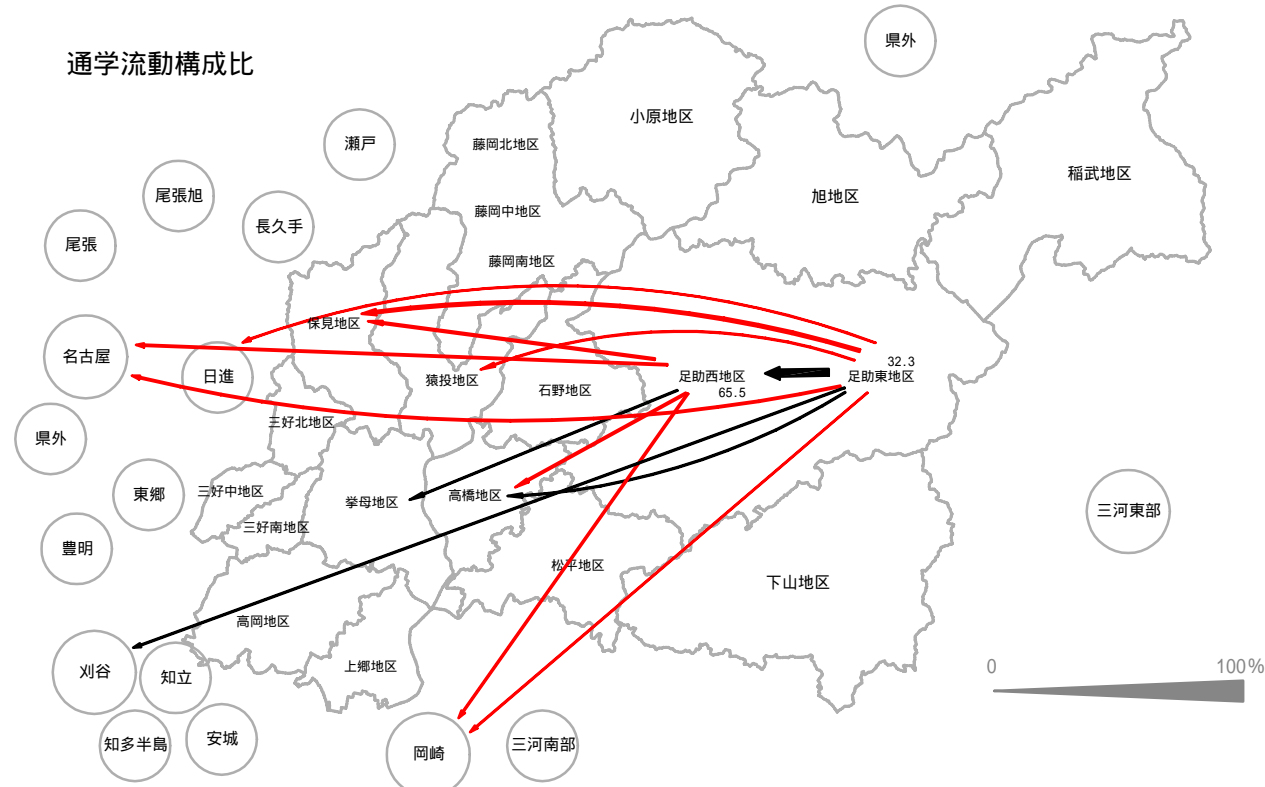
通勤流動構成比



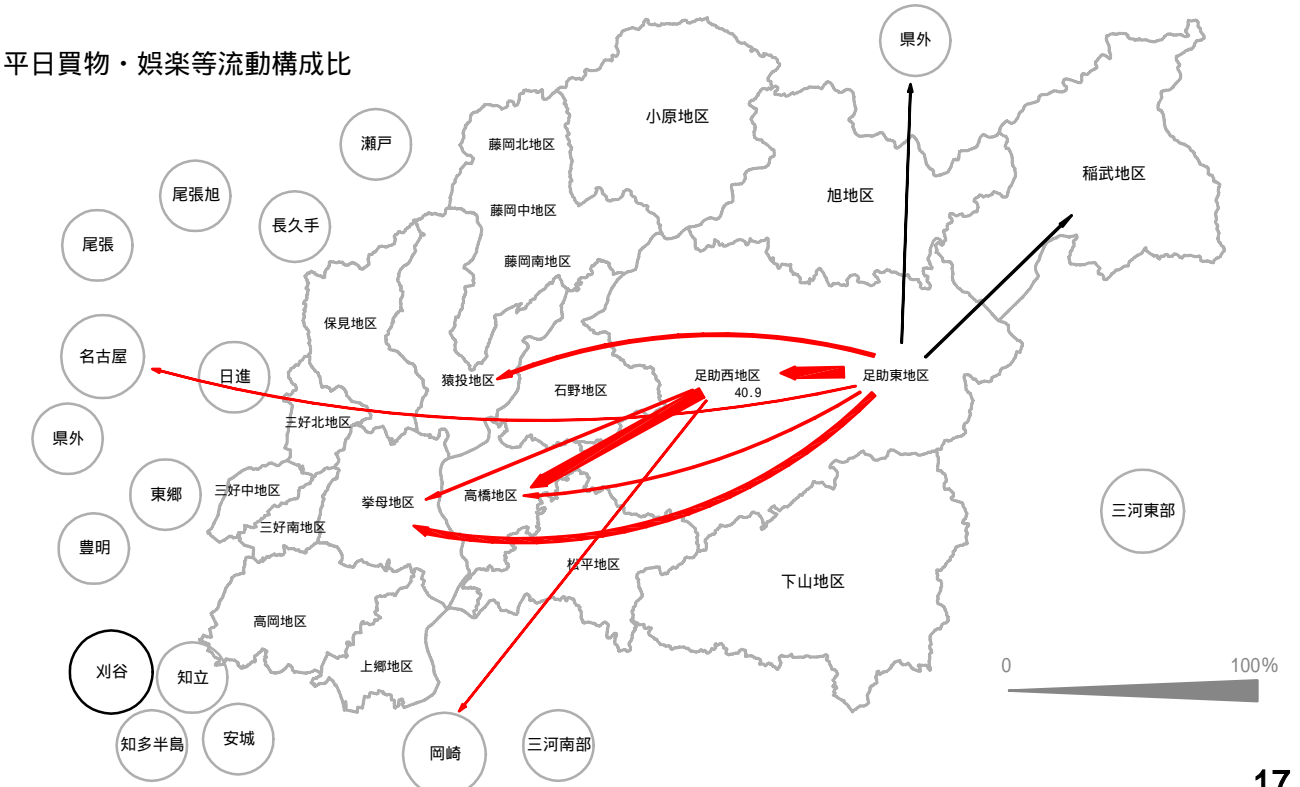
平日通院流動構成比



通学流動構成比



平日買物・娯楽等流動構成比

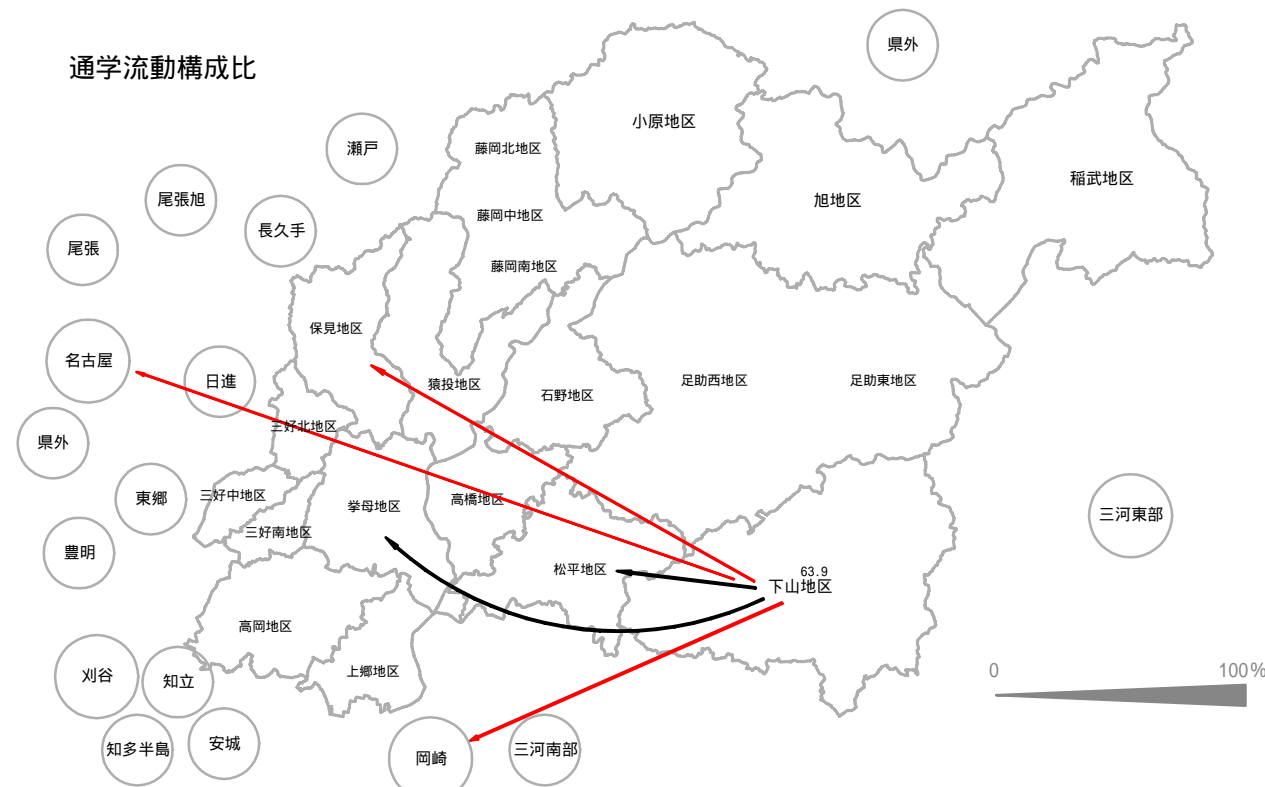
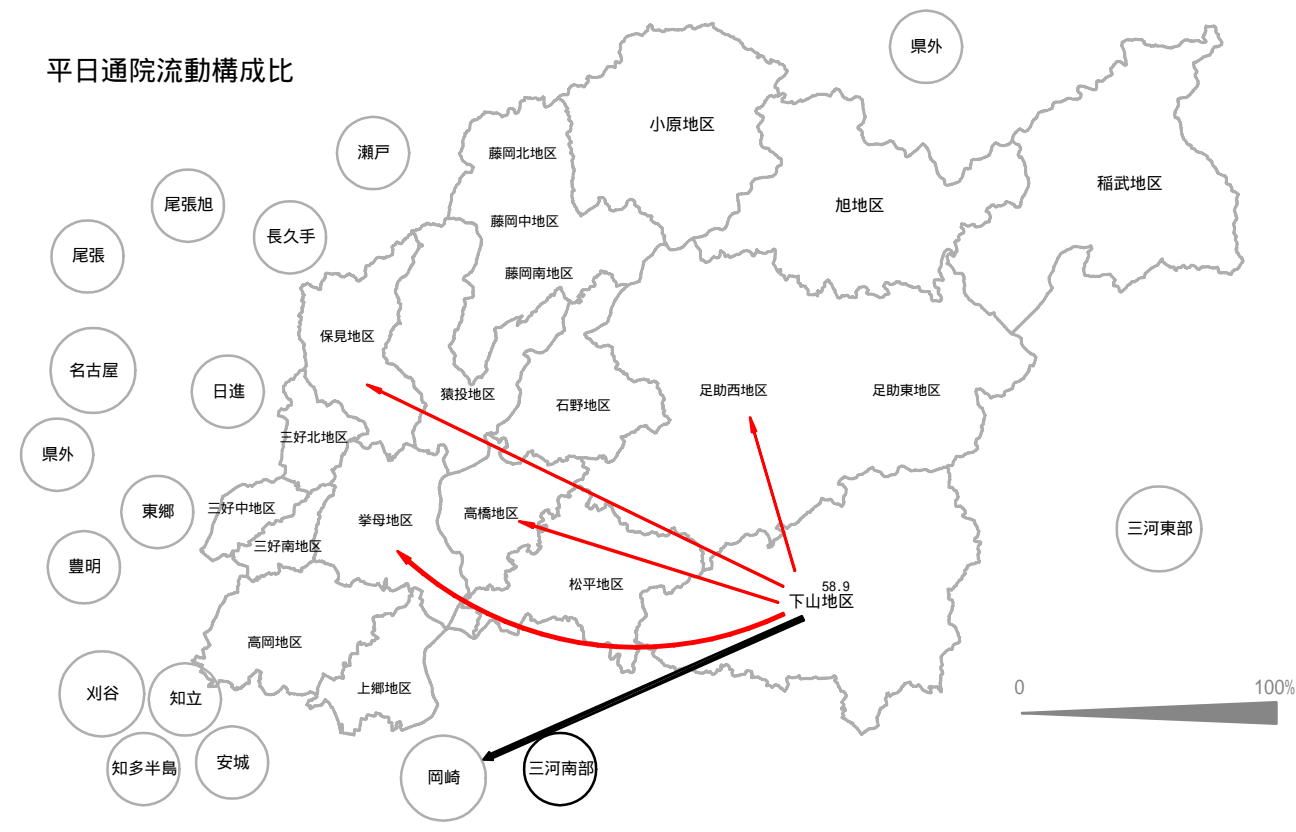
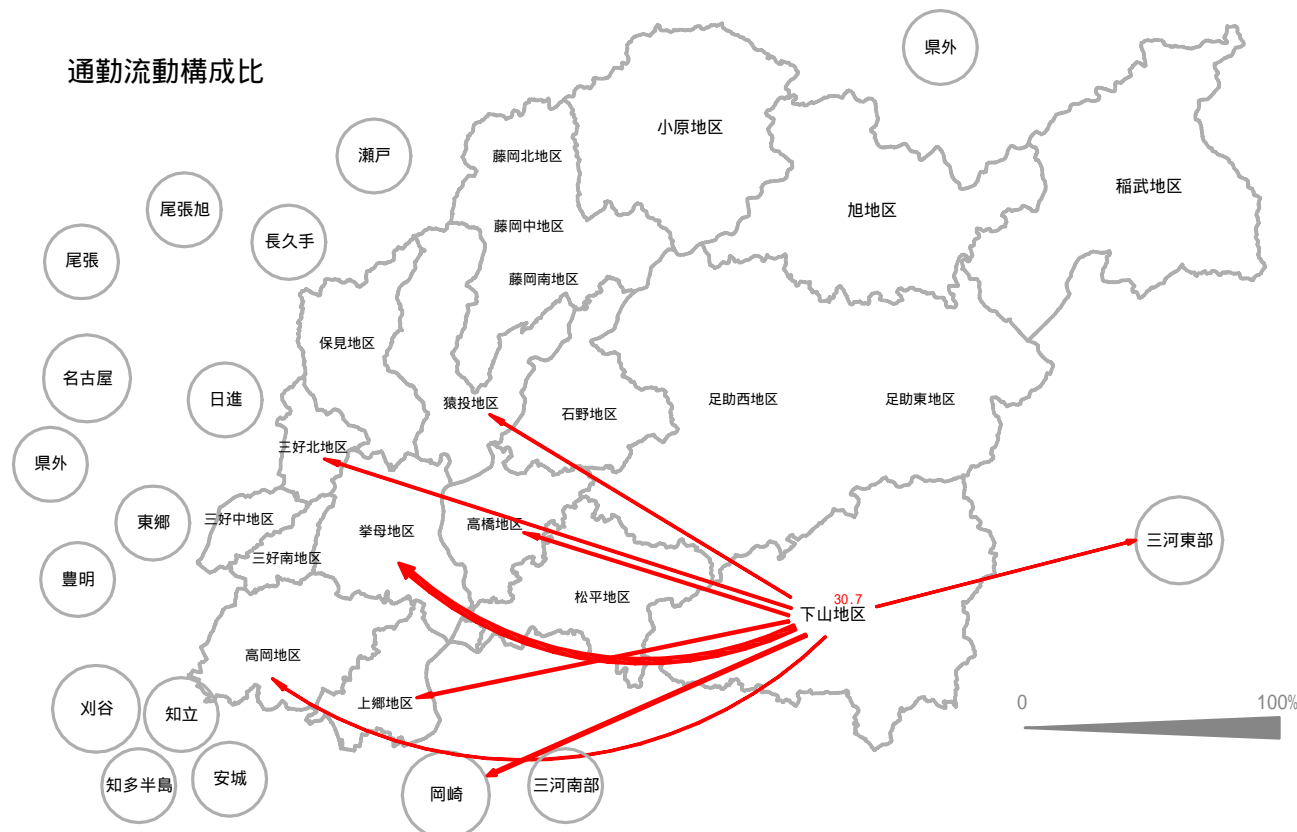


(5) 下山地区

- 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。

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

居住地区	流出量				徒歩・自転車分担率				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%

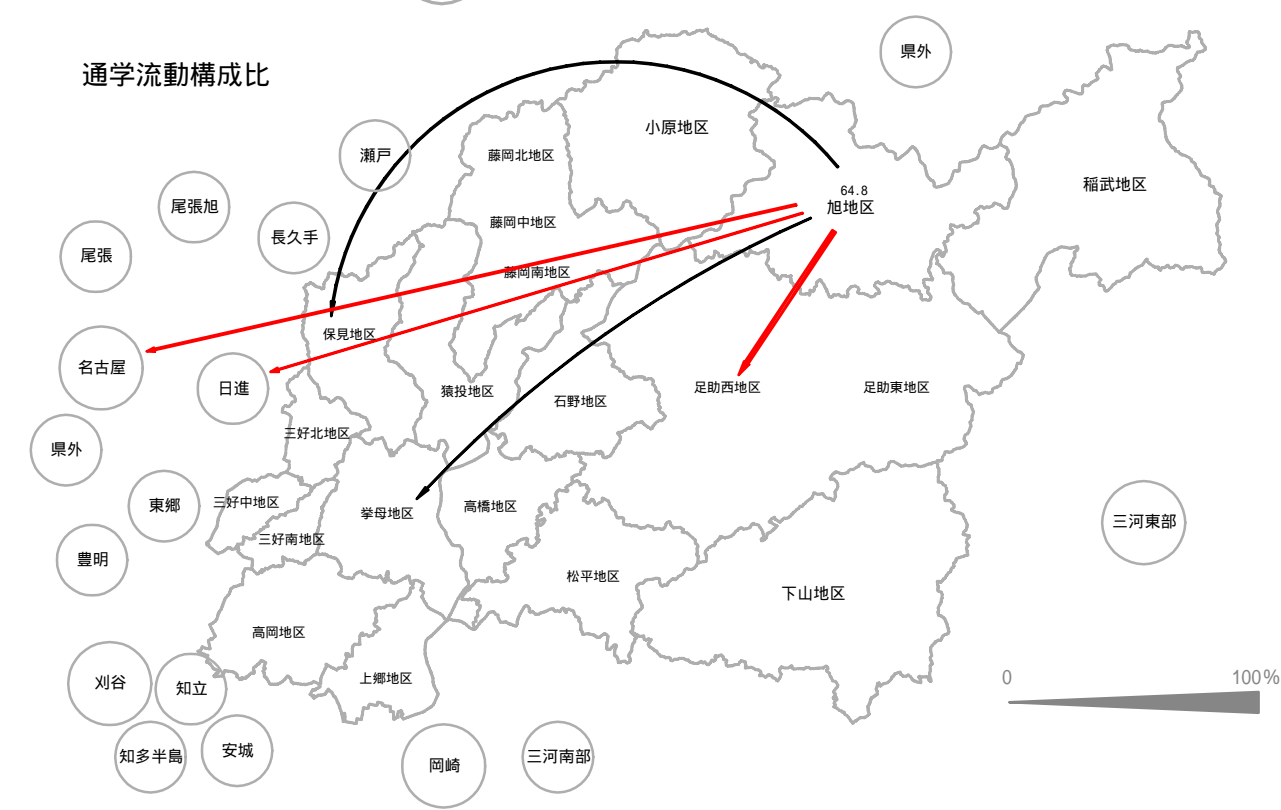
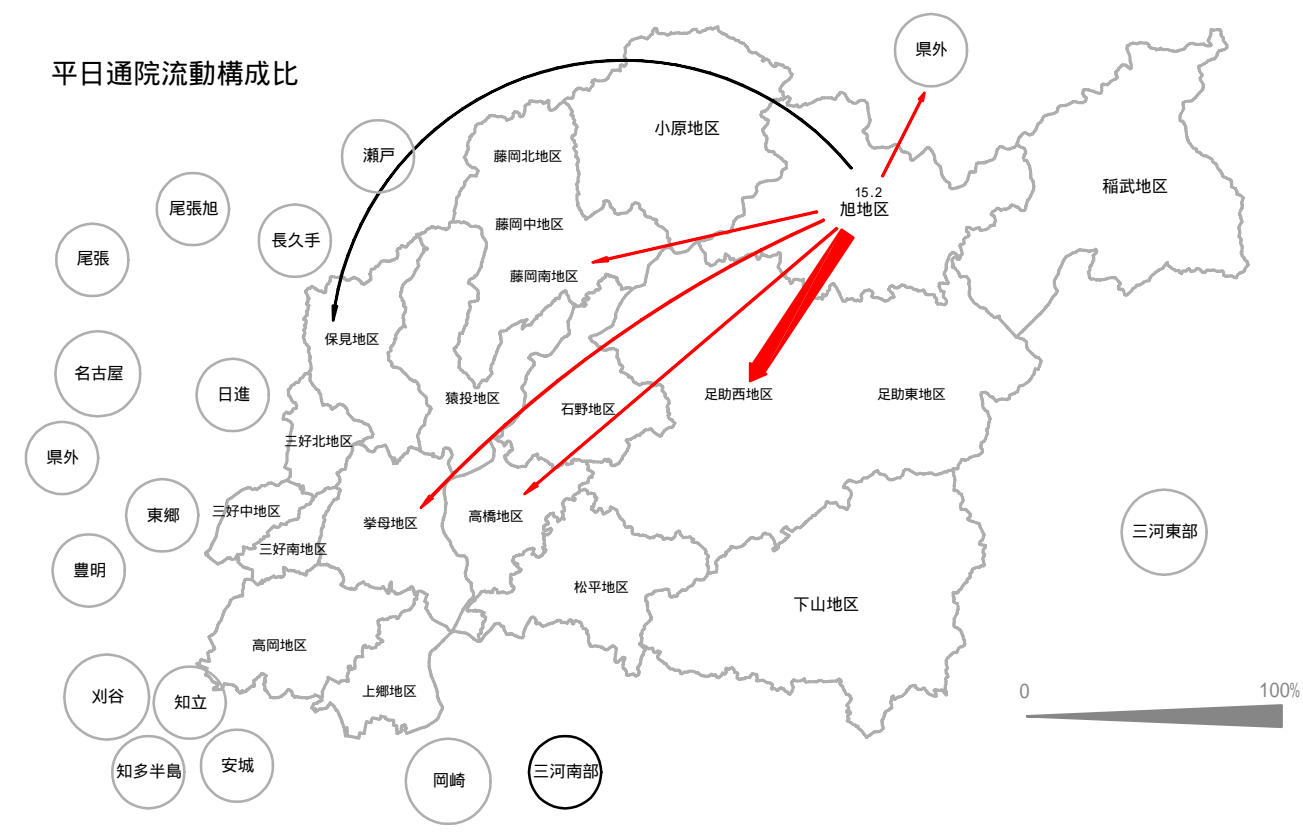
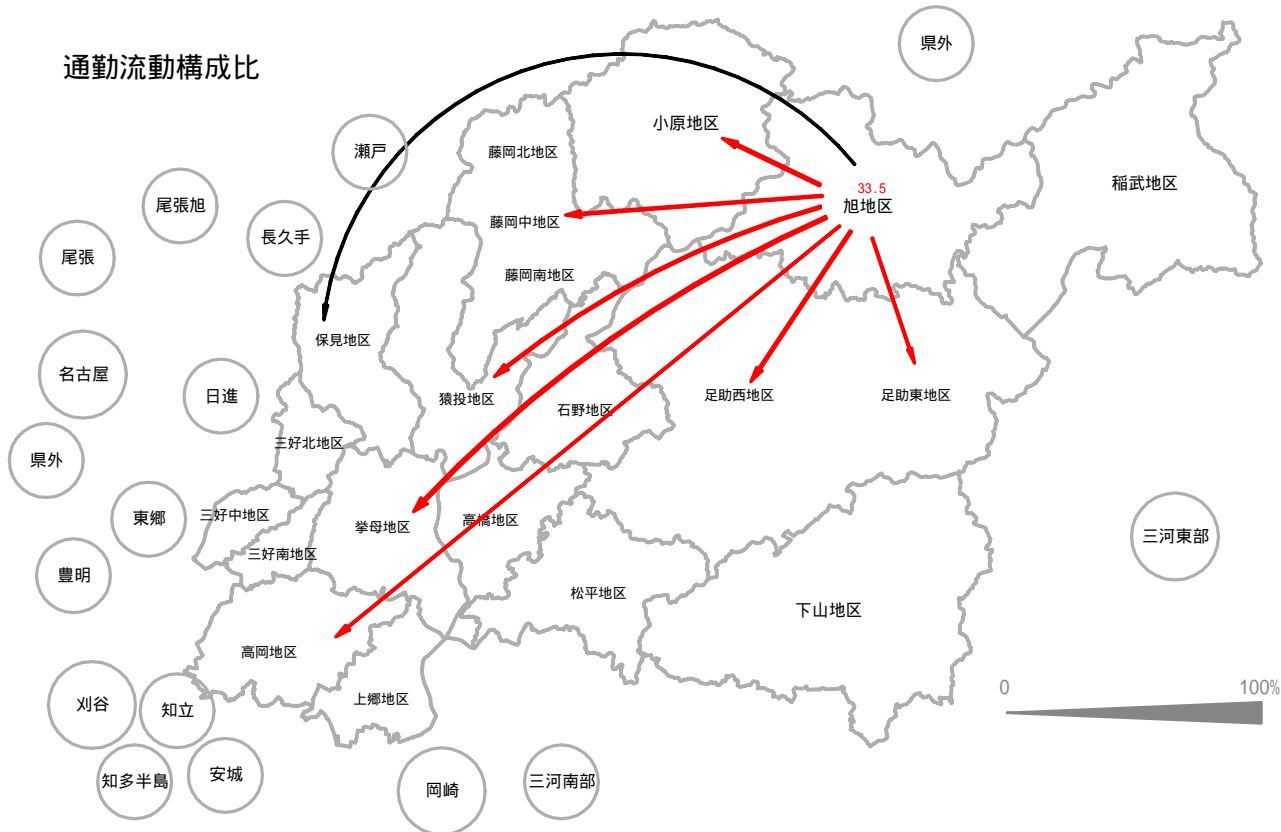


(6) 旭地区

- 全体として、**挙母・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。**

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

居住地区	流出量				徒歩・自転車分担率				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%



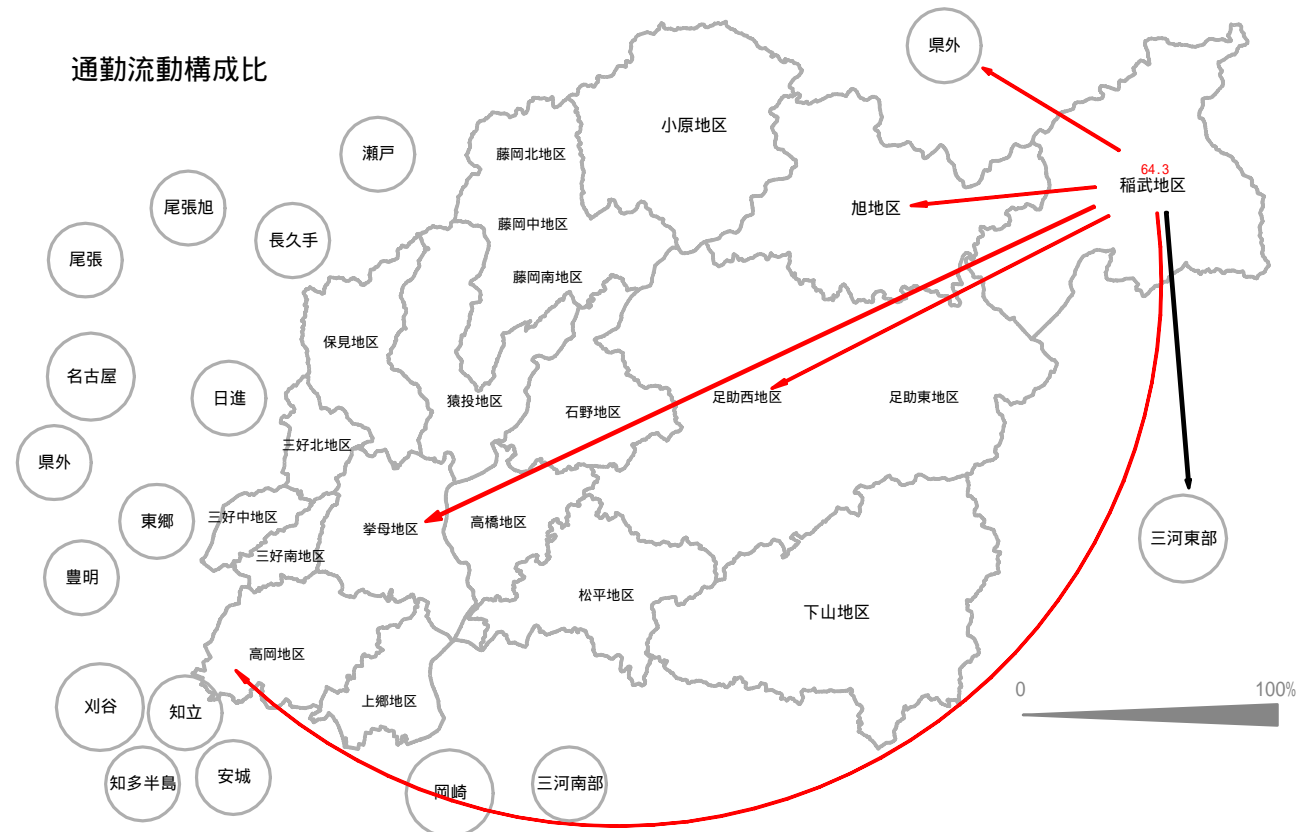
(7) 稲武地区

- 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。

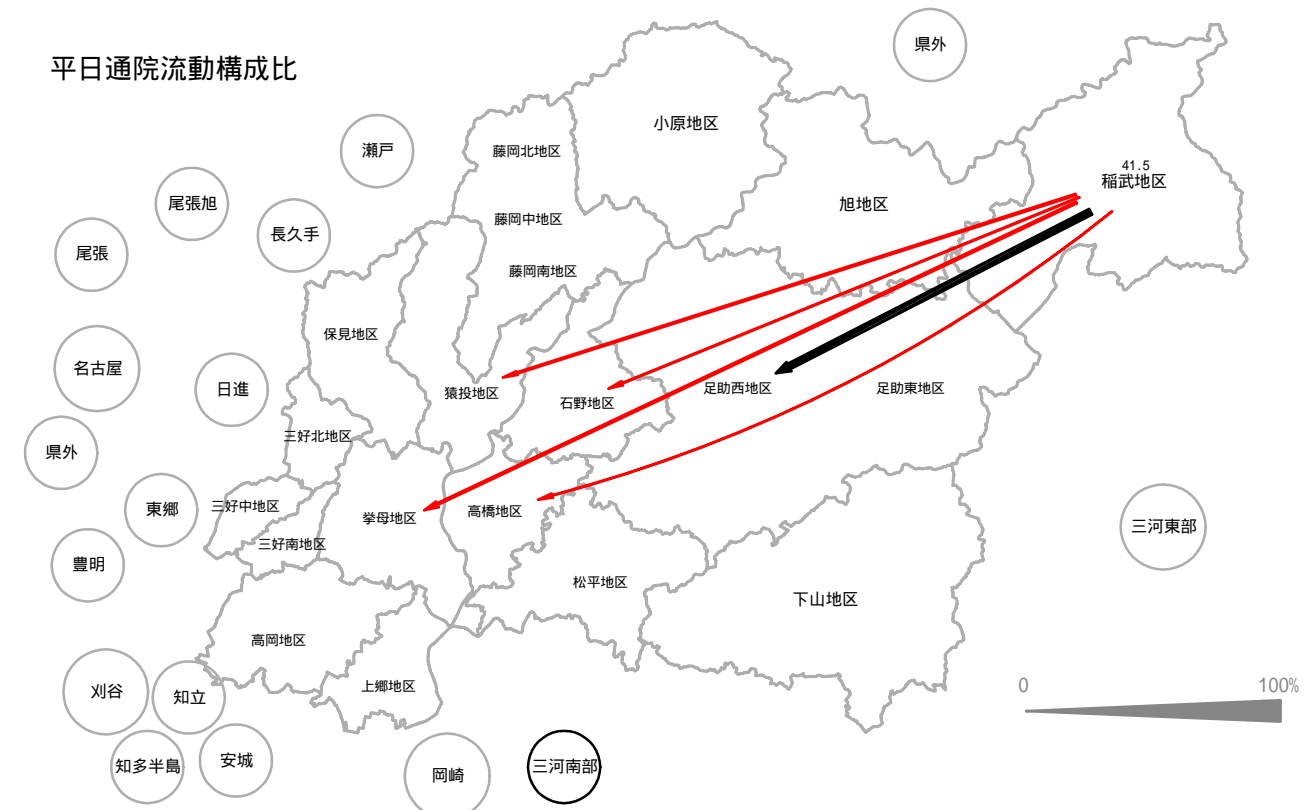
注) 流動線は当該地区の全体流出量に対し目的地別(自地区内含む)流出量が2%以上のみ図化した。構成比の各地区の数値は自地区内流動割合を示す。線色は、目的別に交通圏に流入出のある全量での自動車分担率に対し(赤:平均以上/黒:平均未満)として表示した。目的地別自動車分担率 通勤=83.0%、通学=22.6%、通院(平日)=75.7%、買物・娯楽等(平日)=72.5%

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%

通勤流動構成比



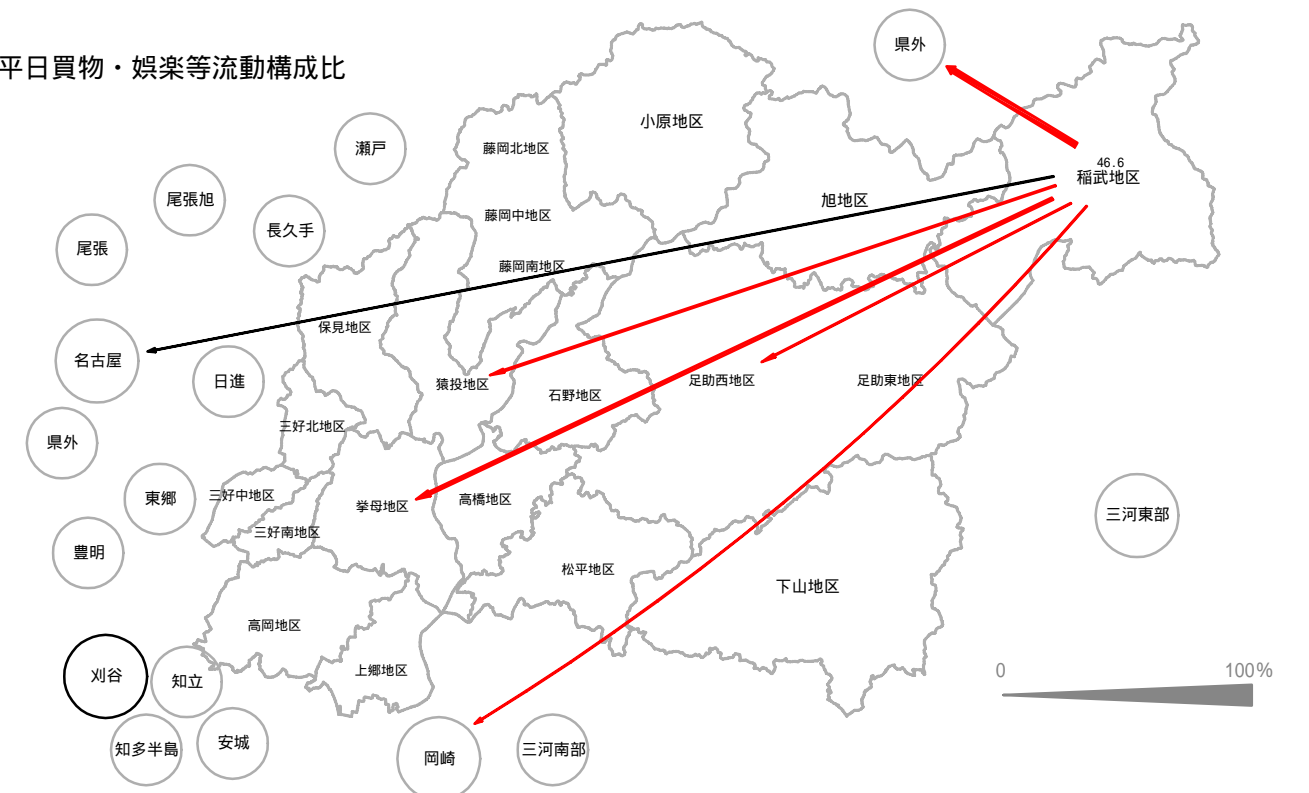
平日通院流動構成比



通学流動構成比



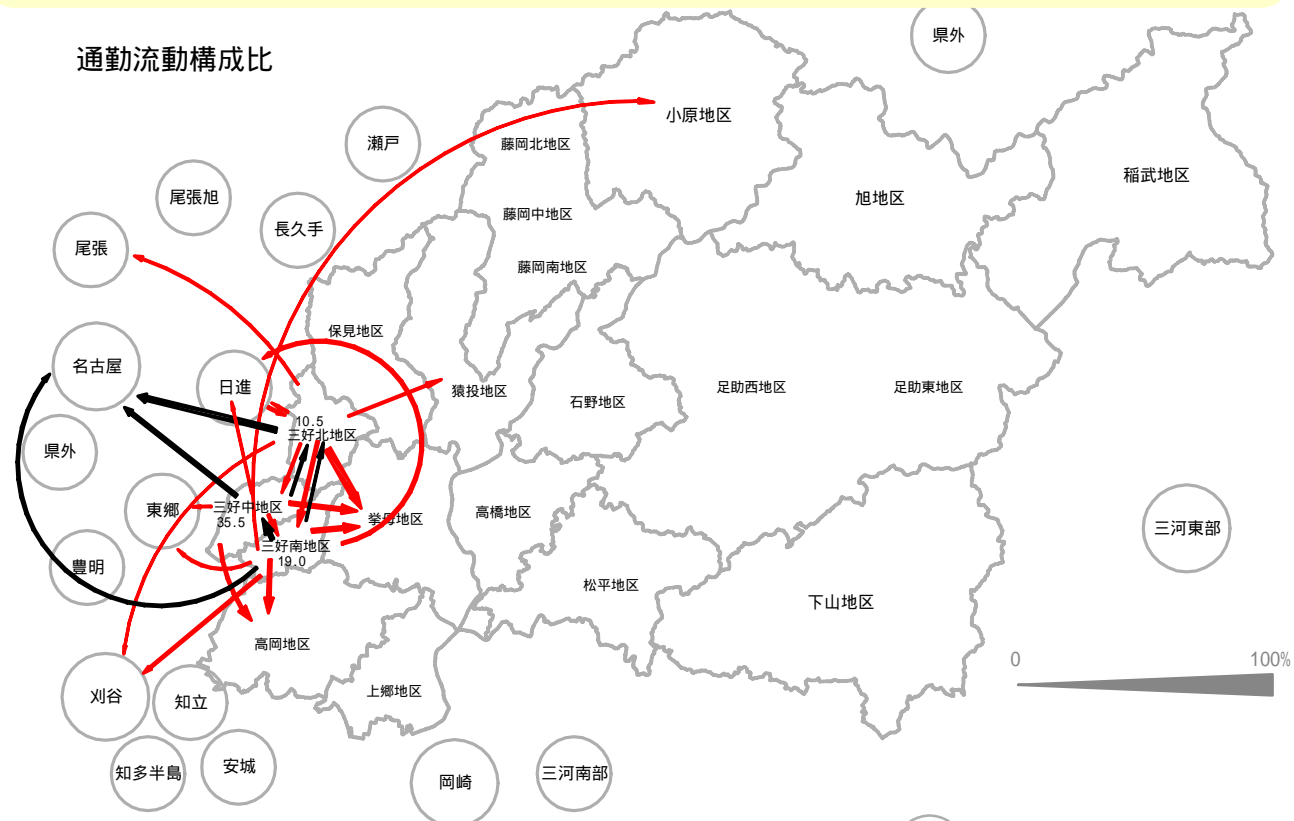
平日買物・娯楽等流動構成比



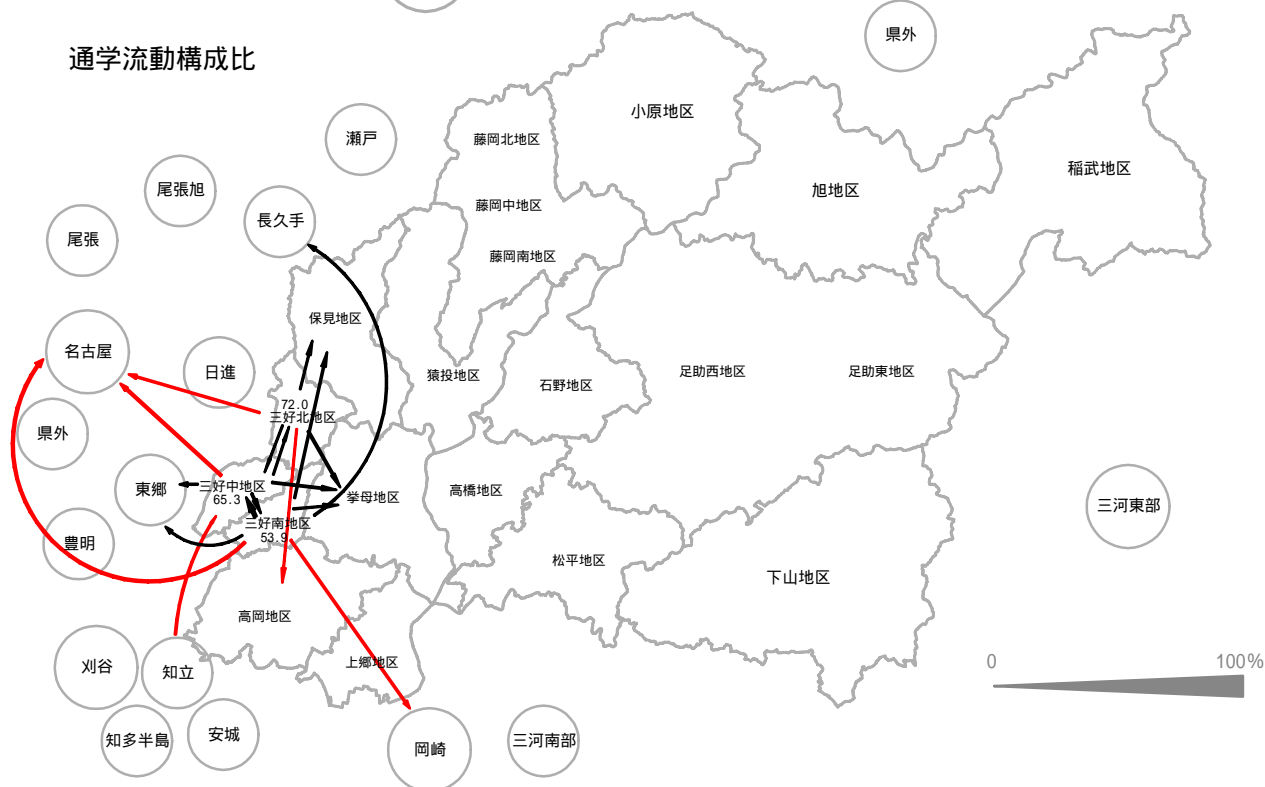
(8)三好地区

- 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。

通勤流動構成比



通学流動構成比

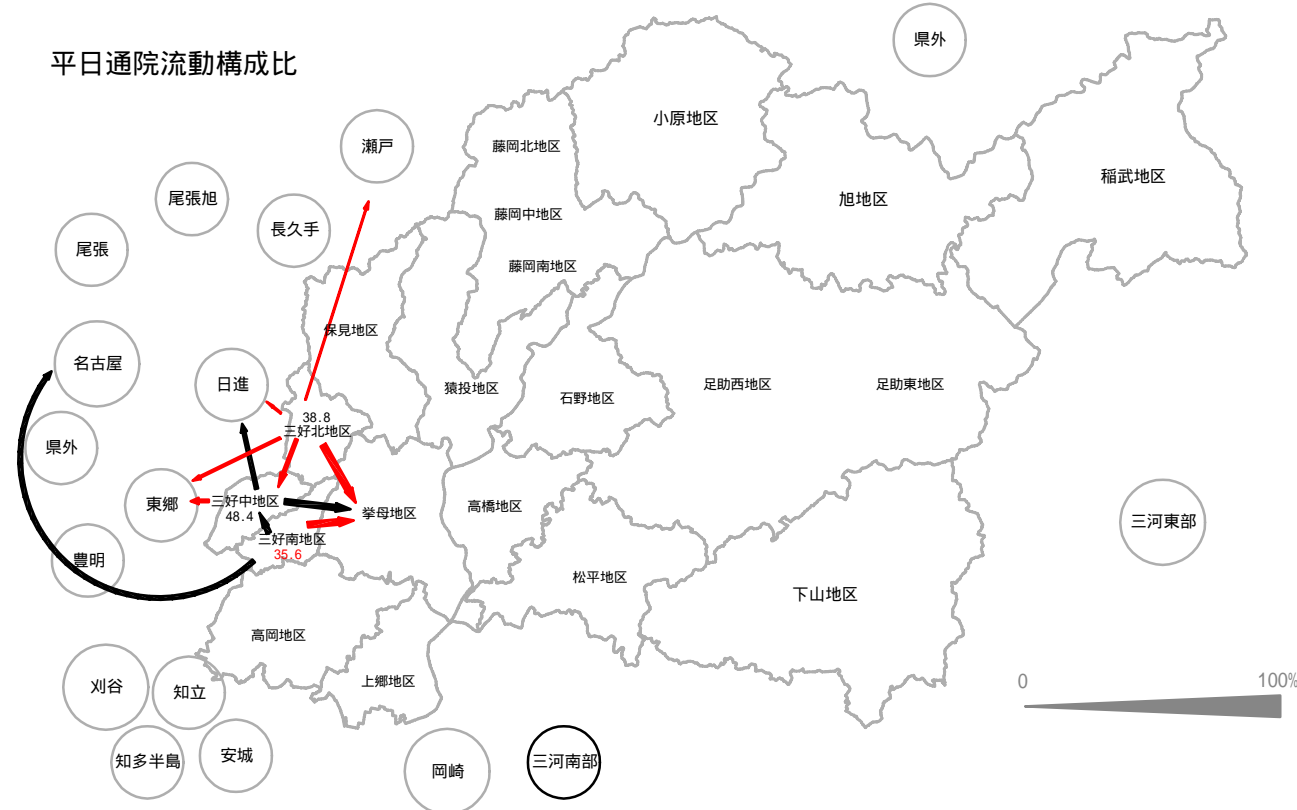


注) 流動線は当該地区の全体流出量に対し目的地別(自地区内含む)流出量が2%以上のみ図化した。構成比の各地区の数値は自地区内流動割合を示す。緑色は、目的地別に交通圏に流入出のある全体量での自動車分担率に対し(赤:平均以上/黒:平均未満)として表示した。

目的別自動車分担率 通勤=83.0%、通学=22.6%、通院(平日)=75.7%、買物・娯楽等(平日)=72.5%

居住地区	流出量				徒歩・自転車分担率				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%

平日通院流動構成比



平日買物・娯楽等流動構成比

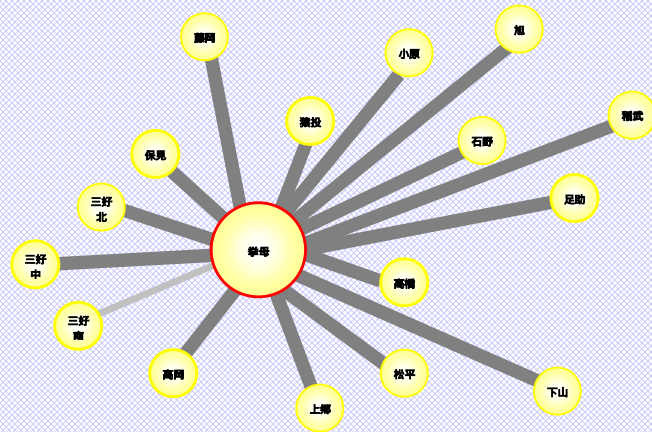




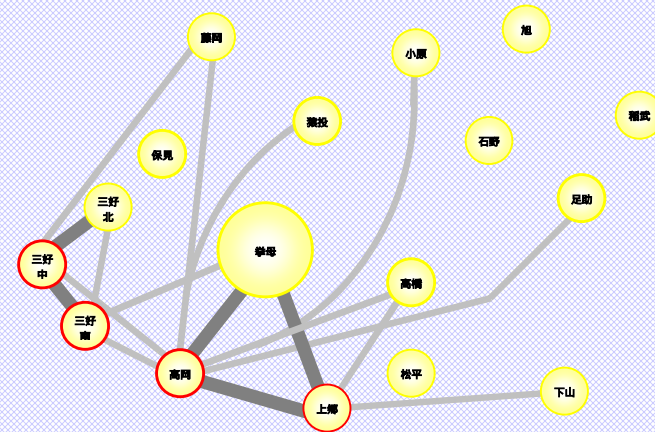
## 1-8 全体でみた交通流動のまとめ

### 【豊田市内流動】

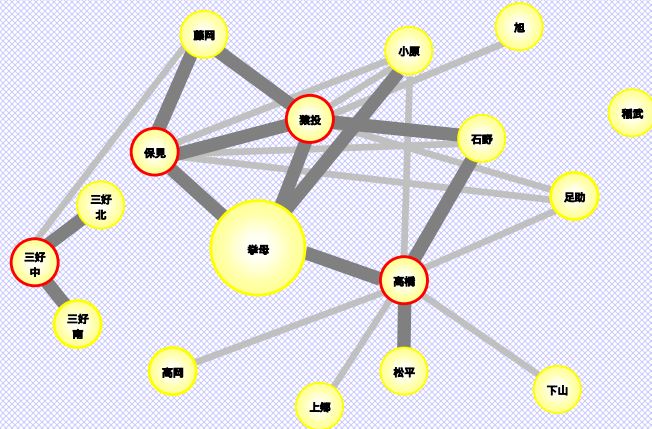
- 交通圏の中心は拳母地区であり、多様な都市機能を有し、交通圏のあらゆる地区から多くの流動がある。



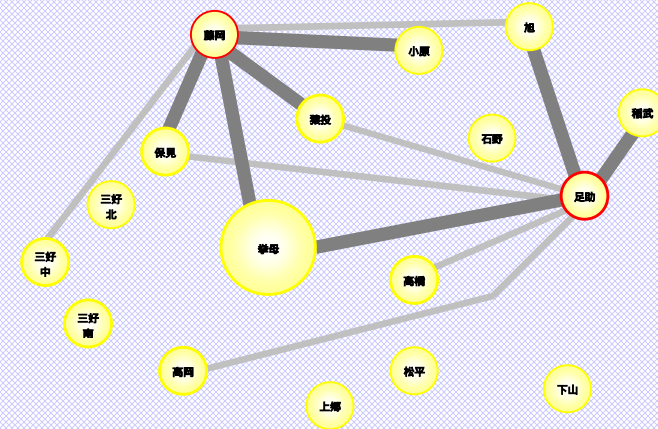
- 交通圏の南西部に位置する高岡・上郷地区は、大規模な工場施設を有し通勤を主体とした流動が圏域全体からあり、これらの地区間相互の流動も多い。



- 中心部の郊外に位置する高橋・保見・猿投地区は近隣の地区からの日常的（買物・通院等）な交通流動がある。



- 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。

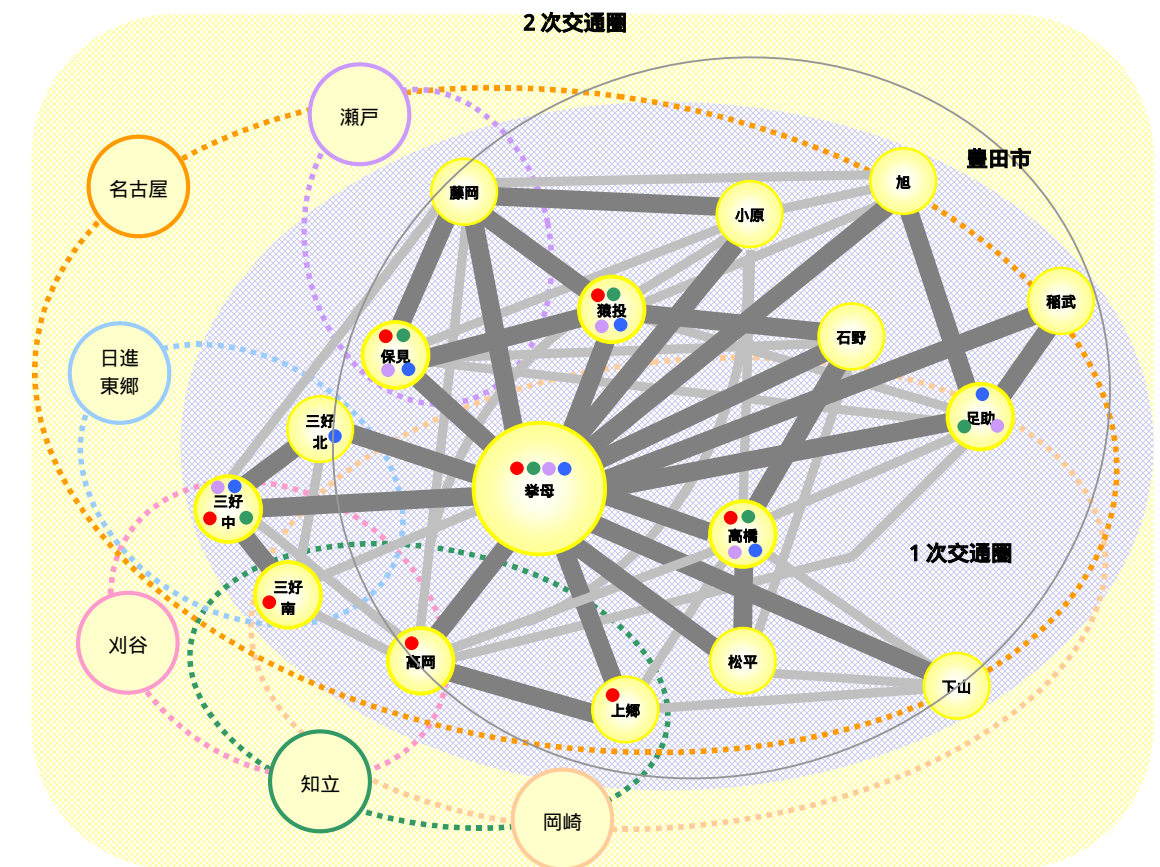


- 地区間、地区内流動とも自動車交通の依存度が高く、公共交通利用は、通学、高齢者の通院などで若干割合が高い程度である。

### 【結びつきの強い2次交通圏】

- 名古屋市は市内のあらゆる地区から流動があり、旧町村地域からは交通圏の中心部（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。
- 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。
- 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。

交通圏全体の流動の傾向を示すイメージ図



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