

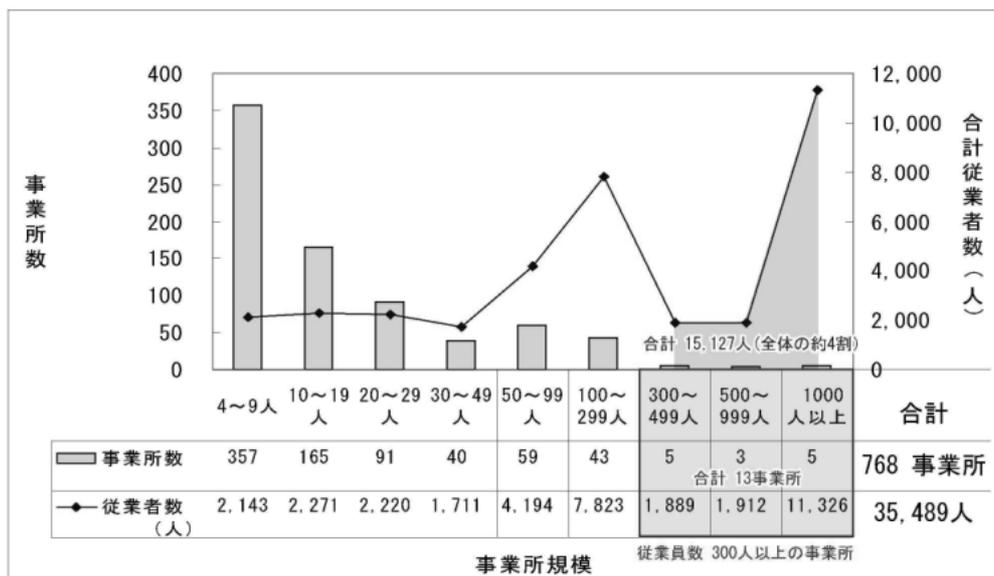
第2章 磐田市通勤交通環境整理

磐田市における通勤交通環境の整理を行った。整理方法としては、第1に、通勤対象となる磐田市に所在する主要事業所概要とその立地状況を調査した。第2に、事業所への通勤に関係する公共交通整備状況、道路状況、自動車保有台数を調査した。最後に、主な通勤交通手段とトリップ発生地点、通勤時間、そして通勤地と通勤手段の平成2年と平成12年の変化を調査することにより、時系列的な比較を行った。

2 - 1 通勤需要

(1) 事業所規模及び概要

磐田市（合併後の磐田市）における平成15年の工業統計調査上の事業所数は、全体で768事業所、従業員は35,489人である。従業員が300人以上の事業所については、13事業所存在する。その13事業所で従事する従業員数は15,127人であり、これは磐田市に従事する事業所従業員全体の4割を占める。しかし、磐田市の半数の事業所については、従業員数10人未満の事業所であり、比較的小規模な事業所も数多く立地することが把握できた。主な規模の大きい企業の従業員数については以下に示す。

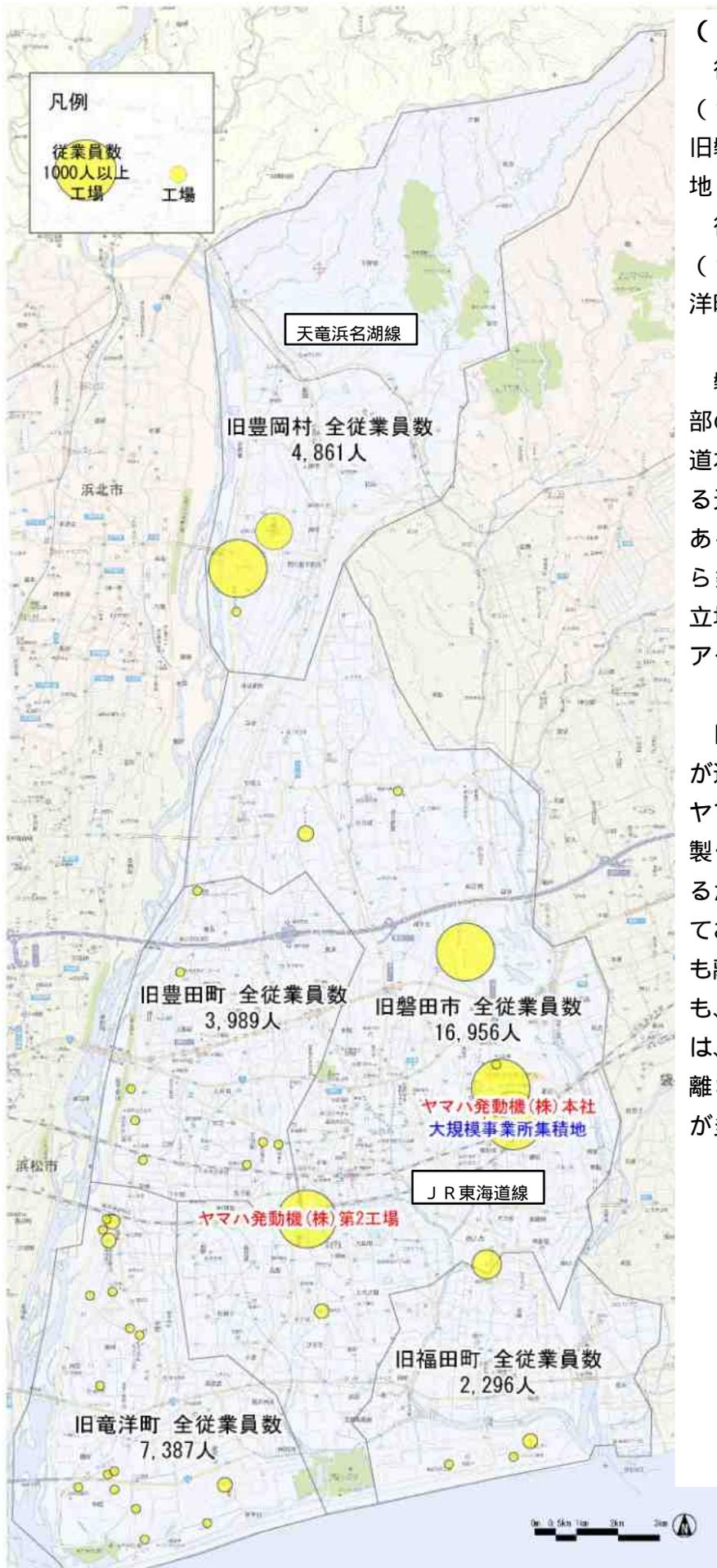


参考資料：平成15年工業統計調査、従業員数については一部推計値

図2 - 1 磐田市製造事業所数・従業者数

表2 - 1 磐田市主要事業所（従業員数については各企業ホームページ公表値）

ヤマハ発動機(株) 本社・磐田第1工場 敷地面積：486,000m ² 建物面積：313,000m ² 従業員数：約7,100人	ヤマハ発動機(株) 磐田第2工場 敷地面積：151,000m ² 建物面積：58,000m ² 従業員数：約1,300人	F事業所 敷地面積：289,000m ² 建物面積：169,000m ² 従業員数：約1,900名
C事業所 敷地面積：227,000m ² 従業員数：約2400人	M事業所 敷地面積：184,000m ² 従業員数：約1,300人	



参考資料：平成15年工業統計調査

図2 - 2 磐田市製造事業所立地図

(2) 事業所立地

従業員規模が大きい事業所（1,000人以上）については主に旧磐田市・旧豊岡村に集積して立地している傾向が伺える。

従業員規模が小さい事業所（1,000人以下）については旧竜洋町分散する形で立地している。

磐田市の鉄道軸は旧磐田市南部のみを東西に通過する JR 東海道本線、旧豊岡村を東西に通過する天竜浜名湖鉄道線の2線のみである。大多数の事業所立地はこれら鉄道の駅から離れた郊外に立地しており、駅からの直接的なアクセスは困難である。

旧磐田市東部には大規模企業が近接立地する集積地が存在し、ヤマハ発動機(株)、NTN(株)磐田製作所がこの地域に立地しているが、鉄道駅からは5km近く離れており、旧磐田市の DID 地区からも離れている。他の企業についても、特に大規模な事業所については、旧市町村の DID 地区から遠く離れた位置に立地している企業が多い。

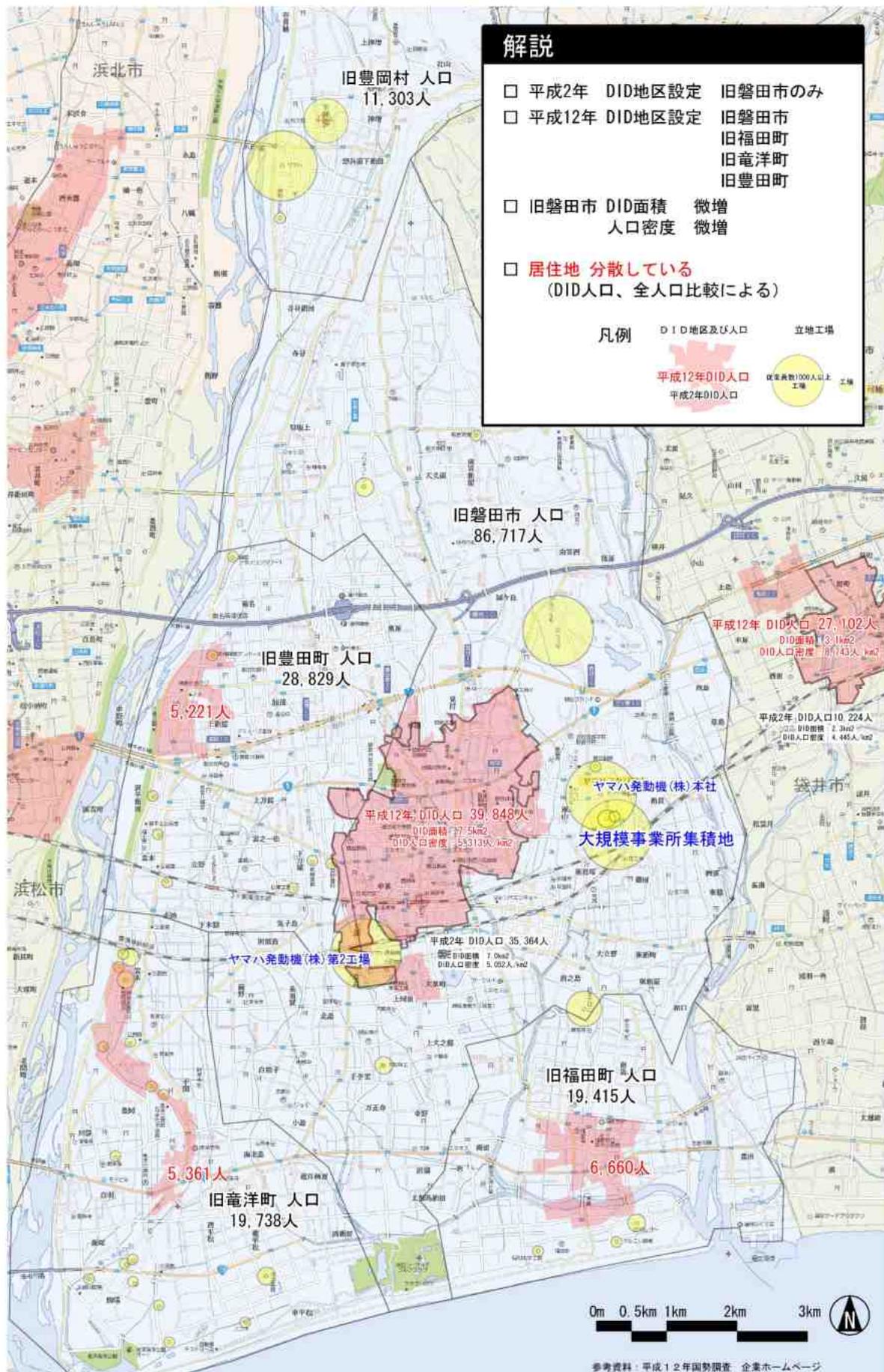


図2-3 DID地区と企業立地

(3) 市町村への通勤・通学者数変化(H2年～H12年)

国勢調査の通勤圏データを用い、平成2年から平成12年間の磐田市を中心とする通勤・通学圏の変化を把握した。

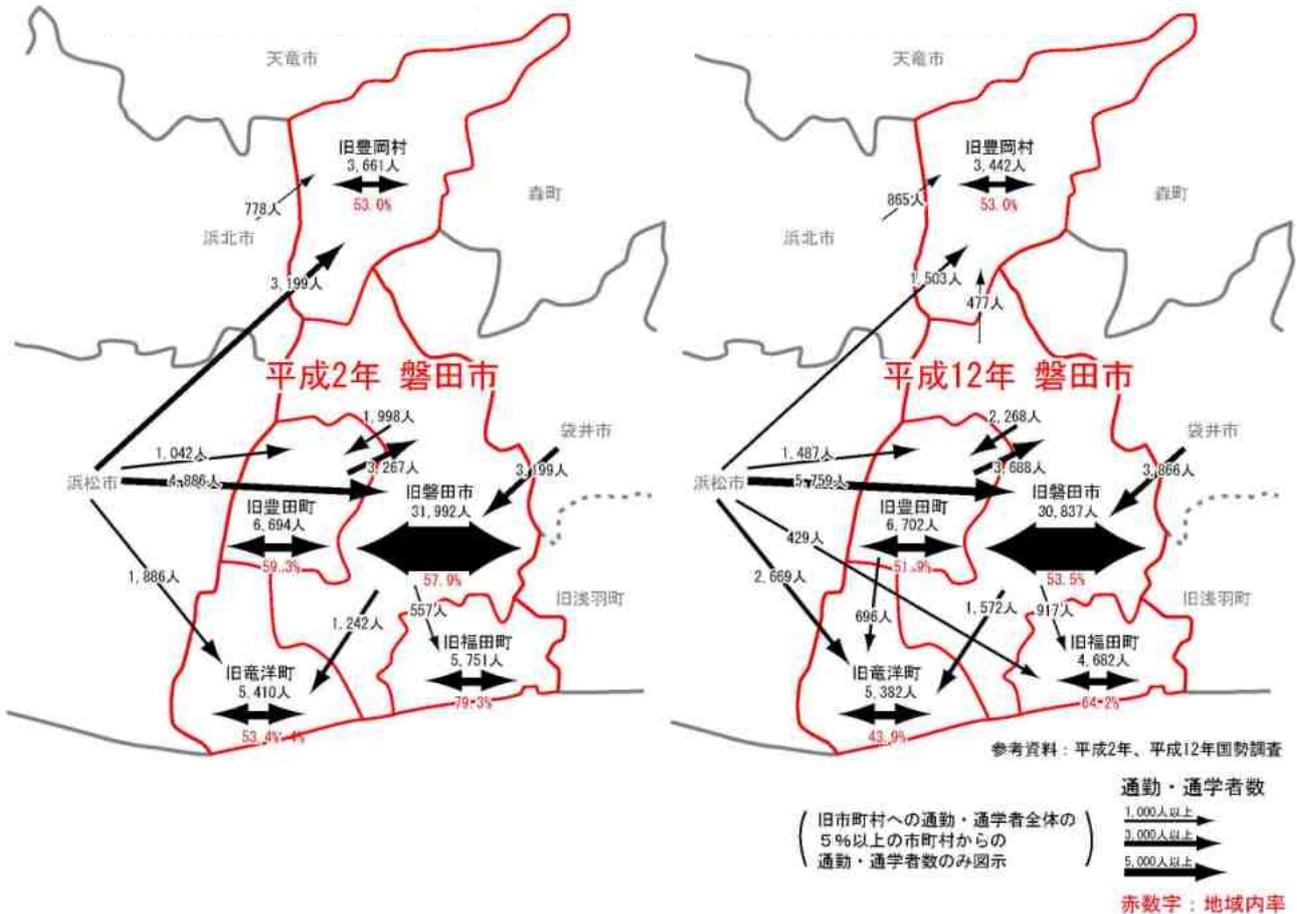


図2 - 4 平成2年通勤通学者数

図2 - 5 平成12年通勤通学者数

平成2年～12年 磐田市への通勤・通学地構造
 大きな変化は少ない
 一部旧町では内々率減少(旧竜洋町、旧福田町)
 しかし新磐市内全体での変化は少ない

平成2年から平成12年の通勤・通学圏の変化を見ると、旧磐市内の内々率については若干減少しているが、割的には半数以上の通勤・通学者は旧磐市内で通勤・通学している。内々率減少が見られるのは旧竜洋町、旧福田町であるが、磐田市全体としては、大きな通勤構造の変化はないと言える。

(4) 地域別通勤トリップ数

		着地 勤務地						
コード		091	092	093	094	095	096	
		旧豊岡村	磐田北部	磐田南部	旧豊田町	旧竜洋町	旧福田町	計
発地	旧豊岡村	1,927	222	104	123	22	20	2,418
	磐田北部	295	7,905	2,574	916	423	237	12,350
	磐田南部	176	2,365	5,016	1,390	945	362	10,254
	旧豊田町	234	1,517	1,251	3,138	669	35	6,844
居住地	旧竜洋町	80	654	607	413	2,826	111	4,691
	旧福田町	98	1,186	753	335	440	2,396	5,208
	計	2,810	13,849	10,305	6,315	5,325	3,161	41,765
	浜松市他・大井川以西	3,363	4,092	1,683	1,279	2,929	337	13,683
	袋井市・太田川以東	543	3,597	1,085	460	480	252	6,417
合計		6,716	21,538	13,073	8,054	8,734	3,750	61,865

図2-6 平成8年地域別通勤トリップ数

		着地 勤務地						
コード		091	092	093	094	095	096	
		旧豊岡村	磐田北部	磐田南部	旧豊田町	旧竜洋町	旧福田町	計
発地	旧豊岡村	28.7%	1.0%	0.8%	1.5%	0.3%	0.5%	3.9%
	磐田北部	4.4%	36.7%	19.7%	11.4%	4.8%	6.3%	20.0%
	磐田南部	2.6%	11.0%	38.4%	17.3%	10.8%	9.7%	16.6%
	旧豊田町	3.5%	7.0%	9.6%	39.0%	7.7%	0.9%	11.1%
居住地	旧竜洋町	1.2%	3.0%	4.6%	5.1%	32.4%	3.0%	7.6%
	旧福田町	1.5%	5.5%	5.8%	4.2%	5.0%	63.9%	8.4%
	計	41.8%	64.3%	78.8%	78.4%	61.0%	84.3%	67.5%
	浜松市他・大井川以西	50.1%	19.0%	12.9%	15.9%	33.5%	9.0%	22.1%
	袋井市・太田川以東	8.1%	16.7%	8.3%	5.7%	5.5%	6.7%	10.4%
合計		100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

図2-7 平成8年地域別通勤トリップ率

参考資料：平成8年西遠都市圏P T調査報告書

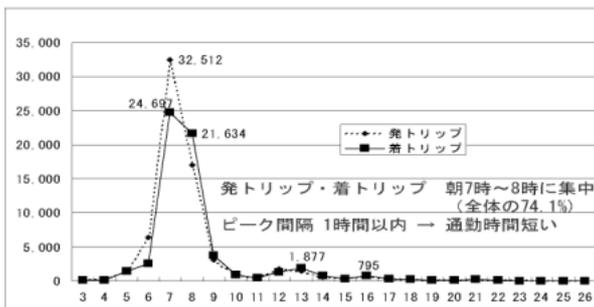


図2-8 通勤発着時間帯別トリップ数 (旧磐田市南部)

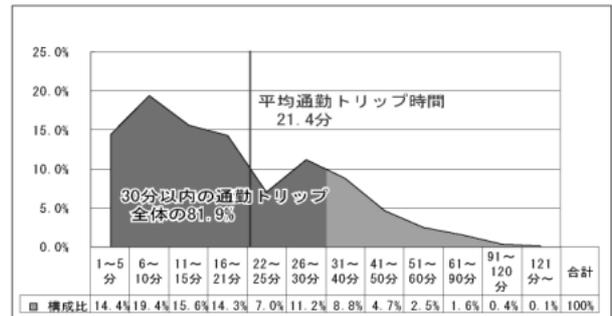


図2-9 通勤トリップ時間構成比 (旧磐田市)

内々通勤率高い (新磐田市内全体)
 旧磐田市南部、旧豊田町、旧福田町 (約8割 新磐田市内からの通勤者によるトリップ)
 新磐田市内の内々通勤・通学率は約7割

通勤時間帯別発着トリップ数
 旧磐田市南部発着とともに朝7時~8時に集中 (全体の74.1%)
 発トリップ、着トリップ間隔は短い 市内の通勤時間は短い

平均通勤トリップ時間
 全交通手段での旧磐田市の
 平均通勤トリップ時間 21.4分 (30分以内の通勤トリップは全体の約8割)

磐田市内について、詳細な通勤トリップを地域別に把握すると、旧磐田市南部、旧豊田町、旧福田町については約8割が磐田市内からのトリップであることが理解できる。

通勤時間帯別発着トリップについては、旧磐田市南部で朝7時~8時に全体の74.1%のトリップが集中し、発トリップ、着トリップ間隔ともに短いことより、市内の通勤時間が短いことが伺える。

短いトリップを裏付けるものとして、トリップ時間を詳細に分析すると、旧磐田市の平均通勤トリップ時間は21.4分であり、全体の8割以上のトリップが30分以内であることが理解できた。

2 - 2 交通サービス現況

(1) 公共交通サービス水準 (全体)

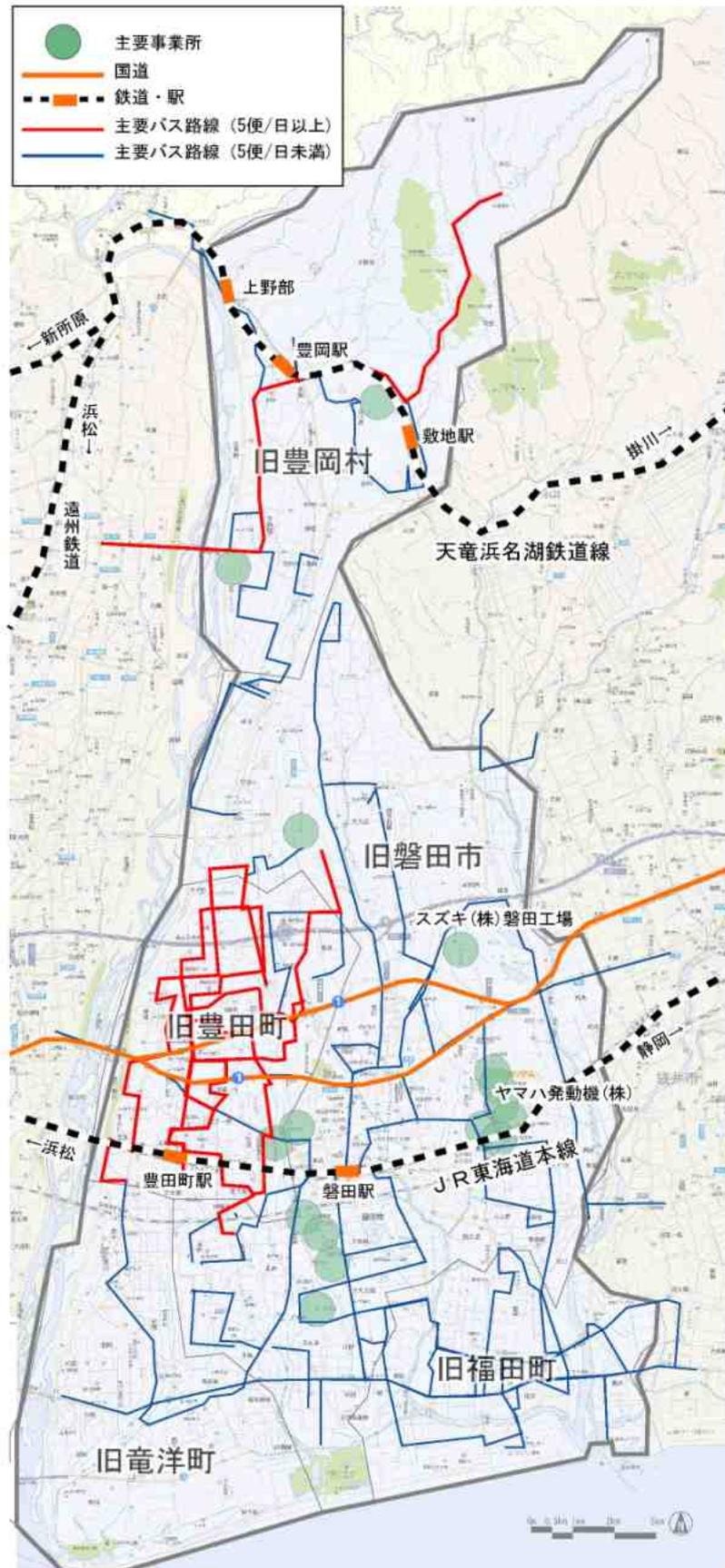


図2 - 10 磐田市の交通ネットワーク

南北に細長い磐田市の公共交通ネットワークは主に南部に集中しており、南北をつなぐような公共交通は存在しない。

鉄道交通については、北部の旧豊岡村を東西に走る天竜浜名湖線については市内に3駅(上野部駅・豊岡駅・敷地駅)、南部の旧磐田市を東西に走るJR東海道線については、市内に2駅(磐田駅・豊田町駅)立地する。

バス交通は主に南部に集中しており、公共施設を起点とした路線が組まれているが、時間あたりの本数が少なく、1日あたり5便以上ある路線は旧豊田町に集中している。

主要事業所はこれらの公共交通ネットワークとは離れた位置に多くの事業所が立地しており、鉄道駅からの末端交通が確保されている場合においても、運行本数、運行時間等の制約を大きく受けていると言える。

(2) 公共交通サービス水準 (鉄道交通)

JR 東海道線の 2 駅の利用者推移について、磐田駅については、平成 4 年の 1 日平均乗降客数 19,156 人/日から、平成 13 年には 16,176 人/日に減少している。豊田町駅については平成 3 年に誕生した新しい駅であり、平成 4 年の 4,000 人/日から、平成 13 年には 7,352 人/日と乗降客数は増加傾向にある。しかし、市内の 2 駅の乗降客数の合計については 19,000 人/日台から変化しておらず、豊田町駅の開業以来、豊田町地域住民の中で磐田駅を利用していた方が豊田町利用にシフトしたと言える。

運行頻度については、朝・夕時には 10 分～20 分間隔で運行しているが、主な企業が駅から離れて立地しているため、端末交通とのアクセスが確保されなければ、通勤手段としての有用性は低い現状にある。

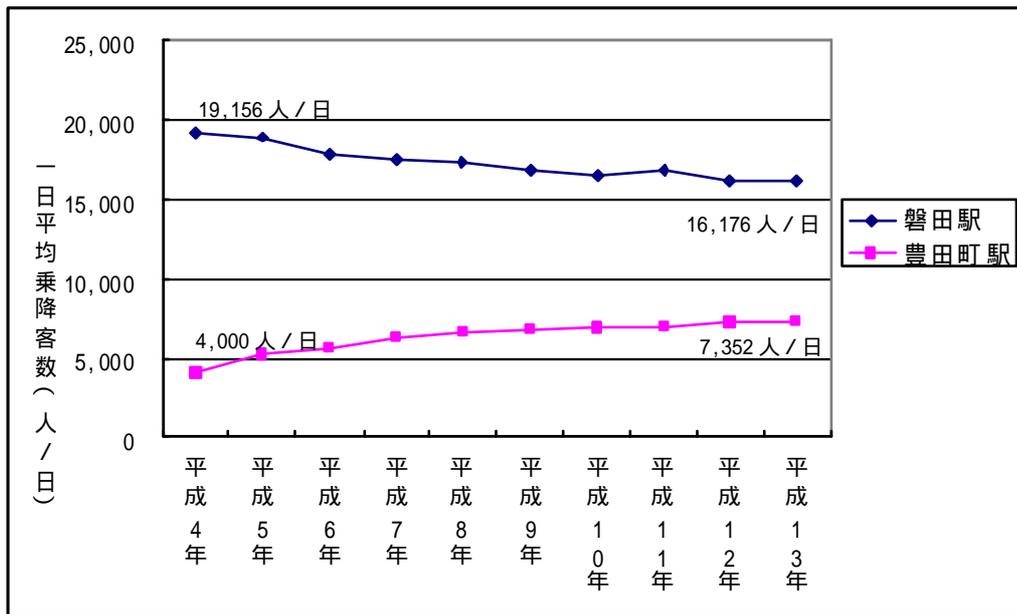


図 2 - 1 1 磐田市内 JR 駅 乗降客数推移 (平成 4 年～平成 13 年)



図 2 - 1 2 JR 東海道線磐田駅 平日時刻表

東海道線時刻表 Tōkaidō Line Departure Time 浜松・豊橋方面 for Hamamatsu, Toyohashi		東海道線時刻表 Tōkaidō Line Departure Time 静岡・沼津方面 for Shizuoka, Numazu			
4					
5	55分				
6	12分	52分			
7	5分	25分	39分	54分	
8	3分	15分	26分	43分	
9	6分	15分	26分	42分	56分
10	8分	24分	36分	50分	
11	11分	25分	35分	54分	
12	5分	25分	35分	57分	
13	14分	25分	35分	54分	
14	5分	15分	35分	45分	
15	5分	25分	33分	53分	
16	12分	33分	51分		
17	4分	14分	28分	38分	58分
18	11分	23分	35分	48分	57分
19	8分	18分	34分	53分	
20	2分	15分	41分	57分	
21	13分	31分	45分		
22	18分	40分			
23	10分	22分	36分		
0	7分				
1					

図2 - 13 JR東海道線磐田駅 休日時刻表

磐田市北部、旧豊岡村を走る第3セクター鉄道の天竜浜名湖鉄道については、市内に3駅立地（上野部駅、豊岡駅、敷地駅）している。3駅は全て無人駅であり、一日平均乗降客数もJR東海道線に比べ大幅に少ない。豊岡駅は、駅舎が豊岡村商工会事務所と兼用となっており、3駅の中で唯一バスとの接続が可能である地域の中心駅である。豊岡駅についても平成4年の一日平均乗降客数179人/日から平成13年の128人/日まで減少している。他の駅についても減少傾向にある。

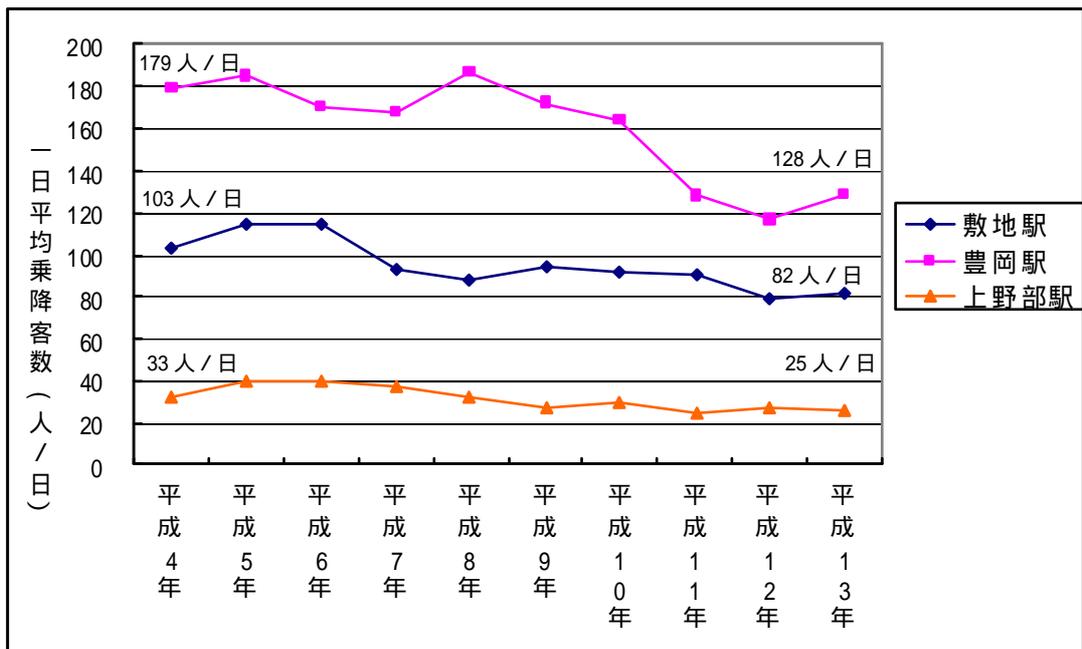


図2 - 14 磐田市内天竜浜名湖線駅 一日平均乗降客数推移(平成4年～平成13年)

天竜浜名湖線の運行頻度は豊岡駅の時刻表より、日中において1時間に1本程度の運行頻度にあることがわかる。また、朝6時台の浜北市方面からの上り列車については時間あたり4本運行しているが、下り列車については運行しておらず通勤交通としての有用性は低い。旧豊岡地域に立地する主な企業についても、天竜浜名湖線の駅からは離れた地域に事業所が立地しており、鉄道駅からの端末交通との接続を確保しなければ通勤交通としての利用は困難である。



平成17年10月15日修正

(金)・・・金指行き (天)・・・天竜二俣 行き (天新)・・・天竜二俣で新所原行きに接続
り掛川行き

無印・・・下り新所原行き 上

下り (掛川→新所原)	時刻	上り (新所原→掛川)
	5時	44
	6時	08・26・45・59
57・17	7時	27
54・35(天)・17	8時	00・35
27	9時	08
41(天)・10	10時	10・57
46(天)・14	11時	27
20	12時	31
04(天新)	13時	24
11(天新)	14時	22
55(天新)・09(天新)	15時	22・38
46(天新)	16時	14・46
51・17	17時	17
50	18時	02・31
23	19時	06
26・08(天)	20時	08
10	21時	10・47
48(金)・04(天)	22時	
07(天)	23時	

図2 - 15 天竜浜名湖鉄道豊岡駅 時刻表

(3) 公共交通サービス水準 (バス)

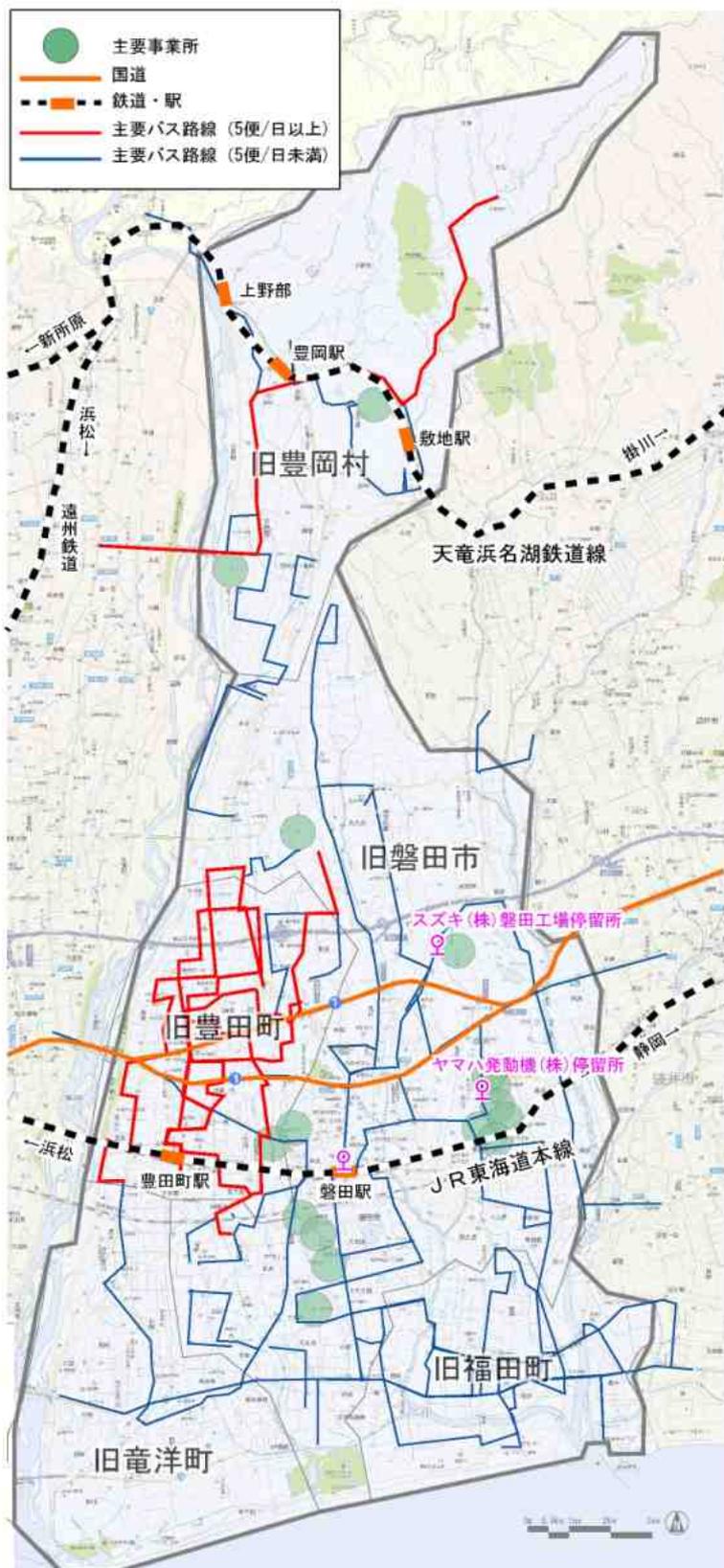


図2 - 16 磐田市 バス路線運行頻度

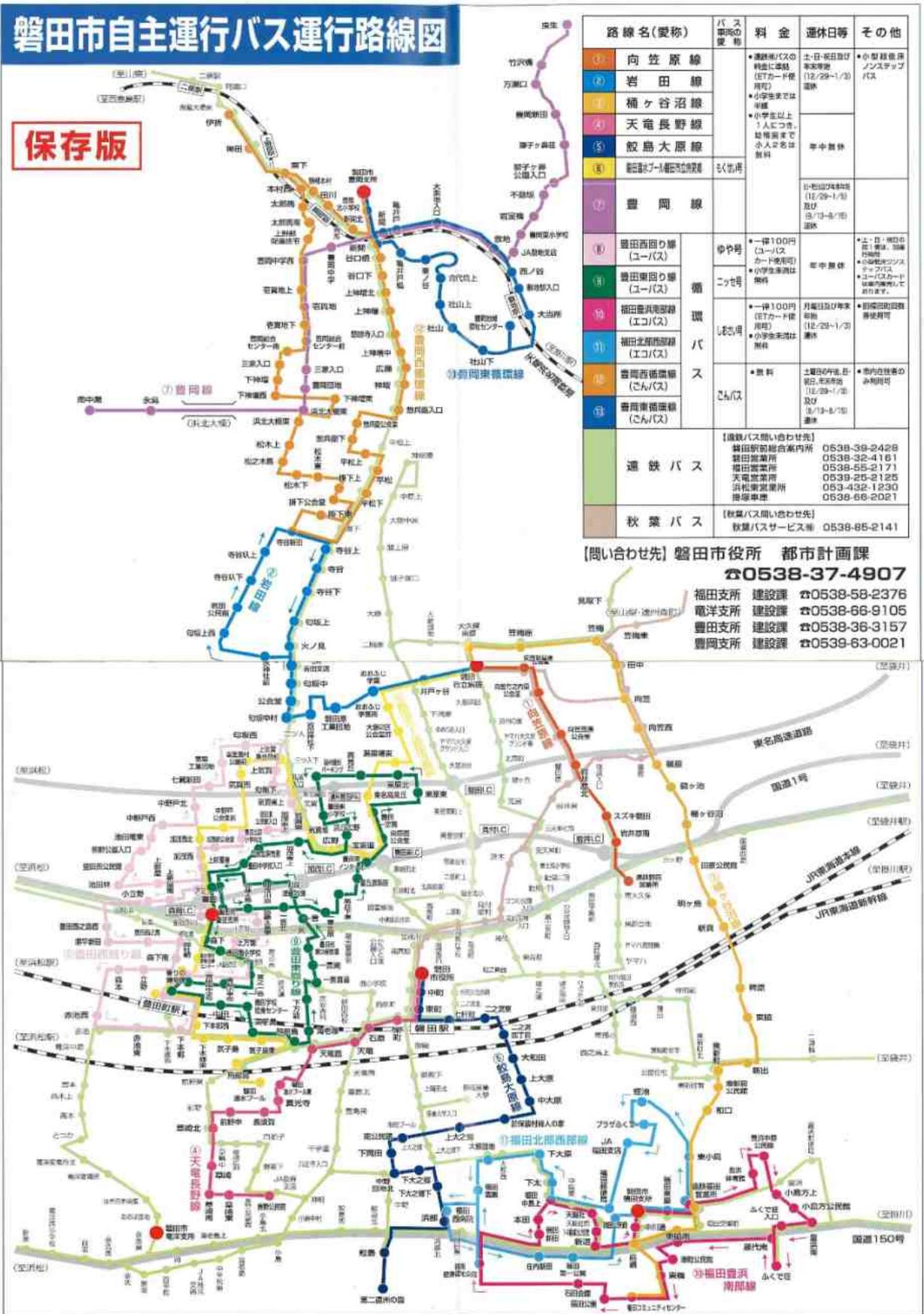
バス交通については、旧市町村運行のバスを統合した形の磐田市自主運行バス、また遠鉄バス、秋葉バスが運行している。

運行路線についてはJR磐田駅を中心としてではなく、主要な公共施設を中心として、路線が居住地に広がる。旧豊田町を中心とする循環バス路線については1日8便運行している状況にあるが、他の主要な路線については、多くが1日5便未満の状況にあり、朝夕通勤時には、時間選択肢が無い状況にある。

また、主要な事業所が立地している磐田市東部については、特にバス路線が貧弱であり（路線と運行頻度）、バス交通による通勤は困難な状況にあることが伺える。

磐田市自主運行バス運行路線図

保存版



路線名(愛称)	バス車種の別	料金	運休日等	その他
① 向笠原線		●通学用ICの料金に際しETカード使用可	土・日・祝日 年末年始(12/29~1/3) 運休	●小型軽便バス ●ノンステップバス
② 岩田線		●小学生までは半額		
③ 桶ヶ谷沼線		●小学生以上1人につき、乗降まで小人又は半額	年中無休	
④ 天竜長野線				
⑤ 飯島大原線				
⑥ 磐田西回り線(ユ-バス)	ユ-バス	一律100円(ユ-バスカード使用可)	月曜日及び年末年始(12/29~1/3)運休	●土・日・祝日 ●年末年始(12/29~1/3)運休
⑦ 磐田東回り線(ユ-バス)	ユ-バス	同上	同上	同上
⑧ 磐田西回り線(エコバス)	エコバス	一律100円(ETカード使用可)	同上	●通学用IC ●小学生未満は無料
⑨ 磐田東回り線(エコバス)	エコバス	同上	同上	同上
⑩ 磐田西回り線(エコバス)	エコバス	同上	同上	同上
⑪ 磐田東回り線(エコバス)	エコバス	同上	同上	同上
⑫ 磐田西回り線(エコバス)	エコバス	同上	同上	同上
⑬ 磐田東回り線(エコバス)	エコバス	同上	同上	同上
⑭ 磐田西回り線(エコバス)	エコバス	同上	同上	同上
⑮ 磐田東回り線(エコバス)	エコバス	同上	同上	同上
⑯ 磐田西回り線(エコバス)	エコバス	同上	同上	同上
⑰ 磐田東回り線(エコバス)	エコバス	同上	同上	同上
⑱ 磐田西回り線(エコバス)	エコバス	同上	同上	同上
⑲ 磐田東回り線(エコバス)	エコバス	同上	同上	同上
⑳ 磐田西回り線(エコバス)	エコバス	同上	同上	同上
㉑ 磐田東回り線(エコバス)	エコバス	同上	同上	同上
㉒ 磐田西回り線(エコバス)	エコバス	同上	同上	同上
㉓ 磐田東回り線(エコバス)	エコバス	同上	同上	同上
㉔ 磐田西回り線(エコバス)	エコバス	同上	同上	同上
㉕ 磐田東回り線(エコバス)	エコバス	同上	同上	同上
㉖ 磐田西回り線(エコバス)	エコバス	同上	同上	同上
㉗ 磐田東回り線(エコバス)	エコバス	同上	同上	同上
㉘ 磐田西回り線(エコバス)	エコバス	同上	同上	同上
㉙ 磐田東回り線(エコバス)	エコバス	同上	同上	同上
㉚ 磐田西回り線(エコバス)	エコバス	同上	同上	同上
㉛ 磐田東回り線(エコバス)	エコバス	同上	同上	同上
㉜ 磐田西回り線(エコバス)	エコバス	同上	同上	同上
㉝ 磐田東回り線(エコバス)	エコバス	同上	同上	同上
㉞ 磐田西回り線(エコバス)	エコバス	同上	同上	同上
㉟ 磐田東回り線(エコバス)	エコバス	同上	同上	同上
㊱ 磐田西回り線(エコバス)	エコバス	同上	同上	同上
㊲ 磐田東回り線(エコバス)	エコバス	同上	同上	同上
㊳ 磐田西回り線(エコバス)	エコバス	同上	同上	同上
㊴ 磐田東回り線(エコバス)	エコバス	同上	同上	同上
㊵ 磐田西回り線(エコバス)	エコバス	同上	同上	同上
㊶ 磐田東回り線(エコバス)	エコバス	同上	同上	同上
㊷ 磐田西回り線(エコバス)	エコバス	同上	同上	同上
㊸ 磐田東回り線(エコバス)	エコバス	同上	同上	同上
㊹ 磐田西回り線(エコバス)	エコバス	同上	同上	同上
㊺ 磐田東回り線(エコバス)	エコバス	同上	同上	同上
㊻ 磐田西回り線(エコバス)	エコバス	同上	同上	同上
㊼ 磐田東回り線(エコバス)	エコバス	同上	同上	同上
㊽ 磐田西回り線(エコバス)	エコバス	同上	同上	同上
㊾ 磐田東回り線(エコバス)	エコバス	同上	同上	同上
㊿ 磐田西回り線(エコバス)	エコバス	同上	同上	同上

【問い合わせ先】 磐田市役所 都市計画課
 ☎0538-37-4907

福田支所 建設課 ☎0538-58-2376
 電洋支所 建設課 ☎0538-66-9105
 豊田支所 建設課 ☎0538-36-3157
 豊岡支所 建設課 ☎0539-63-0021

図2-17 磐田市バス路線図

JR磐田駅 停留所

行先 時刻	月～金			土・日祝	
	東新町	城之崎 ヤマハ スズキ	警察 東	東新町	城之崎 ヤマハ スズキ
6	47			48	
7	15 20 43	14		22	14
8	06 22 47	35	30	06 38	
9	19 49	05		19 49	05
10	19 49			19 49	
11	19 49			19 49	
12	19 49	46		19 49	
13	19 49			19 49	
14	19 49			19 49	
15	19 49			19 49	
16	17 37			17 37	
17	01 38	16		01 38	16
18	04 28 55	07		04 28 55	07
19	22 55	07		22 55	07
20	37			37	
21	17 57			17 57	

※：磐田目止まり 車：磐田警察所止まり 車：流野中学校
 ※：磐田目止まり 車：磐田警察所

※：本線は磐田駅発着のバスは、運行予定（車両整備により7分間隔で運行できない場合があります）
 お問い合わせ： 磐田営業所 電話 0538-2-4161 平成17年 9月 1日より実施 磐田線 0-07 2006. 8.24日

スズキ磐田工場 停留所

行先 時刻	月～金	土・日祝
	城之崎 磐田駅	城之崎 磐田駅
7	37	36
8		
9		
10		
11		
12		
13		
14		
15		
16		
17	43	
18		
19		
20		
21		

※：本線は磐田駅発着のバスは、運行予定（車両整備により7分間隔で運行できない場合があります）
 お問い合わせ： 磐田営業所 電話 0538-2-4161 平成17年 9月 1日より実施 スズキ磐田工場 0-03 2006. 8.24日

ヤマハ発動機 停留所

行先 時刻	月～金	土・日祝
	城之崎 磐田駅	城之崎 磐田駅
6	49	
7	45	44
8	17 33	33
9	21 37	36
10		
11		
12		
13	06	
14		
15		
16		
17	13 49	13 46
18	43	43
19		
20		
21		

車：磐田警察所

※：本線は磐田駅発着のバスは、運行予定（車両整備により7分間隔で運行できない場合があります）
 お問い合わせ： 磐田営業所 電話 0538-2-4161 平成17年 9月 1日より実施 ヤマハ発動機 0-01 2006. 8.24日

JR 磐田駅からヤマハ発動機(株)、スズキ(株)磐田工場へのバス時刻表より把握すると、朝の通勤時には、ヤマハ発動機(株)までは1時間に1本、合計3本しか無く、スズキ(株)磐田工場までは7時台の1本しかない。日中はヤマハ発動機(株)までは1本、その先のスズキ(株)磐田工場までは1本も無い状況にある。帰宅時については、ヤマハ発動機(株)からは3本、スズキ(株)磐田工場からは1本しかない。

これより、バス路線による通勤では、時間的な選択が低く、フレックスタイム制や残業についても対応することが難しい状況にあることがわかる。

図2 - 19 JR 磐田駅・主要企業間バス時刻表

2-3 道路交通現況整理

(1) 自動車保有台数

参考資料：H16年県統計資料

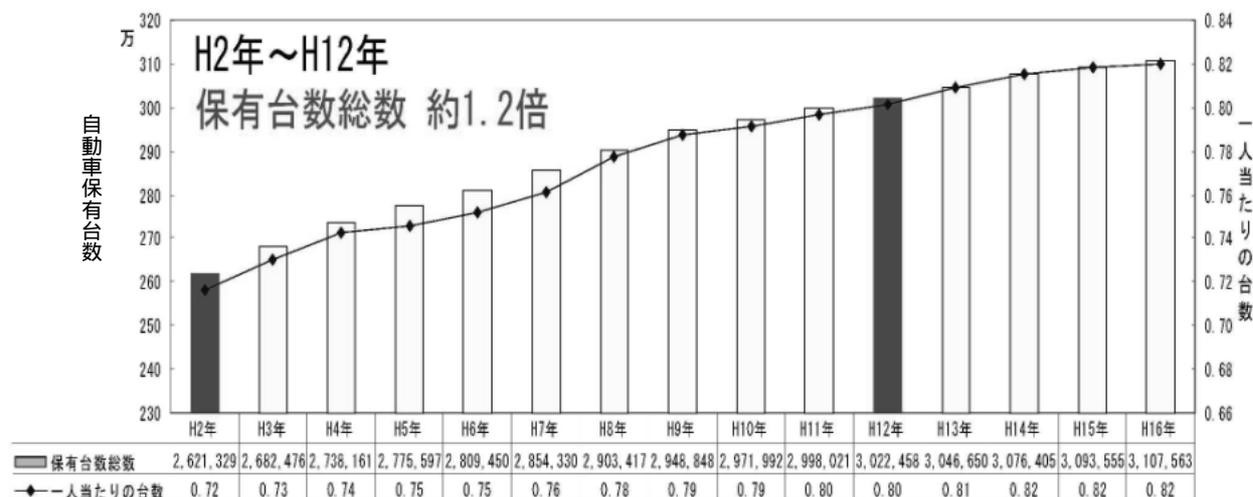


図2-20 静岡県 自動車保有台数

平成2年と平成12年での静岡県の自動車保有台数を比較すると、保有台数は約1.2倍であり、上昇傾向にある。特化係数より把握しても静岡県は全国的に自動車保有台数が高い地域であり、1人あたりの保有台数は0.82台である。特に磐田市は静岡県内でも人口に対する自動車台数が多い地域であることが理解できる。

自動車保有台数の増加

静岡県の自動車保有台数は増加傾向

(平成2年～平成12年 保有台数 約1.2倍)

(一人当たりの保有台数 0.82)

全国的にも人口に対する自動車保有台数が多い地域

特に磐田市は静岡県内でも保有台数が多い地域

$$\text{自動車保有台数 特化係数} = \frac{(\text{地域の自動車台数} / \text{地域の人口})}{(\text{全国の自動車台数} / \text{全国の人口})}$$

表2-2 静岡自動車保有台数 特化係数

静岡県 特化係数	1.35	磐田市 特化係数	1.44
旧磐田市 特化係数	1.45	旧豊田村 特化係数	1.48
旧竜洋町 特化係数	1.45	旧福田町 特化係数	1.32
旧豊岡村 特化係数	1.47	(全て平成16年度の値)	

(2) 道路現況



図2 - 21 平成11年 道路交通センサス (バイパス無料解放以前)

バイパス無料化以前 (平成11年度道路交通センサス)
 国道1号・バイパス上の計測地点で混雑度1以上
 特に天竜川(混雑度1.7)・太田川(混雑度1.9)付近 ボトルネック

バイパスの無料化 (平成17年3月以降)
 交通渋滞緩和に寄与 (渋滞長 700m 100m)

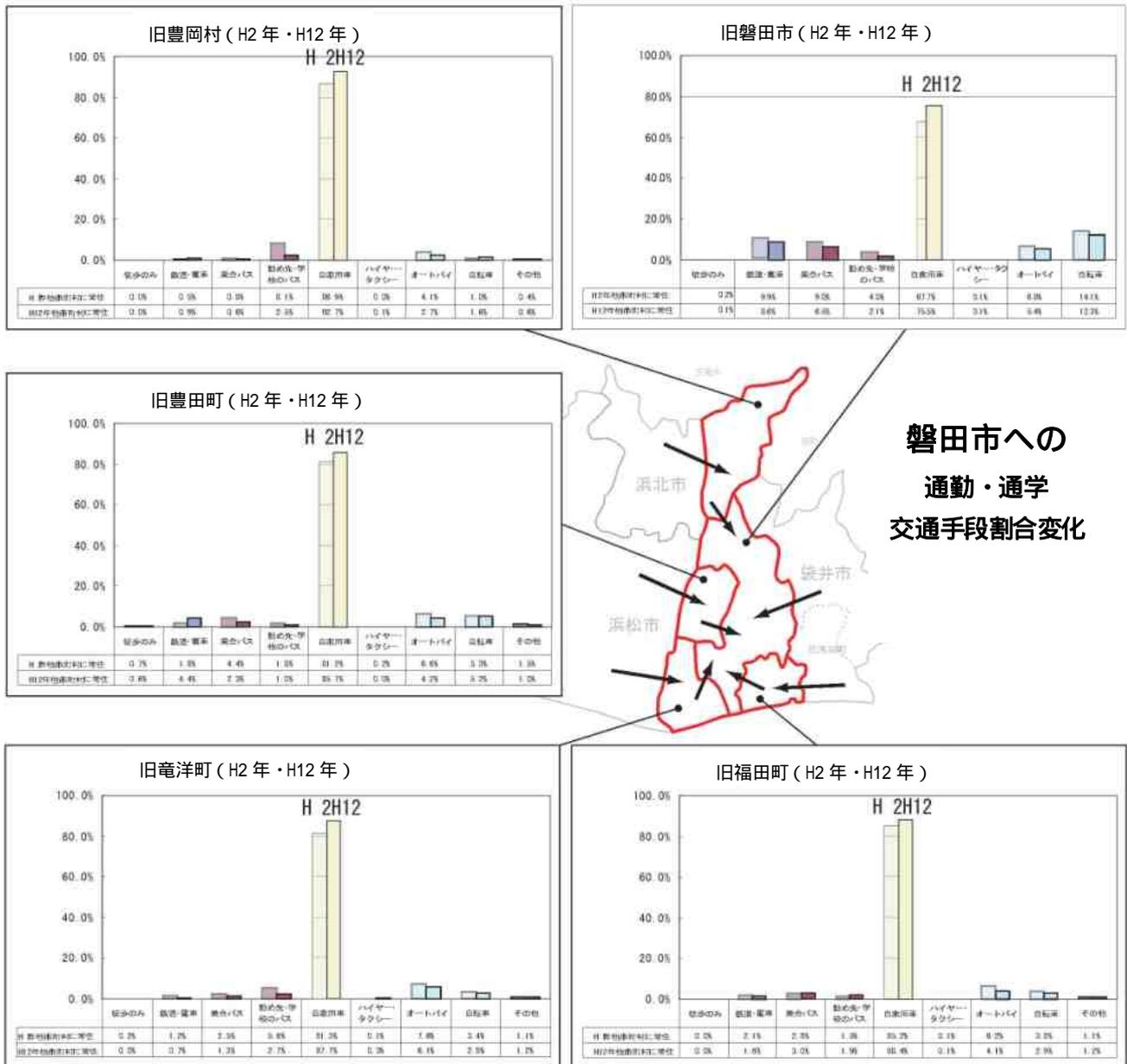
磐田市中心部を東西に通過する国道1号については、朝夕の混雑時に、西の浜松市側の天竜川の橋梁部、東の袋井市側の太田川橋梁部において混雑度1を上回る状況にあり、ボトルネックとなっている。本線についても混雑度1を上回る状況にあるが、橋梁部ほど混雑していない。

また、国道1号本線の混雑対策として、平成17年3月以降、隣接するバイパス部分が無料化された。これにより無料化以前の混雑長が700mから100mに混雑は改善されている状況にはあるが、バイパスにおける混雑が新たに指摘されている。

しかし、市内通勤者、国道1号や磐田バイパスを利用しない通勤者については、道路状況において通勤交通上大きな障害となるものはない。

2 - 4 利用手段

(1) 磐田市への通勤・通学交通手段割合変化



注：交通手段については複数回答

■鉄道 ■バス □自動車 □二輪 ■徒歩 参考資料：平成2年、平成12年国勢調査

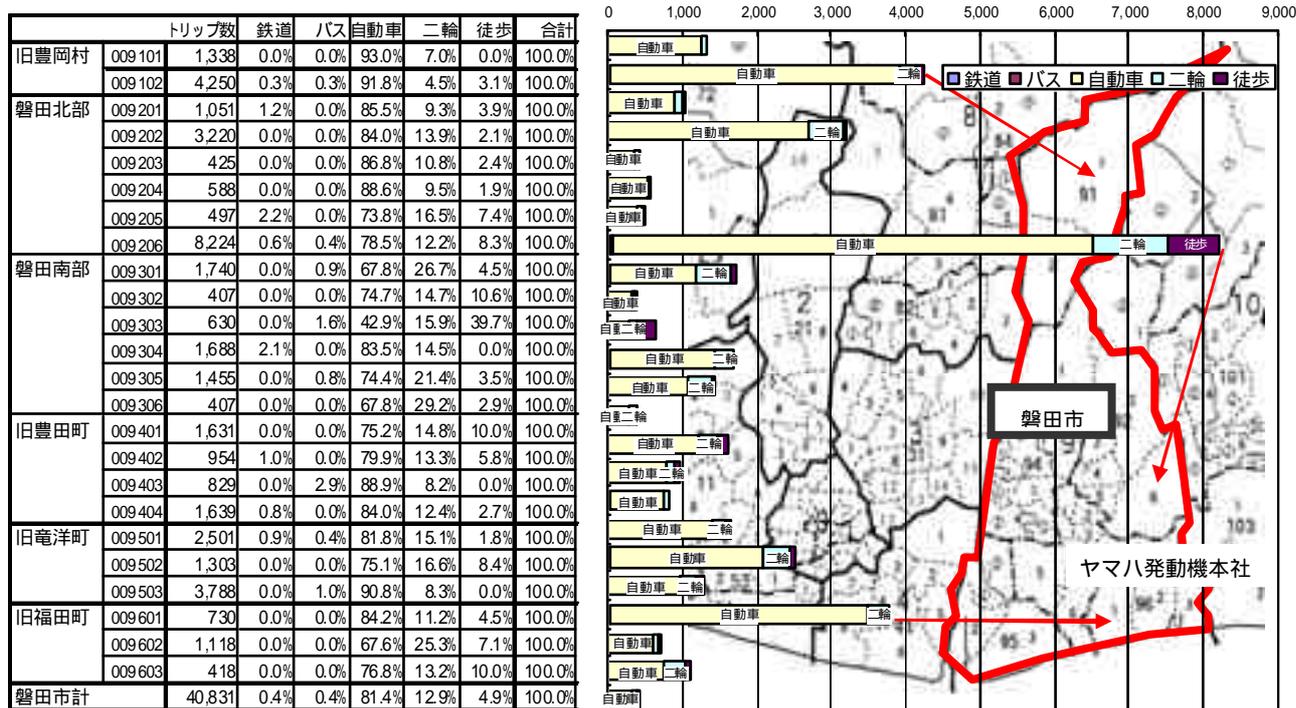
図2 - 22 市町村への通勤・通学交通手段割合変化

磐田市への通勤・通学者の交通手段
全ての地域で約8割が自家用車利用

平成2年・平成12年の変化
全ての地域で自家用車の割合が増加
他の交通手段は割合が減少
(豊田町はJR豊田町駅開設(H3年)のため、電車利用が増加)

交通手段別に磐田市への通勤・通学を分析すると、全ての地域において約8割が自動車による通勤・通学である。平成2年と平成12年の比較においても、他の交通手段割合が減少する中、自動車は増加している。自動車以外の交通手段が減少する中、例外として平成3年に

JR 東海道線・豊田町駅が開業した旧豊田町については、鉄道利用者が増加している。



参考資料:平成 8 年西遠都市圏 P T 調査報告書

図 2 - 23 小ゾーン別着トリップ数・代表交通分担率 (H8 年)

小ゾーン別着トリップ数・代表交通分担率

トリップ数の特に多い地域

旧豊岡村南部 (ヤマハ(株)豊岡工場)

旧磐田市東部 (ヤマハ発動機(株)・NTN(株)磐田製作所)

旧竜洋町南東部 (小規模事業所多数立地)

3 地域においても自家用車利用が 8 割以上

さらに詳細な小ゾーン別に、着トリップとその交通手段を把握すると、大規模事業所が集積する旧磐田市東部 (ヤマハ発動機(株)・NTN(株)磐田製作所)、旧豊岡村南部 (ヤマハ(株)豊岡工場)、小規模工場が多数立地する旧竜洋町南東部が、特に大きなトリップ数を発生させている。この 3 地域に限らず、他の地域についても 8 割近くが自動車交通で、2 番目に多い二輪についても 1 割程度である。大規模事業所が集積する旧磐田市東部については徒歩が 1 割近くみられ、徒歩圏に事業所の寮や社宅が整備されていることが推測される。

(2) 磐田市内の通勤・通学交通手段割合変化

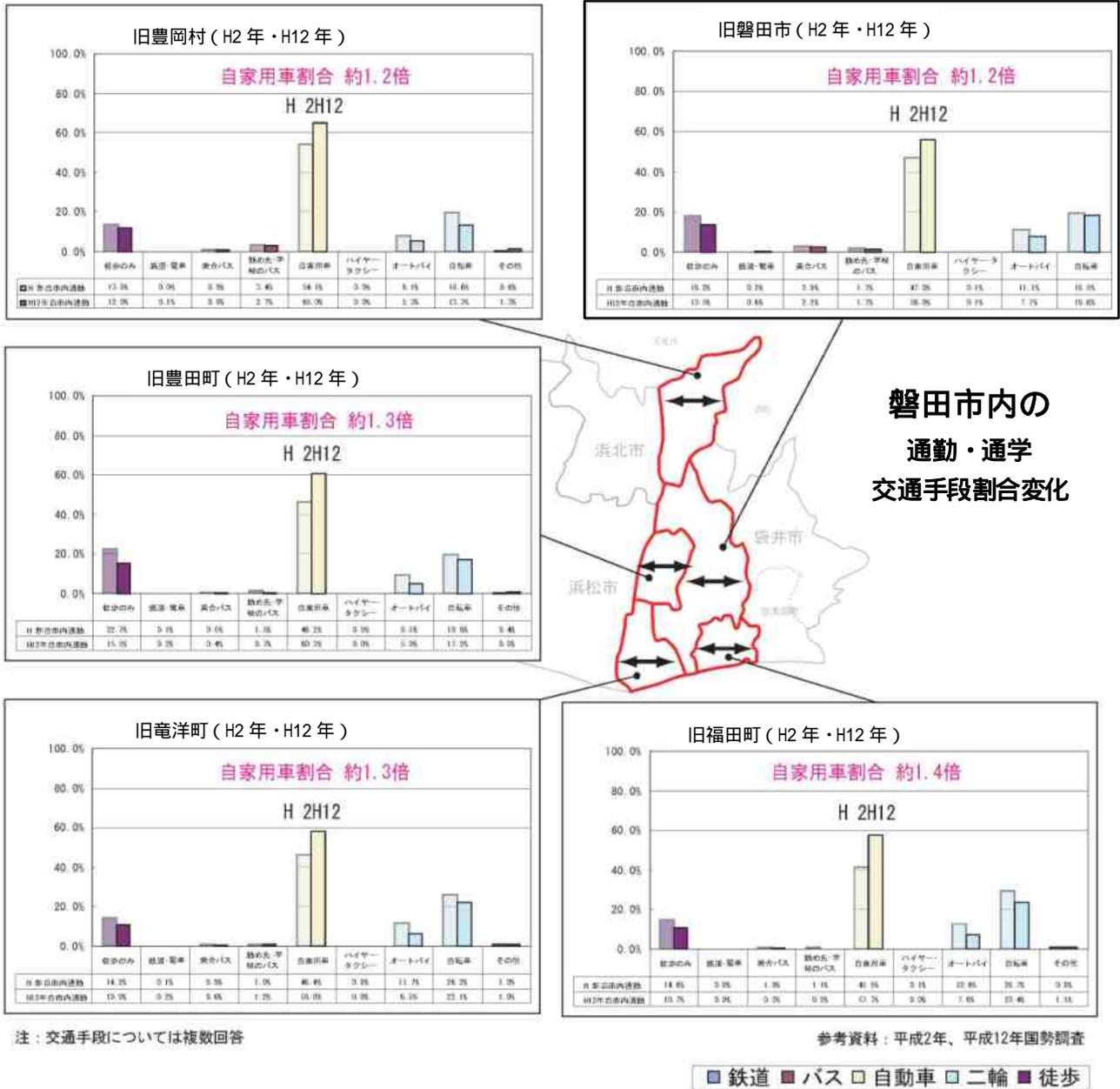


図2 - 24 自市町村内の通勤・通学交通手段割合変化

磐田市内通勤・通学者の交通手段
全ての地域で約6割が自家用車利用

平成2年～平成12年の変化
全ての地域で自家用車の割合が約1.2倍に増加
旧磐田市では自転車交通割合が横ばい
他の交通手段割合は減少又は維持

自市町村内のトリップ長の短い通勤通学圏の交通手段において、約6割の通勤・通学者が自家用車を用いている。

平成2年から平成12年までの変化についても、自動車の交通手段としての増加割合は、自動車保有台数の増加割合に近い傾向があり(約1.2倍)、保有台数の増加も自動車通勤増加の一因と想定される。

他の交通手段については横ばい、又は減少傾向にある。旧磐田市内については自転車交通割合が維持されている。

(3) 他市町村への通勤・通学交通手段割合変化

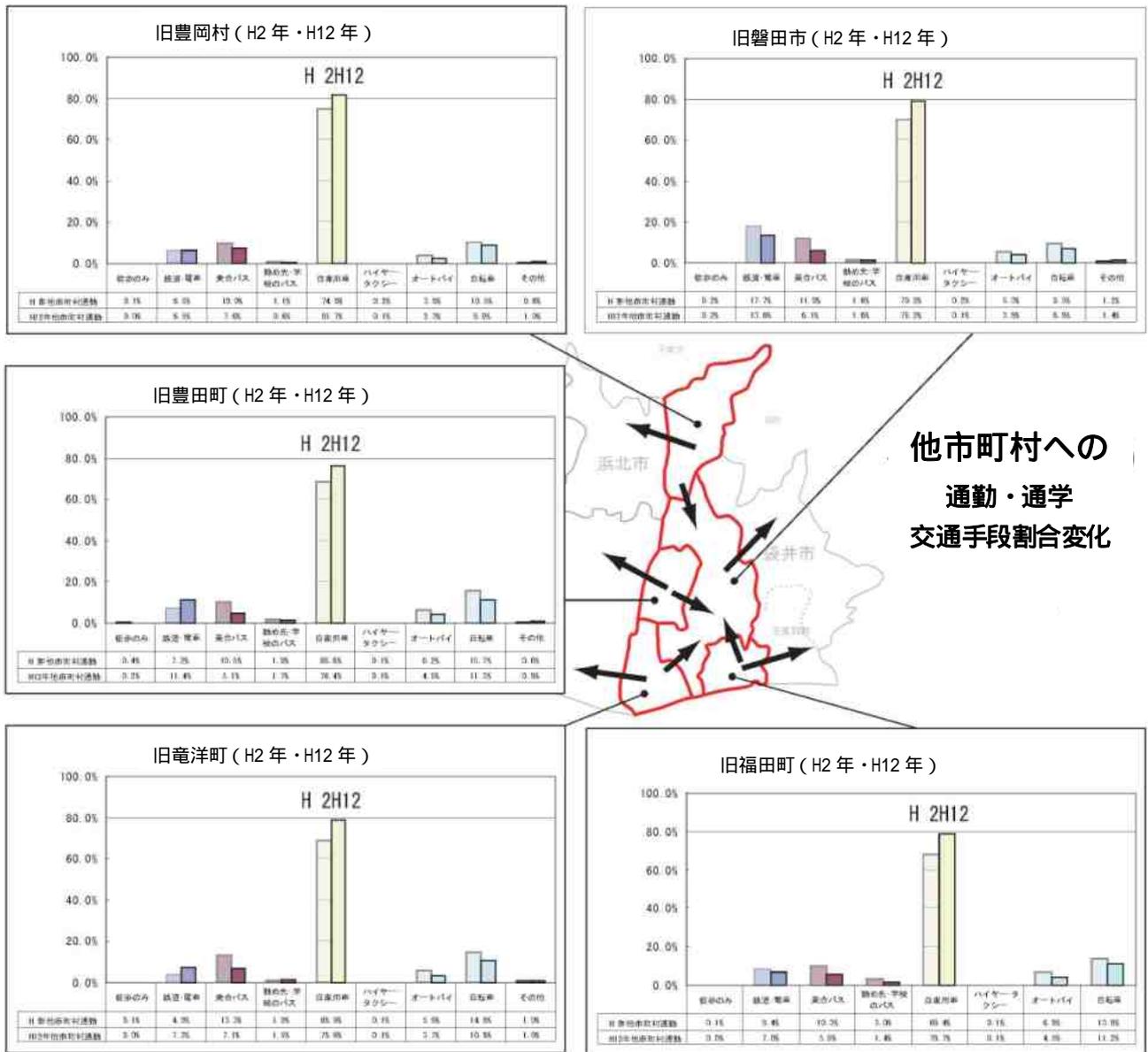


図2 - 25 他市町村への通勤・通学交通手段割合変化

他市町村への通勤・通学者の交通手段
全ての地域で約8割が自家用車利用

平成2年・平成12年の変化

全ての地域で自家用車の割合が増加

旧豊田町・旧竜洋町では鉄道・電車割合が増加

(H3年 JR 豊田町駅の開設による影響)

旧豊岡村では鉄道・電車交通維持 他の交通手段割合減少

他市町村へのトリップ長の長い通勤通学交通手段についても約8割が自家用車によるものである。平成2年から平成12年の変化についても、自動車の割合は増加している。旧豊田町、旧竜洋町については、平成3年にJR豊田町駅が開設した影響が見受けられ、鉄道割合は増加している。旧豊岡村については鉄道利用が横ばいとなっている。

2 - 5 交通環境のまとめ

1. 通勤需要

- ・従業員 300 人以上の企業事業所：
磐田市製造業事業所従業者数の約 4 割を占めている
- ・従業員 1,000 人以上の企業事業所：
旧磐田市内、旧豊岡村に立地（磐田市製造業事業所従業者数の約 3 割を占める）
- ・磐田市の通勤流動構造：
内々率が約 7 割と高い（H8 年 PT 調査ベース）
- ・通勤トリップ長：
30 分以内の短いトリップが多い(全体の約 8 割)

2. 交通サービス現況

- ・自動車交通：
高い自動車保有率 着実な増加傾向（県内伸び率 H12/H2 = 約 1.2 倍）
- ・市内道路交通環境：
慢性的な渋滞は見られないが、市内流入部がボトルネック
（H11 道路交通センサス）
- ・幹線道路交通環境：
バイパスの無料化により交通渋滞緩和施策
- ・公共交通：
鉄道運行頻度 JR 東海道線 4 本～5 本 / 時間（駅からの末端交通が課題）
天竜浜名湖鉄道 1 本 / 時間（通勤手段としての活用は難しい）
バス運行区間・頻度少（従業地への通勤利用は困難）

3. 利用手段

- ・主たる利用手段： 自家用車による市内からの通勤が約 6 割、市外からの通勤が約 8 割
（自家用車保有の増加とともに交通手段に占める割合も増加傾向）
- ・従たる利用手段： 地区によっては一部で自転車利用あり

磐田市における企業の通勤交通は、現状では自家用車に強く依存している。市内立地企業の通勤交通は、自家用車交通が大半を占めており、この背景には、高い自動車保有台数、混雑の少ない道路環境があると言える。現況の公共交通サービス水準では、短い通勤トリップへの対応、郊外に立地する従業地への対応は困難である。一部に自転車利用が見られるが、現状の趨勢からだけでは自動車から他の交通手段への転換は期待しがたい状況にある。