

## 第2章 交通現況等調査

### 2-1 地域交通の概要

#### (1) 発生集中トリップ数

過去30年間での変化をみると、桑名・員弁地域の伸びが名古屋市中心部に比べ、相対的に増加傾向（S46～H13で578(千トリップ)～804(千トリップ)に増加）にあることがわかる。

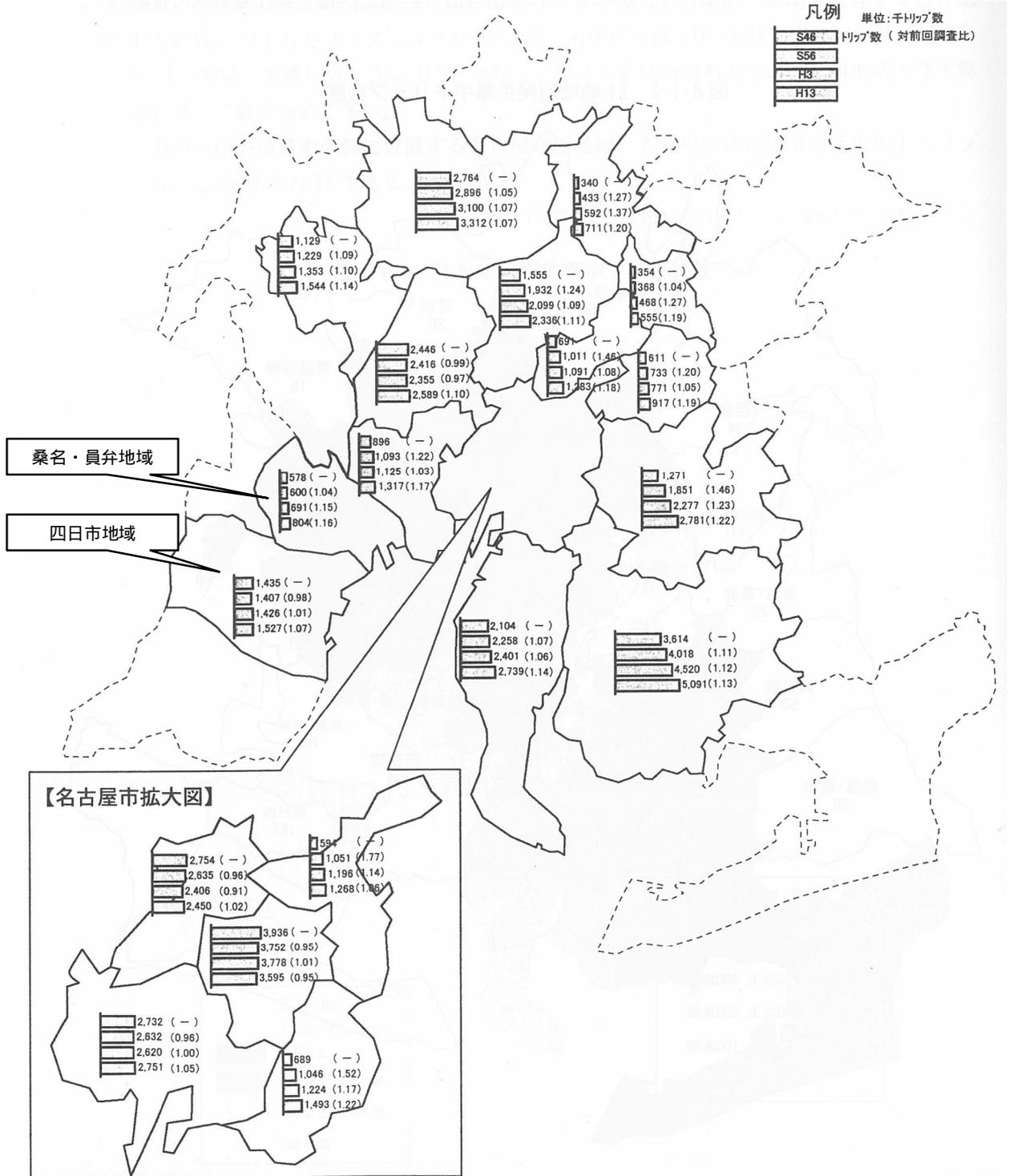


図 地域別発生集中トリップ数の地域別伸び率の推移

出展：第4回中京都市圏パーソントリップ調査報告書（H15）

また、出勤交通に着目すると、桑名・員弁地区、四日市地区とも発生量・集中量が増加傾向にある。なかでも桑名・員弁地区の発生・集中量の増加が著しい(発生 1.14 倍、集中 1.23 倍)ことが特筆すべき点である。

これらの増加する出勤交通に対応した交通施策が必要である。

発生 H3 H13

集中 H3 H13

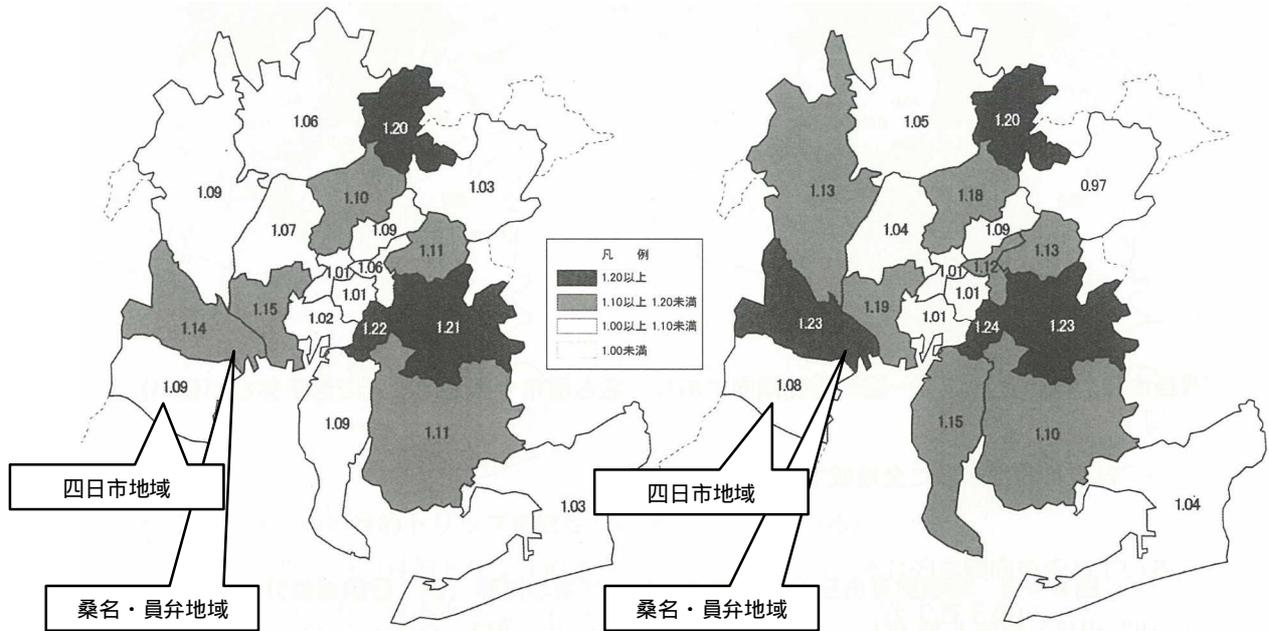


図 地域別出勤目的発生集中トリップ数の推移

出展：第4回中京都市圏パーソントリップ調査報告書（H15）

## (2) OD特性

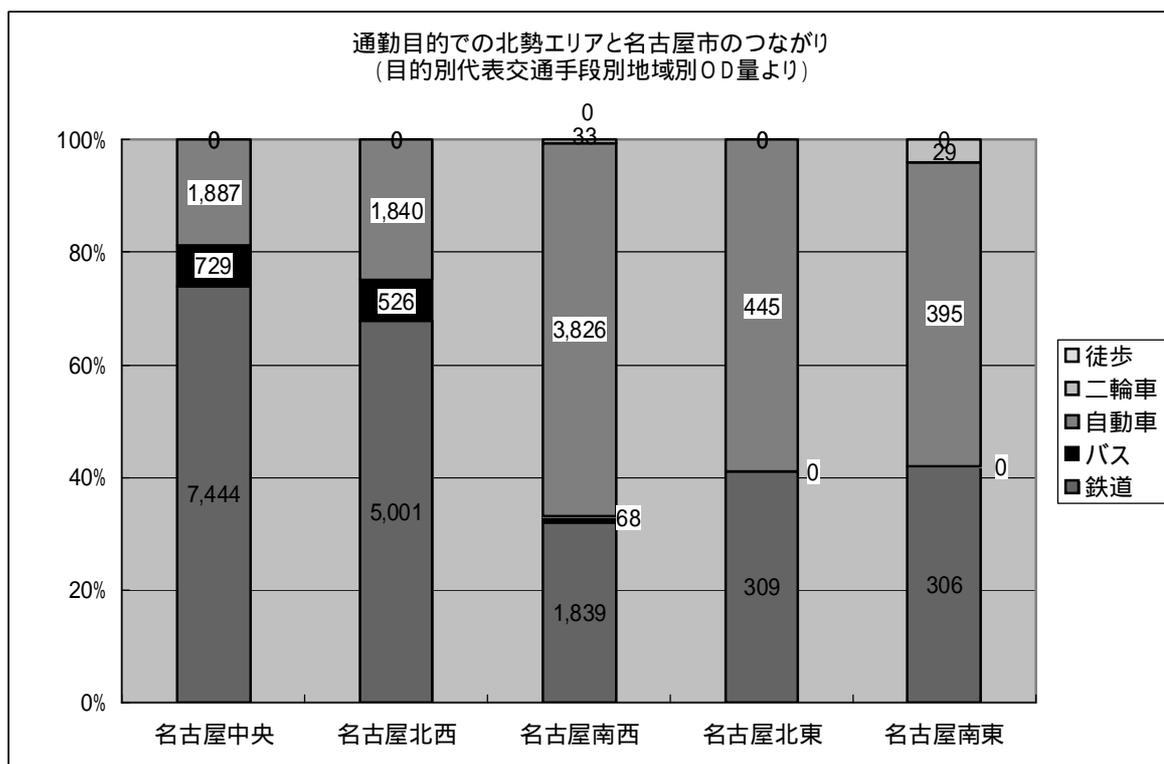
特に出勤目的に着目した場合、桑名・員弁、四日市地区は、名古屋とのつながり同様、桑名・員弁地区 四日市地区相互のつながりが強いことも特徴である。



図 出勤目的における地域間流動量

北勢エリアと名古屋市のつながりをみると、名古屋中央や名古屋北西への代表交通手段として鉄道がもっとも多くなっている一方で、名古屋南西方面に向かうトリップの手段は自動車が60%を超えている。

名古屋南西部には名古屋港の工業地帯が立地しており、同地域への通勤には自動車を利用している人が多いものと想定される。



数値は北勢エリアとの地域間流動(出発、到着計)のトリップ数を示す。

出展:[平成13年度単年度集計]パーソントリップデータより

パーソントリップ調査の中ゾーンレベル\*での四日市市を目的とする出勤目的トリップの発生ゾーンが多い地区と自動車や公共交通での四日市市への所要時間分布は下図のとおりとなっており、公共交通のアクセス時間が自動車に比べ長いことがわかる。

よって、公共交通の利用促進のためには、北勢地区内での公共交通のモビリティを高めることが重要であるといえる。

\* 1：パーソントリップ調査では検討の単位となるゾーンとして、大ゾーン、中ゾーン、計画基本ゾーン、小ゾーン等がある。中ゾーンレベルとは、ほぼ市区町村を単位とするものである。ただし、大都市では数個に分割し、周辺では市町村がいくつかまとまっている場合もある。

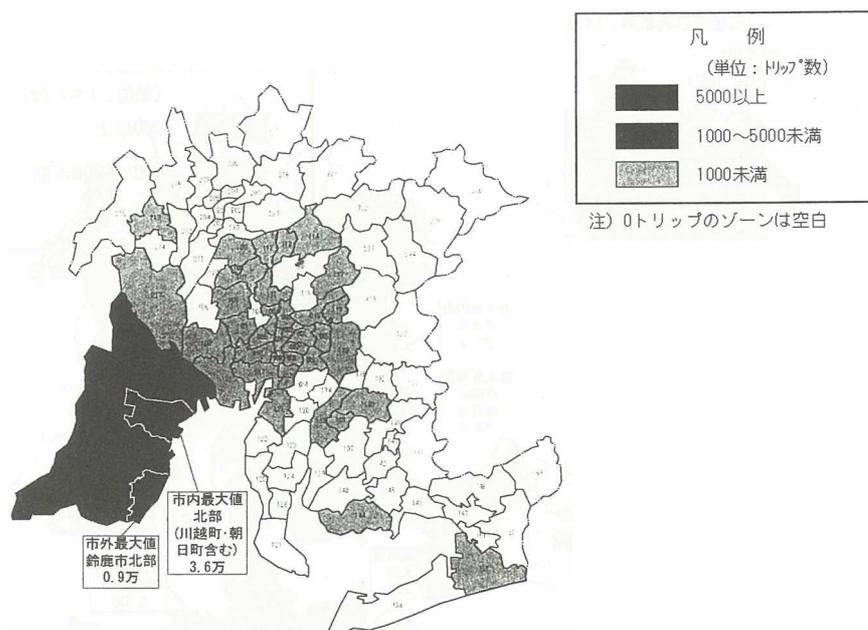


図 四日市市への集中トリップの発生中ゾーン分布（第4回PT調査圏域）

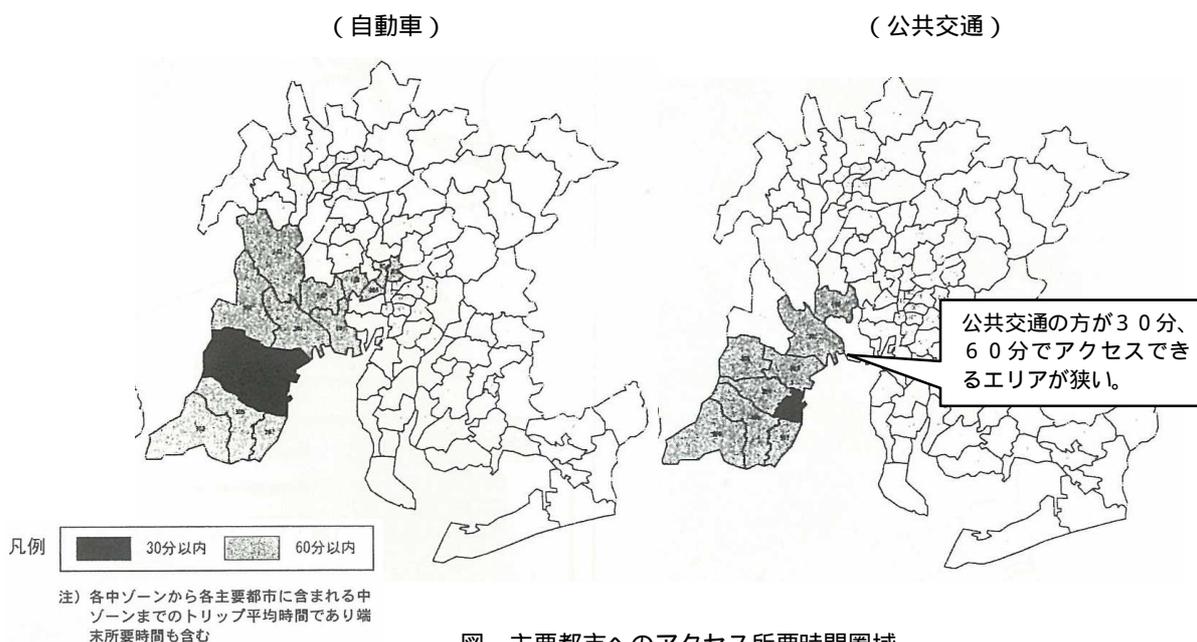


図 主要都市へのアクセス所要時間圏域

### (3) ピーク時間特性

桑名・員弁、四日市地区とも、朝ピークは発生で7時台、集中で8時台となっている。また、夕刻はともに17時台であるが、ピーク率は朝ほど高いものではない。

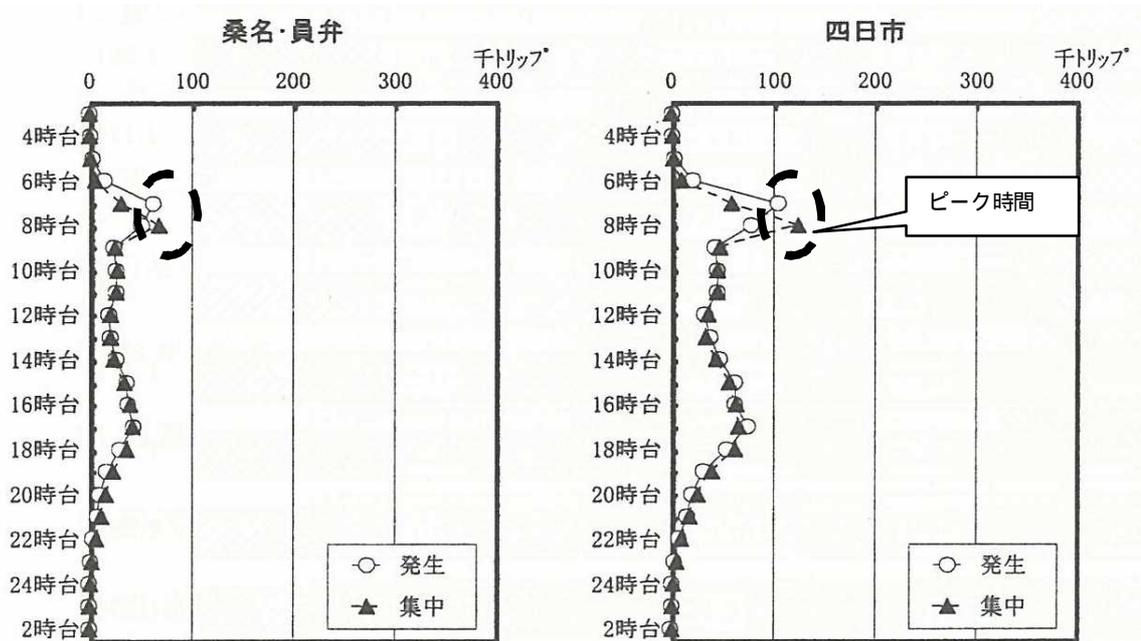


図 主要都市へのアクセス所要時間圏域

出展：第4回中京都市圏パーソントリップ調査報告書（H15）

また、事業所の始業時刻は、約90%が8～9時台に集中しており、本時間帯に通勤交通が集中している。

以上から、出勤交通のピーク分散化が課題である。

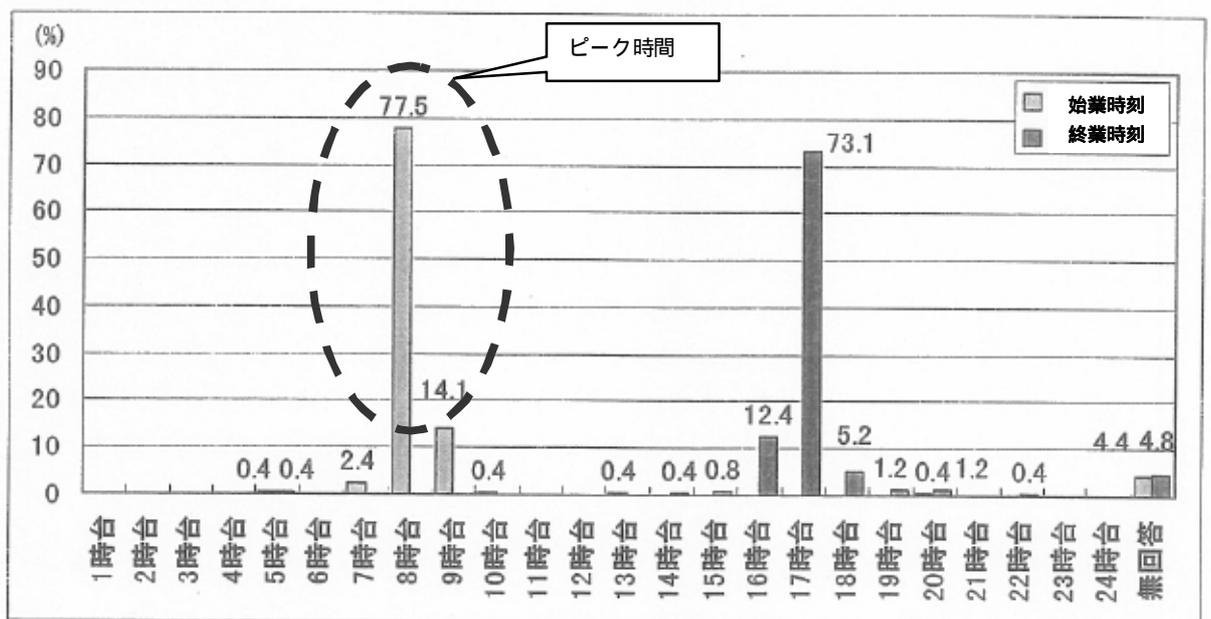


図 事業所の始業時刻、終業時刻

出展：四日市市地域単道路調査（交通渋滞調査および交通円滑化対策検討）（H16.3）