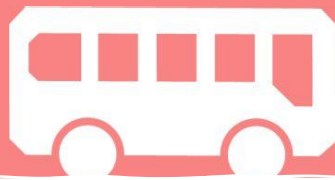




## 参考



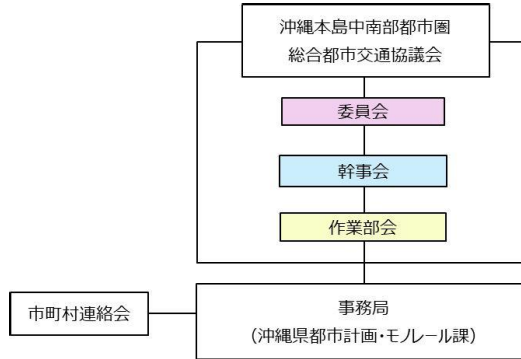


# 参考

## 協議会概要

2022年度（R4）に、「沖縄本島中南部都市圏総合都市交通協議会」を設置しています。

その協議会の構成や委員会名簿等について以下に示します。



委員会（23名）		
埼玉大学 名誉教授	久保田 尚 ◎	
琉球大学 名誉教授	池田 孝之	
東京大学大学院 工学系研究科 教授	福田 大輔	
琉球大学工学部 教授	神谷 大介	
まちづくりファシリテーター 「こみゆとば」主催者	石垣 綾音	
RBCラジオパーソナリティー	比嘉 俊次	
社会福祉法人 浦添市社会福祉協議会	仲程 いづみ	
沖縄県 商工会議所連合会	会長	
(一財)沖縄観光 コンベンションビューロー	会長	
(一社) 沖縄県バス協会	会長	
沖縄都市モレール(株)	代表取締役社長	
内閣府 沖縄振興局	参事官（振興第一担当）	
国土交通省	総合政策局	交通政策課 企画室長
	都市局	都市計画課 都市計画調査室長
	都市局	街路交通施設課 街路交通施設企画室長
	道路局	企画課 道路経済調査室長
	国土技術政策 総合研究所	都市研究部 都市施設研究室長
内閣府 沖縄総合事務局	開発建設部長 運輸部長	
沖縄県	警察本部	交通部長
	企画部長	
	文化観光スポーツ部長 土木建築部長	

◎は委員長

幹事会（25名）			
(一社) 沖縄県バス協会	常勤顧問		
沖縄 都市モレール(株)	常務取締役		
内閣府 沖縄振興局	参事官（振興第一担当）付 専門官		
国土交通省	総合政策局	都市交通対策企画調整官	
	都市局	都市計画課 都市計画調査室 課長補佐	
	都市局	街路交通施設課 課長補佐	
	道路局	企画課道路経済調査室 課長補佐	
内閣府 沖縄総合事務局	開発建設部	企画調整官	
	開発建設部	公園・まちづくり調整官	
	開発建設部	建設行政課長	
	開発建設部	建設産業・地方整備課長	
	開発建設部	道路建設課長	
	開発建設部	道路管理課長	
	運輸部	企画室長	
	南部国道事務所	事務所長	
	沖縄県	警察本部交通部	交通規制課長
		企画部	企画調整課長
企画部		交通政策課長	
環境部		環境再生課長	
文化観光スポーツ部		観光政策課長	
文化観光スポーツ部		観光振興課長	
土木建築部		建築都市統括監 ◎	
土木建築部		道路街路課長	
土木建築部		道路管理課長	
土木建築部		都市計画・モデル課長	

◎は幹事長

作業部会（18名）		
内閣府 沖縄総合事務局	開発建設部	建設行政課長補佐
	開発建設部	建設産業・地方整備課 地方整備官
	開発建設部	道路建設課長補佐
	開発建設部	道路管理課長補佐
	運輸部	企画室長補佐
南部国道事務所	調査第一課長	
	調査第二課長	
沖縄県	警察本部交通部	交通規制課長補佐
	土木建築部	都市計画・モデル課長 ◎
	企画部	企画調整課 企画班長
	企画部	交通政策課 公共交通推進室主幹
	環境部	環境再生課 環境対策班長
	文化観光スポーツ部	観光文化企画班長
	文化観光スポーツ部	観光振興課 受入推進班 主幹
	土木建築部	道路街路課 企画調整班長
	土木建築部	道路管理課 補修班長
	土木建築部	都市計画・モデル課 都市モデル室 主幹
土木建築部	都市計画・モデル課 企画班長	

◎は部会長

## 委員からのコメント



琉球大学 工学部 教授  
神谷大介 委員



今ほど沖縄で交通に関心が向けられたことはないのではないだろうか。しかしそれは、人口減少・超高齢社会とバス運転手不足といった全国共通の課題に加え、自家用車依存社会という地方共通の課題、低所得という沖縄独特の課題、などの表出かもしれない。これらに対し、交通結節点などの拠点整備や協力型バスレーンなど、まちづくりとの連携や県民協力型の施策が検討されている。県民の「関心」を「参加」に昇華させ、誰もが社会参加できる移動環境の創造へ繋げていきたい。

「交通からまちを変える」という力強い意思が示されたことが、今回のマスタープランの一番の意義だと思います。さらに、ジェンダーや福祉といった幅広い社会的な要素を考慮している点は新しく、今後の具体的な施策に活かされることが大いに期待される部分です。交通とまちづくりは、常に密接に連動してこそ真の価値を生み出します。交通が変わるとまちが変わり、そして私たちの生活がより豊かに変わると私は信じています。よりよい生活の実現を目指し、まずは移動のありかたから、皆で沖縄をさらに良い方向へと変えていきましょう！

まちづくりファシリテーター  
「こみゅとば」主催者  
石垣綾音 委員



RBCi ラジオパーソナリティ  
比嘉俊次 委員



私は本委員会に本島中南部をカバーする公共交通機関「バス」の実際の利用者として参画させて頂きました。「公共交通機関を利用しましょう」という掛け声の裏で都度、朝夕満員でバスに乗れない高校生がいる現実や県庁からある地点を境に混雑していたバスが空席ばかりとなる現象、そして「本島中南部」は広島市や京都市の半分ほどの面積しかないのに増え続ける駐車場。沖縄の生活費の高さや非効率性の根源とは何か？実際に起きている事とその原因、客観的な指標を確認したうえでの議論。人口密集地の公共交通機関の在り方を考えさせられました。



東京大学大学院  
工学系研究科教授  
**福田大輔 委員**



この度、沖縄県中南部都市圏において 18 年ぶりにパーソントリップ調査が実施され、その成果を踏まえて新たな都市交通マスタープランが取りまとめられたことは、極めて意義深いことと考えます。本プランは、将来の都市構造や社会状況の変化を見据えるとともに、多様な生活者の移動実態に配慮した、きめ細かな施策を包含している点に特徴があります。今後、本プランが着実に推進され、都市交通上の諸課題の改善に資することを心よりご期待申し上げます。

このたび、小濱みどり様より引き継ぎ、第 3 回委員会より参加させていただいております。これまで交通機関を利用してきた方が、より便利に使えるようにするだけでなく、これまで利用が難しかった方々が新たに利用できるような交通環境を整備することが重要だと考えております。「格差のない移動」が実現すれば、人々の活動範囲は大きく広がり、「格差のない教育」へとつながっていきます。誰もが学びの機会を得られる社会が実現し、移動を通じて人と人とのつながりが生まれることで、その関わりが孤独や孤立の防止につながることを心より願っております。

社会福祉法人  
浦添市社会福祉協議会  
**仲程いづみ 委員**



中南部都市圏を縦断する骨格となる交通軸として鉄軌道の導入が不可欠である。それと連携する公共交通網の整備が必要である。都市拠点と地域拠点をバスターミナルとして公共交通への乗り換えシステムを構築することが重要である。



琉球大学 名誉教授  
**池田孝之 委員**



# 都市交通マスタープランに関する Q&A

Q

このマスタープランは、自動車から公共交通への転換を目指しつつも、依然として自動車利用が前提になっている印象を受けます。

A

都市交通マスタープランは、将来の本都市圏の人流が円滑に流動するような道路・公共交通のネットワーク等を、シミュレーションにより確認し提案する内容となっています。現状、クルマ社会により、渋滞が慢性化している状況においては、道路の階層化を進めつつ、道路空間の再編を図ることで、段階的に人流の合理化や効率化のための公共交通空間や、人のための空間の拡充を図ることが重要だと考えています。

Q

自動車は非常に便利なため、自動車から公共交通に乗り換えてまで移動する必要があるのでしょうか？

A

自動車は利便性が高いですが、一定以上利用されると渋滞につながり、その利便性は大きく損なわれます。モノレールやバスレーンなど、定時性の高い公共交通の整備とともにパーク&ライドなどの促進により、自動車を含む多様な移動手段を使い分けて移動できる環境づくりを提案しています。

Q

義務教育世代を含めた学生の送迎交通が課題とされていますが、送迎を禁止すれば済む話なのではないでしょうか？

A

義務教育世代における送迎通学の理由として、今回の PT 調査の結果、「防犯や交通安全上の不安」が小学生では 33%、中学生では 18%を占めることが分かりました。また、高校選択時においては、子どもの将来性に鑑み、各々の特性に応じた高校が選択されることから、必ずしも公共交通による通学の利便性が高いとは言えず、送迎に頼らざるを得ない状況も発生しています。そのため、歩行環境や公共交通の利便性向上等により、親の送迎に頼らなくても通学できる環境の構築を目指します。



Q

通勤手当の平均が1万円程度ということは、就業者は、通勤費用が1万円以内の場所に住んでいるということを示しているだけなのではないでしょうか？

A

一般的に就業者は、通勤手当で支給される金額内で通勤手段を選択しますが、概ね1万円の支給状況に鑑みると、1万円圏域内で働いていることが示唆されます。このことは、通勤手当により就業エリアが限定されることを示しており、就業者の能力に応じた就業機会を逸している可能性を課題だと認識しています。

Q

バス運賃が高いのは、運行事業者が価格を上げているからで、営業努力で下げることができるのではないのでしょうか？

A

公共交通の運賃は、サービスを提供するためにかかったコスト(原価)に、一定の利益を乗せて料金を決める「総括原価方式」に基づき、国の運輸機関への認可や届出による審査が行われます。このような決め方により、運賃が上がり過ぎることなく、適正な価格が維持されています。また、バス運賃が電車運賃より高いのは、バスの方が鉄道より一度に運べる人数が少ないなど、輸送効率が低いこと等が要因です。

Q

「クルマに縛られず」とあるが、自動車は自由で便利な乗り物なので、縛られているとは思えません。

A

クルマ社会においては、便利な自動車利用を潜在的に享受した生活を送っているように見えて、実は、自動車によって生活が制限されてる状況(渋滞・運転ストレス・駐車場探し等)を伝えるため、「縛られず」と表現してます。これまでクルマに縛られていた状態から解放され、人中心の都市・社会を目指すという点をコンセプトとし、このような表現をしています。



Q

移動選択時において、車の購入・維持費は普段意識されにくい費用（埋没コスト）として除外されていますが、本当にそうでしょうか？

A

本都市圏において、住民のほとんどは自動車を所有し、車利用を前提としたクルマ社会となっており、日常の移動の際、「車の購入・維持費は埋没コスト」として意識にすら上がらない現状を課題と捉えています。利便性が高い自動車は、日常生活を支えるのに不可欠かつ多様な役割を担っており、単純なコスト比較は難しいですが、都市総合交通戦略において、交通需要マネジメント(TDM)やモビリティ・マネジメント(MM)として、埋没コストの意識化や交通課題を「ジブンゴト」として考え、多様な交通手段を賢く選択できる環境づくりを目指します。

Q

観光客のレンタカー利用は抑制すべきではないでしょうか？

A

限られた滞在期間中に、点在する観光地等を効率よく周遊できるレンタカーは便利な移動手段で、観光立県である本県における旅行満足度の向上のためにも必要な交通手段の一つだと考えます。一方、公共交通での観光地間の移動利便性は決して高いとは言えないことから、観光客も公共交通で快適に移動可能な環境構築を提案しています。

Q

クルーズターミナルは、乗客がイベント的に短時間利用するだけなのに、「乗換え機能」が必要でしょうか？

A

クルーズターミナルは、一度に千人規模の乗客が乗降する場所で、観光バスやその他公共交通などの2次交通の確保や乗換機能強化は、観光立県である本県における旅行満足度の向上のため必要だと考えています。



Q

今後、在宅勤務やウェブ会議などが浸透し、ライフスタイルが変わっていくなか、人の移動はどんどん減っていくのではないのでしょうか？

A

他の地域では、コロナ禍以降、在宅勤務の増加等により、ライフスタイルに大きな変化が生じましたが、本都市圏では、対面型のサービス業が多いことなど、産業構成の違いにより、ライフスタイルには大きな変化が生じませんでした。

Q

なぜ、都市拠点が3つできることが、強力な公共交通システムに繋がるのでしょうか？

A

強力な公共交通システムが成立するためには、大量の移動需要が必要です。高度な都市機能が集積する都市拠点が3つできると、郊外から最寄りの都市拠点への移動距離が短縮され、職住近接が達成されるとともに、都市拠点への人の集約が図られます。このように集約された人による都市拠点間の移動需要が、強力な公共交通システムを成立させる基盤となります。

Q

「公共交通は自動車以上に早く・快適な移動ができるようになります。」とありますが、言い過ぎではないのでしょうか？

A

クルマ社会からの脱却に向けては、「自動車以上に早く・快適な移動ができること」が求められ、「ドア・トゥ・ドア(door to door)」ではないものの、バスレーン等の公共交通専用空間の導入により達成可能だと考えています。実際、わたた〜バス党による検証動画では通勤時間帯において自動車よりも基幹急行バスの方が早い場合もあることが示されています。

Q

このマスタープランは表現が抽象的過ぎて、具体的な施策が想像できません。

A

都市交通マスタープランは、概ね20年後の都市圏の都市交通のあり方を提案するもので、その実現に向けては、今後10年間に取り組む施策群をまとめた「都市総合交通戦略」において具体化します。



103



## 用語集

---

### あ行

---

#### アクセシビリティ

公共交通機関やサービスへの到達のしやすさの状態のこと。

#### アフターコロナ（ポストコロナともいう）

新型コロナウイルス流行後の社会のこと。

#### 新たな公共交通システム

都市拠点と地域拠点を結び、定時・定速性を確保した公共交通システムのこと。モノレールや路線バスと連携し、日常的な移動の利便性向上と公共交通ネットワークの強化を図る。

#### EC（イーシー）【Electronic Commerce】

ネットショッピングやオンラインショッピングなど、インターネットを介して行われる商品やサービスの売買のこと。

#### 1次生活圏

市町村機能を有する、または生活の場としてのコミュニティである生活圏のこと。

#### 移動流動量

自動車、バス、モノレールなどの交通機関を使って、目的地までの移動がどれだけ行われたかを示す指標のこと。

#### IC（インターチェンジ）

一般道と高速道路を結ぶ出入口のこと。

#### インバウンド【Inbound】

主に旅行業界・観光業界で使われている言葉で、外国人が国内へ訪れる旅行のこと。

#### ウォークアブル【Walkable】

本資料では、国土交通省等で使われているワードとして用いており、「居心地が良く歩きたくなるまちなか」を目指し、「自動車中心から人中心の空間へ転換を図る取り組み」のこと。



## 枝の交通

幹の交通を補完し、地域と結節する交通のこと。

## エリアマネジメント

本資料では、国土交通省等で使われているワードとして用いており、「地域における良好な環境や地域の価値を維持・向上させるための、住民・事業主・地権者等による主体的な取り組み」のこと。

## 沖縄県総合交通体系基本計画

沖縄県における将来の交通のあり方を総合的・体系的に示す基本計画であり、2022年（R4）に策定された計画のこと。計画は、人口動態や社会経済情勢の変化、観光需要の増加、環境負荷の低減などを踏まえ、道路、公共交通、物流、空港・港湾等の各交通分野の役割分担と連携の方向性を明確にするとともに、持続可能で効率的な交通体系の構築を目指している。

## 沖縄県地域公共交通計画

沖縄本島における地域公共交通の現状と課題を踏まえ、県民生活・社会活動・都市活動・観光交流に伴う移動ニーズを適切に支えるための公共交通ネットワークのあり方を示す計画のこと。2024年（R6）5月に策定されたものであり、計画期間を2024年度（R6）から2029年度（R11）までの5年間としている。

## 沖縄西海岸道路

読谷村から糸満市に至る延長約50kmの地域高規格道路のこと。高規格幹線道路である那覇空港自動車道と、那覇空港、那覇港といった広域交通拠点を相互に連絡する。また、恩納海岸地区、南部西海岸地域の産業拠点となる糸満工業団地等と那覇市、空港等を連絡することにより観光の支援、地域の活性化、地域振興プロジェクトの支援に資する道路として整備が進められている。

## OD【Origin – Destination】

Origin（出発地） – Destination（到着地）の略語であり、どこからどこへ移動しているかの移動実態を表すもの。

## オンデマンド交通【on-demand】（デマンドシステム【demand】ともいう）

路線バスや電車などのように、時刻表や走行ルートがきまっている訳ではなく、予約により指定された時間に指定された場所へ送迎する交通サービスのこと。デマンドバスの場合は、基本路線以外に利用者がある場合に迂回ルートを走行して、デマンド（需要）に応じて弾力的なサービスを行う。



## か行

---

### 基幹バスシステム

主要拠点間をバス専用道路等で接続し、多頻度で定時速達性が高く、シンボル性を持たせた基幹バスと、基幹バス区間の主要拠点から、その他の地域へアクセスする支線バスで構成されたバスの交通ネットワークのこと。

### 強力な公共交通システム

都市拠点間を結び、高速・大容量かつ高頻度で運行され、専用空間を走行する公共交通システムのこと。広域的な移動を効率的に担い、都市構造の形成や自動車依存の低減に寄与する。

### クルーズターミナル

クルーズ船が寄港するための専用施設であり、乗客の乗降や荷物の取り扱いを行う場所のこと。

### 高規格幹線道路

都市間や広域圏を高速かつ安定的に結ぶことを目的として整備される、高い走行性能と安全性を有する幹線道路のこと。沖縄県では、沖縄自動車道、那覇空港自動車道などを指す。

### 後期高齢者

75歳以上の高齢者のこと。

### 交通結節点

鉄道駅やバスターミナル等、複数の同種あるいは異なる交通サービスを一箇所に集約することで、相互の円滑な乗継ぎを可能にした場所のこと。

### 交通需要マネジメント（TDM：ティーディーエム）

交通需要マネジメントを意味する Transportation Demand Management の頭文字をとったものであり、道路利用者に時間や利用経路、交通手段など自動車の利用方法の変更を促すことにより、道路交通混雑の緩和を図る手法のこと。

### 骨格幹線道路

全国、地域または都市内において、骨格的な道路網を形成する道路のこと。通過交通の割合が高く、広幅員、高規格、高速度の道路であることが多い。

### コミュニティバス

地域住民の移動手段を確保するために地方自治体等が運行するバスのこと。



## コンパクト+ネットワーク

主に人口減少や少子高齢化が進む中、生活に必要な都市機能（住宅、商業、医療・福祉施設など）を一定の区域に集約し、それらを公共交通機関で結ぶという、国土交通省が推進するまちづくりの考え方のこと。

## さ行

---

### シームレス【Seamless】

「継ぎ目のない」の意味であり、交通のシームレス化とは、交通サービス同士の乗継時に生じるあらゆる障害を、ハード・ソフト面において無くすことで、出発地から目的地までの移動全体を通した円滑化を図ること。

### 消費支出額

家庭や個人が日常生活を営むために必要な商品やサービスを購入するために支出される金額のこと。

### 新・沖縄 21 世紀ビジョン基本計画

沖縄県が掲げる将来のあるべき姿を実現するための基本的な方向性や施策の体系を示した総合計画のこと。本計画は、沖縄振興特別措置法に基づく沖縄振興計画として位置づけられ、2022 年（R4）に策定された。

### 次世代交通ビジョンおきなわ

沖縄県が将来に向けた新しい交通のあり方を描くために策定を進めているビジョンのこと。

### SIC（スマートインターチェンジ）

ETC 専用の簡易型インターチェンジのこと。

### 生産年齢人口

15 歳から 64 歳までの人口のこと。

### 前期高齢者

65 歳から 74 歳までの高齢者のこと。



## た行

---

### 端末交通手段

代表交通手段の前後に利用される手段のこと。

### 代表交通手段

出発地から目的地までに利用した手段のうち、最も代表的な手段のこと。

### 地域拠点

各生活圏の中心として、日常生活を支えるための機能が集積する拠点のこと。

### 中南部都市圏駐留軍用地跡地利用広域構想

沖縄本島中南部都市圏における返還予定の駐留軍用地跡地の広域的な活用の方向性をまとめた構想のこと。広域構想は、都市圏を一体として捉え、各跡地の特性を活かしつつ、都市構造の再編や都市機能の高度化を進めることを目的として、2013年（H25）に策定された。

### 超高齢社会

65歳以上の人口が全体の21%以上を占める社会のこと。

### 通過交通

ある地域を単に通過するだけで、その地域内には目的地を持たない交通のこと。

### TDM（ティーディーエム）施策推進アクションプログラム

交通渋滞や交通環境の改善を図るために策定した、交通需要マネジメント（TDM：Transportation Demand Management）施策を推進するための計画のこと。2022年（R4）に改定され、沖縄県総合交通体系基本計画に掲げた施策の実施計画として位置づけられている。

### テレワーク

情報通信技術を利用して、従来のオフィス以外の場所で仕事を行う働き方のこと。

### DID（ディーアイディー）【Densely Inhabited District】

国勢調査で設定される統計上の都市的地域であり、1km<sup>2</sup>あたり4,000人以上が住む基本単位数が隣接し、その合計人口が5,000人以上になる地域のこと。



### 都市拠点

都市圏における多彩な都市活動を支える高次の都市機能が集積し、経済を始め、多様な文化や交流が集う拠点のこと。

### 都市軸

都市や地域の中で、人・モノ・情報の移動や都市機能の集積が特に強く現れる方向性を示す概念のこと。都市構造を形成する骨格として位置づけられるもの。

### 都市総合交通戦略

PT 調査に基づき策定された都市交通マスタープランで示された将来像や基本方針の実現を、具体的な施策や事業として展開するための計画のこと。

### トリップ【Trip】

ある目的（例えば、出勤や買物など）を持って起点から終点へ移動する際の、一方向の移動であり、同時にその移動を定量的に表現する際の単位のこと。

### 道路容量

特定の道路条件や交通条件の下で、道路上のある地点を通過できる最大の交通量のこと。

## な行

---

### 那覇市・浦添市・宜野湾市・沖縄市・北中城村地域公共交通総合連携計画

基幹バスシステム導入による広域的な公共交通ネットワークの活性化と利便性の向上を目指して、複数の市町村が連携して策定する公共交通計画のこと。

### 南北骨格軸

那覇都市圏から中部地域へと南北方向に連なる、都市機能や主要交通インフラが集積する広域的な基幹軸のこと。県内の人流・物流を支えるとともに、都市構造や交通ネットワークの骨格として位置づけられている。

### 2 環状 7 放射道路

那覇都市圏を中心に、2本の環状道路と7本の放射道路で構成される幹線道路ネットワーク構想のこと。交通の分散化による渋滞緩和や、都市圏内外の円滑な移動の確保を目的としている。



## 二次交通

拠点となる空港や鉄道駅から観光地までの交通のこと。

## ニューノーマル

「新常態」「新常識」とも呼ばれ、社会に大きな変化が起きた後、元の状態には戻らず定着する「新しい常識や生活様式・働き方」のこと。

## は行

---

### ハシゴ道路ネットワーク

沖縄本島の南北軸・東西軸を結ぶネットワークのこと。沖縄県内の南北・東西の移動をスムーズにし、主要都市間の接続を強化することを目指している。住民の生活利便性や地域間の経済活動が活性化することが期待されており、実現に向けて2環状7放射道路が順次供用されている。

### 葉の交通

地域内の移動を担う生活に最も身近な交通のこと。

### バスレーン

車両通行帯を有する道路で路線バス等の通行のための交通規制が設けられた車線のこと。「バス専用レーン」と「バス優先レーン」があり、専用レーンは指定時間帯にバス以外の一般車両は利用できないが、優先レーンは走行自体は可能（ただし、バス接近時にはレーンを退避する義務がある）。

### バックキャスト

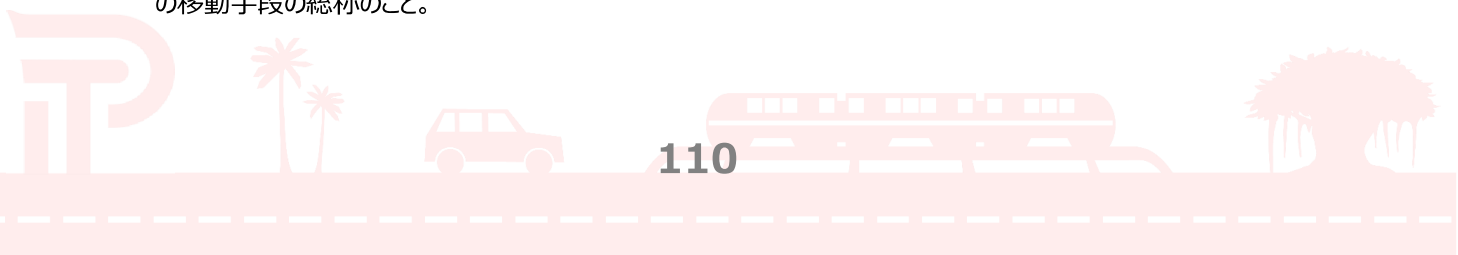
将来における望ましい都市・交通の姿を先に設定し、その実現に向けて必要となる施策や段階的な取り組みを現在から逆算して整理する手法のこと。

### パーク・アンド・ライド【P&R】

自宅から目的地まで直接自動車で行くのではなく、郊外の駅やバス停近くの駐車場に自動車を停め（パーク）、そこから電車やバスなどの公共交通機関に乗り換えて（ライド）、都心部や混雑する場所へ移動する交通システムのこと。

### パーソナルモビリティ

セグウェイや電動キックボード、電動アシスト自転車、小型電動車いすなど、1～2人乗りの小型で電動の移動手段の総称のこと。



### フォアキャスト

現在の人口構成、土地利用、交通行動、交通量などの実態や傾向を基に、将来の交通需要や交通状況を予測し、その結果として必要となる交通施設整備や運用施策を検討する手法のこと。

### 包摂性

課題への取組において、子供、若者、高齢者、障がい者など、脆弱な立場におかれた人々一人一人に焦点が当てられ、誰一人取り残されない状態が実現されていること。

### ボトルネック

道路網や区間内で交通容量が前後の区間より小さく、車両の流れを妨げて渋滞の起点となる場所や区間のこと。

## ま行

---

### MICE（マイス）

企業等の会議（Meeting）、企業等の行う報奨・研修旅行（インセンティブ旅行）（Incentive Travel）、国際機関・団体、学会等が行う国際会議（Convention/ Conference）、展示会・見本市、イベント（Exhibition/Event）の頭文字を使った造語で、これらのビジネスイベントの総称のこと。

### 幹の交通

広域的・大量輸送を担う中核的な交通のこと。

### モニタリング

状態を把握するために観測や測定を行うこと。

### モビリティ

「動きやすさ」、「可動性」、「移動性」などを意味するが、交通においては、交通手段や移動手段に関する全般のこと。

### モビリティ・マネジメント（MM）【Mobility Management】

一般の人々を対象としたコミュニケーションを通じて、交通渋滞や環境問題、あるいは個人の健康といった問題に配慮しつつ、過度な自家用車の利用から公共交通等への利用転換を自発的に促す取り組みのこと。



## や行

---

### 夜間人口

居住人口、常住人口のこと。

## ら行

---

### ライフスタイル

生活の仕方、生活様式のこと。

### リダンダンシー

交通インフラが自然災害や事故などの影響を受けた際に、他の経路や手段を用いて交通機能を保持するための冗長性のこと。特定の交通路が使用できなくなった場合においても、全体の交通網が機能不全に陥ることを防ぐ。

### リ・デザイン

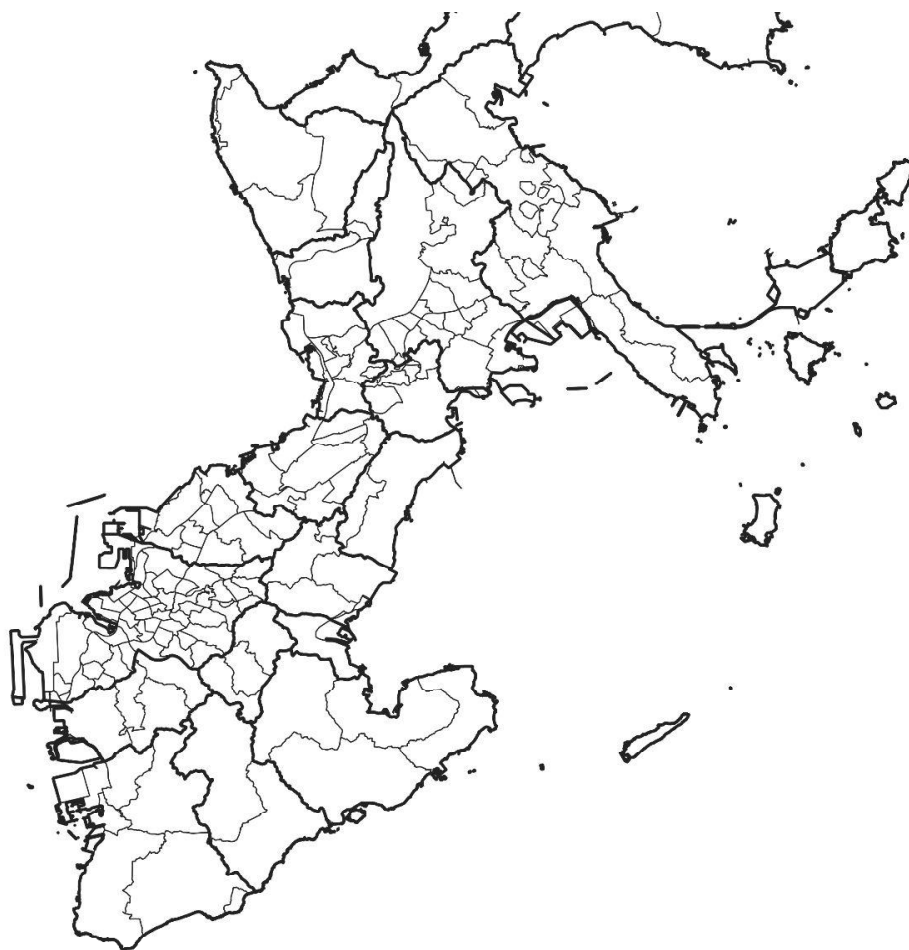
交通や公共交通ネットワークにおいて、地域の関係者が連携して、利便性や持続性の高い、地域の実情に合った最適な公共交通ネットワークへ再構築（再設計）する取り組みのこと。



## ゾーン設定について

分析のため、一定のエリアに移動の起終点を集約しており、その単位をゾーンと呼んでいる。Cゾーンは市町村をいくつか分割したエリアを指しており、Dゾーンは町丁字に相当するエリアである。今回の調査結果の分析は、本文中に特に注意書きがない場合はCゾーン単位のものである。

本都市圏におけるCゾーン図





114

