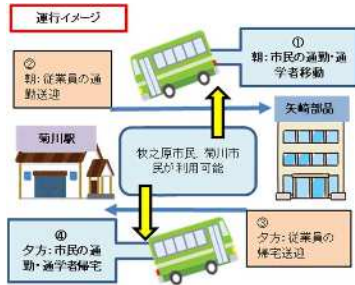


●企業と連携したモビリティサービスの確保

- ・企業バスをはじめとするさまざまな輸送サービスを「地域の貴重な資源」として捉え、これらを新たな公共交通サービスとして活用できないかを、都市圏内の各企業と連携し、実現の可能性を検討します。

【矢崎アローラインの取組】



出典：菊川市 HP

【企業シャトル BaaS】



出典：湖西市 HP

●MaaS の活用

- ・デジタル技術を活用し、幹・枝の交通と葉の交通等の多様な交通手段をシームレスに結び付けることにより、検索・予約・決済といった一連の利用プロセスを一体的に提供し、利用者にとって分かりやすく使いやすい移動環境を実現をつくる MaaS (Mobility as a Service) の導入に向けた検討を実施します。

【MaaS のイメージ】



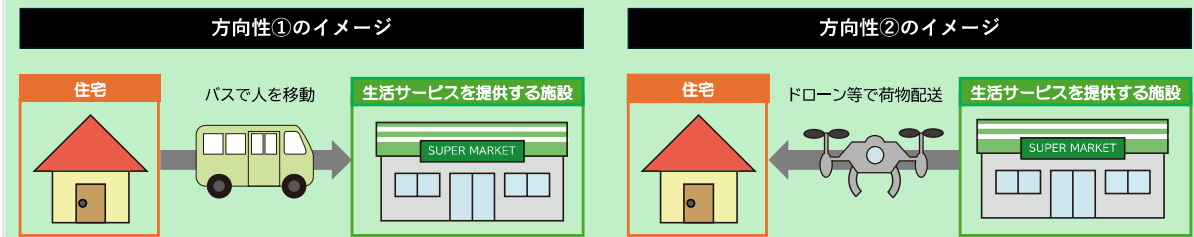
出典：国土交通省、日本版 MaaS の推進について

<コラム：先進技術を用いた生活サービスの提供の可能性>

日々の充実した暮らしを送る上では、買物、医療、娯楽を始めとした生活サービスを不自由なく受けることができる環境が必要です。この環境構築にあたっては、主に以下の二つの方向性が考えられます。

【方向性①】住民が生活サービスを提供する施設（スーパー、病院、集会所等）へアクセスするため移動手段を提供すること（「葉の交通」に該当）

【方向性②】生活サービスを住民の住宅へ直接届けること



現時点では方向性①に該当する「葉の交通」の取組を推進しますが、将来的にはエアモビリティ・遠隔操作型配送車等の研究・開発中の先進技術を用いて、「方向性②：生活サービスを住民の住宅へ直接届けること」に関する取組を推進していくことが考えられます。

【方向性②に関する取組事例】

セイノーホールディングス株式会社  
株式会社NEXT DELIVERY  
による  
「物流SkyHub®」

概要

- 物流SkyHub®は、各物流会社による共同配送を推進し、陸配（共同配送）+ドローンの組み合わせで最適な配送システムで結び取組み
  - 地方創生推進交付金を活用：小宮村、藤原市
  - デジタル田園都市国家構想推進交付金を活用：上土橋町、埴町、敦賀市
  - 二酸化炭素排出抑制対策事業費等補助金を活用：小宮村、岩手町、天龍村など
- ドローンが離陸するドローンデポには、食料品、日用品100品目が店頭販売されている
- お客様は、カタログを見て、TEL、メール、FAXで注文、注文アプリもある
- 1つのドローンデポを約4.5名で運営
- 配送費用はエリアによって異なる。
  - 300円+売上10%
  - 一律500円 など

事業イメージ

The flowchart shows a cycle: '地域住民' (Local Residents) place orders via '商品注文 (カタログアプリ)' (Product orders via catalog/app). These orders go to 'ドローンデポ NEXT DELIVERY' (Drone Depot). From there, 'ドローン配送' (Drone delivery) goes to '地元スーパー 商店街 外食レストラン' (Local supermarket, shopping street, food restaurant). '買物代行' (Shopping proxy) then returns goods to '地域住民' (Local Residents). A 'セーノHD' (Senoh HD) is also shown as part of the system.

出典：買物弱者支援事業者事例集（経済産業省）

【西遠都市圏で開発・実証中のエアモビリティ】



出典：SKYDRIVE HP

【西遠都市圏で開発・実証中の遠隔操作型配送車】



出典：湖西市・スズキ（株）：LOMBY（株）提供資料

### 4-3 多様なモビリティの組合せによる総合交通計画

西遠都市圏において、公共交通、道路ネットワーク、地域別の施策と一緒に、取り組むことが期待される施策を整理しました。

#### ●料金施策の導入

- 公共交通の利用促進と利便性の向上を図るため、キャッシュレス決済の普及を推進し、利用者が円滑かつ安心して乗車できる環境を整備します。
- また、交通事業者間の連携を強化し、多様な交通モード間の乗継ぎ時の負担軽減を目的とした割引施策を導入することで、利便性の向上と利用者数の拡大を推進します。

#### ●モビリティ・マネジメントの導入

- 第4回調査にて、「クルマと公共交通のかしこい使い方に関する施策」としてモビリティ・マネジメントを5種類について方針を定め、取り組んできています。公共交通指向型のまちづくりに向けて、引き続き、モビリティ・マネジメントに取り組んでいきます。
- 特に通勤時の自動車分担率は高い水準にあることから、事業所・企業とも連携し、通勤や業務での移動を自動車から公共交通などへの自発的な転換を促す職場（事業所）に対するモビリティ・マネジメントを推進します。

#### 【企業への働きかけ「エコ・通勤ポスター」】



出典：浜松市提供資料

#### ●交通需要マネジメントの導入

- 交通量の平準化と混雑緩和を目的として、時差出勤やテレワークの活用を促進し、柔軟な働き方との両立を図ります。
- さらに、その他の交通需要マネジメント（TDM）の導入により、自動車利用の抑制や公共交通利用の促進を進め、持続可能で効率的な交通体系の形成を進めます。



●交通手段の適正利用に向けた啓発イベント

- ・次世代を含めた幅広い世代に公共交通の利便性や必要性を理解してもらい、将来的な利用拡大と持続可能な地域公共交通体系の確立を図るため、将来の利用者となる小学生を対象とした「バス教室」の開催や、地域住民が公共交通に親しむことができる体験型イベントの実施を促進します。
- ・公共交通の魅力を広く発信し、利用意欲を高めるために、バス無料デーの実施や地域行事と連携した乗車体験企画など、多様な啓発イベントを展開します。
- ・これらの取組にあたっては、交通事業者のみならず、まちづくり団体や教育機関、地域住民組織等との連携を強化し、地域全体で公共交通を支える機運の醸成を図ります。

【静岡県におけるバス無料デー】



出典：静岡県資料

【天浜線フェスタ 2025】



出典：浜松市提供資料

●運転免許証の自主返納の促進による過度な自家用車利用の抑制

- ・運転免許返納者等、公共交通利用が生活基盤となる層に対しては、追加的な割引制度を講じることにより、移動手段の確保と地域住民の生活の質の向上を図ることが期待されることから、県の運転免許自主返納等サポート事業とも連携し、支援の拡大を推進します。

【運転免許返納者サポート事業のしくみ】



出典：静岡県警察、運転免許自主返納者等サポート事業

●交通データのオープン化

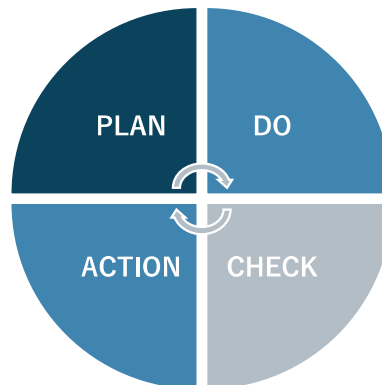
- ・地域公共交通の利便性向上と利用促進を図るため、標準的な公共交通データフォーマット（GTFS）の整備を推進し、時刻表や運行経路等に関する情報を正確かつ分かりやすい形で提供します。
- ・これにより、民間事業者や研究機関等による新たなサービス開発や分析が進み、新たな公共交通利用を支援するオープンイノベーションの促進を進めます。

## 5 評価・モニタリング及び推進体制

### (1) 進行管理の手法

都市交通マスタープランに位置づけた施策を推進するため、評価・改善の仕組み（PDCA サイクル）を構築し、事業の進捗管理を行っていきます。モニタリング指標を設定して毎年確認し、5年後の中間評価を経て、10年後を目途に都市交通マスタープランの見直し検討を実施することを基本とします。なお、パンデミックなどの想定外の状況変化に対しては OODA ループの考え方を取り入れ、迅速かつ適切に意思決定を図ります。

【PDCA サイクル】



#### ①計画立案（Plan）

総合都市交通体系調査の中で、都市交通マスタープランを策定します。

#### ②施策展開（Do）

策定された都市交通マスタープランに位置づけられた施策を受け、施策の推進体制を構築するとともに、各施策の詳細な実施計画を検討し、実施します。

#### ③・④評価・改善（Check、Action）

モニタリング指標をアウトプット指標とアウトカム指標、それぞれ位置づけ点検評価を実施します。

##### 毎年

「モニタリング指標」をチェック

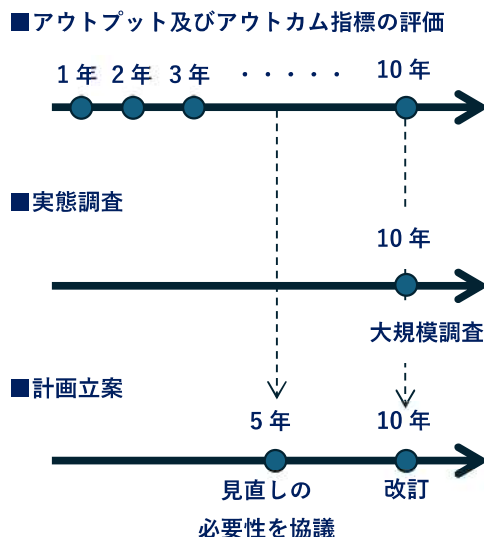
##### 中間年（5年）

「モニタリング指標」の5年間の推移を確認、課題を整理し、計画見直しの必要性を協議

##### 10年後

「評価指標」から目標の達成状況を確認し、第6回の都市交通マスタープランの見直しに反映

【モニタリングの流れのイメージ】

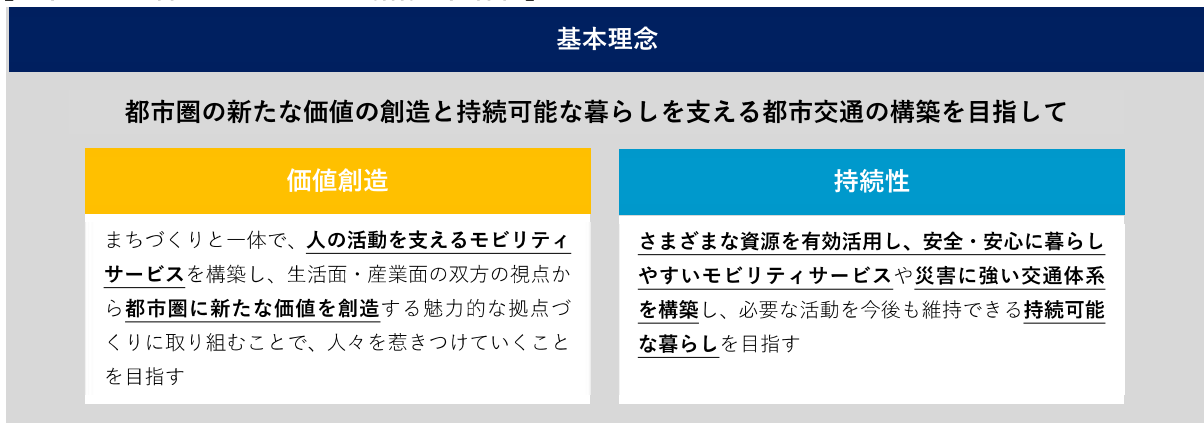


## (2) 評価方法及び目標値の設定

### 1) 評価・モニタリングの指標設定の考え方

第5回調査では、基本方針1～5に対応して、評価・モニタリングを実施するアウトプット指標及びアウトカム指標を設定します。進行管理は、毎年、中間年、10年後に分けて実施することから、アウトカム指標については、10年後にパーソントリップ調査を活用して評価するものと、国県等の統計調査や無償で入手可能なデータを使って毎年モニタリングできる指標の2種類を設定します。中間年（5年後）においては、各市町の必要性に応じて評価指標の状況を把握するための個別調査実施の検討を行います。

#### 【基本理念と評価・モニタリング指標の関係性】



基本方針	モニタリング指標（例）		評価指標
	アウトプット指標	アウトカム指標	
1多様な暮らしを支えるコンパクト・プラス・ネットワークの実現に向けた交通体系の形成	<ul style="list-style-type: none"> <li>・居住誘導区域の都市計画道路の整備率</li> <li>・路線バスの実車走行キロ</li> <li>・交通結節点強化に向けた施策（乗継拠点、駅前広場、C&amp;R,P&amp;R,K&amp;R）の取組件数（割合）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道利用者数（鉄道事業者データ）</li> <li>・バス利用者数（バス事業者データ）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・都市圏の交通手段構成比（PTデータ）</li> </ul>
2.都市圏の経済活動を支える個性的な地域の連携による対流促進	<ul style="list-style-type: none"> <li>・高規格幹線道路及び広域幹線道路の整備済延長（割合）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・JR浜松駅、JR掛川駅での新幹線の乗降客数（鉄道事業者データ）</li> <li>・産業拠点の滞留人口（RESAS）</li> <li>・産業拠点滞留者の同一市外割合（RESAS）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・拠点（都市圏中心、地域拠点及び産業拠点）への通勤業務目的での集中量（PTデータ）</li> </ul>
3. 多様なモビリティの活用による各地域の特性を活かした暮らし方を実現する地域内交通の維持・確保	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域交通に関する取組件数（割合）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通の人口カバー率</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・中ゾーン内々トリップの交通手段構成比（PTデータ）</li> </ul>

基本方針	モニタリング指標（例）		評価指標
	アウトプット指標	アウトカム指標	
4. 災害にも強く、地球環境にもやさしい環境負荷の少ない交通体系の形成	<ul style="list-style-type: none"> <li>・路線バスの実車走行キロ</li> <li>・緊急輸送道路の整備済延長（割合）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・運輸部門のCO2排出量（国環研の公表値）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・運輸部門のCO2排出量（PTデータ）</li> </ul>
5. 居心地が良く歩きたくなるまちなかの実現に向けた交通体系の形成	<ul style="list-style-type: none"> <li>・都市圏中心及び地域拠点のバリアフリー化、道路空間再編、新たなモビリティ導入等の取組件数（割合）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・都市圏中心及び地域拠点の乗降客数（鉄道事業者データ）</li> <li>・都市圏中心及び地域拠点の公示地価（国土交通省公示地価室のデータ）</li> <li>・都市圏中心及び地域拠点の滞留人口（RESAS）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・都市圏中心及び地域拠点への買物私事目的での集中量（PTデータ）</li> </ul>

## 2) 将来交通計画の実現により、期待される移動・暮らしの変化

ABM を活用することで、4章の将来交通計画に位置づけた交通ネットワークや施策を展開した場合の移動実態をビジョンケースとして推計しました。その結果から10年後に確認するアウトカム指標を算出し、2章3節で推計したトレンドケースと比較することで、将来交通計画の実現による変化を把握しました。

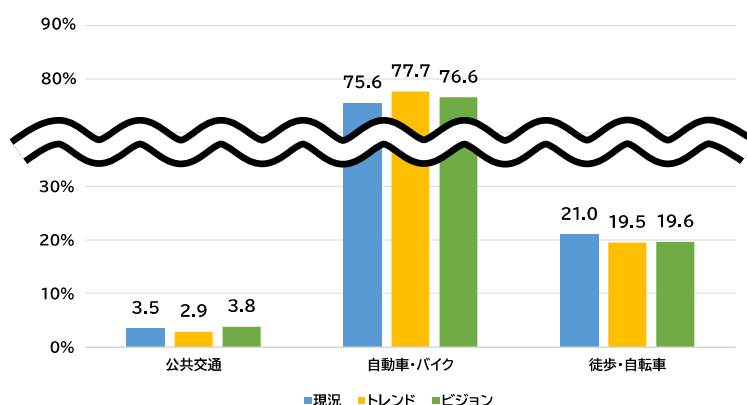
### 【比較ケースの概要】

ケース名称	解説
現況ケース 2022（令和4）年	2022年に実施した都市交通調査の結果
トレンドケース 約20年後 2045（令和27）年	2022年の社会情勢のまま人口動向が推移し、かつ、公共交通のサービス水準が低下した場合 詳細は p26 の将来人口及び交通ネットワークの想定を参照
ビジョンケース 約20年後 2045（令和27）年	各市町の立地適正化計画にて掲げる居住誘導区域の人口密度目標を達成し、かつ、4章の将来交通計画に位置づけた交通ネットワークや施策を展開した場合

### a) 都市圏の代表交通手段構成比

現況の都市圏の代表交通手段構成比は、公共交通 3.5%、自動車 75.6%、徒歩・自転車 21.0%です。トレンドケースでは、自動車の構成比が77.7%まで上昇するとともに、公共交通の分担率は2.9%まで低下すると予想されています。ビジョンケースでは、土地利用誘導及び交通政策を実施することで公共交通の利用機会の増加が見込まれています。その結果、公共交通分担率はトレンドケースより0.9ポイント上昇するとともに、現況よりも高い3.8%になると予想されています。

### 【都市圏の代表交通手段構成比の比較】



※発地・着地のいずれも都市圏内であるトリップを対象に集計

※現況ケースにおける都市圏内と都市圏内外トリップの代表交通手段構成比は、公共交通：4.1%、自動車・バイク：75.7%、自転車・徒歩：20.2%

資料：第5回西遠都市圏パーソントリップ調査の結果とABMによる推計値より作成

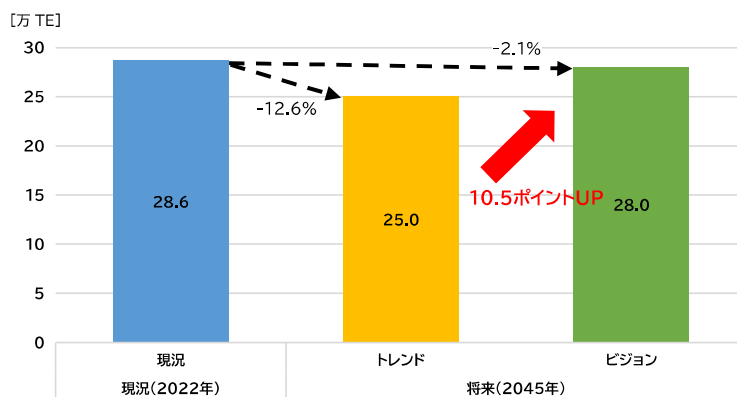


## b) 拠点（都市圏中心、地域拠点及び産業拠点）への通勤業務目的での集中量

現況の拠点への通勤業務目的での集中量は 28.6 万 TE です。ビジョンケースでは、拠点への土地利用誘導を図るとともに、アクセス性を高めることで拠点への通勤業務目的での活動が集積し、現況よりは 2.1%減少するものの、トレンドケースよりも 10.5 ポイント上昇すると予想されています。

※TE：1つのトリップの出発側と到着側をそれぞれトリップエンドといいます。

### 【拠点（都市圏中心、地域拠点及び産業拠点）への通勤業務目的での集中量の比較】

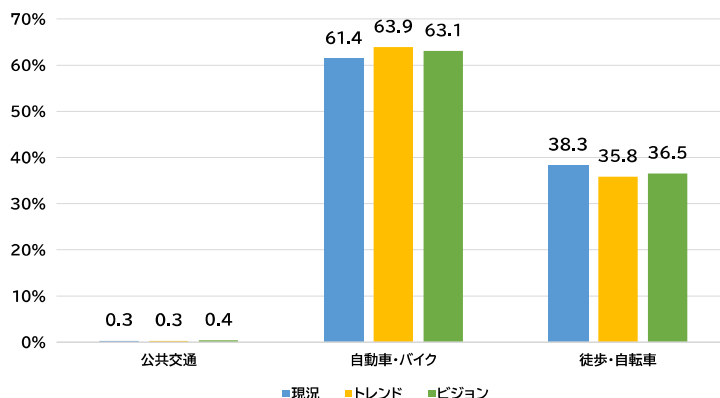


資料：第5回西遠都市圏パーソントリップ調査の結果と ABM による推計値より作成

## c) 中ゾーン内々トリップの代表交通手段構成比

現況の中ゾーン内々トリップの代表交通手段構成比は、公共交通 0.3%、自動車 61.4%、徒歩・自転車 38.3% です。トレンドケースでは、自動車の構成比が 63.9%まで上昇すると予想されます。ビジョンケースでは、土地利用誘導及び交通政策を実施することで公共交通の利用機会が増加し、トレンドケースから 0.1 ポイント上昇するとともに、徒歩・自転車での活動機会も 0.7 ポイント上昇すると予想されています。なお、モデルでは推計が困難ではあるものの、まちなか等では、パーソナルモビリティなどの多様な交通手段の普及による変化も発生すると期待されます。

### 【中ゾーン内々トリップの代表交通手段構成比の比較】

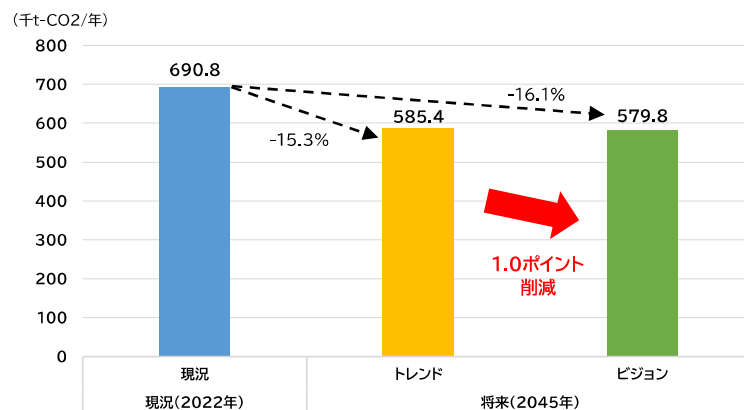


資料：第5回西遠都市圏パーソントリップ調査の結果と ABM による推計値より作成

#### d) 運輸部門の CO<sub>2</sub> 排出量

CO<sub>2</sub> 排出量は、現況で 690.8 千 t-CO<sub>2</sub>/年であり、人口減少等により移動自体が減少するため、トレンドケースでも目標年次に減少すると予想されます。2050 年のカーボンニュートラルに向けて、更なる削減が期待されており、都市政策、交通政策としても貢献が必要です。ビジョンケースでは、集約型の都市構造への誘導を含めた本マスタープランに位置づける都市交通施策を通じて、エネルギー消費量が削減することで、運輸部門の CO<sub>2</sub> 排出量を 16.1%削減できると予想されています。なお、本検討では、EV など次世代自動車への転換は含まず、都市構造や交通政策によるエネルギー消費量の削減効果のみを対象としています。

【運輸部門の CO<sub>2</sub> 排出量の比較】

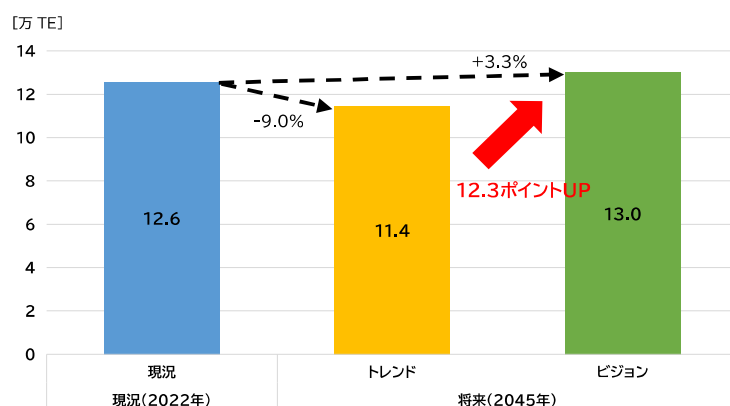


資料：第 5 回西遠都市圏パーソントリップ調査の結果と ABM による推計値より作成

#### e) 都市圏中心及び地域拠点への買物私事目的での集中量

現況の都市圏中心及び地域拠点への買物私事目的での集中量は 12.6 万 TE です。ビジョンケースでは、拠点への土地利用誘導を図るとともに、アクセス性を高めることでまちなかを訪れる人が増加し、トレンドケースよりも 12.3 ポイント上昇すると予想されています。

【都市圏中心及び地域拠点への買物私事目的での集中量の比較】



資料：第 5 回西遠都市圏パーソントリップ調査の結果と ABM による推計値より作成

### 3) 目標値の設定

2)でのアクティビティベースドモデルを用いた推計結果をもとに以下のとおり、10年後及び目標年次の目標値を設定します。

方針	目標指標	目標値		参考： ビジョンケース（モデルでの推計値）	目標値設定の 考え方
		10年後 （第6回調査時） 2032（令和14）年	目標年 2045（令和27）年		
基本方針1	代表交通手段構成比	公共交通分担率 3.6%	公共交通分担率 3.8%	公共交通 分担率 3.8%	モデルの推計値をもとに目標値を設定
基本方針2	拠点（都市圏中心、地域拠点及び産業拠点）への通勤業務目的での集中量	現状維持（28.6万TE）		28.0万TE	モデルの推計値を参考に、本MPに加えて市町の地域公共交通計画等の施策展開を通じて、更なる拠点へのアクセス性を高めることで集積の増加を見込み、現状維持として目標値を設定
基本方針3	中ゾーン内々トリップの代表交通手段構成比	公共交通・徒歩・自転車分担率を現状維持（公共交通・徒歩・自転車分担率：38.6%）		公共交通・徒歩・自転車分担率：36.9%	モデルの推計値を参考に、本MPに加えて市町の地域公共交通計画等の施策展開を通じて、地域内交通の利便性向上が図られることを見込み、現状維持を目標値として設定
基本方針4	CO <sub>2</sub> 排出量	現況に対して 7.0% (642.5千t-CO <sub>2</sub> /年)以下	現況に対して 16.1% (579.8千t-CO <sub>2</sub> /年)以下	579.8千t-CO <sub>2</sub> /年	モデルの推計値をもとに目標値を設定
基本方針5	都市圏中心及び地域拠点への買物私事目的集中量	現況から1.5%上昇 (12.7万TE)	現況から3.3%上昇 (13.0万TE)	13.0万TE	モデルの推計値をもとに目標値を設定

### (3) 推進体制

(仮称) 西遠都市圏連絡調整会議として年に1回開催し、評価指標の共有を図ります。

#### 【推進体制の概要】

会議名称	(仮称) 西遠都市圏連絡調整会議
開催頻度	年1回
役割	静岡県：事務局（指標データとりまとめ、会議資料作成、会議運営等） 各市町：（指標データの収集、集計）
議題	毎年： ・モニタリング指標の確認 ・各市町の取組状況の共有 中間年（5年） ・モニタリング指標の推移等の確認、課題の整理 ・計画見直しの必要性等の協議



### (4) 公表方法及び内容

モニタリングの結果は、静岡県のホームページにて公表します。

#### ■公表する内容

- ・アウトカム指標
- ・アウトプット指標

## 参考資料 用語解説

### <あ行>

ICT	Information and Communication Technology の略。情報や通信に関する諸分野における技術・産業・設備・サービスなどの総称。
アクティビティベースモデル (ABM)	個人の1日の活動・移動を表現するモデルであり、都市圏に居住する各個人の1日の活動・移動を推計することができる。
アクティブモビリティ	人力（歩行や自転車）、または動力を用いない移動手段のこと。
ウォーカーブル	ストリートをクルマ中心から人中心の空間に転換することで、人々が行き交い、様々な出会いと交流が生み出され、イノベーションの創出やまちの求心力の根源となるような、居心地が良く歩きたく空間づくりのこと。
LRT	Light Rail Transit の略。低床式車両 (LRV) の活用や軌道・電停の改良による乗降の容易性、定時性、速達性、快適性などの面で優れた特徴を有する軌道系交通システムのこと。
OD	「どの場所」から「どの場所」へ移動したかという、移動の起点 (Origin) と終点 (Destination) の略称のこと。
OODA ループ	OODA とは、4つのプロセスの頭文字をとったもので、Observe (観察)：自分のまわりの状況をよく観察して生データを集め、Orient (状況判断)：集めた生データから状況がどうなっているかを判断し、Decide (意思決定)：状況判断に基づき、やることや計画を決めて、Act (行動)：やると決めたことを計画に沿って行う、プロセスのこと。

### <か行>

外出率	1日に少なくとも1回は外出した人数を人口で除した値。
関係人口	移住した「定住人口」でもなく、観光に来た「交流人口」でもない、地域と多様に関わる人々のこと。
幹線道路	都市の骨格と地区の外郭を形成し、都市内の基本的な道路ネットワークを形成する道路。交通量が多く、原則的には広幅員かつ多車線道路として整備される。
キス&ライド (K&R)	自動車等による送迎から鉄道等の公共交通機関に乗り換え、都心部にあるいは特定地域に入る形態のこと。都心部の自動車流入を抑制する効果がある。
居住誘導区域	人口減少の中にあっても一定のエリアにおいて人口密度を維持することにより、都市機能やコミュニティが持続的に確保されるよう、居住を誘導すべき区域のこと。
緊急輸送路	地震が発生した場合における緊急通行車両の円滑な通行を確保するための道路。第1次～第3次まで設定されている。
グリーンスローモビリティ	時速20km未満で公道を走ることができる電動車を活用した小さな移動サービスで、その車両も含めた総称。
グロス原単位	総トリップ数を人口で除した値。
CASE	「Connected (コネクテッド)」「Automated/Autonomous (自動運転)」「Shared & Service (シェアリング)」「Electrification (電動化)」というモビリティの変革を表す4つの領域の頭文字をつなげた造語。
公共交通車両優先システム (PTPS)	優先的な信号制御や優先レーン等の設置により公共車両を優先的に運行させるシステムのこと。PTPSは、Public Transport System の略。
交通需要マネジメント (TDM)	クルマの利用者の交通行動の変更を促すことで、都市又は地域レベルの道路交通混雑を緩和する手法。円滑な交通流の実現により、環境の改善、地域の活性化も図られる。Transportation Demand Management の略。
交流人口	外部からある地域に何らかの目的で訪れる人口のこと。
コンパクト・プラス・ネットワーク	居住や都市の生活を支える機能の誘導によるコンパクトなまちづくりと地域交通の再編との連携によるまちづくりのこと。

### <さ行>

シェアモビリティ	自動車、バイク、自転車などの移動手段を複数の利用者が共有して利用できるサービスのこと。
市街化区域	都市計画法に基づく都市計画区域の区分の一つであり、既に市街地を形成している区域及びおおむね10年以内に優先的かつ計画的に市街化を図るべき区域のことであり、市街地として道路、公園、下水道などの都市施設の整備が積極的に進められる区域。
市街化調整区域	都市計画法に基づく都市計画区域の区分の一つであり、市街化を抑制し、自然環境と農地の保全・創出を最優先する区域のこと。
私事目的	買物やレジャー、習い事などの目的。
ゾーン	市区町や複数の町字ごとに区分したエリアのこと。集計・予測・計画などにおいて、都市・交通データを整理するときの単位となる。



＜た行＞	
代表交通手段	出発地から目的地までの移動（トリップ）が複数の交通手段で構成されるときにおける最も優先順位の高い交通手段のこと。主な交通手段の優先順位は（１）鉄道→（２）バス→（３）自動車→（４）バイク→（５）自転車→（６）徒歩の順である。
デマンド交通	利用者の予約に応じて運行経路やスケジュールが柔軟に変わる、地域に根差した公共交通システムのこと。
都市機能誘導区域	医療施設、福祉施設、商業施設その他の都市の居住者の共同の福祉又は利便のために必要な施設であって、都市機能の増進に著しく寄与するもの（都市機能増進施設）の立地を誘導すべき区域のこと。
都市計画区域	都市計画法その他関係法令の適用を受けるべき土地として指定した区域のこと。市町村の中心の市街地を含み、かつ、自然的・社会的条件、人口、土地利用、交通量などの現況や推移を勘案して、一体の都市として総合的に整備し、開発し、及び保全する必要がある区域。
トリップ	人又は車両が、ある目的を持ってある場所（出発地）からある場所（到着地）へ移動すること。どのような交通手段を使っても、どれだけの時間を費やしても、その移動の目的が達成されるまで続き、１トリップとなる。 目的が達成されれば、そのたびにトリップは終了し、また次の目的に対して次のトリップが始まる。人のトリップと車両のトリップとを区別する場合には前者をパーソントリップ（Person Trip）、後者をビークルトリップ（Vehicle Trip）と呼ぶ。
＜な行＞	
内々・内外・外内トリップ	内々トリップは、ある地域の中に出発地と到着地を持つトリップ。 内外トリップは、ある地域の中に出発地があり、その地域以外に到着地を持つトリップ。 外内トリップは、ある地域以外に出発地があり、到着地がある地域の中にあるトリップ。
2024年問題	トラック事業において、2024年4月から働き方改革関連法施行により時間外労働の上限（休日を除く年960時間）規制等が適用されること。労働時間が制限されることで、①1日に運ぶことができる荷物の量が削減、②トラック事業者の売上げ・利益の減少、③ドライバーの収入の減少、④収入の減少による担い手不足などが懸念されている。
ネット原単位	総トリップ数を外出者数で除した値。
＜は行＞	
パーク・アンド・ライド（P&R）	自動車を郊外の駐車場に止めて鉄道等の公共輸送機関に乗り換え、都心部にあるいは特定地域に入る形態のこと。都心部の自動車流入を抑制する効果がある。
発生集中量	発生量（あるゾーンを起点とするトリップの合計量）と集中量（あるゾーンを終点とするトリップの合計量）の総和である。
PDCAサイクル	PDCAは、Plan・Do・Check・Actionの略。計画（Plan）をたてて、それを実行（Do）し、内容を評価（Check）して、改善（Action）に結びつけ、その結果を次の計画（Plan）に活かす、反復・継続した管理プロセスのこと。
歩行者利便増進道路制度（ほこみち制度）	「地域を豊かにする歩行者中心の道路空間の構築」を目指すものであり、歩行者の安全かつ円滑な通行及び利便の増進を図り、快適な生活環境の確保と地域の活力の創造に資する道路として、指定するもの。
＜ま行＞	
マスタープラン	個別・具体の計画のよりどころとなる目標像を定めた長期的・総合的な計画のこと。
無作為抽出	住民基本台帳等の標本からサンプル抽出する際に、母集団全体から無作為に抽出すること。
モビリティ	個人の空間的移動の自由度のこと。交通計画・政策の指標となる。モビリティ指標の例としては、交通手段の選択の制約や移動における速達性や快適性、安全性、所要時間の信頼性等がある。
モビリティデバイド	自動車を保有する人と、保有しない人の生活の格差。
モビリティハブ	公共交通やシェアモビリティ等複数のモビリティの結節となる拠点。
モビリティ・マネジメント	1人ひとりのモビリティ（移動）が社会的にも個人的にも望ましい方向に自発的に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通政策のこと。望ましい方向とは、例えば、過度な自動車利用から公共交通や自転車等を適切に利用する方向である。交通渋滞や環境問題、公共交通の衰退等を引き起こす「過度」な自動車利用を適正化することを目的として実施される。

令和8年●月●日 発行

お問い合わせ先

西遠都市圏総合都市交通計画協議会

静岡県	交通基盤部 都市局 都市計画課	054-221-2219
浜松市	都市整備部 交通政策課	053-457-2910
磐田市	建設部 都市計画課	0538-37-4907
掛川市	都市建設部 都市政策課	0537-21-1151
袋井市	都市建設部 都市計画課	0538-44-3122
湖西市	都市整備部 都市政策課	053-576-4560
菊川市	建設経済部 都市計画課	0537-35-0932
森町	建設課	0538-85-6322