

主な用語の解説

○OD おーでいー ・OD表 おーでいーひょう

出発地を表すO(origin)と目的地を表すD(destination)を並べてODと呼びます。

また、ある地域(ゾーン)から別の地域へ移動する交通量を、出発地と目的地ごとに表形式にまとめたものをOD表といいます。(右図参照)

このうち、現在の交通状況をOD表にまとめたものを現在OD表といい、将来の交通状況を推定してOD表にまとめたものを将来OD表といいます。

O \ D	a	b	...	z	計
a					
b					
⋮					
z					
計					

▲OD表の例

○外出率 がいしゅつりつ

全人口に対する外出した人数の割合をいいます。

○幹線道路

幹線道路は、国土・地域の骨格を形成し、広域の物流や交流を分担する広域幹線道路と居住や職場、日常生活活動拠点と広域幹線道路を結ぶその他の幹線道路に分類されます。

○圏域 けんいき

調査対象の範囲を圏域といいます。また、それ以外の地域を圏域外、または単に域外といいます。圏域と圏域外の境界をコードンラインといいます。

本調査の対象圏域は、大分市への通勤通学が多い5市1町(大分市、別府市、臼杵市、豊後大野市、由布市、日出町)としています。

○高規格幹線道路

高速交通の確保を図る目的の道路で、高速自動車国道と一般国道の自動車専用道路から構成される自動車専用道路のことです。(昭和62年に第4次全国総合開発計画の中で閣議決定された約14,000km)

○コードンライン こーどんらいん

調査対象である大分都市圏を圏域として、圏域外との境界線のことをいいます。

本調査では、広域交通の出入箇所当たる空港・港湾において、コードンライン調査を実施しました。

○コミュニティバス





コミュニティバスは、地域住民の移動手段を確保するために地方自治体などが運行するバスをいいます。

従来の路線バスによるサービスを補う公共交通サービスとして運行されており、コミュニティバスも普通の路線バスと同様に道路運送法などの規定に従います。

○混雑度 こんざつど

道路の混雑状況を指標化したもので、道路の1日の交通量や時間交通量を交通容量で除して算出します。(道路の1日交通量又は時間交通量÷交通容量)

混雑度が1.00以上になると、1日のうち混雑する時間帯が発生するとされています。

混雑度	1.00 未満	1.00～1.25	1.25～1.75	1.75 以上
イメージ	 <ul style="list-style-type: none"> ・昼間12時間通して道路が混雑することなく円滑に走行できる。 ・渋滞やそれに伴う極端な遅れはほとんどない。 	 <ul style="list-style-type: none"> ・1日のうち道路が混雑する可能性のある時間帯が、1～2時間(ピーク時間)ある。 ・何時間も混雑が連続するという可能性は非常に小さい。 	 <ul style="list-style-type: none"> ・ピーク時間を中心として混雑する時間帯が加速度的に増加する可能性の高い状態である。 ・ピーク時の混雑から日中の連続的混雑への過度状態である。 	 <ul style="list-style-type: none"> ・1日を通して慢性的な混雑状態である。

▲混雑度のイメージ

○自転車走行空間ネットワーク整備計画 じてんしゃそうこうくうかねつとわーくせいびけいかく

自転車が安心・安全・快適に走行できる環境づくりと意識づくりをハード・ソフト両面から進めるとともに、全ての道路利用者にとって安心・安全な道路環境並びに快適で利便性の高い自転車走行空間の創出を効果的かつ効果的に推進することを目的とした計画です。

大分市では平成25年7月に「大分市自転車走行空間ネットワーク整備計画」が策定されています。

○将来フレーム しょうらいふれーむ

将来フレームとは、人口や世帯数、産業、土地利用の状況などについて地域の将来の姿を定量的に示す指標のことをいいます。例えば、交通量予測で使われるフレームは、夜間人口、就業人口、従業人口、学生人口などです。

なお、本調査の将来夜間人口は、国立社会保障・人口問題研究所(H25.3)の推計値と整合させており、過去の年齢別構成の推移を考慮して将来の年齢階層別人口を推計しました。

○スクリーンライン すくりんらいん

調査対象圏域内の主要河川あるいは市境に人為的に分割線を導入したものをスクリーンラインといいます。このスクリーンラインを横切る交通量を調査し、本体調査によって得られた自動車トリップの確認・補正を行いました。

○ゾーン ぞーん

本調査の対象圏域をさらに細かく区分した地域をゾーンといい、地域間の移動の状況を捉えるために設定しています。このゾーンを設定する作業(圏域を区分けしていく作業)をゾーニングといいます。

ゾーニングは、解析の上で必要な人口や経済関連指標が得られること、行政区画や国勢調査統計区などの整合を行っています。

○代表交通手段(モード) だいひょうこうつうしゅだん

1回のトリップにおける代表的な交通手段をいいます。複数の交通手段を用いる場合は、優先順位の高い交通手段を指します。

以下の通勤トリップの例では、鉄道が代表交通手段となります。

【優先順位】 鉄道>バス>タクシー>自動車(運転)>自動車(同乗)>バイク>自転車>徒歩



▲代表交通手段の一例(通勤目的)

○地域高規格道路

高規格幹線道路と同じレベルか、それに準じるサービスレベルをもった道路のことをいいます。

大分県では、中九州横断道路や中津日田道路、大分空港道路、大分市内にある庄の原佐野線(大分 IC～南下郡東下交差点間)があります。

○抽出率 ちゅうしゅつりつ

アンケート調査などをする際に、対象圏域の全ての人に調査することは、調査期間、費用、労力などが膨大になり現実的ではないことから、統計学上の根拠を整理し一部の方々を選んで調査をすることがあります。このときに、選ばれた人の数(n)を対象圏域の全人数(N)で除したものを抽出率(n/N)と言います。

本調査でも、対象圏域の一部の方々を対象として調査を行っており、その抽出率は9%です。

○都市計画区域マスタープラン としけいかくいきますたーぷらん

長期的な都市の将来像を明確にするため、広域的な視点に立って都市計画区域におけるこれからの方針を示すもので、大分県では18の都市計画区域ごとに定められています。

都市計画法第六条の二にある「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」の略称になります。

○都市計画マスタープラン としけいかくますたーぷらん

都市計画区域マスタープランが広域的な視点で都市計画の方針を定めているのに対し、都市計画マスタープランは住民の身近な視点に立ったまちづくりの将来ビジョンを示しています。

住民に最も近い立場にある市町村が、その創意工夫の基に住民の意見を反映し、まちづくりの具体性のある将来ビジョンを確立し、地区別のあるべき「まち」の姿を定めます。

大分市では、「大分市都市計画マスタープラン」(改訂版)が平成23年3月に策定されています。

○都市再生特別措置法 としさいせいとくべつそちほう

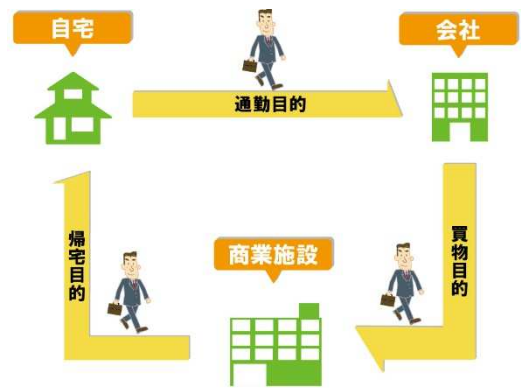
近年における急速な情報化、国際化、少子高齢化等の社会情勢の変化に対応し、都市全体の構造を見渡しながら都市機能の高度化及び都市の居住環境の向上を図るため、その基本方針等を定めることなどが位置づけられています。平成14年に制定されました。

平成26年に一部改正されており、市町村は、都市再生基本方針に基づき、住宅及び都市機能増進施設(医療施設、福祉施設、商業施設等)の立地適正化を図るため、立地適正化計画を作成することができるようになりました。

○トリップ とりっぷ

トリップとは、人がある目的を持ってある場所から場所へと移動することをいいます。その際、いくつかの交通手段に乗り換えても1つのトリップとなります。

右図のように、1日の行動をした場合、この方のトリップ数は3トリップとなります。(自宅から会社⇒会社から商業施設⇒商業施設から自宅)



▲ 1日の動きの一例

○トリップエンド とりっぷえんど

1つのトリップの出発地と目的地をトリップエンドといいます。1つのトリップには、2つのトリップエンド(出発地と目的地)があります。上図の3トリップでは、6トリップエンドとなります。

○ノード/リンク のーど/りんく

ネットワークを構成する“線”の部分をクリックといい、“結節点”をノードといいます。道路網では、道路の“単路部”がリンクであり、“交差点”がノードとなります。

○フィーダーバス ふいーだーばす

フィーダーバスとは、幹線的な交通(鉄道や幹線バス)と接続して、支線の役割をもち運行される路線バスをいいます。

○マスター・ファイル ますたーふあいる

本調査で把握した回答内容を原票のまま収録したものをオリジナル・ファイルといいます。一方で、対象圏域のフレームに合うように拡大したものをマスター・ファイルといいます。このマスター・ファイルが、本調査を用いた交通計画における集計・分析に用いられます。

○目的 もくてき

調査結果における集計時には、主に5つの目的に分類してとりまとめています。

- 通 勤・・・自宅から勤務先に向かう行動
- 通 学・・・自宅から通学先や通園先に向かう行動
- 私 用・・・他の4目的に当てはまらない行動全て(例:買物、通院、娯楽、送迎、観光)
- 業 務・・・打合せや営業回り、配達、仕入れ、農林漁業など勤務先以外での仕事関連行動
- 帰 宅・・・自宅に帰る行動

○モビリティ・マネジメント もびりてい・まねじめんと

モビリティ・マネジメントとは、「一人一人の移動が、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」として定義されています。(土木学会より)

一般に、過度に自動車に依存したライフスタイルから、かしこくクルマと公共交通や自転車等を適切に利用するライフスタイルへの行動の変化を期待する施策のことなどをいいます。

○路線バス ろせんばす

路線バスとは、国土交通省より道路運送法に規定される「一般乗合旅客自動車運送事業」の許可を受けた路線を運行し、不特定旅客を運送するバスをいいます。

○有効回収率 ゆうこうかいしゅうりつ

アンケートをお願いした数のうち、記入の漏れやミスがなく有効に活用できた回答数の割合のことをいいます。(有効に活用できた回答数÷全部の回答数)

本調査では、配布数 108,466 世帯に対し、有効回収数 30,546 世帯でしたので、有効回収率は 28.2% になります。

○ワンコインバス わんこいんばす

ワンコインバスとは、路線バスにおいて運賃がワンコイン(一般的には 100 円)であるもの、またその路線をいいます。

大分市では、市内に在住する65歳以上の高齢者が、市内の一般路線バスを利用する際、市が発行する「ワンコインバス乗車証」をバス乗務員に提示することで、市内1乗車につき、利用者負担額 100 円で利用できる「ワンコインバス制度」を導入しています。