

# 参考資料

- 1 諮問書
- 2 名古屋市交通問題調査会委員
- 3 運営の記録
- 4 名古屋市交通問題調査会条例
- 5 なごや新交通戦略推進プランの成果目標と達成状況
- 6 用語集

## 1 諮問書



31住交企第8号

令和元年 7 月 16日

名古屋市交通問題調査会  
会 長 森 川 高 行 様

名古屋市長 河 村 た か し



まちづくりと連携した新たな総合交通体系について（諮問）

名古屋市交通問題調査会条例（昭和55年名古屋市条例第68号）第2条第1項  
第2号の規定により、標記の事項について調査審議を求めます。

## 諮問理由

本市は、少子化・高齢化のさらなる進行に伴う人口構造の変化、産業を取り巻く環境の変化など、多様化・複雑化するさまざまな課題への対応が求められています。

また、これまで貴調査会からの答申「なごや新交通戦略」を踏まえ、「なごや新交通戦略推進プラン」を策定し、「安心・安全で便利な交通」「環境にやさしい交通」「まちの賑わいを支える交通」を目標として交通政策を推進してまいりました。

今後、生産年齢人口の減少や高齢人口の増加による人口構造の大きな変化、リニア中央新幹線の開業によるスーパー・メガリージョンの形成など、名古屋の交通を取り巻く環境が大きく変化します。また、自動運転などの新たな技術開発の進展など交通分野における100年に一度の大変革、先進的技術の交通まちづくりへの活用方策を検討する必要があります。

このような状況を踏まえ、本市では、将来に向けた新しい総合交通体系の構想と、持続可能な都市の発展を支える交通施策に関する計画を策定する必要があると考えています。

つきましては、まちづくりと連携した新たな総合交通体系について、貴調査会での調査審議を求めます。

## 2 名古屋市交通問題調査会委員

令和4年2月8日現在

会 長： 森川 高行                      副 会 長： 後藤 澄江

第1専門部会長： 加藤 博和                      第2専門部会長： 松本 幸正

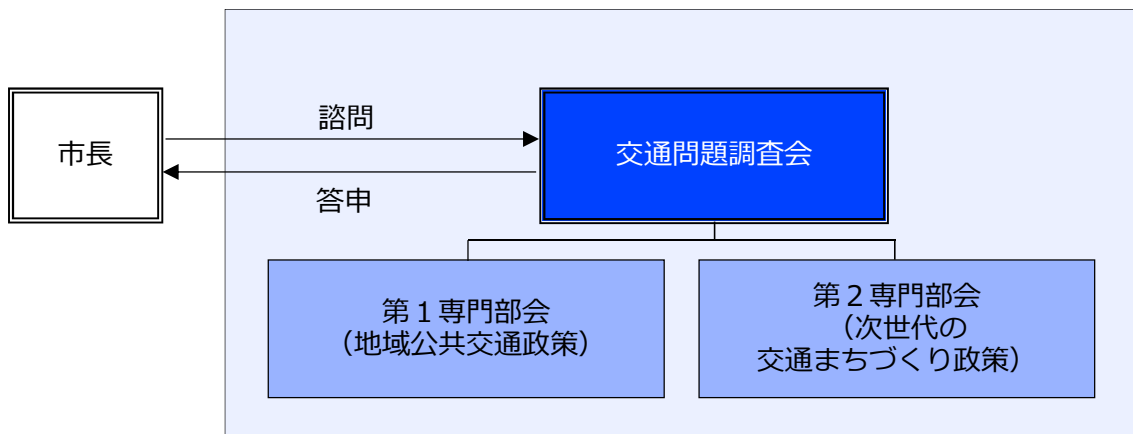
| 区分         | 氏 名         | 所属・役職等                    | 部会   |
|------------|-------------|---------------------------|------|
| 学識経験者      | 江 口 忍       | 名古屋学院大学現代社会学部教授           | 1    |
|            | 加 藤 博 和     | 名古屋大学大学院環境学研究科教授          | 1, 2 |
|            | 河 口 信 夫     | 名古屋大学未来社会創造機構教授           | 2    |
|            | 後 藤 澄 江     | 日本福祉大学福祉経営学部教授            | 1, 2 |
|            | 佐 藤 久 美     | 名古屋国際工科専門職大学工科学部教授        | 1    |
|            | 松 本 幸 正     | 名城大学理工学部社会基盤デザイン工学科教授     | 1, 2 |
|            | 森 川 高 行     | 名古屋大学未来社会創造機構教授           |      |
| 市議会議員      | 岡 田 ゆ き 子   | 名古屋市議会議員                  |      |
|            | 岡 本 や す ひ ろ | 名古屋市議会議員                  |      |
|            | 北 野 よ し は る | 名古屋市議会議員                  |      |
|            | 鈴 木 孝 之     | 名古屋市議会議員                  |      |
|            | 吉 岡 正 修     | 名古屋市議会議員                  |      |
| 関係行政機関     | 可 児 賢 司     | 愛知県警察本部交通部長               |      |
|            | 林 正 道       | 国土交通省中部地方整備局企画部長          |      |
|            | 廣 松 智 樹     | 国土交通省中部運輸局交通政策部長          |      |
|            | 森 哲 也       | 愛知県都市・交通局長                |      |
| 市長が必要と認める者 | 伊 藤 一 美     | 特定非営利活動法人子ども&まちネット理事      | 1    |
|            | 加 納 年 子     | 公益社団法人名古屋市老人クラブ連合会副会長     | 2    |
|            | 亀 井 淳 史     | 公募委員                      |      |
|            | 楠 田 悦 子     | モビリティジャーナリスト              | 2    |
|            | 高 橋 勝 巳     | 公募委員                      |      |
|            | 田 中 豊       | 名古屋商工会議所常務理事・事務局長         |      |
|            | 谷 川 陽 美     | 社会福祉法人名古屋市身体障害者福祉連合会事務局長  | 1    |
|            | 名 畑 恵       | NPO 法人まちの縁側育くみ隊代表理事       | 2    |
|            | 浜 田 ゆ う     | 特定非営利活動法人レスキューストックヤード事務局長 | 1    |
|            | 平 松 岳 人     | 一般社団法人中部経済連合会常務理事事務局長     |      |
|            | 山 田 康 義     | 公募委員                      |      |

(敬称略、区分ごと 50 音順)

(途中で交代した委員)

| 区分         | 氏 名       | 所属・役職等                 |
|------------|-----------|------------------------|
| 市議会議員      | 浅 井 正 仁   | 名古屋市議会議員               |
|            | う か い 春 美 | 名古屋市議会議員               |
|            | 鹿 島 としあき  | 名古屋市議会議員               |
|            | 近 藤 和 博   | 名古屋市議会議員               |
|            | 斉 藤 た か お | 名古屋市議会議員               |
| 関係行政機関     | 石 川 智 之   | 元愛知県警察本部交通部長           |
|            | 鎌 田 裕 司   | 元愛知県都市整備局長             |
|            | 苔 口 聖 史   | 元国土交通省中部運輸局交通政策部長      |
|            | 中 川 喜 仁   | 元愛知県都市整備局長             |
|            | 福 田 敬 大   | 元国土交通省中部地方整備局企画部長      |
| 市長が必要と認める者 | 内 田 吉 彦   | 元名古屋商工会議所常務理事・事務局長     |
|            | 藤 原 啓 税   | 元一般社団法人中部経済連合会常務理事事務局長 |
|            | 堀 田 友 三 郎 | 元公募委員                  |

(敬称略、区分ごと 50 音順)



«名古屋市交通問題調査会の審議体制»

### 3 運営の記録

|                          |                                                                        |
|--------------------------|------------------------------------------------------------------------|
| ◎第13回調査会<br>2019年7月16日   | 諮問「まちづくりと連携した新たな総合交通体系について」<br>・名古屋市における将来の交通政策について<br>・今後の審議の進め方について  |
| 第1回合同専門部会<br>2019年9月6日   | ・新たな総合交通戦略の基本方針について<br>・新たな総合交通戦略の施策の方向性について                           |
| 第1回第1専門部会<br>2019年10月28日 | ・新たな総合交通戦略の基本方針について<br>・基本方針ごとの『目指す姿・施策の方向性』について                       |
| 第1回第2専門部会<br>2019年10月30日 | ・自動運転社会における名古屋市の将来像について<br>・自動運転社会におけるモビリティの将来像について<br>・自動運転導入ステップについて |
| 第2回合同専門部会<br>2019年12月18日 | ・新たな総合交通戦略中間報告（案）について<br>・最先端モビリティ都市の形成に向けて                            |
| ◎第14回調査会<br>2020年2月14日   | ・新たな総合交通戦略中間報告について                                                     |
| 第2回第2専門部会<br>2020年7月21日  | ・最先端モビリティ都市の実現に向けた施策検討について<br>・専門部会の運営について                             |
| 第2回第1専門部会<br>2020年7月31日  | ・新たな総合交通戦略における具体的施策と実現を目指す人の動き・交通環境について<br>・専門部会の運営について                |
| 第3回第2専門部会<br>2020年9月2日   | ・最先端モビリティ都市の実現に向けた基本的な考え方・今後の展開について                                    |
| 第3回第1専門部会<br>2020年9月4日   | ・新たな総合交通戦略における施策展開について                                                 |
| 第3回合同専門部会<br>2020年11月9日  | ・次期総合交通戦略 答申骨子について                                                     |
| 第4回合同専門部会<br>2020年12月18日 | ・新型コロナウイルス感染症の影響を踏まえた基本方針と施策の方向性について<br>・第15回名古屋市交通問題調査会への報告内容について     |
| 第5回合同専門部会<br>2021年3月22日  | ・次期総合交通戦略の全体構成について                                                     |
| 第6回合同専門部会<br>2021年7月6日   | ・名古屋交通戦略2030 答申（素案）について                                                |
| 第7回合同専門部会<br>2021年11月17日 | ・名古屋交通戦略2030 答申(案)について                                                 |
| ◎第15回調査会<br>2022年2月8日    | ・名古屋交通戦略2030 答申(案)について                                                 |

## 4 名古屋市交通問題調査会条例

昭和 55 年 12 月 15 日  
条例第 68 号

（設置）

第 1 条 本市に市長の附属機関として、名古屋市交通問題調査会（以下「調査会」という。）を置く。

（所掌事務）

第 2 条 調査会は、市長の諮問に応じ、次の各号に掲げる事項について調査審議し、その結果を市長に答申するものとする。

- （1）市営交通事業の運営及びこれに関連する交通問題に関すること。
- （2）まちづくりと連携した総合交通体系の形成に関すること。

（報告及び意見の聴取）

第 2 条の 2 市長は、必要に応じ、前項の答申に基づき、又は当該答申を参考として行った取組について、調査会に報告し、意見を聴くことができる。

（組織）

第 3 条 調査会は、委員 30 人以内をもって組織する。

（委員）

第 4 条 委員は、次の各号に掲げる者のうちから市長が委嘱する。

- （1）学識経験者
  - （2）市議会議員
  - （3）関係行政機関の職員
  - （4）前 3 号に掲げる者のほか、市長が必要と認める者
- 2 委員の任期は 2 年とし、補欠委員の任期は前任者の残任期間とする。  
ただし、後任者が委嘱されるまでの間は、その職務を行うものとする。
- 3 委員は、再任されることができる。

（会長）

第 5 条 調査会に会長及び副会長 1 人を置き、委員の互選により定める。

- 2 会長は、会務を総理し、会議の議長となる。
- 3 会長に事故があるときは、副会長がその職務を代理する。

(会議)

第 6 条 調査会の会議は、会長がこれを招集する。

2 調査会は、委員の半数以上の者の出席がなければ会議を開くことができない。

(専門部会)

第 7 条 調査会には、必要に応じ、専門部会を置くことができる。

2 専門部会は、調査会により付議された事項について調査審議し、その経過及び結果を調査会に報告する。

3 専門部会に属すべき委員は、会長が指名する。

4 専門部会に部会長を置き、会長が指名する。

5 部会長は、会務を総理し、専門部会の会議の議長となる。

6 部会長に事故があるときは、あらかじめ部会長の指名する委員がその職務を代理する。

(幹事)

第 8 条 調査会に幹事若干人を置くことができる。

2 幹事は、市職員のうちから市長が任命する。

3 幹事は、会長の命を受けて調査会の事務を処理する。

(委任)

第 9 条 この条例に定めるもののほか、調査会の運営に関し必要な事項は、市長が定める。

附 則

この条例の施行期日は、規則で定める。

(昭和 56 年規則第 9 号で昭和 56 年 2 月 14 日から施行)

附 則 (平成 6 年条例第 7 号)

この条例は、平成 6 年 4 月 1 日から施行する。

附 則 (平成 14 年条例第 66 号)

この条例の施行期日は、規則で定める。

(平成 15 年規則第 6 号で平成 15 年 3 月 28 日から施行)



## 5

## なごや新交通戦略推進プランの成果目標と達成状況

| 目標                | 基本方針                           | 成果目標                                                |                       |                  | 評価                    |   |
|-------------------|--------------------------------|-----------------------------------------------------|-----------------------|------------------|-----------------------|---|
|                   |                                | 成果指標                                                | 現状値<br>(計画策定時)        | 目標値<br>(2020 年度) | 達成状況                  |   |
| 安心・安全で<br>便利な交通   | 誰もが利用<br>しやすい交通<br>システムの<br>実現 | 地下鉄の可動式ホーム柵の<br>設置駅数(乗換駅は路線別に<br>計上)                | 11 駅<br>(2010 年度)     | 79 駅             | 79 駅<br>(2020 年度)     | ◎ |
|                   |                                | 公共交通機関を便利で利用<br>しやすいと思う人の割合                         | 63%<br>(2010 年度)      | 80%              | 75%<br>(2020 年度)      | ↗ |
|                   | 安全を確保<br>した交通環<br>境の形成         | 歩行者と自転車の通行空間<br>が分離されている道路の延<br>長(累計)               | 61km<br>(2009 年度)     | 110km            | 108.0km<br>(2020 年度)  | ↗ |
|                   |                                | 徒歩や自転車などで移動す<br>るときに安心・安全だと思<br>う人の割合               | 32%<br>(2010 年度)      | 55%              | 47%<br>(2019 年度)      | ↗ |
| 環境にやさしい<br>交通     | 低炭素型交<br>通体系の実<br>現            | 市内の鉄道及び市バス 1 日<br>あたり乗車人員合計                         | 227 万人<br>(2009 年度)   | 239 万人           | 262 万人<br>(2019 年度)   | ◎ |
|                   |                                | 移動手段を自家用車から公<br>共交通機関や自転車に変え<br>た、変えても良いと思う人<br>の割合 | 67%<br>(2010 年度)      | 80%              | 43%<br>(2020 年度)      | ↘ |
|                   | 交通エコラ<br>イフの推進                 | 市内主要地点 1 日 (平日)<br>あたり自動車交通量の合計<br>(4 5 地点双方向)      | 147 万人<br>(2009 年)    | 127 万台           | 136 万台<br>(2019 年)    | ↗ |
|                   |                                | 環境にやさしい行動を意識<br>して移動する人の割合                          | 55%<br>(2010 年度)      | 75%              | 62%<br>(2020 年度)      | ↗ |
| まちのにぎわいを<br>支える交通 | 歩いて楽し<br>いまちの創<br>出            | 都心部の歩行者通行量<br>(名古屋駅、伏見、栄、上前津<br>付近の 6 地点合計)         | 54,602 人<br>(2009 年度) | 63,000 人         | 44,632 人<br>(2020 年度) | ↘ |
|                   |                                | まちを歩いて楽しいと感じ<br>る人の割合                               | 47%<br>(2010 年度)      | 70%              | 48%<br>(2020 年度)      | ↗ |
|                   | まちの活力<br>を支える交<br>通環境の形<br>成   | 都心部の幹線道路について<br>複数ブロックを含む車線減<br>を伴った道路空間再配分の<br>実施  | —                     | 1 路線<br>以上       | —                     | × |
|                   |                                | 都心部を歩いている活気が<br>あり賑わっていると感じる<br>人の割合                | 56%<br>(2010 年度)      | 75%              | 58%<br>(2020 年度)      | ↗ |

※2020 年度は新型コロナウイルス感染症拡大の影響により前年度から数値が大きく変化している指標があります。

(◎：達成 ↗：計画策定時より進捗 ×：未実施)

## 6 用語集

| 番号 | 行  | 用語                   | 解説                                                                                                            |
|----|----|----------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1  | あ行 | アジア競技大会              | アジア版オリンピックとも言われ、アジア・オリンピック評議会に加盟する45の国と地域が参加する大会。令和8（2026）年に愛知・名古屋で第20回大会が開催される。                              |
| 2  |    | 新しい生活様式<br>（ニューノーマル） | 厚生労働省が発表した新型コロナウイルス感染症拡大防止のために今後の日常生活の中で取り入れていくべき実践例のこと。                                                      |
| 3  |    | アドバンテージ              | （他より）有利、好都合、（他より有利な立場にあることから生じる）利益、有利な点、強み、長所。                                                                |
| 4  |    | 意識のバリアフリー            | 誤った「障害者観」を正し、「障害者を取りまく社会の意識が変われば障害者の生活が変わる」という考え方。                                                            |
| 5  |    | インバウンド               | 外国人が訪れてくる旅行のこと。日本へのインバウンドを訪日外国人旅行または訪日旅行という。                                                                  |
| 6  |    | インフラ                 | 道路や公園、上下水道施設など、生活や産業の基盤となる施設。インフラストラクチャー。                                                                     |
| 7  |    | ウォーカブル               | 居心地がよく、歩きたくなるまちなかのこと。                                                                                         |
| 8  |    | 駅勢圏                  | 交通計画において、ある鉄道駅を利用する人の多くが居住しているものと想定した範囲を指す。明確な基準はないが、徒歩などにより10分程度で駅に到達できる、およそ鉄道駅を中心とした半径800～1000mの範囲をいう場合が多い。 |
| 9  |    | エコドライブ               | 環境負荷の軽減に配慮した自動車の運転方法や使い方のこと。                                                                                  |
| 10 |    | 沿道・界隈活性化             | 道路と沿道施設が一体となることで賑わいのある都市空間が創出されること。                                                                           |
| 11 |    | オペレーションコスト           | 主に配送などの物流費や業務対応のための人件費などといった費用のこと。                                                                            |
| 12 |    | オープンカフェ              | 歩道や広場などの屋外の開放的な空間に作られた喫茶店やレストラン。                                                                              |
| 13 | か行 | ガイドウェイバス             | ガイドレールを備えた専用軌道上を、バスに取り付けられた案内輪を利用してハンドル操作が不要な半自動運転を実現したバスのこと。                                                 |
| 14 |    | カーシェアリング             | 1台の自動車を、複数の人が、共同で使うこと。                                                                                        |
| 15 |    | カーブサイドマネジメント         | カーブサイド（路肩）を中心とした街路空間を、時間帯別に通通勤バスの停留所やパークレット、荷捌きなどの用途によって変わるように整備していくこと。                                       |
| 16 |    | カーボンニュートラル           | 二酸化炭素をはじめとする温室効果ガスの排出量から、森林などによる吸収量を差し引いた、実質的な排出ゼロのこと。                                                        |
| 17 |    | カーボンニュートラルポート/CNP    | 水素・アンモニア等の次世代エネルギーの大量輸入や貯蔵・利活用等を図るとともに、脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化や臨海部産業の集積等を通じて、温室効果ガスの排出を全体としてゼロにする港湾のこと。             |

| 番号 | 行  | 用語           | 解説                                                                                                                                                                                          |
|----|----|--------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 18 |    | 基幹バス         | 名古屋市交通局と名鉄バスが運行しているバス路線。バス専用レーンの設定等がされている基幹1号と、中央走行方式で運行されている基幹2号の2系統がある。                                                                                                                   |
| 19 |    | 既存ストック       | 名古屋市におけるこれまでの先進的な取組である基幹バスやガイドウェイバスに代表される公共交通ネットワーク、都市空間等のこと。                                                                                                                               |
| 20 |    | 帰宅困難者        | 災害時に外出している者のうち、近距離徒歩帰宅者（近距離を徒歩で帰宅する人）を除いた帰宅断念者（自宅が遠距離にあること等により帰宅できない人）と遠距離徒歩帰宅者（遠距離を徒歩で帰宅する人）。                                                                                              |
| 21 |    | 居住誘導区域       | 都市再生特別措置法に基づく、都市の居住者の居住を誘導すべき区域。                                                                                                                                                            |
| 22 |    | 緊急輸送道路       | 災害の発生により道路が被害を受けた場合、緊急通行車両の移動の確保及び人・物資輸送を円滑に行うため、緊急に応急復旧を要する道路。                                                                                                                             |
| 23 |    | 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のこと。導入により、地域が抱える様々な交通の課題の解決や低炭素型交通の確立が期待される。                                                                                               |
| 24 |    | ゲリラ豪雨        | 予測が困難な、突発的で局地的な豪雨。                                                                                                                                                                          |
| 25 |    | 公共交通空白地      | 一定の距離に駅やバス停等が無い地域で公共交通の便利さの指標のひとつとなる。名古屋市では、市バス500m、地下鉄800m以上の地域を指す。                                                                                                                        |
| 26 |    | 交通エコライフ      | 自動車に頼らず、バスや鉄道、徒歩、自転車等の環境にやさしい交通手段を賢く使い分けるライフスタイルのこと。                                                                                                                                        |
| 27 |    | 交通結節点        | 異なる交通手段等を相互に連絡する乗り換え・乗継施設のこと。具体的には、鉄道駅、バスターミナル、駅前広場などがある。                                                                                                                                   |
| 28 | さ行 | シェアリング・エコノミー | 典型的には個人が保有する遊休資産（スキルのような無形のものも含む）の貸し出しを仲介するサービス。貸主は遊休資産の活用による収入、借主は所有することなく利用できるというメリットがある。                                                                                                 |
| 29 |    | 自動運転技術       | レベルが5段階あり、レベル1「運転支援」、レベル2「部分運転自動化」、レベル3「条件付運転自動化」、レベル4「高度運転自動化」、レベル5「完全運転自動化」となっており、国ではレベル3以上を自動運転システムと呼称している。レベル3以上の高度な自動運転システムは未だ開発段階の技術であり、あらゆる道路環境や気象条件等で自動運転車が完全に安全な走行が行える技術水準に至っていない。 |
| 30 |    | シェアサイクル      | サイクルシェアリングの1つ。長時間の利用を中心とするレンタサイクルとは異なり、短距離・短時間の移動手段として自転車をレンタル利用する。専用の自転車貸出返却場所（ステーション）が複数設置され、ステーション間の移動であれば、どこで借りてどこへ返してもよいシステム。                                                          |

| 番号 | 行  | 用語               | 解説                                                                                                                                    |
|----|----|------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 31 |    | 集約連携型都市構造        | 駅を中心とした歩いて暮らせる圏域に、商業・業務・住宅・サービス・文化等の多様な都市機能が適切に配置・連携されており、さらに景観・歴史・環境や防災に配慮された、魅力的で安全な空間づくりがなされている都市構造。                               |
| 32 |    | 常住人口             | 調査時に調査の地域に常住している人口。また、夜間人口のこと。                                                                                                        |
| 33 |    | 昇龍道プロジェクト        | 魅力的な観光資源が凝縮している中部北陸9県の海外へのプロモーションを図り、中部北陸圏へのインバウンドを推進するためのプロジェクト。                                                                     |
| 34 |    | シームレス            | 「継ぎ目のない」の意味。公共交通分野におけるシームレス化とは、乗り継ぎ等の交通機関間の「継ぎ目」や交通ターミナル内の歩行や乗降に際しての「継ぎ目」をハード・ソフト両面にわたって解消することにより、出発地から目的地までの移動を全体として円滑かつ利便性の高いものとする。 |
| 35 |    | 新型コロナウイルス        | 人や動物の間で広く感染症を引き起こすコロナウイルスの新型として新たに見つかったウイルスのこと。飛沫や接触によって感染する感染症として2019年末前後から世界的に流行し、多くの死者が発生したほか、経済的にも多くの損失を引き起こした。                   |
| 36 |    | 人口カバー率           | 第四次答申で定義されたモデル路線網におけるバス停勢圏（500m）、鉄道駅勢圏（800m）によってカバーされている面積に住んでいる人口の比率。                                                                |
| 37 |    | ストック             | 過去に建築・整備され現在も存在している建築・インフラ資産のこと。                                                                                                      |
| 38 |    | ストロー現象           | 高速交通機関の整備により集積の大きな都市に小さな都市の都市機能が吸収される効果のこと。一部では高速交通機関の整備によるその経路上の中間地域の空洞化現象とも定義される。                                                   |
| 39 |    | スーパー・メガリージョン/SMR | 東京、名古屋、大阪はスーパー・メガリージョンと呼ばれる大都市圏域を形成しているが、スーパー・メガリージョンは、その三大都市圏がそれぞれの特色を発揮しつつ、リニア中央新幹線全線開業により一体化し形成される世界最大の人口を有する巨大都市圏のこと。             |
| 40 |    | 3Dモデル            | 3次元的に描かれたコンピュータグラフィックス(CG)で、立体的な形状データのこと。                                                                                             |
| 41 |    | 生産年齢人口           | 一般に生産活動に従事しうる年齢層の人口のこと。多くは15～64歳を指すことが多い。                                                                                             |
| 42 |    | 政令指定都市           | 政令で指定される人口50万人以上の市のこと。現在20都市。                                                                                                         |
| 43 |    | 戦災復興区画整理         | 第2次世界大戦による戦災都市の復興事業として行われた土地区画整理事業のことで、名古屋市は市域の7割近くが戦災復興区画整理によって整備されている。                                                              |
| 44 | た行 | ダイナミックプライシング     | ピーク時間帯とオフピーク時間帯の料金等に差をつけること。ピーク時間帯の利用者を分散させ、混雑緩和を図ることが期待される。                                                                          |

| 番号 | 行 | 用語                 | 解説                                                                                                                                                                                                                                    |
|----|---|--------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 45 |   | 代表交通手段             | 交通手段は大きく、鉄道、バス、自動車、二輪、徒歩の5つに分けられる。ひとつのトリップ（移動）でいくつかの交通手段を乗り換えた場合、その中の主な交通手段のことを代表交通手段と言う。主な交通手段の優先順位は、鉄道、バス、自動車、二輪車、徒歩の順となっている。                                                                                                       |
| 46 |   | 地域公共交通計画           | 「地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿」を明らかにする「マスタープラン」としての役割を果たすもののこと。従来のバスやタクシーといった既存の公共交通サービスを最大限活用した上で、必要に応じて自家用有償旅客運送やスクールバス、福祉輸送、病院・商業施設・宿泊施設・企業などの既存の民間事業者による送迎サービス、物流サービス等の地域の多様な輸送資源についても最大限活用する取組を盛り込むことで、持続可能な地域旅客運送サービスの提供を確保することを求めている。 |
| 47 |   | 地域巡回バス             | 区役所、支所、病院、大規模商業施設、商店街、地下鉄駅など、地域の日常生活に密着した施設を巡回する路線。                                                                                                                                                                                   |
| 48 |   | 駐車マネジメント           | 交通混雑地区の駐車場の適正な利用促進や円滑な都市交通の実現を図るために、駐車場の供給や配置の誘導及び駐車場情報の提供、パークアンドライドの推進等の総合的な駐車施策を展開すること。                                                                                                                                             |
| 49 |   | デマンド交通             | 電話予約など利用者のニーズに応じて柔軟な運行を行う公共交通の一形態                                                                                                                                                                                                     |
| 50 |   | テレワーク              | 「tele = 離れた所」と「work = 働く」をあわせた造語で、情報通信技術(ICT = Information and Communication Technology)を活用した、場所や時間にとらわれない柔軟な働き方のこと。                                                                                                                  |
| 51 |   | デュアルモード            | 道路の中央分離帯上に設けた高架専用軌道を、車両の前後輪に取り付けた案内装置の誘導で走り、さらに平面の一般道路も同一車両で連続して走行できるなど、輸送モードをまたがって運行する新たな輸送サービスのこと。                                                                                                                                  |
| 52 |   | データのオープン化（オープンデータ） | 国、地方公共団体及び事業者が保有する官民データのうち、国民誰もがインターネット等を通じて容易に利用（加工、編集、再配布等）できるよう、①営利目的、非営利目的を問わず二次利用可能なルールが適用されたもの、②機械判読に適したもの、③無償で利用できるもの、のいずれの項目にも該当する形で公開されたデータのこと。                                                                              |
| 53 |   | データプラットフォーム        | 膨大なデータについて蓄積、加工、分析を一貫して出来るようにするデータ分析の基盤のこと。                                                                                                                                                                                           |
| 54 |   | 道路率                | 土地全体（行政区域面積）に占める道路の面積の割合。                                                                                                                                                                                                             |
| 55 |   | 都心ループバス            | 中心市街地である名古屋から栄、大須を経由して買い物客などの需要に対応する路線として運行している。                                                                                                                                                                                      |
| 56 |   | 都市機能誘導区域           | 都市再生特別措置法に基づく、医療施設、福祉施設、商業施設などの都市の居住者の共同の福祉や利便のため必要な施設であって、都市機能の増進に著しく寄与する「都市機能増進施設」の立地を誘導すべき区域。                                                                                                                                      |



| 番号 | 行  | 用語         | 解説                                                                                                                                                  |
|----|----|------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 57 |    | 都市計画道路     | 都市の基盤となる道路として、あらかじめ位置・経路・幅員などが都市計画によって定められた道路。                                                                                                      |
| 58 |    | トリップ       | 人の動き。ある目的による出発地から目的地までの移動を1トリップとする。                                                                                                                 |
| 59 | な行 | 名古屋大都市圏    | 経済、社会、文化など、広範な分野で緊密な関係を持つなど、一体的な地域として捉えられる広域的な圏域であり、名古屋市を中心に、愛知、岐阜、三重県下にまたがるおおよそ半径40～50kmの範囲。                                                       |
| 60 |    | 南海トラフ      | 日本列島の南側を走る水深4000m級の深い溝（トラフ）のこと。南海トラフでは、陸側のユーラシアプレートの下に海側のフィリピン海プレートが沈み込んでおり、プレートの境界付近では、東海地震、東南海地震、南海地震などの巨大地震が繰り返し発生している。                          |
| 61 |    | 二次交通ネットワーク | 拠点となる空港や鉄道の駅から目的地までの交通のこと。                                                                                                                          |
| 62 | は行 | バリアフリー     | 高齢者・障害者社会生活をしていく上での物理的、社会的、制度的、心理的及び情報面での障害を除去するという考え方。                                                                                             |
| 63 |    | パークアンドライド  | 自宅から最寄り駅まで自動車を使い、駅に近接した駐車場に駐車し、公共交通機関に乗り換えて目的地まで移動する交通手法。                                                                                           |
| 64 |    | パークレット     | 道路の一部を使って、人が憩い、飲食し、ゆっくりできるオープンスペースを生み出す新しい取り組みのこと。                                                                                                  |
| 65 |    | パーソナルモビリティ | 近距離移動を想定した1～2人乗りの乗り物のこと。                                                                                                                            |
| 66 |    | パーソントリップ調査 | 「どのような人が」「いつ」「どこから」「どのような交通手段で」動いたかについて調査し、1日のすべての動きをとらえるもの。中京都市圏では、これまで、1971（昭和46）年、1981（昭和56）年、1991（平成3）年、2001（平成13）年、2011（平成23）年の5回行っている。        |
| 67 |    | ビッグデータ     | ボリュームが膨大でかつ構造が複雑であるが、そのデータ間の関係性などを分析することで新たな価値を生み出す可能性のあるデータ群のこと。例えば、ソーシャルメディア内のテキストデータ・画像、携帯電話・スマートフォンが発信する位置情報、時々刻々と生成されるセンサデータなどがある。             |
| 68 |    | ピクトグラム     | 不特定多数の人々が利用する公共交通機関や公共施設、観光施設等において、文字・言語によらず対象物、概念または状態に関する情報を提供する図形。視力の低下した高齢者や障害のある方、外国人観光客等も理解が容易な情報提供手法として、日本を含め世界中の公共交通機関、観光施設等で広く掲示されている。     |
| 69 |    | 福祉有償運送     | タクシー等の公共交通機関では要介護者、身体障害者等に対して十分な輸送サービスができないと認められる場合にNPO法人、公益法人、社会福祉法人等が実費の範囲で、営利とは認められない範囲の対価によって乗車定員11人未満の自家用自動車を使用して会員に対して行うドア・ツー・ドアの個別輸送サービスのこと。 |

| 番号 | 行  | 用語                                     | 解説                                                                                                                              |
|----|----|----------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 70 |    | フリンジ駐車場                                | 都心部の自動車流入を抑制し、道路交通混雑の緩和を目的として、都心周辺部で公共交通に乗り換えて都心部に行くために、都心周辺部に設置する駐車場。                                                          |
| 71 | ま行 | みちまちづくり                                | 自動車を中心であったこれまでの道路空間を、人が主役の賑わいや憩いの空間としての“みち”へと変えることで“まち”を変えていく取組みのこと。                                                            |
| 72 |    | モビリティマネジメント                            | 当該の地域や都市を、「過度に自動車に頼る状態」から、「公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適度に（＝かしこく）利用する状態」へと少しずつ変えていく一連の取組み                                              |
| 73 | や行 | ユニバーサルデザイン                             | 年齢、性別、身体、国籍など、人々が持つ様々な特性や違いを越えて、はじめからできるだけ全ての人が利用しやすいように配慮して、施設、建物、製品、行事等のデザイン（計画・実行）をする考え方。                                    |
| 74 | ら行 | ラストマイル                                 | 出発地から交通結節点、または交通結節点から目的地までの公共交通手段のない区間のこと。                                                                                      |
| 75 |    | リダンダンシー                                | 「冗長性」、「余剰」を意味する英語であり、国土計画上では、自然災害等による障害発生時に、一部の区間の途絶や一部施設の破壊が全体の機能不全につながるないように、予め交通ネットワークやライフライン施設を多重化したり、予備の手段が用意されている様な性質を示す。 |
| 76 |    | 立地適正化計画                                | 平成26（2014）年の都市再生特別措置法の改正により創設された、都市全体の観点から居住や民間施設も含めた都市機能の立地誘導をはかる制度。本市では平成30（2018）年に「なごや集約連携型まちづくりプラン」として公表。                   |
| 77 |    | リニアインパクト                               | リニア中央新幹線の開業による交流人口の増加やそれに伴う経済効果のこと。                                                                                             |
| 78 |    | リニア中央新幹線                               | 東京から名古屋市を經由し、大阪市までを、超電導リニアによって結ぶ新たな新幹線。                                                                                         |
| 79 |    | リニモ                                    | 愛知高速交通株式会社が運営する日本唯一の磁気浮上式リニアモーターカーが走る東部丘陵線のこと。名古屋市名東区の藤が丘駅から豊田市の八草駅までを結び、リニモ(Linimo)の愛称で親しまれている。                                |
| 80 |    | リードタイム                                 | 各工程の始まりから終わりまでかかる所要期間。                                                                                                          |
| 81 |    | ロジスティクス機能                              | 物流の諸機能を高度化し、調達、生産、販売、回収などの分野を統合して、需要と供給との適正化を図るとともに顧客満足を向上させ、併せて環境保全、安全対策などをはじめとした社会的課題への対応を目指す戦略的な経営管理機能                       |
| 82 | 英数 | AI（Artificial Intelligence）            | 人工知能。言語の理解や推論、問題解決などの知的行動を人間に変わってコンピュータに行わせる技術。                                                                                 |
| 83 |    | API（Application Programming Interface） | あるサービスの機能や管理するデータ等を他のサービスやアプリケーションから呼び出して利用するための接続仕様等のこと。                                                                       |

| 番号 | 行 | 用語                                             | 解説                                                                                                                                                        |
|----|---|------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 84 |   | BRT (Bus Rapid Transit)                        | 連節バス、PTPS (公共車両優先システム)、バス専用道、バスレーン等を組み合わせることで、速達性・定時性の確保や輸送能力の増大が可能となる高次の機能を備えたバスシステムのこと。                                                                 |
| 85 |   | DX (Digital Transformation)                    | 企業がビジネス環境の激しい変化に対応し、データとデジタル技術を活用して、顧客や社会のニーズを基に、製品やサービス、ビジネスモデルを変革するとともに、業務そのものや、組織、プロセス、企業文化・風土を変革し、競争上の優位性を確立すること。                                     |
| 86 |   | GPS (Global Positioning System)                | 人工衛星 (GPS衛星) から発せられた電波を受信し、現在位置を特定するもの。地球を周回しているGPS衛星の電波を端末が受信し、位置・距離・時刻などを計算して、現在位置を測位している。                                                              |
| 87 |   | ICT (Information and Communication Technology) | コンピュータなどのデジタル機器、その上で動作するソフトウェア、情報をデジタル化して送受信する通信ネットワーク、およびこれらを組み合わせた情報システムやインターネット上の情報サービスなどの総称。ITもICTとほぼ同義。                                              |
| 88 |   | IoT (Internet of Things)                       | モノのインターネット。コンピュータなどの情報・通信機器だけでなく、世の中に存在する様々な物体(モノ)に通信機能を持たせ、インターネットに接続したり相互に通信したりすることにより、自動認識や自動制御、遠隔計測などを行うこと。                                           |
| 89 |   | MaaS (Mobility as a Service)                   | 地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせることで検索・予約・決済を一括で行うサービスであり、観光や医療等の目的地における交通以外のサービス等との連携により、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する重要な手段となるもののこと。 |
| 90 |   | SDGs (Sustainable Development Goals)           | 「持続可能な開発のための2030アジェンダ」に記載された、2030年までに持続可能でよりよい世界を目指す国際目標のこと。                                                                                              |
| 91 |   | SRT (Smart Railway Transit)                    | 技術の先進性による快適な乗り心地やスムーズな乗降、洗練されたデザインなどのスマート (Smart) さを備え、路面 (Roadway) を走ることでのまちの回遊性や賑わいを生み出す、今までにない新しい移動手段 (Transit) といった特性を持った新たな路面公共交通システムのこと。            |