

第5章 施策推進計画

1. 施策の進め方

基本施策ごとの個別施策の概要、実施主体、及び実施スケジュールを以下に整理します。

→ 継続実施または継続協議

基本施策	施策展開の方向性	施策内容	施策概要	関連施策	実施主体	中間年次		目標年次					
						H29年を 目標とする取組	H34年を 目標とする取組	H42年を 目標とする取組					
産業	① 通過交通と市内交通を分離する道路ネットワークの形成	<ul style="list-style-type: none"> ●通過交通への対処 ●高速交通体系へアクセス ●物流交通への対処 ●市内企業アクセスを主体とする業務交通への対処 	<ul style="list-style-type: none"> ・主要幹線道路の整備 ・道路容量の強化等 ・物流システムの合理化 ・バイパス道路の整備 ・都心地区自動車交通処理計画の立案 	(都)衣浦豊田線	—	愛知県	協議	実施	(実施済)				
				(都)名古屋岡崎線	—		(未実施)	協議	実施				
				(都)豊田刈谷線	—		協議	→	実施				
				(都)名古屋碧南線	—		(未実施)	(未実施)	協議				
				刈谷南北縦貫道路の整備	市道01-40号線	市道01-4号線	(都)国道155号線～(都)国道1号線	交流-②	刈谷市	協議	実施	(実施済)	
										実施	(実施済)	(実施済)	
										協議	→	実施	
				刈谷南北縦貫道路の整備	全線整備			交流-②	愛知県	(未実施)	協議	→	
										(都)国道155号線(恩田町交差点)	協議	実施	(実施済)
										(都)中手新池線	(未実施)	協議	実施
				(仮)東浦アクセス道路					愛知県刈谷市	協議	→	→	
										(都)上重原野田線	(未実施)	協議	→
				(都)元刈谷重原線					愛知県刈谷市	(未実施)	協議	→	
				(都)半城土広小路線					愛知県刈谷市	(未実施)	協議	実施	
				刈谷駅付近における地区道路の再整備				交流-①	刈谷市企業	実施	→	(実施済)	
都心交通処理計画				交流-①	愛知県刈谷市	協議	→	実施					
② 問題交差点の解消に向けた個別対策の実施	●円滑かつ安全・安心な自動車移動環境の創出への対処	<ul style="list-style-type: none"> ・問題交差点における交差点改良 ・交通制御の適正化 	稲場町交差点、司町交差点、高須町交差点 他	交流-②	愛知県刈谷市	実施	→	→					
			信号現示の適正化	—	公安委員会	実施	→	→					
交流	① まちなか(刈谷駅周辺地区)における安全で快適な移動環境の創出支援	●人が集い、交流できる新たなにぎわい空間の創出	刈谷駅北口における道路機能の役割分担の見直しと道路形態の見直し	(都)刈谷駅前線	—	刈谷市公安委員会 地域団体 市民	実施	→	(実施済)				
			(都)逢見線	—	(未実施)		(未実施)	実施					
			歩行者優先道路の整備(グリーンモール、アクアモール)	生活-② 生活-④	協議		実施	(実施済)					
	にぎわい創出のための社会実験	—	—	実施	(実施済)	(実施済)							
	② まちなかのにぎわいづくりを支援する都市交通体系の構築	●南北に細長く展開する本市の一体化に資する交通体系の構築	<ul style="list-style-type: none"> ・刈谷南北縦貫道路の整備 ・道路ネットワークの整備と問題交差点の個別対策 ・体系的で利便性の高い公共交通ネットワークの形成 ・安全で魅力ある道づくりの推進 	刈谷南北縦貫道路の整備	産業-①	刈谷市	実施	→	→				
				問題交差点における交差点改良(稲場町、司町、高須町 他)	産業-②	愛知県刈谷市	実施	→	→				
				(都)国道155号線(恩田町交差点)	産業-①	愛知県	実施	→	(実施済)				
バスネットワークの再編による市内南北線の形成				生活-①	刈谷市交通事業者	実施	→	→					
バス走行環境の改善	生活-①	刈谷市公安委員会 交通事業者	(未実施)	協議	実施								
生活	① 体系的で利便性の高い公共交通ネットワークの形成	●公共交通の機能分類の明確化と「衣浦定住自立圏共生ビジョン」を踏まえた隣接市町との連携強化	バスネットワーク再編による都市間連絡線(衣浦定住自立圏共生ビジョンにおける圏域連絡バスを含む)の形成	—	刈谷市近隣市町	協議	→	実施					
			バス走行環境の改善	交流-②	刈谷市	(未実施)	協議	実施					
			バス交通の市内南北線の形成・充実	交流-②	刈谷市交通事業者	実施	→	→					
			地域路線の形成・充実	交流-②	刈谷市交通事業者 市民	協議	実施	→					
			駅やバス停及び乗り継ぎ拠点における交通結節機能の強化	—	刈谷市交通事業者	実施	→	(実施済)					
		市内南北線に係る主要バス停	—	(未実施)		(未実施)	実施						
		駅バリアフリー化事業	<ul style="list-style-type: none"> ・企業バスの円滑な処理に資する交通広場機能の確保 ・刈谷駅等の交通結節機能の強化 	名鉄富士松駅舎改修	—	実施	(実施済)	(実施済)					
				JR逢妻駅	—	実施	(実施済)	(実施済)					
		パーク&バスライド、サイクル&バス・レールライドの推進	—	刈谷市企業	実施	→	→						
		●公共交通ネットワークの活性化に向けた役割分担	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通体系の構築に向けた総合的なコーディネート ・市民参加による地域路線の検討 ・事業提案(交通事業者) 	バス通勤の利便性向上	交流-②	刈谷市市民 地域団体	協議	実施	(実施済)				
バスネットワークの再編による地域路線(市民参加による検討路線)の形成	—			協議	実施	→							
—	—			交通事業者	実施	→	→						

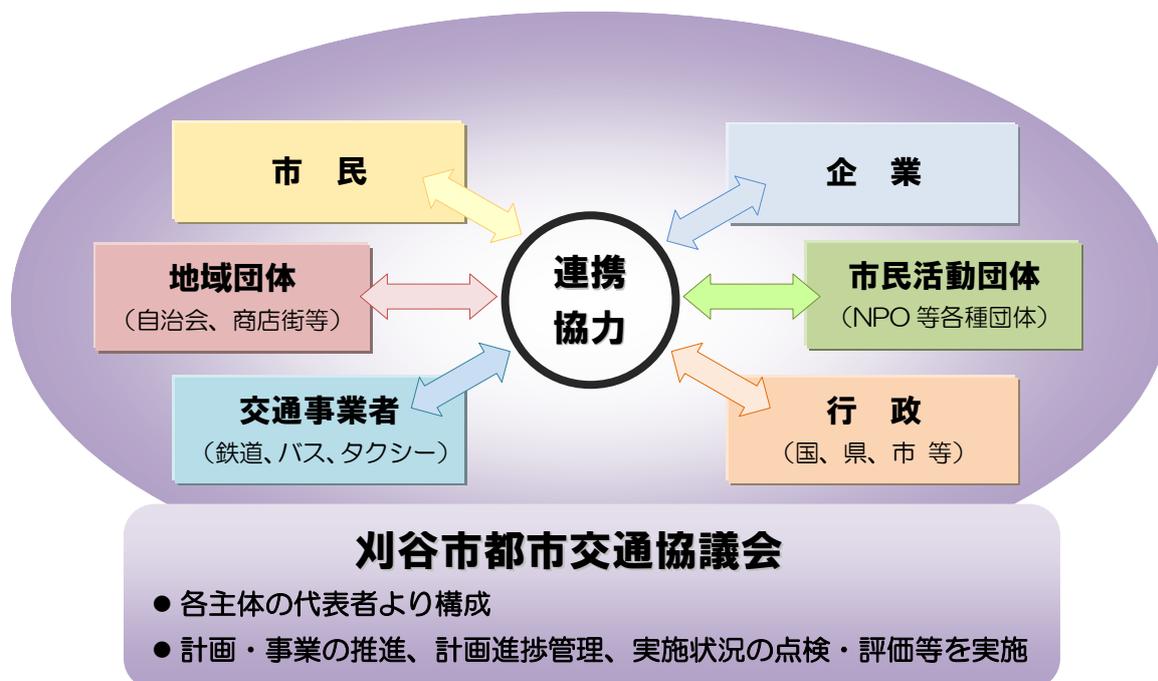
基本施策	施策展開の方向性	施策内容	施策概要	関連施策	実施主体	中間年次		目標年次	
						H29年を 目標とする取組	H34年を 目標とする取組	H42年を 目標とする取組	
生活	② 安全で快適な自転車・歩行者ネットワークの形成	●自転車・歩行者による快適な移動環境の確保	自転車・歩行者空間の整備による自転車ネットワークの形成	刈谷駅地区、富士松駅地区、東刈谷駅地区	交流-①	刈谷市 公安委員会	実施	→	→
				市全域	生活-④		(未実施)	(未実施)	実施
			既存道路形態の見直しによる自転車・歩行者空間の拡充(刈谷駅周辺)	(都)刈谷知立線、(都)刈谷環状線、(都)元刈谷線、(都)高須線、(都)刈谷駅前線 グリーンモール、アクアモール 市道2-191号線、市道2-278号線、市道2-288号線、市道2-298号線	交流-①	愛知県 刈谷市 公安委員会	実施	→	(実施済)
							(未実施)	(未実施)	実施
							(未実施)	(未実施)	実施
			既存道路形態の見直しによる自転車・歩行者空間の拡充(市全域)	生活-④	(未実施)	(未実施)	実施		
			駐輪場の整備(太陽光等を活用した充填設備の併設)	—	刈谷市 企業	協議	実施	→	
			刈谷駅周辺等における歩行者サイン計画	—		協議	実施	→	
			違法占用物件の排除	—		実施	→	→	
			サイクルオアシスの設置 (H23-H26間で設置場所選定・協力依頼)	—		実施	→	→	
	③ 自動車交通需要(旅客)の適正化への誘導	●市内企業への自動車による通勤交通等への対処	・TDM施策の展開 ・MMの導入	交通需要の低減・平準化	環境-①	刈谷市 企業	実施	→	→
				自動車利用の適正化			実施	→	→
	④ 安心・安全な都市交通体系の構築	●人にやさしく、安全な道路空間の確保	・歩行者、自転車、自動車動線の分離 ・交差点における安全確保 ・交通安全施設の設置 ・取り締まり強化 ・交通安全啓発活動の実施	自転車・歩行者道等の整備等	—	刈谷市 企業	実施	→	→
				交差点改良、ITS技術活用による危険な交差点等における見通しの確保等	—		協議	実施	→
				信号機、横断歩道等の交通安全施設の設置	—	愛知県 刈谷市	実施	→	→
交通安全市民運動、交通安全教室等				—	刈谷市 公安委員会 企業 市民	実施	→	→	
●防災・減災を踏まえた交通ネットワークの形成		・複数の経路選択による交通ネットワークの形成 ・災害に強いまちづくりによる広域交通ネットワークの形成	緊急輸送道路、橋梁等の長寿命化	—	愛知県 刈谷市	実施	→	→	
			防災性の高い道路整備	—		実施	→	→	
			道路情報の把握・提供の仕組みの検討	—	刈谷市 企業	協議	→	→	
			災害拠点としてのオアシスの活用	—		協議	→	実施	
多様な電源の確保と電気自動車の活用	環境-②	実施	→	→					
環境	① 環境に配慮した交通行動の促進	●環境にやさしい交通行動を誘導する施策の展開	・カーシェアリング、エコドライブの推進	生活-③	刈谷市 企業	実施	→	→	
	・交通エコポイントの導入、自転車マップの活用	—	実施	→		→			
② 低炭素型自動車の普及・促進	●低炭素型自動車の普及・促進への対処	・エコカーの利用促進	エコカーの利用促進・エコステーションの検討	生活-④	刈谷市 交通事業者 市民	実施	→	→	
・低炭素型バスの導入	—	実施	→	→					

2. 計画の実現に向けて

(1) 計画推進体制

都市交通戦略の推進にあたっては、市民、企業、地域団体、市民活動団体、交通事業者及び行政がそれぞれの立場・役割を明確にするとともに、これまで以上に連携を深め、交通とまちづくりを一体的に捉えて、取り組んでいくことが重要です。

■各主体の役割と連携



主体	役割
市民	<ul style="list-style-type: none"> 交通事業者や行政が実施する取り組みに積極的に参加・協力するとともに、“ひと”と“環境”にやさしく、持続可能な都市交通体系の構築に向け、自らの交通行動を社会的にも、個人的にも望ましい方向へと転換するよう自助努力する。
企業	<ul style="list-style-type: none"> 行政と協働で主に通勤行動において、交通需要の適正化施策を行う。
地域団体 市民活動団体	<ul style="list-style-type: none"> 地域ニーズを的確に把握し、行政等との連携、協働により、地域づくり施策を行う。
交通事業者 (鉄道、バス、タクシー)	<ul style="list-style-type: none"> 当該計画における公共交通の位置づけを踏まえ、行政とともに機能に応じたサービス水準の確保に努め、合理的な事業運営について積極的な提案を行う。 行政と協働で利用実態やニーズを的確に把握し、利用促進につながる施策を行政と連携、協力して行う。
行政 (国、県、市等)	<ul style="list-style-type: none"> 目標を達成するために必要な幹線道路網の整備、公共交通及び自転車・歩行者ネットワークの形成及び交通行動計画の各種施策を行う。 当該計画を周知するためのPR活動を展開するとともに、市民、交通事業者及び企業が実施する取り組みへの支援や各種情報提供を行う。 PDCAサイクルによる進行管理を行い、成果目標及び事業進捗の達成度を検証する。

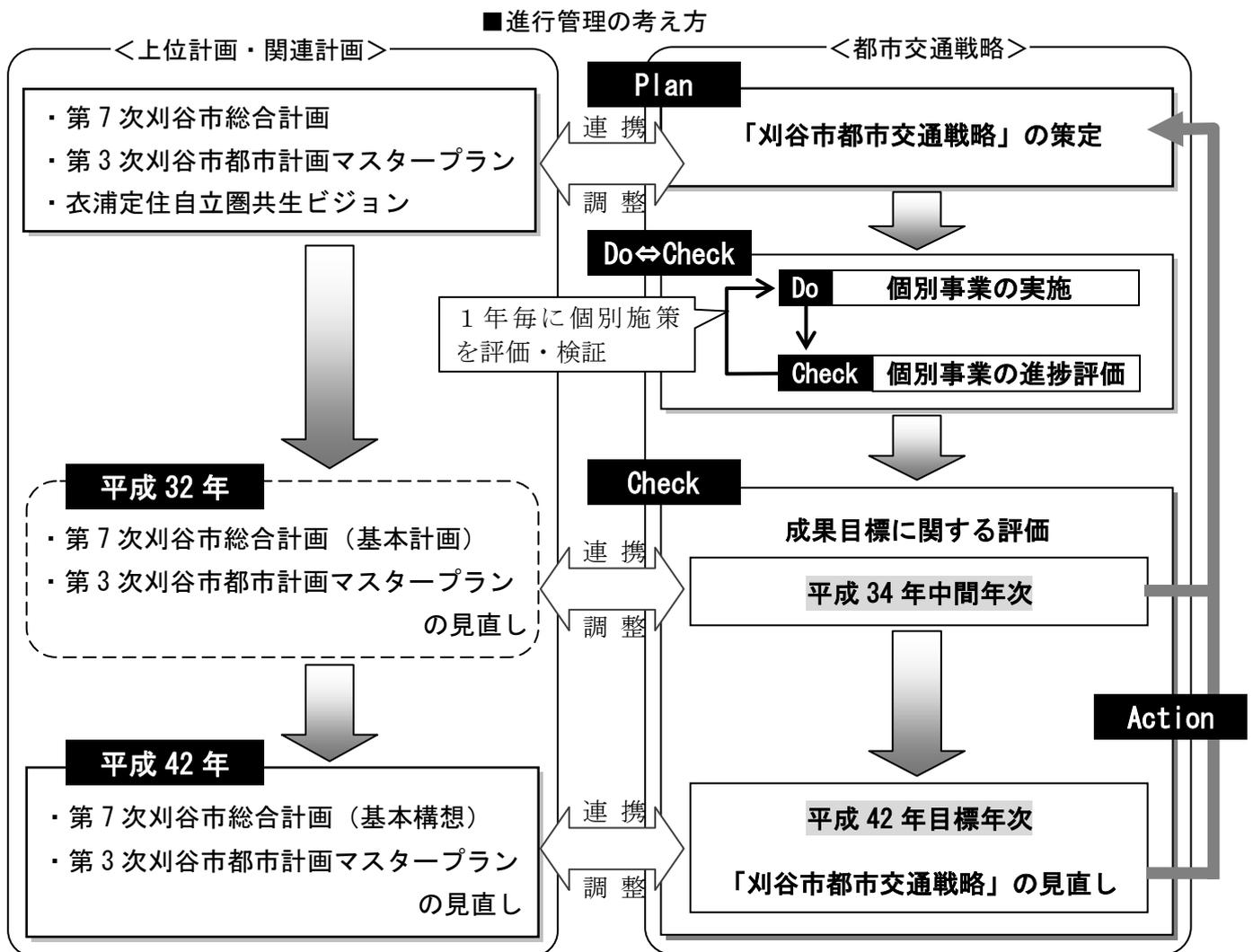
特に、通勤交通の適正化に向けては、エコ通勤などの環境に配慮した交通行動の促進に向けた取り組みや ITS 技術の活用など、市内の道路混雑の緩和や公共交通の利用促進、環境負荷の軽減に資する取り組みを市内の企業と連携し展開する必要があるため、企業・地域団体・行政などの関係者による「(仮) エコ通勤推進協議会」の設置を目指します。

また、バス交通のあり方等の見直しに向けた検討を行うにあたり、道路運送法に基づく地域公共交通会議の設置を検討します。

(2) 進行管理

都市交通戦略の実現に向けては、効果的な施策を組み合わせ、施策パッケージとして実施することとし、10年後となる平成34年を中間年次として、目標年次である平成42年を最終年次として、段階的に実施するものとします。

また、個別施策・事業の進行管理については、毎年個別事業の進捗評価を行うこととし、平成34年の中間年次においては、成果目標の評価結果を踏まえた計画の見直しの必要性について検討するものとします。



(3) その他

本計画の市民への周知・PRに向け、行政・企業・地域団体等と連携し、オープンハウスをはじめとする広報活動を実施します。

用語解説

【あ行】	
ICカード	キャッシュカードやクレジットカード、電子マネー用カード、身分証明書、交通機関の乗車券といった用途において、多く利用されているIC（集積回路）を組み入れたカード。
ICT	Information and Communication Technology。情報や通信に関する技術の総称。
ITS（高度道路交通システム）	Intelligent Transport Systems。高度道路交通システムのこと。最先端の情報通信技術を用いて人と道路と車両とを情報でネットワークすることにより、交通事故、渋滞などといった道路交通問題の解決を目的に構築する新しい交通システム。
アイドリングストップ	自動車を運転する際、荷おろしや信号の待ち時間等の停車時間にエンジンを停止することで、大気汚染物質・温暖化ガスの発生抑制、省エネルギーを行う運転行動のこと。
アクセシビリティ	ある目的地への到達性（目的地への到達のし易さ）。
あんしん歩行エリア	交通事故を少なくし、歩行者や自転車の安全な通行を確保することを目的としており、エリアに指定されると、公安委員会と道路管理者の連携により安全対策が実施される。
EVステーション	Electric Vehicle Station。電気自動車の充電スタンドのこと。
意図実行率	表明した意図に対して、行動を実行する割合のこと。
エコカー	低公害車の通称。大気汚染物質（窒素酸化物や一酸化炭素、二酸化炭素等）の排出が少なく、環境への負荷が少ない自動車。具体的には、ハイブリッド自動車、電気自動車、燃料電池自動車、メタノール自動車、天然ガス自動車等がある。
エコステーション	天然ガス自動車への天然ガス供給スタンドや、電気自動車の急速充電スタンド等、エコカーへの燃料供給所のこと。
エコドライブ	①発進を緩やかにする。②車間距離を十分にとり、加減速を少なくする。③早めのアクセルオフを行う。④無用なアイドリングをしない。⑤タイヤの空気圧をこまめにチェックする。⑥不要な荷物を積まない。等のことに心掛け、環境に配慮して自家用車を使用すること。
エコモビリティ	エコロジー（環境）の「エコ」と移動の「モビリティ」をつなげた言葉で、電車やバス等の公共交通、自転車、徒歩を使い分けて、CO ₂ の排出が少なく、環境にやさしい手段を利用して移動すること。
エコモビリティネットワーク（プロジェクト）	「刈谷市環境都市アクションプラン」のエコモビリティ分野における先導プロジェクト。自転車や公共交通機関の利便性を高めることにより、自動車から自転車や公共交通機関への利用の移行を促進し、CO ₂ の排出の少ない移動手段の普及を図ることを目的としている。
エコモビリティライフ	環境（エコロジー）の「エコ」、移動の「モビリティ」、生活の「ライフ」をつなげた言葉で、自家用車と電車・バス等の公共交通、自転車、徒歩などをかきこく使い分けて、環境にやさしい交通手段を利用するライフスタイルのこと。
エコライフ	日常生活の中で自然や環境に影響を及ぼしている行動を認識し、できるところから少しずつ、環境にやさしい生活を実施していくこと。
OD	どこから（起点：Origin）どこへ（終点：Destination）どれだけの人または自動車、貨物量が動くかを表したもの。

【か行】	
カーシェアリング	複数の人が自動車を共同で保有して、交互に利用すること。個人で所有する自家用車に対し、自動車の新しい所有・使用形態を提唱。走行距離や利用時間に応じて課金されるため、適正な自動車利用を促し、公共交通等、自動車以外の移動手段の活用を促すとされる。自動車への過度の依存が生んだ環境負荷の軽減や、交通渋滞の緩和、駐車場問題の解決、公共交通の活性化等が期待される。
拡散型都市構造	人口増加時代の、人口や産業が都市に集中し都市が拡大する都市構造であり、人口減少時代においては、交通弱者の移動問題、公共交通機関の維持の問題、環境の負荷増加の問題、中心市街地の空洞化問題、行財政圧迫の問題など、様々な問題が懸念される都市構造のこと。
緊急輸送道路	災害時に必要な援助、消防活動及び緊急物資を運ぶための道路。
現況ネットワーク	現況道路網のこと。
減災	災害時、被害を皆無にすることは不可能という前提に立ち、起こりうる被害を最低限にとどめ短期化しようという防災の取り組み。
交通エコポイント	公共交通、自転車やカーシェアリング等を利用した場合に付与されるポイント。「刈谷市環境都市アクションプラン」では、環境に配慮また地域活性化に寄与する製品や行動をポイント還元対象としている。
交通結節点	異なる交通手段（場合によっては同じ交通手段）を相互に連絡する乗り換え・乗り継ぎ施設。駅前広場やバスターミナルなど。
交通容量	単位時間あたりにその断面、又は地点が最大限何台の車を捌くことが可能かを表す交通量を通しうる限界のこと。
交通量配分	道路事業等の有無による交通流動の変化を把握するために、自動車の走行経路を推計する作業のこと。
コーディネート（コーディネーター）	2者あるいはそれ以上の個人または機関、施設、団体の間に対等な関係をつくり、各々が最大限にその特性を発揮できるよう、調整・調和を図ること。
コミュニティバス	市町等の自治体が住民の移動手段を確保するために運行する路線バス。刈谷市公共施設連絡バスが該当。
コミュニティ道路	歩行者の安全・快適性を考慮した道づくりを目的とし、自動車の通行を主たる目的とはしない道路のこと。
混雑度	道路の交通量を交通容量で割った値のこと。1.0未満は「昼間12時間を通じて殆んど混雑しない」、1.0～1.25は「昼間12時間のうちピークの1～2時間の間混雑する」、1.25～1.75は「ピーク時間を中心に混雑する時間帯が加速度的に増加する」、1.75以上は「慢性的に混雑する」等の状況となる。
【さ行】	
サイクル&バス・レールライド	「サイクル&バスライド」と「サイクル&（レール）ライド」を合わせた刈谷市独自の造語。自宅から自転車で最寄りのバス停、または駅まで行き、バスや鉄道等の公共交通機関を利用して都心部の目的地に向かうこと。
サイクルオアシス	自転車の修理、空気入れの貸出し、休憩所、自転車に関する情報の提供等を行うサービス拠点（商店街、自転車店等）。
サイン計画	サインとは、生活している人やそこを訪れる人々に「まち」を分かりやすく案内するもので、サイン計画とは、市民や来訪者の案内誘導、情報伝達の機能を担う公共サインを体系的に整備することを目的に、その基本的な考え方をとりまとめた計画。

次世代型車両（自動車）	「低炭素社会づくり行動計画（H20.7）」においてハイブリッド自動車・電気自動車・プラグインハイブリッド自動車・燃料電池自動車・クリーンディーゼル自動車・天然ガス自動車等を“次世代型車両（自動車）”として定めている。
重点整備地区	特定旅客施設（鉄道駅）を中心として、特定経路を含みバリアフリー化を積極的に進める地区。
集約型都市構造	都市圏内の一定の地域を、都市機能の集積を促進する拠点（集約拠点）として位置づけ、集約拠点と都市圏内のその他の地域を公共交通ネットワークで有機的に連携させる都市構造のこと。
将来 OD	将来人口に基づき予測された自動車や貨物量等の OD のこと。
信号現示	青信号で通行権が与えられている交通流または同時に通行権が与えられている交通流のこと。
水素ステーション	水素を燃料電池自動車に供給する設備のこと。
スマートシュリンク	持続可能な地域の形成を目指す成長管理を意味するスマートグロースの対語で、絶対的な人口減少下で住民の生活の質を維持・向上していくための地域マネジメント手法を総称する概念。地域が積極的に公共事業や公共サービスの供給を効率化する一方、特異性を見出して地域間の競争力を確保するなど、「賢く縮小していかなければならない」ということを意味する。
総合交通対策	将来の交通体系の基本計画やその他の都市交通の円滑化の促進に関する総合的施策について施す対策のこと。
【た行】	
地域拠点	「第3次刈谷市都市計画マスタープラン」にて位置づけられている都市の核となる拠点であり、生活に身近な商業・福祉、生活サービス、交通結節機能等の都市機能を集積・強化し、地域特性をいかした日常生活の利便性の維持・向上を図る拠点。JR及び名鉄の駅周辺と、鉄道駅の無い北部地域の井ヶ谷地区（愛知教育大学入口）バス停周辺が当拠点として位置づけられている。
通過交通	ある地域を単に通るだけで、その地域内には目的地をもたない交通のこと。
TFP	Travel Feedback Program。モビリティ・マネジメントの代表的なコミュニケーション施策で、複数回の個別的なやりとりを通じて、対象者の交通行動の自発的な変容を期待する施策。フルセット TFP、簡易 TFP、ワンショット TFP などがある。
TDM（交通需要マネジメント）	Transportation Demand Management。車の利用者の交通行動の変更を促すことにより、道路混雑を緩和する手法の体系。円滑な交通流動の実現により、環境の改善、地域の活性化も図られる。
低炭素型バス	大気汚染物質（窒素酸化物や一酸化炭素、二酸化炭素等）の排出が少なく、環境への負荷が少ないバス。
デマンド運行（バス）	バスの新しい運行形態の1つで、ダイヤによる定時運行ではなく、利用者の要求（demand）に応じてバスがその場所へ寄って利用者を乗せて目的地へ向うもの。要求は電話によるもの等があり、行き先は一定のルート上の場所に限定されていることが多い。乗合制なので、最適な運行が可能となるようにセンターによる集中的な運行管理が必要となる。
転換 OD	自動車から一定の OD 量が公共交通へ転換すると想定した場合の OD。
天然ガスバス	天然ガスを燃料とするエンジンを搭載したバス。メタンが主成分の天然ガスを燃料とし、ガソリンエンジンに比べ窒素酸化物や二酸化炭素の排出量が抑えられるという利点がある。その反面、燃料となる圧縮天然ガスの貯蔵効率が悪く、航続距離がガソリン車の1/4～1/6と短いという欠点も持っている。
TOICA	J R 東海等の公共交通機関にて利用できる IC カード。

特定経路	特定旅客施設（鉄道駅）の徒歩圏において、高齢者や身体障害者等が日常生活又は社会生活において利用する主要な施設と特定旅客施設（鉄道駅）を結ぶ経路。
特定道路	鉄道駅、公共施設、病院等を相互に連絡する道路のうち、多数の高齢者、障害者等が通常徒歩で移動する道路の区間として、国土交通大臣が指定したものの。
都市拠点	「第3次刈谷市都市計画マスタープラン」にて位置づけられている都市の中心的な役割を担う拠点。刈谷駅及び刈谷市駅周辺が当拠点として位置づけられている。
都市計画マスタープラン	都市計画法（第18条の2）に定められている「市町村の都市計画に関する基本的な方針」の呼称であり、市町村がその創意工夫のもとに、市民の意見を反映して、都市の将来のあるべき姿や都市づくりの方向性を定めるもの。
都市交通	都市間及び都市内における人や物資の移動のこと。
都市交通体系	都市における道路や公共交通を利用する人の利便を向上させ、移動費用や環境負荷を抑制し、移動の効率化を図るため複数の交通手段を適正に組み合わせる移動手段のこと。
トラフィック機能	自動車や自転車などを通す機能のこと。
トリップ	人がある目的を持ってある地点からある地点へ移動した単位。
【な行】	
内外交通	発地と着地が異なる区域にある交通。
内々交通	発地と着地が同一の区域内にある交通。
燃料電池バス	燃料電池で発電した電気で走行するバス。通常の電気自動車と違い、自分で発電するので充電が必要ない。燃料電池だけでも走行できるが、補助電源を搭載したハイブリッド式も開発されている。燃料として水素の補給が必要。
ノーマイカーデー	事業者や行政単位で、毎月あるいは毎週、日を決めて、自動車の利用を控えて公共交通機関を利用することにより、渋滞緩和、燃料の節約、環境意識の向上に貢献しようとする取り組みのこと。
ノンステップバス	床面を超低床構造として乗降ステップをなくし、高齢者や児童にも乗り降りが容易なバス。
【は行】	
パーク＆ライド、パーク＆バスライド	都市部の交通混雑や環境負荷の緩和を図るため、自動車を郊外の駐車場に止めて、鉄道やバスに乗り継いで都心に入る方法。
パーソントリップ調査	都市圏内の交通実態を把握して、公共交通や道路整備等、将来の交通計画を策定するために実施する調査。 人が、どこからどこへ、どのような目的・交通手段で、どの時間帯に動いたかについて、調査日1日の全ての動きを調べるもの。
ハード・ソフト	ハードとは道路や建築物、設備など主に施設に関するもの。それに対し、ソフトとは、人、システム、制度など主に運用に関するもの。
パートナーシップ	関係者または関係機関が連携・協力し、これによって創出される相乗効果を通して単独では実現困難な事業目的を効果的に達成する仕組みまたは連合体のこと。
ハイグレードバス停	バス停における機能を高度化したもので、屋根つきのシェルター、ベンチ、バス接近表示器、文字表示装置、駐車場などを備えたもののこと。
バイパス道路	交通量の多い市街地等の道路の混雑を避け、自動車等を迂回させるために設ける道路。
バスロケーションシステム	バスの走行位置情報を把握し、主要な停留所の案内表示板、インターネット、携帯電話等を通じて、バスの到着予測時刻及びバスの走行位置をバス利用者

	が手軽に確認することができるサービス。GPS や無線通信機器を車両に搭載し、運行状況をリアルタイムに把握し、バス利用者に提供することで利便性の向上を図ることを目的とする。利用者はバス停に行かなくても、どこのバス停に乗りたいバスが何分後に来るのかを知ることができる。また、携帯電話やインターネットで、バスの情報を得ている利用者は、待ち時間を気にすることなく、快適にバス停へ向かうことができる。バス事業者は、運行・管理計画の支援、道路管理者には道路状況の把握ができる等メリットがある。
バリアフリー	段差や仕切りをなくす等高齢者や障害者が日常生活を送る上で不便な障害となっていること（バリア）を除去（フリー）し、全ての人が安心して暮らせる環境を作ること。
PDCA サイクル	事業活動における生産管理や品質管理などの管理業務を円滑に進める手法の1つ。管理計画を作成（Plan）し、その計画を組織的に実行（Do）し、その結果を内部で点検・評価（Check）し、不都合な点を改善（Action）し、元の計画に反映させることを一連のサイクルとして繰り返すことで、品質の維持・向上や環境など、業務の継続的な改善を図ろうとするもの。
プラグインハイブリッド自動車	電動機を用いたハイブリッド自動車のうち、家庭用電源のコンセントからモーター駆動用のバッテリーに充電できるようにしたもの。
フレックスタイム	労働者自身が一定の定められた時間帯の中で、始業及び終業の時刻を決定することができる変形労働時間制の一つ。1日の労働時間帯を、必ず勤務しなければならない時間（コアタイム）と、その時間帯の中であればいつ出退勤してもよい時間帯（フレキシブルタイム）とに分けて実施するのが一般的。
プローブ情報	実際に自動車が行った位置や車速などの情報を用いて生成された道路交通情報のこと。
分担率	全体のトリップに対するある交通手段利用を利用したトリップの割合をその交通手段利用の分担率という。例えば、ある地域の発生集中量が100トリップエンドあり、そのうち自動車利用発生集中量が20トリップエンドあった場合、自動車利用の分担率は20/100で20%となる。
防災	災害を未然に防ぐための各種行為、施策、取り組みをいう。
【ま行】	
マイクログリッド	既存の大規模発電所からの送電電力にほとんど依存せずに、エネルギー供給源と消費施設をもつ小規模なエネルギー・ネットワーク。情報通信技術を利用してネットワーク全体を管理運転することが特徴。エネルギー供給源としては分散型電源（太陽光発電、風力発電、バイオマス発電、コジェネレーション等）がある。
manaca	名鉄関連事業者等の公共交通機関にて利用できるICカード。
モータリゼーション	自動車が大衆に広く普及し、自家用車が生活必需品となること。
モビリティ	Mobility。自由な行動の可能性（自由な行動のし易さ）。
モビリティ・マネジメント（MM）	Mobility Management。一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（過度な自動車利用から公共交通などを適切に利用する）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。

【や行】	
ユニバーサルデザイン	できる限り、すべての人が使いやすい製品・環境をデザインすること。
【ら行】	
リスクマネジメント	リスク（危険）に対して、そのリスクを低減させる管理活動のこと。
リダンダンシー	「冗長性」、「余剰」を意味する英語であり、災害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らないように、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。
路車間通信システム	進行方向にある停止車両や低速車両、および歩行者の有無、路面状態など、時々刻々と変化する交通情報を、道路沿いや交差点などに配置される路側機から車に無線で提供する役割を果たすもの。
【わ行】	
ワークショップ	複数の人々が参画して、多様な観点から考え、具体的な作業を通して合意形成を図りながら、ある一定の成果を作り上げていくこと。近年、まちづくりを市民参画で行うことが求められており、共通の計画テーマについて市民、行政、関係機関などが協働で作業を行い、意志決定のプロセスを明確にして計画づくりをする取り組みが広まっている。

刈谷市都市交通戦略

平成 24 年 6 月発行

発行 刈谷市

編集 都市整備部都市交通課

〒448-8501 刈谷市東陽町 1 丁目 1 番地

TEL:0566-23-1111 (代表)

URL:<http://www.city.kariya.lg.jp/>