

資料編

資－1 交通施策・事業の一覧

資－2 本計画の策定経過

資－3 用語解説

ネットワーク形成事業以外の施策・事業

施策名	概要（個別事業等）	新たな取組と拡充	本編19～26ページ	本編31～53ページ	役割		
			交通政策の方向性	重点施策	川崎市等	交通事業者	市民
目標① 首都圏機能の強化及び活力ある本市都市構造の形成に向けた交通環境の整備							
バス運行社会実験制度の導入、実施	既存路線の運行回数増などによるサービス向上	◎	①-2 ②-1、④-1、⑤-4	(3)	○	○	○
幅広車両の導入	JR南武線	◎	①-2 ②-2	(1)	○	○	
列車の長編成化	JR南武線	◎	①-2 ②-2	(1)	○	○	
駅周辺におけるバリアフリー化	バリアフリー基本構想等に基づく整備推進及びその拡充		①-2 ②-4、④-2	(2)	○	○	
駅前広場の整備	溝口南口、小杉南口、新川崎、登戸、産業道路、川崎大師等		①-2、5、②-1、2 ④-2、⑤-4	(3) (4) (5)	○	○	
自由通路、連絡通路の整備	川崎駅北口自由通路、向ヶ丘遊園連絡通路、鹿島田こ線歩道橋		①-3 ②-2、5、④-1、2	(1) (3)	○	○	
(臨海部) バス交通の機能強化	輸送力増強 バス路線網の強化 効率的なダイヤ設定		①-5 ②-1、2、④-1	(5)	○	○	○
(臨海部) フィーダー交通の検討・実施	臨海部最寄駅→バス バス→バス 自転車→バス		①-5 ②-1、2、④-1、2	(5)	○	○	
バス優先レーンの機能確保	バス優先レーン上の駐停車対策の推進		①-5 ②-2、3、④-1	(3)	○	○	○
臨海部幹線道路の整備			①-5 ④-1	(1) (5)	○		
臨海部交通機能強化に向けた方策検討	交通機能の強化に向けた検討	◎	①-5 ④-1	(5)	○		
(臨海部) 既存鉄道の機能強化	JR南武支線（浜川崎線）の輸送サービス向上	◎	①-5 ④-1、⑤-4	(5)	○	○	○
目標② 誰もが安全、安心、快適に利用できる交通環境の整備							
バス運行社会実験制度の導入、実施	既存路線の運行回数増などによるサービス向上	◎	②-1 ①-2、④-1、⑤-4	(3)	○	○	○
コミュニティ交通等の導入検討・支援	地域住民の取組支援 「地域交通の手引き」の改訂	○	②-1 ④-1	(3)	○	○	○
駅前広場の整備	溝口南口、小杉南口、新川崎、登戸、産業道路、川崎大師等		②-1、2、①-2、5 ④-2、⑤-4	(3) (4) (5)	○	○	
(臨海部) バス交通の機能強化	輸送力増強 バス路線網の強化 効率的なダイヤ設定		②-1、2 ①-5、④-1	(5)	○	○	○
(臨海部) フィーダー交通の検討・実施	臨海部最寄駅→バス バス→バス 自転車→バス		②-1、2 ①-5、④-1、2	(5)	○	○	

ネットワーク形成事業以外の施策・事業

施策名	概要（個別事業等）	新たな取組と拡充	本編19～26ページ	本編31～53ページ	役割		
			交通政策の方向性	重点施策	川崎市等	交通事業者	市民
都市計画道路等の整備	走行環境の改善に向けた交差点改良（信号処理変更含む）、バスベイの設置など		②-1、2 ④-2、⑤-4	(3) (4)	○		
バス事業者との連絡体制の強化	調整会議の設置	◎	②-1、2、3、4	(3)	○	○	
総合都市交通計画等の周知・PR	市民向けパンフレットの製作やわかりやすいホームページの製作などPR策の推進		②-1、2、3、4 ③-2、3、④-1、2 ⑤-1、2、3、4	—	○	○	○
自由通路、連絡通路の整備	川崎駅北口自由通路、向ヶ丘遊園連絡通路、鹿島田こ線歩道橋		②-2、5 ①-3、④-1、2	(1) (3)	○	○	
オフピーク通勤の推奨	時差通勤の導入、キャンペーンの実施など		②-2	—	○	○	○
幅広車両の導入	JR南武線	◎	②-2 ①-2	(1)	○	○	
列車の長編成化	JR南武線	◎	②-2 ①-2	(1)	○	○	
緊急渋滞対策	交差点改良等による渋滞の改善		②-2 ⑤-3	(4)	○		
公共交通利用の喚起施策の推進	駅周辺商業施設や事業者との連携による各種キャンペーン等の利用喚起・PR策の推進	○	②-2 ⑤-4	(3)	○	○	○
バス優先レーンの機能確保	バス優先レーン上の駐停車対策の推進		②-2、3 ①-5、④-1	(3)	○	○	○
駐輪場の効率的な運用	駐輪場の適正運用		②-2、3 ④-2	(3)	○		○
駐車施策の推進	荷さばき対策推進計画の策定 駐車場附置義務条例の改正	○	②-2、3 ④-2、⑤-3	(2) (3) (4)	○	○	○
自転車通行環境の整備	市役所通り等における歩行者・自転車通行環境の整備 自転車通行環境整備方針作成、これに基づく自転車通行帯などの整備	○	②-3	(2)	○		
放置自転車の削減	放置自転車禁止区域等における撤去・啓発の強化 駐輪場の利用促進など		②-3	(2)	○	○	○
自転車通行ルールの普及啓発	自転車マナーアップ指導員の導入など		②-3	(2)	○		○
安全な歩行環境の整備	歩道整備、カラー舗装など歩行者の安全性を高める既存道路の改修		②-3、4	(2)	○		
駅構内のバリアフリー化	エレベータ等の整備、ホームドア等の転落防止策の推進		②-3、4	(2)	○	○	

ネットワーク形成事業以外の施策・事業

施策名	概要（個別事業等）	新たな取組と拡充	本編19～26ページ	本編31～53ページ	役割		
			交通政策の方向性	重点施策	川崎市等	交通事業者	市民
ターミナル駅などにおける案内情報の充実	川崎駅東西自由通路広告付案内板整備（災害情報、音声付） バスロケーションシステムを活用した駅周辺、携帯端末等の複数手段での情報取得環境の構築 運行情報の充実	○	②-3、4 ④-2	(2) (3)	○	○	
ノンステップバスの導入促進	車両の導入、導入への助成		②-4	(2)	○	○	
ユニバーサルデザインタクシーの普及	車両の導入、導入への助成、乗り場の整備	◎	②-4	(2)	○	○	
高齢者の外出支援	川崎市高齢者特別乗車証明書及び高齢者フリーパスによる市内路線バス乗車の助成、 在宅高齢者を対象とした車いす用リフト付きのワンボックスカー（おでかけGo!）による送迎		②-4	—	○	○	
障害者（身体、知的、精神）の外出支援	川崎市ふれあいフリーパスによる市内路線バス乗車や福祉タクシー利用券による乗車の助成、 車いす用リフト付きのワンボックスカー（福祉キャブ）による送迎		②-4	—	○	○	
難病患者等の外出支援	車いす用リフト付きのワンボックスカー（らくだ）による送迎		②-4	—	○	○	
福祉有償運送の推進	高齢者・障害者等を対象としたNPO等による有償送迎サービス		②-4	—	○	○	○
駅周辺におけるバリアフリー化	バリアフリー基本構想等に基づく整備推進及びその拡充		②-4 ①-2、④-2	(2)	○	○	
連続立体交差化と連携した地域交通網の整備	バス路線等の見直しや駅前空間の整備		②-5 ④-1	(3)	○	○	
JR南武線武蔵溝ノ口以北の駅アクセス向上	稲田堤駅、中野島駅、宿河原駅、久地駅、津田山駅の橋上駅舎化など		②-5 ④-1、⑤-4	(2)	○	○	
目標③ 災害に強い交通環境の整備							
道路橋りょうの耐震化	道路橋りょうの倒壊や落橋を防止する耐震対策の推進		③-1	(2)	○		
鉄道施設の耐震化	駅舎等の耐震対策の推進		③-1	(2)	○	○	
道路の無電柱化	「川崎市無電柱化整備基本方針」に基づく整備推進		③-1 ②-3	(2)	○		
緊急交通路、輸送路の整備、機能確保	緊急交通路、輸送路の整備推進 緊急交通路、輸送路の啓発 沿道建築物の耐震化		③-2、3	(2)	○		○
災害時における帰宅困難者対策の推進	帰宅困難者等対策協議会の設置運営 交通状況等の情報提供 道路状況に応じたバス運行の実施		③-2、3	(2)	○	○	○

ネットワーク形成事業以外の施策・事業

施策名	概要（個別事業等）	新たな取組と拡充	本編19～26ページ	本編31～53ページ	役割		
			交通政策の方向性	重点施策	川崎市等	交通事業者	市民
総合都市交通計画等の周知・PR	市民向けパンフレットの制作やわかりやすいホームページの制作などPR策の推進		③-2、3、②-1、2、3、4、④-1、2 ⑤-1、2、3、4	—	○	○	○
目標④ 地域特性に応じたきめ細やかなまちづくりを支える交通環境の整備							
バス運行社会実験制度の導入、実施	既存路線の運行回数増などによるサービス向上	◎	④-1 ①-2、②-1、⑤-4	(3)	○	○	○
臨海部幹線道路の整備			④-1 ①-5	(1) (5)	○		
臨海部交通機能強化に向けた方策検討	交通機能の強化に向けた検討	◎	④-1 ①-5	(5)	○		
(臨海部) バス交通の機能強化	輸送力増強 バス路線網の強化 効率的なダイヤ設定		④-1 ①-5、②-1、2	(5)	○	○	○
バス優先レーンの機能確保	バス優先レーン上の駐停車対策の推進		④-1 ①-5、②-2、3	(3)	○	○	○
(臨海部) 既存鉄道の機能強化	JR南武支線（浜川崎線）の輸送サービス向上	◎	④-1 ①-5、⑤-4	(5)	○	○	○
コミュニティ交通等の導入検討・支援	地域住民の取組支援 「地域交通の手引き」の改訂	○	④-1 ②-1	(3)	○	○	○
連続立体交差化と連携した地域交通網の整備	バス路線等の見直しや駅前空間の整備		④-1 ②-5	(3)	○	○	
JR南武線武蔵溝ノ口以北の駅アクセス向上	稲田堤駅、中野島駅、宿河原駅、久地駅、津田山駅の橋上駅舎化など		④-1 ②-5、⑤-4	(2)	○	○	
環境ロードプライシングの実施	首都高速道路湾岸線誘導の推進		④-1 ⑤-2、3	(4) (5)	○		○
(臨海部) マイカー通勤の削減	臨海部企業への要請等モビリティマネジメントの展開		④-1 ⑤-3	(4) (5)	○	○	○
自由通路、連絡通路の整備	川崎駅北口自由通路、向ヶ丘遊園連絡通路、鹿島田こ線歩道橋		④-1、2 ①-3、②-2、5	(1) (3)	○	○	
(臨海部) フィーダー交通の検討・実施	臨海部最寄駅→バス バス→バス 自転車→バス		④-1、2 ①-5、②-1、2	(5)	○	○	
総合都市交通計画等の周知・PR	市民向けパンフレットの制作やわかりやすいホームページの制作などPR策の推進		④-1、2、②-1、2、3、4、③-2、3 ⑤-1、2、3、4	—	○	○	○
駅周辺におけるバリアフリー化	バリアフリー基本構想等に基づく整備推進及びその拡充		④-2 ①-2、②-4	(2)	○	○	
駅前広場の整備	溝口南口、小杉南口、新川崎、登戸、産業道路、川崎大師等		④-2、①-2、5 ②-1、2、⑤-4	(3) (4) (5)	○	○	
都市計画道路等の整備	走行環境の改善に向けた交差点改良（信号処理変更含む）、バスベイの設置など		④-2 ②-1、2、⑤-4	(3) (4)	○		

ネットワーク形成事業以外の施策・事業

施策名	概要（個別事業等）	新たな取組と拡充	本編19～26ページ	本編31～53ページ	役割		
			交通政策の方向性	重点施策	川崎市等	交通事業者	市民
駐車施策の推進	荷さばき対策推進計画の策定 駐車場附置義務条例の改正	○	④-2、 ②-2、3、⑤-3	(2) (3) (4)	○	○	○
駐輪場の効率的な運用	駐輪場の適正運用		④-2、 ②-2、3	(3)	○		○
ターミナル駅などにおける案内情報の充実	川崎駅東西自由通路広告付案内板整備（災害情報、音声付） バスロケーションシステムを活用した駅周辺、携帯端末等の複数手段での情報取得環境の構築 運行情報の充実	○	④-2 ②-3、4	(2) (3)	○	○	
目標⑤ 地球にやさしい交通環境の整備							
公共交通における次世代自動車の導入推進及び普及促進	電気バス等の導入に向けた検討・調整の実施 EVタクシー等の導入に向けた周知活動の実施など	○	⑤-1	(4)	○	○	
鉄道整備における新技術導入の検討	燃料電池車両等の新技術の導入検討		⑤-1	(4)	○	○	
電気自動車等の次世代自動車の普及促進及び環境整備の推進	電気自動車導入及び充電スタンドへの助成など		⑤-1	(4)	○	○	○
市公用車への次世代自動車導入の推進	市環境配慮契約推進方針や市グリーン購入推進方針に基づく、市公用車における電気自動車や低燃費自動車等の導入に向けた取組の推進		⑤-1	—	○		
事業活動に伴う温室効果ガスの排出削減の推進	市地球温暖化対策推進条例に基づく事業活動地球温暖化対策計画書報告書制度を通じた自動車からの温室効果ガス排出量の削減に向けた取組の推進		⑤-1 ⑤-2	—	○	○	○
ディーゼル車対策の実施	低公害車の導入推進、ディーゼル車運行規制に基づく検査・指導の継続実施、他関係自治体と連携した取組の実施		⑤-1 ⑤-2	—	○	○	○
総合都市交通計画等の周知・PR	市民向けパンフレットの製作やわかりやすいホームページの製作などPR策の推進		⑤-1、2、3、4 ②-1、2、3、4 ③-2、3、④-1、2	—	○	○	○
エコドライブ普及促進	エコドライブ宣言の普及拡大		⑤-2	(4)	○		○
カーシェアリングの普及促進	カーシェアリング導入方策の検討	◎	⑤-2	(4)	○		○
エコ運搬の推進	エコ運搬制度に基づく要請 要請に基づくエコ運搬の推進		⑤-2	—	○		○
交通需要管理の推進 （交通需要の調整・低減）	交通環境配慮行動メニューの普及拡大、かわさき自動車環境対策推進協議会と連携した取組の推進		⑤-2	—	○	○	○
環境ロードプライシングの実施	首都高速道路湾岸線誘導の推進		⑤-2、3 ④-1	(4) (5)	○		○

ネットワーク形成事業以外の施策・事業

施策名	概要（個別事業等）	新たな取組と拡充	本編19～26ページ	本編31～53ページ	役割		
			交通政策の方向性	重点施策	川崎市等	交通事業者	市民
緊急渋滞対策	交差点改良等による渋滞の改善		⑤-3、 ②-2	(4)	○		
駐車施策の推進	荷さばき対策推進計画の策定 駐車場附置義務条例の改正	○	⑤-3、 ②-2、3、④-2	(2) (3) (4)	○	○	○
(臨海部)マイカー通勤の削減	臨海部企業への要請等モビリティマネジメントの展開		⑤-3、 ④-1	(4) (5)	○	○	○
廃棄物の鉄道輸送の推進	環境に優しい鉄道を用いた北部から南部への廃棄物輸送の取組の推進		⑤-4	—	○		
バス運行社会実験制度の導入、実施	既存路線の運行回数増などによるサービス向上	◎	⑤-4 ①-2、②-1、④-1	(3)	○	○	○
駅前広場の整備	溝口南口、小杉南口、新川崎、登戸、産業道路、川崎大師等		⑤-4、①-2、5 ②-1、2、④-2	(3) (4) (5)	○	○	
(臨海部)既存鉄道の機能強化	JR南武支線（浜川崎線）の輸送サービス向上	◎	⑤-4 ①-5、④-1	(5)	○	○	○
公共交通利用の喚起施策の推進	駅周辺商業施設や事業者との連携による各種キャンペーン等の利用喚起・PR策の推進	○	⑤-4 ②-2	(3)	○	○	○
JR南武線武蔵溝ノ口以北の駅アクセス向上	稲田堤駅、中野島駅、宿河原駅、久地駅、津田山駅の橋上駅舎化など		⑤-4 ②-5、④-1	(2)	○	○	
都市計画道路等の整備	走行環境の改善に向けた交差点改良（信号処理変更含む）、バスベイの設置など		⑤-4 ④-2、②-1、2、	(3) (4)	○		

表中の記載について

役割について

市民、交通事業者、川崎市等における○の記載は、事業主体として直接的に担うもののほか、促進に向けた様々な協力や支援など間接的に担う役割を含む

川崎市等には、国や関係自治体等を含む

新たな取組と拡充について
新たな取組…◎で記載
拡充する取組…○で記載

交通政策の方向性について

①-1 広域的な都市間の連携強化／①-2 本市拠点機能及び拠点間連携の強化／①-3 羽田空港へのアクセス強化／①-4 東海道新幹線、リニア中央新幹線へのアクセス強化／①-5 国際戦略拠点や港湾物流拠点の形成などに資する臨海部の交通環境の整備／
②-1 公共交通へのアクセス向上／②-2 快適性の向上（混雑緩和、定時性確保）／②-3 安全、安心な移動環境の確保／②-4 ユニバーサル（バリアフリー）化の推進／②-5 地域（交通）分断の解消（交流の推進）／
③-1 耐震性の向上／③-2 減災（復旧）対策の推進／③-3 リダンダンシー（多重性）の向上／
④-1 地域特性に応じた交通課題への対応／④-2 駅周辺の特性に応じた結節機能の向上／
⑤-1 車両等の低炭素化、省エネルギー化等の推進／⑤-2 環境負荷軽減に配慮した自動車利用／⑤-3 沿道環境の改善／⑤-4 公共交通の利用促進

重点施策について

- (1) 都市の骨格を形成する交通機能の強化
- (2) 交通の安全・安心の強化
- (3) 市民生活を支える公共交通の強化
- (4) 環境に配慮した交通の低炭素化
- (5) 臨海部の交通機能の強化

資-2 本計画の策定経過

1. 策定までの流れ

●2010（平成22）年

- 11月 ・川崎市総合都市交通計画検討委員会（以下「検討委員会」とする）設置要綱を策定

●2011（平成23）年

- 3月 ・第1回検討委員会を開催
- 5月 ・第1回鉄道ネットワーク専門会議を開催
 - ・第1回道路ネットワーク専門会議を開催
 - ・第1回地域交通専門会議を開催
- 7月 ・第2回検討委員会を開催
- 8月 ・第2回道路ネットワーク専門会議を開催
 - ・第2回地域交通専門会議を開催
- 9月 ・第2回鉄道ネットワーク専門会議を開催
- 10月 ・市民アンケート実施（10月下旬～11月中旬）
 - ・第3回地域交通専門会議を開催
 - ・第3回鉄道ネットワーク専門会議を開催
 - ・第3回道路ネットワーク専門会議を開催
- 11月 ・第3回検討委員会を開催
- 12月 ・交通事業者ヒアリング（12月～平成24年2月）

●2012（平成24）年

- 2月 ・第4回鉄道ネットワーク専門会議を開催
 - ・第4回道路ネットワーク専門会議を開催
 - ・第4回地域交通専門会議を開催
- 3月 ・第4回検討委員会を開催

- 5月 ・（参考）新技術による川崎縦貫鉄道整備推進検討委員会による提言
 - ・川崎市総合都市交通計画（中間取りまとめ）を公表
- 6月 ・川崎市総合都市交通計画（中間取りまとめ）に対する意見募集を実施（6月中旬～7月中旬）
- 7月 ・中間取りまとめ市民説明会を開催（市内3ヶ所）
 - ・第5回道路ネットワーク専門会議を開催
 - ・第5回地域交通専門会議を開催
 - ・第5回鉄道ネットワーク専門会議を開催
 - ・第5回検討委員会を開催
- 9月 ・交通事業者ヒアリング（9月～10月）
- 10月 ・第6回地域交通専門会議を開催
 - ・第6回鉄道・道路ネットワーク合同専門会議を開催
 - ・第6回検討委員会を開催
- 12月 ・第7回鉄道ネットワーク専門会議を開催
 - ・第7回道路ネットワーク専門会議を開催
 - ・第7回地域交通専門会議を開催

●2013（平成25）年

- 1月 ・第7回検討委員会を開催

2. 検討体制について

ア. 川崎市総合都市交通計画検討委員会

川崎市総合都市交通計画検討委員会設置要綱

(目的及び設置)

第1条 少子高齢化や地球環境に対する意識の高まりなどの社会経済動向が大きく変化するなか、本市が目指すべき交通施策の方向性や基幹的な広域交通幹線網から市民生活に身近な地域交通に至る総合的な交通体系をとりまとめる総合都市交通計画を策定するため、川崎市総合都市交通計画検討委員会（以下「委員会」という。）を設置する。

(所掌事務)

第2条 委員会の所掌事務は、次のとおりとする。

(1) 総合都市交通計画策定に係る、次に掲げる事項に関する意見具申及び助言

ア 交通施策の基本方向について

イ 鉄道ネットワークのあり方について

ウ 道路ネットワークのあり方について

エ 地域交通のあり方について

(2) その他必要な事項

(組織)

第3条 委員会は、委員15人以内をもって組織する。

2 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) 関係行政機関

(3) 関係団体

(4) 市民

3 前項に定める者のほか、参考意見を聴取するためにオブザーバーを置くことができる。

(任期)

第4条 委員の任期は、委嘱の日から平成25年3月31日までとする。

(委員長及び副委員長)

第5条 委員会に委員長及び副委員長各1人を置く。

2 委員長は、委員の互選により定め、副委員長は、委員の内から委員長が指名する。

3 委員長は、委員会を代表し、会務を総理する。

4 副委員長は、委員長を補佐し、委員長に事故があるとき、又は委員長が欠けたときは、その職務を代理する。

(会議)

第6条 委員会は、委員長が招集し、その議長となる。

2 委員会は、委員の半数以上が出席しなければ会議を開くことができない。

(関係者の出席)

第7条 委員会において、必要があると認めるときは、専門家又は関係者の出席者を求め、その説明又は意見を聴くことができる。

(庶務)

第8条 委員会の庶務は、まちづくり局において処理する。

(設置期間)

第9条 委員会の存続は、川崎市総合都市交通計画策定終了時までとする。

(その他)

第10条 この要綱に定めるもののほか、委員会の運営について必要な事項は委員長が委員会に諮って定める。

附則

この要綱は、平成22年11月19日から施行する。

検討委員会委員名簿（13名）

※敬称略（）内は任期

氏名	所属
◎ 大西 隆	東京大学大学院 工学系研究科教授
○ 岸井 隆幸	日本大学 理工学部教授
中村 文彦	横浜国立大学大学院 都市イノベーション研究院教授
岩倉 成志	芝浦工業大学 工学部土木工学科教授
長谷川万由美	宇都宮大学 教育学部教授
児井 正臣	市民公募
永島 優子	//
柚木 憲二	//
三枝 薫	神奈川県 県土整備局環境共生都市部交通企画課長
星野 昌史 (H23.3.31~H24.9.10) 宮本 秀之 (H24.9.10~)	神奈川県 警察本部交通部交通規制課都市交通対策室長
谷澤 幹男	(社) 神奈川県バス協会 会長
関 進	(社) 神奈川県タクシー協会 副会長・川崎支部長
岩森 耕太郎	川崎商工会議所 理事・事務局長
(オブザーバー)	
市川 広志 (H23.3.31~H23.3.31) 中村 正次 (H23.4.1~)	国土交通省 関東地方整備局企画部広域計画課長
松平 健輔 (H23.3.31~H23.7.14) 荒木 智彦 (H23.7.15~H24.10.16) 榎本 考暁 (H24.10.23~)	国土交通省 関東運輸局企画観光部交通企画課長

◎…委員長 ○…副委員長

イ. 鉄道ネットワーク、道路ネットワーク及び地域交通専門会議

鉄道ネットワークや、道路ネットワーク、地域交通に関わる専門的な検討を行うため、各分野ごとに専門会議を開催しました。

各専門会議委員名簿（外部委員のみ記載）※敬称略（）内は任期

○…座長

氏名	所属
●鉄道ネットワーク	
○岩倉 成志	芝浦工業大学 工学部土木工学科教授
加藤 浩徳	東京大学大学院工学系研究科准教授
三枝 薫	神奈川県 県土整備局環境共生都市部交通企画課長
(オブザーバー)	
作原 敏弘 (H23.5.26~H23.9.30) 兵動 宜久 (H23.10.1~)	国土交通省 関東運輸局鉄道部計画課長
●道路ネットワーク	
○岸井 隆幸	日本大学 理工学部教授
清水 哲夫	首都大学東京 都市環境学部教授

氏名	所属
●地域交通	
○中村 文彦	横浜国立大学大学院 都市イノベーション研究院教授
大森 宣暁	東京大学大学院 工学系研究科都市工学専攻准教授
鴻巣 龍太郎	神奈川県 警察本部交通部交通規制課都市交通対策副室長
三枝 薫 (兼任)	神奈川県 県土整備局環境共生都市部交通企画課長
八郷 大文	(社) 神奈川県バス協会専務理事
大葉 章彦	(社) 神奈川県タクシー協会川崎支部事務局長
(オブザーバー)	
松平 健輔 (H23.3.31~H23.7.14) 荒木 智彦 (H23.7.15~H24.10.16) 榎本 考暁 (H24.10.23~)	国土交通省 関東運輸局企画観光部交通企画課長

3. 市民の意見などについて

川崎市総合都市交通計画の検討においては、市民アンケートや意見募集などを行い、いただいた御意見やアンケート結果を計画の策定に役立てています。

- 市民アンケートの実施（平成23年第2回市民アンケート）
募集期間 平成23年10月～11月
配布数 3,000 回収数 1,500 回収率 50%

- 川崎市総合都市交通計画（中間取りまとめ）への意見募集に伴う市民説明会の実施
平成24年7月2日 多摩市民館 大会議室
7月4日 中原市民館 ホール
7月7日 川崎市産業振興会館 ホール

- 川崎市総合都市交通計画（中間取りまとめ）への意見募集の実施
募集期間 平成24年6月18日（月）～7月17日（火）
募集方法 郵便、FAX、電子メール及び持参
募集結果 提出者数13人 意見数92件

資-3 用語解説

用語（ようご）	解説（かいせつ）
あ行	
相乗りタクシー	複数の人でバスのように乗り合うタクシーのこと。乗合タクシーともいう。
アクセス	ある所への移動のこと、又はある所への移動のしやすさのこと。
インフォメーション機能	来街者などに案内情報を伝達するシステムのこと。例えば、バスの運行情報、乗り場案内など。
H2OPT調査	平成20年に行われた第5回東京都市圏パーソントリップ調査のこと。東京都、神奈川県、埼玉県、千葉県と茨城県南部地域にお住まいの人の内、約140万世帯を対象に、どのような人が、いつ、どのような目的・交通手段で、どこからどこへ移動したかなど1日の人の動きを対象とした調査。
NPO	Non Profit Organizationの略で非営利団体のこと。様々な社会貢献活動を行い、団体の構成員に対し収益を分配することを目的としない団体の総称をいう。
駅端末手段分担率	鉄道に乗るために駅に向かう、又は鉄道を降りた後に利用する、交通手段（バス、タクシー、二輪車・自転車、徒歩など）の手段別割合のこと。
エコドライブ	自動車の運転手が運転方法等を改善し、環境に優しく無駄のない運転をすること。アイドリングストップやふんわりアクセル・加速もゆっくりなどを行うことで、燃費がよくなり、大気汚染物質・二酸化炭素などが削減される。
大型車混入割合	全体の自動車交通量に対する大型車（バス、普通貨物車（ナンバープレートが1・8・9・0の車両））交通量の占める割合のこと。

か行

カーシェアリング	個別に自動車を保有するのではなく、複数の人で共同利用すること。自動車の効率的かつ適切な利用が図られ、環境負荷の軽減寄与する。
片側改札	線路を挟んで一方向にしか改札がない駅のこと。改札のない側から駅を利用する際には、踏切など線路を横断しなくてはならない。
川崎再生フロンティアプラン	平成17年3月に策定された「川崎市新総合計画」のこと。改革によってめざす川崎再生の姿を具体的に示すと共に、それに向けた市政運営の基本方針を示している。
川崎縦貫鉄道	新百合ヶ丘駅と川崎駅を結ぶ新設の鉄道計画のこと。鉄道の動力エネルギーに蓄電池や燃料電池を用いるなどの新技術の導入などについて、学識経験者等を含めた委員会から平成24年5月に提言を受けている。
川崎アプローチ線	川崎駅と浜川崎駅を結ぶ鉄道計画のこと。川崎駅から臨海部への交通アクセスの向上、南武支線沿線地域の鉄道利便性向上などの効果が期待される。
環境ロードプライシング	首都高横羽線沿線の住宅地域の沿道環境を改善することを目的に、首都高湾岸線・川崎線を利用する大型車の料金を割り引くことで、横羽線と料金に差を設け、横羽線から湾岸線への転換を図る施策のこと。

用語（ようご）	解説（かいせつ）
帰宅困難者	勤務先や学校、外出先などにおいて災害に遭遇し、帰宅が困難になった人のこと。
緊急輸送路（交通路）	震災時における救出救助活動、救命救急活動、消火活動及び救援物資の輸送等を効率的かつ円滑に実施するために確保された道路のこと。緊急交通路は、県公安委員会が、災害応急対策の円滑な実施のために交通規制を行う道路で、緊急輸送路は、市が被災者の避難や物資を輸送するために指定した道路のこと。
キングスカイフロント	川崎区殿町地区の愛称。羽田国際空港の前の拠点において日本の成長を牽引し、世界の持続的な発展のためのイノベーションを創出する地区。
京浜臨海部ライフイノベーション国際戦略総合特区	グローバル企業が先導して医薬品・医療機器産業を活性化させ、国際競争力の向上を目指したライフイノベーションの実現に向けた取組みを推進するため、神奈川県、横浜市、川崎市の3団体に共同申請し、平成23年12月に指定された区域。川崎市についてはキングスカイフロント（殿町地区）を含む区域が指定されている。
グローバル化	社会的あるいは経済的活動が、国家や地域などの境界を越えて広がっていくこと。
（交通）結節機能	鉄道とバスなど交通手段相互の乗換えや歩行が効率的かつスムーズに行えるなど交通機関を乗り継ぐ場所に求められる機能のこと。
後期高齢者	75歳以上の人のこと。
公共車両優先システム（PTPS）	バスなどの公共交通車両を信号で停車させないよう、青信号の時間を延長したり、赤信号の時間を短縮するなどして、バスの優先的な走行を支援するシステムのこと。
港湾物流拠点	コンテナターミナルとの一体活用による円滑な物流ネットワークの構築などを進めている東扇島総合物流拠点地区のこと。
国際戦略港湾	大型化が進むコンテナ船に対応し、アジア主要国と遜色のないコスト・サービスの実現を目指す港湾として国が指定した京浜港（東京港、川崎港、横浜港）と 阪神港（神戸港、大阪港）のこと。
コミュニティ交通（バス）	在来の路線バスの運行がない、あるいは道路幅員などの理由で運行できない地域などを対象に、自治体、住民、NPOなどが中心となって導入し地域の足となる乗り合い型の公共交通
（道路）混雑度	道路の混み具合を示す指標のこと。交通量を道路設計上の基準交通量で除した値で、値が大きくなるほど混雑が激しく、1.25～1.75でピーク時間帯はもとより、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が高い状態であると表されている。
（鉄道）混雑率	鉄道の車内の混み具合を示す指標のこと。輸送人員を輸送力で除した値で、150%は、肩が触れ合う程度で、新聞が楽に読めるような状態と表されている。
コンパクトなまちづくり	本市においては、駅の周辺に公共公益施設や商業施設、住宅等を集積して土地利用の高度化を図ることで、効率的かつ環境負荷の少ない都市構造を形成していくことをいう。

さ行

充電スタンド	電気自動車（EV）やプラグインハイブリットカーを充電する施設のこと。
スマートシティ	電力の有効利用に加え、熱や未利用エネルギーも含めたエネルギーの「面的利用」や、地域の交通システム、市民のライフスタイルの変革などを複合的に組み合わせ、エリア単位での次世代エネルギー・社会システムの概念のこと。

用語（ようご）	解説（かいせつ）
た行	
代表交通手段	一回の移動で複数の交通手段を使用した場合において、その中の主な交通手段のこと。主な交通手段の優先順位は利用した交通手段で決まり、鉄道、バス、自動車、二輪車、徒歩の順としている。
ターミナル駅	複数の鉄道路線が乗り入れ、バスやタクシー、自転車など様々な交通が集中する利便性が優れている駅のこと。
通過交通	川崎市内を起点終点としないで通り過ぎる交通のこと。
道路交通センサス	自動車などの使われ方や道路の交通量などを調べるために、国や地方自治体などが連携して、全国を対象に概ね5年に1度行う調査のこと。
道路整備プログラム	客観的な指標などを用いた整備効果の高い箇所の選定と事業の重点化を図るとともに、達成目標や整備効果を広く公表しながら幹線道路の整備を進める道路整備計画のこと。現在の道路整備プログラムは、平成20年に策定し、平成20年度から26年度までの計画を示している。
東海道貨物貨客併用化	既存の貨物線などを活用し、品川駅、東京テレポート駅と桜木町駅を結ぶ鉄道計画のこと。京浜臨海部や空港へのアクセス性向上、混雑緩和、リダンダンシーの確保といった効果が期待される。
都市構造	都市の特徴や骨格を空間的かつ概念的に表した全体像のこと。
トリップ	人がある場所（出発地）からある場所（到着地）への移動することを目的単位でカウントする交通量の単位のこと。出発地から到着地（目的地）まで、距離、交通手段、所要時間などに関係なく、その移動の目的が達成されるまでは、1トリップとなる。
トリップエンド	その地域でどれ位の交通量が発生集中しているかを示すのに使用する交通量の単位のこと。1つのトリップの起点（出発地）と終点（到着地）それぞれをカウントするため、1つのトリップでトリップエンドは2となる。

な行

内外・外内交通	川崎市内を起点として、市外へ出ていく移動のことを内外交通、逆に、市外から入ってきて、川崎市内が終点の移動のことを外内交通という。
内々交通	川崎市内を起終点とする移動のこと。
燃料電池	水素や酸素を利用するなどの次世代発電システムのこと。自動車や鉄道への利用も期待され、本市においても動力システムとして川崎縦貫鉄道への導入が検討されている。 などの意味は？
ノンステップバス	入口から出口まで床面に段差のない低床式の路線バスのこと。車いすの乗車も可能である。補助スロープやニーリング装置（床面を更に下げる装置）により、車いすでの乗降もスムーズに行える。

は行

バスベイ	バス乗降で停車している間、後続車が渋滞しないように、バス停付近の道路に設けてある切り欠きの専用停車スペースのこと。
バスロケーションシステム	GPS（衛星測位システム）等を用いてバスの位置情報を収集し、バス停の表示板や携帯電話、パソコンに、到着時間などを情報提供するシステムのこと。
発生集中交通量	ある地域を起点とする交通量（発生交通量）及びある地域を終点とする交通量（集中交通量）の総量のこと。

用語（ようご）	解説（かいせつ）
羽田連絡道路	羽田空港の再拡張・国際化の効果を京浜臨海部全体の活性化につなげるとともに、羽田空港を核とした一体的なまちづくりの基幹的な基盤として、多摩川兩岸をつなぐために計画されている道路のこと。
PDCAサイクル	Plan(計画)、Do(実行)、Check(確認)、Action(行動)の4つの過程を示し、この4つの過程を循環させていくことで改善を図っていく仕組みのこと。
フィーダー（端末）交通	木の幹に対する枝葉のようなこと。幹線が鉄道の場合は、バスや自転車等が端末交通となり、バスの場合は、自転車や徒歩等が端末交通となる。
福祉タクシー	道路運送法第4条の許可を受けた一般乗用旅客自動車運送事業者であって、一般タクシー事業者が福祉自動車を使用して行う運送や、障害者等の運送に業務の範囲を限定した許可を受けた福祉限定タクシー事業者が行う運送のこと。
福祉有償運送	タクシー等の公共交通機関では、要介護者、身体障害者等に対する十分な輸送サービスが確保できないと認められる場合に、社会福祉法人等が、実費の範囲内かつ営利とは認められない範囲の対価で、会員に対して行う、乗車定員11人未満の自家用自動車を使用した個別輸送サービスのこと。
複々線化	鉄道において、上下線ともに2線ずつの計4線の線路を敷設すること。
分布交通量	ある地域からある地域に向かう交通量のこと。
ボトルネック踏切	自動車又は歩行者の交通量が多く、遮断時間も長いことで、渋滞や歩行者の滞留が多く発生している踏切のこと。

ま行

モビリティマネジメント	一般の人々や様々な組織・地域を対象に、渋滞や環境、あるいは個人の健康等の問題を絡めて、過度に自動車に頼る状態から公共交通や自転車などを『かしこく』使う方向へ、コミュニケーションを重要視して自発的に転換することを促す取り組みのこと。
-------------	---

や行

ユニバーサル化	高齢者や障害者をはじめ、誰もが分け隔てなく快適に生活できるようにしていくこと。
ユニバーサルデザインタクシー	車いす使用者をはじめ、その他の障害者や高齢者も乗り降りしやすい、誰もが利用できるタクシーのこと。

ら行

リダンダンシー	交通手段や経路等の代替性のこと。
リーディング圏域	世界や国の社会的、経済的成長を牽引する役割を担う地域のこと。
リニア中央新幹線	JR東海が計画している東京と名古屋、大阪間を超伝導リニア方式で結ぶ高速鉄道のこと。東京ー名古屋間は2027年、東京ー大阪間は2045年に開業予定であり、それぞれの区間を40分、67分で結ぶ予定。
臨海部	川崎区の産業道路より海側の地域で、長年にわたり国際経済を牽引してきた日本を代表する工業地帯。高度なものづくり技術とともに公害を克服してきた過程における世界有数の環境技術をもつ世界的企業が多数立地している。ライフサイエンス・環境分野など高度先端技術を有する研究開発機能の立地を促し、京浜臨海部の持続的な発展と日本の経済成長を牽引する国際競争拠点を目指している。
連続立体交差化	鉄道と道路が平面交差する箇所が連続して立体交差化されること。これにより交通渋滞や鉄道による地域分断が解消される。