

平成 25 年度 社会資本総合整備計画 事後評価概要調査書

計画とりまとめ課	建設緑政局道路河川整備部道路整備課	要素事業所管課	建設緑政局道路河川整備部道路整備課 建設緑政局道路河川整備部道路施設課 建設緑政局自転車対策室 建設緑政局計画部広域道路課 まちづくり局市街地開発部市街地整備推進課 まちづくり局登戸区画整理事務所
----------	-------------------	---------	---

1 計画の概要

計画の名称	1 川崎市内における道路交通の円滑化を促進する道路整備	計画の期間	平成21年度～平成25年度
計画の目標	川崎市内の拠点を連結する道路機能強化を図ることを目的とした道路整備並びに交通弱者の移動円滑化を推進する。		
計画の成果目標(定量的指標)	<ul style="list-style-type: none"> 混雑時平均旅行速度の現況値 18.2 (km/h) を事業完了後に 19.5 (km/h) へ向上させる。 川崎市内の 1000 人当たり年間平均人身事故件数を現況値 (平成 16 年～平成 18 年平均) 5.2 (件/1000 人) から H25 までに 2 割削減する。 		
計画変更を行った場合、変更内容の概要	事業の一部(15 事業)をその他関連事業(川崎市内における総合的な安全防災を促進する交通環境の整備(防災・安全)、川崎市内における連続立体交差事業による交通渋滞の解消及び踏切事故の解消、川崎市内における連続立体交差事業による交通渋滞の解消及び踏切事故の解消、川崎市内における高速道路インターチェンジアクセス及び駅等へのアクセスを強化する道路整備)に移行する変更を行った。		

2 社会資本整備総合交付金を充てた要素事業の進捗状況(概要)

上段:路線全体事業費 下段:計画期間(5カ年)での事業費

事業の区分	主な事業名	計画事業費		執行額(千円) (評価時)	進捗率 (%)	事業進捗状況の概要
		当初(千円)	評価時(千円)			
A (基幹事業)	宮内新横浜線(宮内)、 (国)国道 409 号線(二子)、 尻手黒川線(IV期)	52,850,000 (29,510,000)	40,404,000 (13,037,000)	13,037,000	32% (100%)	尻手黒川線(Ⅲ期)のバイパス及び(市)長沢 47 号線(南生田)の歩道設置などが完成。
B (関連社会資本整備事業)	—	—	—	—	—	—
C (効果促進事業)	溝口駅南口地下駐輪場整備事業	836,000 (836,000)	2,526,000 (2,037,000)	2,037,000	81% (100%)	川崎駅東西自由通路エスカレーター1～5号機等の施設整備事業が完成。
全体事業費(A+B+C)		53,686,000 (30,346,000)	42,930,000 (15,074,000)	15,074,000	35% (100%)	

3 計画に記載した評価指標の目標値の実現状況

評価指標の名称、内容	<ul style="list-style-type: none"> 混雑時平均旅行速度(km/h) <ul style="list-style-type: none"> 川崎市内の代表的な幹線道路の混雑時における平均旅行速度を算出する。 対象年度 1000 人当たり年間平均人身事故件数(件/1000 人) <ul style="list-style-type: none"> 川崎市内の人口及び人身事故件数を調査し、1000 人当たりの年間平均人身事故件数を算出し、対策した翌年以降の年間平均人身事故件数削減率の算定をする。 			
定義及び算定式	<ul style="list-style-type: none"> 混雑時平均旅行速度(km/h) = $\sum(\text{区間距離}) / \sum(\text{旅行時間})$ 対象年度 1000 人当たり年間平均人身事故件数(件/1000 人) = (対象年度平均人身事故件数) / (対象年度平均人口) × 1000 			
その指標を設定した理由	<ul style="list-style-type: none"> 道路整備による移動円滑化に関する指標として設定した。 道路整備による交通事故の防止や道路の安全性向上に関する指標として設定した。 			
当初現況値(H20)	中間目標値(H23 末)	最終目標値(H25)	実績値(確定)・見込	目標達成状況
<ul style="list-style-type: none"> 18.2 (km/h) (H20 実測値) 0(5.2 件/1000 人) 	<ul style="list-style-type: none"> 19.1 (km/h) ※ 16.5 (km/h) (H23 末実測値) — 	<ul style="list-style-type: none"> 19.5 (km/h) (H25 末時点) +20%(4.2 件/1000 人) 	<ul style="list-style-type: none"> 18.5 (km/h) (H25 実測値) +40.4%(3.1 件/1000 人) 	<ul style="list-style-type: none"> 未達成 達成
目標達成状況に対する所見	<ul style="list-style-type: none"> 混雑時旅行速度に関しては、当初現況値は上回っているものの、目標値の達成には至らなかった。しかしながら、当該計画に位置づけているバイパス路線の尻手黒川線(IV期)や現道拡幅路線の丸子中山茅ヶ崎線(蟻山坂)などの未整備箇所を今後推進することにより、改善すると想定される。 道路整備により交通環境が向上し、対象年度 1000 人当たり年間平均人身事故件数(件/1000 人)が約 4 割減少し、安全性が向上した。 			
将来の見込み	<ul style="list-style-type: none"> 当該計画に位置づけている継続中の各事業については、今後着実に事業を推進することにより、道路整備が進捗し、道路交通の円滑化が図られる。 			

4 事業効果の発現状況（計画で設定した以外の数値的・定性的な評価指標によるもの）

評価指標の名称、内容	<ul style="list-style-type: none"> ①尻手黒川線（Ⅲ期）[バイパス区間] が完成したことによる移動距離、混雑時の移動時間の短縮 ②尻手黒川線（清水台）の交差点改良が完成したことによる滞留長、通過時間の短縮
定義及び算定式	<ul style="list-style-type: none"> ①尻手黒川線（Ⅲ期）の開通前（H21）と開通後（H23）の山口台南交差点から柿生交差点までの移動距離、移動時間を測定した。 ②尻手黒川線（清水台）の交差点改良前（H20）と改良後（H24）に交差点の最大滞留長及び最大通過時間を測定した。
指標とする理由及び計画において設定した評価指標との関連性	<ul style="list-style-type: none"> ①評価指標である混雑時旅行速度を補完する指標として、完成した尻手黒川線（Ⅲ期）の混雑時移動時間を測定し、バイパス区間整備の事業効果及び交通の円滑化への寄与について調査を行った。 ②評価指標である混雑時旅行速度を補完する指標として、交差点改良を行った清水台交差点の事業効果及び交通の円滑化への寄与について調査を行った。
評価指標の実績値を含む効果の発現状況	<ul style="list-style-type: none"> ①H21には、尻手黒川線（Ⅲ期）が未完成のため、山口台南側交差点から柿生交差点に行く場合には、麻生警察署前を通過する必要があったため、移動距離は2.9km、混雑時移動時間は、11分17秒であったが、尻手黒川線（Ⅲ期）開通後の山口台南側交差点から柿生交差点までの移動距離は0.9km、混雑時移動時間は、2分42秒であった。移動距離は約2km短縮され、移動時間は約8分30秒短縮された。このため、道路交通の円滑化が図られたものと考えられる。 ②交差点改良前（H20）の最大滞留長は450m、最大通過時間は7分かかっていたものが、改良後のH24には、最大滞留長は80m、最大通過時間は2分20秒となった。この交差点改良により、最大滞留長は370m縮小され、最大通過時間は4分40秒短縮された。このため、道路交通の円滑化が図られたものと考えている。

5 市民・事業者に対する意見募集・説明・調査の状況

意見募集・説明・調査の内容、手法、実施期間	<ul style="list-style-type: none"> 市民意見 内容：市のホームページにおいて、事業目的、事業概要、事後結果を掲載し、市民から意見を募集。 手法：担当課への意見書の郵送、FAX、メール、提出などによって意見を募集。 実施期間：9月1日～9月30日 事業者（運輸業者）の意見 内容：事業者（運輸業者）にアンケート調査やヒアリング等を実施 実施期間：9月～10月
意見募集・説明・調査の結果及びそれを踏まえた対応方針	<ul style="list-style-type: none"> 市民意見 4件の意見が寄せられ、渋滞の解消や歩行者の安全性（人身事故の減少）に対する肯定的な意見が見られる一方、更なる渋滞対策に対する意見も見られた。 計画目標に基づき、今後も更なる安全対策、渋滞解消に向けて取り組みを進めていく方針である。 「事業者（運輸業者）」の意見 111事業者から回答を得ることができ、事業効果を「感じたことがある」が約4割ある一方、「感じたことがない」が約3割であった。また、整備効果としては、渋滞箇所の減少、渋滞緩和、円滑化の向上といった意見が多く見られた。一方で、自由意見として更なる渋滞の解消や自転車や歩行者の安全対策を求める声も多く見られた。 計画目標に基づき、今後も更なる渋滞対策や自転車対策に対する取り組みを進めていく方針である。

6 今後の方針等

総合的な所見	<p>本計画は、川崎市内の拠点を連結する道路機能強化を図ることを目的とした道路整備並びに交通弱者の移動円滑化を推進することが目的であり、評価指針として「混雑時平均旅行速度(km/h)」と「対象年度1000人当たり年間平均人身事故件数(件/1000人)」を設定した。混雑時平均旅行速度(km/h)については、未整備の事業が多いため、微増しているものの目標達成には至らなかった。一方で、「対象年度1000人当たり年間平均人身事故件数(件/1000人)」については、約4割減少しており、効果が見られた。</p> <p>また、評価指標以外の事業効果では、尻手黒川線（Ⅲ期）[バイパス区間] が完成したことによる移動距離、混雑時の移動時間の短縮及び尻手黒川線（清水台）の交差点改良が完成したことによる滞留長、通過時間の短縮により、移動時間の短縮等事業効果がみられ、交通の円滑化が図られた。</p> <p>また、市民や事業者の意見把握の結果、事業効果を感じている意見もあり、事業効果の発現があったといえる。</p>
今後の方針	<p>本計画における要素事業である宮内新横浜線や尻手黒川線（Ⅳ期）のバイパスや国道409号（北見方）の歩道設置などの整備を推進することにより、更なる事業効果が期待できる。効果発現のためにも、未整備箇所の事業を推進し、川崎市内の拠点を連結する道路機能強化を図ることを目的とした道路整備並びに交通弱者の移動円滑化の推進を図っていく。</p> <p>次期計画においては適正な指標を再検討するとともに、事業の進捗状況を適宜確認するなど、必要に応じて中間確認を行う。また、円滑な事業点検が行えるよう、計画当初から体制作りに取り組み、共通認識のもと事業を推進する。</p>

次期計画
ありなし