

平成30年度 社会資本総合整備計画 事後評価概要調書

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 建設緑政局自転車利活用推進室 臨海部国際戦略本部拠点整備推進部
----------	-----------------------	-------------	--

1 計画の概要

計画の名称	川崎市における防災安全を促進する交通環境の整備（防災・安全）	計画の期間	平成26年度～平成30年度
計画の目標	川崎市における交通事故の防止や防災・減災対策による道路の安全性向上を目的とした道路交通環境の整備を推進する。		
計画の成果目標（定量的指標）	<ul style="list-style-type: none"> 川崎市内の道路施設について修繕計画（平成25年度時点）に基づく健全度率を18%向上する。 川崎市内の1000人当り年間平均人身事故件数を現況値（平成21年～25年平均）（3.2件/1000人）からH30までに1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（21事業）をその他関連事業（川崎市における道路交通の円滑化を推進する道路整備、川崎市における安全・安心な交通環境の整備（防災・安全）、川崎市における道路施設の計画的な老朽化・地震対策の推進（防災・安全））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）

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)	野川柿生線（溝口南口）、（主）東京丸子横浜（木月）、（国）国道409号（本町）、（主）鶴見溝ノ口（南加瀬）、（主）丸子中山茅ヶ崎線ほか、（市）中原4号線、（市）南加瀬32号線、（市）尻手黒川線、（市）塩浜32号線、（市）登戸331号線他	22,475,000	17,010,000	9,360,000	55	完成21事業、完成見込み3事業、次期計画へ移行9事業、別計画へ移行執行あり21事業。
B (関連社会資本整備事業)	—					
C (効果促進事業)	武蔵溝ノ口駅前広場施設整備事業等	1,512,000	1,509,000	840,000	56	武蔵溝ノ口駅前広場E V整備完成等5事業全て完成。
全体事業費（A+B+C）		23,987,000	18,519,000	【財源内訳】 国：5,573,000 市：4,627,000	55	

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"> 川崎市内の道路施設の健全度率の向上 川崎市内の道路施設の健全度率を算出する。 			
定義及び算定式	川崎市内の健全度率（%）＝健全道路施設数／川崎市管理の道路施設数×100（%）			
その指標を設定した理由	道路施設の修繕等による防災・減災対策に関する指標として設定した。			
当初現況値(H26)	中間目標値	最終目標値(H30)	実績値(確定・見込)	目標達成状況
0%		18%	18%	達成
目標達成状況に対する所見	市内の道路施設（橋梁・トンネル・擁壁・横断歩道等）について修繕計画に基づき事業を実施したことにより、健全度率向上は目標値を達成した。			
将来の見込み	今後も引き続き事業を推進することにより、道路施設の修繕が進み、防災・減災に効果が発現されることが期待される。			

評価指標の名称、内容	<ul style="list-style-type: none"> 川崎市内の年間平均人身事故件数の削減率 川崎市内の年間平均人身事故件数の削減率を算出する。 			
定義及び算定式	$\text{年間平均人身事故件数削減率} = \frac{(\text{平成21年} \sim \text{平成25年の1000人当り年間平均人身事故件数} - \text{対策翌年以降の1000人当り年間平均人身事故件数})}{1000人当り年間平均人身事故件数}$			
その指標を設定した理由	<ul style="list-style-type: none"> 道路交通環境の整備による安全性向上に関する指標として設定した。 			
当初現況値(H26)	中間目標値	最終目標値(H30)	実績値(確定・見込)	目標達成状況
0%		10%	28%	達成
目標達成状況に対する所見	<ul style="list-style-type: none"> 市内の道路施設(道路拡幅、歩道設置等)について、安全性の向上を目的とした道路交通環境整備を実施したことにより、人身事故件数の削減率は目標値を達成した。 			
将来の見込み	<ul style="list-style-type: none"> 今後も引き続き事業を推進することにより、道路交通環境の整備が図られ、安全性の向上が見込まれる。 			

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"> 自転車関連事故件数の減少 川崎市内の道路において自転車通行環境の整備に伴い自転車関連事故発生件数の減少を算出する。 			
定義及び算定式	$\text{自転車関連事故件数の減少} = \text{自転車事故件数(計画策定時:H25)} - \text{自転車事故件数(実績値:H28)}$			
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"> 道路交通環境の安全性の向上の効果発現状況の確認を補完するために、本計画内で実施している自転車通行環境整備による自転車事故件数を指標として設定。 			
評価指標の実績値を含む効果の発現状況	<ul style="list-style-type: none"> 自転車事故件数 H25年:1,162件、H28年:899件 自転車通行環境整備の進捗に合わせて、自転車事故件数の減少という結果を得られた。 			

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"> 市民意向 内容:市のホームページ、区役所において、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:8月1日~8月31日 webアンケート(市民アンケート) 内容:川崎市在住の市民対象にインターネットによるアンケート調査を実施 実施期間:8月20日~8月28日 バス事業者、トラック協会、タクシー協会等の意向 内容:事業者にアンケート調査を実施 実施期間:8月7日~8月25日 			
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"> 市民アンケートでは歩行空間の歩きやすさ、安全性、自転車レーンの設置等の道路整備として、7~8割が概ね改善されたと思うと回答している。しかし、自由意見では、今後も幹線道路を中心に道路整備を求める意見が多く、次いで、自転車道整備、交通安全対策への要望となっている。 事業者全体の4割が走行中の安全性が向上したと感じている。また、今後の道路整備の取組について重要なこととして「道路拡幅(右折レーンの増設含む)」が8割近くを占め、引続きハード整備としての道路整備の推進を望んでいる。一方で、「歩行者・自転車の交通マナーの向上」「自転車ルールの周知」が8割を超えていることから、歩行者・自転車に対してのソフト面での取組みも重要である。 引続き道路整備の推進と今後は歩行者・自転車へのマナーの向上等への取組が必要である。 			

6 今後の方針等

総合的な所見	<ul style="list-style-type: none"> 本事業の進捗率は55%であり、完成及び完成見込みの事業は29事業(59事業中)であったが、計画の評価指標である「道路施設の健全度率の向上」、「年間平均人身事故件数の削減」の目標を達成し、自転車関連事故の減少もみられたことは、着実に道路整備の効果が現れた結果といえる。今後も別計画や次期計画での継続的な事業執行により、引続き道路整備の推進を図っていく。 道路利用者を実施したアンケートにおいて、道路環境の改善等についての効果が現れた結果となっているが、引続き道路整備の推進に加え、自転車利用者のマナーの向上を図る方策が必要である。 			
今後の方針	<ul style="list-style-type: none"> 本計画で事業を進めている横浜生田線や横浜上麻生(柿生陸橋)等の歩道設置や、自転車通行環境事業等については、新規整備計画を策定し、継続して事業を推進することにより、道路の安全性を向上させる。 今後も引き続き整備効果を得るよう、交通安全事業については、整備計画「川崎市内における安全・安心な交通環境の整備(防災・安全)」、道路施設の修繕事業等については、「川崎市内における道路施設の計画的な老朽化・地震対策の推進(防災・安全)」により道路整備を推進していく。 			
次期計画あり・なし	あり			