



社会資本総合整備計画

「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」

事後評価について

令和 2 年 1 2 月 2 4 日

川崎市公共事業評価審査委員会



目次

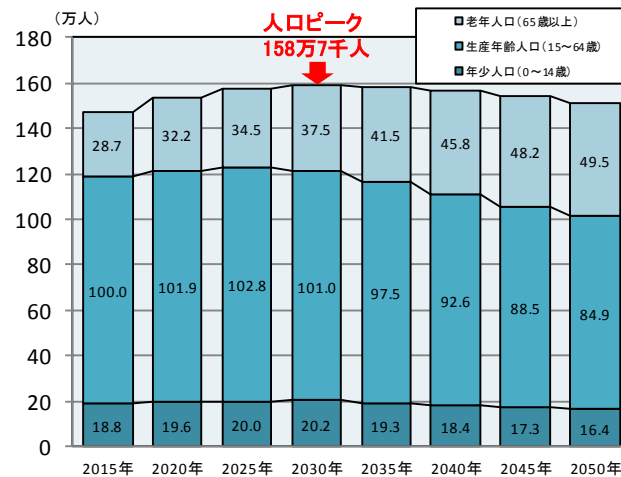
1. 本市の道路整備について
2. 「川崎市内における道路交通の円滑化を促進する道路整備」の概要
3. 要素事業の実施内容
4. 計画の成果目標の達成状況
5. 市民意見について
6. 今後の方針等

本市の道路整備について

川崎市の位置



川崎市の人口の推移



出典:川崎市総合計画(川崎市の将来人口推計)

市内幹線道路の走行速度(混雑時)



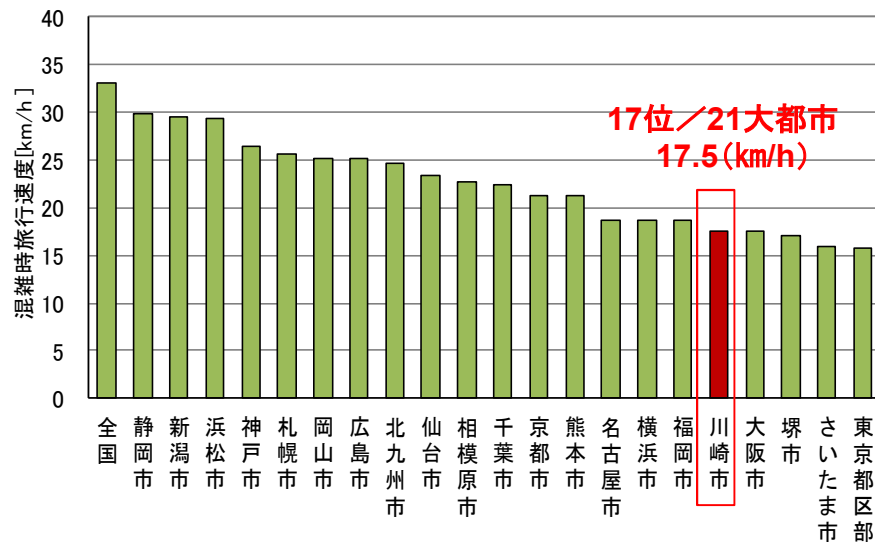
【凡例】
 10km/h未満
 20km/h未満
 30km/h未満
 30km/h以上

出典:道路交通センサス

- ▶ 川崎市は首都圏の中心部に位置し、羽田空港や品川駅などの広域交通結節点に近接するとともに、臨海部には川崎港を擁するなど、広域的な人の移動や物資の輸送などにおいて利便性に優れた地域である。
- ▶ さらに本市の人口は令和12年(2030年)まで増加を続け、大都市のなかでも生産年齢人口(15~64歳)の割合が最も高いなどの特徴がある。
- ▶ 本市の道路交通の現状として、商業・業務機能が集積する拠点駅周辺において、走行速度の低下(渋滞)が発生している。

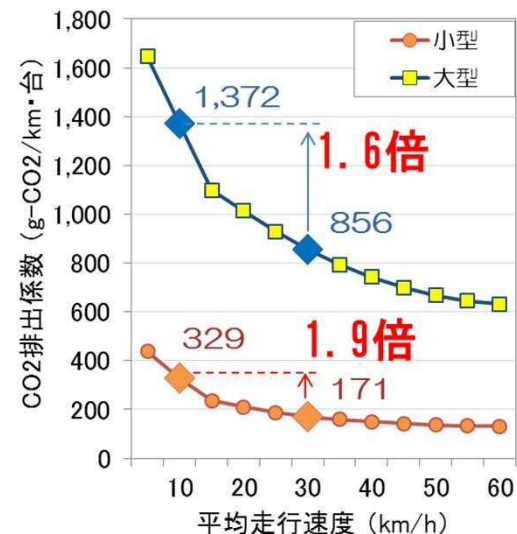
本市の道路整備について

大都市の走行速度（混雑時）の比較



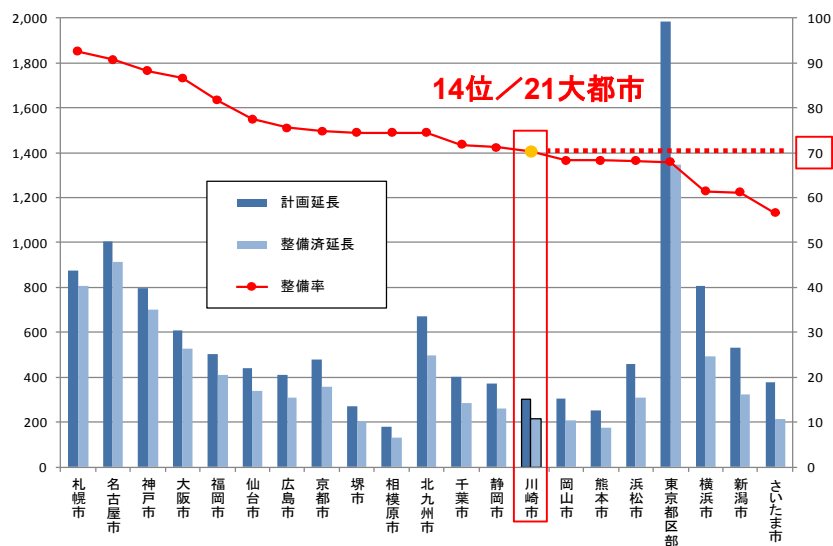
出典: H27年度道路交通センサス

CO2排出量と走行速度の関係



出典: 国総研資料671号
「自動車排出係数の算出根拠(H22年度版)」

大都市の幹線道路整備率比較



出典: 平成27年都市計画現況調査(国土交通省)

- 本市の混雑時の走行速度は、17.5km/hで21大都市中で17位となっている。
- 慢性的な渋滞は、物流などの影響による大きな経済損失となるとともに、生活環境の悪化や安全性の低下なども招く、市民生活に直結した課題となっている。
- 本市の幹線道路の整備率は21都市中14位と他の大都市と比較しても未だ低い状況である。
- このような現状を踏まえ、本市では『川崎市道路整備プログラム』を策定・公表し、整備箇所の重点化を図りながら事業を推進してきた。

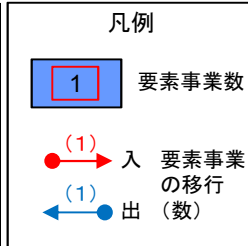
「川崎市内における道路交通の円滑化を促進する道路整備」の概要

計画の名称	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
計画の目標	川崎市内の拠点間及び近隣都市等とを連絡する道路機能の強化や緊急輸送道路の拡充を図ることを目的とした道路整備を推進する。
計画の期間	平成27年度～令和元（平成31）年度
要素事業数	基幹事業 14事業（延べ事業数）
主な要素事業	世田谷町田線（登戸）：JRこ線部含む現道拡幅 （市）宮内新横浜線：（仮称）等々力大橋 新橋架設
執行事業費	2,799,873（千円）

「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」の概要

道路整備に関する交付金計画の一覧

整備計画				実施年度および登録要素事業数				
				H27	H28	H29	H30	R1
社会 資本 整備 総合 交付金	略称	重点	整備計画名称	(その他)				
	円滑化		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	5	(1) 6	(8) 10	9	5
	アクセス	○	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	13	12	-	-	-
		○	川崎市内における駅へのアクセス向上に資する道路整備		(要件変更) (創設)	2	2	1
	連立	○	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	1	1	1	-	-
○		川崎市内における踏切による交通渋滞を解消する連続立体交差事業			(創設)	1	1	
防災 安全 交付金	防安通常		川崎市内における防災安全を考慮した交通空間の整備（防災・安全）	17	18	5	4	4
	通学路	○	川崎市内における安全・安心な交通環境の整備（防災・安全）		(創設)	11	12	6
	老朽化	○	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）		(創設)	1	2	1
	無電柱化	○	川崎市内における防災・減災に資する無電柱化の推進（無電柱化推進計画支援）				(創設)	(4) 12



- 平成27年度から令和元年度については、5つの社会資本総合整備計画、4つの防災・安全計画の合計9計画により道路事業を推進している。
- 交付金について、国は激甚化する災害や既存インフラのメンテナンス対策などの社会情勢の変化等に対応し、頻繁に新規事業の創設や採択条件の変更を実施している。
- そのため本市においても、国の動向に対応した柔軟な運用により、国庫補助金の確保に努めている。

「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」の概要

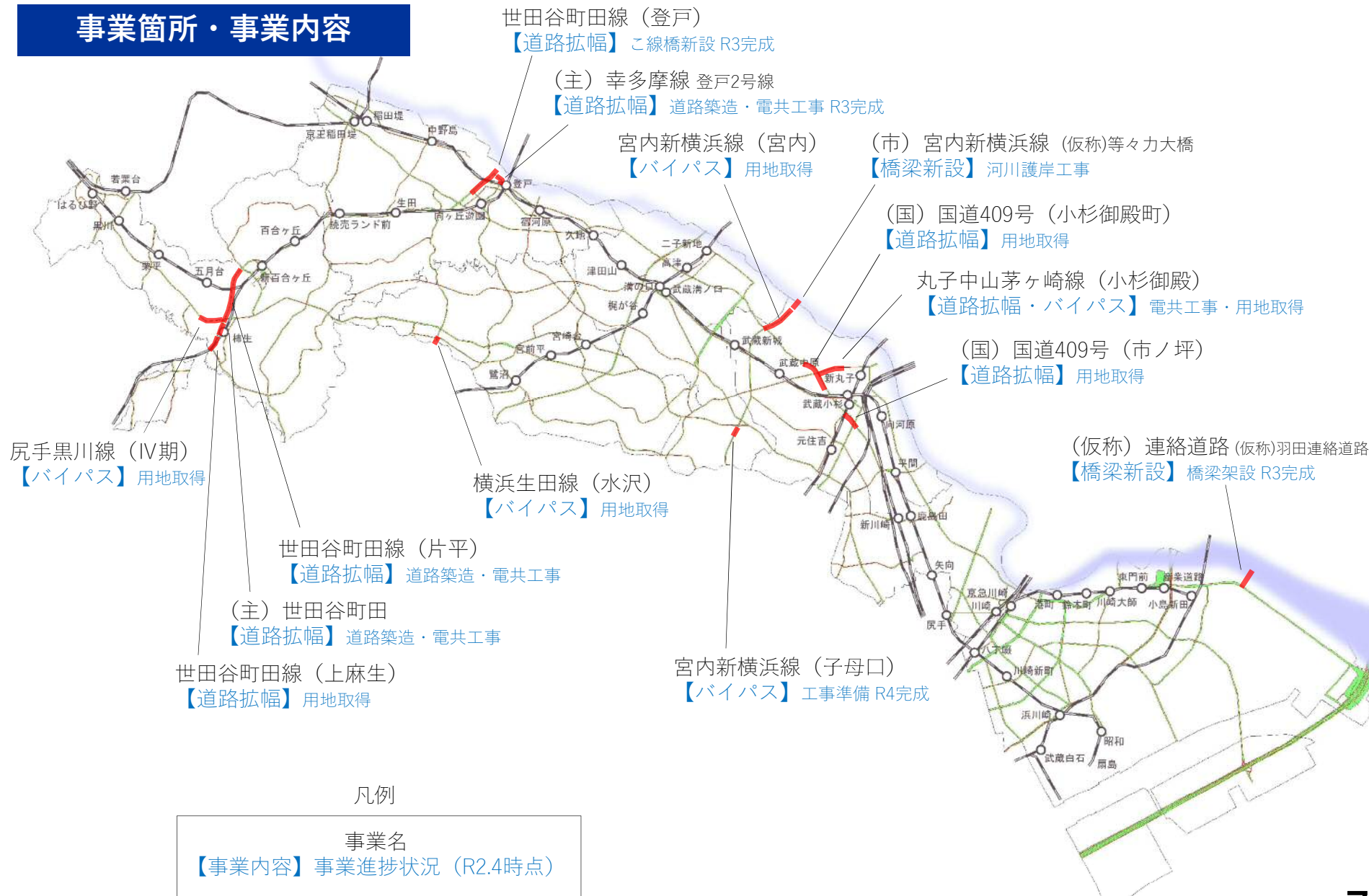
要素事業の一覧

要素事業名	事業実施期間					事業延長 (km)	本計画における 事業実施内容	計画期間の 進捗状況	事業展開
	H27	H28	H29	H30	R1				
1 尻手黒川線（Ⅳ期）	■	■	■	■	■	0.68	用地取得	取得率（75.2%→92.1%）	事業中
2 宮内新横浜線（宮内）	■	■				0.72	用地取得	取得率（31.3%→46.0%）	⇒H29アクセス計画へ移行 ⇒R1無電柱化計画へ移行
3 宮内新横浜線（子母口）	■	■				0.25	用地取得	取得率（62.7%→100%）	⇒H29アクセス計画へ移行 ⇒R1無電柱化計画へ移行
4 丸子中山茅ヶ崎線（小杉御殿）	■	■				0.65	用地取得	取得率（81.5%→87.1%）	⇒H29通学路計画へ移行 ⇒R1無電柱化計画へ移行
5 （市）横浜生田線（水沢）	■	■	■	■	■	0.10	用地取得	取得率（公社買戻→100%）	事業中
6 （仮称）連絡道路（（仮称）羽田連絡道路）		■				0.84	橋梁設計		⇒H29都市再生整備計画へ移行
7 世田谷町田線（登戸）			■	■	■	0.82	橋梁新設工事（JR協定）		事業中（R3現道拡幅着手）
8 世田谷町田線（片平）			■	■		1.32	用地取得	取得率（95.5%→100%）	⇒R1無電柱化計画へ移行
9 世田谷町田線（上麻生）			■	■		0.75	用地取得	取得率（0%→15.6%）	⇒R1無電柱化計画へ移行
10 （国）国道409号（市ノ坪）			■	■		0.60	用地取得	取得率（91.2%→95.6%）	⇒R1無電柱化計画へ移行
11 （国）国道409号（小杉御殿町）			■			1.12	用地取得	取得率（23.1%→49.1%）	⇒H30通学路計画へ移行 ⇒R1無電柱化計画へ移行
12 （主）世田谷町田			■	■		0.75	用地取得	取得率（94.5%→100%）	⇒R1無電柱化計画へ移行
13 （主）幸多摩線			■	■	■	0.30	用地取得・道路改良工事	取得率（90.8%→95.8%）	事業中（※一部完成）
14 （市）宮内新横浜線（（仮称）等々力大橋）			■	■	■	0.40	橋梁設計・護岸工事		事業中
合計	5	6	10	9	5	9.30			

- 5年間の登録事業は14事業。
- 社会資本整備総合交付金の非重点計画である本計画は、充当率が相対的に抑えられる傾向があるため、国の新たな重点事業の創設等に併せて、積極的に他の計画への移行を実施した結果、上記のような変遷となった。

「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」の概要

事業箇所・事業内容



「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」の概要

評価指標 1：緊急輸送道路の整備率（％）

設定の理由

- ・ 緊急輸送道路の拡幅整備等によって、災害時の緊急車両や物資輸送車両の更なる安全な通行に寄与するもの

指標の定義及び算定式

- ・ 本計画の要素事業の緊急輸送道路延長のうち、計画期間内に整備が完了する緊急輸送道路延長の割合（整備率）

緊急輸送道路の整備率＝

$$\text{（整備後の緊急輸送道路整備延長－整備前の緊急輸送道路整備延長）} / \text{（緊急輸送道路延長）}$$

※本計画の要素事業の緊急輸送道路延長

目標値

当初現況値 (H27)	最終目標値 (R1)
0%	10%

評価指標 2：市内拠点及び近隣他都市等への移動時間短縮率（％）

設定の理由

- ・ 市内の拠点及び近隣都市を結ぶ幹線道路の整備によって、道路交通を利用した移動に費やす時間が短縮され、市内の経済活動や地域価値の向上に寄与するもの

指標の定義及び算定式

- ・ 計画の事前・事後における主な幹線道路の走行調査結果による移動時間の短縮割合（短縮率）

$$\text{移動時間短縮率} = \text{（整備前の移動時間－整備後の移動時間）} / \text{（整備前の移動時間）}$$

目標値

当初現況値 (H27)	最終目標値 (R1)
0%	10%

要素事業の実施内容

(主) 幸多摩線 (一部完成)



- ・センターラインのない車道
- ・歩道が無く歩行者が危険な状況



道路の拡幅によって・・・

- ✓歩道を整備し、安全な歩行空間を確保
- ✓多摩川を渡河する多摩水道橋への右折待ち渋滞を改善するため、必要な右折レーン長を確保
- ✓現在 (R2) は登戸駅側の拡幅工事を行っており、道路拡幅と併せた無電柱化により、良好な景観と地域防災力の向上に寄与



要素事業の実施内容

用地取得の推進

要素事業	取得面積 (㎡)			用地取得率 (%)	
	計画	H26未取得済	R1未取得済	H26末	R1末
1 尻手黒川線 (IV期)	9,247	6,957	8,512	75.2%	92.1%
2 宮内新横浜線 (宮内)	19,870	6,222	9,144	31.3%	46.0%
3 宮内新横浜線 (子母口)	1,946	1,221	1,946	62.7%	100.0%
4 丸子中山茅ヶ崎線 (小杉御殿)	7,216	5,881	6,285	81.5%	87.1%
5 (市) 横浜生田線 (水沢)	1,034	754	1,034	72.9%	100.0%
6 (仮称) 連絡道路 (仮称) 羽田連絡道路	-	-	-	-	-
7 世田谷町田線 (登戸)	7,234	7,234	7,234	100.0%	100.0%
8 世田谷町田線 (片平)	9,689	9,255	9,689	95.5%	100.0%
9 世田谷町田線 (上麻生)	1,789	0	279	0.0%	15.6%
10 (国) 国道409号 (市ノ坪)	3,274	2,985	3,129	91.2%	95.6%
11 (国) 国道409号 (小杉御殿町)	8,479	1,961	4,164	23.1%	49.1%
12 (主) 世田谷町田	3,023	2,857	3,023	94.5%	100.0%
13 (主) 幸多摩線	1,071	972	1,026	90.8%	95.8%
14 (市) 宮内新横浜線 (仮称) 等々力大橋	-	-	-	-	-
合計値	73,872	46,299	55,465	62.7%	75.1%

- 全14事業のうち、用地取得を実施した事業は11事業
- そのうち、計画期間中に用地取得を完了した事業は**4事業**
- 要素事業全体においても、用地取得率が**75.1%**まで進捗

その他の取組 (道路予定地の有効活用)



宮内新横浜線(宮内)の道路予定地



建替え(民営化)を実施している西宮内保育園の仮園舎として暫定活用

- 用地の取得後、工事着手までの期間は、道路予定地として管理
- 事業期間の長期化による予定地の維持管理が課題
- 工事着手までの暫定利用として、民間占用(駐車場)など多角的な利用を推進し地域に貢献

要素事業の実施内容

工事中路線の紹介



世田谷町田線（登戸） 橋梁新設工事中



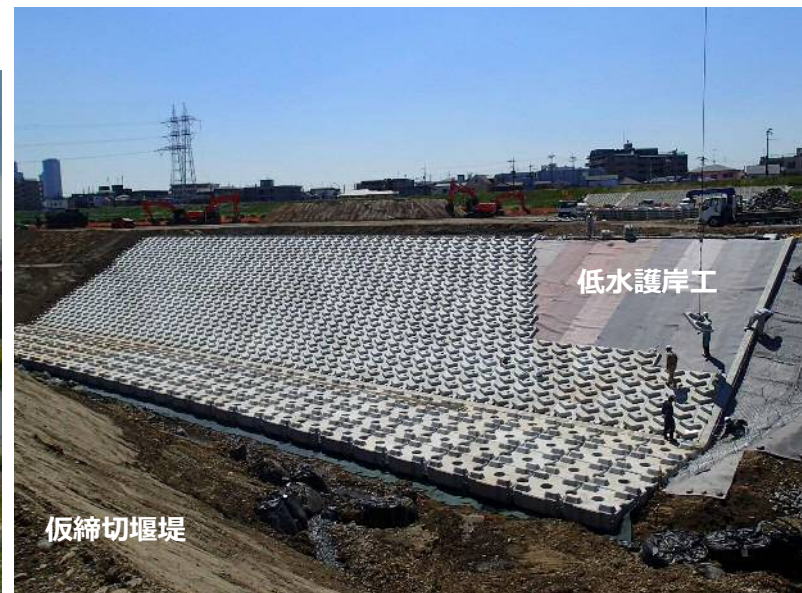
世田谷町田線（片平） 道路拡幅・無電柱化工事中



(主) 世田谷町田 道路拡幅工事中

要素事業の実施内容

工事中路線の紹介



(市道) 宮内新横浜線 (仮称) 等々力大橋 護岸工事中



(仮称) 連絡道路 (仮称) 羽田連絡道路 新橋建設工事中

計画の成果目標の達成状況

評価指標 1：緊急輸送道路の整備率（％）

指標の定義及び算定式

・本計画の要素事業の緊急輸送道路の延長のうち、計画期間内に整備が完了する緊急輸送道路の延長の割合（整備率）

本計画の要素事業の緊急輸送道路延長：L=7,311（m）

計画期間での道路拡幅等により、緊急輸送道路の無電柱化・歩道空間の確保などが図られた延長：L=270（m）

※(主)幸多摩線の一部完成延長

緊急輸送道路の整備率

=（整備後の緊急輸送道路整備延長－整備前の緊急輸送道路整備延長） / （緊急輸送道路延長）

※本計画の要素事業の緊急輸送道路延長

=（1,020－750） / 7,311

= 3.7

目標値：10（％）

結果：270m / 7,311m = 3.7（％）

【参考】

緊急輸送道路とは？

災害時において、避難・救助をはじめ、物資供給等の応急活動のために、緊急車両の通行を確保すべき重要な路線、災害拠点病院などの主要な防災拠点をネットワークで結ぶ幹線的な道路

全国で 約10万km
うち川崎市206.6km
(R2時点)



沿道の建築物の耐震診断義務



道路啓開への協力

国土交通省関東地方整備局HPより

- 目標値の10（％）に対して、結果は3.7（％）と目標を下回る結果となった。
- 当初は、計画期間内に宮内新横浜線（子母口）の整備を見込んで目標を10％と設定したが、「用地取得の遅延」により、事業スケジュールの見直しが必要となったことが要因である。
- さらに計画期間中に追加された要素事業についても、主に用地取得中の路線であったことから、目標の達成には至らなかった。

計画の成果目標の達成状況

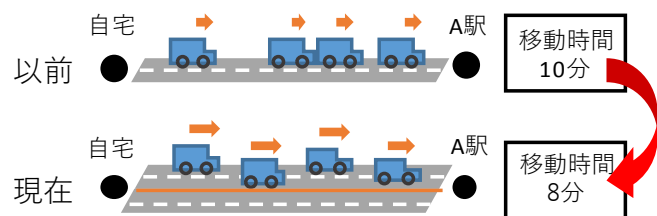
評価指標 2：市内拠点及び近隣他都市等への移動時間短縮率（％）

< 市内幹線道路の移動時間の調査 >

- ・ 調査対象：4 路線8経路 世田谷町田線（多摩水道橋～団地入口交差点（町田市境） 9.1km）
国道409号（西下橋交差点～平間駅入口交差点 4.6km）
丸子中山茅ヶ崎線（丸子橋交差点～久末交差点 5.6km）
東京丸子横浜線（丸子橋交差点～木月4丁目交差点 2.8km）
- ・ 調査内容：それぞれ4回（上り・下り）/1日の走行計測を実施し最も混雑した時間帯のデータを比較

・ 移動時間短縮率とは？

例えば、自宅からA駅までの移動時間が、道路の拡幅整備によって走行性が改善し、以前は10分かかったが、現在は8分で到着している場合の短縮率は、



移動時間短縮率
= (整備前の移動時間 - 整備後の移動時間) / (整備前の移動時間)
= (10 - 8) / 10 = **20%**

指標の定義及び算定式

・ 市内の拠点及び近隣都市を結ぶ幹線道路の整備によって、道路交通を利用した移動に費やす時間が短縮され、市内の経済活動や地域価値の向上に寄与するもの

- ・ 調査全ルート of 所要時間の合計値に対する短縮率

整備前の移動時間：t = 155.1 (分)
整備後の移動時間：t = 148.2 (分) 短縮時間：t = 6.9 (分)

移動時間短縮率
= (整備前の移動時間 - 整備後の移動時間) / (整備前の移動時間)
= (155.1 - 148.2) / 155.1
= 4.4

目標値：10 (%)

結果：6.9(分) / 155.1(分) = 4.4(%)

市民意見について

市民意見募集（webアンケート）

- インターネットリサーチ会社を用いたWebアンケート調査
 - ・対象者：川崎市居住者
 - ・実施期間：令和2年9月（1週間程度）
 - ・回答数：400件

道路利用者意見募集（バス・トラック・タクシー事業者アンケート）

- 市内で営業するバス事業者、トラック事業者、タクシー事業者へのアンケート調査
 - ・実施期間：令和2年9月
 - ・実施手法：事業所への直接依頼、FAX等により回答
 - ・回答数：トラック事業者 35件、タクシー事業者 9件、
バス事業者3件（民間バス2件、市バス1件）
計：47件

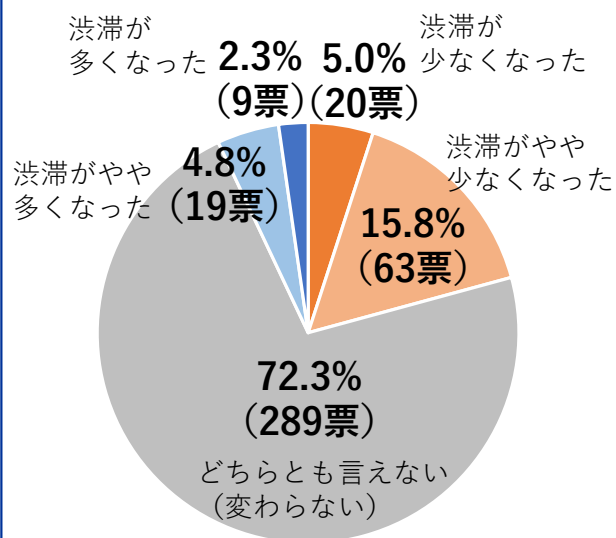
webアンケートの結果

- ◆ 概ね5年前と昨年度末（コロナ禍前）を比較した川崎市の道路状況について、あなたのお考えをお聞きます。

市内交通の円滑化に関する項目

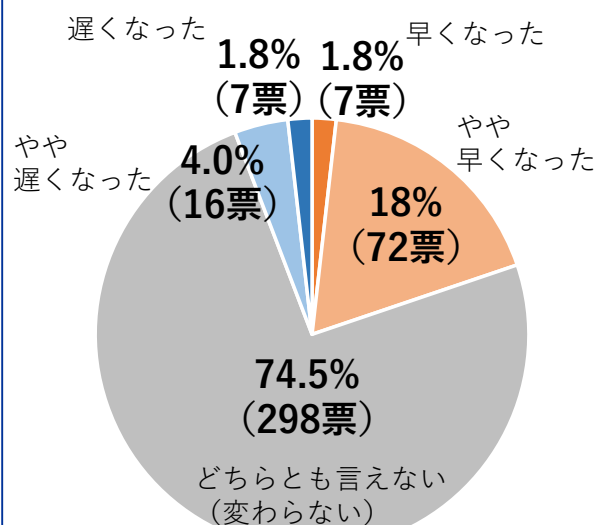
Q1

川崎市内の**道路の渋滞状況**について、あなたのお考えに一番近いものを1つ選んでください。



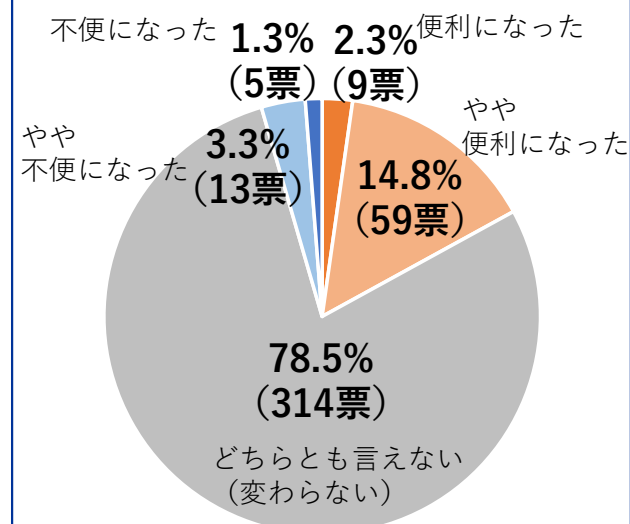
Q2

川崎市内の**移動時間**、または**近隣都市への移動時間**について、あなたのお考えに一番近いものを1つ選んでください。



Q3

川崎市内の**駅や商業施設への自動車等でのアクセス性**について、あなたのお考えに一番近いものを1つ選んでください。



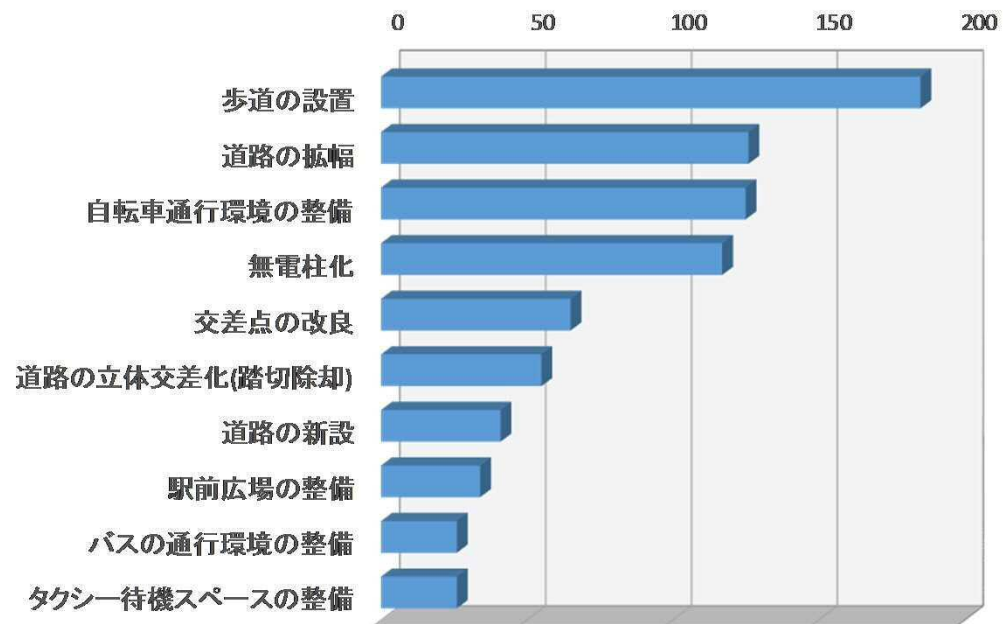
- 円滑化に関連する3つの質問に対して同様の回答傾向がみられ、市内の道路交通ネットワーク全体の整備効果の発現には、長期の期間が必要であることなどから、70%以上の方が5年前と『変わらない』との回答であった。
- しかしながら、全ての項目において、「やや」を含め、『後退』より『改善』が多くなっており、約2割の方々は道路整備の効果を感じている結果となった。

webアンケートの結果

◆今後の川崎市の道路整備について、あなたのお考えをお聞きます。

今後求められる整備

川崎市内の今後の道路整備に求めるものは何ですか？
(選択肢から2つ選択)

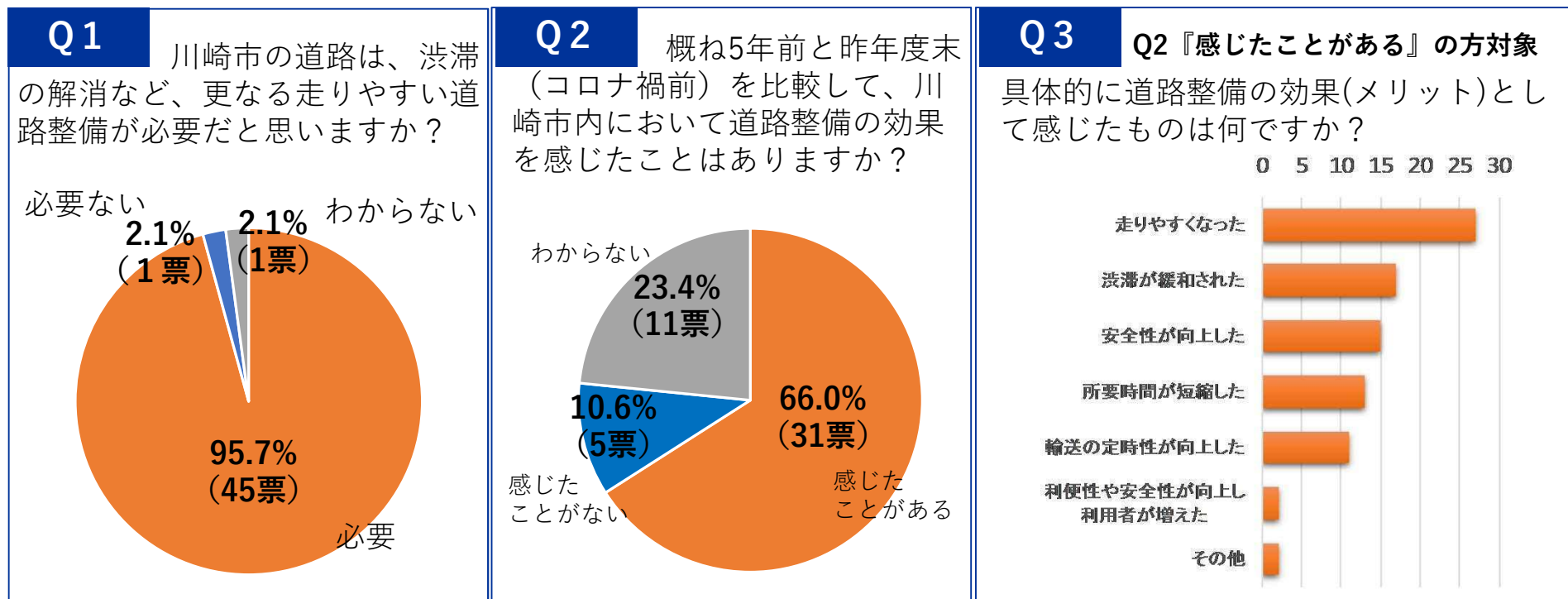


- ▶ 今後の道路整備に求めるものとして、道路整備の主要な項目についてアンケート調査を行った結果、『歩道の整備』『自転車通行環境の整備』など、より身近な安全対策が求められている結果となった。
- ▶ 特に歩道の安全対策に関しては、約半数の方が必要だと感じており、道路整備による歩道設置の必要性を示す結果となった。

◆自由意見（回答数164件/400件中）

- ▶ 多くの自由意見のなかでも、『歩道が狭くて歩きにくい』『歩行者と自転車ゾーンの分離を進めてほしい』など、歩道、自転車の通行空間の確保に関する御意見が最も多い。（36件）
- ▶ また『台風などに対応できる対策をしてもらいたい』『無電柱化が最優先』など、防災・減災に資する道路整備に関する御意見も多い。

事業者アンケートの結果

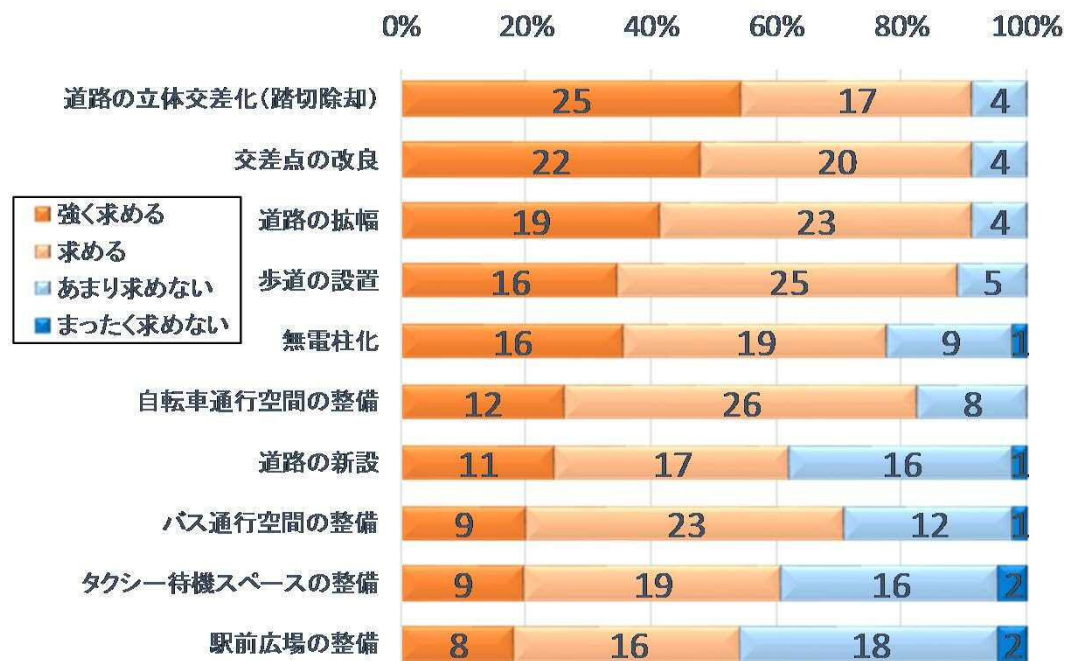


- 5年前との比較について、トラック・タクシー・バス事業者は、Webアンケートに比べ効果を実感している割合が高く、主に『走行性の改善』や『渋滞の緩和』を感じている結果となった。日々市内の道路を利用されている事業者は、前項の交差点部の先行整備などによる道路状況の変化を敏感に感じているものと推測される。

事業者アンケートの結果

Q4

川崎市内の今後の道路整備に求めるものはなんですか？



- 今後の道路整備について、市民Webアンケートと同様の項目で実施した結果、『踏切の除却』や『交差点の改良』が強く求められている結果となった。
- 歩行者・自転車の安全対策への要望が高い市民アンケートに比べ、日々の車両運転で感じている局所的な渋滞箇所の解消が求められている。

◆自由意見（回答数33件/47件中）

- 多くの自由意見のなかでも、『朝の渋滞を緩和してほしい』『左折渋滞を緩和してほしい』など、具体的な場所や時間帯の渋滞の解消を求める御意見が最も多い。（16件）
- また『自転車のマナー違反』『自転車道への路駐対策』など、車両通行から見た自転車通行についての御意見も多い。

今後の方針等

・総合的な所見

- ◆『緊急輸送道路の整備率』が目標達成に至らなかった原因は、「用地取得の遅延」や「追加された要素事業が主に用地取得中の路線」であったことから、工事が完成しなかったためである。
今後は、用地取得の課題や交渉状況を把握し、収用計画・道路整備プログラムなどを踏まえた目標設定を実施する。
- ◆『市内拠点及び近隣他都市等への移動時間短縮率』が目標達成に至らなかった原因は、他計画での交差点先行整備等による効果が見られたものの、工事完成した路線が無いことから、大幅な移動時間の短縮を図ることができなかったためである。
本指標は、本計画以外の幹線道路整備に影響を受ける指標であることから、今後は市内幹線道路全体の整備進捗を適切に捉え、慎重に目標数値の設定を実施する。

・次期計画に対する今後の方針

- ◆次期計画は、令和2年から令和6年までの期間で実施中。
- ◆本計画の評価を反映するため、成果目標の追加について国と再協議する予定。
- ◆次期計画は、本計画の指標（移動時間短縮率）のようなネットワーク全体の評価指標に加えて、「交差点等の先行整備による局所的な効果を表す指標の設定」も必要であることから、個々の交差点の渋滞状況や通過時間の改善に関する指標の設定も含めて検討する。
- ◆上記を踏まえて、先行整備で効果が発揮された事例等について、HPなどを用いて積極的に発信することで、道路事業に対する市民理解の醸成に努める。