

令和 2 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 建設緑政局広域道路整備室
----------	-------------------	---------	--

1 計画の概要

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	計画の期間	平成 27 年度～令和元年度
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。		
計画の成果目標(定量的指標)	<ul style="list-style-type: none"> 緊急輸送道路の整備率 (%) 目標値 (H27 0%⇒R1 10%) 市内拠点及び近隣他都市等への移動時間短縮率 (%) 目標値 (H27 0%⇒R1 10%) 		
計画変更を行った場合、変更内容の概要	・他の交付金計画への移行等による要素事業の増減		

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)	尻手黒川線(Ⅳ期)、宮内新横浜線(宮内)、宮内新横浜線(子母口)、丸子中山茅ヶ崎線(小杉御殿)、(市)横浜生田線(水沢)、(仮称)連絡道路、世田谷町田線(登戸)、世田谷町田線(片平)、世田谷町田線(上麻生)、(国)国道409号線(市ノ坪)、(国)国道409号線(小杉御殿町)、(主)世田谷町田線、(主)幸多摩、(市)宮内新横浜線	5,337,000	3,977,000	2,799,873	70.4%	別計画へ移行等
B (関連社会資本整備事業)	—					
C (効果促進事業)	—					
全体事業費(A+B+C)		5,337,000	3,977,000	2,799,873	70.4%	

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	・緊急輸送道路の整備率(%)			
定義及び算定式	<ul style="list-style-type: none"> 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 = (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) 			
その指標を設定した理由	・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ことから設定			
当初現況値(H27)	中間目標値	最終目標値(R1)	実績値(確定)・見込	目標達成状況
0%	—	10%	3.7%	未達成
目標達成状況に対する所見	・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。			

将来の見込み	・ 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。
--------	---

評価指標の名称、内容	・ 市内拠点及び近隣他都市等への移動時間短縮率（％）			
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） 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）			
その指標を設定した理由	・ 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ことから、本計画の評価指標として設定			
当初現況値(H27)	中間目標値	最終目標値(R1)	実績値(確定)・見込)	目標達成状況
0%	－	10%	4.4%	未達成
目標達成状況に対する所見	・ 目標値である短縮率10%の達成には至らなかったが、計画期間5年間における他事業での交差点先行整備等による効果もあり、対象路線全体としては、4.4%の短縮を図ることができた。			
将来の見込み	・ 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。			

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	－
定義及び算定式	－
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	－
評価指標の実績値を含む効果の発現状況	－

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"> ・ 市民意見聴取 WEB アンケート調査の実施による、施策に関する評価・意見を収集 ・ 主な道路利用者（バス・タクシー・トラック事業者）の意見聴取 直接アンケート調査の実施による、施策に関する評価・意見を収集 <p>実施期間 9月中</p>
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"> ・ WEB アンケート調査においては、今後の道路整備について『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。 ・ 主な道路利用者（バス・タクシー・トラック事業者）へのアンケート調査においては、今後の道路整備について、『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、日々市内の道路を利用されている事業者からは、局所的な渋滞箇所の解消がより強く求められている結果となった。 ・ 道路を整備することで市内交通の円滑化が図られるとともに、歩道設置による安全対策や無電柱化による防災対策など、様々な効果も得られることから、現在整備中の事業についての効果を市民に分かりやすく伝える工夫も実施する必要がある。

6 今後の方針等

総合的な所見	<ul style="list-style-type: none"> ・ 『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。
--------	--

<p>今後の方針</p> <p>次期計画 あり・なし</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・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。
------------------------------------	---