

基本政策	政策	施策	事務事業（○は計画本体に掲載している主な事務事業） ※○以外については、「施策を推進する経常的な事務事業一覧」に取組等を掲載
基本政策 4 活力と魅力あふれる力強い都市づくり			
政策 4-7 総合的な交通体系を構築する			
施策 4-7-1 広域的な交通網の整備			
○ 総合交通計画調査事業			
○ 鉄道計画関連事業			
○ 広域幹線道路整備促進事業			
○ 川崎縦貫道路の整備事業			
施策 4-7-2 市域の交通網の整備			
○ 都市計画道路網調査事業			
○ 道路計画調査事業			
○ 道路改良事業			
○ 渋滞対策事業			
○ 橋りょう整備事業			
○ 京浜急行大師線連続立体交差事業			
○ J R 南武線連続立体交差事業			
施策 4-7-3 身近な交通環境の整備			
○ 地域交通支援事業			
○ コミュニティ交通等支援事業			
○ バス利用等促進事業			
○ 自転車通行環境整備事業			
○ 自転車活用推進事業			
○ 駐車施設整備推進事業			
施策 4-7-4 市バスの輸送サービスの充実			
○ 市バス運輸安全マネジメント推進事業			
○ 市バス安全教育推進事業			
○ 市バスネットワーク推進事業			
○ 市バスお客様サービス推進事業			
○ 市バス移動空間快適化事業			
○ 市バス事業基盤強化事業			
○ 市バス収益性事業			
○ 市バス営業所の管理委託事業			
○ 市バス地域貢献事業			
○ 市バス経営計画推進事業			

令和3年度 事務事業評価シート

事業の概要

事務事業	事務事業コード	事務事業名				政策体系別計画の記載							
	40701010	総合交通計画調査事業				有							
担当	組織コード	所属名											
	503500	まちづくり局交通政策室											
実施期間	事業開始年度	事業終了年度	事務・サービス等の分類	分類1(市民サービス等)	分類2(内部事務)								
	—	—		その他	—								
実施形態	<input checked="" type="checkbox"/> 市が直接実施 <input checked="" type="checkbox"/> 一部委託 <input type="checkbox"/> 全部委託・指定管理 <input type="checkbox"/> ボランティア等との協働 <input type="checkbox"/> その他												
実施根拠	<input type="checkbox"/> 国・県の制度 <input type="checkbox"/> 国・県の制度+市独自の制度 <input checked="" type="checkbox"/> 市独自の制度 (法令・要綱等)												
総合計画と連携する計画等	かわさき強靱化計画,都市計画マスタープラン,防災都市づくり基本計画,高齢者保健福祉計画・介護保険事業計画,地球温暖化対策推進基本計画,総合都市交通計画,道路整備プログラム,地域公共交通計画,市バス事業経営戦略プログラム												
行財政改革第2期プログラムに関連する課題名	改革項目			課題名									
予決算 (単位:千円)	年度	H30年度		R1年度		R2年度		R3年度					
		予算額	決算額	計画事業費	予算額	決算額	計画事業費	予算額	決算額	計画事業費	予算額	決算額(見込)	
	事業費 A	26,274	22,668	12,000	17,389	17,287	10,000	19,549	12,150	10,000	19,945	2,765	
	財源内訳	国庫支出金	8,628	—	4,000	5,666	—	2,800	4,330	—	550	1,620	—
		市債	0	—	0	0	—	0	0	—	0	0	—
		その他特財	0	—	0	0	—	0	0	—	0	0	—
		一般財源	17,646	—	8,000	11,723	—	7,200	15,219	—	9,450	18,325	—
	人件費* B	21,599	21,599	30,586	30,586	30,586	31,450	31,450	31,450	30,086	30,086	30,086	
総コスト(A+B)	47,873	44,267	42,586	47,975	47,873	41,450	50,999	43,600	40,086	50,031	32,851		
人工(単位:人)	2.55		3.6		3.7		3.55						

※ 人件費は、予算・決算における職員1人当たり人件費に、人工を乗じて算出

計画 (Plan)

政策体系	政策	総合的な交通体系を構築する
	施策	広域的な交通網の整備
	直接目標	首都圏における円滑な交通網を整える
事業の対象 (事業の対象となる人、物)	市民、交通機関利用者、物流事業者等	
事業の目的 (対象をどのような状態にしたいか)	・総合都市交通計画の着実な推進を行うことで、「誰もが利用しやすいこと」「安全・安心かつ円滑であること」「持続可能であること」を理念とする交通環境の実現を図ります。 ・東京都市圏全体の広域的な交通問題の把握と課題の分析を行うことで、首都圏における円滑な交通網の形成を図ります。	
事業の内容 (どういった業務内容で、どのような手段で実施しているか)	・平成24年度に本市の都市交通分野におけるマスタープランとして「川崎市総合都市交通計画」を策定しました。 ・計画策定後、平成29年度末に中間見直しに伴う計画の改定を行いました。 ・計画改定後、計画に位置付けた施策・事業の着実な推進を図るため、進行管理を行うとともに、社会状況の変化を踏まえて、計画の全体見直しに向けて、調査・検討を行っています。 ・東京都市圏における広域的な都市交通計画の検討に役立てるため、人の動き及び物の動きの調査・分析を行っています。	
当該年度の取組内容 (第2期実施計画に記載されている具体的な当該年度の取組)	①総合都市交通計画の全体見直しに向けた検討 ②第6回東京都市圏物資流動調査の計画・準備	
当初計画からの変更箇所 (上記計画に記載されている内容から変更となる取組)		

実施結果 (Do)

上記「当該年度の取組内容」に対する達成度	3	1. 目標を大きく上回って達成 2. 目標を上回って達成 3. ほぼ目標どおり 4. 目標を下回った 5. 目標を大きく下回った					
取組内容の実績等 (上記に掲げた取組内容に対し、「数値等でより具体的に実績を示すことができる取組」、又は「未達成部分」若しくは「より達成できた部分」を記載)	目標どおり達成できました。 ①新型コロナウイルス感染症の影響について、国等の統計調査を用いて的確に把握する必要があることから、全体見直しの実施時期や交通の現況等について、調査・検討を実施しました。 ②令和5年度に実施予定の第6回東京都市圏物資流動調査の本体調査に向け、調査内容や調査手法の検討を行いました。						
指標分類	数値で事業の実績・効果等を把握できる指標 (指標の説明)	目標・実績	H30年度	R1年度	R2年度	R3年度	単位
1	説明	目標					
		実績					
2	説明	目標					
		実績					
3	説明	目標					
		実績					
4	説明	目標					
		実績					

評価 (Check)

事業を取り巻く社会環境の変化 (国・県・他団体の動向や法改正、規制緩和など)	平成29年度に改定した総合都市交通計画に基づく取組を着実に推進するとともに、新型コロナウイルス感染症の影響に伴う社会変容を注視しながら、今後の総合都市交通計画の全体見直しに向けた取組を進めていく必要があります。
事業の見直し・改善内容	<input checked="" type="checkbox"/> 実施 (直近) H 29 年度 <input type="checkbox"/> 未実施
具体的な見直し・改善内容 ※過去に見直した履歴も記載できる場合は記載	H29年度・総合都市交通計画の改定(策定5年目の中間見直し)を実施

評価項目		評価	
必要性	【市民のニーズ】 事業を取り巻く環境の変化等により、事業に対するニーズが薄れていないか？	a. 薄れていない b. 薄れている	a
	【市が実施する必要性】 他都市で、民間等でサービス提供している事例がないか？	a. 事例はない b. 事例がある	a
	評価の理由	・本市の都市交通計画におけるマスタープランである総合都市交通計画については、新型コロナウイルス感染症の影響をはじめとする交通を取り巻く状況変化を的確に捉え、見直しを行いながら、今後も計画を継承していく必要があります。 ・東京都市圏物資流動調査の調査結果は、まちづくりや物流に関連した都市交通計画の検討において活用されています。	
有効性	【成果】 活動結果(活動指標等)に対し事業の成果(成果指標等)は順調に上がっているか？	a. 上がっている b. 徐々に上がっている c. 上がっていない	b
	評価の理由	・総合都市交通計画に位置付ける施策・事業は概ね着実に進捗しています。 ・東京都市圏物資流動調査の調査結果は、まちづくりや物流に関連した都市交通施策等の検討において活用されています。	
効率性	【民間の活用】 委託や指定管理者制度など、実施手法について民間活用によりコストを削減できる余地があるか？	a. 余地はない b. 余地はある c. 既に実施済み	c
	【事業手法等の見直し】 事業の成果を維持しながら、契約方法、仕様の見直しなどによる経費削減や事務手続きの見直しなどによる事務改善の可能性はあるか？	a. 可能性はない b. 可能性はある	a
	【質の向上】 事業を適正な(過小でも、過大でもない)規模の人員体制・費用で行いながら、市民サービスや市役所内部(職員・組織)の質の向上を図ることができる余地があるか？	a. 余地はない b. 余地はある c. 既に実施済み	a
	評価の理由	・物資流動調査について、調査業務を委託により実施しています。	

施策への 貢献度	貢献度区分	上記「有効性」の成果等を踏まえ左記区分を選んだ理由
	A. 貢献している B. やや貢献している C. 貢献の度合いが薄い	A 総合都市交通計画の進行管理を通じて施策・事業の取組状況を把握するとともに、新型コロナウイルス感染症の影響による社会変容等を把握するため、交通の現状分析を実施し、今後の交通施策の基本的な方向性の検討に活用するなど、施策に貢献しています。また、物資流動調査は、まちづくりや物流に関連した都市交通計画の検討において活用されているなど、施策に貢献しています。

改善 (Action)

今後の事業 の方向性	方向性区分	実施結果(Do)や評価(Check)を踏まえた今後の方向性
	I. 現状のまま継続 II. 改善しながら継続 III. 事業規模拡大 IV. 事業規模縮小 V. 事業廃止 VI. 事業終了	I 総合都市交通計画については、新型コロナウイルス感染症の影響に伴う社会変容をはじめとして、脱炭素化や社会のデジタル化、高齢化の進展など、社会経済状況が大きく変化していることから、こうした状況を注視しながら、全体見直しに向けた検討を進めます。 東京都市圏物資流動調査は、昭和47年度から10年ごとに国土交通省及び1都4県5政令市4団体が共同して実施する調査であり、まちづくりや物流に関連した都市交通計画の施策・事業を推進するうえで基礎的なデータとなるため、国や関係自治体等と連携して、取組を進めていきます。

令和3年度 事務事業評価シート

事業の概要

事務事業	事務事業コード	事務事業名				政策体系別計画の記載							
	40701020	鉄道計画関連事業				有							
担当	組織コード	所属名											
	503500	まちづくり局交通政策室											
実施期間	事業開始年度	事業終了年度	事務・サービス等の分類	分類1(市民サービス等)	分類2(内部事務)								
	—	—		その他	—								
実施形態	<input checked="" type="checkbox"/> 市が直接実施 <input checked="" type="checkbox"/> 一部委託 <input type="checkbox"/> 全部委託・指定管理 <input type="checkbox"/> ボランティア等との協働 <input type="checkbox"/> その他												
実施根拠	<input type="checkbox"/> 国・県の制度 <input type="checkbox"/> 国・県の制度+市独自の制度 <input checked="" type="checkbox"/> 市独自の制度 (法令・要綱等)												
総合計画と連携する計画等	かわさき強靱化計画,まち・ひと・しごと創生総合戦略,都市計画マスタープラン,総合都市交通計画												
行財政改革第2期プログラムに関連する課題名	改革項目			課題名									
予決算 (単位:千円)	年度	H30年度		R1年度			R2年度			R3年度			
		予算額	決算額	計画事業費	予算額	決算額	計画事業費	予算額	決算額	計画事業費	予算額	決算額(見込)	
	財源内訳	事業費 A	121,344	71,004	121,344	101,824	62,979	121,344	113,080	81,992	121,344	99,109	51,067
		国庫支出金	0	—	0	0	—	0	0	—	0	0	—
		市債	0	—	0	0	—	0	0	—	0	0	—
		その他特財	106,325	—	106,325	86,670	—	106,325	77,711	—	106,325	77,935	—
		一般財源	15,019	—	15,019	15,154	—	15,019	35,369	—	15,019	21,174	—
	人件費* B	46,162	46,162	43,330	43,330	43,330	39,525	39,525	39,525	37,714	37,714	37,714	
	総コスト(A+B)	167,506	117,166	164,674	145,154	106,309	160,869	152,605	121,517	159,058	136,823	88,781	
	人工(単位:人)	5.45		5.1			4.65			4.45			

※ 人件費は、予算・決算における職員1人当たり人件費に、人工を乗じて算出

計画 (Plan)

政策体系	政策	総合的な交通体系を構築する
	施策	広域的な交通網の整備
	直接目標	首都圏における円滑な交通網を整える
事業の対象 (事業の対象となる人、物)	市民、鉄道事業者、交通機関利用者など	
事業の目的 (対象をどのような状態にしたいか)	・市民の交通利便性を高めるとともに、移動の効率化を通じた市内の活性化や都市間競争力の向上を図ります。 ・鉄道ネットワークの形成により、臨海部のポテンシャルを最大限に発揮する交通体系の構築を目指します。 ・鉄道整備事業基金を活用することで、新線建設や駅改良などの事業の推進を図ります。 ・鉄道事業者や周辺自治体と連携することで、輸送力増強や輸送サービスの改善を目指します。	
事業の内容 (どういった業務内容で、どのような手段で実施しているか)	・広域的な鉄道ネットワークの機能強化に向け、各鉄道計画の実現に向けた検討・調整作業を行います。 ・鉄道整備事業基金の運用利子を積み立てることにより、鉄道整備事業を推進するための財源を確保します。 ・神奈川県内の市町村等が鉄道事業者に要望を伝える場である「神奈川県鉄道輸送力増強促進会議」を通じて、鉄道事業者による輸送力の増強施策の促進を図ります。 ・通勤通学時間帯におけるオフピーク通勤等の取組を推進します。	
当該年度の取組内容 (第2期実施計画に記載されている具体的な当該年度の取組)	① 鉄道輸送力増強の促進に向けた関係事業者との協議・調整 ② JR南武線の長編成化など輸送サービスの改善に関する検討・調整 ③ 周辺自治体や鉄道事業者、民間企業との連携によるオフピーク通勤の取組実施 ④ 横浜市高速鉄道3号線の延伸に係る、横浜市の事業化判断結果を踏まえた調査・検討及び関係機関との協議・調整 ⑤ 小田急小田原線・東急田園都市線の複々線化に関する調整	
当初計画からの変更箇所 (上記計画に記載されている内容から変更となる取組)		

実施結果 (Do)

上記「当該年度の取組内容」に対する達成度	3	1. 目標を大きく上回って達成 2. 目標を上回って達成 3. ほぼ目標どおり 4. 目標を下回った 5. 目標を大きく下回った					
取組内容の実績等 (上記に掲げた取組内容に対し、「数値等でより具体的に実績を示すことができる取組」、又は「未達成部分」若しくは「より達成できた部分」を記載)	ほぼ目標通り達成できました。 ①②⑤輸送力増強に向け、神奈川県鉄道輸送増強会議などの機会を通じて、増発やダイヤ改正等について鉄道事業者と要望・協議を行いました。 ③本市職員の時差勤務の取組を行うとともに、民間企業等に対する普及促進を行いました。 ④ルート・駅位置及び新百合ヶ丘駅の接続方法の検討等について、横浜市及び鉄道事業者等と協議・調整を進めました。						
指標分類	数値で事業の実績・効果等を把握できる指標 (指標の説明)	目標・実績	H30年度	R1年度	R2年度	R3年度	単位
1	説明	目標					
		実績					
2	説明	目標					
		実績					
3	説明	目標					
		実績					

評価 (Check)

事業を取り巻く社会環境の変化 <small>(国・県・他団体の動向や法改正、規制緩和など)</small>		新型コロナウイルス感染症の影響に伴う鉄道の利用状況等の変化について、注視する必要があります。	
事業の見直し・改善内容		<input type="checkbox"/> 実施 (直近) H 年度 <input checked="" type="checkbox"/> 未実施	
具体的な見直し・改善内容 ※過去に見直した履歴も記載できる場合は記載			
評価項目		評価	
必要性	【市民のニーズ】 事業を取り巻く環境の変化等により、事業に対するニーズが薄れていないか？	a. 薄れていない b. 薄れている	a
	【市が実施する必要性】 他都市で、民間等でサービス提供している事例がないか？	a. 事例はない b. 事例がある	a
	評価の理由	本市の拠点機能や拠点間連携の強化に向け、引き続き、鉄道事業者や周辺自治体と連携した鉄道ネットワークの機能強化等に向けた取組を推進していく必要があります。	
有効性	【成果】 活動結果(活動指標等)に対し事業の成果(成果指標等)は順調に上がっているか？	a. 上がっている b. 徐々に上がっている c. 上がっていない	b
	評価の理由	横浜市高速鉄道3号線の延伸に係る検討など、広域的な鉄道ネットワーク機能強化等に向けた関係自治体や鉄道事業者と連携した協議・調整において、取組が進捗しています。	
効率性	【民間の活用】 委託や指定管理者制度など、実施手法について民間活用によりコストを削減できる余地があるか？	a. 余地はない b. 余地はある c. 既に実施済み	a
	【事業手法等の見直し】 事業の成果を維持しながら、契約方法、仕様の見直しなどによる経費削減や事務手続きの見直しなどによる事務改善の可能性はあるか？	a. 可能性はない b. 可能性はある	a
	【質の向上】 事業を適正な(過小でも、過大でもない)規模の人員体制・費用で行いながら、市民サービスや市役所内部(職員・組織)の質の向上を図ることができる余地があるか？	a. 余地はない b. 余地はある c. 既に実施済み	a
	評価の理由	横浜市高速鉄道3号線の延伸に向けた検討において委託を実施しています。	
施策への貢献度	貢献度区分		上記「有効性」の成果等を踏まえ左記区分を選んだ理由
	A. 貢献している B. やや貢献している C. 貢献の度合いが薄い	A	鉄道事業者や関係自治体と輸送力増強に関する協議・調整を実施するとともに、オフピーク通勤に協力いただいている民間企業に混雑率等の推移を説明し、協力を求めながら取組を進めました。また、横浜市高速鉄道3号線の延伸に向け、ルート・駅位置及び新百合ヶ丘駅の接続方法の検討等について、横浜市及び鉄道事業者等と協議・調整を行い、広域的な鉄道ネットワークの機能強化に向けた取組を進めました。



改善 (Action)

今後の事業の方向性	方向性区分	実施結果(Do)や評価(Check)を踏まえた今後の方向性
	I. 現状のまま継続 II. 改善しながら継続 III. 事業規模拡大 IV. 事業規模縮小 V. 事業廃止 VI. 事業終了	I

令和3年度 事務事業評価シート

事業の概要

事務事業	事務事業コード	事務事業名				政策体系別計画の記載							
	40701030	広域幹線道路整備促進事業				有							
担当	組織コード	所属名											
	531870	建設緑政局広域道路整備室											
実施期間	事業開始年度	事業終了年度	事務・サービス等の分類	分類1(市民サービス等)	分類2(内部事務)								
	—	—		その他	—								
実施形態	<input type="checkbox"/> 市が直接実施 <input type="checkbox"/> 一部委託 <input type="checkbox"/> 全部委託・指定管理 <input type="checkbox"/> ボランティア等との協働 <input checked="" type="checkbox"/> その他												
実施根拠	<input checked="" type="checkbox"/> 国・県の制度 <input type="checkbox"/> 国・県の制度+市独自の制度 <input type="checkbox"/> 市独自の制度 (法令・要綱等) 道路法50条												
総合計画と連携する計画等	まち・ひと・しごと創生総合戦略, 都市計画マスタープラン, 緑の基本計画, 総合都市交通計画												
行財政改革第2期プログラムに関連する課題名	改革項目		課題名										
予決算 (単位:千円)	年度	H30年度		R1年度		R2年度		R3年度					
		予算額	決算額	計画事業費	予算額	決算額	計画事業費	予算額	決算額	計画事業費	予算額	決算額(見込)	
	事業費 A	534,164	505,716	3,234,164	583,691	435,468	3,234,164	1,653,756	1,379,144	3,234,164	1,403,650	1,354,680	
	財源内訳	国庫支出金	0	—	0	0	—	0	0	—	0	0	—
		市債	530,000	—	2,907,000	580,000	—	2,907,000	1,650,000	—	2,907,000	1,400,000	—
		その他特財	2,283	—	2,283	1,810	—	2,283	1,875	—	2,283	1,825	—
		一般財源	1,881	—	324,881	1,881	—	324,881	1,881	—	324,881	1,825	—
	人件費 [*] B	18,295	18,295	18,351	18,351	18,351	18,360	18,360	18,360	21,272	21,272	21,272	
総コスト(A+B)	552,459	524,011	3,252,515	602,042	453,819	3,252,524	1,672,116	1,397,504	3,255,436	1,424,922	1,375,952		
人工(単位:人)	2.16		2.16		2.16		2.16		2.51				

※ 人件費は、予算・決算における職員1人当たり人件費に、人工を乗じて算出

計画 (Plan)

政策体系	政策	総合的な交通体系を構築する
	施策	広域的な交通網の整備
	直接目標	首都圏における円滑な交通網を整える
事業の対象 (事業の対象となる人、物)	直轄国道(1、15、246、357、409号)及び首都圏の高速道路	
事業の目的 (対象をどのような状態にしたいか)	広域的な幹線道路網の整備を促進し、首都圏全体の都市構造の形成や本市の交通機能強化を図ります。	
事業の内容 (どのような業務内容で、どのような手段で実施しているか)	国等関係機関と協議・調整を行い、広域的な幹線道路の整備等を促進します。	
当該年度の取組内容 (第2期実施計画に記載されている具体的な当該年度の取組)	①国道409号ほか4路線の整備等に向けた協議調整 ②国道357号(多摩川トンネル区間)の整備促進 ③川崎駅周辺の交通円滑化に向けた協議調整 ④高速道路の利用促進に向けた効果的・効率的な料金施策導入に向けた調整	
当初計画からの変更箇所 (上記計画に記載されている内容から変更となる取組)		

実施結果 (Do)

上記「当該年度の取組内容」に対する達成度	3	1. 目標を大きく上回って達成 2. 目標を上回って達成 3. ほぼ目標どおり 4. 目標を下回った 5. 目標を大きく下回った						
取組内容の実績等 (上記に掲げた取組内容に対し、「数値等でより具体的に実績を示すことができる取組」、又は「未達成部分」若しくは「より達成できた部分」を記載)	目標どおり達成できました。 ①については、国が国道409号の道路改良工事や国道246号の電線共同溝工事などを進めました。 ②については、国が立坑部の工事着手や、浮島の事業地の測量業務を実施するなど、令和4年度以降のトンネル工事に向けた取組を進めました。 ③については、対策の検討、実施について国等への要望活動を実施しました。 ④については、導入後の効果検証や利用者の利便性向上策の検討など、国等へ要望活動を実施しました。							
指標分類	数値で事業の実績・効果等を把握できる指標 (指標の説明)	目標・実績	H30年度	R1年度	R2年度	R3年度	単位	
1	活動指標	国等関係機関との協議調整回数	目標	8	8	8	8	回
		説明 国道357号など直轄国道の整備促進に向けた、国道事務所との協議調整回数	実績	18	15	15	19	
2	説明		目標					
			実績					
3	説明		目標					
			実績					
4	説明		目標					
			実績					

評価 (Check)

事業を取り巻く社会環境の変化 (国・県・他団体の動向や法改正、規制緩和など)	国道357号の多摩川トンネル区間については、平成28年2月に事業着手され、国がトンネル工事にに向けた調査設計などを進めています。 平28年4月から「首都圏の新たな高速道路料金」が導入されました。
事業の見直し・改善内容	<input type="checkbox"/> 実施 (直近) H 年度 <input checked="" type="checkbox"/> 未実施
具体的な見直し・改善内容 ※過去に見直した履歴も記載できる場合は記載	

評価項目		評価	
必要性	【市民のニーズ】 事業を取り巻く環境の変化等により、事業に対するニーズが薄れていないか？	a. 薄れていない b. 薄れている	a
	【市が実施する必要性】 他都市で、民間等でサービス提供している事例がないか？	a. 事例はない b. 事例がある	a
	評価の理由	国道357号の多摩川トンネルについては、国による浮島の事業地の測量業務の実施や、立坑部の工事着手など、着実に事業の進捗が図られており、引き続き、整備促進に向けて国等関係機関との協議・調整を進める必要があります。	
有効性	【成果】 活動結果(活動指標等)に対し事業の成果(成果指標等)は順調に上がっているか？	a. 上がっている b. 徐々に上がっている c. 上がっていない	b
	評価の理由	国道357号の多摩川トンネルを始めとする広域的な幹線道路網の整備に向けた取組が進められており、国道357号の多摩川トンネルについては、国による浮島の事業地の測量業務の実施や、立坑部の工事着手など、本市の交通機能強化に向けた進捗が図られていることから、事業の成果は徐々に上がっています。	
効率性	【民間の活用】 委託や指定管理者制度など、実施手法について民間活用によりコストを削減できる余地があるか？	a. 余地はない b. 余地はある c. 既に実施済み	a
	【事業手法等の見直し】 事業の成果を維持しながら、契約方法、仕様の見直しなどによる経費削減や事務手続きの見直しなどによる事務改善の可能性はあるか？	a. 可能性はない b. 可能性はある	b
	【質の向上】 事業を適正な(過小でも、過大でもない)規模の人員体制・費用で行いながら、市民サービスや市役所内部(職員・組織)の質の向上を図ることができる余地があるか？	a. 余地はない b. 余地はある c. 既に実施済み	b
	評価の理由	<ul style="list-style-type: none"> 国等関係機関との協議・調整については、民間活用の余地はありません。 国道357号の多摩川トンネルを始め、その整備には膨大な事業費が見込まれることから、事業費の縮減や費用負担の平準化について検討が必要です。 現行体制の中で、創意工夫を行い、国等関係機関との協議・調整を円滑に進めていく必要があります。 	

施策への貢献度	貢献度区分	上記「有効性」の成果等を踏まえ左記区分を選んだ理由
	A. 貢献している B. やや貢献している C. 貢献の度合いが薄い	B

改善 (Action)

今後の事業の方向性	方向性区分	実施結果(Do)や評価(Check)を踏まえた今後の方向性
	I. 現状のまま継続 II. 改善しながら継続 III. 事業規模拡大 IV. 事業規模縮小 V. 事業廃止 VI. 事業終了	I

令和3年度 事務事業評価シート

事業の概要

事務事業	事務事業コード	事務事業名				政策体系別計画の記載							
	40701040	川崎縦貫道路の整備事業				有							
担当	組織コード	所属名											
	531870	建設緑政局広域道路整備室											
実施期間	事業開始年度	事業終了年度	事務・サービス等の分類	分類1(市民サービス等)	分類2(内部事務)								
	—	—		その他	—								
実施形態	<input type="checkbox"/> 市が直接実施 <input type="checkbox"/> 一部委託 <input type="checkbox"/> 全部委託・指定管理 <input type="checkbox"/> ボランティア等との協働 <input checked="" type="checkbox"/> その他												
実施根拠	<input type="checkbox"/> 国・県の制度 <input checked="" type="checkbox"/> 国・県の制度+市独自の制度 <input type="checkbox"/> 市独自の制度												
(法令・要綱等)													
総合計画と連携する計画等	まち・ひと・しごと創生総合戦略, 都市計画マスタープラン, 総合都市交通計画												
行財政改革第2期プログラムに関連する課題名	改革項目		課題名										
予決算 (単位: 千円)	年度	H30年度		R1年度		R2年度		R3年度					
		予算額	決算額	計画事業費	予算額	決算額	計画事業費	予算額	決算額	計画事業費	予算額	決算額(見込)	
	事業費 A	13,000	12,950	13,000	13,000	10,755	13,000	10,000	7,396	13,000	9,600	8,924	
	財源内訳	国庫支出金	0	—	0	0	—	0	0	—	0	0	—
		市債	0	—	0	0	—	0	0	—	0	0	—
		その他特財	0	—	0	0	—	0	0	—	0	0	—
		一般財源	13,000	—	13,000	13,000	—	13,000	10,000	—	13,000	9,600	—
	人件費** B	21,514	21,514	21,580	21,580	21,580	21,590	21,590	21,590	18,560	18,560	18,560	
	総コスト(A+B)	34,514	34,464	34,580	34,580	32,335	34,590	31,590	28,986	31,560	28,160	27,484	
	人工(単位: 人)	2.54		2.54		2.54		2.19					

※ 人件費は、予算・決算における職員1人当たり人件費に、人工を乗じて算出

計画 (Plan)

政策体系	政策	総合的な交通体系を構築する
	施策	広域的な交通網の整備
	直接目標	首都圏における円滑な交通網を整える
事業の対象 (事業の対象となる人、物)	川崎縦貫道路	
事業の目的 (対象をどのような状態にしたいか)	広域的な道路ネットワークの整備を進め、本市の都市機能の強化を図ります。	
事業の内容 (どういった業務内容で、どのような手段で実施しているか)	I 期事業の早期整備及び II 期計画の早期具体化に向け、国等関係機関と協議・調整を行うなどの取組を推進します。	
当該年度の取組内容 (第2期実施計画に記載されている具体的な当該年度の取組)	① I 期事業の高速部(大師ジャンクション～国道15号間)の整備再開に向けた関係機関との協議調整 ② I 期事業の国道409号(殿町～国道15号)の街路先行整備等の促進及び関係機関との協議調整 ③ II 期計画(国道15号～東名高速道路間)の早期具体化に向けた調査・検討及び関係機関との協議調整	
当初計画からの変更箇所 (上記計画に記載されている内容から変更となる取組)		

実施結果 (Do)

上記「当該年度の取組内容」に対する達成度	3	1. 目標を大きく上回って達成 2. 目標を上回って達成 3. ほぼ目標どおり 4. 目標を下回った 5. 目標を大きく下回った						
取組内容の実績等 (上記に掲げた取組内容に対し、「数値等でより具体的に実績を示すことができる取組」、又は「未達成部分」若しくは「より達成できた部分」を記載)	ほぼ目標どおり達成しました。 ①については、新型コロナウイルス感染症の感染拡大により、各種道路建設促進大会が書面開催等になりましたが、整備に向けた要望書の提出などの活動を実施しました。 ②の街路先行整備については国が整備を進め、港町地区の電線共同溝工事等を実施しました。また、新型コロナウイルス感染症の感染拡大を受け、川崎縦貫道路対策協議会を書面開催し、沿線町会長等へ工事進捗状況や関連事業について報告を行いました。 ③については、「東京外かく環状道路(東名高速～湾岸道路間)計画検討協議会」の開催が、新型コロナウイルス感染症の感染拡大やそれに伴う環境の変化から延期となりましたが、コロナ禍でも実施できる国・東京都・川崎市による調整会議を2回行うなど、調査・検討を進めました。							
指標分類	数値で事業の実績・効果等を把握できる指標 (指標の説明)	目標・実績	H30年度	R1年度	R2年度	R3年度	単位	
1	活動指標	川崎縦貫道路の整備にかかる庁外協議会等の開催回数	目標	2	2	2	2	回
		説明 東京外かく環状道路(東名高速～湾岸道路間)計画検討協議会や川崎縦貫道路対策協議会など、川崎縦貫道路の整備に関連する、庁外協議会等の開催回数	実績	2	2	1	1	
2	活動指標	国等への要望活動の実施回数	目標	6	6	6	6	回
		説明 川崎縦貫道路等の整備促進に向けた、各種道路建設促進大会への参加回数	実績	5	6	5	5	
3		説明	目標					
			実績					
4		説明	目標					
			実績					

評価 (Check)

事業を取り巻く社会環境の変化 (国・県・他団体の動向や法改正、規制緩和など)	平成28年2月に、国・東京都・川崎市が意見交換、検討する場として、「東京外かく環状道路(東名高速・湾岸道路間)計画検討協議会」が設立され、令和元年6月までに計5回の協議会が開催されました。その中で、川崎縦貫道路の計画と一本化する場合について、整備効果や起終点、連結位置、費用負担の考え方などを、更に検討することが確認されるなど、計画の具体化に向けた検討が進められています。
事業の見直し・改善内容	<input type="checkbox"/> 実施 (直近) H 年度 <input checked="" type="checkbox"/> 未実施
具体的な見直し・改善内容 ※過去に見直した履歴も記載できる場合は記載	

評価項目		評価	
必要性	【市民のニーズ】 事業を取り巻く環境の変化等により、事業に対するニーズが薄れていないか？	a. 薄れていない b. 薄れている	a
	【市が実施する必要性】 他都市で、民間等でサービス提供している事例がないか？	a. 事例はない b. 事例がある	a
評価の理由	川崎縦貫道路は、本市の都市機能を強化するなど、広域的なネットワークを形成する路線であり、I期事業の国道409号は国が整備を進めており、II期計画は、東京外かく環状道路との一本化を含めた検討が進められているなど、今後も取組を進める必要があります。		
有効性	【成果】 活動結果(活動指標等)に対し事業の成果(成果指標等)は順調に上がっているか？	a. 上がっている b. 徐々に上がっている c. 上がっていない	b
	評価の理由	I期事業の国道409号の整備については、国が工事を進め、令和3年度は港町地区で電線共同溝工事や道路改良工事を実施するなど、着実に事業の進捗が進んでいることから、成果は徐々に上がっています。	
効率性	【民間の活用】 委託や指定管理者制度など、実施手法について民間活用によりコストを削減できる余地があるか？	a. 余地はない b. 余地はある c. 既に実施済み	a
	【事業手法等の見直し】 事業の成果を維持しながら、契約方法、仕様の見直しなどによる経費削減や事務手続きの見直しなどによる事務改善の可能性はあるか？	a. 可能性はない b. 可能性はある	b
	【質の向上】 事業を適正な(過小でも、過大でもない)規模の人員体制・費用で行いながら、市民サービスや市役所内部(職員・組織)の質の向上を図ることができる余地があるか？	a. 余地はない b. 余地はある c. 既に実施済み	b
評価の理由	<ul style="list-style-type: none"> ・国等関係機関との協議・調整については、民間活用の余地はありません。 ・本市も参画する東京外かく環状道路(東名高速～湾岸道路間)計画検討協議会などにより、当該区間の計画具体化に向けた調査・検討が進められていますが、その進捗状況を注視しながら取組を進める必要があります。 ・現行体制の中で、創意工夫を行い、国等関係機関との協議・調整を円滑に進めていくことが必要です。 		

施策への 貢献度	貢献度区分	上記「有効性」の成果等を踏まえ左記区分を選んだ理由
	A. 貢献している B. やや貢献している C. 貢献の度合いが薄い	B II期計画については、東京外かく環状道路(東名高速～湾岸道路間)計画検討協議会などにおける、川崎縦貫道路計画との一本化を含めた検討が行われ、またI期事業については、国道409号の整備について、国が道路改良工事を進めており、事業の進捗が図られていることから、一定程度の施策への貢献がありました。

改善 (Action)

今後の事業の 方向性	方向性区分	実施結果(Do)や評価(Check)を踏まえた今後の方向性
	I. 現状のまま継続 II. 改善しながら継続 III. 事業規模拡大 IV. 事業規模縮小 V. 事業廃止 VI. 事業終了	I I期事業の国道409号の整備については、国が工事を進めており、引き続き整備の促進に取り組みます。また、II期計画については、新型コロナウイルス感染症の影響や、それに伴う環境の変化から、今年度は東京外かく環状道路(東名高速～湾岸道路間)計画検討協議会が延期となりましたが、引き続き国や東京都との協議調整や協議会における検討などの取組を進めます。

令和3年度 事務事業評価シート

事業の概要

事務事業	事務事業コード	事務事業名				政策体系別計画の記載								
	40702010	都市計画道路網調査事業				有								
担当	組織コード	所属名												
	502100	まちづくり局計画部都市計画課												
実施期間	事業開始年度	事業終了年度	事務・サービス等の分類	分類1(市民サービス等)	分類2(内部事務)									
	—	—		その他	—									
実施形態	<input checked="" type="checkbox"/> 市が直接実施 <input checked="" type="checkbox"/> 一部委託 <input type="checkbox"/> 全部委託・指定管理 <input type="checkbox"/> ボランティア等との協働 <input type="checkbox"/> その他													
実施根拠	<input type="checkbox"/> 国・県の制度 <input checked="" type="checkbox"/> 国・県の制度+市独自の制度 <input type="checkbox"/> 市独自の制度 (法令・要綱等) 都市計画法運用指針													
総合計画と連携する計画等	まち・ひと・しごと創生総合戦略,都市計画マスタープラン,総合都市交通計画,道路整備プログラム,地域公共交通計画													
行財政改革第2期プログラムに関連する課題名	改革項目			課題名										
	取組2(14)将来を見据えた市民サービス等の再構築			18 都市計画道路網の見直し										
予決算 (単位:千円)	年度	H30年度		R1年度		R2年度		R3年度						
		予算額	決算額	計画事業費	予算額	決算額	計画事業費	予算額	決算額	計画事業費	予算額	決算額(見込)		
	財源内訳	事業費 A		2,679	5,619	2,679	11,000	9,031	2,679	8,000	6,697	2,679	13,387	7,077
		国庫支出金	0	—	0	0	—	0	0	—	0	0	—	
		市債	0	—	0	0	—	0	0	—	0	7,000	—	
		その他特財	0	—	0	0	—	0	0	—	0	0	—	
	一般財源	2,679	—	2,679	11,000	—	2,679	8,000	—	2,679	6,387	—		
人件費* B		12,282	12,282	12,319	12,319	12,319	8,925	8,925	8,925	8,899	8,899	8,899		
総コスト(A+B)		14,961	17,901	14,998	23,319	21,350	11,604	16,925	15,622	11,578	22,286	15,976		
人工(単位:人)		1.45		1.45		1.05		1.05						

※ 人件費は、予算・決算における職員1人当たり人件費に、人工を乗じて算出

計画 (Plan)

政策体系	政策	総合的な交通体系を構築する
	施策	市域の交通網の整備
	直接目標	自動車での市内交通を円滑化する
事業の対象 (事業の対象となる人、物)	市民及び事業者	
事業の目的 (対象をどのような状態にしたいか)	都市計画道路網の見直しにより、体系的、機能的に連携したネットワークの形成を図ります。	
事業の内容 (どういった業務内容で、どのような手段で実施しているか)	社会経済の情勢の変化を踏まえると道路の必要性に変化が生じることも考えられるため、適時適切に都市計画道路網の検証を行い、必要に応じて都市計画手続き等を行います。	
当該年度の取組内容 (第2期実施計画に記載されている具体的な当該年度の取組)	平成29年度に改定した「都市計画道路網の見直し方針」を踏まえた取組の推進 ①南幸町渡田線変更の都市計画手続に向けた取組の推進 中瀬線廃止の都市計画手続に向けた取組の推進 ②公共交通の強化に向けたモデル路線(野川柿生線ほか)におけるバスベイ設置や交差点改良に向けた検討・調整	
当初計画からの変更箇所 (上記計画に記載されている内容から変更となる取組)	①野川柿生線変更の都市計画変更手続に向けた取組の推進 南幸町渡田線変更の都市計画手続に向けた取組の推進 中瀬線廃止の都市計画手続に向けた取組の推進	

実施結果 (Do)

上記「当該年度の取組内容」に対する達成度	3	1. 目標を大きく上回って達成 2. 目標を上回って達成 3. ほぼ目標どおり 4. 目標を下回った 5. 目標を大きく下回った
取組内容の実績等 (上記に掲げた取組内容に対し、「数値等により具体的に実績を示すことができる取組」、又は「未達成部分」若しくは「より達成できた部分」を記載)	ほぼ目標どおり達成できました。 ①見直し候補路線である野川柿生線の都市計画変更手続に向けた関係者調整を進めました。 見直し候補路線である南幸町渡田線の都市計画変更手続に向けた関係者調整を進めました。 廃止候補路線である中瀬線の都市計画変更手続に向けた関係者調整を進めました。 ②向丘出張所バス停他へのバスベイ設置に向けて、関係各局との調整・検討を進め、向丘中学校下バス停におけるバスベイ設置工事に向けた取組を推進しました。また、交差点改良に向けた検討・調整を実施しました。	

指標分類	数値で事業の実績・効果等を把握できる指標 (指標の説明)		目標・実績	H30年度	R1年度	R2年度	R3年度	単位
1	説明	目標						
		実績						
2	説明	目標						
		実績						
3	説明	目標						
		実績						
4	説明	目標						
		実績						

評価 (Check)

事業を取り巻く社会環境の変化 (国・県・他団体の動向や法改正、規制緩和など)	平成17年に長期未着手道路の建築制限についての裁判において、損失補償が不要である考え方は疑問である旨の補足意見が出されて以降、都市計画道路見直しガイドラインの策定が各都市で行われています。
事業の見直し・改善内容	<input checked="" type="checkbox"/> 実施 (直近) H 29 年度 <input type="checkbox"/> 未実施
具体的見直し・改善内容 ※過去に見直した履歴も記載できる場合は記載	H29年度:都市計画道路網を取り巻く状況が変化の中で、都市計画決定後、長期に渡って事業が実施されていない路線や区間の中には、時間の経過とともに、道路に求められる機能や役割が変化しているものも生じている可能性があることから、必要性を再検証し、「都市計画道路網の見直し方針」を改定しました。

評価項目		評価	
必要性	【市民のニーズ】 事業を取り巻く環境の変化等により、事業に対するニーズが薄れていないか？	a. 薄れていない b. 薄れている	a
	【市が実施する必要性】 他都市で、民間等でサービス提供している事例がないか？	a. 事例はない b. 事例がある	a
	評価の理由	都市計画法において、社会情勢の変化などに応じて計画の見直しを行うことが定められており、今後も、都市計画決定権者である川崎市が必要に応じて見直し作業を進める必要があります。	
有効性	【成果】 活動結果(活動指標等)に対し事業の成果(成果指標等)は順調に上がっているか？	a. 上がっている b. 徐々に上がっている c. 上がっていない	b
	評価の理由	見直し候補路線においては、都市計画変更手続きに向け関係者と協議・調整を行うとともに、手続きが完了するまでの間、都市計画道路内の建築制限の取扱を変更(緩和)していることで、見直し候補路線に対する成果が徐々にあがってきています。	
効率性	【民間の活用】 委託や指定管理者制度など、実施手法について民間活用によりコストを削減できる余地があるか？	a. 余地はない b. 余地はある c. 既に実施済み	c
	【事業手法等の見直し】 事業の成果を維持しながら、契約方法、仕様の見直しなどによる経費削減や事務手続きの見直しなどによる事務改善の可能性はあるか？	a. 可能性はない b. 可能性はある	a
	【質の向上】 事業を適正な(過小でも、過大でもない)規模の人員体制・費用で行いながら、市民サービスや市役所内部(職員・組織)の質の向上を図ることができる余地があるか？	a. 余地はない b. 余地はある c. 既に実施済み	a
	評価の理由	・見直しの検討作業に当たっては、民間委託を活用しながら効率的に実施しています。 ・適時・適切な都市計画の見直しを行うことで、効果的・効率的な都市計画道路網の整備を行うことが可能となっています。	
施策への貢献度	貢献度区分	上記「有効性」の成果等を踏まえ左記区分を選んだ理由	
	A. 貢献している B. やや貢献している C. 貢献の度合いが薄い	B	社会情勢の変化などに応じた適切な見直しを行い、都市計画変更手続きに向けた関係者調整を進めることができたことから、総合的な交通体系の構築に貢献しています。

改善 (Action)

今後の事業の方向性	方向性区分	実施結果(Do)や評価(Check)を踏まえた今後の方向性
	I. 現状のまま継続 II. 改善しながら継続 III. 事業規模拡大 IV. 事業規模縮小 V. 事業廃止 VI. 事業終了	I 都市計画道路網の見直し方針に基づき、都市計画変更などの手続きを行っていきます。

令和3年度 事務事業評価シート

事業の概要

事務事業	事務事業コード	事務事業名			政策体系別計画の記載								
	40702020	道路計画調査事業			有								
担当	組織コード	所属名											
	531400	建設緑政局総務部企画課											
実施期間	事業開始年度	事業終了年度	事務・サービス等の分類	分類1(市民サービス等)	分類2(内部事務)								
	—	—		その他	政策推進計画等(策定・進行管理)								
実施形態	<input checked="" type="checkbox"/> 市が直接実施 <input checked="" type="checkbox"/> 一部委託 <input type="checkbox"/> 全部委託・指定管理 <input type="checkbox"/> ボランティア等との協働 <input type="checkbox"/> その他												
実施根拠	<input type="checkbox"/> 国・県の制度 <input type="checkbox"/> 国・県の制度+市独自の制度 <input checked="" type="checkbox"/> 市独自の制度 (法令・要綱等)												
総合計画と連携する計画等	かわさき強靱化計画,まち・ひと・しごと創生総合戦略,都市計画マスタープラン,地球温暖化対策推進基本計画,総合都市交通計画,道路整備プログラム												
行財政改革第2期プログラムに関連する課題名	改革項目		課題名										
予決算 (単位:千円)	年度	H30年度		R1年度		R2年度		R3年度					
		予算額	決算額	計画事業費	予算額	決算額	計画事業費	予算額	決算額	計画事業費	予算額	決算額(見込)	
	事業費 A	10,942	9,396	10,942	7,257	6,019	10,942	34,652	0	10,942	6,967	29,080	
	財源内訳	国庫支出金	0	-	0	0	-	0	408	-	0	0	-
		市債	0	-	0	0	-	0	0	-	0	0	-
		その他特財	0	-	0	0	-	0	0	-	0	0	-
		一般財源	10,942	-	10,942	7,257	-	10,942	34,244	-	10,942	6,967	-
	人件費* B	44,468	44,468	44,604	44,604	44,604	45,050	45,050	45,050	43,223	43,223	43,223	
	総コスト(A+B)	55,410	53,864	55,546	51,861	50,623	55,992	79,702	45,050	54,165	50,190	72,303	
	人工(単位:人)	5.25		5.25		5.3		5.1					

* 人件費は、予算・決算における職員1人当たり人件費に、人工を乗じて算出

計画 (Plan)

政策体系	政策	総合的な交通体系を構築する
	施策	市域の交通網の整備
	直接目標	自動車での市内交通を円滑化する
事業の対象 (事業の対象となる人、物)	市民、企業、道路利用者等	
事業の目的 (対象をどのような状態にしたいか)	社会の産業・経済活動を支える幹線道路の整備を進めることで、自動車での市内交通の円滑化を図ります。	
事業の内容 (どういった業務内容で、どのような手段で実施しているか)	「道路整備プログラム」の適切な進行管理を行うとともに、各種調査の実施、計画的な道路整備に向けた調査・検討を行います。	
当該年度の取組内容 (第2期実施計画に記載されている具体的な当該年度の取組)	①道路整備プログラムの見直しと取組の推進 ②緊急渋滞対策の進捗管理 ③基礎データ構築に向けた交通量調査等の調査・分析	
当初計画からの変更箇所 (上記計画に記載されている内容から変更となる取組)		

実施結果 (Do)

上記「当該年度の取組内容」に対する達成度	4	1. 目標を大きく上回って達成 2. 目標を上回って達成 3. ほぼ目標どおり 4. 目標を下回った 5. 目標を大きく下回った
取組内容の実績等 (上記に掲げた取組内容に対し、「数値等」でより具体的に実績を示すことができる取組、又は「未達成部分」若しくは「より達成できた部分」を記載)	目標を下回りました。 ①道路整備プログラムについては、前期(平成28年~令和3年度)に完成目標としていた10工区のうち、5工区が未達成となったことから、進捗状況や取組の効果及び課題の整理を行い、計画期間を4年間延長した後期の取組を定めました。 ②緊急渋滞対策については、第3次緊急渋滞対策(平成30年~令和3年度)に位置付けた5箇所の交差点のうち、2箇所について交通管理者との協議に不測の日数を要したことから、年度内に完成することができませんでした。また、令和4年から令和7年度を計画期間とした第4次緊急渋滞対策を策定しました。 ③基礎データ構築に向けた交通量調査等については、道路交通センサスの調査の実施や、緊急渋滞対策の策定における交通ビッグデータの活用、実証フィールド提供の取組により新技術に関する調査を行いました。	

指標分類	数値で事業の実績・効果等を把握できる指標 (指標の説明)	目標・実績	H30年度	R1年度	R2年度	R3年度	単位
1 成果指標	都市計画道路進捗率	目標	—	—	—	69	%
	説明	都市計画道路の完成延長(210km)/都市計画道路の計画延長(305km)×100(%) ※R3年度実績	実績	68	68	68	
2 活動指標	都市計画道路の完成延長	目標	—	—	—	210	km
	説明	川崎市内で都市計画決定されている都市計画道路の完成区間の総延長	実績	207	208	208	
3	説明	目標					
		実績					
4	説明	目標					
		実績					

評価 (Check)

事業を取り巻く社会環境の変化 (国・県・他団体の動向や法改正、規制緩和など)	都市計画道路の整備進捗率が約69%(令和4年3月31日時点)と依然として他の大都市に比べ低い水準にあることや、市内の幹線道路には、依然として、交差点や踏切において、渋滞が発生していることなどから、市内交通の円滑化などに向けては、今後も計画的な道路整備の推進に関わる各種調査の実施や計画の策定などが必要です。
事業の見直し・改善内容	<input checked="" type="checkbox"/> 実施 (直近) R 3 年度 <input type="checkbox"/> 未実施
具体的な見直し・改善内容 ※過去に見直した履歴も記載できる場合は記載	R3年度:第2次川崎市道路整備プログラム後期の取組の策定 第4次緊急渋滞対策策定 H29年度:第3次緊急渋滞対策策定 H27年度:第2次川崎市道路整備プログラムの策定 H25年度:第2次緊急渋滞対策策定

評価項目		評価	
必要性	【市民のニーズ】 事業を取り巻く環境の変化等により、事業に対するニーズが薄れていないか?	a. 薄れていない b. 薄れている	a
	【市が実施する必要性】 他都市で、民間等でサービス提供している事例がないか?	a. 事例はない b. 事例がある	a
	評価の理由	道路整備を効率的・効果的に進めるためには、道路整備プログラムに基づき適切に進行管理を行う必要があります。交通渋滞は大きな経済的損失を招くとともに、環境の悪化や交通安全性の低下など、市民生活の豊かさにも大きく関わることから、現道幅員内における局所的かつ即効的な対策により、効率的・効果的に渋滞緩和を図る必要があります。	
有効性	【成果】 活動結果(活動指標等)に対し事業の成果(成果指標等)は順調に上がっているか?	a. 上がっている b. 徐々に上がっている c. 上がっていない	a
	評価の理由	道路整備プログラムに基づき、計画的に道路整備を進めるとともに、後期の取組を定めました。また、第3次緊急渋滞対策については、事業の進捗管理を行うとともに、新たに第4次緊急渋滞対策を策定し、市内の交通円滑化が図られていることから成果は上がっています。	
効率性	【民間の活用】 委託や指定管理者制度など、実施手法について民間活用によりコストを削減できる余地があるか?	a. 余地はない b. 余地はある c. 既に実施済み	a
	【事業手法等の見直し】 事業の成果を維持しながら、契約方法、仕様の見直しなどによる経費削減や事務手続きの見直しなどによる事務改善の可能性はあるか?	a. 可能性はない b. 可能性はある	a
	【質の向上】 事業を適正な(過小でも、過大でもない)規模の人員体制・費用で行いながら、市民サービスや市役所内部(職員・組織)の質の向上を図ることができる余地があるか?	a. 余地はない b. 余地はある c. 既に実施済み	a
	評価の理由	社会経済環境の変化に的確に対応するため、道路整備プログラムや緊急渋滞対策に基づき、効率的・効果的に取組を進めています。	

施策への 貢献度	貢献度区分	上記「有効性」の成果等を踏まえ左記区分を選んだ理由
	A. 貢献している B. やや貢献している C. 貢献の度合いが薄い	B 幹線道路の整備や渋滞対策を進めることにより、安全性の向上や渋滞の低減が図られるとともに、第2次道路整備プログラム(後期の取組)や第4次緊急渋滞対策を策定し、令和4年度からの取組を位置付けたことから、施策への貢献はありました。

改善 (Action)

今後の事業の 方向性	方向性区分	実施結果(Do)や評価(Check)を踏まえた今後の方向性
	I. 現状のまま継続 II. 改善しながら継続 III. 事業規模拡大 IV. 事業規模縮小 V. 事業廃止 VI. 事業終了	II 市内の交通の円滑化に向けて、幹線道路の整備については、令和3年度末に策定した「第2次道路整備プログラム(後期の取組)」に基づき、整備路線の更なる重点化を図りながら計画的に取組を推進するとともに、渋滞対策については、「第4次緊急渋滞対策」に基づき、現道の幅員内における即効的な対策により、効率的・効果的に取組を推進していきます。

令和3年度 事務事業評価シート

事業の概要

事務事業	事務事業コード	事務事業名				政策体系別計画の記載							
	40702030	道路改良事業				有							
担当	組織コード	所属名											
	534100	建設緑政局道路河川整備部道路整備課											
実施期間	事業開始年度	事業終了年度	事務・サービス等の分類	分類1(市民サービス等)	分類2(内部事務)								
	—	—		その他	—								
実施形態	<input checked="" type="checkbox"/> 市が直接実施 <input type="checkbox"/> 一部委託 <input type="checkbox"/> 全部委託・指定管理 <input type="checkbox"/> ボランティア等との協働 <input type="checkbox"/> その他												
実施根拠	<input type="checkbox"/> 国・県の制度 <input checked="" type="checkbox"/> 国・県の制度+市独自の制度 <input type="checkbox"/> 市独自の制度 (法令・要綱等) 道路法、都市計画法												
総合計画と連携する計画等	かわさき強靱化計画、まち・ひと・しごと創生総合戦略、都市計画マスタープラン、総合都市交通計画、道路整備プログラム、自転車活用推進計画												
行財政改革第2期プログラムに関連する課題名	改革項目			課題名									
予決算 (単位:千円)	年度	H30年度		R1年度		R2年度		R3年度					
		予算額	決算額	計画事業費	予算額	決算額	計画事業費	予算額	決算額	計画事業費	予算額	決算額(見込)	
	財源内訳	事業費 A	6,202,958	5,772,829	4,786,119	7,724,399	6,944,211	4,941,669	7,449,519	6,779,571	4,781,019	6,639,521	6,670,138
		国庫支出金	2,130,730	—	1,906,645	2,193,100	—	1,974,475	2,054,100	—	1,904,435	1,545,450	—
		市債	3,353,000	—	2,170,000	4,422,000	—	2,238,000	4,361,000	—	2,168,000	3,988,000	—
		その他特財	194,262	—	172,861	208,610	—	176,223	198,959	—	172,750	230,830	—
		一般財源	524,966	—	536,613	900,689	—	552,971	835,460	—	535,834	875,241	—
	人件費** B	359,890	359,890	354,028	354,028	354,028	339,405	339,405	339,405	339,405	333,576	333,576	
総コスト(A+B)	6,562,848	6,132,719	5,140,147	8,078,427	7,298,239	5,281,074	7,788,924	7,118,976	5,114,595	6,973,097	7,003,714		
人工(単位:人)	42.49		41.67		39.93		39.36						

※ 人件費は、予算・決算における職員1人当たり人件費に、人工を乗じて算出

計画 (Plan)

政策体系	政策	総合的な交通体系を構築する
	施策	市域の交通網の整備
	直接目標	自動車での市内交通を円滑化する
事業の対象 (事業の対象となる人、物)	市民、道路利用者	
事業の目的 (対象をどのような状態にしたいか)	都市計画道路などの幹線道路を整備することで、骨格となる幹線道路ネットワークの形成、広域拠点や交通結節点の機能強化及び道路の防災・安全性の向上を図ります。	
事業の内容 (どのような業務内容で、どのような手段で実施しているか)	都市計画法及び道路法に基づき、川崎市が管理する都市計画道路と一般国道・県道のうち主要地方道に指定された幹線道路の道路幅幅や歩道設置などの整備を進めます。	
当該年度の取組内容 (第2期実施計画に記載されている具体的な当該年度の取組)	①国道409号の整備推進(市ノ坪、小杉、小杉御殿町Ⅰ期・Ⅱ期、北見方工区) ②東京丸子横浜線の整備推進(市ノ坪工区完成) ③丸子中山茅ヶ崎線の整備推進(蟻山坂工区完成) ④世田谷町田線の整備推進(登戸工区完成) ⑤宮内新横浜線の整備推進(宮内、子母口工区) ⑥尻手黒川線の整備推進(Ⅳ期工区) ⑦その他都市計画道路の整備推進(登戸2号線(多摩沿線工区)など4工区完成)	
当初計画からの変更箇所 (上記計画に記載されている内容から変更となる取組)		

実施結果 (Do)

上記「当該年度の取組内容」に対する達成度	4	1. 目標を大きく上回って達成 2. 目標を上回って達成 3. ほぼ目標どおり 4. 目標を下回った 5. 目標を大きく下回った					
取組内容の実績等 (上記に掲げた取組内容に対し、「数値等でより具体的に実績を示すことができる取組」、又は「未達成部分」若しくは「より達成できた部分」を記載)	目標を下回りました。 ①国道409号については、市ノ坪工区の用地交渉・取得、小杉工区の用地交渉・取得及び工事、小杉御殿町Ⅰ期・Ⅱ期の用地交渉・取得、北見方工区の用地交渉・取得を実施しました。 ②東京丸子横浜線市ノ坪工区の工事については、施工中の不測の対応による遅延により完成には至りませんでした。車道を4車線で供用を開始いたしました。引き続き、側道整備等を行い工事を推進します。 ③丸子中山茅ヶ崎線については、小杉御殿工区の用地交渉・取得及び工事、野川(高津)工区の測量を実施し、蟻山坂工区においては工事が完成しました。 ④世田谷町田線については、登戸工区と片平工区の設計及び工事、上麻生Ⅰ期工区の設計、上麻生Ⅱ期の用地交渉・取得を実施しました。登戸工区については、鉄道事業者との協議・調整に時間を要し完成には至りませんでした。引き続き、現道である旧橋整備等を行い工事を推進します。 ⑤宮内新横浜線については、宮内工区の用地交渉・取得、子母口工区の工事を実施しました。 ⑥尻手黒川線については、Ⅳ期工区の用地交渉・取得、設計、工事を実施しました。 ⑦その他都市計画道路については、整備を推進し登戸2号線が完成しました。残る3工区については、用地交渉の難航等により完成には至りませんでした。工程管理の徹底と、用地交渉が難航・長期化する場合は、土地収用制度に基づく手続きも視野に入れ、引き続き事業を推進します。また、川崎府中(枳形・生田)は予定より早期に完成しました。						
指標分類	数値で事業の実績・効果等を把握できる指標 (指標の説明)	目標・実績	H30年度	R1年度	R2年度	R3年度	単位
1	説明	目標					
		実績					
2	説明	目標					
		実績					

評価 (Check)

事業を取り巻く社会環境の変化 (国・県・他団体の動向や法改正、規制緩和など)	円滑な幹線道路ネットワークの構築には、地域に応じた道路幅幅や歩道整備が必要であることから、幹線道路網の整備を推進する取組が求められています。		
事業の見直し・改善内容	<input type="checkbox"/> 実施 (直近) H	年度	<input checked="" type="checkbox"/> 未実施
具体的な見直し・改善内容 ※過去に見直した履歴も記載できる場合は記載			

評価項目		評価	
必要性	【市民のニーズ】 事業を取り巻く環境の変化等により、事業に対するニーズが薄れていないか？	a. 薄れていない b. 薄れている	a
	【市が実施する必要性】 他都市で、民間等でサービス提供している事例がないか？	a. 事例はない b. 事例がある	a
	評価の理由	道路交通環境改善の課題は継続しており、着実に事業を推進していく必要があります。	
有効性	【成果】 活動結果(活動指標等)に対し事業の成果(成果指標等)は順調に上がっているか？	a. 上がっている b. 徐々に上がっている c. 上がっていない	b
	評価の理由	事業用地の取得や工事施工により整備進捗を図っており、事業の成果は徐々に上がっています。	
効率性	【民間の活用】 委託や指定管理者制度など、実施手法について民間活用によりコストを削減できる余地があるか？	a. 余地はない b. 余地はある c. 既に実施済み	a
	【事業手法等の見直し】 事業の成果を維持しながら、契約方法、仕様の見直しなどによる経費削減や事務手続きの見直しなどによる事務改善の可能性はあるか？	a. 可能性はない b. 可能性はある	b
	【質の向上】 事業を適正な(過小でも、過大でもない)規模の人員体制・費用で行いながら、市民サービスや市役所内部(職員・組織)の質の向上を図ることができる余地があるか？	a. 余地はない b. 余地はある c. 既に実施済み	a
	評価の理由	<ul style="list-style-type: none"> ・本事業は、社会資本である道路整備を国土交通省の事業制度を基本として公共事業予算等の支援を受けながら、都市計画法及び道路法に基づき実施するものです。 ・これまで適正な執行体制により、用地取得・工事施工を実施し、整備進捗を図りましたが、今後も継続して、設計施工一括方式や入札VEなどの契約方法を検討し、更なる業務の効率化を目指した取組を進めていきます。 	
施策への貢献度	貢献度区分	上記「有効性」の成果等を踏まえ左記区分を選んだ理由	
	A. 貢献している B. やや貢献している C. 貢献の度合いが薄い	B	関係地権者との交渉を進め、道路整備に必要な用地を取得しました。また、取得が完了した箇所において、電線共同溝や道路築造工事を実施し進捗を図ったことから、施策へ貢献しています。

改善 (Action)

今後の事業の方向性	方向性区分	実施結果(Do)や評価(Check)を踏まえた今後の方向性
I. 現状のまま継続 II. 改善しながら継続 III. 事業規模拡大 IV. 事業規模縮小 V. 事業廃止 VI. 事業終了	II	令和3年度末に策定した「第2次川崎市道路整備プログラム後期の取組」に基づき、整備路線の更なる重点化を図りながら、渋滞の著しい交差点の先行整備など、早期に事業効果の発現が図れるよう効率的・効果的に事業を推進するとともに、用地交渉が難航・長期化する場合は、土地収用制度に基づく手続きも視野に入れ交渉を行っていきます。

令和3年度 事務事業評価シート

事業の概要

事務事業	事務事業コード	事務事業名				政策体系別計画の記載							
	40702040	渋滞対策事業				有							
担当	組織コード	所属名											
	531400	建設緑政局総務部企画課											
実施期間	事業開始年度	事業終了年度	事務・サービス等の分類	分類1(市民サービス等)	分類2(内部事務)								
	—	—	その他	—									
実施形態	<input checked="" type="checkbox"/> 市が直接実施 <input checked="" type="checkbox"/> 一部委託 <input type="checkbox"/> 全部委託・指定管理 <input type="checkbox"/> ボランティア等との協働 <input type="checkbox"/> その他												
実施根拠	<input type="checkbox"/> 国・県の制度 <input checked="" type="checkbox"/> 国・県の制度+市独自の制度 <input type="checkbox"/> 市独自の制度 (法令・要綱等) 国土交通省が中心となり、本市も委員となる首都圏渋滞ボトルネック対策協議会												
総合計画と連携する計画等	まち・ひと・しごと創生総合戦略, 都市計画マスタープラン, 総合都市交通計画												
行財政改革第2期プログラムに関連する課題名	改革項目		課題名										
予決算 (単位:千円)	年度	H30年度		R1年度		R2年度		R3年度					
		予算額	決算額	計画事業費	予算額	決算額	計画事業費	予算額	決算額	計画事業費	予算額	決算額(見込)	
	事業費 A	84,393	104,758	42,995	15,577	4,172	42,995	5,000	12,775	42,995	32,500	11,370	
	財源内訳	国庫支出金	0	—	0	0	—	0	0	—	0	0	—
		市債	0	—	0	0	—	0	0	—	0	0	—
		その他特財	0	—	0	0	—	0	0	—	0	27,500	—
		一般財源	84,393	—	42,995	15,577	—	42,995	5,000	—	42,995	5,000	—
	人件費 [※] B	4,659	4,659	4,673	4,673	4,673	4,250	4,250	4,250	4,238	4,238	4,238	
総コスト(A+B)	89,052	109,417	47,668	20,250	8,845	47,245	9,250	17,025	47,233	36,738	15,608		
人工(単位:人)	0.55		0.55		0.5		0.5						

※ 人件費は、予算・決算における職員1人当たり人件費に、人工を乗じて算出

計画 (Plan)

政策体系	政策	総合的な交通体系を構築する
	施策	市域の交通網の整備
	直接目標	自動車での市内交通を円滑化する
事業の対象 (事業の対象となる人、物)	市民、企業、道路利用者等	
事業の目的 (対象をどのような状態にしたいか)	交差点改良などの対策を行うことで慢性的な渋滞を緩和し、自動車での市内交通の円滑化を図ります。	
事業の内容 (どういった業務内容で、どのような手段で実施しているか)	交差点改良など局所的かつ即効的な対策などにより、効率的・効果的に渋滞緩和を図ります。	
当該年度の取組内容 (第2期実施計画に記載されている具体的な当該年度の取組)	①第3次緊急渋滞対策の完了	
当初計画からの変更箇所 (上記計画に記載されている内容から変更となる取組)		

実施結果 (Do)

上記「当該年度の取組内容」に対する達成度	4	1. 目標を大きく上回って達成 2. 目標を上回って達成 3. ほぼ目標どおり 4. 目標を下回った 5. 目標を大きく下回った
取組内容の実績等 (上記に掲げた取組内容に対し、「数値等により具体的に実績を示すことができる取組」、又は「未達成部分」若しくは「より達成できた部分」を記載)	目標を下回りました。 ①丸子橋交差点については、交通管理者との道路線形や信号制御などの交通処理に関する協議に時間を要し、令和4年3月に対策工事に着手したことから、年度内に完成することができませんでした。(令和4年9月完成予定) また、ガス橋交差点については、県道大田神奈川への右折帯設置のためにガス橋平間歩道橋の撤去が必要となりますが、歩道橋撤去後の安全対策について、交通管理者との協議に不測の日数を要したことから、年度内に工事に着手することができませんでした。引き続き、対策工事の実施に向けた交通管理者との協議を進めます。	

指標分類	数値で事業の実績・効果等を把握できる指標 (指標の説明)	目標・実績	H30年度	R1年度	R2年度	R3年度	単位
1 活動指標	対策実施箇所数	目標	1	0	2	2	箇所
	説明 対策を実施した箇所数	実績	1	0	2	1	
2 成果指標	対策効果を確認できた箇所数	目標	0	1	2	2	箇所
	説明 最大通過時間や最大渋滞長の減少などの対策効果を確認できた箇所数	実績	0	1	2	0	
3		目標					
	説明	実績					
4		目標					
	説明	実績					
5		目標					
	説明	実績					

評価 (Check)

事業を取り巻く社会環境の変化 <small>(国・県・他団体の動向や法改正、規制緩和など)</small>	市内の幹線道路には、依然として、交差点や踏切において、渋滞が発生していることから、早期の効果発現を目的とした渋滞対策を継続していくことが求められています。
事業の見直し・改善内容	<input type="checkbox"/> 実施 (直近) H 年度 <input checked="" type="checkbox"/> 未実施
具体的な見直し・改善内容 ※過去に見直した履歴も記載できる場合は記載	

評価項目		評価	
必要性	【市民のニーズ】 事業を取り巻く環境の変化等により、事業に対するニーズが薄れていないか？	a. 薄れていない b. 薄れている	a
	【市が実施する必要性】 他都市で、民間等でサービス提供している事例がないか？	a. 事例はない b. 事例がある	a
	評価の理由	交通渋滞は大きな経済的損失を招くとともに、環境の悪化や交通の安全性の低下など、市民生活の豊かさにも大きく関わることから、交差点改良など即効的な対策により改善を図る必要があります。	
有効性	【成果】 活動結果(活動指標等)に対し事業の成果(成果指標等)は順調に上がっているか？	a. 上がっている b. 徐々に上がっている c. 上がっていない	b
	評価の理由	丸子橋交差点においては、交通管理者との協議が完了して、対策工事を発注しました。ガス橋交差点については、交通管理者と協議継続中ですが、課題を解決しながら協議を進めていることから、徐々に事業の成果が上がってきています。	
効率性	【民間の活用】 委託や指定管理者制度など、実施手法について民間活用によりコストを削減できる余地があるか？	a. 余地はない b. 余地はある c. 既に実施済み	a
	【事業手法等の見直し】 事業の成果を維持しながら、契約方法、仕様の見直しなどによる経費削減や事務手続きの見直しなどによる事務改善の可能性はあるか？	a. 可能性はない b. 可能性はある	a
	【質の向上】 事業を適正な(過小でも、過大でもない)規模の人員体制・費用で行いながら、市民サービスや市役所内部(職員・組織)の質の向上を図ることができる余地があるか？	a. 余地はない b. 余地はある c. 既に実施済み	a
	評価の理由	社会経済環境の変化に的確に対応するとともに、局所的かつ即効的な対策により効率的・効果的に渋滞緩和を図る取組を進めています。	
施策への貢献度	貢献度区分 A. 貢献している B. やや貢献している C. 貢献の度合いが薄い	B	上記「有効性」の成果等を踏まえ左記区分を選んだ理由 市内の道路交通の円滑化に向けて、これまで3箇所の交差点において、渋滞対策の実施及び対策効果の確認を行い、渋滞の緩和を図ってきたことから、施策に一定程度貢献しています。



改善 (Action)

	方向性区分	実施結果(Do)や評価(Check)を踏まえた今後の方向性
今後の事業の方向性	I. 現状のまま継続 II. 改善しながら継続 III. 事業規模拡大 IV. 事業規模縮小 V. 事業廃止 VI. 事業終了	II 本事業では、交通管理者協議に不測の時間を要したことで整備及び効果検証の進捗が未達成となったことから、早期の完成を目指し、交通管理者との協議をより綿密に行うことで、計画的に緊急渋滞対策を進め、効果の検証を行います。

令和3年度 事務事業評価シート

事業の概要

事務事業	事務事業コード	事務事業名				政策体系別計画の記載							
	40702050	橋りょう整備事業				有							
担当	組織コード	所属名											
	534100	建設緑政局道路河川整備部道路整備課											
実施期間	事業開始年度	事業終了年度	事務・サービス等の分類	分類1(市民サービス等)	分類2(内部事務)								
	—	—		その他	—								
実施形態	<input checked="" type="checkbox"/> 市が直接実施 <input type="checkbox"/> 一部委託 <input type="checkbox"/> 全部委託・指定管理 <input type="checkbox"/> ボランティア等との協働 <input type="checkbox"/> その他												
実施根拠	<input checked="" type="checkbox"/> 国・県の制度 <input type="checkbox"/> 国・県の制度+市独自の制度 <input type="checkbox"/> 市独自の制度 (法令・要綱等) 道路法、河川法												
総合計画と連携する計画等	まち・ひと・しごと創生総合戦略,都市計画マスタープラン,総合都市交通計画,道路整備プログラム												
行財政改革第2期プログラムに関連する課題名	改革項目		課題名										
予決算 (単位:千円)	年度	H30年度		R1年度		R2年度		R3年度					
		予算額	決算額	計画事業費	予算額	決算額	計画事業費	予算額	決算額	計画事業費	予算額	決算額(見込)	
	事業費 A	790,262	285,967	1,052,039	537,870	544,528	745,948	541,842	494,668	1,017,354	751,716	527,516	
	財源内訳	国庫支出金	211,360	—	279,780	105,750	—	189,350	135,500	—	266,140	215,500	—
		市債	491,000	—	666,000	395,000	—	472,000	338,000	—	645,000	468,000	—
		その他特財	9,546	—	15,989	5,249	—	8,349	6,099	—	10,919	4,499	—
		一般財源	78,356	—	90,270	31,871	—	76,249	62,243	—	95,295	63,717	—
人件費* B	23,716	23,716	23,789	23,789	23,789	20,060	20,060	20,060	18,730	18,730	18,730		
総コスト(A+B)	813,978	309,683	1,075,828	561,659	568,317	766,008	561,902	514,728	1,036,084	770,446	546,246		
人工(単位:人)	2.8		2.8		2.36		2.21						

※ 人件費は、予算・決算における職員1人当たり人件費に、人工を乗じて算出

計画 (Plan)

政策体系	政策	総合的な交通体系を構築する
	施策	市域の交通網の整備
	直接目標	自動車での市内交通を円滑化する
事業の対象 (事業の対象となる人、物)	市民、道路利用者	
事業の目的 (対象をどのような状態にしたいか)	橋りょうの新設・架け替えによる道路ネットワークの形成・強化を図ります。	
事業の内容 (どういった業務内容で、どのような手段で実施しているか)	(仮称)等々力大橋については、東京都との共同事業において多摩川に架かる新橋の整備を進めます。また、末吉橋についても、横浜市との共同事業において鶴見川に架かる老朽化した橋梁の架け替え整備を進めます。	
当該年度の取組内容 (第2期実施計画に記載されている具体的な当該年度の取組)	①(仮称)等々力大橋の整備推進 ②末吉橋の整備推進	
当初計画からの変更箇所 (上記計画に記載されている内容から変更となる取組)		

実施結果 (Do)

上記「当該年度の取組内容」に対する達成度	3	1. 目標を大きく上回って達成 2. 目標を上回って達成 3. ほぼ目標どおり 4. 目標を下回った 5. 目標を大きく下回った
取組内容の実績等 (上記に掲げた取組内容に対し、「数値等」でより具体的に実績を示すことができる取組、又は「未達成部分」若しくは「より達成できた部分」を記載)	目標どおり達成できました。 ①(仮称)等々力大橋は、東京都が令和3年7月に施工業者と契約し、11月から川崎市側の橋台と橋脚工事に着手しました。 ②末吉橋は、仮橋と仮設構台の整備が完了し、令和3年12月に旧橋から仮橋へ車道の切回しを行いました。切回しに合わせて、主に末吉橋交差点の渋滞対策として、横浜市側の上末吉橋交差点との信号現示の連動や左折専用信号の設置などを行いました。	

指標分類	数値で事業の実績・効果等を把握できる指標 (指標の説明)	目標・実績	H30年度	R1年度	R2年度	R3年度	単位
1	説明	目標					
		実績					
2	説明	目標					
		実績					
3	説明	目標					
		実績					
4	説明	目標					
		実績					

評価 (Check)

事業を取り巻く社会環境の変化 (国・県・他団体の動向や法改正、規制緩和など)	・(仮称)等々力大橋については、平成29年3月に東京都と施行協定を締結しました。 ・末吉橋については、平成30年1月に横浜市と施行協定を締結しました。
事業の見直し・改善内容	<input checked="" type="checkbox"/> 実施 (直近) R 3 年度 <input type="checkbox"/> 未実施
具体的な見直し・改善内容 ※過去に見直した履歴も記載できる場合は記載	R3年度:末吉橋については、旧橋歩道部の補強や地中障害物の撤去などにより工事の増工が生じたことから、令和3年10月に施行協定を変更し、協定金額を約68億円から約82億円に増額しました。なお、本市の負担割合は、1/2としています。 R1年度:末吉橋については、横浜市と河川管理者との協議などにより工事の増工が生じたことから、令和元年10月に施行協定を変更し、協定金額を当初の60億円から68億2千5百万円に増額しました。なお、本市の負担割合は、1/2としています。

評価項目		評価	
必要性	【市民のニーズ】 事業を取り巻く環境の変化等により、事業に対するニーズが薄れていないか？	a. 薄れていない b. 薄れている	a
	【市が実施する必要性】 他都市で、民間等でサービス提供している事例がないか？	a. 事例はない b. 事例がある	a
	評価の理由	災害時の交通機能の確保や常時の物流機能の活発化が求められていることから、橋りょう整備による都市間の拠点連携や速達性を向上させることが必要とされています。	
有効性	【成果】 活動結果(活動指標等)に対し事業の成果(成果指標等)は順調に上がっているか？	a. 上がっている b. 徐々に上がっている c. 上がっていない	b
	評価の理由	(仮称)等々力大橋は、11月より川崎市側の橋台と橋脚工事に着手し、場所打ち杭やニューマチックケーソンの基礎工事を実施しており、末吉橋は、旧橋から仮橋へ車道の切回しが完了し、旧橋の撤去が順調に進んでいることから、徐々に成果が上がっています。	
効率性	【民間の活用】 委託や指定管理者制度など、実施手法について民間活用によりコストを削減できる余地があるか？	a. 余地はない b. 余地はある c. 既に実施済み	a
	【事業手法等の見直し】 事業の成果を維持しながら、契約方法、仕様の見直しなどによる経費削減や事務手続きの見直しなどによる事務改善の可能性はあるか？	a. 可能性はない b. 可能性はある	a
	【質の向上】 事業を適正な(過小でも、過大でもない)規模の人員体制・費用で行いながら、市民サービスや市役所内部(職員・組織)の質の向上を図ることができる余地があるか？	a. 余地はない b. 余地はある c. 既に実施済み	a
	評価の理由	本事業は、現場の進捗状況等を共同事業者と情報共有しながら、適切な工法や効率的な工程を必要に応じて見直すなど、事業効果の早期発現に向けて協議調整を行っています。	
施策への貢献度	貢献度区分	上記「有効性」の成果等を踏まえ左記区分を選んだ理由	
	A. 貢献している B. やや貢献している C. 貢献の度合いが薄い	A	・(仮称)等々力大橋は、今回工事がかわさき多摩川ふれあいロードや幸多摩線に影響があるため、東京都の他、市内部の関連部署と施工範囲について事前に協議調整を行っています。また順調に基礎工事が進捗していることから、施策に貢献しています。 ・末吉橋は、横浜市と連携し着実に整備が進捗していることから施策に貢献しています。

改善 (Action)

今後の事業の方向性	方向性区分	実施結果(Do)や評価(Check)を踏まえた今後の方向性
	I. 現状のまま継続 II. 改善しながら継続 III. 事業規模拡大 IV. 事業規模縮小 V. 事業廃止 VI. 事業終了	I

令和3年度 事務事業評価シート

事業の概要

事務事業	事務事業コード	事務事業名				政策体系別計画の記載							
	40702060	京浜急行大師線連続立体交差事業				有							
担当	組織コード	所属名											
	534100	建設緑政局道路河川整備部道路整備課											
実施期間	事業開始年度	事業終了年度	事務・サービスの分類	分類1(市民サービス等)	分類2(内部事務)								
	昭和63年度	—		その他	—								
実施形態	<input checked="" type="checkbox"/> 市が直接実施 <input type="checkbox"/> 一部委託 <input type="checkbox"/> 全部委託・指定管理 <input type="checkbox"/> ボランティア等との協働 <input checked="" type="checkbox"/> その他												
実施根拠	<input checked="" type="checkbox"/> 国・県の制度 <input type="checkbox"/> 国・県の制度+市独自の制度 <input type="checkbox"/> 市独自の制度 (法令・要綱等) 都市計画法、踏切道改良促進法 等												
総合計画と連携する計画等	かわさき強靱化計画、まち・ひと・しごと創生総合戦略、都市計画マスタープラン、総合都市交通計画												
行財政改革第2期プログラムに関連する課題名	改革項目			課題名									
予決算 (単位:千円)	年度	H30年度		R1年度		R2年度		R3年度					
		予算額	決算額	計画事業費	予算額	決算額	計画事業費	予算額	決算額	計画事業費	予算額	決算額(見込)	
	事業費 A	5,088,966	6,144,931	5,717,476	350,416	1,315,761	9,459,470	5,858,802	1,020,533	12,136,486	1,402,443	1,268,349	
	財源内訳	国庫支出金	2,409,198	—	2,686,853	92,407	—	5,110,184	2,600,000	—	6,675,487	539,000	—
		市債	2,375,000	—	2,580,000	182,000	—	3,832,000	2,849,000	—	4,834,000	728,000	—
		その他特財	3	—	0	3,859	—	0	20,365	—	0	0	—
		一般財源	304,765	—	450,623	72,150	—	517,286	389,437	—	626,999	135,443	—
	人件費 [※] B	35,405	35,405	23,364	23,364	23,364	9,520	9,520	9,520	40,426	40,426	40,426	
総コスト(A+B)	5,124,371	6,180,336	5,740,840	373,780	1,339,125	9,468,990	5,868,322	1,030,053	12,176,912	1,442,869	1,308,775		
人工(単位:人)	4.18		2.75		1.12		4.77						

※ 人件費は、予算・決算における職員1人当たり人件費に、人工を乗じて算出

計画 (Plan)

政策体系	政策	総合的な交通体系を構築する
	施策	市域の交通網の整備
	直接目標	自動車での市内交通を円滑化する
事業の対象 (事業の対象となる人、物)	市民、道路利用者、公共交通利用者、企業	
事業の目的 (対象をどのような状態にしたいか)	鉄道を地下化することにより、誰もが安心、安全に通行できる道路環境をつくり、渋滞緩和、踏切事故の解消、分断された地域の一体化による利便性の向上などを図ります。	
事業の内容 (どういった業務内容で、どのような手段で実施しているか)	京浜急行大師線の小島新田駅から鈴木町駅間約2.4kmにおいて鉄道を地下化することにより10箇所の踏切を除却します。	
当該年度の取組内容 (第2期実施計画に記載されている具体的な当該年度の取組)	①なし(1期①区間について令和元年度に工事完成予定であったもの) ②1期②区間(東門前駅～川崎大師駅 鈴木町すりつけ)の事業推進(工事推進及び都市計画変更) ③2期(川崎大師駅～京急川崎駅)区間の都市計画変更	
当初計画からの変更箇所 (上記計画に記載されている内容から変更となる取組)	①1期①区間(小島新田駅～東門前駅)の事業推進(工事推進)【変更】 ②1期②区間(東門前駅～川崎大師駅 鈴木町すりつけ)の事業推進(事業費削減及び平準化、工期短縮に向けた検討)【変更】 ③2期(川崎大師駅～京急川崎駅)区間の都市計画変更に向けた手続き【変更】	

実施結果 (Do)

上記「当該年度の取組内容」に対する達成度	4	1. 目標を大きく上回って達成 2. 目標を上回って達成 3. ほぼ目標どおり 4. 目標を下回った 5. 目標を大きく下回った
取組内容の実績等 (上記に掲げた取組内容に対し、「数値等により具体的に実績を示すことができる取組」、又は「未達成部分」若しくは「より達成できた部分」を記載)	目標を下回りました。 ①1期①区間(小島新田駅～東門前駅)については、事業進捗が遅れており工事完成に至りませんでした。完成に向けて仮設物の撤去や埋戻し工事等を実施しました。また、大師線第1期沿線協議会を計2回開催し、工事の進捗等について報告を行いました。 ②1期②区間(東門前駅～川崎大師駅 鈴木町すりつけ)については、大規模投資的事業の今後の対応を踏まえ令和2年度の工事着手を見送り、事業費削減及び工期短縮等に向けた検討を行い、11月に検討結果を公表しました。今後はこの検討結果を踏まえ、更なる効率的かつ効果的な事業の進め方について幅広く検討を進め、令和4年度末までに今後の取組方針を取りまとめます。 ③2期区間(川崎大師駅～京急川崎駅)については、都市計画変更に向けた協議を実施しました。	

指標分類	数値で事業の実績・効果等を把握できる指標 (指標の説明)	目標・実績	H30年度	R1年度	R2年度	R3年度	単位
1 活動指標	大師線第1期沿線協議会の開催回数	目標	2	2	2	2	回
	説明 沿線の住民に、工事に対する理解や協力を得るため、町会長を通して工事の進捗等の報告を行う大師線第1期沿線協議会の開催回数	実績	2	1	1	2	
2	説明	目標					
		実績					
3	説明	目標					
		実績					
4	説明	目標					
		実績					

評価 (Check)

事業を取り巻く社会環境の変化 (国・県・他団体の動向や法改正、規制緩和など)	近年、高齢者が踏切を渡りきれないことによる事故が即効対策済みの踏切でも発生しており、国も踏切道改良促進法を改正するなど、通学路にある踏切の安全対策や抜本的な対策の実施など継続的な踏切対策が求められています。
事業の見直し・改善内容	<input checked="" type="checkbox"/> 実施 (直近) R 3 年度 <input type="checkbox"/> 未実施
具体的な見直し・改善内容 ※過去に見直した履歴も記載できる場合は記載	R3年度:大規模投資的事業の検討結果を公表し、更なる効率的かつ効果的な事業の進め方について幅広く検討を進め、令和4年度末までに今後の取組方針を取りまとめることとしました。 R2年度:大規模投資的事業の検討に伴い、1期②区間の工事着手を見送り、必要な検討を実施した上で、令和3年度に第3期実施計画(素案)等において検討結果を明らかにすることとしました。 H30年度:事業中止した2期区間の代替案として、課題のある本町踏切の対策については、鉄道アンダーを基本に検討を進める方針としました。 H29年度:事業再評価を実施し、2期区間を事業中止としました。 H27年度:当面工事着手できない2期区間について、都市計画事業認可の変更と併せ、事業休止としました。

評価項目		評価	
必要性	【市民のニーズ】 事業を取り巻く環境の変化等により、事業に対するニーズが薄れていないか?	a. 薄れていない b. 薄れている	a
	【市が実施する必要性】 他都市で、民間等でサービス提供している事例がないか?	a. 事例はない b. 事例がある	a
	評価の理由	踏切による事故の危険性、渋滞、地域分断等の課題は継続しており、着実に事業を推進していく必要があります。	
有効性	【成果】 活動結果(活動指標等)に対し事業の成果(成果指標等)は順調に上がっているか?	a. 上がっている b. 徐々に上がっている c. 上がっていない	b
	評価の理由	事業進捗に応じて随時情報提供を行っており、事業に対する地元の理解等は深まっています。	
効率性	【民間の活用】 委託や指定管理者制度など、実施手法について民間活用によりコストを削減できる余地があるか?	a. 余地はない b. 余地はある c. 既に実施済み	c
	【事業手法等の見直し】 事業の成果を維持しながら、契約方法、仕様の見直しなどによる経費削減や事務手続きの見直しなどによる事務改善の可能性はあるか?	a. 可能性はない b. 可能性はある	b
	【質の向上】 事業を適正な(過小でも、過大でもない)規模の人員体制・費用で行いながら、市民サービスや市役所内(職員・組織)の質の向上を図ることができる余地があるか?	a. 余地はない b. 余地はある c. 既に実施済み	b
	評価の理由	本事業は国の定める制度に基づき、鉄道事業者と施行協定を締結し実施していますが、引き続き鉄道事業者と密な連携を図り、効率的な執行体制を構築して適切に執行管理を行いながら、円滑な事業推進を図る必要があります。	
施策への貢献度	貢献度区分	上記「有効性」の成果等を踏まえ左記区分を選んだ理由	
	A. 貢献している B. やや貢献している C. 貢献の度合いが薄い	B	工期の遅れなどに伴い事業進捗が遅れが生じていますが、事業に対する地元の理解等は深まっていることから、一定程度の施策への貢献はありました。



改善 (Action)

	方向性区分	実施結果(Do)や評価(Check)を踏まえた今後の方向性
今後の事業の方向性	I. 現状のまま継続 II. 改善しながら継続 III. 事業規模拡大 IV. 事業規模縮小 V. 事業廃止 VI. 事業終了	II 鉄道事業者と密な協議調整を実施して適切に執行管理を行いながら、1期①区間(小島新田駅～東門前駅)の工事推進に向けた取組を継続して推進するとともに、1期②区間(東門前駅～川崎大師駅 鈴木町すり付け)の今後の取組方針の取りまとめに向けた検討等を推進します。また、2期区間の都市計画廃止に向けた取組を推進します。

令和3年度 事務事業評価シート

事業の概要

事務事業	事務事業コード	事務事業名				政策体系別計画の記載							
	40702070	JR南武線連続立体交差事業				有							
担当	組織コード	所属名											
	534100	建設緑政局道路河川整備部道路整備課											
実施期間	事業開始年度	事業終了年度	事務・サービス等の分類	分類1(市民サービス等)	分類2(内部事務)								
	—	—		その他	政策推進計画等(策定・進行管理)								
実施形態	<input checked="" type="checkbox"/> 市が直接実施 <input checked="" type="checkbox"/> 一部委託 <input type="checkbox"/> 全部委託・指定管理 <input type="checkbox"/> ボランティア等との協働 <input type="checkbox"/> その他												
実施根拠	<input checked="" type="checkbox"/> 国・県の制度 <input type="checkbox"/> 国・県の制度+市独自の制度 <input type="checkbox"/> 市独自の制度 (法令・要綱等) 道路法、都市計画法、踏切道改良促進法等												
総合計画と連携する計画等	かわさき強靱化計画、まち・ひと・しごと創生総合戦略、都市計画マスタープラン、総合都市交通計画												
行財政改革第2期プログラムに関連する課題名	改革項目		課題名										
予決算 (単位:千円)	年度	H30年度		R1年度		R2年度		R3年度					
		予算額	決算額	計画事業費	予算額	決算額	計画事業費	予算額	決算額	計画事業費	予算額	決算額(見込)	
	事業費 A	49,925	12,463	499,375	524,129	443,378	546,725	599,486	491,441	930,000	36,690	168,669	
	財源内訳	国庫支出金	12,500	—	212,500	205,500	—	201,500	232,850	—	511,500	0	—
		市債	0	—	181,000	254,000	—	213,000	198,000	—	376,000	0	—
		その他特財	0	—	0	0	—	0	0	—	0	0	—
		一般財源	37,425	—	105,875	64,629	—	132,225	168,636	—	42,500	36,690	—
	人件費* B	36,675	36,675	57,773	57,773	57,773	67,405	67,405	67,405	24,662	24,662	24,662	
総コスト(A+B)	86,600	49,138	557,148	581,902	501,151	614,130	666,891	558,846	954,662	61,352	193,331		
人工(単位:人)	4.33		6.8		7.93		2.91						

※ 人件費は、予算・決算における職員1人当たり人件費に、人工を乗じて算出

計画 (Plan)

政策体系	政策	総合的な交通体系を構築する
	施策	市域の交通網の整備
	直接目標	自動車での市内交通を円滑化する
事業の対象 (事業の対象となる人、物)	市民、道路利用者、公共交通利用者、企業	
事業の目的 (対象をどのような状態にしたいか)	鉄道を高架化することにより、誰もが安心、安全に通行できる道路環境をつくり、渋滞緩和、踏切事故の解消、分断された地域の一体化による利便性の向上などを図ります。	
事業の内容 (どういった業務内容で、どのような手段で実施しているか)	JR南武線(尻手駅～武蔵小杉駅)にある13箇所の踏切のうち、川崎市区域(矢向～武蔵小杉駅)の9箇所を除去するために、国、JR、横浜市等と協議調整や調査、設計、更に地域説明等を行い理解を深めながら都市計画手続きを進めます。	
当該年度の取組内容 (第2期実施計画に記載されている具体的な当該年度の取組)	①連続立体交差事業の事業化に向けた取組の実施(整備に向けた取組の推進) ②関連事業(矢向鹿島田線ほか沿線のまちづくり)と連携した取組の推進	
当初計画からの変更箇所 (上記計画に記載されている内容から変更となる取組)	①連続立体交差事業の事業化に向けた取組(事業費縮減と事業期間短縮に向けた検討)【変更】 ②平間駅前踏切等について、早急に実施できる暫定対策を検討【新規】	

実施結果 (Do)

上記「当該年度の取組内容」に対する達成度	3	1. 目標を大きく上回って達成 2. 目標を上回って達成 3. ほぼ目標どおり 4. 目標を下回った 5. 目標を大きく下回った					
取組内容の実績等 (上記に掲げた取組内容に対し、「数値等」でより具体的に実績を示すことができる取組、又は「未達成部分」若しくは「より達成できた部分」を記載)	ほぼ目標どおり達成できました。 ①大規模投資的事業の今後の対応を踏まえ、令和2年度の都市計画決定を見送ったものの、事業費の縮減と事業期間の短縮等について検討を実施し、これまでの仮線高架工法よりも約200億円の事業費縮減と約5年の事業期間短縮の効果が見込まれる別線高架工法での事業化に向け、必要な都市計画手続き等を進めることとしました。また、市民説明会を計22回開催し、事業概要等について説明を行いました。 ②連続立体交差事業の工法変更に合わせて、矢向鹿島田線等関連道路についても幅員などの見直しを行いました。 ③平間駅前踏切等の暫定対策については、遮断時間の短縮を図る対策をJR東日本と連携して取り組むとともに、連続立体交差事業の進捗を踏まえて対策の実施を検討することとしました。						
指標分類	数値で事業の実績・効果等を把握できる指標 (指標の説明)	目標・実績	H30年度	R1年度	R2年度	R3年度	単位
1	活動指標 地域との勉強会、出前説明、広報活動の開催数	目標	5	2	2	2	回
		実績	6	2	0	5	
2	活動指標 市民説明会の開催数	目標	20	—	4	—	回
		実績	35	—	0	22	
3	活動指標 広報資料配布数	目標	400	500	1,000	500	部
		実績	800	500	100	1,000	
4	活動指標	目標					
		実績					

評価 (Check)

事業を取り巻く社会環境の変化 <small>(国・県・他団体の動向や法改正、規制緩和など)</small>		近年、高齢者が踏切を渡りきれないことによる事故が即効対策済みの踏切でも発生しており、国も踏切道改良促進法を改正するなど、通学路にある踏切の安全対策や抜本的な対策の実施など継続的な踏切対策が求められています。	
事業の見直し・改善内容		<input checked="" type="checkbox"/> 実施 (直近) R 3 年度 <input type="checkbox"/> 未実施	
具体的な見直し・改善内容 ※過去に見直した履歴も記載できる場合は記載		R3年度:大規模投資的事業の検討結果を公表し、別線高架工法での事業化に向け、必要な都市計画手続き等を進めることとしました。また、平間駅前踏切等の暫定対策について、連続立体交差事業の進捗を踏まえて対策の実施を検討することとしました。 R2年度:大規模投資的事業について検討した結果、都市計画決定を見送り、必要な検討を実施した上で、令和3年度に第3期実施計画(素案)等において検討結果を明らかにすることとしました。また、平間駅前踏切等について、早急に実施できる暫定対策を検討することとしました。	
評価項目		評価	
必要性	【市民のニーズ】 事業を取り巻く環境の変化等により、事業に対するニーズが薄れていないか？	a. 薄れていない b. 薄れている	a
	【市が実施する必要性】 他都市で、民間等でサービス提供している事例がないか？	a. 事例はない b. 事例がある	a
	評価の理由	開かずの踏切は地域の生活環境や経済活動、災害発生時の避難路、物資輸送において大きな支障となっており、今後の少子高齢化、人口減少社会においても暮らしやすく働きやすいまちを実現するため、安全な通行環境の構築や経済活動の効率化に資するインフラ整備の一環として、地域、関係機関と連携しながら行政が取組を進める必要があります。	
有効性	【成果】 活動結果(活動指標等)に対し事業の成果(成果指標等)は順調に上がっているか？	a. 上がっている b. 徐々に上がっている c. 上がっていない	b
	評価の理由	市民説明会等の開催や広報資料を配布するなどの情報提供を行っており、地域の事業に対する期待や関心の高さに加えて、将来のまちづくりの観点からも事業に対する関心が着実に高まっています。	
効率性	【民間の活用】 委託や指定管理者制度など、実施手法について民間活用によりコストを削減できる余地があるか？	a. 余地はない b. 余地はある c. 既に実施済み	c
	【事業手法等の見直し】 事業の成果を維持しながら、契約方法、仕様の見直しなどによる経費削減や事務手続きの見直しなどによる事務改善の可能性はあるか？	a. 可能性はない b. 可能性はある	b
	【質の向上】 事業を適正な(過小でも、過大でもない)規模の人員体制・費用で行いながら、市民サービスや市役所内部(職員・組織)の質の向上を図ることができる余地があるか？	a. 余地はない b. 余地はある c. 既に実施済み	b
	評価の理由	本事業は、国土交通省の定める制度に基づき、鉄道事業者と協定を締結して実施するものですが、引き続き鉄道事業者と密な連携を図り、円滑な事業推進に向けた取組を進める必要があります。	
施策への貢献度	貢献度区分	上記「有効性」の成果等を踏まえ左記区分を選んだ理由	
	A. 貢献している B. やや貢献している C. 貢献の度合いが薄い	A	別線高架工法での事業化に向けて市民説明会等を開催するなど、事業に対する地元の理解等は深まっていることから、施策への貢献はありました。

改善 (Action)

今後の事業の方向性	方向性区分	実施結果(Do)や評価(Check)を踏まえた今後の方向性	
	I. 現状のまま継続 II. 改善しながら継続 III. 事業規模拡大 IV. 事業規模縮小 V. 事業廃止 VI. 事業終了	II	別線高架工法での事業化に向け、必要な都市計画手続き等の取組を進めます。また、平間駅前踏切等の暫定対策については、遮断時間の短縮を図る対策をJR東日本と連携して取り組むとともに、連続立体交差事業の進捗を踏まえて対策の実施を検討します。

令和3年度 事務事業評価シート

事業の概要

事務事業	事務事業コード	事務事業名				政策体系別計画の記載							
	40703010	地域交通支援事業				有							
担当	組織コード	所属名											
	503500	まちづくり局交通政策室											
実施期間	事業開始年度	事業終了年度	事務・サービス等の分類	分類1(市民サービス等)	分類2(内部事務)								
	H26	—		補助・助成金	—								
実施形態	<input type="checkbox"/> 市が直接実施 <input checked="" type="checkbox"/> 一部委託 <input type="checkbox"/> 全部委託・指定管理 <input type="checkbox"/> ボランティア等との協働 <input type="checkbox"/> その他												
実施根拠	<input checked="" type="checkbox"/> 国・県の制度 <input type="checkbox"/> 国・県の制度+市独自の制度 <input checked="" type="checkbox"/> 市独自の制度 (法令・要綱等) 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律、川崎市路線バス社会実験支援補助金交付要綱												
総合計画と連携する計画等	まち・ひと・しごと創生総合戦略, 都市計画マスタープラン, 住宅基本計画, 総合都市交通計画, 地域公共交通計画												
行財政改革第2期プログラムに関連する課題名	改革項目		課題名										
予決算 (単位:千円)	年度	H30年度		R1年度		R2年度		R3年度					
		予算額	決算額	計画事業費	予算額	決算額	計画事業費	予算額	決算額	計画事業費	予算額	決算額(見込)	
	財源内訳	事業費 A	5,000	3,676	0	181,096	50,230	0	185,342	91,517	0	18,209	12,793
		国庫支出金	0	—	0	0	—	0	1,358	—	0	0	—
		市債	0	—	0	0	—	0	0	—	0	0	—
		その他特財	0	—	0	53,000	—	0	37,000	—	0	0	—
		一般財源	5,000	—	0	128,096	—	0	146,984	—	0	18,209	—
	人件費 [※] B	15,246	15,246	21,240	21,240	21,240	24,650	24,650	24,650	23,306	23,306	23,306	
	総コスト(A+B)	20,246	18,922	21,240	202,336	71,470	24,650	209,992	116,167	23,306	41,515	36,099	
	人工(単位:人)	1.8		2.5		2.9		2.75					

※ 人件費は、予算・決算における職員1人当たり人件費に、人工を乗じて算出

計画 (Plan)

政策体系	政策	総合的な交通体系を構築する
	施策	身近な交通環境の整備
	直接目標	地域の人々が生活しやすい交通環境を整える
事業の対象 (事業の対象となる人、物)	バス事業者	
事業の目的 (対象をどのような状態にしたいか)	バス事業者と連携して川崎市域における効率的・効果的な路線バスネットワークを形成し、持続可能な地域交通環境を整備することで、市民サービスの向上を図ります。	
事業の内容 (どういった業務内容で、どのような手段で実施しているか)	既存の路線バスを活かしつつ、バス路線の役割に応じた機能強化を図ることで路線バスサービスの充実に取り組みます。バス事業者が路線バス社会実験を実施する場合に補助金を交付する等の支援を通じて、路線バスの路線新設又は既存路線の見直しを推進します。	
当該年度の取組内容 (第2期実施計画に記載されている具体的な当該年度の取組)	①バス路線の役割に応じた機能強化の検討、取組の推進 ②地域の特性やニーズを踏まえた、路線バス社会実験の推進	
当初計画からの変更箇所 (上記計画に記載されている内容から変更となる取組)		

実施結果 (Do)

上記「当該年度の取組内容」に対する達成度	3	1. 目標を大きく上回って達成 2. 目標を上回って達成 3. ほぼ目標どおり 4. 目標を下回った 5. 目標を大きく下回った
取組内容の実績等 (上記に掲げた取組内容に対し、「数値等」でより具体的に実績を示すことができる取組、又は「未達成部分」若しくは「より達成できた部分」を記載)	ほぼ目標どおり達成できました。 ①「川崎市地域公共交通計画」に基づき学識経験者や交通事業者等で構成される川崎市地域公共交通活性化協議会における意見調整を踏まえ、次年度以降の主な取組の検討・見直しを行うなど、効率的かつ効果的な路線バスネットワークの形成に向けた取組を進めるとともに、新型コロナウイルス感染症の影響による減便に対して、利用者への影響を抑えるためバス事業者との協議調整を行うなど、路線の確保に向けた取組を行いました。 ②新型コロナウイルス感染症の影響により、今年度の社会実験の実施はできませんでしたが、地域公共交通計画に基づく路線の新設・見直しに向けてバス事業者等と協議調整を行い、次年度当初からの社会実験に必要な実施計画案の取りまとめを支援しました。	

指標分類	数値で事業の実績・効果等を把握できる指標 (指標の説明)	目標・実績	H30年度	R1年度	R2年度	R3年度	単位
1	説明	目標					
		実績					
2	説明	目標					
		実績					
3	説明	目標					
		実績					

評価 (Check)

事業を取り巻く社会環境の変化 (国・県・他団体の動向や法改正、規制緩和など)	・新型コロナウイルス感染症によるバスの利用状況の変化について注視する必要があります。 ・高齢化の進展や運転者不足の深刻化などにより地域の公共交通の維持・確保が厳しくなっていることを背景に、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が令和2年11月に改正されており、本市においても持続可能な地域交通環境の整備が求められています。
事業の見直し・改善内容	<input checked="" type="checkbox"/> 実施 (直近) R 2 年度 <input type="checkbox"/> 未実施
具体的な見直し・改善内容 ※過去に見直した履歴も記載できる場合は記載	R2年度:「川崎市地域公共交通計画」を策定 H28～H29年度:路線バス社会実験制度を活用し、路線新設に係る運行実験を実施した結果、本格運行が開始されました。 H26～H27年度:路線バス社会実験制度を活用し、既存路線の見直しに係る運行実験を実施した結果、増便が実施されました。

評価項目		評価	
必要性	【市民のニーズ】 事業を取り巻く環境の変化等により、事業に対するニーズが薄れていないか？	a. 薄れていない b. 薄れている	a
	【市が実施する必要性】 他都市で、民間等でサービス提供している事例がないか？	a. 事例はない b. 事例がある	a
	評価の理由	・高齢化の進展や就業人口の変化を背景に、輸送需要の変化やニーズの多様化が進んでおり、地域交通の基幹的な役割を担う路線バスについて、効率的かつ効果的なネットワークの形成が重要となっています。	
有効性	【成果】 活動結果(活動指標等)に対し事業の成果(成果指標等)は順調に上がっているか？	a. 上がっている b. 徐々に上がっている c. 上がっていない	b
	評価の理由	・今後の市域における路線バスネットワークの形成等に向けた施策を「地域公共交通計画」として取りまとめ、同計画の進捗管理を行うことで徐々に成果は上がっています。 ・路線バス社会実験の活用により、本格運行に繋がるなど、利用者の利便性向上に寄与しています。	
効率性	【民間の活用】 委託や指定管理者制度など、実施手法について民間活用によりコストを削減できる余地があるか？	a. 余地はない b. 余地はある c. 既に実施済み	c
	【事業手法等の見直し】 事業の成果を維持しながら、契約方法、仕様の見直しなどによる経費削減や事務手続きの見直しなどによる事務改善の可能性はあるか？	a. 可能性はない b. 可能性はある	a
	【質の向上】 事業を適正な(過小でも、過大でもない)規模の人員体制・費用で行いながら、市民サービスや市役所内部(職員・組織)の質の向上を図ることができる余地があるか？	a. 余地はない b. 余地はある c. 既に実施済み	a
	評価の理由	・路線バス等の専門的な検討・分析は民間に委託しており、効果的な手法を用いて事業を進めています。	
施策への貢献度	貢献度区分 A. 貢献している B. やや貢献している C. 貢献の度合いが薄い	上記「有効性」の成果等を踏まえ左記区分を選んだ理由	
	A	地域交通の基幹的な役割を担う路線バスネットワークの形成などの今後の取組の方向性等を取りまとめた「川崎市地域公共交通計画」の進捗管理を行うとともに、新型コロナウイルス感染症の影響に伴う減便への対してバス事業者と協議調整を行いバス路線の確保に向けた取組を進めることにより、地域交通の環境が向上しており、施策に貢献しました。	



改善 (Action)

今後の事業の方向性	方向性区分	実施結果(Do)や評価(Check)を踏まえた今後の方向性
	I. 現状のまま継続 II. 改善しながら継続 III. 事業規模拡大 IV. 事業規模縮小 V. 事業廃止 VI. 事業終了	I

令和3年度 事務事業評価シート

事業の概要

事務事業	事務事業コード	事務事業名				政策体系別計画の記載							
	40703020	コミュニティ交通等支援事業				有							
担当	組織コード	所属名											
	503500	まちづくり局交通政策室											
実施期間	事業開始年度	事業終了年度	事務・サービス等の分類	分類1(市民サービス等)	分類2(内部事務)								
	—	—		補助・助成金	—								
実施形態	<input type="checkbox"/> 市が直接実施 <input checked="" type="checkbox"/> 一部委託 <input type="checkbox"/> 全部委託・指定管理 <input type="checkbox"/> ボランティア等との協働 <input type="checkbox"/> その他												
実施根拠	<input type="checkbox"/> 国・県の制度 <input type="checkbox"/> 国・県の制度+市独自の制度 <input checked="" type="checkbox"/> 市独自の制度 (法令・要綱等) 川崎市コミュニティ交通導入等の支援及び補助金交付に関する要綱、川崎市コミュニティ交通における高齢者等割引事業補助金交付要綱												
総合計画と連携する計画等	まち・ひと・しごと創生総合戦略, 都市計画マスタープラン, 住宅基本計画, 総合都市交通計画, 地域公共交通計画												
行財政改革第2期プログラムに関連する課題名	改革項目			課題名									
予決算 (単位: 千円)	年度	H30年度		R1年度			R2年度			R3年度			
		予算額	決算額	計画事業費	予算額	決算額	計画事業費	予算額	決算額	計画事業費	予算額	決算額(見込)	
	事業費 A	10,918	7,536	22,107	11,589	6,572	10,107	8,170	5,064	22,107	7,785	3,001	
	財源内訳	国庫支出金	0	—	0	0	—	0	0	—	0	0	—
		市債	0	—	0	0	—	0	0	—	0	0	—
		その他特財	0	—	0	0	—	0	0	—	0	0	—
		一般財源	10,918	—	22,107	11,589	—	10,107	8,170	—	22,107	7,785	—
	人件費* B	14,399	14,399	12,319	12,319	12,319	14,025	14,025	14,025	15,255	15,255	15,255	
総コスト(A+B)	25,317	21,935	34,426	23,908	18,891	24,132	22,195	19,089	37,362	23,040	18,256		
人工(単位: 人)	1.7		1.45			1.65			1.8				

※ 人件費は、予算・決算における職員1人当たり人件費に、人工を乗じて算出

計画 (Plan)

政策体系	政策	総合的な交通体系を構築する
	施策	身近な交通環境の整備
	直接目標	地域の人々が生活しやすい交通環境を整える
事業の対象 (事業の対象となる人、物)	コミュニティ交通を導入しようとする協議会(地域住民)及びコミュニティ交通を運行する交通事業者	
事業の目的 (対象をどのような状態にしたいか)	路線バスが利用しづらい地域を中心に、地域特性に応じた交通手段により、持続可能な地域交通環境を整備することで、市民サービスの向上を図ります。	
事業の内容 (どのような業務内容で、どのような手段で実施しているか)	身近な地域交通の導入実現に向けた地域住民の主体的な取組に対する支援、本格運行時の車両購入費等に対する補助金交付及び本格運行後の取組継続に向けた支援を行います。	
当該年度の取組内容 (第2期実施計画に記載されている具体的な当該年度の取組)	①コミュニティ交通の導入に向けた地域協議会等への支援 ②高石地区及び長尾台地区における、地域協議会との事業継続に向けた取組の推進 ③高齢者外出支援補助の拡充の検証・実施 ④地域における多様な交通手段の確保に向けた手法の検討及び取組の推進	
当初計画からの変更箇所 (上記計画に記載されている内容から変更となる取組)		

実施結果 (Do)

上記「当該年度の取組内容」に対する達成度	3	1. 目標を大きく上回って達成 2. 目標を上回って達成 3. ほぼ目標どおり 4. 目標を下回った 5. 目標を大きく下回った					
取組内容の実績等 (上記に掲げた取組内容に対し、「数値等でより具体的に実績を示すことができる取組」、又は「未達成部分」若しくは「より達成できた部分」を記載)	ほぼ目標通り達成できました。 ①「地域交通の手引き」の見直しに向けた検討状況を踏まえ、導入検討中の地域協議会に対し、進捗状況に応じた助言等の支援を行いました。 ②利用実態調査を通じて、事業採算性の観点から運行計画案の見直し検討などを行うとともに、地域協議会等と連携し、マスコットキャラクターを作成するなどの利用促進に向けた取組を推進しました。 ③高齢者等の利用実態を把握するとともに、適正に補助を実施しました。 ④コミュニティ交通を取り巻く社会環境の変化等を踏まえ、更なるコミュニティ交通の充実に向け「地域交通の手引き」を改定し、取組手順や支援内容等を見直すとともに、ICT等新技術・新制度を活用した新たな制度を創設しました。さらに、ICT等新技術の活用として民間事業者と連携し、多摩区生田においてオンデマンド交通の実証実験を行い、新たな取組の展開を推進しました。						
指標分類	数値で事業の実績・効果等を把握できる指標 (指標の説明)	目標・実績	H30年度	R1年度	R2年度	R3年度	単位
1	説明	目標					
		実績					
2	説明	目標					
		実績					
3	説明	目標					
		実績					

評価 (Check)

事業を取り巻く社会環境の変化 (国・県・他団体の動向や法改正、規制緩和など)	・新型コロナウイルス感染症によるコミュニティ交通の利用状況の変化について注視する必要があります。 ・運転手不足などを背景とする運行経費の増加により、採算性の確保が厳しい事業構造であることから、引き続き、持続可能な運行を確保するための取組を推進する必要があります。
事業の見直し・改善内容	<input checked="" type="checkbox"/> 実施 (直近) R 3 年度 <input type="checkbox"/> 未実施
具体的な見直し・改善内容 ※過去に見直した履歴も記載できる場合は記載	R3年度:「地域交通の手引き」及び「川崎市コミュニティ交通導入等の支援及び補助金交付に関する要綱」の改定、ICT等新技術・新制度を活用した補助制度の創設 H25年度:本格運行を実施している地区について、持続的な運行を目指し交通事業者が負担とならないよう車両の買替え補助を追加しました。

評価項目		評価	
必要性	【市民のニーズ】 事業を取り巻く環境の変化等により、事業に対するニーズが薄れていないか？	a. 薄れていない b. 薄れている	a
	【市が実施する必要性】 他都市で、民間等でサービス提供している事例がないか？	a. 事例はない b. 事例がある	b
	評価の理由	・高齢化の進展等により、市民の移動ニーズは多様化し、特に高低差等によりバス停留所にアクセスしにくい地域では、移動手段の確保が強く求められています。また、本格運行地区における継続性向上に向けた支援や、地域や民間事業者等との多様な主体との連携によるサービス提供が必要です。	
有効性	【成果】 活動結果(活動指標等)に対し事業の成果(成果指標等)は順調に上がっているか？	a. 上がっている b. 徐々に上がっている c. 上がっていない	b
	評価の理由	・本格運行地区では利用実態を踏まえた運行計画の見直しを行うなど、地域の移動手段の確保や利用促進に向けた取組を推進しており、成果は徐々に上がっています。	
効率性	【民間の活用】 委託や指定管理者制度など、実施手法について民間活用によりコストを削減できる余地があるか？	a. 余地はない b. 余地はある c. 既に実施済み	c
	【事業手法等の見直し】 事業の成果を維持しながら、契約方法、仕様の見直しなどによる経費削減や事務手続きの見直しなどによる事務改善の可能性はあるか？	a. 可能性はない b. 可能性はある	a
	【質の向上】 事業を適正な(過小でも、過大でもない)規模の人員体制・費用で行いながら、市民サービスや市役所内部(職員・組織)の質の向上を図ることができる余地があるか？	a. 余地はない b. 余地はある c. 既に実施済み	a
	評価の理由	・コミュニティ交通支援業務については、既に委託化を実施しています。 ・令和3年度に、「地域交通の手引き」における取組手順や支援内容等を見直し、検討期間の短縮化や継続性向上を図るとともに、ICT等新技術・新制度を活用した民間事業者等との連携による新たな制度を創設し、効率的に市民サービスの向上を図ることができました。	
施策への貢献度	貢献度区分	上記「有効性」の成果等を踏まえ左記区分を選んだ理由	
	A. 貢献している B. やや貢献している C. 貢献の度合いが薄い	A	本格運行地区では、利用者調査など、運行の継続性向上に向けた取組を進めました。また、導入検討を進める地域協議会では、「地域交通の手引き」に基づき、多様な主体との連携などコミュニティ交通導入に向けた検討を支援しました。また、「地域交通の手引き」における取組手順や支援内容等を見直すとともに、ICT等新技術・新制度を活用した新たな制度を創設し、施策に貢献しました。加えて、新技術を有する民間事業者と連携して、実証実験に着手するなど様々な手法を活用した取組を進めることで施策に貢献しました。

改善 (Action)

今後の事業の方向性	方向性区分	実施結果(Do)や評価(Check)を踏まえた今後の方向性
I. 現状のまま継続 II. 改善しながら継続 III. 事業規模拡大 IV. 事業規模縮小 V. 事業廃止 VI. 事業終了	III	令和3年度に、取りまとめたコミュニティ交通の導入促進に向けた今後の取組に基づいて、「地域交通の手引き」における取組手順の見直しや支援内容の拡充により、検討期間の短縮化や継続性向上を図るとともに、ICT等新技術・新制度を活用した民間事業者等との連携による取組を展開するなど、コミュニティ交通の充実にに向けた取組を推進していきます。また、これらの運用状況を把握しながら、本事業の効果を検証していきます。

令和3年度 事務事業評価シート

事業の概要

事務事業	事務事業コード	事務事業名				政策体系別計画の記載							
	40703030	バス利用等促進事業				有							
担当	組織コード	所属名											
	503500	まちづくり局交通政策室											
実施期間	事業開始年度	事業終了年度	事務・サービス等の分類	分類1(市民サービス等)	分類2(内部事務)								
	H19	—		補助・助成金	—								
実施形態	<input checked="" type="checkbox"/> 市が直接実施 <input type="checkbox"/> 一部委託 <input type="checkbox"/> 全部委託・指定管理 <input type="checkbox"/> ボランティア等との協働 <input type="checkbox"/> その他												
実施根拠	<input type="checkbox"/> 国・県の制度 <input type="checkbox"/> 国・県の制度+市独自の制度 <input checked="" type="checkbox"/> 市独自の制度 (法令・要綱等) 川崎市バスロケーションシステム導入補助金交付要綱												
総合計画と連携する計画等	まち・ひと・しごと創生総合戦略, 都市計画マスタープラン, 総合都市交通計画, 地域公共交通計画												
行財政改革第2期プログラムに関連する課題名	改革項目		課題名										
予決算 (単位:千円)	年度	H30年度		R1年度		R2年度		R3年度					
		予算額	決算額	計画事業費	予算額	決算額	計画事業費	予算額	決算額	計画事業費	予算額	決算額(見込)	
	事業費 A	960	290	960	960	960	960	960	0	960	960	547	
	財源内訳	国庫支出金	0	-	0	0	-	0	0	-	0	0	-
		市債	0	-	0	0	-	0	0	-	0	0	-
		その他特財	0	-	0	0	-	0	0	-	0	0	-
		一般財源	960	-	960	960	-	960	960	-	960	960	-
人件費* B	2,541	2,541	1,699	1,699	1,699	1,275	1,275	1,275	3,390	3,390	3,390		
総コスト(A+B)	3,501	2,831	2,659	2,659	2,659	2,235	2,235	1,275	4,350	4,350	3,937		
人工(単位:人)	0.3		0.2		0.15		0.4						

* 人件費は、予算・決算における職員1人当たり人件費に、人工を乗じて算出

計画 (Plan)

政策体系	政策	総合的な交通体系を構築する
	施策	身近な交通環境の整備
	直接目標	地域の人々が生活しやすい交通環境を整える
事業の対象 (事業の対象となる人、物)	バス事業者	
事業の目的 (対象をどのような状態にしたいか)	バス事業者が行うバスロケーションシステムの導入事業に対する補助金の交付を通じて、公共交通の利用を促進し、道路混雑の緩和、地域環境の改善を図ります。	
事業の内容 (どういった業務内容で、どのような手段で実施しているか)	バスロケーションシステムの表示機設置やシステムの機能向上に係る更新を行うバス事業者に対し、当該設置及び更新に係る補助金を交付します。	
当該年度の取組内容 (第2期実施計画に記載されている具体的な当該年度の取組)	①バスの運行状況を示すバスロケーションシステムのバス停への導入促進(4か所) ②ICTを活用した更なる情報提供の促進	
当初計画からの変更箇所 (上記計画に記載されている内容から変更となる取組)		

実施結果 (Do)

上記「当該年度の取組内容」に対する達成度	3	1. 目標を大きく上回って達成 2. 目標を上回って達成 3. ほぼ目標どおり 4. 目標を下回った 5. 目標を大きく下回った
取組内容の実績等 (上記に掲げた取組内容に対し、「数値等により具体的に実績を示すことができる取組」、又は「未達成部分」若しくは「より達成できた部分」を記載)	ほぼ目標どおり達成できました。 ①新型コロナウイルス感染症の影響でバス事業者の設備投資が困難な状況となったため、事業者と協議・調整を行い、バスロケーションシステムの設置は新設2箇所となりましたが、スマートフォンアプリによる運行情報と合わせた情報提供の実証実験や、ホームページ及び経路検索サイトにおける運行情報と合わせた混雑情報提供など、利便性向上に向けた3件の新たな取組を進めました。 ②経路検索サイトへの情報提供をバス事業者に促すとともに、コミュニティ交通の運行情報の提供を行いました。	

指標分類	数値で事業の実績・効果等を把握できる指標 (指標の説明)		目標・実績	H30年度	R1年度	R2年度	R3年度	単位
1 成果指標	バスロケーションシステムの設置箇所		目標	3	14	4	4	箇所
	説明	バスの運行状況を示すバスロケーションシステムの設置及び更新箇所数	実績	7	7	5	2	
2			目標					
	説明		実績					
3			目標					
	説明		実績					
4			目標					
	説明		実績					

評価 (Check)

事業を取り巻く社会環境の変化 (国・県・他団体の動向や法改正、規制緩和など)	利用しやすい交通環境に向け、ICTを活用した更なる情報提供や、多言語対応を含めた、路線バスの案内表示の更なる充実が求められています。
事業の見直し・改善内容	<input type="checkbox"/> 実施 (直近) H 年度 <input checked="" type="checkbox"/> 未実施
具体的な見直し・改善内容 ※過去に見直した履歴も記載できる場合は記載	

評価項目		評価	
必要性	【市民のニーズ】 事業を取り巻く社会環境の変化等により、事業に対するニーズが薄れていないか？	a. 薄れていない b. 薄れている	a
	【市が実施する必要性】 他都市で、民間等でサービス提供している事例がないか？	a. 事例はない b. 事例がある	a
	評価の理由	利用しやすい交通環境に向け、路線バスの案内表示に係る一層の充実が求められています。	
有効性	【成果】 活動結果(活動指標等)に対し事業の成果(成果指標等)は順調に上がっているか？	a. 上がっている b. 徐々に上がっている c. 上がっていない	a
	評価の理由	市域における表示機の設置箇所数の増加など、路線バスの利便性向上、利用促進に一定の貢献をしています。	
効率性	【民間の活用】 委託や指定管理者制度など、実施手法について民間活用によりコストを削減できる余地があるか？	a. 余地はない b. 余地はある c. 既に実施済み	a
	【事業手法等の見直し】 事業の成果を維持しながら、契約方法、仕様の見直しなどによる経費削減や事務手続きの見直しなどによる事務改善の可能性はあるか？	a. 可能性はない b. 可能性はある	b
	【質の向上】 事業を適正な(過小でも、過大でもない)規模の人員体制・費用で行いながら、市民サービスや市役所内部(職員・組織)の質の向上を図ることができる余地があるか？	a. 余地はない b. 余地はある c. 既に実施済み	b
	評価の理由	ICTの進展・普及により、それらを活用した更なる情報提供が期待できます。また、表示機については、標柱型の停留所を要するなどの設置条件があり、拠点駅については概ね設置が完了しましたが、引き続き利用者からの設置ニーズが高い停留所等における新設や、広域拠点駅における多言語化対応への更新などについて、バス事業者と連携し、効率的な取組を進めます。	
施策への貢献度	貢献度区分	上記「有効性」の成果等を踏まえ左記区分を選んだ理由	
	A. 貢献している B. やや貢献している C. 貢献の度合いが薄い	A	市域における案内表示機の設置箇所数の増加やICTを活用した更なる情報提供により、路線バスの利便性向上、利用促進に一定の貢献をしています。

改善 (Action)

今後の事業の方向性	方向性区分	実施結果(Do)や評価(Check)を踏まえた今後の方向性
	I. 現状のまま継続 II. 改善しながら継続 III. 事業規模拡大 IV. 事業規模縮小 V. 事業廃止 VI. 事業終了	II 利用しやすい交通環境に向け、ICTを活用した更なる情報提供や、優先的に設置すべき箇所への表示機の新設、多言語化への対応など、利便性向上の取組を通じて、引き続き、路線バスの利用を促進します。

令和3年度 事務事業評価シート

事業の概要

事務事業	事務事業コード	事務事業名				政策体系別計画の記載							
	40703040	自転車通行環境整備事業				有							
担当	組織コード	所属名											
	535500	建設緑政局自転車利活用推進室											
実施期間	事業開始年度	事業終了年度	事務・サービス等の分類	分類1(市民サービス等)	分類2(内部事務)								
	—	—		その他	—								
実施形態	<input checked="" type="checkbox"/> 市が直接実施 <input type="checkbox"/> 一部委託 <input type="checkbox"/> 全部委託・指定管理 <input type="checkbox"/> ボランティア等との協働 <input type="checkbox"/> その他												
実施根拠	<input type="checkbox"/> 国・県の制度 <input checked="" type="checkbox"/> 国・県の制度+市独自の制度 <input type="checkbox"/> 市独自の制度 (法令・要綱等) 自転車活用推進法、川崎市自転車利用基本方針、川崎市の自転車通行環境整備に関する考え方												
総合計画と連携する計画等	まち・ひと・しごと創生総合戦略、都市計画マスタープラン、総合都市交通計画、自転車活用推進計画												
行財政改革第2期プログラムに関連する課題名	改革項目	課題名											
予決算 (単位:千円)	年度	H30年度		R1年度		R2年度		R3年度					
		予算額	決算額	計画事業費	予算額	決算額	計画事業費	予算額	決算額	計画事業費	予算額	決算額(見込)	
	財源内訳	事業費 A	35,602	24,981	138,121	125,363	132,641	126,121	272,628	299,558	95,128	160,000	132,363
		国庫支出金	3,300	—	59,400	29,750	—	59,400	62,535	—	50,600	36,000	—
		市債	20,000	—	68,000	86,000	—	57,000	185,000	—	36,000	92,000	—
		その他特財	0	—	0	6,500	—	0	24,351	—	0	27,008	—
		一般財源	12,302	—	10,721	3,113	—	9,721	742	—	8,528	4,992	—
	人件費 [※] B	18,211	18,211	17,842	17,842	17,842	23,800	23,800	23,800	22,374	22,374	22,374	
	総コスト(A+B)	53,813	43,192	155,963	143,205	150,483	149,921	296,428	323,358	117,502	182,374	154,737	
	人工(単位:人)	2.15		2.1		2.8		2.64					

※ 人件費は、予算・決算における職員1人当たり人件費に、人工を乗じて算出

計画 (Plan)

政策体系	政策	総合的な交通体系を構築する
	施策	身近な交通環境の整備
	直接目標	地域の人々が生活しやすい交通環境を整える
事業の対象 (事業の対象となる人、物)	市民、自転車利用者	
事業の目的 (対象をどのような状態にしたいか)	自転車通行環境整備を計画的に推進することで、安全・安心で快適に通行できる道路空間の形成を図ります。	
事業の内容 (どのような業務内容で、どのような手段で実施しているか)	令和2年2月に策定した川崎市自転車活用推進計画に基づき、自転車・歩行者・自動車道路が安全・安心・快適に利用できる自転車通行環境の整備(川崎市自転車ネットワーク計画の整備等)を推進します。	
当該年度の取組内容 (第2期実施計画に記載されている具体的な当該年度の取組)	①自転車通行環境整備に向けた計画的な取組の推進	
当初計画からの変更箇所 (上記計画に記載されている内容から変更となる取組)		

実施結果 (Do)

上記「当該年度の取組内容」に対する達成度	3	1. 目標を大きく上回って達成 2. 目標を上回って達成 3. ほぼ目標どおり 4. 目標を下回った 5. 目標を大きく下回った						
取組内容の実績等 (上記に掲げた取組内容に対し、「数値等により具体的に実績を示すことができる取組」、又は「未達成部分」若しくは「より達成できた部分」を記載)	目標どおり達成できました。 ①自転車通行環境整備については、殿町、溝の口駅、登戸・向ヶ丘遊園駅周辺や自転車関連事故の発生箇所に対して安全対策等の整備を実施しました。整備延長については今年度は、17kmの整備となりました。計画合計整備延長は、目標以上の整備を進めたことで、令和元年度から3年度までの目標の38kmに対して、実績として42kmの整備を完了しました。							
指標分類	数値で事業の実績・効果等を把握できる指標 (指標の説明)	目標・実績	H30年度	R1年度	R2年度	R3年度	単位	
1	活動指標	自転車通行環境整備箇所数	目標	2	—	—	—	箇所
		説明	実績	3	—	—	—	
2	活動指標	自転車通行環境整備延長	目標	—	3	17	18	km
		説明	実績	—	4	21	17	
3			目標					
		説明	実績					
4			目標					
		説明	実績					

評価 (Check)

事業を取り巻く社会環境の変化 (国・県・他団体の動向や法改正、規制緩和など)	自転車利用は、自転車通勤をはじめとした長距離化や電動アシスト付き自転車の普及等による丘陵部での増加など多様化しており、更にコロナ禍による社会環境の変化により利用機会が拡大しています。また、高齢者の自転車利用の増加が見込まれることから、自転車関連事故の発生が懸念されるため、一層の自転車通行環境の整備が求められています。
事業の見直し・改善内容	<input checked="" type="checkbox"/> 実施 (直近) R 3 年度 <input type="checkbox"/> 未実施
具体的な見直し・改善内容 ※過去に見直した履歴も記載できる場合は記載	R3年度:「川崎市自転車活用推進計画」を改定 R1年度:「川崎市自転車活用推進計画」を策定 H30年度:「川崎市自転車ネットワーク計画」を策定

評価項目		評価	
必要性	【市民のニーズ】 事業を取り巻く環境の変化等により、事業に対するニーズが薄れていないか？	a. 薄れていない b. 薄れている	a
	【市が実施する必要性】 他都市で、民間等でサービス提供している事例がないか？	a. 事例はない b. 事例がある	a
	評価の理由	自転車利用は、長距離化や丘陵部での増加など多様化しており、更に社会環境の変化により利用機会が拡大するなど、市民のニーズは高まっています。また、高齢者の自転車利用の増加が見込まれることから、引き続き、自転車利用の安全性・利便性の向上に向け、本市が自転車通行環境の整備及び適切な維持管理を実施する必要があります。	
有効性	【成果】 活動結果(活動指標等)に対し事業の成果(成果指標等)は順調に上がっているか？	a. 上がっている b. 徐々に上がっている c. 上がっていない	b
	評価の理由	成果指標である「自転車に関わる交通事故件数」は減少傾向にあり、目標を達成しています。自転車の利用機会の拡大や高齢者の利用の増加等に対応するため、今後も引き続き、自転車通行環境の重点的な整備を推進する必要があります。	
効率性	【民間の活用】 委託や指定管理者制度など、実施手法について民間活用によりコストを削減できる余地があるか？	a. 余地はない b. 余地はある c. 既に実施済み	c
	【事業手法等の見直し】 事業の成果を維持しながら、契約方法、仕様の見直しなどによる経費削減や事務手続きの見直しなどによる事務改善の可能性はあるか？	a. 可能性はない b. 可能性はある	b
	【質の向上】 事業を適正な(過小でも、過大でもない)規模の人員体制・費用で行いながら、市民サービスや市役所内部(職員・組織)の質の向上を図ることができる余地があるか？	a. 余地はない b. 余地はある c. 既に実施済み	b
	評価の理由	整備の優先度などを考慮した整備の考え方を、改定した自転車活用推進計画に位置付け事業手法の見直しを行ったことで、今後、効率的・効果的な整備の推進により経費削減等が見込めます。通行環境整備に合わせて、矢羽根の表示内容も含めた自転車の通行ルールについて、庁内外の関係機関と連携し、自転車利用者に対して周知を図ることで質の向上が期待できます。	

施策への 貢献度	貢献度区分	上記「有効性」の成果等を踏まえ左記区分を選んだ理由
	A. 貢献している B. やや貢献している C. 貢献の度合いが薄い	A 自転車通行環境の整備により、「自転車に関わる交通事故件数」は減少傾向にあり、成果が上がっていることから、施策への貢献はありました。

改善 (Action)

今後の事業 の方向性	方向性区分	実施結果(Do)や評価(Check)を踏まえた今後の方向性
	I. 現状のまま継続 II. 改善しながら継続 III. 事業規模拡大 IV. 事業規模縮小 V. 事業廃止 VI. 事業終了	III 自転車の利用機会の拡大や高齢者の利用の増加等に対応するため、危険箇所の安全対策とともに、自転車利用の多い駅周辺及び主要な幹線道路において、一層の安全、安心、快適な通行環境を確保するため、優先順位を考慮し取組を平準化するなど、効率的な整備についての考え方を、改定した「川崎市自転車活用推進計画」に位置付け、事業規模を拡大し重点的に整備を推進します。

令和3年度 事務事業評価シート

事業の概要

事務事業	事務事業コード	事務事業名				政策体系別計画の記載							
	40703045	自転車活用推進事業				有							
担当	組織コード	所属名											
	535500	建設緑政局自転車活用推進室											
実施期間	事業開始年度	事業終了年度	事務・サービス等の分類	分類1(市民サービス等)	分類2(内部事務)								
	平成30年度	—		その他	その他								
実施形態	<input type="checkbox"/> 市が直接実施 <input checked="" type="checkbox"/> 一部委託 <input type="checkbox"/> 全部委託・指定管理 <input type="checkbox"/> ボランティア等との協働 <input type="checkbox"/> その他												
実施根拠	<input type="checkbox"/> 国・県の制度 <input checked="" type="checkbox"/> 国・県の制度+市独自の制度 <input type="checkbox"/> 市独自の制度 (法令・要綱等) 自転車活用推進法、自転車活用推進計画、川崎市自転車利用基本方針ほか												
総合計画と連携する計画等	まち・ひと・しごと創生総合戦略,都市計画マスタープラン,総合都市交通計画,自転車活用推進計画												
行財政改革第2期プログラムに関連する課題名	改革項目		課題名										
予決算 (単位:千円)	年度	H30年度		R1年度			R2年度			R3年度			
		予算額	決算額	計画事業費	予算額	決算額	計画事業費	予算額	決算額	計画事業費	予算額	決算額(見込)	
	事業費 A	0	0	8,000	12,919	11,755	8,000	11,083	6,702	8,000	13,099	9,277	
	財源内訳	国庫支出金	0	-	0	0	-	0	0	-	0	0	-
		市債	0	-	0	0	-	0	0	-	0	0	-
		その他特財	0	-	0	12,919	-	0	11,083	-	0	13,099	-
		一般財源	0	-	8,000	0	-	8,000	0	-	8,000	0	-
	人件費 [※] B	38,539	38,539	11,045	11,045	11,045	11,900	11,900	11,900	17,035	17,035	17,035	
	総コスト(A+B)	38,539	38,539	19,045	23,964	22,800	19,900	22,983	18,602	25,035	30,134	26,312	
	人工(単位:人)	4.55		1.3			1.4			2.01			

※ 人件費は、予算・決算における職員1人当たり人件費に、人工を乗じて算出

計画 (Plan)

政策体系	政策	総合的な交通体系を構築する
	施策	身近な交通環境の整備
	直接目標	地域の人々が生活しやすい交通環境を整える
事業の対象 (事業の対象となる人、物)	市民、自転車利用者	
事業の目的 (対象をどのような状態にしたいか)	地域の実情に応じた自転車の活用を推進することで、まちの魅力向上等を図ります。	
事業の内容 (どういった業務内容で、どのような手段で実施しているか)	令和2年2月に策定した川崎市自転車活用推進計画に基づく通行環境整備、駐輪対策、自転車の活用及びルール・マナー啓発の4つの基本政策をもとに、安全・安心で魅力と活力のある自転車を活用したまちづくりの推進に向け、自転車施策を総合的に取り組みます。	
当該年度の取組内容 (第2期実施計画に記載されている具体的な当該年度の取組)	①自転車の活用に向けた取組の推進(計画に基づく取組の推進)	
当初計画からの変更箇所 (上記計画に記載されている内容から変更となる取組)		

実施結果 (Do)

上記「当該年度の取組内容」に対する達成度	3	1. 目標を大きく上回って達成 2. 目標を上回って達成 3. ほぼ目標どおり 4. 目標を下回った 5. 目標を大きく下回った
取組内容の実績等 (上記に掲げた取組内容に対し、「数値等でより具体的に実績を示すことができる取組」、又は「未達成部分」若しくは「より達成できた部分」を記載)	目標どおり達成できました。 ①自転車の活用に向けた取組は、「川崎市自転車活用推進計画」に基づき、自転車通行環境の整備、駐輪場の利用促進、川崎市シェアサイクル実証実験の実施、交通安全に係る教育・啓発などの27の自転車施策と事業に関する適切な進捗管理を踏まえて総合的に取組を進め、計画的に執行しました。また、近年の自転車を取り巻く環境変化などを踏まえ、「安全・安心で魅力と活力のある自転車を活用したまちづくりの推進」を目指し、一層の自転車施策の総合的な取組を図るため、本計画を改定しました。	

指標分類	数値で事業の実績・効果等を把握できる指標 (指標の説明)	目標・実績	H30年度	R1年度	R2年度	R3年度	単位
1	説明	目標					
		実績					
2	説明	目標					
		実績					
3	説明	目標					
		実績					
4	説明	目標					
		実績					

評価 (Check)

事業を取り巻く社会環境の変化 (国・県・他団体の動向や法改正、規制緩和など)	「自転車活用推進法」の施行や「自転車活用推進計画」の閣議決定など国の制度の充実に加えて、近年の自転車利用の機運の高まりや、コロナ禍の社会変容による生活行動の変化を受け、一層の自転車の利活用における機運が高まっています。
事業の見直し・改善内容	<input checked="" type="checkbox"/> 実施 (直近) R 3 年度 <input type="checkbox"/> 未実施
具体的な見直し・改善内容 ※過去に見直した履歴も記載できる場合は記載	R3年度:「川崎市自転車活用推進計画」を改定 シェアサイクルの民間事業者による本格運用を開始(R4年4月以降) R2年度:「川崎市シェアサイクル実証実験」の期間延長及び対象エリアを拡大(R3年4月～) R1年度:「川崎市自転車活用推進計画」を策定 H31年3月～:「川崎市シェアサイクル実証実験」開始 H30年度:「川崎市自転車ネットワーク計画」を策定

評価項目		評価	
必要性	【市民のニーズ】 事業を取り巻く環境の変化等により、事業に対するニーズが薄れていないか？	a. 薄れていない b. 薄れている	a
	【市が実施する必要性】 他都市で、民間等でサービス提供している事例がないか？	a. 事例はない b. 事例がある	b
	評価の理由	本市において、自転車通勤をはじめとした長距離化に加え、電動アシスト付き自転車の普及等による丘陵部での利用増加など多様化していることや、コロナ禍の社会変容による生活行動の変化に対応した一層の自転車の活用に向けた取組が求められています。	
有効性	【成果】 活動結果(活動指標等)に対し事業の成果(成果指標等)は順調に上がっているか？	a. 上がっている b. 徐々に上がっている c. 上がっていない	b
	評価の理由	通行環境整備、駐輪対策、自転車の活用、ルール・マナー啓発の4つの柱を基に目標達成に向けて、計画的に事業を執行したことで、成果指標である「自転車に関わる交通事故件数」は減少傾向で推移していることなどから一定の成果がありました。	
効率性	【民間の活用】 委託や指定管理者制度など、実施手法について民間活用によりコストを削減できる余地があるか？	a. 余地はない b. 余地はある c. 既に実施済み	c
	【事業手法等の見直し】 事業の成果を維持しながら、契約方法、仕様の見直しなどによる経費削減や事務手続きの見直しなどによる事務改善の可能性があるか？	a. 可能性はない b. 可能性はある	b
	【質の向上】 事業を適正な(過小でも、過大でもない)規模の人員体制・費用で行いながら、市民サービスや市役所内部(職員・組織)の質の向上を図ることができる余地があるか？	a. 余地はない b. 余地はある c. 既に実施済み	b
	評価の理由	・駐輪場の管理運営は、指定管理制度を導入しています。シェアサイクル実証実験における事業運営は民間を活用し実施しました。 ・一層の市民サービスの向上に向けた効率的かつ効果的な取組として、駐輪需要や利用ニーズを踏まえた駐輪対策、通行環境整備やルール・マナー啓発の連携した取組など、引き続き、自転車施策の総合的な取組が必要です。	

施策への 貢献度	貢献度区分	A	上記「有効性」の成果等を踏まえ左記区分を選んだ理由
	A. 貢献している B. やや貢献している C. 貢献の度合いが薄い		通行環境整備、駐輪対策、自転車の活用、ルール・マナー啓発の4つの柱を基に目標達成に向けて、計画的に事業を執行したことにより、「自転車に関わる交通事故件数」は減少傾向にあり、自転車等が安全、安心、快適に利用できる環境づくりを進めたことから施策への貢献はありました。

改善 (Action)

今後の事業の 方向性	方向性区分	II	実施結果(Do)や評価(Check)を踏まえた今後の方向性
	I. 現状のまま継続 II. 改善しながら継続 III. 事業規模拡大 IV. 事業規模縮小 V. 事業廃止 VI. 事業終了		令和4年3月に改定した「川崎市自転車活用推進計画」に基づく、各事業の進捗管理を行い、着実に事業を推進するとともに、新たな取組として民間事業者主体によるシェアサイクルの本格運用や誰もが自転車を利用しやすく、楽しめる環境づくりにつなげるイベント実施など、総合的な自転車施策の取組を進めます。

令和3年度 事務事業評価シート

事業の概要

事務事業	事務事業コード	事務事業名				政策体系別計画の記載							
	40703050	駐車施設整備推進事業				有							
担当	組織コード	所属名											
	503500	まちづくり局交通政策室											
実施期間	事業開始年度	事業終了年度	事務・サービス等の分類	分類1(市民サービス等)	分類2(内部事務)								
	—	—		許認可等	—								
実施形態	<input checked="" type="checkbox"/> 市が直接実施 <input type="checkbox"/> 一部委託 <input type="checkbox"/> 全部委託・指定管理 <input type="checkbox"/> ボランティア等との協働 <input type="checkbox"/> その他												
実施根拠	<input type="checkbox"/> 国・県の制度 <input checked="" type="checkbox"/> 国・県の制度+市独自の制度 <input type="checkbox"/> 市独自の制度 (法令・要綱等) 駐車場法(第4条、第4条の2、第20条)、川崎市建築物における駐車施設の附置等に関する条例ほか												
総合計画と連携する計画等	まち・ひと・しごと創生総合戦略,総合都市交通計画,地域公共交通計画,自転車活用推進計画												
行財政改革第2期プログラムに関連する課題名	改革項目		課題名										
予決算 (単位:千円)	年度	H30年度		R1年度		R2年度		R3年度					
		予算額	決算額	計画事業費	予算額	決算額	計画事業費	予算額	決算額	計画事業費	予算額	決算額(見込)	
	事業費 A	2,842	2,117	4,927	3,974	3,875	4,625	2,270	2,781	1,764	1,431	1,015	
	財源内訳	国庫支出金	350	—	1,054	1,314	—	953	731	—	0	0	—
		市債	0	—	0	0	—	0	0	—	0	0	—
		その他特財	0	—	0	0	—	0	0	—	0	0	—
		一般財源	2,492	—	3,873	2,660	—	3,672	1,539	—	1,764	1,431	—
	人件費 [*] B	16,093	16,093	18,691	18,691	18,691	18,700	18,700	18,700	17,374	17,374	17,374	
総コスト(A+B)	18,935	18,210	23,618	22,665	22,566	23,325	20,970	21,481	19,138	18,805	18,389		
人工(単位:人)	1.9		2.2		2.2		2.05						

※ 人件費は、予算・決算における職員1人当たり人件費に、人工を乗じて算出

計画 (Plan)

政策体系	政策	総合的な交通体系を構築する
	施策	身近な交通環境の整備
	直接目標	地域の人々が生活しやすい交通環境を整える
事業の対象 (事業の対象となる人、物)	建築主、駐車場管理者等	
事業の目的 (対象をどのような状態にしたいか)	建築物へ駐車施設の附置を求めることなどにより、路上駐車防止及び道路交通の円滑化を図ります。	
事業の内容 (どのような業務内容で、どのような手段で実施しているか)	・駐車場法、駐車施設の附置等に関する条例及び駐車施設に関する事項の取扱要綱に基づく駐車場の設置に関する協議・指導の実施により駐車場の整備を推進します。 ・川崎駅東口周辺地区における路上荷さばきを抑制するための対策を検討、推進します。	
当該年度の取組内容 (第2期実施計画に記載されている具体的な当該年度の取組)	①川崎駅東口地区駐車対策推進計画に基づく取組の推進 ②駐車場法及び条例等に基づく路外駐車場や附置義務駐車場の設置に関する協議・指導 ③川崎駅周辺地区における荷さばき対策の推進	
当初計画からの変更箇所 (上記計画に記載されている内容から変更となる取組)		

実施結果 (Do)

上記「当該年度の取組内容」に対する達成度	3	1. 目標を大きく上回って達成 2. 目標を上回って達成 3. ほぼ目標どおり 4. 目標を下回った 5. 目標を大きく下回った					
取組内容の実績等 (上記に掲げた取組内容に対し、「数値等により具体的に実績を示すことができる取組」、又は「未達成部分」若しくは「より達成できた部分」を記載)	目標どおり達成できました。 ①交通を阻害する駐停車抑制に向け、川崎駅東口地区の交通環境等を踏まえ附置義務条例運用基準における隔地駐車場規定の改正に向けた手続きを実施するとともに、違法駐車追放運動期間にあわせ、横断幕の設置などの啓発活動を行うなど、川崎駅東口地区駐車対策推進計画に基づく取組を推進しました。 ②附置義務駐車場の設置に関して関係法令等を踏まえ協議・指導等を適正に実施するとともに、路外駐車場及びその管理規程の届出業務を適正に処理しました。 ③川崎駅周辺地区における荷さばき対策の推進に向けて、関係者との協議や誘導策等について検討を実施しました。						
指標分類	数値で事業の実績・効果等を把握できる指標 (指標の説明)	目標・実績	H30年度	R1年度	R2年度	R3年度	単位
1	活動指標 説明 附置義務条例、取扱要綱、駐車場法に基づく協議や届出受理の件数	目標	—	—	—	—	件
		実績	143	171	148	172	
2	説明	目標					
		実績					
3	説明	目標					
		実績					
4	説明	目標					
		実績					

評価 (Check)

事業を取り巻く社会環境の変化 (国・県・他団体の動向や法改正、規制緩和など)	駐車施設附置に関する原単位設定や駐車施設の集約化(隔地化)など配置や規模などについて、地域の交通実態に則した基準となるよう、各都市において基準の見直しや公共交通機関利用促進による附置台数の緩和などが進められています。
事業の見直し・改善内容	<input checked="" type="checkbox"/> 実施 (直近) H 30 年度 <input type="checkbox"/> 未実施
具体的な見直し・改善内容 ※過去に見直した履歴も記載できる場合は記載	R2年度: 駐車対策に向けた取組の方向性を取りまとめた、川崎駅東口地区駐車対策推進計画を策定 H30年度: 商業地域及び近隣商業地域の百貨店その他店舗及び事務所の附置義務原単位の見直しを行いました。 H27年度: 共同住宅等の適用除外規定(床面積36㎡未満・カーシェアリング導入)の新設、共同住宅等における荷さばきスペース設置による附置義務台数の特例の新設等を行いました。

評価項目		評価	
必要性	【市民のニーズ】 事業を取り巻く環境の変化等により、事業に対するニーズが薄れていないか？	a. 薄れていない b. 薄れている	a
	【市が実施する必要性】 他都市で、民間等でサービス提供している事例がないか？	a. 事例はない b. 事例がある	a
	評価の理由	路上駐停車や駐車場の出入口での自動車と歩行者等との動線の錯綜等に係る課題に対応し市民の利便性の向上を図っていく必要があります。また、建築物の新築等における駐車施設の設置や路外駐車場の届出において、駐車場法や附置義務条例に規定する駐車施設の構造・設備等の基準に基づいた適切な駐車施設の整備を指導・誘導していくため、行政が関与していく必要があります。	
有効性	【成果】 活動結果(活動指標等)に対し事業の成果(成果指標等)は順調に上がっているか？	a. 上がっている b. 徐々に上がっている c. 上がっていない	b
	評価の理由	総合的かつ計画的な駐車対策を推進する川崎駅東口地区駐車対策推進計画に基づき、違法駐車追放運動期間にあわせた取組等を実施するなど、円滑な交通流動等の実現に向け、事業の成果は徐々に上がっています。	
効率性	【民間の活用】 委託や指定管理者制度など、実施手法について民間活用によりコストを削減できる余地があるか？	a. 余地はない b. 余地はある c. 既に実施済み	a
	【事業手法等の見直し】 事業の成果を維持しながら、契約方法、仕様の見直しなどによる経費削減や事務手続きの見直しなどによる事務改善の可能性はあるか？	a. 可能性はない b. 可能性はある	a
	【質の向上】 事業を適正な(過小でも、過大でもない)規模の人員体制・費用で行いながら、市民サービスや市役所内部(職員・組織)の質の向上を図ることができる余地があるか？	a. 余地はない b. 余地はある c. 既に実施済み	b
	評価の理由	駐車場法や附置義務条例に規定する駐車施設の構造・設備等の基準に基づいた適切な駐車施設の整備を指導・誘導していくため、行政が携わる必要があることから、民間活用の余地はありません。	
施策への貢献度	貢献度区分	上記「有効性」の成果等を踏まえ左記区分を選んだ理由	
	A. 貢献している B. やや貢献している C. 貢献の度合いが薄い	A	川崎駅東口地区駐車対策推進計画に基づき、地区の交通環境等を踏まえ附置義務条例運用基準における隔地駐車場規定の改正に向けた手続きを実施するとともに、違法駐車追放運動期間にあわせた取組等を実施するなど、路上駐停車の抑制及び道路交通の円滑化による交通環境の改善に向けた取組を推進し、施策に貢献しました。

改善 (Action)

今後の事業の方向性	方向性区分	実施結果(Do)や評価(Check)を踏まえた今後の方向性
	I. 現状のまま継続 II. 改善しながら継続 III. 事業規模拡大 IV. 事業規模縮小 V. 事業廃止 VI. 事業終了	I
		川崎駅東口地区駐車対策推進計画等に基づき、交通を阻害する駐停車抑制に向け、地域と連携しながら、荷さばき車・タクシー等の路上駐停車の抑制など道路交通の円滑化に向けた取組を更に推進していきます。

令和3年度 事務事業評価シート

事業の概要

事務事業	事務事業コード	事務事業名				政策体系別計画の記載							
	40704010	市バス運輸安全マネジメント推進事業				有							
担当	組織コード	所属名											
	824400	交通局自動車部安全・サービス課											
実施期間	事業開始年度	事業終了年度	事務・サービスの分類	分類1(市民サービス等)	分類2(内部事務)								
	—	—		その他	その他								
実施形態	<input checked="" type="checkbox"/> 市が直接実施 <input type="checkbox"/> 一部委託 <input type="checkbox"/> 全部委託・指定管理 <input type="checkbox"/> ボランティア等との協働 <input type="checkbox"/> その他												
実施根拠	<input checked="" type="checkbox"/> 国・県の制度 <input type="checkbox"/> 国・県の制度+市独自の制度 <input type="checkbox"/> 市独自の制度 (法令・要綱等) 道路運送法、旅客自動車運送事業運輸規則等												
総合計画と連携する計画等	まち・ひと・しごと創生総合戦略、市バス事業経営戦略プログラム												
行財政改革第2期プログラムに関連する課題名	改革項目			課題名									
予決算 (単位:千円)	年度	H30年度		R1年度		R2年度		R3年度					
		予算額	決算額	計画事業費	予算額	決算額	計画事業費	予算額	決算額	計画事業費	予算額	決算額(見込)	
	事業費 A	23,286	27,085	80,673	34,334	28,517	35,291	36,898	19,742	19,316	39,973	34,708	
	財源内訳	国庫支出金	0	—	0	0	—	0	0	—	0	0	—
		市債	2,000	—	80,000	11,000	—	35,000	18,000	—	19,000	23,000	—
		その他特財	21,286	—	673	23,334	—	291	18,898	—	316	16,973	—
		一般財源	0	—	0	0	—	0	0	—	0	0	—
	人件費* B	26,511	26,511	27,442	27,442	27,442	32,555	32,555	32,555	35,426	35,426	35,426	
総コスト(A+B)	49,797	53,596	108,115	61,776	55,959	67,846	69,453	52,297	54,742	75,399	70,134		
人工(単位:人)	3.13		3.23		3.83		4.18						

※ 人件費は、予算・決算における職員1人当たり人件費に、人工を乗じて算出

計画 (Plan)

政策体系	政策	総合的な交通体系を構築する
	施策	市バスの輸送サービスの充実
	直接目標	安全で快適な市バス輸送サービスを持続的に提供する
事業の対象 (事業の対象となる人、物)	市バス利用者、市内小学校など	
事業の目的 (対象をどのような状態にしたいか)	輸送の安全性の向上に向けた取組を実施し、安全な市バス輸送サービスを提供します。	
事業の内容 (どういった業務内容で、どのような手段で実施しているか)	輸送の安全を確保するため、国の指針に基づき、交通事業管理者や安全統括管理者など経営トップの主体的な取組の下で、職員の安全意識の向上、PDCAサイクルの構築による安全管理体制の継続的改善、発生要因を踏まえた効果的な事故防止対策の実施などの取組を進めます。	
当該年度の取組内容 (第2期実施計画に記載されている具体的な当該年度の取組)	①輸送安全委員会開催(年4回) ②事故の発生状況に基づく重点的対策の検討・実施 ③交通安全教室の実施(年14回) ④運行管理体制の充実・強化 ⑤運行ミス防止対策の実施	
当初計画からの変更箇所 (上記計画に記載されている内容から変更となる取組)		

実施結果 (Do)

上記「当該年度の取組内容」に対する達成度	4	1. 目標を大きく上回って達成 2. 目標を上回って達成 3. ほぼ目標どおり 4. 目標を下回った 5. 目標を大きく下回った
取組内容の実績等 (上記に掲げた取組内容に対し、「数値等でより具体的に実績を示すことができる取組」、又は「未達成部分」若しくは「より達成できた部分」を記載)	目標を下回りました。 ①輸送安全委員会については、4回開催しました。 ②事故の発生状況に基づく重点的対策については、静止物接触事故、車内人身事故、自転車関係事故について、形態別目標を設定し事故防止の取組を実施してきましたが、適切な速度での運行や危険予測が不十分であったことから、車両接触事故及び自転車関係事故が増加したため、このような事故の発生要因や走行環境の変化を踏まえた研修を実施することで、令和2年度に比べ事故件数は減少しましたが、目標を達成することができませんでした。目標の達成に向け、次年度以降については、これまでの取組を継続しながら、走行環境の変化に対応するため、運転手実技研修の対象者のさらなる拡大や、自転車に注意すべき箇所の情報共有、ヒヤリ・ハットや事故映像等活用などに取り組みます。 ③交通安全教室については、実施について関係機関と調整を行いました。新型コロナウイルス感染症の拡大防止の観点から開催中止としたものが多く、14回の開催を予定していたところ4回の実施となりました。次年度以降についても、新型コロナウイルス感染症対策を実施しながら交通安全教室を実施します。 ④運行管理体制の充実・強化については、運行管理者研修の対象者を拡大するとともに、研修時間も半日から1日に見直ししました。運行管理者に対する指導を強化することで、点呼時における効果的な注意喚起をするなど、輸送安全性の向上を図りました。 ⑤運行ミス(経路誤り)防止対策については、基本動作の徹底や指定停留所での一時停止及び指定交差点での行き先アナウンスの実施について全運転手が受講対象の事故防止研修で指導し、経路誤りの防止に取り組むとともに、経路誤りが発生した際に適切に対応できるよう、運転手及び運行管理者を対象とした経路誤り発生時対応訓練を取り実施しました。また、経路誤りが発生した際には、惹起者に対して本局での特別指導教育を実施し、駅や発生場所において街頭指導を実施しました。	

指標分類	数値で事業の実績・効果等を把握できる指標 (指標の説明)	目標・実績	H30年度	R1年度	R2年度	R3年度	単位
1 活動指標	マネジメントレビュー(輸送安全委員会)の開催回数	目標	4	4	4	4	回
	説明 運輸安全マネジメントに基づく取組の進捗管理や安全管理体制の評価を行うマネジメントレビューの開催回数	実績	4	4	4	4	
2 成果指標	走行距離10万kmあたりの有責事故発生件数	目標	0.28	0.28	0.28	0.28	件
	説明 走行距離10万kmあたりの責任割合1%以上の事故の件数(当該件数を把握することにより、市バス事業の使命である安全運行について、効果的な事故防止対策等の一定の成果を測ります。)	実績	0.28	0.28	0.4	0.36	

3	活動 指標	交通安全教室の開催回数			目標	-	14	14	14	回
		説明	幼稚園、小学校、高等学校、警察署、区役所等と連携し、市バス車両等を使用した交通安全教室の開催回数		実績	12	13	0	4	

評価 (Check)

事業を取り巻く社会環境の変化 <small>(国・県・他団体の動向や法改正、規制緩和など)</small>	道路交通法の改正に伴う自転車の車道走行の徹底等による道路走行環境の変化や、高齢化の進展に伴い高齢者利用の増加が見込まれることなどから、安全性の確保に向けた取組が重要となっています。
事業の見直し・改善内容	<input checked="" type="checkbox"/> 実施 (直近) R 3 年度 <input type="checkbox"/> 未実施
具体的な見直し・改善内容 <small>※過去に見直した履歴も記載できる場合は記載</small>	R3年度: 運転手実技研修の対象者の拡大 ドライブレコーダーのデジタルタコグラフを活用した運転手指導の試行を開始 経路誤り発生時の対応方法を確認するための経路誤り発生時対応訓練を実施 運行管理者研修の対象者及び研修時間の拡大 R1年度: バス後輪部の夜間の視認性を高めるLED路肩灯を全車に導入 車両更新時におけるEDSS(ドライバー異常時対応システム)の導入を開始 H30年度: 事故を未然に防ぐ対策の一つとしてウインカーチャイムを全車に導入 交通安全教室を全7区で開催した他、新たに幼稚園、高齢者向け教室や、講話型教室を開催 交通安全教室のパンフレット・DVD作成 デジタルサイネージ(大型モニター)にてバスのドライブレコーダーのヒヤリハットや事故映像を流し注意喚起 H29年度: 職長運転手の事故防止関係会議参加による運転手間の情報共有 直営3営業所で形態別重大事故通報訓練の実施 H28年度: 輸送安全性の確保等への更なる活用のため、塩浜・井田・鷲ヶ峰・上平間営業所の車両のドライブレコーダー更新 及び管生営業所を含む全営業所の車両の車内カメラを1基増設(5カメラ化) H27年度: 自転車接触事故の防止対策として、車両後面への注意表示ステッカーの整備などお客様への啓発を実施 重大事故発生時対応マニュアルについて、夜間・土休日における初動体制及び本局職員営業所応援体制を整備 H26年度: 車内人身事故の防止対策として、優先席付近床面への注意表示の整備などお客様への啓発を実施 輸送安全に関する情報伝達の強化として、全営業所へデジタルサイネージを整備 H24年度: 災害時においても安定した通信環境の確保が可能なデジタル方式の無線機を全車に導入し非常時連絡体制を整備 H23年度: 川崎市交通局安全方針について、運輸安全マネジメントガイドラインを踏まえつつ、職員が理解しやすい内容に改正 管生営業所新設に伴い、ドライブレコーダーの一部更新 市バス営業所改革アドバイザーによる今後の運行管理の方向性の提言 川崎市交通局バス運行管理に係る改善委員会の設置及び啓申 H22年度: 市バス運転手としての使命感やプロ意識の醸成を目的として、運転技能コンクールを開始 運行管理業務の改善と運行管理者の指導を推進するため、市バス営業所改革アドバイザーを設置(任期1年) H21年度: 事故要因分析の充実による効果的な再発防止対策の実施等のためドライブレコーダーを全車に導入

評価項目		評価	
必要性	【市民のニーズ】 事業を取り巻く環境の変化等により、事業に対するニーズが薄れていないか?	a. 薄れていない b. 薄れている	a
	【市が実施する必要性】 他都市で、民間等でサービス提供している事例がないか?	a. 事例はない b. 事例がある	a
	評価の理由	・道路運送法や国の指針により「事業者自らが自主的かつ積極的な輸送の安全の取組を推進し、輸送の安全性を向上させる」という運輸安全マネジメント制度による安全管理体制の構築・改善が求められており、今後も、自転車の車道走行の徹底等による道路走行環境の変化や高齢化の進展に伴う高齢者利用の増加が見込まれることなどから、引き続き輸送の安全性の向上に取り組む必要があります。 ・道路運送法や国の指針により「事業者自らが自主的かつ積極的な輸送の安全の取組を推進し、輸送の安全性を向上させる」ことが求められているため、川崎市交通局自らが取り組んでいく必要があります。	
有効性	【成果】 活動結果(活動指標等)に対し事業の成果(成果指標等)は順調に上がっているか?	a. 上がっている b. 徐々に上がっている c. 上がっていない	b
	評価の理由	適切な速度での運行や危険予測が不十分であったことから、車両接触事故及び自転車関係事故が増加したため、このような事故の発生要因や走行環境の変化を踏まえた研修を実施することで、令和2年度に比べ事故件数は減少しましたが、走行距離10万km当たりの有責事故発生件数は0.36件となり、目標値を達成できていません。	
効率性	【民間の活用】 委託や指定管理者制度など、実施手法について民間活用によりコストを削減できる余地があるか?	a. 余地はない b. 余地はある c. 既に実施済み	b
	【事業手法等の見直し】 事業の成果を維持しながら、契約方法、仕様の見直しなどによる経費削減や事務手続きの見直しなどによる事務改善の可能性はあるか?	a. 可能性はない b. 可能性はある	b
	【質の向上】 事業を適正な(過小でも、過大でもない)規模の人員体制・費用で行いながら、市民サービスや市役所内部(職員・組織)の質の向上を図ることができる余地があるか?	a. 余地はない b. 余地はある c. 既に実施済み	b
評価の理由	・運転手実技研修のカリキュラムを見直すことで、委託料の削減の余地があります。 ・運輸安全マネジメントに基づき、毎年度、取組の進捗管理、チェック、改善を継続的に実施することで、さらなる輸送の安全をお客様に提供する余地があります。		

施策への 貢献度	貢献度区分	上記「有効性」の成果等を踏まえ左記区分を選んだ理由
	A. 貢献している B. やや貢献している C. 貢献の度合いが薄い	B 走行距離10万km当たりの有責事故発生件数について、結果として目標値を達成することができませんでしたが、輸送安全委員会の開催をはじめ、事故の発生状況に基づく重点的対策の検討・実施、運行管理体制の充実・強化等、運輸安全マネジメントの推進に取り組んでいることから、施策への貢献はありました。

改善 (Action)

今後の事業 の方向性	方向性区分	実施結果(Do)や評価(Check)を踏まえた今後の方向性
	I. 現状のまま継続 II. 改善しながら継続 III. 事業規模拡大 IV. 事業規模縮小 V. 事業廃止 VI. 事業終了	II

令和3年度 事務事業評価シート

事業の概要

事務事業	事務事業コード	事務事業名				政策体系別計画の記載							
	40704020	市バス安全教育推進事業				有							
担当	組織コード	所属名											
	824400	交通局自動車部安全・サービス課											
実施期間	事業開始年度	事業終了年度	事務・サービス等の分類	分類1(市民サービス等)	分類2(内部事務)								
	—	—		その他	その他								
実施形態	<input type="checkbox"/> 市が直接実施 <input checked="" type="checkbox"/> 一部委託 <input type="checkbox"/> 全部委託・指定管理 <input type="checkbox"/> ボランティア等との協働 <input type="checkbox"/> その他												
実施根拠	<input type="checkbox"/> 国・県の制度 <input checked="" type="checkbox"/> 国・県の制度+市独自の制度 <input type="checkbox"/> 市独自の制度 (法令・要綱等) 旅客自動車運送事業運輸規則第38条第1項及び第2項、川崎市安全運転指導教育・特別指導教育実施要綱等												
総合計画と連携する計画等	まち・ひと・しごと創生総合戦略市バス事業経営戦略プログラム												
行財政改革第2期プログラムに関連する課題名	改革項目			課題名									
予決算 (単位:千円)	年度	H30年度		R1年度			R2年度			R3年度			
		予算額	決算額	計画事業費	予算額	決算額	計画事業費	予算額	決算額	計画事業費	予算額	決算額(見込)	
	事業費 A	1,631	1,542	1,631	1,661	515	1,631	318	0	1,631	87	0	
	財源内訳	国庫支出金	0	—	0	0	—	0	0	—	0	0	—
		市債	0	—	0	0	—	0	0	—	0	0	—
		その他特財	1,631	—	1,631	1,661	—	1,631	318	—	1,631	87	—
		一般財源	0	—	0	0	—	0	0	—	0	0	—
	人件費 [※] B	8,894	8,894	8,496	8,496	8,496	7,225	7,225	7,225	7,289	7,289	7,289	
総コスト(A+B)	10,525	10,436	10,127	10,157	9,011	8,856	7,543	7,225	8,920	7,376	7,289		
人工(単位:人)	1.05		1			0.85			0.86				

※ 人件費は、予算・決算における職員1人当たり人件費に、人工を乗じて算出

計画 (Plan)

政策体系	政策	総合的な交通体系を構築する
	施策	市バスの輸送サービスの充実
	直接目標	安全で快適な市バス輸送サービスを持続的に提供する
事業の対象 (事業の対象となる人、物)	運転手	
事業の目的 (対象をどのような状態にしたいか)	輸送の安全に係る意識や技能・技術の向上に向けた取組を実施し、安全な市バス輸送サービスを提供します。	
事業の内容 (どういった業務内容で、どのような手段で実施しているか)	運転手等の職員を対象とした教育及び研修による人材育成の推進など、運輸安全マネジメントに基づく取組を着実に推進し、安全な輸送サービスの確保と安全水準の更なる向上に取り組めます。	
当該年度の取組内容 (第2期実施計画に記載されている具体的な当該年度の取組)	①営業所研修の実施(8回) ②階層別研修・派遣研修の実施(25回)	
当初計画からの変更箇所 (上記計画に記載されている内容から変更となる取組)		

実施結果 (Do)

上記「当該年度の取組内容」に対する達成度	3	1. 目標を大きく上回って達成 2. 目標を上回って達成 3. ほぼ目標どおり 4. 目標を下回った 5. 目標を大きく下回った
取組内容の実績等 (上記に掲げた取組内容に対し、「数値等」でより具体的に実績を示すことができる取組、又は「未達成部分」若しくは「より達成できた部分」を記載)	ほぼ目標どおり達成できました。 ①営業所研修については、所轄警察署を講師として招く法令講習会(2回)は新型コロナウイルス感染症拡大防止のため開催中止とし、それを除き6回実施しました。中止した法令講習会の内容については、事故防止研修の時間を拡大することで補完しました。 ②階層別研修・派遣研修については、新型コロナウイルス感染症防止を踏まえた上で、感染対策を行い16回実施しました。 ・運転定期研修は、新型コロナウイルス感染症防止のため、講義形式から映像視聴形式に変更して実施しました。 ・新規採用者等研修は、新規採用者が少なかったため、6回予定していたところ1回実施しました。 ・新任職長研修を1回、職長研修を2回予定していましたが、両研修とも令和2年度は新型コロナウイルス感染症感染拡大防止の観点から実施を見送っていたため、令和3年度は令和2年度の研修対象者と合わせて、4回実施しました。 ・外部組織が開催するエコドライブ指導者研修は、新型コロナウイルス感染症の影響により開催が中止となりましたが、安全・サービス課職員の指導により補完しました。	

指標分類	数値で事業の実績・効果等を把握できる指標 (指標の説明)	目標・実績	H30年度	R1年度	R2年度	R3年度	単位
1	活動指標 営業所研修の実施回数 説明 運転手を対象とした安全教育に係る各種研修の実施回数	目標	8	8	8	8	回
		実績	8	8	6	6	
2	活動指標 階層別研修、派遣研修の実施回数 説明 運転手を対象とした安全教育に係る各種研修の実施回数	目標	25	25	25	25	回
		実績	25	25	12	16	
3	説明	目標					
		実績					

評価 (Check)

事業を取り巻く社会環境の変化 (国・県・他団体の動向や法改正、規制緩和など)	「旅客自動車運送事業者が事業用自動車の運転手に対して行う指導及び監督の指針」が平成30年6月1日付けで改正され、健康管理の重要性や運転者の運転適性に応じた安全運転など安全意識の醸成が求められています。
事業の見直し・改善内容	<input checked="" type="checkbox"/> 実施 (直近) R 3 年度 <input type="checkbox"/> 未実施
具体的な見直し・改善内容 ※過去に見直した履歴も記載できる場合は記載	R3年度: 運転手実技研修の対象者を見直すとともに、実施回数を2回から3回に拡大 新型コロナウイルス感染症拡大対策を踏まえた研修の実施方法の見直し R1年度: 運転手(養成枠)用の運転訓練車を導入するとともに、既存の運転手にも活用 H30年度: 全運転手を対象に実車を使用した体験型の研修を実施 民間の大型車教習コースを利用した運転手実技研修を実施 H29年度: 事故防止研修の内容を見直すとともに、ヒヤリ・ハット動画を営業所のデジタルサイネージで配信 H27年度: 重複内容の整理及び効率化を図るため、運転手グループワーク研修と第2回事故防止研修を合同開催

評価項目		評価	
必要性	【市民のニーズ】 事業を取り巻く環境の変化等により、事業に対するニーズが薄れていないか？	a. 薄れていない b. 薄れている	a
	【市が実施する必要性】 他都市で、民間等でサービス提供している事例がないか？	a. 事例はない b. 事例がある	a
	評価の理由	・輸送の安全を取り巻く状況に応じた教育及び研修が求められており、今後も教育及び研修を充実していく必要があります。 ・市バスの運輸マネジメント推進に向け、川崎市交通局自身で取り組んでいく必要性があります。	
有効性	【成果】 活動結果(活動指標等)に対し事業の成果(成果指標等)は順調に上がっているか？	a. 上がっている b. 徐々に上がっている c. 上がっていない	b
	評価の理由	新型コロナウイルス感染症の影響により外部組織が開催していた研修の中止や新規採用者が少なかったことなどにより、回数は目標を下回ったものの、昨年度中止した新任職長研修及び職長研修の対象者を令和3年度の研修に参加させるなど、安全な輸送サービスの確保と安全水準のさらなる向上に向けて取り組むことができたことにより、成果は徐々に上がっています。	
効率性	【民間の活用】 委託や指定管理者制度など、実施手法について民間活用によりコストを削減できる余地があるか？	a. 余地はない b. 余地はある c. 既に実施済み	b
	【事業手法等の見直し】 事業の成果を維持しながら、契約方法、仕様の見直しなどによる経費削減や事務手続きの見直しなどによる事務改善の可能性はあるか？	a. 可能性はない b. 可能性はある	b
	【質の向上】 事業を適正な(過小でも、過大でもない)規模の人員体制・費用で行いながら、市民サービスや市役所内部(職員・組織)の質の向上を図ることができる余地があるか？	a. 余地はない b. 余地はある c. 既に実施済み	b
	評価の理由	・運輸安全マネジメントに基づき、毎年度、取組の進捗管理、チェック、改善を継続的に実施することで、さらなる輸送サービスの確保と安全水準の向上を図ることができる余地があります。	

施策への 貢献度	貢献度区分		上記「有効性」の成果等を踏まえ左記区分を選んだ理由
	A. 貢献している B. やや貢献している C. 貢献の度合いが薄い	B	

改善 (Action)

今後の事業の 方向性	方向性区分		実施結果(Do)や評価(Check)を踏まえた今後の方向性
	I. 現状のまま継続 II. 改善しながら継続 III. 事業規模拡大 IV. 事業規模縮小 V. 事業廃止 VI. 事業終了	II	

令和3年度 事務事業評価シート

事業の概要

事務事業	事務事業コード	事務事業名				政策体系別計画の記載								
	40704030	市バスネットワーク推進事業				有								
担当	組織コード	所属名												
	824300	交通局自動車部運輸課												
実施期間	事業開始年度	事業終了年度	事務・サービス等の分類	分類1(市民サービス等)	分類2(内部事務)									
	—	—		その他	—									
実施形態	<input type="checkbox"/> 市が直接実施 <input checked="" type="checkbox"/> 一部委託 <input type="checkbox"/> 全部委託・指定管理 <input type="checkbox"/> ボランティア等との協働 <input type="checkbox"/> その他													
実施根拠	<input type="checkbox"/> 国・県の制度 <input type="checkbox"/> 国・県の制度+市独自の制度 <input checked="" type="checkbox"/> 市独自の制度 (法令・要綱等)													
総合計画と連携する計画等	まち・ひと・しごと創生総合戦略, 都市計画マスタープラン, 総合都市交通計画, 地域公共交通計画, 市バス事業経営戦略プログラム													
行財政改革第2期プログラムに関連する課題名	改革項目		課題名											
予決算 (単位: 千円)	年度	H30年度		R1年度		R2年度		R3年度						
		予算額	決算額	計画事業費	予算額	決算額	計画事業費	予算額	決算額	計画事業費	予算額	決算額(見込)		
	財源内訳	事業費 A		8,677	24,042	8,677	8,878	6,803	8,677	8,958	7,076	8,677	8,879	7,230
		国庫支出金	0	—	0	0	—	0	0	—	0	0	—	
			市債	0	—	0	0	—	0	0	—	0	0	—
			その他特財	8,677	—	8,677	8,878	—	8,677	8,958	—	8,677	8,879	—
			一般財源	0	—	0	0	—	0	0	—	0	0	—
	人件費** B		55,902	55,902	53,525	53,525	53,525	53,550	53,550	53,550	52,969	52,969	52,969	
	総コスト(A+B)		64,579	79,944	62,202	62,403	60,328	62,227	62,508	60,626	61,646	61,848	60,199	
	人工(単位: 人)		6.6		6.3		6.3		6.25					

※ 人件費は、予算・決算における職員1人当たり人件費に、人工を乗じて算出

計画 (Plan)

政策体系	政策	総合的な交通体系を構築する
	施策	市バスの輸送サービスの充実
	直接目標	安全で快適な市バス輸送サービスを持続的に提供する
事業の対象 (事業の対象となる人、物)	バスを利用する市民等	
事業の目的 (対象をどのような状態にしたいか)	輸送需要やまちづくりと連携した運行を行うことで、市バス輸送サービスの利便性の向上を図ります。	
事業の内容 (どういった業務内容で、どのような手段で実施しているか)	利用実態や走行環境の変化、市のまちづくりに対応した運行を行い、市バスネットワークの維持・充実に努めます。	
当該年度の取組内容 (第2期実施計画に記載されている具体的な当該年度の取組)	①輸送需要に対応した路線の見直しやダイヤ改正 ②都市計画道路の整備に対応した運行経路や停留所位置の変更等 ③鷺沼駅周辺地区の交通広場の整備再編に合わせた路線の検討 ④聖マリアンナ医科大学へのアクセス向上の検討 ⑤臨港道路東扇島水江町線整備に合わせた路線の検討	
当初計画からの変更箇所 (上記計画に記載されている内容から変更となる取組)		

実施結果 (Do)

上記「当該年度の取組内容」に対する達成度	3	1. 目標を大きく上回って達成 2. 目標を上回って達成 3. ほぼ目標どおり 4. 目標を下回った 5. 目標を大きく下回った
取組内容の実績等 (上記に掲げた取組内容に対し、「数値等でより具体的に実績を示すことができる取組」、又は「未達成部分」若しくは「より達成できた部分」を記載)	ほぼ目標どおり達成できました。 ①輸送需要に対応した路線の見直しやダイヤ改正については、社会環境の変化や利用動向を踏まえ、ダイヤ改正や路線再編を実施しました。 ・柿生線、犬蔵線は、夜間時間帯における利用動向に合わせたダイヤ改正を実施しました。 ・新城線は、新城駅・蟹ヶ谷方面からは、横須賀線小杉駅行きを、川崎駅西口を発着する路線については、井田病院行きを充実するとともに、川67系統(横須賀線小杉駅～川崎駅西口)、川63系統(新城駅前～川崎駅西口)及び川64系統(蟹ヶ谷～川崎駅西口)を廃止する路線再編を実施しました。 ・等々力線は、下梓鼻や黄金塚など、宮内地域の市バス利用者の利便性向上に向けた溝05系統の再編を実施しました。 ・その他の路線についても、利用動向や走行環境に合わせたダイヤ改正を行いました。 ②都市計画道路の整備に対応した運行経路や停留所位置の変更等については、登戸土地区画整理事業の進捗に合わせ、久地線及び西管線の多摩区役所接続系統の運行経路を変更しました。 ③鷺沼駅周辺地区の交通広場整備に合わせた路線の検討については、鷺沼駅周辺再編整備における交通広場の整備進捗等に係る協議調整を行いました。 ④聖マリアンナ医科大学へのアクセス向上の検討については、新型コロナウイルス感染症の影響により乗車動向が大きく変化したことから、取組の可否を含め検討していくこととしました。 ⑤臨港道路東扇島水江町線整備に合わせた路線の検討については、臨港道路東扇島水江町線整備事業の進捗に合わせた関係機関との協議調整を行いました。	

指標分類	数値で事業の実績・効果等を把握できる指標 (指標の説明)	目標・実績	H30年度	R1年度	R2年度	R3年度	単位
1	説明	目標					
		実績					

評価 (Check)

事業を取り巻く社会環境の変化 (国・県・他団体の動向や法改正、規制緩和など)	厳しい事業環境、経営状況においても、市民やお客様の大切な足を確保していくために、社会環境やバスの利用動向の変化への対応が求められます。
事業の見直し・改善内容	<input checked="" type="checkbox"/> 実施 (直近) R 3 年度 <input type="checkbox"/> 未実施
具体的に見直し・改善内容 ※過去に見直した履歴も記載 できる場合は記載	R3年度 : 新城線、等々力線の路線再編を実施 R2年度 : 新城駅前から小杉駅東口・横須賀線小杉駅接続系統の新設 新百合丘駅前から王禅寺口周辺への循環系統の新設 新型コロナウイルス感染症による事業環境の変化等を踏まえたダイヤ改正等の実施 R1年度 : 溝口駅南口から南平・犬蔵地区への土曜・休日深夜バスの運行 溝口駅南口から鷺ヶ峰営業所への土曜深夜バスの増回 川崎駅から川崎病院接続系統の終車延長 H30年度 : 東扇島循環特急系統の停車停留所を変更 溝口駅南口から新百合丘駅接続系統の増回 南平・犬蔵地区の深夜バス系統を新設 鷺沼駅と聖マリアンナ医科大学前間の路線新設

評価項目		評価	
必要性	【市民のニーズ】 事業を取り巻く環境の変化等により、事業に対するニーズが薄れていないか？	a. 薄れていない b. 薄れている	a
	【市が実施する必要性】 他都市で、民間等でサービス提供している事例がないか？	a. 事例はない b. 事例がある	a
	評価の理由	本市のまちづくり計画、駅前開発などの施策との連携や、地域の特性を踏まえた公共交通としての市バスネットワークの維持が必要です。	
有効性	【成果】 活動結果(活動指標等)に対し事業の成果(成果指標等)は順調に上がっているか？	a. 上がっている b. 徐々に上がっている c. 上がっていない	b
	評価の理由	社会環境やバスの利用動向が変化中、ダイヤ改正や路線再編の取組により、市民の利便性を確保できていることから成果は上がっています。	
効率性	【民間の活用】 委託や指定管理者制度など、実施手法について民間活用によりコストを削減できる余地があるか？	a. 余地はない b. 余地はある c. 既に実施済み	b
	【事業手法等の見直し】 事業の成果を維持しながら、契約方法、仕様の見直しなどによる経費削減や事務手続きの見直しなどによる事務改善の可能性はあるか？	a. 可能性はない b. 可能性はある	b
	【質の向上】 事業を適正な(過小でも、過大でもない)規模の人員体制・費用で行いながら、市民サービスや市役所内(職員・組織)の質の向上を図ることができる余地があるか？	a. 余地はない b. 余地はある c. 既に実施済み	b
	評価の理由	今後も、社会環境やバスの利用動向の変化を踏まえたダイヤ改正や路線再編を進めていく必要がありますが、その中においても、利便性の維持、向上と効率化のバランスを取りながら実施することにより、質の向上を図ることができます。	
施策への 貢献度	貢献度区分	上記「有効性」の成果等を踏まえ左記区分を選んだ理由	
	A. 貢献している B. やや貢献している C. 貢献の度合いが薄い	A	新城線や等々力線の路線再編にあたっては、地域の利便性の向上を図りながら、併せて効率化を進めることにより、市域全体の利便性を確保するなど、施策への貢献はありました。

改善 (Action)

今後の事業の方向性	方向性区分	実施結果(Do)や評価(Check)を踏まえた今後の方向性
	I. 現状のまま継続 II. 改善しながら継続 III. 事業規模拡大 IV. 事業規模縮小 V. 事業廃止 VI. 事業終了	II
		今後は、環境の変化に対応した持続可能な経営を目指し、事業規模の最適化を進めることを前提として、本市の都市基盤整備の進捗に対応するとともに、定時性や速達性などお客様の利便性を確保しながら、経済活動や市民生活を支えるバスネットワークの確保に取り組んでいきます。

令和3年度 事務事業評価シート

事業の概要

事務事業	事務事業コード	事務事業名				政策体系別計画の記載							
	4070404	市バスお客様サービス推進事業				有							
担当	組織コード	所属名											
	824400	交通局自動車部安全・サービス課											
実施期間	事業開始年度	事業終了年度	事務・サービス等の分類	分類1(市民サービス等)	分類2(内部事務)								
	—	—		その他	—								
実施形態	<input checked="" type="checkbox"/> 市が直接実施 <input checked="" type="checkbox"/> 一部委託 <input type="checkbox"/> 全部委託・指定管理 <input type="checkbox"/> ボランティア等との協働 <input type="checkbox"/> その他												
実施根拠	<input type="checkbox"/> 国・県の制度 <input type="checkbox"/> 国・県の制度+市独自の制度 <input checked="" type="checkbox"/> 市独自の制度 (法令・要綱等) 川崎市バスサービス向上推進本部設置要綱												
総合計画と連携する計画等	まち・ひと・しごと創生総合戦略市バス事業経営戦略プログラム												
行財政改革第2期プログラムに関連する課題名	改革項目			課題名									
予決算 (単位:千円)	年度	H30年度		R1年度		R2年度		R3年度					
		予算額	決算額	計画事業費	予算額	決算額	計画事業費	予算額	決算額	計画事業費	予算額	決算額(見込)	
	事業費 A	11,376	9,723	9,463	14,631	11,935	9,463	11,472	7,046	9,463	10,465	6,613	
	財源内訳	国庫支出金	0	—	0	0	—	0	0	—	0	0	—
		市債	0	—	0	0	—	0	0	—	0	0	—
		その他特財	11,376	—	9,463	14,631	—	9,463	11,472	—	9,463	10,465	—
		一般財源	0	—	0	0	—	0	0	—	0	0	—
	人件費** B	27,528	27,528	27,612	27,612	27,612	28,475	28,475	28,475	28,646	28,646	28,646	
総コスト(A+B)	38,904	37,251	37,075	42,243	39,547	37,938	39,947	35,521	38,109	39,111	35,259		
人工(単位:人)	3.25		3.25		3.35		3.38						

※ 人件費は、予算・決算における職員1人当たり人件費に、人工を乗じて算出

計画 (Plan)

政策体系	政策	総合的な交通体系を構築する
	施策	市バスの輸送サービスの充実
	直接目標	安全で快適な市バス輸送サービスを持続的に提供する
事業の対象 (事業の対象となる人、物)	バスを利用する市民等	
事業の目的 (対象をどのような状態にしたいか)	安全・安心な運行サービスを最優先で提供する市バスが、市民やお客様の声に応え、満足いただくために取り組むサービスについてのお約束として市バスサービスポリシーを策定し、サービスポリシーの実践を通してお客様に満足いただけるサービスを提供します。	
事業の内容 (どのような業務内容で、どのような手段で実施しているか)	市バスサービスポリシーの実践により、日々のお客様からの意見・要望である「お客様の声」やお客様満足度などの変化を踏まえたサービスを提供することにより、お客様に満足いただけるサービスの提供を行います。	
当該年度の取組内容 (第2期実施計画に記載されている具体的な当該年度の取組)	①サービス向上研修(年2回) ②添乗観察(年2回) ③新たな「市バスお客様アンケート調査」の実施、調査結果の分析・検証	
当初計画からの変更箇所 (上記計画に記載されている内容から変更となる取組)		

実施結果 (Do)

上記「当該年度の取組内容」に対する達成度	3	1. 目標を大きく上回って達成 2. 目標を上回って達成 3. ほぼ目標どおり 4. 目標を下回った 5. 目標を大きく下回った						
取組内容の実績等 (上記に掲げた取組内容に対し、「数値等でより具体的に実績を示すことができる取組」、又は「未達成部分」若しくは「より達成できた部分」を記載)	ほぼ目標どおり達成できました。 ①サービス向上研修については、お客様から多く寄せられている苦情や二人乗りベビーカーの取扱い方法、添乗観察の結果について説明・指導を実施しました(5回)。 ②添乗観察については、外部委託業者による添乗観察を成績が良好な運転手に対しては1回、成績が不良の運転手に対しては2回実施するとともに、職員による添乗観察を年間実施しました。また、成績不良者に対しては、成績が改善されるまで職員による添乗観察や本局における個別指導教育を実施しサービスの底上げに取り組みました。 ③新たな「市バスお客様アンケート調査」の実施については、設問を見直し、市バスの新型コロナウイルス感染拡大防止対策及びお客様の乗車頻度の変化について、新たに意見を収集しました。また、昨年度と同様にWEB、車内、営業所及び乗車券発売所への設置により実施しました。調査結果については分析・検証を行い、運転手へ周知を行うとともに、運転手研修の内容に反映することで、お客様サービスの推進を図りました。また、お客様サービスの推進に向け、新型コロナウイルス感染防止対策として車内換気や抗ウイルス・抗菌コーティングの実施、研修や添乗観察による指導、お客様満足度調査結果の活用などに取り組んだことにより、成果指標である「お客様総合満足度」は目標を下回ったものの、令和2年度と比較すると向上しました。							
指標分類	数値で事業の実績・効果等を把握できる指標 (指標の説明)	目標・実績	H30年度	R1年度	R2年度	R3年度	単位	
1	活動指標	サービス向上研修の実施回数	目標	2	2	2	2	回
	説明	運転手を対象にしたサービス重点項目や「お客様の声」を反映した接遇についての研修の実施回数	実績	5	5	3	5	
2	活動指標	添乗観察の実施回数	目標	2	2	2	2	回
	説明	運転手を対象に覆面調査員の添乗により安全・サービス項目の実施をチェックする添乗観察の実施回数	実績	2	2	2	2	
3	成果指標	お客様総合満足度	目標	65	68	68	68	%
	説明	市バスお客様アンケート調査(R1回答数 2,585)において市バスのサービス全般を「満足、やや満足、普通、やや不満、不満」の5段階で評価し、「満足」と「やや満足」の合計をお客様満足度として算出	実績	69.6	62	50.4	56.8	
4			目標					
	説明		実績					

評価 (Check)

事業を取り巻く社会環境の変化 (国・県・他団体の動向や法改正、規制緩和など)	高齢者利用の増加や障害者差別解消法の施行など、市バスを取り巻く状況の変化に適切に対応するため、運転手等へのサービス教育の充実など、お客様サービスの更なる向上が求められています。
事業の見直し・改善内容	<input checked="" type="checkbox"/> 実施 (直近) R 3 年度 <input type="checkbox"/> 未実施
具体的な見直し・改善内容 ※過去に見直した履歴も記載できる場合は記載	R3年度:市バスお客様アンケート調査の設問の見直し・追加、二人乗りペーパークーの取扱い開始、市バスサービスポリシーの見直し R2年度:市バスお客様アンケート調査の設問の見直し・追加、職員による添乗観察の実施 R1年度:市バスお客様アンケート調査の設問の見直し H30年度:「ひと声運動」を8月から毎月実施 外部講師による運転手接客向上研修の実施 添乗観察結果において成績不良だった運転手に対する局管理職からの指導面談の実施 H29年度:年2回実施していたサービス向上研修を年3回に拡充 H25年度:市バスサービスポリシーの事務職員等の行動基準の策定 H24年度:市バスサービスポリシーの策定、「市バスお客様アンケート調査」を現行調査に改め、実施

評価項目		評価	
必要性	【市民のニーズ】 事業を取り巻く環境の変化等により、事業に対するニーズが薄れていないか？	a. 薄れていない b. 薄れている	a
	【市が実施する必要性】 他都市で、民間等でサービス提供している事例がないか？	a. 事例はない b. 事例がある	a
	評価の理由	・お客様からの苦情や要望が多く寄せられており、市バスお客様サービス向上に対するニーズは薄れていません。 ・市バスサービスポリシーは、安全・安心な運行サービスを最優先で提供する、市バスが市民やお客様の声に応え、満足頂くために取り組むことをまとめたものであり、川崎市交通局が自ら取り組んでいく必要があります。	
有効性	【成果】 活動結果(活動指標等)に対し事業の成果(成果指標等)は順調に上がっているか？	a. 上がっている b. 徐々に上がっている c. 上がっていない	b
	評価の理由	お客様サービスの推進に向け、新型コロナウイルス感染防止対策として車内換気や抗ウイルス・抗菌コーティングの実施、研修や添乗観察による指導、お客様満足度調査結果の活用などに取り組みました。その結果、新型コロナウイルス感染拡大に伴い「乗車人数を制限してほしい」や「一番前の座席を使用させてほしい」など、今までにはなかった不満・要望が増えたことで「お客様総合満足度」は目標を下回ったものの、令和2年度と比較すると向上(R2年度:50.4%⇒R3年度:56.8%)しており、成果は徐々に上がっています。	
効率性	【民間の活用】 委託や指定管理者制度など、実施手法について民間活用によりコストを削減できる余地があるか？	a. 余地はない b. 余地はある c. 既に実施済み	a
	【事業手法等の見直し】 事業の成果を維持しながら、契約方法、仕様の見直しなどによる経費削減や事務手続きの見直しなどによる事務改善の可能性はあるか？	a. 可能性はない b. 可能性はある	b
	【質の向上】 事業を適正な(過小でも、過大でもない)規模の人員体制・費用で行いながら、市民サービスや市役所内部(職員・組織)の質の向上を図ることができる余地があるか？	a. 余地はない b. 余地はある c. 既に実施済み	b
評価の理由	・添乗観察業務については、委託可能な業務については全て民間委託しており、コスト削減の余地はありません。 ・各種業務の契約方法や仕様等について、継続して見直しを実施しており、事務改善の可能性はあります。 ・実施方法等について検討することで、同一規模の人員・費用でのサービスの質の向上を図ることができる余地があります。		

施策への貢献度	貢献度区分	上記「有効性」の成果等を踏まえ左記区分を選んだ理由
	A. 貢献している B. やや貢献している C. 貢献の度合いが薄い	B

改善 (Action)

今後の事業の方向性	方向性区分	実施結果(Do)や評価(Check)を踏まえた今後の方向性
	I. 現状のまま継続 II. 改善しながら継続 III. 事業規模拡大 IV. 事業規模縮小 V. 事業廃止 VI. 事業終了	II

令和3年度 事務事業評価シート

事業の概要

事務事業	事務事業コード	事務事業名				政策体系別計画の記載							
	40704050	市バス移動空間快適化事業				有							
担当	組織コード	所属名											
	824100	交通局自動車部管理課											
実施期間	事業開始年度	事業終了年度	事務・サービス等の分類	分類1(市民サービス等)	分類2(内部事務)								
	—	—		施設の管理・運営	—								
実施形態	<input checked="" type="checkbox"/> 市が直接実施 <input type="checkbox"/> 一部委託 <input type="checkbox"/> 全部委託・指定管理 <input type="checkbox"/> ボランティア等との協働 <input type="checkbox"/> その他												
実施根拠	<input type="checkbox"/> 国・県の制度 <input type="checkbox"/> 国・県の制度+市独自の制度 <input checked="" type="checkbox"/> 市独自の制度												
(法令・要綱等)													
総合計画と連携する計画等	国際施策推進プラン,まち・ひと・しごと創生総合戦略,都市計画マスタープラン,総合都市交通計画,地域公共交通計画,市バス事業経営戦略プログラム												
行財政改革第2期プログラムに関連する課題名	改革項目		課題名										
予決算 (単位:千円)	年度	H30年度		R1年度		R2年度		R3年度					
		予算額	決算額	計画事業費	予算額	決算額	計画事業費	予算額	決算額	計画事業費	予算額	決算額(見込)	
	事業費 A	1,800,758	1,696,990	1,932,112	2,060,516	1,865,848	1,887,498	1,987,256	1,193,524	1,751,500	1,729,226	1,372,613	
	財源内訳	国庫支出金	23,024	—	992	9,054	—	0	11,650	—	0	35,386	—
		市債	552,000	—	736,000	628,000	—	671,000	622,000	—	565,000	501,000	—
		その他特財	1,106,959	—	1,044,866	1,251,659	—	1,042,063	1,183,341	—	1,042,165	1,041,875	—
		一般財源	118,775	—	150,254	171,803	—	174,435	170,265	—	144,335	150,965	—
人件費* B	54,208	54,208	56,074	56,074	56,074	55,250	55,250	55,250	55,250	50,426	50,426	50,426	
総コスト(A+B)	1,854,966	1,751,198	1,988,186	2,116,590	1,921,922	1,942,748	2,042,506	1,248,774	1,801,926	1,779,652	1,423,039		
人工(単位:人)	6.4		6.6		6.5		5.95						

※ 人件費は、予算・決算における職員1人当たり人件費に、人工を乗じて算出

計画 (Plan)

政策体系	政策	総合的な交通体系を構築する
	施策	市バスの輸送サービスの充実
	直接目標	安全で快適な市バス輸送サービスを持続的に提供する
事業の対象 (事業の対象となる人、物)	バスを利用する市民等	
事業の目的 (対象をどのような状態にしたいか)	ノンステップバス車両への更新や計画的なバス停留所施設の整備に取り組むことで、バス移動空間の利便性・快適性の向上を図ります。	
事業の内容 (どういった業務内容で、どのような手段で実施しているか)	バリアフリー化の推進や分かりやすい案内サービスの充実などに取り組めます。	
当該年度の取組内容 (第2期実施計画に記載されている具体的な当該年度の取組)	①ノンステップバス車両の更新(23両) ②巻き取り式車いす固定ベルトの整備 ③分かりやすい案内サービスの充実に向けた検討・実施 ④バス停留所施設(上屋、標識、ベンチ等)の維持・管理	
当初計画からの変更箇所 (上記計画に記載されている内容から変更となる取組)		

実施結果 (Do)

上記「当該年度の取組内容」に対する達成度	3	1. 目標を大きく上回って達成 2. 目標を上回って達成 3. ほぼ目標どおり 4. 目標を下回った 5. 目標を大きく下回った
取組内容の実績等 (上記に掲げた取組内容に対し、「数値等でより具体的に実績を示すことが出来る取組」、又は「未達成部分」若しくは「より達成できた部分」を記載)	ほぼ目標どおり達成できました。 ①社会環境の変化や利用動向を踏まえたダイヤ改正等の実施に伴い、ノンステップバス車両の更新台数は見直したものの、全てノンステップ仕様に変更しました。 ②巻き取り式車いす固定ベルトの整備については、更新車両には全て巻き取り式車いす固定ベルトを設置しました。(H30~) ③分かりやすい案内サービスの充実に向けた検討・実施については、バス車両の行先表示器について、現行のオレンジLED表示器より視認性が向上する白色LED表示器の車両更新に合わせた導入を開始しました。また、「市バスナビ」において、より精度の高い案内が可能となるバス車載器の一斉更新を実施しました。 ④バス停留所施設(上屋、標識、ベンチ)の整備については、設備等の長寿命化に向け、部材の耐用年数の確認や劣化調査を行い、修繕等計画を作成しました。また、破損が確認できた小杉駅バス停の照明付標識や新城駅バス停のベンチについて、修繕を実施しました。 このほか、新型コロナウイルス感染防止対策として、抗ウイルス・抗菌施工を全バス車両に実施しました。	

指標分類	数値で事業の実績・効果等を把握できる指標 (指標の説明)	目標・実績	H30年度	R1年度	R2年度	R3年度	単位
1	活動指標 停留所上屋整備数(代替)	目標	8	8	8	—	基
		実績	4	7	10	—	
2	活動指標 照明付標識整備数	目標	20	19	19	—	基
		実績	20	19	19	—	
3	活動指標 二面式標識整備数	目標	20	20	20	—	基
		実績	20	20	20	—	
4	活動指標 ベンチ整備数	目標	73	11	0	—	脚
		実績	68	11	—	—	

5	活動指標	ノンステップバス車両更新数	目標	20	25	27	23	両
		説明	車両配置計画に基づきノンステップバスの更新を行った車両数	実績	20	25	11	

評価 (Check)			
事業を取り巻く社会環境の変化 (国・県・他団体の動向や法改正、規制緩和など)		近年、外国人観光客等が増加しており、また、「東京2020オリンピック、パラリンピック競技大会」の開催など、今後も本市を訪れる外国人観光客等の増加が見込まれることから、その利便性向上が求められています。	
事業の見直し・改善内容		<input checked="" type="checkbox"/> 実施 (直近) R 3 年度 <input type="checkbox"/> 未実施 R3年度 : バス車両の行先表示器について、現行のオレンジLED表示器より視認性が向上する白色LED表示器の車両更新に合わせた導入を開始しました。 R1年度 : 市バスナビ運行情報にアクセスしやすいように接続するための二次元バーコードを全停留所に掲示しました。 H30年度 : 市バスナビの機能強化及びインバウンド対応の多言語化を実施しました。 川崎駅自由通路へバス総合案内表示板を設置するとともに、多言語対応を実施しました。 H29年度 : バス車両使用年数の延長等による車両更新計画の見直しを行いました。 H28年度 : タブレット型等運行情報表示器について、英語表示に対応したものを導入しました。	
具体的な見直し・改善内容 ※過去に見直した履歴も記載できる場合は記載			
評価項目		評価	
必要性	【市民のニーズ】 事業を取り巻く社会環境の変化等により、事業に対するニーズが薄れていないか？	a. 薄れていない b. 薄れている	a
	【市が実施する必要性】 他都市で、民間等でサービス提供している事例がないか？	a. 事例はない b. 事例がある	b
	評価の理由	ノンステップバスの更新によるバリアフリー化の推進やバス停留所施設の修繕による快適なバス待ち空間の提供は、お客様のバス移動空間の利便性・快適性の確保に必要な取組です。	
有効性	【成果】 活動結果(活動指標等)に対し事業の成果(成果指標等)は順調に上がっているか？	a. 上がっている b. 徐々に上がっている c. 上がっていない	b
	評価の理由	バス車両のバリアフリー化の推進や快適なバス待ち空間の提供の他、バス車両の行先表示器を現行の表示機より視認性が向上する表示機に更新するなど、お客様の利便性やサービスの向上ができていることから、成果は徐々に上がっています。	
効率性	【民間の活用】 委託や指定管理者制度など、実施手法について民間活用によりコストを削減できる余地があるか？	a. 余地はない b. 余地はある c. 既に実施済み	b
	【事業手法等の見直し】 事業の成果を維持しながら、契約方法、仕様の見直しなどによる経費削減や事務手続きの見直しなどによる事務改善の可能性はあるか？	a. 可能性はない b. 可能性はある	b
	【質の向上】 事業を適正な(過小でも、過大でもない)規模の人員体制・費用で行いながら、市民サービスや市役所内部(職員・組織)の質の向上を図ることができる余地があるか？	a. 余地はない b. 余地はある c. 既に実施済み	b
	評価の理由	バス停留所設備等の長寿命化に向け、部材の耐用年数の確認や劣化調査を行い、修繕等計画を作成したことにより、今後見込まれる修繕費用の平準化をすることができます。	
施策への貢献度	貢献度区分	上記「有効性」の成果等を踏まえ左記区分を選んだ理由	
	A. 貢献している B. やや貢献している C. 貢献の度合いが薄い	A	市バスは民間事業者と比べて上屋、ベンチの設置率が高く、公営バスの役割として、高齢化等を踏まえた移動空間快適化によるお客様の利便性やサービスの維持・向上を図ることができたことから、施策に貢献しています。



改善 (Action)			
今後の事業の方向性	方向性区分	実施結果(Do)や評価(Check)を踏まえた今後の方向性	
	I. 現状のまま継続 II. 改善しながら継続 III. 事業規模拡大 IV. 事業規模縮小 V. 事業廃止 VI. 事業終了	II	計画的なバス待ち空間の整備やノンステップバスの更新により、お客様の利便性・快適性の向上を図り、移動空間快適化を促進していきます。

令和3年度 事務事業評価シート

事業の概要

事務事業	事務事業コード	事務事業名				政策体系別計画の記載							
	40704060	市バス事業基盤強化事業				有							
担当	組織コード	所属名											
	822100	交通局企画管理部庶務課											
実施期間	事業開始年度	事業終了年度	事務・サービス等の分類	分類1(市民サービス等)	分類2(内部事務)								
	—	—		その他	内部管理								
実施形態	<input type="checkbox"/> 市が直接実施 <input checked="" type="checkbox"/> 一部委託 <input type="checkbox"/> 全部委託・指定管理 <input type="checkbox"/> ボランティア等との協働 <input type="checkbox"/> その他												
実施根拠	<input type="checkbox"/> 国・県の制度 <input checked="" type="checkbox"/> 国・県の制度+市独自の制度 <input type="checkbox"/> 市独自の制度 (法令・要綱等) 地方公務員法、労働安全衛生法、労働安全衛生規則、川崎市職員の任用に関する規則等												
総合計画と連携する計画等	まち・ひと・しごと創生総合戦略市バス事業経営戦略プログラム												
行財政改革第2期プログラムに関連する課題名	改革項目			課題名									
	取組2(10)公営企業の経営改善			6市バス事業における労働の生産性向上に向けた取組の強化									
取組2(10)公営企業の経営改善			7市バスの安定的な事業運営に向けた人材の確保と育成										
予決算 (単位:千円)	年度	H30年度		R1年度		R2年度		R3年度					
		予算額	決算額	計画事業費	予算額	決算額	計画事業費	予算額	決算額	計画事業費	予算額	決算額(見込)	
	財源内訳	事業費 A	150,322	569,488	636,745	88,112	99,802	200,703	646,520	675,794	250,928	223,842	162,966
		国庫支出金	0	-	0	0	-	0	0	-	0	0	-
		市債	119,000	-	615,000	58,000	-	176,000	621,000	-	229,000	199,000	-
		その他特財	31,322	-	21,745	30,112	-	24,703	25,520	-	21,928	24,842	-
		一般財源	0	-	0	0	-	0	0	-	0	0	-
	人件費* B	24,140	24,140	24,214	24,214	24,214	19,125	19,125	19,125	17,798	17,798	17,798	
	総コスト(A+B)	174,462	593,628	660,959	112,326	124,016	219,828	665,645	694,919	268,726	241,640	180,764	
	人工(単位:人)	2.85		2.85		2.25		2.1					

※ 人件費は、予算・決算における職員1人当たり人件費に、人工を乗じて算出

計画 (Plan)

政策体系	政策	総合的な交通体系を構築する
	施策	市バスの輸送サービスの充実
	直接目標	安全で快適な市バス輸送サービスを持続的に提供する
事業の対象 (事業の対象となる人、物)	市民等、職員	
事業の目的 (対象をどのような状態にしたいか)	人材の確保・育成や営業所の計画的整備などにより、安定的な事業基盤を構築します。	
事業の内容 (どういった業務内容で、どのような手段で実施しているか)	①各種広報によって受験者増を図り、筆記、面接、実技等選考の実施によって、より質の高い職員を採用します。 公募非常勤嘱託運転手の採用については、応募者が希望する営業所での採用を実施する等多様な採用選考を実施します。 ②費用対効果を考慮した設計・工事を実施します。 ③職員の意識改革の取組や職種ごとの研修計画に基づく研修を実施します。	
当該年度の取組内容 (第2期実施計画に記載されている具体的な当該年度の取組)	①正規運転手・公募非常勤嘱託運転手・整備員の計画的な採用 ②多様な採用選考の実施 ③女性や高齢者などの多様な働き方の推進 ④職員提案制度の運用 ⑤運転技能コンクールの開催 ⑥職種別研修の実施 ⑦上平間営業所の建替え整備事業の完了	
当初計画からの変更箇所 (上記計画に記載されている内容から変更となる取組)		

実施結果 (Do)

上記「当該年度の取組内容」に対する達成度	3	1. 目標を大きく上回って達成 2. 目標を上回って達成 3. ほぼ目標どおり 4. 目標を下回った 5. 目標を大きく下回った
取組内容の実績等 (上記に掲げた取組内容に対し、「数値等でより具体的に実績を示すことができる取組」、又は「未達成部分」若しくは「より達成できた部分」を記載)	ほぼ目標どおり達成できました。 ①大型二種免許保有者が年々減少している厳しい状況の中、正規運転手、正規整備員及び公募非常勤嘱託運転手(会計年度任用職員)について、交通局ホームページ、新聞広告、民間求人サイト、SNS、市バスラッピング広告など積極的な広報に取り組み、退職動向や経営状況等を踏まえ、計画的な採用選考を実施しました。 ②公募非常勤嘱託運転手(会計年度任用職員)については、随時募集の実施や応募者の希望日時・所属希望営業所での採用選考等多様な採用選考を実施しました。 ③多様なライフスタイルに対応した短時間勤務職員を引き続き任用しました。また、職場環境改善に向けた取組を見える化することで求職者のイメージ刷新を図り、安定的な人材の確保を図ることを目的とした「運転者職場環境良好度認証制度(働きやすい職場認証制度)」の認証を受けました。 ④職員提案制度については、令和3年度は実施しませんでした。川崎市バス事業経営戦略プログラム(後期)の策定にあたり、後期計画策定に向けた交通局職員の参画の取組として、「経営改善の取組募集」を実施し、策定する上での参考としました。 ⑤運転技能コンクールの開催については、事業の見直しの観点から中止しましたが、運転手のモチベーション向上等の取組として、自分の運転を振り返ることのできるデジタルタコグラフの活用に向け、民間バス事業者へ活用状況の視察や、活用準備として速度やエンジンの回転数など基準値設定のための運転データ収集などに取り組みました。 ⑥職種別研修の実施については、運転手については事故防止やサービス向上等について、事務職員等については運行管理能力の向上に資する研修を実施しました。 ⑦上平間営業所屋外附帯その他工事については、令和3年12月に工事が完成及び運用開始しました。令和4年2月には、上平間営業所給油所棟改築その他工事契約を締結し、同年2月より工事に着手しました。計画は令和3年度中の事業完了でしたが、工事入札の不調や地下埋設物により、工期延期が発生したため、令和4年度中の事業完了を目指し、工事を進めています。	

指標分類	数値で事業の実績・効果等を把握できる指標（指標の説明）	目標・実績	H30年度	R1年度	R2年度	R3年度	単位	
1	活動指標	市長表彰制度の運用	目標	1	1	1	1	回
	説明	各年度において勤務成績が特に優秀な職員を市長から表彰する市長表彰制度の運用	実績	1	1	1	1	
2	活動指標	職員提案制度の運用	目標	1	1	1	1	回
	説明	交通局職員から事務改善に資する提案を募集し優れた提案を表彰する職員提案制度の運用	実績	1	1	1	0	
3	活動指標	技能コンクールの実施回数	目標	1	1	1	1	回
	説明	各営業所の代表運転手が安全・サービスの技能を競い合い市民代表も含めた審査員が評価を行う技能コンクールの実施回数	実績	1	0	0	0	
4	成果指標	公募非常勤嘱託運転手職員数(年度当初在籍者)	目標	42以上	42以上	42以上	42以上	人
	説明	翌年度4月1日に在籍している公募非常勤嘱託運転手数	実績	39	47	41	33	

評価 (Check)

事業を取り巻く社会環境の変化
(国・県・他団体の動向や法改正、規制緩和など)

大型二種免許保有者の減少・高齢化

事業の見直し・改善内容

実施 (直近) R 3 年度 未実施

具体的な見直し・改善内容
※過去に見直した履歴も記載
できる場合は記載

R3年度:「運転者職場環境良好度認証制度(働きやすい職場認証制度)」の認証を受けました。
R2年度:正規運転手の採用時期を8月から4月に前倒しました。
R1年度:正規運転手の採用時期を10月から8月に前倒しました。大型自動車第二種免許を保有していない若年層の採用に向けて、新たに運転手(養成枠)の採用選考を実施しました。運転手の求人広告の強化のため、バス車両のパートナーシップ広告を新たに実施しました。
H30年度:正規運転手の採用選考について、応募者への配慮から、選考スケジュールを見直し、第2次選考の実施日から採用日まで期間を5か月から3か月に短縮しました。
H29年度:公募非常勤嘱託運転手の求人広告の強化のため、新聞広告への掲載の見直しを行うとともに、新たなWeb広告への掲載を実施しました。正規運転手の受験資格年齢を48歳未満から50歳未満に拡大しました。
H28年度:公募非常勤嘱託運転手の求人広告の強化のため、1都8県(関東地方・静岡・山梨)の各都県販売シェア1・2位の新聞全てに求人広告を掲載しました。短時間勤務(週20時間勤務)の職を直営全営業所に拡大しました。
H27年度:応募者のニーズに合わせて、配属希望営業所において都合のよい受験日で実技選考を実施するとともに、優良な公募非常勤嘱託運転手について、正規採用選考時の実技試験を免除しました。また、高齢者や女性などの多様なライフスタイルに対応可能な短時間勤務(週20時間勤務)の職を設置しました。

評価項目

評価

必要性	【市民のニーズ】 事業を取り巻く環境の変化等により、事業に対するニーズが薄れていないか?	a. 薄れていない b. 薄れている	a
	【市が実施する必要性】 他都市で、民間等でサービス提供している事例がないか?	a. 事例はない b. 事例がある	a
評価の理由	市バスサービスを持続的に提供するため、人材の確保・育成や営業所の計画的な整備が必要です。		
有効性	【成果】 活動結果(活動指標等)に対し事業の成果(成果指標等)は順調に上がっているか?	a. 上がっている b. 徐々に上がっている c. 上がっていない	a
	評価の理由	公募非常勤嘱託運転手職員数については、目標値を達成していませんが、市バスネットワークの維持に向けた運行効率化等の取組により、事業に必要な職員数を調整しており、必要な職員数は確保しているため、一定の成果は上がっています。	
効率性	【民間の活用】 委託や指定管理者制度など、実施手法について民間活用によりコストを削減できる余地があるか?	a. 余地はない b. 余地はある c. 既に実施済み	b
	【事業手法等の見直し】 事業の成果を維持しながら、契約方法、仕様の見直しなどによる経費削減や事務手続きの見直しなどによる事務改善の可能性はあるか?	a. 可能性はない b. 可能性はある	b
	【質の向上】 事業を適正な(過小でも、過大でもない)規模の人員体制・費用で行いながら、市民サービスや市役所内部(職員・組織)の質の向上を図ることができる余地があるか?	a. 余地はない b. 余地はある c. 既に実施済み	b
評価の理由	上平間、井田営業所の管理を委託していますが、直営営業所の人材確保や職種別研修の実施などにより、職員自身の業務改善や質の向上に引き続き取り組みます。		
施策への貢献度	貢献度区分	上記「有効性」の成果等を踏まえ左記区分を選んだ理由	
	A. 貢献している B. やや貢献している C. 貢献の度合いが薄い	B	交通局ホームページに加えて、新聞広告や民間求人サイト、SNSを活用するなど積極的な広報に取り組み、公募非常勤嘱託運転手(会計年度任用職員)の必要な職員数を確保したため、一定程度の施策への貢献があったと考えます。

改善 (Action)

今後の事業の方向性	方向性区分	実施結果(Do)や評価(Check)を踏まえた今後の方向性
	I. 現状のまま継続 II. 改善しながら継続 III. 事業規模拡大 IV. 事業規模縮小 V. 事業廃止 VI. 事業終了	II 市バスを取り巻く環境が変化する中でも、市バス輸送サービスを持続的に提供するため、利用動向等を勘案した今後の事業規模に応じ、退職動向等も踏まえながら、計画的に人材確保を図るとともに、研修やOJTを通じた人材育成に取り組んでいきます。

令和3年度 事務事業評価シート

事業の概要

事務事業	事務事業コード	事務事業名				政策体系別計画の記載							
	40704073	市バス収益性事業				有							
担当	組織コード	所属名											
	824100	交通局自動車部管理課											
実施期間	事業開始年度	事業終了年度	事務・サービス等の分類	分類1(市民サービス等)	分類2(内部事務)								
	—	—		その他	—								
実施形態	<input checked="" type="checkbox"/> 市が直接実施 <input type="checkbox"/> 一部委託 <input type="checkbox"/> 全部委託・指定管理 <input type="checkbox"/> ボランティア等との協働 <input type="checkbox"/> その他												
実施根拠	<input type="checkbox"/> 国・県の制度 <input type="checkbox"/> 国・県の制度+市独自の制度 <input checked="" type="checkbox"/> 市独自の制度 (法令・要綱等)												
総合計画と連携する計画等	まち・ひと・しごと創生総合戦略,市バス事業経営戦略プログラム												
行財政改革第2期プログラムに関連する課題名	改革項目			課題名									
予決算 (単位:千円)	年度	H30年度		R1年度			R2年度			R3年度			
		予算額	決算額	計画事業費	予算額	決算額	計画事業費	予算額	決算額	計画事業費	予算額	決算額(見込)	
	財源内訳	事業費 A	21,985	18,203	21,830	26,014	19,025	22,138	21,020	14,805	21,830	24,563	20,392
		国庫支出金	0	—	0	0	—	0	0	—	0	0	—
		市債	0	—	0	0	—	0	0	—	0	0	—
		その他特財	21,985	—	21,830	26,014	—	22,138	21,020	—	21,830	24,563	—
		一般財源	0	—	0	0	—	0	0	—	0	0	—
	人件費** B	12,705	12,705	13,594	13,594	13,594	10,625	10,625	10,625	6,356	6,356	6,356	
	総コスト(A+B)	34,690	30,908	35,424	39,608	32,619	32,763	31,645	25,430	28,186	30,919	26,748	
	人工(単位:人)	1.5		1.6			1.25			0.75			

※ 人件費は、予算・決算における職員1人当たり人件費に、人工を乗じて算出

計画 (Plan)

政策体系	政策	総合的な交通体系を構築する
	施策	市バスの輸送サービスの充実
	直接目標	安全で快適な市バス輸送サービスを持続的に提供する
事業の対象 (事業の対象となる人、物)	バス路線近隣の事業者等、学校や企業など団体	
事業の目的 (対象をどのような状態にしたいか)	バス車内外スペースへの広告掲載等や、団体の移動手段として市バス車両を活用することにより収益確保を図ります。	
事業の内容 (どういった業務内容で、どのような手段で実施しているか)	市バス車内外の空きスペースに広告を掲載するほか、ラッピングバスを運行することにより、収益を確保します。ラッシュ時を除く時間帯の市バス車両の有効活用手段として、貸切バス事業を行い、学校の社会見学や遠足での利用、企業やイベントでの移動手段として御利用いただきます。	
当該年度の取組内容 (第2期実施計画に記載されている具体的な当該年度の取組)	①貸切バスの事業推進 ②広告宣伝事業推進	
当初計画からの変更箇所 (上記計画に記載されている内容から変更となる取組)		

実施結果 (Do)

上記「当該年度の取組内容」に対する達成度	4	1. 目標を大きく上回って達成 2. 目標を上回って達成 3. ほぼ目標どおり	4. 目標を下回った 5. 目標を大きく下回った				
取組内容の実績等 (上記に掲げた取組内容に対し、「数値等により具体的に実績を示すことができる取組」、又は「未達成部分」若しくは「より達成できた部分」を記載)	目標を下回りました。 ①貸切バスの事業推進については、新型コロナウイルス感染拡大に伴う緊急事態宣言等の影響により、イベント受注等が減少したため、令和2年度比ではやや回復しましたが、目標を下回りました。 ②広告宣伝事業推進については、短期間のラッピングバスの複数受注のほか、広告料収入を確保するための新たな取組として、車内広告枠及び吊り下げチラシ広告をセットで掲出できる「車内額面貸切広告」の開始や、既存媒体の順調な受注等により、目標を上回りました						
指標分類	数値で事業の実績・効果等を把握できる指標 (指標の説明)	目標・実績	H30年度	R1年度	R2年度	R3年度	単位
1 成果指標	貸切バス事業収入	目標	62	62	62	62	百万円
	説明 学校・企業・各種団体等の一般貸切、競馬・競輪輸送、大規模イベントにおける来客者輸送等の貸切バス事業としての収入	実績	75	57	12	22	
2 成果指標	広告料収入	目標	75	75	75	75	百万円
	説明 車内ポスター、車内放送、社外パネル、ラッピング等の広告収入	実績	79	82	78	78	
3	説明	目標					
		実績					
4	説明	目標					
		実績					

評価 (Check)

事業を取り巻く社会環境の変化 (国・県・他団体の動向や法改正、規制緩和など)	事業経営の根幹である乗車料収入は大幅な増収が見込めない中、貸切バス事業及び広告事業の収益性事業に関しても、法改正による貸切バスの事業許可更新制の導入や経済状況の変化等により、収益力向上について大変厳しい状況が見込まれています。		
事業の見直し・改善内容	<input checked="" type="checkbox"/> 実施 (直近) R 3 年度	<input type="checkbox"/> 未実施	
具体的な見直し・改善内容 ※過去に見直した履歴も記載できる場合は記載	令和3年度:11月より、新たな広告媒体として、車内ポスター枠を独占できる「車内額面貸切広告」の取り扱いを開始しました。		

評価項目		評価	
必要性	【市民のニーズ】 事業を取り巻く環境の変化等により、事業に対するニーズが薄れていないか？	a. 薄れていない b. 薄れている	a
	【市が実施する必要性】 他都市で、民間等でサービス提供している事例がないか？	a. 事例はない b. 事例がある	b
	評価の理由	貸切バス事業については、団体での移動手段やイベントのお客様輸送の手段として、需要があります。広告宣伝事業については、引き続き、地域に密着し、多くのお客様の目に触れる広告媒体として、御利用いただいています。	
有効性	【成果】 活動結果(活動指標等)に対し事業の成果(成果指標等)は順調に上がっているか？	a. 上がっている b. 徐々に上がっている c. 上がっていない	b
	評価の理由	貸切バス事業については、成果指標である62百万円は下回りましたが、令和2年度と比較すると受注が増加しており、成果は徐々に回復している状況です。広告宣伝事業については、成果指標である75百万円を達成しています。	
効率性	【民間の活用】 委託や指定管理者制度など、実施手法について民間活用によりコストを削減できる余地があるか？	a. 余地はない b. 余地はある c. 既に実施済み	b
	【事業手法等の見直し】 事業の成果を維持しながら、契約方法、仕様の見直しなどによる経費削減や事務手続きの見直しなどによる事務改善の可能性はあるか？	a. 可能性はない b. 可能性はある	b
	【質の向上】 事業を適正な(過小でも、過大でもない)規模の人員体制・費用で行いながら、市民サービスや市役所内部(職員・組織)の質の向上を図ることができる余地があるか？	a. 余地はない b. 余地はある c. 既に実施済み	c
	評価の理由	貸切バス事業については、お客様の要望に対し可能な限り受注ができるよう、運行方法の提案を行っています。広告宣伝事業については、新たな広告代理店との契約を行い、新規広告主の獲得などに努めています。	
施策への貢献度	貢献度区分	上記「有効性」の成果等を踏まえ左記区分を選んだ理由	
	A. 貢献している B. やや貢献している C. 貢献の度合いが薄い	B	新型コロナウイルス感染症の影響を大きく受けている事業ですが、依頼のあった運行や広告の受注を確実に受け、収益を確保することができたことから、施策への貢献はありました。



改善 (Action)

今後の事業の方向性	方向性区分	実施結果(Do)や評価(Check)を踏まえた今後の方向性
	I. 現状のまま継続 II. 改善しながら継続 III. 事業規模拡大 IV. 事業規模縮小 V. 事業廃止 VI. 事業終了	II 限られた経営資源を有効に活用し、引き続き、依頼のあった貸切バスや広告受注を確実に受け、更なる収益の確保に努めます。

令和3年度 事務事業評価シート

事業の概要

事務事業	事務事業コード	事務事業名				政策体系別計画の記載							
	40704075	市バス営業所の管理委託事業				有							
担当	組織コード	所属名											
	824100	交通局自動車部管理課											
実施期間	事業開始年度	事業終了年度	事務・サービス等の分類	分類1(市民サービス等)	分類2(内部事務)								
	—	—		その他	その他								
実施形態	<input type="checkbox"/> 市が直接実施 <input checked="" type="checkbox"/> 一部委託 <input type="checkbox"/> 全部委託・指定管理 <input type="checkbox"/> ボランティア等との協働 <input type="checkbox"/> その他												
実施根拠	<input type="checkbox"/> 国・県の制度 <input checked="" type="checkbox"/> 国・県の制度+市独自の制度 <input type="checkbox"/> 市独自の制度 (法令・要綱等) 道路運送法、交通局関係の条例・規程等												
総合計画と連携する計画等	まち・ひと・しごと創生総合戦略市バス事業経営戦略プログラム												
行財政改革第2期プログラムに関連する課題名	改革項目			課題名									
	取組2(10)公営企業の経営改善			5市バス営業所業務の管理委託の活用									
予決算 (単位:千円)	年度	H30年度		R1年度		R2年度		R3年度					
		予算額	決算額	計画事業費	予算額	決算額	計画事業費	予算額	決算額	計画事業費	予算額	決算額(見込)	
	事業費 A	2,134,431	2,088,562	2,134,431	2,308,287	2,230,158	2,134,431	2,244,423	2,235,253	2,134,431	2,320,659	2,322,833	
	財源内訳	国庫支出金	0	-	0	0	-	0	0	-	0	0	-
		市債	0	-	0	0	-	0	0	-	0	0	-
		その他特財	2,134,431	-	2,134,431	2,308,287	-	2,134,431	2,244,423	-	2,134,431	2,320,659	-
		一般財源	0	-	0	0	-	0	0	-	0	0	-
人件費* B	8,639	8,639	7,816	7,816	7,816	10,795	10,795	10,795	6,526	6,526	6,526		
総コスト(A+B)	2,143,070	2,097,201	2,142,247	2,316,103	2,237,974	2,145,226	2,255,218	2,246,048	2,140,957	2,327,185	2,329,359		
人工(単位:人)	1.02		0.92		1.27		0.77						

* 人件費は、予算・決算における職員1人当たり人件費に、人工を乗じて算出

計画 (Plan)

政策体系	政策	総合的な交通体系を構築する
	施策	市バスの輸送サービスの充実
	直接目標	安全で快適な市バス輸送サービスを持続的に提供する
事業の対象 (事業の対象となる人、物)	バスを利用する市民等	
事業の目的 (対象をどのような状態にしたいか)	営業所の運行管理業務等を民間バス事業者へ委託することで、経営資源の効率化及び市民サービスの向上を図ります。	
事業の内容 (どのような業務内容で、どのような手段で実施しているか)	<ul style="list-style-type: none"> ・上平間営業所及び井田営業所を対象に、運行管理業務等を民間バス事業者へ委託する「管理の受委託」を実施します。 ・営業所管轄路線の見直しを行い、委託規模を拡大します。 	
当該年度の取組内容 (第2期実施計画に記載されている具体的な当該年度の取組)	①上平間・井田営業所の管理委託 ②営業所管理委託事業者評価委員会(年3回)	
当初計画からの変更箇所 (上記計画に記載されている内容から変更となる取組)		

実施結果 (Do)

上記「当該年度の取組内容」に対する達成度	3	1. 目標を大きく上回って達成 2. 目標を上回って達成 3. ほぼ目標どおり 4. 目標を下回った 5. 目標を大きく下回った					
取組内容の実績等 (上記に掲げた取組内容に対し、「数値等により具体的に実績を示すことができる取組」、又は「未達成部分」若しくは「より達成できた部分」を記載)	目標どおり達成できました。 ①上平間・井田営業所の管理委託については、受託事業者と契約書を締結し、上平間営業所及び井田営業所の管理委託を継続しました。なお、令和4年度からの上平間営業所第4期及び井田営業所第2期の管理委託開始に向けて、受託予定者との調整を行い、監督官庁へ受委託の許可申請を行い、許可を得ました。 また、井田営業所所管の新城線及び有馬線のダイヤ改正に合わせ、有馬線の管生車庫所管分を井田営業所に全て移管しました。 ②営業所管理委託事業者評価委員会については、6月、9月、11月に評価委員会を開催しました。						
指標分類	数値で事業の実績・効果等を把握できる指標 (指標の説明)	目標・実績	H30年度	R1年度	R2年度	R3年度	単位
1 成果指標	井田営業所の委託車両数	目標	55	59	64	59	両
	説明 管理委託営業所である井田営業所の在籍車両数	実績	55	59	59	59	
2	説明	目標					
		実績					
3	説明	目標					
		実績					
4	説明	目標					
		実績					

評価 (Check)

事業を取り巻く社会環境の変化 (国・県・他団体の動向や法改正、規制緩和など)	事業経営の根幹である乗車料収入は大幅な増収が見込めない中、社会経済環境の変化等により経費が増加するなど、市バス事業を取り巻く環境は大変厳しい状況が見込まれているため、コスト削減などに取り組む必要があります。
事業の見直し・改善内容	<input checked="" type="checkbox"/> 実施 (直近) H 29 年度 <input type="checkbox"/> 未実施
具体的な見直し・改善内容 ※過去に見直した履歴も記載できる場合は記載	H29年度: 上中間営業所及び井田営業所における管理委託を実施しました。

評価項目		評価	
必要性	【市民のニーズ】 事業を取り巻く環境の変化等により、事業に対するニーズが薄れていないか？	a. 薄れていない b. 薄れている	a
	【市が実施する必要性】 他都市で、民間等でサービス提供している事例がないか？	a. 事例はない b. 事例がある	b
	評価の理由	地域の課題やニーズに対してきめ細やか且つ速やかに対応するために、直営での事業運営を行っていく必要があるが、管理委託による経営の効率化を図ることも重要です。	
有効性	【成果】 活動結果(活動指標等)に対し事業の成果(成果指標等)は順調に上がっているか？	a. 上がっている b. 徐々に上がっている c. 上がっていない	a
	評価の理由	上中間営業所及び井田営業所の管理委託を行うことで、費用面の減減を図っており、交通局の経営改善に大きく寄与しています。	
効率性	【民間の活用】 委託や指定管理者制度など、実施手法について民間活用によりコストを削減できる余地があるか？	a. 余地はない b. 余地はある c. 既に実施済み	c
	【事業手法等の見直し】 事業の成果を維持しながら、契約方法、仕様の見直しなどによる経費削減や事務手続きの見直しなどによる事務改善の可能性はあるか？	a. 可能性はない b. 可能性はある	b
	【質の向上】 事業を適正な(過小でも、過大でもない)規模の人員体制・費用で行いながら、市民サービスや市役所内部(職員・組織)の質の向上を図ることができる余地があるか？	a. 余地はない b. 余地はある c. 既に実施済み	b
	評価の理由	管理委託については、委託規模や路線の見直しによって効果が大きく変化するものであるため、今後も直営のネットワークの効率性を踏まえて検討していく必要があります。	
施策への貢献度	貢献度区分	上記「有効性」の成果等を踏まえ左記区分を選んだ理由	
	A. 貢献している B. やや貢献している C. 貢献の度合いが薄い	A	管理の受委託による財政効果は、非常に大きなものとなっており、経営の効率化という観点から施策へ貢献しています。

改善 (Action)

	方向性区分	実施結果(Do)や評価(Check)を踏まえた今後の方向性
今後の事業の方向性	I. 現状のまま継続 II. 改善しながら継続 III. 事業規模拡大 IV. 事業規模縮小 V. 事業廃止 VI. 事業終了	II 受託事業者の運転手不足により、委託規模の拡大が難しい状況の中、委託規模を維持しつつ、利用動向を踏まえた路線の見直しを図り、市バスネットワークの維持に努めます。

令和3年度 事務事業評価シート

事業の概要

事務事業	事務事業コード	事務事業名				政策体系別計画の記載							
	40704080	市バス地域貢献事業				有							
担当	組織コード	所属名											
	824100	交通局自動車部管理課											
実施期間	事業開始年度	事業終了年度	事務・サービス等の分類	分類1(市民サービス等)	分類2(内部事務)								
	—	—		その他	—								
実施形態	<input checked="" type="checkbox"/> 市が直接実施 <input type="checkbox"/> 一部委託 <input type="checkbox"/> 全部委託・指定管理 <input type="checkbox"/> ボランティア等との協働 <input type="checkbox"/> その他												
実施根拠	<input type="checkbox"/> 国・県の制度 <input type="checkbox"/> 国・県の制度+市独自の制度 <input checked="" type="checkbox"/> 市独自の制度												
(法令・要綱等)													
総合計画と連携する計画等	かわさき強靱化計画,まち・ひと・しごと創生総合戦略,総合都市交通計画,地域公共交通計画,市バス事業経営戦略プログラム												
行財政改革第2期プログラムに関連する課題名	改革項目			課題名									
予決算 (単位:千円)	年度	H30年度		R1年度		R2年度		R3年度					
		予算額	決算額	計画事業費	予算額	決算額	計画事業費	予算額	決算額	計画事業費	予算額	決算額(見込)	
	事業費 A	26,268	24,712	25,108	16,816	22,001	25,202	27,751	9,357	5,686	3,841	3,696	
	財源内訳	国庫支出金	0	—	0	0	—	0	0	—	0	0	—
		市債	0	—	0	0	—	0	0	—	0	0	—
		その他特財	26,268	—	25,108	16,816	—	25,202	27,751	—	5,686	3,841	—
		一般財源	0	—	0	0	—	0	0	—	0	0	—
	人件費 [※] B	16,517	16,517	17,842	17,842	17,842	16,150	16,150	16,150	7,204	7,204	7,204	
	総コスト(A+B)	42,785	41,229	42,950	34,658	39,843	41,352	43,901	25,507	12,890	11,045	10,900	
	人工(単位:人)	1.95		2.1		1.9		0.85					

※ 人件費は、予算・決算における職員1人当たり人件費に、人工を乗じて算出

計画 (Plan)

政策体系	政策	総合的な交通体系を構築する
	施策	市バスの輸送サービスの充実
	直接目標	安全で快適な市バス輸送サービスを持続的に提供する
事業の対象 (事業の対象となる人、物)	バスを利用する市民等	
事業の目的 (対象をどのような状態にしたいか)	地域社会の一員として、市バスをより身近に感じていただけるよう地域貢献に向けた取組等を行うことで、市民や地域に親しまれる市バスを目指します。	
事業の内容 (どのような業務内容で、どのような手段で実施しているか)	地域貢献に向けた取組を拡充するとともに、市バスのイメージアップに取り組みます。	
当該年度の取組内容 (第2期実施計画に記載されている具体的な当該年度の取組)	①ハイブリッドバス導入等による環境対策の推進 ②災害時の迅速な対応に向けた取組の推進 ③市バスキャラクター等による事業展開の検討を踏まえた事業推進 ④ギャラリーバスの運行	
当初計画からの変更箇所 (上記計画に記載されている内容から変更となる取組)		

実施結果 (Do)

上記「当該年度の取組内容」に対する達成度	3	1. 目標を大きく上回って達成 2. 目標を上回って達成 3. ほぼ目標どおり 4. 目標を下回った 5. 目標を大きく下回った						
取組内容の実績等 (上記に掲げた取組内容に対し、「数値等でより具体的に実績を示すことができる取組」、又は「未達成部分」若しくは「より達成できた部分」を記載)	ほぼ目標どおり達成できました。 ①ハイブリッドバス導入等による環境対策の推進については、本市の脱炭素戦略「かわさきカーボンゼロチャレンジ2050」の取組を踏まえ、各種支援を活用し、ハイブリッドバス16両の導入や鷲ヶ峰営業所地下車庫の照明をLED化しました。 ②災害時の迅速な対応に向けた取組の推進については、お客様からの電話対応や、市バスナビ等の情報配信機器の操作訓練を実施するとともに台風のシミュレーション訓練を実施して、対応マニュアルの見直しを行いました。また、民間バス事業者との連携強化・充実に向けた取組については、新型コロナウイルス感染症の影響を踏まえ、書面による会議を実施し、風水害時等への対応などについて確認しました。 ③市バスキャラクター等による事業展開の検討を踏まえた事業推進については、新型コロナウイルス感染症の影響により、すべてのイベント開催を見送ったため、実施できませんでした。今後は、新型コロナウイルス感染症の影響下で実施可能な取り組みを検討していきます。 ④ギャラリーバスの運行については、予定通りの運行を実施しました。							
指標分類	数値で事業の実績・効果等を把握できる指標 (指標の説明)	目標・実績	H30年度	R1年度	R2年度	R3年度	単位	
1	活動指標	ハイブリッドバスの購入台数	目標	2	2	2	16	両
	説明	ハイブリッドバスの購入台数	実績	2	2	2	16	
2	活動指標	危機管理に係る訓練実施回数	目標	2	2	2	2	回
	説明	局所管業務訓練、九都県市合同防災訓練・図上訓練等の実施回数	実績	3	3	3	3	
3	活動指標	ギャラリーバスの運行日数	目標	365	366	365	365	日
	説明	川崎市内の小中学校児童の絵画作品及び区役所が主催する絵画コンクール事業との連携によるギャラリーバスの運行日数	実績	365	366	365	365	
4			目標					
	説明		実績					

評価 (Check)

事業を取り巻く社会環境の変化
(国・県・他団体の動向や法改正、規制緩和など)

公営バスとしての意義・役割に応じた事業運営を図り、社会的要請等に対応した事業を推進する必要があります。

事業の見直し・改善内容

実施 (直近) R 3 年度 未実施

具体的な見直し・改善内容
※過去に見直した履歴も記載
できる場合は記載

R3年度:本市の脱炭素戦略の取組を踏まえハイブリッドバスの導入を拡大しました。
R1年度:夏休み、冬休み期間に小中学生向けの営業所見学ツアーを企画・実施しました。
H30年度:「かわさきノルフィン」登場10周年記念事業として、かわさきノルフィン×ハローキティ 衣装デザインコンテストを実施し、優秀作品をデザインしたラッピングバスを製作、運行しました。
H29年度:「かわさきノルフィン」のLINEスタンプ販売、Facebook・Twitterのアカウントを開設。
H28年度:市バスイメージアップの取組として、「かわさきノルフィン」と「ハローキティ」コラボレーション事業を実施。

評価項目		評価	
必要性	【市民のニーズ】 事業を取り巻く環境の変化等により、事業に対するニーズが薄れていないか?	a. 薄れていない b. 薄れている	a
	【市が実施する必要性】 他都市で、民間等でサービス提供している事例がないか?	a. 事例はない b. 事例がある	b
	評価の理由	安全で快適な市バス輸送サービスを持続的に提供するため、地域社会の一員として、市バスをより身近に感じていただき、市民や地域に親しまれる取組が必要です。	
有効性	【成果】 活動結果(活動指標等)に対し事業の成果(成果指標等)は順調に上がっているか?	a. 上がっている b. 徐々に上がっている c. 上がっていない	a
	評価の理由	脱炭素の取組として、ハイブリッドバスの導入拡大や自然災害への対応として、風水害を想定した訓練の実施など、環境の変化に対応した取組を実施していきます。	
効率性	【民間の活用】 委託や指定管理者制度など、実施手法について民間活用によりコストを削減できる余地があるか?	a. 余地はない b. 余地はある c. 既に実施済み	b
	【事業手法等の見直し】 事業の成果を維持しながら、契約方法、仕様の見直しなどによる経費削減や事務手続きの見直しなどによる事務改善の可能性はあるか?	a. 可能性はない b. 可能性はある	a
	【質の向上】 事業を適正な(過小でも、過大でもない)規模の人員体制・費用で行いながら、市民サービスや市役所内部(職員・組織)の質の向上を図ることができる余地があるか?	a. 余地はない b. 余地はある c. 既に実施済み	b
	評価の理由	環境対策の取組及び災害時の迅速な対応に向けた取組については、環境局、危機管理本部等の関係局などと取組を連携しながら実施していきます。	
施策への 貢献度	貢献度区分	上記「有効性」の成果等を踏まえ左記区分を選んだ理由	
	A. 貢献している B. やや貢献している C. 貢献の度合いが薄い	A	自然災害への対応や脱炭素の取組など本市を取り巻く環境は急激に変化していますが、台風時の運行情報の発信やハイブリッドバスの導入による脱炭素の取組を推進したことから、施策への貢献はありました。

改善 (Action)

今後の事業 の方向性	方向性区分	実施結果(Do)や評価(Check)を踏まえた今後の方向性
	I. 現状のまま継続 II. 改善しながら継続 III. 事業規模拡大 IV. 事業規模縮小 V. 事業廃止 VI. 事業終了	II

令和3年度 事務事業評価シート

事業の概要

事務事業	事務事業コード	事務事業名				政策体系別計画の記載							
	40704090	市バス経営計画推進事業				有							
担当	組織コード	所属名											
	822300	交通局企画管理部経営企画課											
実施期間	事業開始年度	事業終了年度	事務・サービスの分類	分類1(市民サービス等)	分類2(内部事務)								
	—	—		その他	政策推進計画等(策定・進行管理)								
実施形態	<input checked="" type="checkbox"/> 市が直接実施 <input type="checkbox"/> 一部委託 <input type="checkbox"/> 全部委託・指定管理 <input type="checkbox"/> ボランティア等との協働 <input type="checkbox"/> その他												
実施根拠	<input type="checkbox"/> 国・県の制度 <input type="checkbox"/> 国・県の制度+市独自の制度 <input checked="" type="checkbox"/> 市独自の制度 (法令・要綱等)												
総合計画と連携する計画等	まち・ひと・しごと創生総合戦略市バス事業経営戦略プログラム												
行財政改革第2期プログラムに関連する課題名	改革項目			課題名									
予決算 (単位:千円)	年度	H30年度		R1年度		R2年度		R3年度					
		予算額	決算額	計画事業費	予算額	決算額	計画事業費	予算額	決算額	計画事業費	予算額	決算額(見込)	
	事業費 A	19,436	20,000	3,103	17,092	10,354	3,103	13,376	1,180	3,168	3,652	1,365	
	財源内訳	国庫支出金	0	—	0	0	—	0	0	—	0	0	—
		市債	13,000	—	0	0	—	0	0	—	0	0	—
		その他特財	6,436	—	3,103	17,092	—	3,103	13,376	—	3,168	3,652	—
		一般財源	0	—	0	0	—	0	0	—	0	0	—
	人件費 [※] B	16,093	16,093	14,443	14,443	14,443	15,300	15,300	15,300	17,374	17,374	17,374	
	総コスト(A+B)	35,529	36,093	17,546	31,535	24,797	18,403	28,676	16,480	20,542	21,026	18,739	
	人工(単位:人)	1.9		1.7		1.8		2.05					

※ 人件費は、予算・決算における職員1人当たり人件費に、人工を乗じて算出

計画 (Plan)

政策体系	政策	総合的な交通体系を構築する
	施策	市バスの輸送サービスの充実
	直接目標	安全で快適な市バス輸送サービスを持続的に提供する
事業の対象 (事業の対象となる人、物)	バスを利用する市民等	
事業の目的 (対象をどのような状態にしたいか)	「市バス事業 経営戦略プログラム」に掲げる取組を着実に推進することで、安全で快適な市バス輸送サービスの提供や市民サービスの向上を図ります。	
事業の内容 (どのような業務内容で、どのような手段で実施しているか)	担当職員が定期的に「市バス事業 経営戦略プログラム」に掲げる各取組の進捗状況を確認し、必要に応じて促進策を講じます。また、全体的な視点での取組推進を図るため、局内における進捗管理会議を実施するとともに、取組に対する外部有識者等の意見を聴取し、効果的に事業を推進します。	
当該年度の取組内容 (第2期実施計画に記載されている具体的な当該年度の取組)	①川崎市バス事業経営プログラムの取組推進 ②次期経営計画における具体的取組の検証・見直し ③市バス事業アドバイザー・ボードの開催	
当初計画からの変更箇所 (上記計画に記載されている内容から変更となる取組)		

実施結果 (Do)

上記「当該年度の取組内容」に対する達成度	3	1. 目標を大きく上回って達成 2. 目標を上回って達成 3. ほぼ目標どおり 4. 目標を下回った 5. 目標を大きく下回った						
取組内容の実績等 (上記に掲げた取組内容に対し、「数値等により具体的に実績を示すことができる取組」、又は「未達成部分」若しくは「より達成できた部分」を記載)	目標通り達成できました。 ①プログラムに基づく取組推進については、局内進捗会議を2回開催し、取組の進捗管理を行いました。 ②次期経営計画における具体的取組の検証・見直しについては、川崎市バス事業経営戦略プログラム(後期計画)の策定にあたり、新型コロナウイルス感染症の影響や脱炭素脱炭素の取組などを踏まえ、計画を策定することができました。 ③市バス事業アドバイザー・ボードの開催については、川崎市バス事業経営戦略プログラム(後期計画)の策定のため、新型コロナウイルス感染防止対策を行った上で3回開催しました。							
指標分類	数値で事業の実績・効果等を把握できる指標 (指標の説明)	目標・実績	H30年度	R1年度	R2年度	R3年度	単位	
1	活動指標	局内進捗管理会議の開催回数	目標	2	2	2	2	回
		説明	半年に一度、経営プログラムに基づく事業進捗状況の確認を行う会議の開催回数	実績	2	2	2	
2	活動指標	「市バス事業アドバイザー・ボード」開催回数	目標	3	1	1	3	回
		説明	有識者、市民、事業者を委員とする会議の開催回数	実績	4	1	1	
3			目標					
		説明	実績					
4			目標					
		説明	実績					

評価 (Check)

事業を取り巻く社会環境の変化 (国・県・他団体の動向や法改正、規制緩和など)	市バス事業を取り巻く社会経済環境の変化を踏まえ、持続可能な経営を行い、事業を推進していく必要があります。
事業の見直し・改善内容	<input checked="" type="checkbox"/> 実施 (直近) R 3 年度 <input type="checkbox"/> 未実施
具体的な見直し・改善内容 ※過去に見直した履歴も記載できる場合は記載	R3年度:「川崎市バス事業経営戦略プログラム(後期計画)」を策定しました。 H30年度:「市バス事業経営戦略プログラム」を策定しました。 H29年度:効果的に市バス事業を推進していくため、専門の見地からのアドバイスや利用者からの意見をいただく場として設置していたアドバイザー・ボードについて、次期経営計画策定の取組における外部有識者等からの意見聴取機関として活用することとしました。

評価項目		評価	
必要性	【市民のニーズ】 事業を取り巻く環境の変化等により、事業に対するニーズが薄れていないか？	a. 薄れていない b. 薄れている	a
	【市が実施する必要性】 他都市で、民間等でサービス提供している事例がないか？	a. 事例はない b. 事例がある	a
	評価の理由	市バス事業の意義や役割を踏まえながら、持続可能な経営を行うために行政が役割を担っていく必要があります。	
有効性	【成果】 活動結果(活動指標等)に対し事業の成果(成果指標等)は順調に上がっているか？	a. 上がっている b. 徐々に上がっている c. 上がっていない	a
	評価の理由	成果指標の目標値は達成しています。川崎市バス事業経営戦略プログラム(後期計画)は、アドバイザー・ボードでの意見や令和3年度までの川崎市バス事業経営戦略プログラムの取組を踏まえ策定することができました。今後も局内進捗管理やアドバイザー・ボードを活用して、経営戦略プログラムの取組の進捗管理や取組内容に関する意見聴取等を行っていきます。	
効率性	【民間の活用】 委託や指定管理者制度など、実施手法について民間活用によりコストを削減できる余地があるか？	a. 余地はない b. 余地はある c. 既に実施済み	a
	【事業手法等の見直し】 事業の成果を維持しながら、契約方法、仕様の見直しなどによる経費削減や事務手続きの見直しなどによる事務改善の可能性はあるか？	a. 可能性はない b. 可能性はある	a
	【質の向上】 事業を適正な(過小でも、過大でもない)規模の人員体制・費用で行いながら、市民サービスや市役所内部(職員・組織)の質の向上を図ることができる余地があるか？	a. 余地はない b. 余地はある c. 既に実施済み	a
	評価の理由	・進捗管理会議の運営やアドバイザー・ボードの運営については、職員が行うことでコストを低く抑えられます。	

施策への 貢献度	貢献度区分	上記「有効性」の成果等を踏まえ左記区分を選んだ理由
	A. 貢献している B. やや貢献している C. 貢献の度合いが薄い	A ・新型コロナウイルス感染症の影響等により市バス事業を取り巻く環境の変化はありますが、市バス事業経営戦略プログラムの目標である「安全な輸送サービスの確保」「快適で利用しやすいサービスの充実」「社会的な要請に対応した事業の推進」及び「経営基盤の充実・強化」について、進捗管理会議や輸送安全委員会等の局内会議において、目標達成に向けて課題や取組等を整理することにより、推進することができたことから、施策への貢献はありました。

改善 (Action)

今後の事業の 方向性	方向性区分	実施結果(Do)や評価(Check)を踏まえた今後の方向性
	I. 現状のまま継続 II. 改善しながら継続 III. 事業規模拡大 IV. 事業規模縮小 V. 事業廃止 VI. 事業終了	I 川崎市バス事業経営戦略プログラム進捗管理会議や川崎市バス事業アドバイザー・ボードを開催し、川崎市バス事業経営戦略プログラムの取組を推進することにより、持続可能な経営を行っていきます。