

令和4年度 川崎市公共事業評価審査委員会

社会資本総合整備計画 事後評価について

「川崎市内における道路施設の計画的な老朽化・地震対策の推進(防災・安全)」

「川崎市内における駅へのアクセス向上に資する道路整備」

「川崎市内における安全・安心な交通環境の整備(防災・安全)」

令和4年11月1日

川崎市建設緑政局 道路整備課

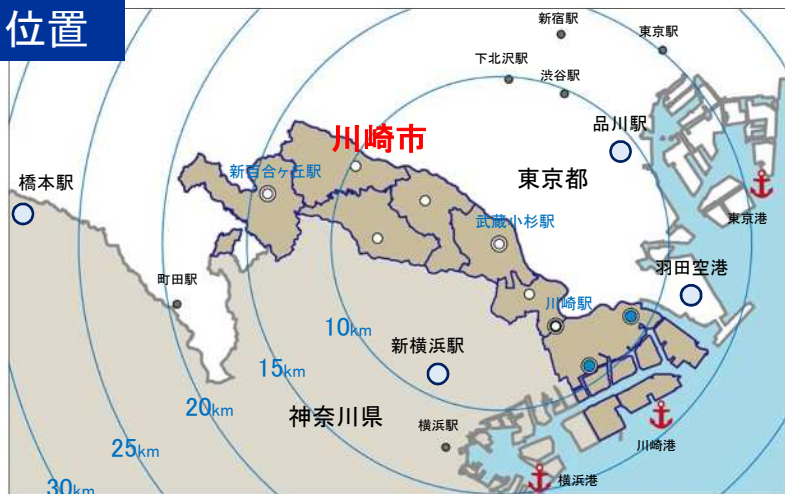
目次

		ページ
1 計画策定の背景	1-1 計画策定の背景（基礎情報）	1
	1-2 計画策定の背景（事業を取り巻く背景）	2
2 計画の概要		3
	2-1 計画の概要『老朽化・地震対策』	4
	事業箇所・事業内容	5
	2-2 計画の概要『駅アクセス』	6
	事業箇所・事業内容	7
	2-3 計画の概要『通学路』	8
	事業箇所・事業内容	9
3 『老朽化・地震対策』の実施状況	3-1 『老朽化・地震対策』の事業内容	10
	『老朽化・地震対策』の本計画での実施予定	11
	3-2 『老朽化・地震対策』の進捗状況	12
	3-3 『老朽化・地震対策』の目標達成状況	13
4 『駅アクセス』の実施状況	4-1 『駅アクセス』の事業内容	14
	『駅アクセス』の本計画での実施予定	15
	4-2 『駅アクセス』の進捗状況	16
	4-3 『駅アクセス』の目標達成状況	17
5 『通学路』の実施状況	5-1 『通学路』の事業内容	18
	『通学路』の本計画での実施予定	19
	5-2 『通学路』の進捗状況	20
	5-3 『通学路』の目標達成状況	21
	5-4 『通学路』の事業効果の発現状況	22
6 市民意見募集の結果	6-1 事業者アンケートの結果	23
	6-2 市民アンケートの結果	24
7 総合的な所見及び今後の方針	7-1 総合的な所見及び今後の方針『老朽化・地震対策』	25
	7-2 総合的な所見及び今後の方針『駅アクセス』	26
	7-3 総合的な所見及び今後の方針『通学路』	27

1 計画策定の背景

1-1 計画策定の背景(基礎情報)

位置



人口の推移

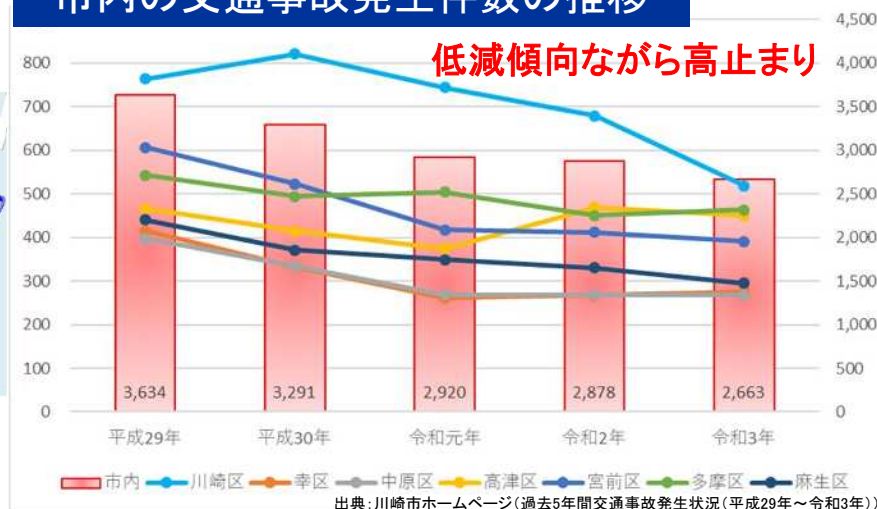


出典:川崎市総合計画第3期実施計画をもとに作成

市内幹線道路の走行速度(混雑時)



市内の交通事故発生件数の推移



人口ピークを控え、渋滞の解消、交通事故削減が継続して課題に

1-2 計画策定の背景(事業を取り巻く背景)



「駅アクセス」A01-001(宮内新横浜線(宮内))



「通学路」A01-010((国)国道409号(小杉))



「老朽化・地震対策」A01-014((市)南幸町渡田線)



「老朽化・地震対策」A01-002((県)扇町川崎停車場ほか)

渋滞対策や安全対策等が急務である一方、施設の老朽化が進行 2

2 計画の概要

対象となる計画

★老朽化・地震対策

『川崎市内における道路施設の計画的な老朽化・地震対策の推進(防災・安全)』

- ・道路施設(横断歩道橋、橋梁、その他の道路施設)の老朽化対策
- ・電線類地中化

※以下、『老朽化・地震対策』という

★駅アクセス道路の整備

『川崎市内における駅へのアクセス向上に資する道路整備』

- ・バイパス整備

※以下、『駅アクセス』という

★通学路の安全対策

『川崎市内における安全・安心な交通環境の整備(防災・安全)』

- ・歩道の拡幅、歩道設置、人道橋設置等

※以下、『通学路』という

3つの計画では老朽化・地震対策、渋滞対策、安全対策を実施

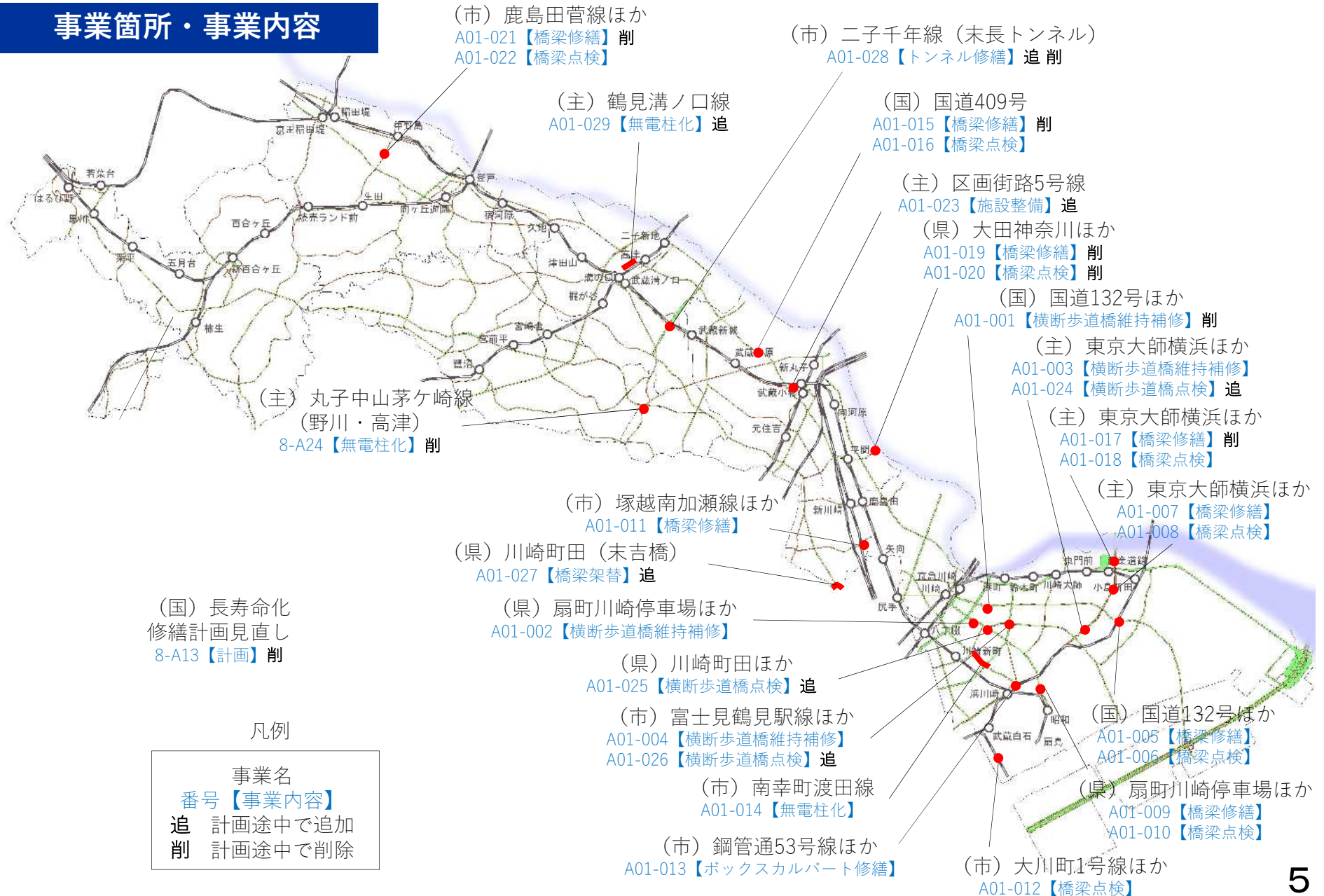
2-1 計画の概要 『老朽化・地震対策』

計画の名称	川崎市内における道路施設の計画的な老朽化・地震対策の推進 (防災・安全)
計画の目標	<ul style="list-style-type: none">・川崎市内の道路施設について、川崎市橋梁長寿命化修繕計画及び川崎市道路維持修繕計画に基づき、<u>効率的で計画的な維持管理</u>を推進する・川崎市における無電柱化推進計画に基づき<u>電線類の地中化</u>を推進し、災害に強い道路を確保する
計画の期間	平成29年度～令和3年度
要素事業数	基幹事業 24事業
主な要素事業	(主)東京大師横浜ほか :横断歩道橋維持補修 (国)国道132号ほか :橋梁修繕 (市)南幸町渡田線 :無電柱化
事業費	当初:39億7100万円 評価時:19億9386万4千円
計画の成果目標 (定量的指標)	<ul style="list-style-type: none">・川崎市橋梁長寿命化修繕計画及び川崎市道路維持修繕計画に基づく、道路施設の修繕完了率を100%にする・無電柱化推進計画(6期)に位置付けられた道路について電線類の地中化を推進する
次期計画	令和2、3年度から個別補助「道路メンテナンス」「無電柱化」へ移行

計画に基づき、道路施設の老朽化対策や電線類地中化を実施

2-1 計画の概要 『老朽化・地震対策』

事業箇所・事業内容



2-2 計画の概要 『駅アクセス』

計画の名称

川崎市内における駅へのアクセス向上に資する道路整備

計画の目標

新設される鉄道駅の整備と連携して、駅へのアクセス道路を整備することで、道路ネットワークの強化及びアクセス性の向上を図る

計画の期間

平成29年度～令和3年度

要素事業数

基幹事業 2事業

要素事業

宮内新横浜線(宮内工区) : バイパス整備 0.7km
宮内新横浜線(子母口工区) : バイパス整備 0.2km

事業費

当初: 8億8300万円 評価時: 12億5200万円

計画の成果目標 (定量的指標)

中原区宮内地内(宮内北側交差点)から新横浜駅までの所要時間を1割短縮する

次期計画

令和2年度から個別補助「無電柱化」社資「円滑化」へ移行

新横浜駅へのアクセス性能の向上のためバイパス整備を実施

2-2 計画の概要 『駅アクセス』

事業箇所・事業内容



2-3 計画の概要 『通学路』

計画の名称

川崎市内における安全・安心な交通環境の整備(防災・安全)

計画の目標

通学路交通安全プログラムに基づき、通学路の安全対策を実施することで、通学児童等の安全で安心な交通環境の向上に寄与する

計画の期間

平成29年度～令和3年度

要素事業数

基幹事業 14事業

主な要素事業

丸子中山茅ヶ崎線(蟻山坂) : 現道拡幅 0.7km
(市)日進町下並木線 : 歩道改築 1か所
(国)国道409号(小杉) : 歩道設置 0.7km
(市)向ヶ丘48号線 : 人道橋設置 1橋

事業費

当初:103億3400万円 評価時:72億7041万3千円

計画の成果目標 (定量的指標)

川崎市内における子どもの交通事故件数(歩行時)を現況値(平成29年116件)より令和3年までに1割削減する

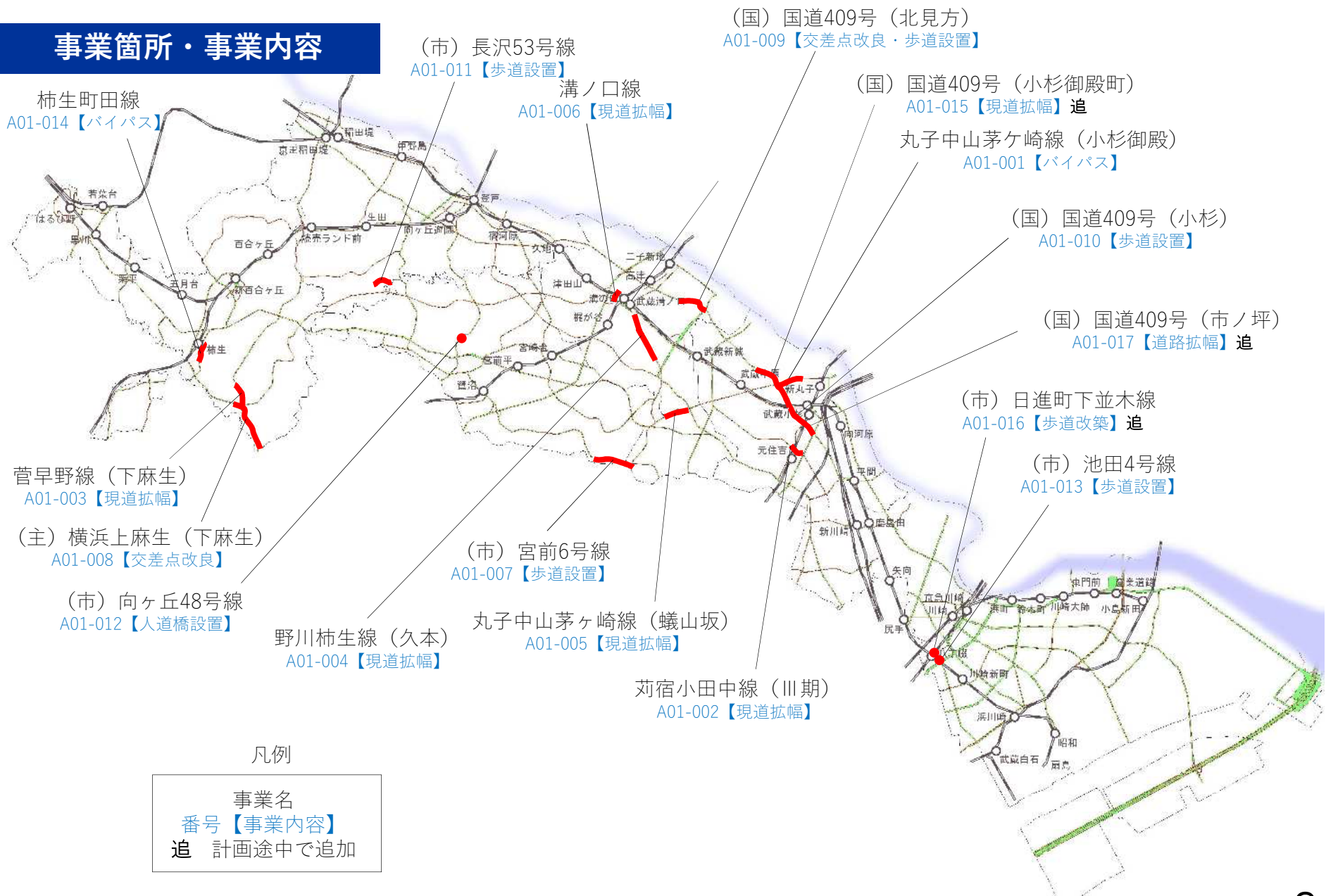
次期計画

令和4年度からも同計画で継続

通学路の安全対策として現道拡幅、歩道改築・設置等を実施

2-3 計画の概要 『通学路』

事業箇所・事業内容



3 『老朽化・地震対策』の実施状況

3-1 『老朽化・地震対策』の事業内容

横断歩道橋点検・補修 【例:上並木歩道橋】



A01-002((県)扇町川崎停車場ほか)

電線類地中化 【例:南幸町渡田線】



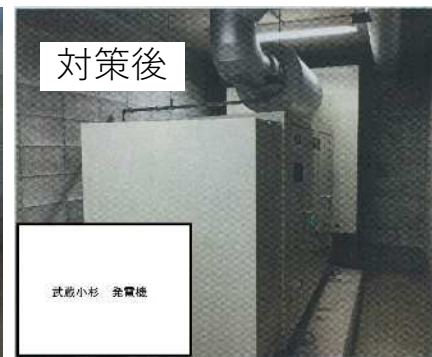
A01-014((市)南幸町渡田線)

橋梁点検・補修 【例:恩廻橋】



A01-011((市)塚越南加瀬線ほか)

その他施設整備 【例:武蔵小杉発電機】



A01-023((主)区画街路5号線(小杉町ポンプ場非常用発電機ほか))

『老朽化・地震対策』の本計画での実施予定

老朽化対策

対象施設	事業内容	本計画での実施 予定（当初） （箇所）	要素事業
橋梁	点検	167	A01-008「（主）東京大師横浜ほか」他7要素事業
	維持補修	60	A01-009「（県）扇町川崎停車場ほか」他7要素事業
横断歩道橋	点検	64	A01-025「（県）川崎町田ほか」他2要素事業
	維持補修	20	A01-004「（市）富士見鶴見駅線ほか」他3要素事業
トンネル	点検	0	
	維持補修	2	A01-028「（市）二子千年線（末長トンネル）」
ボックスカルバート	点検	0	
	維持補修	2	A01-013「（市）鋼管通53号線ほか」
合計	点検	231	
	維持補修	84	

※点検は川崎市道路維持修繕計画にもとづき5年に1回のペースで実施

※上記の他、国への要望額の交付状況等により市費にて実施する箇所もあり

地震対策

対象事業	事業内容	本計画での実施 予定（当初）	要素事業
電線類地中化	電線共同溝整備	工事	A01-014「（市）南幸町渡田線」（0.5km）
		設計、工事	A01-029「（主）鶴見溝ノ口線」（0.2km）

期間内に点検231、維持84、電共設計・工事2箇所を実施予定 11

3-2 『老朽化・地震対策』の進捗状況

単位：箇所

老朽化対策

種類	目標 実施	点検			維持補修		
		H29～R1 交付金	R2～R3 [※]	合計	H29～R1 交付金	R2～R3 [※]	合計
橋梁	目標	92	75	167	36	24	60
	実施	92	236	328	31	18	49
横断歩道橋	目標	64	0	64	12	8	20
	実施	52	0	52	10	10	20
トンネル	目標	0	0	0	0	2	2
	実施	0	5	5	0	2	2
ボックスカル バート	目標	0	0	0	1	1	2
	実施	0	12	12	1	0	1
合計	目標	156	75	231	49	35	84
	実施	144	253	397	42	30	72

※ 個別補助事業、市費等にて対応

地震対策

対象事業	事業内容	要素事業	目標 実施	H29～R2 交付金	R3 [※] 個別補助
電線類地中化	電線共同溝整備	A01-014 「(市) 南幸町渡田線」	目標	工事	工事
			実施	工事	工事
		A01-029 「(主) 鶴見溝ノ口線」	目標	設計	工事
			実施	設計	工事

※ 個別補助事業にて対応

期間内に点検144、維持42、電共設計・工事2箇所を実施 12

3-3 『老朽化・地震対策』の目標達成状況

定量的指標1：道路施設の修繕完了率を100%にする

定義及び算定式

川崎市橋梁長寿命化修繕計画及び川崎市道路維持修繕計画に基づく、道路施設の修繕完了率を100%にする

道路施設の修繕完了率(%)

(修繕完了施設数／道路施設の要修繕箇所数) × 100%

目標値：100 (%)



結果1 本計画のみ : 42か所／49か所 = 86 (%)[※]

結果2 個別補助含む : 72か所／84か所 = 86 (%)

※点検の結果、実際に修繕が必要な箇所数は42であることが判明しており、必要な修繕は全て実施済み

定量的指標2：電線類の地中化を推進する

定義及び算定式

無電柱化推進計画(6期)に位置付けられた道路[※]について電線類の地中化を推進する

電線類の地中化率(%)

(電線類の地中化済み道路延長／無電柱化推進計画(H29当時)に位置付けられた道路延長) × 100%

目標値：42 (%)



結果：6.72km／17.83km = 37 (%)

※市内45路線

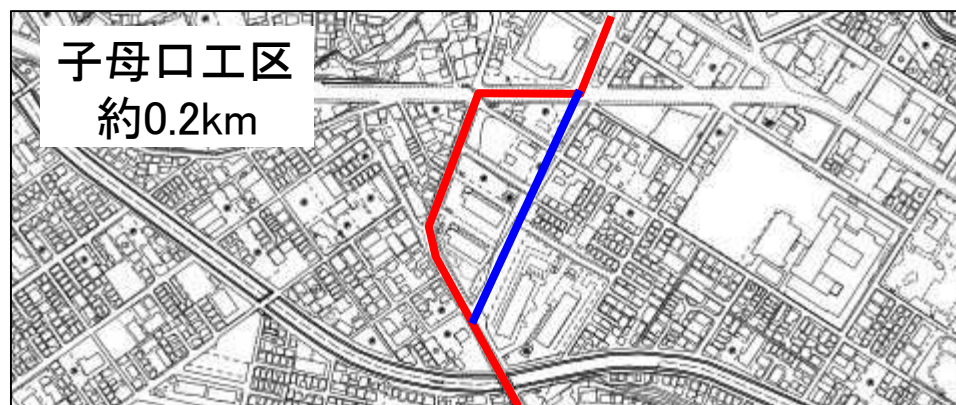
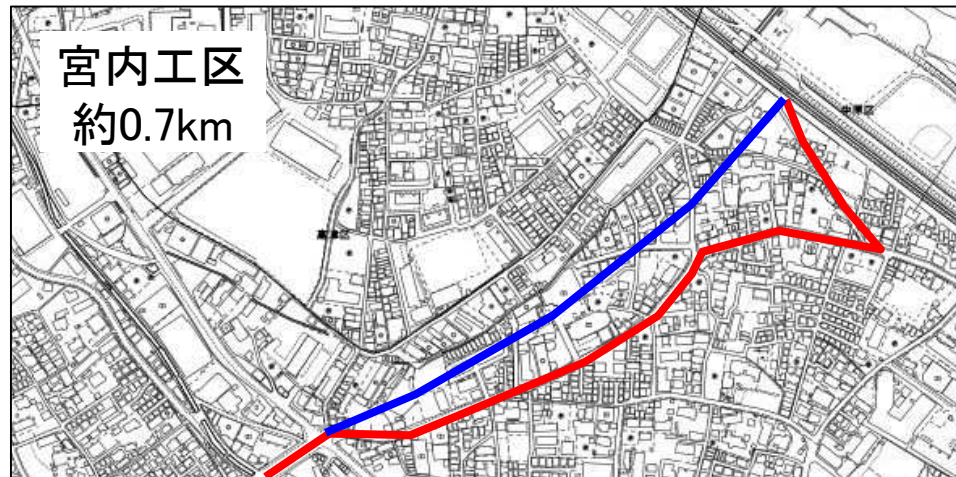
(本計画の2要素事業は未完成であり6.72kmに含まれていない)

道路施設の修繕完了率は86%、電線類の地中化率は37%となった 13

4 『駅アクセス』の実施状況

4-1 『駅アクセス』の事業内容

都市計画道路宮内新横浜線の未整備区間のうち
下記2か所についてバイパスを整備(幅員22m)



『駅アクセス』の本計画での実施予定

番号	事業名	事業内容	事業延長	道路整備プログラム上の位置づけ	本計画で予定する事業内容
A01-001	宮内新横浜線（宮内）	バイパス	0.7km	継続※	用地取得（H29.3 37%）
A01-002	宮内新横浜線（子母口）	バイパス	0.2km	令和7年度までに完成	用地取得（H29.3 63%）

※完成時期未定



第2次川崎市道路整備プログラム （平成28年3月策定）

川崎市の道路整備に関する実施計画。客観的な指標などを用いた整備効果の高い箇所を選定と事業の重点化を図るとともに、事業箇所を選定過程や予定箇所を予め公表し、計画や目標を市民と行政が共有することで効率的・効果的に推進するために策定。

4-2『駅アクセス』の進捗状況

用地取得の推進

子母口工区は取得完了も宮内工区は現時点で途上

路線	工区	取得面積 (㎡)				用地取得率 (%)		
		計画	H28年度末 取得済	R1年度末 取得済	R3年度末 [※] 取得済	H28年度末 取得済	R1年度末 取得済	R3年度末 [※] 取得済
宮内新横浜線	宮内工区	19,870	7,310	9,144	10,765	37%	46%	54%
	子母口工区	1,946	1,221	1,946	1,946	63%	100%	100%

※個別補助に移行後の値



工事着手

子母口工区について、用地取得完了を踏まえ、後継の社資「円滑化」の中で工事に着手済み(令和4年度完成予定)。



本計画では用地取得が宮内46%、子母口は用地取得を完了 16

4-3『駅アクセス』の目標達成状況

定量的指標：新横浜駅までの所要時間を1割短縮する

今回の計画期間では完成区間が無く、定量的指標による評価は困難である。ただし、

- ・ 当初の所要時間は机上算定のものであること
- ・ 横浜市側の一部区間が完成したこと

を勘案し、今後、事業完成時の事後評価を適切に実施するために必要となる基礎データ（川崎市内在が未整備状態である現時点の実測データ）の取得を目的として、今回、旅行速度調査を実施した。

※旅行速度調査の概要

- ・ 実施日：令和4年6月28日（火） 晴れ
- ・ 調査対象：宮内新横浜線（マスポロ横～新横浜駅入口 11.5km）
- ・ 調査内容：各4回（上り・下り）/1日の走行計測を実施し、最も混雑した時間帯の所要時間の合計値を取得



最混雑時の所要時間

	上り	下り	合計
最混雑時間帯	10～12	10～12	
所要時間(分)	40.65	38.88	79.53

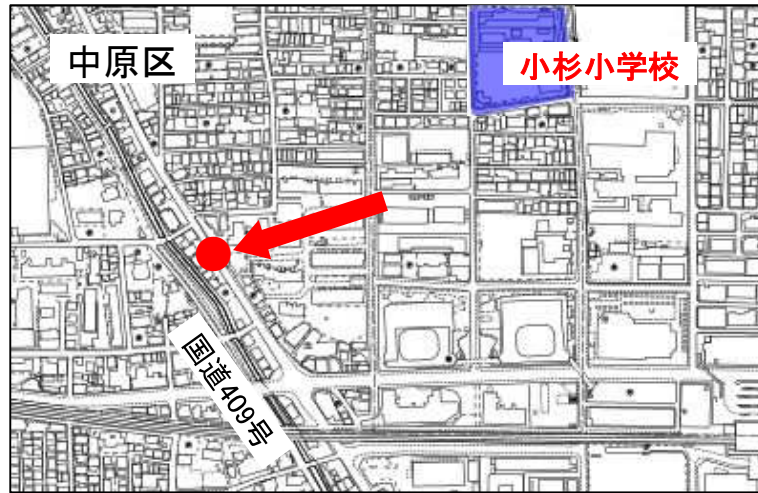
今回は達成状況の評価は困難（完成時評価のため現状値を計測） 17

5 『通学路』の実施状況

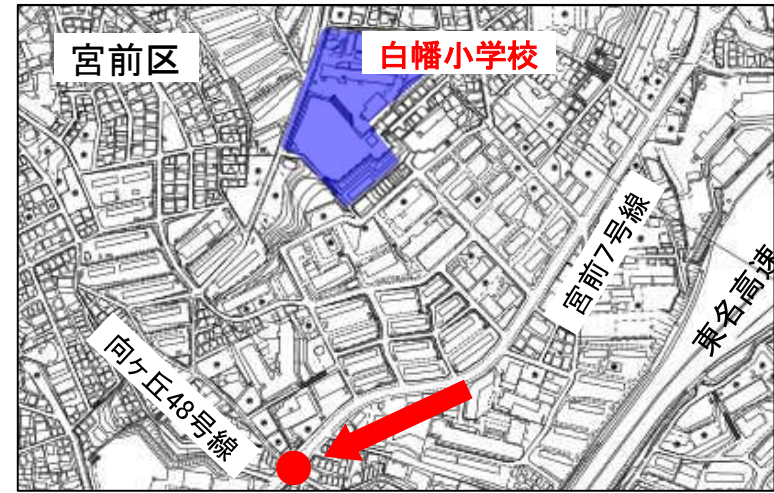
※主要要素事業の例

5-1 『通学路』の事業内容

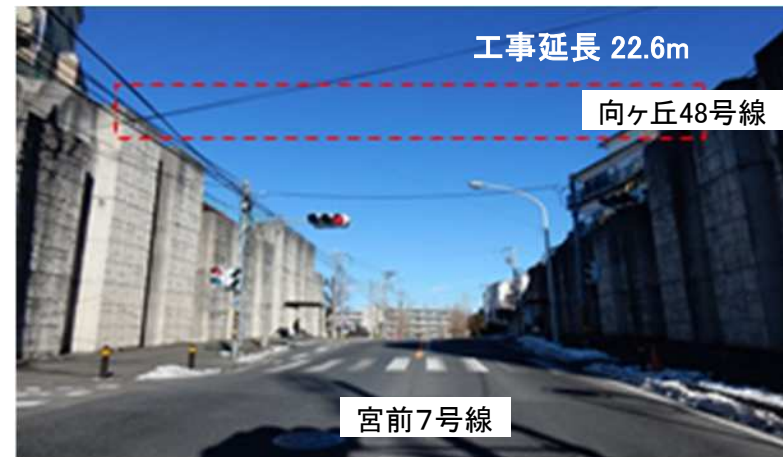
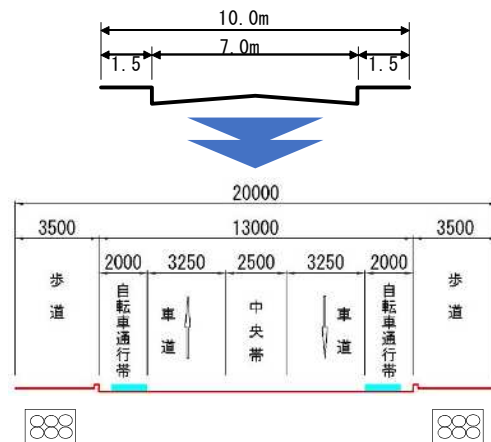
交通量が多く通学児童等も多い国道409号を拡幅して歩道等を整備



交通量の多い幹線道路と交差する通学路に人道橋を設置



標準横断面



A01-012((市)向ヶ丘48号線)

通学路に指定された道路の拡幅、歩道・人道橋の設置等を実施

『通学路』の本計画での実施予定

番号	事業名	事業内容	事業延長	道路整備プログラム上の位置づけ	本計画で予定する 主な事業内容
A01-001	丸子中山茅ヶ崎線（小杉御殿）	バイパス	0.7km	令和7年度までに完成	用地取得（当初 85%）
A01-002	苧宿小田中線（Ⅲ期）	現道拡幅	0.3km	令和7年度までに完成	用地取得（当初 97%）、工事
A01-003	菅早野線（下麻生）	現道拡幅	0.6km	継続*	用地取得（当初 77%）
A01-004	野川柿生線（久本）	現道拡幅	0.9km	令和7年度までに完成	用地取得（当初 29%）
A01-005	丸子中山茅ヶ崎線（蟻山坂）	現道拡幅	0.7km	令和3年度までに完成	工事
A01-006	溝ノ口線	現道拡幅	0.2km	継続*	用地取得（当初 0%）
A01-007	（市）宮前6号線	歩道設置	0.8km	令和7年度までに完成	用地取得（当初 76%）
A01-008	（主）横浜上麻生（下麻生）	交差点改良	0.9km	継続*	用地取得（当初 65%）
A01-009	（国）国道409号（北見方）	交差点改良・歩道設置	0.8km	継続*	用地取得（当初 11%）
A01-010	（国）国道409号（小杉）	歩道設置	0.7km	令和7年度までに完成	用地取得（当初45%）、工事
A01-011	（市）長沢53号線	歩道設置	0.2km	—	工事
A01-012	（市）向ヶ丘48号線	人道橋設置	1橋	—	工事
A01-013	（市）池田4号線	歩道設置	0.2km	—	工事
A01-014	柿生町田線	バイパス	0.3km	令和3年度までに完成	用地取得（当初 64%）、工事
A01-015	（国）国道409号（小杉御殿町）	現道拡幅	1.1km	令和7年度までに完成	用地取得（当初 35%）
A01-016	（市）日進町下並木線	歩道改築	1箇所	—	工事
A01-017	（国）国道409号（市ノ坪）	道路拡幅	0.6km	令和3年度までに完成	用地取得（当初 96%）、工事

※完成時期未定

5-2 『通学路』の進捗状況

工事

- A01-005 丸子中山茅ヶ崎線(蟻山坂) 現道拡幅 0.7km R3完成
- A01-011 (市)長沢53号線 歩道設置 0.2km H30完成
- A01-012 (市)向ヶ丘48号線 人道橋設置 1橋 R2完成
- A01-013 (市)池田4号線 歩道設置 0.2km H30完成
- A01-016 (市)日進町下並木線 歩道改築 1箇所 R3完成

用地取得

番号	事業名	取得面積 (㎡)			用地取得率 (%)	
		計画	H28年度末 取得済	R3年度末 取得済	H28年度末	R3年度末
A01-001	丸子中山茅ヶ崎線 (小杉御殿)	7,216	6,159	6,548	85%	91%
A01-002	荻宿小田中線 (Ⅲ期)	2,898	2,825	2,878	97%	99%
A01-003	菅早野線 (下麻生)	6,565	5,060	6,457	77%	98%
A01-004	野川柿生線 (久本)	2,787	811	908	29%	33%
A01-006	溝ノ口線	3,031	0	104	0%	3%
A01-007	(市) 宮前6号線	8,450	6,441	7,002	76%	83%
A01-008	(主) 横浜上麻生 (下麻生)	9,408	6,147	6,863	65%	73%
A01-009	(国) 国道409号 (北見方)	6,907	767	1,177	11%	17%
A01-010	(国) 国道409号 (小杉)	4,197	1,879	3,011	45%	72%
A01-014	柿生町田線	3,903	2,481	2,717	64%	70%
A01-015	(国) 国道409号 (小杉御殿町)	8,489	2,972	5,351	35%	63%
A01-017	(国) 国道409号 (市ノ坪)	3,267	3,132	3,202	96%	98%
合計		67,118	38,674	46,218	58%	69%



A01-005 (丸子中山茅ヶ崎線(蟻山坂))



A01-012 ((市)向ヶ丘48号線)



A01-010 ((国)国道409号(小杉))

本計画期間に5工事が完成し、用地取得率は全体で69%に進展 20

5-3 『通学路』の目標達成状況

定量的指標：子どもの交通事故件数を1割削減する

定義及び算定式

川崎市内における子どもの交通事故件数(歩行時)を現況値(平成29年116件)から令和3年までに1割削減する

子どもの交通事故件数削減率

$$(1 - \text{目標年次(H33)の事故件数} / \text{基準年次(H29)の事故件数}) \times 100$$

目標値：10(%)

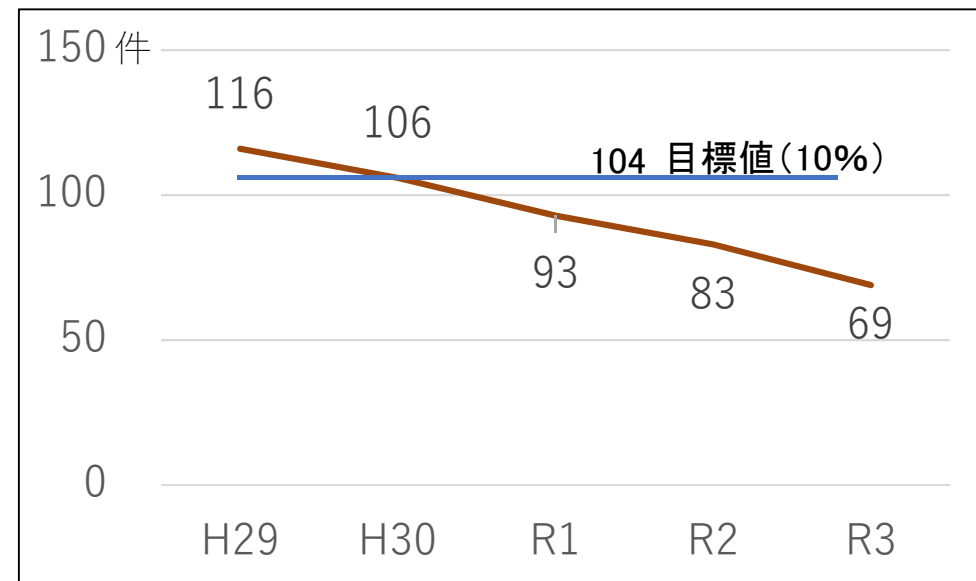


結果： $(1 - 69 / 116) =$ 41(%)

※子ども：幼稚園児、小学生または中学生をいう

	子供の交通事故件数(件)					削減率 (%)
	H29	H30	R1	R2	R3	
川崎区	17	16	17	15	6	65%
幸区	9	7	9	6	9	0%
中原区	15	9	11	6	8	47%
高津区	12	13	9	10	10	17%
多摩区	18	18	15	15	8	56%
宮前区	27	25	14	12	13	52%
麻生区	18	18	18	19	15	17%
合計	116	106	93	83	69	41%

※神奈川県警本部交通部「交通年鑑」をもとに作成



子どもの交通事故件数削減率は41%となり目標値を上回った 21

5-4 『通学路』の事業効果の発現状況

計画に設定した以外の指標：先行整備の実施箇所数

定義

事業完成途上にある路線において、事業効果を早期に発現させるため本整備に先立って部分的な整備を実施し、交通安全の確保を図った箇所数

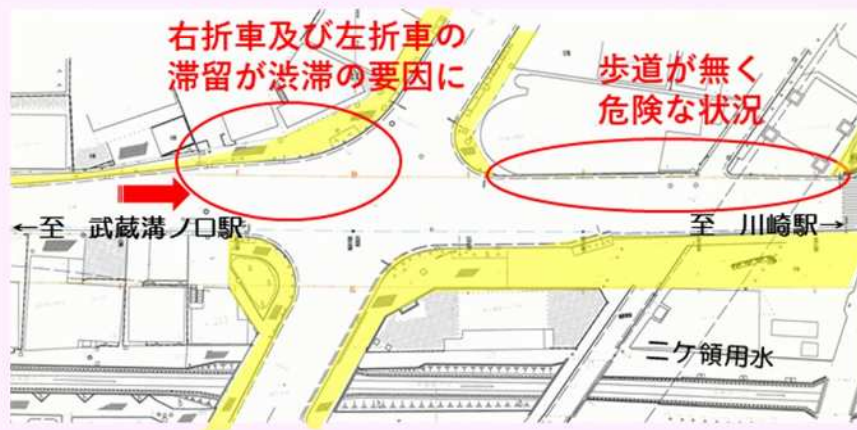
先行整備の実施箇所数



結果：1箇所について実施

※先行整備箇所の概要

- ・要素事業 A01-010 (国)国道409号(小杉)
- ・場所 小杉御殿町交差点
- ・先行整備完了 令和3年9月
- ・効果測定日
事前：R1.10.30(水) 事後：R3.11.16(火)



- ・歩道設置
(幅0m→3.5m)
- ・無電柱化
- ・右折車線の設置
- ・付加車線長延伸
(14m→25m)

先行整備効果

歩道整備による歩行者の安全確保の他、以下の効果を発現

渋滞緩和

- ・溝ノ口→川崎
渋滞長 300m→30m(朝)
- ・川崎→溝ノ口
渋滞長 100m→10m(夕)

この他、物流の定時性・速達性、無電柱化による地域防災力が向上

6 市民意見募集の結果

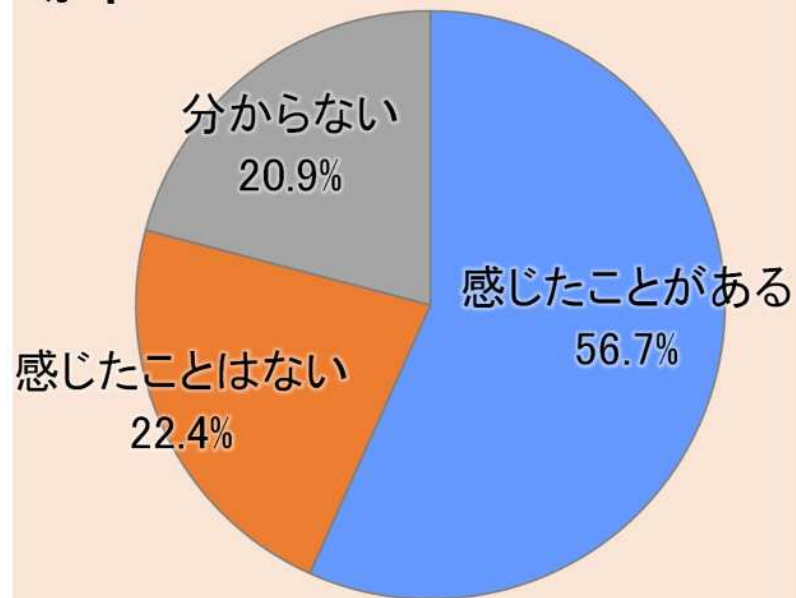
6-1 事業者アンケートの結果

○神奈川県トラック協会川崎サービスセンター、神奈川県タクシー協会川崎支部、バス事業者3社にアンケートを実施 ○実施期間：令和4年8月～9月

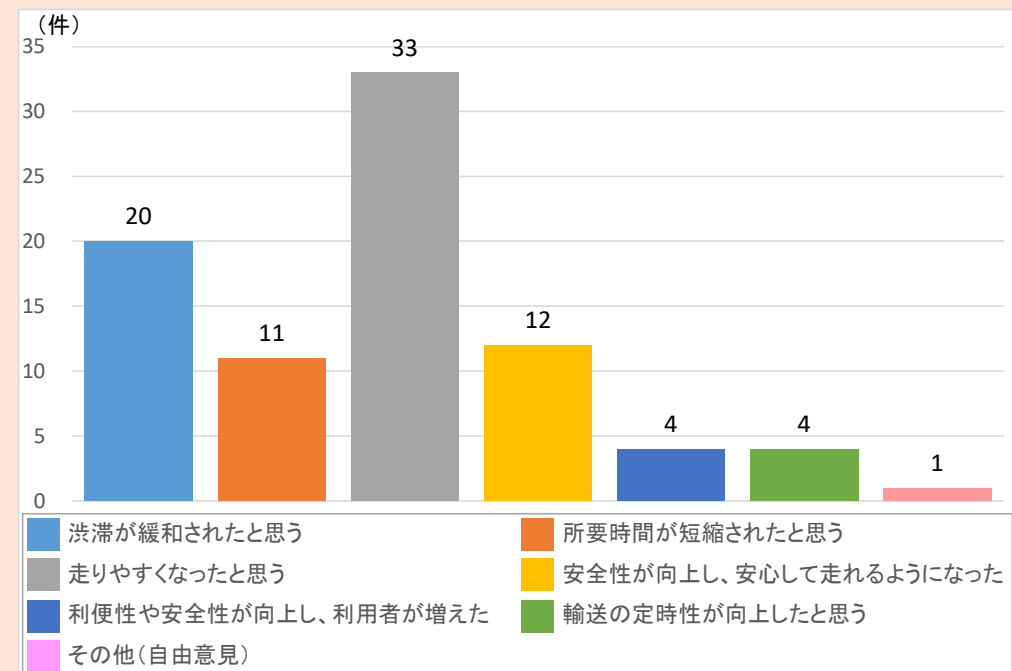
○回答数：トラック協会52件、タクシー協会3件、バス事業者13件 から85回答

代表的な質問に対する回答

Q1：概ね5年間で道路整備や維持管理の効果を感じたことはあるか？



Q2：道路の整備や維持管理の効果として感じられたものは何か？



事業者アンケートでは約半数が事業効果を感じている結果に 23

6-2 市民アンケートの結果

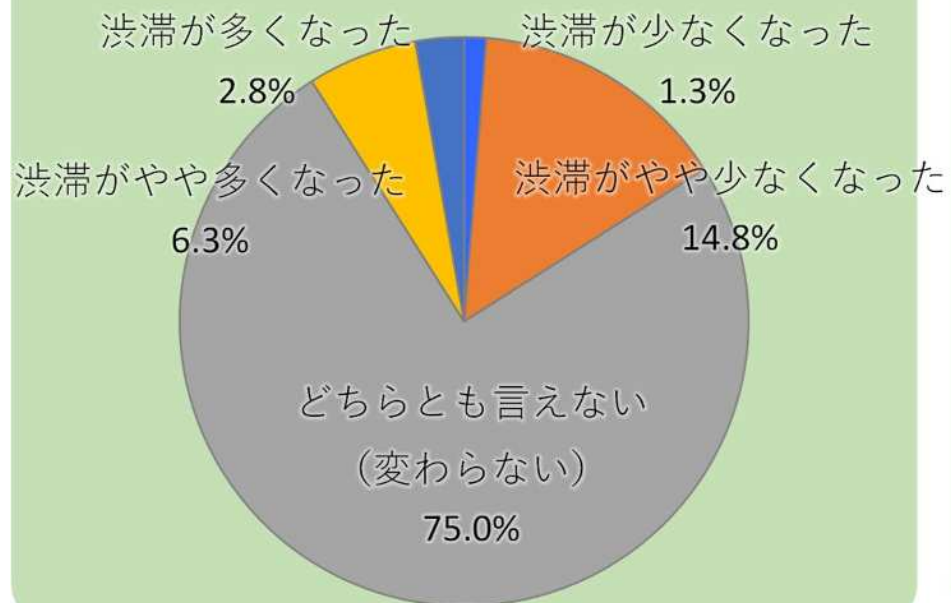
○インターネットリサーチ会社経由にて市内在住の登録者にWebアンケートを実施

○実施期間:令和4年8月(1週間程度)

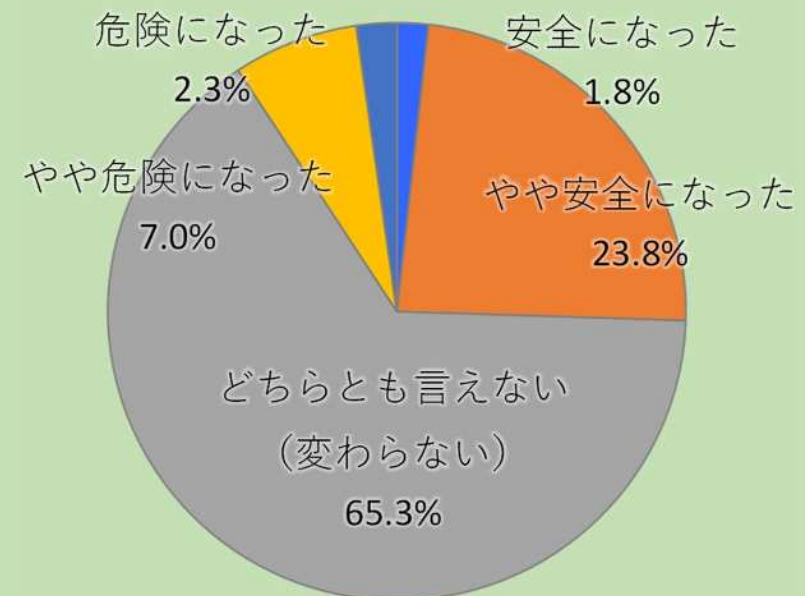
○回答数:400件

代表的な質問に対する回答

Q3:川崎市内の道路の渋滞状況について、あなたのお考えに一番近いものは何か?



Q4:歩行者の安全性について、あなたのお考えに一番近いものは何か?



7 総合的な所見及び今後の方針

7-1 総合的な所見及び今後の方針 『老朽化・地震対策』

総合的な所見

- 『道路の修繕完了率』は本計画では86%となった。目標値(100%)未達成の理由は、当初、修繕予定箇所を49箇所と想定していたが、点検の結果、個々の施設・設備の老朽化が想定より良好なものがあり、結果として修繕対象個所が42箇所にとどまったことである。
- 『電線類地中化率』は、無電柱化推進計画(6期)に位置付けられた道路について37%と、他路線の地中化は進捗したものの目標値(42%)を達成していない。また、本計画の2事業は工事未完成のためこの進捗に寄与していないが、当該事業について、用地取得率の向上等、工事完成に向け事業を進めている。
- 上記のことから、『老朽化・地震対策』は、目標未達成ながらも効率的な維持管理を計画的に実施し、電線類地中化を進め災害に強い道路の実現に向けて一定の進捗があったといえる。

今後の方針

- 施設老朽化の問題は今後さらに深刻化し、効率的で計画的な維持管理の重要性は高まるため、修繕計画を定期的に見直しながら適切な維持管理を実施する。
- 無電柱化2路線は現在工事中であり、今後も継続して事業を進め、早期の完成を図る。

7-2 総合的な所見及び今後の方針 『駅アクセス』

総合的な所見

- 本計画期間内の事業内容は用地取得であり、『所要時間短縮率』の向上に資する工事完成箇所は無い。よって今回、定量的指標による評価を行うことは困難である。
- そのため、事業完成時の評価のため参考として所要時間を計測した。
- 用地取得は、取得用地が多く交渉に時間を要している宮内工区については37%から46%となっているが、子母口工区では63%から100%と順調に進み、社資「円滑化」移行後の令和3年に工事に着手している。
- このようなことから『駅アクセス』の事後評価としては、用地取得が着実に進展し工事着手の準備が整う等、道路ネットワークの強化及びアクセス性の向上に向けて一定の進捗があったと言える。

今後の方針

- 宮内工区について今後、さらに用地交渉に注力して事業を進展させる。
- 子母口工区については工事を滞りなく進め、事業効果を発現させる。

7-3 総合的な所見及び今後の方針 『通学路』

総合的な所見

- 『子どもの交通事故件数削減率』は区ごとにばらつきはあるものの全市としては41%と目標値(10%)を達成した。要因としては、本整備計画における現道拡幅等の抜本的な対策の他、市費で行う安全施設の設置等の即効性のある対策、さらに警察や学校による見回り等の対策が実施される等、各通学路の安全対策がそれぞれ充実してきたこと等が理由と考えられる。
- 事業者アンケートでは約半分が事業効果を感じているが、市民アンケートでは半分以上が事業効果を感じていないという結果となった。これは、多くの事業が完成途上にあり、市民が体感するほどの事業効果が発現されていない現状を示している。
- このようなことから、『通学路』の事後評価としては、多くの事業が途上ながらも工事完成や用地取得を進め、さらに一部で先行整備を図ったことにより、通学児童等の安全で安心な交通環境の向上に一定の貢献をしたといえる。

今後の方針

- 交通事故の未然防止に向けて、通学路の安全対策は引き続き重要であることから、早期の事業完成を図るとともに、可能な箇所について先行整備を行い、市内各所において事業効果の早期発現を図っていく取り組みを積極的に進める。