

令和 4 年度 社会資本総合整備計画 事後評価概要調書

計画とりまとめ課	建設緑政局道路河川整備部道路整備課	要素事業所管課	建設緑政局道路河川整備部道路整備課 建設緑政局道路河川整備部施設維持課
----------	-------------------	---------	--

1 計画の概要

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）	計画の期間	平成 29 年度～令和 3 年度
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 年度 116 件）から令和 3 年度までに 1 割削減する。		
計画変更を行った場合、変更内容の概要	—		

2 社会資本整備総合交付金を充てた要素事業の進捗状況（概要）

事業の区分	主な事業名	計画事業費		執行額（千円） （評価時）	進捗率 （％）	事業進捗状況の概要
		当初（千円）	評価時（千円）			
A （基幹事業）	丸子中山茅ヶ崎線（小杉御殿）、苅宿小田中線（Ⅲ期）、菅早野線（下麻生）、野川柿生線（久本）等	10,334,000	9,415,000	7,270,413	77%	次期計画に継続
B （関連社会資本整備事業）	—					
C （効果促進事業）	—					
全体事業費（A+B+C）		10,334,000	9,415,000	7,270,413	77%	

3 計画に記載した評価指標の目標値の実現状況

評価指標の名称、 内容	川崎市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27年度103件）から令和3年度までに1割削減する。			
定義及び算定式	子どもの交通事故件数削減率 $(1 - \text{目標年次 (R3) の事故件数} / \text{基準年次 (H29) の事故件数}) \times 100\%$			
その指標を設定した理由	本計画による通学路等整備の事業効果は子どもの事故件数の低減に現れるものと考え、さらに神奈川県警の「交通年鑑」によりこれが定量的に示されるため。			
当初現況値 (H29)	中間目標値	最終目標値 (R3)	実績値 (確定・見込)	目標達成状況
0%	—	10%	41%	達成 or 未達成
目標達成状況に 対する所見	『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41%になり、目標値（10%）を達成した。 要因としては、本整備計画における抜本的な対策の他、市費で行う安全施設の設置等の即効性のある対策、警察や学校による見回りといったソフト面で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反映されたものと考えられる。			
将来の見込み	国道409号の市ノ坪工区や小杉工区など武蔵小杉駅周辺の市街地に比較的近い箇所は事業効果は高いながらも用地交渉が難航している箇所も多く、用地取得は進みながらも全体の用地取得率は69%にとどまっている。今後、用地交渉に引き続き注力するとともに、先行整備の実施等、事業効果の早期発現にも留意する。			

4 事業効果の発現状況（計画で設定した以外の数値的・定性的な評価指標によるもの）

評価指標の名称、 内容	先行整備の実施箇所数
定義及び算定式	事業中の路線において、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等を図った箇所数
指標とする理由 及び計画において設定した評価 指標との関連性	要素事業の完成までに可能な箇所について先行整備を実施することによって、事業効果の早期発現が図られたことを定量的に示すことができるため。 子どもの交通事故件数の削減率との関連性は、歩道の先行整備などの箇所数を増やすことによって完成時の効果発現の一部を前倒しできるという関連性がある。
評価指標の実績 値を含む効果の 発現状況	1箇所（国道409号（小杉）小杉御殿町交差点） 令和3年9月先行整備完了 この先行整備において歩車分離により歩行者の安全性が向上した。また、整備前（令和1年10月）、整備後（令和3年11月）に調査を実施し、渋滞緩和に関し国道409号について以下の付帯効果が測定された。 ・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、定性的な評価として、物流の定時性・速達性、無電柱化による地域防災力が向上した。

5 市民・事業者に対する意見募集・説明・調査の状況

<p>意見募集・説明・調査の内容、手法、実施期間</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・市民意見聴取 Web アンケート調査による施策に関する評価・意見を収集 実施方法：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） 対象者：川崎市在住者 回答数：400件 ・主な道路利用者への意見聴取 事業者アンケート調査による施策に関する評価・意見を収集 実施方法：アンケート表を配布し、FAX またはメールにて回収を行った 実施期間：令和4年8月～9月 対象者：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 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 計68件
<p>意見募集・説明・調査の結果及びそれを踏まえた対応方針</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・市民意見聴取においては、「歩行者や自転車走行時の安全性がより良いものになった」という意見が一定数みられた。 ・主な道路利用者への意見聴取においては、以前と比べて（概ね5年前）道路の整備や維持管理の効果を感じたことのある事業者が半数以上みられた。その内、「走りやすくなったと思う」、「安全性が向上し、安心して走れるようになった」という意見が多かった。そのほか、先行整備への期待も大きいことが分かった。自由意見としては、「歩道やガードレールで歩行者の安全確保を願う」「自転車の事故が多く発生しているので通行帯が必要」といった意見が寄せられた。

6 今後の方針等

<p>総合的な所見</p>	<p>『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、警察や学校による見回りといったソフト面での対策が実施される等、<u>各通学路の安全対策がそれぞれ充実してきたこと等が反映されたものと考えられる。</u></p> <p>事業者アンケートでは約半分が何らかの事業効果を感じているという結果だが、市民アンケートでは半分以上は事業効果を感じていないという結果となった。これは、多くの要素事業は完成途上にあり、市民が体感するほどの事業効果は発現されていない現状を示している。</p> <p>このようなことから、本計画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。</p>
<p>今後の方針</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <p>次期計画</p> <p><input checked="" type="checkbox"/>あり・なし</p> </div>	<p>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。</p>