

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
			○ JR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	
			○ 地域公共交通推進事業
			○ 地区コミュニティ交通導入推進事業
			○ 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5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	☒ 市が直接実施 ☒ 一部委託 ☐ 全部委託・指定管理 ☐ ボランティア等との協働 ☐ その他									
実施根拠	☐ 国・県の制度 ☐ 国・県の制度＋市独自の制度 ☒ 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									
SDGsのゴール・ターゲットを意識した取組の方向性		11.2	総合都市交通計画の着実な推進を行うことで、すべての人々に、安全かつ安価で容易に利用できる、持続可能な輸送システムへのアクセスを提供する。							
行財政改革第3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	R4年度		R5年度		R6年度		R7年度		
		予算額	決算額	計画事業費	予算額	決算額(見込)	計画事業費	予算額	決算額	
	事業費 A	18,713	7,866	49,508	36,093	27,296	26,717	39,835	14,717	
	財源内訳	国庫支出金	1,210	—	11,475	7,000	—	3,878	10,100	3,878
		市債	0	—	0	0	—	0	0	0
		その他特財	0	—	0	0	—	0	0	0
		一般財源	17,503	—	38,033	29,093	—	22,839	29,735	10,839
	人件費* B	32,011	32,011	39,641	39,641	39,641	0	0	0	
総コスト(A+B)	50,724	39,877	89,149	75,734	66,937	26,717	39,835	14,717		
人工(単位：人)	3.8		4.65							

※ 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。	
第3期実施計画に記載されている当該年度の取組内容	①社会環境の変化や交通関係調査等を踏まえた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本体調査	
当初計画からの変更箇所 (第3期実施計画に記載されている取組内容から変更となる取組)		

実施結果 (Do)

上記「第3期実施計画に記載されている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総合都市交通計画の全体見直しに向けて、庁内検討会議及び学識経験者、公募市民、関係団体等の委員で構成する外部の検討会議を設置しました。また、令和5年5月の新型コロナウイルス感染症の5類への類型変更や道路交通法の法改正など交通を取り巻く社会環境の変化や運用面での課題等を的確に把握した上で、計画の見直しを行う必要があることから、庁内検討会議における関係部署との調整や外部の検討会議における意見聴取等を踏まえて、全体見直しのスケジュールを令和7年度に見直しを行うとともに、全体見直しに向けた交通課題や方向性等について、調査・検討を実施しました。 ②第6回東京都市圏物資流動調査の本体調査を実施するとともに、令和6年度に実施する補完調査に向けた事前準備及び調査方針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	R4年度	R5年度	R6年度	R7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)		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		☒ 実施 (直近) H 29 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		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があるか？	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。
第3期実施計画に記載されている 次年度の取組内容			①社会環境の変化や交通関係調査等を踏まえた総合都市交通計画の全体見直し ②第6回東京都市圏物資流動調査の補完調査
今後の事業の方向性を 踏まえた次年度の取組内容 の変更箇所	変更箇所 (上記計画上の記載に 対する変更箇所)		①社会環境の変化や交通関係調査等を踏まえた計画の全体見直しに向けた検討
	変更の理由		計画の全体見直しについて、令和5年5月の新型コロナウイルス感染症の5類への類型変更や道路交通法の法改正など交通を取り巻く社会環境の変化や運用面での課題等を的確に把握した上で、計画の見直しを行う必要があることから、庁内検討会議における関係部署との調整や外部の検討会議における意見聴取を踏まえて、全体見直しのスケジュールを令和7年度に見直しを行いました。

令和5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	☒ 市が直接実施 ☒ 一部委託 ☐ 全部委託・指定管理 ☐ ボランティア等との協働 ☐ その他												
実施根拠	☐ 国・県の制度 ☐ 国・県の制度＋市独自の制度 ☒ 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,地球温暖化対策推進基本計画,大気・水環境計画,総合都市交通計画												
SDGsのゴール・ターゲットを意識した取組の方向性		11.2	2030年までに、脆弱な立場にある人々、女性、子ども、障害者及び高齢者のニーズに特に配慮し、公共交通機関の拡大などを通じた交通の安全性改善により、すべての人々に、安全かつ安価で容易に利用できる、持続可能な輸送システムへのアクセスを提供する。										
行財政改革第3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	R4年度		R5年度		R6年度		R7年度					
		予算額	決算額	計画事業費	予算額	決算額(見込)	計画事業費	予算額	決算額	計画事業費	予算額	決算額	
	事業費 A	94,032	43,753	2,774,034	79,159	43,064	2,774,034	68,711		2,774,034			
	財源内訳	国庫支出金	0	—	0	0	—	0	0		0		
		市債	0	—	2,025,000	0	—	2,025,000	0		2,025,000		
		その他特財	69,824	—	744,824	69,637	—	744,824	59,993		744,824		
		一般財源	24,208	—	4,210	9,522	—	4,210	8,718		4,210		
	人件費※ B	35,381	35,381	20,034	20,034	20,034	0	0	0	0	0	0	
	総コスト(A+B)	129,413	79,134	2,794,068	99,193	63,098	2,774,034	68,711	0	2,774,034	0	0	
	人工(単位:人)	4.2				2.35							

※ 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。	
第3期実施計画に記載されている当該年度の取組内容	①横浜市高速鉄道3号線の延伸に係る、横浜市や鉄道事業者等の関係機関との協議・調整 ②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 ③輸送サービスの改善による混雑緩和・利便性向上に向けた取組の協議・調整 ④社会環境の変化を踏まえたオフピーク通勤の取組推進	
当初計画からの変更箇所 (第3期実施計画に記載されている取組内容から変更となる取組)		

実施結果 (Do)

上記「第3期実施計画に記載されている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 4. 目標を下回った 2. 目標を上回って達成 5. 目標を大きく下回った 3. ほぼ目標どおり					
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)		目標通り実施できました。 ①横浜市と連携し、ルート・駅位置等の具体化に向けた調査・設計の深度化とともに、国や関係機関と協議・調整を進めました。 ②③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。 ④本市職員の時差勤務の取組を推進するとともに、民間企業等に対するオフピーク通勤の普及促進を行いました。						
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	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度	単位
1 成果指標	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		☐ 実施 (直近) H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			
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	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	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、専門的な検討・分析は民間に委託することとしている。	
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、民間企業等と連携してオフピーク通勤の取組を実施しました。また、横浜市高速鉄道3号線の延伸に向け、横浜市と連携し、ルート・駅位置等の具体化に向けた調査・設計の深度化とともに国や関係機関と協議・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 新型コロナウイルス感染症の影響に伴う社会変容や、働き方、ライフスタイルの多様化、高齢化の進展などによる鉄道の利用状況の変化を注視しながら、引き続き、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す。 横浜市高速鉄道3号線の延伸については、横浜市、鉄道事業者などとの適切な役割分担のもと、ルート・駅位置の具体化に向けた調査・設計の深度化、国や関係機関との協議・調整、新百合ヶ丘駅及び中間駅周辺の基盤整備に向けた検討を行い、早期開業に向けた取組を推進していきます。
第3期実施計画に記載されている 次年度の取組内容		①横浜市高速鉄道3号線の延伸に係る、横浜市や鉄道事業者等の関係機関との協議・調整 ②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 ③輸送サービスの改善による混雑緩和・利便性向上に向けた取組の協議・調整 ④社会環境の変化を踏まえたオフピーク通勤の取組推進
今後の事業の方向性を 踏まえた次年度の取組内容 の変更箇所	変更箇所 (上記計画上の記載に 対する変更箇所)	
	変更の理由	

令和5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	☐ 市が直接実施 ☐ 一部委託 ☐ 全部委託・指定管理 ☐ ボランティア等との協働 ☒ その他												
実施根拠	☒ 国・県の制度 ☐ 国・県の制度＋市独自の制度 ☐ 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	都市計画マスタープラン,地球温暖化対策推進基本計画,緑の基本計画,総合都市交通計画												
SDGsのゴール・ターゲットを意識した取組の方向性		11.a	広域的な交通網の整備を通じて、経済、社会、環境面における都市部、都市周辺部及び農村部間の良好なつながりを支援します。										
行財政改革第3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	R4年度		R5年度		R6年度		R7年度					
		予算額	決算額	計画事業費	予算額	決算額(見込)	計画事業費	予算額	決算額	計画事業費	予算額	決算額	
	事業費 A	1,821,697	1,321,787	3,943,204	1,178,264	1,069,317	3,742,904	1,779,008		3,742,904			
	財源内訳	国庫支出金	0	—	0	0	—	0	0		0		
		市債	1,595,000	—	3,502,000	1,113,000	—	3,322,000	1,731,000		3,322,000		
		その他特財	0	—	0	0	—	0	0		0		
		一般財源	226,697	—	441,204	65,264	—	420,904	48,008		420,904		
	人件費※ B	45,742	45,742	46,291	46,291	46,291	0	0	0	0	0	0	
	総コスト(A+B)	1,867,439	1,367,529	3,989,495	1,224,555	1,115,608	3,742,904	1,779,008	0	3,742,904	0	0	
人工(単位:人)	5.43		5.43										

※ 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)	国直轄道路(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、首都圏の都市構造の形成や本市の都市機能強化を図ります。	
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)	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。	
第3期実施計画に記載されている当該年度の取組内容	①国直轄道路(国道409号ほか4路線)の整備等に向けた協議調整の継続実施 ②国道357号(多摩川トンネル区間)の整備促進の継続実施 ③川崎駅周辺の交通円滑化対策に向けた協議調整の継続実施 ④高速道料金金の更なる利用しやすい料金体系の実現に向けた国等関係機関の協議調整の継続実施	
当初計画からの変更箇所 (第3期実施計画に記載されている取組内容から変更となる取組)		

実施結果 (Do)

上記「第3期実施計画に記載されている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国直轄道路の整備等に向けた協議調整を実施し、国道1号の環境整備工事や国道246号の電線共同溝工事の整備に寄与しました。 ②国と連携して浮島ランプ構造等の検討を実施し、ランプ形状の決定に向け再現性の高い4案まで選定しました。 ③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するとともに、料金徴収期間の延長に伴う事業計画の変更に関する国等関係機関との協議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	R4年度	R5年度	R6年度	R7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	12	12	12	12	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	39	40	—	—	
2		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)		国道357号の未整備区間である扇島地区において、土地利用方針が示されたことから、当該区間の検討に着手した。令和6年1月「首都高速道路の更新計画について」が公表され、新たな更新事業の必要性が示された。	
事業の見直し・改善内容		☐ 実施 (直近) H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			
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は、首都圏の広域的なネットワークを構築する幹線道路として位置づけられる重要な路線であり、本市の都市機能を強化する広域的な道路ネットワークの形成や、市内の交通混雑の解消及び沿道環境の改善などの観点からも、事業の推進が必要である。	
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、国による本線トンネル部の設計や、立坑部の整備推進など、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	・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するとともに、広域的な整備効果等を考慮した推進方策や負担軽減に資する新たな費用負担のあり方に関する検討も必要です。 ・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	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着実に進められており、一定程度の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 国道357号の多摩川トンネルについては、国による本線トンネル部の設計や、立坑部の整備などが行われており、引き続き広域的な幹線道路網の整備促進に向けて国等関係機関との協議・調整を進めます。また、川崎駅周辺の交通円滑化や高速道路の利用促進に向けた効果的・効率的な料金施策の実現に向け、引き続き国等関係機関に対し要望活動を実施するなど、取組を進めます。
第3期実施計画に記載されている 次年度の取組内容		①国直轄道路(国道409号ほか4路線)の整備等に向けた協議調整の継続実施 ②国道357号(多摩川トンネル区間)の整備促進の継続実施 ③川崎駅周辺の交通円滑化対策に向けた協議調整の継続実施 ④高速道路料金の更なる利用しやすい料金体系の実現に向けた国等関係機関の協議調整の継続実施
今後の事業の方向性を 踏まえた次年度の取組内容 の変更箇所	変更箇所 (上記計画上の記載に 対する変更箇所)	
	変更の理由	

令和5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	☐ 市が直接実施 ☐ 一部委託 ☐ 全部委託・指定管理 ☐ ボランティア等との協働 ☒ その他												
実施根拠	☐ 国・県の制度 ☒ 国・県の制度＋市独自の制度 ☐ 市独自の制度												
(法令・要綱等)													
総合計画と連携する計画等	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												
SDGsのゴール・ターゲットを意識した取組の方向性		11.a	広域的な交通網の整備を通じて、経済、社会、環境面における都市部、都市周辺部及び農村部間の良好なつながりを支援します。										
行財政改革第3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	R4年度		R5年度		R6年度		R7年度					
		予算額	決算額	計画事業費	予算額	決算額(見込)	計画事業費	予算額	決算額	計画事業費	予算額	決算額	
	事業費 A	16,416	14,890	16,416	9,216	6,558	16,416	13,375		16,416			
	財源内訳	国庫支出金	0	—	0	0	—	0	0		0		
		市債	0	—	0	0	—	0	0		0		
		その他特財	7,200	—	7,200	0	—	7,200	10,159		7,200		
		一般財源	9,216	—	9,216	9,216	—	9,216	3,216		9,216		
	人件費※ B	11,035	11,035	11,168	11,168	11,168	0	0	0	0	0	0	
総コスト(A+B)	27,451	25,925	27,584	20,384	17,726	16,416	13,375	0	16,416	0	0		
人工(単位：人)	1.31				1.31								

※ 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)	社会環境の変化等を踏まえ、広域的なネットワーク形成を図ります。	
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)	社会環境の変化等を踏まえたⅡ期計画の検討及びⅠ期事業の早期整備に向け、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。	
第3期実施計画に記載されている当該年度の取組内容	①Ⅰ期事業の高速部(大師～国道15号)の整備再開に向けた関係機関との協議調整の継続実施 ②Ⅰ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の継続実施 ③社会環境の変化等を踏まえた、Ⅱ期計画(国道15号～東名高速間)の検討及び関係機関との協議調整の継続実施	
当初計画からの変更箇所 (第3期実施計画に記載されている取組内容から変更となる取組)		

実施結果 (Do)

上記「第3期実施計画に記載されている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)	目標どおり達成しました。 ①各種道路建設促進大会で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街路先行整備については国が大師河原交差点に架かる歩道橋架け替え工事に向けて地質調査を実施しました。また、令和6年2月に川崎縦貫道路対策協議会を開催し、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「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(第7回)」の開催に向けて、国、東京都と意見交換を行うなど、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	R4年度	R5年度	R6年度	R7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	1	1	1	1	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	1	—	—	
2 活動指標	国等への要望活動の実施回数	目標	5	5	5	5	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における要望回数	実績	6	6	—	—	

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・東京都・川崎市で構成される東京外かく環状道路計画検討協議会(第6回)では、外環道と川崎縦貫道路の計画を一本化する 場合について、整備効果や起終点、費用負担の考え方などについて検討することが確認され、広域的なネットワークの形成に向け た取組が進められています。 令和5年10月「高規格道路ネットワークのあり方 中間とりまとめ」により、2050 年の将来を見据えた次世代の高規格道路ネット ワークのあり方の方向性が、国から示されました。
事業の見直し・改善内容	☐ 実施 (直近) H 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

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期事業の一般部である国道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期事業の一般部である国道409号の整備については、国が工事を進め、令和5年度は大師河原交差点に架かる歩道橋架け替え工事に向けた地質調査を実施するなど、着実に事業が進捗していることから、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 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 広域的なネットワークの形成に向けた調査・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。また、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	<table border="1"> <tr> <th data-bbox="1125 1097 1276 1131">貢献度区分</th><th data-bbox="1276 1097 1450 1131">上記「有効性」の成果等を踏まえ左記区分を選んだ理由</th></tr> <tr> <td data-bbox="1125 1131 1276 1238"> 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 </td><td data-bbox="1276 1131 1450 1238"> 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いて、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号一般部の整備について国が歩道橋架け替え工事に向けた地質調査を進めており、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はありました。 </td></tr> </table>	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いて、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号一般部の整備について国が歩道橋架け替え工事に向けた地質調査を進めており、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はありました。
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いて、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号一般部の整備について国が歩道橋架け替え工事に向けた地質調査を進めており、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	I Ⅰ期事業の国道409号一般部の整備については、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期計画についても、引き続き、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いて検討を進め、広域的なネットワークの形成に向けた取組を進めます。
第3期実施計画に記載されている次年度の取組内容	①Ⅰ期事業の高速部(大師～国道15号)の整備再開に向けた関係機関との協議調整の継続実施 ②Ⅰ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の継続実施 ③社会環境の変化等を踏まえた、Ⅱ期計画(国道15号～東名高速間)の検討及び関係機関との協議調整の継続実施
今後の事業の方向性を踏まえた次年度の取組内容の変更箇所	変更箇所 (上記計画上の記載に対する変更箇所)
	変更の理由

令和5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	☒ 市が直接実施 ☒ 一部委託 ☐ 全部委託・指定管理 ☐ ボランティア等との協働 ☐ その他												
実施根拠	☐ 国・県の制度 ☒ 国・県の制度＋市独自の制度 ☐ 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	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,地域公共交通計画												
SDGsのゴール・ターゲットを意識した取組の方向性	 11.2 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。												
行財政改革第3期プログラムに関連する課題名	改革項目			課題名									
	取組1(1) 将来を見据えた市民サービスの再構築			18・都市計画道路網の見直し									
予決算 (単位: 千円)	年度	R4年度		R5年度		R6年度		R7年度					
		予算額	決算額	計画事業費	予算額	決算額(見込)	計画事業費	予算額	決算額	計画事業費	予算額	決算額	
	事業費 A	7,700	11,777	10,881	7,857	2,992	27,281	12,838		11,281			
	財源内訳	国庫支出金	0	—	0	0	—	0	0		0		
		市債	0	—	2,000	0	—	19,000	6,000		0		
		その他特財	0	—	0	0	—	0	0		0		
		一般財源	7,700	—	8,881	7,857	—	8,281	6,838		11,281		
	人件費※ B	8,845	8,845	8,951	8,951	8,951	0	0	0	0	0	0	
総コスト(A+B)	16,545	20,622	19,832	16,808	11,943	27,281	12,838	0	11,281	0	0		
人工(単位:人)	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。	
第3期実施計画に記載されている当該年度の取組内容	「都市計画道路網の見直し方針」を踏まえた取組の推進 ①野川柿生線変更の都市計画手続 ②南幸町渡田線変更の都市計画手続に向けた道路改良工事の進捗を踏まえた取組の推進 ③中瀬線廃止の都市計画手続に向けた取組の推進 ④バスベイ設置や交差点改良に向けた検討・調整・整備の実施 ⑤向丘出張所バス停に関する調整	
当初計画からの変更箇所 (第3期実施計画に記載されている取組内容から変更となる取組)		

実施結果 (Do)

上記「第3期実施計画」に記載されている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野川柿生線変更の都市計画手続に向けて関係者調整を行いました。なお、都市計画の手続きについては、外部関係者との調整状況等を踏まえ慎重に進めていきます。 ②南幸町渡田線の都市計画変更手続に向けて関係者調整を行いました。 ③中瀬線の都市計画変更手続に向けて関係者調整を行いました。 ④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・調整を行いました。 ⑤向丘出張所バス停のバスベイ設置に向けて関係者調整及び駐車場利用状況調査を行いました。						
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	R4年度	R5年度	R6年度	R7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)		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		☒ 実施 (直近) H 29 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		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。
第3期実施計画に記載されている 次年度の取組内容		「都市計画道路網の見直し方針」を踏まえた取組の推進 ①なし(令和5年度に手続き予定であったもの) ②南幸町渡田線変更の都市計画手続に向けた道路改良工事の進捗を踏まえた取組の推進 ③中瀬線廃止の都市計画手続に向けた取組の推進 ④バスベイ設置や交差点改良に向けた検討・調整・整備の実施 ⑤向丘出張所バス停に関する調整
今後の事業の方向性を 踏まえた次年度の取組内容 の変更箇所	変更箇所 (上記計画上の記載に 対する変更箇所)	①野川柿生線変更の都市計画手続
	変更の理由	野川柿生線変更の都市計画手続に向けた関係者調整による都市計画手続時期の見直しのため

令和5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	☒ 市が直接実施 ☒ 一部委託 ☐ 全部委託・指定管理 ☐ ボランティア等との協働 ☐ その他												
実施根拠	☐ 国・県の制度 ☒ 国・県の制度＋市独自の制度 ☐ 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 全国道路・街路交通情勢調査(道路交通センサス)												
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,地球温暖化対策推進基本計画,大気・水環境計画,緑の基本計画,総合都市交通計画,道路整備プログラム												
SDGsのゴール・ターゲットを意識した取組の方向性		11.7	市民生活や経済活動を支える幹線道路の整備や渋滞対策を推進し、交通混雑の解消や沿道環境の改善、災害時の対応力強化など、安全、安心、快適な交通環境を構築します。										
行財政改革第3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	R4年度		R5年度		R6年度		R7年度					
		予算額	決算額	計画事業費	予算額	決算額(見込)	計画事業費	予算額	決算額	計画事業費	予算額	決算額	
	事業費 A	6,894	4,300	7,257	7,040	6,060	7,257	7,303		7,257			
	財源内訳	国庫支出金	0	—	0	0	—	0	0		0		
		市債	0	—	0	0	—	0	0		0		
		その他特財	0	—	0	0	—	0	0		0		
		一般財源	6,894	—	7,257	7,040	—	7,257	7,303		7,257		
	人件費※ B	42,541	42,541	41,346	41,346	41,346	0	0	0	0	0	0	
総コスト(A+B)	49,435	46,841	48,603	48,386	47,406	7,257	7,303	0	7,257	0	0		
人工(単位:人)	5.05		4.85										

※ 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」及び「緊急渋滞対策」の適切な進捗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。	
第3期実施計画に記載されている当該年度の取組内容	①道路整備プログラムに基づく進捗管理 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実施	
当初計画からの変更箇所 (第3期実施計画に記載されている取組内容から変更となる取組)		

実施結果 (Do)

上記「第3期実施計画に記載されている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道路整備プログラムについては、宮内新横浜線(子母口工区)を令和5年8月に供用開始するとともに、その他の路線についても、進捗状況を把握し、課題の共有を行いました。また、都市計画道路荻宿小田中線や尻手黒川線の工事及び国道409号の用地取得など、円滑に事業を推進しました。 ②緊急渋滞対策の進捗管理については、ガス橋交差点の渋滞対策の実施に向けて歩道橋撤去工事に着手するとともに、県道川崎町田南幸町2丁目交差点での渋滞対策の効果検証を行いました。また、県道世田谷町田の高石歩道橋下交差点において、下り線を広幅員化する対策を実施しました。 ③基礎データ構築に向けた交通量調査等の実施については、道路交通センサスの調査結果を令和5年9月に公表するとともに、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	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度	単位
1 成果指標	都市計画道路進捗率	目標	—	—	—	71	%
	説明 都市計画道路の完成延長(211km)/都市計画道路の計画延長(305km)×100(%) ※R5年度実績	実績	69	69	—	—	
2 活動指標	都市計画道路の完成延長	目標	—	—	—	217	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	210	210	—	—	

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6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 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	☒ 実施 (直近) R 3 年度 ☐ 未実施 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？ 【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？ 評価の理由	a. 薄れていない b. 薄れている a a. 事例はない b. 事例がある a 交通渋滞の解消は、安全性の向上や沿道環境の改善が図られるとともに、経済効果が得られるなど、市民生活の豊かさにも大きく関わることから市民からのニーズが高い取組です。このため、道路管理者としては、道路整備プログラムに基づく計画的な道路整備や、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？ 評価の理由	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 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、緊急渋滞対策は、交通管理者など関係機関と具体的な協議を進め、連携しながら最適な対策内容を決定し対策を実施することで、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？ 【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？ 【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？ 評価の理由	a. 余地はない b. 余地はある c. 既に実施済み b a. 可能性はない b. 可能性はある b a. 余地はない b. 余地はある c. 既に実施済み b 社会経済環境の変化に的確に対応し、ICT等を活用した道路行政のデジタル化を推進するため、市内道路を実証フィールドとして民間企業等に提供し、道路における新技術等の検証を実施しており、効果が確認できた技術について実用化することで、コスト縮減や質の向上等が図れます。

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
施策への貢献度 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	市内の道路交通の円滑化に向けて、幹線道路の整備や渋滞対策を計画的に進めており、南幸町2丁目交差点の対策に伴い、渋滞の低減が図られるなど、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 I	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、「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。
第3期実施計画に記載されている 次年度の取組内容	①道路整備プログラムに基づく進捗管理 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実施
今後の事業の方向性を 踏まえた次年度の取組内容 の変更箇所	変更箇所 (上記計画上の記載に対する変更箇所) 変更の理由

令和5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	☒ 市が直接実施 ☐ 一部委託 ☐ 全部委託・指定管理 ☐ ボランティア等との協働 ☐ その他												
実施根拠	☐ 国・県の制度 ☒ 国・県の制度＋市独自の制度 ☐ 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、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、自転車活用推進計画												
SDGsのゴール・ターゲットを意識した取組の方向性		11.7	都市計画道路などの幹線道路の整備に取り組み、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・安全性の向上を図ることで、人々の安全で使いやすい緑地や公共の場へのアクセスにつなげます。										
行財政改革第3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	R4年度		R5年度		R6年度		R7年度					
		予算額	決算額	計画事業費	予算額	決算額(見込)	計画事業費	予算額	決算額	計画事業費	予算額	決算額	
	事業費 A	6,398,017	5,871,930	4,397,104	6,366,291	6,007,144	4,764,104	6,186,510		5,650,104			
	財源内訳	国庫支出金	1,929,366	—	1,729,250	1,819,083	—	1,914,250	1,756,966		1,950,250		
		市債	3,665,000	—	1,946,000	3,762,000	—	2,140,000	3,746,000		2,608,000		
		その他特財	236,607	—	166,806	230,994	—	166,806	241,844		166,806		
		一般財源	567,044	—	555,048	554,214	—	543,048	441,700		925,048		
	人件費※ B	320,365	320,365	317,556	317,556	317,556	0	0	0	0	0	0	
総コスト(A+B)	6,718,382	6,192,295	4,714,660	6,683,847	6,324,700	4,764,104	6,186,510	0	5,650,104	0	0		
人工(単位：人)		38.03			37.25								

※ 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 (どういった業務内容で、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拡幅や歩道設置などの整備を進めます。	
第3期実施計画に記載されている当該年度の取組内容	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丸子中山茅ヶ崎線の整備推進(小杉御殿、野川(高津)工区) ③宮内新横浜線の整備推進(宮内工区) ④東京丸子横浜線の整備推進(市ノ坪工区) ⑤世田谷町田線の整備推進(登戸、片平、上麻生Ⅰ期・Ⅱ期工区) 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	
当初計画からの変更箇所 (第3期実施計画に記載されている取組内容から変更となる取組)	③宮内新横浜線の整備推進(宮内工区)、完成(子母口工区)	

実施結果 (Do)

上記「第3期実施計画に記載されている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国道409号については、市ノ坪工区、小杉御殿町Ⅰ期の用地交渉、小杉工区、小杉御殿町Ⅱ期、北見方工区の用地交渉、取得を実施しました。 ②丸子中山茅ヶ崎線については、小杉御殿工区の用地交渉、野川(高津)工区の高低差処理検討を実施しました。 ③宮内新横浜線については、宮内工区の用地交渉・取得、工事を実施しました。子母口工区については、工事が完了し、供用開始しました。 ④東京丸子横浜線市ノ坪工区については、工事を実施しました。 ⑤世田谷町田線については、登戸工区、片平工区、上麻生Ⅰ期工区の工事、上麻生Ⅱ期工区の用地交渉を実施しました。 ⑥尻手黒川線Ⅳ期工区については、用地交渉・工事を実施しました。 ⑦その他都市計画道路については、荻宿小田中線Ⅲ期工区の工事などを実施しました。							
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	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度	単位	
1	成果指標	幹線道路の完成工区数	目標	1	1	1	10	工区
	説明	「第2次川崎市道路整備プログラム後期の取組」で位置付けている幹線道路の完成工区数の累計	実績	0	1	—	—	
2			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)		円滑な幹線道路ネットワークの構築には、地域に応じた道路拡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		☐ 実施 (直近) H 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				
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	・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	A	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計画的に実施して進捗を図り、成果指標である「幹線道路の完成工数区」は目標どおり達成したことから、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	I 概ね計画どおりに事業が進捗しており、引き続き、「第2次川崎市道路整備プログラム」に基づき、整備路線の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います。
第3期実施計画に記載されている 次年度の取組内容		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丸子中山茅ヶ崎線の整備推進(小杉御殿、野川(高津)工区) ③宮内新横浜線の整備推進(宮内工区) ④東京丸子横浜線の整備推進(市ノ坪工区) ⑤世田谷町田線の整備推進(登戸、片平、上麻生Ⅰ期・Ⅱ期工区) 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
今後の事業の方向性を 踏まえた次年度の取組内容 の変更箇所	変更箇所 (上記計画上の記載に 対する変更箇所)	
	変更の理由	

令和5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	☒ 市が直接実施 ☒ 一部委託 ☐ 全部委託・指定管理 ☐ ボランティア等との協働 ☐ その他												
実施根拠	☐ 国・県の制度 ☒ 国・県の制度＋市独自の制度 ☐ 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	都市計画マスタープラン,地球温暖化対策推進基本計画,大気・水環境計画,総合都市交通計画												
SDGsのゴール・ターゲットを意識した取組の方向性		11.7	市民生活や経済活動を支える幹線道路の渋滞対策を推進し、交通混雑の解消や災害時の対応力強化など、安全、安心、快適な交通環境を構築します。										
行財政改革第3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	R4年度		R5年度		R6年度		R7年度					
		予算額	決算額	計画事業費	予算額	決算額(見込)	計画事業費	予算額	決算額	計画事業費	予算額	決算額	
	事業費 A	20,216	23,516	20,216	17,694	2,908	20,216	15,001		20,216			
	財源内訳	国庫支出金	0	—	0	0	—	0	0		0		
		市債	0	—	0	11,000	—	0	0		0		
		その他特財	0	—	0	0	—	0	0		0		
		一般財源	20,216	—	20,216	6,694	—	20,216	15,001		20,216		
	人件費※ B	4,212	4,212	5,968	5,968	5,968	0	0	0	0	0	0	
	総コスト(A+B)	24,428	27,728	26,184	23,662	8,876	20,216	15,001	0	20,216	0	0	
人工(単位：人)	0.5		0.7										

※ 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。	
第3期実施計画に記載されている当該年度の取組内容	①第3次緊急渋滞対策の完了 ②関係機関との協議調整及び協議結果を踏まえた第4次緊急渋滞対策の推進 ③緊急渋滞対策実施箇所の効果検証	
当初計画からの変更箇所 (第3期実施計画に記載されている取組内容から変更となる取組)		

実施結果 (Do)

上記「第3期実施計画に記載されている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の第3次緊急渋滞対策については、残る1箇所の工事に着手しており、対策完了の見込みが立っていることに加え、主要渋滞箇所である県道世田谷町田の高石歩道橋下交差点において、令和6年3月に下り線の広幅員化による渋滞対策を実施したことで、活動指標である対策実施箇所について、目標どおり達成できました。 ①第3次緊急渋滞対策については、ガス橋交差点の渋滞対策に向けた歩道橋撤去工事に着手しました。 ②第4次緊急渋滞対策については、残る土橋交差点、蔵敷交番前交差点、上小田中交差点の対策実施に向けて、交通管理者と協議などを行いました。 ③昨年度末に実施した南幸町2丁目交差点の渋滞対策(バス停移設等)について、渋滞長が大幅に減少し、最大通過時間も大幅に短縮するなどの効果を確認し、令和5年6月に公表しました。						
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	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度	単位
1 活動指標	対策実施箇所数	目標	1	1	2	1	箇所
	説明 対策を実施した箇所数	実績	1	1	—	—	
2 成果指標	対策効果を確認できた箇所数	目標	2	1	2	1	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	1	1	—	—	

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		☐ 実施 (直近) H 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			
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	a
	評価の理由	南幸町2丁目交差点では、緊急渋滞対策の取組により、渋滞長及び最大通過時間ともに大幅に縮減するなど、渋滞の改善について効果が確認できました。	
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	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	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。効果の確認については、現在手作業で行っている交通量調査や渋滞調査を、ICT技術(AIカメラ等)の活用により、省力化が図れる可能性があるため、今後の技術開発の動向等を注視していきます。	
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	市内の道路交通の円滑化に向けて、緊急渋滞対策を計画的に進め、渋滞対策の実施に向けた協議調整及び対策効果の確認を行い、渋滞緩和に向けた取組を進めたことから、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	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 市内の道路の円滑化に向けて、引き続き、交通管理者との協議を綿密に行うことで、計画的に緊急渋滞対策を進めます。
第3期実施計画に記載されている次年度の取組内容		①なし ②関係機関との協議調整及び協議結果を踏まえた第4次緊急渋滞対策の推進 ③緊急渋滞対策実施箇所の効果検証
今後の事業の方向性を踏まえた次年度の取組内容の変更箇所	変更箇所 (上記計画上の記載に対する変更箇所)	①第3次緊急渋滞対策の完了
	変更の理由	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、対策工事の完了まで至りませんでした。 現在は、交通管理者との協議が整ったことから、12月に撤去工事に着手しており、令和6年度に対策工事を完了する予定です。

令和5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)								
	平成22年度	令和12年度		その他	その他								
実施形態	☒ 市が直接実施 ☐ 一部委託 ☐ 全部委託・指定管理 ☐ ボランティア等との協働 ☐ その他												
実施根拠	☒ 国・県の制度 ☐ 国・県の制度＋市独自の制度 ☐ 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	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												
SDGsのゴール・ターゲットを意識した取組の方向性		11.7	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・強化を図るとともに、歩道拡幅や付加車線の設置を行い、安全な通行空間を提供します。										
行財政改革第3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	R4年度		R5年度		R6年度		R7年度					
		予算額	決算額	計画事業費	予算額	決算額(見込)	計画事業費	予算額	決算額	計画事業費	予算額	決算額	
	事業費 A	682,950	746,620	1,215,440	1,151,216	1,014,026	2,230,940	1,321,740		1,804,740			
	財源内訳	国庫支出金	152,500	-	308,000	292,000	-	702,000	293,000		272,000		
		市債	455,000	-	776,000	752,000	-	1,324,000	954,000		1,305,000		
		その他特財	2,451	-	4,500	3,500	-	7,775	3,275		8,514		
		一般財源	72,999	-	126,940	103,716	-	197,165	71,465		219,226		
	人件費※ B	22,155	22,155	18,840	18,840	18,840	0	0	0	0	0	0	
	総コスト(A+B)	705,105	768,775	1,234,280	1,170,056	1,032,866	2,230,940	1,321,740	0	1,804,740	0	0	
人工(単位:人)		2.63			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。	
第3期実施計画に記載されている当該年度の取組内容	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 (第3期実施計画に記載されている取組内容から変更となる取組)		

実施結果 (Do)

上記「第3期実施計画に記載されている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(仮称)等々力大橋 工事の協定について、東京都と年度の実施内容や今後の予定等に関する協議調整を実施するとともに、令和5年5月には東京側の橋脚の設置が完了し、11月から多摩川河道中央部の橋脚の工事を進めています。 全体事業期間については、令和7年度完成を目標としていましたが、東京都との調整を踏まえ、事業期間を5年間延伸する内容の変更施行協定書を11月に締結しました。 ②末吉橋 工事の協定について、横浜市と年度の実施内容や今後の予定等に関する協議調整を実施するとともに、新設橋りょうの下部工の設置を進めています。						
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	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度	単位
1 活動指標	共同事業者との協議調整回数	目標	6	6	6	6	回
	説明 橋りょうの整備推進に向けた、東京都及び横浜市との協議調整回数	実績	14	13	—	—	
2		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)		・(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		☒ 実施 (直近) R 5 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		R5年度:(仮称)等々力大橋については、東京都との調整に伴い事業期間を5年間延伸したことから、令和5年11月に施行協定を変更しました。 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ました。 H31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ました。 H30年度:(仮称)等々力大橋については、修正設計に伴い事業費内訳に増減が生じたことから、平成31年2月に施行協定を変更しました。		
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	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月から河道内の橋脚工事に着手し、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、新設橋りょうの設置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	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	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	B	・(仮称)等々力大橋は、東京都と施工範囲等について協議調整し協定締結を行い、新設橋りょう下部工の施工を実施することができたことから、一定程度施策への貢献はありました。 ・末吉橋は、横浜市と施工範囲等について協議調整し協定締結を行い、新設橋りょう下部工の施工を実施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 引き続き施行主体である東京都や横浜市と連携し、橋りょうの新設や架替で見込まれる災害時の交通機能の確保や常時の物流機能の活発化などの事業効果の発現に向けて事業を推進していきます。
第3期実施計画に記載されている 次年度の取組内容		①(仮称)等々力大橋の整備推進 ②末吉橋の整備推進
今後の事業の方向性を 踏まえた次年度の取組内容 の変更箇所	変更箇所 (上記計画上の記載に 対する変更箇所)	
	変更の理由	

令和5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・サービス等の分類	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	☒ 市が直接実施 ☐ 一部委託 ☐ 全部委託・指定管理 ☐ ボランティア等との協働 ☒ その他												
実施根拠	☒ 国・県の制度 ☐ 国・県の制度＋市独自の制度 ☐ 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,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												
SDGsのゴール・ターゲットを意識した取組の方向性		11.7	連続立体交差事業の推進により、円滑な移動等を妨げている踏切を除却することで、誰もが安心、安全に通行できる道路環境をつくり、人々に安全で包摂的かつ利用が容易な公共スペース等への普遍的なアクセスの提供につなげます。										
行財政改革第3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	R4年度		R5年度		R6年度		R7年度					
		予算額	決算額	計画事業費	予算額	決算額(見込)	計画事業費	予算額	決算額	計画事業費	予算額	決算額	
	事業費 A	1,978,365	2,165,878	1,232,366	1,286,394	2,250,936	0	104,673		0			
	財源内訳	国庫支出金	997,887	—	579,723	489,000	—	0	0		0		
		市債	783,000	—	584,000	641,000	—	0	0		0		
		その他特財	6,508	—	0	39,486	—	0	1		0		
		一般財源	190,970	—	68,643	116,908	—	0	104,672		0		
	人件費※ B	40,182	40,182	5,286	5,286	5,286	0	0	0	0	0	0	
	総コスト(A+B)	2,018,547	2,206,060	1,237,652	1,291,680	2,256,222	0	104,673	0	0	0	0	
	人工(単位: 人)		4.77		0.62								

※ 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。	
第3期実施計画に記載されている当該年度の取組内容	①1期①区間(小島新田駅～東門前駅)の事業推進(工事完成) ②1期②区間(東門前駅～川崎大師駅 鈴木町すり付け)の事業推進(検討結果及び事業再評価に基づく取組の推進) ③2期区間(川崎大師駅～京急川崎駅)区間の都市計画変更(2期別線区間)	
当初計画からの変更箇所 (第3期実施計画に記載されている取組内容から変更となる取組)	③2期区間(川崎大師駅～京急川崎駅)区間の都市計画変更に向けた取組の推進(都市計画変更に向けた調整)	

実施結果 (Do)

上記「第3期実施計画に記載されている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た取組」、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～東門前駅間)については、令和5年12月に大師橋駅、令和6年1月に小島新田駅の各新駅舎を使用開始したものの、非常用発電機の納期長期化の影響などにより、工期を1年間延伸し、令和5年度から令和6年度に変更しました。また、大師線第1期沿線協議会を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 鈴木町すり付け)については、令和4年度の事業再評価を踏まえた今後の取組方針に基づき、「事業費や工期の縮減等」や沿線の価値をより一層高める「周辺地域との一体的なまちづくり」の検討を実施しました。 ③2期区間(川崎大師駅～京急川崎駅)の都市計画変更に向けて、京急及び庁内関係部署等と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	R4年度	R5年度	R6年度	R7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 事業に対する沿線住民の理解や協力を得ることを目的として工事の進捗等の報告を行っている、地元町会長(14町会)を構成員とした大師線第1期沿線協議会の開催回数	実績	2	2	—	—	
2		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)		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		☒ 実施 (直近) R 4 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		R4年度:令和5年2月に、事業再評価の結果を踏まえて「1期区間全体は事業継続」「1期②区間の工事着手は、検討継続」を今後の取組・対応方針としました。 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:平成29年度の事業再評価を踏まえて事業中止とした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。		
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、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	大師線第1期沿線協議会では、本事業に関する活発な意見交換が行われており、また、適宜工事の進捗等に係る報告を行っていることから、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	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、今後の取組・対応方針に基づく検討を進めるとともに、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	令和6年度の1期①区間(小島新田駅～東門前駅)の工事完成に向けて、大師橋駅と小島新田駅の新駅舎を使用開始するとともに、1期②区間の工事着手について、「事業費や工期の縮減等」や沿線の価値をより一層高める「周辺地域との一体的なまちづくり」の検討を進めています。また、大師線第1期沿線協議会等を通じて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	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、令和6年度の1期①区間(小島新田駅～東門前駅)の工事完成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)の今後の取組方針に基づく取組を推進します。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。
第3期実施計画に記載されている 次年度の取組内容			①なし ②2期②区間(東門前駅～川崎大師駅 鈴木町すり付け)の事業推進(検討結果及び事業再評価に基づく取組の推進) ③なし
今後の事業の方向性を 踏まえた次年度の取組内容 の変更箇所	変更箇所 (上記計画上の記載に 対する変更箇所)		①1期①区間(小島新田駅～東門前駅)の事業推進(工事完成) ③1期②区間の取組に併せた都市計画変更に向けた取組の推進
	変更の理由		1期①区間の非常用発電機の納期長期化の影響などにより、工期を1年間延伸し、令和5年度から令和6年度に変更にしたため。また、2期区間の都市計画変更は、②区間の都市計画変更と併せて実施する予定であるため。

令和5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		☒ 市が直接実施 ☒ 一部委託 ☐ 全部委託・指定管理 ☐ ボランティア等との協働 ☐ その他											
実施根拠		☒ 国・県の制度 ☐ 国・県の制度＋市独自の制度 ☐ 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,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											
SDGsのゴール・ターゲットを 意識した取組の方向性			11.7	連続立体交差事業の推進により、円滑な移動等を妨げている踏切を除却することで、誰もが安心、安全に通行できる道路環境をつくり、人々に安全で包摂的かつ利用が容易な緑地や公共スペースへの普遍的なアクセスの提供につなげます。									
行財政改革第3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	R4年度		R5年度			R6年度			R7年度			
		予算額	決算額	計画事業費	予算額	決算額(見込)	計画事業費	予算額	決算額	計画事業費	予算額	決算額	
	財源内 訳	事業費 A		458,367	123,472	458,106	448,314	687,457	3,365,000	3,332,406		4,760,000	
		国庫支出金		165,000	—	188,000	185,000	—	1,850,750	1,642,000		2,618,000	
		市債		148,000	—	146,000	144,000	—	1,362,000	1,487,000		1,927,000	
		その他特財		0	—	0	0	—	0	26		0	
		一般財源		145,367	—	124,106	119,314	—	152,250	203,380		215,000	
	人件費※ B		26,199	26,199	7,758	7,758	7,758	0	0	0	0	0	
	総コスト(A+B)		484,566	149,671	465,864	456,072	695,215	3,365,000	3,332,406	0	4,760,000	0	
人工(単位：人)		3.11		0.91									

※ 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(矢向駅～武蔵小杉駅間)の9箇所の踏切を除却するために、JRと連携して調査、設計や国等と協議調整を行い、更に地域説明等を行い理解を得ながら都市計画手続きを進めます。	
第3期実施計画に記載されている当該年度の取組内容	①連続立体交差事業の事業化に向けた取組の実施(都市計画手続等の推進) ②踏切の暫定対策の検討 ③関連して整備する都市計画道路事業の事業化に向けた取組の実施	
当初計画からの変更箇所 (第3期実施計画に記載されている取組内容から変更となる取組)		

実施結果 (Do)

上記「第3期実施計画に記載されている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連続立体交差事業については、都市計画手続きにおいては、4月に都市計画素案の公聴会を実施し、6月に「公述意見の要旨と市の考え方」を縦覧し、10月には国土交通省から大臣同意事前協議の回答を得ましたが、国からの助言を受け、再調整が必要となり、計画決定は令和6年度となる見込みです。環境影響評価手続きにおいては、見解書の縦覧、公聴会の開催、2回の審議会を得て、1月に審査書の公告、2月に評価書を縦覧し、年度内に手続きを完了しました。令和5年度は都市計画決定に向けた手続きや関係機関との調整が主体となっていましたが、事業の進捗状況などをオープンハウス説明会や地域勉強会において説明することにより、活動指標の目標は達成しました。 ②踏切の暫定対策については、鉄道事業者等と連携し、7月に向河原駅前踏切で安全利用の啓発活動を実施しました。 ③関連して整備する都市計画道路事業については、9月に都市計画の大臣同意事前協議の回答を得ましたが、国からの助言を受け、再調整が必要となり、計画決定は令和6年度となる見込みです。また、10月に自主的環境影響評価審査書の公告を行うなど、都市計画手続きを推進しました。						
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	R4年度	R5年度	R6年度	R7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	8	5	5	5	回
		説明	地域で活動する多様な主体の代表者との勉強会や出前説明、さらにイベントなどでの広報活動などの開催数	実績	17	5	—	—	
2	活動指標	市民説明会の開催数		目標	8	2	2	2	回
		説明	計画区間沿線の在住者、在勤者を対象とした説明会の開催数	実績	8	3	—	—	
3	活動指標	広報資料配布数		目標	2,000	1,000	500	500	部
		説明	事業紹介のパンフレットや地域との勉強会や市民説明会の内容を記したリーフレットの配布数	実績	3,700	1,100	—	—	

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		☒ 実施 (直近) R 5 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		R5年度:令和5年12月に、事業再評価の結果を踏まえて「事業継続」を今後の取組・対応方針としました。 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	a	
	評価の理由	成果指標である説明会や広報活動等については、地域勉強会やオープンハウス型説明会の開催数や資料の配布数が目標値を達成しました。		
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、詳細設計等のタイミングで効率的な施工方法などを検討していきます。また、短期間で多くの用地取得を着実に行うことができる用地取得体制を検討しています。		
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	B	本事業は矢向駅から武蔵小杉駅間にかけて鉄道を高架化することにより、同区間の踏切9箇所を除却することで、地域交通の円滑化、生活環境の向上、踏切事故の解消を図る効果があります。一方で、事業費が多大で事業期間も長期にわたるため、事業に対する市民の理解が不可欠であり、広報活動や説明会等を目標どおり開催することにより、市民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	鉄道事業者や関係機関と調整を密に行うことにより、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、踏切の暫定対策については、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とともに、引き続き、関係機関と連携して、踏切安全利用の啓発活動を実施します。
第3期実施計画に記載されている 次年度の取組内容			①連続立体交差事業の事業化に向けた取組の実施(用地買収等の事業推進) ②踏切の暫定対策の検討(鉄道事業者と連携した踏切遮断時間の短縮等に向けた取組等の推進)、(関係機関と連携した踏切の安全利用促進に向けた啓発活動等の実施) ③関連して整備する都市計画道路事業の事業化に向けた取組の実施(関連事業と連携した取組の推進)、(用地買収等の事業推進)
今後の事業の方向性を 踏まえた次年度の取組内容 の変更箇所	変更箇所 (上記計画上の記載に 対する変更箇所)		①連続立体交差事業の事業化に向けた取組の実施(都市計画手続等の推進)、(用地買収等の事業推進) ③関連して整備する都市計画道路事業の事業化に向けた取組の実施(関連事業と連携した取組の推進)、(都市計画手続等の推進)、(用地買収等の事業推進)
	変更の理由		都市計画手続きにおける国土交通大臣同意事前協議の際に、国からの助言を受け、再調整が必要となったため、令和5年度末時点での都市計画決定は難しく、令和6年度も引き続き、都市計画手続きを行うため。

令和5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	地域公共交通推進事業				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)								
	H26	—		補助・助成金	政策推進計画等(策定・進行管理)								
実施形態	☐ 市が直接実施 ☒ 一部委託 ☐ 全部委託・指定管理 ☐ ボランティア等との協働 ☐ その他												
実施根拠	☒ 国・県の制度 ☐ 国・県の制度＋市独自の制度 ☒ 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	都市計画マスタープラン、住宅基本計画、地球温暖化対策推進基本計画、大気・水環境計画、総合都市交通計画、地域公共交通計画												
SDGsのゴール・ターゲットを意識した取組の方向性		11.2	地域特性に応じた多様な主体との連携により地域公共交通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、すべての人々が安全かつ安価で容易に移動できる輸送システムの提供につなげる。										
行財政改革第3期プログラムに関連する課題名	改革項目			課題名									
	取組1(1) 将来を見据えた市民サービスの再構築			19・バスネットワークの形成に向けた効率的・効果的な路線や運行方法等の検討									
予決算 (単位：千円)	年度	R4年度		R5年度		R6年度		R7年度					
		予算額	決算額	計画事業費	予算額	決算額(見込)	計画事業費	予算額	決算額	計画事業費	予算額	決算額	
	事業費 A	30,843	134,743	8,504	21,828	25,268	4,504	201,952		4,504			
	財源内訳	国庫支出金	0	—	0	0	—	0	180,000		0		
		市債	0	—	0	6,000	—	0	3,000		0		
		その他特財	0	—	0	0	—	0	0		0		
		一般財源	30,843	—	8,504	15,828	—	4,504	18,952		4,504		
	人件費※ B	17,690	17,690	23,870	23,870	23,870	0	0	0	0	0	0	
総コスト(A+B)	48,533	152,433	32,374	45,698	49,138	4,504	201,952	0	4,504	0	0		
人工(単位：人)	2.1		2.8										

※ 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)	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。	
第3期実施計画に記載されている当該年度の取組内容	①地域公共交通計画に基づく取組の推進と進行管理 ②地域公共交通活性化協議会での協議を踏まえた取組の推進 ③路線の効率化等に向けたバス事業者等との協議・調整 ④基盤整備等を踏まえた新規路線・路線見直しの検討 ⑤路線バスの利用実態調査結果の集計・分析 ⑥快適で利用しやすい輸送環境整備に向けた取組の推進	
当初計画からの変更箇所 (第3期実施計画に記載されている取組内容から変更となる取組)		

実施結果 (Do)

上記「第3期実施計画に記載されている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施策・事業の進捗状況を取りまとめ、地域公共交通計画の指標等による評価を行い、進行管理を実施しました。 ②施策・事業の推進や進捗状況の取りまとめにあたっては、協議会を令和5年12月に開催し、協議会委員から意見をいただきながら実施しました。 ③新型コロナウイルス感染症の影響や運転手不足によるバスの減便に対して、利用者への影響を抑えるため、バス事業者等との協議・調整を行うなど、路線の確保に向けた取組を推進しました。 ④駅前広場の整備状況を踏まえたバス路線の見直しとともに、デマンド交通や自動運転バスの実証実験を推進しました。 ⑤市内バス事業者4社と利用データの取り扱いに関する協定を令和5年6月に締結し、交通系ICデータを活用したデータ収集システムの開発とともに分析システムの運用を開始しました。 ⑥地域と連携したバス停ベンチの設置支援に向けて、過年度の実証試験の検証を行いながら、補助制度の創設に向けた取組を推進しました。また、JR南武線武蔵新城駅南口広場の整備に関する設計業務を発注し、利便性・安全性の向上に向けた取組を推進しました。						
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	R4年度	R5年度	R6年度	R7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)		・新型コロナウイルス感染症の影響によって生じてい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手不足の深刻化などにより地域公共交通の維持・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、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		☒ 実施 (直近) R 2 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		R4年度:羽田連絡道路を走行する路線バスの社会実験を実施し、本格運行に向けた検討・調整を実施しました。 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いるとともに、運転手不足の深刻化等の交通環境の変化を踏まえ、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	・地域公共交通計画に基づく施策・事業を実施し、同計画の進行管理を行うことで、徐々に成果は上がっています。 ・デマンド交通や自動運転バスの実証実験を行うことで、地域公共交通ネットワークの確保に向けた取組に寄与しています。		
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		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	地域公共交通計画に基づく施策や事業を推進し、同計画に基づく進行管理を行うとともに、新型コロナウイルス感染症の影響や運転手不足による運行計画の変更、利用環境の向上等について、バス事業者との協議・調整を行うなど、地域交通環境の向上に寄与しており、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	地域公共交通計画に基づき、効率的・効果的な路線バスネットワークの形成に向け、利用実態等を踏まえるとともに、社会実験制度も活用しながら、駅前広場等の基盤整備などを踏まえた路線の新設・見直しや長大な路線及び重複して運行する路線の効率化等の取組を進めていきます。 また、新型コロナウイルス感染症の影響や運転手不足の深刻化など、利用環境や交通環境の変化について注視しながら、地域交通環境の向上に向けた取組を推進していきます。
第3期実施計画に記載されている 次年度の取組内容			①地域公共交通計画に基づく取組の計画の見直しに向けた検討 ②地域公共交通活性化協議会での協議を踏まえた取組の推進 ③路線の効率化等に向けたバス事業者等との協議・調整 ④基盤整備等を踏まえた新規路線・見直しの検討 ⑤新規路線・路線見直し(大師橋駅) ⑥快適で利用しやすい輸送環境整備に向けた取組の推進
今後の事業の方向性を 踏まえた次年度の取組内容 の変更箇所	変更箇所 (上記計画上の記載に 対する変更箇所)		⑤新規路線・路線見直し(大師橋駅):削除 ⑤路線バスの利用実態調査結果の継続分析:追加
	変更の理由		削除理由:京浜急行大師線連続立体交差事業の作業ヤード引渡しの遅延により、大師橋駅駅前広場の整備完了年度が遅れる見込みとなったため 追加理由:バス事業者との調整のため、開発した分析システムを用いて路線バスの利用実態調査結果の分析を継続して行うため

令和5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	地区コミュニティ交通導入推進事業				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)							
	—	—		補助・助成金	—							
実施形態	☐ 市が直接実施 ☒ 一部委託 ☐ 全部委託・指定管理 ☐ ボランティア等との協働 ☐ その他											
実施根拠	☐ 国・県の制度 ☐ 国・県の制度＋市独自の制度 ☒ 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、川崎市モビリティサービス実証事業補助金交付要綱											
総合計画と連携する計画等	都市計画マスタープラン、住宅基本計画、地球温暖化対策推進基本計画、総合都市交通計画、地域公共交通計画											
SDGsのゴール・ターゲットを意識した取組の方向性		11.2	多様な主体等との連携や新技術・新制度を含むさまざまな運行手法の活用によるコミュニティ交通の導入促進等に向けて取り組むことで、すべての人々が容易に利用できる、持続可能な輸送システムの提供につなげる。									
行財政改革第3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	R4年度			R5年度		R6年度		R7年度			
		予算額	決算額	計画事業費	予算額	決算額(見込)	計画事業費	予算額	決算額	計画事業費	予算額	決算額
	財源内訳	事業費 A	28,408	18,166	28,408	25,985	21,789	28,408	26,051	28,408		
		国庫支出金	0	—	0	0	—	0	0	0		
		市債	0	—	0	0	—	0	0	0		
		その他特財	0	—	0	0	—	0	0	0		
		一般財源	28,408	—	28,408	25,985	—	28,408	26,051	28,408		
	人件費※ B	20,218	20,218	28,559	28,559	28,559	0	0	0	0	0	0
総コスト(A+B)	48,626	38,384	56,967	54,544	50,348	28,408	26,051	0	28,408	0	0	
人工(単位：人)	2.4			3.35								

※ 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)、コミュニティ交通を運行する交通事業者及びICT等新技術・新制度を活用した新たなモビリティサービスを提供する事業者	
事業の目的 (対象をどのような状態にしたいか)	路線バスが利用しやすい地域を中心に、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 (どういった業務内容で、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。また、民間事業者をはじめとする多様な主体と連携し、ICT等新技術・新制度を活用したモビリティサービスの導入に向け、実験フィールドの提供や実験の実施などへの支援を行います。	
第3期実施計画に記載されている当該年度の取組内容	①行政主導により民間事業者等と連携した新たな取組の全市展開に向けた、手法の検討、実証実験等を通じた取組の推進 ②「地域交通の手引き」に基づく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等の取組の推進 ③多様な主体との連携によるコミュニティ交通導入に向けた取組の検討・推進及び新たな地区の検討推進 ④コミュニティ交通導入済みの地区における利用促進に向けた地域協議会等の取組の推進	
当初計画からの変更箇所 (第3期実施計画に記載されている取組内容から変更となる取組)		

実施結果 (Do)

上記「第3期実施計画に記載されている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新技術・新制度を活用した新たな取組について、川崎市、中原区と高津区の一部、新百合ヶ丘駅周辺におけるオンデマンド交通の実証実験などへの支援を行いました。 ②協議会や相談地区に、「地域交通の手引き」に基づく導入に向けた手順と、段階に応じた支援について周知を図りました。 ③横浜国立大学と神奈川トヨタ自動車㈱や地域のクリニック、薬局等と連携・協力し、宮前区平地区を対象に運賃有料の運行実験を実施し、導入に向けた取組を推進しました。麻生区片平地区については、運行実験に向けた計画策定の支援、多摩区生田山の手地区は運行実験の実施、多摩区枳形周辺地区は、トライアル制度の活用に向けた運行計画策定等の支援を行いました。 ④本格運行の麻生区高石地区や多摩区長尾台地区等について、高齢等が利用しやすい環境づくりや、安心して継続的に利用できる環境づくりのための資金的支援とともに利用実態調査や利便性向上に向けたダイヤ変更等の支援を行いました。						
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	R4年度	R5年度	R6年度	R7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		☒ 実施 (直近) R 5 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		R5年度:ICT等新技術・新制度を活用した補助事業、「川崎市モビリティサービス実証事業補助金交付要綱」を改定 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便性向上に向けたダイヤ変更による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	・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	
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	ICT等新技術・新制度を活用した取組は、民間事業者等と連携し、3地区において実証実験を実施しました。また協議会による取組について本格運行地区では、利用者調査など運行の継続性向上に向けた取組を進めるとともに、導入検討地区では1地区における運行実験の実施等によりコミュニティ交通導入に向けた検討を支援する等、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	I	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向けた取組を、引き続き、推進していきます。また、これらの運用状況を精査し、本事業の効果を検証していきます。
第3期実施計画に記載されている 次年度の取組内容			①行政主導により民間事業者等と連携した新たな取組の全市展開に向けた、手法の検討、実証実験等を通じた取組の推進 ②「地域交通の手引き」に基づく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等の取組の推進 ③多様な主体との連携によるコミュニティ交通導入に向けた取組の検討・推進及び新たな地区の検討推進 ④コミュニティ交通導入済み地区における利用促進に向けた地域協議会等の取組の推進
今後の事業の方向性を 踏まえた次年度の取組内容 の変更箇所	変更箇所 (上記計画上の記載に 対する変更箇所)		
	変更の理由		

令和5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	☒ 市が直接実施 ☐ 一部委託 ☐ 全部委託・指定管理 ☐ ボランティア等との協働 ☐ その他												
実施根拠	☐ 国・県の制度 ☐ 国・県の制度＋市独自の制度 ☒ 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	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												
SDGsのゴール・ターゲットを意識した取組の方向性		11.2	バスの運行情報等の充実による利便性向上など、利用しやすい交通環境整備に向けた取組を進めることで、すべての人々が容易に利用できる、持続可能な輸送システムの提供につなげる。										
行財政改革第3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	R4年度		R5年度		R6年度		R7年度					
		予算額	決算額	計画事業費	予算額	決算額(見込)	計画事業費	予算額	決算額	計画事業費	予算額	決算額	
	事業費 A	960	348	960	640	464	960	640		960			
	財源内訳	国庫支出金	0	—	0	0	—	0	0		0		
		市債	0	—	0	0	—	0	0		0		
		その他特財	0	—	0	0	—	0	0		0		
		一般財源	960	—	960	640	—	960	640		960		
	人件費※ B	3,370	3,370	5,115	5,115	5,115	0	0	0	0	0	0	
総コスト(A+B)	4,330	3,718	6,075	5,755	5,579	960	640	0	960	0	0		
人工(単位: 人)	0.4		0.6										

※ 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)	バス運行情報等の充実などによる利便性向上など、利用しやすい交通環境整備に取り組みます。	
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)	バス事業者と協議調整しながらICTの普及を踏まえた支援を検討し、様々な手法による運行情報提供の取組を進めます。	
第3期実施計画に記載されている当該年度の取組内容	①ICTの普及を踏まえた支援の検討・さまざまな手法による運行情報提供の取組の推進 ②バスロケーションシステムの導入及び運行情報の充実に向けた新規設置・既設箇所における機能更新の促進	
当初計画からの変更箇所 (第3期実施計画に記載されている取組内容から変更となる取組)		

実施結果 (Do)

上記「第3期実施計画に記載されている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市内路線バスのリアルタイム運行情報を、共通化して調べやすくする実証を実施し、経路検索アプリにおける情報提供を行いました。 ②バス事業者と協議調整を行い、バスロケーションシステムの導入についてバス停3箇所へ設置を行いました。						
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	R4年度	R5年度	R6年度	R7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)		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		☒ 実施 (直近) R 4 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		R5年度:市内路線バスのリアルタイム運行情報を、共通化して調べやすくする実証を実施し、経路検索アプリにおける情報提供を行いました。 R4年度:ICTの普及を踏まえバスロケーションシステム導入補助要綱の改正を実施	
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	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があるか？	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	ICTの進展・普及により、それらを活用した更なる情報発信が期待できます。引き続き、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	市域における表示機の増加や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	I 利用しやすい交通環境に向け、ICTを活用したさまざまな手法による運行情報の提供を進め、路線バスの利用を促進します。
第3期実施計画に記載されている 次年度の取組内容		①ICTの普及を踏まえた支援の検討・さまざまな手法による運行情報提供の取組の推進 ②バスロケーションシステムの導入及び運行情報の充実に向けた新規設置・既設箇所における機能更新の促進
今後の事業の方向性を 踏まえた次年度の取組内容 の変更箇所	変更箇所 (上記計画上の記載に 対する変更箇所)	
	変更の理由	

令和5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	その他								
実施形態	☒ 市が直接実施 ☐ 一部委託 ☐ 全部委託・指定管理 ☐ ボランティア等との協働 ☐ その他												
実施根拠	☐ 国・県の制度 ☒ 国・県の制度＋市独自の制度 ☐ 市独自の制度												
	(法令・要綱等) 自転車活用推進法、安全で快適な自転車利用創出ガイドライン、川崎市自転車活用推進計画												
総合計画と連携する計画等	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												
SDGsのゴール・ターゲットを意識した取組の方向性		11.7	自転車通行環境の整備により、安全で快適な自転車ネットワークの構築を図るとともに、適正な維持管理を行うことで、自転車・歩行者・自動車が道路を安全、安心、快適に利用できる環境を創出します。										
行財政改革第3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	R4年度		R5年度		R6年度		R7年度					
		予算額	決算額	計画事業費	予算額	決算額(見込)	計画事業費	予算額	決算額	計画事業費	予算額	決算額	
	事業費 A	267,550	214,939	300,500	281,898	268,167	300,500	281,289		300,500			
	財源内訳	国庫支出金	49,500	—	55,000	50,000	—	55,000	50,000		55,000		
		市債	164,000	—	183,000	173,000	—	183,000	173,000		183,000		
		その他特財	45,102	—	45,102	50,102	—	45,102	49,793		45,102		
		一般財源	8,948	—	17,398	8,796	—	17,398	8,496		17,398		
	人件費※ B	23,756	23,756	18,926	18,926	18,926	0	0	0	0	0	0	
	総コスト(A+B)	291,306	238,695	319,426	300,824	287,093	300,500	281,289	0	300,500	0	0	
	人工(単位：人)		2.82			2.22							

※ 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4年3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・自動車が道路を安全・安心・快適に利用できる自転車通行環境の整備を推進します。	
第3期実施計画に記載されている当該年度の取組内容	①危険箇所の安全対策の実施 ②主要な幹線道路や駅周辺における通行環境整備の推進 ③自転車通行環境の適正な維持管理の推進	
当初計画からの変更箇所 (第3期実施計画に記載されている取組内容から変更となる取組)		

実施結果 (Do)

上記「第3期実施計画に記載されている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危険箇所の安全対策については、164箇所を実施しました。 ②主要な幹線道路や駅周辺における通行環境整備については、36kmを整備しました。 ③自転車の通行環境整備の適正な維持管理に向け、整備済箇所の現地での劣化状況等に応じた維持補修を実施しました。						
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	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度	単位
1 活動指標	危険箇所の安全対策実施箇所数	目標	161	162	75	—	箇所
	説明 川崎市自転車活用推進計画に基づき、危険箇所の安全対策を実施した箇所数(危険箇所合計398箇所)	実績	163	164	—	—	
2 活動指標	自転車通行環境整備延長	目標	28	34	29	29	km
	説明 川崎市自転車活用推進計画に基づき、自転車通行環境整備を実施した延長	実績	29	36	—	—	

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、更に近年の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	☒ 実施 (直近) R 3 年度 ☐ 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	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	自転車の通行環境整備は、活動指標である対策箇所や整備延長について着実に進捗していることから、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	自転車活用推進計画における、整備路線の優先度などを考慮した整備の考え方の位置付けをもとに、引き続き、効率的・効果的な整備を推進することにより経費削減等が見込めます。また、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	自転車通行環境整備の重点的な取組の推進により、安全・安心・快適に利用できる自転車通行環境の充実が図られていることから、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 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標準化するなど、改定した「川崎市自転車活用推進計画」に効率的な整備についての考え方を位置付け、重点的に整備を推進します。
第3期実施計画に記載されている 次年度の取組内容		①危険箇所の安全対策の完了 ②主要な幹線道路や駅周辺における通行環境整備の推進 ③自転車通行環境の適正な維持管理の推進
今後の事業の方向性を 踏まえた次年度の取組内容 の変更箇所	変更箇所 (上記計画上の記載に対する変更箇所)	
	変更の理由	

令和5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)								
	平成30年度	—		その他	その他								
実施形態	☐ 市が直接実施 ☒ 一部委託 ☐ 全部委託・指定管理 ☐ ボランティア等との協働 ☐ その他												
実施根拠	☐ 国・県の制度 ☒ 国・県の制度＋市独自の制度 ☐ 市独自の制度												
	(法令・要綱等) 自転車活用推進法、第2次自転車活用推進計画、川崎市自転車活用推進計画ほか												
総合計画と連携する計画等	都市計画マスタープラン、地球温暖化対策推進基本計画、大気・水環境計画、総合都市交通計画、自転車活用推進計画												
SDGsのゴール・ターゲットを意識した取組の方向性		11.7	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取組を推進することで、自転車・歩行者等が道路を安全、安心に利用できる環境を創出するとともに、まちの魅力と活力の向上等に寄与する自転車活用を進めます。										
行財政改革第3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	R4年度		R5年度		R6年度		R7年度					
		予算額	決算額	計画事業費	予算額	決算額(見込)	計画事業費	予算額	決算額	計画事業費	予算額	決算額	
	事業費 A	9,001		10,446	9,001	10,050	7,967	9,001	11,525		9,001		
		財源内訳	国庫支出金	0	—	0	0	—	0	0		0	
			市債	0	—	0	0	—	0	0		0	
			その他特財	9,001	—	9,001	10,050	—	9,001	11,525		9,001	
			一般財源	0	—	0	0	—	0	0		0	
	人件費※ B	11,962	11,962	12,447	12,447	12,447	0	0	0	0	0	0	
	総コスト(A+B)	20,963	22,408	21,448	22,497	20,414	9,001	11,525	0	9,001	0	0	
人工(単位：人)	1.42				1.46								

※ 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)	地域の実情に応じて自転車施策を総合的に推進することで、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4つの基本政策(通行環境整備、駐輪対策、自転車の活用、ルール・マナー啓発)に係る施策・事業の進行管理を行うとともに、身近な乗り物としてシェアサイクルを活用した取組を推進します。	
第3期実施計画に記載されている当該年度の取組内容	①計画に基づく施策の進行管理 ②環境分野等と連携した自転車活用の推進 ③シェアサイクルの本格運用による取組の推進	
当初計画からの変更箇所 (第3期実施計画に記載されている取組内容から変更となる取組)		

実施結果 (Do)

上記「第3期実施計画に記載されている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、シェアサイクルの利用・普及促進、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行うとともに、関係局との情報共有等を図り、同計画を推進しました。 ②自転車の活用施策においては、環境負荷の低減、観光利用による地域活力の向上、健康づくりなどに取り組む各局所管課と連携し、啓発活動やリーフレットの作成などにより自転車の利用促進の周知等を行いました。 ③「川崎市シェアサイクル事業」においては、民間用地に加え、公園など公共用地におけるシェアサイクルポートの更なる設置・拡充を行い、一層の利用・普及促進に向けた取組を進めました。						
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	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度	単位
1 活動指標	シェアサイクルの利用回転数	目標	1.4	1.4	1.4	1.4	回／日・台以上
	説明 川崎市シェアサイクル事業による市内のシェアサイクル利用回転数(自転車1日1台あたりの利用回数)	実績	1.7	2.3	—	—	
2		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、近年の社会変容による生活行動の変化などを受け、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		☒ 実施 (直近) R 4 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		R4年度:民間事業者主体によるシェアサイクルの本格運用を開始(R4年7月～) R3年度:「川崎市自転車活用推進計画」を改定 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	本市では、自転車通勤をはじめとした自転車利用の長距離化に加え、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や、近年の社会変容を踏まえた生活行動の変化に対応した一層の自転車活用に向けた取組が求められていることから、地域特性や利用ニーズを踏まえ、本市において自転車施策を総合的・計画的に推進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	活動指標である市内のシェアサイクル利用回転数は増加傾向にあり、また、通行環境整備延長も重点的な取組の推進により着実に進捗していることから、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	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	・駐輪場の管理運営は、指定管理制度を導入しています。シェアサイクル事業は、民間事業者主体による取組を実施しました。 ・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・マナー啓発と連携した取組など、引き続き、自転車施策の総合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	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つの柱をもとに計画的に事業を推進したことで、計画目標として掲げる自転車等の安全、安心、快適な移動環境の充実と、まちの魅力向上等に寄与するなど、総合的な自転車施策へ貢献しました。

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	II	令和4年3月に改定した「川崎市自転車活用推進計画」に基づき、引き続き、各事業の進行管理とともに必要に応じて改善を行いながら、着実に事業を推進します。また、自転車活用においては、シェアサイクルの更なる利用・普及促進や誰もが自転車を利用しやすく、楽しめる環境づくりに向けて、催しの実施などにより、総合的な自転車施策の取組を進めます。
第3期実施計画に記載されている次年度の取組内容		①計画に基づく施策の進行管理 ②計画改定に向けた検討 ③環境分野等と連携した自転車活用の推進 ④シェアサイクルの本格運用による取組の推進	
今後の事業の方向性を踏まえた次年度の取組内容の変更箇所	変更箇所 (上記計画上の記載に対する変更箇所)		
	変更の理由		

令和5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	☒ 市が直接実施 ☐ 一部委託 ☐ 全部委託・指定管理 ☐ ボランティア等との協働 ☐ その他												
実施根拠	☐ 国・県の制度 ☒ 国・県の制度＋市独自の制度 ☐ 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	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												
SDGsのゴール・ターゲットを意識した取組の方向性		11.3	駐車場利用率の低下、立地特性にあわせた駐車需要への対応、自動車と歩行者等との動線の錯綜、荷さばき車等の常態化する路上駐停車といった課題の解決に向け、駐車場の需要と供給の適正化、安心して歩けるまちづくりの推進、人と物の流れの整序化に取り組むことで包括的かつ持続可能な人間居住計画・管理の能力の強化につなげます。										
行財政改革第3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	R4年度		R5年度		R6年度		R7年度					
		予算額	決算額	計画事業費	予算額	決算額(見込)	計画事業費	予算額	決算額	計画事業費	予算額	決算額	
	事業費 A	1,330	1,785	2,610	2,591	1,708	3,900	3,665		2,756			
	財源内訳	国庫支出金	0	—	0	0	—	1,283	1,205		902		
		市債	0	—	0	0	—	0	0		0		
		その他特財	0	—	0	0	—	0	0		0		
		一般財源	1,330	—	2,610	2,591	—	2,617	2,460		1,854		
	人件費※ B	17,269	17,269	17,903	17,903	17,903	0	0	0	0	0	0	
総コスト(A+B)	18,599	19,054	20,513	20,494	19,611	3,900	3,665	0	2,756	0	0		
人工(単位:人)	2.05		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	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 (どういった業務内容で、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。	
第3期実施計画に記載されている当該年度の取組内容	① 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 ② 川崎駅東口地区駐車対策推進計画に基づく取組の推進及び進行管理 ③ 路上荷さばき等の地区課題に関する取組の推進 ④ 隔地駐車場規定の見直し ⑤ 交通を阻害する駐停車抑制に向けた普及啓発及び地域と連携した取組の推進	
当初計画からの変更箇所 (第3期実施計画に記載されている取組内容から変更となる取組)		

実施結果 (Do)

上記「第3期実施計画に記載されている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 附置義務駐車場等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。 ② 川崎駅東口地区駐車対策推進計画に係る取組を推進し、川崎駅東口地区駐車対策推進会議において民間駐車場を共同荷さばき場として活用する実証実験や駐停車対策に係る啓発活動等の取組状況を報告するなど進行管理を行いました。 ③ 川崎駅東口地区における荷さばき対策の推進に向けて、共同利用に関する検討を実施しました。 ④ 川崎駅東口地区における隔地駐車場に係る規定の見直しについて外部有識者会議における意見聴取を踏まえ、集約駐車場制度に係る課題、要件及び手続きなどを検討し、素案として取りまとめ、国等の動向も注視しながら令和7年度中の附置義務条例の改正に向けて取組を進めることとしました。 ⑤ 川崎駅東口地区において、違法駐車追放運動期間に合わせた横断幕の設置やデジタルサイネージへの掲示など駐停車対策に係る啓発活動を実施しました。また、連節バスの運行に伴う駐停車の抑制について、関係機関等に働きかけを行いました。						
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	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度	単位
1	活動指標	附置義務駐車場等の協議、路外駐車場及び管理規程受理件数	目標	—	—	—	—	件
		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	実績	156	157	—	—	
2			目標					
		説明	実績	—	—	—	—	
3			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)		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		☒ 実施 (直近) R 4 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		R4年度:川崎駅東口地区における隔地駐車場に係る附置義務条例運用基準の改正 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	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合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における隔地駐車場規定の見直しを検討するとともに、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、路上駐車等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の抑制に向け、地域と連携しながら、路上荷さばき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。
第3期実施計画に記載されている 次年度の取組内容			①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 ②川崎駅東口地区駐車対策推進計画に基づく取組の推進及び進行管理 ③路上荷さばき等の地区課題に関する取組の推進 ④隔地駐車場に係る新たな規定の活用、周知及び広報 ⑤交通を阻害する駐停車抑制に向けた普及啓発及び地域と連携した取組の推進
今後の事業の方向性を 踏まえた次年度の取組内容 の変更箇所	変更箇所 (上記計画上の記載に 対する変更箇所)		④隔地駐車場の規定の見直し
	変更の理由		駐車施設の原単位に係る見直しについては、令和5年度に交通関係調査等のデータを活用しながら行うこととしていたが、新型コロナウイルス感染症の影響に伴う交通関係調査の集計分析結果の公表状況等を踏まえ、関係データを取得できる令和6年度に見直した。これに伴い、隔地駐車場に係る規定について、令和5年度は外部有識者会議における意見聴取を踏まえ、見直しの検討を引き続き行うこととしたことから、原単位の見直しと合わせて令和6年度に規定の見直しを行うこととしたため。

令和5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	☒ 市が直接実施 ☐ 一部委託 ☐ 全部委託・指定管理 ☐ ボランティア等との協働 ☐ その他												
実施根拠	☒ 国・県の制度 ☐ 国・県の制度＋市独自の制度 ☐ 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	市バス事業経営戦略プログラム												
SDGsのゴール・ターゲットを意識した取組の方向性		11.2	—										
行財政改革第3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	R4年度		R5年度		R6年度		R7年度					
		予算額	決算額	計画事業費	予算額	決算額(見込)	計画事業費	予算額	決算額	計画事業費	予算額	決算額	
	事業費 A	70,728	42,453	79,355	93,826	71,834	38,531	94,045		68,803			
	財源内訳	国庫支出金	0	—	0	0	—	0	0		0		
		市債	49,000	—	55,000	69,000	—	14,000	61,000		49,000		
		その他特財	21,728	—	24,355	24,826	—	24,531	33,045		19,803		
		一般財源	0	—	0	0	—	0	0		0		
	人件費※ B	34,623	34,623	27,877	27,877	27,877	0	0	0	0	0	0	
	総コスト(A+B)	105,351	77,076	107,232	121,703	99,711	38,531	94,045	0	68,803	0	0	
人工(単位: 人)	4.11				3.27								

※ 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。	
第3期実施計画に記載されている当該年度の取組内容	①輸送安全委員会の開催(4回) ②事故の発生状況に基づく重点的対策の実施 ③交通安全・バリアフリー教室の開催 ④運行管理者研修の実施 ⑤指定交差点及び指定停留所での経路誤り経路誤り防止対策の実施及び発生傾向を踏まえた対策の検討・実施	
当初計画からの変更箇所 (第3期実施計画に記載されている取組内容から変更となる取組)		

実施結果 (Do)

上記「第3期実施計画に記載されている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輸送安全委員会については、4回実施しました。 ②事故の発生状況に基づく重点的対策については、運転手実技研修を実施したほか、事故映像の活用による安全意識の向上や、ヒヤリ・ハット情報の報告促進・情報共有の進捗などに取り組みました。 ③交通安全・バリアフリー教室の開催については、小学生を対象に4回、高齢者等を対象に2回、外出支援センターを対象に1回実施しました。 ④運行管理者研修については、新たに運行管理者に選任された職員2名を対象に運行管理者研修(初任)を1回実施し、運行管理者に選任されてから3年以上を経過した職員4名を対象に運行管理者研修(一般)を1回実施しました。 ⑤指定交差点及び指定停留所での経路誤り防止対策の実施及び発生傾向を踏まえた対策の検討・実施については、運転手に防止対策についてのアンケートを実施し、その結果をプロジェクトミーティングで共有し、今後の防止対策について検討しました。						
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	R4年度	R5年度	R6年度	R7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	—	—	
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あたりの有責事故の件数(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	0.3	0.25	—	—	
3			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)		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		☒ 実施 (直近) R 5 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		R5年度:運転手実技研修で、電動キックボードの乗車(運転席からの見え方)体験を実施 R4年度:運転手実技研修の実施回数・対象者の拡大、カリキュラムの見直し 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	
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「事業者らが自主的かつ積極的な輸送の安全の取組みを推進し、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、当局で輸送の安全性の向上に取り組む必要があります。	
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	走行距離10万kmあたりの事故件数0.28件の目標は達成見込みであり、過去5年間で最も少ない件数であることから、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	・状況に応じ研修カリキュラムを見直すことで、費用を削減する余地があります。 ・運輸安全マネジメントに基づき、毎年度の取組を計画して、進捗管理、チェック、改善を継続的にを行い、引き続き輸送の安全性の向上を図っていきます。	
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	運輸安全マネジメントにおいて定められている施策を着実に取り組んだ結果、有責事故の削減につながったことから、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 これまでの取組を継続するとともに、デジタルタコグラフによる客観的データの活用による運転手指導などに取り組みます。また、交通安全・バリアフリー教室の実施など、利用者の安全意識の向上を目的とした啓発活動も併せて行うことで、引き続き事故防止に取り組んでいきます。
第3期実施計画に記載されている 次年度の取組内容		①輸送安全委員会の開催(4回) ②事故の発生状況に基づく重点的対策の実施 ③交通安全・バリアフリー教室の開催 ④運行管理者研修の実施 ⑤指定交差点及び指定停留所での経路誤り防止対策の実施及び発生傾向を踏まえた対策の検討及び街頭指導の実施
今後の事業の方向性を 踏まえた次年度の取組内容 の変更箇所	変更箇所 (上記計画上の記載に に対する変更箇所)	⑤「指定交差点及び指定停留所」を「主要交差点」に変更【変更(令和5年度)】
	変更の理由	指定交差点を問わず経路誤りが発生しているため

令和5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	☐ 市が直接実施 ☒ 一部委託 ☐ 全部委託・指定管理 ☐ ボランティア等との協働 ☐ その他												
実施根拠	☐ 国・県の制度 ☒ 国・県の制度＋市独自の制度 ☐ 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	市バス事業経営戦略プログラム												
SDGsのゴール・ターゲットを意識した取組の方向性		11.2	—										
行財政改革第3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	R4年度		R5年度		R6年度		R7年度					
		予算額	決算額	計画事業費	予算額	決算額(見込)	計画事業費	予算額	決算額	計画事業費	予算額	決算額	
	事業費 A	70	4	70	70	4	70	61		70			
	財源内訳	国庫支出金	0	—	0	0	—	0	0		0		
		市債	0	—	0	0	—	0	0		0		
		その他特財	70	—	70	70	—	70	61		70		
		一般財源	0	—	0	0	—	0	0		0		
	人件費※ B	7,329	7,329	12,702	12,702	12,702	0	0	0	0	0	0	
	総コスト(A+B)	7,399	7,333	12,772	12,772	12,706	70	61	0	70	0	0	
	人工(単位: 人)	0.87				1.49							

※ 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みます。	
第3期実施計画に記載されている当該年度の取組内容	①営業所研修(全運転手)の実施(事故防止研修、交通安全研修、非常用具・車椅子等取扱講習、グループワーク研修実施) ②運転手のキャリアに応じた採用年数別研修の実施 ③エコドライブ指導者研修への派遣 ④実車を用いた実技研修の実施(6回)	
当初計画からの変更箇所 (第3期実施計画に記載されている取組内容から変更となる取組)		

実施結果 (Do)

上記「第3期実施計画に記載されている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の営業所研修(全運転手)については、長期療養者を除く研修対象者全員に各研修を1回以上実施し、営業所研修の達成度も数値目標である80%を上回りました。 ②の運転手のキャリアに応じた採用年数別研修については、研修対象者の全員に1回実施しました。 ③のエコドライブ指導者研修はコロナ禍以降隔年開催となったため、今年度は研修自体が開催されませんでした。 ④の実車を用いた実技研修については、内輪差やオーバーハング・急制動等の研修に加え、今年度より電動キックボードの乗車体験、夜間の蒸発現象や色による見え方の違いの体験を新たに行うなど研修内容を見直し、予定通り6回実施しました。						
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	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度	単位
1 成果指標	営業所研修の達成度		目標	80	80	80	80	%
	説明	研修参加者へのアンケートにおいて、研修が役に立ったと回答した参加者の割合	実績	91.4	99.4	—	—	
2 活動指標	実車を用いた実技研修の実施回数		目標	6	6	6	6	回
	説明	運転手を対象とした実車を用いた実技研修の実施回数	実績	6	6	—	—	
3			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)		「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		☒ 実施 (直近) R 5 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		R5年度:運転手実技研修において電動キックボードを用いた内容や対向車のライトによる 蒸発現象と色による見え方の違いを体験できるカリキュラムを実施 R4年度:運転手実技研修の実施回数・対象者の拡大、カリキュラムの見直し エコドライブ指導者研修へ運転手を派遣するとともに、営業所内における水平展開を実施 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		
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。 ・市バス運輸安全マネジメントの推進に向け、当局で取り組む必要があります。		
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	研修実施後のアンケートの結果、「役に立った」との意見が大半を占めているため、効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く取組の進捗管理、チェック、改善を継続的に実施することで、引き続き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	運輸マネジメントに基づく研修及び、事故傾向を踏まえた実践的な研修を着実に推進することで、輸送の安全に係る意識や技能・技術の向上につながったことから、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 事故等の発生状況を踏まえ、継続的に研修内容の見直しを行いながら、運転手に対する安全教育の推進に取り組んでいきます。
第3期実施計画に記載されている 次年度の取組内容		①営業所研修(全運転手)の実施(事故防止研修、交通安全研修、非常用具・車椅子等取扱講習、グループワーク研修) ②運転手のキャリアに応じた採用年数別研修の実施 ③エコドライブ指導者研修への派遣 ④実車を用いた実技研修の実施(6回)
今後の事業の方向性を 踏まえた次年度の取組内容 の変更箇所	変更箇所 (上記計画上の記載に 対する変更箇所)	③「エコドライブ指導者研修への派遣」を「エコドライブ関係研修への参加」に変更【変更(令和5年度)】
	変更の理由	「エコドライブ指導者研修」は、滋賀県米原市までの交通費が必要であるとともに参加人数も2名程度であるが、他の研修で東京都羽村市で実施され参加人数も12名程度ものがあり、安価かつ多くの職員参加させられるため(どちらも講習は無料)

令和5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	☐ 市が直接実施 ☒ 一部委託 ☐ 全部委託・指定管理 ☐ ボランティア等との協働 ☐ その他												
実施根拠	☐ 国・県の制度 ☐ 国・県の制度＋市独自の制度 ☒ 市独自の制度												
	(法令・要綱等)												
総合計画と連携する計画等	都市計画マスタープラン,大気・水環境計画,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												
SDGsのゴール・ターゲットを意識した取組の方向性		11.2	輸送需要の変化を見極めながらダイヤ改正や路線再編を実施し、効率的な市バスネットワークの形成を図ることにより、持続可能な輸送システムを確保する。										
行財政改革第3期プログラムに関連する課題名	改革項目			課題名									
	取組2(7) 公営企業の経営改善			7・持続可能な経営基盤の構築									
予決算 (単位:千円)	年度	R4年度		R5年度		R6年度		R7年度					
		予算額	決算額	計画事業費	予算額	決算額(見込)	計画事業費	予算額	決算額	計画事業費	予算額	決算額	
	事業費 A	15,603	8,487	13,076	8,632	5,208	22,316	18,420		13,076			
	財源内訳	国庫支出金	0	—	0	0	—	0	0		0		
		市債	2,000	—	0	0	—	9,000	10,000		0		
		その他特財	13,603	—	13,076	8,632	—	13,316	8,420		13,076		
		一般財源	0	—	0	0	—	0	0		0		
	人件費※ B	59,389	59,389	60,101	60,101	60,101	0	0	0	0	0	0	
総コスト(A+B)	74,992	67,876	73,177	68,733	65,309	22,316	18,420	0	13,076	0	0		
人工(単位:人)	7.05		7.05										

※ 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)	輸送需要の変化を見極めつつ、関連計画と連携しながら運行計画の見直しを行うことで、利用者の利便性の確保とともに、持続可能な市バス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)	利用動向やまちづくりの進捗を踏まえたダイヤ改正、路線再編を行います。	
第3期実施計画に記載されている当該年度の取組内容	①利用実態を踏まえたダイヤ改正等の実施 ②都市基盤整備に合わせた運行計画の見直し	
当初計画からの変更箇所 (第3期実施計画に記載されている取組内容から変更となる取組)		

実施結果 (Do)

上記「第3期実施計画に記載されている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次のとおりダイヤ改正等を実施しました。 ・川崎病院行直通バス利用者の利便性向上を図るため、川崎駅(東口)ののりばを、より駅に近く、エレベーター等の設備が整っている箇所へ変更 ・溝口駅南口発、鷺ヶ峰営業所前行きでの終車の乗り残しを防ぐため、夜間時間帯における運行間隔の見直しを実施 ・鷺ヶ峰営業所管内において、土休日の利用動向に合わせたダイヤ改正を実施 ・塩浜営業所管内において、お客様の利便性向上を図るため、令和5年3月1日実施の路線再編後の利用動向や運行実績などを踏まえたダイヤ改正を実施 ・溝06系統(井田営業所前～溝口駅南～向丘遊園駅南口・登戸駅)について、利用動向を踏まえたダイヤ改正を実施 ②都市計画道路宮内新横浜線子母口工区の完成に伴う運行経路の変更及び停留所の移設を実施するなど、関係する事業の進捗状況に合わせて関係機関・局と連携し、取組を推進しました。						
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	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度	単位
1 活動指標	ダイヤ改正、路線再編の実施回数		目標	2	2	2	2	回
	説明	利用動向やまちづくりの進捗を踏まえたダイヤ改正、路線再編の実施回数	実績	3	2	—	—	
2			目標					
	説明		実績	—	—	—	—	
3			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)		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		☒ 実施 (直近) R 5 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		R5年度 : 川崎病院行直通バスの利便性向上を図るため、川崎駅(東口)ののりば変更を実施 R4年度 : 溝口駅南口から柿生駅前を結ぶ長大路線の見直しを実施 川崎南部エリアの運行の効率化や地域の利便性向上を図る路線再編を実施 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	
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すると、ダイヤ改正や路線再編の取組により、市民の利便性を向上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	今後も、市民の利便性の維持、向上と運行効率化のバランスを図りながら、社会環境や利用動向を踏まえたダイヤ改正や路線再編を進めていくことで、更なる市バス輸送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	A	利用動向を踏まえたダイヤ改正を実施するとともに、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	
第3期実施計画に記載されている 次年度の取組内容			①利用実態を踏まえたダイヤ改正等の実施 ②都市基盤整備に合わせた運行計画の見直し
今後の事業の方向性を 踏まえた次年度の取組内容 の変更箇所	変更箇所 (上記計画上の記載に 対する変更箇所)		
	変更の理由		

令和5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							
	40704040	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	☒ 市が直接実施 ☒ 一部委託 ☐ 全部委託・指定管理 ☐ ボランティア等との協働 ☐ その他												
実施根拠	☐ 国・県の制度 ☐ 国・県の制度＋市独自の制度 ☒ 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	市バス事業経営戦略プログラム												
SDGsのゴール・ターゲットを意識した取組の方向性		11.2	—										
行財政改革第3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	R4年度		R5年度		R6年度		R7年度					
		予算額	決算額	計画事業費	予算額	決算額(見込)	計画事業費	予算額	決算額	計画事業費	予算額	決算額	
	事業費 A	8,340	6,691	8,340	8,874	7,393	8,340	8,930		8,340			
	財源内訳	国庫支出金	0	—	0	0	—	0	0		0		
		市債	0	—	0	0	—	0	0		0		
		その他特財	8,340	—	8,340	8,874	—	8,340	8,930		8,340		
		一般財源	0	—	0	0	—	0	0		0		
	人件費※ B	34,033	34,033	28,559	28,559	28,559	0	0	0	0	0	0	
総コスト(A+B)	42,373	40,724	36,899	37,433	35,952	8,340	8,930	0	8,340	0	0		
人工(単位: 人)	4.04		3.35										

※ 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)	市バスサービスポリシーに基づき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。	
第3期実施計画に記載されている当該年度の取組内容	①市バスサービス向上推進本部会議の開催(4回) ②添乗観察やお客様の声を踏まえたサービス向上研修の実施 ③外部講師による接客研修の実施 ④民間委託による添乗観察(全運転手)(1回以上) ⑤職員による添乗観察(事故惹起者等) ⑥「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 (第3期実施計画に記載されている取組内容から変更となる取組)		

実施結果 (Do)

上記「第3期実施計画に記載されている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の市バスサービス向上推進本部会議については、4回開催しました。 ②の添乗観察やお客様の声を踏まえた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電動車椅子利用者に対する車椅子の取扱い方法等について研修を行いました。(4回) ③の外部講師による接客研修については、新規採用運転手や新規採用養成枠運転手等を対象に1回実施しました。 ④民間委託による添乗観察(全運転手)については、添乗観察結果が良好な運転手に対しては1回、結果が不良の運転手に対しては2回実施しました。 ⑤については、事故惹起者に対して職員による添乗観察を実施しました。 ⑥の「市バスお客様アンケート調査」については、お客様総合満足度は63.3%となり、目標を下回りました。引き続き、研修の充実による安全性向上の取組、お客様アンケート等を踏まえた接客向上の取組等を行い、お客様総合満足度向上に努めます。						
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	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度	単位
1 成果指標	サービス向上研修の達成度		目標	80	80	80	80	%
	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」を反映した接客についての研修が役に立ったと回答した参加者の割合	実績	93.5	99.4	—	—	
2 活動指標	添乗観察の実施回数		目標	1	1	1	1	回
	説明	運転手を対象に民間事業者による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	1	1	—	—	
3 成果指標	お客様総合満足度		目標	69	70	71	72	%
	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	48.8	63.3	—	—	

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		☒ 実施 (直近) R 5 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		R5年度:市バスお客様アンケート調査の設問の見直し・追加、川崎市交通局安全方針の改正と周知 R4年度:市バスサービスポリシーの改定 市バスお客様アンケート調査の設問の見直し・10段階評価から5段階評価への移行 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、二人乗りベビーカーの取扱い開始、 市バスサービスポリシーの見直し		
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	・お客様からの御意見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。 ・お客様サービス向上を図るためには、事業主体である当局が取り組んで行く必要があります。		
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、サービス向上研修における市バスサービスポリシーの周知やお客様満足度調査結果などのお客様の声の活用、非常用具・車椅子等取扱講習における電動車いすの取扱いや障害者差別解消法の周知、添乗観察における個別指導などに取り組んだ結果、「お客様総合満足度」は目標を下回ったものの昨年度から上昇しました。		
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		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、委託可能な業務をすべて委託しており、コスト削減を図っております。		
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	「市バスサービスポリシー」や「市バスお客様アンケート」結果を反映したサービス向上研修の実施、障害者差別解消法に対する理解向上の取組、添乗観察における成績不良者に対する継続的な指導を行うなどの取組を行いました。結果として、「市バスお客様アンケート調査」における「お客様総合満足度」は上昇していることから、一定程度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
第3期実施計画に記載されている次年度の取組内容		①市バスサービス向上推進本部会議の開催(4回) ②添乗観察やお客様の声等を踏まえたサービス向上研修の実施 ③外部講師による接客研修の実施 ④民間委託による添乗観察(全運転手・1回以上) ⑤職員による添乗観察(事故惹起者等) ⑥「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
今後の事業の方向性を踏まえた次年度の取組内容の変更箇所	変更箇所 (上記計画上の記載に対する変更箇所)	
	変更の理由	

令和5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	☒ 市が直接実施 ☐ 一部委託 ☐ 全部委託・指定管理 ☐ ボランティア等との協働 ☐ その他												
実施根拠	☐ 国・県の制度 ☐ 国・県の制度＋市独自の制度 ☒ 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,都市計画マスタープラン,デジタル・トランスフォーメーション(DX)推進プラン,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,子どもの権利に関する行動計画												
SDGsのゴール・ターゲットを意識した取組の方向性		11.2	—										
行財政改革第3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	R4年度		R5年度		R6年度		R7年度					
		予算額	決算額	計画事業費	予算額	決算額(見込)	計画事業費	予算額	決算額	計画事業費	予算額	決算額	
	事業費 A	1,601,969	981,051	1,900,618	2,538,987	2,300,032	2,014,212	2,600,873		2,179,212			
	財源内訳	国庫支出金	35,386	—	35,386	86,299	—	35,386	126,021		35,386		
		市債	388,000	—	666,000	1,017,000	—	791,000	1,184,000		951,000		
		その他特財	1,021,218	—	1,041,867	1,123,838	—	1,030,461	1,094,577		1,035,461		
		一般財源	157,365	—	157,365	311,850	—	157,365	196,275		157,365		
	人件費※ B	47,596	47,596	55,839	55,839	55,839	0	0	0	0	0	0	
	総コスト(A+B)	1,649,565	1,028,647	1,956,457	2,594,826	2,355,871	2,014,212	2,600,873	0	2,179,212	0	0	
人工(単位:人)		5.65		6.55									

※ 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	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みます。	
第3期実施計画に記載されている当該年度の取組内容	①バリアフリー法に適合した低床バス導入率100%の維持(ノンステップバス25両更新) ②市バス運行情報の提供(「市バスナビ」の運用、タブレット型運行情報表示器の維持管理) ③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 (第3期実施計画に記載されている取組内容から変更となる取組)	①バリアフリー法に適合した低床バス導入率100%の維持(ノンステップバス39両更新)	

実施結果 (Do)

上記「第3期実施計画に記載されている当該年度の取組内容」に対する達成度	2	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)	目標を上回って達成できました。 ①更新車両39両すべてをノンステップバスにすることにより、目標値25両を大きく上回り、局の保有する大型ノンステップバスの台数を増加させました。大型バスを複数台購入する場合、廃車バスのスペースの確保のための調整や新車登録の手続、検査検収等、多くの業務が発生するため、単年度で車両を更新するには限度があります。今年度はメーカー事情により製造台数に限りがあり、購入自体が困難な状況でしたが、メーカーや関連会社等との早期からの度重なる協議のほか、納車時期の分散等、多岐にわたる調整や創意工夫により、近年で最多の車両購入ができました。 ②バス利用者向けサービスの充実を図るため、経路検索事業者へ市バスのリアルタイム運行情報等の提供を開始し、経路検索アプリ等で確認できるようになりました。 ③のバス停留所施設(上屋、標識、ベンチ等)の維持・管理については次のとおり実施しました。 ・上屋:劣化調査に基づき劣化が著しい上屋2箇所の補修と1箇所の撤去を実施 ・標識:二面式停留所標識11基更新						
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	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度	単位
1 活動指標	ノンステップバス車両更新数	目標	16	25	29	29	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	0	39	—	—	
2 活動指標		目標					
	説明	実績	—		—	—	
3 活動指標		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)				
事業の見直し・改善内容		☒ 実施 (直近) R 4 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		R4年度 :「市バスナビ」上に市バスの「遅延証明」や「距離証明」を電子媒体により発行できる機能を追加しました。 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。		
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	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	a	
	評価の理由	成果指標である「ノンステップバス車両更新数」は令和5年度は39両となり、目標を上回って達成しています。今後も引き続きノンス テップバスへの車両更新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	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	バス停留所施設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、修繕等を計画的に行うことで今後見込まれる修 繕費用の平準化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	「ノンステップバス車両更新数」は目標を上回りました。また、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、お客様の利便性やサービスの維持・向上を図れており、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。
第3期実施計画に記載されている 次年度の取組内容		①バリアフリー法に適合した低床バス導入率100%の維持(ノンステップバス29両更新) ②市バス運行情報の提供(「市バスナビ」の運用、タブレット型運行情報表示機の維持管理) ③バス停留所施設(上屋、標識、ベンチ等)の維持・管理
今後の事業の方向性を 踏まえた次年度の取組内容 の変更箇所	変更箇所 (上記計画上の記載に 対する変更箇所)	
	変更の理由	

令和5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	☐ 市が直接実施 ☒ 一部委託 ☐ 全部委託・指定管理 ☐ ボランティア等との協働 ☐ その他												
実施根拠	☐ 国・県の制度 ☒ 国・県の制度＋市独自の制度 ☐ 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	市バス事業経営戦略プログラム												
SDGsのゴール・ターゲットを意識した取組の方向性		11.2	人材の確保・育成による安定的な事業基盤の構築を通じて、輸送安全性の確保を図ります。										
行財政改革第3期プログラムに関連する課題名	改革項目			課題名									
	取組2(7) 公営企業の経営改善			8・市バス事業における労働生産性の向上									
	取組2(7) 公営企業の経営改善			9・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	R4年度		R5年度		R6年度		R7年度					
		予算額	決算額	計画事業費	予算額	決算額(見込)	計画事業費	予算額	決算額	計画事業費	予算額	決算額	
	財源内訳	事業費 A	372,220	267,007	13,793	25,426	20,112	13,793	180,877		13,793		
		国庫支出金	0	—	0	0	—	0	3,000		0		
		市債	356,000	—	0	9,000	—	0	130,000		0		
		その他特財	16,220	—	13,793	16,426	—	13,793	47,877		13,793		
		一般財源	0	—	0	0	—	0	0		0		
	人件費※ B	29,905	29,905	29,838	29,838	29,838	0	0	0	0	0	0	
総コスト(A+B)	402,125	296,912	43,631	55,264	49,950	13,793	180,877	0	13,793	0	0		
人工(単位：人)	3.55		3.5										

※ 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、交通局職員	
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を実行することで、安定的な事業基盤の構築を図ります。	
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)	人材の確保に向け、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。また、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。施設の更新等については、費用対効果を考慮した設計・工事を実施します。	
第3期実施計画に記載されている当該年度の取組内容	①運転手・整備員の計画的な採用 ②大型自動車第二種免許を有していない若年層(養成枠)の採用選考の実施 ③職種別研修の実施 ④交通局初任者研修の実施	
当初計画からの変更箇所 (第3期実施計画に記載されている取組内容から変更となる取組)		

実施結果 (Do)

上記「第3期実施計画に記載されている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の運転手の採用については計画どおり、正規運転手の採用選考を実施しました(1回)。また、会計年度任用の運転手の採用選考を通年で実施しました。整備員の採用については、採用状況等を踏まえ、正規整備員の採用選考を実施しました(2回)。 ②の大型自動車第二種免許を有していない若年層(養成枠)の採用については、採用状況等を踏まえ、採用選考を実施しました(2回)。 ③の職種別研修について、運転手については事故防止やサービス向上等の研修、事務職員等については効果的な点呼実施など運行管理能力の向上に資する研修、整備員については整備業務に係る研修を実施しました。 ④の交通局初任者研修を実施しました(5回)。						
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	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度	単位
1 活動指標	計画的な運転手(養成枠)の採用選考の実施	目標	1	1	1	1	回
	説明 当該年度における採用選考の実施回数	実績	2	2	—	—	
2		目標					
	説明	実績	—		—	—	
3		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)		大型二種免許保有者の減少・高齢化 全国的な整備士のなり手不足		
事業の見直し・改善内容		☒ 実施 (直近) R 5 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		R5年度:運転手・整備員の採用パンフレットを新たに作成し、広報を実施しました。正規整備員の採用選考の受験資格を見直し、選考を実施しました。 R4年度:運転手(養成枠)及び整備員の採用選考において、より人物像等を確認するため面接試験を1回追加し、2回に変更しました。任期制退職自衛官の就職説明会へ参加しました。 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、バス車両のパートラッピング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の期間を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	市バス輸送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	目標より採用選考回数を多く行い、職員の採用に努めているため、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	運転手の採用選考における筆記試験等を委託することにより、人件費等を抑制することができる可能性があるため、引き続き効率化の検討を行います。		
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	局ホームページに加えて、民間求人サイト、SNSを活用するなど効果的な広報に取り組み、また、採用選考の受験資格の見直しや選考回数を増やして運転手(正規・養成枠)、整備士の採用選考を行い、職員の採用に努めたため、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においても、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。
第3期実施計画に記載されている 次年度の取組内容		①運転手・整備員の計画的な採用 ②大型自動車第二種免許を有していない若年層(養成枠)の採用選考の実施 ③職種別研修の実施 ④交通局初任者研修の実施
今後の事業の方向性を 踏まえた次年度の取組内容 の変更箇所	変更箇所 (上記計画上の記載に 対する変更箇所)	
	変更の理由	

令和5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	☒ 市が直接実施 ☒ 一部委託 ☐ 全部委託・指定管理 ☐ ボランティア等との協働 ☐ その他												
実施根拠	☐ 国・県の制度 ☐ 国・県の制度＋市独自の制度 ☒ 市独自の制度												
	(法令・要綱等)												
総合計画と連携する計画等	市バス事業経営戦略プログラム												
SDGsのゴール・ターゲットを意識した取組の方向性		11.2	—										
行財政改革第3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	R4年度		R5年度		R6年度		R7年度					
		予算額	決算額	計画事業費	予算額	決算額(見込)	計画事業費	予算額	決算額	計画事業費	予算額	決算額	
	事業費 A	15,588	14,512	15,588	14,926	11,957	15,588	15,579		15,588			
	財源内訳	国庫支出金	0	—	0	0	—	0	0		0		
		市債	0	—	0	0	—	0	0		0		
		その他特財	15,588	—	15,588	14,926	—	15,588	15,579		15,588		
		一般財源	0	—	0	0	—	0	0		0		
	人件費※ B	6,739	6,739	6,820	6,820	6,820	0	0	0	0	0	0	
	総コスト(A+B)	22,327	21,251	22,408	21,746	18,777	15,588	15,579	0	15,588	0	0	
人工(単位: 人)	0.8		0.8										

※ 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	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 の手段として、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。	
第3期実施計画に記載されている当該年度の取組内容	①貸切バスの事業推進 ②広告宣伝事業の推進	
当初計画からの変更箇所 (第3期実施計画に記載されている取組内容から変更となる取組)		

実施結果 (Do)

上記「第3期実施計画に記載されている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貸切バスについては、競輪事業や臨海部におけるイベント開催時の引受車両数を増やしたことなどにより増収となりました。 ②広告宣伝事業の推進については、車外広告枠を3両分取り付けるなど、広告枠の増加に努めました。ラッピング広告等の減少により目標を下回りました。今後は、取次人に販路を拡大するよう促すなど、更なる収益確保に努めます。						
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	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度	単位
1 成果指標	貸切バス事業収入	目標	31	31	31	31	百万円
	説明 学校・企業・各種団体等の一般貸切、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	27	34	—	—	
2 成果指標	広告料収入	目標	77	77	77	77	百万円
	説明 車内ポスター、車内放送、車外パネル、ラッピング等の広告収入	実績	75	71	—	—	
3		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)		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		☒ 実施 (直近) R 5 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		令和5年度:車両における広告媒体の整理を実施し、車外側面広告を3枠増加しました。 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「貸切バス事業収入」の目標を達成しており、市バス路線を支えるための収益確保に貢献していることから、成果は徐々に上がっています。広告宣伝事業については、成果指標である「広告料収入」の目標を達成していませんが、収益確保に貢献していることから、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	c
	評価の理由	貸切バス事業については、お客様の要望に応えられるよう、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、市バスホームページにおいて交通局広告指定取次人への指定申請に係る募集を行うなど、新規広告主の獲得に努めています。	
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	貸切バス事業について、成果指標である「貸切バス事業収入」の目標を達成しており、市バス路線を支えるための収益確保に貢献しています。また、広告宣伝事業については、成果指標である「広告料収入」の目標に若干届かず未達成でしたが、収益確保に努めており一定程度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	
第3期実施計画に記載されている 次年度の取組内容			①貸切バスの事業推進 ②広告宣伝事業の推進
今後の事業の方向性を 踏まえた次年度の取組内容 の変更箇所	変更箇所 (上記計画上の記載に 対する変更箇所)		
	変更の理由		

令和5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	☒ 市が直接実施 ☒ 一部委託 ☐ 全部委託・指定管理 ☐ ボランティア等との協働 ☐ その他												
実施根拠	☐ 国・県の制度 ☒ 国・県の制度＋市独自の制度 ☐ 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	市バス事業経営戦略プログラム												
SDGsのゴール・ターゲットを意識した取組の方向性		11.2	—										
行財政改革第3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	R4年度		R5年度		R6年度		R7年度					
		予算額	決算額	計画事業費	予算額	決算額(見込)	計画事業費	予算額	決算額	計画事業費	予算額	決算額	
	事業費 A	2,323,864	2,338,925	2,323,864	2,387,239	2,386,110	2,300,626	2,459,289		2,346,638			
	財源内訳	国庫支出金	0	—	0	0	—	0	0		0		
		市債	0	—	0	0	—	0	0		0		
		その他特財	2,323,864	—	2,323,864	2,387,239	—	2,300,626	2,459,289		2,346,638		
		一般財源	0	—	0	0	—	0	0		0		
	人件費※ B	6,065	6,065	6,138	6,138	6,138	0	0	0	0	0	0	
	総コスト(A+B)	2,329,929	2,344,990	2,330,002	2,393,377	2,392,248	2,300,626	2,459,289	0	2,346,638	0	0	
人工(単位：人)		0.72			0.72								

※ 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 (どういった業務内容で、どのような手段で実施しているか)	上平間営業所及び井田営業所の運行管理業務等を民間バス事業者へ委託します。	
第3期実施計画に記載されている当該年度の取組内容	①上平間・井田営業所の管理委託の実施 ②委託営業所の評価・検証(評価委員会:3回) ③検証結果等を踏まえた取組の推進 ④委託規模の検討の実施	
当初計画からの変更箇所 (第3期実施計画に記載されている取組内容から変更となる取組)		

実施結果 (Do)

上記「第3期実施計画に記載されている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、両営業所の管理委託を継続しました。 ②委託営業所の評価・検証については、評価委員会を3回開催し、管理委託営業所の安全面やサービス面などの評価を行った結果、概ね適切でした。 ③検証結果等を踏まえた取組の推進については、毎月開催している管理の受委託運営委員会において受託者に評価の結果を伝え、改善を要望するなど、輸送の安全及びお客様サービス向上を推進しました。 ④委託規模の検討については、利用動向等を踏まえ、上平間営業所及び井田営業所の委託車両数を調整しました。						
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	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度	単位
1 成果指標	営業所管理委託事業者評価委員会の開催回数	目標	3	3	3	3	回
	説明 営業所管理委託事業者評価委員会の開催回数	実績	3	3	—	—	
2		目標					
	説明	実績	—	—	—	—	
3		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)		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		☒ 実施 (直近) R 4 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		R4年度 :ダイヤ改正に伴い、上平間営業所の車両数を見直しました。 H29年度: 上平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	市バスネットワークの維持をする上で、直営での事業運営だけではなく、営業所の管理の受委託を行うことにより、経営の効率化を図っております。	
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	上平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、当局の経営改善に大きく寄与していることから、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	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	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、今後も市バス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)		
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 利用者の減少や受託事業者の運転手不足など複合的な要因により、委託規模を見通すことが困難な状況の中、引き続き管轄路線の利用動向を踏まえて、委託契約に係る委託路線の内容等を適宜見直し、市バスネットワークの維持に努めます。
第3期実施計画に記載されている 次年度の取組内容		①上平間・井田営業所の管理委託の実施 ②委託営業所の評価・検証(評価委員会:3回) ③検証結果等を踏まえた取組の推進 ④委託規模の検討の実施
今後の事業の方向性を 踏まえた次年度の取組内容 の変更箇所	変更箇所 (上記計画上の記載に 対する変更箇所)	
	変更の理由	

令和5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	☒ 市が直接実施 ☐ 一部委託 ☐ 全部委託・指定管理 ☐ ボランティア等との協働 ☐ その他											
実施根拠	☐ 国・県の制度 ☐ 国・県の制度＋市独自の制度 ☒ 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,地球温暖化対策推進基本計画,大気・水環境計画,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											
SDGsのゴール・ターゲットを意識した取組の方向性		11.2	—									
行財政改革第3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	R4年度		R5年度		R6年度		R7年度				
		予算額	決算額	計画事業費	予算額	決算額(見込)	計画事業費	予算額	決算額	計画事業費	予算額	決算額
	財源内訳	事業費 A	701	910	800	205	5,921	701	47,623		701	
		国庫支出金	0	—	0	0	—	0	0		0	
		市債	0	—	0	0	—	0	0		0	
		その他特財	701	—	800	205	—	701	47,623		701	
		一般財源	0	—	0	0	—	0	0		0	
	人件費※ B	5,897	5,897	5,968	5,968	5,968	0	0	0	0	0	0
	総コスト(A+B)	6,598	6,807	6,768	6,173	11,889	701	47,623	0	701	0	0
	人工(単位:人)	0.7		0.7								

※ 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	
事業の目的 (対象をどのような状態にしたいか)	地域貢献に向けた取組等を行うことで、社会的要請等に対応した取組を推進します。 様々な自然災害に対して、迅速かつ的確な対応を進めながら、安全な輸送サービスの確保を図ります。	
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)	環境に負担の少ないハイブリッドバスを導入するなど、脱炭素社会の実現に取り組みます。 防災訓練の実施や危機管理対応マニュアルの見直しを行うなど、災害時に備えた実効性のある取組を推進します。	
第3期実施計画に記載されている当該年度の取組内容	①ハイブリッドバスの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その他社会的要請等に対応した事業の推進	
当初計画からの変更箇所 (第3期実施計画に記載されている取組内容から変更となる取組)	①ハイブリッドバスの導入(購入39両)	

実施結果 (Do)

上記「第3期実施計画に記載されている当該年度の取組内容」に対する達成度		2	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)		目標を上回って達成できました。 ①更新車両すべてをディーゼル・エンジンバスからハイブリッドバスにすることにより、目標値16両の倍を超える39両を購入し脱炭素の取組を進めました。大型バスを複数台購入する場合、廃車バスのスペースの確保のための調整や新車登録の手続、検査検収等、多くの業務が発生するため、単年度で車両を更新するには限度があります。今年度はメーカー事情により製造台数に限りがあり、購入自体が困難な状況でしたが、メーカーや関連会社等との早期からの度重なる協議のほか、納車時期の分散等、多岐にわたる調整や創意工夫により、近年で最多の車両購入ができました。 ②災害時の迅速な対応に向けた取組については、災害時等を想定した訓練の実施やその結果を踏まえた対応マニュアル等の見直し(3月)を行いました。 ③次世代自動車の導入に向けて、EVバスを導入している他事業者への視察や局内での検討会を継続的に実施し、令和6年度のEVバスの試験的導入を決め、脱炭素社会の実現に向けた取組をさらに進めました。						
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	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度	単位
1	活動指標	ハイブリッドバスの購入台数	目標	16	16	16	16	両
		説明	ハイブリッドバスの購入台数	実績	0	39	—	
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	局防災訓練、九都県市合同防災訓練・図上訓練等の実施回数	実績	4	3	—	
3			目標					日
		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:「かわさきノルフイン」登場10周年記念事業として、かわさきノルフイン×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:「かわさきノルフイン」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、「かわさきノルフイン」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	a
	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	成果指標である「ハイブリッドバスの購入台数」について目標を上回って達成しており、また、自然災害への対応として、風水害や震災等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たことから、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	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の変化に合わせて、防災訓練等の災害時に備えた取組や、ハイブリッドバス購入台数が目標値を上回り、次世代バスの導入に向けた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	成果指標である「ハイブリッドバス購入台数」については、目標を達成しており、引き続き、社会的要請に対応した取組を実施していきます。 また、自然災害への対応や脱炭素の取組など、本市を取り巻く急激な環境の変化に対応し、市民や地域に親しまれる市バスを目指します。
第3期実施計画に記載されている 次年度の取組内容			①ハイブリッドバスの導入(導入16両) ②災害時の迅速な対応に向けた取組の推進 ③その他社会的要請等に対応した事業の推進
今後の事業の方向性を 踏まえた次年度の取組内容 の変更箇所	変更箇所 (上記計画上の記載に対する変更箇所)		
	変更の理由		

令和5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	☒ 市が直接実施 ☐ 一部委託 ☐ 全部委託・指定管理 ☐ ボランティア等との協働 ☐ その他												
実施根拠	☐ 国・県の制度 ☐ 国・県の制度＋市独自の制度 ☒ 市独自の制度												
	(法令・要綱等)												
総合計画と連携する計画等	市バス事業経営戦略プログラム												
SDGsのゴール・ターゲットを意識した取組の方向性		11.2	—										
行財政改革第3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	R4年度		R5年度		R6年度		R7年度					
		予算額	決算額	計画事業費	予算額	決算額(見込)	計画事業費	予算額	決算額	計画事業費	予算額	決算額	
	事業費 A	18,699	16,650	3,138	3,526	1,683	3,138	8,073		3,138			
	財源内訳	国庫支出金	0	—	0	0	—	0	0		0		
		市債	15,000	—	0	0	—	0	0		0		
		その他特財	3,699	—	3,138	3,526	—	3,138	8,073		3,138		
		一般財源	0	—	0	0	—	0	0		0		
	人件費※ B	16,848	16,848	14,919	14,919	14,919	0	0	0	0	0	0	
総コスト(A+B)	35,547	33,498	18,057	18,445	16,602	3,138	8,073	0	3,138	0	0		
人工(単位:人)	2		1.75										

※ 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 (どういった業務内容で、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。	
第3期実施計画に記載されている当該年度の取組内容	①「川崎市バス事業経営戦略プログラム」に基づく取組推進 ②局内進捗管理会議の開催(2回) 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 (第3期実施計画に記載されている取組内容から変更となる取組)		

実施結果 (Do)

上記「第3期実施計画に記載されている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の「川崎市バス事業経営戦略プログラム」に基づく取組推進については、局内進捗会議を開催し、取組の進捗管理を行いました。 ②の局内進捗管理会議については、2回開催しました。 ③の市バス事業アドバイザー・ボードを1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	R4年度	R5年度	R6年度	R7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 半期に一度、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 活動指標	「市バス事業アドバイザー・ボード」開催回数	目標	1	1	1	1	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	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		☒ 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:「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、専門的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	「川崎市バス事業経営戦略プログラム(後期計画)」の進捗状況などについて、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い、経営戦略プログラムの取組を着実に進めることができたため、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	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、適正配置された職員による効率的な運営を行っています。	
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	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提供」「社会的な要請に対応した事業の推進」及び「経営基盤の強化」について、進捗管理会議等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います。
第3期実施計画に記載されている 次年度の取組内容		①「川崎市バス事業経営戦略プログラム」に基づく取組推進 ②局内進捗管理会議の開催(2回) ③市バス事業アドバイザー・ボードの開催
今後の事業の方向性を 踏まえた次年度の取組内容 の変更箇所	変更箇所 (上記計画上の記載に 対する変更箇所)	
	変更の理由	