

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6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	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	35,829	14,717	19,837		
	財源内訳	国庫支出金	1,210	—	11,475	7,000	—	3,878	10,100	—	3,878	2,300	—
		市債	0	—	0	0	—	0	0	—	0	0	—
		その他特財	0	—	0	0	—	0	0	—	0	0	—
		一般財源	17,503	—	38,033	29,093	—	22,839	29,735	—	10,839	17,537	—
	人件費※ B	32,011	32,011	39,641	39,641	39,641	35,235	35,235	35,235	0	0	0	
	総コスト(A+B)	50,724	39,877	89,149	75,734	66,937	61,952	75,070	71,064	14,717	19,837	0	
人工(単位：人)	3.8		4.65		4.1								

※ 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	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 ②第6回東京都市圏物流流動調査の補完調査	
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)	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	

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総合都市交通計画の全体見直しについては、新型コロナウイルス感染症の5類への類型変更後のテレワークなど働き方の変化や、自動運転をはじめとする多様なモビリティにおける道路交通法の法改正などを踏まえた運用面での交通課題等の整理を行うため、当初予定していた令和6年度から令和7年度にスケジュールを見直し、庁内検討会議及び外部の検討会議における意見聴取を踏まえて、見直しの骨子案及び計画素案(中間)を作成し、検討を進めました。今後は、新型コロナウイルス感染症の5類への類型変更以降の交通関係調査等や法改正などの運用面での交通課題を的確に把握した上で、将来の交通の見通しや目標指標の分析・評価や社会環境の変化を踏まえた交通政策目標以下の施策・事業の見直しとともに、総合計画、関連計画等との連携、整合を行い、令和7年度における計画の全体見直しを進めていきます。 ②第6回東京都市圏物流流動調査の補完調査を令和6年11月に実施するとともに、令和7年度の調査結果とりまとめに向けた調査データの分析・解析を行いました。						
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					

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	・総合都市交通計画見直し検討や物資流動調査について、調査・検討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	B	総合都市交通計画の進捗管理を通じて施策・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、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	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取組を進めます。 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総合都市交通計画に基づく取組の推進、進捗管理 ②第6回東京都市圏物資流動調査の調査結果の取りまとめ
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総合都市交通計画の全体見直し
	変更の理由		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、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、令和5年度に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、令和7年度に全体見直しを行うこととしました。

令和6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	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	94,032	43,753	2,774,034	79,159	43,064	2,774,034	68,711	44,067	2,774,034	78,891		
	財源内訳	国庫支出金	0	—	0	0	—	0	0	—	0	0	—
		市債	0	—	2,025,000	0	—	2,025,000	0	—	2,025,000	0	—
		その他特財	69,824	—	744,824	69,637	—	744,824	59,993	—	744,824	69,969	—
		一般財源	24,208	—	4,210	9,522	—	4,210	8,718	—	4,210	8,922	—
	人件費* B	35,381	35,381	20,034	20,034	20,034	16,329	16,329	16,329	0	0	0	
	総コスト(A+B)	129,413	79,134	2,794,068	99,193	63,098	2,790,363	85,040	60,396	2,774,034	78,891	0	
	人工(単位：人)	4.2		2.35		1.9							

※ 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 (どのような業務内容で、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 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促進会議などの機会を通じて、増発やダイヤ改正等について、各鉄道事業者に対して、協議や要望を行いました。 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	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社会変容などによる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
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6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	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	1,821,697	1,321,787	3,943,204	1,178,264	1,069,317	3,742,904	1,779,008	1,574,655	3,742,904	882,162		
	財源内訳	国庫支出金	0	—	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	839,000	—
		その他特財	0	—	0	0	—	0	0	—	0	0	—
		一般財源	226,697	—	441,204	65,264	—	420,904	48,008	—	420,904	43,162	—
	人件費※ B	45,742	45,742	46,291	46,291	46,291	38,071	38,071	38,071	0	0	0	
	総コスト(A+B)	1,867,439	1,367,529	3,989,495	1,224,555	1,115,608	3,780,975	1,817,079	1,612,726	3,742,904	882,162	0	
	人工(単位:人)		5.43		5.43		4.43						

※ 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)	目標どおり達成しました。 ①国直轄道路の整備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号の電線共同溝の整備を着実に進めました。 ②浮島側の立坑について、国と連携を図りながら、ランプ構造について検討を進めるとともに、地中障害物の撤去が完了しました。 また、立坑築造等に必要工事ヤードの確保に向け、国や関係局と協議調整を行いました。 ③国に対する要望活動を実施しました。 ④首都高速道路等の料金施策に係る措置などについて、国等に対する要望活動を実施しました。						
指標分類	数値で事業の実績・効果等を把握できる指標 (指標の説明)	目標・実績	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	24		
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)		川崎臨海部では、JFEスチールの高炉等休止に伴う大規模土地利用転換が進められており、道路・交通アクセスの重要性が高まっている。		
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成する幹線道路として位置づけられてい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、川崎臨海部の活性化及び国際競争力の強化などの観点からも、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号多摩川トンネルを含む国直轄道路において、浮島側の立坑や国道1号の環境整備及び国道246号の電線共同溝などの整備が進んでおります。		
効率性	【民間の活用】 委託や指定管理者制度など、実施手法について民間活用によりコストを削減できる余地があるか？	a. 余地はない b. 余地はある c. 既に実施済み		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号の川崎市区間は、羽田空港の至近に位置しているため、大規模なトンネル工事となり、膨大な事業費が見込まれることから、新たな負担のあり方の検討などを国に対して要望しております。 ・国道357号多摩川トンネルにおいて、事業費の縮減等に向けて、国と連携を図りながら、浮島ランプの構造の検討を進めております。		
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	国道357号多摩川トンネルを含む国直轄道路の整備が促進され、広域的な道路ネットワークの形成に向けた取組が進んでおります。	

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	
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6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	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	16,416	14,890	16,416	9,216	6,558	16,416	13,375	10,498	16,416	19,415		
	財源内訳	国庫支出金	0	—	0	0	—	0	0	—	0	0	—
		市債	0	—	0	0	—	0	0	—	0	0	—
		その他特財	7,200	—	7,200	0	—	7,200	10,159	—	7,200	10,200	—
		一般財源	9,216	—	9,216	9,216	—	9,216	3,216	—	9,216	9,215	—
	人件費※ B	11,035	11,035	11,168	11,168	11,168	11,258	11,258	11,258	0	0	0	
	総コスト(A+B)	27,451	25,925	27,584	20,384	17,726	27,674	24,633	21,756	16,416	19,415	0	
	人工(単位：人)	1.31		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」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)	目標どおり達成しました。 ①各種道路建設促進大会で早期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と未整備区間の整備に向けた調整を実施しました。 ③令和6年11月に開催された「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)」において、外環道の計画の具体化に向けて、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	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	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)		国が公表したWISENET2050や羽田空港・京浜三港の状況を踏まえ、協議会の名称変更や協議会委員を追加して検討を進めていくことを、第7回東京外かく環状道路計画検討協議会において関係者間で確認した。	
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	東名高速から湾岸道路を結ぶ高速道路ネットワークは、羽田空港や京浜3港へのアクセス強化や周辺道路の渋滞緩和などが期待され、本市の都市機能の強化や社会経済活動を発展させる上で重要であり、早期に計画の具体化に向けた取組が必要となっています。	
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	I 期事業の一般部である国道409号の整備については、国において、未整備区間の整備が進んでおります。	
効率性	【民間の活用】 委託や指定管理者制度など、実施手法について民間活用によりコストを削減できる余地があるか？	a. 余地はない b. 余地はある c. 既に実施済み	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	広域的な幹線道路ネットワークの形成に向けて、東京外かく環状道路(東名高速～湾岸道路間)計画検討協議会に参画し、国等の関係者と協議調整を行っております。	
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	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、関係者による計画の具体化に向けた検討が進んでおります。

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	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、引き続き、国や東京都等と連携を図りながら、広域的な幹線道路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		① I 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 ② I 期事業の国道409号(殿町～国道15号)の街路先行整備等の促進及び関係機関との協議調整の継続実施 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6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	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	11,993	
	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	9,024	9,024	9,024	0
総コスト(A+B)		16,545	20,622	19,832	16,808	11,943	36,305	21,862	21,017	11,281	
人工(単位: 人)		1.05		1.05		1.05		1.05		51,824	

※ 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	
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野川柿生線変更の都市計画手続【変更(令和5年度完了目標としていた取組)】	

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野川柿生線変更の都市計画手続については、関係権利者の意向を踏まえて進める必要があるため、手続きに向けて関係者調整を行いました。 ②南幸町渡田線の変更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(廃止)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を行い、詳細設計に着手しました。						
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					

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、効率的・効果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	A	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、関係者調整を進めながら都市計画変更などの手続を行っていきます。
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(令和5年度完了目標としていた取組)】
	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6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	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	6,894	4,300	7,257	7,040	6,060	7,257	7,303	4,981	7,257	39,567		
	財源内訳	国庫支出金	0	—	0	0	—	0	0	—	0	803	—
		市債	0	—	0	0	—	0	0	—	0	0	—
		その他特財	0	—	0	0	—	0	0	—	0	0	—
		一般財源	6,894	—	7,257	7,040	—	7,257	7,303	—	7,257	38,764	—
	人件費※ B	42,541	42,541	41,346	41,346	41,346	43,829	43,829	43,829	0	0	0	
	総コスト(A+B)	49,435	46,841	48,603	48,386	47,406	51,086	51,132	48,810	7,257	39,567	0	
人工(単位:人)		5.05		4.85		5.1							

※ 人件費は、予算・決算における職員1人当たり人件費に、人工を乗じて算出

計 画 (Plan)

政策体系	政 策	総合的な交通体系を構築する
	施 策	市域の交通網の整備
	直接目標	自動車での市内交通を円滑化する
事業の対象 (事業の対象となる人、物)	市民、企業、道路利用者等	
事業の目的 (対象をどのような状態にしたいか)	社会の産業・経済活動を支える幹線道路の整備を進めることで、自動車での市内交通の円滑化を図ります。	
事業の内容 (どういった業務内容で、どのような手段で実施しているか)	「道路整備プログラム」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、令和6年9月に荻宿小田中線(Ⅲ期工区)の整備の完成やJR南武線の連続立体交差化及び関連道路の都市計画変更・追加(約5km)と事業着手を行うとともに、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、国道409号や都市計画道路尻手黒川線の工事及び宮内新横浜線の用地取得などの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(右折車線設置等)、土橋交差点(右折レーン延伸)、蔵敷交番前交差点(車道部の拡幅)の渋滞対策を実施しました。また、土橋交差点と県道世田谷町田の高石歩道橋下交差点において、効果検証を行いました。 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次期調査の実施に向けた調整や、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(310km)×100(%) ※R6年度実績	実績	69	69	68		
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	211		
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)		都市計画道路の整備進捗率が約68% (令和7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		☒ 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: 第2次川崎市道路整備プログラム後期の取組の策定 第4次緊急渋滞対策策定 H29年度: 第3次緊急渋滞対策策定 H27年度: 第2次川崎市道路整備プログラムの策定 H25年度: 第2次緊急渋滞対策策定		
評価項目		評価		
必要性	【市民のニーズ】 事業を取り巻く環境の変化等により、事業に対するニーズが薄れていないか？	a. 薄れていない b. 薄れている	a	
	【市が実施する必要性】 他都市で、民間等でサービス提供している事例がないか？	a. 事例はない b. 事例がある	a	
	評価の理由	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？	a. 上がっている b. 徐々に上がっている c. 上がっていない	a	
	評価の理由	道路整備プログラムに基づき、計画的に道路整備を進めるとともに、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？	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。		
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、幹線道路の整備や渋滞対策を計画的に進めており、高石歩道橋下交差点の対策に伴い、渋滞の解消が図られるなど、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	I	
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渋滞対策に係る今後の取組の検討 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6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	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	6,398,017	5,871,930	4,397,104	6,366,291	6,007,144	4,764,104	6,186,510	5,002,124	5,650,104	6,235,778		
	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	1,504,150	—
		市債	3,665,000	—	1,946,000	3,762,000	—	2,140,000	3,746,000	—	2,608,000	4,283,000	—
		その他特財	236,607	—	166,806	230,994	—	166,806	241,844	—	166,806	207,636	—
		一般財源	567,044	—	555,048	554,214	—	543,048	441,700	—	925,048	240,992	—
	人件費* B	320,365	320,365	317,556	317,556	317,556	315,830	315,830	315,830	0	0	0	
総コスト(A+B)	6,718,382	6,192,295	4,714,660	6,683,847	6,324,700	5,079,934	6,502,340	5,317,954	5,650,104	6,235,778	0		
人工(単位：人)	38.03		37.25		36.75								

※ 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)		

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、野川(高津)工区の用地交渉を実施しました。 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。 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、工事などを実施しました。荻宿小田中線Ⅲ期、野川柿生線王禅寺工区については、工事が完了し、供用を開始できたことから、目標を上回りました。						
指標分類	数値で事業の実績・効果等を把握できる指標 (指標の説明)	目標・実績	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	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)		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間の累計」は目標を上回って達成したことから、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		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6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)	財源 内 訳	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	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		20,216	23,516	20,216	17,694	2,908	20,216	15,001	22,222	20,216	104,000	
		国庫支出金	0	—	0	0	—	0	0	—	0	0	—	
		市債	0	—	0	11,000	—	0	0	—	0	95,000	—	
		その他特財	0	—	0	0	—	0	0	—	0	0	—	
		一般財源	20,216	—	20,216	6,694	—	20,216	15,001	—	20,216	9,000	—	
		人件費※ B		4,212	4,212	5,968	5,968	5,968	3,008	3,008	3,008	0	0	0
総コスト(A+B)		24,428	27,728	26,184	23,662	8,876	23,224	18,009	25,230	20,216	104,000	0		
人工(単位:人)		0.5		0.7		0.35								

※ 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	
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第3次緊急渋滞対策の完了	

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(右折車線設置等)を令和7年3月に完了させ、対策箇所5箇所すべての対策を完了しました。 ②第4次緊急渋滞対策については、土橋交差点の渋滞対策(右折レーン延伸)を令和6年6月に、蔵敷交番前交差点の対策(車道部の拡幅)を令和6年11月に完了させるとともに、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で昨年度末に実施した渋滞対策(センターラインの位置変更による広幅員化)について、渋滞が解消され、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6年6月に公表しました。また、土橋交差点については、最大渋滞長が減少し、最大通過時間も短縮するなどの効果を確認しました。						
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	3		
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	2		
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)		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	高石歩道橋下交差点では、渋滞対策の取組により、渋滞が解消するなど、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		②第4次緊急渋滞対策の完了 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)	
	変更の理由	

令和6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	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	682,950	746,620	1,215,440	1,151,216	1,014,026	2,230,940	1,321,740	1,242,337	1,804,740	859,322		
	財源内訳	国庫支出金	152,500	-	308,000	292,000	-	702,000	293,000	-	272,000	285,000	-
		市債	455,000	-	776,000	752,000	-	1,324,000	954,000	-	1,305,000	503,000	-
		その他特財	2,451	-	4,500	3,500	-	7,775	3,275	-	8,514	11,214	-
		一般財源	72,999	-	126,940	103,716	-	197,165	71,465	-	219,226	60,108	-
	人件費※ B	22,155	22,155	18,840	18,840	18,840	30,423	30,423	30,423	0	0	0	
	総コスト(A+B)	705,105	768,775	1,234,280	1,170,056	1,032,866	2,261,363	1,352,163	1,272,760	1,804,740	859,322	0	
人工(単位：人)		2.63		2.21		3.54							

※ 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	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(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6年8月には橋脚の設置が完了し、引き続き付帯工事を進めています。 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。 全体事業費については、横浜市との調整を適切に行い、令和6年6月に変更施行協定書(増額)を締結しました。						
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	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	12		

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 6 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		R6年度:末吉橋については、地中障害物の撤去や物価高騰などにより工事の増工が生じたことから、令和6年6月に施行協定を変更しました。 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6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。 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、末吉橋、共に、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、施工主体が共同事業者(東京都、横浜市)であり、本市は、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せるよう、事業効果の早期発現に向けて協議調整を行っています。		
施策への 貢献度	貢献度区分		上記「有効性」の成果等を踏まえ左記区分を選んだ理由	
	A. 貢献している B. やや貢献している C. 貢献の度合いが薄い	A	・(仮称)等々力大橋は、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、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)等々力大橋の完成 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)		①等々力大橋の整備推進(事業期間を令和12年度に変更)
	変更の理由		①事業の遅れに伴い、工事施行協定を変更したため

令和6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	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	900,740	0	455,210	
	財源内訳	国庫支出金	997,887	—	579,723	489,000	—	0	0	—	0	0
		市債	783,000	—	584,000	641,000	—	0	0	—	0	280,000
		その他特財	6,508	—	0	39,486	—	0	1	—	0	1
		一般財源	190,970	—	68,643	116,908	—	0	104,672	—	0	175,209
	人件費※ B	40,182	40,182	5,286	5,286	5,286	40,993	40,993	40,993	0	0	
	総コスト(A+B)	2,018,547	2,206,060	1,237,652	1,291,680	2,256,222	40,993	145,666	941,733	0	455,210	
	人工(単位：人)		4.77		0.62			4.77				

※ 人件費は、予算・決算における職員1人当たり人件費に、人工を乗じて算出

計 画 (Plan)

政策体系	政 策	総合的な交通体系を構築する
	施 策	市域の交通網の整備
	直接目標	自動車での市内交通を円滑化する
事業の対象 (事業の対象となる人、物)	市民、道路利用者、公共交通利用者、企業	
事業の目的 (対象をどのような状態にしたいか)	鉄道を地下化することにより、誰もが安心、安全に通行できる道路環境をつくり、渋滞緩和、踏切事故の解消、分断された地域の一体化による利便性の向上などを図ります。	
事業の内容 (どういった業務内容で、どのような手段で実施しているか)	京浜急行大師線の小島新田駅から鈴木町駅間約2.4kmにおいて鉄道を地下化することにより10箇所の踏切を除却します。	
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なし ②1期②区間(東門前駅～川崎大師駅 鈴木町すりつけ)の事業推進(検討結果及び事業再評価に基づく取組の推進) ③なし	
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)	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	

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。 ①1期①区間(小島新田駅～東門前駅)については、非常用発電機の納期長期化の影響などにより、工期を令和5年度から1年間延伸していたものの、令和6年度に工事が完成しました。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 鈴木町すりつけ)については、事業費と工期の縮減及び周辺地域との一体的なまちづくりの検討結果を取りまとめ、令和8年度の工事着手に向けて、必要な都市計画等の手続きを進めることなどの今後の取組方針を定めるとともに、関係機関等との協議調整を進めました。 ③2期区間(川崎大師駅～京急川崎駅)の都市計画変更については、1期②区間の今後の取組方針において、1期②区間の都市計画手続きと併せ変更することとし、関係機関等との協議調整を進めました。						
指標分類	数値で事業の実績・効果等を把握できる指標 (指標の説明)	目標・実績	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		

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 6 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		R6年度:令和7年1月に、今後の取組方針を公表し、令和8年度の工事着手に向けて、必要な都市計画等の手続きを進めることとしました。 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、更なる効率の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、国土交通省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するものですが、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	1期①区間(小島新田駅～東門前駅)における令和6年度の工事完成や、1期②区間における今後の取組方針を定めるなど、事業効果の早期発現に向けた取組を着実に推進しました。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 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き、事業費と工期の縮減や、関係局と連携し、川崎大師駅南口周辺の公共空間を活用したまちづくりに向けた取組を推進するとともに、令和8年度の工事着手に向けて、必要な都市計画等の手続きを進めます。また、2期区間の都市計画変更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 ②1期②区間(東門前駅～川崎大師駅 鈴木町すりつけ)の事業推進(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)	②1期②区間(東門前駅～川崎大師駅 鈴木町すりつけ)の事業推進(都市計画手続き等の推進) ③2期区間の都市計画変更に向けた取組の推進
	変更の理由	1期②区間(東門前駅～川崎大師駅 鈴木町すりつけ)は、令和8年度の工事着手に向けて、必要な都市計画等の手続きを進めることなどの今後の取組方針を定めたため。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6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)								
		令和6年度	—		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)	財源 内 訳	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	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		458,367	123,472	458,106	448,314	687,457	3,365,000	3,332,406	65,411	4,760,000	4,636,140	
		国庫支出金		165,000	—	188,000	185,000	—	1,850,750	1,642,000	—	2,618,000	2,134,102	—
		市債		148,000	—	146,000	144,000	—	1,362,000	1,487,000	—	1,927,000	2,138,000	—
		その他特財		0	—	0	0	—	0	26	—	0	195,596	—
		一般財源		145,367	—	124,106	119,314	—	152,250	203,380	—	215,000	168,442	—
		人件費※ B		26,199	26,199	7,758	7,758	7,758	38,759	38,759	38,759	0	0	0
		総コスト(A+B)		484,566	149,671	465,864	456,072	695,215	3,403,759	3,371,165	104,170	4,760,000	4,636,140	0
人工(単位：人)		3.11		0.91		4.51								

※ 人件費は、予算・決算における職員1人当たり人件費に、人工を乗じて算出

計 画 (Plan)

政策体系	政 策	総合的な交通体系を構築する
	施 策	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(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)	
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(都市計画手続き等の推進)、(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)、(都市計画手続き等の推進)、(用地買収等の事業推進)	

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連続立体交差事業の事業化については、8月に都市計画決定を行い、1月には神奈川県から都市計画事業認可を受け、事業に着手し、用地買収等の取組を実施しました。 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の事業化については、8月に都市計画決定を行い、1月には神奈川県から事業認可を取得し、事業着手することで、用地買収等の取組を実施しました。						
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	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	9		
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	6		
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	1,400		

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「地域との勉強会、出前説明、広報活動の開催数」「市民説明会の開催数」「広報資料配布数」が目標値を達成しています。		
効率性	【民間の活用】 委託や指定管理者制度など、実施手法について民間活用によりコストを削減できる余地があるか？		a. 余地はない b. 余地はある c. 既に実施済み	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実行する必要があります。用地買収業務について民間事業者への業務委託を活用することで、業務の効率化や市民サービスの向上を図ることができる可能性があり、令和7年度に活用を予定しています。		
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	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 用地買収などを実施し、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推進します。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）	
	変更の理由	

令和6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 住み続けられるまちづくりを	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	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	30,843	134,743	8,504	21,828	25,268	4,504	201,952	170,772	4,504	229,431		
	財源内訳	国庫支出金	0	—	0	0	—	0	180,000	—	0	190,000	—
		市債	0	—	0	6,000	—	0	3,000	—	0	3,000	—
		その他特財	0	—	0	0	—	0	0	—	0	0	—
		一般財源	30,843	—	8,504	15,828	—	4,504	18,952	—	4,504	36,431	—
	人件費※ B	17,690	17,690	23,870	23,870	23,870	25,782	25,782	25,782	0	0	0	
総コスト(A+B)	48,533	152,433	32,374	45,698	49,138	30,286	227,734	196,554	4,504	229,431	0		
人工(単位：人)	2.1		2.8		3								

※ 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	
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)	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	

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計画改定に関する学識経験者やバス事業者への意見聴取を行うなど、計画の見直しに向けた取組を推進しました。 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7年3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運転手不足によるバスの減便に対して、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交通系ICデータを活用した利用実態分析システムの運用開始に合わせ、バス事業者を対象にシステム利用や今後の路線再編等に関する説明会を開催し、併せて協議・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。 ⑥地域と連携したバス停ベンチの設置支援の補助制度を創設し、補助により7か所設置しました。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等に取り組み、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					

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る社会変容に伴い、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、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、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・見直しの検討 ⑤新規路線・路線見直し(登戸地区) 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)		
	変更の理由		

令和6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用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	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	28,408	18,166	28,408	25,985	21,789	28,408	26,051	15,315	28,408	91,127		
	財源内訳	国庫支出金	0	—	0	0	—	0	0	—	0	0	—
		市債	0	—	0	0	—	0	0	—	0	0	—
		その他特財	0	—	0	0	—	0	0	—	0	0	—
		一般財源	28,408	—	28,408	25,985	—	28,408	26,051	—	28,408	91,127	—
	人件費※ B	20,218	20,218	28,559	28,559	28,559	47,267	47,267	47,267	0	0	0	
	総コスト(A+B)	48,626	38,384	56,967	54,544	50,348	75,675	73,318	62,582	28,408	91,127	0	
	人工(単位：人)		2.4		3.35		5.5						

※ 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	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)	目標どおり達成できました。 ①新技術・新制度を活用した新たな取組について、川崎区、幸区と中原区と高津区の一部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地域協議会、横浜国立大学及び神奈川トヨタ自動車㈱に加えて、地域のクリニック、薬局、福祉団体、スーパーマーケット、金融機関等の共創メンバーとも連携して、宮前区平地区及び、麻生区片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。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、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、高齢者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用促進に向けた支援等を行いました。						
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					

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)		・持続可能な地域交通の実現に向け、国においては、地域の関係者との連携や協働などの取組による地域公共交通の「リ・デザイン」を進めています。 ・運転手不足などを背景とする地域交通の維持・確保に向けたコミュニティ交通の導入においては、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 6 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		R6年度:コミュニティ交通の導入等に向けた取組に対する補助事業「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」及び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導入等の支援及び補助金交付に関する要綱」を改定 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		
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、車両更新による継続性の向上や、地域への周知による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、2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、利用者調査や車両更新への支援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3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	III	令和3年度に、取りまとめたコミュニティ交通の導入促進に向けた今後の取組に基づいて、「地域交通の手引き」における取組手順の見直しや支援内容の拡充により、検討期間の短縮化や継続性向上を図るとともに、ICT等新技術・新制度を活用した民間事業者等との連携による取組を展開するなど、コミュニティ交通の充実に向けた取組を、引き続き、推進していきます。また、路線バスと多様なモビリティが連携した交通網の形成に向けて、新たな拠点となる「モビリティ・ハブ」の形成の取組を進めます。 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
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6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	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	960	348	960	640	464	960	640	444	960	640		
	財源内訳	国庫支出金	0	—	0	0	—	0	0	—	0	0	—
		市債	0	—	0	0	—	0	0	—	0	0	—
		その他特財	0	—	0	0	—	0	0	—	0	0	—
		一般財源	960	—	960	640	—	960	640	—	960	640	—
	人件費※ B	3,370	3,370	5,115	5,115	5,115	5,156	5,156	5,156	0	0	0	
総コスト(A+B)	4,330	3,718	6,075	5,755	5,579	6,116	5,796	5,600	960	640	0		
人工(単位:人)	0.4		0.6		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)	目標どおり達成できました。 ①武蔵小杉駅において、デジタルサイネージによるバス運行情報等の提供に向けて、サイネージの設置・運営に係る事業者選定を行い、運行情報提供の取組を推進しました。 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4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					

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 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	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、ICT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
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6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	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	267,550	214,939	300,500	281,898	268,167	300,500	281,289	220,443	300,500	278,089			
		財源内訳	国庫支出金	49,500	—	55,000	50,000	—	55,000	50,000	—	55,000	50,000	—
			市債	164,000	—	183,000	173,000	—	183,000	173,000	—	183,000	173,000	—
			その他特財	45,102	—	45,102	50,102	—	45,102	49,793	—	45,102	37,508	—
			一般財源	8,948	—	17,398	8,796	—	17,398	8,496	—	17,398	17,581	—
	人件費※ B	23,756	23,756	18,926	18,926	18,926	20,540	20,540	20,540	0	0	0		
	総コスト(A+B)	291,306	238,695	319,426	300,824	287,093	321,040	301,829	240,983	300,500	278,089	0		
人工(単位：人)	2.82		2.22		2.39									

※ 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	
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、71箇所を実施し、現計画の対象箇所計398箇所全てが完了しました。 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、29km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	71		
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	29		
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)	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
具体的な見直し・改善内容 ※過去に見直した履歴も記載できる場合は記載	R3年度:「川崎市自転車活用推進計画」を改定 R1年度:「川崎市自転車活用推進計画」を策定 H30年度:「川崎市自転車ネットワーク計画」を策定

評価項目		評価	
必要性	【市民のニーズ】 事業を取り巻く環境の変化等により、事業に対するニーズが薄れていないか？	a. 薄れていない b. 薄れている	a
	【市が実施する必要性】 他都市で、民間等でサービス提供している事例がないか？	a. 事例はない b. 事例がある	a
	評価の理由	自転車需要の増加やシェアサイクルの普及などにより、自転車の利用機会は拡大しており、また、生活行動の変化や電動アシスト自転車の普及などにより、自転車の長距離利用のニーズは引き続き高い傾向を示すものと考えられることから、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等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業務平準化や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
第3期実施計画に記載されている次年度の取組内容		①主要な幹線道路や駅周辺における通行環境整備の推進 ②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6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	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	9,001	10,446	9,001	10,050	7,967	9,001	11,525	8,320	9,001	10,815		
	財源内訳	国庫支出金	0	—	0	0	—	0	0	—	0	0	—
		市債	0	—	0	0	—	0	0	—	0	0	—
		その他特財	9,001	—	9,001	10,050	—	9,001	11,525	—	9,001	10,815	—
		一般財源	0	—	0	0	—	0	0	—	0	0	—
	人件費※ B	11,962	11,962	12,447	12,447	12,447	12,547	12,547	12,547	0	0	0	
	総コスト(A+B)	20,963	22,408	21,448	22,497	20,414	21,548	24,072	20,867	9,001	10,815	0	
人工(単位：人)	1.42		1.46		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	
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川崎市自転車活用推進計画に基づく27の自転車施策と事業に関する取組内容と実施結果をとりまとめ、庁内で共有するなど、同計画の進行管理を実施しました。 ②現計画における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)ごとに現状と課題及び今後の方向性を整理するなど、次期計画改定に向けた検討を実施しました。 ③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、イベントや各種キャンペーンなどを通じ周知を行いました。 ④「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	2.7		
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)		「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	シェアサイクルの普及や電動アシスト付き自転車の普及等による丘陵部での利用増加など、本市では、自転車の利用機会は拡大しており、一層の自転車活用に向け、地域特性や利用ニーズを踏まえた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があるか？	a. 可能性はない b. 可能性はある	b
	【質の向上】 事業を適正な(過小でも、過大でもない)規模の人員体制・費用で行いながら、市民サービスや市役所内部(職員・組織)の質の向上を図ることができる余地があるか？	a. 余地はない b. 余地はある c. 既に実施済み	b
	評価の理由	・駐輪場の管理運営は、指定管理制度を導入しています。シェアサイクル事業は、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8年度以降の川崎市自転車活用推進計画についても、引き続き、総合計画と整合を図りながら安全・安心で魅力と活力のある自転車を活用したまちづくりを目指して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、イベントや各種キャンペーンを通じた啓発活動など、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 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6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摂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	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	50	2,756	2,672	
	財源内訳	国庫支出金	0	—	0	0	—	1,283	1,205	—	902	874
		市債	0	—	0	0	—	0	0	—	0	0
		その他特財	0	—	0	0	—	0	0	—	0	0
		一般財源	1,330	—	2,610	2,591	—	2,617	2,460	—	1,854	1,798
	人件費※ B	17,269	17,269	17,903	17,903	17,903	18,907	18,907	18,907	0	0	
総コスト(A+B)	18,599	19,054	20,513	20,494	19,611	22,807	22,572	18,957	2,756	2,672		
人工(単位:人)	2.05		2.1		2.2							

※ 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	
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)	④ 隔地駐車場の規定の見直し【変更(令和5年度完了目標としていた取組)】	

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 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うとともに、計画を取り巻く現況・課題や改定の方針について報告し意見をいただきました。 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 隔地駐車場の規定について、今年度末の国による駐車場法施行令及び標準駐車場条例の改正を踏まえ、川崎駅東口地区駐車対策推進計画の改正の方向性及び本市の駐車場整備地区における地域特性との整合性に係る課題を整理した上で、令和7年度に見直すこととしました。 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、自動運転バスの実証実験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	150		

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検証 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(令和5年度完了目標としていた取組)】
	変更の理由		④原単位や隔地駐車場等に関する関係法令等の見直しが年度内に国において行われることから、これを受けた附置義務条例等の関係規定の見直しを令和7年度中に実施することとしたため。

令和6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	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	70,728	42,453	79,355	93,826	71,834	38,531	94,045	56,998	68,803	54,811		
	財源 内訳	国庫支出金	0	—	0	0	—	0	0	—	0	0	—
		市債	49,000	—	55,000	69,000	—	14,000	61,000	—	49,000	17,000	—
		その他特財	21,728	—	24,355	24,826	—	24,531	33,045	—	19,803	37,811	—
		一般財源	0	—	0	0	—	0	0	—	0	0	—
	人件費※ B	34,623	34,623	27,877	27,877	27,877	27,673	27,673	27,673	0	0	0	
	総コスト(A+B)	105,351	77,076	107,232	121,703	99,711	66,204	121,718	84,671	68,803	54,811	0	
人工(単位：人)		4.11		3.27			3.22						

※ 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	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	
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)	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)】	

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輸送安全委員会について、計画どおり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、静止物接触事故、車内人身事故、自転車関係事故について、営業所ごとに事故防止の取組内容を決めて実施してきましたが、発車時の車内の確認や危険予測が不十分であったことから、車内人身事故及び車両接触事故が増加し、走行距離10万kmあたりの有責事故発生件数の目標を達成することができませんでした。今後は、これまでの取組を継続しながら、運転手実技研修の対象者のさらなる拡大や、事故映像共有による疑似体験、事故回避情報(ヒヤリ・ハット)等の活用などに取り組みます。 ③交通安全・バリアフリー教室の開催については、小学校2校で実施しました。また、視覚障害者や身体障害者の介護者を対象に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、運行管理者に選任されてから3年以上経過した職員4名に対し、運行管理者研修(一般)を1回実施しました。 ⑤主要交差点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。また、全国交通安全運動(春、秋)及び無事故運動(6月、2月)の期間に合わせて、川崎駅などで街頭指導を実施しました。					
指標分類	数値で事業の実績・効果等を把握できる指標 (指標の説明)		目標・実績	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	回
		説明	運輸安全マネジメントに基づく取組の進捗管理や安全管理体制の評価を行うマネジメントレビューの開催回数	実績	4	4	4	
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	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	0.37	

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		
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を推進し、輸送の安全を向上させる」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あたりの有責事故発生件数の目標を達成することができませんでしたが、事故や事故回避情報の映像化による情報共有や、事故防止研修を実施し、事故防止研修の後に行われるアンケートでは安全意識の向上がみられたことから、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	・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、毎年度取組を計画し、進捗管理、チェック、改善を継続的に実施することで、さらなる輸送の安全をお客様に提供する余地があります。		
施策への貢献度	貢献度区分		上記「有効性」の成果等を踏まえ左記区分を選んだ理由	
	A. 貢献している B. やや貢献している C. 貢献の度合いが薄い		B	目標である走行距離10万kmあたりの有責事故件数0.28件は未達成ですが、事故や事故回避情報の映像化による情報共有や、実技研修を実施し、運輸安全マネジメントにおいて定められている取組を着実に実施していることから、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主要交差点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対する変更箇所)		
	変更の理由		

令和6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	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	70	4	70	70	4	70	61	4	70	1,613			
		財源内訳	国庫支出金	0	—	0	0	—	0	0	—	0	0	—
			市債	0	—	0	0	—	0	0	—	0	0	—
			その他特財	70	—	70	70	—	70	61	—	70	1,613	—
			一般財源	0	—	0	0	—	0	0	—	0	0	—
	人件費※ B	7,329	7,329	12,702	12,702	12,702	12,719	12,719	12,719	0	0	0		
	総コスト(A+B)	7,399	7,333	12,772	12,772	12,706	12,789	12,780	12,723	70	1,613	0		
人工(単位：人)	0.87		1.49		1.48									

※ 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) 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)	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)】	

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営業所研修については、長期療養者を除く研修対象者全員に1回以上実施し、営業所研修の達成度80%を上回りました。 ②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対し実施しました。 ③エコドライブ関係研修については、職長運転手を中心に10名が参加しました。 ④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・急制動等の研修や、運転手が実際に電動キックボードに乗ることによって、車輪が小さく重心がぶれるため転倒しやすいなどの特性や危険性を把握させたり、運転席からの電動キックボードの見え方についての確認を行いました。また、夜間の蒸発現象や色による見え方の違いの体験等を行いました。実技研修は6回実施予定でしたが、タイヤの確保を優先したため1回中止し、5回の実施となりました。						
指標分類	数値で事業の実績・効果等を把握できる指標 (指標の説明)	目標・実績	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	100		
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	5		

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 6 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		R6年度:「エコドライブ指導者研修への派遣」を日野自動車主催の「省燃費運転講習」に変更 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	
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。 ・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を推進し、輸送の安全を向上させる」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	研修実施後のアンケートの結果、参加した全員が「役に立った」という意見だったため、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、毎年度取組を計画し、進捗管理、チェック、改善を継続的に実施することで、さらなる輸送の安全をお客様に提供する余地があります。	
施策への貢献度	貢献度区分		上記「有効性」の成果等を踏まえ左記区分を選んだ理由
	A. 貢献している B. やや貢献している C. 貢献の度合いが薄い	B	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、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 事故等の発生状況や法改正を踏まえ、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エコドライブ関係研修への参加 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)	
	変更の理由	

令和6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 住み続けられるまちづくりを	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	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	15,603	8,487	13,076	8,632	5,208	22,316	18,420	17,287	13,076	21,411		
	財源内訳	国庫支出金	0	—	0	0	—	0	0	—	0	0	—
		市債	2,000	—	0	0	—	9,000	10,000	—	0	10,000	—
		その他特財	13,603	—	13,076	8,632	—	13,316	8,420	—	13,076	11,411	—
		一般財源	0	—	0	0	—	0	0	—	0	0	—
	人件費※ B	59,389	59,389	60,101	60,101	60,101	51,564	51,564	51,564	0	0	0	
総コスト(A+B)	74,992	67,876	73,177	68,733	65,309	73,880	69,984	68,851	13,076	21,411	0		
人工(単位：人)	7.05		7.05		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	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。 ・市民ミュージアム休館による利用者減少への対応として、当該施設前を折り返す系統の見直しを実施 ・利用動向を踏まえ、鷺沼駅から新城駅へ接続する系統について中原駅接続への見直しを実施 ・塩浜営業所管内において、利用動向を踏まえた時間毎の運行本数の見直しや、走行環境に合わせた所要時分の見直しを行うダイヤ改正を実施 上記のほか、鷺ヶ峰営業所管内において、運転手不足に起因する減便を実施し、その後、減便した時間帯において、その間隔を調整するとともに、若干の便を戻すダイヤ改正を実施 ②登戸区画整理事業の一環で行われている登戸駅、向ヶ丘遊園駅北口の再編整備に伴い協議、手続きを実施するなど、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	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)		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 : 新城駅前从小杉駅東口・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		
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中、ダイヤ改正や路線再編の取組により、市民の利便性を確保できていることから成果は上がっています。		
効率性	【民間の活用】 委託や指定管理者制度など、実施手法について民間活用によりコストを削減できる余地があるか？		a. 余地はない b. 余地はある c. 既に実施済み	b
	【事業手法等の見直し】 事業の成果を維持しながら、契約方法、仕様の見直しなどによる経費削減や事務手続きの見直しなどによる事務改善の可能性があるか？		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	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	B	鷲ヶ峰営業所管内において、運転手不足に起因する減便を実施しましたが、その後運行間隔の調整や若干の便数を戻すダイヤ改正を実施するとともに、他の路線において利用実態を踏まえたダイヤ改正を実施し利便性を確保するなど、一定程度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
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6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	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	8,340	6,691	8,340	8,874	7,393	8,340	8,930	7,333	8,340	10,489		
	財源内訳	国庫支出金	0	—	0	0	—	0	0	—	0	0	—
		市債	0	—	0	0	—	0	0	—	0	0	—
		その他特財	8,340	—	8,340	8,874	—	8,340	8,930	—	8,340	10,489	—
		一般財源	0	—	0	0	—	0	0	—	0	0	—
	人件費※ B	34,033	34,033	28,559	28,559	28,559	28,790	28,790	28,790	0	0	0	
総コスト(A+B)	42,373	40,724	36,899	37,433	35,952	37,130	37,720	36,123	8,340	10,489	0		
人工(単位: 人)	4.04		3.35		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		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2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「市バスお客様アンケート調査」については、研修等これまでの取組の成果が表れたことに加え、令和6年度は、川崎市交通事業80周年の年であり、パースデーイベントの開催や記念グッズの販売等明るい話題が多かったことから、市バスに対するイメージが向上し、お客様総合満足度は73.4%となって目標を達成しました。						
指標分類	数値で事業の実績・効果等を把握できる指標 (指標の説明)		目標・実績	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	98.9		
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	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	73.4		

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 6 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		R6年度:市バスお客様アンケート調査の設問の見直し・追加 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		
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	研修の充実による「安全性向上の取組」や、お客様アンケート等を踏まえた「接客向上の取組」等を行うことにより、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	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	A	「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への継続的な指導などを行った結果、「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、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6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	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	1,601,969	981,051	1,900,618	2,538,987	2,300,032	2,014,212	2,600,873	1,264,252	2,179,212	2,229,496		
	財源内訳	国庫支出金	35,386	—	35,386	86,299	—	35,386	126,021	—	35,386	0	—
		市債	388,000	—	666,000	1,017,000	—	791,000	1,184,000	—	951,000	1,023,000	—
		その他特財	1,021,218	—	1,041,867	1,123,838	—	1,030,461	1,094,577	—	1,035,461	1,206,496	—
		一般財源	157,365	—	157,365	311,850	—	157,365	196,275	—	157,365	0	—
	人件費※ B	47,596	47,596	55,839	55,839	55,839	56,291	56,291	56,291	0	0	0	
	総コスト(A+B)	1,649,565	1,028,647	1,956,457	2,594,826	2,355,871	2,070,503	2,657,164	1,320,543	2,179,212	2,229,496	0	
	人工(単位:人)		5.65		6.55		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	
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国内製造事業者から、大型ハイブリッドバスの受注を抑制するとの連絡があり、契約手続き等を前倒して進めたことから、目標台数には届かないものの、低床の大型ハイブリッドバス4両分を購入することができました。なお、購入できなかった分については、廃車予定車両の継続使用で対応しました。そのほかにも、ノンステップバスの電気バスを試験的に3両導入し、低床バス導入率100%を維持しています。 ②「市バスナビ」について、運行表示器の維持管理を行うとともに、バス利用者向けサービスの充実を図るため、関係局と連携し、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行い、経路検索アプリ等で確認できるようにしました。 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3か所の補修を実施 ・標識:二面式停留所標識11基更新 ・ベンチ:新たに2か所(3基)にベンチを設置						
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	7		
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)			
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。	
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	b
	評価の理由	国内製造事業者の大型ハイブリッドバスの受注抑制により、計画どおりの車両更新はできなかったが、快適なバス待ち空間の提供や市バスの運行情報を発信するなど、お客様の利便性やサービスの向上ができていることから、成果は徐々に上がっています。	
効率性	【民間の活用】 委託や指定管理者制度など、実施手法について民間活用によりコストを削減できる余地があるか？	a. 余地はない b. 余地はある c. 既に実施済み	b
	【事業手法等の見直し】 事業の成果を維持しながら、契約方法、仕様の見直しなどによる経費削減や事務手続きの見直しなどによる事務改善の可能性があるか？	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	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	B	「ノンステップバス更新数」は目標を下回りましたが、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、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 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
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6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	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		372,220	267,007	13,793	25,426	20,112	13,793	180,877	177,954	13,793	19,379	
	財源内訳	国庫支出金	0	—	0	0	—	0	3,000	—	0	0	—
		市債	356,000	—	0	9,000	—	0	130,000	—	0	0	—
		その他特財	16,220	—	13,793	16,426	—	13,793	47,877	—	13,793	19,379	—
		一般財源	0	—	0	0	—	0	0	—	0	0	—
	人件費※ B		29,905	29,905	29,838	29,838	29,838	32,915	32,915	32,915	0	0	0
	総コスト(A+B)		402,125	296,912	43,631	55,264	49,950	46,708	213,792	210,869	13,793	19,379	0
人工(単位：人)		3.55		3.5			3.83						

※ 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運転手及び整備員の正規採用選考については、選考内容の見直しを行って選考を実施し、2回目の選考について募集を開始しました。また、新たな採用選考として、自動車整備資格を有しない整備員養成制度の採用選考を実施するとともに、バス乗務未経験の方を対象とした選考や、再度市バスで勤務することを希望する方を対象とした選考の募集を開始しました。さらに、運転手の会計年度任用職員の採用選考を通年で実施しました。 ②大型自動車第二種免許を有していない若年層(養成枠)の採用については、運転手の採用状況等を踏まえ、採用選考を実施しました(2回)。 ③職種別研修について、運転手については事故防止研修(2回)やサービス向上研修(4回)等、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(2回)、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交通局初任者研修(5回)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	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		
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)		大型自動車第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 6 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		R6年度:新たな採用選考として、バス乗務未経験の方を対象とした選考、ジョブ・リターン制度による選考、資格を持っていない方に対する整備員の養成枠選考を設定し、募集を行いました。 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。	
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うとともに、新たな選考も設定することで、職員の採用に努めており、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	採用選考業務や職種別研修等について、引き続き、経費削減や事務の見直しなどの効率化を検討しながら取組を進めます。	
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	B	採用選考内容の見直しや選考回数の増のほか、新たな採用選考を実施するなど、応募者増を図り、運転手、整備員の採用に努めたため、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6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	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	15,588	14,512	15,588	14,926	11,957	15,588	15,579	18,642	15,588	18,919		
	財源内訳	国庫支出金	0	—	0	0	—	0	0	—	0	0	—
		市債	0	—	0	0	—	0	0	—	0	0	—
		その他特財	15,588	—	15,588	14,926	—	15,588	15,579	—	15,588	18,919	—
		一般財源	0	—	0	0	—	0	0	—	0	0	—
	人件費※ B	6,739	6,739	6,820	6,820	6,820	6,446	6,446	6,446	0	0	0	
	総コスト(A+B)	22,327	21,251	22,408	21,746	18,777	22,034	22,025	25,088	15,588	18,919	0	
	人工(単位: 人)	0.8		0.8		0.75							

※ 人件費は、予算・決算における職員1人当たり人件費に、人工を乗じて算出

計 画 (Plan)

政策体系	政 策	総合的な交通体系を構築する
	施 策	市バスの輸送サービスの充実
	直接目標	安全で快適な市バス輸送サービスを持続的に提供する
事業の対象 (事業の対象となる人、物)	バス路線近隣の事業者等、学校や企業など団体	
事業の目的 (対象をどのような状態にしたいか)	バス車内外スペースへの広告掲載等や、団体の移動手段として市バス車両を活用することにより収益確保を図ります。	
事業の内容 (どういった業務内容で、どのような手段で実施しているか)	市バス車内外の空きスペースに広告を掲載するほか、ラッピングバスを運行することにより、収益を確保します。 ラッシュ時を除く時間帯の市バス車両の有効活用 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」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貸切バス事業については、改善基準告示の改正に伴い、運転手の実働運転時間が減る中、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や、貸切運賃を増額したことなどにより目標を達成しました。 ②広告宣伝事業の推進については、新たにラッピング広告2両及びタイアップ広告(広告対象車両280両)の実施などにより、目標をほぼ達成しました。						
指標分類	数値で事業の実績・効果等を把握できる指標 (指標の説明)	目標・実績	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	42		
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	75		
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。 貸切バス事業について、関東運輸局の公示運賃を踏まえ、実施運賃を増額改定しました。 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、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利用されています。		
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	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」の目標値を達成していませんが、事業の継続に必要な収入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、庁内に市バス広告の周知を行い、新規広告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ることから、施策に貢献しています。広告宣伝事業については、成果指標である「広告料収入」の目標に若干届きませんでしたが、収入確保に寄与し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 貸切バス事業については、引き続き、機会を捉え積極的な引き受けを行っていくとともに、再度の依頼につながるよう依頼主に対する的確かつ丁寧な対応に努めます。広告宣伝事業については、引き続き新規広告主の獲得に努め、さらなる収益確保を図ります。
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6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	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	2,323,864	2,338,925	2,323,864	2,387,239	2,386,110	2,300,626	2,459,289	2,374,898	2,346,638	2,541,662			
		財源内訳	国庫支出金	0	—	0	0	—	0	0	—	0	0	—
			市債	0	—	0	0	—	0	0	—	0	0	—
			その他特財	2,323,864	—	2,323,864	2,387,239	—	2,300,626	2,459,289	—	2,346,638	2,541,662	—
	一般財源	0	—	0	0	—	0	0	—	0	0	—		
	人件費※ B	6,065	6,065	6,138	6,138	6,138	6,188	6,188	6,188	0	0	0		
	総コスト(A+B)	2,329,929	2,344,990	2,330,002	2,393,377	2,392,248	2,306,814	2,465,477	2,381,086	2,346,638	2,541,662	0		
人工(単位：人)	0.72		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、「数値等により具体的に実績を示すことができる取組」、又は「未達成部分」若しくは「より達成できた部分」を記載)	目標どおり達成できました。 ①上平間・井田営業所の管理委託については、受託事業者と契約書を締結し、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い、結果は概ね適切でした。 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、改善等を要望し、輸送の安全及びお客様サービス向上を推進しました。 ④井田営業所管内において利用動向等を踏まえたダイヤ改正を実施したことに伴い、井田営業所の委託規模を変更しました。						
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	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)		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 6 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		R6年度 :ダイヤ改正に伴い、井田営業所の車両数を見直しました。 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。	
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を維持する上で、直営での事業運営だけではなく、営業所の管理を委託することにより、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を委託することにより、市バスネットワークの維持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り効果が変化するため、運行計画の見直し等により、効率的に管理委託を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	管理委託は、安定的な公共交通の提供を可能にし、市バスネットワークを維持することによって、市民サービスの向上に貢献しています。

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	受託事業者の運転手不足により、委託規模の拡大が難しい状況の中、委託規模を維持しつつ、利用動向を踏まえて委託契約を適宜見直し、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6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	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	701	910	800	205	5,921	701	47,623	50,973	701	4,343		
	財源内訳	国庫支出金	0	—	0	0	—	0	0	—	0	0	—
		市債	0	—	0	0	—	0	0	—	0	0	—
		その他特財	701	—	800	205	—	701	47,623	—	701	4,343	—
		一般財源	0	—	0	0	—	0	0	—	0	0	—
	人件費※ B	5,897	5,897	5,968	5,968	5,968	9,453	9,453	9,453	0	0	0	
	総コスト(A+B)	6,598	6,807	6,768	6,173	11,889	10,154	57,076	60,426	701	4,343	0	
人工(単位:人)	0.7		0.7		1.1								

※ 人件費は、予算・決算における職員1人当たり人件費に、人工を乗じて算出

計 画 (Plan)

政策体系	政 策	総合的な交通体系を構築する
	施 策	市バスの輸送サービスの充実
	直接目標	安全で快適な市バス輸送サービスを持続的に提供する
事業の対象 (事業の対象となる人、物)	市民	
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(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	
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国内製造事業者から、大型ハイブリッドバスの受注を抑制するとの連絡があり、契約手続き等を前倒して進めたことから、目標台数には届かないものの、大型ハイブリッドバスを4両購入することができました。また、計画期間中に予定していなかった川崎市バス開業以来初となる電気バスを試験的に3両導入し、電気バスの導入拡大に向けて運用上の検証を始めるなど、脱炭素の取組を大きく前進させました。 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(3回)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社会的要請等に対応した事業を推進しました。 ・営業所照明器具をLED化したことにより、脱炭素の取組を推進しました。 ・市立川崎高等学校の生徒との協働の取組として、バス車両全車に「ぼじょ犬」シールを貼付し、バリアフリーの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	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	4		
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・国上訓練等の実施回数	実績	4	3	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)		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 6 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		R6年度:本市の脱炭素戦略の取組を踏まえ電気バスを試験導入しました。 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。	
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	b
	評価の理由	国内製造事業者の大型ハイブリッドバスの受注抑制により、計画どおりの車両更新はできなかったが、よりCO2削減効果の高い電気バスを試験的に3両導入し脱炭素の取組を推進しました。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	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	B	本市を取り巻く環境の変化に合わせて、川崎市バス開業以来初となる電気バスを導入するなど脱炭素の取組を進め、災害時等を想定した訓練の実施するなど自然災害への取組を進めたことから、一定程度施策への貢献がありました。

改善 (Action)		
今後の事業 の方向性	方向性区分	実施結果(Do)や評価(Check)を踏まえた今後の方向性
	I. 現状のまま継続 II. 改善しながら継続 III. 事業規模拡大 IV. 事業規模縮小 V. 事業廃止 VI. 事業終了	II 脱炭素の取組や自然災害への対応など、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)	「①ハイブリッドバスの導入(導入16両)」を削除【変更(令和6年度)】
	変更の理由	国内製造事業者の大型ハイブリッドバスの生産中止により、今後大型ハイブリッドバスを購入することが困難となったため。

令和6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	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	18,699	16,650	3,138	3,526	1,683	3,138	8,073	2,019	3,138	13,308		
	財源内訳	国庫支出金	0	—	0	0	—	0	0	—	0	0	—
		市債	15,000	—	0	0	—	0	0	—	0	8,000	—
		その他特財	3,699	—	3,138	3,526	—	3,138	8,073	—	3,138	5,308	—
		一般財源	0	—	0	0	—	0	0	—	0	0	—
	人件費※ B	16,848	16,848	14,919	14,919	14,919	12,891	12,891	12,891	0	0	0	
	総コスト(A+B)	35,547	33,498	18,057	18,445	16,602	16,029	20,964	14,910	3,138	13,308	0	
	人工(単位: 人)	2		1.75		1.5							

※ 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)	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2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		
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	2		
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)		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。	
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、局内進捗管理会議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	I 川崎市バス事業経営戦略プログラム進捗管理会議や川崎市バス事業アドバイザーボードを開催し、川崎市バス事業経営戦略プログラムの取組を推進することにより、持続可能な経営を行っていきます。 また、令和7年度については、次期経営計画の策定に向けた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「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	