

令和 7 年度 社会資本総合整備計画 事後評価概要調書

計画とりまとめ課	建設緑政局自転車利活用推進室	要素事業所管課	建設緑政局自転車利活用推進室
----------	----------------	---------	----------------

1 計画の概要

計画の名称	川崎市内における安全で快適な自転車通行環境の構築 (防災・安全)	計画の期間	令和 2 年度～令和 6 年度
計画の目標	川崎市内における安全で快適な自転車ネットワークの構築を推進する。		
計画の成果目標(定量的指標)	<ul style="list-style-type: none"> ・川崎市内の自転車に関わる交通事故件数を現況値(平成 26 年～平成 30 年平均)(1,002 件)から令和 6 年度までに 920 件に削減する。 ・川崎市自転車活用推進計画に位置付けられた路線において、自転車通行環境整備を実施した延長を現況値(令和元年度末)(24.3 km)から令和 6 年度までに 154 kmに向上させる。 		
計画変更を行った場合、変更内容の概要	・令和 3 年度及び令和 6 年度に自転車通行環境整備の一層の推進のため、各要素事業において目標整備延長・事業費の増。		

2 社会資本整備総合交付金を充てた要素事業の進捗状況(概要)

事業の区分	主な事業名	計画事業費		執行額(千円) (評価時)	進捗率 (%)	事業進捗状況の概要
		当初(千円)	評価時(千円)			
A (基幹事業)	<ul style="list-style-type: none"> ・(市) 殿町 39 号線ほか ・(県) 川崎町田ほか ・(主) 川崎府中ほか ・(国) 国道 409 号ほか 	334,000	414,000	413,488	100%	矢羽根型路面表示等による通行環境整備を実施
B (関連社会資本整備事業)	—					
C (効果促進事業)	—					
全体事業費(A+B+C)		334,000	414,000	413,488 【財源内訳】 国:211,744 県: 0 市:201,744	100%	

3-1 計画に記載した評価指標の目標値の実現状況

評価指標の名称、 内容	川崎市内の自転車に関わる交通事故件数を現況値（平成 26 年～平成 30 年平均）（1,002 件）から令和 6 年度までに 920 件に削減する。			
定義及び算定式	各年の神奈川県警察から提供された川崎市内の自転車に関わる交通事故件数			
その指標を設定 した理由	自転車に関わる交通事故件数の推移を見ることで、安全に関わる取組の成果を測ることができるため。			
当初現況値 (R2)	中間目標値 (R4)	最終目標値 (R6)	実績値 (確定)	目標達成状況
1,002 件 (H26～30 平均)	960 件 (42 件減少)	920 件 (82 件減少)	984 件 (R6 実績) (18 件減少)	未達成
目標達成状況に 対する所見	<p>神奈川県警察からの事故データに基づく自転車に関わる交通事故件数は、当初現況値（平成 26 年～平成 30 年平均）1,002 件に対し、令和 4 年の中間目標は達成したものの、以降、事故が増加し、令和 6 年の最終目標は未達成となった。</p> <p>目標未達成の要因として、コロナ禍後の自転車利用の回復のほか、歩道等における自転車と歩行者の事故の増加などが想定され、また、事故のうち 7 割以上で自転車利用者の法令違反、特に事故が起こりやすい交差点の安全義務違反等により生じており、目標件数までの減少につながらなかったものと考えられる。</p> <p>なお、今回、目標達成には至らなかったものの、長期的にみると、本市の自転車に関わる交通事故件数は減少傾向にあり、また、当初現況値（平成 26 年～平成 30 年平均）1,002 件と令和 6 年実績値 984 件で比較すると自転車に関わる交通事故件数は減少しており、当初現況値（平成 26 年～平成 30 年平均）1,002 件と本計画期間（令和 2 年～6 年）の平均 918 件と比較しても減少していることから、取組に一定の効果はあったものと考えている。</p>			
将来の見込み	<p>自転車に関わる交通事故件数は、当初現況値（平成 26 年～平成 30 年平均）と令和 6 年実績値で比較すると自転車に関わる交通事故件数は減少しているものの、コロナ禍以降、事故が増加していることから、自転車ネットワークの構築の取組を進めるとともに、それらと合わせて自転車に関わる交通事故が多い箇所における通行環境整備を行い、事故件数の減少に努めていく。</p>			

3-2 計画に記載した評価指標の目標値の実現状況

評価指標の名称、 内容	川崎市自転車活用推進計画に位置付けられた路線において、自転車通行環境整備を実施した延長を現況値（令和元年度末）（24.3 km）から令和 6 年度までに 154 kmに向上させる。			
定義及び算定式	各年度における自転車通行環境整備を行った延長の合計値			
その指標を設定 した理由	川崎市内の自転車ネットワークの構築状況を測る指標であるため。			
当初現況値 (R2)	中間目標値 (R4)	最終目標値 (R6)	実績値 (確定)	目標達成状況
24km	—	154.0km (129.7km 増)	158.5km (134.2km 増)	達成
目標達成状況に 対する所見	<p>自転車通行環境の整備延長は、目標を達成できた。</p> <p>シェアサイクルの普及による利用機会の拡大や電動アシスト自転車の普及等による丘陵部での利用増加などが見られる中、自転車等が道路を安全・安心、快適に利用できる環境を創出するための自転車ネットワークの構築が着実に進捗していると考えられる。</p>			
将来の見込み	今後も自転車通行環境の整備を実施し、自転車ネットワークの構築を推進する。			

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

評価指標の名称、 内容	<p>整備実施箇所における自転車に関わる交通事故件数及び事故低減箇所の割合</p> <p>※評価指標としていないが、平成 27 年から令和 4 年に通行環境整備が完了した 158 箇所を対象に集計した値を、計画の評価指標（川崎市内の自転車に関わる交通事故件数）の参考として掲載</p>
定義及び算定式	<p>・ 自転車に関わる交通事故件数</p> <p>整備前の 1 年あたりの平均事故件数（各箇所における市内で通行環境整備施策が始まる前の期間の年平均</p>

	<p>値の合算)、整備後の1年あたりの平均事故件数(各箇所における整備後から令和5年までの年平均値の合算)</p> <p>・自転車に関わる交通事故低減箇所の割合</p> <p>整備実施箇所毎に整備前の1年あたりの平均事故件数と整備後の1年あたりの平均事故件数を比較し、事故件数が低減した整備実施箇所数の割合</p>
指標とする理由及び計画において設定した評価指標との関連性	計画の評価指標である川崎市内の自転車に関わる交通事故件数のうち、整備実施箇所における自転車に関わる交通事故件数及び事故低減箇所の割合を見ることで、整備後の事故発生傾向を確認することができるため。
評価指標の実績値を含む効果の発現状況	整備実施箇所における自転車に関わる交通事故件数は、整備前の1年あたりの平均事故件数266件に対し、整備後の1年あたりの平均事故件数は167件となっており、約4割低減した。また、整備実施箇所における事故低減箇所の割合は、整備した約7割の箇所で、自転車に関わる交通事故件数が低減した。

5 市民・事業者に対する意見募集・説明・調査の状況

<p>意見募集・説明・調査の内容、手法、実施期間</p>	<p>・【市民意見聴取】</p> <p>Web アンケート調査による施策に関する評価・意見を収集</p> <p>実施方法：インターネットリサーチ会社より、市内在住モニターに対してアンケート調査を実施</p> <p>実施期間：令和7年月25日～29日</p> <p>対 象 者：川崎市在住者</p> <p>回 答 数：770 サンプル（概ね各区110 サンプル）</p> <p>【主な道路利用者への意見聴取】</p> <p>事業者アンケート調査による施策に関する評価・意見を収集</p> <p>実施方法：アンケート表を配布し、二次元コード及びメールによる回収を実施</p> <p>実施期間：令和7年7月14日～8月27日</p> <p>対 象 者：一般社団法人神奈川県トラック協会川崎サービスセンター、神奈川県タクシー協会川崎支部、バス事業者5社</p> <p>回 答 数：14 件（トラック協会1 件、タクシー協会5 件、バス事業者8 件）</p>
<p>意見募集・説明・調査の結果及びそれを踏まえた対応方針</p>	<p>事業者アンケートでは、8 割以上の事業者が、自転車に対する意識や自転車のルール・マナー向上など整備効果を感じており、市民アンケートでは、矢羽根型路面表示等について8 割以上が知っているとの回答し、通行環境整備後の自転車の安心した通行については、半数程度が「安心」を感じているとの回答であった。</p> <p>一方で、市民アンケートで矢羽根型路面表示等について2 割弱が知らないとの回答があり、川崎・宮前・麻生区では比較的低い傾向が見られた。これは未着手路線の多寡や、整備の状況などによるものと考えられる。通行環境整備後の自転車の安心した通行については、矢羽根型路面表示等を設置したものの、1 割強が以前より危なくなっていると回答し、その主な要因として、車道を通行する際、自動車に対して危険を感じていると考えられる。また、自由意見として、自転車利用のルール・マナーについての意見が多く寄せられた。</p> <p>道路を利用する事業者・市民に通行環境整備が広く認知され、かつ、自動車の自転車に対する意識向上や安心した通行など整備効果に一定の実感があるという結果であった。一方で、自動車に対して危険に感じる場面があったり、また、認知度の偏りや自転車利用者のルール・マナーについての意見が多いことなどから、今後も自転車ネットワークの構築の取組を推進するとともに、危険な箇所などについて個別の安全対策を行い、また、整備箇所などで警察等関係機関と連携を図りながら、各種キャンペーンなどにおいて矢羽根型路面表示等の認知度など地域に応じた自転車・自動車に対するルール・マナーの啓発活動を継続的に行っていく。</p>

6 今後の方針等

<p>総合的な所見</p>	<p>自転車通行環境整備の取組を推進した結果、自転車に関わる交通事故件数はコロナ禍以降の増加により最終目標値が達成できていない状況であるものの、本計画期間の平均値と平成26～30年の平均値を比較すると減少していることや、事業者・市民は一定の事業の効果を感じていることから、自転車・歩行者・自動車が道路を安全で快適に利用できる自転車ネットワークの構築の効果はあったといえる。</p>
---------------	--

今後の方針

次期計画

☒あり・なし

今後もシェアサイクルの普及による利用機会の拡大が見込まれ、また、電動アシスト自転車の普及等による丘陵部での利用増加などが見られる中、自転車・歩行者・自動車が道路を安全で快適に利用できる自転車ネットワークの構築を進める必要があることから、計画総延長約216kmの整備完了を目指し、次期計画（令和7～11年度）において、引き続き、通行環境整備を推進する。

また、自転車に関わる交通事故がコロナ禍以降増加している状況を踏まえ、自転車ネットワークのほかに事故が発生しているなどの危険な箇所については、事故データを分析して事故が多発している箇所を抽出し、その状況に応じた個別の安全対策を行うとともに、整備箇所などで警察等関係機関と連携を図りながら、各種キャンペーンなどにおいて矢羽根等の認知度など地域に応じた自転車・自動車に対するルール・マナーの啓発を継続的に行うなど、総合的に取組を推進する。