



令和7年度 川崎市公共事業評価審査委員会

社会資本総合整備計画事後評価について

「川崎市内における道路交通の円滑化を促進する道路整備」

令和7年10月21日

川崎市建設緑政局 道路河川整備部 道路整備課

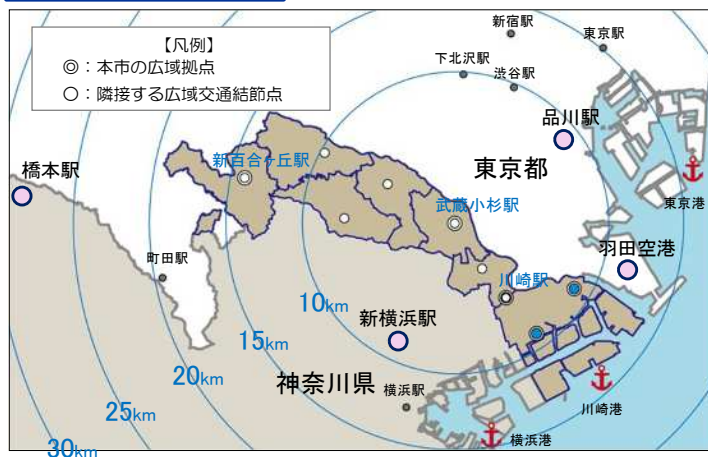
目 次

- 1 計画策定の背景
- 2 計画の概要
- 3 事業実施状況
- 4 事業者・市民等意見募集の結果
- 5 総合的な所見及び今後の方針

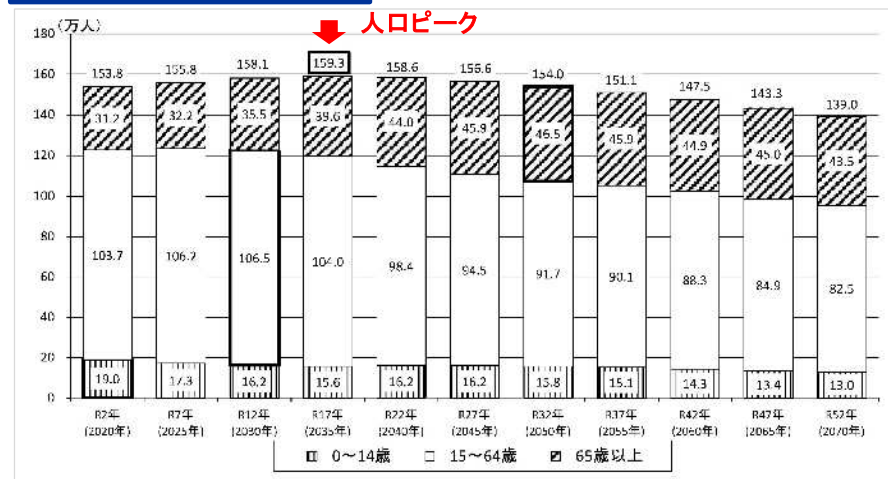
1 計画策定の背景

- ・川崎市は首都圏の中心部に位置し、羽田空港に隣接するとともに川崎港を擁するなど、首都圏における地理的な優位性を備えた地域であり、引き続き発展していくためには、さらなる道路機能の強化が必要がある。
- ・本市の人口は、令和17年(2035年)まで増加を続ける推計であることから、商業や業務機能が集積する川崎駅周辺地区等の広域拠点において、自動車の走行速度の低下(渋滞)が懸念される。

川崎市の位置



川崎市の人口の推移



出典：川崎市総合計画改定に向けた将来人口推計

市内幹線道路の走行速度
(混雑時)



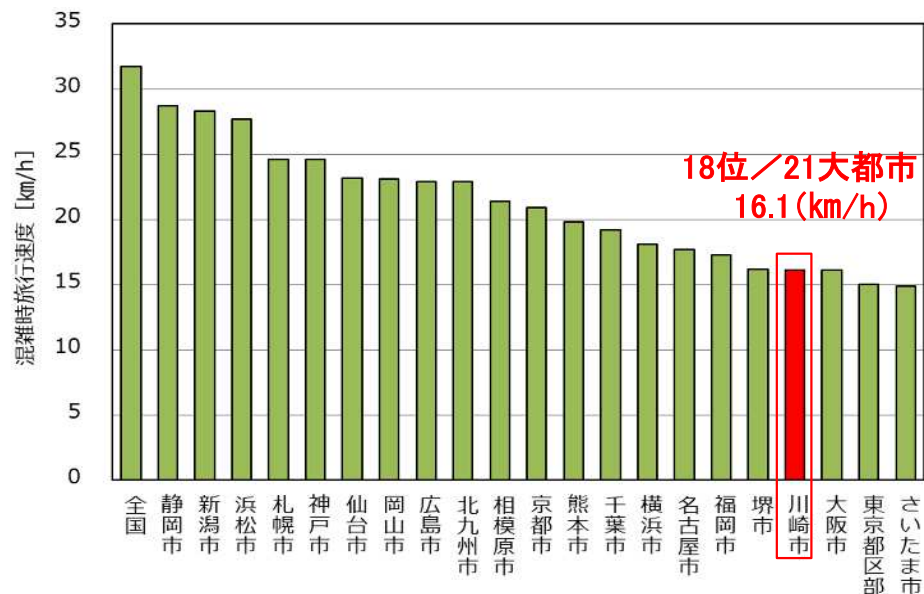
出典：道路交通センサデータを基に作図

1 計画策定の背景

- ・令和3年調査における本市の混雑時(※1)の自動車の平均走行速度は、16.1km/hで21都市中で18位となっている。
- ・令和5年調査における本市の幹線道路の整備率は21都市中15位と他の大都市と比較しても未だ低い状況である。
- ・慢性的な渋滞は、円滑な交通を妨げ、定時性が損なわれるばかりでなく、自動車から排出される排気ガスなどによる環境問題も懸念され、市民生活に直結した課題となっている。

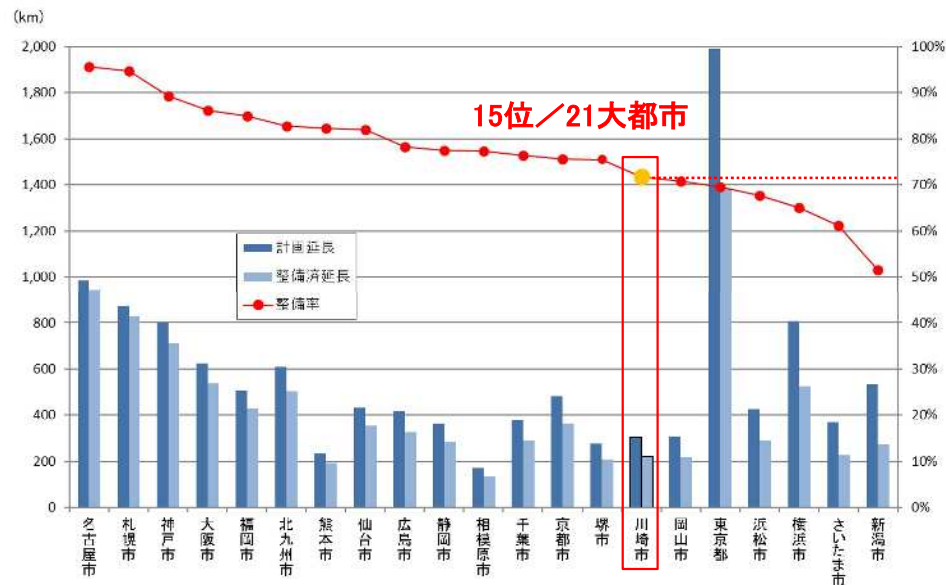
※1 午前7時～午前9時、午後5時～午後7時のうち、上下線それぞれが混雑する時間帯

大都市の走行速度(混雑時)の比較



出典: R3年度道路交通センサス

大都市の幹線道路整備率比較



出典: 令和5年都市計画現況調査(国土交通省)

1 計画策定の背景

・このような現状を踏まえ、効率的・効果的に交通環境整備を推進することを目指し、本市では「川崎市総合都市交通計画」及びその関連計画である「川崎市道路整備プログラム」を策定しています。

川崎市総合都市交通計画

計画期間	計画策定(平成24年度)から概ね20年間
目的	「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」を交通政策の理念に掲げ、総合的かつ持続可能な交通政策を推進するため
計画の方針	(1)首都圏機能の強化及び活力ある本市都市機能の形成に向けた交通環境の整備 (2)誰もが安全、安心、快適に利用できる交通環境の整備 (3)災害に強い交通環境の整備 (4)地域特性に応じたきめ細やかなまちづくりを支える交通環境の整備 (5)地球にやさしい交通環境の整備

川崎市道路整備プログラム

計画期間	平成28年度～令和11年度
目的	事業箇所の選定過程や予定箇所を予め公表し、計画や目標を市民と行政が共有することで道路整備を効率的・効果的に推進するため
実現に向けた3つの視点	・指標による選定 評価の視点に即して指標を設定し、総合評価により整備路線を決定 ・実効性の重視 他事業との関連性、関係機関との連携度、事業の継続性など「事業性の担保」も考慮し、また、各路線の進捗上の課題や財政状況など事業の実施環境を的確に捉えて路線を選定 ・目標の共有化 評価の視点に基づき、計画期間内の目標を具体的に設定して進捗状況を管理・評価するとともに川崎市総合計画と連携した進行管理を導入することにより、計画やその達成度を市民と行政が共有できるように配慮

社会資本総合整備計画

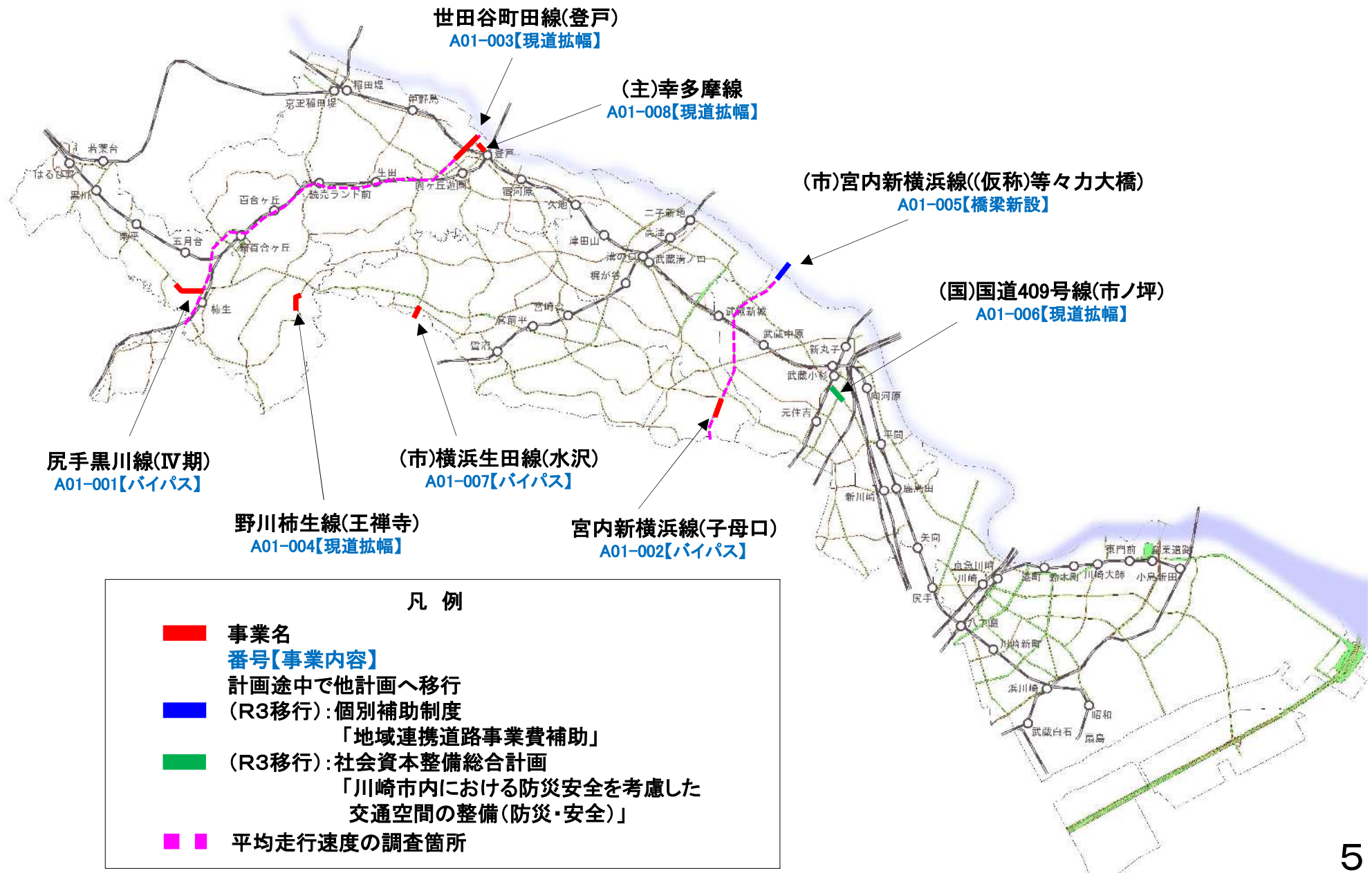
・ バイパス整備 ・ 現道拡幅 ・ 橋梁新設

2 計画の概要

計画の名称	川崎市内における道路交通の円滑化を促進する道路整備
計画の目標	川崎市内の拠点間および近隣都市等とを連絡する道路機能の強化や緊急輸送道路の拡充を図ることを目的とした道路整備を促進する
計画の期間	令和2年度～令和6年度
要素事業数	基幹事業 8事業 ※事業箇所・内容は次ページ参照
主な要素事業	宮内新横浜線(子母口) : バイパス 世田谷町田線(登戸) : 現道拡幅
事業費	当初:31億4600万円
計画の成果目標 (定量的指標)	①緊急輸送道路の整備率の向上 【当初(R2)現況値】 0% (現状整備率:60.8%) 【最終(R6)目標値】 3% (目標整備率:63.8%) ②混雑時平均走行速度の改善 ((目標平均速度 / 現状平均速度) - 1) × 100 【当初(R2)現況値】 0% (現状平均速度: 14.5km/h) 【最終(R6)目標値】 3% (目標平均速度: 14.9km/h)

2 計画の概要

事業箇所・事業内容



3 事業実施状況

3-1 事業内容

バイパス【宮内新横浜線(子母口)ほか】

- 整備内容
バイパスの整備
- 効果
 - ・渋滞を解消し、交通を円滑化
 - ・バス停留所(バスベイ型)の設置により、バス停車時にも後続車両が停車することなく円滑に走行できる空間を確保することで、車両の走行環境が改善
 - ・バス経路変更により、定時性が向上
また、狭い道路をバスが通行しなくなるにより、歩行者の安全性が向上



A01-002(宮内新横浜線(子母口))

現道拡幅【野川柿生線(王禅寺)ほか】

- 整備内容
道路の拡幅
- 効果
 - ・歩道を整備し、歩行者通行空間を確保することで、歩行者の安全性を向上
 - ・バス停留所(バスベイ型)の設置により、バス停車時にも後続車両が停車することなく円滑に走行できる空間を確保することで、車両の走行環境が改善



A01-004(野川柿生線(王禅寺))

橋梁新設【(市)宮内新横浜線((仮称)等々力大橋)】

- 整備内容
橋梁の新設
- 効果
 - ・都県間連携の強化により、人の交流や物流が活性化
 - ・多摩川を渡る車両交通の分散化により、交通が円滑化
 - ・災害時の迅速な復旧活動や避難経路の確保により、防災性が向上



A01-005(市)宮内新横浜線((仮称)等々力大橋)
※A1は橋台設置予定箇所(未施工)、その他の橋脚・橋台は施工済み

3 事業実施状況

3-2 進捗状況

事業内容	番号	要素事業名	実施内容	用地取得率 ※当初：R1年度末 ⇒ 実績：R6年度末	整備 総延長 R6末時点	計画・ 実績	整備 延長	今回評価期間(年度)					次期評価期間(年度)					備考
								R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	
バイパス	A01-001	尻手黒川線(Ⅳ期)	工事 用地買収	92% ⇒ 99% (未取得: 3㎡)	20.464km (総延長22.84km)	計画 実績	0.7km 0km	→										継続 (次期計画)
	A01-002	宮内新横浜線(子母口)	工事 用地買収	98% ⇒ 100%	2.835km (総延長4.56km)	計画 実績	0.2km 0.2km	→										完成
	A01-007	(市)横浜生田線(水沢)	用地買収	72% ⇒ 100%	3.25km (総延長3.8km)	計画 実績	0.1km 0km	→										継続 (次期計画)
現道拡幅	A01-003	世田谷町田線(登戸)	工事	—	2.72km (総延長8.9km)	計画 実績	0.8km 0.8km	→										完成
	A01-004	野川柿生線(王禅寺)	工事 用地買収	83% ⇒ 100%	6.92km (総延長16.05km)	計画 実績	0.47km 0.47km	→										完成
	A01-006	(国)国道409号(市ノ坪)	用地買収	96% ⇒ 100% (※1)	4.7km (総延長9.1km)	計画 実績	0.6km 0km	→					【※別計画へ移行】					※社会資本総合整備計画「川崎市内における安全・安心な交通環境の整備(防災・安全)」へ移行
	A01-008	(主)幸多摩線	工事	95% ⇒ 95% (※2)	— —	計画 実績	0.2km 0.2km	→										完成
橋梁新設	A01-005	(市)宮内新横浜線 (仮称)等々力大橋	工事	—	2.835km (総延長4.56km)	計画 実績	0.4km 0km	→					【※別計画へ移行】					※個別補助制度「地域連携道路事業費補助」へ移行

※1 別計画へ移行後に用地買収完了

※2 一部道路線形を変更したことで、用地取得が不要となった

- ・本整備計画において、バイパス3事業、現道拡幅4事業、橋梁新設1事業の合計8事業を実施。
- ・計画期間内に完成しなかった2事業(A01-001、A01-007)については、工事着手に向けた関係機関との調整等の難航が事業進捗遅延の一因となっていることから、進捗管理を適切に行い、次期計画においては、事業進捗に遅延が生じないように進める。
- ・令和3年度より新設された個別補助制度及び他の整備計画へ移行した2事業(A01-005、A01-006)は、現在も工事等を実施中であり、完成には至っていない状況である。

3 事業実施状況

3-3 目標達成状況

定量的指標1: 緊急輸送道路の整備率

成果目標

市域交通の骨格をなす緊急輸送道路の整備率を令和2年度から令和6年度までに3%（目標値）向上する。

算定式

整備後の緊急輸送道路整備率 — 整備前の緊急輸送道路整備率

※本計画の要素事業による整備

目標達成状況

目標値：3(%)向上



（整備後） （整備前）
結果：63.3 %^(※1) — 60.8 %^(※2) = 2.5(%) 向上

【未達成】

※1：(40.19m + 1.67km) / 66.08km * 100

※2：40.19km / 66.08km * 100

達成状況に対する所見

結果は2.5(%)向上となり、目標値を下回る結果となった。関係機関との調整等の難航により事業スケジュールの見直しが必要になったことなどにより、目標値を下回ったが、完成した路線（工区）については、災害発生時の救助活動人員や物資等の円滑な輸送が可能となった。

【参考】

緊急輸送道路とは？

緊急輸送道路とは、災害発生時に、被災者の避難及び救急活動人員や物資等の緊急輸送を円滑に行うための路線です。県内の道路管理者等で構成する「神奈川県緊急輸送道路ネットワーク計画等策定協議会」が事前に指定しています。

なお、全国で約10.9万kmのうち川崎市は約208.7kmの81路線を指定。（R6時点）

3 事業実施状況

定量的指標2:混雑時の平均走行速度

成果目標

混雑時の車両走行速度を令和2年度から令和6年度までに3%(目標値)改善する。

算定式

$$((\text{整備後の混雑時平均走行速度} \div \text{整備前の混雑時平均走行速度}) - 1) \times 100$$

目標達成状況

目標値 : 3 (%)改善

【達成】



$$\text{結果 : } ((\overset{\text{(整備後)}}{15.5 \text{ km/h}} (\text{※1}) \div \overset{\text{(整備前)}}{14.5 \text{ km/h}} (\text{※2})) - 1) \times 100 = \underline{6.9 (\%)} \text{ 改善}$$

達成状況に対する所見

※1 : 13.51km / 52分12秒 = 15.5km/h

※2 : 13.60km / 56分23秒 = 14.5km/h

結果は6.9 (%)向上となり、目標値を上回る結果となった。計画期間内に完成した路線(工区)で車道の幅員が広がったことにより走行性が向上したことや、バス停留所(バスベイ型)の設置により、バス停車時にも後続車両が停車することなく円滑に走行できるようになったことで、混雑が緩和されたことが要因と考える。

【参考】

「市内幹線道路の平均走行速度の調査」

- ・調査期間:【整備後】令和7年8月26日(火)【整備前】令和2年9月17日(木)
- ・調査対象:2路線(上り・下り) ルート1:宮内新横浜線(幸多摩線 ~ 横浜市境) 4.34km(整備前:4.43km)
ルート2:世田谷町田線(多摩水道橋 ~ 町田市境) 9.17km
- ・調査内容:異なる4つの時間帯で(上り・下り)の走行計測を実施
- ・算出方法:平均走行速度=2路線の合計距離/最も混雑した時間帯における所要時間の合計
- ※最も混雑した時間帯は合計所要時間が最も長くなった時間帯・方向で算出

3 事業実施状況

3-4 整備効果の事例

・宮内新横浜線（子母口工区）の整備により交通環境が改善しました

中原区宮内から横浜市港北区を結ぶ都市計画道路宮内新横浜線は、渋滞などの交通環境の改善に向け、令和3年10月より子母口工区の整備に着手し、令和5年9月に整備が完成しました。この整備効果について、令和6年11月に検証を行った結果、**2分2秒（約30%）の移動時間短縮**や**渋滞長の減少**など、交通環境の改善を確認しました。

整備効果① 交通の円滑化

【調査方法】

- **移動時間**：①「子母口」～②「鷹巣橋」間（①→②、②→①の往復時間を計測）
- **渋滞長**：【整備前】子母口住宅入口交差点（横浜方面・溝口方面）、子母口旭田交差点（横浜方面）
【整備後】子母口住宅入口交差点（横浜方面・溝口方面）、子母口旭田交差点（横浜方面・東京方面）

【計測日時】・整備前：令和4年11月 8日
・整備後：令和6年11月12日
700～900、1700～1900



- ① 子母口～② 鷹巣橋 間（①→②、②→①）：往復時間短縮
最大往復時間：6分45秒⇒4分43秒に短縮（2分2秒：-30%）
- 子母口住宅入口交差点：渋滞解消・減少：最大渋滞長（横浜方面）：220m⇒0m
- 子母口旭田交差点：渋滞長減少：最大渋滞長（横浜方面）：190m⇒25m



整備効果② 車両走行環境の改善

- **バス停留所（バスベイ型）の設置**により、バス停車時においても、車両が停車することなく、円滑に走行できる空間を確保したため、**車両の走行環境が改善**



整備効果③ 歩行者の安全性の向上

- 「子母口住宅入口」へ向かう路線バスの経路変更により、路線バスが通行しなくなったこと、及び、車両交通量も減少したことから、**歩行者の安全性が向上**



4 事業者・市民等意見募集の結果

4-1 実施概要

道路を利用している事業者及び市民に各種整備の効果等を確認するため、計画の代表的な事業箇所図や実績等を配布し、事業者・市民意見募集を実施

事業者意見募集

- (一社)神奈川県トラック協会、(一社)神奈川県タクシー協会、バス事業者5社(川崎市交通局、川崎鶴見臨港バス(株)、京浜急行バス(株)、東急バス(株)、小田急バス(株))にアンケートを実施
- 実施期間: 令和7年7月14日～8月27日
- 回答数: トラック協会1件、タクシー協会5件、バス事業者8件 合計14件の回答

市民意見募集

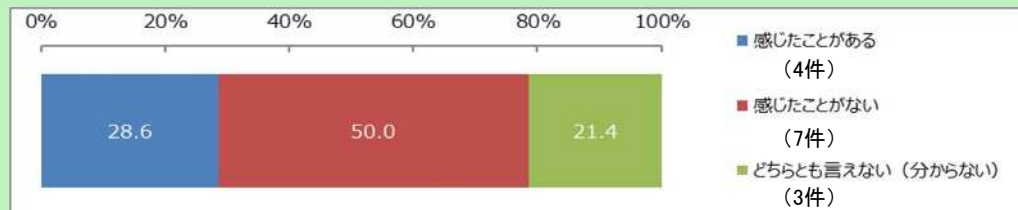
- インターネットリサーチ会社経由にて市内在住登録者にWebアンケートを実施
- 実施期間: 令和7年7月15日～16日
- 回答数: 400サンプル

4 事業者・市民等意見募集の結果

4-2 事業者アンケートの結果

代表的な質問に対する回答

川崎市内の道路において車での走行中、以前と比べて道路整備の効果を感じたことはありますか。



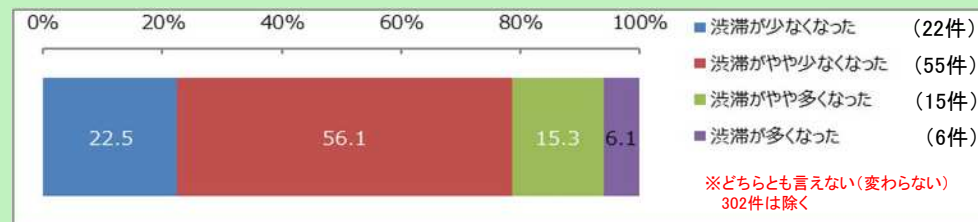
「感じたことがある」と回答された方におたずねします。
道路の整備や維持管理の効果として感じられたものは何ですか。(複数回答可)



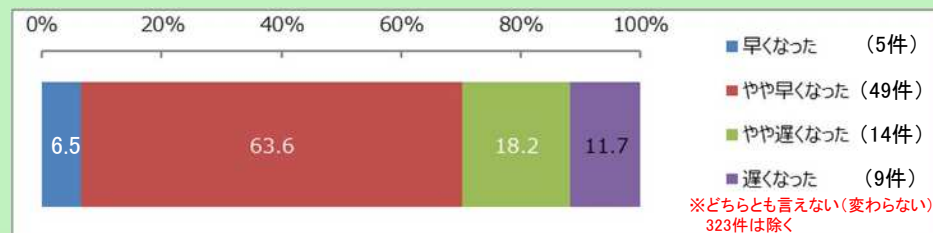
4-3 市民アンケートの結果

代表的な質問に対する回答

川崎市内の道路の渋滞状況について、
お考えが一番近いものを1つ選んでください。



川崎市内の移動時間、または近隣都市への移動時間について、お考えに一番近いものを1つ選んでください。



4 事業者・市民等意見募集の結果

4-4 事業者・市民等意見募集結果に対する所見

事業者アンケートでは、道路の整備効果について、「効果を感じたことがある」との回答が一定数得られたものの、半数が「効果を感じたことがない」との回答であったため、事業者の実感につながっていない結果となった。

市民アンケートでは、「どちらとも言えない(変わらない)」を除く回答の中では、「渋滞が少なくなった(やや少なくなった)」の回答が約8割、移動時間が「早くなった(やや早くなった)」の回答が約7割となった。

一方で、全体の回答では半数以上(約8割)が「どちらとも言えない(変わらない)」との回答であり、事業効果が市民の実感につながっていない結果となった。

事業の整備効果について、市HPや広報誌などを活用し、情報発信していく必要がある。

5 総合的な所見及び今後の方針

総合的な所見

緊急輸送道路の整備率については、関係機関との調整等の難航により事業スケジュールの見直しが必要になったことなどにより目標値を下回る結果となったが、計画期間内に道路整備が完了した箇所もあり、災害発生時の緊急輸送の円滑化において一定の効果があつた。混雑時の平均速度は、完成(整備)した要素事業によって、平均速度の改善が図られ目標値を達成しており、整備完了に伴う道路交通の円滑化については効果があつたといえる。

今後の方針

事業者・市民等からの意見では、道路の拡幅など、道路交通の円滑化に向けた道路整備を求める声も多くあり、今後も川崎市内の拠点間および近隣都市等とを連絡する道路機能の強化や緊急輸送道路の拡充を一層図るため、次期計画において継続としている2事業の完成に向け取組を進める。

事業の整備効果については、実感に繋がっていない課題が判明した。利用者である事業者・市民等の実感に繋がるように、事業内容を含めた整備効果について市HPや広報誌等を用いて情報発信を実施していく。