

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7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)												
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	計画事業費	予算額	決算額(見込)	
	事業費 A	18,713	7,866	49,508	36,093	27,296	26,717	39,835	35,829	14,717	19,837	20,382	
	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	32,200	32,200	32,200	
総コスト(A+B)	50,724	39,877	89,149	75,734	66,937	61,952	75,070	71,064	46,917	52,037	52,582		
人工(単位: 人)	3.8		4.65		4.1		3.65						

※ 人件費は、予算・決算における職員1人当たり人件費に、人工を乗じて算出

計 画 (Plan)

政策体系	政 策	総合的な交通体系を構築する
	施 策	広域的な交通網の整備
	直接目標	首都圏における円滑な交通網を整える
事業の対象 (事業の対象となる人、物)	市民、交通機関利用者、物流事業者等	
事業の目的 (対象をどのような状態にしたいか)	・総合都市交通計画の着実な推進を行うことで、「誰もが利用しやすいこと」「安全・安心かつ円滑であること」「持続可能であること」を理念とする交通環境の実現を図ります。 ・東京都市圏全体の広域的な交通問題の把握と課題の分析を行うことで、首都圏における円滑な交通網の形成を図ります。	
事業の内容 (どういった業務内容で、どのような手段で実施しているか)	・平成24年度に本市の都市交通分野におけるマスタープランとして「川崎市総合都市交通計画」を策定しました。 ・計画策定後、平成29年度末に中間見直しに伴う計画の改定を行いました。 ・計画改定後、計画に位置付けた施策・事業の着実な推進を図るため、進行管理を行うとともに、社会状況の変化を踏まえて、計画の全体見直しに向けて、調査・検討を行っています。 ・東京都市圏における広域的な都市交通計画の検討に役立てるため、人の動き及び物の動きの調査・分析を行っています。	
第3期実施計画に記載されている当該年度の取組内容	①総合都市交通計画に基づく取組の推進、進捗管理 ②第6回東京都市圏物流流動調査の調査結果の取りまとめ	
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総合都市交通計画の全体見直し	

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)	ほぼ目標どおり実施しました。 ①総合都市交通計画の全体見直しについては、庁内検討会議や外部の検討会議での意見聴取等を踏まえて、本市でも今後直面する急速な高齢化や交通の担い手不足の深刻化等の社会環境の変化に対応し、これまでに構築した交通環境を最大限に活用しながら、市民の暮らしやすさと移動しやすさを組み合わせた持続可能な交通環境を形成するため、交通政策の方向性を示すマスタープランとして本計画の素案を8月に取りまとめ、9月から10月にオープンハウス型市民説明会、パブリックコメントを行い、11月に第2次総合都市交通計画の策定を行いました。 ②第6回東京都市圏物流流動調査について、本市における調査結果のデータを分析・解析し、取りまとめを行い、東京都市圏全体において、10月に本調査結果の中間取りまとめ(速報値)、3月に本調査結果の取りまとめを公表しました。						
指標分類	数値で事業の実績・効果等を把握できる指標 (指標の説明)	目標・実績	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度	単位
1		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)		令和7年度に策定した第2次総合都市交通計画に基づき施策を着実に推進していくとともに、引き続き計画の進捗状況などを定点観測し、施策の方向性等の見直し、改善を行っ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 7 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		R7年度：第2次総合都市交通計画の策定(全体見直し)を実施 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、急速な高齢化や交通の担い手不足など交通を取り巻く社会環境の変化や施策の進捗状況を的確に把握しながら、今後も計画を推進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	A	交通を取り巻く社会環境の変化を踏まえた、交通政策の方向性を示すマスタープランである第2次総合都市交通計画の策定をすることで、道路や地域公共交通等の個別計画における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）	
今後の方向性 (実施結果(Do)や評価(Check)を踏まえた方向性を記載)	第2次総合都市交通計画は、おおむね20年後を目標年次とした、長期的な視点に立った計画であり、本計画を効率的・効果的に推進していくため、計画の進捗状況などを定点観測し、施策の方向性等の見直し、改善を行います。また、社会環境の変化や法改正、技術の進展、上位計画の見直しに応じて、計画の見直しを検討し、おおむね5年後に中間見直しを予定します。 東京都市圏交通計画協議会において、昭和43年から10年ごとに国土交通省及び1都4県5政令市4団体で共同して実施する人の動きを捉える調査である第7回バーソントリップ調査について、まちづくりや人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。

令和7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)												
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	計画事業費	予算額	決算額(見込)	
	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	65,505	
	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	14,115	14,115	14,115	
総コスト(A+B)	129,413	79,134	2,794,068	99,193	63,098	2,790,363	85,040	60,396	2,788,149	93,006	79,620		
人工(単位：人)	4.2		2.35		1.9		1.6						

※ 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	広域的な交通網の整備
	直接目標	首都圏における円滑な交通網を整える
事業の対象 (事業の対象となる人、物)	市民、鉄道事業者、交通機関利用者など	
事業の目的 (対象をどのような状態にしたいか)	・市民の交通利便性を高めるとともに、移動の効率化を通じた市内の活性化や都市間競争力の向上を図ります。 ・鉄道ネットワークの形成により、臨海部のポテンシャルを最大限に発揮する交通体系の構築を目指します。 ・鉄道整備事業基金を活用することで、新線建設や駅改良などの事業の推進を図ります。 ・鉄道事業者や周辺自治体と連携することで、輸送力増強や輸送サービスの改善を目指します。	
事業の内容 (どういった業務内容で、どのような 手段で実施しているか)	・広域的な鉄道ネットワークの機能強化に向け、各鉄道計画の実現に向けた検討・調整作業を行います。 ・鉄道整備事業基金の運用利子を積み立てることにより、鉄道整備事業を推進するための財源を確保します。 ・神奈川県内の市町村等が鉄道事業者に要望を伝える場である「神奈川県鉄道輸送力増強促進会議」を通じて、鉄道事業者による輸送力の増強施策の促進を図ります。 ・通勤通学時間帯におけるオフピーク通勤等の取組を推進します。	
第3期実施計画に記載されて いる当該年度の取組内容	①横浜市高速鉄道3号線の延伸に係る、横浜市や鉄道事業者等の関係機関との協議・調整 ②小田急小田原線・東急田園都市線の複々線化に関する調整 ③輸送サービスの改善による混雑緩和・利便性向上に向けた取組の協議・調整 ④社会環境の変化を踏まえたオフピーク通勤の取組推進	
当初計画からの変更箇所 (第3期実施計画に記載されている 取組内容から変更となる取組)		

実施結果 (Do)

上記「第3期実施計画に記載されて いる当該年度の取組内容」に対する 達成度	3	1. 目標を大きく上回って達成 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	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、沿線企業に対し、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)	
今後の方向性 (実施結果(Do)や評価(Check)を踏まえた方向性を記載)	新型コロナウイルス感染症の影響に伴う社会変容や、働き方、ライフスタイルの多様化、高齢化の進展などによる鉄道の利用状況の変化を注視しながら、引き続き、広域的な鉄道ネットワークの機能強化に向けた取組を進めます。 横浜市高速鉄道3号線の延伸については、横浜市、鉄道事業者などとの適切な役割分担のもと、ルート・駅位置の具体化に向けた調査・設計の深度化、国や関係機関との協議・調整、新百合ヶ丘駅及び中間駅周辺の基盤整備に向けた検討を行い、早期開業に向けた取組を推進していきます。

令和7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											
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)	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	計画事業費	予算額	決算額(見込)
		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	858,097
		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	39,081	39,081	39,081
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	3,781,985	921,243	897,178		
人工(単位：人)		5.43		5.43		4.43		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高速道路料金の更なる利用しやすい料金体系の実現に向けた国等関係機関の協議調整の継続実施	
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409号の歩道橋補修工事や国道246号の電線共同溝整備の進捗を図りました。 ②国と協議調整を行い、立坑部の躯体構築に向けた工事進捗を図りました。また、国と連携して、多摩川トンネル整備に伴う川崎市域への事業効果等の検討を行いました。 ③川崎駅周辺の交通円滑化対策に向けて、国と協議調整を行いました。 ④首都高速道路の利用促進を図るため、各種割引制度等の見直しや混雑状況に応じた料金施策など利用しやすい料金体系の実現に向けた取組を行うことを国等へ要望活動を実施しました。また、首都高速道路(株)から近年の労務費・材料費の高騰等に対して、持続可能な道路サービスを実現するため、料金改定等の事業変更に対する同意申請があり、同意に関する手続きを行いました。						
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	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	40	

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	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、市内の交通混雑の解消及び沿道環境の改善などの観点からも、事業の推進が必要です。		
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	国道357号の多摩川トンネルを始めとする広域的な幹線道路ネットワークの整備に向けた取組が進められており、国道357号の多摩川トンネルについては、国による立坑部の整備推進など、本市の交通機能強化に向けた進捗が図られていることから、事業の成果は徐々に上がっています。		
効率性	【民間の活用】 委託や指定管理者制度など、実施手法について民間活用によりコストを削減できる余地があるか？	a. 余地はない b. 余地はある c. 既に実施済み		a
	【事業手法等の見直し】 事業の成果を維持しながら、契約方法、仕様の見直しなどによる経費削減や事務手続きの見直しなどによる事務改善の可能性はあるか？	a. 可能性はない b. 可能性はある		b
	【質の向上】 事業を適正な（過小でも、過大でもない）規模の人員体制・費用で行いながら、市民サービスや市役所内部（職員・組織）の質の向上を図ることができる余地があるか？	a. 余地はない b. 余地はある c. 既に実施済み		b
	評価の理由	・国道357号の多摩川トンネルを始め、その整備には膨大な事業費が見込まれることから、事業費の縮減や費用負担の平準化に向けて事業者である国と市が協議・調整を行うとともに、広域的な整備効果等を考慮した推進方策や負担軽減に資する新たな費用負担のあり方に関する検討も必要です。 ・現行体制の中で、創意工夫を行い、国等関係機関との協議・調整を円滑に進めていくことが必要です。		
施策への貢献度	貢献度区分		上記「有効性」の成果等を踏まえ左記区分を選んだ理由	
	A. 貢献している B. やや貢献している C. 貢献の度合いが薄い	B	国道357号の多摩川トンネルを始めとする広域的な幹線道路ネットワークの整備に向けた取組が着実に進められており、施策への貢献はありました。	

改善（Action）	
今後の方向性 (実施結果(Do)や評価(Check)を踏まえた方向性を記載)	国道357号多摩川トンネルについては、国による立坑部整備などが進められており、引き続き、広域的な幹線道路ネットワークの整備促進に向け、事業の着実かつ効率的・効果的な推進が図られるよう、国等関係機関との協議・調整を進めます。また、川崎駅周辺の交通円滑化や高速道路の利用促進に向けた効果的な料金施策の実現に向け、引き続き国等関係機関に対し要望活動を実施するなど、取組を進めます。

令和7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)												
SDGsのゴール・ターゲットを意図した取組の方向性		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	計画事業費	予算額	決算額(見込)	
	事業費 A	16,416	14,890	16,416	9,216	6,558	16,416	13,375	10,498	16,416	19,415	0	
	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	11,557	11,557	11,557	
総コスト(A+B)	27,451	25,925	27,584	20,384	17,726	27,674	24,633	21,756	27,973	30,972	11,557		
人工(単位：人)	1.31		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れば「 <u>より達成できた部分</u> 」を記載)	目標どおり達成しました。 ①国の予算編成に対する要請書において国土交通省に要請するとともに、各種道路建設促進大会で整備に向けた要望書の提出などの活動を実施しました。 ②国道409号の街路先行整備等の促進などに関する地元からの要望について、12月に川崎縦貫道路対策協議会を開催し、沿線町会長へ各事業の進捗状況等について報告を行いました。 ③令和8年3月に開催された「羽田空港・京浜三港アクセス強化等に資する東京外かく環状道路(湾岸道路～東名高速間)計画検討協議会(第8回)」において、国、東京都と整備効果や起終点等についての検討を今後も引き続き、進めることを確認しました。						
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	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 羽田空港・京浜三港アクセス強化等に資する東京外かく環状道路(湾岸道路～東名高速間)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する庁外協議会等の開催回数	実績	2	1	1	2	
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	6	

評価（Check）				
事業を取り巻く社会環境の変化 (国・県・他団体の動向や法改正、規制緩和など)		東京外かく環状道路計画検討協議会において、国が公表した「高規格道路ネットワークのあり方 中間とりまとめ」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、関係者間で確認しました。		
事業の見直し・改善内容		☐ 実施（直近） H 年度 ☒ 未実施		
具体的な見直し・改善内容 ※過去に見直した履歴も記載できる場合は記載				
評価項目		評価		
必要性	【市民のニーズ】 事業を取り巻く環境の変化等により、事業に対するニーズが薄れていないか？	a. 薄れていない b. 薄れている		a
	【市が実施する必要性】 他都市で、民間等でサービス提供している事例がないか？	a. 事例はない b. 事例がある		a
	評価の理由	川崎縦貫道路は、本市の都市機能を強化するなど、広域的な交通網を形成する路線であり、東京外かく環状道路との一本化を含めた検討が進められているなど、今後も取組を進める必要があります。		
有効性	【成果】 活動結果（活動指標等）に対し事業の成果（成果指標等）は順調に上がっているか？	a. 上がっている b. 徐々に上がっている c. 上がっていない		b
	評価の理由	川崎縦貫道路を始めとする広域的な交通網の整備には、地元の理解を得ながら進める必要があり、川崎縦貫道路対策協議会などにより事業の進捗に向けた気運醸成が高まっていることなどから、事業の成果は徐々に上がっています。		
効率性	【民間の活用】 委託や指定管理者制度など、実施手法について民間活用によりコストを削減できる余地があるか？	a. 余地はない b. 余地はある c. 既に実施済み		a
	【事業手法等の見直し】 事業の成果を維持しながら、契約方法、仕様の見直しなどによる経費削減や事務手続きの見直しなどによる事務改善の可能性はあるか？	a. 可能性はない b. 可能性はある		b
	【質の向上】 事業を適正な（過小でも、過大でもない）規模の人員体制・費用で行いながら、市民サービスや市役所内部（職員・組織）の質の向上を図ることができる余地があるか？	a. 余地はない b. 余地はある c. 既に実施済み		b
	評価の理由	広域的な幹線道路ネットワークの形成に向けては、本市域への効果や影響等が想定されることから、本市が国等関係機関との協議調整を着実に進め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	B	川崎縦貫道路については、東京外かく環状道路（東名高速～湾岸道路間）との一本化を含めた検討を国や東京都と行うとともに、整備促進について、国に各種要望等を行うことで、事業の進捗に向けた気運醸成が高まっていることなどから、施策への貢献はありました。	

改善（Action）	
今後の方向性 (実施結果(Do)や評価(Check)を踏まえた方向性を記載)	川崎縦貫道路については、引き続き、国が主催し、本市も参画する「羽田空港・京浜三港アクセス強化等に資する東京外かく環状道路（湾岸道路～東名高速間）計画検討協議会」などにおいて検討を進め、広域的な交通網の整備に向けた取組を進めます。

令和7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												
SDGsのゴール・ターゲットを意図した取組の方向性		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	計画事業費	予算額	決算額(見込)	
	事業費 A	7,700	11,777	10,881	7,857	2,992	27,281	12,838	11,993	11,281	51,824	37,841	
	財源内訳	国庫支出金	0	—	0	0	—	0	0	—	0	0	—
		市債	0	—	2,000	0	—	19,000	6,000	—	0	46,000	—
		その他特財	0	—	0	0	—	0	0	—	0	0	—
		一般財源	7,700	—	8,881	7,857	—	8,281	6,838	—	11,281	5,824	—
	人件費※ B	8,845	8,845	8,951	8,951	8,951	9,024	9,024	9,024	9,263	9,263	9,263	
総コスト(A+B)	16,545	20,622	19,832	16,808	11,943	36,305	21,862	21,017	20,544	61,087	47,104		
人工(単位：人)	1.05		1.05		1.05		1.05						

※ 人件費は、予算・決算における職員1人当たり人件費に、人工を乗じて算出

計 画 (Plan)

政策体系	政 策	総合的な交通体系を構築する
	施 策	市域の交通網の整備
	直接目標	自動車での市内交通を円滑化する
事業の対象 (事業の対象となる人、物)	市民及び事業者	
事業の目的 (対象をどのような状態にしたいか)	都市計画道路網の見直しにより、体系的、機能的に連携したネットワークの形成を図ります。	
事業の内容 (どういった業務内容で、どのような手段で実施しているか)	社会経済の情勢の変化を踏まえると道路の必要性に変化が生じることも考えられるため、適時適切に都市計画道路網の検証を行い、必要に応じて都市計画手続き等を行います。	
第3期実施計画に記載されている当該年度の取組内容	「都市計画道路網の見直し方針」を踏まえた取組の推進 ①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	
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た取組」、又は「未達成部分」若しくは「より達成できた部分」を記載)	ほぼ目標どおり達成できました。 ①野川柿生線変更の都市計画手続に向けて関係者調整を行いました。なお、都市計画の手続については、外部関係者の状況や意向を踏まえ慎重に進めていきます。 ②南幸町渡田線の都市計画変更手続に向けて関係者調整を行いました。 ③中瀬線の都市計画変更手続(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及び詳細設計を完了しました。						
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）	
今後の方向性 (実施結果(Do)や評価(Check)を 踏まえた方向性を記載)	都市計画道路網の見直し方針に基づき、都市計画変更などの手続を行っていきます。

令和7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)											
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	計画事業費	予算額	決算額(見込)	
	事業費 A	6,894	4,300	7,257	7,040	6,060	7,257	7,303	4,981	7,257	39,567	21,435	
	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	44,110	44,110	44,110	
総コスト(A+B)	49,435	46,841	48,603	48,386	47,406	51,086	51,132	48,810	51,367	83,677	65,545		
人工(単位:人)	5.05		4.85		5.1		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	
当初計画からの変更箇所 (第3期実施計画に記載されている取組内容から変更となる取組)		

実施結果 (Do)

上記「第3期実施計画に記載されている当該年度の取組内容」に対する達成度		4	1. 目標を大きく上回って達成 2. 目標を上回って達成 3. ほぼ目標どおり		4. 目標を下回った 5. 目標を大きく下回った						
取組内容の実績等 (上記に掲げた取組内容に対し、「数値等により具体的に実績を示すことができた取組」、又は「未達成部分」若しくは「より達成できた部分」を記載)		目標を下回りました。 ①道路整備プログラムに基づき事業を推進しましたが、用地交渉の長期化や工事における施工方法の見直し等により、令和7年度を完成目標としていた5工区で整備の遅れが生じました。加えて、JR南武線連続立体交差事業に関連した都市計画道路の新たな計画決定により計画延長が増加したことも影響し、都市計画道路の進捗率及び完成延長が目標に届きませんでした。今後は、令和7年度にとりまとめた「第2次川崎市道路整備プログラム後期②(令和8～11年度)の取組」に基づき、適切な進捗管理を行います。 ②今後の渋滞対策については、新たな視点を踏まえた渋滞箇所の選定手法をとり入れた「今後の渋滞対策の進め方」をとりまとめるとともに、次年度以降に実施すべき対策箇所を整理しました。 ③基礎データ構築に向けた交通量調査等の実施については、全国道路・街路交通情勢調査(一般交通量調査)を実施するとともに、実証フィールド提供を通じて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(212.26km)/都市計画道路の計画延長(310.16km)×100(%) ※R7年度実績			実績	69	69	68	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	212	

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68%(令和8年3月31日時点)と他の大都市に比べ低い水準にあることや、市内の幹線道路では、交差点や踏切において依然として渋滞が発生している状況にあることなどから、市内交通の円滑化に向けては、今後も計画的な道路整備の推進に係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 7 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		R7年度:第2次川崎市道路整備プログラム後期②の取組の策定 今後の渋滞対策の進め方の策定 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		
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整備を進めるとともに、緊急渋滞対策では交通管理者など関係機関と協議を重ね、連携して最適な対策を実施してきました。これらの取組により市内交通の円滑化が図られ、一定の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		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	B	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、上小田中交差点の対策に伴い、渋滞の緩和が図られるなど、施策への貢献はありました。	

改善（Action）	
今後の方向性 (実施結果(Do)や評価(Check)を踏まえた方向性を記載)	市内の交通の円滑化に向けて、幹線道路の整備については、「第2次川崎市道路整備プログラム後期②の取組」に基づき、整備路線の更なる重点化を図りながら計画的に取組を推進していきます。 渋滞対策については、市内の交通の円滑化に向けて、主要渋滞箇所やその周辺の幹線道路の交差点等を対象に、新たな視点で対策箇所の選定を進めるとともに、これまでの緊急渋滞対策で培ったノウハウを活用して、局所的・即効的な対策が可能な箇所において、取組を推進していきます。

令和7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												
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	計画事業費	予算額	決算額(見込)	
	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	5,456,875	
	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	371,053	371,053	371,053	
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	6,021,157	6,606,831	5,827,928		
人工(単位：人)	38.03		37.25		36.75		42.06						

※ 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国道409号については、市ノ坪工区は完成に至りませんでしたが、同工区は土地収用制度を活用して用地取得率100%を達成しました。また、小杉工区、小杉御殿町Ⅰ期、Ⅱ期及び北見方工区においても、用地交渉や用地取得を実施しました。 ②丸子中山茅ヶ崎線については、小杉御殿工区は完成に至りませんでしたが、用地交渉と並行して、土地収用申請を行いました。また、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・取得や、取得済用地の先行整備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、工事が完了し、供用を開始しました。 ⑤世田谷町田線については、登戸工区の工法検討、上麻生Ⅱ期工区の用地交渉を実施しました。片平工区、上麻生Ⅰ期工区は、工事が完了し、供用を開始しました。 ⑥尻手黒川線については、Ⅳ期工区の完成に至りませんでしたが、用地交渉、トンネル工事及び道路築造工事を実施し、トンネル工事については貫通に至りました。 ⑦その他都市計画道路については、横浜生田線水沢工区は完成に至りませんでしたが、道路詳細設計を実施し、横浜市との協議調整を進めたほか、ほかの路線においても道路築造工事などを実施しました。						
指標分類	数値で事業の実績・効果等を把握できる指標 (指標の説明)	目標・実績	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度	単位
1 成果指標	幹線道路の完成工区数	目標	1	1	1	10	工区
	説明 「第2次川崎市道路整備プログラム後期の取組」で位置付けている幹線道路の完成工区数の累計	実績	0	1	3	6	

評価（Check）				
事業を取り巻く社会環境の変化 (国・県・他団体の動向や法改正、規制緩和など)		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、市が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時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	B	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「幹線道路の完成工区数の累計」の目標値を下回りましたが、工事を完成させて供用を開始した路線もあることから、施策へやや貢献しています。	

改善（Action）	
今後の方向性 (実施結果(Do)や評価(Check)を踏まえた方向性を記載)	完成予定の工区が継続となることや、関連事業である連続立体交差事業の推進などにより、一層の重点化を図る必要があるため、令和7年度に取りまとめた「第2次川崎市道路整備プログラム」後期②の取組を踏まえ、新規事業の着手時期を含めた事業スケジュールの調整により、事業中の工区へ予算を集中的に投資するとともに、土地収用制度等を積極的に活用し、早期完成を目指します。また、事業効果の早期発現のため、主要交差点などの先行整備を目指します。

令和7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												
SDGsのゴール・ターゲットを 意識した取組の方向性		11.7	市民生活や経済活動を支える幹線道路の渋滞対策を推進し、交通混雑の解消や災害時の対応力強化など、安全、安心、快適な交通環境を構築します。										
行財政改革第3期プログラム に関連する課題名	改革項目			課題名									
予決算 (単位: 千円)	年度	R4年度		R5年度		R6年度		R7年度					
		予算額	決算額	計画事業費	予算額	決算額	計画事業費	予算額	決算額	計画事業費	予算額	決算額(見込)	
	事業費 A	20,216	23,516	20,216	17,694	2,908	20,216	15,001	22,222	20,216	104,000	71,203	
	財源内訳	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	3,970	3,970	3,970	
総コスト(A+B)	24,428	27,728	26,184	23,662	8,876	23,224	18,009	25,230	24,186	107,970	75,173		
人工(単位:人)	0.5		0.7		0.35		0.45						

※ 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	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	
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。 ②第4次緊急渋滞対策において対策箇所として位置づけた4箇所を対象に取組を進めてきました。このうち、上小田中交差点における渋滞対策(右折レーンの延伸・直進左折車線の拡幅)を令和7年11月に完了したことにより、4箇所すべての対策が完了しました。 ③緊急渋滞対策実施箇所の効果検証については、令和6年度に対策を実施したガス橋交差点及び蔵敷交番前交差点、並びに令和7年11月に対策を実施した上小田中交差点を対象に、令和8年2月に交通量調査を実施しました。その結果、ガス橋交差点及び上小田中交差点において、最大渋滞長の減少や最大通過時間の短縮など、対策による一定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	
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	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)		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） R 7 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		R7年度:「今後の渋滞対策の進め方」についてとりまとめ		
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	ガス橋交差点及び上小田中交差点では、渋滞対策の取組により、渋滞が緩和するなど、一定の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）	
今後の方向性 (実施結果(Do)や評価(Check)を踏まえた方向性を記載)	市内の交通の円滑化に向けて、今後の渋滞対策については、主要渋滞箇所やその周辺の幹線道路の交差点等を対象に、新たな視点で対策箇所の選定を進めるとともに、これまでの緊急渋滞対策で培ったノウハウを活用して、局所的・即効的な対策が可能な箇所において、取組を推進していきます。

令和7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												
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	計画事業費	予算額	決算額(見込)	
	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	929,602	
	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	14,380	14,380	14,380	
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	1,819,120	873,702	943,982		
人工(単位：人)	2.63		2.21		3.54		1.63						

※ 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)等々力大橋の完成 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)	①等々力大橋の整備推進(事業期間を令和12年度に変更)	

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(仮称)等々力大橋 工事完成には至りませんでした。 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7年3月に橋脚の付帯工事を契約し、工事を進めました。 ②末吉橋 工事の協定について、横浜市と年度の実施内容や今後の予定等に関する協議調整を実施するとともに、新設橋りょうの下部工の施工を進めました。						
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	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	11	

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		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	B	・(仮称)等々力大橋は、東京都と施工範囲等について協議調整して協定を締結し、新設橋りょう下部の付帯工事を進め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て協定締結を行い、新設橋りょう下部工の設置を進め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）	
今後の方向性 (実施結果(Do)や評価(Check)を 踏まえた方向性を記載)	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。

令和7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												
SDGsのゴール・ターゲットを意欲した取組の方向性		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、人々に安全で包括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	計画事業費	予算額	決算額(見込)	
	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	125,784	
	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	28,230	28,230	28,230	
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	28,230	483,440	154,014		
人工(単位：人)	4.77		0.62		4.77		3.2						

※ 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	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 鈴木町すり付け)の事業推進(検討結果及び事業再評価に基づく取組の推進) ③なし	
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)	②1期②区間(東門前駅～川崎大師駅 鈴木町すり付け)の事業推進(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	

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。 ②1期②区間(東門前駅～川崎大師駅 鈴木町すり付け)については、令和7年1月に公表した今後の取組方針に基づき、令和8年度の工事着手に向けて、都市計画変更や環境影響評価の準備に取り組み、令和8年3月に環境影響評価準備書を公告などを行いました。 ③令和5年度に都市計画変更を予定していた2期区間(川崎大師駅～京急川崎駅)については、事業の中止により残される4つの踏切の新たな対策に関わる説明会や地域アンケートを行うなど、都市計画変更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	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	1	

評価（Check）				
事業を取り巻く社会環境の変化 （国・県・他団体の動向や法改正、規制緩和など）		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①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、事業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はあるか？	a. 可能性はない b. 可能性はある	b	
	【質の向上】 事業を適正な（過小でも、過大でもない）規模の人員体制・費用で行いながら、市民サービスや市役所内部（職員・組織）の質の向上を図ることができる余地があるか？	a. 余地はない b. 余地はある c. 既に実施済み	b	
	評価の理由	本事業は、国土交通省の定める制度に基づき、鉄道事業者と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②区間における今後の取組方針に基づき、令和8年度の工事着手に向けた取組を推進しました。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度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）	
今後の方向性 （実施結果（Do）や評価（Check）を踏まえた方向性を記載）	1期②区間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、引き続き、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。

令和7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	令和24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										
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、人々に安全で包括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	計画事業費	予算額	決算額(見込)	
		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	1,390,996
		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	33,083	33,083	33,083
総コスト(A+B)		484,566	149,671	465,864	456,072	695,215	3,403,759	3,371,165	104,170	4,793,083	4,669,223	1,424,079		
人工(単位：人)		3.11		0.91		4.51			3.75					

※ 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、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)		

実施結果 (Do)

上記「第3期実施計画に記載されている当該年度の取組内容」に対する達成度		4	1. 目標を大きく上回って達成 2. 目標を上回って達成 3. ほぼ目標どおり	4. 目標を下回った 5. 目標を大きく下回った					
取組内容の実績等 (上記に掲げた取組内容に対し、「数値等により具体的に実績を示すことができる取組」、又は「未達成部分」若しくは「より達成できた部分」を記載)		目標を下回りました。 ①連続立体交差事業については、令和7年1月に神奈川県から都市計画事業認可を受け、事業に着手し、用地取得等の取組を実施したものの、事業認可取得の遅れに伴い用地折衝等の期間が短縮されたことなどにより、当初の想定を下回る進捗となりました。 ②踏切の暫定対策については、鉄道事業者等と連携し、7月に向河原駅前踏切で安全利用の啓発活動を実施しました。 ③関連して整備する都市計画道路事業については、連続立体交差事業と併せて事業認可を受け、事業に着手し、用地買収等の取組を実施しました。							
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	8	
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	2	
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	1,100	

評価（Check）				
事業を取り巻く社会環境の変化 （国・県・他団体の動向や法改正、規制緩和など）		近年、高齢者が踏切を渡りきれないことによる事故が即効対策済みの踏切でも発生しており、国も踏切道改良促進法を改正するなど、通学路にある踏切の安全対策や抜本的な対策の実施など継続的な踏切対策が求められています。		
事業の見直し・改善内容		☒ 実施（直近） R 5 年度 ☐ 未実施		
具体的な見直し・改善内容 ※過去に見直した履歴も記載できる場合は記載		R5年度:令和5年12月に、事業再評価の結果を踏まえて「事業継続」を今後の取組・対応方針としました。 R3年度:大規模投資的事業の検討結果を公表し、別線高架工法での事業化に向け、必要な都市計画手続き等を進めることとしました。また、平間駅前踏切等の暫定対策について、連続立体交差事業の進捗を踏まえて対策の実施を検討することとしました。 R2年度:大規模投資的事業について検討した結果、都市計画決定を見送り、必要な検討を実施した上で、令和3年度に第3期実施計画(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、引き続き鉄道事業者と密な連携を図り、詳細設計等のタイミングで効率的な施工方法などを検討していきます。また、短期間で多くの用地取得を着実に行う必要があることから、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、今年度から民間事業者への業務委託を実施しています。		
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	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し、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、事業費が多年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したことにより、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）	
今後の方向性 (実施結果(Do)や評価(Check)を踏まえた方向性を記載)	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るため、用地買収などの取組を推進します。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。

令和7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													
SDGsのゴール・ターゲットを意欲した取組の方向性		11.2	地域特性に応じた多様な主体との連携により地域公共交通ネットワークを形成し、持続可能な地域交通環境を整備することで、すべての人々が安全かつ安価で容易に移動できる輸送システムの提供につなげる。											
行財政改革第3期プログラムに関連する課題名	改革項目			課題名										
	取組1(1) 将来を見据えた市民サービスの再構築			19・バスネットワークの形成に向けた効率的・効果的な路線や運行方法等の検討										
予決算 (単位: 千円)	年度	R4年度		R5年度		R6年度		R7年度						
		予算額	決算額	計画事業費	予算額	決算額	計画事業費	予算額	決算額	計画事業費	予算額	決算額(見込)		
		事業費 A	30,843	134,743	8,504	21,828	25,268	4,504	201,952	170,772	4,504	229,431	314,722	
		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	57,343	57,343	57,343	
総コスト(A+B)	48,533	152,433	32,374	45,698	49,138	30,286	227,734	196,554	61,847	286,774	372,065			
人工(単位: 人)	2.1		2.8		3		6.5							

※ 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)	バス事業者	
事業の目的 (対象をどのような状態にしたいか)	バス事業者と連携して川崎市域における効率的・効果的な路線バスネットワークを形成し、持続可能な地域交通環境を整備することで、市民サービスの向上を図ります。	
事業の内容 (どういった業務内容で、どのような手段で実施しているか)	既存の路線バスを活かしつつ、バス路線の役割に応じた機能強化を図ることで路線バスサービスの充実に取り組みます。バス事業者が路線バス社会実験を実施する場合に補助金を交付する等の支援を通じて、路線バスの路線新設又は既存路線の見直しを推進します。	
第3期実施計画に記載されている当該年度の取組内容	①地域公共交通計画に基づく取組の推進と進行管理 ②地域公共交通活性化協議会での協議を踏まえた取組の推進 ③路線の効率化等に向けたバス事業者等との協議・調整 ④基盤整備等を踏まえた新規路線・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	
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い、計画を令和8年3月に改定しました。また、交通環境を取り巻く環境の変化を踏まえ、自動運転バスの実証実験やモビリティステーションの形成に向けた取組、のりものフェスタなどの意識醸成イベントや広報を実施しました。 ②施策・事業の推進や進捗状況の取りまとめにあたっては、協議会を令和8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。 ④京急川崎駅周辺地区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路線バスの利用実態分析システムの運用とともに、路線再編シミュレーションの開発に取り組むなど、路線の確保に向けた取組を推進しました。また、登戸駅前広場の整備に伴うバス事業者との協議・調整を実施しました。 ⑥武蔵新城駅南口広場の整備に関する設計について、令和6年度の成果に交通事業者との協議結果を踏まえ、設計成果に反映させる等、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		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)		・運転手不足の深刻化などにより、路線バスの減便が続いている状況にあります。 ・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 7 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		R7年度:「川崎市地域公共交通計画」を改定 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、同計画の進捗管理を行うことで、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、同計画に基づく進捗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）	
今後の方向性 (実施結果(Do)や評価(Check)を踏まえた方向性を記載)	令和8年3月に改定した地域公共交通計画に基づき、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るなど、運転手不足の影響や輸送需要の変化等、社会の変革期に適応した地域公共交通ネットワークの形成に向けた取組を推進していきます。

令和7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											
SDGsのゴール・ターゲットを意図した取組の方向性			11.2	多様な主体等との連携や新技術・新制度を含むさまざまな運行手法の活用によるコミュニティ交通の導入促進等に向けて取り組むことで、すべての人々が容易に利用できる、持続可能な輸送システムの提供につなげる。									
行財政改革第3期プログラムに関連する課題名		改革項目			課題名								
予決算 (単位：千円)	年度	R4年度		R5年度		R6年度		R7年度					
		予算額	決算額	計画事業費	予算額	決算額	計画事業費	予算額	決算額	計画事業費	予算額	決算額(見込)	
	事業費 A	28,408	18,166	28,408	25,985	21,789	28,408	26,051	15,315	28,408	91,127	70,323	
	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	41,905	41,905	41,905	
総コスト(A+B)	48,626	38,384	56,967	54,544	50,348	75,675	73,318	62,582	70,313	133,032	112,228		
人工(単位：人)	2.4		3.35		5.5		4.75						

※ 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	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、川崎市、幸区と中原区と高津区の一部におけるデマンド交通の実証実験などへの支援を行い、川崎区の取組については、来年度からの本格運行につなげました。また、新たな交通拠点として、川崎市及び高津区の2箇所において、モビリティステーションの実証実験を実施しました。 ②地元協議会や相談地区に「コミュニティ交通導入に関する手引き」に基づき、コミュニティ交通導入への手順や支援内容について周知を図りました。また、地域公共交通計画の改定やこれまでの実験結果を踏まえ、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を行いました。 ③地元協議会が主体となり、宮前区平地区及び麻生区片平地区において運行実験を実施するとともに、導入に向けた取組の支援を行い、平地区での取組については、来年度からの本格運行につなげました。多摩区生田山の手地区では運行実験の実施、多摩区枋形周辺地区では運行計画策定等の支援を行いました。 ④麻生区高石地区、多摩区長尾台地区等の本格運行地区について、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、利用実態調査やルート及び運賃の見直しへの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 7 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		R7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等新技术・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 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等新技术・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等新技术・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等新技术・新制度を活用した補助制度の創設		
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	本年度は実証実験を5地区で行うなど、地域交通環境の整備に向けた取組が進んでいます。		
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	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等新技术・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ました。その後も要綱改定などを行い、効率的に地域交通環境の整備に向けた体制が構築されています。		
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	ICTなどの新技术・新制度を活用した取組について、民間事業者等と連携し、2地区で実証実験を実施するとともに、2箇所でモビリティステーションの実証実験を実施しました。協議会による取組については、本格運行地区において、運行継続に向けた利用者調査の実施やルート・運賃の見直しの支援などを行い、また、導入検討地区においては、3地区で運行実験等を実施し、本格運行に向けた検討を支援しました。これらの取組により、実験を実施した5地区のうち、2地区で来年度からの本格運行につなげるなど、施策の推進に寄与しました。	

改善（Action）	
今後の方向性 (実施結果(Do)や評価(Check)を踏まえた方向性を記載)	令和7年度に改定した「地域公共交通計画」に基づき、減便等による路線バスの希薄化への対応や路線バスによる移動が不便だと地域住民が感じているエリアへの対応に向けて、多様な主体と連携を図り、地域特性に応じた交通手段の維持・導入を促進し、将来にわたり、市民の暮らしやすさの向上や本市の強みである都市の利便性の確保を図ります。

令和7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												
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	計画事業費	予算額	決算額(見込)	
	財源内訳	事業費 A	960	348	960	640	464	960	640	444	960	640	1,700
		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	7,587	7,587	7,587	
総コスト(A+B)	4,330	3,718	6,075	5,755	5,579	6,116	5,796	5,600	8,547	8,227	9,287		
人工(単位：人)	0.4		0.6		0.6		0.86						

※ 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 4. 目標を下回った 2. 目標を上回って達成 5. 目標を大きく下回った 3. ほぼ目標どおり					
取組内容の実績等 (上記に掲げた取組内容に対し、「数値等により具体的に実績を示すことができる取組」、又は「未達成部分」若しくは「より達成できた部分」を記載)	目標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を設置し、バス運行情報等の提供における実証を実施し、取組を推進しました。 ②バス事業者と協議調整を行い、運行情報の充実に向け、バスロケーションシステムを活用した表示機を5箇所に新規設置しました。						
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）		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	ICTの進展・普及により、それらを活用した更なる情報発信が期待できます。引き続き、バス事業者と連携し、効率的な取組を進めます。		
施策への貢献度	貢献度区分		上記「有効性」の成果等を踏まえ左記区分を選んだ理由	
	A. 貢献している B. やや貢献している C. 貢献の度合いが薄い	A	市域における表示機の増加やICTを活用した更なる情報提供により、路線バスの利便性向上、利用促進に一定の貢献をしています。	

改善（Action）	
今後の方向性 （実施結果（Do）や評価（Check）を踏まえた方向性を記載）	利用しやすい交通環境に向け、ICTを活用したさまざまな手法による運行情報の提供を進め、路線バスの利用を促進します。

令和7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												
SDGsのゴール・ターゲットを意欲した取組の方向性		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	計画事業費	予算額	決算額(見込)	
	事業費 A	267,550	214,939	300,500	281,898	268,167	300,500	281,289	220,443	300,500	278,089	215,608	
	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	14,556	14,556	14,556	
総コスト(A+B)	291,306	238,695	319,426	300,824	287,093	321,040	301,829	240,983	315,056	292,645	230,164		
人工(単位：人)	2.82		2.22		2.39		1.65						

※ 人件費は、予算・決算における職員1人当たり人件費に、人工を乗じて算出

計 画 (Plan)

政策体系	政 策	総合的な交通体系を構築する
	施 策	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	
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、31kmを整備しました。 ②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	31	

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）		令和8年4月の道路交通法改正の環境変化を見据えるとともに、自転車利用は、電動アシスト自転車の普及等により丘陵部での利用増加や利用距離の増加など自転車の利活用形態が多様化し、自転車関連事故は長期的に減少傾向にあるものの、依然として自動車との事故や駅周辺、幹線道路での事故が多いことから、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	シェアサイクルの普及による自転車の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などにより、自転車の長距離利用の割合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	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、施策へ貢献しました。	

改善（Action）	
今後の方向性 （実施結果（Do）や評価（Check）を踏まえた方向性を記載）	自転車の利用機会の拡大や自転車の長距離利用、自転車関連事故の発生等に対応するため、危険箇所の安全対策とともに、自転車利用の多い駅周辺の継続した通行環境整備や主要な幹線道路の通行環境のさらなる充実を行うため、令和8年3月に改定した「川崎市自転車活用推進計画」に基づき、効率的かつ重点的に整備を推進します。

令和7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												
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	計画事業費	予算額	決算額(見込)	
	事業費 A	9,001	10,446	9,001	10,050	7,967	9,001	11,525	8,320	9,001	10,815	8,972	
	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	9,263	9,263	9,263	
総コスト(A+B)	20,963	22,408	21,448	22,497	20,414	21,548	24,072	20,867	18,264	20,078	18,235		
人工(単位：人)	1.42		1.46		1.46		1.05						

※ 人件費は、予算・決算における職員1人当たり人件費に、人工を乗じて算出

計 画 (Plan)

政策体系	政 策	総合的な交通体系を構築する
	施 策	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 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の自転車施策について、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計画改定作業については、国の計画改定を念頭に置きながら、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し、計画を改定しました。 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み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	2.6	

評価（Check）				
事業を取り巻く社会環境の変化 (国・県・他団体の動向や法改正、規制緩和など)		「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）	
今後の方向性 (実施結果(Do)や評価(Check)を踏まえた方向性を記載)	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。

令和7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												
SDGsのゴール・ターゲットを意識した取組の方向性		11.3	駐車場利用率の低下、立地特性にあわせた駐車需要への対応、自動車と歩行者等との動線の錯綜、荷さばき車等の常態化する路上駐停車といった課題の解決に向け、駐車場の需要と供給の適正化、安心して歩けるまちづくりの推進、人と物の流れの整序化に取り組むことで包括的かつ持続可能な人間居住計画・管理の能力の強化につなげます。										
行財政改革第3期プログラムに関連する課題名	改革項目			課題名									
予決算 (単位：千円)	年度	R4年度		R5年度			R6年度			R7年度			
		予算額	決算額	計画事業費	予算額	決算額	計画事業費	予算額	決算額	計画事業費	予算額	決算額(見込)	
	財源内訳	事業費 A	1,330	1,785	2,610	2,591	1,708	3,900	3,665	50	2,756	2,672	8,630
		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	21,173	21,173	21,173	
総コスト(A+B)	18,599	19,054	20,513	20,494	19,611	22,807	22,572	18,957	23,929	23,845	29,803		
人工(単位：人)	2.05		2.1			2.2			2.4				

※ 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	
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」でより具体的に実績を示すことができた取組」、又は「未達成部分」若しくは「より達成できた部分」を記載)	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検証し、民間事業者との連携が不可欠な取組の実効性及び社会環境変化の影響を確認した上で、改定を行う方針を決定しました。 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、荷さばきスペースの共同利用に向けた検討を実施しました。 ④隔地駐車場の規定については、国の標準駐車場条例を確認したうえで現状のままとし、川崎駅東口地区における隔地駐車場の取り扱いについては、令和4年度に改定した規定に基づき柔軟に運用していきます。 ⑤川崎駅東口地区において、自動運転バスの実証実験に合わせ、ナッジ理論を活用したメッセージによる啓発活動を川崎警察署と連名で実施しました。また、普及啓発の内容について、地域や各種団体等の代表で構成する川崎駅東口地区駐車対策推進会議で報告を行いました。						
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	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 7 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		R7年度:一定規模以上の新築共同住宅に対して荷さばき用自動車施設の附置を義務化する条例改正(施行:令和8年7月1日)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	駐車場法施行令の改正に伴い附置義務条例の改正を行い、引き続き各規定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、川崎駅東口地区での自動運転バスの実証実験に合わせ横断幕を掲示するなど、路上駐停車の抑制及び道路交通の円滑化による交通環境の改善に向けた普及啓発の取組を行い、施策に貢献しました。	

改善（Action）	
今後の方向性 (実施結果(Do)や評価(Check)を踏まえた方向性を記載)	駐車場法や附置義務条例など駐車場の設置に関する各規程に基づき協議・指導を適正に実施し、駐車場の整備を推進するとともに、国の駐車場施策の動向を踏まえ制度の見直しを検討します。川崎駅東口地区駐車対策については、地域等と連携しながら、路上荷さばきの抑制など、道路交通の円滑化による交通環境の改善に向けた取組を更に推進していきます。

令和7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												
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	計画事業費	予算額	決算額(見込)	
	財源内訳	事業費 A	70,728	42,453	79,355	93,826	71,834	38,531	94,045	56,998	68,803	54,811	53,269
		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	28,495	28,495	28,495	
総コスト(A+B)	105,351	77,076	107,232	121,703	99,711	66,204	121,718	84,671	97,298	83,306	81,764		
人工(単位:人)	4.11		3.27		3.22		3.23						

※ 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	
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輸送安全委員会について、計画どおり4回実施し、事故の傾向の分析及び、来年度の事故防止の重点事項を確認することで、輸送の安全確保に繋がりました。 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、事故防止の取組内容を輸送安全委員会にて決定し実施するとともに、今年度から、自動車メーカーの研修所での安全運転講習を実施するなど取組を進めてきましたが、経験の浅い運転手による「経験・技術不足」、経験豊富な運転手による「慣れからくる安全確認不足」により事故が増加し、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、事故発生原因を踏まえた運転手実技研修の実施や、事故映像共有による疑似体験、市バスHPやXによるお客様向け啓発のほか、デジタルサイネージを活用した事故回避動画の再生等による情報共有の取組を強化していきます。 ③交通安全・バリアフリー教室の開催については、小学校3校で実施しました。また、神奈川県警察や神奈川県バス協会が取り組んでいる横断歩行者の交通事故撲滅を目指す取組に参加し、交通安全意識の向上に向けた取組を進めました。 ④運行管理者研修については、運行管理者に選任されてから3年以上経過した職員5名に対し、運行管理者研修(一般)を1回実施し、輸送安全確保の取組を進めました。 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、プロジェクトミーティングを実施し、運転手に防止対策についてのアンケートを実施して、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	4	回
	説明 輸送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	4	
2 成果指標	走行距離10万kmあたりの有責事故発生件数	目標	0.28	0.28	0.28	0.28	件
	説明 走行距離10万kmあたりの有責事故の件数(当該件数を把握することにより、市バス事業の使命である安全運行について、効果的な事故防止対策等の一定の成果を測ります。)	実績	0.3	0.25	0.37	0.36	

評価（Check）			
事業を取り巻く社会環境の変化 (国・県・他団体の動向や法改正、規制緩和など)		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 7 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		R7年度：自動車メーカーの研修所で安全運転講習へ参加 神奈川県警察や神奈川県バス協会が取り組んでいる横断歩行者の交通事故撲滅を目指す取組への参加 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	成果指標である「走行距離10万kmあたりの有責事故発生件数」は0.36件となり、目標を達成することができませんでした。事故件数が増えた要因としては、経験の浅い運転手による「経験・技術不足」、経験豊富な運転手による「慣れからくる安全確認不足」により事故が増加したものと考えられるため、運転手実技研修の実施や、事故映像共有による疑似体験、事故回避情報等の活用などに取り組みました。	
効率性	【民間の活用】 委託や指定管理者制度など、実施手法について民間活用によりコストを削減できる余地があるか？	a. 余地はない b. 余地はある c. 既に実施済み	c
	【事業手法等の見直し】 事業の成果を維持しながら、契約方法、仕様の見直しなどによる経費削減や事務手続きの見直しなどによる事務改善の可能性はあるか？	a. 可能性はない b. 可能性はある	b
	【質の向上】 事業を適正な（過小でも、過大でもない）規模の人員体制・費用で行いながら、市民サービスや市役所内部（職員・組織）の質の向上を図ることができる余地があるか？	a. 余地はない b. 余地はある c. 既に実施済み	b
	評価の理由	状況に応じ研修カリキュラムや研修の実施場所を見直すなど、1回当たりの費用についてコスト削減を図っています。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	成果指標である「走行距離10万kmあたりの有責事故発生件数」は、目標を達成することができませんでした。自動車メーカーの研修所で安全運転講習や、事故や事故回避情報の映像化による情報共有、運転手実技研修、市バスHPやXによるお客様向け啓発の強化、事故回避情報等の活用などを実施し、運輸安全マネジメントにおいて定められている輸送の安全性の向上に向けた取組を着実に実施することで職員の知識・能力向上が図られており、一定程度の施策への貢献度はありました。

改善（Action）	
今後の方向性 (実施結果(Do)や評価(Check)を踏まえた方向性を記載)	成果指標である「走行距離10万kmあたりの有責事故発生件数」については、目標未達成となっており、経験の浅い運転手による「経験・技術不足」、経験豊富な運転手による「慣れからくる安全確認不足」による事故の増加が要因であると考えられることから、事故発生原因を踏まえた運転手実技研修の実施や、事故映像共有による疑似体験、市バスHPやXによるお客様向け啓発のほか、事故回避動画の再生等による情報共有の取組を強化していきます。 また、交通安全・バリアフリー教室の実施、車内人身事故の防止など、利用者の安全意識の向上を目的とした啓発活動も併せて行うことで、事故防止に取り組んでいきます。

令和7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													
SDGsのゴール・ターゲットを意図した取組の方向性		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	計画事業費	予算額	決算額(見込)		
		事業費 A	70	4	70	70	4	70	61	4	70	1,613	478	
		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	13,057	13,057	13,057	
総コスト(A+B)	7,399	7,333	12,772	12,772	12,706	12,789	12,780	12,723	13,127	14,670	13,535			
人工(単位：人)	0.87		1.49		1.48		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)	
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、自動車メーカー研修所における省燃費運転講習に、職長運転手を中心に22名が参加しました。 ④実車を用いた実技研修については6回実施し、内輪差やオーバーハング・急制動等の体験や、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の把握、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、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。						
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	97.4	
2 活動指標	実車を用いた実技研修の実施回数	目標	6	6	6	6	回
	説明 運転手を対象とした実車を用いた実技研修の実施回数	実績	6	6	5	6	

評価（Check）				
事業を取り巻く社会環境の変化 (国・県・他団体の動向や法改正、規制緩和など)		道路交通法の改正(自転車の車道走行徹底等)による道路走行環境の変化へ適切に対応するため、運転手実技研修や事故防止研修を通した、市バス運転手の更なる安全意識の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:「エコドライブ指導者研修への派遣」を自動車メーカー研修所における「省燃費運転講習への参加」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	運転手のキャリアに応じた採用年数別研修や実車を用いた実技研修等を実施することで、運転手の知識・能力向上が図られており、研修実施後のアンケート結果でも、多くの職員が「役に立った」という評価になっています。		
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	状況に応じ研修カリキュラムや研修の実施場所を見直すなど、1回あたりの費用についてコスト削減を図っています。 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	運転手のキャリアに応じた採用年数別研修や実車を用いた実技研修等を実施することで、運転手の知識・能力向上が図られており、研修実施後のアンケート結果でも、多くの職員が「役に立った」という評価になっていることから、一定程度の施策への貢献度はありました。	

改善（Action）	
今後の方向性 (実施結果(Do)や評価(Check)を踏まえた方向性を記載)	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と、より安全な市バスの輸送サービスの提供に取り組んでいきます。

令和7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)												
SDGsのゴール・ターゲットを意図した取組の方向性			11.2	輸送需要の変化を見極めながらダイヤ改正や路線再編を実施し、効率的な市バスネットワークの形成を図ることにより、持続可能な輸送システムを確保する。									
行財政改革第3期プログラムに関連する課題名		改革項目			課題名								
		取組2(7) 公営企業の経営改善			7・持続可能な経営基盤の構築								
予決算 (単位：千円)	年度	R4年度		R5年度		R6年度		R7年度					
		予算額	決算額	計画事業費	予算額	決算額	計画事業費	予算額	決算額	計画事業費	予算額	決算額(見込)	
	事業費 A	15,603	8,487	13,076	8,632	5,208	22,316	18,420	17,287	13,076	21,411	5,136	
	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	50,727	50,727	50,727	
総コスト(A+B)	74,992	67,876	73,177	68,733	65,309	73,880	69,984	68,851	63,803	72,138	55,863		
人工(単位：人)	7.05		7.05		6		5.75						

※ 人件費は、予算・決算における職員1人当たり人件費に、人工を乗じて算出

計 画 (Plan)

政策体系	政 策	総合的な交通体系を構築する
	施 策	市バスの輸送サービスの充実
	直接目標	安全で快適な市バス輸送サービスを持続的に提供する
事業の対象 (事業の対象となる人、物)	バスを利用する市民等	
事業の目的 (対象をどのような状態にしたいか)	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。 ・蟹ヶ谷・新城駅前→横須賀線小杉駅の利用者の増加に対応するため、一部行先の振替えや運行間隔の調整を実施 ・馬絹線、久末団地線において、走行環境に合わせた所要時分の見直しを実施 ・京急川崎駅周辺地区の都市基盤整備を契機とした路線再編を実施 上記のほか、幸区、塚越・小倉地域のバスネットワーク維持を目的とした再編について、令和8年4月の実施に向けて取組を推進しました。 ②登戸土地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、路線再編の方向性を決定し、協議、手続きを実施するなど、事業進捗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	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）		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 7 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		R7年度：京急川崎駅周辺地区の都市基盤整備を契機とした路線再編を実施 R6年度：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を中原駅接続に見直し 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 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		
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形成が必要です。		
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し、利用者数も一定程度増えています。		
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、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ます。		
施策への貢献度	貢献度区分		上記「有効性」の成果等を踏まえ左記区分を選んだ理由	
	A. 貢献している B. やや貢献している C. 貢献の度合いが薄い	B	社会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し、利用者数も増えていることから、一定程度、施策へ貢献しております。	

改善（Action）	
今後の方向性 （実施結果（Do）や評価（Check）を踏まえた方向性を記載）	本市の都市基盤整備の進捗に対応するとともに、「川崎市総合都市交通計画」や「川崎市地域公共交通計画」などの関連計画と連携しながら、利用動向や走行環境の変化を踏まえたダイヤ改正などにより、お客様の利便性を確保しながら、経済活動や市民生活を支える市バスネットワークの確保に取り組んでいきます。

令和7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												
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	計画事業費	予算額	決算額(見込)	
	事業費 A	8,340	6,691	8,340	8,874	7,393	8,340	8,930	7,333	8,340	10,489	8,237	
	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	29,554	29,554	29,554	
総コスト(A+B)	42,373	40,724	36,899	37,433	35,952	37,130	37,720	36,123	37,894	40,043	37,791		
人工(単位:人)	4.04		3.35		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れば「より達成できた部分」を記載)	目標を下回りました。 ①の市バスサービス向上推進本部会議については、4回開催し、運転手向けの研修内容を確認することで、サービス向上に繋がりました。 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、従来の運転手に加え運行管理者も対象とするともに、実施回数を2回から6回に拡充しました。 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、全ての事故惹起者及び、苦情惹起者に対して職員による添乗観察を実施しました。 ⑥の「市バスお客様アンケート調査」についてはお客様総合満足度は63.7%となり、目標を下回りました。今後は「お客様の声」の分析を進め、効果的な研修内容を検討・実施するなど、お客様総合満足度72%の目標達成に向け、取り組んでいきます。						
指標分類	数値で事業の実績・効果等を把握できる指標 (指標の説明)	目標・実績	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度	単位
1 成果指標	サービス向上研修の達成度	目標	80	80	80	80	%
	説明 運転手を対象にしたサービス重点項目や「お客様の声」を反映した接客についての研修が役に立ったと回答した参加者の割合	実績	93.5	99.4	98.9	97.4	
2 活動指標	添乗観察の実施回数	目標	1	1	1	1	回
	説明 運転手を対象に民間事業者による覆面調査員の添乗により安全・サービス項目の実施をチェックする添乗観察の実施回数	実績	1	1	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	63.7	

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 7 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		R7年度：市バスお客様アンケート調査の設問の見直し、外部講師による接客研修の拡充 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いることから、引き続き、お客様サービス向上に対する取組は必要です。 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	成果指標である「お客様総合満足度」については、目標値を達成することができませんでした。お客様満足度調査には、「市バス運転手の接客態度」に関する項目があり、昨年度に比べ、その項目の満足度も下がっていることから、目標未達成となったと考えられるため、お客様アンケート等を踏まえた接客向上の取組等を実施しました。	
効率性	【民間の活用】 委託や指定管理者制度など、実施手法について民間活用によりコストを削減できる余地があるか？	a. 余地はない b. 余地はある c. 既に実施済み	c
	【事業手法等の見直し】 事業の成果を維持しながら、契約方法、仕様の見直しなどによる経費削減や事務手続きの見直しなどによる事務改善の可能性があるか？	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。今後、必要に応じて研修の実施内容を見直すことなどにより事務改善の可能性があります。また、日々のお客様からの意見・要望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、サービスを向上させる余地があります。	
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	成果指標である「お客様総合満足度」については、目標値を達成することができませんでしたが、外部講師による接客研修の回数を増やすなど、市バスサービス向上に向けた取組を着実に実施することにより、職員の知識・能力向上が図られており、一定程度の施策への貢献度はありました。

改善（Action）	
今後の方向性 （実施結果（Do）や評価（Check）を 踏まえた方向性を記載）	成果指標である「お客様総合満足度」については、目標未達成となっており、市バス運転手の接客態度が要因であると考えられることから、引き続き、接客研修などを実施して、市バスサービス向上に取り組んでいきます。 また、お客様アンケート調査項目である、サービスポリシーごとの「改善してほしい点」や「お客様の声」について分析を深め、サービス向上研修や指導に活用することで、サービスポリシーの実践を推進し、お客様サービス及びお客様満足度の向上に取り組んでいきます。

令和7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)													
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	計画事業費	予算額	決算額(見込)	
	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	1,966,936	
	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	60,431	60,431	60,431	
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	2,239,643	2,289,927	2,027,367		
人工(単位：人)	5.65		6.55		6.55		6.85						

※ 人件費は、予算・決算における職員1人当たり人件費に、人工を乗じて算出

計 画 (Plan)

政策体系	政 策	総合的な交通体系を構築する
	施 策	市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	
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ノンステップバスを31両更新しました。また、車椅子やベビーカー等の利用者のことを考慮し、座席数を減らすことなく、フリースペースが設けられるようロングタイプの大型バスを10両購入しました。 ②「市バスナビ」については、運行表示器の維持管理を行うとともに、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するなど、利便性を確保しました。また、タブレット型運行情報表示器の維持管理を適切に実施しました。 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の補修を1箇所実施 ・標識：二面式停留所標識11基更新 ・ベンチ：新たに1箇所にベンチを設置						
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	31	

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	ノンステップバスを目標どおり更新したほか、市バスの運行情報の提供やバス停留所の維持管理を適切に行うなど、お客様の利便性やサービスの向上に向けた取組を推進することができました。		
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	バス停留所施設等の長寿命化に向け劣化調査を委託し、調査結果をふまえ修繕等を計画的に行うとともに、今後見込まれる修繕費用の平準化を図ることができます。		
施策への貢献度	貢献度区分		上記「有効性」の成果等を踏まえ左記区分を選んだ理由	
	A. 貢献している B. やや貢献している C. 貢献の度合いが薄い	A	ノンステップバスを目標どおり更新したほか、市バスの運行情報の提供やバス停留所の維持管理を適切に行うなど、お客様の利便性やサービスの向上に向けた取組を推進していることから、施策への貢献度はありました。	

改善（Action）	
今後の方向性 (実施結果(Do)や評価(Check)を踏まえた方向性を記載)	今後購入するバス車両については、引き続き、乗降性に優れたノンステップバスとし、バス車両のバリアフリー化を推進していきます。 停留所施設については、劣化調査等を実施し、その結果に基づいて更新するとともに、定期的な清掃を実施して、快適な移動空間の提供に努めていきます。

令和7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											
	822200	交通局企画管理部職員課											
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												
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	計画事業費	予算額	決算額(見込)	
	事業費 A	372,220	267,007	13,793	25,426	20,112	13,793	180,877	177,954	13,793	19,379	19,627	
	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	22,937	22,937	22,937	
総コスト(A+B)	402,125	296,912	43,631	55,264	49,950	46,708	213,792	210,869	36,730	42,316	42,564		
人工(単位：人)	3.55		3.5		3.83		2.6						

※ 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)	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 (どういった業務内容で、どのような手段で実施しているか)	人材の確保に向け、各種広報によって受験者増を図り、筆記、面接、実技等選考の実施によって、より質の高い職員を採用します。また、職員の意識改革の取組や職種ごとの研修計画に基づく研修を実施します。施設の更新等については、費用対効果を考慮した設計・工事を実施します。	
第3期実施計画に記載されている当該年度の取組内容	①運転手・整備員の計画的な採用 ②大型自動車第二種免許を有していない若年層(養成枠)の採用選考の実施 ③職種別研修の実施 ④交通局初任者研修の実施	
当初計画からの変更箇所 (第3期実施計画に記載されている取組内容から変更となる取組)		

実施結果 (Do)

上記「第3期実施計画に記載されている当該年度の取組内容」に対する達成度	3	1. 目標を大きく上回って達成 2. 目標を上回って達成 3. ほぼ目標どおり	4. 目標を下回った 5. 目標を大きく下回った				
取組内容の実績等 (上記に掲げた取組内容に対し、「数値等」でより具体的に実績を示すことが出来る取組」、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、それぞれ2回の選考を実施し、当該年度の人員確保と翌年度に向け、運転手を13名、整備員を3名採用しました。また、自動車整備資格を有しない整備員養成制度の採用選考(1回)、バス乗務未経験の方を対象とした選考(1回、2名採用)を実施しました。再度市バスで勤務することを希望する方を対象としたジョブリターン制度による選考を通年で募集しました。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(2回)、1回目に採用した2名は令和8年4月に正規の運転手となりました。 ③職種別研修として、運転手は事故防止研修(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(1回)、整備員は新規採用研修、フォロー研修(各1回)等を実施しました。 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	

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。		
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・育成について取組を進め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	採用選考方法や回数の見直しを行うなど、人材確保の取組を進めたことにより、応募者数は増えています。また、職種別研修や交通局初任者研修等を通じて、市バス輸送サービスを支える人材を育成しています。		
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		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	採用選考業務や職種別研修等について、採用選考や研修の一部に民間サービスを活用することも含め、引き続き、研修内容や事務手続き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、必要な人員の確保に向けた創意工夫を行い、運転手、整備員の採用に努めるとともに、各種研修の実施により市バス輸送サービスを支える人材育成を行ったことから、一定程度の施策への貢献度はありました。	

改善（Action）	
今後の方向性 (実施結果(Do)や評価(Check)を 踏まえた方向性を記載)	人材確保については、運転手や整備員の不足など、市バスを取り巻く環境が変化する中においても、市バス輸送サービスを持続的に提供するため、今後の事業規模に応じ、退職動向等も踏まえながら、計画的に取組を進めていきます。 人材育成については、各研修の目的に沿って実施内容や効果、課題等を検証し、それに基づく研修等の計画的な実施により、取組を推進していきます。

令和7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)												
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	計画事業費	予算額	決算額(見込)	
	事業費 A	15,588	14,512	15,588	14,926	11,957	15,588	15,579	18,642	15,588	18,919	19,032	
	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	9,263	9,263	9,263	
総コスト(A+B)	22,327	21,251	22,408	21,746	18,777	22,034	22,025	25,088	24,851	28,182	28,295		
人工(単位:人)	0.8		0.8		0.75		1.05						

※ 人件費は、予算・決算における職員1人当たり人件費に、人工を乗じて算出

計 画 (Plan)

政策体系	政 策	総合的な交通体系を構築する
	施 策	市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)	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運行を引受けたこと等により、目標を達成しました。 ②広告宣伝事業の推進については、ラッピング広告等を計画どおり受注することができ、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	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	38	
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	80	

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)		貸切バス事業については、運転手不足やバス運転手の改善基準告示の改正により、労働力の確保が困難な状況になっています。また、広告宣伝事業については、物価高などの経済状況の変化等により、広告契約の維持・拡充が難しくなっています。		
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		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	貸切バス事業及び広告宣伝事業については、成果指標の目標値を達成しており、一定程度、収益確保に貢献しています。		
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	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	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、既に広告取次人を通じて広告を募集するなど民間活用を実施しており、効率的に新規広告を獲得できるよう努めています。		
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	貸切バス事業及び広告宣伝事業については、成果指標の目標値を達成し、収益確保に寄与していることから、一定程度の施策への貢献度はありました。	

改善（Action）	
今後の方向性 (実施結果(Do)や評価(Check)を踏まえた方向性を記載)	貸切バス事業については、引き続き、機会を捉えて貸切の引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、新規広告主の獲得及び既存広告主の維持に努め、収益確保を図ります。

令和7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						
SDGsのゴール・ターゲットを意図した取組の方向性			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	計画事業費	予算額	決算額(見込)	
	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	2,626,588	
	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	9,969	9,969	9,969	
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	2,356,607	2,551,631	2,636,557		
人工(単位：人)	0.72		0.72		0.72		1.13						

※ 人件費は、予算・決算における職員1人当たり人件費に、人工を乗じて算出

計 画 (Plan)

政策体系	政 策	総合的な交通体系を構築する
	施 策	市バスの輸送サービスの充実
	直接目標	安全で快適な市バス輸送サービスを持続的に提供する
事業の対象 (事業の対象となる人、物)	バスを利用する市民等	
事業の目的 (対象をどのような状態にしたいか)	営業所の運行管理業務等を民間バス事業者へ委託することで、経営資源の効率化及び市民サービスの向上を図ります。	
事業の内容 (どういった業務内容で、どのような手段で実施しているか)	上平間営業所及び井田営業所の運行管理業務等を民間バス事業者へ委託します。	
第3期実施計画に記載されている当該年度の取組内容	①上平間・井田営業所の管理委託の実施 ②委託営業所の評価・検証(評価委員会:3回) ③検証結果等を踏まえた取組の推進 ④委託規模の検討の実施	
当初計画からの変更箇所 (第3期実施計画に記載されている取組内容から変更となる取組)		

実施結果 (Do)

上記「第3期実施計画に記載されている当該年度の取組内容」に対する達成度		3	1. 目標を大きく上回って達成 2. 目標を上回って達成 3. ほぼ目標どおり		4. 目標を下回った 5. 目標を大きく下回った					
取組内容の実績等 (上記に掲げた取組内容に対し、「数値等でより具体的に実績を示すことができた取組」、又は「未達成部分」若しくは「より達成できた部分」を記載)		目標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。また、令和9年度からの上平間・井田営業所の管理委託事業者を選定するため、選定委員会を3回開催するなど、選定手続きを進めました。 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の向上を推進しました。 ④委託規模の検討の実施については、上平間営業所管内において都市基盤整備に伴うダイヤ改正を実施したことにより、上平間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	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)		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 7 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		R7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。 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	安全で快適な市バス輸送サービスの提供及び市バスネットワークの維持のため、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ることが必要です。		
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	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、市バスの運行確保に大きく寄与しています。		
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していることから、施策への貢献度はありました。	

改善（Action）	
今後の方向性 (実施結果(Do)や評価(Check)を踏まえた方向性を記載)	全国的な運転手不足により、委託規模の拡大が難しい状況の中、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。

令和7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)													
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	計画事業費	予算額	決算額(見込)	
	事業費 A	701	910	800	205	5,921	701	47,623	50,973	701	4,343	1,624	
	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	6,617	6,617	6,617	
総コスト(A+B)	6,598	6,807	6,768	6,173	11,889	10,154	57,076	60,426	7,318	10,960	8,241		
人工(単位:人)	0.7		0.7		1.1		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)	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)	「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)】	

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大型ハイブリッドバスは、国内製造事業者の受注停止により、購入することができませんでしたが、令和6年度に電気バスを試験導入の上試験運行を実施し、航続距離や充電時間、ランニングコスト等の検証を行い、その検証結果に基づき電気バスの導入計画を策定するなど、脱炭素の取組を推進しました。 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その他社会的要請等に対応した事業の推進として、照明付停留所のLED化(68箇所)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	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・図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	大型ハイブリッドバスは、国内製造事業者の受注停止により、購入することができませんでしたが、令和6年度に試験導入した電気バスについては、試験運行を実施し、航続距離や充電時間、ランニングコスト等の検証を行い、その検証結果に基づき電気バスの導入計画を策定するなど、脱炭素の取組を推進しました。また、災害時の対応として、風水害や震災等を想定した訓練を実施するなど、取組を進めました。		
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	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、今後必要に応じて委託等によりコストの削減や事務改善を図るほか、環境局、危機管理本部等の関係局などと連携することで効果的に実施していきます。		
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	令和6年度に試験導入した電気バスについては、試験運行を実施し、航続距離や充電時間、ランニングコスト等の検証を行い、その検証結果に基づき電気バスの導入計画を策定するなど、脱炭素の取組を推進しました。また、災害時等を想定した訓練を実施するなど自然災害への取組を進めたことから、一定程度の施策への貢献度はありました。	

改善（Action）	
今後の方向性 （実施結果（Do）や評価（Check）を踏まえた方向性を記載）	大型ハイブリッドバスは、国内製造事業者の受注停止により、令和7年度は目標未達成となっていることから、車両更新計画を見直し、計画的に電気バスを導入していくとともに、次世代燃料の検討を進めていきます。 災害時の対応については、引き続き、風水害や震災等を想定した訓練を実施するなど、取組を進めていきます。

令和7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)												
SDGsのゴール・ターゲットを意図した取組の方向性		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	計画事業費	予算額	決算額(見込)	
	事業費 A	18,699	16,650	3,138	3,526	1,683	3,138	8,073	2,019	3,138	13,308	5,144	
	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	19,850	19,850	19,850	
総コスト(A+B)	35,547	33,498	18,057	18,445	16,602	16,029	20,964	14,910	22,988	33,158	24,994		
人工(単位:人)	2		1.75		1.5		2.25						

※ 人件費は、予算・決算における職員1人当たり人件費に、人工を乗じて算出

計 画 (Plan)

政策体系	政 策	総合的な交通体系を構築する
	施 策	市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 (どのような業務内容で、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リー・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た取組」、又は「未達成部分」若しくは「より達成できた部分」を記載)	目標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、局内で進捗管理会議を開催し、取組の進捗管理を行いました。また、令和8年度からの次期経営計画については、職員の意見やアドバイザリー・ボードで聴取した意見を反映し、パブリックコメント手続きを経て、計画を策定しました。 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リー・ボードを1回開催しました。							
指標分類	数値で事業の実績・効果等を把握できる指標 (指標の説明)		目標・実績	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度	単位
1 活動指標	局内進捗管理会議の開催回数		目標	2	2	2	2	回
	説明	半期に一度、経営プログラムに基づく事業進捗状況の確認を行う会議の開催回数	実績	2	2	2	2	
2 活動指標	「市バス事業アドバイザリー・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	1	

評価 (Check)			
事業を取り巻く社会環境の変化 (国・県・他団体の動向や法改正、規制緩和など)		市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 7 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		R7年度:「川崎市バス事業経営計画」を策定しました。 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ました。	
効率性	【民間の活用】 委託や指定管理者制度など、実施手法について民間活用によりコストを削減できる余地があるか？	a. 余地はない b. 余地はある c. 既に実施済み	a
	【事業手法等の見直し】 事業の成果を維持しながら、契約方法、仕様の見直しなどによる経費削減や事務手続きの見直しなどによる事務改善の可能性はあるか？	a. 可能性はない b. 可能性はある	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、適正に配置された職員により効率的に行っています。	
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)	
今後の方向性 (実施結果(Do)や評価(Check)を踏まえた方向性を記載)	来年度以降については、今年度策定した「川崎市バス事業経営計画」に基づき、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、事業の進捗管理や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。