

平成30年度 施策評価シート

基本目標	Ⅱ	地域で快適に暮らせる「すみだ」をつくる
政策	220	区民が安全・快適・便利に暮らし、人々の交流が生まれ、移動しやすいまちをつくる
施策	222	安全で快適な暮らしを支える、便利な交通環境を形成する
施策の目標	鉄道立体化による踏切事故防止や渋滞解消、また、道路のバリアフリー化等により、誰もが安全・安心で快適に暮らせる交通環境が整備されています。	

1 基本計画における成果指標の状況

指標名	道路バリアフリー整備延長									
	基準年 (H28)	H29	H30	H31	H32	H33	H34	H35	H36	H37
目標	-				13,080m					14,630m
実績	10,290m									
指標名	「区内の交通環境に満足している」区民の割合									
	基準年 (H28)	H29	H30	H31	H32	H33	H34	H35	H36	H37
目標	-				82.0%					85.0%
実績	79.0%									

2 目標と現状(実績)についての分析及び総事業費推移

指標の推移・施策の課題や問題点について記述	総事業費推移 (千円)	
東武伊勢崎線(とうきょうスカイツリー駅付近)の立体化は、区が事業主体となり周辺環境に配慮しながら着実に事業進捗を行うとともに、高架下の有効活用について、鉄道事業者と協議していく必要がある。	H28	305,275
	H29	614,372
	H30	

3 施策の評価及び判断理由

評価	理由
A	工事説明会の開催後に工事着手し、事業が着実に進捗しているため

4 今後の施策の運営方針

一次評価	最終評価	施策の戦略的方向性
○		(1) 優先的に資源投入を図る。
		(2) 現状維持とする。
		(3) 現状維持だが、より効率的な運営を図る。
		(4) 資源投入の縮小を図る。
【上記の判断理由】		
平成29年6月に事業認可取得し、平成29年7月には東武鉄道との施行協定締結、平成30年1月に工事説明会を開催したのち工事着手しており、今後も徹底した進捗管理が重要である		
【今後の具体的な方針】		
当事業は莫大な事業費と長期の事業期間を要するため、今後、工事内容の具体化に併せ引き続きコスト削減の検討や徹底した進捗管理に取組む必要がある。		

5 この施策に係る事務事業（重要度・貢献度順）

番号	事務事業名	歳出 決算額 (千円)	人コスト (千円)	歳出 総額 (千円)	施策への関連性	目的に対する指標	直近の評価内容
						年度目標値	評価結果
						年度実績値	評価対象年度
1	東武伊勢崎線(とうきょうスカイツリー駅付近)立体化事業	614,372	35,524	649,896	鉄道の高架化により踏切を除却し、道路と鉄道それぞれの安全性の向上と交通流動のボトルネック解消を図る。また、都市計画道路や交通広場等も本事業に併せて整備するため、鉄道による南北市街地の分断が解消され一体化することで、安全で快適なまちづくりに寄与する。	7.6	現状維持
						7.6	平成29年度
2							
3							
4							
5							
6							
7							
8							
9							
10							
11							
12							

平成30年度 事務事業評価シート

施策	222	安全で快適な暮らしを支える、便利な交通環境を形成する	部内優先順位					
事務事業	東武伊勢崎線（とうきょうスカイツリー駅付近）立体化事業					1		
事業概要	【都市計画法、都市における道路と鉄道の連続立体交差化に関する要綱】 東武伊勢崎線（とうきょうスカイツリー駅付近）の高架化により、安全で円滑な交通機能を確保するとともに、関連する都市計画道路の整備を行うことで、市街地の一体化による都市の活性化を図る。					主管課・係（担当）		
						立体化推進課立体化推進担当		
						5608-6263		
施策への 関連性	鉄道の高架化により踏切を除却し、道路と鉄道それぞれの安全性の向上と交通流動のボトルネック解消を図る。また、都市計画道路や交通広場等も本事業に併せて整備するため、鉄道による南北市街地の分断が解消され一体化することで、安全で快適なまちづくりに寄与する。							
必要性・ 妥当性	区民のニーズ							
	直接的に区民ニーズの調査集計は実施していないが、踏切除却は地元住民の悲願であり、事業促進に向けて「促進住民協議会」や「促進議員連盟」が設立されている。 毎年、両者と行政が一体となった「促進連絡協議会」により、国土交通省や東京都、東武鉄道に対し要望活動等を行っていることから、区民ニーズは十分にあると言える。							
	代替可能性の状況（区が実施する必要性等）							
	踏切除却は喫緊の課題であるが、東京都の鉄道立体化検討対象20区間には位置付けられておらず、都施行での事業実施はできないことから、区施行とした。							
有効性・ 適格性	手段に 対する指標 (活動指標)	指 標	踏切の除却				単 位	箇所
		最終目標値	目標年度	基準年(H28)	H29	H30	H31	
		1	34	目 標	0	0	0	
				実 績	0	0		
			H32	H33	H34	H35	H36	H37
		目 標	0	0	1	1	1	1
		実 績						
	指標の選定理由及び目標値の理由							
	ボトルネック踏切の対策方法には様々なものがあるが、本事業では抜本的な対策手法である連続立体交差事業を実施するものであり、踏切の除却こそが本事業の主目的であるため。							
	目的に 対する指標 (成果指標)	指 標	東武伊勢崎線第2号踏切の遮断時間				単 位	時間/日
最終目標値		目標年度	基準年(H28)	H29	H30	H31		
0		34	目 標	7.6	7.6	7.6	7.6	
			実 績	7.6	7.6			
		H32	H33	H34	H35	H36	H37	
目 標		7.6	3.8	0	0	0	0	
	実 績							
指標の選定理由及び目標値の理由								
本事業では、鉄道を段階的に高架化していくため、鉄道の上下線がそれぞれ高架化(上り線H33年度、下り線H34年度)される段階で、踏切の遮断時間が減少する。 そのため、段階的に事業成果が確認できる指標として、踏切の遮断時間を設定した。								
財 政 面 (決算額) (単位：千円)	H28	H29	H30	H31	H32	H33	H34	
	305,275	614,372						
	H35	H36	H37	〔予算の傾向〕 平成30年度以降、本格的な高架化工事に着手するため、事業費が大きくなる。				

1 必要性・妥当性								
区民ニーズの有無	ある							
代替可能性の有無	ない							
区が実施すべき強い理由があるか	必須で裁量余地なし							
判断理由								
ボトルネック踏切を解消し、交通渋滞の解消や道路と鉄道の安全性を確保するためには、抜本対策である本事業を区施行により行う必要がある。								
2 有効性・適格性								
事業の目的が施策に合致しているか	合致している							
指標は目標値を満たしているか	満たしている							
かけたコストに対し十分な成果があるか	ある							
判断理由		必要性 妥当性	有効性 適格性	効率的 経済性	評価結果			
踏切の除却により、交通渋滞の解消や通行の安全性を確保するとともに踏切事故が無くなる。あわせて鉄道の定時運行等にも寄与し、区民の交通利便性の向上につながる。		5	5	5	5			
3 効率性・経済性		現状維持の上継続						
目的・対象が類似する事務事業はないか	ない							
実施工程やコストに改善の余地がないか	ない							
地域社会やその他住民への波及効果があるか	ある							
判断理由								
高架化による抜本対策以外に有効な手段が無く、計画内容についても国や東武鉄道と効率性・経済性を協議し決定している。 本事業に併せて周辺道路の整備や高架下利用、市街地の一体化など、周辺への波及効果も大いに期待できる。								
中間・最終年度の講評	平成29年6月に事業認可取得し、平成29年7月には東武鉄道との施行協定締結、平成30年1月に工事説明会を開催したのち工事着手しており、今後も徹底した進捗管理が重要である。							
今後の方向性	当事業は莫大な事業費と長期の事業期間を要するため、今後、工事内容の具体化に併せ引き続きコスト削減の検討や徹底した進捗管理に取り組む。							