

令和3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	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7
目標	10,290m				13,080m					14,630m
実績	10,290m				12,567m					
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	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7
目標	79.0%				82.0%					85.0%
実績	79.0%				82.0%					

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)	
<p>連続立体交差事業は多額の事業費と長期の事業期間を要するため、補助金等の安定的な確保が必要である。また、コスト削減の検討や、徹底した進捗管理に取り組む必要がある。</p> <p>事業の効果をより向上させるためには、周辺まちづくりとの連携が必要であり、まちづくりの効果を向上させるためには、立体化で生み出される高架下利用の検討について、鉄道事業者とともに進めていく必要がある。</p>	H30	1,369,972
	R1	1,903,130
	R2	4,188,795

3 施策の評価及び判断理由

評価	理由
A	踏切の除去に伴い、交通渋滞の解消や安全で快適な暮らしを支える道路が整備されることに加え、周辺まちづくりによる市街地の活性化が期待できる。

4 今後の施策の運営方針

評価結果	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】	
本事業によって、踏切による事故防止や渋滞の解消など道路のバリアフリー化を実現できるとともに、周辺市街地の一体化など、まちづくり事業への波及効果が大きいと期待できるため。	
【今後の具体的な方針】	
工事内容の具体化にあわせて、コスト削減の検討や徹底した進捗管理に取り組む。また、立体化で生み出される高架下利用を含めて、周辺まちづくり事業との連携を図る。	

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)	目的に対する指標		直近の評価内容
					年度目標値	年度実績値	評価結果
							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)立体化事業費	4,188,836	24,701	4,213,537	踏切除却箇所 0		A
					踏切除却箇所 0		令和2年度
2							
3							
4							
5							
6							
7							
8							
9							
10							
11							
12							

令和3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
事業名	東武伊勢崎線(とうきょうスカイツリー駅付近)立体化事業費		1
目的	東武伊勢崎線(とうきょうスカイツリー駅付近)の高架化に伴い、踏切事故防止や交通渋滞が解消され、安全で円滑な交通機能が確保できている。また、市街地の一体化により、まちが活性している。		主管課・係(担当)
			立体化推進課立体化推進担当 03-5608-6263
対象者	踏切を通行する自動車・自転車・歩行者、押上・とうきょうスカイツリー周辺住民、観光客、東武鉄道等の鉄道利用者		
根拠法令 関連計画	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		
実施基準	法令基準	実施方法	一部委託 人員体制・委託先 常勤3、委託先(協定先):東武鉄道
事業内容	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解消による一体化並びに基盤整備工事を推進することで、安全で快適なまちづくりに寄与する。 ■事業概要 踏切除却数 : 1箇所 区 間 : 墨田区押上二丁目～墨田区向島一丁目 延 長 : 約0.9km 線 路 数 : 2 事業期間 : 平成29年度(事業認可)～令和6年度(事業完了予定)		
経過	開始年度	平成19年度	終了予定 令和6年度
	[平成19年度～平成25年度] 高架化検討調査、立体化概略設計、社会資本総合整備計画に位置付け(H23) [平成26年度] 都市計画素案説明会、促進連絡協議会設立(地元・議会・区) [平成27年度] 都市計画決定 [平成28年度] 鉄道高架化詳細設計着手 [平成29年度] 事業認可取得、工事着手 [平成30年度] 留置線の仮線化工事完了 [令和元年度] 上下線の仮線化完了、上り線高架化工事着手 [令和2年度] 上り高架工事中		
議会質問 の状況	■都市開発・災害対策特別委員会 H23.11.17 社会資本総合整備計画の本要望について H27. 3.13 都市計画素案説明会開催等について H29. 3.24 鉄道事業者との費用負担等について		■議会(地域産業都市委員会) 二定(H29.6.14) 債務負担等について 一定(H30.3.22) 工事説明会について
その他 特記事項	(他区の状況・年間スケジュール・関連部署等) [拠点整備課] 本連立事業を契機に「とうきょうスカイツリー駅周辺まちづくり」に取り組んでいる。 [区施行連立である足立区の状況] 平成22年度:都市計画決定、平成23年度:事業認可、平成24年度:工事着手、令和5年度:完了予定		

予算・決算額推移(千円)		28年度	29年度	30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	
予算現額(事業費)		319,082	617,911	1,380,295	1,904,950	4,190,202	2,893,303	
A.決算額(令和3年度は見込み)		305,274	614,373	1,369,972	1,903,130	4,188,836	2,893,303	
財源	国	148,500	299,200	715,000	1,012,000	2,266,000	1,551,000	
	都	36,450	73,440	175,500	248,400	556,200	380,700	
	その他							
一般財源		120,324	241,733	479,472	642,730	1,366,636	961,603	
執行率(%)		95.7%	99.4%	99.3%	99.9%	100.0%	100.0%	
B.人コスト					34,952	24,701		
総事業決算額(A+B)		305,274	614,373	1,369,972	1,938,082	4,213,537		
主な事業費用の説明		・連続立体交差事業工事費 ・連続立体交差事業協議会等に係る委託費						
予算書P(令和3年度)	P224-1-13	執行実績報告書P(令和2年度)		P167 13				

事業の成果	手段に対する指標 (活動指標)	指標	踏切の除却				単位	力所
		最終目標値	目標年度		基準年(H28)	H29	H30	R1
		1	R4	目標	0	0	0	0
				実績	0	0	0	0
			R2	R3	R4	R5	R6	R7
	目標	0	0	1	1	1	1	
	実績	0						
	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
最終目標値		目標年度		基準年(H28)	H29	H30	R1	
0		R4	目標	7.6	7.6	7.6	7.6	
			実績	7.6	7.6	7.6	7.6	
		R2	R3	R4	R5	R6	R7	
目標	7.6	3.8	0	0	0	0		
実績	7.6							
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R3年度、下り線R4年度)される段階で、踏切の遮断時間が減少する。 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。								

評価結果	評価についての説明・今後の方向性等
現状維持	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、高架下利用や南北市街地の一体化など、周辺まちづくりへの波及効果が大きいと期待できる。

課題・問題点
<p>本事業は多額の事業費と長期の事業期間を要するため、補助金等の安定的な確保が必要であり、工事内容の具体化に併せ、コスト削減の検討や徹底した進捗管理を実施する。 また、鉄道立体化の工事進捗に合わせて、高架下施設の検討や地域の意向を踏まえた周辺まちづくりを進めていく必要がある。</p>