

令和6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）	
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。 事業の効果をより向上させるためには、関連街路整備、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。	R3	2,892,445
	R4	2,267,432
	R5	4,747,544

3 施策の評価及び判断理由

評価	理由
A	踏切の除却に伴い、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】
本施策により踏切事故防止や渋滞の解消、道路のバリアフリー化、歩行者の安全な通行環境の確保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いに期待できるため。
【今後の具体的な方針】
連続立体交差事業については、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謳歌した利用を含めて、周辺まちづくり事業との連携を図る。関連街路整備事業については、近傍で進められているその他事業と連携、調整を図りながら事業を推進していく。

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	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)立体化事業費	4,721,471	31,494	4,752,965	0	現状維持
					3.8	令和5年度
2	とうきょうスカイツリー駅周辺関連街路整備事業費	26,073	7,661	33,734	0	現状維持
					0	令和5年度
3						
4						
5						
6						
7						
8						
9						
10						
11						
12						

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	東武伊勢崎線第2号踏切(桜橋通り)を中心に、約0.9kmの鉄道を高架化することで、踏切による交通事故の危険性や渋滞を解消し、安全で円滑な交通機能確保するとともに、南北に分断されているまちの一体化を図る。					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					
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4人、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する。 ■事業概要 踏切除却数 : 1か所 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 【令和4年度】 上り線高架切替完了、下り線2次仮線切替完了 【令和5年度】 下り線・留置線高架化工事					
議 会 質 問 の 状 況	■都市開発・災害対策特別委員会 平成23年11月:社会資本総合整備計画本要望について 平成27年3月:都市計画素案説明会開催等について 平成29年3月: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) 平成29年6月:債務負担等について 平成30年3月:工事説明会について 令和4年9月:上り線高架切替等について		
そ の 他 特 記 事 項	[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:連立事業完了					

予算・決算額推移(単位:千円)		令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度
予算現額(事業費)		1,904,950	4,189,007	2,890,879	2,243,604	4,721,595	4,738,202
A.決算額(令和6年度は見込み)		1,903,130	4,188,836	2,890,024	2,243,479	4,721,471	4,738,202
財 源	国	1,012,000	2,266,000	1,551,000	1,188,000	2,541,000	2,552,000
	都	248,400	556,200	380,700	291,600	623,700	626,400
	その他			627	540		1,080
一般財源		642,730	1,366,636	957,697	763,339	1,556,771	1,558,722
執行率(%)		99.9%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
B.人コスト		34,952	24,701	25,507	26,173	31,494	
総事業決算額(A+B)		1,938,082	4,213,537	2,915,531	2,269,652	4,752,965	
予算書P(令和6年度)		P226 13		執行実績報告書P(令和5年度)		P167 13	

予算・決算の内訳（単位：千円）								
令和4年度（決算）			令和5年度（決算）			令和6年度（予算）		
節	概要	金額	節	概要	金額	節	概要	金額
旅費	旅費	268	旅費	旅費	185	旅費	旅費	502
需用費	一般需用費	434	需用費	一般需用費	526	需用費	一般需用費	437
役務費	通信運搬料	4	役務費	通信運搬料	6	役務費	通信運搬料	15
委託料	委託	17,721	委託料	委託	22,781	委託料	委託	21,565
負担金補助及び交付金	負担金	2,225,052	使用料及び賃借料	使用料	7	使用料及び賃借料	使用料	17
			負担金補助及び交付金	負担金	4,697,966	負担金補助及び交付金	負担金	4,715,666

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	か所
		最終目標値	目標年度		基準年(H28)	H29	H30	R1
		1	R4	目標	—	—	—	—
				実績	—	—	—	—
			R2	R3	R4	R5	R6	R7
		目標	—	0	1	1	1	
		実績	—	0	0	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には様々な手法があるが、本事業では抜本的な対策である連続立体交差事業を実施するものであり、踏切の除却を指標として設定した。							
	目的に対する指標 (成果指標)	指標	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	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	
		実績	7.6	7.6	3.8	3.8		
	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	踏切除却の抜本的対策は、高架化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いに期待できる。

課題・問題点
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必要がある。 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。

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	とうきょうスカイツリー駅周辺関連街路整備事業費					2
目 的	鉄道の高架化に併せて、とうきょうスカイツリー駅周辺の利便性及び回遊性の向上並びに鉄道により分断されているまちの一体化による都市の活性化に資する道路を整備する。					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	地域住民及び来街者					
根 拠 法 令 関 連 計 画	都市計画法、道路法、土地収用法、無電柱化の推進に関する法律、東京都無電柱化計画、墨田区無電柱化整備計画					
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2人・委託先（東日本総合計画株式会社他）	
事 業 内 容	鉄道の高架化に関連する都市計画道路を整備する。 ■事業概要 (1)補助線街路第114号線（言問通り） 計画延長：約120m 計画幅員：26m（現況22m） (2)墨田区画街路第11号線（（仮称）押上駅北口線） 計画延長：約100m 計画幅員：15m（現況12m） (3)墨田区画街路第10号線（桜橋通り） 計画延長：約330m 計画幅員：15m（現況15m、幅員構成変更（歩道3m→4m）） (4)墨田歩行者専用道第1号線（（仮称）南北通り） 計画延長：約30m 計画幅員：8m（新設）					
経 過	開始年度	令和3年度		終了予定	令和14年度	
	【平成27年度】平成28年3月7日都市計画決定（言問通り、（仮称）押上駅北口線、桜橋通り、（仮称）南北通り） 【令和3年度】測量（路線・用地）（言問通り） 【令和4年度】予備設計（言問通り）、測量（路線・用地）（（仮称）押上駅北口線、（仮称）南北通り） 【令和5年度】認可図面作成（言問通り）、予備設計（（仮称）押上駅北口線、（仮称）南北通り）					
議 会 質 問 の 状 況	特になし					
そ の 他 特 記 事 項	特になし					

予算・決算額推移(単位:千円)		令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度
予算現額(事業費)				2,585	25,637	26,267	62,149
A.決算額(令和6年度は見込み)				2,420	23,953	26,073	62,149
財 源	国						
	都						
	その他						
一般財源		0	0	2,420	23,953	26,073	62,149
執行率(%)		#DIV/0!	#DIV/0!	93.6%	93.4%	99.3%	100.0%
B.人コスト				6,157	6,543	7,661	
総事業決算額(A+B)		0	0	8,577	30,496	33,734	
予算書P(令和6年度)		P226 15(2)		執行実績報告書P(令和5年度)		P167 15(2)	

予算・決算の内訳（単位：千円）								
令和4年度（決算）			令和5年度（決算）			令和6年度（予算）		
節	概要	金額	節	概要	金額	節	概要	金額
旅費	管内・管外旅費	6	旅費	管内・管外旅費	14	旅費	管内・管外旅費	34
委託料	予備設計（言問通り）等	23,947	需用費	消耗品費	3	需用費	消耗品費	12
			役務費	通信運搬料	1	役務費	不動産鑑定等	10,403
			委託料	予備設計（押上駅北口線）等	26,055	委託料	予備設計（押上駅北口線）等	50,500
						工事請負費	告示看板設置工事	1,200

事業の成果	手段に対する指標 （活動指標）	指標	用地取得率				単位	%
		最終目標値	目標年度		基準年(H28)	H29	H30	R1
		100	R12	目標	—	—	—	—
				実績	—	—	—	—
			R2	R3	R4	R5	R6	R7
		目標	—	0	0	0	0	0
		実績	—	0	0	0		
	指標の選定理由及び目標値の理由							
	道路の整備には用地取得が不可欠であるため、用地取得率（面積）を指標とした。また、年度ごとの目標値は用地取得計画を踏まえ決定した。							
	目的に対する指標 （成果指標）	指標	道路等整備率				単位	%
		最終目標値	目標年度		基準年(H28)	H29	H30	R1
		100	R14	目標	—	—	—	—
				実績	—	—	—	—
			R2	R3	R4	R5	R6	R7
		目標	—	0	0	0	0	0
		実績	—	0	0	0		
	指標の選定理由及び目標値の理由							
	道路等の整備（工事）が進むことにより、利用者の安全性・利便性が向上するため、道路等の整備率（面積）を指標とした。また、目標値は整備スケジュールを踏まえ決定した。							

評価結果	評価についての説明・今後の方向性等
現状維持	道路の整備によって安全かつ円滑な交通の確保や回遊性、都市景観の向上に資するため、事業を推進する。

課題・問題点
近傍で鉄道連続立体交差事業が施行中であるとともに、区画街路第12号線についても都市計画決定していることから、事業認可取得時期を見極めるとともに、工事時期の調整等を行う必要がある。