

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)	
鉄道沿線3区1市で促進連絡協議会を開始し、未整備路線の早期建設に向けた情報共有や調査研究を行っているが、事業主体や費用負担などの課題が多く、事業推進が難しい。	H28	500
	H29	500
	H30	

3 施策の評価及び判断理由

評価	理由
C	地下鉄建設を促進するための調査・研究は必要だが、調査の内容などの見直しが必要である。

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】		
鉄道の沿線字体で協議会を設置しており、延伸のための調査・検討の継続が必要である。		
【今後の具体的な方針】		
事業着手までは沿線自治体の他に、国、都、県との調整を進め、調査研究及び要請活動を継続する。まずは第1段階区間である地下鉄8号線(豊洲～住吉間)の早期事業化を推進する。		

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	地下鉄8・11号線の建設促進	500	1,776	2,276	地下鉄8・11号線の建設及び開通により公共交通が整備され、区民の交通利便性向上と地域の発展に寄与する。	-	現状維持
						-	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	地下鉄8・11号線の建設促進					1		
事業概要	墨田区、江東区、葛飾区、松戸市沿線3区1市により「地下鉄8・11号線促進連絡協議会」を設置し、要請行動等を実施することで、東京圏の新たな鉄道ネットワークを担う地下鉄整備の早期実現を目指す。					主管課・係（担当）		
						都市計画課 都市計画・開発調整担当		
						03-5608-6266		
施策への 関連性	地下鉄8・11号線の建設及び開通により公共交通が整備され、区民の交通利便性向上と地域の発展に寄与する。							
必要性・ 妥当性	区民のニーズ							
	代替可能性の状況（区が実施する必要性等）							
	平成28年4月20日交通政策審議会答申「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について」において整備すべき路線と位置付けられるとともに、墨田区を含む関係地方公共団体と鉄道事業者の合意形成を進めべきとの意見が示されている。							
有効性・ 適格性	手段に 対する指標 (活動指標)	指 標	地下鉄8・11号線の調査研究、要請行動等				単 位	回
		最終目標値	目標年度	基準年(H28)	H29	H30	H31	
		1	37	目標	1	1	1	
				実績	1	1		
			H32	H33	H34	H35	H36	H37
		目標	1	1	1	1	1	
		実績						
	指標の選定理由及び目標値の理由							
	鉄道沿線3区1市で、適宜促進連絡協議会等を開催することにより、未整備路線の早期建設に向けて取り組む。							
	目的に 対する指標 (成果指標)	指 標					単 位	
		最終目標値	目標年度	基準年(H28)	H29	H30	H31	
		-		目標	-	-	-	
			実績	-	-	-		
		H32	H33	H34	H35	H36	H37	
目標		-	-	-	-	-		
	実績	-	-	-	-			
指標の選定理由及び目標値の理由								
現在のところ事業スケジュール未定のため、成果指標の設定はできないが、まずは地下鉄8号線（豊洲～住吉間）の早期事業化に向け引き続き取り組む。								
財政面 〔決算額〕 (単位：千円)	H28	H29	H30	H31	H32	H33	H34	
	500	500						
	H35	H36	H37	〔予算の傾向〕 事業推進、運営等に係る年経費を沿線3区1市がそれぞれ一律500千円負担している。				

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	ある				
判断理由					
公共交通網の整備は、区民の交通利便性の向上に寄与する。					
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
事業主体や費用負担などの課題が多く、事業推進が難しいが、全線整備を視野に調査研究を継続している。地下鉄建設を促進するには、事業の有効性の根拠となる調査研究を継続的に取組むべきである。		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					
関係する区市と都、県とともに検討を重ねており、統合はできない。事業費は近年一定額で推移している。					
中間・最終年度の講評	鉄道の沿線自治体による促進連絡協議会により、延伸のための調査・検討を継続して行う。				
今後の方向性	事業着手までは沿線自治体の他に、国、都、県との調整を進め、調査研究及び要請活動を継続する。まずは第1段階区間である地下鉄8号線（豊洲～住吉間）の早期事業化を推進する。				