

平成28年度 施策評価シート

基本目標	地域で快適に暮らせる「すみだ」をつくる
政策	230 誰もが安全・快適に暮らし、移動できるまちをつくる
施策	231 誰もが移動しやすい交通手段を確保する
施策の目標	電車やバスなど公共交通機関を利用して、区民や来街者が区内を快適に移動できるとともに、幹線道路の整備も進み、自動車による交通渋滞も解消されるなど、移動時間も短縮され、便利なまちになっています。

1 基本計画における成果指標

指標名	単位	目標値	23年度	24年度	25年度	26年度	27年度
「区内の交通の便がよい」と思う区民の割合	%	72.0	-	-	-	-	79.0

2 1の「成果指標」以外に施策の進捗状況を示す指標

指標名	単位	23年度	24年度	25年度	26年度	27年度
京成押上線立体化事業における踏切の遮断時間	時間/日	-	8.8	5.1	-	0.0

3 目標と現状(実績)についての分析

<p>指標の推移・施策の課題や問題点について記述</p> <p>-----</p> <p>鉄道の高架化を実現することで、安全で円滑な交通機能が確保されるとともに、線路により分断されていた市街地に一体感が生まれ、さらに高架下の活用と併せて一体的なまちづくりを推進することができる。また、避難路の確保など防災避難面での効果もあり、社会的利益は大きい。</p> <p>しかし、実現にあたっては多額の費用、長期に亘る工事など、地域に与える影響は大きく、周辺市街地及び関連都市基盤の整備など、国や都からの技術支援及び連携強化を必要とする事業である。</p> <p>なお、この事業の特徴として、長期に亘る事業であるが、高架化が完了しなければ、成果が発現せず、目標値実現には年月を要する。</p>

4 今後の施策の運営方針

<p>施策の戦略的方向性（選択肢に を付ける）</p> <p>(1) 優先的に資源投入を図る。</p> <p>(2) 現状維持とする。</p> <p>(3) 現状維持だが、より効率的な運営を図る。</p> <p>(4) 資源投入の縮小を図る。</p>
<p>【上記の判断理由】</p> <p>事業における踏切の遮断時間は、高架化により着実に現れてくるため、優先的に事業を進めていく必要はある。しかし、事業は長い年月を計画通りに実施することが必要であるため、一時的に資源投資することよりも、継続的かつ確実な予算確保することを目標とし、国や都との連携強化を図りながら施策を展開していく。</p>
<p>【今後の具体的な方針】</p> <p>事業を進めるに当たり、国や都からの技術支援のほか、多額の事業費確保が不可避であるため、国や都との連携を強化し国費・都費等の補助金の継続的な活用を最大限図っていく。</p> <p>また、事業の進捗に合わせて多額の事業費支出が想定されることから、区の財政負担の平準化を図ため、基金の積み立ても継続的に実施していく。</p>

平成28年度 事務事業評価シート

整理番号 1

作成年月日: 平成28年6月16日

事務事業名	京成押上線立体化事業		所管課・係	立体化推進課・立体化推進担当
施策	231	誰もが移動しやすい交通手段を確保する	連絡先	5608-6263
予算書名称	京成押上線立体化推進事業		執行実績報告書ページ	161

1 事業の概要

・都市計画法、道路法、都市における道路と鉄道との連続立体交差化に関する要綱 京成押上線(押上駅～八広駅間)は、8か所で道路と平面交差しており、東京都、墨田区、京成電鉄では、鉄道の高架化に向けて様々な検討を行い、平成10年2月に都市計画決定、平成12年11月に事業認可を受け、東京都が事業主体となり事業を推進し、今年度の事業完了を目指している。平成27年8月には、全線の高架化が完了した。	事業開始年度	平成12年度
	終了予定年度	平成28年度

2 事業の対象・手段・目的(具体的に、限定的に記入してください)

【対象】 誰(何)を対象としているのか	踏切により渋滞待ちをしている自動車 踏切横断に危険を感じている歩行者等	に対して
【手段】 どのような方法で行ったのか(具体的な事業内容)	鉄道の高架化 踏切の除却	を実施したことで
【目的】 この事業によって対象をどのような状態にするのか	踏切による交通渋滞が解消されている 歩行者が安全に通行することができる	状態にする。

目的を達成するための指標

種類	指標名(指標の説明)	単位	年度	H25年度	H26年度	H27年度
活動指標 (手段に対する指標)	踏切の除却(累計)	箇所	目標値	2	2	8
			実績値	2	2	8
成果指標 (目的に対する指標)	踏切6か所の平均遮断時間	時間	目標値	-	-	0
			実績値	5.1	-	0

目的の達成に対する事業の結果(指標分析と事業実績の要因分析)

本事業は、平成12年度の事業認可から平成21年度の高架工事の着手までに、事業用地の買収に8年を要したが、平成25年度に計画上り車線の高架化がなされ、踏切の平均遮断時間は約4割削減されており、交通渋滞が緩和された。
また、同年、再開発事業による道路廃止により、2か所の踏切が除却されており、踏切による交通事故の発生リスクは確実に低下した。
平成27年度には、計画下り線の高架化により全箇所の踏切が除却され、平均遮断時間も0となり、環状4号線(明治通り)の踏切による渋滞も解消されるなど、指標の目標は着実に達成された。

3 予算・決算状況(金額の単位は全て千円) *歳出は切上げ、歳入は切下げ

科目	款	土木費	項	都市計画費	目	都市計画費	
27年度歳出予算額	359,451	27年度歳出決算額	343,194	27年度執行率	95.5%	28年度歳出予算額	1,029,883
27財源内訳(決算額)	国庫支出金 無	都支出金 有	その他 有	一般財源 有			
使用料等の収入の有無	無	使用料等名称				収入額	
補助金名称 *複数ある場合は代表的なもの							
27年度実績額		28年度予算額		対象			
開始年度		根拠法令					
算定基準				補助率			

平成28年度 事務事業評価シート

4 視点別の評価(担当者評価)

(1)事業の必要性	評価結果	高い	前年度評価	高い
<p>平成27年度は、事業の最大目標である全線高架化が完了し全箇所の踏切が除却されたため、踏切による交通渋滞が解消され、明治通りの平均通行速度が約2倍になるなどの効果が発現しており、周辺地区は大きく変化した。 今年度は事業最終年度であり、事業完遂には側道整備を確実に完成させる必要がある。 東京都・墨田区・京成電鉄で連携を図りながら、側道整備を確実に完成させ、事業完了を目指していくため、事業の休止又は中止はあり得ない。</p>				
(2)事業の有効性	評価結果	上昇	前年度評価	上昇
<p>事業の最大目標である全線高架化が完了し、全箇所の踏切が除却されたため、目標とする指標を達成することができた。 事業の完遂に向けて、側道整備を確実に完成させる。</p>				
(3)事業の効率性	評価結果	効率的	前年度評価	効率的
<p>類似する連続立体交差事業として東武伊勢崎線の連立事業があり、事業の進め方や鉄道事業者との協議方法など、多くの事業内容で参考にできることはあるが、事業を統合することは難しい。 事業経費は、最終年度であるため推移を把握しており、事業完了に向けての清算を、東京都と円滑に実施する。</p>				
(4)現状と課題	<p>事業により生み出される高架下利用について、区では地域の発展に寄与する計画として進めていくが、全体利用の85%は鉄道事業者側の利用であるため、鉄道事業者の協力が不可欠である。</p>			

5 総合評価(課長評価)

評価結果	現状維持	判定理由	<p>本事業は平成12年度に事業認可され、東京都が事業主体となり進められている。平成27年度には、地元区民の悲願である全線高架化が完了し、事業によるストック効果も得られた。 平成28年度は最終年度であり、側道整備を含め事業を必ず完了させる必要があるため、現状を維持する。</p>
今後の方向性(見直しの視点)	平成28年度の事業完了を目指しているため、特になし。		

平成27年度区議会の質問状況	時期	都市開発災害対策特別委員会(平成27年7月、平成28年1月)、第3回定例会(平成27年9月)
	要旨	(7月29日) ・高架下利用に伴うゾーニング計画(案)について (9月17日) ・事業完了に向けた工事の前倒し発注について(補正予算) (1月22日) ・高架下利用計画(案)の検討・協議状況について

事務事業名	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		所管課・係	立体化推進課・立体化推進担当
施策	231	誰もが移動しやすい交通手段を確保する	連絡先	5608-6263
予算書名称	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		執行実績報告書ページ	161

1 事業の概要

・都市計画法、道路法、都市における道路と鉄道との連続立体交差化に関する要綱 東武伊勢崎線第2号踏切は、国における「緊急対策踏切」、東京都における「重点踏切」に指定されており、東京スカイツリー建設決定による交通状況の悪化が懸念された。このことから、平成20年度より、鉄道立体化の可能性について検討調査に着手した。 本事業は、平成23年度に社会資本総合整備計画へ位置づけられ、平成24年度より国庫補助対象事業として採択され、平成27年度には都市計画決定を行っている。平成35年度の事業完了を目指している。	事業開始年度	平成20年度
	終了予定年度	平成35年度

2 事業の対象・手段・目的(具体的に、限定的に記入してください)

【対象】 誰(何)を対象としているのか	踏切により渋滞待ちをしている自動車 踏切横断に危険を感じている歩行者等	に対して
【手段】 どのような方法で行ったのか(具体的な事業内容)	鉄道の高架化 踏切の除却、関連道路の整備	を実施したことで
【目的】 この事業によって対象をどのような状態にするのか	踏切による交通渋滞が解消されている、歩行者が安全に通行することができる 地区内道路ネットワークが構築されている	状態にする。

目的を達成するための指標

種類	指標名(指標の説明)	単位	年度	H25年度	H26年度	H27年度
活動指標 (手段に対する指標)	踏切の除却	箇所	目標値	0	0	0
			実績値	0	0	0
成果指標 (目的に対する指標)	東武伊勢崎線第2号踏切の遮断時間	時間/日	目標値	-	-	-
			実績値	-	7.6	-

目的の達成に対する事業の結果(指標分析と事業実績の要因分析)

目的を達成するための指標は、踏切の除却であることから、現在、指標としての変化は数値には表れてはいないが、事業は確実に進捗している。

3 予算・決算状況(金額の単位は全て千円) *歳出は切上げ、歳入は切下げ

科目	款	土木費	項	都市計画費	目	都市計画費	
27年度 歳出予算額	52,048	27年度 歳出決算額	50,155	27年度 執行率	96.4%	28年度 歳出 予算額	319,761
27財源内訳 (決算額)	国庫支出金 有	都支出金 有	その他 無	一般財源 有			
使用料等の収入の有無	無	使用料等名称				収入額	
補助金名称 *複数ある場合は代表的なもの							
27年度 実績額		28年度 予算額		対象			
開始 年度		根拠法令					
算定基準				補助率			

平成28年度 事務事業評価シート

4 視点別の評価(担当者評価)

(1)事業の必要性	評価結果	高い	前年度評価	高い
<p>踏切による交通渋滞の発生や、歩行者の安全な通行のためには踏切の除却は必須である。安全で円滑な交通機能の確保と、沿線まちづくりを一体的に推進していく。 平成27年度には都市計画決定され、今年度は事業認可取得に向けて、関係機関と調整を進めているため、事業の休止又は中止はあり得ない。</p>				
(2)事業の有効性	評価結果	上昇	前年度評価	上昇
<p>踏切の除却により、交通渋滞の解消や歩行者の安全通行を確保することはもとより、鉄道の高架下空間の活用や、とうきょうスカイツリー駅北側まちづくりの推進にも寄与し、高いストック効果が期待できる。 事業の効果については、踏切の除却を指標としているので、実績は鉄道の高架切り替え後、即座に達成される。また、事業実施については、抜本的に踏切を除却する手法であるため、最も有効性が高い。</p>				
(3)事業の効率性	評価結果	効率的	前年度評価	効率的
<p>類似する連続立体交差事業として京成押上線線連立事業があり、事業の進め方や鉄道事業者との協議方法など、多くの事業内容で参考にできることはあるが、事業を統合することは難しい。 事業経費は、平成29年度の工事着手後は増加するが、基金や起債を活用しながら効率的に進めていく。 都市側と鉄道事業者の事業負担割合については、国の要綱によりルール化されているため、適正である。</p>				
(4)現状と課題	<p>連続立体交差事業は莫大な事業費を要するため、引き続き、施工方法などのコスト削減の検討を進めていく必要がある。また、施行主体である区財源の負担軽減を図るため、国費・都補助を確実に確保していく。</p>			

5 総合評価(課長評価)

評価結果	現状維持	判定理由	踏切による交通渋滞の解消や、事故防止のための抜本的対策は、立体交差化が最も効果的な事業である。また、立体交差事業によって、高架下空間が創出されるとともに、まちづくりの推進にも寄与し、高いストック効果が期待できるため、現状維持とする。
今後の方向性(見直しの視点)	連立事業を区が事業主体となって進めていくためには、コスト縮減について検討を進めるとともに、国費・都補助を確実に確保していく必要がある。		
平成27年度区議会の質問状況	時期	なし	
	要旨		