

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	-	-	-	-	-

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

3 目標と現状(実績)についての分析

指標の推移・施策の課題や問題点について記述
昭和60年の運輸政策審議会答申7号により、地下鉄8号線は亀有以北の武蔵野線方面まで、11号線は松戸市まで整備の必要があるとされたことを受けて、江東区、墨田区、葛飾区、松戸市の沿線3区1市により「地下鉄8・11号線促進連絡協議会」を昭和61年に設置し、早期実現に向けた住民決起大会や要請行動等を行ってきた。そして、平成15年3月に、11号線は水天宮～押上間が開業した。平成16年の営団地下鉄民営化に伴い住民決起大会は休止しているが、平成28年4月20日に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た。

4 今後の施策の運営方針

施策の戦略的方向性（選択肢に を付ける）
(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】
地下鉄8・11号線促進連絡協議会の活動を通して、未整備路線の早期建設に向けた調査研究を継続する必要がある。
【今後の具体的な方針】
交通政策審議会答申を踏まえ、事業着手に向けて沿線自治体の他に、国、東京都、千葉県との調整を継続するとともに、調査研究に基づいた説得力のある要請活動を行う。

5 部内各課で実施しているこの施策に係る事務事業

(単位：千円)

番号	事務事業名	課名	27年度	事務事業評価 シートの評価結果	部長コメント
			歳出決算額		
1	地下鉄建設促進事業	都市計画課	500	現状維持	

【評価結果】

- 拡充：効果が高く、拡充による更なる効果拡大も期待できる。
- 現状維持：効果は高いが、拡充しても効果拡大までは期待できない。
- 改善・見直し：手段の見直しで効果を拡大する必要がある。
- 縮小・統合：効果は高くないが、継続する理由がある。
- 休止、廃止：効果は高くなく、継続する客観的な理由に乏しい。

事務事業名	地下鉄建設促進事業		所管課・係	都市計画課 都市計画・開発調整担当
施策	231	誰もが移動しやすい交通手段を確保する	連絡先	03-5608-6266
予算書名称	地下鉄8・11号線の建設促進		執行実績報告書ページ	163

1 事業の概要

昭和60年の運輸政策審議会答申7号により、地下鉄8号線は亀有以北の武蔵野線方面まで、11号線は松戸市まで整備の必要があるとされたことをうけて、昭和61年、江東区、墨田区、葛飾区、松戸市の沿線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、早期実現に向けて住民決起大会、要請行動等を行ってきた。平成15年3月に11号線は水天宮～押上間が開業した。平成16年の営団地下鉄の民営化に伴い住民決起大会は休止しているが、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た。引き続き、延伸に向けて調査研究などの活動を続けている。	事業開始年度	昭和61年度
	終了予定年度	未定

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		区民、鉄道事業者、国、都	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)		地下鉄8・11号線の建設の早期実現に向けて、促進連絡協議会の活動を通して、整備計画の具体化のための検討を進め、関係機関への要請及び住民へ必要性の周知	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		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している	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)	地下鉄8・11号線促進連絡協議会等への出席	回	目標値	7	7	7
			実績値	7	7	7
成果指標 (目的に対する指標)	地下鉄8・11号線の建設に向けた調査研究報告	回	目標値	1	1	1
			実績値	1	1	1
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)						
平成16年の営団地下鉄の民営化に伴い住民決起集会は休止しているが、鉄道沿線3区1市で、未整備路線の早期建設に向けた調査研究を続けている。						

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	500	27年度 歳出決算額	500	27年度 執行率	100.0%	28年度 歳出 予算額
27財源内訳 (決算額)	国庫支出金 無	都支出金 無	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	どちらかといえば必要	前年度評価	どちらかといえば必要
<p>・平成15年に半蔵門線の水天宮～押上間が開通し一定の成果は出したが、引き続き延伸活動が必要である。 ・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た。 ・事業を中止した場合の影響は国、東京都、千葉県、関係区市に及ぶ。</p>				
(2)事業の有効性	評価結果	どちらかといえば有効	前年度評価	どちらかといえば有効
<p>・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が必要である。</p>				
(3)事業の効率性	評価結果	どちらかといえば効率的	前年度評価	どちらかといえば効率的
<p>・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。</p>				
(4)現状と課題	事業主体や費用負担などの課題が多く、事業の進捗が滞っている。			

5 総合評価(課長評価)

評価結果	現状維持	判定理由	鉄道の沿線自治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。
今後の方向性 (見直しの視点)	事業着手までは沿線自治体の他に、国、都、県との調整も必要であり、調査研究を継続し、説得力のある要請活動を続けていく必要がある。		

平成27年度区 議会の質問状 況	時期	無
	要旨	無