

平成19年度 事務事業評価表

所属 21100000

都市整備部 街づ調整課

事務事業	113701 地下鉄8・11号線及び環七高速鉄道建設促進(公共交通網の建設促進)					
	事業区分	経常事業	施策体系	1137	公共交通	
区分	評価者	所管課長	存廃判断	可	NPO協働	可
	***		***		***	
対象	区民 人口 439,942人(平成18年4月1日現在)					
事務事業意図	事業者が要請等を受けて建設促進に向けて動いている。					
事務事業手段	(1)8号線(有楽町線)・11号線(半蔵門線)の沿線にある江東区・墨田区・葛飾区・松戸市の3区1市は、地下鉄の早期実現を目指し、昭和61年「地下鉄8・11号線促進連絡協議会」を発足させた。昭和63年には第1回地下鉄8・11号線建設促進住民決起大会が開催されたが、営団の民営化に伴い平成16年度から大会を休止している。 (2)足立区・葛飾区・江戸川区の3区は、平成6年に「環七高速鉄道促進協議会」を発足し、平成9年にはエイトライナー協議会と連携を開始し、区部周辺部環状公共交通の実現を目指して調査検討を進めている。(メトロセブンの大会も平成17年度から休止)					
根拠法令	なし					
現状と課題	地下鉄8・11号線は、運輸政策審議会答申第18号で「目標年次までに整備着手することが適当な路線」と位置付けられたが、現時点で具体的な開業時期は未定である。また、区部周辺部環状公共交通は、「今後整備について検討すべき路線(B路線)」として位置付けられており、現在、地下鉄系と地上系の両面から調査・検討を行っている。					
成果・活動指標	成果指標(1)国、東京地下鉄(株)への要請活動回数 活動指標(1)8・11号線協議会・メトロセブン会議及び都区連絡会等の回数					
目標達成状況	成果指標1 [回]	予定	平成17年度 2.00	平成18年度 2.00	平成19年度 4.00	
		実績	4.00	4.00		
	成果指標2 []	予定				
		実績	0.00			
	活動指標1 [回]	予定	20.00	20.00	21.00	
		実績	24.00	21.00		
	活動指標2 []	予定				
		実績				
	トータルコスト (千円)	予定		10,680	9,045	
		実績	10,360	10,200		
総合評価	継続。 鉄道開通実現のために重要となる区民の意識(熱意)を高めるために、地域まちづくりと連携した具体的な計画をわかりやすく区民に示し、理解を得ていくことが時間がかかるが最善の進め方である。また、区だけでは実現できる課題でないことから、国・都・千葉県・松戸市・墨田区・江東区等と連携した取り組みを継続して進める。					
事業評価	事業の必要性	はい。 鉄道整備は、利用者負担で採算性を確保することが望ましいが、少子・高齢化等により旅客数の増加が望めず、既存鉄道事業者の新線建設意欲が低下しているため、関係自治体による新線実現に向けた取り組みが重要となっている。				
	民間活用	実施済。 地下鉄建設の実現に向けた調査・研究を、運輸政策研究機構に委託して実施している。更に今後は、運営主体の検討を含め、東京メトロなど鉄道事業者などと、パートナーシップを構築して行くことが必要である。				
	成果向上余地	どちらとも言えない。 長期的な視点で進めている事業であり、現在行っている調査・研究・要請活動などに、まちづくりの視点を加え、地域と一体となって取り組んでいくことにより着実に進んで行くと考えている。				
	経費削減余地	あまりない。 住民決起大会を休止することにより、予算額を削減したが、地下鉄建設を実現するための調査研究活動や国庫補助制度の充実を訴える要請活動等は、代替の有効な手段が見当たらないことからコストを下げる余地はあまりない。				

コスト分析表

年 度 平成19年度

所 属 21100000

事務事業 113701

都市整備部 街づ調整課

地下鉄8・11号線及び環七高速鉄道建設促進（公共交通網の建設促進）

事業期間 平成17年度 ~ 平成19年度

(単位：千円)

		NO	平成17年度	平成18年度	平成19年度			
予 定	財源内訳	国庫支出金	(1)		0	0		
		都道府県支出金	(2)		0	0		
		地方債	(3)		0	0		
		その他	(4)		0	0		
		一般財源	(5)		9,960	8,590		
	直接費	事業費	(6)		3,000	3,000		
	職員人件費	人件費	(7)		6,960	5,590		
		再雇用職員分	(8)		0	0		
		(職員数：賦課)	(9)		0.80	0.65		
		(職員数：配賦)	(10)			0.00		
		職員数合計(9)+(10)	(11)		0.80	0.65		
	調整額	間接費	(12)		0	0		
		(加算)減価償却費	(13)		0	0		
		(加算)金利	(14)		0	0		
		(加算)退職給与引当	(15)		720	455		
		(控除)コスト対象外	(16)		0	0		
		(控除)雑収入	(17)		0	0		
	調整額計 (13)+(14)+(15)-(16)-(17)	(18)		720	455			
	トータルコスト (6)+(7)+(8)+(12)+(18)	(19)		10,680	9,045			
実 績	財源内訳	国庫支出金	(20)	0	0			
		都道府県支出金	(21)	0	0			
		地方債	(22)	0	0			
		その他	(23)	0	0			
		一般財源	(24)	9,640	9,640			
	直接費	事業費	(25)	3,000	3,000			
	職員人件費	人件費	(26)	6,640	6,640			
		再雇用職員分	(27)	0	0			
		(職員数：賦課)	(28)	0.80	0.80			
		(職員数：配賦)	(29)					
		職員数合計(28)+(29)	(30)	0.80	0.80			
	調整額	間接費	(31)	0	0			
		(加算)減価償却費	(32)	0	0			
		(加算)金利	(33)	0	0			
		(加算)退職給与引当	(34)	720	560			
		(控除)コスト対象外	(35)	0	0			
		(控除)雑収入	(36)	0	0			
	調整額計 (32)+(33)+(34)-(35)-(36)	(37)	720	560				
	トータルコスト (25)+(26)+(27)+(31)+(37)	(38)	10,360	10,200				

平成19年度 事務事業評価表

所属 21100000

都市整備部 街づ調整課

事務事業	113702 地域乗合タクシー運行事業運営費助成						
	事業区分	経常事業	施策体系	1137	公共交通		
区分	評価者	所管課長	存廃判断	可	NPO協働	否	
	***		***		***		
対象	小菅一丁目地区住民 (平成19年5月1日現在 2,914人)						
事務事業意図	地区住民(特に高齢者等交通弱者)の公共施設及び綾瀬駅方面への交通利便性を確保する。						
事務事業手段	平成8年の小菅一丁目地区のバス路線の廃止により、交通不便地域の解消を図ることを目的として平成9年から導入された民間事業者の乗合いタクシーについて、運行経費の一部を助成(事業に要する経費の2分の1以内)するもの。地域乗合タクシーは「さくら」の愛称で呼ばれている。主な運行内容(平成19年度からルート変更) 運行場所 主に小菅一・四丁目地区 運行形態(ワンボックスタイプ、定員9名 利用料金 大人200円 子供100円) 運行ルート(約3.5kmの循環型) 運行本数1日47便 運行時間7時~19時30分 運行台数 2台						
根拠法令	葛飾区地域乗合タクシー運行事業補助金交付要綱						
現状と課題	本格実施(平成12年度から)以降の乗車人数を比較すると、12・13・14年度は66,000人前後で安定していたが、平成15年度は55,459人に落ち(路線延長の影響と推測)、16年度61,406人、17年度58,398人、18年度55,632人であり3年連続で減少している。乗車人数の確保が必要である。						
成果・活動指標	成果指標1(地域乗合いタクシーの利用者数) 活動指標1(年間運行本数)						
目標達成状況	成果指標1 [人]	予定	平成17年度	平成18年度	平成19年度		
		実績	66,000.00	66,000.00	66,000.00		
	成果指標2 []	予定					
		実績	58,398.00	55,632.00			
	活動指標1 [本]	予定					
		実績	14,880.00	14,870.00	16,113.00		
	活動指標2 []	予定					
		実績	14,860.00	14,870.00			
	トータルコスト (千円)	予定		12,623	12,834		
		実績		12,414	12,539		
総合評価	継続。地域乗合タクシーは、交通不便地域である小菅1丁目地区には欠かせない交通機関であり、運行事業者が撤退等しないように引き続き区が支援を継続すべき事業である。事業継続には、地域住民の協力が不可欠であり、地域へのPRを行うと共に、綾瀬駅への速達性を高めるために平成19年4月に運行ルートを見直し利用者の増加を図っていく。						
事業評価	事業の必要性	はい。交通不便地域である小菅一丁目地域の利用者が通勤・通学・買い物及び区内医療機関や公共施設への足として使用している事業であり、必要性は高い。					
	民間活用	実施困難。採算性の厳しい地域(公共交通不便地域ランク1)において、民間での公共交通を継続して行くには、公共(区)としての事業への支援が不可欠である。					
	成果向上余地	どちらとも言えない。利用者の要望により、運行ルートや運行時間、運行方法などをさらに見直すことで、徐々にではあるが効果があがっていくと思われるが、現時点では判断は難しく、どちらとも言えない。					
	経費削減余地	はい。利用者を増加させることで、区としての支援額を減少させることが可能となることから、利用者へのサービス向上策を進めることができれば可能である。					

コスト分析表

年 度 平成19年度

所 属 21100000

事務事業 113702

都市整備部 街づ調整課

地域乗合タクシー運行事業運営費助成

事業期間 平成17年度 ~ 平成19年度

(単位：千円)

		NO	平成17年度	平成18年度	平成19年度		
予 定	財源内訳	国庫支出金	(1)	0	0		
		都道府県支出金	(2)	0	0		
		地方債	(3)	0	0		
		その他	(4)	0	0		
		一般財源	(5)	12,497	12,729		
	直接費	事業費	(6)	11,279	11,439		
	職員人件費	人件費	(7)	1,218	1,290		
		再雇用職員分	(8)	0	0		
		(職員数：賦課)	(9)	0.14	0.15		
		(職員数：配賦)	(10)				
		職員数合計(9)+(10)	(11)	0.14	0.15		
	調整額	間接費	(12)	0	0		
		(加算)減価償却費	(13)	0	0		
		(加算)金利	(14)	0	0		
		(加算)退職給与引当	(15)	126	105		
		(控除)コスト対象外	(16)	0	0		
		(控除)雑収入	(17)	0	0		
	調整額計 (13)+(14)+(15)-(16)-(17)	(18)	126	105			
	トータルコスト (6)+(7)+(8)+(12)+(18)	(19)	12,623	12,834			
実 績	財源内訳	国庫支出金	(20)	0	0		
		都道府県支出金	(21)	0	0		
		地方債	(22)	0	0		
		その他	(23)	0	0		
		一般財源	(24)	12,288	12,441		
	直接費	事業費	(25)	11,126	11,279		
	職員人件費	人件費	(26)	1,162	1,162		
		再雇用職員分	(27)	0	0		
		(職員数：賦課)	(28)	0.14	0.14		
		(職員数：配賦)	(29)				
		職員数合計(28)+(29)	(30)	0.14	0.14		
	調整額	間接費	(31)	0	0		
		(加算)減価償却費	(32)	0	0		
		(加算)金利	(33)	0	0		
		(加算)退職給与引当	(34)	126	98		
		(控除)コスト対象外	(35)	0	0		
		(控除)雑収入	(36)	0	0		
	調整額計 (32)+(33)+(34)-(35)-(36)	(37)	126	98			
	トータルコスト (25)+(26)+(27)+(31)+(37)	(38)	12,414	12,539			

平成19年度 事務事業評価表

所属 21200000

都市整備部 街づ推進課

事務事業	113703 京成押上線連続立体交差事業（京成押上線立体化の促進）					
	事業区分	経常事業	施策体系	1137	公共交通	
区分	評価者	所管課長	存廃判断	否	NPO協働	否
	***		***		***	
対象	・京成押上線(四ツ木駅～青砥駅間)約2.2km・四ツ木駅～青砥駅間の沿線地区住民					
事務事業意図	京成押上線を高架化し、11箇所の踏切（内2箇所は自転車・歩行者のみ）を除去することにより、区内南北方向の道路交通の円滑化による利便性・快適性の向上、踏切事故の解消、緊急車両通行の円滑化による安全性・防災性の向上を図る。さらに高架化により地域分断の解消を図り、これを契機として沿線の街づくりを一体的に促進する。					
事務事業手段	平成10年度に事業開始。京成押上線の約2.2km区間11箇所の踏切（内2箇所は自転車・歩行者のみ）を、鉄道の立体化により除去し、交通渋滞の解消、道路交通の安全確保、分断された地域の一体化を図る。連続立体交差化事業については、都が事業者となり、都、区及び京成電鉄で施行協定を結び、区は事業費の一部を負担する。なお区の負担する事業費については、補助第274号線の街路事業（限度額立体）の国庫補助金（補助率1/2）を充当する。					
根拠法令	道路法、踏切道改良促進法、都市計画法					
現状と課題	連続立体交差事業は、近年の自動車交通の激化に伴い、幹線道路の交通渋滞対策として推進されてきた。しかし、最近の都市再生に向けた取り組みの中では、同事業が都市活動の活性化、物流機能の効率化、交通結節点の機能強化など、交通渋滞の緩和だけでなく、都市全体に多様な効果をもたらすものと位置付けられてきている。					
成果・活動指標	成果指標	高架切替踏切箇所数 踏切毎に下り線高架切替で0.5箇所 残り上り線高架切替完了で1箇所とカウントする				
	成果指標	幹線道路の踏切により影響を受ける交通量				
	活動指標	用地買収の進捗率（面積％）				
目標達成状況	成果指標1 [箇所]	予定	0.00	0.00	0.00	
		実績	0.00	0.00		
	成果指標2 [台]	予定	6,700.00	6,700.00	6,700.00	
		実績	6,700.00	6,700.00		
	活動指標1 [%]	予定	8.00	17.00	8.50	
		実績	13.00	7.70		
	活動指標2 []	予定				
		実績				
	トータルコスト (千円)	予定		831,774	1,160,943	
		実績	834,699	259,378		
総合評価	継続。本事業は渋滞や地域分断の解消と共に、沿線の街づくりを促進するなど複合的な事業である。そのため事業効果も非常に高く、また区民からの早期完成への期待も大きなことから、今後とも本区の主要施策として積極的に推進していく必要がある。					
事業評価	事業の必要性	はい。連続立体交差により踏切を除却し、道路交通の円滑化、踏切事故の解消、緊急車両の円滑化などを図ることにより、沿線地域の利便性、安全性及び防災性の向上を実現するためのもので、必要性は極めて高い。				
	民間活用	実施済。本事業は協定により東京都との共同事業として効率的に行っており、実際の事業については、鉄道事業者である京成電鉄に用地買収、工事施工等を委託している。				
	成果向上余地	どちらとも言えない。用地買収等を推進することが、早期に事業効果を上げることになるが、財源の確保や用地交渉は区の判断だけでは決定できない事項である。				
	経費削減余地	いいえ。本事業は国においても大規模な国庫補助事業のため、事業採択にあたっては比較設計を行い、費用便益等の検証を充分行っており、これ以上の経費削減の余地はない。				

コスト分析表

年 度 平成19年度

所 属 21200000

事務事業 113703

都市整備部 街づ推進課

京成押上線連続立体交差事業（京成押上線立体化の促進）

事業期間 平成17年度 ~ 平成19年度

(単位：千円)

		NO	平成17年度	平成18年度	平成19年度			
予 定	財源内訳	国庫支出金	(1)		211,791	446,650		
		都道府県支出金	(2)		150,236	173,993		
		地方債	(3)		0	0		
		その他	(4)		225,060	100,577		
		一般財源	(5)		242,887	438,323		
	直接費	事業費	(6)		812,574	1,142,343		
	職員人件費	人件費	(7)		17,400	17,200		
		再雇用職員分	(8)		0	0		
		(職員数：賦課)	(9)		2.00	2.00		
		(職員数：配賦)	(10)					
		職員数合計(9)+(10)	(11)		2.00	2.00		
	間接費	(12)		0	0			
	調整額	(加算)減価償却費	(13)		0	0		
		(加算)金利	(14)		0	0		
		(加算)退職給与引当	(15)		1,800	1,400		
		(控除)コスト対象外	(16)		0	0		
		(控除)雑収入	(17)		0	0		
	調整額計 (13)+(14)+(15)-(16)-(17)	(18)		1,800	1,400			
	トータルコスト (6)+(7)+(8)+(12)+(18)	(19)			831,774	1,160,943		
実 績	財源内訳	国庫支出金	(20)	224,258	57,035			
		都道府県支出金	(21)	193,096	37,122			
		地方債	(22)	0	0			
		その他	(23)	299,915	70,849			
		一般財源	(24)	116,242	92,972			
	直接費	事業費	(25)	822,555	241,378			
	職員人件費	人件費	(26)	10,956	16,600			
		再雇用職員分	(27)	0	0			
		(職員数：賦課)	(28)	1.32	2.00			
		(職員数：配賦)	(29)					
		職員数合計(28)+(29)	(30)	1.32	2.00			
	間接費	(31)	0	0				
	調整額	(加算)減価償却費	(32)	0	0			
		(加算)金利	(33)	0	0			
		(加算)退職給与引当	(34)	1,188	1,400			
		(控除)コスト対象外	(35)	0	0			
		(控除)雑収入	(36)	0	0			
	調整額計 (32)+(33)+(34)-(35)-(36)	(37)	1,188	1,400				
	トータルコスト (25)+(26)+(27)+(31)+(37)	(38)	834,699	259,378				

平成19年度 事務事業評価表

所属 21200000

都市整備部 街づくり推進課

事務事業	113704 京成高砂駅～江戸川駅付近鉄道立体化検討						
	事業区分	経常事業	施策体系	1137	公共交通		
区分	評価者	所管課長	存廃判断	可	NPO協働	可	
	***		***		***		
対象	高砂二～八丁目地区 / 鎌倉一～四丁目地区及び地区人口						
事務事業意図	京成本線等の開かずの踏切を解消し、都市基盤の整備と街づくりの推進を図ることで、円滑な道路交通と踏切による地域分断の解消による地域の活性化、防災性や交通利便性の向上等を実現する。						
事務事業手段	平成13年度から事業開始。京成高砂駅付近の開かずの踏切解消のため、調査研究を含む合同勉強会（葛飾区、江戸川区、東京都、京成電鉄）を平成13年度から設置している。勉強会では、鉄道と道路との立体交差化のための技術的な調査、車庫移転案の検討及び地域活性化につながる駅周辺の街づくりについて検討を行っている。						
根拠法令	踏切道改良促進法、踏切対策基本方針（都）						
現状と課題	高砂1号踏切（最大遮断時間52分/時）がボトルネック踏切となっており、住民の安全性が脅かされている。平成22年に成田新高速鉄道の開業が予定されており、踏切のさらなる遮断時間の増が懸念される。高砂の街が鉄道により南北に分断され、一体的な街づくり及び商業活動に支障をきたしている。						
成果・活動指標	< 成果指標 > 重点踏切対策数 踏切交通遮断量(ボトルネック踏切) < 活動指標 > 勉強会等の開催回数						
目標達成状況	成果指標1 [箇所]	予定	7.00	7.00	7.00		
		実績	7.00	7.00			
	成果指標2 [台]	予定	7,300.00	7,300.00	7,300.00		
		実績	7,300.00	7,300.00			
	活動指標1 [回]	予定	5.00	5.00	5.00		
		実績	5.00	6.00			
	活動指標2 []	予定					
		実績					
	トータルコスト (千円)	予定		2,880	10,290		
		実績	4,610	2,700			
総合評価	継続。当面は、開かずの踏切解消を望む葛飾・江戸川両区が、東京都及び京成電鉄の関係者と勉強会を進め、鉄道立体交差化に伴う諸課題についての検討を深めることは、駅を中心とした地域の活性化につながるものであり、関係機関への働きかけを引き続き実施していく必要がある。						
事業評価	事業の必要性	はい。交通機能上、市街地整備上及び土地利用上から支障となっている既存の地上式鉄道について、その解消の実現に向けた調査検討は、街づくりや交通計画さらに道路整備を所管する自治体の役割である。					
	民間活用	実施済。既に一部民間委託で実施している。					
	成果向上余地	いいえ。合同勉強会において、鉄道立体交差化の効果を最大限に発揮できるよう構造・工法、経済性、さらに街づくり整備方針等について調査検討を進めており、これ以上成果を上げる方策はない。					
	経費削減余地	いいえ。合同勉強会は関係組織の職員の手作りを基本に、鉄道構造物の検討など専門的事項にかかわる部分について民間のコンサルタント活用で進めており、現時点でこれ以上のコストを下げる余地はない。					

コスト分析表

年 度 平成19年度

所 属 21200000

事務事業 113704

都市整備部 街づ推進課

京成高砂駅～江戸川駅付近鉄道立体化検討

事業期間 平成17年度 ～ 平成19年度

(単位：千円)

		NO	平成17年度	平成18年度	平成19年度			
予 定	財源内訳	国庫支出金	(1)		0	0		
		都道府県支出金	(2)		0	0		
		地方債	(3)		0	0		
		その他	(4)		0	5,000		
		一般財源	(5)		2,610	5,080		
	直接費	事業費	(6)		0	7,500		
	職員人件費	人件費	(7)		2,610	2,580		
		再雇用職員分	(8)		0	0		
		(職員数：賦課)	(9)		0.30	0.30		
		(職員数：配賦)	(10)					
		職員数合計(9)+(10)	(11)		0.30	0.30		
	間接費	(12)		0	0			
	調整額	(加算)減価償却費	(13)		0	0		
		(加算)金利	(14)		0	0		
		(加算)退職給与引当	(15)		270	210		
		(控除)コスト対象外	(16)		0	0		
		(控除)雑収入	(17)		0	0		
	調整額計 (13)+(14)+(15)-(16)-(17)	(18)		270	210			
	トータルコスト (6)+(7)+(8)+(12)+(18)	(19)			2,880	10,290		
実 績	財源内訳	国庫支出金	(20)	0	0			
		都道府県支出金	(21)	0	0			
		地方債	(22)	0	0			
		その他	(23)	997	0			
		一般財源	(24)	3,370	2,490			
	直接費	事業費	(25)	2,126	0			
	職員人件費	人件費	(26)	2,241	2,490			
		再雇用職員分	(27)	0	0			
		(職員数：賦課)	(28)	0.27	0.30			
		(職員数：配賦)	(29)					
		職員数合計(28)+(29)	(30)	0.27	0.30			
	間接費	(31)	0	0				
	調整額	(加算)減価償却費	(32)	0	0			
		(加算)金利	(33)	0	0			
		(加算)退職給与引当	(34)	243	210			
		(控除)コスト対象外	(35)	0	0			
		(控除)雑収入	(36)	0	0			
	調整額計 (32)+(33)+(34)-(35)-(36)	(37)	243	210				
	トータルコスト (25)+(26)+(27)+(31)+(37)	(38)	4,610	2,700				