

事務事業分析シート（平成21年度）

No1

事務事業名	日暮里・舎人ライナーの利用促進		部課名	都市整備部都市計画課	課長名	菊池秀明
			担当者名	田中仁一	内線	2811
事務事業を構成する小事業名及び予算事業コード（21年度）						
事務事業の種類	新規事業（21年度 20年度）		建設事業		それ以外の継続事業	
開始年度	昭和	平成	60	根拠	道路法	
終期設定	有	無	年度	法令等		
実施基準	法令基準内 都基準内 区独自基準			計画区分	計画	非計画
行政評価事業体系	分野	安全安心都市[]				
	政策	利便性の高い都市基盤の整備[12]				
	施策	総合的な交通体系の整備[12-03]				
目的	新交通システム日暮里・舎人ライナーは昭和60年運輸政策審議会「東京圏における高速鉄道を中心とする交通網の整備に関する基本計画について」の答申の中で位置づけられ、区部北東部の交通利便性の向上と、沿線地域の発展を目的として整備されたものである。荒川区としては、開業を契機に駅周辺を含む沿線の開発を行い、活力ある街づくりを推進し、もって利用促進を図る。					
対象者	日暮里・舎人ライナー利用者、沿線事業者・居住者 等					
内容	日暮里・舎人ライナーは、区内の日暮里駅を起点として、足立区の舎人地区に至る延長約9.8kmの新交通システムである。地元自治体として区は、経営安定化を図るため、利用促進を推進する。 （参考）【整備概要等】 ・ルート 日暮里駅～見沼代親水公園（延長約9.8km） ・駅数 13駅 区内4駅（日暮里、西日暮里、赤土小学校前、熊野前）、足立区内9駅 ・開業日 平成20年3月30日 ・運賃 160円～320円（日暮里～西日暮里・赤土小学校前 160円、日暮里～熊野前 220円） ・事業費 1,528億円（ $\text{1}\text{f}$ 外部:834億円、 $\text{1}\text{f}$ 外部:435億円、他関連街路:259億円） $\text{1}\text{f}$ 外部における沿線区負担 荒川区10億円 足立区30億円 ・整備主体 $\text{1}\text{f}$ 部（軌道の支柱、桁、駅部の主要構造物等）：東京都建設局 $\text{1}\text{f}$ 外部（車両、電気、通信等各種設備等）：東京都地下鉄建設株式会社 ・所要時間 約20分（表定速度 約29km/h） ・輸送システム 側方案内軌条方式による新交通システム 5輛編成（定員257人、全長約45m） ・運転方式 自動運転 ・構造形式 複線、高架方式					
経過	昭和60年 7月 運輸政策審議会の答申で建設を位置づけられる					
必要性	利用促進にあたり、活力ある街づくりが不可欠であり、沿線事業者・居住者、事業者である東京都交通局との連携が必要である。					
実施方法	（1直営） （直営の場合 常勤 非常勤 臨時職員） ・ 営業主体である東京都交通局から関連情報を収集し、連絡調整、協議を緊密に行う。					

		（単位：千円）						
予算・決算額等の推移		15年度	16年度	17年度	18年度	19年度	20年度	21年度
		予算額	-	218	147	126,815	999,105	8,600
	決算額（21年度は見込み）	-	194	89	91,099	813,455	4,718	0
	人件費			6,033	5,978	5,978	847	
	【事務分担量】（%）			70	70	70	10	
	合計（+）	0	194	6,122	97,077	819,433	5,565	0
	国（特定財源）							
	都（特定財源）							
	その他（特定財源）							
	一般財源	0	194	6,122	97,077	819,433	5,565	0
実績の推移	事項名	15年度	16年度	17年度	18年度	19年度	20年度	21年度

事務事業分析シート（平成21年度）

No2

節・細節	平成19年度（決算）		平成20年度（決算）		平成21年度（予算）	
	主な事項	金額（千円）	主な事項	金額（千円）	主な事項	金額（千円）
予算・決算の内訳	職員旅費	都市モノ協参加旅費 48	都市モノ協参加旅費	34		
	光熱水費					
	一般需要	消耗品費等 607				
	負担金補助及び交付金	都市モノ協分担金 50	都市モノ協分担金等	850		
	委託料	連絡通路整備費 727,654	維持管理負担金	3,834		
	賃借料	測量委託等 4,981				
	工事請負	賃借料 160				
	公有財産	工事請負費 62,790				
	備品購入	公有財産購入費 16,732				

指	事務事業の成果とする指標名	指標の推移					指標に関する説明
		18年度	19年度	20年度	21年度	目標値（22年度）	
標	日暮里・舎人ライナーの整備進捗率	79	100	100	100	100%	事業費換算 平成19年度開業
	乗車人数（一日あたり）			35,000人	37,000人	40,000人	
	工事に係る地元協議会開催回数	22回	24回		-		毎月開催（日暮里、西日暮里地区） 平成19年度まで実施

（問題点・課題）	<ul style="list-style-type: none"> ・各駅周辺の街づくりの推進を図る ・日暮里・舎人ライナー駅施設おける利用促進に資する施策の検討
他区の実況	（実施 2 区 未実施 20 区） 日暮里・舎人ライナー沿線区（足立区、北区）

問題点・課題の改善策検討	
平成22年度以降に取り組む具体的な改善内容	改善により期待する効果
日暮里・舎人ライナーの利用促進	沿線地区の活性化と利用者増

事務事業の分類		分類についての説明・意見等
前年度設定	今年度設定	
継続	継続	沿線地区の活性化のために利用促進を図る必要がある

議会質問状況（要旨）	<ul style="list-style-type: none"> ・14一定「日暮里・舎人線の平成19年度開業について」 ・14四定「尾久橋通りの景観を重視した整備について」 ・16四定「駅舎毎の特徴を出す工夫について」 ・17一定「日舎線開業見通しについて」 ・17二定「日舎線進捗状況と見通し、（仮称）熊野前駅と駅西側地域との連絡機能について」 ・17四定「日舎線西日暮里駅乗降口の弱者対策について」 ・18二定「日暮里・舎人線沿線の街づくりについて」 ・18四定「日暮里・舎人ライナー開業イベントの開催について」 ・19二定「日暮里・舎人ライナー赤土小学校前駅 駅務職員の配置について」
------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

事務事業分析シート（平成21年度）

No1

事務事業名	バリアフリー整備促進事業	部課名	都市整備部都市計画課	課長名	菊池秀明
		担当者名	田中仁一	内線	2811
事務事業を構成する小事業名及び予算事業コード（21年度）	交通バリアフリー整備促進事業費（01-12-01）				
事務事業の種類	新規事業（21年度 20年度）		建設事業	それ以外の継続事業	
開始年度	昭和 平成	13 年度	根拠	高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律	
終期設定	有 無	22 年度	法令等	（通称）バリアフリー新法（平成18年法律第91号）	
実施基準	法令基準内	都基準内	区独自基準	計画区分	計画 非計画
行政評価事業体系	分野	安全安心都市[]			
	政策	利便性の高い都市基盤の整備[12]			
	施策	総合的な交通体系の整備[12-03]			
目的	「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（バリアフリー新法）」に基づき、交通結節点である公共交通機関と周辺的生活関連施設等をつなぐ線的なバリアフリー化、地域一体での連続的・面的なバリアフリー化を推進し、高齢者や障がい者など、誰もが安全・安心・快適に移動できる空間形成を重点的かつ一体的に推進するものである。				
対象者等	・公共交通事業者 ・道路管理者 ・交通管理者 ・公園管理者 ・建築主及び路外駐車場管理者など				
内容	<p>【荒川区バリアフリー基本構想の策定】</p> <p>これまでの交通バリアフリー法とハートビル法を一体化させたバリアフリー新法の施行に伴う、バリアフリー基本構想の策定。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・区全体におけるバリアフリー基本構想の策定 ・全体基本構想に基づく新たな地区別基本構想の策定 ・既存地区の基本構想の見直しの実施 <p>【日暮里駅周辺地区交通バリアフリー基本構想：既存地区】</p> <p>「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律（交通バリアフリー法）」に基づき、交通公共事業者、道路管理者、交通管理者等との協議を進め、併せて高齢者や障がい者団体等との意見を聴取して基本構想を策定。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通バリアフリー事業推進協議会：円滑なバリアフリー化の実施・進行管理を目的に設置 				
経過	平成12年11月	交通バリアフリー法施行			
	平成14年 3月	日暮里駅周辺地区交通バリアフリー基本構想策定			
	10月	第1回交通バリアフリー事業推進協議会開催（以後、毎年1回の開催）			
	平成18年12月	バリアフリー新法施行			
必要性	すべての人に利用しやすい施設等の整備を確実に推進させるため、必要性がある。				
実施方法	<p>（ 3委託 ） （ 直営の場合 常勤 非常勤 臨時職員 ）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・基本構想の策定には、委託の実施及び区民、学識経験者、関係事業者等からなる協議会設置する。 ・基本構想の整備プログラムを確実に進めることを目的として、国、東京都、公共交通事業者、道路管理者、交通安全事業者、区民等で構成する事業推進協議会を毎年1回開催する。 ・事業推進協議会は、各事業が円滑に実施されるように、相互の情報交換に努めるなどの協議・調整の場として活用。 				

予算・決算額等の推移	（単位：千円）							
	15年度	16年度	17年度	18年度	19年度	20年度	21年度	
予算額	65	63	63	24	24	75	8,610	
決算額（21年度は見込み）	20	17	16	16	16	48	8,610	
人件費			1,100	2,186	2,196	847		
【事務分担量】（%）			20	40	50	20		
合計（+）	20	17	1,116	2,202	2,212	895	8,610	
国（特定財源）								
都（特定財源）								
その他（特定財源）								
一般財源	20	17	1,116	2,202	2,212	895	8,610	
実績の推移	事項名							
	15年度	16年度	17年度	18年度	19年度	20年度	21年度	
開催回数	1	1	1	1	1	1		
事業者参加率(%)	100	100	100	100	100	100		

事務事業分析シート（平成21年度）

No2

予算・決算の内訳	節・細節	平成19年度（決算）		平成20年度（決算）		平成21年度（予算）	
		主な事項	金額（千円）	主な事項	金額（千円）	主な事項	金額（千円）
	食料費	会議用賄い	6	会議用賄い	6	会議用賄い	8
	使用料	会場使用料	10	会場使用料	5	会場使用料	63
	報償費			手話通訳等謝礼	7		
	委託料			介助業務委託	30	介助業務委託等	202
						基本構想策定業務	7,500
						区報折込等	290
	報償費					委員謝礼	132
	印刷製本					区報印刷製本費	415

指標	事務事業の成果とする指標名	指標の推移					指標に関する説明
		18年度	19年度	20年度	21年度	目標値 (22年度)	
	全体基本構想 及び地区別基本構想策定	-	-	-	40%	50%	全体基本構想40% 全地区基本構想50%
	日暮里周辺地区バリアフリー 進捗率（道路）	63%	81%	82%	90%	100%	特定道路の進捗率(19年度) 都道2.5/2.5, 区道2, 1/3, 2(Km)
	日暮里周辺地区バリアフリー 進捗率（施設）	40%	58%	67%	80%	100%	JRは18年度、日・舎線は19年 度完了、京成は21年度完了予定

（問題点・課題分析）	<ul style="list-style-type: none"> ・区民からの要望を各事業に反映していくためには、当然、事業者の協力が必要である。しかし、事業者側にも既存施設の現況や予算等もあり、要望のすべてを反映していくことは難しい。そうした状況のなか、各事業へ区民要望をいかに取り入れていくか、工夫と検討が必要である。 ・日暮里駅周辺地区の基本構想見直し（新法対応）を推進。 ・日暮里駅周辺地区以外の他地区を選定し、バリアフリー化を推進していく。
他区の実況	<p style="text-align: center;">（実施 14 区 未実施 8 区）</p> <p>千代田区、港区、新宿区、台東区、墨田区、江東区、目黒区、世田谷区、中野区、杉並区、北区、板橋区、練馬区、葛飾区 港区・台東区は新法対応</p>

問題点・課題の改善策検討	
平成22年度以降に取り組む具体的な改善内容	改善により期待する効果
荒川区バリアフリー基本構想（全体構想）に基づき、優先度の高い重点整備地区から基本構想を策定する。	<ul style="list-style-type: none"> ・区民要望の反映が充実できる。 ・事業の進行管理がさらに把握でき、区と各事業者との連携強化が図れる。 ・実施計画を作成することにより、目標にあわせて事業を推進できる。

事務事業の分類		分類についての説明・意見等
前年度設定	今年度設定	
重点的に推進	重点的に推進	高齢者等の移動や施設利用の利便性を確保するための最優先の事業である。

議会（要旨）状況	<ul style="list-style-type: none"> ・平成14年一定 日暮里駅のバリアフリー化について 三定 日暮里駅の大改造計画について 四定 日暮里駅総合改善計画について ・平成18年三定 日暮里駅バリアフリー化の実施状況について
----------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

事務事業分析シート（平成21年度）

No1

事務事業名	日暮里駅総合改善事業	部課名	都市整備部都市計画課	課長名	菊池秀明
		担当者名	田中仁一	内線	2811
事務事業を構成する小事業名及び予算事業コード（21年度）	日暮里駅総合改善事業費（01-13-01）				
事務事業の種類	新規事業（21年度 20年度）		建設事業	それ以外の継続事業	
開始年度	昭和 平成	14 年度	根拠	首都圏の空港アクセス改善緊急対策（H13.5国交省）	
終期設定	有 無	21 年度	法令等	鉄道駅総合改善事業費交付要綱（国交省）	
実施基準	法令基準内	都基準内	区独自基準	計画区分	計画 非計画
行政評価事業体系	分野	安全安心都市[]			
	政策	利便性の高い都市基盤の整備[12]			
	施策	総合的な交通体系の整備[12-03]			
目的	現在のJR及び京成日暮里駅の混雑緩和やバリアフリー化、乗り換え負担の軽減を図るため、駅の総合改善を行う。				
対象者等	・事業主体 日暮里駅整備株式会社(第3セクター)				
内容	<p>京成電鉄日暮里駅を22年度開業予定の成田空港アクセス新線都心側ターミナルとして、スカイライナー利用者の利便性・快適性の向上、朝夕ラッシュ時の混雑緩和、バリアフリー化の推進、乗換利便性の向上を図るため駅の改良を行う。</p> <p>【計画概要】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・主な事業内容 <ul style="list-style-type: none"> 京成日暮里駅の三層構造化（上下線の別ホーム化） 京成スカイライナー専用ホームの新設 JR日暮里駅コンコースの拡幅 バリアフリー化（エレベータ、エスカレータの新設） ・事業費 約226億円 ・工期 平成14年度～21年度 				
経過	<p>平成13年 5月 国土交通省「首都圏空港アクセス改善緊急対策」で「日暮里駅の総合改善」を発表</p> <p>8月 都市再生プロジェクト（第二次決定）において成田Bルート of 早期整備が位置付けられる</p> <p>14年10月 日暮里駅整備株式会社設立（荒川区出資51%）</p> <p>14年度 構造物設計</p> <p>15年度 構造物設計、支障物移転工事等</p> <p>16年 3月 工事説明会</p> <p>4月 安全対策協議会設置</p> <p>18年 3月 計画上り線切替え</p> <p>19年 7月 京成線・JR連絡口統合化</p>				
必要性	平成13年5月、国土交通省から「首都圏の空港アクセス改善緊急対策について」が提言され、課題として日暮里駅の総合的改善が示された。事業の実施にあたっては、区と京成電鉄が出資して設立した日暮里駅整備株式会社が事業主体となり、鉄道駅総合改善事業のスキームを用いて、国、都、区が補助する。				
実施方法	<p>（1直営） （直営の場合 常勤 非常勤 臨時職員）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業主体（日暮里駅整備株）へ区は51%（510万円）出資する ・整備費の一部として日暮里駅整備株に対し、鉄道駅総合改善事業により、国20%、地方20%（都15%、区5%）の補助を行う 				

予 算 ・ 決 算 額 等 の 推 移	（単位：千円）							
		15年度	16年度	17年度	18年度	19年度	20年度	21年度
予算額		36,260	195,000	215,500	336,676	201,250	245,000	220,750
決算額（21年度は見込み）		36,260	86,074	160,176	240,250	192,250	190,000	220,750
人件費				2,586	5,978	5,124	2,118	
【事務分担量】（%）				30	70	60	25	
合計（+）		36,260	86,074	162,762	246,228	197,374	192,118	220,750
国（特定財源）								
都（特定財源）								
その他（特定財源）								
一般財源		36,260	86,074	162,762	246,228	197,374	192,118	220,750
実績の推移	事項名	15年度	16年度	17年度	18年度	19年度	20年度	21年度
	日暮里駅総合改善事業補助金	35,000	86,074	160,176	240,250	192,250	190,000	

事務事業分析シート（平成21年度）

No2

予算・決算の内訳	節・細節	平成19年度（決算）		平成20年度（決算）		平成21年度（予算）	
		主な事項	金額（千円）	主な事項	金額（千円）	主な事項	金額（千円）
	負担金補助及び交付金	日暮里駅総合改善事業補助金	192,250	日暮里駅総合改善事業補助金	190,000	日暮里駅総合改善事業補助金	220,750

指標	事務事業の成果とする指標名	指標の推移					指標に関する説明
		18年度	19年度	20年度	21年度	目標値 (22年度)	
指	工事進捗率	46.7%	63.7%	80.5%	100	100%	既事業費 / 総事業費（226.4億）
標	一日あたりの乗降客数 (京成日暮里駅)	84,802 人 *1	87,756 人 *1	89,404 人 *1	-	109,000人 *2	1) 京成電鉄発表値 2) 「平成14年度都市再生プロジェクト事業推進費に向けた鉄道関係公共事業の事業評価結果及び概要について」 国交省H14.10.15
	工事にかかる地元説明会（月1回）	11	11	12	12	-	

（問題点・課題分析）	<ul style="list-style-type: none"> ・夜間工事に伴う振動・騒音対策及び交通規制への対処 (この事業に関連する区としての課題) ・京成線南口改札の設置と紅葉橋跨線橋アクセスのバリアフリー化
他区の実況	<p style="text-align: center;">（実施 3 区 未実施 区）</p> <p>京浜急行蒲田駅（大田区）、西武新宿線下井草駅（杉並区）、西武池袋線東長崎駅（豊島区）</p>

問題点・課題の改善策検討	
平成22年度以降に取り組む具体的な改善内容	改善により期待する効果
安全対策協議会の実施	毎月実施している地域との意見・情報交換により、事業への理解・協力を引き続き求めていく。

事務事業の分類		分類についての説明・意見等
前年度設定	今年度設定	
推進	継続	日暮里駅を世界の玄関口にするために必要である。 (21年度末工事完了予定)

況議 （要質 旨問 状）	<ul style="list-style-type: none"> ・14四定 日暮里駅総合改善計画と京浜東北線日暮里駅停車について ・16四定 駅総合改善事業の騒音対策について ・17一定 京成線南口の開設について
-----------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

事務事業分析シート（平成21年度）

No1

事務事業名	コミュニティバスの利用促進	部課名	都市整備部都市計画課	課長名	菊池秀明
		担当者名	田中仁一	内線	2811
事務事業を構成する小事業名及び予算事業コード（21年度）	コミュニティバス「さくら」関連事業費（01-16-01）				
事務事業の種類	新規事業（21年度 20年度）	建設事業		それ以外の継続事業	
開始年度	昭和 平成 17 年度	根拠	道路運送法		
終期設定	有 無 年度	法令等			
実施基準	法令基準内 都基準内 区独自基準	計画区分	計画	非計画	
行政評価事業体系	分野	安全安心都市[]			
	政策	利便性の高い都市基盤の整備[12]			
	施策	総合的な交通体系の整備[12-03]			
目的	区内の主要な交通経路が不足する地域の交通利便性を向上し、高齢者や障がい者等の交通移動手段を確保する。				
対象者等	バス運行事業者（京成バス株式会社）、バス利用者				
内容	<p>乗務員の接客等も含めて利用者からの評判も良好であり、路線拡充の要望が寄せられている。利用状況も事業者による開業時予測より増加しているが、当初より厳しい営業収支が予測されているため、さらなる利用促進が必要な状況である。</p> <p>また、汐入地区への路線については、20年秋を目途に運行開始への準備を行っているところである。（詳細未定）</p> <p>事業概要</p> <p>運行 京成バス株式会社自主運行方式、区は車両購入費の一部補助 料金 大人150円、小人80円、PASMO、バス共通カード・シルバーバスの利用可 障がい者本人負担額は区が補助 バス車両 ノンステップ小型バス（車いす利用可）、6台（定員19人乗り3台、31～36人乗り3台） 5台で運行 運行経路等</p> <p>（南千01系統） ・南千住駅、南千住図書館、町屋駅、区役所を結ぶ循環運行（約6km、35～40分程度） ・15停留所、56便/日、12～20分間隔 ・南千住駅始発6:40～終発21:15 ・平成17年4月20日運行開始</p> <p>（南千02系統） ・町屋駅、グリーンハイム荒川を結ぶ片方向運行（約1.5km、5分程度） ・4停留所、12便/日、20分間隔 ・町屋駅始発17:45～終発21:25 ・平成19年12月30日運行開始</p> <p>（南千03系統） ・南千住駅東口、さくら保育園、汐入公園、南千住駅西口を結ぶ往復運行（片道約3.7km、20分程度） ・12停留所、51便/日、20分間隔 ・南千住駅東口始発 6:40～終発 21:15（南千住駅西口始発・終発も同時刻） ・平成20年10月30日運行開始</p>				
経過	<p>12年 6月 「汐入地区と南千住駅を結ぶ循環バスの実現等に関する陳情」</p> <p>13年 2月 区長から都交通局長へ「南千住駅東側地区のバス交通網の整備について」要望書提出</p> <p>5月 区議会から都知事へ「南千住駅東側地区のバス交通網の整備に関する陳情」提出</p> <p>12月 バス交通網の整備の動向として交通体系委員会へ下記4項目を報告 上46の延伸（上野松坂屋前）、南千40の新設（墨田一丁目）、南千48の新設（亀戸駅前）、 汐入地区内の循環バスは、再開発の進捗状況等を見極めながら検討していくとの交通局の対応</p> <p>8月 所管を政策経営部から都市整備部へ変更</p> <p>12月 京成バス株式会社と「荒川区コミュニティバス運行に関する協定書」締結</p> <p>17年 4月 コミュニティバス「さくら」開業（南千01系統）</p> <p>18年 2月 さくら運行に関する検討会（京成バス、区）を設置</p> <p>19年 4月 朝ラッシュ時（南千住駅西口発 7:30～8:30）の運行間隔の短縮（1時間あたり 4本 5本）</p> <p>19年 9月 子ども家庭支援センター前バス停新設</p> <p>19年 12月 町屋駅 グリーンハイム荒川の夕刻以降における運行開始（南千02系統）</p> <p>20年 10月 障がい者用無料乗車券交付開始 コミュニティバス「汐入さくら」運行開始（南千03系統）</p> <p>21年 3月 バス車両内AED設置</p>				
必要性	事業者として路線を継続していくためには一定の収支バランスが必要である				
実施方法	（2一部委託）（直営の場合 常勤 非常勤 臨時職員） 事業者と区職員をメンバーとする検討会において検討を進めていく				

予算・決算額等の推移	（単位：千円）							
	15年度	16年度	17年度	18年度	19年度	20年度	21年度	
予算額	-	23,008	-	-	7,840	43,297	5,499	
決算額（21年度は見込み）	-	16,309	-	-	6,260	28,668	5,499	
人件費			2,586	4,270	4,270	4,235		
【事務分担当】（%）			30	50	50	50		
合計（+）	0	16,309	2,586	4,270	10,530	32,903	5,499	
国（特定財源）								
都（特定財源）								
その他（特定財源）								
一般財源	0	16,309	2,586	4,270	10,530	32,903	5,499	
実績の推移	事項名	15年度	16年度	17年度	18年度	19年度	20年度	21年度

事務事業分析シート（平成21年度）

No2

予算・決算の内訳	節・細節	平成19年度（決算）		平成20年度（決算）		平成21年度（予算）	
		主な事項	金額（千円）	主な事項	金額（千円）	主な事項	金額（千円）
		13-99			委託料	1,533	委託料
15-99	工事請負費	1,260	工事請負費	16,464			
19-99	負担金補助及び交付金	5,000	負担金補助及び交付金	10,000			
40,121			消耗品費	671			
	身障者本人運賃補助 障害者福祉課事業		身障者本人運賃補助 障害者福祉課事業				

指標	事務事業の成果とする指標名	指標の推移					指標に関する説明
		18年度	19年度	20年度	21年度	目標値 (22年度)	
標	「さくら」 乗車人数（一日あたり）	1,011人	1,092人	1,188人	1,300人	1,300人	
	「汐入さくら」 乗車人数（一日あたり）			490人	700人	900人	

（問題点・課題）	<ul style="list-style-type: none"> ・ 利用実態を踏まえた運行間隔の短縮について検討する必要がある。 ・ CO2排出量等環境負荷に配慮した車両の導入について検討する必要がある。 ・ 区内他地域におけるコミュニティバスの導入可能性について検討する必要がある。
他区の実況	（実施 12 区 未実施 10 区） 港区、文京区、台東区、江東区、世田谷区、渋谷区、中野区、杉並区、北区、練馬区、足立区、葛飾区

問題点・課題の改善策検討		
	平成22年度以降に取り組む具体的な改善内容	改善により期待する効果
	「さくら」運行に関する検討会の継続実施 京成バス：営業部長、運行課長 区：総務企画課長、企画担当課長、観光振興課長 障害者福祉課長、都市計画課長	<ul style="list-style-type: none"> ・ 利用者増による収支改善 ・ 運行ルート拡大の検討

事務事業の分類		分類についての説明・意見等
前年度設定	今年度設定	
重点的に推進	推進	高齢者・障がい者の日常生活の足として欠かせないものである。

議（要質問状況）	15年三定 南千住四、八丁目地域を含めたルートの選定を要望する 19年二定 コミュニティバス再編でより利便性の高い街に～2ルートの提案 20年一定 第3のルート導入 20年二定 コミュニティバス「さくら」の汐入地域への路線の延伸
----------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

事務事業分析シート（平成21年度）

No1

事務事業名	つくばエクスプレスの利用促進	部課名	都市整備部都市計画課	課長名	菊池秀明
		担当者名	田中仁一	内線	2811
事務事業を構成する小事業名及び予算事業コード（21年度）	都市計画課事務費(01-02-01)				
事務事業の種類	新規事業（21年度 20年度）	建設事業	それ以外の継続事業		
開始年度	昭和 平成 17 年度	根拠	大都市地域における宅地開発及び鉄道整備の一体的促進に関する特別措置法		
終期設定	有 無 年度	法令等			
実施基準	法令基準内 都基準内 区独自基準	計画区分	計画	非計画	
行政評価事業体系	分野	安全安心都市[]			
	政策	利便性の高い都市基盤の整備[12]			
	施策	総合的な交通体系の整備[12-03]			
目的	つくばエクスプレスは、平成17年8月24日に首都圏北東部の交通体系の整備、JR常磐線等の既設鉄道の混雑緩和、首都圏における宅地供給の促進、沿線地域における産業基盤の整備を目指して開業した。区は、開業後の経営基盤の安定化等の課題に対して、沿線自治体と協力して沿線のイメージアップ等、利用促進に取り組む。				
対象者等	・事業主体 首都圏新都市鉄道株式会社（第3セクター） ・つくばエクスプレス利用者				
内容	<p>つくばエクスプレスは都内の秋葉原駅を起点として、東京都千代田区、台東区、荒川区、足立区を経て、さらに埼玉県、千葉県、茨城県つくば市に至る延長58.3kmの都市高速鉄道である。</p> <p>【路線概要】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ルート 秋葉原～つくば市 ・路線長 58.3km ・駅数 20駅（荒川区内は南千住駅の1駅） ・開業日 平成17年8月24日 ・事業費 約8,081億円 ・事業主体 首都圏新都市鉄道株式会社 ・所要時間 快速45分、区間快速52分 <p>【協議会概要】</p> <p>つくばエクスプレス沿線都市連絡協議会（沿線11都市：21年度会長は、柏市） つくばエクスプレス沿線特別区連絡協議会（沿線4区：21年度会長は、足立区） （両協議会の活動方針）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・経営安定化等に関わる関係機関への要請活動 ・関係機関等との連携及び情報交換 ・沿線のイメージアップに向けての取り組み <p>東京都常磐新線及び宅地開発の一体的推進協議会（事務局：東京都都市基盤部） ・沿線4区の宅地開発及びまちづくりの情報交換</p>				
経過	<p>昭和60年 7月 運輸政策審議会の答申で位置付けられる</p> <p>平成3年 3月 「首都圏新都市鉄道株式会社」設立</p> <p>7年 9月 「新浅草駅～都境線」都市計画決定（11年6月 全地区都市計画決定）</p> <p>13年 2月 鉄道路線名称をつくばエクスプレスに決定</p> <p>16年 5月 レール締結式（北千住駅構内）</p> <p>7月 トンネル&レールウォークin南千住開催参加者376名</p> <p>17年 6月 南千住駅舎見学会参加者450名（25日）、運行ダイヤ発表（30日）</p> <p>8月 区民試乗会（7日）、開業（24日）</p> <p>11月 南千住スタンプラリー開催参加者214名</p> <p>18年 7月 開業1周年スタンプラリー（ふるさと文化館）</p> <p>11月 第2回つくばエクスプレスまつり</p> <p>19年 3月 バスモ導入</p> <p>11月 第3回つくばエクスプレスまつり</p> <p>20年11月 第4回つくばエクスプレスまつり</p>				
必要性	つくばエクスプレスの沿線都市が、協力体制を確立して利用促進を行うことにより、経営安定化や沿線のイメージアップに向けた支援を行う必要がある。				
実施方法	<p>（ 1直営 ） （ 直営の場合 常勤 非常勤 臨時職員 ）</p> <p>下記協議会への加入</p> <ul style="list-style-type: none"> ・つくばエクスプレス沿線都市連絡協議会（沿線11都市：21年度会長は柏市） ・つくばエクスプレス沿線特別区連絡協議会（沿線4区：21年度会長は足立区） ・東京都常磐新線及び宅地開発の一体的推進協議会（事務局：東京都都市基盤部） 				

予算・決算額等の推移	（単位：千円）							
	15年度	16年度	17年度	18年度	19年度	20年度	21年度	
予算額	27,230	27,100	100	70	70	70	70	
決算額（21年度は見込み）	27,200	27,100	100	70	70	70	70	
人件費			8,619	854	854	1,271		
【事務分担当】（%）			100	10	10	15		
合計（+）	27,200	27,200	27,100	8,719	924	1,341	70	
国（特定財源）								
都（特定財源）								
その他（特定財源）	24,000	24,000						
一般財源	3,200	3,200	27,100	8,719	924	1,341	70	
実績の推移	事項名	15年度	16年度	17年度	18年度	19年度	20年度	21年度
	首都圏新都市鉄道(株)への出資額	27,000	27,000					
	沿線自治体協議会分担金			100	70	70	70	

事務事業分析シート（平成21年度）

No2

予算・決算の内訳	平成19年度（決算）		平成20年度（決算）		平成21年度（予算）	
	節・細節	金額（千円）	節・細節	金額（千円）	節・細節	金額（千円）
	主な事項		主な事項		主な事項	
	19負担金	70	常磐新線関連協議会	70	常磐新線関連協議会	70

指標	事務事業の成果とする指標名	指標の推移					指標に関する説明
		18年度	19年度	20年度	21年度	目標値 (22年度)	
標	乗車人数（一日あたり）	19.5万人	23.4万人	25.8万人	27万人	27万人	経営安定化及び南千住駅周辺活性化のための利用促進を図る
	南千住地域の人口（1～8丁目）	33,806	35,859	37,259	39,290	-	毎年1月1日時点での数値 (当年度は6月1日現在)

（問題点・課題）	開業後の利用状況は順調に推移しているが、つくばエクスプレスの経営安定化に向けては、開業5年後27万人/日を達成する必要がある。
他区の実況	（実施 3 区 未実施 19 区） 常磐新線沿線区（千代田区、台東区、足立区）

問題点・課題の改善策検討	
平成22年度以降に取り組む具体的な改善内容	改善により期待する効果
沿線自治体協議会の取組み（4区協、11都市協）	沿線のイメージアップ TX利用者の増 経営安定化

事務事業の分類		分類についての説明・意見等
前年度設定	今年度設定	
継続	継続	沿線地区の活性化のために利用促進を図る必要がある

議会（要旨）質問状況	<ul style="list-style-type: none"> ・14一定 つくばエクスプレスの運営はについて ・14三定 JR常磐線の北口の新設について ・18一定 JR常磐線北口の開設について
------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------