

平成24年度 事務事業評価シート

※平成23年度に実施した事業を評価しています

事務事業名称	放置自転車防止対策推進						継続
コード	20	-	23	-	03	-	00
担当部署	市民部	安全安心生活課	交通安全対策担当	予算事業名	放置自転車防止対策推進		
	予算事業コード	会計 10	款 02	項 01	目 15		

1. 事業の位置付けと関連計画等

第三次川越市総合計画後期基本計画における位置付け	位置付けなしの場合	法令による実施義務	義務ではない
基本目標(章)	6章 人と人とのつながりを感じ、安全で安心して暮らせるまち	根拠となる法令、条例等	自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律 川越市自転車放置防止条例
方向性(節)	2節 安全で安心な暮らしの確保	個別計画等の名称	第9次川越市交通安全計画
施策	4 交通安全対策の推進		
細施策	4 放置自転車等防止対策		

2. 事業の目的と概要

事業の目的 (誰・何を対象に、何のために実施するのか)	市民の生活環境において障害となる公共の場所における自転車の放置を防止し、その良好な生活環境を保持するため。
事業の概要 (活動内容、実施手段・方法など)	年間を通じ、シルバー人材センターへ委託により市内各駅へ配置した自転車置き方指導員による指導と警告。市内各駅周辺に放置された自転車を、移送を委託した業者と市職員で撤去。撤去の際は放置禁止警告看板へ実施日を記載し、撤去の実施を周知。撤去した自転車は放置自転車保管場所で保管し、防犯登録などにより所有者へ連絡の上返還。引取りのない自転車は一部をリサイクルし、残りはすべて処分業者へ委託し破砕。川越駅西口地域を、放置自転車対策審議会での審議を経て自転車放置禁止区域化へ向け取り組みをすすめる。民営自転車駐車場の建設に対しては一定の基準を満たす場合に補助金を交付し、民営自転車駐車場の整備を支援する。

3. 実施にかかるコストと実績

(単位:千円)

	20年度	21年度	22年度	23年度	24年度	25年度
予算額	41,186	39,904	34,887	39,576	37,556	
事業費	A	33,207	34,423	32,706	33,267	37,556
人件費	B	12,580	12,580	11,840	11,914	8,214
総コスト(C=A+B)	45,787	47,003	44,546	45,181	45,770	65,860
正規職員(1年間の従事人数)	1.70人	1.70人	1.60人	1.61人	1.11人	1.50人
臨時職員(1年間の従事人数)	0.00人	0.00人	0.00人	0.00人	0.00人	0.00人
国県支出金	D	0	0	0	0	0
その他特定財源	E	2,800	1,500	1,500	2,500	2,500
市の財政負担(=C-D-E)	42,987	45,503	43,046	42,681	43,270	63,360

※24年度、25年度の事業費、人件費は見込額
※臨時職員の給与も、人件費に含みます。

4. 成果指標・活動指標による分析

活動	中心指標	単位	20年度	21年度	22年度	23年度	指標の定義
成果	放置自転車台数	台	333	455	377	550	毎年10月に実施する市内各駅周辺の放置自転車実態調査による
活動	放置自転車撤去台数平均値	台	18	17	13	10	年間撤去台数÷年間撤去回数
活動	保管自転車返還率	%	48.3	54.9	58.9	60.4	各年度5月末現在での前年度分の返還台数÷前年度の総撤去台数
成果	補助金交付対象の民営自転車等駐車場総収容台数推移	台	0(3,877)	0(3,877)	0(3,877)	0(3,877)	制度発足時から民営自転車駐車場等駐車場補助金の交付対象となった駐車場の収容台数の推移。()内は事業対象駐車場収容累計台数
中心指標の考え方	本事業の成果は自転車駐車場整備状況に比例する要素が高いことから活動指標を中心に成果指標を加味し評価する。						
指標に基づく評価	保管自転車の返還率は増加傾向にあることや、自転車撤去台数の1回当たりの平均値は年々減少していることは、放置自転車禁止区域においては自転車を放置した人に本事業が一定の抑止力を発揮していることと評価できる。しかしながら、放置自転車禁止区域に指定できていない川越駅西口の放置自転車が著しく、成果指標の伸びを妨げている。また、民間自転車駐車場の整備を支援する補助金の交付申請は平成15年度を最後に止まり、民間自転車駐車場総収容累計台数が増加していないことから、制度の利用がないことに対する検証が必要と思われる。						

5. 事業の実施を通じた分析・評価

(1) 現在の課題と状況	有効性に課題、効率性に課題、公平性に課題
<p>自転車の放置対策は、身近で手軽で安価な交通手段である自転車をいかに利用しやすい状況に置けるかに集約される。人が集まり利用する施設の人の動線上に自転車を置ける場所が近いが、または駐車を要する時間が短いほど放置自転車は減少する。放置された自転車を撤去する活動は、マイナス要因を取り去りゼロにする活動であり、決してプラスにはならない。さらに実施に要する費用や撤去した自転車を保管する場所の確保が難しく、毎日行うことが事実上不可能に近い。活動自体が啓発の色が濃く機能していることから、撤去日以外や撤去日であっても撤去時間以降に自転車を放置する人には効果が薄く、駅周辺の商業施設の場合はさらに買い物客とそれ以外の利用者の判別ができないことから放置自転車としての扱いに苦慮している。さらに、川越駅西口は放置自転車禁止区域に市内で唯一指定されていないことから、同じ川越駅の東口周辺利用者が自転車を放置した際の扱いにおいて公平性に欠けることとなっている。</p>	
(2) 比較参考値(他市での類似事業の例など)	<p>東武東上線沿線地域は坂戸市から和光市まで、西武新宿線沿線地域は所沢市まで、JR埼京線はさいたま市の全11市について、それぞれの自転車撤去作業は、全国自転車問題自治体連絡協議会の資料によると、狭山市が民間委託をせず市職員が直接放置自転車撤去を実施し、富士見市、新座市、志木市、所沢市が本市と同じく市職員が指示をした自転車を撤去している。それ以外は撤去を民間へ委託している。鶴ヶ島市は撤去から保管、警告まですべてをシルバー人材センターへ委託している。また、撤去した自転車の保管場所は平均2.4か所、一番多いのが坂戸市で5か所あり、総じて保管場所の数が多い市ほど撤去場所と保管場所の距離も短いことが返還率に反映されているようである。</p>
(3) 事業を廃止・縮小したときの影響	<p>放置自転車対策事業と自転車駐車場整備事業は車の両輪の関係にある。自転車駐車場を必要な区域に需要を満たすだけ整備すれば放置自転車は減少する。極端に言えば現在放置自転車の多い場所か、さらにそれを駅に向かって近づけた交差点に自転車駐車場を整備すれば駅周辺の放置自転車はなくなるはずである。逆に自転車駐車場が整備されないまま放置自転車対策事業を廃止・縮小すれば本市主要駅周辺は昭和60年代の様に戻る恐れさえある。経費を優先に撤去作業を業者へ完全委託した場合、現在現場での市職員の責任を持った判断の後行っている撤去が、撤去の責任のみを市役所が負うことになり、苦情に対して業者が最後まで責任を取りきれないという懸念がある。または、業者が苦情を嫌って撤去を疎かにすればその意味さえ失いかねない。</p>
(4) 所属長自己評価(今後の方向性)	継続
<p>本事業は所謂「割れ窓理論」が当てはまる。事業の縮小は考えられず、本来なら撤去回数を増やすなど事業を拡大したいところではあるが、撤去台数と保管する施設、収容可能台数との兼ね合い、及び駐輪場整備との兼ね合いもあり、当面現行通り事業を推進していく必要がある。</p>	