

平成25年度 事務事業評価シート

※平成24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	24	-	20	-	04	-	00
担当部署	市民部	防犯・交通安全課	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、関連事業等

第三次川越市総合計画上の位置付け(太枠内)			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	人と人のつながりを感じ、安全で安心して暮らせるまち	実施計画事業名	放置自転車防止対策推進	
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	当事業に関連する事務事業	自転車駐車場施設整備	
細施策	4	放置自転車等防止対策			
事業実施の根拠となる法令・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				

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)	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>市内各駅周辺等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。</li> <li>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。</li> <li>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。</li> </ul>

3. 実施にかかるコストと実績

(単位:千円)

	21年度	22年度	23年度	24年度	25年度	26年度
予算額	39,904	34,887	39,576	35,204	42,310	
(25年度予算額大幅増/減の理由)						
事業費 A	34,423	32,706	33,267	32,029	42,310	44,043
人件費 B	12,473	11,739	11,813	8,144	8,804	8,804
総コスト(C=A+B)	46,896	44,445	45,080	40,173	51,114	52,847
正規職員(1年間の従事人数)	1.70人	1.60人	1.61人	1.11人	1.20人	1.20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	0
その他特定財源 E	1,788	1,986	1,933	2,235	2,400	2,400
市の財政負担(=C-D-E)	45,108	42,459	43,147	37,938	48,714	50,447

※25年度、26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

評価指標	単位	21年度	22年度	23年度	24年度	25年度目標値	将来目標値
成果	放置自転車台数	台	455	377	550	442	400
	指標の定義・説明	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	放置自転車平均撤去台数	台	17.1	12.9	10.0	8.8	17.5
	指標の定義・説明	年間撤去台数÷年間撤去回数					
活動	保管自転車返還率	%	54.9	58.9	60.4	63.4	64.0
	指標の定義・説明	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					
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、及び自転車撤去台数の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の放置に本事業が一定の抑止力を発揮していると評価できる。しかしながら、平成25年5月現在において、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。						

5. 事業の実施を通じた分析

(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
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で公共駐輪施設へ置くことができるかに集約される。人が集まり利用する施設の人の動線上に自転車置き場があるか、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。さらに、撤去した自転車を保管する土地の確保が難しく、撤去を毎日実施すると現在の保管場所だけでは収容しきれないため、毎日行うことが事実上不可能に近いことから、活動自体に啓発色が濃く機能している。また、撤去を実施しない日、または撤去日でも撤去実施以降の時間帯に放置する人には効果が薄く、駅周辺の商業施設等の場合は短時間の買い物による利用者と、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。			
(2) 比較参考値(他市での類似事業の例など)	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き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。		
(3) 事業を廃止・縮小したときの影響	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、さらにそれらを駅に向かって近づけた交流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年代の様相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。		

# 平成25年度事務事業評価 方向性提示シート

所管部署		市民部				防犯・交通安全課	交通安全対策担当
事務事業名称		24	20	04	00	放置自転車防止対策推進	
今後3年間の方向性	25年度	<b>拡充</b> 市内の駅周辺区域で、唯一禁止区域化できていない川越駅西口を早期に放置禁止区域化するとともに、放置禁止区域化する前の周知、広報並びに、禁止区域化後はそれを周知徹底するための集中撤去を実施し川越駅西口区域に連日200台以上自転車が放置される現状を改善する。					
	26年度	<b>継続</b> 事業の縮小は考えられず、撤去回数を増やすとともに撤去時間帯にメリハリをつけ、撤去時間が定時化のために撤去回避されている自転車なども撤去対象にするなど公共の場所に不法に放置される自転車のさらなる削減に向け事業を推進していく必要がある。					
	27年度	<b>継続</b> 事業の縮小は考えられず、撤去回数を増やすとともに撤去時間帯にメリハリをつけ、撤去時間が定時化のために撤去回避されている自転車なども撤去対象にするなど公共の場所に不法に放置される自転車のさらなる削減に向け事業を推進していく必要がある。					