

施策評価表(平成21年度実績評価と平成23年度方針)

作成日 平成 22 年 9 月 1 日

|        |              |         |         |                |   |
|--------|--------------|---------|---------|----------------|---|
| 施策No.  | 23           | 施策名     | 交通環境の向上 | 21年度<br>施策位置付け | <input type="checkbox"/> 重点施策<br><input checked="" type="checkbox"/> それ以外 |
| 施策統括課名 | 施設管理課        | 施策統括課長名 | 古澤 毅彦   |                |   |
| 施策関連課名 | 都市建設部 都市政策担当 |         |         |                |   |

1. 施策の目的と成果実績

| 施策の目的<br>「対象」 | 市民及び市内に通勤する、通学する人 | 対象指標名                   | 単位 | 19年度実績  | 20年度実績  | 21年度実績  |
|---------------|-------------------|-------------------------|----|---------|---------|---------|
|               |                   | 市民人口(1月1日現在、外国人登録者数を含む) | 人  | 116,117 | 116,473 | 116,579 |

| 施策の目的<br>「意図」 | 交通ネットワークが整うことにより、安全・快適に移動できる   | 成果指標                | 単位 | 19年度実績           | 20年度実績           | 21年度実績           |
|---------------|--|---------------------|----|------------------|------------------|------------------|
|               |  | 市民の移動に不便を感じている市民の割合 | %  | 49.4<br>(20年度調査) | 48.9<br>(21年度調査) | 48.9<br>(21年度調査) |
| 成果指標設定の考え方    | 本施設は、公共機関及び自転車、自動車などの市民の移動手段全般に渡り、その安全かつ迅速性を旨とする。市民の利便性を高めるものである。従って、市内の交通安全全般の利便性について、市民がどの様に意識しているかを成果目標とした。 |                     |    |                  |                  |                  |

|                       |   |
|-----------------------|---|
| 成果指標の把握方法(引用資料、算定式など) | 成果指標の19年度実績は、20年度「施策成果アンケート」調査で、「市内の移動に不便を感じる」の設問に「そう思う」21.3%、「どちらかといえばそう思う」28.1%の合算した値である。20年度実績は、21年度「施策成果アンケート」調査で「市内の移動に不便を感じる」の設問に「そう思う」21.7%、「どちらかといえばそう思う」27.2%を合算した値である。平成21年度実績は、平成21年度施策成果アンケート調査結果を活用した。 |
|-----------------------|---|

|                         |  |
|-------------------------|--|
| 施策の成果向上に向けての市民と行政との役割分担 | <p><b>市民の役割</b><br/>自転車を放置しないなどの交通ルール、マナーを守る。適切な受益者負担をしてもらう。</p> <p><b>行政の役割</b><br/>駅周辺区域の自転車駐車場の整備<br/>条例に基づく交通障害の除去や放置自転車等の防止と啓発活動<br/>公共交通機関への駐車場施設の設定依頼</p> |
|-------------------------|--|

2. 施策成果の評価

|           |   |  |   |                                |
|-----------|---|--|---|--------------------------------|
| 施策成果の水準評価 | <p>&lt;施策の成果水準評価&gt;</p> <p><input type="checkbox"/> 21年度目標を上回る実績だった</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 21年度目標通りの実績だった</p> <p><input type="checkbox"/> 21年度目標を達成出来なかった</p> <p>根拠：<br/>「施策成果アンケート」が見送られたため、成果指標の数値が把握できない状況であったが、過去の数値から判断すると前年度と同様の水準を確保できたと想定する。</p> | <p>①近隣との比較<br/>都市計画道路の整備率が近隣市と比較すると高く、バスの運行においては、混雑が解消され、利便性が高い。</p> <p>②時系列比較<br/>自転車等駐車場所有者の土地利用計画により、用地確保が困難な状況にある。自転車等放置対策審議会の答申では、恒久的な施設の確保について答申を得ている。</p> <p>③市民期待水準との比較<br/>バス路線から離れている地域に、不便を感じている市民の意見がある。</p> | <p>貢献度の「高い」事務事業名</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>自転車等駐車場利用者登録管理事務</li> <li>一時預かり所管理運営事務</li> <li>年間登録自転車等駐車場管理運営事務</li> <li>放置自転車撤去事業</li> <li>放置自転車撤去車両管理事業</li> <li>放置自転車等巡回指導事業</li> <li>自転車等放置防止対策審議会事務事業</li> <li>自転車協議会参画事業</li> <li>市内公共交通調査分析事業</li> </ul> | <p>貢献度の「低い」事務事業名</p> <p>なし</p> |
|-----------|---|--|---|--------------------------------|

3. 施策コストの実績と評価

| 施策トータルコスト                 | ①本施策を構成する事務事業の数                                 | 単位      | 19年度実績  | 20年度実績  | 21年度実績 | ①時系列比較<br>緊急雇用事業の実施により前年度と比較して事業費は増加したが、施設を利用する方々から安心して利用できることのご意見もあり、今後も継続して行く必要がある。<br>②近隣との比較<br>コミュニティバスの運営を実施していないため、近隣市と比較して事業費が少ない。また、自転車等駐車場施設数が少ないことも影響している。<br>③納税者期待との比較<br>自転車等駐車場施設の確保、交通不便地域へのコミュニティバスの運行などの要望がある。<br><施策事業費の中で上位1/3を占める事務事業名><br>年間登録自転車等駐車場管理運営事業 |
|---------------------------|---|---------|---------|---------|--------|---|
|                           | ②事業費(本施策を構成する全事務事業の事業費合計)                       | 千円      | 92,547  | 75,513  | 91,637 |   |
| ③人件費(本施策を構成する全事務事業の人件費合計) | 千円  | 51,886  | 52,033  | 53,098  |        |   |
| ④トータルコスト(②+③)             | 千円  | 144,433 | 127,546 | 144,735 |        |   |
| 効率性指標                     | 対象(受益者)1単位あたりもしくは市民1人あたりの施策の⑤事業費(定義式: ② / 市民人口) | 円       | 797     | 648     | 786    |   |
|                           | ⑥人件費(定義式: ③ / 市民人口)                             | 円       | 447     | 447     | 456    |   |
|                           | ⑦トータルコスト(定義式: ④ / 市民人口)                         | 円       | 1,244   | 1,095   | 1,242  |   |

4. 施策の方針設定に際しての前提条件

|                     |   |   |   |
|---------------------|---|---|---|
| 施策の成果向上における市の関与の妥当性 | <input type="checkbox"/> 市の関与の強化<br><input checked="" type="checkbox"/> 市の関与の現状維持<br><input type="checkbox"/> 市の関与の軽減<br>* 行政と市民の役割分担含む<br>説明：<br>自転車等放置防止対策審議会から「恒久的な自転車等駐車場のあり方について」の答申を得ている。この内容は、①市営自転車等駐車場の確保②民間経営による自転車等駐車場の整備③鉄道事業者等への協力要請④自転車等駐車場整備基金の設置であり、鉄道事業者への協力や整備基金条例を制定した。しかし、恒久的な施設の確保が図られた訳ではなく、今後も地権者と交渉を行いながら、施設を確保する必要がある。このため、現時点では、現状維持とした。また、施設の運用に当っては、外部発注の方法を検討していく。 | <input type="checkbox"/> 対象の増加による施策事業費の増<br><input type="checkbox"/> 対象の減少による施策事業費の減<br><input checked="" type="checkbox"/> 受益者の行政需要の増加による施策事業費の増<br><input type="checkbox"/> 受益者の行政需要の減少による施策事業費の減<br><input type="checkbox"/> 制度改訂等による施策事業費の増<br><input type="checkbox"/> 制度改訂等による施策事業費の減<br><input type="checkbox"/> 施策事業費の増減なし<br>説明：<br>自転車等駐車場の土地購入、施設整備に際しては、平成18年12月に制定された「東久留米市自転車等駐車場整備基金条例」による基金や補助金等を活用することにより、対応可能であるが、地権者の土地利用や市の財政面を考えると早急な解決を図ることは、難しい面でもある。また、道路を有効的に活用し、道路上の駐車スペースの確保すること、今後も検討していかなければならない。施設の運用面では、外部委託によりコストの縮減を図る事は可能であるが、将来的に、恒久的な施設の確保を考えると、施策事業費が増加することはやむを得ない状況となる。 | <コスト削減不可事務事業名><br>(市の裁量ではコストを削減できない事務事業)<br><br>コスト削減不可事務事業費の金額(比率)<br>* 市条例は含まず<br>平成21年度実績<br>0 円<br>( 0 % )<br><br>市の裁量でコストを削減できる事業費の金額(比率)<br>平成21年度実績<br>91,637,000 円<br>( 100 % ) |
|                     | 施策コスト(事業費)の成り行き予測   | 施策コスト削減における市の裁量余地   |   |

5. 全庁評価会議で示された施策の方向等

|                         |   |
|-------------------------|---|
| (優先施策の選定)<br><br>施策の方向性 | 23年度の施策位置づけ : 優先施策 <input type="checkbox"/> それ以外 <input checked="" type="checkbox"/><br>【主な意見】<br>・駅東西区域に恒久的な自転車等駐車場を確保する必要がある。<br>・自転車等駐車場の整備については、市営駐車場の確保を図りながら、補助制度による民間活力の導入を図っていく。          |
|                         | 要検討課題<br>①コミュニティバス等について<br>・市内バス事業者に休止路線の復活を要請しつつ、コミュニティバスの調査・検討をしていく。<br>②恒久的な自転車等駐車場の確保について<br>・地主に相続発生等があった場合、駐車場用地購入となれば、莫大な費用を要する。<br>・道路を利用した自転車等駐車場の設置を検討していく。<br>・民間施設が参入しやすい環境の整備が必要である。 |

6. 平成23年度に向けた施策方針

|                    |  |  |   |
|--------------------|--|--|---|
| 施策をめぐり環境・状況の変化(予測) | <国・都の方針並びに関係法規等の変化><br>・道路法施行令の一部が平成17年から19年にかけて改正され、自転車等駐車場を道路上に設けることや駐車させるための車止めの機具が道路管理者以外でも占有することができるようになる。また、路上自転車・自動二輪車等駐車場設置指針により自動二輪車を含めた整備方針が確立されたことにより、路上駐車場等がますます進むものと期待されている。<br>・鉄道事業者の自転車等駐車場整備の取組みに対する付置義務化を盛り込んだ法改正の要望書が全国自転車問題自治体連絡協議会(全国149自治体加入)から国土交通大臣あてに提出された。   | 成果とコストに関する方針<br>説明：<br>・自転車事業は、施設の利用料をもって維持管理を行っているため、施設の恒久的な確保による一時的な施策事業費の増加に対し、利用料や放置自転車の撤去費用の見直しは、受益者負担の立場に立った適切な使用料であるならばやむを得ないと思われる。<br>・市営自転車等駐車場の運営を、自転車等の利用の受付から巡回指導、撤去、返還事務の一連の事務を将来的には外部発注することにより、適切な自転車事業の運営を目指していく。<br>・コミュニティバスの運営を実施していないため、成果とコストに関する方針は、自転車事業に絞られる。 | <取り組みべき課題><br>* 5.全庁評価会議で示された施策の方向等の「要検討課題」を受けて<br>・公共交通の充実に向けて、新規、休止、復活などバス路線の充実やコミュニティバスの調査などに取り組む。<br>・駅周辺自転車等駐車場の確保に向けて、財源の確保と地権者との交渉を進めていく。<br>・道路を活用した自転車等駐車場の調査を進めていく。<br>・民間施設が参入しやすい条件づくりを検討する。  |
|                    | <市の状況、市民ニーズの変化><br>・多くの市民の方より、コミュニティバス等のご要望を頂いているが、多額の赤字補填をしている実態であり、直ちに実施するのは難しいが、赤字縮減に取り組んでいる自治体の状況などの調査を行っている。<br>・市営自転車等駐車場は4月現在、定期利用が6箇所、一時利用が2箇所ありその全てが賃貸借による借地であり、返還要求があれば、閉鎖せざるを得ない不安定な状況にある。<br>・特に駅西口の自転車等駐車場は、満車状態であり恒久的な施設を求める声が大い。しかし、地権者の将来的な土地利用もあり確保にあたっては、難しい状況となっている。<br>・地権者の事情により、平成17年、19年、21年度に返還を余儀なくされ、今後における施設の確保の必要性は一層高まっている。 |  | 取り組みべき課題と対応方向<br><対応方向><br>・休止しているバス路線の復活については、将来的な需要も考えられるため、バス事業者と調整していく。<br>・交通不便地域におけるコミュニティバスの運行は、多額の赤字補填を持って運行している自治体がほとんどである。赤字を縮減している自治体の取組みを調査していく。<br>・自転車等駐車場の恒久的な確保については、国及び都の補助金を活用するなど財源の確保に努めるとともに、相続などの緊急時における土地開発公社の活用を図っていく必要がある。<br>・道路を利用した自転車等駐車場の確保については、交通管理者との調整などの諸条件を満足する必要があるが、恒久的な施設の確保と並行して進めていくことが必要と考える。<br>・民間が参入しやすい環境整備として既に、条例第35条の助成制度があるが、具体的な表示を含めて、調査研究を進め、制度の充実を図っていく。<br>・自転車対策事業は、従来より市が相対的な指導を行っているが、今後の方針としては、根幹に係わる施設の確保や料金の設定に関する業務(コア的業務)を担い、運営に係わる定型業務については、可能な限り外部委託により、自転車事業の運営を目指していく。 |