

平成22年度 施策評価表

施策名	道路		担当部	都市整備部					
			担当課	道路建設課					
施策意図	交通渋滞の解消や道路環境の適正な維持管理により、安全快適に通行できる。								
現状と課題	<p>新たな都市計画道路の整備方針(H16.3)において、H16～27年度を目途に優先的に整備すべき路線・区間を選定・公表した(第3次事業化計画)。これ以外の路線・区間では建築制限が緩和されるため事業費の増加が懸念される。また、新設・改良により道路の区域は絶えず変化している。これに対応した適正な維持管理と申請等への迅速な対応のため、より一層のIT化推進が求められている。</p>								
成果指標	単位	指標根拠		18年度	19年度	20年度	21年度	22年度	
1	道路整備延長距離	m	区が施工した都市計画道路の累計整備延長	目標	3,184	3,973	4,762	3,787	4,491
				実績	3,157	3,413	3,743	3,996	
2	交通がスムーズに流れるようになってきていると思う区民の割合	%	政策・施策マーケティング調査	目標	27.40	27.70	28.00	28.30	28.50
				実績	26.40	37.20	35.40	33.00	
3	-	-	-	目標	-	-	-	-	-
				実績	-	-	-	-	
評価・分析	成果	<p>成果指標1について、事業路線の一部を供用開始することで目標を達成することができた。成果指標2の「交通がスムーズに流れるようになってきていると思う」との区民の評価についても、目標を4.7ポイント上回っていて、道路新設・拡幅の事業効果が大きいことを表していると考えられる。</p>							
	コスト	<p>道路施策については、都市計画道路事業の占めるコストの割合が高く、毎年、都市計画道路事業数が変わるとともに当該事業の内容も変わるため年度毎のコスト変動が大きい。</p>							
成果向上のための取組方針	<p>区民の協力を得て用地買収を着実に推進し、第3次事業化計画に基づく都市計画道路の整備を進めるとともに、区民に安全で快適な道路環境を提供するため、壊れる直前まで使って大規模な改修工事を行うのではなく、修繕・更新工事を計画的に行うことにより施設の延命化を図り、道路の維持管理にかかる事業費・人件費などのトータルコストを削減する。</p>								

# コスト分析表

年 度 平成22年度

所 属 21600000

施 策 1134

都市整備部 道路建設課

道路

期 間 平成17年度 ～ 平成22年度

(単位：千円)

		NO	平成18年度	平成19年度	平成20年度	平成21年度	平成22年度
予 定	財源内訳	国庫支出金	(1) 671,241	350,500	294,400	380,050	186,450
		都道府県支出金	(2) 385,334	621,143	368,893	609,685	609,699
		地方債	(3) 0	0	0	0	0
		その他	(4) 1,515,346	1,689,898	1,674,127	2,102,021	2,514,632
		一般財源	(5) 1,801,578	2,629,730	1,870,159	1,732,865	1,560,276
	直接費	事業費	(6) 3,604,227	4,650,453	3,649,008	4,306,358	4,408,667
	職員人件費	人件費	(7) 745,026	615,162	559,158	494,915	514,042
		再雇用職員分	(8) 20,520	21,600	10,260	18,090	16,200
		(職員数:賦課)	(9) 89.43	74.67	70.10	62.23	64.24
		(職員数:配賦)	(10) 0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
		職員数合計(9)+(10)	(11) 89.43	74.67	70.10	62.23	64.24
	間接費	(12) 3,726	4,056	0	5,258	6,035	
	調整額	(加算)減価償却費	(13) 18,923	18,923	18,923	18,923	18,923
		(加算)金利	(14) 4,209	2,529	1,236	407	1,427
		(加算)退職給与引当	(15) 74,502	48,069	57,150	38,521	41,958
		(控除)コスト対象外	(16) 0	0	0	0	0
		(控除)雑収入	(17) 0	0	0	0	0
	調整額計 (13)+(14)+(15)-(16)-(17)	(18) 97,634	69,521	77,309	57,851	62,308	
トータルコスト (6)+(7)+(8)+(12)+(18)	(19) 4,471,133	5,360,792	4,295,735	4,882,472	5,007,252		
実 績	財源内訳	国庫支出金	(20) 1,082,984	590,405	513,814	528,550	0
		都道府県支出金	(21) 257,731	1,283,934	703,950	1,183,026	0
		地方債	(22) 0	0	0	0	0
		その他	(23) 1,640,635	1,725,523	1,777,321	2,260,727	0
		一般財源	(24) 3,194,892	4,053,890	2,359,694	3,110,585	0
	直接費	事業費	(25) 5,411,643	6,999,712	4,810,197	6,587,611	0
	職員人件費	人件費	(26) 712,355	569,972	529,752	472,394	0
		再雇用職員分	(27) 19,760	20,800	9,880	17,420	0
		(職員数:賦課)	(28) 89.65	71.23	67.04	62.34	0.00
		(職員数:配賦)	(29) 0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
		職員数合計(28)+(29)	(30) 89.65	71.23	67.04	62.34	0.00
	間接費	(31) 3,900	4,028	4,950	4,983	0	
	調整額	(加算)減価償却費	(32) 18,923	18,923	18,923	18,923	0
		(加算)金利	(33) 4,209	2,529	2,529	407	0
		(加算)退職給与引当	(34) 57,925	45,381	56,596	39,158	0
		(控除)コスト対象外	(35) 0	0	0	0	0
		(控除)雑収入	(36) 0	0	0	0	0
	調整額計 (32)+(33)+(34)-(35)-(36)	(37) 81,057	66,833	78,048	58,488	0	
トータルコスト (25)+(26)+(27)+(31)+(37)	(38) 6,228,715	7,661,345	5,432,827	7,140,896	0		

平成22年度 施策別事務事業一覧表

施策名	道路	施策トータルコスト (千円)		担当部	都市整備部				
		7,140,896		担当課	道路建設課				
事務事業名	成果指標				事務事業コスト(千円)			取組 内容	職員が 直接関 与する 根拠法 令
	指標名(単位)	20 実績	21 実績	22 目標	20実績 増減額	21実績 増減額	施策内 割合(%)	効率性 の分析	
補助276号線(新宿 地区)整備事業	交通がスムーズに流れて いると思う区民の割合(地 域別)(%)	27.30	26.20	0.00	4,743	0	0.00	—	無
	避難・延焼遮断空間確保 の達成度(%)	100.00	100.00	0.00	-4,743			B	
補助276号線(亀田 橋地区)整備事業	交通がスムーズに流れて いると思う区民の割合(地 域別)(%)	29.40	28.40	0.00	178,217	0	0.00	—	無
	避難・延焼遮断空間確保 の達成度(%)	100.00	100.00	0.00	-178,217			B	
補助276号線(大堰 杵南地区)整備事業	交通がスムーズに流れて いると思う区民の割合(地 域別)(%)	27.30	26.20	26.30	3,588	50,825	0.71	2,3	無
	避難・延焼遮断空間確保 の達成度(%)	100.00	100.00	100.00	47,237			A	
補助276・279号線 (隅田橋地区)整備事 業	交通がスムーズに流れて いると思う区民の割合(地 域別)(%)	29.40	28.40	23.90	2,760	12,934	0.18	2,3	無
	避難・延焼遮断空間確保 の達成度(%)	0.00	15.05	44.83	10,174			A	
補助138号線(東金 町東地区)整備事業	交通がスムーズに流れて いると思う区民の割合(地 域別)(%)	27.30	26.20	0.00	133,368	164,610	2.31	2,3	無
	避難・延焼遮断空間確保 の達成度(%)	100.00	100.00	0.00	31,242			A	
補助138号線(中川 橋梁)整備事業	交通がスムーズに流れて いると思う区民の割合(地 域別)(%)	27.30	26.20	26.30	1,472	264	0.00	—	無
	避難・延焼遮断空間確保 の達成度(%)	0.00	0.00	0.00	-1,208			B	
区画街路5号線(金 町地区)整備事業	交通がスムーズに流れて いると思う区民の割合(地 域別)(%)	27.30	26.20	26.30	124,548	42,220	0.59	2,3	無
	避難・延焼遮断空間確保 の達成度(%)	99.98	99.98	100.00	-82,328			A	
補助282・264号線 (鎌倉地区)整備事業	交通がスムーズに流れて いると思う区民の割合(地 域別)(%)	29.40	28.40	23.90	1,033	1,052	0.01	2,3	無
	避難・延焼遮断空間確保 の達成度(%)	99.29	99.29	100.00	19			A	
補助264号線(細田 東地区)整備事業	交通がスムーズに流れて いると思う区民の割合(地 域別)(%)	29.40	28.40	23.90	539,189	438,435	6.14	2,3	無
	避難・延焼遮断空間確保 の達成度(%)	95.31	99.13	100.00	-100,754			A	
補助264号線(細田 西地区)整備事業	交通がスムーズに流れて いると思う区民の割合(地 域別)(%)	29.40	28.40	23.90	2,408	294,102	4.12	2,3	無
	避難・延焼遮断空間確保 の達成度(%)	66.13	77.55	91.43	291,694			A	

平成22年度 施策別事務事業一覧表

施策名	道路	施策トータルコスト (千円)		担当部	都市整備部				
		7,140,896		担当課	道路建設課				
事務事業名	成果指標				事務事業コスト(千円)			取組内容	職員が直接関与する根拠法令
	指標名(単位)	20実績	21実績	22目標	20実績	21実績	施策内割合(%)	効率性の分析	
					増減額				
補助264号線(三和橋地区)整備事業	交通がスムーズに流れていると思う区民の割合(地域別)(%)	29.40	28.40	23.90	249,601	90,872	1.27	2,3	無
	避難・延焼遮断空間確保の達成度(%)	99.83	99.92	100.00	-158,729			A	
補助264号線(環状7号線付近地区)整備事業	交通がスムーズに流れていると思う区民の割合(地域別)(%)	29.40	28.40	23.90	48,839	131,403	1.84	2,3	無
	避難・延焼遮断空間確保の達成度(%)	50.94	52.87	65.77	82,564			A	
補助283号線(柴又地区)整備事業	交通がスムーズに流れていると思う区民の割合(地域別)(%)	29.40	28.40	23.90	3,576	47,603	0.67	2,3	無
	避難・延焼遮断空間確保の達成度(%)	100.00	100.00	100.00	44,027			A	
補助274号線(立石地区)	交通がスムーズに流れていると思う区民の割合(地域別)(%)	32.10	39.00	24.00	631,557	1,476,414	20.68	2,3	無
	避難・延焼遮断空間確保の達成度(%)	70.37	73.39	82.77	844,857			A	
補助330号線・区画街路2号線(東新小岩地区)整備事業	交通がスムーズに流れていると思う区民の割合(地域別)(%)	43.40	33.70	27.60	168,297	199,337	2.79	2,3	無
	避難・延焼遮断空間確保の達成度(%)	99.98	100.00	100.00	31,040			A	
区画街路4号線(四つ木地区)整備事業	交通がスムーズに流れていると思う区民の割合(地域別)(%)	32.10	39.00	24.00	790	134,485	1.88	2,3	無
	避難・延焼遮断空間確保の達成度(%)	66.38	66.39	82.81	133,695			A	
補助284号線(東新小岩南地区)整備事業	交通がスムーズに流れていると思う区民の割合(地域別)(%)	43.40	33.70	27.60	11,662	983,282	13.77	2,3	無
	避難・延焼遮断空間確保の達成度(%)	43.35	72.94	83.04	971,620			A	
補助284号線(東新小岩北地区)整備事業	交通がスムーズに流れていると思う区民の割合(地域別)(%)	43.40	33.70	27.60	2,760	22,180	0.31	2,3	無
	避難・延焼遮断空間確保の達成度(%)	0.00	0.00	40.09	19,420			A	
新小岩北口連絡通路整備事業	交通がスムーズに流れていると思う区民の割合(地域別)(%)	43.40	33.70	27.60	260,292	664,133	9.30	2,3	無
	—	—	—	—	403,841			A	
道路認定・改廃等事務	道路認定・廃止延長(m)	2,968.70	2,118.13	—	12,880	12,320	0.17	—	無
	民有道路敷寄附等面積(m2)	3,638.98	1,485.76	—	-560			B	

平成22年度 施策別事務事業一覧表

施策名	道路	施策トータルコスト (千円)		担当部	都市整備部				
		7,140,896		担当課	道路建設課				
事務事業名	成果指標				事務事業コスト(千円)			取組内容	職員が直接関与する根拠法令
	指標名(単位)	20実績	21実績	22目標	20実績	21実績	施策内割合(%)	効率性の分析	
道路占用許可事務	道路占用料金+公共溝渠使用料金+道路掘削復旧費(円)	1,271,312	1,260,022	1,407,725	38,141	34,100	0.48	2	無
	—	—	—	—	-4,041			B	
道路等監察処理事務	不法占用の是正件数(件)	17	67	100	23,487	22,165	0.31	2	無
	不正使用の是正件数(件)	1,290	1,898	600	-1,322			B	
道路境界関係証明等事務	一件あたりの平均処理時間(分)	7.00	8.00	7.00	13,200	12,149	0.17	2	無
	—	—	—	—	-1,051			A	
道路境界表示事務	建築関連境界表示平均処理日数(日)	3.40	3.00	3.00	16,955	16,542	0.23	2	無
	公共工事関連境界表示平均処理日数(日)	3.80	4.60	4.60	-413			A	
民有道路敷分筆登記委託	民有道路敷分筆登記委託発注可能日から寄付・使用合意契約日までの日数(日)	58.78	63.03	60.00	39,765	33,950	0.48	2	無
	—	—	—	—	-5,815			B	
道路台帳補正委託	道路台帳補正率=道路台帳平面図補正面積÷道路台帳平面図補正対象面積(%)	25.80	55.00	70.00	48,451	63,697	0.89	—	無
	調査測量図補正率=調査測量図補正面積÷調査測量図補正対象面積(%)	35.00	47.50	50.70	15,246			B	
JR常磐線金町駅東側南北道路拡幅整備事業	事業進捗率 当該年度を含む累計決算額/全体事業費(予算)(%)	61.70	74.10	90.00	697,817	839,875	11.76	2,3	無
	交通がスムーズに流れていると思う区民の割合(地域別)(%)	27.30	26.20	25.00	142,058			A	
道路橋梁改良	道路整備面積(m <sup>2</sup> )	5,171.00	0.00	0.00	140,068	133,518	1.87	2,3	無
	交通がスムーズに流れていると思う区民の割合(地域別)(%)	35.40	33.00	28.50	-6,550			A	
道路掘削工事指導調整	道路掘削工事等に起因する苦情・要望件数(件)	5	10	15	52,332	40,775	0.57	—	無
	—	—	—	—	-11,557			B	
道路修繕	区民からの苦情・要望件数(件)	759	712	1,000	457,711	422,489	5.92	2	無
	道路管理瑕疵に起因する第三者事故件数(件)	2	2	0	-35,222			A	

平成22年度 施策別事務事業一覧表

施策名	道路				施策トータルコスト (千円)		担当部	都市整備部	
					7,140,896		担当課	道路建設課	
事務事業名	成果指標				事務事業コスト(千円)			取組内容	職員が 直接関 与する 根拠法 令
	指標名(単位)	20 実績	21 実績	22 目標	20実績 増減額	21実績 増減額	施策内 割合(%)	効率性 の分析	
道路改修(施設更新)	道路診断進捗率(%)	95.00	95.00	95.00	220,260	222,519	3.12	3	無
	道路施設更新率(%)	24.00	36.00	47.00	2,259			B	
公衆便所維持管理	利用者等からの苦情 処理件数(件)	22	5	0	42,188	40,458	0.57	—	無
	—	—	—	—	-1,730			B	
特色ある道路管理	利用者等からの苦情・ 要望件数(件)	24	27	10	46,305	35,254	0.49	2, 3	無
	—	—	—	—	-11,051			B	
路上放棄物処理	区民からの苦情・要望 件数(件)	1,047	1,059	1,200	92,162	66,601	0.93	2, 3	無
	—	—	—	—	-25,561			A	
道路補修課庁舎管理 運営	職場環境満足度調査、満 足している割合(来訪者・ 施設利用者のアンケート) (%)	60.00	60.00	60.00	29,104	28,138	0.39	—	無
	—	—	—	—	-966			B	
掘削道路復旧	掘削道路復旧率 (%)	44.60	46.90	48.20	190,884	188,062	2.63	3	無
	—	—	—	—	-2,822			B	
道路・駅前広場清掃 等管理	駅前広場におけるタバコ のポイ捨て調査結果(件)	1,050	—	—	81,667	98,118	1.37	—	無
	—	—	—	—	16,451			B	
補助279号線(柴又 西地区)整備事業	交通がスムーズに流れて いると思う区民の割合(地 域別)(%)	29.40	28.40	23.90	1,196	176	0.00	—	無
	避難・延焼遮断空間確保 の達成度(%)	0.00	0.00	0.00	-1,020			B	
補助279号線(高砂 西地区)整備事業	交通がスムーズに流れて いると思う区民の割合(地 域別)(%)	29.40	28.40	23.90	828	616	0.01	—	無
	避難・延焼遮断空間確保 の達成度(%)	0.00	0.00	0.00	-212			B	
補助279号線(高砂 東地区)整備事業	交通がスムーズに流れて いると思う区民の割合(地 域別)(%)	29.40	28.40	23.90	644	440	0.01	—	無
	避難・延焼遮断空間確保 の達成度(%)	0.00	0.00	0.00	-204			B	



平成22年度 施策評価表

施策名		駐車・駐輪場			担当部	都市整備部				
					担当課	街づくり調整課				
施策意図		違法な駐車・駐輪が少なくなっている。								
現状と課題		区内の違法駐車台数及び放置自転車の台数は共に減少傾向にある。しかし、駅周辺への自転車の乗入れ需要は多い。違法駐車・駐輪対策には、駐車駐輪施設の確保はもとより、指導誘導や規制の強化とともに公共交通機関への利用呼びかけ等が重要である。								
成果指標		単位	指標根拠		18年度	19年度	20年度	21年度	22年度	
1	一日平均の瞬間的自転車放置率	%	葛飾区放置自転車実態調査 (一日のある時間での放置自転車整理区域内の放置自転車台数÷区域内乗入れ自転車台数)	目標	18.50	16.50	14.50	10.83	10.83	
				実績	16.85	14.91	13.83	12.96		
2	区内JR3駅での一日平均の違法駐車台数	台	違法駐車台数調査	目標	600	594	120	100	95	
				実績	143	127	111	99.8		
3	-	-	-	目標	-	-	-	-	-	
				実績	-	-	-	-		
評価・分析	成果	<p>成果指標1、成果指標2ともにハード面である駐車場及び自転車駐車場を増設したことにより、減少してきており、着実に成果が向上してきている。</p> <p>成果指標1については、駅周辺で、自転車が放置されないように、撤去を含む指導・誘導活動を強化した。しかしながら、新設の自転車駐車場の開設が2月や3月になったことから年度内の効果が薄くなり、目標を達成することができなかった。</p>								
	コスト	<p>自転車駐車場の管理費(地代等)が増大した。</p>								
成果向上のための取組方針		<p>平成21年度に開設した駐車場及び自転車駐車場について、指定管理者とともに適正な利用を図っていく。</p> <p>また、違法駐車・駐輪対策にあたっては、ソフト面の充実も重要である。そのため、放置対策として駅周辺の撤去回数を増やすとともに、店舗前の放置自転車について店舗に対する指導の強化を図っていく。</p>								



# コスト分析表

年 度 平成22年度

所 属 21100000

施 策 1135

都市整備部 街づ調整課

駐車・駐輪場

期 間 平成17年度 ～ 平成22年度

(単位：千円)

		NO	平成18年度	平成19年度	平成20年度	平成21年度	平成22年度	
予 定	財源内訳	国庫支出金	(1)	0	0	0	0	0
		都道府県支出金	(2)	68,325	105,791	98,355	1,404	0
		地方債	(3)	0	0	0	0	0
		その他	(4)	403,681	287,384	299,900	273,260	333,974
		一般財源	(5)	88,698	328,088	394,901	341,731	-11,406
	直接費	事業費	(6)	499,141	664,066	736,386	559,550	275,723
	職員人件費	人件費	(7)	59,106	52,202	52,836	53,125	45,715
		再雇用職員分	(8)	2,295	4,995	2,700	2,700	0
		(職員数:賦課)	(9)	7.38	6.07	6.29	6.25	6.05
		(職員数:配賦)	(10)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
		職員数合計(9)+(10)	(11)	7.38	6.07	6.29	6.25	6.05
	間接費	(12)	162	0	1,234	1,020	1,130	
	調整額	(加算)減価償却費	(13)	125,991	126,049	126,049	126,049	163,657
		(加算)金利	(14)	103,310	94,165	84,716	74,953	97,124
		(加算)退職給与引当	(15)	5,742	4,249	5,661	4,375	3,535
		(控除)コスト対象外	(16)	0	0	0	0	0
		(控除)雑収入	(17)	0	0	0	0	0
	調整額計 (13)+(14)+(15)-(16)-(17)	(18)	235,043	224,463	216,426	205,377	264,316	
トータルコスト (6)+(7)+(8)+(12)+(18)	(19)	795,747	945,726	1,009,582	821,772	586,884		
実 績	財源内訳	国庫支出金	(20)	0	0	0	0	0
		都道府県支出金	(21)	5,188	185,184	76,614	71,045	0
		地方債	(22)	0	0	0	0	0
		その他	(23)	260,317	328,833	347,436	319,263	0
		一般財源	(24)	603,613	546,564	134,088	199,558	0
	直接費	事業費	(25)	810,430	996,383	503,414	537,242	0
	職員人件費	人件費	(26)	56,322	59,388	52,124	49,005	0
		再雇用職員分	(27)	2,210	4,810	2,600	2,600	0
		(職員数:賦課)	(28)	7.34	7.07	6.28	6.05	0.00
		(職員数:配賦)	(29)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
		職員数合計(28)+(29)	(30)	7.34	7.07	6.28	6.05	0.00
	間接費	(31)	156	0	1,013	1,019	0	
	調整額	(加算)減価償却費	(32)	125,991	126,049	126,049	126,049	0
		(加算)金利	(33)	103,310	94,165	84,716	74,953	0
		(加算)退職給与引当	(34)	4,438	4,949	5,652	4,235	0
		(控除)コスト対象外	(35)	0	0	0	0	0
		(控除)雑収入	(36)	0	0	0	0	0
	調整額計 (32)+(33)+(34)-(35)-(36)	(37)	233,739	225,163	216,417	205,237	0	
トータルコスト (25)+(26)+(27)+(31)+(37)	(38)	1,102,857	1,285,744	775,568	795,103	0		



## 施策：駐車・駐輪場

### 1 施策を選定した理由

平成18年6月の道路交通法改正により放置車両の使用者責任が拡充されたことに伴い、違法駐車への関心が高まっている。また、自転車については、健康志向やエコロジー意識の向上、景気の悪化等により利用者が増加している傾向にある。

一方、本区の状況をみると区民1,600人を対象にした「葛飾区政策・施策マーケティング調査（平成22年8月）」の集計結果において、特に重要と思う施策を選択する項目では、「駐車・駐輪場」施策が昨年度の17.9%（「街づくりと産業」分野10位）から今年度は24.4%（同分野5位）へと上昇しており、区民の注目度が高まっていることがわかる。

違法駐車をゼロにすることは難しいが、区民の安全、安心な生活を実現するためには今後も着実に推進すべき施策であることから、本委員会では「駐車・駐輪場」施策を選定し評価することとした。

### 2 施策および事務事業の現状と課題

#### （1）放置自転車対策について

##### ①自転車利用者におけるルールの無視及びモラルの低下

「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」第12条において、自転車利用者の責務が規定されているが、利用状況を見ると必ずしもルールが守られているとは言い難く、利用者のモラルの低下が見受けられる。

##### ②事業者における責務の認識不足

放置自転車整理区域に指定されている駅周辺を視察したところ、特に大規模店舗や遊技場周辺でその来店客のものと思われる自転車の放置が目立っていた。「葛飾区自転車の安全利用及び駐車秩序に関する条例」（以下、「条例」という。）第8条で規定されている施設の設置者及び管理者の責務に対する認識が薄いものと考えられる。

##### ③一時利用者に対するサービス不足

施策評価表の成果指標1「一日平均の瞬間的自転車放置率」を見ると、放置自転車台数が年々減少していることは明らかであり、これまでの区の実施の成果として評価できる。しかし、「放置自転車実態調査」の結果では午後の放置台数が午前の約2倍となっており、放置しているのは通勤・通学で定期利用している人以外の買い物客等、本来であれば自転車駐車を一時利用すべき人だと考えられる。

また、「エリア別自転車駐車場状況」によれば、本区の自転車駐車場の収容台数

はこのような一時利用者の分を含めた必要数が確保されていると言える。しかし、短時間の利用であっても一日利用と料金が同じであり、目的の店舗等の近くには自転車駐車場がないなど、一時利用者にとっては現在のサービス内容では利便性が低く、結果として放置につながっていると思われる。

#### ④行政の情報発信不足

自転車駐車場を利用しようとする区民にとって、自転車駐車場の場所が不明瞭であることも放置の原因になっているのではないか。また、放置自転車対策には多額の税金が投入されていることを利用者が認識していないため、安易な放置を生んでいるとも考えられる。

#### ⑤附置義務規定と現状との乖離

施設を新築する場合の自転車駐車場の規模については、条例第 19 条において遊技場は店舗面積 10 m<sup>2</sup>毎に 1 台、大規模店舗は 15 m<sup>2</sup>毎に 1 台、金融機関は 20 m<sup>2</sup>毎に 1 台と規定しており、他区との比較では厳しい基準と言える。しかし、依然として放置自転車が存在し、条例が制定された平成 8 年当時には普及していなかった新たな集客施設の周辺にも放置が目立っていることから、条例の内容が現状に即したものとは言えなくなってきたと思われる。

#### ⑥将来にわたる時代変化への対応

健康志向やエコロジー意識の向上等から、自転車利用は近年増加傾向にあり、今後もこの傾向が続いていくと考えられる。したがって、こうした社会状況の変化を踏まえた街づくりを進めていくことが必要である。

### (2) 違法駐車対策について

#### ①当初計画との乖離

亀有南駐車場及び金町南駐車場は、駅前の都市計画事業の一環として整備された都市施設である。区は、計画段階において再開発が進むとともに自動車利用が増加すると分析していたが、昨今の経済状況の悪化等により、駐車場利用台数及び収入について当初の見込みとの乖離が生じてきている。特に昨年 9 月に開設した金町南駐車場の稼働率は平均 21.1%となっており、公共施設として多くの区民の利用に供されるよう早急に対策を打たなければならない。

#### ②管理運営上の問題

違法駐車解消を成果指標としているが、公共事業として建設、運営されているのであれば、その結果として区民が受けた効果まで明確にすべきである。

また、駐車場事業は収益事業としての一面も併せ持つことを考えると、現在の公会計制度の下では、区民にとって十分な会計情報の開示とは言えない。

### 3 施策の成果向上のための事務事業改善の提言

#### (1) 放置自転車対策について

##### ①自転車利用者に対する啓発活動の推進

自転車利用者におけるルールの無視及びモラルの低下に対しては、まず、そもそもなぜ放置をしてはいけないのかを伝えなければならない。たとえ短時間の駐車でも、その間に障害のある方や緊急車両の通行を著しく妨げてしまうことを利用者に理解してもらわなければならない。

次に、自転車に関するルールを認識してもらうことが不可欠である。そのためには、自治町会や商店街と共同で実施する放置自転車追放キャラバンの活動をさらに推進するとともに、広報活動の強化及び区民の意識に訴えるための工夫が必要である。例えば、最近の活字離れの傾向を考慮し、強いキャッチコピーやビジュアルでインパクトを与えたり、FMかつしか等で啓発活動の頻度を上げるなど、柔軟な発想による工夫が考えられる。また、撤去した放置自転車を返還する際に徴収する手数料は3千円であるが、一台あたりの撤去に要するコストは約9千円（平成21年度決算）であるなど、具体的数字を示すことも重要である。

##### ②事業者に対する啓発活動の推進

来店客の駐輪に対する事業者の責務を認識させ、積極的な協力を促すべきである。区内事業者への意識啓発については、自転車利用者への啓発活動と同様に、ルールの周知のための広報活動を強化しなくてはならない。

また、各事業者が条例を遵守しているかの現地調査を行い、違反の場合には罰則等の行政指導を毅然として実施していくべきである。さらに、事業者への指導は、関係団体と連携するなど効率的に行うべきである。

##### ③一時利用者に対するサービス向上

放置が多くみられる午後の放置対策に的を絞り、短時間でも自転車駐車場を利用しやすいサービスを提供するべきである。例えば、一定時間までの無料化や、需要の多い商店街等では民間に自転車駐車場の整備・運営を担ってもらえるよう区が補助制度を創設するなど、一時利用ニーズへの対応を的確に行うべきである。放置の多い曜日や時間帯における撤去等の取締りの強化を図ることも必要であるが、多くの区民が利用でき、利便性を実感できる行政サービスを提供していくことが、区民と行政の信頼関係向上につながるはずである。

##### ④自転車駐車場の周知・PR強化

自転車駐車場を示すマークをデザイン化した看板や自転車駐車場への案内板を設置するなど、自転車利用者を自転車駐車場へ適切に誘導するような工夫が必要である。

## ⑤ 条例の見直し

条例で定める施設への附置義務について、放置の現状や施設の多様化等時代の変化に合わせて、附置義務を課す施設の用途の基準を見直す必要がある。さらに、今後も放置が増加する場合には、設置規模の基準についても再検討する必要がある。

## ⑥ 時代の変化への対応

今後も自転車利用者が増加傾向にあるとするならば、実態調査等による詳細なデータの把握と分析に基づいて、道路や駅周辺の整備と併せた計画的な放置自転車対策を実施することが必要である。また、景観に配慮した地下化や敷地を有効活用した立体化といった自転車駐車場の整備手法や、自転車専用レーン等の整備も検討するなど、安全、安心で魅力ある街づくりを進めるべきである。

### (2) 違法駐車対策について

#### ① 施設利用の促進

駐車場は、そもそも公益性と収益性の二面性を持ち合わせた事業であるが、公共施設として駐車場を整備した以上は、多くの区民が利便性を享受できるサービスを提供しなければならない。そのためには、当初のビジョンを再確認し、計画と乖離している原因を分析したうえで、利用料金の見直しや定期利用枠の拡大、PRの強化等、利用の促進に向けて具体的な対策を早急に講じる必要がある。

金町南駐車場については、駅前の都市計画事業の一環として整備された背景があり、金町六丁目3・5番街区の再開発や南北道路の整備、東京理科大学の開設等、金町駅周辺の街づくりを進めているところであることを考えれば、今後利用台数が増加していく可能性はある。

しかし、区は将来展望を実現させるよう街づくりを進めながらも現状の稼働率に危機感を持ち、公共施設としての利用を促進させるべきである。

#### ② 成果及びコストの管理方法の見直し

駐車場事業の公共性の側面からは、区民が受けた効果を明確にするべきである。また、収益性の側面からは、財務諸表等の企業会計手法に準じた会計制度を導入することにより、適正な事業運営と経理状況の透明化を推進して区民への説明責任を果たすとともに、将来を見据えた戦略的かつ効果的な行政サービスの提供をすべきである。

平成22年度 施策評価表

施策名	交通安全				担当部	都市整備部			
					担当課	街づくり調整課			
施策意図	交通事故が少なくなっている。								
現状と課題	区内の交通事故発生件数・負傷者数は減少しているが、子ども・高齢者の歩行・自転車等による事故については、依然として多い。交通弱者を守り、区民に交通安全意識を浸透させるためには、交通安全運動の充実及び交通安全施設の整備水準の向上等、ソフト・ハードの両面から施策の充実を図っていくことが求められている。								
成果指標	単位	指標根拠		18年度	19年度	20年度	21年度	22年度	
1	交通事故件数 (区内で1年間に発生する交通事故の件数)	件	-	目標	2,065	2,044	2,023	1,815	1,790
				実績	1,908	1,832	1,712	1,681	
2	交通安全マナーが守られていると思う区民の割合	%	政策・施策マーケティング調査	目標	22.40	22.70	23.00	23.30	23.50
				実績	19.60	23.90	26.80	25.80	
3	-	-	-	目標	-	-	-	-	-
				実績	-	-	-	-	
評価・分析	成果	<p>成果指標1の交通事故件数(区内で1年間に発生する交通事故の件数)は年々減少傾向にあるものの、高齢者の交通事故件数は横ばい傾向である。</p> <p>成果指標2の交通マナーが守られていると思う区民の割合(マーケティング調査)については、横ばい傾向が続いており、成果指標1の交通事故件数が減少しているにもかかわらず、区民の意識としては依然として交通マナーが欠如しているという思いが強く現れている。</p>							
	コスト	主に特定交通安全施設整備事業(あんしん歩行エリア整備事業)の事業減少による。							
成果向上のための取組方針	<p>成果指標2を向上させるため、警察との連携を一層強化するとともに、区民に交通事故の発生やマナーの向上について年間を通じて啓発活動に努め、交通安全に対する区民意識の高揚を図っていく。</p> <p>また、特定交通安全施設整備事業(あんしん歩行エリア整備事業)については、引続き立石・堀切・四つ木地区の整備を行う。</p>								

# コスト分析表

年 度 平成22年度

所 属 21100000

施 策 1136

都市整備部 街づ調整課

交通安全

期 間 平成17年度 ～ 平成22年度

(単位：千円)

		NO	平成18年度	平成19年度	平成20年度	平成21年度	平成22年度	
予 定	財源内訳	国庫支出金	(1)	8,800	7,150	19,050	6,700	28,050
		都道府県支出金	(2)	0	0	0	0	0
		地方債	(3)	0	0	0	0	0
		その他	(4)	80,000	80,000	56,000	56,000	66,000
		一般財源	(5)	301,240	295,711	377,054	359,149	217,599
	直接費	事業費	(6)	251,425	259,290	328,114	302,954	180,794
	職員人件費	人件費	(7)	138,075	118,250	124,740	118,895	129,235
		再雇用職員分	(8)	540	0	0	0	1,620
		(職員数:賦課)	(9)	18.45	13.75	14.85	14.15	15.95
		(職員数:配賦)	(10)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
		職員数合計(9)+(10)	(11)	18.45	13.75	14.85	14.15	15.95
	調整額	間接費	(12)	0	5,321	0	0	0
		(加算)減価償却費	(13)	0	0	0	0	0
		(加算)金利	(14)	0	0	0	0	0
		(加算)退職給与引当	(15)	12,645	9,625	13,365	9,695	10,675
		(控除)コスト対象外	(16)	0	0	0	0	0
		(控除)雑収入	(17)	0	0	0	0	0
		調整額計 (13)+(14)+(15)-(16)-(17)	(18)	12,645	9,625	13,365	9,695	10,675
トータルコスト (6)+(7)+(8)+(12)+(18)	(19)	402,685	392,486	466,219	431,544	322,324		
実 績	財源内訳	国庫支出金	(20)	13,800	7,150	18,500	8,800	0
		都道府県支出金	(21)	0	0	0	19,804	0
		地方債	(22)	0	0	0	0	0
		その他	(23)	80,000	80,160	65,703	65,870	0
		一般財源	(24)	275,369	262,927	345,332	304,602	0
	直接費	事業費	(25)	235,754	240,617	302,753	285,711	0
	職員人件費	人件費	(26)	132,895	109,620	123,255	113,295	0
		再雇用職員分	(27)	520	0	0	0	0
		(職員数:賦課)	(28)	18.45	13.05	14.85	14.15	0.00
		(職員数:配賦)	(29)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
		職員数合計(28)+(29)	(30)	18.45	13.05	14.85	14.15	0.00
	調整額	間接費	(31)	0	0	0	0	0
		(加算)減価償却費	(32)	0	0	0	0	0
		(加算)金利	(33)	0	0	0	0	0
		(加算)退職給与引当	(34)	9,835	9,135	13,365	9,695	0
		(控除)コスト対象外	(35)	0	0	0	0	0
		(控除)雑収入	(36)	0	0	0	0	0
		調整額計 (32)+(33)+(34)-(35)-(36)	(37)	9,835	9,135	13,365	9,695	0
トータルコスト (25)+(26)+(27)+(31)+(37)	(38)	379,004	359,372	439,373	408,701	0		





平成22年度 施策評価表

施策名		公共交通			担当部	都市整備部				
					担当課	街づくり調整課				
施策意図		交通不便地域の改善が進み、多くの人が公共交通を利用している。								
現状と課題		平成17年3月15日に発生した東武伊勢崎線における踏切事故などにより、緊急の踏切対策や連続立体交差化事業に対する区民ニーズが高まっている。また、規制緩和に伴い、バス事業に対する区民ニーズも高まっている。								
成果指標		単位	指標根拠		18年度	19年度	20年度	21年度	22年度	
1	区内の交通の便がよいと思う区民の割合	%	政策・施策マーケティング調査	目標	44.60	44.60	44.60	44.60	44.60	
				実績	42.50	51.50	49.60	45.20		
2	-	-	-	目標	-	-	-	-	-	
				実績	-	-	-	-		
3	-	-	-	目標	-	-	-	-	-	
				実績	-	-	-	-		
評価・分析	成果	平成21年度における「区内の交通の便がよいと思う区民の割合」は49.6%と目標値は上回っているが、20年度と比較して4.4ポイント減少している。これは、公共交通の取り組みが長期的な課題が多く、評価としては新たなバス路線の運行開始など、身近な取り組みに左右されやすいことに起因していると推測できる。引き続き、高砂の連続立体交差化の実現などに向けて、総合的なまちづくりの機運を高めていくとともに、バス路線の充実や既に事業化している施策を着実に進めることで、満足度の底上げが図れると考える。								
	コスト	「公共交通網の建設促進」については分担金の減額、「京成押上線連続立体交差事業」については国庫補助金や都市計画交付金などを活用し区の負担を下げる工夫をしたこと、「京成高砂駅～江戸川駅付近鉄道立体化事業等の検討」については、東京都が行う調査内容との調整を図り、コストを縮減した。 「交通不便地区の解消」については、地域乗り合いタクシー国土交通省関東運輸局が認可している時間制運賃の改定があり、事業に要した経費が増額となったため、コストが上昇した。								
成果向上のための取組方針		<p>地下鉄8・11号線については、段階的整備の実現に向けた事業主体のあり方について検討を進めるとともに、次期答申を視野に入れた課題の整理を進めていく。</p> <p>メトロセブンについては、次期答申を視野に入れた適正なシステムや、国庫補助制度の活用も含めた事業スキームの検討などを進めていく。</p> <p>京成押上線の連続立体交差事業については、東京都及び京成電鉄と連携しつつ早期完成を目指して進めていく。京成高砂駅～江戸川駅付近の鉄道立体化は、東京都において鉄道立体化の次期事業化候補の5路線に選定されたことから、技術的課題の解消及びまちづくりの熟度の醸成に積極的に取り組んでいく。</p> <p>地域の方々が実感できる公共交通の取り組みとして、バス路線網の充実に向けた検討を事業者とともに進めていく。</p> <p>地域乗合タクシー運行事業については、都市基盤整備の進捗状況に併せて、地域に合った適正な交通形態について、再度検討していく。</p>								

# コスト分析表

年 度 平成22年度

所 属 21100000

施 策 1137

都市整備部 街づ調整課

公共交通

期 間 平成17年度 ～ 平成22年度

(単位：千円)

		NO	平成18年度	平成19年度	平成20年度	平成21年度	平成22年度	
予 定	財源内訳	国庫支出金	(1)	211,791	446,650	525,400	471,400	515,750
		都道府県支出金	(2)	150,236	173,993	167,383	273,029	412,279
		地方債	(3)	0	0	0	0	0
		その他	(4)	225,060	105,577	139,580	416,000	934,296
		一般財源	(5)	267,954	464,722	580,174	460,373	359,502
	直接費	事業費	(6)	826,853	1,164,282	1,386,077	1,588,077	2,189,457
	職員人件費	人件費	(7)	28,188	26,660	26,460	32,725	32,370
		再雇用職員分	(8)	0	0	0	0	0
		(職員数:賦課)	(9)	3.24	3.10	3.15	3.85	3.90
		(職員数:配賦)	(10)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
		職員数合計(9)+(10)	(11)	3.24	3.10	3.15	3.85	3.90
	間接費	(12)	0	0	0	0	0	
	調整額	(加算)減価償却費	(13)	0	0	0	0	0
		(加算)金利	(14)	0	0	0	0	0
		(加算)退職給与引当	(15)	2,916	2,170	2,835	2,695	2,730
		(控除)コスト対象外	(16)	0	0	0	0	0
		(控除)雑収入	(17)	0	0	0	0	0
	調整額計 (13)+(14)+(15)-(16)-(17)	(18)	2,916	2,170	2,835	2,695	2,730	
トータルコスト (6)+(7)+(8)+(12)+(18)	(19)	857,957	1,193,112	1,415,372	1,623,497	2,224,557		
実 績	財源内訳	国庫支出金	(20)	57,035	489,000	350,700	263,500	0
		都道府県支出金	(21)	37,122	197,093	153,265	161,946	0
		地方債	(22)	0	0	0	0	0
		その他	(23)	70,849	60,860	102,603	236,398	0
		一般財源	(24)	117,543	600,870	430,488	280,977	0
	直接費	事業費	(25)	255,657	1,321,783	1,010,911	911,636	0
	職員人件費	人件費	(26)	26,892	26,040	26,145	31,185	0
		再雇用職員分	(27)	0	0	0	0	0
		(職員数:賦課)	(28)	3.24	3.10	3.15	3.85	0.00
		(職員数:配賦)	(29)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
		職員数合計(28)+(29)	(30)	3.24	3.10	3.15	3.85	0.00
	間接費	(31)	0	0	0	0	0	
	調整額	(加算)減価償却費	(32)	0	0	0	0	0
		(加算)金利	(33)	0	0	0	0	0
		(加算)退職給与引当	(34)	2,268	2,170	2,835	2,695	0
		(控除)コスト対象外	(35)	0	0	0	0	0
		(控除)雑収入	(36)	0	0	0	0	0
	調整額計 (32)+(33)+(34)-(35)-(36)	(37)	2,268	2,170	2,835	2,695	0	
トータルコスト (25)+(26)+(27)+(31)+(37)	(38)	284,817	1,349,993	1,039,891	945,516	0		

