

## 令和元年度行政評価委員会 議事要旨

会 議 名	葛飾区行政評価委員会 第4回第一分科会
開 催 日 時	令和元年7月17日(水) 午後3時から5時まで
開 催 場 所	健康プラザかつしか 小ホール
出 席 者	【委員6人】 大石会長、折戸委員、鈴木委員、久保委員、千田委員、長谷委員 【区側8人】 事務局(経営改革担当課長、事務局職員4人) 道路管理課(交通安全対策課長、交通安全対策係長、交通安全対策係職員)

### 会議概要

#### 1 開会

(事務局より資料の確認)

#### 2 事務事業ヒアリング及び事務事業評価

(道路管理課より「放置自転車総合対策」に係る参考資料について説明)

A 委員：29年度には、葛飾区の放置自転車撤去台数が、江東区の数値を上回った。江東区では、駐輪場を利用することで、ポイントが付与され、商店街で商品を購入できる等の特典を得られる駐輪ポイント制を導入し、放置自転車が減少している。放置自転車を撤去するだけでなく、商店街との協働で自転車を放置させない取組みなども必要なのではないか。

大石会長：関連事務事業の評価表の直接事業費には、委託料も含まれるのか。

B 委員：関連事務事業の評価表の直接事業費の内訳を出すと、委託料や土地購入費などあるという理解でよいか。

道路管理課：その通りである。

B 委員：事務事業の「自転車保管所管理運営」と「放置自転車・誘導及び指導」において、平成28年度に比べ平成29年度の直接事業が減少したのは、土地の購入費以外では、高砂保管所が総合管理になったため、シルバー人材センターへの委託料が減少したことが大きな要因か。

道路管理課：その通りである。

B 委員：「自転車保管管理運営」の実施状況に対する評価で「保管所間の保管台数の平準化見直しを行った」とあるが、これはどういうことか。

道路管理課：保管所ごとに、どの駅の周辺エリアの放置自転車を撤去・保管するか定めているが、各エリアで放置自転車台数の差があり、保管所によっては、放置自転車台数の多い駅の周辺エリアを複数、担当している状況であったため、その担当エリアを見直したものである。

C 委員：他区も同様だが、放置自転車対策で多額の経費がかかっている。返却手数料 3,000 円では、経費と釣り合わないのではないかと。他区の状況はどうか。

道路管理課：区により差があり、3,000 円の自治体が多いが、5,000 円の自治体もある。高い手数料を払うのならば、新しい自転車を購入した方がよいと考える人もいると思う。

大石会長：「民営自転車駐輪場整備費助成」とはどのような事業か。

道路管理課：区としては、区営だけではなく民間の自転車駐輪場も整備したいと考えているため、民間の自転車駐輪場を整備する際に建設費等の補助をするものである。

大石会長：平成 28 年度と平成 30 年度の本事業の予算執行率は 100%だが、平成 29 年度の予算執行率が 75.7%なのは何か理由があるのか。

道路管理課：平成 29 年度に新小岩保管所と高砂保管所の総合管理委託の入札があり、予算額より入札額が低かったため、予算執行率が低くなっている。また、放置自転車の撤去台数と予算執行率は、関連のない数値である。

D 委員：放置自転車総合対策に 1 億円以上かかっているということか。

道路管理課：その通りである。本事業経費は、新小岩保管所と高砂保管所の放置自転車総合対策の経費で、新柴又保管所と四つ木保管所に係る経費は別である。

D 委員：「自転車保管所管理運営」の経費に、平成 28 年度に高砂保管所の土地の購入費が含まれるとのことだったが、中長期的に放置自転車は減少しないと判断して購入したものか。借用することは検討しなかったのか。

道路管理課：もともと借用していたものだが、購入した方がよいと判断したものである。

大石会長：多額の税金を投入している事業であり、区民の想いを汲んで評価していかなければならない。

#### <基本情報>

A 委員：駅周辺に駐輪場が必要であるが、整備費もかかるため、現在の駐輪場を 2 層式にするなどの工夫も必要だと思う。また、駅周辺の空き店舗を区で借り上げ、駐輪場を整備してもよいのではないかと。江戸川区

の葛西駅は地下式自転車駐車を整備し、放置自転車が激減したと聞いている。放置自転車対策として自転車を撤去するだけでなく、駐輪できる場所の整備などに視点を変えたほうがよいのではないか。

<実績情報>

B 委員：放置自転車の即時撤去は法律上難しいのか。

道路管理課：条例では、自転車が放置されてから 1 時間以上経過してから撤去することとなっている。即時撤去となると、指導・誘導の方法を変更したり、放置自転車の撤去のための車両を増やさなければならなくなり、コストがかさむ可能性もある。期間をあらかじめ示し、その期間に放置されている自転車は即時撤去している区はある。

C 委員：やはり意識・マナーの問題である。撤去されるまで 1 時間は猶予があると考え、自転車を放置している人もいると思う。実際、実施できないとしても、条例上は即時撤去することとしたほうが、抑止力があるのではないか。たばこのポイ捨てや歩きたばこも条例が整備され、マナーの向上が図れたので、放置自転車対策についても条例改正を検討してもよいのではないか。

大石会長：30 年度の本事業と放置自転車対策の関連事業に係る経費については、一般財源から 2 億円を超える額を支出している。これを数十年続けることも考慮し、対策を検討しなければならない。自転車を放置させないための駐輪場の整備等は本事業の事業内容となるのか。

道路管理課：自転車駐輪場の整備は別事業となる。

<コスト内訳>

B 委員：放置自転車総合対策の単体の事務事業については、総合管理を実施し、順調に成果を出しているように思う。総合管理に移行していない保管所の運営に大きく関与しているシルバー人材センターについては、総合管理を進めていく場合、考慮すべき事項等はあるのか。

道路管理課：シルバー人材センターに登録し働いている高齢の方の働く場をなくしてしまってよいのかという議論はある。

B 委員：総合管理を実施している保管所の委託事業者は、区内居住の高齢の方を率先して雇用するというものではないのか。

道路管理課：出来るだけ区内居住の方を雇用してもらおうようお願いしている。

A 委員：シルバー人材センターには、別事業を紹介し、本事業に関しては総合管理に移行することはできないのか。

道路管理課：本事業と同じ規模のものを紹介するのは難しい。

- C 委員：本事業の改善を考える上では、コストの削減を優先すべきである。
- A 委員：多額の経費がかかっている事業であるため、コスト削減についてはしっかり精査すべきである。
- D 委員：東京都出典の資料に記載のある消費的経費と本事業の決算額の差は何か。
- 道路管理課：消費的経費には、本事業の経費以外にも、放置自転車対策の関連事業の経費や自転車駐輪場の運営経費等も含まれている。
- D 委員：街づくりなど公共事業には一時的に莫大な経費が必要な事業もあると思うが、放置自転車対策事業については昭和 50 年代から開始されており、今でも継続されている。根本を改善しない限りは、今後も莫大な経費を支出していかねばならず、事業の見直しが必要である。
- 大石会長：今後開発される京成立石駅にできる高架下のスペースなど、駐輪場として活用できる場所を確保するために、優先的に経費を充てることはできないのか。
- 道路管理課：街づくりの政策ではあるが、交渉次第では可能であると考えている。
- 大石会長：多くの自転車を収容でき、放置自転車の削減も期待できる駐輪場の整備事業に対しては、今後の放置自転車のランニングコストを考慮すると、一定程度の経費をかけても実施していくべきではないかと思う。
- B 委員：自転車駐輪場の絶対数を増やしていくべきという文言は、本委員会の提案として入れるべきだと思う。

#### <今後の方向性>

- 道路管理課：放置自転車対策は、自転車利用者の意識の改善が必要である。一昔前は、自転車で買い物に来て買い物が終わるまで店先に自転車を停めておくことが普通であったため、その意識が継続していることで問題となっている。警察は、放置自転車が道路交通法の取り締まり対象ではなく、車の駐車違反のように取り締まるのは難しいため、自治体が条例等を定め、経費を投入し放置自転車対策を実施している。罰則については、厳しくすれば放置自転車が減るというものではない面もあるため、慎重に対策を検討しなければならない。駐輪場の整備についても、場所の確保の問題や既存駐輪場の改修の問題も合わせて対策をうつことが必要だと考えている。その中で、今回、評価事業として挙げた「放置自転車総合対策」の方向性に対する意見や改善策等をいただきたい。
- B 委員：総合対策を継続することは良いと思うが、マナーに対する啓発や教育を実施すべきだと思う。親が、駐輪場ではない場所に自転車を放置

し、買い物をしている姿を普段から見ている子どもは、それが当たり前だと思い、大人になって同様に自転車を放置してしまう。啓発活動として「放置自転車追放キャラバン」を実施しているとのことだが、小学校や保育園・幼稚園などでも啓発活動を実施し、幼少時代からマナーの向上を図るべきである。また、子ども乗り自転車や大きいかごがついている自転車を駐輪スタンドのある駐輪場に停めると、横幅が広いため、隣のスタンドに自転車を止められなくなることがある。横幅の広い自転車専用の駐輪スタンドを整備すると、稼働率が上がるのではないか。

A 委員：子どもが描いた放置自転車対策をテーマにした絵画を、街中に貼ったことで、放置自転車が減少した事例があるようだ。2001年のデータだが、1自治体あたりの平均放置自転車数は約7,500台で、平均撤去費用は約5,000万円であり、1台あたりの平均撤去費用は約6,638円という数値があった。この数値を見ると、返却手数料の引き上げという話もあるが、金額だけの問題ではなく、都市部ならではの住民が時間に追われながら生活をしていることも自転車を放置してしまう要因の一つにあると思うので、意識啓発を図っていくべきだと思う。

大石会長：駅から離れた場所にも住宅街ができていますが、通勤・通学で駅を利用している方が自転車を放置していることが多いのか。買い物のために自転車を利用している方が放置していることが多いのか。

道路管理課：転入されてきた方が駐輪場の契約ができず、仕方なく放置したり、通院のために放置している方もいる。警告札は、一時的に自転車を放置している買い物客に対して、取り付けていることが非常に多い。

C 委員：短時間、放置している人が多いと思う。短時間でも放置自転車が道路の両脇に大量に放置してあると、車から降りて整理してからではないと通行ができない状況もあり、非常に危険である。

E 委員：住みよい街として住民を増やすためにも、放置自転車対策は重要である。先ほども意見としてあったが、商店街の空き店舗などを活用して、駐輪場の整備を進めていくべきである。返却手数料を引き上げても根本的な解決にならない。通勤で自転車を使っているのであれば、毎日のことなので、多少、駅から離れた駐輪場でも利用する。駅前のスーパーなどでも、1時間無料の駐輪場の整備が進んできている。経費はある程度かかるかもしれないが、今後も地道に対策を実施するべきである。それと合わせてマナーの向上についても啓発していくべきである。

C 委員：商店毎に駐輪スペースの確保を義務付けているのか。自転車利用者のマナーの啓発を長いスパンで行うべきである。

D 委員：広報かつしかに放置自転車対策経費として年間いくらかかかっており、1台撤去するのにいくらかかかっているのか掲載し、区民に放置自転車問題を周知することはすぐできるのではないか。他区のように投資的経費をさらにかけ、駐輪場を整備することも必要ではないか。返却手数料3,000円というのは、1回撤去されても駐輪場の月額料金に近い金額であるため、気にせず放置してしまう人もいると思うので、返却手数料を引き上げたほうが抑止効果がでるのではないか。

道路管理課：「放置自転車総合対策」だけではなく、放置自転車対策として根本的な対策として、意見のあったマナー啓発を小学校等で実施していきたい。返却手数料の引き上げについては、駐輪場の整備と両輪で検討していかなければならないのではないかと考えている。

大石会長：本日の議論を踏まえて、第6回分科会で答申内容をまとめていきたい。

### 3 その他

(事務局より事務連絡)

### 4 閉会