

平成22年度

行政評価委員会答申

葛飾区行政評価委員会

## 答申にあたって

本委員会は、葛飾区が行政評価を本格実施した平成14年度以降、区が実施した事務事業の効率性や成果を、区民の視点から点検・評価を行い、試行を含め、これまでの8年間で389事務事業と6施策を評価してきたところです。

また、一昨年度から評価方法を変更し、施策を構成する事務事業の成果・効率性、実施主体や事業内容について、客観的な数値に基づいた業務分析を行い、再点検することで、施策全体の成果向上につなげられるよう努めてまいりました。

今年度の評価対象施策の選定にあたっては、葛飾区基本計画の体系を基に、政策・施策マーケティング調査の結果、総コストに占める施策コストの割合、区民の関心度の高さ等を基準として、「家庭や地域との連携」と「駐車・駐輪場」の2つの施策を選定いたしました。いずれの施策も、昨今の社会経済状況を鑑みれば、多くの区民が直面している重要な区政課題であると認識しております。

委員会の運営につきましては、今年度も2つの分科会を設け、各々1つの施策について6回にわたる審議を重ねてまいりました。審議の過程においては、評価対象施策及びその施策を構成する事務事業に関する現場視察も含めた調査を踏まえ、施策の課題や改善策について検討を進めました。特に、現場視察においては、現場で働く方の生の声や現場の実態に触れることにより、机上の資料では読み解くことが困難な各事務事業の真の課題を見出すことができたのではないかと考えております。

また、本委員会の活動内容の積極的な公開に努めたことも、今年度の大きな取組みの1つでした。傍聴規程の整備や議事要旨の公開をはじめ、広報紙や区のホームページを活用した区民への周知など、これまで以上に開かれた委員会運営を行った結果、行政評価に対する区民の関心を高めることができたものと認識しています。

以下、別添のとおり施策に対する提言をとりまとめました。貴職におかれましては、ぜひとも、この提言を受け止めていただき、積極的に予算編成や定員管理等に活用し、区民生活がさらに向上するよう各施策を推進していただきたいと願っております。

平成22年9月10日  
葛飾区行政評価委員会  
会長 大石 雅也

## 葛飾区行政評価に関する答申

平成22年7月14日、貴職から、

- 1 家庭や地域との連携
- 2 駐車・駐輪場

につき、それぞれ意見を求められました。

これまで、慎重に審議を重ねてまいりましたが、このたび、別添のとおり結論を得ましたので、ここに提言として答申いたします。

平成22年9月10日

葛飾区長 青木 克徳 殿

葛飾区行政評価委員会

会 長 大 石 雅 也  
足 達 信 一  
唐 松 輝 雄  
清 水 正 六  
篠 原 袈裟雄  
佐 渡 利 雄  
黒 崎 律 子  
丸 山 均  
藪 崎 正 美  
倉 田 真 美  
小 林 亜希子  
町 田 栄 生  
小 林 葉 子  
上 野 恭 子

## 施策：家庭や地域との連携

### 1 施策を選定した理由

平成18年に教育基本法が改正され、「学校、家庭及び地域住民等の相互の連携協力」（第13条）が新設された。また、平成20年には学習指導要領が改訂され、基礎的な知識・技能の習得と思考力・判断力・表現力の育成の両方をバランスよく伸ばしていくために、約30年ぶりとなる授業時間数の増加や外国語活動の新設などが規定された。

一方、少子化の進行により児童・生徒数が減少してきたことに伴い、学校教育の担い手である教員も減少してきた。また、核家族化や近所付き合いの希薄化などにより、子育てする親の孤立や家庭の教育力の低下も深刻化している。

こうした状況の中、学校教育の充実を図るためには、学校のみならず、学校と家庭と地域が連携し、一体となって子どもを育てる環境を整えていくことが求められる。

そのため、本委員会は、「家庭や地域との連携」の施策を選定し、その施策の効果を高めるための評価を行うものである。

### 2 施策および事務事業の現状と課題

#### (1) 教育活動の担い手となる人材不足

学校教育の充実を図るためには、教員の資質や能力の向上に加え、教育活動を支援する人材の確保が求められる。学校にかかわりを持つ保護者や地域の人々を対象に実施している「学校教育アンケート（平成21年3月）」によると、『「学校は保護者や地域の人などが積極的に教育活動にかかわれるように工夫しているか」』についての肯定的な回答の割合が79.1%であることに対して、満20歳以上の区民を対象に実施している「葛飾区政策・施策マーケティング調査（平成22年8月）」によると、「学校の行事などに参加している区民の割合」は17.8%となっている。

一方、近年、定年退職した団塊の世代の人々が新たな地域の担い手として期待されているが、その多くが仕事や家庭中心の生活を送ってきたことから、これまで学校や地域とのつながりを持ってこなかった人々である。

さらに、共働き世帯の増加や就労状況の変化により、若い世代の人々は仕事や子育てに追われ、PTAなどの教育活動へ参加する時間が取りづらい。

こうしたことから、地域で生活する多くの人々が、教育活動へ参加する機会を持ちづらい状況にあることがわかる。

#### (2) 学校や地域における教育体制の不足

各学校では、部活動の指導者、学校支援ボランティアなど、地域の人々が様々な形で教育活動を支援している。しかし、教育活動に参加している人々からは、ボランティアの有償と無償の理由がよくわからないことや、地域との連携に熱心

な学校とそうでない学校があることが指摘されている。このことから、教育活動の中心となる学校の体制やそれを支える制度が十分に整備されていないと考えられる。

一方、地域においては、近所付き合いの希薄化により子育てする親が孤立し、児童虐待や家庭内暴力などが社会問題となっている。

### (3) 人材と教育活動を結び付ける仕組みの不足

学校支援ボランティアの活動状況を見ると、ボランティアの登録数に対して活動数が少ないことがわかる。このことにより、教育活動に関心のある人々も、活動に結び付いていないことがわかる。

また、PTA活動については、共働き世帯の増加や価値観の多様化により、保護者によって活動できる時間帯や曜日が異なることから、担い手が集まりにくくなっている。

こうしたことから、地域の人々を教育活動に結び付ける仕組みが十分に機能していないと考えられる。

## 3 施策の成果向上のための事務事業改善の提言

### (1) 地域人材の発掘と育成

#### ①事業PRの充実

学校や地域とのかかわりを持たずに生活している人々を教育活動へつなげていくためには、区が実施している講座やボランティア活動などの事業内容の周知方法をより工夫する必要がある。

全戸に配布される広報紙をはじめ、地域の情報源となる町内会の回覧板や掲示板、若い世代が目を向けやすい区のホームページなどを活用し、あらゆる世代の人々へ届くように情報を定期的に発信すべきである。また、周知内容についても、ひと目でわかるような特集を組むなど工夫を凝らし、地域の人々の関心を喚起するような内容とすることで、人材が発掘できると考える。

#### ②ライフスタイルに応じた地域参加活動の仕組みづくり

近年、人々の価値観や生活スタイルは多様化しているため、例えば団塊世代の人々などを対象に、個々のライフスタイルに合った地域とのかかわり方を支援する必要がある。まず、自分の興味のあることから学びがはじまり、学校や地域の課題を知ることができるような講座をより充実させ、参加者を増やす必要がある。

さらに、コーディネート機能を発揮させて、学校、地域、関連部課等がそれぞれどのような人材を必要としているかを明確化した上で、それに応じた専門的な講座を実施することで、より地域や教育活動に根付いた人材が育つと考える。

#### ③教育活動に対する意識の向上

地域で生活する子どもの存在を知ることが、教育活動に対する地域の人々の意

識を高めるきっかけになると考える。そこで、一部の学校で既に実施しているように、あいさつ運動や演奏会などの教育活動を学校の中だけでなく、地域に出て積極的に行うように全ての学校に働きかけていくことも必要と考える。

## (2) 学校・家庭・地域の連携による教育体制の整備

### ①全体計画の作成

地域の人々が快く教育活動に参加できるように、地域との連携を呼びかけるなど学校が担う役割を明確化した上で、活動内容を整理する必要がある。例えば、学校地域応援団事業の全校実施をいつまでに行うのかなど、全体計画を作成し明らかにすることで、学校と地域が一体となり目標に向かって取り組めると考える。特に、学校地域応援団事業は、学校教育の充実を図るために有益な事業であるため、より充実した活動となるよう必要な支援を行っていく必要があると考える。

また、ボランティアの有償、無償の理由を、教育活動へ参加する人々に対して十分に説明するとともに、今後必要に応じて区別を見直すことも必要であると考ええる。また、無償ボランティアに対しては、「地域ポイント制」(\*)等を導入することで、地域の人々の継続的な支援が確保できると考える。

### ②地域の見守り体制の強化

孤立している親を地域で支えるためには、子育ての悩みなどを身近で相談できる場所を確保するとともに、相談相手となる人材を育成することにより、地域の見守り体制を整備することが必要である。

また、地域に根付いた活動を行う町内会では、若い世代の人々の加入率が低下している。若い世代の親たちが町内会に加入し、町内会を通じて地域とのつながりを持つことができれば、地域で子どもを育てる環境もより充実すると考える。

## (3) 地域人材と学校・家庭・地域をつなぐ仕組みづくり

### ①人材情報の整備

地域コーディネーターをはじめ、青少年委員やPTA役員などが、必要としている人材を容易に選定できるよう、情報を整備することが必要である。情報の集約にあたっては、例えば、地域ごとに利用しやすい一覧表で情報を管理することにより、各地域の特性に応じた人材の活用が可能となる。

### ②三者をつなぐ担い手の育成

学校地域応援団の実施校拡大に伴い、地域コーディネーターには重要な役割が求められる。このため、現在実施している研修会やミーティング等をより充実させ、地域コーディネーターを育成する仕組みを確立する必要がある。

また、PTA活動については、近年の社会状況を踏まえつつ、一部の学校で出勤の前後や土日に活動しているように、各学校の状況に適した自主性をより発揮

しやすい活動形態を導入していく必要があると考える。

さらに、青少年委員は、平成 20 年度より 73 名体制となり、学校と地域をつなぐ懸け橋として大きな役割を担ってきたが、学校や P T A とより連携体制を図っていくためには、活動内容を積極的に P R していく必要があると考える。

結びに、一人ひとりの区民が子どもの教育に対する意識を高め、学校・家庭・地域が一体となって子どもを育てる環境が整備されることにより、子ども自身が地域の必要性を実感でき、将来は自らが地域の担い手となることを期待する。そのためには、学校・家庭・地域の連携に関連する部課が、役割分担を明確化した上で、柔軟に連携しあう行政運営となることを切に望む。

\* 「地域ポイント制」・・・ボランティアに参加するとポイントがたまり、地域の商店街で割引になる制度を想定。

## 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と考えられる。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。