

第3回川口市行政評価外部評価委員会（第一部会）			
日時	平成29年8月4日(金) 13:30~16:55	場所	第二庁舎 地階会議室
評価委員	石川部会長、隅内委員、田中委員、團野委員、稲垣委員	傍聴者数	0名
事務局	岩城企画財政部長、 企画経営課：石井課長、藤田課長補佐、長部主任、秋山主任、菊池主事補		

評価事業	青少年体験活動事業、青少年団体活動支援事業
担当課	子ども部 青少年対策室
説明者	日高室長、立花室長補佐、内田主査、浅井主任

#### 前回の振り返り

◆ 前回のヒアリング・ディスカッションの要点について、事務局から説明
○青少年体験活動事業
①旅行業法に抵触する可能性のある自然体験村について、今後の実施に関して検討が必要。 また、今後実施するのであれば、学校やボランティア等の関係団体との連携について検討が必要。
②通学合宿の開催について、不公平性がある。
○青少年団体活動支援事業
①川口市青少年相談員の登録者数が少ない。
②戸田競艇企業団からの助成金は、どのような経緯で交付されているのか。

#### 説明・ヒアリング

◆ 前回の追加項目に対して、『質問・指摘及び回答一覧表』を基に日高室長から回答・説明
◆ 説明を受けて、委員から事業に関する質疑応答
質疑応答
・ 委員
➢ 自然体験村に関して、旅行業法に抵触せずよかった。通学合宿については、今まで実施してきた内容を例年通り行うというのではなく、宿泊を伴うものであっても日帰りであっても、内容を再検討して、多くの子供達に参加する機会を与えることができるような方向を考えてほしい。
・ 委員
➢ 通学合宿が今後全市的に実施可能とのことだが、何箇所かの公民館で行うのか、もしくは、宿泊を伴うものをやめるのか。 ◇ 現在の通学合宿では、公民館から学校へ通うことを前提としていたため、限られた地区で通学合宿を実施していたが、公民館から学校へ通う条件をなくし、合宿のみを行う事業とした場合には、全市的に募集をかけることが可能である。
・ 部会長
➢ 公民館に合宿するものと、公民館から学校に通うものだと、大きく趣旨が異なってくると思う。どのように趣旨が違うか。 ◇ 全市的に実施するならば、公民館で合宿するのみという内容で検討し直すことも可能だが、例えば公民館地区でクリスマス会を行うなど、宿泊を伴うものではなく日帰りでも、レクリエーションの要素を増やすことで、同様の趣旨で実施することができるのではないかと考える。

- 従来実施していた公民館から学校に通うというのは、全市的には公平性がとれないので、廃止の方向で検討しているということによろしいか。
  - ✧ 今年度は実施予定であり、まだ廃止を確定することはできないが、これから予算編成があるので、その方向も含めて検討していきたい。しかし、通学合宿もかなり人気のある事業であるため、いきなり廃止するというのは難しいと思われる。

・ 委員

- 通学合宿は人気のある事業とのことだが、応募者数を見ると定員程度しか応募がなく、とても人気のある事業とは思えない。
  - ✧ 参加した子供達の満足度が高いため、人気のある事業とした。
- 募集の方法はどのようなものか。
  - ✧ 各学校へのチラシ配布を行ったり、広報かわぐちへの掲載等で周知を行っている。対象となっている学校のみ募集を行っている。
- 対象が小学校 4～6 年生だと、対象者になりうる人数は多いと思うが。
  - ✧ 不公平感があるのは承知している。実施できる公民館に限られるため、その公民館を拠点として、対象となる学校を 2～3 校とエリアを拡げて募集をかけたこともあるが、公民館から学校までの距離が長くなってしまい、登下校の際にサポートをする人間が足りない。車で数回往復しないと送っていけないなど運営に困る部分があった。募集 20 人に対して、20 人程度の応募で人気があるのかという点だが、以前は先着順で実施していたが、すぐに定員になってしまうことから、自由な時間に申込みできるようにインターネットでの申込みに変更し、多い場合には抽選としている。運営方法としては最善ではないが、できる限りのことを行っている。

・ 委員

- 20 人の募集枠に 20 人強程度の申込状況であるということか。
  - ✧ おおよそ 20 人前後の申込みである。2 校以上を対象に開催した場合は、もう少し増える。
  - ✧ 合宿のみとなった場合でも、ボランティア等他団体との連携という点で生活指導者にプレイリーダーとして協力してもらっているが、各地域にどのようなボランティアの方がどのくらいいるかにもよる。通学合宿の趣旨としては、親元を離れて日常生活を子供達のみで行い、普段親が行っていることがどれだけ大変なことか感謝してもらうのと同時に、公民館で生活することによって、自分達がどのように地域の人に支えられているかを実感してもらうというものである。合宿のみとする場合には、集団生活をするのが趣旨なり、クリスマス会の場合には、地域の方々とのふれあいが趣旨となる。全市的な事業とするならば、現状と趣旨は変更しなければならない。

・ 部会長

- 通学合宿は市長部局である青少年対策室で実施しているが、教育局の公民館でもその地域を対象とした独自事業を行っている。ダブリはないのか。
  - ✧ 青少年対策室より交付金 11 万円を各公民館地区育成協議会に交付しているが、合宿の場合は、寝具等必要な物品の借り上げや購入にかなりの費用がかかり、各地区の公民館の独自事業として行うのは非常に難しい状況である。しかし、独自で実施したいという公民館もあるため、調整しようと思っている。

- 例えば子育てサークルや遊びのサークルなどさまざまな団体が地域にあると思うが、そういった団体が主催して、公民館を会場としたイベントはあるのか。
  - ✧ 各公民館で工夫して計画をしているが、地域差があり、活発な地区もあれば、そうでないところもある。町会によっては、子ども会がないところもある。
- 様々な違いがあってよいと思う。地域活動が活発ではない地域に、活発な活動をしている地域との違いをみせることはいいことでは。全地域同一の対応ではなく、その地域ごとに合った対応をしていけばよいのでは。

・ 委員

- この事業は何年ぐらい継続しているのか。
  - ✧ 平成14年から自然体験村、通学合宿ともに実施しているが、キャンプ事業としては昭和の頃から行っている。
- 平成14年頃の募集状況はどのようであったか。
  - ✧ 自然体験村は40人程度で募集していた。
- 失われた20年の中で、こどもの貧困が世間でも関心を呼んでいる。例えば夕食が取れない子供達がいる家庭が増加し、ボランティアで夕食を提供するといったことを定期的にも実施しており、新聞等のメディアにも取り上げられている。この事業の趣旨とは違うが、青少年を健全に育成するという意味では、行政ももう少し視野を広げなければならないと思う。高度経済成長で一億総中流社会になり、貧困の問題への関心が薄くなってしまっているが、実態は貧困という問題が忍びよっている。青少年という大きなくくりの中で、そういった部分に行政が光を当ててほしい。

評価・評価の共有

◆ 質疑応答を経て、各委員は評価を実施

◆ 評価結果について委員同士で共有（各委員発表）

・ A委員

- 両事業に関して全般的に適正だと評価した。両事業ともさほど大きな予算をつかっていない。限られた予算の中で、よくやっていると思う。単なるレクリエーションではなく、社会情勢も反映させた青少年への取り組みといった視点をこれからもってほしい。

・ B委員

- ほぼ適正だと思う。青少年の育成のために、集団行動等を体験する活動は非常に有効だと思うが、事故やトラブルが起こる可能性もあるので、安全面は特に配慮してほしい。予算もさほど使っていないので、今後も継続して実施してほしい。

・ C委員

- 適正だと思う。参加者のアンケート等をよく見てもらいながら、今後も実施してほしい。このような事業がきっかけで、将来の青年リーダーが生まれてくれることを望む。

・ D委員

- ほぼ適正と考えている。特に青少年団体活動支援事業については、収益金を集められないということで、これ以上の拡大は難しいと思う。青少年体験活動事業に関しては、通学合宿などは工夫の余地があるのではないかと思うので、そのあたりが今後の課題だと思う。全般的には、子供を健全に育てるための事業なので、おおいに市としては力を入れてほしい。

・ 部会長

- ▶ 青少年体験活動事業に関しては、改善の必要ありだと思う。公民館から学校に通うという事業を合宿のみへの変更を検討しているとのことだが、目的が一貫していない。かといって、廃止でもない。方向性が定まっていないのは問題ではないか。特に、参加者が極めて限定的ということが問題である。市の青少年対策が限定的な対応をすべきではない。全市を対象にして考えるべきである。最近、民間の活動団体も多くなっている。市が中心になって対応することから、どこか別の団体が中心となって、それを市が支援する、または調整するという形態に役割を変えるべきではないか。民間が育っていないということでもある。将来的にはそのような方向にしていけばいいと思う。青少年の健全育成には重要な仕事であるが、ごく限られた参加者で、この内容のまま継続しても、市の青少年全体が健全に育つとは到底思えない。そのような趣旨で改善の必要ありとした。青少年団体活動支援事業に関しては、改善の余地ありとしている。支出しているのみである。その団体が、支出前と支出後でどのように変化したかの検証がない。交付金を補助金で支出する以上は、前と比べてどう変わったか、支援後の効果検証を行っていくべきである。全体としては、従来からの事業で継続して大事に行っているということはそれなりに意義があると思うが、もう少し改革の姿勢を持って取り組んだほうが良いと思う。

ディスカッション

・ 委員

- ▶ 適正としたが、評価としては、青少年体験活動事業は改善の余地ありとしている。通学合宿に関しては偏りがあり、子供達の育成に全市としてどのような効果になっているか、もう少し工夫の余地があると思う。

・ 委員

- ▶ 予算規模と事業の内容をふまえると、あまり厳しいことは言えない。そういう意味で全体的には適正である。民間に仮に委託するとしても、この程度の予算では難しい。行政の方針としてどうなのか、あるいは立法府の問題でもある。市として子供達により広く支援したいならば、議会で審議をして、事業を拡大すべきだが、限られた予算の中で、平成 14 年から続けている、その中での評価と考えればまず適正だと思う。

・ 部会長

- ▶ 平成 29 年度の自然体験村の経費が、一般財源で 136 万円である。この一般財源の中には人件費は入っていないと思う。この事業に合宿当日を含め相当日数関わり、合宿当日には交代で市の職員が対応しているということで、おそらく 200 万近くかかるのではないか。隠れた経費があるのではないかと思う。かかりきりになっているならば、青少年対策室が対応すべきなのか考える必要があると思う。

・ 委員

- ▶ 体験後の体験談等を広報やHPに掲載したり、キャンプの様子をメディアで放映する等、PRをもう少し工夫すべきだと思う。

・ 委員

- ▶ 自然体験村が 2 年続きで中止になっているが、本当にやりたいのであれば時期の工夫をすべきだと思う。

## 講評

### ◆ 部会としての評価結果について、事業担当課へ講評

#### ・ 部会長

- 青少年体験活動について、青少年健全育成の趣旨は十分理解できるので、がんばってほしい。
- 参加者が極めて限定的であって、全市的になっていない。全市的な事業にしていく工夫をすべきである。
- 青少年団体活動支援事業に関して、おおむね適正であると評価であるが、支援の効果に関して、各団体についての効果測定が不十分だという意見があった。補助金を出しているのであれば、補助金を出した効果を説明しなければならないのでは。
- 実際に体験した様子を画像で公表したり、キャストビジョンで放映したりして、このような効果があったとPRすべきではないか。
- 2年続けて自然体験村が中止になっているが、台風の時期等は回避できないか。万が一、台風がきても、会場を選んで、実施する工夫ができないか。

評価事業	放置自転車保管管理業務、撤去自転車再生事業
担当課	市民生活部 交通安全対策課
説明者	丸山課長、田中課長補佐、石田主任、草薨主任
前回の振り返り	
<p>◆ 前回のヒアリング・ディスカッションの要点について、事務局から説明</p> <p>○放置自転車保管管理業務</p> <p>①平成 28 年度の放置自転車数に関して、前年度に比べて、川口駅が極端に増え、西川口駅が極端に減っているのはなぜか。</p> <p>②放置自転車を撤去する対策よりも、駐車場の設置や商店街との連携をして、放置自転車がなくなるにはどうしたらよいかを考えることが重要ではないか。</p> <p>③放置自転車への罰則や、外国人への禁止区域の P R 等を検討すべきではないか。</p> <p>○撤去自転車再生事業</p> <p>①無償で再生自転車を海外譲与しているのに経費がかかっているのはなぜか。</p>	
説明・ヒアリング	
<p>◆ 前回の追加項目に対して、『質問・指摘及び回答一覧表』を基に丸山課長から回答・説明</p> <p>◆ 説明を受けて、委員から事業に関する質疑応答</p> <p><b>質疑応答</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 委員 <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ ムコーバ（再生自転車海外譲与自治体連絡会）への市の負担はどのくらいか。 <ul style="list-style-type: none"> <li>◇ 1 自治体、100 万円の負担である。</li> </ul> </li> <li>▶ 川口市の譲渡台数はどのくらいか。 <ul style="list-style-type: none"> <li>◇ 350 台程度である。</li> </ul> </li> </ul> </li> <li>・ 委員 <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 修理費が有料だとのことだったが。 <ul style="list-style-type: none"> <li>◇ 安全に自転車を使用できる状態にするための整備費である。</li> </ul> </li> <li>▶ 整備費用が約 315 万円とのことだったが。 <ul style="list-style-type: none"> <li>◇ 整備はシルバー人材センターに委託しており、平成 28 年度の整備費は、1 台あたり 4,200 円の計 147 万円である。</li> </ul> </li> </ul> </li> <li>・ 委員 <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 年度別事業費の内訳の約 315 万円は、具体的にはなにか。 <ul style="list-style-type: none"> <li>◇ ムコーバへの負担金 100 万円と整備費 147 万円、横浜港へ自転車を輸送するためのトラック借上代と高速代である。</li> <li>◇ （事務局）部品・消耗品類が約 28 万円、横浜港への輸送費が約 40 万円、シルバー人材センターへの整備委託費が 147 万円、ムコーバへの負担金を 100 万円支出している。</li> </ul> </li> </ul> </li> <li>・ 委員 <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 海外へ 1 台譲与するのに約 1 万円かかるということか。新しい自転車を買えると思うが。</li> </ul> </li> <li>・ 委員 <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 部品代は海外へ譲与する際のものか、整備を行う際のものか。 <ul style="list-style-type: none"> <li>◇ 整備の際に使用する部品代である。</li> </ul> </li> </ul> </li> </ul>	

- ・ 委員
  - ムコーバの加入自治体が 12 自治体あり、上尾市は休会中とのことだが、上尾市はやめる方向なのか。
    - ✧ 上尾市に関してはわかりかねる。
  - 一般的には、台数が増加するとコストは安くなるが、台数に関係なく 100 万円かかり、修理費も別途でかかるというのは、民間の感覚からすると解せない。
    - ✧ 費用としては、すべてふまえると 1 台 約 9,000 円かかるが、現地では救急活動に自転車を使用しており、慈善事業として海外への自転車譲渡を行っている。川口市としても平成元年から参加し、各自治体と協力し合って貢献している。
  - 多数自治体があると思うが、ムコーバで組織されているのは、12 自治体のみである。他の自治体は、撤去自転車再生事業はどのように行っているのか。350 台に 315 万円かけるやり方が本当によいのか少し疑問に感じる。
- ・ 委員
  - ジョイセフという公益法人も行っているとのことだったが、こちらには負担金はないのか。
    - ✧ ジョイセフは 1 万円負担している。ムコーバは自治体の集合であり、海外との直接のやりとりを行ってもらうため、ジョイセフにも加入してもらっているという構図である。
- ・ 委員
  - 撤去自転車再生事業は、譲与しか行っていないのか。リサイクル業者に売却して換金化は行っていないのか。
    - ✧ 売却も行っている。
  - どのくらいの割合で行っているのか。
    - ✧ 年間 3,000 台程度である。
  - 撤去自転車の半分以上はお金をかけて譲与し、残りの半分を売却して換金しているということか。
- ・ 委員
  - 撤去自転車の残りは、シルバー人材センターに無償で譲渡していると聞いていたが。この 3,000 台の売却とは別ということか。
    - ✧ 別である。
  - 3,000 台の自転車を売却した収入はどのくらいか。
    - ✧ 鉄くずの時価に左右される。年 3 回入札があり、直近の相場は、1 台あたり 1,400 円程度である。
- ・ 委員
  - 鉄くずに加工して販売しているのか。
    - ✧ 自転車として販売している。
- ・ 部会長
  - 駅の周辺には放置自転車はなく、商店街付近に多いとのことだが。
    - ✧ 商店街は店舗が密集しており、買い物客は短時間での利用のため、放置防止指導員が駐輪場の案内は行いが、駐輪場へはとめず、放置されてしまう。川口駅東口の駐輪場に行き、店舗に戻ってくるということが億劫だということのようだ。

- 商店街の放置自転車は深刻なのか。
  - ✧ 放置禁止区域に水タンク式のバリケードを設置しているが、放置が多かった地域も水タンクを置くことで放置がだいぶ解消された。場所によっては、バリケードを設置したことにより、通行の妨げになってしまうことがあるので、場所を選ばなければならない。

委員

- 平成 28 年度の自転車駐車場の利用状況に関して、東川口駅にある戸塚自転車駐車場は戸塚安行駅ではなく、東川口駅北側のことを指しているのか。
  - ✧ 東川口駅南側の交番の前である。
- 東川口駅の線路沿いにあるのはなにか。
  - ✧ 自転車駐車場ではなく、自転車置場である。駐車場は建物になっているものであり、管理人が常駐しており、一月ごとの定期利用ができる。置場は、河川や道路の一部を暫定的に利用しているものであり、整理員はいるが、常駐の管理人はいない。

委員

- 自転車置場も有料なのか。
  - ✧ 登録制で有料である。
- 無断の駐車はないのか。
  - ✧ 無断での駐車もある。置場整理員が定期的にチェックしている。

委員

- 幸町自転車駐車場の利用率がかなり低い。場所がよくわからないがどこか。
  - ✧ 川口リリアパークトンネルの横である。駅から 400m 近く離れている。

委員

- 放置自転車とはどういう定義か。
  - ✧ 所有者がその場におらず直ちに移動することができない自転車を放置自転車としている。
- 放置自転車のデータはどのように計測したか。
  - ✧ 計測日を 1 日設定し、決まった時間帯に放置されている自転車を計測した。

部会長

- 直ちに移動できない状態の“直ちに”は自動車の駐車に関しても、法令上同様の表現をしていると思う。自動車の場合は、10 分程度駐車していたら違反となるが、自転車も同様か。
  - ✧ 放置は、直ちに移動できない状況をいい、撤去は放置された後、一定時間たったら行っている。放置してある自転車に警告札を貼り、一定時間たつた後にまだ放置されていたら、撤去札をつけ撤去している。
- 商店街に買い物きた客が店舗前に自転車を放置していても、その後指導員から所有者に案内できれば放置にはならないということか。
  - ✧ 見た目が放置であれば放置自転車である。
- 放置自転車の判断基準に関するマニュアルはないのか。見た目が放置だから放置というのはおかしいのではないか。自転車に乗って買い物に行けなくなってしまうのではないか。線引きが定まっていない。
  - ✧ 放置禁止区域に駐車してあれば放置であり、放置自転車としてカウントしている。しかし、店先にある自転車等を撤去してしまうと営業の妨げとなり、トラブルになる可能性があるため、商店街との連携を取りながら行っている。

- ・ 委員
  - 放置自転車禁止区域に関して、自転車の進入は禁止されていないのか。
    - ◇ 自転車で走行することは可能である。
- ・ 部会長
  - 放置自転車禁止区域は条例そのものか。
    - ◇ 告示行為であり、条例ではない。
- ・ 委員
  - 放置自転車禁止区域を設けても、自転車の進入が可能であれば放置自転車は改善されない。そうしなければ、この事業の経費が減らない。商店街を歩いていると、自転車がすごいスピードで走っており、歩行者からみるととても危険である。子供連れで歩くのも怖い。商業集積度の高い道路は、自転車乗入禁止区域にしたほうがよいのではないか。
    - ◇ 自転車も車両のため、市独自で規制をかけることはできない。
  - 条例を設置する、警察と協力する、商店街と協力する等、政策努力をしなければ、放置自転車はなくなる。市民からすれば、放置自転車に経費を使わず、1 事業目の青少年体験活動事業等に経費をもっと使ってほしい。放置禁止区域を設けたために、撤去にかかる費用が増額しているのではないか。
- ・ 部会長
  - もしくは放置禁止区域をやめてしまうか。
    - ◇ 自転車等が放置してあると通行や災害時対応の妨げなるため、放置禁止区域をなくすことはできない。
- ・ 委員
  - 蕨市市民生活部安全安心推進課の職員が作成した参考になる自由論文『発想転換！放置自転車対策のいきいきまちづくり』があるので研究していただきたい。自転車を利用する側の立場からみれば、自転車は健康にいい、排気ガスを出さない、利便性もあるというメリットがあるが、歩行者からすればどうなのかという部分がある。自転車も歩行者も同じ市民である。歩行者からすれば、自転車を利用していないのに、自転車を撤去するための税金を負担しなければならない。そうであるならば、例えば思い切って自転車乗入禁止区域を設定し、その区域の周辺に自転車駐車を設置し、買い物に行くときはレンタルでカートを貸出してみてもどうか。ふじの市通りと銀座通りを比べると、銀座通りは大手の資本が入り、ほとんど地元の商店主ではないため難しい。コミュニティに対する帰属意識がない。
- ・ 委員
  - 自転車とは違う分野だが、商店街の看板が出ているのも危険なので、併せて対応してほしい。
- ・ 委員
  - 点字ブロックを侵害しない場所で、道路の片側にしか駐車していなくて、歩行者の通行が確保されていても、禁止区域になっている場所はあるのか。東京都武蔵野市では、歩道を一部自転車置き場にしている。道路の新たな利用形態を考えているところもある。一律に禁止区域にはせず、禁止区域であっても、一部を自転車置場にするという発想もある。
    - ◇ 西川口駅の線路沿いでは、放置禁止区域だが、道路の側溝の部分を自転車置場としている。
  - 放置禁止区域内でも、交通の妨げにならない、自転車置場を設置できる場所を探して、歩行者と自転車利用者双方の利便性が高まる施策も模索できるのでは。

## 評価・評価の共有

### ◆ 質疑応答を経て、各委員は評価を実施

### ◆ 評価結果について委員同士で共有（各委員発表）

#### ・ A委員

両事業とも趣旨に関しては適正だと思う。事業の効果、効率化、課題解決の取り組み等は改善の余地ありとしている。市民の税金から結構な経費をこの事業に使用しているにもかかわらず、目に見える効果を感じられない。放置自転車の定義が難しい部分もあるが、民間の企業であれば、費用対効果の結果を求められるので、コストをかけている割に効果がでていないのはどうかとを感じる。撤去自転車再生事業に関しても、ムコーバに100万円をかけて譲与することが感覚としてどうなのかとを感じる。

#### ・ B委員

趣旨・目的は理解できるが、達成手段の改善は必要である。乗入自由で放置禁止であると、放置自転車はなくなり、この問題は継続する。事業の効果や効率を考えると、抜本的に達成手段を見直す必要がある。問題解決への取り組みについても、行政だけではなく、議会、警察、商店街と協力して、乗入禁止区域を設定すべきである。何かをやってみないと、毎年1億7千万円のコストは永遠に減らない。撤去自転車の海外譲与に関しても、趣旨・目的は理解できるが、達成手段として、処分形態を見直すべきである。贈与経費の負担を減らすために、売却の割合を増やしたり、他の民間の支援団体との連携を模索するなど、改善の余地があると思う。

#### ・ C委員

安全のためには必要な事業なので、趣旨・目的は適正としている。少ない空き地等を利用して、商店街利用者用の駐車場を設置できればよい。撤去自転車再生事業に関しては、思いのほか1台にかかる経費がかかっているのが驚いている。

#### ・ D委員

放置自転車保管管理業務に関しては、趣旨・目的としては適正だと思うが、多少改善の余地があると思う。放置自転車をなくすことは必要だが、放置自転車と判断する基準があいまいである。放置自転車のカウントに関しても、やり方を見直すべきだと思う。ある一日のある一定時間でカウントしたものを公表するのは、少々乱暴だと思う。効果についても、自転車の撤去と放置の繰り返しをしているだけで、進歩がないのではと思う。もう少し違った方向性を考えることも必要なのではと思う。撤去自転車再生事業に関しても、撤去した自転車を何らかの処理をしなければならないという点では、適正だと思う。その効果性については、ムコーバに費用を出して引き取ってもらい、修理代を負担して、海外に譲与するということが有効かという疑問が残る。海外に輸送する他の方法があるのではないか。効率性としては、海外に無償譲渡するのに、約9,000円かかり、整備費もシルバー人材センターに支出している。自転車を何百台か譲与しているので、修理代はシルバー人材センターが出すべきではないか。取り組みとして、放置自転車の自転車置き場にももう少し工夫が必要である。東川口駅の放置自転車の保管場所が芝樋ノ爪に保管されている。自転車は車で取りに行くわけにもいかないため、引取りに行かなくなってしまう。全般的に、今まで継続して行っているから続けますという感じがあるので、少し発想の転換をして、いかに撤去自転車、放置自転車が少なくなるか知恵を絞ってほしい。

- ・ 部会長  
全体をまとめると、保管管理業務に関して、趣旨・目的は理解できるが、達成手段については検討が必要である。その他についても、おおむね改善の余地ありとのことである。解決の取り組みについては、行政や関係機関、民間と協力しあって対応すること、また、数の把握を適正に行うべきではないかということである。ある特定の日のある特定に時間にカウントしたものを放置自転車として公表しても、次の日にはないかもしれない。駐輪場、駐車場の整備に関しても、利益の出る仕事であるため、一定の費用をかけて、利益を得てほしい。撤去自転車再生事業に関しては、寄付はともよいことだが、費用をこれだけ支出していることが、市民の理解を得ることができるか指摘の必要がある。また、シルバー人材センターとのやりとりだが、修繕して支払い、自転車も譲与するというのはおかしい。修繕した費用に見合う分だけ、自転車を提供すべきである。  
自転車の置き場に関しても、撤去場所と保管場所が遠いのは、引取者からしてみれば不便である。
- ・ 委員  
➤ 当面の対策として、自転車の引取費の増額を検討してもよいのではないかと思う。
- ・ 部会長  
➤ 罰則についてはいかがか。
- ・ 委員  
➤ 商店街に駐輪場が整備されてないと、罰則はまだ難しいと思う。

## 講評

### ◆ 部会としての評価結果について、事業担当課へ講評

- ・ 部会長  
➤ 自転車保管管理事業の趣旨・目的に関しては理解できる。達成手段に関しては、いくつか改善すべきであるとの意見が出た。乗入自由で放置禁止というのでは、放置と撤去が繰り返されるだけである。関係機関と相談をして、乗り入れそのものを禁止することも検討してみてもどうか。  
➤ 放置自転車数の把握に関して、特定の日の特定の時間の数値を放置自転車数として公表してよいものか、適正なやり方でやるべきである。自治体によっては、一週間カウントした数字の平均を公表している。  
➤ 駐輪場、駐車場の整備に関しても検討してほしい。商店街、関係機関との連携も密に行っていただきたい。  
➤ 費用の大半が整理員の人件費とのことだったので、配置の見直し等効率化を検討してほしい。また、3事業目の路上喫煙防止事業との指導範囲がほぼ重なっているため、統合を検討してみてもどうかということだったが、その後協議の状況はいかがか。  
◇ 放置禁止区域の方がエリアが大きく、路上喫煙禁止区域は駅前の限定された場所であること、目的も異なること、また、兼務をすることでトラブルにもなりかねないということもあり、統合は難しいという結果になった。  
➤ 撤去自転車再生事業に関しては、処理するという点では、趣旨・目的は理解できるが、譲与に費用がかかるという点に関して、12自治体の費用の負担が大きいのではないか。海外譲渡した効果は、写真等で把握することができるが、国内の少数自治体がかかなりの費用をかけてこの事業を行うことは、果たして市民の理解を得ることができるのか。  
➤ PRの方法等も疑問があるという意見が出た。

- 引取の際の費用を上げてはどうかという意見も出た。
- 罰則についても、駐車場の整備ができた後に設けてもいいのではないかという意見も出た。
- シルバー人材センターには、整備費を支出し、自転車も提供しているということだが。
  - ◇ シルバー人材センターに提供する分は、整備費を出していない。整備費を出すのは、海外譲与する分のみである。

・ 委員

- 海外に無償譲渡する自転車の修理代については、シルバー人材センターが費用負担すべきだと思うが可能か。シルバー人材センターが市民に販売する際に利益が出ていると思うが。
  - ◇ シルバー人材センターは、販売した売上を整備費に充てていると思われる。

・ 部会長

- 撤去した自転車の保管場所だが、自転車の所有者の立場からすると遠すぎるので、保管場所を考えてみてはどうかとの意見が出た。
- 全体としては、事業の継続は大事だが、その中でも改善する、発想を転換してみるということも大事ではないか。

評価事業	路上喫煙防止事業
担当課	環境部 廃棄物対策課
説明者	笠井次長、森田課長補佐、中村課長補佐
前回の振り返り	
<p>◆ 前回のヒアリング・ディスカッションの要点について、事務局から説明</p> <p>① 禁止区域の周知度はどのくらいか。また、喫煙所と注意した場所との位置関係に関して調査の必要があるのではないか。</p> <p>② キャスティブジョン、FMかわぐち、ケーブルテレビなどのメディアを活用するなど、PRに工夫の必要がある。</p> <p>③ 交通安全対策課の放置自転車対策との連携について、双方の所管課で話し合う必要がある。</p>	
説明・ヒアリング	
<p>◆ 前回の追加項目に対して、『質問・指摘及び回答一覧表』を基に笠井次長から回答・説明</p> <p>◆ 説明を受けて、委員から事業に関する質疑応答</p> <p><b>質疑応答</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 委員 <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 禁止区域の周知度が意外と高く驚いた。パトロールの時間帯はいつか。 <ul style="list-style-type: none"> <li>◇ 川口駅については、パトロールの時間は、午前7～10時までと、午後4～7時までであり、一日おきに繰り返している。西川口駅、東川口駅は、午前7～9時と、午後5～7時を隔日で繰り返している。</li> </ul> </li> </ul> </li> <li>・ 委員 <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 禁止区域を知っていたという人は、どのような経緯で知ったのか。 <ul style="list-style-type: none"> <li>◇ どのような経緯で知ったかはわかりかねる。聞いた範囲では、知らなかった人は、市外の方が多かった。</li> </ul> </li> </ul> </li> <li>・ 委員 <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 指定喫煙場所は、誰が見ても指定喫煙場所とわかるのか。 <ul style="list-style-type: none"> <li>◇ 川口駅に関しては、東口の2箇所をパーテーションで囲っている。西口の2箇所、東川口駅に関しては、樹木で囲っており、中に灰皿と看板があるため近くに行けばわかると思われる。</li> </ul> </li> </ul> </li> <li>・ 委員 <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 川口駅のペDESTリアンデッキで路上喫煙防止の看板を見たが、少し小さいように思われる。景観の問題もあると思うが、もう少し大きくてもよいのでは。目に入らないと効果が薄くなってしまう。長期的に見ると、川口はそういった規制区域を設けているという啓発的なPRになる。 <ul style="list-style-type: none"> <li>◇ イベントがない時期は、路上喫煙防止のフラッグを川口駅前に設置している。</li> </ul> </li> </ul> </li> <li>・ 委員 <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 指定喫煙場所が周知されると、他の場所で喫煙しにくいと思う。非喫煙者が指定喫煙場所を認識することで、より吸いにくい空気をつくっていく工夫が必要ではないか。今の社会では、他人に直接注意するのは少々怖いところがある。</li> </ul> </li> </ul>	

- ・ 委員
  - 市民だけの周知だと完全に路上喫煙をなくすことはできないので、川口市に訪れている人にも対応が必要である。
  - 路上喫煙防止の効果が出ているかどうかはどのように測定しているのか。数値的に把握しようという取り組みはあるのか。
    - ✧ 路上喫煙状況調査を定期的実施している。条例施行前の平成 16 年度と、条例施行後の平成 17 年度、20 年度、25 年度と計 4 回実施している。費用がかなりかかるので、毎年度行うことは難しい。川口駅東口を例にとると、禁止地区内の通行者の内、喫煙していた割合が平成 16 年度の調査で 1.9%であったが、平成 25 年度の調査では、0.1%であった。社会全体の喫煙者が減少して喫煙率が下がっているというのもあるが、徐々に浸透して効果が出ていると思われる。
  - 継続的な効果があったのであれば、この事業を縮小していく方向も考えられる。世の中全般のことだが、2020 年のオリンピック・パラリンピックに向けて、国でも環境対策に取り組んでいる。飲食店などでも禁煙空間が広まってきており、喫煙に対する法的環境も変わってきている。最近では電子たばこも出てきている。効果を見極めた上で、必要なコストを算定すべきである。イギリスでは 2040 年には、ガソリン車も販売禁止になる法律ができている。健康や環境に関して、我々が考える以上に社会的な意識が進んでいる。
- ・ 委員
  - 電子たばこは、喫煙に含まれるのか。
    - ✧ 電子たばこは、たばこ事業法上のたばこに該当する。また、カートリッジがあるため、ポイ捨てにつながる可能性がある。たばこを吸って吐き出す際の息の有害性に関して、評価がまだ定まっていないため、現状は指導の対象としている。
- ・ 委員
  - 放置自転車保管管理業務との連携の協議に関してはいかがか。
    - ✧ 難しいという結論である。

#### 評価・評価の共有

- ◆ 質疑応答を経て、各委員は評価を実施
- ◆ 評価結果について委員同士で共有（各委員発表）
- ・ A 委員
 

趣旨・目的は必要なことであるため、適正としている。達成手段でやや改善の余地がある。長期的に考えると、3つのポイントがあると思う。1つ目は、現場での臨場指導。2つ目は、禁止地区の啓発活動。3つ目は、罰金等の強制指導。今後もずっと継続して行政経費の支出が見込まれるなら、強制指導的な対応も視野に入れるべきかと思う。効果については、現場での喫煙目視率が、平成 16 年度から平成 25 年度までに、数値的にはだいぶ減少しているが、この事業の効果なのか、社会全体の喫煙への意識が高まったからなのか不明である。路上喫煙防止の看板も、もう少し目立つものにしたほうが良いと思う。
- ・ B 委員
 

路上喫煙防止のPRをもっとしてほしい。TV等のメディアの影響をはじめ、社会的にも禁煙への意識が高まってきているので、よりPRを積極的に行い周知をしてほしい。

・ C委員

趣旨・目的、達成手段に関して、改善の余地ありとしている。具体的には、路上喫煙自体を全市的に禁煙するぐらい行ってもよいのではないかと。事業の効果、効率性に関しては、改善の余地ありとしている。パトロールだけでなく、禁止区域のPRを強化し、喫煙者にも非喫煙者にも、広く市民に禁止区域を認識してもらうことが重要である。また、喫煙場所の明示をはっきりすることと同時に、喫煙者が立ち寄りやすいよう、清潔感、おしゃれ感のあるものにするとよいのではないかと。一方で、非喫煙者にとっては喫煙所の前を通るとたばこのにおいや煙が気になるので、上に煙が行くような工夫をしてほしい。今後の事業の方向性としては、喫煙に対する市民のモラルが向上するよう対策を行ってほしい。全体を通して、路上喫煙そのものがいけないという意識を高めていくことが大事である。

・ 部会長

趣旨・目的に関しては理解できる。路上はどこも危険である。事業の効果に関しても、路上喫煙状況調査で測定した数値を、一定の効果とみてよいと思う。課題解決への取り組みに関しても、市がマナーへの意識を高めることで、路上喫煙を防止していくという趣旨で施策を行っているならば、その趣旨を周知してもらうことが大事である。例えば、市民監視員などを募集してもよいのでは。そうすることで、指導員を半減することもできるのではないかと。自転車保管管理業務との統合の検討に関しても、目的の差異を理由に統合は難しいとしているが、はじめからできないではなくて、統合するにはどうしたらよいかをもう一度検討してほしい。

講評

◆ 部会としての評価結果について、事業担当課へ講評

・ 部会長

- 趣旨・目的に関しては理解できるが、禁止場所だけでなく、路上全体が危険であるので、路上での喫煙が危険だという認識を高めるべきではないかとの意見がでた。
- 喫煙場所の周知に関しては、より明確な表示方法を模索してほしい。
- 事業の効果に関しては、路上喫煙状況調査で測定した数値を実施計画事業評価調書の指標として設定したほうがよいのではないかと。
- 今後の取り組みについては、喫煙場所の周知や市民の喫煙への意識を向上するために、PRをより強化していくべきである。例えば市民監視員などを設けてはどうか。
- 放置自転車保管管理業務との統合の検討に関しても、どうしたらできるかを考えてみてほしい。
- 喫煙場所については、清潔感、おしゃれ感を高め、付近を通行する人の不快感をなくすとなおよいのではないかと。
- 路上喫煙防止のPRに関して、市長にもっと登場してほしいという意見があった。