

事務事業評価表

平成14年度	主要事業計画対象の有無	無	電話	042(769)8249
担当部課名	都市部	都市交通計画	課	交通計画
事務事業名	駅舎自由通路等維持管理費		事業コード	33122

1 総合計画における位置づけ

政策名	第3章	利便性の高い公共交通網の確立をめざします	事業開始年度
基本施策名	第1節	利便性の高い公共交通網の確立	~63
施策名	第2施策	利便性の高い公共交通網の整備	

2 実施根拠及び関連法令等

--

3 事業概要

(1) 事業の目的		(2) 対象(誰、何)	
相模原市で所有している施設(橋本駅南口自由通路階段、矢部駅南口自由通路階段、淵野辺駅南北自由通路及び南口エレベーター、古淵駅エレベーター、町田駅エレベーター及びエスカレーター、原当麻駅エレベーター)について、安全・快適に利用できるように維持管理を行う。		橋本駅、矢部駅、淵野辺駅、古淵駅、町田駅、原当麻駅の利用者	
		対象数	113,882人(1日)
(3) 平成13年度事業の内容		(4) 総合計画・実施計画における概要	
需要費 1,061,739円 光熱水費 897,834円 施設修繕料 163,905円 役務費 97,480円 駅自由通路等施設賠償責任保険 97,480円 委託料 10,625,684円 駅自由通路等維持管理業務委託 10,601,307円 消防設備保守委託 24,377円 負担金 2,496,471円 駅自由通路等光熱水費負担金 2,496,471円		なし	
		(5) 個別計画の概要	
		計画名	
		計画年次	年度~ 年度

4 評価指標

指標名	施設の安全性	施設利用の快適性
指標式	$(365 - \text{当該年度施設修繕件数}) / 365 \text{日} \times 100$	$(365 - \text{当該年度の苦情件数}) / 365 \times 100$
指標設定の意図	当該年度に起きた施設修繕の件数から故障等がない日数の割合。	当該年度に寄せられた苦情(市長への手紙等)件数から導き出される快適性の割合。

5 目標と実績

〔金額単位：千円〕

	平成11年度	平成12年度	平成13年度(評価対象年度)		平成14年度
	実績	実績	実績	目標	目標
指標	98.4	95.9	a	99.5	b
指標	98.1	95.3	c	96.2	d
指標			e	f	
事業費	決算(予算)額	15,137	15,780	14,282	15,820
	人員・時間数	2人	2人	2人	2人
	人件費	16,840	16,840	16,840	16,840
	その他経費	0	0	0	0
	合計	31,977	32,620	31,122	32,660
特定財源	0	0	0	0	0

6 個別評価

(1)達成度…目標をどれだけ達成したか			
評価 A ▼	A : 達成している (100%)	= 、 、 の平均値 = 100.6%	
	B : 一部達成していない(100%> 80%)		
	C : 達成していない (80%>)		
a	99.5	c	96.2
b	97.8	d	96.7
× 100= 101.7%		× 100= 99.5%	
e	× 100=		
f			
理由 :	施設の不具合の状況については、前年に比べ大幅に減少し、目標を達成することができた。一方、苦情等については、近年多くの駅でバリアフリー化が進められているため、その件に関する苦情等が増加し、目標よりも若干下回る結果となった。		

(2)必要性…時代変化に適応した事業内容か			
評価 A ▼	A : 適応している	理由 :	鉄道によって分断された街をつなぎ、中心街を活性化させるという観点から自由通路の整備は必要であり、それに伴い維持管理を行う必要がある。
	B : 一部適応していない		
	C : 適応していない		

(3)経済性・効率性…費用対効果は妥当か			
評価 A ▼	A : 妥当である	理由 :	維持管理費用は、必要最小限の清掃と施設の電気料、昇降施設の保守等で賄われており、利用者の数に比べて維持管理費用は低く抑えられている。
	B : 一部妥当でない		
	C : 妥当でない		

(4)事業の代替性…県、民間との役割分担のあり方から見て、市が実施していくことが適当か			
評価 B ▼	A : 代替の可能性ない	理由 :	自由通路は、鉄道によって分断された街と街をつなぐ都市施設という観点で整備されているため、市で維持管理することが妥当である。
	B : 代替の可能性低い		
	C : 代替の可能性高い		

(5)市民満足度…対象市民の満足は得られているか			
評価 B ▼	A : 満足できる	理由 :	施設によっては、設置から相当期間改修等が行われておらず、傷みが目立つ施設があったり、昇降施設が設置されていない施設がある。
	B : 一部満足できない		
	C : 満足できない		

(6)有効性…当該事業は上位の施策を実現する上で有効か			
評価 A ▼	A : 有効である	理由 :	自由通路を安全かつ快適に維持管理することは、他の駅に自由通路を整備する場合に市民の合意を得るための一つの材料となる。
	B : 一部有効である		
	C : 有効でない		

<p>評価バランスチャート</p>	<p>成果向上の余地</p> <input checked="" type="checkbox"/> ある <input type="checkbox"/> ない		<p>説明 :</p> 老朽化している施設があるため、大規模な修繕をするとともに市民からの要望が多いバリアフリー化を図ることによって、安全・快適な施設とする必要がある。
	<p>コスト改善余地</p> <input checked="" type="checkbox"/> ある <input type="checkbox"/> ない		<p>説明 :</p> 鉄道駅構内にある施設については、鉄道事業者との管理区分を明確化することにより、維持管理費の圧縮を図る。

7 総合評価

評価 A ▼	A	他自治体の類似事業との比較	近年、新しく整備される自由通路は、24時間街と街をつなぐための都市施設という位置付けのため、維持管理は自治体が行っている事例が多い。
今後の進め方		説明	施設の位置付け上、市で管理することが望ましい。また、現状の維持管理費は、施設の清掃、電気代、機器の保守点検と施設破損時の修繕費がほとんどのため、削減するのは難しい。ただし、駅構内にある施設については、鉄道事業者が管理することが望ましいことから、管理区分の明確化について検討する必要がある。
<input type="checkbox"/>	継続		
<input checked="" type="checkbox"/>	見直し		
<input type="checkbox"/>	廃止		
<input type="checkbox"/>	完了		

8 二次評価における変更点

・原当麻駅、古淵駅の改札内エレベーターの鉄道事業者への移管について、早急に協議を整えるべきである。