

令和2年度 施策評価シート

まちづくりの目標	2	誰もが住みたい快適生活のまち
施策目標	2	【公共交通】今ある公共交通を守り、さらに便利な交通体系をつくらう
施策の展開	① ② ③ ④	・鉄道機能・駅機能等の改善要請 ・公共交通利用促進の啓発 ・公共交通の円滑な連携 ・公共交通の維持・発展

施策担当課	ふるさと定住促進課
関係課	ふるさと定住促進課 資産活用課

1 施策の現状・推移

5年後のまちの姿	・市民の公共交通を上手に利用しようとする意識が高まり、日常生活に欠かせない移動手段となって、マイカーに過度に頼らない生活をおくっています。 ・公共交通の利用者が増加し、交通事業者は安定した運営を行っています。
----------	---

2 成果指標・コストの推移

		単位	区分	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	備考
成果指標	JR福知山線市内駅年間乗車人員数 (現状値は目標値に対する割合)	千人	目標	1,080	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	
			実績	914	-					
	定期的に公共交通を利用している市民の割合	%	目標	増加	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	
			実績	1.9	2.4					
路線バス利用者数	千人	目標	100	100	100	100	100	100		
		実績	54	49						
デマンドタクシー利用者数	人	目標	36,000	36,000	36,000	36,000	36,000	36,000		
		実績	28,930	23,786						
コスト	人件費	千円	実績	28,386	32,361	32,361	32,361	32,361	32,361	
	事業費	千円	実績	130,602	168,858	218,331	185,430	185,430	185,430	
	計	千円	実績	158,988	201,219	250,692	217,791	217,791	217,791	
	うち一般財源	千円	実績	136,655	167,893	216,876	215,175	215,175	215,175	

※評価年度は実績、計画年度は予算

3 環境変化

国・県の方針、関連法令の動向	国は地域の多様な主体の連携・協働による、地域の暮らしや産業に不可欠な交通サービスの確保・充実にに向けた取組の支援を促進するため、地域公共交通活性化法を改正(令和2年11月27日)し、市町村による地域公共交通計画の策定を努力義務化した。県においても令和3年3月に「ひょうご公共交通10カ年計画(2021-2030)」を策定し、県下全市町での地域公共交通計画の策定を目指している。
市民ニーズの動向	・公共交通の利便性の向上を求める意見がある。 ・コロナ禍において外出を控える市民の増加により、公共交通全体の利用が減少している。

4 評価

目標の達成状況は順調か。達成していない原因は何か。	【公共交通】 ・丹波市地域公共交通総合連携計画に基づき、各公共交通の役割分担を軸としたネットワークが形成されている。 ・鉄道、路線バス、デマンドタクシー等の公共交通の利用者数は少子化の影響もあり減少傾向にある。 ・新型コロナウイルス感染拡大防止のため不要不急の外出を控えるよう呼びかけたことも、公共交通の利用者数減少に影響していると考ええる。 【鉄道】 少子化に伴う沿線人口の減少等により、利用者は年々減少傾向にあるが、月極駐車場利用料金助成をはじめとする利用増進施策の実施により利用者の減少に一定の歯止めはかかっている。 【路線バス】 高校生への通学定期券の購入補助により、安定的な利用者を一定数確保できている。 【デマンドタクシー】 高齢者の生活地域内での移動手段として定着しているが、高齢化の進展や新型コロナウイルスの影響もあり、延べ利用者数は減少している。
環境変化を踏まえた施策展開となっているか。	【鉄道】 令和3年3月に市内福知山線全駅にICOCA対応改札が導入され、石生駅・市島駅における券売員による切符の販売並びに、駅係員の乗車証明を必要とする丹波市福知山線利用増進事業補助事業を令和2年度末で終了し、令和3年度以降はコロナ禍における新たな生活様式に対応している、ICOCAを活用した利用増進策へ転換する。 【路線バス】 高校等への進学により行動範囲が広がる時期に合わせ、市内中学3年生へ路線バスIC乗車券NicoPaを配布し、利用者の増加を図っている。 【デマンドタクシー】 ICOCAを含む電子マネー決済を導入し、鉄道や路線バスとのシームレスな利用環境を確保している。
事業の構成や役割分担で見直しの余地がないか。	公共交通全体の利便性向上とあわせ、コロナ禍における安心安全な公共交通サービスの提供を維持継続する。

5 今後の改革方向

施策の今後の方向性、構成する事務事業の見直し案	【鉄道】 ・令和3年3月にJR福知山線全駅へのICOCA対応改札が導入されたことを受け、市内でのICOCAの普及・利用拡大に向けた取組と、ICOCAを活用した補助制度への転換を進める。 【路線バス・デマンドタクシー】 ・丹波市公共交通ガイド「てくてたんば」を全戸配布し、利用拡大を図るとともに、自動車運転免許を持たない世代への利用啓発や、路線バス通学定期補助制度のPRを行い、新規利用者の掘り起こしを行う。 ・地域をまたぐ乗り継ぎ時の待合環境の充実を図るとともに、運休日である木曜日運行の社会実験を行い、さらなる利便性の向上に向けた研究を行う。 ・市内周辺地域から丹波医療センターへの直通運行の社会実験の実施に向け、関係機関との協議を行う。
-------------------------	---

丹波市総合計画 令和 2 年度事務事業評価 / 令和 3 年度実施計画

事務事業名	公共交通バス対策事業		
事業担当課	ふるさと創造部 ふるさと定住促進課		事業期間
	所属長	藤浦 均	平成 16 ~ 無期 年度
	担当	足立 恵一	担当

位置づけ	総合計画	まちづくり目標	【2】誰もが住みたい快適生活のまち
		施策目標	2【公共交通】今ある公共交通を守り、さらに便利な交通体系をつくらう
	創生総合戦略	基本目標	
		施策	
	まちづくりビジョン	取組項目	(1)公共交通と道路網
根拠法令・個別計画等		丹波市地方バス路線維持対策補助金交付要綱、丹波市地域公共交通会議設置要綱、丹波市有償運送運営協議会設置要綱、丹波市生活交通支援交付金交付要綱	

計画 (PLAN)	事務事業	対象(誰を、何を)	公共交通を利用される(利用したい) 市民、交通事業者	
		目的 ベストな状態 (期待される効果)	<ul style="list-style-type: none"> ・通院、買い物、通学、通勤等の日常生活における移動手段が確保できている。 ・交通事業者が撤退することなく継続的な運行がなされている。 	
		概要 (具体的手段・全体計画)	<ul style="list-style-type: none"> ・デマンドタクシーの運行(運行主体:丹波市デマンド会) ・路線バスの維持対策(運行補助、利用増進に係る助成制度 運行主体:神姫グリーンバス(株)) ・生活交通の支援(自治協議会・NPO主体の移動手段に対する補助 運行主体:NPO鴨庄) ・丹波市地域公共交通活性化協議会の運営(連携計画の実施、デマンドタクシーの運営 実施方法:直接実施) ・丹波市地域公共交通会議の運営(市全域の調整、合意 実施方法:直接実施) ・丹波市有償運送運営協議会の運営(交通空白地・福祉有償運送の合意 実施方法:直接実施) 	
		令和2年度の 事業概略	<ul style="list-style-type: none"> ・デマンドタクシー車両を更新する(3台) ・中型ノンステップバスを購入し貸付する(1台) ・デマンドタクシー車両にIC決済機を導入する ・路線バス柏原車庫の設置に向けた整備を行う ・中学3年生へNicopaを配布する ・路線バス通学定期券、Nicopaの取得に補助する ・コロナ対策にかかるバス事業者及びタクシー事業者に対する補助を行う 	令和3年度の 事業概略

コスト(単位:千円) (評価年度は実績、計画年度は予算)		令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	備考
歳出	総事業費 A+B	97,955	154,999	198,598	165,697	165,697	165,697	
	直接事業費 A	86,907	140,427	184,026	151,125	151,125	151,125	
	総人件費計(E+H) B	11,048	14,572	14,572	14,572	14,572	14,572	
	職員従事者数(人・年) C	1.42	1.83	1.83	1.83	1.83	1.83	
	【平均人件費】D	7,400	7,460	7,460	7,460	7,460	7,460	
	人件費 E=C×D	10,508	13,652	13,652	13,652	13,652	13,652	
	会計年度任用職員従事者数(人・年) F	0.27	0.39	0.39	0.39	0.39	0.39	
	【平均人件費】G	2,000	2,360	2,360	2,360	2,360	2,360	
人件費 H=F×G	540	920	920	920	920	920		
歳入	特定財源	0	24,295	33,800	2,600	2,600	2,600	
	国・県支出金	0	1,595	0	0	0	0	
	借入金(地方債)	0	22,700	31,200	0	0	0	
	受益者負担金	0	0	0	0	0	0	
	その他特財	0	0	2,600	2,600	2,600	2,600	
一般財源	97,955	130,704	164,798	163,097	163,097	163,097		

実施 (DO)	指標名	単位	目標		実績		備考	
			令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度		令和5年度
成果	路線バス年間乗客数	人	目標	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000
			実績	54,447	48,681			
成果	デマンド(予約)型乗合タクシー年間利用者数	人	目標	36,000	36,000	36,000	36,000	36,000
			実績	28,930	23,786			
			目標					
			実績					
			目標					
			実績					
コスト			目標					
			実績					
コスト			目標					
			実績					

指標の推移等の背景・分析

・デマンドタクシー:高齢者を中心に生活地域内での移動手段として定着しており、各公共交通の役割分担を軸としたネットワークが形成されている。利用者数は減少傾向にあり、頻繁に利用されていた方の死亡や施設入所や、新規利用者の増加の伸びが低いことに加え、新型コロナウイルス感染症拡大防止のため不要不急の外出自粛を呼びかけたことも、要因と考える。

・路線バス:少子高齢化の影響に加え、鉄道と比べると便数が少ないことや運賃に対する割高感を持っていることから、利用者数は減少傾向にある。また、新型コロナウイルス感染症拡大防止のための学校の休校や、日常生活における不要不急の外出自粛も、利用者数が減少した要因と考えられる。

事務事業名	公共交通バス対策事業		事業期間	平成 16 ~ 無期 年度
事業担当課	ふるさと創造部	ふるさと定住促進課		

事務事業全体の実施（DO）に対する、事務事業の展開の評価・課題について						
評価視点	評価	理由・コメント	評価視点	評価	理由・コメント	
評価 (CHECK)	(必要性) 市民にとって必要な事業か。	A	デマンドタクシーは、地域での市民の生活交通手段として、また路線バスは、地域間を結ぶ基幹交通としての役割を担い、タクシーは最も便利な交通手段として、それらの連携により安心して暮らせるまちづくりを進めていくためには、この事業の取組によって、交通機関の維持・発展を目指すことが必要不可欠である。	(コスト) 改善・改革等により更に低コストで実施できないか。(サービス・成果は維持)	B	・利用者数の減少、更なるサービスを求める声への対応などにより、コストは増加傾向にある。 ・公共交通は、市民の日常生活の移動手段としてだけでなく、自動車から転換/環境負荷低減、歩いて楽しむ場/賑わい創出、地域活動を支えるなど多様な政策を担っている重要な社会インフラであり、採算性のみで計れるものではない。
	(効果性) 成果につながっているか。進捗は予定どおりか。※成果指標に対する評価	B	デマンドタクシーの利用者は、減少傾向にあるが高齢者を中心とした利用が多く、外出機会の創出による、健康維持や市内消費喚起等の一助となっている。また、路線バスの利用者は減少傾向にあるが、通学利用や地域間を結ぶ基幹交通としての役割を担っている。この事業の取組により、それら公共交通の体系が維持されている。	(公平性・受益者負担) 公平性に問題はないか。受益者負担検討の余地はないか。	A	・受益者負担として利用料金を徴収している。 ・デマンドタクシーの利用料については、他自治体事例と比較する中でも妥当と考える。

総合的な評価と課題（成果の達成状況及び評価結果から明らかになった課題事項など）																																								
改革 (ACTION)	<ul style="list-style-type: none"> ・新型コロナウイルス感染拡大防止による生活の変化（休校や不要不急の外出を控える等）は、公共交通全体の利用者数の減少に大きな影響を与えたと考える。 ・デマンドタクシーはドアtoドアによる地域内移動手段として定着してきているが、新規登録者数以上に死亡等による登録抹消者数が増えてきており、新規の登録及び登録者の新規利用に向けての利用啓発などの取組が必要である。 ・路線バスは利用者数が年々減少しているが、令和元年7月の丹波医療センターの開設にあわせたバス路線の再編により、市内中心部と地域間を結ぶ基幹交通として、更に重要性が増し、利用増進・利便性向上の好循環に向けて取り組む必要がある。 ・単独で公共交通を利用することが困難な方（移動制約者）に対する福祉交通との連携が必要である。 																																							
	<p>今後の方向性・改善策等</p> <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通の充実に向けて、鉄道と路線バスは地域間を結ぶ市の基幹交通として、デマンドタクシーは身近な生活交通手段として、普通タクシーは最も便利な交通手段として、それぞれ目的に応じて連携した利活用が図られるよう公共交通の運行維持に努めるとともに、さらなる利便性の向上につながる利用方法についても、関係機関との調整を含め、調査研究を行う。 ・「まちづくりビジョン」でめざす「都市機能の一定の集積」と「住み慣れた地域で住み続ける」二つの方向性は「公共交通の充実」によってなすことができる。 ・丹波市公共交通ガイド「てくてくたんば」をより見やすく工夫し、登録者と利用者の増加を目指す。 ・神姫バスICカード乗車券の購入助成や通学定期券を購入する方への補助、中学3年生へのICカードの配布によって、実利用者数の増加に向けて取り組む。 ・公共交通への関心を更に高め、市民の意識改革（利用増進への理解や乗車行動への転換）により「乗って守る公共交通」の好循環の流れを目指す。 																																							
	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2"></th> <th colspan="4">成果・コストの方向性</th> </tr> <tr> <th colspan="2"></th> <th>皆減</th> <th>縮小</th> <th>現状維持</th> <th>拡大</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="4">成果の方向性</td> <td>拡充</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>✓</td> </tr> <tr> <td>現状維持</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>縮小</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>休廃止</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="2"></td> <td colspan="4">コスト投入の方向性</td> </tr> </tbody> </table>			成果・コストの方向性						皆減	縮小	現状維持	拡大	成果の方向性	拡充				✓	現状維持					縮小					休廃止							コスト投入の方向性			
		成果・コストの方向性																																						
		皆減	縮小	現状維持	拡大																																			
成果の方向性	拡充				✓																																			
	現状維持																																							
	縮小																																							
	休廃止																																							
		コスト投入の方向性																																						

●構成する予算小事業一覧

(単位：千円)

No.	予算小事業	コスト（評価年度は実績、計画年度は予算）					備考
		令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	
1	公共交通バス対策事業	140,427	184,026	151,125	151,125	151,125	
2							
3							
4							
5							
6							
7							
8							
9							
10							
11							
12							
13							
14							
15							
16							
17							
18							
	合計	140,427	184,026	151,125	151,125	151,125	

丹波市総合計画 令和 2 年度事務事業評価 / 令和 3 年度実施計画

事務事業名 福知山線複線化促進対策事業
事業担当課 ふるさと創造部 ふるさと定住促進課
事業期間 平成 16 ~ 無期 年度
所属長 藤浦 均 担当 足立 恵一 担当 房安 由佳

位置づけ
総合計画 まちづくり目標 【2】誰もが住みたい快適生活のまち
施策目標 2【公共交通】今ある公共交通を守り、さらに便利な交通体系をつくらう
創生総合戦略 基本目標
施策
まちづくりビジョン 取組項目 (1)公共交通と道路網
根拠法令・個別計画等 丹波市福知山線利用増進事業補助金交付要綱、丹波市通勤通学者駅周辺駐車場利用料金助成事業実施要綱

計画 (PLAN)
対象 (誰を、何を) JR福知山線を利用する人、JR福知山線を利用する可能性のある人
目的 ベストな状態 (期待される効果)
概要 (具体的手段・全体計画)
令和2年度の事業概略
令和3年度の事業概略

コスト (単位:千円)
(評価年度は実績、計画年度は予算)
総事業費 A+B
直接事業費 A
総人件費計 (E+H) B
職員従事者数 (人・年) C
【平均人件費】D
人件費 E=CxD
会計年度任用職員従事者数 (人・年) F
【平均人件費】G
人件費 H=FxG
特定財源
国・県支出金
借入金 (地方債)
受益者負担金
その他特財
一般財源

実施 (DO)
指標名 単位 目標 実績
JR福知山線市内駅年間乗車人員数 千人
JR福知山線利用増進事業年間利用者数 人
通勤通学者駅周辺駐車場利用助成人数 人
鉄道利用増進ICOCAポイント事業費助成事業 人
コスト 目標 実績

指標の推移等の背景・分析
・少子化に伴う沿線人口の減少による通学のための定期利用者の減少や、高齢化などによる市民の日常生活における鉄道利用の機会減少などから、鉄道利用者数は減少傾向にある。
・新型コロナウイルス感染症拡大防止のための学校の休校や企業のリモートワークの導入、旅行や日常生活における不要不急の外出を控えていただくよう呼びかけたことも、利用者数が減少した要因と考えられる。

事務事業名	福知山線複線化促進対策事業		
事業担当課	ふるさと創造部 ふるさと定住促進課	事業期間	平成 16 ~ 無期 年度

事務事業全体の実施（DO）に対する、事務事業の展開の評価・課題について						
評価視点	評価	理由・コメント	評価視点	評価	理由・コメント	
評価 (CHECK)	(必要性) 市民にとって必要な事業か。	B	鉄道は地域間を結ぶ基幹交通としての重要な役割を担うほか、他都市への広域移動や、更には災害時の交通確保の面からも益々重要性が増していることから、その維持や利便性向上を目指す事業は市民にとって必要な事業である。	(コスト) 改善・改革等により更に低コストで実施できないか。(サービス・成果は維持)	C	補助金支払の事務を工夫することや、補助制度の内容自体を見直すことで、補助事業にかかる人件費の抑制につながると思う。ただし、利用増進の成果が未達成の現状からは、より効果的な事業への見直しとすることが必要である。
	(効果性) 成果につながっているか。進捗は予定どおりか。※成果指標に対する評価	B	各種利用増進事業の取組により、鉄道利用者の減少に一定の歯止めをかける効果に繋がっていると考えるが、福知山線利用増進事業はコロナ禍の影響により前年度の1割未満にとどまり、鉄道利用者数は減少傾向にある上、年間乗車人員など目標の人数には達していない。	(公平性・受益者負担) 公平性に問題はないか。受益者負担検討の余地はないか。	該当なし	

総合的な評価と課題（成果の達成状況及び評価結果から明らかになった課題事項など）							
改革 (ACTION)	<ul style="list-style-type: none"> 新型コロナウイルス感染拡大による緊急事態宣言の発令に伴う学校の休校や企業のリモートワークの導入、不要不急の外出の自粛等が利用者数の減少に大きな影響を与えたと考える。 令和3年3月13日に福知山線丹波市内全駅にICOCA対応改札が導入されたことにより、従来の切符購入を前提とした利用増進策からICOCAを利用した施策への転換が必要である。 鉄道事業者の行う利便性向上のための設備整備に対し、国や沿線市町村と協調しながら支援する必要があるとともに、最終目標である福知山線全線複線化に向けて、国や鉄道事業者への働きかけ、更には、利用者増につながる事業の展開が必要である。 						
	今後の方向性・改善策等			成果・コストの方向性			
	<ul style="list-style-type: none"> 福知山線丹波市内全駅へのICOCA対応改札の導入を契機に、より一層西日本旅客鉄道株式会社福知山支社との連携を深めて利用増進に向け協働して取り組む。 駅周辺月極駐車場利用料金の補助制度をさらに周知することで、市外駅から通勤通学されている市民に対し、市内駅からの通勤通学を促す。 			成果の方向性	皆減	縮小	現状維持
拡充			✓				
現状維持							
縮小							
休廃止							
コスト投入の方向性							

●構成する予算小事業一覧

(単位：千円)

No.	予算小事業	コスト（評価年度は実績、計画年度は予算）					備考
		令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	
1	福知山線複線化促進対策事業	20,045	22,505	22,505	22,505	22,505	
2							
3							
4							
5							
6							
7							
8							
9							
10							
11							
12							
13							
14							
15							
16							
17							
18							
合計		20,045	22,505	22,505	22,505	22,505	

丹波市総合計画 令和 2 年度事務事業評価 / 令和 3 年度実施計画

事務事業名	市営駐車場事業		
事業担当課	財務部 資産活用課	事業期間	平成 16 ~ 無期 年度
	所属長 伊賀 真	担当 青木 浩文	担当 村上 貴尉

位置づけ	総合計画	まちづくり目標	【2】誰もが住みたい快適生活のまち
		施策目標	2【公共交通】今ある公共交通を守り、さらに便利な交通体系をつくらう
	創生総合戦略	基本目標	
		施策	
	まちづくりビジョン	取組項目	
根拠法令・個別計画等 丹波市営駐車場条例、丹波市駐車場条例施行規則			

計画 (PLAN)	対象(誰を、何を)	各駅周辺市営駐車場利用者		
	目的 ベストな状態 (期待される効果)	<ul style="list-style-type: none"> 指定管理者制度の導入により、駐車場利用者の利便性を向上させる。 料金自動精算機により、駐車場利用者の利便性を向上させる。 一時預かり駐車場における1時間以内の使用料金無料制度の継続により、市民等が駅周辺の施設や店舗等を利用する際の利便性を図る。 		
	概要 (具体的手段・全体計画)	<ul style="list-style-type: none"> 各駅周辺市営駐車場(月極・一時預かり)9箇所における施設管理及び運営 指定管理者による駐車場使用契約事務及び使用料収納事務等 経営戦略に基づく計画的な施設整備の実施 		
	令和2年度の 事業概略	<ul style="list-style-type: none"> 指定管理業務による管理、運営の継続 駐車場整備事業経営戦略を策定 	令和3年度の 事業概略	<ul style="list-style-type: none"> 指定管理業務による管理、運営の継続

コスト(単位:千円)		令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	備考			
(評価年度は実績、計画年度は予算)											
歳出	総事業費 A+B	23,086	9,953	13,367	13,367	13,367	13,367				
	直接事業費A	21,458	8,386	11,800	11,800	11,800	11,800				
	総人件費計(E+H) B	1,628	1,567	1,567	1,567	1,567	1,567				
	職員従事者数(人・年) C	0.22	0.21	0.21	0.21	0.21	0.21				
	【平均人件費】D	7,400	7,460	7,460	7,460	7,460	7,460				
	人件費 E=C×D	1,628	1,567	1,567	1,567	1,567	1,567				
	会計年度任用職員従事者数(人・年) F	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00				
	【平均人件費】G	2,000	2,360	2,360	2,360	2,360	2,360				
	人件費 H=F×G	0	0	0	0	0	0				
歳入	特定財源	20,353	8,060	0	0	0	0				
	国・県支出金	0	0	0	0	0	0				
	借入金(地方債)	0	0	0	0	0	0				
	受益者負担金	11,704	7,862	0	0	0	0				
	その他特財	8,649	198	0	0	0	0				
	一般財源	2,733	1,893	13,367	13,367	13,367	13,367				
実施 (DO)	指標名		単位	目標 実績	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	備考
	成果	月極駐車場稼働率	%	目標	70.0	70.0	70.0	70.0	70.0	70.0	
				実績	62.6	58.1					
	成果	一時駐車場稼働率	%	目標	65.0	65.0	65.0	65.0	65.0	65.0	
				実績	66.6	48.6					
				目標							
				実績							
	コスト	1日当たりの運営コスト	千円	目標	38.3	38.4	38.4	38.4	38.4	38.4	
				実績	63.1	27.3					
	コスト	1区画当たりの運営コスト	千円	目標	49.8	49.8	49.8	49.8	49.8	49.8	
実績				82.2	35.4						
指標の推移等の背景・分析		<ul style="list-style-type: none"> 新型コロナウイルス対策による外出自粛期間があったことにより、月極・一時とも稼働率が減少した。 電子マネーの利用を可能とした(柏原駅前、石生駅西、谷川駅前)ことにより、利用者の利便性は向上している。 運営コストは、令和元年度と比較し、料金自動精算機更新費用が不要であったため減少した。 									

事務事業名	市営駐車場事業			
事業担当課	財務部 資産活用課	事業期間	平成 16 ~ 無期	年度

事務事業全体の実施（DO）に対する、事務事業の展開の評価・課題について						
評価 (CHECK)	評価視点	評価	理由・コメント	評価視点	評価	理由・コメント
	(必要性) 市民にとって必要な事業か。		B	民間事業者でも実施可能であるが、駅前に民間駐車場が不足している状況であること、公共交通充実の観点から、必要最低限の駐車場を整備しておくことは市の責務である。	(コスト) 改善・改革等により更に低コストで実施できないか。(サービス・成果は維持)	A
(効果性) 成果につながっているか。進捗は予定どおりか。※成果指標に対する評価		B	成果は横ばいであるものの、令和2年度については、新型コロナウイルスの影響に伴い、利用率等が減少した。	(公平性・受益者負担) 公平性に問題はないか。受益者負担検討の余地はないか。	A	・全使用者にとって公平な料金としている。 ・価格設定は、近隣自治体と比較しても同程度のものとしている。

改革 (ACTION)	総合的な評価と課題（成果の達成状況及び評価結果から明らかになった課題事項など）					
		<ul style="list-style-type: none"> ・事業に支障となる大きな課題はなく、健全な会計運営ができています。 ・コロナ禍の中で、稼働率が低下していることはやむを得ないが、過度の落ち込みとならないよう一定以上の稼働率を確保しなければならない。 ・駐車場経営戦略に基づき、利用者の確保と施設の定期的な点検による安全確保に努めなければならない。 				
	今後の方向性・改善策等	成果・コストの方向性				
	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道利用促進等、公共交通政策部署との連携を強化し、利用者数の維持を図る。 ・経営戦略に基づく施設整備の実施（直近では、令和6年度に施設整備を実施）。 	成果の方向性	皆減	縮小	現状維持	拡大
			拡大		現状維持	拡大
			縮小		現状維持	拡大
			休廃止		現状維持	拡大
		コスト投入の方向性				

●構成する予算小事業一覧

(単位：千円)

No.	予算小事業	コスト（評価年度は実績、計画年度は予算）					備考
		令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	
1	予備費		100	100	100	100	
2	一般管理費	8,386	11,700	11,700	11,700	11,700	
3							
4							
5							
6							
7							
8							
9							
10							
11							
12							
13							
14							
15							
16							
17							
18							
	合計	8,386	11,800	11,800	11,800	11,800	