丹波市総合計画　令和4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ろう
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	774	744	—			
	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	2.3	1.4			
	路線バス利用者数	千人	目標	100	100	100	100	100	100	
			実績	54	49	72	91			
	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	24,993	25,451			
コスト	人件費	千円	実績	28,386	32,361	32,230	32,473	—	—	
	事業費	千円	実績	130,602	168,858	167,206	160,486	—	—	
	計	千円	実績	158,988	201,219	199,436	192,959	—	—	
	うち一般財源	千円	実績	136,655	167,893	163,984	169,165	—	—	

3　環境変化

国・県の方針、関連法令の動向	・デジタル田園都市国家構想総合戦略により、地域交通におけるデジタル基盤の整備が推進されている。 ・カーボンニュートラルに資する地域の公共交通の脱炭素化が推進されている。 ・JR西日本の不採算路線指定を受けて、兵庫県によるJRローカル線維持・利用促進検討協議会が発足し、各路線ごとのワーキングチームが構成された。
市民ニーズの動向	・公共交通機関のニーズとしては、通院、買い物、通学、通勤等において高い。 ・公共交通の利便性の向上を求める意見が多い。

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、デマンドタクシーの利用者数は少子化の影響もあり減少傾向にある。 ・路線バスは自動車運転免許を持たない若い世代への施策により、利用者数が回復に転じた。 【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、補助施策の実施等により利用者の減少に一定の歯止めはかかっている。 【デマンド】 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、今までよく利用されていた方の高齢化による施設入所や死亡等に加え、コロナ禍の影響もあり、延べ利用者数は減少しているが、回復傾向にある。 【駅前駐車場】 新型コロナウイルスの影響はあるものの、月極駐車場、一時駐車場とも緩やかではあるが稼働率は上昇している。
環境変化を踏まえた施策展開となっているか。	【鉄道】 沿線自治体としてJR加古川線の維持・利用促進ワーキングチームに参加し、施策を展開している。 【バス】 通学路線の延伸や、中学校統合に合わせて路線の変更等の施策を展開している。 自動車運転免許を持たない若い世代（中学生・高校生）へ施策を展開している。 【駅前駐車場】 駐車場内の消えかかっている白線を引き直すなど、市民の利便性の向上を図り、利用者維持に努めていく。
事業の構成や役割分担で見直しの余地がないか。	・ICOCAポイント事業については、一定期間の事業実施後に検証を行う予定である。 ・単独で公共交通を利用することが困難な方に対する福祉による移動支援施策との連携が必要である。

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	【公共交通】 新たに策定した丹波市地域公共交通計画に基づき、将来にわたって持続可能な利便性の高い公共交通ネットワークを構築していく。 【鉄道】 ・ICOCAポイント事業を継続するとともに、ICOCAの普及・利用拡大に向けた取り組みを進める。 ・沿線自治体と強調して加古川線の利用増進の取り組みを進める。 【バス・デマンド等】 ・必要性の高い路線の維持、確保のため国庫補助等を活用しながら支援を継続する。 ・デマンド運行システムを刷新するとともに、乗継所の整備に取り組み、更なる利便性の向上を目指す。 【駅前駐車場】 ・近年、コロナによる行動制限がなくなり、駐車場利用に回復の兆しが見られることから、新たな利用者を確保する手法を検討していく。 ・柏原駅前以外で駐車場内の消えかかっている白線を引き直すなど、市民の利便性の向上を図り、利用者維持に努めていく。

●構成する事業一覧　（令和　4　年度実施事業）

事務事業名	予算小事業名	人件費【千円】	事業費【千円】	計・千円	うち一般財源	必要性	効果性	コスト	公平性
公共交通バス対策事業		19,617	141,804	161,421	148,954	A	B	B	A
	公共交通バス対策事業								
福知山線複線化促進対策事業		11,667	9,693	21,360	19,649	B	B	B	該当なし
	福知山線複線化促進対策事業								
市営駐車場事業		1,189	8,989	10,178	562	A	B	A	A
	予備費								
	一般管理費								
合計		32,473	160,486	192,959	169,165				

丹波市総合計画　令和　4　年度事務事業評価　／　令和　5　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	平成　16 ～　無期　年度	
	所属長	藤浦　均	担当	足立　耕平	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ろう
	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	丹波市地域公共交通計画、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）	・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）	・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：（株）ウイング神姫） ・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（公共交通総合連携計画の実施、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４年度の事業概略	・丹波市地域公共交通計画の策定に取り組む。 ・デマンドタクシー車両を更新する（３台）。 ・地域境の乗継所設置に向けた待合環境整備を進める。 ・周辺地域から丹波医療センターへの移動手段を研究する。 ・中学３年生へNicopaを配布する。 ・路線バス通学定期券購入の補助を行う。	令和５年度の事業概略	・デマンドタクシー運行システムを更新する。 ・デマンドタクシー車両を更新する（３台）。 ・地域境の乗継所設置に向けた待合環境整備を進める。 ・バス路線充実に向けた協議、検討。 ・中学３年生へNicopaを配布する。 ・路線バス通学定期券購入の補助を行う。

実施（DO）

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	168,792	161,421	181,868	152,268	
	直接事業費A	86,907	140,427	150,919	141,804	162,251	132,651	
	総人件費計（E＋H）B	11,048	14,572	17,873	19,617	19,617	19,617	
	職員従事者数（人・年）C	1.42	1.83	2.20	2.47	2.47	2.47	
	【平均人件費】D	7,400	7,460	7,620	7,430	7,430	7,430	
	人件費E＝C×D	10,508	13,652	16,764	18,352	18,352	18,352	
	会計年度任用職員従事者数（人・年）F	0.27	0.39	0.47	0.50	0.50	0.50	
	【平均人件費】G	2,000	2,360	2,360	2,530	2,530	2,530	
	人件費H＝F×G	540	920	1,109	1,265	1,265	1,265	
歳入	特定財源	0	26,852	31,105	12,467	29,600	0	
	国・県支出金	0	1,595	1,489	6,292	0	0	
	借入金（地方債）	0	22,700	25,800	0	0	0	
	受益者負担金	0	0	0	0	0	0	
	その他特財	0	2,557	3,816	6,175	29,600	0	
	一般財源	97,955	128,147	137,687	148,954	152,268	152,268	

	指標名	単位		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	路線バス年間乗客数	人	目標	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000	
			実績	54,447	48,681	72,390	91,288			
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	36,000	
			実績	28,930	23,786	24,993	25,451			
			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。利用者数は新型コロナウイルス感染症拡大により減少傾向にあったが、外出自粛がなくなり回復に転じる見込みである。 ・路線バス：高校生への通学定期券購入補助等や路線延伸等、各利用増進策の効果により、前年度から利用者数が大幅な増加に転じている。

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	平成　16 ～　無期　年度

評価（CHECK）

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
(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、タクシーはラストワンマイルや時間帯を問わない交通手段として、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、路線バスの利用者数は増加に転じ、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、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。

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）

・路線バスは路線再編や高校生への通学補助により利用者数が大幅な回復に転じている。
・令和４年度に市島地域で実施した路線バス運行の社会実験では、大量輸送需要を確保するまでに至らなかったが、引き続き地域の状況を見ながら、バス路線の充実に向け継続した取り組みが必要である。
・デマンドタクシーは利用者が高齢世代中心で新規登録者数の伸び悩みがあり、新たな需要の掘り起こしと、利便性の向上に関する取り組みが必要である。
・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。

今後の方向性・改善策等

・新たに策定した地域公共交通計画に基づき、将来にわたって持続可能な利便性の高い公共交通ネットワークを構築していく。
・基幹交通の維持、確保のため、必要性の高い路線については国庫補助等を活用しながら支援を継続するとともに、通学定期券購入補助や交通系ICカードの配布等で、公共交通利用者の増加に取り組む。
・生活交通の充実のため、デマンドタクシーにおいては、運行システムを刷新するととに、地域境の乗継所整備に取り組み、更なる利便性の向上を目指す。
・わかりやすい交通情報の発信として、丹波市公共交通ガイド「てくてくたんば」の内容充実のほか、公共交通利用に対する意識の醸成として、幅広い世代への公共交通の利用機会の創出、モビリティマネジメントに取り組む。

成果・コストの方向性

成果の方向性 ＼ コスト投入の方向性	皆減	縮小	現状維持	拡大
拡充			✓	
現状維持				
縮小				
休廃止				

●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	150,919	141,804	162,251	132,651	
2							
3							
4							
5							
6							
7							
8							
9							
10							
合計		140,427	150,919	141,804	162,251	132,651	

●外部評価　【　　】年度実施

指摘事項など		対応状況	

丹波市総合計画　令和　4　年度事務事業評価　／　令和　5　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　耕平	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ろう	
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	丹波市地域公共交通計画、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）			
事務事業	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）	・JR福知山線市内駅利用者数が増加している。 ・JR福知山線の利便性が向上している。 ・JR福知山線が複線化されている。	
	概要 （具体的手段・全体計画）	・利用増進事業として各種助成事業の実施（実施方法：直接実施） ・丹波市JR福知山線複線化推進協議会への支援（実施方法：直接実施） ・鉄道利用の意識高揚を図るためイベント等の実施、「たんば鉄道の日（毎月22日）」の駅前市営駐車場の無料化 （実施主体：たんば鉄道イベント実行委員会他） ・市内（駅周辺等）におけるICOCA利用環境整備等の取組（実施方法：直接実施）	
	令和４年度の事業概略	・駅トイレ清掃業務の委託 ・鉄道利用増進ICOCAポイント事業費助成金の交付 ・各負担金（JR福知山線複線化推進協議会、たんば鉄道イベント実行委員会）及び事務局 ・ICOCA利用環境整備に向けた取組の実施	令和５年度の事業概略 ・駅トイレ清掃業務の委託 ・鉄道利用増進ICOCAポイント事業費助成金の交付 ・各負担金（JR福知山線複線化推進協議会、たんば鉄道イベント実行委員会）及び事務局 ・石生駅西公園前公衆トイレ改修の検討 ・JR加古川線の利用増進に向けた取組の実施

実施（DO）

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	37,947	36,267	21,206	21,360	28,831	28,831	
	直接事業費A	22,237	20,045	7,687	9,693	17,164	17,164	
	総人件費計（E＋H）B	15,710	16,222	13,519	11,667	11,667	11,667	
	職員従事者数（人・年）C	1.95	2.01	1.61	1.40	1.40	1.40	
	【平均人件費】D	7,400	7,460	7,620	7,430	7,430	7,430	
	人件費E＝C×D	14,430	14,995	12,268	10,402	10,402	10,402	
	会計年度任用職員従事者数（人・年）F	0.64	0.52	0.53	0.50	0.50	0.50	
	【平均人件費】G	2,000	2,360	2,360	2,530	2,530	2,530	
	人件費H＝F×G	1,280	1,227	1,251	1,265	1,265	1,265	
歳入	特定財源	1,980	971	16	1,711	5,215	5,215	
	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	0	0	0	0	0	0	
	その他特財	1,980	971	16	1,711	5,215	5,215	
	一般財源	35,967	35,296	21,190	19,649	23,616	23,616	

	指標名	単位		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	ＪＲ福知山線市内駅年間乗車人員数	千人	目標	1,080	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	
			実績	914	774	744	－			
成果	ＪＲ福知山線利用増進事業年間利用者数	人	目標	4,500	4,500	－	－	－	－	令和２年度末で廃止
			実績	3,092	276	－	－	－	－	
成果	通勤通学者駅周辺駐車場利用助成人数	人	目標	1,000	1,000	960	960	960	960	
			実績	581	499	458	549			
成果	鉄道利用増進ICOCAポイント事業費助成事業	人	目標	－	－	18,000	25,000	45,000	45,000	
			実績	－	－	19,076	41,712			
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	・沿線人口の減少による通勤・通学のための定期利用者の減少や、市民の日常生活における鉄道利用の機会の減少などから、鉄道利用者数は減少傾向にある。 ・コロナ禍による企業の在宅勤務やWEB会議の導入、旅行・買い物等で遠方への外出を控える傾向が続いており、鉄道利用者数の回復には厳しい状況が続いている。 ・ICOCAポイント事業により、ICOCA利用での乗車が増えてきており、鉄道乗車の利便性を高めることができている。

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

評価（CHECK）

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
(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)	B	・鉄道利用増進において、一部、従来の紙切符による施策からICOCAを活用した施策に転換したことで、利用しやすい制度にするとともに事務軽減を図っている。 ・利用増進の成果が未達成のため、鉄道利用につながる広報や制度の周知を強化し、効果の検証を行う必要がある。
(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、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、沿線人口の減少や新型コロナウイルス感染症の影響で市外への広域移動が控える傾向があることから、利用者数は減少傾向にあり、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	

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）

・新型コロナウイルス感染症の影響が長引いており、鉄道利用者数の減少に大きな影響を与えている。
・ICOCAによる鉄道利用が徐々に増えており、公共交通を便利に利用していただく大きなカギになってきている。
・鉄道事業者の行う利便性向上のための設備整備に対し、国や沿線自治体と協調しながら支援するとともに、最終目標である福知山線全線複線化に向けて、利用者増につながる事業を推進し、引き続き国や鉄道事業者への働きかけを行う。
・令和４年４月にJR西日本が大量輸送機関としての鉄道の特性を発揮できないとする輸送密度１日2,000人未満の区間に加古川線（西脇市駅-谷川駅間）を公表したことを受け、加古川線の利用増進も大きな課題となっており、県や沿線自治体とともに利用増進に取り組んでいく必要がある。

今後の方向性・改善策等

・西日本旅客鉄道株式会社との連携をさらに深めて利用増進に向けて協働して取り組む。
・鉄道利用増進ICOCAポイント事業により、ICOCAを使った鉄道利用を促すとともに、市内でのICOCAの利用環境の拡大に向けた取組を展開する。
・令和５年度から予算事業名を公共交通鉄道対策事業に改め、加古川線の利用増進について、県や沿線自治体と協調した施策に取り組んでいく。

成果・コストの方向性

成果の方向性 ＼ コスト投入の方向性	皆減	縮小	現状維持	拡大
拡充			✓	
現状維持				
縮小				
休廃止				

●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	7,687	9,693	17,164	17,164	
2							
3							
4							
5							
6							
7							
8							
9							
10							
11							
12							
合計		20,045	7,687	9,693	17,164	17,164	

●外部評価　【　　】年度実施

指摘事項など		対応状況	

丹波市総合計画　令和　4　年度事務事業評価　／　令和　5　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	荻野　浩仁	担当　上田　真未

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ろう	
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、丹波市営駐車場条例施行規則		

計画（PLAN）

事務事業			
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）	・指定管理者制度の導入により、駐車場利用者の利便性が向上する。 ・料金自動精算機により、駐車場利用者の利便性が向上する。 ・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が向上する。		
概要 （具体的手段・全体計画）	・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４年度の事業概略	指定管理業務による管理、運営の継続	令和５年度の事業概略	指定管理業務による管理、運営の継続

実施（DO）

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	23,086	10,053	9,538	10,178	10,689	56,589	
直接事業費Ａ	21,458	8,486	8,700	8,989	9,500	55,400	
総人件費計（Ｅ＋Ｈ）Ｂ	1,628	1,567	838	1,189	1,189	1,189	
職員従事者数（人・年）Ｃ	0.22	0.21	0.11	0.16	0.16	0.16	
【平均人件費】Ｄ	7,400	7,460	7,620	7,430	7,430	7,430	
人件費Ｅ＝Ｃ×Ｄ	1,628	1,567	838	1,189	1,189	1,189	
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	2,530	2,530	2,530	
人件費Ｈ＝Ｆ×Ｇ	0	0	0	0	0	0	
歳入　特定財源	20,353	8,060	8,099	9,616	9,653	55,553	
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	8,000	9,545	9,545	9,545	
その他特財	8,649	198	99	71	108	46,008	
一般財源	2,733	1,993	1,439	562	1,036	1,036	

	指標名	単位		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	デマンド会提供資料 利用台数の状況表
			実績	62.6	58.1	54.8	56.8			
成果	一時駐車場稼働率	%	目標	65.0	65.0	65.0	65.0	65.0	65.0	デマンド会提供資料 利用台数の状況表
			実績	66.6	48.6	52.7	60.9			
			目標							
			実績							
			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	164.1	総事業費／365日
			実績	63.1	27.3	25.9	27.9			
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	213.2	総事業費／全区画281
			実績	82.2	35.4	33.6	36.2			

指標の推移等の背景・分析	新型コロナウイルスの影響はあるものの行動制限がなくなったため、月極駐車場、一時駐車場とも稼働率は回復傾向にある。

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

評価（CHECK）

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
(必要性) 市民にとって必要な事業か。	A	・駅前に民間駐車場が不足している。 ・公共交通の充実の観点から、必要最低限の駐車場を整備することは、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	指定管理者制度を導入しており、効果的に事業を運用している。
(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	・新型コロナウイルスの影響を受け、目標値には達していないが、近年、回復傾向にある。	(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	・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である。

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）

【評価】
・新型コロナウイルスの影響により、収益は減少していたが、今年度の稼働率は回復傾向にあり特別会計の運営は適正に出来ている。
・大きなトラブルもなく、柏原駅前一時預かり駐車場の白線を引き直すことができ、利用者の利便性が向上した。

【課題】
・新型コロナウイルスの影響により、令和元年度の稼働率までには届いていない。
・駐車場経営戦略に基づき、新たな利用者の確保が必要である。
・想定以上の降雪により、月極駐車場の除雪ができていなかったことから、車が駐車できないとの苦情があった。

今後の方向性・改善策等

・近年、コロナによる行動制限がなくなり、駐車場利用に回復の兆しが見られることから、電気自動車にも対応できるなど、新たな利用者を確保する手法を検討していく。
・柏原駅前以外で駐車場内の消えかかっている白線を引き直すなど、市民の利便性の向上を図り、利用者維持に努めていく。
・想定以上の降雪にも、天気予報で確認し、速やかに一時及び月極駐車場ともに除雪作業を行える体制を整える。
・経営戦略に基づく施設整備を実施していく。（令和６年度に施設整備を実施予定）

成果・コストの方向性

成果の方向性 ＼ コスト投入の方向性	皆減	縮小	現状維持	拡大
拡充				
現状維持			✓	
縮小				
休廃止				

●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	100	
2	一般管理費	8,386	8,600	8,889	9,400	55,300	
3							
4							
5							
6							
7							
8							
9							
10							
11							
12							
合計		8,486	8,700	8,989	9,500	55,400	

●外部評価　【　　】年度実施

指摘事項など		対応状況	