令和　7　年度　事務事業評価シート

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	大西　万実	担当	藤原　宏康	担当	中根　真希

位置づけ	総合計画	まちづくりの目標	まちづくりの目標６【くらしの基盤政策】便利で快適に暮らせるまち
		施策分野	6-2 公共交通
	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、丹波市次世代を担う公共交通利用増進事業実施要綱、路線バス通学定期券購入助成制度	

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）市民等及び交通事業者
		目的 ベストな状態 （期待される効果） ※上記載の対象が主語）	・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（予約）型乗合タクシーの運行（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：㈱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（丹波市地域公共交通計画の実施、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）

実施（DO）コスト	コスト（単位：千円） （評価年度は実績、計画年度は予算）	令和７年度	令和８年度	令和９年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度	備　考
歳出	総事業費　Ａ＋Ｂ	201,249	179,214	0	0	0	0	
	直接事業費Ａ	183,385	161,350	0	0	0	0	
	総人件費計（Ｅ＋Ｈ）Ｂ	17,864	17,864	0	0	0	0	
	職員従事者数（人・年）Ｃ	2.00	2.00	0.00	0.00	0.00	0.00	
	【平均人件費】Ｄ	8,190	8,190	0	0	0	0	
	人件費Ｅ＝Ｃ×Ｄ	16,380	16,380	0	0	0	0	
	会計年度任用職員従事者数（人・年）Ｆ	0.40	0.40	0.00	0.00	0.00	0.00	
	【平均人件費】Ｇ	3,710	3,710	0	0	0	0	
	人件費Ｈ＝Ｆ×Ｇ	1,484	1,484	0	0	0	0	
歳入	特定財源	33,161	550	0	0	0	0	
	国支出金	0	550	0	0	0	0	
	県支出金	5,204	0	0	0	0	0	
	借入金（地方債）	0	0	0	0	0	0	
	その他特財	27,957	0	0	0	0	0	
	一般財源	168,088	178,664	0	0	0	0	

実施（DO）指標	指標名	単位		令和７年度	令和８年度	令和９年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度	備　考
			目標							
			実績							
成果	路線バス利用者数（日）	人	目標	246.0	258.0	270.0				※１
			実績	483.2						
成果	デマンドタクシー利用者数（日）	人	目標	168.0	179.0	190.0				※１
			実績	120.4						
			目標							
			実績							
	指標の推移等の背景・分析	・路線バス：中学生の通学利用、高校生の通学定期券購入補助等の利用増進策の効果により、令和２年度に46,681人にまで落ち込んでいた利用者数は合併直後の平成17年度と同水準の176,395人まで回復した。 ・デマンドタクシー：高齢者を中心に各地域内での移動手段として定着している。利用者数はコロナウイルス感染症拡大による利用者減から回復傾向にあるが、利用回数の多い高齢者が加齢に伴う身体状況の変化により利用できなくなったり、自家用車を利用する高齢者が多い状況等から利用者数は伸び悩んでいる。 ※１　丹波市地域公共交通計画（R5～R9）で定める目標値で、令和９年度に計画改定を予定しており、改定後に目標値を示す。							

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
(必要性) 市民にとって必要な事業か。	A	路線バスは、市内各地域から市内中心または、交通結節点等を結ぶへ基幹交通としての役割を担い、デマンドタクシーは、地域内の生活交通としての移動手段として機能している。公共交通の連携とバランスを保ち、持続可能性の確保をめざす本事業は、安心して暮らせるまちづくりのために必要な事業である。
(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	デマンドタクシーの利用者は、高齢者が大半であり、買い物、通院をはじめとする外出支援につながっている。また、路線バスの利用者についても通学による利用等により、地域間を結ぶ基幹交通としての役割を果たしており、これらのバランスが取れた公共交通ネットワークが維持されている。
(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	路線バスの補助は増加傾向にあるが、一方で利用者増による収益増により赤字解消路線もあり、引続き利用増につながる施策によりコスト抑制が期待できる。デマンドタクシーの運行経費は、人件費等の増加によりコストが増加している。公共交通は、市民の日常生活の移動手段だけでなく、自家用車からの転換や環境負荷低減、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採算性のみで計れるものではない。

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】
・路線バスは、高校生への通学費補助により利用者数を維持できている。
・デマンドタクシーは、新システムの運行により合理的な配車が可能となった。また、24時間予約可能なWeb予約も可能となったことで、僅かではあるがWeb予約者が増えつつある。
【課題】
・交通事業者の人材不足（ドライバー）や人件費の上昇などによる運行経費が増加傾向にある。
・路線バスは、通学支援等による利用者増加の効果が出ている一方で、減少傾向にある路線もあることから、ダイヤ改正や再編などにより路線の維持確保が必要である。
・全体的な公共交通ネットワークのバランスのもと、将来に渡って持続可能な公共交通の維持確保に努める必要がある。

今後の方向性・改善策等（今後１～３年を想定）

【今後の方向性】
・将来に渡って持続可能な公共交通ネットワークを維持・確保していく。
【改善策】
・路線バスは、学校統廃合による通学手段の確保に向け、通学支援について関係機関等と調整をする。
・デマンドタクシーは、Web予約の利用促進や利用の仕方について分かりやすい啓発に努める。
・利用促進につながる移動支援策の検討について関係部署と協議する。

成果・コストの方向性（今後１～３年を想定）

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

●外部評価 【　令和６　】年度実施

指摘事項など	・市外利用者の増加を想定したデマンドタクシーの予約簡素化 ・ライドシェアの検討 ・市民目線で不便に映るイメージの払拭	対応状況	・デマンドタクシーは生活交通としての位置づけにより、利用者は、今後においても原則市民とする。 ・公共交通のバランスを保つことを基本とし、現状の課題である路線バス及びタクシードライバー不足解消のため、自動運転技術について先進地を視察する。（運行体制、事業費、課題等について聞き取り） ・公共交通ガイド「てくてくたんば」内の、公共交通利用方法等について構成を変更した。また、デマンドタクシー利用方法について地域へ出向き説明を行った。

令和　7　年度　事務事業評価シート

事務事業名	公共交通鉄道対策事業					
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	大西　万実	担当	藤原　宏康	担当	房安　由佳

位置づけ	総合計画	まちづくりの目標	まちづくりの目標６【くらしの基盤政策】便利で快適に暮らせるまち
		施策分野	6-2 公共交通
	根拠法令・個別計画等	丹波市地域公共交通計画、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、丹波市鉄道利用増進WESTERポイント事業交付要綱、JR加古川線団体利用者乗車券購入補助金	

計画（PLAN）	事務事業	対象（誰を、何を）	JR福知山線及び加古川線を利用する人、JR福知山線及び加古川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） ※上記載の対象が主語）	・JR福知山線及び加古川線の市内駅利用者数が増加している。 ・JR福知山線及び加古川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。 ・JR加古川線の運行が維持されている。
		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：事業費負担） ・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） ・加古川線利用促進協議会への参画・各種事業の実施（実施方法：構成団体との共同実施）

実施（DO）コスト	コスト（単位：千円） （評価年度は実績、計画年度は予算）	令和７年度	令和８年度	令和９年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度	備　考
歳出	総事業費　A＋B	33,401	34,952	0	0	0	0	
	直接事業費A	16,804	18,355	0	0	0	0	
	総人件費計（E＋H）B	16,597	16,597	0	0	0	0	
	職員従事者数（人・年）C	1.80	1.80	0.00	0.00	0.00	0.00	
	【平均人件費】D	8,190	8,190	0	0	0	0	
	人件費E＝C×D	14,742	14,742	0	0	0	0	
	会計年度任用職員従事者数（人・年）F	0.50	0.50	0.00	0.00	0.00	0.00	
	【平均人件費】G	3,710	3,710	0	0	0	0	
	人件費H＝F×G	1,855	1,855	0	0	0	0	
歳入	特定財源	3,437	4,115	0	0	0	0	
	国支出金	0	0	0	0	0	0	
	県支出金	0	0	0	0	0	0	
	借入金（地方債）	0	0	0	0	0	0	
	その他特財	3,437	4,115	0	0	0	0	
	一般財源	29,964	30,837	0	0	0	0	

実施（DO）指標	指標名	単位		令和７年度	令和８年度	令和９年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度	備　考
成果	ＪＲ福知山線、加古川線の市内利用者数（日）	人	目標	2,513.0	2,632.0	2,750.0				※1
			実績	2,121.0						
成果	駅周辺駐車場利用料金助成人数	人	目標	65.0	69.0	73.0				※1
			実績	86.0						
			目標							
			実績							
	指標の推移等の背景・分析	人口減少による通勤・通学定期券利用者の減少や、市民の日常生活における鉄道利用機会の減少などから、利用者数は減少傾向にある。一方で、駅周辺駐車場利用料金助成人数は、助成制度が認知されてきたこともあり一定数の利用が続いている。 ※１　丹波市地域公共交通計画（R5～R9）で定める目標値で、令和９年度に計画改定を予定しており、改定後に目標値を示す。								

事務事業名	公共交通鉄道対策事業		
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
(必要性) 市民にとって必要な事業か。	A	鉄道は、地域間を結ぶ基幹交通として、また他都市への広域移動として重要な役割を担っている。また、災害時に寸断されない迂回路としても非常に重要であることから、鉄道の維持や利便性向上を図るための事業は必要である。
(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と考える。特に、JR加古川線においては、万博時間中の１日当たり平均乗車人数が350人と、本格的に利用促進を取組む前の2023年度の275人と比べると75人増加しており、事業実施の効果が表れているが、JR福知山線を含めると減少傾向にある。
(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	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、維持や利便性向上を図るための事業の実施にあっては採算性のみで計れるものではない。

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】
・沿線自治体や関係団体及び地元住民と一緒になって、各種イベントをはじめ利用促進策を実施し、利用機会の拡大を図った。
・JR福知山線全線複線化やJR加古川線維持に向け国や鉄道事業者へ働きかけを行った。
・丹波市鉄道利用増進WESTERポイント事業の実施により、ICOCAによる鉄道利用が定着してきている。
【課題】
・大阪・関西万博終了後においても、引続きJR加古川線の利用者数が継続・増加する取組を検討する必要がある。
・鉄道事業者に対し、福知山線複線化及び利便性向上について、引続き粘り強い要望活動が必要である。

今後の方向性・改善策等（今後１～３年を想定）

【今後の方向性】
・西日本旅客鉄道株式会社との連携を深め、鉄道利用増進に向けて取り組む。
【改善策】
・沿線市町、地域団体及び地域住民と一緒になって利用増進につながる取組を継続する。

成果・コストの方向性（今後１～３年を想定）

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

●外部評価 【　　】年度実施

指摘事項など		対応状況	