

福知山市 令和7年度事務事業評価シート

事業属性

(単位：千円)

事業名	KTR支援事業									事業コード	020109110106				
政策体系	基本政策	1 市民一人ひとりが、まちづくりの担い手となり、ほどよい力加減で助け合うまち						政策目標	2 持続性のある移動手段の確保						
	施 策 名	2 持続可能な公共交通の制度設計・運営								施策コード	122				
事業担当	所属	350500 建設交通部都市・交通課						所属長	川見 正一						
会計情報	款	02 総務費		項	01 総務管理費		目	09 交通対策費		会計	01 一般会計		決算附属資料	79	頁
計画期間	開始年度	平成8年度		終了予定年度	令和16年度		関連計画名	京都丹後鉄道沿線地域公共交通計画、鉄道事業再構築実施計画			R7現在の状況	継続中			
根拠法令等	—														
事業区分	☐ 法定受託事務 ☒ 国府補助事業 ☐ 市単独事業 ☐ 内部庶務的事业 ☐ その他 (														

II 事業基礎情報

背景(現状) (3行程度以内)	※事業を実施する背景や事業における現状 人口減少・過疎化、少子高齢化の進行に伴い、鉄道・バス等の乗合公共交通が縮小・縮減局面にある。									
課題 (3行程度以内)	※事業目的と現状とのギャップを埋めるために、真に解決すべきこと・最も直すべきところ 運行の継続、安全性の確保のためには、運行費用の他、輸送設備等の整備・投資が必要となるが、運賃収入では運行管理費用、設備費がまかなえない。									
事業目的 (5行程度以内)	※背景(現状)、課題をふまえ、何のために事業を実施するのか。(紐づくまちづくり構想の施策も踏まえて記入) 京都丹後鉄道宮福線は、福知山市街地と大江地域をつなぐ幹線であり通学や通勤など地域住民の生活移動を支える重要な交通機関として、京都府、兵庫県、沿線市町と協調して、安全性・運行の継続性を確保する。									
実施概要 (5行程度以内)	※事業目的を達成する手段として、誰(何)を対象に、どのような手段・手法で事業を行うのか箇条書きで記載すること 基盤管理会社である北近畿タンゴ鉄道株式会社(KTR)に対し、基盤管理・整備にかかる費用について、京都府・票券県・沿線市町と協調し、支援する。 ・安全輸送設備等整備事業費補助金、地域公共交通再構築事業費補助金：輸送設備整備にかかる経費に対する補助 ・基盤管理補助金：輸送設備の維持管理にかかる経費に対する補助 / ・経営安定化補助金：KTRが保有する輸送設備(駅、鉄路等)の固定資産税に対する補助 【主な利用特財その他分】・KTR支援事業(一般)(繰越明許費分)/総務債/14,100千円/P50 ・KTR支援事業(一般補助施設整備等)(繰越明許費分)/総務債/14,500千円/P50									
対象者	京都丹後鉄道利用者					対象者数	1,315,205		単位あたりコスト	0.1
実施方法	☐ 直接実施 ☐ 業務委託 ☐ 指定管理 ☒ 補助金交付 ☐ その他 (									

III 予算執行状況

区 分		R5(評価前年度)		R6(評価年度)		R7(本年度)		R8(要求年度)					
予算情報	① 当初予算	132,207		151,813		121,196		0					
	② 補正予算	36,990		42,297		0		0					
	③ 繰越予算	△ 32,883		△ 2,842		0		0					
	前年度繰越	10,428		43,310		0							
	次年度繰越	△ 43,311		△ 46,152		0		0					
小計(①～③)		136,314		191,268		121,196		0					
予算財源内訳	① 一般財源	0		147		0		0					
	② 国支出金	0		42,611		3,734		0					
	③ 府支出金	0		0		0		0					
	④ 地方債	39,800		56,500		22,400		0					
	⑤ その他特財	96,514		92,010		95,062		0					
決算情報	① 流充用額	0		0									
	② 配当予算	136,314		191,268									
	③ 執行額	135,762		191,268									
	④ 執行率	99.6%		100.0%									
人概工算	① 従事職員数 (正職員 / 会計年度任用職員)	0.55	/	0.00	0.40	/	0.00	/					
	② 概算人件費	4,400		3,200									
トータルコスト (予算執行額+概算人件費)		140,162		194,468									
主な利用特財 (R6年度実績値)		特財名称	地域公共交通再構築事業費補助金(社会資本整備総合交付金)		種類	総務費国庫補助金		実績金額	28,026		決算附属資料	15	頁
			KTR支援事業基金繰入(地域振興基金)			基金繰入金			47,116			36	
			KTR支援事業基金繰入(過疎地域持続的発展基金)			基金繰入金			44,787			37	
			KTR支援事業(過疎対策)			総務債			15,700			50	
			KTR支援事業(一般補助施設整備等)			総務債			11,700			50	
			地域公共交通再構築事業費補助金(社会資本整備総合交付金)(繰越明許費分)			総務費国庫補助金			14,585			15	

Ⅳ 業績指標(ロジックモデル)

成果指標及び成果実績 ① (直接・短期アウトカム)	定量的な成果指標		単位	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	最終目標年度 令和8年度	
	※直接アウトカム・・・下の活動指標及び活動実績(アウトプット)により、事業対象者に対してどんな効果を発現させたいか。	成果実績	人	309762	358141	436491			
		目標値		440496	440496	440496	440496	440496	
	京都丹後鉄道福知山市内駅年間輸送人数	達成度		%	70%	81%	99%	0%	0%
活動指標及び活動実績 ① (アウトプット)	活動指標		単位	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	目標最終年度 令和8年度	
	※アウトプット・・・アクティビティをどれだけ実施するか(したか)を数値で測る目標名・実績。	活動実績	団体	1	1	1			
	補助金交付	当初見込		1	1	1	1	1	
活動内容① (アクティビティ)	※アクティビティ・・・アウトプット・アウトカムにつながる、事業の具体的な活動。誰を対象に何を行うのか。								
	沿線自治体会議への参画								
成果指標及び成果実績 ② (直接・短期アウトカム)	定量的な成果指標		単位	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	最終目標年度 令和8年度	
	※直接アウトカム・・・下の活動指標及び活動実績(アウトプット)により、事業対象者に対してどんな効果を発現させたいか。	成果実績							
		目標値							
		達成度		%	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!
活動指標及び活動実績 ② (アウトプット)	活動指標		単位	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	目標最終年度 令和8年度	
	※アウトプット・・・アクティビティをどれだけ実施するか(したか)を数値で測る目標名・実績。	活動実績							
		当初見込							
活動内容② (アクティビティ)	※アクティビティ・・・アウトプット・アウトカムにつながる、事業の具体的な活動。誰を対象に何を行うのか。								

Ⅴ 事業担当所属内による自己点検

定性的な面も含めた自己評価及び現状の課題	※必要性、効率性、有効性の観点に基づき記述すること
	R2以降、コロナ禍前の半分程度まで落ち込んでいた乗降客数も、R4以降回復しつつある。GWや盆、年末年始はコロナ禍前の7割程度に留まるとはいえ、R4以降、利用増加傾向にある。 一方で、沿線自治体は、いずれも人口減少、少子高齢化が進行しており、また、京阪神からのアクセスも京都縦貫道の整備などにより自動車移動の利便性が上がることで、鉄道利用としては困難な状況になる。
現状の課題に対する改善策	R5年度に京都府が中心となって策定した京都丹後鉄道沿線地域公共交通計画及び鉄道事業再構築実施計画においては、安全性・利便性の向上を図り、誘客を図る他、各市町と運行会社が連携を市利用促進に取り組み、収支均衡を図るとしており、R6にKTR、Willer社、WillerTrains社が締結した、運行契約(R7～R16)において、運行会社(WT社)、基盤保有会社(KTR)、沿線自治体がどのような役割を担うか協議していく。

(単位：千円)

3

Ⅳ 業績指標(ロジックモデル)

		定量的な成果指標			単位	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	最終目標年度 令和8年度	
成果指標及び成果実績 ① (直接・短期アウトカム)	※直接アウトカム・・・下の活動指標及び活動実績(アウトプット)により、事業対象者に対してどんな効果を実現させたいか。		成果実績	人		309762	358141	436491			
			目標値			440496	440496	440496	440496	440496	
	京都丹後鉄道福知山市内駅年間輸送人数		達成度		%	70%	81%	99%	0%	0%	
活動指標及び活動実績 ① (アウトプット)	活動指標			単位	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	目標最終年度 令和8年度		
	※アウトプット・・・アクティビティをどれだけ実施するか(したか)を数値で測る目標名・実績。		活動実績	回	2	2	2				
	京都丹後鉄道利用促進協議会出席回数		当初見込		2	2	2	2	2		
活動内容① (アクティビティ)		※アクティビティ・・・アウトプット・アウトカムにつながる、事業の具体的な活動。誰を対象に何を行うのか。 京都丹後鉄道利用促進協議会で取り組む各種事業 ・小学生への丹鉄こども新聞の配布 ・丹鉄駅等の美化活動への支援(自主活動団体) ・JRへの要望活動 など									

成果指標及び成果実績 ② (直接・短期アウトカム)	定量的な成果指標			単位	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	最終目標年度 令和8年度	
	※直接アウトカム・・・下の活動指標及び活動実績(アウトプット)により、事業対象者に対してどんな効果を実現させたいか。		成果実績							
			目標値							
			達成度		%	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!
活動指標及び活動実績 ② (アウトプット)	活動指標			単位	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	目標最終年度 令和8年度	
	※アウトプット・・・アクティビティをどれだけ実施するか(したか)を数値で測る目標名・実績。		活動実績							
			当初見込							
活動内容② (アクティビティ)		※アクティビティ・・・アウトプット・アウトカムにつながる、事業の具体的な活動。誰を対象に何を行うのか。 								

Ⅴ 事業担当所属内による自己点検

定性的な面も含めた自己評価 及び現状の課題	※必要性、効率性、有効性の観点に基づき記述すること	
	コロナ禍による利用者の減少については、鉄道をはじめとするすべての公共交通に大きな影響を与えた。R4年度以降、利用状況は一定の回復を見せたが、利用状況は、コロナ禍前の7割程度にとどまっている。沿線市町の人口減少、少子高齢化に加え、京都縦貫道の整備による自動車交通の利便性向上も鉄道利用にとっては、利用者減少の要因となっている。 コロナ収束により、丹後エリアへのインバウンド誘客は上昇傾向にあるため、万博やオーバーツーリズム対策に関連した誘客に取り組み、生活利用においても利用減少に歯止めをかける必要がある。	
現状の課題 に対する 改善策	万博やオーバーツーリズム対策と関連した誘客に加え、R6年度には西舞鶴～宮津間開通100周年(以降、宮津線においては順次周年記念が続く)等の機会に、住民を巻き込んだイベント等により住民の鉄道利用の機運を醸成していく。	

福知山市 令和7年度事務事業評価シート

事業属性

(単位：千円)

事業名	市バス運行事業								事業コード	020109120110					
政策体系	基本政策	1 市民一人ひとりが、まちづくりの担い手となり、ほどよい力加減で助け合うまち						政策目標	2 持続性のある移動手段の確保						
	施策名	2 持続可能な公共交通の制度設計・運営							施策コード	122					
事業担当	所属	350500 建設交通部都市・交通課						所属長	川見 正一						
会計情報	款	02 総務費		項	01 総務管理費		目	09 交通対策費		会計	01 一般会計		決算附属資料	80	頁
計画期間	開始年度	平成18年度		終了予定年度	令和8年度		関連計画名	福知山市地域公共交通計画、福知山市地域公共交通再編実施計画			R7現在の状況	継続中			
根拠法令等	道路運送法														
事業区分	☐ 法定受託事務 ☒ 国府補助事業 ☐ 市単独事業 ☐ 内部庶務的事业 ☐ その他 (														

II 事業基礎情報

背景(現状) (3行程度以内)	※事業を実施する背景や事業における現状 人口減少・過疎化、少子高齢化の進行に伴い、鉄道・バス等の乗合公共交通が縮小・縮減局面にある。										
課題 (3行程度以内)	※事業目的と現状とのギャップを埋めるために、真に解決すべきこと・最も直すべきところ 民間路線バス路線が成り立たない(撤退後)の地域において、地域内の移動手段の確保を図らなければならない。										
事業目的 (5行程度以内)	※背景(現状)、課題をふまえ、何のために事業を実施するのか。(紐づくまちづくり構想の施策も踏まえて記入) 交通空白地である三和、夜久野、大江地域において、民間バス廃止代替である市バスを運行し、地域住民の生活移動手段を確保する。										
実施概要 (5行程度以内)	※事業目的を達成する手段として、誰(何)を対象に、どのような手段・手法で事業を行うのか箇条書きで記載すること ・三和地域:4路線2台運行(川合大原線、菟原線、友洲支線、細見線)／スクール線・・・スクールバスへの一般混乗(利用者登録制) ・夜久野地域:3路線3台運行(直見線、板生・千原線、畑線) ・大江地域:2路線2台運行(大江山の家線、二箇下線、)										
対象者	三和、大江、夜久野の住民数					対象者数	9,281		単位あたりコスト	7.6	
実施方法	☒ 直接実施 ☒ 業務委託 ☐ 指定管理 ☐ 補助金交付 ☐ その他 (										

III 予算執行状況

区 分		R5(評価前年度)		R6(評価年度)		R7(本年度)		R8(要求年度)						
予算情報	① 当初予算	60,474		67,507		63,712		0						
	② 補正予算	△ 6,676		0		0		0						
	③ 繰越予算	0		0		0		0						
	前年度繰越	0		0		0		0						
	次年度繰越	0		0		0		0						
小計(①～③)		53,798		67,507		63,712		0						
予算財源内訳	① 一般財源	0		400		0		0						
	② 国支出金	0		0		0		0						
	③ 府支出金	5,140		6,240		7,746		0						
	④ 地方債	0		14,400		0		0						
	⑤ その他特財	48,658		46,467		55,966		0						
決算情報	① 流充用額	△ 1,378		△ 907										
	② 配当予算	52,420		66,600										
	③ 執行額	51,890		66,166										
	④ 執行率	99.0%		99.3%										
人概工算	① 従事職員数 (正職員/全計年度任用職員)	0.20	/	0.20	0.45	/	0.25	/						
	② 概算人件費	2,160		4,300										
トータルコスト (予算執行額+概算人件費)		54,050		70,466										
主な利用特財 (R6年度実績値)		特財名称	電柱占用料(都市・交通課)		種類	総務使用料		実績金額	9		決算附属資料	7		頁
			公衆電話室設置使用料			総務使用料			1			7		
			市町村運行確保生活路線維持費補助金			総務費府補助金			8,090			21		
			市バス運行事業基金繰入(過疎地域持続的発展基金)			基金繰入金			38,910			37		
			市バス運行事業(過疎対策)			総務債			14,000			50		
			ほか						4,212					

Ⅳ 業績指標(ロジックモデル)

成果指標及び成果実績 ① (直接・短期アウトカム)	定量的な成果指標			単位	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	最終目標年度 令和8年度	
	※直接アウトカム・・・下の活動指標及び活動実績(アウトプット)により、事業対象者に対してどんな効果を発現させたいか。		成果実績	円	1612	1740	1620			
	利用者1人当たりの市財政負担額(市バス) 成果は、目標値以下で評価する		目標値		1000	1000	1000	1000	1000	
			達成度	%	161%	174%	162%	0%	0%	
活動指標及び活動実績 ① (アウトプット)	活動指標			単位	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	目標最終年度 令和8年度	
	※アウトプット・・・アクティビティをどれだけ実施するか(したか)を数値で測る目標名・実績。		活動実績	人	23690	24163	23623			
	市バス利用者数		当初見込		42000	42000	42000	42000	42000	
活動内容① (アクティビティ)	※アクティビティ・・・アウトプット・アウトカムにつながる、事業の具体的な活動。誰を対象に何を行うのか。									
	住民に対する利用促進及び利用実態に応じた適正なサービス供給のための再編									
成果指標及び成果実績 ② (直接・短期アウトカム)	定量的な成果指標			単位	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	最終目標年度 令和8年度	
	※直接アウトカム・・・下の活動指標及び活動実績(アウトプット)により、事業対象者に対してどんな効果を発現させたいか。		成果実績	人	0.3	0.3	0.3			
	平均乗車密度(市バス)		目標値		1	1	1	1	1	
			達成度	%	30%	30%	30%	0%	0%	
活動指標及び活動実績 ② (アウトプット)	活動指標			単位	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	目標最終年度 令和8年度	
	※アウトプット・・・アクティビティをどれだけ実施するか(したか)を数値で測る目標名・実績。		活動実績	路線	0	0	5			
	路線見直し検討数		当初見込		3	3	3	3	3	
活動内容② (アクティビティ)	※アクティビティ・・・アウトプット・アウトカムにつながる、事業の具体的な活動。誰を対象に何を行うのか。									
	利用実態に応じた適正なサービス供給のための再編									

Ⅴ 事業担当所属内による自己点検

定性的な面も含めた自己評価 及び現状の課題	※必要性、効率性、有効性の観点に基づき記述すること 市バス再編により、効率化に取り組んできたが、運行委託における人件費の高騰、老朽化したバスの更新に加え、燃料費が高騰したため、利用者1人当たりにかかる財政負担額が増加傾向にある。								
現状の課題 に対する 改善策	デマンド型の導入やICTの活用等により、効率性と利便性の向上を図ることについて、利用者のヒアリングや、事例等の研究を行う。								

福知山市 令和7年度事務事業評価シート

事業属性

(単位：千円)

事業名	公共交通維持改善事業										事業コード	020109120116				
政策体系	基本政策	1 市民一人ひとりが、まちづくりの担い手となり、ほどよい力加減で助け合うまち						政策目標	2 持続性のある移動手段の確保							
	施策名	2 持続可能な公共交通の制度設計・運営								施策コード	122					
事業担当	所属	350500 建設交通部都市・交通課						所属長	川見 正一							
会計情報	款	02 総務費		項	01 総務管理費		目	09 交通対策費		会計	01 一般会計		決算附属資料	80・81		頁
計画期間	開始年度	平成18年度		終了予定年度	令和8年度		関連計画名	福知山市地域公共交通計画、福知山市地域公共交通利便増進実施計画				R7現在の状況	継続中			
根拠法令等	道路運送法															
事業区分	☐ 法定受託事務 ☒ 国府補助事業 ☐ 市単独事業 ☐ 内部庶務的事業 ☐ その他 (															

II 事業基礎情報

背景(現状) (3行程度以内)	※事業を実施する背景や事業における現状 人口減少・過疎化、少子高齢化の進行に伴い、鉄道・バス等の乗合公共交通が縮小・縮減局面にある。									
課題 (3行程度以内)	※事業目的と現状とのギャップを埋めるために、真に解決すべきこと・最も直すべきところ 公共交通の利用者の減少、収益性の低下が起因し、交通事業者の経営体力が低下し、既存の公共交通の維持が困難になってきている。高齢者を含めて、市民の移動手段を主は、自家用自動車に推移しており、自家用車を使用する人とそうでない人で公共交通の必要性が二極化してきている中で、サービスを継続していくためには、効率性を高めていく必要がある。									
事業目的 (5行程度以内)	※背景(現状)、課題をふまえ、何のために事業を実施するのか。(紐づくまちづくり構想の施策も踏まえて記入) 本市の公共交通のマスタープランである福知山市地域公共交通計画に基づき、地域の実情と市民ニーズに対応した交通体系の再編を進め、持続可能な地域公共交通を構築する。									
実施概要 (5行程度以内)	※事業目的を達成する手段として、誰(何)を対象に、どのような手段・手法で事業を行うのか箇条書きで記載すること ・バス路線の維持確保を目的に、市内で路線バスを運行する事業者に対し、国・府と協調しながら財政支援を行う。 ・路線バス廃止に関わる代替交通として、北陵地域乗合タクシーの運行に対する支援を行う。 ・道路運送法の規定に基づき、専門的立場の関係者による地域公共交通会議を開催し、路線バスの路線変更、運賃改定や利用促進、また交通手段を持たない人に配慮した交通システム導入等に関する協議、調整、検討等を行う。 ・公共交通全体の利便増進や利用促進を図る。									
対象者	路線バス利用者				対象者数	408,063		単位あたりコスト	0.3	
実施方法	☒ 直接実施 ☒ 業務委託 ☐ 指定管理 ☒ 補助金交付 ☐ その他 (									

III 予算執行状況

区 分		R5(評価前年度)		R6(評価年度)		R7(本年度)		R8(要求年度)						
予算情報	① 当初予算	17,401		2,528		5,802		0						
	② 補正予算	114,332		112,647		0		0						
	③ 繰越予算	0		0		0		0						
	前年度繰越	0		0		0		0						
	次年度繰越	0		0		0		0						
小計(①～③)		131,733		115,175		5,802		0						
予算財源内訳	① 一般財源	121,264		94,150		3,286		0						
	② 国支出金	109		8,674		1,940		0						
	③ 府支出金	7,336		9,932		552		0						
	④ 地方債	0		0		0		0						
	⑤ その他特財	3,024		2,419		24		0						
決算情報	① 流充用額	1,673		922										
	② 配当予算	133,406		116,097										
	③ 執行額	130,110		115,005										
	④ 執行率	97.5%		99.1%										
人概工算	① 従事職員数 (正職員 / 会計年度任用職員)	1.15	/	0.20	1.17	/	0.25			/				
	② 概算人件費	9,760		10,060										
トータルコスト (予算執行額+概算人件費)		139,870		125,065										
主な利用特財 (R6年度実績値)		特財名称	公共交通維持改善事業(デジタル田園都市国家構想交付金)		種類	総務費国库補助金		実績金額	89		決算附属資料	15		頁
			地域公共交通確保維持改善事業費補助金			総務費国库補助金			8,565			15		
			市町村運行確保生活路線維持費補助金			総務費府補助金			10,887			21		
			市内バス時刻表広告収入			雑入			19			42		

Ⅳ 業績指標(ロジックモデル)

成果指標及び成果実績 ① (直接・短期アウトカム)	定量的な成果指標		単位	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	最終目標年度 令和8年度	
	※直接アウトカム・・・下の活動指標及び活動実績(アウトプット)により、事業対象者に対してどんな効果を発現させたいか。	成果実績	円	241	338	335			
	利用者1人当たりの市財政負担額(全路線) 成果は、目標値以下で評価する	目標値		1000	1000	1000	1000	1000	
		達成度	%	24%	34%	34%	0%	0%	
活動指標及び活動実績 ① (アウトプット)	活動指標		単位	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	目標最終年度 令和8年度	
	※アウトプット・・・アクティビティをどれだけ実施するか(したか)を数値で測る目標名・実績。	活動実績	人	416788	408063	400768			
	路線バス(全路線)の年間延べ輸送人数	当初見込		520000	520000	520000	520000	520000	
活動内容① (アクティビティ)	※アクティビティ・・・アウトプット・アウトカムにつながる、事業の具体的な活動。誰を対象に何を行うのか。								
	住民に対する利用促進及び利用実態に応じた適正なサービス供給のための再編								
成果指標及び成果実績 ② (直接・短期アウトカム)	定量的な成果指標		単位	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	最終目標年度 令和8年度	
	※直接アウトカム・・・下の活動指標及び活動実績(アウトプット)により、事業対象者に対してどんな効果を発現させたいか。	成果実績	人	1.5	1.6	1.6			
	平均乗車密度(全路線平均)	目標値		1	1	1	1	1	
		達成度	%	150%	160%	160%	0%	0%	
活動指標及び活動実績 ② (アウトプット)	活動指標		単位	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	目標最終年度 令和8年度	
	※アウトプット・・・アクティビティをどれだけ実施するか(したか)を数値で測る目標名・実績。	活動実績	路線	1	1	1			
	路線見直し検討数	当初見込		6	6	6	6	6	
活動内容② (アクティビティ)	※アクティビティ・・・アウトプット・アウトカムにつながる、事業の具体的な活動。誰を対象に何を行うのか。								
	利用実態に応じた適正なサービス供給のための再編								

Ⅴ 事業担当所属内による自己点検

定性的な面も含めた自己評価 及び現状の課題	※必要性、効率性、有効性の観点に基づき記述すること 公共交通(乗合交通)は、人口減少、少子高齢化、自家用自動車の普及拡大により、縮小局面にあり、加えて、コロナ禍により利用者は著しく落ち込みを見せた。他の移動手段の確保やテレワーク等、生活様式の変容の影響もあり、コロナ禍前までの水準に利用が回復することは厳しい見込である。 既存の公共交通の維持を図りながら、移動需要や利用実態に応じた再編や、補完的機能を担う交通モデルとの連携なども検討していく必要がある。
	福知山市地域公共交通利便増進実施計画に基づき、既存公共交通の維持を前提としたうえで、運行内容の検証・見直し、デマンド交通の導入やスクールバスへの混乗など公共交通以外の輸送資源も活用し、効率化と利便性の向上を図る。