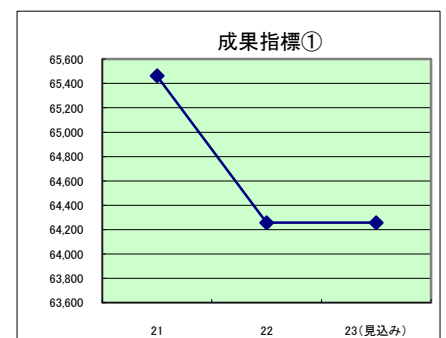
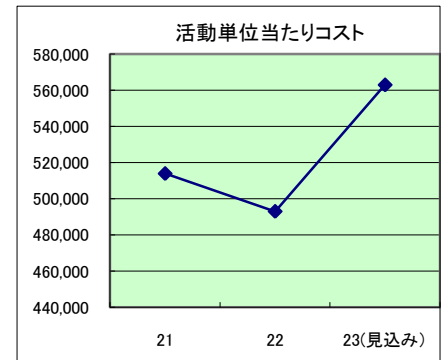


事務事業名		公用車管理事業		予 算 科 目	会計	1	一 般 会 計	
					款	2	総務費	
					項	1	総務管理費	
					目	6	財産管理費	
					事業	2	車輛管理	
総合基本計画	まちづくりの目標(章)	5	信頼に基づく市民とともに作るまち					
	施策(節)	3	行財政運営					
	施策の方向	(4)	効率的な施設運営					
関連する計画等				作成部署	総務部管財用地課			
事業の目的	対象(誰を・何を)			連絡先	072 - 958 - 1111 内線 1900			
	職員							
	意図(どういう状態にしたいのか)			少ない車両で職員が安全かつ効果的に、市民サービスできるように公用車を配置する。				
事業の内容	車両管理・修理・配車・給油							
根拠法令等								
事業開始時期		☐ 昭和 年開始 ☒ 明確にはわからない ☐ 市制施行(昭和34年)以前より行っている		終了年度	平成 年度			
事業開始時からの状況変化		電動自転車・バイクを増車して公用車(自動車)の使用を抑制している。						
市民や議会の要望								
実施手法		☐ 直営 ☒ 一部委託 ☐ 全部委託 ☐ 補助金・助成金 ☐ その他()						
委託先		☐ 市外郭団体委託 名称(株式会社みのりの里) ☐ 民間委託 ☐ その他		委託内容	公用車の運転及び管理			

区 分		21年度	22年度	23年度
		(実績)	(実績)	(見込み)
事業費【1】 (千円)		56,415	53,603	61,434
人件費【2】 (千円)		11,940	9,504	9,504
職員数	正規職員	1.40 人	1.10 人	1.10 人
	再任用職員	0.30 人	0.30 人	0.30 人
	嘱託職員	0.00 人	0.00 人	0.00 人
	臨時職員	0.45 人	0.53 人	0.53 人
	超過勤務(参考) (時間)	0.00 時間	0.00 時間	0.00 時間
総事業費 (【1】 + 【2】) 【A】 (千円)		68,355	63,107	70,938
財源内訳	国費 (千円)			
	府費 (千円)			
	市債 (千円)			
	その他 (手数料・使用料等) (千円)			
	一般財源 (千円)	68,355	63,107	70,938
活動指標(事業の活動実績)【B】 単位		21年度	22年度	23年度(見込み)
① 公用車の台数(自動車のみ) 台		133	128	126
②				
③				
活動単位当たりコスト (【A】 / 【B】 ①)		513,947 円	493,023 円	563,000 円
市民1人当たりコスト (【A】 / 人口)		575 円	535 円	601 円



成果指標 (事業目的の達成度を測る指標)	指標名		単位	指標設定の考え方		平成21年度		平成22年度		平成23年度	
	①	燃料使用量(ガソリン) (式)	L	前年実績よりの削減を目標とする(ガソリン)	目標	73,200	65,462	達成率(%)	98.2%	64,256	
					実績	65,462	64,256				
	②	燃料使用量(軽油) (式)	L	前年実績よりの削減を目標とする(軽油)	目標	40,800	32,983	達成率(%)	114.6%	37,795	
					実績	32,983	37,795				

市の関与の必要性	市の関与が必要な理由									評価	
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	必要性	分析・評価の説明
	法令上の義務	受益者が不特定多数	最低限の生活水準を確保	市民の不安を解消	社会的経済的弱者を対象	民間だけでは負担しきれない	民間だけでは供給不足	市の特色等を市内外へ発信	第三者にも受益がある	有	多数の車両を管理する時は安全運転管理者及び副安全運転管理者を選任し車の管理をしなければならない。

分析・評価	視点	分析のためのチェック点	はい	いいえ	該当なし	分析・評価の説明
	妥当性	市民ニーズが高い	☒	☐	☐	市の行政運営に、公用車は不可欠である。
		市民ニーズに比較してサービスの供給過剰となっていない	☐	☐	☒	
		社会情勢の変化に対応している	☐	☐	☒	
		他市の水準と比較しても、対象範囲や水準を見直す必要がない	☐	☐	☒	
		国・府の事業と重複していない	☐	☐	☒	
		事業を休止、廃止した場合の影響度が大きい	☒	☐	☐	
		緊急性が認められる	☐	☐	☒	
	効率性	単位コストが適切である(経年、他市比較など)	☒	☐	☐	人件費の抑制に努めている。また、専用給油スタンドを保有しており、燃料費も入札により、市場価格より低く調達しており、災害時や夜間でも給油できる。今後は、環境、省エネ対策としても、公用車の使用抑制と燃料費の削減に取り組む必要がある。予約システムにより、時間単位での予約が可能となり効率的な利用が可能となった。
		受益者負担の割合は適当である	☐	☐	☒	
		人員を削減する余地がない	☒	☐	☐	
		事業費を削減する余地がない	☐	☒	☐	
		簡略化できる方法や手段がない	☒	☐	☐	
		市の他事業と重複していない	☒	☐	☐	
		民間活力(民間委託、NPO、ボランティア、PFIなど)の活用について検討の余地がない	☒	☐	☐	
	有効性	上位の施策(目的)が明確である	☐	☐	☒	電動自転車やバイクを利用する等、より効率性を上げる意識の向上が必要である。
		上位の施策(目的)への貢献度が高い事業である	☐	☐	☒	
		成果を向上させる余地がない	☐	☒	☐	
		市民の視点にたってサービスが提供されている	☐	☐	☒	
	協働性	事業の企画、立案に市民が参加している	☐	☐	☒	
		事業の実施に向けて、市民と情報の共有が図られている	☐	☐	☒	
		事業の実施について積極的に市民の意見を反映している	☐	☐	☒	
		事業の実施に市民の参加、協力が得られている	☐	☐	☒	
	達成度	成果指標の目標値は適正である	☒	☐	☐	ガソリン使用量は、前年度よりも削減し、目標を達成したが、軽油使用量は増加したため、削減に取り組む必要がある。
		成果指標の実績値は目標値以上である	☐	☒	☐	
		成果指標は前年度より向上している	☐	☒	☐	

担当部局評価	総合評価	
	☐ 拡大・充実 ☒ 現状維持 ☐ 方法改善 ☐ 民営化・民間委託 ☐ 縮小 ☐ 廃止・休止 ☐ 完了	
	評価の理由	
	現在の行政事務は、市民ニーズの多様化や緊急対応事案の増加により年々増加の一途である。しかし、行財政改革にも取り組む必要があり、公用車の保有台数も年々減らしてきたが、これ以上の減車は非常に厳しい状況である。	
	今後に向けて(取組方針、具体的な改善改革案など)	
	現在保有の公用車は多くが老朽化しており、計画的な入替えの必要がある。しかし、財政的に厳しいため、長期的にリース等を含めた抜本的な検討が必要である。 また、環境、省エネ対策として、今後、電動自転車を購入し、公用車の使用抑制、燃料費の削減にも取り組む。	

行革本部評価	総合評価			評価理由・意見		
	☒ 拡大・充実	☒ 現状維持	☒ 方法改善	☒ 民営化・民間委託	☒ 縮小	☒ 廃止・休止
	☒ 完了					