

# 事業評価シート

番号 1740025 - 001

## 【1.基本情報】

事業名	コミュニティバス事業				
担当部名	都市建設部	担当課名	交通政策課		
未来地図政策	交通環境づくりの推進			政策コード	6 - 4 - 0 - 0
実施方法	補助	補助の種類※	その他補助金	実施主体	運行事業者・岐阜市
実施期間	平成18年度～	年度	根拠法令 関連計画※	総合交通政策、総合交通戦略、地域公共交通網形成計画、岐阜市コミュニティバス運行補助金交付要綱、岐阜市コミュニティバスサポート便運行費補助金交付要綱	

## 【2.事業概要】

事業の目的	コミュニティバスの導入を全市的に展開し、利便性の高い生活環境を充実するものである。 (コミュニティバスサポート便を含む)	
事業の内容	コミュニティバス(コミュニティバスサポート便を含む)の運行事業者に対し、運行経費から収入を除いた額(赤字額)について補助を行う。また、コミュニティバスについては導入にあわせ、運賃収受や乗り継ぎ利便性を高めるため、コミュニティバスへICカード車載器を設置する。	
事業の対象	何を	運行補助金
	誰に (対象者・対象者数)	運行事業者
	どのくらい (具体的 数値で)	運行経費から収入を除いた額(赤字額)
令和元年度 (実施内容)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・コミュニティバスの運行(20地区)に対し計215,267千円の補助を行った。</li> <li>・コミュニティバスサポート便の運行(1地区)に対し23千円の補助を行った。</li> </ul>	

## 【3.支出(行政コスト)】

### (1)人にかかるコスト

	平成29年度決算額		平成30年度決算額		令和元年度決算額	
	人件費(千円)	人日(人)	人件費(千円)	人日(人)	人件費(千円)	人日(人)
正規職員	35,504	1,120	35,504	1,120	38,080	1,120
嘱託職員	1,442	140	1,442	140	1,456	140
アルバイト	0		0		0	
計(A)	36,946	1,260	36,946	1,260	39,536	1,260

### (2)物にかかるコスト

直接経費【直接事業費】(B)		平成29年度決算額(千円)	平成30年度決算額(千円)	令和元年度決算額(千円)
		208,825	200,333	218,795
直接事業費の主な内訳		平成29年度決算額(千円)	平成30年度決算額(千円)	令和元年度決算額(千円)
項目	運行補助金	197,548	194,040	215,290
	バス停設置等	7,024	4,585	1,155
	ICカード機器	1,908	-	1,908
減価償却費【施設管理】※(C)		平成29年度額(千円)	平成30年度額(千円)	令和元年度額(千円)
計(D)=B+C		208,825	200,333	218,795

### (3)総コスト

総事業費(E) =A+D	平成29年度決算額(千円)	平成30年度決算額(千円)	令和元年度決算額(千円)
	245,771	237,279	258,331

## 【4.収入】

収入内訳	平成29年度決算額(千円)	平成30年度決算額(千円)	令和元年度決算額(千円)
国庫支出金			
県支出金	5,863	6,504	6,609
市債			
使用料・手数料			
その他			
計(F)	5,863	6,504	6,609

## 【5.収支】

市負担額一般財源(E-F)	平成29年度決算額(千円)	平成30年度決算額(千円)	令和元年度決算額(千円)
	239,908	230,775	251,722

【6.コストバランス】

	平成29年度	平成30年度	令和元年度
事業受益者	コミュニティバスの利用者	コミュニティバスの利用者	コミュニティバスの利用者
受益者数	506,101	520,697	516,278
受益者負担額(千円)	70,813	73,762	72,661
受益者負担率(%)	28.8%	31.1%	28.1%
受益者1人当たりのコスト (円、一般財源ベース)	474	443	488

【7.指標】

アウトプット評価 (資源投入(インプット)により産出した活動(サービス))			
活動指標名	コミュニティバス運行地区	単位	地区数
	平成29年度	平成30年度	令和元年度
目標値	22	22	22
実績値	19	19	20

アウトカム評価 (アウトプットによりもたらされた成果)			
成果指標名	コミュニティバスの利用者	単位	人
	平成29年度	平成30年度	令和元年度
目標値	-	-	-
実績値	506,101	520,697	516,278

【8.評価】

評価項目	評価	理由(可能な限り定量的又は定性的な指標を用いて説明)
必要性 (①目的が市民・社会のニーズに合っているか) (②事業を市が担う必要があるか(民間・国・県)) ※【1】【2】から	高	高齢化の進展に伴い増加する高齢者の日常生活における移動手段を確保し、活動機会を増加させることが社会全体の課題となっている。コミュニティバスは高齢者をはじめとする交通弱者等の移動手段の確保を図るものである。  地域内の移動を主目的とする公共交通の維持確保については「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」などにより、主として市町村がその役割を担う。
効率性 (①費用対効果) (②他に効率的な方法がないか (広域・民間活用・市民協働)) ※【1】【3】【4】【5】【6】から	高	移動時間の短縮といった交通部門における便益のみならず、福祉・医療・健康増進・商業・まちづくりなど、交通以外の分野においても多くの便益をもたらすものと評価できる。(クロスセクターベネフィット)  ルート・ダイヤの計画段階から運行開始後の利用促進まで地域住民との協働により事業を進めている。なお、民間事業では採算の取れない地区内の移動について、市が補助(赤字補填)を行い運行している事業であり、民間主体とすることは困難である。
有効性 (期待した効果が得られたか 又は計画した将来に効果が得られる見込か) ※【2】【7】から	高	利用者全体の6割を占めるICカード利用者のうちの7割が「高齢者おでかけバスカード」利用者であることから、高齢者を中心に利用されていることが分かり、期待した効果が得られているものと評価できる。また、全体の利用者数は増加傾向にある。(令和元年度はコロナウイルス感染症の影響により前年度より減少)
公平性 (受益者及び受益者負担は適正か) ※【2】【6】【7】から	高	高齢者等の交通弱者が主な利用者であるため、手軽に乗れる運賃とすることが求められる。全国的に見ても100円で乗れるコミュニティバスが多く、岐阜市においても1地区を除く19地区が1乗車100円となっているが、いずれの地区においても市が設定した運行実施基準をクリアできていることから、適正な運賃額と考えられる。
【総合評価】 (現状維持・改善(統合・縮小含む)・廃止)	改善 (統合・縮小含む)	団塊の世代が後期高齢者となる2025年には国民の4人に1人が後期高齢者という超高齢社会を迎えることとなり、また、自動車免許の自主返納者も大幅に増加すると予測されることから、こうした方の外出手段を確保し、お出かけを促すことにより健康寿命を延ばすことが課題となるため、コミュニティバスの役割は今後ますます重要になっていく。令和元年度からは新たな仕組みである「コミュニティバスサポート便」の運行を開始するなど、市民協働型のコミュニティバスをさらに発展させ、市・事業者・市民の3者が協力して、これまでに以上に地域の多様なニーズに対応した地域公共交通の維持・活性化に取り組んでいく。

# 事業評価シート

番号 1740025 002

## 【1.基本情報】

事業名	バス路線維持補助事業				
担当部名	都市建設部	担当課名	交通政策課		
未来地図政策	交通環境づくりの推進			政策コード	6 - 4 - 0 - 0
実施方法	補助	補助の種類※	その他補助金	実施主体	運行事業者
実施期間	平成14年度～	年度	根拠法令 関連計画※	総合交通政策、地域公共交通網形成計画、 総合交通戦略、岐阜市バス路線(維持)補助金交付要綱	

## 【2.事業概要】

事業の目的	赤字バス路線を維持することにより、通勤・通学や車を運転できない高齢者をはじめとした市民の足を確保するものである。	
事業の内容	旧市営バスの譲渡路線及び乗合バス事業者から退出の申し出があったバス路線の維持を目的として、乗合バス事業者に対してバス路線(維持)補助金交付要綱に基づき補助を行うもの。	
事業の対象	何を	事業者単独で維持が困難となったバス路線の維持のための運行補助
	誰に (対象者・対象者数)	乗合バス事業者
	どのくらい (具体的 数値で)	地域キロ当たり標準経常費用又は乗合バス事業者キロ当たり経常費用のいずれか低い額に、補助対象バス路線の補助対象期間における実車走行キロ数を乗じて得た額から経常収益を差し引いた額
令和元年度 (実施内容)	市内バス路線については、7路線で92,218千円の補助を行った。 広域・幹線的バス路線については、2路線で1,498千円の補助を行った。	

## 【3.支出(行政コスト)】

### (1)人にかかるコスト

	平成29年度決算額		平成30年度決算額		令和元年度決算額	
	人件費(千円)	人日(人)	人件費(千円)	人日(人)	人件費(千円)	人日(人)
正規職員	1,902	60	1,902	60	2,040	60
嘱託職員	0		0		0	
アルバイト	0		0		0	
計(A)	1,902	60	1,902	60	2,040	60

### (2)物にかかるコスト

直接経費【直接事業費】(B)		平成29年度決算額(千円)	平成30年度決算額(千円)	令和元年度決算額(千円)
		78,485	91,263	93,716
直接事業費の主な内訳		平成29年度決算額(千円)	平成30年度決算額(千円)	令和元年度決算額(千円)
項目	市内バス路線	77,414	89,805	92,218
	広域・幹線的バス路線	1,071	1,458	1,498
減価償却費【施設管理】※(C)		平成29年度額(千円)	平成30年度額(千円)	令和元年度額(千円)
計(D)=B+C		78,485	91,263	93,716

### (3)総コスト

総事業費(E) =A+D	平成29年度決算額(千円)	平成30年度決算額(千円)	令和元年度決算額(千円)
	80,387	93,165	95,756

## 【4.収入】

収入内訳	平成29年度決算額(千円)	平成30年度決算額(千円)	令和元年度決算額(千円)
国庫支出金			
県支出金			
市債			
使用料・手数料			
その他			
計(F)	0	0	0

## 【5.収支】

市負担額一般財源(E-F)	平成29年度決算額(千円)	平成30年度決算額(千円)	令和元年度決算額(千円)
	80,387	93,165	95,756

【6.コストバランス】

	平成29年度	平成30年度	令和元年度
事業受益者	補助対象路線の利用者	補助対象路線の利用者	補助対象路線の利用者
受益者数	1,539,033	1,633,090	1,727,132
受益者負担額(千円)	331,627	352,433	367,821
受益者負担率(%)	412.5%	378.3%	384.1%
受益者1人当たりのコスト (円、一般財源ベース)	52	57	55

【7.指標】

アウトプット評価 (資源投入(インプット)により産出した活動(サービス))			
活動指標名	補助路線数	単位	路線
	平成29年度	平成30年度	令和元年度
目標値	-	-	-
実績値	8	8	9

アウトカム評価 (アウトプットによりもたらされた成果)			
成果指標名	路線バス・コミュニティバス利用者数	単位	百万人
	平成29年度	平成30年度	令和元年度
目標値	-	-	-
実績値	18.1	18.1	未定

【8.評価】

評価項目	評価	理由(可能な限り定量的又は定性的な指標を用いて説明)
必要性 (①目的が市民・社会のニーズに合っているか) (②事業を市が担う必要があるか(民間・国・県)) ※【1】【2】から	高	通勤・通学や車を運転できない高齢者をはじめとした市民の足を確保し、交通空白地域を増加させないために必要な事業である。 地域内の移動を主目的とする公共交通の維持確保については「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」などにより、主として市町村がその役割を担う。
効率性 (①費用対効果) (②他に効率的な方法がないか (広域・民間活用・市民協働)) ※【1】【3】【4】【5】【6】から	高	R元年度における補助対象路線全体の運行経費は約518百万円で、その約18%を補助することで年間170万人以上が利用する路線を維持することができる。 平成16年度まで運行していた市営バスには年間約5億円を一般会計から繰り入れしていたことから、民間バス事業者へ補助することが効率的である。
有効性 (期待した効果が得られたか 又は計画した将来に効果が得られる見込か) ※【2】【7】から	高	旧市営バスの譲渡路線及び乗合バス事業者から退出の申し出があった赤字バス路線(7路線)の維持が図られており、有効である。
公平性 (受益者及び受益者負担は適正か) ※【2】【6】【7】から	高	赤字バス路線を維持することで幹線バス路線を含めたバスネットワーク全体の確立が図られることから、公平性は確保されている。
【総合評価】 (現状維持・改善(統合・縮小含む)・廃止)	改善 (統合・縮小含む)	通勤・通学者や車を運転できない高齢者など、年間170万人以上の利用者があるバス路線を確保・維持するとともに、バスネットワーク全体を確立するために必要な事業であり、継続して実施すべきものと考え、今後も効率的で利便性の高い運行となるよう、岐阜市地域公共交通再編実施計画に基づきバス路線の再編を進める。

# 事業評価シート

番号 1740025 003

## 【1.基本情報】

事業名	路線バス利用環境整備事業(BRT導入推進事業)				
担当部名	都市建設部	担当課名	交通政策課		
未来地図政策	交通環境づくりの推進			政策コード	6 - 4 - 0 - 0
実施方法	補助	補助の種類※	その他負担金	実施主体	岐阜市
実施期間	平成22年度～	年度	根拠法令 関連計画※	総合交通戦略、地域公共交通網形成計画、 岐阜市BRTシステム導入事業費補助金要綱	

## 【2.事業概要】

事業の目的	幹線バスの利便性を高め、バスの信頼性を高めることにより、潜在的な公共交通需要を掘り起こし、バス交通の持続性を高める。	
事業の内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・JR岐阜駅前のバスロケーションシステムの設置(岐阜バス事業)への補助</li> <li>・バス停上屋への幹線の明示</li> <li>・JR岐阜駅前総合案内板の改修</li> </ul>	
事業の対象	何を	岐阜市型BRTの導入
	誰に (対象者・対象者数)	バス利用者
	どのくらい (具体的 数値で)	幹線バス路線の強化
令和元年度 (実施内容)	バスロケーションシステム設置 1基 バス停上屋への幹線の明示 17箇所 JR岐阜駅前総合案内板の改修 4基	

## 【3.支出(行政コスト)】

### (1)人にかかるコスト

	平成29年度決算額		平成30年度決算額		令和元年度決算額	
	人件費(千円)	人日(人)	人件費(千円)	人日(人)	人件費(千円)	人日(人)
正規職員	5,865	185	5,865	185	4,080	120
嘱託職員	1,236	120	1,236	120	0	
アルバイト	0		0		0	
<b>計(A)</b>	<b>7,101</b>	<b>305</b>	<b>7,101</b>	<b>305</b>	<b>4,080</b>	<b>120</b>

### (2)物にかかるコスト

直接経費【直接事業費】(B)		平成29年度決算額(千円)	平成30年度決算額(千円)	令和元年度決算額(千円)
直接事業費の主な内訳		平成29年度決算額(千円)	平成30年度決算額(千円)	令和元年度決算額(千円)
項目	バスロケ設置補助金			5,764
	幹線明示、総合案内板改修			550
	バスレーンカラー化	33,416	23,389	6,741
<b>減価償却費【施設管理】※(C)</b>		平成29年度額(千円)	平成30年度額(千円)	令和元年度額(千円)
<b>計(D)=B+C</b>		<b>33,416</b>	<b>23,389</b>	<b>6,314</b>

### (3)総コスト

総事業費(E)=A+D	平成29年度決算額(千円)	平成30年度決算額(千円)	令和元年度決算額(千円)
	40,517	30,490	10,394

## 【4.収入】

収入内訳	平成29年度決算額(千円)	平成30年度決算額(千円)	令和元年度決算額(千円)
国庫支出金	17,534	11,695	
県支出金			
市債			
使用料・手数料			
その他			
<b>計(F)</b>	<b>17,534</b>	<b>11,695</b>	<b>0</b>

## 【5.収支】

市負担額一般財源(E-F)	平成29年度決算額(千円)	平成30年度決算額(千円)	令和元年度決算額(千円)
	22,983	18,795	10,394

**【6.コストバランス】**

	平成29年度	平成30年度	令和元年度
事業受益者	路線バス利用者	路線バス利用者	路線バス利用者
受益者数	17,572,521人	17,538,225人	未定
受益者負担額(千円)			
受益者負担率(%)	0.0%	0.0%	0.0%
受益者1人当たりのコスト (円、一般財源ベース)			

**【7.指標】**

アウトプット評価 (資源投入(インプット)により産出した活動(サービス))			
活動指標名	バスロケ設置基数		単位
	平成29年度	平成30年度	令和元年度
目標値			1
実績値			1

アウトカム評価 (アウトプットによりもたらされた成果)			
成果指標名	-		単位
	平成29年度	平成30年度	令和元年度
目標値	-	-	-
実績値	-	-	-

**【8.評価】**

評価項目	評価	理由(可能な限り定量的又は定性的な指標を用いて説明)
<b>必要性</b> (①目的が市民・社会のニーズに合っているか) (②事業を市が担う必要があるか(民間・国・県)) ※【1】【2】から	高	本市の公共交通を持続可能なものとするため、幹線バスと支線バス及びコミュニティバスが連携した利便性の高い公共交通ネットワークの構築を図る中で、幹線バス路線へのBRT導入などにより、利便性の高い公共交通軸を構築することが必要である。 地域内の移動を主目的とする公共交通の維持確保については「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」などにより、主として市町村がその役割を担うこととされている中で、BRTの導入にあたっては、バス事業者と市が適正な役割分担のもとで連携して事業を実施している。
<b>効率性</b> (①費用対効果) (②他に効率的な方法がないか (広域・民間活用・市民協働)) ※【1】【3】【4】【5】【6】から	高	JR岐阜駅前のバスロケーションシステムの設置については、全体の1/4の費用でJR岐阜駅において電車からバスに乗り継ぐ市民及び来街者が活用できるものである。 BRTの導入にあたっては、バス事業者と適正な役割分担のもとで連携して事業を実施している。上下分離方式に准じて、車両の高度化やバスロケーションシステムなどの整備はバス事業者が実施しており、市は国とともに必要に応じて補助を行っている。
<b>有効性</b> (期待した効果が得られたか 又は計画した将来に効果が得られる見込か) ※【2】【7】から	高	BRT導入を段階的に進めており、路線再編などの事業と同時に幹線バス路線の強化を図ることで、バス路線の持続性を高める効果が得られている。 JR岐阜駅前のバスロケーションシステムの設置については、本市の玄関口であるJR岐阜駅を利用する市民及び来街者が、電車からバスにスムーズに乗り継ぐことが可能となるものである。
<b>公平性</b> (受益者及び受益者負担は適正か) ※【2】【6】【7】から	高	公共交通は誰もが利用できるものであり、広く受益を享受できる事業である。
<b>【総合評価】</b> (現状維持・改善(統合・縮小含む。)・廃止)	現状維持	BRTの導入は、岐阜市総合交通戦略に基づき走行環境、利用環境の整備と車両の高度化などを段階的に整備する事業であり、利便性と効率性を両立させ、持続可能性の高い公共交通ネットワークを構築するものであり、自動車に過度に依存せず移動できる社会を実現するために必要な事業である

# 事業評価シート

番号 1740025 004

## 【1.基本情報】

事業名	トランジットモール推進事業				
担当部名	都市建設部	担当課名	交通政策課		
未来地図政策	交通環境づくりの推進			政策コード	6 - 4 - 0 - 0
実施方法	直営	補助の種類※	実施主体	岐阜市	
実施期間	H28 年度～	年度	根拠法令 関連計画※	総合交通戦略、地域公共交通網形成計画	

## 【2.事業概要】

事業の目的	公共交通の利用促進と中心市街地の活性化を目的とし、中心市街地の幹線道路を人と公共交通機関に開放し、魅力ある道路空間を創出するためにトランジットモールを実施する。こうした、公共交通を優先したまちづくりにより、過度に自動車に依存しない、誰もが自由に移動できる交通環境社会の実現を目指す。	
事業の内容	4車線ある車道の歩道側の3車線を規制して、中央寄りの車線をバスなど公共交通のみが走行し、残りの車線を歩行者、賑わい空間として活用する。	
事業の対象	何を	トランジットモール
	誰に (対象者・対象者数)	来街者、バス利用者
	どのくらい (具体的 数値で)	金華橋通り(南進方向)(金町2交差点～文化センター前交差点)、L=580m
令和元年度 (実施内容)	<ul style="list-style-type: none"> <li>警備(交通誘導)、設営(交通規制)、看板設置</li> <li>調査(公共交通への効果、賑わい効果、交通への影響等)</li> <li>賑わい創出</li> </ul>	

## 【3.支出(行政コスト)】

### (1)人にかかるコスト

	平成29年度決算額		平成30年度決算額		令和元年度決算額	
	人件費(千円)	人日(人)	人件費(千円)	人日(人)	人件費(千円)	人日(人)
正規職員	8,242	260	8,242	260	8,840	260
嘱託職員	0		0		0	
アルバイト	0		0		0	
計(A)	8,242	260	8,242	260	8,840	260

### (2)物にかかるコスト

直接経費【直接事業費】(B)		平成29年度決算額(千円)	平成30年度決算額(千円)	令和元年度決算額(千円)
		8,279	8,411	9,192
直接事業費の主な内訳		平成29年度決算額(千円)	平成30年度決算額(千円)	令和元年度決算額(千円)
項目	設営・看板	3,821	4,296	2,839
	警備	3,183	2,503	909
	その他	1,274	1,611	5,444
減価償却費【施設管理】※(C)		平成29年度額(千円)	平成30年度額(千円)	令和元年度額(千円)
計(D)=B+C		8,279	8,411	9,192

### (3)総コスト

総事業費(E) =A+D	平成29年度決算額(千円)	平成30年度決算額(千円)	令和元年度決算額(千円)
	16,521	16,653	18,032

## 【4.収入】

収入内訳	平成29年度決算額(千円)	平成30年度決算額(千円)	令和元年度決算額(千円)
国庫支出金	4,139	0	0
県支出金			
市債			
使用料・手数料			
その他			
計(F)	4,139	0	0

## 【5.収支】

市負担額一般財源(E-F)	平成29年度決算額(千円)	平成30年度決算額(千円)	令和元年度決算額(千円)
	12,382	16,653	18,032

**【6.コストバランス】**

	平成29年度	平成30年度	令和元年度
事業受益者	来街者、路線バス利用者	来街者、路線バス利用者	来街者、路線バス利用者
受益者数	約53.8百人(実施日2日間の全バス路線利用者数)	約49.5百人(実施日2日間の全バス路線利用者数)	約27.7百人(実施日1日間の全バス路線利用者数)
受益者負担額(千円)			
受益者負担率(%)	0.0%	0.0%	0.0%
受益者1人当たりのコスト(円、一般財源ベース)			

**【7.指標】**

アウトプット評価 (資源投入(インプット)により産出した活動(サービス))			
活動指標名	開催回数	単位	回/年
	平成29年度	平成30年度	令和元年度
目標値	—	—	—
実績値	1回	1回	1回

アウトカム評価 (アウトプットによりもたらされた成果)			
成果指標名	実施日のバス利用者数	単位	千人/実施日
	平成29年度	平成30年度	令和元年度
目標値	—	—	—
実績値	約53.8(実施日2日間の全バス路線利用者数)	約49.5(実施日2日間の全バス路線利用者数)	約27.7百人(実施日1日間の全バス路線利用者数)

**【8.評価】**

評価項目	評価	理由(可能な限り定量的又は定性的な指標を用いて説明)
必要性 (①目的が市民・社会のニーズに合っているか) (②事業を市が担う必要があるか(民間・国・県)) ※【1】【2】から	高	トランジットモールは岐阜市総合交通戦略に基づき、公共交通の利用促進と中心市街地の活性化に向けて、歩行者と公共交通の共存する魅力ある道路空間の活用方策を検討するために実施している。また、このような公共交通を優先したまちづくりは、過度に自動車に依存しない、誰もが自由に移動できる交通環境社会を目指す本市にとって必要である。  岐阜市総合交通戦略に基づき、過度に自動車に依存しない社会を目指すものであり、岐阜市が主体となり実施すべきである。
効率性 (①費用対効果) (②他に効率的な方法がないか (広域・民間活用・市民協働)) ※【1】【3】【4】【5】【6】から	高	中心市街地における交通とまちづくりの将来像を検討する中で、岐阜市の都市の軸となる金華橋通りで実施することにより、新たな道路空間の活用方策を提案した。過去3年間実施してきたノウハウを活かし、効率的に調査を実施するなど、コストの縮減を図った。  トランジットモールの実施目的や関係機関協議などから、市が交通規制を実施すべきと考えており、賑わい創出を行う民間との適切な役割分担をしている。
有効性 (期待した効果が得られたか 又は計画した将来に効果が得られる見込か) ※【2】【7】から	高	トランジットモール実施日の路線バス利用者数(金華橋通り)は、前週と比較して約5%増加した。また、歩行者交通量も、前週と比較してTM区間(11地点)は約2~5倍、柳ヶ瀬(5地点)は約1.5~4倍と大きく増加した。
公平性 (受益者及び受益者負担は適正か) ※【2】【6】【7】から	高	来街者、公共交通の利用者に対して、広く受益を享受する事業である。
【総合評価】 (現状維持・改善(統合・縮小含む)・廃止)	改善(統合・縮小含む)	トランジットモールは、公共交通の利用促進と市中心部の賑わい創出を一体で行う取り組みであり、実施を通じて、中心市街地におけるまちづくりの将来像や新たな道路空間の活用を検討するため、継続的に実施していく必要がある。 一方で、継続実施に向けてはコストや労力を軽減する方策の検討や、将来的なトランジットモールの方向性を踏まえて進める必要がある。

# 事業評価シート

番号 1740025 005

## 【1.基本情報】

事業名	岐阜市総合交通協議会負担金				
担当部名	都市建設部	担当課名	交通政策課		
未来地図政策	交通環境づくりの推進			政策コード	6 - 4 - 0 - 0
実施方法	補助	補助の種類※	加入団体負担金	実施主体	岐阜市(岐阜市総合交通協議会)
実施期間	平成21年度～	年度	根拠法令 関連計画※	地域公共交通の活性化及び再生に関する法律、都市・地域総合交通戦略要綱(国の要綱)、総合交通戦略、地域公共交通網形成計画、地域公共交通再編実施計画	

## 【2.事業概要】

事業の目的	少子高齢化や人口減少の進展に対応した持続可能な地域公共交通ネットワークを構築するため、地域と一体となったバス利用促進を図るとともに、利便性及び効率性の高いバスネットワークを形成するものである。	
事業の内容	モビリティ・マネジメント(ひとり人の移動が社会的にも個人的にも望ましい方向に自発的に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通政策)の実施や、岐阜市地域公共交通再編実施計画を推進するための調査など	
事業の対象	何を	自動車から公共交通への交通行動の転換を促す啓発及びバス路線の再編
	誰に (対象者・対象者数)	市民及び運行事業者
	どのくらい (具体的数値で)	バスマップ等の作成・配布(29,000部程度/年)、学校教育モビリティ・マネジメント(学校MM)の実施(約6校/年)、バスイベントの実施(1回以上/年)、バス路線再編(11路線)
令和元年度 (実施内容)	バスマップ等の作成・配布(29,000部)、学校教育モビリティ・マネジメント(学校MM)の実施(6校)、バスイベントの実施(1回)等	

## 【3.支出(行政コスト)】

### (1)人にかかるコスト

	平成29年度決算額		平成30年度決算額		令和元年度決算額	
	人件費(千円)	人日(人)	人件費(千円)	人日(人)	人件費(千円)	人日(人)
正規職員	3,170	100	3,170	100	3,400	100
嘱託職員	0		0		0	
アルバイト	0		0		0	
計(A)	3,170	100	3,170	100	3,400	100

### (2)物にかかるコスト

直接経費【直接事業費】(B)		平成29年度決算額(千円)	平成30年度決算額(千円)	令和元年度決算額(千円)
		5,605	2,547	1,889
直接事業費の主な内訳		平成29年度決算額(千円)	平成30年度決算額(千円)	令和元年度決算額(千円)
項目	再編推進事業	3,791	0	0
	モビリティマネジメント	1,719	2,161	1,817
	協議会運営	95	386	72
減価償却費【施設管理】※(C)		平成29年度額(千円)	平成30年度額(千円)	令和元年度額(千円)
計(D)=B+C		5,605	2,547	1,889

### (3)総コスト

総事業費(E) =A+D	平成29年度決算額(千円)	平成30年度決算額(千円)	令和元年度決算額(千円)
	8,775	5,717	5,289

## 【4.収入】

収入内訳	平成29年度決算額(千円)	平成30年度決算額(千円)	令和元年度決算額(千円)
国庫支出金	2,352	284	250
県支出金			
市債			
使用料・手数料			
その他			
計(F)	2,352	284	250

## 【5.収支】

市負担額一般財源(E-F)	平成29年度決算額(千円)	平成30年度決算額(千円)	令和元年度決算額(千円)
	6,423	5,433	5,039

**【6.コストバランス】**

	平成29年度	平成30年度	令和元年度
事業受益者	路線バス・コミュニティバス利用者	路線バス・コミュニティバス利用者	路線バス・コミュニティバス利用者
受益者数	18,078,622	18,058,922	未定
受益者負担額(千円)			
受益者負担率(%)	0.0%	0.0%	0.0%
受益者1人当たりのコスト (円、一般財源ベース)	0	0	

**【7.指標】**

アウトプット評価 (資源投入(インプット)により産出した活動(サービス))			
活動指標名	再編路線数(累計)	単位	路線
	平成29年度	平成30年度	令和元年度
目標値	-	-	-
実績値	8	8	8

アウトカム評価 (アウトプットによりもたらされた成果)			
成果指標名	路線バス・コミュニティバス利用者数	単位	百万人
	平成29年度	平成30年度	令和元年度
目標値	-	-	-
実績値	18.1	18.1	未定

**【8.評価】**

評価項目	評価	理由(可能な限り定量的又は定性的な指標を用いて説明)
必要性 (①目的が市民・社会のニーズに合っているか) (②事業を市が担う必要があるか(民間・国・県)) ※【1】【2】から	高	本格的な人口減少や急激な少子高齢化に対応した「コンパクト＋ネットワーク」のまちづくりを実現するためには、公共交通の利用を促進するとともに、利便性と効率性の高い公共交通ネットワークを形成する必要がある。 地域内の移動を主目的とする公共交通の維持確保については「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」などにより、主として市町村がその役割を担う。
効率性 (①費用対効果) (②他に効率的な方法がないか (広域・民間活用・市民協働)) ※【1】【3】【4】【5】【6】から	高	- 岐阜市総合交通協議会を通じて事業を行うことにより、国からの補助が受けられるとともにバス事業者の負担金も得られるため、岐阜市の負担が軽減されている。
有効性 (期待した効果が得られたか 又は計画した将来に効果が得られる見込か) ※【2】【7】から	高	再編実施計画に基づきバス路線再編を実施したことにより、路線バス・コミュニティバス利用者が増加した。また、学校MMを実施した小学校でのアンケート結果では、8割以上の児童が「バスに乗ろうと思う。」と回答するなど、公共交通の重要性への理解が深まり、大きな効果があった。
公平性 (受益者及び受益者負担は適正か) ※【2】【6】【7】から	高	公共交通ネットワーク全体の持続可能を高める事業であることから、公平性は確保されている。
<b>【総合評価】</b> (現状維持・改善(統合・縮小含む。)-廃止)	現状維持	本市の公共交通を確保・維持していくためには、利便性及び効率性の高いバスネットワークを構築するとともに、市民ひとり一人の意識の変化により移動手段の転換を促す取り組みが必要であり、本事業を継続して実施することが必要である。今後も会議の効率的な運営により開催回数を見直すなど、負担金の軽減に努める。

# 事業評価シート

番号 1740025 006

## 【1.基本情報】

事業名	交通施設バリアフリー化設備整備費補助事業				
担当部名	都市建設部	担当課名	交通政策課		
未来地図政策	交通環境づくりの推進			政策コード	6 - 4 - 0 - 0
実施方法	補助	補助の種類※	その他補助金	実施主体	岐阜市
実施期間	H30 年度～	R5 年度	根拠法令 関連計画※	交通施設バリアフリー化設備整備費補助金交付要綱 JR岐阜駅周辺バリアフリー基本構想	

## 【2.事業概要】

事業の目的	JR岐阜駅周辺バリアフリー基本構想において公共交通特定事業に位置付けられた改札内エレベーターなどの施設整備により、JR岐阜駅のバリアフリー化を図る。	
事業の内容	JR岐阜駅における改札内エレベーターなど、JR東海が実施するバリアフリー化設備の整備に対し、補助金を交付する。	
事業の対象	何を	補助金の交付
	誰に (対象者・対象者数)	東海旅客鉄道株式会社
	どのくらい (具体的 数値で)	バリアフリー化設備整備費の1/3以内
令和元年度 (実施内容)	・バリアフリー化設備の整備に係る詳細設計(土木、建築、電力、通信設備)	

## 【3.支出(行政コスト)】

### (1)人にかかるコスト

	平成29年度決算額		平成30年度決算額		令和元年度決算額	
	人件費(千円)	人日(人)	人件費(千円)	人日(人)	人件費(千円)	人日(人)
正規職員	1,268	40	634	20	1,360	40
嘱託職員	0		0		0	
アルバイト	0		0		0	
計(A)	1,268	40	634	20	1,360	40

### (2)物にかかるコスト

直接経費【直接事業費】(B)		平成29年度決算額(千円)	平成30年度決算額(千円)	令和元年度決算額(千円)
		0	3,000	20,523
直接事業費の主な内訳		平成29年度決算額(千円)	平成30年度決算額(千円)	令和元年度決算額(千円)
項目	補助金	0	3,000	20,523
減価償却費【施設管理】※(C)		平成29年度額(千円)	平成30年度額(千円)	令和元年度額(千円)
計(D)=B+C		0	3,000	20,523

### (3)総コスト

総事業費(E) =A+D	平成29年度決算額(千円)	平成30年度決算額(千円)	令和元年度決算額(千円)
	1,268	3,634	21,883

## 【4.収入】

収入内訳	平成29年度決算額(千円)	平成30年度決算額(千円)	令和元年度決算額(千円)
国庫支出金	0	0	0
県支出金	0	1,500	10,262
市債	0	0	0
使用料・手数料	0	0	0
その他	0	0	0
計(F)	0	1,500	10,262

## 【5.収支】

市負担額一般財源(E-F)	平成29年度決算額(千円)	平成30年度決算額(千円)	令和元年度決算額(千円)
	1,268	2,134	11,621

**【6.コストバランス】**

	平成29年度	平成30年度	令和元年度
事業受益者	JR岐阜駅利用者	JR岐阜駅利用者	JR岐阜駅利用者
受益者数	11,671,937人(乗車)	11,768,909人(乗車)	未定
受益者負担額(千円)			
受益者負担率(%)	0.0%	0.0%	0.0%
受益者1人当たりのコスト (円、一般財源ベース)			

**【7.指標】**

アウトプット評価 (資源投入(インプット)により産出した活動(サービス))			
活動指標名	エレベーターの整備		単位
	平成29年度	平成30年度	令和元年度
目標値	—	—	—
実績値	—	—	—

アウトカム評価 (アウトプットによりもたらされた成果)			
成果指標名	公共交通に関する満足度の向上		単位
	平成29年度	平成30年度	令和元年度
目標値	—	—	—
実績値	—	—	—

**【8.評価】**

評価項目	評価	理由(可能な限り定量的又は定性的な指標を用いて説明)
必要性 (①目的が市民・社会のニーズに合っているか) (②事業を市が担う必要があるか(民間・国・県)) ※【1】【2】から	高	JR岐阜駅は、国が定める移動円滑化等の促進に関する基本方針や交通政策基本計画において、バリアフリー化を実施する対象施設となっており、JR岐阜駅周辺バリアフリー基本構想において公共交通特定事業に位置付けられた必要な事業である。  国が示した基本方針において、鉄道駅のバリアフリー化は、国、鉄道事業者、地方公共団体の三位一体で進めることが求められ、鉄道事業者に対し国庫補助が交付されるほか、市に対しては県補助金が交付されるなど、民間、国、県が連携して事業を実施している。
効率性 (①費用対効果) (②他に効率的な方法がないか (広域・民間活用・市民協働)) ※【1】【3】【4】【5】【6】から	高	一日の利用者数が6万人を超える本市の玄関口となる駅であり、バリアフリー設備の整備により市民、来街者の誰もが円滑に移動できるようになることから、大きな効果が得られるものである。  JR東海、国、県、市のそれぞれが費用を負担し、連携して実施している事業である。
有効性 (期待した効果が得られたか 又は計画した将来に効果が得られる見込か) ※【2】【7】から	高	一日の利用者数が6万人を超える本市の玄関口となる駅であり、バリアフリー設備の整備により市民、来街者の誰もが円滑に移動できるようになることから、大きな効果が得られるものである。
公平性 (受益者及び受益者負担は適正か) ※【2】【6】【7】から	高	バリアフリー化設備の整備により市民、来街者の誰もが円滑に移動できるようになることから、広く受益を享受する事業である。
<b>【総合評価】</b> (現状維持・改善(統合・縮小含む)・廃止)	現状維持	JR岐阜駅は本市の玄関口であり、健常者だけでなく、高齢者、障がいのある人、ベビーカーを使う子育て世代、大きな荷物を持った海外からの旅行者など、駅を利用する全ての人が安心、快適に利用できるよう、バリアフリー化設備の整備を推進する必要がある。

# 事業評価シート

番号 1740025 007

## 【1.基本情報】

事業名	UD(ユニバーサルデザイン)タクシー導入促進事業				
担当部名	都市建設部	担当課名	交通政策課		
未来地図政策	交通環境づくりの推進		政策コード	6 - 4 - 0 - 0	
実施方法	補助	補助の種類※	その他補助金	実施主体	岐阜市
実施期間	平成30年度～	令和2年度	根拠法令 関連計画※	岐阜市UDタクシー導入促進補助金交付要綱	

## 【2.事業概要】

事業の目的	UDタクシーの普及促進を図り、高齢者、障がい者及び訪日外国人を含む旅行者をはじめ誰もが快適に利用できる交通環境の整備を推進する	
事業の内容	市内タクシー車両のユニバーサルデザイン化を推進するために、UDタクシーを導入する事業者に対して、国と協調して補助を行う	
事業の対象	何を	補助金
	誰に (対象者・対象者数)	国庫補助を受けてUDタクシーを導入するタクシー事業者
	どのくらい (具体的 数値で)	当該年度の補助金の総額は、同年度のUDタクシー導入促進補助金の予算総額の範囲内とし、車両1台あたりの補助上限額は20万円とする
令和元年度 (実施内容)	・3事業者に対し、UDタクシー3台を補助(1台当たり20万円)	

## 【3.支出(行政コスト)】

### (1)人にかかるコスト

	平成29年度決算額		平成30年度決算額		令和元年度決算額	
	人件費(千円)	人日(人)	人件費(千円)	人日(人)	人件費(千円)	人日(人)
正規職員	0		634	20	680	20
嘱託職員	0		0		0	
アルバイト	0		0		0	
計(A)	0	0	634	20	680	20

### (2)物にかかるコスト

直接経費【直接事業費】(B)		平成29年度決算額(千円)	平成30年度決算額(千円)	令和元年度決算額(千円)
			600	600
直接事業費の主な内訳		平成29年度決算額(千円)	平成30年度決算額(千円)	令和元年度決算額(千円)
項目	補助金		600	600
減価償却費【施設管理】※(C)		平成29年度額(千円)	平成30年度額(千円)	令和元年度額(千円)
計(D)=B+C		0	600	600

### (3)総コスト

総事業費(E) =A+D	平成29年度決算額(千円)	平成30年度決算額(千円)	令和元年度決算額(千円)
	0	1,234	1,280

## 【4.収入】

収入内訳	平成29年度決算額(千円)	平成30年度決算額(千円)	令和元年度決算額(千円)
国庫支出金			
県支出金			
市債			
使用料・手数料			
その他			
計(F)	0	0	0

## 【5.収支】

市負担額一般財源(E-F)	平成29年度決算額(千円)	平成30年度決算額(千円)	令和元年度決算額(千円)
	0	1,234	1,280

**【6.コストバランス】**

	平成29年度	平成30年度	令和元年度
事業受益者		タクシー事業者	タクシー事業者
受益者数			
受益者負担額(千円)			
受益者負担率(%)		0.0%	0.0%
受益者1人当たりのコスト (円、一般財源ベース)			

**【7.指標】**

アウトプット評価 (資源投入(インプット)により産出した活動(サービス))			
活動指標名	補助金額	単位	円
	平成29年度	平成30年度	令和元年度
目標値		600	600
実績値		600	600

アウトカム評価 (アウトプットによりもたらされた成果)			
成果指標名	補助台数	単位	台
	平成29年度	平成30年度	令和元年度
目標値		3	3
実績値		5	3

**【8.評価】**

評価項目	評価	理由(可能な限り定量的又は定性的な指標を用いて説明)
必要性 (①目的が市民・社会のニーズに合っているか) (②事業を市が担う必要があるか(民間・国・県)) ※【1】【2】から	高	UDタクシーは従来型のタクシーとは異なり車いすの利用、広い荷室等を備えているため、高齢者や障がいのある人が制約なくタクシーを利用できるようになる。 事業者が国庫補助を受ける要件として「地方自治体と連携しUDタクシーの普及・利活用の促進に取り組む地域」(国と自治体の協調補助)であることが求められるようになったため。
効率性 (①費用対効果) (②他に効率的な方法がないか (広域・民間活用・市民協働)) ※【1】【3】【4】【5】【6】から	高	UDタクシーの購入費の一部を補助することで、事業者は国庫補助(1台60万円)をプラスして受けることができるため、事業者にとって大きなインセンティブになる。 国から自治体の協調補助が求められているため。
有効性 (期待した効果が得られたか 又は計画した将来に効果が得られる見込か) ※【2】【7】から	高	H30年度は60万円の予算で5台の導入効果、R1年度は60万円の予算で3台の導入効果が得られた。
公平性 (受益者及び受益者負担は適正か) ※【2】【6】【7】から	高	UDタクシーの購入費(例:トヨタジャパンタクシー:実売価格約300万円)から国庫補助(60万円)と市補助(20万円)を差し引くと、概ね従来型タクシーと同程度の金額となる(事業者負担分)ため、適正と考える。また、近隣都市の事例(名古屋市・豊橋市・郡上市:20万円、豊田市:30万円、高山市:10万円)と比較した場合においても適正な金額である。
<b>【総合評価】</b> (現状維持・改善(統合・縮小含む)・廃止)	現状維持	UDタクシーは従来型のタクシー車両に比べて高額であり、普及のために補助が必要である。事業者が国庫補助を受ける要件として自治体の協調補助が求められているため、補助を継続させることが必要となる。

# 事業評価シート

番号 | 1740025 \_ 008

## 【1.基本情報】

事業名	スマートシティぎふ推進事業				
担当部名	都市建設部	担当課名	交通政策課		
未来地図政策	交通環境づくりの推進		政策コード	6 - 4 - 0 - 0	
実施方法	直営	補助の種類※	実施主体	岐阜市	
実施期間	令和元 年度～	年度	根拠法令 関連計画※	総合交通戦略	

## 【2.事業概要】

事業の目的	「健幸都市ぎふ」を掲げ、出かけて健康になるまちを目指して、交通と健康を軸とし、観光・オールドニュータウン等の課題を含め、大型商業施設を実証フィールドとした新たな試みを行いながら、全体最適化を図っていく。	
事業の内容	スマートシティ実行計画を策定(R2年度予定)し早期の事業実施を目指していくため、コンソーシアム(協議会)を設立し、事業の実現化の検討を実施する。 主要施策である自動運転について、走行実験を実施し、その結果を実行計画に反映させる。	
事業の対象	何を	持続可能な都市「スマートシティ」の取り組みの推進
	誰に (対象者・対象者数)	市民、来街者、交通事業者等
	どのくらい (具体的 数値で)	「出かけて健康になるまち」の実現
令和元年度 (実施内容)	スマートシティぎふ推進協議会を設立し、施策具体化の検討を実施した。 金公園内において、小型の自動運転車両による走行実験を実施した。	

## 【3.支出(行政コスト)】

### (1)人にかかるコスト

	平成29年度決算額		平成30年度決算額		令和元年度決算額	
	人件費(千円)	人日(人)	人件費(千円)	人日(人)	人件費(千円)	人日(人)
正規職員	0		0		10,200	300
嘱託職員	0		0		0	
アルバイト	0		0		0	
計(A)	0	0	0	0	10,200	300

### (2)物にかかるコスト

直接経費【直接事業費】(B)		平成29年度決算額(千円)	平成30年度決算額(千円)	令和元年度決算額(千円)
直接事業費の主な内訳		平成29年度決算額(千円)	平成30年度決算額(千円)	令和元年度決算額(千円)
項目	スマートシティぎふ推進コンソーシアム運営			2,692
	自動運転車両走行実験調査支援			3,410
減価償却費【施設管理】※(C)		平成29年度額(千円)	平成30年度額(千円)	令和元年度額(千円)
計(D)=B+C		0	0	6,102

### (3)総コスト

総事業費(E) =A+D	平成29年度決算額(千円)	平成30年度決算額(千円)	令和元年度決算額(千円)
	0	0	16,302

## 【4.収入】

収入内訳	平成29年度決算額(千円)	平成30年度決算額(千円)	令和元年度決算額(千円)
国庫支出金			1,705
県支出金			
市債			
使用料・手数料			
その他			
計(F)	0	0	1,705

## 【5.収支】

市負担額一般財源(E-F)	平成29年度決算額(千円)	平成30年度決算額(千円)	令和元年度決算額(千円)
	0	0	14,597

**【6.コストバランス】**

	平成29年度	平成30年度	令和元年度
事業受益者			市民、来街者
受益者数			
受益者負担額(千円)			
受益者負担率(%)			0.0%
受益者1人当たりのコスト (円、一般財源ベース)			

**【7.指標】**

アウトプット評価 (資源投入(インプット)により産出した活動(サービス))			
活動指標名	自動運転実証実験の実施		単位
	平成29年度	平成30年度	回/年
目標値			—
実績値			1

アウトカム評価 (アウトプットによりもたらされた成果)			
成果指標名	自動運転に対する市民理解度の向上		単位
	平成29年度	平成30年度	%
目標値			—
実績値			86

**【8.評価】**

評価項目	評価	理由(可能な限り定量的又は定性的な指標を用いて説明)
必要性 (①目的が市民・社会のニーズに合っているか) (②事業を市が担う必要があるか(民間・国・県)) ※【1】【2】から	高	本事業は、本市が抱える諸課題に対してICT等の新技術を活用しつつ、マネジメントが行われ、全体最適化が図られる持続可能な都市としての「スマートシティ」の実現を目指すものであるため、市民、社会のニーズに合うものである。  本市が抱える諸課題に対して取り組む事業であることから、本市がスマートシティぎふ推進協議会の代表を担うものであるが、協議会に参加する民間企業とともに取り組んでいくものである。
効率性 (①費用対効果) (②他に効率的な方法がないか (広域・民間活用・市民協働)) ※【1】【3】【4】【5】【6】から	高	本市がスマートシティで目指すものは、持続可能な公共交通ネットワークの構築や、健康増進、観光振興、オールドニュータウンの孤立化への対応といった課題について全体最適化を図るものであり、多くの便益をもたらすものである。  本事業は、民間企業とともに構成するスマートシティぎふ推進協議会として民間とともに推進する事業であり、実行計画の策定後に連携して事業を展開する。
有効性 (期待した効果が得られたか 又は計画した将来に効果が得られる見込か) ※【2】【7】から	高	自動運転の走行実験は、体験乗車したモニターのアンケート結果において、乗車後に自動運転車両の公共交通への導入について賛成の意見が増加し、86%の方が賛成の意向を示され、有効性を確認した。 今後は、実行計画策定時にアウトカム指標を設定し、評価していく。
公平性 (受益者及び受益者負担は適正か) ※【2】【6】【7】から	高	市民、来街者に対して、広く受益を享受する事業である。
<b>【総合評価】</b> (現状維持・改善(統合・縮小含む)・廃止)	現状維持	スマートシティの取り組みは、実行計画の策定に向けて、推進協議会に参加する民間企業、大学とともに産官学が連携して取り組みを進めていく。 自動運転車両の公共交通への導入については、今後は公道での実証実験を行い、実装に向けた取り組みを推進する。