

事業評価シート

番号 0240030 - 001

【1.基本情報】

事業名	コミュニティバス事業				
担当部名	企画部	担当課名	交通総合政策課		
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	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	

【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。	
事業の内容	コミュニティバス運行事業者に対し、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、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	コミュニティバス運行補助金
	誰に (対象者・対象者数)	コミュニティバス運行事業者
	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)
平成30年度 (実施内容)	<ul style="list-style-type: none"> ・コミュニティバスの運行(19地区)に対し計194,040千円の補助を行った。 ・本格バス停の新設(34基)及び更新(104基)を行った。 	

【3.支出(行政コスト)】

(1)人にかかるコスト

	平成28年度決算額		平成29年度決算額		平成30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	34,048	1,120	35,504	1,120	35,504	1,120
嘱託職員	1,428	140	1,442	140	1,442	140
アルバイト	0		0		0	
計(A)	35,476	1,260	36,946	1,260	36,946	1,260

(2)物にかかるコスト

直接経費【直接事業費】(B)		平成28年度決算額(千円)	平成29年度決算額(千円)	平成30年度決算額(千円)
直接事業費の主な内訳		平成28年度決算額(千円)	平成29年度決算額(千円)	平成30年度決算額(千円)
項目	運行補助金	190,568	197,548	194,040
	バス停設置等	12,682	7,024	4,585
	ICカード機器	2,204	1,908	-
減価償却費【施設管理】※(C)		平成28年度額(千円)	平成29年度額(千円)	平成30年度額(千円)
計(D)=B+C		207,471	208,825	200,333

(3)総コスト

総事業費(E) =A+D	平成28年度決算額(千円)	平成29年度決算額(千円)	平成30年度決算額(千円)
	242,947	245,771	237,279

【4.収入】

収入内訳	平成28年度決算額(千円)	平成29年度決算額(千円)	平成30年度決算額(千円)
国庫支出金			
県支出金	5,105	5,863	6,504
市債			
使用料・手数料			
その他			
計(F)	5,105	5,863	6,504

【5.収支】

市負担額一般財源(E-F)	平成28年度決算額(千円)	平成29年度決算額(千円)	平成30年度決算額(千円)
	237,842	239,908	230,775

【6.コストバランス】

	平成28年度	平成29年度	平成30年度
事業受益者	コミュニティバスの利用者		
受益者数	479,436	506,101	520,697
受益者負担額(千円)	65,533	70,813	73,762
受益者負担率(%)	27.0%	28.8%	31.1%
受益者1人当たりのコスト (円、一般財源ベース)	496	474	443

【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28年度	平成29年度	平成30年度
目標値	22	22	22
実績値	19	19	19

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28年度	平成29年度	平成30年度
目標値			
実績値	479,436	506,101	520,697

【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。
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いが、岐阜市においても1地区を除く18地区が1乗車100円となっており、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、適正と考える。
【総合評価】 (現状維持・改善(統合・縮小含む)・廃止)	改善	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。そのため、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が、それに加え、地域の多様なニーズに対応するための新たな仕組みづくりを行うことにより、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、これまで以上に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 0240030 - 002

【1.基本情報】

事業名	バス路線維持補助事業				
担当部名	企画部	担当課名	交通総合政策課		
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	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	

【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など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			
平成30年度 (実施内容)	市内バス路線については、7路線で89,805千円の補助を行った。 広域・幹線的バス路線については、2路線で1,458千円の補助を行った。				

【3.支出(行政コスト)】

(1)人にかかるコスト

	平成28年度決算額		平成29年度決算額		平成30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	1,824	60	1,902	60	1,902	60
嘱託職員	0		0		0	
アルバイト	0		0		0	
計(A)	1,824	60	1,902	60	1,902	60

(2)物にかかるコスト

直接経費【直接事業費】(B)		平成28年度決算額(千円)	平成29年度決算額(千円)	平成30年度決算額(千円)
		76,627	78,485	91,263
直接事業費の主な内訳		平成28年度決算額(千円)	平成29年度決算額(千円)	平成30年度決算額(千円)
項目	市内バス路線	75,588	77,414	89,805
	広域・幹線的バス路線	1,039	1,071	1,458
減価償却費【施設管理】※(C)		平成28年度額(千円)	平成29年度額(千円)	平成30年度額(千円)
計(D)=B+C		76,627	78,485	91,263

(3)総コスト

総事業費(E) =A+D	平成28年度決算額(千円)	平成29年度決算額(千円)	平成30年度決算額(千円)
	78,451	80,387	93,165

【4.収入】

収入内訳	平成28年度決算額(千円)	平成29年度決算額(千円)	平成30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28年度決算額(千円)	平成29年度決算額(千円)	平成30年度決算額(千円)
	78,451	80,387	93,165

【6.コストバランス】

	平成28年度	平成29年度	平成30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	1,375,491	1,539,033	1,633,090
受益者負担額(千円)	305,701	331,627	352,433
受益者負担率(%)	389.7%	412.5%	378.3%
受益者1人当たりのコスト (円、一般財源ベース)	0	0	57

【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28年度	平成29年度	平成30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28年度	平成29年度	平成30年度
目標値			
実績値	17.2	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などの足を確保し、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	H30年度における補助対象路線全体の運行経費は約500百万円で、その約18%を補助することで年間160万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	通勤・通学者や車を運転できない高齢者など、年間160万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 0240030 - 003

【1.基本情報】

事業名	バスレーン導入事業(BRT導入推進事業)				
担当部名	企画部	担当課名	交通総合政策課		
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	22 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	

【2.事業概要】

事業の目的	幹線バス路線の強化策として次世代の交通システムである「岐阜市型BRT」の導入を推進する。	
事業の内容	<ul style="list-style-type: none"> ・連節バスの導入拡大(軌跡検討、道路等環境整備及び車両購入等補助) ・バスレーンの導入(カラー舗装化) ・バス停留所 上屋整備、駐輪スペース整備 ・トランジットセンター整備 	
事業の対象	何を	岐阜市型BRT
	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)	幹線バス路線及び市内ループ線
平成30年度 (実施内容)	カラー舗装工 A=2,650㎡(L=1.4km)	

【3.支出(行政コスト)】

(1)人にかかるコスト

	平成28年度決算額		平成29年度決算額		平成30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	5,624	185	5,865	185	5,865	185
嘱託職員	1,224	120	1,236	120	1,236	120
アルバイト	0		0		0	
計(A)	6,848	305	7,101	305	7,101	305

(2)物にかかるコスト

直接経費【直接事業費】(B)		平成28年度決算額(千円)	平成29年度決算額(千円)	平成30年度決算額(千円)
直接事業費の主な内訳		平成28年度決算額(千円)	平成29年度決算額(千円)	平成30年度決算額(千円)
項目	バスレーンカラー化	11,599	33,416	23,389
	バス停上屋整備	0		
	調査検討	6,469		
減価償却費【施設管理】※(C)		平成28年度額(千円)	平成29年度額(千円)	平成30年度額(千円)
計(D)=B+C		18,068	33,416	23,389

(3)総コスト

総事業費(E) =A+D	平成28年度決算額(千円)	平成29年度決算額(千円)	平成30年度決算額(千円)
	24,916	40,517	30,490

【4.収入】

収入内訳	平成28年度決算額(千円)	平成29年度決算額(千円)	平成30年度決算額(千円)
国庫支出金	7,390	17,534	11,695
県支出金			
市債			
使用料・手数料			
その他			
計(F)	7,390	17,534	11,695

【5.収支】

市負担額一般財源(E-F)	平成28年度決算額(千円)	平成29年度決算額(千円)	平成30年度決算額(千円)
	17,526	22,983	18,795

【6.コストバランス】

	平成28年度	平成29年度	平成30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	16,741,621		
受益者負担額(千円)			
受益者負担率(%)			
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	バスレーンカラー舗装 施工延長	単位	km
	平成28年度	平成29年度	平成30年度
目標値			
実績値	0.5	1.4	1.4

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28年度	平成29年度	平成30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	BRT導入推進事業は、公共交通の維持・改善に向けて幹線区間を強化するものであり、自動車に過度に依存しなくても移動しやすく持続性の高い交通体系を構築するために必要である。 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の整備などはバス事業者、バスレーンのカラー舗装などは市が整備している。
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	岐阜大学・病院線では、BRTを導入したことにより駅前広場で発生していたバス待ち時間が短縮された。また、路線の利用者数が増加した一方で、運行本数については減便して効率化されている。 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はバス事業者により実施している。
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	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。さらに将来的に、トランジットセンターを整備することにより、効率性と利便性のバランスのとれた公共交通を目指す。
公平性 (受益者及び受益者負担は適正か) ※【2】【6】【7】から	高	公共交通は誰もが利用でき、受益を享受できるものである。
【総合評価】 (現状維持・改善(統合・縮小含む)・廃止)	現状維持	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に移動できる社会を実現するために必要な事業である。これまでも標準的な色彩に変更して施工費を縮減してきたが、さらに今年度は道路管理者との協議により効率化を図るなど、今後も一層の施工費縮減に努める。

事業評価シート

番号 0240030 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	企画部	担当課名	交通総合政策課		
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	28 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	一般車の通行を不可とし、路線バスのみ通行可とする。2車線ある車道の1車線を規制し、歩行者、賑わい空間等として活用する。交通規制に合わせ、商店街がイベント等を実施				
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)	長良橋通り(神田町6交差点～神田町3交差点)、L=500m			
平成30年度 (実施内容)	9月8日(土)、9日(日)の2日間に実施				

【3.支出(行政コスト)】

(1)人にかかるコスト

	平成28年度決算額		平成29年度決算額		平成30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	7,904	260	8,242	260	8,242	260
嘱託職員	0		0		0	
アルバイト	0		0		0	
計(A)	7,904	260	8,242	260	8,242	260

(2)物にかかるコスト

直接経費【直接事業費】(B)		平成28年度決算額(千円)	平成29年度決算額(千円)	平成30年度決算額(千円)
		18,868	8,279	8,411
直接事業費の主な内訳		平成28年度決算額(千円)	平成29年度決算額(千円)	平成30年度決算額(千円)
項目	設営・看板	5,488	3,821	4,296
	警備	1,710	3,183	2,503
	その他	11,669	1,274	1,611
減価償却費【施設管理】※(C)		平成28年度額(千円)	平成29年度額(千円)	平成30年度額(千円)
計(D)=B+C		18,868	8,279	8,411

(3)総コスト

総事業費(E) =A+D	平成28年度決算額(千円)	平成29年度決算額(千円)	平成30年度決算額(千円)
	26,772	16,521	16,653

【4.収入】

収入内訳	平成28年度決算額(千円)	平成29年度決算額(千円)	平成30年度決算額(千円)
国庫支出金	18,868	4,139	0
県支出金			
市債			
使用料・手数料			
その他			
計(F)	18,868	4,139	0

【5.収支】

市負担額一般財源(E-F)	平成28年度決算額(千円)	平成29年度決算額(千円)	平成30年度決算額(千円)
	7,904	12,382	16,653

【6.コストバランス】

	平成28年度	平成29年度	平成30年度
事業受益者	バス利用者、来街者	バス利用者、来街者	バス利用者、来街者
受益者数	約54.2百人(実施日2日間の全バス路線利用者数)	約53.8百人(実施日2日間の全バス路線利用者数)	約53.8百人(実施日2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(%)			
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28年度	平成29年度	平成30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/2日
	平成28年度	平成29年度	平成30年度
目標値			
実績値	54.2(実施日2日間の全バス路線利用者数)	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)

【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。なお、賑わい創出は商店街が中心となっており、官民の適正な役割分担のもと実施している。
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	平成28年度の社会実験において、トランジットモールの影響や効果を調査した。平成29、30年度は実験結果をふまえて、ノウハウを蓄積しながら、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、賑わい創出を行う商店街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を実施した2日間の路線バス利用者数は、前年同月の土日祝日2日間に比較して、平成28年度は約4%、平成29年度は約10%、平成30年度は約8%増加した。また、歩行者交通量(H28~30実績)も、TM区間(8地点)は約1.5~4倍、柳ヶ瀬(4地点)は約1.2~3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ものである。
【総合評価】 (現状維持・改善(統合・縮小含む)・廃止)	改善	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新しい取り組みであり、今後も市民に対して、トランジットモールへの認知を高め、公共交通への理解を深めるため、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市や商店街の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検証しながら進める必要がある。

事業評価シート

番号 0240030 005

【1.基本情報】

事業名	総合交通協議会負担金(モビリティマネジメント・バス路線再編推進事業)				
担当部名	企画部	担当課名	交通総合政策課		
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	その他	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	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(38,000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5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)			
平成30年度 (実施内容)	バスマップ等の作成・配布(38,000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28年度決算額		平成29年度決算額		平成30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	3,040	100	3,170	100	3,170	100
嘱託職員	0		0		0	
アルバイト	0		0		0	
計(A)	3,040	100	3,170	100	3,170	100

(2)物にかかるコスト

直接経費【直接事業費】(B)		平成28年度決算額(千円)	平成29年度決算額(千円)	平成30年度決算額(千円)
		11,066	5,605	2,547
直接事業費の主な内訳		平成28年度決算額(千円)	平成29年度決算額(千円)	平成30年度決算額(千円)
項目	再編推進事業	6,005	3,791	0
	モビリティマネジメント	4,974	1,719	2,161
	協議会運営	87	95	386
減価償却費【施設管理】※(C)		平成28年度額(千円)	平成29年度額(千円)	平成30年度額(千円)
計(D)=B+C		11,066	5,605	2,547

(3)総コスト

総事業費(E) =A+D	平成28年度決算額(千円)	平成29年度決算額(千円)	平成30年度決算額(千円)
	14,106	8,775	5,717

【4.収入】

収入内訳	平成28年度決算額(千円)	平成29年度決算額(千円)	平成30年度決算額(千円)
国庫支出金	3,937	2,352	284
県支出金			
市債			
使用料・手数料			
その他			
計(F)	3,937	2,352	284

【5.収支】

市負担額一般財源(E-F)	平成28年度決算額(千円)	平成29年度決算額(千円)	平成30年度決算額(千円)
	10,169	6,423	5,433

【6.コストバランス】

	平成28年度	平成29年度	平成30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	17,221,057	18,078,622	未定
受益者負担額(千円)			
受益者負担率(%)			
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	再編路線数(累計)	単位	路線
	平成28年度	平成29年度	平成30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28年度	平成29年度	平成30年度
目標値			
実績値	17.2	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、赤字であったバス路線(三田洞線)が黒字化した。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。
【総合評価】 (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 0240030 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	企画部	担当課名	交通総合政策課		
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	東海旅客鉄道 株式会社
実施期間	平成29年度～令和4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	改札内エレベーターなどバリアフリー化設備の整備により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の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
	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
平成30年度 (実施内容)	<ul style="list-style-type: none"> ・JR岐阜駅周辺バリアフリー基本構想策定 ・交通施設バリアフリー化設備整備費補助金交付要綱改正 	

【3.支出(行政コスト)】

(1)人にかかるコスト

	平成28年度決算額		平成29年度決算額		平成30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		1,268	40	634	20
嘱託職員	0		0	0	0	0
アルバイト	0		0	0	0	0
計(A)	0	0	1,268	40	634	20

(2)物にかかるコスト

直接経費【直接事業費】(B)		平成28年度決算額(千円)	平成29年度決算額(千円)	平成30年度決算額(千円)
			0	3,000
直接事業費の主な内訳		平成28年度決算額(千円)	平成29年度決算額(千円)	平成30年度決算額(千円)
項目	補助額		0	3,000
			0	0
			0	0
減価償却費【施設管理】※(C)		平成28年度額(千円)	平成29年度額(千円)	平成30年度額(千円)
			0	0
計(D)=B+C		0	0	3,000

(3)総コスト

総事業費(E) =A+D	平成28年度決算額(千円)	平成29年度決算額(千円)	平成30年度決算額(千円)
	0	1,268	3,634

【4.収入】

収入内訳	平成28年度決算額(千円)	平成29年度決算額(千円)	平成30年度決算額(千円)
国庫支出金		0	0
県支出金		0	1,500
市債		0	0
使用料・手数料		0	0
その他		0	0
計(F)	0	0	1,500

【5.収支】

市負担額一般財源(E-F)	平成28年度決算額(千円)	平成29年度決算額(千円)	平成30年度決算額(千円)
	0	1,268	2,134

【6.コストバランス】

	平成28年度	平成29年度	平成30年度
事業受益者		JR岐阜駅利用者	JR岐阜駅利用者
受益者数			
受益者負担額(千円)			
受益者負担率(%)			
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	千円
	平成28年度	平成29年度	平成30年度
目標値		0	3,000
実績値		0	3,000

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	円
	平成28年度	平成29年度	平成30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	現在のJR岐阜駅は、BFの基準に不適合であったり不便な状況であるため、エレベーター等の整備が国等からも求められている。 国が示した基本方針において、鉄道駅のBF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、各者それぞれ負担している。
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	一日利用者数が6万人を超える駅であり、BF設備整備により誰にとっても利便性が向上することから、大きな効果が得られる。 市が負担すべき補助金の交付である。
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	一日利用者数が6万人を超える駅であり、BF設備整備により誰にとっても利便性が向上することから、大きな効果が得られる。
公平性 (受益者及び受益者負担は適正か) ※【2】【6】【7】から	高	事業費の内、1/3は事業者が負担しており、適正と言える。
【総合評価】 (現状維持・改善(統合・縮小含む。)・廃止)	改善	交通事業者に対する補助事業を一元化していく中で、総合的な交通政策を推進していく。

事業評価シート

番号 0240030 - 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	企画部	担当課名	交通総合政策課		
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、国と協調してUDタクシーを導入する事業者に対して補助を行う				
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タクシーを購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			
平成30年度 (実施内容)	<ul style="list-style-type: none"> 岐阜市UDタクシー導入促進補助金交付要綱制定 UDタクシー5台分を補助(1台当たり12万円) 				

【3.支出(行政コスト)】

(1)人にかかるコスト

	平成28年度決算額		平成29年度決算額		平成30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		634	20
嘱託職員	0		0		0	0
アルバイト	0		0		0	0
計(A)	0	0	0	0	634	20

(2)物にかかるコスト

直接経費【直接事業費】(B)		平成28年度決算額(千円)	平成29年度決算額(千円)	平成30年度決算額(千円)
				3,000
直接事業費の主な内訳		平成28年度決算額(千円)	平成29年度決算額(千円)	平成30年度決算額(千円)
項目	補助金			600
減価償却費【施設管理】※(C)		平成28年度額(千円)	平成29年度額(千円)	平成30年度額(千円)
				0
計(D)=B+C		0	0	3,000

(3)総コスト

総事業費(E) =A+D	平成28年度決算額(千円)	平成29年度決算額(千円)	平成30年度決算額(千円)
	0	0	3,634

【4.収入】

収入内訳	平成28年度決算額(千円)	平成29年度決算額(千円)	平成30年度決算額(千円)
国庫支出金			0
県支出金			0
市債			0
使用料・手数料			0
その他			0
計(F)	0	0	0

【5.収支】

市負担額一般財源(E-F)	平成28年度決算額(千円)	平成29年度決算額(千円)	平成30年度決算額(千円)
	0	0	3,634

【6.コストバランス】

	平成28年度	平成29年度	平成30年度
事業受益者			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(%)			
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	千円
	平成28年度	平成29年度	平成30年度
目標値			600
実績値			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28年度	平成29年度	平成30年度
目標値			3
実績値			5

【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)をプラスして受けられ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。
【総合評価】 (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。