

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※	総合交通戦略、地域公共交通計画、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。 (デマンド型乗合タクシー、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(デマンド型乗合タクシー、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2年度 (実施内容)	<ul style="list-style-type: none"> ・コミュニティバスの運行(20地区)に対し計241,060千円の補助を行った。 ・コミュニティバスサポート便の運行(1地区)に対し174千円の補助を行った。 	

【3.支出(行政コスト)】

(1)人にかかるコスト

	平成30年度決算額		令和元年度決算額		令和2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)
正職員	35,504	1,120	38,080	1,120	36,400	1,120
パートタイム(嘱託職員)	1,442	140	1,456	140	1,442	140
パートタイム(アルバイト)	0		0		0	
計(A)	36,946	1,260	39,536	1,260	37,842	1,260

(2)物にかかるコスト

直接経費【直接事業費】(B)		平成30年度決算額(千円)	令和元年度決算額(千円)	令和2年度決算額(千円)
		200,333	218,795	243,599
直接事業費の主な内訳		平成30年度決算額(千円)	令和元年度決算額(千円)	令和2年度決算額(千円)
項目	運行補助金	190,040	215,290	241,234
	バス停設置等	4,585	1,155	470
	ICカード機器	-	1,908	433
減価償却費【施設管理】※(C)		平成30年度決算額(千円)	令和元年度決算額(千円)	令和2年度決算額(千円)
計(D)=B+C		200,333	218,795	243,599

(3)総コスト

総事業費(E) =A+D	平成30年度決算額(千円)	令和元年度決算額(千円)	令和2年度決算額(千円)
	237,279	258,331	281,441

【4.収入】

収入内訳	平成30年度決算額(千円)	令和元年度決算額(千円)	令和2年度決算額(千円)
国庫支出金			
県支出金	6,504	6,609	6,945
市債			
使用料・手数料			
その他			
計(F)	6,504	6,609	6,945

【5.収支】

市負担額一般財源(E-F)	平成30年度決算額(千円)	令和元年度決算額(千円)	令和2年度決算額(千円)
	230,775	251,722	274,496

【6.コストバランス】

	平成30年度	令和元年度	令和2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	520,697	516,404	385,433
受益者負担額(千円)	73,762	72,661	60,142
受益者負担率(%)	31.1%	28.1%	21.4%
受益者1人当たりのコスト(円、一般財源ベース)	443	487	712

【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30年度	令和元年度	令和2年度
目標値	22	22	22
実績値	19	20	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30年度	令和元年度	令和2年度
目標値	前年度比増加	前年度比増加	前年度比増加
実績値	520,697	516,278	385,433
達成状況	○(達成)	×(未達成)	×(未達成)

【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	公共交通ネットワークの確立、高齢者など交通弱者の日常生活における移動の確保、公共交通空白・不便地域の改善等を図るため、コミュニティバスを導入する。 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。(令和元年度及び令和2年度は新型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	高齢者など交通弱者の日常生活の移動の確保の面から、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(デマンド型乗合タクシー)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した上で運行を継続していることから、適正な運賃額と考えられる。(令和2年度は新型コロナウイルス感染症の影響により運行継続判断を1年延期)
【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」、令和2年度からは「デマンド型乗合タクシー」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※	地域公共交通計画、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	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2年度 (実施内容)	市内路線については、15路線で225,472千円の補助を行った。 広域路線については、15路線で124,516千円の補助を行った。	

【3.支出(行政コスト)】

(1)人にかかるコスト

	平成30年度決算額		令和元年度決算額		令和2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)
正職員	1,902	60	2,040	60	1,950	60
パートタイム(嘱託職員)	0		0		0	
パートタイム(アルバイト)	0		0		0	
計(A)	1,902	60	2,040	60	1,950	60

(2)物にかかるコスト

直接経費 【直接事業費】 (B)		平成30年度決算額(千円)	令和元年度決算額(千円)	令和2年度決算額(千円)
		91,263	93,716	349,988
直接事業費の主な内訳		平成30年度決算額(千円)	令和元年度決算額(千円)	令和2年度決算額(千円)
項目	市内路線	89,805	92,218	225,472
	広域路線	1,458	1,498	124,516
減価償却費 【施設管理】※ (C)		平成30年度決算額(千円)	令和元年度決算額(千円)	令和2年度決算額(千円)
計(D)=B+C		91,263	93,716	349,988

(3)総コスト

総事業費(E) =A+D	平成30年度決算額(千円)	令和元年度決算額(千円)	令和2年度決算額(千円)
	93,165	95,756	351,938

【4.収入】

収入内訳	平成30年度決算額(千円)	令和元年度決算額(千円)	令和2年度決算額(千円)
国庫支出金			252,000
県支出金			
市債			
使用料・手数料			
その他			
計(F)	0	0	252,000

【5.収支】

市負担額一般 財源(E-F)	平成30年度決算額(千円)	令和元年度決算額(千円)	令和2年度決算額(千円)
	93,165	95,756	99,938

【6.コストバランス】

	平成30年度	令和元年度	令和2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	1,633,090	1,727,132	8,825,102
受益者負担額(千円)	352,433	367,821	1,942,440
受益者負担率(%)	378.3%	384.1%	551.9%
受益者1人当たりのコスト (円、一般財源ベース)	57	55	11

【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	赤字バス路線の維持		路線
	平成30年度	令和元年度	令和2年度
目標値	-	-	-
実績値	9	9	30

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	路線の維持		路線
	平成30年度	令和元年度	令和2年度
目標値	12	12	9
実績値	12	12	9
達成状況	○(達成)	○(達成)	○(達成)

【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	令和2年度における補助対象路線全体の運行経費は約2.954百万円で、その約12%を補助することで年間880万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	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利便増進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)				
担当部署	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	岐阜乗合自動車株
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"> ・快適性・利便性の向上(バス停上屋の整備、バスロケ表示機の設置、全国交通系ICカード導入等) ・定時性・速達性の確保(バス優先レーンの導入、カラー舗装化の推進等) ・バス車両の高度化(連節バスの導入) 	
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2年度 (実施内容)	補助金: バスロケーションシステム設置 2基(新庁舎拠点バス停) バスロケーションシステム設置 2面(新庁舎エントランス) 自動運賃收受システム設置 34台	

【3.支出(行政コスト)】

(1)人にかかるコスト

	平成30年度決算額		令和元年度決算額		令和2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)
正職員	5,865	185	4,080	120	3,900	120
パートタイム(嘱託職員)	1,236	120	0		0	
パートタイム(アルバイト)	0		0		0	
計(A)	7,101	305	4,080	120	3,900	120

(2)物にかかるコスト

直接経費【直接事業費】(B)		平成30年度決算額(千円)	令和元年度決算額(千円)	令和2年度決算額(千円)
		23,389	13,055	28,480
直接事業費の主な内訳		平成30年度決算額(千円)	令和元年度決算額(千円)	令和2年度決算額(千円)
項目	補助金		5,764	25,935
	幹線明示、総合案内板改修、バス停上屋		550	2,545
	バスレーンカラー化	23,389	6,741	
減価償却費【施設管理】※(C)		平成30年度決算額(千円)	令和元年度決算額(千円)	令和2年度決算額(千円)
計(D)=B+C		23,389	13,055	28,480

(3)総コスト

総事業費(E) =A+D	平成30年度決算額(千円)	令和元年度決算額(千円)	令和2年度決算額(千円)
	30,490	17,135	32,380

【4.収入】

収入内訳	平成30年度決算額(千円)	令和元年度決算額(千円)	令和2年度決算額(千円)
国庫支出金	11,695	2,750	19,360
県支出金			
市債			
使用料・手数料			
その他			
計(F)	11,695	2,750	19,360

【5.収支】

市負担額一般財源(E-F)	平成30年度決算額(千円)	令和元年度決算額(千円)	令和2年度決算額(千円)
	18,795	14,385	13,020

【6.コストバランス】

	平成30年度	令和元年度	令和2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	17,538,225人	17,316,277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	新庁舎拠点バス停のバスロケーションシステムの設置	単位	基
	平成30年度	令和元年度	令和2年度
目標値	—	—	2
実績値	—	—	2

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	新庁舎バス利用者の増加	単位	万人
	平成30年度	令和元年度	令和2年度
目標値	—	—	—
実績値	—	—	—
達成状況	—	—	—

【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。
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	自動運賃收受システムの設置は、全国交通系ICカード(10カード)の導入に向けて行っており、全体の1/4の費用で、訪日外国人旅行者など市外からの来訪者も含めたバス利用者の利便性が向上できるものである。 自動運賃收受システム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おり、市は国とともに必要に応じて補助を行っている。
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	自動運賃收受システムの設置については、全国交通系ICカード(10カード)を導入することにより、訪日外国人旅行者など市外からの来訪者も含めたバス利用者が、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。
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るものであり、広く受益を享受できる事業である。
【総合評価】 (現状維持・改善(統合・縮小含む)・廃止)	現状維持	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

事業評価シート

番号 1740025 - 004

【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、地域公共交通計画、地域公共交通利便増進実施計画	

【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2年度 (実施内容)	バスマップ等の作成・配布(22,600部) 学校教育モビリティ・マネジメント(学校MM)の実施(小学校8校、中学校1校、未就学児童2園) 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30年度決算額		令和元年度決算額		令和2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)
正職員	3,170	100	3,170	100	3,900	120
パートタイム(嘱託職員)	0		0		0	
パートタイム(アルバイト)	0		0		0	
計(A)	3,170	100	3,170	100	3,900	120

(2)物にかかるコスト

直接経費 【直接事業費】 (B)		平成30年度決算額(千円)	令和元年度決算額(千円)	令和2年度決算額(千円)
		2,547	1,889	9,814
直接事業費の主な内訳		平成30年度決算額(千円)	令和元年度決算額(千円)	令和2年度決算額(千円)
項目	再編推進事業	0	0	7,480
	モビリティマネジメント	2,161	1,817	1,907
	協議会運営	386	72	427
減価償却費 【施設管理】※ (C)		平成30年度額(千円)	令和元年度額(千円)	令和2年度決算額(千円)
計(D)=B+C		2,547	1,889	9,814

(3)総コスト

総事業費(E) =A+D	平成30年度決算額(千円)	令和元年度決算額(千円)	令和2年度決算額(千円)
	5,717	5,059	13,714

【4.収入】

収入内訳	平成30年度決算額(千円)	令和元年度決算額(千円)	令和2年度決算額(千円)
国庫支出金	284	250	2,585
県支出金			
市債			
使用料・手数料			
その他			
計(F)	284	250	2,585

【5.収支】

市負担額一般 財源(E-F)	平成30年度決算額(千円)	令和元年度決算額(千円)	令和2年度決算額(千円)
	5,433	4,809	11,129

【6.コストバランス】

	平成30年度	令和元年度	令和2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	18,058,922	17,701,710	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	負担額		単位
	平成30年度	令和元年度	令和2年度
目標値	-	-	-
実績値	1,274	1,023	9,270

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	赤字バス路線利用者数		単位
	平成30年度	令和元年度	令和2年度
目標値	前年度を維持	前年度を維持	前年度を維持
実績値	152.0	163	293
達成状況	○(達成)	○(達成)	○(達成)

【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	利便増進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。 令和2年度は、本協議会の議論を踏まえ、公共交通のマスタープランである「岐阜市地域公共交通計画」とその実施計画である「岐阜市地域公共交通利便増進実施計画」を策定した。
公平性 (受益者及び受益者負担は適正か) ※【2】【6】【7】から	高	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 1740025 - 005

【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	タクシー事業者
実施期間	平成30年度～	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2年度 (実施内容)	1事業者に対し、UDタクシー1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30年度決算額		令和元年度決算額		令和2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)
正職員	634	20	680	20	650	20
パートタイム(嘱託職員)	0		0		0	
パートタイム(アルバイト)	0		0		0	
計(A)	634	20	680	20	650	20

(2)物にかかるコスト

直接経費【直接事業費】(B)		平成30年度決算額(千円)	令和元年度決算額(千円)	令和2年度決算額(千円)
		600	600	200
直接事業費の主な内訳		平成30年度決算額(千円)	令和元年度決算額(千円)	令和2年度決算額(千円)
項目	補助金	600	600	200
減価償却費【施設管理】※(C)		平成30年度決算額(千円)	令和元年度決算額(千円)	令和2年度決算額(千円)
計(D)=B+C		600	600	200

(3)総コスト

総事業費(E) =A+D	平成30年度決算額(千円)	令和元年度決算額(千円)	令和2年度決算額(千円)
	1,234	1,280	850

【4.収入】

収入内訳	平成30年度決算額(千円)	令和元年度決算額(千円)	令和2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30年度決算額(千円)	令和元年度決算額(千円)	令和2年度決算額(千円)
	1,234	1,280	850

【6.コストバランス】

	平成30年度	令和元年度	令和2年度
事業受益者	タクシー事業者	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(%)			
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	補助台数	単位	台
	平成30年度	令和元年度	令和2年度
目標値	3	3	3
実績値	5	3	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	補助台数	単位	台
	平成30年度	令和元年度	令和2年度
目標値	3	3	3
実績値	5	3	1
達成状況	○(達成)	○(達成)	×(未達成)

【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	平成30年度は60万円の予算で5台、令和元年度は60万円の予算で3台、令和2年度は20万円で1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タクシーの普及促進は、今後到来する超高齢化社会に向け、誰もが利用できる公共交通のバリアフリー化に寄与するものであり、適正である。
【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。

事業評価シート

番号 1740025 - 006

【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、地域公共交通計画	

【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	「出かけたくなるまちの創出」に向けた取り組みの柱の一つとして、誰もが気軽に出かけられる移動手段を確保するため、公共交通への自動運転技術の導入を進める。	
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2年度 (実施内容)	金華橋通りや長良橋通りなどの一般道において、県内で初めて小型バス車両による自動運転実証実験を実施した。	

【3.支出(行政コスト)】

(1)人にかかるコスト

	平成30年度決算額		令和元年度決算額		令和2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)
正職員	0		10,200	300	9,750	300
パートタイム(嘱託職員)	0		0		0	
パートタイム(アルバイト)	0		0		0	
計(A)	0	0	10,200	300	9,750	300

(2)物にかかるコスト

	平成30年度決算額(千円)	令和元年度決算額(千円)	令和2年度決算額(千円)
直接経費 【直接事業費】 (B)		6,102	9,240
直接事業費の主な内訳	平成30年度決算額(千円)	令和元年度決算額(千円)	令和2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	9,240
減価償却費 【施設管理】※ (C)	平成30年度決算額(千円)	令和元年度決算額(千円)	令和2年度決算額(千円)
計(D)=B+C	0	6,102	9,240

(3)総コスト

	平成30年度決算額(千円)	令和元年度決算額(千円)	令和2年度決算額(千円)
総事業費(E) =A+D	0	16,302	18,990

【4.収入】

	平成30年度決算額(千円)	令和元年度決算額(千円)	令和2年度決算額(千円)
収入内訳	平成30年度決算額(千円)	令和元年度決算額(千円)	令和2年度決算額(千円)
国庫支出金		1,705	4,620
県支出金			
市債			
使用料・手数料			
その他			
計(F)	0	1,705	4,620

【5.収支】

	平成30年度決算額(千円)	令和元年度決算額(千円)	令和2年度決算額(千円)
市負担額一般 財源(E-F)	0	14,597	14,370

【6.コストバランス】

	平成30年度	令和元年度	令和2年度
事業受益者		市民、来街者	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%	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	事業計画書		単位
	平成30年度	令和元年度	令和2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	自動運転に対する市民理解度の向上		単位
	平成30年度	令和元年度	令和2年度
目標値		-	-
実績値		86	80
達成状況		-	-

【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コンソーシアムの代表を担うものであるが、コンソーシアム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、意識せずとも「歩きたくなるまちの創出」を進めるとともに、「一人ひとりの健康意識の向上」に取り組むことで、「健康都市ぎふ」出かけて健康になるまちの実現を図るものであり、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コンソーシアム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では、今後実装に向けた課題の抽出ができた。社会受容性については、体験乗車したモニターアンケート結果において、自動運転車両の公共交通への導入について、80%の方が賛成の意向を示され、有効性を確認した。
公平性 (受益者及び受益者負担は適正か) ※【2】【6】【7】から	高	公共交通の持続性を高める事業であることから、市民、来街者に対して、広く受益を享受する。
【総合評価】 (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、令和3年3月に実行計画が策定され、推進協議会に参加する民間企業、大学とともに産学官が連携して取り組みを進めていく。 自動運転技術の公共交通への導入については、実装を目指すため、令和2年年度に実施した実験の検証結果を踏まえ、引き続き自動運転実証実験を実施する。