

事業評価シート(R3年度事業評価用)

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	
実施方法	補助等	補助等の種類	その他補助金	実施主体	運行事業者・岐阜市
実施期間	H18 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	運行事業者
	どのくらい	運行経費から収入を除いた額(赤字額)
令和3年度(実施内容)		・コミュニティバスの運行(20地区)に対し計240,616千円の補助を行った。 ・コミュニティバスサポート便の運行(1地区)に対し251千円の補助を行った。

【3.支出(行政コスト)】

(1)人にかかるコスト

	令和元年度決算額		令和2年度決算額		令和3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	38,080	1,120	36,400	1,120	36,176	1,120
パートタイム会計年度任用職員(旧嘱託)	1,456	140	1,442	140	1,442	140
パートタイム会計年度任用職員(臨時雇用員)	0		0		0	
計(A)	39,536	1,260	37,842	1,260	37,618	1,260

(2)物にかかるコスト

直接経費【直接事業費】(B)		令和元年度決算額(千円)	令和2年度決算額(千円)	令和3年度決算額(千円)
		218,795	243,599	250,524
直接事業費の主な内訳		令和元年度決算額(千円)	令和2年度決算額(千円)	令和3年度決算額(千円)
項目	運行補助金	215,290	241,234	240,867
	バス停設置等	1,155	470	8,101
	ICカード機器	1,908	433	597
減価償却費【施設管理】(C)		令和元年度決算額(千円)	令和2年度決算額(千円)	令和3年度決算額(千円)
		0	0	0
計(D)=B+C		218,795	243,599	250,524

(3)総コスト

総事業費(E)=A+D		令和元年度決算額(千円)	令和2年度決算額(千円)	令和3年度決算額(千円)
		258,331	281,441	288,142

【4.収入】

収入内訳		令和元年度決算額(千円)	令和2年度決算額(千円)	令和3年度決算額(千円)
国庫支出金				
県支出金		6,609	6,945	7,315
市債				
使用料・手数料				
その他				
計(F)		6,609	6,945	7,315

【5.収支】

市負担額一般財源(E-F)		令和元年度決算額(千円)	令和2年度決算額(千円)	令和3年度決算額(千円)
		251,722	274,496	280,827

【6.コストバランス】

	令和元年度	令和2年度	令和3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	516,404	385,433	407,949
受益者負担額(千円)	72,661	60,142	65,220
受益者負担率(%)	28.1%	21.4%	22.6%
受益者1人当たりのコスト (円、一般財源ベース)	487	712	688

【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
	令和元年度	令和2年度	令和3年度	
目標値	22	22	22	
実績値	20	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	コミュニティバス年間利用者の増加		単位	人
	令和元年度	令和2年度	令和3年度	
目標値	前年度以上	前年度以上	前年度以上	
実績値	516,404	385,433	407,949	
達成状況	×（未達成）	×（未達成）	○（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	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2年度及び令和3年度は新型コロナウイルス感染症の影響により令和元年度より減少)
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(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・3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(R3年度事業評価用)

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	
実施方法	補助等	補助等の種類	その他補助金	実施主体	運行事業者
実施期間	H14 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		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	乗合バス事業者
	どのくらい	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3年度(実施内容)		市内路線については、10路線で245,485千円の補助を行った。 広域路線については、1路線で406千円の補助を行った。

【3.支出(行政コスト)】

(1)人にかかるコスト

	令和元年度決算額		令和2年度決算額		令和3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	2,040	60	1,950	60	1,938	60
パートタイム会計年度任用職員(旧嘱託)	0		0		0	
パートタイム会計年度任用職員(臨時雇用員)	0		0		0	
計(A)	2,040	60	1,950	60	1,938	60

(2)物にかかるコスト

直接経費【直接事業費】(B)		令和元年度決算額(千円)	令和2年度決算額(千円)	令和3年度決算額(千円)
		93,716	349,988	245,891
直接事業費の主な内訳		令和元年度決算額(千円)	令和2年度決算額(千円)	令和3年度決算額(千円)
項目	市内路線	92,218	225,472	245,485
	広域路線	1,498	124,516	406
減価償却費【施設管理】(C)		令和元年度決算額(千円)	令和2年度決算額(千円)	令和3年度決算額(千円)
		0	0	0
計(D)=B+C		93,716	349,988	245,891

(3)総コスト

総事業費(E)=A+D		令和元年度決算額(千円)	令和2年度決算額(千円)	令和3年度決算額(千円)
		95,756	351,938	247,829

【4.収入】

収入内訳		令和元年度決算額(千円)	令和2年度決算額(千円)	令和3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	252,000	0

【5.収支】

市負担額一般財源(E-F)		令和元年度決算額(千円)	令和2年度決算額(千円)	令和3年度決算額(千円)
		95,756	99,938	247,829

【6.コストバランス】

	令和元年度	令和2年度	令和3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	1,727,132	8,825,102	2,743,242
受益者負担額(千円)	367,821	1,942,440	548,150
受益者負担率(%)	384.1%	551.9%	221.2%
受益者1人当たりのコスト (円、一般財源ベース)	55	11	90

【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
	令和元年度	令和2年度	令和3年度	
目標値	—	—	—	
実績値	9	30	11	

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
	令和元年度	令和2年度	令和3年度	
目標値	—	—	—	
実績値	18	12	12	
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	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3年度における補助対象路線全体の運行経費は約846百万円で、その約29%を補助することで年間270万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	岐阜市地域公共交通利便増進実施計画において位置付けた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270万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(R3年度事業評価用)

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	
実施方法	補助等	補助等の種類	その他補助金	実施主体	岐阜市
実施期間	H22 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		・快適性・利便性の向上(バス停上屋や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	バス利用者
	どのくらい	幹線バス路線の強化
令和3年度(実施内容)		補助金:自動運賃収受システム設置 201台

【3.支出(行政コスト)】

(1)人にかかるコスト

	令和元年度決算額		令和2年度決算額		令和3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	4,080	120	3,900	120	3,876	120
パートタイム会計年度任用職員(旧嘱託)	0		0		0	
パートタイム会計年度任用職員(臨時雇用員)	0		0		0	
計(A)	4,080	120	3,900	120	3,876	120

(2)物にかかるコスト

直接経費【直接事業費】(B)		令和元年度決算額(千円)	令和2年度決算額(千円)	令和3年度決算額(千円)
		13,055	28,454	51,039
直接事業費の主な内訳		令和元年度決算額(千円)	令和2年度決算額(千円)	令和3年度決算額(千円)
項目	補助金	5,764	25,909	51,039
	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	6,741		
減価償却費【施設管理】(C)		令和元年度決算額(千円)	令和2年度決算額(千円)	令和3年度決算額(千円)
		0	0	0
計(D)=B+C		13,055	28,454	51,039

(3)総コスト

総事業費(E)=A+D		令和元年度決算額(千円)	令和2年度決算額(千円)	令和3年度決算額(千円)
		17,135	32,354	54,915

【4.収入】

収入内訳		令和元年度決算額(千円)	令和2年度決算額(千円)	令和3年度決算額(千円)
国庫支出金		2,750	19,334	51,039
県支出金				
市債				
使用料・手数料				
その他				
計(F)		2,750	19,334	51,039

【5.収支】

市負担額一般財源(E-F)		令和元年度決算額(千円)	令和2年度決算額(千円)	令和3年度決算額(千円)
		14,385	13,020	3,876

【6.コストバランス】

	令和元年度	令和2年度	令和3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	17,316,277	11,789,400	11,949,082
受益者負担額(千円)	0	0	0
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)	1	1	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	自動運賃収受システム設置台数	単位	台
	令和元年度	令和2年度	令和3年度
目標値	—	34	201
実績値	—	34	201

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	—
	令和元年度	令和2年度	令和3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	自動運賃収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。 自動運賃収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	自動運賃収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(R3年度事業評価用)

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	
実施方法	補助等	補助等の種類	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	H21 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(ひとり一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	市民及び運行事業者
	どのくらい	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3年度 (実施内容)		バスマップ等の作成・配布(27,000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6校、未就学児童2園) バスイベントの実施(1回)、昼得きっぷの利用調査等

【3.支出(行政コスト)】

(1)人にかかるコスト

	令和元年度決算額		令和2年度決算額		令和3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	3,400	100	3,900	120	3,876	120
パートタイム会計年度任用職員(旧嘱託)	0		0		0	
パートタイム会計年度任用職員(臨時雇用員)	0		0		0	
計(A)	3,400	100	3,900	120	3,876	120

(2)物にかかるコスト

直接経費【直接事業費】(B)		令和元年度決算額(千円)	令和2年度決算額(千円)	令和3年度決算額(千円)
		1,889	9,814	6,986
直接事業費の主な内訳		令和元年度決算額(千円)	令和2年度決算額(千円)	令和3年度決算額(千円)
項目	再編推進事業	0	7,480	3,740
	モビリティマネジメント	1,817	1,907	3,059
	協議会運営	72	427	187
減価償却費【施設管理】(C)		令和元年度決算額(千円)	令和2年度決算額(千円)	令和3年度決算額(千円)
		0	0	0
計(D)=B+C		1,889	9,814	6,986

(3)総コスト

総事業費(E)=A+D		令和元年度決算額(千円)	令和2年度決算額(千円)	令和3年度決算額(千円)
		5,289	13,714	10,862

【4.収入】

収入内訳		令和元年度決算額(千円)	令和2年度決算額(千円)	令和3年度決算額(千円)
国庫支出金		250	2,585	250
県支出金				
市債				
使用料・手数料				
その他				
計(F)		250	2,585	250

【5.収支】

市負担額一般財源(E-F)		令和元年度決算額(千円)	令和2年度決算額(千円)	令和3年度決算額(千円)
		5,039	11,129	10,612

【6.コストバランス】

	令和元年度	令和2年度	令和3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	17,701,710	12,174,833	12,357,031
受益者負担額(千円)	0	0	0
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	1	1

【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
	令和元年度	令和2年度	令和3年度	
目標値	—	—	—	
実績値	8	8	11	

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・コミュニティバス年間利用者数の増加		単位	百万人
	令和元年度	令和2年度	令和3年度	
目標値	前年度以上	前年度以上	前年度以上	
実績値	18	12	12	
達成状況	×（未達成）	×（未達成）	○（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。
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(R3年度事業評価用)

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	
実施方法	補助等	補助等の種類	その他補助金	実施主体	岐阜市
実施期間	H30 年度～	R4 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	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	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3年度(実施内容)		新型コロナウイルス感染症の影響を受けた経営状況により車両購入を見送る等の理由から、補助申請が無かった。

【3.支出(行政コスト)】

(1)人にかかるコスト

	令和元年度決算額		令和2年度決算額		令和3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	680	20	650	20	646	20
パートタイム会計年度任用職員(旧嘱託)	0		0		0	
パートタイム会計年度任用職員(臨時雇用員)	0		0		0	
計(A)	680	20	650	20	646	20

(2)物にかかるコスト

直接経費【直接事業費】(B)		令和元年度決算額(千円)	令和2年度決算額(千円)	令和3年度決算額(千円)
		600	200	0
直接事業費の主な内訳		令和元年度決算額(千円)	令和2年度決算額(千円)	令和3年度決算額(千円)
項目	補助金	600	200	0
減価償却費【施設管理】(C)		令和元年度決算額(千円)	令和2年度決算額(千円)	令和3年度決算額(千円)
		0	0	0
計(D)=B+C		600	200	0

(3)総コスト

総事業費(E)=A+D	令和元年度決算額(千円)	令和2年度決算額(千円)	令和3年度決算額(千円)
	1,280	850	646

【4.収入】

収入内訳	令和元年度決算額(千円)	令和2年度決算額(千円)	令和3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)	令和元年度決算額(千円)	令和2年度決算額(千円)	令和3年度決算額(千円)
	1,280	850	646

【6.コストバランス】

	令和元年度	令和2年度	令和3年度
事業受益者	タクシー利用者	タクシー利用者	タクシー利用者
受益者数	—	—	—
受益者負担額(千円)	0	0	0
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	補助金額	単位	千円
	令和元年度	令和2年度	令和3年度
目標値	600	600	600
実績値	600	200	0

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
	令和元年度	令和2年度	令和3年度
目標値	3	3	3
実績値	3	1	0
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	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ているため。
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	R1年度は60万円の予算で3台、R2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。

事業評価シート(R3年度事業評価用)

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	
実施方法	直営	補助等の種類	-	実施主体	岐阜市
実施期間	R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	市民、来街者、交通事業者等
	どのくらい	「出かけて健康になるまち」の実現
令和3年度(実施内容)		中心市街地の幹線道路において、ハンドルやアクセル、ブレーキペダルのない自動運転バス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

	令和元年度決算額		令和2年度決算額		令和3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	10,200	300	9,750	300	12,920	400
パートタイム会計年度任用職員(旧嘱託)	0		0		0	
パートタイム会計年度任用職員(臨時雇用員)	0		0		0	
計(A)	10,200	300	9,750	300	12,920	400

(2)物にかかるコスト

直接経費【直接事業費】(B)		令和元年度決算額(千円)	令和2年度決算額(千円)	令和3年度決算額(千円)
		6,102	9,240	39,600
直接事業費の主な内訳		令和元年度決算額(千円)	令和2年度決算額(千円)	令和3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	39,600
減価償却費【施設管理】(C)		令和元年度決算額(千円)	令和2年度決算額(千円)	令和3年度決算額(千円)
		0	0	0
計(D)=B+C		6,102	9,240	39,600

(3)総コスト

総事業費(E)=A+D		令和元年度決算額(千円)	令和2年度決算額(千円)	令和3年度決算額(千円)
		16,302	18,990	52,520

【4.収入】

収入内訳		令和元年度決算額(千円)	令和2年度決算額(千円)	令和3年度決算額(千円)
国庫支出金		1,705	4,620	18,400
県支出金				
市債				
使用料・手数料				
その他				
計(F)		1,705	4,620	18,400

【5.収支】

市負担額一般財源(E-F)		令和元年度決算額(千円)	令和2年度決算額(千円)	令和3年度決算額(千円)
		14,597	14,370	34,120

【6.コストバランス】

	令和元年度	令和2年度	令和3年度
事業受益者	市民、来街者	市民、来街者	市民、来街者
受益者数	—	—	—
受益者負担額(千円)	0	0	0
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	自動運転実証実験の実施		単位	回
	令和元年度	令和2年度	令和3年度	
目標値	—	—	—	
実績値	1	1	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	%
	令和元年度	令和2年度	令和3年度	
目標値	—	—	—	
実績値	82	77	77	
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、「健幸都市ぎふ」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、今後の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のアンケート結果において、自動運転技術を用いた公共交通について、約8割の方が利用の意向を示され、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、来街者が、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	スマートシティの取り組みは、令和4年4月に実行計画が改訂され、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る。 自動運転技術の公共交通への導入については、早期の実装を目指すため、これまでの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。