

事業評価シート(令和4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
開始・終了年度	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】

目的 (何のためか)	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)					
内容 (手段・手法など)	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、運行にあたり必要となる、バス停留所の設置やICカード機器の修繕などを行う。					
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4年度からの変更点 (継続事業の場合)	—					

【3.支出(行政コスト)】

(1)人にかかるコスト

	令和2年度決算額		令和3年度決算額		令和4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	36,400	1,120	36,176	1,120	35,616	1,120
パートタイム会計年度任用職員A	1,442	140	1,442	140	1,414	140
パートタイム会計年度任用職員B	0	0	0	0	0	0
計(A)	37,842	1,260	37,618	1,260	37,030	1,260

(2)物にかかるコスト

直接経費【直接事業費】(B)		令和2年度決算額(千円)	令和3年度決算額(千円)	令和4年度決算額(千円)
		242,137	249,565	244,544
直接事業費の主な内訳		令和2年度決算額(千円)	令和3年度決算額(千円)	令和4年度決算額(千円)
項目	運行補助金	241,234	240,867	243,562
	バス停設置等	470	8,101	196
	ICカード機器	433	597	786
減価償却費【施設管理】(C)		令和2年度決算額(千円)	令和3年度決算額(千円)	令和4年度決算額(千円)
		0	0	0
計(D)=B+C		242,137	249,565	244,544

(3)総コスト

総事業費(E)=A+D	令和2年度決算額(千円)	令和3年度決算額(千円)	令和4年度決算額(千円)
	279,979	287,183	281,574

【4.収入】

	令和2年度決算額(千円)	令和3年度決算額(千円)	令和4年度決算額(千円)
収入内訳			
国庫支出金	0	0	0
県支出金	6,945	7,315	7,517
市債	0	0	0
使用料・手数料	0	0	0
その他	0	0	0
計(F)	6,945	7,315	7,517

【5.収支】

市負担額一般財源(E-F)	令和2年度決算額(千円)	令和3年度決算額(千円)	令和4年度決算額(千円)
	273,034	279,868	274,057

【6.コストバランス】

	令和2年度	令和3年度	令和4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	385,433	407,949	435,414
受益者負担額(千円)	60,142	65,220	58,846
受益者負担率(%)	21.5%	22.7%	20.9%
受益者1人当たりのコスト(円、一般財源ベース)	708	686	629

【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2年度	令和3年度	令和4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2年度	令和3年度	令和4年度	
目標値	前年度以上	前年度以上	前年度以上	
実績値	385,433	407,949	435,414	
達成状況	×(未達成)	○(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) ③類似の事業はないか、あれば当該事業との統廃合はできるか ※【1】【2】から	高	コミュニティバスは、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ものである。 地域内の移動手段であるため、市町村がその役割を担う。 類似事業はない。
効率性 ①費用対効果 ②他に効率的な方法はないか(広域・民間活用・市民協働など) ※【1】【3】【4】【5】【6】から	高	移動時間短縮のほか、福祉・医療・健康増進・商業・まちづくりなどの分野においても多くの便益をもたらすものである。 民間事業では採算の取れない地区内の移動について、地域住民との協働により事業を進めている。
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	高齢者を中心に利用されており、新型コロナウイルス感染症の影響により令和2年度は減少したものの、全体の利用者数は、増加傾向である。
公平性 ・受益者及び受益者負担は適正か ※【2】【6】【7】から	高	運賃は、誰でも手軽に乗れるよう100円としている。また、高齢者密度など各地区の実情に応じた運行実施基準を設け、持続可能な収支となるよう取り組んでいる。
〔総合評価〕 ・拡充：目標を達成しており、良い状態が続いているため、より良くしていく ・現状維持：様々な要因により、事業担当課の裁量で拡充又は改善することが困難であり、現状のまま事業を継続していく ・改善：目標を達成できておらず、事業の統合や縮小、実施内容の変更など、見直しを図る ・廃止：実施予定期間満了などの理由により、事業を取りやめる	改善	高齢化の進行が想定されることから、高齢者等の外出手段を確保するため、コミュニティバスの役割はますます重要になっていく。今後も、地域の多様なニーズに対応するため、市・事業者・市民の3者が協力して、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(令和4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	
開始・終了年度	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】

目的 (何のためか)	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。					
内容 (手段・手法など)	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	市民の移動手段である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4年度からの変更点 (継続事業の場合)	—					

【3.支出(行政コスト)】

(1)人にかかるコスト

	令和2年度決算額		令和3年度決算額		令和4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	1,950	60	1,950	60	1,908	60
パートタイム会計年度任用職員A	0	0	0	0	0	0
パートタイム会計年度任用職員B	0	0	0	0	0	0
計(A)	1,950	60	1,950	60	1,908	60

(2)物にかかるコスト

直接経費 【直接事業費】 (B)		令和2年度決算額(千円)	令和3年度決算額(千円)	令和4年度決算額(千円)
		349,988	245,891	204,108
直接事業費の 主な内訳		令和2年度決算額(千円)	令和3年度決算額(千円)	令和4年度決算額(千円)
項目	市内路線	225,472	245,485	204,108
	広域路線	124,516	406	0
		0	0	0
減価償却費 【施設管理】 (C)		令和2年度決算額(千円)	令和3年度決算額(千円)	令和4年度決算額(千円)
		0	0	0
計(D)=B+C		349,988	245,891	204,108

(3)総コスト

総事業費(E)=A+D	令和2年度決算額(千円)	令和3年度決算額(千円)	令和4年度決算額(千円)
	351,938	247,841	206,016

【4.収入】

収入内訳	令和2年度決算額(千円)	令和3年度決算額(千円)	令和4年度決算額(千円)
国庫支出金	252,000	0	0
県支出金	0	0	0
市債	0	0	0
使用料・手数料	0	0	0
その他	0	0	0
計(F)	252,000	0	0

【5.収支】

市負担額一般 財源(E-F)	令和2年度決算額(千円)	令和3年度決算額(千円)	令和4年度決算額(千円)
	99,938	247,841	206,016

【6.コストバランス】

	令和2年度	令和3年度	令和4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	8,825,102	2,743,242	3,067,031
受益者負担額(千円)	1,942,440	548,150	605,559
受益者負担率(%)	551.9%	221.2%	293.9%
受益者1人当たりのコスト(円、一般財源ベース)	11	90	67

【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2年度	令和3年度	令和4年度	
目標値	前年度以下	前年度以下	前年度以下	
実績値	30	11	10	

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2年度	令和3年度	令和4年度	
目標値	前年度以上	前年度以上	前年度以上	
実績値	11	12	14	
達成状況	×(未達成)	○(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) ③類似の事業はないか、あれば当該事業との統廃合はできるか ※【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。 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。 類似事業はない。
効率性 ①費用対効果 ②他に効率的な方法はないか(広域・民間活用・市民協働など) ※【1】【3】【4】【5】【6】から	高	令和4年度における補助対象路線全体の運行経費は約855百万円で、その約24%を補助することで年間300万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の継続に比べ、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みか ※【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〕 ・拡充：目標を達成しており、良い状態が続いているため、より良くしていく ・現状維持：様々な要因により、事業担当課の裁量で拡充又は改善することが困難であり、現状のまま事業を継続していく ・改善：目標を達成できておらず、事業の統合や縮小、実施内容の変更など、見直しを図る ・廃止：実施予定期間満了などの理由により、事業を取りやめる	改善	通勤・通学者や車を運転できない高齢者など、年間300万人以上の利用があるバス路線の維持・確保のために必要な事業である。今後も効率的で利便性の高い運行に向け、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(令和4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	交通事業者	
開始・終了年度	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】

目的 (何のためか)	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。					
内容 (手段・手法など)	<ul style="list-style-type: none"> ・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4年度からの変更点 (継続事業の場合)	—					

【3.支出(行政コスト)】

(1)人にかかるコスト

	令和2年度決算額		令和3年度決算額		令和4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	3,900	120	3,876	120	3,816	120
パートタイム会計年度任用職員A	0	0	0	0	0	0
パートタイム会計年度任用職員B	0	0	0	0	0	0
計(A)	3,900	120	3,876	120	3,816	120

(2)物にかかるコスト

直接経費 【直接事業費】 (B)		令和2年度決算額(千円)	令和3年度決算額(千円)	令和4年度決算額(千円)
		28,454	51,039	6,382
直接事業費の 主な内訳		令和2年度決算額(千円)	令和3年度決算額(千円)	令和4年度決算額(千円)
項目	補助金	25,909	51,039	6,382
	幹線明示、総合案内、板改修、バス停上屋	2,545	0	0
		0	0	0
減価償却費 【施設管理】 (C)		令和2年度決算額(千円)	令和3年度決算額(千円)	令和4年度決算額(千円)
		0	0	0
計(D)=B+C		28,454	51,039	6,382

(3)総コスト

総事業費(E)=A+D	令和2年度決算額(千円)	令和3年度決算額(千円)	令和4年度決算額(千円)
	32,354	54,915	10,198

【4.収入】

	令和2年度決算額(千円)	令和3年度決算額(千円)	令和4年度決算額(千円)
収入内訳			
国庫支出金	19,334	51,039	0
県支出金	0	0	0
市債	0	0	0
使用料・手数料	0	0	0
その他	0	0	0
計(F)	19,334	51,039	0

【5.収支】

市負担額一般 財源(E-F)	令和2年度決算額(千円)	令和3年度決算額(千円)	令和4年度決算額(千円)
	13,020	3,876	10,198

【6.コストバランス】

	令和2年度	令和3年度	令和4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	10,960,814	11,949,082	13,515,748
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	0.3	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	自動運賃収受システム設置台数		単位	台
	令和2年度	令和3年度	令和4年度	
目標値	34	201	34	
実績値	34	201	34	

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	人
	令和2年度	令和3年度	令和4年度	
目標値	前年度以上	前年度以上	前年度以上	
実績値	11,346,247	12,357,031	13,951,162	
達成状況	×(未達成)	○(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) ③類似の事業はないか、あれば当該事業との 統廃合はできるか ※【1】【2】から	高	公共交通を持続可能なものとするため、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の構築が必要である。 公共交通の維持確保につながるBRTの導入にあたっては、交通事業者と市が適正な役割分担のもと連携して実施している。 類似事業はない。
効率性 ①費用対効果 ②他に効率的な方法はないか (広域・民間活用・市民協働など) ※【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〕 ・拡充：目標を達成しており、良い状態が続いているため、より良くしていく ・現状維持： 様々な要因により、事業担当課の裁量で拡充又は改善することが困難であり、現状のまま事業を継続していく ・改善：目標を達成できておらず、事業の統合や縮小、実施内容の変更など、見直しを図る ・廃止：実施予定期間満了などの理由により、事業を取りやめる	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(令和4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)	
開始・終了年度	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】

目的 (何のためか)	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。					
内容 (手段・手法など)	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(27,000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(10路線)				
令和4年度からの変更点 (継続事業の場合)	—					

【3.支出(行政コスト)】

(1)人にかかるコスト

	令和2年度決算額		令和3年度決算額		令和4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	3,900	120	3,876	120	3,816	120
パートタイム会計年度任用職員A	0	0	0	0	0	0
パートタイム会計年度任用職員B	0	0	0	0	0	0
計(A)	3,900	120	3,876	120	3,816	120

(2)物にかかるコスト

直接経費 【直接事業費】 (B)		令和2年度決算額(千円)	令和3年度決算額(千円)	令和4年度決算額(千円)
		9,814	6,986	8,406
直接事業費の 主な内訳		令和2年度決算額(千円)	令和3年度決算額(千円)	令和4年度決算額(千円)
項目	再編推進事業	7,480	3,740	4,723
	モビリティマネジメント	1,907	3,059	3,535
	協議会運営	427	187	148
減価償却費 【施設管理】 (C)		令和2年度決算額(千円)	令和3年度決算額(千円)	令和4年度決算額(千円)
		0	0	0
計(D)=B+C		9,814	6,986	8,406

(3)総コスト

総事業費(E)=A+D	令和2年度決算額(千円)	令和3年度決算額(千円)	令和4年度決算額(千円)
	13,714	10,862	12,222

【4.収入】

	令和2年度決算額(千円)	令和3年度決算額(千円)	令和4年度決算額(千円)
収入内訳			
国庫支出金	2,585	250	165
県支出金	0	0	0
市債	0	0	0
使用料・手数料	0	0	0
その他	0	0	0
計(F)	2,585	250	165

【5.収支】

市負担額一般 財源(E-F)	令和2年度決算額(千円)	令和3年度決算額(千円)	令和4年度決算額(千円)
	11,129	10,612	12,057

【6.コストバランス】

	令和2年度	令和3年度	令和4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	11,346,247	12,357,031	13,951,162
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	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2年度	令和3年度	令和4年度	
目標値	前年度以上	前年度以上	前年度以上	
実績値	8	11	14	

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2年度	令和3年度	令和4年度	
目標値	前年度以上	前年度以上	前年度以上	
実績値	11	12	14	
達成状況	×(未達成)	○(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) ③類似の事業はないか、あれば当該事業との統廃合はできるか ※【1】【2】から	高	「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、公共交通の利用促進とともに、利便性と効率性の高い公共交通ネットワークの形成が必要である。 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。 類似事業はない。
効率性 ①費用対効果 ②他に効率的な方法はないか(広域・民間活用・市民協働など) ※【1】【3】【4】【5】【6】から	高	交通事業者や関係行政機関などで組織する協議会の事業は、複数の事業者による連携が図られるなど効率的である。 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	バス路線再編の実施などにより、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〕 ・拡充：目標を達成しており、良い状態が続いているため、より良くしていく ・現状維持：様々な要因により、事業担当課の裁量で拡充又は改善することが困難であり、現状のまま事業を継続していく ・改善：目標を達成できておらず、事業の統合や縮小、実施内容の変更など、見直しを図る ・廃止：実施予定期間満了などの理由により、事業を取りやめる	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(令和4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
開始・終了年度	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】

目的 (何のためか)	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。					
内容 (手段・手法など)	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の範囲内とし、車両1台あたりの補助上限額は20万円				
令和4年度からの変更点 (継続事業の場合)	—					

【3.支出(行政コスト)】

(1)人にかかるコスト

	令和2年度決算額		令和3年度決算額		令和4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	650	20	646	20	636	20
パートタイム会計年度任用職員A	0	0	0	0	0	0
パートタイム会計年度任用職員B	0	0	0	0	0	0
計(A)	650	20	646	20	636	20

(2)物にかかるコスト

直接経費【直接事業費】(B)		令和2年度決算額(千円)	令和3年度決算額(千円)	令和4年度決算額(千円)
		200	0	0
直接事業費の主な内訳		令和2年度決算額(千円)	令和3年度決算額(千円)	令和4年度決算額(千円)
項目	補助金	200	0	0
		0	0	0
		0	0	0
減価償却費【施設管理】(C)		令和2年度決算額(千円)	令和3年度決算額(千円)	令和4年度決算額(千円)
		0	0	0
計(D)=B+C		200	0	0

(3)総コスト

総事業費(E)=A+D	令和2年度決算額(千円)	令和3年度決算額(千円)	令和4年度決算額(千円)
	850	646	636

【4.収入】

	令和2年度決算額(千円)	令和3年度決算額(千円)	令和4年度決算額(千円)
収入内訳			
国庫支出金	0	0	0
県支出金	0	0	0
市債	0	0	0
使用料・手数料	0	0	0
その他	0	0	0
計(F)	0	0	0

【5.収支】

市負担額一般財源(E-F)	令和2年度決算額(千円)	令和3年度決算額(千円)	令和4年度決算額(千円)
	850	646	636

【6.コストバランス】

	令和2年度	令和3年度	令和4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	0	0	0
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	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	補助台数		単位	台
	令和2年度	令和3年度	令和4年度	
目標値	3		3	3
実績値	1		0	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	UDタクシーの割合		単位	%
	令和2年度	令和3年度	令和4年度	
目標値	前年度以上	前年度以上	前年度以上	
実績値	19.7	18.9	20.1	
達成状況	○(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) ③類似の事業はないか、あれば当該事業との 統廃合はできるか ※【1】【2】から	高	UDタクシーは、車いすの利用が可能で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。 UDタクシーの導入については国も補助しており、市内のUDタクシー 導入を促進させるためには、国と協調して補助を行う必要がある。 類似事業はない。
効率性 ①費用対効果 ②他に効率的な方法はないか (広域・民間活用・市民協働など) ※【1】【3】【4】【5】【6】から	高	UDタクシー購入費の一部を、国庫補助(1台60万円上限)に加えて補 助するため、事業者にとって大きなインセンティブになる。 国と協調して補助することは効率的である。
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みか ※【2】【7】から	高	今後もUDタクシーの導入を推進し、継続することにより導入効果が得 られる見込み。
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となる(事業者負担 分)ため、適正と考える。
〔総合評価〕 ・拡充：目標を達成しており、良い状態が続いて いるため、より良くしていく ・現状維持： 様々な要因により、事業担当課の裁量で拡充 又は改善することが困難であり、現状のまま 事業を継続していく ・改善：目標を達成できておらず、事業の統合や 縮小、実施内容の変更など、見直しを図る ・廃止：実施予定期間満了などの理由により、 事業を取りやめる	現状 維持	UDタクシーは従来型のタクシーに比べ高額であることから、市内のUD タクシー導入を促進させるためには、国庫補助に協調し、市の補助を 継続させることが必要である。

事業評価シート(令和4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	
開始・終了年度	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】

目的 (何のためか)	意識せずとも「出かけたくなるまちの創出」を進めるとともに、一人ひとりの健康への「意識の啓発」に取り組むことで、誰もが心も体も健康で幸せになれる「健幸都市ぎふ」出かけて健康になるまちの実現を目指す。					
内容 (手段・手法など)	「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4年度からの変更点 (継続事業の場合)	令和4年度は、新たに観光地を周遊する岐阜公園ルートを追加し、川原町界限などの歩行者と車両が分離されていない道路を走行する自動運転実証実験を約1ヶ月間実施した。					

【3.支出(行政コスト)】

(1)人にかかるコスト

	令和2年度決算額		令和3年度決算額		令和4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	9,750	300	12,920	400	15,900	500
パートタイム会計年度任用職員A	0	0	0	0	0	0
パートタイム会計年度任用職員B	0	0	0	0	0	0
計(A)	9,750	300	12,920	400	15,900	500

(2)物にかかるコスト

		令和2年度決算額(千円)	令和3年度決算額(千円)	令和4年度決算額(千円)
直接経費 【直接事業費】 (B)		9,240	39,600	97,467
直接事業費の 主な内訳		令和2年度決算額(千円)	令和3年度決算額(千円)	令和4年度決算額(千円)
項目	自動運転実証実験	9,240	39,600	97,467
		0	0	0
		0	0	0
減価償却費 【施設管理】 (C)		0	0	0
計(D)=B+C		9,240	39,600	97,467

(3)総コスト

	令和2年度決算額(千円)	令和3年度決算額(千円)	令和4年度決算額(千円)
総事業費(E)=A+D	18,990	52,520	113,367

【4.収入】

	令和2年度決算額(千円)	令和3年度決算額(千円)	令和4年度決算額(千円)
収入内訳	令和2年度決算額(千円)	令和3年度決算額(千円)	令和4年度決算額(千円)
国庫支出金	4,620	18,400	48,500
県支出金	0	0	0
市債	0	0	0
使用料・手数料	0	0	0
その他	0	0	0
計(F)	4,620	18,400	48,500

【5.収支】

	令和2年度決算額(千円)	令和3年度決算額(千円)	令和4年度決算額(千円)
市負担額一般 財源(E-F)	14,370	34,120	64,867

【6.コストバランス】

	令和2年度	令和3年度	令和4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	0	0	0
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	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	自動運転実証実験の実施			単位	回
	令和2年度	令和3年度	令和4年度		
目標値	1	1	1	1	
実績値	1	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2年度	令和3年度	令和4年度		
目標値	前年度以上	前年度以上	前年度以上	前年度以上	
実績値	77	77	78	78	
達成状況	×(未達成)	○(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) ③類似の事業はないか、あれば当該事業との 統廃合はできるか ※【1】【2】から	高	本事業は、ICT等の新技術を活用する「スマートシティ」の実現を目指すもので、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のため、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い、コンソーシアムの参加企業とともに取り組んでいく。 類似事業はない。
効率性 ①費用対効果 ②他に効率的な方法はないか (広域・民間活用・市民協働など) ※【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、令和4年4月に実行計画を改訂し、連携して事業を展開している。
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	自動運転実証実験では、実装に向けた課題の抽出ができた。社会受容性についてのアンケートでは、自動運転技術を用いた公共交通について、約8割の方が利用意向を示され、有効性を確認した。今後も引き続き、新技術の検証や段階的なインフラ整備、更なる社会受容性の向上に向けた取り組みを進める。
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〕 ・拡充：目標を達成しており、良い状態が続いているため、より良くしていく ・現状維持：様々な要因により、事業担当課の裁量で拡充又は改善することが困難であり、現状のまま事業を継続していく ・改善：目標を達成できておらず、事業の統合や縮小、実施内容の変更など、見直しを図る ・廃止：実施予定期間満了などの理由により、事業を取りやめる	現状維持	スマートシティぎふ推進事業の主要な取り組みの一つである、公共交通への自動運転技術の導入について、これまでの実証実験の結果を踏まえて、新技術の検証や段階的なインフラ整備、更なる社会受容性の向上に向けた取り組みを進め、より早い段階での実装を目指していく。