

会 議 録 (要 旨)

会 議 名	令和4年度第1回武蔵村山市行政評価委員会
開 催 日 時	令和4年8月22日(月)午後1時57分から午後4時6分まで
開 催 場 所	301会議室
出席者及び 欠 席 者	出席者：坂野委員長、栗原委員、清委員、中澤委員、石川委員 欠席者：原田委員 事務局：行政経営課長、行政管理係長、行政管理係主任 説明員：交通企画・モノレール推進課長、交通企画・モノレール推進課 交通企画・モノレール推進係長、産業観光課長、産業観光課商 工係長
報 告 事 項	令和4年度における行政評価の実施について
議 題	1 事務事業の外部評価について 2 その他
結 論 (決定した方針、残された問題点、保留事項等を記載する。)	議題1 事務事業の外部評価について 「No.10 市内循環バス運行経費補助事業」及び「No.4 創業支援事業」について、外部評価を実施した。 議題2 その他 特になし。
審 議 経 過 (主な意見等を原則として発言順に記載し、同一内容は一つにまとめる。)  (発言者) ○印=委員 ●印=説明員 ■印=事務局	報告事項 令和4年度における行政評価の実施について 令和4年度における行政評価の実施について、会議資料に基づき事務局から説明した。  【質疑・意見等】 ○ 国における行政評価制度は、行政改革の一環で開始されたものであり、その後も事業仕分けが実施されたことなどから、地方自治体においても、無駄な事業を削減するという観点で導入されたもので、総合計画とは異なる枠組みで実施されていたものと承知している。 本市においてもそのような経過を踏まえて実施されてきたものと推察するが、制度の開始から15年以上が経過し、既に一定の事業が削減された状況において、事業の削減という観点で実施することが困難になってきていると思料する。 そのため、総合計画に登載されている事務事業をより良いものに変えていくという趣旨で、大きな変革を行ったものと認識している。総合計画で体系化した施策を計画的に実施するために策定される実施計画に登載された全ての事務事業を行政評価の対象として各所管の内部評価を実施し、その中でも外部の意見を取り入れることが望ましいと思われる事務事業を行政評価会議が選定し、外部評価を実施するという仕組みに変更したという理解である。 また、これまでは、所管課による一次評価と行政評価会議による二次評価の結果に対して、委員会として意見を述べていたが、今回からは所管課の内部評価を踏まえて、外部評価を実施することとなった

ため、委員会の役割が大きくなり、直接的な意見が言えるようになったと思料する。

さらに、施策評価は数年前から実施しており、施策を構成する複数の事務事業をまとめて評価していたが、長期総合計画で体系化された実施計画の事務事業を評価することとなったため、施策評価を廃止したものと推測している。

認識が異なっているようであれば、事務局から訂正をいただきたい。

■ お見込みのとおりである。

制度の見直しの趣旨としては、評価の対象となる事務事業が、毎年度10件程度にとどまっていたため、これを拡大し、実施計画に搭載された全ての事務事業を対象として所管課の内部評価を実施した上で、必要と思われる事務事業について外部評価を実施することとし、より効果的に取り組むこととしたものである。

○ 行政評価制度の見直しに当たって、運用上に何らかの問題があったわけではないと理解したが、委員会の立場は基本的に変わらないと考えてよいか。

■ 基本的に変更はなく、審議の流れも昨年度までとおおむね変わらない。

○ ほかに、制度の見直しについて質疑等はあるか。

○ 特になし。

#### 議題1 事務事業の外部評価について

■ 議題1「事務事業の外部評価について」説明する。

会議次第の3ページを御覧いただきたい。

当委員会では、行政評価委員会設置要綱第2条の規定に基づき、外部評価を行う。

審議の流れとしては、昨年度とおおむね同様となるが、最初に所管課から事務事業の概要や課題等について説明を行い、その後、所管課による内部評価の結果を踏まえて、委員の皆様から当委員会による外部評価として意見をいただくという流れである。

また、評価していただく内容については、所管課による内部評価を踏まえて、会議次第の3ページに案として示した外部評価調書によって行っていただきたいと考えている。この調書については、今回の行政評価制度の見直しに伴い、内容を一部変更し、これまで評価していただいた「総合評価」に加え、新たに「視点別の評価」を加えている。

このため、外部評価については、まず、「視点別の評価」として事務事業の実施状況や実績などを「妥当性」、「有効性」、「効率性」の三つの視点で評価していただき、その結果を踏まえながら、今後の方向性を含め、総合的に評価を行ってほしいと考えている。

続いて、会議次第の5ページを御覧いただきたい。

本日は、資料『令和4年度行政評価 外部評価の対象事務事業』の11ページの交通企画・モノレール推進課が所管する「市内循環バス運行経費補助事業」及び5ページの産業観光課が所管する「創業支援事業」の2件について、審議をお願いする。

なお、審議時間については、1件当たり35分程度としたいと考えているので、御協力をお願いする。

説明については、以上である。

【質疑・意見等】

- 審議の方法におおむね変更はないが、評価調書については、従来の総合評価に、視点別の評価を新たに加えた内容となっている。

また、事務事業と補助金等で評価調書の様式が分かれており、視点別の評価に関して、事務事業は「妥当性」、「有効性」、「効率性」の、補助金等は「公益性」、「有効性」、「効率性」の視点で評価することとなる。

補助金の妥当性とは、公益にかなっているかという視点であるため「公益性」となっているが、基本的には、事業を実施すること自体が妥当なのか、効率的に実施できているか、取組により効果が得られているか、また、効果が得られていても費用は適正なのかという視点で事務事業を見て、自由な意見を述べ、全体を見通して最終的な総合評価につなげたいと考えている。

- そのほか、質疑等はあるか。
- 特になし。

- - - - - 事務事業の外部評価に関する審議 - - - - -

No.10 市内循環バス運行経費補助事業

- 市内循環バス運行経費補助事業の概要及び内部評価について、説明をお願いする。

- それでは、資料『令和4年度行政評価 外部評価の対象事務事業』11ページの補助金等評価調書に沿って説明する。

本事業は、本市と市内循環バスの運行に関し協定を締結した事業者（立川バス株式会社）に対して、市内循環バスの運行に要する経費の補助として、補助金を交付することで、市内循環バスの運行を確保し、もって、武蔵村山市民の日常生活の利便の向上を図ることを目的としている。

市内循環バスは、昭和55年7月から運行しており、運行当初から武蔵村山市内循環バス運行経費補助金交付要綱に基づき、補助金を交付している。

評価指標は、「武蔵村山市第五次長期総合計画」及び「武蔵村山市

第二期まち・ひと・しごと創生総合戦略」における指標設定と同様に、市内循環バス1便当たりの年平均輸送人員を指標とし、目標を6.11人としているが、令和2年度の実績は3.45人、令和3年度の実績は3.97人であった。

次に、補助金の交付金額である。

年度当初の協定額に基づき、支払われた補助金については、令和2年度及び令和3年度は1億1,000万円であったが、令和2年度は新型コロナウイルス感染症対策として2,500万円を追加交付している。

令和4年度予算は、令和4年4月から運行ルートを見直し、4ルート運行から2ルート運行に再編したことに伴い、補助金を8,800万円に減額している。

財源については、令和2年度は国庫支出金である新型コロナウイルス感染症対応地方創生臨時交付金2,500万円が含まれているが、他の年度は都支出金である市町村総合交付金のみを充てている。

次に、市民、議会等から寄せられた意見についてである。

令和2年度及び令和3年度の2か年にかけて、市民や利用者からの意見を伺い、長年にわたって利用が極端に少なかった武蔵砂川ルートと西ルートを令和4年4月から廃止し、乗合タクシー「むらタク」の運行に切り替えている。

「自宅前まで車が迎えに来るので、移動が楽になった」という声がある反面、「定時定路線で運行していたバスがなくなり、不便になった」との声もある。

次に、他市等の状況であるが、本市と同様、立川バスを運行事業者として、コミュニティバスを運行している自治体には、立川市、昭島市、国分寺市、国立市、瑞穂町があり、各市で同様の補助金を交付している。

次に、交付団体の決算状況についてである。

収入総額に対する補助金の状況は、金額は調書で示したとおりであるが、割合では、令和2年度が84%、令和3年度が78%、令和4年度が76%となっている。また、どの年度においても、補助金を含めた収入総額より支出総額が上回っており、令和2年度は206万7,000円、令和3年度は3,557万円、令和4年度は2,612万5,000円上回っている。

次に、交付団体における令和3年度の補助金1億1,000万円の使い道についてであるが、事業経費に2,894万4,000円で、約26%、残りの8,105万6,000円で、約74%を人件費に充当している。

また、団体収入に占める補助金の割合については、収入総額1億

4,143万8,000円に対し、補助金交付額1億1,000万であり、約78%となっている。

次に、所管課の評価についてである。

まず、視点別の分析についてであるが、公益性については、コミュニティバスは路線バスが運行しない地域で運行することから、収支が見込めないルートを実行することとなるため、市民の日常生活の利便の向上を図るためには、市の関与が必要であるとしている。

市民のニーズについては、ルートの見直しにより、一部市民からは不便になったという声があるものの、過去の利用者数から考えても、現在のルート設定は適正であることから、それに見合った補助額は適正であり、市民のニーズに適合しているとしている。

一般市民の受益については、もともと収益が見込めないルートの運行であり、コミュニティバスの継続的な運行には市の補助金が必須であることを考えると、日常生活の利便の向上のために受益があるとしている。

次に、有効性については、現在運行している上北台ルート、玉川上水ルートの令和3年度の利用者数が17万182人であり、補助金を廃止すると、市内循環バスの安定的な運行ができなくなるため、市民への影響は大きいとしている。

補助基準は、補助金交付要綱において補助対象経費を定めていることから、明確であるとしている。

補助金の交付により期待された効果が得られたかについては、市内循環バスの運行は、運賃及び広告収入から得られる事業収入が約2割で、残りは市からの補助金であり、収入総額に対して補助金が多く占めていることから、補助金は、市内循環バスの運行には必要不可欠であると言えるため、期待された効果が得られたと捉えている。

次に、効率性については、市の財政負担が大きいことから、補助内容や補助額の定期的な見直しの検討は必要であると考えている。

また、補助期間については、市内循環バスの安定的な運行には必要不可欠な補助であることから、市民の足としての市内循環バスの運行が必要である限り、補助金の交付も必要であると考え、終期は定めていない。

最後に、類似の補助金との統合は可能かについては、平成22年度までは、車両購入経費補助金がバス運行経費補助金に含まれていたが、目的別に補助金を分離したという経緯があり、現在は、運行経費に対する補助金は他にないことから、非該当としている。

次に、令和3年度の実績についてであるが、新型コロナウイルス感染症の影響により、利用者数が減少しており、評価指標の目標を達成することはできなかったが、令和2年度と比較すると、業績は回復傾

向にある。また、大きな事故や故障はなく、利用者に不便をかけることもなく運行することができたため、補助金交付の効果はあったと言える。

次に、補助金交付に当たっての課題についてであるが、事業者の支出額が補助金の上限額を毎年上回っているため、補助限度額を交付している状況であることから、事業者の運賃収入の増加により自主財源率を上げ、補助額を減らしていくために、市と事業者が互いに緊張感を持ち、創意工夫を持った取組につなげる必要があると考えている。また、事業者の収入増加への取組や利用実績に基づき、補助額を毎年算定できるような仕組みを構築することも一つの方法であると考えているが、新型コロナウイルス感染症の影響で、利用者及び事業収入が減少している状況であり、現段階では検討していない。

令和4年度の方針については、低迷する1便当たりの利用者数の改善のため、令和4年4月から武蔵砂川ルート及び西ルートを廃止し、それに伴い、補助上限額を1億1,000万円から8,800万円に減額することとした。

また、市内循環バスの運行を廃止した地域を対象として、乗合タクシー「むらタク」の利用登録可能エリア及び乗降場所を拡大し、車両を1台から2台に増やして対応している。

最後に、今後の方針については、コストは維持しつつ、成果は向上を図るとしている。

所管課からの説明については、以上である。

#### 【質疑・意見等】

- 評価指標の目標である6.11人はどのように設定したのか。
- 「武蔵村山市第五次長期総合計画」及び「武蔵村山市第二期まち・ひと・しごと創生総合戦略」と同様の指標を設定している。
- 現状の数値から成果を見込んで積み上げた数値と捉えてよいか。
- 平成30年度の5.61人を基準としており、そこから0.5人増加させ、最終的に6.11人とすることを目標に設定している。
- 1便当たりの乗客数を増やすという計画なのか。
- 市内循環バスを利用している市民だけでなく、利用していない市民の税金も投入していることを踏まえ、公平性を保つために1便当たりの利用者数を増やすことが必要であると考えている。
- 事業者の総収入における事業収入と補助金の比率について、事業収入が2割、補助金が8割とのことであるが、より効率的な運営を考えたとき、6.11人を確保することで比率は改善されるということか。
- 改善できると考えている。しかしながら、元々、採算が合わないルートで運行していることもあり、仮に事業収入が増加しても補助金を無くすことはできない。
- 新型コロナウイルス感染症の影響によって令和2年度及び令和3

年度の利用者数が減少しているが、純粋にその影響によるものであるのか。それとも、それ以前から利用者数は減少していたのか。

- 平成30年度は5.61人、令和元年度は5.36人であったため、新型コロナウイルス感染症の影響によらず減少傾向であった。その後、令和2年度は3.45人、令和3年度は3.97人となったが、令和4年度は6月末現在で5.46人まで復調しているため、平成30年度並みには改善すると思われる。

○ 現状運行する2ルートは乗客数が安定しているが、廃止した2ルートの需要が減った理由を伺いたい。

- 廃止した武蔵砂川ルート及び西ルートについては急激に需要が減ったというより、運行ルートを設定した当初から利用者数は少ない傾向にあった。

本市の西部地区は、利用者数は少ないものの、路線バスが通らず、市内の公共施設に向かう市民の交通手段がない状況であることから、運行を実施してきた経過がある。

○ 廃止した運行ルートを含む平成30年度に5.61人の利用者数は確保できていたため、交通需要の構造は大きく変化しているわけではないように思われる。

○ 交通空白地域であった2ルートの利用者数が少ない状況であったため、市内循環バスではなく乗合タクシーという別の交通手段で代替することにより利便性を確保し、市内循環バスの運行の効率性を上げるといふ事業改革をしたという理解でよいか。

- 武蔵砂川ルート及び西ルートは供給過多の状況であり、市内循環バスを運行させるには利用者が少ないため、小型車両を運行させるという案も検討したが運用には至らず、最終的に廃止することとした。その代替案として、乗合タクシーを運行する方針とした。

○ 乗合タクシーに代替した効果について、市内循環バスの運行を廃止し、乗合タクシーに切り替えた地域の利用実績は向上したのか。

- 乗合タクシーは、対象エリアを拡大したこともあり、令和3年度の利用実績と比較して二倍以上の利用者数となっており、一定の効果があったと考えている。

○ 乗合タクシーの利用者数が2倍以上に増加したということだが、廃止したルートの市内循環バスの利用者は乗合タクシーにより完全に代替したということか。

- 乗合タクシーが日曜日に運行していないことや、運行時間が午前8時から午後5時までであることから、通勤・通学に利用できないという点もあり、必ずしも全てを移行できていないと思われる。

乗合タクシーの利用者数は、令和3年度が年間3,774人であったが、令和4年度は7月末現在3,465人であった。月平均では315人から866人に増加しており、約2.8倍となっている。

市内循環バスの利用者数は、令和3年度が年間19万7,786人であったが、令和4年度は6月末現在4万8,390人であった。月平均では1万6,482人であったものが1万6,130人となっており、2ルートの廃止による利用者数全体への影響は少な

いと思われる。

- 廃止した2ルートの利用者数を伺いたい。
- 令和3年度における、廃止した2ルートを合算した利用者数は2万7,604人である。
- 乗合タクシーの利用者数はどうか。
- 乗合タクシーは利用者数が3,774人であるので、完全に代替しているとは言い難い。
- 乗合タクシーは、市内循環バスと比べて運行する時間や曜日が異なるため、完全に代替することは困難ではないか。
- 旧青梅街道沿いは西武バス、立川方面は立川バスが運行している。その隙間を縫う運行ルートにおいて交通手段がない地域を運行するという点で、利用者の多い時間帯は現行の車両でもよいが、利用者の少ない時間帯においては、走行台数の削減や車両の切替えにより、人件費や燃料費を削減できるのではないか。また、ワンボックス型車両であれば、大型免許でなく普通免許や中型免許で運転が可能となるため、人員が確保しやすくなるというメリットもある。
- 市の補助金を減額し、運行事業者が事業収入を増加させることが理想である。これに関して、運行を廃止した西部地区において、小型車両に替えることを検討し、運用には至らなかったとのことであるが、全国的に見ると、地方ではワンボックス型の10人乗り程度のコミュニティバスの運用実績がある。本市で切り替えできなかった理由を伺いたい。
- 現在のバス事業者が所有する小型車両は現行の車両となる。それよりも小型のものとなると、バス事業者でなくタクシー事業者での対応となるため困難であるとの結論に至った。
- 他の自治体においては取り組んでいるようである。
- 小型バスとワンボックス型車両の両方を所有しており、大型免許、中型免許の双方を有している運転手を雇用している運行事業者なのかもしれない。
- 効率性の観点からより良い運行方法があると思われる。
- 市内循環バスの運賃はいくらなのか。
- 1乗車当たり180円の運賃である。
- 利便性を確保するという観点から、運賃を値上げしても需要はあるのか。
- 運賃設定について、試行的に1乗車当たり100円で運行していた期間もあった。しかしながら、路線バスと運行ルートが競合している区間もあったことから、現行の運賃180円で設定している。  
また、今回の運行ルートの再編に当たって、市民の一部から運賃を値上げしても運行を存続してほしいとの意見があったが、利用者数を勘案し、採算性がないと判断し、令和2年度から令和3年度にかけて市民や利用者の意向等を調査した上で、2ルートの運行廃止を決定した。
- 利便性は確保できるものの、利用者が少ないという観点から市内

循環バスを走行させる必要性がないと判断し、代替として乗合タクシーを走行させて利用者のみを送迎するという考えには賛同する。

- 通勤や通学による定時定路線での利用ではなく、公共施設への必要時の利用を対象とした乗合タクシーに切り替えたことは適当である。
- 本事業の目的から、赤字が発生しても存続すべきものであるのか。
- 市内循環バスの目的は、市内の公共公益施設を結び市民の日常生活の移動手段を確保することであり、利用者が少ない状況であっても運行させていかなければならない。  
しかし、限りある財源の中で市内循環バスを利用していない方の税金も投入しているため、事業の変革が迫られていた。
- 他の自治体の状況を伺いたい。補助事業として事業収入が2割、市補助金が8割という比率は妥当であるのか。
- 比率については、事業収入の割合が高い自治体もあるが、本市ほど赤字が発生しているところは少ない。本市は運行事業者への補助額も桁外れに高い状況である。
- それは地域性も関係しているのか。
- 他の自治体においては、鉄道駅が近く、駅までの道りを循環し、運行ルート距離を短く設定できる。本市においては、鉄道駅が遠く、1便当たりの運行ルート距離が長くなり、採算が取れていない。
- 多摩都市モノレール延伸計画に関連して、モノレールの駅が完成すれば交通事情も変容する。モノレールの延伸までは本事業を継続しなければいけないと思うが、市の目標はあるのか。
- 多摩都市モノレールの延伸については、事業計画が決定していないため、モノレールが通る明確な時期は不明である。しかし、モノレールが新青梅街道を通るという想定をしており、離れた地域からその駅に至るまでの区間は市内循環バス又は路線バスを運行させることとなる。モノレールの延伸に際しては、まず、路線バスの運行ルートの再編を検討し、路線バスが運行しない地域について市内循環バスを走行させることを考えている。
- 通勤時に市内循環バスの走行を見る機会があるが、乗客が少ないことが多いようである。より需要に見合った運行時間とするなど、工夫することは可能なのか。
- 区間ごとに運賃を設定しておらず、1乗車当たりの運賃としていることもあって、全体の利用者数は把握しているが、運行時間ごとの需要は把握していない。
- 運行事業者の予算について、運行ルートの再編後の支出は、事業経費が400万円しか減額となっていないが、運行事業者の営業努力が不足しているように感じる。市は運行事業者に積極的に指導を行っているのか。
- 運行車両が11台から8台に減り、それに伴い運転士の給料や車両の整備費用などは減少しているが、運行ルートを4ルートから2ルートに縮小したことにより、事業経費が単純に2分の1に減額で

きるとは想定していない。

廃止した2ルートについては、現状運行している2ルートに比べて運行本数が少ない、運行距離が短い等の理由もあることから、事業経費の減額が少ないから一概に営業努力が足りないとは言い難い。また、令和4年度については予算額で計上しており、再編後の実績は今後の利用状況に左右されるため、その実績をもって判断したいと考えている。

- 評価指標で目標として設定した6.11人の達成を図るため、時刻表の見直しなどは実施しているのか。
- 運行ルートの再編に当たって、時刻表については、玉川上水ルート及び上北台ルートの遅延が生じている時間帯についての見直しを実施したが、運行本数については、通勤や通学の利用者が多いことも鑑みて、そのまま維持することとした。
- 立川バスはおおむね20分間隔で運行しているが、市内循環バスは路線バスと比較し、より間隔が短く頻繁に運行している印象があるが、実態はどうか。
- おおむね路線バスと同様の運行間隔であると認識している。時間帯によっては1時間当たり1本の運行となっている場合もある。  
本市の公共交通においてはバス以外の選択肢がなく、市内循環バスという交通手段に頼らざるを得ないため、本事業には力を入れている。  
よって、事業存続のためには、事業経費が掛かることも致し方ない面がある。
- 高齢者はシルバーパスを利用して無料で乗車することが多いという認識でよいか。
- そのとおりである。
- 通勤や通学の利用者を確保しない限りは、事業収益は向上しない。本来の目的は、市内の公共施設への移動手段の確保であるが、鉄道駅への通勤や通学の利用者は事業収益を支える根幹であり、本来の目的とは異なる現状がある。
- 御指摘のとおりである。  
先に説明したとおり、目的は市民の日常生活の移動手段の確保であるが、他方、鉄道駅を結んで路線バスを補完することも市内循環バスの大きな役割である。したがって、駅への通勤や通学の利用者を含め180円の運賃を支払う利用者を増やさない限りは事業存続が難しいと考えている。  
一方、シルバーパス利用者についても、東京都の方針において、高齢者の移動手段の確保は健康福祉の面からも必要なことであるとされているため重要だと考えている。
- 通勤や通学の時間帯での利用者は多いのか。
- 鉄道駅から主要なバス停までの区間については利用者が多いが、それ以外の区間は減少する傾向にある。上北台ルートにおいても市役所辺りまでは利用者が多いが、それ以降の区間は利用者が少ない。
- 朝夕の利用者が増える時間帯において、主要なバス停から駅への

直通に近い運行ルートで走行するなどの工夫を行えば、利用者も早く駅に到着できてよいのではないかと。

- 通勤時と日中時で運行ルートを分けており、日中ルートに関しては、より細かなルートを走行している。
- 効率よく運行するために、通勤時間帯における利用者の実態調査を行うべきではないか。また、運行事業者から、時間帯や路線ごとに利用者数の実績を提出させてはどうか。実態が把握できないと改善策の検討も難しいと思われる。
- 事業者から提出されるものは、全体の利用者数のみである。また、シルバーパス利用者については、確認作業を行っていないため把握できない。
- 1乗車当たり運賃180円という計算であるため、利用者が全員ICカードを利用していない限り、利用時間帯や乗降場所の把握は困難であると思料する。
- 今後、多摩都市モノレールの延伸を見据えて策定を進めている「武蔵村山市まちづくり基本方針」では、駅を中心に歩いて暮らせるまちづくりをコンセプトに掲げていることから、自家用車ではなくバスや電車を利用していただきたいとの働きかけが重要であると認識している。
- 廃止した2ルートにおいて、主に通勤や通学で利用していた方は不便になったと推察するが、それに関して要望や不満はなかったのか。
- ルート再編に当たり廃止を望まないという声は一定数あり、再編後においても通勤が不便になったという声はあったが、特定の一部の市民からの要望であると捉えており、それ以外の多くの市民から不便になったという声は上がっていない。
- 通勤や通学で利用していた方が、今まで享受できていた公共交通サービスを利用できなくなったことにより、現状においてどのように対応しているか、不利益が生じていないかなど、情報収集することが望ましいと思料する。
- 本市における公共交通サービスに関して、住居コストが低い分、移動コストがかかることはやむを得ないということについて市民に一定の理解があると思料する。
- 評価指標の目標である6.11人の達成を図るため、具体的にどのような取組を実施するのか。
- 広報に力を入れていく方向性で考えている。
- 広報のみでなく、より積極的な手段の構築を図ることが必要であるのではないかと。
- 営利事業と福祉事業の双方の面があるため困難と思われるが、およそ十数年後に多摩都市モノレールが延伸された際には、抜本的に見直す必要が生じてくるはずである。
- これまでの話をまとめると、本事業は、交通空白地域の市民ニーズに対応した移動手手段の確保に寄与していることから、運行事業者による安定的な運営を図るため、今後も継続して補助金を支出する必

要がある。

現状、事業者の収入に係る補助金の比率は8割となっているが、可能な限り事業収益を増加させ、補助金の割合を減少させることが望ましい。

今回、運行ルートの再編に伴い利用者が少なかった2ルートを廃止したことで、事業収入の比率の改善効果が見られ、一方で、市民の利便の著しい低下を招くことがないように、代替として乗合タクシーの運用を拡大したことは評価できる。

他方、利用者数を増加させるには、広報だけでなく、積極的に運行スケジュールの見直しなどを検討する余地がある。

新規参入は見込めない事業であるため容易ではないと思われるが、多摩都市モノレールの延伸時において、大幅な見直しを行う前に情報収集に努め、工夫や改善をすることが肝要である。

#### No. 4 創業支援事業

○ 創業支援事業の概要及び内部評価について、説明をお願いします。

● それでは、資料『令和4年度行政評価 外部評価の対象事務事業』5ページの事務事業評価調書に沿って説明する。

本事業は、市が定めた「創業支援等事業計画」に基づき、創業を希望する方や、創業後間もない方の支援を行うことで、市内での新たな産業の育成と雇用を生み出し、地域経済の活性化を図ることを目的としている。

具体的な事業の内容については、商工会や金融機関と連携し、創業を希望する方及び創業後5年以内の方を対象として、創業塾やセミナーを開催するほか、創業者交流会や個別相談を実施しており、金融機関に事業を委託している。

また、創業塾やセミナー等を通じて、経営、財務、人材育成、販路開拓の4分野の知識を習得した方に対しては、産業競争力強化法に基づく認定書を発行している。この認定を受けた方は、会社を立ち上げる際に必要となる登録免許税の軽減や、日本政策金融公庫が行う無担保・無保証人で受けられる融資制度の対象となることができる。

評価指標については、「武蔵村山市第五次長期総合計画」における指標設定と同様に、創業支援制度を利用した創業者数を指標としたものである。令和7年度の目標値21人に対し、令和2年度は3人、令和3年度は5人であった。

事業費については、令和2年度においては、新型コロナウイルス感染症の影響により、創業者交流会が中止となったことや、個別相談の利用実績が少なかったことにより、令和3年度の事業費が約28万円増加している。

続いて、所管課の評価について説明する。

まず、事業の妥当性については、先に説明したとおり、産業競争力強化法に基づく認定書の発行は市が行っているため、市の関与は必要であるとしている。

また、毎年一定数の方が本事業に参加しているため、市民のニーズに適合しているとしている。

市民との協働については、実際に市内で事業を立ち上げた方にセミナーの講師や創業者交流会への参加を依頼し、事業を実施している。

続いて、有効性については、毎年一定数のニーズが見込まれることや、過去の参加者も含め、参加者同士の交流によって、事業者間のつながりを生む機会になっていることから、廃止、休止した場合の市民への影響は大きいとしている。

受益者負担については、創業塾の参加費を5,000円と設定しており、その他のセミナーや交流会、個別相談については無料としている。創業塾については全5回全ての参加を前提としており、それだけ参加者の実情に応じたよりきめ細かな支援ができる事業となっているためであり、適切であるとしている。

また、参加者アンケートからも好評との評価をいただいているため、施策への貢献度は適切であるとしている。

最後に、効率性については、既に事業を金融機関へ委託しているため、民間委託等は可能かという項目については、非該当としている。

また、他に類似の事業がないことから、統合は可能かという項目についても、非該当としている。

事業費の更なる削減については、後ほど説明するが、令和4年度は、事業の見直しにより事業費を削減しており、今後も、事業内容の見直しや事業費の削減について検討していきたいと考えている。

続いて、令和3年度の実績について説明する。

まず、創業塾については、約2か月間にわたって全5回開催し、5人の参加者のうち3人が受講後に起業している。

また、テーマ別に4回開催した創業セミナーの参加者数は延べ13人であり、創業者交流会については、新型コロナウイルス感染症対策のためオンラインで開催し、参加者数は5人であった。

個別相談については、12日間の相談者数は延べ15人であった。

事務事業の推進に当たっては、各事業の参加者数が定員に達していないこともあり、市内の創業希望者や創業に興味のある方の更なる発掘が課題であると考えている。

令和4年度については、これまでの参加者数等を勘案し、事業内容の見直しを行っている。

まず、創業セミナーの開催については、創業塾に参加するきっかけ

作りという位置付けに変更し、開催回数を1回に削減している。

また、創業者交流会については、コロナ禍において、対面で行うということが難しいということに加え、オンラインでの開催では効果が得られないと判断したため中止としている。

これらの代替として、本事業を受けた市内での創業者を対象に、創業に必要な事務所の借入費、設備費、広告宣伝費等の一部を補助する内容の補助金を創設している。これまでは、創業する前の段階の支援に力を入れており、創業後の支援については、個別相談のみとなっていたことから、創業後の支援についても充実させることで、創業希望者の更なる発掘を図っていきたいと考えている。

所管課からの説明については、以上である。

#### 【質疑・意見等】

- 本事業の目的について、「市内での新たな産業の育成と雇用を生み出すとともに、地域経済の活性化を図る」としているが、この目的を達成するためには企業誘致を進める方がより効率的ではないかと思料する。

また、この目的ではあまり関心が向かないと考えられるため、例えば、本市の特徴や特色をいかした創業に熱意を持つ方に対して支援を行うという内容を発信してはどうか。

- 地域性も重要であると認識しているが、国の施策としての取組でもあり、策定している創業支援等事業計画の内容では本市の特徴や特色を盛り込んだものは表現しづらい面がある。

また、特色ある産業だけでなく一般的なサービス業や販売業なども重要であるため、様々な産業について支援を実施するべきであると考えている。

- 創業支援制度の参加者に特徴はあるのか。また、参加者5人のうち3人が起業したとのことであるが、どのような事業を創業したのか。

- 訪問看護、整体及び園芸事業を創業している。

- 本市の取組の姿勢としては、創業を志す方に対して積極的に創業支援事業を紹介しているのか、又は、創業を志す方の求めがあつてから市が介入するのか。

- 市が創業を志す方を積極的に見つけてくることはないが、創業支援事業には注力しており、創業を志す方には、一定の講座を受けていただくため、熱意がある方を求めている。

- 評価指標の実績は妥当であるのか。

- 評価指標の目標を21人と設定しており、実績としては低いと捉えている。

令和3年度については、コロナ禍での開催という点を考慮し、創業塾の定員数を、通常は20人のところ8人として開催したため、母数

が少なかったことが要因の一つであると捉えている。

○ 村山団地内に商店街があるが、一部の店舗は撤退しており、シャッターが閉まり空き店舗となっている。今後、村山団地は建て替えが進み、村山団地内の商店街も取り壊して新たに建築するという話があるようであるが、例えば、本事業の取組において、商店街の空き店舗について創業者への周知や活用の提案をする考えはあるのか。

● 現在は、空き店舗を創業者に紹介して活用を促すなどの具体的な施策は実施していない。しかしながら、村山団地内の商店街に限らず、市内の空き店舗の問題は認識しており、今後、商店街や商業的な集積がある場において、空き店舗の活用に向けた支援策を検討していきたいと考えている。

○ 誤解があるかもしれないが、市が認定書を発行する役割を付与されているため、受動的に本事業を推進しているように見受けられる。市の産業政策として考えたとき、本事業をうまく活用する観点から、コミュニティビジネスなどの地域政策と関連させ、事業を展開させるという見直しは検討できないか。

● 地域課題の解決策として事業を実施することは理想であるが、創業者の立場からすると、業種の限定につながる可能性があり、本事業が様々な業種の創業を幅広く支援する制度となっているため、そのような取組は困難である。

○ 本事業の制度の全体の枠組みとして、創業を志す方に参加してもらい趣旨は理解できるが、産業政策と地域政策の両面における市民ニーズを見て、本事業を周知する対象者を決定するなど、周知やアプローチの方法に工夫ができると思料する。

○ 認定を受けた創業者はどのような優遇を受けているのか。

● 認定書の発行に当たり、創業者がどのような用途で利用するのか調査を始めたのは令和3年度からであり、令和2年度以前については確認できていない。また、本市を介さずに受けられる優遇については正確な数の把握は困難であるが、登録免許税の軽減に利用する方が多いようである。

なお、本市の創業資金融資あっせん制度を2人の創業者に活用いただいたが、この創業資金については二種類あり、認定書を取得すると、融資の金利が1.7%から1.5%に、貸出金額の上限が600万円から800万円に、償還期間の限度が60か月から72か月に優遇される。

○ 本事業の利用に当たって住所要件は設定しているのか。また、他市から移住して本制度を利用したいという方はいるのか。

● 対象は市民を想定しているが、特段の住所要件を設けていないため、市外に在住する方が本市での創業を希望する場合であっても利用

は可能である。

しかしながら、本事業は市報やホームページにより周知を図っていることから、利用者は市民が多い。また、これまで市外に在住する方が創業塾に参加した実績はあるが、市内での創業には結びついていない。

○ 類似事業はないということであるが、東京都などにおいても創業支援は実施していないのか。

● 類似する事業としては、商工会において実施する事業があり、市の創業支援等事業計画の中で特定創業支援等事業に位置付けられているため、受講者は、本市の認定書の発行を受けることができる。しかし、実際には、本市の商工会単独ではなく、商工会連合会が実施しているため、市内で開催されることが少ない。

○ 商工会が実施する事業の参加率が高いのであれば、商工会に市の事業を委託することはできないのか。

○ 商工会は事業を運営するのみであり、認定書の発行は市でなければできない。

○ 事業の一部委託についても、制度上困難であるということか。

● 事業の運営を委託することは可能であるが、現在、創業塾は金融機関に委託している。

○ 創業支援として、市で実施するものと商工会で実施するものによいような違いがあるのか。

○ 商工会では、年に1回程度、講師を招き創業に関する講演会を開催しているが、それ以上の取組については予算上も難しい。また、講演会への参加をきっかけとして、創業した方に商工会に加入してもらうという意図もあるので、市が実施する創業支援とは目的が異なる。

● 商工会が実施する創業に関する講演会について、令和元年度は3回実施し、開催場所は三鷹市、福生市及び国分寺市であり、市民の参加は1人であった。また、令和2年度及び令和3年度においても各3回実施し、いずれも市民の参加は1人であったと聞いている。

このことから、本市で創業を志す方を募るには市内で実施するなど、参加しやすい環境とすることが重要であると認識している。

○ 本市で創業することに魅力を感じるような支援ができるとよい。

● 令和4年度から、1人当たり10万円を限度として創業関連資金の助成を行うこととしている。

今後は、創業塾等の創業前の支援制度と創業後の資金支援の両輪で、創業者の支援を進めていきたいと考えている。

○ コロナ禍の影響もあり、創業を考えていても意欲が湧いてこない状況もあると想定される。この社会情勢でなければ、本事業を前向きに捉えて、参加意欲をもつ創業希望者は多いと思われるため、現状に

	<p>においては、本事業を維持していくことが市民のために重要だと思料する。</p> <p>○ これまでの話をまとめると、本事業は、創業希望者に対して支援を行うことにより、市内での創業につなげる効果を得ていることから継続することが適当である。</p> <p>他方、産業政策としての観点からは、本事業の目的である地域経済の活性化に対してどの程度寄与しているのかという評価が困難であることや、創業希望者の発掘などの課題がある。</p> <p>本事業の取組に当たって、市民ニーズの把握に努めるほか、地域政策の観点から空き店舗を活用した創業支援を実施するなど、本市での創業に対する付加価値を検討するなどして、事業を展開していくことが望ましい。</p> <p>なお、新型コロナウイルス感染症の影響により創業希望者が集まらないなどの可能性も考慮すると、現状では事業の効果検証が困難であることから、長期的に事業の実績を見ていくことが必要である。</p> <p>議題2 その他 次回以降の会議のスケジュールについて、事務局から報告した。</p> <p>【質疑・意見等】 ○ 特になし。</p>
--	---

会議の 公開・ 非公開の別	<input checked="" type="checkbox"/> 公開 <input type="checkbox"/> 一部公開 <input type="checkbox"/> 非公開 ※一部公開又は非公開とした理由 [ ]	傍聴者： <u>  0  </u> 人
---------------------	---	---------------------

会議録の開示 ・非開示の別	<input checked="" type="checkbox"/> 開示 <input type="checkbox"/> 一部開示（根拠法令等：                    ) <input type="checkbox"/> 非開示（根拠法令等：                    )
------------------	---

庶務担当課	企画財政部 行政経営課（内線：392）
-------	---------------------

（日本産業規格A列4番）