

会 議 録 (要 旨)

会 議 名	令和 6 年度第 4 回武蔵村山市行政評価委員会
開 催 日 時	令和 6 年 8 月 9 日 (金) 午後 1 時 5 8 分から午後 4 時 2 1 分まで
開 催 場 所	4 0 3 集会室
出席者及び 欠 席 者	出席者：坂野委員長、栗原副委員長、清委員、池田委員、矢口委員 欠席者：清本委員 事務局：企画政策課長、行政管理係長、行政管理係主任 説明員：障害福祉課長、障害福祉課手当助成係長、防災安全課長、防災安全課災害対策係長、防災安全課災害対策係主任
報 告 事 項	1 令和 6 年度第 3 回行政評価委員会の会議結果について 2 行政評価の結果等を踏まえた事務事業等の見直し状況について
議 題	1 事務事業の外部評価について 2 行政評価委員会としての意見整理 3 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. 1 1 心身障害者(児)ガソリン費等助成事業」、「No. 1 2 福祉タクシー事業」及び「No. 2 木造住宅耐震改修等助成事業」について、外部評価を実施した。 議題 2 行政評価委員会としての意見整理 第 2 回会議で審議した事務事業 3 件に係る外部評価(修正案)及び第 3 回会議で審議した事務事業 3 件に係る外部評価(案)について確認し、以下のとおりとした。 ○No. 1 8 補助教員派遣事業 … 原案のとおりとした。 ○No. 7 廃棄物資源分別事業 … 原案のとおりとした。 ○No. 8 生ごみ処理機器購入補助金 … 原案のとおりとした。 ○No. 2 0 選挙啓発ボランティア事業 … 委員の意見を踏まえ、次回の会議で修正案を提示することとした。 ○No. 4 特定健康診査未受診者受診勧奨事業 … 原案のとおりとした。 ○No. 6 バリアフリー住宅化助成事業 … 委員の意見を踏まえ、次回の会議で修正案を提示することとした。
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。)	報告事項 1 令和 6 年度第 3 回行政評価委員会の会議結果について 令和 6 年度第 3 回行政評価委員会の会議結果について、会議資料に基づき事務局から報告した。 会議録については、修正等があれば 8 月 1 9 日(月)までに事務局へ連絡することとした。

(発言者)

○印=委員

●印=説明員

■印=事務局

【質疑・意見等】

- 特になし。

報告事項 2 行政評価の結果等を踏まえた事務事業等の見直し状況について

行政評価の結果等を踏まえた事務事業等の見直し状況について、会議資料に基づき事務局から報告した。

意見等があれば8月15日(木)までに事務局へ連絡することとした。

【質疑・意見等】

- 所管課の見直し結果がきちんと整理され、当委員会で審議した内容に基づいて着実に見直しされて行政改革につながっていることが分かる。

議題 1 事務事業の外部評価について

事務事業の外部評価について、会議資料に基づき事務局から説明した。

【質疑・意見等】

- 特になし。

- - - - - 事務事業の外部評価に関する審議 - - - - -

No. 1 1 心身障害者(児)ガソリン費等助成事業

心身障害者(児)ガソリン費等助成事業の概要及び内部評価について、評価調書に基づき所管課から説明した。

【質疑・意見等】

- 本事業と福祉タクシー事業との関係性を伺いたい。
- 多摩26市中21市で実施しているが、本制度と福祉タクシー券交付制度の併用を可能とする自治体や、どちらかを選択させる自治体など、自治体ごとに状況が異なる。支給方法は、自治体が印刷した定額の給油券の配布、もしくは領収書等での請求に基づく償還払いがある。
- どのように利用するのか。
- 本市は選択制を採用している。利用に当たって本制度又は福祉タクシー券交付制度のいずれかを選択してもらい、本制度を希望する場合は1か月につき50リットルを限度とし、ガソリン費で月額2,750円、軽油費で月額1,500円を上限に助成している。助成要件は、市内在住の身体障害4級以上、知的障害4度以上、脳性麻痺又は進行性筋萎縮症の障害を持つ方並びに家族を対象としている。
- 本市では給油券を配布するのか。
- 給油券は取り扱っていない。本市は償還払いで領収書等を請求書に添付し3か月ごとに請求することとしている。

- いつまで請求できるのか。
- 1月、4月、7月及び10月の各月10日までとしている。基本的には当該請求期間の申請期間内までだが、特別な事情により申請できない場合は5年間を限度として申請を認めている。
- 原則は3か月ということか。
- そのとおりである。
- 申請者は必ず心身障害者本人又はその家族でないといけないのか。
- そのとおりである。住民票で本人との続柄を確認している。
- 例えば親戚や知人に心身障害者がいて実際に移動補助として車を使用しない第三者が請求することはないか。
- 世帯情報や車の所有名義で助成要件に該当するか審査するためそういうことはない。
- 心身障害者及びその家族の所有する車を確認するのか。
- 移動に使用する車の所有名義を車検証で確認している。
- 同居する家族でないと対象とならないのか。
- 心身障害者と住所が異なる場合は対象外である。
- 結婚して同居した際に世帯を別にするケースもあるが、その場合はどうなのか。
- 同居していても世帯が別であれば対象外である。
- 世帯が別であっても同居していれば車検証に記載する車の定置場も同一住所になると思う。
- 同居しているなら助成対象に含んでもよいと思うが、除外する理由はあるのか。
- 世帯を別に分けているため、家計も別途にそれぞれ管理している状況が考えられる。本事業は所得制限を設けて経費も全額公費で負担しているため、現行の制度では認めていない。
- 本人が申請すれば対象となるのか。
- 本人名義で登録されている車は対象となる。
- 平成15年度と比べて助成対象者は435人から1,025人に、助成件数は3,669件から8,054件に増えており、所管課で見直しを検討しているが、本事業の障害程度の範囲を福祉タクシー事業と合わせるなら、身体障害4級以上、知的障害4度以上より厳しく変更するのか。
- その方向で検討している。
- その場合、現在の助成対象者1,025人は何人になるのか。
- 令和5年度の障害者手帳所持者数から算定すると、499人が本事業の助成対象から除外される見込みである。
- ここ20年間で障害が重度の方、軽度の方それぞれの人数に大きな変動はあったのか。
- 障害者全体における過年度からの状況や推移は手元に資料がなく把握できないが、助成対象者はかなり増えている。
- 平成15年度の助成対象者数から推測すると障害が軽度の方も含めて倍くらい増えているのだろう。
- 普段の生活にも誰かの介助が必要なのか、あるいは一人である程

度自立できるのか、障害何級・何度でどれ位の支障が生じているかが想像つかない。

- 身体障害4級、知的障害4級の障害の程度を調べると「家庭内での普通の日常生活活動もしくは社会での極めて温和な日常生活活動には支障はないが、それ以上の活動は著しく制限される場合がある」としており、普通の生活はある程度自立できるが、多少負担のかかる行動は大変なのだろう。
- 身体障害4級でも助成されるのは優しい基準だと思う。しかし、課題も見受けられるため、所管課の評価のとおり見直しの検討も考慮してよいと思料する。
- 身体障害1級や2級の方でも4級の方と同額の助成だと驚いたが、等級に応じて助成額を変更すると更に事務負担が増えてしまう。
- 身体障害1級から4級まで区分けして金額設定すれば確認作業に要する事務量が増大し難しい。等級は関係ないと割り切り心身障害者の移動補助として有効だと思料する。
- 現状は身体障害3級、4級の人にも補助が適用される優しい基準だからよいという考え方もある。本制度の拡充は想定しないのか。
- 現状でも市の財政を圧迫しており、拡充は想定していない。
- 本事業を見直して障害要件が厳しくなると影響もあるが、対応はどうするのか。
- 約500人が助成対象から外れることになるため、経過措置や法的緩和措置等を設けて制限をかけるもしくは範囲を狭める方法を想定している。
- 福祉施策としてはできるだけ多くの市民に受益があるようにすることが望ましい。ただ、予算の制約や財政上の問題もある中、どういう基準で見直していくかという話になる。
- 他市との比較が適正・適切かは別として、実態として身体障害4級、知的障害4度まで助成対象としている自治体は本市を含めて6市と少ない。
- そもそも同一趣旨の移動補助制度でなぜ対象者が違うのか疑問である。同時に創設したなら基準を統一するだろう。あえて基準が違うならその理由があると思う。
- 本事業と福祉タクシー事業はいつ創設されたのか。
- 実施要綱によると本事業は昭和50年度に、福祉タクシー事業は昭和58年度に創設している。比較的緩やかな基準でガソリン費助成から開始した経過があり、制度の開始時期に差がある。
- 当時は市の財政に余裕があったのかもしれない。
- 一番の問題として、福祉タクシー事業と障害程度の基準を合わせることで影響が生じることだろう。身体障害4级以上、知的障害4度以上で既にサービスを受けていた世帯が相当数あるため、その影響を慎重に考えていただきたい。
- 立川市では福祉タクシーとガソリン費の共通利用券を交付している。市はあらかじめ準備した共通利用券を申請に基づいて配布すればよく、精算等で事務量が増えることもないので、事務の簡素化に

は有効だと思料する。また、対象者も障害の程度に応じて認定通知や年間助成額分の利用券を受領するだけで済む。しかし、提携先ガソリンスタンドが限定されて自由に給油できない点は不便である。

- 心身障害者本人が必ず乗車するならよいが、家に1台しか車がない場合など、当該車両を本人以外の家族も個人的に利用する等完全に使い分けることができないことから、利用券の使い方にも同様のことが言える。
- 今の話からすると、年間に換算して600リットルものガソリン費を請求する対象者はいるのか。
- 毎月欠かさずにガソリン費を請求する対象者もいる。
- しかし、心身障害者のために毎月何百キロも走行するかは現実的でなく、利用が適正なのかは疑問が残る。それ以外の日常で車を使用した時も含まれていると思う。
- 御意見のとおりであるが、心身障害者本人が必ず同乗しているかまでは実態を追えていない。その代わり世帯同一かを確認し、移動に使用する車を登録してもらい助成要件を満たす方のみを認定して給付している。
- すぐ制度の改正につながるかは別として、世帯を別としながら同居している場合について、利用実態に合わせ実質上助成対象として要件を広げる余地はないかという意見もあったため検討していくことも考えてほしい。
- 事務負担の少ない簡易な方法は福祉タクシーとガソリン費の共通利用券であり、それを配布し年間助成額を助成対象者に示す方が楽になる。
- 他市の状況によると、共通利用券は給油できるガソリンスタンドに限られるため、実際に受益する方に受け入れられるかは現状でははっきりと言えない。しかし、他市の事例からも共用化を目指し、移動支援の補助の観点から障害区分を共通化し、選択あるいは自由に使用できる形が将来的には望ましいと考えている。
- 事務の負担軽減や利用しやすさを考慮すれば共用するのも一つの考えだと思う。しかし、立川市の事例のように併用の仕組みによっては利用制限がかかり利用者の使い勝手が悪くなることもある。他の事例も参考にしつつ、できるだけ利用する際に制限や負担がかからない方法にしてほしい。
- 心身障害者の移動手段の確保や経済負担の軽減につなげており公益性及び有効性は認められる。効率性については、適正に利用されているか実態が把握できていないことや、事務量の負担が大きく利用しやすさとのバランスを検討する必要がある。事務の負担軽減の観点から福祉タクシーと併用する提案は当委員会としても妥当であると思料する。
- 他市の状況と比べると同一趣旨の制度なのになかなか違いがある。
- 福祉制度は同一趣旨であるにもかかわらず、補助する自治体によって補助内容に格差が生じており、税収が多い市は制度が手厚く、補助を受ける都民としては不公平感がある。同様の福祉施策なので東京都で補助制度を創設し、一律で各市に同額予算で同制度を適用

することを検討できないのか。

- 都民全員を同一に補助できる制度があれば検討できるが、現状はそういう制度がなく、自治体ごとで必要性を検討しガソリン費等助成制度や福祉タクシー券交付制度を創設している。逆に補助制度がない自治体もあり、青梅市、町田市、東村山市、国分寺市及びあきる野市は実施していない。
- シビルミニマムという、国において本来市民が受けるべきサービスの最低水準を決め、その上で都道府県が決め、更に自治体が決めていくことになるが、その欠けている部分が本制度であると思う。
- 市内にこんなに心身障害者がいることに驚いた。他市より障害者の割合が多いように思われる。
- 手帳所持者数で回答すると、身体障害者は2, 240人、知的障害者は670人である。
- 人数が多いのは市内に障害者支援向けの病院や学校があるためなのか。
- 市内に東京小児療育病院があり障害を持つ児童の家族が近隣に引っ越してきたケースはあった。
- 本市は公共交通機関がなく、自動車のまちとして一世帯が保有する自動車台数の割合が一時日本一になったこともある。事業の継続も大事だが、今後の課題としては、多摩都市モノレールの延伸など十数年後の将来に向けて市内循環バスや乗り合いタクシーの運行ルートも変わるため、その時々に合わせて本制度を変更していく必要があるだろう。
- 今後公共交通機関が発展したとしても身体障害2級や知的障害2度の方は今までと同様タクシーや自家用車を使用する機会が多いように思う。
- 御意見のように推察している。
- そうであると、逆に言えば身体障害4級や知的障害4度の方は公共交通機関を利用する機会が増えるかもしれない。公共交通機関の利用の仕方が変わるため、状況に合わせて本事業の実施効果を常時検証していくことが必要だと思料する。
- これまでの話をまとめると、本事業は、心身障害者（児）が使用する自動車の利用に伴うガソリン費等の一部を助成することにより、対象者の移動手段の確保及び負担軽減に寄与していることから、その意義は十分に認められる。

他方、本事業を今後も継続していくためには、公平性や効率性の観点から、障害の程度に応じた移動の困難性に着目した障害要件の設定や、本事業と同一趣旨の福祉タクシー事業との共通利用券による併用など検討の余地があることから、本事業の趣旨に鑑みて対象者範囲等の見直しを図るべきとする所管課の評価に異論はない。

ただし、見直しに当たっては、本事業が心身障害者（児）の社会参加及び生活圏拡大の一助となっていることを考慮し、対象者の利用実態に合わせた利用範囲等の検討や、事業の統合・併用に当たっては対象者の利便性等を考慮した仕組みを構築することが望ましい。また、現在、サービスを利用している心身障害者（児）に対し一定のニ

ーズがあることから、その影響を十分に精査した上で、慎重に判断していくことを求めたい。

さらに、多摩都市モノレール延伸等による地域公共交通の変化に応じて利用実態を検証し、恒常的に制度の見直しなどを検討することが肝要である。

No. 1 2 福祉タクシー事業

福祉タクシー事業の概要及び内部評価について、評価調書に基づき所管課から説明した。

【質疑・意見等】

- どのように利用するのか。
- 本事業は、対象の障害程度を上肢障害2級以上、視覚・内部・下肢・体幹障害3級以上、知的障害2級以上としており、利用に当たり、本制度又はガソリン費等助成制度のいずれかを選択してもらい、本制度を希望する場合は、市が印刷した券をタクシー券として助成額分を手渡すこととしている。
- 福祉タクシーの利用には障害者手帳の提示が必要なのか。
- 本市では障害者手帳を提示した上で割引された価格から、更に福祉タクシー利用券を提出することで割引を受けられる。
- タクシー券は最初に助成対象者に発行するのか。
- 助成額は1か月につき3,000円で、利用券の額面額400円及び100円の券を各6枚とし、半年ごとに1万8,000円分を交付する。令和5年度の実績は、タクシー券8万1,300枚の交付に対し、5万5,147枚の利用があり、利用率は約67.8%で残りは使用されていない。また、福祉タクシー利用者証の交付者の約15%がタクシー券を未受領である。
- 事務手数料について伺いたい。
- 券面額の5%を事務手数料として福祉タクシーの協力事業者に支払っている。
- 福祉タクシーを利用した際にタクシー券を協力事業者に渡すと、利用料以外にも券面額の5%が協力事業者を支払われるのか。
- 乗車の都度、利用料として助成券額で支払い、そのタクシー券は回収されて協力事業者が換金するが、その際に事務的な負担が生じるため手数料を支払っている。
- 400円券を1枚使用した場合、事務手数料20円を上乗せした合計420円を市から協力事業者へ支払うということか。
- そのとおりである。
- 配車予約が取りにくく利用環境が悪化しているというが、利用できるタクシー事業者が少ないのか。
- 多くのタクシー事業者の協力を得ており介護タクシー事業者を含め50事業所と契約している。
- タクシー事業者数としては十分だと思う。
- 助成対象者にそれら事業者の連絡先は知らせているのか。
- タクシー券の綴りに協力事業者や電話番号を印字し周知してい

る。

ただ、本年度の話だが数社のタクシー事業者が協力事業者から退いている。これまで比較的利用されていた事業者だったが、本年度に協力を依頼したところ困難との申出があった。詳細は確認していないがタクシー業界が人材不足で運営が厳しいとの話も聞いたので対応が難しくなったと思われる。

- 事務負担の少ない方策の検討でD X化を挙げているが、D X化によって協力事業者が減ることもあり得そうである。
- 世間では専用アプリの利用も注目されているが、D X化の具体的な検討が進んでいない。移動手段の確保のためにも協力事業者が減らないよう取り組んでいきたい。
- 最近は配車予約でなかなかタクシーが捕まらず、専用アプリの方が配車も早い。タクシー業界は人材が不足し、運転手も生活があるため市内の短距離を移動する利用者ではなく、より売上が見込める長距離を移動する利用者を求めて駅前などで乗車待ちをすることが多いようである。
- D X化の問題というよりタクシー業界の問題のような気もする。
- 一般ドライバーが有償で乗客を運ぶ取組が都内で試験的に行われており、それはタクシー運転手不足を補う側面が強い。そういう一般の方が福祉専門で移送サービスを提供してくれると市としても良い影響がある。
- この際そういう人材を育てる又は支援する政策を頑張っていくというのは難しいのか。
- ライドシェアが全国的に広まる、あるいはタクシーが確保できず同制度が導入される地区であれば、移動手段の確保という観点で方策を検討していく必要があると思うが、現状はそこまでの段階ではないと捉えている。
- 心身障害者の移動補助制度として必要であり公益性が高く、助成対象者の相当数が利用していて有効性もある。一方、福祉タクシー券受領者の7割しか利用していないことや、タクシー事業者の協力を得ることが難しくなっていること、配車予約してもすぐ利用できないことがあり、ガソリン費等助成制度と同様、利用しやすくして事務負担がかからない制度へと見直していくことが望ましい。見直しに当たり、適正利用されること、利用しやすいこと、事務量が減ることは必ずしも一致するわけではないので、それを調整しバランスをとる必要があると思料する。
- 多摩都市モノレールの延伸に向けたまちづくりが進めば将来的に状況も変わるため、それに合わせてガソリン費助成制度と併用するか、やり方を変更するかを検討した方がよい。
- おそらく個人にとって最適な方法は現金給付だが、不平等感が生じてしまうし、適正に利用されているか確認が必要となる。利便性を考慮した結果、現金給付の方が効率もよく、それに対する合意や市民から強い支持があればできるかもしれない。
- 障害程度の等級に応じて金額を定める方法はできるのか。
- タクシー券は印刷して綴っている。障害の等級別に助成金額に制

限をかけると、あらかじめ等級ごとに配布枚数の見込みを立てて利用券を作製する必要がある。見込みがずれると助成対象者に交付できないため課題が残る。

- タクシー事業者でも月ごとに券を回収・換金等に伴う作業が必要であれば負担も大きいのではないか。
- 令和5年度も5万5,147枚が利用されており負担は大きいと思う。
- 現状は協力を得られているが、現在の事務手数料では割に合わずタクシー事業者から事務に携われないとの話もあり得そう。事務手数料を引き上げることは難しいのか。
- 事務手数料は、平成18年度に一枚につき105円を50円に減額し、平成29年度から一枚につき40円、更に平成31年度から券面額の5%に減額してきた経過があるので難しい。現在の事務手数料は400円券一枚につき20円、100円券一枚につき5円をタクシー事業者を支払って協力を依頼している。
- 本事業は職員のみならず、券の回収・換金等の作業でタクシー事業者の事務負担が大きい改善が必要である。
- DX化も検討しているので、現状の運用をベースにしながら、ガソリン費助成制度と併用を考えた時、専用アプリを含めて今ある新しい技術をどう使っていくかを検討し、より利便性の高い方法を考えてほしい。また、ガソリン費等助成制度と統合する場合は、それぞれに捻出している補助額を整理し、調整することが必要だと思料する。
- 制度を一本化するなら支給額等について検討していきたい。
- これまでの話をまとめると、本事業は、公共交通機関等の利用が困難な心身障害者等に対してタクシーの利用料金を補助することにより、日常生活の利便性向上及び経済負担の軽減を図るものであり、一定の意義が認められる。また、利用対象者の一部は福祉タクシー利用券を未受領であるものの、受領者の約7割が同券を利用しており一定のニーズが認められることから、今後も継続することが適当である。

他方、協力事業者と市の双方とも利用券の回収や換金、請求等に係る事務負担が大きいことが課題となっている。

よって、当委員会としても、所管課の評価と同様に協力事業者及び市職員の事務負担の軽減を図るため、より効率的な方策に向けて見直しを検討する必要があると思料する。

ただし、見直しに当たっては、心身障害者等にとっても利用しやすい制度となるよう、効率性と利便性の両立を図れる方法を検討することが望ましい。

また、同一趣旨のガソリン費等助成事業との整合性や公平性を考慮すると、統合・併用する場合には均衡がとれるよう補助額を整理するなど見直すことを求めたい。

No. 2 木造住宅耐震改修等助成事業

木造住宅耐震改修等助成事業の概要及び内部評価について、評価調

書に基づき所管課から説明した。

【質疑・意見等】

- 本事業には二つの補助金があり、木造住宅の耐震診断と耐震改修を促進するものでよいか。
- そのとおりである。木造住宅の耐震性があるかの診断を受け、耐震性がなければ耐震改修につなげていく2本立ての事業である。
- 市の目標では年間で何%耐震を行いたいのか。
- 都市計画課が策定した第二次耐震改修促進計画は、計画期間を令和4年度から令和8年度までとしており、同計画に住宅の耐震化の目標を令和8年度までに耐震性が不十分な住宅をおおむね改修すると設定している。
- 昭和56年5月31日までに建築された旧耐震基準に該当する木造住宅は市内にどれ位あるのか。
- 第二次耐震改修促進計画に耐震化を図る必要がある住宅戸数を2,733戸と掲げている。
- 交付実績からすると令和8年度までに目標達成するには現状足りていない。
- 目標とする2,733戸のうち、年間数%は何らかの理由により建て替えや取り壊される住宅もあるのではないか。
- 第二次耐震改修促進計画のデータによると、平成30年度に耐震性なしの住宅3,223戸に対し、令和2年度は耐震性なしの住宅3,093戸であった。130戸が耐震性なしから耐震性ありの住宅となったか、もしくは建て替え又は取り壊しがされていると考えられる。
- 年間に換算すると何戸なのか。
- 2年間で130戸のため年間65戸である。
- そうすると5年間でおおむね300戸は建て替え又は取り壊しされるが、目標達成には足りない状況である。
- 東京都にも耐震化に向けた計画はあるのか。
- 東京都で耐震改修促進計画を策定している。
- 所管課による今後の方針では、本事業に国や都の補助金を活用していくとあり詳細を伺いたい。
- 国や都から補助を受けることで、本事業の補助額の見直しを図り、より市民のニーズに沿った補助制度することで耐震化を推進したいと考えている。国や都の補助を受けるために計画を策定し、令和7年度から耐震改修に係る補助の増額を検討している。
- これから調整して見直していくのか。
- そのとおりである。国や都の補助金を活用すれば、本事業の補助上限額を増やして交付できるようになると考えている。
- 確かに現状の実績からすると補助額が変わらなければ申請件数も変わらないと思う。
- 毎年予算を計上しているが平成29年度以降実績のないまま数年経過している。その間どのような取組をしたのか。
- 本事業は令和5年度に産業観光課から当課に移管され、本制度の

啓発チラシを一新して市報等でも周知してきた。令和5年度の交付実績はなかったが、本年度は1件の実績に結び付いている。

- 周知が足りない、耐震化に興味がないなど、補助実績が低い要因はあるのか。
- 御指摘のとおり自宅の耐震性能に興味がないという可能性もある。また、相談者から耐震診断後の耐震改修に係る補助額が少ないので申請を止めるとの声も聞かれたので一因と考えられる。
- その相談者は耐震改修自体を止めたのか、あるいは全額自費で改修しているのか。
- 追跡調査をしていないので詳細は把握していない。改修せずに取り壊すこともあるかもしれない。
- 耐震診断の補助額を上限10万円としているが、木造住宅の耐震診断の費用はいくらなのか。簡易診断であれば10万円の費用もかからないと思われる。
- おおむね20万円以下の費用で耐震診断できることが多いと聞いている。
- 所管課の方針として耐震改修の拡充を検討しているが、耐震診断の拡充は考えているのか。
- 今のところ耐震診断の拡充は考えていない。相談者から話を聞く限りでは、耐震診断ではなく耐震改修に係る補助に関してニーズに合致せず申請が見送られている。まずは耐震改修の補助額を増やして市民の反応を見ていきたい。
- 上限10万円で耐震診断の費用を捻出するなら、最初に市から依頼して耐震診断業者に調査させてはどうか。その結果を踏まえ耐震性のない木造住宅の所有者に対し、倒壊の危険性を警告していく方が進展は見込めそうである。また2,733戸の住宅の所有者が判明しているなら耐震化の必要性を知らせ、無料でできる耐震診断の案内をしてもよいと思う。数百件もの住宅の耐震化を促進するには、本制度の活用で耐震診断の実費負担が抑えられることや、耐震診断した方へ耐震改修工事の補助を周知していく方が早いだろう。
- 耐震診断するにも所有者の申請に基づき建物内に立ち入るので市が強制的に行うのは難しい。また2,733戸はあくまで統計的に算出した数値で、町名番地や所有者名、旧耐震基準の木造住宅であるかどうかまで把握していない。
- 所管課の説明のとおり、第二次耐震改修促進計画の目標件数2,733戸は統計的に算出した数値で、同件数は住宅・土地統計調査における数値から推計したものである。抽出調査の結果、その割合から全体の戸数を統計的に算出しており、該当戸数の場所は特定されない。
- 本年1月に能登半島地震が発生し、耐震化に対する市民の関心は高まっているのでニーズはあると思料する。
- 本市はいくら耐震改修費用を見積もり、上限額30万円を設定したのか。
- その経緯は把握していないが、本市は簡易耐震改修も補助対象に含んでおり、耐震シェルターはおおむね50万円で施工できる。

- 一般住宅の耐震改修費用の相場はいくらなのか。
- 東京都が算定した耐震改修費用は、一般的におおむね200万円が必要とされている。
- 他市の状況を伺いたい。
- 近隣7市町全てで耐震診断及び耐震改修を実施している。他市の状況として耐震診断は最大上限額10万円の設定であり、耐震改修は最大上限額100万円と設定している市もある。
- それは東京都の算定を踏まえて補助率2分の1で耐震改修を上限100万円と設定したのか。
- そうだと思われる。立川市は耐震改修の上限額を100万円と設定している。
- 補助額というより本制度の周知がされていないように思われる。
- 市報や市ホームページ等で周知しており市民にも制度は伝わっていると考えている。
- 評価が難しい。仮に耐震改修費用が50万円や200万円でも耐震化を希望する方はその額を負担してでも実施したいと思う。補助額として30万円は低いとのことだが、所管課でそれが要因だと考える理由を伺いたい。
- かかる費用の補助率2分の1と考えると30万円は低いと感じるかもしれない。また、電話や窓口にて本事業を案内する中で耐震改修費用の上限額を伝えたところ、数人から「補助金30万円があっても残額の実費負担が厳しいため申請を見送る」と聞いている。そのため補助上限額が一つのネックだと捉えており、来年度に補助上限額の引き上げを検討中である。
- 東京都が示した耐震改修費200万円を標準的な価格と考慮し、その額の補助率2分の1までを助成する方向で見直すのか。
- それを含めて現在検討中である。
- 補助金は多い方がよいだろうが、相談者は上限額を100万円に増やせば耐震化を行う見込みがあるのか。
- 相談者全員に確認したわけではないが、「補助率2分の1と知っていたが30万円が上限だと知らなかった」と見送った方もいたので補助額100万円なら改修を検討するかもしれない。
- 耐震補強の必要性は、先日の地震発生の際もあり関心は高いと思う。耐震診断と耐震改修の補助制度があること自体はとても重要で公益性が高いが、有効性や効率性の観点からは、実際に補助を受ける方が少ないことから今までのやり方に何らかの問題があり改善することが望ましい。耐震改修に係る補助については、都の補助金を活用して拡充に向けて検討していくのはよいと思う。
- 200万円ではどの様な耐震改修工事ができるのか。
- 建物が必要な耐震性能を満たすには一般的に上部構造評点1.0以上が必要とされている。耐震診断で現状の住宅の耐震性の強さを確認し、耐震補強を行うこととなる。
- 市民にニーズがあるという話だが、簡易耐震改修や上部構造評点1.0以上と言われても市民には分かりにくい。分かりやすく伝えることが重要で、例えば耐震改修工事には筋交いの補強や、窓や玄

関の開口部の補強などが挙げられるので、本制度を案内する際に耐震補強の手法をいくつか盛り込み、それにかかる費用まで一目見て分かるよう工夫した方がよい。

また、他自治体の例として、事業のチラシをただ配布するのではなく、耐震補強の必要な木造住宅が密集する地区に耐震補強推進協議会を設け、その委員から周知してもらうなど、耐震補強を推進するため地域ごとにアプローチして取組を行う自治体もある。そういうことを実施しないと目標達成には厳しいと思料する。

- 耐震改修を業者に依頼しようとしても、怪しい業者に捕まるのも嫌で、心配になり結局利用できず後回しになってしまう。
- 工事を依頼する側からすると確かに心配だと思う。そういう相談に応じて市から業者を紹介することはあるのか。
- 耐震診断は、建築士事務所協会立川支部及び東京都で作成した「耐震診断事務所登録名簿」に登録された業者が対象であり、それら市で把握する業者の情報を案内することができる。耐震改修は、東京都の指定を必要としないが、市で施工業者を案内することは難しい。ただ、耐震診断業者で改修業者を把握していれば、その情報が申請者に伝えられるかもしれない。
- 商工会に相談してもらえれば市内の業者を紹介できる。相談者の予算に応じて建物が倒壊しないよう必要な改修を検討する。
- 市でもそういう対応は可能なのか。
- 商工会に相談するよう案内することはできる。
- 前回審議したバリアフリー住宅化助成事業は、地域経済への効果が乏しく産業振興課から所管替えした方がよいという議論であった。今回のように、高齢福祉課で実施するバリアフリー化の取組も商工会に頼り業者を紹介してもらう形にすれば、地域要件を規定しなくても対応でき、産業振興だけでなく福祉や防災の観点からも一緒に解決できるようになる。
- 第二次耐震改修促進計画に掲げる目標はかなり頑張らないと達成が難しいが、耐震化を進めて早急に達成することが重要な課題であり、商工会との協力や連携を図って取り組むなど知恵を出して方策を考えてほしい。同計画のとおり進めるには、都市計画課との連携を視野に入れながら災害に強いまちづくりを検討し、むやみに市報に載せて周知するよりも地区を絞り働きかける方法も一つの案なので、効率よく効果的にできる働きかけの方法も併せて考えてほしい。分かりやすいパンフレットの作成、ターゲットを絞ったアプローチ、個人でなく地区を対象に取り組む仕組みを築いた先行自治体の事例など、耐震化に関心を持ってもらい、住宅の自己診断をして更に耐震診断につなげる道筋を作っていく手法はあるので委員からの意見も含めて検討して拡充してほしい。
- 新耐震基準で建築した住宅の所有者は耐震性能を満たすために自己負担している。市民が不公平感を感じることも懸念されるし、補助上限額を増やすにはそれなりの理由が必要だと思う。
- 都は建物が倒壊すれば近隣住民への影響や道路が寸断されることから補助金を活用して事業を推進することにしており、本市も補助

額の見直しを考えている。

- 新耐震基準に基づき昭和56年6月以降に建築した住宅は、建築基準法上、耐震基準を満たさないと建築許可がされないため自己負担せざるを得ないことは理解できる。一方、昭和56年5月以前に建築した住宅は、私的な利益に税金を利用する部分はあるものの、公共性の観点から耐震化を進めており、それに係る費用は全額ではなく2分の1を補助するという整理をしている。

● そのとおりである。

- これまでの話をまとめると、本事業は、旧耐震基準の木造住宅に対する耐震診断及び耐震改修等に係る費用の一部を助成することにより、地震発生時における市民の住環境への安全性の向上を図るものであり、その意義は十分に認められることから、今後も継続することが適当である。

他方、近年交付実績が低調であり、耐震化の必要性を啓発し、申請者をいかに増やすかが課題となっている。

よって、今後は、耐震改修等に係る補助について、国や都の補助金の活用と併せて、対象者のニーズに応じて工事費用や自己負担額を踏まえた補助内容に見直すなど工夫改善していくことが望ましい。

また、耐震診断に係る補助について、まちづくりや地域コミュニティ関連の部署と連携し、周知対象を耐震補強が必要な住宅が密集する地域に絞り啓発活動を行うことや、耐震診断結果に応じた改修内容や工事費用の目安を明記するなど、より効果的な周知方法等について検討し工夫改善することを求めたい。

議題2 行政評価委員会としての意見整理

第2回会議で審議した事務事業3件の外部評価（修正案）及び第3回会議で審議した事務事業3件の外部評価（案）について提示した。

No.18 補助教員派遣事業

- 原案のとおりでよろしいか。
- 異議なし。

No.7 廃棄物資源分別事業

- 原案のとおりでよろしいか。
- 異議なし。

No.8 生ごみ処理機器購入補助金

- 原案のとおりでよろしいか。
- 異議なし。

No.20 選挙啓発ボランティア事業

- 第三段落の「10歳代」の記載について、選挙権は18歳からであり、実際に新有権者となった10歳代の中では18歳が高い投票率となっていたことを踏まえて「新有権者となった機会を捉えて本事業を周知する」旨に修正していただきたい。

- いただいた意見を踏まえて修正案を作成し、次回の会議で提示する。

No. 4 特定健康診査未受診者受診勧奨事業

- 原案のとおりでよろしいか。
- 異議なし。

No. 6 バリアフリー住宅化助成事業

- 第一段落の「交付実績が低調であり、」以下の記載について、交付実績が低調で目標達成していないことが本事業を廃止することの理由になってしまっているが、地域活性化の観点からは実施効果が乏しいという議論だった。よって「交付実績から判断すると地域経済の活性化に結び付く施策とは言い難く、産業観光課所管の事業としては廃止を見据えた検討が必要であるとする所管課の評価に異論はない」旨に修正していただきたい。

- 第三段落の「また、」以下の記載について、市内事業者によるバリアフリー化で地域の活性化につなげることは無意味ではなく、所管替えに伴い地域要件が外れても商工会と連携して市内事業者を紹介することで地域経済効果は発生するため、「地域内事業者による住宅改修は地域経済に一定の寄与があるものと思われるので、地域要件を課すことを求めるものではないが、地域内事業者へ誘導する方策を検討してほしい」という趣旨に修正していただきたい。

また、安心安全の推進や高齢者福祉など他の事業が行う公共目的と合わせて産業振興するというところに着目して産業観光課が取組を行っていることが本事業の良さだと思料する。産業観光課としては、従来の産業振興の在り方とは違うが、産業振興以外の公共目的のために組織横断的に対応していくというマインドを持って頑張っていたいただきたいので、「事業を移管・統合する際は、地域内事業者へ誘導する方策や組織横断的に取り組むことで産業振興以外の公共目的も同時に達成し、地域の経済効果につながるような施策も併せて検討することを求めたい」ということも盛り込んでいただきたい。

- いただいた意見を踏まえて修正案を作成し、次回の会議で提示する。

議題 3 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。

【質疑・意見等】

- 特になし。

会議の 公開・ 非公開の別	<input checked="" type="checkbox"/> 公開	傍聴者： <u> 0 </u> 人
	<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 []	

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 企画政策課（内線：374）
-------	---------------------

（日本産業規格A列4番）