

## 第 16 回薩摩川内市行政改革推進委員会 会議録

開催日時	平成 28 年 7 月 28 日(木) 13:30～16:10	
開催場所	薩摩川内市役所 604会議室	
出席者	委員	吉満会長、小島副会長、上楯委員、中野委員、徳田委員、山本委員、山下委員
	事務局	行政改革推進課長、同課長代理、同課職員
	傍聴者	なし

### □会次第

会次第	主管課・室
1 開会	—
2 補助金等評価	—
(1) 薩摩川内市土地改良区補助金	耕地課
(2) 川内市街部改修促進期成会補助金	建設政策課
(3) 川内駅おもてなし事業補助金	交通貿易課
(4) 民間路線バス運賃差額補助金	交通貿易課
(5) 甌島航路離島住民運賃割引補助金	交通貿易課
(6) 甌島航路高速船維持補助金	交通貿易課
(7) 甌島航路フェリー代船事業補助金(書類審査)	交通貿易課

### □議事

#### 1 開会

#### ○会長

(挨拶)

#### 2 補助金等評価

##### (1) 薩摩川内市土地改良区補助金

(主管課説明後、質疑・協議)

○委員 土改連からの補助金はあるのか。

●主管課 本補助金以外に補助金はない。

○委員 過去の補助金額を見るに平成 19・20 年度は約 1,700 万円、平成 21 年度は 2,700 万円である。平成 27 年度から補助金額を減額したとあるが、平成 22～24 年度の補助金額はいくらか。

●主管課 平成 22 年度は 1,821 万円、平成 23 年度は 2,015 万 5 千円、平成 24、25、26 年度は、1,885 万円、平成 27 年度は 1,735 万円である。

○委員 平成 27 年度から減額した理由は何か。

●主管課 自助努力が必要だとの考えもあり、協議の上、支障のない範囲で減額した。

○委員 今後、補助金額が増額される可能性は排除されるのか。

●主管課 経常的な増額はないと考えている。しかし、台風など特別な災害があり、事業費で負担しかねる場合については、特別に増額する可能性はあるかと思う。

○委員 組合員数は何人か。

●主管課 現時点で約 1 万 4 百人。

○委員 組合費はいくらか。

●主管課 賦課金は、一人当たり百円である。

また、面積10a当たり、田は5百円である。畑は百円である。

○委員 本補助金の補助の分類は「運営補助と事業補助」みたいだが。

●主管課 運営費は、ほとんど人件費に充てられている。事業費は、トラフ、砕石、農道、水路の工事請負費である。

○委員 今の時代に百円という組合費は、考え直すべきでは。

●主管課 百円に加え、面積あたりの賦課金があるので、百円だけというわけではない。

○委員 8ページに「執行に努めた」とあるが、「執行した」ではないのか。

●主管課 そのとおりである。

○委員 7ページの収支清算書の収入の部分を見ると前年度に比べ、補助金は減り、自己資金は増えている要因は何か。

●主管課 賦課金自体はそんなに変わらないので、12ページの「使用料及び手数料」という項目に関する手数料が増減した要因と考える。特に農地転用の部分が多い。

○委員 多面的機能支払事業の事務受託を平成27年度からされているようだが、どの会計部門に該当するのか。

●主管課 1ページの自己資金の事業収入に含まれている。

○委員 委員が言われたが、繰越金が多い。賦課金が入ってくる7月から8月までの予備的なものであるのは理解するが、もう少し額を小さくするなど繰越金の適正化に努められたい。また、役員手当が高い。人件費でなく、事業費に重点を置かれたい。

○委員 1ページの決算状況の数字と7ページの数字、12ページの数字はどう見たらよいか。

●主管課 1ページと12ページの数字は、土地改良区全体のものであるが、7ページは、補助金が使われた項目についての数字である。

○委員 7ページの自己資金16,982,701円の数字と1ページの自己資金2

2,182,453円の関係は。

●主管課 1ページは、土地改良区全体の資金であり、そのなかで市の補助金を入れて使ったものが、例えば、7ページの支出で言うと、工事請負費7,387,990円支出したなかで補助金を5,250,000円使っている。

○委員 1ページの平成27年度人件費は、18,241,228円だが、7ページの人件費は、18,267,624円である。

●主管課 7ページの数字は3月末に提出していただいたものであり、保険料などの支払いがその後、出てくるので、書類を出す時点では正確な数字ではない。監査を受ける手前の数字ということで、1ページは正確に近い数字を出している。

## 2 補助金等評価

### (2) 川内市街部改修促進期成会補助金

(主管課説明後、質疑・協議)

○委員 本資料に「川内地域地区コミュニティ協議会会長連絡会代表」と書かれているが「川内地域地区コミュニティ協議会連絡会代表」に修正していただきたい。

●主管課 修正させていただきます。

○委員 期成会というのは、いくつあるのか。

○事務局 建設部を中心に2・3あったと思う。数は多くないと思う。

●主管課 本市で事務局を持つ期成会は今言われた通りだが、他市や県が持っている期成会に、メンバーとして入っているものは多くある。

○委員 改修促進期成会だけ補助金を出しているのか。

●主管課 市だけで構成している期成会に対しては補助金を出している。それ以外の期成会については、負担金という形で支出している。

○副会長 13ページの歳入歳出決算書について、歳出のほとんどを旅費が占めるが、総会出会旅費、何人いて、1人当たりいくらなのか。

●主管課 基本的に会員は、10名いる。こ

の10名については、謝金を支払っている。また、ほとんどの旅費は福岡までの往復の旅費である。会員の10名と事務局の3名の旅費である。出会謝金については一人当たり2,000円、総会旅費、市の規定に基づいた旅費を支給している、

○副会長 市内の旅費と福岡に行く旅費ということですね。

●主管課 はい。福岡は、九州地方整備局への要望のために福岡へ年1回みんなで行っている。

## 2 補助金等評価

### (3) 川内駅おもてなし事業補助金

(主管課説明後、質疑・協議)

○委員 本補助金は廃止されるとのことだが、事業そのものも廃止するのか。

●主管課 本補助事業は、川内駅の100周年記念のイベントの一つとして、平成26年度から3年間実施してみようということで始めた。毎回、当初予算要求時に、各学校へアンケート調査を実施しており、その結果のなかで、止めてもいいのではという意見が数校から出ている。これを踏まえて平成27年度では、毎月実施していたイベントを平成28年度から年6回にした。このことから、来年度以降は廃止したいと考えている。廃止後の川内駅でのイベントについては、考えていない。各学校で自主的にイベントをするということも聞いていない。

○委員 効果の測定では、事業の内容及びその実施による成果等を用いるとあり、本補助金の廃止の理由として一定の成果は得られたとある。この3年間具体的にどのような検証を行い、また、どのような成果が得られたのか分かりやすいように説明してほしい。

●主管課 まず、事業内容は、市内の4高校と2大学、計6校の学校にお願いをして、毎月土曜日朝10時から12時の間に川内駅において、川内駅を利用される方々に対してお茶の振る舞いや楽器演奏による

おもてなしをする事業である。参加状況は、各学校で差があるが、15～30人程度の学生が参加している。お茶の振る舞い状況は、毎回約300杯振る舞いをしている。本補助事業は、肥薩おれんじ鉄道の利用促進の観点からも行っている事業であり、鹿児島県肥薩おれんじ鉄道利用促進協議会というものがあり、鹿児島県、薩摩川内市、阿久根市、出水市のメンバーで構成されている。年12回イベントを開催していた時は、その半分の6回は、各学校、鹿児島県の利用促進協議会から補助金を貰って事業を行っていた。鹿児島県は、平成28年度からおもてなし事業は実施しないと位置づけている、これも含めて、本市も当初は3年間と考えていたことと、アンケートの結果等も踏まえて、廃止と考えたところである。

○委員 本補助事業を実施した結果、どのような結果が得られたのか。

●主管課 FMさつませんだいを活用し、本市の観光PR、学校のPRをしたことによる反響があった。また、お茶の振る舞い、ミニコンサートのおもてなしを川内駅を利用される方々から喜ばれ、帰省客からは出身校の学生がおもてなしをしてくれると懐かしがってくれたという声を聞いている。

○委員 本市のイメージアップの役割を果たしたということか。

●主管課 そうである。

○委員 そうであれば、予算額も大きくないので、本補助金は継続する必要があるのではないか。長期ビジョンに沿った、5年後、10年後どのようにしてやっていくか考える必要がある。場当たりの施策ではなかったと示す必要があるのではないか。

●主管課 毎回、アンケート調査を実施している。今年度も市の意向を含めた形でアンケートを実施する予定である。そのアンケート結果を重視したいと考えている。これ

までのアンケートにおいても、5校中2校からは止めてもいいとの意見をもらっている。委員の皆様から意見があった、今後実施するののかという部分も含めて、今年度もアンケートを実施したい。

○委員 一定の成果があるのであれば、本補助金は継続してもいいのではないか。また、お茶だけでなく、本市の特産品でおもてなしをしたらいいと思った。

○委員 実施した団体のひとつだが、客観的に見て、大学としては、学生をこのようなイベントに参加させることで薩摩川内市をよく知ってもらえるので、とても良いことだと思う。我々大学の姿勢は、本市をPRすることで、地元大学のPRにも繋がるので、そういう機会が学生に与えられるのであれば、市からの2万円の補助金に加え、後援会が積極的に10万位の経費は出すということであった。大学は、学生募集の観点からも、にぎやかな川内駅でイベントを行うことができているが、高校生は、授業もあるので大変だろうと思った。アンケートでも消極的な学校が出てくるのは仕方がない。効果をどう捉えるか、実施している我々もお客様の反応がいい時があれば、悪い時もあるのは感じる。「このお茶は地元川内のお茶を使っているんですよ」などと説明すると、反応があるので、効果が出たのかなと思う。いろんなおもてなしがあると思うが、ひとつのやり方としては良かったと思う。ぜひ、今後もこのような機会があれば、地元をできるだけ取り入れ、学校等も巻き込んでインパクトのある観光PRをしていただきたい。

○副会長 イベントの評判がよかったということであれば、補助金が終わったからイベントも終わりとするのではなく、観光・シティセールス課などと連携し、民間の商品を振る舞うなど民間活用に繋げることもできると思うので、効果を踏まえながら、次に繋げるようにいろんな展開の仕方を

自分たちだけでなく複合的に進めてほしい。

## 2 補助金等評価

### (4) 民間路線バス運賃差額補助金

(主管課説明後、質疑・協議)

○委員 民間路線に市営のシャトルバスを運行させることは、民業圧迫にならないのか。シャトルバス運行開始に当たって民業圧迫の議論はなかったのか。あったとすればどのようなことを議論したのか。

●主管課 民業圧迫についての議論はあった。まず、川内港への新高速船「甌島」が就航することに伴い、川内駅から川内港までのアクセスをどうにかしないということが、当時、直近の課題であった。既に南国交通が、川内駅から裁判所、五代の川沿いを通して、漁協まで行く京泊線があり、それと全く競合する路線となったことから、南国交通に3号線を通った方が川内港まで早く着くので、3号線ルートを通ることを検討していただけないでしょうかという話もしたが、もともと経営的にも厳しい路線だということもあり、協議した結果、市営のシャトルバスを運行し、市営のシャトルバスが運行しない時間帯については、南国交通が、補助金で運行できる範囲で運行をしていただけるということで、補助金が始まった次第である。

○委員 本補助金は、運賃だけの議論ではなく市営のシャトルバス運行に係る人件費、バスの維持管理費、燃料代等を含めた全経費は年間いくらかを示して議論すべきではないか。また、平均乗車人数は3名未満なのか。

●主管課 平成24年度は6人だったが、シャトルバスの運行が平成26年の4月から始まり、現在、地域人口の減少やコミュニティバスの運賃を上げた関係で、利用者も徐々に減ってきている状況である。

○委員 いくら地元住民の要望があったとしても一般民間企業ならどうするだろうとの議論も必要ではないか。地元住民の要

望と一般市民の考えを再度検証してみる必要があるのではないか。市の考えをお聞きしたい。

●**主管課** 南国交通さんの京泊線は経営が厳しく、利用者が減ると京泊線の維持ができないということだった。そうなるとう京泊線沿いの五代、小倉など人口が多い地域にコミュニティバスが通らない状況になってしまう。路線を維持してもらうために、コミュニティバスを委託運行することも考えられるが、それより市が補助金を出す方が、市としては財政的に負担が少ないため、できるだけ南国交通さんに頑張ってもらって運行していただきたいと思っている。

○**委員** 離島じゃないので、バスだけが交通手段じゃない。オートバイもあるし自家用車もある。何もなくてバスしかないというなら理解できるが、この辺りはもう少し考える必要があるのではと個人的に思う。

○**委員** シャトルバスは、どこが運行しているのか。

●**主管課** シャトルバスも同じく南国交通である。市が委託をお願いしている

○**委員** シャトルバスが南国交通で、これに影響を受ける京泊線も南国交通ですよ。シャトルバスは、仮に初期の設備投資費用は除いて、朝見ている限りだが、バスの利用者は多いと感じている。また、途中の乗降も可能ですよね。同じ南国交通だとすれば、収支は黒字になる可能性はないのか。

●**主管課** 南国交通さんに運行していただいているシャトルバスは1日4往復している。川内駅から3号線コースを歩いて川内港まで行き、京泊線を通って帰ってくるルートである。3号線ルートと京泊線を比べると利用者が2倍くらい違う。京泊線も利用率がなかなか厳しく、シャトルバスの運賃も一人当たり150円という金額から考えると厳しいと思う。

○**委員** てっきり、別の事業所が運営していると思っていた。結果的に南国交通は儲か

るのではないかと。経営が厳しかった京泊線が、委託料と補助金を貰えるようになったので、民業圧迫と言えるのか疑問である。

○**委員** 川内と甌島間のアクセスは高速船だけでなく、フェリーを利用する方もいる。串木野新港から川内駅まで、行政区をまたがるが、補助金はあるのか。

●**主管課** 串木野新港から川内駅間も南国交通に委託事業で運行をお願いしている。運賃も150円で同じである。

○**委員** いちき串木野市との調整はしているのか。

●**主管課** 串木野新港から木場茶屋の間は乗降させないようにしている。そういう形での線引きはさせていただいている。

○**会長** 川内間で必ず利用する人が、串木野新港から乗るということである。串木野の途中では、乗ったり降りたりできないということですね。

○**委員** 目標値は6人だが、平均乗車人数2名であり、目標を大きく下回っている。平均乗車人数2名に対して、約53万円もの補助金を出しているのか。一般的に考えていかなものかと思う。効果がないような気がするが。

●**主管課** 平均乗車人数約2.6人というのは、1便あたりの人数である。この人数に1年間の運行便数を乗じた数字が1年間の大体の乗車人数になる。補助金額からこの数字を割ると平均運賃約200円になる。この金額が、高いか安いということについては、議論があると思うが、ある程度妥当な金額ではないだろうかと考えている。

○**委員** 民間路線は、シャトルバスが運行したことにより赤字となった。これに対して、会社に補助金を出すのは正だと思うが、何かあるごとに赤字になった事業所に補助金を出すのはどうなのか。

●**主管課** バス関係については、国土交通省から民間バス路線と競合しない方向、民間

バスが撤退しないような形で協議をしないとガイドラインがある。今回の場合は、川内港に船が就くということで、市の施策として住民、観光客の足を確保しなければならないことから、シャトルバスを運行した次第である。このような場合における手立てとして、スキームをつくり、対応したところである。

○委員 バス運行を委託する際、南国交通以外にも声を掛けたのか。

●主管課 既存路線を活用させていただくということで、南国交通しか選択肢がなかった。

○委員 鹿児島交通などが入ってくるリスクがあれば、民業圧迫はあり得たと思うが、結果的に南国交通にしてみれば、既存路線の京泊線に関しては、補助金を受け取ることができ、更に同じ路線でシャトルバスの運行委託も受けることができたから結果オーライなのではないか。

## 2 補助金等評価

### (5) 甑島航路離島住民運賃割引補助金

(主管課説明後、質疑・協議)

○委員 本補助金は、甑島航路運賃と本土バス路線運賃との関係で甑島航路を利用した場合、運賃が高いのでその割高部分を市が補助するとなっている。本補助金は国県が定めたものを基準にしているのであれば、市独自の考え方も市民の意見を入れ検討する必要があるのではないかと。具体的には、なぜ島民だけこの制度が適用され本土住民には適用されないのか。甑島航路を利用するのは島民だけか。違うのではないかと。甑島航路確保維持改善協議会のメンバーに住民代表とあるが、これは甑島住民のことを指すのか。本土住民がこのメンバーに入っていないとすればこれに入れる必要があるのではないかと。市の考えをお聞きしたい。

●主管課 もともとこの制度は、国土交通省の支援制度の一つである。制度そのものが島民に対する制度という位置づけが強い。地域公共交通確保維持改善事業の支援制

度の一つであり、甑島航路確保維持改善協議会という、国、県、市、運行事業者、住民代表、住民代表は島民代表であり、上甑島と下甑島のそれぞれの地区コミュニティ協議会の会長で構成されている。そのなかで運賃の割引率を決定する協議を行っている。

○委員 なぜ本土の住民に対して補助金は出ないのか。

●主管課 その部分については、市単独での補助になると思うが、これまで検討したことはない。離島住民運賃割引というのは、国の支援制度の一つで、国、県、市で協力している補助制度である。また、現在、有人国境離島法が国から出されており、地域社会の維持ということで、国内一般旅客定期航路事業に係る運賃等を、島民に限らず下げると出てきているが、具体的に予算や事業の詳細については知らされていない。市としては航路を利用される方全員に適用できないかということで、県に打診はしている。

○委員 鹿児島市から種子島に行くトッピーは、種子島の住民に対する割引補助はあるのか。

●主管課 以前、種子島に3年間住んだことがあるが、種子島の住民だった時は、一般の利用客より運賃割引されていた。

○委員 種子島の住民にだけ運賃割引があったのか。

●主管課 今の甑島と一緒にである。

○委員 今もそうなのか。

●主管課 私が種子島にいたのは、約10年前になるので、その当時はそうだった。

○委員 疑問に思う部分があるので、何かの会議で機会があれば、議題としてあげていただければと思う。

○委員 市から県に対して、甑島の船舶料金の低廉化を要望していただきたい。せめて、奄美大島以上の低廉化を検討していただければと思う。これは、今年の地区コミュ

ニティ協議会連絡会の懸念事項でもあった。国の方で、議員立法によって、このような制度が成立し、来年度予算がつくのであれば、先日、地方創生大臣に来て頂いたこともあり、良い機会だと思うので、市の持ち出しも含めて、低廉化をご検討いただきたい。

●**主管課** 今のご意見については、主管課が甌はひとつ推進室が窓口になるので、お伝えしたい。

○**事務局** 当課からもお伝えする。

○**委員** 我々、甌島島民にとって、フェリーと高速船は大事な交通手段である。島民割引ということで、フェリーだと船賃2,300円が1,960円に割引されるが、まだまだ割引をしていただきたいと思う。

## 2 補助金等評価

### (6) 甌島航路高速船維持補助金

(主管課説明後、質疑・協議)

○**委員** 資料5の補助対象者も甌島商船(株)だったが、甌島商船(株)の経営状況はどうなっているのか。

●**主管課** 平成26年10月1日から平成27年9月30日の1年間の決算状況だと、欠損額が530万円である。ちなみに、今年度は、赤字も解消されつつあると聞いている。生活航路を守るためにどうにかしなければならないといけないうことで、国、県、市がそれぞれ補助を出している。経営状況は少しずつ右肩上がり、よくなってきている状況である。その理由の一つとして、甌島が国定公園に指定されたことにより、観光客を含め、甌島に訪れる方が増えていることが挙げられる。昨年度の高速船の利用実績が52,895人であり、対前年比109%である。フェリーの利用実績は144,716人であり、対前年比108%である。我々としては高速船、フェリーの利用促進を図り、努力することが、甌島商船(株)の赤字解消に繋がると認識している。

○**委員** もう一つある。船が夏はいいが、冬

はすぐ欠航になることが多い。甌島には行けたが、帰りの船が出なくて甌島に3日、4日と宿泊をしなければならないこともある。欠航になるとその分、多くの客を乗せないといけなくなる。就航率を上げてほしい。

●**主管課** 甌島商船(株)も就航率が悪いことは認識されており、昨年、就航率改善委員会を立ち上げた。この結果、就航率が大分上がった。具体的な数字で申し上げますと、高速船が、去年1年間で94.3%、前縁が85.5%だった。フェリーが、昨年95.45%、前年が90.7%だった。就航率が上がれば、利用者数も増えるので、就航率の一つの課題だと認識している。

○**委員** 私の資料の読み方が間違っているのかもしれないが、平成26年度の補助金額は約10万円、平成27年度は約15万円であるのに対し、本年度の補助金額が約300万円なのはなぜか。

●**主管課** 欠損が生じた場合に、国、県の補助対象外となった経費を市が補助しているが、その金額の見込は、年度末にならないとわからないことが多い。平成26年度99万9千円は、主に高速船が故障し、高速船に乗るはずだった乗客がフェリーに乗った場合の串木野新港から川内港に移動するためのバスのチャーター便の費用である。車が川内港にある方は、移動しなければならない。その年で、こういった経費が対象になるか違うので金額に差が出てくる。

## 2 補助金等評価

### (7) 甌島航路フェリー代船事業補助金(書類審査)

(事前質問)

○**委員** 収支清算書にある貨物雑費とはどのような経費か。

●**主管課** 各港(串木野新港、里港、長浜港)で、代船より貨物を乗降するためのクレーン借用に係る費用が主なものである。

○**委員** 甌島商船(株)は、傭船契約の東洋海運

以外からも見積りを取るなど経費節減の経営努力をされているのか。

●**主管課** 九州で串木野・甕島航路を運航できる代船を所持している事業所が、東洋海運株式会社のみであるため、他者からの見積りは徴していない。

○**委員** 合併前は、この事業について、串木野市からどのくらい補助があったのか。

●**主管課** 平成21年度（平成22年1月）から始まった事業であるため、いちき串木野市からの補助はない。

## 2 補助金等評価 まとめ

### (1) 薩摩川内市土地改良区補助金

○**事務局** 本補助金の評価については、委員からの質問に対し満足のいく回答が出来ない部分もあり、審議する状況にないのではと事務局としても判断している。本日いただいた質問等も宿題として担当課も把握している。次回委員会において、土地改良区の事務局長の出席も含め、本補助金の評価は保留にさせていただき、次回委員会のなかで時間をつくり、満足のいく回答を提供したなかで審議していただければと思う。

## 2 補助金等評価 まとめ

### (2) 川内市街部改修促進期成会補助金

○**会長** 本補助金は、質疑の際も、そこまで質問、意見等出なかった。外部評価の視点別評価について公益性、必要性、有効性、適格性及び妥当性について、いずれも「高い」という評価でよろしいか。

○**委員** 異議なし。

○**会長** 今後の改革の方向性について、「現状のまま継続」という評価でよろしいか。

○**委員** 異議なし。

○**会長** 以上で川内市街部改修促進期成会補助金を終了する。

## 2 補助金等評価 まとめ

### (3) 川内駅おもてなし事業補助金

○**会長** 本補助金の外部評価の視点別評価について公益性、必要性、有効性、適格性及び妥当性は、いずれも「高い」という評価でよろしいか。

○**委員** 異議なし。

○**会長** 今後の改革の方向性として、外部評価は、内部評価と同様に「廃止」という評価でよろしいか。

○**委員** 異議なし。

○**会長** 以上で川内駅おもてなし事業補助金を終了する。

## 2 補助金等評価 まとめ

### (4) 民間路線バス運賃差額補助金

○**会長** 本補助金について、意見の収集を図りたいが、本補助金は「あり」か「なし」かだと、どう思うか。

○**委員** あり。

○**会長** ありの部分というところで、評価していきたい。本補助金の外部評価の視点別評価について公益性、必要性、有効性、適格性及び妥当性は、いずれも「高い」という評価でよろしいか。

○**委員** 異議なし。

○**会長** それでは今後の改革の方向性として、コミュニティバスの委託運行より財政負担が軽いということで、外部評価は「現状のまま継続」という評価でよろしいか。

○**委員** 異議なし。

○**会長** 以上で民間路線バス運賃差額補助金を終了する。

## 2 補助金等評価 まとめ

### (5) 甕島航路離島住民運賃割引補助金

○**会長** 本補助金の外部評価の視点別評価について公益性、必要性、有効性、適格性及び妥当性は、いずれも「高い」という評価でよろしいか。

○**委員** 異議なし。

○**会長** それでは今後の改革の方向性として、外部評価は「現状のまま継続」という評価でよろしいか。

○**委員** 異議なし。

○**会長** 以上で甕島航路離島住民運賃割引補助金を終了する。

## 2 補助金等評価 まとめ

### (6) 甕島航路高速船維持補助金

○**会長** 本補助金の外部評価の視点別評価について公益性、必要性、有効性、適格性

---

及び妥当性は、いずれも「高い」という評価でよろしいか。

○委員 異議なし。

○会長 それでは今後の改革の方向性として、外部評価は、「現状のまま継続」という評価でよろしいか。

○委員 異議なし。

○会長 以上で甑島航路高速船維持補助金を終了する。

## 2 補助金等評価 まとめ

### (7) 甑島航路フェリー代船事業補助金

○事務局 本補助金の評価については、一部委員からの質問に対し満足のいく回答ができなかった部分もあるので、次回委員会において、時間をつくり満足のいく回答を提供したなかで審議していただければと思う。