

事後評価シート

コード 6-3-5	事務事業名 心身障害者自動車燃料助成事業	所管部課 保健福祉部障害福祉課
--------------	-------------------------	--------------------

事務事業の概要	事務事業の目的 在宅心身障害者が日常生活のために運転する自動車の燃料費の一部を助成することにより、心身障害者の経済的負担を軽減し、もって福祉の増進を図る。	事業の区分 <input type="checkbox"/> 総合計画 <input type="checkbox"/> 行革項目 <input checked="" type="checkbox"/> その他の事務事業
	実施内容、実施方法 対象者(身障手帳4級以上で自ら運転している方、身障手帳3級以上・愛の手帳3度以上・脳性まひ者(児)・進行性筋萎縮病者その者のために自動車を運転する同居家族のいる方)に対し月額3000円(二輪車は月額1500円)を年2回に分け支払う。支給対象の年齢制限無し。	根拠法令等 西東京市心身障害者自動車燃料費助成事業実施要綱
事業開始時期	合併前から	実施形態 <input checked="" type="checkbox"/> 直営 <input type="checkbox"/> 委託 <input type="checkbox"/> 補助 <input type="checkbox"/> その他 ()

評価指標の設定	活動指標名 申請件数	活動指標の考え方(定義) 申請した人の数
	成果指標名 1次 助成件数	成果指標の考え方(定義) 1次 助成した人の数
	1次 二輪車の助成件数	1次 二輪車の助成件数(月額1500円)
	2次	2次

		単位	15年度	16年度	17年度	18年度
事務事業データ	事業費(A)	千円	41,665	24,190	32,285	33,840
	国庫支出金					
	都支出金					
	地方債					
	その他					
	一般財源		41,665	24,190	32,285	33,840
	所要人員(B)	人	0.3	0.3	0.3	0.3
	人件費(C)=平均給与×(B)	千円	2,482	2,498	2,456	2,456
	総コスト(D)=(A)+(C)	千円	44,147	26,688	34,741	36,296
	単位当たりコスト (E)=(D)/ (申請件数)	千円	31	27	33	#DIV/0!
歳入	千円	0	0	0	0	
活動指標	目標値	人			1,102	940
	実績値	人	1,409	974	1,043	
活動指標	目標値					
	実績値					
1次成果指標	目標値	人			1,102	940
	実績値	人	1,409	974	1,043	
1次成果指標	目標値	人				11
	実績値	人	10	10	13	
2次成果指標	目標値					
	実績値					

事業環境	市民・関連団体等の意見 (アンケート結果など)	施設入所者・別居の家族が介護・移送する場合非該当になっているが、同居でなくとも移送しているのが、対象になってもいいのではないかという意見もある。
	26市のサービス水準との比較 (平均値、本市の順位など)	月額(最高基準額)比較で3位。最高額 立川市で3,500円、最低額 福生市で1,666円。平均値(全市合計÷全市数)2,660円
	運営上の制約条件・外部要因等	所得制限あり(20歳未満は扶養義務者の所得、20歳以上は本人所得により支給認定)。

コード 6-3-5	事務事業名 心身障害者自動車燃料助成事業	所管部課 保健福祉部障害福祉課
--------------	-------------------------	--------------------

【事業所管部評価】

検証項目	選択基準	ランク	選択理由、特記事項等
1 目的の適切さ・目標	目的の妥当性 1 上位施策の目的と一致していない・上位施策がない。	▼	1 移動支援については、行政・民間を含め相対的にシステム化し利便が図られるように検討する必要がある。
	目標の妥当性 1 目標に関する検討を何も行っていない	▼	
	緊急性 3 どちらかと言えば、実施した方がよい	▼	
2 市が関与する必要性	法的義務性 2 法律・条例での規定はないが、通達や要綱・要領で実施が規定されている	▼	2 相互扶助を含め、システム構築に向けた関与が必要である。
	必要性 2 豊かな市民生活の形成に寄与するサービスである	▼	
	民間との役割分担 4 他に同種・類似サービスを提供しているのは、他の公共団体のみである	▼	
3 内容の適切さ	ニーズ 1 市民(庁内)ニーズが把握できていない、または、ニーズ把握が曖昧で説明できない	▼	1 実費弁償という方法は、理にかなっているが、その領収書の信憑性までもカバーするものではない。
	規模・方法の妥当性 1 事業規模や方法は過去を踏襲しており、特に見直していない	▼	
	公平性 2 直接の対象は、特定属性の一部の市民または団体である	▼	
4 実施手段の適切さ	有効性 1 質・水準の改善にはあまり取り組んでいない	▼	1 他の制度との連携を含めあり方について見直しが必要である。また、対象者・申請方法についても再検討を要する。
	効率性 1 具体的な計画や目標等に基づいたコスト低減には特に取り組んでいない	▼	
	独自性 2 庁内に同種の目的を有する(類似・重複を含む)他の事務事業がある	▼	
合計		21	

総合評価	評価結果	判断理由、説明等
	<input type="checkbox"/> 拡充 <input type="checkbox"/> 継続実施 <input checked="" type="checkbox"/> 改善・見直し <input type="checkbox"/> 抜本的見直し <input type="checkbox"/> 休止 <input type="checkbox"/> 廃止	本来、歩行障害を中心とした障害者の移動支援策であるが、対象者が拡大されており、制度のあり方として検討する必要がある。また、市障害福祉課・社会福祉協議会・NPO法人が実施している移送サービス等があり、行政側が障害者の移動支援についてどういった役割を担うのかを再検討する必要がある。

18年度における改善点	市・社協・NPO・民間等の移送サービスがあり障害者の移動支援については、相対的にシステムとして再構築する必要があり、本年度策定予定の福祉計画に一定の指針を盛り込む必要がある。
-------------	---

二次評価	<input type="checkbox"/> 拡充 <input type="checkbox"/> 継続実施 <input type="checkbox"/> 改善・見直し <input checked="" type="checkbox"/> 抜本的見直し <input type="checkbox"/> 休止 <input type="checkbox"/> 廃止	対象範囲が他市と比べて広範であり、さらに目的を達成するための制度と運用方法として障害者の移動に確実に活用されているかなどが十分に確認できないしくみとなっている。 NPOなどの移送サービスの充実や障害者自立支援、介護保険制度の導入により、市独自の給付制度として行うことの意義は終了しているものと考えられ、これらの制度への移行を検討する時期である。 また、制度の趣旨に沿って対象者(利用実績の少ない軽度の対象者など)や所得制限の見直しなどを早期に検討することが必要である。
------	---	--

行革本部評価	<input type="checkbox"/> 拡充 <input type="checkbox"/> 継続実施 <input checked="" type="checkbox"/> 改善・見直し <input type="checkbox"/> 抜本的見直し <input type="checkbox"/> 休止 <input type="checkbox"/> 廃止	移送サービスについては、NPOや民間事業者のサービスが拡充し、障害者自立支援法の制定や介護保険制度の導入など状況が大きく変わってきている。 その中で、市の関与の範囲や実施方法等も新たな制度へ移行せざるを得ない状況にある。 今後は、他市の状況や民間事業者の動向等を踏まえ、より効率的で効果的な制度となるよう取り組まれない。
--------	---	--