

事後評価シート

コード 6-3-6	事務事業名 心身障害者タクシー料金助成事業	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 電車、バス等通常の交通機関を利用することが困難な在宅心身障害者がタクシーを利用した場合、その料金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。支給対象の年齢制限無し	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 身体障害者手帳3級以上又は愛の手帳3度以上で、所得基準額以内の場合に、申請に基づき、1年分(月額3000円)のタクシー利用券を手渡す。	根拠法令等 西東京市心身障害者タクシー料金助成事業実施要綱
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	1次
	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	49,895	41,379	41,791	44,820
	国庫支出金					
	都支出金					
	地方債					
	その他					
	一般財源		49,895	41,379	41,791	44,820
	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	52,377	43,877	44,247	47,276
	単位当たりコスト (E)=(D)/ (申請件数)	千円	50	28	26	#DIV/0!
歳入	千円	0	0	0	0	
活動指標	目標値	人			1,485	1,245
	実績値	人	1,041	1,556	1,713	
活動指標	目標値					
	実績値					
1次成果指標	目標値	人			1,485	1,245
	実績値	人	1,041	1,556	1,713	
1次成果指標	目標値					
	実績値					
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)	現金給付もしくは、全国で使えるタクシー共通券にしてほしい。
	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8位。最高額小平市で10,240円、最低額昭島・福生・東久留米市で1,666円。平均値(全市合計÷全市数)3,185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 6-3-6	事務事業名 心身障害者タクシー料金助成事業	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、個々の状況により違うことから、多様なニーズに対応できる手法を含め検討する必要がある。 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。 3 全国共通券は買取方式で、単年度予算に合わないため現在の方式としているが、本来は領収書に基づく方が適切である。 4 券を1年分支給しており、月三千円としながら、早い時期に年間分を使って転出してしまいう人もあり、制度上問題がある。
	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	▼	
	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 全国共通券は買取方式で、単年度予算に合わないため現在の方式としているが、本来は領収書に基づく方が適切である。 2 券を1年分支給しており、月三千円としながら、早い時期に年間分を使って転出してしまいう人もあり、制度上問題がある。
	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 券を1年分支給しており、月三千円としながら、早い時期に年間分を使って転出してしまいう人もあり、制度上問題がある。 2 券を1年分支給しており、月三千円としながら、早い時期に年間分を使って転出してしまいう人もあり、制度上問題がある。
	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、歩行障害へ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改善する必要がある。また、自動車燃料費・タクシー料金の助成制度については選択制となっているが、燃料費は領収書により事後払い、タクシー料金は金券の事前払いと手法が違い、手続き方法も煩雑であることから、簡素化した制度にする必要がある。その上、タクシー料金助成については取り扱い手数料を業者に支払わなければならない、手間ばかりか経費(予算額1,345千円)もかかっており、見直す必要がある。

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 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	燃料費助成と同様に、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。
------	---	---

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。
--------	---	--