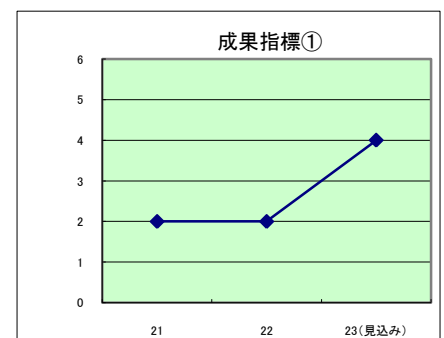
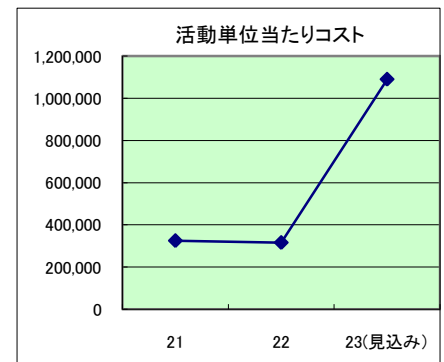


事務事業名	重度障害者自動車改造助成事業		会計	1	一般会計	
総合基本計画	まちづくりの目標(章)	2	健康で生き生きと暮らせるやさしいまち	款	3	民生費
	施策(節)	4	障害者福祉	項	1	社会福祉費
	施策の方向	(2)	地域での自立した生活支援の充実	目	2	社会福祉事業費
				事業	2	地域生活支援
関連する計画等	羽曳野市障害福祉計画		作成部署	保健福祉部福祉支援課		
事業の目的	対象(誰を・何を)		連絡先	072 - 958 - 1111 内線 1213		
	市内に居住する運転免許証を所持する身体障害者					
	意図(どういう状態にしたいのか)					
事業の内容	身体障害者の社会参加の促進を図る。					
	身体障害者自らが運転する自動車の改造費用の全部または一部を助成する。 助成限度額: 10万円(1人1台限り)					
根拠法令等	羽曳野市自動車改造助成事業実施要綱					
事業開始時期	☐ 昭和 8 年開始	☐ 明確にはわからない	終了年度	平成	年度	
	☒ 平成	☐ 市制施行(昭和34年)以前より行っている				
事業開始時からの状況変化	平成18年10月から、重度身体障害者の社会参加を促進するため、地域生活支援事業の一部として実施している。					
市民や議会の要望						
実施手法	☐ 直営 ☐ 一部委託 ☐ 全部委託 ☒ 補助金・助成金 ☐ その他()					
委託先	☐ 市外郭団体委託 名称()		委託内容			
	☐ 民間委託 ☐ その他					

区 分		21年度	22年度	23年度	
		(実績)	(実績)	(見込み)	
事業費【1】 (千円)		200	200	400	
人件費【2】 (千円)		450	432	3,960	
職員数	正規職員	0.06 人	0.06 人	0.55 人	
	再任用職員	0.00 人	0.00 人	0.00 人	
	嘱託職員	0.00 人	0.00 人	0.00 人	
	臨時職員	0.00 人	0.00 人	0.00 人	
	超過勤務(参考) (時間)	0.00 時間	0.00 時間	0.00 時間	
総事業費 (【1】 + 【2】) 【A】 (千円)		650	632	4,360	
財源内訳	国費 (千円)	100	100	200	
	府費 (千円)	50	50	100	
	市債 (千円)				
	その他 (手数料・使用料等) (千円)				
	一般財源 (千円)	500	482	4,060	
活動指標(事業の活動実績)【B】		単位	21年度	22年度	23年度(見込み)
① 助成件数		件	2	2	4
②					
③					
活動単位当たりコスト(【A】／【B】①)		325,000 円	316,000 円	1,090,000 円	
市民1人当たりコスト(【A】／人口)		5 円	5 円	37 円	



成果指標 (事業目的の達成度を測る指標)	指標名		単位	指標設定の考え方	平成21年度		平成22年度		平成23年度
	①	助成件数 (式)	件	社会参加に繋がった障害者数	目標	2	5	達成率(%)	4
					実績	2	2	40.0%	
	②	(式)			目標			達成率(%)	
					実績				

市の関与の必要性	市の関与が必要な理由									評価	
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	必要性	分析・評価の説明
	法令上の義務	受益者が不特定多数	最低限の生活水準を確保	市民の不安を解消	社会的経済的弱者を対象	民間だけでは負担しきれない	民間だけでは供給不足	市の特色等を市内外へ発信	第三者にも受益がある	有	障害者の社会参加を図る上で有効な事業である。

分析・評価	視点	分析のためのチェック点	はい	いいえ	該当なし	分析・評価の説明
	妥当性	市民ニーズが高い	☒	☐	☐	自動車の運転が可能となることで、積極的な社会参加を期待することができ、障害者の自立促進に繋がる。
		市民ニーズに比較してサービスの供給過剰となっていない	☒	☐	☐	
		社会情勢の変化に対応している	☒	☐	☐	
		他市の水準と比較しても、対象範囲や水準を見直す必要がない	☒	☐	☐	
		国・府の事業と重複していない	☒	☐	☐	
		事業を休止、廃止した場合の影響度が大きい	☒	☐	☐	
		緊急性が認められる	☐	☐	☒	
	効率性	単位コストが適切である(経年、他市比較など)	☒	☐	☐	1件あたり助成額は10万円が上限であり、適正な水準であると考えている。
		受益者負担の割合は適当である	☒	☐	☐	
		人員を削減する余地がない	☒	☐	☐	
		事業費を削減する余地がない	☒	☐	☐	
		簡略化できる方法や手段がない	☒	☐	☐	
		市の他事業と重複していない	☒	☐	☐	
		民間活力(民間委託、NPO、ボランティア、PFIなど)の活用について検討の余地がない	☐	☐	☒	
	有効性	上位の施策(目的)が明確である	☒	☐	☐	障害者の社会参加の促進に有効である。
		上位の施策(目的)への貢献度が高い事業である	☒	☐	☐	
		成果を向上させる余地がない	☒	☐	☐	
		市民の視点にたってサービスが提供されている	☒	☐	☐	
	協働性	事業の企画、立案に市民が参加している	☐	☐	☒	
		事業の実施に向けて、市民と情報の共有が図られている	☐	☐	☒	
		事業の実施について積極的に市民の意見を反映している	☐	☐	☒	
		事業の実施に市民の参加、協力が得られている	☐	☐	☒	
	達成度	成果指標の目標値は適正である	☒	☐	☐	適正な助成がなされている。
		成果指標の実績値は目標値以上である	☒	☐	☐	
		成果指標は前年度より向上している	☒	☐	☐	

担当部局評価	総合評価	
	☐ 拡大・充実 ☒ 現状維持 ☐ 方法改善 ☐ 民営化・民間委託 ☐ 縮小 ☐ 廃止・休止 ☐ 完了	
	評価の理由	
	自動車は社会活動を行う上で有用なものであり、助成制度は障害者の社会参加・自立促進に必要な事業である。また、障害者自立支援法上の地域生活支援事業であり、継続実施とする。 今後に向けて(取組方針、具体的な改善改革案など) 障害者の社会参加、自立促進に有効な事業であるため、継続実施とする。	
	総合評価	評価理由・意見

☒ 拡大・充実 ☒ 現状維持 ☐ 方法改善
☐ 民営化・民間委託 ☐ 縮小 ☐ 廃止・休止 ☐ 完了