

## 所管課評価：「事業見直し」にかかる評価視点の補足資料

保育所児童送迎業務の行政評価にあたり、所管課として行政評価シートに記載の課題を踏まえ、評価の視点を、①終期の設定、②実施区域の見直し、③スクールバスや生活交通バスの活用、の3項目と設定しましたが、所管課としては全市的な大きな視点での保育所児童送迎業務の今後のあり方についての評価をお願いしたいと考えています。

そのため、3つの評価視点に係る状況や課題について、下記のとおりまとめました。

### 1. 終期の設定について

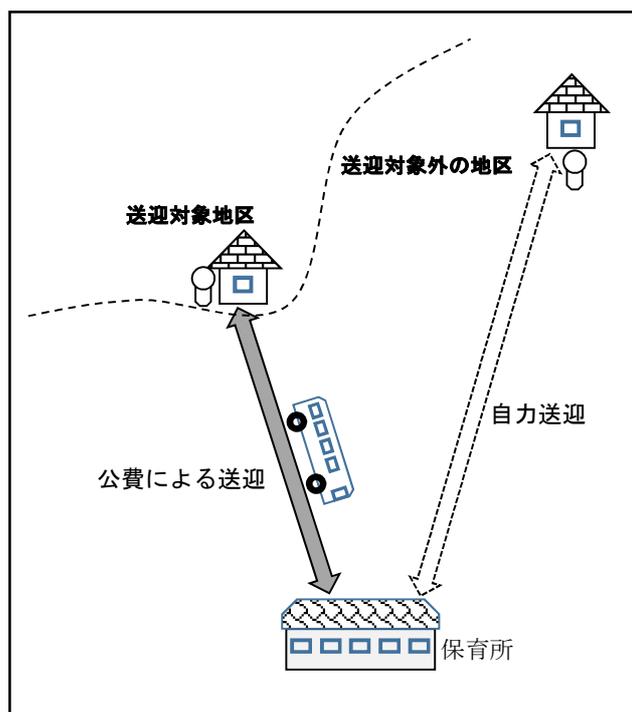
市内で保育所児童送迎を始めるにいたった経緯は主には、保育所の入所者減少による統廃合によるものです。

それぞれ、当時の保護者会や、地元自治会との協議を重ねる中で、統合先の保育所への送迎の負担を軽減することを趣旨とし、当時の地域の生活交通状況にあわせ、タクシー、バス、または専用車両による送迎事業を行うことを、覚書や、要望書に対する回答書などの形で約束しています。送迎に係る終期の設定などは特に定めていません。

### 2. 実施区域の見直しについて

児童送迎の実施区域の見直しを視点にしたのは、右図のとおり状況が見込まれるためです。

送迎対象外の地区に居住する児童は、保護者が自ら保育所まで送迎をしていますが、一方で、保育所により近い場所に居住しているが、送迎対象地区内である場合は、利用申し込みにより、公費による送迎となっています。



### 3. スクールバス・生活交通バスの利用について

専用車両、スクールバス、地域生活バスとの運行状況のある保育所の例により比較すると以下のような運行となっています。

#### ○保育所専用車両

【登園時】 8 : 00 8 : 30  
保育所 →→ 児童宅 →→ 児童宅 →→ 児童宅 →→ 保育所  
【降園時】 16 : 30 16 : 00  
保育所 ←← 児童宅 ←← 児童宅 ←← 児童宅 ←← 保育所

※保育士が添乗するため、保育所を出発し、保育所に帰着。

#### ○スクールバス

【登校時】 7 : 30 8 : 10  
児童宅 →→ 児童宅 →→ バス停 →→ バス停 →→ 小学校  
※最遠となる児童宅・バス停か、効率のよいルートを確認するために設定された児童宅・バス停から出発

【下校時】 17 : 00 16 : 15  
児童宅 ←← 児童宅 ←← バス停 ←← バス停 ←← 小学校  
※週 1 日は、早い下校時間がある。

#### ○地域生活バス

【午前便】 8 : 30 9 : 00  
バス停 →→ バス停 →→ バス停 →→ 保育所最寄バス停

【午後便】 14 : 30 15 : 00  
保育所最寄バス停 →→ バス停 →→ バス停 →→ バス停

※路線によって、決められた曜日でのみの運行、曜日毎に異なる時刻により運行。

(課題など)

#### ○スクールバス・地域生活バス利用共通

- ・保育士等の添乗が必要となるため、添乗員の乗降の検討が必要

#### ○スクールバス利用時

- ・学校の長期休業中、または学校行事により下校時間が早い場合の代替運行が生じる。  
地域によってはタクシー利用もあり、乗車人数に制限がある。

#### ○地域生活バス

- ・路線により毎日運行でない、運行ダイヤが曜日により異なる場合がある。

#### 4. その他

○児童送迎業務にかかる児童一人当たりの経費比較

年度	利用児童数	委託料	一人当たり平均経費
平成 27 年度	80	36,378,583	454,732
平成 26 年度	94	32,885,140	349,842
平成 25 年度	94	32,953,486	350,569