

支援学校送迎バス予算要求資料

1. 本事業の目的
 本市立支援学校2校には、知的障害のある児童生徒が市内の全域から通学している。本事業は障害のある児童生徒の通学の安全を確保するとともに、バスを用いて自分で通学することで自立を目的として実施している。

2. 平成27年度 市立支援学校送迎バスの現状

百舌鳥支援学校(乗車率75.5%)
 ○コース数:10コース
 ○平均乗車率:75.5%

	小学部	中学部	計	最大乗車時間	添乗員
①	10	3	13	1:00	2
②	7	8	15	1:00	2
③	4	9	13	0:49	1
④	8	4	12	1:00	1
⑤	13	7	20	1:10	2
⑥	9	8	17	1:05	2
⑦	5	11	16	1:00	2
⑧	12	6	18	1:05	2
⑨	8	8	16	1:00	2
⑩	5	6	11	0:55	1
計	81	70	151		

上神谷支援学校(乗車率85%)
 ○コース数:11コース
 ○平均乗車率:85%

	小学部	中学部	計	最大乗車時間	添乗員
①	5	12	17	1:20	2
②	6	11	17	1:10	1
③	4	9	13	1:15	1
④	6	11	17	1:10	2
⑤	7	12	19	1:12	2
⑥	7	11	18	1:00	2
⑦	3	13	16	1:10	1
⑧	9	10	19	0:48	2
⑨	6	11	17	0:45	2
⑩	8	9	17	0:45	2
⑪	9	8	17	0:50	1
計	70	117	187		

○ 児童生徒の障害の状況から、乗車時間はなるべく短くする必要がある。
 ○ 乗車時間に加え送迎メンバーの組み合わせ等、配慮しなければならないことが多い。
 ○ 両校とも乗車率から上記の配慮すべき対応が取れない。

バス1台あたりの空席 百舌鳥支援 平均6席 上神谷支援 平均3席
 (現状のままで行くと・・・)

○ 1時間を超える送迎コースが半数を超えている。
 ○ バス内に空席がほとんどなく、パニック時等に退避させる空間がないため非常に危険。
 ○ 低学年下校後、高学年下校時までバスが学校に戻って来られない等の課題も発生。

3. 添乗員1名配置の課題

○ 児童生徒の状態

- ・ 広汎性発達障害のある児童生徒が7~8割を占め、パニックを起こしやすい。
- ・ 自傷・他傷傾向が強く、大きなけがをする(させる)確立が高い。
- ・ よだれ・失禁等への対応

○ 送迎バスの状態

- ・ 空間が狭く、パニックを誘発しやすい(同時多発でパニックが起こる)。
- ・ 退避空間がなく、添乗員の制止以外ではケガを防げない。
- ・ 台数の都合上、小中の送迎を分けられない。
 (体格差から大きなけがにつながる可能性が高い)

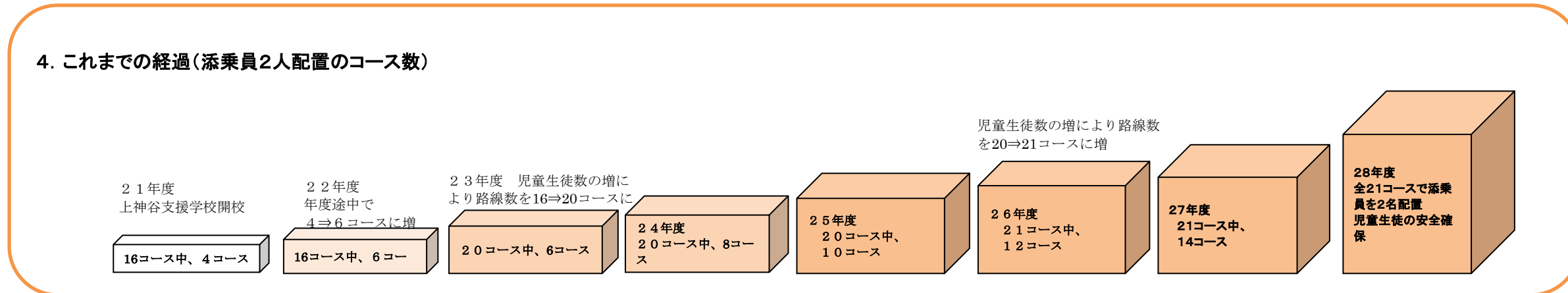
○ 車内の安全管理ができないケースが日常的に発生

- ・ 児童生徒の乗降の介助時
- ・ 児童生徒のパニックに対応している時
- ・ トイレの介助等で車外に出る時
- ・ ひきつけ・痙攣等の緊急時で救急車が必要な時

○ 児童生徒にとって、バス内が最も介助する人が少ない。

- ・ 学校の配置定数は、児童生徒6人に教員2人+加配がついている。
- ・ 添乗員1名で、現状最大18名の児童生徒の介助を行っている。

添乗員を各車2名配置することにより、解消または緩和が図ることができる。



5. 政令指定都市の状況

- 2名配置 7市
- 2~3名配置 2市
- 1~2名配置 3市(←堺市)
- 1名配置 2市
- 送迎バス運行せず 1市