

令和5年3月2日

小平市教育委員会
教育長 古川 正之様

小平市・まんまる会
小平市議会議員 安竹洋平

羽村市のタクシー通学に関する調査報告とご提案

平素は子どもたちのために格別のご配慮を賜り厚く感謝申し上げます。また自閉症・情緒障害特別支援学級（情緒固定級）の開級に向けて日々ご尽力くださりありがとうございます。

さて、羽村市の教育委員会が特別支援学級の児童（小学校1年生から6年生）を対象に行っているタクシー通学事業について、電話とメールで状況を伺い調査しましたので、ご参考までにその結果をお知らせします。またこの結果に基づいて、小平市においてもタクシー通学事業の試行運用を行っていただけないか提案させていただきます。

調査結果の詳細については『[羽村市のタクシー通学事業・調査結果](#)』の項を、また提案については『[小平市におけるタクシー通学の試行運用をしていただくご提案](#)』の項をご参照ください。冒頭ではタクシー通学のメリットと、課題及び対応策についてまとめました。

タクシー通学のメリット

[メリット1] 費用が現行通学バスの3分の1未満

通学時間帯のみの稼働する通学バスと比べてタクシーは常時営業していることなどから固定費が抑えられます。羽村市のタクシー通学事業は利用人数30数人で令和4年度当初予算額は840万円ですので、1人当たりの年間予算は28万円未満になります。現行の小平市の通学バス事業では1人当たり年間約90万円かかっているため、その3分の1未満の金額で済むことになります。

[メリット2] 長時間乗車がないため児童の疲労が軽減する

タクシー通学では乗車人数が少なく移動距離や待機時間が短いため、現行の小平市のバス通学と比べて児童の乗車時間も大幅に削減でき、登校時やその後の児童の疲れ等の問題も改善できます。タクシー1回当たりの乗車時間は10分～20分であることが多い印象とのことです。最短だと1人での乗車では5分の場合もあり、最長だと距離約4kmを最大定員5名で同乗した場合は40分ほどかかることもあるとのことです。いずれにしても現行の通学バスよりも乗車時間は大幅に減少します。

[メリット3] 座席に余裕があるため児童の心理的ストレスが軽減する

現行の小平市の通学バスでは後部に11席程度あるバンが使われており、前の席との距離が近く、児童のストレスになってしまうこともある環境と思います。特に満席の場合は足の上にランドセルを置いて乗車、サブバッグは足元に置くなど、かなり狭くなります。タクシーの場合は同乗しても人数は少なく、荷物をトランクに入れることもできるため、余裕をもって座ることができるものと考えています。

[メリット4] 利用者数の増減に柔軟に対応できる

通学バスは定員が10名程度と多く固定費も大きいため利用人数に最適化しにくく、その分費用もかさみます。タクシーは利用者数の増減に対して柔軟に対応でき、これらの課題がありません。

タクシー通学の課題と対応策案

羽村市のタクシー通学事業における課題は大きく2つ伺いました。また保護者の方からまんまる会にも2つ課題が寄せられましたので、合計4つの課題と、私たちが考える対応策案を次に示しました。

〔課題1〕 同乗した児童同士でトラブルが起きることがある

この課題については、現行のバス通学でも同様の課題はありと捉えています。対応として「トラブルが起きそうな児童は一人で乗る」「こどもサポーターや特別支援の知識をもつボランティアに同乗してもらう」といったことが考えられます。どうしても乗車が難しい児童の場合は、羽村市と同様にタクシー利用の中止も含めて保護者の方に対応していただくことが考えられます。また、例えば小平市内で福祉タクシー事業を行っている小平アットホームケアサービスの介護タクシーとも連携してタクシー通学事業を行うことも考えられます。こちらの介護タクシーで働かれている方に伺ったところ、高齢者の部と障害児の部があり、療育などの送迎で子どもたちを乗せているそうです。

〔課題2〕 教員の負担が増える

この課題については、次の①から⑤まで挙げられています。それぞれ対応案を示します。

① 朝、学校へのタクシー到着時間が早いと、教員が勤務時間前に出勤し児童を受け入れている

この課題については、現行バス通学の児童を受け入れている方法にならってご対応いただければよいと思います。例えばある学校では朝8時10分に教室に入れるため、その前後から8時15分までに通学バスが到着するようにしています。早く着きそうな時は近くを遠回りするなど時間調整をしています。タクシー通学だと到着時刻がバラバラになってしまう課題がありますが、到着時刻を一定の時間幅の中で設定すればよいと思います。タクシー事業者も運行時間に余裕は見ていると思いますので、通学バスと同様に少し遠回りしてもらうか、もしくはしばらく停車できる場所があればそこで待つていただくような対応もお願いできるのではないかと思います。逆にもし渋滞などで到着が遅れるような時は、教員がタクシー事業者に連絡し、どのあたりを走行しているかを確認する必要はあるかもしれません。

② タクシー内でトラブルを起こして登校した児童の対応に追われる（不穏な状況で授業に入れない）

この課題については、現行の通学バスや公共交通を利用した通学でも同様の課題はありと捉えています。

③ 帰りのタクシーについて、日々送り先が違う（学童、自宅、放課後デイのお迎えが来る等）状況を把握し、依頼する必要がある

この課題については深く検討が必要なところと思います。まんまる会の会員から次のようにいくつかアイデアが寄せられましたのでご提案いたします。

イ) 現行の小平市の通学バスでは保護者から添乗員の方に1ヵ月分の予定を書いたメモを渡して対応していただいています。同様にタクシー事業者に1ヵ月のスケジュールメモを渡してご対応いただくことが考えられます。ただしこれはタクシー事業者の負担になるため、追加で契約が必要になると思われます。

ロ) 例えば保護者が児童に毎日の送り先を書いたメモを持たせ、それを、タクシーを手配してくださる教員の方やタクシーの運転手さんに確認していただくことも考えられます。

ハ) 小平市でも事業展開している民間学童の「アウラ」がタクシー送迎を行っています。送迎の際に運転手さんが「アウラ」と書かれたプレートを持って自宅前まで迎えに来てくれるそうです。また例えば小平市立の鈴木小学校や学園東小学校では、各児童の学区内徒歩通学ルート（赤コース、黄色コース、青コースなど）ごとに色のリボンをランドセルの上につけているそうです。これを組み合わせ、まず例えば送迎タクシーの利用児童を予めコースごとに色分けし、その色のリボンをランドセルにつけてもらいます。タクシーの運転手さんが赤コースなどかかれたプレートを持って昇降口で迎えるという方法が考えられます。児童は色を見ることで自分のコースなのかを確認できますし、教員も下校タイミングの度に昇降口まで連れていかななくても済むかもしれません。下校時に情緒が不安定な児童のみ教員が対応すればよいように思います。

急ぎょタクシーに乗らないことになった場合や前日までに送り先が変更になった場合は教員がタクシー事業者と連絡を行うなどで対応できると思います。直前に乗らないことになった場合は待機していただいた時間分の料金を払うことなどで臨機応変に対応できる可能性もあります。この課題に関しては、具体的なシミュレーションを行う中で、利用を検討する保護者とできればタクシー事業者の方も交えてアイデアを固められたらよいと思います。

④ 帰りのタクシーに間違いなく乗り、それぞれのコースに出発するまでの確認と立ち合いが必要

この課題については、まず前提として、学年によって異なるものの、下校の時間帯は3つくらいではないかと思います。当初1校しかない情緒固定級には市内各地から児童が集まるため、タクシー通学利用者は多いかもしれませんが、たとえば1校で毎日10人程度が利用する場合、時間帯ごとに帰宅する人数は4人程度、必要なタクシー台数は1度に最大4台程度ではないでしょうか。感覚的な推計ですがそこまで負担は多くないのではと感じます。

⑤ 次年度のタクシー利用意向調査や、利用申請書、利用決定書など、保護者との書類のやり取りや教育支援課とのやり取りが必要

この課題については、現行の通学バス事業でも同じ課題があるものと捉えています。

[課題3 (まんまる会に寄せられた保護者のご意見)] 低学年児童が一人でタクシーに乗れるか不安

この課題については、児童の不安解消等のために、例えば運用スタート前や、新入生の通学スタート前に、実際のルートを走行体験する日を設けていただくとよいのではと思います。国分寺市の通学バスでは新一年生のみ入学前に実際のルートを体験する日を設けています。

[課題4 (まんまる会に寄せられた保護者のご意見)] 児童が情緒面で不安定な場合が不安

この課題については、知的固定級、情緒固定級とも、児童が情緒面で不安定な場合は、次のような対応が考えられます。登校時：現行の通学バス同様に教員がタクシーのところまで迎えに行く。下校時：教員がタクシーのところまで連れて行く。

小平市におけるタクシー通学の試行運用をさせていただくご提案

一つの理想は、知的固定級と情緒固定級に通う小学校1年生から6年生の希望する全児童が、通学バスを利用できる状況になることと思います。清瀬市のスクールバス事業では児童1人当たり36万円程度で運用できているようですので、同様な事業内容にすることで現行費用を下げられる可能性があります

(今後調査する予定です)。しかしそれが小平市の財政上どうしても難しいということでしたら、タクシー通学を検討し試行運用をしていただきたいと思います。そして試行運用の結果を総合的に判断して通学バスよりも好ましいとなれば、バス通学からタクシー通学への移行も検討していただきたいと思います。1人当たりの費用が3分の1未満になるのであれば、現在の予算額を大きく変えない形で、知的固定級と情緒固定級に通う小学校1年生から6年生までの児童が利用できる環境も整えられるのではと思います。

羽村市のタクシー通学事業・調査結果

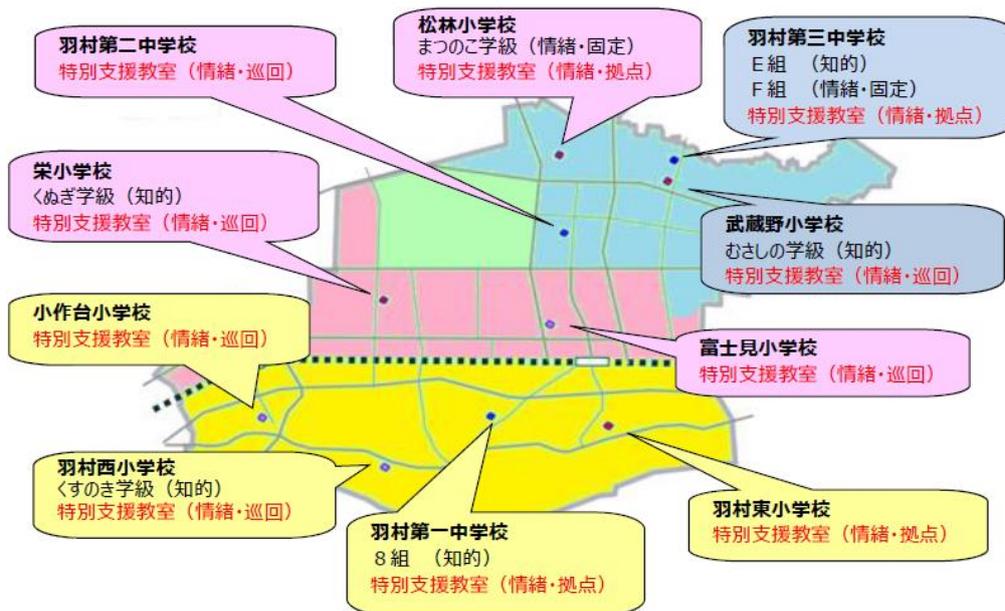
別添資料 (PDF)

- 羽村市立小学校 特別支援学級 児童 タクシー通学実施 要領
- 20221220_通学タクシーについてご質問 (1)
- 20221223_羽村市教委から (1) に対するご回答
- 20230118_通学タクシーについてご質問 (2)
- 20221223_羽村市教委から (2) に対するご回答
- 202302_羽村市教委・特別支援教育係藤原様とのメール内容

羽村市の特別支援学級 (情緒固定級と知的固定級)

羽村市には下表の通り小学校では情緒固定級1校、知的固定級3校があります。

	級種	学校名	最寄りの駅・バス停
小学校	情緒級	松林小学校	羽村駅から徒歩24分 羽村駅東口からバス「緑ヶ丘三丁目」下車徒歩数分 コミュニティバスはむらん「スイミングセンター」下車徒歩1分
	知的級	羽村西小学校	小作駅西口から徒歩18分 小作駅西口からバス「西小学校」下車徒歩4分 コミュニティバスはむらん「西小学校」下車徒歩18分
		栄小学校	小作駅から徒歩15分 羽村駅からバス「栄小学校入口」下車徒歩5分
		武蔵野小学校	羽村駅から徒歩24分 福生駅からバス「西多摩病院前下車」下車徒歩7分
中学校	情緒級	羽村第三中学校 (F組)	羽村駅から徒歩30分 福生駅からバス「西多摩病院前下車」下車徒歩3分
	知的級	羽村第一中学校 (8組)	羽村駅西口から徒歩15分 羽村駅からバス「第一中学校」下車徒歩1分
		羽村第三中学校 (E組)	羽村駅から徒歩30分 福生駅からバス「西多摩病院前下車」下車徒歩3分



[羽村市ホームページより](#)

羽村市教育委員会のご回答まとめ

以下は別添資料にある羽村市の回答をまとめたものです。詳しくは別添資料をご覧ください。

① タクシー通学事業の開始時期

タクシー通学事業の開始は要領が施行された平成16年1月1日から。それ以前も当時小学校で市内唯一の特別支援学級に就学する児童には、登下校の安全確保の手段の一つとして、個別にタクシー通学を認めていた経緯があります。

② 利用対象者

タクシー通学を利用できるのは、次の(1)もしくは(2)を満たす小学生です。中学生は利用できません。

(1) 次を全て満たす者

ア 市内に住所を有する者

イ 指定学校変更申立書を提出し、承認を受けた者（注記：この要件は「学区内の学校に通学している児童はタクシー通学を利用できない」とするために設けられてあり、たとえば小学校1年生で片道1km以上であっても通学タクシーは利用できないことになるということです。）

ウ 次の通学距離要件を満たす者

学年	通学校と自宅の通学距離
小1～小4	片道1km以上
小5～小6	片道1.5km以上 愛の手帳1度～3度または身体障害者手帳を所持の場合は片道1km以上

エ 心身の状況により、他に通学の手段が確保できない者

(2) 特別な事情があるとして教育長が特に必要と認める者

③ 利用人数

令和4年12月末時点で30数名の児童が利用しています。

④ 運行ルート

学校と自宅の往復での利用が可能です。停留所はなく自宅前乗降です。学校では駐車場もしくは門の前での乗降です。

⑤ 配車台数と乗車人数

配車は学校ごとになされます。1校1日あたり1台から8台が稼働しています。1台で複数の学校を回ることはありません。また利用人数が一度に乗り切れる台数が配車されているため、例えば1台のタクシーが複数回迎えに行くようなことはありません。タクシーの定員まで同乗できます。

⑥ 保護者や介助人の同乗について

保護者や介助人の同乗については、児童の心身の状況により必要があれば一定期間認められることもありますが、現在保護者の同乗に関する要望はなく、同乗しているケースもありません。お子さんが不安定な時も保護者に同乗をお願いしている実態はなく、保護者送迎（タクシー利用の中止）をお願いしています。もし要望があれば状況を確認し個別に対応を検討することになります。

⑦ 乗車時間について

通学距離や相乗り人数により大きく左右されることとなりますが、最長距離（3,800m程度）を最大5人で相乗りとなった場合、初めに乗った児童は40分程度乗車しています。ただ1人での下校となった場合で距離が短い児童の場合は5分程度のこともあります。タクシー1台当たりの稼働時間は1回10～20分の間であることが多い印象です。タクシー利用者の通学距離は最長3,800m、平均2,050mですが、登校時は相乗りによる途中の待ち時間もあるため、下校時より時間がかかる傾向にあります。

⑧ タクシー事業者と支払い

タクシー事業者は市内2社あるうち1社を利用しています（営業所は隣市）。毎日の配車台数は変動するため、教育委員会の教育支援課がタクシー券を購入し、それを学校に配布して学校からその都度配車を依頼してもらって運行しています。年度ごとの委託契約等はありません。そのような流動的な依頼に対応でき、事業に理解のあるタクシー事業者を利用しています。全額公費負担で保護者負担はありません。

タクシーチケットは利用後金額を記載するものです。学校の教員が朝の受け入れ時と、下校分については翌朝確認をしています。（下校時は最後に降りる児童に専用のファイルを渡しておき、タクシーの記録を翌日学校に届けるシステムだそうです。本来タクシー券の経路や金額等の記載は利用者が行うことになっていますが、便宜上乗務員が行っていることが多い状況のようです。）学校が内容確認済のチケットをタクシー会社が1か月分まとめて、請求書と一緒に教育支援課に送付し、教育支援課で毎月支払い事務を行っています。

⑨ 登下校時の配車方法

登校時については、年度替わりや新規利用者が転入した場合にタクシー事業者と学校がやりとりをして、お迎え時間を指定しています。行事等により登校時間に変更がある場合は、その都度（前日までに）タクシー事業者に連絡を入れます。急な欠席の場合は保護者からタクシー事業者へ直接連絡をしてもらっています（キャンセルが間に合うようできるだけ早めに）。

下校時については、当日下校指導に合わせて学校からタクシー事業者へ連絡を入れて行先や人数に見合った台数の配車を依頼しています。

⑩ 年間事業費

令和4年度の当初予算額は 8,400 千円。1乗車あたりの費用は距離の違いにより一概に言えません。

⑪ 課題

車内での児童同士のトラブル

タクシー内での狭い空間なので、特に自閉症・情緒障害固定学級の児童同士のトラブルが起こりやすくなっています。タクシー事業者にもこのような事情は理解していただいています。乗務員に対して介助員のような特別な対応は求めています。トラブルを繰り返す不安定な児童については、学校と家庭で話し合い、タクシー利用を中止してもらおうという判断をする場合もあります。タクシー内でのトラブルが登校後の児童の精神状態に大きく影響することもあります。トラブルは複数児童が乗車している時に喧嘩になるトラブルが最も多いです。タクシーの備品を壊したり、物を投げたりするようなトラブルも発生しています。トラブル発生時間については、全4校中下校時が多いとの回答が2校、どちらもとの回答が1校、車内トラブルはないという回答が1校でした。乗務員や車種の違いによるトラブル発生件数の違いはどの学校も感じていないようでした。

教員の負担増

把握している範囲では、次の通り、特別支援学級の教員に負担が生じています（メールで直接いただいた回答で、別添資料にはありません）。

- ・ 朝、学校へのタクシー到着時間が早く、勤務時間前に出勤して児童の受け入れをしないといけない。
- ・ タクシー内でトラブルを起こし登校した児童の対応に追われる（不穏な状況で授業に入れない）。
- ・ 帰りのタクシーについて、日々送り先が違う（学童、自宅、放課後デイのお迎えが来る等）状況を把握し、依頼しないといけない。
- ・ 帰りのタクシーに間違いなく乗り、それぞれのコースに出発するまでの確認と立ち合いが必要（職員会議に出られないこともある）。
- ・ 次年度のタクシー利用意向調査や、利用申請書、利用決定書など、保護者との書類のやり取りや教育支援課とのやり取りが必要。

課題ではないこと

タクシー事業者の都合で配車ができないことが原因で困ったことはありません。

「下校時に児童の状況で急きょタクシーが使えなくなることがあり、その場合は放課後等デイサービスを利用することになるという声があったが」という点については、保護者の予定変更により急きょ放課後等デイサービスを利用することはまれにあるようようですが、児童の状況を理由にそのような対応をしていると回答した学校はありませんでした。

以上