

放課後等デイサービス
送迎の実態についてのアンケート調査

結果報告書

2023 年 4 月
一般社団法人 全国放課後連
(障害のある子どもの放課後保障全国連絡会)

【 調 査 概 要 】

調査の趣旨・目的

- ①障害児通所支援事業所の送迎車についても「置き去り防止装置」の設置が義務付けられたことから、今一度、放課後等デイサービスの送迎車の実態を明らかにする。
- ②「置き去り防止装置」の設置に関して、厚生労働省（4月以降はこども家庭庁）に現場の実態を伝え、今後発出されるQ&A等に反映してもらう。

調査方法

- Webによるアンケート調査（Googleフォームを使用）

調査対象

- 全国の放課後等デイサービス事業所（公開アンケート調査）

調査期間

- 2023年2月17日～3月10日23:59

回答数

- 185事業所

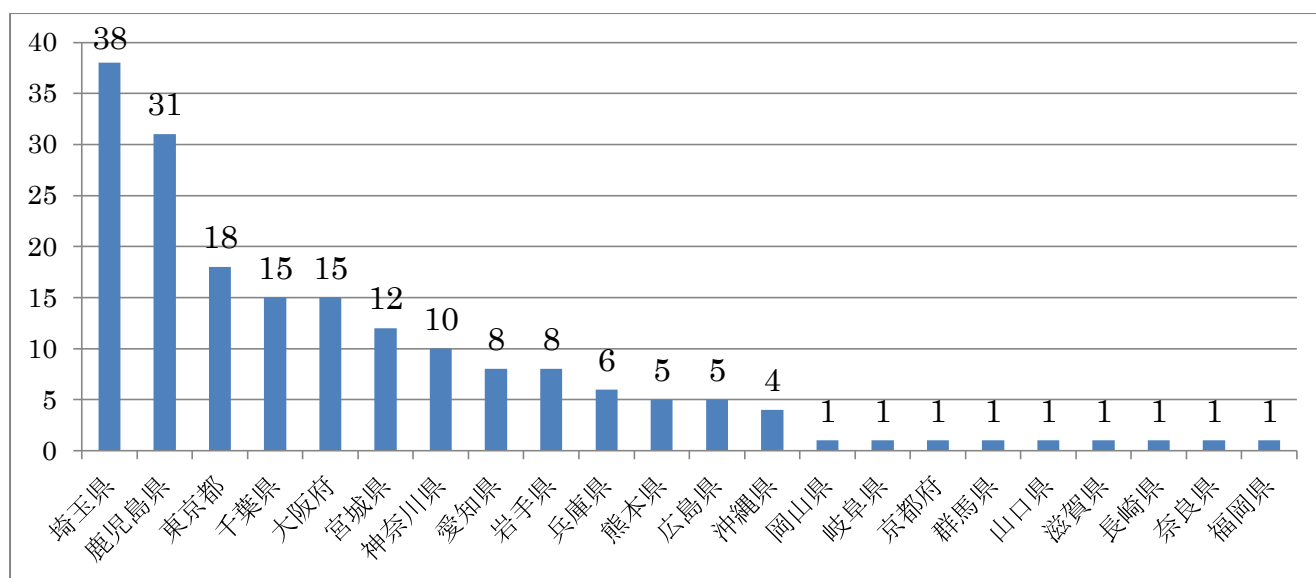
【 調 査 項 目 】

質問 番号	質問内容
1	事業所が所在する都道府県
2	全国放課後連への加盟の有無
3	法人格種別
4	事業所種別
5	事業所定員規模
6	所属地域連絡会名
7	現在使用している送迎車の台数（1 事業所あたり）※11 代以上の場合は、「その他」に入力
8	使用している車両の種類
9	それぞれの送迎車の座席数（車椅子スペースも含む）
1 0	送迎車の所有形態
1 1	送迎車の駐車場について
1 2	1 か月の駐車場費用（複数台保有の場合はその合計額）
1 3	1 か月の燃料費の平均額（複数台保有の場合は、その合計額）
1 4	送迎車運転手の状況
1 5	送迎形態
1 6	送迎時のスタッフ体制
1 7	送迎を行っている学校数
1 8	送迎車による送迎の頻度
1 9	学校・事業所間の送迎にかかる時間（往復の平均）
2 0	事業所・家庭間の送迎にかかる時間（往復の平均）
2 1	運転者のアルコール検査の有無
2 2	学校送迎時の送迎車の駐車状況
2 3	学校送迎時に生じたことのあるトラブル（学校施設内、学校周辺）
2 4	学校から事業所の間、活動・支援の時間内、事業所から家庭間での送迎に関するトラブル
2 5	学校との送迎に関する連携体制について
2 6	送迎用バスの置き去り防止装置の設置を検討している送迎車の台数
2 7	置き去り防止装置について、設置を検討している装置の種類
2 8	置き去り防止装置についての行政の補助（都道府県、区市町村の補助）
2 9	置き去り防止に関して義務化されること（①子どもの所在確認、②置き去り防止装置の設置）について懸念していること
3 0	送迎車、送迎についての学校との関係、置き去り防止装置等、送迎・送迎車両に科案して、現場で課題となっていること（意見・懸念）

【 調 査 結 果 】

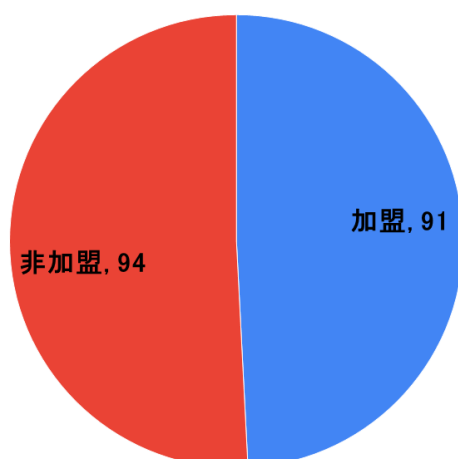
1. 事業所が所在する都道府県

- 22都府県の事業所から回答をいただいた。
- 東京、埼玉、千葉、神奈川の1都3県が全体の38.5%を占めているが、鹿児島県（31事業所）、大阪府（15事業所）、宮城県（12事業所）、愛知県（8事業所）、岩手県（8事業所）といった地域からの回答もあった。



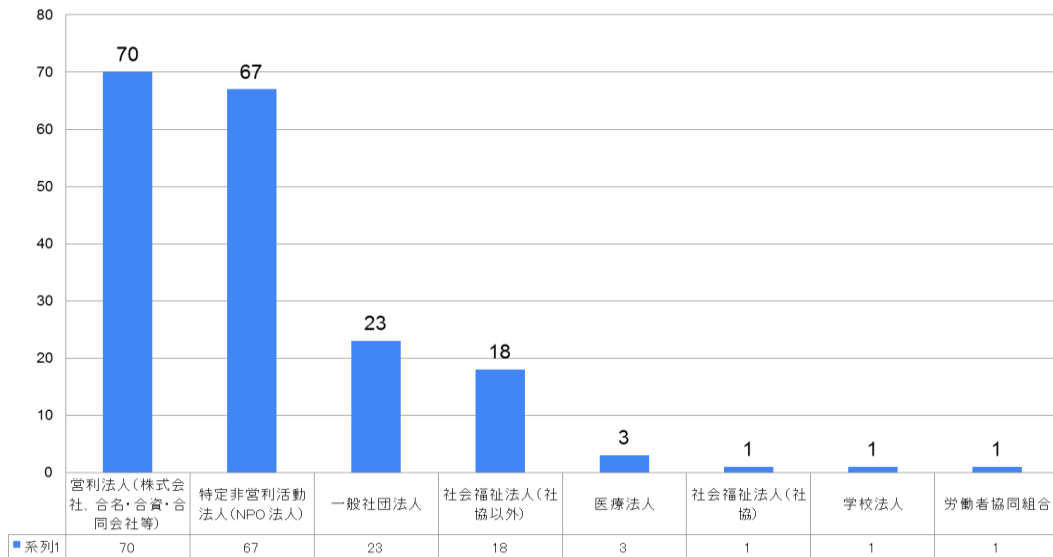
2. 全国放課後連への加盟の有無

- 加盟が94事業所・非加盟が94事業所で、ほぼ同数であった。



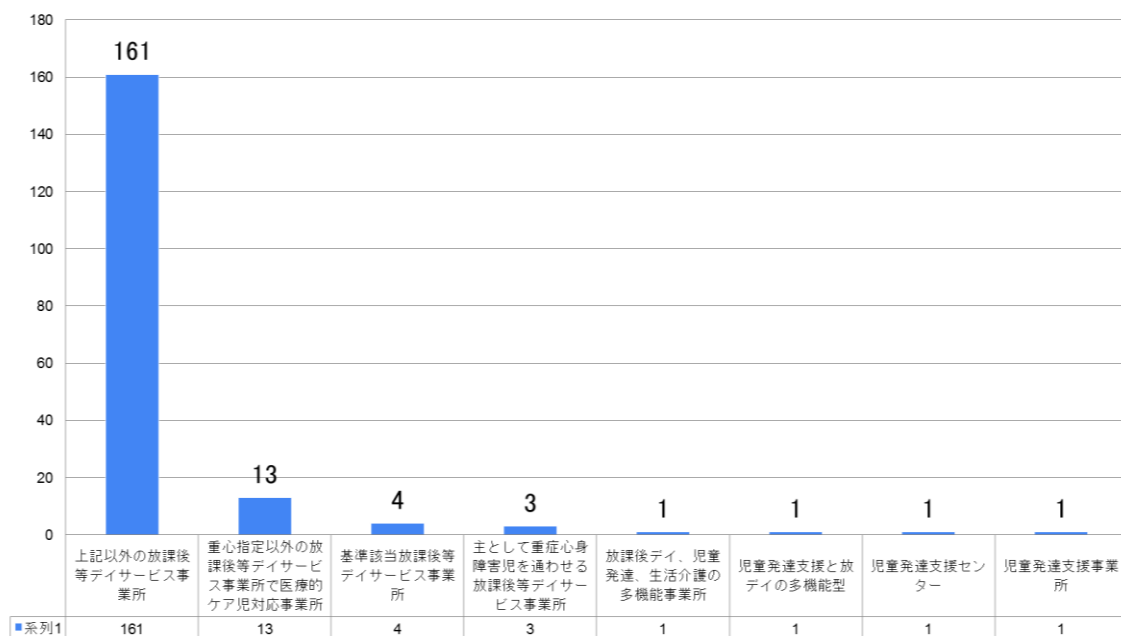
3. 法人格種別

- 営利法人が70事業所（約38％）非営利活動法人（NPO法人）が67事業所（約36.4％）を占めた。
- その他、一般社団法人が23事業所（12.5％）、社会福祉法人（社協以外）が18事業所（約9.8％）であった。



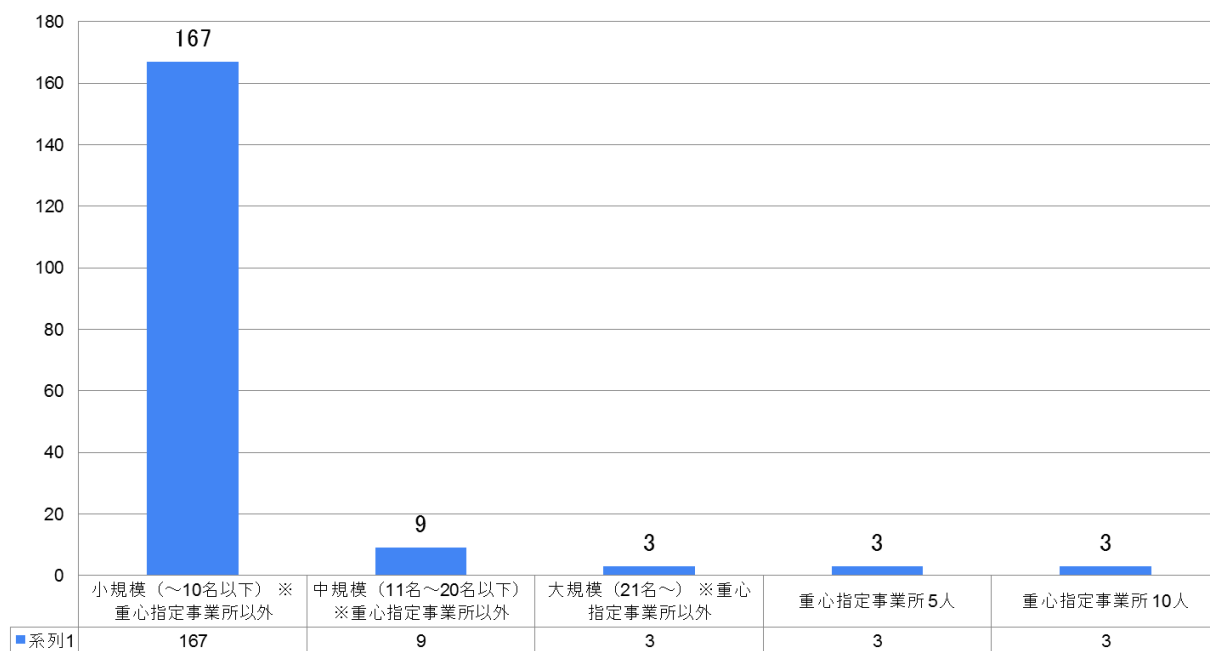
4. 事業所種別

- 事業所種別では、「主として重症心身障害児を通わせる放課後等デイサービス事業所」が3事業所、「医療的ケア児対応事業所」が13事業所、「それら以外の放課後等デイサービス事業所」が161事業所であった。
- ほとんどの事業所が、一般的な放課後等デイサービス事業所であった。
- それ以外では、児童発達支援事業所、児童発達支援センターからの回答もあった。



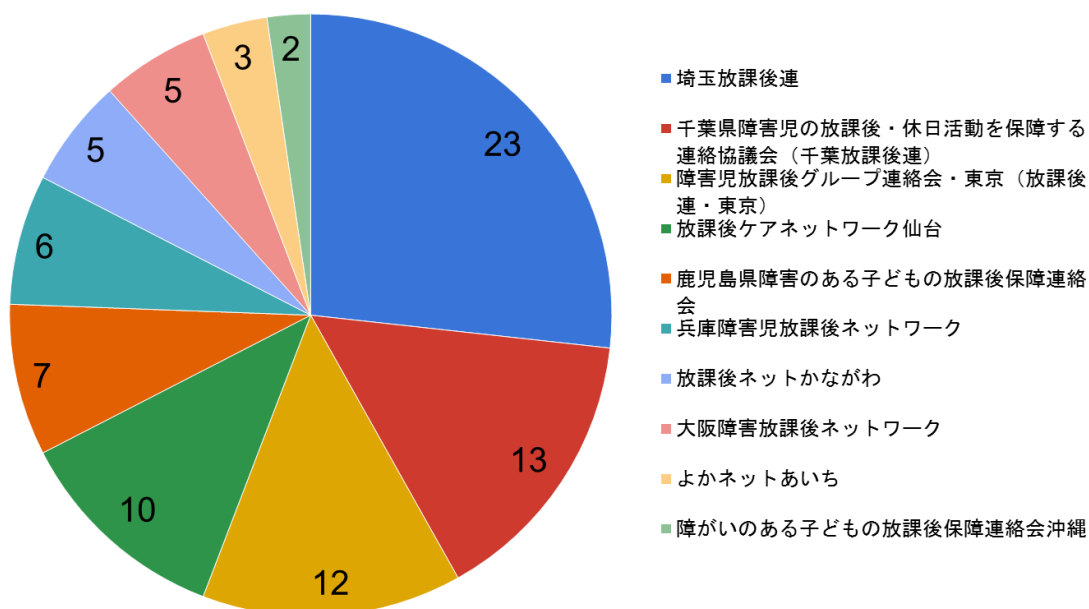
5. 事業所定員規模

- 重心指定事業所以外の事業所の「小規模事業所（定員～10名以下）」が167事業所で90％以上を占めた。



6. 所属地域連絡会名

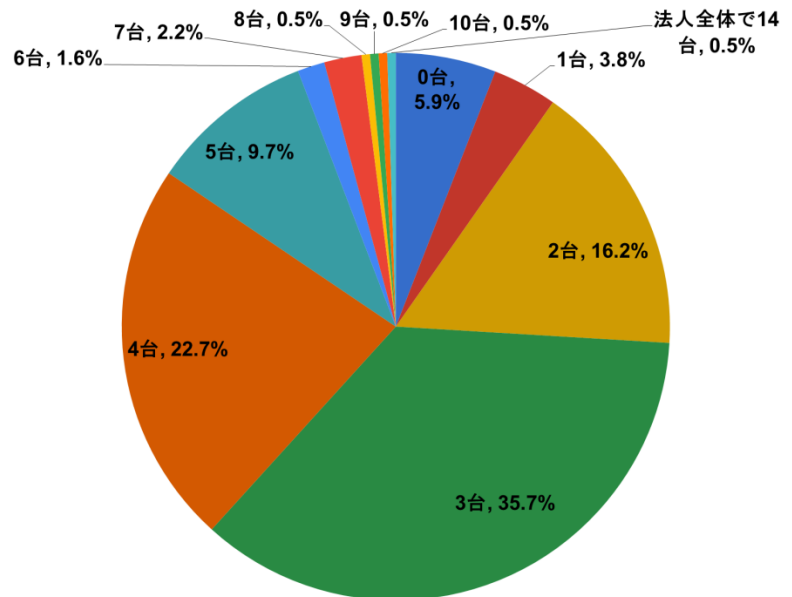
- 全国放課後連に加盟する連絡会11連絡会の内、10連絡会の加盟事業所から回答をいただいた。



7. 現在使用している送迎車の台数（1事業所あたり）

- ・3～4台使用している事業所が全体の約59%を占めた。一方で、「0台」と回答した事業所も11事業所あった。

使用台数	事業所数	割合
0台	11	5.9%
1台	7	3.8%
2台	30	16.2%
3台	66	35.7%
4台	42	22.7%
5台	18	9.7%
6台	3	1.6%
7台	4	2.2%
8台	1	0.5%
9台	1	0.5%
10台	1	0.5%
法人全体で14台	1	0.5%

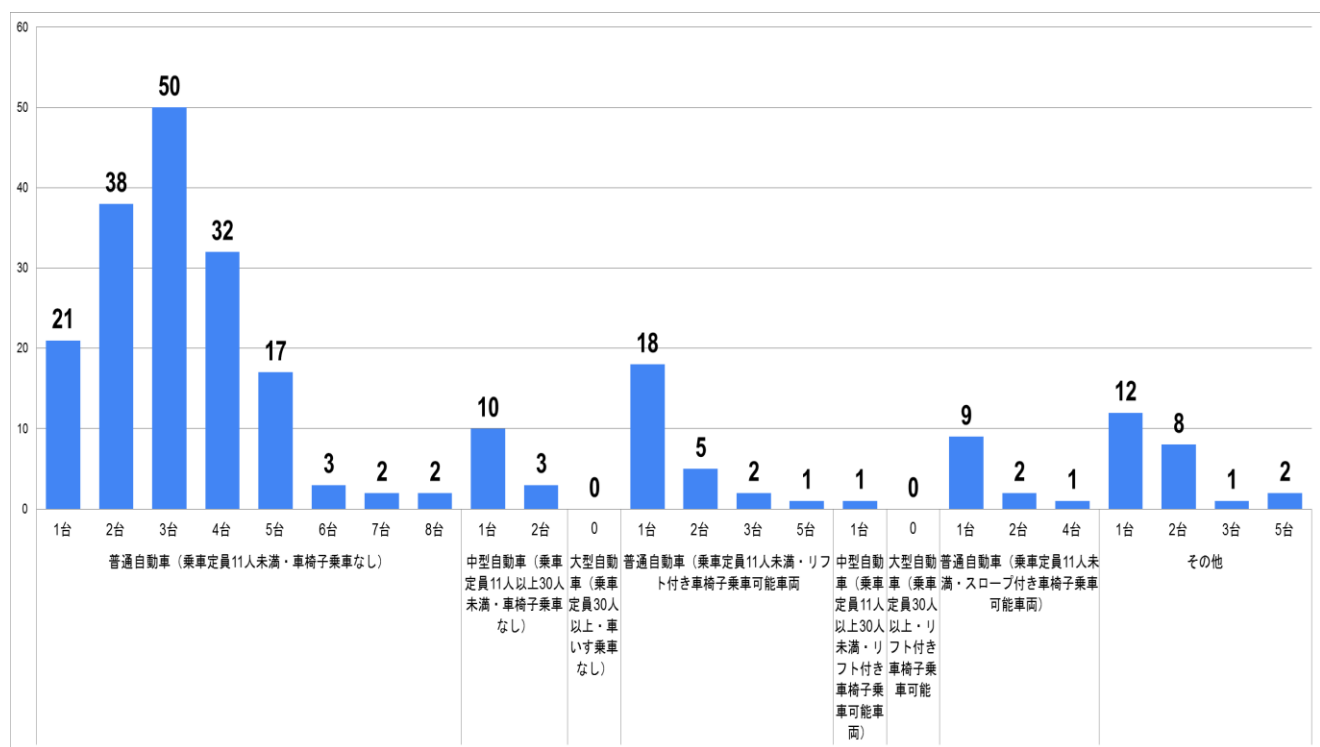


8. 使用している車両の種類

- ・「普通自動車（乗車定員11人未満・車椅子乗車なし）」の回答数をもっとも多く、165の回答数（保有台数1台～8台の回答の合計）があった。次に、「普通自動車（乗車定員11人未満、リフト付き車椅子乗車可能車両）」が26の回答数（保有台数1台～5台の回答の合計）であった。

車両の種類	台数	回答数
普通自動車（乗車定員 11 人未満・車椅子乗車なし）	1台	21
	2台	38
	3台	50
	4台	32
	5台	17
	6台	3
	7台	2
	8台	2
中型自動車（乗車定員 11 人以上 30 人未満・車椅子乗車なし）	1台	10
	2台	3
大型自動車（乗車定員 30 人以上・車いす乗車なし）	0	0
普通自動車（乗車定員 11 人未満・リフト付き車椅子乗車可能車両）	1台	18
	2台	5
	3台	2
	5台	1

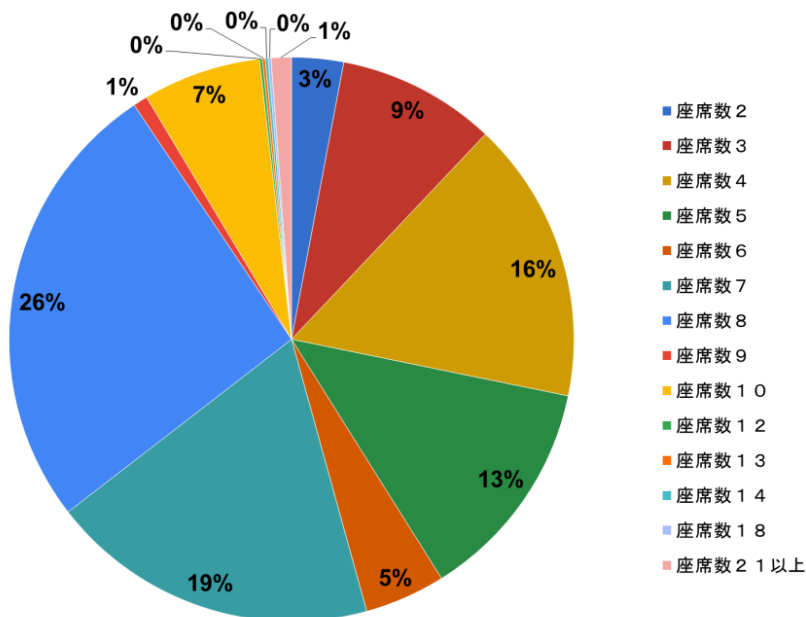
中型自動車（乗車定員 11 人以上 30 人未満・リフト付き車椅子乗車可能車両）	1 台	1
大型自動車（乗車定員 30 人以上・リフト付き車椅子乗車可能	0	0
普通自動車（乗車定員 11 人未満・スロープ付き車椅子乗車可能車両）	1 台	9
	2 台	2
	4 台	1
その他	1 台	12
	2 台	8
	3 台	1
	5 台	2



9. それぞれの送迎車の座席数（車椅子乗車スペースも含む）

- ・座席数は、7～8座席が272の回答数で多いことがわかった。
- ・定員8人程度までの普通自動車車両が多いことがわかる。

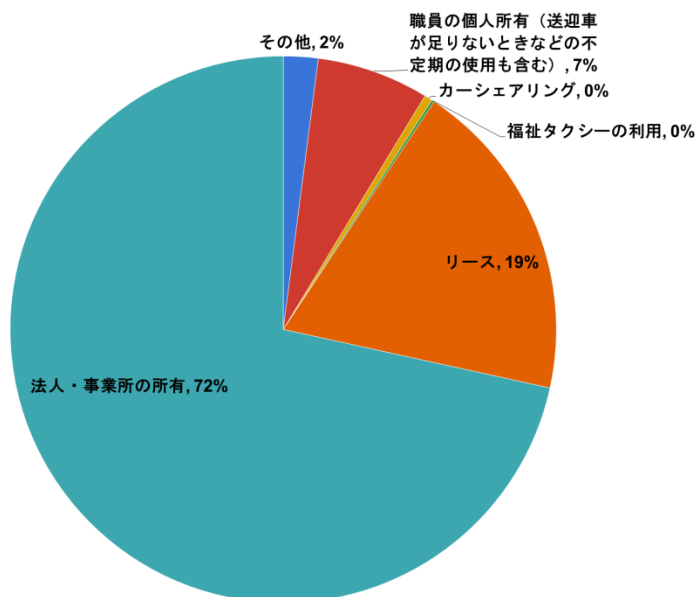
座席数	回答数
座席数2	18
座席数3	55
座席数4	98
座席数5	78
座席数6	28
座席数7	114
座席数8	158
座席数9	5
座席数10	41
座席数12	1
座席数13	1
座席数14	1
座席数18	1
座席数21以上	7



10. 送迎車の保有形態

- ・「法人・事業所の所有」が合計453台（総台数の72%）を占めた。ほとんどの車両が「法人・事業所の所有」であることがわかった。
- ・次に「リース車両」が合計121台（総台数の19%）となった。福祉車両については、車椅子乗車などの車両もあるため、リースをしている台数も多いことがわかる。
- ・また、「職員の個人所有」が合計42台（総台数の7%）となった。職員の車両を使った送迎の実態が一定程度あることがわかる。

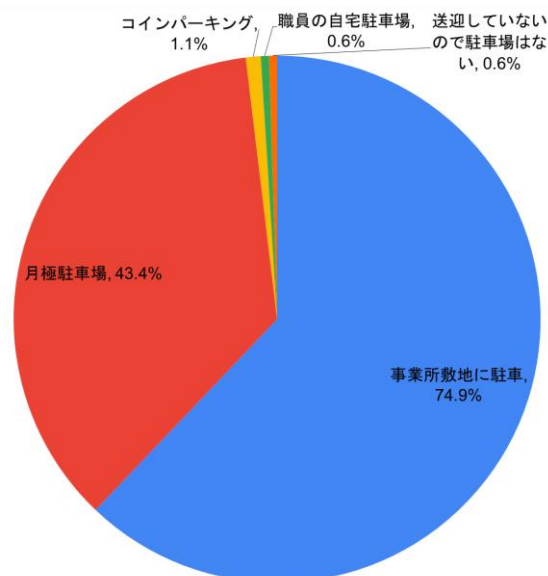
保有形態	合計台数
法人・事業所の所有	453
リース	121
福祉タクシーの利用	1
カーシェアリング	3
職員の個人所有（送迎車が足りないときなどの不定期の使用も含む）	42
その他	13



1 1. 送迎車の駐車場について（複数回答可）

- ・175事業所から回答をいただいた。回答としては、「事業所敷地に駐車」という回答が、131件（回答事業所の74.9%）でもっとも多かった。次に、「月極駐車場」という回答が76件（回答事業所の43.4%）であった。

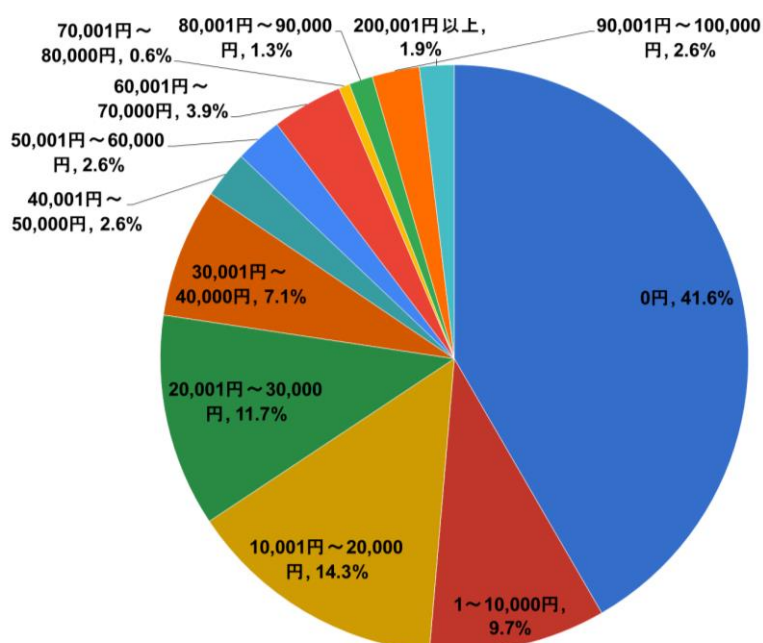
駐車場の形態	回答数	割合
事業所敷地に駐車	131	74.90%
月極駐車場	76	43.40%
コインパーキング	2	1.10%
職員の自宅駐車場	1	0.60%
送迎していないので駐車場はない	1	0.60%



1 2. 1か月の駐車場費用（複数台保有の場合は、その合計額）

- ・154事業所から回答をいただいた。回答としては、駐車場費用が「0円」と回答した事業所が64事業所（全体の41.6%）ともっとも多かった。事業所敷地内に駐車していることから、駐車場費用がかかっていない事業所が多いことがわかった。
- ・費用がかかっている事業所では、1か月あたり「3万円以下」の事業所（55事業所・全体の35.7%）が多いことがわかる。

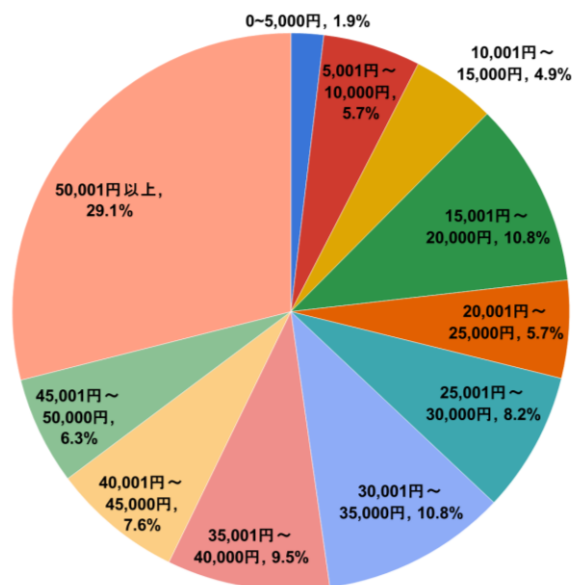
駐車場費用	回答数	割合
0円	64	41.6%
1～10,000円	15	9.7%
10,001円～20,000円	22	14.3%
20,001円～30,000円	18	11.7%
30,001円～40,000円	11	7.1%
40,001円～50,000円	4	2.6%
50,001円～60,000円	4	2.6%
60,001円～70,000円	6	3.9%
70,001円～80,000円	1	0.6%
80,001円～90,000円	2	1.3%
90,001円～100,000円	4	2.6%
200,001円以上	3	1.9%



1 3. 1か月の燃料費の平均額（複数台保有の場合は、その合計額の月平均）

- 158事業所から回答をいただいた。その内、「50,001円以上」と回答した事業所がもっとも多く、46事業所（全体の約29%）にのぼった。保有台数にもよるが、単純計算で、年間60万円以上の燃料費支出となることがわかる。燃料費支出も事業所運営に影響を与えていることがわかる。

1か月の燃料費平均額	回答数	割合
0～5,000 円	3	1.9%
5,001 円～10,000 円	9	5.7%
10,001 円～15,000 円	7	4.9%
15,001 円～20,000 円	17	10.8%
20,001 円～25,000 円	9	5.7%
25,001 円～30,000 円	13	8.2%
30,001 円～35,000 円	17	10.8%
35,001 円～40,000 円	15	9.5%
40,001 円～45,000 円	12	7.6%
45,001 円～50,000 円	10	6.3%
50,001 円以上	46	29.1%

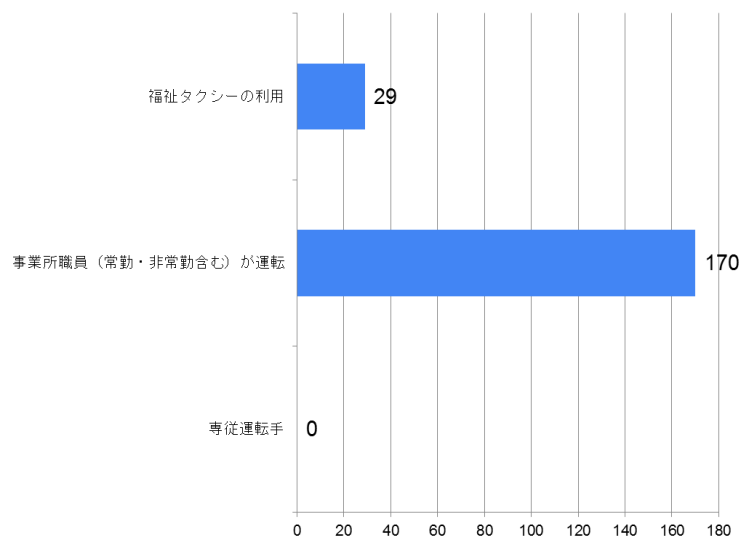


1 4. 送迎車運転手の状況（複数回答可）

- 174事業所から回答をいただいた。運転者について、「事業所職員（常勤・非常勤含む）が運転」と回答した事業所がもっとも多く、170件の回答（回答事業所の98%）があった。ほとんどの事業所で、事業所職員が運転手をしていることがわかる。
- 「専従運転手」の回答数は、29件（回答事業所の17%）にとどまっている。

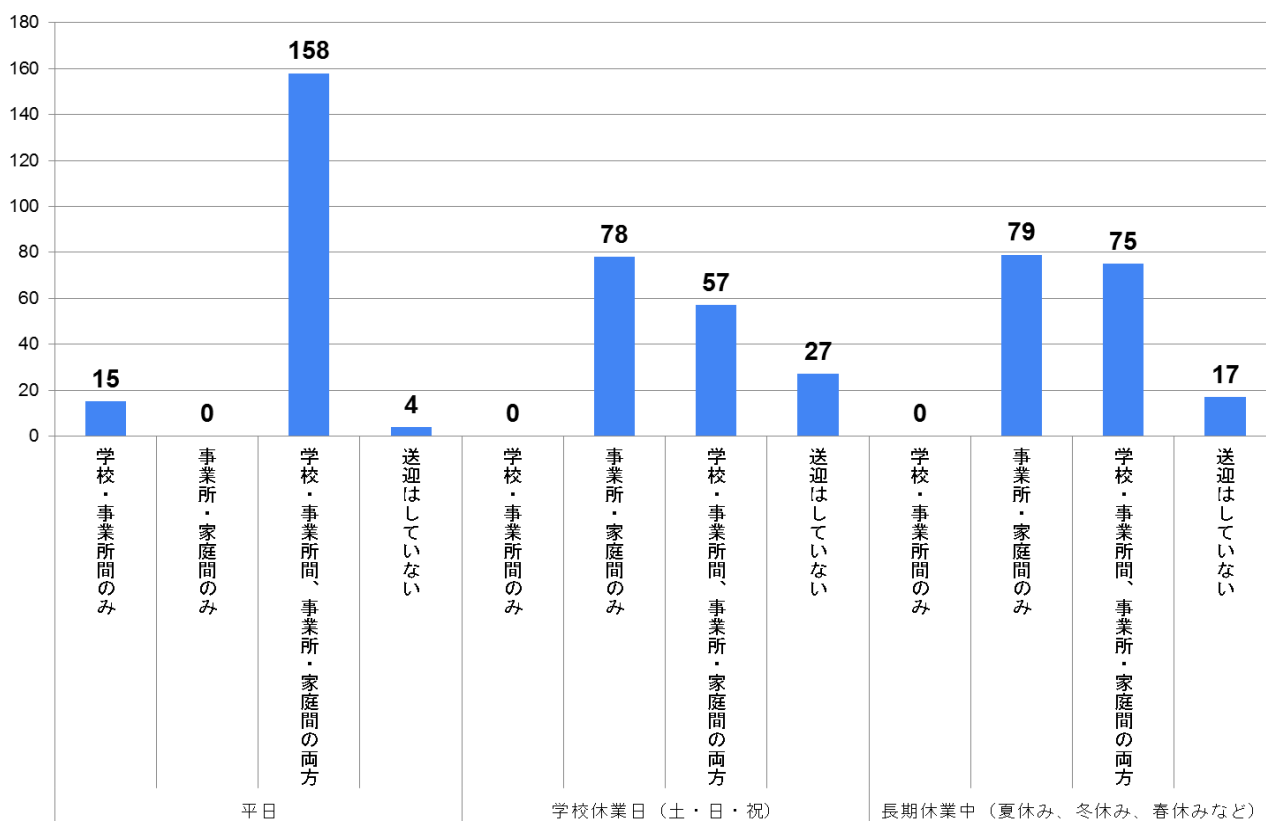
運転者の状況	回答数
専従運転手	29
事業所職員（常勤・非常勤含む）が運転	170
福祉タクシーの利用	0

その他
委託している送迎業者の従業者（帰りの送迎のみ）
送迎をしていないため送迎業務はない
送迎を行っている学校へ常時2台の送迎車両を必要としている学校について1台は専従にて行っているが、もう1台については事業所職員（常勤）が変わる場合がある
運転委託業者の運転手



1 5. 送迎形態

- 「平日」の送迎については、「学校・事業所間と事業所・家庭間の両方」と回答した事業所が、158事業所にのぼり、もっとも多かった。
- 「学校休業日（土・日・祝日）」の送迎については、「事業所・家庭間のみ」と回答した事業所が78事業所、「学校・事業所間と事業所・家庭間の両方」と回答した事業所が57事業所あった。学校休業日の送迎についての設問であるので、「学校・事業所間の送迎」と回答した事業所は、「事業所・家庭間のみ」の送迎のことであると推定される。そうすると、学校休業日の送迎は、135事業所が「事業所・家庭間のみ」送迎を行っていると考えられる。一方で、「送迎はしていない」と回答した事業所も27事業所あった。平日は送迎をしても、学校休業日は送迎をしていないという事業所が一定数あることがわかる。
- 「長期休業中」の送迎については、「事業所・家庭間のみ」と回答した事業所が79事業所、「学校・事業所間と事業所・家庭間の両方」と回答した事業所が75事業所あった。「学校・事業所間と事業所・家庭間の両方」という回答については、長期休業中でも学校登校日が設定されることがあり、その送迎についても行っている事業所もあると推定される。一方で、「送迎はしていない」と回答した事業所も17事業所あった。

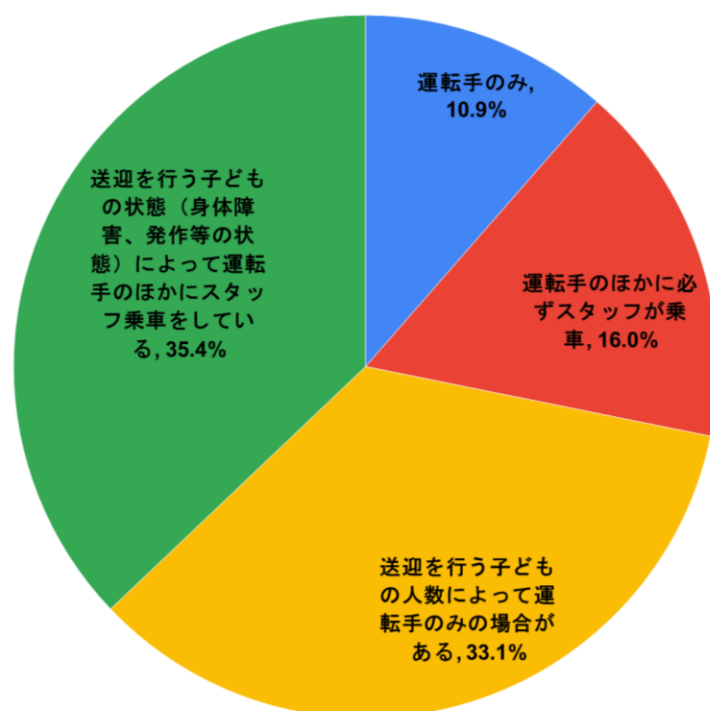


1 6. 送迎時のスタッフ体制

- ・175事業所から回答をいただいた。「送迎を行う子どもの状態（身体障害、発作等の状態）によって運転手のほかにスタッフ乗車をしている」と回答した事業所が62事業所（35.4%）、「送迎を行う子どもの人数によって運転手のみの場合ある」と回答した事業所が58事業所（33.1%）であった。
- ・「運転手のほかに必ずスタッフが乗車」と回答した事業所は28事業所（16%）にとどまった。他方、「運転手のみ」と回答した事業所は、19事業所（10.9%）であった。
- ・多くの事業所で、子どもの人数や状態によっては、「運転手のみ」での送迎を行っていることがわかった。

送迎時のスタッフ体制	回答数	割合
運転手のみ	19	10.9%
運転手のほかに必ずスタッフが乗車	28	16.0%
送迎を行う子どもの人数によって運転手のみの場合がある	58	33.1%
送迎を行う子どもの状態（身体障害、発作等の状態）によって運転手のほかにスタッフ乗車をしている	62	35.4%

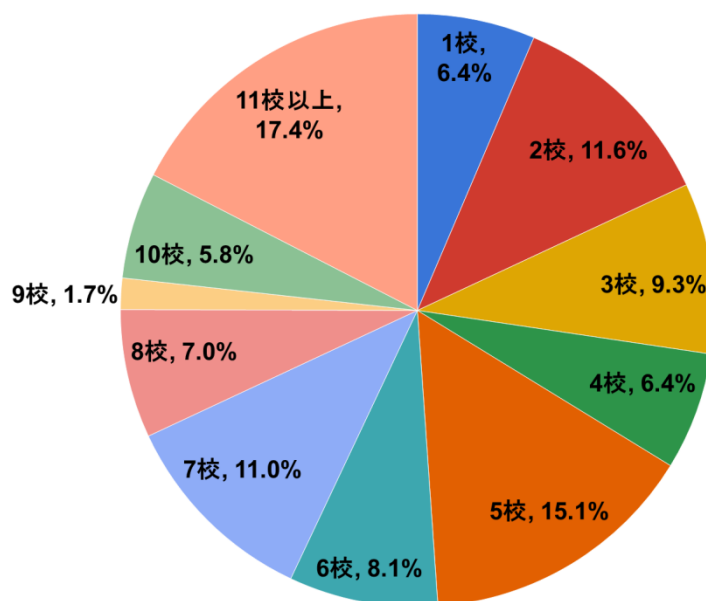
その他
送迎業務がないので送迎時の体制はない。
駐車場のない学校迎いの所は、2人送迎をしている。
未就学児童は人数に関係なく添乗員付き。小学生以上は人数や特性によって運転手のみ。
送迎を行う子どもの状態・人数によって運転者のみの場合もある。
基本的には他のスタッフも乗車。稀に運転手のみの場合もあるが、その際は限定した子どものみを送迎。
強度行動障害等の利用児童がいる場合等、利用児童の状況に合わせて添乗を付けている。
児童3名まで添乗無し、4名以上で添乗を付ける。重度の児童を送迎時は、添乗を付ける。全て安全を優先しての対応。



1 7. 送迎を行っている学校数

- 172事業所から回答をいただいた。もっとも多かった回答は、「11校以上」(30事業所、17.4%)であった。

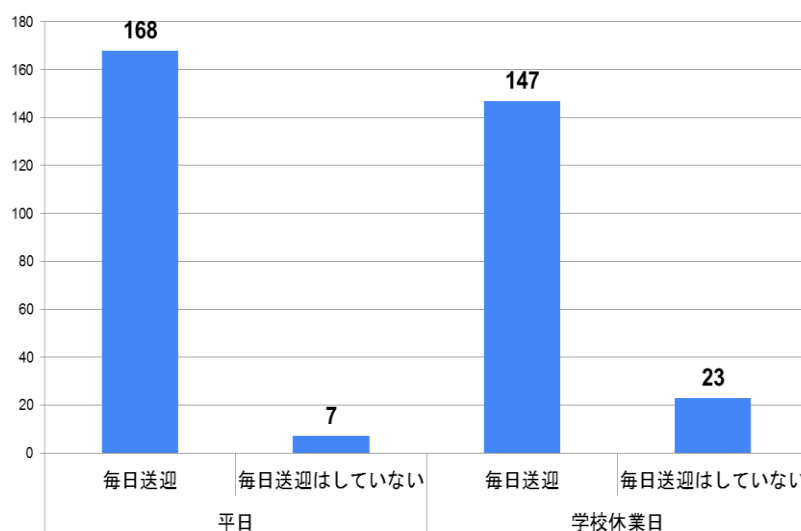
学校数	回答数	割合
1校	11	6.4%
2校	20	11.6%
3校	16	9.3%
4校	11	6.4%
5校	26	15.1%
6校	14	8.1%
7校	19	11.0%
8校	12	7.0%
9校	3	1.7%
10校	10	5.8%
11校以上	30	17.4%



1 8. 送迎車による送迎の頻度

- 「平日」については、ほとんどの事業所が、毎日送迎を行っていることがわかる(回答数175事業所のうち168事業所)。
- 「学校休業日」についても、毎日送迎を行っている事業所がほとんどであることがわかる(回答数170事業所のうち147事業所)。ただ、平日の場合よりも「毎日送迎はしていない」という回答数が多い(23事業所)。平日は送迎を毎日行っている、学校休業日には送迎を行っていないという事業所が一定数あることがわかる。

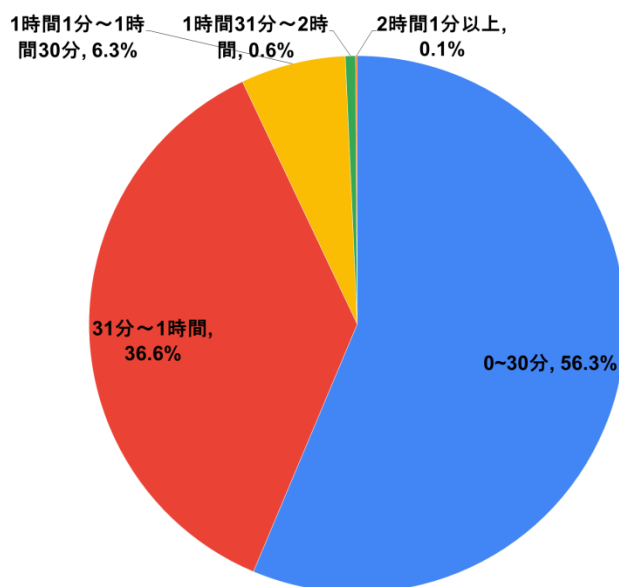
送迎頻度		回答数
平日	毎日送迎	168
	毎日送迎はしていない	7
学校休業日	毎日送迎	147
	毎日送迎はしていない	23



19. 学校・事業所間の送迎にかかる時間（往復）

- 「学校・事業所間の送迎時間（往復）」を「学校ごと」に聞いたところ、「0～30分」がもっとも多く、全体の56.3%を占めた。次に、「31分～1時間」の回答が全体の36.6%となった。
- 学校・事業所間の送迎時間については、往復で1時間以下という事業所が92.9%を占めることがわかった。

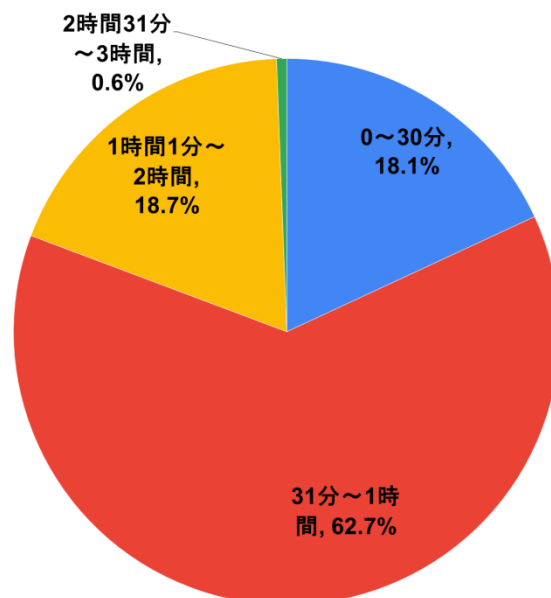
学校・事業所間	回答数 合計	割合
0～30 分	552	56.3%
31 分～1 時間	359	36.6%
1 時間 1 分～1 時間 30 分	62	6.3%
1 時間 31 分～2 時間	6	0.6%
2 時間 1 分以上	1	0.1%



20. 事業所・家庭間の送迎にかかる時間（往復の平均）

- 事業所・家庭間の送迎にかかる時間（往復）については、「31分～1時間」がもっとも多く、全体の62.7%を占めた。また、「0～30分」の回答も18.1%あった。多くの事業所では、往復1時間以内で家庭への送迎を行っていることがわかった。
- 他方で、往復で1時間以上かかっている事業所も一定数あることがわかる。

往復の平均時間	回答数	割合
0～30 分	30	18.1%
31 分～1 時間	104	62.7%
1 時間 1 分～2 時間	31	18.7%
2 時間 31 分～3 時間	1	0.6%

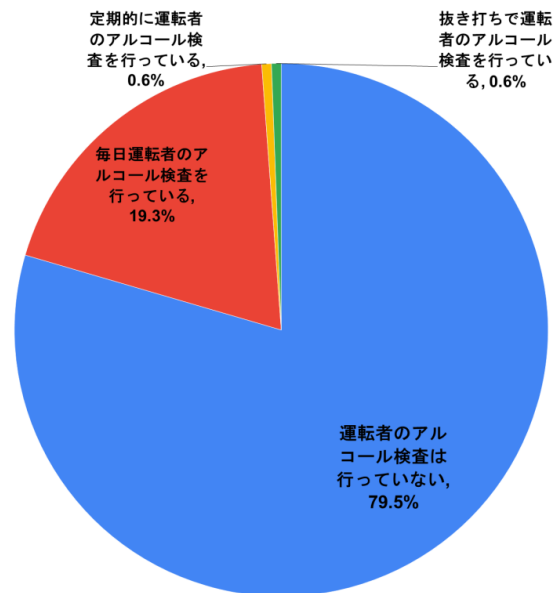


2 1. 運転者のアルコール検査の有無

- 運転者のアルコール検査については、回答していただいた175事業所のうち、136事業所（79.5%）が「行っていない」と回答し、「毎日行っている」と回答した33事業所（19.3%）を大きく上回った。多くの事業所で、運転者のアルコール検査を実施していないことがわかった。

アルコール検査の有無	回答数	割合
行っていない	136	79.5%
毎日行っている	33	19.3%
定期的に行っている	1	0.6%
抜き打ちで行っている	1	0.6%

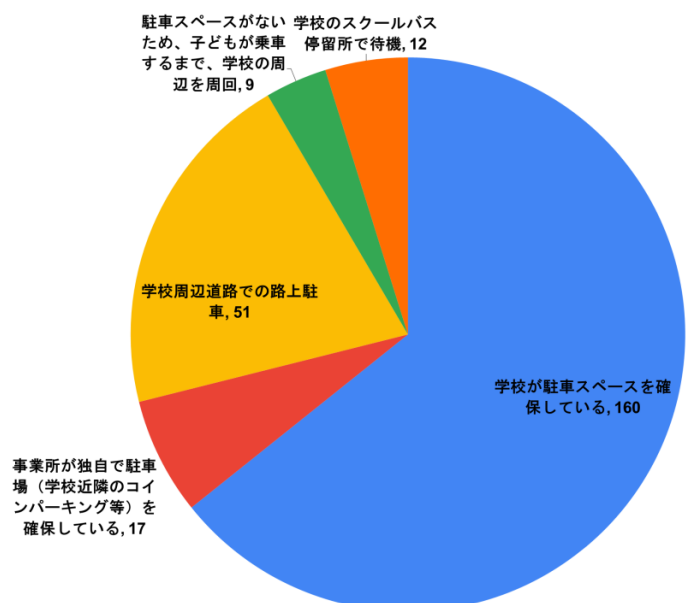
その他
健康チェック表に本人記入
今後検査を実施の予定
送迎業務がないので検査していません
毎日自己申告のチェックを行なっている



2 2. 学校送迎時の送迎車の駐車状況（複数回答可）

- 173事業所から回答をいただいた。「学校が駐車スペースを確保している」という回答が160件を占めた。ほとんどの事業所で、学校が駐車スペースを確保していることがわかった。
- また、「学校周辺道路での路上駐車」という回答も51件あった。

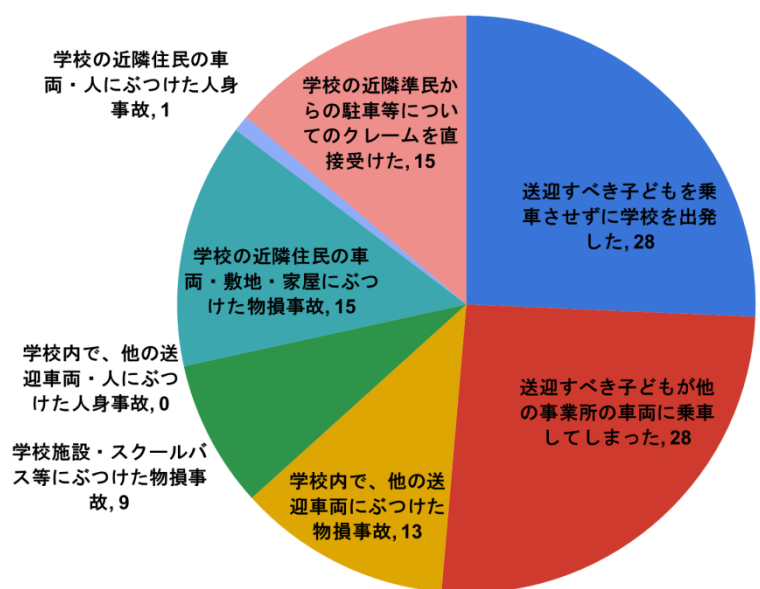
学校送迎時の送迎車の駐車状況	回答数
学校が駐車スペースを確保している	160
事業所が独自で駐車場（学校近隣のコインパーキング等）を確保している	17
学校周辺道路での路上駐車	51
駐車スペースがないため、子どもが乗車するまで、学校の周辺を周回	9
学校のスクールバス停留所で待機	12



23. 学校送迎時に生じたことのあるトラブル（学校施設内、学校周辺）※複数回答可

- ・91事業所から回答をいただいた。「送迎すべき子どもを乗車させずに学校を出発した」との回答と「送迎すべき子どもが他の事業所の車両に乗車してしまった」との回答が28件ずつあった。
- ・近隣住民との「物損事故トラブル」や「駐車等についてのクレーム」も15件ずつの回答があった。

トラブル内容	回答数
送迎すべき子どもを乗車させずに学校を出発した	28
送迎すべき子どもが他の事業所の車両に乗車してしまった	28
学校内で、他の送迎車両にぶつけた物損事故	13
学校施設・スクールバス等にぶつけた物損事故	9
学校内で、他の送迎車両・人にぶつけた人身事故	0
学校の近隣住民の車両・敷地・家屋にぶつけた物損事故	15
学校の近隣住民の車両・人にぶつけた人身事故	1
学校の近隣準民からの駐車等についてのクレームを直接受けた	15



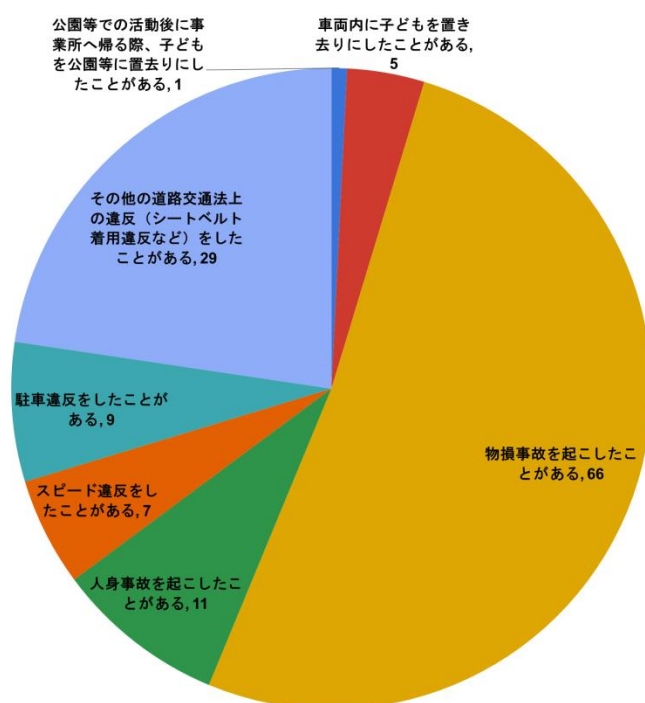
その他
学校の敷地内でぶつけられたことはある。
学校送迎時に下校中の一般生徒との人身事故があった。
学校の近隣住民から学校に対して苦情があり、学校が事業所に学校前の駐車をしないように通知を受けた。
一時停止違反で侵入してきた車との接触事故があった。
学校側が間違えて学校のバスへ乗せて帰らせてしまった。
送迎すべき子どもが、スクールバスで先に帰っていた。
学校送迎時に向かう途中の事故はあった。
駐車スペースが確保されていない学校の送迎時、路上駐車で駐車禁止違反をとられた。
下校時間の変更について連絡がなく学校で一人待たせてしまうことがあった(わりかし、よくあります)。
担任がスクールバスに乗せてしまった。
送迎すべき児童を担任がスクールバスに乗せた。
突発的に学校内事故が発生し、それが送迎に行った時点で判明したため、病院へ行った。
利用児童が帰ってしまったことがある。

24. 学校から事業所の間、活動・支援時間内、事業所から家庭の間での送迎に関するトラブル（複数回答可）

- ・96事業所から回答をいただいた。もっとも多かった回答は「物損事故を起こしたことがある」（66件）であった。次に「その他の道路交通法上の違反」（29件）が多かった。
- ・来年度から義務化される「送迎車への置き去り防止装置の設置」は、「認定こども園」での置き去り事件を受けて取られる措置である。放課後等デイサービス事業所における「車両内の置き去り」については、今回の調査では、96事業所の内、5事業所で発生したことがあることがわかった。数としては少ないものの、実際に置き去り事案が発生していることがわかる。

トラブル内容	回答数
公園等での活動後に事業所へ帰る際、子どもを公園等に置き去りにしたことがある	1
車両内に子どもを置き去りにしたことがある	5
物損事故を起こしたことがある	66
人身事故を起こしたことがある	11
スピード違反をしたことがある	7
駐車違反をしたことがある	9
その他の道路交通法上の違反(シートベルト着用違反など)をしたことがある	29

その他
一時不停止違反があった。
当て逃げされたことがある。
もらい事故2件(追突された。自転車側が側面からぶつかってきた)あった。
児童が乗車中に添乗員が離れた際に児童同士のトラブルがあった。
児童が情緒不安定なり、車内で暴れて緊急停止や車窓からのもの投げ等があった。
子どもの自宅周辺での物損事故があった。



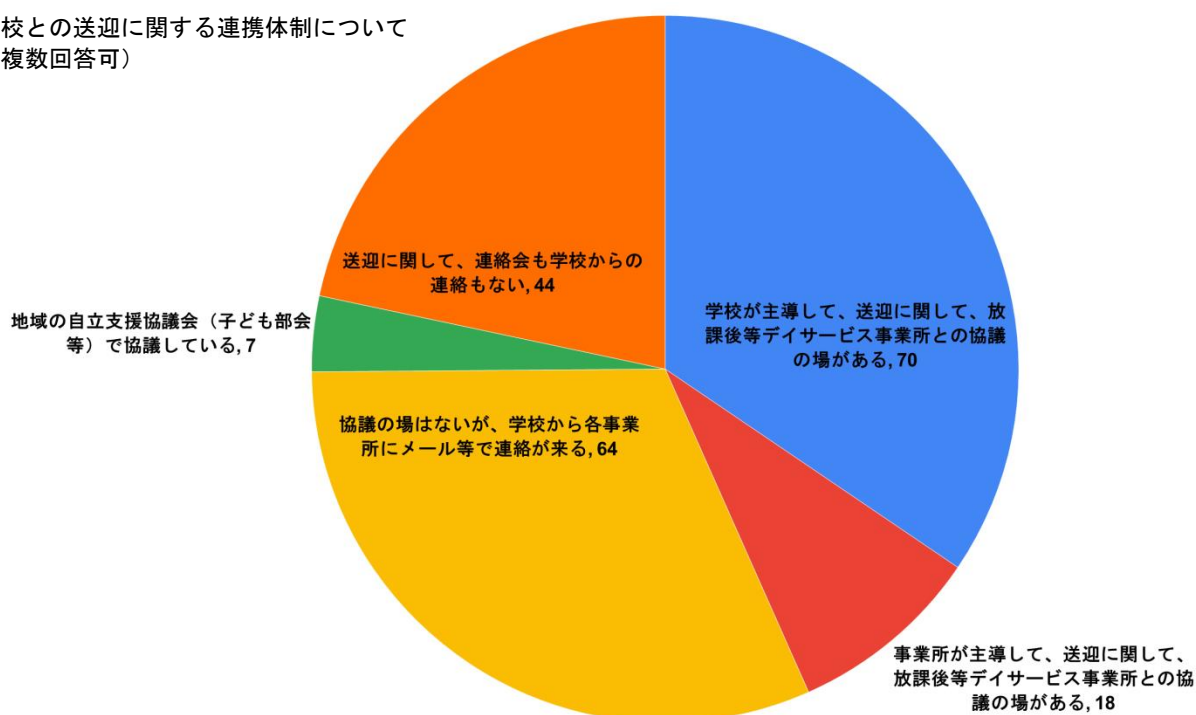
25. 学校との送迎に関する連携体制について（複数回答可）

- ・168事業所から回答をいただいた。「学校が主導して、送迎に関して、放課後等デイサービス事業所との協議の場がある」という回答が70件あった。次に、「協議の場はないが、学校から各事業所にメール等で連絡が来る」という回答が64件あった。一方で、「送迎に関して、連絡会も学校からの連絡もない」という回答も44件あった。
- ・送迎に関して、学校と何らかの連携を取っている事業所が多いものの、何の連絡体制もない事業所が一定数あることがわかる。

学校との連携	回答数
学校が主導して、送迎に関して、放課後等デイサービス事業所との協議の場がある	70
事業所が主導して、送迎に関して、放課後等デイサービス事業所との協議の場がある	18
協議の場はないが、学校から各事業所にメール等で連絡が来る	64
地域の自立支援協議会(子ども部会等)で協議している	7
送迎に関して、連絡会も学校からの連絡もない	44

その他
協議の場はないが、担当教員と随時打ち合わせをしている。
送迎に関して学校から話はあったが、一方的なものであり、協議の場はない。
年3回の市内事業所連絡会にて、学校との連携の場がある。
不明な点があれば学校に問い合わせ確認している。
学校が非協力的な状況。
学校から連絡が来るのは特別支援学校のみ。
保護者を通して下校時間などの確認をしている。
今までは学校主導であったが、最近「学校、バス会社、保護者、放デイ」で話し合いをもつ協議場が出来た。
保護者を通して連絡がある。
地域の放課後等デイサービス連絡会が主体になって情報共有等をしている。
学校によっては送迎する方を毎日FAXにて知らせている(学校からの希望)。
私の市の教育機関はワーストに近いので、連携をする気は感じません。私の市の自立支援協議会に子ども部会が無いです。県にはあります。
学校は、利用児が休みの時に教えてください。
地域の事業所の連絡会で協議している。
初回利用時に学校と協議している。
事業所毎に当日の利用児童名をファックス送付している。
送迎を初めて行う際に、事前に学校に訪問し、駐車場所、引き渡し方法、注意事項などの確認を行っている。(主に支援級の送迎時)。
メール等で一方的な連絡はあるが、送迎の関しての連携はない。
事業所から学校へ連絡し、必要な事は協議している。
駐車場所の連絡は取り合っている。(変更時も含む)

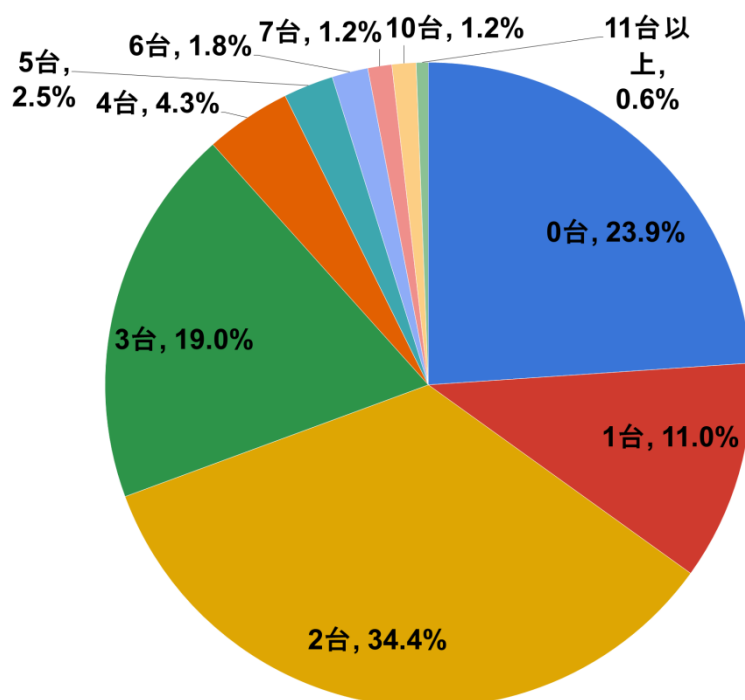
学校との送迎に関する連携体制について
(複数回答可)



26. 置き去り防止装置の設置を検討している送迎車台数

- 163事業所から回答をいただいた。置き去り防止装置の設置を検討している台数として、「2台」と回答した事業所が56事業所（34.4%）、でもっとも多かった。「0台」と答えた事業所も39事業所（23.9%）あり、装置設置義務のない「座席が2列以下の車両」などを使用している事業所もあると推察できる。

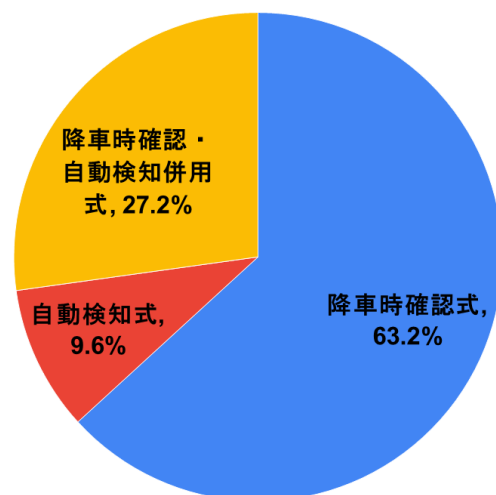
台数	回答数	割合
0台	39	23.9%
1台	18	11.0%
2台	56	34.4%
3台	31	19.0%
4台	7	4.3%
5台	4	2.5%
6台	3	1.8%
7台	2	1.2%
10台	2	1.2%
11台以上	1	0.6%



2 7. 置き去り防止装置について、設置を検討している装置の種類

- ・125事業所から回答をいただいた。もっとも多かったのは「降車時確認式」（回答数79、63.2%）であった。「自動検知式」は回答数12（9.6%）にとどまった。「降車時確認式・自動検知併用式」は回答数34（27.2%）であった。
- ・「降車時確認式」は製造メーカーの数も多く、選択肢が多いため、選択する事業所が多いものと推察される。

装置種類	回答数	割合
降車時確認式	79	63.2%
自動検知式	12	9.6%
降車時確認・自動検知併用式	34	27.2%

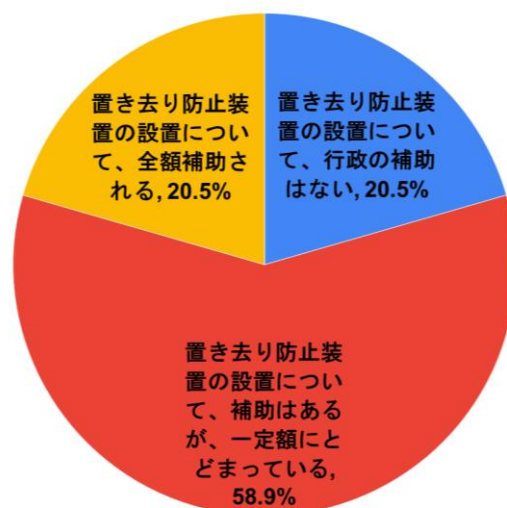


2 8. 置き去り防止装置についての行政補助

- ・146事業所から回答をいただいた。選択肢の中では、「補助はあるが、一定額にとどまっている」との回答がもっとも多かった（66事業所、58.9%）。「その他」では、アンケート調査の時点（2023年3月初旬）では、「わからない」という回答が多かった。

行政の補助の状況	回答数	割合
行政の補助はない	23	20.5%
補助はあるが、一定額にとどまっている	66	58.9%
全額補助される	23	20.5%

その他
R5 年度国より補助があると通知が来ているが、要項など詳細は不明である。
まだわからない・確定していない状況。
希望申請はあったが、補助額は未定。
国の補助の案内がきたが、今年度中の設置が難しいため無くなった。来年度、国からの補助がある場合は案内をするとの連絡がきている。
全額ではないが、1台 100 万円までの補助なのでほぼ全額が補助される予定。
年度内は補助が出るとのこと。次年度以降は未定と言われた。

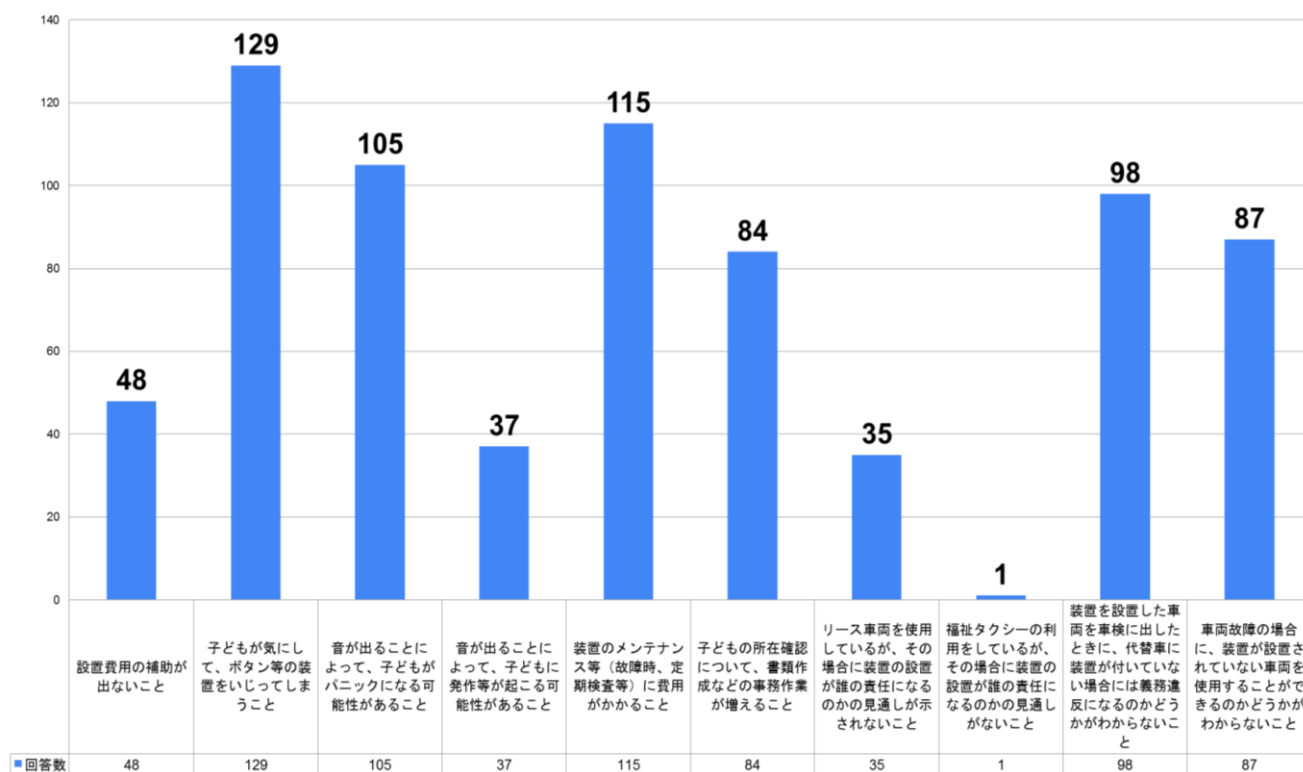


29. 置き去り防止に関して義務化されること（①子どもの所在確認、②置き去り防止装置の設置）について懸念していること（複数回答可）

- 165事業所から回答をいただいた。懸念事項として回答が多かったのは「子どもが気にして、ボタン等の装置をいじってしまうこと」であった（回答数129件、165事業所の内78.9%）。8割近い事業所が、「子どもがいじってしまうこと」を懸念していることがわかった。
- 次に、「装置のメンテナンス等（故障時、定期検査等）に費用がかかること」の回答が多かった（回答数115件、69.7%）。7割近い事業所が、装置の設置後にかかる可能性のある費用について懸念をしていることがわかった。
- また、「音が出ることによって、子どもがパニックになる可能性があること」の回答も多かった（回答数105件、165事業所の内63.6%）。子どもに影響が出ることにに対して懸念をしている実態も明らかになった。
- 「車検に出したときに、代替車に装置が付いていない場合に義務違反になるかどうかかわからない」（回答数98件、165事業所のうち59.4%）、「車両故障の場合に、装置が設置されていない車両を使用することができるかどうかかわからないこと」（回答数87件、165事業所のうち52.7%）との回答も半数以上にのぼった。
- 「その他」の回答の中には、運転手が1人の場合に、「児童を降車させてからボタンを押す間、児童から目が離れてしまい、逆に危ない。（目を話した際に駐車場を走り回る可能性がある）」や「音を止めようとスイッチを押そうとした際に子どもが車から飛び出してしまうこと。」という回答もあった。降車時確認式のブザー解除の際に、スタッフが子どもから目を離してしまう危険性があるということに懸念をもつ事業所があることがわかる。
- また、「新しく車を替える場合の設置費用の負担が増えることで買い替えるのを控えてしまいそう」という回答もあった。装置設置に対する補助は現在の車両についてのみ適用されると思われるが、今後の車両の買い替えの際にも装置設置の補助が必要であると考えられる。

懸念事項	回答数	割合
設置費用の補助が出ないこと	48	29.1%
子どもが気にして、ボタン等の装置をいじってしまうこと	129	78.2%
音が出ることによって、子どもがパニックになる可能性があること	105	63.6%
音が出ることによって、子どもに発作等が起こる可能性があること	37	22.4%
装置のメンテナンス等(故障時、定期検査等)に費用がかかること	115	69.7%
子どもの所在確認について、書類作成などの事務作業が増えること	84	50.9%
リース車両を使用しているが、その場合に装置の設置が誰の責任になるのかの見通しが示されないこと	35	21.1%
福祉タクシーの利用をしているが、その場合に装置の設置が誰の責任になるのかの見通しがいいこと	1	0.6%
装置を設置した車両を車検に出したときに、代替車に装置が付いていない場合には義務違反になるのかどうかかわからないこと	98	59.4%
車両故障の場合に、装置が設置されていない車両を使用することができるのかどうかかわからないこと	87	52.7%

その他
装置を壊される。送迎以外の車両使用時のブザー音。不在時等になる音のへの対処。
補助金はあるがたいがその費用があるのであれば福祉業界で働く人達の給与の底上げをして欲しい。
運転手が一人の時、例えば買い物体験時、スーパーの駐車場で、児童を降車させてからボタンを押す間、児童から目が離れてしまい、逆に危ない。(目を話した際に駐車場を走り回る可能性がある)
駐車施設によっては、無人でカギを預けた場合、解除出来ずに警報が鳴るかもしれない
車内置き去りは、添乗員がいることと、ワゴン車で人数把握は目視でできるため検討をしていなかった。
信用されていないように思う。
装置関連の作業を行っている間の利用児童の安全面について懸念をしている。
事業所から駐車場まで距離があるので、切り忘れないと音が鳴り続け、近隣住民の迷惑になるかもしれないこと。
ドライブレコーダーの本体、配線も隙間から引っ張り出してしまっているの、置き防止装置もいじられる事でちゃんと動作するかが不安。
音を止めようとスイッチを押そうとした際に子どもが車から飛び出してしまうこと。
ガイドラインに出されているメーカーに確認した所、販売中止や納期未定商品が多く選べない状況。
設置費用の補助が明確化されず、はっきりされないこと。
8人乗りまでは簡易的でもいいのではないのでしょうか？現在ひもやロープを使用している。
現在、送迎を行っていませんが、送迎を行うとしたら、形だけの措置にしか感じられません。根底にあるのは、人手不足ではないのでしょうか。置き去り防止に努める事は当たり前ですが、本当に子どもたちの命を守る、スタッフの生活を守ることを考えているのか懸念に思います。
新しく車を替える場合の設置費用の負担が増えることで、買い替えるのを控えてしまいそう。



30. 送迎車、送迎についての学校との関係、置き去り防止装置等、送迎・送迎車両に関して、現場で課題となっていること（意見・懸念） ※自由回答

・70件の回答をいただいた。

	意見・懸念
1	10人乗り以下程度の普通自動車に装置を付ける必要性を感じない。というより、危険性が増えると考えている（政府がマスコミからの批判を恐れて過剰に反応したと思っている）。装置を取り付けた場合、音を消すためのスイッチを何処につけるか。10人乗り程度の車で車両の後部にスイッチを設置すると、音を止めるためにスイッチを押そうとした際に子どもが車から飛び出してしまう恐れが考えられる。 装置補助の申請はしたが、申請受付の期間が短すぎる（案内が来てから1週間）。そして、この申請期間を過ぎると補助しない、ということになっているというのは横暴である。設置を義務化したのは国なので、申請期間・補助上限額を設けずに全額補助しなければならないはずである。 補助の申請だけでも手間がかかる（それも短期間）。事務の効率化と言いながら、国がやっている事は手間が増えることばかりのように感じている。放課後等デイサービスは報酬が2回続けて下がっているし、平均給与（年収）は国家公務員の半分にも満たない304万円ほど、平均勤続年数は障害福祉サービスで最低の4.2年（国家公務員の5分の1程度）。そんな中で、学校と連携をして、置き去り防止装置を付けて、また支援の質を上げて、などいろいろな要求されても、虫が良すぎる、としか思えない。この程度の給与と勤続年数で質が良くなるなら、平均年収が670万円近くある国家公務員が行う行政は、もっと素晴らしく、失敗が無いものでなくてはならないはずだと思う。
2	「学校との関係」は、現在話し合いをしているのでお互い歩み寄りながら子どもに負担のかからないようにしてほしい。「置き去り防止装置」はすぐに壊れる（子どものいたずら）可能性も高いので、修理、買い替えなどに関しても補助して頂きたい。
3	・ 只今、チェックリストを降車時に行っていますが、書く間、子ども達へ手と目が離れることになる事がとても怖いです。 ・ 地域の学校迎えでは一人だけの時もあり、その時はチェックシートを不要にしました。実地指導で指摘を受けないか、不安です。 ・ 車を買った時の付け替えなどの費用負担 ・ そもそも、自宅送りの子も達ばかりなのに、チェックリストはあるのか？と思います。
4	・ 学校の下校時の送迎対応は、埼玉県の特設支援学校では学校ごとにルールが定められています。そのルールを事業所都合で守らない事業所が出てきています。

	・特性に配慮した対応をお願いしたいです。安全装置については、取り付けることのデメリットの方が大きいです。
5	・装置の設置基準に疑問を感じている。バスではない普通車で送迎で児童の置き去りを見落とすことは、まずないと思う。 ・通園バスやスクールバスなど大きな車両については、装置の必要性はあると思います。
6	・装置を付けることで解決することではないと思う。 ・誤作動や不具合（故障）等による装置の動作不良によるトラブルが懸念される。またそれに伴う業務への影響。 ・置き去り等の発生は現場の人手不足など職場環境の改善も要因と考える。装置に頼るより、人目が届くような人的及び賃金への助成も必要かと考える。
7	・置き去り防止装置の設置基準に対して疑問を感じている。ほとんどの事業所がバスではない普通車で送迎で、児童の置き去りを見逃すようなことはまずないと思います。通園バスやスクールバスなどは装置設置の必要性があるかもしれませんが、まずは送迎を行なう事業所、職員の乗降車時の確認作業の徹底や送迎時のマニュアルの策定など、他にやることはあると思います。
8	①駐停車スペースがないこと ②添乗職員を必須にすると送迎だけで莫大な人件費がかかり赤字なこと ③学校設置者と協議の場がないこと ④送迎の負担が多く療育に影響があること
9	1日24名定員で7台の車両で対応。毎朝、運転手、送迎者、児童の名前を呼びあげて確認している。今のところ、置き去りの危険性はないが、適正スピード、一時停止など送迎中の事故防止対策のための職員教育については、運転手の経験不足や高齢化などで課題である。
10	3列以上あるが、3列目は車いすの席。ドアからもすべての席が見渡せる。見落としようもないと思うが、つける必要があるのかと疑問。費用がどのくらいかかるのかわからない。また、全ての車が後付けになるため、業者がすぐに対応してくれるかわからない。
11	8人乗りまでの普通乗用車への装置の必要性が感じられない。手間とお金だけかかり、無駄
12	すぐに壊される 障害児を理解していない 税金の無駄遣い
13	スピーカーが外付けとなっており、学校迎え等において誤反応した場合、自事業所意外の児童への影響。アイドリングストップする（エンジンを切る）学校が多い中では、置き去り装置が常に作動する状況。
14	その日の担当者が担任より、引き継ぎを行い乗車させている。学校担任との連携が一番の目的としているが、他の事業所は、添乗者少数で、運ぶ事が目的。そもそも送迎の在り方を見直す事で、置き去り防止を防ぐ事が出来ると思う
15	どの機種を選べばいいかわからないことと、設置業書がわからない。
16	バス等ならまだ理解できるが、8人乗り（3列シート）程度の送迎車で、子どもの乗り降りの確認を装置に頼らなければならないほどの職員なら、他の仕事も任せられないと思う。
17	フリードやシエンタで小さな車なので、3列でありながら目が届く。これだけの税金を使うことの必要性があるのか、今一度、考え直して欲しいと思っている。

18	まだ情報収集ができておらず検討が進んでいません。
19	運転手を専属で雇いたいが全く求人に応答が無い。 学校の駐車スペースが足りない。
20	・ 横暴な事業所により学校への送迎が難しくなることが1度あったが、元通りになったのでホッとした。 ・ 置き去り防止装置をいじる、聴覚過敏の子どもの反応等、未知の世界なので大変不安
21	学校が終わる時間がどこの学校もだいたい同じで、時間が重なる上に、その終わる時間に迎えに行っても終わりの会などで長引いて遅れを生じ、急いで次の学校にお迎えに行くが、次の学校で遅れていることを謝っても、学校の先生にもっと早く来てくれないと困ると言われることがほぼ毎日です。 ルートを変更する等の工夫はしていますが、車の台数を増やす以外、もうどうすることもできない状況です。 車両代、ガソリン代、駐車場代等を考えると利益は見込めませんが、そもそも自閉症や ADHD のお子さんが自分で放課後等デイサービスに送迎なしで来られるわけもなく、保護者さんと来ていただきたいですが、このご時世でみなさん働いていらっしゃる。放課後の時間に仕事が終わっている保護者さんはほぼいません。 また送迎はせずに何とか自分で来させるようにしないといけないから送迎はできるだけしないということを国はおっしゃっていますが、自分で来られるような軽度のお子さんを通わせておりません。先日も家から飛び出して迷子になったと保護者さんから連絡をもらって一緒に探しに行ったり、学校がしんどくて終わったらぐったりしていたりするお子さんばかりです。
22	学校によっては、敷地が狭く、駐車場の問題や独自の交通ルール（一方通行にしている）などあるが、事業所への連絡が無いことがある。年に1、2度、学校と事業所との連絡会はあるものの、意見を出しても通らなかったり説明が無かったりする学校がある。
23	学校によって駐車場の込み具合や、一般の生徒が駐車場を通って帰る中、停めないといけない状況の駐車場がある。危険だと思う。置き去り防止装置の設置が義務になるが、自治体は事業所に設置する車両があるのか、設置したのか確認しないとのこと。（県の事業なので）違反した場合のペナルティーは？子どもの安全とうたっているが、高齢者でも同じような事故は起きている。高齢者施設にも設置義務はあるのか？
24	学校や担任によっては放デイ事業への認知・理解の程度に差があり、下校時間等で協力的でない状況が見られる。
25	送迎については、学校長によって判断がバラバラ。下校時刻の変更があっても連絡をもらえず長時間待たされたり、遅いと暴言を吐かれたりさしたこともある。（しかも児童の面前）
26	学校内での送迎車の誘導を、各事業所がすることが検討されている。
27	学校内にお迎えができなくなる恐れがあること。
28	機械に頼るよりも、必要になる人数の添乗員を確保できる運営費が必要。
29	現在使用の車で置き去りはありえません。3列の車には設置の義務があるとききましたが、乗用車で3列でも設置しなければいけない理由がわかりません。
30	現状、目視等で置き去り防止は防げているため、必要性をあまり感じていない。

31	今まで起こった車両置き去りの事故は、全くありえないようなことで、私の事業所では、必ず降りた確認をしているし、毎日、出席確認をしているのに、高い費用を払って設置しなければならないなんて、私たちの仕事を馬鹿にされているように感じます。 学校の送迎では、時間を守らないで下校させてくる学校もあり、他校への送迎もあるので、時間を守ってほしいと要望はしている。私たちの事業所は、どの学校とも付き合いが長いので、言いたいことを言ってこられるが、言えない事業所もあり、そちらに合わせた対応を学校が行う時があり、迷惑に思っていることもある。
32	支援学校の場合は、入場するまでに時間がかかったり、ルールが厳しかったりする所もある。支援級の場合は駐車場がなかったり狭かったりして、車迎えの理解が少なく感じる。
33	次年度より始まる支援学校の駐車場確保を懸念している。
34	車を購入しようとしている段階なので、新しい方に付け替えられるのか、余計に費用がかかってしまうのか懸念される。
35	車を停める場所が狭くて、子どもが他の車に触ったり、ランドセルをこすったりしてしまう。
36	車を買って替えたときに、装置の移乗等の費用がかさむ。 法人で車を所有していた時は誰がそれを運転するのか、順番などが曖昧になっていた。
37	車椅子の子が降車するときは、ハッチバックからリフトで降ろすため、置き去りにする可能性が著しく低い。一方で、子どもが装置を気にしてしまい、上方に設置したとしても中高校生には手が届いてしまい、いたずらする可能性は十分に考えられる。
38	車屋に問い合わせ中なのですが、認知されていないようで時間がかかりそう。
39	車両を買って替え後も置き去り防止装置の補助は出るのかが不安。
40	所有しているのはハイエースで、後ろドアのリフト車のため、降ろし忘れることは考えられない。
41	小規模事業所での事故防止のためですが、日々、送迎ルートや送迎到着時間の調整をしている状況で利用されている方の降ろし忘れはありえないと感じています。
42	常に確認は行っており、実際置き去り等の実態がない状況ではあるが、より安全であるためにチェックシート等も使用するようになっている。装置設置が必要とする根拠がそもそもわからない。
43	情報が少ない為、予算も立てる事ができない。
44	情報が少なすぎることで、役所からの補助連絡等が一切ないので何も決められない。
45	職員一人で自宅送迎時は、度々エンジンを切る（いたずら防止）が、その際に児童が、後部座席のボタンを押す事が予測される。置き去り防止のための安全装置として機能するのは、大型バスではないか？「8人乗りの」車両で、置き去りの事例があるのか？
46	先日、送迎している特別支援学校より、送迎時の注意事項の手紙が配布されました。校内徐行、割り込み禁止、歩行者優先など、当然なことを改めてお願いしなくてはならない事業所が増えていることが一番の問題だと思います。一台の車で複数校のお迎えを認めていると次を急ぐあまりに高スピード、割り込み、車優先の運転になりやすいのではないのでしょうか。学校によっては事業所への敷地内への立ち入りを禁止しているようですが、安全な引き渡しを最優先するためには 明確なルール作りとペナルティーがあっても良いような気がします

47	装置を使用したことがないため、実態がよくわからない。装置の操作方法や警告音等が活動中に児童にどのような影響を及ぼすか心配している。あわせて、装置の設置に関して時間がかかること、次年度以降の設置の場合は補助がおりるか未だ不明なことに関しても心配している。
48	送迎が少人数のため、置き去りは考えられないが、意識を高めていきたい。
49	送迎ニーズは必須と言っても過言では無いくらいであるのに対し、送迎の間も基準人員を満たす必要があり、人件費が給付に見合っていない。ガソリン代の高騰も送迎加算に反映されていない。そのため、運転手以外に添乗者を付ける必要があっても付けられないのが実態。また、重度知的の児童生徒は乗車時の相性の影響が大きく、一度に1台で送迎できない実情も考慮されていない。小規模な事業所にとっては、置き去りのリスクより、人員不足の方が深刻です。
50	送迎も仕事の一つですが、福祉を知らない会社の参入が増えすぎているから、このような事故がおきるのではないかとヒューマンエラーではあるが、なぜそのような事故が起きるのか違う観点から考えて欲しい。
51	送迎時（学校・家庭）エンジンストップをしなければなりません。その際に車内には人が残っています。警告ブザーが頻繁に鳴ってしまうのでは？
52	送迎時よりも活動時間帯（公園での乗り降りなど）でのトラブルに気をつけている。
53	送迎時何度も確認しないといけないので困る。
54	送迎車の維持費、学校迎え時の駐車スペースの確保、運転手の確保。
55	送迎忘れが年に数回はあり、学校に注意されたことがある。特に利用者1人のとき。時間になったらアラームを鳴らす、他の職員も気にして声をかける、朝会で念入りに確認する等行っているが、前述通りなかなか0にならない。
56	置き去り防止装置は、本当に意味があるのか？
57	置き去り防止装置をつけることで、一瞬でも子どもから離れる時間が増えてしまうのではないかと、職員連携をよりしっかりする必要もでてくる可能性があると感じる。
58	置き去り防止装置等をつけた事により、待機中のエンジン停止が出来なくなり、ガソリン代などの燃料経費の上昇に繋がる季節がでるのではとの意見と懸念がある。
59	置き去り防止装置等を設置予定ですが、事業所内でまだ具体的に話をしていない。次年度中には、取り付けをして、書類関係についても整備していきたいと考えている。
60	置き去り防止装置より添乗員1名配置を義務化すべき。
61	添乗員を十分に置けるだけの運営費が必要。
62	当日、利用予定の児童も連絡もなく学校を休んでいる場合もある。学校や家庭から早退の連絡、欠席の連絡もない場合がある。来るべき利用者が確定されていないなかで車両だけに対策を特化しても別な場所で事故は起きるのではと考えている。 偶然が重なり事故が起きるのだから車両にとらわれず、支援の必要な子どもの所在はきちんと確認するような体制づくりが必要。 報道されたり、公になってはいないが、下校時に一人で、教室でまっていたり、昇降口付近でデイの送迎車両を待っている児童もいる。学校側は下校したと認識し、デイ側は利用が休みだと認識した場合に所在不明となる。全国的にも少なくない事例と想像できます。 置き去り防止装置の装着義務で車両の事故は少なくなると思いますが、もともとデイサービ

	ス自体が、普通自動車を使っでの送迎、複数の学校を回るため、搭乗人数の少なさなどから置き去りが発生する状況としてはリスク低い。支援者が運転や添乗している場合も多いので、送迎業務を委託していく事業や運転手などがいる事業とはリスクは違います。
63	燃料費の高騰が不安。
64	費用、選び方、子ども達への配慮等が懸念事項。
65	必要人数の添乗員を置けるだけの人件費が必要。
66	放課後デイに安全装置が必要なのか疑問に感じる。
67	放課後等デイサービスが増えていることもあり、学校の駐車スペースがなくなっている。
68	法整備から制度の義務化まで急場しのぎとなっているように見える為、形骸化すると感じています。そもそも、置き去りだけでなく事業所内での「ヒヤリハット」（ヒューマンエラー）の部分と考えると「置き去り」だけをピックアップしてしまっており、他の部分で事故が起きてしまうと考えています。このような事故については、現場任せにしすぎており現場に余裕がないからこそ起きるものと思われます。障がいに関わらず、「子ども」を大切に考えるのであれば、そこで働く人たちを大切にする制度に切り替える方が先かと思います。ですので、最低人員の引き上げとそれに伴う賃金保障を国には提案したいです。
69	無人回送時に接続解除が可能であるのか？
70	明確な指示や取り決めがない事。また違反した際の罰則の有無など。現場の混乱。

以上