

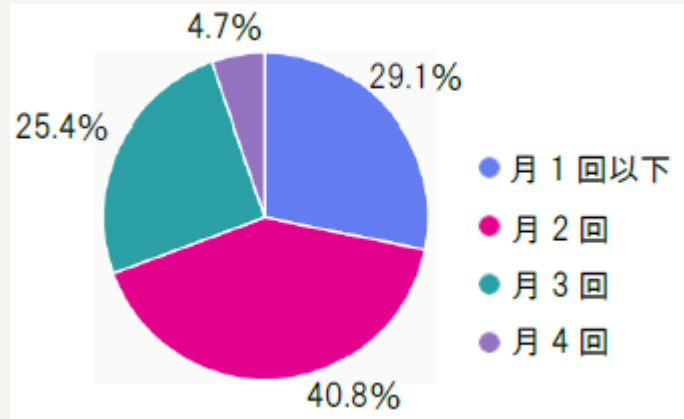
部活動における児童生徒の 安全な移動について

R8.6.25

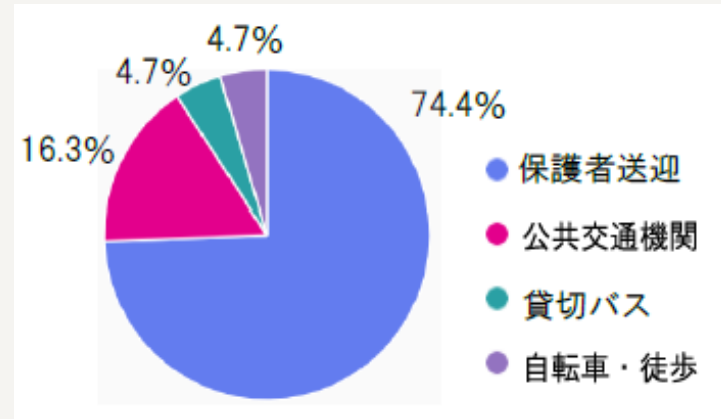
現状(アンケート結果の概要)

※対象：全中学校管理職を通じ、各部顧問に聞き取り

①大会・練習試合参加回数



②現在の移動手段の内訳



■調査結果

①活動頻度：月2回以上が約71%

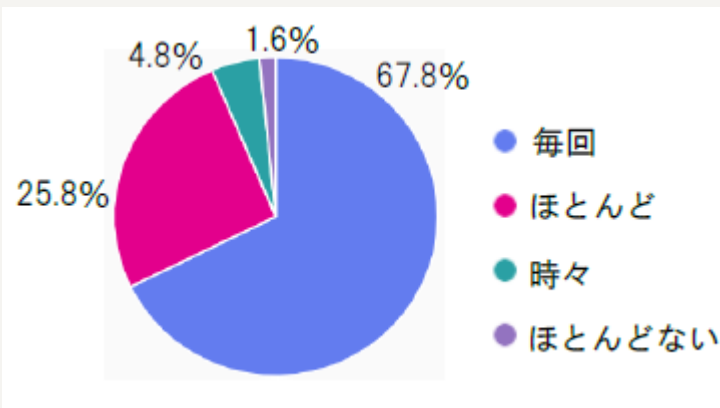
②移動は保護者送迎が約74%

近距離では自転車・徒歩も一部あり

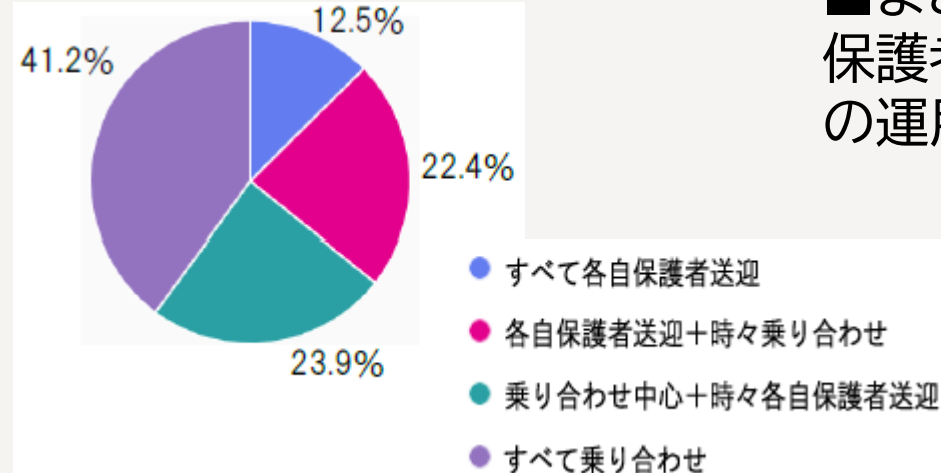
③約94%がほぼ毎回送迎

④87.5%が乗り合わせ前提
すべて各自送迎は12.5%

③保護者送迎の頻度



④保護者送迎の中の割合

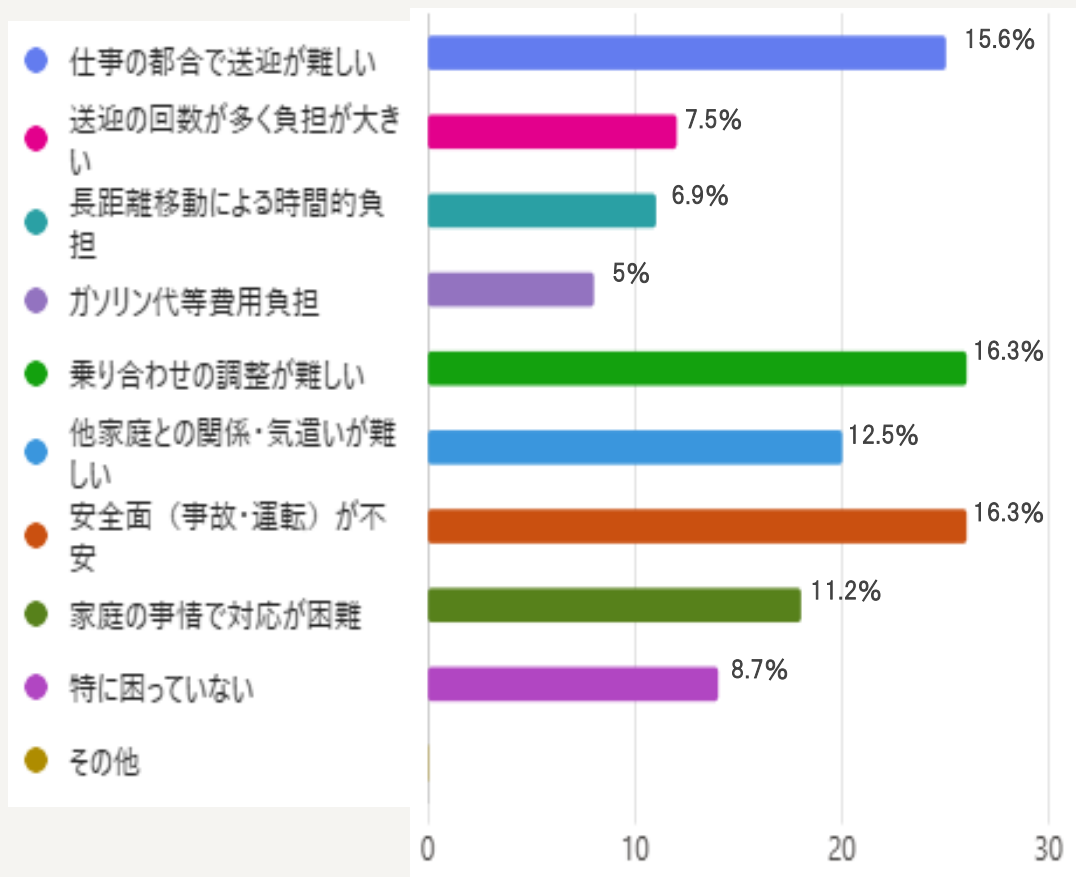


■まとめ

保護者の協力と乗り合わせにより現在の運用が成り立っている

乗り合わせに関して

保護者から聞かれる送迎に関する困り感



乗り合わせを禁止した際の影響

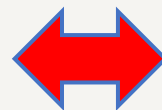
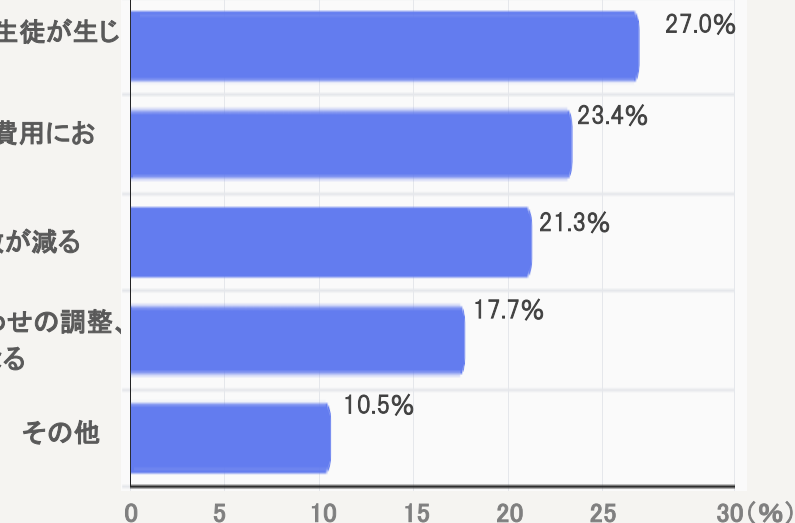
参加できる生徒、参加できない生徒が生じ
大会等の参加機会が失われる

公共交通機関、貸切バス等の費用にお
ける経済的負担が増える

大会・練習試合への参加回数が減る

保護者の精神的負担（乗り合わせの調整、
他の子を乗せる心配）軽減になる

その他



その他の意見

- ・ **台数制限**がある会場の場合、その**大会へ出場できない**チームが出てくる。
- ・ 乗り合わせ禁止がどこまで徹底できるのかという課題がある。同じ部活動で近隣の生徒の保護者が送迎できず試合に参加できない状況にある場合、**「一緒に乗って行こう」といった支援が自然に生じることがある。**
- ・ 学校周辺は**公共交通機関の便が悪いため、ほぼ利用できない。**
- ・ 乗り合わせが禁止になると、**退部や入部しないなどにつながりかねない。**
- ・ 大会会場周辺の渋滞や違法駐車が発生する可能性がある。それに伴い、これまでなかった**事故やトラブルの発生が懸念され、大会運営に影響を及ぼす恐れ**が生じる。

移動手段の比較

※すべての部ではない(陸上、水泳は多くが
熊本市内での大会開催)



基準となる移動費用は、熊本市中央区から
県内4会場への移動にかかる平均額で算出
(R7年度運動部+文化部(吹奏楽、合唱、太鼓)計504部
の平均部員数22名を基に1人当たりの額を算出)



すべての手段において運行責任に加え学校の安全
配慮義務が発生(5.9文科省通知)。管理下における
スポーツ振興センター保険は車両保険が優先される
ため対象外となる可能性がある

公共交通機関



経済的負担



心理的負担



事故時責任リスク



1回あたり **3,515円 / 人** (※宿泊費別)

利点：事故リスクが極めて低く、保護者の送迎負担も軽減。

課題：ダイヤや乗継による厳しい時間的・運用制限。場所によっては前泊が必要となり、結果的に経済的負担が増大する。

法的責任：事業者が運送責任を負う。学校側は安全配慮義務に留まる。

貸切バス



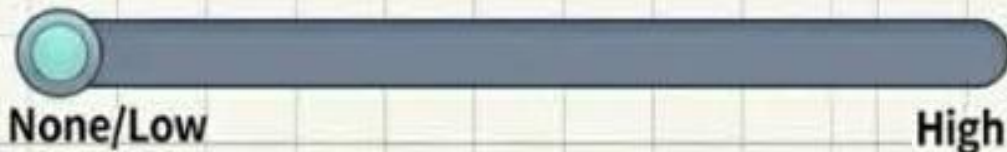
経済的負担



心理的負担



事故時責任リスク



1回あたり 約6,077円/人

利点：送迎負担を完全に排除し、参加機会の完全な公平性を担保。

課題：圧倒的な経済的負担。急な変更や追加距離への対応が困難。

法的責任：事業者（バス会社）が運送責任を負うため、学校および個人のリスクは最小限に抑えられる。

タクシー



経済的負担



心理的負担



事故時責任リスク



1回あたり 約7,623円/人

利点：公共交通の便が悪い場所や少人数での移動において、確実かつ安全。柔軟な対応が可能。

課題：長距離になると費用が跳ね上がる。一度に多数の配車を確保する運用には限界がある。

法的責任：貸切バス同様、事業者の運送責任が基本となり低リスク。

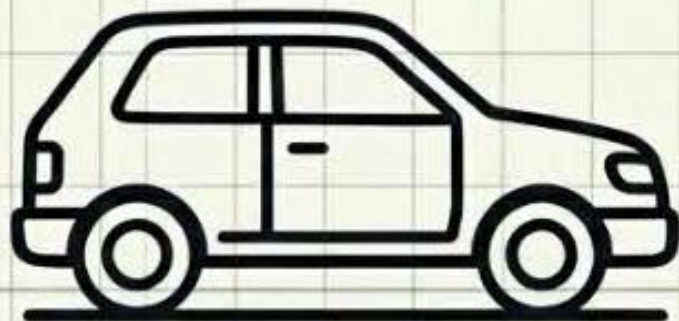
補助に係る財政負担試算

移動手段	単価 (1人1回あたり/円)	年間の試算	利点・リスク
公共交通機関	約3,515円	約4億6,770万円	○事故リスクが低く、保護者送迎負担も軽減 ▲ダイヤや乗継等による時間的・運用的制限
貸切バス	約6,077円	約8億 860万円	○送迎負担がなく、参加機会の公平性を担保 ▲経済的負担大。急な変更への対応が困難
タクシー	約7,623円	約10億1,430万円	○交通の便が悪い場所や少人数でも対応可能 ▲経済的負担大。一度に多数配車には限界
乗り合わせ	約 554円	約 7,370万円	○全体の車両数が減り参加機会が担保される ▲保護者の心理的負担大。

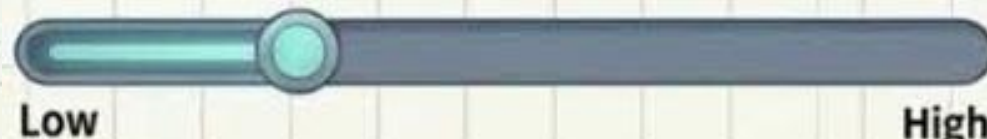
※市外での大会や練習試合に、年間おおむね12回(月1回)程度参加している実態を踏まえて試算

※単価(1人1回あたりの金額)×22人(R7市平均部員数)×年間12回×504部(運動部459部+文化(吹、合、太)45部)

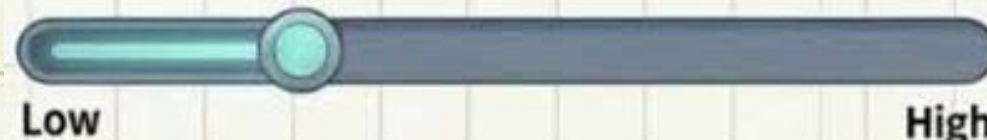
保護者送迎（個別）



経済的負担



心理的負担



事故時責任リスク



個人の負担に依存

課題：送迎に伴う時間的負担の増大と、家庭内の調整困難。

最大のリスク：車を出せない家庭の生徒が不利益を被る「参加機会の不均衡」が発生。

法的責任：原則として「個人の責任」。学校の安全管理責任は限定的となるが、保護者個人の法的リスクが極大化する。

乗り合わせ



経済的負担



心理的負担



事故時責任リスク



1回あたり **約554円 / 人** (※旅費規程による算出)

- 利点：全体の車両数を減らし、参加機会を担保できる。
- 課題：ガソリン代等の精算トラブル、事故時の責任の所在など、保護者間の心理的負担と摩擦が非常に大きい。
- 法的責任：自動車事故に係る責任は原則として運転者に帰属するものの、計画及び運営に関しては市が責任を負う。

教職員による運転



経済的負担



心理的負担



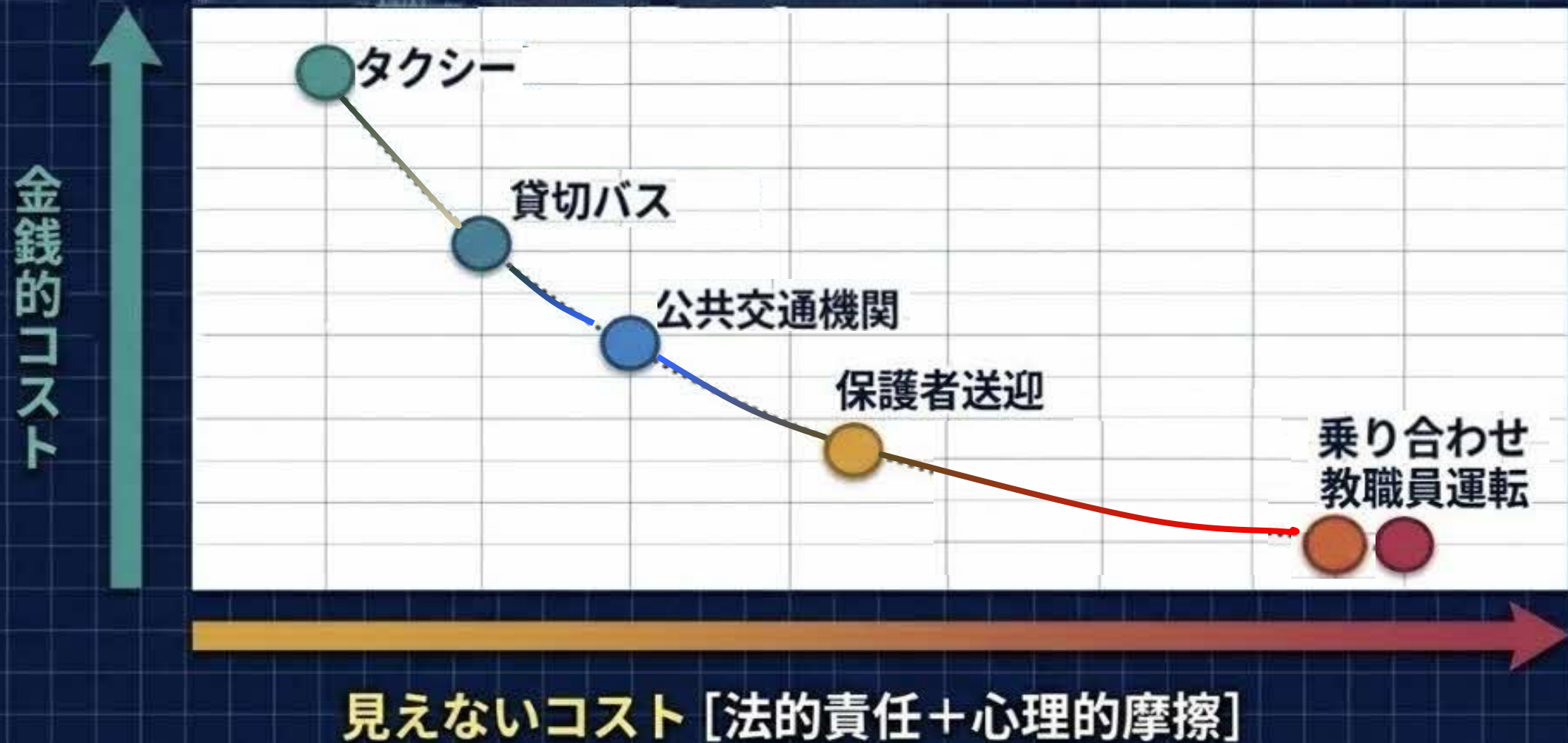
事故時責任リスク



1回あたり **約554円 / 人** ※公務であるが、旅費は出ない

- ・ 利点：児童生徒の状態（体調・行動）が把握しやすい。公務として扱われる。
- ・ 課題：指導・審判・役員業務に運転が重なると業務過多に陥り、過重労働による重大事故リスクが高まる。働き方改革との矛盾。
- ・ 法的責任：運転が公務として評価されるため、対外的には原則として市が国家賠償責任を負い、教員個人は内部的に過失の程度に応じて責任を負う可能性がある。

移動手段別リスク表



通知の要旨

- 部活動の移動については無理のない計画や事故発生時の対応を事前に確認し、児童生徒の安全に万全を期すこと。
- 送迎については、原則として各自保護者送迎とし、他の移動手段についても実態に応じて柔軟に検討すること。
- 乗り合わせを行う場合は、保護者の合意を前提に、学校が安全管理に関する必要事項及び保険加入状況を確認した上で、校長が委嘱した者が運転を行うものとする。
- 自動車事故に係る責任は、原則として運転者に帰属するものの、送迎に係る計画及び運営に関しては市が責任を負う。
- 教職員は原則として車両の運転を行わないこと。

※他の移動手段の利便性についても今後検討を行う予定。

※今後、国のとりまとめ、周知(6月末予定)を踏まえ、改めて検討を行う。