

# 保育園・認定こども園での通園バスの運行状況実態調査の結果（速報版）

9月16日

社会福祉法人 日本保育協会

## 1. 調査の目的

本調査は保育施設での通園バスの運行状況の実態を把握することにより、通園バスでの事故の再発防止と通園バスの運行に関する環境整備に資することを目的として実施

## 2. 調査協力

東京大学大学院教育学研究科附属発達保育実践政策学センター（Cedep）

設問作成協力：羽茂こども園・双葉保育園（新潟県）

かほる保育園（東京都）

星の子保育園（滋賀県）

## 3. 調査方法

期 間：令和3年8月31日（火）～9月13日（月）

対 象：日本保育協会会員施設 9,295施設（令和3年8月13日現在）

方 法：Google フォームを利用した Web 調査

回答数：1,878件（今回の集計には重複の1件を除いた1,877件を用いた）

回答率：1,877/9,295=20.1%

## 4. 調査の概要

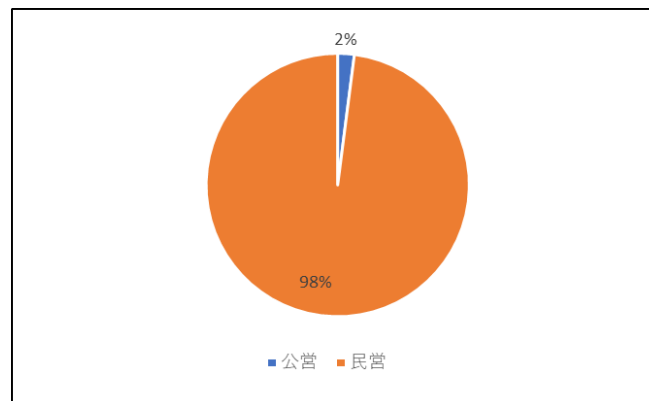
ご回答の保育施設（保育園、認定こども園）の18.8%において、通園バスが運行されている。うち、69.6%の保育施設で通園バスの運行マニュアルが整備されている。通園バスの乗車時間を保育時間（登園時間）に含んでいる保育施設が59.1%、含んでいない施設が39.8%とほぼ2分する結果となった。7月29日時点で通園バス（登園時）に乗車した子どもは1～9名が最も多く、36.1%、次いで10～19名の31.0%、1台当たりの子どもの平均乗車数は15.8人であった。登園時の通園バス運行の平均所要時間は48.2分で、1時間を超える所要時間の保育施設は36.6%であった。

運転手の雇用形態は直接雇用が最も多く63.4%、98.8%の保育施設では運転手以外の添乗員が同乗し、そのうちの70.6%が保育士・保育教諭であった。通園バスの降車確認を2人以上で行っている保育施設は92.3%、最終確認者は保育士・保育教諭が最も多く47.4%、次いで運転手で37.8%であった。運転手への安全管理等の研修の実施については、半数の50.3%で実施されていた。通園バスの運行に関しての自治体からの指導や要請が「ない」という保育施設が73.0%で、「ある」とご回答の保育施設の16.5%を大きく上回った。

Q1 都道府県別回答数

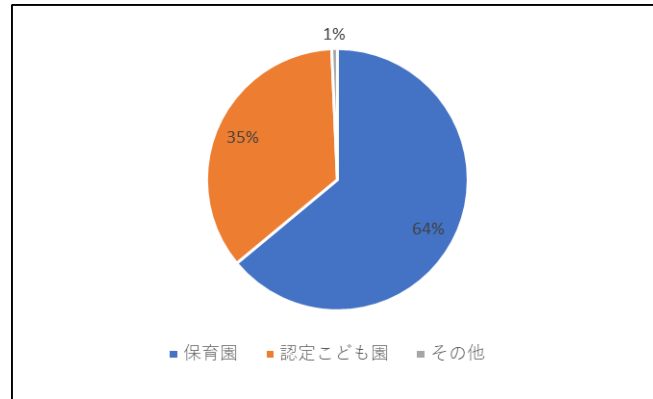
No.	県名	人数	No.	県名	人数
1	北海道	63	25	滋賀県	26
2	青森県	13	26	京都府	39
3	岩手県	41	27	大阪府	129
4	宮城県	4	28	兵庫県	43
5	秋田県	51	29	奈良県	0
6	山形県	7	30	和歌山県	1
7	福島県	15	31	鳥取県	7
8	茨城県	101	32	島根県	11
9	栃木県	6	33	岡山県	35
10	群馬県	38	34	広島県	26
11	埼玉県	1	35	山口県	0
12	千葉県	2	36	徳島県	1
13	東京都	157	37	香川県	19
14	神奈川県	59	38	愛媛県	15
15	新潟県	121	39	高知県	0
16	富山県	31	40	福岡県	162
17	石川県	65	41	佐賀県	38
18	福井県	37	42	長崎県	141
19	山梨県	23	43	熊本県	79
20	長野県	16	44	大分県	0
21	岐阜県	32	45	宮崎県	70
22	静岡県	135	46	鹿児島県	8
23	愛知県	9	47	沖縄県	0
24	三重県	0	回答数		1,877

Q3 施設の設置主体



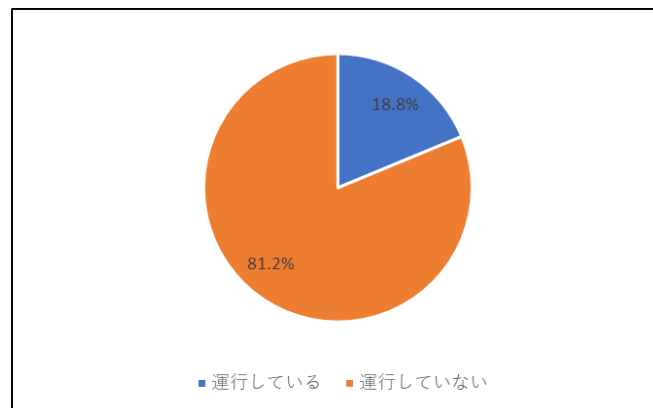
設置主体	件数	%
公営	38	2.0%
民間	1,839	98.0%
計	1,877	100.0%

Q4 施設の種別



施設種別	件数	%
保育園	1,201	64.0%
認定こども園	663	35.3%
その他	13	0.7%
計	1,877	100.0%

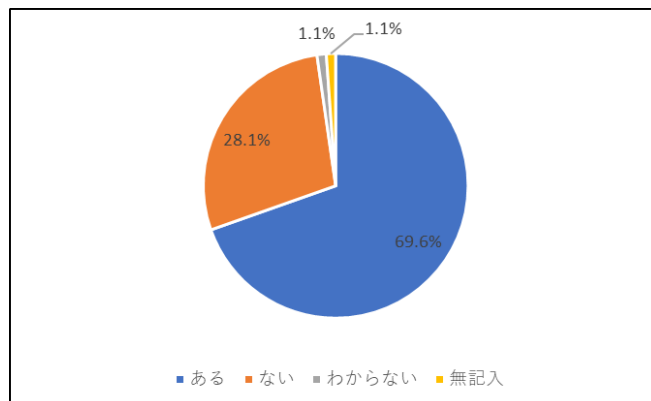
Q7 あなたの施設での通園バスの運行状況をお知らせください



通園バスの運行状況	件数	%
運行している	352	18.8%
運行していない	1,525	81.2%
計	1,877	100.0%

運行している	件数	%
保育園	178	50.6%
認定こども園	174	49.4%
計	352	100.0%

Q8 あなたの施設には通園バスの運行マニュアルはありますか

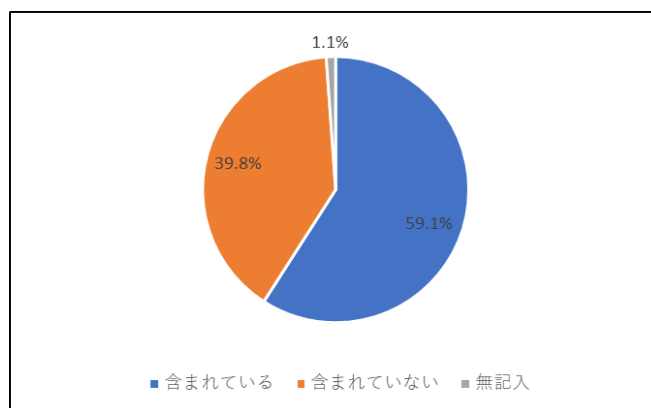


運行マニュアルの有無	件数	%
ある	245	69.6%
ない	99	28.1%
わからない	4	1.1%
無記入	4	1.1%
計	352	100.0%

※99.9%

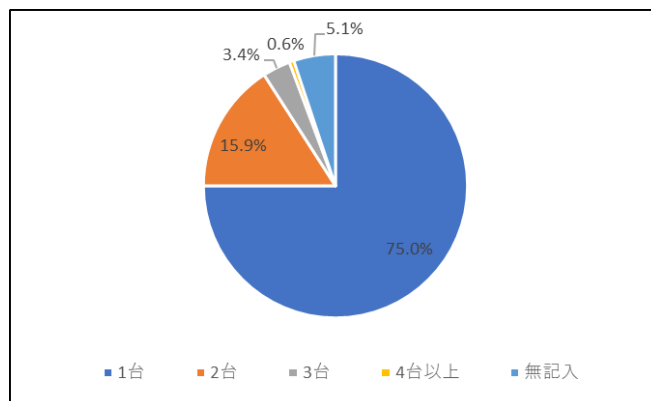
※ 四捨五入の計のため100%となっておりません

Q9 あなたの施設では子どもが通園バスに乗車する時間は保育時間（登園時間）に含まれますか



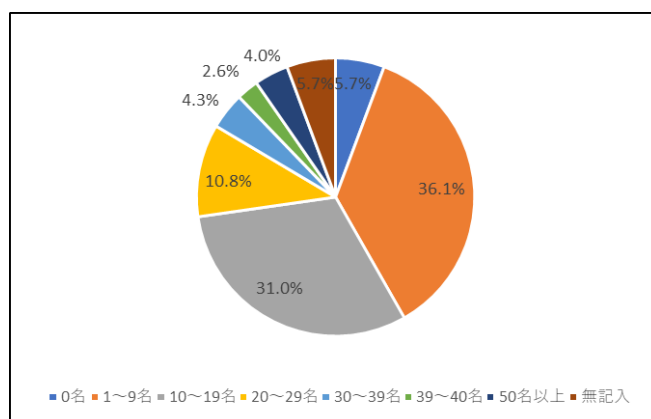
保育時間（登園時間）	件数	%
含まれている	208	59.1%
含まれていない	140	39.8%
無記入	4	1.1%
計	352	100.0%

Q10 あなたの施設での7月29日の登園時の通園バスの発車台数は何台ですか



通園バスの台数	件数	%
1台	264	75.0%
2台	56	15.9%
3台	12	3.4%
4台以上	2	0.6%
無記入	18	5.1%
計	352	100.0%

Q11 あなたの施設では7月29日の登園時の通園バスの子どもの乗車人数の総数は何名でしたか

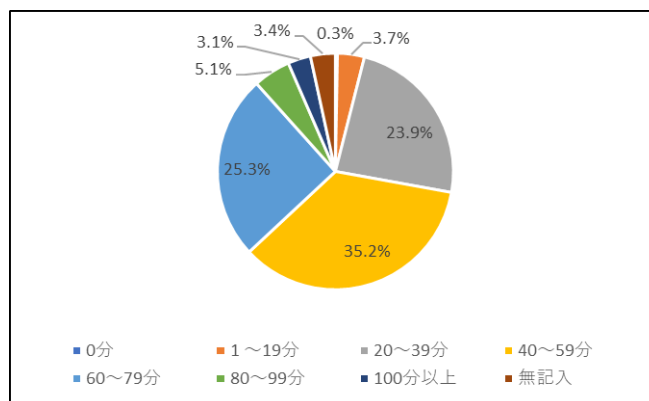


子どもの乗車人数の総数	件数	%
0名	20	5.7%
1～9名	127	36.1%
10～19名	109	31.0%
20～29名	38	10.8%
30～39名	15	4.3%
39～40名	9	2.6%
50名以上	14	4.0%
無記入	20	5.7%
計	352	100.0%
乗車人数の平均（人）	15.8	

※100.2%

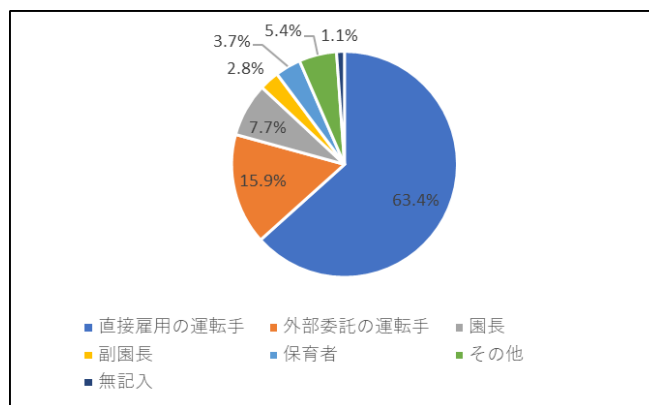
※ 四捨五入の計のため100%となっておりません

Q12 あなたの施設の登園時の通園バスの所要時間は何分になりますか。通園バスが複数台の場合は平均所要時間でご回答ください



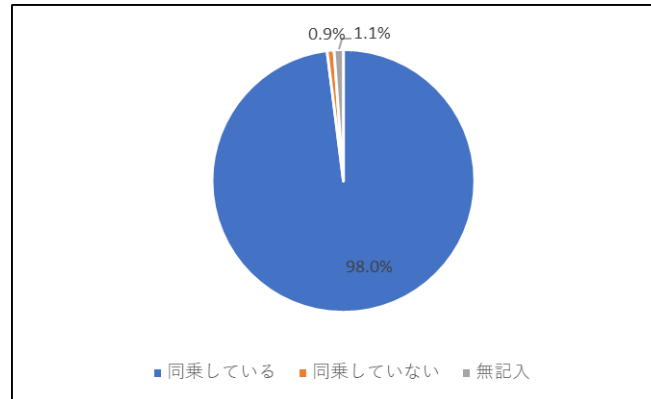
通園バスの所要時間	件数	%
0分	1	0.3%
1～19分	13	3.7%
20～39分	84	23.9%
40～59分	124	35.2%
60～79分	89	25.3%
80～99分	18	5.1%
100分以上	11	3.1%
無記入	12	3.4%
計	352	100.0%
平均所要時間 (分)	48.2	

Q13 あなたの施設ではどなたが通園バスを運転していますか



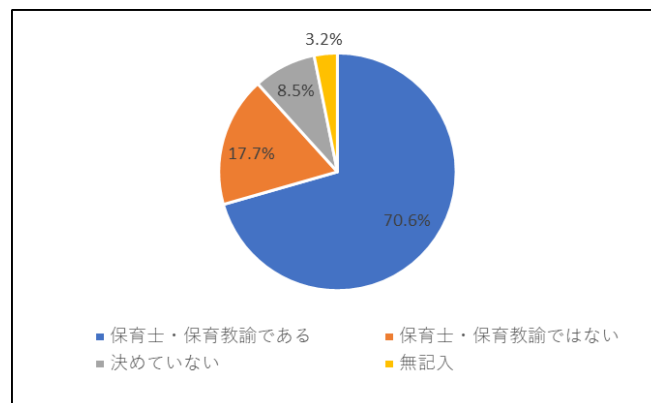
通園バスの運転手	件数	%
直接雇用の運転手	223	63.4%
外部委託の運転手	56	15.9%
園長	27	7.7%
副園長	10	2.8%
保育者	13	3.7%
その他	19	5.4%
無記入	4	1.1%
計	352	100.0%

Q14 あなたの施設では通園バスに運転手以外の添乗員は同乗していますか



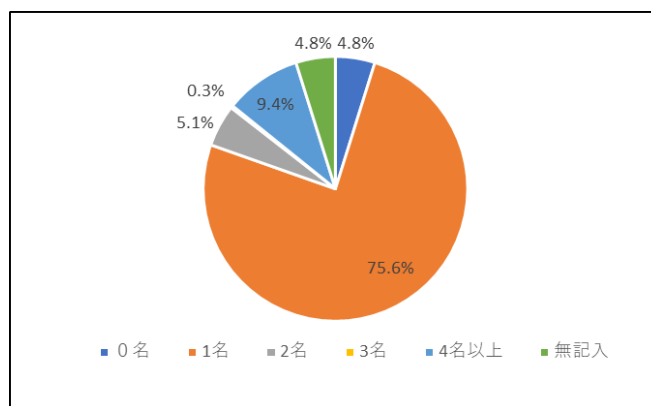
添乗員の同乗	件数	%
同乗している	345	98.0%
同乗していない	3	0.9%
無記入	4	1.1%
計	352	100.0%

Q15 Q14で「同乗している」とご回答の施設の方に伺います。同乗の添乗員は有資格の保育士・保育教諭ですか



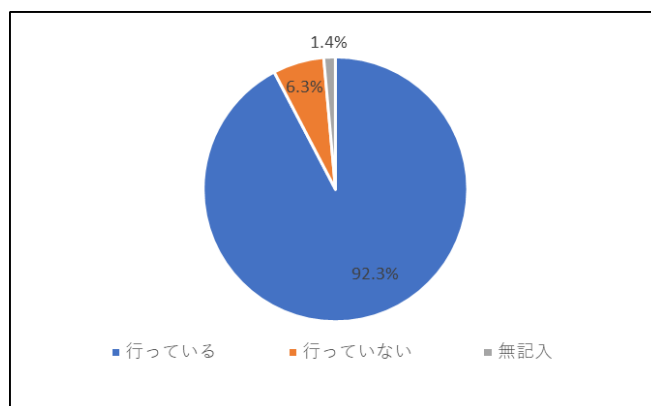
添乗員の資格	件数	%
保育士・保育教諭である	223	70.6%
保育士・保育教諭ではない	56	17.7%
決めていない	27	8.5%
無記入	10	3.2%
計	316	100.0%

Q16 あなたの施設の 7 月 29 日の登園時の通園バス 1 台の添乗員の乗車人数（運転手は含みません）は何名でしたか ※通園バスが複数台の場合は最も多い 1 台を選んでご記入ください



添乗員の乗車人数	件数	%
0名	17	4.8%
1名	266	75.6%
2名	18	5.1%
3名	1	0.3%
4名以上	33	9.4%
無記入	17	4.8%
計	352	100.0%

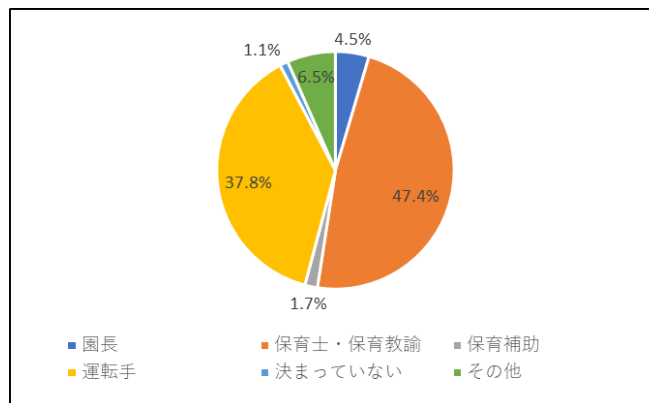
Q17 あなたの施設では通園バスの降車確認は複数（2人以上）で行っていますか



通園バスの降車確認	件数	%
行っている	325	92.3%
行っていない	22	6.3%
無記入	5	1.4%
計	352	100.0%



Q18 あなたの施設での通園バスの最終の降車確認者は誰ですか

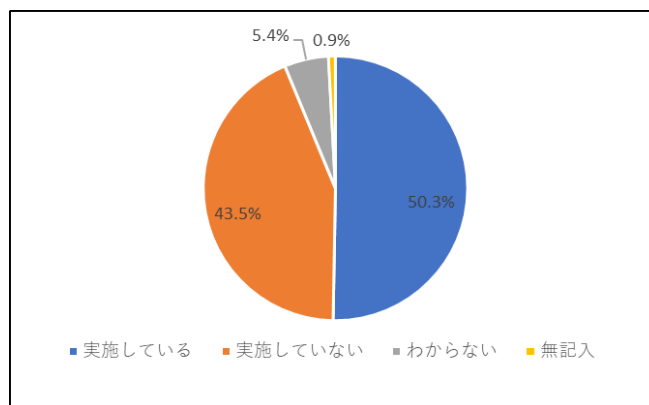


通園バスの最終降車確認者	件数	%
園長	16	4.5%
保育士・保育教諭	167	47.4%
保育補助	6	1.7%
運転手	133	37.8%
決まっていない	4	1.1%
その他	23	6.5%
無記入	3	0.9%
計	352	100.0%

※99.9%

※ 四捨五入の計のため100%となっておりません

Q19 あなたの施設では通園バスの運転手に安全管理等の研修を実施していますか

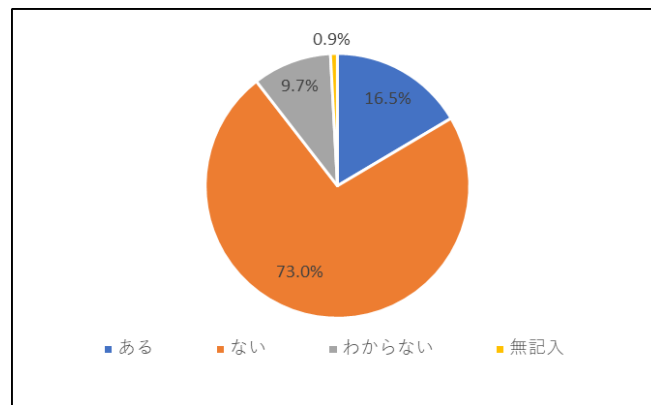


安全管理等の研修	件数	%
実施している	177	50.3%
実施していない	153	43.5%
わからない	19	5.4%
無記入	3	0.9%
計	352	100.0%

※100.1%

※ 四捨五入の計のため100%となっておりません

Q20 あなたの施設での通園バスの運行に関して自治体からの指導や要請はありますか



自治体からの指導や要請	件数	%
ある	58	16.5%
ない	257	73.0%
わからない	34	9.7%
無記入	3	0.9%
計	352	100.0%

※100.1

※ 四捨五入の計のため100%となっておりません

Q21 通園バスの運行についてご意見やご要望がある方はご自由にお書きください

7	過去にはバスを運行していたことがあるが、軽い事故に遭遇し何かあったときの大きさを実感。園までは保護者の責任で送迎していただき、保護者の自覚も促している。
8	保育利用の児童については、公定価格の積算上バスの運行にかかる経費は一切含まれておらず、実費を保護者に求めた場合には相当な金額になるものと考えられる。通園送迎に係る加算についても検討していただきたい。
20	通園バスは、運輸局へ届出で使用してほしい。有料なら営業ナンバーで。
30	安全管理を徹底してほしい。安全確保のために、マニュアルは必要だと思います。園児を（1歳児含む）運転手以外の引率者なしで、バスに乗せる事が考えられません。
31	<p>当園のように、バスは通園用だけでなく移動用に用意している園もある。</p> <p>また、人員確保の点でいえば、運転手の確保は非常に難しい。誰でもいいわけではない。運転は自己感覚にたよるため、実際に運転させるとシートベルトの着けていない子どもを乗せるような運転ができない人も多い。それでも雇用しなければ運用できない。保育士や保育教諭が運転している園もかなりあると思う。</p> <p>コストの問題がもっとも重い。営業運転と自家用との関係上、あまり高い利用料金を設定できない。営業運転になれば今回の問題のようなことも解決するが、そのためにはあまりにコストがかかりすぎる。まさにホットスポットで、利便性を追求しなければ園に子どもが集まらず、法令順守のためのコストをかけすぎるとバスの運用自体が不可能である。</p> <p>これらの運行費用を公定価格の一部補助だけで支え切ることにはできない。通園用に使えばコストがかかりすぎ、移動用では費用がでない。先日の園外保育での保育士が起訴された件もあるが、国も保護者も国民も、子どもは家（園）にこもって大事に育てればいいと思われているのではないかな。やるせなく、切ない気持ちになる。</p>
32	バスに乗るスタッフは複数（最低2名以上）にすることは絶対条件である。
34	以前勤めていた幼稚園では園バスがあり、当然バスガイドもいた。それが運営の条件だと思っていたが、福岡の保育園の事故で園バス運営規定はそもそもほとんどないことがわかり、それは問題だと再認識した。そもそも園バスにはシートベルトがなく、それ自体に不安を持つ保護者は多くいた。しかしそのような様式しかないのが園バスで（今は違うかもしれませんが）、だからこそバスガイドがいます、と保護者説明を行っていた身としては、今更ながら前任地の保護者に申し訳ないような気持ちになっています。
54	バスによる送迎を実施する場合は、幼稚園や学校に準じて、乳幼児に相応しいより厳格な安全に関する明確な基準を設け、監査対象とすべき。
60	事故防止の観点から運転手の他にもう一人添乗員の職員を付けるべきと考えます。
69	運転手と保育士が乗るのが当たり前だと思います。
82	園外保育には便利ですが、事故等のリスク、運行にかかる経費、運転手の確保等を考えると運行については現在検討していません。
91	<p>2台の運行があり1台は39/1.5人乗りのバスには添乗員を置きます。もう1台は7人乗りの送迎車両でジュニアシートにシートベルトを着用するため添乗員は置きません。シートベルトの着脱を必ず運転手が手伝い確認します。降車時は保育士が迎えに行き確認します。</p> <p>7月29日は夏休みのため7人乗りの送迎車両のみでの運行でした。1号の保育教育時間には含まれませんが2号の保育時間には含まれます。</p>
98	当園では1号認定児のみ乗車するので、7月29日は運休状態であります。
113	<p>基準の策定が必要。</p> <p>地域性（公共交通機関が十分にあるか等）によって通園バスが必要と考えられる地域には加算で保育士以外で確実に人員を配置できる工夫が必要ではないか。ただし、単純に通園バスを行うことで園が他園</p>

	に対して優位性を持つためだけの運用であれば加算にする必要はないとも思う。その場合には自費で基準を満たせるようにするべき。
131	通園バスを運行しないのは、お子様の引き渡しは対面が必要と考えるからです。
132	今回の福岡での通園バス内での死亡事故は利用園児の人数確認が徹底されていなかったことが原因だと思います。細やかな人数確認は日々の事故防止に直結し、子どもの生命保持に通用すると考えます。
136	園バスを運行するにあたってのルールはあるはずですが、マニュアルに従い県監査をするなど厳しくする必要があると思います。
137	広くない道で通園バスが路上に停車している時間が長い時があるため通行の邪魔になっている時があるので、待機場所など広いところを選択してほしい。狭い道で園児の乗降も危険と感じるときがある。
139	保育施設等が人材不足であることは十分に承知の上だが、複数人で対応するべきだと思います。
140	以前は園バスを運行していました。運転手以外に必ず保育士が同乗し、バスを降りる際は忘れ物の確認、人数の確認を必ずしていました。今回のような事故が起きたのを、職員一同驚いています。いつもバス通園している子が登園していなかったら、必ずバスに同乗した職員に確認します。
161	岸和田市民間保育協議会において現在まで通園バスの運行は”紳士協定”により行っていません。
164	当園は過去ひどい定員割れ状態で、地元の園長会でお願いをし、承認を経てバス送迎をしていた時期があった。（うちのエリアに入るな、とはっきり言う園長もいた）その後園児数が回復したので自主的に送迎をやめた経緯がある。その大変な時期でさえ、運転手を雇い、必ず保育士を添乗させ、送迎費を徴収しなかった。今回の事故（事件）は定員を維持、拡張する為の行為とみて取れ、弁解の余地が無い。
166	7月29日は、夏休み中の為、バスは運行していません。
171	福岡のあのような事故は起こるべくして起きた事故。あり得ないです。 保護者の通園バスに対する不信感が他の園に影響がないと良いかと願っています。
172	通園バスを運行する方向にはありませんが、添乗員がドライバー含め2名体制が必須ではないという事がこの度の事故でわかりました。
200	今回の事故がないように点呼確認は基本だと思うので、どこの園でもしっかりと実施した方が良いと思います。
204	利用人数が最大でも4名という少人数のため、特に要望はありません。
207	通常に通園バスで、運転手以外の大人（保育士等）が添乗しないことは考えられない。
220	常に人数確認は保育の基本であり福岡の事故は子どもの命を預かる側から考えるとあってはならないこと。園長の質の問題である。またコースによっては往復長時間バスの中で過ごすことを考えると、延長保育同様、バスの中でも良質な保育が提供されるべきである。
223	保育園においては通園バス運行は基本出来ない状況下であり認定こども園、幼稚園においては運行可能としているのであればしっかりしたルールのもと運行希望園は運行してもよいと思う。
236	危機管理としては、すべての場面における安全確認、人数確認を要します。
244	働かされている保護者の皆様にとっては助かるツールであることは間違いないが、事故のリスク、管理上の事故のリスクをなくすための徹底指導は必要だと思います。 待機児童対策で園が増えている状況下で、施設長の資質を客観的な立場から見直すことも必要なのではないかと思っています。
247	保育園では通園バスの運行自体できないと思っていた。
255	3年前より保育園のバスは廃止の方向で考えていました。新規のバス利用は認めず現在利用している子が卒園により終了します。
257	当園には通園バスはありませんが、子どもの受入れ、受け渡しには十分に気を付けるように、職員会議で議題にして話し合いました。コロナ禍ではありますが、保護者、子どもと一言二言会話することで、誰かが記憶しておく状況をつくっておくようにし、引継ぎを丁寧に行ったり、連絡なしの欠席は電話確

	認を入れるようにしています。子どもが痛ましい事故にあわないように、大人が守っていききたいと思います。
263	バスの運行にあたって、保育士の添乗は必須だと思います。 本園は主任保育士がほとんど添乗しますが、クラスの保育士が乗ることもあります。子供の命を守るためには基本的なことを徹底する以外にはないと思います。
268	通園バスの運行には、各保育園にとって高いハードルがあると考えられますが、特に高いハードルとなっているのが、保育士の不足であると感じます。バスの運行を検討し、結果として断念せざるを得なかった要因として、バスに乗車する職員の人員不足が挙げられました。 福岡県におけるバス内での死亡事故も、人員が充実していれば起こらなかった可能性が指摘されていることから、バス運行と職員配置の充実化はセットで語られるべき問題であると考えます。
284	運転者の資格や権限等を明確にすべきと思う。
289	通園バスの運行関係なく、そもそもの配置基準の見直しをお願いします。
293	交通事故防止だけでなく、年齢を考えれば細心の注意を払わなくてはいけないと思います。
296	保育士や保育教諭を添乗させるための人件費助成が必要。
315	保護者側は、バスがあると助かる方もおられると思いますが、運転手の人件費や、バスのメンテナンス、担当職員など、費用もかさみますし、事故なども心配です。
323	年々利用者が少なくなっているので来年は休止する予定です。
334	こどもの命に関わることなので、安全運転管理者を置いている、ゆくゆくは2種考えています考えています。
343	危機管理・・・気を引き締めて、大事なお子様をお預かりしているのですから。
350	通園バスの事故等が多く、胸を痛めている。最近の事故では、運転手の他に同乗する保育者居なかった。運転中に子ども達に何かが起こった時の対応等を考えれば、各園で諸事情はあると思うが、同乗者無しでバスは運行させるべきではないという考えに至らないことが不思議である。
362	利用者様から見るとありがたいシステムだと思いますが、今回の事故は痛ましいです。
366	福岡のような事故は、あってはいけませんし、あれほど管理がずさんな園は認可を取り消すべきだと思います。 こういった事故発生に伴い、通園バスの運行について指導が入るようであれば、それに見合った補助金を支給してください。当園は、自家用車でなければ通園できない場所にいます。したがって自家用車を持っていない家庭に対しては、通園バスに運行して登園をしてもらっています。法人として必要な福祉サービスと考えているので、それに見合った補助金がないのはきわめておかしいことだと思います。
379	今年4月からタクシー会社に委託しています。運転手は日々変わる、運転技術も、ばらつきがみられます。が、受託会社とは問題があれば連絡を密にしていますので、危険な運転が見受けられれば連絡する、して欲しいと決めています。保育園で運転手を専属に雇う事には無理があります。運行時間帯のみ拘束、賃金単価が安価です。（必要とするのは、朝、夕のみ）
388	福岡の事件は、本当に心が痛みます。 どんなときにも一人ではなく二人で対応すべきだと思います。 点呼、出席確認などすべきことをしていず、命を落としてしまったお子さん、保護者の気持ちを思うといたたまりません。 二人での対応ができないのであれば、運行をやめれば良いと思います。 保護者にとってはありがたいサービスだとは思いますが、体制づくりをして行すべきだと思います。
393	バス運行に添乗保育者が必要の為人件費を頂きたいです。 バスが老朽化しているので補助金を頂きたいです。
396	運転手1名での運行は基本的に無理だと思います。

408	今回の事故？事件！は非常に痛ましく心が張り裂けそうです。このようなことが起きないように、バスでの事象としてみるのではなく、日常の保育の姿、子どもを大事にする保育がきちんと行われているか全体のこととして自園の保育を顧みつつ、日本の子ども達の保育の水準があがることを信じていきたいです。
411	常日頃より安全管理を徹底し、運行しております。この度の中間市の事件を受け、職員一同再度マニュアルの見直し等行っております。
413	園の連携、風通しのよい職員間の雰囲気は大切かと思えます。なんでも話せる雰囲気は大切かと思えました。
436	学童にバスがあり、時々園外保育で利用しますが、園児を降車させた後、必ず一番後ろの席まで確認している。
450	認定こども園の教育認定児童には通園送迎加算があるが、そもそも通園バスは山村地区などを除き不要ではないだろうか？自家用車の普及、共働きの増加、新2号園児も増えている。園経営も維持管理費は加算・利用料だけでは常にマイナス、人事労務管理が煩雑になる、園の保育人員が手薄になる等。せっかく保育内容充実のための加配職員を配置しても、バスの添乗員に取られてしまう。
456	先日の、福岡県での事故を受け当園でも、降車時はバス内を添乗保育士及び運転手にて、必ず複数人数で、全座席のチェックを行っている。このような事故は、特に登園時はうっかりすると何処でも起こりうる事象だと思いますので、再度職員会議等で周知・徹底を図りました。
463	通園バスの運行にあたっては、細心の注意を払って運行していただきたいです。
468	通園バスは運行していないが、園外保育の行き帰りで園バスを使っている 改めて人数確認はきちんとしないといけないと職員間で話した。
473	このたびの福岡県の事故は、通園バスの園児対応に限らず日々の保育の中で馴れ合いになってはいけない部分の見直しを保育の現場に衝撃として与えられました。 よそのことと思わずに 心新たに保育に望むことを職員全体で確認しました。
474	通園バスの運行はしていないが、高槻市では、公立がサテライト方式で運用を始めています。 今後、少子化の進む中、園児の送迎が必要となる時期が来ると思います。 当園も送迎バスの運用を考えています。
489	7月29日は夏期保育中につき通園バスは運行しませんでした。7月は21日で終了。9月1日から運行開始です。
494	バスの事もあり、職員間でも、活動の合間、合間に人数確認をしっかりと話し合った。
496	普通は、園児が全員降りた後、担当職員は忘れ物等ないかとか窓が開いていないか等確認する事が当たり前の事ですし、園児が降りる際には、一人ひとり名前と照らしあうのが基本です。まして運転手と園児だけなんてありえません。必ず園児につく職員を配置しなければ、何かあった時にどうするのですか？
502	このような悲しい事故を起こさぬよう全員気を引き締めて取り組んでいきます。
516	バスで登園することで担任が保護者と直接会話する機会が減り、そのことによって園児一人一人の個別ケアの質が落ちる可能性があるのでは、保育園に通園バスというのはあまり良くないと考えています。
521	4年前までは園バス（登下校の送迎バスには使用していない）を運行していましたが、維持管理が大変だったので、廃車いたしました。現在は、レンタルバスを活用しておりますが、今回の事故については、思い当たるところがなく、なぜこのような事故が起きたのか不可解でなりません。まずひとつには、最終確認は必ず実施しますし、仮に怠ったとしても（必ず車内の点検と清掃をするので、子どもがいたらわかるはずなので、ありえないと思いますが）、保護者との連絡確認をするので、わかるはずで。なぜ放置したままスルーしたのが疑問です。しかし、事故というものは、想定外で起こるものかもしれません。今回の事故を教訓に隠れた危険を総点検する必要があると思っております。

542	バスの運転手はもちろん、駐車場での交通整理係員も安全のために必要です。その時間だけでも職員を確保できるように、人件費の補助をお願いしたいです。
543	投降園時間帯の園周辺の混雑緩和や自転車や徒歩での送迎時の事故防止等の観点から、通園バスの有効性が認められる地域や立地もあり、安全な運行が担保できるよう行政が指針を示したり、場合によっては費用面での手当があってもいいかと考える。
544	子どもがバスに長時間乗ることはよくないと思われるので、運行については園からの送迎可能距離や乗車時間、乗車可能年齢を整備すべき、また、車内の安全確保のため、最低基準通りの職員配置を適用すべきと思います。e x 3歳 = 20 : 1、
555	今回の事故は保育者としては考えられないこと。基本である人数確認を日常的にしていなかったことは明らかに人的ミス。
558	通園バスの利用も考えているが計画段階です。
577	園バスではなく乗用車になります。
583	人手不足の折、運転手の確保はもちろん、同情する保育士を配置するのは困難を極めます。各園の通園バスの代行として自治体で子育てサポートとして主要なスポットと園をつなぐバスの運行をお願いします。
597	九州でバスの車内に取り残されて園児がなくなったという悲しい出来事がありました。保育室や園庭に最低基準があるように、バス運行時にも最低基準をあてはめればと思います。 また幼稚園には乗車時間が30分と暗黙の了解で決められているということも聞いたことがあります。こういったことを制度化して安心して乗車できる体制整備が必要となってきたと思います。
603	送迎は保護者の責務
608	園周辺の道路状況、駐車場の有無によって、バスの送迎がないと、近隣住民の迷惑になる場合が多いと思う。自園では、花壇を駐車場にしたり、駐車場を借りたりして対応している。園の新設を反対される理由の一つはそこにあるので、地域によっては対策が難しいと思う。今回のお子さんをバスに置き去りにした事件は、子どもに係る人間として問題外です。
609	園バス対応マニュアル この度の事故により、慌てて作成しました。正直言って 今まで ありませんでした。
614	個人的には、地域の子ども優先にすることでバスは必要ないと考えている。勤務状態が保護者によって異なるため、責任もって保護者が園に登園させることが基本と感じる。
618	園の運営状況にもよりますが、通園バスに乗車する職員は運転手含め2人と定められた方がいいのではないのでしょうか。 子どもが職員による不手際で亡くなるような事故・事件が少なることを願っています。
620	私の園では利用人数が少ないものの、乗車・降車の際は運転手とともに目を配る様に気を付けているので、今回の事故はどうして?と思いました。園バスに関してですが私の園も以前は大型のバスで、利用が少なく今回の型と同じバスに今年から替えたのですが、園児のシートベルトがなく、実際座ってる時にバランスを崩し、怪我をした事例がありました。すぐにシートベルトにかわるものを装着し対応しましたが、そういう園バス多いのかなと感じています。また、日常にも通じることで、人数確認など当たり前のことをきちんとしているかが基本で、1人で対応してしまう慣れが、痛ましいことになるという危機管理意識を今回のことで、職員とも話し合ったところです。気を付けていても事故にあうこともあるリスクを感じながらですが、園の地域柄、園バスが運行することで保護者の支援にもつながるので、マニュアルを定期的に見直し徹底していくことが大切だと感じています。
621	人口減少が進むにつれ、過疎化とともに園バスの所持は必須になってくるのではないかと思います。人数確認を行う事は園バスがなくても必須の業務ではあるが、人数確認ができる体制（運転手、添乗員）も委託費の仕組みに強く含めていただきたい。
626	通園バスを運行する場合、保育士とは別に運転手+補助の職員をつけられるような補助金があると良い。

633	本施設では運行をしておりませんが、国・又は自治体で明確なガイドラインを示していただけるとありがたいです。
634	乗降時の確認と、運営するには最低2名（運転者と添乗員）が必要だと思います。
638	今年度は乗車希望が1人で現在は運行していないが、冬になると運行の予定です。バスはとても楽しく、子供にも保護者にも人気があり、いつも歌ったりクイズをしたり・・・です。 冬になるまでは、保育活動に使っています。先日の事故については信じられないこと、亡くなったお子さんは本当にお気の毒で言葉もありません。園バスがあのようなずさんな運行をされていた…というのは同じこども園として悔しくてたまりません。
640	バスの降車確認は担当職員が一人で行うが他の職員との情報共有や主任保育士の声掛けを行うようにしている。 委託先運転手の安全運転研修は当園ではしていないが、施設内部に安全運転管理者を設置し公安委員会の研修を受講し安全運転に努めている。
642	バスの中に置き去りにされ5歳児が亡くなった痛ましい事件は、私たち保育士にとっては考えられないことで心が痛みます。バスに一人で乗ること（運転・添乗）自体考えられないことで許されません。本当に許されません。
647	バス運行に対する補助金制度が出来てほしい。
658	毎日の乗降は利用者名簿により確認している。各クラスにおいても欠席児童の情報を確認してから保育に当たっている。今回の事故に当たり、今まで以上に一人ひとりの子どもの所在の確認と職員間の密な情報の必要性を改めて考えさせられた。安全教育は日々の積み重ねであり、ルーティーンでなければならない。自園としても、同じ事故が起こらないように職員間で話し合った。
660	通園バスは広域に送迎も可能であり利用される保護者にとっては有難いのではないのでしょうか。ただ、送迎加算が少ないので施設負担が重荷になっているのでは？一般の事故はヒューマンエラーと捉えています。3年前までは、障害福祉サービス事業所で勤めていましたが、送迎加算も含めもう少し手厚かったと感じています。
676	3歳以上ではないとバスに乗せない取り決めがあればよい。仲間の事件は泣いている小さい園児に気を取られていたことも置き忘れの要因でもあると思います。
677	各保育園の設立経緯や地域性によって設置者の経営方針に差異があると思うが、0歳児1歳児が保護者からの手を離れて、バスに揺られるのは適切とは思われない。 また、単独（複数人でない）でのバス運行は非常に懸念有りと思われれます。
680	マニュアルはあっても、それを執行する者のヒューマンエラーをいかに無くすか。また、気づきを気軽に言い合える関係性を築くよう、努力しております。
694	事故は起きると思いで安全管理ルールの徹底を
697	希望があればどこまでも送迎されていることと思いますが、8時前や10時近くでもバスに乗っている姿を見ると、園にいる時間はどのくらいなのかな、みんなでの活動はできるのかなと、余計なお世話ですが思う時があります。
708	長崎では保育園は通常持てないことになっています。もし、どの園も持てるようになったらこのようなことはないと思いますが、リスクを感じています。園に親が連れてくれることにより会話もできると思います。地域によってどうしても使わなければ子どもを預けることができないところもあるでしょう。政府ももっとバスを使っている所に補助をして安全に子どもの移動をさせてもらったらいいかなと思いました。
714	まず、マニュアル整備は必須で、その後運用していく中で随時改善していくのがよいと思う。
727	本園は、実施していないが、近くの幼稚園は、保育士も1名乗っている。通園バスの決まり等規定があるか、わからない。



737	今のところ通園バスの運行は考えていない。
738	運転手および添乗保育士の確保に苦心している。
750	通園バスの運行と「自家用車のチャイルドシート装着義務」を比較した場合、安全性がかなり違うと思います。それでも通園バスは認められるものなののでしょうか？
759	通園バス自体がない。
762	運行させる場合には、補助金と検査が必要ではないだろうか？
768	今回の事故のように1人の運転手（園長）のみで送迎していたという実態が全国であるのであれば、見直されるべきだと感じました。必要な体制を無理なくとる為にも処遇を改善して保育士不足の解消をしてほしいと思います。その為には、保育園の側も離職率を下げられるよう保育士が楽しく定着して働ける環境を整える努力をしていきたいと日々思っています。
770	運転手のみで運行するのではなく、職員を1人同乗するのが一般常識。
772	園児の乗降の際は必ず安全確認や出欠確認が必要。降車後の車内点検は各座席の見回りを徹底しなければいけない。職員に共通意識をもってもらうためにはマニュアルがなければならない。また、実行されているかを確認していくことが必要。
778	姉妹園がバス運行しているが、普通乗用車（ワゴン車）で送迎している。人数も3名・4名程度を運転手（職員）が1人で責任もって行っている。もう一台ある園児送迎バス（園児12名乗り）より安全な面も多い。園児送迎バスは園児のシートベルトが無い。（園児送迎バスを運行するときは必ず一人助手を乗せ運行している）しかし、普通乗用車は一人一人にチャイルドシートを着用し、安全面を徹底して運行している。そんな中でも必ず助手を1人付けなければならないのだろうか？田舎は運転手を探してもいないため、送迎バスから普通乗用車での送迎に変更した。また、少子化の中、送迎することで園児の確保も出来、小さい保育所ながら一生懸命運営している。だから運転手が見つかったとしても運転手の人件費が払えない。そんな中、乗用車送迎でも助手を付けなければならないのかと心配している。
780	危機管理の甘さだと思います。何重にもチェックが必要です。
783	通園バスはないが、園バスがあれば理想です。
786	保育所の場合、通園バスの運行に対しての補助が一切ない中での運行なので、車輦代や維持費、同乗者の人件費等はすべて各園の独自の資金によるもので賄っているかと思います。サービスの一環との位置づけでしようが、運行している園にはせめて少しの補助がないと、バス運行時以外の部分の資金の余裕がなくなってしまうのではないのでしょうか。その点も今回の事故の要因のひとつであるかと思います。各園の独自サービスと言えば聞こえはいいですが、本来は園のみではなく、国や自治体の責任で運行されるものでもあるのではないかと思います。
787	保育園です。登園は保護者が連れてくるので、子どもはひとりになる状況は0に近いとは考えるのですが、今回の事故や以前あった事故を受けて、休みの連絡が無い場合は、園から確認の電話を入れることにしました。（今まではしていませんでした）
791	基本的に、しないです。
802	安全な運行が出来るよう根本的な見直し必要だと思う。（手厚い補助、保育士の給与など）
810	保護者の送迎は、その日の子どもの様子や育ち、保護者の心配事等の話が毎日できて家庭と園とのつながりも強くなり、子育て支援にとって多大にプラスになる。
812	この度の園児通園バス内での死亡事故には大変驚いている。園児の利用状況によって車内点検、確認は、その都度行うであろうし（本園では、園外保育、行事等で園バスを使用しているが、ドライバーや保育士が必ず、点検・点呼・確認を行っている）、当該園がどのような運行状況（規程）になっていたのだろうか。あってはならない事故、事例をもとに、本園見直す機会としたい見直す機会としたい。
835	個人的には、親子で一緒に園から帰る後ろ姿が眺められないのは、淋しい気がします。
838	リスクが大きいと考える。
862	プールもそうですが、安全管理ができないのであればバス運行は当然に控えるべきだと思います。

868	<p>過疎地に立地する保育園です。経営上の理由から園バス運行をして、園児数を増加させたいとの気持ちは常にあります。ですが、実際の運行となると、職員確保や、園児の安全性、3歳未満児対象では課題が多い……など二の足を踏んでいました。今回も園長先生がお一人で運行されていたとのことで、確かに乗車人数の確認不足という過失、その後の出欠確認を行わなかったことの園側の責任は大きいとは思いますが、実際の現場にいるとそこを声高に責めることができません。また、保護者サイドの利便性から園バスの運行が必須という地域もあるので、この事件がそういった取り組みのブレーキにならないことを願っています。</p> <p>被害者やご家族の苦しみ、悲しみはいかばかりかと思えます。二度とこうした痛ましい事故が起こらないように、私たちは最善の取り組みをしていかなければならないと感じています。</p>
869	バスの運転手向けに外部講習等整備されればいいと思います。
891	虐待の通報と同じように、通園バスの園児席に職員がいないのに気づいた時は通報するように決めて、コマーシャル等で周知するのはいかがでしょうか。
911	7月29日は1号認定児夏休みの為、運行していませんでした。
918	早めのマニュアル策定。
921	<p>今回の事故は人災です。</p> <p>2016年に栃木県で起きた2歳児の車内置き去りの事故でも思いましたが、欠席している児童の安否確認を徹底していくことでしか防げないと思えますし、それをやるのが我々就学前の児童をお預かりする施設関係者の責務だと感じています。</p>
927	自家用車保有が常識化しているので、運行すべきではない。
929	都市部では運行すべきではない。
934	以前はバスの運行もしていたが、バスを利用する子どもがいなくなり現在は運行していない。運転手(園長)と保育士が多い時は2名、少なくとも1名は必ず乗車していました。送迎の際には必ず人数確認、車内の点検を行っていました。また、園児の出欠席の連絡がない場合には、必ず園から保護者に連絡をしています。ごく日常的に行っていた事ですが、大切さを痛感しています。
935	<p>前理事長が、地域の子どもたちを地域で育てることが大切で、遠くまでバスで迎えに行く必要はないという考えでした。今もその方針はかえておりません。</p> <p>人件費、維持費、事故等の危険性を考えると、今後も前理事長の思いを引き継ぎたいと考えております。</p>
939	通園バス独自のマニュアルはありませんが、登園・降園のマニュアルの中に通園バスのことが入っています。今後、通園バス独自のマニュアルを作ろうと思います。
957	最低限の基準を国が作成した方が良くと思う。
969	運転手の他に、園児の傍に必ず保育士が付き添うべきですし、出欠チェックの記録を取るべきです。
973	通園バスに運転手以外の保育士が乗車していなかった事をコロナ禍による人手不足のような報道があったが多くの現場は安全確保を最優先している。現場の安全への真摯な取組を社会に伝えて頂きたいです。
974	通園バスは当園のように保育利勤務時間通勤時間勤務時間・通勤時間がばらばらであるところは難しいと思う。交通の便が悪い所では通園バスを走らせる必要があるのかも知れないと思われま。
975	運行していないので、意見等はありません。
976	7月29日は1号認定が夏期休暇につきバス運行はしていません。
980	通園バスを使用することがないため、今回の事故の内容以外にどのような問題があるのか、調査結果を知りたいです。通園バスに限らず、今はコロナでほとんど実施していない園も多いと思いますが、散歩や遠足などの園外保育での安全対策や事故対応について、改めて細かくマニュアルを見直す必要性を強く感じました。

981	<p>・間の中に、保育時間（登園時間）に含まれるかという内容がありましたが、8:30?9:00の登園時間には含まれますが、9:00以降の保育時間には含まれません。</p> <p>・7/29指定の質問がありましたが、1号認定児が夏休み中のため、その日はバスの運行をしておりません。通常はバス2台、運転手の他に保育教諭1名で乗車しております。通常は16名程度の子どもが登園時にバスを利用しています。</p>
985	運転手用の安全講習（研修）があるならば受けさせたいと考えている。
989	ガイドラインを作ってほしい。
995	地域性や園の特徴として取り組んでいる園バス運行だと思っておりますので、子どもの命を守るために必要なことをするためにどうすればよいかを各園で管理者、保育士等で納得するまで話し合っ進め、それを守り、不具合があれば改善し続けていくことだと思います。
1001	<p>日本という国は「事故が起きてから騒ぐ」傾向にあり、そんなのわかってたよと後になって色々と評価しても、実際に運行していたことを見たり聞いたりしていれば危ないことなどわかっていたはず。預けていた保護者もそう思っていたはずなのに、見て見ぬふりするしかなかったのだろう。こどもの命を何だと思っているのか本当に残念で仕方ない。</p> <p>でも、「明日は我が身」と思いながら色々なことが想定の中に置いて行かないと簡単に命を預かるなんて言えないのだと思う。</p> <p>新聞記事に掲載されていた「人手不足だった」と言う言い訳も、募集していたと言う走り書きも、どんなことを大人が責めても反省しても振り返っても・・・その子が戻ってくることはないのに・・・。バスから降りてくるだろうとバス停で待っていたお母さんの姿を想像する度に泣けて仕方がない・・・。</p>
1004	園バスを持つと、運転手や保育者の手配が大変と聞きます。園バスがある園には就職しない新卒の学生がいるとも聞きます。今回の事件は、バスでの事故だったけれど、園外への散歩などもよく行うため、普段から出席確認や人数確認をして、子どもが全員いることが確かめられる習慣を職員全員が持ち続けないといけないと改めて思います。
1005	園バスを運行していないのでよくわかりません。
1008	<p>今回の福岡県で起きた事故は、危機管理があまりにもずさんで信じられず、同じく大切なお子さんを預かる仕事をするものとして、また保育園を利用した母として保育士の日々の大変さも理解しつつも怒りを感じます。</p> <p>通園バスの運行に対するしっかりとした基準を整備し、なおかつ乳幼児突然死症候群のように行政の指導検査の時にチェックが必要。</p>
1015	通園バスの運行をしなくても、保護者が連れてきてくださる環境にある。園バスの運行をしなくてよいのはありがたい。朝の忙しい時間に、園バスに2名以上配置を取られると園の配置の問題が出てくる。ただでさえ早出や遅出ができる保育士の確保が難しい現状がある。働き方改革で保護者の就労時間が短くなっているにもかかわらず、保育園の開園時間は、早出遅出が必要な保護者がいるため変わらない。保育士の働き方改革を進めたい。ただ、産休育休の取得率が高く、子育てをしている保育士が多く、早出や遅出ができる保育士の確保にさらに苦慮する現状が見える。
1022	今回のおき去り事故には、管理者としての危機管理に欠けている点が見られます。①職員の複数配置がなされていない。②車内の最後の確認をしていない。③乗車時と降車時の人数確認を怠っている。④クラス担任への引き継ぎの不備⑤人間の思い込み（ヒューマンエラー）
1023	補足：当園はバス1台であるが、朝夕各3便運行しています。
1025	保護者から通園バスの希望も特にない。
1033	福岡県の通園バスの事故は、本当に痛ましく亡くなられた子どもさんのご冥福をお祈りいたします。この事件を受けてあってはならないミスが複数続いたことからだと考えています。通園バスのマニュアルだけでなく日々の保育の在り方や見直しが必要。コロナ禍の中、保育教諭の仕事内容は、ハードになるばかりであり、離職が増えてくるのではないかと懸念する。
1036	通園バスに対する指導を強化し、監査項目へ取り入れて欲しい。

1039	9年ほど前ですが、某協会に通園バスはシートベルトをしない。することにならないように安全運転を。と言われていたのをいまだに覚えています。子どもの安全を考えるとすればシートベルトは必須かと思います。シートベルト設置及び着用を義務とし、必要であれば補助を出す等の措置が必要かと思われます。
1046	運行していないので、意見は特にありません。
1047	登園降園では使いませんが、遠足などで使う際も、最終点検は必ずします。コロナ禍では三密を防ぎ消毒や換気を奨励していたはずなのに、事故がまた起きた事が残念でなりません。
1050	行事等で法人所有のバスを運行していますが、園児数の確認は最低限の我々児童福祉施設職員の義務だと思います。同業者の所業に腹が立っております。一部の行いが全てに影響するので、日頃の行動に細心の注意を払って望んで参ります。
1054	通園バスの運行予定はありません。
1059	Q20については、警察署への届け出を毎年行っていますので、自治体というより警察署からの指導・要請となります。（運行ルートや停車場所、乗車する園児の氏名・人数等、詳細を届けています）
1061	福岡のバス事件は、ありえない。園長も気づかず、担任も気づかなくて悲しいです。
1062	通園バス内では、園児の様子を常に把握し、異常がある際はすぐに対処する必要があると思いますので、運転手以外に最低1名の職員が乗車しておかなければいけないのではないのでしょうか。また、乗車時の人数把握、降車後の車内の点検も必須事項だと思います。
1066	今後少子化による園児の獲得が激化されるものと予想しております。 通園バスは付帯サービスとして保護者のニーズが高いと思われる一方で、ルートの選定や運転手の確保、運行時の安全確保などとてもリスクが高いものと思っております。 付帯サービスについては、サービス過剰にならないよう行政などでガイドラインをより現場に近い目線で設けていただくようお願いします。
1072	勿論決して他所事とは思わないが、福岡県の事故は通常では考えられない出来事で、一事が万事泥縄式のアンケートを実施するのは如何なものか？ バス運行も含め各園それぞれに、全体的な運営責任を認識しているのが当然だと思うが？
1076	本来、保育所は通園施設となっており、基本的にバスは所有しない。地域によっては容認しているところもあるようなので、行政の責任もあるのではないか。
1080	本園の通園バスは幼児9人乗りの3列シート軽ワゴン車なので、到着時に園長（又は副園長）が迎え入れる体制です。添乗員は乗りませんが、確認はできています。各園の安全確認の方法がとられているので、それぞれの不備・不手際を指導していただきたい。
1081	創立以来、通園バスは使用していない。
1087	バスに取り残されて、亡くなるというのはとても辛いことであると思います。このようなことが今後無くなることを、願っております。
1100	今回の痛ましい事件ニュースには大変驚いています。当園では、40年以上バスを運行していますが、何度聞いてもあのような状況は考えられません。たとえマニュアルがなかったとしても、必ずどこかのタイミングで気づきや違和感があつたはずなのに本当に悔しいです。背景には、スタッフ不足も要因のようにありましたが、確かに保護者の利便性ばかりが先行して現場スタッフの確保が難しい事にも、目を向けていただきたいのは事実ですね。
1101	今のところ通園バス運行の予定はありません。
1103	バス運転手を雇用できる補助金制度。
1109	今回の事故で、通園バスについて、もっと安全性を高めていく必要があると感じました。 自園でも通園バスの運行について、見直していきたいと思います。
1122	通園バスの事案では出欠席も課題として挙がったと思うので、園児の預かりの開始と終了について明確すること。

1126	大変心を痛める事件であり、二度と行いようにしたいです。点呼の必要性はもちろんですが、同じ園長という立場から、保護者の方の寄り添ったサービスを考え、職員の負担を少しでも減らそう（人件費も含む）と自ら業務を行うことも多くあります。必要なサービス、保護者支援を改めて考えることも必要ではないでしょうか。
1130	バスがあれば、保護者支援や、園外活動などに役立ちそうであるが、維持費が難しい。
1161	運転手の他にも、バスの定員に応じた人員配置が必要。どうしても送迎できない家庭には、バスのある園は魅力があるかもしれない。送迎時の保育士との関わりを大切にしたいので、自園では、導入しない。
1167	ドライバー以外に子どもの乗車人数に対して大人1人とか2人とか法で決めた方がいいと思います。
1175	バスがあれば保護者は喜ぶと思うが、園が背負うリスクが高くなると思うので、今後も考えてません。先日の死亡事故十分にあり得る事、行政も入りマニュアル等の作成に介入して、基本的な事故防止の項目の必須事項を共通させるなどをした方が良くと思う。
1181	園バスはあるが通園バスとしては運航していない。今のところ必要ない。
1187	本園では、朝夕の保護者の方との顔を合わせたやり取りが保育の信頼感にも繋がると考えています。しかし少子化に伴い、近隣園での定員割れの話を知ると、いずれニーズがあれば通園バスも視野にいれようかと思っていたところです。今回の痛ましい、しかし防げたはずの事故を機に、通園バスの送迎時間も大事な教育・保育の時間中だと再認識しました。
1198	園外保育のみ運行している。
1199	本園は降園のみバス運行を行っています。
1202	園児の乗り降りについては最善の確認をしているが、さらに気を引き締めて行う。また、高齢者の運転手が多く、信号無視や、無理な割り込み、停止線で止まらない等、交通違反やマナーの悪い運転手が多く見受けられる。高齢者の運転が非常に危険ですので、何とかしてほしいです。高齢者の自転車の運転も非常に危険で迷惑です。
1206	運転手1名では絶対運行してはいけないことだと思います。確認や情報伝達は、子どもを預かっている以上は、必ず実行する義務があると思います。慣れには、くれぐれも注意したいです。
1208	回答の補足です。 設問にある7月29日は当園では夏季休業中であるため、バスの運行をせず、預かり保育利用者は各自で登園しております。
1210	園児の送迎も保育と同じ様に大事な業務で、危険度はとても高いです。安全確保は、①園バスの機能②複数の人による確認と指導です。どちらも費用はかかります。安全運行の為と保護者の費用の軽減と財政厳しい中ですが、利便性を考え助成金を増やして欲しいです。
1219	過去に通園バスを運行したことがあるが、その時は、運転手の他に同乗者（保育士資格あり）1人は乗車しなければならないといった通達があったと思いますし、それに従って同乗者は保育士資格のあるものとしていました。今回、同乗者の決まりはないと報道されており、??と思っています。幼稚園、保育園、認定こども園と施設種別がたくさんあることへの煩雑さ、配置基準にそぐわない業務内容、サービス重視の競争原理などで、保育現場は限界なのではないでしょうか。
1220	保護者の皆様の負担を軽減するため利用料を月1500円にしています。利用料だけでは赤字の運営です補助をしていただけたら助かります。
1221	園独自でもなんでもマニュアルはないのでしょうか？監査でも特に言われたいのでしょうか？
1222	バス運転を施設職員で運転するなら、子どもの安全を守るマニュアルを作成し徹底する。
1224	先日の事故について、我々には考えられない、あり得ない事故と認識しています。
1225	父兄の送迎が増えてバス乗車希望する子が減ってきたのでバス送迎は廃止予定です。

1232	私はまず第一に近年の通園バスによる事故は通園バス自体に問題があるとは思わない。それらの事故は園の確認不足や、問題管理の不良によるものであると感じているからだ。しかし現在、起こりうる問題に対してしっかりと対策している園は少なく、日々綱渡り状態の園が多いように感じる(通園バスの問題に限らず)。園では生活の中で確認を怠ったり、危機管理能力が低下してしまっている状況がある。正直監査等、バスに対しては安全への強化を取るべきであると思う。
1245	地域性や運営上の問題もあるとは思いますが、保護者同伴による登降園が最も安全であり、園児や保護者のコミュニケーション育成にもつながると考えます。
1256	痛ましい事件が起こり、改めて命をお預かりしているという思いを強くもち、責任の重さに恐怖さえ覚えました。でも職員間でも再度人数確認について話し合い、この事件をどの園も無駄にはしては行けないと思いました。 でも、どの園も子どもの命を預かっているという責任の重さは常に感じて保育をしているということをご理解いただきたいと思います。
1272	通園バスは、園から遠い距離の方が、希望する園に通園するのに必要であり、利用する方は安心な乗り物と思っています。子どもが楽しい一日を過ごせるように安全管理(不審者対応・交通事故対応・置き忘れ対策など)を徹底することが大事だと思います。
1284	痛ましい事件に胸を痛めておりました。 本園は、通園時ではなく、園外保育時に運行しております。運行時には、乗降の際に添乗した職員が必ず、子どもたちの人数を確認しております。最終確認で、行きと帰りでの人数を複数で点呼する事を徹底しています。
1291	今回の事件は、通常の園では考えられない事故だったと思います。子どもたちの人数確認は1日のうち、数回(移動する度あるいは活動が切り替わる度ごと)行うのが常識です。 この事故を機に、今までの保育を見直し、同じ過ちが二度と起こらないようにしてほしいと思います。
1294	児童福祉施設になぜ通園バスがあるのか意味がわかりません。
1301	子どもの命を守る為の安全な運行規程はあるべきだと思う。座席を決めて座らせることで出欠を確認したり、乗るとき降りる時の人数チェックなど、幾重にもチェックできる体制は不可欠だと思う。それぐらいの意識を持って運行するべきだと思う。
1303	運転手と添乗員の保育士は必ずバスに乗って児童の安全管理に万全を期すべきです。
1309	当園では通園バスを使用していないので、特に意見はありません。
1313	特にない。最近起きた通園バス事故については本当に痛ましい事故と思っている。
1322	当市の保育園では、バス運行は無い。
1326	今回の死亡事故については、バス運行の問題以前に確認不足によるものである面が多く感じられる。バスの運用がない当園についても、園児の確認についてはその都度都度で改めて厳となすようにしていきたい。
1334	バスがあると便利と思う保護者も多いと思います。いろいろな方が、いろいろ考え、今回の命を無駄にしないようにしたいと思い、回答します。
1338	今後、園児数が減少するようならば検討したいが、リスクもあるため踏み出しにくい。
1344	ヒューマンエラー防止。
1346	通園バスには、運転手のほかにドア番、中番が必要です。運転手一人での送迎は論外。出欠席者の確認や帰りの送り時に乗車か否か、また担任への連絡事項も承る必要があります。安全面にしても同様、送迎中に具合が悪くなることもあるかもしれませんが、その時に気づいてあげられるのは同乗職員しかいません。降車時忘れ物があるかもしれませんが、そういうのも中番が見る必要があります。走行中に手足を窓から出すかもしれませんが、それも中にいる職員が見守る必要があります。通園バスを運行するのであれば、安全マニュアルを策定し守って行うべきです。

1348	保育士の添乗なしでの運行は考えられない。今回の事件での、子どもの乗降者時はどうしていたのか疑問である。
1351	当園では、行事など必要に応じてバスを利用しています。今回の事故に際しまして、今一度利用方法について検討していきたいと思います。
1355	地理的な環境や保護者の就労状況にもよるが、乳児の通園バス利用は危険だと思う。乳児が同乗する事により、運転手や同乗者の目が乳児に行きがちになり、幼児に対して目が行き届き難くなると思う。
1362	運転手、添乗スタッフの常時配置を徹底。
1365	バスでのミス・見落とし・事故は死に直結する為、遠足等でバスを使用する際には、最新の注意を払っています。
1369	認定こども園としては、バスの運行をしたいが、近隣の保育園との兼ね合いがあり運行していない。ただ、同市内で民間の幼稚園(認定となったが)が運行し、園児をかなりの広範囲でかき集めて回っている。あれは、ひどいと思う。保育園の集団としては(元保育園で今認定も含める)は集めることができず、何故幼稚園は良いのか？30年以上前は送迎もしていたが、今は安全を理由にやっていない(運行できない)。多くの矛盾があると思うが。行政の区域によっても考え方によって違い、安全安心の立場をどうとるかの部分もあるであろうが。また、送迎バスの所有に関しての規定考え方も色々であろう。しかし、どの部分までを満たしていれば安全と考えるのかも示していただきたい。 あと、不公平感を持たすような行き過ぎたバスでの送迎は、何とかしてもらいたい。団体としてどこを目指しているのか、送迎しまくって子どもを集め、経営を自己責任としてがんばれとのことであるならば、生き残りをかけての運行は仕方ないのでは？
1370	必要ありません。
1371	バスに同乗者が乗っていない園が多いことに驚きました。
1375	バス利用者が減ってきており、車検やガソリン代など維持費がかかり赤字運行です。大型バスから中型ワゴン車に変更する案も考えていますが、遠足など大型バスを必要な時もあるので、補助金制度があると助かります。
1405	園バス運転手が普通二種免許等安全性なくとも園児を乗せられることを、国が法律で何とかすべきと思う。乗っている園児がわからない(降ろし忘れ)ことなどあり得ないことだが、多人数ならば登園バス乗車名簿を作り、出欠を誰もが確認出来るように当然すべき対処と考えられる。
1415	今回はニュース等で発表されている痛ましい事故(把握している状況では、事件だと感じております。)があったために、この様な実態調査が行われていると考えるが、当県のように人口減少や過疎地保育が進んでいくと、当然に認定こども園(保育園移行からの施設)や保育所としても、利用者ニーズ対応として広域的な送迎を含めた事業展開を検討していく必要性が生じると考えますので、再発防止や円滑なサービス提供の課題をふまえ実態調査の把握や全体への周知は継続的に行うべきだと考えます。
1420	結構大小の事故がありますよね。乗車・降車後の確認を複数で行うべき。
1425	特にないが、今回の事故は人ごとに思ってはならないと考えています
1427	保育園等の通園バスでの悲しい事故は、2度と起こしてはならないと思います。 自園でも、通園バス運行に際し、再度検討し変更したこともあります。 安全運転で無事に運行できるように行っています。
1431	今回の九州地方で起きた痛ましい事故(事件)は、あってはならない事例だと思います。 単に通園バスの運行の有無にかかわるものではなく、日頃の園児とその家族への向き合い方の問題が大きいと感じております。園児が1名いないことに夕方まで気付かないのは、なぜなのか？朝の登園人員の確認の時、おやつの時、昼食の時などなど、いくらでも気づけるチャンスはあったと思うのです。 子どもに心が向いていないから起きた事件だと思います。しかし、この機会に日本における通園バスの運行状況の実態把握をすることは大変有意義なことだと思います。二度と同様の事件を起こさないために。

	暑さと渴きと深い絶望の中、命を落とさなければならなかった園児の苦しさを思い、冥福を心よりお祈りいたします。良いお仕事をなさってください。
1437	地域の施設ですので通園バスの必要性はありません。
1442	ほとんどの園が乗り降りの時の人数確認や、同乗者を乗せて運行していると思うのですが、このような悲しい事故が起きるとすべて一緒に見られることがつらいです。当園ではバスは使用していませんが、もう一度送迎時や保育中での人数確認の徹底を見直しました。
1446	当園の場合は、親御さんが勤務で自家用車で送り迎えしているので通園バスは必要ない。
1448	保護者がそれぞれ仕事を持っているため、集団での決まった時間の送り迎えは不可能。
1451	乗車、下車の人数把握はしっかりと複数人で確認するべき。
1455	未満児の通園バス利用をしないように行政には指導徹底してほしい。(もちろん当園は3歳児以上のみの利用です)
1469	朝の園児受け入れ時間帯は保育士は確認することが多く、バスの利用に保育士が1名とられるのは非常に負担です。しかし、家庭の事情で送り迎えを頼まれる家庭があるので、子育て中の保護者の負担が軽減できればと思い送迎バスの運行を行っています。
1472	11時間開所の保育園でバスの運行は考えられない。少子化が進むと、バスの送迎が園児確保のための目玉になるのだろうか？
1476	今のところ運行する予定はありません。
1482	通園バスを運行するなら運転手と保育士が必ず必要だと思います。運転中に子どもの身に何か起きた時にすぐに対応できることが必要かと考えます。
1488	保護者にとって通園バスはありがたいものだと思います。 だからこそ、小さな命を預かる上で危機管理は必要以上に高く意識をする必要があると思います。 年に一度、市内で安心・安全な運用ができるよう講習を開くと良いと思います。
1490	少子化の時代に向けて 通園バス運営はいつも資金、心の準備はできている。 子どもの未来を守るために、保育園を地域に残し存続するために必要と思っている。
1511	さらなる安全運行を強化するには、補助金が必要と考える。
1513	園バスに対する補助金があればいい。保育士不足なのにバス乗務に1人取られるので、その時間帯の保育士確保の問題があるので、その分の加算があればいい。
1518	今年度で送迎バスの運行を終了予定です。
1525	運転手1名で園児を送迎することは危険である。また、園長が運転することもどうかと考えている。
1526	Q13は雇用運転手の代替となる場合、園長または退職された運転手。(大型免許が必須のため運転手が限られている) Q15は現在、登園は資格ありの助手、降園は資格なしの助手です。ふさわしい回答がなかったため。Q19園では運転手に対して行ってないが、運行管理者の講習は毎年受講している。また、県運輸局にも園バスの運行について開始の際に問い合わせ、運行に関する許可を頂いている。また、保育士には今回の事例の以前からリスクマネジメント研修を受けることで園バスを含めた保育中の人数確認の大切さを学んでいる。 今回の事故は、いろんな不備が指摘されていますが、バスを駐車する際に必ず行わなければいけない車内の確認が行われなかったことが一番の要因。助手が一度確認していることが分かっているけども運転手は、何かあった時に自分を守るために自分の目ですべての座席を確認する事は必須だと思います。 助手の有無は、運行中の車内での事故を防ぐためにいた方が良いですが、ここに有資格者をといわれると、保育中の保育士を引っ張り出すことが多くなると思われ、バスの運行数によって通常業務に支障が出る場合も考えられる。無資格者の配置で朝夕各1時間程度雇える補助があれば運行時の職員配置が難しい園でも適正な数の助手導入を検討されるのではないのでしょうか。
1532	保育園の性質上、現状では必要ないと思うが運行している園に対しては補助金等運営費用の加算が必要に感じる。



1533	地域差もあり必要な場合もあると思うが、通園バスを職員一人で運行することは運営上、安全上ありえないし言語道断の話である。社会福祉法人立であればしっかりと行政監査を受けているはずだが、監査でも見抜けていないのであれば行政の責任も重い。当人、園だけでなく監督庁も処分されて当然なのではないか？
1536	保育士人数と園でお預かりできる園児の数があっていないと感じる。公的な基準を見直さない限り、バスの事故に限らず、安全な人の配置は難しいことがあると感じる。
1541	人材確保が困難ななか、短時間雇用は難しい事を考えると、引率者にかかる施設への補助金を検討すべきと思います。
1549	バスの運行に限らず何をするにしろ現状の配置基準では根本的に保育士数が足りない。バスに必ず保育士を乗せる必要があるなら一台につき保育士1名一日8時間分の加算を、バスに乗る時間だけ出勤する保育士など普通いないので。
1556	ケガや事故が無いことを祈ります。
1558	今回の事は、大変痛ましい出来事であり、私達も、あってはならないことと職員間で共有しました。事件のあった園の落ち度は認めつつ、どうしても、今の職員配置の不十分さもよぎります。国の基準の見直しをして欲しいです。1人で30人厳しいです。
1571	通園バスの運行マニュアルは、国基準で規則を設ける（運転手の他に1名乗車が必須など）。運行システムを導入するのがベストだとは思いますが、機械に強い園ばかりではないと思うので、せめて入園時に保護者へバスの運行マニュアルの説明を必須にすると、園が遵守できているか否かを保護者も確認できるのではないかと。 宗像の園児虐待も今回の件も、福岡県の保育園に対する印象に少なからず影響があったと思う。ひとくりにされたくないの、自園の見直しを継続しながら、全国組織的でも改善をはかる取り組みをお願いしたい。
1582	バスでの登園は1号に限ると市より指導されております。7月29日は1号夏季休暇中により運行しておりません。
1606	バス利用の有無に関わらず、今回の件は基本的な事を（人数確認、出欠確認等）を行ってれば防ぐ機会は複数あったと思われた。他人事ではなく、当園はバスは利用していないが、基本的な事を改めてしっかりと周知・確認をし、日々保育を行っていきたく強く感じた。
1616	当園は、通園バスは所有していないが、災害時を想定しての避難用のバスがあれば、助かると考えています。但し、経費がかかるので大いに悩むところです。
1648	通園バスは、事故が怖い為に運行していない。
1650	通園バスはもちろん、保育活動に限定して運行している園児バスについても、運行規程や運航マニュアルのひな型をご教示いただきたい。
1652	7月29日は、保育所行事のため、通園バスは運休しました。
1659	車両の点検も運転手の安全管理指導など、全て外部委託としてるため、安心して乗務できている。乗車記録は添乗した保育者が記入して園保管。走行記録等は運転手が行い、業者の方で保管している。専門知識のある会社へ外部委託にして良かったと私どもは感じている。
1668	命を預かることの大切さがお互いに大事。
1687	バスの運行に関する市の補助が打ち切られて困っている。
1692	毎日の運行では、今回のような事故は、ヒューマンエラーとして考えられると思いますが、あまりにもかわいそうの事案だと思います。当園でも職員間での教訓として、考えていきたいです。
1694	大きな通りだけでなく、住宅街の中も停留所になっている園バスが多いですが、お母さん達がおしゃべりに夢中になって子ども達は走り回って遊んでいる場面も見かけることがあります。危険に感じることもありますので注意喚起が必要かと思われます。

1696	登降園の際の保護者と担任のたとえ短い時間でも貴重な情報交換の場は、運営上重要な時間です。連絡帳や伝言では感じられない、子どもだけでなく保護者の表情や様子から様々な情報を得られ、必要と感じたらそのことでの会話もできます。何気ない世間話の中にも様々な情報が見え隠れしますし、「おはようございます」「行ってらっしゃい」「おつかれさまでした」「さようなら」等の笑顔の挨拶こそ信頼関係を気付く基本ではないかと考えています。やむを得ない地域環境上の事由でない限り、また個別の重大な事情がない限り、通園バスの運行は必要ないと思います。便利なだけの親の都合、園児獲得の園の都合が子どもの成長に必要なとは思えません。長い子は1時間以上もバスに乗っていると聞き、その間子ども達は交通の危機の中におかれ、親が送迎することでそれに近い時間を保育園で楽しく過ごせる筈です。
1699	全員送迎が望ましいが地域柄難しく悩みどころです。また保育教諭の負担にもなっている。
1705	以前通園バスを運行していたが、廃止してから保育士等の業務負担が軽くなった。通園バスの運行は、人員等ゆとりのない園では負担が大きくなる為、加算等でサポートしてほしい。
1706	園長が運転しないように決まりを作る 理由：事故後等の指揮がとれない
1711	保育園での通園バスは必要ない。園児の受渡しは対面が基本であるので。
1714	「添乗員が乗車しないで園児を乗せること」安全を重要視しなければならないのに、大問題です。事故犠牲者がでると騒ぐ、これも大問題です。
1716	運行する場合は守るべきガイドラインは必要と思います。
1721	通園バスの運行は職員絵話し合い、十分注意しているつもりですが、今回の事故を受け再度職員と話し合い見直しを行っています。 バス運転手とも安全については、日々話し合っています。
1723	もらい事故による交通事故も経験した。通園バスはリスクが多い。 乗車中の嘔吐対応や、トイレ対応。バス運行するために添乗職員の勤務も超過する。 だが、アメリカにおける通学はスクールバスによる安全確保が一般的である。菅首相も相次ぐ通学中の子供の列に車が突っ込む悲惨な事故をうけ、スクールバス導入を国で検討すると述べていたように、通園バスの効能も本来は言われるべきだろう。 幼児の介助をしながらの園バスはリスクも経費も背負っている。もう少し補助していただけないものか。
1730	福岡県中間市の保育園バスの事故は常識的にあり得ない事故だと思う。これほどずさんな保育園が存在することが信じられない。
1739	保育園の通園バスに添乗員がいるのは当たり前だと思いますが、それを出来ていないところは行政がきちんと指導するべきだと思います。
1741	それぞれ危機管理マニュアルを作成してあると考えるので、それに従っての運用を希望する。
1742	車内で何が起きるかわからないので、運転手は運転に集中するため、別に保育士が常時乗る必要があるし、確実な書面での点呼が必要。又、その後乗車すべき園児が、乗っていない場合、ご家庭への確認も必要だと思います。
1753	同じような事故が二度と起こらないよう、気を引き締めて保育にあたっていきたい。
1763	バスは使用していませんが、あってはならない事故だったと思います。乗るとき、降りるとき、何度も確認すべきことだと思います。 バスに限らずですが。
1777	小さなお子様の乗車については、乗車中を含め、その前後も細心の注意が払われることが当たり前になるように。。。マニュアルも大切だが、個々の意識が重要だと思います。
1794	海外のように、保護者の責任で送迎するのが基本だと思う。ましてや乳児などバスに乗せるなどは考えられません。

1805	<p>当園にはバスの運行はないのは幸いだったと感じる事件ではありましたが、保育士もしくは人材不足からくるところもあるのではないかと思います。</p> <p>園児がかなり以前に比べると落ち着きがなく、他児を怪我させるような行為をしてしまい、国と市の規定の人数では間に合いません。そのことを経験すると保育士は小規模などもっと楽で穏やかな家庭的保育を求めて退職します。そこにもっと手を差し伸べて頂きたく思います。サポート保育を申し込まない保護者は多数ですので厳しくなります。各地域の問題は異なるとは思いますが、保育士不足、人材不足をなんとかして頂くことの一つとしては、保育士が働く環境、処遇の観点から賃金の増額が執行されましたが、賃金上がるよりも保育士の人数を増やしてほしいという切なる声が当園では聞かれたことを知って頂きたく存じます。</p>
1809	<p>バス運行の安全管理については、子どもの安全を確保する観点から行政より何らかの基準が示され、その基準を満たした運行を各園が行うことが必要ではないでしょうか。</p> <p>バスに乗っている時間も保育時間に含むという認識を確立し、子ども〇人に対して保育者（添乗員）〇名以上など、運行中の子どもの体調の変化や交通事故などにも備えた体制を基準として設ける等、これを契機に進むことを期待しています。</p> <p>またこども園には公定価格で通園送迎加算の設定があるが、その加算額は車両の維持費にも満たないのであり、通園バスの運行や添乗の乗務員の人件費等への補助はありません。</p> <p>仮に添乗員を必置にした場合も、園によっては添乗員の人件費を予算化できない園があるかもしれませんし、加えて保育者が不足している場合は、通園バスに配置できる職員がいるかという問題もあるでしょう。</p> <p>安全面の確保から添乗員を増やすなど国として考えていくのであれば、その人件費について何らかの予算的補助があることで、各園の安全確保への取り組みは一層向上するものと思われます。</p> <p>通園バスを園が運行する理由は、都心等の送迎ステーション・過疎地域・園児獲得など様々な理由があるであろうことから、そもそも公定価格に加算を設けるべきものかという視点もあるとは感じています。</p> <p>以前、園児散歩中の事故が大きな社会問題となった際には、キッズガードなど散歩の見守りへの人件費に使えるよう、「保育体制強化事業」を拡充頂いています。通園バスの事故についても、これを拡充することが一つの有効な方法となるのではないのでしょうか。</p> <p>ただし「保育体制強化事業」については、職員数が前年度と比較して上回っている場合に限って申請できるものであることから、適用外となる園もあるため、子どもの安全を守るための保育者（保育補助者）加配に対する補助事業は、対象園に限られないようにすべきではないかと感じます。</p>
1810	<p>多様なニーズに対応するには、利便性はあると思うが、運転手、園の全職員が起こるべき事態等を想定した上で、共通理解を図り危機意識を持って運営しなければならないと考える。</p>
1811	<p>同一法人の2施設で1台のバスを利用している。</p>
1814	<p>バスの乗降時、園児の確認ミスは絶対にあってはならないことだと思います。普段から確認の確認を徹底し、事故の無い様運行していただきたいです。</p>
1824	<p>通園バスは、姉妹園とで1台を使用している。（乗車園児数は当園のみの人数である）</p>
1825	<p>子どもの命が失われるような事故は二度と起きてはならないと思います。そのために仕組み作りや意識改革などそれぞれの園でも振り返る事が大切だと思います。あとはそのような場面での人手も余裕が欲しいです。</p>
1832	<p>以前は通園バスを運行していた。マニュアルを徹底し行っていたため、共通理解しながら安全に運行できた。</p>
1833	<p>人件費やバス維持費として2号認定にも何らかの補助がほしい。</p>
1836	<p>バスの事故があり再度マニュアルを確認しました。</p>
1837	<p>通園バスを運営するにあたっての補助金もらえると有りがたい。</p>
1858	<p>必ず、運転手の他職員が同乗すべきだと思う</p>

1860	質問内容で回答欄に記入できなかったため、詳細をお知らせします。 問 11 7月29日は夏休みのため、運休しておりましたが、日頃の平均を記入済み 問 13 直接契約 1名 業務委託 2名です。
1865	マニュアルの模範があるとありがたい。
1866	マニュアルの雛形を配信してほしい。