

会 議 録

会 議 名 嵐山町立学校統合準備委員会 第6回通学・安全部会						
開 催 日 時	令和8年5月28日(木)			開 会	午後5時00分	
				閉 会	午後6時05分	
開 催 場 所	嵐山町役場町民ホール					
会 議 次 第	1 開 会 2 あいさつ 3 委嘱状交付 4 部会長任命 及び 新部会長あいさつ 5 議題 (1) 通学・安全部会 令和7年度までの協議内容について(報告) (2) スクールバス運行方針決定までのプロセスについて (3) STEP1 事前情報の整理 (4) STEP2 スクールバス導入要素の整理 6 その他 7 閉 会					
公開・非公開 の別	公 開		傍聴者数		なし	
非公開の理由 (非公開の場合)	(非公開の場合)					
委員出欠状況	部 会 長	関口幸愛	出	委 員 (部会長サポ-ト)	田嶋直美	出
	委 員	八木原夏実	欠	委 員	須川 優	出
	委 員	安藤淳之介	出	委 員	関根盛敏	出
	委 員	石森奈通子	出	委 員	高田 恵	出

	委員	高橋悠里 (代理 矢吹理子)	出	委員	服部朋秋	出
	委員	松本主税	出	委員	清水 進	出
	委員	荒川 統 (代理 山中雄一)	出	委員	林 雄一 帯同 清水亮太	出
	委員	田中 守 (代理 溝上智恵子)	出			
教育委員会 職員出席者	教育長	下村 治		学校統合 推進課長	久保哲也	
	副課長	清水雅也 (司会・進行)		主任	篠崎 照	
	主任	吉野祐介		指導主事	神田貴裕	
次 第	て ん 末					
1 開 会	教委 (司会)	開会宣言				
2 あいさつ	林委員長	本日はお忙しい中ありがとうございます。 今回は、スクールバスの導入に向けた運営方針とそれに伴う意思決定プロセスについて、ご協議をお願いします。				
3 委嘱状交付	教育長	新任委員 5 名を委嘱。 新任委員を代表して、教育長から須川委員に手渡しで委嘱状を交付。 その他の委員は机上への置届で対応。				
4 部会長任命 及び 新部会長 あいさつ	林委員長	関口委員を部会長に任命。田嶋委員に部会長のサポートを依頼。				
	関口部会長	子供たちの安全が最優先という基準軸のもと、建設的に協議を進め、良い方向に進めていきたいと思えます。 宜しくをお願いします。				
5 議題		関口部会長が議長となり、議事を進行				
(1) 通学・安全 部会 令和 7 年度まで の協議内容 について (報告)	教委	会議資料 2 頁~3 頁を説明。				
	関口部会長	説明が終わりました。何か質問や意見等がありますか。				
		(質問、意見等なし)				

(2) スクールバス運行方針決定までのプロセスについて	教委	会議資料 4 頁を説明。 補足として、スクールバス運行を業者委託とする場合、遅くとも令和 10 年 3 月中までに業者を決定する必要があることを説明。
	関口部会長	説明が終わりました。何か質問や意見等がありますか。
		(質問、意見等なし)
(3) STEP1 事前情報の整理	教委	会議資料 5 頁~9 頁を説明。 補足として、物価高騰などの影響により、中型バス 1 台、マイクロバス 1 台の運行の場合、当初想定していた年間 2,000 万円から 3,300 万円に増額していることを説明。
	関口部会長	説明が終わりました。何か質問や意見等がありますか。
	関根委員	バス運行費用の見積額が年間 2,000 万円から 3,300 万円に増額していますが、町の財政状況から、増額後の費用で対応することはできるのでしょうか。
	教委	現時点では、スクールバスの予算確保に関して財政担当との折衝は始まっていません。そのため、予算確保について明確な回答はできない状況ではあります。 ただ、物価が高騰している状況を踏まえ、ある程度の上昇率を前提に交渉していく方針です。 子供たちの通学・安全に関わる重要な事項であるため、しっかりと交渉し予算を確保したいと考えています。
	高橋委員 (代理 矢吹)	中型バス 1 台、マイクロバス 1 台の場合、最も長時間乗車する子供の乗車時間はどのくらいを想定していますか。
	教委	第 3 回通学・安全部会で説明した内容になりますが、30 分間の乗車を想定しています。
	高橋委員 (代理 矢吹)	その子供は、下校時も 30 分の乗車となるのでしょうか。
	教委	下校時のバスルートについては、第 3 回通学・安全部会の段階では検討されていないため、明確に回答はできませんが、どのようなルート設定にするかによって、乗車時間は変わってくると思われます。今回、委員の皆さんからご意見をいただきながら、改めてバスの車種などを検討していきたいと思います。
	高橋委員 (代理 矢吹)	1 台の乗車人数が増えると必然的に長距離の運行となり、そうすると長時間乗車の子供がでてきてしまうことが危惧されます。
	関口部会長	ご意見ありがとうございます。

	服部委員	会議資料 7 頁の通学路接続箇所実地調査の結果を受け、町や県、警察などに改善要望は出されているのでしょうか。
	教委	全てではありませんが、町や県、警察などに情報を伝えている箇所はあります。その全てを改善できるかどうかは定かではありませんが、新校開校に合わせて可能な限り改善できるように要望していきます。
	服部委員	2月に実施したイベント(SAFE TOWN DRIVE in 嵐山)の結果の公表状況あるいは公表予定についてご教示ください。
	教委	昨日、データ収集を行ったあいおいニッセイ同和損害保険株式会社様より地図データが正式に寄贈されました。現在、地図データの公表方法の検討を進めているところです。今後、新校の通学路を検討する際の資料として活用したいと思います。
(4) STEP2 スクールバス導入要素の整理	教委	会議資料 10 ページを説明。 「安全性」「確実性」「経済性(持続可能性)」の3つの観点から、スクールバス導入に求めることを協議いただくよう依頼。 補足として、【教育委員会】欄に記載の事項は、あくまでも想定されるものを羅列しているだけであり、委員協議の中で変更することは何ら問題ないことを説明。
	関口部会長	説明が終わりました。 初めに、【安全性】について、ご意見等をお聞かせください。
	服部委員	会議資料 8 ページに掲載されているバスの運行費用について、業務委託費の中に任意保険も含まれているのでしょうか。
	教委	含まれています。
	服部委員	これまでの会議の中で、「コミュニティバスとして活用はしない」との方向性が示されていますが、保険の対象は、不特定多数ではなくあくまでも乗車が想定される小中学生に限定されるのでしょうか。
	教委	乗車が想定される小中学生に限定されます。
	高橋委員 (代理 矢吹)	乗車中の子供の傷病に対する対応方法も重要だと思います。
	教委	ご意見ありがとうございます。
	石森委員	コンビニをバスの停留場所にする場合、駐車場をバスの停留場所として利用することになりますか。

教委	コンビニをバスの停留場所にする案は、これまでの検討の中で委員から発案されたもので、コンビニのどの部分かという具体的内容には至っていません。
服部委員	通学時間帯のコンビニの駐車場は大変混雑しているため、安全面が大変危惧されます。安全なバス停の確保が重要だと思います。
安藤委員	以前、コンビニの停留場所の案が出た際に、地区の集会所などの案を提案しました。集会所で地域の方たちが子供たちを見送ったり出迎えたりして、そこで保護者から預かったり保護者に引き渡したりできれば安全が担保できると思います。
石森委員	自宅近くのコンビニは、通学時間帯は非常に混雑していて、そこをバスの停留場所にするのは危険だと感じています。 バスの停留場所までは、1人で歩いていくのか、通学班で徒歩移動するのか、それとも保護者が送迎するのか、万が一、バスに乗り遅れた場合はどうするのか、などの点が不透明であり不安ではあります。その点では、現・七郷小学校をバスの停留場所とすると、今まで通りの通学班で移動することができるので安心ではあります。
高橋委員 (代理 矢吹)	バスが遅延した場合に、どのような手段を用いて停留場所で待機している保護者や子供たちに遅延していることを伝達するのか、ということが課題です。また、バスが遅延した場合、長時間バスの停留場所に待機させられる子供や保護者たちの安全をどう守っていくかも課題となります。
教委	ご意見ありがとうございます。
関口部会長	次に、【確実性】について、ご意見等をお聞かせください。
	(質問、意見等なし)
関口部会長	次に、【経済性】について、ご意見等をお聞かせください。
清水委員	これまでの検討の中で、バスの停留場所について、コンビニなどの店舗を停留場所にする案が上がっていますが、例えば、現・七郷小学校に集合させるなど、集合場所を集約した方が経済的に有利になると考えますが、バスの停留場所を複数設定した場合と集約した場合とで比較検討はされましたか。
教委	バスを運行させる時間に差が無ければ、見積金額に差はな

		いかと思われます。
	清水委員	バスのルートが短くなれば、その分の燃料費や維持費などが節約できるのではないのでしょうか。
	教委	バスの運転士はある程度大きな時間枠の中で勤務するので、人件費の面では大きな差は生まれないと想定されます。一方で、バスの走行距離が短くなれば、燃料費や維持管理費などの面で差が出てくる可能性はあります。ただ、現段階ではルート確定前なので、精密な積算ではないのが現状です。
	安藤委員	バスを町で購入し運営することによって初めて「経済性」の効果が生まれるものであり、業者委託を選択する以上は「経済性」は担保されないと思います。また、「確実性」を重視すればするほど「経済性」は失われると思います。今回、「安全性」「確実性」「経済性(持続可能性)」の3つの観点から検討を進めています。「安全性」については誰もが最重要であるという共通認識がありますが、その次に「確実性」と「経済性」のどちらを重要視するのかによって、「バス購入」か「業者委託」かの方向性が変わってくると思われます。 教育委員会として、「確実性」と「経済性」のどちらに重点を置くのかを明確にした方が、議論がしやすくなると思います。
	教委	教育委員会としても、現段階では「確実性」と「経済性」の重要度に差はつけていません。 これまでの議論の中で、「安全性」「確実性」「経済性」について比較的大きく議論されてきました。3つの観点に分けて、改めて委員の皆さんと意見を交わすことが今回の目的です。今回いただいた意見等を教育委員会で集約、精査し、ある程度の方向性を示せる準備を進めていきます。
	清水委員	「安全性」と「確実性」を担保するには、業者委託しか手段はないと思います。運転士の雇用、教育、運行管理などの業務を全て町で担うことは現実的にできるのでしょうか。
	教委	「業者委託」の中でもいくつかパターンがあり、バス車両の手配と運転士の手配、運行管理などの全ての業務を委託する場合もあれば、バス車両を町で購入し、運転士の手配や運行管理などを業者に委託する手段もあります。 町が運転士を雇用するとなると、運転士の募集から運転士

		教育、運行管理まで全てを町が担うこととなります。行政はバス業界のプロではないので、全て町直営で実施する場合は、安全性と確実性の面で課題があります。今後の議論の中で、業者委託の可能性が色濃くなってきた場合に、委託の内容を細分化して検討を進めていきたいと思います。
6 その他	教委	次回以降の会議の開始時刻を午後3時にする案が上がっています。このことについて、意見を求めます。
	安藤委員	従来通りの時間を希望しますが、今回提案の時刻でも対応可能です。
	石森委員	従来でないと仕事を休まなくてはならないので、従来時間を希望します。
	高田委員	小さな子供を預けて会議に出席をしなければならないので、今回提案の時間を希望します。
	須川委員	従来時間だと小さな子供を実家に預けて会議に出席しなければならないので、今回提案の時間を希望します。
	教委	ご意見を参考に今後の会議の設定をさせていただきます。
	教委	新任委員の方は承諾書と債権者登録用紙の提出をお願いします。
7 閉会	教委	

以上、会議のてん末を記載し、その相違なきを証するため、ここに署名する。

令和 8 年 6 月 16 日

部会長

関口幸愛

嵐山町立学校統合準備委員会 第6回通学・安全部会 会議次第

日時 令和8年5月28日(木)17時から
場所 嵐山町役場庁舎 町民ホール

- 1 開会
- 2 あいさつ
- 3 委嘱状交付
- 4 部会長任命 及び 新部会長あいさつ
- 5 議題
 - (1) 通学・安全部会 令和7年度までの協議内容について(報告)
 - (2) スクールバス運行方針決定までのプロセスについて
 - (3) STEP1 事前情報の整理
 - (4) STEP2 スクールバス導入要素の整理
- 6 その他
- 7 閉会

(1)通学・安全部会 令和 7 年度までの協議内容(事前にお読みください)

新校に向けた児童生徒の通学手段および安全確保について、第 1 回から第 4 回までの通学・安全部会(第 5 回は実地調査)で交わされた主要な論点と今後の方向性を以下のように整理・集約しました。

1. 地域の通学実態と課題・保護者からの要望

● 距離基準と実態の乖離、および不平等の解消:

国が示す通学基準(小学校 4km、中学校 6km)(別紙参照)に対し、実際の通学路は高低差や迂回、道路状況が異なるため、「距離のみではなく、実際の所要時間や安全性に目を向けるべきだ」との指摘がありました。学校近くの児童と遠距離通学の児童とを比べると、1 日の中で自由に使える時間が 1 時間以上も少なくなる不利益が生じていること、女子や低学年の体力・疲労感、冬場の下校時の暗さ、強風時の自転車通学の負担など、身体・精神面への配慮を求める要望が出されました。

● 南部地区(鎌形・大蔵・根岸・將軍澤)の扱い:

国の基準未滿を理由に「当初は支援なし」とした教育委員会案に対し、委員から慎重論や反対意見が出ました。現状大きな問題が起きていないのは保護者が自家用車で送迎するという「隠れた負担」に依存しているためであり、「町独自の基準(2km~2.5km 以上)を創設して子育て世代を呼び込む町の魅力とするべきだ」との声が上がりました。また、北部用のスクールバスを運行した後に、「下校時間を調整して南部希望者を乗せる、あるいは各家庭が費用を負担してバスを運行させる、などの具体的提案がありました。結論として、北部のスクールバス運行の方針が決定した後に再度検討することになりました。学校統合推進課からは、「幼稚園バス」の活用について研究を進める提案をし、承認されました。

● 遠山地区への対応:

開校後数年は対象児童がいない見込みですが、将来の転入等による在籍者発生を想定し、事前に体制を組む必要性が指摘されました。学校統合推進課からは、「バスルートの新設するのではなく「タクシー代の補助」による支援を想定し、事前にタクシー会社と協議を進める方針が示されました。

2. スクールバスの運行形態と対象エリアを巡る議論

● 予算規模と運行形態:

業務委託による「中型 1 台・マイクロバス 1 台(朝夕 1 往復)」の計 2 台運用(年間予算 2,000 万円)とした教育委員会案に対し、委員からは、町の狭い道路事情やランニングコスト、災害時に職員が運転して避難活動へ活用できる利点から「小型車両を複数台持つ方が効果的」との案も示されました。一般町民(高齢者等)との混乗(コミュニティバス化)は児童生徒の安全確保の観点から想定せず、「単体で運行」することとしました。なお、新校舎設計の段階で、バス車両はすべて「国道 254 号から新校舎西側のバスロータリーに入出庫」する計画に変更しました。

● 対象エリアの不公平感解消:

教育委員会案の「七郷小校区と志賀 1 区北部の小学生、古里地区の中学生」に対し、「七郷校区の全中学生」への拡大や、対象外となる「吉田・越畑地区」との行政区切りの不公平感を危惧する声が出ました。学校統合推進課は定員管理(1 往復)の制約を説明しつつも、座席の余剰を見極めて周辺エリアの中学生も柔軟に対象に含めたい意向を示しました。その他、運行効率と安全を両立するため、地域のコンビニ 2 店舗に協力を仰ぎ停留所とする具体的な妥協案も浮上しています。なお、対象エリアの最終決定は「通学路の実地調査」と「委託費用の再積算」を経て行うため、現在は「保留」となっています。

● 電動アシスト自転車の購入補助:

バスを利用しない古里地区の中学生には「電動アシスト自転車」の購入補助を行う想定ですが、体力作りや運用の観点からクロスバイク等も対象にすべきとの意見が出ました。その他の地域の適用範囲や補助額などの詳細については、今後協議する予定です。

3. 通学路の安全対策と今後のスケジュール

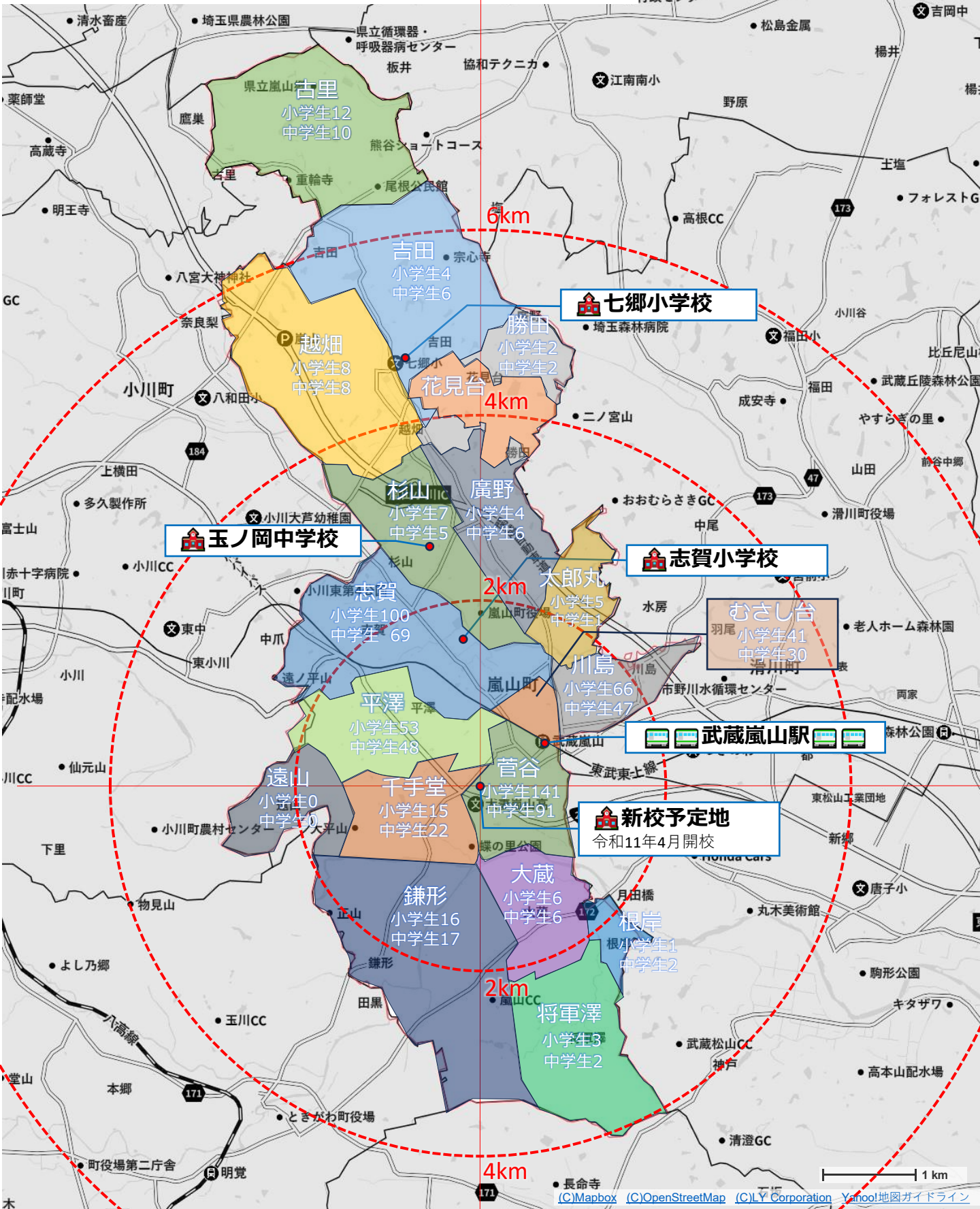
● インフラ整備にかかる期間の現実:

実地調査後の交通設備改善(信号機や横断歩道の設置、スクールゾーン新設等)には、警察への要望提出から実際の許可・施工までに約 2 年を要します。令和 11 年 4 月の開校に間に合わせるためには、遅くとも令和 9 年初旬(開校 2 年前)には一度、警察へ要望書を提出する必要があります。また、スクールゾーン新設には沿線住民全員の同意書が必要となります。

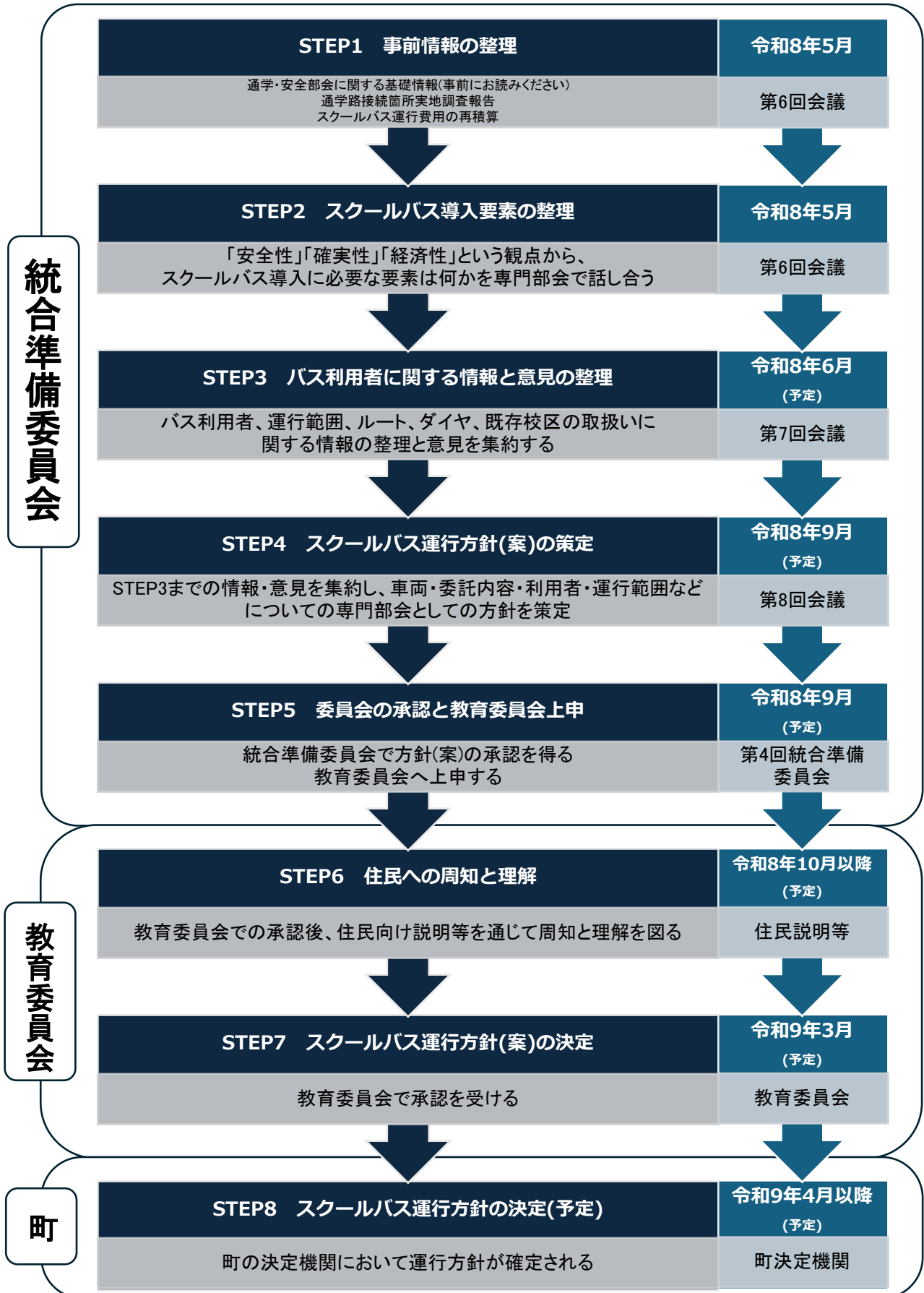
● 行政側の課題と道路対策の提案:

町の財政は厳しく全てを網羅することは困難です。歩道拡幅には用地買収が必要ですが、既存建築物の影響で難航が予想されます。菅谷小・中間の道路への安全対策として狭窄やハンプなどの設置検討や、設置許可の可能性を上げるために横断歩道と信号機をセットで要望する方向性が示されました。

令和11年度 児童生徒数予測MAP



(2)スクールバス運行方針決定まで



STEP1 事前情報の整理(1)

通学・安全部会に関する基礎情報(事前にお読みください)

1 国の通学距離・通学時間等に関する基準・考え方

(1) 通学距離の基準

国では、公立小・中学校の通学距離について、以下を基準として示しており、現在も妥当な目安と考えられています。

- ・小学校：おおむね片道 4km 以内
- ・中学校：おおむね片道 6km 以内 (出典：①、②)

(2) 通学時間の目安

近年はスクールバス等の活用が進んでいることから、通学距離だけでなく「通学時間」も重視されています。

通学時間は「おおむね 1 時間以内」が一つの目安とされており、多くの自治体でもこの考え方が採用されています。 (出典：②)

(3) 地域の実情に応じた判断

通学距離や通学時間の基準は、一律に機械的に適用するものではなく、

- ・通学路の安全性
- ・地理的条件
- ・交通事情
- ・気候条件
- ・児童生徒の実態や発達段階
- ・スクールバス等の活用状況

などを踏まえ、各市町村が地域の実情に応じて総合的に判断することが望ましいとされています。 (出典：②)

【出典】

- ① 義務教育諸学校等の施設費の国庫負担等に関する法律施行令(昭和 33 年政令第 189 号)
- ② 公立小学校・中学校の適正規模・適正配置等に関する手引～少子化に対応した活力ある学校づくりに向けて～(文部科学省・平成 27 年 1 月 27 日)

2 嵐山町における遠距離通学支援の考え方

国が示す通学距離の基準を嵐山町の地形条件に当てはめると、北部地域を中心に遠距離通学となる小中学生が発生することが想定されることから、一定の通学支援が必要であると考えられます。

また、嵐山町では地域によって高低差の大きい通学路も存在しており、通学時間の増加や体力面への影響も懸念されます。そのため、単純に通学距離のみで判断するのではなく、地形条件や実際の通学時間、通学路の安全性、小中学生の負担状況など、実際の通学状況を総合的に考慮した上で、適切な遠距離通学支援を実施する必要があります。

3 これまでの通学・安全部会会議で出た主な意見等

これまでの会議では、スクールバスや通学支援について、主に次のような意見等が出されました。

- ・児童生徒の「安心・安全」を最優先に考えるべきであり、特に下校時の一人歩きや夜間の帰宅、自転車通学時の車道走行への不安など、安全面を重視する意見
- ・遠距離通学や長時間通学により、体力面への負担や、宿題・遊びなどに使える時間に差が生じていることから、教育環境の公平性の観点でも改善が必要との意見
- ・通学距離だけでなく、実際の所要時間や地形・高低差など、嵐山町の実情を踏まえて支援範囲を検討すべきとの意見
- ・北部地域だけでなく、南部地域への支援拡大を求める意見や、朝は徒歩集団登校、下校時のみバス運行を行うなど、登下校で異なる運用を求める意見
- ・小型バス・マイクロバスの活用、町による車両所有、タクシー補助、デマンド交通、ライドシェアなど、多様な通学支援手段を検討すべきとの提案
- ・町所有のマイクロバスについては、災害時に職員運転による避難活動等へ活用できるのではないかととの意見
- ・バス停方式や利用希望制、中学生の選択制など、効率的かつ柔軟な運用を求める意見
- ・バスルートについては、安全性を重視し、主要道路中心の運行やコンビニエンスストアを停留所として活用する案などの提案
- ・通学支援は、安全確保だけでなく、子育て世代にとって魅力ある教育環境づくりや定住促進にもつながる可能性があるとの意見
- ・下校時の安全対策は学校統合とは別の課題として、デマンド交通等も含め継続的に検討していく必要があるとの見解(教育長)
- ・路線バスダイヤの変更による対応は難しいとの見解(教育委員会)
- ・嵐山幼稚園所有の送迎バスを活用した南部地域への通学支援について検討を進めているという報告(教育委員会)

4 これまでの教育委員会の方針、会議で決定している事項(通学支援関係)

① スクールバスの導入

- ・遠距離通学となる児童生徒に対する支援としてスクールバスを導入
- ・費用はすべて公費で対応し、バス利用者から料金を徴収することはない
- ・バス導入の第一義的目的は「学校統合という行政側の判断によって不利益を被る子供たちに対する担保」
- ・最低でも「七郷小学校区、志賀1区北部の小学生」と「古里地区の中学生」はスクールバス利用の範囲とする(その他の地域は協議、検討中)
- ・将来的には、スクールバスと併せてライドシェアやデマンドタクシーなどでのピンポイント的な支援も視野に入れる
- ・コミュニティバスとの併用は想定していない

② 電動アシスト自転車購入補助制度の新設

遠距離自転車通学を要する中学生に対し、電動アシスト自転車を購入する場合に、購入経費の一部を補助する制度を新設

STEP1 事前情報の整理(2)

調査報告書

下記のとおり調査を実施致しましたので報告します。

記

1. 調査名

通学路接続箇所実地調査

2. 調査目的

嵐山町立武蔵嵐山小学校・武蔵嵐山中学校(令和 11 年 4 月開校)へ通学するための各既存学校の既存通学路をつなぐ接続部分について、その道路状況等を調査し、今後の通学路検討を円滑に進めるための情報収集を目的とします。

3. 調査日時

令和 7 年 9 月 30 日(火) 9 時 30 分~11 時

4. 調査方法

徒歩による実地調査

5. 調査対象

別紙地図①~⑥

6. 調査員

- 下村教育長
- 学校統合推進課職員 3 名(尾針副課長、篠崎主任、吉野主任)
- 学校統合準備委員 5 名(安藤委員、関根委員、服部委員、清水委員、小林委員)



7. グループ編成

グループ	A	B	C
リーダー	下村教育長	吉野主任	尾針副課長
書記	篠崎主任	安藤委員	関根委員
メンバー	服部委員	清水委員	小林委員
担当箇所	④・⑤	①・②	③・⑥

8. 調査結果

別紙のとおり

9. 検証

実地調査の結果、一部に見通しや道路幅員等の面で、通行時に注意を要する箇所は確認されたものの、現時点においては、「徒歩通学が著しく危険であり、スクールバス利用を前提とすべき」と判断される箇所は見受けられませんでした。

そのため、既存通学路を基本とした徒歩通学は可能であると考えられますが、今後も交通状況や周辺環境の変化等を踏まえながら、継続して安全確認を行っていく必要があります。

10. その他

通学路は各家庭及び保護者組織等が選定するものであり、嵐山町教育委員会及び嵐山町立学校統合準備委員会が本調査を基に通学路ルートを選定するわけではありません。本調査は法的効力を持つものではなく、嵐山町立学校統合準備委員会としての見解を示す範囲を超えないものです。

STEP1 事前情報の整理(3)




スクールバス運行費用の再積算

【運行業務】

見積業者	委託種類	運行車両	年間費用(円)	備考
事業者 A	全部委託※1	・大型バス 1 台 ・マイクロバス 1 台	34,881,000	
事業者 B	運転業務 車両整備なし	・中型バス 1 台 ・マイクロバス 1 台	14,256,000	
	運転業務 車両整備あり		16,104,000	
	全部委託※1		33,000,000	R07 想定
事業者 C	運転業務 車両整備なし	・マイクロバス 3 台	12,474,000	
	運転業務 車両整備あり		13,200,000	
	運転業務 車両整備なし	・マイクロバス 3 台	18,018,000	
	運転業務 車両整備あり		19,008,000	

※1 全部委託……車両手配、運転士管理、運行管理、車両管理(整備)等

【車両価格】

メーカー 車種	グレード	定員(名)※1	価格(円)	備考
トヨタ コースター 【小型バス】 	EX	29	10,055,100	
	GX		9,203,700	
	LX		8,155,400	
三菱 ローザ 【小型バス】 	ロングボデーEco	33	8,800,000	
	ロングボデーPro		9,038,000	
	スーパーロングボデーEco ※中型扱い	33	9,573,000	
	スーパーロングボデーPro ※中型扱い		9,811,000	
いすゞガーラミオ 【中型バス】 	M-I	45	19,277,500	9 列

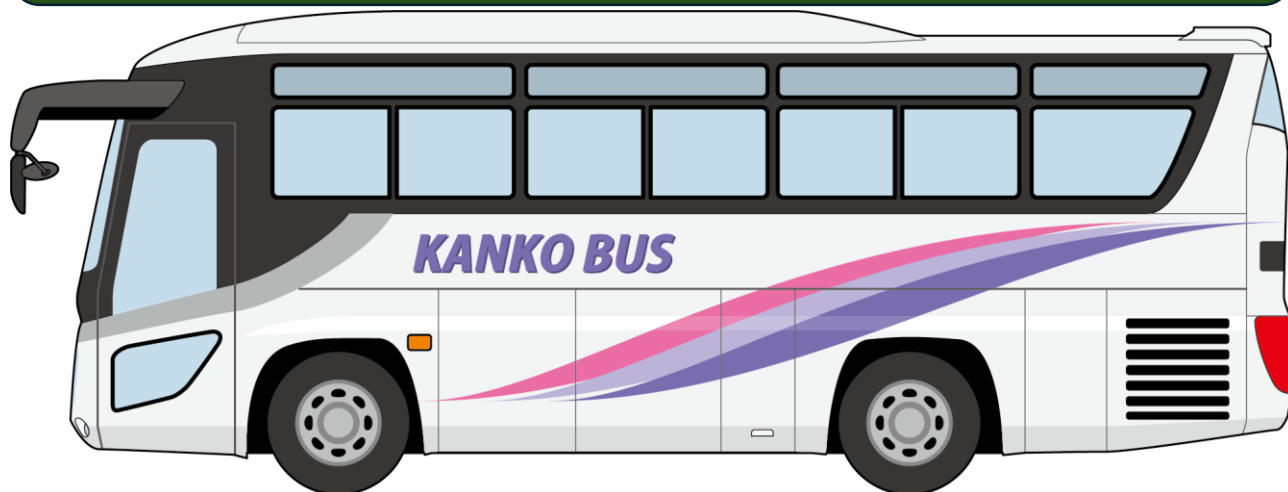
※1 「定員(名)」は運転席、助手席、補助席を含みません。

STEP1 事前情報の整理(3)資料

国土交通省が定義する車両の区分

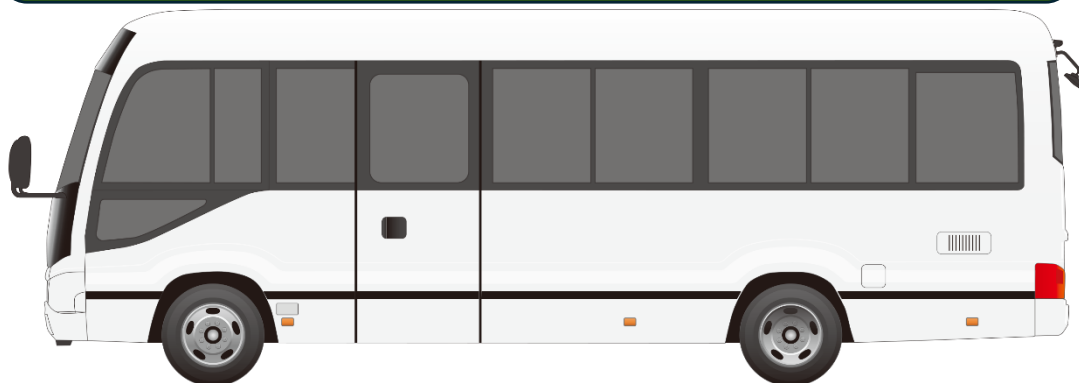
大型車

車両の長さ 9m 以上 または 客席数 50 人以上



中型車

大型車・小型車以外の車両



小型車

車両の長さ 7m 以下 かつ客席数 29 人以下



STEP2 スクールバス導入要素の整理

スクールバス導入に求めることは?

スクールバスでは「**毎日、安全に、確実に運び続けられるか**」ということが重要となります。そこで、「**安全性**」「**確実性**」「**経済性(持続可能性)**」の3つの観点から皆さんのご意見をお聞かせください。**(事前にご自身の意見をまとめておいてください)**

安全性	
【教育委員会】 <ul style="list-style-type: none"> ・安全に走行、乗降できる ・狭い道路でも安全に走行できる ・交差点、見通しの悪い場所でも安全確認できる ・事故発生時にも安全を確保できる ・運転士の健康状態や運転技術を管理できる ・日常点検や整備を適切に実施できる ・荒天時でも安全に運行判断できる ・防犯対策がされている ・置き去り防止対策がされている 	【通学・安全部会】
確実性	
【教育委員会】 <ul style="list-style-type: none"> ・毎日安定して運行できる ・必要な運転士を継続的に確保できる ・欠員時にも代替対応できる ・故障時にも代替車両を確保できる ・渋滞や積雪などでの遅延による学校運営への影響を最小限に抑えられる ・特定車両への依存を避けて運行できる ・安定した運行体制を構築できる ・長期間継続して運行できる 	【通学・安全部会】
経済性(持続可能性)	
【教育委員会】 <ul style="list-style-type: none"> ・継続可能な費用で運行できる ・燃料費や維持費を抑制できる ・車検や整備を効率的に実施できる ・将来的な物価や人件費上昇に対応できる ・限られた財源の中で安定運行できる ・補助金を活用できる 	【通学・安全部会】
その他	
【教育委員会】 <ul style="list-style-type: none"> ・学校日課に対応できる ・地域の理解を得られる 	【通学・安全部会】

- ★ 時間内に意見を伝えられなかった、会議に欠席したけど意見を伝えたい方は、回答フォームからご意見をお聞かせください。回答期限：**6月7日(日)**
回答フォーム <https://forms.gle/4BNcmkpvh4zkDXJK8>

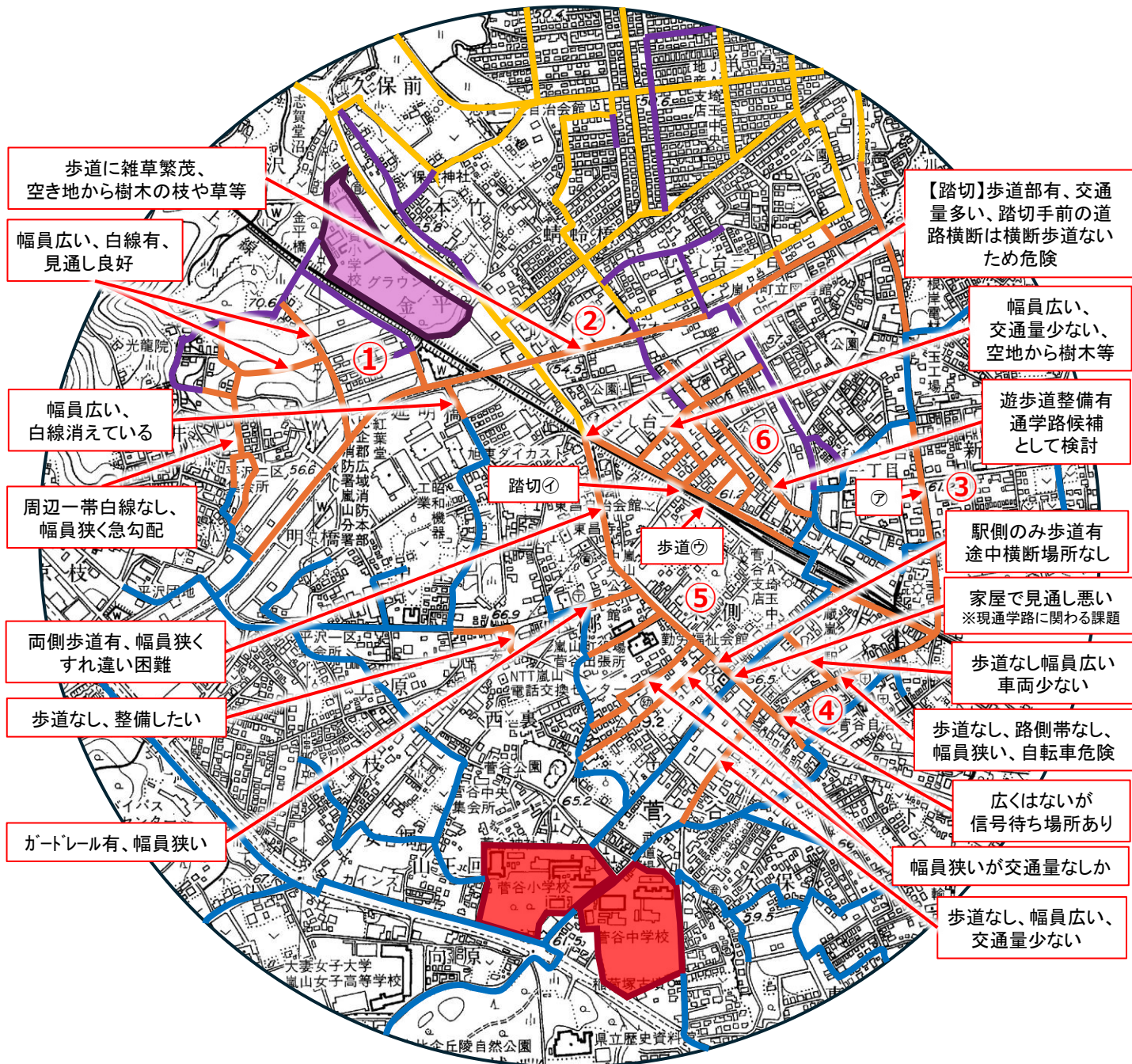


回答フォーム

嵐山町内全域実地調査箇所MAP

拡大図

(調査結果)



【凡例】

- 菅谷小(中)学校通学路
- 志賀小学校のみ通学路
- 玉ノ岡中学校通学路
- 通学路接続箇所
(教育委員会想定分)

- ⑦押しボタン信号有、歩道なしの部分があり、その部分は通学路不適切。踏切内は歩行者エリアがあるが、交通量多く危険性大
- ④踏切、歩道部分なし、自動車のすれ違い困難、注意が必要
- ⑤歩道整備済、インターロッキング破損、雑草繁茂等の継続的なメンテが必要