

国内における スクールバス

活用状況等調査報告



「国内におけるスクールバスの活用状況等調査」について

近年、学校や通学路において、子どもが被害者となる事件が発生しています。また、平成19年中には、交通事故により約190名の幼児児童生徒が死亡するとともに、負傷事故も多数発生するなど、交通事故についても幼児児童生徒の安全に対する大きな脅威となっています。

このように、犯罪を含む身のまわりの事件、交通事故等が発生する中で、これらの事件・事故等から子どもの安全を守ることの重要性が一層高まってきています。

文部科学省では、これらの状況を踏まえ、平成14年度から学校安全の充実に総合的に取り組む「子ども安心プロジェクト」を推進する中で、通学路における子どもの安全を確保するための取組を進めています。

通学路の安全を確保するためには、集団登下校の実施、学校安全ボランティアによる見守り活動や保護者等の同伴による登下校の実施などの取組に加え、学校や地域の実情等にあわせスクールバスの活用も有効な方策です。

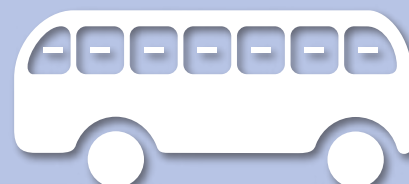
そのため、今回、学校やその設置者等において、安全・安心な子どもの通学路を確保するために、スクールバスの導入を検討する際に参考となるよう、我が国の小・中学校における路線バス等の地域の既存資源の活用も含めたスクールバスの導入・活用状況を調査するとともに、既にスクールバスが導入されている地域の多様な取組についてヒヤリング調査等を実施し、その結果を取りまとめました。

また、通学路における子どもの安全確保を図るためには、学校だけでの取組では対応できない部分も多いことから、学校と保護者、地域ボランティア、関係機関・団体等との連携が図られているところですが、スクールバスの運行においても連携が求められることから、その状況についても調査を行っています。

本書により、学校やその設置者等において、学校や地域の実情にあわせ、路線バス等の地域の既存資源の活用も含めたスクールバスの導入について検討が行われ、子どもの安全確保がより一層効果的に図られることを期待します。

終わりに、本書の作成に当たって御尽力いただいた関係各位に深甚なる謝意を表します。

文部科学省スポーツ・青少年局



スクールバスの概要	2
1. スクールバス導入の背景	2
2. 本報告書におけるスクールバスの定義	2
3. スクールバスに関する補助規定	3
4. スクールバスの概要	4
(1) スクールバスの現状分析及び考察	4
(2) 事例の概要	6
(3) スクールバスに関する今後の方向性	8
スクールバスの導入状況調査	10
1. 全国の自治体におけるスクールバス導入状況	10
2. 「運行グループ」毎のスクールバスの導入状況	13
スクールバス導入事例集	18
スクールバスの運営形態	18
事例1 青森市（青森県）	20
事例2 石巻市（宮城県）	22
事例3 三川町（山形県）	24
事例4 日光市（栃木県）	26
事例5 相模原市（神奈川県）	28
事例6 出雲崎町（新潟県）	30
事例7 阿賀野市（新潟県）	32
事例8 坂井市（福井県）	34
事例9 川上村（長野県）	36
事例10 島田市（静岡県）	38
事例11 豊明市（愛知県）	40
事例12 鳥羽市（三重県）	42
事例13 養父市（兵庫県）	44
事例14 三木市（兵庫県）	46
事例15 十津川村（奈良県）	48
事例16 江田島市（広島県）	50
事例17 四万十市（高知県）	52
事例18 長崎市（長崎県）	54
事例19 熊本市（熊本県）	56
事例20 鹿児島市（鹿児島県）	58
今後のスクールバスの導入・運行に向けて	60
委員会からのコメント	60
参考資料（文部科学省通知）	62

スクールバスの概要

1

スクールバス導入の背景

スクールバスの導入については、主に以下の機会を契機に行われました。

一つ目は、主としてへき地における通学支援のための導入です。昭和29年に施行された「へき地教育振興法」においては、へき地学校の児童生徒の通学を容易にするための措置を講じることを市町村の任務として求めています。そのため、へき地学校への通学支援のためのスクールバスの購入費の国庫補助制度が設けられています。また、近年、市町村合併、過疎化などにより学校の統廃合が進んでいますが、統合のため遠距離通学が必要になった児童生徒を対象とした、スクールバスの国庫補助を行っています。それとともに、各市町村においては、自宅等から学校までの遠距離を対象としたスクールバスの購入費について、国庫補助制度を活用しています。

二つ目は、通学路における安全確保の手段としての導入です。平成17年に広島市、栃木県旧今市市(現日光市)などで発生した通学路における児童生徒等に対する犯罪事案の発生を受け、通学路の安全確保が大きな課題となっています。そのため、登下校の安全確保の観点から、上述のへき地支援のスクールバスに通学距離が短い児童生徒を同乗させる取組等がなされています。また、文部科学省としても、警察庁、総務省、国土交通省と連携し、「登下校時における児童生徒の安全確保のための路線バス等の活用について(平成18年2月)」を各都道府県及び指定都市教育委員会に対して発出し、路線バス等をスクールバスとして活用することについて、登下校の安全確保の方策の一つとして検討するよう求めています。

2

本報告書におけるスクールバスの定義

本報告書におけるスクールバスとは、「児童生徒等の通学に供することを主たる目的として運行されるバス等」のことです。本報告書で紹介している事例は、バスの所有者、運行形態、利用者負担の有無、法令上の区分などによらず、児童生徒等の安全・安心を確保することを主たる目的として運行されている事例を幅広く集めたものです。

なお、乗客より料金をとる場合には、道路運送法上の許可または登録を必要とし、また、料金をとらずに運行する場合には、法律による制限はありません。

3

スクールバスに関する補助等に関する規定

スクールバスの導入に係る補助等について、へき地における国庫補助の適用や運営費の地方交付税措置があります。

① へき地における補助等

へき地における児童生徒の遠距離通学(小学校4km以上、中学校6km以上)を緩和するためのスクールバスの導入に関しては、「へき地教育振興法」及び「同施行令」に基づき、一定の基準を満たした場合にスクールバスの購入に際して国庫補助(1/2)が適用されます。

- ア) へき地学校
- イ) 人口の過疎現象に起因する児童・生徒の減少に対処するための学校統廃合
- ウ) 過疎地域等でのバス路線の運行廃止
- エ) 市町村合併に起因する学校統廃合

② 運営費の地方交付税措置

小学校の児童及び中学校の生徒の遠距離通学に供するため、市町村が運行するスクールバスの維持運営費については、補正係数による措置が適用されています。同措置は、民間委託運行、占有運行に関係なく対象となり、通学距離による対象制限はなく、通学に供していれば、原則として対象としています。

【へき地教育振興法（昭和二十九年六月一日法律第四百四十三号）（抜粋）】

(市町村の任務)

第三条 市町村は、へき地における教育の振興を図るため、当該地方の必要に応じ、左に掲げる事務を行う。

- 一 へき地学校の教材、教具等の整備、へき地学校に勤務する教員の研修その他へき地における教育の内容を充実するため必要な措置を講ずること。
- 二 へき地学校に勤務する教員及び職員のための住宅の建築、あつ旋その他その福利厚生のため必要な措置を講ずること。
- 三 体育、音楽等の学校教育及び社会教育の用に供するための施設をへき地学校に設けること。
- 四 へき地学校における教員及び職員並びに児童及び生徒の健康管理の適正な実施を図るため必要な措置を講ずること。
- 五 へき地学校の児童及び生徒の通学を容易にするため必要な措置を講ずること。

(国の補助等)

第六条 国は、へき地学校の設置者が行う第三条第一号、第二号、第四号若しくは第五号又は第四条第一項第四号に掲げる事務に要する経費（当該経費のうち、へき地学校の教材、教具等の整備に係る部分、へき地学校に勤務する教員及び職員のための住宅の建築に係る部分並びに他の法律に基づき国が負担し、又は補助する部分を除く。）について、その二分の一を補助する。

【へき地教育振興法施行令（昭和二十九年七月二十一日政令第二百十号）（抜粋）】

(法第三条第五号 に掲げる事務に要する経費の範囲及び算定基準)

第二条 法第三条第五号に掲げる事務（法第四条第一項第四号の規定により都道府県が行うものを含む。）に要する経費について法第六条第一項の規定により補助する場合の経費の範囲は、へき地学校（法第二条に規定するへき地学校をいう。以下同じ。）の児童及び生徒の通学のために必要な自動車及び船舶の購入費とする。

- 二 前項の購入費は、文部科学大臣が定める一台又は一隻当たりの価格により算定するものとする。

4

スクールバスの概要

(1) スクールバスの現状分析及び考察

① スクールバスの概況

○我が国では、全国の62.7%の自治体（市区町村および事務組合をいう。以下同じ）において、公立小学校児童及び中学校生徒の通学に供するためにスクールバスが導入されています。

○新潟県、山形県、青森県、富山県、北海道、岩手県、島根県では、スクールバスを導入している自治体が9割を超えています。また、東京都、神奈川県、埼玉県、福岡県、愛知県では、3割を下回っています。山間部や降雪の多い地域を抱える道県では導入率が高く、大都市部の都府県での導入率が低い傾向がみられます。（右図参照）

○スクールバスを利用している児童生徒数は、約18万人であり、小中学生の総数(1,034万人)に占める割合は約1.7%程度です。へき地等指定学校の小中学生数が、約26万人であり、利用者の多くがこの中に含まれるものと考えられます。

○年間の運営費等^{注1)}は、一部保護者負担等を含めて、約353億円に上ります。

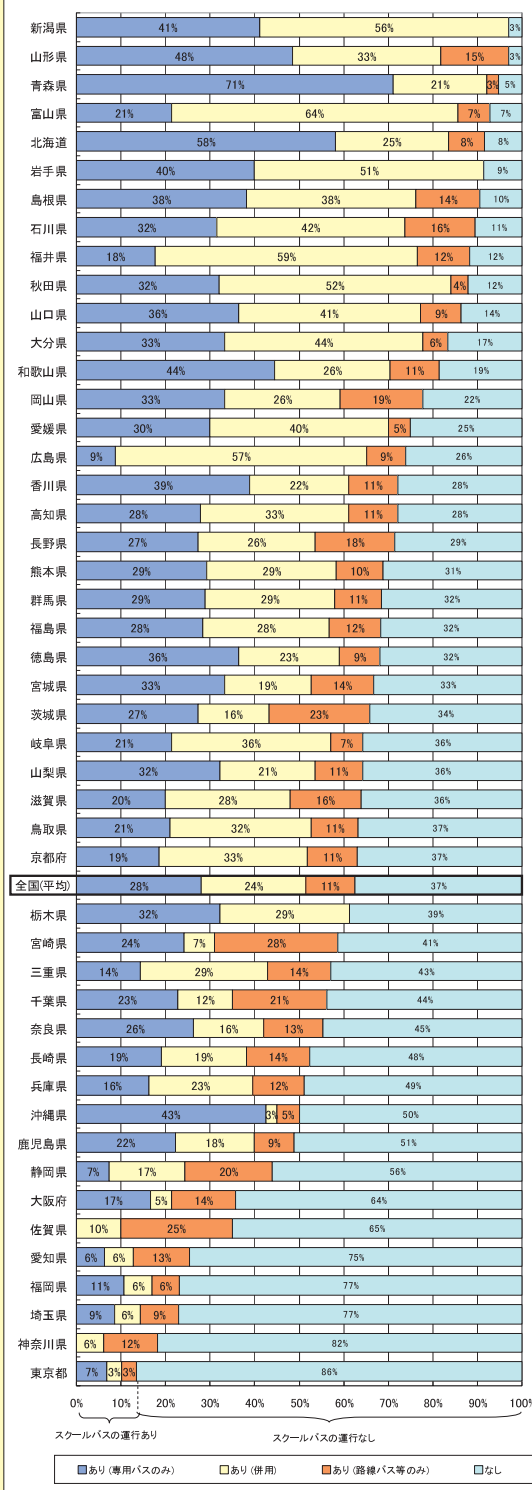
○スクールバスの運用形態は、専用スクールバスの運行と、路線バス等、その他の交通機関の活用の2種類があります。専用スクールバスは、スクールバスを導入している自治体の82.0%で運行されています。また、路線バス等、その他の交通機関は、55.1%の自治体で児童生徒の通学に活用されています。

○専用スクールバスを運行する場合と、路線バス等、その他の交通機関を活用する場合は、運営管理の方法が異なっています。スクールバスの運用状況の分析に当たっては、これらを分けて検討しています。

注1)「運営費等」のうち、専用スクールバス分については、原則「教育委員会・学校負担分の金額」の回答ですが、一部の自治体については、保護者負担の金額を含んだ回答や、バスを多目的に活用してスクールバス分の金額を特定できないためバス運営費全体額の回答となっています。また、路線バス等、その他の交通機関を活用している場合は、スクールバス等として利用するに当たって「自治体が負担する金額」のみの回答です。

注2)「教育委員会」には、自治体と事務組合が含まれます。

都道府県別、スクールバスの運用形態別教育委員会数(構成比)



※グラフ中の%値は、端数処理の都合上、合計が100%にならない場合があります。

㉔ 専用スクールバスを運行する状況について

- 専用スクールバスの総運行台数は約4,700台で、利用者数は約13万人です。総運営経費は年間約298億円に上っています。
- 専用スクールバスは、運行時間や路線などを自由に設定することが可能であり、かつその最大限の活用を図る観点から、導入している学校のうち50.4%が複数校による共同運行を行っています。こうした実情を踏まえ、スクールバスの運行単位である複数の学校のグループを「運行グループ」としてまとめ、「運行グループ」単位で集計・分析を行った結果、下記の点が明らかになりました。なお、単独校での運行の場合は、「所属学校が1つの運行グループ」とみなしました。
 - ①運行グループ当たりで見ると、運行台数が、1～2台の運行グループが76.3%、利用者数50名以下の運行グループが53.9%となっており、小規模な運行例が多いこと。
 - ②運行するバスは、73.5%の運行グループで自治体が所有し、63.3%の運行グループで行政から民間事業者等に委託しており、多くの運行グループが自治体で購入したバスを民間事業者に委託して運行しているとみられること。
 - ③児童生徒の安全確保対策を目的の一つとする運行グループが43.4%あり、「へき地対応」(運行グループの75.1%)とともに、「安全確保対策」がスクールバス運行の主要な目的となっていること。
 - ④しかしながら、安全確保対策のみを主たる目的とする運行グループは7.2%に留まり、安全確保対策を主な目的としてバスを運行している例は少ないこと。
 - ⑤運行経費のほとんどを行政が負担しており、受益者負担を求めている運行グループが5.6%に留まること。
 - ⑥バス停留所まで送迎を地域の保護者が当番で担当するなど、保護者や地域の支援を得ている運行グループは22.3%に達すること。

㉕ 路線バス等、その他の交通機関を活用する状況について

- 路線バス等、その他の交通機関の利用者数は約5万人で、総行政負担額は年間約55億円です。
- 路線バス等、その他の交通機関の活用においては、約73.5%の学校が1校で活用しており、共同で運行している学校の数は26.5%に留まっています。これは、既に運行されている公共交通機関などを利用することが多く、専用のスクールバスのように運行時間や路線などを児童生徒の都合だけで決めることは難しいことから、「共同運行」が困難であるためと推察されます。
- 集計・分析については、専用スクールバスと比較するため、「運行グループ」単位で行い、下記の点が明らかになりました。
 - ①運行グループの69.7%が、利用者数30名以下となっており、専用スクールバス以上に小規模な運行が行われていること。
 - ②利用されている交通機関は、路線バスが72.0%、タクシーが17.4%、その他(企業バス等)が11.7%であり、様々な交通機関が利用されていること。
 - ③児童生徒の安全確保対策を目的の一つとする運行グループが50.8%あり、「へき地対応」(69.9%)とともに、「安全確保」が主な目的となっていること。
 - ④しかしながら、安全確保対策のみを主たる目的とする運行グループは14.0%に留まり、安全確保対策を主な目的とした例は少ないこと。
 - ⑤行政負担額が100万円未満の運行グループは53.3%で、専用スクールバス(100万円以上が94.5%)と比べて行政の負担額が少ないこと(なお、保護者の負担など行政負担以外は含まれない)。
 - ⑥バス停留所まで送迎を地域の保護者が当番で担当するなど、保護者や地域の支援を得ている運行グループは21.7%に達すること。

(2) 事例の概要

○アンケート調査結果等を踏まえ、特徴的な取組を行っている自治体について全国20箇所を調査しました。学校、保護者、地域が協議しながら役割を分担したり、相互に補完し合ったりと、様々な工夫がみられました。具体的には、各地域において下記のような事例がみられました。

- ①直営のスクールバス、路線バス、コミュニティバスや利用者が少ない地域や部活動後にタクシーを活用するなど多様な手段を複合的に活用し、きめ細かな児童生徒の登下校の安全確保を図っている例
- ②スクールバスに関する協議会等の開催など保護者の意見を運行に反映している例
- ③バスの乗降場所から自宅までを住民ボランティアが安全確保している例
- ④安全な乗降車ができるようルートを設定している例
- ⑤交通部局と教育委員会が連携し、地域の交通体系の中に位置付け、児童生徒の登下校の安全を確保している例

「スクールバス導入事例集」で紹介する20箇所の事例の概要は以下の通りです。「●」は主に専用スクールバスに関する取組、「○」は主に路線バス等、他の交通機関の活用に関する取組、「■」は共通、若しくは運行全般に関する取組の特徴です。

番号	事例	取組の特徴	ページ
1	青森市(青森県)	●専用スクールバスの運行を民間事業者へ委託する前に、運行時間や本数等について保護者と協議を行うなど、学校、家庭、行政、民間事業者の相互理解による円滑な運行を実施 ●児童が下校時のバス出発を校内放送で行うなど、児童が自主的に運行へ協力	20
2	石巻市(宮城県)	■直営の専用スクールバス、運行委託の専用スクールバス、路線バス、利用者が少ない地域におけるタクシーの活用等、多様な手段によりスクールバスを運行 ○高齢者等の日常生活の交通手段である「住民バス」を登下校に活用	22
3	三川町(山形県)	●保護者主体の「冬季通学バス運行委員会」による専用スクールバスを運行	24
4	日光市(栃木県)	●バス通学、徒歩通学を問わず、地域ごとに下校計画を策定し、保護者や安全パトロール隊に周知 ●安全かつ柔軟な運行を行うために、地元住民の協力を得て、私有地を乗降場所に設定	26
5	相模原市(神奈川県)	●専用スクールバスの直営方式から運営委託方式への切り替えにより安全体制を充実 ○民間企業の従業員送迎バスを児童生徒の通学に活用	28
6	出雲崎町(新潟県)	●各地域に保護者(スクールバスを利用しない徒歩通学の児童の保護者も含む)からなる「スクールバス委員会」を設置し、専用スクールバスの停留所等を決定 ●直営の専用スクールバスを校外学習等に活用	30
7	阿賀野市(新潟県)	■様々な種類の車両や運行期間でのきめ細かい運行計画の設定 ●専用スクールバスの運行について、便ごとによる契約を行うことでコストの縮減	32
8	坂井市(福井市)	○民間事業者の協力により、路線バスの経路や運行時間を学校の位置や授業時間を考慮して設定 ●専用スクールバスの運行費用の一部を地域の全世帯で負担	34

番号	事例	取組の特徴	ページ
9	川上村(長野県)	<ul style="list-style-type: none"> ■自治体が専用スクールバス、路線バスを一体で運営することによる柔軟かつ効果的な運行の実施 ■へき地学校の児童生徒の遠距離通学を緩和するために国庫補助により導入した専用スクールバスを地域住民が有償利用 	36
10	島田市(静岡県)	<ul style="list-style-type: none"> ●専用スクールバスを終日委託とすることにより、天候不順等による急な送迎等に対し柔軟に対応 ●専用スクールバスの運行スケジュールを市内LANで閲覧可能とすることで、各学校が総合的な学習の時間等に効果的に専用スクールバスを活用 ■多数の児童生徒が利用する区間・時間帯においてコミュニティバスと専用スクールバスを併用 	38
11	豊明市(愛知県)	<ul style="list-style-type: none"> ○公共施設巡回バス検討委員会を設置し、コミュニティバスを時間・経路変更により通学に活用 ■バスの乗降場所から自宅までの間を住民ボランティアが巡回等により安全確保 	40
12	鳥羽市(三重県)	<ul style="list-style-type: none"> ●専用スクールバスを登下校時以外に福祉バスとして活用 ●交通量の激しい道路の横断を避けるなど、安全確保の観点から運行経路や乗降場所を設定 	42
13	養父市(兵庫県)	<ul style="list-style-type: none"> ■路線バス、コミュニティバス、スクールバスの一体運営により、効果的・効率的に運行 ■バスの運行全般を担当する政策監理部と学校、保護者等との調整を担当する教育委員会の連携による円滑な運行 ■安全確保の観点から、通学距離が2km以上の児童生徒を通学助成の対象として支援 	44
14	三木市(兵庫県)	<ul style="list-style-type: none"> ○登下校時にコミュニティバスを専用スクールバスとして活用 ○路線バスの再編や、コミュニティバスの導入時に交通部局と教育委員会が連携し、コミュニティバスを専用スクールバスとして活用 	46
15	十津川村(奈良県)	<ul style="list-style-type: none"> ●専用スクールバスを路線バスとして活用 ■通学距離に関わらず児童生徒がスクールバスを利用 	48
16	江田島市(広島県)	<ul style="list-style-type: none"> ○社会福祉協議会所有のバスをスクールバスとして活用 ■放課後子どもクラブ等と連携した下校便の設定 	50
17	四万十市(高知県)	<ul style="list-style-type: none"> ○部活動で専用スクールバスを利用できない場合に路線バスや民間タクシーを活用 ■運行回数、利用回数に基づくスクールバス運行委託料の変更による効率的な委託契約を締結 	52
18	長崎市(長崎県)	<ul style="list-style-type: none"> ○コミュニティバスをスクールバスとして活用 	54
19	熊本市(熊本県)	<ul style="list-style-type: none"> ●保護者等が中心となった「通学バス運行協議会」による専用スクールバスの自主運営 ■児童生徒の健康維持のために一部区間の徒歩通学の実施 	56
20	鹿児島市(鹿児島県)	<ul style="list-style-type: none"> ●保護者による「スクールバス運営委員会」が利用者負担による独立採算で専用スクールバスを運行 ●学校行事へ参加する住民の同乗など、ニーズに合わせたきめ細かい運行 	58

(3) スクールバスに関する今後の方向性

本報告書は、我が国におけるスクールバスの導入事例について、主に児童生徒の登下校時の安全確保等の視点に留意しながら整理したものです。

アンケートの結果や、導入事例の取材によって、各地のスクールバスをとりまく共通の課題や、対応の方向性が明らかになりました。

① 多様なバス等の活用を

- 現在、多くの地域において遠距離通学の児童生徒を対象とした専用スクールバスを活用するとともに、路線バスを活用した通学も全国の約3割の自治体で行なわれています。両者の特徴を生かして各地でスクールバスが導入され、児童生徒の安全を守っています。
- 例えば、専用スクールバスは、運行時間や路線などを自由に決める柔軟な運用を行うことが可能です。ただし、地域をきめ細かく巡回したり、複数の学校でバスを共用すると通学時間が長くなることもあるなど、運行計画の作成は全体のバランスに配慮した検討が必要です。また、路線バス等を活用している場合は、登下校時間が急に変更された場合の調整が難しいものの、自治体の中の公共交通体系との整合性が図られた安定的な体制が実現できます。
- また、タクシーを活用した通学については、少人数を対象としたり、児童生徒の自宅前で乗降させたりすることにより、対象地域や期間を限定した運用が可能となります。
- 児童生徒の安全を確保するために、地域の実情にあわせて、様々な手段を検討した上で登下校の安全を図ることが重要です。

② 「地域で支える」という意識の醸成を

- 児童の安全・安心の確保という観点からは、スクールバスの導入に加えて、地域ぐるみによる子どもの見守りや、ボランティアも含めた登下校時の送迎などといった、様々な安全・安心確保策と組み合わせた施策が必要です。
- この際に重要なのは、スクールバスを決して「子どもがいる世帯専用の乗り物」として位置付けるのではなく、地域で支える公共の乗り物として考えることです。その意味では、コミュニティバスや、路線バス活用型として導入している事例は、地域住民での共有意識を持ちやすい事例といえるでしょう。また、民間企業のシャトルバス等を地域貢献施策と絡めてスクールバスとして活用している事例も特徴的な取組といえます。
- さらに、自治体の運行経費の補助を受けて保護者団体等がスクールバスを自主運行したり、運営会社の運営費に対する運賃収入の不足分を行政が補助する事例もみられたりなど、地方公共団体も関与しながらスクールバスの持続的な運行を図っている例もあります。
- 地域で支えられていることから、児童生徒も「自分たちのバス」としての意識が高まることにより、バスを大切に使うという効果もみられるようです。

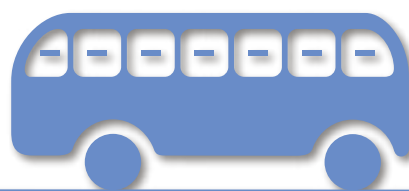
③ 最優先は、児童生徒の安全・安心

- バス等の運行に当たって、最優先に考えるべきことは、児童生徒の安全・安心です。
- 例えば、運行路線の設定にしても、幹線道を横断する危険がなくなるように大回りの路線を設定し乗降所を置いたり、運行コストは高くなっても、よりリスク管理を重視し委託方式に切り替えたりするなどの施策の対応がみられました。
- 今後は、各自治体において、専用バスを自主運行する場合を中心にスクールバスに関する運行管理の留意点をまとめたり、緊急時の対応も含めたより高度な安全確保方策について検討したりしておく必要があると考えられます。
- また、通学路における安全な待機場所の設置や、災害時の安全確保については、道路管理者、警察も含めた総合的な対策が必要なため、継続的に検討の場を持つことが重要です。

④ 総合的な交通体系の中における検討を

- スクールバスの導入に当たっては、「平成の大合併」による学校の統廃合を契機に、スクールバスの導入を図った事例が多くみられ、中には経過的な措置として位置付けられている事例もあります。
- ところが、市町村合併に当たって、一方でスクールバスの導入と併せて、バス交通のみならず既存の交通体系全般の見直しを図り、結果として当該地方公共団体の総合的なコストを削減した事例や、住民にとってより利便性の高い行政サービスを実現した事例も少なくありません。
- 後者の事例の場合では、スクールバスの導入に際して、教育委員会単独で検討するのではなく、検討の当初段階から、交通部局や、道路部局の協力をとりつけながら、実現化を図ったケースも多く、参考にすべきポイントといえそうです。
- また、導入後においても、引き続き関連部局と密に連携を取りながら、入念な運行計画を検討した結果、大幅な運行コストの圧縮を実現したケースもあり、スクールバスを総合的な交通体系の中で検討する重要性がうかがい知れます。

※60ページ、61ページに、スクールバス調査研究委員会の委員の皆様からのコメントを掲載いたします。専門的な見地から貴重な御意見を賜り、ありがとうございます。この場を借りてお礼申し上げます。



スクールバスの導入状況調査

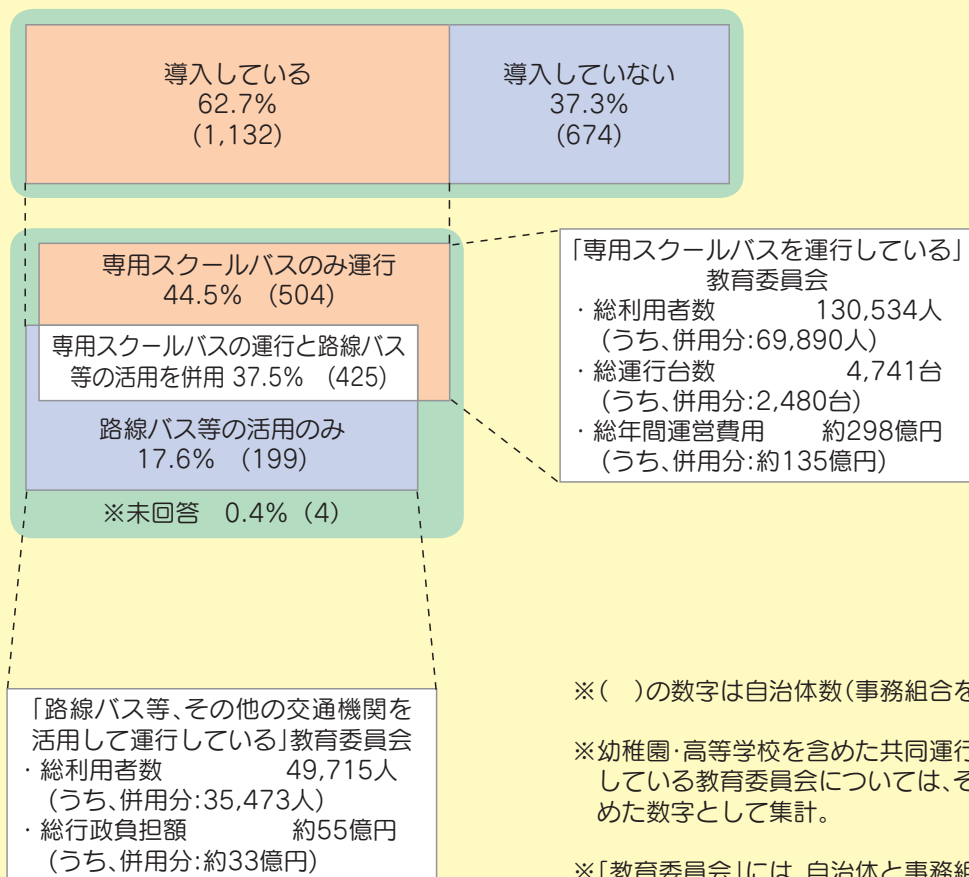
1

全国の自治体におけるスクールバス導入状況

全国の自治体のうち、62.7%がスクールバスを導入しています。そのうち、専用スクールバスを運行している自治体は82.0%で、約4,700台の専用スクールバスが運行され、約13万人の児童生徒が利用しています。一方、55.1%の自治体は、路線バス等、その他の交通機関を活用しており、約5万人の児童生徒が利用しています。また、上記2つの運行方法を併用している自治体が37.5%あります。このように、スクールバスは、地域及び学校の事情により、同じ自治体内であっても様々な形態で運用されています。

スクールバスの導入状況を正確に把握するためには、スクールバスの運行事業関係者をひとまとまりにした分析が必要です。例えば、スクールバスを共同で利用している学校については、それらをまとめて1つの事業主体と見なして利用状況を把握することが求められます。「②「運行グループ」毎のスクールバスの導入状況」では、こうした観点から、スクールバスの事業単位である運行グループ単位での集計を行っています。

スクールバスの導入の状況（教育委員会別）



※()の数字は自治体数(事務組合を含む)。

※幼稚園・高等学校を含めた共同運行を実施している教育委員会については、それを含めた数字として集計。

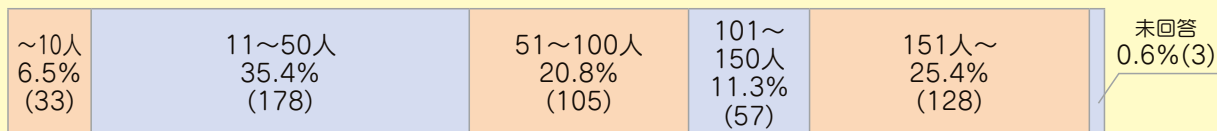
※「教育委員会」には、自治体と事務組合を含む(以下、導入状況に関する図表について同じ)。

専用スクールバスのみを活用している自治体は504団体あります。

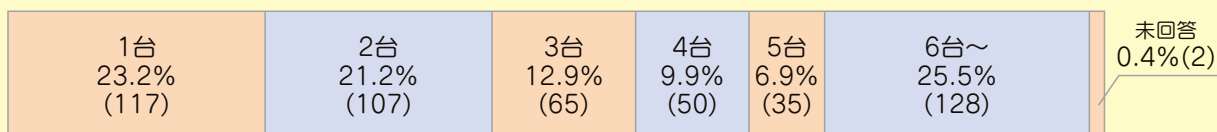
その過半数は、利用者が100名以内、運行台数が1～3台、となっています。利用者からの利用料等収入があるのは1割足らずです。

■専用スクールバスのみ導入している自治体の状況 (n=504)

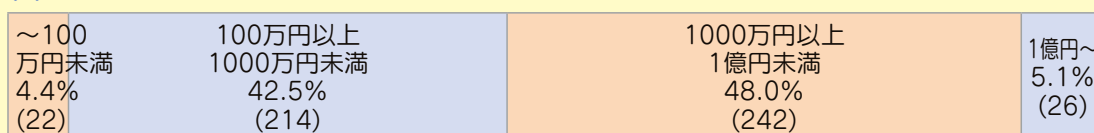
(1)スクールバス利用者数



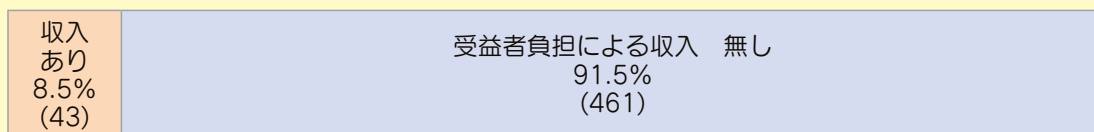
(2)運行台数



(3)年間運営費用



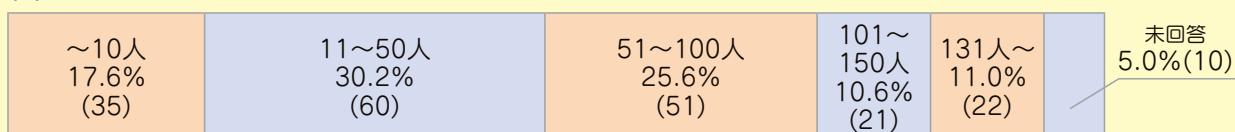
(4)受益者負担による収入の有無注)



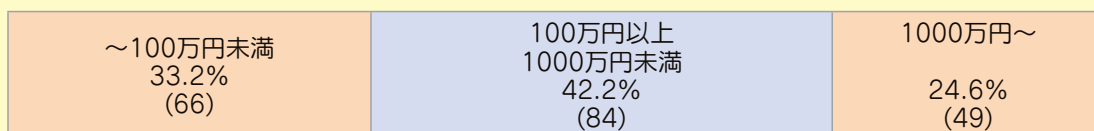
路線バス等、その他の交通機関のみを活用している自治体は199団体あります。その過半数は、利用者が100名以内です。また、「受益者負担による収入あり」の自治体がスクールバスのみを活用している自治体に比べて多くなっています。

■路線バス等、その他の交通機関を活用している自治体の状況 (n=199)

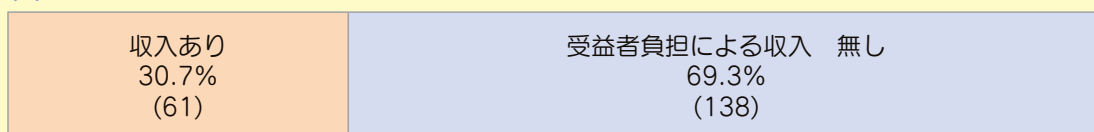
(1)スクールバス利用者数



(2)行政負担額



(3)受益者負担による収入の有無注)



※注)「受益者負担による収入」は、自治体の歳入として計上されている受益者負担額を指します。利用者である児童生徒の保護者が、学校や自治体を経由せずに、バス事業者等へ直接支払っている金額は含まれていません。(以下同じ)

専用スクールバスと、路線バス等、その他の交通機関の両方を併用している自治体は425団体あります。

■専用スクールバスの運行と路線バス等、その他の交通機関の活用を併用している自治体の状況 (n=425)

(1)専用スクールバスの利用者数

~10人 6.4% (27)	11~50人 23.8% (101)	51~100人 20.5% (87)	101~150人 11.3% (48)	151~200人 8.9% (38)	201人~ 27.5% (117)	未回答 1.6%(7)
----------------------	--------------------------	--------------------------	---------------------------	--------------------------	-------------------------	----------------

(2)運行台数

1台 18.4% (78)	2台 14.8% (63)	3台 9.9% (42)	4台 9.4% (40)	5台 8.9% (38)	6台~ 36.9% (157)	未回答 1.7%(7)
---------------------	---------------------	--------------------	--------------------	--------------------	-----------------------	----------------

(3)専用スクールバスの年間運営費用

~100万円未満 3.8% (16)	100万円以上 1000万円未満 33.6% (143)	1000万円以上 1億円未満 57.4% (244)	1億円~ 5.2% (22)
--------------------------	---------------------------------------	-------------------------------------	----------------------

(4)専用スクールバス受益者負担による収入の有無

収入あり 10.3% (44)	受益者負担による収入 無し 89.7% (381)
-----------------------	---------------------------------

(5)路線バス等、その他の交通機関の利用者数

~10人 15.8% (67)	11~50人 31.3% (133)	51~100人 23.3% (99)	101~150人 10.4% (44)	151人~ 15.2% (65)	未回答 4.0%(17)
-----------------------	--------------------------	--------------------------	---------------------------	------------------------	-----------------

(6)路線バス等、その他の交通機関の行政負担額

~100万円未満 28.5% (121)	100万円~1000万円未満 50.4% (214)	1000万円~ 21.1% (90)
----------------------------	----------------------------------	--------------------------

(7)路線バス等、その他の交通機関の受益者負担による収入の有無

収入あり 14.3% (61)	受益者負担による収入 無し 85.7% (364)
-----------------------	---------------------------------

2

「運行グループ」毎のスクールバスの導入状況

スクールバスは、必ずしも単独の学校で運行しているとは限りません。ここでは、スクールバスの運行状況を実態に即して分析するという観点から、スクールバスの運行単位となっている複数の学校のグループを「運行グループ」と名づけ、集計の単位としました。1校単独での運行の場合も、「所属学校が1校の運行グループ」とみなして集計しました。

■専用スクールバスの運行グループの状況 (n=2,355)

専用スクールバスを利用している公立学校は、3,440校との回答がありました。このうち、約半数の1,741校は、2校以上でグループを構成し共同運行を行っています。

専用スクールバスを導入した目的をみると、4割以上のグループが「安全確保対策」と回答しています。特に、「主に安全確保対策」を目的に導入したスクールバスの場合、利用者の費用負担が発生する割合が高く、また、バス停留所までの送迎など保護者や地域の協力を得られる割合が高い傾向にあります((9)参照)。

また、利用しているバスの管理形態をみると、過半数のグループが、「運行台数が1台、自治体所有、(直営ではなく)運行を委託」の形態と回答しています。

「専用スクールバスで運行している」 929 委員会	1校で運用	1,699校	=	1,699グループ
	2校で運用	894校	=	447グループ
	3校で運用	306校	=	102グループ
	4校で運用	224校	=	56グループ
	5校～で運用	317校	=	51グループ
				合計 <u>3,440校 (2,355グループ)</u>

(1)利用者の状況

スクールバス利用者数

～10人 16.2% (382)	11～30人 29.2% (688)	31～50人 18.5% (436)	51～70人 11.3% (266)	71～90人 6.8% (160)	91～ 17.4% (410)	未回答 0.6%(13)
------------------------	--------------------------	--------------------------	--------------------------	-------------------------	-----------------------	-----------------

参考:児童生徒総数

1～100人 29.0% (682)	101～200人 24.5% (576)	201～300人 16.4% (387)	301～400人 10.2% (240)	401～500人 7.2% (170)	501人～ 11.6% (274)	未回答 1.1%(26)
--------------------------	----------------------------	----------------------------	----------------------------	---------------------------	-------------------------	-----------------

(2)導入の目的

主に安全確保対策 7.2% (169)	安全確保、へき地対策両方 36.2% (853)	主にへき地対策 38.9% (915)	その他 16.7% (394)	未回答 1.0%(24)
---------------------------	--------------------------------	---------------------------	-----------------------	-----------------

(3)運行台数

1台 53.8% (1,268)	2台 22.5% (531)	3台 10.1% (238)	4台 6.2% (146)	5台 2.8%(67)	6台~ 4.2% (99)	未回答 0.4%(6)
------------------------	----------------------	----------------------	---------------------	----------------	---------------------	----------------

(4)バスの所有形態

自治体 73.5% (1,731)	民間事業者 21.1% (496)	その他 4.9% (115)	未回答 0.5%(13)
-------------------------	-------------------------	----------------------	-----------------

(5)バスの運営形態

行政からの運行委託 63.3% (1,490)	行政の直営 31.9% (751)	その他 4.3% (101)	未回答 0.5%(13)
-------------------------------	-------------------------	----------------------	-----------------

(6)年間運営費用

~100万円未満 5.5% (130)	100万円以上 1000万円未満 67.6% (1,591)	1000万円以上 1億円未満 25.0% (589)	1億円~ 1.9% (45)
---------------------------	---	-------------------------------------	----------------------

(7)受益者負担による収入の有無

収入あり 5.6% (133)	受益者負担による収入 無し 94.4% (2,222)
-----------------------	-----------------------------------

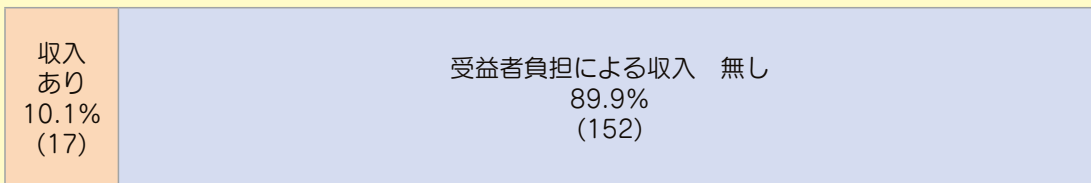
(8)保護者や地域からの支援の有無

保護者や地域からの支援 有り 22.3% (525)	保護者や地域からの支援 無し 66.5% (1,566)	未回答 11.2% (264)
----------------------------------	------------------------------------	-----------------------

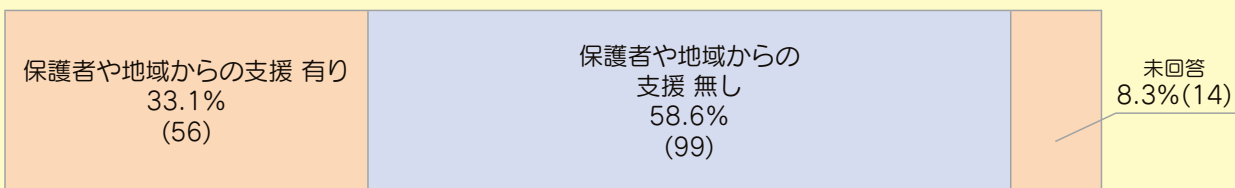
(9)主に安全確保対策で運行される専用スクールバスの状況 (n=169)

※ (7)および(8)の項目について、「(2)導入の目的」を「主に安全確保対策」と回答した169教育委員会に限定して集計。

◇受益者負担による収入の有無



◇保護者や地域からの支援の有無



■路線バス等、その他の交通機関を活用する運行グループの状況 (n=1,721)

路線バス等、その他の交通機関を活用している公立学校は、2,076校との回答がありました。このうち、約4分の1に当たる550校は、2校以上でグループを構成し共同運行を行っています。

路線バス等、その他の交通機関を導入した目的をみると、5割のグループが「安全確保対策」と回答しています。

特に、導入目的を「主に安全確保対策」と回答するグループのうち、「保護者や地域からの支援がある」グループの割合が多くなっています((7)参照)。

利用している交通機関についてみると、7割以上のグループが路線バスを活用しています。また、2割近いグループがタクシーを活用しています。

「路線バス等他の交通機関を活用して運行している」 624 委員会	1校で運用	1,525校	=	1,526グループ
	2校で運用	260校	=	130グループ
	3校で運用	93校	=	31グループ
	4校で運用	55校	=	14グループ
	5校～で運用	141校	=	20グループ
合計		2,076校 (注2)	(1,721グループ)	

※本調査における「活用」には、教育委員会・学校・地域が、路線バス等の利用を指示・要請したり、定期代等を補助したりする場合を含みます。なお、保護者等の独自判断による路線バス利用や自家用車の送迎は含みません。

(1)利用者の状況

スクールバス利用者数

～10人 38.8% (668)	11～30人 30.9% (531)	31～50人 11.9% (204)	51～70人 7.1% (123)	71～ 10.1% (173)	未回答 1.2%(22)
------------------------	--------------------------	--------------------------	-------------------------	-----------------------	-----------------

参考:児童生徒総数

1～100人 32.0% (551)	101～200人 23.7% (408)	201～300人 14.3% (246)	301～400人 8.9% (154)	401～500人 5.5% (95)	501人～ 12.7% (219)	未回答 2.9%(48)
--------------------------	----------------------------	----------------------------	---------------------------	--------------------------	-------------------------	-----------------

(2)導入の目的

主に安全 確保対策 14.0% (241)	安全確保、へき地対策両方 36.8% (633)	主にへき地対策 33.1% (569)	その他 15.1% (260)	未回答 1.0%(18)
--------------------------------	--------------------------------	---------------------------	-----------------------	-----------------

(3)活用する交通機関

路線バス使用 72.0% (1,239)	路線バス 未使用 28.0% (482)
----------------------------	----------------------------

タクシー使用 17.4% (300)	タクシー 未使用 82.6% (1,421)
--------------------------	------------------------------

その他 使用 11.7% (202)	その他 未使用 88.3% (1,519)
-----------------------------	-----------------------------

(4)行政負担額

～10万円 未満 15.1% (261)	10万円以上 ～100万円未満 38.2% (657)	100万円以上 1000万円未満 39.9% (687)	1000 万円～ 6.8% (116)
-------------------------------	--------------------------------------	---------------------------------------	------------------------------

(5)受益者負担による収入の有無

収入 あり 14.5% (249)	受益者負担による収入 無し 85.5% (1,472)
----------------------------	-----------------------------------

(6)保護者や地域からの支援

保護者や地域からの支援 有り 21.7% (374)	保護者や地域からの支援 無し 62.5% (1,076)	未回答 15.8% (271)
----------------------------------	------------------------------------	-----------------------

(7)主に安全確保対策で運行されるスクールバスの状況 (n=241)

※(7)および(8)の項目について、「(2)導入の目的」を「主に安全確保対策」と回答した241教育委員会に限定して集計。

◇行政負担額

～10万円未満 23.7% (57)	10万円以上～100万円未満 38.2% (92)	100万円以上1000万円未満 32.0% (77)	1000万円～ 6.1% (15)
--------------------------	---------------------------------	----------------------------------	-------------------------

◇保護者や地域からの支援

保護者や地域からの支援 有り 33.6% (81)	保護者や地域からの支援 無し 54.4% (131)	未回答 12.0% (29)
---------------------------------	----------------------------------	----------------------

■調査の概要

本調査では、全国の小中学校におけるスクールバス等の状況を把握するためのアンケート調査を実施しました。調査の概要は以下の通りです。

◇調査対象:

- ・平成19年5月1日現在で設置されている全国の小中学校

◇調査方法

- ・全国の市区町村教育委員会宛に調査を郵送配付し回答を依頼。

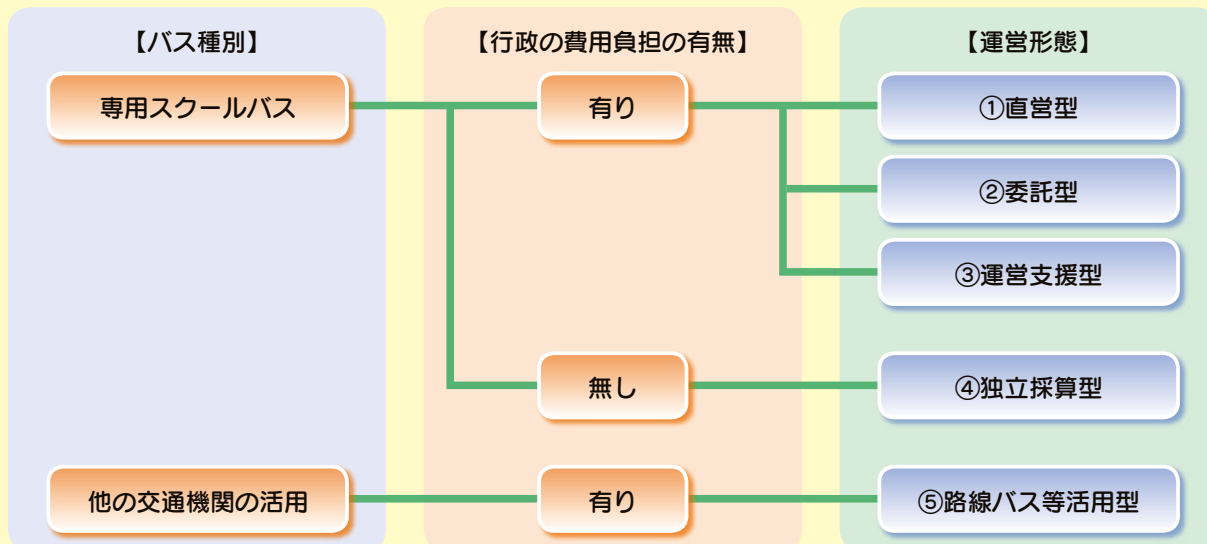
◇調査の実施状況:

	公立学校
調査票配布先	区市町村教育委員会
配布数	1,840件
配布日	H19/12/17
回収〆切日	H20/01/10
回収数	1,806件
備考	電話督促を実施

スクールバス導入事例集

スクールバスの運営形態

図表 スクールバスの運営形態による分類



* 他の交通機関の活用は、教育委員会・学校・地域が、路線バス等の利用を指示・要請したり、定期代等を補助したりする場合があります。なお、保護者等の独自判断による路線バス利用や自家用車の送迎は含みません。

運営形態の分類は、登下校の時間帯は児童生徒のみが乗車するバスと、児童生徒が路線バス等に一般の乗客と一緒に乗車する場合を区別した上で、以下のように整理しました。

①専用スクールバス：直営型

■自治体が直営で運営する専用スクールバス

登下校の時間帯は、児童生徒のみが乗車するが、自治体によっては、空き時間を路線バスや福祉バス等、他の用途に利用することもあります。運営費用は行政が負担し、利用者（保護者を含む。以下同じ）の費用負担は発生しない場合が多いようです。

②専用スクールバス：委託型

■自治体が民間事業者等に委託をして運行する専用スクールバス

自治体が所有する車両の運行業務のみを委託するケースと、車両も含めた全業務を委託するケースがありますが、いずれの場合も登下校の時間帯は貸し切りとなり、児童生徒のみが乗車します。運営費用は行政が負担し、利用者の費用負担は発生しない場合が多いようです。

③専用スクールバス：運営支援型

■PTAや地域協議会等、地域の団体等が主体となり、行政の支援を受けて運営する専用スクールバス

民間事業者等への委託により、地域の団体等が主体となって運営し、行政はその運営費用の一部を補助します。保護者や地域の主導で導入の検討が始まっているため、利用者の自己負担が発生する場合が多いようです。

④ 専用スクールバス：独立採算型

■PTAや地域協議会等、地域の団体等が主体となり、独立採算で運営する専用スクールバス

民間事業者等への委託により、地域の団体等が主体となって運営し、行政の補助もなく、すべて利用者や地域の負担により運営されています。保護者や地域の主導で導入の検討が始まり、かつ、行政からの補助がないため、利用者の自己負担が発生します。

⑤ 路線バス等活用型

■路線バス等の交通機関を児童生徒の登下校に活用

路線バス、コミュニティバス、福祉バス等、様々な交通機関が児童生徒の登下校に活用されています。専用スクールバスとは異なり、児童生徒は、一般の乗客とともにバスに乗り、登下校を行います。

行政直営の路線バスや行政からの委託で運行している路線バス、あるいは、民間事業者が運行する路線バスなど、様々な交通機関が活用されていますが、いずれの場合も、児童生徒が購入する定期代等の通学費に相当する費用の一部、または全部を行政が負担する場合があります。行政直営の路線バスを活用する場合は、児童生徒の通学費相当分の予算を教育委員会が確保し、その予算を路線バスを所管する部局の歳入とするなど、多くは行政の内部で経費負担が行われます。一方、民間事業者が運営する路線バスを活用する場合は、業務委託として行政から事業者へ委託費が支払われる場合と、行政から利用者へ定期代等の費用が支払われる場合があります。

■導入事例

自治体	①専用スクールバス ：直営型	②専用スクールバス ：委託型	③専用スクールバス ：運営支援型	④専用スクールバス ：独立採算型	⑤路線バス等 活用型
青森市（青森県）	●	●			●
石巻市（宮城県）	●	●			●
三川町（山形県）	●		●		
日光市（栃木県）	●	●			
相模原市（神奈川県）	●				●
出雲崎町（新潟県）		●			
阿賀野市（新潟県）		●			●
坂井市（福井県）	●	●	●		●
川上村（長野県）	●				●
島田市（静岡県）	●	●			●
豊明市（愛知県）					●
鳥羽市（三重県）		●			
養父市（兵庫県）		●			●
三木市（兵庫県）					●
十津川村（奈良県）		●			●
江田島市（広島県）		●			●
四万十市（高知県）	●	●			●
長崎市（長崎県）					●
熊本市（熊本県）		●	●		
鹿児島市（鹿児島県）		●		●	

事例 1

青森市

運営形態 専用スクールバス:直営型/委託型 路線バス等活用型
地域概要 平成17年4月1日、旧青森市と旧浪岡町との合併により、青森県初の30万都市として誕生。学校数は小学校53校(17,011名)、中学校21校(9,088名)である(平成19年5月1日現在)。

青森市教育委員会 〒038-0012 青森県青森市柳川二丁目1-1 TEL 017-761-4777 (総務課)
<http://www.city.aomori.aomori.jp/kyouiku/index.html>

取組の ポイント

- 学校、家庭、行政、民間事業者の相互理解による円滑な運行
- 地域児童会を中心とした、児童生徒の自主的な活動による乗車マナーの向上

● 導入の概略

現在、青森市では1市2制度によるスクールバス運行を実施しています。旧浪岡町では、所有する7台のバスの運行を委託し、小学校4校と中学校1校に導入、旧青森市では、小学校2校と中学校2校を対象に、運行委託をしております。冬季のみも含めて、合計で870名の児童生徒が利用しています。

また、通学費補助の対象となる地区内で公共交通機関の利用があった場合には、その定期代の実費を補助しています。

● 基本的な導入基準と導入例

通学に要する交通費の支給等に関する要綱

- ・通学距離が、小学校は4km以上、中学校は6km以上離れている地区に居住している場合
- ・通学距離が、小学校が2km以上、中学校が3km以上離れていて、通学時の安全性を向上させるため必要だと認められる地区に居住している場合
- ・その他教育長が特に必要と認めた場合

上記のいずれかに該当する場合には、交通費の支給又はスクールバス等を運行する。スクールバス等を運行している場合は、交通費の支給は行わない。

1

公共交通機関の柔軟な活用と専用スクールバスの導入

交通費の支給対象となる地区の児童生徒に対しては通学費補助を行います。路線バス等の利用頻度は季節やその年の降雪量などによって異なるため、定期代に要した実費を支給しています。また、小中学校の統廃合や地区の中で一定程度の人数が路線バス等を利用するようになった場合は、専用スクールバス等の導入を検討することとしています。

2

浅虫中学校の導入例

昭和57年3月の校舎移転に伴い、教育委員会、浅虫町会、浅虫中学校PTA及び運営委員会の4者で通学費助成に関する覚書を交わし、浅虫地区の保護者に対して、生徒が路線バスを利用できるように助成金を交付していました。しかし、同地区の保護者は生徒の安全を考え、助成金に自己負担金を加えて通学用にバスを貸し切りました。その後、生徒数の減少に伴い、保護者の負担も増加していたことから、道路事情及び生徒の安全な通学を確保することを目的に要綱を制定し、平成17年度より専用スクールバスが運行されました。

●ポイント

▼契約に際し、学校と保護者のニーズを反映

専用スクールバスを委託する場合は、契約前に必ず学校、保護者と協議を行い運行の時間や本数などを決めて、契約に反映しています。また、平成17年度の新城中学校・新城中央小学校のスクールバス導入時には、運行後に対象地区の保護者にアンケート調査を行い、可能な限り要望を反映させました。

▼学校単位の契約による、柔軟な運行

専用スクールバスを委託する場合は、学校単位で契約をします。それにより、各学校の実態に応じた、柔軟な運行が可能となります。

▼地域ごとに連絡担当となる家庭を設置し、児童の出欠等を把握

円滑なスクールバスの運行には、保護者の協力が欠かせません。地域ごとに連絡担当の窓口となる家庭を設置し、毎日、その地域から乗車する児童の出欠を把握し、運転手に報告しています。

▼児童の自主的な活動により、乗車マナーなどを向上

地域ごとの児童会では、子ども同士でバスの乗車マナーについて話し合い、1年間のマナーを決めます。また、児童が下校時のスクールバス出発を校内放送で行うなど、スクールバスのスムーズな運行に、児童が主体的に取り組んでいます。

●先生の一言

安全で円滑なスクールバスの運行には、運転手さんの存在がとても重要です。運転手さんの中には、子どもの顔や名前をちゃんと覚えていてくれる人もいて、安心して任せられます。

(東陽小学校・教諭)



運行を委託している専用スクールバス

学校数と児童生徒数	専用スクールバス 小学校6校 382名 中学校3校 488名 路線バス等の活用 小学校 23名 中学校 67名 ※平成18年度実績
運営費用	専用スクールバス(運行委託10台(冬季11台)) 約3,402万円 *平成19年度予算

取組の ポイント

- 児童生徒、保護者のニーズに応えるため、多様な運営形態によりスクールバスを運行
- 地域の実情に応じ、地域協議会が主体となり運営する住民バスと連携

● 導入の概略

石巻市では昭和56年からスクールバスを運行しています。きっかけは、稲井小・金山小・大瓜小・真野小の統廃合によって遠隔地の学校に通うことになった児童の利便性を確保するためでしたが、それ以降、小中学校の統廃合に合わせる形で、また、平成17年4月の1市6町の合併に伴い、従来のスクールバス路線も継承し現在では、民間事業者のバス6台と自治体所有のバス2台の計8台が、専用スクールバスとして運行しています。また、路線バスを使って通学する児童生徒に対する定期代の全額補助も行っているほか、利用者が少ない地域では、タクシーも活用しています。

集落が点在している地域特性により、人通りの少ない通りが多いことから、遠隔地対策だけではなく、危険を伴う通学路を利用する児童生徒の安全確保の面からもスクールバスが貢献しています。

● 具体的な導入の方針

スクールバス運行及び遠距離通学補助の条件

- ・小学生は概ね4km以上、中学生は概ね6km以上の場合
- ・通学区間に歩道が整備されていない区間があり、かつ、大型車両等の交通量が多く危険を伴う区間がある場合
- ・学校統廃合により、危険を伴う通学路を利用するなどの場合

1

学校の統廃合時に、地域ごとにスクールバスの導入を検討

学校を統廃合する際に行う説明会で、保護者や地域住民からスクールバス導入に対する要望があり、そのニーズを踏まえ、上記の条件に該当する地域かどうかを検討します。

2-1

(通学区に路線バスがある場合)

路線バスを活用し、定期代を全額補助

通学区に路線バスがある場合は、児童生徒は路線バスを使って通学し、行政が定期代を全額補助するため、保護者の負担はありません。

2-2

(通学区に路線バスがない場合、もしくは路線バスが廃止となった場合)

専用スクールバスを運行

通学区に路線バスがない場合は、専用のスクールバスを運行します。また、通学区の路線バスが廃止となった場合は、民間事業者に委託し、バスの運行を維持します。なお、停留所については、原則として従来の路線バスのものを使用します。

●ポイント

▼多様な運営形態で児童生徒のニーズに対応

スクールバスを必要とする地域を網羅した上で児童生徒のニーズに対応するため、様々な形態で運行しています。

- 1) 市が保有し直営で運行する専用スクールバス
- 2) 民間事業者に委託して運行する専用スクールバス
- 3) 定期代補助により利用する路線バス
- 4) 利用者が少ない地域において民間事業者に委託して運行するタクシー

このように、ニーズに応じた効率的・効果的な運用形態が大きな特徴となっています。

▼学校の要望を取り入れた柔軟な運行

授業時間数の変動や行事などに対応するため、年度ごとに各学校と協議し、きめ細かに運行日数や時間帯を決めています。

●住民バス運行協議会との連携

石巻市には、高齢者等の日常生活の交通手段として「住民バス」を運行する「住民バス運行協議会」があります。各協議会が独自に入札等を行い、市から補助を受けて民間事業者に住民バスの運行を委託しているのですが、これを児童生徒も利用できるようにした荻浜地区では、昭和57年から住民バスをスクールバスと兼用して、児童生徒の通学にも利用できるようにしています。

学校数と児童生徒数	専用スクールバス	
	小学校9校	282名
	中学校2校	27名
	路線バス等の活用	
	小学校7校	152名
	中学校2校	39名
運営費用	専用スクールバス	約4,600万円
	路線バス等の活用	約1,200万円
	※平成19年度予算	



運行を委託している専用スクールバスに乗車する児童

取組の ポイント

● 中学校通学バスを保護者が主体となって運行

● 導入の概略

三川町の三川中学校では、保護者が主体となって冬季間（12月～3月の修了式の日まで）の通学バス運行を民間事業者へ委託しており、240名の生徒のうち180名が利用しています。運行費用の一部は、町が補助しています。

また、小学校では、片道通学距離が3.5km以上の児童を対象に、町が所有する直営のスクールバスを通年で運行しており、小学校3校の414名の児童のうち71名が利用しています。また、冬季間（11月15日～3月末）は、片道通学距離が2.5km以上の1～2年生の児童も対象としています。

● 三川中学校の事例

三川中学校では、片道通学距離が概ね1.5km以上の生徒については、自転車通学を認めていますが、冬季間の積雪時は安全確保の観点から自転車通学を禁止し、徒歩通学を義務付けています。しかし、保護者の通勤や帰宅に合わせて自家用車で送迎する家庭が増え、学校始業の8時前に到着して昇降口前で待ち続ける生徒や、クラブ活動終了時間以降も保護者の迎えを待つ生徒が多いことが問題となっていました。

また、保護者の自家用車による送迎が及ぼす交通渋滞により、徒歩で通う生徒の歩道が確保できない状況となり、交通事故等の危険性が增大していました。

こうした状況の中で、保護者が自主的に通学バスの運行を提案し、平成15年度に「三川中学校冬季通学バス運行委員会」を発足させ、通学バスの冬季間における運行を実現しました。なお、通学バスは保護者の負担金と町からの補助金で運行し、運行委員会の業務はPTAの役員が中心となって運営しているため、運行に関する学校や行政の関与は少ない状況となっています。



保護者主体で運行する三川中学校のスクールバス

●保護者主体の運行におけるポイント

▼地域の実状を熟知したPTA役員が中心となって運営する 『冬季通学バス運行委員会』

PTAの役員が運営の中心であることのメリットとしては、学校の枠にとらわれることなく、地域の視点からの要望や改善を運行内容に反映させやすく、協調性も構築しやすいという点にあります。

通学バスの乗降場所は、町内会ごとに設定することにしてはいますが、乗降時の安全確保の観点や、生徒の自宅分布状況に応じて毎年度乗降場所を検討し、必要に応じて変更するようにしています。

バス利用の負担金については、自転車通学対象生徒の全員参加を義務付けすることにより、各家庭の負担額の低減を図るとともに、ひとつの家庭に複数の生徒がいる場合は、2人目以降の負担金を半額としています。また、支払いについては毎月払いと一括前払いを選択できるようにし、町内会ごとのPTA役員が集金しているため、負担金の未払いはこれまで一度も発生していない状況にあります。

▼きめ細かなサービス

民間のバス事業者に通学バスの運行を委託していますが、運転手に対する事業者の教育も徹底されており、限られたコストの中でありながら、きめ細かなサービスが提供されています。

小学校	スクールバス利用児童数 71名 運営費用(専用スクールバス3台) 約865万円
三川中学校	スクールバス利用生徒数180名 運営費用495万円 ・行政補助額 約297万円 ・受益者負担額 約198万円 (一人当たり11,000円/年)
	12月第2週～3月修了式までの冬季間に民間事業者へ委託をして5台のスクールバスを運行し、平成15年度開始当初は運営費用は受益者と行政からの補助で折半することで合意を得たが、昨今の燃料代高騰による運営費用アップに対応するため、平成19年度については行政からの補助が6割程度となっている。 ※平成19年度予算

学校・教育委員会等の声

通学バスの運行を始めてから5年が経過し、運行委員会発足当初の経緯を知る保護者が少なくなり、自主運行の必要性に疑問を持つ保護者も出てきていることから、毎年度運行開始前の説明会において自主運行の趣旨や経緯を説明し、事業に対する理解と全員参加の義務付けの徹底を図っていく必要があります。また、自主運行を継続していくためには、保護者負担の定額化が必要となりますが、原油価格の高騰等によりバス事業者への委託料も年々増えていく状況にあります。

取組の ポイント

- 保護者や地域の協力のもと、児童生徒の登下校の安全を確保
- 乗降場所の柔軟な設定による利便性の向上

● 導入の概略

日光市では、旧日光市の小来川小中学校滝ヶ原分校の廃校(昭和38年)、山久保小学校の廃校(昭和48年)など、学校統廃合に伴って、スクールバスを導入してきました。現在では、市所有の直営スクールバス10台と民間委託のスクールバス1台が運行しており、小学校6校(152名)、中学校4校(40名)が専用スクールバスを利用しています。また、必要に応じて、患者輸送用の公用車を児童生徒の登下校に活用しています。

● これまでの経緯

学校統廃合によるスクールバスの導入

日光市では、学校の統合に伴い廃校となった校区の児童生徒の交通手段の確保のために、順次、スクールバスを導入してきました。これまで、旧日光市の2校(うち1校は分校)、旧藤原町の2校、旧足尾町の3校、旧栗山村の7校(うち4校は分校)の廃校に対して、スクールバスを導入しました。

スクールバスの利用拡大

野口小学校、小来川小学校では、平成18年2月に、児童の下校時の安全確保に対する保護者の要望などから、スクールバスの利用拡大についての申請書を教育委員会に提出し、これまで対象となっていなかった地域にスクールバスの利用を拡大しました。利用拡大に当たっては、学校が申請書(使用開始日、使用目的、乗車人員、運行時間、運行経路等を記載)を教育委員会に提出しました。

● ポイント

▼ 乗降場所の柔軟な対応による利便性の向上

毎年、各学校は運行計画表を教育委員会に提出していますが、スクールバスを利用する児童生徒の入れ替わりに応じて保護者等と協議の上、バスの乗降場所を変更しています。学校が地元の住民と調整を行い、私有地など交通に支障のない場所を乗降場所として設定します。

● 先生の一言

野口小学校では、スクールバス、徒歩で下校する児童がいます。学校では、毎月、地区ごとに下校の方法と時間を整理した下校計画をつくって、保護者に配布しています。各地域では、保護者と地域の方で「安全パトロール隊」を組織して、下校計画に基づいて当番制で徒歩下校の児童の送り迎えやバス通学の子どもの乗降場所までの送り迎えなどを行っています。スクールバスは、児童の安全確保のための手段の一つであり、単に、スクールバスを運行すれば安全というわけではなく、学校、地域、保護者が協力して、児童の安全を確保するという考え方が大切なのではないでしょうか。本校では、保護者や地域の方、スクールガード・リーダーの方などの協力をいただき、大変ありがたいと思っています。



市直営の専用スクールバスに乗車する児童

学校数と児童生徒数	専用スクールバス	小学校6校 中学校4校	152名 40名
運営費用	専用スクールバス	(直営10台)	約1,606万円
	専用スクールバス	(運行委託1台)	約330万円
※平成19年度予算			

学校・教育委員会等の声

日光市は非常に広域で、山間部や平野部など、地形や地域性が多様です。合併前はそれぞれの地域の要望に応じる形でスクールバスを運行していましたが、合併後は、公平性の観点などから、いかにして合意形成を図るかが課題となっています。



児童と一緒に乗車するスクールガードリーダー

事例
5

相模原市

運営形態 専用スクールバス:直営型 路線バス等活用型
 地域概要 人口約70万人の神奈川県第三の都市(2010年3月末に政令都市移行を目指している)。学校数は小学校74校(39,108名)、中学校37校(18,252名)である(平成19年5月1日現在)。

相模原市教育委員会 〒229-8611 神奈川県相模原市中央2-11-15 TEL 042-754-1111(藤野教育課)
<http://www.city.sagamihara.kanagawa.jp/kyouiku/kyouikusoumu/html/kihondata.html>

取組のポイント

- 直営方式から運営委託方式への切り替えで、安全・安心の確保
- 地域の企業も巻き込み、様々なスタイルのスクールバスを模索

● 導入の概略

旧藤野町では相模原市との合併前から、中央自動車道によって分断されている北部と南部に、それぞれ1台ずつの専用のスクールバスを導入して、運行していました。このバスの運行は、小中学校の統合の条件の1つで路線バスも含めた様々な運営形態でスクールバスの運行をしています。また、民間企業が運行するシャトルバスを利用するなど、様々な方策で児童生徒の安全確保に努めています。

● 導入の経緯

1

昭和54年に中学校3校を1校に統合し、スクールバスを導入しました。

2

平成11年に、地元の路線バスが撤退を表明しました。同時に、少子化の影響で、地元小学校の統合問題が持ち上がったため、スクールバスを廃止にすることを条件に、路線バスを継続してもらうようにバス事業者に申し入れをし、了承されました(最低限でも、児童生徒が乗るため、空席問題は改善することから、事業者にとってはプラスとなります)。

3

平成15年度までは、北部と南部で1台ずつの専用スクールバスを導入していましたが、平成20年までに小学校10校を3校に統合する計画を立てています。

平成20年4月1日以降の予定

学校数と 児童生徒数	専用スクールバス	バスの パターン	路線バス(民間)	4路線
	小学校2校 26名		路線バス(市営)	3路線
	中学校1校 22名		専用スクールバス(民間委託)	5路線
	路線バス等の活用		民間企業送迎バス	1路線
	小学校3校 153名			
	中学校1校 84名			

●ポイント

▼安全・安心の確保のために民間事業者への運営委託に切り替え

スクールバスは、これまでは小中学校とも直営で運営していましたが（バスを購入の上、運転手を委託で任用する方式です）、平成20年度の統合に際して、直営をやめ、委託方式に切り替える方針です。切り替えの要因は、児童生徒の登下校時の安全面への配慮が大きく、中でも事故等に際しての行政の責任の範囲の明確化の観点や、保険加入が最も大きなポイントです。運営委託に切り替えることにより、現在896万円/年の予算は増加せざるを得ませんが、より安全な体制を築くことが重要と考えます。

▼安全確保のため、老人会が協力

安全確保に向けては、スクールバスの運行だけではなく、地域の老人会の方が、バスの降り場から学校まで登下校時に子どもと一緒に登下校していただきます。老人会の方は、交通量が多く、歩道もないなか、通学時の児童生徒の安全の確保のため、ボランティアですがご協力いただいています。

▼民間企業の地域貢献

平成15年から隣県（山梨県）の工業団地の企業が藤野駅を利用しており、藤野駅からの送迎バスをピストン運行しています。路線バスの廃止の動きもあり、企業へ送迎バスの児童生徒利用をお願いにうかがったところ、地域貢献の一環として、快諾いただけました。工業団地から、駅に戻る途中に集落と学校があり、空車を作らずに有効利用できているようです。会社とは事故発生時の責任の所在等について定めた協定を結び、児童生徒には予め保険をかけた上で、利用者専用のパスを発行しています。



運行业務を委託する予定の市保有のスクールバス

取組の ポイント

- スクールバス委員会を設置し、保護者のニーズを踏まえた運営
- 校外学習等の交通手段として、スクールバスを活用

● 導入の概略

スクールバス導入の直接の契機は、平成12年の小学校の学校統合ですが、それ以前にも登下校時にスクールバスを運行していました。

1

平成11年度まで（登下校時に活用）

- ・ 昭和53年4月：校舎統合（旧西越小上校舎と下校舎）により通学区域が広がったため、遠距離通学の児童は路線バス等を利用することになりました。
- ・ 平成3年4月：路線バス等の利用をやめ、スクールバス2台（業者委託）の運行に変更し、地域や保護者の意見を反映した運行ルートの設定を行いました。利用者は概ね片道4km以上の遠距離児童及び通行路線沿いの通学児童を対象とし、4km未満の利用者には利用料金の負担がありました。

2

平成12年度以降（登下校及び校外学習に活用）

- ・ 平成12年4月：校舎統合（旧出雲崎小学校と西越小学校）により、町内全域に通学区域が拡大したため、これを契機に、民間委託3台・町所有1台の計4台のスクールバスの運行を開始し、4km未満の児童も含めて利用料金はすべて無料としました。

● 運行状況の推移

利用者数（全校児童数）

年度	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19
人	335	326	300	278	260	254	233	221

スクールバス運営経費

(単位：千円)

年度	H15	H16	H17	H18	H19
予算	20,177	20,282	20,758	19,787	21,289

●ポイント

▼校外学習等、登下校時以外にもスクールバスを活用

民間委託のバス3台は、登下校時の運行ですが、町所有のバスは登下校以外にも活用しています。具体的には、小学生の校外学習や中学生の部活動の遠征等で利用している（事前申請が必要）ほか、町の行事で住民の送迎バスとしても利用しています（学校行事が優先されます）。

▼保護者のニーズに合わせたきめ細かい運営

各地区では、保護者（スクールバスを利用しない徒歩通学児童の保護者も含む。）による組織として「スクールバス委員会」を設置しています。委員会は必要に応じて開催され、教育委員会もオブザーバーとして参加し、一方的な意思決定をせず、関係者の合議により、停留所、コース等の設置・変更を決定しています。

▼エコロジー教育にもスクールバスを活用

町所有のバスは、家庭の台所から出る廃油から精製したBDF（Bio Diesel Fuel：バイオディーゼル）で走行しており、児童のエコロジー教育に活用しています。

学校・教育委員会等の声

- 安全・安心の確保と、児童の健康維持のバランスが課題です。（原則は、「歩ける距離は集団登下校で歩く」）。
- 各家庭が、「通学はスクールバスにお任せ」という認識を持ちすぎないように、参加意識を高めるように留意することが必要です。

●運営費用の詳細

（単位：千円）

内訳	消耗品費	4
	車両燃料費	293
	車両修繕料	524
	車検諸費	28
	共済保険	52
	火災保険	6
	運行業務委託料 (3台分)	16,999
	運転代行業務 委託料 (町所有バス)	1,824
	自動車重量税	57

※平成18年度



左右の赤色の大型のバスは民間委託、中央写真のバスは町所有のバスの運行業務を委託

取組の ポイント

- 様々な運行パターンの設定と、それに応じた詳細な運行計画等の設定
- 詳細な利用者数予測と、運行計画に基づくコスト削減
- 冬季スクールバス補助金制度の導入（H19年度～）

● 導入の概略

平成16年4月に、4町村（安田、京ヶ瀬、水原、笹神）が合併しました。合併当初は、旧町村で提供していたサービスのレベルが最も高い町村に合わせる方針で進めてきましたが、行政改革により運行基準等の見直しを行い、現在の運行形態に至っています。

1

全市的なサービス水準、運行基準等の見直し前の状況

① 旧安田町

小学校：小松地区は遠距離で、国道沿いの豪雪地域であるため、通年で専用スクールバスを運行しており、山手地区では保護者団体を組織し、冬季間、専用スクールバスを自主運行していました。町は団体に対し補助金を支給していました。

中学校：山手地区・大和地区では保護者団体を組織し、冬季間、専用スクールバスを自主運行していました。町は団体に対して補助金を支給していました。（山手地区は小学校との合同運行を実施）

② 旧京ヶ瀬村

小学校：京ヶ瀬地区・前山地区では、冬季間のみ低学年（1・2年生）を対象に専用スクールバスを運行していました。

中学校：スクールバスの運行なし

③ 旧水原町

小学校：天神堂地区・中潟地区は学校から自宅等が遠距離であるため、通年で専用スクールバスを運行していました。

中学校：分田地区は学校統合の際の統合条件として、通年で専用スクールバスを運行していました。（市内中学校で通年スクールバスを運行している唯一の地区）。また、天神堂地区・堀越地区は冬季間のみ専用スクールバスを運行していました。

④ 旧笹神村

小学校：地域内の4小学校が統合し、統合条件がスクールバスの導入でした。滝沢・村岡地区は遠距離であるため通年でスクールバスを運行していました。

中学校：学校から遠距離の地区に対し、中学校3年生を対象に受験シーズン（1月～3月）のみスクールバスを運行していました。

2

運行基準見直し後に様々な種類の車両や運行期間によるきめ細かい運行計画の設定

路線バス等を含めた様々な種類のバスを工夫して組み合わせ、最適な運行計画を立てました。そのため、登下校で利用するバスの種類が異なる場合があります。（例：登校時→路線バス、下校時→市直営の専用スクールバス）

●ポイント

▼徹底的なコスト圧縮の努力

運行にあたっては、バス事業者とは年間契約をせずに、便ごとの契約を図っています。例えば受験期を迎え、クラブ活動が終了して早い時間に帰宅する中学3年生のみの下校時には、マイクロバスを依頼する等、契約単価の減少が見込める運営をしています。

また、民間事業者の選定も、広く市域外にも声を掛け、コストの適正化を図っています。

▼冬季スクールバス補助金制度の導入（H19年度～）

平成19年度から導入した補助金制度で、通学距離が2km以上3km未満の地区で冬季スクールバスを自主運行する保護者団体に対し、運行経費の補助を行うことにしました。これにより、これまでの運行基準外の3km未満の地区でスクールバスを運行していた地区は本補助金の該当地区となり、専用スクールバスが運行していた地域との格差が是正されるとともに、運行経費の削減に繋がりました。

以上の取組により、平成18年度に1,200万円計上していた冬季のスクールバス委託料が、平成19年度には480万円まで圧縮できる見通しです。

●利用者の声など

阿賀野市内では、地域により積雪量の差が激しく、地域特性を考慮した運行基準を設定して欲しいとの要望があります。現行の運行基準では、一律に3km以上の児童生徒が対象となっていますが、豪雪地域でも基準が同じなのは、バランスを欠くとの指摘もあります。

また、学校側からは、安全確保のため、バス停留所から自宅まで、集団下校が出来るような体制を組んで欲しいとの要望があります。



冬季に民間事業者に運転代行業務を委託している専用スクールバス

事例 8

坂井市

運営形態 専用スクールバス:直営型/委託型/運営支援型 路線バス等活用型
地域概要 平成18年3月20日、三国町、丸岡町、春江町、坂井町が合併して誕生。
福井県の北部に位置する人口約9万5千人の市。学校数は小学校20校
(6,319名)、中学校5校(2,980名)である(平成18年5月1日現在)。

坂井市教育委員会 〒919-0592 福井県坂井市坂井町下新庄1-1 TEL 0776-50-3161(学校教育課)
<http://www.city.fukui-sakai.lg.jp/>

取組の ポイント

- 民間事業者との密接な連携により、路線バスを最大限に活用
- PTA や地域ぐるみの子どもの安全確保

● 導入の概略

坂井市では、合併前の旧町（三国町、丸岡町、春江町、坂井町）の運行形態のままスクールバスの運行を継続しています。また、同じ旧町内であっても、地域によって費用負担や安全に対する考え方は様々で、それぞれの地域で特徴的な取組を行っています。

行政直営の専用スクールバス、民間事業者の委託によるスクールバス、PTAが主体となって運行する専用スクールバス、民間の路線バスの活用など、様々な形態でスクールバスが運行されており、現在は、小学校9校（950名）、中学校4校（450名）がスクールバスを利用しています。

● 各地域における特徴的な取組

路線バスの効果的な活用

旧三国町にある三国南小学校、雄島小学校、加戸小学校及び三国西小学校では、民間事業者の協力により路線バスを最大限に活用しています。路線バスの経路や運行時間は、学校の位置や授業の時間を考慮して設定されているため、専用スクールバスに近い利用が可能となっています。また、利用者の多い区間、時間帯には、2台のバスを並行して運行しており、学校行事等における利用時間の変更については、各学校とバス事業者が直接調整を図り、柔軟な運行を行っています。

PTA による安全確保と費用負担の軽減のための取組

旧丸岡町にある丸岡南中学校では、PTAが主体となり、12月～3月の冬季間に民間事業者に委託をしてスクールバスを運行しており、運営費用と行政からの補助との差額については、利用者の負担となっています。行政の補助は、学校から2km以上離れた地区に住む生徒数に基づいて算出されますが、PTAでは、2km以内に住む生徒も安全確保の観点からバス利用の対象としています。それにより、登下校時の安全確保とともに、一人当たりの負担額の軽減を図っています。

- ◆生徒数390名（うちスクールバス利用生徒数206名）
- ◆運営費用 約390万円
 - 行政負担 約108万円
 - 利用者負担 約282万円（一人当たり14,000円/年）

地域全体での費用負担により子どもの安全を確保

旧坂井町にある木部小学校の児童は、市からの委託による専用スクールバスを利用していますが、利用者負担相当額の50%を、校区の各地区の全世帯で負担しています。

- ◆生徒数96名（うちスクールバス利用生徒数70名）
- ◆運営費用 約210万円
 - 行政負担 約110万円
 - 地域負担 約50万円
 - 利用者負担 約50万円（一人当たり600円/月）

● 各地域における特徴的な取組

雄島小学校では348名の児童のうち、240名が路線バスを利用して通学しています。一方で、スクールバスの利用は、運動量の減少によって、子どもの体力低下にもつながることから、夏季のスクールバスの利用を下校時のみに制限したり、全学年が同じ時間に授業が終わる曜日については徒歩で集団下校を行ったり、季節や曜日によっては、安全を考慮した上で徒歩通学も行っています。

● 今後の取組

坂井市では、各地域で個別に運行されているスクールバスについて、統一の補助規定を設けることを検討しています。また、それぞれの地域によって、スクールバスの必要性や安全に対する考え方、あるいは、利用者の負担に対する考え方が異なる中で、どのような合意形成を図っていくかが今後の課題です。

学校数と児童生徒数	専用スクールバス・路線バス活用等の合計 小学校9校 950名 中学校4校 450名
運営費用	小中学校の合計 行政負担 約5,000万円 歳入 約350万円 保護者等負担 約1,200万円 *歳入はスクールバスの住民有償利用による (平成18年度実績)



運行を委託しているスクールバスに乗車する児童

取組の ポイント

- 路線バス、スクールバスを村営で一体運営。地域に密着したバス運行を展開
- スクールバスの一部有償による住民交通への活用

● 導入の概略

川上村では、路線バス、専用スクールバスともに村営で運行しています。専用スクールバスは、空き時間には路線バスとしても活用しています。また、児童生徒は専用スクールバスだけでなく、路線バスも登下校に利用しています。現在、専用スクールバス2台、路線バス2台の合計4台が運行しており、67名が利用しています。また、園児の送迎にも同じスクールバスが活用されており、二つの保育園で、91名の園児が利用しています。

● 導入の経緯

路線バスの撤退と村営バスの運行

昭和57年に、民間事業者が運営していた路線バスが経営不振により撤退しました。これを受けて川上村では、住民の交通手段を確保するため村営バスの運行を決断します。以前より村営で運行していたスクールバスを路線バスとして活用することも含めて検討を行いました。

1

スクールバスの混乗方式導入に当たっての庁内調整

路線バス運行費用と専用スクールバス運行費用を、普通会計に属する特別会計として一括管理することとし、専用スクールバス運行費用相当分を一般会計教育費から特別会計に繰り入れました。

2

混乗許可を受けるに当たっての国への手続き

スクールバスを住民の交通手段として有効に活用するため、文部省(当時)に申請を行い、「へき地児童生徒援助費等補助金に係るスクール・ボートの住民利用に関する承認要領」の承認を受けました。これにより、スクールバスを住民の交通に有償で利用することが可能となりました。

● 子どもの声

川上村に村営バスがすっかり定着したことを物語る一つのエピソードがあります。藤原村長が村の幼稚園の卒園式に出席した際、園児ひとりひとりにいろいろと話しかけました。そのうちの一人が「大きくなったら何になりたい」という質問に、「僕は大きくなったら村営バスの運転手になる」と答えたのです。(「レポート・過疎バスは、いま」長野県川上村・10年の挑戦 三浦春 農 平成5年8月1日号より)

●ポイント

▼村による一括運営で実現した効率的な運行

路線バス、専用スクールバス、保育園送迎バスなど、計4台を一括して村で運営することにより、効率的な運行を実現し、経費の削減を図っています。

▼スクールバスの有償による住民利用

村が所有していたスクールバスを効果的に活用するため、文部省（当時）に申請を行い、スクールバスの有償利用の承認を得ました。

▼路線バス、スクールバスは定期券が共通

生徒は、部活動などで専用スクールバスの時間帯に合わない場合は、路線バスを活用します。どちらかのバスでも柔軟に利用できるように、定期券は共通になっています。利用者の費用負担はありません。

▼村営に転換後のサービスの向上により黒字運営

運営にあたっては、増便、停留所の増加、定期券の車内販売、JRとの連絡に配慮した運行などのサービス向上により、赤字で撤退した路線バスを、村営により黒字転換させました。

学校数と 児童生徒数	専用スクールバス
	中学校1校 50名
路線バス等の活用	小学校1校 1名
	中学校1校 20名
運営経費	専用スクールバス（2台）
	約670万円
	※平成19年度予算



直営のスクールバスを園児の送迎にも利用



空き時間は村民の足として活用

取組のポイント

- 登下校だけではなく、終日委託とすることで、広範囲かつ柔軟にスクールバスを活用
- コミュニティバスとの接続・連携により、広範な地域をカバー

● 導入の概略

島田市では、主に公共交通の空白地域の解消を目的として、スクールバスが導入されました。当初、スクールバスはコミュニティバスや路線バスの停留所まで児童生徒を運び、地域によってはバスを乗り継いで登下校を行っていました。しかし、子どもの安全確保に対する保護者や地域の要望などに応える形で、専用スクールバスの運行地域を拡大してきました。

現在では、市が所有する5台のバスを、1台は直営、4台は民間委託で運行しており、小学校3校(135名)、中学校2校(55名)が専用スクールバスを利用しています。

● 導入の経緯

1

公共交通の空白地域の解消

神座小学校、北中学校に通学する児童生徒は、自宅から路線バスが運行する川口地区までの区間について、公共交通による通学手段がありませんでした。そこで、この地区の児童生徒の交通手段の確保を目的として、専用スクールバスが導入されました。また、菊川・神谷城・大代地区でも同様の目的で、専用スクールバスの運行が始まりました。

2

コミュニティバスとの連携などによる運行区域の拡大

当初、専用スクールバスは、最小限のエリアで運行し、児童生徒は、路線バスやコミュニティバスを乗り継いで登下校を行っていましたが、専用スクールバス導入に対する保護者や地域の要望の高まりから、学校まで直通するバスを運行するなど、徐々に運行地域を拡大してきました。また、児童生徒が1台のバスに乗り切れない区間や時間帯については、専用スクールバスとコミュニティバスに分乗させるなどして、より多くの児童生徒が利用できるように工夫しています。

3

交通手段の確保の観点から安全確保の観点へ

公共交通機関の空白地域解消のために導入されたスクールバスですが、安全確保に対する保護者等の要望に応じて、バスの台数、定員等の許容範囲の中で、遠距離通学以外の児童生徒にも利用を広げています。

●ポイント

▼契約形態

専用スクールバスの民間事業者との契約においては、運行時間を6時15分から18時20分（夏季は19時35分まで）の間としています。これによって、登下校以外の時間帯でもバスの運行が可能となり、天候不順やインフルエンザの流行で、急遽、授業を切り上げて下校する児童生徒を送り届けるなど、広範囲かつ柔軟に運行しています。

▼授業での積極的な活用

専用スクールバスは登下校以外に、学校教育の様々な場面で活用されています。例えば、社会科見学等の特別活動の送迎や、総合的な学習の時間などにおける体験学習や交流学习の利用がありました（平成18年度には115日（延178台、一部、幼稚園での利用も含む））。

▼スケジュール調整

各学校の行事等に対応するため、毎月25日までに各学校が提出したスケジュールをもとに、教育委員会が翌月の運行を決定します。また、運行スケジュールは庁内LANを介して、各学校からの閲覧が可能であるため、運行スケジュール決定後も学校同士で直接連絡を取り合い、調整を行うこともあります。

▼高齢者も利用

専用スクールバスは、公共交通機関の空白地域解消を目的として導入されたため、地域の貴重な交通手段となり、病院や買い物などに出かける高齢者なども利用しています。

▼地元企業との連携

専用スクールバスの買い替えに際し、地元企業からスクールバスの寄付を受けました。

●教育委員会担当者の声

限られたバスの台数で、各学校の都合を調整するのは大変です。ただ、登下校は毎日の生活のことですし、安全確保の視点からも非常に重要だと考えており、遠距離通学以外の児童であっても、希望があれば可能な範囲で利用させたいと考えています。

学校数と児童生徒数	専用スクールバス 小学校3校 135名 中学校2校 55名
	専用スクールバス (直営・1台) 約268万円 専用スクールバス (運行委託・4台) 約1,723万円 ※平成19年度予算



運行業務を委託している市所有のスクールバス

取組の ポイント

- 公共施設巡回バスの経路変更により、児童生徒の安全・安心を確保
- 住民ボランティアによる安全確保

● 導入の概略

登下校時の児童生徒の安全を確保することを目的として、学校の始業時間に間に合うように市がバスのダイヤを改正しています。

1

導入前

- 沓掛小学校区の「若王子(にゃこうじ)地区」は、市の最北部に位置し、以前は「陸の孤島」とも呼ばれていました。この地区から小学校までは約4kmあり、児童は約1時間かけて徒歩で通っていましたが、悪天候の場合の低学年の児童は、登下校が大変でした。

2

要望書の提出

- 平成17年に若王子地区の保護者から、児童の安全な登下校のためのスクールバスの導入等に関する要望が出されました(同じ時期に、他県で下校時の児童が被害に遭う事件が起きていました)。
- 教育委員会は安全・安心な登下校の確保と遠距離通学の緩和のため、平成17年11月に開催された「公共施設巡回バス検討委員会」に運行時間等の改正を要望しました。
- 「公共施設巡回バス検討委員会」から平成18年1月に答申をいただき、市内の巡回バス「ひまわりバス」を通学に活用できないか検討した(年間運営費用3,400万円)結果、「2号線」の始発を従来より30分早めることで、沓掛小前の到着時間を学校の始業時間に間に合うように変更し、それに合わせて運行経路も改正しました。

3

運行の開始

- 平成18年5月1日より運行を開始し、利用料金は無料です(ひまわりバスは、一般利用においても中学生以下は無料です)。
- 効果として、1) 朝のんびりできるため、家にいる時間が伸び、心にゆとりができた。
2) 今まで公共交通機関の利用機会が多くなかったため、公衆道徳を勉強する機会ができた等が挙げられています。

●ポイント

▼安全・安心を確保するために団結した地域住民

スクールバスの導入の要望が出された当初は、必ずしも地域として一枚岩ではなく、高学年の保護者からは歩かせたいという要望もありました。議論を重ねた結果として、安全・安心の観点から原則的には全員乗車という方針で、集落としての意思が統一できました。市議員等が積極的に協力してくれたことも大きく影響しました。

▼住民ボランティア等による安全確保

朝の登校時間は基本的に集団登校のため、不審者に狙われる心配は少ないですが、下校時は学年で終業時間が異なるため、ボランティアの住民がバスの乗降場所から自宅の間や通学路で見守るほか、市のパトロールカーが巡回し、安全・安心の確保を図っています。

●保護者・児童生徒の一言

- ・「通学路には人通りが少なかったり、歩道にガードレールがなかったりする場所がある。バスで通えるようになり、親としては安心感が増します(保護者)」
- ・「毎朝六時起きだけど、これからは少しゆっくりできる(児童生徒)」

(出所:2006年5月2日「中日新聞」)

学校・教育委員会等の声

- ・下校時間と巡回バスの時間が必ずしも一致するとは限らないため、今後運行スケジュールなどを検討する必要があります。
- ・巡回バスのスクールバスの利用によって歩く機会が減ったため、児童生徒の体力低下を指摘する声もあります。



巡回バス(ひまわりバス)を、従来から路線・運行時間を変更して運行

取組の ポイント

- スクールバスが、地域の利便性の向上に貢献
- 安全確保のためのルート設定

● 導入の概略

弘道小学校（全校児童生徒数106名）の児童のうち、堅子地区、千賀地区から通う児童は遠距離通学となるため、スクールバスを導入しました。また、平成18年より住民利用にも供する（福祉バス機能）こととし、朝夕のスクールバス時間以外は、地域住民の交通手段として活用しています。

1

市所有のバスを利用したスクールバスの運行

昭和50年に弘道小学校の分校を統合することによりスクールバスの運行を開始し、市の所有するバス（平成9年式・大型車）を利用して、スクールバスとして運行していました。当時は、市の正規職員が運転していました。

2

委託事業による運行の開始

平成18年から、経費削減のため民間事業者に運営を委託し、運行することになりました。委託に当たっては、詳細な運行業務委託仕様書を作成の上、委託業者を選定しました。

● ポイント

▼ スクールバスを福祉バスとしても活用

本来の目的はスクールバスですが、昼間の時間帯は市民の交通手段として活用しています。登下校の時間帯は児童の利用が中心ですが、それ以外は、高齢者の利用が多く、沿線の診療所を利用するために活用しているようです。

時間帯別の福祉バスとしての利用者数は、次の通りです。（平成18年度実績）

	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	計
7:30	6	8	7	2		3	4	2	2	1	1	5	41
9:00	5	11	14	4		11	17	14	28	15	17	12	148
11:00	11	10	15	7		3	15	15	25	9	10	11	131
14:00	1	7	5	3		4	8	16	6	1	1	3	55
15:00		2	2	1		1	3	10	4		1	1	25
16:00		2	5	2		7	3	4	2	2	2	1	30
17:00							3		2	1	3		9
18:00													0
計	23	40	48	19	0	29	53	61	69	29	35	33	439

(注1) 8月は、運休。 (注2) 10月～3月の18:00便は運休。

●ポイント

▼詳細な業務委託仕様書による経費節減

業務委託仕様書を示した上で、委託業者を選定しています。年間の委託料は約345万円です。

【仕様書に明示している主な項目】

- 弘道小スクールバスの運行
- 人件費
- 日常の点検整備
- 燃料の給油作業（費用は市負担）
- オイルの補給・交換作業（費用は市負担）
- 自動車保険（任意保険）の付保
- 事故の際の補修・修理・処理・台車手配

▼安全確保のためのルート設定

ルートの設定に当たっては、児童生徒が県道47号線を横断することのないよう、必ず集落側で乗降車できるようにルートを設定しています。そのため、一旦遠い地点まで迂回する場合があります。

学校・教育委員会等の声

- ・財政規模が削減されていることから、引き続き経費節減努力が必要となっています。
- ・中学生からも利用したいというニーズがあり、予算の範囲内で増便の検討等が必要です。



運行業務を委託している市保有のスクールバス

取組の ポイント

- 路線バス、コミュニティバス、専用スクールバスの一体運営により、効果的・効率的な運行
- 専用スクールバスや路線バスが、子どもの安全確保に貢献
- 首長部局と教育委員会の連携

● 導入の概略

養父市では、専用スクールバス、路線バスともにすべてのバスを民間事業者に委託して運行しています。特に、養父地域の「わいわいバス」、関宮地域の「せきのみやふれあいバス」と呼ばれるコミュニティバスは、路線バス、福祉バス、専用スクールバスと、時間帯によって様々な顔があり、地域に密着した市民の交通手段として効果的に活用されています。

そのため、子どもの安全確保の観点から、2km以上を通学助成の対象とし、平成20年度は小学生598名、中学生461名が対象となる見込みです。

● 養父市のコミュニティバス、スクールバスの現状

「わいわいバス」

誰もが安心して暮らせる街づくりの推進を目的に運営が開始された福祉バスです。路線バスが運行していない地域の交通機関の整備を図り、「老人健康福祉計画」(平成5年度策定)、「障害者プラン」(平成7年度策定)に基づく高齢者や障害者等の社会参加活動支援及び生活の利便性の向上と併わせ、保健、福祉、医療の充実を図ることを目的としています。

昼間は、福祉バスとして定期的に運行していますが、下校の時間になると、浅野小学校、養父中学校の専用スクールバスとして、学校の時間割に合わせて曜日ごとに異なる運行時間を定めて2便ずつ運行しているため、児童生徒は、「わいわいバス」を利用しますが、登校時は、通常路線バスに一般乗客とともに乗車しています。

路線バスとコミュニティバスの役割分担

現在、養父市全体として、効率的に市民の交通手段を確保するために、路線バスとコミュニティバスの重複路線の役割分担を検討しています。コミュニティバスは、できる限りバスが運行していない地域から路線バスの結節点への移動手段として、路線バスと重複して運行するコミュニティバス経路の見直しを行う方針です。

また、見直し方針の検討においては、市内16の小中学校のうち14校が通学にバスを利用している現状を鑑み、児童生徒の通学の交通手段であるスクールバスの運行を優先的に確保することにしています。

● スクールバスが子どもの安全を守る

養父市では、平成18年3月に、養父警察署と教育機関の要望により「子ども安全110番」の役割を民間事業者に委託しているスクールバスや路線バスが担うことになり、現在では、スクールバスに「子ども安全110番」のステッカーが貼られており、地域の安全確保の一翼を担っています。

ポイント

▼路線バス、コミュニティバス、専用スクールバスの一体運営

市民の利便性・安全性の確保の観点から、すべてのバスを民間事業者に委託し一体で運営することで、限られた台数のバスと限られた予算の中で、運行経路や運行時間を工夫して、効率的な運営を図っています。

▼政策監理部と教育委員会の役割分担

バスの円滑な運行を図るため、運行全般に関することは政策監理部が担当し、学校、保護者、児童生徒等との調整は教育委員会が担当しています。

「くらしとバス世帯アンケート」

政策管理部では、今後のバスの在り方を検討するために、住民アンケートを実施しました（平成19年11月）。

バスの利用状況

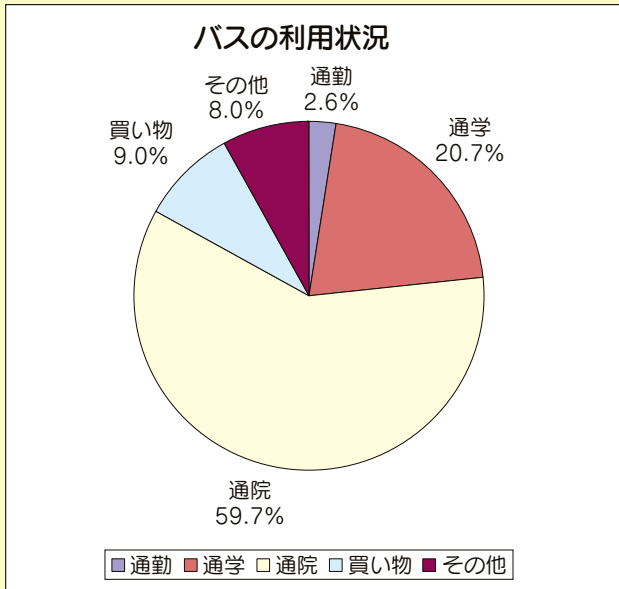
（利用していると回答した30.1%の内訳）

通勤 2.6% 通学 20.7%

通院 59.7% 買い物 9.0%

その他 8.0%

*特に0 - 18歳では、54.8%が「通学」と回答



運行を委託している専用スクールバス



「子ども110番」に指定されたコミュニティバス



「子ども110番」のステッカー

学校数と 児童生徒数	専用スクールバス	小学校2校	25名
		中学校2校	76名
	路線バス等の活用	小学校6校	436名
		中学校5校	247名
運営経費	専用スクールバス（3台）	約1,172万円	
	路線バス等の活用	約4,980万円（*定期代の全額補助）	

（平成19年度）

取組のポイント

- コミュニティバスを、特定の時間帯以外にスクールバスとして運行
- 庁内他部局（交通政策課）と連携した検討

● 導入の概略

別所小学校では、分校の廃止に伴う通学保障の一環として、豊地小学校では、学校の統廃合に伴う通学保障の一環として、それぞれスクールバスの導入を図りました。導入に際しては、同じ時期に、交通政策課においてコミュニティバスの導入を検討していたため、教育委員会と交通政策課が協力して検討を行いました。

1

平成17年度末:別所小学校の分校の廃止

平成13年度以降、別所小学校の分校が廃止され、当該校区の児童は遠距離通学になりました。

2

平成18年度末:瑞穂小学校の豊地小学校への統合

旧瑞穂小学校区から豊地小学校までの距離は7kmを超えており、瑞穂小学校の児童は統合によって遠距離通学となりました。当該区域間には従来から路線バスがありますが、運行時間が登下校と合わず、児童の通学には不向きだったことから、スクールバスの導入が検討されました。

3

交通政策課との協議による政策検討

同じ時期に、交通政策課では、路線バスの再編やコミュニティバスの導入を検討していたため、教育委員会と連携した検討が行われました。その結果、豊地小学校において、民間事業者に委託する方式でコミュニティバスを導入することが決定しました(中型ワンステップバス)。



運行を委託しているコミュニティバス(みっきいバス)

●ポイント（豊地小学校における取組）

▼コミュニティバスの登下校時のスクールバス利用

登校時（7：43）、下校時（15：55）の利用時間帯を除き、コミュニティバスとして活用しています。保護者側からの要望を受けて、登下校の便は、それぞれ1便としました。

運行開始前に試乗会を実施して保護者も安全を確認するとともに、導入当初1ヶ月は、学校・教育委員会職員が添乗する配慮をしました。

▼運行経路の工夫

児童の安全・安心の確保のため、多少遠回りをしてでも、集落側に停留所を設け、児童が道路を横断しないようにしています。

学校・教育委員会等の声

- ・コミュニティバスの運営費の確保が厳しいため、今後、運営面における検討が必要です。



スクールバス利用時間帯は、「スクールバス」の表示

取組のポイント

- 村全体の交通手段の確保と子どもの安全確保の観点から、専用スクールバスを路線バスとして活用
- 距離に関係なくスクールバスを利用

● 導入の概略

十津川村では、昭和55年10月から村営バスの運行を民間バス事業者に委託しています。十津川村の運営方式は、「十津川方式」と呼ばれ、全国のコミュニティバスの先駆けとなりました。主に国道を走る幹線は、民間の路線バスであり、支線は村営の路線バスとなっています。また、一部、重複する区間については、乗車券は共通となっています。

スクールバスもこの運営の中に組み込まれており、児童生徒は、民間の路線バス、村営の路線バス、専用スクールバスを利用して登下校を行っています。平成20年度は、小学校6校(172名)、中学校4校(101名)が登下校にバスを利用する見込みです。

● 導入の経緯

1

学校統廃合に伴うスクールバスの導入

最も多い時期には小学校が30校、中学校が13校(分校を含む)ありましたが、昭和38年から統廃合が始まり、現在では小学校6校、中学校4校になりました。この統廃合によりスクールバスの運行を開始しました。また、スクールバス沿線の住民から一般利用に対する要望が高まったことを受けて、昭和50年11月からは、文部省及び陸運局の許可を得て、有償による一般利用を始めました。

2

十津川方式によるバス運営

全国の山間地域で、赤字路線や廃止路線が増加する中、村と民間バス事業者は、村の交通をどのように維持するか2年間に渡り協議を行いました。その結果、国道168号の幹線は、民間の路線バス、支線は村営の路線バスに一元化して運行するように調整するとともに昭和55年10月から村営の路線バスの運行を民間バス事業者に委託し、運行を行っています。

● 先生の声

長年、谷瀬地区の子どもたちは、日本一の長さと言われた「谷瀬のつり橋」が通学路であったのですが、20年程前より観光客の増加や少子化による児童数の減少等により、つり橋を渡るには小学生は、つり橋を渡ることそのものの危険や犯罪に巻き込まれる危険など、色々な面で危険な状況でありました。

そこで、当時の保護者たちは小学校にその実情とスクールバスの必要性をお願いに上がったところ、毎日、校長先生がつり橋に向き実態を把握され、その結果をまとめて保護者や地域住民の代表と一緒に教育委員会にかけあい、2年越しでバスの運行が認められ、児童生徒や地域住民の利用も兼ねたバス運行により、安全が確保されるようになりました。当時、歩け歩け運動が推奨される中であって、安全を重視した村の決断に感謝しています。

●ポイント

▼遠距離通学以外に子どもの安全確保の観点からスクールバスを最大限利用

教育委員会では、子どもの安全確保のため、近くの児童生徒でも距離に関係なくスクールバスに乗車させています。

▼利便性の向上

村営の路線バスは、国道以外の路線では自由乗降制度を導入し、利便性を高めています。また、民間の路線バスと村営の路線バスが重複する区間が一部あるため、その区間については、どちらの乗車券でも利用できるようにしています。

▼地域に密着したバス運営

村営の路線バスの乗務員については、村内出身で村内定住者を雇用すると定めています。それは、地域のことをよく知る定住者であれば、高齢者や子どもたちがどこで乗り降りするかを把握することが容易であり、安全確保に貢献しています。



一般の乗客と一緒に路線バスに乗車する生徒



取組のポイント

- 社会福祉協議会所有のバスをスクールバスとして活用
- 放課後子どもクラブ等と連携した下校バスの設定

● 導入の概略

学校の統合（江田島市内の小学校は16校から10校に統合）により、遠距離通学となった児童生徒に対し、路線バスのある地域はバス定期代を全額補助し、路線バスのない地域はスクールバスを導入しました。

● 導入の経緯

1

合併により「江田島市」が誕生

平成16年11月1日に、江田島町、能美町、沖美町、大柿町の合併により、「江田島市」がスタート。

2

学校再編事業の実施

平成18、19年度に、学校の統合を円滑に進めるために統合前後における該当校への教育支援を行いました。

平成18年度：大須小が切串小に統合、秋月小が江田島小に統合、沖中が能美中に統合
 平成19年度：津久茂小、宮ノ原小、小用小が江田島小に統合、沖小が鹿川小に統合

3

学校、保護者、地域の要望を反映

【スクールバス】

- バス停留所の位置、待合場所（3箇所）の設置、乗降時の安全確保（校内での乗降）、登校時の配車時間、緊急時連絡（携帯電話の設置）等について、配慮しました。

【路線バス】

- バス運行時間の変更（登下校に合わせ、1便増便）、バス停留所移設、バス停留所までの安全確保等について、配慮しました。

旧学校名	統合先	統合年度	通学手段及び支援		対象数	年間委託料 (小用小は定期補助)
秋月小	江田島小	H18	スクールバス	・登校1便、下校3便 ・途中停車なし	22	7,000,000円
津久茂小		H19	スクールバス2台	・登校1便、下校3便 ・官舎は登校2便	20	3,000,000円
宮ノ原小		H19	スクールバス	・登校1便、下校3便 ・宮ノ原小校内経由	31	3,000,000円
小用小		H19	路線バス(呉市営) (バス定期券全額補助)	・小用を江田島小学校前 の間を運行	40	1,321,600円
大須小	切串小	H18	スクールバス	・登校1便、下校3便 ・途中4箇所停車	22	3,000,000円

●ポイント

▼社会福祉協議会所有のバスの活用

社会福祉協議会で利用していたバス3台を、スクールバスとして活用しています。また、国庫補助でバスを1台購入しました。

▼保護者・地域の見守り

バスに乗車するまでは保護者・地域住民で責任を持ち、登校時のバス停留所における保護者の見守り、乗車児童の確認を徹底的に実施しています。

▼地域の団体との連携における工夫

バス停留所近くの住民又は保護者に、バス停留所となっている施設の門扉を登校時に開けてもらうよう依頼しています。また、下校時には、バスの待ち時間を学校敷地内で過ごせるようにしています。さらに、放課後子どもクラブと連携した下校便の設定などを行っています。

学校・教育委員会等の声

- ・路線バスのバス停留所に待合所を設置したいが、道路の幅員の問題から許可が下りていません。
- ・スポーツ少年団や習い事の関係で、下校時に全児童がバスに乗るとは限らず、それをチェックする教員等の協力が必要です。



運行業務を委託している社会福祉協議会が保有するバス



児童の乗り降りを最後まで教員、ボランティアが確認

取組の ポイント

●クラブ活動等に対応した柔軟な通学手段の確保

●導入の概略

旧中村市では昭和46年と平成15年、旧西土佐村では昭和52年、平成13年、14年の小学校の統廃合に伴う児童生徒の交通手段の確保のためにスクールバスが導入されました。また、平成8年には、一部の路線でスクールバスの住民有償利用を開始しました。

現在では、市が所有する専用スクールバス7台の運行を民間事業者に委託し、直営でスクールバス1台を運行しているほか、路線バス、民間タクシー等を活用し、小学校7校(68名)、中学校3校(35名)の児童生徒がバス等で通学しています。

●これまでの経緯

学校統廃合による導入

旧中村市では、昭和46年に小学校の分校が本校に統合し、平成15年に小学校7校が3校に、中学校4校が2校になりました。また、旧西土佐村では、昭和52年に中学校6校が1校に統合され、児童生徒の交通手段を確保するためにスクールバスが導入されました。さらに、平成13年、14年の小学校再編に伴い、それまで中学生が利用していたスクールバスを小学生にも利用を拡大しました。

スクールバスの一般住民の有償利用

旧西土佐村では、スクールバスの空き時間を有効に活用し、利用料金を徴収し経費の削減を図るため、平成8年に「文部科学省へき地児童生徒援助費等補助金に係るスクールバス・ボートの住民利用に関する承認要領(平成8年4月17日文教財第20号教育助成局長裁定)に基づく住民有償利用」の承認を受け、有償利用を開始しました。また、徴収した利用料金を市に収めることも運行業務の委託内容に含まれています。

他の地域バスとの連携

旧中村市では、路線バスが通っていない地域の一部に、住民からの要望によって「代替バス」(市企画広報課所管)と呼ばれるコミュニティバスが運行されています。代替バスは、路線バスとの合流地点まで住民を運ぶためのバスですが、登下校の時間には、スクールバスとして学校まで運行経路を延長し、児童の送迎を行っています。

●ポイント

▼多様な交通機関の組み合わせで学校、地域、保護者の要望に応える

四万十市では、クラブ活動の盛んな学校が多く、地域ぐるみで学校の部活動を支援しています。部活動に参加している生徒は下校の時間が不確定なため、柔軟に対応できるよう、様々な交通機関を活用して下校しています。例えば、スクールバスの時間に間に合えば、スクールバスを利用しますが、間に合わない場合は路線バスや民間タクシーを利用し、対応しています。

▼効率的、効果的な契約形態

民間事業者との委託契約は、運行回数（業務従事時間数）の増減に応じて、委託料を変更、精算する契約形態にしていることにより、無駄な費用を抑えることができる一方で、学校行事、課外授業、部活動の大会などによる利用も可能となり、効率的で効果的にスクールバスを活用しています。

●地域の団体の貢献

一部路線では、地元バス事業者のOBが組織した任意団体に市が所有するスクールバスの運行を委託しています。この団体は、交通面における地域貢献を目的として設立された団体で、部活動や学校行事等の変則的な登下校の時間に柔軟に対応するなど、学校、地域と密着したバス運行を行っています。

学校数と 児童生徒数	専用スクールバス 小学校7校 68名 中学校3校 35名
運営費用	専用スクールバス (運行委託7台他) 約2,880万円 専用スクールバス (直営1台) 約964万円 ※平成19年度予算



いずれも、運行を委託している市保有のスクールバス

取組の ポイント

- コミュニティバスをスクールバスとして活用した児童生徒の安全・安心の確保
- 市の補助による円滑な運行の確保

● 導入の概略

神浦小中学校の統合や、分校の廃校等に伴い、遠距離通学の児童生徒の安全確保、へき地対策等も含めた、行政の補助によるコミュニティバスの導入を促進しました。導入に当たっては、自治会の会合等で説明した上で、旧三和町役場・学校等と連携を図りながら進め、バスの停留所は既存のものを利用するとともに、住民の意向等も踏まえて、新たに設置しています。

● コミュニティバスの活用

1

三和町の編入

平成17年に旧三和町が長崎市に編入されましたが、児童生徒を含めた地域住民の交通手段の確保を図るため、旧三和町において、既にコミュニティバスが運行していたため、この路線を引き継いでいます。

2

神浦小・中学校の分校の廃校

分校廃校に伴い、遠距離通学となった児童生徒を当初は民間委託の9人乗りワゴン車で通学させていましたが、コミュニティバスを導入し、スクールバスとしての利用を開始しました。

● 路線バスの活用

3

琴海町の編入

平成18年に長崎市に編入されましたが、旧琴海町では、平成6年にスクールポートが廃止され学校までの道路が整備されたことにより、路線バスを利用したスクールバスを運行しています。平成20年度からはコミュニティバスを導入する予定です。

●ポイント

▼市の補助による円滑な運行の確保

基本的に、運行経費に対する運賃収入の不足分を、市の補助金で補っています。当初よりこの方針で、コミュニティバスについては市が車両を購入後、事業者に貸与したり、事業者所有のバスを使用する形態で運行しています。これは、運行経費や運賃収入が事前に分からないため業務委託が難しい、という考え方に基づくものです（事前に、運行事業者と協定を締結しています）。

関連の路線ごとの運行状況、運賃収入と補助金の割合は、以下の通りです。

路線名	学校名	児童生徒	利用者数	運行開始	運行時間	運賃(大人)	バス車両(定員)	H18実績(千円)		
								運行経費	運賃収入	補助金
三和線	三和中	320	1	平成16年 9月～	7:40 ～17:23	140円	小型バス (31人)	7,547	1,081	6,466
	為石小	129	1							
外海線	神浦中	26	6	平成17年 5月～	6:40 ～16:29	140円 ～230円	超小型バス (13人)	8,103	1,555	6,548
	神浦小	60	3							
琴海線	琴海中	416	18	平成20年 4月～(予定)	7:30 ～19:33	140円 ～350円	大型バス (事業者所有)	—	—	—

▼学校側の要望に合わせた運行時間等の設定

コミュニティバスは、学校の要望に最大限に応える形で、登下校時間に合った運行時間等を設定しました。児童生徒以外の利用者は、高齢者・主婦が中心ですが、両方のニーズに応えるよう運行時間を工夫しています。ただし、専用スクールバスの場合と異なり、学校行事等と連動したきめ細かい時間の融通は利かないため、その点が課題といえます。

▼琴海地区で新たにコミュニティバスを運行予定

合併した琴海地区では、平成20年4月から、スクールバスの用途を取り込んだ形でコミュニティバス（事業者所有の大型バス）の導入を予定しています。



超小型コミュニティバスの外海線
(市所有のバスを貸与し、運賃収入不足分を行政の補助金で補填)



小型コミュニティバスの三和線（仕組みは外海線と同じ）

取組のポイント

- 「通学バス運行協議会」の運営するバスを活用した、長年にわたる区域外就学の解消
- 健康維持のため、学校から2km離れた停留所との間を歩行

● 導入の概略

熊本市河内町南越・焼野地区では、芳野小・中学校までが遠距離であったことや、隣接の玉名市(旧天水町)から移り住んだ住民が多いという地区の成り立ちから、児童生徒は約70年にわたって、玉名市(旧天水町)の小中学校に通学してきました。しかし、行政区と別の学校に通うことにより、地元の消防団、青年団等の地域活動などにも影響があることなどから、地元の学校に通えるように保護者がスクールバスの導入を要望しました。

● 導入の経緯

1

区域外就学解消、通学に対する住民からの支援要請

平成4年に、南越地区住民より、バスによる芳野小・中学校への通学に対する要望が提案されます。その後、住民との打ち合わせ、陳情書の提出等を経て、平成8年10月に、全市的な遠距離通学補助について検討を開始しました。

2

通学バス補助の決定

南越・焼野地区児童生徒に本来の校区である芳野小・中学校への通学を容易にするため、平成9年3月に、当該地区の「通学バス運行協議会」が通学バスを運行する事業に対し、購入費及び運営費に補助金を交付することを決定しました。

3

通学バスの運行開始

平成9年4月に、10人乗りワゴンタイプの車両を導入し、市から運営費の補助を受けた地元住民による運行協議会が運行を開始します。また、運行の開始に伴い、隣町の小中学校に通学していた対象児童生徒は、芳野小・中学校に転校しました。
 運行は、朝2回、夕方2~3回行っています。

● 地域の声

- バスが運行した関係で、部活動などで帰りが遅くなったときも、防犯面からも非常に安心しています。ただ、運行年数が長くなることに伴い、バスの運行が当然という気持ちが芽生えてくるので、児童生徒や保護者も含め、感謝の気持ちを持ち続けることが必要です。
- 子どもの体力低下を心配する保護者もいたことから、スクールバスの導入に当たっては、安全確保に対する地域住民の考えの一致に時間をかけました。

●ポイント

▼通学バス運行協議会による運営

南越・焼野地区では、「通学バス運行協議会」による自主運営を行っています。平成9年度から、車両購入費の5割（200万円限度）と、運営費9割の補助を行っています。

直近3年間の補助金額の推移は、次の通りです。

平成17年度:174万円

平成18年度:204.5万円（車検あり）

平成19年度:185.1万円

▼地域の実情に合わせた運営

約70年にわたって続いた「区域外就学」の解消に向けた、地域住民の要望を反映しました。児童生徒も、「自分たちのバス」として愛着を持っており、車両の清掃等を手伝ってくれています（平成20年度の対象児童生徒数は、17名（小中計））。

▼健康維持のために、停留所から歩かせる

児童生徒の健康維持のため、小中学校から2km程度離れた公民館まで歩かせています。この地区の児童生徒は、遠距離通学のためか体力面で優れていましたが、近年体力の低下などの影響が若干みられています。

●先生の声

決まった時間にきちんと帰ってくるという安心感が、保護者にとっては一番大きいようですが、自動車による送り迎えが極端に増加するなど、スクールバスが導入されていない地域では、不平等を感じる保護者もいるようです。



運営費補助による「バス運行協議会」所有のスクールバス

取組の ポイント

- 「スクールバス運営委員会」による独立採算による運営
- 学校行事等に対応したきめ細かい運行計画

●導入の概略

緑丘中学校では、スクールバスを利用している生徒の保護者による「スクールバス運営委員会」により、自主採算による運営が図られており、現在60名の生徒が利用しています。

バスの運営は、地元のバス事業者に委託しており、「特定旅行事業」バスとして、1台のバスが運行しています。

1

災害等によるスクールバス導入機運の増大

従来、遠距離通学者はスクールゾーンを徒歩で通学していましたが、平成5年の大規模水害(いわゆる八六水害)によって、利用していた里道が崩壊し、同じ時期に地域内で不審者等が増加したため、生徒の安全確保のために通学方法の見直し機運が高まりました。

2

住民ニーズの把握と地域協力の獲得

導入に当たっては、対象地域の保護者を集めてアンケートを実施したところ、ある程度の費用負担を伴っても、スクールバスを導入したいというニーズが確認されました。その後、地元の商店主等から、50万円の寄付を募り、これを原資としてスクールバスを運営していくことが決定され、「スクールバス運営委員会」を作り、総会を開催しました。

3

運行方法等の詳細決定

運営は、地元のバス事業者に委託することとし、利用者が限定される「特定旅行事業」として運行するための路線、利用料金等を決定してから、平成6年の9月に運行を開始しました。



特定旅客事業上のバスとして運行

●ポイント

▼スクールバス運営委員会による運営

スクールバスを利用している児童生徒の保護者による「スクールバス運営委員会」が、路線や利用料金、運行スケジュール等をバス事業者と協議しながら決定し、運営しています。毎年、新2年生の保護者が役員を担当しています。

スクールバス運営委員会は、「スクールバス乗車票（顔写真入り）」を作成・発行し、利用者が判別できるように工夫しています。また、不定期で「スクールバス・ニュース」を発行するとともに、緊急の事態に備えて、バス利用者及び関係者の緊急連絡網を作成しています。

▼住民ニーズに合わせたきめ細かい運営

「地域のバス」という意識が強いため、要望があれば可能な限り対応しています。例えば、運動会や修学旅行等の学校行事の際は、乗車票を発行していない住民でも1回100円の利用料金を支払えば、乗車できるようになっています。また、土日・祝日には部活動の遠征等に有料で貸し出しています（バス事業者と年間契約のため可能）。心臓病のある生徒等の通学支援といった個別事例についても、個々の事情を勘案して対応を決定しています。

▼公共交通機関の利用マナーの浸透

年度当初に利用者を集めて説明会を開催し、生徒に対してマナーの徹底を図っています。マイカーが普及し生徒が公共交通機関を利用する機会が少ないため、こうした説明会は重要です。生徒には、「自分たちのバス」という認識を高めるよう工夫しています。

●保護者の一言

何よりも、「毎日、決まった時間にきちんと帰ってくる」という安心感が一番大きい。

（運営委員会・保護者）

学校・教育委員会等の声

利用者数が減少するほど利用料金負担の増加につながるため、採算確保のため様々な工夫をしています（例：片道利用料金の導入、試験乗車（対象地域の家庭に2～3枚の無料チケットを配布）、兄弟割引（二人以降半額）の導入等）。

特に、高学年の男子生徒が利用しないケースが増えているようです。



「運営委員会」による自主運営バス

利用者数と 利用料金	平成19年度	60名（6,800円／月） （バス事業者との年間契約額：450万円）
	平成9年度 （参考：最も利用者数が 多かった年度）	185名（4,000円／月） （バス事業者との年間契約額：773万円）

今後のスクールバスの導入・運行に向けて

委員会からのコメント

東京福祉大学・大学院 短期大学部子ども学科長 教授 **齋藤 歎能** 委員長

児童生徒の安全確保とスクールバス

この報告書は、国内のスクールバスの運用状況と導入事例を、主に児童生徒の登下校時の安全確保等の視点に留意してとりまとめたものです。

児童生徒の安全確保を考えるに当たって、教職員及び保護者のいずれの目も届きにくいのが登下校時です。スクールバスは、遠距離通学対策として導入されることが多いですが、登下校の安全確保にも有効な手法です。アンケート結果をみると、この点を意識している教育委員会・学校の多いことがわかります。

事例紹介では、スクールバスの運行だけに留まらず、地域や保護者が参加する児童生徒の安全確保に関連する取組についても言及していますので、学校や教育委員会で安全確保に取り組む方々に参考にさせていただきたいです。

また、この報告書と併せて作成される「諸外国におけるスクールバスの活用状況」とともに、児童生徒の登下校の安全確保に向けて、地域が主体的・積極的に取り組まれることを期待しています。

学校安全教育研究所 代表 **川邊 重彦** 委員

『合わせ技』で安全確保

登下校時の児童生徒の安全確保の基本は、「学校から自宅までの間で、児童生徒を一人にしないこと」です。その点、乗車中は一人にならないスクールバスは、効果が期待できる手法の一つといえます。

しかし、スクールバスを導入しただけでは、万全とはいえません。例えば、バスの乗降場所から自宅まで歩く道のりで児童生徒が一人になる場合がありますので、児童生徒の登下校の経路に目を配り、地域の実情に即した対策を組み合わせた総合的なプログラムをつくらなければ、せっかくの効果が十分発揮されない恐れがあります。

また、スクールバスの導入により、児童生徒の体力低下を心配する意見が聞かれます。登下校が体力づくりや健康づくりに大きく影響していることを、スクールバス導入にあたって考慮する必要があります。

これらの問題点は、スクールバス導入時に並行して対策を打つ「合わせ技」で解決が可能です。本報告書でも、スクールバスとの「合わせ技」で安全確保や体力増進などに取り組む事例が紹介されていますので、児童生徒の安全確保を検討する際には、こうした事例をぜひ参考にしてください。

地域の交通体系との関連に配慮した検討を

スクールバスの導入に当たって、効率的な運営に配慮することは非常に重要です。個人的には、路線バスや福祉バス、コミュニティバスなどをスクールバスとしても活用すればよいと思っています。

そのためには、地域の交通体系との関わりの中で、より詳細な分析や考察が必要です。例えば、福祉バスにスクールバスの機能を担わせようとする場合に、その費用の分担を走行距離や運転手の勤務時間から試算することや、実際に運用している事業者や自治体とその他の関係者との合意形成の取り組み状況などの分析が考えられます。こうした調査の成果は、現在スクールバスを導入していない自治体が今後検討するに当たって、大いに参考となるはずで

す。また、運行上の安全確保など「万一の場合への備え」への配慮も重要です。

近年、道路運送法が改正され、限定的ながら「白ナンバー」での運送事業が認められるなど、規制緩和が進んでいます。こうした事業者

にスクールバスの運行を業務委託する場合には、万一の事故発生時にも遺漏ない体制づくりが大切です。さらに、近年、普及が著しいGPSを活用した位置情報サービスやウェブカメラなど、最新のICT技術を活用したモニタリングシステムを導入することで、バスの状況をリアルタイムに把握することが可能となります。万一の場合だけでなく、日常的に学校や保護者に安心感を与える点でも有効です。

現場の監理能力向上に期待

道路運送法の改正による規制緩和で、自家用（白ナンバー）車両による運輸サービス事業への参入が増え、様々な長所・短所を持つ事業者が市場へ参入するようになりました。バスの運行を委託する側としては、従来に比べて選択肢が広がった一方で、適切な運行を行うために、事業者の選定や、運転手の採用・手配、日常の運行管理など、バスを安全に運行させるために知らなければならない実務的な知識が求められる時代になったといえます。

様々な目的でバスを運行することが多い地方自治体ですが、運輸部門以外の部局では、「バスを動かすための実務的な知識」を知らない職員が、その管理の担当者となる場合も多くみられます。スクールバスを安全確実に運行させるためには、担当者が確実に「実務的な知識」を把握できるよう、「ガイドライン」（「知らねばならない『イロハ』」や最新の運輸事業関連制度のポイント集）の作成や、その研修プログラムの実施を検討してはいかがでしょうか。

様々な部局で所有しているバスを、全体で安全かつ効率よく運行するために知恵を絞っている地方自治体もあります。スクールバスの運行に際して、自治体が主体的な取組や創意工夫を発揮できるような環境整備を期待したいところです。

17文科ス第423号
平成18年2月17日

各都道府県・指定都市教育委員会教育長 殿

文部科学省初等中等教育局長

銭 谷 眞 美

文部科学省スポーツ・青少年局長

素 川 富 司

登下校時における児童生徒の安全確保のための路線バス等の活用について（通知）

登下校時における児童生徒の安全確保については、昨年11月の広島市及び12月の今市市における事件を踏まえ、「登下校時における幼児児童生徒の安全確保について」（平成17年12月6日17文科ス第333号）、「犯罪から子どもを守るための対策について」（平成17年12月22日17ス学健第15号）等に基づき、安全管理の徹底等に取り組みられるよう、お願いしているところです。

昨年12月に政府が取りまとめた「犯罪から子どもを守るための対策」においては、緊急に対策を講ずべき施策として「路線バスを活用した通学時の安全確保」が掲げられております。

この決定を受け、文部科学省では、警察庁、総務省及び国土交通省と登下校時における安全確保のための路線バス等の活用方策について検討を進めてきたところですが、この度、別紙のとおり、路線バス等をスクールバスとして活用するための基本的な考え方と具体的な取組方策について取りまとめました。

つきましては、各地方公共団体におかれては、別紙を参考に、地域の実情等を踏まえて、路線バス等をスクールバスとして活用することについて、登下校時における安全確保の方策の一つとして御検討くださいますようお願いいたします。

また、都道府県教育委員会におかれては、域内の市町村教育委員会に対して周知していただくとともに、適切な対応がなされるよう御指導をお願いいたします。

なお、本件については、警察庁、総務省及び国土交通省と協議の上、本日付けで、警察庁においては「路線バス等を活用した通学時の安全確保について」（別添1）を各都道府県警察の長等に対して、総務省においては「登下校時における児童生徒の安全確保のための路線バス等の活用について」（別添2）を各都道府県総務担当部長等に対して、また、国土交通省においては「登下校時における児童生徒の安全確保のための路線バス等の活用について」（別添3）を各地方運輸局等に対して、通知することとしていますので申し添えます。

国内におけるスクールバス活用状況等調査報告

平成20年3月発行

- 発行 文部科学省スポーツ・青少年局
- 制作 株式会社三菱総合研究所 人間・生活研究本部
〒100-8141 東京都千代田区大手町2-3-6
TEL 03-3277-0711

本誌の一部あるいは全部を無断で複写複製することは、法律で認められた場合を除き、著作権の侵害となる場合があります。