

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 文部科学省

「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合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

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。それにともなって、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。

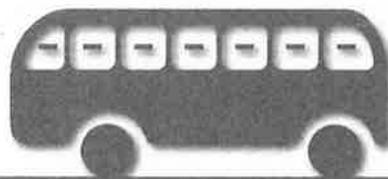
③ 最優先は、児童生徒の安全・安心

- 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。

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、行政から利用者に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）		●		●	