

(抜粋)

参考資料 1

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。

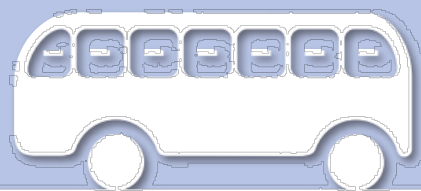
そのため、今回、学校やその設置者等において、安全・安心な子どもの通学路を確保するために、スクールバスの導入を検討する際に参考となるよう、我が国の小・中学校における路線バス等の地域の既存資源の活用も含めたスクールバスの導入・活用状況を調査するとともに、既にスクールバスが導入されている地域の多様な取組についてヒヤリング調査等を実施し、その結果を取りまとめました。

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。

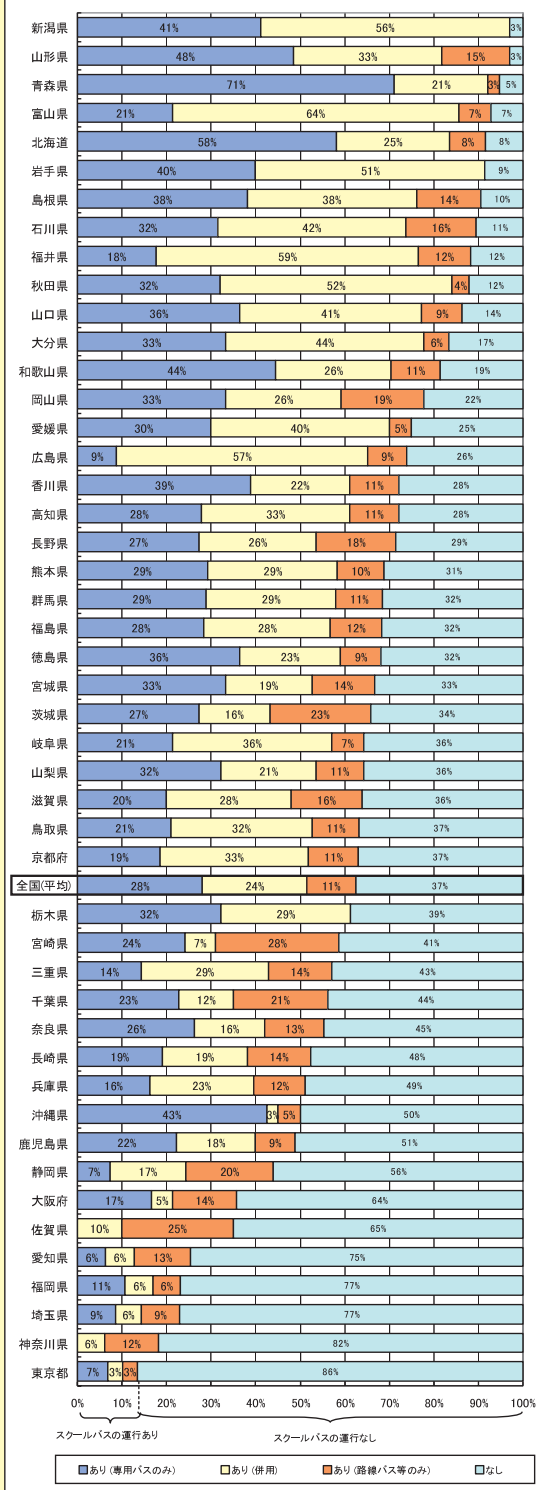
○スクールバスの運用形態は、専用スクールバスの運行と、路線バス等、その他の交通機関の活用の2種類があります。専用スクールバスは、スクールバスを導入している自治体の82.0%で運行されています。また、路線バス等、その他の交通機関は、55.1%の自治体で児童生徒の通学に活用されています。

○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では、運営管理の方法が異なります。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い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。

② 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みると、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。

③ 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)	■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)	●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)	○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)	●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)	■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)	○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)	●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)	○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)	○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)	○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)	●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)	●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。

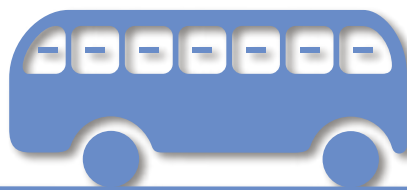
③ 最優先は、児童生徒の安全・安心

- ・ 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

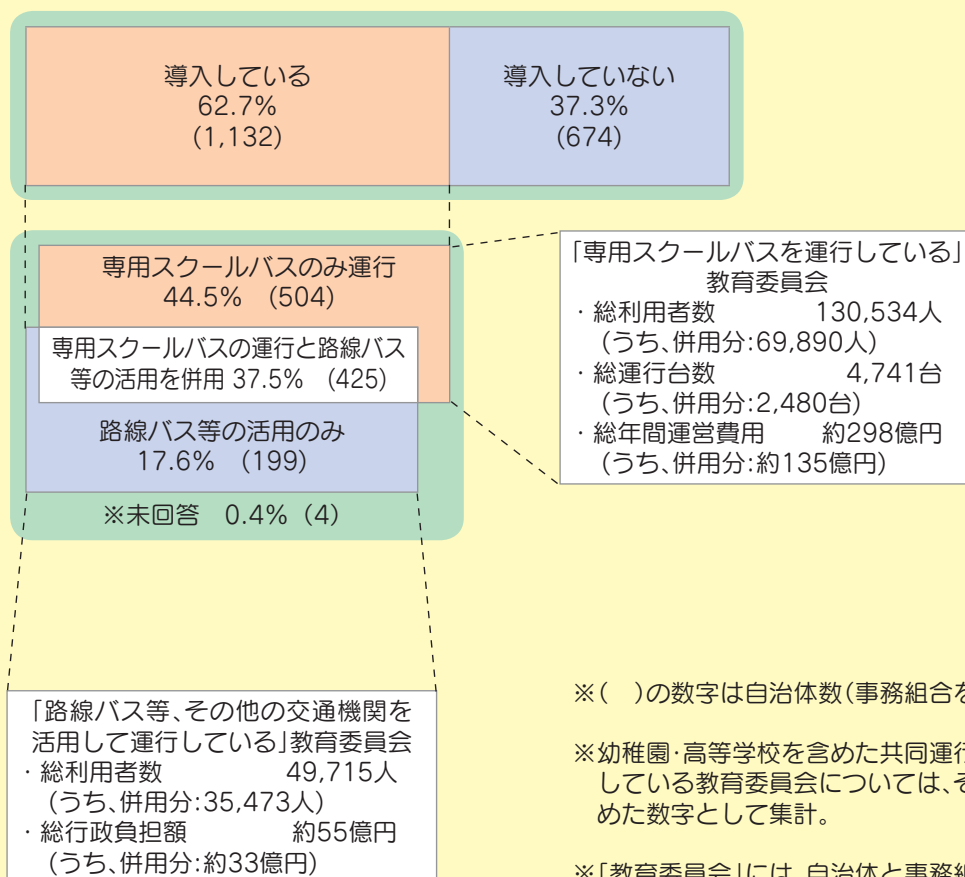
1

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

～10人 6.5% (33)	11～50人 35.4% (178)	51～100人 20.8% (105)	101～150人 11.3% (57)	151人～ 25.4% (128)	未回答 0.6%(3)
----------------------	--------------------------	---------------------------	---------------------------	-------------------------	----------------

(2)運行台数

1台 23.2% (117)	2台 21.2% (107)	3台 12.9% (65)	4台 9.9% (50)	5台 6.9% (35)	6台～ 25.5% (128)	未回答 0.4%(2)
----------------------	----------------------	---------------------	--------------------	--------------------	-----------------------	----------------

(3)年間運営費用

～100万円未満 4.4% (22)	100万円以上 1000万円未満 42.5% (214)	1000万円以上 1億円未満 48.0% (242)	1億円～ 5.1% (26)
--------------------------	---------------------------------------	-------------------------------------	----------------------

(4)受益者負担による収入の有無注)

収入あり 8.5% (43)	受益者負担による収入 無し 91.5% (461)
----------------------	---------------------------------

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

～10人 17.6% (35)	11～50人 30.2% (60)	51～100人 25.6% (51)	101～150人 10.6% (21)	131人～ 11.0% (22)	未回答 5.0%(10)
-----------------------	-------------------------	--------------------------	---------------------------	------------------------	-----------------

(2)行政負担額

～100万円未満 33.2% (66)	100万円以上 1000万円未満 42.2% (84)	1000万円～ 24.6% (49)
---------------------------	--------------------------------------	--------------------------

(3)受益者負担による収入の有無注)

収入あり 30.7% (61)	受益者負担による収入 無し 69.3% (138)
-----------------------	---------------------------------

※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 3,440校 (2,355グループ)

(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)
-----------------------	-----------------------------------

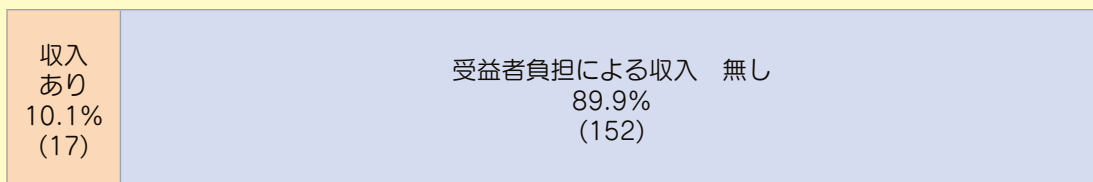
(8)保護者や地域からの支援の有無

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)
----------------------------------	------------------------------------	-----------------------

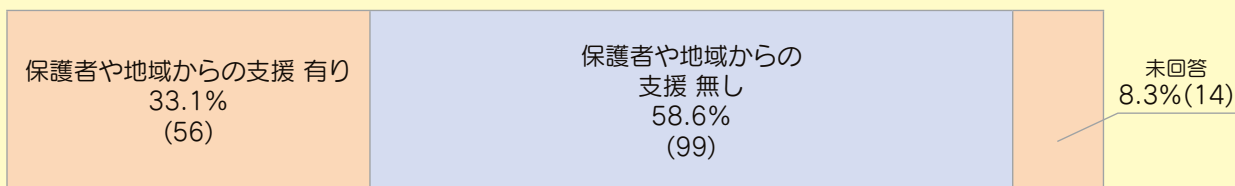
(9)主に安全確保対策で運行される専用スクールバスの状況 (n=169)

※ (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 2076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。

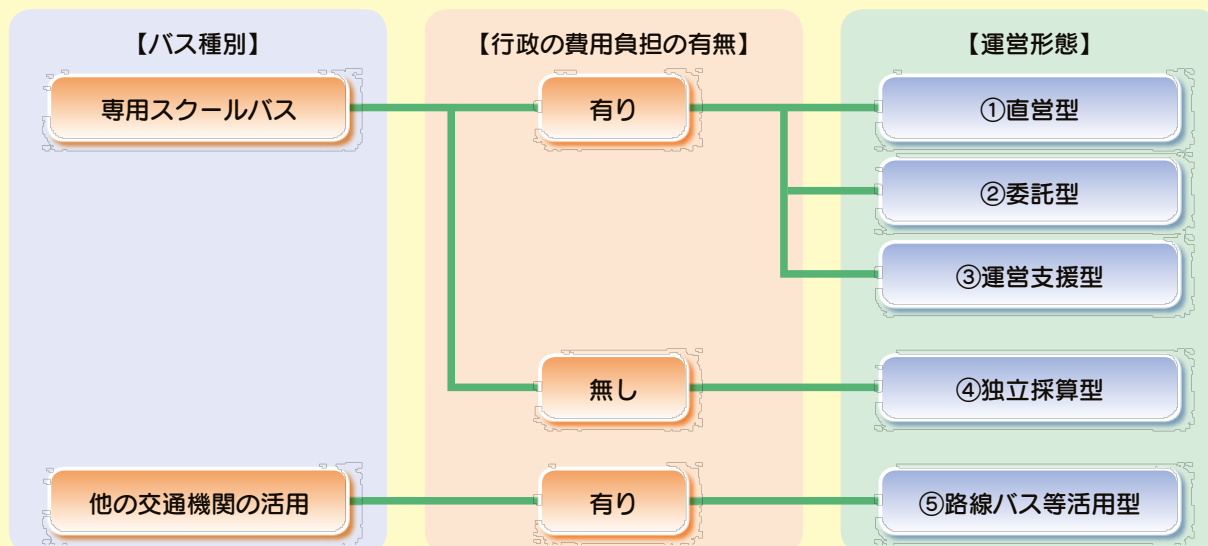
◇調査の実施状況:

	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）		●		●	

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。