

スクールバス導入事例

事例
2

石巻市

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 宮城県北東部に位置する人口約16.7万人の市。学校数は小学校43校
(9,211名)、中学校24校(4,829名)である(平成19年5月1日現在)。

石巻市教育局 電話 986-8501 宮城県石巻市日和が丘一丁目1番1号 TEL 95-1111(代)
http://www.city.ishinomaki.miyagi.jp/

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・大狐小・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茨浜地区では、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
路線バス等の活用	中学校2校	27名
	小学校7校	152名
運営費用	中学校2校	39名
	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

事例3

三川町

三川町教育委員会 〒997-1301 山形県東田川郡三川町大字横山字西田85 TEL 0235-66-3111
http://www.town.mikawa.yamagata.jp/

運営形態 専用スクールバス:直営型/運営支援型
地域概要 山形県の庄内地方の中央部に位置する人口約7,800人弱の町。学校数は小学校3校(414名)、中学校1校(240名)である(平成20年3月1日現在)。

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に委託しており、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なっていますが、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に委託をして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。

事例9

川上村

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 長野県の東端、千曲川の源流のある人口約5,000人の村。学校数は小学校2校(319名)、中学校1校(179名)である(平成19年5月1日現在)。基幹産業は野菜生産であり、特にレタスは日本一の生産量を誇っている。農業の後継者が多く村に残ることもあり、機軸な人口の減少はない。

川上村役場企画課 〒384-1405 長野県南佐久郡川上村大深山525 TEL 0267-97-2121
http://www.vill.kawakami.nagano.jp/

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はなく、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定します。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

事例
12

鳥羽市

鳥羽市教育委員会 〒517-0022 三重県鳥羽市大明東町1-6 TEL 0599-25-1262(総務課)

運営形態 専用スクールバス・委託型
地域概要 志摩半島北東部に位置する人口約2.3万人の市。学校数は小学校11校(1,230名)、中学校6校(681名)である(平成19年5月1日現在)。弘道小学校は、的矢港に面した漁業関係者や旅館・民宿の事業者が多い地域に存在する。

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、堅予地区、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、連休。(注2) 10月～3月の18:00便は連休。

●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もあります。

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所有のスクールバス

運営形態 専用スクールバス:委託型/運営支援型
地域概要 人口約67万人の県庁所在地。学校数は小学校80校(39,625名)、中学校37校(19,480名)である(平成19年4月1日)。芳野小・中学校は、玉名市(旧天水町)と隣接する地域に存在する。

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