

4. スクールバス導入手法や法制度の整理

4.1. 法律等に基づく小学校再編に伴う通学方法の考え方

実際のスクールバス導入の検討にあたり、児童の通学距離に関する法制度について整理を行った。児童の通学距離は、「義務教育諸学校等の施設費の国庫負担等に関する法律施行令」において、おおむね4km以内と定められている。

また、通学時間については、国（文部科学省）の「公立小学校・中学校の適正規模・適正配置等に関する手引」において、おおむね1時間以内と定められている。

表 10 児童の通学に係る各種法律・制度等

内 容	通学距離に関する規準	バス等による通学時間に関する規準
義務教育諸学校等の施設費の国庫負担等に関する法律施行令（昭和33年制定）	【小学校】 おおむね 4 km 以内	—
公立小学校・中学校の適正規模・適正配置等に関する手引き（平成27年策定）	【小学校】 4 km 以内 という基準は、 おおよその目安として妥当	適切な交通手段が確保でき、かつ遠距離通学や長時間通学によるデメリットを一定程度解消できる見通しが立つということを前提として、「 おおむね1時間以内 」を一応の目安とする

鈴鹿市では、基本方針の中で、学校の適正配置の考え方として、「通学距離は小学校でおおむね4km以内、中学校で6km以内、通学時間については、おおむね1時間以内」と定めている。

一方、鈴鹿市内に30校ある小学校の通学距離について、各小学校区の中で、最も距離が長いと考えられる通学路について調査してみたところ、表11のとおり、現状で4kmを超える距離を徒歩で通学している事例は見受けられず、30校の平均で約2.1km（児童が徒歩でおおむね約30分程度を要する距離）であった。

表 11 各小学校区内における最も長い通学距離の状況

区 分	学校数
1km 未満	1 校
1km 以上 2km 未満	14 校
2km 以上 3km 未満	10 校
3km 以上 4km 未満	5 校

また、中央教育審議会初等中等教育分科会では、通学距離と通学時間について、バス通学の基準に満たない場合でも、学校再編後に、通学の安全確保等の観点からバス通学を望む声がある場合もあることや、都市部の場合には、保護者の感覚として2km、3kmでも長く感じるという地域もあることから、各地域の事情を踏まえて市町村において適切な在り方を検討すべきであるとの指摘が挙げられている。

以上のことを踏まえて、鈴鹿市におけるスクールバスの導入対象地域選定の考え方の整理に向けては、基本方針で定める基準である 4km を軸に検討することは現実的ではないと考えられる。

なお、鈴鹿市内の各小学校で最も長い通学距離の平均は約 2.1km（児童が徒歩でおおむね約 30 分程度を要する距離）であり、この結果を踏まえると、実際には、徒歩での通学距離は 2km を下回る児童も相当数存在すると想定されることから、学校再編を契機に、新たな学校までの徒歩での通学距離が 2km から 3km 程度の場合にはスクールバスでの通学も視野に入れる必要がある。

スクールバスの導入に係る補助等について、文部科学省が管轄する「へき地児童生徒援助費等補助金」がある。

表 12 「へき地児童生徒援助費等補助金」制度概要

内容（費目等）	徒歩による通学距離に関する規準	【参考】 令和5年度 予算額
へき地児童生徒援助費等補助金 （スクールバス購入費）	<p>(1) 補助限度額及び補助率 購入費の1/2の額 上限額は1台あたり375万円</p> <p>(2) 補助対象経費 常態として、遠距離児童・生徒の通学のために運行される車両。 ただし、登録料、自動車税、自賠責保険料等は、含まない。</p> <p>(3) 留意事項 ①学校再編によりスクールバスを購入する場合は、学校設置条例の制定（改正）前でも、市町村で決定されていれば申請は可能。 ただし、その場合、確約書の提出が必要。 ②学校教育活動の一環として利用は可能。 ただし、通学時間以外の時間帯に限るなど、配慮が必要。 また、申請した学校の通学に支障が出ない範囲で、他校の学校教育活動に利用することも可能。</p>	6.19億円
へき地児童生徒援助費等補助金 （遠距離通学費）	<p>(1) 補助限度額及び補助率 補助対象額の1/2の額</p> <p>(2) 補助対象経費 学校再編により、遠距離通学を行う児童・生徒の通学に要する経費。 ただし、市町村が所有するスクールバスの維持運営費や運行業務委託料等は対象に含まない。</p> <p>(3) 補助を受けられる期間 国庫補助金の受領から5年間</p> <p>(4) 留意事項 ①児童・生徒の住居から学校所在地までの通常の通学経路による片道の距離が、児童の場合で、4km以上の場合のみ対象となる。 ②リース契約のバス車両で運行委託を行っている場合には、バスの所有権が契約期間終了後に、市町村へ帰属する場合は対象外となる。 一方、所有権が市町村へ帰属しない場合には、補助対象になる。</p>	15.31億円

4.2. スクールバス運営方法

(1) スクールバス運営方法の種類

「国内におけるスクールバスの活用状況等調査（平成20(2008)年3月 文部科学省）」をはじめ、既にスクールバスを導入している自治体の例を踏まえると、スクールバスの運営形態は、おおむね以下のとおり分類される。

なお、専用のスクールバス車両を導入する以外にも、一般の路線バスを活用する方法もある。

表 13 スクールバス運営方法

バス種類	行政費用負担	運営形態の分類	内容
専用 スクール バス	あり	(1)直営型	<ul style="list-style-type: none"> ・車両の保有、運転手の雇用、運行管理すべてを自治体で行う。 ・自治体によっては空き時間を路線バスや福祉バス等の用途に活用することもある。 ・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。
	あり	(2)一部委託型	<ul style="list-style-type: none"> ・車両は鈴鹿市が保有し、運転手や運行管理は委託する。 ・登下校の時間は貸し切りとなる。 ・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。
	あり	(3)全部委託型	<ul style="list-style-type: none"> ・車両の用意、運転手、運行管理すべてを委託する。 ・登下校の時間は貸し切りとなる。 ・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。
	あり	(4)運営支援型	<ul style="list-style-type: none"> ・PTA や地域協議会等の団体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する。 ・保護者や地域の主導で検討されるため、利用者負担が発生する場合が多い。
	なし	(5)独立採算型	<ul style="list-style-type: none"> ・PTA や地域協議会等の団体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る。
他公共交通機関の活用	あり	(6)路線バス等活用型	<ul style="list-style-type: none"> ・路線バス、コミュニティバス等を登下校に活用する。 ・児童生徒が購入する定期代等の通学費の一部または全部を行政が負担する場合が多い。

出典：国内におけるスクールバス活用状況等調査報告（平成20(2008)年、文部科学省）

県内で採用されているスクールバス運営方法は、上記の内、「(1)直営型」、「(2)一部委託型」、「(3)全部委託型」が大半を占めている。

また、学校再編が予定されている地域の保護者を対象にしたアンケートにおいて、「乗車時や乗車中の安全性」を最も重要視していることを踏まえて、不特定多数の乗客と混乗することになる「(6)路線バス活用型」の検討は行わず、鈴鹿市でのスクールバスの導入に向けては、スクールバスの専用車両により運行することを前提に、「(1)直営型」、「(2)一部委託型」、「(3)全部委託型」の3つの運営方法について検討することとする。

(2) 運営方法別のメリット・デメリット

鈴鹿市で想定される運行方法 3 種類（①直営型、②一部委託型、③全部委託型）について、メリットとデメリットの整理を行った。なお、昨今のバスの運転手不足については、いずれの運行形態でも、違った形で何らかのデメリットが発生する点に留意する必要がある。

表 14 スクールバスの運営方法別のメリット・デメリット整理

運行形態	特 徴	
①直営型	メリット	<ul style="list-style-type: none"> ・車両購入の国庫補助（1/2）が利用できる。 ・鈴鹿市が運転手に直接指示ができるため、環境の変化にも対応できる。 ・台風などの警報発令時など、緊急かつ、不規則な運行に対しても柔軟に対応できる。 ・バス車両を活用した課外活動への使用について、柔軟に対応できる。
	デメリット	<ul style="list-style-type: none"> ・車両購入の初期投資がかかる。 ・一旦購入するとバスの規模（中型・小型）等が固定されるため、児童数の増減やルート変更にも柔軟に対応できない。 ・鈴鹿市で運転手を雇用する必要がある。特に昨今のバスの運転手不足から、応募者数が少なく確保に苦慮する可能性がある。 ・直接雇用した運転手に体調等に不調が生じた場合に臨機応変に対応できない。 ・故障や点検時に備え、予備車両を確保する必要がある。 ・車庫を確保する必要がある。
②一部委託型	メリット	<ul style="list-style-type: none"> ・車両購入の国庫補助（1/2）が利用できる。 ・バス事業者に委託するため、運行の安全管理体制が確保されると考えられる。 ・運転手の安定した確保が可能となる。 ・委託先によっては車庫の確保が不要となる。
	デメリット	<ul style="list-style-type: none"> ・車両購入費と運行委託費の両方が必要となる。 ・故障や点検時に備え、予備車両を確保する必要がある。 （委託先との調整次第では予備車両は必要ない場合もある） ・一旦購入するとバスの規模（中型・小型）等が固定されるため、児童数やルート変更にも柔軟に対応できない。 ・委託先の事業者を安定的に確保できるかとの懸念がある。特に昨今のバスの運転手不足から、委託が不可能となる可能性がある。 ・台風などの警報発令時など、緊急かつ、不規則な運行に対して柔軟性が若干欠けるおそれがある。 ・バス車両を活用した課外活動への使用について、柔軟性に欠けるおそれがある。 ・委託先によっては車庫を確保する必要がある。
③全部委託型	メリット	<ul style="list-style-type: none"> ・委託費に対して 5 年間は国庫補助を活用可能。 ・バス事業者に委託するため、運行の安全管理体制が確保される。 ・児童数の変動に応じて、バスの大きさや台数を変更することができる。 ・鈴鹿市で車庫を用意する必要がない。
	デメリット	<ul style="list-style-type: none"> ・委託先の事業者を安定的に確保できるかとの懸念がある。特に昨今のバスの運転手不足から、委託が不可能となる可能性がある。 ・台風などの警報発令時など、緊急かつ、不規則な運行に対して柔軟性が若干欠けるおそれがある。 ・バス車両を活用した課外活動への使用について、柔軟性に欠けるおそれがある。

(3) スクールバスを他用途に活用する場合の留意点

スクールバスの専用車両を有効に活用する方法として、児童の登下校時間帯以外の間合い時間に、地域住民に輸送サービスを提供する方法がある。スクールバス車両の活用は、地域住民の移動利便性の向上、車両の効率的な運用、運行経費の抑制、コミュニティの活性化等、様々な効果が期待できる。

一方で、スクールバス車両の地域住民への移動手段確保に活用する場合は、以下の点に留意する必要がある。

- スクールバス車両で地域住民の移動サービスを有償で提供する場合は、道路運送法の手続きが必要となる。
- 警報発令時や学校行事等でスクールバスとしての運行ダイヤが変更となる可能性があり、安定した輸送サービスを提供できないおそれがある。
- サービス内容が特に一般路線バスの経路・ダイヤと競合するような場合、地域公共交通会議での議論・調整が必要である。
- 文部科学省の「へき地児童生徒援助費等補助金」によりスクールバス車両を購入する場合、目的外使用に当たるため、「へき地児童生徒援助費等補助金により取得したスクールバス・ボートの住民の利用に関する承認要領」に沿った手続きが必要となる。

参考として、道路運送法の法体系を以下の表に示す。直営型または一部委託型の場合は道路運送法の適用外となる。スクールバスを交通事業者に委託する場合（全部委託型の場合）は、道路運送法第43条（緑ナンバー）の適用となる。また、直営型または一部委託型において、住民向けにスクールバス車両を用いて有償サービスを提供する場合は、道路運送法第78条（白ナンバー）の適用となる。

表 15 道路運送法による法体系（国土交通省資料より）

区 分	種 類	種 別	運行の様態別	代表的な運行形態
旅客自動車運送事業 (法 § 2)	一般旅客自動車運送事業 (法 § 3)	一般乗合旅客自動車運送事業 (法 § 4)	路線定期運行 (省 § 3の3)	・路線バス ・高速バス ・コミュニティバス ・乗合タクシー
			路線不定期運行 (省 § 3の3)	・コミュニティバス ・乗合タクシー ・デマンド型交通
			区域運行 (省 § 3の3)	
		一般貸切旅客自動車運送事業(法 § 4)	・貸切バス	
		一般乗用旅客自動車運送事業(法 § 4)	・タクシー	
	特定旅客自動車運送事業(法 § 43)		・工場従業員等の送迎バス	
国土交通大臣の許可を受けた場合等における、貸切バス事業者、タクシー事業者による乗合旅客の運送 (法 § 21)				・鉄道代行バス ・イベント送迎シャトルバス ・自治体の要請による実証運行
自家用自動車による 有償の旅客運送 (法 § 78)	自家用有償旅客運送(法 § 79)	市町村運営有償運送(省 § 51)		・自治体バス
		公共交通空白地有償運送(省 § 51)		・公共交通空白地有償運送
		福祉有償運送(省 § 51)		・福祉有償運送
	国土交通大臣の許可を受けて行う運送(法 § 78)			・幼稚園バス
	災害のため緊急を要するときに行う運送(法 § 78)			

法＝道路運送法
省＝道路運送法施行規則

4.3. スクールバス車両の整理

スクールバスの車両については、大きさにより大型バス、中型バス、小型バス（マイクロバス）、ワゴンタイプの4通りが考えられる。

【大型バス】



図 25 いすゞエルガ送迎用（いすゞ自動車ホームページより）

【中型バス】



図 26 日野メルファ（日野自動車ホームページより）

【小型バス（マイクロバス）】



図 27 トヨタコースター（トヨタ自動車ホームページより）



図 28 三菱ふそうローザ（三菱ふそうトラック・バスホームページより）

【ワゴンタイプ】



図 29 トヨタハイエース（トヨタ自動車ホームページより）



図 30 日産キャラバン（日産自動車ホームページより）

前ページまでに掲載したスクールバス車両の諸元について、以下に示す。

表 16 スクールバス車両諸元（各メーカーカタログより）

種類	車種		全長	全幅	定員
大型バス (路線用送迎タイプ)	いすゞ エルガ 日野 ブルーリボン		11.13m	2.49m	55人 (補助席利用)
	※この他、三菱ふそうエアロスター ーに送迎用の特別仕様有		—	—	—
中型バス (観光タイプ)	日野 メルファ いすゞ ガーラミオ(M-I)		8.99m	2.34m	44人 (補助席利用)
小型バス (マイクロバス)	トヨタ コースターLX 日野 リエッセ		6.99m	2.08m	27人
	三菱ふそう ローザ (ロングボディ)		6.99m	2.01m	29人
ワゴンタイプ	トヨタ ハイエース ワゴン	(ロング)	4.84m	1.88m	10人
		(スーパー ロング)	5.38m	1.88m	14人
	日産 キャラバン ワゴン	(ロング)	4.70m	1.70m	10人
		(スーパー ロング)	5.23m	1.88m	14人

4.4. スクールバスに関する既往研究の整理

鈴鹿市でのスクールバスのあり方を検討するにあたり、児童の心理的特性を把握するため、スクールバスに関する既往研究の整理を行った。

(1) スクールバス通学における児童への影響

1) 登下校時の危険度

小学 3・4 年では、登下校時に「こわい」「あぶない」と感じるものが「ない」児童の割合は、バス通学群が非バス通学群より有意に大きい結果が出ている（バス群 70.3% vs 非バス群 60.1%）。このことより、児童の通学時の不安解消の面でも、スクールバス導入は有効であると言える。

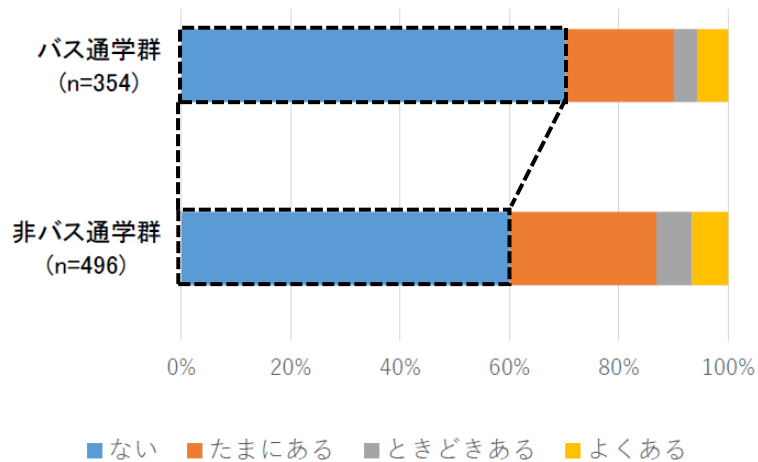


図 31 小学 3・4 年生におけるバス通学群と非バス通学群（徒歩）の登下校時の危険度の認識

（令和 2(2020)年度 学校魅力化フォーラム「スクールバス通学が小中学生の生活、健康・体力、学習に及ぼす影響—児童生徒調査と保護者調査から—」より）

2) 睡眠時間

バス通学群の方が「7時間以下」と睡眠時間の短い児童の割合が小さく、「8時間台」「9時間台」の睡眠が取れている児童が多いという結果が出ている。このことより、スクールバスの導入は、登下校時の移動の観点以外でも、規則的な日常生活の確立に寄与していると言える。

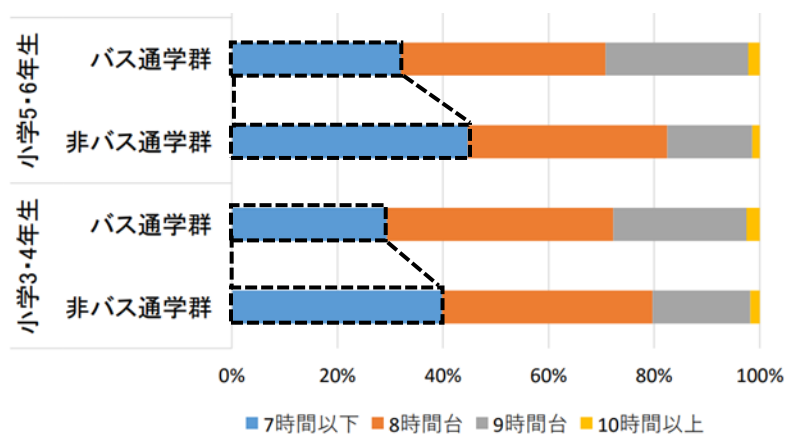


図 32 小学生、中・高学年におけるバス通学群と非バス通学群の睡眠時間の比較

(令和2(2020)年度 学校魅力化フォーラム「スクールバス通学が小中学生の生活、健康・体力、学習に及ぼす影響—児童生徒調査と保護者調査から—」より)

3) 心身の影響

バス通学群では、通学で「疲れる」児童の割合は低いが、一方で「運動になり、体力がつく」と回答した割合も低いという結果も出ている。

	5・6年生				p値
	バス群		非バス群		
	あてはまる (%)	あてはまらない (%)	あてはまる (%)	あてはまらない (%)	
運動になり、体力がつく	36.9	63.1	68.3	31.7	<0.001
好きなことをして、リラックスできる	62.5	37.5	57.1	42.9	0.444
つかれる	32.3	67.7	45.5	54.5	<0.001
朝、食事をする時間がない	16.1	83.9	12.6	87.4	0.237
睡眠時間が足りない	22.3	77.7	22.3	77.7	0.282

図 33 高学年における通学手段による心身の影響

(令和2(2020)年度 学校魅力化フォーラム「スクールバス通学が小中学生の生活、健康・体力、学習に及ぼす影響—児童生徒調査と保護者調査から—」より)

4) 児童の歩行と長時間通学

児童の歩行と長距離通学の関係については、以下の研究結果がある。

・子どもの歩行距離は5歳半の子どもで1分間66~69mだとされている。

そのため1kmあたりの歩行は15分前後を要する。

(村田伸ほか「幼児の通常歩行と最速歩行時の歩行パラメータの特徴」参考)

・バスの場合、長時間通学でのストレスは確認されていないが、脳が活性化していないことも懸念され、学習に入っていくまでには、学校に到着後、体を動かす時間を設けるなどの工夫が必要である可能性がある。

(東京学芸大学 朝倉隆司「第2回作業部会朝倉東京学芸大学教授説明資料」より)