

スクールバス導入調査研究業務

報 告 書

令和6年3月

鈴鹿市教育委員会

目 次

1.	鈴鹿市におけるスクールバス導入の背景	1
1.1.	これまでの経緯	1
1.2.	児童数の将来推計	1
1.3.	スクールバス導入の必要性	2
2.	意見及びニーズ把握	3
2.1.	アンケートの実施概要	3
2.2.	アンケート結果の整理【調査票 A（児童の保護者向け）】	5
2.3.	アンケート結果の整理【調査票 B（未就学児の保護者向け）】	22
2.4.	アンケート結果の分析	38
2.5.	アンケート結果総括	46
2.6.	学校関係者へのヒアリング	47
3.	先進事例の調査・分析	52
3.1.	県内自治体へのアンケート	52
3.2.	安全性確保や連絡体制確立の取組事例	57
4.	スクールバス導入手法や法制度の整理	63
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	63
4.2.	スクールバス運営方法	66
4.3.	スクールバス車両の整理	69
4.4.	スクールバスに関する既往研究の整理	73
5.	スクールバス対象地域選定の考え方	76
5.1.	検討対象地域及び再編シミュレーションパターン	76
5.2.	通学距離（スクールバス導入検討地域）	77
5.3.	検討対象児童数	89
5.4.	前提となるシミュレーション条件	90
5.5.	シミュレーション結果	94
5.6.	エリアごとの分析	130
6.	鈴鹿市のスクールバス導入にあたっての考え方	135
7.	今後の課題	137
7.1.	地元の意向を踏まえた取組	137
7.2.	詳細な運行実施計画の策定	137
7.3.	安全確保及び関係者間の連絡体制確立	138

1. 鈴鹿市におけるスクールバス導入の背景

1.1. これまでの経緯

鈴鹿市では、子どもの社会性育成機能の低下や少子化の進展が中長期的に継続することが見込まれ、学校の小規模化に伴う教育上の諸課題が、今後より一層顕在化する可能性がある。実際、小学校の児童数は平成 21(2009)年度の 13,000 人をピークに減少傾向になっており、新生児が少なく人口減少が進む地域も存在する。

このような状況から、鈴鹿市では、平成 30(2018)年 3 月には、適正な学校規模のあり方やその実現に向けた方策などを「鈴鹿市学校規模適正化・適正配置に関する基本方針（以下、「基本方針」という。）」として取りまとめている。

また、平成 27(2015)年には、「鈴鹿市公共施設等総合管理計画」を策定し、学校施設を含めた公共施設を一元的に管理することで、市民ニーズや社会経済環境の変化を見据え、財政面での負担を軽減しながら合理的な維持更新を行っていくこととし、施設総量の抑制などを対策目標として掲げている。

1.2. 児童数の将来推計

鈴鹿市では、各小中学校における 20 年後までの児童生徒数や学級数の見込みを把握するために、「児童生徒数・学級数の推計（以下、「20 年推計」という。）」を毎年度作成している。

令和 5(2023)年度の 20 年推計によると、天栄中学校区の合川小学校及び天名小学校において、複式学級が発生し、「過小規模校」になることが見込まれている。

また、同じ天栄中学校区の栄小学校と郡山小学校においても、児童数は減少傾向にあり、「小規模校」の状況が続く見込みとなっている。

このほか、白鳥中学校区の井田川小学校では令和 10(2028)年度から、鈴峰中学校区の庄内小学校では令和 11(2029)年度から複式学級の発生が見込まれている。また、令和 18(2036)年度には、鈴峰中学校での学級数が 5 になり、「過小規模校」になることが見込まれている。

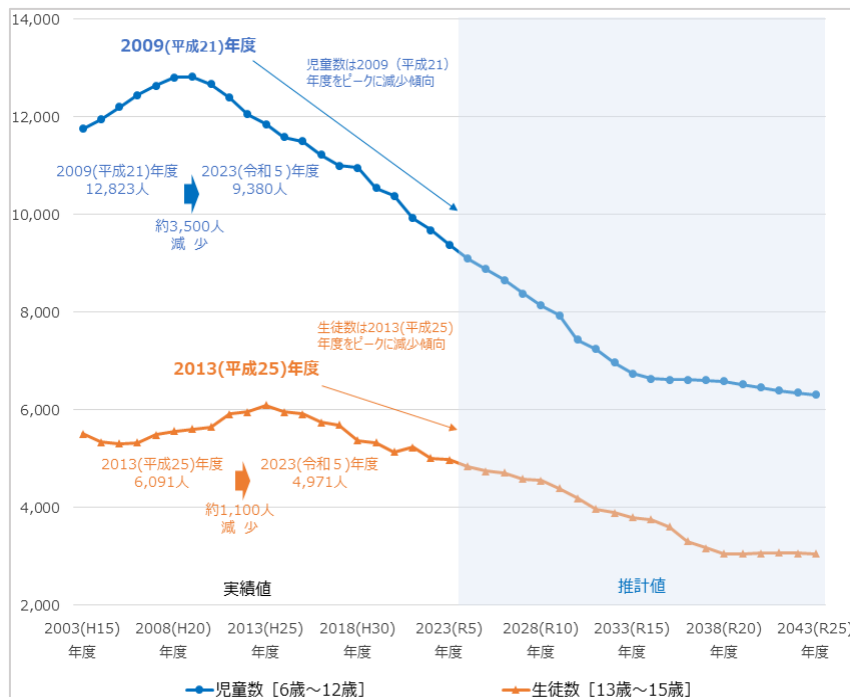


図 1 市内の児童生徒数のこれまでの推移と今後の推計

1.3. スクールバス導入の必要性

令和 5(2023)年度の 20 年推計によると、天栄中学校区にある合川小学校では令和 6(2024)年度に、天名小学校では令和 8(2026)年度に複式学級が発生するとともに、その状況は今後も継続することが見込まれている。

そこで、令和 5(2023)年 12 月に策定された「天栄中学校区における学校再編計画」では、両校に隣接する郡山小学校を含めた 3 校で学校再編を行い、令和 8(2026)年度に、現在の郡山小学校の校舎を活用する形で「新たな小学校」を開校する予定が示されている。

また、同計画では、天栄中学校区の 4 小学校（合川小学校、天名小学校、郡山小学校、栄小学校）と天栄中学校で学校再編を行い、令和 14(2032)年 4 月を目途に、鈴鹿市の新たな教育環境としてモデル校ともなる「義務教育学校」の早期開校を目指すことが打ち出されている。

なお、「新たな小学校」の開校に向けた検討課題として、「スクールバスの運行に関すること」を掲げており、学校再編により通学距離や通学時間が長くなる児童に対しては、安全面や身体的負担に配慮し、スクールバス導入を検討することとしている。

本検討では、スクールバス導入に際し、鈴鹿市の実情に即したスクールバスのあり方について、中長期的な運行を見据えて、意見及びニーズ把握調査を行い、先進事例を踏まえつつ、具体的なスクールバス導入の考え方を整理するものとする。

2. 意見及びニーズ把握

令和 8(2026)年度に予定されている「新たな小学校」の開校に伴い、通学路が変更になる合川小学校及び天名小学校に通学する児童及び両小学校区に居住している未就学児の保護者を対象に、スクールバス導入に伴う意向を把握し、今後の協議や検討に保護者の意見を参考にするためのアンケートを実施した。具体的には、児童の保護者用（以下「調査票 A」）と、未就学児の保護者用（以下「調査票 B」）への 2 種類の調査票を作成し、調査を実施した。

2.1. アンケートの実施概要

(1) 実施期間

令和 6(2024)年 1 月 30 日（火）から 2 月 14 日（水）まで

(2) 質問項目

表 1 に調査票の質問項目について示す。

表 1 調査票ごとの質問項目

調査票 A（児童の保護者向け）		調査票 B（未就学児の保護者向け）	
質問番号	質問項目	質問番号	質問項目
■児童の属性		■未就学児の属性	
問 1	在住地区	問 1	在住地区
問 2	児童の人数	問 2	未就学児の人数
問 3	児童の学年	問 3	未就学児の出生時期
問 4	小学校入学予定児の有無		
問 5	小学校入学予定児の出生時期		
■児童の登下校について		■通学距離、通学時間について	
問 6	現在の通学方法		
問 7	自宅から小学校までの通学距離	問 4	自宅から最寄りの小学校までの距離
問 8	通学距離の限度	問 5	児童にとって適切な通学距離
■スクールバスの導入について		■スクールバスの導入について	
問 9	スクールバスの利用希望	問 6	スクールバスの利用希望
問 10	スクールバス利用希望の理由	問 7	スクールバス利用希望の理由
問 11	スクールバスが導入された際の利用方法	問 8	スクールバスが導入された際の利用方法
問 12	自宅から乗降場所までの適切な距離	問 9	自宅から乗降場所までの適切な距離
問 13	スクールバスの適切な乗車時間	問 10	スクールバスの適切な乗車時間
問 14	スクールバス運行で重視する点	問 11	スクールバス運行で重視する点
問 15	スクールバス運行に伴う懸念	問 12	スクールバス運行に伴う懸念
問 16	スクールバスを利用しない理由	問 13	スクールバスを利用しない理由
		■学校再編に関する今度の取組	
		問 14	学校再編に関する認知
		問 15	教育委員会からのお知らせの認知
		問 16	学校再編についての意見交換会への参加希望
		問 17	学校再編についての意見交換会の希望日時
■スクールバス導入に伴う自由意見		■スクールバス導入に伴う自由意見	

(3) 配布・回収形式

アンケートの配布については、「調査票 A」については学校を通じて、「調査票 B」については鈴鹿市教育委員会事務局教育政策課から郵送した。

アンケートの回収は、「調査票 A」については、1)児童を通じて学校に提出、2)WEB 回答の 2 通りとした。「調査票 B」については原則 WEB 回答とし、合川・天名小学校に通う児童がいる対象者のみ学校への提出も可能とした。

(4) 配布及び回収状況

調査票 A、調査票 B のアンケート回答状況を、以下に示す。

調査票 A の回答率が 89.6%であるのに対し、調査票 B は 75.9%であった。

表 2 アンケート配布及び回答結果

	調査票 A (児童の保護者向け)	調査票 B (未就学児の保護者向け)
配布数	115	83
回答数	103	65
回答率	89.6%	78.3%
無効票数	0	2
有効回答数	103	63
有効回答率	89.6%	75.9%

(5) 集計手順

回収したアンケートの集計は、単純集計のほか、地区別の特性を把握するための地区毎（合川区・天名地区）の集計のほか、「調査票 A（児童の保護者向け）」については、児童の成長による特性を把握するための学年毎（低学年・高学年）の集計も行った。

なお、留意点は以下のとおりである。

- 「調査票 A（児童の保護者向け）」については、合川小学校または天名小学校へ通学している児童であっても地区外に居住している児童もいることから、全体集計の合計と地区別集計の合計は一致しないことがある。
- 令和 5(2023)年度時点での低学年（1～3 年生）、高学年（4～6 年生）の区分けは、令和 8(2026)年度に開校を予定している「新たな小学校」への通学の可能性がある学年とそうでない学年の区分とも一致する。また、低学年と高学年の両方に児童がいる世帯もあることから、低学年の児童を持つ保護者と高学年の児童を持つ保護者の合計は総数と一致しない。

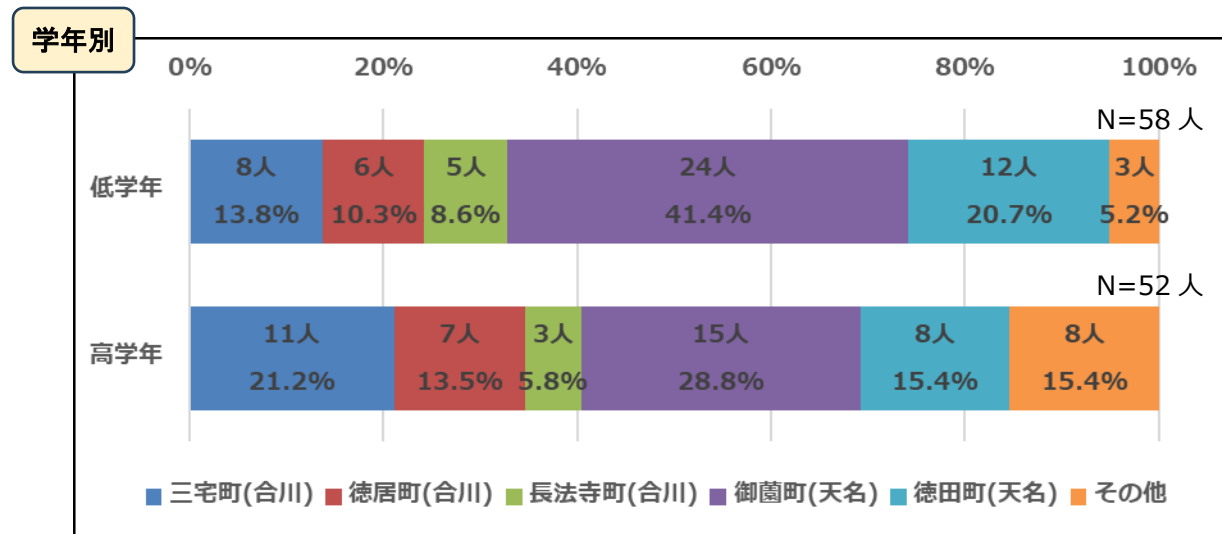
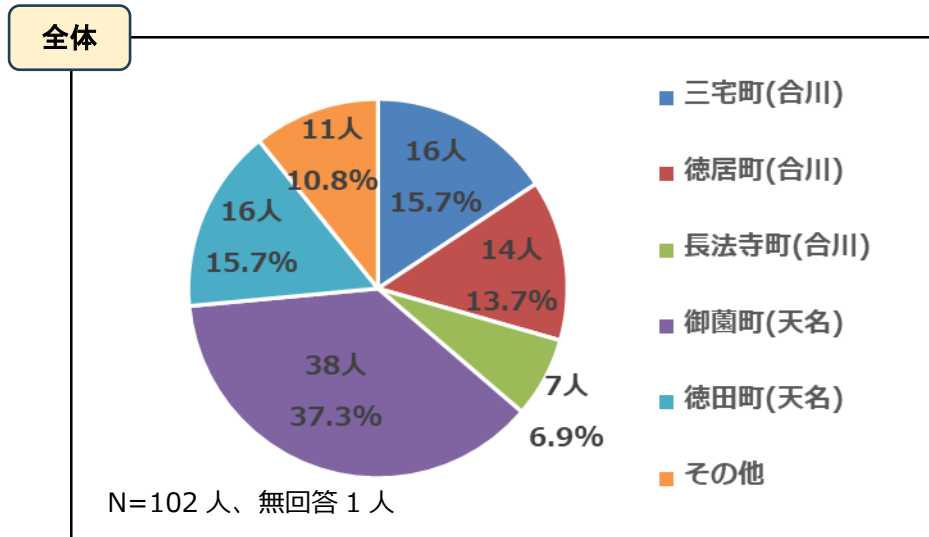
アンケートの集計結果について、次ページ以降に示す。

2.2 アンケート結果の整理【調査票 A（児童の保護者向け）】

(1) 【問 1】 在住地区

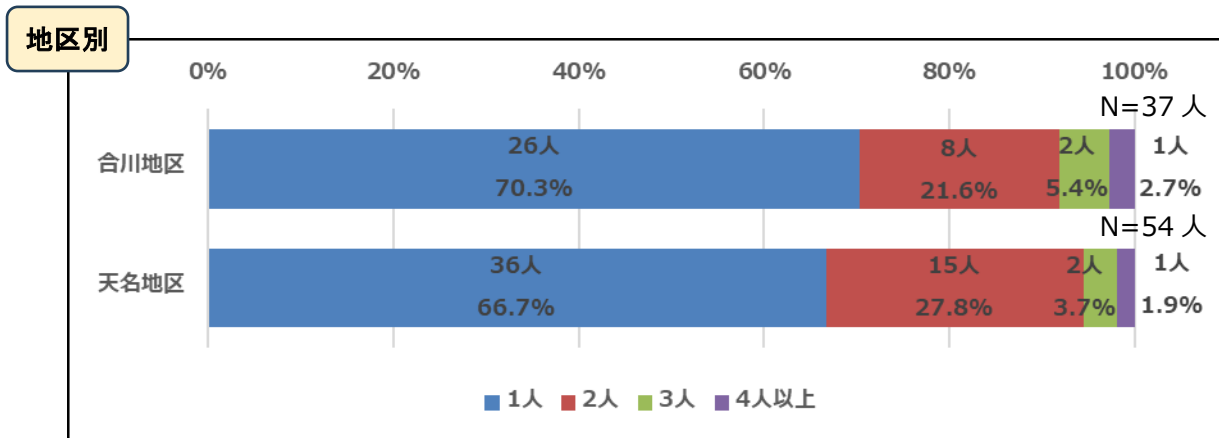
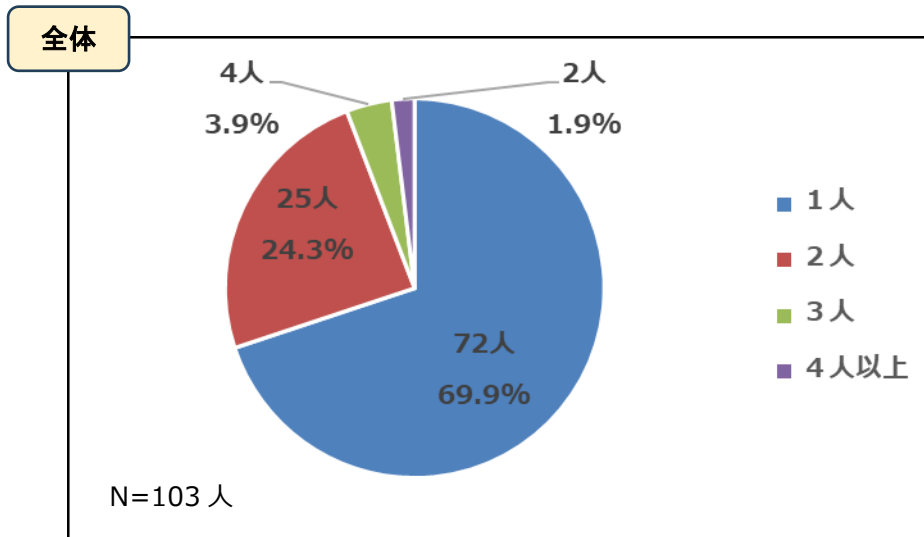
「御菌町(天名地区)」が 37.3%と最も多く、次いで「三宅町(合川地区)」と「徳田町(天名地区)」が 15.7%となっている。低学年の場合、「御菌町(天名地区)」が 41.4%である。

なお、「その他」は本来の小学校区外からの通学者である。そのため、以降、小学校区毎（地区毎）の回答数の合計値が全体の合計値と合わないことがある。



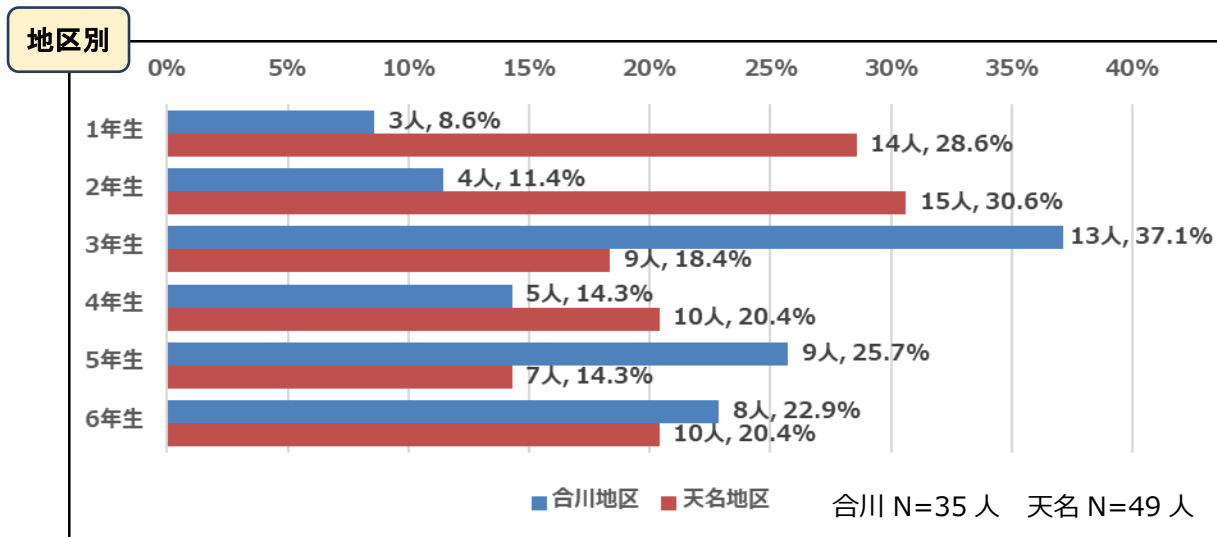
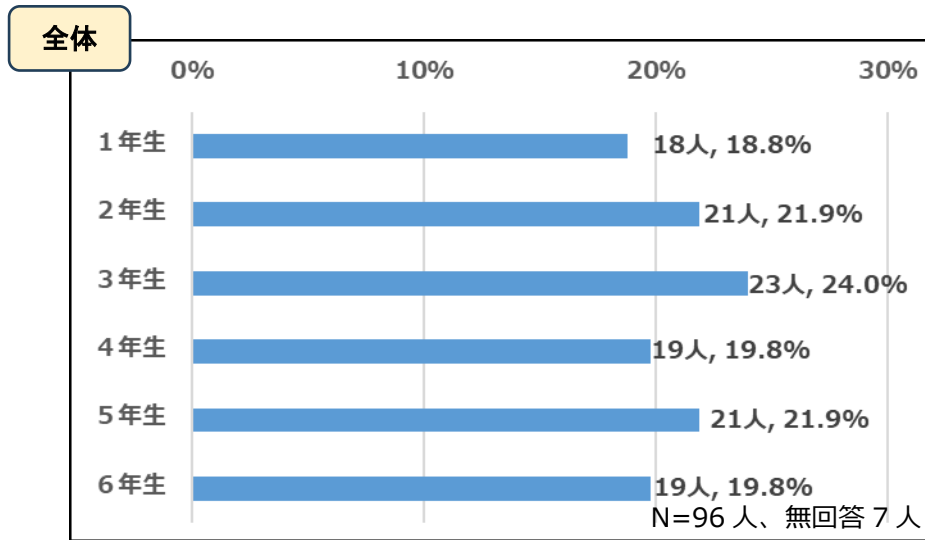
(2) 【問 2】 児童の人数

児童の数が 1 人のケースが 69.9%と最も多い。地区による大きな差はない。



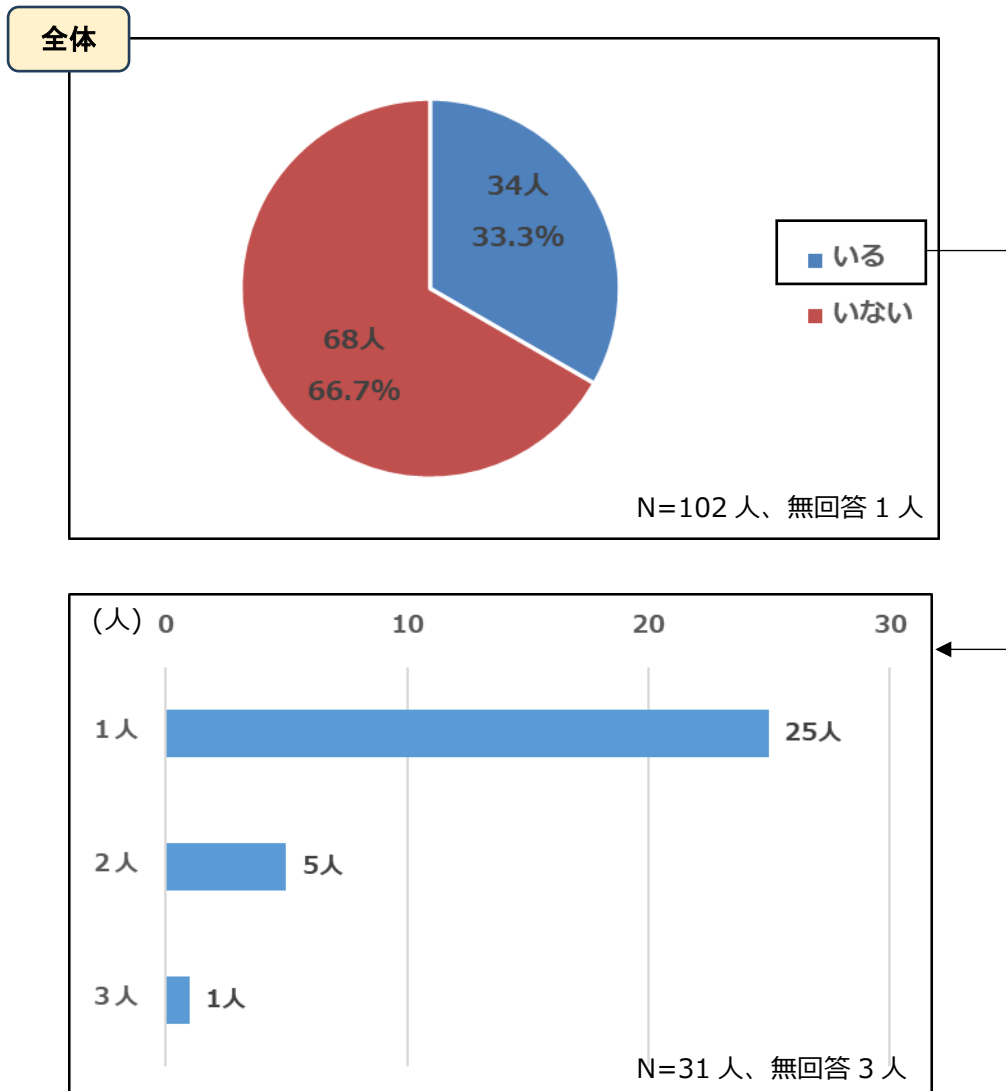
(3) 【問3】児童の学年（複数回答あり）

「3年生」が23人と最も多く、次いで「2年生」と「5年生」が21人である。天名地区は1年生と2年生の数がそれぞれ14人、15人と多い。



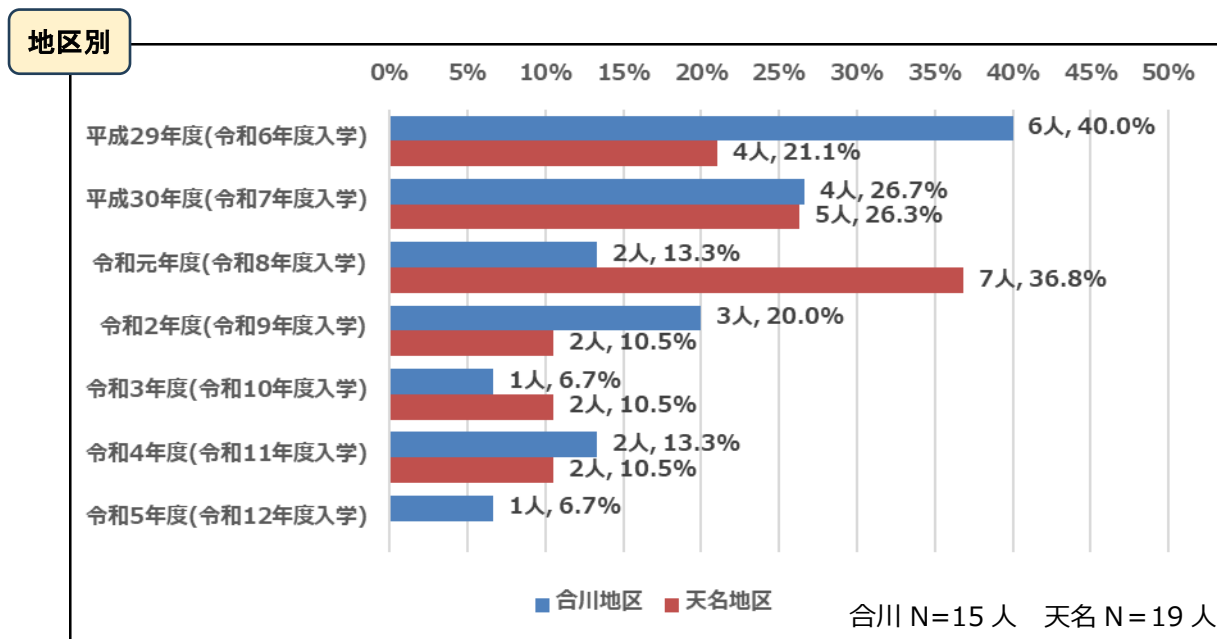
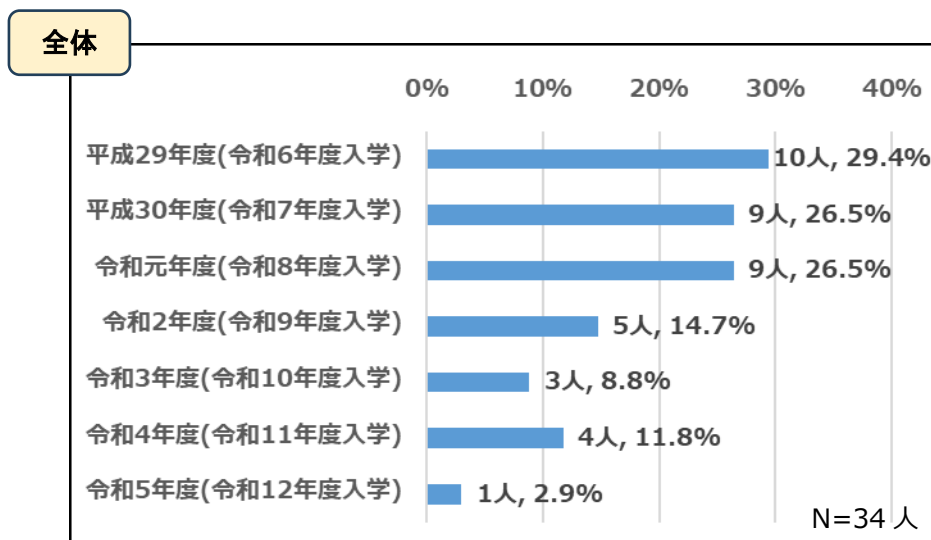
(4) 【問 4】 小学校入学予定児の有無

「いない」が 66.7%、「いる」が 33.3%である。なお、「いる」と回答した中で、子どもの人数は「1人」が25人である。



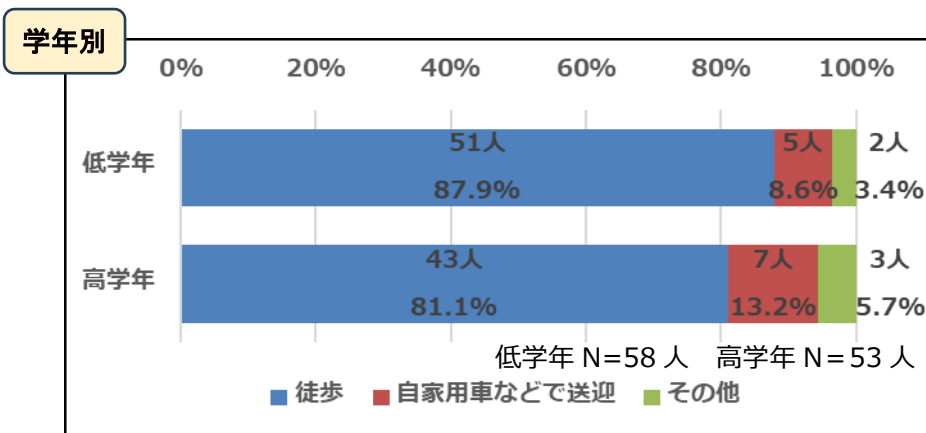
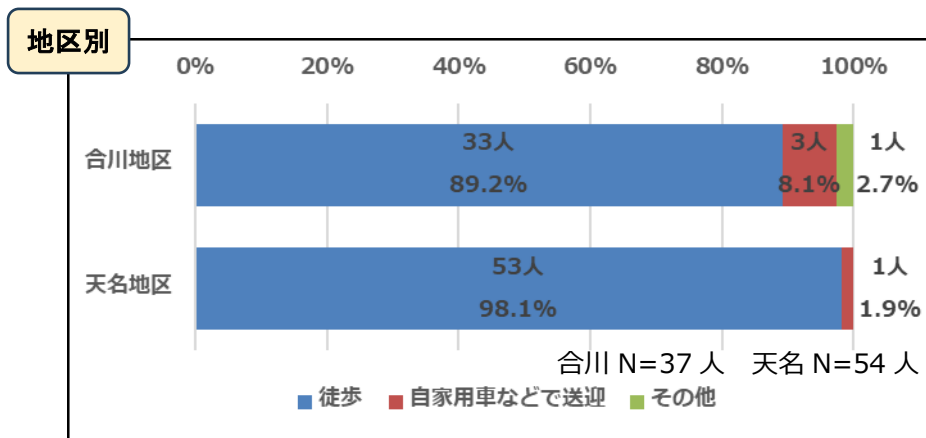
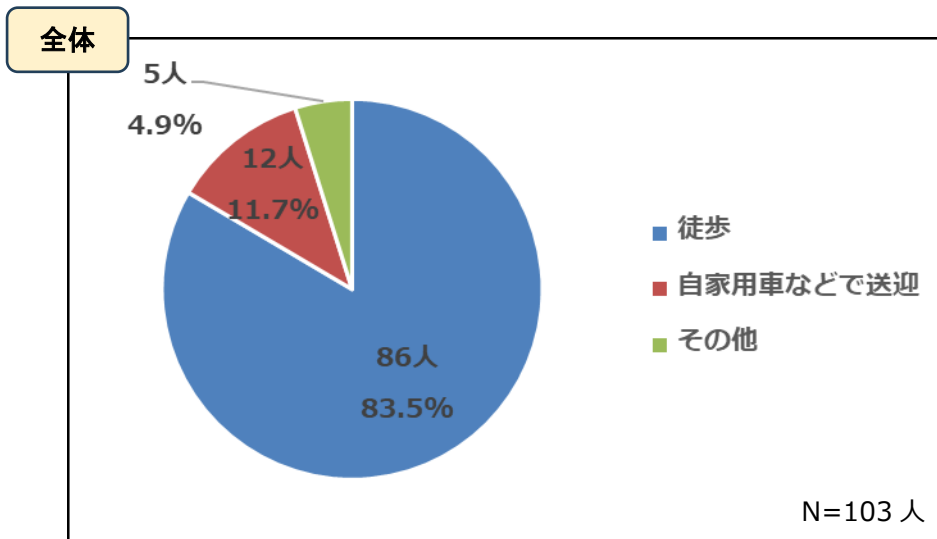
(5) 【問5】 小学校入学予定児の出生時期 （複数回答あり）

問4で「いる」と回答した中で、平成29年度生まれ（令和6年度入学）から令和元年度生まれ（令和8年度入学）が年間9～10人であるのに対し、令和2年度生まれ（令和9年度入学）以降は、年間5人以下である。



(6) 【問 6】現在の通学方法

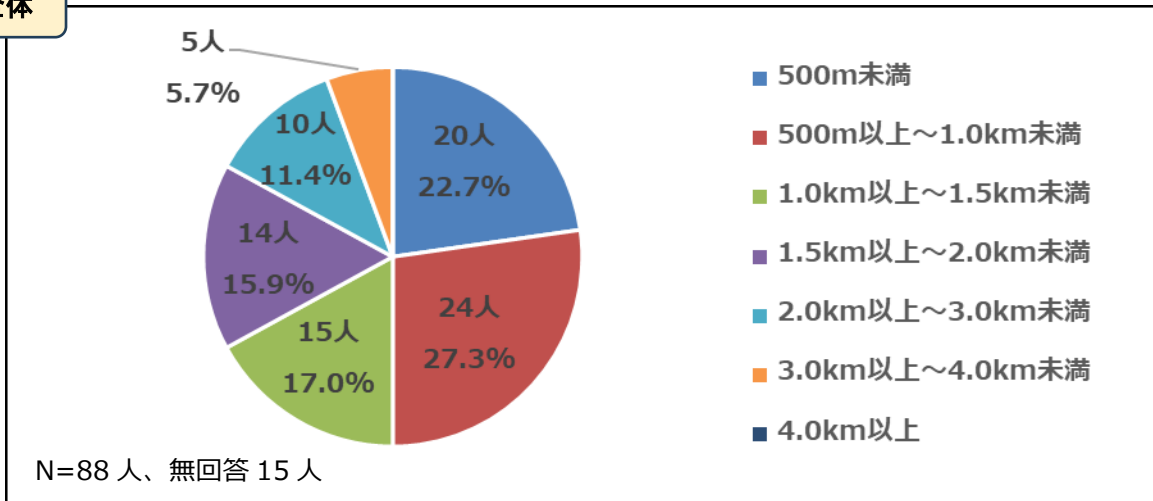
徒歩が 83.5%、自家用車などで送迎が 11.7%である。地区や学年による大きな差は見られない。



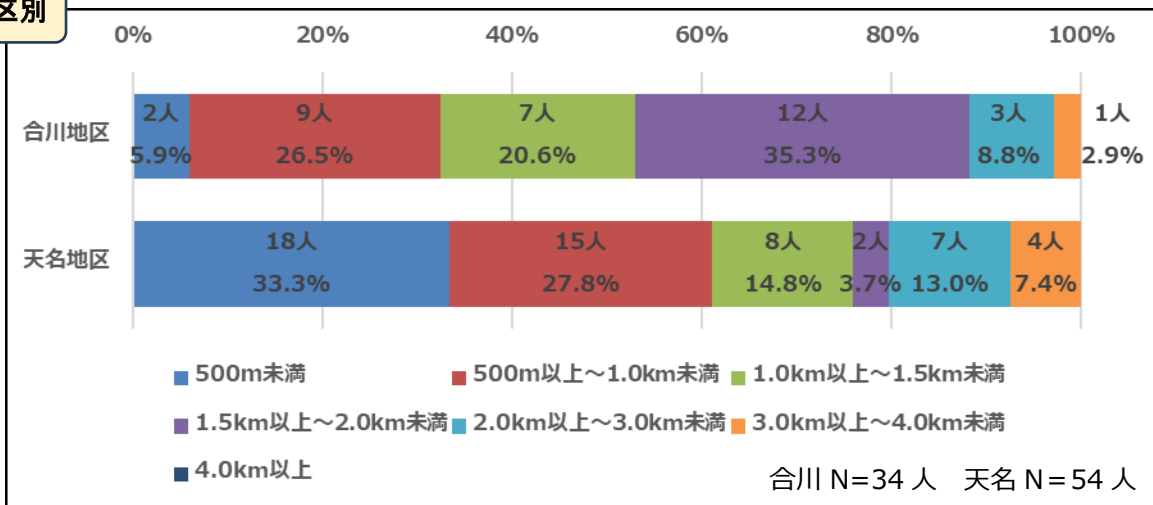
(7) 【問7】 自宅から小学校までの通学距離

「500m以上～1.0km未満」が27.3%と最も多く、次いで「500m未満」が22.7%、「1.0km以上～1.5km未満」が17.0%である。天名地区の場合、「500m未満」が33.3%と最も多く、合川地区に比べて通学距離が短い傾向にある。

全体



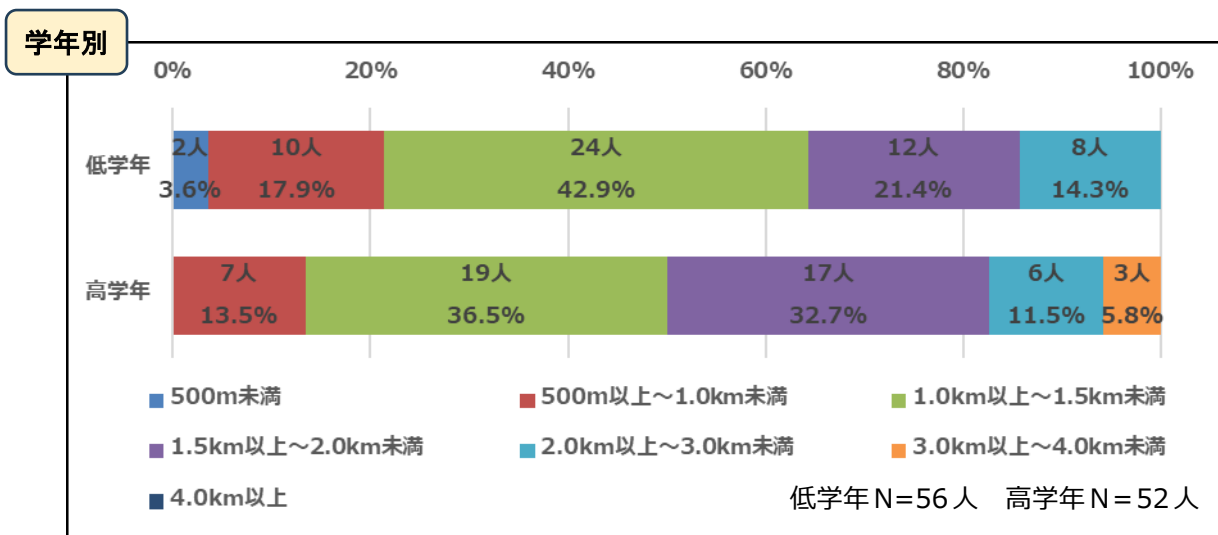
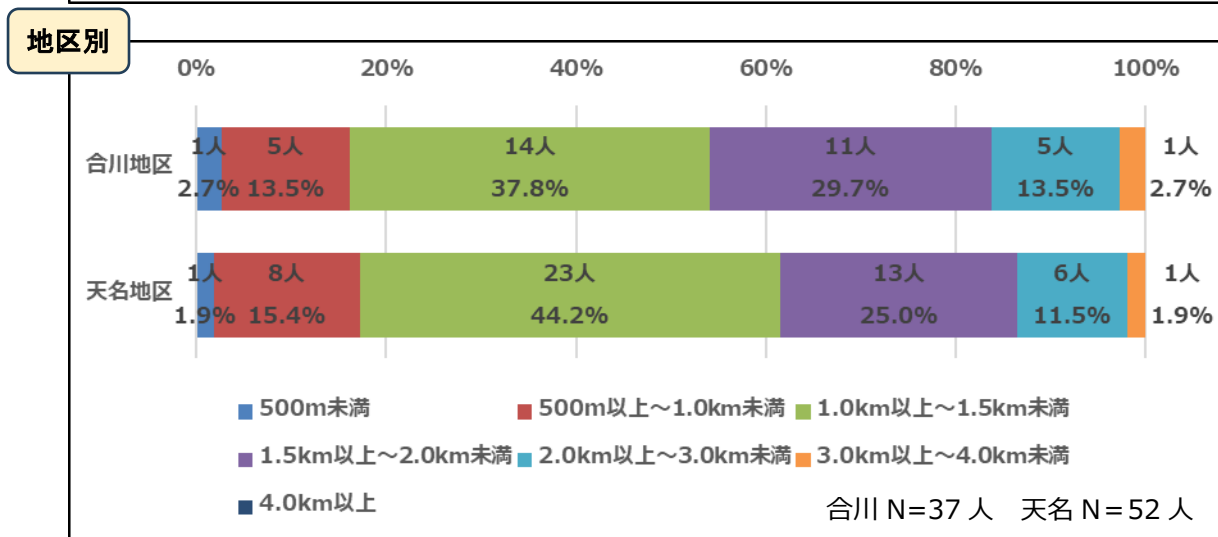
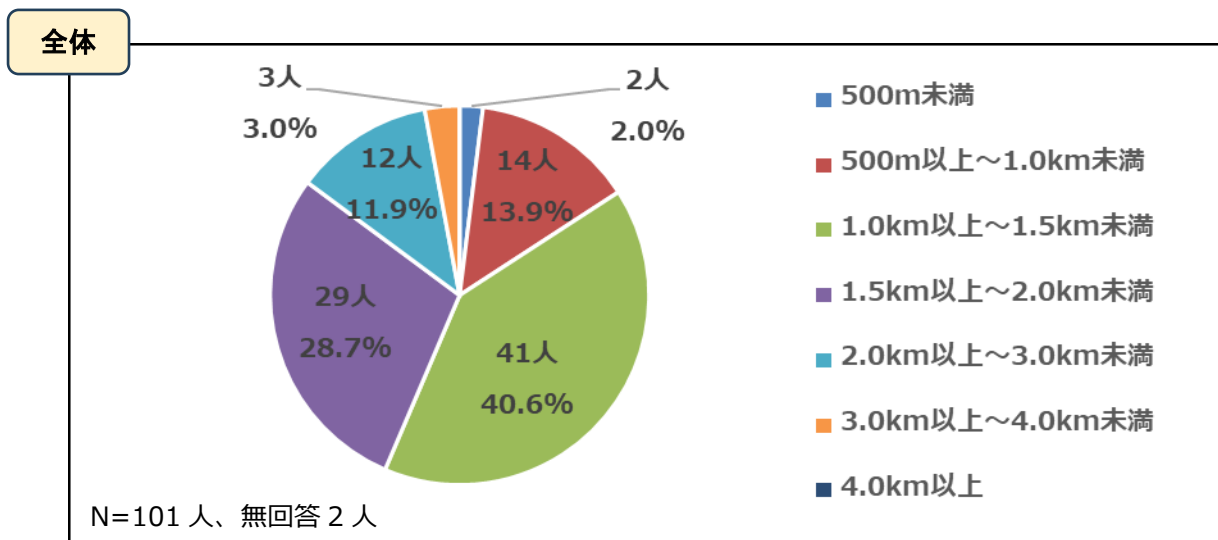
地区別



(8) 【問 8】 通学距離の限度

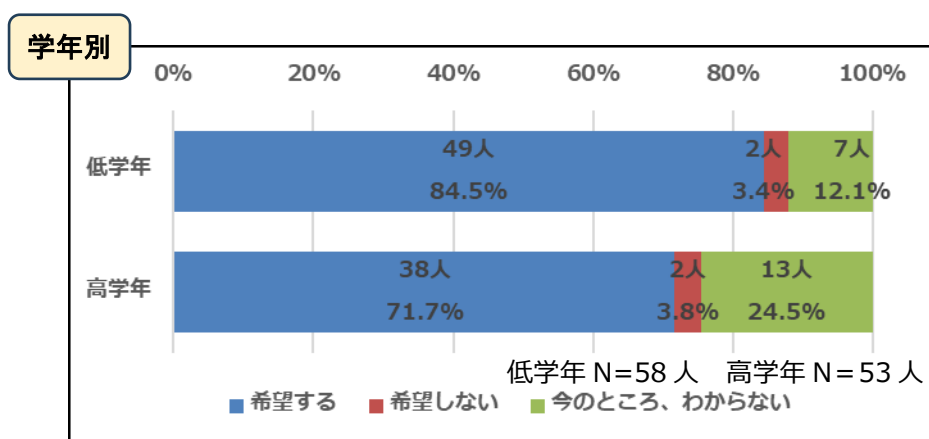
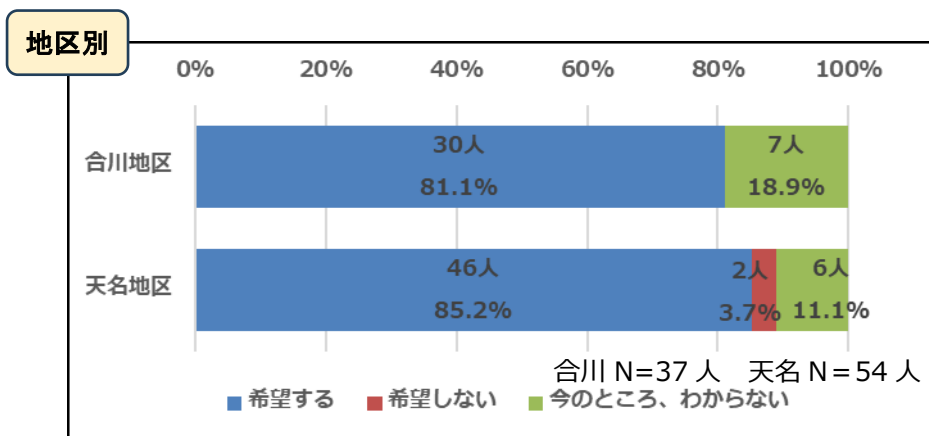
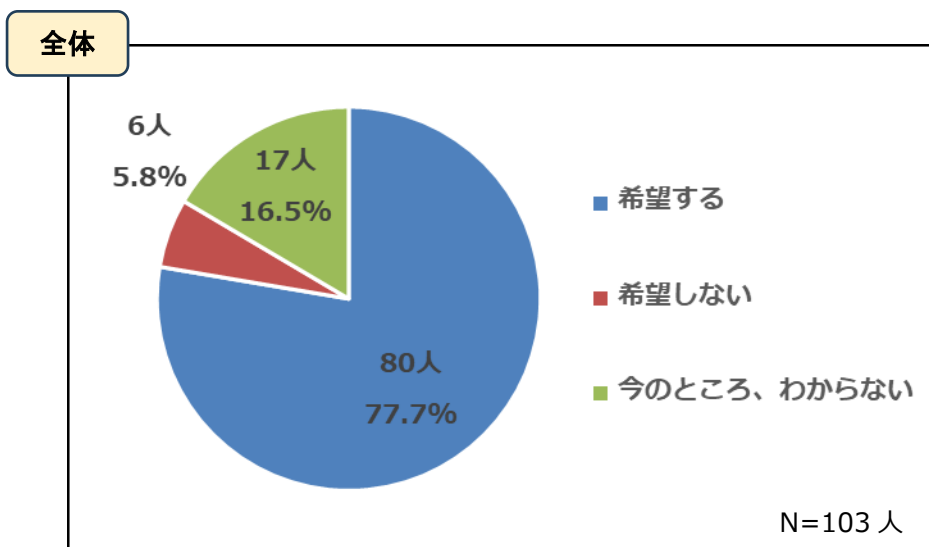
「1.0 km以上～1.5km 未満」が 40.6%と最も多く、次いで「1.5 km以上～2.0km 未満」が 28.7%、「500m 以上～1.0 km未満」が 13.9%である。97.1%の保護者が、通学距離の限度は 3km 未満と考えている。

低学年の児童を持つ保護者の方が、通学距離の限度を短めに考える傾向にある。



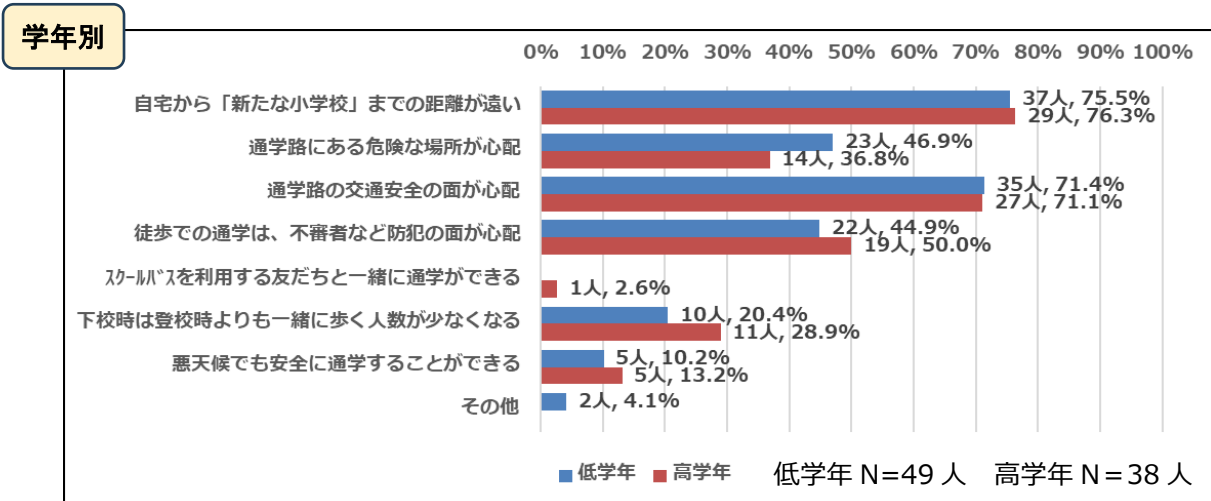
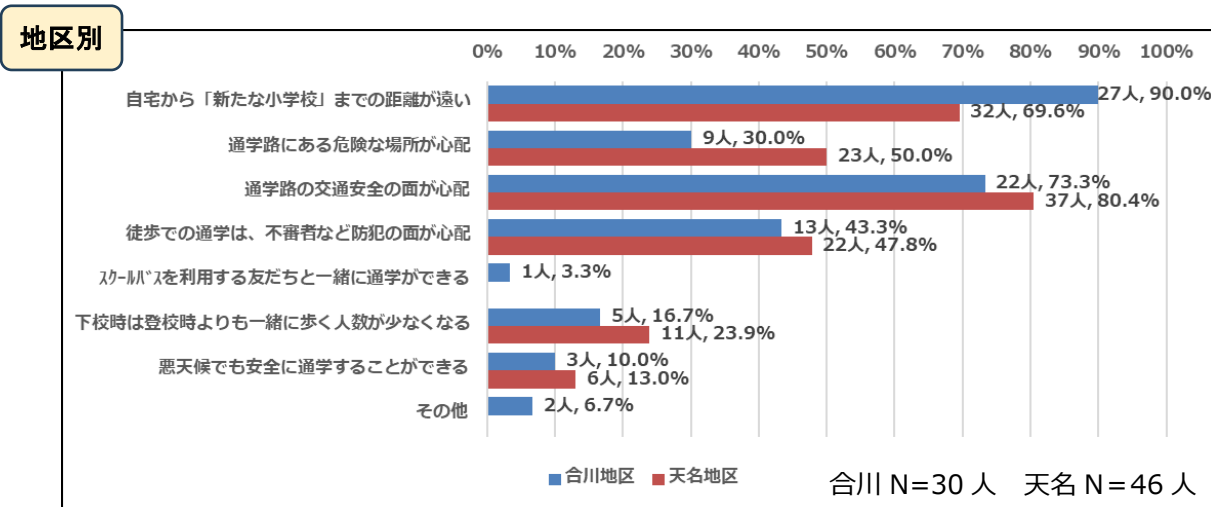
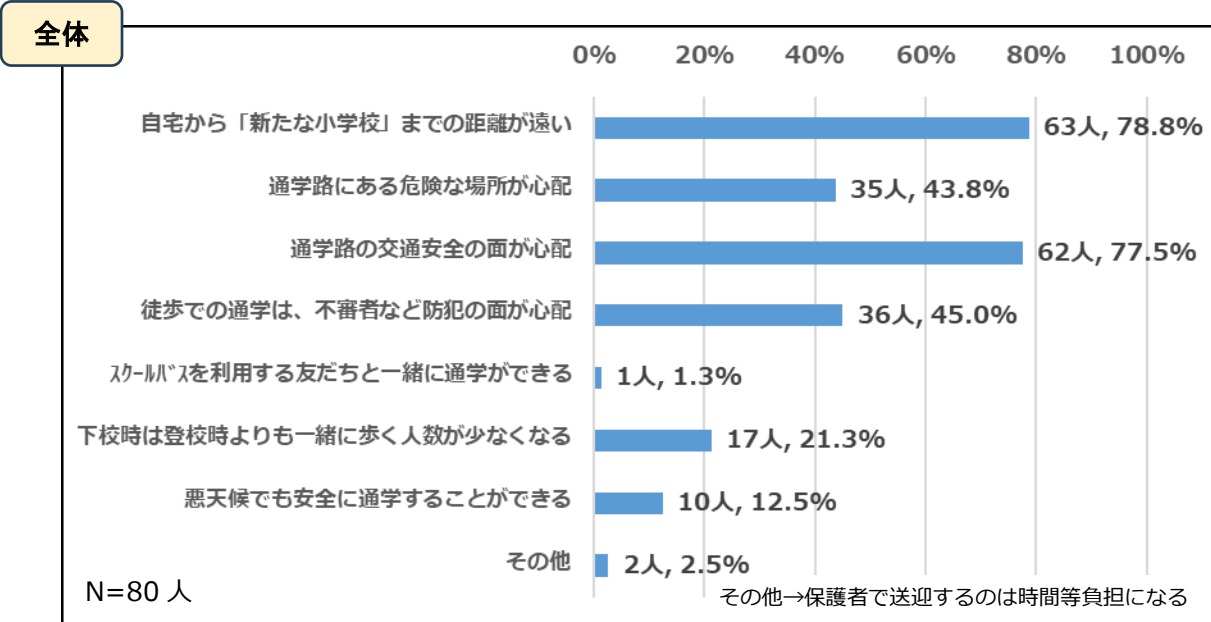
(9) 【問9】スクールバスの利用希望

「希望する」が77.7%と最も多く、次いで「今のところ、わからない」が16.5%、「希望しない」が5.8%である。地区や学年による大きな差は見られない。



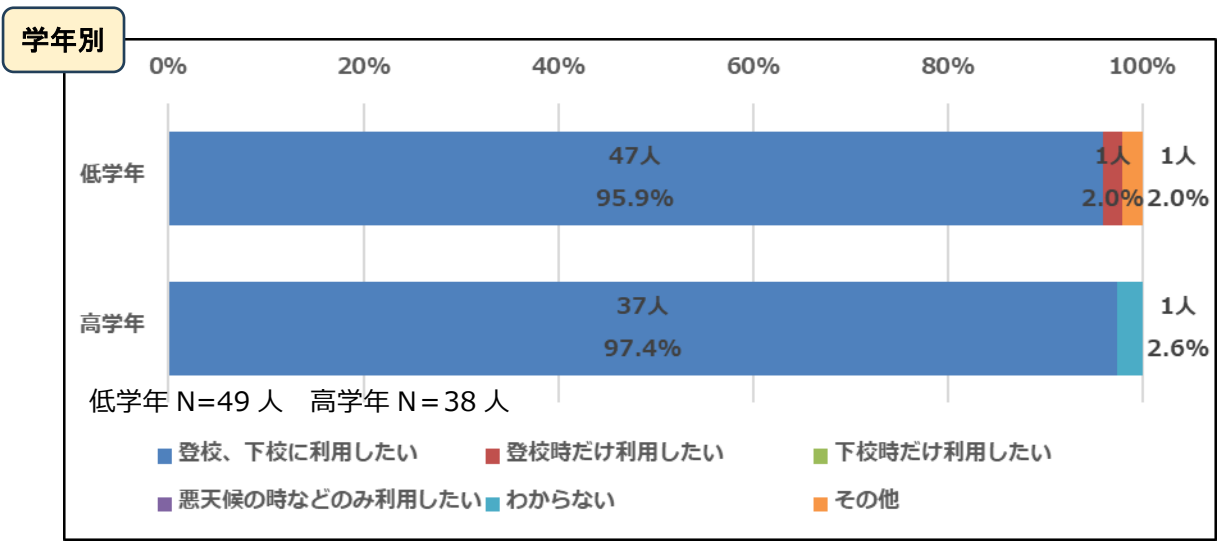
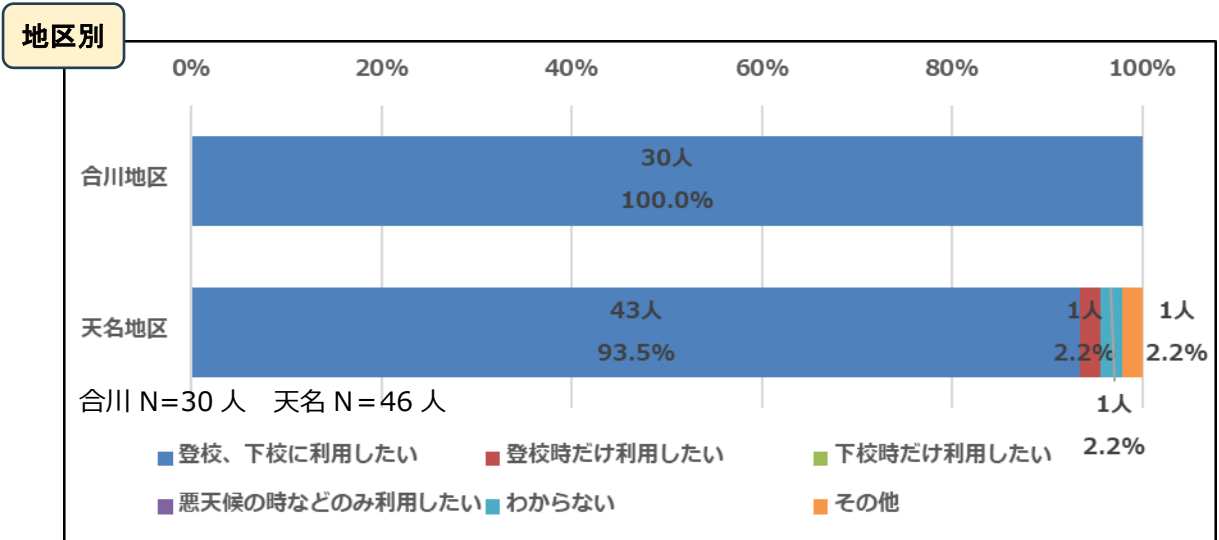
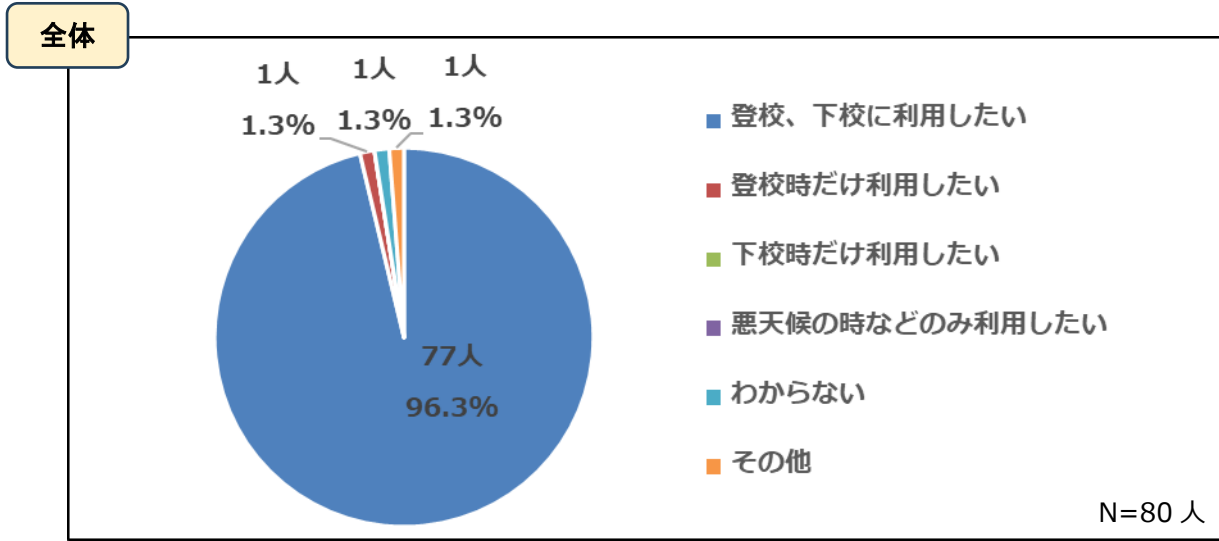
(10) 【問 10】スクールバス利用希望の理由 (最大3つまで選択)

「自宅から新たな小学校までの距離が遠いため」が63人と最も多く、次いで「通学路の交通安全の面が心配であるため」が62人である。地区別では、「通学路にある危険な場所が心配」と回答した割合が、合川地区が30.0%であったのに対し、天名地区は50.0%と多い。



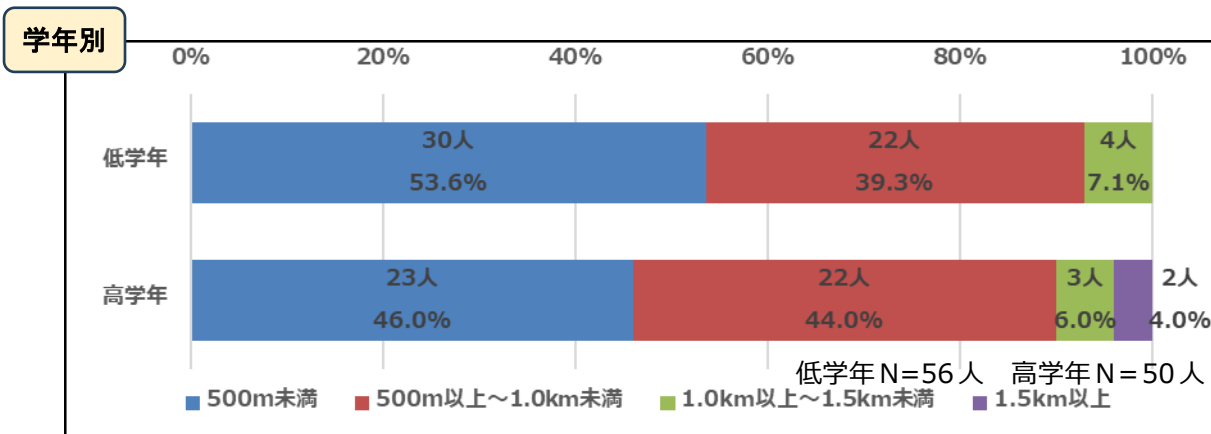
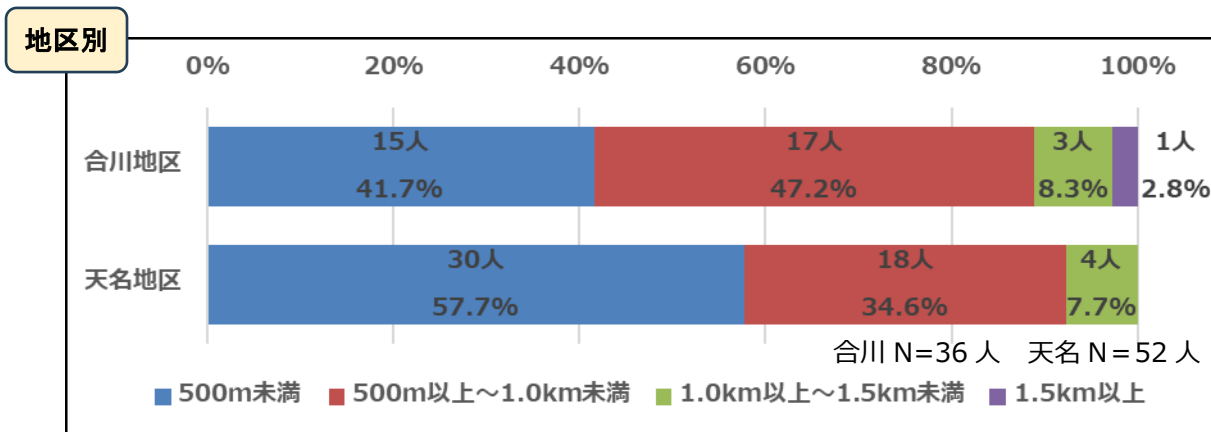
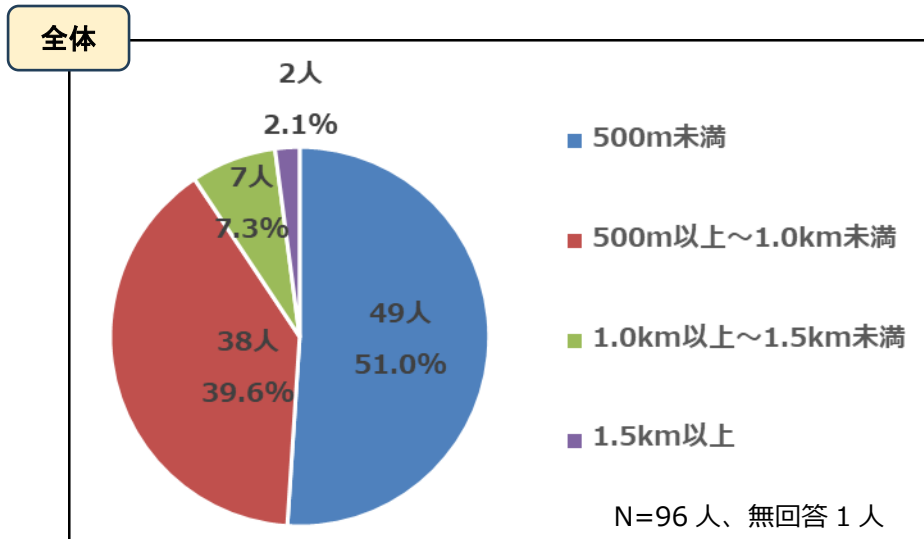
(11) 【問 11】スクールバスが導入された際の利用方法

「登校、下校に利用したい」が 96.3%である。学年による大きな差は見られない。



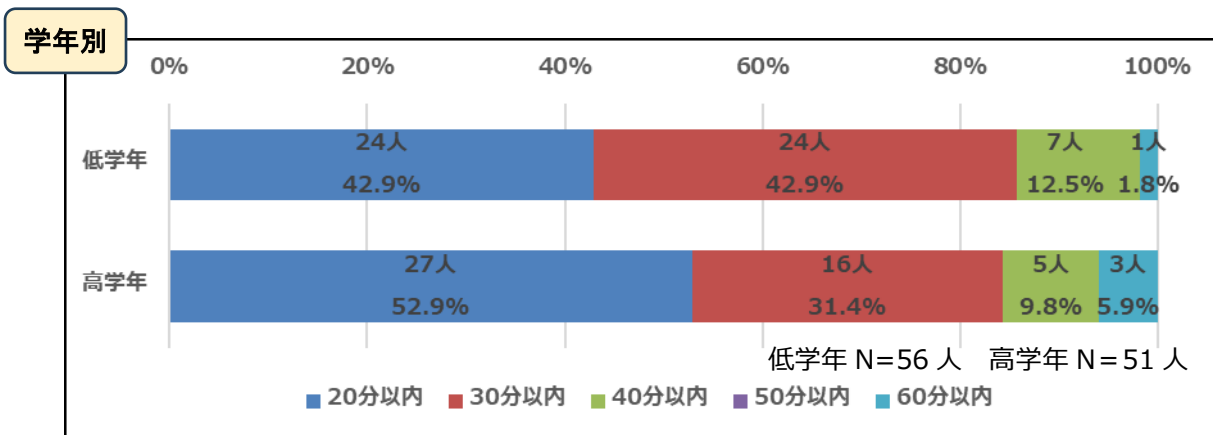
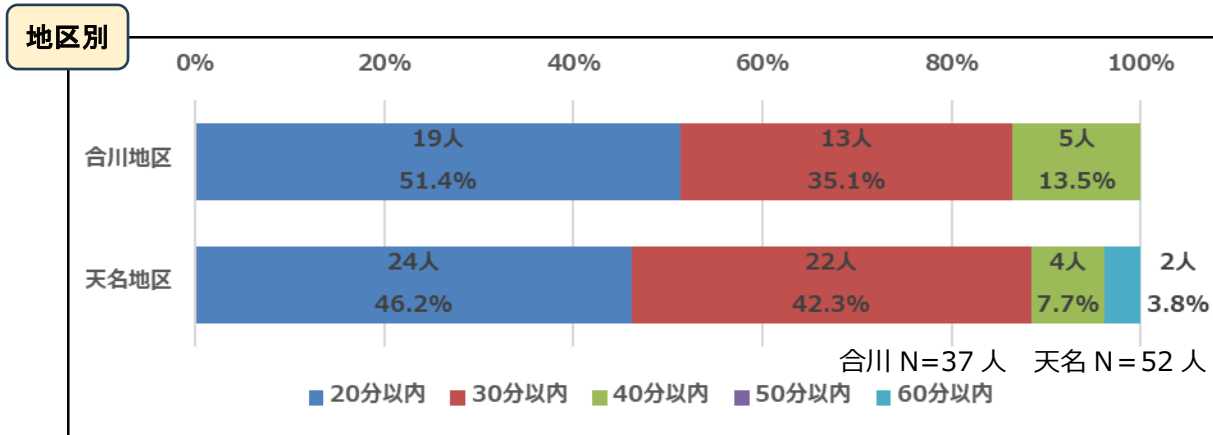
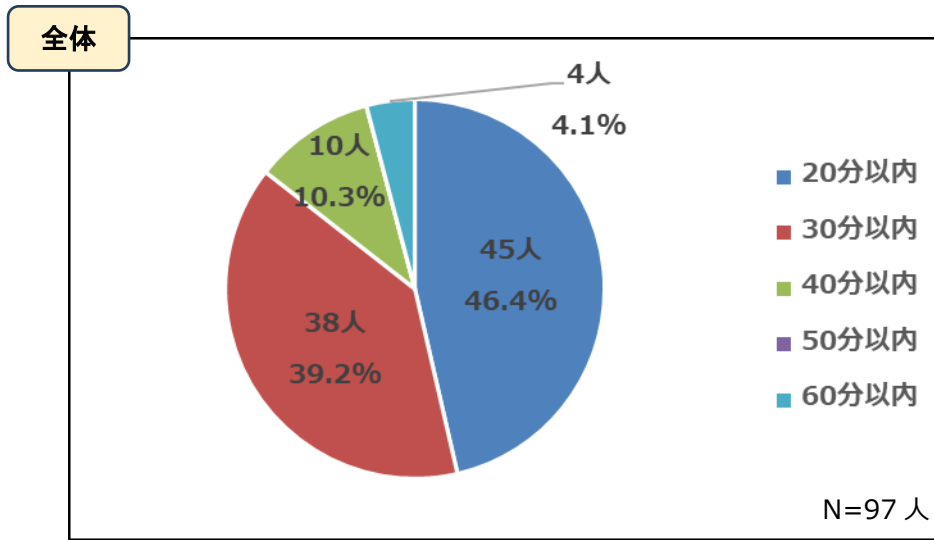
(12) 【問 12】 自宅から乗降場所までの適切な距離

「500m 未満」と考える割合が 51.0%と最も多く、次いで「500m ～ 1.0km 未満」が 39.6%である。学年による大きな差は見られないが、天名地区の場合、「500m 未満」と考える割合が 57.7%と多い。



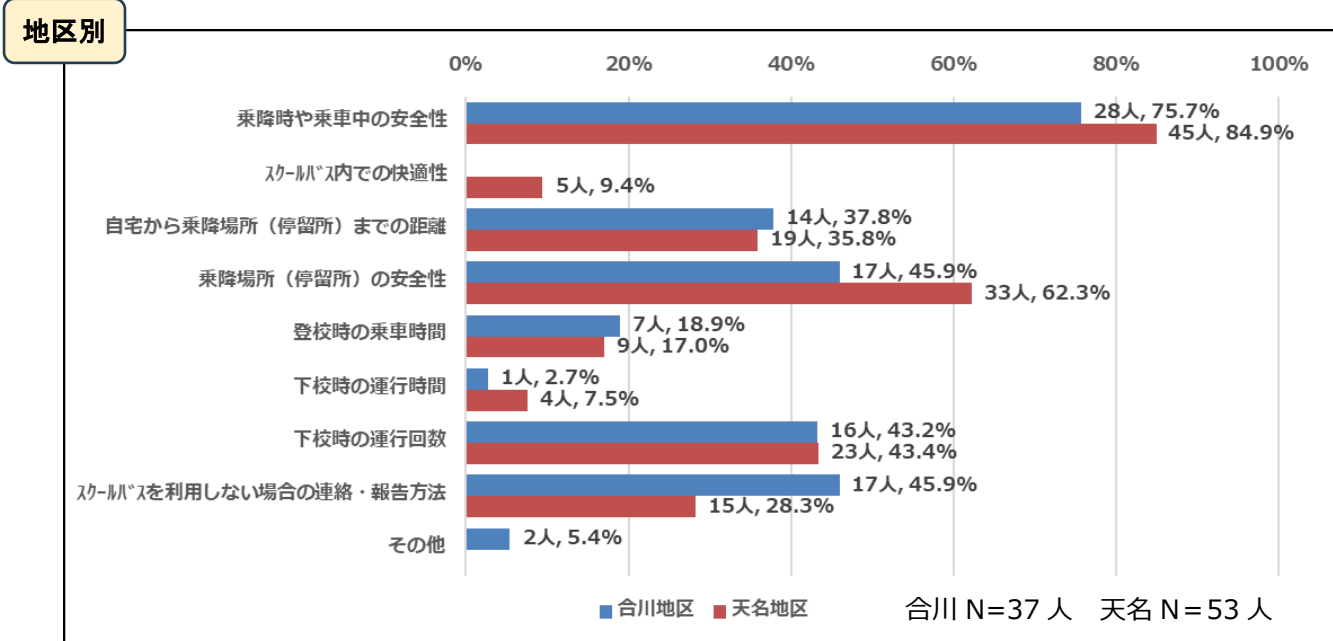
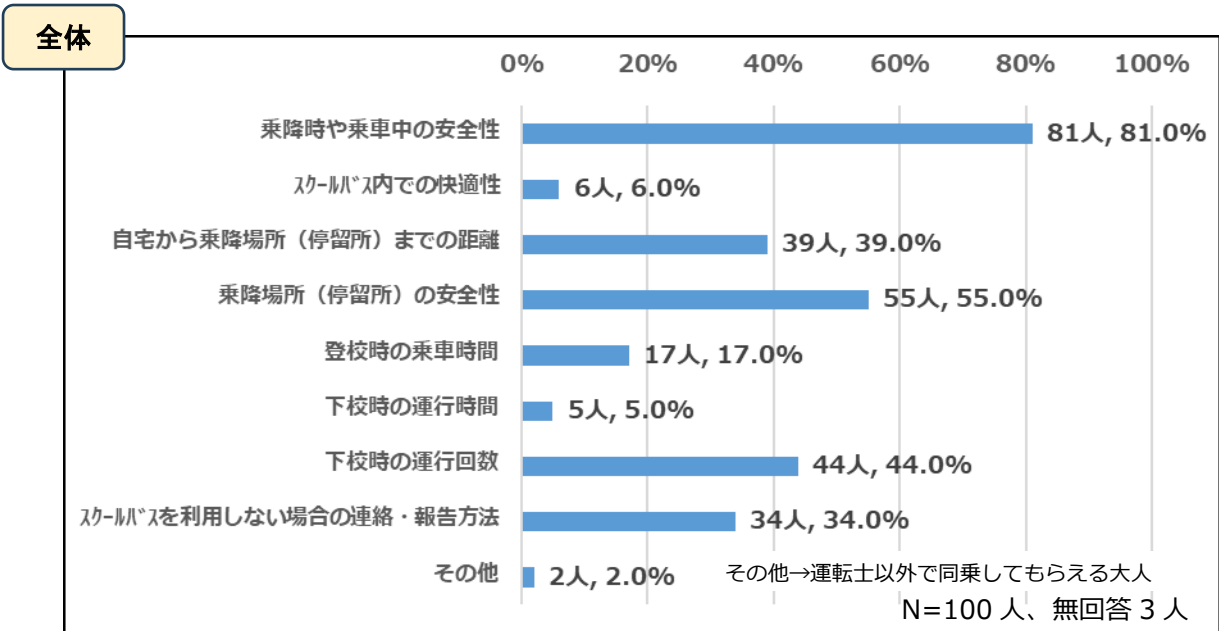
(13) 【問 13】スクールバスの適切な乗車時間

「20 分以内」が 46.4%と最も多く、次いで「30 分以内」が 39.2%である。地区や学年による大きな差は見られない。

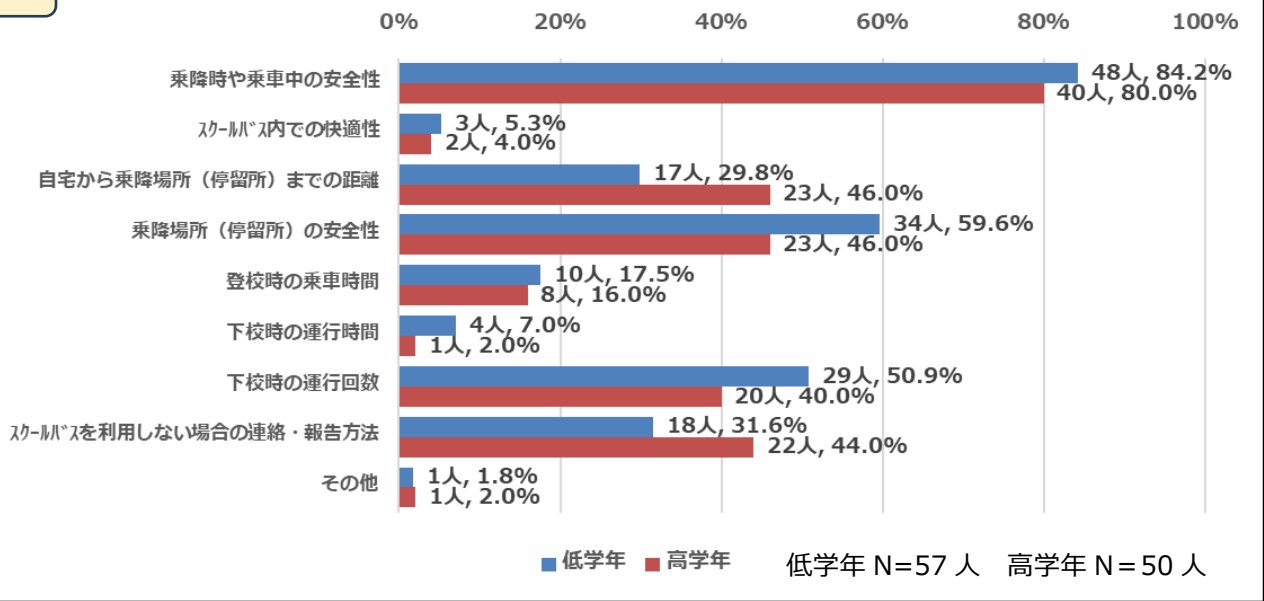


(14) 【問 14】スクールバス運行で重視する点（最大3つまで選択）

「乗降時や乗車中の安全性」が 81.0%と最も多く、次いで「乗降場所（停留所）の安全性」が 55.0%、「下校時の運行回数」が 44.0%である。地区や学年によって大きな差は見られない。

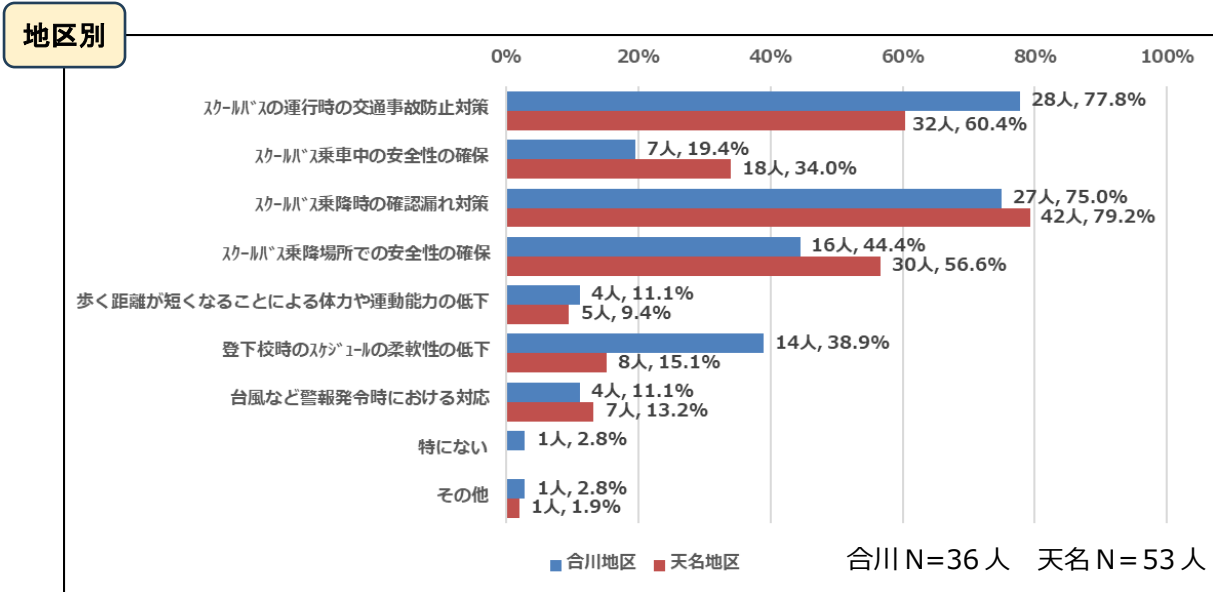
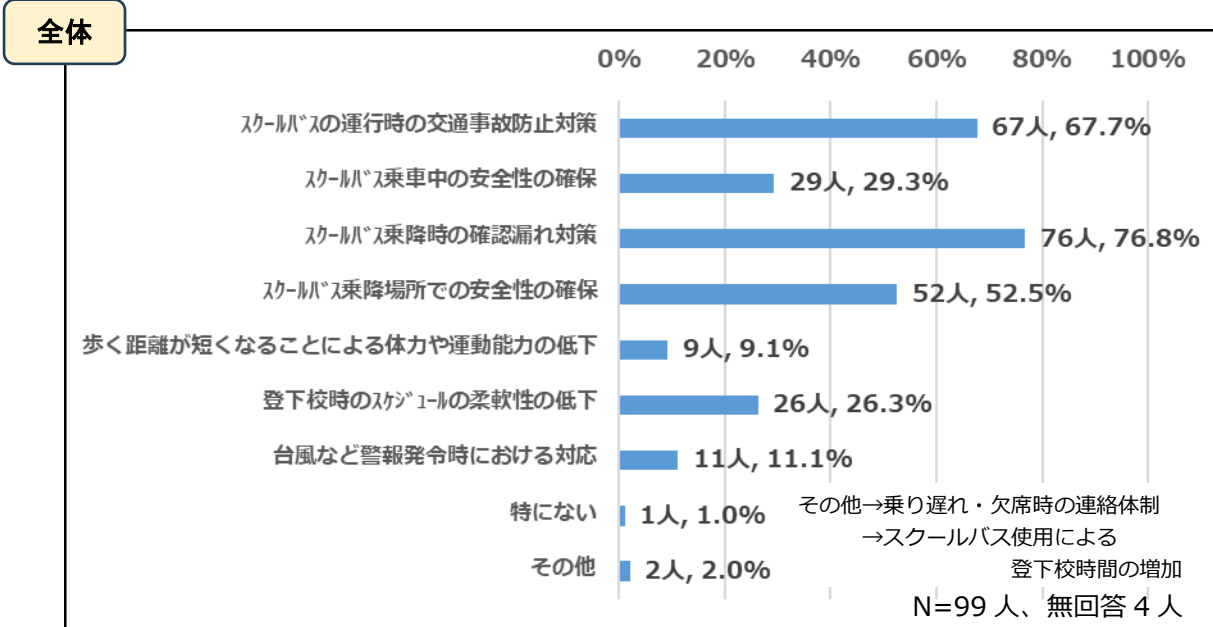


学年別

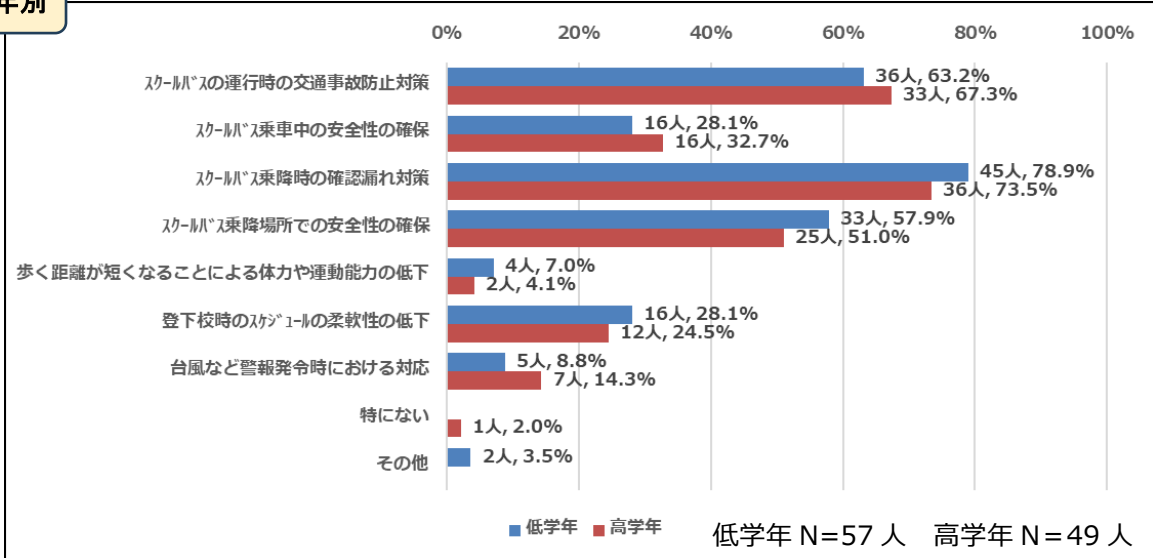


(15) 【問 15】スクールバス運行に伴う懸念（最大3つまで選択）

「スクールバス乗降時の確認漏れ対策」が76.8%と最も多く、次いで「スクールバスの運行時の交通事故防止対策」が67.7%である。合川地区の場合、「登下校時のスケジュールの柔軟性の低下」が全体の38.9%で、天名地区に比べて多い。



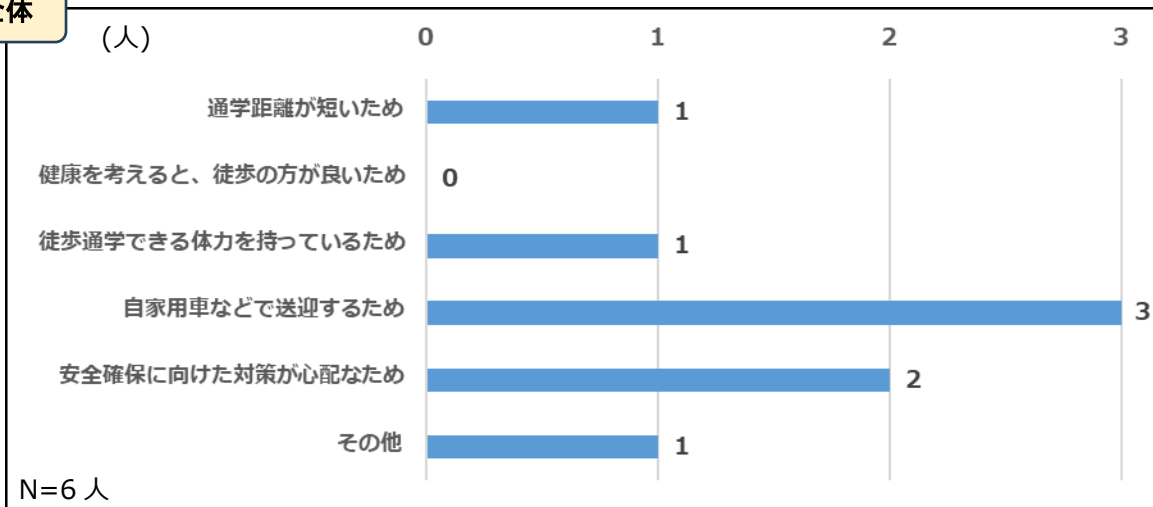
学年別



(16) 【問 16】スクールバスを希望しない理由 (最大3つまで選択)

「自家用車などで送迎するため」が3人と最も多い。

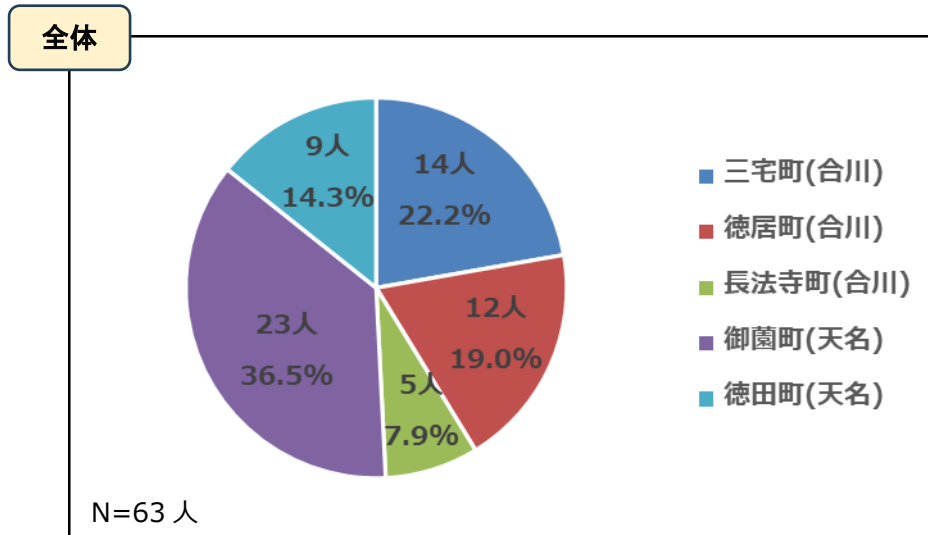
全体



2.3. アンケート結果の整理【調査票B（未就学児の保護者向け）】

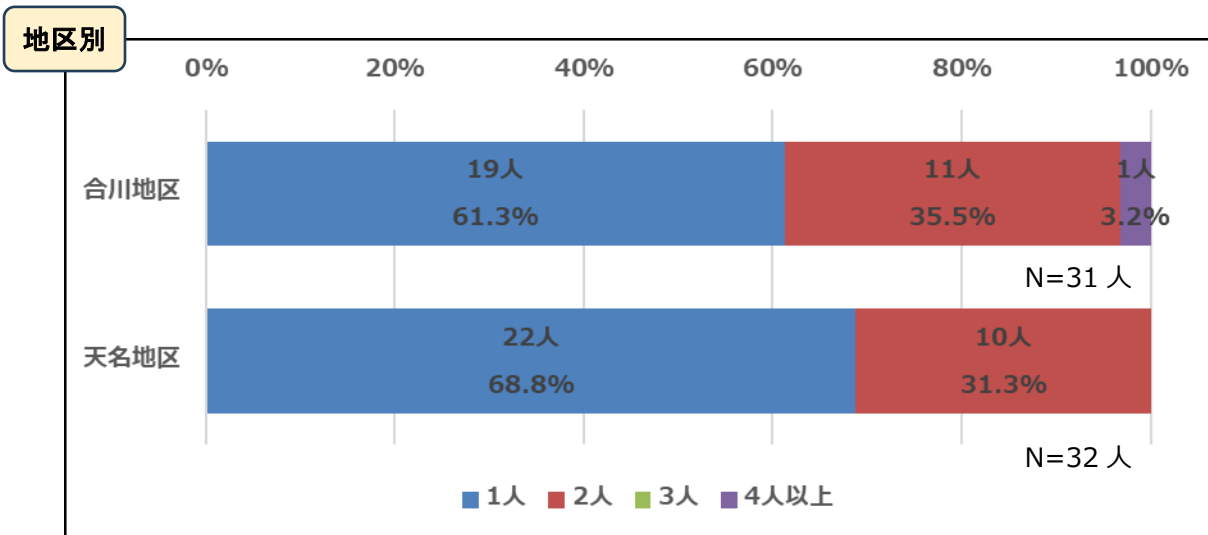
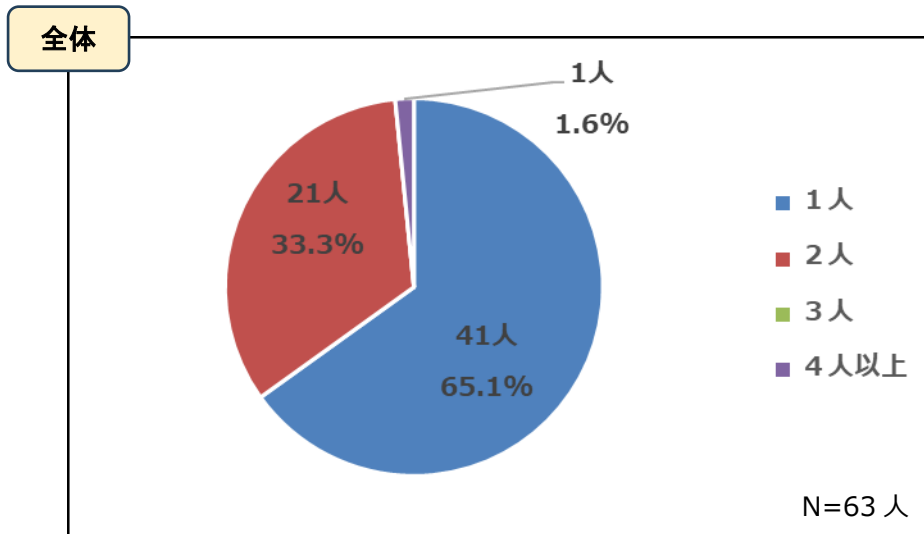
(1) 【問1】 在住地区

「御菌町(天名地区)」が36.5%と最も多く、次いで「三宅町(合川地区)」が22.2%、「徳居町(合川地区)」が19.0%となっている。



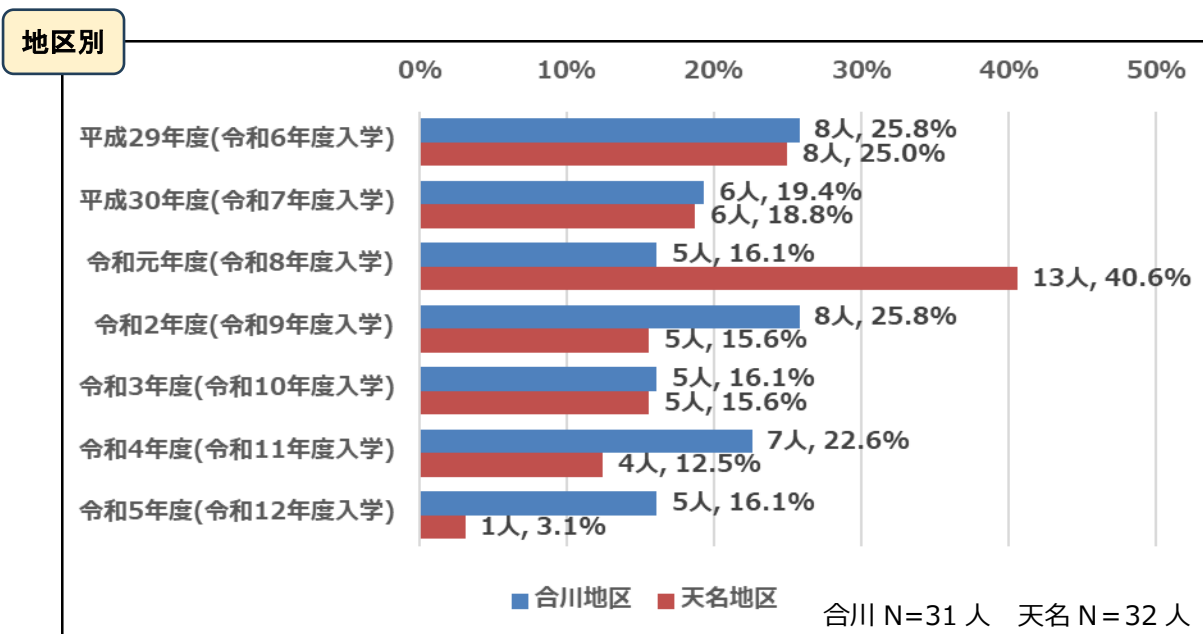
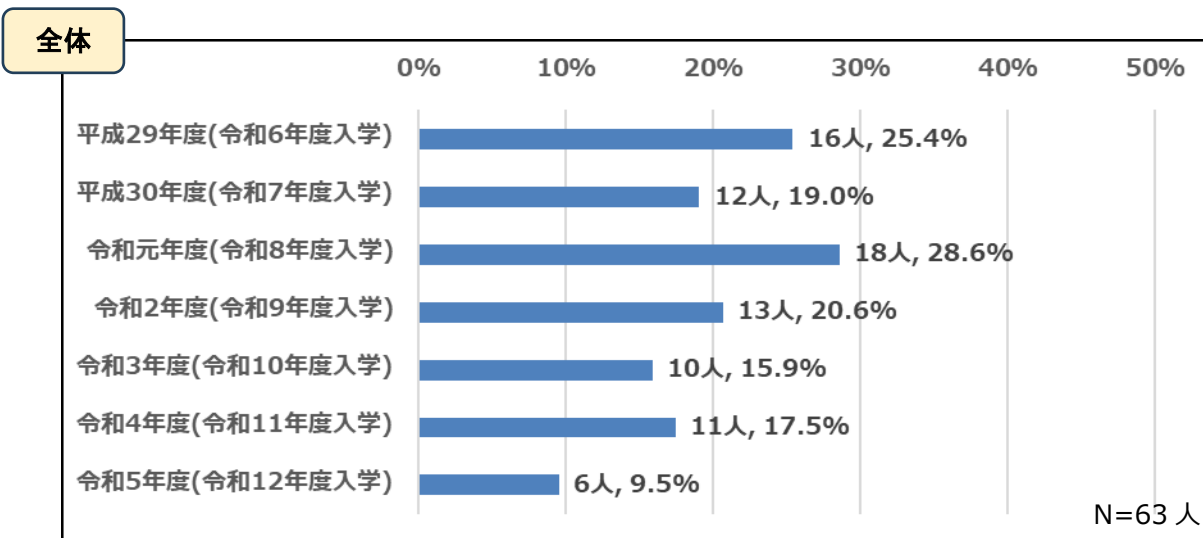
(2) 【問 2】 未就学児の人数

未就学児が1人のケースが65.1%である。地区による大きな差は無い。



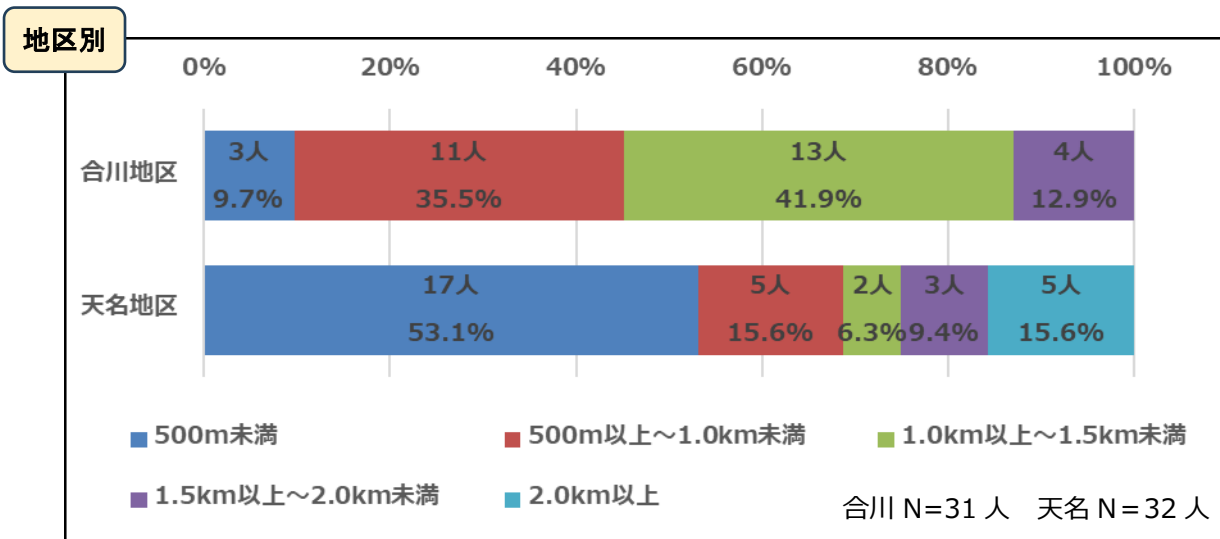
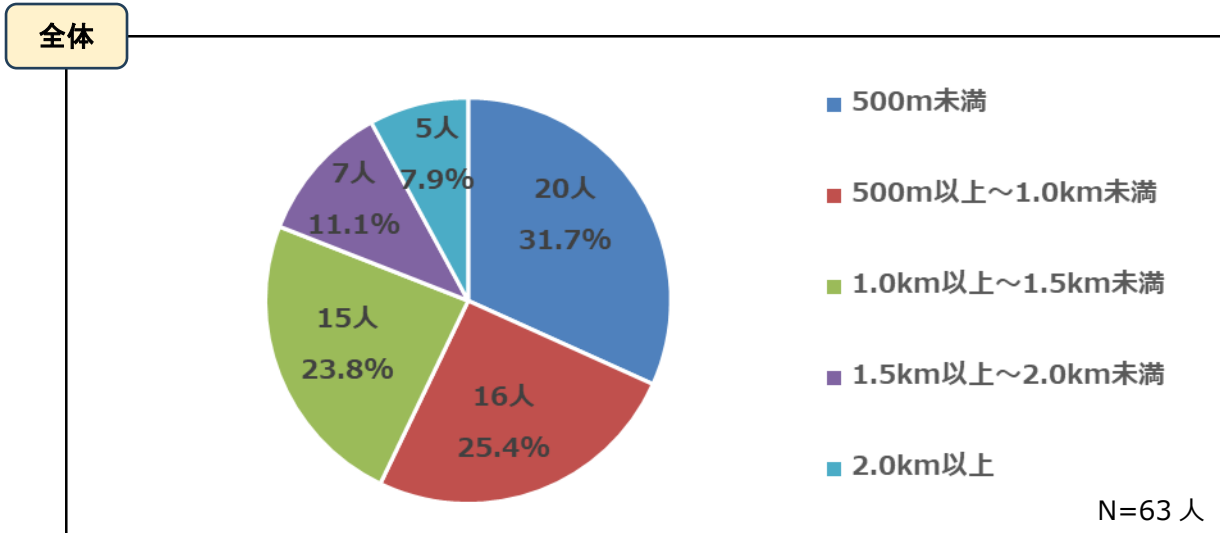
(3) 【問3】未就学児の出生時期（複数回答あり）

平成29年度生まれ（令和6年度入学）から令和4年度生まれ（令和11年度入学）は、毎年度10人以上である。



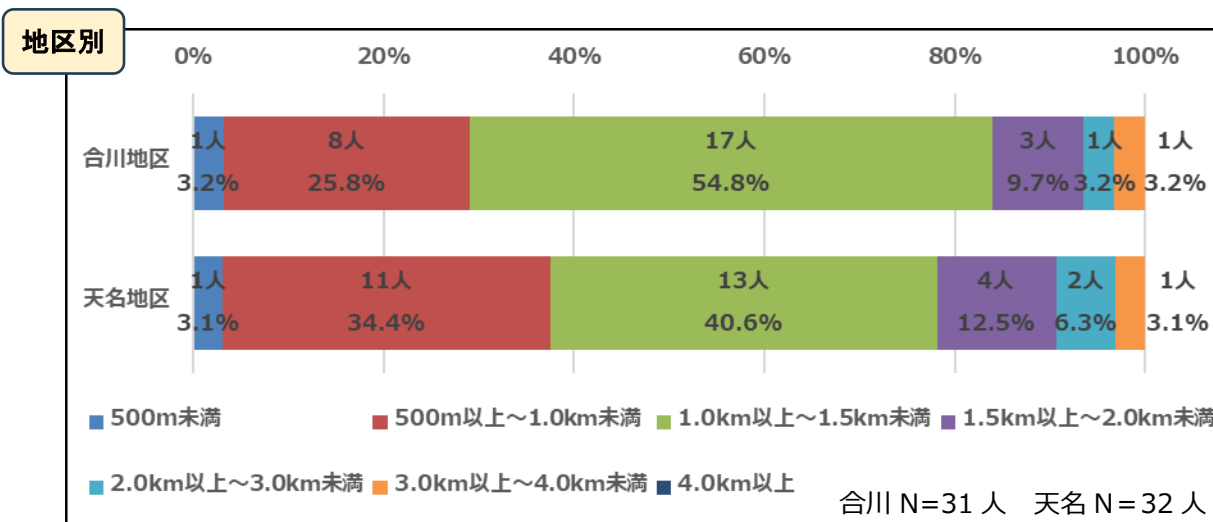
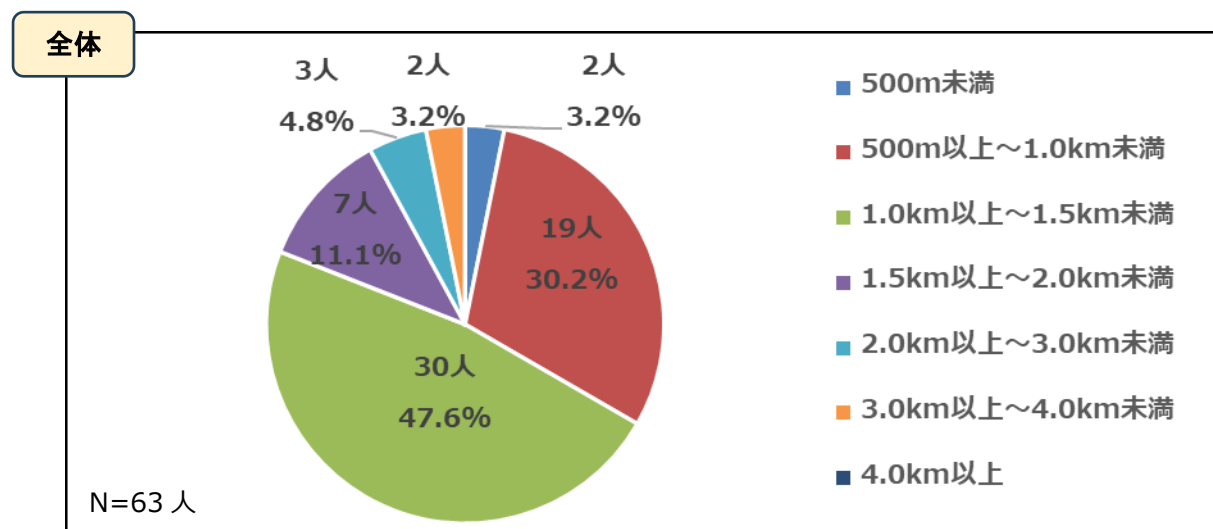
(4) 【問 4】 自宅から最寄りの小学校までの距離

「500m 未満の範囲」が 31.7%と最も多く、次いで「500m 以上～1.0km 未満の範囲」が 25.4%、「1.0km 以上～1.5km 未満の範囲」が 23.8%となっている。天名地区の場合、「500m 未満の範囲」が 53.1%で、合川地区に比べて小学校までの距離が比較的短い。



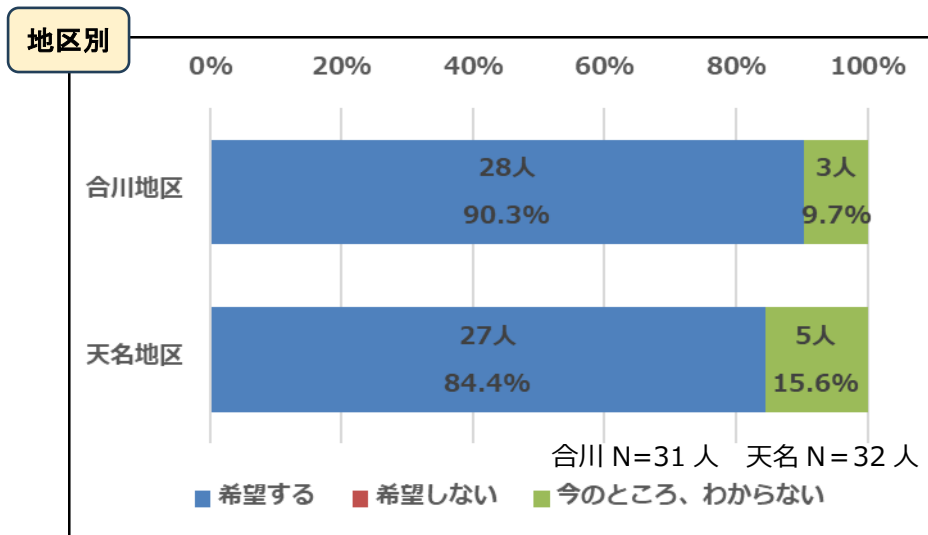
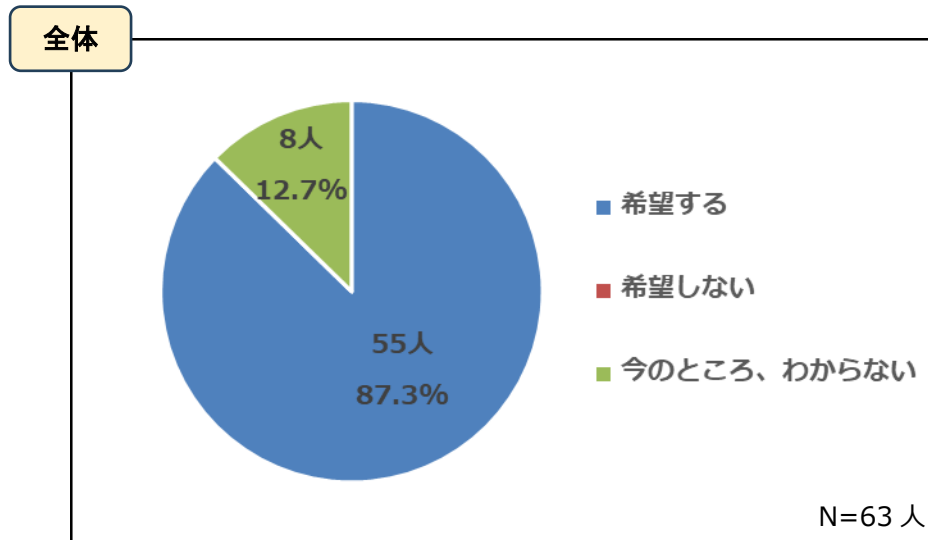
(5) 【問5】児童にとって適切な通学距離

「1.0 km以上～1.5km 未満」が 47.6%と最も多く、次いで「500m 以上～1.0 km未満」が 30.2%である。地区による大きな差はない。



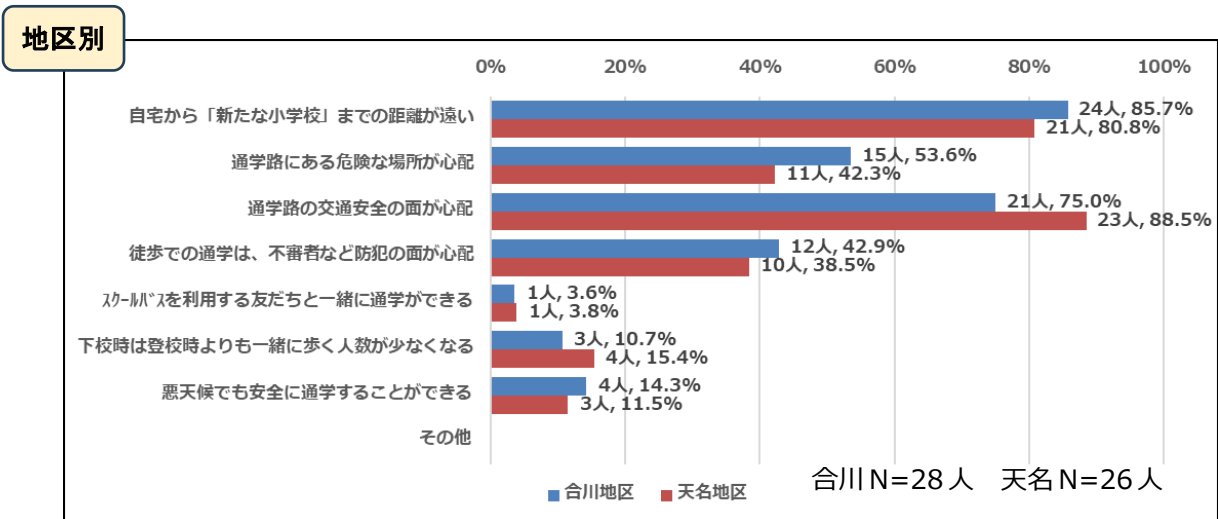
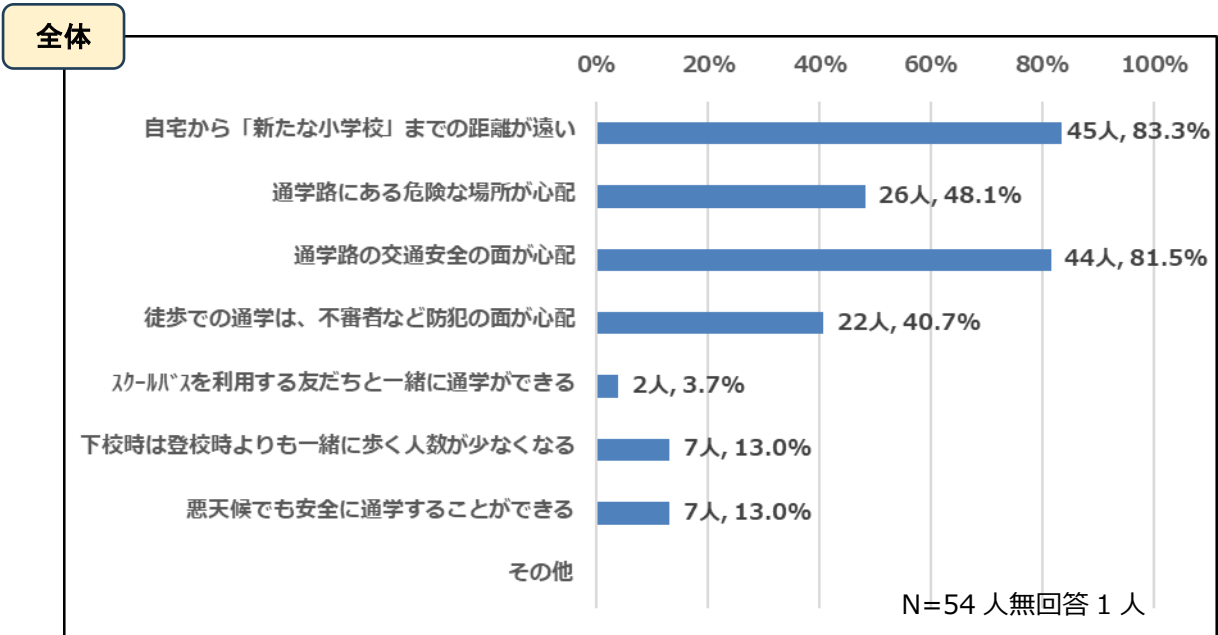
(6) 【問 6】スクールバスの利用希望

「希望する」が 87.3%である。「希望しない」と答えた人はいない。



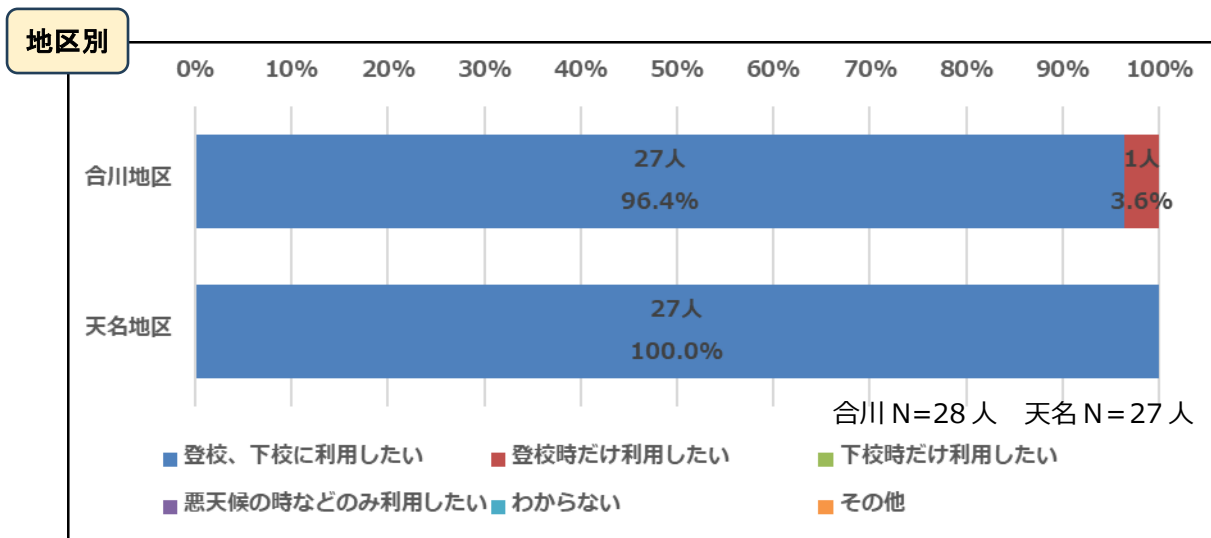
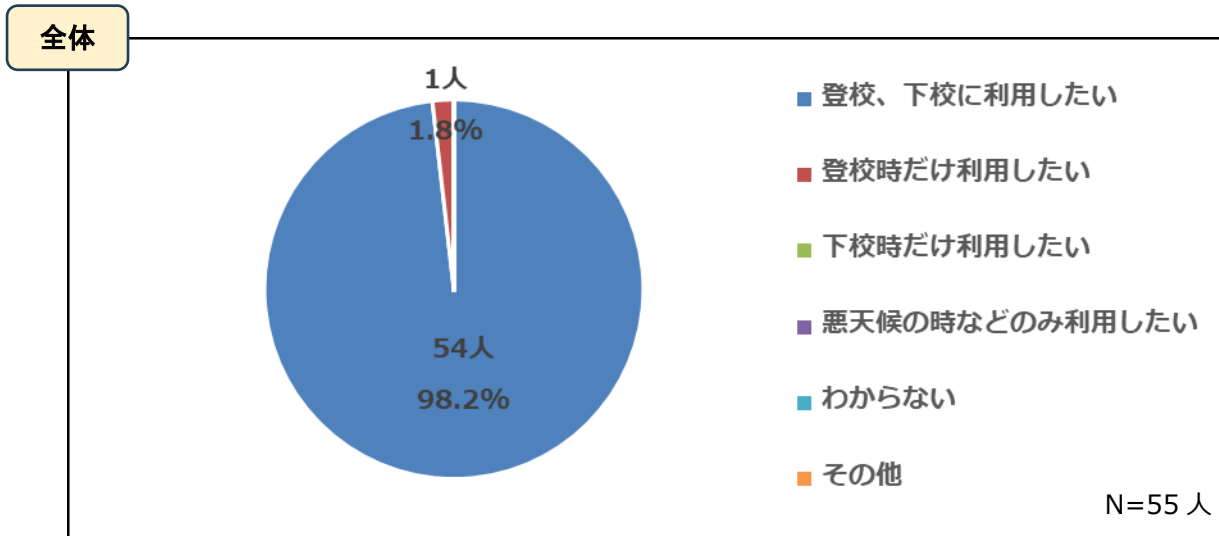
(7) 【問 7】スクールバス利用希望の理由（最大3つまで選択）

「自宅から新たな小学校までの距離が遠いため」が83.3%と最も多く、次いで「通学路の交通安全の面が心配であるため」が81.5%である。地区による大きな差は無い。



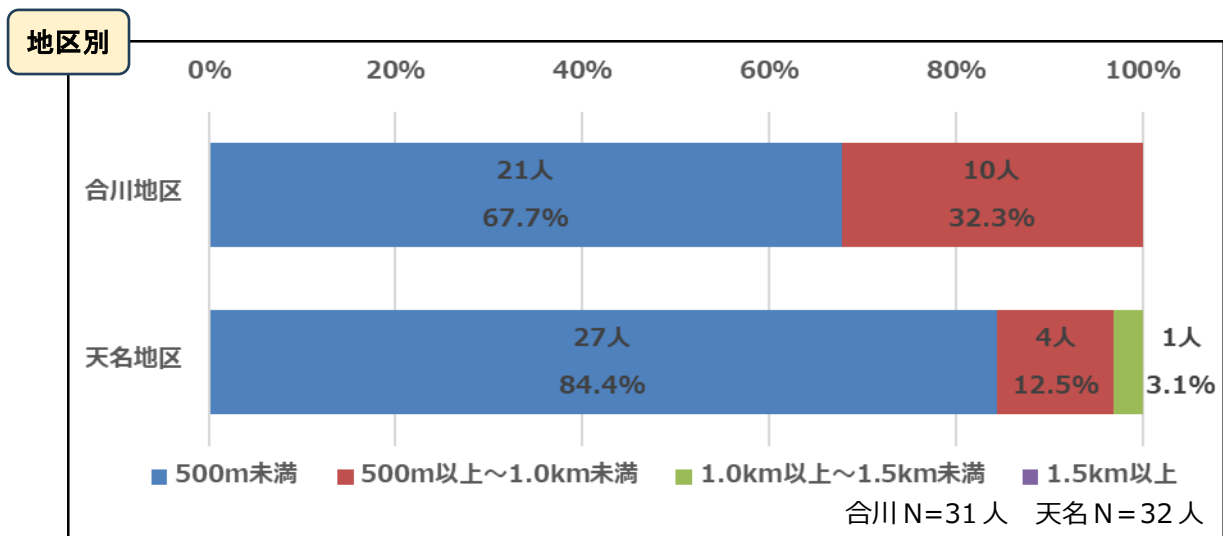
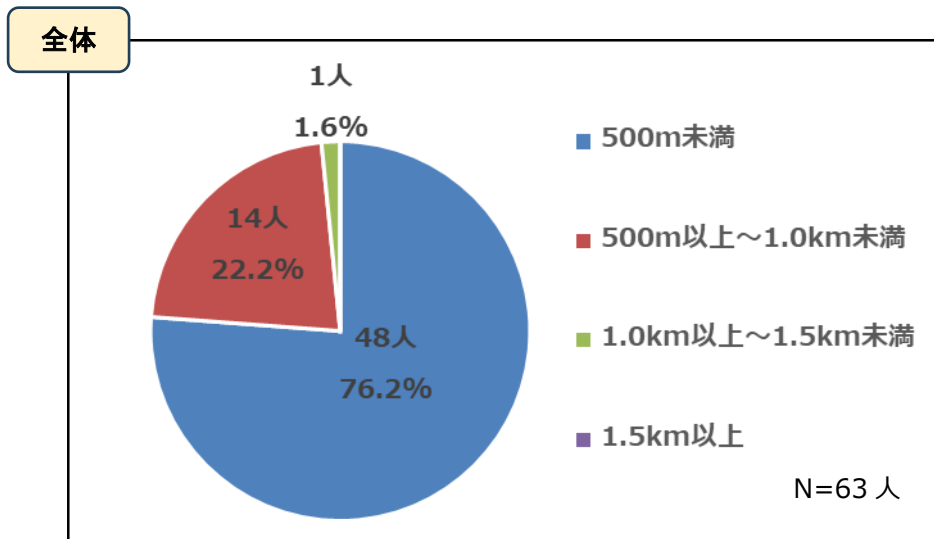
(8) 【問 8】スクールバスが導入された際の利用方法

「登校、下校に利用したい」が 98.2%である。



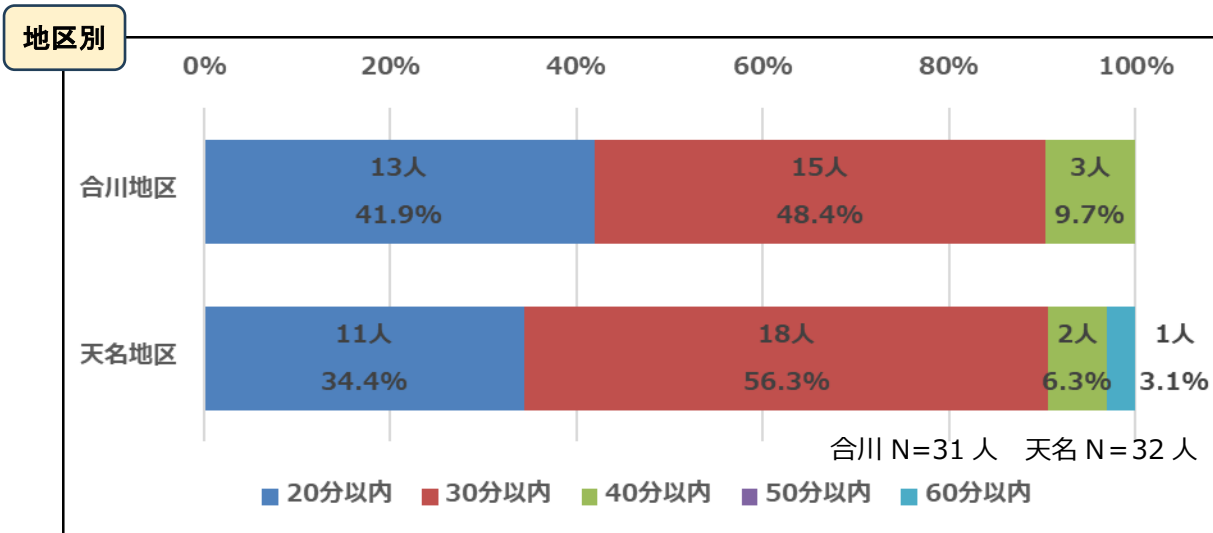
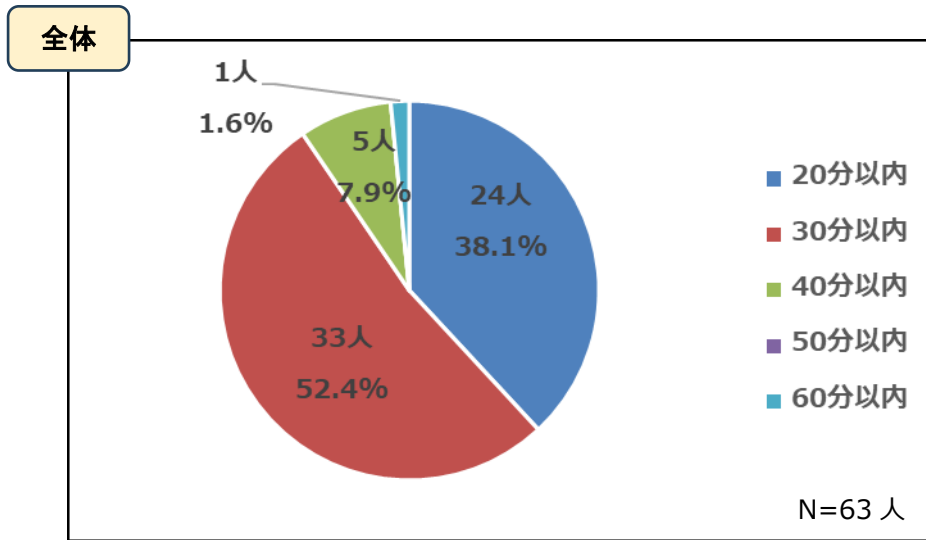
(9) 【問 9】 自宅から乗降場所までの適切な距離

「500m 未満」が 76.2%と最も多く、次いで「500m 以上 ～1.0 km未満」が 22.2%である。



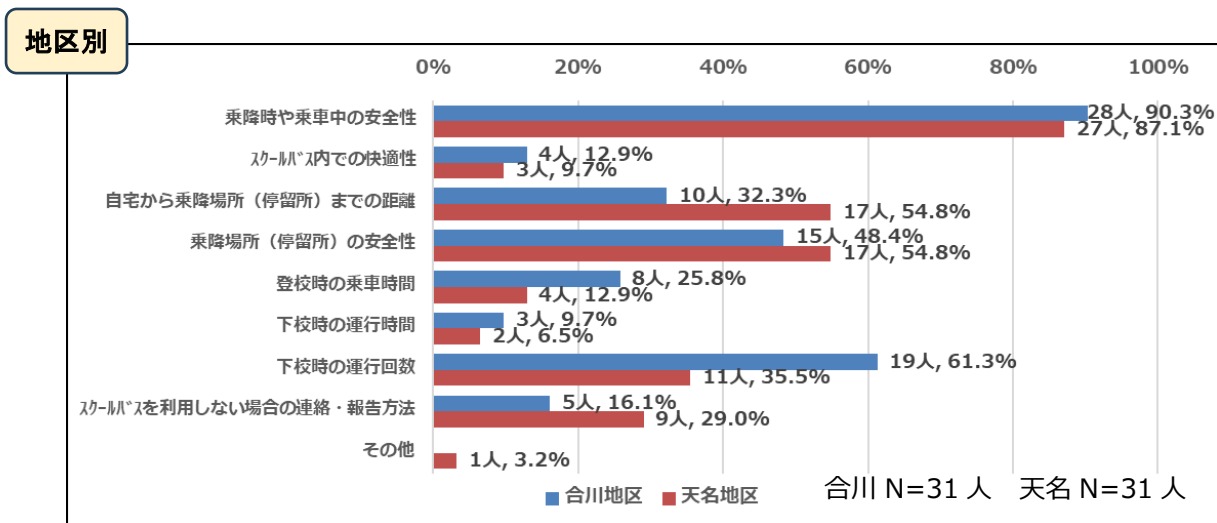
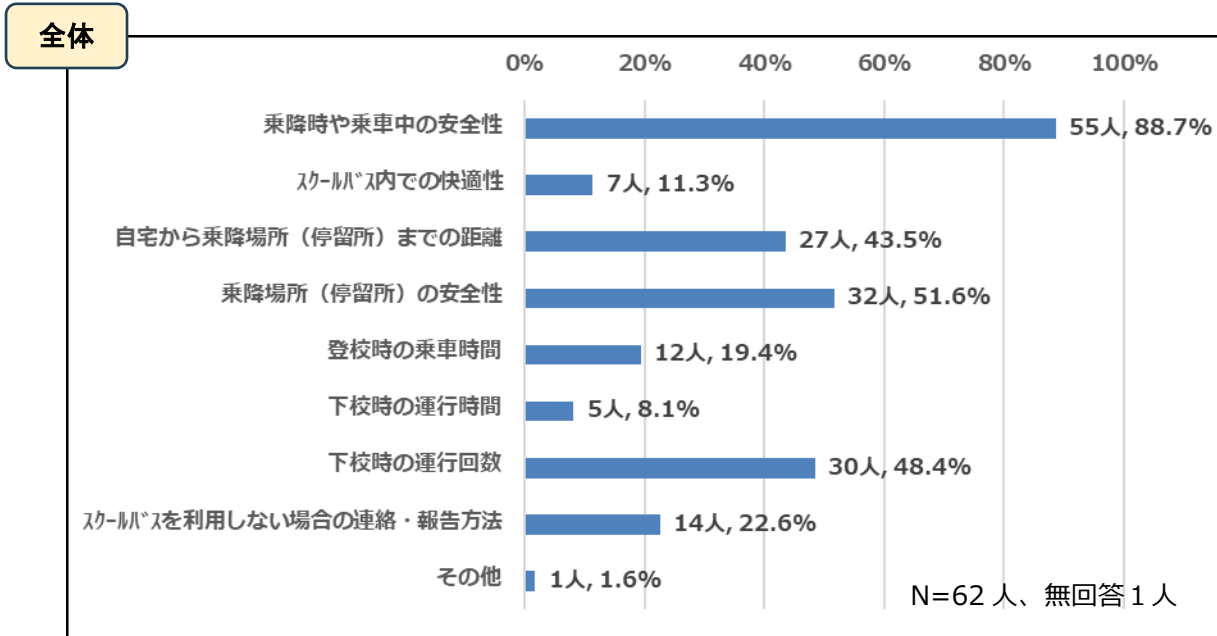
(10) 【問 10】スクールバスの適切な乗車時間

「30 分以内」が 52.4%と最も多く、次いで「20 分以内」が 38.1%である。地区による大きな差は無い。



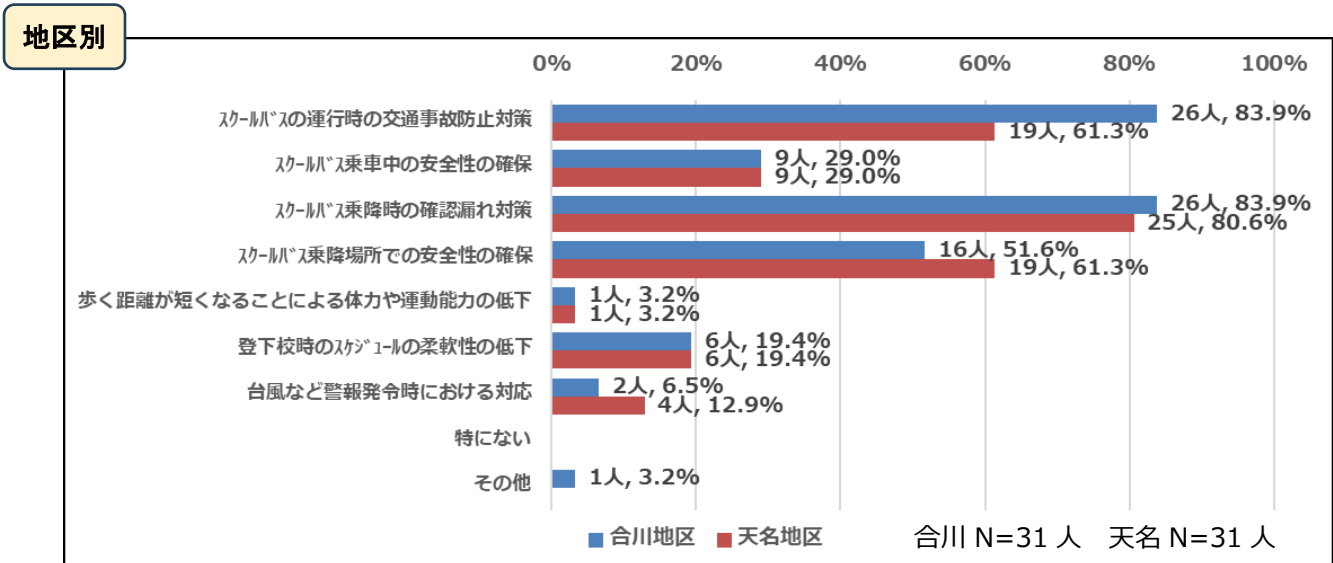
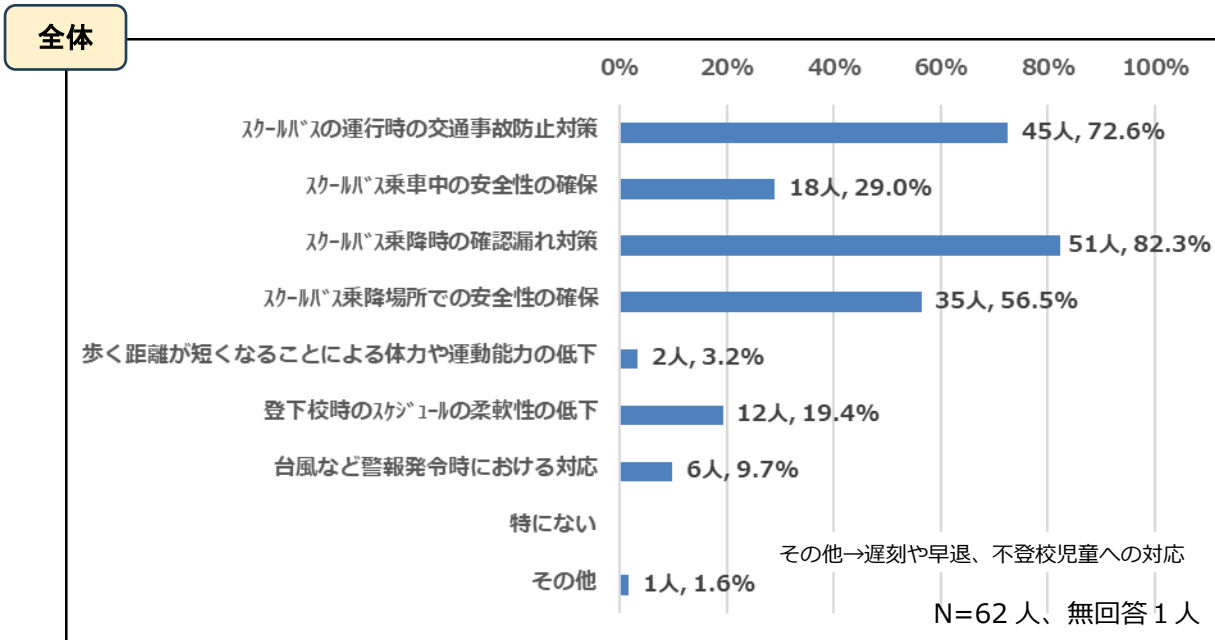
(11) 【問 11】スクールバス運行で重視する点（最大3つまで選択）

「乗降時や乗車中の安全性」が 88.7%と最も多く、次いで「乗降場所の安全性」が 51.6%、「下校時の運行回数」が 48.4%である。「自宅から乗降場所までの距離」は天名地区が 54.8%と合川地区に比べて多い一方、「下校時の運行回数」は合川地区が 61.3%と天名地区に比べて多い。



(12) 【問 12】 スクールバス運行に伴う懸念（最大3つまで選択）

「スクールバス乗降時の確認漏れ対策」が 82.3%と最も多く、次いで「スクールバスの運行時の交通事故防止対策」が 72.6%、「スクールバス乗降場所での安全性の確保」が 56.5%である。

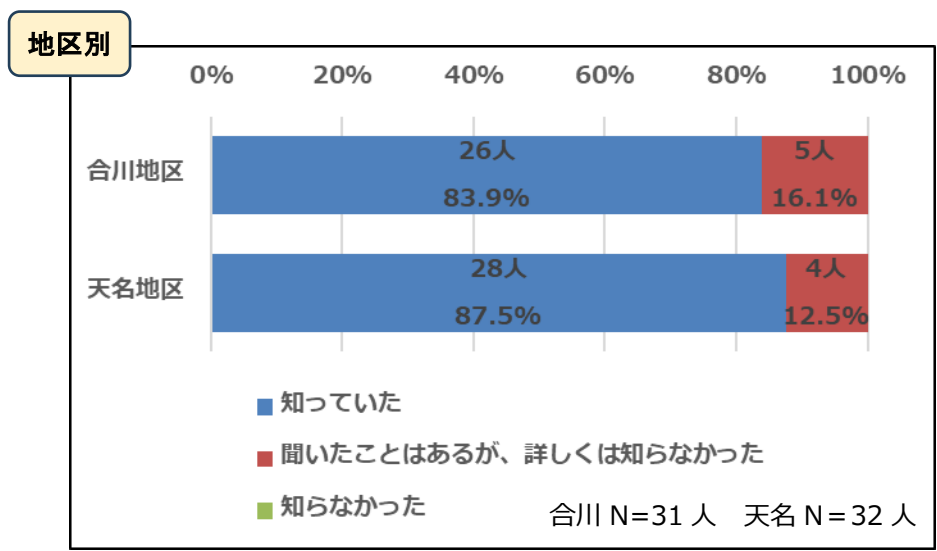
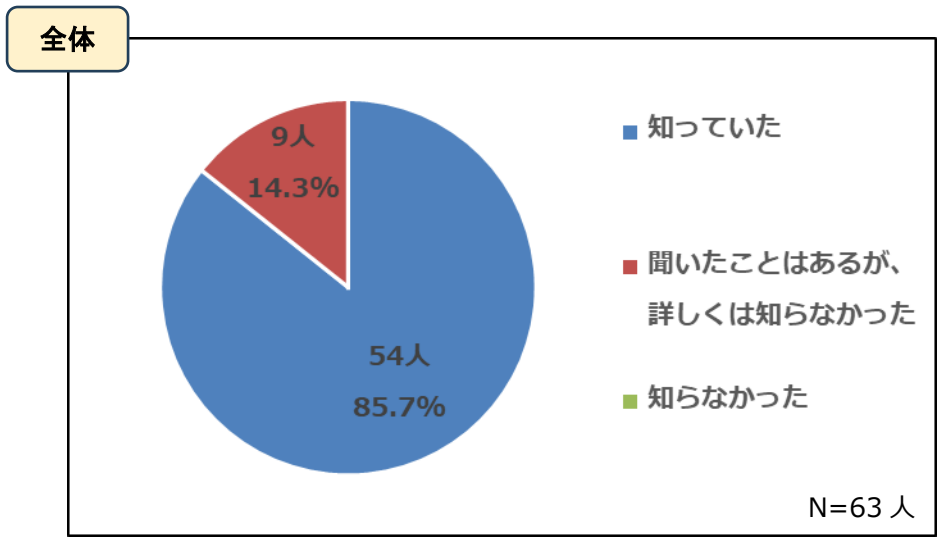


(13) 【問 13】 スクールバスを希望しない理由

「スクールバス利用を希望しない」と回答したのは0人であった。

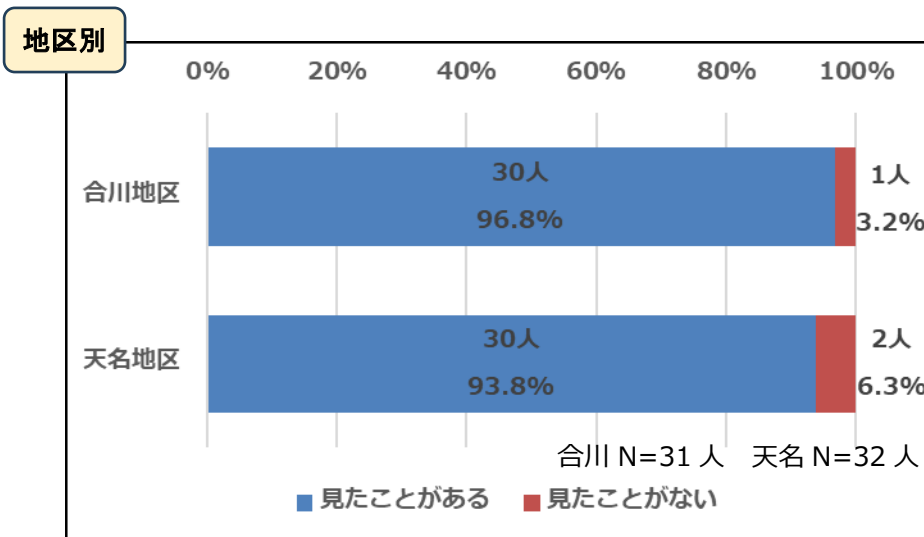
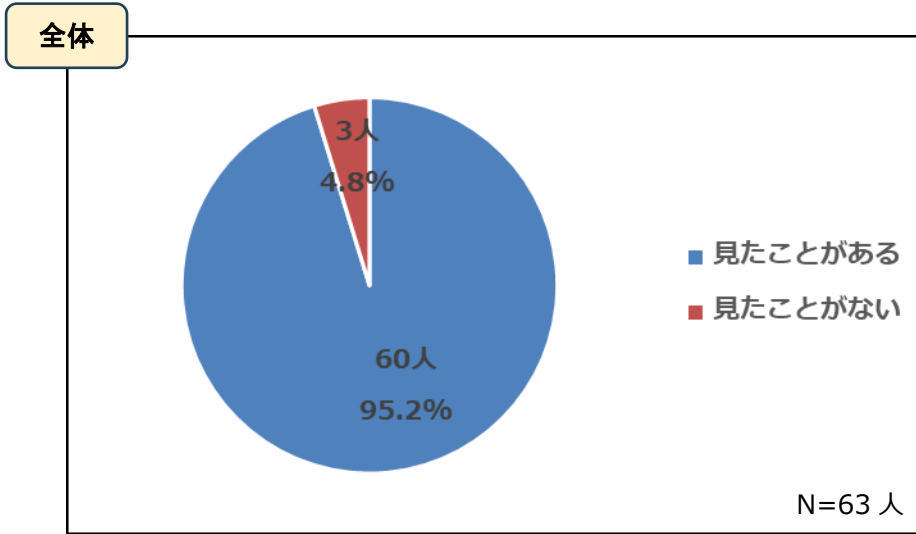
(14) 【問 14】 学校再編の内容に関する認知

「知っていた」が 85.7%と最も多く、次いで「聞いたことはあるが、詳しくは知らなかった」が 14.3%となっている。「知らなかった」と答えた人はいない。



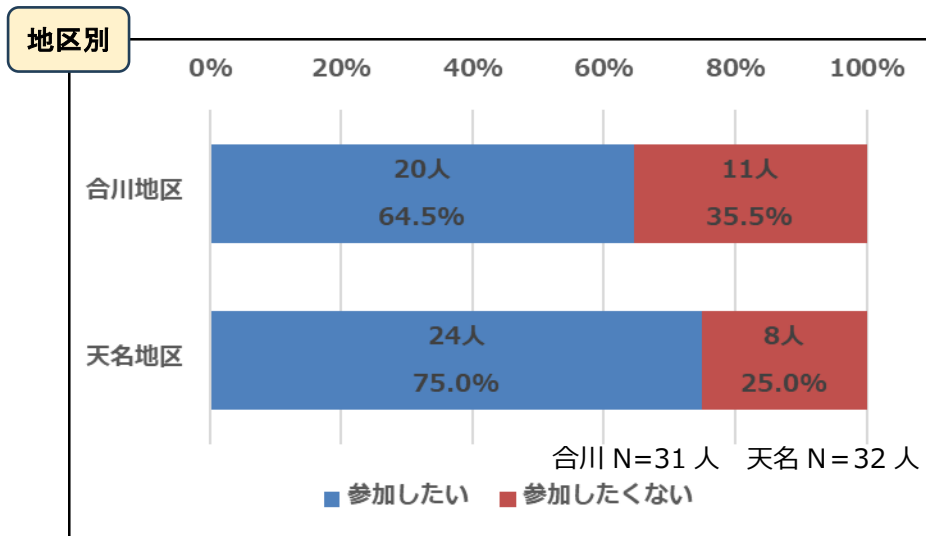
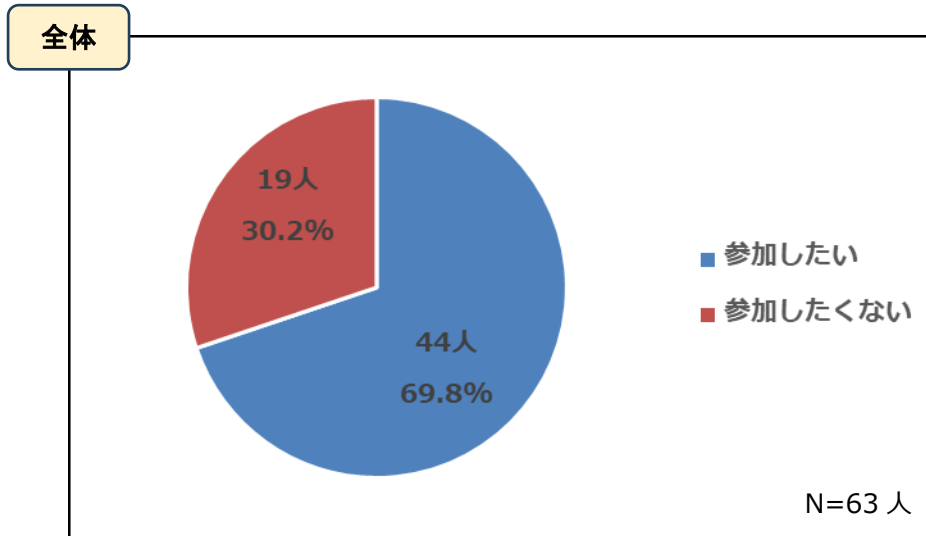
(15) 【問 15】教育委員会からのお知らせの認知

「見たことがある」が 95.2%である。



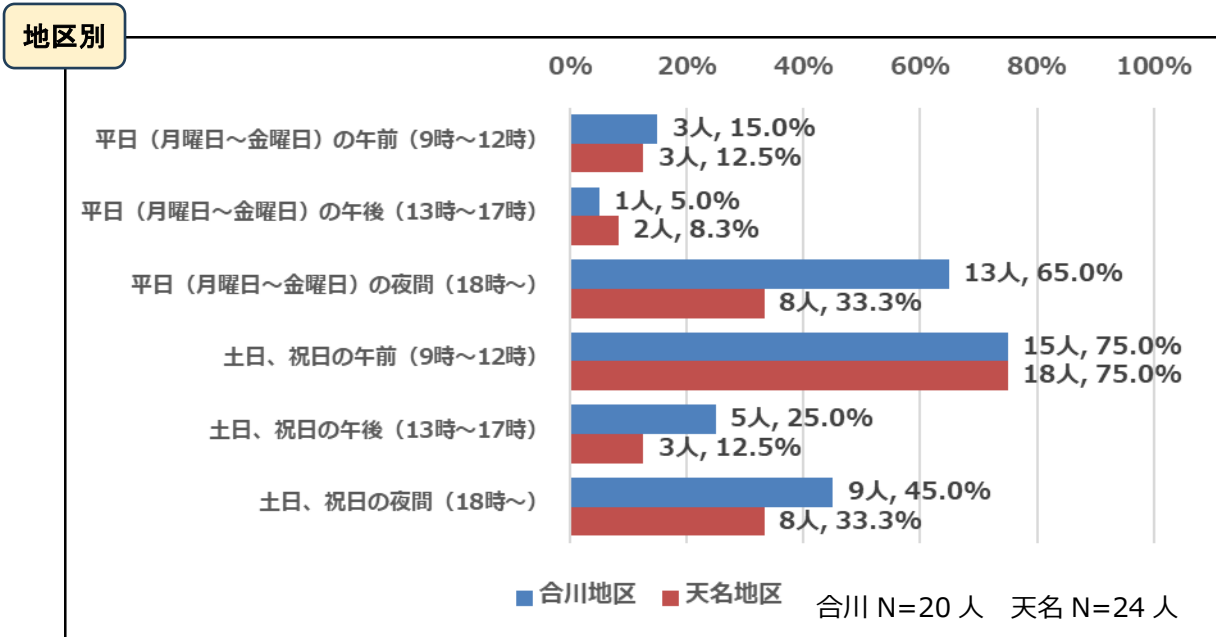
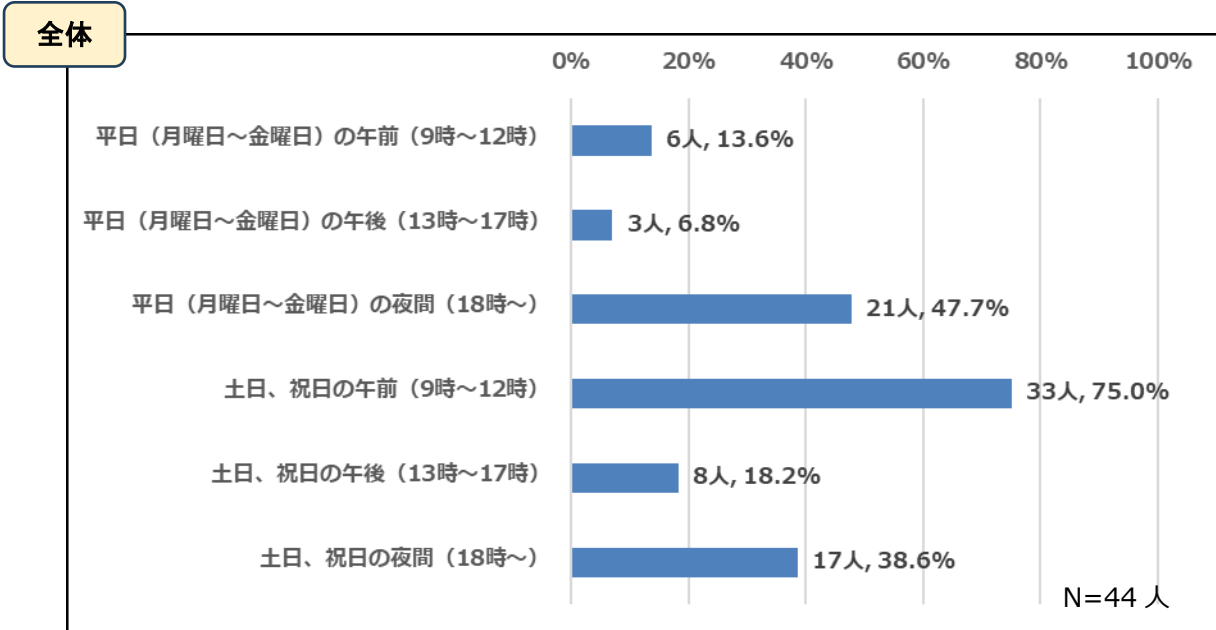
(16) 【問 16】 学校再編についての意見交換会への参加希望

「参加したい」が 69.8%、「参加したくない」が 30.2%である。合川地区の 64.5%、天名地区の 75.0%が「参加したい」としている。



(17) 【問 17】 学校再編についての意見交換会の希望日時

「土日、祝日の午前（9時～12時）」が75.0%と最も多い。



2.4. アンケート結果の分析

(1) スクールバス利用希望の理由

児童の保護者、未就学児の保護者のいずれも、現在の小学校までの距離より「新たな小学校までの距離が遠い」、「通学路の交通安全の面が心配」であることがスクールバス利用希望の理由として多い。

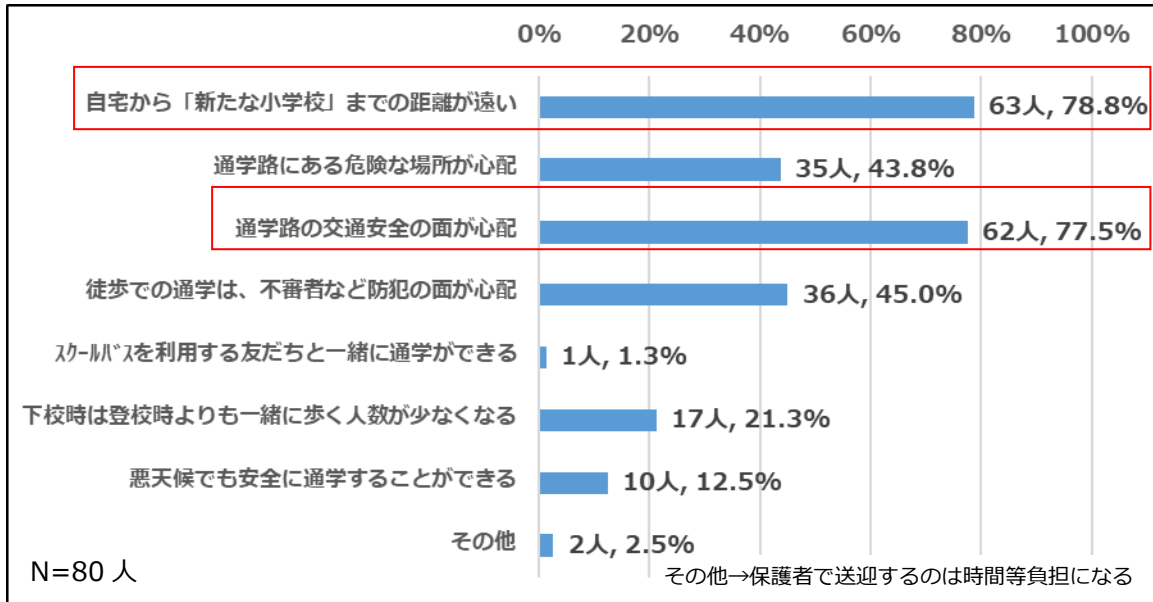


図 2 【再掲】スクールバス利用希望の理由<児童の保護者の場合>

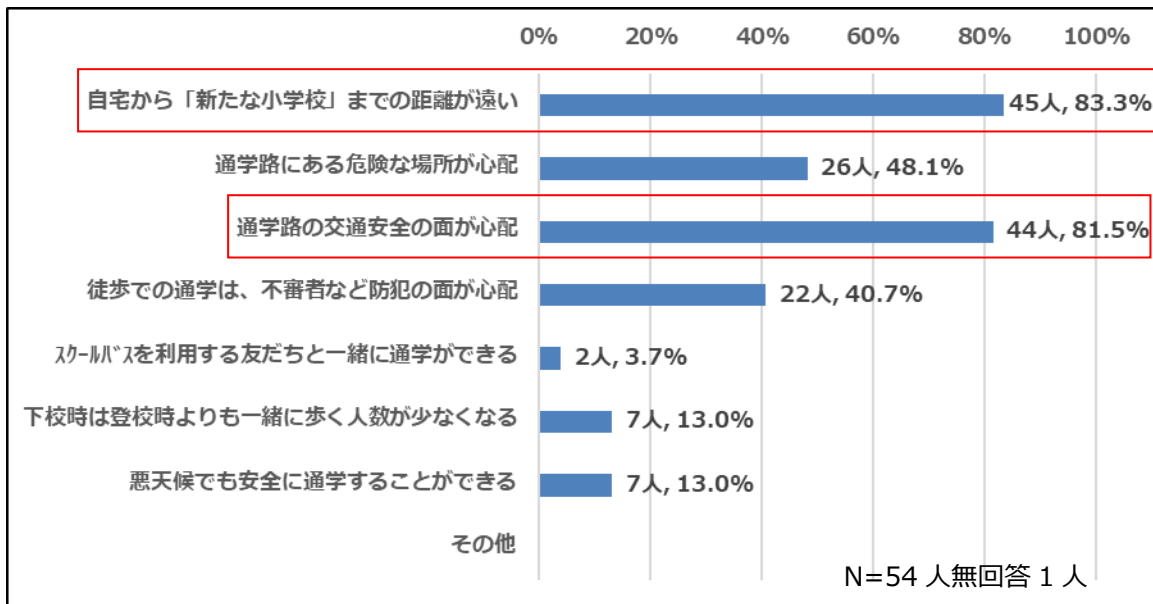


図 3 【再掲】スクールバス利用希望の理由<未就学児の保護者の場合>

(2) 自宅から乗降場所までの適切な距離

自宅からスクールバス乗降場所までの適切な距離について、児童の保護者の場合、51.0%が「500m未満」、90.6%が「1.0km未満」が適切であると考えている。

一方、未就学児の保護者の場合、76.2%が「500m未満」、98.4%が「1.0km未満」が適切であると考えており、児童の保護者に比べて短めに回答している傾向にあるが、これは、小学校への通学経験の有無が影響していると考えられる。

児童の保護者、未就学児の保護者の共通認識として、「自宅から乗降場所までの距離は、1km未満が適切」と考えている。

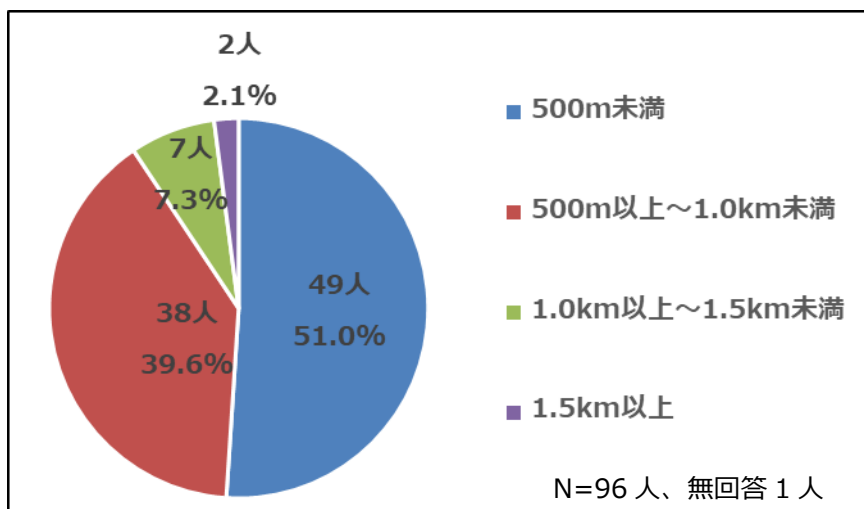


図4 【再掲】自宅から乗降場所までの適切な距離<児童の保護者の場合>

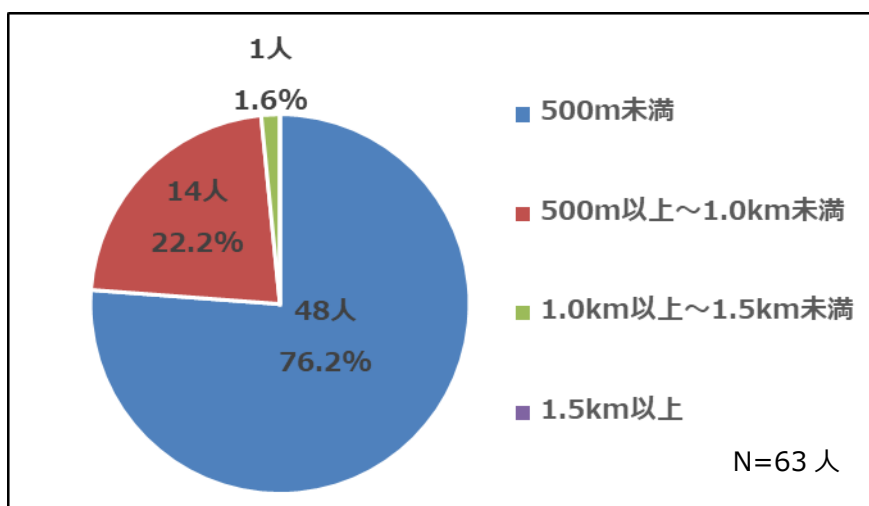


図5 【再掲】自宅から乗降場所までの適切な距離<未就学児の保護者の場合>

(3) スクールバスの乗車時間

スクールバスの乗車時間について、児童の保護者の場合、46.4%が「20分以内」、39.2%が「30分以内」と回答している。

一方、未就学児の保護者の場合、38.1%が「20分以内」、52.4%が「30分以内」と回答している。

児童の保護者、未就学児の保護者で若干の差が見られるものの、「スクールバスの乗車時間は、おおむね30分以内が適切と考えており、最大でも40分以内にするべきである」と考えている。

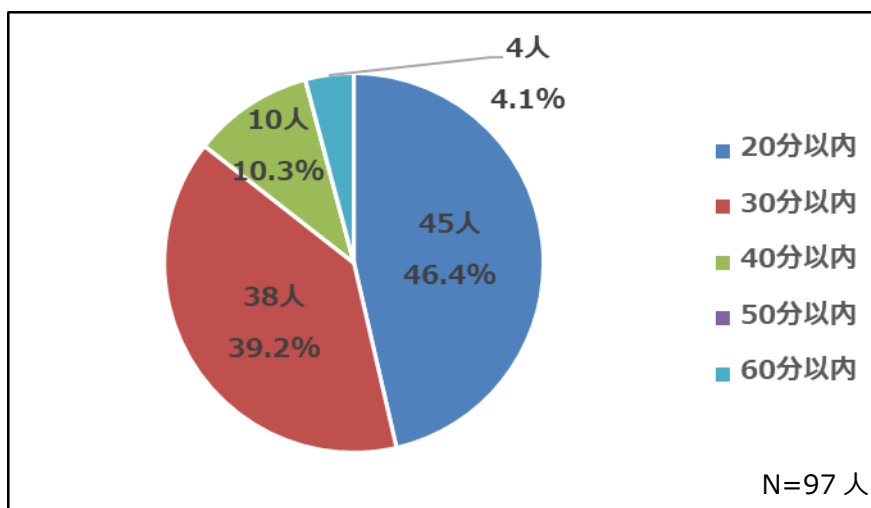


図 6 【再掲】スクールバスの乗車時間<児童の保護者の場合>

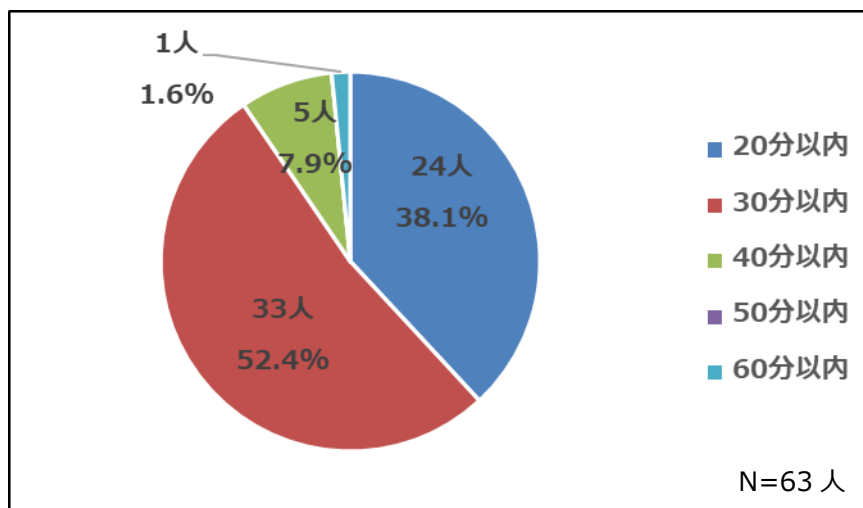


図 7 【再掲】スクールバスの乗車時間<未就学児の保護者の場合>

(4) スクールバス運行で重視する点

スクールバス運行で重視する点について、児童の保護者、未就学児の保護者で傾向の変化は見られず、共通して「乗降時や乗車中の安全性」の回答が最も多い。

また、「自宅から乗降場所までの距離」「乗降場所の安全性」「下校時の運行回数」も重視している。

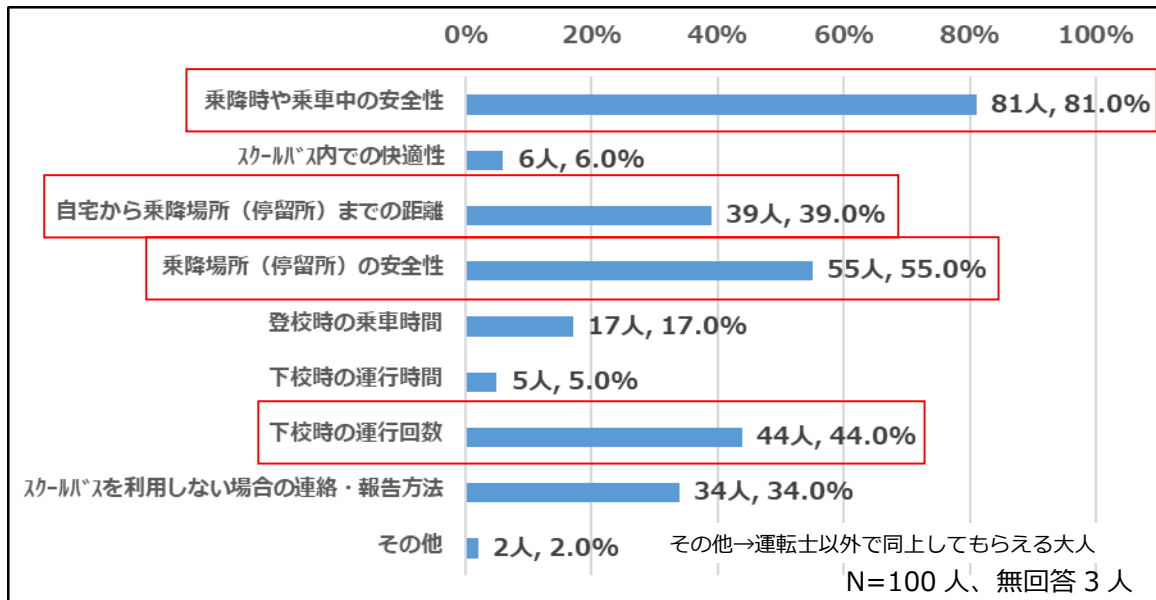


図 8 【再掲】スクールバス運行で重視する点<児童の保護者の場合>

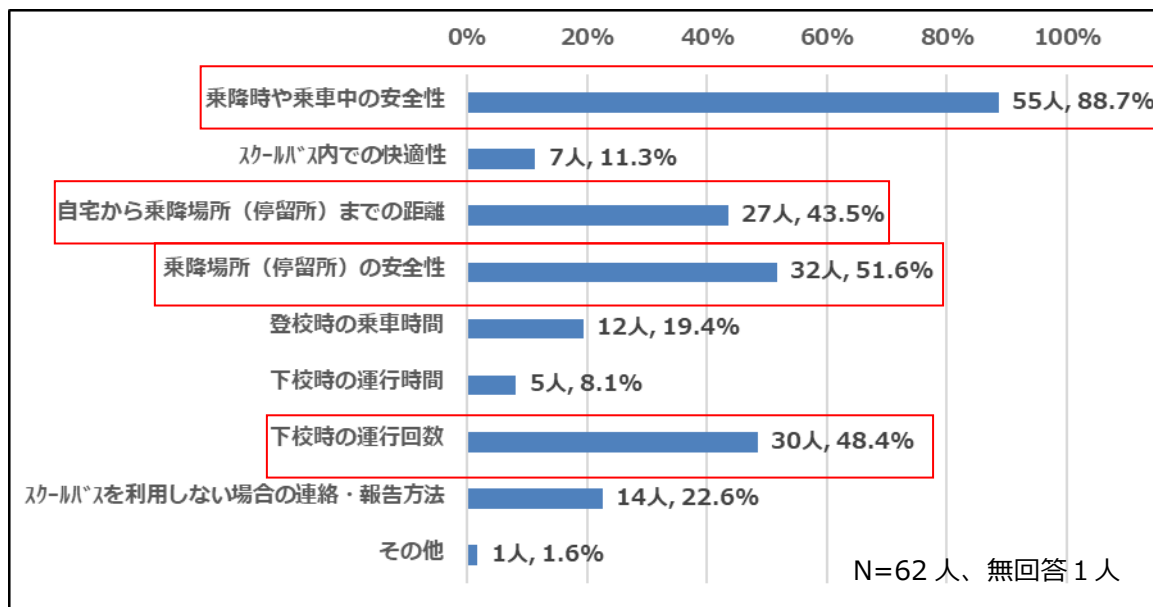


図 9 【再掲】スクールバス運行で重視する点<未就学児の保護者の場合>

(5) スクールバス運行に伴う懸念

スクールバス運行に伴う懸念について、児童の保護者、未就学児の保護者で傾向の変化は見られず、共通して「スクールバス乗降時の確認漏れ対策」の回答が最も多い。

また、「スクールバスの運行時の交通事故防止対策」「スクールバス乗降場所での安全性の確保」も懸念している。

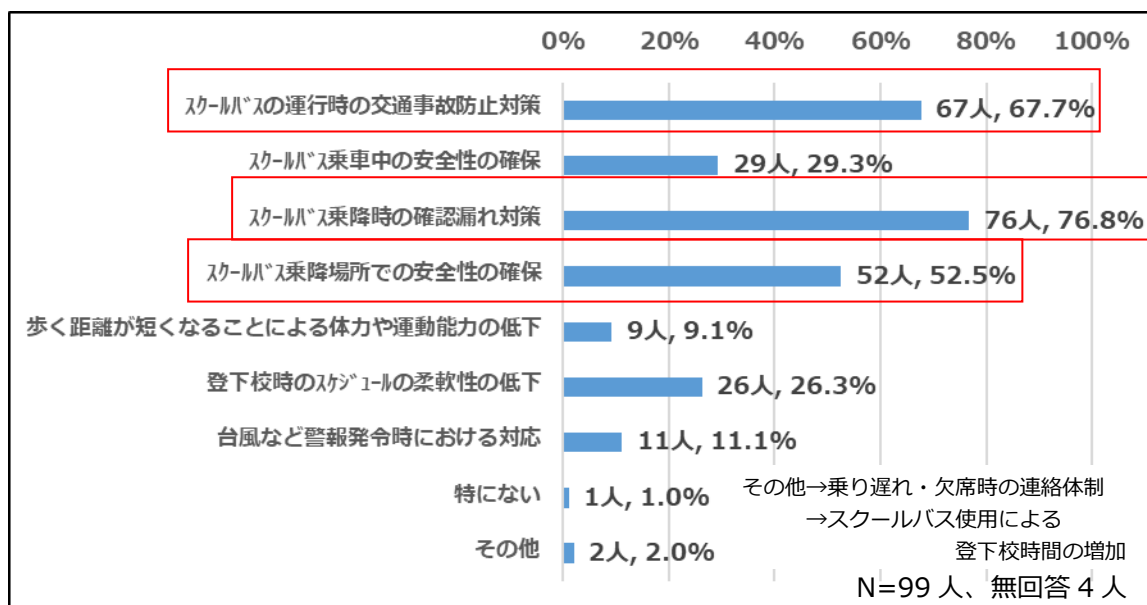


図 10 【再掲】スクールバス運行に伴う懸念<児童の保護者の場合>

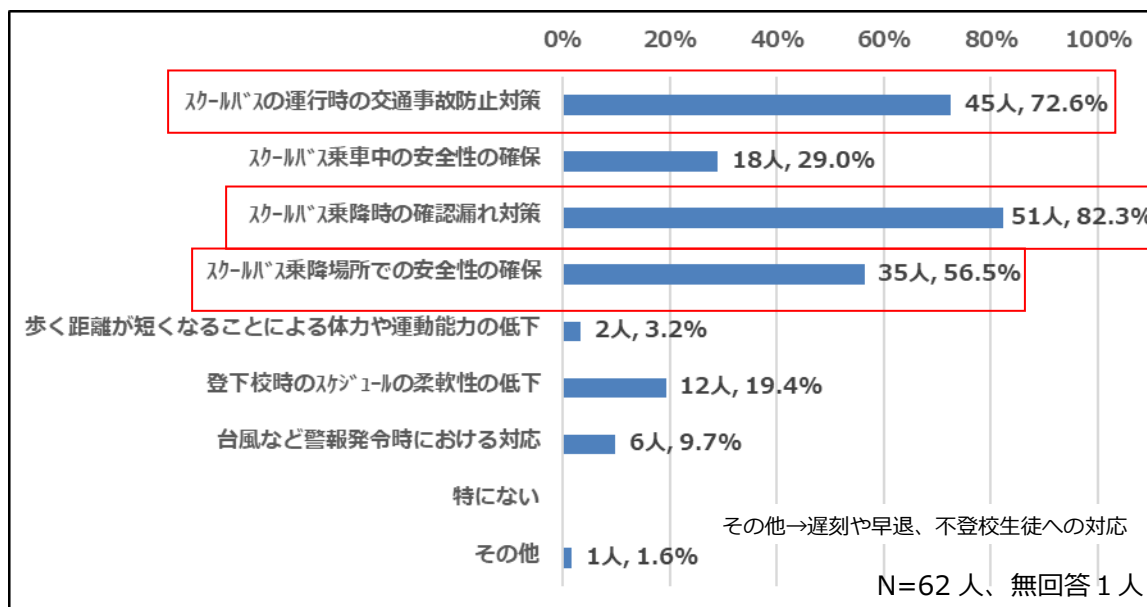


図 11 【再掲】スクールバス運行に伴う懸念<未就学児の保護者の場合>

(6) 地区毎（合川地区・天名地区）の違い

合川地区と天名地区の大きな違いとして、現在の小学校までの距離がある。

合川小学校は三宅町、徳居町、長法寺町の重心近くに位置し、集落からは距離が離れている一方、天名小学校は御菌町の集落の中に位置していることから、現在の通学距離は、校区全体として、合川地区の方が天名地区よりも長い。

また、天名地区の未就学児の保護者は、子どもの通学経験がないため、徒歩での通学距離の限界について、より短く捉える傾向にある。

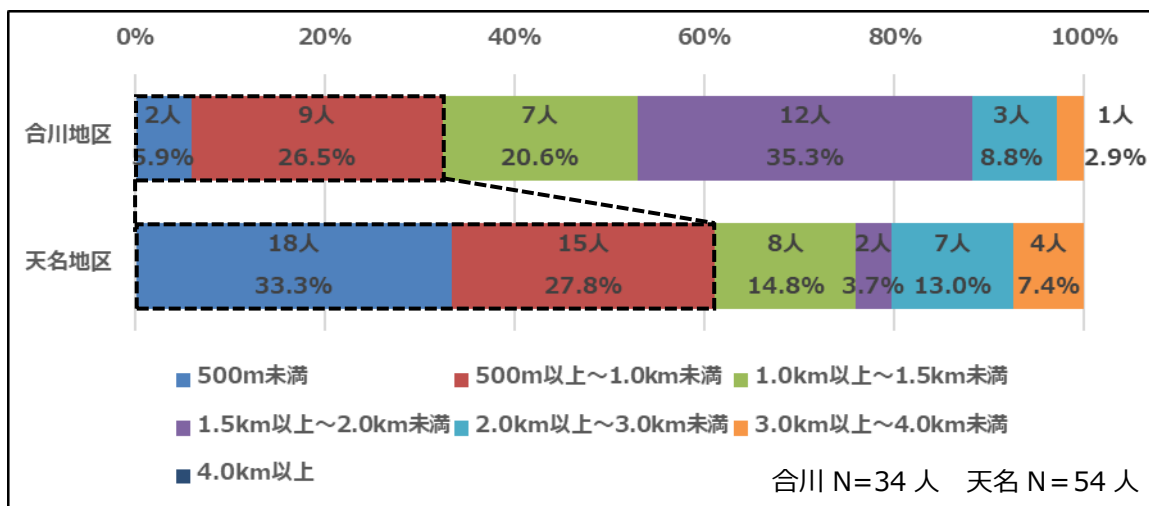


図 12 【再掲】自宅から小学校までの通学距離<児童の保護者の場合>

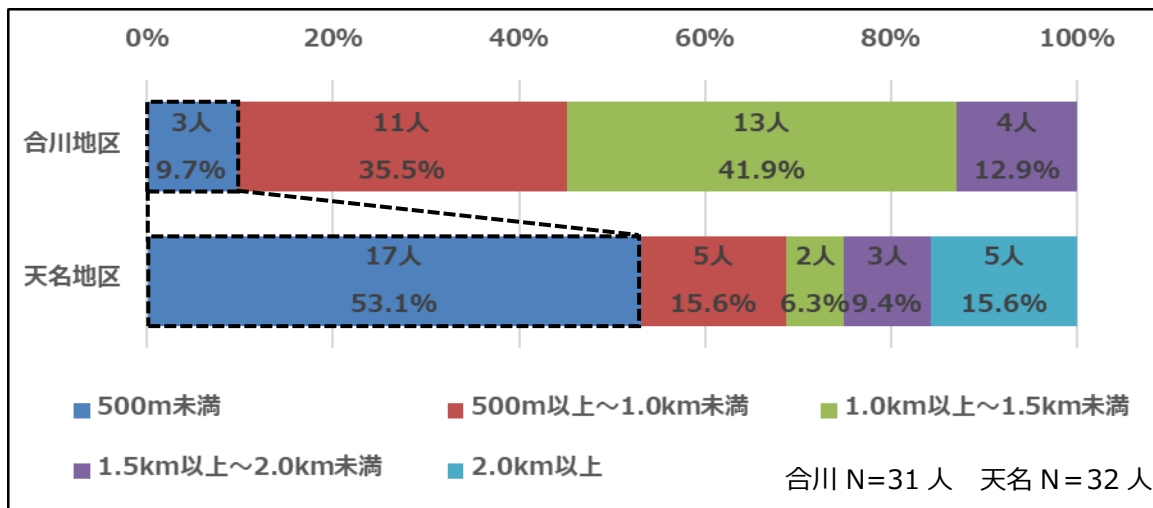


図 13 【再掲】自宅から小学校までの通学距離<未就学児の保護者の場合>

「スクールバス利用希望の理由」として、天名地区の児童の保護者は、合川地区の児童の保護者に比べて、「通学路にある危険な場所が心配」と回答した割合が多い。

また、「通学路の交通安全の面が心配」とした回答した割合についても、天名地区の児童の保護者は、合川地区の児童の保護者に比べて多い。

天名地区の保護者は、合川地区の保護者に比べて、「自宅から乗降場所までの適切な距離」を「500m 未満」と回答した割合が 57.7%と高い。また、天名地区の未就学児の保護者の方が、合川地区の未就学児の保護者に比べて、自宅からスクールバスの乗降場所（停留所）までの距離を重要視している。

これらの点から、天名地区は合川地区に比べて、現在の通学距離を踏まえ、通学距離が長くなることに対する抵抗感が強い傾向がある。

また、天名地区は、全線開通した中勢バイパスの御菌ランプ周辺の交通量が増えたことや、「新たな小学校」の場所である現在の郡山小学校まで徒歩で向かう場合には、天名地区の南側を東西に流れる二級河川の中ノ川を渡ることなど、危険箇所への不安や交通安全の面を重要視する保護者の思いが強いと考えられる。

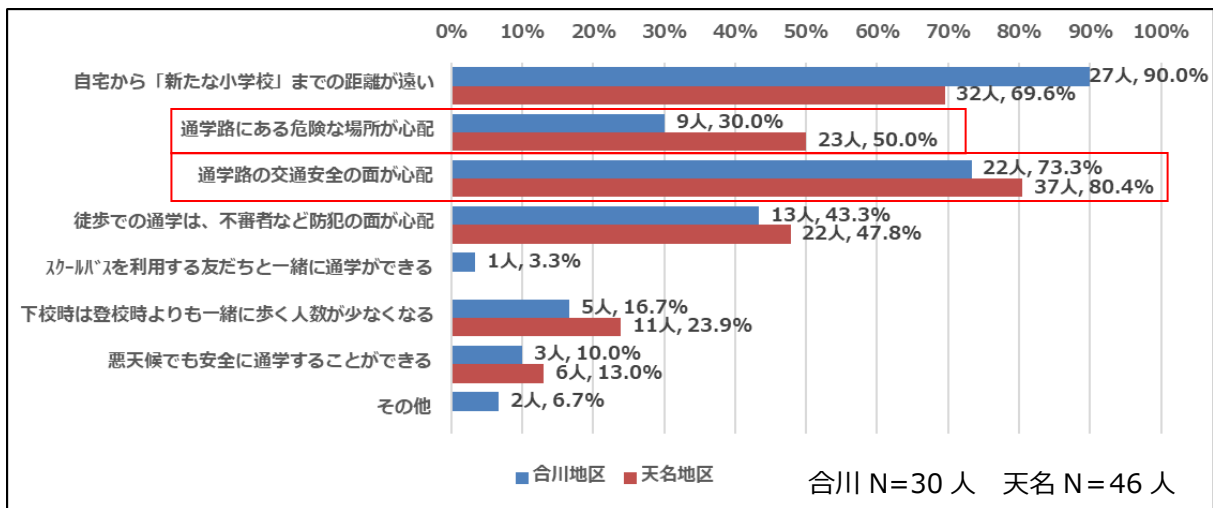


図 14 【再掲】スクールバス利用希望の理由<児童の保護者の場合>

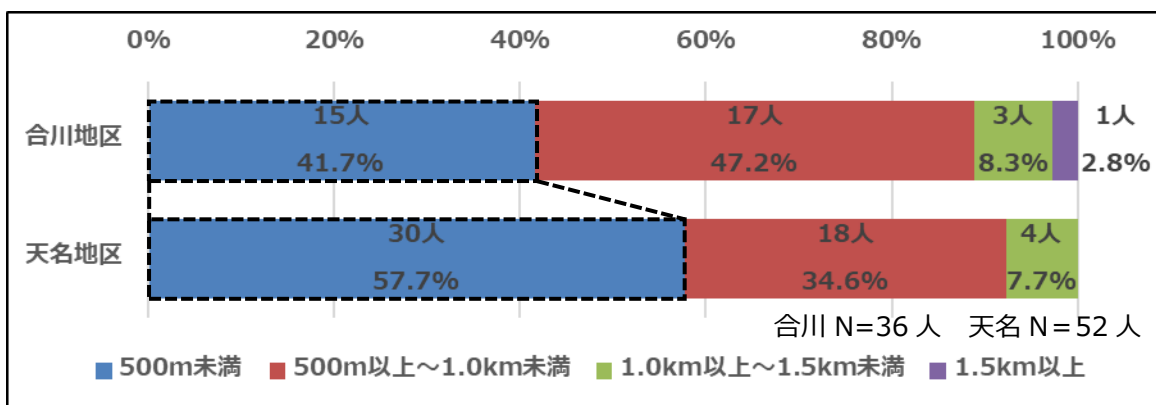


図 15 【再掲】自宅から乗降場所までの適切な距離<児童の保護者の場合>

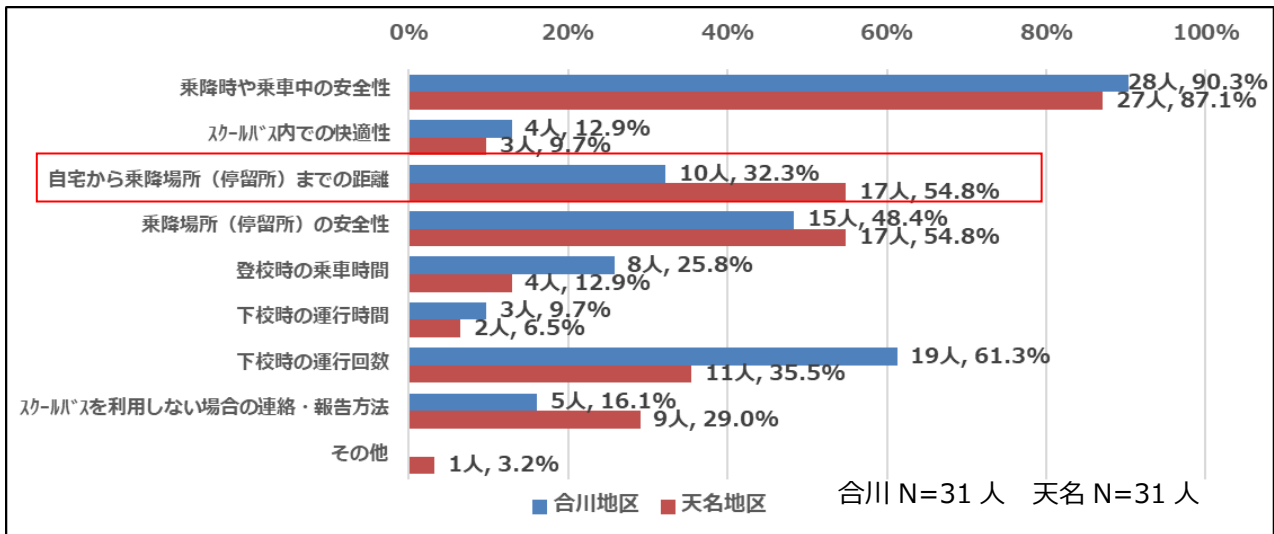


図 16 【再掲】スクールバス運行で重視する点<未就学児の保護者の場合>

(7) 学年毎 (低学年・高学年) の違い

低学年 (1~3 年生) と高学年 (4~6 年生) の違いについては、「通学距離の限度」の質問にて、若干の差が見られた。

具体的には、低学年の児童を持つ保護者の場合、通学距離の限界を 1.5km 未満で考えるケースが 64.4%であるのに対し、高学年の児童の場合は 50.0%である。

また、「1.5km 以上~2.0km 未満」を通学距離の限界と考える割合は、低学年の児童を持つ保護者は 21.4%である一方、高学年の児童を持つ保護者は 32.7%であり、保護者にとっての通学の「慣れ」も影響していると考えられる。

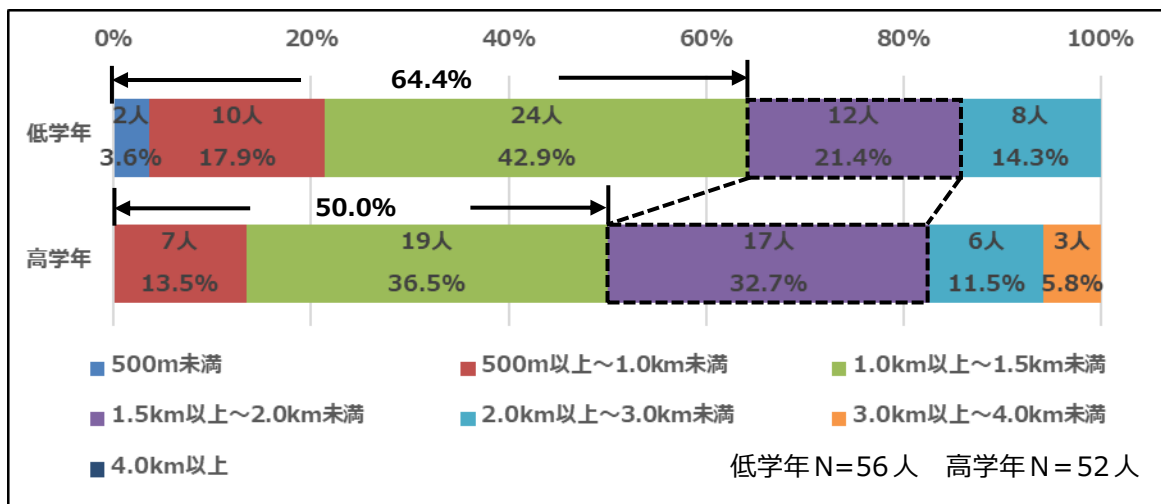


図 17 【再掲】学年別の通学距離の限度

2.5. アンケート結果総括

アンケート結果から見えてきた保護者の意識及びスクールバス導入にあたっての課題をまとめると、以下のとおりとなる。

(1) 保護者が適切と考えるスクールバス導入の考え方

- 多くの保護者が、スクールバス利用を希望する理由として「新たな小学校までの距離が遠い」としている。
- 次いで、「通学路の交通安全の面が心配」という理由が多く、配慮が求められる。
- 9割以上の保護者が、スクールバス乗降場所までの距離は1km未満が望ましいと考えている。
- 9割以上の保護者が、スクールバス乗車時間は30分（最大でも40分以内）が望ましいと考えている。
- 後述の安全性に係る内容以外では、「自宅から乗降場所までの距離」「下校時の運行回数」が関心事である。

これらを踏まえ、「5. スクールバス対象地域選定の考え方」にて、スクールバス導入シミュレーションの条件設定の根拠とする。

(2) 安全性確保

- 多くの保護者にとって、スクールバス導入において「安全」が一番の関心事である。
- 安全性の中でも、「確認漏れ対策」に関する関心が高い。
- 低学年の児童を持つ保護者や、子どもの通学経験が無い未就学児の保護者は、徒歩での通学距離の限界を短く捉える傾向にある。スクールバスの運行にあたっては、1年生から6年生までの児童が乗車することになることから、低学年でも安全に利用できるよう配慮が求められる。

これらを踏まえ、「3. 先進事例の調査・分析」にあたっては、「安全の確保」の事例を中心に調査を行う。また、特に未就学児の保護者の不安を解消する取組が必要である（今後の課題）。

(3) 地域性の配慮

- 令和8(2026)年4月の学校再編が予定されている合川小学校区及び天名小学校区においては、現在の小学校の位置が主たる集落内に位置する天名小学校区の保護者の方が長距離の徒歩通学に抵抗があると考えられる。
- 天名小学校区では、全線開通した中勢バイパスの御菌ランプが付近にあることから交通量の増加に加え、学校再編を契機に新たな通学路として、二級河川の中ノ川を渡る可能性が高く、危険箇所への対応や交通安全の面を特に重要視する傾向にあることから配慮が求められる。

これらを踏まえ、「5. スクールバス対象地域選定の考え方」においては、令和8(2026)年4月の「新たな小学校」の開校に伴い、スクールバス導入の検討を行う合川小学校区、天名小学校区では、一律の基準に捉われず、地域性に配慮した柔軟な検討が必要である。

2.6. 学校関係者へのヒアリング

(1) 学校関係者へのヒアリングの概要

鈴鹿市では、今後複式学級の発生が見込まれている合川小学校、天名小学校の2校に郡山小学校を加えた3つの小学校で学校再編を行い、令和8(2026)年4月に「新たな小学校」の開校を予定している。

また、令和5(2023)年度の20年推計では、合川小学校、天名小学校のほか、井田川小学校、庄内小学校においても複式学級の発生が見込まれていることから、基本方針に基づき、学校の適正規模に向けた検討が求められる。

そこで、合川小学校、天名小学校、郡山小学校、井田川小学校、庄内小学校の5小学校の教職員(校長、教頭、その他教諭)に対して、スクールバス導入の考え方を把握するためのヒアリングを実施した。ヒアリングの実施日は以下のとおりである。

表3 教職員に対するヒアリング実施日

学校名	実施日
合川小学校	令和6(2024)年2月9日(金)
天名小学校	令和6(2024)年2月9日(金)
郡山小学校	令和6(2024)年2月9日(金)
井田川小学校	令和6(2024)年2月16日(金)
庄内小学校	令和6(2024)年2月16日(金)

ヒアリング内容の詳細について、次ページに示す。

表 4 小学校ヒアリング結果一覧（その1）

<p>1. スクールバス運行で重視する点</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 安全な運行及び児童の安全（乗降場所、乗車中） ・ 乗車時間（学校への到着時刻、学校からの出発時刻） ・ 学校の臨時休業時等の対応 ・ スクールバスの運転手との連携体制（特に緊急時） ・ 置き去り事故防止への対応（乗降時のチェック体制） ・ 車内でのマナー遵守、指導 ・ バスの乗降時のチェック
<p>2. 教職員の日常業務への影響</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 欠席や遅刻等によりスクールバスを利用しない児童の把握 ・ 運行時間や乗車人数の変更に伴い、保護者やスクールバスの運転手（バス運行事業者等）との連絡体制 ・ 登下校時のスクールバスから校舎までの誘導 ・ 下校時の乗車チェック ・ 放課後児童クラブに通う児童への対応（スクールバスの利用の有無など降車場所の確認） ・ 児童のバスの中でのマナー指導
<p>3. 児童の安全面で不安な点</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 自宅からスクールバス乗降場所までの通学上の安全の確保（危険箇所の確認、見守り体制の構築） ⇒学校再編の対象となる小規模校は、学校全体の児童数は少なく、各通学班は少数での編成となることから見守り等の取組は重要。特に、下校時は、低学年と高学年で下校の時間が異なり、同一のルートで下校することになる児童数は更に少なくなる。 ・ 乗降場所での安全の確保 ・ スクールバス乗車中の安全の確保 ・ スクールバス乗車中のトラブルへの対応（バス酔い、トイレ、交通事故、緊急時等） ・ 車内への児童置き去り防止に向けた対策 ・ スクールバス通学に慣れるまでの対応
<p>4. 授業への影響</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ スクールバスの学校到着時刻によっては、始業時間を遅らせるなどの対応が必要になる ⇒「朝の会」などの実施を踏まえて、8 時には学校に到着するように運行ダイヤを組んでほしい。 ・ 下校時のスクールバスの出発時刻が予め決まっていることから、放課後の補習等の個別指導は難しくなる
<p>5. 運行の可否や運行時刻が変更されるケース</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 運動会や遠足、修学旅行、給食が無い始業日や学期末、夏季休業期間中の登校日などの年間のスケジュールは、前年度の 3 月頃には策定されていることから、下校時刻の変更は事前に周知できる ・ 台風などの警報発令時等の対応は、前日や当日に決まることになるため、スクールバスの運行の可否や運行時刻の変更について、速やかに、保護者やバス運行事業者と連携する体制が必要になる

表 5 小学校ヒアリング結果一覧（その2）

<p>6. 放課後児童クラブの活用状況</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ いずれの学校においても、在籍児童のうち 3~4 割が利用している ・ 低学年の利用が多く、学年が上がるにつれて利用率は低下している ・ 学校再編により、これまで利用して放課後児童クラブから、再編後の小学校の近くにある放課後児童クラブへ変更する児童もいるのではないか
<p>7. 乗降場所</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 「新たな小学校」での乗降場所は、徒歩で通学する児童の安全確保も踏まえた検討が望ましい ・ その他の乗降場所は、これまでの徒歩通学の集合場所なども含めて安全性が確保されている場所が望ましい ・ スクールバスの停車スペースが確保されている場所が望ましい（公共施設や公園、寺社の前等）
<p>8. その他</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 日常的に運動量が少ない児童が、スクールバスによる通学により更に体力が落ちることが懸念される ・ 小規模特認校制度を利用して合川小学校に通学している児童は、保護者が送迎している 合川公民館近くまで送迎し、その他の児童と一緒に通学している ・ 小規模特認校制度利用者は、令和 8(2026)年度以降に通学する小学校について今後検討していくことになるが、これまでどおり、合川公民館近くからスクールバスに乗車する意向を示される可能性もある

(2) 学校ヒアリング結果のまとめ

5校のヒアリング結果をまとめると、以下のとおりである。

1) スクーバスの安全性及び教職員の日常業務に関する内容

- いずれの学校でのヒアリングにおいても、スクールバス導入で重要視するのは「児童の安全」であった。
- その他、スクールバス運行で重要視する点、業務負担の懸念等で、以下の意見があった。

【安全の確保】

- ・ 車内でのマナー遵守、指導
- ・ 置き去り事故防止への対応（乗降時のチェック体制）
- ・ 登下校時のスクールバスから校舎までの誘導

【連絡体制の確立】

- ・ 臨時休校時等の緊急時における学校、保護者、スクールバスの運転手（バス運行事業者等）との連絡体制
- ・ 欠席や遅刻等によりスクールバスを利用しない児童の把握方法
- ・ 放課後児童クラブに通う児童への対応（スクールバスの利用の有無や降車場所の確認）

保護者と同様、教職員にとってもスクールバス導入における一番の関心事は「安全」に係る事項である。安全面以外では、教職員の負担増加が関心事であり、特に連絡体制にバス運転手が加わることによる諸問題が関心事である。これらについては、「3. 先進事例の調査・分析」において、「安全の確保」「連絡体制の確立」の事例を中心に調査を行う。

2) スクールバス運行に関する内容

- 登校時は8時には、学校に着くようにしてほしい
- 「新たな小学校」での乗降場所は、徒歩で通学する児童の安全確保も踏まえた検討が望ましい
- その他の乗降場所は、これまでの徒歩通学の集合場所なども含めて安全性が確保されている場所が望ましい
- スクールバスの停車スペースが確保されている場所が望ましい（公共施設や公園、寺社の前等）

3) 登下校に関する内容

- 学校再編の対象となるような小規模校は、他の小規模校と比べても、学校全体の児童数は少なく、各通学班は少数での編成となる
- 特に、下校時は、低学年と高学年で下校の時間が異なり、登校時よりも更に少数での下校となることから、より留意が必要である

参考として、合川小学校、天名小学校の各通学班の現状を示す。

表 6 合川小学校、天名小学校の通学班の現状

学校名	通学班の数	1つの通学班の 児童数	1つの通学班における 低学年（1-3年生）の児童数
合川小学校※)	7	最大 11.0人 最小 5.0人 平均 7.4人	最大 4.0人 最小 2.0人 平均 3.0人
天名小学校	8	最大 15.0人 最小 4.0人 平均 9.1人	最大 8.0人 最小 2.0人 平均 4.8人

※) 合川小学校の小規模特認校制度利用者は、原則、保護者が送迎することになっていることから上記の数に含んでいない。

(令和6(2024)年度時点の想定人数)

3. 先進事例の調査・分析

3.1. 県内自治体へのアンケート

(1) アンケート実施内容及び実施結果

三重県内の自治体のうち、鈴鹿市が令和4年度に実施したアンケートによると、20市町でスクールバスを導入している。このうち、運行台数や利用人数などの運行実態等を考慮し、以下の教育委員会に対して、アンケートや学校ヒアリングで課題となったバス運転手等との連絡体制、ダイヤの設定方針、児童の安全性確保を中心にアンケートを実施した。

- 津市教育委員会
- 松阪市教育委員会
- 桑名市教育委員会
- 名張市教育委員会
- いなべ市教育委員会
- 伊賀市教育委員会

なお、質問項目は以下のとおりである。結果について、次ページ以降に示す。

表 7 アンケート項目

質問番号	質問項目
(1) 学校・保護者・バス運転手の三者間の連絡体制	
①	当日、早朝や帰宅時における警報発令時
②	乗車中、児童生徒の体調不良時
③	当日、児童生徒の急な欠席や遅刻時
(2) バスの運行回数や時間調整体制について	
①	下校時の運行回数について
②	学校行事等で運行時刻が異なる場合の調整体制について
(3) 乗車時の児童生徒の見守り体制について	
①	ルールやマナーの指導方法
②	添乗員の有無について
③	特別支援学級籍の児童生徒の乗車の有無について
(4) 現在実施している置き去り防止対策について	
(5) ICTシステムの導入事例について	

表 8 アンケート結果 (その 1)

	A 市	B 市	C 市	D 市	E 市	F 市	
スクールバスの運行形態	直営、委託(タクシーのみ)	直営、委託、部分委託	直営、委託	委託	委託	委託	
スクールバス車両の調達	購入、リース	購入	購入、リース、委託	購入、委託	購入	購入	
(1) 学校・保護者・バス運転手の三者間の連絡体制	1) 警報発令時		<p><直営></p> <ul style="list-style-type: none"> ・学校とバス運行事業者が必要に応じて連絡(場合によって教育委員会経由) ・緊急連絡が必要な場合、運転手が学校に連絡、その後学校と教育委員会で情報共有 ・保護者には保護者連絡ツール等を通じて連絡を入れる <p><委託></p> <ul style="list-style-type: none"> ・学校とバス運行事業者が必要に応じて連絡 ・緊急連絡が必要な場合、運転手が事業者に連絡、その後事業者が学校に連絡 ・保護者には保護者連絡ツール等を通じて連絡を入れる(事業者から教育委員会へも報告) 	<p><登校時></p> <ul style="list-style-type: none"> ・運転手には、学校からバス会社に連絡することで伝達 ・保護者には、学校からメール配信 <p><下校時></p> <ul style="list-style-type: none"> ・基本的に登校時と同じ ・バスが学校で待機している状況の場合は直接運転手に伝達 	<ul style="list-style-type: none"> ・警報発令時における学校の臨時休業と連動して、バスも運行中止 ・積雪の多い一部バス停は停車しないと当初から決定 ・凍結が予測される場合は、前日又は当日に学校メールで経路の変更を連絡 ・朝の積雪時は、運転手が早朝に運行ルートを確認し、運行可否や運行ルートの変更有無等を学校と相談し決定 	<ul style="list-style-type: none"> ・ a) 教育委員会事務局、校長等との協議により決定、内容は、事務局からスクールバスセンターとバス会社に連絡 また各校長会長が各校長に連絡 ・ b) 異常気象等でバスの運行が困難な場合は、校区校長会長、教育委員会事務局と状況共有をしてバス運行の可否を決定、内容を、教育委員会事務局がスクールバスセンターとバス会社に連絡 ・ 上記 a)・b) の場合は校長が保護者へ「すぐーる」を配信 ・ 下校時刻を早める場合、バス送迎変更内容を教育委員会事務局と協議、事務局は、スクールバスセンター及びバス会社と協議をして、学校へ連絡、学校は、保護者へメールで連絡 	
	2) 児童生徒の体調不良時	<p><本庁管内></p> <ul style="list-style-type: none"> ・運転手が各保護者の連絡先を把握しているので保護者、学校の順で連絡を取り指示を求める ・他に児童生徒がいる場合、他の児童生徒を学校に送る <p><北部></p> <ul style="list-style-type: none"> ・運転手より北部へ連絡があった後、学校へ連絡 <p><西部></p> <ul style="list-style-type: none"> ・運転手が西部へ連絡→西部から対象児童の小学校へ連絡→小学校から保護者へ連絡 	<p>・「スクールバス非常変災時対応マニュアル」に基づき対応</p>	<p><直営></p> <ul style="list-style-type: none"> ・運転手が学校(又は教育委員会)に連絡を入れ、学校と教育委員会で情報共有 ・保護者へは学校が必要に応じて保護者連絡ツール等を通じて連絡を入れる <p><委託></p> <ul style="list-style-type: none"> ・運転手が事業者に連絡を入れ、事業者が学校に連絡を入れる ・保護者へは学校が必要に応じて保護者連絡ツール等を通じて連絡を入れる(事業者から教育委員会へも報告) 	<p><登校時></p> <ul style="list-style-type: none"> ・運転手(または連絡を受けたバス会社)から学校へ連絡 <p><下校時></p> <ul style="list-style-type: none"> ・下車場所に迎えている保護者に運転手が直接報告 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 添乗員が対応し、学校へ連絡 	<ul style="list-style-type: none"> ・ バスを停めて運転手が児童の状況を確認 ・ 運転手は、状況等をバス会社に連絡して指示を受ける ・ バス会社は、状況や対応の仕方を学校へ連絡し、学校から保護者に連絡をして状況・対応を報告
	3) 児童の急な欠席や遅刻時	<p><本庁管内></p> <ul style="list-style-type: none"> ・運転手が直接保護者と電話又はメール等で連絡(人数少) <p><北部></p> <ul style="list-style-type: none"> ・保護者より携帯電話へ連絡の後、運転手に伝達 もしくは、バス停にて保護者等が運転手に直接伝えるか、同乗する児童生徒を通じて運転手に連絡 ・学校へは保護者が連絡 <p><西部></p> <ul style="list-style-type: none"> ・学校によって異なる ・同じバス停の児童から伝達 ・連絡がなくてもバスは出発時刻になれば出発 ・バスが発車するまでに、バスセンターに電話連絡 ・運転手の連絡先を利用者に周知しておき、携帯電話に連絡 	<ul style="list-style-type: none"> ・各個人で学校と通学団の班長に連絡し、班長が乗車時に運転手へ伝え、乗車人数の把握を行う 	<ul style="list-style-type: none"> ・バス運転手は運転計画書に基づき運転し、当日はバス乗車の有無の連絡を受けない 	<ul style="list-style-type: none"> ・路線バスと同様に時刻表通りにバス停を発車する運行 ・バスは、乗車予定の児童がいなくても、定刻になれば出発するため、欠席連絡は保護者から学校への連絡のみ ・遅刻早退する場合は、保護者責任において児童を送迎 	<ul style="list-style-type: none"> ・登校時は、同じバス停を利用する児童が欠席する児童の情報を伝達 ・学校到着後、添乗員が学校に報告 	<ul style="list-style-type: none"> ・人数、名簿、座席表を運転手に渡してあり、座席表により運転手は欠席者の確認が可能 ・欠席や遅刻の場合は、通学団の班長に連絡 ・出発時刻になったら、バスは必ず出発 ・運転手は、乗車状況を最終確認して乗車していない児童をバス会社へ報告、バス会社は乗車していなかった児童の名前を学校へ報告

表 9 アンケート結果（その2）

	A 市	B 市	C 市	D 市	E 市	F 市	
スクールバスの運行形態	直営、委託(タクシーのみ)	直営、委託、部分委託	直営、委託	委託	委託	委託	
スクールバス車両の調達	購入、リース	購入	購入、リース、委託	購入、委託	購入	購入	
(2) バスの運行回数や時間調整体制	1) 下校時の運行回数 <本庁管内> ・放課後児童クラブへ行くため乗車しない <北部> ・月・火・木・金曜日は2便体制で、バスが2回往復 ・水・短縮日課等は1便体制 <西部> 早い便と遅い便の2便で対応	・曜日ごとに便数が異なる 月・木・金：2便 火：1便 水：1便	・学校ごと、曜日ごとに運行計画書を作成 下校便は1便または2便が基本	・登校1便、下校2便 (1便の曜日もあり)	・下校時、1台のバスで2便運行 ・曜日ごとに発車時刻が2種類あり、毎週日乗車する学年と人数が変更する	・全学年一斉下校の為、下校時の運行回数は1回 ・授業が早く終わる低学年などは、コミュニティスクールの人にお世話になり、各自がバスの出発時刻まで過ごす ・一部の学校では、路線の数が少ないことや任用形態の違いで、2便の場合あり	
	2) ダイヤ変更時の運転手との調整体制	<本庁管内> ・月1回、学校長と運転手で運行会議を行い、行事予定表を確認して下校時間をすり合わせを行う ・土日の登下校時は運休、保護者に送迎を打診 <北部> ・学校からの運行依頼及び行事予定表により運転手シフト表を作成し、月末に翌月分を配布 <西部> ・1か月の運行計画表を学校が作成し、学年ごとに乗るバスを記載後に運行計画表を運転手に渡し、バス運営会社には、学校から直接連絡	・運行予定表を事前に配布し、特別行事の際には詳細事項を紙ベースで運転手に事前配布 ・緊急時はメール配信により対応	・毎月学校行事等を踏まえて運行予定表を各学校が作成し、前月中にバス運行事業者(直営の場合は運転手)と打合せ	・学校から直接委託業者へ連絡	・事前に学校とバス運転手とで協議・調整し、対応	・行事など事前にわかる場合は学校がバス会社に連絡し、バス会社が調整をして、各運転手に周知して対応 ・感染症拡大による学級閉鎖等で早く下校をする場合は、学校とバス会社が相談をして運転手手配が可能であれば、特別対応 (手配が不可能な場合は、児童待機)
(3) 乗車時の児童生徒の見守り体制	1) ルールやマナーの指導	<本庁管内> ・大声を出して騒ぐなど、度が過ぎる場合は運転手が指導 <北部> ・シートベルトの着用や大声を出さない等は、運転手より指導 <西部> ・スクールバス利用のルールについて文書を作成し、保護者と児童生徒に配布、学校を休むときの連絡先や対応についても記載	・「スクールバスの約束」「スクールバスの利用についてのお便り」配布 ・委託業者・教育事務所・小学校と連絡調整を図り、指導等があれば学校から児童に伝達 ・保護者にはメール配信等にて指導・情報共有	・各学校で必要に応じて行う ・必要に応じて教職員が乗車指導	・保護者に年度初めに配付するスクールバス運行に関する案内文書の中に「乗るときはやくそく」を記載 ・日常的に問題があれば運転手や保護者から状況を伝えてもらい、関係児童を集めて指導 ・年4回の通学団集会で約束事の話 ・運転手から学校に話があった際はその都度児童に話	・バスでの約束事は一般のバス乗車のルールと同じ ・全バスで座席表を作成、自分の指定された席に必ず座る ・安全確保のため、必ずシートベルト ・注意が必要な子や状況が発生した場合は、運転手から注意 状況が繰り返される場合等は、学校に連絡・報告 状況に応じて学校は保護者に連絡	
	2) 添乗員の有無	・添乗員なし	・発注者の職員又は教職員が乗車することはあるが、基本的にはない	・添乗員なし	・交代でボランティア、民生児童委員、対応可能な保護者が添乗 ・最近添乗員不要の意見が多い	・自動車管理業務委託で、添乗員1名の乗車を求めている	・運転手の1人だけ ・緊急の場合等は教職員が同乗
	3) 特別支援学級児童の乗車の有無	・乗車なし	・3名乗車しているが各自で乗降でき、他の児童と同様に通学できるため、特別な対応・支援はなし	・保護者の同乗が必要な場合は、乗車を許可	・特別支援学級在籍児童の乗車はあるが、付き添いを必要としない ・車いすが必要な児童は保護者が直接送迎	・乗車なし	・特別な支援・対応が必要な場合には、基本的には保護者の送迎 ・特別な対応や支援が必要な場合には、学校と保護者が相談をして個別対応
(4) 置き去り防止対策	<本庁管内・北部> ・運転手が帰着時に忘れ物の確認と清掃を実施し、その際に置き去り確認 <西部> ・運転手が全員を把握、児童が不在等の際には他の児童・生徒や先生に確認 ・忘れ物チェック及びアルコール消毒のため、運行終了時に各座席をすべてまわり、異常がないか確認	・降車後に運転手の見回り ・学校による出席確認 ・児童生徒への非常時訓練 ・安全装置の設置	・バス運業務委託の仕様書に置き去り防止について記述 ・毎月提出の運行簿の車内確認結果漏れがないかチェックし、運行事業者に随時徹底 ・直営の場合も、委託と同様に車内確認を行い、運転日報に記載	・車内置き去り防止安全装置を設置 ・エンジンを切ると席の後ろのブザーがなり、運転手がスイッチを押しに行くことで置き去り防止 ・エンジンを切った後、バスの中で、気配を察知したら警報が鳴る	・バスの乗車席を個人で固定、欠席の場合、席は空席 ・下車の児童名簿を学校が作成、添乗員がバスへ持ち込み、乗車及び下車のときに確認 ・運転手等が、運行日誌を作成し、学校へ提出 ・車内置き去り防止装置を設置	・運転手に名簿や座席表を渡し、送迎が終わったらチェック表を使って車内と各項目を確認 ・運転手は、確認の内容をバス会社に報告、報告を受けたバス会社は、その旨を学校へ連絡 ・バスが送迎を終えて戻ったら、再度置き去り等の確認	
(5) ICTシステム導入事例	<西部のみ> ・社会見学、部活の公式試合出場等の送迎の申請・許可について書類処理ツールを活用	・特になし	・特になし	・特になし	・特になし	・特になし	

(2) アンケート結果総括

県内自治体に対するアンケートの結果から見えてきた傾向を、以下に示す。

1) 連絡体制について

- 警報発令時や児童の体調不良時の対応をマニュアルとして定めているケースが1自治体あった。
- 警報発令時は、すべての自治体でメールもしくは専用ツールで保護者に連絡することとしている。
- 児童の体調不良時に、運転手から直接保護者に連絡することとしているケースは、2自治体のみ（1自治体は下校時限定）であり、他は学校を経由して保護者に連絡することとしている。
- 6自治体中4自治体において、児童（班長）経由で欠席の連絡を行うこととしている。
- 6自治体中2自治体において、運転手は児童の出欠に関して関与しないことになっている。

傾向として、運転手と保護者が直接連絡を行う体制になっているケースは少ない。

2) バスのダイヤ設定について

- 下校時の運行回数は、コースによって異なるケースはあるものの、1自治体を除き原則2回である。
- いずれの自治体においても、学校から運行委託会社もしくは運転手に対し、学校行事等でのダイヤ変更の事前連絡を行っている。

下校時は原則2回運行となっており、「5. スクールバス対象地域選定の考え方」にて、スクールバス導入シミュレーションの下校時の運行回数の根拠とする。

3) 児童の見守り体制及び置き去り防止対策について

- いずれの自治体においても、ルールやマナーの指導を徹底している。
- 添乗員を配置しているのは、6自治体中2自治体である。
- 特別支援学級籍の児童については、付き添いが必要でないケースか、保護者が個別対応を行っている。
- 6自治体中3自治体が何らかの置き去り防止装置を設置している。
- 6自治体中2自治体が置き去り防止の対策の1つとして、児童の座席を固定としている。

児童が安全かつ確実にスクールバスで登下校ができるように、児童に対してルールやマナーの指導を徹底している。

添乗員については、他自治体ではあまり必要性が高くない傾向にあるが、添乗員を配置しない場合においても、何らかの安全確保のための対策を講じる必要がある。

置き去り防止装置の事例は、「3.2 安全性確保や連絡体制確立の取組事例」にて述べる。

4) ICT の導入事例について

- 安全確保や連絡体制について何らかの ICT によるシステムを導入している事例は 1 自治体のみで、「LoGo フォーム※」を用いて社会見学や部活時の申請・許可で用いている事例である。

「LoGo フォーム」を用いた事例については、「3.2 安全性確保や連絡体制確立の取組事例」にて述べる。また、安全確保や連絡体制の確立事例についても「3.2 安全性確保や連絡体制確立の取組事例」にて述べる。

※LoGo フォーム：自治体職員が電子申請や申込予約、アンケートなどのフォームを作成・集計し、一元管理できる自治体専用のデジタル化総合プラットフォームのこと。

3.2. 安全性確保や連絡体制確立の取組事例

安全性確保や連絡体制確立の取組事例として、以下について詳述する。

- 書類処理ツールの事例
- 連絡体制確立ツールの事例
- 置き去り防止ツールの事例
- マニュアル策定事例

(1) 書類処理ツール

1) LoGoフォーム（東京都多摩市）

自治体職員が電子申請や申込予約、アンケートなどのフォームを作成・集計し、一元管理できる自治体専用の「デジタル化総合プラットフォーム」である。

教育現場での使用例としては、課外活動でスクールバスを利用する際の申請、放課後児童クラブの入所申請が挙げられる。

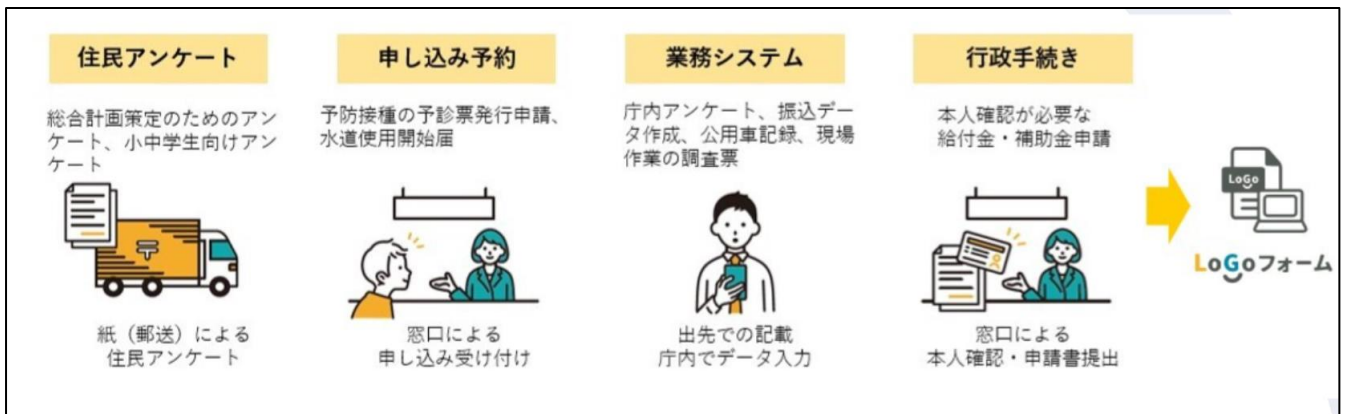


図 18 LoGo フォーム活用例（トラストバンクホームページより）

(2) 連絡体制確立ツール

1) Chimelee (福岡県筑後市、埼玉県皆野町)

教育機関の連絡手段のデジタル化を支援するクラウドサービス。アンケート、お便り、欠席・遅刻・早退連絡、バス不要連絡のデジタル化などを利用できる。

旧「れんらくアプリ」。尚、保護者向けアプリの名称は「れんらくアプリ」のまま変更は無し。



図 19 Chimelee 機能活用例 (連絡アプリ公式サイトより)

2) MOQUL (和歌山県紀の川市)

児童生徒や保護者のLINEアプリを活用して「今どこ? ボタン」をタップするだけで、スクールバスが地図上のどこを走っているかが表示される。また、バスを利用しない日は、LINEで「バス乗りませんボタン」をタップすることで連絡が可能である。



図 20 MOQUL のLINE 上の操作画面 (MOQUL 公式サイトより)

3) iMESH for LINE (福岡県北九州市)

スクールバス位置情報管理システムであり、車両のリアルタイムの動態をLINEアプリで把握することが可能。「バスどこ?」アイコンをタップすると、指定した車両の現在地が即時に返ってきて、地図上で確認できる仕組みである。

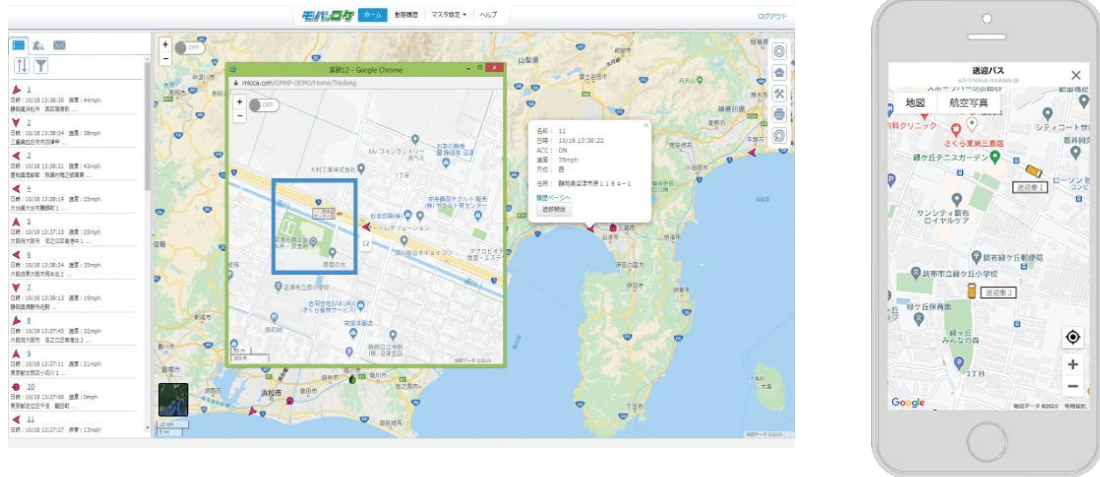


図 21 左 : バスの動態管理画面、右 : スマートフォンでのバスの現在確認画面 (ティアイホームページより)

(3) 置き去り防止ツール

1) 「Pit-21A」を使用した置き去り防止システム

乗車、降車の際、ICカードをかざすことで乗車人数をカウントアップ、カウントダウンできる。リアルタイムで乗車人数の確認ができ、また氏名等の情報を載せることで誰が乗降したかも確認することができる。

すでに持っているICカードや、交通系ICカード、また別途専用のICカードやキーホルダー型のICチップなどの作成も可能である。

1 乗る時にICカードをかざすだけ
ICカードを「ピッ」とするだけで乗車登録。

2 乗車人数をカウントアップ
カウントアップで、現在の乗車人数も一目でわかる。

3 降りる時にも、ICカードをかざす
降車モードに切替え、ICカードを「ピッ」と。

4 降車人数をカウントダウン
乗車人数「0」を確認した後、車内を最終確認。
ICカードのタッチ毎に、カウントダウンする

- **ICカードは、既にお持ちの物をお使いになれます。**
Suica,PASMOなどの交通系ICカードは全て利用可能です。他にも、Felica,Mifaraをサポートしています。また新規にオリジナルのICカードやキーホルダー型のICチップも作成可能ですので、ご不明点はお問い合わせ下さい。
- **氏名マスタを持たせることで、誰が降りていないのか特定できます。**
別途、氏名マスタを登録することもできます。氏名マスタを持たせると、誰が「おりる」登録をしていないかを端末上で確認することができます。
- **乗降データはCSVファイルで、USBメモリなどを使って出力できます。**
CSVファイルで出力できるので、パソコン上で、エクセルなどを使って加工し氏名マスタとあわせて、誰が何時に乗車、何時に降車という乗降記録データを簡単に作成することができます。

図 22 「Pit-21A」使用方法と概要（CSE ホームページより）

2) SOS-0006 車内確認ブザーシステム

人間を自動で検知すると大音量ブザーで車外に警告音を発する AI カメラを車内に搭載するバス車内置き去り防止装置。

車両のエンジンが停止した 60 秒後から起動するシステムにすることで、車内に取り残された人間を確実に検知し、置き去りを防止する仕組みである。AI カメラを搭載している為ヒューマンエラーを防ぐことができる。

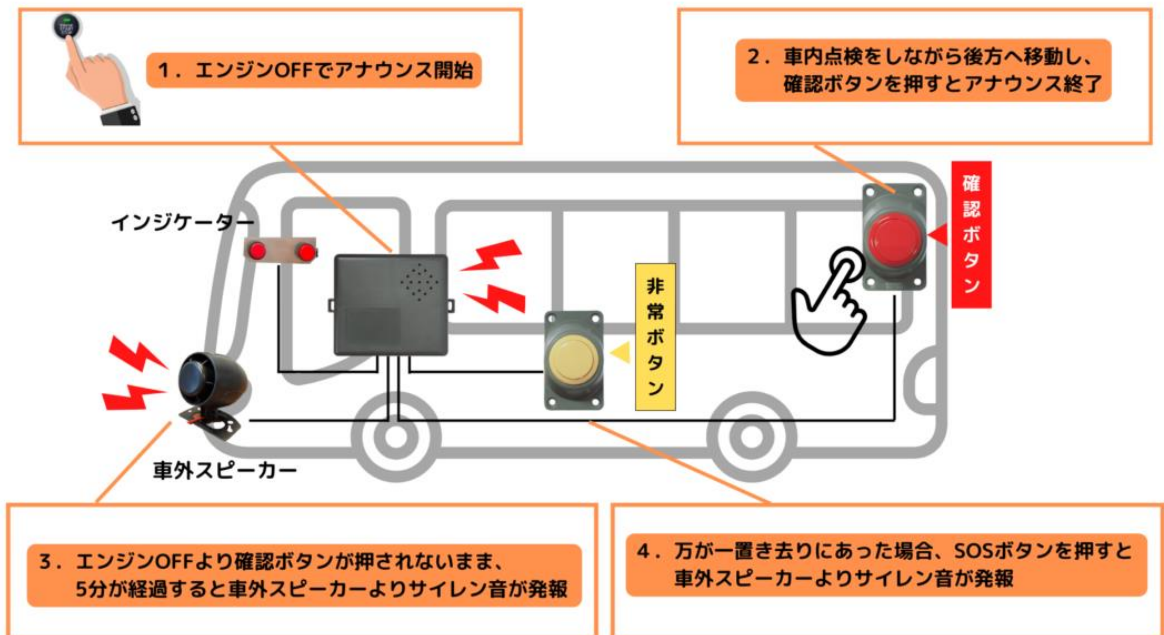


図 23 SOS-0006 の概要 (TCI ホームページより)

(4) マニュアル策定

1) スクールバス緊急対応マニュアル（北海道砂川市）

マニュアルを定めることで、緊急時に、生徒の安全を最優先しつつ、スクールバスの運行に携わる教育委員会、運行事業者、中学校の3者が連携して、生徒の安全確保と、救護などの対応に迅速に対応できるように備えている。

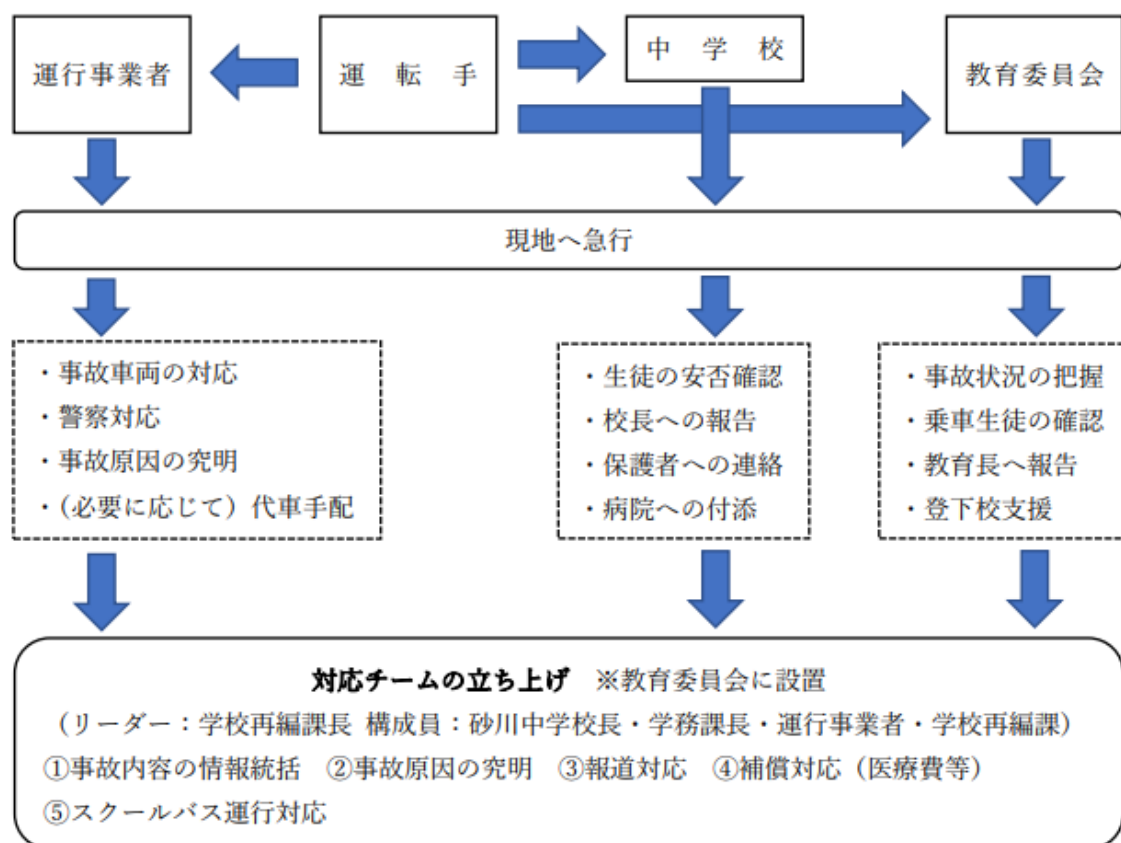


図 24 事故発生時の連絡体制（砂川市スクールバス緊急対応マニュアル（Ver.1）より）

2) スクールバス運行マニュアル（茨城県かすみがうら市）

スクールバスによる児童生徒の安全・安心な登下校を実施するとともに、運行中のトラブル発生時には迅速、適切に対処するため、「かすみがうら市スクールバス運行マニュアル」を児童・生徒用でそれぞれ定めている。

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に送迎用の特別仕様有		—	—	—
中型バス (観光タイプ)	日野 メルフア 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。

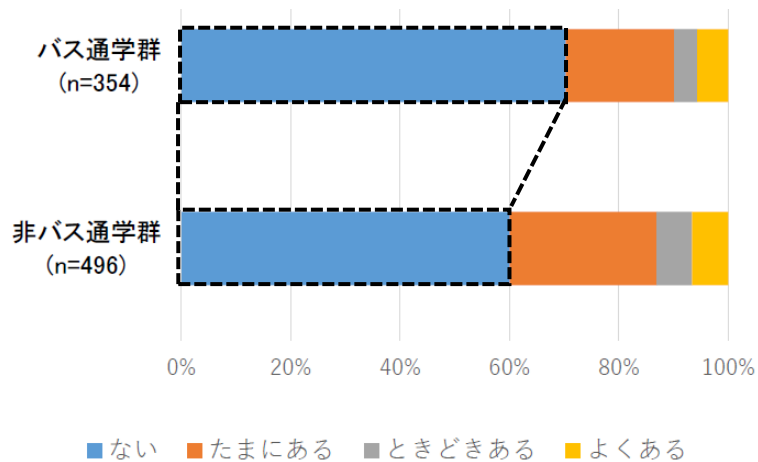


図 31 小学 3・4 年生におけるバス通学群と非バス通学群（徒歩）の登下校時の危険度の認識

（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。

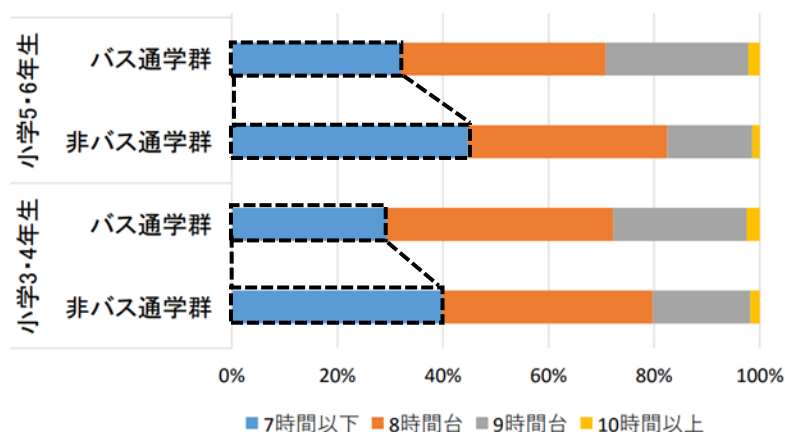


図 32 小学生、中・高学年におけるバス通学群と非バス通学群の睡眠時間の比較

(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)

5. スクールバス対象地域選定の考え方

学校再編にあたり、スクールバス対象地域選定の考え方について、複数の再編シミュレーションパターンを基に整理を行った。

5.1. 検討対象地域及び再編シミュレーションパターン

対象地域は、令和5(2023)年度の20年推計をもとに、今後検討が求められる以下の3エリアとした。具体的には、合川小学校、天名小学校の両小学校を含む天栄中学校区のほか、将来的に複式学級の発生が見込まれる井田川小学校区（通学先の候補となる加佐登小学校、庄野小学校区、国府小学校含む）、庄内小学校を含む鈴峰中学校区とした。

表 17 検討対象地域

エリア名	対象小学校区
天栄中学校区	合川、天名、郡山、栄
井田川小学校区	井田川
鈴峰中学校区	庄内、椿、深伊沢、鈴西

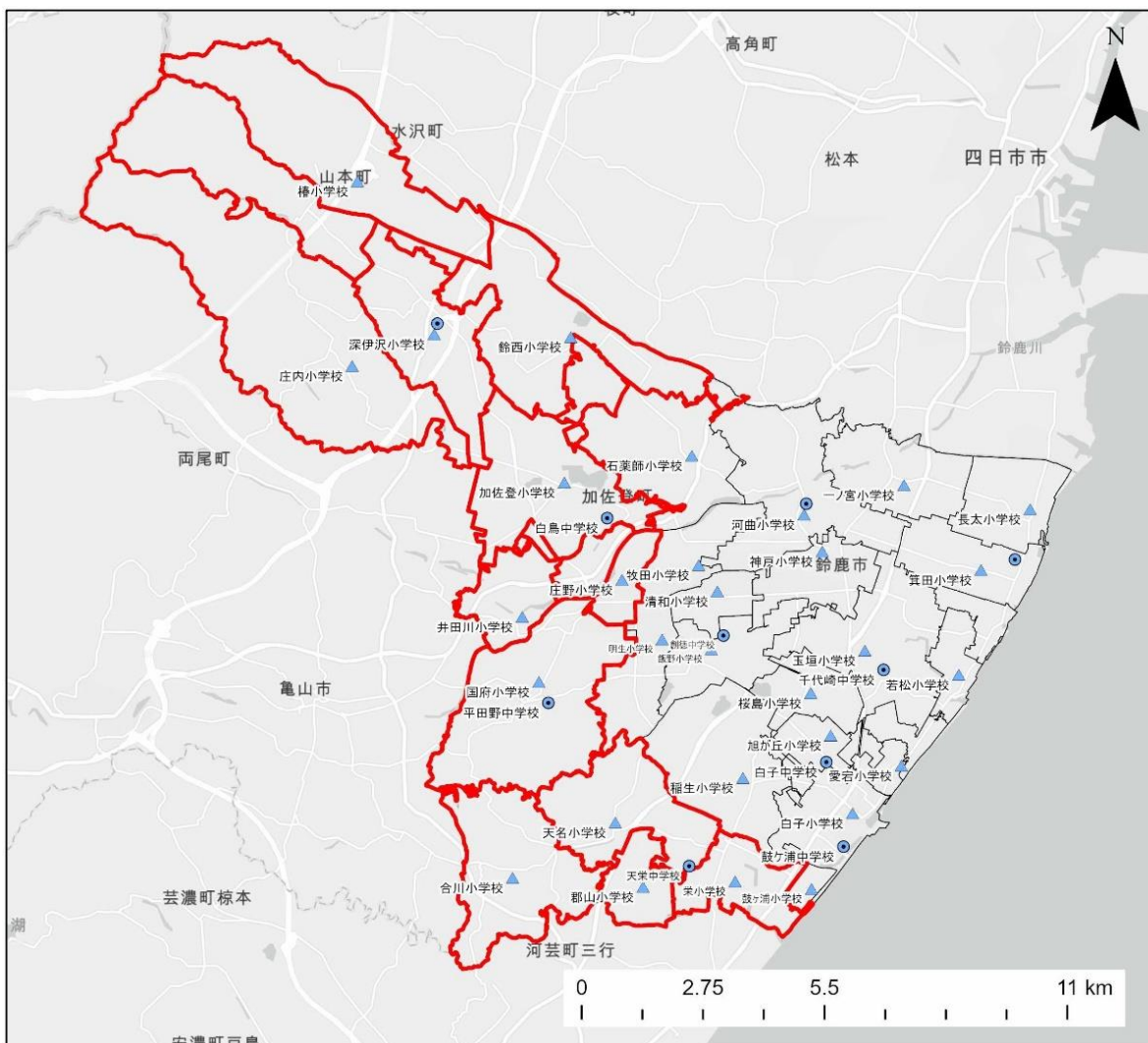


図 34 検討対象範囲

検討にあたっては、学校の過小規模化が見込まれるエリアと時期を考慮し、次の11通りについてシミュレーションを行った。

なお、天栄中学校区におけるI-②のケースは、「天栄中学校区における学校再編計画」において、令和14(2032)年度を目途に天栄中学校区に義務教育学校を設置する方向性は示されているものの、設置場所は今後の検討事項であることから、具体的に示されていないことを踏まえ、便宜上、現在の天栄中学校に設置すると仮定してシミュレーションを行っている。

表 18 今後想定される学校再編パターンの一覧

エリア名	シミュレーションケース		通学先	想定実施年
天栄中学校区	I-①	天名・合川・郡山小学校区	現在の郡山小学校	令和8年度 (2026年度)
	I-②	天名・合川・郡山・栄小学校区	現在の天栄中学校 (将来は義務教育学校を想定)	令和14年度 (2032年度)
井田川小学校区	II-①	井田川・加佐登小学校区	現在の加佐登小学校	令和10年度 (2028年度)
	II-②	井田川・庄野小学校区	現在の庄野小学校	令和10年度 (2028年度)
	II-③	井田川・国府小学校区	現在の国府小学校	令和10年度 (2028年度)
鈴峰中学校区	III-①	庄内・深伊沢小学校区	現在の深伊沢小学校	令和11年度 (2029年度)
	III-②	庄内・椿小学校区	現在の椿小学校	令和11年度 (2029年度)
		庄内・椿小学校区	現在の庄内小学校	令和11年度 (2029年度)
	III-③	庄内・椿・深伊沢小学校区	現在の深伊沢小学校	令和11年度 (2029年度)
	III-④	庄内・椿・深伊沢・鈴西小学校区	現在の深伊沢小学校	令和11年度 (2029年度)
	III-⑤	庄内・椿・深伊沢・鈴西小学校区	現在の鈴峰中学校	令和18年度 (2036年度)

5.2. 通学距離（スクールバス導入検討地域）

スクールバス導入の検討基準となる通学距離は、「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」では、徒歩通学でおおむね4km以上の場合が想定されており、鈴鹿市の基本方針では、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、通学時間については、おおむね1時間以内」と定められている。

一方、鈴鹿市内に30校あるすべての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でも4kmを超える事例は見受けられず、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）であったことから、通学距離が2kmを下回る児童も相当数存在すると想定される。

参考までに、すべての小学校の通学距離2km圏域の図について、図35に示す。おおむね居住域をカバーしているが、一部の小学校にて2km以上の徒歩通学が発生している。

現状の通学距離を踏まえると、学校再編を契機に、徒歩で新たな学校へ通学することになる児童を対象にスクールバスの導入検討を行うにあたり、通学距離が 2km から 3km 程度の場合が、スクールバス導入検討の対象地域と考えられることから、表 18 にて示した今後想定される学校再編の各パターンにおいて、学校再編による新たな通学先までの通学距離が 3km 以上の児童を対象に、スクールバスを導入した場合のシミュレーションを実施した。

加えて、令和 8(2026)年 4 月に開校を予定している「新たな小学校」に関わる合川小学校及び天名小学校に通学する児童及び両小学校区に居住している未就学児の保護者を対象に実施したアンケートの結果ではスクールバスの利用を希望する割合が高いこと、現状の児童数が少ないことに伴い各通学班の人数が更に少なく登下校時の安全性の確保が難しいことが想定されること、中勢バイパスの全線開通の影響による交通量の増加や河川等の危険箇所などの地域事情を踏まえて、表 19 に示すとおり、シミュレーションケース I-①及び I-②のケースでは、学校再編による新たな通学先までの通学距離が 2km 以上の児童を対象に、スクールバスを導入した場合のシミュレーションも併せて実施した。

表 19 今後想定される学校再編パターンとシミュレーション対象の一覧

シミュレーションケース		通学先	徒歩通学 2km 以上の児童 を対象	徒歩通学 3km 以上の児童 を対象
I-①	天名・合川・郡山小学校区	現在の郡山小学校	●	●
I-②	天名・合川・郡山・栄小学校区	現在の天栄中学校 (将来は義務教育学校を想定)	●	●
II-①	井田川・加佐登小学校区	現在の加佐登小学校	—	●
II-②	井田川・庄野小学校区	現在の庄野小学校	—	●
II-③	井田川・国府小学校区	現在の国府小学校	—	●
III-①	庄内・深伊沢小学校区	現在の深伊沢小学校	—	●
III-②	庄内・椿小学校区	現在の椿小学校	—	●
	庄内・椿小学校区	現在の庄内小学校	—	●
III-③	庄内・椿・深伊沢小学校区	現在の深伊沢小学校	—	●
III-④	庄内・椿・深伊沢・鈴西小学校区	現在の深伊沢小学校	—	●
III-⑤	庄内・椿・深伊沢・鈴西小学校区	現在の鈴峰中学校	—	●

参考として、今後の学校再編で新たな通学先としてなり得る 9 校について、1km 毎の徒歩通学距離を次々ページ以降に示す。

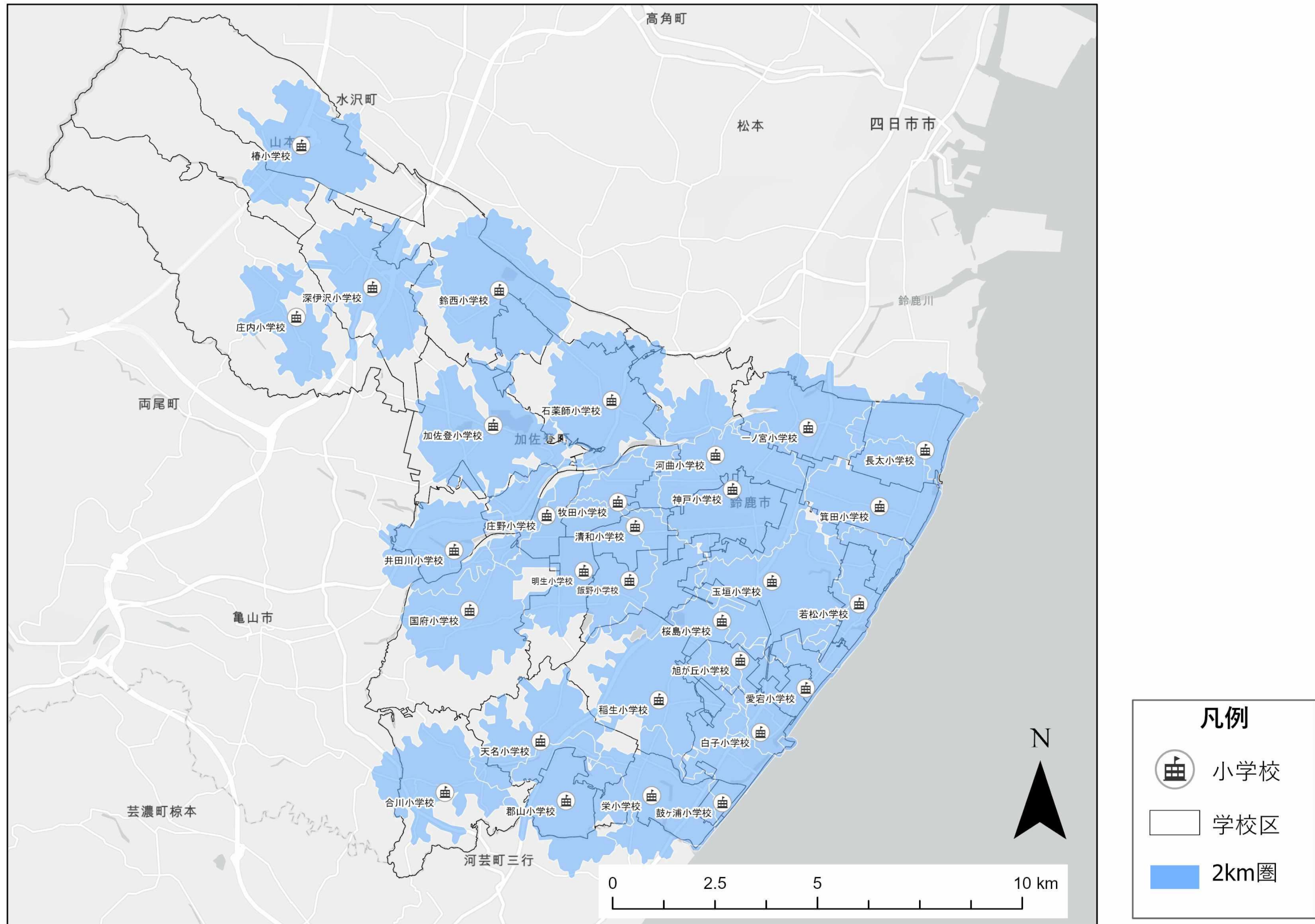


図 35 鈴鹿市全小学校の通学距離 2km 圏域

郡山小学校

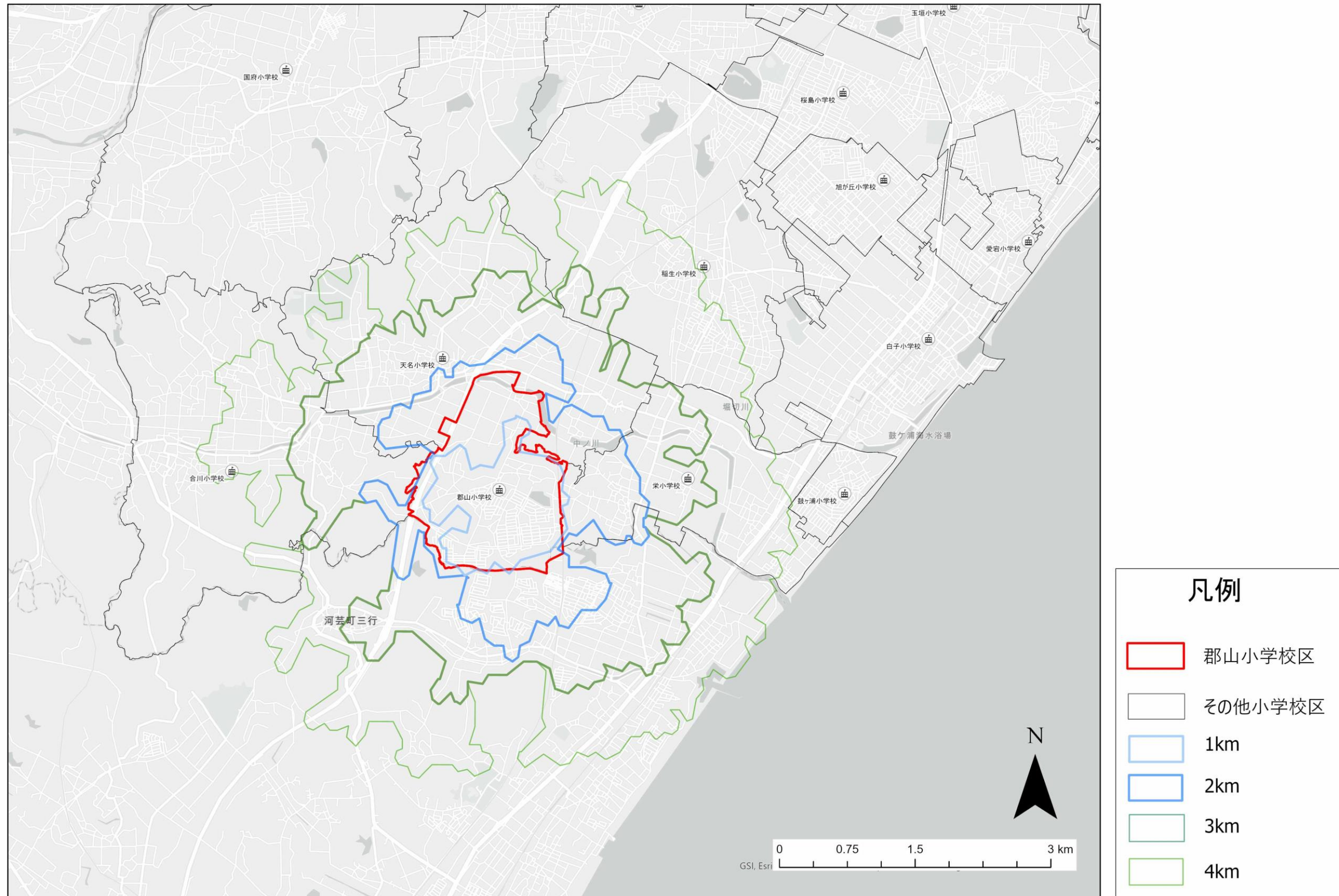


図 36 現在の郡山小学校からの徒歩通学距離

天栄中学校

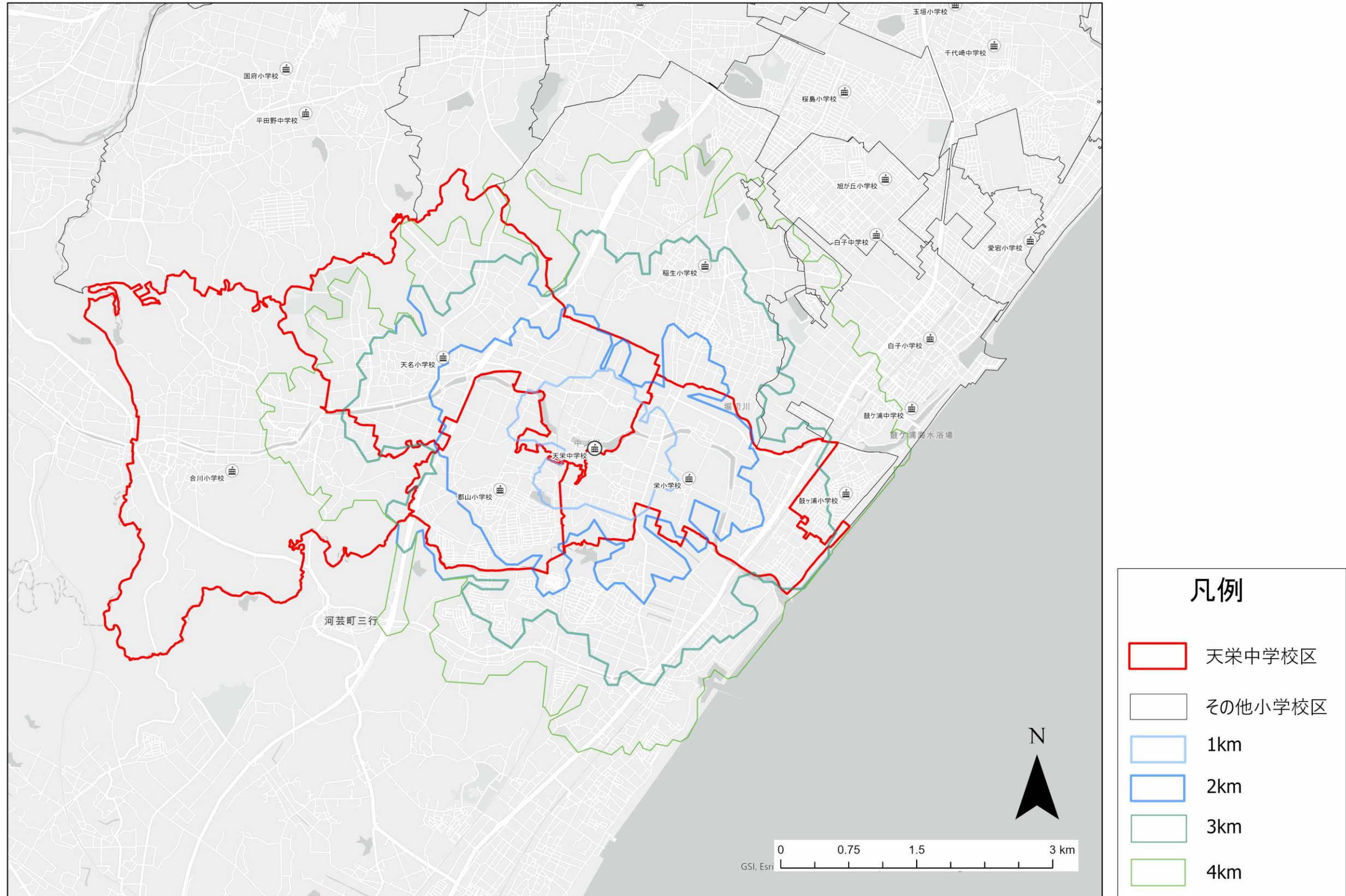


図 37 現在の天栄中学校からの徒歩通学距離

加佐登小学校

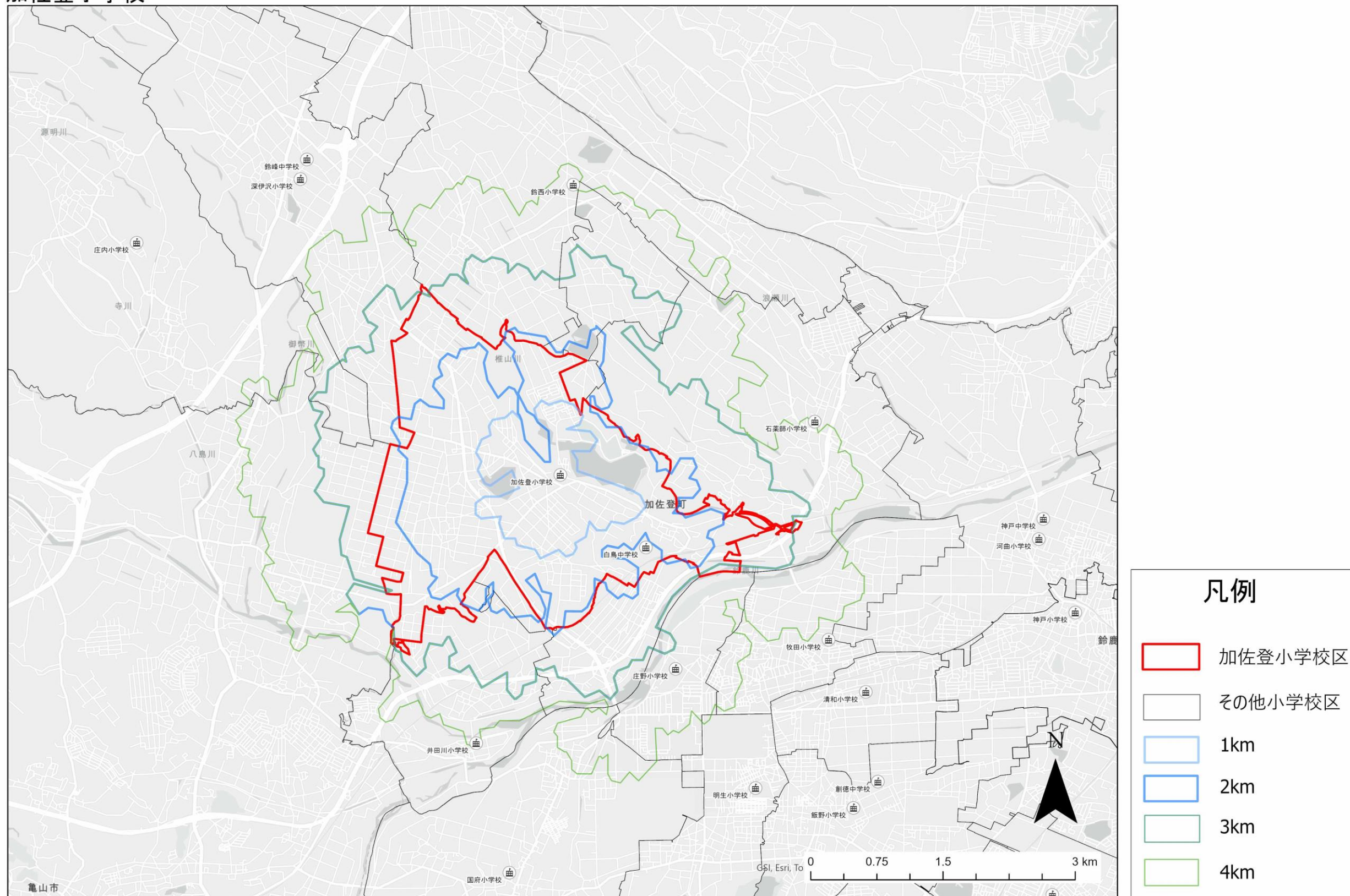


図 38 現在の加佐登小学校からの徒歩通学距離

庄野小学校

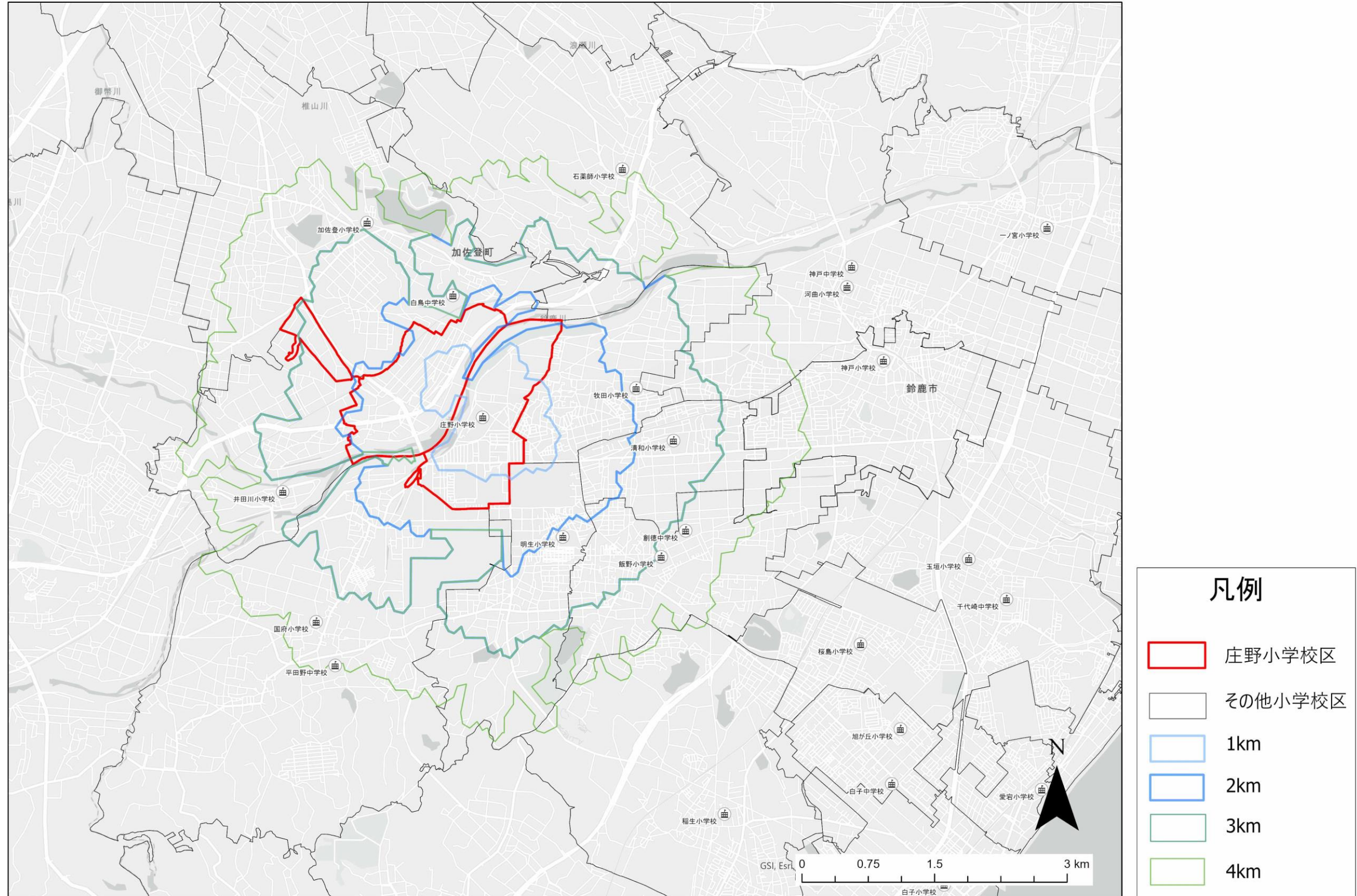


図 39 現在の庄野小学校からの徒歩通学距離

国府小学校

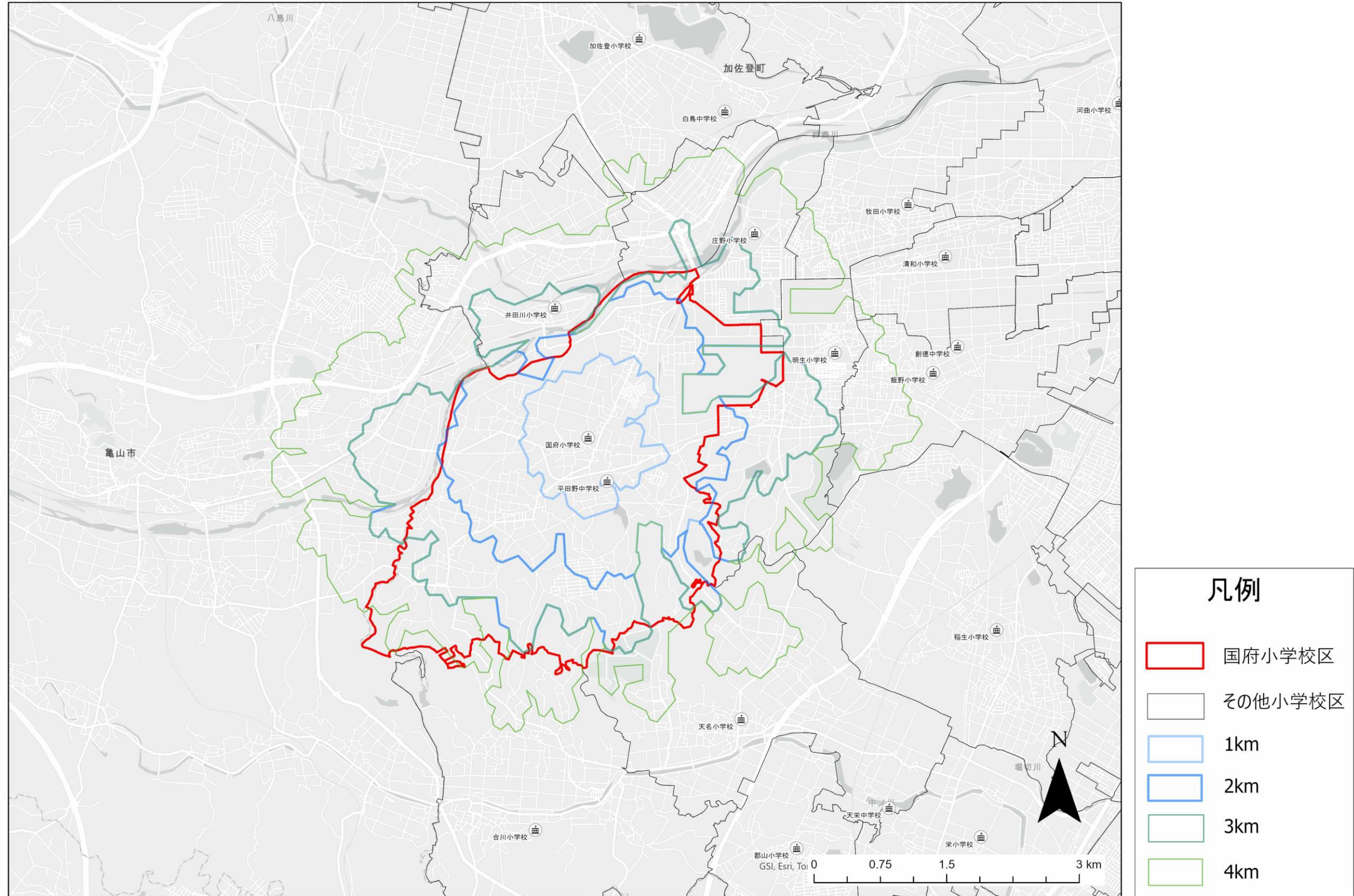


図 40 現在の国府小学校からの徒歩通学距離

深伊沢小学校

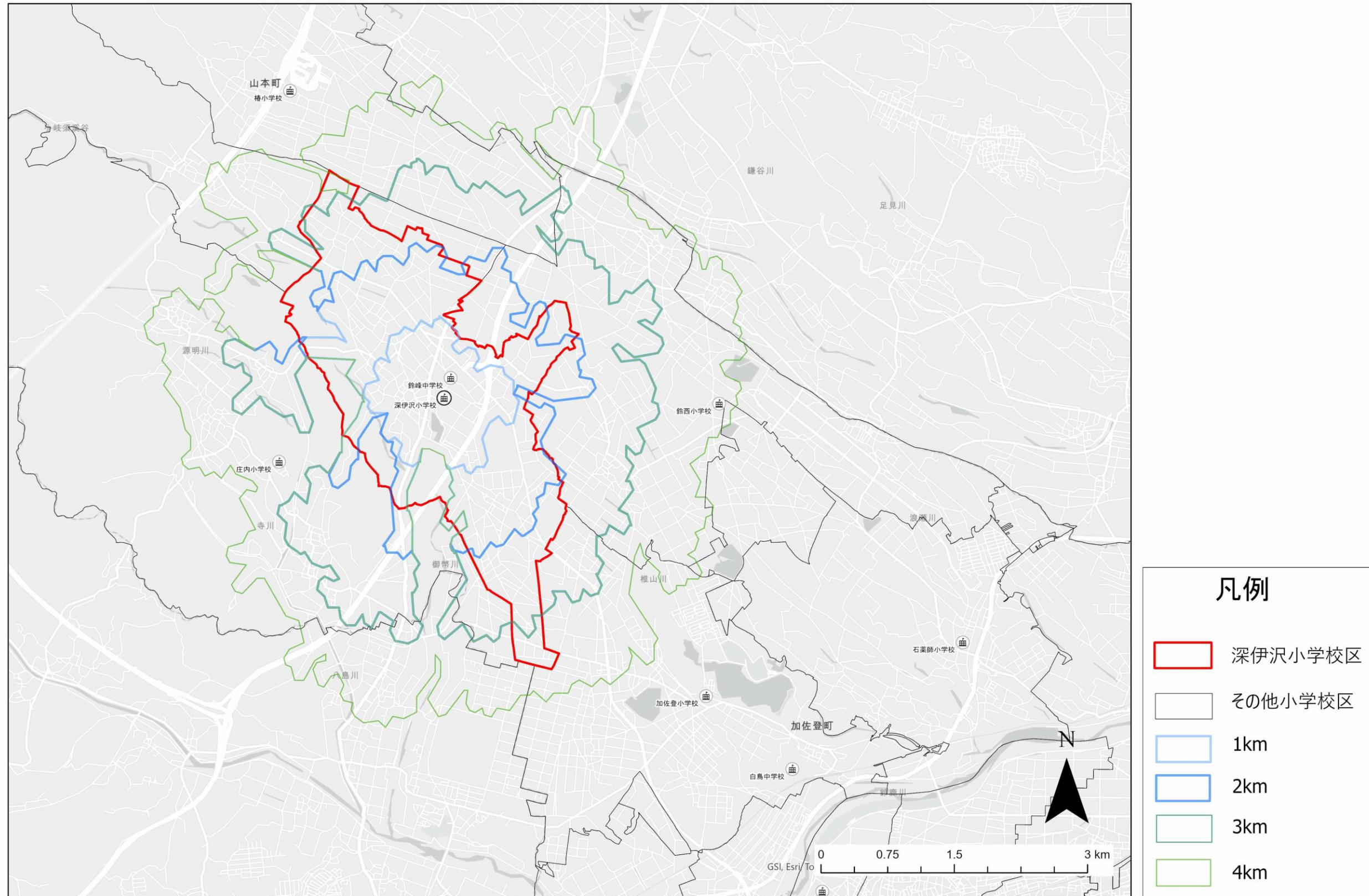


図 41 現在の深伊沢小学校からの徒歩通学距離

椿小学校

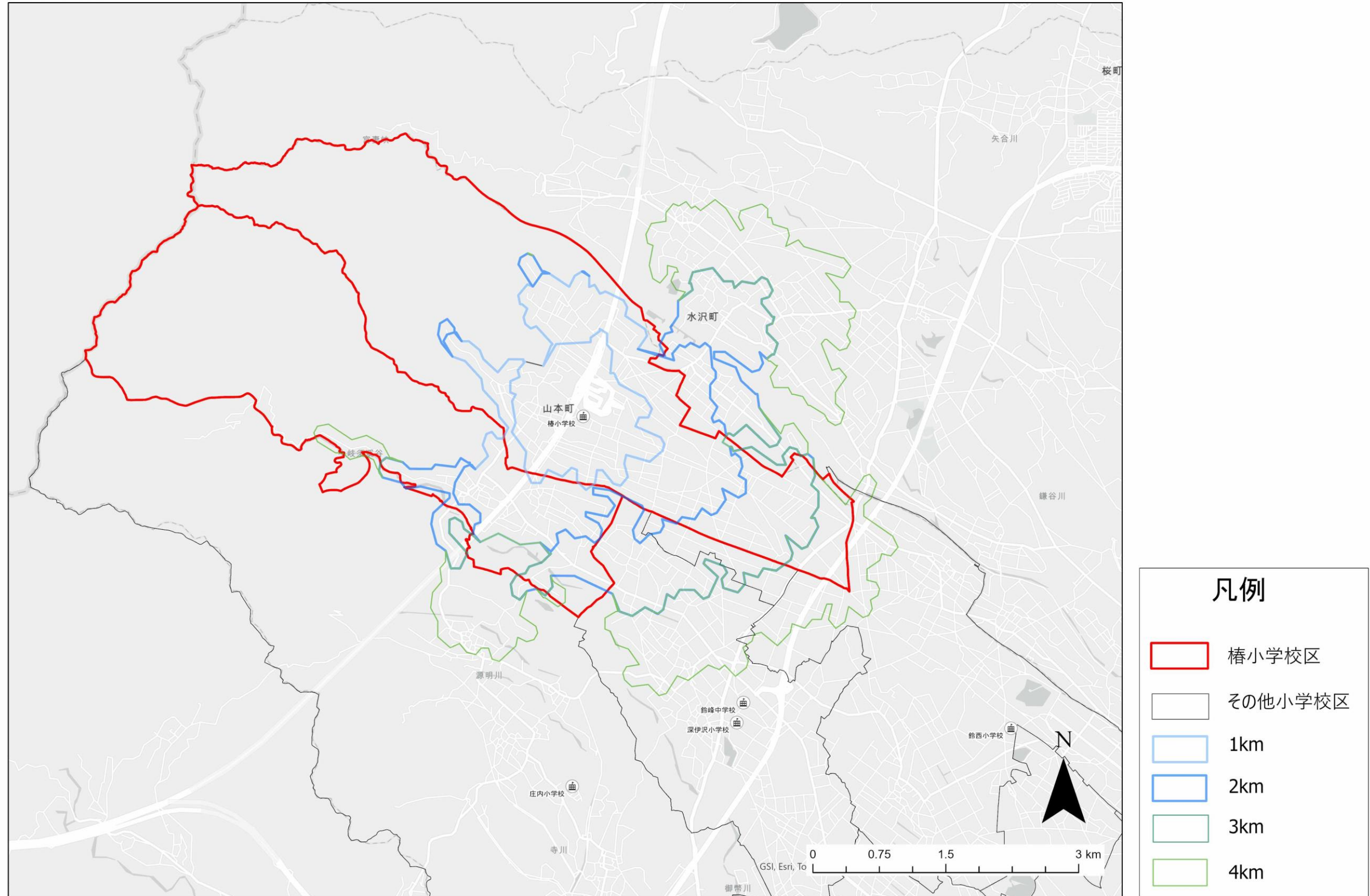


図 42 現在の椿小学校からの徒歩通学距離

庄内小学校

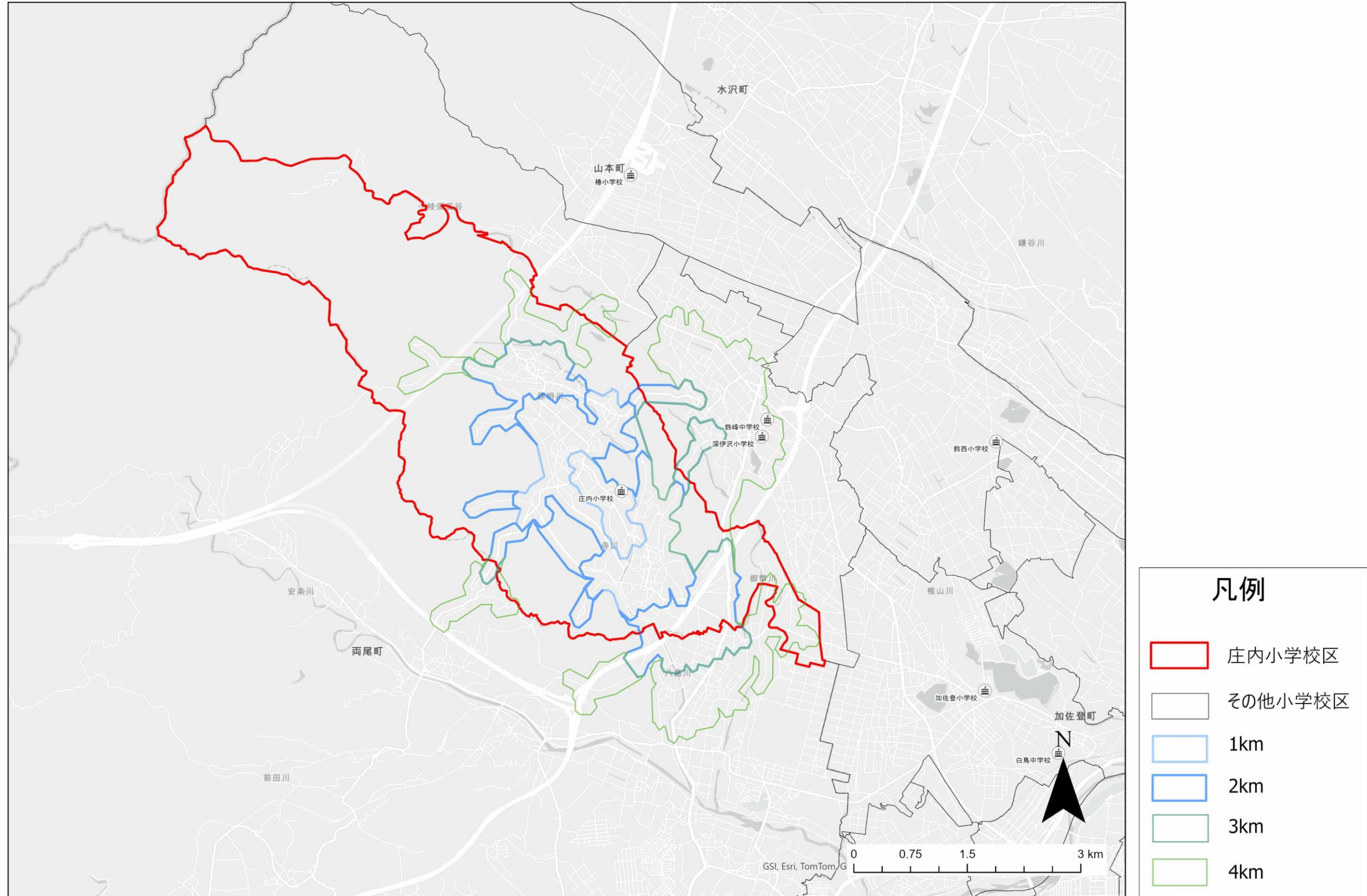


図 43 現在の庄内小学校からの徒歩通学距離

鈴峰中学校

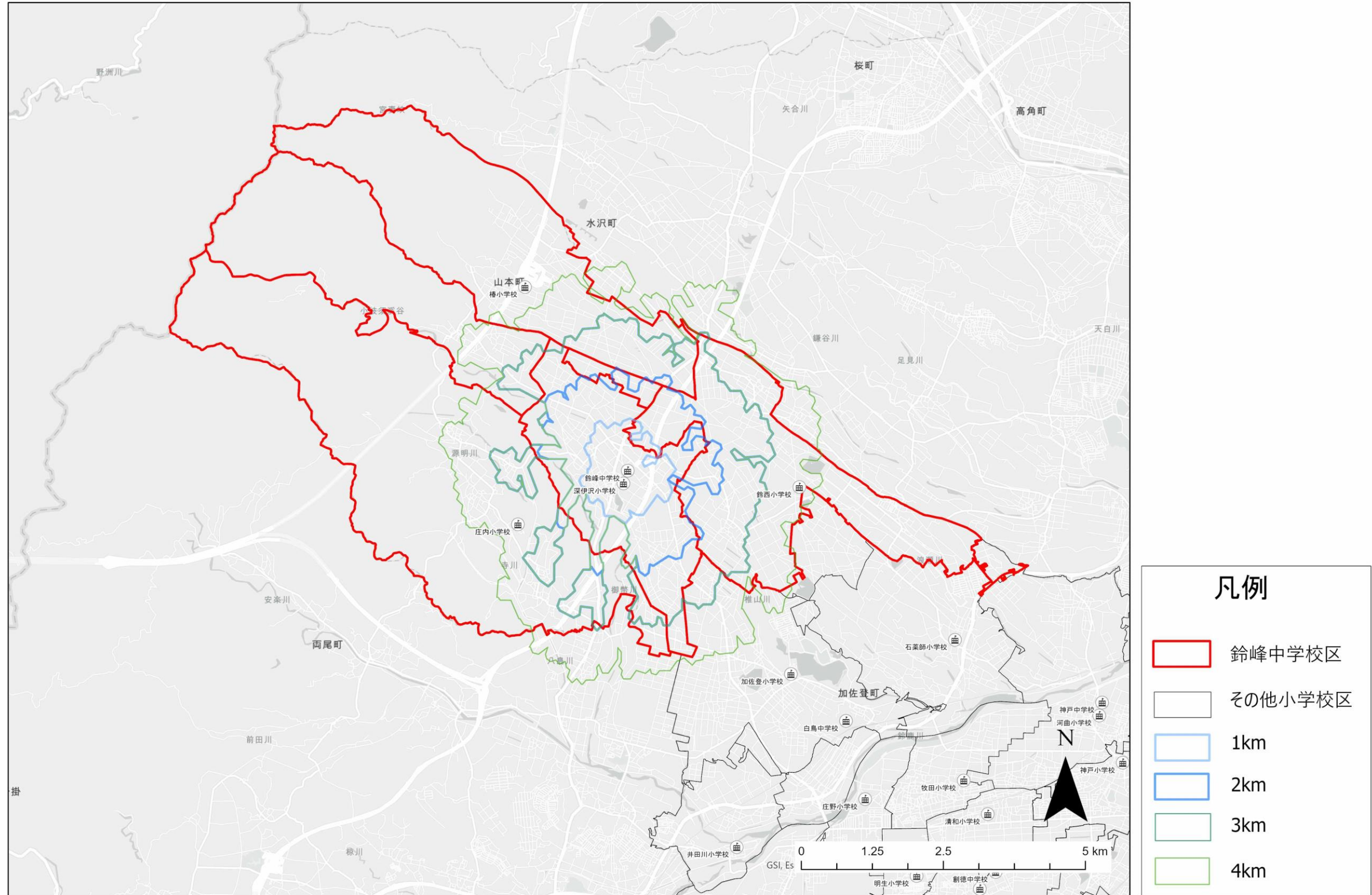


図 44 現在の鈴峰中学校からの徒歩通学距離

5.3. 検討対象児童数

スクールバスの運行経路は、実際の児童の居住状況に合わせて設定する必要がある。児童は入学・卒業で毎年入れ替わるため、児童の居住状況は年々変化する。しかし、スクールバスの車両購入や運営管理形態を年度ごとの状況に柔軟に対応させていくには限度があり、個々の年度の状況に合わせるにせよ、標準的な運行経路は予め定めておく必要がある。

この点を踏まえ、対象児童数の設定に際して、令和2(2020)年国勢調査を250mメッシュごとの児童の人数を算出して用いた。具体的には「0歳～14歳」区分の人数(15年間の出生数)の40%(6年間の出生数)を児童数として設定した。

しかし、実際は、年度によって児童の居住地に偏りが発生する可能性があることから、実態との乖離が無いか検証する必要がある。そのため、学校再編の初年度における実際の居住地による対象児童数を検証値として用いた。

シミュレーションパターンごとの対象児童数は下の表のとおりである。

表 20 対象地域毎の対象児童数

シミュレーションケース			通学先	令和2(2020)年 国勢調査 による対象児童数		実際の居住地 による対象児童数	
				徒歩2km 以上	徒歩3km 以上	徒歩2km 以上	徒歩3km 以上
天栄 中学校区	I-①	天名・合川 ・郡山小学校区	現在の 郡山小学校	116.8人	32.0人	106人	31人
	I-② [※]	天名・合川・郡山 ・栄小学校区	現在の 天栄中学校 (義務教育学校を想定)	130.8人	50.0人	—	—
井田川 小学校区	II-①	井田川・加佐登小学校区	加佐登小学校	116.4人	78.8人	81人	77人
	II-②	井田川・庄野小学校区	庄野小学校	84.0人	61.6人	81人	65人
	II-③	井田川・国府小学校区	国府小学校	127.2人	72.0人	81人	65人
鈴峰 中学校区	III-①	庄内・深伊沢小学校区	深伊沢小学校	86.8人	47.2人	69人	32人
	III-②	庄内・椿小学校区	椿小学校	78.8人	74.0人	66人	61人
			庄内小学校	116.4人	93.2人	83人	72人
	III-③	庄内・椿 ・深伊沢小学校区	深伊沢小学校	174.0人	128.8人	137人	97人
	III-④	庄内・椿・深伊沢 ・鈴西小学校区	深伊沢小学校	351.6人	258.0人	272人	197人
III-⑤ [※]	庄内・椿・深伊沢 ・鈴西小学校区	鈴峰中学校	309.4人	234.4人	—	—	

※) I-②及びIII-⑤のケースは、学校再編の想定実施年度がそれぞれ令和14(2032)年度、令和18(2036)年度であり、まだ生まれていない児童もいることから、実際の居住地による対象児童数は「—」としている。

5.4. 前提となるシミュレーション条件

(1) 手法

GIS ソフトである ArcGIS の「Network Analyst」を使用し解析を行った。必要に応じて、Google Map の検索機能を用いた。

(2) 運行ダイヤ（登校時）

学校ヒアリングを踏まえて、バスの遅れや授業の準備の時間を考慮し、各学校への登校時刻（スクールバスの到着時刻）は8時とした。

乗降場所については、1箇所あたり5分の停車時間を見込み、運行ダイヤを設定した。

(3) 運行ダイヤ（下校時）

学校ヒアリングを踏まえて、5限の授業終了（14時45分）、6限の授業終了（15時40分）から、25～30分程度の準備時間を踏まえ、各学校の出発時刻は15時10分及び16時10分の2回とした。

そのうち1回の16時10分発の場合について、乗車場所ごとに時刻を設定した。

なお、1箇所あたりの停車時間については、放課後児童クラブ所在地は多数の児童が下車する点を踏まえ3分とし、その他の下車場所では1分とした。

なお、下校時は、2回運行することから登校時よりも1回の乗車人数は減少する点を踏まえ、1ルートにおいて登校時よりもカバーエリアを拡大することとした。

(4) 車両条件

車両の大きさは、対象エリアに狭あい道路が多い点を踏まえ、中型バス、小型バス（マイクロバス）、ワゴンタイプの3通りを想定した。

大きな車両は、多くの児童が乗車できることから、運行台数が抑えられ運転手の数も少なくできる反面、狭あい道路の走行には不向きである。

一方で、小さな車両は、乗車できる児童の数は限られているものの、児童の急病時等の予定外の輸送が必要となった場合の機動力に優れている。

これらの点を総合的に考慮し、大型バスは、2車線道路での走行が主体となるケースのみとしたが、今回のシミュレーションでは該当が無かった。

検討にあたって用いる値は以下のとおりとした。

表 21 検討で用いる車両の諸元

種類	全長	全幅	最大定員
大型バス	11.2m	2.5m	55人
中型バス	9.0m	2.4m	44人
小型バス（マイクロバス）	7.0m	2.1m	29人
ワゴンタイプ	4.9～5.4m	1.9m	14人

(5) 道路条件

車両制限令第5条・第6条では、車両の大きさと必要な道路幅員の関係を定めている（下表参照）。今回の検討対象範囲においては、郡山小学校周辺、磯山駅周辺、井田川小学校区の「テクノタウンおだ」を除き、市街化調整区域であるため、第6条の市街地区域外の道路の基準を適用することとした。

表 22 道路幅員と車両の幅の関係（国土交通省近畿運輸局資料より）

道路の区分		通行しうる車両の幅	2.5mの幅の車両が通行しうる		2.0mの幅の車両が通行しうる		1.7mの幅の車両が通行しうる		1.3mの幅の車両が通行しうる	
			最低の車道幅員	最低の道路の総幅	最低の車道幅員	最低の道路の総幅	最低の車道幅員	最低の道路の総幅	最低の車道幅員	最低の道路の総幅
市街地区域内の道路（第5条）	一般市街地道路	A 通常の道路（§5②） $\left(\frac{\text{車道の幅員}-0.5\text{m}}{2}\right)$ を超えないもの	5.5m	6.5m	4.5m	5.5m	3.9m	4.9m	3.1m	4.1m
		B 市街地地区内極少指定道路又は一方通行とされている道路（§5①） (車道の幅員-0.5m)を超えないもの	3.0m	4.0m	2.5m	3.5m	2.2m	3.2m	1.8m	2.8m
	歩行者が多くて歩道のない駅前・繁華街道路	C 通常の道路（§5③後） $\left(\frac{\text{車道の幅員}-1.5\text{m}}{2}\right)$ を超えないもの	6.5m	7.5m	5.5m	6.5m	4.9m	5.9m	4.1m	5.1m
		D 市街地地区内極少指定道路又は一方通行とされている道路（§5③前） (車道の幅員-1.0m)を超えないもの	3.5m	4.5m	3.0m	4.0m	2.7m	3.7m	2.3m	3.3m
市街地区域外の道路（第6条）	E 通常の道路（§6②）	$\left(\frac{\text{車道の幅員}}{2}\right)$ を超えないもの	5.0m	6.0m	4.0m	5.0m	3.4m	4.4m	2.6m	3.6m
	F 一方通行とされている道路又はその道路に概ね300m以内の区間ごとに待避所がある道路（§6①）	(車道の幅員-0.5m)を超えないもの	3.0m	4.0m	2.5m	3.5m	2.2m	3.2m	1.8m	2.8m
	G 市街地区域外極少指定道路（§6①）	車道の幅員を超えないもの	2.5m	3.5m	2.0m	3.0m	1.7m	2.7m	1.3m	2.3m

()内は、政令の該当条項を示す。

上記を踏まえ、車両の大きさごとの通行可能な道路について、以下のとおり設定し、道路台帳で道路幅員を確認した。

今回の検討対象範囲は、全体的に狭あい道路が多い点を踏まえ、C-BUS等の路線バスが走行している道路は、小型バス（マイクロバス）及びワゴンタイプは走行可能とした。

表 23 車両の大きさごとの通行可能な道路幅員の考え方

種類	通常の道路	300mごとに待避場がある場合	路線バスが運行している場合
大型バス	6.0m以上で通行可	4.0m以上で通行可	—
中型バス			—
小型バス（マイクロバス）			通行可
ワゴンタイプ	5.0m以上で通行可	3.5m以上で通行可	通行可

(6) 集合場所条件

スクールバスの乗降場所（集合場所及び下車場所）の条件設定にあたっては、以下のとおりとした。

- 学校ヒアリングの結果を踏まえ、乗降場所は現在の集団登校での集合場所のほか、公共施設や神社・寺院の位置を基準に設定した。
- そのほか、路線バス停留所や、社会的サービスとして比較的高密度に設置されている郵便ポスト設置位置とした。
- 合川小学校及び天名小学校に通学する児童及び両小学校区に居住している未就学児の保護者を対象に実施したアンケート結果を踏まえて、国勢調査の 250m メッシュの重心を居住地と仮定し、メッシュあたり 1.2 人以上の場合は、集合場所まで 1km 未満となるようにした。
- 学校ヒアリングの結果を踏まえ、交通量の多い 2 車線道路の横断をできる限り回避する観点から、2 車線道路上を乗降場所とする場合は、極力主たる集落が左側になるようにした。
また、交通量の多い道路を極力横断させないようにルートを設定した。

なお、乗降場所はあくまで現時点の想定であり、実際のスクールバスの運行計画策定にあたっては、地元との協議の上、決定する必要がある。

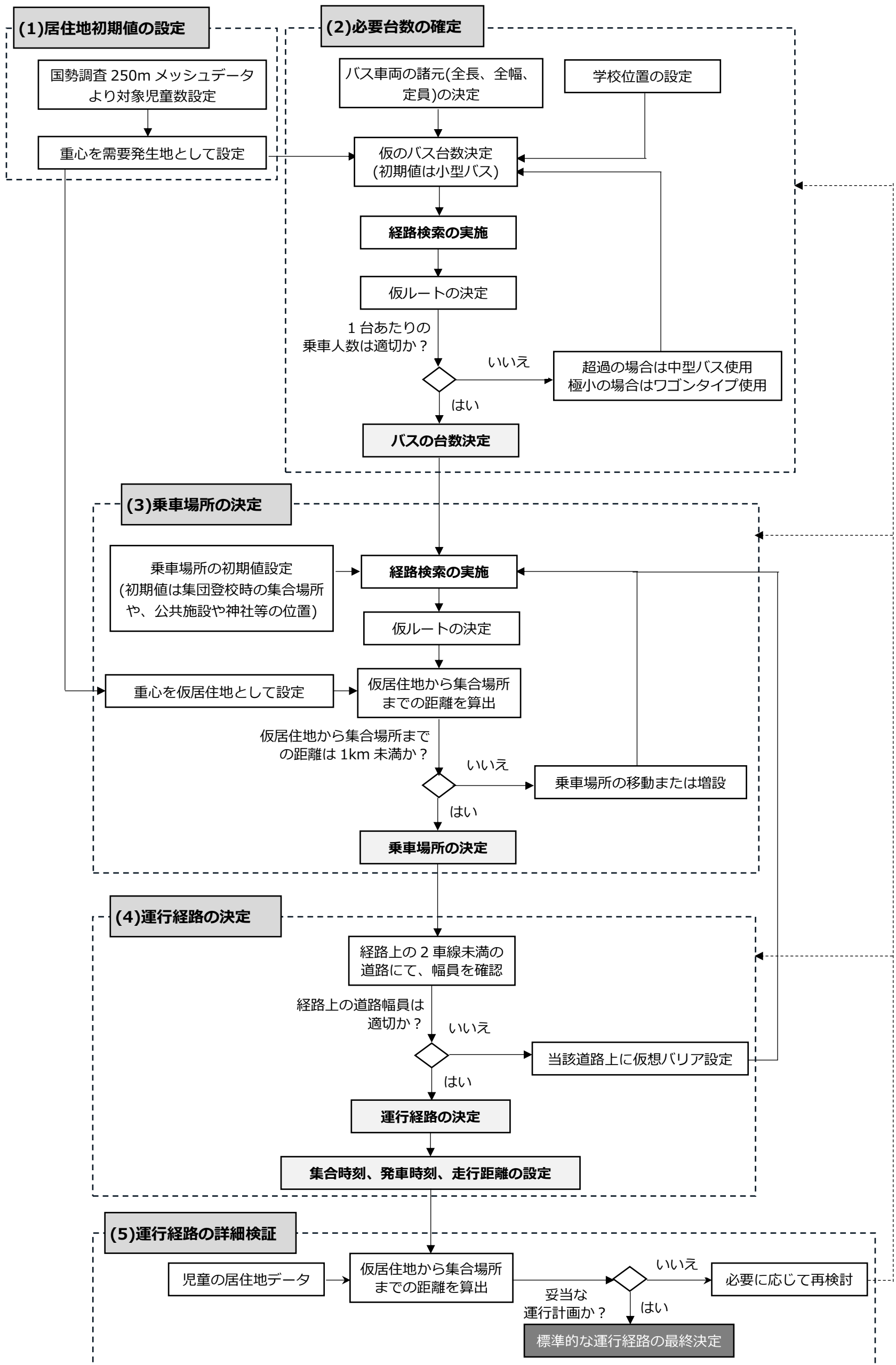


図 45 登校時の運行経路検討手順

5.5. シミュレーション結果

(1) 登校時のシミュレーション結果

登校時のシミュレーション結果については、シミュレーションケース・ルートごとに、以下の整理を行った。

- 使用車両：児童の乗車人数に応じて適用
- 標準人数：令和2(2020)年国勢調査結果に基づく想定利用人数
- 実際の利用者：実際の児童の居住地に基づく想定利用人数（Ⅰ-②、Ⅲ-⑤は除く）
- 最大乗車時間：最も長い距離を乗車することになる児童の乗車時間
- 想定乗車場所：シミュレーションにあたって想定集合・乗車場所
- 総走行距離：学校を出発してから戻ってくるまでのバスの走行距離
- 総移動時間：学校を出発してから戻ってくるまでのバスの所要時間

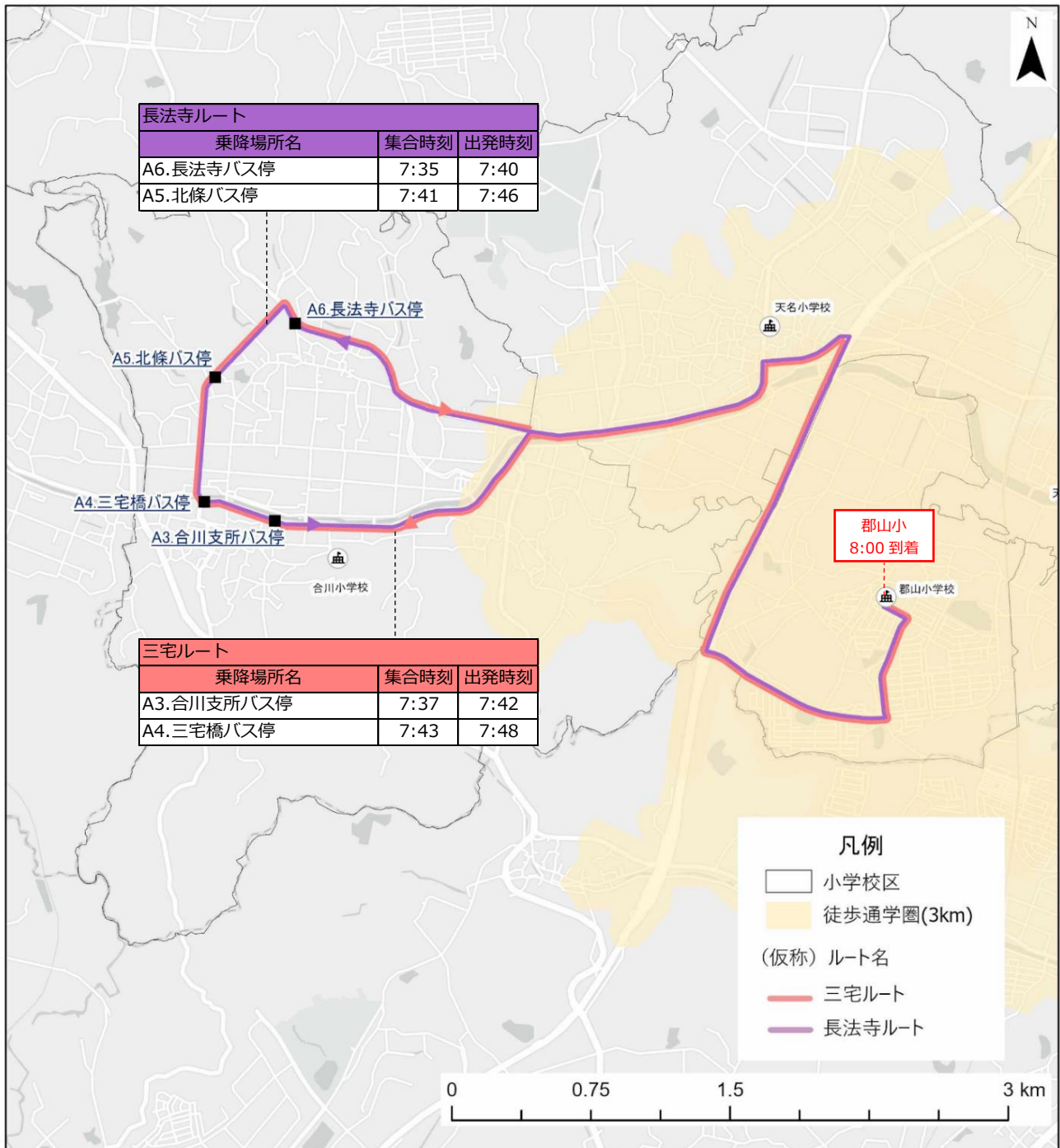
次ページ以降に登校時のシミュレーション結果を具体的に示す。

なお、乗降場所は現時点の想定であり、実際のスクールバスの運行計画策定にあたっては、地元との協議の上で決定する必要がある。

また、乗降場所の名称は仮称であり、アルファベットと数字からなる記号を設定したが、乗降場所を一意に識別するためのものであり、停車順序とは異なる。

I-① 天栄中学校区(令和8年度、徒歩での通学距離3km以上を対象、現在の郡山小学校へ通学)

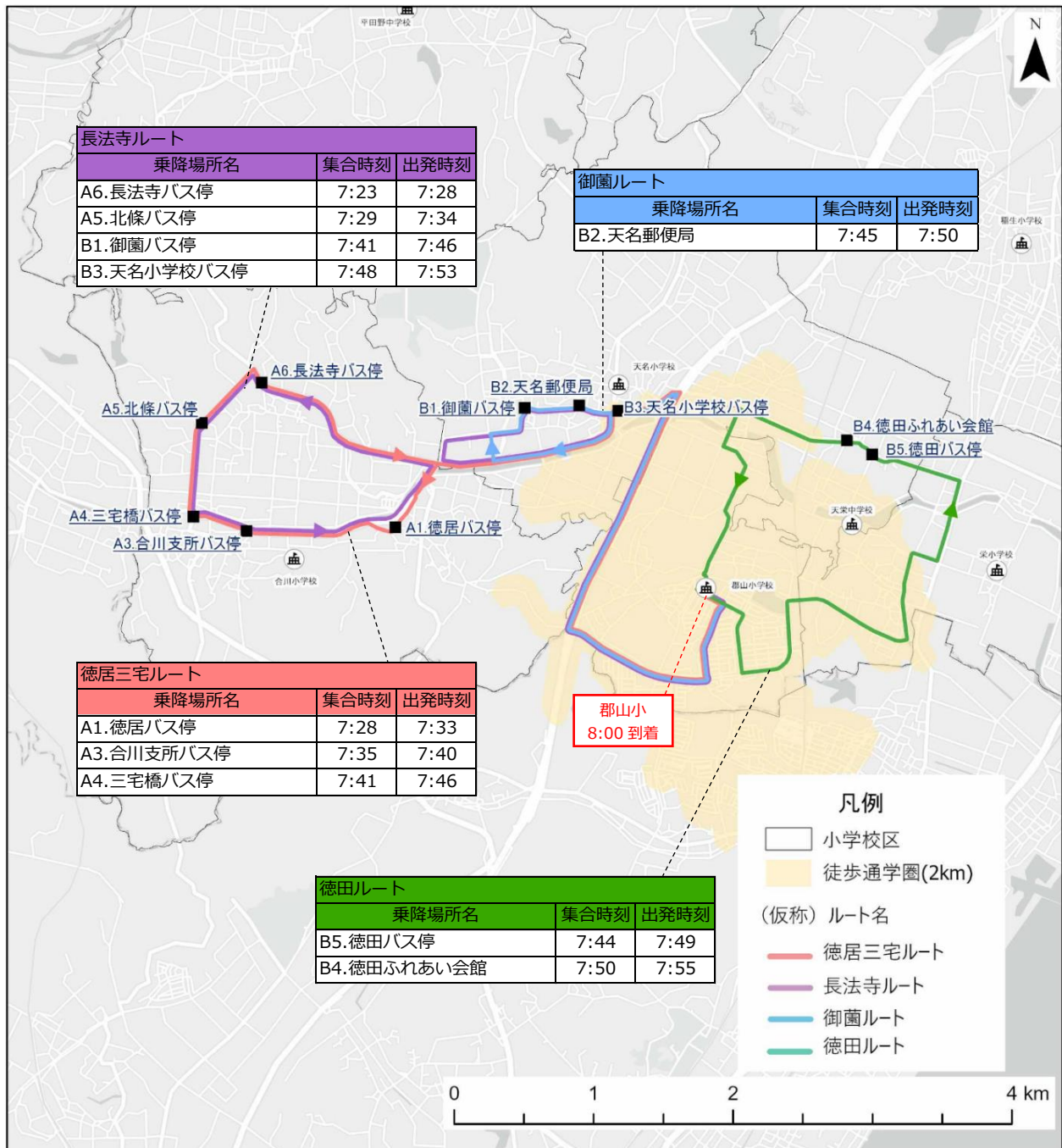
ルート名	使用車両	標準人数	実際の利用者	最大乗車時間	想定乗車場所	総走行距離・総移動時間
三宅ルート	小型	16人	17人	18分	A3. 合川支所バス停→A4. 三宅橋バス停	16.0km・41分
長法寺ルート	小型	16人	14人	20分	A6. 長法寺バス停→A5. 北條バス停	16.0km・32分



I-① 天栄中学校区（令和8年度、徒歩での通学距離2km以上を対象、現在の郡山小学校へ通学）

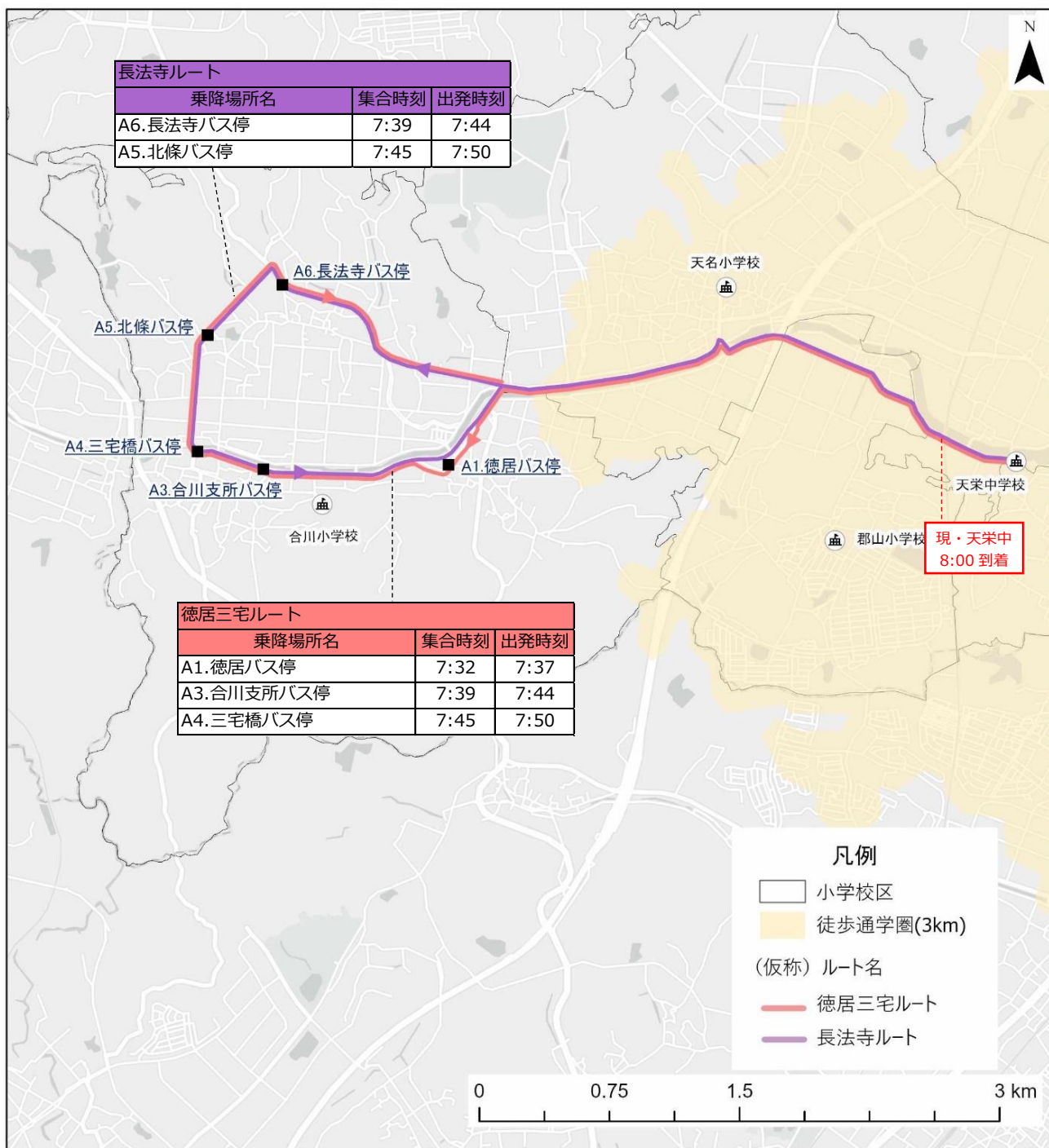
ルート名	使用車両	標準人数	実際の利用者	最大乗車時間	想定乗車場所	総走行距離・総移動時間
徳居三宅ルート	中型	36人	36人	27分	A1. 徳居バス停→A3. 合川支所バス停 バス停→A4. 三宅橋バス停	16.0km・46分
長法寺ルート※)	中型	22人	39人	32分	A6. 長法寺バス停→A5. 北條バス停 バス停→B1. 御菌バス停→B3. 天名小学校バス停	16.6km・51分
御菌ルート※)	中型	48人	20人	10分	B2. 天名郵便局	10.6km・29分
徳田ルート	ワゴン	10人	11人	11分	B5. 徳田バス停→B4. 徳田ふれあい会館	7.3km・26分

※) 長法寺ルートの実際の利用者が標準人数を大きく上回り、御菌ルートの実際の利用者が標準人数を大きく下回る結果となったが、具体的には考察にて示す。



I-② 天栄中学校区(令和14年度、徒歩での通学距離3km以上を対象、現在の天栄中学校へ通学)

ルート名	使用車両	標準人数	最大乗車時間	想定乗車場所	総走行距離・総移動時間
徳居三宅ルート	中型	34人	23分	A1. 徳居バス停→A3. 合川支所バス停→A4. 三宅橋バス停	11.5km・36分
長法寺ルート	小型	16人	16分	A6. 長法寺バス停→A5. 北條バス停	11.6km・29分



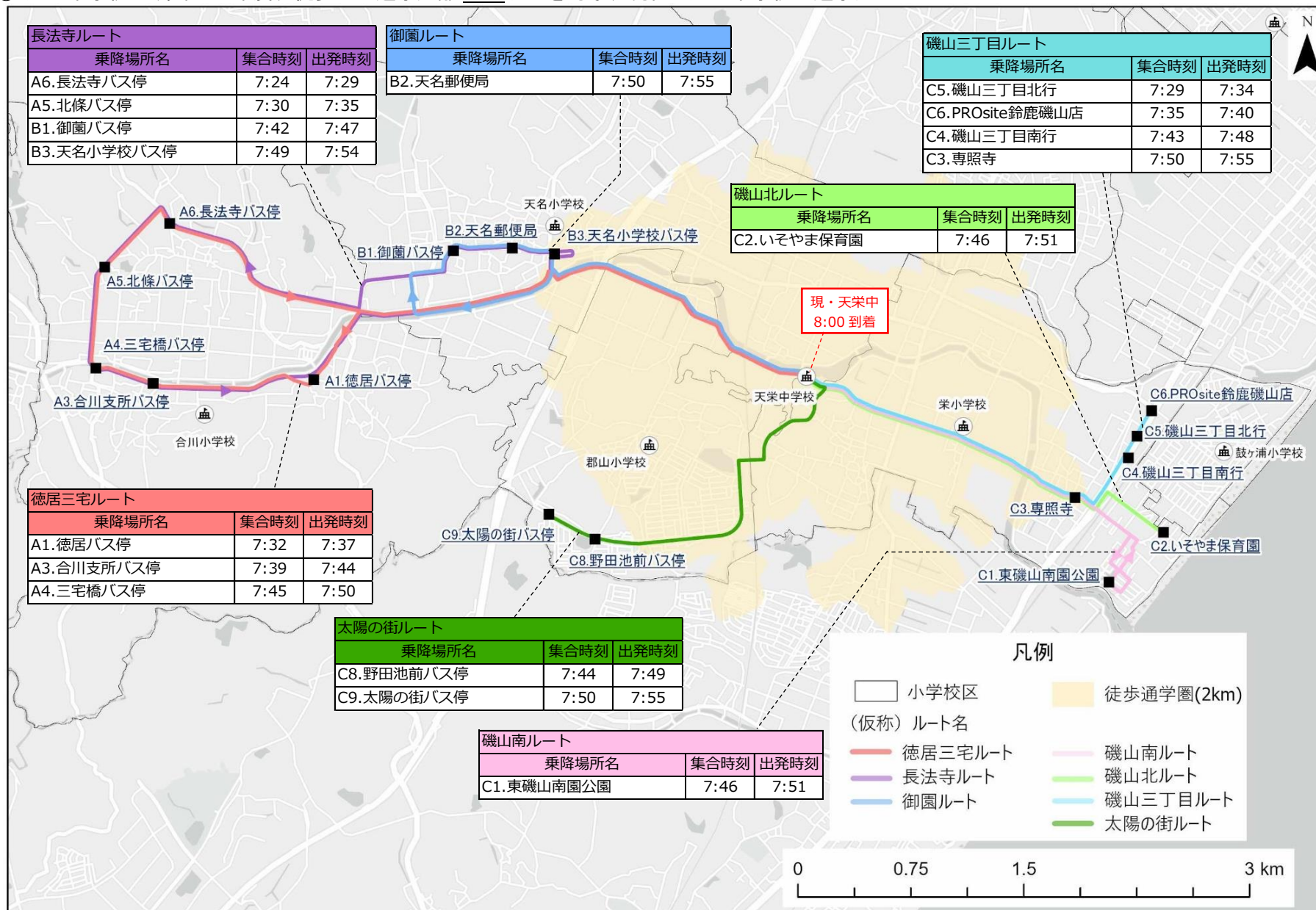
I-② 天栄中学校区(令和14年度、徒歩での通学距離 2km 以上を対象、現在の天栄中学校へ通学)

ルート名	使用車両	標準人数	最大乗車時間	想定乗車場所	総走行距離・総移動時間
徳居三宅ルート	中型	36人	23分	A1. 徳居バス停→A3. 合川支所バス停→A4. 三宅橋バス停	11.5km・36分
長法寺ルート ^{※1)}	中型	20人	31分	A6. 長法寺バス停→A5. 北條バス停→B1. 御菌バス停→B3. 天名小学校バス停	12.4km・45分
御菌ルート ^{※1)}	中型	48人	5分	B2. 天名郵便局	6.4km・19分
磯山南ルート ^{※2)}	中型	26人	9分	C1. 東磯山南園公園	5.6km・21分
磯山北ルート	中型	42人	9分	C2. いそやま保育園	5.8km・22分
磯山三丁目ルート ^{※2)}	中型	47人	26分	C5. 磯山三丁目北行→C6. PROsite 鈴鹿磯山店→C4. 磯山三丁目南行→C3. 専照寺	6.6km・37分
太陽の街ルート	小型	26人	11分	C8. 野田池前バス停→C9. 太陽の街バス停	5.2km・21分

※1) 長法寺ルートの標準人数が中型バスの定員を下回り、御菌ルートの標準人数が中型バスの定員を上回る結果となったが、具体的には考察にて示す。

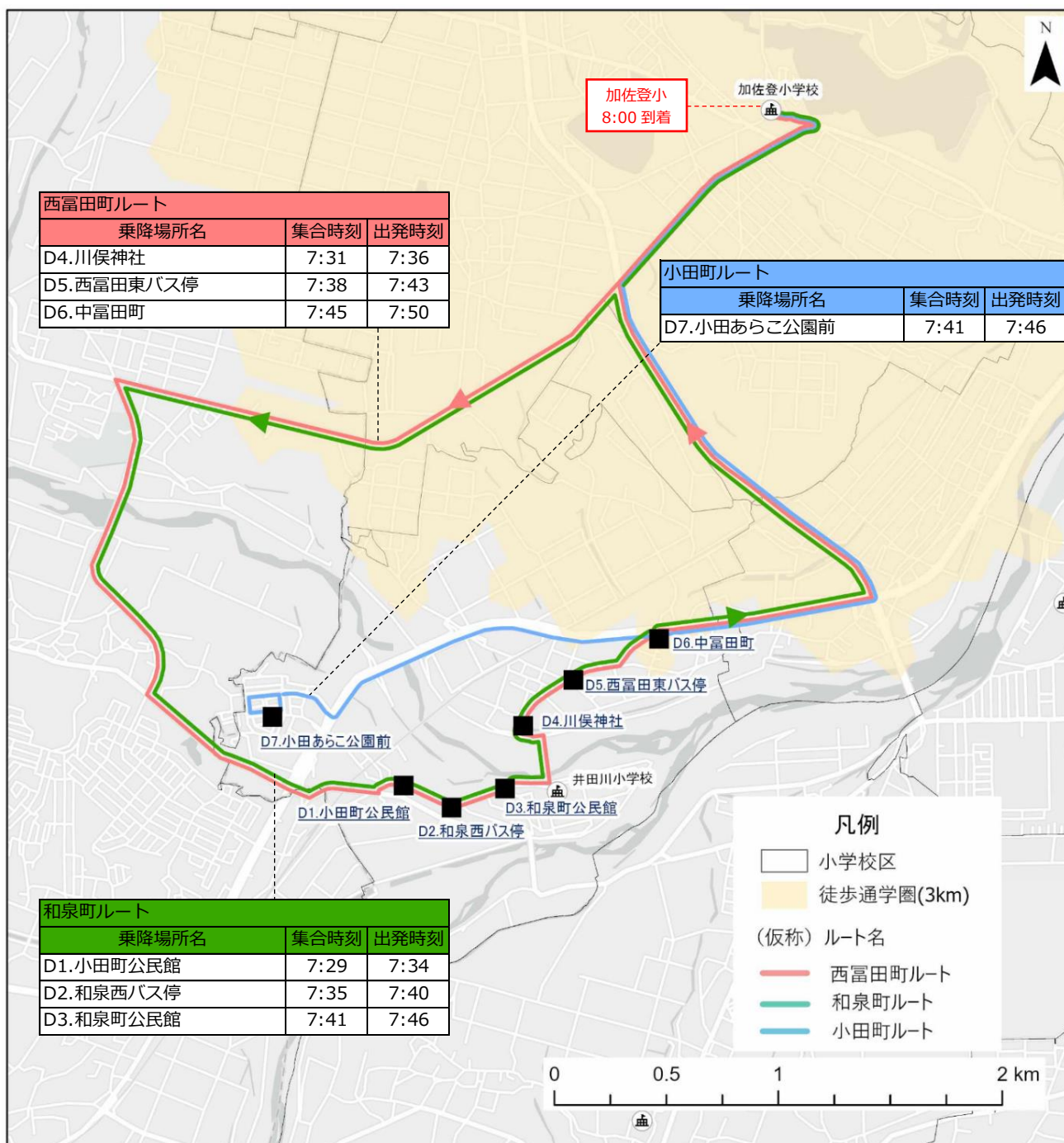
※2) 磯山南ルート及び磯山三丁目ルートは両方とも中型を採用としているが、具体的には考察にて示す。

I-② 天栄中学校区(令和14年度、徒歩での通学距離2km以上を対象、現在の天栄中学校へ通学)



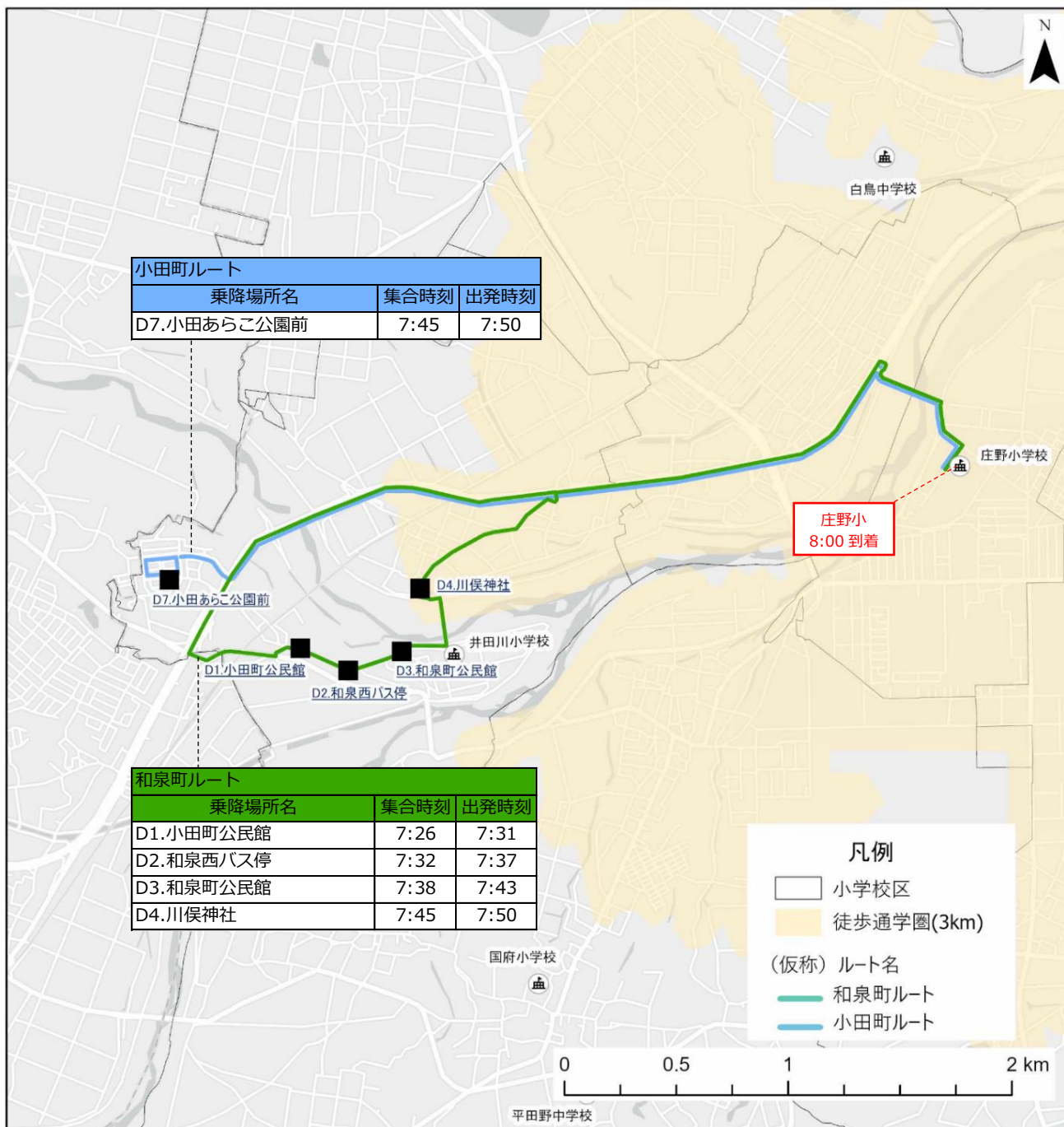
Ⅱ-① 井田川小学校区(令和10年度、現在の加佐登小学校へ通学)

ルート名	使用車両	標準人数	実際の利用者	最大乗車時間	想定乗車場所	総走行距離・総移動時間
西富田町ルート	小型	21人	20人	24分	D4. 川俣神社→D5. 西富田東バス停→D6. 中富田町	12.7km・49分
和泉町ルート	小型	18人	15人	26分	D1. 小田町公民館→D2. 和泉西バス停→D3. 和泉町公民館	12.7km・45分
小田町ルート	中型	40人	42人	14分	D7. 小田あらこ公園前	12.5km・33分



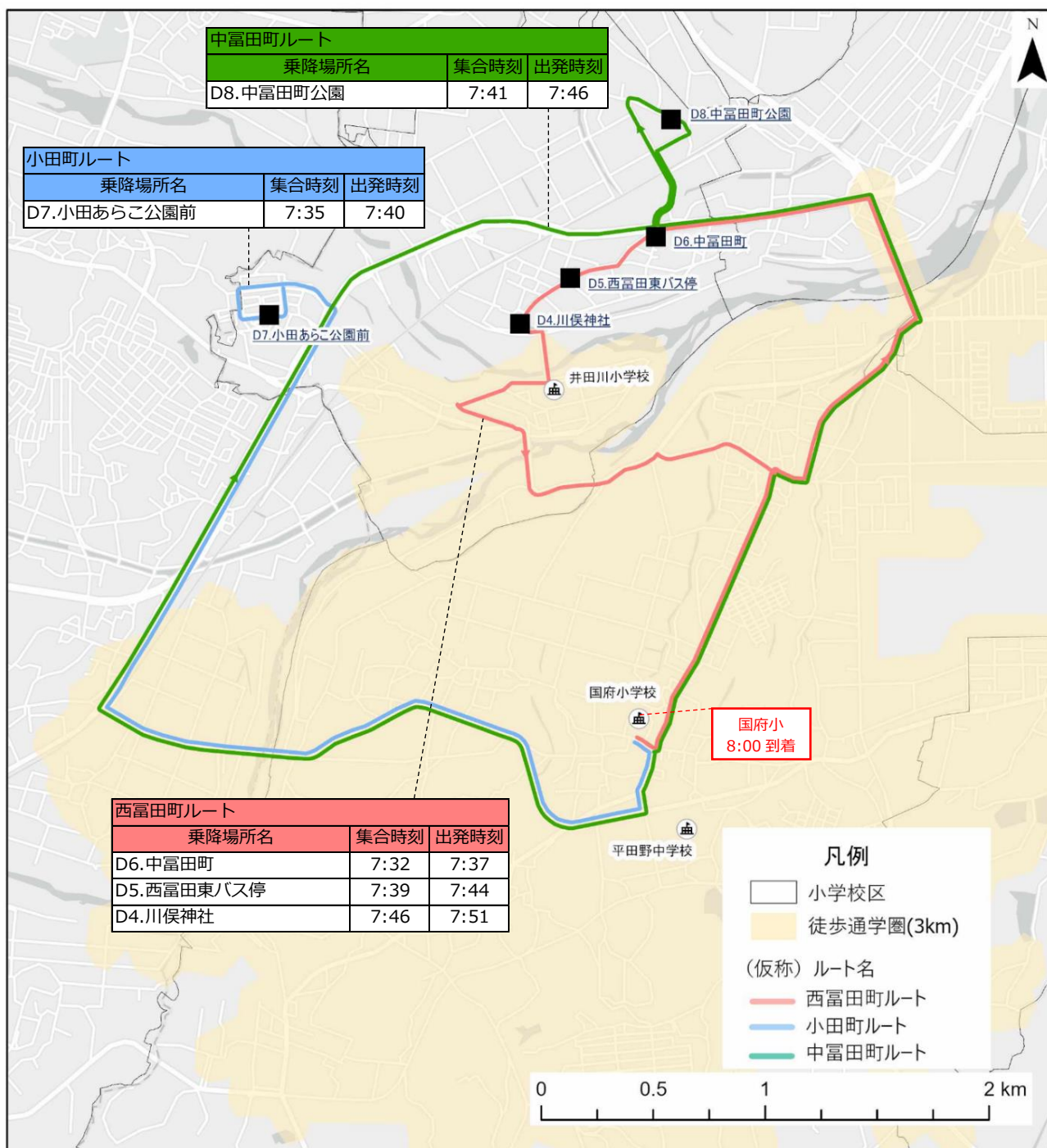
II-② 井田川小学校区(令和10年度、現在の庄野小学校へ通学)

ルート名	使用車両	標準人数	実際の利用者	最大乗車時間	想定乗車場所	総走行距離・総移動時間
和泉町ルート	小型	22人	23人	29分	D1. 小田町公民館→D2. 和泉西バス停→D3. 和泉町公民館→D4. 川俣神社	9.1km・48分
小田町ルート	中型	40人	42人	10分	D7. 小田あらこ公園前	9.0km・29分



II-③ 井田川小学校区(令和10年度、現在の国府小学校へ通学)

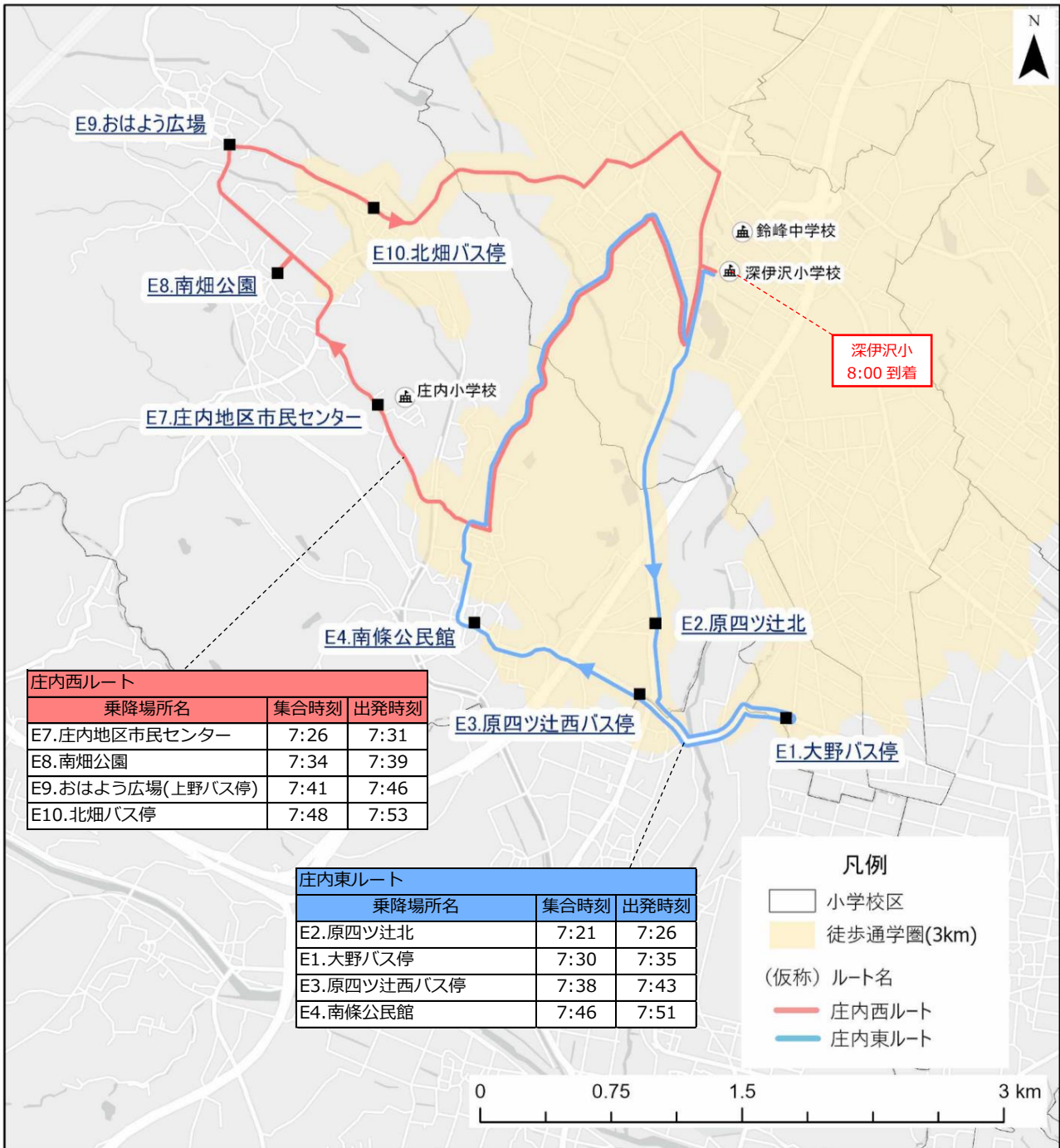
ルート名	使用車両	標準人数	実際の利用者	最大乗車時間	想定乗車場所	総走行距離・総移動時間
西富田町ルート	小型	26人	19人	23分	D6. 中富田町→D5. 西富田東バス停→D4. 川俣神社	9.0km・42分
小田町ルート	中型	40人	44人	20分	D7. 小田あらこ公園前	11.6km・43分
中富田町ルート	ワゴン	5人	2人	14分	D8. 中富田町公園	12.5km・39分



Ⅲ-① 鈴峰中学校区(令和11年度、現在の深伊沢小学校へ通学)

ルート名	使用車両	標準人数	実際の利用者	最大乗車時間	想定乗車場所	総走行距離・総移動時間
庄内西ルート	中型	33人	24人	29分	E7. 庄内地区市民センター→E8. 南畑公園→E9. おはよう広場(上野バス停) →E10. 北畑バス停	10.7km・41分
庄内東ルート	ワゴン	10人	6人	34分	E2. 原四ツ辻北→E1. 大野バス停→E3. 原四ツ辻西バス停→E4. 南條公民館	10.1km・43分

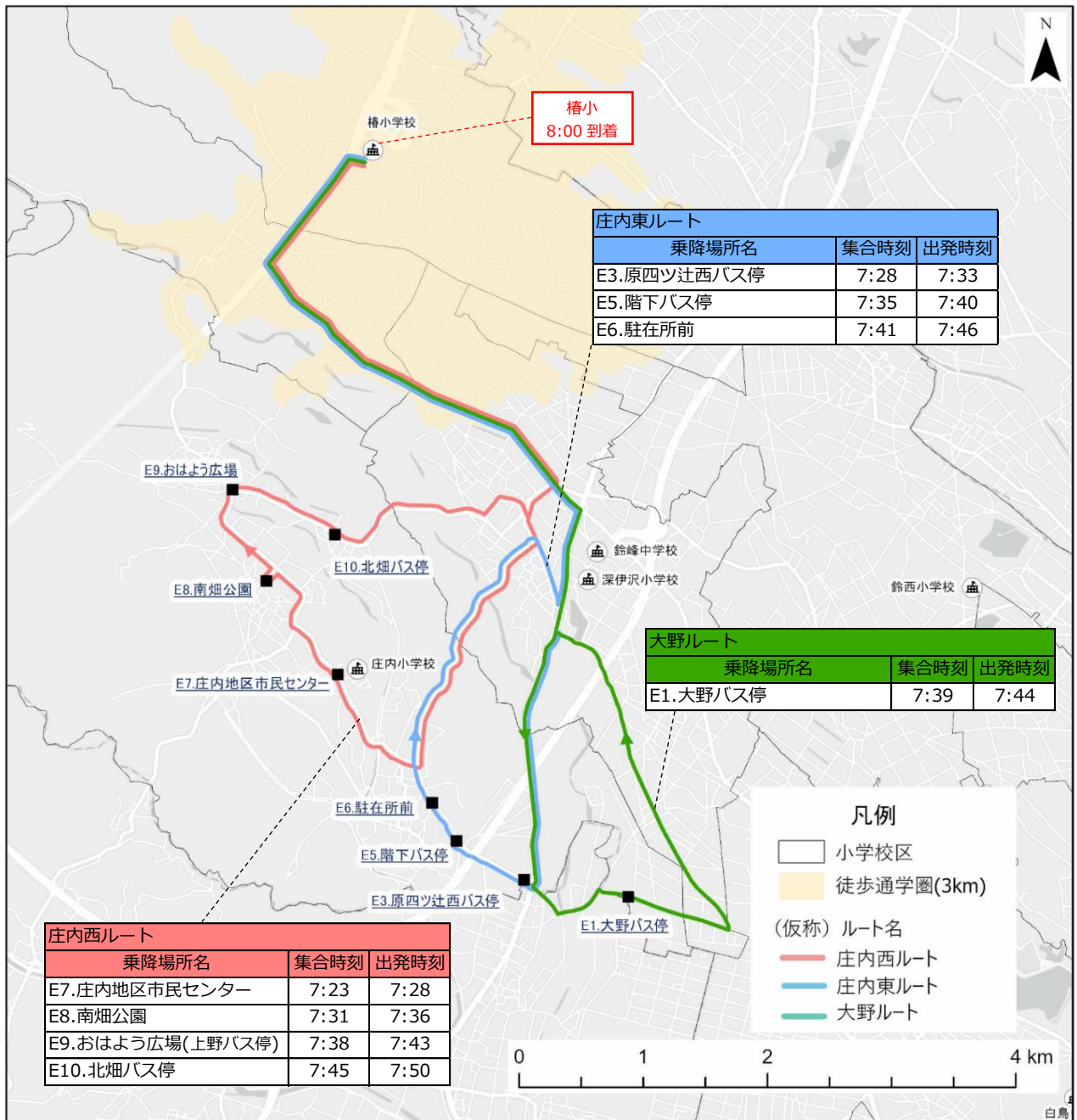
※) 庄内小学校以外に通学する児童は、実際の利用者の対象外とする。



Ⅲ-② 鈴峰中学校区(令和11年度、現在の椿小学校へ通学)

ルート名	使用車両	標準人数	実際の利用者	最大乗車時間	想定乗車場所	総走行距離・総移動時間
庄内西ルート	中型	34人	27人	32分	E7. 庄内地区市民センター→E8. 南畑公園→E9. おはよう広場(上野バス停)→E10. 北畑バス停	17.5km・49分
庄内東ルート	中型	36人	25人	27分	E3. 原四ツ辻西バス停→E5. 階下バス停→E6. 駐在所前	17.4km・44分
大野ルート	ワゴン	3人	2人	16分	E1. 大野バス停	17.8km・37分

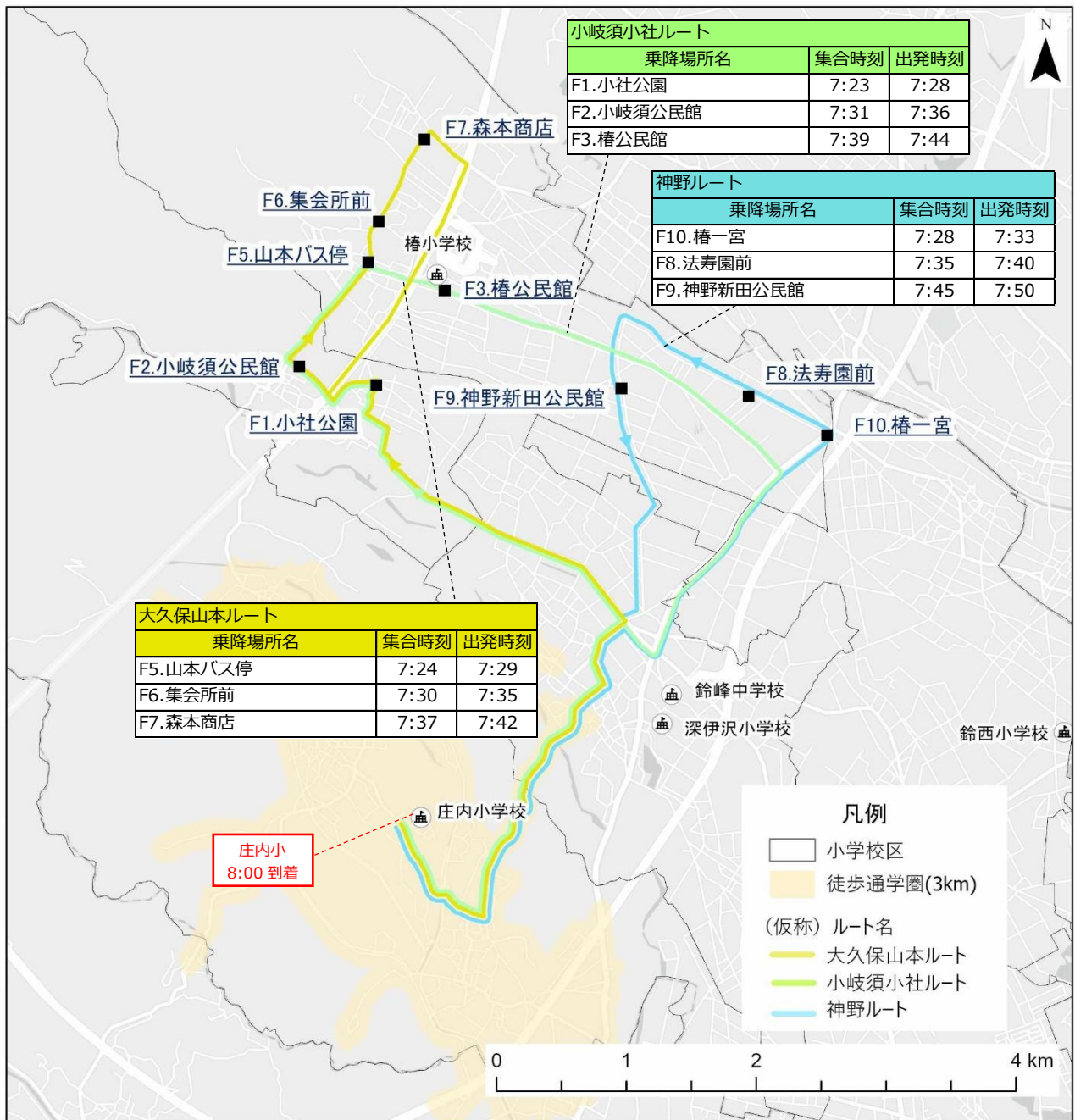
※) 庄内小学校以外に通学する児童は、実際の利用者の対象外とする。



Ⅲ-② 鈴峰中学校区(令和11年度、現在の庄内小学校へ通学)

ルート名	使用車両	標準人数	実際の利用者	最大乗車時間	想定乗車場所	総走行距離・総移動時間
大久保山本ルート	中型	40人	36人	31分	F5.山本バス停→F6.集会所前→F7.森本商店	19.5km・52分
小岐須小社ルート	中型	36人	20人	32分	F1.小社公園→F2.小岐須公民館→F3.椿公民館	18.0km・49分
神野ルート	ワゴン	10人	10人	27分	F10.椿一宮→F8.法寿園前→F9.神野新田公民館	14.5km・44分

※) 小学校区外に居住の児童は、実際の利用者の対象外とする。

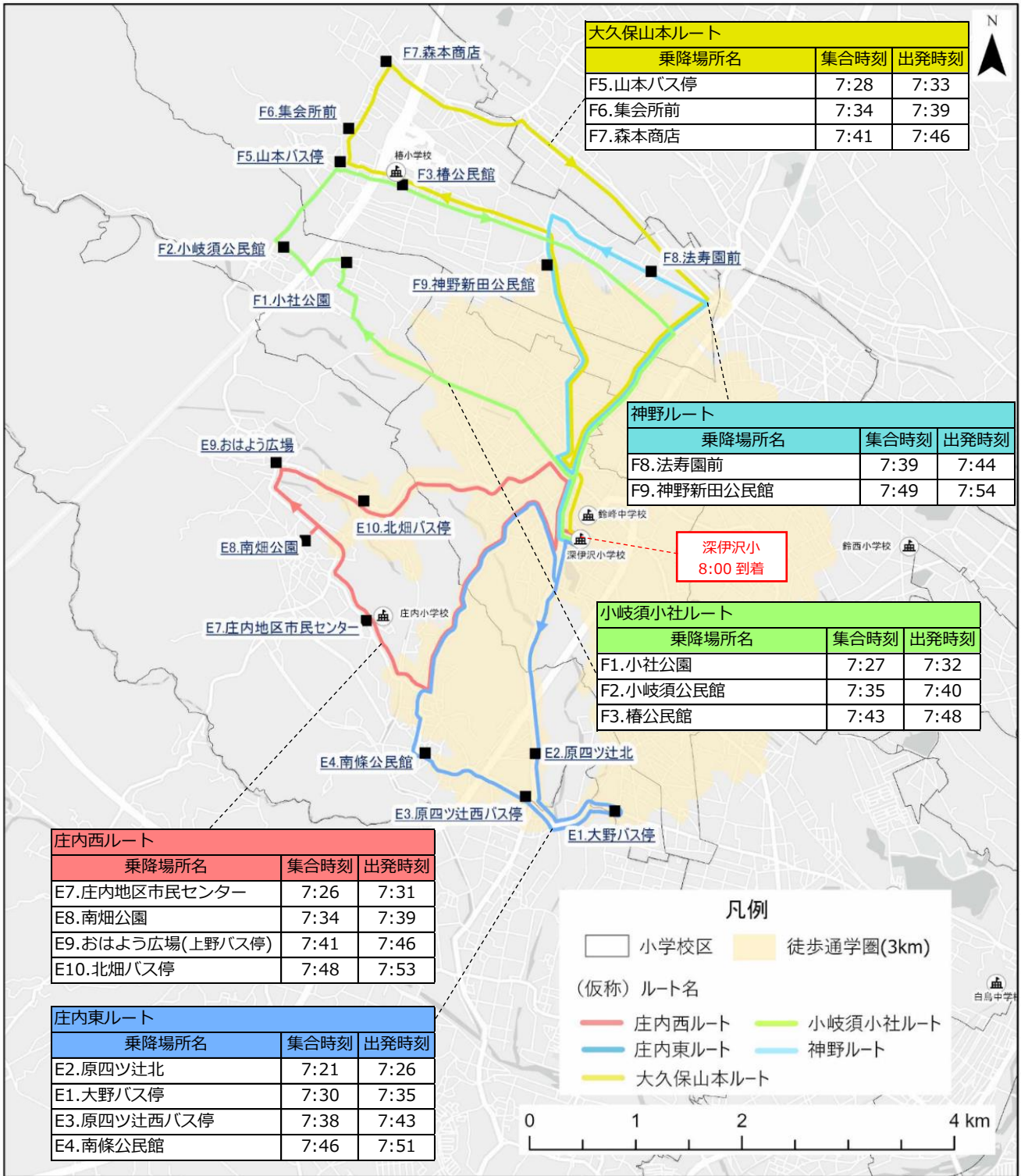


Ⅲ-③ 鈴峰中学校区(令和11年度、現在の深伊沢小学校へ通学)

ルート名	使用車両	標準人数	実際の利用者	最大乗車時間	想定乗車場所	総走行距離・総移動時間
庄内西ルート	中型	33人	24人	29分	E7. 庄内地区市民センター→E8. 南畑公園→E9. おはよう広場(上野バス停)→E10. 北畑バス停	10.7km・41分
庄内東ルート	ワゴン	10人	6人	34分	E2. 原四ツ辻北→E1. 大野バス停→E3. 原四ツ辻西バス停→E4. 南條公民館	10.1km・43分
大久保山本ルート	中型	42人	36人	27分	F5. 山本バス停→F6. 集会所前→F7. 森本商店	13.4km・44分
小岐須小社ルート	中型	36人	19人	28分	F1. 小社公園→F2. 小岐須公民館→F3. 椿公民館	11.7km・43分
神野ルート	ワゴン	4人	8人	16分	F8. 法寿園前→F9. 神野新田公民館	8.2km・29分

※) 小学校区外に居住の児童及び現在深伊沢小学校に通学している児童は、実際の利用者の対象外とする。

Ⅲ-③ 鈴峰中学校区(令和11年度、現在の深伊沢小学校へ通学)

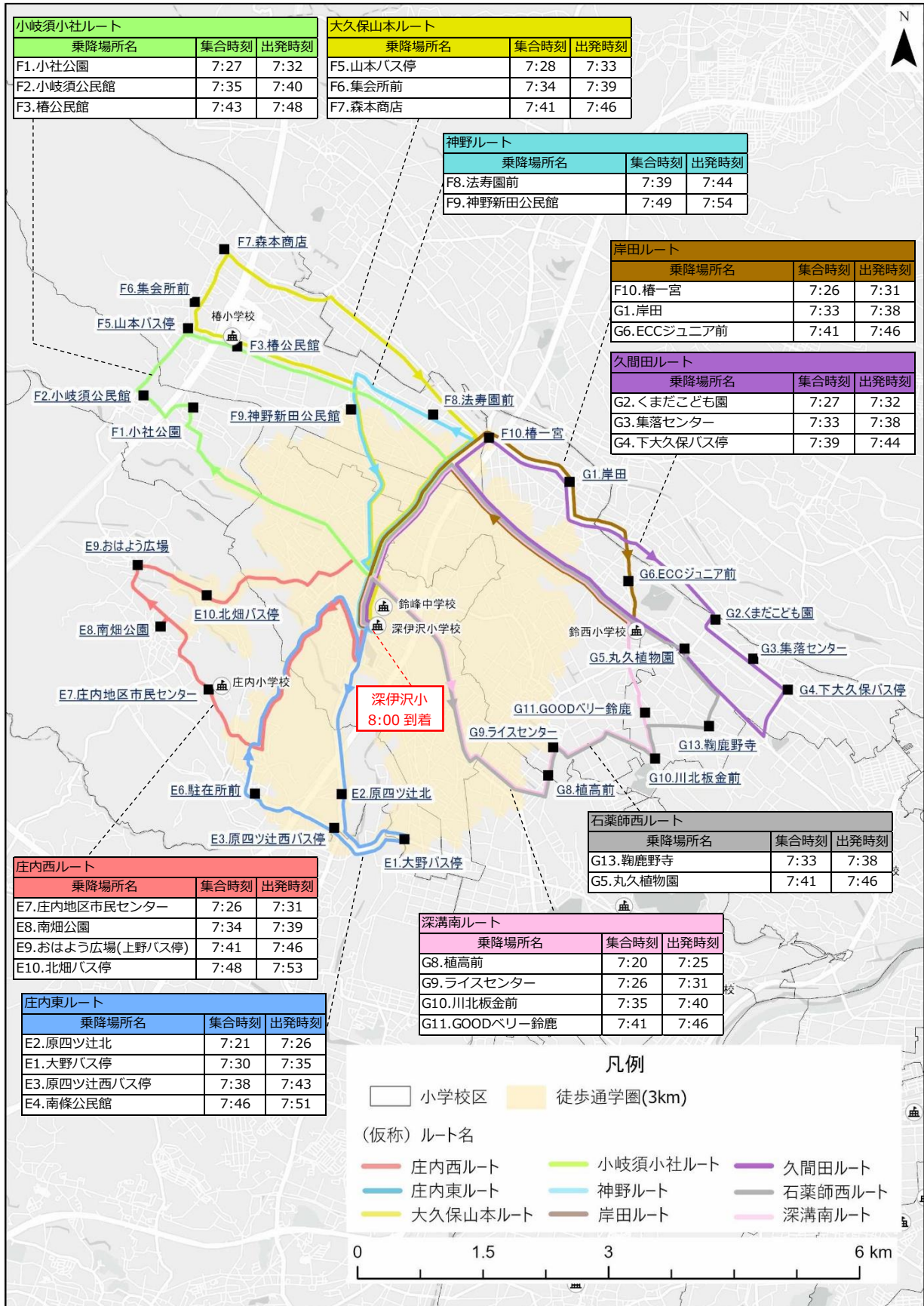


Ⅲ-④ 鈴峰中学校校区(令和11年度、現在の深伊沢小学校へ通学)

ルート名	使用車両	標準人数	実際の利用者	最大乗車時間	想定乗車場所	総走行距離・総移動時間
庄内西ルート	中型	33人	24人	29分	E7. 庄内地区市民センター→E8. 南畑公園→E9. おはよう広場(上野バス停)→E10. 北畑バス停	10.7km・41分
庄内東ルート	ワゴン	10人	6人	34分	E2. 原四ツ辻北→E1. 大野バス停→E3. 原四ツ辻西バス停→E4. 南條公民館	10.1km・43分
大久保山本ルート	中型	42人	36人	27分	F5. 山本バス停→F6. 集会所前→F7. 森本商店	13.4km・44分
小岐須小社ルート	中型	36人	19人	28分	F1. 小社公園→F2. 小岐須公民館→F3. 椿公民館	11.7km・43分
神野ルート	ワゴン	4人	8人	16分	F8. 法寿園前→F9. 神野新田公民館	8.2km・29分
岸田ルート	中型	33人	25人	29分	F10. 椿一宮→G1. 岸田→G6. ECCジュニア前	11.4km・40分
久間田ルート	中型	42人	26人	28分	G2. くまだこども園→G3. 集落センター→G4. 下大久保バス停	16.2km・47分
石薬師西ルート	小型	23人	13人	22分	G13. 鞠鹿野寺→G5. 丸久植物園	14.6km・51分
深溝南ルート	中型	32人	38人	35分	G8. 植高前→G9. ライスセンター→G10. 川北板金前→G11. GOODベリー鈴鹿	13.4km・56分

※) 現在深伊沢小学校に通学している児童は、実際の利用者の対象外とする。

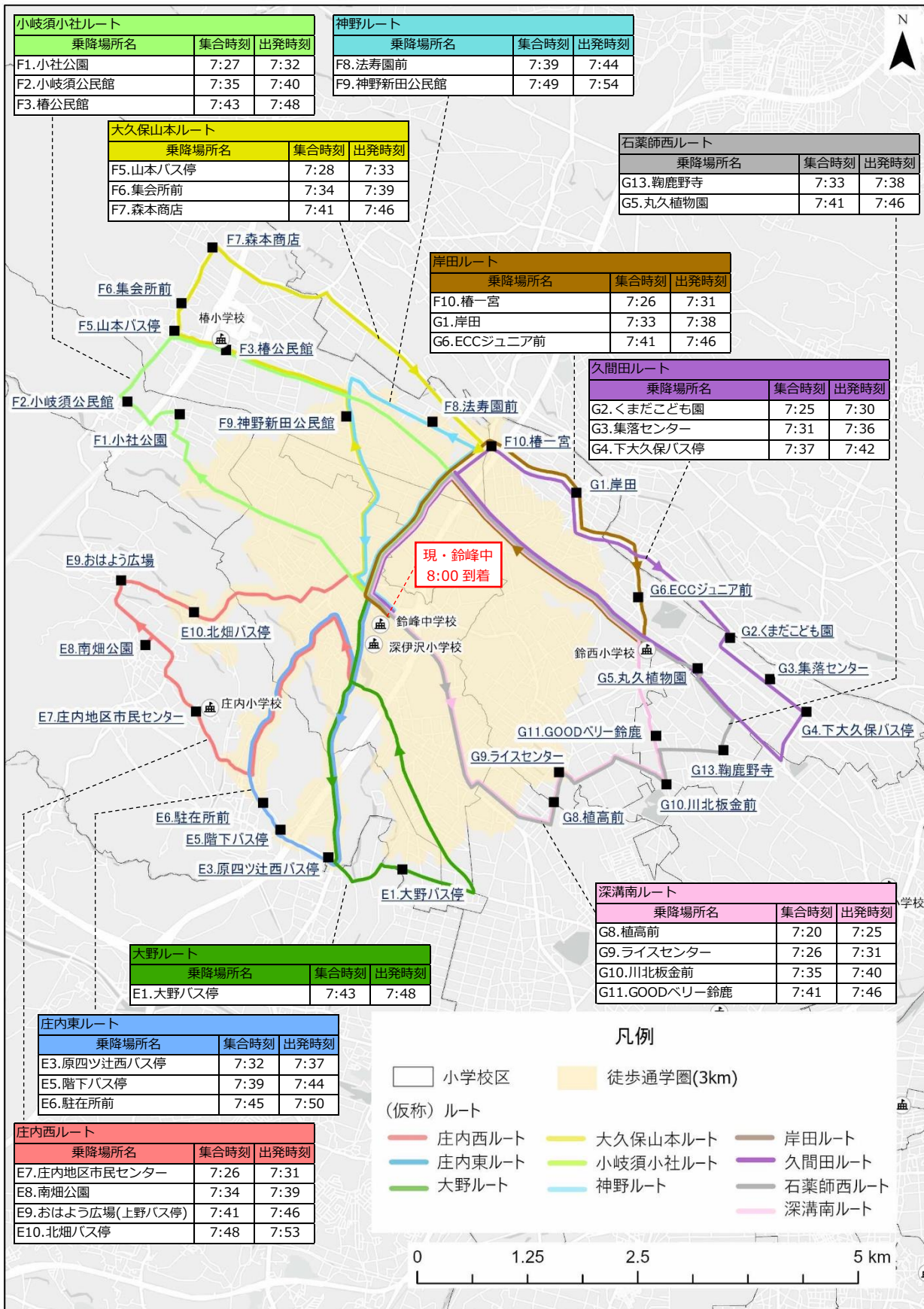
Ⅲ-④ 鈴峰中学校区(令和11年度、現在の深伊沢小学校へ通学)



Ⅲ-⑤ 鈴峰中学校区(令和18年度、現在の鈴峰中学校へ通学)

ルート名	使用車両	標準人数	最大乗車時間	想定乗車場所	総走行距離・総移動時間
庄内西ルート	中型	33人	29分	E7. 庄内地区市民センター→E8. 南畑公園→E9. おはよう広場(上野バス停)→E10. 北畑バス停	11.2km・44分
庄内東ルート	小型	21人	23分	E3. 原四ツ辻西バス停→E5. 階下バス停→E6. 駐在所前	9.1km・36分
大野ルート	ワゴン	7人	12分	E1. 大野バス停	9.5km・27分
大久保山本ルート	中型	41人	27分	F5. 山本バス停→F6. 集会所前→F7. 森本商店	12.8km・42分
小岐須小社ルート	中型	36人	28分	F1. 小社公園→F2. 小岐須公民館→F3. 椿公民館	11.0km・42分
神野ルート	ワゴン	4人	16分	F8. 法寿園前→F9. 神野新田公民館	7.5km・28分
岸田ルート	中型	33人	29分	F10. 椿一宮→G1. 岸田→G6. ECC ジュニア前	10.8km・39分
久間田ルート	中型	41人	30分	G2. くまだこども園→G3. 集落センター→G4. 下大久保バス停	15.6km・47分
石薬師西ルート	小型	23人	22分	G13. 鞠鹿野寺→G5. 丸久植物園	13.3km・45分
深溝南ルート	中型	32人	35分	G8. 植高前→G9. ライスセンター→G10. 川北板金前→G11. GOOD ベリー鈴鹿	12.0km・52分

Ⅲ-⑤ 鈴峰中学校区(令和18年度、現在の鈴峰中学校へ通学)



(2) 下校時のシミュレーション結果

下校時のシミュレーション結果については、シミュレーションケース・ルートごとに、以下の整理を行った。

- 使用車両：登校時に用いた車両を道路事情に応じて使用
- 最大乗車時間：最も長い距離を乗車することになる児童の乗車時間
- 最遅到着時刻：降車場所に最も遅く到着する場合の到着時刻
- 想定下車場所：シミュレーションにあたって想定下車場所
- 総走行距離：学校を出発してから戻ってくるまでのバスの走行距離
- 総移動時間：学校を出発してから戻ってくるまでのバスの所要時間

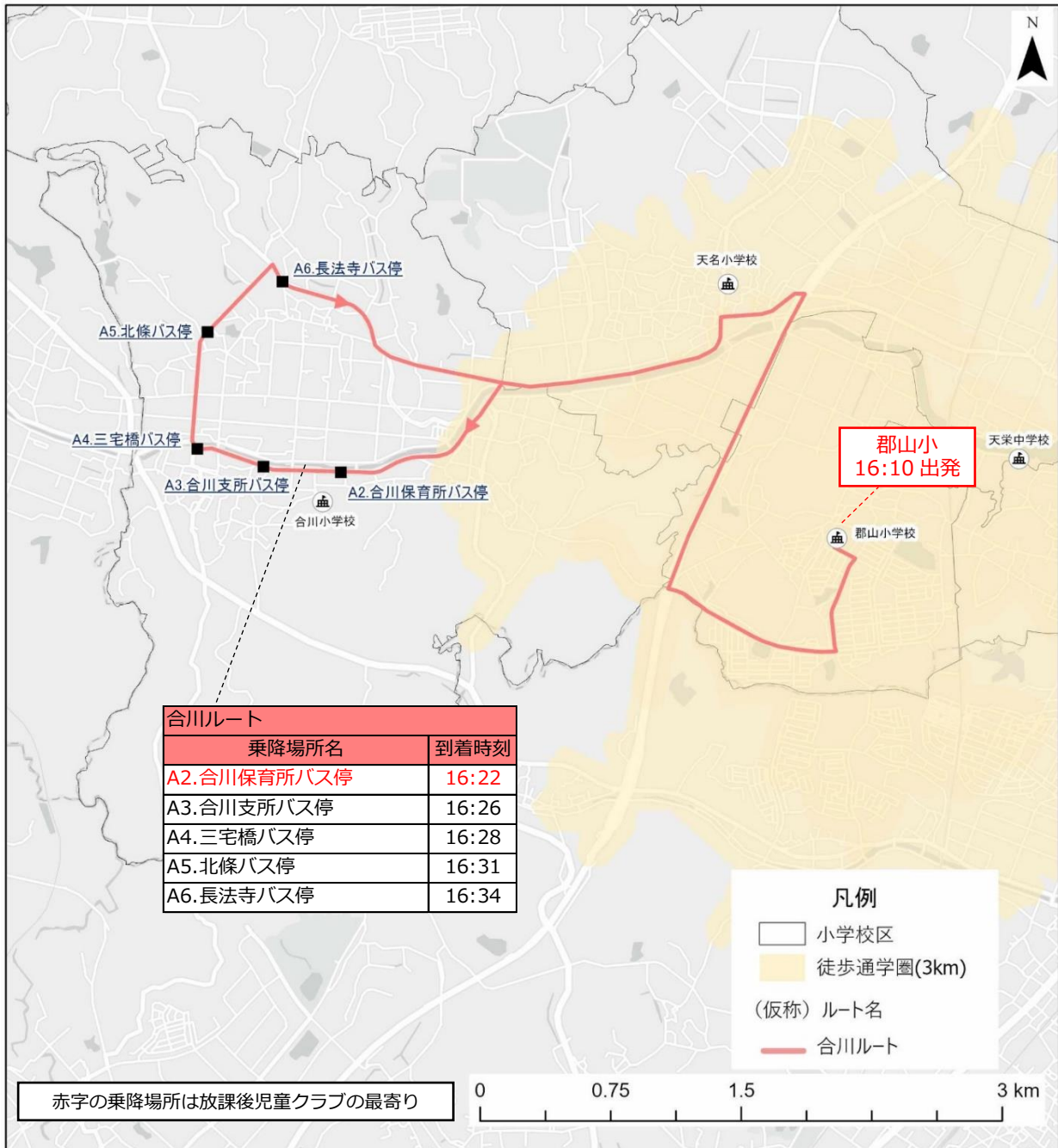
次ページ以降に下校時のシミュレーション結果を具体的に示す。

なお、乗降場所は現時点の想定であり、実際のスクールバスの運行計画策定にあたっては、地元との協議の上で決定する必要がある。

また、乗降場所の名称は仮称であり、アルファベットと数字からなる記号を設定したが、乗降場所を一意に識別するためのものであり、停車順序とは異なる。

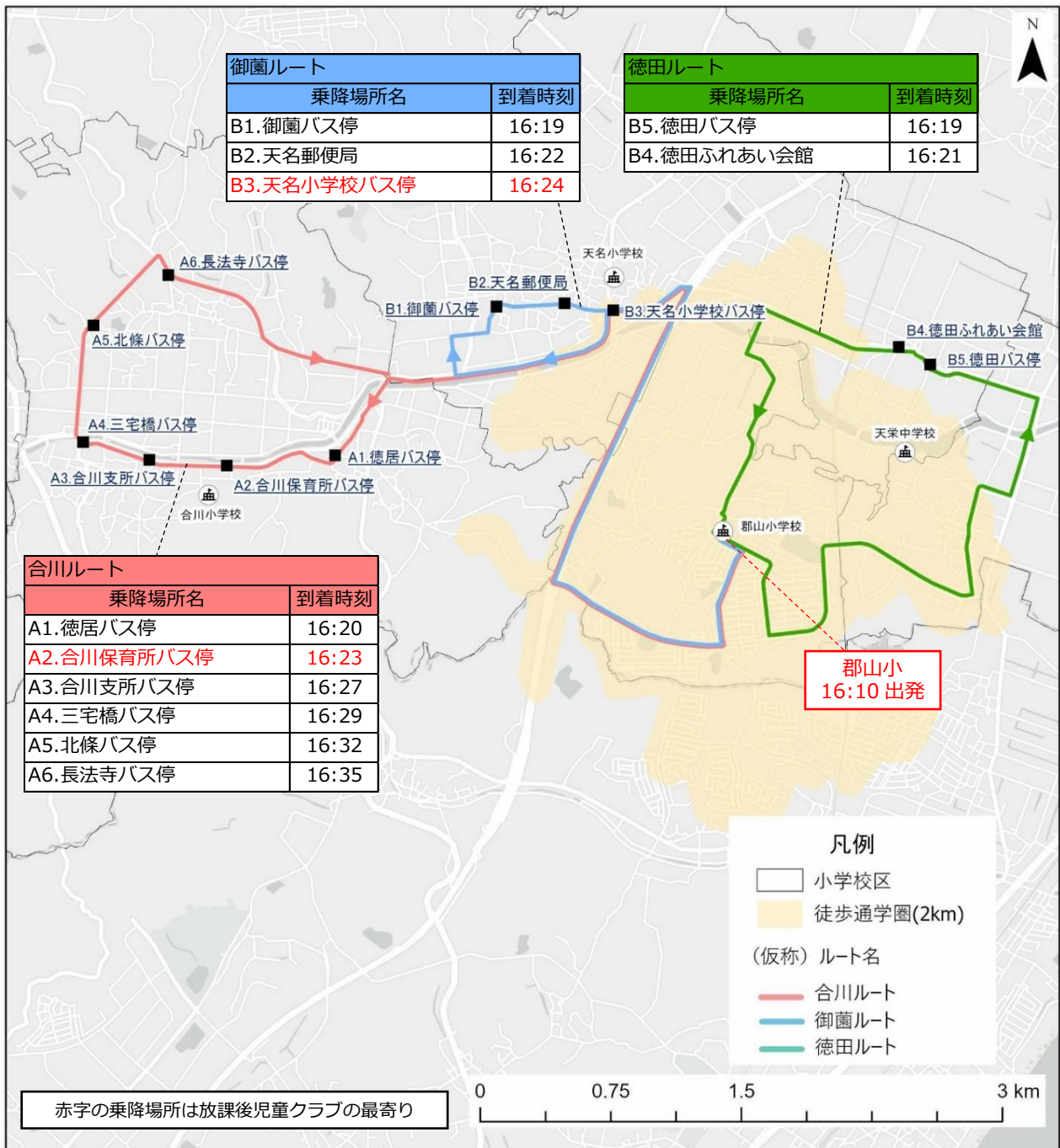
I-① 天栄中学校校区(令和8年度、徒歩での通学距離3km以上を対象、現在の郡山小学校へ通学)

ルート名	使用車両	最大乗車時間	最遅到着時刻	想定下車場所	総走行距離・総移動時間
合川ルート	中型	24分	16:34	A2. 合川保育所バス停→A3. 合川支所バス停→A4. 三宅橋バス停→A5. 北條バス停→A6. 長法寺バス停	16.1km・35分



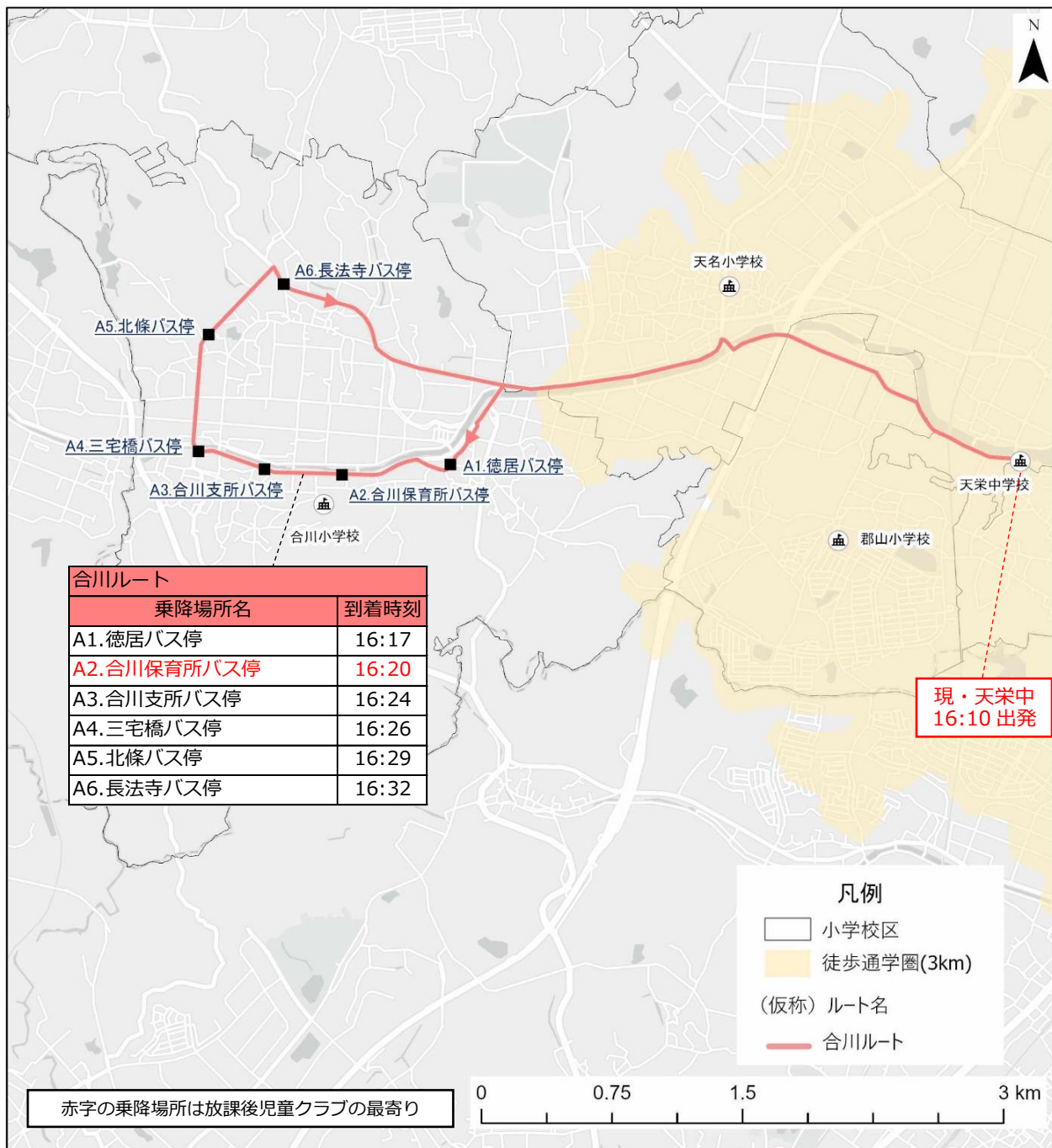
I-① 天栄中学校区（令和8年度、徒歩での通学距離2km以上を対象、現在の郡山小学校へ通学）

ルート名	使用車両	最大乗車時間	最遲到着時刻	想定下車場所	総走行距離・総移動時間
合川ルート	中型	25分	16:35	A1. 徳居バス停→A2. 合川保育所バス停→A3. 合川支所バス停→A4. 三宅橋バス停→A5. 北條バス停→A6. 長法寺バス停	16.2km・36分
御菌ルート	中型	14分	16:24	B1. 御菌バス停→B2. 天名郵便局→B3. 天名小学校バス停	10.6km・24分
徳田ルート	ワゴン	11分	16:21	B5. 徳田バス停→B4. 徳田ふれあい会館	7.3km・17分



I-② 天栄中学校区(令和14年度、徒歩での通学距離3km以上を対象、現在の天栄中学校へ通学)

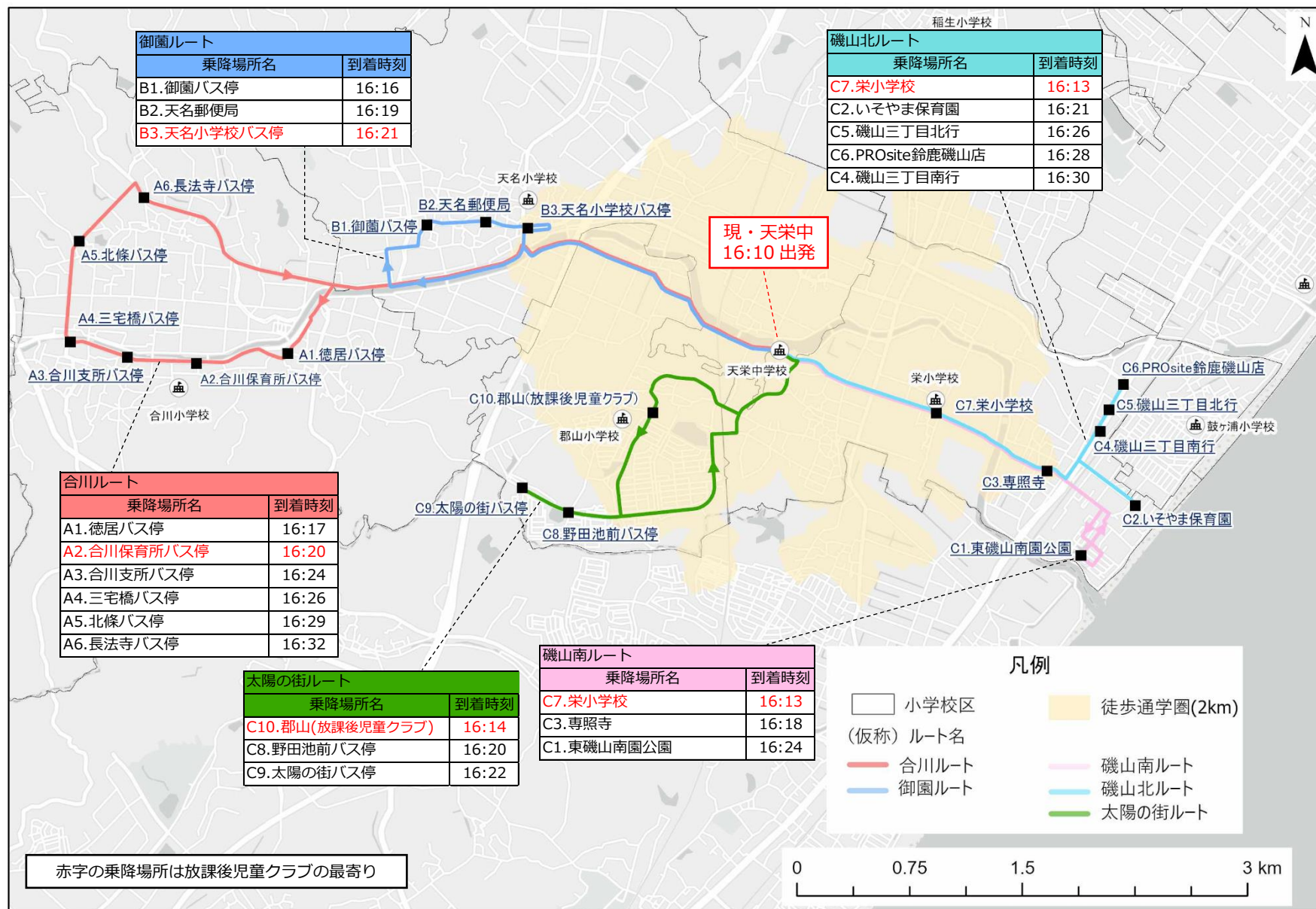
ルート名	使用車両	最大乗車時間	最遲到着時刻	想定下車場所	総走行距離・総移動時間
合川ルート	中型	22分	16:32	A1. 徳居バス停→A2. 合川保育所バス停→A3. 合川支所バス停→A4. 三宅橋バス停→A5. 北條バス停→A6. 長法寺バス停	11.7km・30分



I-② 天栄中学校区（令和14年度、徒歩での通学距離 2km 以上を対象、現在の天栄中学校へ通学）

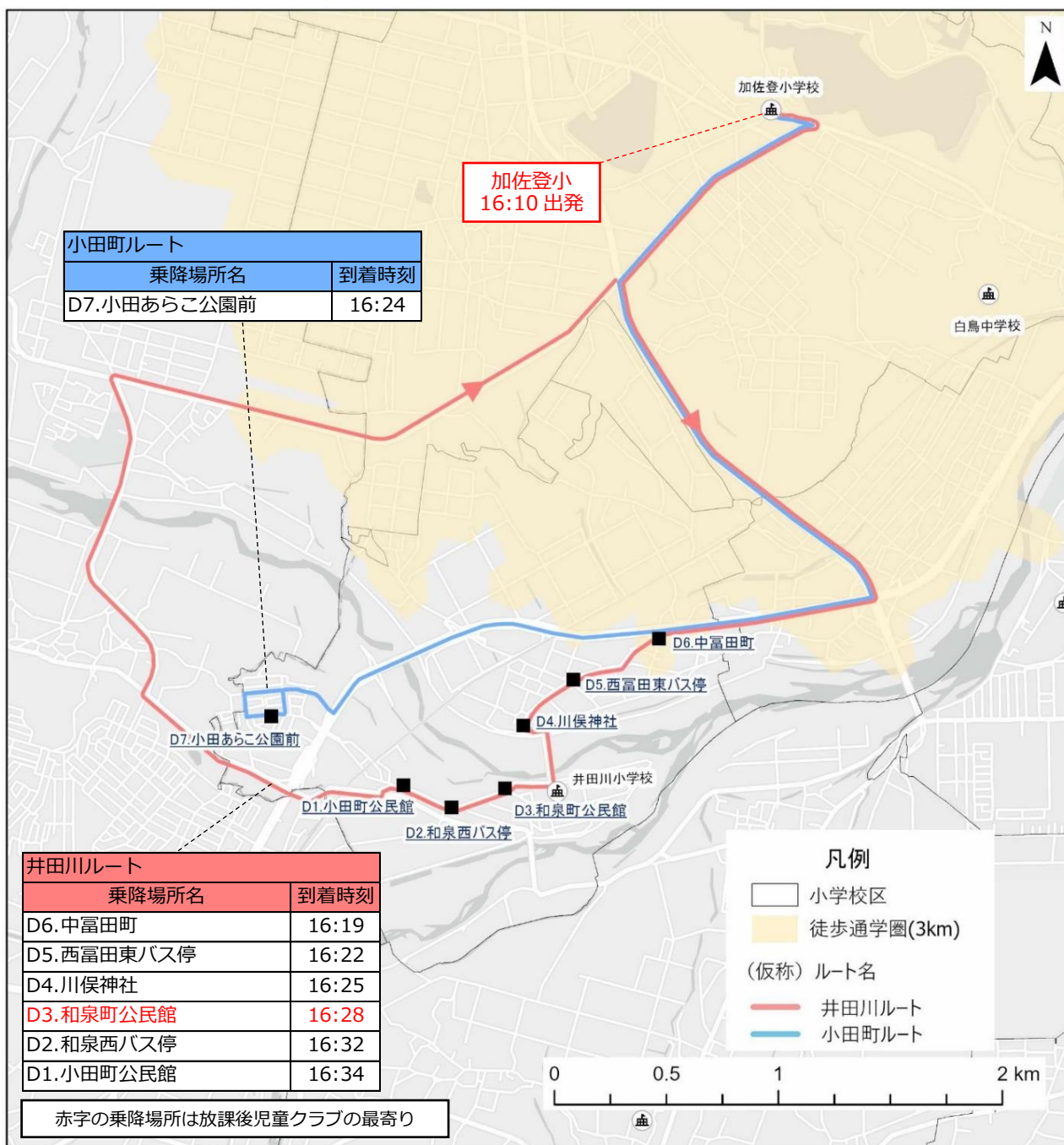
ルート名	使用車両	最大乗車時間	最遅到着時刻	想定下車場所	総走行距離・総移動時間
合川ルート	中型	22分	16:32	A1. 徳居バス停→A2. 合川保育所バス停→A3. 合川支所バス停→A4. 三宅橋バス停→A5. 北條バス停→A6. 長法寺バス停	11.7km・30分
御菌ルート	中型	11分	16:21	B1. 御菌バス停→B2. 天名郵便局→B3. 天名小学校バス停	6.7km・20分
礪山南ルート	中型	14分	16:24	C7. 栄小学校→C3. 専照寺→C1. 東礪山南園公園	6.0km・23分
礪山北ルート	中型	20分	16:30	C7. 栄小学校→C2. いそやま保育園→C5. 礪山三丁目北行→C6. PROsite 鈴鹿礪山店→C4. 礪山三丁目南行	7.0km・28分
太陽の街ルート	小型	12分	16:22	C10. 郡山(放課後児童クラブ)→C8. 野田池前バス停→C9. 太陽の街バス停	5.4km・18分

I-② 天栄中学校区（令和14年度、徒歩での通学距離2km以上を対象、現在の天栄中学校へ通学）



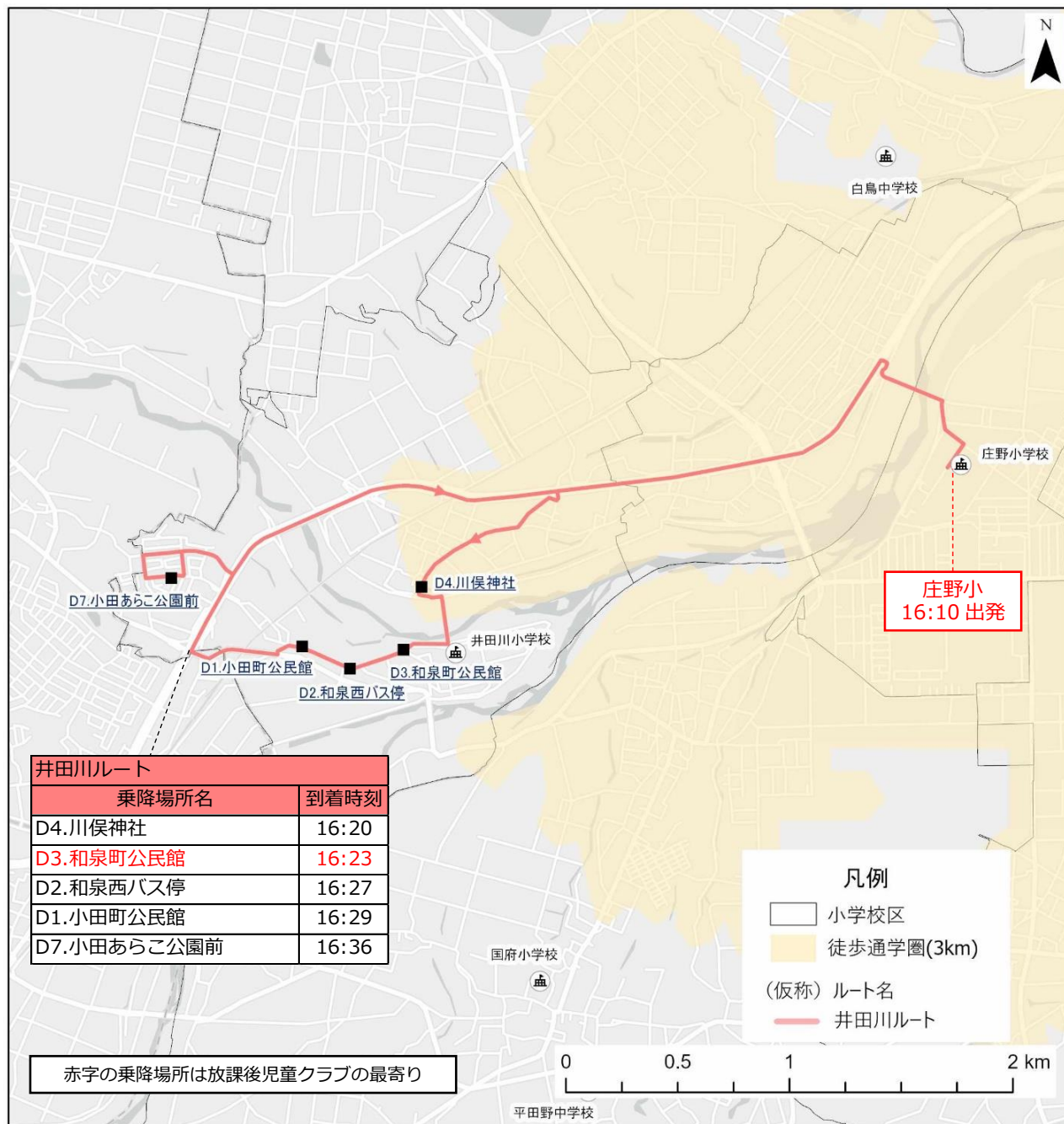
Ⅱ-① 井田川小学校区（令和10年度、現在の加佐登小学校へ通学）

ルート名	使用車両	最大乗車時間	最遅到着時刻	想定下車場所	総走行距離・総移動時間
井田川ルート	小型	24分	16:34	D6. 中富田町→D5. 西富田東バス停→D4. 川俣神社→D3. 和泉町公民館→D2. 和泉西バス停→D1. 小田町公民館	12.7km・41分
小田町ルート	中型	14分	16:24	D7. 小田あらこ公園前	12.5km・29分



II-② 井田川小学校区（令和10年度、現在の庄野小学校へ通学）

ルート名	使用車両	最大乗車時間	最遅到着時刻	想定下車場所	総走行距離・総移動時間
井田川ルート	小型	26分	16:36	D4. 川俣神社→D3. 和泉町公民館→ D2. 和泉西バス停→D1. 小田町公民館 →D7. 小田あらこ公園前	10.2km・37分



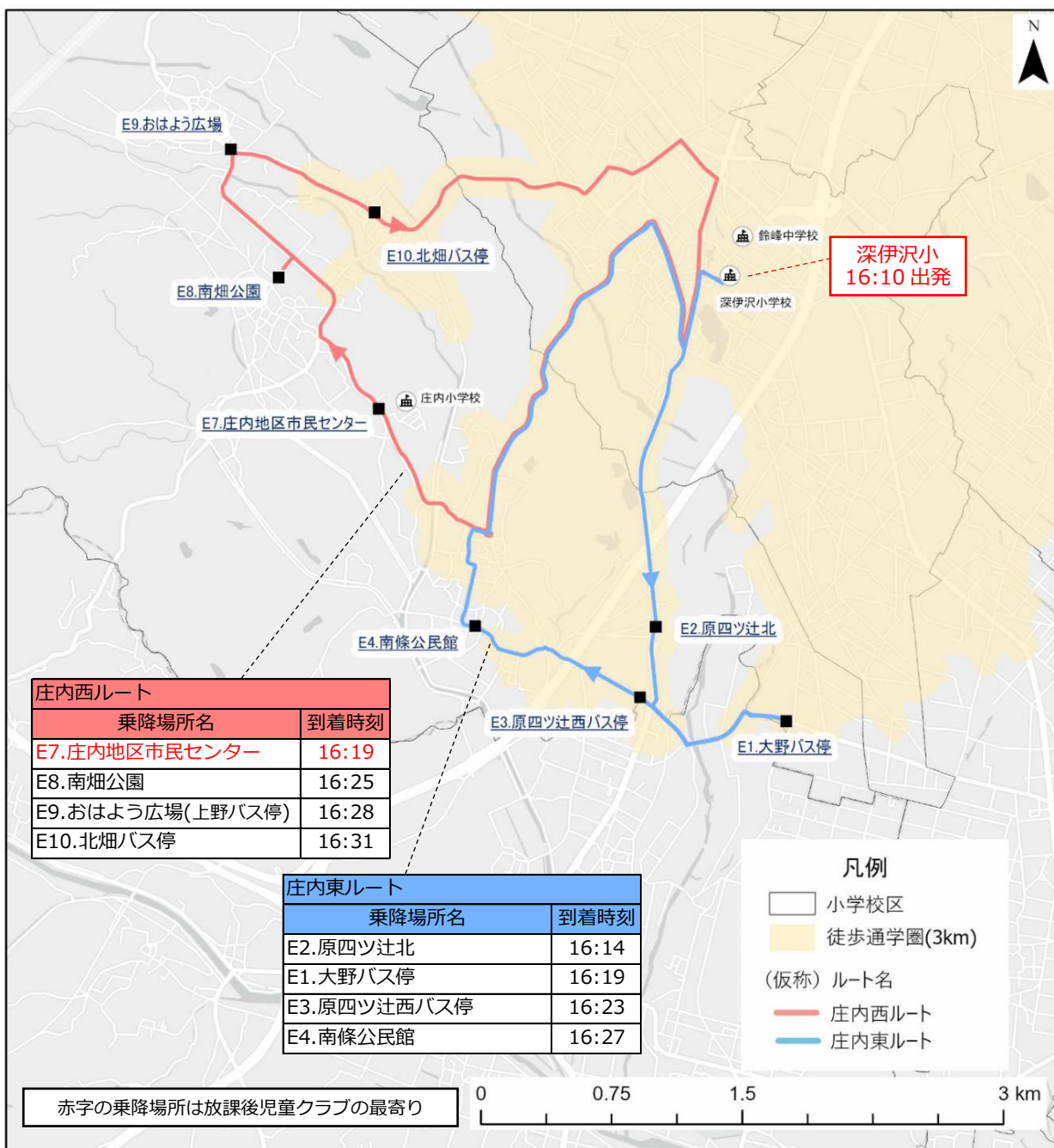
II-③ 井田川小学校区（令和10年度、現在の国府小学校へ通学）

ルート名	使用車両	最大乗車時間	最遅到着時刻	想定下車場所	総走行距離・総移動時間
井田川ルート	小型	24分	16:34	D3.和泉町公民館→D4.川俣神社→ D5.西富田東バス停→D6.中富田町→ D7.小田あらこ公園前	13.3km・39分
中富田町ルート	ワゴン	14分	16:24	D8.中富田町公園	12.5km・33分



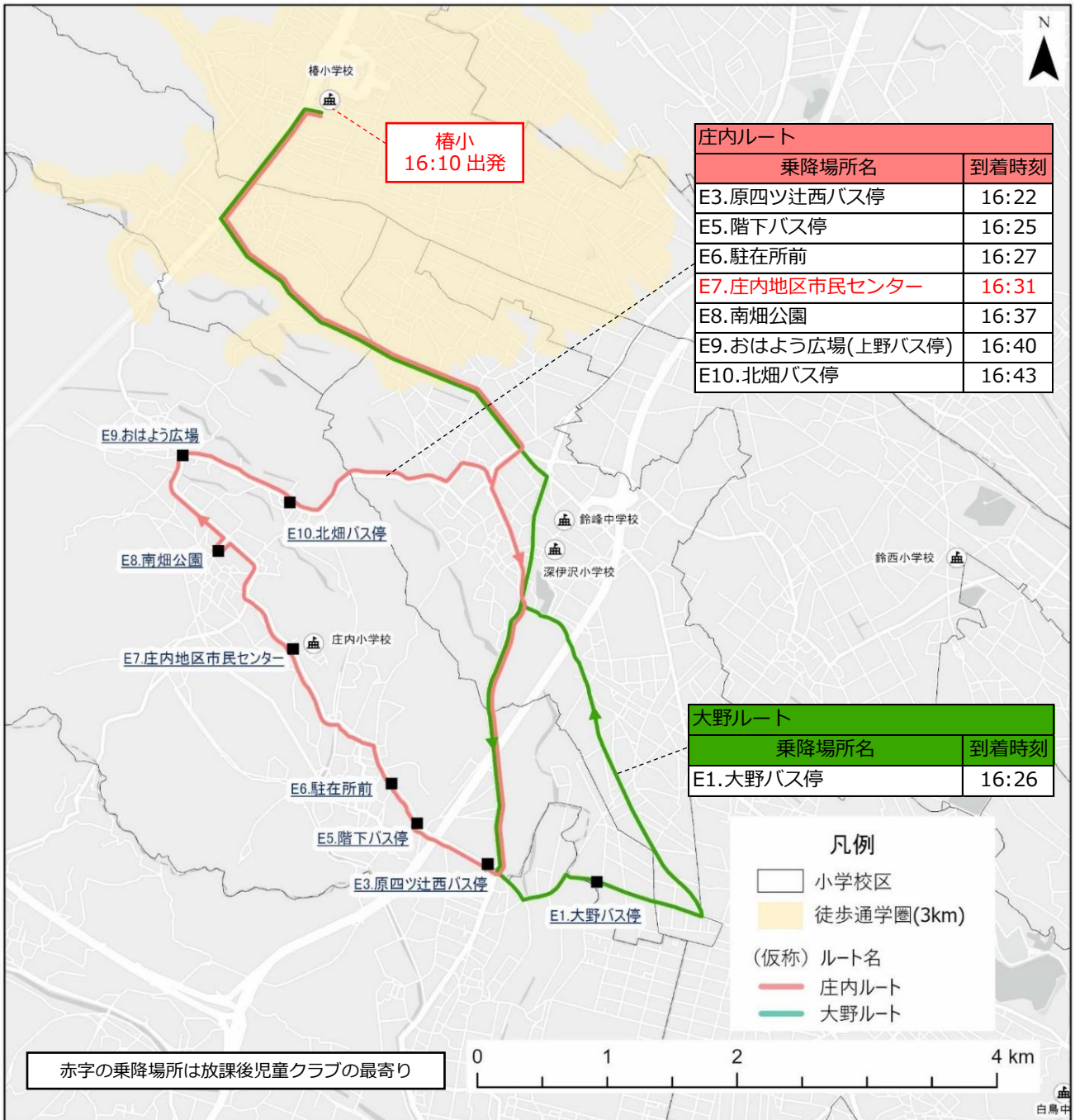
Ⅲ-① 鈴峰中学校区（令和11年度、現在の深伊沢小学校へ通学）

ルート名	使用車両	最大乗車時間	最遅到着時刻	想定下車場所	総走行距離・総移動時間
庄内西ルート	中型	21分	16:31	E7. 庄内地区市民センター→E8. 南畑公園→E9. おはよう広場(上野バス停)→E10. 北畑バス停	10.7km・29分
庄内東ルート	ワゴン	17分	16:27	E2. 原四ツ辻北→E1. 大野バス停→E3. 原四ツ辻西バス停→E4. 南條公民館	10.1km・27分



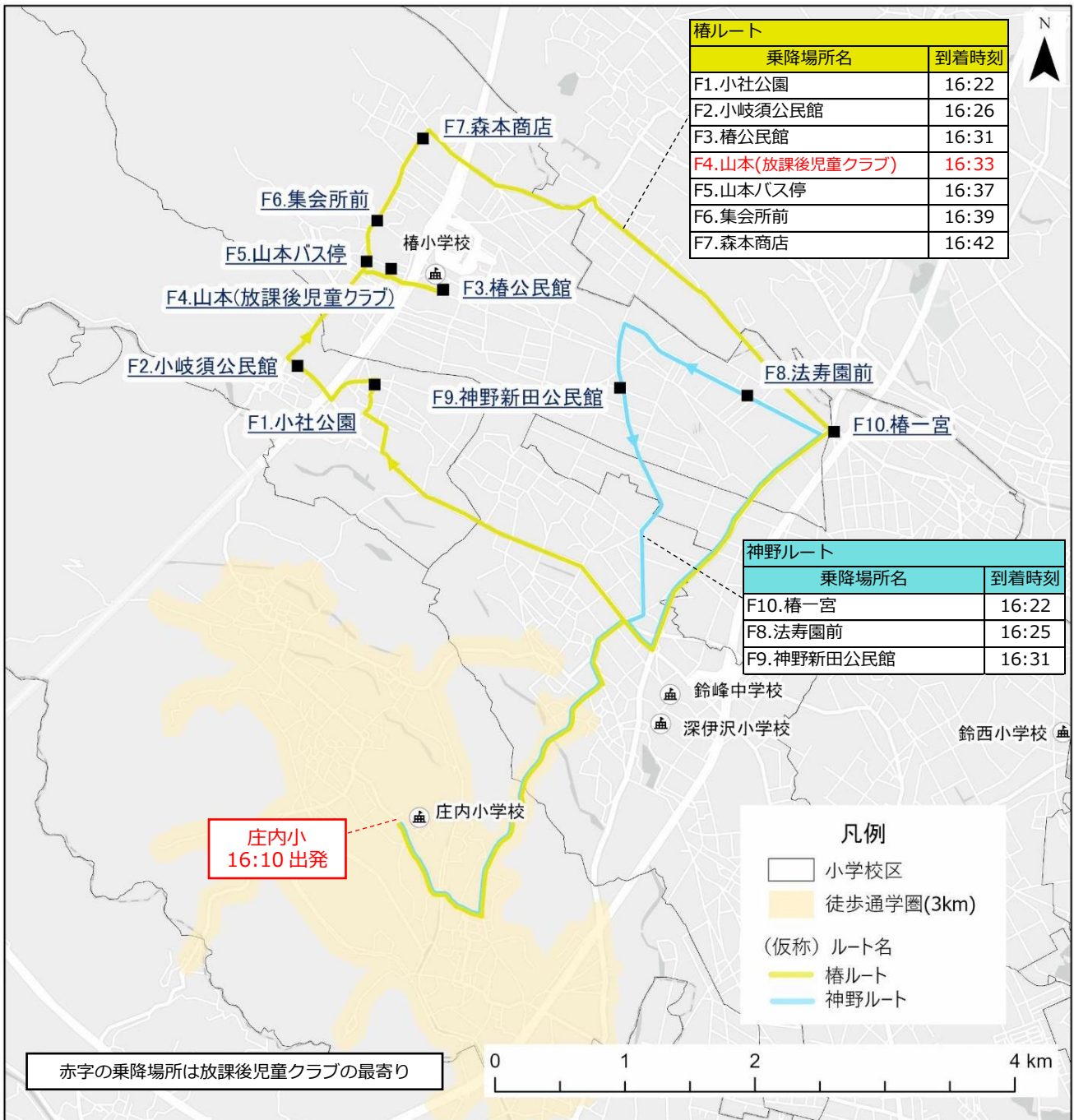
Ⅲ-② 鈴峰中学校区（令和11年度、現在の椿小学校へ通学）

ルート名	使用車両	最大乗車時間	最遅到着時刻	想定下車場所	総走行距離・総移動時間
庄内ルート	中型	33分	16:43	E3.原四ツ辻西バス停→E5.階下バス停→E6.駐在所前→E7.庄内地区市民センター→E8.南畑公園→E9.おはよう広場(上野バス停)→E10.北畑バス停	19.6km・44分
大野ルート	ワゴン	16分	16:26	E1.大野バス停	17.8km・31分



Ⅲ-② 鈴峰中学校区（令和11年度、現在の庄内小学校へ通学）

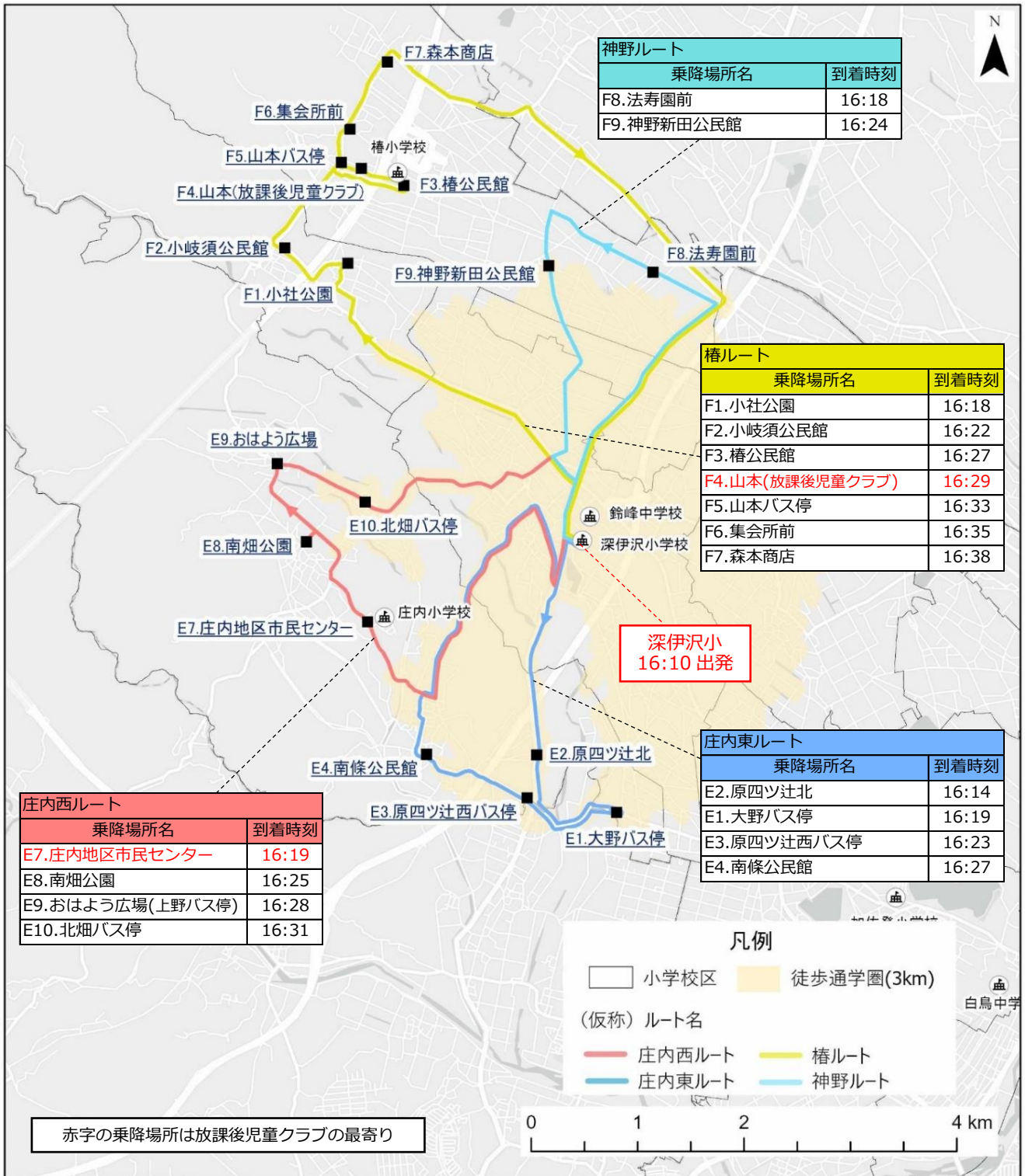
ルート名	使用車両	最大乗車時間	最遅到着時刻	想定下車場所	総走行距離・総移動時間
椿ルート	中型	32分	16:42	F1.小社公園→F2.小岐須公民館→F3.椿公民館→F4.山本(放課後児童クラブ)→F5.山本バス停→F6.集会所前→F7.森本商店	14.5km・51分
神野ルート	ワゴン	21分	16:31	F10.椿一宮→F8.法寿園前→F9.神野新田公民館	11.4km・34分



Ⅲ-③ 鈴峰中学校区（令和11年度、現在の深伊沢小学校へ通学）

ルート名	使用車両	最大乗車時間	最遲到着時刻	想定下車場所	総走行距離・総移動時間
庄内西ルート	中型	21分	16:31	E7. 庄内地区市民センター→E8. 南畑公園→E9. おはよう広場(上野バス停)→E10. 北畑バス停	10.7km・29分
庄内東ルート	ワゴン	17分	16:27	E2. 原四ツ辻北→E1. 大野バス停→E3. 原四ツ辻西バス停→E4. 南條公民館	10.1km・27分
椿ルート	中型	28分	16:38	F1. 小社公園→F2. 小岐須公民館→F3. 椿公民館→F4. 山本(放課後児童クラブ)→F5. 山本バス停→F6. 集会所前→F7. 森本商店	15.1km・39分
神野ルート	ワゴン	14分	16:24	F8. 法寿園前→F9. 神野新田公民館	8.2km・21分

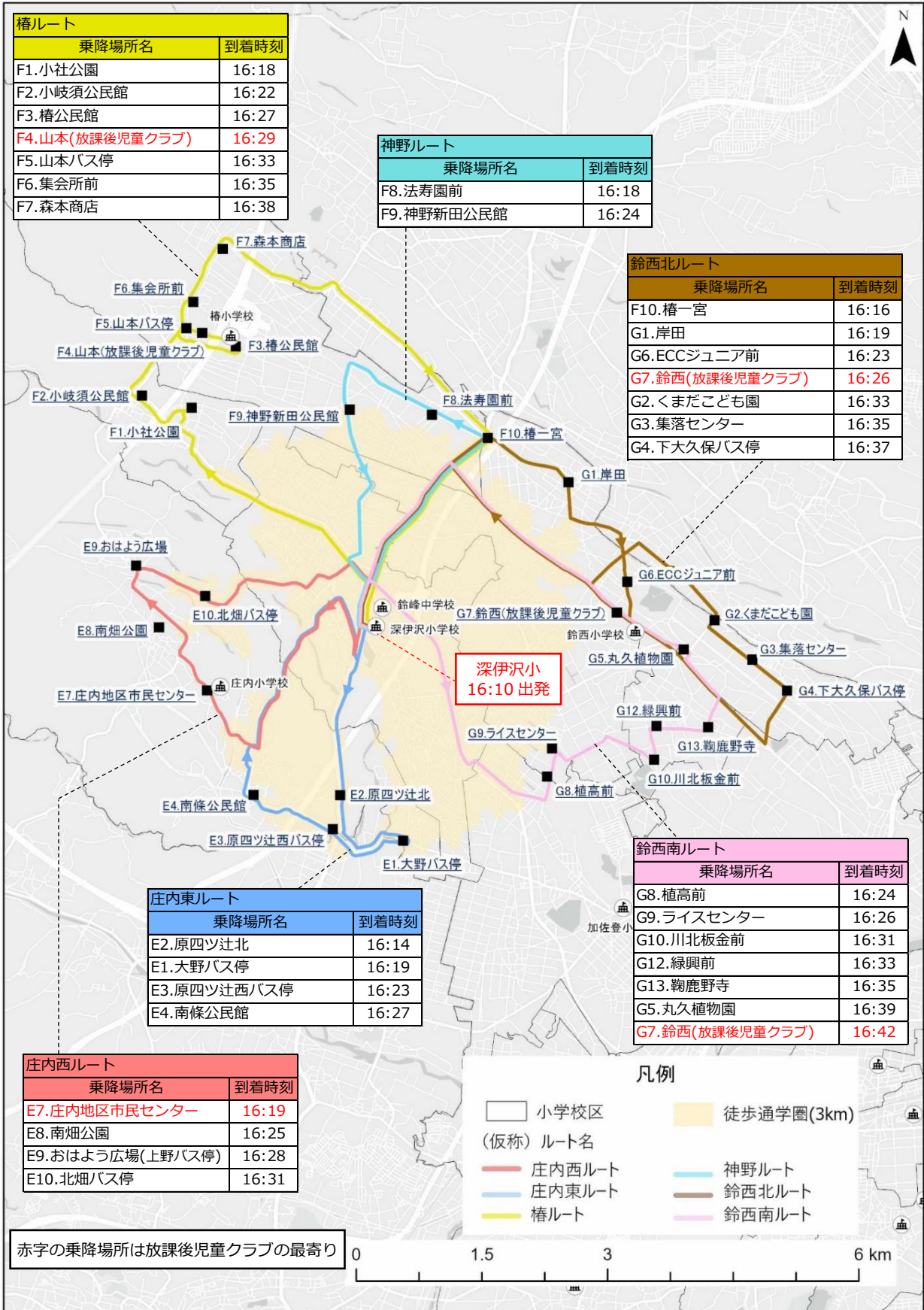
Ⅲ-③ 鈴峰中学校区（令和11年度、現在の深伊沢小学校へ通学）



Ⅲ-④ 鈴峰中学校区（令和11年度、現在の深伊沢小学校へ通学）

ルート名	使用車両	最大乗車時間	最遅到着時刻	想定下車場所	総走行距離・総移動時間
庄内西ルート	中型	21分	16:31	E7. 庄内地区市民センター→E8. 南畑公園→E9. おはよう広場(上野バス停)→E10. 北畑バス停	10.7km・29分
庄内東ルート	ワゴン	17分	16:27	E2. 原四ツ辻北→E1. 大野バス停→E3. 原四ツ辻西バス停→E4. 南條公民館	10.1km・27分
椿ルート	中型	28分	16:38	F1. 小社公園→F2. 小岐須公民館→F3. 椿公民館→F4. 山本(放課後児童クラブ)→F5. 山本バス停→F6. 集会所前→F7. 森本商店	15.1km・39分
神野ルート	ワゴン	14分	16:24	F8. 法寿園前→F9. 神野新田公民館	8.2km・21分
鈴西北ルート	中型	27分	16:37	F10. 椿一宮→G1. 岸田→G6. ECCジュニア前→G7. 鈴西(放課後児童クラブ)→G2. くまだこども園→G3. 集落センター→G4. 下大久保バス停	18.5km・42分
鈴西南ルート	中型	32分	16:42	G8. 植高前→G9. ライスセンター→G10. 川北板金前→G12. 緑興前→G13. 鞠鹿野寺→G5. 丸久植物園→G7. 鈴西(放課後児童クラブ)	14.6km・44分

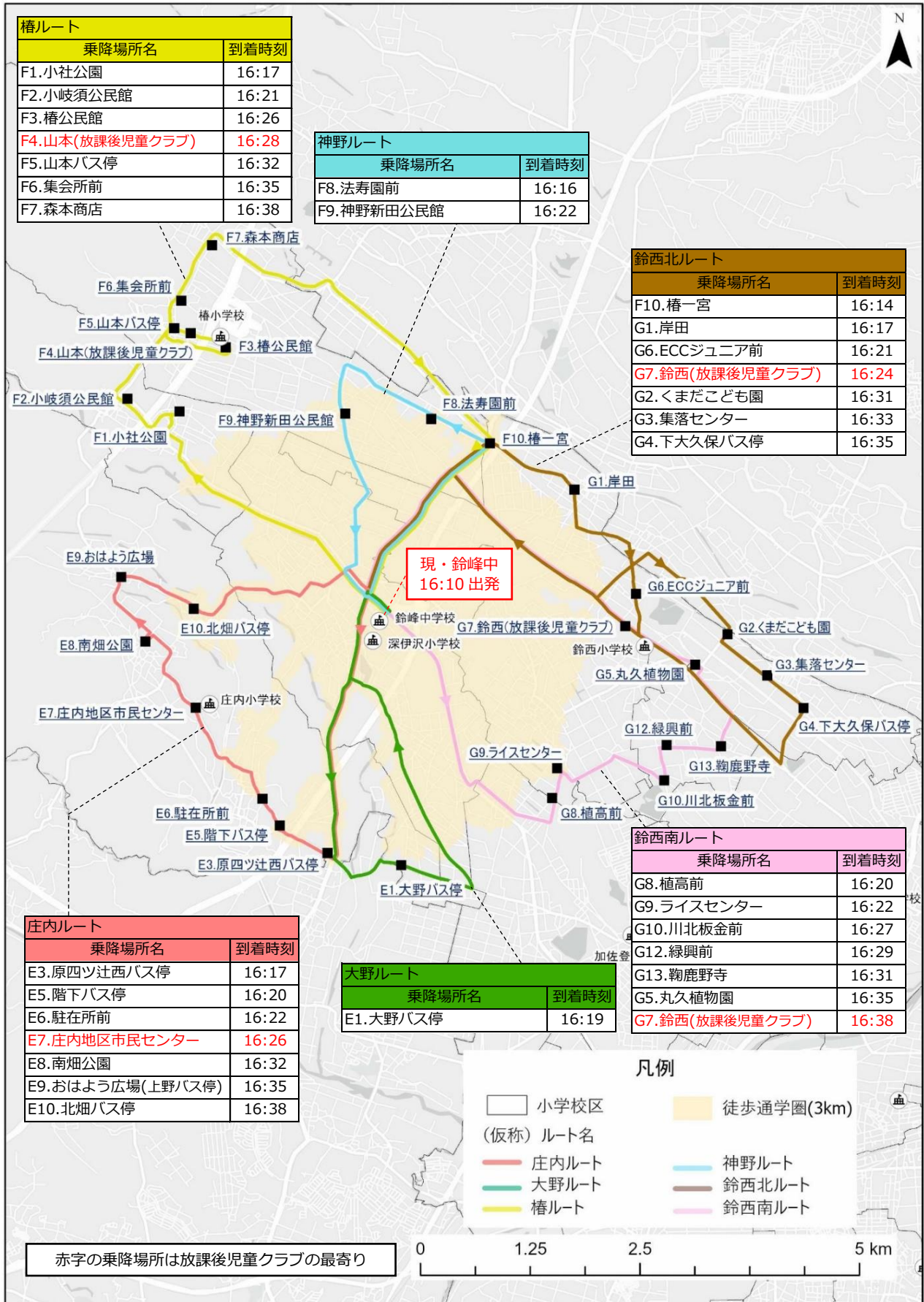
Ⅲ-④ 鈴峰中学校区（令和11年度、深伊沢小学校へ通学）



Ⅲ-⑤ 鈴峰中学校区（令和18年度、現在の鈴峰中学校へ通学）

ルート名	使用車両	最大乗車時間	最遅到着時刻	想定下車場所	総走行距離・総移動時間
庄内ルート	中型	28分	16:38	E3. 原四ツ辻西バス停→E5. 階下バス停→E6. 駐在所前→E7. 庄内地区市民センター→E8. 南畑公園→E9. おはよう広場(上野バス停)→E10. 北畑バス停	11.8km・37分
大野ルート	ワゴン	9分	16:19	E1. 大野バス停	9.5km・19分
椿ルート	中型	28分	16:38	F1. 小社公園→F2. 小岐須公民館→F3. 椿公民館→F4. 山本(放課後児童クラブ)→F5. 山本バス停→F6. 集会所前→F7. 森本商店	14.4km・41分
神野ルート	ワゴン	12分	16:22	F8. 法寿園前→F9. 神野新田公民館	7.5km・20分
鈴西北ルート	中型	25分	16:35	F10. 椿一宮→G1. 岸田→G6. ECCジュニア前→G7. 鈴西(放課後児童クラブ)→G2. くまだこども園→G3. 集落センター→G4. 下大久保バス停	17.9km・40分
鈴西南ルート	中型	28分	16:38	G8. 植高前→G9. ライスセンター→G10. 川北板金前→G12. 緑興前→G13. 鞠鹿野寺→G5. 丸久植物園→G7. 鈴西(放課後児童クラブ)	13.3km・41分

Ⅲ-⑤ 鈴峰中学校区（令和18年度、現在の鈴峰中学校へ通学）



5.6. エリアごとの分析

登校時及び下校時のシミュレーション結果について、エリアごとに取りまとめを行った。

(1) 天栄中学校区

天栄中学校区のシミュレーション結果を取りまとめると、以下のとおりとなる。

表 24 天栄中学校エリアシミュレーション結果まとめ

エリア	シミュレーションケース		必要車両数(台)				最大乗車時間 (登校)	最大乗車時間 (下校)	最遅到着時刻
			中型	小型	ワゴン	合計			
天栄 中学校区	I-①	徒歩での 通学距離 3 km以上		2		2	20分	24分	16:34
		徒歩での 通学距離 2 km以上	3		1	4	32分	25分	16:35
	I-②	徒歩での 通学距離 3 km以上	1	1		2	23分	22分	16:32
		徒歩での 通学距離 2 km以上	6	1		7	31分	22分	16:32

表 25 【再掲】登校時のシミュレーション結果

(令和8年度、徒歩での通学距離 2km 以上を対象、現在の郡山小学校へ通学する場合)

ルート名	使用車両	標準人数	実際の利用者	想定乗車場所
徳居三宅ルート	中型	36人	36人	A1. 徳居バス停→A3. 合川支所バス停→A4. 三宅橋バス停
長法寺ルート	中型	22人	39人	A6. 長法寺バス停→A5. 北條バス停→B1. 御菌バス停→B3. 天名小学校バス停
御菌ルート	中型	48人	20人	B2. 天名郵便局
徳田ルート	ワゴン	10人	11人	B5. 徳田バス停→B4. 徳田ふれあい会館

- 合川小学校、天名小学校から現在の郡山小学校に通学するケースでは、スクールバス利用対象圏域を徒歩での通学距離が 3km 以上とした場合、必要車両数は 2 台であるが、圏域を 2km 以上とした場合は 4 台必要である。
- 登校時の乗車時間については、スクールバス利用対象圏域を徒歩での通学距離が 2km 以上の場合は利用者数の増加に伴い、最大 32 分と長くなる。
これは長法寺ルートにおいて、合川小学校区に加えて、児童が多く居住する天名小学校区の御菌町を経由していることから、乗降に時間がかかることが要因である。

- 長法寺ルートの実際の利用人数が標準人数を大きく上回り、御菌ルートの実際の利用人数が標準人数を大きく下回る結果となったが、実際は両ルートに均等に乗車できるような対策が必要である。両ルートの標準人数の合計は70人、実際の利用人数は59人である。
⇒ 御菌町は多くの児童が居住しており、大型バス1台を用いても収容できない。加えて、狭あい道路が多く、2車線道路上に集落に近い位置で児童が安全に集合できる場所がほとんど無い。そのため、登校時においては、中型バスを用いて、御菌町の児童を乗車させるルートのほかに、一定数合川小学校の児童と混乗させるルートを設定せざるを得ない。
- 将来的に天栄中学校に設置予定の義務教育学校に通う場合、徒歩での通学距離3km以上をスクールバスの対象とした場合の必要台数は2台となり、シミュレーションケースI-①で導入する小型バス2台のうち1台を中型バスにする必要がある。
- スクールバス利用対象圏域を徒歩での通学距離が2km以上とした際に、義務教育学校が天栄中学校の場所に開校する場合には、現在の郡山小学校区の一部及び栄小学校区の一部も圏域に含まれることとなる。特に栄小学校区は、近鉄磯山駅周辺の市街地を含むこととなり、スクールバス利用対象の児童が多数となることが予想され、必要車両数は7台となる。
- 下校時の乗車時間は、スクールバス利用対象圏域が徒歩での通学距離で2km以上、3km以上であっても大きな差は無い。
- 下校時に最も遅く乗降場所に到着するのは16:35である。この場合、令和5(2023)年12月の最も早い日の入りは16:43であり、日の入りまで8分である。

表 26 【再掲】登校時のシミュレーション結果

(令和14年度、徒歩での通学距離2km以上を対象、現在の天栄中学校へ通学)

ルート名	使用車両	標準人数	最大乗車時間	想定乗車場所	総走行距離・総移動時間
徳居三宅ルート	中型	36人	23分	A1. 徳居バス停→A3. 合川支所バス停→A4. 三宅橋バス停	11.5km・36分
長法寺ルート	中型	20人	31分	A6. 長法寺バス停→A5. 北條バス停→B1. 御菌バス停→B3. 天名小学校バス停	12.4km・45分
御菌ルート	中型	48人	5分	B2. 天名郵便局	6.4km・19分
磯山南ルート	中型	26人	9分	C1. 東磯山南園公園	5.6km・21分
磯山北ルート	中型	42人	9分	C2. いそやま保育園	5.8km・22分
磯山三丁目ルート	中型	47人	26分	C5. 磯山三丁目北行→C6. PROsite 鈴鹿磯山店→C4. 磯山三丁目南行→C3. 専照寺	6.6km・37分
太陽の街ルート	小型	26人	11分	C8. 野田池前バス停→C9. 太陽の街バス停	5.2km・21分

- シミュレーションでは上記の「磯山南ルート」及び「磯山三丁目ルート」で標準人数に差があり、平準化を図る必要がある。ただし、対象となる磯山駅周辺が住宅密集地で狭あい道路が存在するため、平準化のためには緻密な検討が必要である。
なお、義務教育学校に通学予定の児童の一部の学年はまだ出生していない。

(2) 井田川小学校区

井田川小学校区のシミュレーション結果を取りまとめると、以下のとおりとなる。

表 27 井田川小学校エリアシミュレーション結果まとめ

エリア	登校時のシミュレーションケース (通学先)	必要車両数(台)				最大乗車時間 (登校時)	最大乗車時間 (下校時)	最遅到着時刻
		中型	小型	ワゴン	合計			
井田川 小学校区	Ⅱ-① (現在の加佐登小学校へ)	1	2		3	26分	24分	16:34
	Ⅱ-② (現在の庄野小学校へ)	1	1		2	29分	26分	16:36
	Ⅱ-③ (現在の国府小学校へ)	1	1	1	3	26分	24分	16:34

- 必要車両数は、加佐登小学校及び国府小学校への通学するケースは3台必要であるが、庄野小学校へ登校するケースは2台である。
- 登校時及び下校時の乗車時間は、いずれのケースも大差はない。
- 庄野小学校へ通学するケースでは、下車場所に最も遅く到着するのが16:36である。この場合、令和5(2023)年12月の最も早い日の入りは16:43であり、日の入りまで7分である。
- 庄野小学校へ通学するケース(Ⅱ-②)では、スクールバス利用対象圏域を徒歩での通学距離で3km以上とした場合、西富田町の集落内で、スクールバス利用対象と徒歩通学に分かれてしまうことになる。

(3) 鈴峰中学校区

鈴峰中学校区のシミュレーション結果を取りまとめると、以下のとおりとなる。

表 28 鈴峰中学校エリアシミュレーション結果まとめ

エリア	登校時のシミュレーションケース (通学先)	必要車両数(台)				最大乗車 時間(登校)	最大乗車 時間(下校)	最遅到着 時刻	
		中型	小型	ワゴン	合計				
鈴峰 中学校区	Ⅲ-① (庄内小学校区の児童が現在の深伊沢小学校へ)	1		1	2	34分	21分	16:31	
	Ⅲ-②	庄内小学校区の児童が現在の樺小学校へ	2		1	3	32分	33分	16:43
		樺小学校区の児童が現在の庄内小学校へ	2		1	3	32分	32分	16:42
	Ⅲ-③ (庄内小学校区及び樺小学校区の児童が現在の深伊沢小学校へ)	3		2	5	34分	28分	16:38	
	Ⅲ-④ (庄内小学校区、樺小学校区、鈴西小学校区の児童が現在の深伊沢小学校へ)	6	1	2	9	35分	32分	16:42	
	Ⅲ-⑤ (庄内小学校区、樺小学校区、深伊沢小学校区、鈴西小学校区の児童が現在の鈴峰中学校へ)	6	2	2	10	35分	28分	16:38	

- 必要車両数は、学校再編の対象の小学校が増えることに伴い増大する。
- 登校時の乗車時間は、いずれのケースも大差はないものの、鈴峰中学校区は各小学校区が広く移動距離が長くなることから最大乗車時間は30分を超える。
下車時の乗車時間については、庄内小学校区から深伊沢小学校へ通学するケース（Ⅲ-①）が21分であることを除けば、登校時同様、おおむね30分前後である。
- 最遅到着時刻は、庄内小学校区から深伊沢小学校へ通学するケース（Ⅲ-①）が16:31と早いことを除けば、おおむね16:38～16:43の間である。この場合、令和5(2023)年12月の最も早い日の入りは16:43であり、日の入りまでの時間は短い。
- 庄内小学校区の児童が現在の深伊沢小学校へ通学するケース（Ⅲ-①）では、スクールバス利用対象圏域を徒歩での通学距離で3km以上とした場合、東庄内町の集落内で、スクールバス利用対象と徒歩通学に分かれてしまうことになる。
- 鈴西小学校区の児童が現在の深伊沢小学校へ通学するケース（Ⅲ-④）では、スクールバス利用対象圏域を徒歩での通学距離で3km以上とした場合、深溝町の集落内で、スクールバス利用対象と徒歩通学に分かれてしまうことになる。
- また、同ケース（Ⅲ-④）では、スクールバスの乗降場所までの徒歩での距離が1km以上となる児童が存在する。 ※本シミュレーションでは、1km未満になるように設定

(4) 全エリア共通の傾向

天栄中学校区、井田川小学校区、鈴峰中学校区に共通する傾向は、以下のとおりである。

- スクールバス利用対象圏域を徒歩での通学距離で3km以上とした場合、児童のバス乗車時間は一部30分以上となるケースはあるものの、すべてのケースで40分以内である。
- 各乗降場所での停車時間に5分確保していることもあり、乗降場所を多く設定すると、その分、児童のスクールバス乗車時間が増加する。
- 6限の授業終了後30分間の準備時間を考慮した下校時のダイヤ設定の場合、多くのケースで最も遅い下車時刻が12月は日没直前となるため留意する必要がある。
- スクールバス利用対象圏域を徒歩での通学距離で3km以上とした場合、同一の集落でスクールバス利用対象地域と徒歩通学地域に分かれるケースが複数発生する見込みであることから、地域コミュニティに配慮し、地域事情に応じた柔軟な対応が必要である。

6. 鈴鹿市のスクールバス導入にあたっての考え方

学校再編に伴い、通学先が変更となる児童にとっては、これまで通い慣れた通学路が変更となることに加えて、通学距離、通学時間が長くなるなど、環境が大きく変化することにより、児童の心身の負担が増加することが予測される。

また、新たな通学路では、交通安全上や防犯上での危険箇所への対応が求められる。

加えて、学校再編の対象となる地域では、今後、児童数が更に減少することで、児童が集団で登下校することが難しくなることが予測されるなど、今後の通学環境を取り巻く課題は多岐にわたる。

そこで、「2. 意見及びニーズ把握」「3. 先進事例の調査・分析」「4. スクールバス導入手法や法制度の整理」「5. スクールバス対象地域選定の考え方」における検討結果や、現状の通学距離や道路状況、危険箇所等を踏まえ、鈴鹿市がスクールバスを導入にあたっての考え方について、以下のとおり示す。

【スクールバスの利用対象者について】

- 学校再編により通学路が変更となり、自宅から新たな通学先までの通学距離が原則、2km以上の児童

ただし、通学路の安全上の課題解消が難しい場合や、同一の集落でスクールバス利用対象地域と徒歩通学地域に分かれる場合などは、スクールバスの車両台数や車両の大きさに影響が出ない場合に限り、保護者等との協議の下、徒歩通学の距離が2km未満の場合であっても、スクールバスの利用を可能とすることが望ましい。

《スクールバス導入検討エリアとして徒歩での通学距離が2km以上の場合が望ましいとした背景》

- ・ 鈴鹿市では、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、通学時間は、おおむね1時間以内」と定めているが、現状では、市内の各小学校区での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）となっており、実際には2kmを下回る児童も相当数存在することが想定されること
- ・ 既存の通学路の安全対策の向上については、学校や保護者、地域住民等が連携して日々の見守り活動を実施しているほか、「鈴鹿市通学路交通安全プログラム」を策定し、関係機関等と連携協力を行うことで継続的に取り組んできているが、学校再編により新たな通学路となる場合には、危険箇所への対応をはじめ新たな安全対策が求められること
- ・ 学校再編の対象となる小規模校は、他の小規模校と比較しても、学校全体の児童数は少なく、登校時の通学班は少数での編成とならざるを得ない状況であり、下校時は、低学年と高学年で下校の時間が異なることから、同じルートで下校する児童数は更に少なくなること
また、今後、学校再編を契機に新たな通学路として検討される地域は、民家が少なく、田畑などが多く、住宅街に比べて人目の少ない道路が多くなってしまいうなど、他の小学校区に比べて安全確保が難しいこと
- ・ 学校再編後も、夏場の熱中症リスクの軽減や、冬場の最も早い日没想定時刻を踏まえ、すべての児童が安全に帰宅できる通学環境を整える必要があること

【スクールバスの運行について】

- スクールバスの乗車時間は、最大でも 40 分以内とする
（自宅から乗降場所までの徒歩通学時間を考慮）
- 登校時の運行本数は 1 便とする
始業準備の時間も考慮し、8 時に学校に到着できるように各ルートの運行ダイヤを設定する
- 下校時の運行本数は 2 便とする
（低学年と高学年で授業の終了時刻が異なることを考慮）
下校に向けた準備時間も考慮し、授業終了後からおおむね 30 分程度の準備時間を確保できる運行ダイヤを設定する
- 乗降場所（乗車場所及び降車場所）の選定にあたっては、児童が安全に乗降できるように、一定時間停車することに支障がなく、かつ、児童の待合場所としても安全な場所とする

【安全確保に向けた取組】

- 学校、保護者、バス運行事業者間の連絡・報告体制の確立に向けたマニュアルの作成を行う
- 車内や乗降場所でのルールやマナーを徹底し、指導を行う
- 乗降場所までの安全確保に向けて、学校や保護者等と連携した安全点検の実施や、地域での見守り活動など連携体制を推進する

【その他の取組】

- 学校の欠席、遅刻など、スクールバスを利用しない場合の連絡方法等については、ICT 活用の検討を進めることで、利便性の向上と、教職員の業務負担の軽減の実現に努める
- スクールバスの導入により、児童の安全な通学環境の創造につなげるだけでなく、プール授業や地域連携活動、社会見学等への活用など、教育環境の質の向上につなげていけるよう、積極的に検討を進める

7. 今後の課題

今後鈴鹿市でスクールバス導入を図る場合、以下の点に留意が必要である。

7.1. 地元の意向を踏まえた取組

(1) 地域特性を踏まえた運行計画策定

乗降場所の検討については、児童にとっての危険箇所を詳細に把握しているのは保護者や地元住民であることから、意見把握に努め、地域特性を踏まえて運行計画を策定する必要がある。

(2) 地域の意向把握のための方策

今回、スクールバス導入に関する住民意識を把握するため、保護者（児童及び未就学児）に対するアンケートを実施したが、今回のアンケートを補完する形で、ワークショップやグループインタビューなどの手法により、地域の実情に応じた意向を把握していくことが必要である。

(3) 児童の個別事情への対応

スクールバス車両は、車両が大きいほど多くの児童を送迎できる一方、狭あい道路の通行が困難となり経路の設定の柔軟性に欠ける。

このたびのシミュレーションでは、基本的には、集合場所まで 1km 未満となるように設定して行ったが、鈴峰中学校区では一部、1km 以上になるケースがあった。居住地からスクールバス乗降場所までの距離が長くなるケースも考えられる場合には、個別の協議が必要である。

(4) 保護者のスクールバスに対する不安解消のための方策

保護者の不安を解消するため、一例として、乗車体験会・試乗会を開催して児童が実際に乗車し、課題を洗い出す方法も考えられる。スクールバス試乗会の実施事例は、全国各地で見られる。

7.2. 詳細な運行実施計画の策定

スクールバス運行開始までには、綿密な手順を踏んで運行計画を策定する必要がある。運行実施計画策定の基本的な手順について、以下に示す。

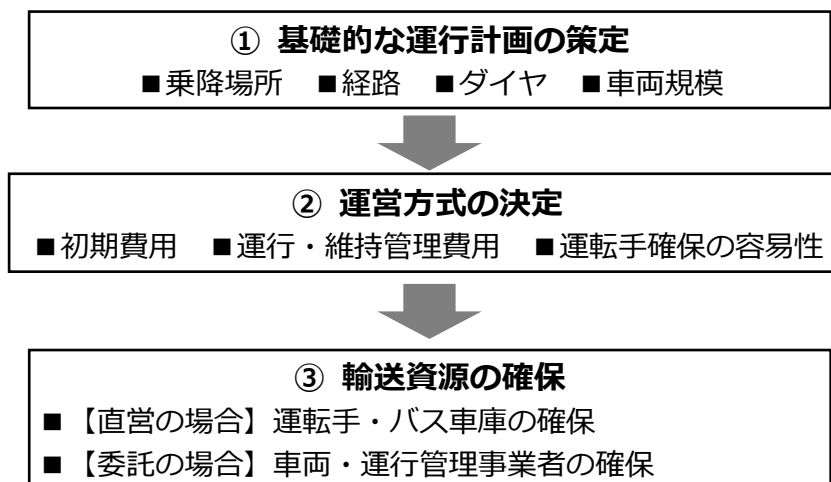


図 46 運行実施計画策定までの基本的な流れ

(1) 基礎的な運行計画の策定

運行計画策定において基礎的な要素である乗降場所、運行経路については、前述の地元協議を踏まえて最終決定を行う必要がある。その上で、授業の時間割と連動したダイヤ及び児童数に応じた車両規模の設定を行う必要がある。

(2) 運営方式の決定

「4.2 スクールバス運営方法」にて直営型、一部委託型、全部委託型のメリット、デメリットを整理したが、これとは別に費用の整理が必要である。運営方式ごとに発生する費用は以下のとおりとなる。

表 29 運営方式別の発生費用の内訳

		直営型	一部委託型	全部委託型	
初期費用	バス購入費	●	●	—	
	バス車庫整備費	土地購入	▲	▲	—
		車庫建設	●	▲	—
運行費用 維持管理費用	運転手人件費	●	—	—	
	油脂燃料費	●	—	—	
	車検・定期点検・修繕費	●	—	—	
	保険料	●	—	—	
	車両管理委託費	—	●	—	
	運行业務委託費	—	▲	●	

●は必ず発生、▲は条件次第で発生

近年、バス運転手不足が大きな社会問題になっており、運営方式の決定に際しては各々の発生費用、メリット、デメリットのほか、運転手確保に向けた課題を考慮に入れる必要がある。

運転手不足解消の方策の一事例として、桑名市ではバス事業者と協定を締結し、60歳に達した消防職員を対象として、本人の希望に基づき、職員としてこれまで培ってきた知識や経験を生かして、バス事業者へ転籍し、バス運転手として働くことができる環境を構築することで、本人の今後働きたいという思いを実現するとともに、公共交通の維持・確保に寄与する新たな枠組み作りを進めている。

(3) 輸送資源の確保

運営方式決定後は、必要な輸送資源を確保するために、以下の手続きが必要である。

- 直営の場合は運転手の雇用、鈴鹿市独自の運行管理体制の確立
- 事業者へ委託する場合は事業者の選定（競争入札方式、プロポーザル方式など）

7.3. 安全確保及び関係者間の連絡体制確立

スクールバスの導入においては、安全性の確保、そして学校ヒアリングで大きな懸念事項として挙げられた学校・保護者・バス運転手（バス会社）との連絡体制の確立が重要である。

このため、安定した運行に向けてマニュアルを作成する必要がある。マニュアルは、関係者の意見を十分に把握し、大局的視点により作成することが重要である。そして、教職員の負担軽減や確実な連絡体制を図るため、ICT等を活用したツールの導入が効果的である。

鈴鹿市教育委員会事務局 教育政策課

〒513-8701

鈴鹿市神戸一丁目18番18号

電 話 059-382-1100 (代表)

059-382-9112 (直通)

ファクス 059-383-7878

E-mail kyoikuseisaku@city.suzuka.lg.jp