

スクールバス

スクールバスの運行形態

学校と児童生徒が住んでいる住宅地域や、学校と最寄りの鉄道駅の間を結ぶ形で運行される。教員などを除いて生徒児童以外の利用は基本的にできない。運行時刻や経路、停車地も原則としてその学校の関係者しか知らされない。

スクールバス導入の実態

文部科学省では、平成20年、通学路における事件事故が発生する中、地域の実情に合わせスクールバス（路線バスの活用を含む）の活用が登下校の安全確保のための1つの有効な手段であることから、国内の小中学校及び諸外国におけるスクールバスの実態を調査し、今後の地方公共団体における検討の参考とするため、「国内におけるスクールバスの活用状況等調査報告」及び「諸外国におけるスクールバスの活用状況」をとりまとめた。

国内の活用状況等調査報告によると、62.7パーセント（1,132自治体）の市区町村においてスクールバスを導入しており、導入自治体の82パーセント（929自治体）が専用スクールバスを活用、55パーセント（624自治体）が路線バス等を活用し、それぞれの特徴を踏まえた運行を行っている。（両者の併用を含む。）

ところが、スクールバスを活用している児童生徒は約18万人（全小中学生数の約1.7パーセント）に過ぎない。これは、スクールバスの利用目的が、安全対策が含まれてはいるものの、主として遠距離通学への対応であり、このことが導入している自治体数と利用する子どもの数のずれになっていると考えられる。

また、個別の事例調査の結果も踏まえ、学識経験者の聴取などにより、次の方向性が提起された。

① 多様なバス等の活用が有効

地域の状況に合わせて、専用バス、路線バス、タクシー等様々な手段の特徴を踏まえて検討し、児童生徒の安全を確保することが有効。

② 「地域で支える」という意識の醸成が必要

スクールバスについても、ボランティア、地域住民や企業など「地域ぐるみ」の協力を得た運用が必要。

③ 乗降場所等における安全・安心への配慮が必要

幹線道路を児童生徒が横断しないような停留所の設定、安全な待機所の設置等について関係者と協力しつつ対応することが必要。

④ 総合的な交通体系の中で検討を行うことが必要

市町村における総合的な交通体系と整合性を図った円滑なスクールバスの導入、実施が必要。

スクールバス導入による登下校の安全確保

●新潟県加茂市の取り組み

市立の小学校と中学校の児童生徒を対象に、昭和46年から遠距離通学区域用としてスクールバスを導入。その後、遠距離通学用の増車に取り組み、平成16年度までには、15台に増やした。

平成16年11月に、奈良市で女儿誘拐殺害事件が発生したことを機に、加茂市は、登下校時に児童生徒の安全を見守るスクールガード組織の整備に加え、スクールバスによる通学区域を拡大するとともに、平成17年4月からは、新たに9台のバスを増車し、計24台によるバス通学体制を整備した。

新規スクールバスの導入に際しては、

① 児童生徒1人1人の自宅を住宅地図上で確認し、降車後、自宅までの距離が短くなるよう停留所の位置を決定する。

② 保護者の要望を反映し、下校時のみや、日没の早くなる秋季・冬季のみの利用を可能にする。

③ 下校時の運行は、下校時刻の違いや日々の行事などに対応するため、運行回数を弾力化する。

④ 保護者に、バス到着時刻を承知してもらうため、出発時刻表を各学校に配付・周知する。

これらのように、児童生徒の実情や保護者の要望に沿った運行経路・方法をとるとともに、児童生徒の安全確保に積極的に取り組んでいる。