

**スクールバスと路線バスの役割分担による
効率的・効果的なバスネットワークの形成に関する調査**

報 告 書

平成 29 年 3 月



国土交通省

国土交通省四国運輸局

目 次

1. はじめに	1
2. 調査実施の背景	3
3. 四国の現状	4
3. 1 四国の地域特性	4
3. 2 公立小・中学校・高等学校の推移	1 1
3. 3 四国におけるスクールバス活用状況等	1 2
3. 4 四国におけるバス交通の現状	1 4
3. 5 移動手段確保に向けた四国の全市町村の取組状況	1 8
4. 四国におけるスクールバスや路線バス等の活用実態	1 9
4. 1 スクールバスや路線バス等の活用実態に関するアンケート調査結果	1 9
4. 2 効率的・効果的なバスの活用の取組	2 3
4. 3 各種取組の効果と課題と対応策	3 4
4. 4 スクールバスの混乗化等による公共交通サービス向上事例	3 7
5. スクールバスを活用した地域住民の移動手段確保の方法	9 2
6. おわりに	1 0 1
参考資料	1 0 2
1 アンケート調査票 ～市町村におけるスクールバスや路線バス等の活用に関する実態調査～	1 0 3
2 アンケート調査結果の分析手法	1 0 9
3 アンケート調査結果	1 1 8
4 四国における地域住民の移動手段確保に向けた市町村の取組状況一覧	1 8 2
5 登下校時における児童生徒の安全確保のための路線バス等の活用について（通知） （平成 18 年 2 月 17 日、17 文科ス第 423 号）	1 9 5

1. はじめに

地方では、人口減少、高齢化の進展、自家用車に依存した生活スタイルの定着などにより、路線バスなどの公共交通機関の利用者が減少傾向にある。

特に四国は、他の地方に先駆けて高齢化・人口減少が進んでおり、全国的な傾向に比べ人口減少は25年、高齢化は10年早く進んでいると言われている。国立社会保障・人口問題研究所が2013年3月に発表した「日本の地域別将来推計人口」によると、四国4県の総人口は2040年に295万5千人となり、2010年からの30年間で102万人（25.6%）が減少する見込みであり、今後、四国の公共交通を取り巻く環境はさらに厳しさを増すものと考えられる。

地域住民の生活交通の中心は、公共交通網が整った都市部以外では自家用車となっており、民間路線バス事業者は多くの路線で採算がとれず、厳しい経営環境が続いている。結果として、路線の縮小・廃止等が幾度も行われ、中山間地域を中心に自家用車を自由に利用できない高齢者や児童・生徒等の日常生活における移動手段の確保が課題となっている。

自動車運転免許を持っている人は、高齢になっても可能な限り運転を続ける状況にある一方で、「今は車を運転できるからバスには乗らないが、運転できなくなったら移動手段がなくなるので、バスは必要。」という意見が多い。

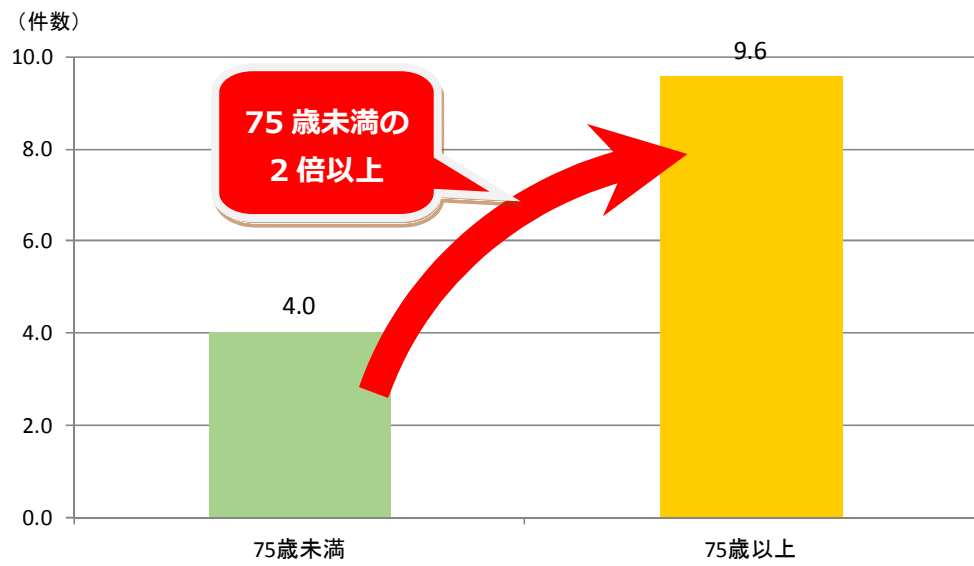
他方、自家用車を自由に利用できない高齢者等は、隣近所の助け合いによる自家用車で買い物や通院を行うことが多い。また、離れて暮らす家族が帰省した際にスーパー等と一緒に連れて行ってもらい、まとめて買い物等の用事を済ますことも多く、家族により支えられているところも大きい。

近年では、高齢者が運転する自家用車による重大事故が度重なり起こり、75歳以上の死亡事故件数は75歳未満の死亡事故件数の2倍超との統計がある。高齢化が進む中、日常生活における移動手段の確保は大きな課題であり、地域公共交通に対する期待が高まるところである。

こうした中、市町村合併や少子化、過疎化の進展により、全国的に学校の統廃合が進んでおり、通学区域の拡大等によりスクールバスを運行している市町村が多い。

市町村の財政状況が厳しさを増す中、限られた予算の中でこうした移動ニーズに対応するため、既存のスクールバスや民間路線バスなど、地域にある交通資源を有効活用し、効率的・効果的なバスネットワークの形成が求められている。

本報告書では、地域の移動手段確保にあたっての市町村の役割が期待される中、四国における市町村のスクールバス等の通学手段確保の取組について調査を行い、その特徴・傾向等を探り、今後市町村担当者が効率的・効果的なバスネットワークの形成について検討を行う上で、参考となるようにまとめたものである。



出典：警察庁「平成 27 年中の交通死亡事故の発生状況及び道路交通法違反取締り状況について」
警察庁「運転免許統計（平成 27 年）」を元に作成

図 1 運転免許保有者 10 万人当たりの年間死亡事故件数

2. 調査実施の背景

近年、少子化に伴い公立の小中学校の統廃合が進んでおり、遠方から学校に通わざるを得ない児童・生徒の移動手段を確保するため、スクールバスを運行する市町村が増加している。

四国は、他の地方に比べて交通空白地面積の割合が高く、また、空白地以外においても、エリアによっては公共交通のサービス水準が高いとは言い難い状況にある。スクールバスを導入するエリアに既存の公共交通サービスが十分に無い場合には、混乗化、登下校時間帯以外の空き時間（間合い時間）の活用、統合（乗合化）（以下「混乗化等」という。）の手法により、スクールバスを、地域住民全体を対象としたコミュニティバスとして有効活用することを検討することが重要である。

他方、四国の急峻な地形のため、山間部や沿岸部における道路網は限られていることから、スクールバスが既存の民間バス事業者によるサービスと重複し、民間バス事業者が学生・生徒の利用を取り込めず、人口減少による利用者の減少とあいまって、路線の維持がますます困難となるといった状況も考えられる。この場合、スクールバスの廃止・減便も含め、民間路線バスとの役割分担を検討する必要がある。

文部科学省では、平成 18 年 2 月 17 日付け 17 文科ス第 423 号にて、地域の実情等を踏まえて、路線バス等をスクールバスとして活用することについて、登下校時における安全確保の方策の一つとして検討するように、各都道府県・指定都市教育委員会教育長あてに通知を出している。

平成 19 年 12 月には、文部科学省が、学校やその設置者において、安全・安心な子どもの通学路を確保するために、スクールバスの導入を検討する際に参考となるよう、我が国の小・中学校における路線バス等の地域の既存資源の活用も含めたスクールバスの導入・活用状況を調査した。その結果は、「国内におけるスクールバス活用状況等調査報告」として取りまとめられたが、すでに 8 年以上が経過している。

また、平成 23 年度には、地域公共交通確保維持改善事業が創設されたが、5 年が経過し、各市町村で地域公共交通に関する取組も進められてきている。

こうしたことから、本調査では、スクールバスの混乗化等による公共交通サービスの向上事例や、民間路線バスとの競合解消事例等についてデータを収集し、成功事例の発掘や、課題・対応策を整理・分析することにより、効率的・効果的なバスの活用を推進することを目的とする。

3. 四国の現状

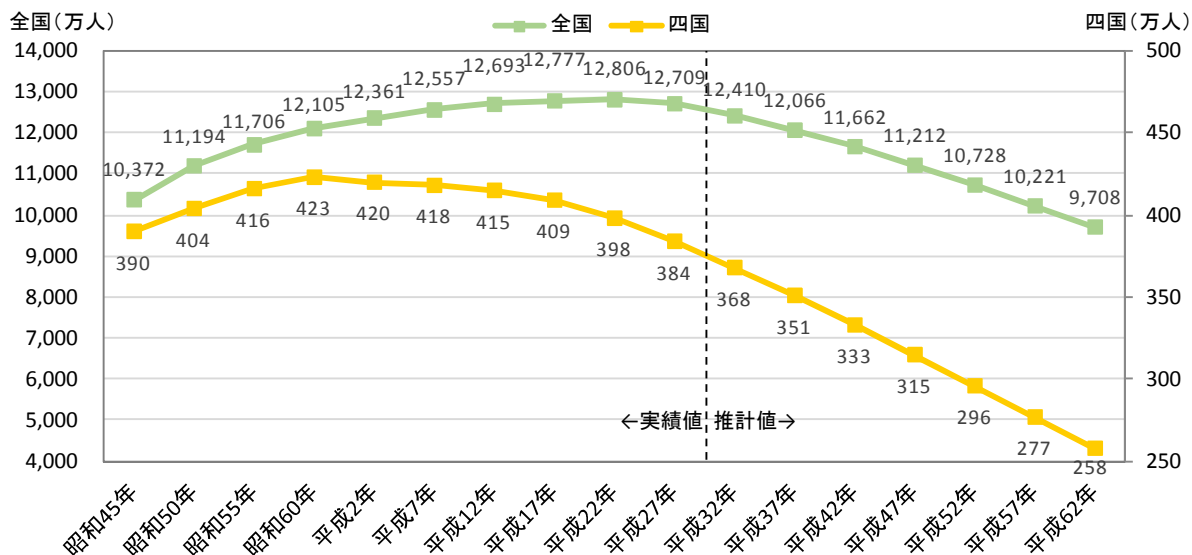
四国における効率的・効果的なバスネットワークの形成にあたっては、四国を取り巻く状況を把握した上で、その特徴を見極めていく必要がある。

このため、ここでは、社会の潮流や四国の特徴、四国におけるスクールバス活用状況、バス交通の現状を概観した上で、四国における移動手段確保に向けた市町村の取組状況について整理する。

3.1. 四国の地域特性

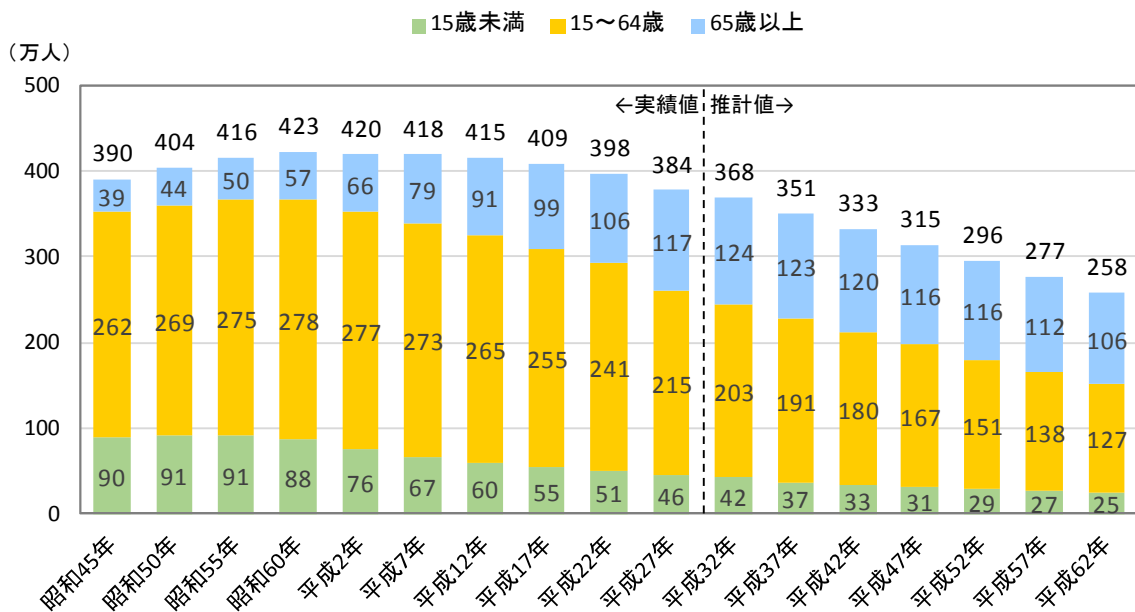
(1) 人口

- 四国の人口は、平成 27 年 10 月 1 日現在（国勢調査確定値）で約 384 万人であり、昭和 60 年の 423 万人をピークに減少に転じている。
- また、平成 27 年 10 月 1 日現在（国勢調査確定値）における 65 歳以上の高齢者は約 117 万人、高齢化率 30.4%と、平成 25 年 3 月の推計値 30.9%よりは低くなったが、四国全体での人口減少は全国より約 25 年早く、高齢化も約 10 年早く進行している。



出典：国勢調査（昭和 45 年～平成 27 年）
 国立社会保障・人口問題研究所「都道府県の将来推計人口（平成 25 年 3 月推計）」（平成 32～52 年）
 四国地方整備局作成（平成 57 年）、国土政策局（平成 62 年）を元に作成

図 2 四国と全国の人口の推移

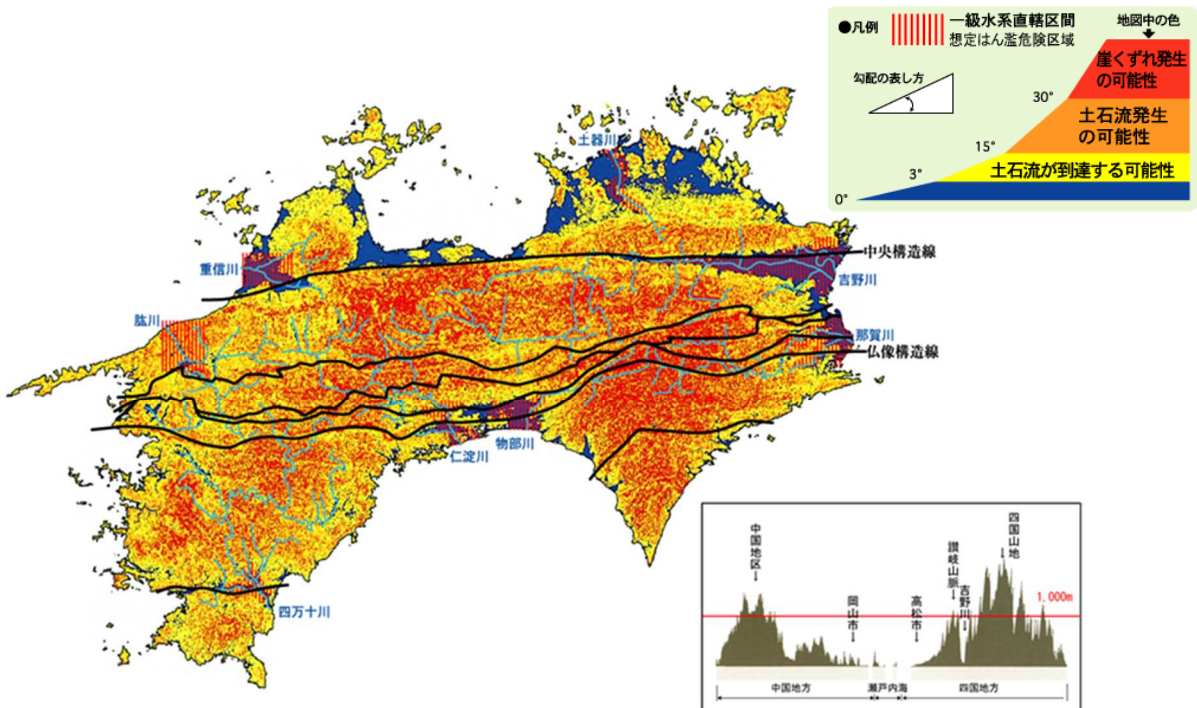


出典：国勢調査（昭和45年～平成27年）
 国立社会保障・人口問題研究所「都道府県の将来推計人口（平成25年3月推計）」（平成32～52年）
 四国地方整備局作成（平成57年）、国土政策局（平成62年）を元に作成

図3 四国の年齢階層別人口の推移

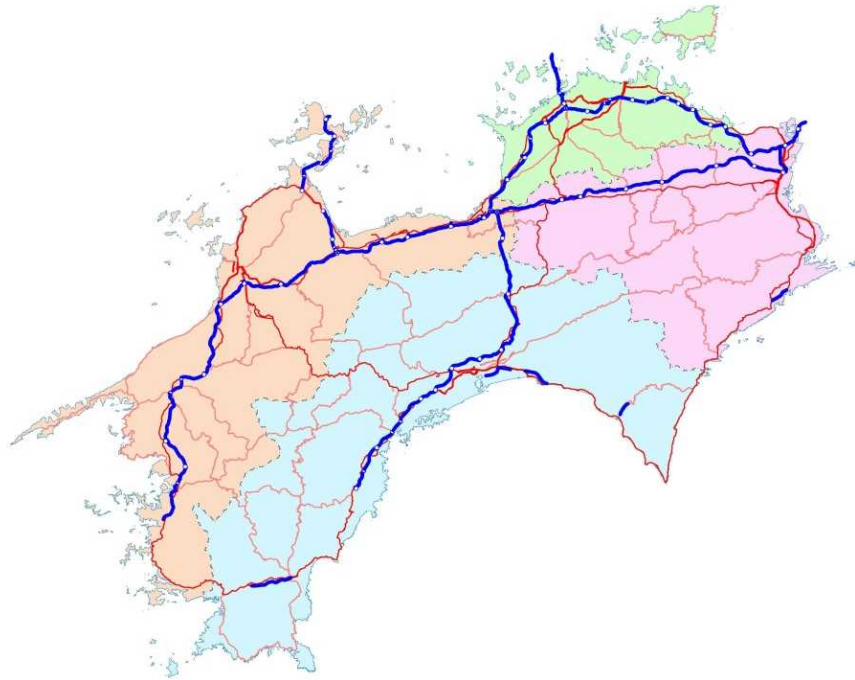
(2) 地勢

- 四国は急峻な地形であるために、山間部や沿岸部における道路網が限られている。



出典：四国地方整備局

図4 四国の地形勾配分布

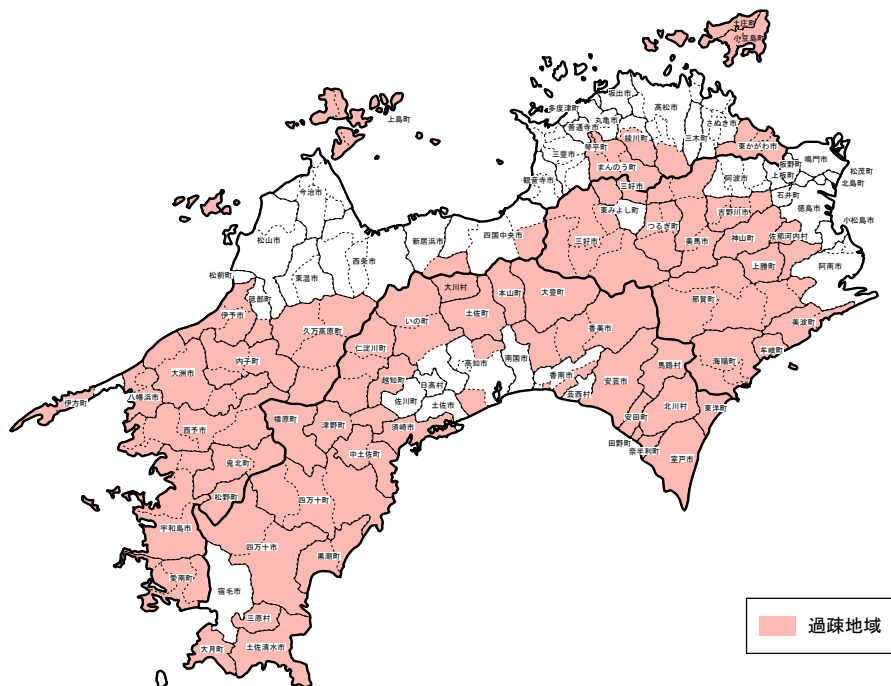


出典：四国地方整備局

図 5 四国の道路網(高速道路と国道)

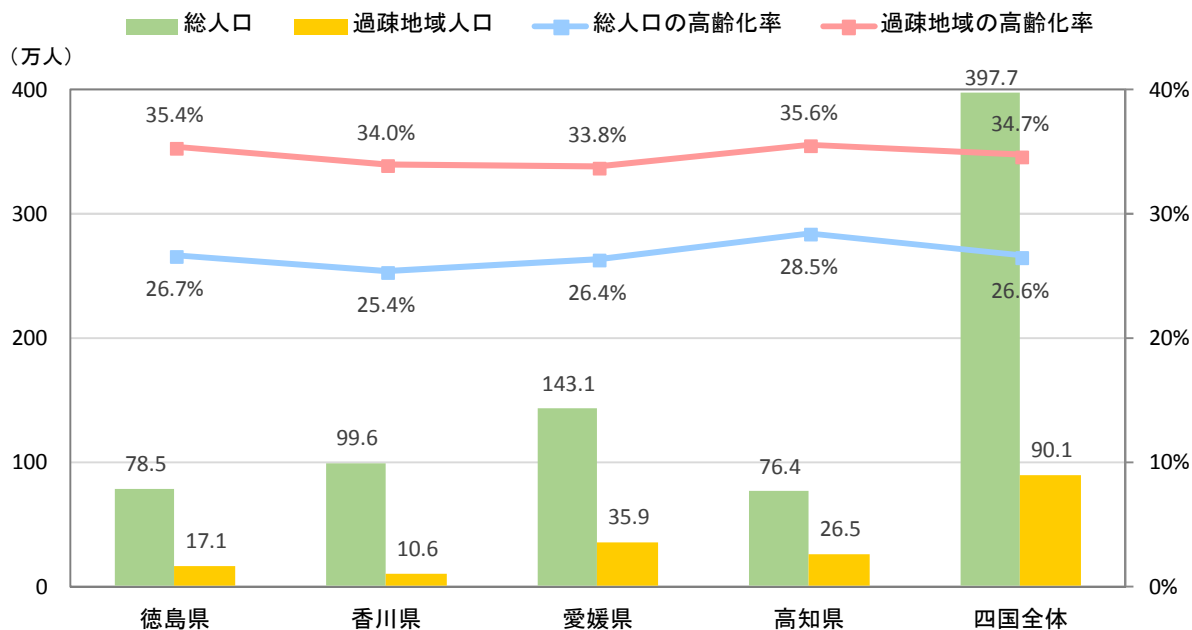
(3) 特定地域の指定状況

- 四国の広範囲をしめる中山間地域、半島及び島しょ部を中心に過疎地域が分布しており、平成 22 年国勢調査では四国全体の約 23%の人口が過疎地域に居住し、高齢化率は約 35%と高い。
- 徳島県、愛媛県、高知県では、県土の大半が過疎地域である。



出典：総務省「過疎地域市町村等一覧（平成 26 年 4 月 1 日現在）」

図 6 四国における過疎地域の指定状況



※過疎地域の人口は、過疎地域に過半が含まれる平成 22 年国勢調査(区域は H12. 10. 1 現在市町村)における人口合計
出典：総務省「国勢調査」

図 7 四国4県の過疎地域の人口と高齢化率

(4) 過疎地域等条件不利地域における集落の現状

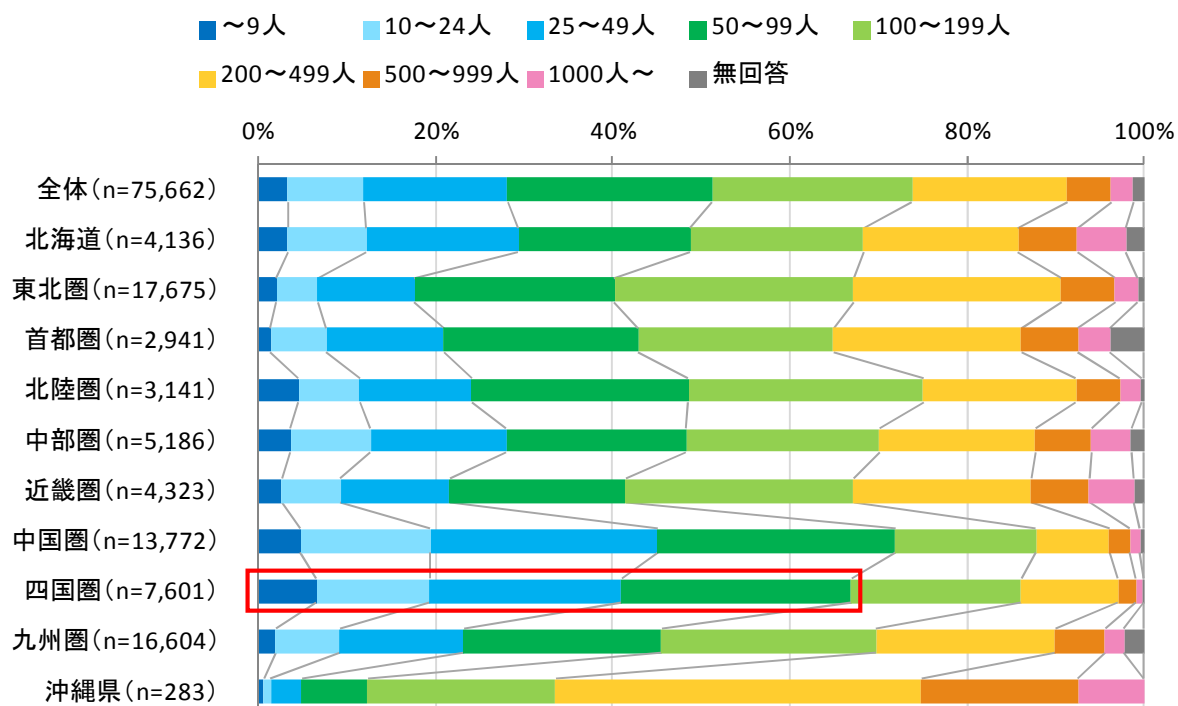
平成 28 年 9 月公表の「平成 27 年度 過疎地域等条件不利地域における集落の現況把握調査報告書」(国土交通省・総務省調査)によると、65 歳以上の高齢者が住民の半数以上を占める過疎地域の集落は、平成 27 年 4 月時点で 1 万 5,568 に上る。

ブロック別では、中国圏が 4,095 と最も多く、九州圏 3,205、四国圏 2,548、東北圏 1,850 と続く。

同報告書より四国の特性を分析すると、次のとおりであった。

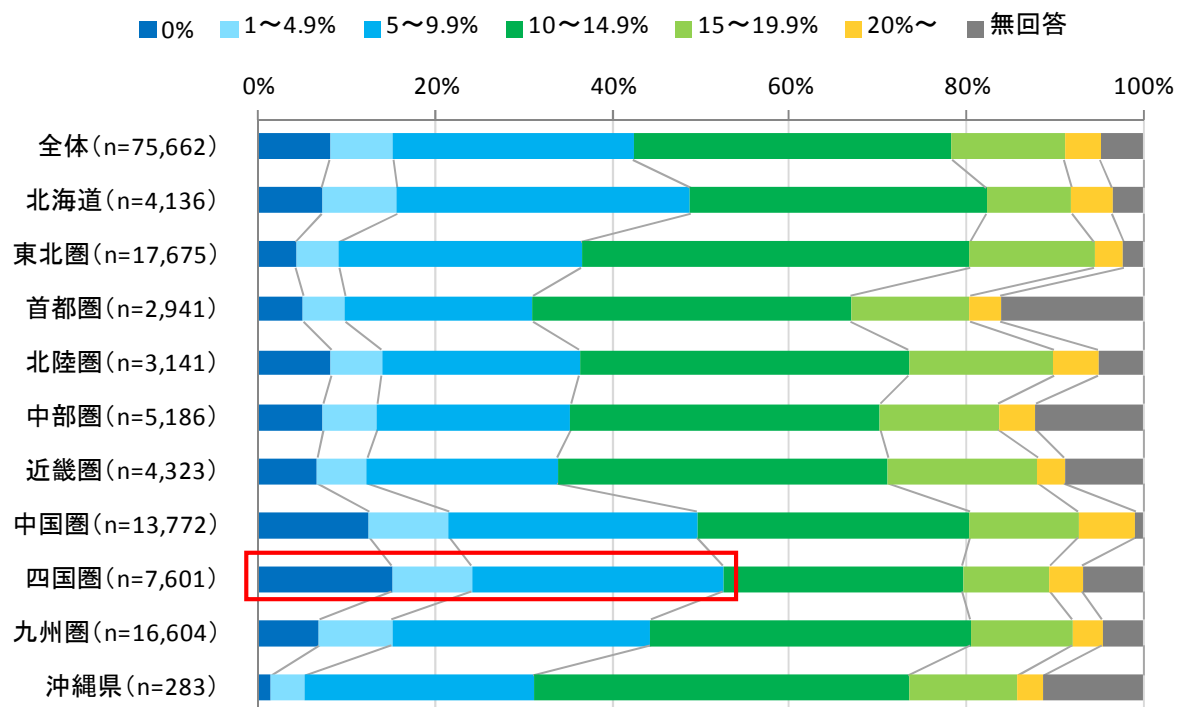
集落に関する四国の特性

- 人口 10 人未満の集落の割合は、四国圏が全国で最も高い。100 人未満の集落の割合も中国圏に次いで高い。(図 8)
- 集落の若年人口の割合は四国圏が全国で最も低い。(図 9)
- 集落の高齢者(65 歳以上)人口の割合は、四国圏が全国で最も高い。(図 10)
- 集落の 75 歳以上の人口の割合は、四国圏が全国で最も高い。(図 11)
- 10 年以内に消滅、いずれ消滅する可能性がある集落の割合は四国圏が全国で最も高い。(図 12)
- 集落機能の維持状況は、維持困難、機能低下いずれかの状況にある集落の割合は四国圏が最も高い。(図 13)



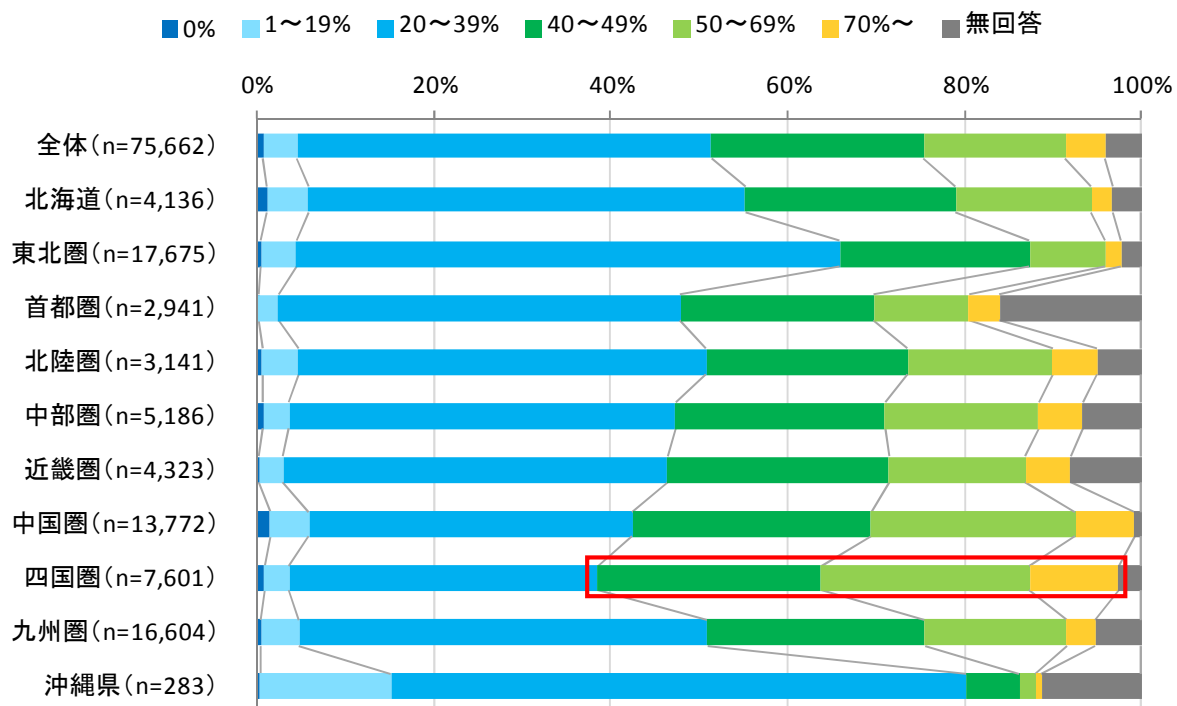
出典：国土交通省、総務省「平成 27 年度 過疎地域等条件不利地域における集落の現況把握調査報告書」を元に作成

図 8 地方ブロック別・人口規模別集落数



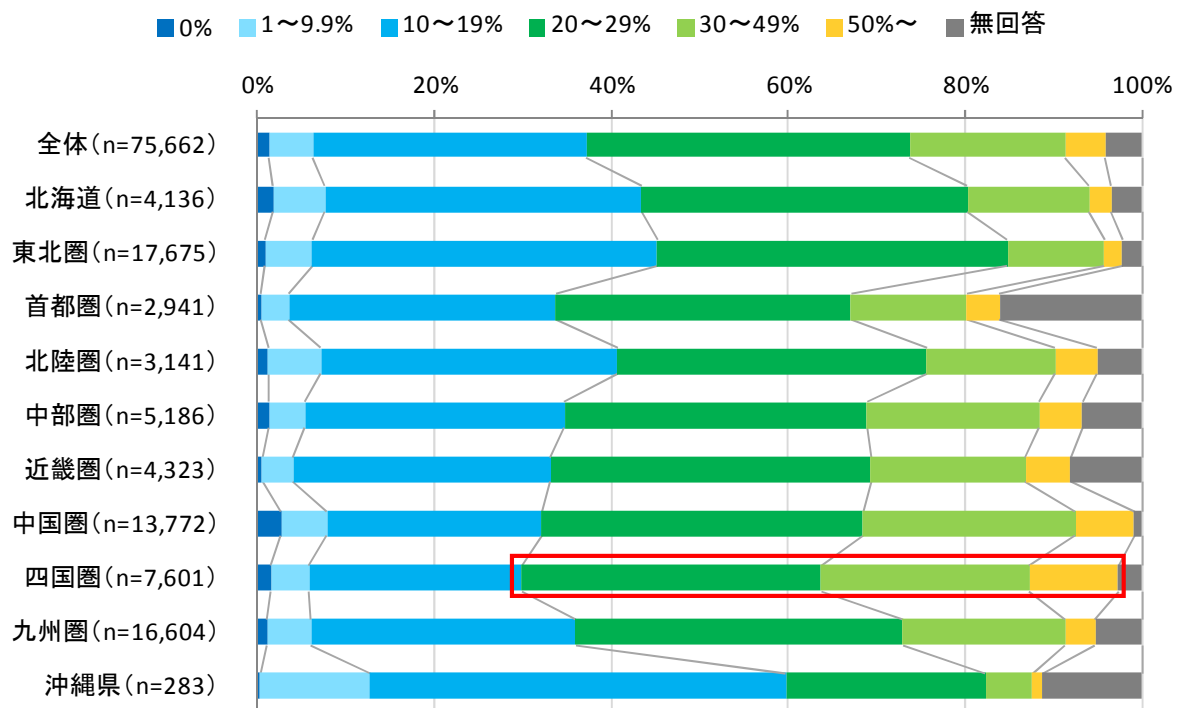
出典：国土交通省、総務省「平成 27 年度 過疎地域等条件不利地域における集落の現況把握調査報告書」を元に作成

図 9 地方ブロック別・集落人口に占める 15~29 歳人口割合別集落数



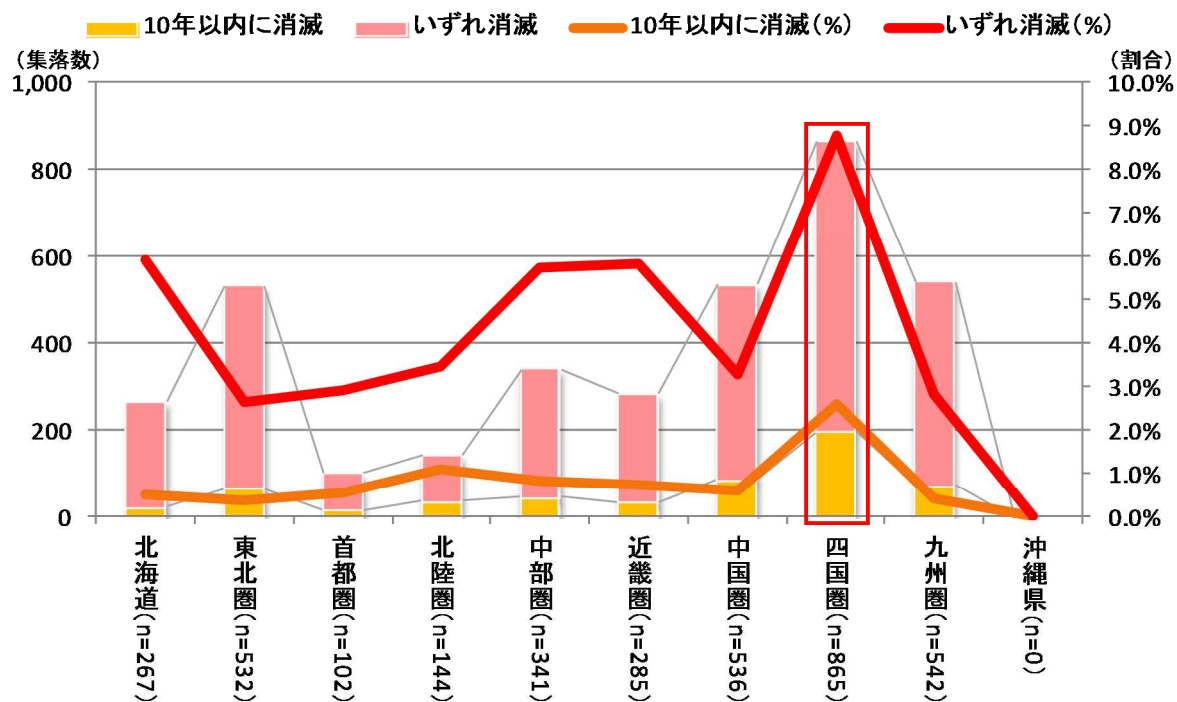
出典：国土交通省、総務省「平成 27 年度 過疎地域等条件不利地域における集落の現況把握調査報告書」を元に作成

図 10 地方ブロック別・集落人口に占める 65 歳以上人口割合別集落数



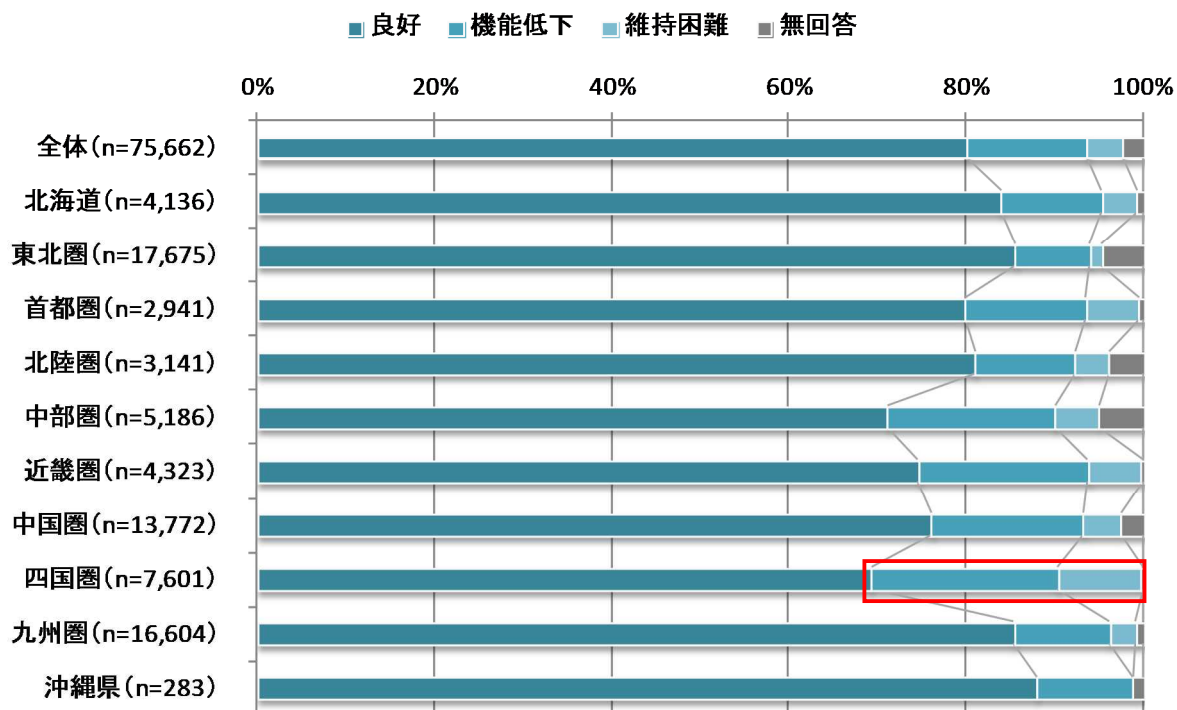
出典：国土交通省、総務省「平成 27 年度 過疎地域等条件不利地域における集落の現況把握調査報告書」を元に作成

図 11 地方ブロック別・集落人口に占める 75 歳以上人口割合別集落数



出典：国土交通省、総務省「平成 27 年度 過疎地域等条件不利地域における集落の現況把握調査報告書」を元に作成

図 12 地方ブロック別・集落の消滅可能性別集落数

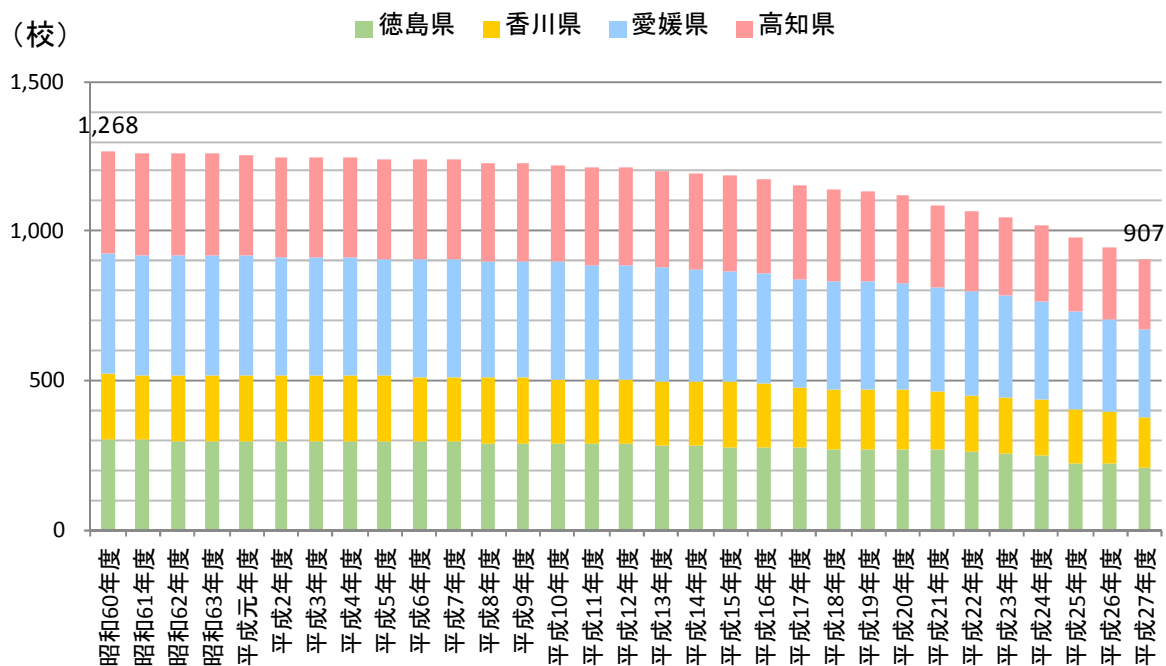


出典：国土交通省、総務省「平成 27 年度 過疎地域等条件不利地域における集落の現況把握調査報告書」を元に作成

図 13 地方ブロック別・集落機能の維持状況別集落数

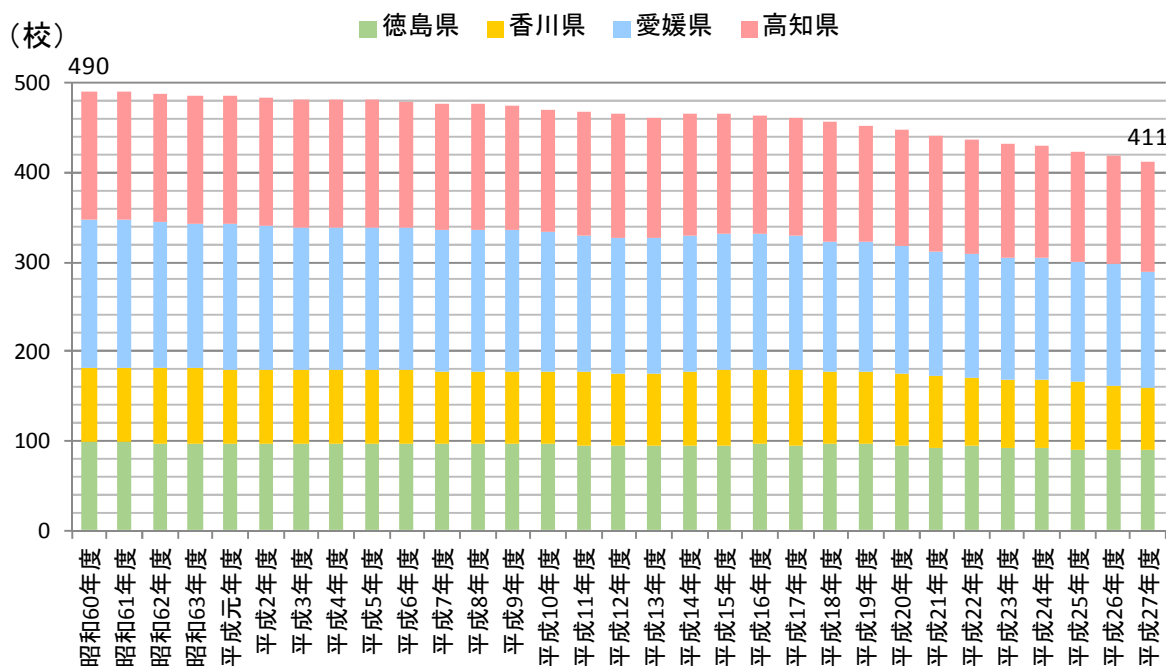
3.2.公立小・中学校、高等学校の推移

- ・ 四国は、昭和 50 年代以降、人口減少に転じ、年少人口も減少傾向にある中、平成 14 年 3 月末現在 216 の市町村があったが、平成の大合併が行われた結果、平成 20 年 1 月 1 日現在 95 市町村へ減少した。
- ・ 市町村合併に伴う学校統廃合も行われ、小学校数は中学校、高等学校と比較して大きく減少し、昭和 60 年度と比べ四国全体で 28.4%減少している。



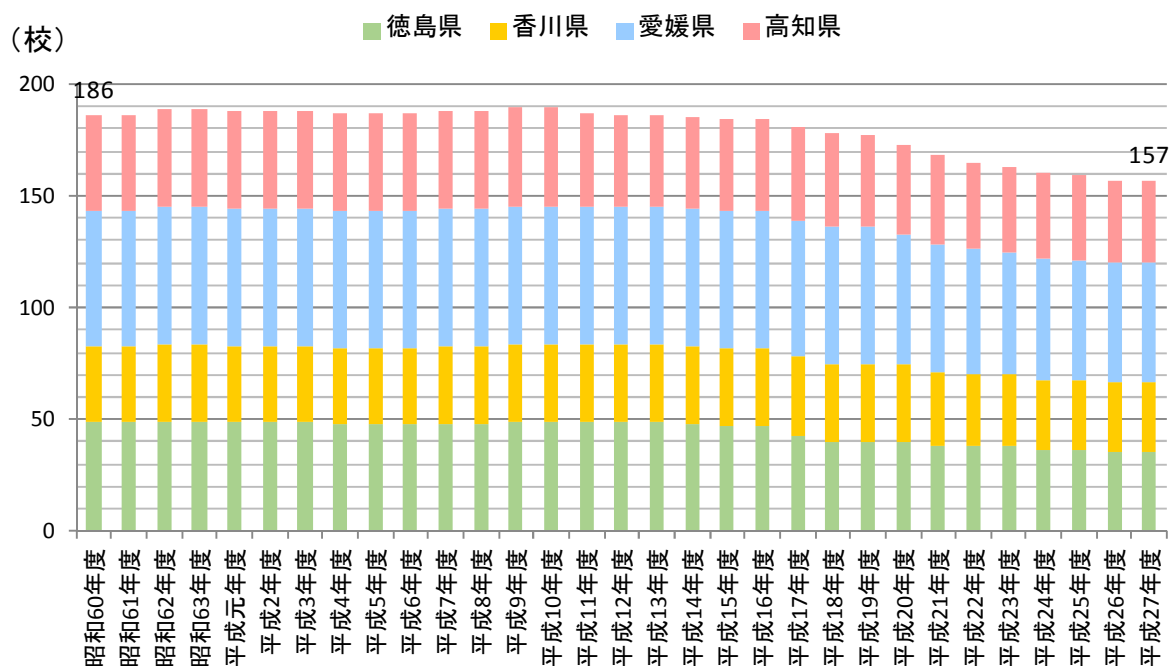
出典：学校基本調査を元に作成

図 14 四国4県の公立小学校数の推移



出典：学校基本調査を元に作成

図 15 四国4県の公立中学校数の推移



出典：学校基本調査を元に作成

図 16 四国4県の公立高等学校数の推移

3.3.四国におけるスクールバス活用状況等

公立小中学校の学校統廃合により、遠方から通わざるを得ない児童・生徒の通学手段の確保や通学中の安全確保のため、四国の市町村でもスクールバスを導入する市町村が多い。

平成 19 年 12 月、文部科学省では、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たスクールバス（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一つの有効な手段であることから、全国すべての市区町村教育委員会あてに国内の小中学校におけるスクールバスの活用状況等について実態調査を実施した。

その結果については、「国内におけるスクールバス活用状況等調査報告」（平成 20 年 3 月、文部科学省スポーツ・青少年局発行）としてまとめられた。

同報告によると、スクールバスの導入に当たっては、「平成の大合併」による学校の統廃合を契機に、スクールバスの導入を図った事例が多く見られた。また、市町村合併に当たっては、スクールバスの導入と併せて、バス交通のみならず既存の交通体系全般の見直しを図った事例もあり、スクールバスに関する今後の方向性として、総合的な交通体系の中で検討する重要性が伺い知れると分析している。

なお、四国におけるスクールバスの活用状況等は、次のような結果であった。

国内におけるスクールバス活用状況等調査報告での四国の状況

▼専用スクールバスによる児童・生徒の送迎を実施している市町村

徳島県 **13 市町**（県内 24 市町村中、54.1%の市町村が実施）
⇒**小学校 27 校、中学校 14 校**

香川県 **11 市町**（県内 17 市町中、64.7%の市町が実施）
⇒**小学校 24 校、中学校 6 校**

愛媛県 **14 市町**（県内 20 市町中、70.0%の市町が実施）
⇒**小学校 30 校、中学校 21 校**

高知県 **20 市町村**（県内 34 市町村中、58.8%の市町村が実施）
⇒**小学校 38 校、中学校 20 校**

▼路線バス、その他（乗合バス・タクシー・福祉バス等）の交通機関を活用した送迎を実施している市町村

徳島県 **7 市町村**（県内 24 市町村中、29.1%の市町が実施）

小学校 9 校
（公共路線バス 1 校、民間路線バス 2 校、タクシー 6 校）
中学校 12 校
（公共路線バス 4 校、民間路線バス 2 校、タクシー 7 校）

香川県 **6 市町**（県内 17 市町中、35.2%の市町が実施）

小学校 8 校
（公共路線バス 3 校、民間路線バス 5 校、NPO 運行バス 1 校）
中学校 3 校
（民間路線バス 3 校、タクシー 1 校）

愛媛県 **9 市町**（県内 20 市町村中、45.0%の市町が実施）

小学校 38 校
（公共路線バス 22 校、民間路線バス 13 校、タクシー 4 校、福祉バス 1 校）
中学校 15 校
（公共路線バス 7 校、民間路線バス 9 校、タクシー 1 校、福祉バス 1 校）

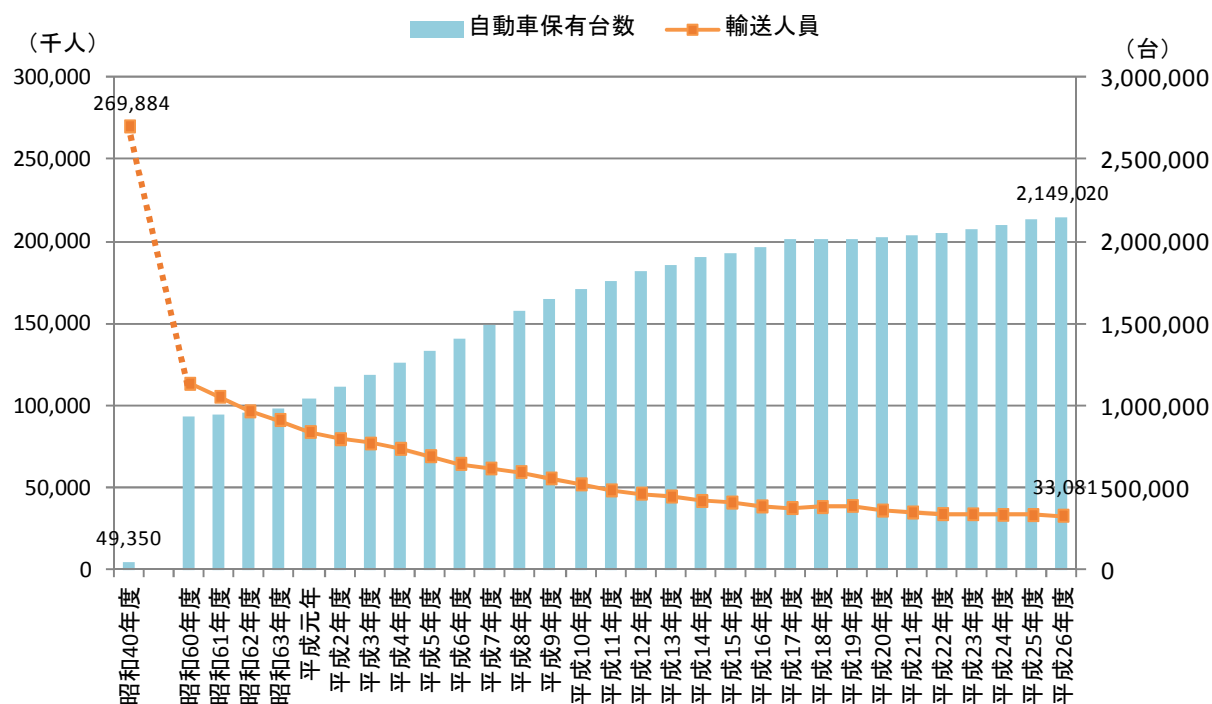
高知県 **16 市町村**（県内 34 市町村中、47.0%の市町村が実施）

小学校 27 校
（公共路線バス 19 校、民間路線バス 6 校、タクシー 3 校）
中学校 10 校
（公共路線バス 8 校、民間路線バス 2 校、タクシー 2 校）

3.4.四国におけるバス交通の現状

(1) バス交通を取り巻く状況

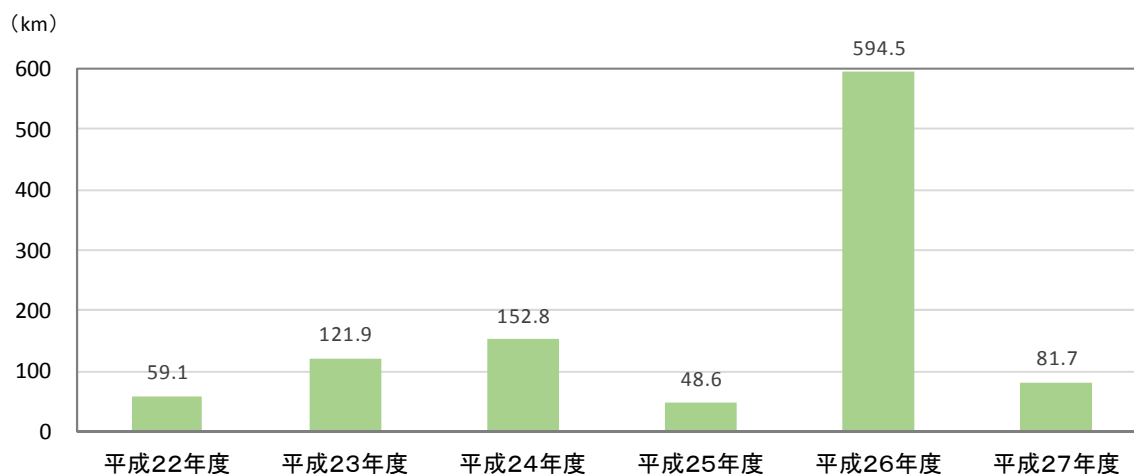
- 四国の乗合バス事業の輸送人員は、昭和40年度の2億6,988万人をピークに自家用車の普及や人口流出による過疎化や高齢化の進展により平成26年度には87.7%減の3,308万人まで減少した。



出典：四国運輸局業務要覧を元に作成

図 17 四国4県の路線バス輸送人員と自家用車保有台数の推移

- 平成22年度から平成27年度までの6年間で、のべ1058.6kmのバス路線が廃止された。



出典：四国運輸局

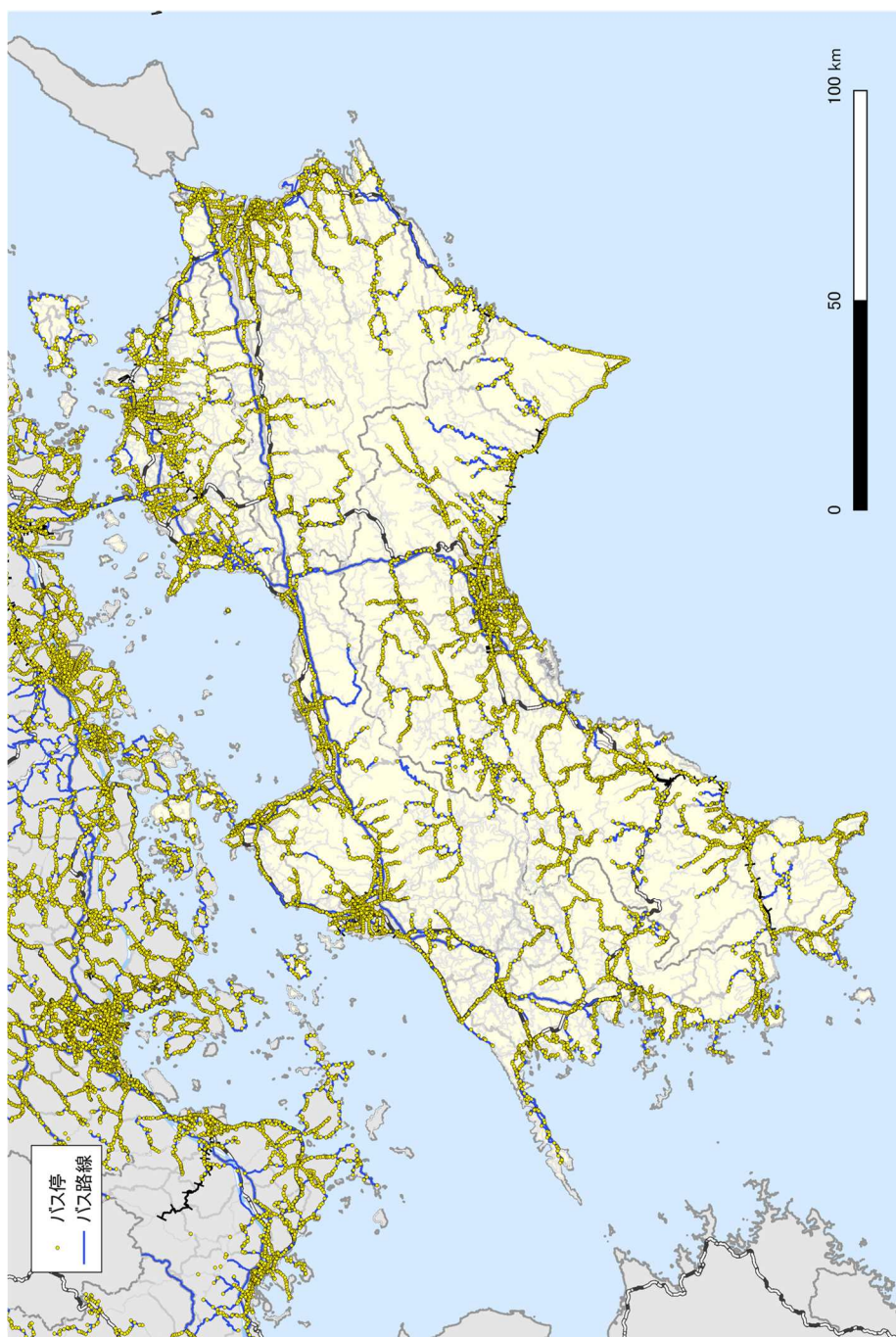
図 18 四国における路線バスの廃止キロ数の推移(高速バスを除く)

(2) 四国における公共交通空白地の状況

- 「地域公共交通に関する全国的な現況調査業務報告書」（平成 24 年 3 月、国土交通省総合政策局発行）によると、交通空白地の条件を「バス停 500m、鉄道駅 1 km」、「バス停 300m、鉄道駅 500m」、「バス停 600m、鉄道駅 1 km」以遠を交通空白地とした場合、運輸局別の公共交通空白地人口比率（※ 1）は四国が最も高い。
- 都道府県別では、徳島県の空白地メッシュ比率（※ 2）及び空白地人口比率が高い。

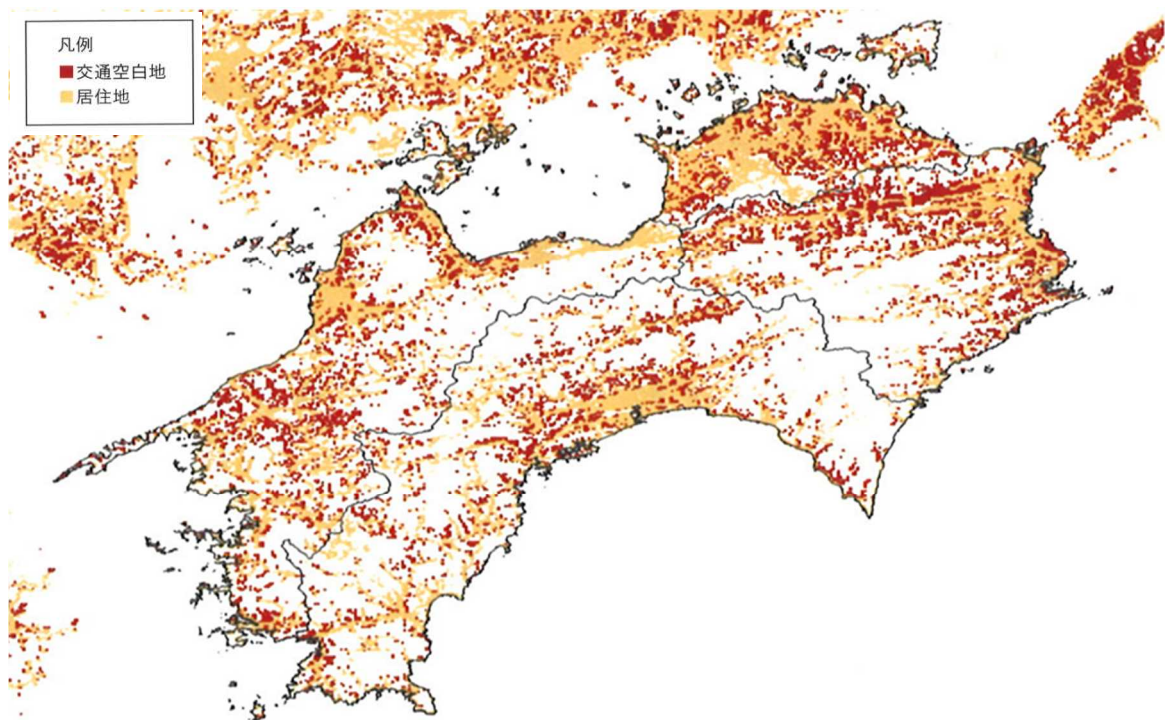
（参考）

- 空白地メッシュ数（※ 3）は北海道、東北が高く、空白地メッシュ比率は北海道が最も多く、バス停 300m、鉄道駅 500m 以遠を交通空白地とした場合、関東、北信越、中国を除く 7 運輸局において空白地メッシュ比率が 50%を超えている。空白地人口（※ 4）は、関東が高い。（グラフ等省略）



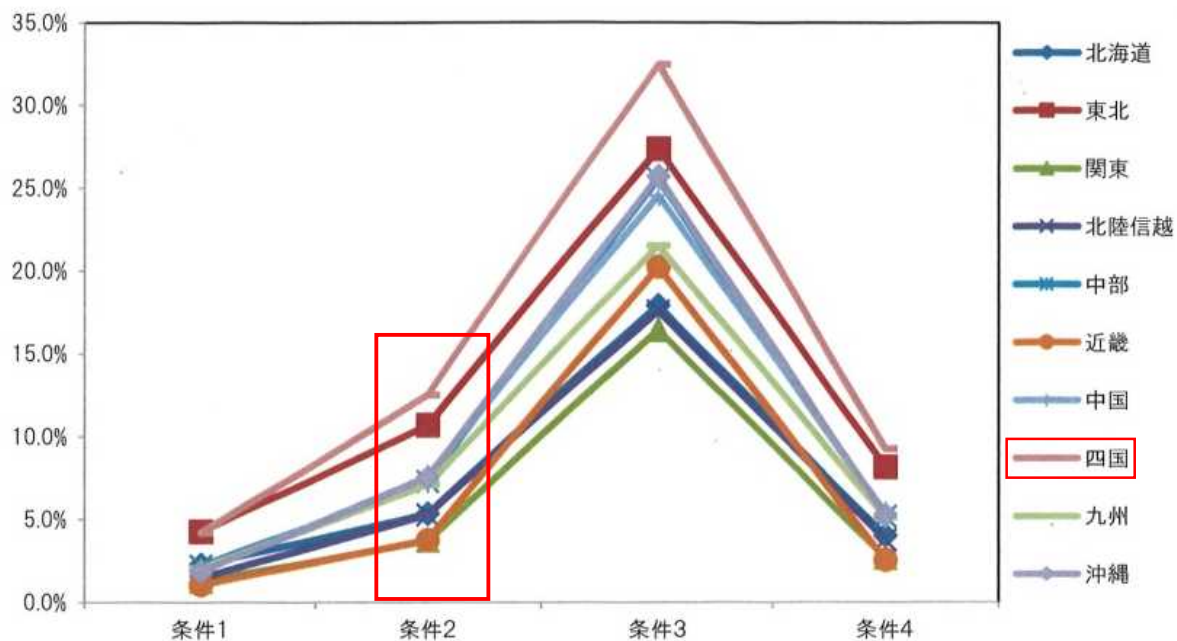
出典：国土交通省 情報政策局「国土数値情報 バスルート（平成 23 年度作成）」

図 19 四国におけるバス路線等の現状(高速バスを除く)



出典：国土交通省 総合政策局「地域公共交通に関する全国的な現況調査業務報告書」（平成 24 年 3 月）

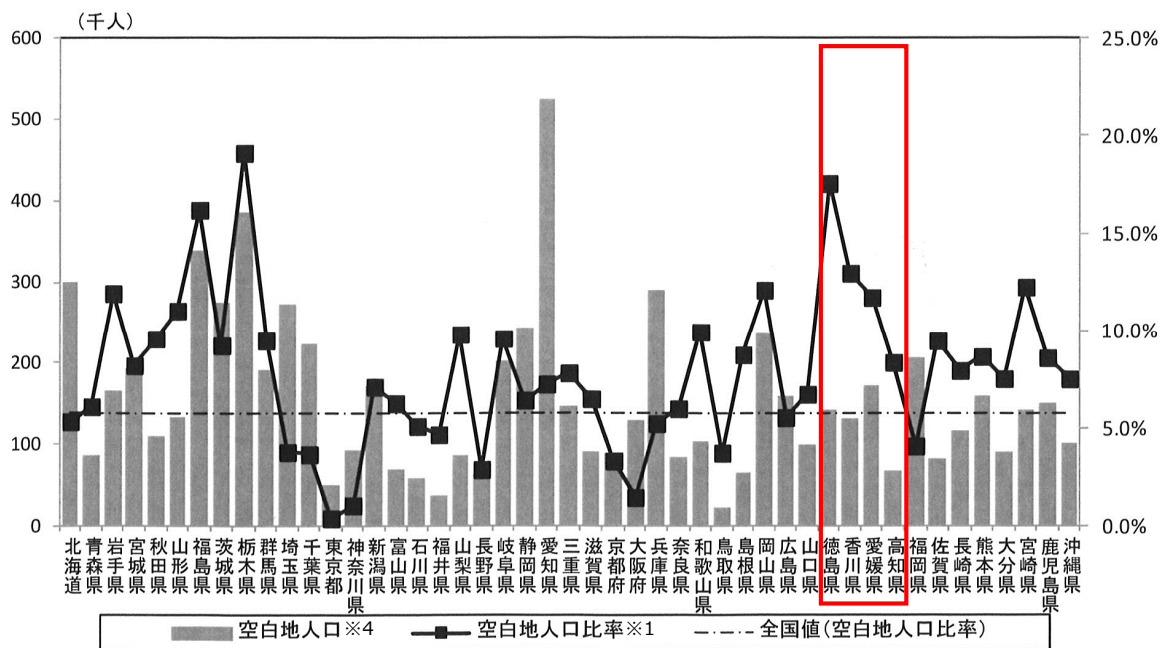
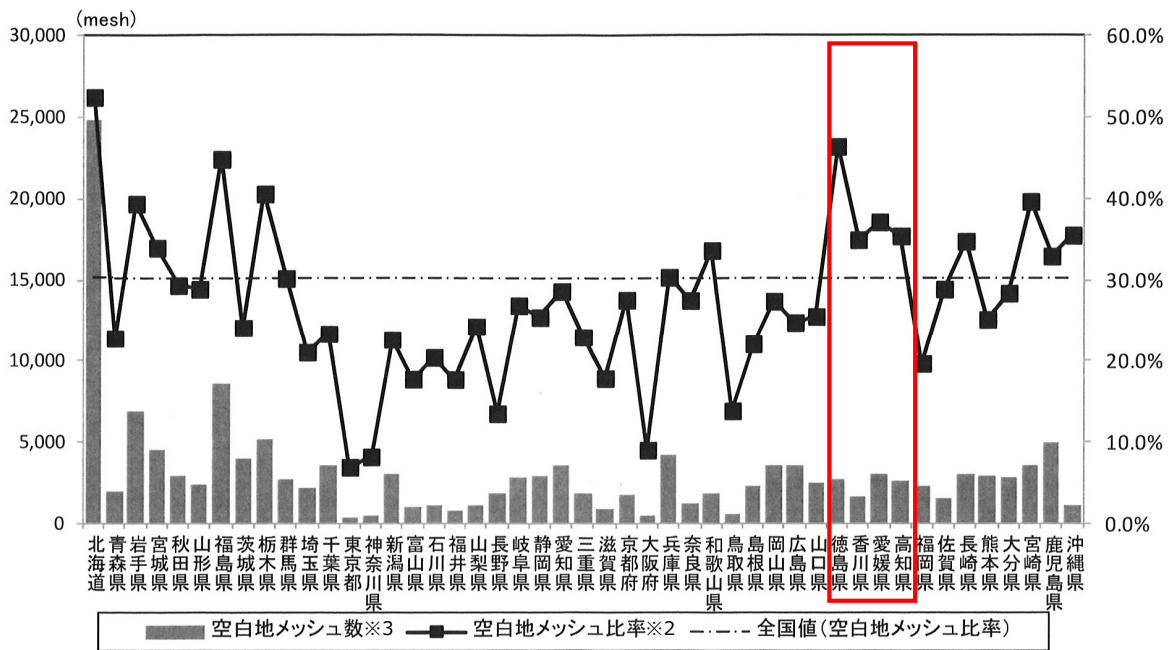
図 20 四国における公共交通空白地の現状（バス停 500m、鉄道駅 1km 以遠を公共交通空白地とした場合）



- 「条件 1」 バス停 1 km、鉄道駅 1 km 以遠を公共交通空白地とした場合
「条件 2」 バス停 500m、鉄道駅 1 km 以遠を公共交通空白地とした場合
「条件 3」 バス停 300m、鉄道駅 500m 以遠を公共交通空白地とした場合
「条件 4」 バス停 600m、鉄道駅 1 km 以遠を公共交通空白地とした場合

出典：国土交通省 総合政策局「地域公共交通に関する全国的な現況調査業務報告書」（平成 24 年 3 月）

図 21 公共交通空白地人口比率（運輸局別）



出典：国土交通省 総合政策局「地域公共交通に関する全国的な現況調査業務報告書」（平成 24 年 3 月）

図 22 都道府県別の公共交通空白地の現状

条件：バス停 500m、鉄道駅 1km 以遠を公共交通空白地とした場合

〔 上欄の図：空白地メッシュ数及び空白地メッシュ比率
下欄の図：空白地人口及び人口比率 〕

※1 空白地人口比率とは、公共交通空白地人口が総人口に占める割合をいう。

※2 空白地メッシュ比率とは、公共交通空白地として抽出されたメッシュ数が居住地メッシュに占める割合をいう。

※3 空白地メッシュ数とは、公共交通空白地として抽出されたメッシュ数をいう。

※4 空白地人口とは、空白地メッシュの居住人口をいう。

3.5.移動手段確保に向けた四国の全市町村の取組状況

- 平成 28 年 7 月 29 日から 8 月 31 日の間に、四国の全市町村（95 市町村）に対して、平成 27 年度の市町村におけるスクールバスや路線バス等の活用に関する実態調査（アンケート調査）を行った。
- アンケート調査票では、市町村内を運行している公共交通機関について調査を実施した。
- 結果、四国 4 県の 95 市町村では、次のような状況であった。

表 1 四国4県における移動手段確保の取組状況（アンケート調査への回答結果より）

	徳島県	香川県	愛媛県	高知県	四国合計	備考
民間路線バス	7 者	5 者	10 者	11 者	33 者	四国合計 33 者 中、4 者が複数 県で運行
コミュニティバス	12 市町 (50.0%)	10 市町 (58.8%)	13 市町 (65.0%)	19 市町村 (55.9%)	54 市町村 (56.8%)	全体の 56.8% が導入
デマンド型乗合バス・ タクシー	1 市 (4.2%)	3 市町 (17.6%)	9 市町 (45.0%)	12 市町村 (35.3%)	25 市町村 (26.3%)	全体の 26.3% が導入
福祉バス（市町村運営）	2 町 (8.3%)	4 市町 (23.5%)	10 市町 (50.0%)	4 市町村 (11.8%)	20 市町村 (21.2%)	全体の 21.2% が導入
NPO 等による自家用 車を用いた公共交通空 白地有償運送	3 市町 (12.5%)	1 市 (5.9%)	2 市 (10.0%)	3 市町 (8.8%)	9 市町村 (9.5%)	全体の 9.5%が 導入
専用スクールバス	14 市町 (58.3%)	12 市町 (70.6%)	15 市町 (75.0%)	22 市町村 (64.7%)	63 市町村 (66.3%)	全体の 66.3% が導入
うち、地域住民の混乗 化を実施している市町 村	2 町 (14.3%)	0 市町 (0%)	3 市町 (20.0%)	10 市町村 (47.6%)	15 市町村 (23.8%)	専用スクールバ ス導入市町村全 体の 23.8%が 混乗化実施
各県の全市町村数・ 四国の市町村数合計	24 市町村	17 市町	20 市町	34 市町村	95 市町村	

（注）（ ）内の割合は、各県あるいは四国の全市町村に占める割合を示す。また、「うち、地域住民の混乗化を実施している市町村」は、専用スクールバスを運行している市町村に占める割合を示す。

3.3 では、「国内におけるスクールバス活用状況等調査報告」（平成 20 年 3 月、文部科学省スポーツ・青少年局発行）にて、四国におけるスクールバスの活用状況等について結果を示したが、平成 27 年度時点で、専用スクールバスの取組は、徳島県、香川県で 1 町ずつ増加。愛媛県で 2 町増加、1 町減少。高知県で 5 町村増加、3 町村減少している。

なお、専用スクールバスを廃止した市町村では、民間路線バスやコミュニティバスなどを活用して児童・生徒を送迎する形態に変わっていた。

4. 四国におけるスクールバスや路線バス等の活用実態

4.1. スクールバスや路線バス等の活用実態に関するアンケート調査結果

平成 28 年 7 月 29 日から 8 月 31 日の間にかけ、四国の全市町村 (95 市町村) に対して、平成 27 年度における市町村におけるスクールバスや路線バス等の活用に関する実態調査（アンケート調査）を行った。

本アンケート調査では、専用スクールバス（バスを所有せず委託する場合も含む）にて児童・生徒を送迎する場合や路線バスやその他交通機関を活用した児童・生徒を送迎する場合について確認を行うとともに、スクールバスの混乗化、登下校時間帯以外の空き時間（間合い時間）の活用、統合（乗合化）の事例、民間路線バスとの競合解消事例など、効率的・効果的なバスの活用事例について確認を行った。

結果、次のような特徴があった。

スクールバスに関する四国の特性

- 四国の市町村では、過疎地域等に居住する人口割合が高い市町村ほど専用スクールバスにて児童・生徒を送迎する割合が高く、また、路線バスやその他の交通機関を活用した送迎を実施している割合も高い傾向にあった。
- 専用スクールバス車両への地域住民の混乗化は、専用スクールバス路線数全体の 15.2%にとどまるが、高知県では 27.6%の専用スクールバス路線で取組があり、四国で最も多く取り組まれている。
混乗化の経緯は、スクールバス沿線の公共交通空白地における住民の移動手段確保が最も多く、次いで、住民の乗車要望への対応であった。
- 登下校時間帯以外の空き時間（間合い時間）の活用は、活用していない専用スクールバス路線が74.5%を占めていて、空き時間に活用されている専用スクールバス路線は少なかった。
活用方法では、部活や学校行事等に車両を使用することが多く、17.9%を占め、市営バスなどコミュニティバスに活用するケースは 5.5%と少なかった。
- 路線バス等への統合（乗合化）は、元々専用スクールバスを運行していたが、これを廃止し路線バス等へ統合したものが全体の 14.1%で見られ、高知県では、県全体の 33.3%を占め、四国 4 県で最も割合が多かった。
乗合化した経緯は、児童・生徒の利用者が減少し、地域住民のバス利用ニーズが高かった理由が最も多かった。
- 民間路線バスとの競合解消事例として、民間路線バス活用で民間バス事業者が登下校時間に合わせた運行に協力をしてくれるケースがあった。
学校統廃合の条件としてスクールバスの運行を行うことが多く、具体的な競合解消の取組ができていない市町村も見受けられた。
- 将来的に、児童・生徒を専用スクールバスにて送迎する可能性がある市町村が 2.1%で低かったが、路線バス等を活用した送迎する可能性がある市町村は 15.8%で、特に、高知県では 26.5%を占め、最も多かった。

アンケート調査票の回答からは、他に次のような特徴等があった。

(1) 専用スクールバス（バスを所有せず委託する場合も含む）にて児童・生徒の送迎を実施している場合

① 専用スクールバス導入市町村の特徴

専用スクールバスは、過疎地域等に居住する人口割合が高い市町村ほど、運行している公立小中学校の割合が高い傾向にあった。

学校の全児童・生徒数に占める利用者数は、全域が過疎地域等に指定されている市町村では高かった。

② 専用スクールバスの導入理由

人口の過疎現象に起因する児童・生徒の減少に対処するための学校統廃合に伴い専用スクールバスを導入するケースが多かった。

一部過疎地域等に指定されている市町村では、民間路線バスの撤退を導入理由に挙げているケースが多く、全く過疎地域等に指定されていない市町村では、安全確保対策を導入理由に挙げているケースが多かった。

③ 専用スクールバスの運行形態

専用スクールバスは、往復型の運行形態をとる路線が多く 90.8%を占め、路線沿線は、全体の 46.5%が公共交通空白地であった。過疎地域等に指定されている市町村では、5割から6割が公共交通空白地であった。香川県は、公共交通空白地でない路線が多かった。

運行回数は、登校時に1回の路線が 89.2%を占め、下校時は2回運行している路線が 39.2%を占め最も多く、次いで1回が 32.0%を占めた。

バスは、市町村が所有する車両を用いる割合が 86.4%を占め、過疎地域等に居住する割合が高くなると（ただし、全域が過疎地域等に指定された市町村を除く）、民間事業者が所有する車両を用いる割合が高くなる傾向があった。

運営は、行政から民間事業者等へ運行委託する割合が 85.8%を占め、その内、バス事業者(42.6%)、タクシー事業者(31.3%)、シルバー人材センター(9.9%)、貨物運送事業者(1.5%)の順となっていた。過疎地域等に居住する人口割合が低い程、シルバー人材センターに委託するケースが多かった。他には、車両運行管理事業、個人（地域住民）、地域を担うNPO法人などに委託するものがあった。

④ 専用スクールバスの運営費用

車両購入にあたっては、文部科学省のへき地児童生徒援助費等補助金を活用した事例が最も多く、次いで、総務省の過疎対策事業債の活用であった。

運営費用は、遠距離通学地方交付税措置（普通交付税による措置）を活用している路線が多い。次いで、総務省の特別交付税による措置、過疎対策事業債の活用の順であった。

(2) 路線バスやその他交通機関を活用した児童・生徒を送迎する場合

① 路線バス等を活用した市町村の特徴

路線バス等を活用したスクールバスを利用している公立小中学校の割合は、過疎地域等に居住する人口割合が高い市町村ほど、増加する傾向が見られた。特に、愛媛県は、他県に比べて高かった。

また、学校の全児童・生徒数に占める利用者数は、全域が過疎地域等に指定されている市町村で多く見られ、高知県が他県に比べて高かった。

活用する交通機関は、民間路線バスが 63.5%、コミュニティバスが 18.8%、民間タクシーが 20.6%の順であった。

② 路線バス等を活用した理由

人口の過疎現象に起因する児童・生徒の減少に対処するための学校統廃合により路線バス等を活用した理由が最も多く、次いで、安全確保、へき地対策の両方のため路線バス等を活用した理由が多かった。

③ 路線バス等の活用費用に対する支援制度の活用状況

費用の補填は、特別交付税による措置を活用している学校が多く、次いで、遠距離通学地方交付税措置（普通交付税による措置）を活用している学校が多かった。

(3) その他

① 四国のバス交通の現状

複数市町村にまたがる路線バスは、四国全体の 86.3%の市町村で運行があり、高知県 (91.2%)、徳島県 (87.5%)、愛媛県 (85.0%)、香川県 (82.4%) の順で多く、路線が長大化したものが多かった。

市町村内で完結する路線バスは、四国全体の 36.8%で運行があり、愛媛県が最も多く、65.0%の市町村で運行があった。一方、徳島県は 20.8%と最も少なく、他の交通機関に乗り換えず、目的地まで直接路線バスでアクセスするニーズが高い傾向が伺えた。

② 高齢者、障害者、運転免許返納者に対する運賃等の助成制度の状況

四国全体の 47.4%の市町村が高齢者に対するバスあるいはタクシーの運賃等の助成をしており、高知県で 55.9%、徳島県で 54.2%と半数の市町村で実施されていたが、愛媛県では 30.0%の市町村での実施にとどまっていた。また、全域が過疎地域等に指定されている市町村では、58.2%で取組があった。

障害者に対しては、四国全体の 68.4%の市町村で運賃等の助成を実施していた。

自動車運転免許証返納者に対する運賃等の助成は、四国全体の 27.4%の市町村で実施していた。香川県は 64.7%の市町で実施があり最も多く、徳島県は 12.5%の市町村での実施にとどまっていた。

③ 地域公共交通会議等の会議体設置状況

地域の公共交通のあり方について検討する地域公共交通会議のような会議体は、四国全体の75.8%の市町村で設置されていた。特に、愛媛県が最も高く、95.0%の市町村で設置されていた。

4.2.効率的・効果的なバスの活用の取組

スクールバスの混乗化、登下校時間帯以外の空き時間（間合い時間）の活用、統合（乗合化）の事例、民間路線バスとの競合解消・役割分担した事例など、アンケート調査の回答から得られた取組について、次の通り整理した。

■市町村別

★ ……事例集で取り上げた市町村

【過疎地域等の条件不利地域指定状況】 ※（）内は指定範囲 赤…全域指定 青…一部指定

過疎地域（範囲） ……過疎地域自立促進特別措置法に基づく過疎地域

離島振興（範囲） ……離島振興法に基づき指定された離島振興対策実施地域

半島振興（範囲） ……半島振興法に基づき指定された半島振興対策実施地域

振興山村（範囲） ……山村振興法に基づき指定された振興山村

※人口は、平成 27 年 10 月 1 日現在。（平成 27 年国勢調査（確定値）より）。

年少は、15 歳未満の割合。高齢者は、65 歳以上の割合を示す。

面積は、国土交通省国土地理院「平成 27 年全国都道府県市区町村別面積調」による。

財政力指数は、平成 27 年度の指標を使用。林野面積は、2,015 年農林業センサスより。

<徳島県>

市町村名	混乗化	登下校時間帯以外の空き時間のコミバス等への活用	路線バス等への統合（乗合化）	民間路線バス等と役割分担した取組、その他特徴的な取組	取組内容等
小松島市 人口 38,755 人 年少 11.5% 高齢者 30.8% 面積 45.37 km ² 林野面積 14.4% 財政力指数 0.53				○	南小松島小学校区は、通学区が広域であり交通量が多いなどの通学実態を踏まえ、小学校 1・2 年生は一部費用を保護者に負担してもらい、スクールバスを利用している。3 年生以上は、保護者の負担により、重複して走る民間路線バスを利用している。 スクールバスは、40 人弱の利用者があり、車内はほぼ満席状態である。登下校時 1 便ずつ運行。ただし週 1 回程度、下校時 2 便運行。
★三好市 人口 26,836 人 年少 8.6% 高齢者 40.9% 面積 721.42 km ² 林野面積 87.6% 財政力指数 0.21 過疎地域（全域） 振興山村（一部）			○ 市営バスに統合したスクール便の運行	○	【山城地区】 山城中学校の寄宿舎の廃止に伴い、スクールバスが必要になった。また、寄宿舎廃止による交付税カットや、国の補助金終了による旧山城町のバス運行補助金の増加、民間路線バスの廃止が行われ、路線の統合や運行方式の見直しに迫られ、廃止代替バスとして通学と地域住民が利用可能なスクールバスを運行開始した。 現在は、三好市営バス 6 路線でスクール便を設定・運行している。 【東祖谷地区】 民間路線バスの一部区間廃止と東祖谷中学校の寄宿舎廃止により、地域住民が利用可能なスクールバスを運行開始。 現在は、三好市営バス 2 路線で、スクール便の設定・運行している。 民間路線バスと路線重複区間があるが、民間路線バスは地区外への移動、市営バスは地区内での移動に利用され、利用形態が異なる。また、経路重複区間は一部区間を除き市営バスの運賃を高く設定するとともに、民間路線バスが市営バスより先行運行している。 【西祖谷地区】 西祖谷中学校の寄宿舎の廃止により、地域住民が利用可能なスクールバスとして運行開始。 現在は、三好市営バス 3 路線でスクール便を設定・運行している。

神山町 人 口 5,300 人 年 少 5.6% 高齢者 49.4% 面 積 173.30 km² 林野面積 86.0% 財政力指数 0.21 過疎地域（全域） 振興山村（一部）	○ (有償)			○ 児童・生徒の多い便は、スクールバスと町営バスを併用した送迎を実施	神領小学校に左右内地区・上分地区・下分地区から通学する児童の送迎のためにスクールバスを運行しており、スクールバス沿線の公共交通空白地における住民の移動手段確保のために、地域住民の混乗化（有償運行）を実施している。 当初は、町営バスとして児童の送迎を実施していたが、学校の統廃合に伴うスクールバスの導入により、児童・生徒の多い便については、スクールバスと町営バスを併用して送迎している。 車両は、過疎対策事業債（総務省）を活用して購入した。
★那賀町 人 口 8,402 人 年 少 8.3% 高齢者 46.9% 面 積 694.98 km² 林野面積 94.9% 財政力指数 0.21 過疎地域（全域） 振興山村（一部）	○ (有償)		○ 民間路線バス、町代替バスへ統合（乗合化）	○	相生地区で運行するスクールバスは歴史が古く、相生小学校のスクールバスは、スクールバス沿線の公共交通空白地における住民の移動手段確保や、住民の乗車要望の対応のために、昭和 51 年 4 月 30 日、旧文部省から地域住民の混乗化の承認を得ている記録がある。現在、竹ヶ谷方面から相生小学校・相生中学校に通学する児童・生徒の送迎のためにスクールバスを運行し、地域住民の混乗化（有償運行）を実施している。 木頭地区、木沢地区、上那賀地区では、地域住民を混乗化したスクールバスを運行していたが、人口の過疎現象に起因する児童・生徒の減少に対処するための学校統廃合により、運行を取り止め、民間路線バスや町代替バスへ統合（乗合化）した。 鷺敷小学校では、県立那賀高等学校に通学する高校生が民間路線バスを利用し、バス車内が大変混雑することから、登校時は専用スクールバスにて児童の送迎を実施している。下校時は、高校生の帰宅時間と異なることから、民間路線バスを活用した通学を実施している。 県立那賀高等学校に対しては、町として積極的に支援を行い、町内外から通学する高校生に対して、通学定期券の補助（定期券月額の 4 分の 1 補助）を実施している。

<香川県>

市町村名	混乗化	登下校時間帯以外の空き時間のコミュニティバス等への活用	路線バス等への統合（乗合化）	民間路線バス等と役割分担した取組、その他特徴的な取組	取組内容等
丸亀市 人 口 110,010 人 年 少 13.9% 高齢者 27.4% 面 積 111.78 km² 林野面積 27.0% 財政力指数 0.71 離島振興（一部）			○ コミュニティバスに統合（乗合化）		島嶼部にある本島小学校は、元々専用スクールバスにて児童の送迎を実施していたが、利用者が減少し、地域住民のバス利用ニーズが高かったため、本島コミュニティバスに統合（乗合化）して、島内の児童・生徒の送迎を行うように変更した。 本島は、人口減少により、本島コミュニティバスの利用者が減少し、路線維持が課題となっている。

坂出市 人 口 53,164 人 年 少 11.8% 高齢者 34.3% 面 積 92.51 km² 林野面積 28.3% 財政力指数 0.84 離島振興（一部）			○ 民間路線バスに統合（乗合化）、タクシー活用に変更	○ 離島通学高校生通学費補助金あり	白峰中学校は、王越方面から通学する生徒に対して、元々専用スクールバスにて送迎を実施していたが、利用者が減少し、地域住民のバス利用ニーズが高かったため、廃止して、民間路線バスに統合（乗合化）したり、タクシーを活用した送迎に変更した。島嶼部から通学する高校生に対して、離島通学高校生通学費補助金制度を実施している。
東かがわ市 人 口 31,031 人 年 少 9.6% 高齢者 39.5% 面 積 152.83 km² 林野面積 67.8% 財政力指数 0.46 過疎地域（全域） 振興山村（一部）			○ タクシー活用に変更		福栄小学校、白鳥中学校は、五名エリアや福栄エリアの一部の児童・生徒に対して、元々専用スクールバスにて送迎を実施していたが、利用人数が減少したため、タクシーを活用した送迎に変更した。人数相応な車種で運行できるメリットがあった。
小豆島町 人 口 14,862 人 年 少 9.1% 高齢者 41.3% 面 積 95.59 km² 林野面積 72.7% 財政力指数 0.32 過疎地域（全域） 離島振興（全域）				○ 土日等の部活動に民間路線バスを活用	池田小学校、安田小学校、小豆島中学校は、それぞれ蒲生地区、福田・橘地区、蒲生・福田地区から通学する児童・生徒を専用スクールバスにて送迎しているが、島内を運行する民間路線バスと入部から福田港までの間で路線が競合する。 これまでの競合解消の取組では、土日等の部活動に民間路線バスを活用した送迎を実施している。 自治体からは民間路線バスにも出資しているので効率的なバスの活用が課題である。
直島町 人 口 3,139 人 年 少 10.0% 高齢者 34.2% 面 積 14.22 km² 林野面積 68.4% 財政力指数 0.45 過疎地域（全域） 離島振興（全域）		○ 町営バス			直島幼児学園に通園する園児の送迎を行うため専用スクールバスの運行をしているが、登下園時以外の時間帯に町営バスとして活用している。
★まんのう町 人 口 18,377 人 年 少 12.2% 高齢者 35.5% 面 積 194.45 km² 林野面積 68.1% 財政力指数 0.37 過疎地域（全域） 振興山村（一部）				○ ▼民間路線バスが活用可能な地区は活用。活用できない地区は専用スクールバスによる送迎を実施 ▼高校生通学定期券補助制度あり	琴南地区や一部の満濃地区から通学する児童・生徒は、民間路線バスを活用した送迎を実施。 仲南地区では、民間路線バスがなく、町営のあい巡回ふれあいバスで、朝・夕に塩入地区に住む小学生の通学用の送迎を行っていたが、3町合併による仲南中学校廃止や仲南地区の小学校統廃合により、専用スクールバスによる児童・生徒の送迎を実施。 民間路線バス利用促進を目的に、町内に住所を有し通学手段として路線バスを利用する高校生（町内のバス停を起点とした定期券を購入した場合）に対して、定期券金額の3分の2の補助を行っている。 平成21年11月から、デマンド型乗合タクシー（あいあいタクシー）と民間路線バス（琴参バス美合線・炭所線）を自由に利用できる共通バス券（1ヶ月3,000円）を販売。民間路線バスの利用促進や公共交通利用者の運賃負担の軽減を図る。

<愛媛県>

市町村名	混乗化	登下校時間帯以外の空き時間のコミバス活用	路線バス等への統合（乗合化）	民間路線バスと役割分担した取組、その他特徴的な取組	取組内容等
今治市 人口 158,114人 年少 11.9% 高齢者 33.4% 面積 419.13 km² 林野面積 53.4% 財政力指数 0.57 過疎地域（一部） 離島振興（一部） 振興山村（一部）				○	専用スクールバスを保有することは、民間路線バス事業者の衰退にも繋がる可能性もあり、出来るだけ民間路線バスを活用した児童・生徒の送迎を実施している。 登下校時間と民間路線バスの運行時間をできるだけ調整しながら、地域の公共交通機関との共存を図っている。 しかし、人口の過疎現象に起因する児童・生徒の減少に対処するための小中学校の統廃合によるスクールバス導入時に、民間路線バス事業者と登下校時間に合わせた路線バスの運行調整協議を行い、登下校の実態に対応するため、路線バスのない時間帯や路線について、新たに専用スクールバスの運行を同事業者に委託した。
★八幡浜市 人口 34,951人 年少 10.2% 高齢者 37.5% 面積 132.68 km² 林野面積 53.1% 財政力指数 0.35 過疎地域（全域） 離島振興（一部） 半島振興（全域）		○ 専用スクールバスの運行を地域住民組織（NPO法人）に委託し、空き時間には、NPO法人による公共交通空白地有償運送に活用			日土地区における民間路線バスの路線縮小・廃止を契機に、地域住民組織（NPO法人）による専用スクールバスでの児童・生徒の送迎を実施。また、同地区では、NPO法人による公共交通空白地有償運送の定時定路線のバスを活用した児童・生徒の送迎も併せて実施。 登下校時間帯以外の空き時間には、車両をNPO法人による公共交通空白地有償運送に活用している。 八幡浜市は、地元のNPO法人の支援、行政と地域との協働の観点からNPO法人にスクールバスの運行を委託している。
★大洲市 人口 44,086人 年少 12.3% 高齢者 33.7% 面積 432.22 km² 林野面積 72.9% 財政力指数 0.36 過疎地域（全域） 離島振興（一部） 振興山村（一部）	○ （無償）	○ 市営バス		民間路線バスの路線廃止に伴うスクールバスの路線延伸により、複数市町村にまたがる地域住民の移動手段を確保した取組	肱川地域で運行している民間路線バスの路線縮小や人口の過疎現象に起因する児童・生徒数の減少に対処するための学校統廃合が行われることから、持続可能な交通手段の確保のために、「大洲市肱川・河辺地域公共交通活性化推進計画」を策定した。 計画では、児童・生徒の通学に支障がない範囲内でスクールバスの登下校に合わせた住民利用（混乗化）を進めるとともに、登下校だけでは利便性の向上を図ることができない時間帯においては、空き時間におけるスクールバス等の活用を行い、利便性の向上を図ることとした。 予子林地区では、学校統廃合に伴い、予子林小学校に通学する児童のためにスクールバス「よこはやし号」を運行していた。運行経路は、民間路線バスの鹿野川～大成（西予市）間と重なるところがあり、利用客の減少により同区間の路線廃止が予定されていた。 西予市野村町惣川地区から大洲市内への移動ニーズがあったことから、大洲市と西予市による協議により、スクールバス「よこはやし」号の路線を延伸させ、地域住民の混乗化（無償運行）により、西予市野村町惣川地区から大洲市内へ移動する地域住民の移動手段を確保した。 「よこはやし号」は、へき地児童生徒援助費等補助金（文部科学省）と過疎対策事業債（総務省）を活用して購入したが、地域住民を混乗化するにあたり、文部科学省に対しては、「へき地児童生徒援助費等補助金に係るスクールバス・ボートの住民の利用に関する承認要領」に基づき、「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）の住民利用に関する届出書」を提出した。

西予市 人 口 38,919 人 年 少 10.8% 高齢者 40.8% 面 積 514.34 km² 林野面積 74.9% 財政力指数 0.24 過疎地域（全域） 半島振興（一部） 振興山村（一部）		○ 市生活交通 バス		○ 競合解消 できず	野村小学校で運行している釜川・阿下集落からのスクールバスは、登下校時間帯以外の空き時間に市生活交通バスとして運行している。（※平成 28 年度より市生活交通バスに統合） 9 区間について、民間路線バスとの重複があるが、小学校統合時に地域からのスクールバス運行の意向が強く、具体的な競合解消に向けた取組ができていない。スクールバスと路線バスの効率的な利用の検討が課題である。
東温市 人 口 34,613 人 年 少 12.8% 高齢者 27.7% 面 積 211.30 km² 林野面積 76.3% 財政力指数 0.50 振興山村（一部）				○	路線バスを活用した児童・生徒の送迎で、登下校時間に合わせた運行に対して、民間路線バス事業者の協力があることから、普段の登下校がスムーズに行えている。
砥部町 人 口 21,239 人 年 少 12.6% 高齢者 29.9% 面 積 101.59 km² 林野面積 70.5% 財政力指数 0.45 過疎地域（一部） 振興山村（一部）	○ （無償）		○ タクシー 活用に変更		砥部中学校は、高市区から通学する生徒のためにスクールバスを運行しており、スクールバス沿線の公共交通空白地における住民の移動手段確保のために、地域住民の混乗化（無償運行）を実施している。 車両は、へき地児童生徒援助費等補助金（文部科学省）を活用して購入した。 砥部小学校では、万年区から通学する児童の送迎のためにスクールバスを運行していたが、対象児童の人数が減少し、スクールバス運行の必要がなくなったため、専用スクールバスを廃止し、タクシーを活用して送迎するように変更した。 運転手謝礼やバス維持費等が不要となり、費用削減に繋がった。
伊方町 人 口 9,626 人 年 少 8.7% 高齢者 43.1% 面 積 93.98 km² 林野面積 50.6% 財政力指数 0.51 過疎地域（一部） 半島振興（全域）	○ （有償）		○ タクシー 活用に変更		三机小学校へ通学する足成集落方面からのスクールバス、瀬戸中学校へ通学する神崎・三田・小島集落方面からのスクールバス、大久小学校へ通学する神崎集落方面からのスクールバスが、スクールバス沿線の公共交通空白地における住民の移動手段確保のために、地域住民の混乗化（有償運行）を実施している。 スクールバス車両は、へき地児童生徒援助費等補助金（文部科学省）と過疎対策事業債（総務省）を活用して購入し、登下校時間以外には、学校行事やスポーツの練習試合、大会の参加に活用している。 伊方小学校・伊方中学校へ通学する亀浦集落方面からの児童・生徒の送迎のために、元々専用スクールバスを運行していたが、少人数になったため、スクールバスを運行するよりも民間タクシー業者に業務委託した方が経費が安価であるため、タクシーを活用した送迎に変更した。
鬼北町 人 口 10,705 人 年 少 10.8% 高齢者 42.2% 面 積 241.88 km² 林野面積 85.2% 財政力指数 0.21 過疎地域（全域） 振興山村（一部）				○ 小学生は民間 路線バス、中 学生はスクー ルバス利用	日吉地区から近永地区までの間、運行経路が専用スクールバスと民間路線バスが重なることから、小学生は民間路線バス、中学生はスクールバス利用で区別している。 小学校では、民間路線バスの運行時間に合わせて始業時間を検討している。しかし、過疎化が進み、民間路線バスの利用者減少により廃線の恐れがあるが、自治体の補助により路線を維持してもらっている状況である。

<高知県>

市町村名	混乗化	登下校時間帯以外の空き時間のコミバス活用	路線バス等への統合(乗合化)	民間路線バスと役割分担した取組、その他特徴的な取組	取組内容等
須崎市 人口 22,606 人 年少 10.1% 高齢者 36.3% 面積 135.44 km² 林野面積 75.3% 財政力指数 0.39 過疎地域(全域) 振興山村(一部)	○ (有償)				浦ノ内小学校は、埋立地区方面から通学する児童のためにスクールバスを運行しているが、民間路線バスの廃止に伴い、スクールバス沿線の公共交通空白地における住民の移動手段確保のため、スクールバスに地域住民の乗車を可能とした。 車両は、へき地児童生徒援助費等補助金(文部科学省)を活用して購入した。
宿毛市 人口 20,907 人 年少 11.5% 高齢者 34.8% 面積 286.19 km² 林野面積 83.2% 財政力指数 0.34 離島振興(一部) 半島振興(全域) 振興山村(一部)	○ (有償)				小筑紫小学校に通学する児童は、栄喜住吉神社前から中央1丁目の間、橋上小学・橋上中学校に通学する児童・生徒は、日平橋から宿毛駅の間を運行するスクールバスを利用しており、スクールバス沿線の公共交通空白地における住民の移動手段確保のため、地域住民の混乗化(有償運行)を実施。 車両は、へき地児童生徒援助費等補助金(文部科学省)を活用して購入した。 スクールバス車両に地域住民を混乗化した結果、公共交通空白地域の解消に繋がったが、便数が少なく、到着地点での滞在時間が長時間になるため、使い勝手が悪いものとなっている。また、学校の夏休みや冬休み、学年始休業日、学年末休業日などの長期休業中は、スクールバスが運休するため、地域公共交通が空白化する課題がある。
四万十市 人口 34,313 人 年少 11.9% 高齢者 34.3% 面積 632.29 km² 林野面積 84.3% 財政力指数 0.33 過疎地域(一部) 半島振興(一部) 振興山村(一部)				○	利用人数が少ない場合や専用スクールバスの運行時間外での対応が必要となった場合には、タクシーや路線バスを活用している。 バス事業者のOBが組織した任意団体に市が所有するスクールバスの運行を委託し、部活動や学校行事等の変則的な登下校の時間に柔軟に対応している。 運行回数、利用回数に基づくスクールバス運行委託料の変更による効率的な委託契約を締結している。

★香南市 人 口 32,961 人 年 少 13.3% 高齢者 30.8% 面 積 126.48 km² 林野面積 56.9% 財政力指数 0.35 過疎地域（一部） 振興山村（一部）	○ (有償)	○ 市営バス		旧町時代、昭和の時代から過疎化や人口減少に起因する学校統廃合が行われたため、校区面積が広く、学校までの距離が遠い地域は、徒歩通学が困難であった。また、民間路線バスは廃止等により利用が困難であった。そのため、香南市への合併以前から夜須校区と香我美校区の2ヶ所でスクールバスの運行を行っていた。 スクールバスへの地域住民の混乗化は、民間路線バスの廃線、財政面での効率を図る観点から、児童・生徒の通学や買い物・通院等の日常生活における移動手段を確保するために、旧香我美町、旧夜須町の時から実施していた。 香我美小学校では、校区が広く、5地区3方面からスクールバスを運行。地域住民の混乗化を実施。登下校時間帯以外の空き時間には、市営バスとして活用している。 夜須小学校でも同様に、スクールバスに地域住民の混乗化を実施するとともに、空き時間に市営バスとして活用している。 香南市営バスは、3年に1回見直しを行い、平成25年度には、54系統あった路線を17系統とスクール便に再整理する取組を実施している。平成28年度は、平成29年度改正に向けて作業中である。平成29年度以降は、毎年の見直しを強化していく予定である。
香美市 人 口 27,513 人 年 少 9.7% 高齢者 37.0% 面 積 537.86 km² 林野面積 87.6% 財政力指数 0.29 過疎地域（全域） 振興山村（一部）			○ 市営バスに 統合 (乗合化)	大柵小学校に通学する岡ノ内・押谷・五王堂・大西方面からの児童、大柵中学校に通学する岡ノ内・大西方面からの生徒は、元々専用スクールバスにて送迎を実施していたが、児童・生徒の利用者が減少し、地域住民のバス利用ニーズが高かったことや、スクールバスの運行経路が香美市営バスの運行経路と重複しているところがあったため、香美市営バスに統合（乗合化）した。
安田町 人 口 2,631 人 年 少 7.7% 高齢者 43.7% 面 積 52.36 km² 林野面積 81.1% 財政力指数 0.15 過疎地域（全域）	○ (無償)			安田小学校と安田中学校は、中山地区方面から通学する児童・生徒の送迎のためにスクールバスを運行しており、住民の乗車要望への対応として、地域住民の混乗化（無償運行）を実施している。 車両は、過疎対策事業債（総務省）を活用して購入した。 スクールバスへの地域住民の混乗化により、時間と行き先が合えば、無償で移動できる有効な移動手段となったが、スクールバスの運行時刻と高齢者の生活時間がマッチせず、利用が僅少なものとなっている。 児童・生徒の有無により年ごとに違うが、県道におけるスクールバスの運行区間で民間路線バスの運行経路と重なる場合があり、民間路線バスにも自治体補助を入れていることから、効率的なバスの活用が今後の課題となっている。
北川村 人 口 1,294 人 年 少 10.8% 高齢者 42.5% 面 積 196.73 km² 林野面積 93.7% 財政力指数 0.16 過疎地域（全域） 振興山村（全域）			○ 村営バスに 統合 (乗合化)	北川小学校・北川中学校は、小島・崎山地区方面から通学する児童・生徒の送迎のために、元々専用スクールバスを運行していたが、村営バス路線と重複していたため廃止をし、村営バスに統合（乗合化）した。 村営バスは、観光施設モネの庭にアクセスするとともに、田野町総合病院や土佐くろしお鉄道奈半利駅まで運行。村内の一部ではデマンド運行を実施。

大豊町 人 口 3,962 人 年 少 4.7% 高齢者 55.9% 面 積 315.06 km² 林野面積 88.0% 財政力指数 0.16 過疎地域（全域） 振興山村（一部）	○ (無償)				おおとよ小学校・大豊町中学校は、天坪地区・川口地区・岩原地区方面から通学する児童・生徒の送迎のためにスクールバスを運行しており、スクールバス沿線の公共交通空白地における住民の移動手段確保のために、地域住民の混乗化（無償運行）を実施している。 車両は、へき地児童生徒援助費等補助金（文部科学省）を活用して購入した。 スクールバスに地域住民の混乗化を実施したことにより、通院や買い物等の移動手段の確保ができた。
いの町 人 口 22,767 人 年 少 9.9% 高齢者 35.7% 面 積 470.97 km² 林野面積 90.2% 財政力指数 0.34 過疎地域（一部） 振興山村（一部）	○ (有償)				吾北小学校・吾北中学校は、大平・谷屋敷・清水・上東・三水方面から、長沢小学校・本川中学校は、桑瀬・高萩・寺川・大森方面から通学する児童・生徒の送迎のためにスクールバスを運行しており、スクールバス沿線の公共交通空白地における住民の移動手段確保や住民からの乗車要望への対応のために、地域住民の混乗化（有償運行）を実施している。 車両は、過疎対策事業債（総務省）を活用して購入した。 スクールバスに地域住民の混乗化を実施したことにより、移動手段の確保ができた。
仁淀川町 人 口 5,551 人 年 少 6.9% 高齢者 53.9% 面 積 333.00 km² 林野面積 89.3% 財政力指数 0.17 過疎地域（全域） 振興山村（一部）			○ 町民バス、 町コミュニティバスに 統合 (乗合化)		別府小学校は仁淀・吾川地区エリア方面、池川小学校は吾川・池川地区エリア方面、長者小学校は仁淀地区エリア方面、池川中学校は吾川・池川地区エリア方面からの児童・生徒の通学のために、元々専用スクールバスによる送迎を行っていたが、児童・生徒の利用者が減少し、地域住民のバス利用ニーズが高かったため、専用スクールバスを廃止し、仁淀川町町民バスや仁淀川町コミュニティバスに統合（乗合化）した。 乗合化したことにより、経費削減に繋がった。 仁淀川町は、町営バス 9 路線に加えて、コミュニティバス 30 路線を週 1 日 1 便定期運行（一部デマンド運行）にて実施し、町内全域をほぼカバーする路線網を敷き、公共交通空白地を解消している。 今後の課題として、路線を維持するために、バスに乗ってもらうための利用促進を図る必要がある。
橋原町 人 口 3,608 人 年 少 9.5% 高齢者 42.3% 面 積 236.45 km² 林野面積 90.6% 財政力指数 0.11 過疎地域（全域） 振興山村（全域）			○ 民間路線バスに統合、 タクシー活用に変更		橋原小学校・橋原中学校は、元々専用スクールバスによる児童・生徒の送迎を実施していたが、スクールバスの運行経路が民間路線バス事業者の路線と重複していたため、専用スクールバスを廃止し、民間路線バスへ統合した。また、橋原小学校では、タクシーを活用した児童の送迎を実施している。
日高村 人 口 5,030 人 年 少 9.4% 高齢者 39.3% 面 積 44.85 km² 林野面積 65.5% 財政力指数 0.28	○ (有償)	○ 村外の高等学校に通学する 高校生の行き便などに活用			能津小学校は、鴨地方面から通学する児童の送迎のためにスクールバスを運行しており、スクールバス沿線の公共交通空白地における住民の移動手段確保のために、地域住民の混乗化（有償運行）を実施している。 日高中学校で鴨地方面から通学する生徒の送迎のために運行しているスクールバスは、村外の高等学校に通学する高校生の行き便などに活用している。

津野町 人口 5,794 人 年少 11.1% 高齢者 41.5% 面積 197.85 km² 林野面積 89.1% 財政力指数 0.15 過疎地域（全域） 振興山村（一部）	○ （有償）				葉山小学校・葉山中学校は床鍋集落方面から、中央小学校は船戸集落方面から、東津野中学校は船戸集落から東津野集落の間で、児童・生徒の通学のためにスクールバスによる送迎を実施しており、スクールバス沿線の公共交通空白地における住民の移動手段確保のために、地域住民の混乗化（有償運行）を実施している。 車両は、へき地児童生徒援助費等補助金（文部科学省）や過疎対策事業債（総務省）を活用して購入した。 スクールバスに地域住民の混乗化を実施したことにより、住民の移動手段の確保ができたが、高齢者等の移動時間と運行時間が合わないため利用がしにくい。 専用スクールバスは、国道 197 号線沿線で運行経路が民間路線バスと競合していて、民間路線バスにも自治体補助を入れていることから、効率的なバスの活用が今後の課題となっている。
三原村 人口 1,574 人 年少 9.2% 高齢者 45.3% 面積 85.37 km² 林野面積 86.7% 財政力指数 0.11 過疎地域（全域） 半島振興（全域） 振興山村（全域）	○ （有償）				三原小学校は、村内から通学する児童のために、専用スクールバスによる送迎を実施しているが、スクールバス沿線の公共交通空白地における住民の移動手段確保や住民の乗車要望への対応のため、地域住民の混乗化（有償運行）を実施している。 混乗化実施により、地域住民の病院等へ行く足の確保が出来た。
黒潮町 人口 11,217 人 年少 9.2% 高齢者 41.2% 面積 188.59 km² 林野面積 78.9% 財政力指数 0.20 過疎地域（全域） 半島振興（一部） 振興山村（一部）	○ （無償）			○	拳ノ川小学校、上川口小学校、南郷小学校、入野小学校、田ノ口小学校、佐賀中学校に通学する児童・生徒の通学のために運行しているスクールバスは、スクールバス沿線の公共交通空白地における住民の移動手段確保のためや、住民の乗車要望への対応のために、地域住民の混乗化（無償運行）を実施している。 スクールバスへの地域住民の混乗化を実施したことにより、効率的かつ柔軟性をもった公共交通網への再編ができたが、学校行事などで直前の運行時間変更の要望が多いため、その対応が困難である。 黒潮町地域公共交通活性化協議会では、民間路線バス事業者が委員参画し、随時協議を行っていることから、専用スクールバスと民間路線バスは、競合解消ができています。 今後の課題は、少子高齢化に対応した人口推移と連動した公共交通網を構築していくことである。

■活用形態別

▼スクールバスを混乗化している事例

徳島県	神山町（有償）、那賀町（有償）
香川県	なし
愛媛県	大洲市（無償、スクールバス「よこはやし号」は、西予市の大成一大洲市の予子林―鹿野川間を運行＜複数市町村にまたがる地域住民の移動手段を確保した取組＞） 砥部町（無償）、伊方町（有償）
高知県	須崎市（有償）、宿毛市（有償）、香南市（有償）、安田町（無償）、大豊町（無償）、いの町（有償）、日高村（有償）、津野町（有償）、三原村（有償）、黒潮町（無償）

▼登下校時間帯以外の空き時間（間合い時間）にスクールバス車両をコミュニティバスとして活用した事例

徳島県	なし
香川県	直島町（町営バスに活用）
愛媛県	八幡浜市（地域住民組織（NPO法人）所有・運行するスクールバスをNPO法人による公共交通空白地有償運送に活用） 大洲市（市営バスに活用） 西予市（市生活交通バスに活用）
高知県	香南市（市営バスに活用） 日高村（村外の高等学校に通学する高校生の行き便などに活用）

▼専用スクールバスから民間路線バス等へ統合（乗合化）した事例

徳島県	三好市（市営バスに統合したスクール便の運行） 那賀町（民間路線バス、町代替バスに統合（乗合化））
香川県	丸亀市（コミュニティバスに統合（乗合化）） 坂出市（民間路線バスに統合（乗合化）、タクシーを活用） 東かがわ市（タクシーを活用）
愛媛県	砥部町（タクシーを活用） 伊方町（タクシーを活用）
高知県	香美市（市営バスに統合（乗合化）） 北川村（村営バスに統合（乗合化）） 仁淀川町（町民バス、コミュニティバスに統合（乗合化）） 橋原町（民間路線バスに統合（乗合化）、民間タクシーを活用）

▼民間路線バス等と役割分担した事例、その他特徴的な取組

徳島県	小松島市	南小松島小学校に通学する小学校１・２年生は、一部費用を保護者に負担してもらい、スクールバスを利用。３年生以上は、重複して走る民間路線バスを利用している。
	三好市	市営バスは、スクール便を設定した運行を実施し、民間路線バスの運行経路と重複する区間があるが、民間路線バスは地区外への移動、市営バスが地区内での移動に利用され、利用形態が異なる。 また、経路重複区間は、一部区間を除き市営バスの運賃を高く設定するとともに、民間路線バスが市営バスより先行運行している。
	神山町	当初は、町営バスで児童の送迎を実施していたが、学校の統廃合によるスクールバスの導入により、児童・生徒の多い便については、スクールバスと町営バスを併用して送迎している。
	那賀町	鷺敷小学校では、県立那賀高等学校に通学する高校生が民間路線バスを利用し、バス車内が大変混雑することから、登校時は、専用スクールバスにて児童の送迎を実施している。下校時は、高校生の帰宅時間と異なることから、民間路線バスを活用した通学を実施している。
香川県	坂出市	島嶼部から通学する高校生に対して、離島通学高校生通学費補助金の制度がある。
	小豆島町	小豆島島内を運行する民間路線バスと入部から福田港までの間が路線競合している。土日等の部活動に民間路線バスを活用した送迎を実施している。
	まんのう町	民間路線バスを活用可能な地区は活用し、活用できない地区は専用スクールバスによる送迎を実施し、役割分担を図っている。 高校生に対しては、民間路線バス利用促進を目的に町内に住所を有する高校生で、通学手段として路線バスを利用し、町内のバス停を起点として、定期券を購入された方に対して、定期券金額の３分の２の金額に対して補助を実施。 また、デマンド型乗合タクシー（あいあいタクシー）と民間路線バス（琴参バス美合線・炭所線）を自由に利用できる共通バス券（１ヶ月 3,000 円）を販売し、民間路線バスの利用促進や公共交通利用者の運賃負担の軽減を図っている。
愛媛県	今治市	専用スクールバスを保有することは、民間路線バス事業者の衰退にも繋がる可能性もあり、出来るだけ民間路線バスを活用した児童・生徒の送迎を実施している。 登下校時間と民間路線バスの運行時間をできるだけ調整しながら、地域の公共交通機関との共存を図っている。 しかし、人口の過疎現象に起因する児童・生徒の減少に対処するための小中学校の統廃合によるスクールバス導入時に、民間路線バス事業者と登下校時間に合わせた路線バスの運行調整協議を行い、登下校の実態に対応するため、路線バスのない時間帯や路線について、新たに専用スクールバスの運行を同事業者に委託した。
	大洲市	民間路線バスの路線廃止に伴うスクールバスの路線延伸により、複数市町村にまたがる地域住民の移動手段を確保した。
	西予市	小学校統合時に地域からスクールバス運行の意向が強く、具体的な競合解消に向けた取組ができていない。
	東温市	路線バスを活用した児童・生徒の送迎で、登下校時間に合わせた運行に対して、民間路線バス事業者の協力があることから、普段の登下校がスムーズに行えている。
	鬼北町	運行経路が専用スクールバスと民間路線バスとで重なり、小学生は民間路線バス、中学生はスクールバス利用で区別している。 小学校では、民間路線バスの運行時間に合わせて始業時間を検討している。
高知県	四万十市	利用人数が少ない場合や専用スクールバスの運行時間外での対応が必要となった場合には、タクシーや路線バスを活用している。
	黒潮町	黒潮町地域公共交通活性化協議会では、民間路線バス事業者が委員参画し、随時協議を行っていることから、専用スクールバスと民間路線バスは、競合解消ができています。

4.3.各種取組の効果と課題と対応策

市町村では、効果的・効率的なバスネットワーク構築に向け、スクールバスや路線バス等を活用した取組が行われているが、その活用例として、次のような取組があった。

- ① 公共交通空白地を解消する取組として、専用スクールバスへの地域住民の混乗化。
- ② スクールバスと路線バスの競合解消の取組として、路線バス等への統合（乗合化）。
- ③ 市町村保有車両の有効活用の観点から、専用スクールバスの登下校時間帯以外の空き時間（間合い時間）の活用。

これらの取組により、共通した効果と課題については次の通りであった。

【共通した効果と課題】

主な効果

- ・専用スクールバスと民間路線バスの二重投資の解消

＝ 市町村の財政面での効果

- ・「専用スクールバスへの地域住民の混乗化」、「専用スクールバスを廃止し、路線バス等への統合（乗合化）」、「専用スクールバスの登下校時間帯以外の空き時間（間合い時間）の活用」による、効果的・効率的なバスの運行

＝ 効果的・効率的なバスネットワークの構築

〔公共交通空白地の解消、既存の交通事業者の有効活用による路線の維持確保、市町村保有車両の有効活用 など〕

主な問題点・課題

- ・人口減少・高齢化の進展、自家用車依存を原因とした利用客減少による路線バスの維持
- ＝ 持続可能な移動手段確保

【効果的・効率的なバスの活用例①：専用スクールバスへの地域住民の混乗化】

主な効果

- ・民間路線バスのバス停までが遠く、バスを利用出来なかったが、集落内まで入るスクールバスに地域住民を混乗化することにより、交通空白地であった地域住民の移動手段を確保できた など

主な問題点・課題

- ・小中学生の登校時間（午前7時台）と高齢者等が外出したい時間（午前8時～午前10時）に合わず使いづらい（目的地で待つ必要がある場合も）
- ・学校行事等により、帰りの時間が不定期となり使いづらい
- ・座席数に限りがある（児童・生徒の通学を優先させる必要があるため、事前に予約が必要な場合もあり、利便性が悪いという指摘も）
- ・児童・生徒の安全の確保と保護者の懸念事項への丁寧な対応
- ・混乗化による他の交通機関（タクシー事業者など）への圧迫 など

<対応策>

スクールバスの混乗化については、交通空白地の解消という点では効果を上げているものの、その先にある利便性という点ではまだ改善の余地がある。特に通学に合わせている運行ダイヤを地域住民の外出ニーズ（主に通院や買い物等）に合わせることは難しいものとなっている。

こうした課題の解消にあたっては、市町村内の各部課等を跨いだ分野横断的な移動手段確保の取組が必要であり、交通事業者や公共施設等の関係者の協力が不可欠である。

例えば、既に一部の地域では、交通事業者と学校が調整し、学校の始業時間あるいは交通事業者の運行ダイヤを調整する取組が行われている事例がある。本調査では確認できなかったが、医療機関や公共施設等の開館時間を調整することも有効なのかもしれない。

座席数の制約については、当初より混乗を想定する場合は、今後の児童・生徒の通学人数の動向を踏まえつつ多少乗車定員にゆとりをもった車両を選定することで解決ができる可能性がある。

安全の確保については、地域を良く知る事業者・運転士に運行を依頼すること、車内の様子がわかるようにするカメラを設置するなどして防犯意識を高め、事件発生を未然に防止する工夫を行い、児童・生徒の保護者の不安を払拭する取組が必要である。

一方で、スクールバスへの地域住民の混乗化により、タクシー事業者など他の交通機関の経営を圧迫する恐れがあることから、他の交通機関との連携・調整を図りながら検討していくことが不可欠である。地域公共交通会議の場を活用し、丁寧に説明を行い、理解を得ていく必要がある。

【効率的・効果的なバスの活用例②】

専用スクールバスを廃止し、路線バス等への統合（乗合化）

主な効果

- ・スクールバスの維持費等の行政負担軽減ができた
- ・スクールバスでは児童・生徒の送迎を目的とした運行であったが、路線バス等へ統合することにより、要望のあった移動目的地（主に病院）への移動手段が確保できた など

主な問題点・課題

- ・人口減等により統合してもなお利用が少ないため、路線維持のために利用促進が必要など

<対応策>

路線バス等への統合（乗合化）については、行政が車両を維持管理するコストを軽減できる点で大きな効果を上げている。

一方で、こうした地域では、通学需要を路線バスに取り込んでも、なお、路線維持が難しい状況が生じている場合が見られた。

バス利用客の獲得のためには、地域住民の移動ニーズを的確に把握した上で、路線バス等を利用しやすい運行経路やダイヤ等を設定し、利用促進に努める必要がある。

特に、高齢化の進む中山間地域では、高齢者の状況は日々刻々と変わることから、地域へ

足を運び、地域住民の意見や要望等を把握する活動が大事になる。市町村によっては、市町村職員が担当する地域コミュニティの割り当てがあり、地域住民からの意見・要望等を把握する活動を実施しているところがある。こうした活動を通じて、地域住民の移動ニーズをバス路線やダイヤ等に反映し、バスを利用しやすい環境を作るなど、創意工夫を行うことにより、利用者の増加あるいは減少のトレンドを緩やかにする可能性がある。

また、専用スクールバスと民間路線バスが競合し運行している事例はいくつか見られたが、一部の地域では、住民の意向が強く、路線バスに統合したくてもできない状況が見られた。

少子化により学校の統廃合が進められる中で、スクールバスの運行が統廃合を進める条件となっていることが多かったが、市町村の限られた財政の中、効率的・効果的なバスの活用推進するためには、児童・生徒の保護者の不安を払拭するような創意工夫を行い、理解が得られるような取組が必要である。

【効率的・効果的なバスの活用例③：

専用スクールバスを登下校時間帯以外の空き時間（間合い時間）の活用】

市町村が保有する専用スクールバスを登下校時間帯以外の空き時間（間合い時間）にコミュニティバスなどに活用できれば、車両の効率的・効果的な活用ができ、地域住民の移動の足を確保できる可能性がある。

アンケート調査結果では、登下校時間帯以外の空き時間（間合い時間）の活用は、活用していない専用スクールバス路線が 74.5%を占めていた。活用されている専用スクールバスでも、部活動や学校行事等に車両を使用することが多く、コミュニティバスへの活用は低かった。

こうしたことから、コミュニティバスへの活用にあたっては、車両の効率的・効果的な活用の観点から、市町村の交通担当部課と教育委員会との十分な調整を行い、工夫をしていく必要がある。

4.4.スクールバスの混乗化等による公共交通サービス向上事例

四国においてスクールバスの混乗化等により公共交通サービスの向上を図っている事例を調査し、その特徴や取組の詳細についてヒアリングを行った。結果は次に示す通りである。

那賀町（徳島県）

特徴

- ①混乗化したスクールバスの運行
 - ②人口の過疎現象に起因する児童・生徒の減少に対処するための学校統廃合により、混乗化したスクールバスの運行から民間路線バス、町代替バスへ統合
 - ③民間路線バスを活用した児童・生徒の通学 ※
 - ④町内高等学校に通学する高校生に対する通学支援（通学定期券の定率補助等）
- ※町が児童・生徒の通学のために財政負担

人口	8,402 人	【徳島県】 
年少人口割合	8.3%	
高齢者人口割合	46.9%	
面積	694.98km ²	
林野面積割合	94.9%	
財政力指数	0.21	
過疎地域等 指定状況	過疎地域自立促進特別措置法（町全域） 山村振興法（旧鷺敷町を除く）	

（注）人口、年少人口割合（15歳未満の割合）、高齢者人口割合（65歳以上の割合）は、平成27年国勢調査（確定値）による。

面積は、国土交通省国土地理院「平成27年全国都道府県市区町村別面積調」による。

林野面積は、2015年農林業センサスによる。財政力指数は、平成27年度の値。

1. 取組の背景

（1）那賀町の概要

- ・ 那賀町は、徳島県の南部に位置し、東は阿南市、西は高知県、南は美波町、牟岐町、海陽町、北は上勝町、神山町、美馬市、三好市に隣接している。

地域の北西部には、四国山地、南部には海部山脈などを配しており、標高1,000m以上の山々に囲まれている。

徳島県下で2番目に広大な面積を誇り、総面積約694.98平方キロメートルのうち95%が森林という中山間地域で、一級河川的那賀川が町の西から東へ貫流している。

- ・ 平成17年3月1日、鷺敷町・相生町・上那賀町・木沢村・木頭村の5町村が合併して誕生した町。

- ・ 主要産業は、林業、農業。代表的なものは、木頭ゆず、正月飾り等に使われるオモト、盆・彼岸等に使われる仏花の鶏頭。

（２）那賀町の地域公共交通

- ・ 町外からは、徳島バス（株）丹生谷線が徳島市の徳島駅前、阿南市の阿南共栄病院前から川口営業所まで運行。また、徳島バス南部（株）が日和佐駅前から川口まで運行。
町内では、国道195号線を徳島バス南部（株）が運行し、フィーダー的な役割として、相生地区、木沢地区、木頭地区にて町営代替バス、コミュニティバスが補完する。また、木沢地区では、町社会福祉協議会によるボランティアタクシーが運行。
- ・ スクールバスでは、相生地区の町代替バス・竹ヶ谷線が地域住民の混乗化を実施（有償運送）。

（３）那賀町民の買い物・通院状況

＜買い物＞

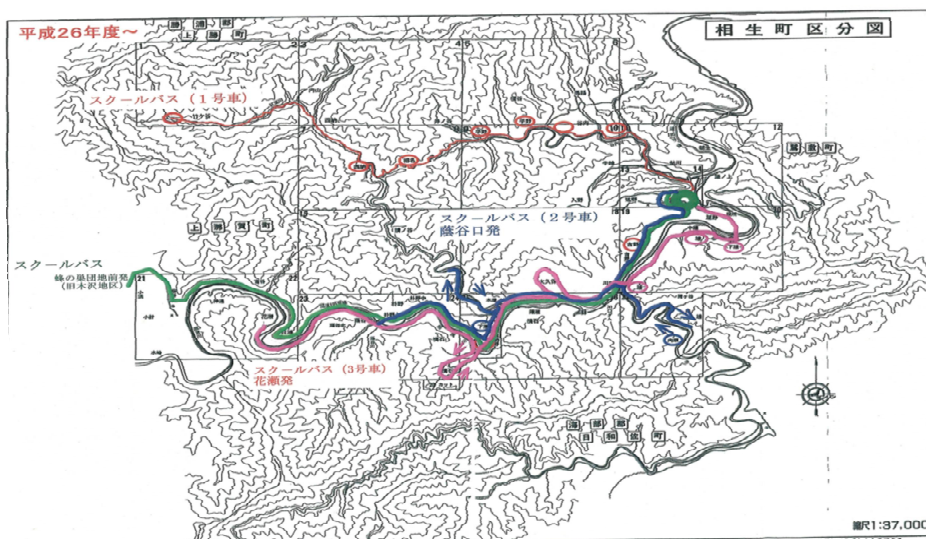
- 各地域に何らかの商店やＪＡ、コンビニエンスストア（※24 時間営業ではない）などがあるが、スーパーがない地域もある。また、年々、商店が減ってきている。
- スーパー等に歩いて行ける集落は限られていることから、高齢者を対象に、那賀町商工会が中心となって宅配業者と連携し、食料品や日用品等を取り扱っている町内小売事業者等を巻き込んだ宅配サービス事業を行う。
- 自分で車を運転できる人の中には、隣の阿南市まで出掛けてまとめた買い物をする人もいる。

＜通院＞

- 各地域に診療所か病院があり、日常的な通院については概ね地域内で済んでいる。（上那賀病院の医師が地域の診療所の医師を兼ねている場合もあり、診療所と連携が図られている。）
- 上那賀地区では、病院バスを走らせていた時期があった。
- 木沢地区のボランティアタクシーで上那賀病院まで行くことが可能だが、地区外では途中乗降ができない。

（４）那賀町のスクールバスの取組

- ・ スクールバスは、50 年前から運行。
- ・ 専用スクールバスは、4 両運行。1 両は、相生地区で大型車を運行。3 両は相生地区以外で 25 人乗りの中型車を運行。
- ・ 相生地区のスクールバスは歴史が古く、スクールバスへの地域住民の混乗は、相生小学校のスクールバスが昭和 51 年 4 月 30 日に旧文部省から承認を得ている記録がある。
平成27年度現在、相生小学校・相生中学校の竹ヶ谷方面のスクールバスが地域住民の混乗化を実施（有償運送）。



出典：徳島県那賀町

- ・ 鷲敷地区では、少なくとも 30 年ほど前には、既に民間路線バスで小学校に通う習慣があった。
- ・ 木頭地区では、木頭小学校（北川～小学校）、木頭中学校（北川～中学校）のスクールバスが地域住民の混乗化（有償運送）を実施していたが、5～6 年前に徳島バス南部（株）の路線バスに統合した。
- ・ 木沢地区では、地区内から相生小学校、相生中学校までのスクールバスを運行し、地域住民の混乗化（有償運送）を実施していたが、徳島バス南部（株）の路線バス、代替町営バスに統合した。
- ・ 上那賀地区では、民間路線バスや病院バスを活用して児童・生徒の通学手段を確保していたが、後に、上那賀中学校校区（中学校付近を除く）から中学校までスクールバスを運行し、地域住民の混乗化（有償運送）を実施。平成 21 年 4 月からは、民間路線バス（徳島バス南部（株））へ統合した。
- ・ 高校生の通学支援として、町内に唯一存在する那賀高等学校の通学支援を目的に、町内外から通学する高校生に対して、バスの定期券月額に対する 4 分の 1 補助を行うとともに、町内の高校生が通学用自転車を購入した場合は、購入金額に関わらず 1 万円を上限として助成金を交付。（併用は不可）

学校名	スクールバスの別	区 間	備 考
鷲敷小学校	専用スクールバス	中山～小学校、阿井～小学校	登校時のみ
相生小学校	専用スクールバス	つづら口～小学校 花瀬～小学校 蔭谷口～小学校 木沢～小学校	混乗化（有償運送）
相生中学校	専用スクールバス	つづら口～中学校 花瀬～中学校 蔭谷口～中学校 木沢～中学校	混乗化（有償運送）
桜谷小学校	専用スクールバス	桜谷小学校区	H28.4.1 相生小学校へ統合
平谷小学校	専用スクールバス	市宇～小学校	
	民間路線バス活用 （徳島バス南部(株)）	海川～平谷折坂商店	

学校名	スクールバスの別	区 間	備 考
鷲敷小学校	民間路線バス活用 (徳島バス(株))	那賀警察署前～中山上、 那賀役場前～百合上	下校時のみ
木頭小学校	民間路線バス活用 (徳島バス南部(株))	北川～小学校	路線バスへ統合 (乗合化)
木頭中学校	民間路線バス活用 (徳島バス南部(株))	北川～中学校 助～中学校	路線バスへ統合 (乗合化)
上那賀中学校	民間路線バス活用 (徳島バス南部(株))	上那賀中学校全域 (中学校付近除く)	路線バスへ統合 (乗合化)
県立那賀高校	民間路線バス活用 (徳島バス(株)・ 徳島バス南部(株))	徳島・小松島・阿南市・美波 町内～那賀高前	通学定期券 補助制度あり

(5) 那賀町の地域公共交通で困っていたこと、課題であったこと

- ・ 集落から国道に出るまで急な坂道を歩かねばならない状況ではないが、路線バスが運行している国道に出るまで距離が長く、バスを利用しづらい地域が多く存在する。
- ・ 商店が年々減ることにより、商店までの距離が遠くなる。
- ・ 近所の人助け合い、車に乗り合わせて買い物等へ行くところがある。しかし、近所の人に頼むことができない人が1人でもいる場合は、町として移動手段を確保する必要があるが、町の財政負担上、費用対効果の面で難しい。

2. 課題解決のためのプロセスと調整

- ・ 相生地区のスクールバスの混乗化の経緯については、歴史が古いため不明。
- ・ 木頭地区、木沢地区、上那賀地区のスクールバスは、混乗化したスクールバスを運行していたが、人口の過疎現象に起因する児童・生徒の減少に対処するための学校統廃合により、混乗化したスクールバスの運行を取り止め、徳島バス南部(株)の路線バスや町代替バスへ統合した。
- ・ 木沢地区では、平成26年度から町社会福祉協議会によるボランティアタクシーが運行開始。バスが入れないところも運行ができ、旧町内を運行。地区外に出る時は、地区外での途中乗降を不可とすることにより民間路線バス事業者やタクシー事業者と調整ができた。

3. 実現しているサービスの内容

<混乗化したスクールバスの利用方法>

- 地域住民が利用する場合、事前の予約は不要。小中学生が待っているところで待っていれば乗車可能。特にバス停の設置はないが、路線バスのバス停で待つこともある。車内に掲示している紙で作成した運賃表で運賃を確認して支払う。
- 毎年度、生徒が住んでいる場所を町が調査し、委託事業者に伝えている。児童・生徒は無償。町からは委託料を支払う。

<運行ルートの工夫>

- スクールバスは、在籍する児童・生徒数、居住地を毎年度調査し、運行ルートの見直しを行う。

- 混乗化したスクールバス（町代替バス・竹ヶ谷線）は、地形的にある程度、運行経路沿線に家があるので、運行経路が変わっていない。

＜ダイヤの工夫＞

- スクールバスは、学校の始業・終業時刻に合わせてダイヤを決めている。
- 町代替バスやスクールバスが荒天等で運行中止する場合は、屋外放送や各戸に設置されている音声告知端末で周知している。

＜運行委託先決定にあたっての工夫＞

- 運行委託先の決定では、現在スクールバスを運行している町内事業者以外に選択肢がない状況。町外の業者は、町内に来るための経費がかかり、引き受ける業者がいない。運行事業者には、無理を言って受託してもらっているところもある。
- 運行事業者は元々タクシー事業者であり、全員が運転手。事務的な作業が苦手であり、スクールバスに関する事務的な作業はできるだけ町役場で行っている。

4. 効果と負担

＜効果＞

- 混乗化したスクールバスが走る町代替バス・竹ヶ谷線は、平成 27 年度 1,381 人。町代替バス利用者全体の 39.1%を占める。スクールバス混乗便のみの利用者数は不明だが、利用率は低い。
- 木沢地区で運行しているボランティアタクシーは、平成 27 年度は 285 回の運行で、335 人が利用。（片道を 1 回としてカウント）
- 那賀高等学校に通う高校生の通学定期券補助制度により、近年では川下の阿南市等から徳島バス（株）丹生谷線を利用して通学する生徒が増えてきた。

＜負担＞

- 民間路線バス（徳島バス（株）・徳島バス南部（株））の路線維持に支出する町の負担額は、平成 27 年度約 4 千万円。町代替バスを含めた補助対象欠損額は、5 千 3 百万円。
- 那賀高等学校へ通学する高校生の通学定期券補助経費負担は、平成 25 年度 133 万円、平成 26 年度 186 万円、平成 27 年度 253 万円と年々増加傾向である。なお、この経費は、総務省の過疎対策事業債を充てている。

5. 導入後のフォローアップ

＜交通体系全体の見直し状況＞

- 木頭地区、木沢地区、上那賀地区のスクールバスは、混乗化したスクールバスを運行していたが、人口の過疎現象に起因する児童・生徒の減少に対処するための学校統廃合により、混乗化したスクールバスの運行を取り止め、徳島バス南部（株）の路線バスや町代替バスへ統合した。
- 平成 28 年度第 1 回那賀町地域公共交通会議では、木沢地区コミュニティバスは利用者が実質 1 人であるため、平成 26 年度から同地区ではボランティアタクシーが運行されていることもあり、木沢地区コミュニティバスは廃止する方向で調整している。

<県立那賀高等学校に通学する高校生に対する支援>

- 町内唯一の県立高校である那賀高等学校に対して、町として積極的に支援を行っている。
- 平成 18 年度から 24 年度までは、町内の高校生に対して補助を行っていたが、平成 25 年度からは町外から通学する高校生に対しても支援を開始。
- 通学定期券の補助金額は、平成 26 年度までは、定期券 1 万円以上／月では 2 千円／月、2 万円以上／月では 5 千円／月など、金額に応じて一定額を補助していたが、バランスを欠いていたので、平成 27 年度からは定期券月額 of 4 分の 1 を補助するように見直した。平成 26 年度より町内の高校生が通学用自転車の購入した場合は、購入金額に関わらず 1 万円を上限として助成金の支給を開始。(併用は不可)

<鷺敷地区の専用スクールバスの運行と徳島バス丹生谷線活用の使い分け>

鷺敷地区では、少なくとも 30 年程前には、既に路線バスで鷺敷小学校に通う習慣があった。

しかし、那賀高等学校に通う高校生の通学定期券補助制度により、近年では川下の阿南市等から徳島バス（株）丹生谷線を利用して通学する高校生が増えてきたため、路線バスが非常に混雑して、鷺敷小学校に通う小学生が路線バスに乗れない状況になった。

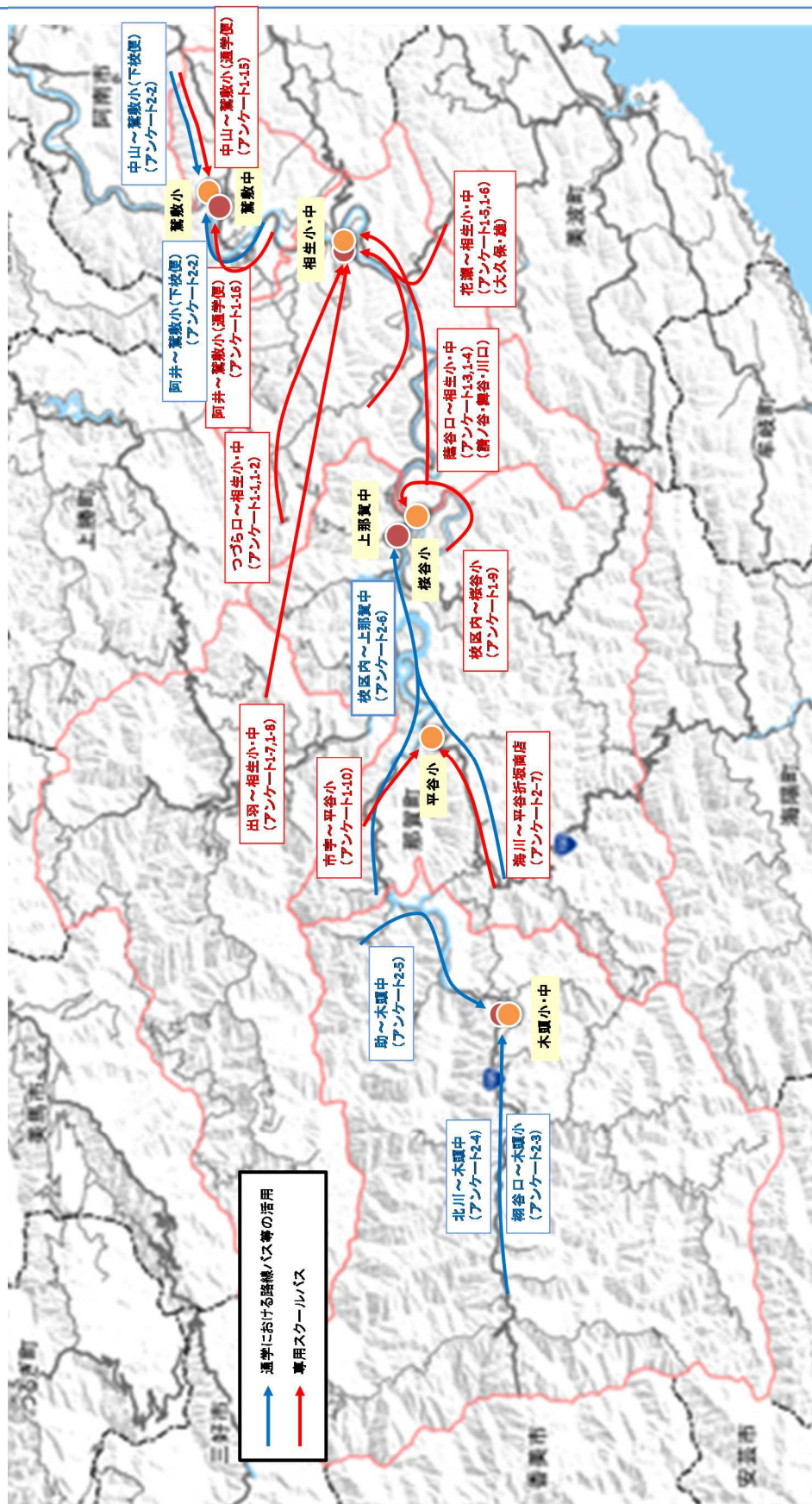
保護者からの意向もあり、登校時は町から専用のスクールバスを出して通学し、下校時は高校生の帰宅時間と重ならないので路線バスを活用するように変更した。



下校時に路線バスに乗る児童生徒

6. 今後の課題

- ・ 民間路線バス事業者に路線維持を継続的に行って頂けるのか。



スクールバス・路線バスによる児童・生徒の送迎状況（路線図） 平成 27 年度

三好市（徳島県）

特徴

- ①「スクールバス」と地域住民が利用可能な「市営バス」の機能を兼ね備えた乗合化したバスの運行
- ②東祖谷地区は、さらに「登山バス」としての機能を付加し、乗合化した市営バスの運行
- ③競合する「民間路線バス」と「市営バス」の役割分担

人口	26,836 人	【徳島県】 
年少人口割合	8.6%	
高齢者人口割合	40.9%	
面積	721.42km ²	
林野面積割合	87.6%	
財政力指数	0.21	
過疎地域等指定状況	過疎地域自立促進特別措置法（市全域） 山村振興法（池田町旧三縄村、旧山城町全域、旧東祖谷山村全域、旧西祖谷山村全域）	

（注）人口、年少人口割合（15歳未満の割合）、高齢者人口割合（65歳以上の割合）は、平成27年国勢調査（確定値）による。

面積は、国土交通省国土地理院「平成27年全国都道府県市区町村別面積調」による。

林野面積は、2015年農林業センサスによる。財政力指数は、平成27年度の値。

1. 取組の背景

（1）三好市の概要

- 三好市は、徳島県の西端にあり、北は香川県、西は愛媛県、南は高知県に接して四国のほぼ中央に位置している。東は、県内の東みよし町、つるぎ町、美馬市に接し、三野町は三好郡東みよし町をはさんだ飛び地となっている。

地域の北部は、阿讃山脈に連なっており、南側には、四国の中央部を東西に貫く四国山地があり、西日本第二峰の高峰である剣山（1,955m）や三嶺、そのほか黒沢湿原、塩塚高原、腕山など自然豊かな地域が存在する。

また、市内中央部を流れる吉野川があり、その支流となる祖谷川により形成された大歩危・小歩危、祖谷渓は独自の自然景観をなし、剣山国定公園に指定されており、自然や伝説の宝庫となっている。

三好市の市街地（土地の低い所）「マチ」に住んでいる人たちは、大歩危・祖谷地方などを中心とする山間部（山の尾根伝いにできた集落）を「ソラ」と呼び、山深いエリアはかつて「秘境」と呼ばれたことがあるなど、それぞれ独自の文化や生活を醸成している。

総面積は721.42平方キロメートル。四国4県の市町村の中では最も面積が大きい、可住地面積が13%しかない中山間地域である。

- ・ 平成 18 年 3 月 1 日、三好郡の旧三野町、旧池田町、旧山城町、旧井川町、旧東祖谷山村、旧西祖谷山村の 6 町村が合併して誕生した市。
- ・ 主要産業は、農業、林業。主要産品は、ブロイラー、豚、肉用牛、米、茶など。

(2) 三好市の地域公共交通

- ・ 市内には、鉄道（ＪＲ土讃線（坪尻駅～阿波池田駅～大歩危駅）、ＪＲ徳島線（阿波池田駅～辻駅））が走っている。
- ・ 市外からは、四国交通（株）が東みよし町の西谷橋から、東みよし町営バスが東みよし町役場前から、それぞれ阿波池田バスターミナルまで運行している。



三好市営バス

また、(株)三野交通が東みよし町のＪＲ江口駅前から三野町の松尾橋まで運行している。

市内では、幹線の役割を持つ路線を四国交通（株）が、旧池田町、旧山城町、旧井川町、旧東祖谷山村、旧西祖谷山村で 8 路線運行。支線の役割を持つ路線を三好市営バスが 13 路線運行。

三好市営バスは、概ね旧町村を単位として運行しているため、隣接している地区との乗り継ぎができず、三野池田線は、東みよし町内等で乗降ができないなど制限がある。また、登下校時間帯にスクール便を設定している路線があるが、地域住民も利用可能としている。

(3) 買い物施設・病院施設の立地状況

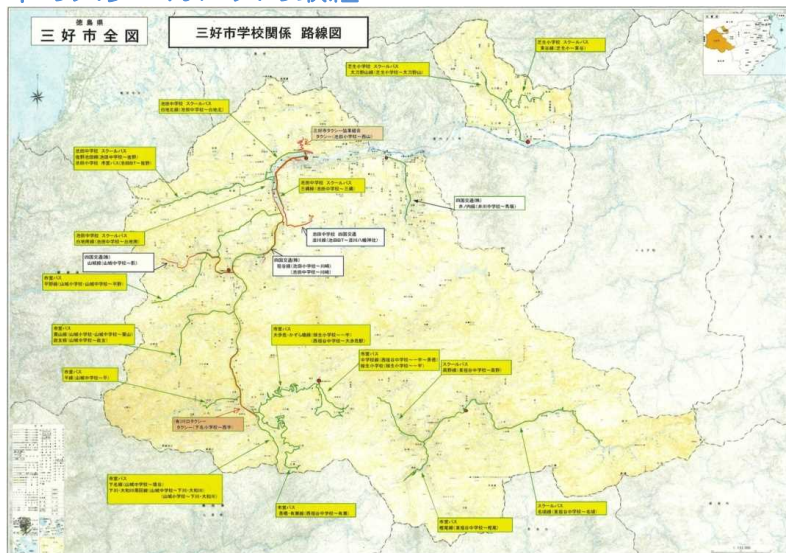
<買い物>

- 各地域に個人商店などがあるが、商業施設は池田地区の阿波池田バスターミナル周辺に集積している。
- 中山間地域では、集落によっては週に数回移動販売車が来るので、その時に買い物を済ませる人もいる。

<通院>

- 主要な病院は、池田地区の県立三好病院と三野地区の市立三野病院である。
- また、西祖谷地区では西祖谷診療所、東祖谷地区では東祖谷診療所、東祖谷歯科診療所が各地区の中心部に位置している。

(4) 三好市のスクールバスの取組



出典：徳島県三好市

学校名	スクールバスの別	区 間	備 考
池田中学校	専用スクールバス	白地北地区～中学校 白地南地区～中学校 三縄地区～中学校 佐野地区～中学校	
芝生小学校	専用スクールバス	太刀野山地区～小学校 東谷地区～小学校	

学校名	スクールバスの別	区 間	備 考
池田中学校	民間路線バス活用 (四国交通(株))	漆川線	
井川中学校	民間路線バス活用 (四国交通(株))	井ノ内線	
山城中学校	民間路線バス活用 (四国交通(株))	山城線	
山城中学校	路線バス活用 (三好市営バス)	平野線、栗山線、政友線、平線、 下名線、下川大和川周回線	
山城小学校	路線バス活用 (三好市営バス)	平野線、栗山線、下川大和川周 回線	
山城小学校	民間路線バス活用 (四国交通(株))	山城線	
下名小学校	路線バス活用 (三好市営バス)	下名線	
下名小学校	タクシー活用 (有)川口タクシー	上名～小学校	
池田小学校	民間路線バス活用 (四国交通(株))	祖谷線	
池田小学校	タクシー活用 〔三好市タクシー 協業組合〕	西山～小学校	
池田小学校	路線バス活用 (三好市営バス)	佐野池田線	
西祖谷中学校	路線バス活用 (三好市営バス)	かずら橋・大歩危線、吾橋・有 瀬線、田ノ内線	
榛生小学校	路線バス活用 (三好市営バス)	かずら橋・大歩危線、田ノ内線	
東祖谷中学校	路線バス活用 (三好市営バス)	高野線、榎尾線、名頃線	
東祖谷小学校	路線バス活用 (三好市営バス)	高野線、榎尾線、名頃線	

本事例では、市内でも過疎化と高齢化が進んでいる3地区（山城地区（年少人口6.3%、高齢化率46.4%）と東祖谷地区（年少人口5.5%、高齢化率53.3%）・西祖谷地区（年少人口7.9%、高齢化率45.8%））の取組について取り上げる。

山城地区

スクールバスは、平成15年3月23日に山城中学校の寄宿舍廃止に伴い、生徒の通学手段を確保するために必要となった。また、寄宿舍廃止による交付税カットや、国の補助金の終了による旧山城町のバス運行補助金の財政負担増加、民間路線バス4路線の内2路線の廃止が行われ、路線の統合や運行方式の見直しに迫られた。

平成15年4月1日からは、廃止代替バスとして、通学と地域住民が利用可能なスクールバスを運行開始した。現在は三好市営バスとして6路線あり、スクール便を設定・運行している。他に、四国交通（株）が運行している山城線やタクシーを活用して、児童・生徒の通学手段を確保している。

なお、山城中学校は町内唯一の中学校であるため、約80%の生徒が三好市営バスと四国交通（株）の路線バスで通学している。

東祖谷地区

平成16年4月1日、四国交通（株）の一部区間（久保～名頃間）廃止と東祖谷中学校の寄宿舎廃止（平成16年3月24日廃止）に対応し、住民も利用可能なスクールバスを運行開始。生徒の通学と併せて、住民の日常生活の移動手段を確保した。現在は三好市営バスとして2路線あり、スクール便を設定・運行している。

西祖谷地区

平成15年4月1日、西祖谷中学校の寄宿舎廃止（平成15年3月31日廃止）に伴い、生徒の通学手段及び住民の日常生活の移動手段を確保するため、3路線でスクールバスを運行開始。

現在は三好市営バスとして3路線あり、スクール便を設定・運行している。

（５）地域公共交通で困っていたこと、課題であったこと

山城地区

- 山城町の地勢は、吉野川の支流3河川沿いの急峻な山肌に点在した集落を形成し、スクールバス導入当時の人口は5,514人。高齢化率37.6%。
- 日常生活における買い物先は、地元商店、池田町、四国中央市の順。通院先は、山城町内、池田町の順。
- 平成15年4月1日、山城町内の民間路線バス4路線が2路線に減線。
- 地域住民の主な交通手段は自家用車。高齢者や児童・生徒などの交通弱者の交通手段確保が課題であった。

東祖谷地区

- 東祖谷中学校の寄宿舎廃止や四国交通（株）の一部区間（久保～名頃間）の廃止に対応するため、児童・生徒、高齢者などの交通弱者や観光客等の交通手段の確保が課題であった。

西祖谷地区

- 西祖谷中学校の全寮制寄宿舎の廃止に伴い、通学者の移動手段をどのように確保したらよいか困っていた。地域ごとのバス乗り場の設定や、スクールバスと村営バスの運転手を兼ねていたことがあり、適正な運営を図ることが課題であった。

2. 課題解決のためのプロセスと調整

山城地区

- スクールバス導入に際して、保護者からあった意見については資料が残っていないが、スクールバス利用対象者の枠組みや運行回数の決定など、小学校・中学校・地域住民と協議した事実のみが確認できる。
- 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を「へき地児童生徒等補助金に係るスクールバス・ボートの住民の利用に関する承認要領」に基づき、届出を行っている。
- 道路運送法第79条の3に基づき、徳島運輸支局へ自家用有償旅客運送の登録申請を行う。

- 平成 15 年 4 月 1 日からスクールバスを運行開始したが、同年 5 月、「スクールバス協議会」として、山城町役場・運行事業者、利用者の 3 者協議の場を設け、改善を行ってきた経過がある。

協議会では、バス停の位置、運行時刻、運行上の問題点について協議を行っていた。

東祖谷地区

- 四国交通（株）と三好市営バスの路線重複区間があるが、四国交通（株）は東祖谷～阿波池田間の移動。三好市営バスは旧東祖谷山村内の移動を担っており、役割が異なる。
また、四国交通（株）の路線バスは久保が終点であるため、久保からの上流の区間（久保～名頃間）は三好市営バスを利用する。
- 三好市営バスのダイヤは、基本的にはスクールバスとして設定し、児童・生徒の登下校等の時間及び乗降場所で調整している。
経路重複等の区間は、一部区間を除き、三好市営バスの運賃を高く設定。四国交通（株）が三好市営バスより先行運行。
- 四国交通（株）の路線バスに児童・生徒を乗車させるには定期券等の補助が必要なため、市営バスに乗車している。
- 児童・生徒、高齢者などの交通弱者や観光客等の交通手段の確保を行う際、スクールバス、三好市営バス、登山バスとしての機能を兼ね備えるために、ダイヤ設定に苦労した。

西祖谷地区

- 西祖谷中学校生徒の通学と併せて、地域住民の交通を確保し、公共の福祉の増進に資するためにどのようにしたら適正な運営を図れるのか苦慮した。
- 民間路線バス（四国交通（株））については、県道のための運行であり、市道、農林道への運行は行わないので、協議上においても相互理解が図られた。

3. 実現しているサービスの内容

<スクール便の利用方法>

- 朝夕の時間帯のみ児童・生徒優先にしている。他の制限はない。電話予約等も必要なし。

<車両の工夫>

- 池田地区、山城地区、東祖谷地区、西祖谷地区それぞれに予備車を配備。

<運行ダイヤの工夫>

- 当初は、中学生を主体としたダイヤ設定であったが、市民目線（ＪＲ等）のダイヤ設定となっている状況がある。
- 学校側が三好市営バス、四国交通（株）のダイヤに合わせているが、ダイヤ改正の際は学校側の要望を反映している。
- 登下校時間の変更は、基本として、登校便 1 便。下校便 2 便。
土日祝日で、行事や授業等の場合は、臨時便で対応。

山城地区

- 学校の登下校については、事前に運行ダイヤを調整している。

東祖谷地区

- 基本的にスクールバスとしてダイヤ設定している。
- 学校より登下校時間の変更で不都合が生じる可能性がある場合は、事前に運行ダイヤを調整している。

【西祖谷地区】

- 児童・生徒の通学時刻とＪＲの時刻との兼ね合いに考慮している。
- 登下校時間の変更があった場合は、スクール便を別に走行させている。

＜運賃の工夫＞

- 高校生の通学支援制度はないが、市営バス利用時の学生定期券は、一般利用者よりも高い割引率を適用している。
- 小学生・中学生は無料。

＜運行委託先決定にあたっての工夫＞

- 運行委託先の決定は、プロポーザル方式による業者の選定を行っている。
- 長期契約（５年）を結ぶことにより、運行事業者の安定経営と委託金額の抑制に寄与している。
- 地元事業者が受託できるようにするため、民間事業者が「三好市旅客自動車協同組合」を設立した。

4. 効果と負担

＜効果＞

- スクールバスに地域住民を利用可能としたことから、地域住民の利便性が向上した。

《三好市営バスの利用者数推移》

	池田地区	山城地区	西祖谷地区	東祖谷地区
平成 23 年度	14,833	9,723	4,709	3,992
平成 24 年度	15,526	9,281	4,144	3,822
平成 25 年度	14,786	9,043	4,076	3,584
平成 26 年度	12,969	7,599	3,419	3,644
平成 27 年度	13,064	6,855	4,087	4,621

出典：徳島県三好市

＜負担＞

- スクールバスに地域住民が利用可能とすることにより、地方交付税の普通交付税に参入できるため、事業の継続が可能となっている。

5. 導入後のフォローアップ

＜交通体系全体の見直し状況＞

- 小学校の休校に伴い、児童の通学手段をどのように確保するか、教育委員会との協議結果を踏まえて、三好市営バスとスクールバスの時刻変更について方針を決定してきた。
- 民間路線バスは、赤字路線の撤退及び減便による対応が増えており、減便や時刻変更等がある場合は、必ず教育委員会へ事前申し入れを行うようにしている。
- 地域住民から山間地までのバス路線拡大の声があり、平成 20 年 8 月 1 日から、山間地域の高齢者対策として、「辺地地区等タクシー」を開始。

辺地地区等タクシーは、交通の便が著しく悪い地区（最寄りのバス停からの距離が 1 km 以上の地区）に居住する高齢者が、タクシーを利用する時にその料金の一部を助成するものであり、利用券の使用は、市内のタクシー業者に限られるとともに、助成対象は、自宅から最寄りのバス停等までの区間とされている。

6. 今後の課題

- ・ 民間路線バスの撤退や縮小による路線の確保。
- ・ 三好市営バスは、旧町村ごとの運行路線であり、三好市内一円の直行便がないため、乗り継ぎが必要となる状況である。
- ・ 東祖谷地区では、スクールバス、三好市営バス、登山バスの機能を兼ね備えて運行しているため、基本的にスクールバスとしてのダイヤを組んでいる。そのため、ダイヤ変更や増便については、運転手の増員やバスの増加を考えなければ無理と思われる。
- ・ 「にし阿波～剣山・吉野川観光圏」との観光施策については、滞在型観光地への転換と「大歩危・祖谷」を中心とした魅力的な観光資源を効果的にするため、交通関連業者との連携により、観光地アクセスの整備や観光ルートの確立を図ることが課題である。

まんのう町（香川県）

特徴

- ①市町村合併に起因する学校統廃合によるスクールバスの運行
- ②民間路線バスを活用した児童・生徒の通学 ※
- ③高校生に対する民間路線バス通学補助（通学定期券の定率補助）
- ④デマンドタクシーと民間路線バスを自由に利用できる共通パス券の販売による民間路線バスの利用促進や公共交通利用者の運賃負担の軽減

※町が児童・生徒の通学のために財政負担

人口	18,377 人	【香川県】  仲多度郡 まんのう町
年少人口割合	12.2%	
高齢者人口割合	35.5%	
面積	194.45km ²	
林野面積割合	68.1%	
財政力指数	0.37	
過疎地域等指定状況	過疎地域自立促進特別措置法（町全域） 山村振興法（旧琴南町旧美合村、旧仲南町七箇村のみ）	

（注）人口、年少人口割合（15歳未満の割合）、高齢者人口割合（65歳以上の割合）は、平成27年国勢調査（確定値）による。

面積は、国土交通省国土地理院「平成27年全国都道府県市区町村別面積調」による。

林野面積は、2015年農林業センサスによる。財政力指数は、平成27年度の値。

1. 取組の背景

（1）まんのう町の概要

- ・平成18年3月20日、香川県仲多度郡の3町（琴南町・満濃町・仲南町）が合併して誕生した町。
- ・まんのう町は、香川県の南西部に位置する総面積約194.45平方キロメートルあり、県内市町で3番目の面積である。

町北部、旧満濃町と旧仲南町北部には平野が広がっており、象頭山や讃岐富士と呼ばれる飯野山を背景に、田畑や住宅地が点在する讃岐らしい景観を形成。

町西部の山間部には、大宝年間（701～704年頃）に創築され、空海が修築したとされる日本最大級の灌がい用ため池「満濃池」をはじめ、約900ものため池が点在。

町南部、旧琴南町と旧仲南町南部は、標高200～1,000mの讃岐山脈の山地帯があり、徳島県境では1,000mを超える竜王山、大川山を主峰とする讃岐山脈が連なる。

そのふもとは、県下で唯一の一級河川土器川や財田川が流れ、本支流に沿う谷あいには農村集落が形成され、中山間地農業が展開。

- ・平野部を中心にベッドタウンとして比較的堅調な社会増がある一方で、山間部では社会減が深刻化。

- ・ 町内には、四国唯一の国営公園である国営さぬきまんのう公園が立地し、年間 50 万人が来園するとともに、セルフうどん店・製麺所うどん店を中心とした讃岐うどん店が県下有数の密度を誇り、全国から観光客が来訪。
- ・ 主要産業は、農林業。米・麦、野菜、花き、果樹、畜産など多品目。他に、中小企業が中心であるが、製造業、卸売・小売業などの商工業。

(2) まんのう町の地域公共交通

- ・ 町内には、ＪＲ土讃線塩入駅・黒川駅、ことでん琴平線羽間駅の３つの鉄道駅がある。
- ・ 町外からは、琴参バス（株）美合線が琴平町内（便によっては丸亀駅前）から琴南地区の川奥方面まで運行。琴参バス炭所線が琴平町内から広袖まで運行。

三豊市コミュニティバス（山本線）は、旧仲南町の佐文バス停で三豊市・観音寺市方面からの運行がある。また、高松空港からは、まんのう町役場を経由してＪＲ琴平駅までの間を琴空バスが運行している。

町内では、国道438号線や県道を中心に琴参バス（株）が運行し、フィーダー的な役割として、旧３町内をそれぞれデマンド型乗合タクシー（あいあいタクシー）が補完する。

町内の鉄道駅に接続する民間路線バスはなく、琴参バス美合線・炭所線がＪＲ琴平駅前バス停にてＪＲ土讃線と接続する。

- ・ 専用スクールバスが仲南地区を運行しているが、地域住民の混乗化は実施していない。
- ・ 福祉バスとして、温泉送迎バスが塩入温泉～まんのう町役場の間、エピアみかど～琴南支所の間を運行。



出典：四国運輸局

(3) まんのう町民の買い物・通院状況

- ・ 通院・買い物などの生活圏は、町の中心である満濃地区や隣接する琴平町にある。
- ・ まんのう町商工会が、地域小規模事業者等と連携して、まんのう町から補助金を受けて購入した移動販売車を活用し、買い物に不便を感じている高齢者等に対する移動販売、宅配、買物代行等を実施。

(4) まんのう町のスクールバスの取組

仲南地区

- 平成 15 年 8 月から運行開始の「町営のりあい巡回ふれあいバス」で、朝、夕に、塩入地区に住む小学生の通学用の送迎を行っていた。
- 平成 18 年 4 月、仲南中学校の満濃中学校との統合に伴いスクールバス導入。

- 旧仲南中学校区の生徒の中で、満濃中学校までの通学距離が4 km 以上の生徒がスクールバスで通学。（部活動があるので、自転車通学でも構わない。）
- 旧仲南中学校の施設を活用し仲南地区の3小学校を統合し、新「仲南小学校」を設置。
- 小学生は、通学距離2 km 以上の生徒はスクールバス通学。車両は、55 人乗りの大型バス4両。

琴南地区

- 合併以前より民間路線バスを活用した通学を実施。現在も引き続き民間路線バスを活用。車両は、36 人乗りの中型バス。

満濃地区

- 満濃地区の四条小学校では、佐岡から四条まで民間路線バスを活用。従来は徒歩で小学校まで通学していたが、歩道がなく危険な箇所があるため、4、5 年前に教育委員会が認めたところがある。



琴参バス（株）炭所線の路線バス

【高校生通学定期券補助制度】

- ・ 民間路線バス利用促進を目的に、町内に住所を有する高校生で、通学手段として民間路線バスを利用し、町内のバス停を起点として、定期券を購入された方に対して、定期券金額の3分の2を補助。

（５）まんのう町の地域公共交通で困っていたこと、課題であったこと

- ・ 町内では、民間路線バスのバス停から離れた地区が存在し、地域により人口集積や公共交通サービスの状況が異なる。また、町民ニーズとして、買い物・通院時の移動手段の確保が重要な課題となっており、高齢化の進展による交通弱者の移動手段を確保するように地域格差の解消が求められていた。

琴南地区

- 高齢者や子どもたちをはじめ、自家用車を運転しない住民にとっては不便な地域。路線バスは、生活に関わるすべての移動手段にならず、高額な一般タクシーの利用や、自家用車を運転する家族による送迎が、実際の生活には不可欠なのが現状。

仲南地区

- かつて民間路線バス（現：琴参バス（株））が琴平町内から満濃地区を通り塩入まで乗り入れていたが、町財政負担の増加と利用者減少により平成11年9月30日廃止になった。平成15年8月から、町民の福祉を目的として町営のりあい巡回ふれあいバス（コミュニティバス）（9人乗り）を運行開始。（平成22年3月31日廃止。）

満濃地区

- かつて民間路線バス（現：琴参バス（株））が丸亀市内から高篠を経由して満濃町役場まで運行されていたが、利用者の減少により平成9年9月30日廃止。丸亀市内へは町境の東高篠バス停にて丸亀コミュニティバスにアクセスできるが、民間路線バスの路線が限られ、交通空白地帯が多く存在していた。

- また、少子化の進展やそれに伴う町内の学校の統廃合などにより、児童・生徒の通学手段として安心・安全な公共交通が見直されるようになった。
- 町の財政状況が逼迫しており、財政負担が少なく、効果的・効率的な公共交通の仕組みづくりが求められていた。

2. 課題解決のためのプロセスと調整

<平成 18 年 3 月仲南地区でのスクールバス導入>

- 仲南地区では路線バスの運行がないことから、スクールバスを導入することとした。
- スクールバス車両は、民間バス事業者が保有する車両を活用した。
経費について試算をしたところ、町で車両を保有する場合より、町で車両を保有しない方が町の負担が少なかった。

<デマンド型乗合タクシー（あいあいタクシー）の導入>

- 満濃地区にある役場本庁周辺は若い世代が多い反面、山間地域では、過疎化が急速に進み、ひとり暮らしの高齢者や高齢者のみの世帯が増加。高齢者が日常生活で困ることは、通院や買い物のための移動であった。
- 高齢者の 3 割が自家用車を持ち、病院や買い物などの移動に利用しているが、運転ができなくなった場合の対応策が必要であり、運転免許の返納を推進するためにも、財政負担がより少なく、高齢者にとって使い勝手の良い新しい公共交通システムの構築が強く望まれるようになった。
- 平成 20 年 3 月、まんのう町地域公共交通協議会設立。
- 平成 20 年 8 月、満 15 歳以上の町内在住者 1,000 人を対象に、日常的な交通行動や公共交通の利用意向等を把握するためアンケート調査を実施。合計 6 回開催された協議会の中での議論や住民アンケートを通じて、確認した点は次の通りであった。

- ① 町内を走る民間路線バス 2 路線は、小中学生、高校生の通学のため何としても現時点のサービス水準を確保したい。
- ② 通勤者のほとんどが自家用車の利用なので、今後はパークアンドライドを進める。また、琴電の羽間駅と榎井駅の間に新駅を設置し、駐車場を整備していくことを検討していく。
- ③ 高齢者層の外出先は、主に通院と買い物が占めており、高齢者の約 3 割は家族の送迎に頼っている。公共交通を利用せず家族の送迎に頼る要因は、バス停までが遠く歩けないこと、路線バスの運賃が高いこと、また、便数が少なく不便であることなどである。したがって、特に高齢者が利用しやすい便利で小回りの効く新しい公共交通システムが早急に必要である。

- 平成 21 年 3 月、「まんのう町地域公共交通総合連携計画」を策定。
計画では、支線区間（路線バスの需要が少ない区間）や仲南コミュニティバス（ふれあいバス）の運行区間では、バス事業に見合う利用者需要は期待できないと考えられ、満濃・仲南・琴南の地域ごとに地域内移動の小需要利用者に対応したドア・トゥ・ドアのデマンド型乗合公共交通システム（区域運行型）を導入することとした。
- デマンド型乗合タクシーは、住民から愛され、たくさんの出逢いをもたらしてくれるようにと、「あいあいタクシー」と命名された。
- 平成 21 年 11 月より、実証運行開始。満濃・仲南・琴南の各エリアごとにタクシー事業者 1 社が 10 人乗りのワゴンタクシーを各 1 台、合計 18 便運行。片道 300 円で自宅から

町内の病院やスーパー、公共施設、鉄道駅等を結ぶ。

実証運行を行う中で、問題点の検証、事業の見直しを行い、平成24年4月より、町の事業として本格運行開始。

- 合併前の旧町ごとに1社のタクシー事業者が存在し、それぞれの旧町エリアの運行を委託したことから、タクシー事業者との調整はスムーズであった。
- 民間路線バスは町外までの移動を担う幹線、デマンド型乗合タクシーは支線、スクールバスは小中学生の通学に特化した役割分担とした。なお、デマンド型乗合タクシーは町内のみの運行とし、町外へ出る場合は民間路線バスへ乗換してもらうこととした。



あいあいタクシー

3. 実現しているサービスの内容

(1) スクールバス

<スクールバスのバス停>

- 仲南地区で運行しているスクールバスのバス停は、路側帯の広いところに児童・生徒が待つ屋根付き上屋を設置。バス停には、イノシシの形をした木製の掲示板を掛けるとともに、児童・生徒に時間がわかるよう時計を設置している。

【仲南地区（七箇）・増田商店北バス停】



【仲南地区（七箇）・堀切交差点前】



【仲南地区（宮田）バス停】



<スクールバスの運行ルート of 工夫>

- スクールバスは、55人乗りの大型バスであるため、国道・県道（一部、町が管理する2車線道路を含む）の2車線ある道路を経路に設定。
- 新年度の運行ルートは、前年度の運行ルートを基に学校とバス会社が調整。

<スクールバスのダイヤ of 工夫>

- スクールバスは、登校時1便、下校時1便が基本だが、下校は学年によって時間が異なる場合もあるため2便以上運行するなど柔軟に対応している。
- 夏ダイヤと冬ダイヤがある。ダイヤは学校とバス会社が調整を行う。

<運行委託先決定にあたっての工夫>

- 町内を含むバス事業者2者の入札により事業者の選定を行っている。
運行する車両が55人乗りの大型バスであり、タクシー事業者は大型バスを持っていないので入札に参加できない。
- 現在は単年度契約だが、どうしても価格競争になってしまい安全性の確保の点で疑問が残るため、今後は複数年度契約を行うことも検討する必要があると認識している。

- 運転手は、入札時に条件を設けている。条件は、正規職員であること。65 歳以下であること。町に運転手として登録すること。

＜民間路線バスを活用した児童・生徒の通学＞

- 学校の始業・終業時刻に合わせてバス事業者とダイヤ調整を行っている。
- 登校時は 7 時台の 3 便。下校時は 17 時台、18 時台を合わせて 2 便を利用。
- 学校行事等で下校時刻が変更になり、路線バスに乗れなかった場合は、仲南地区のスクールバスや琴参バスのマイクロバスを回し、児童・生徒の通学手段を確保している。
- 路線バスは、土日祝日は運休する便が大半であるため、部活動のためのスクールバス（琴参バス（株）のマイクロバス）を運行している。
各部活動には、できるだけ開始・終了時刻を合わせてもらえるように教育委員会から学校に依頼をしている。
- 路線バスを活用した通学者の把握は、前年度にしている。

学校名	スクールバスの別	区 間	備 考
満濃中学校	専用スクールバス	仲南各地区～中学校	
仲南小学校	専用スクールバス	塩入～小学校 山脇～小学校 佐文～小学校	

学校名	スクールバスの別	区 間	備 考
満濃中学校	民間路線バス (琴参バス(株))	勝川～満濃中学校前 種子～満濃中学校前	
琴南小学校	民間路線バス活用 (琴参バス(株))	落合橋～内田	
長炭小学校	民間路線バス活用 (琴参バス(株))	広袖～長炭小学校前 成政口～長角橋	
四条小学校	民間路線バス活用 (琴参バス(株))	佐岡～四条	
琴南中学校	民間路線バス活用 (琴参バス(株))	下福家～中通	H28.4.1 満濃中学校へ統合

（２）民間路線バスの利用促進

＜高校生通学定期券補助制度＞

- 民間路線バス利用促進を目的に町内に住所を有する高校生で、通学手段として民間路線バスを利用し、町内のバス停を起点として、定期券を購入された方に対し、定期券金額の 3 分の 2 を補助。

＜デマンド型乗合タクシーと民間路線バスの共通バス券＞

- 平成 21 年 11 月から、デマンド型乗合タクシー（あいあいタクシー）と民間路線バス（琴参バス（株）美合線・炭所線）を自由に利用できる共通バス券（1 ヶ月 3,000 円）を販売。民間路線バスの利用促進や公共交通利用者の運賃負担の軽減を図る。

（３）デマンド型乗合タクシー（あいあいタクシー）

- ・ 町内の 3 地区（満濃、仲南、琴南）に 1 台ずつデマンド型乗合タクシーを配置。1 箇所のオペレーターにて受付、オペレーティングシステムを使用。

- ・ 満濃地区・仲南地区ではそれぞれ計 7 便、琴南地区では 4 便運行。
- ・ 満濃地区と琴南地区、満濃地区と仲南地区それぞれで、乗り継ぎのための拠点間での乗り込みを実施。
- ・ デマンド型乗合タクシーの実証運行開始とともに、共通バス券を発行したことにより、民間路線バスと相互の連携を図りながら、住民ニーズに対応した効率的で利便性の高い公共交通サービスの確保を目指した。
- ・ 料金は 1 回 300 円でチケット制。10 枚綴り 3,000 円。町商工会の協力により、オペレーティング、チケット販売を町内全域で行い、交通弱者の利便性が向上。

4. 効果と負担

＜効果＞

- スクールバス、民間路線バスともに必要な通学手段として定着。
- 琴参バス（株）（美合線・炭所線）の利用者は合わせて、平成 25 年度は 7 万 5 千人。平成 27 年度は 6 万人。
- デマンド型乗合タクシーは、毎年 1 万 1 千人ぐらい。平成 27 年度は 1 万 4 百人。乗っている人が高齢化してきている。
免許返納でデマンド型乗合タクシー 1 年分の無料利用券を渡してもほとんど乗らない。
これまで自家用車を運転していた人が不便に感じていると思うのだが、無料利用券の利用は少ない。
- 高校生通学定期券補助制度の利用は、共通バス券の方が割安であるため、年間 20 人程度に限られる。
- 共通バス券の利用は、7 割が路線バス。年々、発行枚数が増加し、路線バスを共通バス券で利用する方の割合も高くなっている。

＜負担＞

- 琴参バス（株）（美合線、炭所線）への補助金は、2 路線合計で、共通バス券利用の欠損補助を含め 2,500 万円程度。
- デマンド型乗合タクシーの実証運行では、予約受付システムの構築費用を除き、維持費として、ジャンボタクシーの借上料、オペレーター 2 名の人件費、システムの保守料、通信費などで、約 2,100 万円程度必要であったが、国土交通省の地域公共交通活性化・再生総合事業を活用した。
国からの補助を受けられる 3 年間の実証運行が終わった後、平成 24 年 4 月からの本格運行では、毎年、町が 2,800 万円を負担。代わりに、過疎債を充当している。

5. 導入後のフォローアップ

＜交通体系全体の見直し状況＞

▼民間路線バス（琴参バス（株））のダイヤ改正

- 直近の民間路線バスのダイヤ見直しは、平成 28 年 4 月実施した琴参バス（株）美合線の増便及び時刻変更。
改正前は、1 便は丸亀・多度津・善通寺に通学する高校生、2 便・3 便は善通寺・琴平に通学する高校生や満濃中学校に通学する中学生の利用があり、満席状態で混雑し、積み残し

があった。4 便は琴南小学校へ通学する小学生の利用があった。

平成28年4月に琴南中学校を廃校し、満濃中学校に統合されたことから、バスを利用して通学する生徒数が増え更なる混雑が見込まれた。

そのため、2 便と3 便との間に増便し、高校生が乗る便と小中学生が乗る便を分けるとともに、J R 琴平駅での J R との乗り継ぎを良くするためのダイヤ改正を実施した。

▼デマンド型乗合タクシー（あいあいタクシー）

- 平成 23 年 7 月から、満濃地区車両での琴南地区への乗り継ぎを停止し、琴南地区の車両が直接満濃地区（主要施設）への乗り込みに変更。
- 住民へのアンケート調査では、利用目的地に琴平町内への乗り込み要望があった。
平成28年4月に、眼科が町内になく、琴平町とまんのう町の町境で目の不自由な人が下車後、国道を数百メートル歩いて通院していたことから、琴平町の承認を得た上で、琴平町内の五条眼科医院へ乗り入れを開始した。
- 琴平町内への乗り入れにあたっては、民間路線バスの琴参バス（株）やタクシー会社との競合の問題、民間路線バスと連携した共通バス券事業があり、運行範囲の拡大は他の交通機関との連携・調整を図りながら検討していくことが不可欠となっている。

6. 今後の課題

路線バス、スクールバス、あいあいタクシー等の維持・確保・充実、その他様々な公共交通手段の研究・検討に向けて、地域住民、民間事業者、行政が連携して取り組むことが課題である。

特に、過疎化が進展している琴南地域では、路線バスは、生活に関わるすべての移動手段にならず、町内限定のデマンド型乗合タクシー（あいあいタクシー）もあるが、高額な一般タクシーの利用や、自家用車を運転する家族による送迎の方が、実際の生活には不可欠な現状であることから、自家用車を持たない人や運転できない人の移動手段の確保が課題である。

＜琴南地域の過疎化の進展状況＞

- 琴南地域の人口は、昭和 60 年に約 4,000 人であったものが、平成 26 年には約 2,200 人となり、この 30 年間で半減。また、高齢化率が 40%に達しており、全 60 集落のうち 21 集落が限界集落となるなど、過疎化、高齢化の進行に歯止めがかからない状況。
- 平成 27 年度をもって琴南中学校が閉校となった。
- 町民の健康を維持するために美合地区と造田地区にそれぞれ建設した内科及び歯科診療所も、2 地区での運営が厳しくなりつつある。
- 美合地区の拠点である琴南総合センターは利用率が下がり、更には耐震強度不足による改築の時期に来ている。

大洲市（愛媛県）

特徴

- ①スクールバスを活用した地域公共交通の確保
- ②スクールバスの路線延伸による複数市（町村）間にまたがる地域公共交通の確保
- ③スクールバスの空き時間（間合い時間）を利用したコミュニティバス（市営バス）への活用

人口	44,086 人	【愛媛県】 
年少人口割合	12.3%	
高齢者人口割合	33.7%	
面積	432.22km ²	
林野面積割合	72.9%	
財政力指数	0.36	
過疎地域等指定状況	過疎地域自立促進特別措置法（市全域） 山村振興法（旧大洲市南久米村・菅田村・大川村・柳沢村・上須戒村、 旧肱川町肱川村、旧河辺村全域） 離島振興法（旧長浜町青島）	

（注）人口、年少人口割合（15歳未満の割合）、高齢者人口割合（65歳以上の割合）は、平成27年国勢調査（確定値）による。

面積は、国土交通省国土地理院「平成27年全国都道府県市区町村別面積調」による。

林野面積は、2015年農林業センサスによる。財政力指数は、平成27年度の値。

1. 取組の背景

（1）大洲市の概要

- ・ 大洲市は、愛媛県西部に位置し、市の中心部を県下最大の一級河川の肱川が流れ、下流に向かって谷を形成しつつ、長浜地域で伊予灘に注ぎ込んでいる。
旧大洲地域では、肱川と矢落川とが合流する地点で盆地を形成し、街並みは今でも城下町の風情が残っていることから「伊予の小京都」と呼ばれており、肱川の流域にある大洲城を中心に発展した旧城下町である。
- ・ 総面積432.22平方キロメートルと県内で5番目の大きさを誇り、市の北部・東部は喜多郡内子町・伊予市、西部は八幡浜市、南部は西予市に接している。
東部の肱川支流河辺川源流では、標高1,000mを越える地点もあるが、それ以外の地域は500～800mの比較的なだらかな山々が連なっている。
- ・ 平成17年1月11日、大洲市、長浜町、肱川町、河辺町の1市2町1村の新設合併により誕生した市。
- ・ 主要産業は、平坦部の野菜と米・麦・大豆、伊予灘に面した柑橘栽培、中山間地域の野菜や葉たばこ、原木乾しいたけなど。他に、養豚をはじめとした畜産。製造業では、プラスチック

ックやコットン製品、地域資源を活かした食料品、木材・木製品、窯業・土石製品製造業など。

- ・ 本事例で取り上げる肱川地区は、人口が2,216人、高齢化率42.7%（平成27年国勢調査確定値）。大洲市中心部から国道197号線を東側へ走り、肱川の中上流域に属する。肱川及びその支流に沿ってわずかな平地が開け、集落は溪流に沿った平地と段丘地帯に点在している渓谷型の山村である。

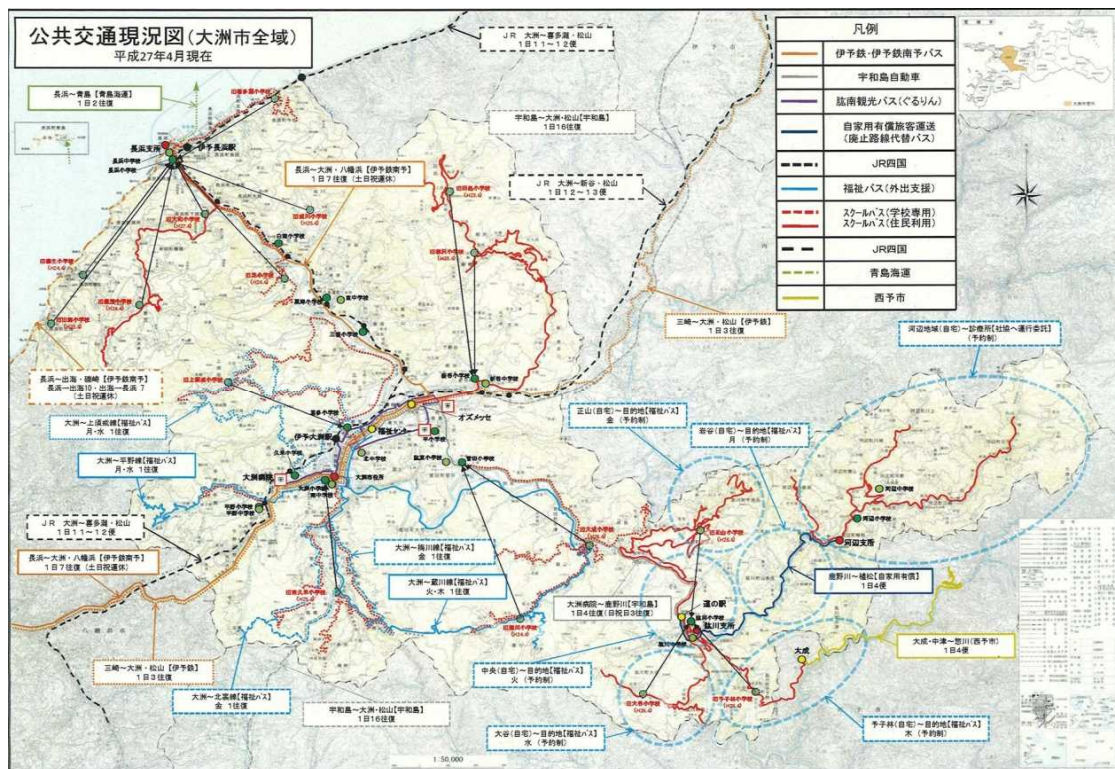
道の駅「清流の里ひじかわ」は、農産物の直売やレストラン、交流施設、商業集積施設（スーパー、食堂&カラオケ、喫茶、コインランドリー、コンビニ&リカーショップ）があり、地域住民のにぎわいの拠点となるとともに、肱川地区の地域活性化の拠点となっている。



道の駅「清流の里ひじかわ」

写真提供：愛媛県大洲市

（２）大洲市の地域公共交通



出典：愛媛県大洲市

- ・ 市外からは、伊予鉄南予バス（株）が八幡浜港から大洲駅前・長浜駅前まで運行。
- ・ 市内では、宇和島自動車（株）が大洲病院と肱川町の鹿野川まで運行。伊予鉄南予バス（株）が長浜と出海・磯崎の間を運行するが、長浜小学校・長浜中学校に通学する児童生徒が民間路線バスを活用した通学をしていることから、登下校時間帯は長浜駒手町まで運行する。

また、廃止路線代替バスとして市の自家用有償運送バスが肱川地区の鹿野川と河辺地区の植松との間を運行。大洲・肱川・河辺地域では、福祉バス（外出支援）が運行している。

旧大洲市内では、旅南観光バス（株）が市内中心部の主要な公共施設や病院、商業施設を一律100円で運行する循環バス「ぐるりんおおず」を運行。

スクールバスは、各地区で運行があり、地域住民が混乗化したスクールバスも多数運行されている。中でも、鹿野川～予子林間のスクールバス（よこはやし号）は、西予市野村町惣

川地区の大成まで運行し、複数市（町村）間で地域住民の移動の足を確保している。

（３）大洲市のスクールバスの取組

学校名	スクールバスの別	区 間	備 考
平野小学校	専用スクールバス	保子野～平野小学校	とみす号
大洲小学校	専用スクールバス	稲積～大洲南中学校・大洲小学校	くすのき号
大洲南中学校	専用スクールバス	梅川～大洲南中学校・大洲小学校	ふだかけ号
喜多小学校	専用スクールバス	上須戒～喜多小学校	いづま号
大洲北中学校	専用スクールバス	上須戒～大洲北中学校	いずし号
菅田小学校 肱東中学校	専用スクールバス 混乗化（無償）	蔵川～菅田小学校・肱東中学校	くらかわ号 空き時間に市営バスとして活用
	専用スクールバス	森山～菅田小学校・肱東中学校	おおなる号
	専用スクールバス	成能～菅田小学校・肱東中学校	つばさ号
	専用スクールバス	蔵川～菅田小学校・肱東中学校	あらまじ号
新谷小学校 新谷中学校	専用スクールバス 混乗化（無償）	柳沢～新谷小学校・新谷中学校	ほたる号
	専用スクールバス 混乗化（無償）	田処～新谷小学校・新谷中学校	あきば号
長浜小学校	専用スクールバス 混乗化（無償）	豊茂～長浜小学校	とよしげ号 空き時間に市営バスとして活用
	専用スクールバス	大和～長浜小学校	やまと１号
	専用スクールバス	大和～長浜小学校	やまと２号
長浜小学校 長浜中学校	専用スクールバス	喜多灘～長浜小学校・長浜中学校	きたなだ号
	専用スクールバス	柴～長浜小学校・長浜中学校	しば号
	専用スクールバス	豊茂～長浜小学校・長浜中学校	長浜１号
肱川小学校 肱川中学校	専用スクールバス 混乗化（無償）	正山～肱川小学校・肱川中学校	正山ゆめ号 空き時間に市営バスとして活用
	専用スクールバス 混乗化（無償）	正山～肱川小学校・肱川中学校	正山きぼう号 空き時間に市営バスとして活用
	専用スクールバス 混乗化（無償）	大谷～肱川小学校・肱川中学校	あおぞら号 空き時間に市営バスとして活用
	専用スクールバス 混乗化（無償）	予子林～肱川小学校・肱川中学校	よこはやし号 空き時間に市営バスとして活用
河辺小学校 河辺中学校	専用スクールバス 混乗化（無償）	北平～河辺小学校・河辺中学校	河辺１号 空き時間に市営バスとして活用
	専用スクールバス 混乗化（無償）	山鳥坂～河辺小学校・河辺中学校	河辺２号 空き時間に市営バスとして活用

学校名	スクールバスの別	区 間	備 考
長浜小学校	民間路線バス活用 (伊予鉄南予バス(株))	出海～長浜小学校前	
長浜中学校	民間路線バス活用 (伊予鉄南予バス(株))	出海～長浜小学校前	

(4) 肱川地区及び西予市野村町惣川地区の買い物・通院状況

＜肱川地区＞

- 小さな商店はあまりなく、農協のマーケット（Aコープ）もない。鹿野川の道の駅「清流の里ひじかわ」で一通りの品物が揃うため、肱川地区内で済ませる人もいるが、買い物や通院は、大洲市中心部まで出向く者が多い。

＜西予市野村町惣川地区＞

- 日常生活の拠点は、野村町中心部であるが、専門的な治療や大型ショッピングセンター等での買い物が必要な場合には大洲市中心部まで出向く。

(5) 肱川地区及び西予市野村町惣川地区での地域公共交通の動き

- ・ 宇和島自動車（株）が大洲病院～天神（西予市野村町）の間を運行していたが、自動車の普及や過疎化の進行によるバス利用者の減少により、平成 22 年 10 月 1 日から大成～天神間を廃止し、大洲病院～大成（西予市野村町）の間に路線短縮した。
- ・ 平成 23 年 12 月 1 日からは、宇和島自動車（株）の野村病院・大成線（野村病院～天神間）のうち大成～天神の間を廃止し、同区間の民間路線バスの運行がなくなることから、西予市生活交通バスが大成～天神～大久保間を運行開始した。

【平成 23 年 12 月 1 日からの地域公共交通路線図】



出典：愛媛県大洲市

- ・ 路線短縮した宇和島自動車（株）の大洲病院～大成間の運行も、平成 24 年度に 1 日当たりの輸送量が 15 人を下回り、平成 25 年 10 月以降からは国庫補助の対象外になった。
宇和島自動車（株）は、乗車数が少ない鹿野川～大成間を運行区間から除くことにより、平成26年10月から路線変更による国庫補助採択を目指し、平成26年9月末をもって鹿野川

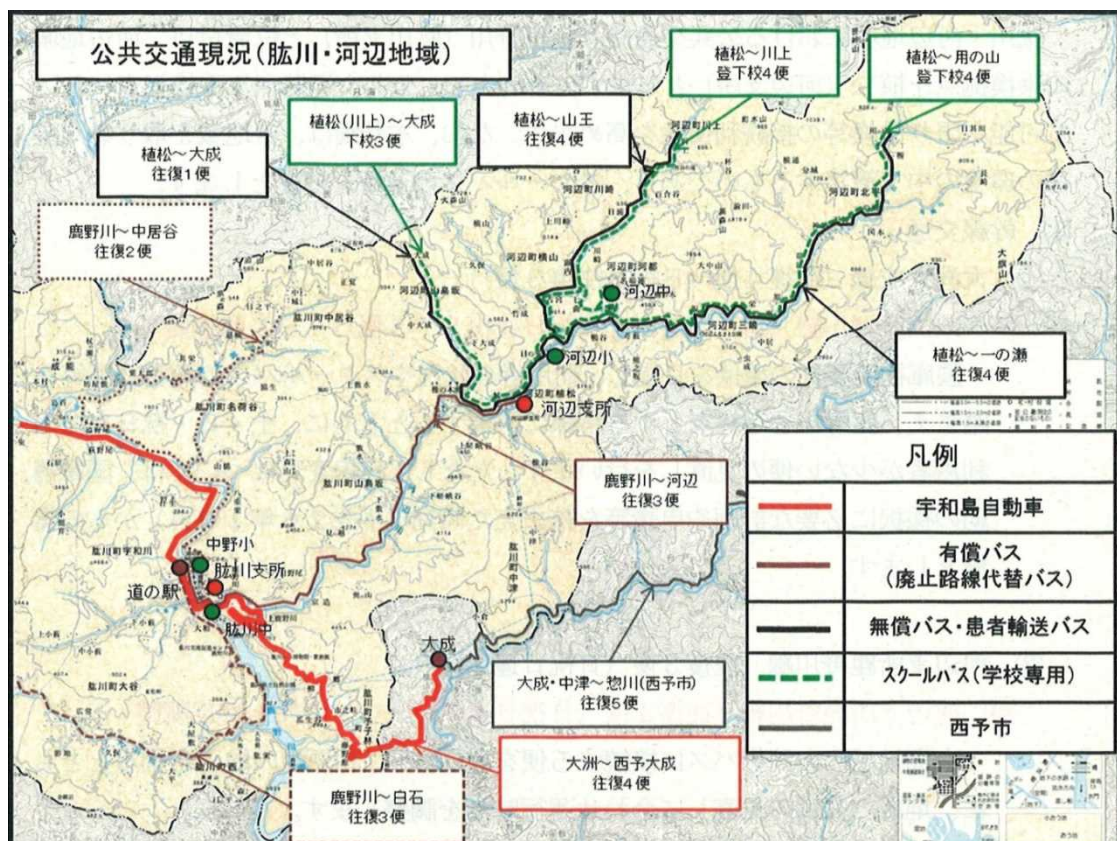
～大成間の路線廃止を予定していた。

- ・ 平成 26 年 4 月からは、肱川地区における小学校 4 校が 1 校に統合されることとなり、閉校となる校区の児童・生徒の通学のためにスクールバスが運行される予定であった。

（６）肱川地区及び西予市野村町惣川地区での地域公共交通の課題

- ① 宇和島自動車（株）の大洲大成線は、肱川・河辺地域から大洲地域までの唯一の交通手段であるとともに、国庫補助要件を満たし、持続可能な交通体系を構築することができるように今後のあり方を検討する必要がある。
- ② 路線バスの廃止に伴い運行されてきた自家用有償運送バス、無償バス等は、運行開始から 20 年以上が経過しており、利用者が大きく減少していることから、持続可能で利便性の高い交通手段の確保に向けて、地域の実情を踏まえた運行内容を検討していく必要がある。
- ③ 平成 26 年 4 月から、肱川地域における小学校 4 校が 1 校に統合され、閉校となる校区の児童・生徒の通学のためにスクールバスを運行することが学校統合の条件であった。

予子林小学校に通学していた児童が乗車するスクールバス「よこはやし号」は、今後のあり方を検討する必要がある宇和島自動車（株）の大洲大成線の運行経路となっていたことから、地域全体における運行内容に応じて、効率的な運行方法を検討していく必要がある。



出典：愛媛県大洲市

2. 課題解決のためのプロセスと調整

(1) 「大洲市肱川・河辺地域公共交通活性化推進計画」を策定に向けた作業の実施

1. (6) の課題に対して、大洲市は、宇和島自動車（株）の大洲大成線の鹿野川～大成間の廃止を見据えて、平成25年度より愛媛県の新ふるさとづくり総合支援事業を活用して地域内交通の再編に取組、「大洲市肱川・河辺地域公共交通活性化推進計画」の策定に向けて作業を進める。



イ) 平成25年8～9月、肱川地域及び河辺地域の16歳以上の住民約3,000人（1,476世帯）の中から無作為に抽出した約800人（800世帯）を対象に、日々の移動実態など公共交通に関する住民アンケートを実施した。

<結果>

- 肱川・河辺地域では、自由に使える、家族等が送迎してくれる自動車があることなどが公共交通を利用しない大きな理由。
- 当地域における外出の目的については、通院や買い物が多く、目的地については、大洲中心部、肱川中央地区（鹿野川）の順。
- 移動の時間は、出発時間は午前が約89%、帰宅時間は午後が約83%。

ロ) 民間路線バス、有償バス、無償バス等の利用者に対するアンケート調査を実施。

<特徴的な集計結果>

- バスを利用する理由・・・他の交通手段がないため（76.7%）
- バスがない場合の移動手段・・・外出の取りやめ（29.8%）
- バスに対する意見・・・乗り継ぎ等ができる便利な時刻調整（58.1%）

ハ) ワークショップや地区別会合を重ね、地域住民の意見を計画に反映させた。

二) 「大洲市肱川・河辺地区地域公共交通活性化推進会議」で、地域を走る車両（スクールバス等）の活用や、持続可能な交通手段の確保について検討を行った。

- ・ 肱川地域では、タクシー事業者が1者。河辺地域ではタクシー業者がいなかった。



平成26年2月、「大洲市肱川・河辺地域公共交通活性化推進計画」を策定。

<結果>

運行している有償バス等は、車両数が限られているため利便性が低く、利用者数が少ない。過疎化により利用が増えることは期待できないが、高齢化により必要とする人は増加する。

こうした中、平成26年4月の小学校統廃合によりスクールバスが運行される予定であることから、児童・生徒の通学に支障がない範囲内でスクールバスの登下校に合わせた住民利用（混乗）を進めるとともに、登下校だけでは利便性の向上を図ることができない時間帯においては、空き時間におけるスクールバス等の活用を行い、利便性の向上を図ることとした。

＜ＰＴＡからの意見に対する対応＞

【ＰＴＡからの意見】

スクールバスの地域住民の混乗化にあたり、児童の安全確保について懸念が示された。

【解決した方法】

▼スクールバスの運行事業者から次のような安全対策を実施することで提案があり、ＰＴＡの理解を得た。

- イ) 運転手に携帯電話を所持させ、ＧＰＳで追跡可能とした
- ロ) 防犯マニュアルの整備
- ハ) 児童・生徒と地域住民の着座位置の分離
児童はバスの後方座席
地域住民は運転手から見えるバスの前方座席
- 二) 催涙スプレーの装備
- ホ) 泥酔している人は乗車拒否 など

▼地域住民がスクールバス活用する際の前提条件を取り決めた。

- イ) 登下校便では、車両の定員や乗車予定の園児・児童・生徒数により乗車を断る場合がある。
- ロ) 登下校便では、地域住民のバス車内の乗車位置を運転手から見える範囲で指定する。
- ハ) 肱川地域では、運行路線上の閉校校区内（大谷地区・正山地区・予子林地区）と鹿野川の道の駅「清流の里ひじかわ」を結ぶ公共交通となり、宇和島自動車（株）の路線バスを利用できる区間の活用はできない。
- 二) 登下校便の運行時刻は、学校の授業や行事等により変わることがあり、学校行事等によりスクールバス等の車両が使用できない場合には運行を行わないこともあることから、毎月の月間予定に応じて運行時刻表を車内や公共施設等で配布する。
- ホ) 空き時間の活用と登下校便では、園児・児童・生徒の乗降場所、小中学校経由の有無などで経路や時間が異なる場合がある。
- ヘ) 毎年、乗車する園児・児童・生徒の状況に応じ、運行経路が変更されるので、運行経路や通常運行時刻が変更となる場合には、文書等で知らせる。

＜「へき地児童生徒援助費等補助金に係るスクールバス・ボートの住民利用に関する承認要領」に基づく文部科学省への手続き＞

- スクールバス「よこはやし号」は、文部科学省の「へき地児童生徒援助費等補助金」により取得した車両であったため、「へき地児童生徒援助費等補助金に係るスクールバス・ボートの住民利用に関する承認要領（平成８年４月１７日付け文教財第２０号教育助成局長裁定）」に基づき、文部科学大臣に対して、通学用のほか住民利用にも供する書類を提出。

＜スクールバスを無償で住民利用に供した点について＞

- 法律に基づく届出が不要になるなど制度的な制約を受けにくく、市の裁量でいろいろとできるところがある。
- 無償だと時間変更や運休に対する市民の納得を得やすく、クレームも受けにくい。
- 運賃を無償にすることは、地域公共交通会議で議論を得ている。

② 西予市野村町大成での西予市生活交通バスからの乗継者への対応

- ・ 西予市野村町惣川地区の日常生活の拠点は、野村町中心部であるが、専門的な治療や大型ショッピングセンター等での買い物が必要な場合には大洲市中心部まで出向く人が多い。

そのため、宇和島自動車（株）の鹿野川～大成間の廃止は、大成での西予市生活交通バスからの乗継ぎが出来ず、通院や買い物に支障をきたす事態となった。

- ・ 西予市との間では、宇和島自動車（株）が運行していた大洲病院～天神間のうち大成～天神間の廃止（平成 22 年 10 月 1 日廃止）や、野村病院～天神間のうち大成～天神間の廃止（平成 23 年 10 月 1 日廃止）により、大成～天神間の民間路線バスがなくなることから、西予市が生活交通バスを運行することになった。

その際、西予市生活交通バスの運行ルート上に大洲市肱川町の集落があることから、西予市からの働きかけにより集落内へのバス停の設置について協議を行い、議会の議決を経て設置を実現するなど、これまでに西予市との間では協議を行ってきた経緯があった。

- ・ 平成 26 年 10 月 1 日実施の鹿野川～大成間の路線廃止（平成 26 年 10 月 1 日廃止）の際にも、野村町惣川地区の住民から大洲市方面への運行継続の要望が強かったことから、西予市と連携して、平成 26 年 10 月から鹿野川～予子林間を運行するスクールバスを活用し、その区間を予子林から大成まで延長する事で、地域住民の移動の足を確保した。

3. 実現しているサービスの内容

＜スクールバスの車両＞

- 送迎する必要がある児童の数や道路環境により、教育委員会が車両サイズを決めている。
- 平成 28 年 9 月現在、大洲市で運行しているスクールバスの台数は 23 台。内、登下校便の住民利用 10 台。空き時間の住民利用 6 台。登下校便の住民利用と空き時間の住民利用の重複台数 5 台。



スクールバス車両

＜道の駅「清流の里ひじかわ」にて＞

写真提供：愛媛県大洲市

＜混乗化したスクールバスの利用方法＞

- 電話予約等は必要なし。
- 運行路線上で手を挙げて乗車する。
- その他は、2.（2）①のスクールバス活用の前提条件のとおり。

＜スクールバスの運行ルートの工夫＞

- 道路環境の事情から、児童・生徒には基本的には県道まで出て来てもらう。低学年の児童は、ドア・トゥ・ドアの送迎が基本。
- 空き時間の活用と登下校便では、園児・児童・生徒の乗降場所、小中学校経由の有無などで経路や時間が異なる場合がある。
- 毎年、乗車する園児・児童・生徒の状況に応じ、運行経路が変更される。

＜スクールバス「よこはやし号」の工夫＞

- 予子林地区の公共交通は、スクールバスと空き車両の 2 台で確保。
- スクールバス「よこはやし号」は、登下校便での住民利用が可能だが、学校行事により運行内容が変更となる場合がある。

- 空き車両は、鹿野川で宇和島自動車（株）の路線バスと接続し、学校行事に関係なく定期運行する。日・祝日は運休。
- 大成での乗り継ぎでは、バス停に屋根付きの待合所がある。
乗り継ぎにあたっては、西予市生活交通バスを運行する（有）惣川タクシーと連絡を取り、乗り継ぎ者がいるか事前にお互いに連絡を取り合っている。
- 運行ダイヤ中、指定された便は、道の駅「清流の里ひじかわ」・鹿野川で乗客がいない場合には、鹿野川以降の乗客が見込めないため運行しない。
- 現在、予子林から大成まで通じる道路が土砂崩れの影響で通行できず、迂回運行し、河成で西予市生活交通バスと接続している。河成でも屋根付きの待合所がある。（平成 28 年 11 月 14 日より通常運行再開）



空き車両



スクールバス「よこはやし号」

写真提供：愛媛県大洲市

【平成 26 年 10 月からの公共交通利用方法について、予子林地区の地域住民へ周知した文書】

平成 26 年 9 月 19 日

予子林地区にお住まいの皆様へ
上鹿野川・下鹿野川地区にお住まいの皆様へ

大洲市長 清水 裕

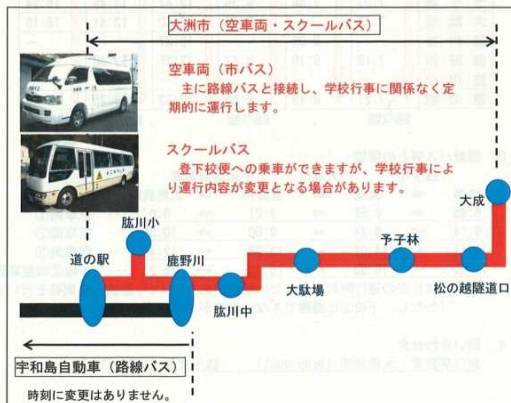
路線バスの路線変更に伴う空き車両・スクールバスの利用について（お知らせ）

10 月からバス路線（宇和島自動車）の変更に伴い、予子林地区における公共交通のご利用方法が下記のとおり変更となりますので、お知らせいたします。
スクールバスのご利用に当たりましては、子どもたちの安全や利便性の確保のため、運転手の指示に従い円滑な運行にご協力賜りますようお願いいたします。

記

1 10 月 1 日からの運行内容

経路	大洲市（予子林～鹿野川・道の駅）	鹿野川～大洲病院
運行	大洲市（空き車両・スクールバス）	宇和島自動車（路線バス）
運賃	無料	有料
乗降場所	大洲市予子林地区（自由乗降）	バス停留所
運行時刻	裏面のとおり	変更なし



2 通常運行時刻（日・祝日運休）

- 空き車両は、路線バスとの接続時刻に合わせて運行を行う場合があります。
- 登下校便（スクールバス）は、学校行事等により変更となる場合や運休となる場合もありますので、毎月の運行予定表を車内等でご確認ください。
- 空き車両③、④及び下校②は、道の駅・鹿野川で乗客がいない場合は、運行しません。（道の駅・鹿野川以外での乗客が見込めないため。）

<学校のある日（平日（長期休暇を除く。））>

主な経由地	空き車両①	登校	空き車両②	空き車両③	下校①	下校②	下校③冬
大 成	6:55	7:17	9:24	14:01	—	16:39	—
松の越口	7:03	7:23	9:32	13:53	15:18	16:31	17:53
予 子 林	7:07	7:27	9:36	13:49	—	16:25	17:47
大 駄 場	7:15	7:35	9:44	13:41	15:06	16:18	17:40
肱 川 中	—	7:35	—	—	15:15	16:15	17:37
鹿 野 川	7:18	7:40	9:47	13:38	15:03	16:13	17:35
肱 川 小	—	—	—	—	15:00	16:10	—
道の駅	7:21	—	9:50	13:35	14:55	16:05	17:33

<学校のない日（土・長期休暇）>

主な経由地	空き車両①	登校	下校	空き車両③	空き車両④
大 成	6:55	—	9:24	14:01	16:36
松の越口	7:03	7:52	9:32	12:53	13:53
予 子 林	7:07	7:58	9:36	12:47	13:49
大 駄 場	7:15	—	9:44	12:40	13:41
肱 川 中	—	8:08	—	12:37	—
鹿 野 川	7:18	8:10	9:47	12:35	13:38
肱 川 小	—	—	—	—	16:13
道の駅	7:21	8:13	9:50	12:33	13:35

3 路線バス等との接続

西予市	大洲市	宇和島自動車
中津	大 成	鹿野川
6:45	⇒ 6:55	⇒ 7:21
9:14	⇒ 9:24	⇒ 9:50
14:11	⇒ 14:01	⇒ 13:38
16:43	⇒ 16:33	⇒ 15:21

※ 一部目安の運行時刻と合わない場合がありますが、連携した調整を行います。（ただし、下校②は調整できない場合があります。）

4 問い合わせ先

運行事業者：大新東興（TEL59-8051） 肱川支所（TEL34-2311）

出典：愛媛県大洲市

【脇川地域スクールバス運行予定表（公共交通用）】

2016年10月 脇川地域スクールバス運行予定表（公共交通用）			
日	曜	運行区分	運行内容
変更時刻(下校便③)小学校発車時間			
1	土	学校のない日	登下校便変更 空時間便一部変更 ※白石・宇子線 「学校のある日」の時刻 高野 12:11 中野谷 12:02 変更なし
2	日	運休	—
3	月	学校のある日	(変更なし)
4	火	学校のある日	下校便変更 下校便③運休
5	水	学校のある日	下校便変更 下校便③運休
6	木	学校のある日	下校便変更 下校便③運休
7	金	学校のある日	下校便変更 下校便③運休
8	土	学校のない日	登下校便変更 空時間便一部変更 ※白石・宇子線 「学校のある日」の時刻 高野 12:11 中野谷 12:02 変更なし
9	日	運休	—
10	月	運休	—
11	火	学校のある日	下校便変更 下校便③運休
12	水	学校のある日	下校便変更 下校便③運休
13	木	学校のある日	下校便変更 下校便③運休
14	金	学校のある日	下校便変更 下校便③運休
15	土	学校のない日	登下校便変更 空時間便一部変更 ※白石・宇子線 「学校のある日」の時刻 高野 12:11 中野谷 12:02 変更なし
16	日	運休	—
17	月	学校のある日	下校便変更 下校便③運休
18	火	学校のある日	下校便変更 下校便③運休
19	水	学校のある日	下校便変更 下校便③運休
20	木	学校のある日	下校便変更 下校便③運休
21	金	学校のある日	(変更なし)
22	土	学校のない日	登下校便変更 空時間便一部変更 ※白石・宇子線 「学校のある日」の時刻 高野 12:11 中野谷 12:02 変更なし
23	日	運休	—
24	月	学校のある日	(変更なし)
25	火	学校のある日	(変更なし)
26	水	学校のある日	下校便変更 下校便③運休
27	木	学校のある日	(変更なし)
28	金	学校のある日	下校便変更 中野谷下校便③運休
29	土	学校のない日	登下校便変更 空時間便一部変更 ※白石・宇子線 「学校のある日」の時刻 高野 12:11 中野谷 12:02 変更なし
30	日	運休	—
31	月	学校のある日	下校便変更 下校便③運休

※白石(金)運行のスクールバス下校便は、森を経由しない便があります。

※運行状況のお問い合わせは

0893-59-8051 まで

脇川バス事務所

(大新東株式会社)

(学校のある月)

2016年8月 脇川地域スクールバス運行予定表（公共交通用）			
日	曜	運行区分	運行内容
変更時刻			
1	月	学校のない日	登下校便変更 空時間便一部変更 ※白石・宇子線 「学校のある日」の時刻 高野 12:11 中野谷 12:02 変更なし
2	火	学校のない日	同上
3	水	学校のない日	同上
4	木	学校のない日	同上
5	金	学校のない日	同上
6	土	学校のない日	登下校便変更 空時間便一部変更 ※白石・宇子線 「学校のある日」の時刻 高野 12:11 中野谷 12:02 変更なし
7	日	運休	—
8	月	学校のない日	登下校便変更 空時間便一部変更 ※白石・宇子線 「学校のある日」の時刻 高野 12:11 中野谷 12:02 変更なし
9	火	学校のない日	同上
10	水	学校のない日	同上
11	木	運休	—
12	金	学校のない日	登下校便変更 空時間便一部変更 ※白石・宇子線 「学校のある日」の時刻 高野 12:11 中野谷 12:02 変更なし
13	土	学校のない日	登下校便変更 空時間便一部変更 ※白石・宇子線 「学校のある日」の時刻 高野 12:11 中野谷 12:02 変更なし
14	日	運休	—
15	月	学校のない日	登下校便変更 空時間便一部変更 ※白石・宇子線 「学校のある日」の時刻 高野 12:11 中野谷 12:02 変更なし
16	火	学校のない日	同上
17	水	学校のない日	同上
18	木	学校のない日	同上
19	金	学校のない日	同上
20	土	学校のない日	同上
21	日	運休	—
22	月	学校のない日	登下校便変更 空時間便一部変更 ※白石・宇子線 「学校のある日」の時刻 高野 12:11 中野谷 12:02 変更なし
23	火	学校のない日	同上
24	水	学校のない日	同上
25	木	学校のない日	同上
26	金	学校のない日	同上
27	土	学校のない日	同上
28	日	運休	—
29	月	学校のない日	登下校便変更 空時間便一部変更 ※白石・宇子線 「学校のある日」の時刻 高野 12:11 中野谷 12:02 変更なし
30	水	学校のない日	同上
31	木	学校のない日	同上

※白石(金)運行のスクールバス下校便は、森を経由しない便があります。

※運行状況のお問い合わせは

0893-59-8051 まで

脇川バス事務所

(大新東株式会社)

(夏休みなど長期学校休業の月)

出典：愛媛県大洲市

<運行委託先決定にあたっての工夫>

- 運行委託先の選定では、愛媛県内に営業所や支社がある会社を条件に運行区域を旧市町村単位で設定し、プロポーザルを実施している。
- 単年度契約の場合、雇用などの面で運行事業者の負担が大きいことから、5年以内の複数年契約（長期継続契約）を行っている。
- 脇川地域では、東京の車両運行管理事業を行うシダックスグループの大新東（株）が受託運行。運行開始前、保護者から出された「混乗化にあたり、児童・生徒の安全をどのように確保するのか」という不安な声に対して、安全管理のノウハウを提示して納得を得た。
- 大新東（株）は、松山市に営業所があるが、事業開始にあたり大洲市内に運転手待機事務所を構える。地元の人を日給月給の契約社員として雇用。事務所に1人が常駐し、運行管理を実施。

4. 効果と負担

<効果>

- 利用者のほとんどが高齢者であり、固定化している。目的は、通院や買い物。
- 混乗化により、利便性が出た。

【スクールバス「よこはやし号」に混乗した地域住民の利用者数の推移】

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
平成 26 年							7	2	3	7	7	6
平成 27 年	6	10	11	6	5	7	9	9	7	3	6	7

【空き車両（鹿野川～大成間）の利用者数】

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
平成 26 年							183	160	190	148	166	161
平成 27 年	145	138	152	169	151	133	141	138	142	87	109	134

出典：愛媛県大洲市

＜負担＞

- 西予市からは、スクールバス「よこはやし号」の運行にかかる分担金の受領はない。
- 平成 26 年 10 月からスクールバス「よこはやし号」を混乗化し、鹿野川～大成間の公共交通と位置付け、宇和島自動車（株）の路線を大洲病院～鹿野川間に短縮したことで市の財政支出の削減が図られた。

しかし、一時的なものであり、その後の利用者の減少により市の財政支出が増加傾向にある。

5. 導入後のフォローアップ

＜取組状況＞

- 平成 26 年 2 月に策定した「大洲市肱川・河辺地域公共交通活性化推進計画」に基づき、平成 26・27 年度は、スクールバスの登下校便の地域住民の混乗及び登下校の空き時間を利用した住民利用の実証運行を行った。
- 予子林地区の公共交通は、平成 28 年度より本格運行に移行した。
- 予子林地区の実証運行の成果をモデルケースとして、現在、他の地域でも空き時間を利用した地域住民利用の試験運行を実施。

6. 今後の課題

利用者のほとんどが高齢者で、通院や買い物のために利用されており、概ね好評を得ているが、スクールバスは学校行事による運行時間の変更や、登下校の間の限られた時間での運行となるなど、利用にあたり一定の制限を強いられるため、運行時間を住民のニーズと一致させることが難しく、利用者の範囲が限定されてしまうことが課題である。

八幡浜市（愛媛県）

特徴

- ① 民間路線バスの廃止を契機とした地域住民組織（NPO法人）によるスクールバスの運行
- ② 地域住民組織（NPO法人）が行う公共交通空白地有償運送による地域住民の移動手段の確保

人口	34,951 人	【愛媛県】 
年少人口割合	10.2%	
高齢者人口割合	37.5%	
面積	132.68km ²	
林野面積割合	53.1%	
財政力指数	0.35	
過疎地域等指定状況	過疎地域自立促進特別措置法（市全域） 離島振興法（大島） 半島振興法（市全域）	

（注）人口、年少人口割合（15歳未満の割合）、高齢者人口割合（65歳以上の割合）は、平成27年国勢調査（確定値）による。

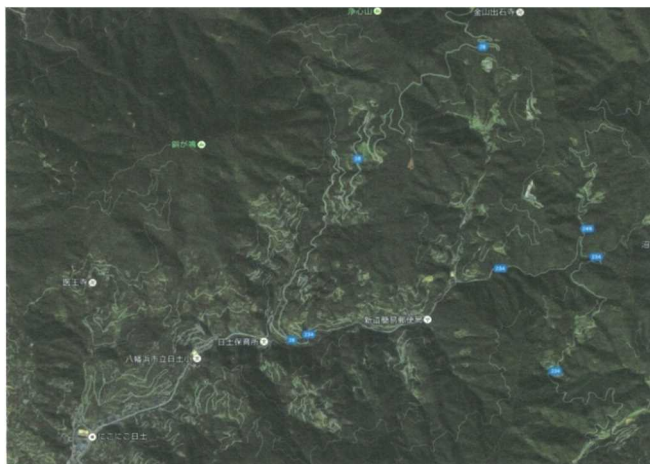
面積は、国土交通省国土地理院「平成27年全国都道府県市区町村別面積調」による。

林野面積は、2015年農林業センサスによる。財政力指数は、平成27年度の値。

1. 取組の背景

（1）八幡浜市の概要

- 愛媛県の西部、佐田岬半島の基部に位置し、総面積は132.68平方キロメートル。
北は瀬戸内海に面し、東は大洲市、南は西予市、西は伊方町と接する。西側の南半分は、豊後水道（宇和海）をはさんで九州に対する。大分県臼杵市・別府市との間をフェリー航路で結び、四国の西の玄関口となっている。
海岸線はリアス式海岸を形成しており、急斜面が海岸に迫る地形で平坦地が少なく、岬と入り江が交錯した風光明媚な景観を形成している。
- 平成17年3月28日、八幡浜市と保内町が合併して、新「八幡浜市」が誕生。
- 八幡浜地区では、水産物の卸売り市場の発展とみかんなど柑橘類の生



【日土地区の航空写真図】

写真提供：愛媛県八幡浜市

産で栄えた。

保内地区は、江戸時代からハゼ栽培や海運業が盛んになり、明治に入ると新政府の殖産興業政策を受けて鉱業・海運業・紡績業などの商工業が発達した。

- ・ 本事例で紹介する日土地区は、八幡浜市の北部に位置し、喜木川・野地川・出石川沿いの23の集落から成り、標高20mから600mの中山間地域に居住。

柑橘を代表とした第一次産業中心の山間・中山間地区である。

平成28年3月31日現在、総人口1,787人の内、65歳以上の高齢者の割合が42%を占め、市中心部より5%高齢化が進んでいる。

(2) 八幡浜市の地域公共交通



出典：愛媛県八幡浜市

- ・ 市外からは、伊予鉄南予バス（株）が大洲市の大洲駅前・長浜駅前から八幡浜港まで、長浜駅前から磯崎まで、伊方町の三崎・伊方町役場前から八幡浜駅前まで運行。また、西予市

の三瓶・周木・下泊からは、宇和島自動車（株）が市立八幡浜総合病院までの間を運行している。

市内では、宇和島自動車（株）が川之内から市立八幡浜総合病院を經由し、小長早まで運行。また、八幡浜地区では、予約制による乗合タクシーが市街地から中津川地区、若山・釜倉地区、津羽井地区、高野地・古谷地区の4地区との間で4路線が運行。さらに、日土地区では、「NPO法人にここ日土」による公共交通空白地有償運送が行われている。

- ・ スクールバスでは、地域住民の混乗化は実施していない。

（３）八幡浜市のスクールバスの取組

学校名	スクールバスの別	区 間	備 考
宮内小学校	専用スクールバス	磯崎・喜木津・鼓尾地区～小学校	
保内中学校	専用スクールバス	磯崎・喜木津～中学校	
日土小学校	専用スクールバス （NPO法人 にここ日土 所有車両）	日土東地区～中当	NPO法人にここ日土へ運行委託
青石中学校	専用スクールバス （NPO法人 にここ日土 所有車両）	日土東地区～中学校	NPO法人にここ日土へ運行委託

学校名	スクールバスの別	区 間	備 考
日土小学校	NPO法人にここ日土が運行する公共交通空白地有償運送を活用	森山～中当	
青石中学校	NPO法人にここ日土が運行する公共交通空白地有償運送を活用	日土東地区～中学校	
神山小学校	民間路線バス活用 （宇和島自動車（株））	双岩地区～小学校	
	民間タクシー活用	舌田地区～小学校	
千丈小学校	民間路線バス活用 （宇和島自動車（株））	川之内地区～小学校	
	民間タクシー活用	長谷地区～小学校	
松柏中学校	民間タクシー活用	長谷地区～中学校	
八代中学校	民間路線バス活用 （宇和島自動車（株））	川上、双岩地区～中学校	

※地域住民が混乗化したスクールバスの運行はない。

(4) 日土地区にて地域公共交通で困っていたこと、課題であったこと

- ・ 地域住民による移動の足を確保する取組は、平成 18 年 10 月、平成 19 年 10 月に行われた日土地区における民間路線バスの路線廃止・縮小が契機であった。
- ・ 当時の日土地区では、総人口 2,079 人の内、65 歳以上の高齢者の割合は 34.3%で、市中心部の 30.2%と比べ 3 %以上高齢化が進んでいた。
- ・ 日土地区の高齢者が通院や買い物等にバスを利用するためには、県道沿いにあるバス停まで急な坂道を歩かねばならず、多くの高齢者が外出したくても我慢しているのが実態であった。
- ・ 八幡浜市内では 9 社のタクシー事業者が営業し、需要に対応できる台数ではあったが、日土地区に点在する枝葉集落から市立八幡浜総合病院までのタクシー利用料金は、片道 2,500 円～4,000 円程度の料金と迎車料金が必要で、年金収入が主な高齢者が月に何回も利用できる実用的な移動手段とは言えないのが実態であった。そのため、タクシー利用頻度が低い地域であった。
- ・ 民間路線バスは、伊予鉄南予バス（株）が日土地区内の各方面を運行していたが、平成 18 年 10 月に瀬田方面・出石寺方面が廃止。平成 19 年 5 月には、平成 19 年 10 月から更なる大幅な路線短縮と減便を行う内容の通知を受けた。
- ・ この措置により、平成 18 年 10 月の路線廃止・縮小と合わせて、日土地区内の 373 名（内高齢者 155 名）の住所が交通空白区となるとともに、日土小学校の児童 3 名、青石中学校の生徒 5 名の通学手段がなくなる事態となり、地域住民の不安を招いた。

<伊予鉄南予バス（株）の路線廃止・縮小状況>

【路線廃止】

平成 18 年 10 月	平成 19 年 10 月
瀬田・出石寺線廃止	野地・榎野線廃止

【便数削減】

平成 18 年 9 月迄以降	平成 19 年 9 月迄	平成 19 年 10 月
●日土発 12 便 (尾の花 3 便 榎野 4 便 野地 4 便 出石寺 1 便)	6 便 (榎野 2 便 (尾の花経由 1 便) 野地 4 便)	3 便 (尾の花 3 便 榎野 0 便 野地 0 便)
●八幡浜駅発 10 便 (尾の花 2 便 榎野 3 便 (尾の花経由 1 便) 野地 4 便 出石寺 1 便)	4 便 (榎野 2 便 野地 2 便 (尾の花経由 1 便))	2 便 (尾の花 2 便 榎野 0 便 野地 0 便)

2. 課題解決のためのプロセスと調整

<日土地区地域住民による地域公共交通確保に向けた取組の概要>

① 平成 19 年 5 月

伊予鉄南予バス（株）より日土地区の路線廃止と減便通知を受ける。

平成 18 年 10 月の路線廃止・縮小と合わせて、日土地区内の 373 名（内高齢者 155 名）の住所が交通空白区となるとともに、日土小学校の児童 3 名、青石中学校の生徒 5 名の通学手段がなくなる事態となり、地域住民の不安を招いた。

② 平成 19 年 7 月

日土町振興協議会（日土地区の23集落で構成）が、日土地区地域住民に対して、説明会を開催。地区内の高齢者の交通手段について議論。

結果として、地区から通学バス運行の要望を受け、教育委員会と平成19年10月からの運行開始を検討することになった。

③ 日土地区では、住民による活動組織（日土町振興協議会）があり、元々、地域活動が盛んな地区であった。

協議会メンバーの中心人物には、みかん農家が多く、地域を引っ張っていく人が多かった。その中には、行政経験者はいなかった。

当時の過疎地有償運送事業について、運送業をしていた人がインターネットで情報を得ていて、「自家用車を使用して地域住民を輸送できるような話があるらしい。」と協議会長に話しがあった。

平成19年8月、協議会メンバー2人（協議会長と運送業をしていた人）が愛媛運輸支局へ相談に行った。

愛媛運輸支局からは、NPO法人を立ち上げないと過疎地有償運送事業をできないと言われたため、その足で八幡浜市役所へ相談に行った。

④ 平成 19 年 8 月

八幡浜市に対して、NPO法人を設立して、過疎地有償運送事業を行う意向を伝える。

市側からは、「NPOと協働していく新しい行政スタイルを取り入れていかねばならないと考えており、お互いが勉強しながら問題を解決できるように努力していきたい。」と対応があった。

⑤ 平成 19 年 9 月

- ・ 日土町振興協議会にて、NPO法人設立し、過疎地有償運送事業を行うことを決定した。「特定非営利活動法人設立準備委員会」を設置。
- ・ 市議会で、路線廃止になった地区の児童生徒8人に対し、10月1日よりスクールバスを運行することを決定した。

⑥ 平成 19 年 10 月

- ・ 伊予鉄南予バス（株）の路線廃止・縮小実施。日土地区と八幡浜市内の運行は、2.5往復となる。
- ・ 路線廃止になった地区の児童生徒8人に対し、シルバー人材センターの委託業務によりスクールバスを運行開始。
- ・ 地区内の全戸に対してアンケート調査を実施。バスがなくなることを知らせ、事業への協力をお願いした。アンケート調査では、NPO法人を設立し過疎地有償運送事業を行うことに対して多くの賛同を得た。

⑦ NPO設立や過疎地有償運送事業開始にあたっては、市政策推進課の支援を受けながら事務手続きを進めた。

愛媛県にもNPO設立について相談を行い、赤字を出さないように注意するよう言われた。

⑧ 平成 19 年 12 月

市議会にて市の方針を表明。

地域の取組を課題解決の軸として捉え、費用対効果に留意し、八幡浜市有償運送運営協議会の開催や意見調整・公共施設の使用許可などの支援を行っていききたいと市の取組に対する指針を出す。



⑨ 平成 20 年 1 月

- ・ N P O 法人にこここ日土の地元設立総会開催。
- ・ N P O 法人の認証手続きを愛媛県へ行う。
- ・ 八幡浜市では、「八幡浜市有償運送事業運営協議会」の設置及び要綱策定作業を行う。

＜理由＞

- イ) 事業開始にあたり、道路運送法第 79 条により国土交通省への登録が義務付けられ、登録の条件として、道路運送法第 79 条の 4 第 1 項第 5 号ならびに道路運送法施行規則第 51 条の 7 で、市が設置する有償運送事業運営協議会で、事業の必要性和事業開始に対する合意が整うことが義務付けられている。
- ロ) N P O 認証後、N P O 法人にこここ日土から八幡浜市に対して運営協議会の開催を申請することになるため、運営協議会設置に係る要綱の策定や構成員の選定が必要になる。

- N P O 法人にこここ日土では、過疎地有償運送事業の路線・料金など事業計画について検討するとともに、八幡浜市へ事業概要説明を行う。



⑩ 平成 20 年 2 月

- ・ 八幡浜市と N P O 法人にこここ日土は、N P O 法人にこここ日土が行う事業概要や N P O 認証後に開催申請する「有償運送運営協議会」について、市内のバス事業者、タクシー事業者の代表会社を訪問し、挨拶と説明を行う。
- ・ N P O 法人にこここ日土は、既存のバス事業者やタクシー事業者に対して配慮し、市内へ出る定期運行便は、廃止されたバスの代替手段であることや、民間路線バスや民間タクシーとの共存を図るため、民間路線バスとの競合区域での乗降制限を実施。デマンド運行は、日土地区内のみでの運行として、N P O 法人の事務所を地区外への民間タクシー利用の拠点と位置付け、地区外の民間タクシーへ連結する乗り換え地として活用し、民間タクシーの利用を喚起するシステムを提案した。
- ・ 八幡浜市有償運送運営協議会設置要綱を制定。



⑪ 平成 20 年 3 月

- ・ N P O 法人にこここ日土の N P O 認証あり。
- ・ N P O 法人の法人登記。
- ・ N P O 法人にこここ日土より、日土地区過疎地有償運送事業を国土交通省への登録申請のため、関係者による運営協議会の開催申請あり。



⑫ 平成 20 年 4 月

- ・ 八幡浜市より日土地区でバス路線が廃止になった榎野・森山・小坂・野地・筵田地区等の児童・生徒の通学送迎事業を N P O 法人にこここ日土が受託し、運行開始。

- ・ 八幡浜市過疎地有償運送運営協議会を開催。
過疎地有償運送の登録申請に係る協議を行い、承認を得る。



- ⑬ 平成 20 年 5 月
- ・ 過疎地有償運送の登録



- ⑭ 平成 20 年 6 月
- ・ 過疎地有償運送事業を開始

<NPO法人にこここ日土が取組途上で苦労をした点>

- 住民説明会で、役員が中心となり地区住民に趣旨を説明して回り、NPO法人の会員（正会員、賛助会員）を募るのに苦労した。
- NPO法人が児童・生徒を送迎することに対して保護者から不安な声が出された。
保護者に対しては、児童・生徒を安全に運ぶこと、地区の奥へ行くほど児童・生徒の数が少なくなり、暗くなるときもあるので、安心を確保することで納得を得た。

<NPO法人にこここ日土にスクールバスの運行を委託した市教育委員会の考え>

- 地元のNPO支援、行政と地域との協働の観点からNPO法人にこここ日土にスクールバスの運行を委託した。政策推進課長からも「是非使って欲しい」と依頼があった。

<NPO法人にこここ日土への市政政策推進課の考え>

- 新たな公共サービスの担い手として、地域の課題に主体的に取り組むNPOに対し、行政として、NPO団体に共通する課題である財政面をはじめ、できるだけ施策により、その活動の継続を支援していく必要がある。

<車両の工夫>

- 「なるべく自分達でやろう。自分達の車でやろう。」ということで、インターネットで中古車を探した。資金面は、日土財産区、社会福祉協議会、協議会役員の寄付で賄う。
- 登録車両は、ワゴン車2台（12人乗り、7人乗り）とその他（個人所有のボランティア車両）3台。個人所有車両は予備車両であり、非常時以外は使用しない。
- 登録運転手は、全員で10名。1名が大型二種、2名が普通二種を所持。二種免許を所持しない7名は、国土交通大臣認定の運転者講習を受講済み。

<事務所の工夫>

- 青石中学校の資料室として利用していた旧日土派出所の建物を地域住民の集会所として開放し、地域住民が多目的に利用できるように変更。NPO法人にこここ日土の事務所として利用することを可能とし、市から無償貸与を受けた。

3. 実現しているサービスの内容

▼スクールバス

<運行ルートの工夫>

- スクールバスの経路は、子供の有無により多少変わるが、基本は県道のみ。特に駐車場所に目印等はなし。昔は公民館まで行っていたが今は県道のみ。

<ダイヤの工夫>

- 平成 19 年 10 月に廃止された榎野・森山方面、野地・筵田方面の小中学生通学バスの運行（月～土）を行う。登校時は、各方面からそれぞれ 1 便。下校時は、各方面へむけてそれぞれ 2 便運行。
- スクールバスの月間スケジュールは、学校から直接 N P O 法人にこここ日土の事務所に連絡がある。2～3 日前の変更などがたまにあり、柔軟に対応。

<運行委託先決定にあたっての工夫>

- 地域で立ち上がった N P O 法人の育成支援や行政と地域との協働の観点からスクールバスの運行を委託している。

▼公共交通空白地有償運送（過疎地有償運送事業）

<運行の工夫>

イ) 定時定路線（月～金）

- ・ 地域内に点在する交通空白区を伊予鉄南予バス（株）・尾の花線を補完する形で、5 コースに分け、各コース 2 便運行。土・日は、野地・榎野と J R 八幡浜駅との間を 2 往復運行。
- ・ 予約制。予約が無い場合は運休。予約は、当日又は前日までで、柔軟に対応。小中学生が通学に利用する便は、予約不要。
- ・ 保内地区から八幡浜市中心部間は、民間路線バスやタクシーと競合するため、同区間での乗降を制限。医療機関等定めた場所で乗降。
- ・ 日土地区には競合する移動手段はなく、フリー乗降。

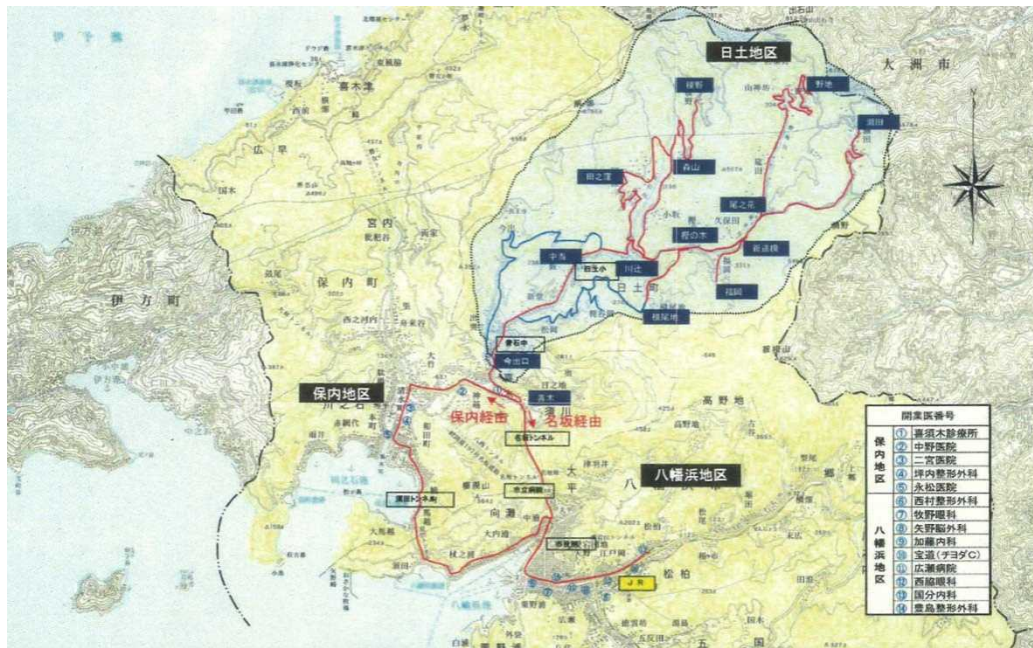
【N P O 法人にこここ日土の車両：定期運行便 J R 八幡浜駅にて】



ロ) デマンド運行

- ・ 交通空白区から診療所（清水医院）・事務所（旧駐在所）までの間を予約に応じて日土地区内に限りドア・トゥ・ドア方式で自由に運行。
- ・ 予約は数日前から受付。柔軟に対応。

【NPO法人にこここ日土の運行路線図】



出典：愛媛県八幡浜市

ハ) 利用対象者、その他運行の工夫

- ・ 利用対象者は、NPO法人にこここ日土の会員のうち、日土地区住民及びその家族または親族。当初会員数は、248人。
- ・ 定期運行とデマンド運行のバトンタッチがNPO法人にこここ日土の事務所でうまくできるように、運転手や車両の工夫を行っている。

＜運賃の工夫＞

- 日土小学校に通学する小学生の通学定期券の額は、伊予鉄南予バスの運賃を適用した。
- デマンドタクシーの運賃は、(運賃×人数) + 500円とした。

4. 効果と負担

- ・ 八幡浜市は、八幡浜駅から日土地区に向かう伊予鉄南予バス(株)の路線維持のための補助金を負担していたが、平成20年4月からは、NPO法人にこここ日土に対するスクールバスの運行委託料の支出を除くと、市の負担はない。

NPO法人にこここ日土の収支は、平成20年の過疎地有償運送事業開始以降、利用者数、収入面においても順調に運行し、収支は黒字を継続中。

- ・ 利用者数の推移は、次の通り。

H20年度	H21年度	H22年度	H23年度	H24年度	H25年度	H26年度	H27年度
5,841	8,849	14,673	15,328	14,169	10,626	15,347	14,490

出典：愛媛県八幡浜市

- 平成 26 年度からのデータであるが、学生と一般の内訳は次の通り。

年間利用者数の約 70%を小中学生の通学利用が占めている。

以前は、高校生が 1 名通学で利用していたが、親の送迎や自転車による通学が主となったため、利用者がいなくなった。

	H26 年度	H27 年度
学生	9,250	8,417
一般	6,097	6,073

出典：愛媛県八幡浜市

5. 導入後のフォローアップ

<NPO法人にこここ日土の取組>

- 平成 21 年 5 月、田之窪集落の児童送迎バス運行開始。
- 平成 21 年 7 月、便数と路線追加について、市有償運送運営協議会で事業計画変更が認められる。
- 平成 21 年 9 月、高齢者の免許返納に対して、5,000 円分の無料券配布を開始する。
- 平成 21 年 10 月、伊予鉄南予バス（株）が運行する日土地区との路線バスが全線廃止される。
- 平成 22 年 3 月、月間利用者が千人を超える。市有償運送運営協議会で、過疎地有償運送の登録更新申請に係る協議を行う。
- 平成 22 年 10 月、会員数 385 件。地区世帯数の 53%に達する。日土町の人口が 2,000 人を下回る。
- 平成 25 年 4 月、市有償運送運営協議会で、過疎地有償運送の登録更新申請に係る協議を行う。
- 平成 26 年 4 月、日土東小学校が日土小学校へ統合。
統合にあたり、PTAと市教育委員会、NPO法人にこここ日土が協議。

<協議結果>

- イ) NPO法人にこここ日土の定期便を利用することを基本とする。
- ロ) 下校時において、定期便で対応できない場合は、スクール専用便を運行する。
- ハ) 学校行事等の場合は、土・日曜日、祝日もスクール専用便を運行する。
(課外練習活動の場合、土曜日、祝日のみ)
- 二) 取り決めた事項で対応できない状況が生じた場合、その都度協議し、対応する。
- 平成 27 年度現在、NPO法人にこここ日土の状況は次の通り。
 - イ) 日土地区各集落から八幡浜市中心部間を 1 日 7 便（帰り 6 便）運行。
名坂経由か保内経由かは、保内地区にある病院へ行くか行かないかで分けている。
保内経由便でも予約がなければ名坂経由となる。
 - ロ) NPO法人所有の車両は、15 人乗り、14 人乗り、8 人乗りの 3 台。個人所有の車両が 7 人乗り、5 人乗り、4 人乗りの 3 台（内、1 台は軽自動車）。
NPO法人所有の 3 台は、愛媛県の「新ふるさとづくり総合支援事業費補助金」（平成 20 年度導入車両）や一般財団法人日本宝くじ協会の「公益法人等が行う公益事業への助成」（平成 22 年度導入車両）、市の「八幡浜市過疎地有償運送支援事業費補助金（過疎債を充当）」（平成 26 年度導入車両）を活用して購入。
 - ハ) 登録運転手は、全員で 9 名。2 名が大型二種。1 名が中型二種。
二種免許を所持しない 6 名は、国土交通大臣認定の運転者講習を受講済み。常時は 6 名だが、その他に 10 名講習を受けた者がいて、予備ドライバーとして待機。

- 二) 会員数は、平成 28 年 2 月現在、381 人。
年間利用者数の約 70% を小中学生の利用が占める。
登録者のうち実際に利用しているのは約 200 人。高齢者の通院利用が多い。

【平成 27 年度の運行ダイヤ】

日土発（ＪＲ八幡浜駅方面）			ＪＲ八幡浜駅発（日土方面）		
1	07:10	野地・田之窪発 名坂経由			
2	08:30	各地発 保内経由	1	09:10	名坂経由 日土各地
3	09:30	各地発 保内経由	2	10:20	保内経由 日土各地
4	11:00	尾之花発 名坂経由	3	11:30	保内経由 野地行き
5	12:00	尾之花発 名坂経由	4	12:30	保内経由 田之窪行き
6	13:30	尾之花発 名坂経由	5	14:00	名坂経由 日土各地
7	15:30	尾之花発 名坂経由	6	16:00	名坂経由 日土各地
8	17:00	尾之花発 名坂経由	7	17:30	名坂経由 日土各地

※日土発（ＪＲ八幡浜駅方面）の第 2 便及び第 3 便の始発地

	月	火	水	木	金	土
第 2 便 08:30	野地	福岡 久保田	瀬田	田之窪 榎野	横尾地	野地 田之窪
第 3 便 09:30	田之窪 榎野	横尾地	野地	福岡 久保田	瀬田	

- 平成 28 年 4 月、市有償運送運営協議会にて、公共交通空白地有償運送の登録更新申請に係る協議を行う。ダイヤ等は変更しなかった。

6. 今後の課題・取組等

＜NPO 法人にこここ日土の課題＞

- 運行を始めて 7、8 年経ったが、NPO 法人にこここ日土のバスが走っていることを知らない人がいる。
今まで車に乗っていたが、乗らなくなった人がいるのではないかと考えている。
乗降場所やダイヤなどを再度周知する必要があるのではないかと考えている。
- 運転手が 65 歳以上の人がばかり。中心となる運転手が 74、75、66 歳。66 歳の人が NPO の事務と、事務所と地区内の運転を担う。運転手の確保が課題。日土地区内の人であれば、顔見知りであり土地勘もあるので一番良いのだが。

＜市として今後の取組＞

- 「地域の移動手段の確保は地域で」という取組は、市として応援する。
- 財政的な面では、NPO 法人にこここ日土が公共交通として運行し、スクールバスの委託による市からの支援があるが、費用面（費用対効果）で助かっている。市としては今後も引き続き頑張ってもらいたい。
- 全市的には、幹線を運行する民間路線バスの維持確保、並びに、山間部等の交通空白地をいかに解消するかが課題。

- 平成 29 年 4 月 1 日、日土地区の青石中学校と保内中学校が合併し、新「保内中学校」が誕生する予定。日土地区の中学生は、スクールバス（マイクロバス）でも通学する。通学用のマイクロバスは、市が購入・保有。運行を N P O 法人にこここ日土に委託予定。

香南市（高知県）

特徴

- ①地域住民を混乗化したスクールバスの運行
- ②登下校時間帯以外の空き時間（間合い時間）にスクールバス車両を市営バスとして活用

人口	32,961 人	【高知県】 
年少人口割合	13.3%	
高齢者人口割合	30.8%	
面積	126.48km ²	
林野面積割合	56.9%	
財政力指数	0.35	
過疎地域等指定状況	過疎地域自立促進特別措置法（旧赤岡町、旧夜須町） 山村振興法（旧香我美町東川村、旧香我美町西川村、 旧夜須町東川村）	

（注）人口、年少人口割合（15歳未満の割合）、高齢者人口割合（65歳以上の割合）は、平成27年国勢調査（確定値）による。

面積は、国土交通省国土地理院「平成27年全国都道府県市区町村別面積調」による。

林野面積は、2015年農林業センサスによる。財政力指数は、平成27年度の値。

1. 取組の背景

（1）香南市の概要

- ・ 香南市は、高知市の東部約20～30kmに位置し、東西約20km、南北15kmの広さを持つ。東は安芸市、芸西村、北は香美市、西は南国市に隣接している。
 南部地域は、太平洋に面する海岸部と肥沃な平野部が東西に広がる。中部地域は、低山が連なる中で里山環境が広がる。北部地域は、標高約300～600mの四国山地の一部を構成。市内では、四国山地を源流にする物部川、香宗川、夜須川などが流れる。
 総面積約126.48平方キロメートルで、高知県下で24番目の面積。
- ・ 平成18年3月1日、赤岡町・香我美町・野市町・夜須町・吉川村の5町村が合併して誕生した町。
- ・ 主要産業は、農業。野菜の促成栽培とハウス栽培が盛んで、特にみかんとニラは県内でも有数の生産量を誇る。

（2）香南市の地域公共交通

- ・ 土佐くろしお鉄道（株）ごめん・なはり線が市内を走り、のいち駅、よしかわ駅、あかおか駅、香我美駅、夜須駅が旧町村内に1駅ずつある。
 市外からのバス交通は、高知市のはりまや橋から、とさでん交通（株）が市内を通り安芸

駅まで運行されている。

市内では、香南市営バス17系統とスクール便の運行がある。香南市営バスは、国道沿線や狭隘区間を除き、バス停以外でも乗り降りできる「フリー乗降」方式を採用。市営バス東川線では、別役～奈良峠の間で予約式デマンド運行を実施。利用する際は、乗車1時間前までに予約が必要である。

- ・ スクールバスは、5町村合併前から夜須校区と香我美校区の2箇所を実施。一部のスクールバスでは、地域住民の混乗化（有償運送）を実施。空き時間には、スクールバス車両を香南市営バスとして活用している。
- ・ 町村合併前は、中心地と山間地との間を民間路線バス（土佐電気鉄道（株））が運行していたが、過疎化と自家用車の普及による利用客減少により路線の休止が行われ、旧香我美町、旧夜須町は自家用自動車による有償運送の許可を取得した。

旧香我美町内で運行していた東川線は、昭和45年10月に運行許可を取得。旧夜須町内で運行していた国光線、羽尾線、細川線についても、昭和45年10月に運行許可を取得し、地域住民の利便性を図るため町所有の自動車による代替輸送を行っていた。

その後、西川線（H14.10.1廃止）、野市・龍河洞線（H16.10.1廃止）など、民間バス路線が廃止。バス撤退後、西川線は香我美町が代行運送を行った。吉川村では吉川－JA南国病院区間の運行を行っている。

平成18年3月の合併後は、各町村で運行していた町営バス、村営バスを残す形で香南市営バスが運行。3年に1回、定期的に市営バス事業の見直しを行う。

（3）香南市の買い物施設・病院施設の立地状況

＜買い物＞

- 土佐くろしお鉄道（株）ごめん・なはり線のいち駅周辺、国道55号線沿線に商業施設が立地している。
- それ以外の地域では、個人商店が立地している。
- 日常生活における買い物のための移動は、旧夜須町は土佐くろしお鉄道（株）ごめん・なはり線夜須駅周辺が、それ以外の地域は土佐くろしお鉄道（株）ごめん・なはり線のいち駅周辺が主な拠点となっている。

＜通院＞

- 土佐くろしお鉄道（株）ごめん・なはり線のいち駅周辺に医療機関が集積。他に、野市東小学校周辺、夜須支所周辺、国道55号線沿線を中心に医療機関が点在している。
- 日常生活における通院のための移動は、旧夜須町では、土佐くろしお鉄道ごめん・なはり線夜須駅周辺が、それ以外の地域では、土佐くろしお鉄道（株）ごめん・なはり線のいち駅周辺が主な拠点となっている。

（4）香南市のスクールバスの取組

学校名	スクールバスの別	区 間	備 考
香我美小学校	専用スクールバス 混乗化（有償）	変電所～徳王子～香我美小学校 福万～山南～香我美小学校 別役～東川～西川～香我美小学校	空き時間に市 営バスとして 活用
夜須小学校	専用スクールバス 混乗化（有償）	羽尾～国光～細川～夜須小学校 住吉～埋立～夜須駅～夜須小学校	空き時間に市 営バスとして 活用

香我美小学校では、校区が広く、5地区3方面からスクールバスを利用。一部地域住民の混乗化を実施。車両は、空き時間に市営バスとして活用。

夜須小学校でも同様、スクールバスに地域住民の混乗化を実施するとともに、空き時間に市営バスとして活用している。

また、香我美幼稚園、夜須幼稚園では、スクールバスの運行があるが、地域住民の混乗化は実施せず、幼稚園児のみ乗車。車両は、空き時間に市営バスとして活用している。

スクールバス車両は、土日祝日など学校がない時期でも市営バスとして使用されている。



スクールバス車両

写真提供：高知県香南市

（５）スクールバス導入の経緯、地域住民の混乗化の経緯

- ・ 旧町時代、昭和の時代から過疎化や人口減少に起因する学校統廃合が行われたため、校区面積が広く、学校までの距離が遠い地域は、徒歩通学が困難であった。また、民間路線バスの利用も困難であったため、旧町時代から夜須校区と香我美校区の2箇所ですクールバスの運行を実施。
- ・ スクールバスへの地域住民の混乗化は、民間路線バスの廃線、財政面での効率化を図る観点から、児童・生徒の通学や買い物・通院等の日常生活における移動手段を確保するために、平成18年3月の合併以前から旧香我美町、旧夜須町で実施されていた。
- ・ スクールバスへの地域住民の混乗化は、合併後も市の施策として継続実施している。
- ・ 合併後も、香我美町と夜須町が運行していた町営バスを存続し、交通空白地帯の解消、公共交通の確保を目的に、香南市営バスとして市内全域に拡大して運行開始。

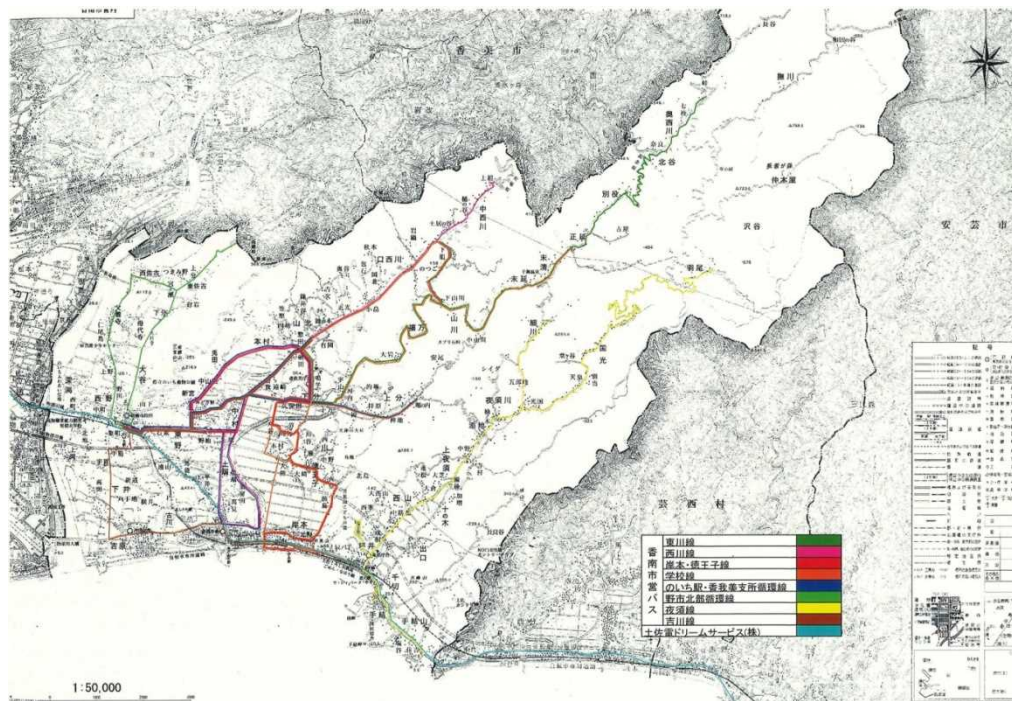
（６）香南市営バスの取組

- ・ 平成18年3月1日、香南市誕生とともに、香南市営バス運行開始。
- ・ 3年に1回、市営バスの見直しを定期的実施。
- ・ 平成22年度、デマンド交通についてタクシーを使った実証実験を行う。
- ・ 平成23年7月、香我美地区・夜須地区の山間部でデマンド運行開始するとともに、ルート変更やダイヤの増便を実施。（1回目の見直し）
- ・ 平成25年度、54系統あった複雑なバス路線を17系統とスクール便に整理。
- ・ 平成26年7月、17系統とスクール便で運行開始。（2回目の見直し）

2. 課題解決のためのプロセスと調整

(1) 見直し前の路線（54 系統）

ここでは、平成25年度に行われた市営バスの見直しについて取り上げたい。



路線 又は 運送の 区画	起点	主たる経過地	終点	キロ程
1	高畔	富家通	のいち駅	10.2 km
2	高畔	野地東	のいち駅	10.8 km
3	高畔	本村公民館前	のいち駅	13.2 km
4	のいち駅	野地東	高畔	10.8 km
5	香我美支所前	行宗橋	高畔	8.9 km
6	のいち駅	富家通	高畔	10.23 km
7	のいち駅	本村公民館前	高畔	14 km
8	のいち駅	土居公民館前	高畔	15.13 km
9	香我美支所前	Aコープ前	別役	12 km
10	香我美支所前	Aコープ前	奈良峠	17.25 km
11	のいち駅	香我美支所前	奈良峠	24.93 km
12	のいち駅	Aコープ前	別役	16.13 km
13	のいち駅	野地東	奈良峠	22.43 km
14	別役	高畔	のいち駅	21.68 km
15	奈良峠	香我美支所前	のいち駅	24.93 km
16	奈良峠	野地東	のいち駅	22.43 km
17	のいち駅	Aコープ前	堀ノ内	10.18 km
18	のいち駅	土居公民館前	のいち駅	20.86 km
19	のいち駅	本村公民館前	のいち駅	14.76 km
20	のいち駅	堀ノ内	のいち駅	22.96 km
21	のいち駅	土居公民館前	香我美支所前	11.13 km
22	香我美支所前	堀ノ内	のいち駅	11.13 km
23	香我美支所前	土居公民館前	のいち駅	11.43 km
24	のいち駅	堀ノ内	のいち駅	24.86 km
25	のいち駅	堀ノ内	香我美支所前	13.73 km
26	のいち駅	堀ノ内	のいち駅	24.06 km
27	のいち駅	本村公民館前	のいち駅	20.46 km
28	のいち駅	堀ノ内	のいち駅	20.06 km
29	のいち駅	本村公民館前	のいち駅	22.76 km
30	香我美支所前	本村公民館前	のいち駅	8.33 km
31	のいち駅	堀ノ内	のいち駅	19.86 km
32	住吉	埋立	学校前	3.4 km
33	住吉	細川	羽尾	22.7 km
34	住吉	国光	羽尾	18.1 km
35	夜須駅	たなほな団地	国光	15 km
36	夜須駅	国光	羽尾	15.8 km
37	住吉	細川	国光	15.9 km
38	住吉	行間団地	羽尾	24.1 km
39	羽尾	細川	住吉	22.7 km
40	羽尾	行間団地	住吉	24.1 km
41	国光	夜須駅	住吉	11.3 km
42	学校前	夜須駅	住吉	3.4 km
43	羽尾	国光	夜須駅	15.8 km
44	国光	夜須駅	住吉	11.3 km
45	国光	埋立	住吉	11.7 km
46	羽尾	国光	住吉	18.1 km
47	のいち駅	白岩新橋	のいち駅	11.33 km
48	のいち駅	兄弟橋北	のいち駅	11.33 km
49	吉川支所前	吉川支所前	のいち駅	7.8 km
50	夜須駅	吉川支所前	のいち駅	9.5 km
51	のいち駅	吉川支所前	香我美支所前	7.8 km
52	のいち駅	吉川支所前	夜須駅	9.5 km
53	香我美支所前	本村公民館前	のいち駅	17.58 km
54	のいち駅	香我美支所前	香我美支所前	14.88 km
55	行宗橋	小島	香我美小学校	4.9 km
56	大岩	堀ノ内	香我美小学校	7.48 km
57	変電所	徳王子公民館	香我美小学校	3.95 km
58	明神国道南	香我美市民館	香我美幼稚園	7.95 km
59	大岩	徳王子公民館	香我美幼稚園	11.63 km
60	香我美幼稚園	明神	大岩	7.55 km
61	香我美支所前	堀ノ内	大岩	22.45 km
62	香我美小学校	徳王子公民館	変電所	3.95 km
63	香我美小学校	堀ノ内	局前	17.25 km
64	香我美小・幼	徳王子公民館	明神	7.55 km
65	香我美小・幼	堀ノ内	大岩	22.05 km

スクール便

出典：高知県香南市

（２）見直し前の課題

- ・ 市営バス利用者は、必要最低限の路線しか利用していない状況であった。
- ・ 新規利用者にとっては路線が複雑なため、利用を拒む傾向があったと推測される。
- ・ スクールバスのダイヤが登下校中心のダイヤとなるため、地域住民が望むダイヤ編成になっていない。
- ・ スクール専用のバスが新たに必要になるため、市が保有するバスが増えて、市の財政を圧迫することが予想された。

（３）整理にあたり工夫した点、苦労した点など

- ・ 国道は民間路線バス、県道及び市道は市営バスやスクールバスで対応するように役割分担を図った。
- ・ ニーズ把握のため、次のような活動を実施。
 - イ) 整理にあたり、乗降調査を８週間行うとともに、バス運転手や利用者からヒアリングを行った。
 - ロ) 土佐くろしお鉄道（株）ごめん・なはり線のいち駅売店、市バス内へ意見箱を設置した。
 - ハ) 高齢者が集う地域の会合へ出向いて意見・要望等を聞き出した。
- ・ １路線最低上り２本、下り２本運行を確保するとともに、運転手の休憩時間、拘束時間の調整に苦労した。
- ・ とさでん交通（株）安芸線、土佐くろしお鉄道（株）ごめん・なはり線との接続を出来る限り図った。
- ・ 見直しにあたり、香南市地域公共交通会議に交通事業者（民間バス事業者、タクシー事業者など）に参画をしてもらい、利害調整を図った。
- ・ スクール便の地域住民の混乗化については、合計４回開催された市営バス検討委員会に教育委員会も委員として参画してもらい、協議を行った。
- ・ 平成２６年２月開催の香南市地域公共交通会議では、新規路線を提案し、利用者ニーズの結果反映状況、公共交通機関との連結状況、新規路線の周知方法と検証などについて議論が行われた。
- ・ 同会議で承認を得たが、５４系統から１７系統に減少したため、利用者に混乱が生じ、苦情等の対応に苦労した。

（４）作業スケジュール

平成25年	4月	第１回市営バス検討委員会（市営バスの概要）
	9月	乗降調査８週間、ニーズ調査（バス運転手、利用者ヒアリング）
	10月	第２回市営バス検討委員会（ニーズ調査結果）
	12月	第３回市営バス検討委員会（新路線提案）
平成26年	1月	第４回市営バス検討委員会（新路線調整）
	2月	香南市地域公共交通会議（新路線提案）
	7月	17系統とスクール便で運行開始

3. 実現しているサービスの内容

＜車両の工夫＞

- 民間のバス会社が路線バス用の市営バスを保有していないため、香南市で保有した。
- スクールバスの登下校時間帯の空き時間（間合い時間）に市営バスとして活用しているが、車両は、市営バスとスクールバスの見分けは無く、同じデザインで統一している。色合いは、色弱の方に対応し、手すりや自動ステップなどを装備している。



市営バスの車両

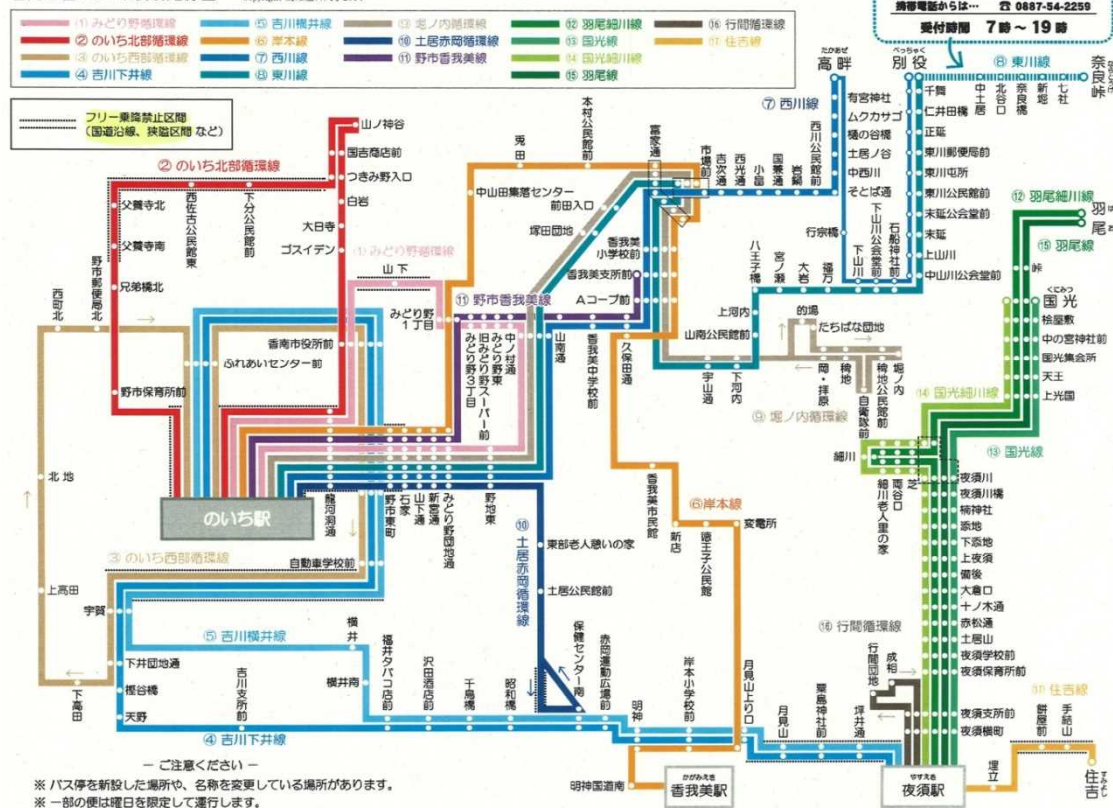
写真提供：高知県香南市

＜17系統とスクール便＞

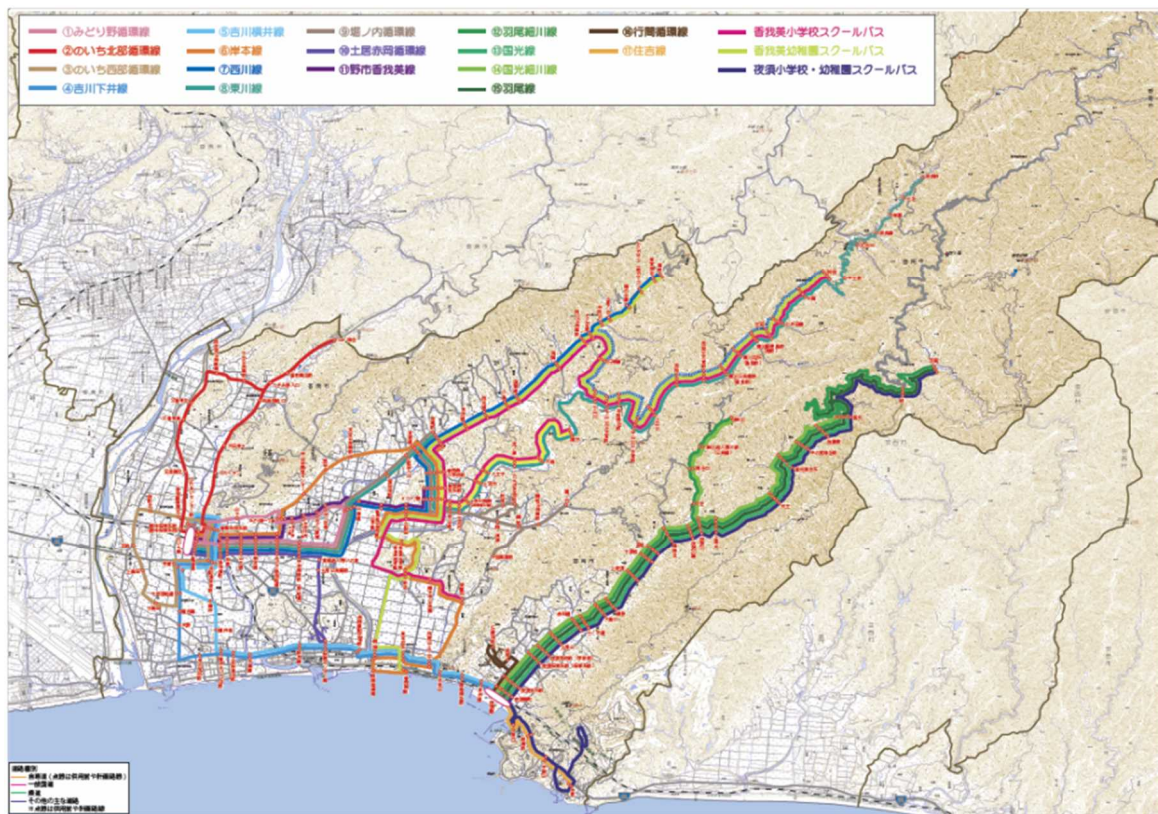
香南市のバスは一部区間を除いて、バス停以外でも乗り降りできる「フリー乗降」方式です。
※1月2日・3日は曜日にかかわらず、土・日・祝日ダイヤで運行します

香南市営バス 系統別路線図

Copyright 高知工科大学2014



出典：高知県香南市 HP



出典：高知県香南市の資料を元に作成

3. 実現しているサービスの内容

＜混乗化したスクールバスの利用方法＞

- スクールバスの時刻表は一般向けに公開していないが、地域住民が利用することは可能である。事前の予約は必要ない。

＜運行ルートの工夫＞

- スクールバスは、毎年、地域毎に在籍する児童・生徒数、居住地を把握し、無駄がないルート設定を行う。
- 市営バスは、乗降調査や地域へ出向いてヒアリングを実施し、運行ルートに反映。

＜ダイヤの工夫＞

- スクールバスは、学校の始業・終業時刻に合わせてダイヤを決めている。
- 市営バスやスクールバスが荒天等で運行中止する場合は、市内全域に設置したデジタル防災行政無線で屋外子局からの一斉放送やケーブルテレビでの文字放送、市ＨＰの新着情報などでの周知を行っている。
- 急な登下校時刻の変更が生じた場合は、市営バスは対応できないので、タクシー等で対応している。

＜運行委託先決定にあたっての工夫＞

- 過去に複数事業者があった時は、プロポーザルで評価して委託事業者を決定していたが、近年は応募事業者が１者のみで、１対１の交渉となっている。委託料が高いのか安いのか

がわからない。

＜高校生に対する通学支援＞

- 高校生は、主に自転車通学。通学支援制度はない。

4. 効果と負担

平成 25 年度の見直しによる効果と負担については、次の通り。

＜効果＞

- 54 系統から 17 系統に減少したことから、利用者には混乱があり、利用者数は減少したが、現在に至っては、時刻等に慣れて利用者数は回復傾向にある。
- スクールバスの混乗化については、以前より行われていることから大きな変化はない。

＜負担＞

- 17 系統とスクール便に整理したが、1 路線最低上り 2 本、下り 2 本を確保するとともに運転手の拘束時間の短縮などを実現するため市営バス 1 台を増加させたことから、経費負担が増加した。

5. 導入後のフォローアップ

＜交通体系全体の見直し状況＞

- 平成 18 年 3 月、香南市営バス運行開始後、平成 23 年、平成 26 年に見直しを実施。3 年に 1 回見直しを行い、市営バス検討委員会で検討している。
- 平成 28 年度は、平成 29 年度改正に向けた作業を実施中である。
- 乗換検索サイト（ジョルダン、ナビタイム）と契約を行い、検索をしやすい取組を行う。この取組は県内のコミュニティバスでは初めての取組となった。（H28.10 月）

＜見直しの視点＞

- 利用状況……市営バスの利用者が少ない
- 新規顧客の獲得に向けた利用促進
- 現状のバス路線の整理……利用者の多い路線と少ない路線の調整
- スクールバスと市営バスの機能分離の是非
- 市営バスの料金の変更
- 車両サイズの適正化（コンパクト化など）

6. 今後の課題

平成 28 年度に行っている見直しの視点

- ・ 市営バスの利用者が少ない
- ・ 新規顧客の獲得に向けた利用促進
- ・ 利用者の多い路線と少ない路線の調整
- ・ スクールバスと市営バスの機能分離の是非
- ・ 市営バスの料金
- ・ 車両サイズのコンパクト化 など

が課題であり、更なる利用促進を実施するため、平成 29 年度以降は毎年の見直しを強化する。

5. スクールバスを活用した地域住民の移動手段確保の方法

効率的・効果的なバスネットワークを形成する上で、既存の交通機関である路線バスやスクールバス、福祉バス等を活用する方法がある。また、路線バス等をスクールバスとして活用したり、企業が保有するバスなどを活用する方法もある。

ここでは、スクールバスを活用して地域住民の移動手段を確保する方法について解説する。

(1) スクールバスの活用方法

スクールバスの活用方法は、児童・生徒の登下校時間帯以外の空き時間（間合い時間）にコミュニティバス化して、地域住民に輸送サービスを提供（空き時間の活用）したり、登下校時に利用することを目的としたスクールバスと一緒に地域住民も乗車可能とする（混乗化）、あるいは、スクールバス本来の目的をなくし、路線バスやコミュニティバスなどとして乗合化（統合）するものがある。

スクールバスをこのように活用する事例は全国的に見られるが、四国でも同様の事例が見られた。

しかし、事例は少なく、地域住民の混乗化を実施している市町村はスクールバスを運行している市町村全体の 15.2%であり、取組が少なかった。

また、登下校時間帯以外の空き時間（間合い時間）に市町村保有のスクールバス車両をコミュニティバスに活用する事例は 6 市町村にとどまり、路線バス等へ統合（乗合化）する事例も 8 市町村にとどまっていた。

スクールバスの活用は、地域住民の移動利便性の向上と車両の効率的な運用、運行経費の抑制、地域コミュニティの活性化など、様々な効果が期待されことから、今後、自治体担当者が地域住民の移動手段確保の方策を検討する際、スクールバスの活用について検討の余地があるものと思われる。

(2) スクールバスを地域住民の移動手段として活用する場合の注意点

- イ) 既存交通事業者との競合関係がある場合は、十分な調整が必要。調整の場として地域公共交通会議等を活用するのも有効。
- ロ) 地域住民を混乗化した有償運送を行う場合や、有償のコミュニティバスとして運行する場合は、道路運送法上の手続きが必要。

無償運行の場合は、以前は国土交通大臣への届出が必要であったが、平成 14 年の規制緩和により、道路運送法上の諸手続きは必要なくなり、届出も不要となった。

- ハ) 児童・生徒は無料のままで、地域住民からだけ運賃を取る場合には、一般利用者の優遇を禁じた道路運送法との調整が必要であり、工夫が必要。

地域の創意工夫の例として、児童・生徒と地域住民とも有料とする規定を盛り込んだ条例を制定した上で、生徒の親に代わって自治体が児童・生徒の運賃を負担し、定期券を児童・生徒に発行する仕組みを導入し、児童・生徒の運賃を実質無料にす

る方法がある。

ロ)、ハ) について、詳しくは、最寄りの運輸支局へ問い合わせをお願いしたい。

＜お問い合わせ先＞

徳島県	徳島運輸支局（応神町庁舎）	輸送・監査部門	電話 088-641-4811
香川県	香川運輸支局	企画観光・輸送・監査部門	電話 087-882-1357
愛媛県	愛媛運輸支局	輸送・監査部門	電話 089-956-1563
高知県	高知運輸支局（大津庁舎）	輸送・監査部門	電話 088-866-7311

ニ) 文部科学省の「へき地児童生徒援助費等補助金」を活用して購入したスクールバスを、地域住民を混乗化した運送を行ったり、コミュニティバスとする場合は、有償・無償にかかわらず、目的外使用として、「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（平成8年4月17日文教財第20号文部省教育助成局長通知）」に沿った手続きが必要。【※(3)を参照】
詳しくは、各県の教育委員会へ問い合わせをお願いしたい。

＜お問い合わせ先＞

徳島県教育委員会学校教育課	電話 088-621-3135
香川県教育委員会義務教育課総務・免許グループ	電話 087-832-3740
愛媛県教育委員会義務教育課免許学事係	電話 089-912-2941
高知県教育委員会小中学校課総務担当	電話 088-821-4735

ホ) 既存のコミュニティバスと統合しようとする場合、市町村自主運行のバスに対する特別地方交付税措置の算定基礎となる欠損額は、「遠距離通学地方交付税措置額」を控除したものとなるため交付税が減額となる。

スクールバス車両について、総務省の過疎対策事業債など活用に関する起債の手続きや交付税の取り扱いについては、各県の市町村を担当する課へ問い合わせをお願いしたい。

ヘ) スクールバスを前提とする場合、悪天候時や行事等により登下校時間に変更され、運行時間に変更した運行になるなど、地域住民が移動するにはルートやダイヤに制約がある。

ト) スクールバスは、児童・生徒を安全に送迎することが目的であるため、不特定の地域住民が混乗する場合には、児童・生徒やその保護者に十分配慮し、丁寧に説明する必要がある。市町村の交通担当部課と教育委員会との連携が必要。

(3) へき地児童生徒援助費等補助金に係るスクールバス・ボートの住民の利用に関する承認要領

へき地児童生徒援助費等補助金に係るスクールバス・ボートの住民の利用に関する承認要領

平成8年4月17日
文教財第20号
教育助成局長裁定

平成11年1月7日 一部改正
平成13年1月6日 一部改正
平成23年3月4日 一部改正

1 通 則

補助金等に係る予算の執行の適正化に関する法律（昭和30年法律第179号）第22条の規定によるスクールバス・ボートの住民利用に係る文部科学大臣の承認については、この承認要領に定めるところによる。

2 定 義

- (1) この承認要領において、「スクールバス」とはへき地児童生徒援助費等補助金で整備したスクールバスをいい、「スクールボート」とは同補助金で整備したスクールボートをいう。
- (2) この承認要領において、「住民利用」とは、バス等の交通機関のない地域又は交通機関の運行回数が著しく少ないことにより交通機関の利用が著しく困難となっている地域（以下「交通機関のない地域等」という。）の住民のため、スクールバス・ボートを児童生徒の通学以外の目的で運行し、又は便乗により利用することをいう。

3 住民利用に供する場合

- (1) 市町村がスクールバスを住民利用に供しようとするときは、市町村の長は様式1、様式2及びその他必要な資料を添え、都道府県の教育委員会を経由の上、文部科学大臣に提出するものとする。
- (2) 都道府県教育委員会は、市町村から(1)による様式等の提出があったときは、様式3を添えて、文部科学大臣に提出するものとする。
- (3) 市町村がスクールバスを住民利用に供しようとするときは、次に定めるすべての要件に該当するものとする。
 - ア スクールバスを利用する児童生徒の登・下校に支障のないこと。
 - イ 安全の面で万全を期するよう配慮されていること。
 - ウ 交通機関のない地域等の住民に係る運行であること。
 - エ 市町村の教育委員会が住民利用に供することを差し支えないと認めたものであること。
 - オ 都道府県の教育委員会が住民利用に供することを差し支えないと認めたものであること。

- (4) 住民利用に係る文部科学大臣の承認については、文部科学大臣に対し(1)及び(2)に定める様式等の提出をもって承認があったものとみなす。

4 スクールバスを更新する場合

住民利用について文部科学大臣が承認したスクールバスをへき地児童生徒援助費等補助金により更新する場合については、3(3)の規定に定めるすべての要件を満たしている場合に限り、当該補助金の交付決定をもって、更新されるスクールバスの住民利用に係る文部科学大臣の承認があったものとみなす。

5 スクールボートについての準用

3から4の規定は、スクールボートを住民利用に供しようとするときに準用する。

6 留意事項

- (1) 市町村がスクールバスを有償で住民利用に供しようとするときは、市町村の長は、住民利用に係る文部科学大臣の承認があった後に、管轄の運輸支局又は沖縄総合事務局陸運事務所において、道路運送法（昭和26年法律第183号）に定める必要な手続きを行うこととする。
- (2) 市町村がスクールボートを住民利用に供しようとするときは、市町村の長は、住民利用に係る文部科学大臣の承認があった後に、管轄の地方運輸局又は沖縄総合事務局において海上運送法（昭和24年法律第187号）に定める必要な手続きを行うこととする。
- (3) 市町村がスクールバス・ボートを有償で住民利用に供する場合、住民利用に関する運賃を定めるに当たっては、住民利用に係る総収入の額が住民利用に要する運行経費の額を超えることのないように留意しなければならない。
- (4) 市町村がスクールバス・ボートの住民利用を中止したときは、市町村の長は、都道府県の教育委員会を経由の上、文部科学大臣にその旨を報告するものとする。
- (5) 住民利用について文部科学大臣が承認したスクールバス・ボートを市町村が更新する場合、「補助事業者等が補助事業等により取得し、又は効用の増加した財産のうち処分を制限する財産及び補助事業等により取得し、又は効用の増加した財産の処分制限期間」（平成14年3月25日文部科学省告示第53号）に定める処分制限期間内は原則としてその更新に係る補助を受けることができない。

様式 1 (日本工業規格 A 4 縦型)

平成〇〇年〇〇月〇〇日

文部科学大臣 〇〇 〇〇 殿

(市町村長) 〇〇 〇〇

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) の住民利用に関する届出書

へき地児童生徒援助費等補助金により取得した下記のスクールバス (ボート) について、通学用のほか住民利用にも供したいので、「へき地児童生徒援助費等補助金に係るスクールバス・ボートの住民利用に関する承認要領」により届出をします。

記

区 分	内 容
財 産 名 (バス又はボート)	
補 助 年 度	
利 用 学 校 名	
補 助 金 額	
住 民 利 用 開 始 年 月	

(注)「利用学校名」とは、児童生徒がスクールバス (ボート) で通学している学校の名称をいう。

様式2（日本工業規格A4縦型）

市町村名 _____

スクールバス（ボート）の住民利用に関する利用計画書

- 1 有償運行・無償運行の別（該当する番号を○で囲むこと。）
 - （1）有償
 - （2）無償

- 2 スクールバス（ボート）の住民利用の態様（該当する番号を○で囲むこと。）
 - （1）児童生徒の通学用のほか、住民のために定期的に運行する。
 - （2）児童生徒の通学用のほか、臨時に必要な場合にのみ運行する。
 - （3）児童生徒の通学用としての運行に便乗させる。
 - （4）その他（住民利用の態様を説明すること。）

- 3 スクールバス（ボート）を住民利用に供しようとする理由

4 スクールバス（ボート）の住民利用等に係る運行状況

区 分	住民利用（児童生徒の通学を含む）に係る運行状況	うち児童生徒の通学に係る運行状況
(1) 発 着 地 点		
(2) 発 着 地 点 間 の 距 離		
(3) 発着地点間の所要時間		
(4) 運 行 回 数		
(5) 平 均 利 用 見 込 数		

(注) 1 複数の路線がある場合は、表を複製のうえ路線毎に作成すること。

2 住民利用の態様が、住民の健康診断等臨時に必要な場合のみ運行するものであるときは、臨時に運行する場合をそれぞれ列挙し、それぞれ年間の開催予定回数を記入すること。（この場合は上の表の作成は要しない。）

5 スクールバス（ボート）の運行に当たり安全の面で万全を期するよう配慮している例（該当の事項を詳細に説明すること。）

- (1) 運転手の運転歴等
- (2) 運転手の勤務条件(非専任の場合はその勤務形態を具体的に記入すること)
- (3) スクールバス（ボート）の車（船）体の整備
- (4) スクールバス（ボート）の利用について利用者に留意させている事項
- (5) 道路の整備状況

6 スクールバス（ボート）の年式等

自動車（船舶）登録番号	
年 式 及 び 型 式	
製 造 会 社 名	
(船舶の場合) 木 造 船 ・ 鋼 鉄 線 の 別 及 び ト ン 数	
購 入 年 月	
購 入 価 格	
乗 車 （ 船 ） 定 員	

(注)「自動車(船舶)登録番号」欄は、届出時点において未登録の場合は空欄とし、登録後、速やかに報告すること。

7 運行経費等（年間）

住民利用に係る運行経費	運行による収入見込み額
千円	千円

8 スクールバス（ボート）を住民利用に供しようとするにより利便を受けることとなる地域（集落）の状況

（１）地区の名称

（２）地区の人口

（３）地域の交通条件

ア 交通機関の有無及び交通機関がある地域にあっては、交通機関の名称（会社名等）、路線名、当該地域にある駅又は停留所の行先別発着時刻表

イ 交通機関の休廃止により交通機関がなくなった地域にあっては休廃止の別、休廃止年月

ウ 交通機関の運行回数が急減した地域にあっては交通機関の急減による交通条件の悪化の状況

エ 市町村の中心地（市役所又は町村役場の所在する地点とする。）までの距離

9 その他留意事項

（１）スクールバス（ボート）の住民利用により利便を受ける地域に係る地図（国土交通省国土地理院発行の地形図（縮尺５万分の１以上のもの）を添付し、４（１）から（３）及び８に記入した事項を図示すること。

（２）有償で住民利用に供する場合は、スクールバス（ボート）の住民利用のための運行に係る運賃表、時刻表、市町村の条例、規則及び予算書の写しを添付すること。

（３）この住民利用に関する利用計画書は、スクールバス（ボート）ごとに作成すること。

様式 3

省略

6. おわりに

スクールバスの運行は、本調査を通じて、1970 年代初頭から行われている市町村があり、四国ではその歴史が古く、多くの市町村で取組があることがわかった。

四国では、昭和の時代、特に高度経済成長期に入って、都会への人口流出が続き、地域の過疎化が進み、学校統廃合が行われてきた。また、平成の時代に入っては、「平成の大合併」と呼ばれた市町村合併による学校統廃合が行われ、遠距離通学を余儀なくされた児童生徒のためにスクールバスを運行することが学校統廃合の条件であることが多かった。

民間路線バスは、自家用車の普及により利用者が減ったため、路線維持ができず、繰り返し路線の縮小・廃止が実施されているが、厳しい経営環境が続いている。

市町村側からは、こうした民間路線バス事業者に対して路線維持のための財政支出を続け、路線を維持しているところが多かった。

スクールバスの運行経路は、民間路線バスの運行経路と競合しているケースがあり、学校統廃合の条件として運行していたため、見直しができず、市町村側はそれぞれに維持経費の二重の負担を強いられており、効率的・効果的なバスの活用が課題である市町村が多かった。

今後のあり方として、市町村の限られた財政の中、地域にある限られた交通資源を有効活用し、バスの効率的・効果的な活用を行い、バスネットワークを形成していく必要がある。

対応策として、スクールバスの地域住民の混乗化、登下校時間帯以外の空き時間（間合い時間）の活用、スクールバスを路線バス等に統合（乗合化）などが考えられる。

四国の過疎地域等条件不利地域では、規模の小さい集落が多く、若年人口の割合が少なく、高齢者の割合が高い集落が多い。また、集落の機能維持についても、維持困難、機能低下のいずれかの状況にある集落の割合が高いことから、こうした点にも留意しながら取組を進める必要がある。

取組実施にあたっては、市町村の教育委員会と交通担当部課等との調整は必要であり、また、競合する民間路線バス事業者やタクシー事業者など交通事業者との調整、児童生徒の保護者との調整など、地域の実情にあった移動手段確保に向けた取組の工夫が必要である。

四国では、すでに 75.8%の市町村で地域公共交通について議論を行う何らかの会議体の設置があることから、是非活用して頂き、地域にあったより良い公共交通の未来に向けて、住民、交通事業者、行政など関係者間で議論をしっかりと着実に積み重ねることが大事である。設置していない市町村は設置に向けて検討してみてください。

会議では、様々な立場の人が集まるので、意見が一致しないこともあります。まずは否定せずにお互いの立場について理解を深めてみてください。

なお、公共交通の役割分担や地域の将来など広い視点を持って、より良い公共交通にしていくためには、利用者や地域住民、交通事業者など関係者の意見を踏まえて、定期的に見直しを行い、改善をしていく、PDCAサイクルを回すことが必要です。

各市町村のより良い公共交通の実現のために、本報告書では、四国の各市町村で工夫した取組事例を紹介しているので、各市町村で効率的・効果的なバスネットワークを形成する際の取組の一助となれば幸いです。