

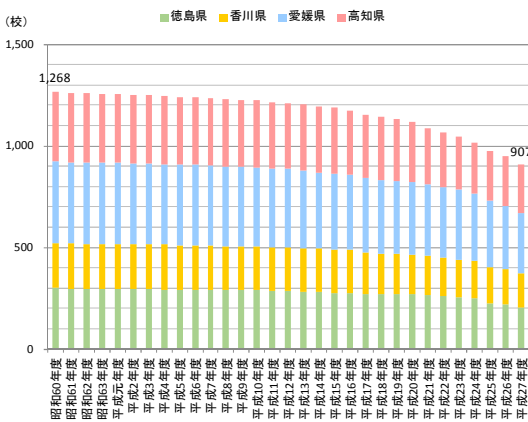
スクールバスと路線バスの役割分担による効率的・効果的なバスネットワークの形成に関する調査【概要版】

国土交通省四国運輸局
平成29年3月

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

【四国の公立小学校数の推移】

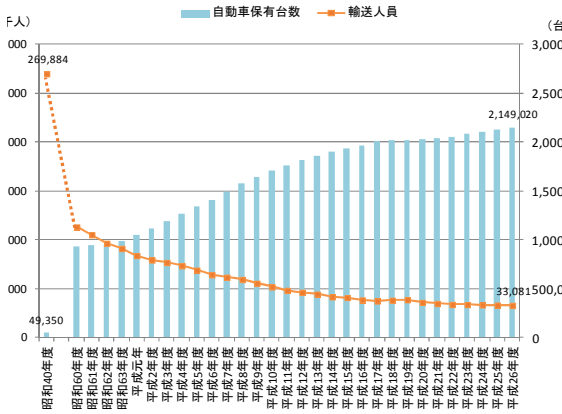
平成27年度の小学校数は、昭和60年度と比べ四国全体で28.4%減少。



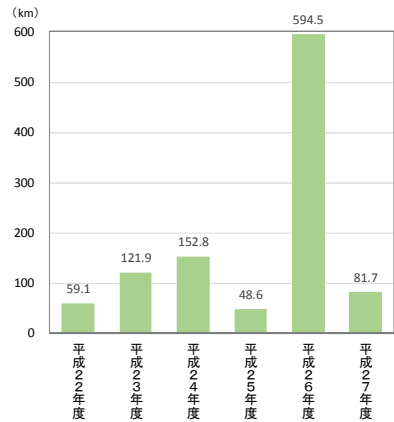
▲四国4県の公立小学校数の推移
出典) 学校基本調査を元に作成

【四国におけるバス交通の現状】

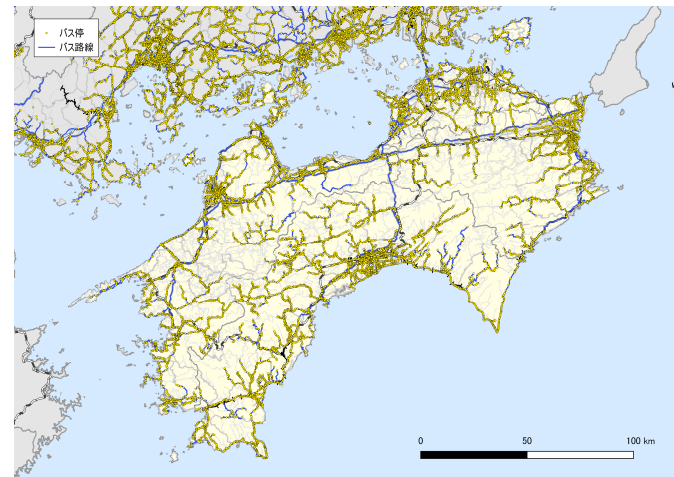
- ・四国の乗合バス事業の輸送人員は、昭和40年度の2億6,988万人をピークに、自家用車の普及や人口流出による過疎化や高齢化の進展により平成26年度には87.7%減の3,308万人まで減少。
- ・平成22年度から平成27年度までの6年間で、のべ1058.6kmのバス路線が廃止。



▲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
出典) 四国運輸局業務要覧を元に作成



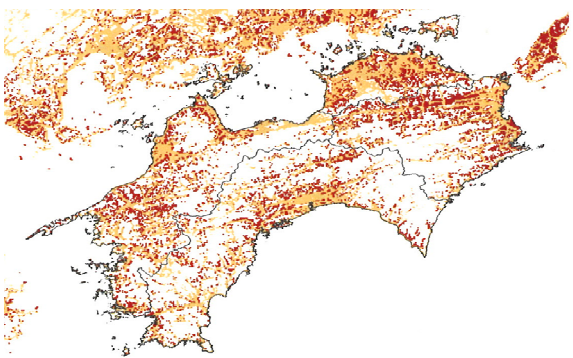
▲四国における路線バスの廃止キロ数の推移（高速バスを除く）
出典) 四国運輸局



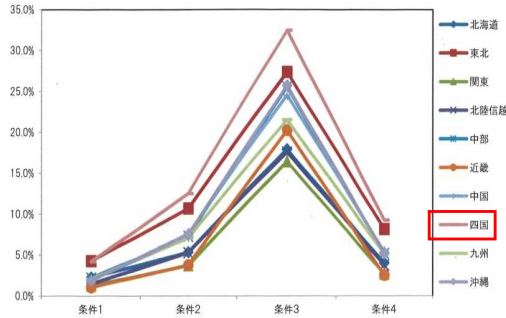
▲四国におけるバス路線の現状（高速バスを除く）
出典) 国土交通省情報政策局「国土数値情報 バスルート（平成23年度作成）」

【四国の公共交通空白地帯】

公共交通空白地帯人口及び空白地帯人口比率は、条件2「バス停500m、鉄道駅1km」、条件3「バス停300m、鉄道駅500m」、条件4「バス停600m、鉄道駅1km」以遠を公共交通空白地とした場合、四国が最も高い。



▲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）
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）



「条件1」 バス停1km、鉄道駅1km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1km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1km以遠を公共交通空白地とした場合
▲運輸局別の公共交通空白地帯人口及び空白地帯人口比率
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）

【四国4県における移動手段確保に向けた取組状況】

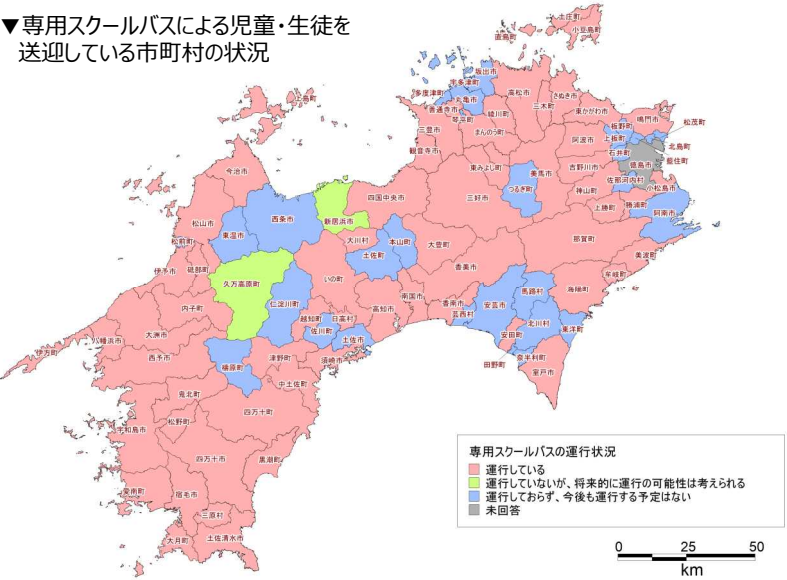
四国の95市町村に対して、平成28年7月29日から8月31日までの間、市町村におけるスクールバスや路線バス等の活用に関する実態調査（アンケート調査）を行った。
専用スクールバスを運行している市町村のうち、23.8%の市町村で地域住民の混乗化の取組があった。

	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
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	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	

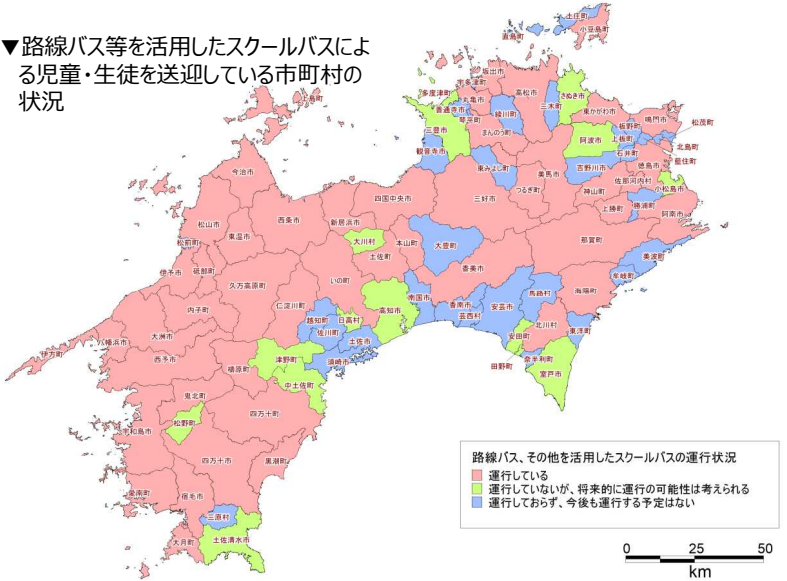
四国におけるスクールバスや路線バス等の活用実態①

【専用スクールバス、路線バス等を活用したスクールバスによる児童・生徒の送迎状況】
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かった。

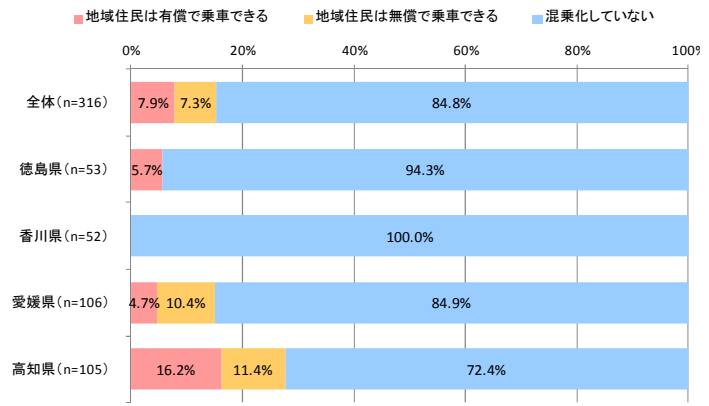
▼専用スクールバスによる児童・生徒を送迎している市町村の状況



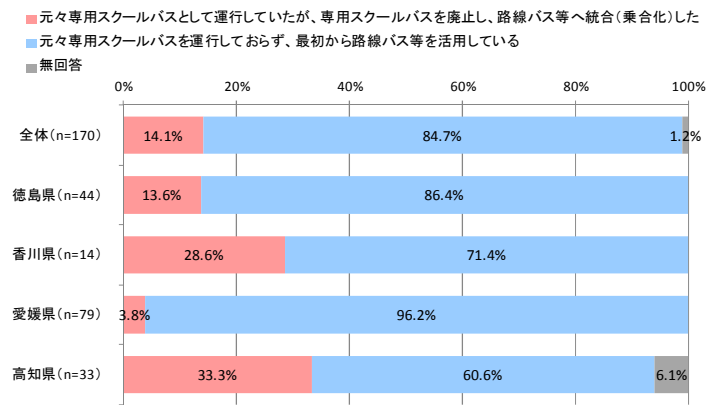
▼路線バス等を活用したスクールバスによる児童・生徒を送迎している市町村の状況



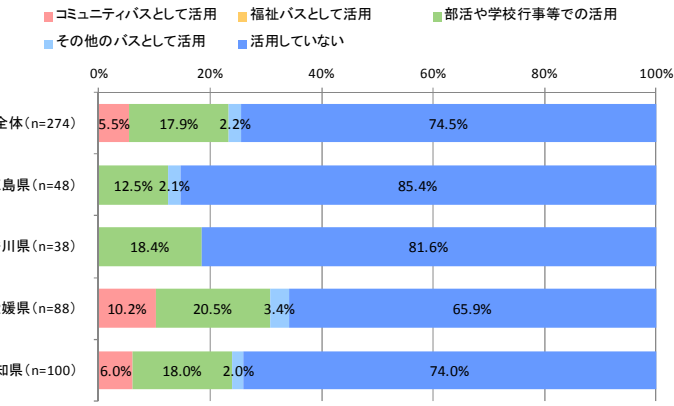
【専用スクールバスへの地域住民の混乗化の状況】
地域住民の混乗化を認めている専用スクールバスは、路線全体の15.2%で、少なかった。



【専用スクールバスから路線バス等への統合（乗合化）の状況】
全体の14.1%の学校が元々専用スクールバスとして運行していたが、専用スクールバスを廃止し、路線バス等へ統合（乗合化）した。中でも高知県の割合が高かった。



【専用スクールバスの登下校時間帯以外の空き時間の活用状況】
市町村保有スクールバス車両の空き時間の活用状況は、活用していない路線が74.5%を占め、コミュニティバスへの活用は5.5%と少なく、部活や学校行事等に使用するケースが最も多かった。



▲スクールバスの混乗化、登下校時間帯以外の空き時間に市営バスに活用する香南市営バス 写真提供：高知県香南市

【スクールバスと民間路線バスの競合解消状況】
・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。

四国におけるスクールバスや路線バス等の活用実態②

【徳島県那賀町の事例】

<特徴>

- ①地域住民を混乗化したスクールバスの運行
- ②人口の過疎減少に起因する児童・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、民間路線バスや町代替バスへ統合
- ③民間路線バスを活用した児童・生徒の通学 ※
- ④町内にある県立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



▲下校時に民間路線バスを利用して帰宅する児童・生徒

【徳島県三好市の事例】

<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



▲三好市営バス

【香川県まんのう町の事例】

<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バ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



▲民間路線バス

▼デマンド型乗合タクシー（あいあい号）

【愛媛県大洲市の事例】

<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）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



▲複数市町村にまたがる運行を行うスクールバス「よこはやし号」
写真提供：愛媛県大洲市

【愛媛県八幡浜市の事例】

<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



▲NPO法人「にこにこ日土」の車両

【高知県香南市の事例】

<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



▲香南市営バス

写真提供：高知県香南市

【スクールバスと路線バス等の活用による取組の効果と課題】

- （効果）・専用スクールバスと民間路線バスへの二重投資の解消。＝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の活用」による、効率的・効果的なバスの運行＝効率的・効果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〕

- （課題等）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

（効率的・効果的なバスの活用例①）

専用スクールバスへの地域住民の混乗化

【事例】徳島県那賀町、愛媛県大洲市、高知県香南市 など

（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

（課題等）

- ・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

（効率的・効果的なバスの活用例②）

※民間路線バスを活用した児童・生徒の通学

専用スクールバスを廃止し、路線バス等へ統合（乗合化）

【事例】徳島県那賀町、徳島県三好市 など

（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

（課題等）

- ・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

（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にコミュニティバスへ活用

【事例】愛媛県大洲市、愛媛県八幡浜市、高知県香南市 など

- （効果）車両の効率的・効果的な活用が可能

【スクールバスを活用した地域住民の移動手段確保にあたっての注意点】

- ①既存交通事業者と競合関係がある場合は、十分な調整が必要。＝地域公共交通会議等の活用。
- ②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。→運輸支局へご相談ください。
- ③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。→運輸支局へご相談ください。
- ④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、文部科学省へ手続きが必要。→各県の教育委員会へご相談ください。
- ⑤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扱い。→各県の市町村を担当する課へお問い合わせください。
- ⑥スクールバスを前提とする場合、地域住民が移動するにはルートやダイヤに制約がある。
- ⑦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。