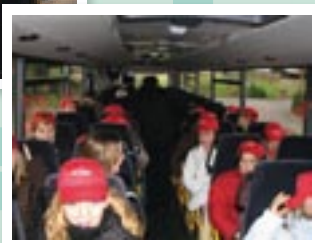


諸外国における スクールバスの活用状況



平成 20 年 3 月
文部科学省



「諸外国におけるスクールバスの活用状況」について

近年、学校や通学路において、子どもが被害者となる事件が発生しています。また、平成19年中には、交通事故により約190名の幼児児童生徒が死亡するとともに、負傷事故も多数発生するなど、交通事故についても幼児児童生徒の安全に対する大きな脅威となっています。

このように、犯罪を含む身のまわりの事件、交通事故等が発生する中で、これらの事件・事故等から子どもの安全を守ることの重要性が一層高まってきています。

文部科学省では、これらの状況を踏まえ、平成14年度から学校安全の充実に総合的に取り組む「子ども安心プロジェクト」を推進する中で、通学路における子どもの安全を確保するための取組を進めています。

通学路の安全を確保するためには、集団登下校の実施、学校安全ボランティアによる見守り活動や保護者等の同伴による登下校の実施などの取組に加え、学校や地域の実情等に合わせスクールバスの活用も有効な方策です。

そのため、今回、学校やその設置者等において、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、既にスクールバスが導入されている諸外国における小・中学校を中心とした「スクールバス導入の経緯と現況」「スクールバスに関する法的枠組みと関係主体」「スクールバスの運用状況」等のスクールバスの活用状況についてヒヤリング調査等を実施するとともに、通学路における子どもを守るための取組として参考となるような事例を取りまとめました。

本書により、学校やその設置者等において、学校や地域の実情にあわせ、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について検討が行われ、子どもの安全確保がより一層効果的に図られることを期待します。

終わりに、本書の作成に当たって御尽力いただいた関係各位に深甚なる謝意を表します。

文部科学省スポーツ・青少年局

目次

諸外国におけるスクールバスの活用状況の概要 2

諸外国におけるスクールバスの活用状況

 **アメリカ** 4

 **イギリス** 10

 **ドイツ** 14

 **フランス** 18

 **スウェーデン** 22

 **韓国** 26

 **オーストラリア** 28

(参考) 諸外国における通学路の安全確保のための取組 32



諸外国におけるスクールバスの活用状況の概要

諸外国において、スクールバスは児童生徒の通学手段の一つとして活用されており、特に公共交通機関の整備が遅れている地方では主要な通学手段となっている。主たる導入の背景は、遠距離通学の児童生徒に対する支援であるが、近年では、自家用車による通学を抑制する効果があるとして、排気ガスの削減等道路環境改善の観点からスクールバスの活用に注目が集まっている。

スクールバスに関する法的枠組みについては、連邦や中央政府レベルで制定されているものと地方自治体レベルで制定されているものがある。連邦や中央政府は、スクールバスの安全基準や道路交通に関する法律を制定し、地方自治体は通学支援の対象となる児童生徒やスクールバスの費用負担を規定している。

地方自治体は、それぞれの実情を考慮しつつ、ルートやバス停の位置の決定、バス事業者の選定、運営費用の拠出等を行っているが、実際のスクールバスの運行については民間のバス事業者に委託するケースが多い。

イギリス、ドイツ、フランス、スウェーデン、オーストラリアでは、バス事業者は、児童生徒の輸送以外の時間帯では路線バスや観光バス等他の目的にバスを転用し、経済性を確保している例が多くみられる。一方で、アメリカでは、民間のバス事業者や学区が黄色に塗装された専用スクールバスを運行し、これらは通学や課外授業等児童生徒の輸送のみに使用されている。

スクールバスには子どもの安全を確保するために、監視カメラやシートベルト等様々な安全装置が備えられている。また、スクールバス事故の発生状況から、特に乗降時の危険性が高いことが着目されており、バス停周辺の安全確保について対策が講じられている例もみられる。

(※なお、本資料において「スクールバス」とは、児童生徒の通学のための専用スクールバス及び路線バスをいう。)

アメリカ

- スクールバスは“イエローバス”の愛称で親しまれている専用スクールバスが中心であり、児童生徒の主要な通学手段となっている。
- 1950年代に入ると、それまで町の中心部に置かれていた学校が郊外にも建設されるようになったことからスクールバスに対するニーズが高まり、急速に普及していった。
- 全米の児童生徒の5割以上がスクールバスを利用して通学しており、毎日約50万台のスクールバスが運行している。
- スクールバスの設備や安全性に関する規則には、連邦レベル、州レベルで制定されるものがあるほか、市や学区（School District）が独自の安全基準を設けているケースもある。

イギリス

- 1996年に制定された「教育法」において、遠距離通学の児童生徒に対し自治体が無料で通学手段を提供することが義務付けられている。
- しかしながら、多くの保護者が交通事故や犯罪から子どもを守るために自家用車で子どもを送迎していることから、スクールバスを利用している児童生徒は全体の5%程度に留まっている。
- 自家用車での送迎による学校周辺の交通渋滞とそれに伴う大気汚染が問題となっており、交通渋滞緩和策としてスクールバスの活用が進められている。

ドイツ

- スクールバスの事故発生率は、通学全体の発生率の14分の1程度であり、最も安全な交通手段であると認識されている。
- ドイツ連邦全体の児童生徒約1,200万人のうち、約300万人が専用スクールバスを利用しており、主要な通学手段となっている。特に人口密度の低い地方においては、児童生徒の8～9割が専用スクールバスを利用している。
- 連邦政府が専用スクールバスに関する各種の法令を整備し、州・地方公共団体が専用スクールバスの費用負担等に関する規則を制定している。スクールバスの運営のための財源は州負担であり、通学費の補助度は州によって異なっている。
- バス事業者協会がインターネットを通じてスクールバスの情報を保護者や教員に向けて発信している。

フランス

- 1936年の学制の変更により修学年限が延長されたことから、自治体の境界を越えて通学する生徒が増加し、その対応としてスクールバスが導入された。
- 地方の中学生の75%がスクールバスを利用している。都市部では、小学校、中学校ともにスクールバスはほとんど活用されていない。小学校では徒歩と自家用車による送迎がほとんどである。
- スクールバスを含む通学支援については各県等が費用を負担し、スクールバスの路線や運賃を決定している。
- スクールバスを事業者に委託するケースが多く、事業者は通学時以外はスクールバスを他の用途に使用し、経済性の確保を図っている。

スウェーデン

- 人口密度が低く居住地域が分散していることから、遠距離通学の児童生徒の支援策として1920年代から専用スクールバスが活用されてきた。特に公共交通機関が発達していない地方において重要な通学手段となっている。
- 通学支援の対象となる児童生徒は各自治体が決定している。スクールバスの運営費用は自治体負担しており、スクールバスの運営に特定された中央政府からの助成金はない。
- 自治体の9割以上が民間のバス事業者に専用スクールバスの運行を委託しており、スクールバス事業の効率化とコストの削減を図っている。
- 飲酒運転防止のための特殊装置である「アルコロック」が多くのスクールバスに導入されている。

韓国

- スクールバスは、主に私立学校および特別支援学校において活用されている。国公立の小学校に通う児童生徒の8割は徒歩で通学しており、そのうち7割以上は通学時間が15分以内であることから、国公立の小学校ではスクールバスは活用されていない。
- スクールバスの安全基準は「道路交通法」や「自動車管理法」等において規定されている。

オーストラリア

- スクールバスは主に地方において運行されている。都市部では通学時間帯のみ路線バスを専用スクールバスとして活用しているケースもみられる。
- 近年、遠距離通学の児童生徒が増加し、スクールバスに対するニーズが高まっている。
- 通学支援の費用は、主に州政府が負担している。
- スクールバス内の秩序を保つために、州政府が乗車中のマナーに関するガイドラインを策定している。



アメリカにおける スクールバスの活用状況

ポイント

- スクールバスは「最も安全な通学手段」として、市民から高い信頼を得ている。
- 児童生徒の安全確保のために、運転手の訓練や車両の検査等を徹底している。
- 運行主体は各学区において決定されており、地域の実情を反映した方法で運行されている。

アメリカでは、スクールバスは“イエローバス”の愛称で親しまれており、児童生徒の主要な通学手段となっている。毎日2,625万人の児童生徒がスクールバスを利用して通学しており、町のいたるところでイエローバスを目にすることができる。スクールバスの運営方法は州によって異なり、各州がそれぞれの実情に応じて、独自の規則を決定している点が注目される。アメリカにおいては専用スクールバスの利用が中心となっている。

●スクールバス導入の経緯と現況

■イエローバスの歴史

アメリカにおいて最初に児童生徒のための通学支援が導入されたのは1869年であり、馬車のワゴンに児童生徒を乗せて通学したことが始まりであった。1915年には、初めてスクールバスが製造され、児童生徒の通学手段として発達していった。その後、スクールバスの安全規則を制定するため、1939年に初めての全国スクールバス会議が開催され、スクールバスを黄色に塗装することが決定された。

全国スクールバス会議とは？

全米の教育及び交通担当者、警察、学校、バス事業者等が一同に集い、スクールバスの安全基準や運用規則について議論する会議であり、1939年に第一回会議が開催されてから今日まで続いている。

1860年代後半から馬車が児童生徒の通学に利用されていた



20世紀初頭のスクールバス



提供: コネチカット州学校交通連盟

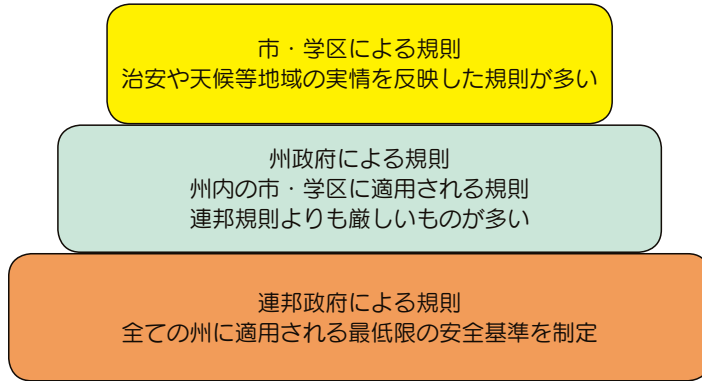
1950年代に入ると、それまで町の中心部に置かれていた学校が郊外にも建設されるようになったことからスクールバスに対するニーズが高まり、急速に普及していった。同時に、スクールバスに関する安全規則の整備が進み、1970年代には今日のスクールバスの安全規則の前身となる「スクールバスの製造及び設備に関する最低基準」が制定された。近年では、安全規則のほかに環境保護に向けた法制度の整備も進められている。

●スクールバスに関する法的枠組みと関係主体

■連邦、州、学区レベルにおいてスクールバスに関する規則を制定

スクールバスの設備や安全性に関する規定には、連邦レベル、州レベルで制定されるものがあるほか、市や学区(School District)が独自の安全基準を設けているケースもある。

スクールバスの法的枠組み



連邦政府、州政府、市・学区が制定しているスクールバスに関する規則には以下のようなものがある。

	規則の内容
連邦政府	<ul style="list-style-type: none"> ● 連邦車両安全規則(FMVSS) <ul style="list-style-type: none"> ・ 60規則のうち37規則がスクールバスに該当する 例) FMVSS131 歩行者安全装置の設置 FMVSS220 スクールバス横転防止のための強度に関する規則 FMVSS221 スクールバスの側面の強度に関する規則 FMVSS222 スクールバスの座席の強度に関する規則 ● 高速道路交通安全局交通安全プログラムガイドライン17 ・ 児童生徒に係る交通の安全基準
州政府(例)	<ul style="list-style-type: none"> ● シートベルト搭載を義務付ける規則 ● 無線の搭載を義務付ける規則 ● スクールバス運転手の訓練内容に関する規則
市・学区の教育委員会 やスクールバス担当者	<ul style="list-style-type: none"> ● スクールバスを利用できる児童生徒の基準 ● 下校時の安全確保に関する規則(保護者を確認できなければ幼児児童をバスから降ろしてはいけない等)

■毎日約50万台のバスが2,625万人の子どもを送迎

アメリカでは、毎日約50万台のスクールバスが、2,625万人の児童生徒を送迎している。都市部では徒歩通学や自転車通学の児童生徒が多いが、地方ではスクールバスが一般的な通学手段となっている。

スクールバスの導入状況(2006年-2007年)

幼児児童生徒数(幼稚園から高等学校)	49,176,167人
スクールバスの利用者数	26,250,443人
スクールバスの台数	497,094台

出所: School Transportation News



●スクールバスの運用状況（財源、運営）

■運営資金

スクールバスの運行について、連邦政府から州政府への助成金はない。スクールバスに係る経費には、学区内の住民からの税収が充当されているため、スクールバスの台数や最新設備搭載の有無は各学区の財政状況に大きく左右される。スクールバスの運行が経済的に困難な学区には、州政府から助成金が支給されている。

■民間バス事業者への委託若しくは学区による直接運営

スクールバスの運行に関する事項は、各学区が決定しており、運行主体も各学区によって異なる。都市部の学区では、学校数や児童生徒数が多いことから、民間のバス事業者に業務委託するケースが多く、他方、地方では、学区自らがスクールバスを購入し、運行しているケースが多い。

民間のバス事業者に業務委託するケース	学区自らがスクールバスを運行するケース
<ul style="list-style-type: none"> ● 入札若しくは事業者からの提案書（契約内容や期間等）に基づき、各学区が委託事業者を決定する。 ● 業務を受託した民間バス事業者が、バスの管理（車両の登録、整備等）や運転手の採用を行う。 ● 学校数や児童生徒数が多い都市部では、ルート数が多く、運営が複雑になることから効率的にスクールバスを運行するために、業務委託していることが多い。 ● スクールバスのルートは、学区が決定している。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 学区がバスを購入・保有している。 ● 学区がバスの管理や運転手の採用を行うため、学区の負担は増えるが、地域密着型のきめ細かなサービスの提供が可能である。 ● スクールバスのルートは、学区が決定している。

●子どもを守るための取組

■様々な安全設備の搭載

スクールバスは、他の商業車両と比較して耐久性に優れた構造となっており、「最も安全な車両」と言われている。

また、全てのスクールバスには、停車時に赤く点灯するランプ、子どもが乗降中であることを周囲に知らせる「STOP」サイン、バス周辺を見渡すことができるミラーが設置されている。さらに、監視カメラ、無線機、応急手当用の救急箱等が搭載された車両も増えている。



停車時に赤く点灯するランプ

バスの前を確認するミラー

児童生徒が乗降車中であることを知らせる標識

スクールバスの座席は、事故の衝撃を吸収するように設計されており、児童生徒が前方の座席にぶつかった場合でも、首や背骨を痛めないようになっている。

安全設備の搭載(監視カメラ、救急箱)



■スクールバスのテロ対策

2001年の同時多発テロを受けて、スクールバス関係者で構成される全米スクールバス協会は、安全対策の専門家の助言を得つつ、スクールバスに関するテロ対策マニュアルを作成した。また、2006年には、連邦政府がスクールバスに関するテロ対策訓練プログラムを発表するなど、テロ対策が着実に進められている。



事例

ニューヨーク州

～充実した訓練プログラムによる安全確保～

ニューヨーク州は、アメリカの中でもスクールバスの安全性に関して厳しい規則を設けている州の一つであり、州独自の安全設備規則や運転手訓練プログラムを導入するなど、児童生徒の安全に関する積極的な取組を行なっている。

●スクールバスの導入概況

ニューヨーク州では、毎日約5万台のスクールバスが約225万人の児童生徒を送迎している。都市部では民間のバス事業者がスクールバスを運行しており、地方では学区自身がバスを運行しているケースが多い。

ニューヨーク州におけるスクールバスの導入状況2004-2005

幼児児童生徒数(幼稚園から高等学校)	3,355,500人
スクールバスの利用者数	2,251,986人
スクールバスの台数	50,039台

出所:School Transportation News

■スクールバスの利用対象者

ニューヨーク州では、スクールバスの利用対象者を「学校から自宅までの距離が2マイル(約3.2km)以上(幼稚園から8年生)若しくは3マイル(約4.8km)以上(9年生から12年生)の児童生徒」と規定している。しかし、学区によっては独自の規則を設定しているケースもある。

●子どもを守るための取組

■運転手トレーニングプログラムを導入

ニューヨーク州では、スクールバスの安全性を高めるために、運転手用のトレーニングプログラムを導入している。トレーニングプログラムには基礎編と上級編があり、それぞれ、数十時間の講習と実習で構成されている。スクールバスの運転手には、これらのトレーニングプログラムを修了する義務が課せられており、さらに、毎年フォローアップ訓練を受講しなければならない。

■車両検査を定期的実施

車両の安全を確保するため、ニューヨーク州運輸省の規定に基づいて、定期的に車両検査を行なっている。さらにバスの運転手は毎日バスを運行する前に車両点検を実施しており、特に同時多発テロ以降は、不審物の有無についてのチェックを徹底している。

■地元警察との緊密な連携

学区の担当者がスクールバスのルートやバス停を決定する際には、地元警察と緊密に連携をとりながら安全性を評価している。また、治安の悪い地域では、警察官が児童生徒の通学に付き添い、子どもを犯罪者から守っている。

■安全な乗り降りのための工夫

スクールバスに係る事故の多くは乗降時に発生していることから、児童生徒の安全を確保するために乗降時には教員が注意を払っている。また、小学校低学年の児童は、乗るバスを間違えることもあるため、乗り間違えがないように児童を誘導している。

シティアルバーニー学区の下校風景



教員が必ず児童がバスの乗り込むの確認する



乗るバスを間違えないよう、教員がバスの番号を掲げて児童を誘導する



事例

コネチカット州

～学区自らが直接運営することで地域のニーズに応える～

コネチカット州では、児童生徒の8割以上がスクールバスを利用しており、スクールバスが活躍している州の一つである。

●スクールバスの導入概況

コネチカット州では、毎日約7,000台のスクールバスが約48万人の児童生徒を送迎している。各学区が児童生徒数や予算等に応じて、最も効果的な運行主体を選択している。

コネチカット州におけるスクールバスの導入状況2005-2006

幼児児童生徒数(幼稚園から高等学校)	572,602人
スクールバスの利用者数	481,688人
スクールバスの台数	7,030台

出所:School Transportation News

■地域密着型のスクールバス運営

コネチカット州ニューイントン市では、地域の実情に精通した市の教育委員会がスクールバスを運行することにより、地域密着型の運営が行なわれている。また、スクールバスの運転手採用には厳しい選考基準を設定しており、バスの運転技術、地域の道路状況に関する知識、子どもがバスの中で問題を起こした際の対応等についても審査している。

ニューイントン市の
下校風景



一列に整列してバスまで移動

●子どもを守るための取組

■ドライバーの適格性審査の徹底

コネチカット州では、州の法律に基づきスクールバスの運転手に対して、年に数回抜き打ちで薬物及びアルコール検査を行っている。スクールバスの運転手には、他の商業車両の運転手よりも厳しいアルコール濃度値が設定されており、規定を超えていることが判明した場合は運転免許が剥奪される。

■バスを降りる際のルール

幼稚園～小学校低学年の幼児児童がスクールバスを降りる際は、運転手は保護者が自宅にいることを確認しなければならず、玄関先に保護者の姿が見えない場合は、幼児児童を学校に連れ帰ることとなっている。



高学年の児童が低学年の児童の乗車をサポートする



■スクールバスの運転手が見守る地域の安全

スクールバスの運転手は、毎日同じルートを決まった時間に走行していることから、地域の中で起こっている変化や異常事態を察知しやすい。スクールバスには学校、警察、市の教育委員会に繋がる無線が装備されており、運転手が走行中に不審者等を発見した際は、速やかに関係者に連絡することができる。スクールバスの運転手は、火事や交通事故の第一通報者となることも多く、地域パトロールの役割も果たしている。

スクールバスの運転手は、子どもと地域の安全を見守っている



イギリスにおける スクールバスの活用状況

ポイント

- 自家用車での送迎による交通渋滞を緩和させるために、スクールバスが活用されている。
- 児童生徒の安全確保のために、自治体と民間バス事業者が協力体制を築いている。

イギリスでは、自家用車での送迎による学校周辺の交通渋滞とそれに伴う大気汚染が問題となっており、交通渋滞緩和策としてスクールバスが活用されている点が注目される。スクールバスを利用している児童生徒は全体の5%であるが、渋滞緩和や環境保護の観点からスクールバスへの関心が高まっている。

●スクールバス導入の経緯と現況

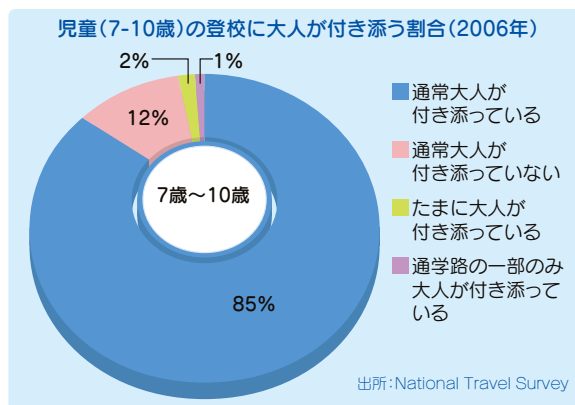
■専用スクールバスを利用している児童生徒は全体の5%

5歳から16歳の児童生徒の通学手段をみると、徒歩が半数弱で最も多く、次いで自家用車が30%となっており、路線バスが14%、専用スクールバスを利用している児童生徒は全体の5%程度に留まっている。7歳から10歳の児童の85%が保護者同伴で通学しており、多くの保護者が交通事故や犯罪から子どもを守るために自家用車で子どもを送迎していることから、スクールバスの利用率が低くなっている。

5歳から16歳の児童生徒の通学手段の推移（単位：%）

通学手段 \ 年	2002	2003	2004	2005	2006
徒歩	44	45	46	46	46
自転車	2	1	2	1	2
自家用車	32	31	32	32	30
専用スクールバス	6	6	5	6	5
路線バス	14	14	13	12	14
鉄道	1	1	1	1	1
その他	2	2	1	1	1

出所：National Travel Survey



■渋滞緩和と環境保護の観点からスクールバスの活用に注目

自家用車での送迎によって、通学時間帯に学校周辺で深刻な交通渋滞が引き起こされていることから、イギリス政府は、渋滞緩和と環境保護の観点からスクールバスの活用に注目している。一方で、イギリス政府は、児童生徒の健康増進のために、徒歩や自転車による通学についても奨励している。

●スクールバスに関する法的枠組みと関係主体

■通学に関する法制度

1996年に制定された「教育法」により、「学校から自宅までの距離が2マイル以上（約3.2Km）の5歳から7歳の児童」及び「学校から自宅までの距離が3マイル以上（約4.8Km）の8歳から16歳の児童生徒」に対して、自治体が無料で通学手段を提供することが義務付けられている。

●スクールバスの運用状況（財源、運営）

■自治体がスクールバスの費用を負担

イギリス政府から自治体に対して助成金は支給されず、自治体は教育関係予算の中からスクールバスの整備、運行に係る費用を拠出している。通学支援対象外の児童生徒がスクールバスを利用する際は有料となるため若干の運賃収入はあるものの、運営費の大半は自治体の負担となっている。

■自治体によって運行主体は異なる

民間バス事業者へ業務を委託しているケースや学校が独自にスクールバスを運行しているケースがあるなど、スクールバスの運行主体は自治体によって異なる。また、公営の路線バスを通学時間帯のみスクールバスとして活用するなど、公共交通機関と連携しつつスクールバスを運行している自治体もある。

●子どもを守るための取組

■学校、バス事業者、自治体が連携して子どもの安全を確保

日頃から学校、バス事業者、自治体の担当者間で連絡を取り合い、スクールバスに係る問題が起きた際の対応法について協議している。例えば、イングランドのブライトン・ホブ市では、バス事業者内に学校への連絡担当者を置き、安全上の問題が発生した際は、速やかに関係者へ連絡できる体制を整えている。

■運転手の犯罪歴のチェックを実施

すべてのスクールバスの運転手は、犯罪記録局（Criminal Record Bureau）による適格性審査を受けなければならない。過去の犯罪歴のほか、薬物やアルコール依存症の有無、健康状態等について審査される。例えば、イングランドのサリー州では、適格性審査を受けた運転手に「ブルーバッジ」を支給しており、ブルーバッジを着用していない者はスクールバス運転手としての職務に従事することができない。

事例

イングランド ブライトン・ホブ市

～路線バスを活用したスクールバス～

イギリス最南端のブライトン・ホブ市では、公営の路線バスを通学時間帯のみスクールバスとして活用している。

●スクールバスの導入状況

ブライトン・ホブ市では、9台の路線バスをスクールバスとして活用している。これらのバスは通学用であるが、乗車時に運賃を払うことで一般の乗客も利用可能である。通学支援の対象となる児童生徒には無料のバスカードが支給されているほか、支援対象外の児童生徒にも学生割引が適用されており、保護者の経済的負担が軽減されている。

●安全確保のための取組

■安全設備の搭載

すべての路線バスには、ドライバーの足元に緊急ボタンが設置されており、交通事故や犯罪が発生した際に、緊急ボタンを踏むと直ちに警察に通報される仕組みとなっている。また、すべてのバスには6～8台の監視カメラが設置されており、バス停で待っている人物や前後の走行車両を録画することができる。



通学にも利用されるダブルデッカー



監視カメラの映像は、車内のテレビ画面に映し出される



■GPS（地図情報システム）を活用したバスの管理

ブライトン・ホブ市の路線バスには、GPS（Global Positioning System）が搭載されており、保護者は運行状況をパソコン上で常時確認することができる。また、バス停には、次のバスの到着時刻がリアルタイムで表示されており、保護者はこれらのシステムを活用することで、タイミングよく子どもをバス停まで迎えに行くことができる。

バス停には、バスの走行場所がリアルタイムで表示されている



事例

イングランド サリー州

～小学生専用スクールバス「ライド！ペガサスプロジェクト」～

ロンドンの南東に位置するサリー州ギルフォード地区では、2006年1月から小学生を対象としたスクールバスのパイロットプロジェクトである「ライド！ペガサスプロジェクト」が試験的に導入されており、現在20台のバスが同地区の14校850人の小学生を対象に運行されている。

●プロジェクト導入の経緯

同プロジェクトによるスクールバスを利用することができるのは、学校から自宅までの距離が1マイル（1.6Km）以上3マイル（4.8Km）以内の児童である。これらの児童の多くは、法律で定められている通学支援の対象外であり、これまでは、保護者が自家用車で送迎していた。サリー州政府は、通学支援の対象とならない児童の自家用車通学を減らすため、同プロジェクトを導入した。

●事業主体と受益者負担



サリー州は「ライド！ペガサスプロジェクト」に投入されているすべてのバスを所有しており、バスの運行は民間バス事業者に委託されている。スクールバスの運賃は、8歳未満が1日1ポンド（約210円）、8歳以上が1日1.6ポンド（約340円）となっており、兄弟がいる場合は2人目から半額になる（1ポンド=210.94円として換算*）。

プロジェクトの名前とロゴマークは地元の小学生から募集した。スクールバスの導入時から参加することで、バスに対して愛着を持つようになったという。

「ライド！ペガサスプロジェクト」に使用されているバス

●スクールバス導入のプロセス

①州政府が学校と保護者のニーズを把握

スクールバスの運行開始に当たり、州政府のプロジェクト担当職員がギルフォード地区の学校に赴き、スクールバスの利用意向に関するアンケートを実施した。

②スクールバスルートの設定

プロジェクト担当職員は、バス事業者と相談しながら、スクールバス利用希望者の住所を地図上にプロットしつつ、ルート（案）を設定した。

③保護者との協議

設定したルート（案）を保護者に示して意見を聴取し、保護者からの同意を得た上でルートを確定し、運行を開始した。

●運営費用

「ライド！ペガサスプロジェクト」の運営費は年間約100万ポンド（約2億1,100万円）であり、その全額を州政府が負担している。イギリスでは、児童の通学支援は州政府が行っており、イギリス政府からの助成金は支給されていない。

■コストを抑えるための工夫

●通学時間帯以外は、路線バスとして活用

スクールバスは、通学時間帯以外は路線バスとして活用される。一般の乗客が運賃を支払うためのタッチパネルが装備されている。



一般乗客用のタッチパネル



●プロジェクト運営費の節約

プロジェクトの事務所をバス事業者の事務所に併設し、事務所経費及び通信費を節約しているほか、プロジェクト担当職員を2名に限定し、人件費を抑えている。

●子どもを守るための取組

■添乗員が乗車し、バス停で保護者を確認

「ライド！ペガサスプロジェクト」で使用されるすべてのバスには、専任の添乗員が乗車している。添乗員は、児童の降車時に、バス停に迎えに来ている大人が児童の保護者であることを確認している。保護者が決められた時間にバス停に現れない場合は保護者に連絡を取り、連絡が取れない場合は、児童をプロジェクトの事務所若しくは学校へ連れ帰り、保護者が迎えに来るまで一緒に待つこととなっている。「ライド！ペガサスプロジェクト」では、州政府とバス事業者が一体となって、どのような場面でも児童を一人で放置することがないように配慮しつつ、児童の安全確保に努めている。



スクールバスに乗車している添乗員



バスに乗車する児童



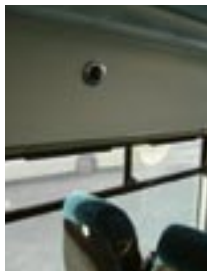
ティリンボーク小学校の児童たち

■バス停から自宅までの安全確保

同プロジェクトでは、バス停に児童を迎えにくる大人をあらかじめ登録しておかなければならず、登録者以外の大人がバス停に迎えに来た場合は、添乗員は児童を引き渡してはならないことと定められている。また、児童がスクールバスを降車した後に自宅まで一人で帰宅する場合は、保護者は承諾書とともにその旨を書面で州のプロジェクト担当職員に申請しなければならない。しかし、同プロジェクトのスクールバスを利用する児童の多くは小学校低学年であるため、ほとんどの保護者は自らバス停へ児童を迎えに行く。あるいは保護者の都合が悪い日には、近隣の他の児童の保護者に迎えを依頼するケースが多く、児童生徒がバス停から一人で帰宅することを申請する保護者は少ない。



3ポイントシートベルト着用が義務



車内には監視カメラが設置されており、ドライバーや児童は、車内のモニターで監視カメラの映像を見ることができる



■安全設備の搭載

すべてのスクールバスには、児童の安全を守るための設備として、3ポイントシートベルト、監視カメラ、GPSが搭載されており、保護者は自宅のパソコンで児童が乗車しているバスの位置をリアルタイムで確認することができる。

●スクールバスのメリットと課題

■スクールバスのメリット

●交通渋滞の緩和

ギルフォード地区のティリンボーク小学校では、児童の54%にあたる160人がスクールバスを利用しており、自家用車送迎がスクールバスにシフトしたことで通学時間帯の交通渋滞が大幅に改善された。

●ゆとりの創出

一日2往復していた学校までの送迎がなくなり、保護者の負担が軽減した。

●将来の路線バス利用に向けた訓練

小学校低学年からスクールバスを利用することで乗車マナーが身につく。また、バスに慣れ親しむことで、将来の路線バス利用に向けた訓練となっている。

■スクールバスの課題

●複数の学校間でのバスの共同利用が困難

登下校の時間は学校ごとに決められており、朝夕のクラブ活動や特別カリキュラム等への対応も必要となるため、一台のバスを複数の学校で共同利用するために、運行スケジュールを調整することが困難である。

●運営費の確保

同プロジェクトは児童と保護者から高い評価を得ているが、運賃のみでは運営費を賄えないため、試験期間終了後の運営費をいかに確保するかが最大の課題となっている。

*2008年3月1日の為替レート



ドイツにおける スクールバスの活用状況

ポイント

- 連邦や州が専用スクールバスに関する法令を体系的に整備している。スクールバスに関する施策は州によって大きく異なる。
- 通学路の交通安全対策を重視している。スクールバスを最も安全な通学手段と位置付け、バス停を中心に様々な安全対策を行っている。
- 連邦バス事業者協会は、インターネットを活用した「キャンペーンBUSSTOP」を開始し、教員・保護者・バス事業者に対してスクールバスに関する様々な情報を提供する取組を行っている。

ドイツでは、通学中の事故やスクールバスの事故を統計的に分析し、その結果に基づいて安全対策を検討している。スクールバスの事故発生率は、通学全体の発生率の14分の1程度であり、最も安全な交通手段であることが確認されている。

●スクールバス導入の経緯と現況

■交通安全の確保と遠距離通学の児童生徒への支援

ドイツにおけるスクールバス導入の背景は、州によって異なるものの、共通事項として、1) 交通安全の確保、2) 遠距離通学の児童生徒に対する支援、が指摘できる。スクールバスは通学時における最も安全な交通手段と認識されており、交通安全確保の観点からスクールバスが重視されている。通学路の安全確保については、基本的には保護者の責任であるとの認識であるが、遠距離通学の場合には、安全確保の観点からも州が支援を行っているケースが多い。また、歴史的にスクールバスの導入に当たっては、地理的な障害を克服する観点も重視されてきた。例えば基礎学校（小学校：4年制）では徒歩での通学が基本だが、通学距離が2～2.5km以上の場合には、スクールバスが導入されるケースが多い。

■専用スクールバスの利用者は300万人

連邦では1,200万人の児童生徒がおり、そのうち500万人が通学時にバスを利用している。500万人のうち、専用スクールバス（特別な学校交通：spezieller schulverkehr）の利用者が300万人、路線バス（通常の公共交通：normaler öffentlicher）の利用者が200万人となっており、通学手段の中でスクールバスは重要なポジションを占めている。

大都市部（ベルリン、ハンブルグ、ミュンヘン、フランクフルト、シュツットガルト、ニュールンベルグ、デュッセルドルフ等）では、路線バスを利用している児童生徒が多く、人口密度の低い地方では、児童生徒の8～9割が専用スクールバスを利用している。

路線バスを活用した
スクールバス
ブランデンブルグ州ポツダム・
ミッテルマルク郡の例



路線バスを活用し、スクールバス専用とする場合は「標識」を掲示する



●スクールバスに関する法的枠組みと関係主体

連邦が専用スクールバスに関する各種の法令を整備し、バス停の仕様、車両の安全基準、シートベルト着用義務等について規定している。州レベルの法令でも、専用スクールバスを含む学校交通にかかる費用負担等について規定している。専用スクールバス契約には、運行時刻表、ルート、バス停の数と位置等が含まれる。

スクールバスに関する法体系

連邦におけるスクールバスのための法的基盤			
連邦統一法		州法及び私法	
道路交通法(StVO)	州法 例： 財政調整法 児童支援法 学校融資法 等	各州の省令 -公示 -通達	郡・市とバス事業者間のスクールバス契約
自動車車両法(StVZO)			
運転免許規則(FeV)			
旅客運送法(PBefG)			
旅客運送事業法(BOKraft)			
事故の防止に関する規則			
規格			

出所：Gesetliche Unfallversicherung 「Mit dem Bus zur Schule」 より作成

スクールバスの関係主体と役割

国	車両の安全基準を設定
地方	<ul style="list-style-type: none"> ●州 通学時の費用負担に関する枠組みを決定（ドイツでは州によって費用負担に関する政策は異なる） ●郡・市 スクールバスの実施機関としてバス事業者と契約を締結 近距離公共交通については、スクールバス以外も含めて郡・市が運営を決定
バス事業者	郡・市と契約を締結し、スクールバスを運行

●スクールバスの運用状況（財源、運営）

■州が費用負担に関する枠組みを設定

スクールバスの運営に関する財源は州が負担するが、通学費補助の制度は州によって異なっている。例えばノルトライン・ヴェストファーレン州では、教育者が、通学費の費用負担に関する事項を「児童生徒の通学に関する規則」において設定し、基礎学校(6～9歳)では学校と自宅が2.5km以上、10～15歳では3.5km以上、16歳～では5km以上離れている場合、郡・市が通学を支援している。

●子どもを守るための取組

■最も安全な通学手段としてのスクールバス

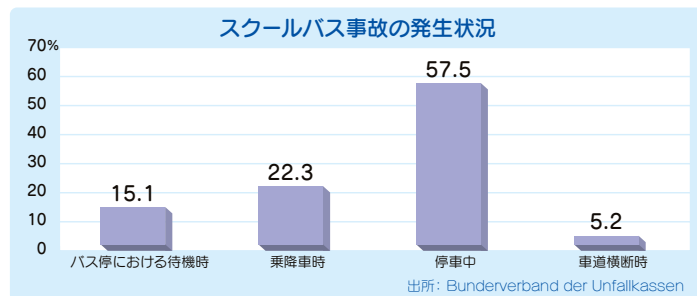
2001～2005年の5年間におけるスクールバスの事故発生率は、児童生徒1,000人当たり0.55人である。通学全体での事故発生率は、1,000人当たり7.74人である。スクールバスの事故発生率は、通学全体に比較して14分の1程度であり、最も安全な通学手段であることが確認されている。

スクールバス事故の大部分は、「停車中」に起きており、事故全体の6割弱を占めている。特に、死亡事故の発生状況を見ると、「車道横断時」が圧倒的に多くなっており、乗車前あるいは降車後の道路横断時に死亡事故等の重大事故が発生する危険性が高いことを示している。ドイツでは、こうした分析を踏まえて、安全対策が検討されている。

通学中の事故とスクールバス事故との対比

年	スクールバス事故		通学中の事故		通学中の事故に占めるスクールバス事故の割合(%)
	全体数	1,000人当たり	全体数	1,000人当たり	
2001	10,887	0.62	141,995	8.14	7.67
2002	10,356	0.59	139,653	7.99	7.42
2003	10,054	0.58	140,254	8.04	7.17
2004	8,890	0.51	127,768	7.34	6.96
2005	8,013	0.46	124,650	7.17	6.43
合計	48,200	0.55	674,320	7.74	7.15

出所：Bunderverband der Unfallkassen





事例

ブランデンブルグ州

～公共交通との統合を意識した通学政策～

●通学政策

■広域合併による事業力の強化

ブランデンブルグ州は、ドイツの中でも人口が少ない州の一つであり、州全体の人口は270万人であり、人口密度は75人/km²である。州は大きく「ベルリン周辺地域」とそれ以外の地域に分かれている。後者は人口密度が比較的低く(20人/km²程度)、学校で一つのクラスを構成していくために、広い範囲から児童生徒を集める必要がある。

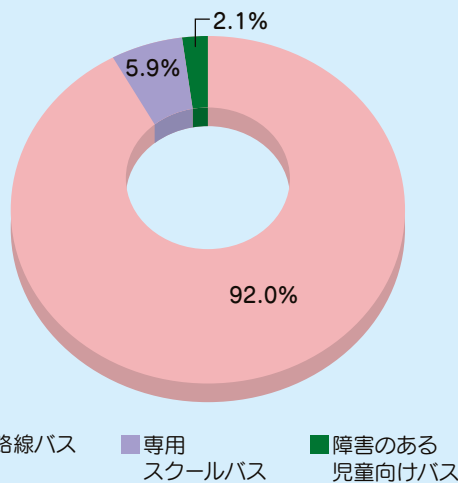
かつて州内には42の郡があったが、広域合併により統合しつつ現在は14にまで統合されている。個々の郡の人口は概ね10万～20万人であり、大きな郡に統合することによって「郡の事業力」が発揮されるようになった。

■通学施策は公共交通施策の背骨

州内には14の郡と郡に所属しない4つの市がある。郡・市は、公共交通全体に対して責任を有している。州では「通学施策は公共交通施策の背骨」と位置づけており、公共交通利用者の中で多くの割合を占めている学校交通への対応が公共交通施策の根幹を成すと考えている。

学校交通で専用スクールバスを重視するか、路線バス活用を重視するかについては、州によって考え方が分かれる。ブランデンブルグ州では、「学校交通は可能な限り路線バスに統合すること」を目標としている。

ブランデンブルグ州における学校交通の利用者割合



※ドイツでは、「専用スクールバス」、「路線バス」、「障害のある児童向けバス」の3つを総称して「学校交通」と定義している。

ブランデンブルグ州のバス停風景



路線バスの主な利用者は児童生徒である

●合意形成

■学校会議による教員、保護者、児童生徒が参加する学校会議による合意形成

ブランデンブルグ州では、州の学校法第91条(学校会議の課題)により、特別な休日、毎日の授業開始時間等をバス事業者との合意により定めることが規定されている。例えば、学校での時差通学の実施はスクールバスの有効活用を促進するが、保護者や児童生徒の同意が必要である。ブランデンブルグ州では、学校会議を活用することで、教員、保護者、児童生徒の合意の下で時差通学を実施している。



事例 キャンペーンBUSSTOP ～インターネットを活用した情報提供～

●活動概況

■バス事業者協会が主導するインターネットを活用した情報提供

2006年、ドイツ連邦バス事業者協会はウェブサイト(www.busstop.de)を立ち上げ、インターネットを活用した「キャンペーンBUSSTOP」を開始した。このキャンペーンでは、スクールバスを安全に運行することを目的として、教員・保護者・バス事業者に対してスクールバスに関する様々な情報を提供する取組を行っている。教員、保護者、バス事業者は必要な情報をダウンロードして活用している。連邦の運輸・公共事業・都市開発大臣もキャンペーンに協力している。

■教員、保護者、バス事業者のメリット

キャンペーンは教員、保護者、バス事業者の3つのグループによって構成されており、バス事業者協会はこの3つのグループを結ぶ役割を果たしている。例えば、バス事業者協会が情報提供する資料を活用して、教員は「バスの乗り方」、「バス内での態度」、「バスの降り方」、「自宅からバス停までの通学路での注意点」等について指導している。

教員にとってのメリットは、「児童生徒がバス内での行儀のよい態度を学ぶ」、「高学年が低学年の両倒を見る」、「バスを降りてから学校までの道のりでの態度を学ぶ」等の情報を入手し、児童生徒等への指導に役立てること等である。

保護者にとってのメリットは、「スクールバスの環境安全性や安全性に関する情報」を入手し、家庭での児童生徒への指導に役立てること等である。

バス事業者にとってのメリットは、「バスの中で破損が起きない」、「児童生徒が騒ぐことによって運転手が気を取られない」等である。

キャンペーンBUSSTOPのホームページ



WEB で提供されている情報

- スクールバスの環境安全性や安全性に関する最新のわかりやすい情報の提供
- 修学旅行の計画や実施に関する情報の提供（主として教員向け）
- 交通教育に関する教材の紹介や示唆の提供（主として教員向け）
- 交通安全教育の実施を支援してくれるバス事業者の連絡先の紹介（主として教員向け）
- 学校での交通安全教育を支援する際の留意点（主としてバス事業者向け）
- 修学旅行や課外活動を実施する学校の連絡先の紹介（主としてバス事業者向け）



フランスにおける スクールバスの活用状況

ポイント

- 地方の中学校、高等学校を中心にスクールバスが普及している。
- 1982年の「国内交通の指針に関する法律（LOTI）」に基づき、1984年からスクールバスの地方分権化が進展し、県や都市交通共同体等がスクールバスの路線、運賃、委託バス事業者等を決定している。
- バス事業者は、県、都市交通共同体、市町村（コミューン）等と契約してスクールバスを運行している。児童生徒の輸送以外の時間帯では他の目的にバスを転用し、経済性を確保している。

フランスでは、国内交通分野での地方分権の進展により、県や都市交通共同体がスクールバスの路線、運賃、委託バス事業者等を主体的に決定するようになってきている。また、スクールバスの運行を受託するバス事業者では、スクールバスだけでなく、観光バス、買い物バス等、他の用途にもバスを活用するなど、経済性確保のための工夫を行っている。

●スクールバス導入の経緯と現況

■学制の変更に伴った自治体境界を越える通学者数の増加への対応

フランスのスクールバスの歴史は1930年代に遡る。1936年に学制の変更により修学年限が延長され、自治体の境界を越えて通学する生徒が増加し、その対応としてスクールバスが導入された。その後、複数の制度改革を経た後、1982年の「国内交通の指針に関する法律」に基づき、1984年9月1日からスクールバスの地方分権が実施された。スクールバスの編成当局は、都市交通共同体（PTU）内では市町村、PTUの圏外では県と定められた。

■バス停の安全性に着目

1980年代初めにはスクールバスの悲惨な事故が相次ぎ、安全性を求める議論が活発化した。1990年代に入ると、バス停が重大な事故の発生箇所であると認識され、バス停の安全性が問題視されるようになった。また、2003年には車両にシートベルトを装備すること及び利用者にはその着用が義務付けられた。1990年後半から都市の拡大とドーナツ化現象が進んだ結果、スクールバス運行における自治体間の協調が議論されるようになってきた。

■地方部の中学校を中心にスクールバスが普及

スクールバスの普及状況を見ると、小学校では地方の10%、中学校では地方の75%の生徒がスクールバスを利用している。都市部では小学校、中学校ともにほとんどスクールバスを利用していない。小学校では、徒歩と自家用車による送迎がほとんどである。高等学校では25%の生徒がスクールバスを利用している。

スクールバスの導入状況

施設ごとのスクールバス利用率	都市部	地方	合計
幼稚園	0%	6%	3%
小学校	0%	10%	5%
中学校	2%	75%	39%
高等学校	25%	70%	47%

出所：Déplacements 誌（1993年13号）



●スクールバスに関する法的枠組みと関係主体

■「国内交通の指針に関する法律」で責任の分担を規定

スクールバスに関する規定は、様々な法律に分散して記載されている。その中でも重要な法律は二種類の主体の役割を規定した法律である。

- ・ サービス内容を決定し、資金を拠出する編成当局
- ・ 編成当局と交わす協定に基づいて実際に輸送サービスを提供するバス事業者

関係者間の責任の分担は様々な法律で規定されているが、その中でも1982年の「国内交通の指針に関する法律 (LOTI)」と1983年の「分権化に関する法律 (デフェール法)」が主要なものである。なお、首都圏のイル・ド・フランスにおけるスクールバスは、地方とは運営方法が異なるため、法律にも例外的な措置が規定されている。

■県や都市交通共同体がスクールバスのサービス内容を決定

「国内交通の指針に関する法律」と1983年の「分権化に関する法律」では、スクールバスに関する以下の主体の役割が規定されている。県あるいは複数のコミューンが連携する都市交通共同体 (PTU) が中心的な役割を果たしており、広域行政主体がスクールバスを編成 (路線、運賃、委託バス事業者の決定等) している点が特徴である。

スクールバスの関係主体と役割

国	エコロジー・持続可能開発省が運輸業者の業務、労働条件、交通安全法制を管轄
地方	<ul style="list-style-type: none"> ● 第一編成当局 (県またはPTU) スクールバスの路線、運賃、委託バス事業者等を決定する ● 第二編成当局 (コミューンまたはコミューンの集合体) 県からスクールバスに関する権限の委譲を受ける
バス事業者	編成当局と契約を締結し、スクールバスを運営する

●スクールバスの運用状況 (財源、運営)

■国から地方に対して財源を委譲

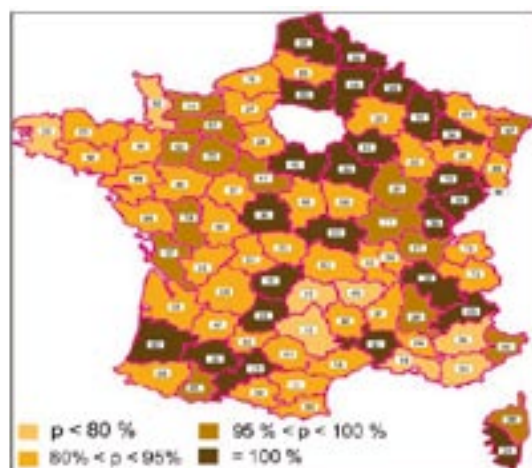
国から地方に対して「一般設備交付金」と「地方分権総合交付金」による財源委譲が図られており、スクールバスを含む通学交通についても県が費用を拠出している。2005年の「教育的交通と公立教育全国組合 (ANATEEP)」調査によれば、全国平均で県予算の4.2%が通学交通に当てられ、児童生徒1人当たりの金額に換算すると、523ユーロ (約82,000円) であった。負担は県によって異なり、24の県で完全無料化、16の県で95%以上の費用を県が負担している。家庭の支出は年間30ユーロ (約4,700円) 程度である (1ユーロ=156.8円として換算*)。

■大手バス事業者への集約が進展

スクールバス事業は、大手バス事業者に集約される方向である。1991年時点では大手バス事業者のシェアは11%であったが、2008年には50%程度を占めるようになった。また、大手バス事業者間の統合も進んでいる。

1987年時点では大手バス事業者が14社あったが、今はヴェオリア (Veolia)、ケオリス (Keolis)、トランスデフ (Transdev) の3社に統合されている。一方、中小のバス事業者も、複数の事業者が集まって協会をつくり、燃料の共同購入を行うなど、パートナー関係の中で生き残りを模索している。

各県別スクールバス費用の負担割合



P= 県の費用負担割合 (イル・ド・フランスは除く)
出所: ANATEEP (2005年)

* 2008年3月1日の為替レート



●子どもを守るための取組

ANATEEPは、交通安全教育キャンペーンを開催し、青少年を対象として交通安全に関する啓発を行っている。キャンペーンでは、スクールバスについて、シートベルト着用の重要性、車内外での態度、乗降時の注意事項、最近の重大事故事例からの教訓等につき、青少年に解説を行っている。



中学校での下校風景
複数のバス（方面別）が
下校時に集合



事例

イル・ド・フランス地方セネマルヌ県 ～安全に配慮したスクールバス運営～

セネマルヌ県は、パリの郊外に位置しているイル・ド・フランス地方で最大の県であり、その約半分の面積を占めている。面積のうち約60%は農業で利用されており、イル・ド・フランス地方で人口密度が最も低い。そのため、特に遠距離通学対策が課題となっている。



●スクールバスの導入概況

■イル・ド・フランス交通編成当局がスクールバスのサービス内容を決定

イル・ド・フランスでは、第一編成当局であるイル・ド・フランス交通編成当局（STIF）がスクールバスのサービス内容を決定している。STIFには、セネマルヌ県を含むイル・ド・フランスの全ての県の交通編成当局が所属している。スクールバスには、路線バスと特別通学路線（専用スクールバス）があり、これらの路線は学校の位置と居住地を踏まえてSTIFが決定している。

■児童・生徒・学生の約4割がスクールバスを利用

セネマルヌ県の児童、生徒、学生は約20万人であり、うち約4割に相当する8万人がバスを利用している（うち65%が専用スクールバス、35%が路線バスを利用）。

●受益者負担の状況と財源

■専用スクールバスの運賃は無料

専用スクールバスの運賃は無料である。路線バスを利用する場合は、学校から自宅までの距離が3km以内は有料、3km超で無料である。専用スクールバスと路線バスの利用も含め、小学生から高校生までの通学費用は、STIFが35%、県が65%の割合で負担している。



■児童生徒向けの乗車券



スクールパスカード：

国と県の助成を受けて発行され、中高校生が学期内に（自宅と学校の間を）一日一往復できる。

Imagin'Rカード：

26歳以下のすべての中高校生、実習生、大学生が利用できる。選択した区域内を平日、無制限で移動できる。



■児童生徒 1 名当たり400～600ユーロの予算を投入

小学校～高校生の通学費用負担にかかる県の予算は約2,000万ユーロ（約31億3,600万円）である。地域によって異なるが、児童生徒 1 名当たりでは年間で約400～600ユーロ（約62,700～94,100円）程度である（1ユーロ＝156.8円として換算*）。

●バスの運営

■児童生徒の輸送以外の時間帯では他の目的にバスを転用

セネマルヌ県では、フランスの三大バス事業者の一つであるヴェオリアがスクールバスを運行している。ヴェオリアは、スクールバス事業を「利益幅は少ないが安定した事業である」と評価しており、児童生徒の輸送以外の時間帯では、他の目的にバスを転用し、経済性を確保している。スポーツ等の課外事業、スイミングスクール、ショッピングセンター等と別途契約を結んでおり、6割はスクールバス用途、残りの4割は多目的に活用している。

●安全対策

■シートベルト着用・安全教育・運転手の訓練

- 1) シートベルト着用：全員にシートベルト着用を義務付けている。1999年にシートベルト着用を義務付ける法律が成立し、それ以降に製造された車両にはシートベルトが整備されている。
- 2) 安全教育：祭り等のイベントの際に安全教育を実施している。車両の内外での適切な行動を啓発するため、希望する学校とバス事業者が共同で毎年「安全デー」を開催している。
 - ・遊びながら交通について学ぶ
 - ・良好な教育的効果(安全、市民的意識)が得られる
- 3) 運転手の訓練：2種類の運転手の教育訓練プログラムを実施している。2009年9月からアルコールテストが導入される予定である。



■「光る標識」の採用

早朝、夜間、霧の中の走行時に効果的な「光る標識」を採用している。フランスでは、2008年10月以降に導入される新車には、光る標識の装備が義務付けられる。光る標識には反射材が使われており、500メートル先からも視認できる。



■デマンドバスを活用した安全確保

新しいスクールバスの形態として、12人乗りのミニバスを使用したデマンドバスを運行している。

デマンドバスは必要なときに学校や保護者が呼ぶことができ、近所での共同利用を通じてコミュニティの形成に貢献している。

早く学校が終了するときなど、バス停で待つ時間が長くなると危険を伴うため、待ち時間を短縮し、安心を提供できるデマンドバスへの関心が高まっている。



* 2008年3月1日の為替レート



スウェーデンにおける スクールバスの活用状況

ポイント

- 自治体ごとに、スクールバスに関する制度を定めている。
- バス停周辺の安全確保に向けた取組に力を入れている。

スウェーデンでは、自治体の9割以上が民間のバス事業者にスクールバスの運行を委託しており、スクールバス事業の効率化とコストの削減を図っている点が注目される。また、飲酒運転防止のための特殊装置である「アルコールロック」が広く導入されているなど、安全確保のための取組も進められている。

●スクールバス導入の経緯と現況

■人口分散型の地域を支えるスクールバス

人口密度が低く、居住地域が分散しているスウェーデンにおいては、遠距離通学の児童生徒が多いことから、都市部を除きほぼ全ての市町村においてスクールバスが活用されてきた。スウェーデンでは1920年代より、各自治体においてスクールバスの導入が進められており、特に、公共交通機関が十分に発達していない地方において、重要な通学手段となっている。

●スクールバスに関する法的枠組みと関係主体

■通学に関する法制度

1985年に制定された教育法において、学校から自宅までの距離が長く通学が困難な児童生徒及び通学路の安全性が低いと判断された地域の児童生徒に対し、自治体が無料で通学手段を提供することが定められている。通学支援の対象となる児童生徒の具体的な基準（学校から自宅までの距離等）は教育法には明文化されておらず、各自治体によって決定されている。

■市町村（コミュニティ）がスクールバスを運営

スクールバスを運営しているのは、コミュニティと呼ばれる市町村である。コミュニティは公立学校に通う児童生徒の通学手段に関する政策を担当している。市の教育局もしくは交通局が、通学支援対象者の審査や、民間バス事業者の選定等を担当している。



路線バスを活用したスクールバス
（ボーレンゲ市）



●スクールバスの運用状況（財源、運営）

■各自治体がスクールバスの運営費用を負担

自治体がスクールバスの運営費用を負担しており、スクールバスの運行費用として特定された中央政府からの助成金はない。そのため、多くの自治体は、少ない台数でより多くの児童生徒を送迎できるように学校の開始時間を調整する等、スクールバスの費用を節減している。

■自治体の9割以上が民間バス事業者へスクールバスの運行を委託

スクールバスを活用している自治体の9割以上が、民間バス事業者にスクールバスの運行を委託している。自治体は応札者に対して、学校数や児童生徒数、走行ルート等を公示し、競争入札によってバス事業者を選定することが一般的となっている。多くの自治体では、安全や環境に配慮した設備（排ガスフィルター、燃費の良いエンジン等）を搭載することをバス事業者に求めており、スクールバスの委託事業者を選定する際は、価格のほかにこれらの条件を満たしているかが審査されることもある。

また、公営の路線バスをスクールバスとして活用するケースもある。公営の路線バスは複数のコミュニティによって共同運行されており、それぞれのコミュニティが域内の学校の登下校時間に合わせて路線バスの時刻表を調整している。

●子どもを守るための取組

■「アルコロック」の搭載

スウェーデンでは、多くのスクールバスに「アルコロック」が搭載されている。「アルコロック」とは、運転手の酒気帯び運転を防止するために開発された装置であり、運転手はエンジンをかける度に「アルコロック」で、酒気帯びでないことを確認しなければならない。酒気帯びでないことが確認されると、緑のランプが点灯し、エンジンをかけることができる。

■運転手の訓練の導入

スクールバスを安全に運行するため、運転手のための様々な訓練プログラムが導入されている。

運転手の訓練は、バス事業者と自治体がそれぞれ実施している。

スクールバスの運転手になるために特別な基準はなく、商業車両の運転免許証を持っていれば、スクールバスの運転手になることができる。

運転手の訓練プログラムの一例

- ・ファーストエイド（救急・応急手当の方法を習得）
- ・避難訓練（年に一度児童生徒とバスからの非難訓練を実施）
- ・凍結した道路の運転（冬の路面凍結に対応する訓練）
- ・燃費向上のための運転方法（エコ・ドライビング）指導
- ・市の交通規則に関する講習会
- ・乗車マナーが悪い児童生徒への対応方法 等



「アルコロック」



事例

リンシェーピン市

～市、バス事業者、学校が連携した、スクールバスの運行～

ストックホルムの南東に位置するリンシェーピン市 (Linköping) では、児童生徒の約10%が市の提供するスクールバスを利用して通学している。スクールバスの利用者は公立の小中学校に通う児童生徒であり、私立学校の児童生徒は対象外である。また、特別支援学校に通う児童生徒には、専用スクールバスやタクシー等の通学手段が提供されている。

リンシェーピン市の学校数

学校	学校数
公立小中学校(6歳～16歳)	60校
公立高等学校(16歳～19歳)	4校
私立学校	70校

●対象となる児童生徒

リンシェーピン市の児童生徒数は約20,000人であり、そのうち2,400人がスクールバスを利用している。スクールバスの利用対象となる児童生徒は、学校から自宅までの距離に応じて決定されており、支援の対象となる児童生徒は無料でバスを利用することができる。

通学支援の利用対象者となる児童生徒の基準

年齢	学校から自宅までの距離
6歳～7歳	2km
8歳	2.5km
9歳～12歳	3km
13歳～16歳	4km
16歳～19歳	5km

●事業主体

リンシェーピン市では、9社の民間バス事業者が40台のスクールバスを運行しており、1台のバスが複数の学校を担当している。また、公営の路線バスの一部は、通学時間帯に専用スクールバスとして運行されている。バス事業者は入札によって決定され、5年に1度事業者の選定が行われる。スクールバスとして使用されているのは一般の観光バスやチャーターバスであり、通学時間帯以外は他の業務に活用されている。



リンシェーピン市で利用されているスクールバス

●バスルートの設定方法

リンシェーピン市では、各学校の校長がスクールバスの運行ルートを決定している。新学期が近づくと、校長はバス事業者と相談しながらスクールバスを利用する児童生徒の住所や年齢を考慮しながら、スクールバスの運行ルートおよび乗降車所を設定する。リンシェーピン市には、片道一時間以上スクールバスに乗って通学してはならないという規則があるため、それらの規則も考慮される。また、リンシェーピン市には、児童生徒がスクールバスで学校に到着してから授業開始まで、20分以上間隔を空けてはならないという規則があるため、校長は全てのスクールバスが学校に到着してから20分以内に授業が開始されるよう時間を調整しなければならない。



●運営費用

通学支援のための費用は、年間約6,000万クローネ（約10億380万円）であり、うち約3,000万クローネ（約5億190万円）が専用スクールバスの運行費用である。その他の約3,000万クローネは路線バスを利用して通学する児童生徒の定期代に充当されている（1クローネ=16.73円として換算*）。

スウェーデンでは、中央政府から自治体に支給される交付金の用途は指定されておらず、自治体が自由に決定しているため、スクールバスについても特定の財政支援があるわけではない。スクールバスを利用する児童生徒からは運賃を徴収していないことから、スクールバスの運営費は自治体が全額負担することとなる。リンシェーピン市では、スクールバスの運営費用は市の税収から拠出されている。

●スクールバスのメリットと課題

■スクールバスのメリット

共働き家庭のサポート

スウェーデンでは、出産後も仕事を続ける女性が多く、スクールバスは共働きの家庭を支援する方策としてその重要性が認識されている。

環境への配慮

スクールバスには排ガスフィルターや燃費のよいエンジンを搭載した車両が使用されており、自家用車に比べ環境に配慮した通学手段となっている。

■スクールバスの課題

バス停付近の安全確保

バス停付近の安全確保のため、全てのバス停に標識等を設置するよう現在整備を進めている。

*2008年3月1日の為替レート

ある冬の日の通学風景 ～スウェーデンボレンゲ市のケース～

6:30 スクールバスの運転手がバス事業所に集合する。



まだ暗いうちから出発

7:25 スクールバスの整備、点検を終えると、始発点へ向けて出発する。



「アルコロック」で酒気がないことを確認

7:40 ルート1の始発点に到着し、児童のピックアップを開始する。

8:00
～8:40 農村地域を回り、14名の児童をピックアップする。児童の多くは、朝の暗闇のなか、バスを待っている。蛍光ベストを着用している児童にバスのライトが反射し、ようやく位置を確認することができるほど辺りは暗い状態である。



バスを待っている児童

9:00 ようやく辺りが明るくなり始める。小学校に児童を送り届けると、スクールバスは、ルート2に向かう。

9:15
～9:45 ルート2は、ルート1に比べ短く、児童数も少ない。ルート1と同じ学校へ児童を送り届ける。

10:00 児童を送り届けると、そのまま午前中の課外活動に出かけるクラスを乗せ、隣の小学校まで移動する。



ようやく辺りが明るくなる

10:30 課外活動のクラスを送り届けた後は、バス事業所に戻り、路線バスとして運行する。運転手は下校時間までしばらく休憩する。

課外活動にも同じバスを使用している



韓国における スクールバスの活用状況

ポイント

- スクールバスは、国公立の小学校では活用されておらず、主に私立学校や特別支援学校において活用されている。
- 「道路交通法」等において、スクールバスの車両や安全性に関する規則を定めている。
- スクールバスの運営をバス事業者に委託してコスト削減を図っている学校もある。

韓国では、主に私立小学校においてスクールバスが活用されている。スクールバスとして運行するためには「道路交通法」等において定められている規定を満たさなければならず、また事前に警察署へ申告を行なう必要がある。

●スクールバス導入の経緯と現況

国公立小学校に通う児童の8割は徒歩で通学しており、そのうちの7割以上は通学時間が15分未満であることから、国公立小学校ではスクールバスは活用されていない。一方で、進学熱が高い韓国では、塾が独自に民間バス事業者と契約して子ども用のバスを運行しているケースもある。

●スクールバスに関する法的枠組みと関係主体

■道路交通法でスクールバスを定義

韓国ではスクールバスを「児童通学バス」と称している。これは、13歳未満の子どもが幼稚園、初等学校、特別支援学校、保育施設、学習塾等へ通学する際使用される乗合自動車を指している。なお、韓国では、スクールバスの利用対象者に中学生は含まれていない。

■国がスクールバスに関する安全規則を制定

国がスクールバスに関する法整備を行っており、「道路交通法」や「自動車管理法」等においてスクールバスの車両や安全性に関する規則が定められている。

●スクールバスの運用状況

■民間バス事業者によるバスの運行

私立小学校では、民間バス事業者がスクールバスを運行していることが一般的である。これらのバスは、スクールバスとしての規定を満たさなければならないほか、事前に警察署へ申告することが義務付けられている。スクールバスの規定には以下のようなものがある。

- 車体を黄色く塗装する
- 車体横部に幅30cm以上のブルーラインを入れる
- 自家用ナンバーの車両は車体前上部に赤色・黄色のフラッシュライトを装備する（フラッシュライト装備があればブルーラインは不要）
- シートベルトを装備する
- 傷害保険に加入する

バス事業者が運行するスクールバス
黄色のナンバープレートは事業用を示す



●子どもを守るための取組

■シートベルトの義務付けや乗車口の高さを法律で規定

スクールバスの座席には、児童の体形に合わせて調節することができるシートベルトが装備されていなければならないほか、乗車口のステップの第一段は地面から30cm以内、第二段以上は下のステップから20cm以内とすることが法律によって定められている。さらに、スクールバスには児童が乗降中であることを示す蛍光灯が設置されていなければならない、点滅回数や点滅方法などについても、法律で規定されている。

■スクールバスに対する一般ドライバーの禁止行為

一般ドライバーが、走行中にスクールバスを追い越したり、児童を乗せたスクールバスに対してパッシング、クラクションを鳴らす等の威嚇行為を行うことは禁止されている。また、一般ドライバーは、児童の乗降中は一時停止し、安全を確認後、徐行しなければならない。

事例

ソウル市

～バス事業者を活用したコストの削減～

梨花女子大学付属小学校では、スクールバスの管理・運行をバス事業者に委託している。契約金額は、車両、ドライバー、添乗員込みで月410万ウォン（約36万9,000円）であるが、夏休み、冬休み期間中は使用頻度が低くなるため半額となる(1ウォン=0.09円として換算*)。

運行ルートは、新入生の住所を基に学校が決定する。スクールバス専用のバス停はなく、目印となる場所（商店等）に近隣の児童が集合する。スクールバスには制服を着用した添乗員が同乗しており、乗降時の安全に配慮している。

*2008年3月1日の為替レート



スクールバスには、制服を着用した添乗員が乗車している



観光バスを改装して使用している車内



オーストラリアにおける スクールバスの活用状況

ポイント

- 遠距離通学の児童生徒を支援するために、スクールバスが活用されている。
- スクールバスに関する規則や運営方法は州ごとに決定されている。

●スクールバス導入の経緯と現況

■遠距離通学を支えるスクールバス

オーストラリアにおいては、遠距離通学児童生徒の支援策としてスクールバスが活用されてきた。近年では、いくつかの州において学区制度が廃止され、学校選択制が導入されたことから、遠距離通学の児童生徒が増加し、スクールバスに対するニーズが高まっている。

■通学支援の実施状況

各州において様々な通学支援策が導入されている。スクールバスは主に地方で通学する児童生徒のために運行されているが、公共交通機関が発達している都市部においては、路線バスを通学時間帯のみ専用スクールバスとして活用するケースもみられる。各州における通学支援の対象となる児童生徒は以下のとおりである。

通学支援の対象となる児童生徒

州	学校から自宅までの距離	通学する学校に関する規定*
ニューサウスウェールズ州	<ul style="list-style-type: none"> ・幼児～2年生:全員対象 ・3年生～6年生:直線距離が1.6km以上、または通学路の距離が2.3km以上 ・7年生～12年生:直線距離が2km以上、または通学路の距離が2.9km以上 ・専門学校の生徒(18才未満):通学路の距離が3.2km以上 	なし
ビクトリア州	<ul style="list-style-type: none"> ・初等・中等学校に通う児童生徒:4.8km以上 	あり
クィーンズランド州	<ul style="list-style-type: none"> ・初等学校に通う児童:3.2km以上 ・中等学校に通う生徒:4.8km以上 	あり
南オーストラリア州	<ul style="list-style-type: none"> ・へき地の児童生徒:5km以上 	あり
西オーストラリア州	<ul style="list-style-type: none"> ・初等・中等学校に通う児童生徒:4.5km以上 	あり
タスマニア州	<ul style="list-style-type: none"> ・へき地の児童生徒:学校またはバス停まで5km以上 	なし

*自宅から最も近い学校に通学しなければならないという規定。



●スクールバスに関する法的枠組みと関係主体

■州ごとにスクールバスに関する規則を制定

連邦レベルにおいては、1999年「オーストラリア車両基準に関する規則」が制定され、同規則によって、子どもを乗せたバスを「スクールバス」と表記しなければならないと規定されている。また、州レベルでは、通学支援の対象や車両に関する規則が制定されている。

■教育及び交通関係省庁がスクールバスを管轄

各州政府の教育及び交通関係政府機関がスクールバスに関する政策を担当している。例えばニューサウスウェールズ州においては、運輸省（Ministry of Transport:MOT）及び教育訓練省（Department of Education and Training:DET）がスクールバスの安全規則や、バスの乗車マナーに関するガイドラインを策定している。また、道路の管理を行っている道路交通局（Roads and Traffic Authority:RTA）が、「学校周辺安全プログラム」を実施しているほか、スクールゾーンの設定や違法駐車を取り締まり等を行っている。

●スクールバスの運用状況（財源、運営）

■通学支援に係る費用は主に州政府が負担

児童生徒の通学支援に係る費用は、主に州政府が負担している。例えば、ニューサウスウェールズ州においては、通学支援制度に係る費用は全額州政府が負担しており、西オーストラリア州においても、通学支援及び交通安全教育に関する費用は州政府が負担している。

■地域の実情に応じて運行主体を決定

シドニーのような都市部では、児童生徒の5割が通学の際路線バス等の公共交通機関を利用しており、これらの路線バスは、通学時間帯のみ専用スクールバスとして活用されている。他方、地方においては、6割以上の児童生徒がスクールバスを利用しており、これらの地域では、民間のバス事業者に運行を委託するケースが多くなっている。



路線バスを活用したスクールバス
（シドニー）



●子どもを守るための取組

■交通安全教育を徹底

児童生徒に対する交通安全教育に力を入れている。例えば、ニューサウスウェールズ州においては、生活安全に関する授業の一環として、児童生徒に対し安全な道路の横断方法を指導している。また、交通安全に関する教員向けの指導訓練も行われている。

■乗車マナーの向上に向けたガイドラインの策定

子どもがスクールバスの中で問題を起こすことがないように、多くの州において乗車マナーに関するガイドラインが制定されている。ガイドラインには、バスでの乗車マナーが明記されており、それらのガイドラインに従わない児童生徒は、バスの利用資格が剥奪される。ガイドラインの制定を通じて、バスの中の秩序が保たれている。

事例 ニューサウスウェールズ州 ～公共交通機関を活用した通学スキーム～

●導入の経緯

ニューサウスウェールズ州においては、1980年代後半に学区制度が廃止されたことから、遠距離通学の児童生徒が増加し、通学支援への要請が高まった。このため、州政府は児童生徒通学スキーム(School Student Transport Scheme:SSTS)を拡充していった。SSTSでは、児童生徒に公共交通機関の定期券を支給しているほか、公共交通機関の整備が遅れている地方の児童生徒に対して専用スクールバスを運行している。

●SSTSの概要

■利用可能な曜日及び時間帯

SSTSによる公共交通機関の定期券は、月曜日から金曜日の7時から9時半及び15時から17時の間に使用することができる。また、定期券は学校から児童生徒の自宅までの路線のみで使用可能であり、通学以外の用途には使用できない。

■利用条件

SSTSの利用条件は以下のとおりとなっている。

- ニューサウスウェールズ州の住民であること。
- 以下のいずれかに該当する、4歳半以上の児童生徒であること。
 - 幼稚園から2年生までの幼児児童。
 - 学校から自宅までの直線距離が1.6Km以上または通学路の距離が2.3Km以上の3年生から6年生の児童。
 - 学校から自宅までの直線距離が2Km以上または通学路の距離が2.9Km以上の7年生から12年生までの生徒。
 - 以下の要件を満たしている18才未満の専門学校の生徒。
 - ・授業時間数が週に最低20時間であること。
 - ・就労していないこと。
 - ・通学路の距離が3.2Km以上であること。

これらの利用条件の審査は、児童生徒が通学する学校によって行われている。



通常は路線バスとして使用されているが、通学時間帯はスクールバスとして使用されている



停車中はライトが必ず点滅する

●バスの運営

スクールバスは公営のバス事業者若しくは民間のバス事業者によって運行されており、委託先は地域によって異なる。例えばシドニー市では、スクールバス運行の50%を公営のバス事業者に、50%を民間のバス事業者に委託しているが、シドニー市以外の地域においては、95%を公営のバス事業者に委託しているケースもある。

●運営費用と財源

SSTSの費用は全額州政府が負担しており、2007年の予算は約4億5,000万豪ドル（約436億5,000万円）であった。児童生徒一人当たりの平均年間予算は約650豪ドル（約6万3,020円）となっているが、地域によって、約345豪ドル（約3万3,450円）から約1,200豪ドル（約11万6,340円）まで幅がある（1豪ドル=96.95円として換算*）。

●子どもを守るための取組

道路交通局はバスの乗車マナーを定めたガイドラインを策定し、児童生徒の乗車中の態度について規定することで、スクールバス内における暴力行為やいじめの対策を講じている。同局は「バス運行事業者評価システム」を用いて、スクールバスが安全に運行されるよう事業者をモニタリングしている。また、同局は、新学期が始まるタイミングにあわせてテレビやラジオ等を通じた交通安全教育を実施しているほか、一般ドライバーに対してスクールバスの周辺を走行する際は十分注意するように呼びかけている。

*2008年3月1日の為替レート



参考

諸外国における通学路

アメリカ

■「通学路の安全プログラム」の実施

2005年から、全米で「通学路の安全プログラム（Safe Route to School Program）」が実施されており、環境保護及び児童生徒の健康増進のために徒歩や自転車による通学を奨励している。通学路にボランティアスタッフを配置したり、交通事故の危険性が高い道路に信号や歩道を整備する等の取組を通じて通学路の安全を確保している。また、市や学区の教育委員会や通学担当者が、地元警察と協力しながらバス停付近や通学路の安全性評価を実施している。



イギリス

■通学アドバイザー制度を通じた通学路の安全確保

通学アドバイザー（School Travel Advisor）制度が導入されており、多くの自治体が通学アドバイザーの助言を受けながら、通学路の安全を確保している。例えば、低学年の児童も安心して徒歩通学ができるように、ボランティアのエスコートスタッフが毎日決まったルートを児童と通学する“ウォーキング・スクールバス”が実施されている。

フランス

■交通安全に関する改善策を検討

エコロジー・持続可能開発省の中に教育的交通の事故を総括する国家運輸委員会を設置し、交通安全に関する改善策を検討・提案している。また、「教育的交通と公立教育全国組合（ANATEEP）」のような民間の交通組合や交通安全啓発団体が、運輸省、教育省、内務省、防衛省等と連携しつつ全国規模の活動を展開している。



ドイツ

■様々な団体が交通安全対策を実施

ドイツ交通安全協会（DVW）が、ドイツ全土で市民を対象とした交通安全及び啓発・教育プロジェクトを実施している。

ノルトライン・ヴェストファーレン州には、州の建設・交通省が提唱し発足させた「NRW 交通安全ネットワーク」という組織があり、「交通安全週間」、「ウォーキング・スクールバス（集団登下校）」等の交通安全対策を実施している。

の安全確保のための取組



スウェーデン

■安全なバス停の設置

多くのスクールバスルートにはバス停が設置されておらず、中には路肩が乗降所となっているケースも報告されている。また、バス停が設置されていたとしても、スクールバスのバス停であることを示す標識が設置されていないことが多い。冬場は通学時間帯は暗く、道路脇には雪も積もっていることから、バスを待っている児童生徒を見つけることは困難である。そこで、子どもが近づくとランプが点滅し、バスの運転手や一般のドライバーに子どもがいることを知らせるバス停の設置が進められている。



提供：スウェーデン国立交通研究所

韓国

■スクールゾーンを設定し学校周辺の安全を確保

校門より300mの範囲をスクールゾーンとして設定し、車両の速度を時速30km以下に制限している。また、駐車を禁止し、車両と歩行者の分離(歩道整備)を進めている。スクールゾーン用の車道を赤色に塗装し、一般ドライバーの注意を喚起している。



オーストラリア

■“ウォーキング・スクールバス”の実施による安全対策

環境保護と児童生徒の健康増進の観点から、ウォーキング・スクールバス(集団登下校)が全国的に実施されている。通学路となるルートは注意深く選定され、安全性がチェックされている。また、児童生徒に同伴する通学ボランティアに対して適格性審査が行われている。



諸外国におけるスクールバスの活用状況

平成20年3月発行

- 発行 文部科学省スポーツ・青少年局
- 制作 株式会社三菱総合研究所 海外事業研究センター
〒100-8141 東京都千代田区大手町2-3-6
TEL 03-3277-4501

本誌の一部あるいは全部を無断で複写複製することは、法律で認められた場合を除き、著作権の侵害となる場合があります。