



「令和の日本型学校教育」を推進する
学校の適正規模・適正配置の在り方に関する調査研究協力者会議
発表資料

(学校の適正規模・適正配置に伴う児童生徒の通学の在り方の調査研究)

2025年12月1日

目次

No	項目	主な発表事項	ページ
1	調査概要	<ul style="list-style-type: none">・ 調査目的・ 調査手法	2
2	アンケート調査	<ul style="list-style-type: none">・ アンケート調査の概要（調査手法、回答数等）・ 主要な調査結果（スクールバスの導入状況、遠距離通学の状況、スクールバス導入時の課題、未導入団体における課題等）	4
3	ヒアリング調査	<ul style="list-style-type: none">・ ヒアリング調査の概要（実施目的等）・ 主要な調査結果（スクールバス導入による課題への対応策、スクールバス導入に向けた阻害要因等）	24
4	通学に係る課題と対応事例	<ul style="list-style-type: none">・ 課題に対する対応事例	33
5	まとめ	<ul style="list-style-type: none">・ 今後の施策検討に向けた考察	43

1. 調査概要

本業務では、スクールバスを中心として、学校の統廃合に伴う通学手段の確保策について、導入・運用に伴う課題や必要な支援の方向性を明らかにするための調査を行う

調査研究の概要

背景

- 特に過疎化が進む地方部を中心に、学校の統廃合に伴う通学手段の確保が難しい状況となっている
- 自治体からは、検討の進め方等をはじめ参考となる情報や先進事例等に関する情報提供が求められている

目的

- 学校の統廃合に伴う通学手段の確保策について、導入・運用に伴う課題及び他の自治体の参考となる対応事例を整理したうえで、今後必要な支援の方向性を明らかにする

実施事項・アプローチ

- 通学時間、通学距離に加え、交通手段としてのスクールバスや公共交通機関の利用状況などについて情報収集・分析を実施
- アンケート調査を通じて学校統廃合に伴う通学の現状と課題を把握したうえで、ヒアリング調査で課題への対応事例の収集及び通学手段確保に伴う課題の深掘りを実施

本日は、7月に実施したアンケート調査の結果、及び推進中のヒアリング調査から得られた現段階での示唆をご報告

2. アンケート調査

適正規模・適正配置に伴う通学の現状と課題の把握を目的に、アンケート調査を実施した

アンケート調査の概要

調査目的	適正規模・適正配置に伴う通学の現状と課題の把握
調査対象	<ul style="list-style-type: none">「令和5年度学校規模の適正化及び少子化に対応した学校教育の充実策に関する実態調査」にて、「令和4年度、令和5年度において統合事例がある」と回答があった231市区町村を対象に調査票を配布各市区町村において、直近10年間に行った統合のうち、新しいものから最大3校を抽出し回答
調査期間	令和7（2025）年7月1日（火）～7月18日（金）
調査手法	文部科学省WEB調査システム（EduSurvey）を使用したオンラインアンケート
回答数・回答率	<ul style="list-style-type: none">41都道府県・167市区町村が285校について回答<ul style="list-style-type: none">285校の内訳：小学校176校、中学校56校、義務教育学校・小中一貫校（以下、「義務教育学校等」という）53校市区町村数ベースの回答率：72.3%

アンケート調査の主要な調査結果は以下の通り

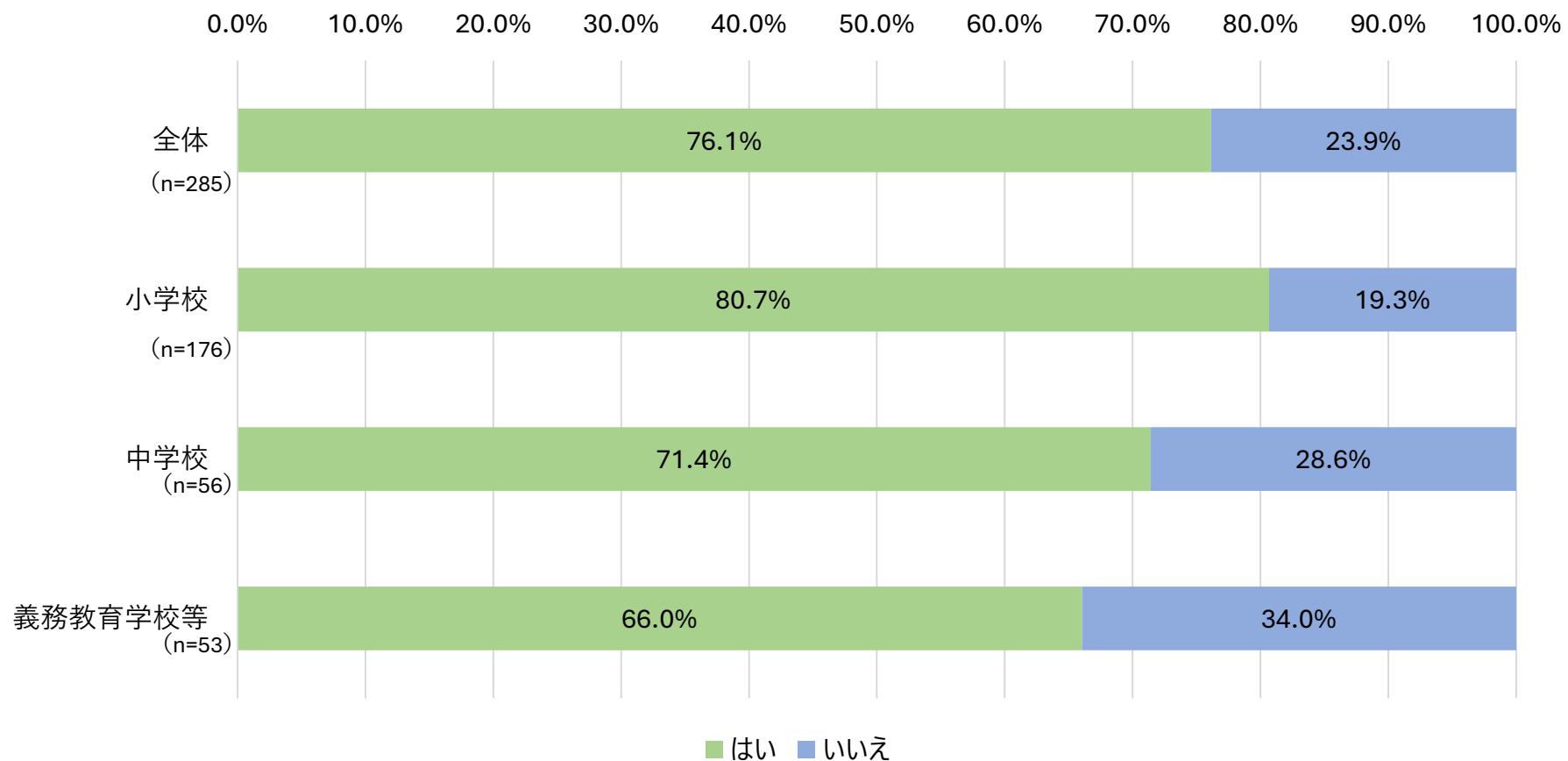
調査結果サマリ

全体傾向	スクールバスの導入率	アンケートに回答した小学校、中学校、義務教育学校等のうち、 76% でスクールバスを導入している 小学校では81%、中学校では71%、義務教育学校等では66% が統合後の学校でスクールバスを導入したと回答した
	認めている通学手段	徒歩やスクールバス以外の通学手段として、 小学校では保護者による送迎、中学校では自転車、義務教育学校等では保護者による送迎 を認めている学校が多い
スクールバス導入済	利用要件	スクールバス導入校のうち 53% は、 通学距離を基準にスクールバス利用の要件を定めている 距離に関する要件を定めている小学校のうち 67% 、中学校のうち 58% は、 4km/6kmよりも短い距離を要件 にしている
	導入に向けて懸念・議論された課題	導入に向けて懸念された課題・議論された課題として「 運行の委託事業者や運転手の確保が困難となることが懸念される 」が最も多く、次いで「 児童/生徒の乗車・降車時の管理等が不十分なことによる事故が懸念される 」「 スクールバスの導入・運営に必要な予算確保が困難となることが懸念される 」「 徒歩の時間が減少することで、体力が低下する 」が多い
スクールバス未導入	改善要望	児童生徒や保護者からの改善要望として「 停留所の位置を見直し、停留所から家までの距離を短縮してほしい 」が最も多い
	未導入の理由	スクールバスの導入を検討したことはない学校では「 ほとんどの児童/生徒は徒歩で通学可能だから 」が最も多く、スクールバスの導入を検討したが導入に至らなかった学校では「 スクールバスではなく、公共交通機関を利用し定期代を補助する方が効果的だと判断したから 」が最も多い
解消困難な課題	解消困難な課題	スクールバス導入に向けて自団体単独で解消困難な課題は「 スクールバスの購入、維持に係る財源の確保 」が最も多く、次いで「 運転手の確保 」「 業務委託で実施する場合の適切な業者の確保 」が多い

統合後の学校でスクールバスを導入している割合は全体で76%であった

スクールバスの導入率

統合後の学校で、スクールバスは導入していますか。（単数回答）

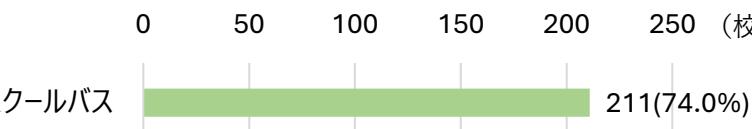


徒歩以外の通学手段として、スクールバスを認めている学校が最も多く、次いで保護者による送迎、公共交通機関を認めている学校が多い

認めている通学手段 (1/2 : 全体)

統合後の学校で、徒歩以外で認めている通学手段をすべて選択してください。
徒歩以外の通学手段を認めていない場合は、「徒歩のみ」を選択してください。（複数回答）

全体



「その他」の回答内容

「その他」の回答内容	回答数
スクールタクシー	10
校舎の建替工事に伴い、一時的にスクールバスを運行	1
特定地域の一部の学年のみ、希望者に路線バスの定期券を支給	1
個別の状況を考慮して対応	6

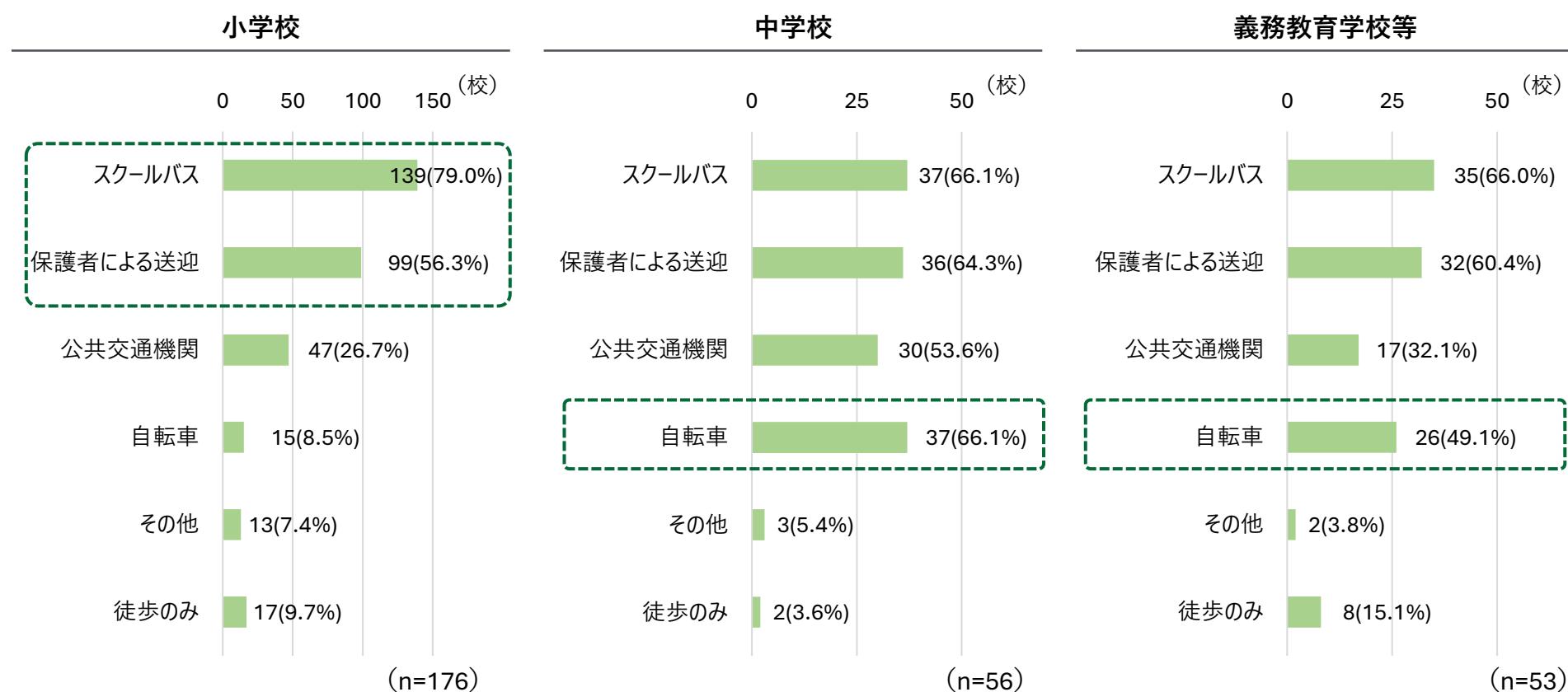
(n=285)

「保護者による送迎」167件のうち7件（4市町5校）では、スクールバスや公共交通機関を認めておらず、「保護者による送迎」のみを認めている

徒歩以外の通学手段について、小学校ではスクールバスと保護者による送迎を認めている学校が多く、中学校や義務教育学校等では自転車を認めている学校が多い

認めている通学手段 (2/2 : 学校種別)

統合後の学校で、徒歩以外で認めている通学手段をすべて選択してください。
徒歩以外の通学手段を認めていない場合は、「徒歩のみ」を選択してください。（複数回答）

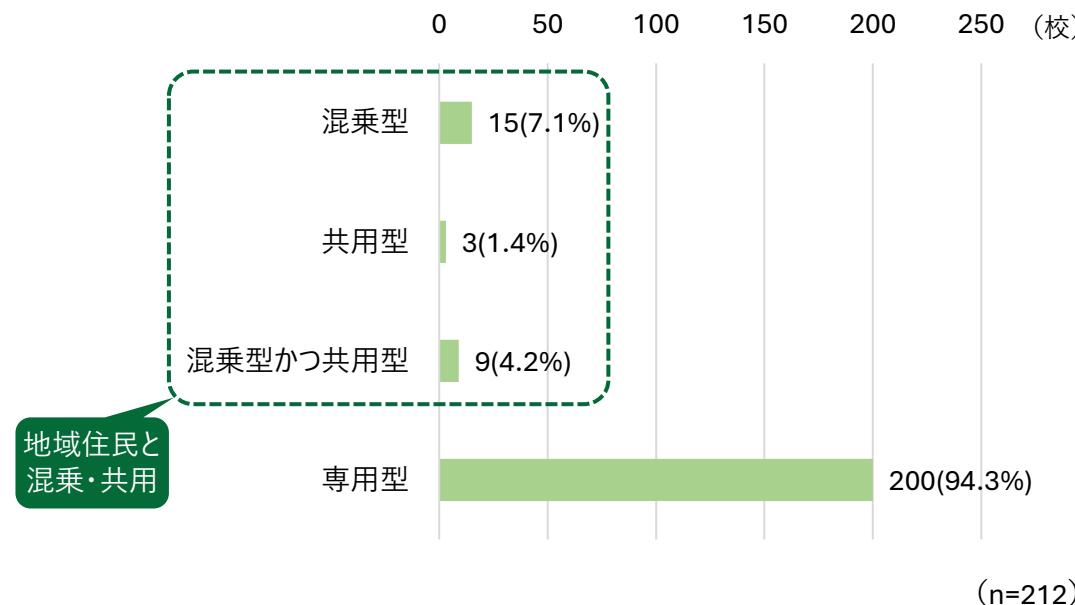


約1割の学校では、スクールバスを地域住民と混乗・共用している

地域住民との混乗・共用の状況

スクールバスの地域交通との混乗・共用の状況について、各パターンごとの台数をご記入ください。
そのパターンのバスを運用していない場合は0とご記入ください。（複数回答）

地域交通との混乗・共用の状況



※混乗型：スクールバスで、児童/生徒と地域住民が共に乗り合わせる

共用型：スクールバスが使用されていない時間帯（登下校時以外）に、バスをコミュニティバス等として活用する

混乗型かつ共用型：登下校時は児童/生徒と地域住民が乗り合わせ、登下校時以外はコミュニティバス等として活用する

専用型：地域住民が利用することはない

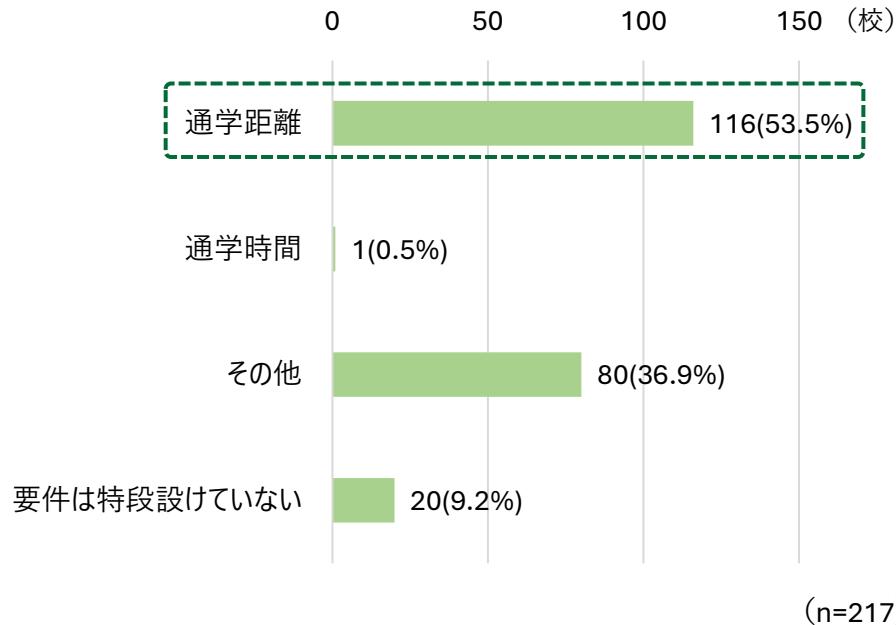
スクールバス利用の要件として、自宅から学校までの通学距離で要件を設けている学校が最も多く、次いで特定の地区に居住していることを要件としている学校が多い

スクールバスの利用要件

(1/2 : 全体)

スクールバスを利用することができる児童/生徒の要件を設けていますか。（単数回答）

全体



「その他」の回答内容

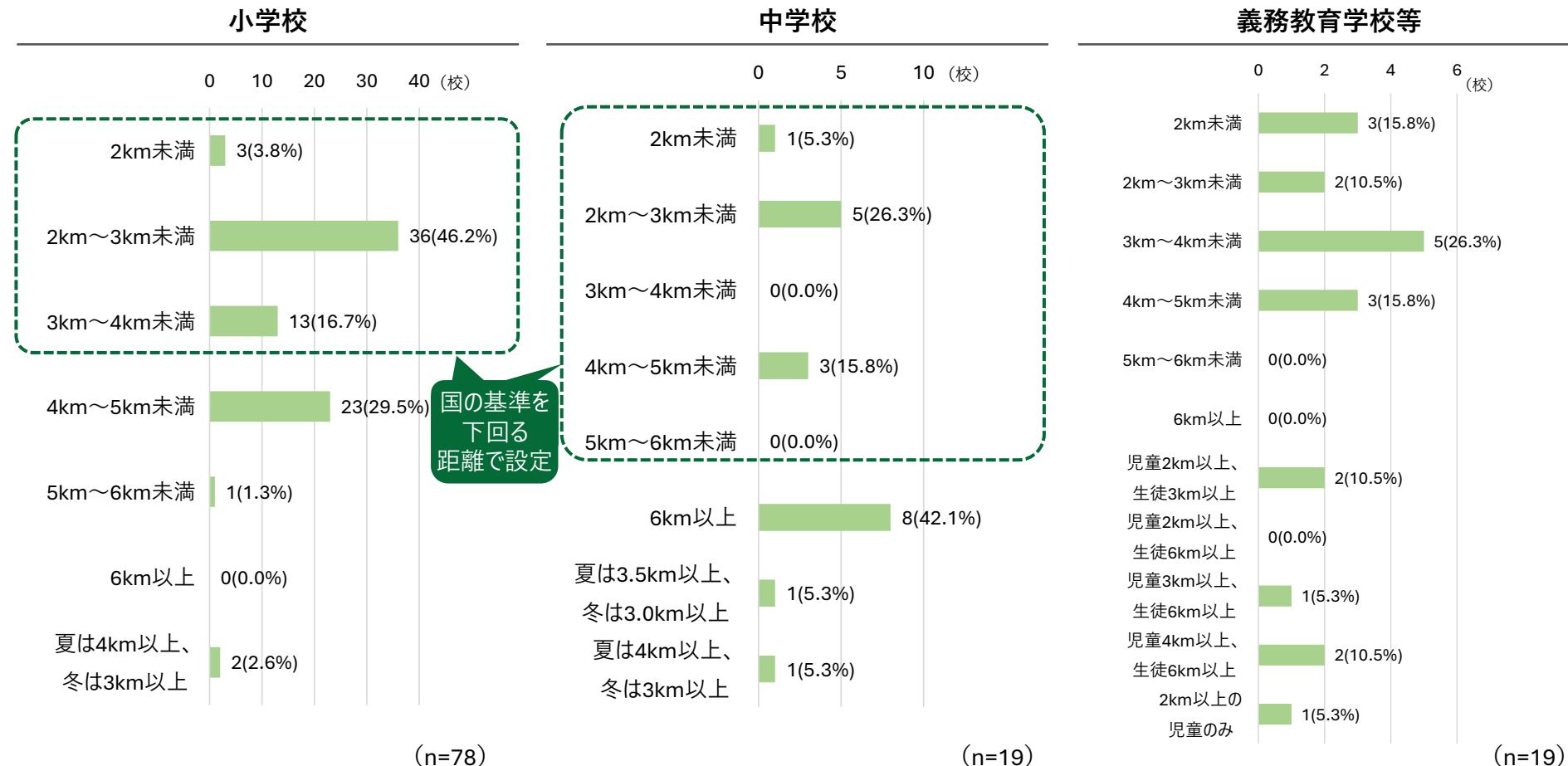
「その他」の回答内容	回答数
特定の地区に居住していること	70
通学距離と乗車定員に応じて調整	1
通学距離が一定の距離以上、または特定の地区に居住していること	4
条例で定めている	2
保護者からの申し出	1
基本的には全員が利用	1
個別検討	1

距離に関する要件を設けている小学校のうち約7割、中学校のうち約6割は、国が定める適正配置の基準（小学校：4km、中学校：6km）を下回る距離を基準としている

スクールバスの利用要件

(2/2：通学距離に関する要件の学校種別の状況)

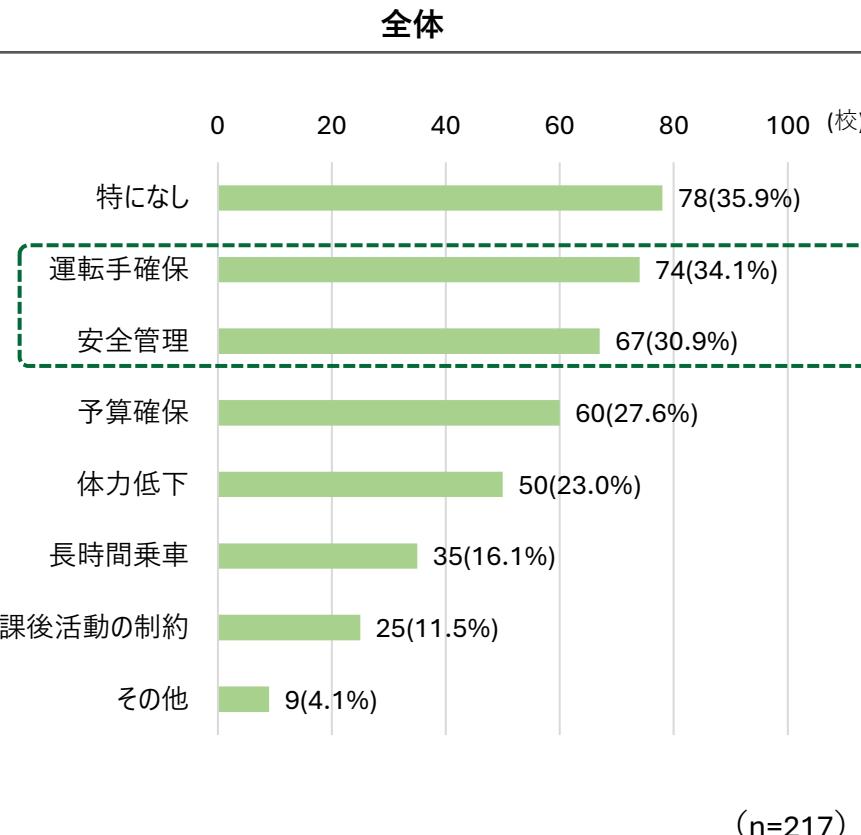
スクールバスを利用することができる児童/生徒の要件を設けていますか。（単数回答）



スクールバス導入に伴う課題として懸念されていた点は、「特になし」を除くと、運転手の確保や安全確保に関する点が多い

スクールバス導入に伴う課題として懸念されていた点 (1/2 : 全体)

スクールバス導入に向けた検討を開始する前に、スクールバス導入に伴う課題として懸念されていた点として当てはまるものをすべて選択してください。（複数回答）



「その他」の回答内容

「その他」の回答内容	回答数
転回場所、乗降場所等の確保のための改修	3
ルートの設定	2
中学生利用の有無	1
スクールバス乗車を認める児童の条件（距離数等）の決定	1
保護者の負担増	1
地域内の公共交通機関の利用	1
不明	1

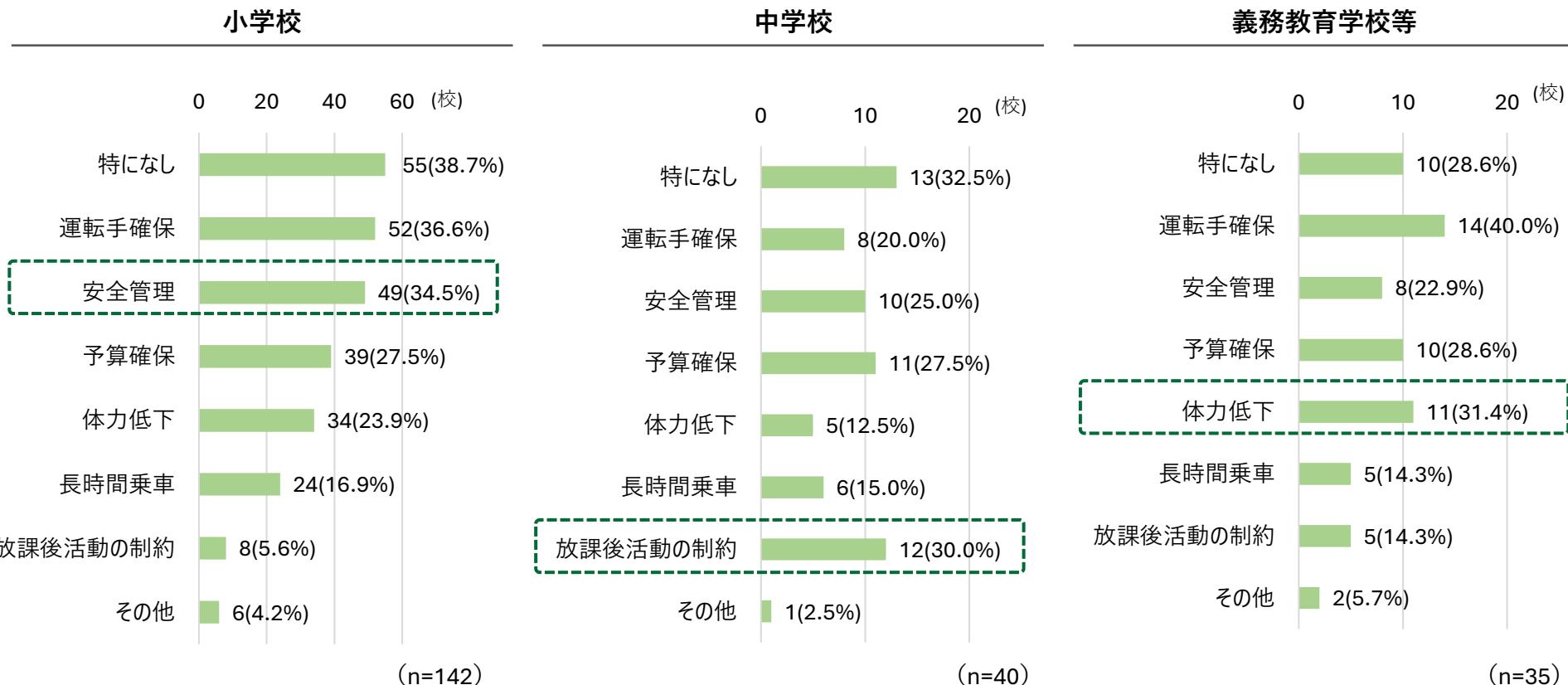
注：左のグラフでは、各選択肢を以下の通り略して表記している

選択肢	略称
運行の委託事業者や運転手の確保が困難となることが懸念される	運転手確保
児童/生徒の乗車・降車時の管理等が不十分なことによる事故が懸念される	安全管理
スクールバスの導入・運営に必要な予算確保が困難となることが懸念される	予算確保
徒歩の時間が減少することで、体力が低下する	体力低下
バスの乗車時間が長時間になることで、家庭学習や遊び等の時間が減少する	長時間乗車
部活動等の放課後活動が制約される	放課後活動の制約

小学校では安全管理、中学校では放課後活動の制約、義務教育学校等では体力低下が他の学校と比べ多く挙げられている

スクールバス導入に伴う課題として懸念されていた点 (2/2 : 学校種別)

スクールバス導入に向けた検討を開始する前に、スクールバス導入に伴う課題として懸念されていた点として当てはまるものをすべて選択してください。（複数回答）



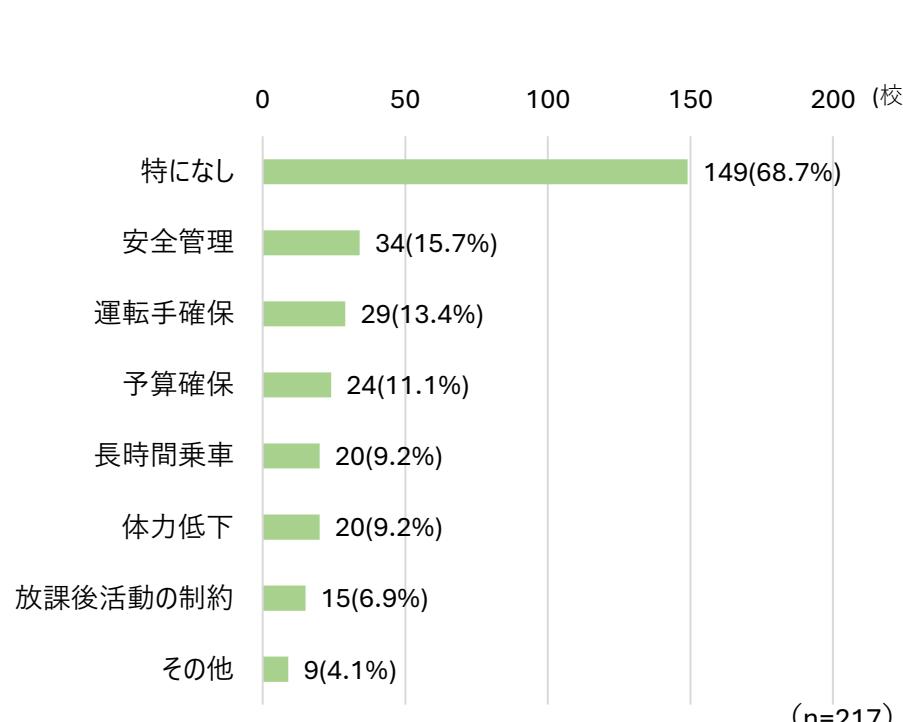
注：グラフ中では、前頁と同様に選択肢の略称を用いている

検討過程で議論された課題として、「特になし」を除くと、管理等が不十分なことによる事故が最も多く、次いで運転手確保、予算確保が多い

スクールバス導入に伴う課題として検討過程で議論された課題 (1/2 : 全体)

前問で選択した課題の他に、導入に向けた検討過程で議論された課題として当てはまるものをすべて選択してください。（複数回答）

全体



注：グラフ中では、前頁と同様に選択肢の略称を用いている

「その他」の回答内容

「その他」の回答内容	回答数
スクールバス利用を認める条件	5
スクールバスの運行範囲の設定	2
スクールバスの運行範囲外の児童生徒との不公平感	1
保護者の理解	1
不明	1

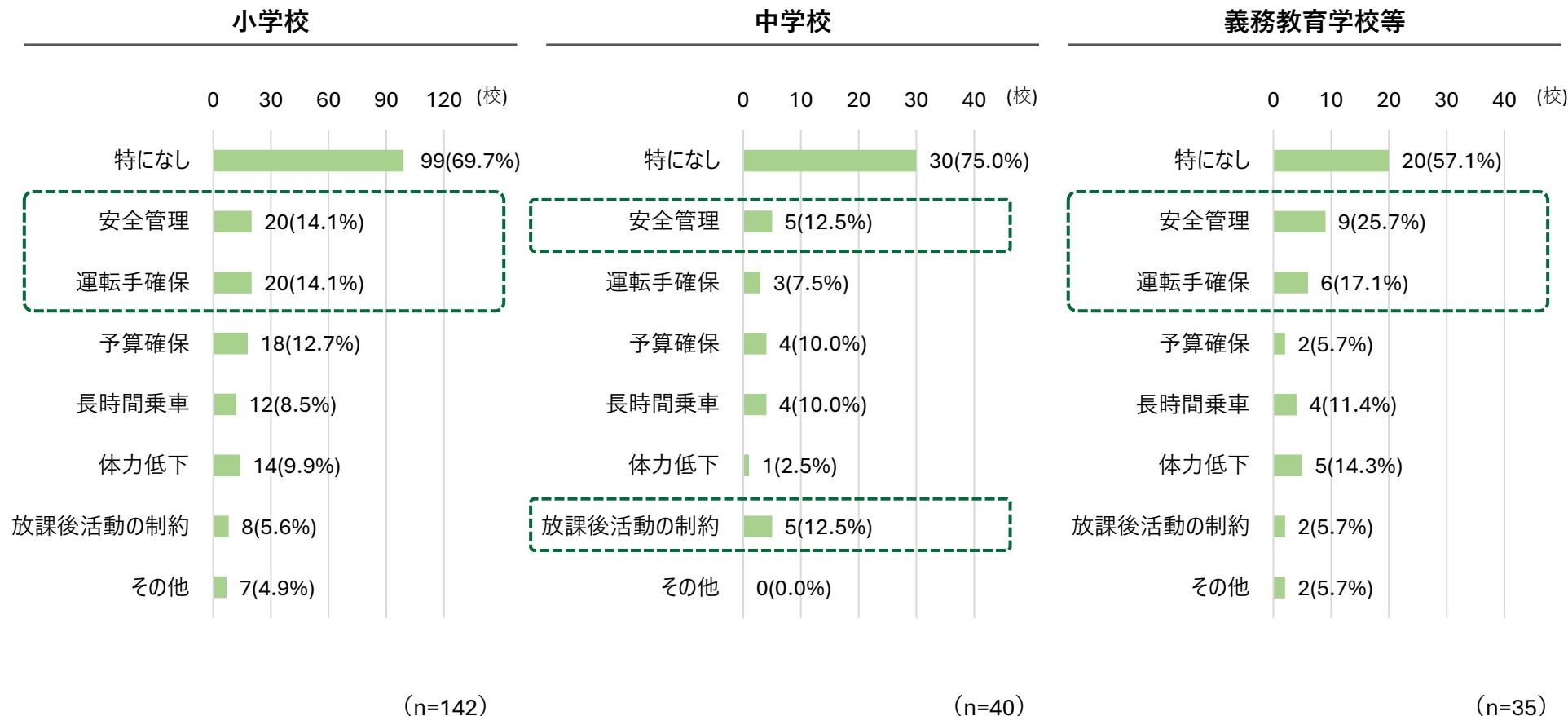
注：左のグラフでは、各選択肢を以下の通り略して表記している

選択肢	略称
運行の委託事業者や運転手の確保が困難となることが懸念される	運転手確保
児童/生徒の乗車・降車時の管理等が不十分なことによる事故が懸念される	安全管理
スクールバスの導入・運営に必要な予算確保が困難となることが懸念される	予算確保
徒歩の時間が減少することで、体力が低下する	体力低下
バスの乗車時間が長時間になることで、家庭学習や遊び等の時間が減少する	長時間乗車
部活動等の放課後活動が制約される	放課後活動の制約

検討過程で議論された課題として、小学校および義務教育学校等では安全管理や運転手確保、中学校では安全管理や放課後活動の制約が特に多く挙げられている

スクールバス導入に伴う課題として検討過程で議論された課題 (2/2 : 学校種別)

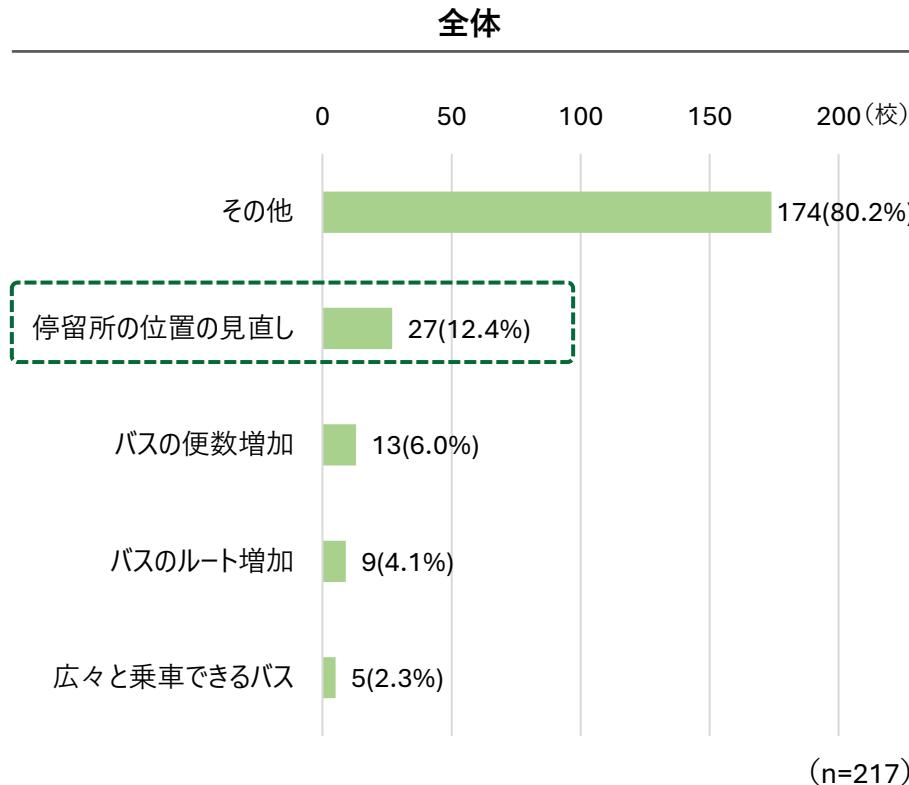
前問で選択した課題の他に、導入に向けた検討過程で議論された課題として当てはまるものをすべて選択してください。（複数回答）



児童/生徒からの改善要望として、「その他」を除くと、停留所の位置を見直し、停留所から家までの距離を短縮してほしいという要望が多い

児童/生徒からの改善要望

スクールバスに対し、児童/生徒から、改善要望として寄せられているものがありますか。当てはまるものをすべて選択してください。（複数回答）



「その他」の回答内容

「その他」の回答内容	回答数
特になし	154
把握していない	14
現在運航していない地域でも運航してほしい	1
バス停留所である公民館の敷地内に乗り入れしてほしい（現在は路肩で乗降）	1
スクールバスの利用条件を緩和してほしい	3
ルートや乗車時刻の変更	1

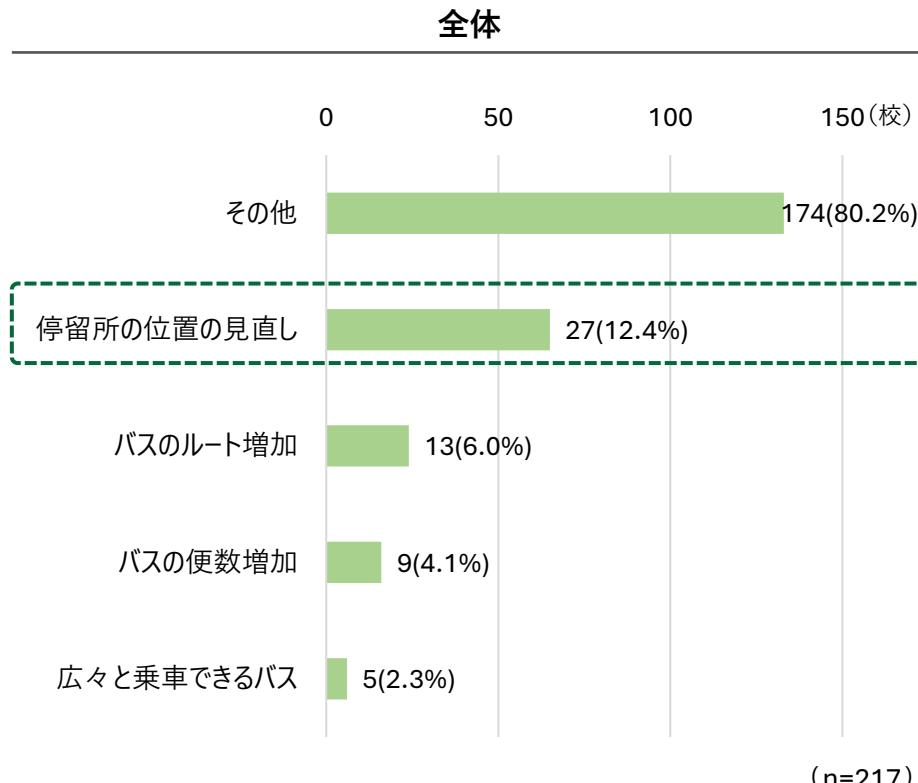
注：左のグラフでは、各選択肢を以下の通り略して表記している

選択肢	略称
停留所の位置を見直し、停留所から家までの距離を短縮してほしい	停留所の位置の見直し
バスの便数を増やし、乗車時間を選択できるようにしてほしい	バスの便数増加
バスのルートを増やし、登下校に要する時間を短縮してほしい	バスのルート増加
バスの乗車人数を減らす、バスのサイズを大きくする等で、広々と乗車できるようにしてほしい	広々と乗車できるバス

保護者からの改善要望として、停留所の位置を見直しの他、「その他」としてスクールバスの利用条件の緩和、全員が乗車できるようにという声が多い

保護者からの改善要望

スクールバスに対し、保護者から、改善要望として寄せられているものはありませんか。当てはまるものをすべて選択してください。（複数回答）



「その他」の回答内容

「その他」の回答内容	回答数
特になし	100
スクールバスの利用条件を緩和してほしい	13
全員がスクールバスに乗れるようにしてほしい	6
現在運航していない地域でも運行してほしい	2
安全性の観点から、停留所の見直し	1
把握していない	5
土日、長期休業中の部活動の際も運行してほしい	2
スクールバスの利用ルールの見直し	1
ルートや乗車時刻の変更	1
停留所を増やすことで、停留所から家までの距離を短縮してほしい	1
登校時のバス乗車時間が早い	1

注：グラフ中では、前頁と同様に選択肢の略称を用いている

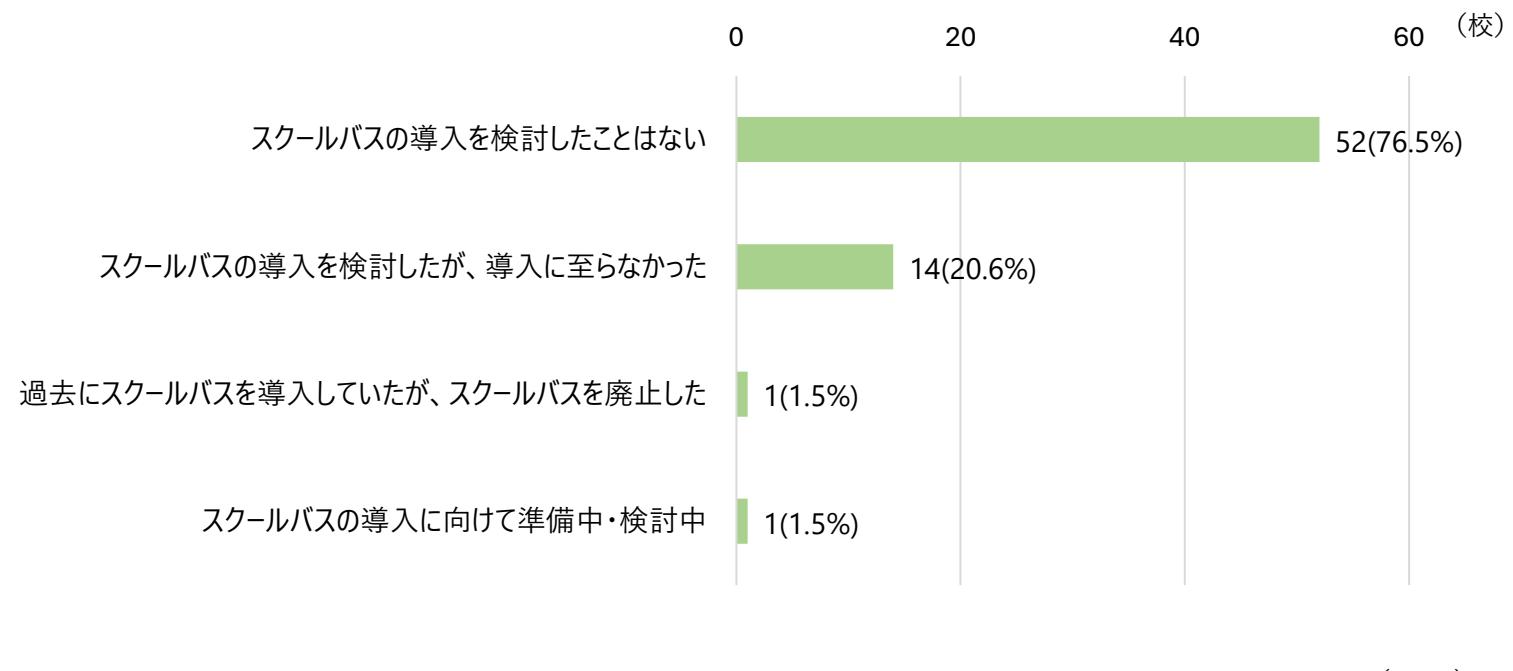


本アンケートに回答したスクールバス未導入の学校のうち、約76%の学校は導入を検討しておらず、約20%の学校では導入を検討したが導入に至っていない

スクールバス未導入の学校における検討状況

スクールバス導入についての検討状況として、当てはまるものを選択してください。（単数回答）

回答内容



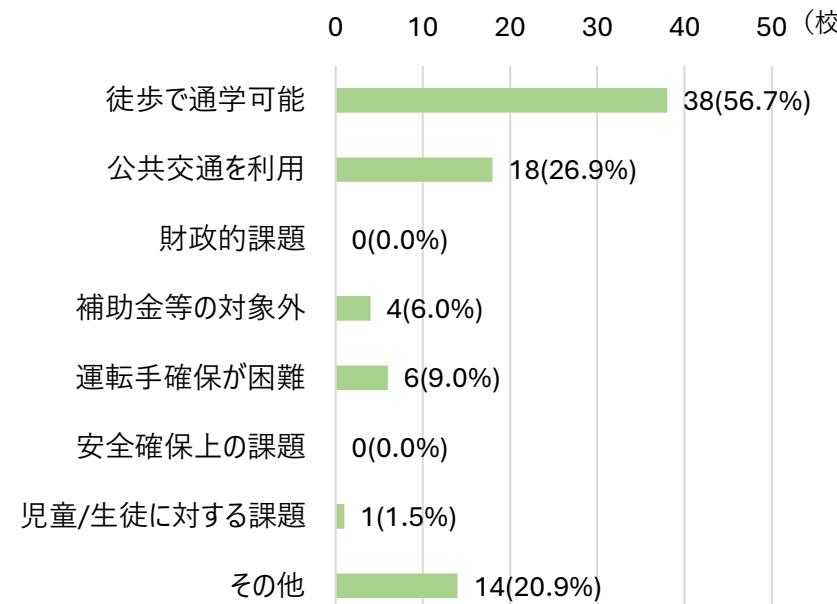
未導入の理由として、ほとんどの児童/生徒が徒步で通学可能だからという回答が最も多く、次いで公共交通機関を利用し定期代を補助する方が効果的という回答が多い

スクールバスを導入していない理由

(1/2 : 全体)

1. で「スクールバスの導入を検討したことはない」「スクールバスの導入を検討したが、導入に至らなかった」「過去にスクールバスを導入していたが、スクールバスを廃止した」のいずれかを選択された団体の方にお伺いします。その理由として当てはまるものを全て選択してください。（複数回答）

全体



(n=67)

「その他」の回答内容

「その他」の内容	回答数
人数が少ない、地域がばらけている等の理由でスクールタクシーが適するため	4
市区町村が定めた、スクールバスを検討する条件を満たさないため	4
国の基準（小学校4km以上、中学校6km以上）を満たさないため	1
スクールタクシーや乗り合いタクシーを運用しているため	1
地域交通を維持する観点から、路線バス等の公共交通機関を利用することとしているため	1
市内巡回バスのダイヤが通学時間と調整できたため。また、無料で利用できるため。	1

注：左のグラフでは、各選択肢を以下の通り略して表記している

選択肢	略称
ほとんどの児童/生徒は徒步で通学可能だから	徒步で通学可能
スクールバスではなく、公共交通機関を利用し定期代を補助する方が効果的だと判断したから	公共交通を利用
財政的な課題があったから	財政的課題
既存の補助金等の対象外であったから	補助金等の対象外
運転手の確保が困難だから	運転手確保が困難
安全確保上の課題があったから	安全確保上の課題
乗車時間が長い、体力低下につながる等、児童/生徒に対する課題が懸念されたから	児童/生徒に対する課題

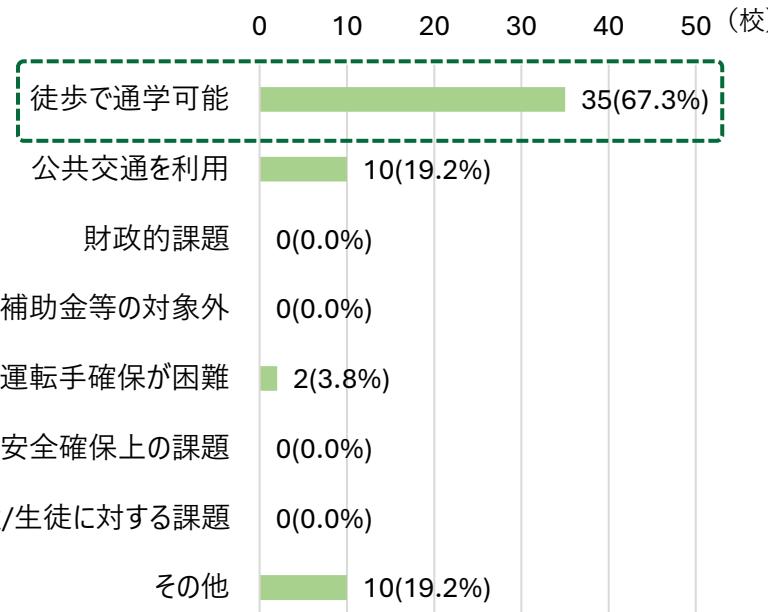
導入を検討したことがない学校は「ほとんどの児童/生徒が徒歩で通学可能」が多く、導入に至らなかった学校は「公共交通を利用し定期代を補助した方が効果的」が多い

スクールバスを導入していない理由

(2/2：検討状況別)

1. で「スクールバスの導入を検討したことはない」「スクールバスの導入を検討したが、導入に至らなかった」「過去にスクールバスを導入していたが、スクールバスを廃止した」のいずれかを選択された団体の方にお伺いします。その理由として当てはまるものを全て選択してください。（複数回答）

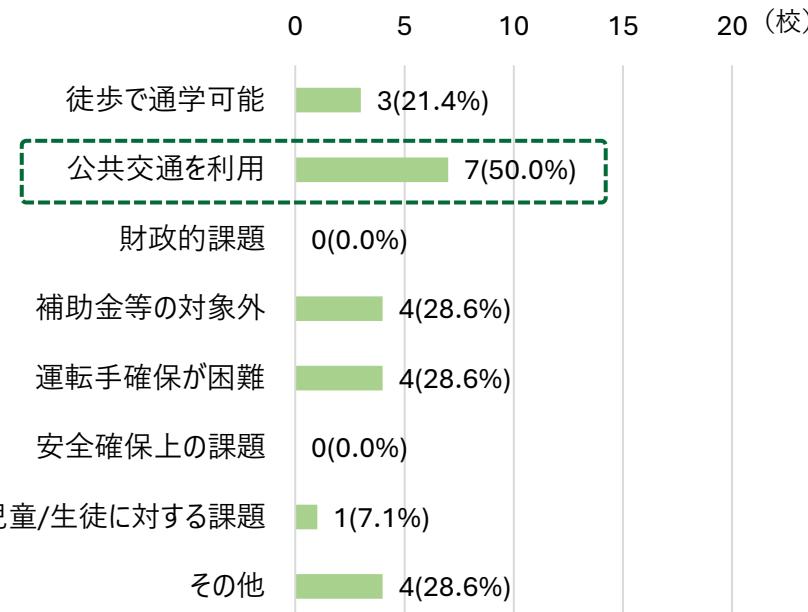
「スクールバスの導入を検討したことはない」学校



(n=52)

注：グラフ中では、前頁と同様に選択肢の略称を用いている

「スクールバスの導入を検討したが、導入に至らなかった」学校

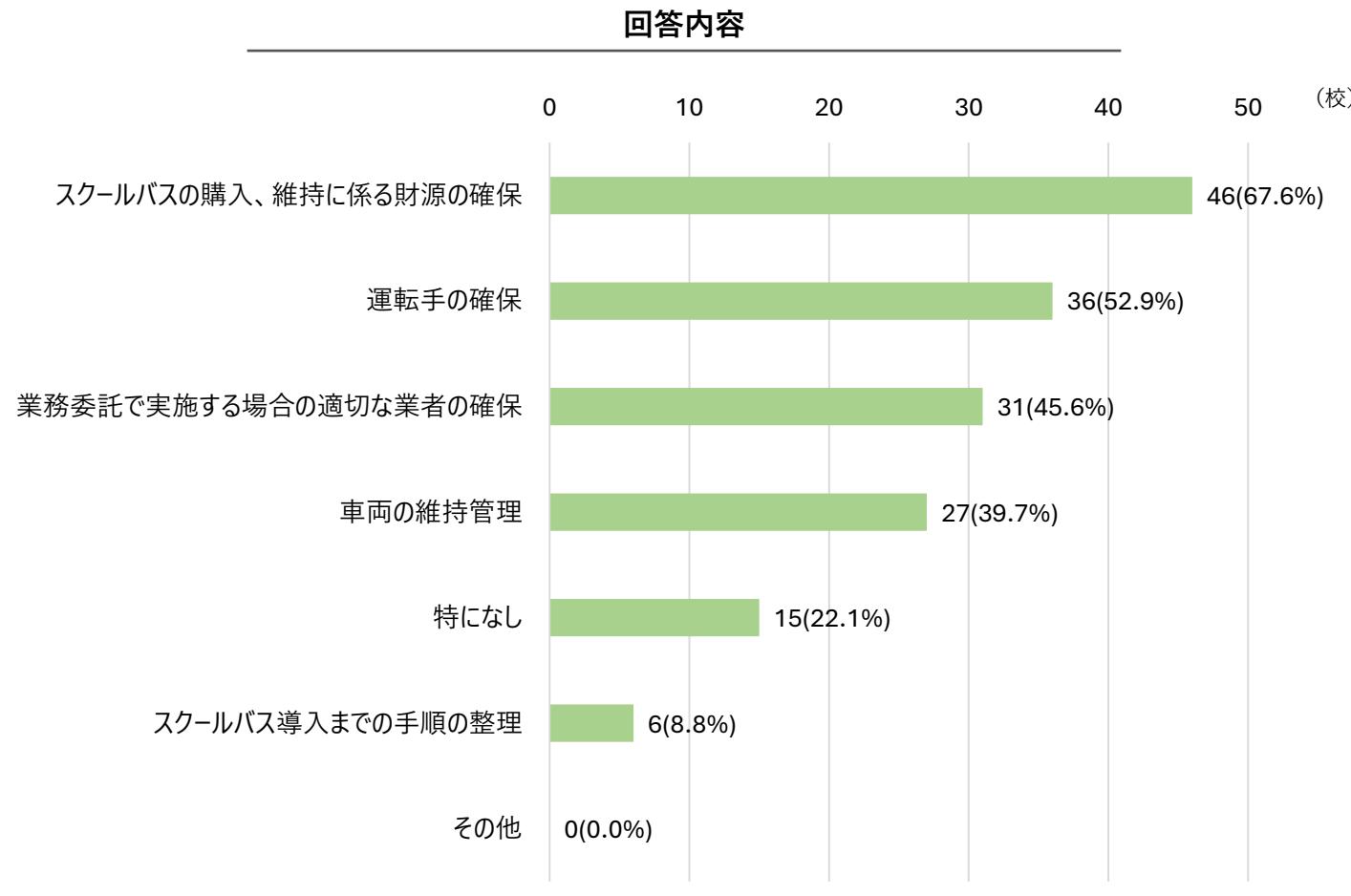


(n=14)

導入にあたり困難な課題として、財源の確保をあげている団体が最も多く、次いで運転手の確保、業務委託で実施する場合の適切な業者の確保が多い

スクールバス導入にあたり、自団体単独では解消困難な課題

スクールバス導入にあたり、自団体単独では解消が困難な課題はありますか。当てはまるものをすべて選択してください。（複数回答）

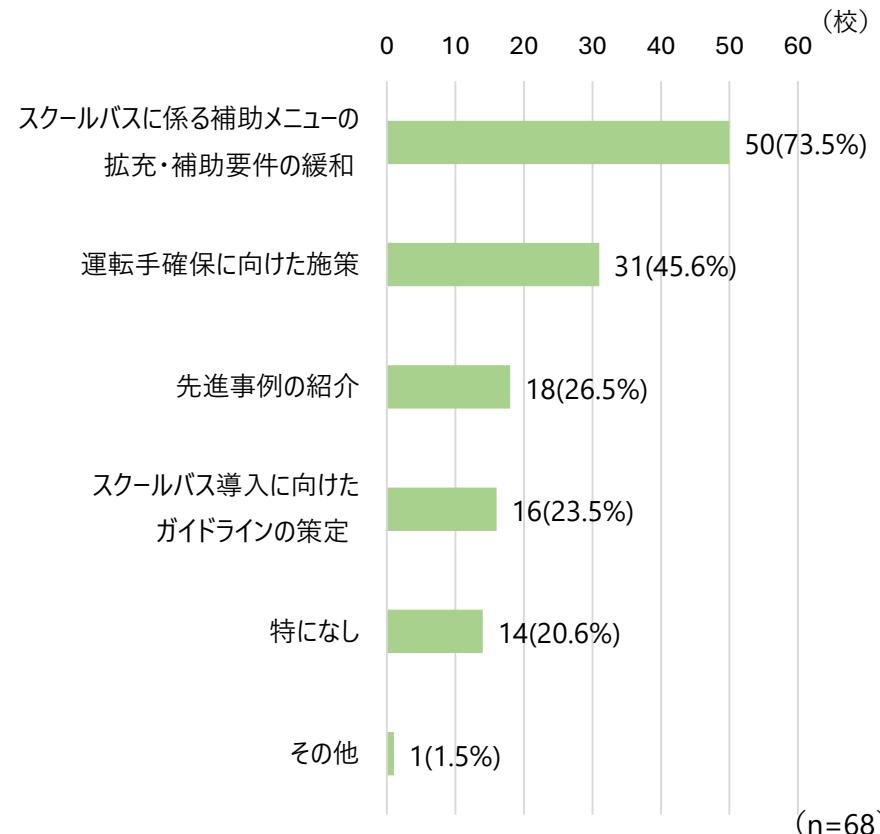


導入にあたり国に期待する支援として、スクールバスに係る補助メニューの拡充・補助要件の緩和が最も多く、次いで運転手確保に向けた施策、先進事例の紹介が多い

スクールバス導入に向けて国に期待する支援

前回の課題等を踏まえ、スクールバスの導入に向けて国に期待する支援内容はありますか。当てはまるものをすべて選択してください。（複数回答）

全体



「その他」の回答内容

「その他」の回答内容	回答数
日本人ドライバーの育成	1

3. ヒアリング調査

導入済の自治体には、導入に伴う課題や対応事例の深堀を、未導入の自治体には、導入を見送った背景や他の手段による対応事例を把握を目的に、ヒアリング調査を実施した

ヒアリング調査の概要

対象	目的	実施件数
スクールバス導入済自治体	<ul style="list-style-type: none"> スクールバスの導入に伴う課題への対応事例を掘り起こすため <ul style="list-style-type: none"> アンケート調査の回答を基に、スクールバスの導入に伴う課題である「長時間乗車」「体力低下」「放課後活動の制約」「安全管理」「予算確保」「運転手・事業者確保」に対し、事例は少ないものの他自治体への展開が可能と考えられる取組を調査 アンケート調査で発見しきれなかった、スクールバスの導入に伴う課題を発掘するため 	14市区町村
スクールバス未導入自治体	<ul style="list-style-type: none"> スクールバスの導入を見送ることとなった背景を詳細に把握するため スクールバスを導入せずとも、工夫して通学手段を確保している取組事例を詳細に把握するため 	5市区町村

スクールバス導入に伴う課題「運転手・事業者確保」「安全管理」「体力低下」「長時間乗車」「放課後活動の制約・待ち時間」に着目し、その対応のための取組事例を調査した

スクールバス導入に向けた主な課題 (前述のアンケート調査の結果)

スクールバス導入済自治体
スクールバス未導入自治体

左記に加え、
検討過程で
議論された割合

課題	課題の概要	導入に伴う課題として懸念していた割合	左記に加え、検討過程で議論された割合
運転手・事業者確保	運行の委託事業者や運転手の確保が困難となることが懸念される	34.1%	13.4%
安全管理	児童/生徒の乗車・降車時の管理等が不十分なことによる事故が懸念される	30.9%	15.7%
体力低下	徒歩の時間が減少することで、体力が低下する	23.0%	9.2%
長時間乗車	バスの乗車時間が長時間になることで、家庭学習や遊び等の時間が減少する	16.1%	9.2%
放課後活動の制約・待ち時間	部活動等の放課後活動が制約される	11.5%	6.9%

スクールバス導入に伴う課題への対応策として、以下の取り組みがあった

※各事例の詳細は、「4. 通学手段に係る課題と対応事例」にて紹介

導入済自治体における課題への対応事例

スクールバス導入済自治体
スクールバス未導入自治体

課題	対応策（例）
長時間乗車	<ul style="list-style-type: none"> 「国際化社会で活躍できる人材育成」という市の方針と同期をとり、英語の耳慣れを目的として、乗車中に英語のCDを放送（福島県田村市）【事例①】
放課後活動の制約・待ち時間	<ul style="list-style-type: none"> 低学年の放課後、「めだかの学校」（地域の方による見守りや伝統芸能などを学ぶ活動）を実施し、高学年の下校時刻を待つ（福島県田村市）【事例②】
体力低下	<ul style="list-style-type: none"> スクールバス到着後から始業までの間に、全校児童で運動する時間を設定（福岡県みやま市） ※現在は中止
安全管理	<ul style="list-style-type: none"> 登校班ごとの「地域子ども会」で、子どもたち自身で安全について話し合う（新潟県南魚沼市）【事例③】 統合前の見守り隊を継続するとともに、年に数回地域の方が乗車（山形県遊佐町）【事例④】
運転手・事業者確保	<ul style="list-style-type: none"> 地域住民向けのバスを、スクールバスへ一本化（山形県遊佐町）【事例⑤】 近隣の小学校と中学校でスクールバスを共同利用（新潟県南魚沼市）【事例⑥】

ヒアリング調査の中では、需要増への対応、運用に伴う業務負担、車両の確保・修繕、居住地の分散によるルート設定の困難さが新たな課題として明らかになった

スクールバス導入済自治体

スクールバス未導入自治体

ヒアリングで確認されたスクールバスに係る課題

	課題	課題の詳細
複数自治体から 聞かれた 共通課題	需要の増加	<ul style="list-style-type: none"> 熱中症、獣害、不審者等を懸念し、スクールバス乗車の要件を満たさない児童/生徒の保護者から、スクールバスの利用を希望する声が寄せられている
	予約管理等に伴う 業務負担	<ul style="list-style-type: none"> スクールバス、スクールタクシー、デマンド交通を組み合わせており、それぞれ教職員による予約やキャンセル対応があり、運用が複雑で負担になっている スクールバスの運行本数が多く、自治体での管理・各種事務対応の負担が大きい スクールバスの調整には運行事業者、教育委員会、学校の3者が関わっており、電話・メールでの調整の負担が大きい
	車両の確保・修繕	<ul style="list-style-type: none"> 中型バスの中古車が市場に出回っておらず、車両の入れ替えが困難である バス車両が老朽化しており、修繕費の負担がある
地域特性による 課題	居住地の分散による ルート設定の困難さ	<ul style="list-style-type: none"> 少ない人口が広範囲に分散しており、バスルートの設定が困難、または将来的に困難になると予測される

運転手確保の手段として、個人や地域運営組織に委託している事例があるが、持続的な運用には課題がある

スクールバス導入済自治体

スクールバス未導入自治体

ヒアリング結果要旨（導入済自治体における課題への対応）

取組	概要
スクールバス運行を個人に委託 (新潟県佐渡市)	取組内容
	<ul style="list-style-type: none"> 令和7年現在、市全体で28路線のスクールバスを運行しており、そのうち23路線を約40人の個人に委託 運転手は概ね50～75歳で、路線バスの運転手や大型トラックの運転手を経験していた人が多い
スクールバス運行を地域運営組織による共助バスに委託 (青森県平川市)	課題
	<ul style="list-style-type: none"> 全路線を委託可能な事業者がいないため、やむを得ず個人に委託している状況 スクールバスの運転手は朝夕のみの稼働で昼の時間が空くため、雇用が困難 個人への委託では、どうしても運行できない日が年に数回あり、その時の代替運転手の確保が課題。1つの路線に2人の運転手を配置することが理想
	取組内容
	<ul style="list-style-type: none"> 冬の徒步通学が困難な時期限定で運行 冬は徒步通学が困難という声があり、「地域の問題は地域で」という共助の考え方に基づき、地域運営組織に依頼 運転手の多くが農家であり、本業の閑散期を活用して運転を担う
	課題
	<ul style="list-style-type: none"> 運転手の多くが農家であるため、運転手確保の観点で通年運行は困難 運転手の高齢化に伴い、取組を続けていくことが困難となる可能性がある 共助バスではなく、スクールバスとして市が運行する方が望ましいという意見もある

スクールバスに関する事務（運行事業者との調整等）の負担を軽減するため、予約事務を共同学校事務室に集約している事例がある

スクールバス導入済自治体

スクールバス未導入自治体

ヒアリング結果要旨（導入済自治体における課題への対応）

取組	概要
導入規模	<ul style="list-style-type: none"> 以前は中学校に寮を設置していたが、道路環境が改善され、スクールバスを導入 町内の小学校4校、中学校1校で4台のスクールバスを利用（登下校では、2校の小学生と中学生が混乗）
取組内容	<ul style="list-style-type: none"> 共同学校事務室（制度化の以前は共同実施組織）の拠点校である五ヶ瀬中学校に、町内の学校のスクールバスに係る事務を集約 中心校は、スクールバスの予約事務以外に、給与データ作成、旅費計算審査、備品一括購入事務、五ヶ瀬教育ビジョン予算執行等も担当 教育委員会と共同学校事務室の業務分担は以下の通り <ul style="list-style-type: none"> 教育委員会：毎年3～4月にスクールバス利用を希望する児童生徒の調査、各バス停で乗降する生徒の把握・確認、スクールバス利用者の名簿作成、スクールバスのダイヤ設定 共同学校事務室：中学校の行事予定（下校時刻）を月次でバス会社に提出、G授業（小学校4校の児童が1校に集まることで、一定規模の集団で学習するための取組）のためのバスの手配、校外学習のためのバスの手配 中学校が休みで小学校が授業の場合、小学生のみが使用するスクールバスの依頼を行う。 ※ 小学生のみが使用することは委託契約外のため、委託外(料金別途：町予算)で運行を依頼する。 予約事務に精通した職員が担当することで、バス会社や他校との連携・調整が早く確実にできている。また、教員が児童生徒の指導に専念できている

スクールバス導入を見送った自治体へのヒアリングでは、「教職員の負担」「運転手の確保」「未導入の学校との平等性」「将来的な廃止」が導入の阻害要因として確認された

スクールバス導入済自治体

スクールバス未導入自治体

ヒアリング結果要旨（未導入自治体における導入の阻害要因）

課題	詳細
教職員の負担	<ul style="list-style-type: none"> 教職員の始業時間よりも前にバスが到着することとなるため、教職員の始業前の負担が増加する
運転手の確保	<ul style="list-style-type: none"> バス会社にヒアリングしたところ、登校時間の運転手は確保できても、下校時の運転手確保が困難である
平等性	<ul style="list-style-type: none"> 導入する場合、既に遠距離通学を実施している学校との整合性、平等性の検討が必要となる
将来的な廃止	<ul style="list-style-type: none"> 子どもの数が減少していくことが分かっている中で、将来的に打ち切ることができるのか疑問である

未導入の自治体では、市内巡回バスのダイヤを登下校の時間に調整している事例、スクールタクシーを活用している事例、スクールバスを公共交通に再編している事例があった

スクールバス導入済自治体

スクールバス未導入自治体

ピアリング結果要旨（未導入自治体における課題への対応）

取組

概要

市内巡回バスのダイヤを登下校の時間に調整
(岐阜県本巣市)
【事例⑦】

- 市内巡回バスのダイヤを登下校の時間に合わせるよう調整したことで、費用負担なく通学手段を確保できた
- 地域住民と児童生徒が混乗することで、子どもが地域に見守られているという実感を得られていること、地域住民が子どもから元気をもらっているという声もある

スクールバスではなく
スクールタクシーを導入
(長崎県長崎市)
【事例⑧】

- 利用人数、道路環境、費用面でスクールバスと比較検討した結果、スクールバスではなくスクールタクシーを導入することとした
- 観光地で、地域にタクシー会社が多いことも、導入の一因となった

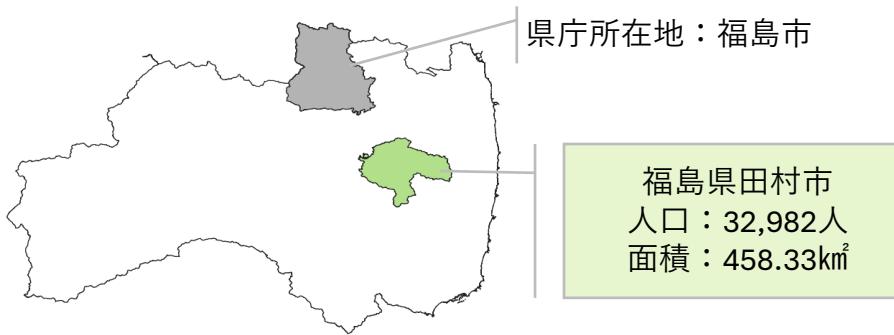
スクールバスを
公共交通に統合
(茨城県常陸太田市)
【事例⑨】

- 市の財政負担軽減、公共交通の維持の観点から、スクールバスを路線バスに統合し、通学距離が一定以上の児童には定期券代を補助することとした
- 市の財政負担軽減につながったほか、児童生徒が地域住民に元気よく挨拶している、会話が生まれふれあいにつながる等の声も聞かれている

4. 通学手段に係る課題と対応事例

福島県田村市では、「国際化する社会で活躍できる人材育成」という市の方針と同期をとり、英語の耳慣れを目的として、スクールバス乗車中に英語のCDを放送している

事例①：乗車時間の活用事例（福島県田村市）



- | | |
|-------------------------|--|
| 学校数
児童生徒数
(令和6年度) | <ul style="list-style-type: none"> 小学校7校、児童数1,417人 中学校6校、生徒数784人 義務教育学校なし |
| スクールバスの
導入状況 | <ul style="list-style-type: none"> 統合を機にスクールバスを導入 市全体で38台のバスを導入しており、36台は市で購入し運転を委託、2台は運行を含めたリース契約 |
| 取組内容 | <ul style="list-style-type: none"> 田村市では「国際化社会で活躍できる人材育成」を掲げており、英語の素地形成のため耳慣れを目的とした英語教材の放送に取り組んでいる 運転手等がバスの音響設備を使用してCDを放送している 放送するCDの内容は、英語の歌や物語等である CD放送が気分のリフレッシュにつながっているという声がある |

地図データ：国土交通省「国土数値情報」を加工して作成

人口：総務省「住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数」（令和7年1月1日現在）

面積：国土地理院「全国都道府県市区町村別面積調」（令和7年7月1日時点）

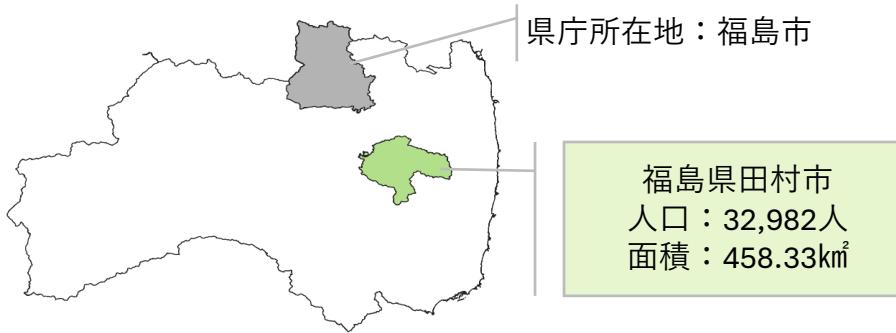
写真：田村市提供

学校数、児童生徒数：文部科学省「学校基本調査」（令和6年5月1日現在）

その他：アンケート調査、ヒアリング調査の回答を基に作成

福島県田村市では、低学年の放課後に地域の方と連携し見守りを行い、スクールバスの効率よい運用、高学年の放課時刻までの待ち時間の活用につなげている

事例②：スクールバス待ち時間の活用事例（福島県田村市）



- | | |
|-------------------------|---|
| 学校数
児童生徒数
(令和6年度) | <ul style="list-style-type: none"> 小学校7校、児童数1,417人 中学校6校、生徒数784人 義務教育学校なし |
| スクールバスの
導入状況 | <ul style="list-style-type: none"> 統合を機にスクールバスを導入 市全体で38台のバスを導入しており、36台は市で購入し運転を委託、2台は運行を含めたリース契約 |
| 取組内容 | <ul style="list-style-type: none"> 「めだかの学校」は、放課後に児童が安心して遊んだり学ぶことができる居場所づくりを目的としている 社会教育の趣旨で、低学年の授業終了後に、地域住民から伝統芸能や昔の遊びを教わったり、見守りをしてもらっている 平日の授業終了後から、小学校高学年の下校時間に合わせたおおむね午後4時ごろまで実施することで、待機時間を有効活用し、低学年と高学年が同じタイミングで下校できる 学年の違う児童とも一緒に活動することで、生きる力や思いやりの心を育んでいる |

地図データ：国土交通省「国土数値情報」を加工して作成

人口：総務省「住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数」（令和7年1月1日現在）

面積：国土地理院「全国都道府県市区町村別面積調」（令和7年7月1日時点）

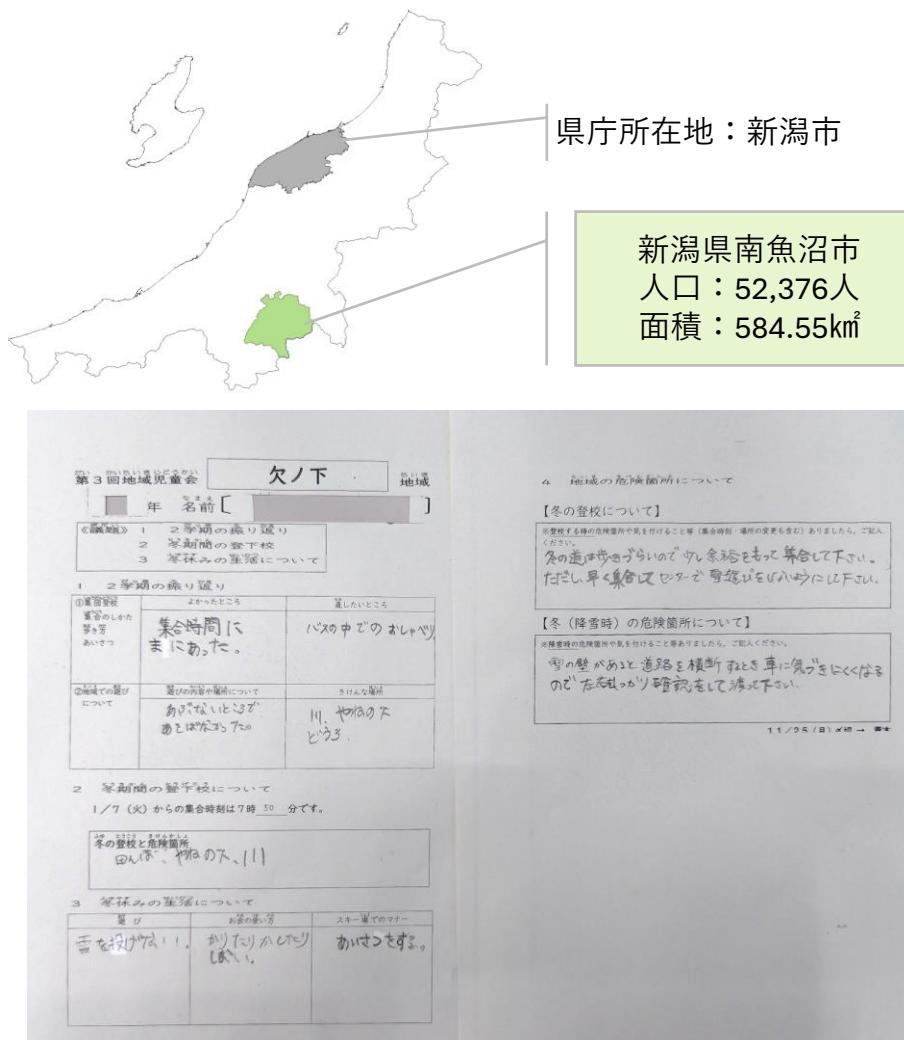
写真：田村市提供

学校数、児童生徒数：文部科学省「学校基本調査」（令和6年5月1日現在）

その他：アンケート調査、ヒアリング調査の回答を基に作成

新潟県南魚沼市では、児童同士で登下校の安全について話し合う機会を設け、児童自身の安全意識の向上を図っている

事例③：児童同士で登下校の安全について話し合う機会を設けている事例（新潟県南魚沼市）



学校数
児童生徒数
(令和6年度)

- ・ 小学校16校、児童数2,546人
 - ・ 中学校4校、生徒数1,391人
 - ・ 義務教育学校なし

スクールバスの
導入状況

- ・ 統合を契機にスクールバスを導入（※統合以前から救るバス通学をしている地区もある）
 - ・ 現在、小学校14校、中学校4校で合計39路線のバスを導入

取組內容

- ・児童同士で登下校の安全について話し合う「地域こども会」（学校により名称は異なる）を実施
 - ・各学期の始業時期、終業時期に（最大で年に6回）、同じスクールバスに乗車する児童が集まり、登下校の安全（自分たちの登下校の振り返りや、通学路の危険箇所の確認）について話し合う。児童同士の話し合いだけでなく、担当の職員からも安全指導を行っている
 - ・保護者（PTA地域役員）から班編成や安全指導を行っている学校もある
 - ・通常の安全指導として、乗車人数の確認、乗車中の着席指導、置き去り防止のための点検等は徹底している
 - ・自分の安全を自分で守るという安全意識の向上につながっている

地図データ：国土交通省「国土数値情報」を加工して作成

人口：総務省「住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数」（令和7年1月1日現在）

面積：国土地理院「全国都道府県市区町村別面積調」（令和7年7月1日時点）

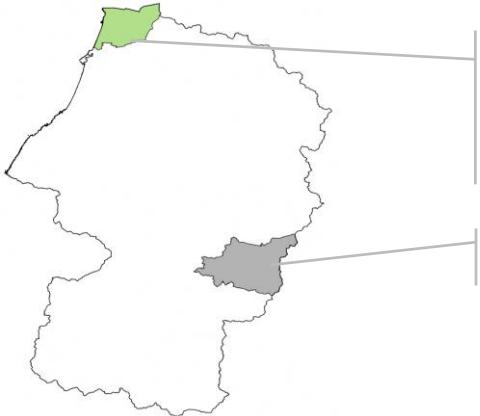
写真：南魚沼市提供

学校数、児童生徒数：文部科学省「学校基本調査」（令和6年5月1日現在）

その他：アンケート調査、ヒアリング調査の回答を基に作成

山形県遊佐町では、統合前の学校の「見守り隊」が継続して活動することで、統合後の地域との関わりの確保と安全確保につなげている

事例④：学校統合前の見守り活動を継続している事例（山形県遊佐町）



山形県遊佐町
人口：12,157人
面積：208.39km²

県庁所在地：山形市



学校数
児童生徒数
(令和6年度)

- 小学校1校、児童数452人
- 中学校1校、生徒数275人
- 義務教育学校なし

スクールバスの
導入状況

- 統合前からスクールバスを運行
- 統合後は合計12路線を直営で運行

取組内容

- 統合に伴い、地域との関わりが減ることへの懸念があり、統合前の取組を継続的に実施
- 保護者による見守りを基本としているが、それを補完する形でバス停を中心として通学路での見守りを実施。年に数回、地域の方がバスに同乗し、乗車から下車まで見守りを実施
- その他にスクールガードリーダーが2名配置されており、スクールバス路線と通学路を巡回して見守りを実施
- 地域全体で、地域の子どもを守ろうという意識の醸成につながっている

地図データ：国土交通省「国土数値情報」を加工して作成

人口：総務省「住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数」（令和7年1月1日現在）

面積：国土地理院「全国都道府県市区町村別面積調」（令和7年7月1日時点）

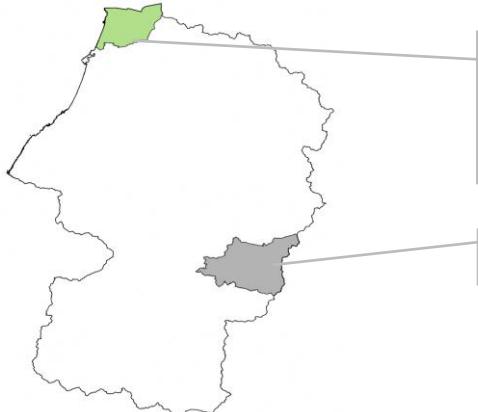
写真：遊佐町提供

学校数、児童生徒数：文部科学省「学校基本調査」（令和6年5月1日現在）

その他：アンケート調査、ヒアリング調査の回答を基に作成

山形県遊佐町では町営バスをスクールバスに統合し児童生徒と地域住民が混乗している児童生徒の応急手当を実施した事例がある等、安心感にもつながっている

事例⑤：町営バスをスクールバスに一本化し、児童生徒と地域住民が混乗している事例（山形県遊佐町）



山形県遊佐町
人口：12,157人
面積：208.39km²

県庁所在地：山形市



学校数
児童生徒数
(令和6年度)

- 小学校1校、児童数452人
- 中学校1校、生徒数275人
- 義務教育学校なし

スクールバスの
導入状況

- 統合前からスクールバスを運行
- 統合後は合計12路線を直営で運行

取組内容

- 以前はスクールバスおよび町営の路線バスの運行を委託していたが、事業者が撤退。必要な路線数の規模で委託できる事業者がおらず、町営バスをスクールバスに一本化し、町直営で運行
- バス1台当たり、児童生徒が40～50名程度と、若干名の地域住民が混乗
- 児童生徒を学校に送り届けた後、地域住民向けに公共施設に立ち寄っている
- 児童生徒が鼻血を出した時に地域住民が応急手当を実施した事例がある等、地域の目がある安心感につながっている

地図データ：国土交通省「国土数値情報」を加工して作成

人口：総務省「住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数」（令和7年1月1日現在）

面積：国土地理院「全国都道府県市区町村別面積調」（令和7年7月1日時点）

写真：遊佐町提供

学校数、児童生徒数：文部科学省「学校基本調査」（令和6年5月1日現在）

その他：アンケート調査、ヒアリング調査の回答を基に作成

新潟県南魚沼市では、登校時に近隣の小学校と中学校でスクールバスを共同利用することで、バスの効率的な運用や、中学生が小学生の面倒を見るなどの効果が得られている

事例⑥：近隣の小学校と中学校で同じバスを使用している事例（新潟県南魚沼市）



学校数 児童生徒数 (令和6年度)	<ul style="list-style-type: none"> 小学校16校、児童数2,546人 中学校4校、生徒数1,391人 義務教育学校なし
スクールバスの導入状況	<ul style="list-style-type: none"> 統合を契機にスクールバスを導入（※統合以前からあるバス通学をしている地区もある） 現在、小学校14校、中学校4校で合計39路線のバスを導入
取組内容	<ul style="list-style-type: none"> 近隣の小学校と中学校でバスを共同利用 中学校の運行ルート上に小学校があるため、小学校の児童と中学校の生徒が同じバスに乗車し、小学校で児童が降車した後に中学校へ向かっている 下校時は、小学校の下校バスを運行した後に、中学校的下校バスを運行している。そのため、下校時の待ち時間は発生しない 限られたバスや運転手を効率よく運用できているほか、混乗している時間が長いわけではないが、中学生が小学生の面倒を見てくれている

地図データ：国土交通省「国土数値情報」を加工して作成

人口：総務省「住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数」（令和7年1月1日現在）

面積：国土地理院「全国都道府県市区町村別面積調」（令和7年7月1日時点）

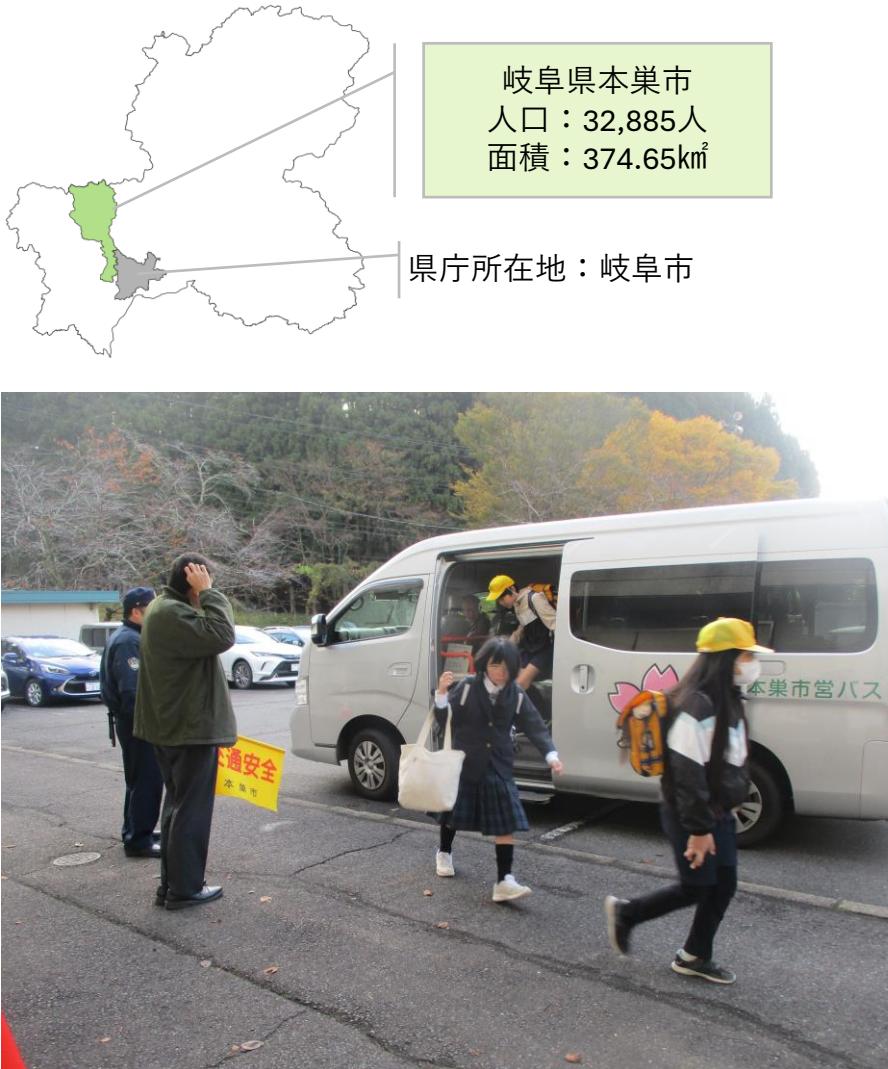
写真：南魚沼市提供

学校数、児童生徒数：文部科学省「学校基本調査」（令和6年5月1日現在）

その他：アンケート調査、ヒアリング調査の回答を基に作成

岐阜県本巣市では、市内巡回バスの運行時間を調整し通学手段として活用しており、財政面の効率化を図っているほか、地域での子どもの見守りにもつながっている

事例⑦：スクールバスではなく市内巡回バスを活用している事例（岐阜県本巣市）



学校数 児童生徒数 (令和6年度)	<ul style="list-style-type: none"> 小学校7校、児童数1,572人 中学校3校、生徒数896人 義務教育学校1校、児童生徒数43人
バスの 導入状況	<ul style="list-style-type: none"> 統合にあたりスクールバスの導入も検討したが、予算の観点から、無料で利用できる市内巡回バスを活用 現在は学校を中心に、3方向にそれぞれ1台のバスを運行
取組内容	<ul style="list-style-type: none"> 毎日5便運航していたバスの運行時間を、登下校の時間に合うように調整。増便は実施していない 巡回バスの所管部署や委託事業者に加え、巡回バスと接続する鉄道や地域の診療所とも調整 児童生徒の安全確保を最大限考慮し、停留所も可能な範囲で調整 取組によって、以下の効果がみられている <ul style="list-style-type: none"> 通学手段確保のための新たな財政的負担の発生を避けることができた 子どもが地域の方に見守られているという実感を持つことで、子どもの地域愛を育てることができている 地域住民からは、子どもから元気をもらえるとの声がある。また、学校では気づけない子どもの良い姿を、地域の方が学校に連絡してくれることもある

地図データ：国土交通省「国土数値情報」を加工して作成

人口：総務省「住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数」（令和7年1月1日現在）

面積：国土地理院「全国都道府県市区町村別面積調」（令和7年7月1日時点）

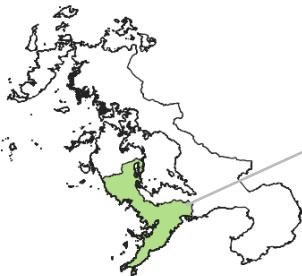
写真：本巣市提供

学校数、児童生徒数：文部科学省「学校基本調査」（令和6年5月1日現在）

その他：アンケート調査、ヒアリング調査の回答を基に作成

長崎県長崎市では、人数、道路環境、費用面での検討に加え、地域にタクシー事業者が多いことを背景に、スクールタクシーを導入している

事例⑧：地域の実情を踏まえスクールバスではなくスクールタクシーを導入している事例（長崎県長崎市）



長崎県長崎市
人口：390,551人
面積：405.69km²



学校数
児童生徒数
(令和6年度)

- 小学校67校、児童数17,429人
- 中学校37校、生徒数8,157人
- 義務教育学校なし

導入の背景

- 統合を契機に、スクールタクシーを導入
- 公共交通機関のダイヤ調整が困難だった
- スクールバスと比較したうえで、以下の理由によりスクールタクシーを導入した
 - 想定利用人数が10人以下で少ない
 - 学校周辺の道路が狭く、バスの運行が困難（歩くで通学している児童生徒との接触事故の可能性も懸念）
 - 費用面もスクールバスと比較して安価
- 観光地で、地域にタクシー会社が多いことも一因である

取組内容

- 通学距離、交通量、道路状況、公共交通機関の状況（交通機関の有無、所要時間、待ち時間）等を基に、スクールタクシーを利用可能な地域を設定
- 乗降時は金銭のやり取りは発生せず、児童生徒は許可証を運転手に提示している
- 委託事業者とは単価契約で、翌月に1か月分の年度末に請求額を支払う

地図データ：国土交通省「国土数値情報」を加工して作成

人口：総務省「住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数」（令和7年1月1日現在）

面積：国土地理院「全国都道府県市区町村別面積調」（令和7年7月1日時点）

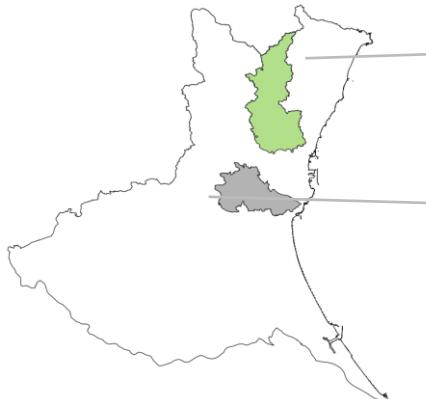
写真：長崎市提供

学校数、児童生徒数：文部科学省「学校基本調査」（令和6年5月1日現在）

その他：アンケート調査、ヒアリング調査の回答を基に作成

常陸太田市では、スクールバスを公共交通に統合したことでの市の財政負担が軽減されたほか、児童生徒と地域住民のふれあいにもつながっている

事例⑨：スクールバスを公共交通に統合（茨城県常陸太田市）



茨城県常陸太田市
人口：46,390人
面積：371.99km²

県庁所在地：水戸市



学校数
児童生徒数
(令和6年度)

- 小学校8校、児童数1,724人
- 中学校8校、生徒数919人（県立1校を含む）
- 義務教育学校なし

スクールバスの導入状況

- 以前はスクールバスを導入していた
- 平成28年に、患者輸送バス・コミュニティバス・スクールバスを路線バスに統合

取組内容

- スクールバスに係る市の費用負担が大きいこと、路線バスの利用者が減少していることを受け、スクールバスを公共交通に再編
- 通学距離が一定以上の児童には、定期券代を補助（中学生には、市の別事業で定期券代補助のほかフリー定期券を配布）
- 保護者からは、知らない人と乗り合わせることへの不安の声があった。それに対し、年齢層が異なる人と乗り合わせることで社会性が育まれる等のメリットを説明した。また、再編後半年程度は添乗員が見守る等、きめ細やかな対応で不安を解消した
- 運行費削減に伴う市の負担額減少、地域住民と児童生徒のふれあいにつながる等の効果があった

地図データ：国土交通省「国土数値情報」を加工して作成

人口：総務省「住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数」（令和7年1月1日現在）

面積：国土地理院「全国都道府県市区町村別面積調」（令和7年7月1日時点）

写真：常陸太田市提供

学校数、児童生徒数：文部科学省「学校基本調査」（令和6年5月1日現在）

その他：アンケート調査、ヒアリング調査の回答を基に作成

5. まとめ

今後は、地域に応じた通学手段や担い手の確保がより進展すると想定され、新たなモデルの構築支援や、それに伴う課題への対応について検討の必要性が増すのではないか

まとめ：今後の施策検討に向けた考察

現状の課題	スクールバス運用上の課題	スクールバス導入・維持拡大における課題	今後予想される展開	今後必要な支援・想定される課題等
	<ul style="list-style-type: none">➤ スクールバスの運用にあたっては、長時間乗車や放課後活動への制約、待ち時間対応、安全管理など、児童生徒の生活面・安全面に関する課題が生じる➤ こうした課題に対しては、他自治体の事例などの情報提供を通じて、運用上の工夫を支援することも一定程度可能と考えられる	<ul style="list-style-type: none">➤ 一方で、近年の環境変化等をふまえスクールバス導入への保護者等の期待が高まる反面、教育委員会側では、予約管理・支払事務などの業務負担や、運転手の確保など物理的な課題が導入・拡大の障壁となる➤ 特に運転手などの担い手確保は、既に導入済み自治体でも持続性が課題とされる	<ul style="list-style-type: none">➤ こうしたなか、地域運営組織やNPOによる運営、地域交通との連携など、地域資源を活かした多様な取り組みも進みつつある➤ 小規模自治体を中心に人材不足が深刻化する中、地域の多様な輸送手段や担い手を活用した運営モデルの構築は今後も一層重要となると想定される	<ul style="list-style-type: none">➤ 上記をふまえると、地域の状況に応じた体制構築の支援は今後必要性が増すことも考え得る➤ 通学手段や担い手の多様化に伴い、運転手の質の担保、安全管理（責任分担の明確化）、事務の効率化など、新たに顕在化し得る課題にも対応していく必要がある