



令和6年度

少子化時代に対応した学校の適正規模・適正配置の在り方に関する調査研究

委託事業報告書

有限責任監査法人トーマツ

2026年3月

MAKING AN
IMPACT THAT
MATTERS

since 1845

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）	80
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	98
5	まとめ	<ul style="list-style-type: none">今後の施策検討に向けた考察	108

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った

調査研究の概要

背景	<ul style="list-style-type: none">▶ 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	<ul style="list-style-type: none">▶ 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	<ul style="list-style-type: none">▶ 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

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%

注：学校種別は学校名を基に判断し集計している。

（●●小学校→小学校、●●中学校→中学校、その他（●●学園、●●義務教育学校、●●小中学校）→義務教育学校等）

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
	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
スクールバス未導入	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	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

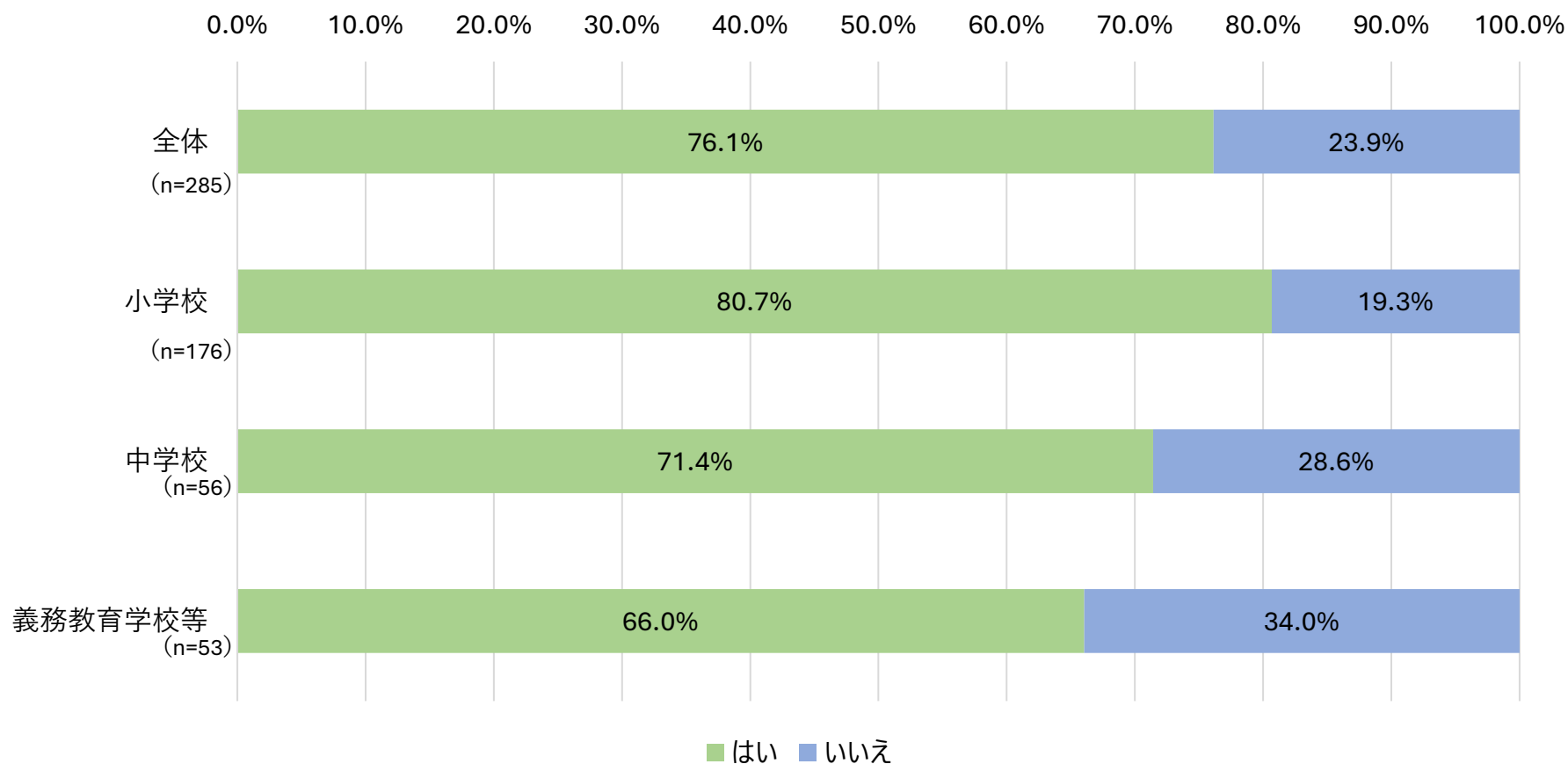
2. アンケート調査

2-1. 全体傾向（統合校の通学手段について）

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)



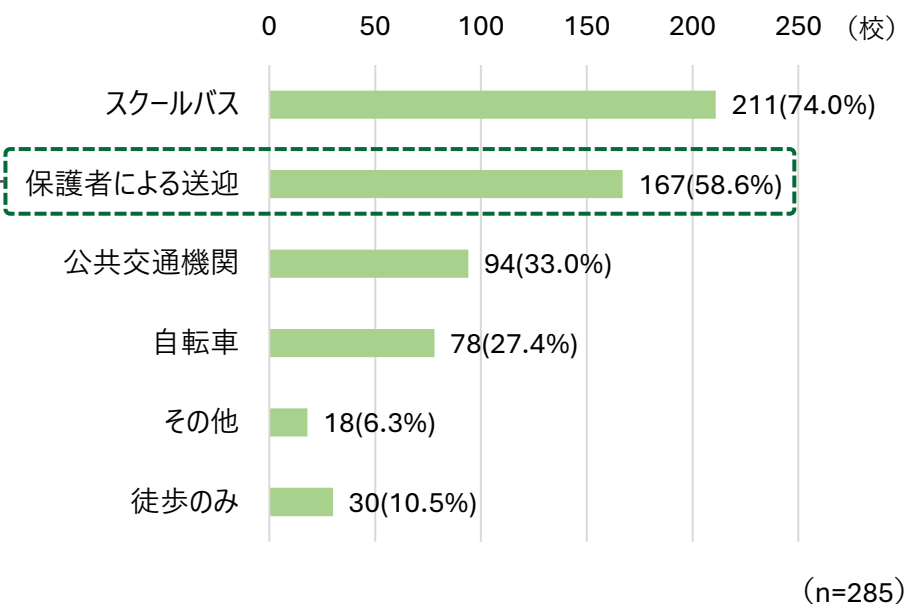
徒歩以外の通学手段として、スクールバスを認めている学校が最も多く、次いで保護者による送迎、公共交通機関を認めている学校が多い

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

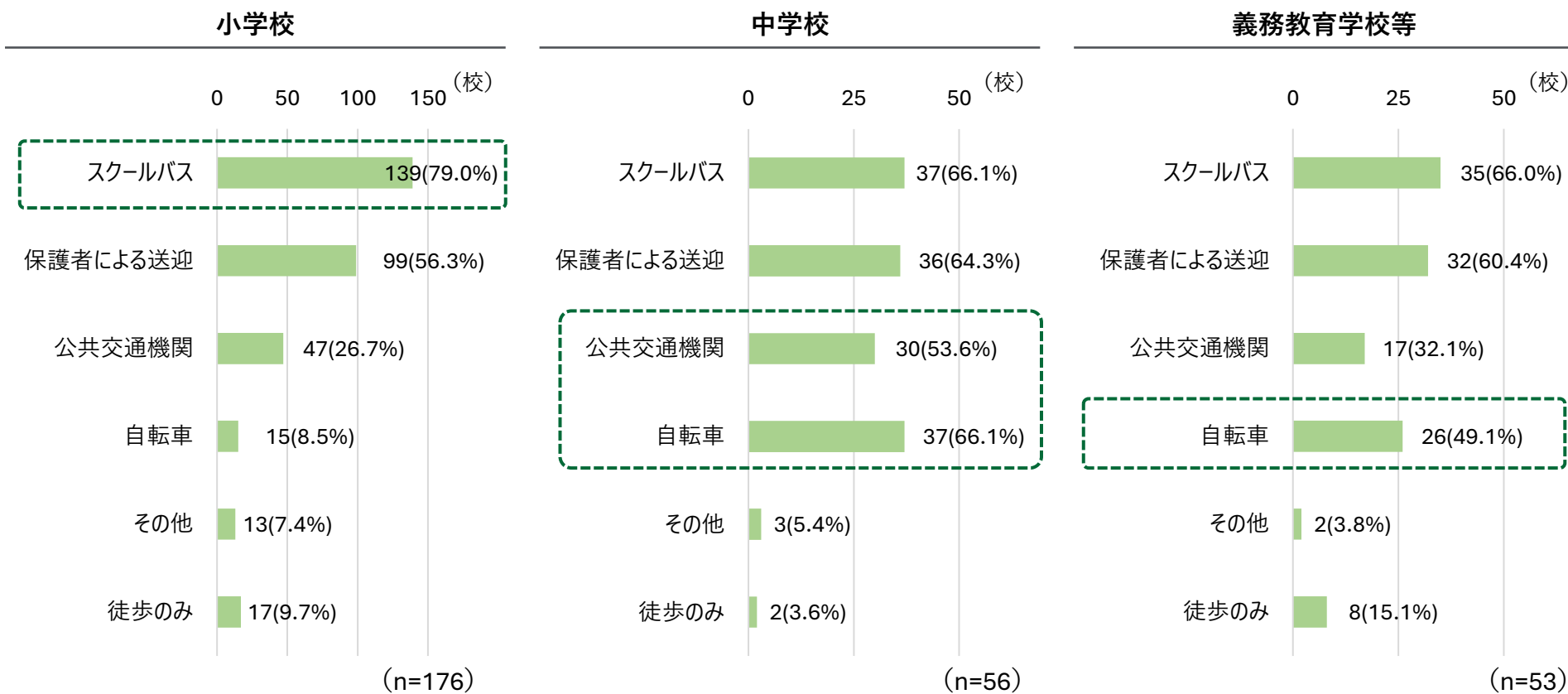
「その他」の回答内容	回答数
スクールタクシー	10
校舎の建替工事に伴い、一時的にスクールバスを運行	1
特定地域の一部の学年のみ、希望者に路線バスの定期券を支給	1
個別の状況を考慮して対応	6

「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として、小学校ではスクールバス、中学校では公共交通機関や自転車、義務教育学校等では自転車を認めている割合が、他の学校種と比べ大きい

認めている通学手段 (2/2：学校種別)

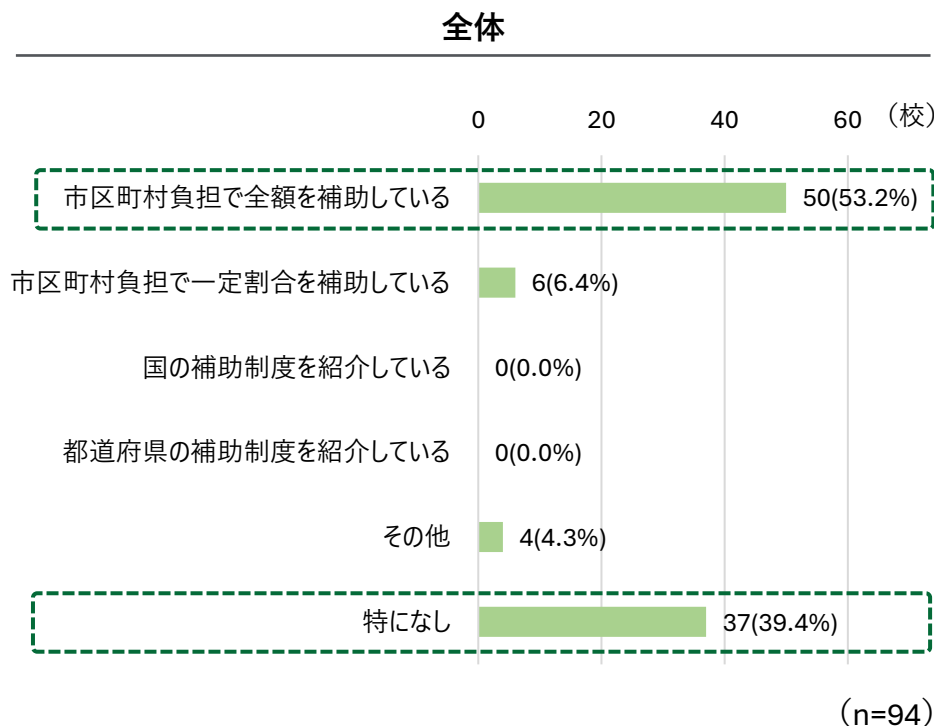
統合後の学校で、徒歩以外で認めている通学手段をすべて選択してください。
徒歩以外の通学手段を認めていない場合は、「徒歩のみ」を選択してください。(複数回答)



公共交通機関の利用を認めている学校のうち約5割は市区町村負担で定期券代等を全額補助しており、約4割は特に補助を行っていない

定期券代補助の状況 (1/2：全体)

「公共交通機関」を選択した団体の方にお尋ねします。公共交通機関の定期券代等に対し、補助は行っていますか。(複数回答)



「市区町村負担で一定割合を補助」の負担割合

市区町村負担割合	回答数
半額	1
1割	1
通学距離に応じて全額または半額補助	3
一定金額を超えた部分を補助	1

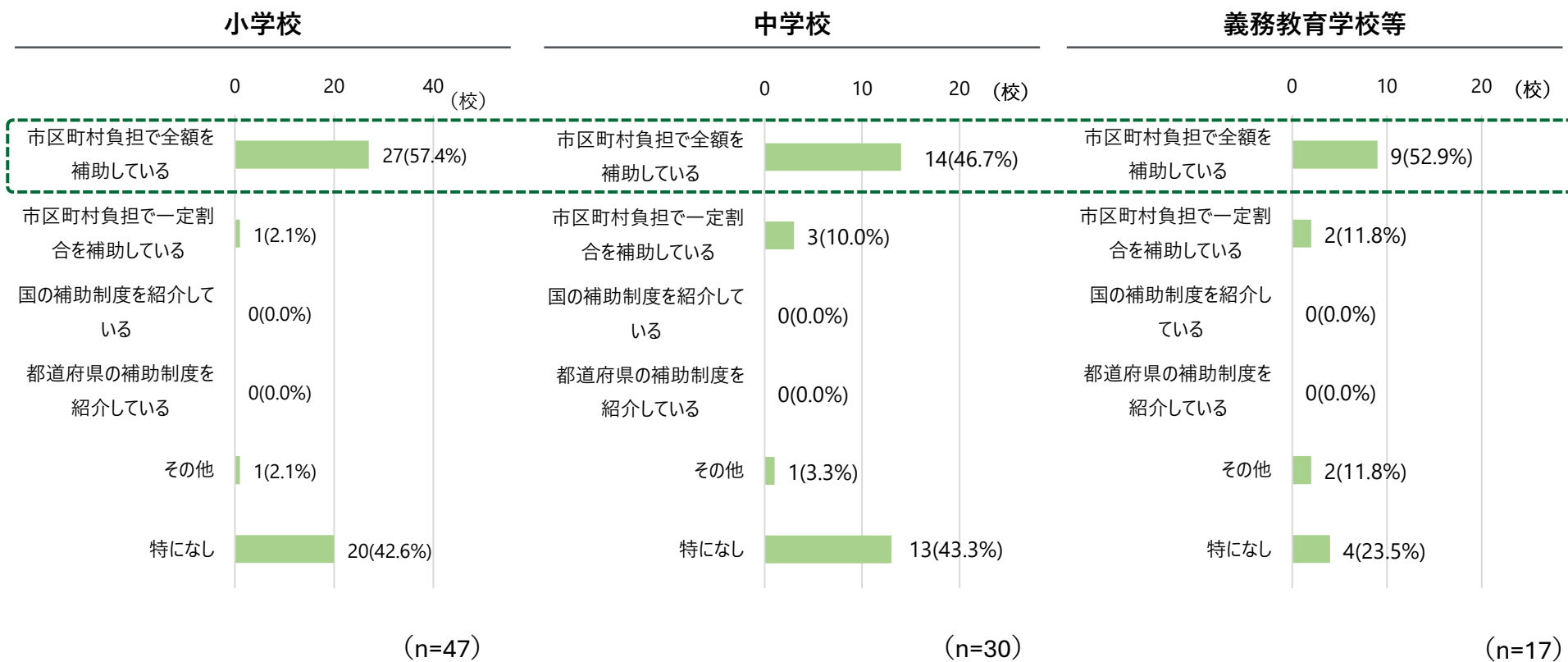
「その他」の回答内容

「その他」の回答内容	回答数
地域の無料バスを利用	2
就学援助制度、就学奨励制度による補助	2

小学校・義務教育学校等では過半の学校で市区町村負担で全額を補助している一方、中学校では過半数に達していない

定期券代補助の状況 (2/2：学校種別)

「公共交通機関」を選択した団体の方にお尋ねします。公共交通機関の定期券代等に対し、補助は行っていますか。(複数回答)



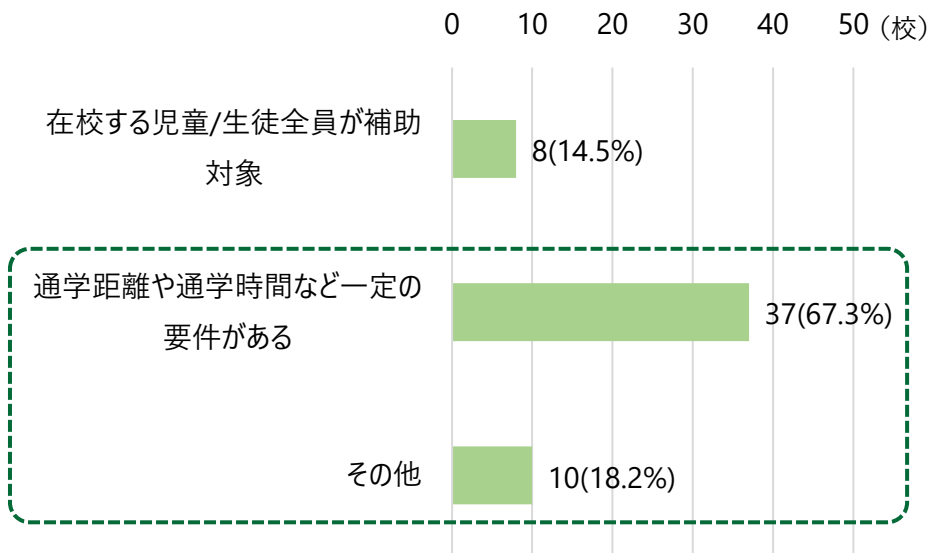
「市区町村負担で全額を補助している」又は「市区町村負担で一定割合を補助している」学校のうち8割以上の学校では、補助の対象に何らかの要件を設けている

定期券代補助の要件

(1/2：全体)

「市区町村負担で全額を補助している」又は「市区町村負担で一定割合を補助している」を選択した団体の方にお尋ねします。補助対象の範囲を選択してください。(単数回答)

全体



(n=55)

「その他」の回答内容

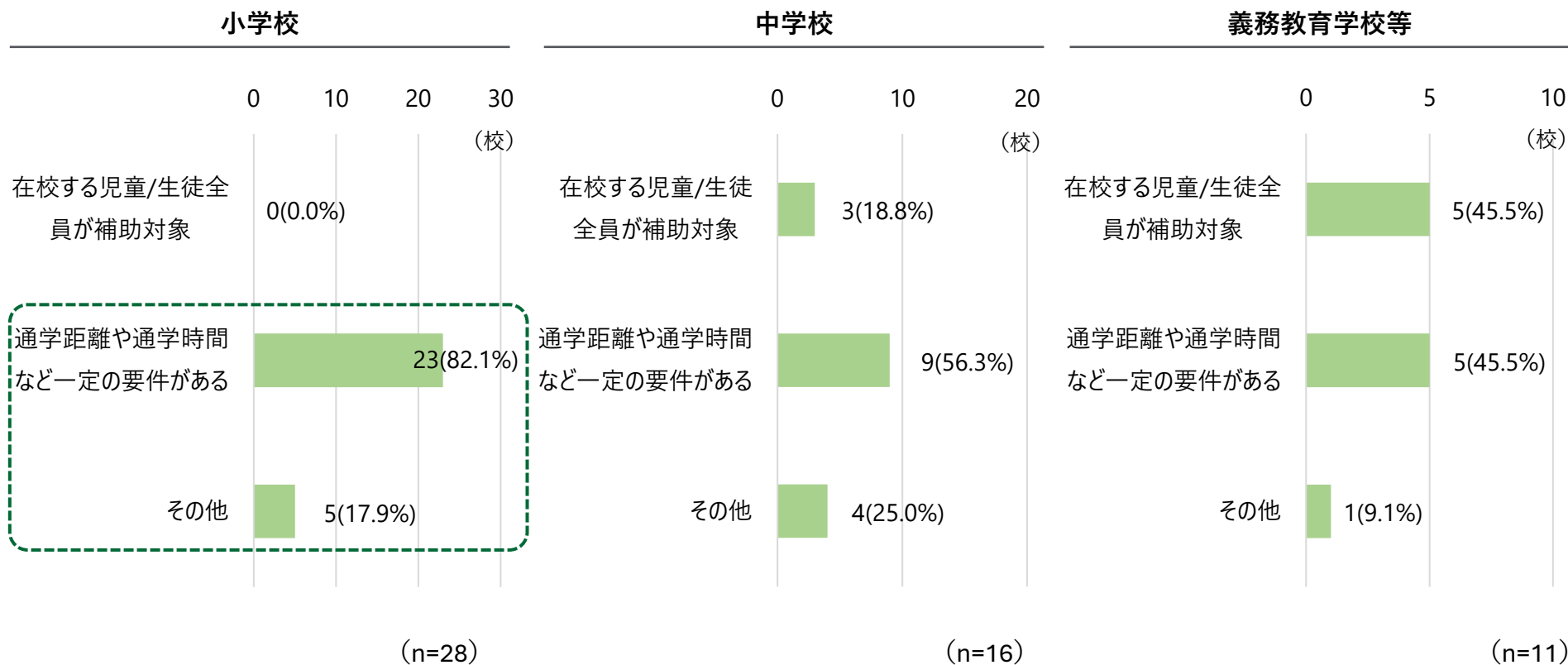
「その他」の回答内容	回答数
バス通学を認める全児童が対象	1
特定の地区に居住	4
特定地区の小学校1年生から小学校3年生	1
通学距離が小学生が2km以上、中学生が4km以上、通学上の危険要因等	1
通学距離が4km以上の児童でスクールバスを利用していないこと	1
義務教育学校前期課程児童のみスクールバス及びコミュニティバス運賃全額補助	1
通学定期券を購入すること	1

注：12頁の設定で「市区町村負担で全額を補助している」と「市区町村負担で一定割合を補助している」を選択している学校を合計するとn=56だが、うち1校が両方を選択しているため、n=55となる

「市区町村負担で全額を補助している」又は「市区町村負担で一定割合を補助している」 小学校のうち、全員を補助対象としている小学校はなかった

定期券代補助の要件 (2/2：学校種別)

「市区町村負担で全額を補助している」又は「市区町村負担で一定割合を補助している」を選択した団体の方にお尋ねします。
補助対象の範囲を選択してください。(単数回答)

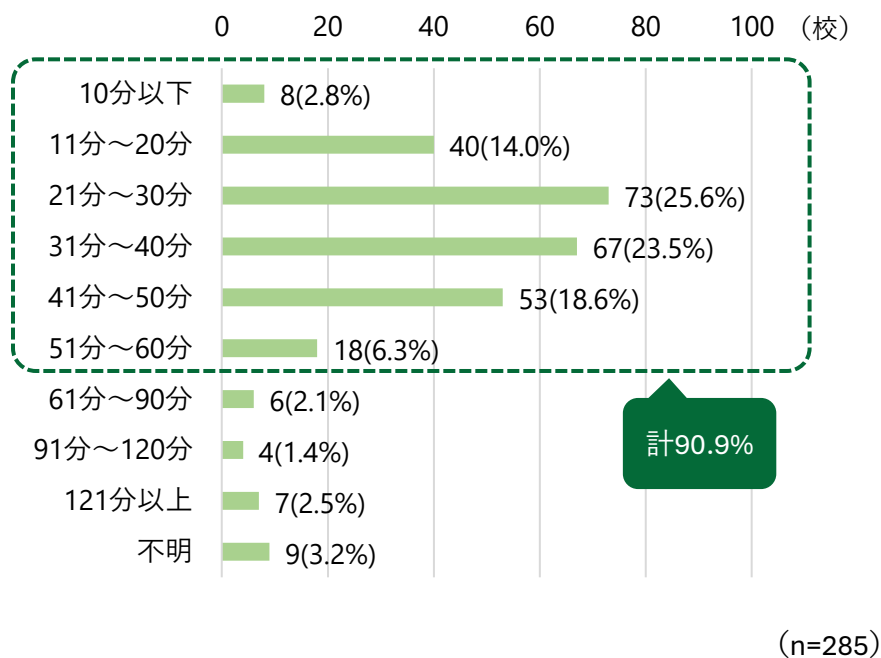


約9割の学校では、通学時間は最大で60分以下である。約3割の学校は、最大通学距離が6km未満である一方、最大通学距離が20km以上である学校も1割程度存在する

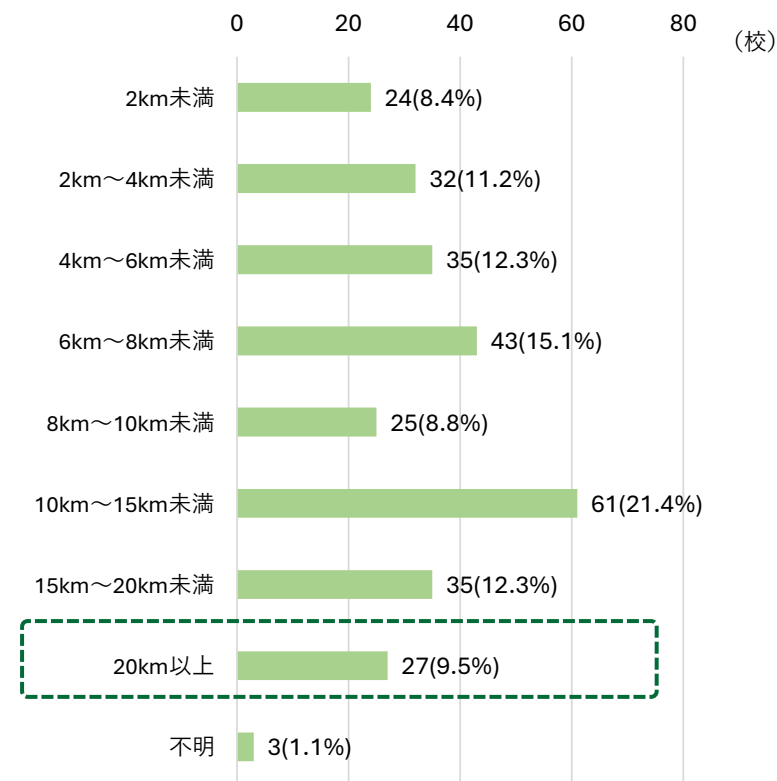
通学時間・距離が長い児童/生徒の通学時間

通学距離が最も長い児童/生徒の通学時間・通学距離、および通学時間が最も長い児童/生徒の通学時間・通学距離をご回答ください。通学時間は分単位、通学距離はkm単位でご記入ください。（例：60分、4.5km）

通学時間が長い児童/生徒の通学時間



通学距離が長い児童・生徒の通学距離

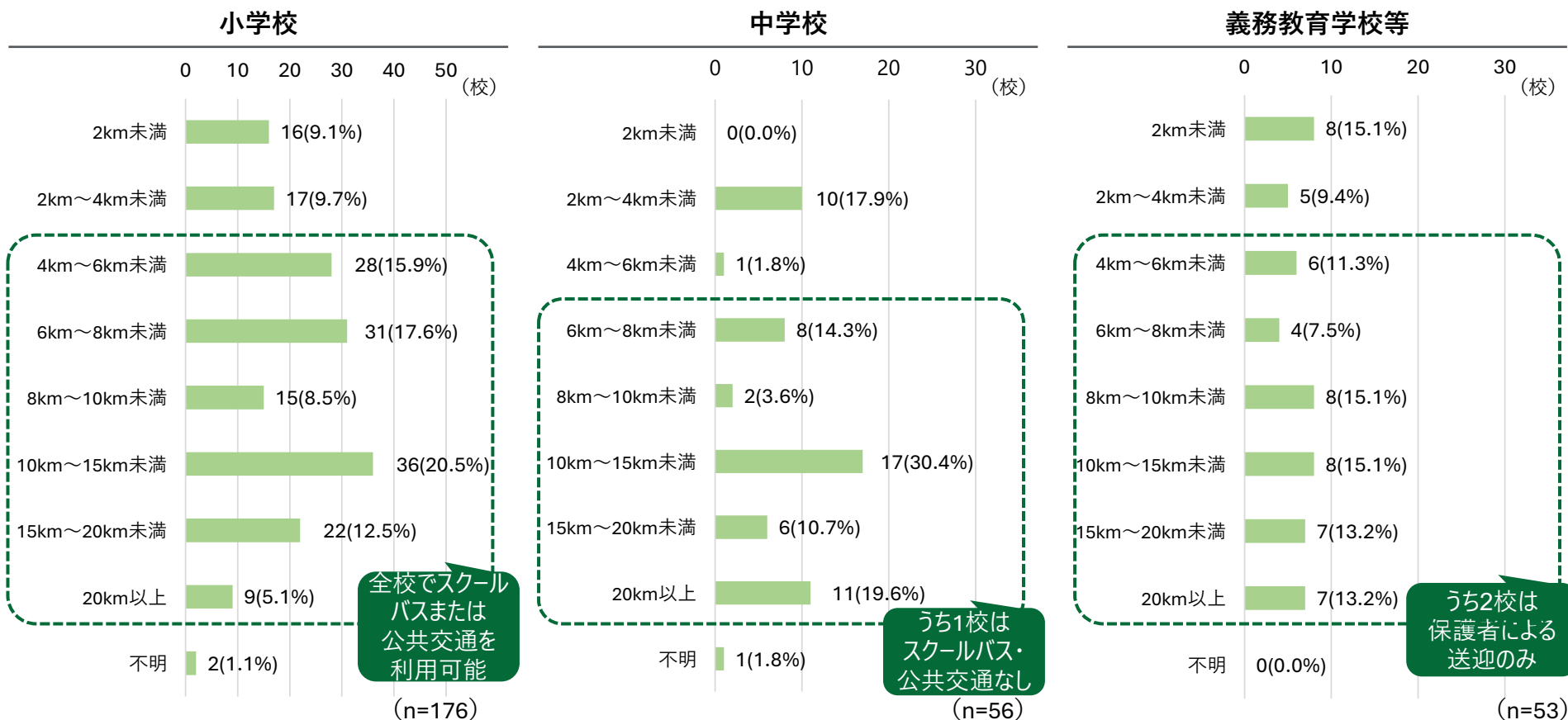


※明らかに距離と時間を逆に回答したもの（3.5分、45km）については集計時に修正した（45分、3.5km）

本調査に回答した学校の約8割で、通学距離が国の基準（小学校：4km以内、中学校：6km以内）を超過しているが、大半の学校では通学支援策が確保されている

通学距離が長い児童・生徒の通学距離

通学距離が最も長い児童/生徒の通学時間・通学距離、および通学時間が最も長い児童/生徒の通学時間・通学距離をご回答ください。通学時間は分単位、通学距離はkm単位でご記入ください。（例：60分、4.5km）



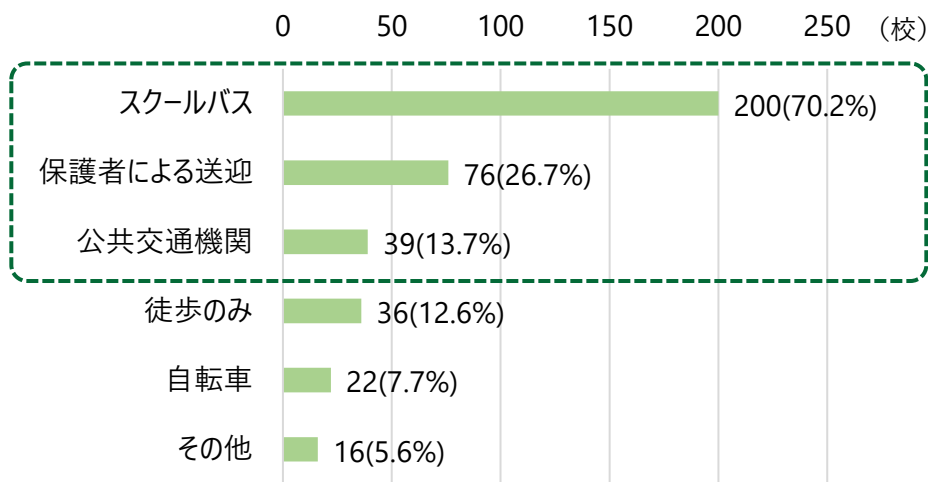
注：4km/6kmは、通学手段が徒歩のみである場合の基準である

通学距離が最も長い児童/生徒の通学手段は、スクールバスを利用している学校が最も多く、次いで保護者による送迎、公共交通機関が多い

通学距離が長い児童/生徒の通学手段

通学距離が最も長い児童/生徒の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



(n=285)

「その他」の回答内容

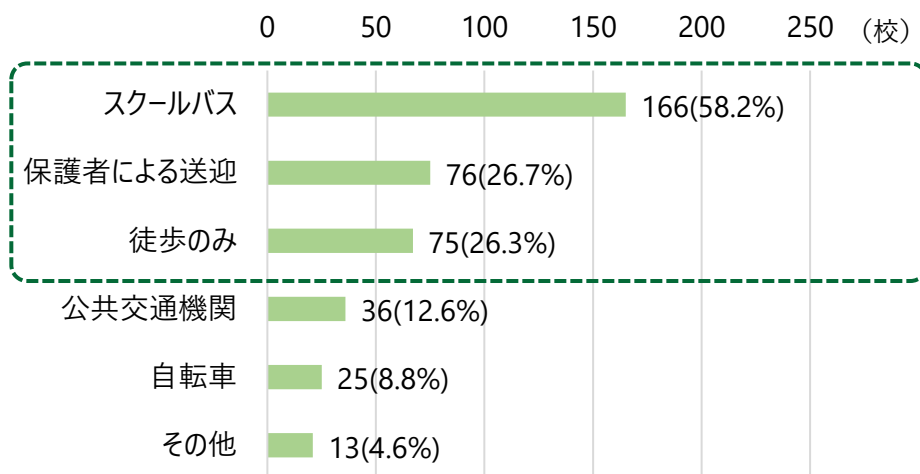
「その他」の回答内容	回答数
スクールタクシー	7
原則徒歩だが、個別判断で他の手段を認める	6
一部学年の希望者のみ路線バス	1
定期船	1
行きは保護者による送迎、帰りは徒歩	1

通学時間が最も長い児童/生徒の通学手段は、スクールバスを利用している学校が最も多く、次いで保護者による送迎、徒歩が多い

通学時間が長い児童/生徒の通学手段

通学時間が最も長い児童/生徒の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



(n=285)

「その他」の回答内容

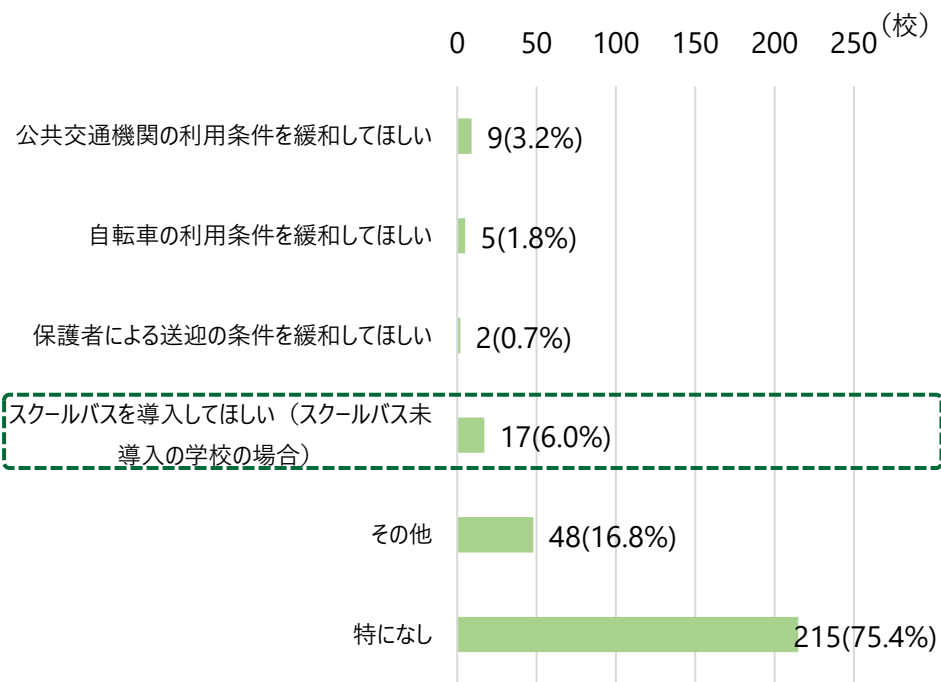
「その他」の回答内容	回答数
スクールタクシー	3
原則徒歩だが、個別判断で他の手段を認める	6
定期船	1
基本は徒歩だが、天候等により保護者の送迎も可	1
夏：自転車 冬：徒歩	1
不明	1

通学手段に関する要望として、「特になし」を除くと、「その他」の「スクールバスの利用条件の緩和」が最も多く、次いで「スクールバス未導入の学校における導入」が多い

通学手段に関する要望

児童・生徒の保護者から、通学手段に関する要望はありますか。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



(n=285)

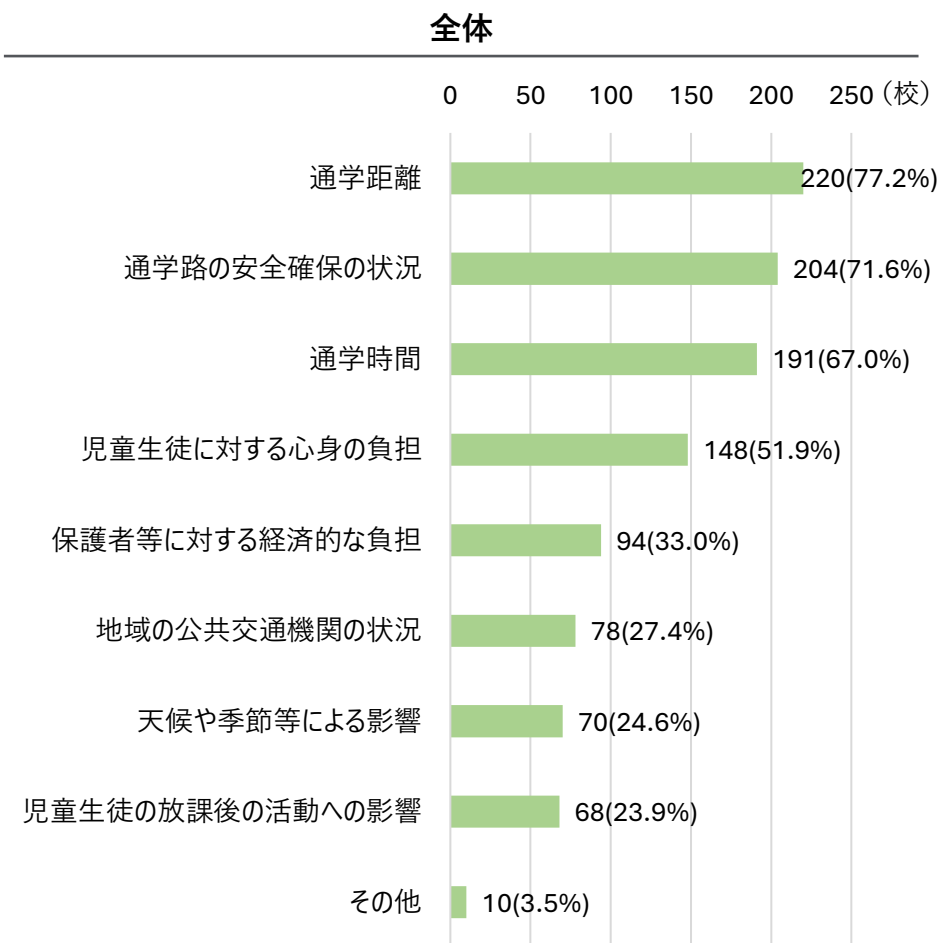
「その他」の回答内容

「その他」の回答内容	回答数
スクールバスの利用条件の緩和	27
スクールバスの停留所の変更	5
スクールバスの本数増加	1
スクールバスの方面の拡充	2
スクールバスのルートの変更	1
冬期スクールバス基準の緩和	2
公共交通機関の本数増加	1
スクールタクシーの利用希望	1
公共交通機関の利用料金補助	2
学校に送迎用スペースを増設	1
通学路の安全確保	1
通学負担の軽減	4

統合校の通学手段の検討で考慮した点として通学距離を挙げている学校が最も多く、次いで通学路の安全確保の状況、通学時間を挙げている学校が多い

通学手段の検討で考慮した点 (1/2：全体)

統合校の通学手段の検討に当たり、どのような点を考慮しましたか。当てはまるものをすべて選択してください。（複数回答）



(n=285)

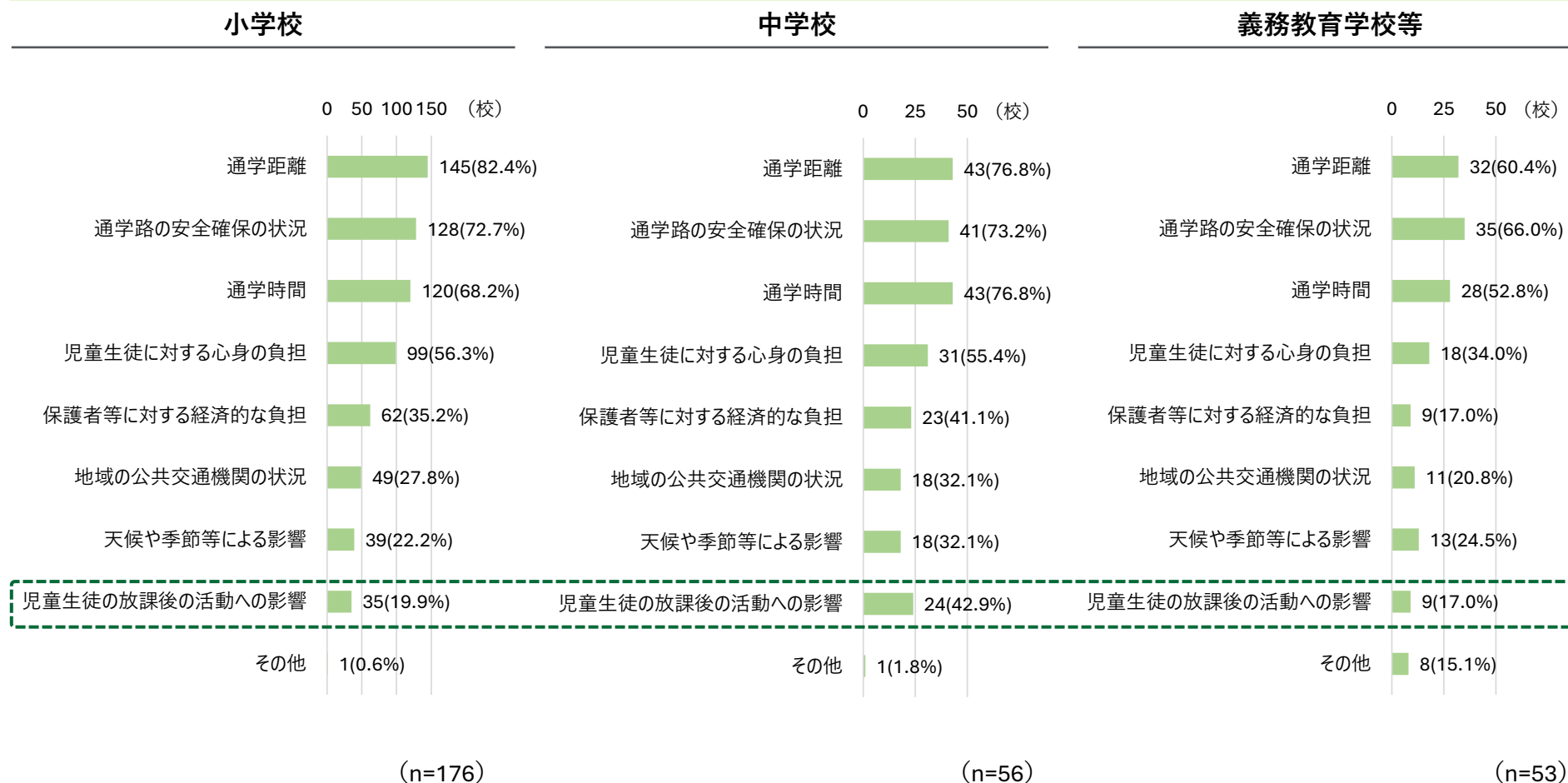
「その他」の回答内容

「その他」の回答内容	回答数
特になし	9
スクールバス	1

通学手段の検討にあたり考慮した点として、中学校では小学校・義務教育学校等と比べ児童生徒の放課後の活動への影響が多く選択されている

通学手段の検討で考慮した点 (2/2：学校種別)

統合校の通学手段の検討に当たり、どのような点を考慮しましたか。当てはまるものをすべて選択してください。（複数回答）

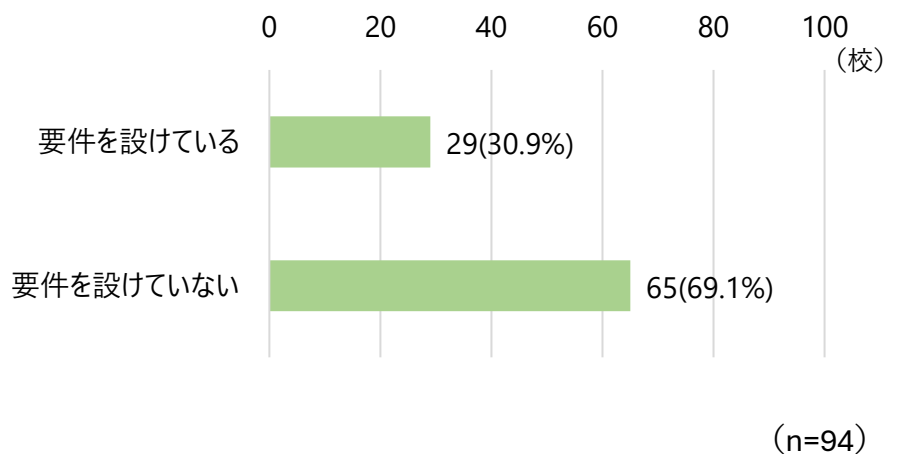


公共交通機関の利用を認めている学校の約3割が利用の要件を設定している。利用要件は距離に関するものが多く、かつ、適正配置の基準である4km/6kmを下回るものが多い

公共交通機関の利用要件

通学手段として公共交通機関の利用を認めている団体の方にお尋ねします。公共交通機関の利用について、児童/生徒の通学時間や通学距離に関する要件を設けていますか。（単数回答）

全体



距離に関する要件

距離に関する要件	回答数
なし	9
2km以上	3
2.5km以上	5
3km以上	4
4km以上	2
児童4km以上、生徒6km以上	2
夏は片道 4 km 以上、冬は片道 3 km 以上	3
区の中心部から学校までの距離が3.1km以上	1

時間に関する要件

時間に関する要件	回答数
なし	29

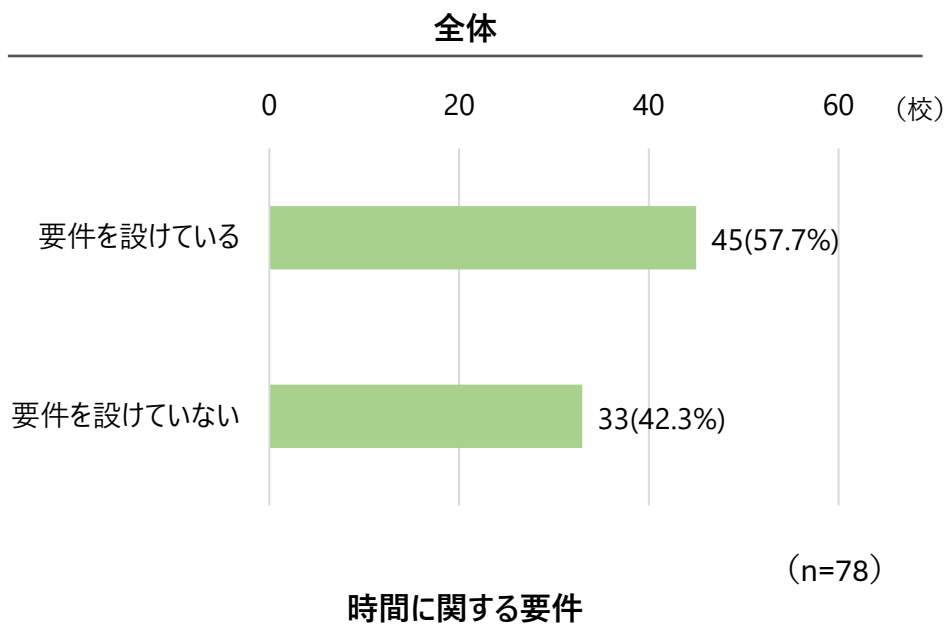
その他の要件

その他の要件	回答数
特定の地区に居住していること	8
安全上の配慮が必要な場合	5
特定の地区に居住する1,2年生	1
なし	15

自転車の利用を認めている学校の6割弱では自転車利用の要件が設定されており、距離2km以上とする例が多い。また、一定の学年以上であることを要件としている例もある

自転車の利用要件

通学手段として自転車の利用を認めている団体の方にお尋ねします。自転車の利用について、児童/生徒の通学時間や通学距離に関する要件を設けていますか。（単数回答）



時間に関する要件	回答数
60分以上	1
なし	44

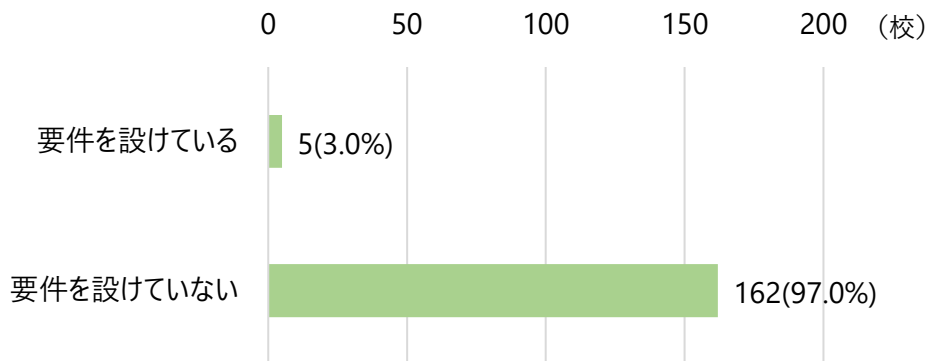
距離に関する要件		その他の要件	
距離に関する要件	回答数	その他の要件	回答数
0.5km以上	1	特定の地区に居住していること	8
1km以上	1	小学校3年生以上	2
1.5km以上	5	小学校4年生以上	2
2km以上	12	小学校5年生以上	1
2.5km以上	1	義務教育学校の7年生以上	4
3km以上	1	小学校は4～6年生かつ2km以上、中学生は距離要件なし	1
4km以上	2	5年生以上の児童生徒で、学校から一定の距離が離れている場合	1
6km以上	2	ヘルメット着用	1
直線距離1km以上	1	スクールバスのルートが無いこと	1
直線距離1.5km以上	1	なし	24
特定の地区かつ2km以上	1		
小学校は4～6年生かつ2km以上、中学生は距離要件なし	1		
3km以下	1		
6km以下	1		
なし	14		

保護者による送迎を認めている学校の大半では、保護者による送迎利用の要件を設定していない

保護者による送迎の要件

通学手段として保護者による送迎を認めている団体の方にお尋ねします。保護者による送迎の利用について、児童/生徒の通学時間や通学距離に関する要件を設けていますか。（単数回答）

全体



(n=167)

時間に関する要件

時間に関する要件	回答数
30分以上	1
小学校45分以内、中学校60分以内	1
なし	3

距離に関する要件

距離に関する要件	回答数
2km以上	1
4km以上	1
児童3km以上、生徒4km以上	1
なし	2

その他の要件

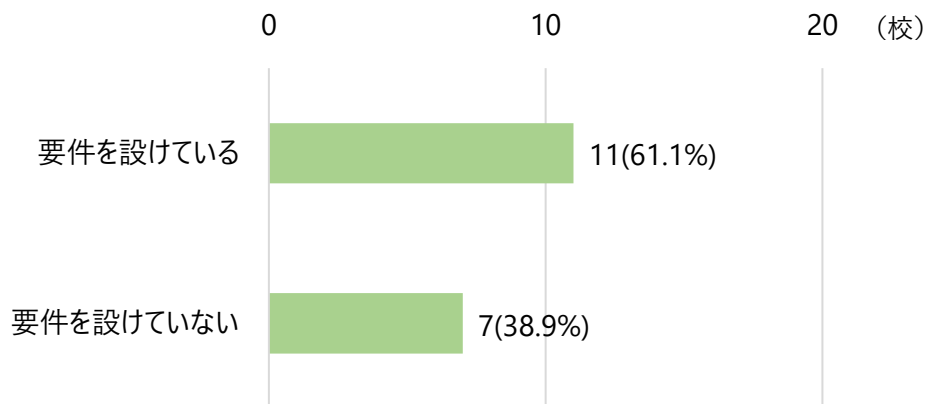
その他の要件	回答数
小学校でスクールバスが回れない地域	1
身体的特徴	1
なし	3

「その他」の通学手段のうちスクールタクシーで要件を設けている事例では、通学時間60分以上を要件としている

「その他」の通学手段の利用要件

通学手段として「その他」（2. で回答いただいた手段）を認めている団体の方にお尋ねします。その手段の利用について、児童/生徒の通学時間や通学距離に関する要件を設けていますか。（単数回答）

全体



「要件を設けている」通学手段

「要件を設けている」通学手段	回答数
スクールタクシー	10
通学距離2km以上の1,2年生の希望者に路線バスの定期券を支給	1

距離と時間に関する要件

距離に関する要件	回答数	時間に関する要件	回答数
2km以上	3	60分以上	10
3km以上	1	なし	1
4km以上	2		
6km以上	1		
区の中心部から学校までの距離が3.1km以上	1		
なし	2		

その他の要件

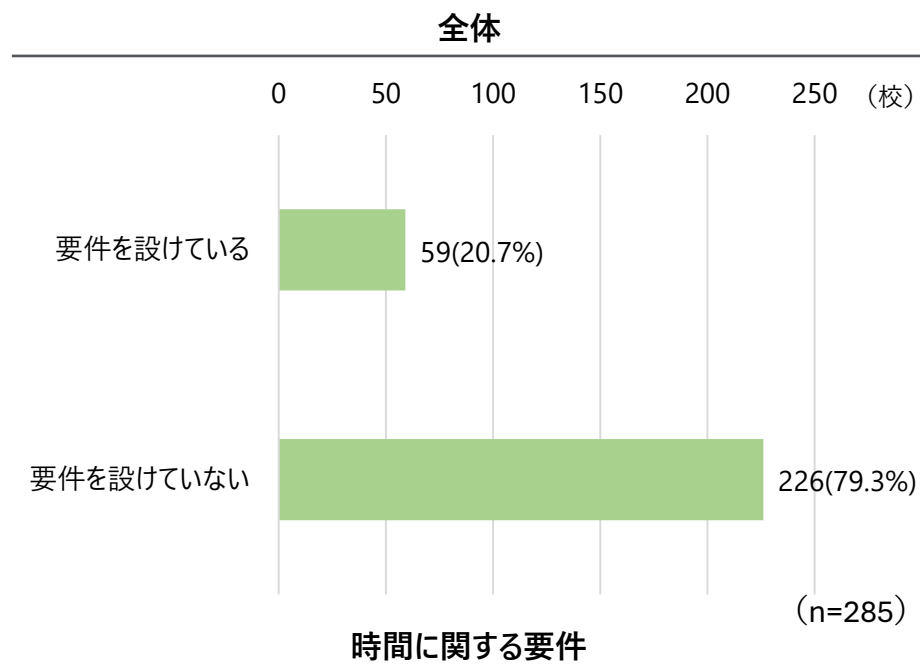
その他の要件	回答数
特定の地区に居住していること	2
片道おおむね2kmを超える児童を含む登校班	1
利用できる公共交通機関がない等	2
なし	5

(n=18)

徒歩での通学について、約2割の学校で要件を設けており、2km以内と設定している学校が最も多い

徒歩通学の要件

徒歩での通学について、児童/生徒の通学時間や通学距離に関する要件を設けていますか。（単数回答）



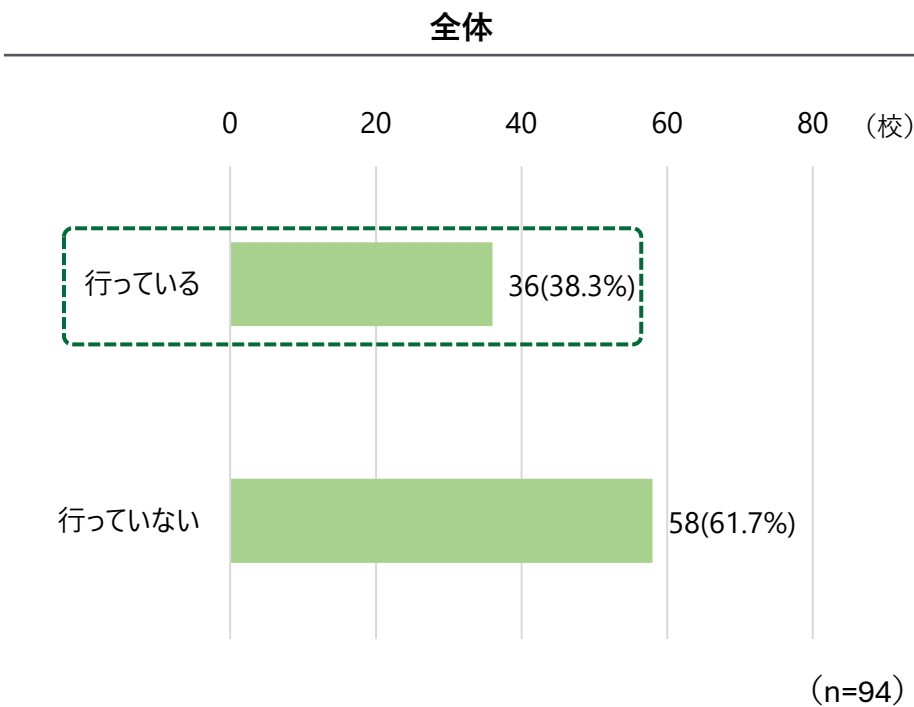
時間に関する要件	回答数
60分以内	2
小学校45分以内、中学校45分以内	1
なし	56

距離に関する要件		その他の要件	
距離に関する要件	回答数	その他の要件	回答数
500m以内	1	スクールバス利用許可を受けていない・利用条件に合致しないこと	3
1km以内	2	特定の地域に居住していること	2
1.5km以内	1	通学路に危険箇所を含まない地区	1
2km以内	19	義務教育学校7年生以上は基本的に全員自転車通学	1
2.2km以内	1	全員スクールバス利用を原則	1
2.5km以内	4	なし	51
3km以内	6		
4km以内	9		
6km以内	2		
直線距離が1km以内	1		
小学校は2km以内、中学校は3km以内	4		
小学校は2km以内、中学校は基本的に全員自転車通学	1		
3km以上	1		
6km以上	1		
なし	6		

公共交通機関の利用を認めている学校のうち約4割で事業者等との相談・協議等を行っており、その内容は運行ダイヤに関するものが最も多い

事業者との相談・協議の状況

通学手段として公共交通機関の利用を認めている団体の方にお尋ねします。地域交通に関する事業者等と相談・協議等を行っていますか。（単数回答）



相談・協議の内容

相談・協議の内容	回答数
運行ダイヤについて	25
乗車証・定期券について	5
停留所の調整	3
利用人数の確認	3
安全運転について	1
チャーター船の確保や定期船の時間調整	1
市区町村の公共交通会議に参加	1
利用状況の確認	1
交通手段の調整	1
利用方法について	1
児童生徒が利用することを周知	1
児童生徒が利用するバス停の確認	1
乗車マナーについて	1
停留所の位置の確認	1
ルートについて	1
利用人数に見合ったバスの大きさについて	1
地域振興バスの所管課と協議	1

本アンケートに回答した団体の属する都道府県では、スクールバス等の導入に関して以下の補助金があることが確認された

都道府県による補助金

貴団体が属する都道府県では、スクールバス購入費等の補助のため、都道府県独自の補助金がありますか。（記述）

都道府県	補助金等の名称	支給要件
茨城県	市町村立小・中学校等適正規模化支援事業費補助金	国庫補助金における遠距離通学の要件（小学校又は義務教育学校前期課程においては4km以上、中学校又は義務教育学校後期課程においては6km以上）に準じる
広島県	小中学校教育環境充実支援事業補助金	居住地から学校までの通学距離が4km以上、学校の統廃合又は移転等の場合は2km以上
福岡県	学校統合支援事業補助金	通学距離等の条件はなし

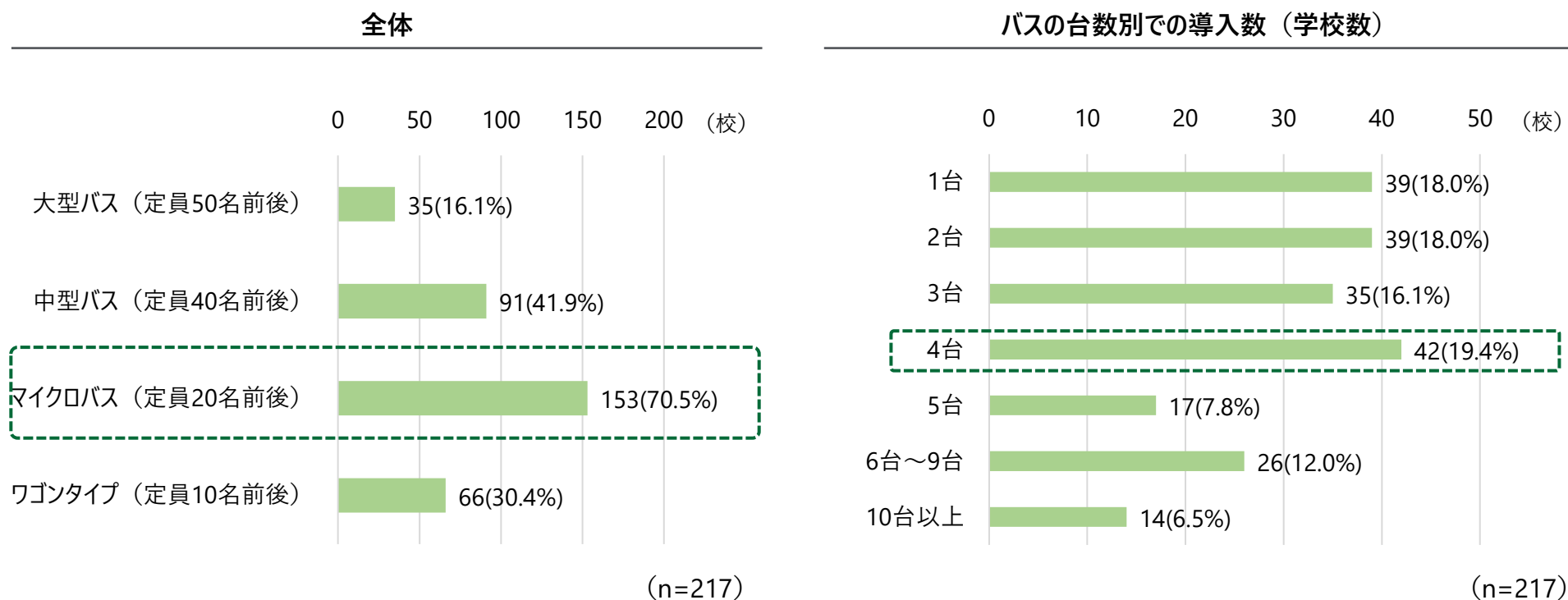
2. アンケート調査

2 - 2. スクールバス導入済の学校における、 スクールバスの導入状況

定員20名前後のマイクロバスを導入している学校が最も多い。また、1つの学校で導入しているバスの合計台数は、4台と回答した学校が最も多い

導入しているバスの規模・バスの台数

導入しているスクールバスについて、バスの規模ごとに台数をご記入ください。（記述）

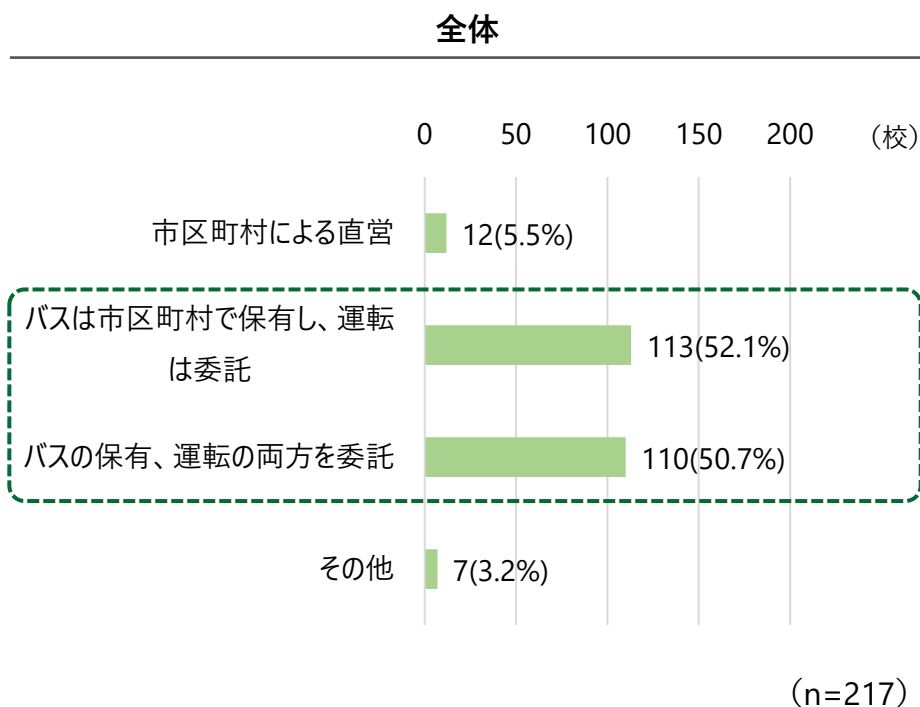


注：217校のうち5校は、大型バス・中型バス・マイクロバス・ワゴンタイプのいずれも0台と回答している

スクールバスは市区町村で保有し運転は委託しているパターン、またはスクールバスの保有と運転の両方を委託しているパターンが多い

スクールバスの運営パターン（直営/委託）

スクールバスの運営方法について、以下の各パターンで何台ずつ運営していますか。（記述）



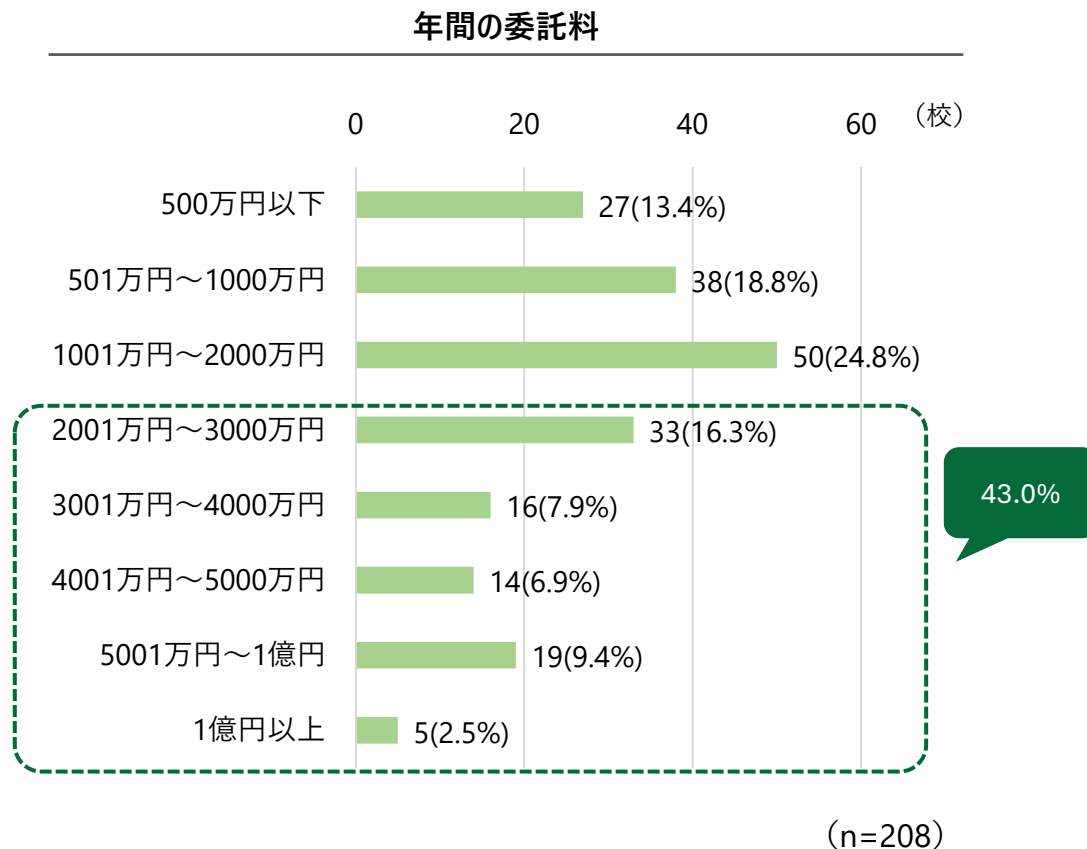
「その他」の回答内容

「その他」の回答内容	回答数
タクシーの保有、運転を委託	4
バスはリース、運転は委託	1
路線バス	1

1校当たりの年間委託料は、1千万円代である学校が最も多い一方で、年間の委託料が2千万円以上となる学校も4割程度存在する

委託料の状況（1校当たり）

バスの保有または運転を委託されている団体の方にお尋ねします。年間の委託料をご記入ください。なお、他の学校のスクールバスと一体の契約となっている場合は、本アンケートで回答している学校のスクールバスに係る委託料を概算してご記入ください。（記述）



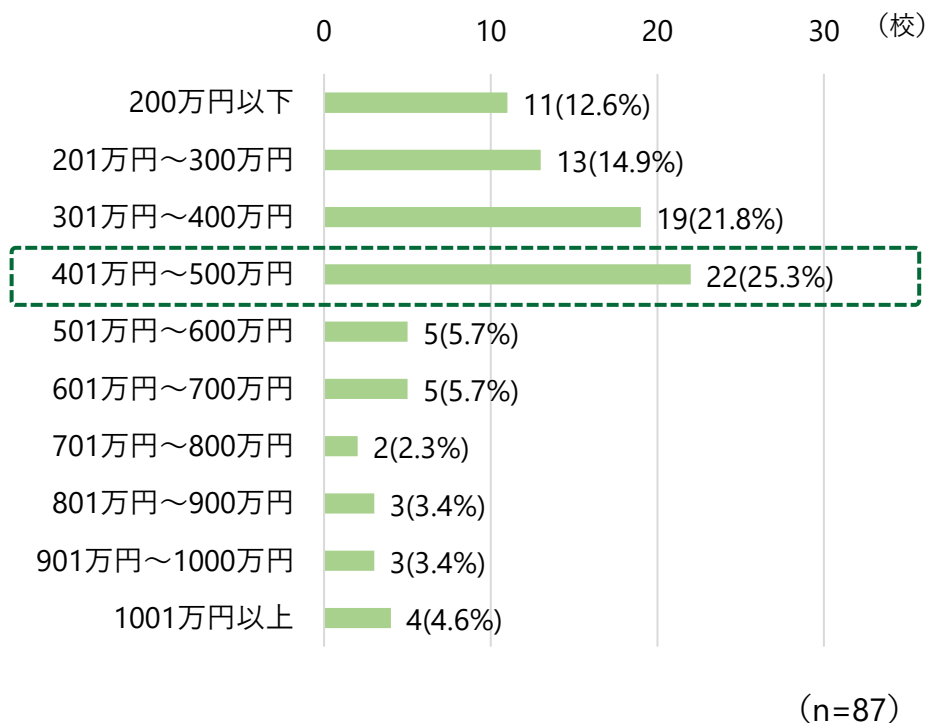
注：「0」と回答した学校、非公表や回答不可等と回答した学校が6校ある

運転のみの委託の場合は1台当たり401万円～500万円、保有・運転を委託の場合は1台当たり601万円～800万円の委託料を払っている団体が多い

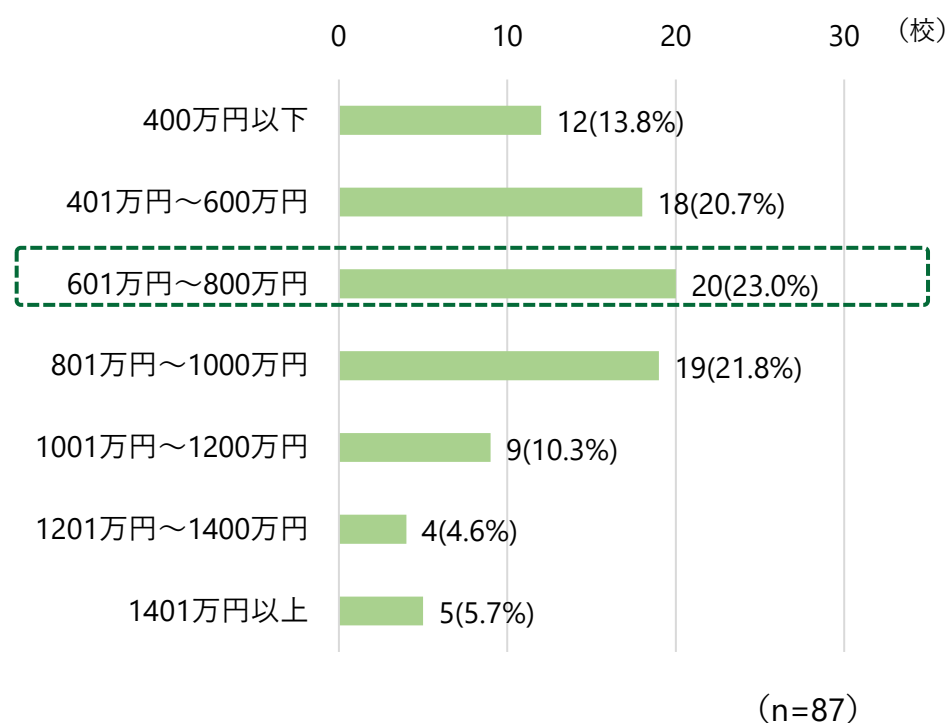
委託料の状況（1台当たり）

バスの保有または運転を委託されている団体の方にお尋ねします。年間の委託料をご記入ください。なお、他の学校のスクールバスと一体の契約となっている場合は、本アンケートで回答している学校のスクールバスに係る委託料を概算してご記入ください。（記述）

運転のみ委託の場合、1年・1台当たりの委託料



保有・運転を委託の場合、1年・1台当たりの委託料

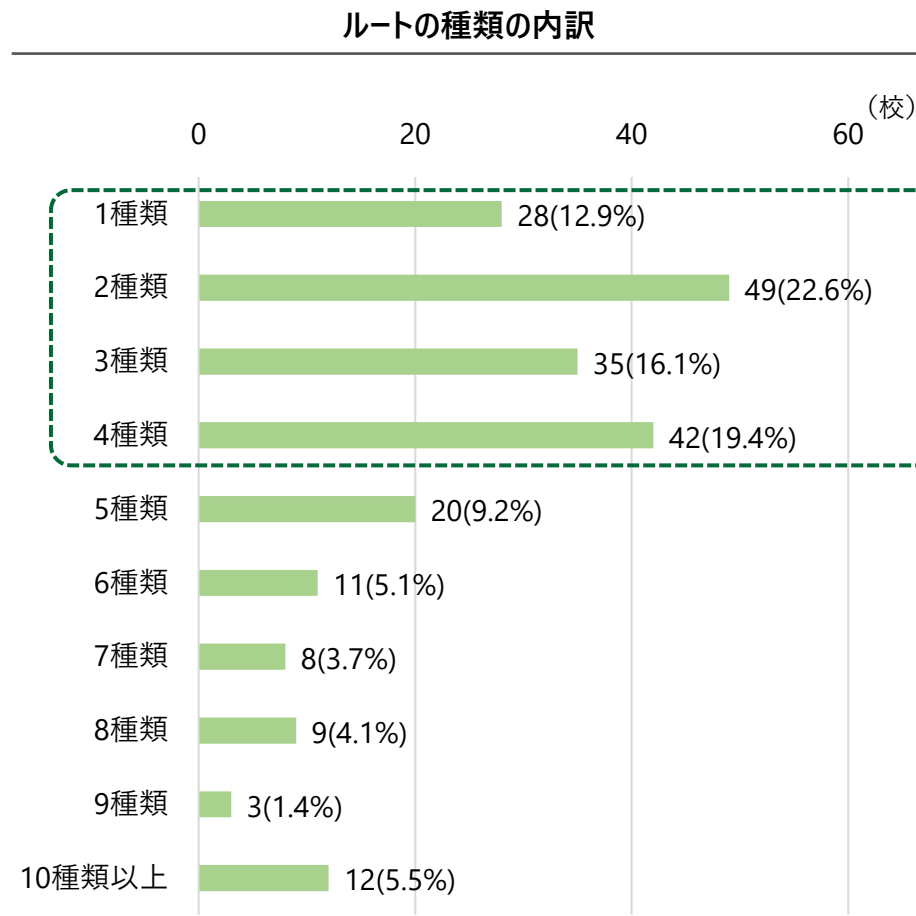


注：本問で回答した委託料を、32頁の問で回答した金額で除して算出。ただし、「バスは市区町村で保有し、運転は委託」と「バスの保有、運転の両方を委託」の両方を選択した学校、非公表や回答不可等と回答した学校は集計から除いている

スクールバスのルート数は2種類である学校が最も多く、次いで4種類、3種類となっている約7割の学校では、スクールバスのルート数は4種類以下である

スクールバスのルート数

スクールバスのルートは、全部で何種類ありますか。なお、学校を出発して乗降場を回り、学校に戻った時点で1種類のルートとします。（単数回答）



71.0%

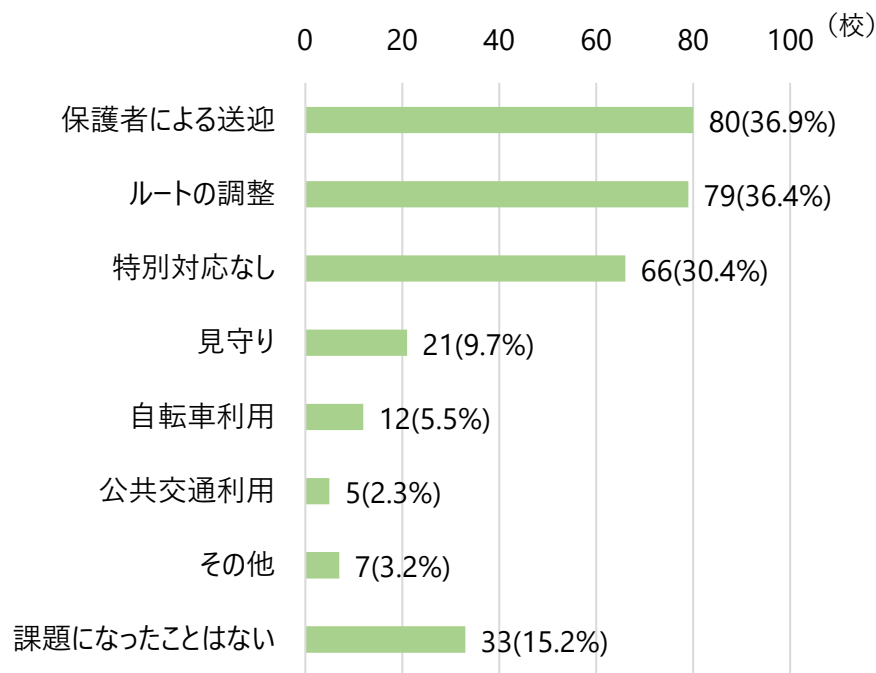
(n=217)

自宅がスクールバスのルートから離れている場合の対応は、「保護者に送迎してもらう」が最も多く、次いで「ルートを調整する」「特別な対応はせず徒歩で来てもらう」が多い

自宅がスクールバスのルートから離れている場合の対応

一部の児童/生徒の自宅がスクールバスのルートから離れた場所に位置している場合、どのように対応していますか。（複数回答）

全体



(n=217)

「その他」の回答内容

「その他」の回答内容	回答数
タクシーで臨戸訪問	3
乗降場所までの行き方は問わない	4

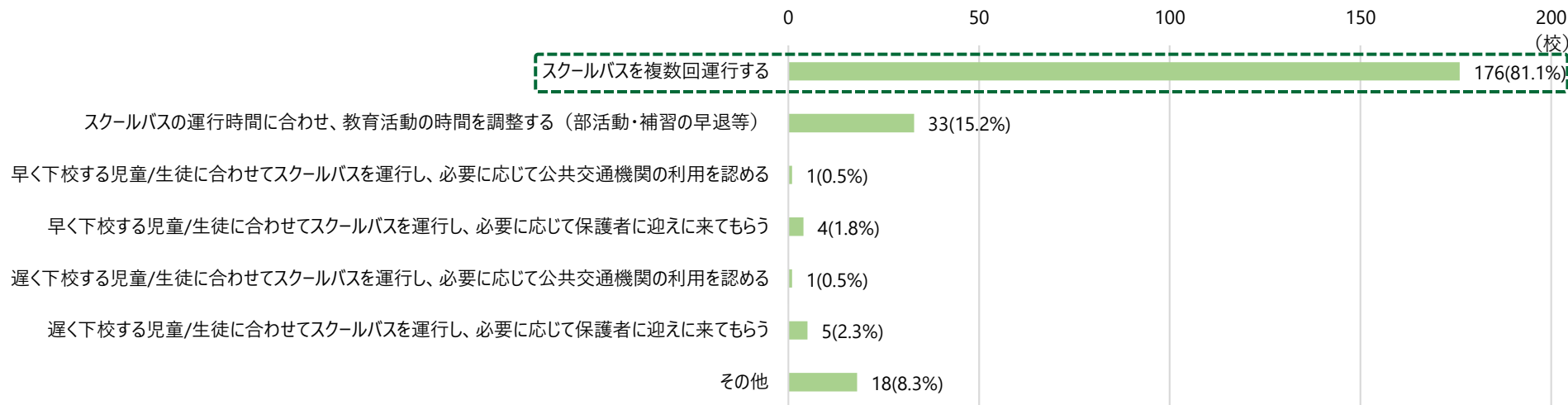
注：左のグラフでは、各選択肢を以下の通り略して表記している

選択肢	略称
スクールバスの乗降場まで、公共交通機関利用を認める	公共交通利用
スクールバスの乗降場まで、自転車利用を認める	自転車利用
スクールバスの乗降場まで、保護者に送迎してもらう	保護者による送迎
スクールバスのルートを調整し、すべての児童/生徒が無理なく自宅から徒歩で行ける範囲に乗降場を設定する	ルートの調整
ボランティア等による登下校の見守り活動を組み合わせる	見守り
特別な対応はせず、乗降場まで徒歩で来てもらう	特別対応なし
その他	その他
これまでに、スクールバスのルートと児童/生徒の自宅の位置関係が課題になったことはない	課題になったことはない

約8割の学校では、放課後活動による下校時刻のばらつきへの対応として、スクールバスを複数回運行している

下校時刻のばらつきへの対応

放課後の部活動や補習などで、児童/生徒の下校時間にばらつきがある場合、どのように対応していますか。（複数回答）



「その他」の回答内容

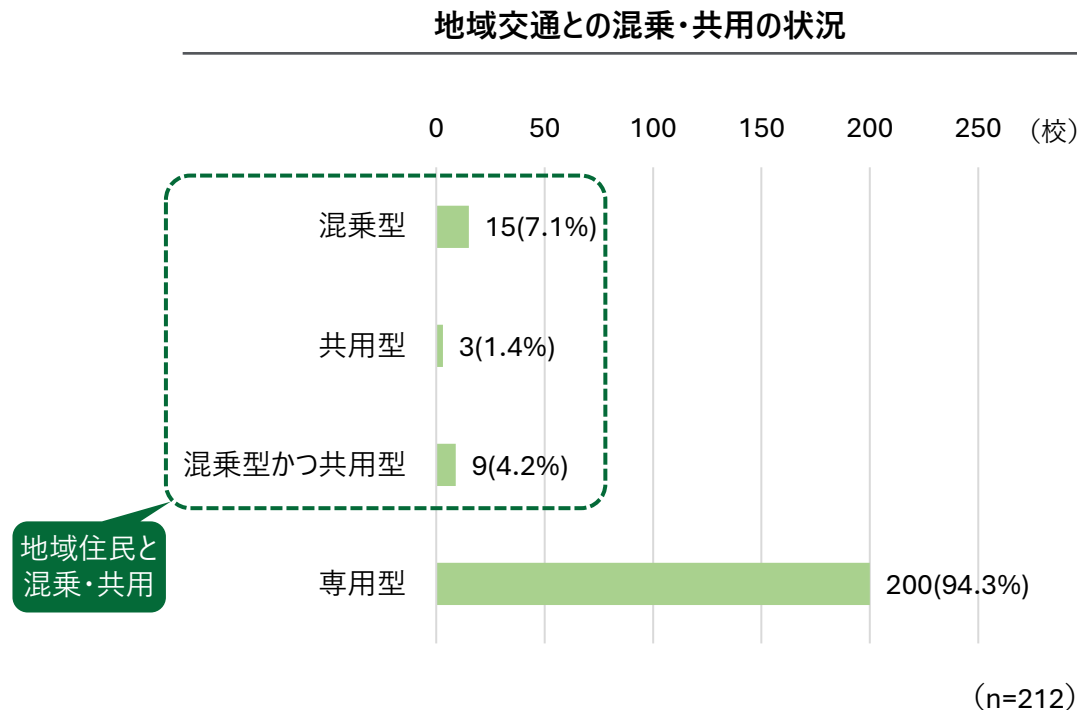
(n=217)

「その他」の回答内容	回答数
部活動や補習等がないため問題ない	8
部活動や補習等の予定は考慮しない	6
保護者に迎えに来てもらう	2
教育委員会での送迎やタクシー利用	1
下校時はスクールバスを利用せず、公共交通機関または保護者による迎え	1

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）



※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

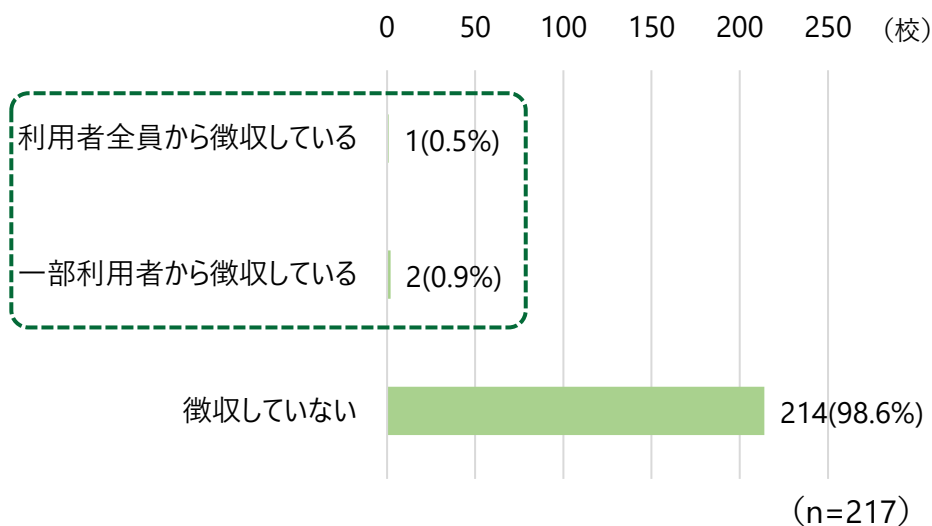
専用型：地域住民が利用することはない

スクールバスの料金を徴収している学校は、217校中3校であった

料金徴収の状況

スクールバスの運行経費に充てるため、利用者である児童/生徒又はその保護者から料金を徴収していますか。（単数回答）

全体



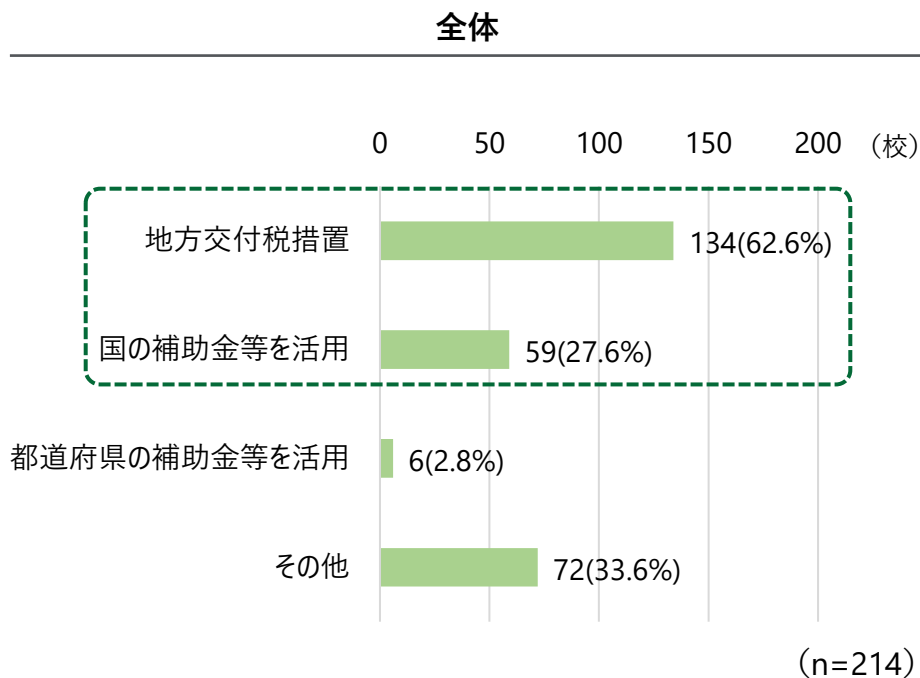
「一部利用者から徴収している」場合の徴収の条件

「一部利用者から徴収している」場合の徴収の条件	回答数
一部地域の児童が学童を利用する場合	1
部活動で使用する場合	1

スクールバスの運行経費をねん出するため、地方交付税措置や国の補助金を活用している学校が多い

スクールバスの運行経費の捻出手段

スクールバスの料金を徴収していない団体の方にお尋ねします。スクールバスの運行経費はどのように捻出していますか。（複数回答）



国の補助金の内訳

国の補助金	回答数
へき地児童生徒援助費等補助金	52
被災者支援総合交付金	2
防衛省の交付金	3
過疎地域持続的発展支援事業	2

都道府県の補助金の内訳

都道府県の補助金	回答数
奈良県遠距離児童・生徒通学費事業補助金（奈良県）	1
市町村土木事業費（離島航路）補助金（愛知県）	1
小中学校教育環境充実支援事業補助金（広島県）	3

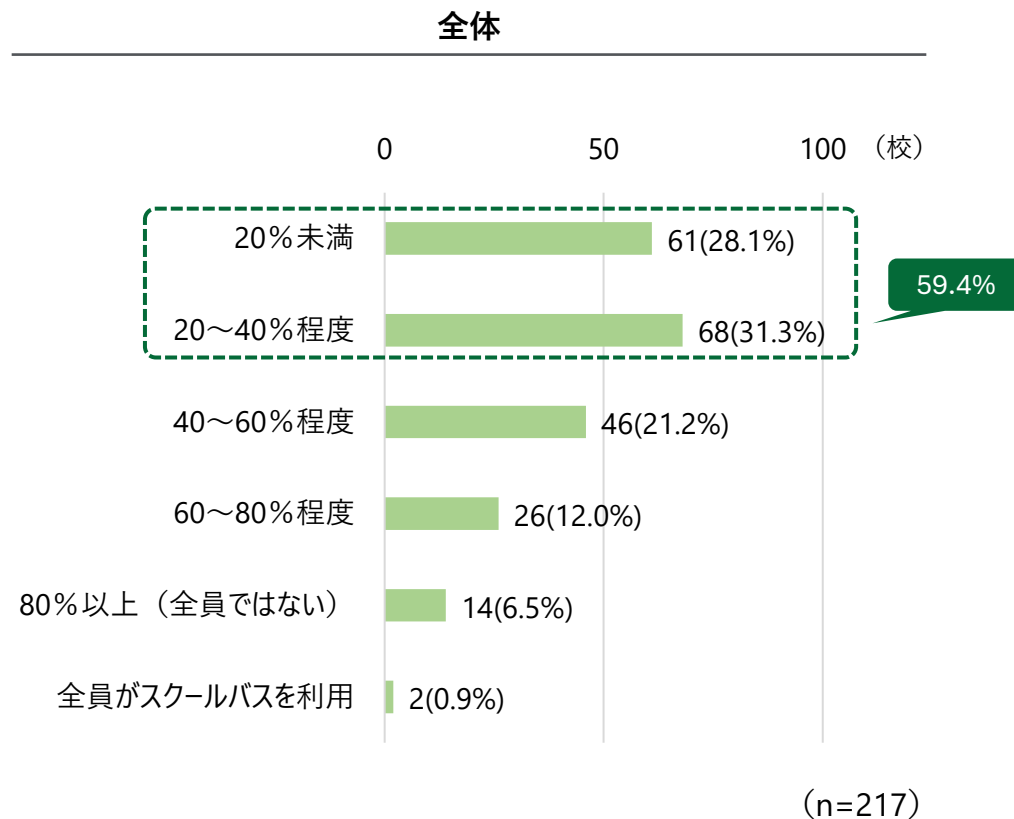
「その他」の回答内容

「その他」の財源	回答数
一般財源	67
地方債	2
ふるさと納税寄付金	1
無回答	2

約6割の学校では、全校児童/生徒のうち、スクールバスを利用している児童/生徒の割合は半分以下である

スクールバスを利用している児童/生徒の割合

令和7年度現在、全校児童/生徒のうちスクールバスを利用している児童/生徒の割合はどの程度ですか。（単数回答）

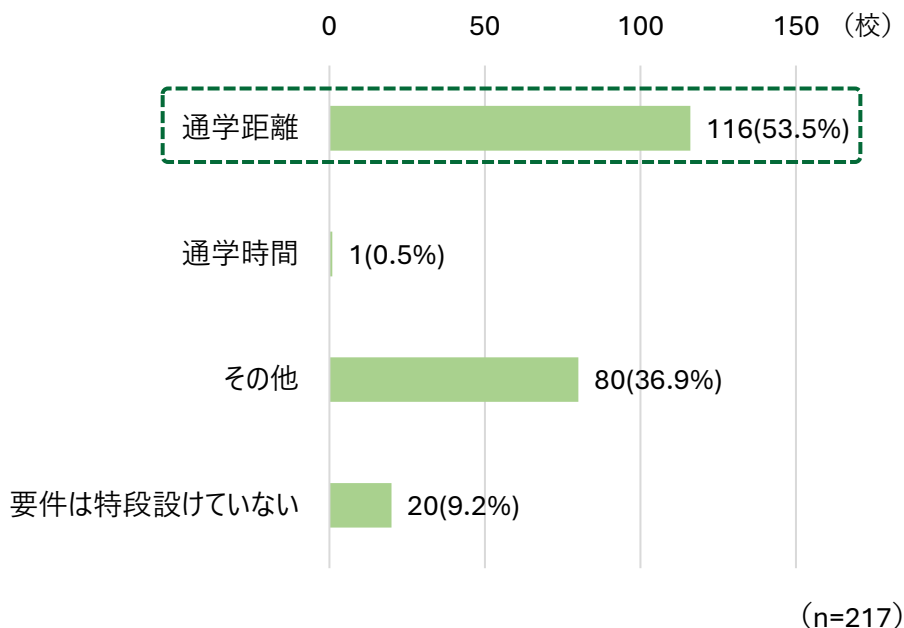


スクールバス利用の要件として、自宅から学校までの通学距離や居住地区による要件を定めている学校が多く、通学時間による要件を定めている学校は1校である

スクールバス利用の要件 (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



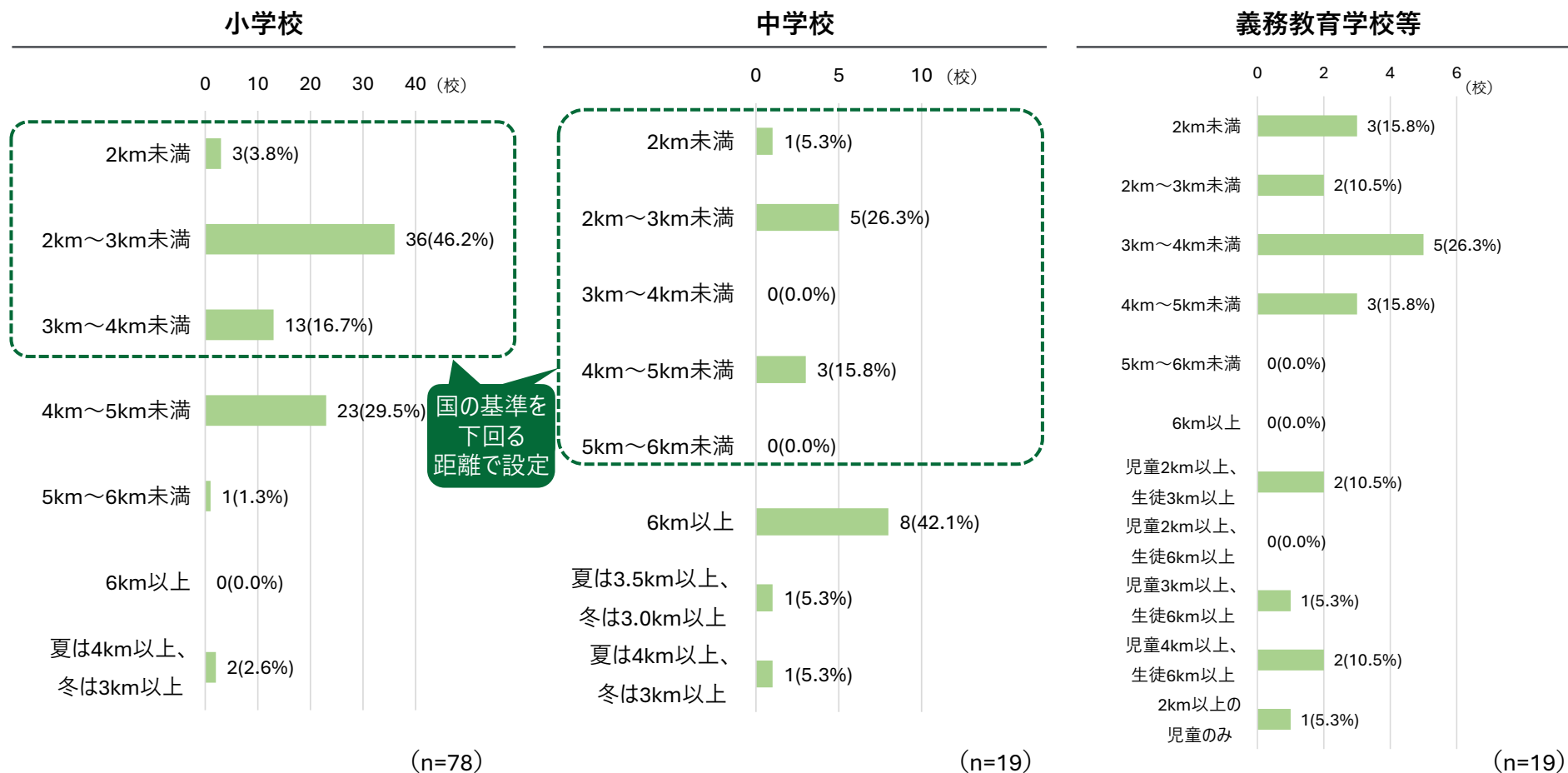
「その他」の回答内容

「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

スクールバス利用の要件 (2/2：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）



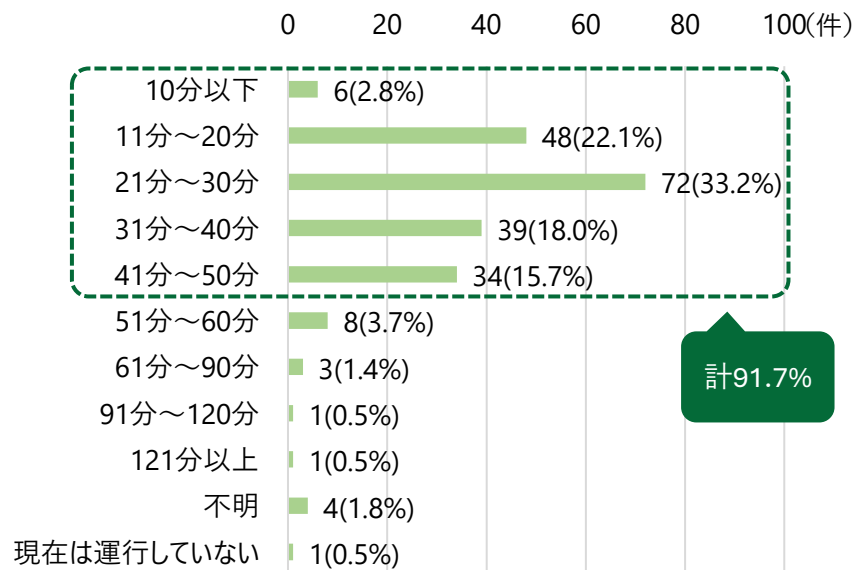
国の基準を下回る距離を設定

スクールバスを利用している学校のうち約9割の学校では、スクールバス利用時の最大通学時間が50分以下である

スクールバス利用時の最大通学時間・最短通学時間

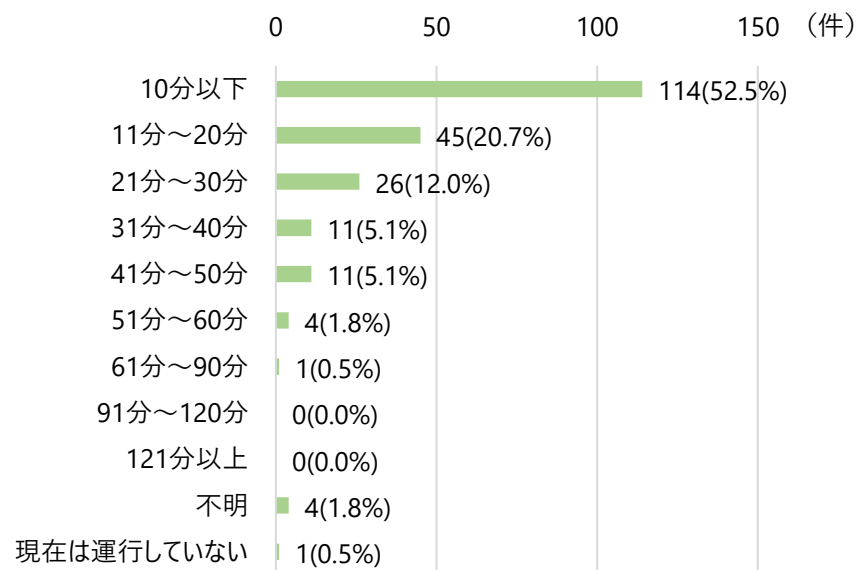
スクールバスを利用している児童/生徒のうち、最も通学時間が長い児童/生徒の通学時間・通学距離、および最も通学時間が短い児童/生徒の通学時間・通学距離をご回答ください。通学時間は分単位、通学距離はkm単位でご記入ください。（例：60分、4.5km）

通学時間が長い児童・生徒の通学時間



(n=217)

通学時間が短い児童・生徒の通学時間



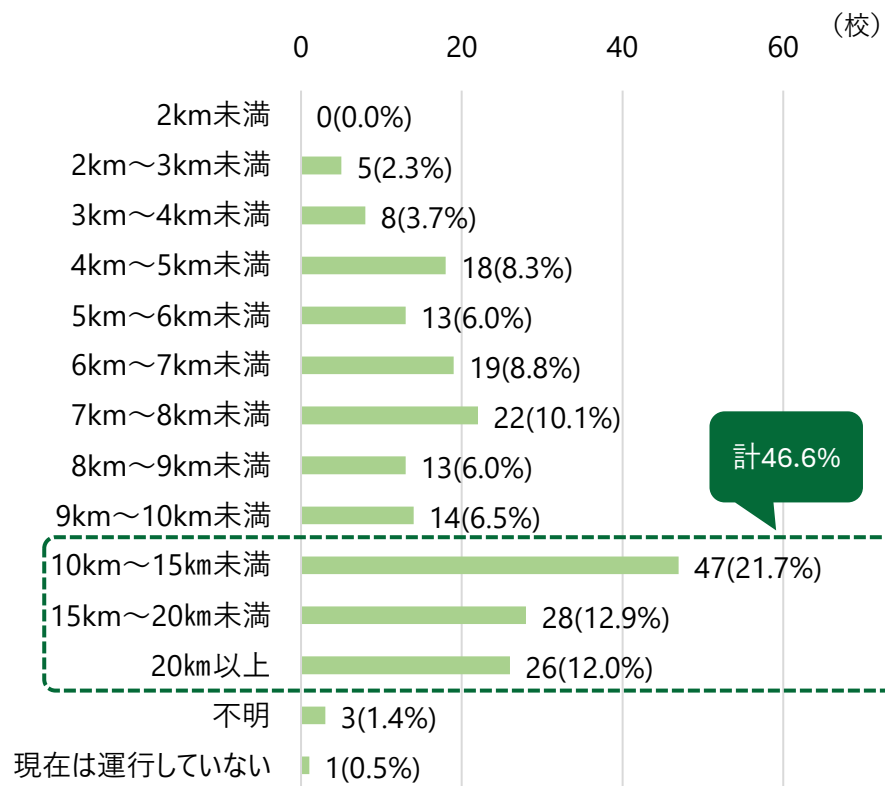
(n=217)

5割弱の学校では、スクールバス利用時の最大通学距離が10km以上となっている
 また、5割弱の学校では、4km未満の距離でスクールバスを利用する児童・生徒が存在する

スクールバス利用時の最大通学距離・最小通学距離

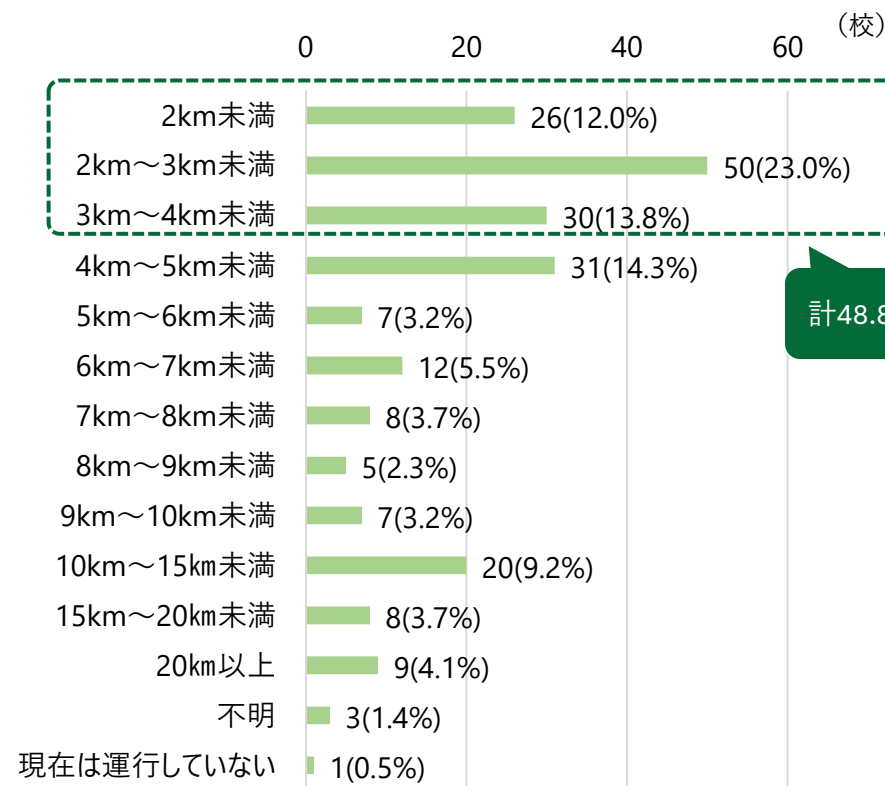
スクールバスを利用している児童/生徒のうち、最も通学時間が長い児童/生徒の通学時間・通学距離、および最も通学時間が短い児童/生徒の通学時間・通学距離をご回答ください。通学時間は分単位、通学距離はkm単位でご記入ください。（例：60分、4.5km）

通学時間が長い児童・生徒の通学距離



(n=217)

通学時間が短い児童・生徒の通学距離



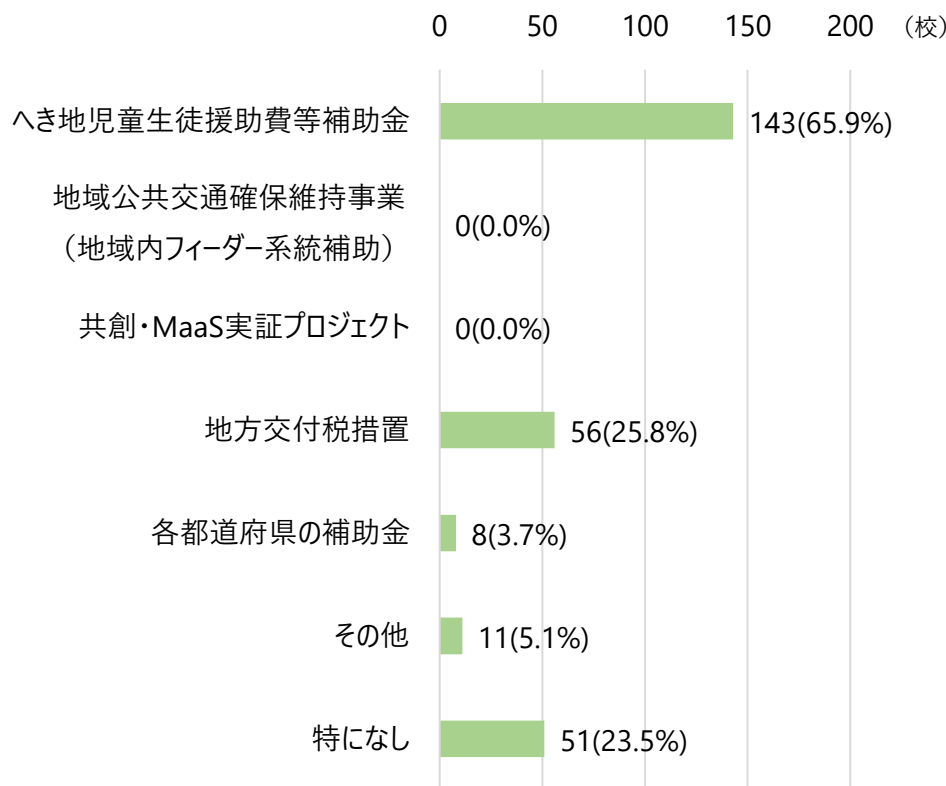
(n=217)

スクールバスの導入にあたり最も活用されている補助金等の制度は「へき地児童生徒補助費等補助金」であり、次いで地方交付税措置となっている

活用した補助金等

スクールバスの導入にあたり、活用した補助金等がありますか。当てはまるものをすべて選択してください。（複数回答）

回答状況



(n=217)

各都道府県の補助金

各都道府県の補助金	県名
奈良県遠距離児童・生徒通学日事業補助金	奈良県
小中学校教育環境充実支援事業補助金	広島県
学校統合支援事業補助金	福岡県

「その他」の回答内容

「その他」の補助金	回答数
特定防衛施設周辺整備調整交付金（防衛省）	3
地方債（総務省）	3
電源立地地域対策交付金（資源エネルギー庁）	1
被災者支援総合交付金（復興庁）	1
不明	1
無回答	2

2. アンケート調査

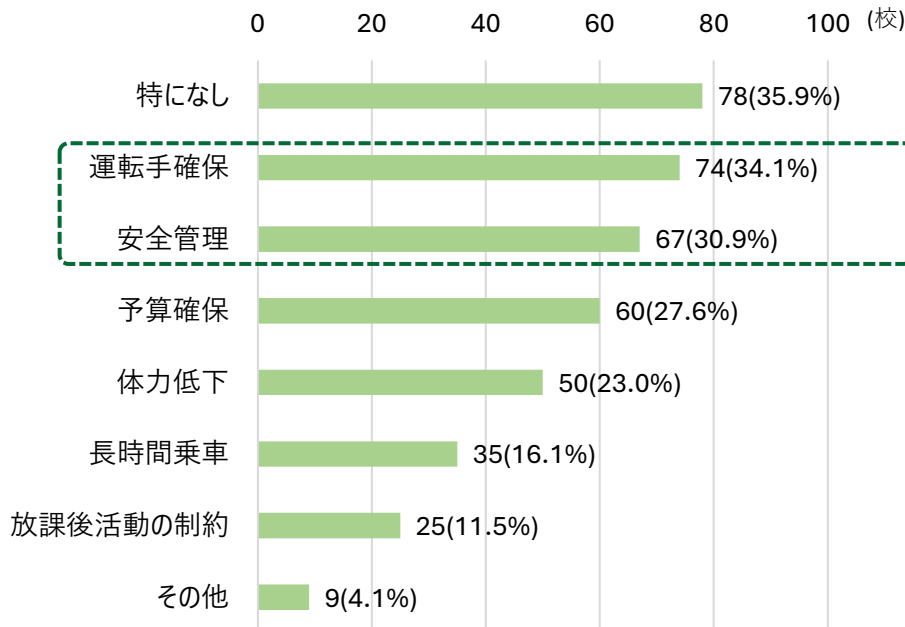
2-3. スクールバス導入済の学校における、 スクールバスの導入に向けた検討時の状況

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）

全体



(n=217)

「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

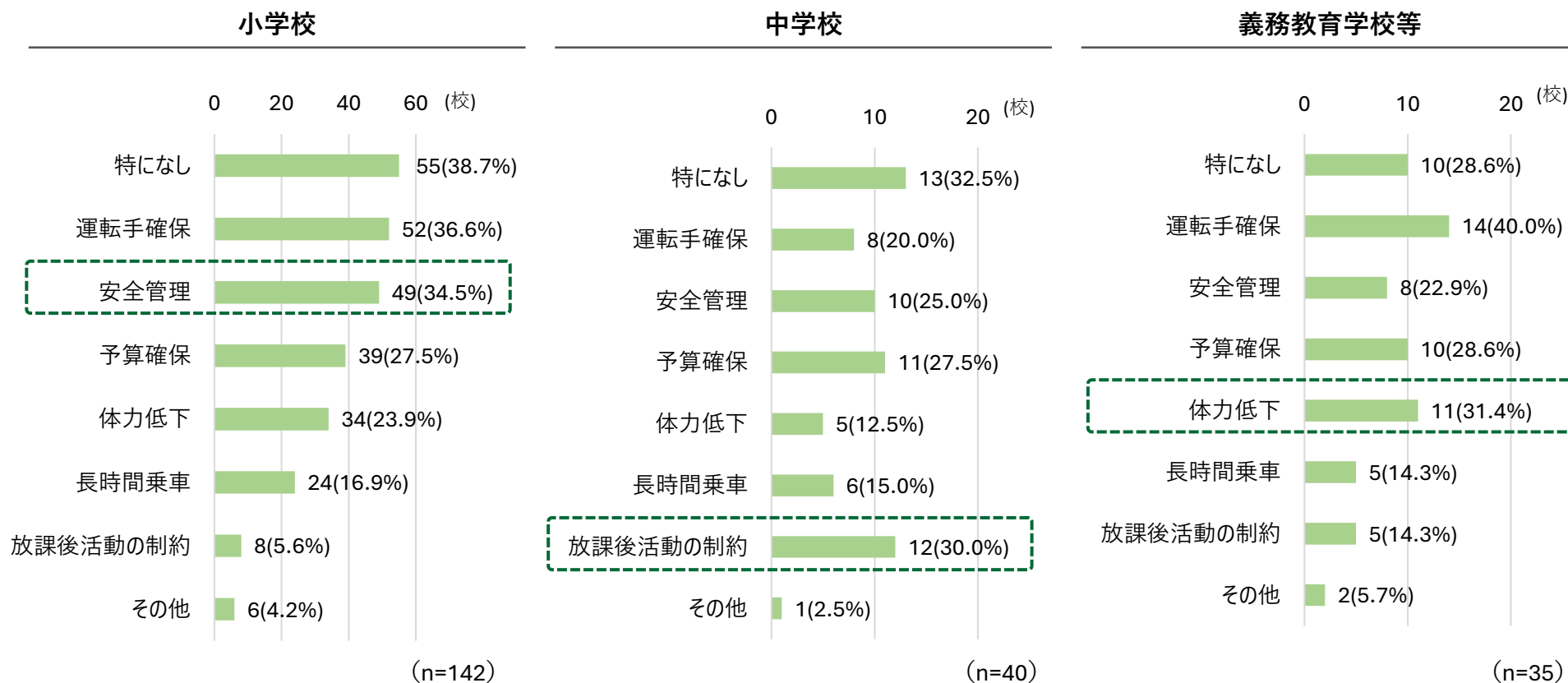
注：左のグラフでは、各選択肢を以下の通り略して表記している

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）

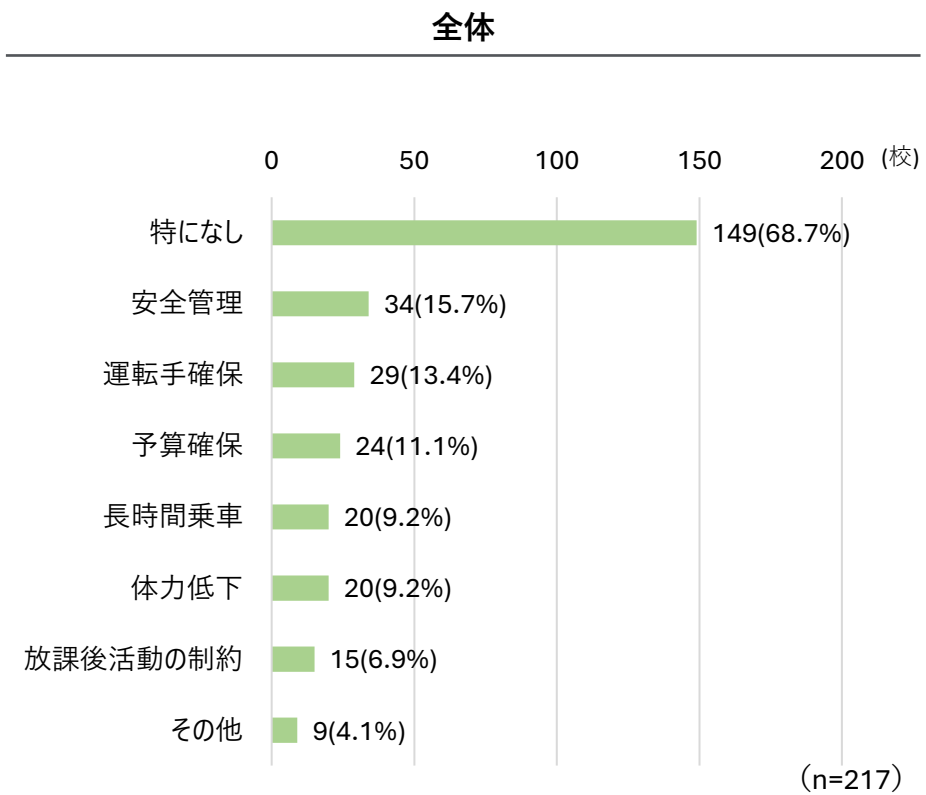


注：グラフ中では、前頁と同様に選択肢の略称を用いている

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)

47頁・48頁の間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）



「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

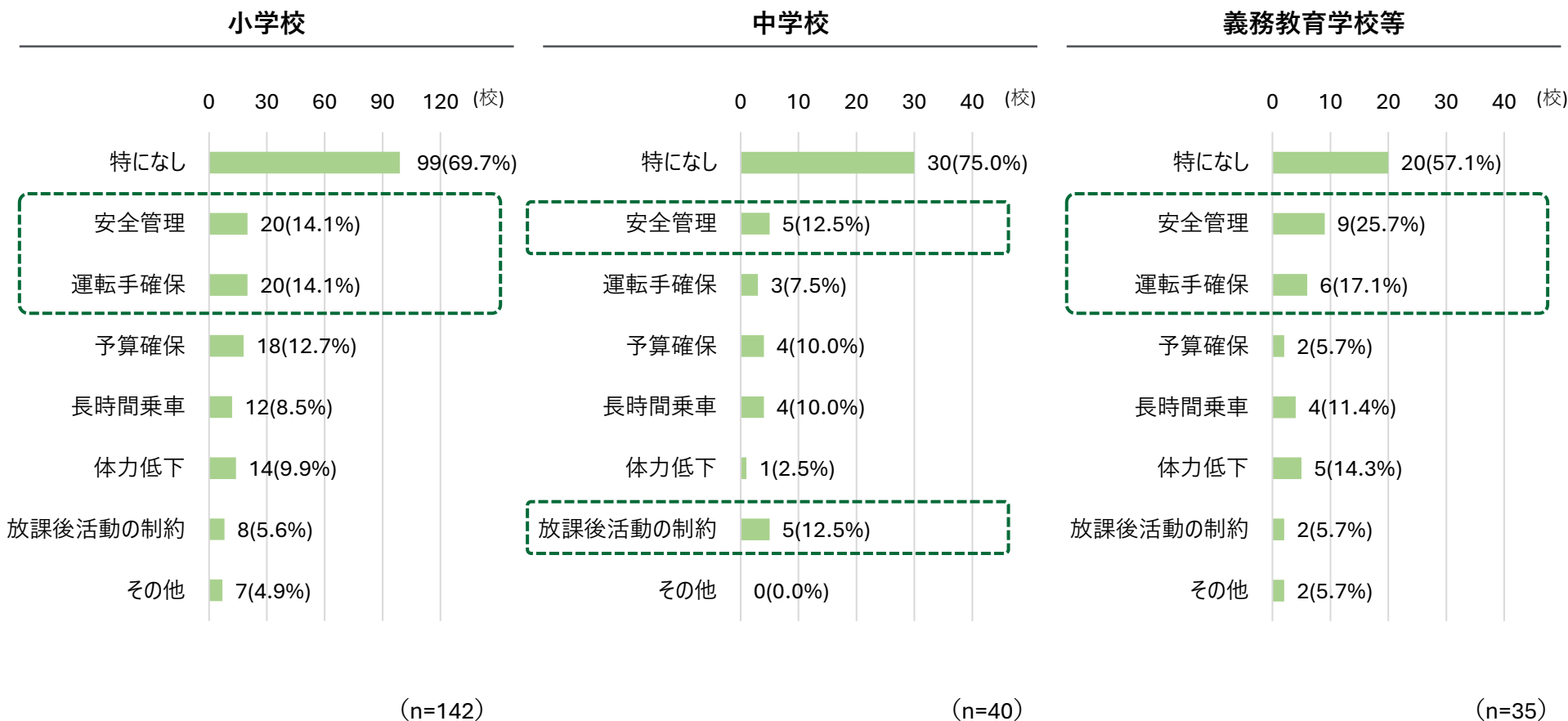
注：左のグラフでは、各選択肢を以下の通り略して表記している

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

スクールバスの導入に向けた検討時の状況：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)

47頁・48頁の間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）



スクールバスに係る予算確保のため、国や県の補助金や地方交付税の活用その他、バスの台数や運行経路等の見直しによる経費削減などの対応策も講じられている

対応策_予算確保

1. および2. で挙げた課題に対し、どのような対応策を講じましたか。1. および2. のいずれも「特になし」を選択された団体の方は、「特になし」とご記入ください。（記述）

分類	主な回答
補助金等の活用	国・県の補助金等を活用できるか検討
	「へき地児童生徒援助費等補助金」を活用し、運営については地方交付税を活用
効率的な運用	台数の削減等、運行の効率化を最大限に検討し、委託料を削減
	他業務で使用していたバスの利用や他送迎バスの運転委託業務に係る人員・予算を充当し最小の負担となるよう対応
	仕様書、運行基準等の適切な設定
	運行経路等の見直しによる運行時間および経費の削減
	補助金を活用したり、学校間で時刻を調整し減便を図ったりすることで経費を削減
	予算をできるだけ低減するように多数の路線を模索
庁内調整	関係各課との連携
	庁内調整による財源確保、債務負担行為での対応
	財政部門に対し事前説明を行い予算確保

スクールバスの安全対策として、危険箇所の回避、教職員やボランティア等による見守り、事業者への注意喚起等の対応策が講じられている

対応策_安全管理（1/2）

1. および2. で挙げた課題に対し、どのような対応策を講じましたか。1. および2. のいずれも「特になし」を選択された団体の方は、「特になし」とご記入ください。（記述）

分類	主な回答
危険場所の回避	統合協議会で危険箇所をチェックし、ルート変更
	児童が安全に乗降できる場所を停留所とし、住民や保護者により意見があった際は見直し
	可能な限り道路を横断しない経路の設定
	複数回の現地確認
	他市の事例を調査、研究
	運行事業者と意見交換を行い情報収集
	主要道路に沿ったルートを設定
見守り	乗降車の際の職員による見守り
	地域のボランティアによる見守り
	スクールバスの乗降場所に警備員を配置
	学童の利用児童については、学校と福祉部門とも連携し、乗降時には支援員等の見守りを実施している
事業者への注意喚起	安全運行管理について年度初めに確認し、委託事業者に対しても確認
	児童の安全面の確認（点呼、シートベルトの着用確認など）を行うよう、契約書に記載
	乗降車時は運転手が確認
	スクールバス委託業者と利用人数や欠席者等を共有する管理体制を整えるとともに、危険が予想される場合の緊急時対応を学校・保護者と連携

スクールバスの安全対策として、バス乗降の訓練や安全教室、置き去り防止装置の導入、必要なマニュアルの整備、添乗員の配置等の対応策が講じられている

対応策_安全管理（2/2）

1. および2. で挙げた課題に対し、どのような対応策を講じましたか。1. および2. のいずれも「特になし」を選択された団体の方は、「特になし」とご記入ください。（記述）

分類	主な回答
講習等	低学年を対象にバス乗降の訓練を実施
	学校・バス運行会社による交通安全教室
	児童のみならず、先生や保護者も含め統合前に事前の乗車会を実施
	乗車マナーに関して教育委員会から保護者へ注意喚起
置き去り防止	乗車時には記録表を用いて乗車状況を把握し、降車時には置き去り防止の安全装置の活用、運転手による確認などを徹底
	スクールバス導入時、置き去り防止装置を設置
マニュアル作成	運行マニュアル、緊急対応マニュアル等の作成
	スクールバス利用の手引を作成し、学校、生徒、保護者で利用方法等を共有
添乗員	添乗員をスクールバス1台につき1人乗車
	スクールバス運行支援員がバスに同乗し、乗車・降車時の見守り
その他	バス利用児童一人ひとりに対し、きめ細やかな希望調査をとった上で、安全・安心を最優先にした運用
	仕様書、運行基準等の適切な策定
	統合準備委員会や地域との話し合いにより安全対策を講じて運用
	日本バス協会の安全評価認定制度を受けている業者を選定
	学校の駐車場拡張等整備
	地域検討組織による度重なる議論
児童・生徒の安全確保のため、自宅から停留所までは保護者による送迎	

スクールバスの運転手確保策として、事業者との事前調整、対象となる事業者の拡大、バスの運用の工夫等の対応策が講じられている

対応策_運転手確保 (1/2)

1. および2. で挙げた課題に対し、どのような対応策を講じましたか。1. および2. のいずれも「特になし」を選択された団体の方は、「特になし」とご記入ください。(記述)

分類	主な回答
事業者との調整	委託事業入札予定業者からの状況聴取
	随時バス会社へのヒアリングを実施し、保有台数や運転手の数、他市町村のスクールバス運行業務委託の状況を把握し、運行業務委託契約を締結するために支障のない状況であることを確認
	既存のスクールバス運行受託業者に、新規の運行について早めの検討を依頼
	委託業者との協議
	バス事業者との綿密な打ち合わせ
	委託事業者に運転手の確保を依頼
	事前調整を徹底
対象事業者の拡大	委託対象業種を運送業まで拡大
	市内だけに限らず市外の業者も対象とした業者選定
	様々な業者に入札に参加してもらえるよう依頼
	中学校の統合によるバス路線の増に伴い、委託先を1社から複数社へ変更
	他業務で使用していたバスの利用や他送迎バスの運転委託業務に係る人員・予算を充当し最小の負担となるよう対応
バス運用の工夫	1台のバスで2巡することで対応
	一部児童生徒は他校のスクールバスに同乗
	中学校のスクールバスに同乗

スクールバスの運転手確保策として、直営による運行、事業者との複数年契約等の対応策が講じられている

対応策_運転手確保 (2/2)

1. および2. で挙げた課題に対し、どのような対応策を講じましたか。1. および2. のいずれも「特になし」を選択された団体の方は、「特になし」とご記入ください。(記述)

分類	主な回答
直営による対応	直営による運行管理
	運転業務に従事する会計年度任用職員を増員
その他	委託事業者や運転手の確保のため、複数年契約
	統合以前に運行していたスクールバスの仕組みを継続
	委託業者は競争入札で対応
	公共交通機関の利用、保護者の送迎で対応
	地域公共交通部門と協議を行い、公共交通を利用

スクールバスの長時間乗車対策として、ルート設定の工夫、スクールバスの増便、乗車時間の上限の設定等の対応策が講じられている

対応策_長時間乗車

1. および2. で挙げた課題に対し、どのような対応策を講じましたか。1. および2. のいずれも「特になし」を選択された団体の方は、「特になし」とご記入ください。（記述）

分類	主な回答
ルート設定の工夫	乗車時間をなるべく短くできるようなルートや便数を設定
	運行経路の検討、乗降場所の検討
	運行経路等の見直しによる運行時間および経費の削減
	運行ルート・時刻表の見直し
	北部と南部に分けて、2コースを設定
スクールバスの増便	バスの台数と送迎回数を増やすことで対応
	複数のスクールバスを走らせることで、児童の乗車時間に配慮
	運行路線の増及び車両更新
	下校バスを複数台運行するとともに、部活動等の時刻に合わせて運行
乗車時間の上限の設定	バス乗車時間を30分以内に抑えられることを確認
	バス乗車時間が最長でも45分になるように運行ルートを調整
その他	新しい道路の開通により、通学時間が短縮

徒歩の減少による体力低下に対し、教育活動の中での工夫、乗降場所の工夫、到着後に運動の時間を設ける等の対応策が講じられている

対応策_体力低下

1. および2. で挙げた課題に対し、どのような対応策を講じましたか。1. および2. のいずれも「特になし」を選択された団体の方は、「特になし」とご記入ください。（記述）

分類	主な回答
教育活動の工夫	教育課程編成にあたり、体力向上の機会を確保するとともに放課後の活動時間・内容を調整
	教育活動の中で体を動かす時間を確保
	体育授業の補強運動
	身体づくり・栄養づくりを授業に設定
乗降場所の工夫	登校時の降車場所として学校から少し離れた場所にある市役所の駐車場を活用し、少しでも歩く距離を確保
	バスへの乗車を自宅近くではなく、統合前の徒歩通学時の集合場所とし、少しでも徒歩通学を取り入れることで運動不足を軽減
	乗降所間の距離、安全性を踏まえ乗降所設置の基準を設定
運動する時間を設定	学校到着後に運動する時間を設定

放課後活動の制約に対し、部活動の時間を考慮し複数便を運行する対策や、放課後活動の内容・時間を調整する対策が講じられている

対応策_放課後活動の制約

1. および2. で挙げた課題に対し、どのような対応策を講じましたか。1. および2. のいずれも「特になし」を選択された団体の方は、「特になし」とご記入ください。（記述）

分類	主な回答
部活動の時間に合わせた増便	部活動便を設定
	バスの台数と送迎回数を増やすことで対応
	部活動の終了時刻に応じ、時刻を毎月決定
	下校便について、時間をずらして2便運行
放課補活動の調整	放課後の活動時間・内容を調整
その他	部活動を行う別の中学校への送迎ルートを設定

その他、道路条件やスクールバスに必要な設備、利用条件の検討、利用対象外の児童生徒との不公平感、合意形成、ルート設定などの課題への対応策が挙げられた

対応策_その他

1. および2. で挙げた課題に対し、どのような対応策を講じましたか。1. および2. のいずれも「特になし」を選択された団体の方は、「特になし」とご記入ください。（記述）

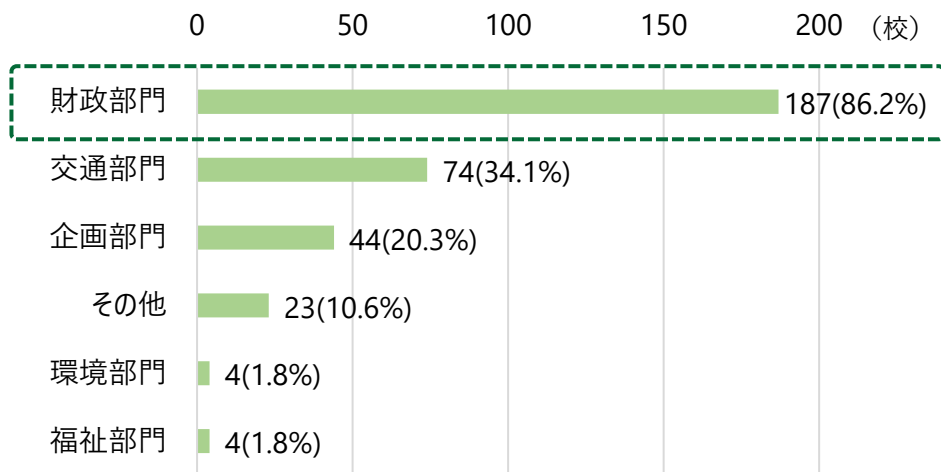
課題	主な回答
道路条件	統合地区内には狭隘な道路が多く、また登校時間は通勤時間にも重なるため、バスは極力小型で2巡する対応 遠回りでも安全なルートで運行
駐車場・転回場所等の設備	学校の駐車場拡張等整備を実施 展開場所については住民の方の了承を得て展開場所を確保
スクールバスの利用条件	市のルール上はスクールバスを運行する区域ではなかったが、徒歩通学では安全確保が難しい区域であったため、道路改良工事が終了し安全確保ができるまでの間はバスを運行 一部の地区は距離要件に達していなくともバスを運行 地域検討組織による度重なる議論
利用対象外の児童生徒との不公平感	編入時の在校生が卒業するまでの時限の措置であることを周知
保護者との合意形成	制度を設計した後、対象者の保護者に対し個別に説明し、全員から内諾
ルート設定	ルートは利用者の有無やコミュニティバスを考慮し適宜変更

スクールバスの導入に向けて調整を行った関係部局は財政部門が最も多く、次いで交通部門、企画部門が多い

関係部局との調整状況

スクールバスの導入に向け調整を行った関係部局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



(n=217)

「その他」の回答内容

「その他」の回答内容	回答数
特になし	8
教育委員会	5
子育て支援課	3
総務課	2
建設課	2
学校教育課	1
児童クラブ担当部門	1
警察	1
県教育局財務課	1

2. アンケート調査

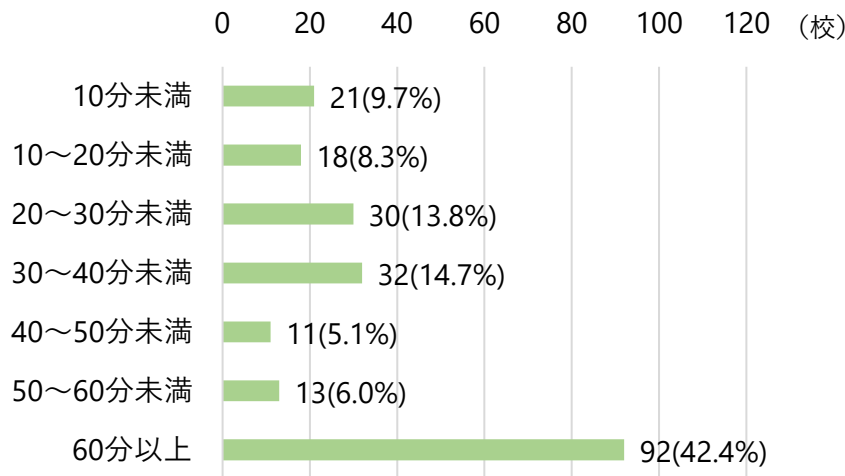
2-4. スクールバス導入済の学校における、 スクールバスの導入結果

スクールバスの導入による登下校に要する短縮時間は60分以上であった学校が最も多い一方で、スクールバスの導入で登下校に要する時間が増加したケースもある

登下校時間の短縮

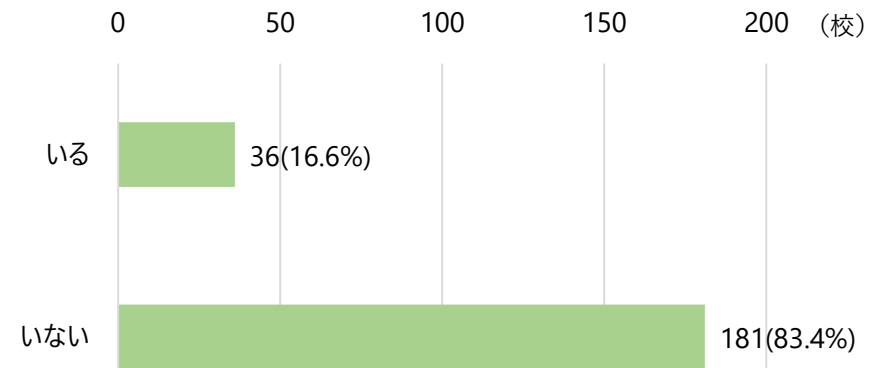
スクールバスの導入に伴い、児童/生徒の登下校に要する時間は、最大でどの程度短縮されましたか。（単数回答）
 スクールバスのルートの場合上、スクールバスの導入によって、かえって登下校に要する時間が増加した児童/生徒はいますか。（単数回答）

スクールバスの導入による登下校時間の短縮



(n=217)

スクールバス導入で、登下校に要する時間が増加した児童/生徒



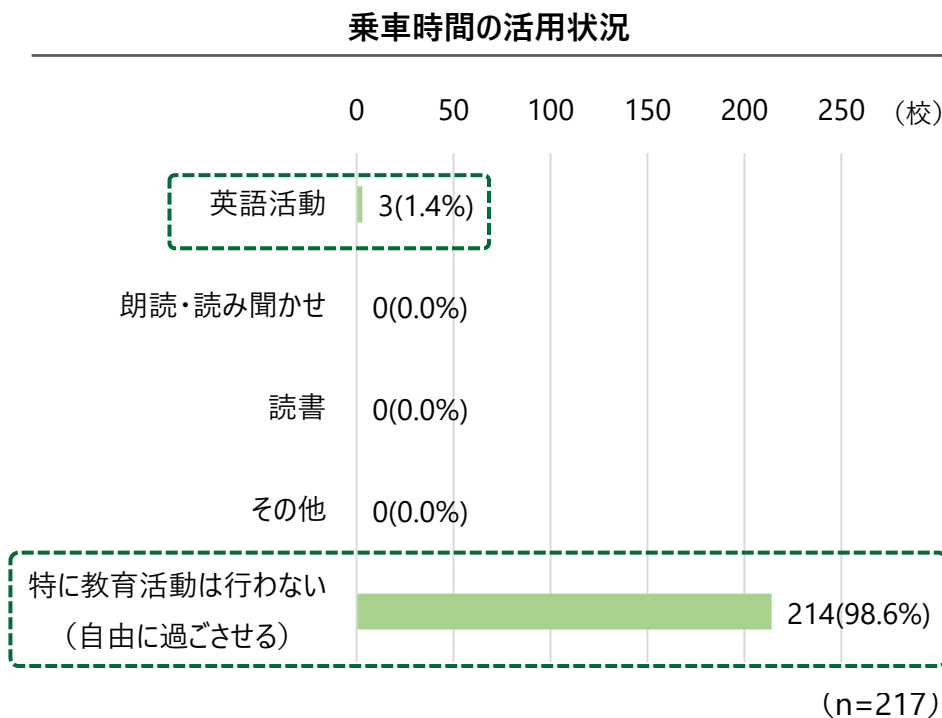
(n=217)

注：統合により通学路が変わったことによる影響もあるため、登下校時間の短縮/増加の要因がスクールバスだけによるものとは限らない

スクールバスの乗車時間に英語活動を行っている学校が3校あるが、その他の学校では乗車時間中は特に教育活動を行わず自由に過ごさせている

スクールバス乗車時間の活用

スクールバスの乗車時間を活用した教育活動を実施していますか。また、それらの活動のうちオンライン環境を活用しているもの、一人一台端末を活用しているものはありますか。なお、「オンライン環境を活用しているもの」は一人一台端末に限らずご回答ください。（例：バス車内のモニターをオンライン環境に接続し映像を映す、等）



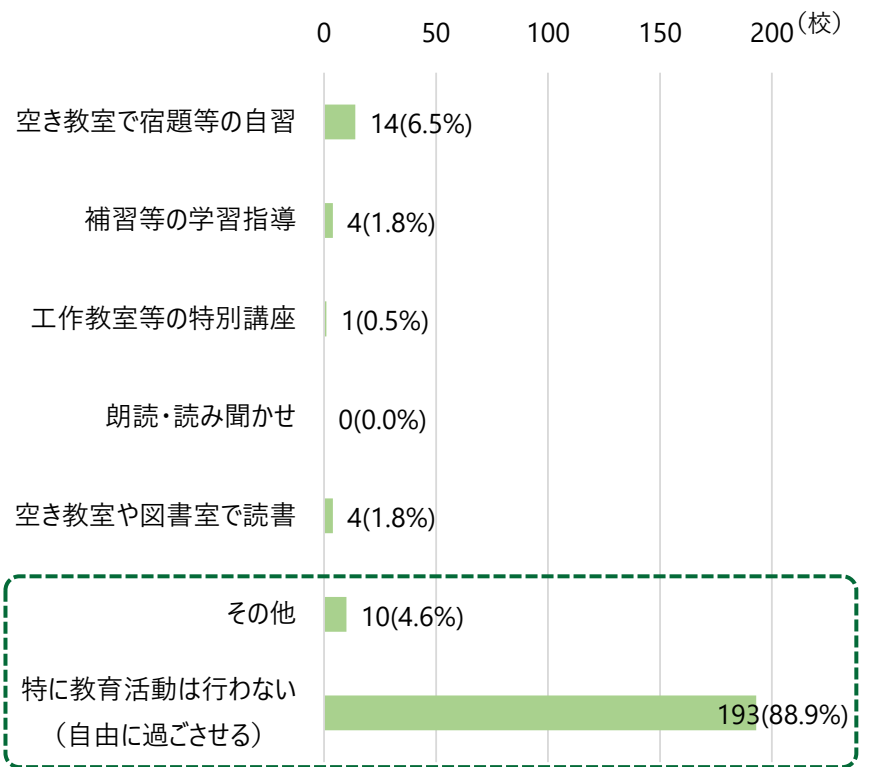
※「オンライン環境を活用している」「一人一台端末を活用している」は、いずれも0件であった

待機時間について、特に教育活動は行わない学校、待機時間はないと回答した学校が約9割となっている

スクールバス待機時間の活用

スクールバスの待機時間を活用した教育活動を実施していますか。また、それらの活動のうちオンライン環境を活用しているもの、一人一台端末を活用しているものはありますか。なお、「オンライン環境を活用しているもの」は一人一台端末に限らずご回答ください。（例：バス車内のモニターをオンライン環境に接続し映像を映す、等）

全体



(n=217)

「その他」の回答内容

「その他」の回答内容	回答数
待機時間はない	8
体育館での運動	1
外遊び	1

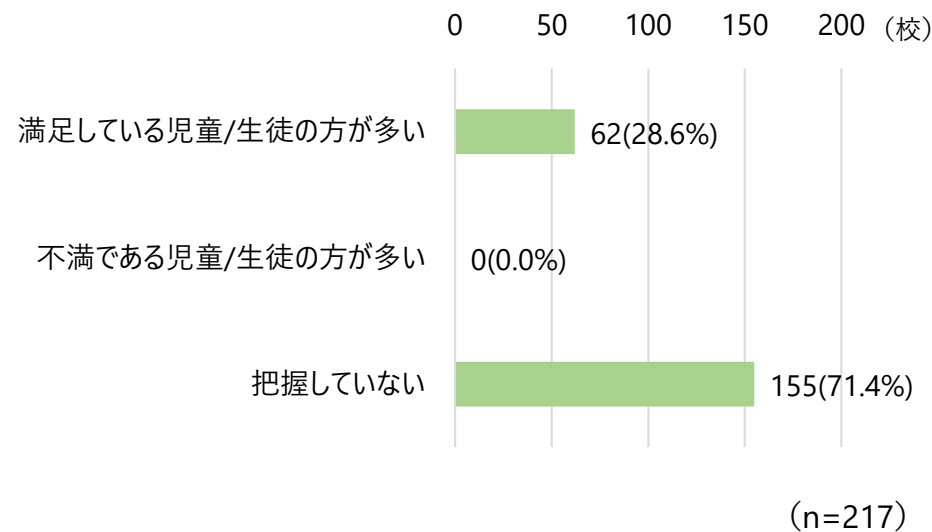
※「オンライン環境を活用している」は0件、「一人一台端末を活用している」は「空き教室で宿題等の自習」で1件であった

スクールバスに対して「不満である生徒/児童の方が多い」、「不満である保護者の方が多い」と回答した学校はなかった

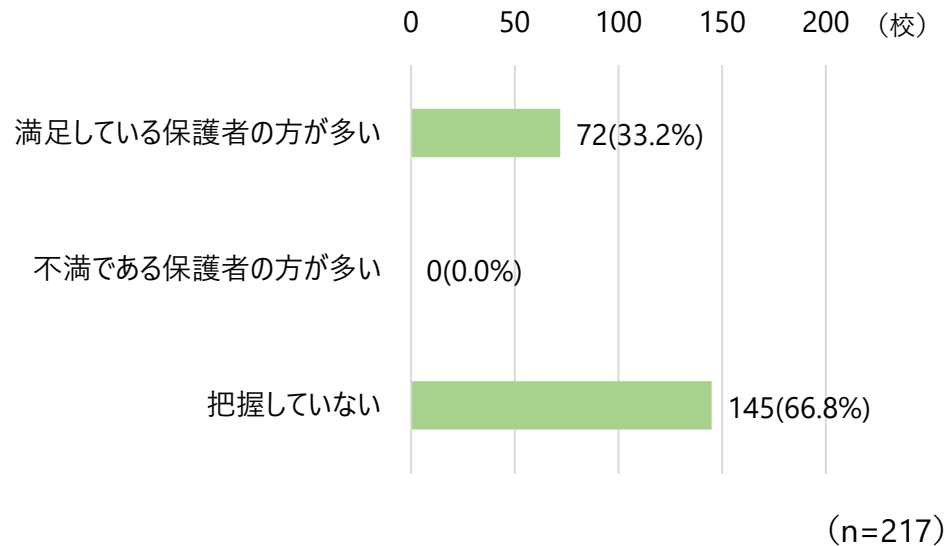
児童/生徒からの評価・保護者からの評価

スクールバスに対する児童/生徒・保護者からの評価について、当てはまるものを選択してください。（単数回答）

児童/生徒からの評価



保護者からの評価

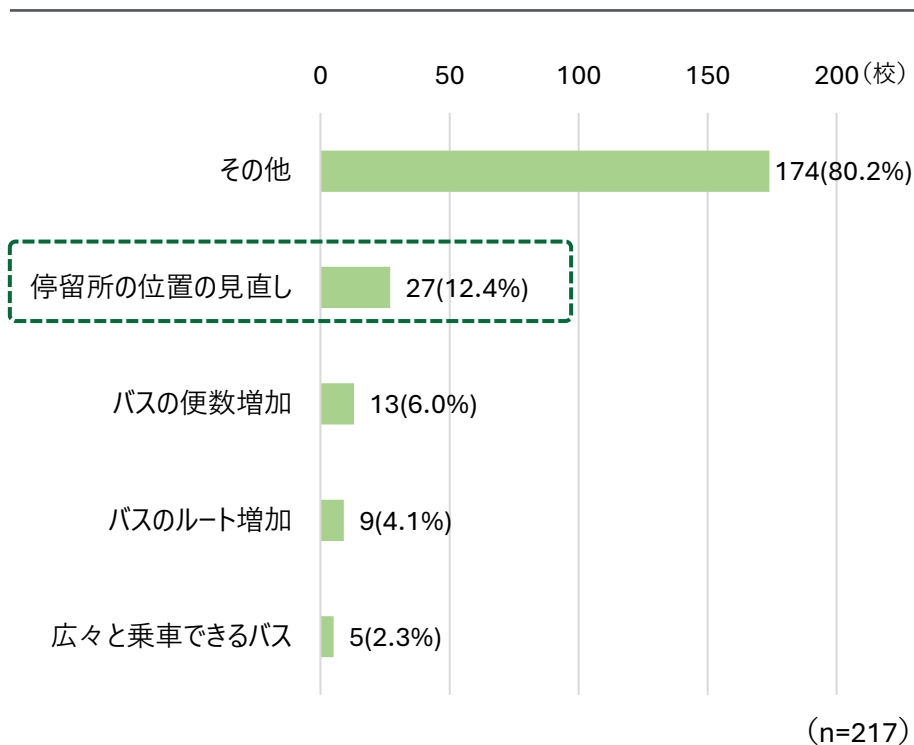


児童/生徒からの改善要望として、「その他」を除くと、停留所の位置を見直し、停留所から家までの距離を短縮してほしいという要望が多い

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
特になし	154
把握していない	14
現在運行していない地域でも運行してほしい	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

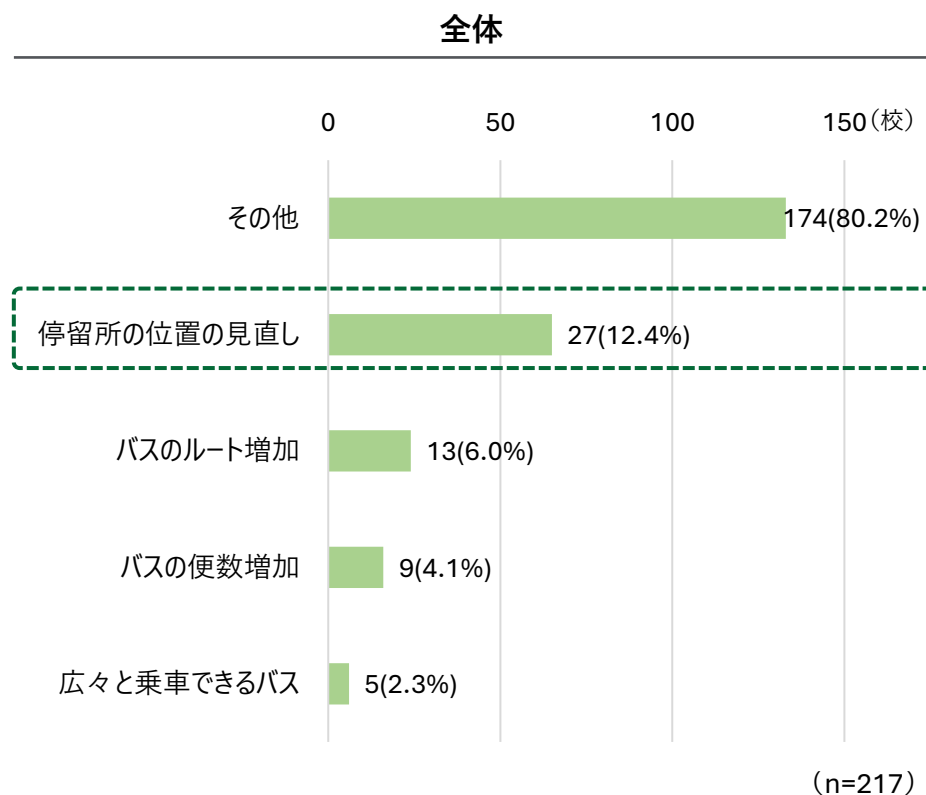
注：左のグラフでは、各選択肢を以下の通り略して表記している

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、停留所の位置の見直しの他、「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

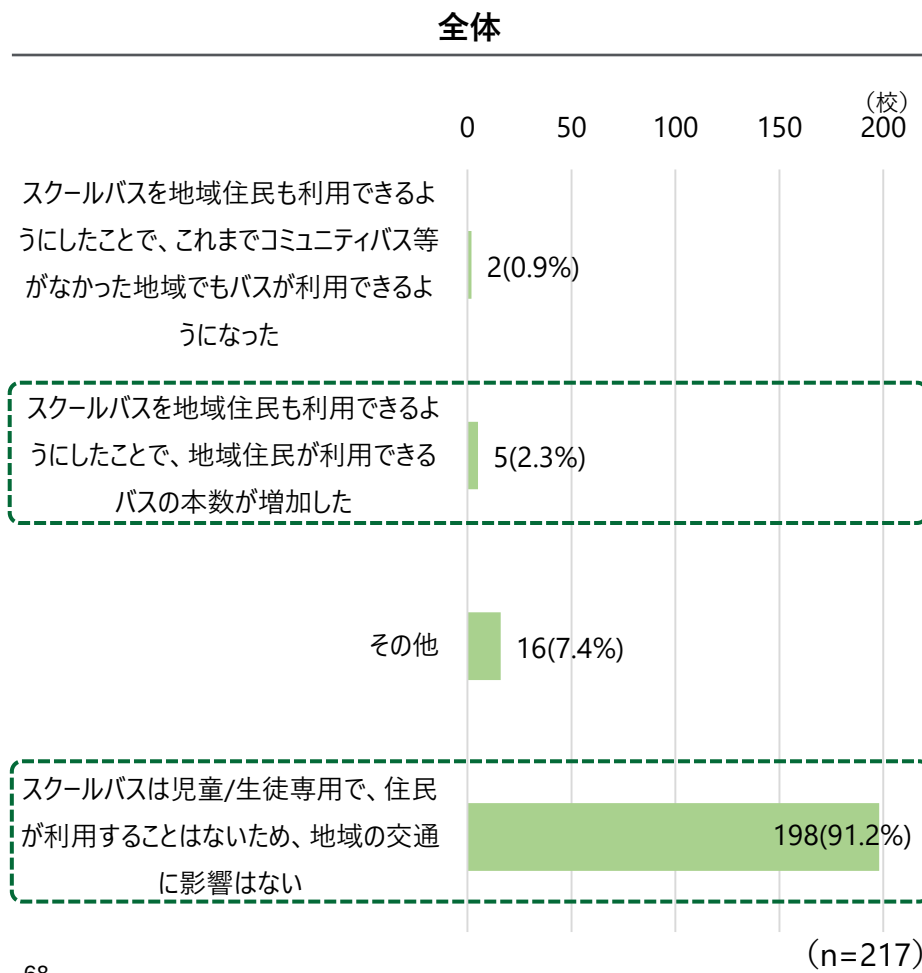
「その他」の回答内容	回答数
特になし	100
スクールバスの利用条件を緩和してほしい	13
全員がスクールバスに乗れるようにしてほしい	6
現在運行していない地域でも運行してほしい	2
安全性の観点から、停留所の見直し	1
把握していない	5
土日、長期休業中の部活動の際も運行してほしい	2
スクールバスの利用ルールの見直し	1
ルートや乗車時刻の変更	1
停留所を増やすことで、停留所から家までの距離を短縮してほしい	1
登校時のバス乗車時間が早い	1

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

約9割の学校では地域交通に特に影響はないが、地域住民が利用できるバスの本数が増加したという効果や、地域住民の車通勤の妨げになるという課題が挙がっている

地域交通への影響

スクールバスの導入により、地域の交通にどのような影響が生じましたか。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
混乗化された場合は、路線バスが廃止され、混乗便のみとなるため、学校の登下校に合わせた時間の運行となった	4
地域住民の車通勤の妨げになるとの苦情があった	4
停留所のあるコンビニの駐車場への侵入及び停車によるマナー違反が発生した	2
スクールバスの運行開始後に廃止となった路線バスの利用者にとって代替の交通手段となった	1
スクールバスの乗車人数が多いため、一般住民が乗れない可能性がある	1
特になし	6

※「その他」のうち2回答は「地域住民の車通勤の妨げになるとの苦情があった」と「停留所のあるコンビニの駐車場への侵入及び停車によるマナー違反が発生した」の両方で計上

その他の影響として、地域住民の移動手段の充実、路線バスの減便、子どもの姿を見かけなくなる、バスによる道路の混雑などが挙げられている

スクールバスの導入による、その他の地域への影響

その他、スクールバスの導入によって地域に影響があった場合はご記入ください。（記述）

回答内容	回答数
地域住民の通勤通学通院の移動手段が充実した	1
運用を委託しているバス会社において、スクールバス運行に係る運転手要員が必要となり、運転手不足の中で路線バスダイヤの影響（本数削減）が生じている	1
地域からこどもの姿が消えた	1
乗降場や通勤時間帯のバス停車により混雑が生じることに対する苦情	1
特になし	35

(n=39)

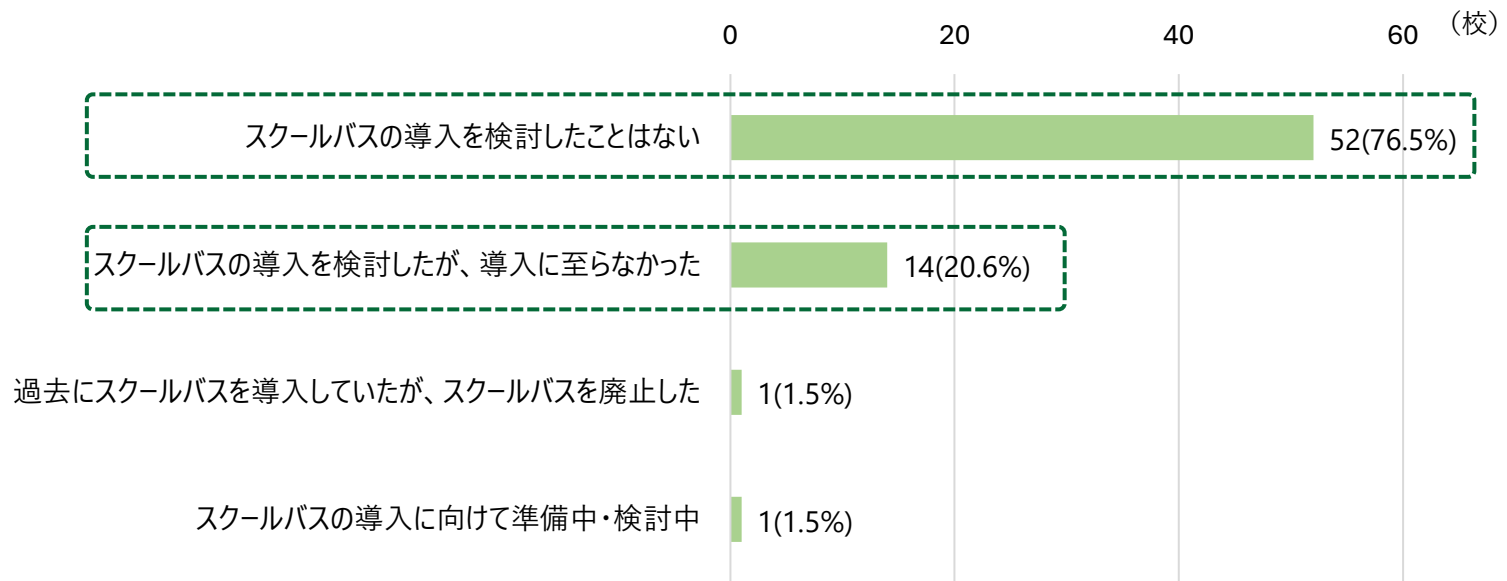
2. アンケート調査

2-5. スクールバス未導入の学校における、 スクールバス導入の検討状況

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、8割弱の学校は導入を検討しておらず、約2割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）



(n=68)

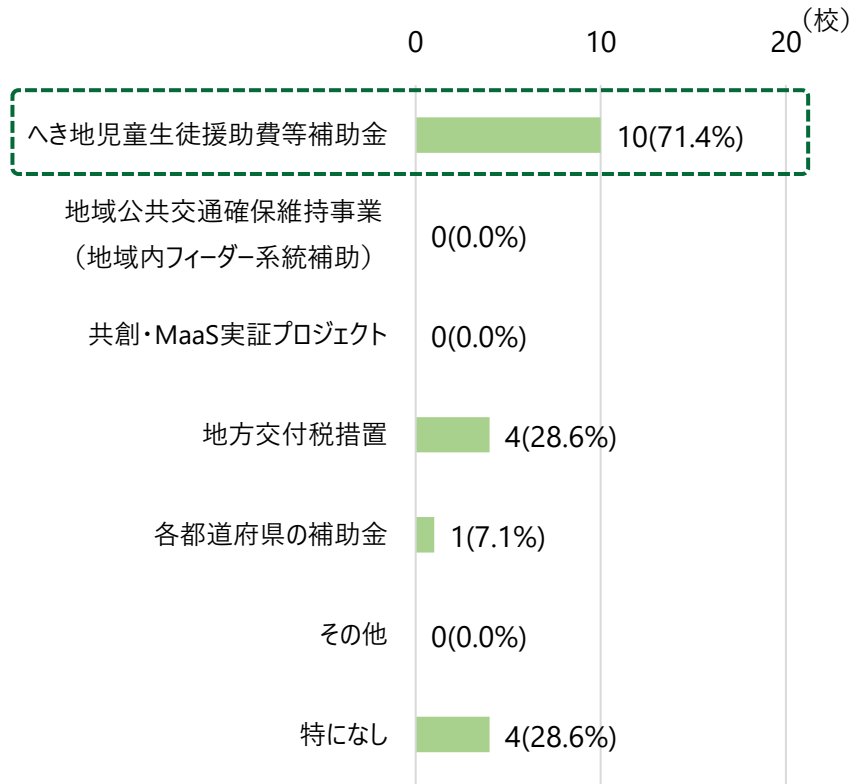
スクールバスの検討をしたが導入に至らなかった学校の約7割が、へき地児童生徒援助費等補助金の活用を検討していた

活用を検討した補助金等

「スクールバスの導入を検討したが、導入に至らなかった」を選択した団体の方にお尋ねします。スクールバスの導入を検討するにあたり、活用を検討した補助金等がありますか。当てはまるものをすべて選択してください。（複数回答）

全体

「各都道府県の補助金」の回答内容



都道府県の補助金名	県名
市町村立小・中学校適正規模化支援事業費補助金	茨城県

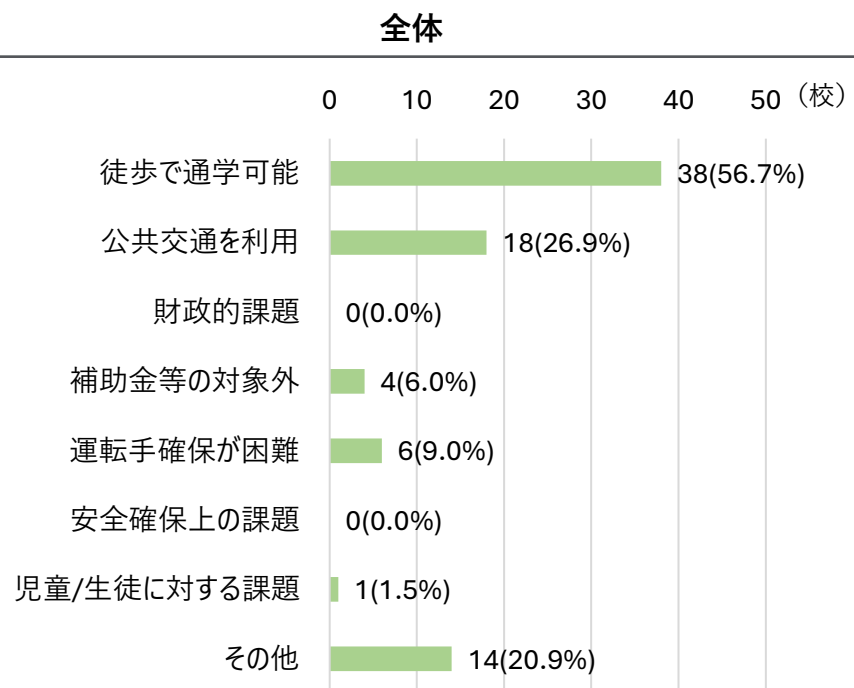
(n=14)

未導入の理由として、ほとんどの児童/生徒が徒歩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）



(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

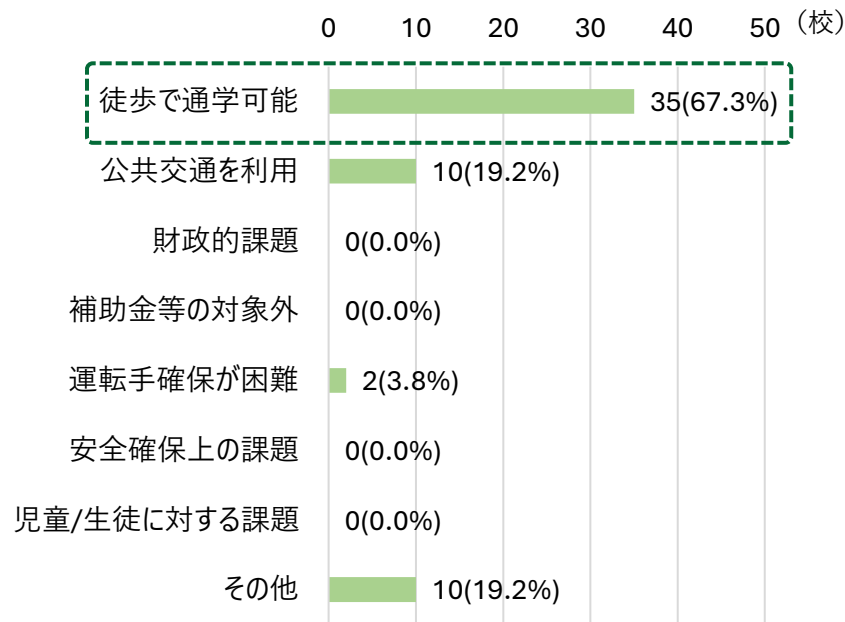
選択肢	略称
ほとんどの児童/生徒は徒歩で通学可能だから	徒歩で通学可能
スクールバスではなく、公共交通機関を利用し定期代を補助する方が効果的だと判断したから	公共交通を利用
財政的な課題があったから	財政的課題
既存の補助金等の対象外であったから	補助金等の対象外
運転手の確保が困難だから	運転手確保が困難
安全確保上の課題があったから	安全確保上の課題
乗車時間が長い、体力低下につながる等、児童/生徒に対する課題が懸念されたから	児童/生徒に対する課題

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)

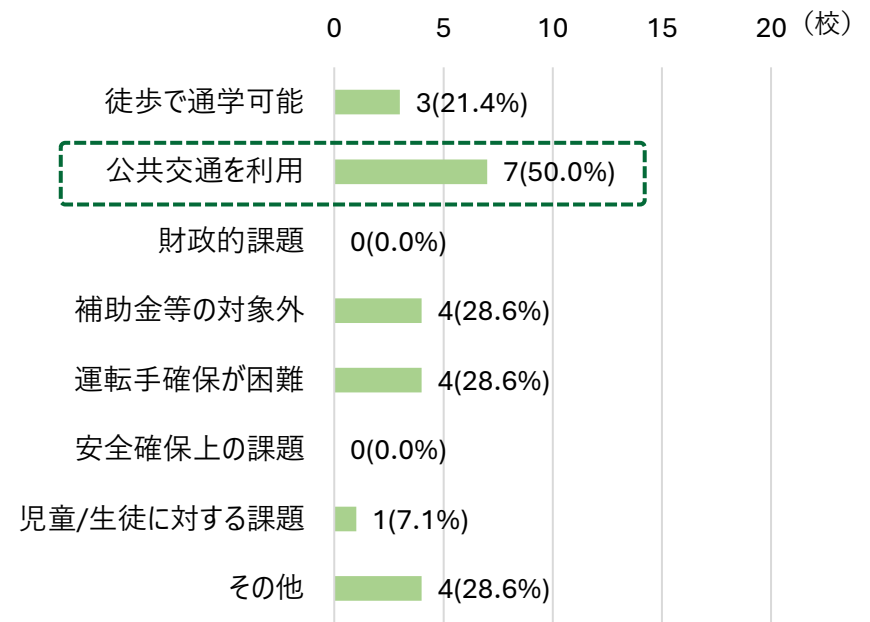
1. で「スクールバスの導入を検討したことはない」「スクールバスの導入を検討したが、導入に至らなかった」「過去にスクールバスを導入していたが、スクールバスを廃止した」のいずれかを選択された団体の方にお伺いします。その理由として当てはまるものを全て選択してください。（複数回答）

「スクールバスの導入を検討したことはない」学校



(n=52)

「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)

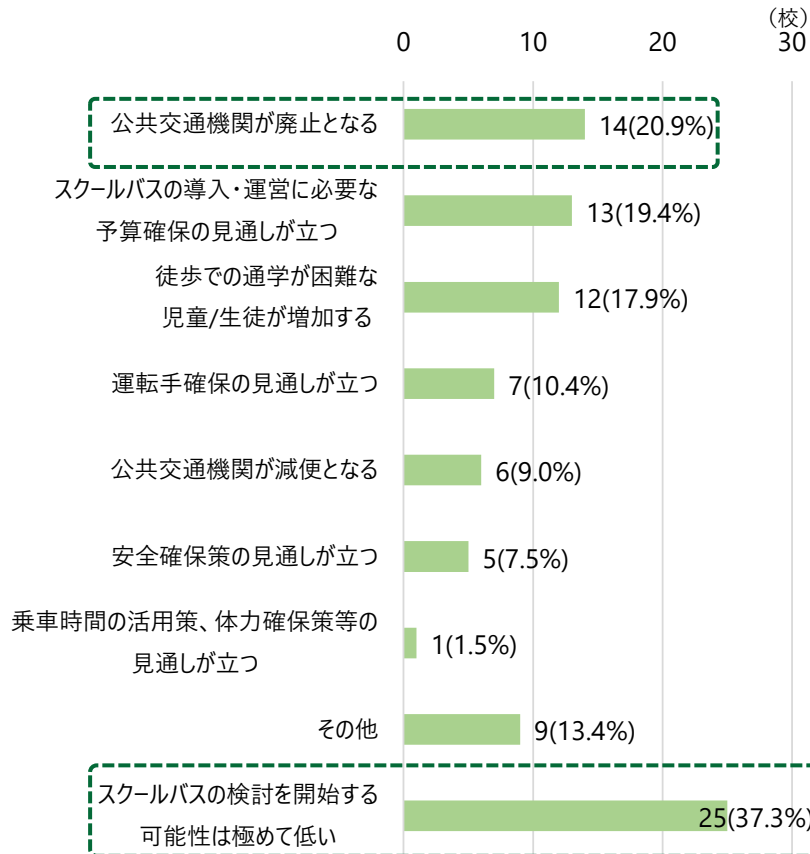
注：グラフ中では、前頁と同様に選択肢の略称を用いている

今後スクールバスの検討を開始する可能性がある状況として、「公共交通機関が廃止となる」等が多く選択されている一方で、4割弱の学校は可能性が極めて低いと回答している

今後、スクールバスの検討を開始する可能性がある状況 (1/2：全体)

今後、どのような状況になれば、スクールバスの検討を開始する可能性がありますか。当てはまるものをすべて選択してください。（複数回答）

全体



「その他」の回答内容

「その他」の回答内容	回答数
市区町村が定めた、スクールバスを検討する条件に変更があった場合	7
今後の学校統合により校区が広がる場合	2

(n=67)

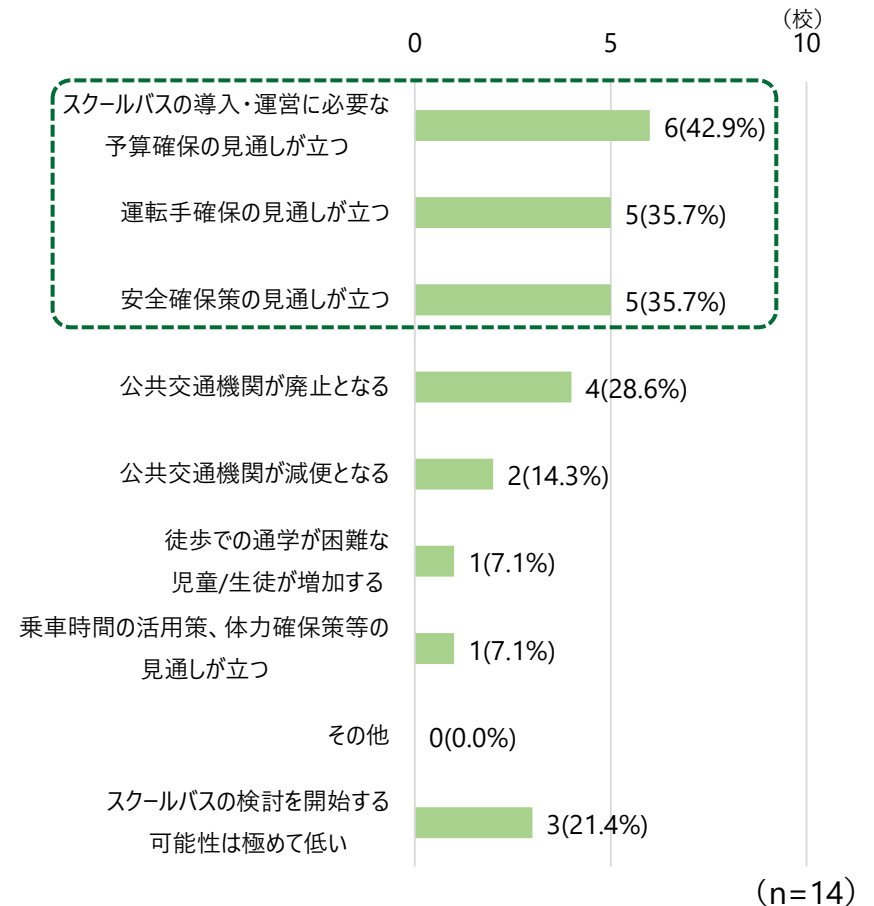
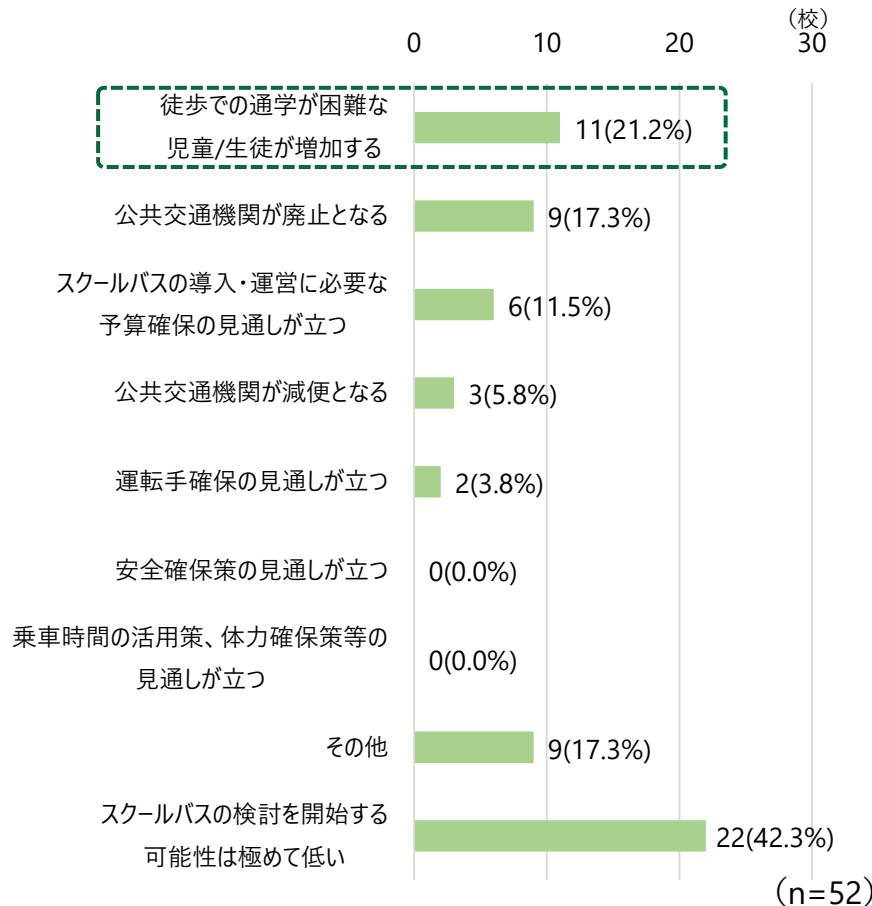
導入を検討したことがない学校では、徒歩通学が困難な児童/生徒の増加、導入に至らなかった学校では、予算確保や運転手確保、安全確保策の見通しが多く選択されている

今後、スクールバスの検討を開始する可能性がある状況 (2/2：検討状況別)

今後、どのような状況になれば、スクールバスの検討を開始する可能性がありますか。当てはまるものをすべて選択してください。(複数回答)

「スクールバスの導入を検討したことはない」学校

「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



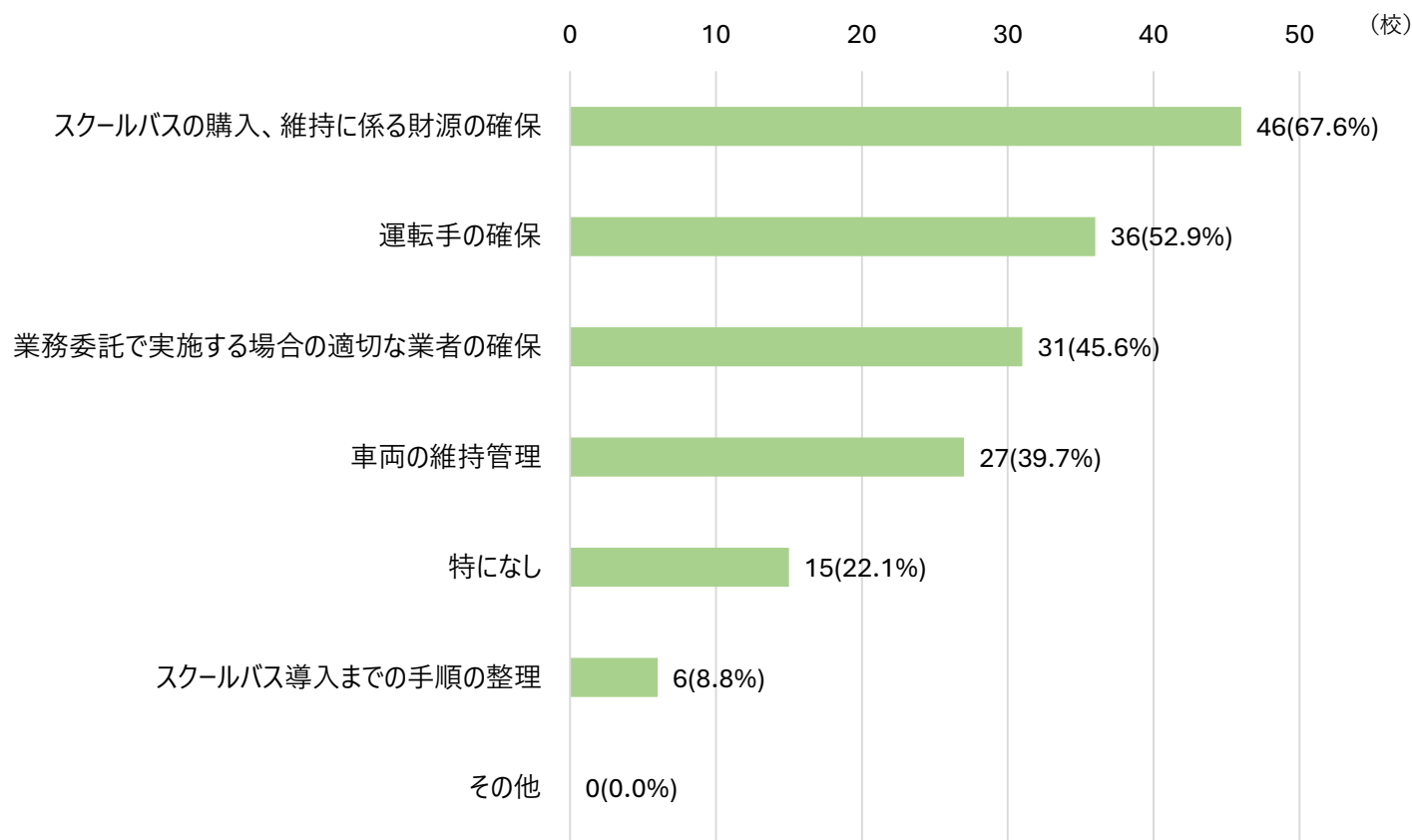
2. アンケート調査

2-6. スクールバス未導入の学校における、 スクールバス導入に向けた課題

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）



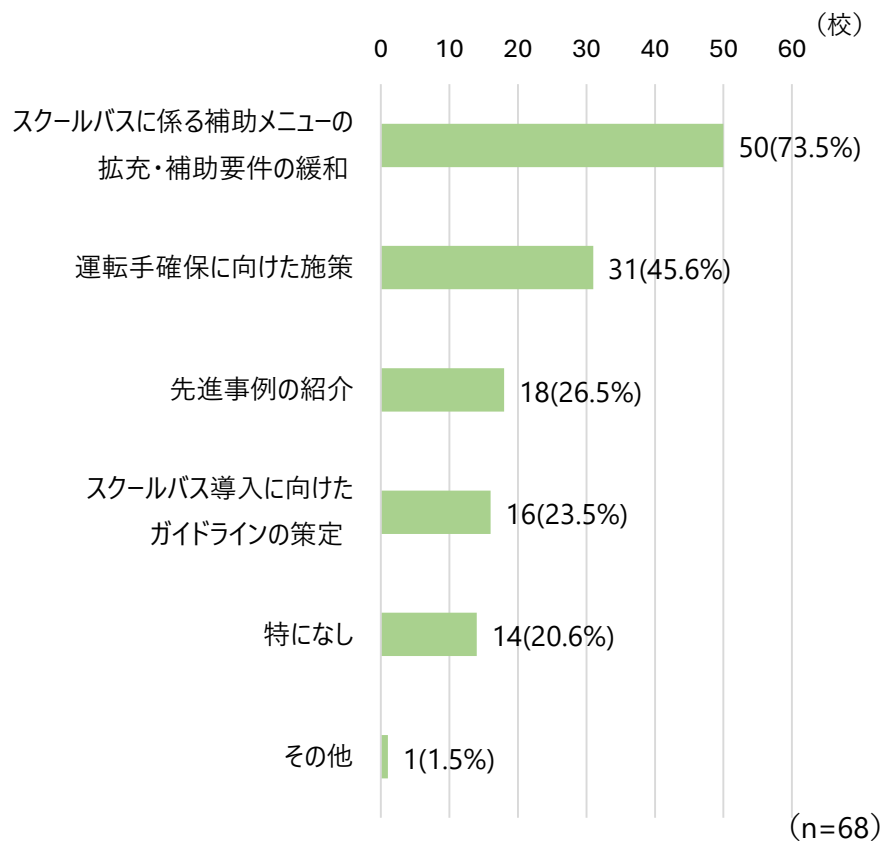
(n=68)

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

78頁の問の課題等を踏まえ、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）

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掘りを、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の把握を目的に、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向けた検討時の状況を詳細に把握するため • 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

ヒアリング調査では大きく5パターンの通学支援策が発見され、それぞれの選択要因と課題は以下の通り整理される

ヒアリング結果サマリ（通学支援策ごとの選択要因と課題）

取組	運営主体・形態	選択要因	課題
スクールバス	市区町村で直営	<ul style="list-style-type: none"> 必要な規模で委託できる事業者が存在しない 	<ul style="list-style-type: none"> スクールバスの運転は朝と夕方の勤務となるため、人材確保に難航する可能性がある 車両の確保、維持、修繕等が負担となる可能性がある
	事業者への委託	<ul style="list-style-type: none"> 直営よりも安価に委託できる 規模などの面で直営が困難である 	<ul style="list-style-type: none"> 人材不足、スクールバスを必要とする市区町村・学校の増加等の要因で、事業者側でも運転手確保が困難となる可能性がある
	地域や個人への委託	<ul style="list-style-type: none"> 必要な規模で委託できる事業者が存在しない 	<ul style="list-style-type: none"> 担い手の高齢化が進み、人材確保が困難となる可能性がある 地域や個人への委託が困難となったとき、代替となる事業者が見つからない可能性がある
スクールタクシー	事業者への委託	<ul style="list-style-type: none"> 利用対象となる児童生徒が少ない 地域にタクシー事業者が多い バスよりも安価で委託できる 道路事情等により、バスの運行が困難である 	<ul style="list-style-type: none"> バスと比べ、利用する児童生徒の管理、把握が煩雑である タクシー事業者の廃業が進むと、委託が困難となる可能性がある
公共交通	交通事業者による運営	<ul style="list-style-type: none"> 通学に利用可能な公共交通がある 地域の公共交通維持のため、通学で利用することが望ましい 	<ul style="list-style-type: none"> 児童生徒の居住地や転入出等に合わせた柔軟な調整が困難な可能性がある 人材不足による減便や路線廃止の可能性がある

※本調査で分析した通学支援策を基に整理しており、すべての通学支援策・選択要因・課題を網羅しているものではない

3. ヒアリング調査

3 - 1. スクールバス導入済の学校における、 スクールバスの導入に向けた検討時の状況

運行ルートの考え方、運行台数の考え方、運転・管理の形態の考え方、スクールバス以外の手段との比較について、以下の回答を得ている

スクールバス導入済自治体

スクールバス未導入自治体

スクールバスの導入に向けた検討時の状況（1/2）

ポイント	主な回答内容
運行ルートの考え方	<ul style="list-style-type: none"> ・ <u>道路状況、地域の意見</u>を参考にルートを設定 ・ 統合準備委員会で、<u>地域住民も含めて安全なルート</u>を検討 ・ 運行ルートは、<u>市道や国道など大きな道路</u>を利用 ・ <u>教育委員会で案を作成し、学校から意見を聴取</u> ・ <u>行政区ごとに1か所ずつバス停を設定し、そこから運行ルート</u>を検討
運行台数の考え方	<ul style="list-style-type: none"> ・ 利用する<u>児童生徒数とバスの定員</u>を基に検討 ・ <u>児童数が減少していくことを踏まえ、導入台数は1台</u>とした（導入当初は補助席も利用）
バスの運転・管理の形態 （直営・委託） の考え方	<ul style="list-style-type: none"> ・ 一定の基準のもと、直営と委託を併用。委託にあたっては<u>一般の事業者よりも安価なためシルバー人材も活用</u> ・ <u>委託可能な事業者がないため直営</u> ・ 利用する<u>人数が多く直営での運行が困難</u>なため委託 ・ 会計年度職員による<u>直営が理想だが、人材不足のため委託</u> ・ <u>費用面で比較検討し、バスは市で購入し運転を委託</u>
スクールバス導入と 比較検討した対応策	<ul style="list-style-type: none"> ・ 路線バスと比較したが、<u>乗車人数、運行時間帯、停車位置が通学に適さなかった</u> ・ 路線バスと比較したが、<u>自治体内全域をカバーすることは困難だった</u> ・ タクシーと比較したが、<u>費用面でスクールバスの方が安価だった</u> ・ 通学圏内に公共交通がないため、<u>当初からスクールバスの導入を前提に検討した</u>

導入に向けた検討体制、検討で特に困難だった論点、検討期間、導入に向けた関係部局との調整について、以下の回答を得ている

スクールバス導入済自治体

スクールバス未導入自治体

スクールバスの検討時の状況

ポイント	主な回答内容
導入に向けた検討体制	<ul style="list-style-type: none"> ・ 統合準備委員会のバス部会で検討（行政区長、保護者代表、統合校代表者、教育委員会等が参画） ・ 統合準備委員会の通学路検討部会で検討（学校関係者、地域代表者、交通安全協会、教育委員会等が参画） ・ 教育委員会事務局で検討し、保護者説明会を開催
特に困難だった論点	<ul style="list-style-type: none"> ・ 乗降場所までの通学路の確保 ・ ある程度の広さがある乗降場所の設定（私有地を利用させてもらうなどの調整も必要だった） ・ 利用要件の設定（国の4km/6kmの基準では徒歩通学が難しい場合もあり、近隣自治体の状況などと比較して検討した）
検討期間	<ul style="list-style-type: none"> ・ 概ね半年～1年程度
関係部局との調整	<ul style="list-style-type: none"> ・ 企画部局、財政部局と予算の調整 ・ 土木部局、建設部局と道路の利用に係る調整 ・ 学童への送迎に係る調整 ・ 調整ではないが、通学路の安全確保のため危険箇所を確認し道路管理者へ改善を要望

3. ヒアリング調査

3 - 2. スクールバス導入済の学校における、 スクールバスの導入に伴う課題と対応策

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

スクールバス導入済自治体

スクールバス未導入自治体

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)

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

※一部事例の詳細は、「4. 通学手段に係る課題と対応事例」にて紹介

スクールバス導入済自治体

スクールバス未導入自治体

導入済自治体における課題への対応事例

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】 <p>※その他、安全等の観点から着席するよう指導し、教育活動は行わない（隣席の児童生徒とおしゃべりをする、静かに過ごす等）が多数</p>
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】 <p>※その他、体育館でバスケットボール等の運動を実施、待機場所や図書館で宿題を実施、特別な指導は行わない、待ち時間は発生しない等の回答あり</p>
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）（過去の取組） <p>※その他、体力低下よりも熱中症や野生動物の方が懸念、体力は課題であるがバスを止めるわけにはいかない、等の回答あり</p>
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】 <p>※その他、地域のボランティアによる停留所等での見守り、運転手による声掛け、乗車ルールを指導、車通りの少ない安全な停車位置の確保、荒天時は運行中止、バックが不要なルートの設定、等の回答あり</p>
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】 <p>※その他、自治体職員の定年後再任用、事業者と長期契約する、事業者への早期からの相談、等の回答あり</p>

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

運転手確保に係る特徴的な取組と課題

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
	課題	<ul style="list-style-type: none"> 全路線を委託可能な事業者がないため、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
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)	取組内容	<ul style="list-style-type: none"> 冬の徒歩通学が困難な時期限定で運行 冬は徒歩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
スクールバス運行をNPO法人に委託 (愛媛県八幡浜市)	取組内容	<ul style="list-style-type: none"> 交通空白地有償運送事業を担うために地域住民が設立したNPO法人に、スクールバス運行を委託 交通空白地有償運送事業のドライバー7名のうち3名がスクールバスの運転手を担当
	課題	<ul style="list-style-type: none"> NPO法人に対応していただいている限りでは懸念はないが、仮に現状のNPO法人で対応できない状況となった場合は、代わりとなる事業者を探すことは困難 ドライバーの高齢化が進んでおり、また報酬も高額ではないため、後継者が決まりづらいことが懸念

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 一方で、運転手やバス車両の確保の観点から、スクールバスの利用要件を緩和することは困難である
	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しており、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
	その他教職員の業務負担	<ul style="list-style-type: none"> 安全指導や乗車人数の確認、児童生徒がバスに乗車するまでの管理が負担になっている 転入出や入学・卒業に伴う、毎年のルートの見直しが負担となっている バス運行の委託事業者に対するクレーム処理が教育委員会の負担となっている
	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

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）
スクールバスに係る事務を共同学校事務室で実施 （宮崎県五ヶ瀬町）	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

3. ヒアリング調査

3 - 3. スクールバス導入済の学校における、 今後の課題や必要な支援等

今後、運転手確保の更なる困難化や運営費・維持費の負担が懸念されており、柔軟かつ継続的な補助制度や、事業者に対する支援等を求める声があった

スクールバス導入済自治体

スクールバス未導入自治体

今後の課題や必要な支援等

今後懸念される課題等

- スクールバスの利用要件の緩和を求める声がある一方で、緩和すると運転手やバスの確保が難しいと考えられる
- スクールバスの運行を受託できる事業者が限られており、今後も廃業が懸念される
- 委託料が高騰化している
- 現在は直営で実施しているが、直営が困難となった場合は委託費用の捻出が必要となる
- 児童数は減少しているが、広範囲に児童が居住しているため、バスの台数を減らすことができず、バスの維持費が減少することはない
- 統合が進むと、通学手段を確保する必要がある学区が広がるため、児童生徒の減少に反し委託料の増加が懸念される

国や県に支援を求めたい事項

- 運転手確保に向けた支援（運転手の斡旋等）
- スクールバス運行事業者に対する支援
- 継続的な財政的支援
- 柔軟に利用できる補助制度（へき地児童生徒援助費等補助金は、補助期間や補助対象などが限定的）
- スクールバスの運行に係るガイドラインの策定（学校や自治体の実施する手続等について定めたもの）

3. ヒアリング調査

3 - 4. スクールバス未導入の学校における、 スクールバスの導入の阻害要因

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

3. ヒアリング調査

3 - 5. スクールバス未導入の学校における、 スクールバス以外の通学支援策

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

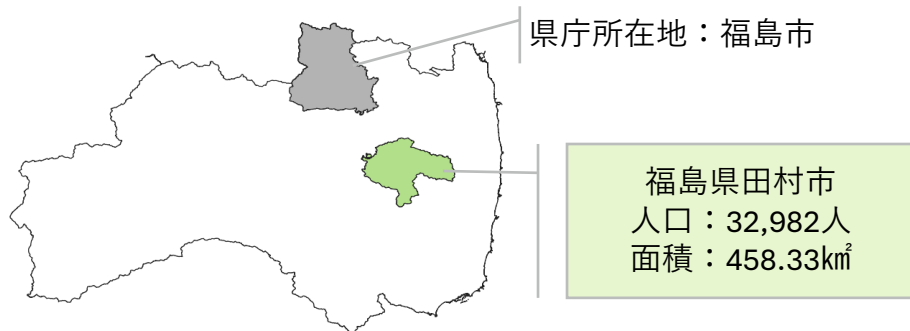
ヒアリング結果要旨（未導入自治体における課題への対応）

取組	概要
<p>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】</p>	<ul style="list-style-type: none"> 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えているという声もある
<p>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】</p>	<ul style="list-style-type: none"> 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
<p>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】</p>	<ul style="list-style-type: none"> 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）

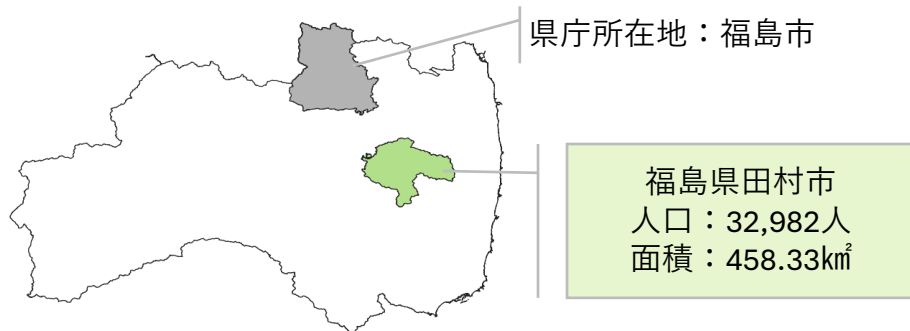


学校数 児童生徒数 (令和6年度)	<ul style="list-style-type: none"> 小学校7校、児童数1,417人 中学校6校、生徒数784人 義務教育学校なし
スクールバスの 導入状況	<ul style="list-style-type: none"> 統合を機にスクールバスを導入 市全体で38台のバスを導入しており、36台は市で購入し運転を委託、2台は運行を含めたリース契約
取組内容	<ul style="list-style-type: none"> 田村市では「国際化する社会で活躍できる人材育成」を掲げており、英語の素地形成のため耳慣れを目的とした英語教材の放送に取り組んでいる 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)

- 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

- 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

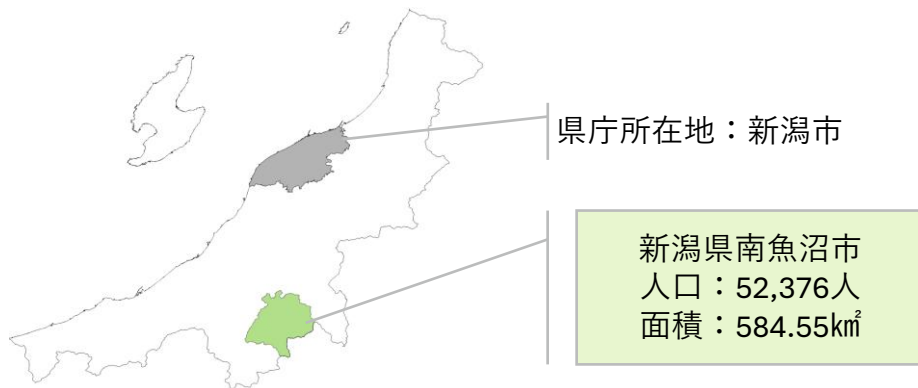
- 「めだかの学校」は、放課後に児童が安心して遊んだり学ぶことができる居場所づくりを目的としている
- 社会教育の趣旨で、低学年の授業終了後に、地域住民から伝統芸能や昔の遊びを教わったり、見守りをしてもらっている
- 平日の授業終了後から、小学校高学年の下校時間に合わせたおおむね午後4時ごろまで実施することで、待機時間を有効活用し、低学年と高学年が同じタイミングで下校できる
- 学年の違う児童とも一緒に活動することで、生きる力や思いやりの心を育てている



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：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)

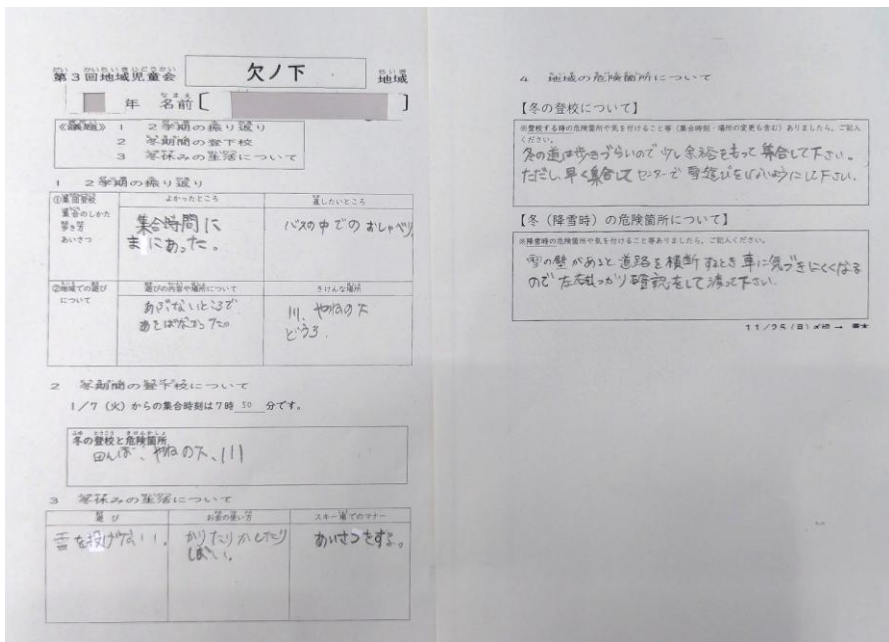
- 小学校16校、児童数2,546人
- 中学校4校、生徒数1,391人
- 義務教育学校なし

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（※統合以前からスクール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

- 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
- 通常的安全指導として、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）



学校数 児童生徒数 (令和6年度)	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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）

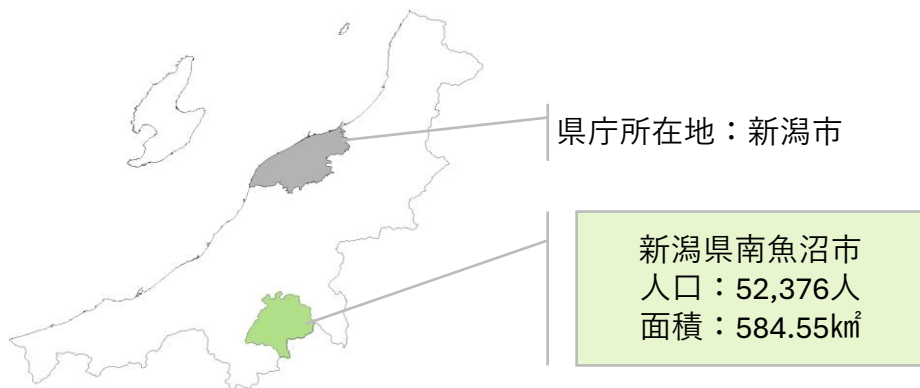


学校数 児童生徒数 (令和6年度)	<ul style="list-style-type: none"> 小学校1校、児童数452人 中学校1校、生徒数275人 義務教育学校なし
スクールバスの 導入状況	<ul style="list-style-type: none"> 統合前からスクールバスを運行 統合後は合計12路線を直営で運行
取組内容	<ul style="list-style-type: none"> 以前はスクールバスおよび町営の路線バスの運行を委託していたが、事業者が撤退。必要な路線数の規模で委託できる事業者がおらず、町営バスをスクールバスに一本化し、町直営で運行 バス1台当たり、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）

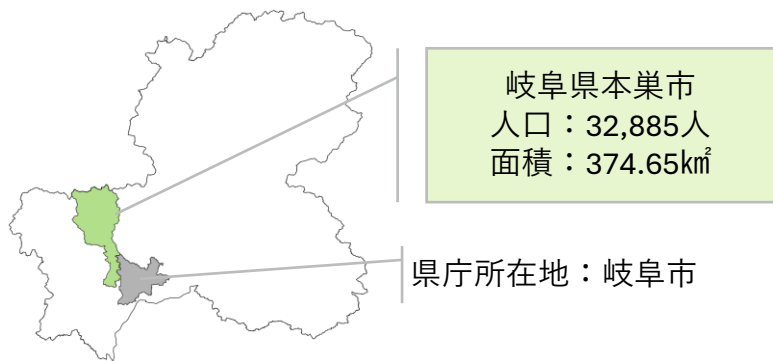


学校数 児童生徒数 (令和6年度)	<ul style="list-style-type: none"> 小学校16校、児童数2,546人 中学校4校、生徒数1,391人 義務教育学校なし
スクールバスの 導入状況	<ul style="list-style-type: none"> 統合を契機にスクールバスを導入（※統合以前からスクールバス通学をしている地区もある） 現在、小学校14校、中学校4校で合計39路線のバスを導入
取組内容	<ul style="list-style-type: none"> 近隣の小学校と中学校でバスを共同利用 中学校の運行ルート上に小学校があるため、小学校の児童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、中学校の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）



<p>学校数 児童生徒数 (令和6年度)</p>	<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
<p>バスの 導入状況</p>	<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
<p>取組内容</p>	<ul style="list-style-type: none"> 毎日5便運行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た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

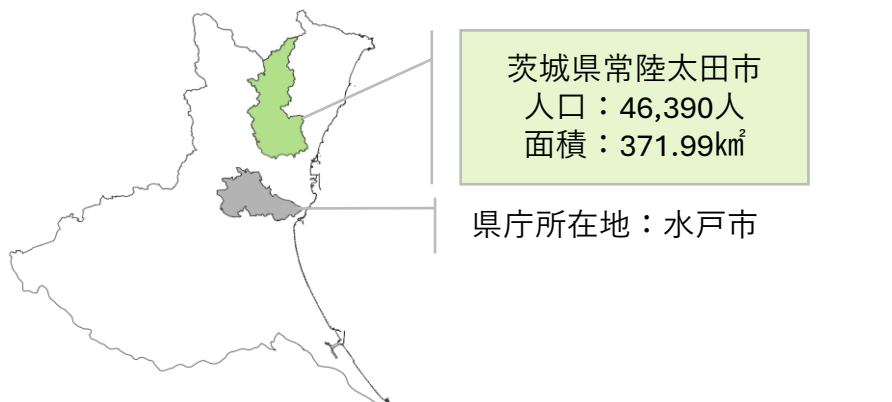


<p>学校数 児童生徒数 (令和6年度)</p>	<ul style="list-style-type: none"> 小学校67校、児童数17,429人 中学校37校、生徒数8,157人 義務教育学校なし
<p>導入の背景</p>	<ul style="list-style-type: none"> 統合を契機に、スクールタクシーを導入 公共交通機関のダイヤ調整が困難だった スクールバスと比較したうえで、以下の理由によりスクールタクシーを導入した <ul style="list-style-type: none"> 想定利用人数が10人以下で少ない 学校周辺の道路が狭く、バスの運行が困難（徒歩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
<p>取組内容</p>	<ul style="list-style-type: none"> 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、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）



学校数 児童生徒数 (令和6年度)	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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と

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	<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うる ➢ 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
	スクールバス導入・維持拡大における課題	<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
今後予想される展開		<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
今後必要な支援・想定される課題等		<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