

# 玉名市スクールバス運行検討委員会

## 検討報告書

令和6年2月19日

玉名市スクールバス運行検討委員会

# 目次

はじめに	2
第1章 玉名市内小学校におけるスクールバス利用の現状・課題	3
1 スクールバス運行の現状	3
2 スクールバス運行の課題	3
第2章 検討事項〈今後のスクールバス運行方針について〉	4
1 通学距離の基準について	4
2 利用者の範囲の指定方法及び距離の測定方法について	5
3 配慮が必要な条件について	6
第3章 提案事項について	7
1 通学距離の基準	7
2 利用者の範囲の指定方法及び距離の測定方法	7
3 配慮が必要な条件	7
4 検討内容を踏まえた実施時期	7
おわりに	8

## 参考資料

- 資料1 玉名市立小学校スクールバス運行管理規程
- 資料2 スクールバス利用校における通学距離等整理表（令和5年度）
- 資料3 玉名市スクールバス運行検討委員会検討経過
- 資料4 玉名市スクールバス運行検討委員会委員名簿
- 資料5 玉名市スクールバス運行検討委員会の組織及び運営に関する規則

## はじめに

現在、玉名市では「玉名市立小学校スクールバス運行管理規程（以下「管理規程」という。）」（参考資料1）にてスクールバスを利用できる条件として、①通学距離（※1）が4キロメートル以上の児童、②学校の統合により通学条件が変更になる児童で教育委員会が認めるもの、③特別の事情を有する児童でスクールバスを利用する必要があると教育委員会が認めるものと定めており、市内15小学校のうち、玉陵小学校、大浜小学校、小天小学校の一部の児童がスクールバスを利用しています。そのような中、スクールバスを利用している3校においても各学校によって距離等の運行状況が異なっており、学校間において運行格差が生じています。

また、玉名市は、少子高齢化の進行に伴い、児童数の減少が進むなど、様々な教育活動や子供の成長に大きな影響を及ぼすことが懸念されることから、平成24年10月に「玉名市学校規模・配置適正化基本計画」、令和4年6月に「第2次玉名市学校規模・配置適正化基本計画」を策定されました。その計画に基づき学校統合を実施しており、今後も学校統合により、スクールバスを運行する校区がさらに増えることが予想されます。

さらに、子供の運動能力・体力に注目してみると、文部科学省が昭和39年から行っている「体力・運動能力調査（平成11年度から「新体力テスト」を導入）」によると、昭和60年をピークに子供の体力は低下傾向が続いています。また、ゲーム等インターネット中心の生活で外遊びが減っていることや学校統廃合で通学方法が徒歩からバスに移行した場合、運動量がさらに落ち込むことが懸念されます。その対策として、体育の授業以外で独自に運動の機会を作る学校が出てきているように、こうした「運動能力・体力づくり」の観点も課題となっています。

こうした状況を踏まえ、今後におけるスクールバスの運行方針について検討することが必要となったことから、「玉名市スクールバス運行検討委員会」が設置されました。

本検討委員会にて、児童の安心安全面の確保、児童の運動能力・体力づくり及び学校間の運行格差解消を目的とし、スクールバスの運行基準について主要な検討項目を定め、多岐にわたる意見を整理しながら持続可能かつ公平性の観点から検討を重ね、円滑な事業運営の実現のため意見をとりまとめましたので報告します。

令和6年2月19日

玉名市スクールバス運行検討委員会委員長 井上 加寿子

※1 この報告書で述べる「通学距離」とは、児童の通学の実態により、判断すべきものであると考えるため、直線距離ではなく、道のりのことを指します。

## 第1章 玉名市内小学校におけるスクールバス利用の現状・課題

### 1 スクールバス運行の現状

玉名市のスクールバスは、管理規程にて、利用できる対象者を①通学距離が4キロメートル以上の児童、②学校の統合により通学条件が変更になる児童で教育委員会が認めるもの、③特別の事情を有する児童でスクールバスを利用する必要があると教育委員会が認めるものと定めています。この規程に基づき、玉陵小学校は学校統合に伴い平成30年度から旧玉名小学校区以外の5つの校区（梅林、月瀬、石貫、三ツ川、小田）の児童が、大浜小学校は通学距離が4キロメートルを超える児童が、小天小学校は学校統合に伴い令和2年度から旧小天東小学校区の児童に加え小天小学校区の八久保・丸尾地区（通学路が急傾斜であり、通学路に民家が存在せず、危険な害獣害虫の出現が多いため、児童の通学時の安全を確保する目的で認められている。）の児童が、利用しています。スクールバスを利用している学校ごとの人数や距離等の現状は、参考資料2のとおりです。

#### 参照内容1：他自治体のスクールバス運行管理事例

ア：スクールバスが運行されている学校ごとに、使用を認める区域を設定

（○○小学校のうち●●校区の区域の児童及び生徒

□□小学校のうち■校区の区域の児童及び生徒 など）

イ：学校再編に伴い、学校が閉校となった校区から通学する児童生徒を対象

ウ：小学校の児童のうち通学距離が4キロメートル以上、中学校の生徒は6キロメートル以上の者を対象（山間地や台地のある自治体では勾配を考慮して、坂道を〇メートル以上通学する場合は基準とする通学距離を短く設定している箇所もある）

エ：ウの内容に加え、学校統合により小学校が閉校した校区の小学校の児童は3キロメートル以上、中学校の生徒は5キロメートル以上の者

オ：小学校の児童のうち通学距離が2キロメートル以上の者

#### 参照内容2：文部科学省が定める公立学校の適正配置（通学標準）の標準

スクールバスの利用等、通学実態の多様化を踏まえ従来の通学距離の基準（小学校：4km以内、中学校：6km以内）に加えて、通学時間の基準を設定する場合の目安について、1時間以内を一応の目安として市町村が判断（適切な交通手段を確保し、遠距離通学のデメリットを一定程度解消する前提）

### 2 スクールバス運行の課題

現在のスクールバス運行の現状について各委員からご意見をいただいた結果、次のような課題が改めて浮き彫りとなりました。

- ① 児童の減少により集団登下校が難しくなっており、特に下校時には1人になってしまうなど防犯上・交通安全上の問題が懸念される。

- ② 玉陵小学校は2キロメートル前後でバス通学の児童がいる一方、大浜小学校を含む他校においては4キロメートル未満の児童が徒歩通学をしており、距離や登下校に要する時間にも大きな差が生じている。
- ③ 大浜小学校は通学距離のみで判断されているため、同じ地区内においても数十メートルの違いで乗れない児童がいる。
- ④ 玉陵小学校、小天小学校の前例により、統合すれば無条件でスクールバスを利用できるという認識を与えてしまっている可能性がある。
- ⑤ 因果関係を結論付けることはできないが、一定距離を徒歩通学してくる児童とスクールバスを利用している児童では長期的な視点から、運動能力の差が生じる要因の一つになっている可能性がある。
- ⑥ 天水地区の一部は山間部になり、平地に比べ勾配があるため、スクールバス運行の基準を検討する際は考慮する必要がある。
- ⑦ 地域によっては「民家がない」、「害虫害獣の出没が多い」、「不審者情報がある」、「子供駆け込み110番が機能していない」等、安全面の確保が不十分な箇所が考えられるため個別課題に対しても適切な対応が必要である。

## 第2章 検討事項〈今後のスクールバス運行方針について〉

本検討委員会では、第1章に示した現状及び課題を認識したうえで、市内小学校の今後のスクールバス運行方針について、以下のとおり、多岐にわたる意見を整理しながら持続可能かつ公平性の観点から検討を重ね、円滑な事業運営の実現のため意見をとりまとめました。

### 1 通学距離の基準について

基本を「通学距離が4キロメートル以上の児童で教育委員会が認めるもの」とし、「統合校は通学距離が3キロメートル以上の児童で教育委員会が認めるもの」とします。

理由としては次のとおり委員会の意見をとりまとめました。

- ① 文部科学省が定める小学校のスクールバスの利用等、通学実態の多様化を踏まえた従来の通学距離の基準が4キロメートル以内であることに基づき、基本は「通学距離が4キロメートル以上の児童で教育委員会が認めるもの」を対象とする。
- ② 統合校においては、統合により通学条件が変更になる児童がいるデメリットに加え、学校間における距離等格差の課題を解消するため、基本距離とは別に一定距離を定めるべきであること。また、児童の安心安全面に加え、児童の運動能力・体力づくりのため、一定距離であれば歩かせるべきという意見を基に検討し、「統合校においては通学距離が3キロメートル以上で教育委員会が認めるもの」を対象とすることに至った。

【委員会で出たその他主な意見（各学区からの意見とりまとめ内容含む）（抜粋）】

- ・共働き家庭も増えており、家庭によって環境等が異なるため、バスに乗せたい保護者や歩かせたい保護者様々だと思うから、距離だけでなく希望者優先にしてもいいと思う。
- ・学校統合は直近では大浜小と豊水小の統合が控えており、その後も複数の校区で学校統合が計画されていると思う。今の運行方針のままでは、統合した学校間でも通学方法に格差が生じてしまう可能性がある（例：大浜小出身の児童は3.5キロメートル以上で徒歩通学であるが、豊水小出身の児童は2.5キロメートル未満でバス通学になる など）ため、学校間の格差を解消するため、統合校を一括りとして距離を定めるべきではないか。
- ・距離だけで決められない地区もあるので、別視点から臨機応変に対応していただきたい。
- ・安全面を一番優先と考えるのであれば、距離の議論は必要ないのではないか。

## 2 利用者の範囲の指定方法及び距離の測定方法について

地域内での不公平感が生じないように、利用者の範囲を登校班単位による指定とし、併せて距離の測定方法は、登校班の集合場所から学校までの通学路の距離（道のり）とします。

理由としては次のとおり委員会の意見を取りまとめました。

距離単位による指定のみだと、同じ地域内でも不公平感が生じる場合もある。距離だけでなく、行政区単位や登校班単位による対象者の指定が必要。

そのうえで、行政区単位の指定にした場合、広い行政区においては、比較的通学距離が短い児童も対象になることがあり、地域ごとに不公平感が生じてしまうことも考えられるため、望ましくない。登校班単位であれば地域内での公平感も保たれ、併せて、距離の測定方法も登校班の集合場所から学校への通学路距離とすることにより、実態に即した対応が可能になることから、登校班単位を用いる方が適切ではないか。

【委員会で出たその他主な意見（各学区からの意見とりまとめ内容含む）（抜粋）】

〈利用者の範囲の指定方法について〉

- ・今後、登校班ができないくらい人数が減る可能性もあるなど、地域の実情に応じ特別に対応せざるを得ない事例も出てくるかと思うため、臨機応変に対応していただきたい。
- ・登校班単位にした場合、登校時はよいが、下校時刻が学年によって違うため、低学年が一人になってしまうことが心配。
- ・同じ行政区であっても山間部からの通学や幹線道路沿いからの通学と条件が違う場合も地域によってはあると思うため、登校班単位で分けてよい。

〈距離の測定方法について〉

- ・集合場所や児童の家を基準にすると、転校や卒業したりする度に変更となるため、管理が大変になるのではないか。
- ・公共施設や公民館など数年たっても変わらない場所を基準として指定する方がいい。  
⇒全地域が中心地に公共施設や公民館があるとは限らないため、望ましくない。

### 3 配慮が必要な条件について

1の通学距離の基準や2の範囲の指定方法等に加え、配慮が必要な条件として①山間部の取扱い、②学年別要件、③通学路上の安全面について協議・検討を行い、次のとおり意見をとりまとめました。

#### ① 山間部の取扱い

傾斜角度が大きい山間部においては、勾配6%以上の場合に通学の負担が大きいと考え、「勾配6%以上の坂道が1キロメートル以上ある場合には基準とする距離を1.5で割り距離を定める」

#### ② 学年別要件

設けない（今後児童数が著しく減少した場合は検討する必要がある）

#### ③ 通学路上の安全面

それぞれの保護者・地域の皆様の下支え等ご協力いただき、危険箇所については特に配慮する。

経緯としては次のとおり委員会や各学校区からの意見をとりまとめました。

#### ① 山間部の取扱いについて

「天水地区の一部は山間部であり、平地に比べ勾配があるため、スクールバス運行の基準を検討する際は距離等とは別途考慮する必要がある」という意見があった。検討をするため調査を行ったところ、坂道の身体的な負担について、厚生労働省の「生活活動メツ表」に基づく、国立健康・栄養研究所の研究や大阪大学大学院による研究にて「歩行において4.7～5.6km/時の場合、勾配6%以上では勾配1～5%と比較し、およそ1.5倍の負担になる」と報告されていた。そのことから、勾配6%以上の場合に通学の負担が大きいと考え、「山間部において、勾配6%以上の坂道が1キロメートル以上ある場合には勾配6%以上で1.5倍の負荷があることから、基準とする距離を1.5で割り距離を定める」こととした。

具体例：天水（小天）においては、平地（基準）3km、山間部3（基準） $\div 1.5 = 2$ km

#### ② 学年別要件について

「低学年の児童は高学年の児童に比べ、通学に時間を要することや下校の時、低学年と高学年で帰る時間が異なり、低学年でも1人で帰らないといけない可能性があるため、考慮してほしい」という意見があった。一方で、「高学年の子がいるから安心してバスに乗せたり通学させたりできている」、「学年ごとのコミュニケーションがなくなる。学年ごとに分けるのであれば、登校班として成り立たなくなるのではないか」との意見があった。

そのような意見を基に委員会にて検討したところ、「登校班単位で対象者を指定するのであれば学年別にする必要はない。現在のバス利用時も座席等は事故がないよう、高学年が低学年をお世話するような態勢をとっている。そのため、低学年だけを乗せることになると逆に危険になる可能性がある」とし、学年別要件は設けないことに至った。

ただし、今後少子化に伴い児童数が著しく減少した場合、登校班を作ることが出来ない地区も出てくる可能性もある。その場合、対応を検討する必要がある。

### ③ 通学路上の安全面

地域によっては「民家がない」、「害虫害獣の出没が多い」、「不審者情報がある」、「子供駆け込み 110 番が機能しない」等、安心安全面の確保が不十分な箇所が考えられる。検討を行う中で、各校区から通学路上の危険箇所の報告もあった。ただし、「今回スクールバスの運行基準を検討するうえで、危険箇所があるところに対応した場合、市内のほとんどの箇所がスクールバスになってしまうのではないか」との意見もあった。本検討委員会では、児童の安心安全面の確保に加え、児童の運動能力・体力づくり及び学校間の格差解消が目的であるため、各地域における通学路上の危険箇所等においては原則、それぞれの地域の保護者や地域の皆様による、登下校見守り活動によりご協力をお願いすることとした。

## 第3章 提案事項について

第2章にて検討した内容に基づき、以下のとおりスクールバスを利用することが出来る児童の基準を含む見直しを提案します。

### 1 通学距離の基準

基本を「通学距離が4キロメートル以上の児童で教育委員会が認めるもの」とし、「統合校は通学距離が概ね3キロメートル以上の児童で教育委員会が認めるもの」とすること。

### 2 利用者の範囲の指定方法及び距離の測定方法

利用者の範囲は、登校班を単位とし、併せて登校班の集合場所から学校までの通学路の距離（道のり）を測定方法とすること。

### 3 配慮が必要な条件

傾斜角度が大きい山間部においては、勾配6%以上の場合に通学の負担が大きいと考え、6%以上の坂道が1キロメートル以上ある場合には、基準とする距離を1.5で割り、距離を定めること。学年別要件は設けないが、今後少子化の影響から児童数の著しい減少が見受けられる場合は検討をすること。また、通学路上の安全面が不十分な箇所については、原則、保護者や地域住民の見守り等により対応すること。

### 4 検討内容を踏まえた実施時期

スクールバスを利用できる児童の基準を見直すことにより、スクールバスで通学している児童が徒歩通学に変更になる地域が出てくるため、保護者や地域の方々へ周知いただきたい。周知を含む移行期間に1年程度要すると考えられることから、令和7年4月からの実施としていただき、加えて、現在スクールバスを利用している児童については、数年間の経過措置を設けるなど配慮していただきたい。



## おわりに

本検討委員会では、スクールバス運行に関する現状及び課題を整理し、各回の会議において委員から意見を聴収しました。そして、多岐にわたる意見を整理した主要項目について、委員会としての意見を本答申としてとりまとめました。

本委員会では、児童の安全安心面の確保、運動能力・体力づくり及び学校間の格差解消を目的とし、一定の基準をまとめましたが、地域によってはこれら基準では整理できない個別の事情も考えられます。よって、具体的な対応策については、都度、学校や地域並びに学校が統合する際の新しい学校づくり委員会等にて十分協議のうえ対応いただくことが望ましいと考えます。なお、少子化、高齢化が急速に進み、社会情勢も刻々と変化している状況を勘案し、本答申に掲げる基準は必要に応じ見直しをされるよう申し添えます。

玉名市及び玉名市教育委員会におかれては、市の大切な子供たちのために日々鋭意努力され、多岐にわたる政策により子供たちをはじめ、子育て世帯に対する支援をいただいていることに対し、心から敬意を表するものであります。

市当局におかれては、本答申に示した提案事項等を尊重し、保護者等からの意見に対し、十分に耳を傾けながら小学校を対象としたスクールバス運行事業を適切に推進するよう改めてお願いするとともに、スムーズな運営のもとスクールバス運行事業が継続的に展開されていくことを期待します。