

平成 29 年度多古町公共交通体系調査

第2回 協議会資料

平成29年11月

パシフィックコンサルタンツ株式会社

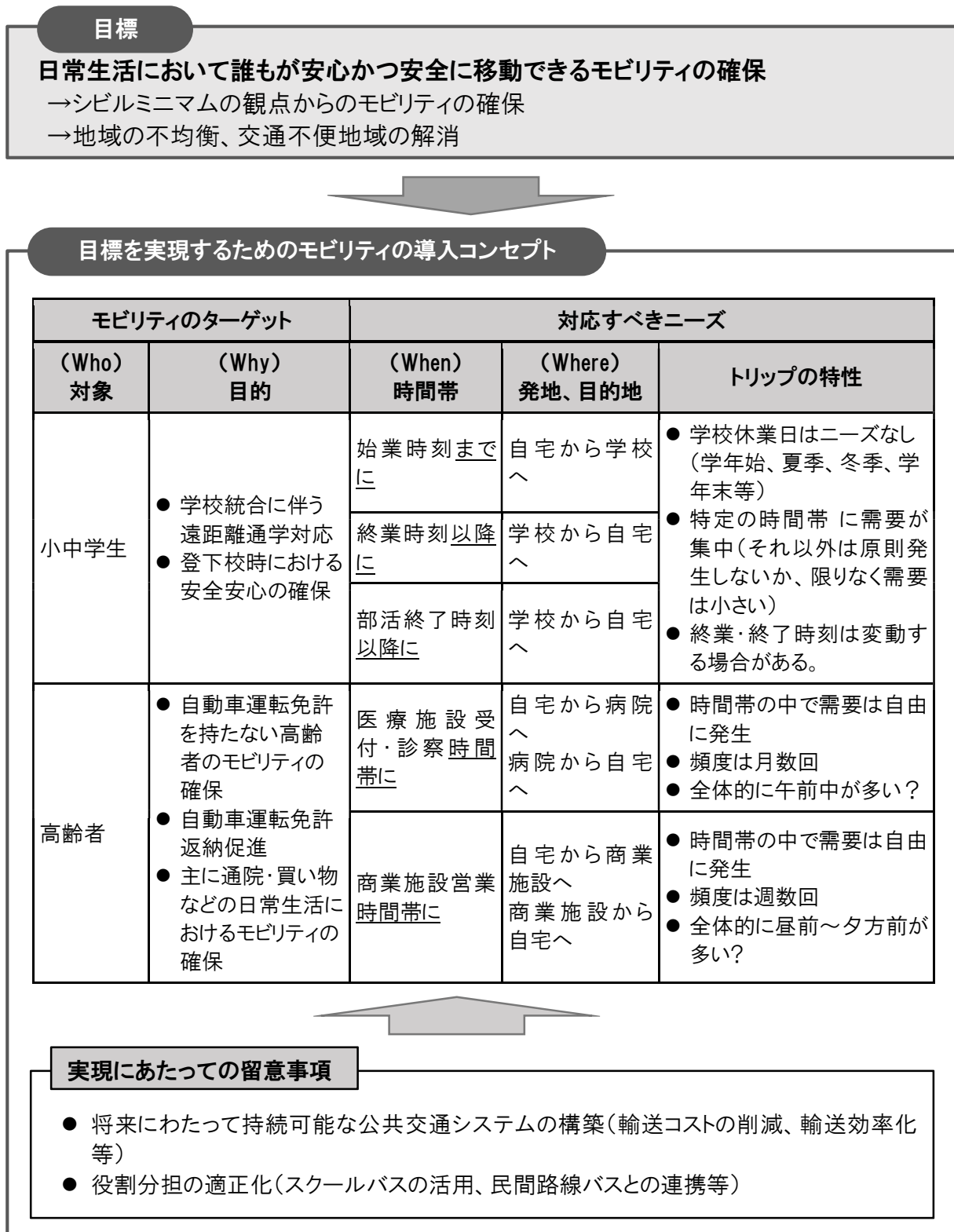
目 次

1 基本方針に基づく公共交通体系再編の方向性の検討について.....	1
1.1 検討の考え方(コンセプト)	1
1.2 将来の多古町の公共交通体系のあり方	4
2 導入システム検討にあたっての関連法令、制度等の整理.....	8
2.1 道路運送法の体系整理	8
2.2 スクールバス関連	14
1) スクールバスの実態・制度等	14
2) スクールバスに関する補助に関する規定	15
3) スクールバスの運営形態	16
4) 多古町におけるスクールバスの運行実態	18
5) 目的外利用について	20
6) 児童・生徒を無料に、一般住民を有料にする方法	21
7) 路線バスをスクールバスとして活用	22
3 再編に伴い導入が想定されるシステムについて	23
3.1 運行形態の概要	23
3.2 システム特性について	26
1) 輸送密度と利用者特性による分類の分類	26
2) 利用形態による運行のイメージ	27
3.3 車両のサイズおよび価格等について	28
4 スクールバスに関する事例	30
5 具体的な実現方策の方向性	31
6 ルートのたたき案	34
6.1 朝夕のスクールバス(常磐小、中村小)運行	34
6.2 日中のデマンドタクシー運行	35
7 目標と評価基準	36

参考資料	37
参考 1 他自治体での事例	37
1.1 コミュニティバスの再編事例	37
1.2 スクールバスや患者送迎バスのコミバス化(一般混乗)に関する事例	39
1.3 乗合タクシー・デマンドタクシーに関する事例	44
参考 2 自動運転に関する事例	46
2.1 沖縄県宜野湾市～北中城村	46
2.2 兵庫県神戸市北区	47
2.3 栃木県栃木市	48
2.4 千葉県千葉市美浜区	48
参考 3 循環バス利用実態調査結果(第 1 回資料より再掲)	49
1) 便別利用状況	49
2) 区間別利用状況	50
3) 区間最大乗車人数	51

1 基本方針に基づく公共交通体系再編の方向性の検討について

1.1 検討の考え方(コンセプト)



※上記コンセプトは主に町内の公共交通での移動に関する考え方であり、町外と接続している空港シャトルバス・路線バスについては、当面現行通り運行する予定。

図 モビリティの導入コンセプト

参考：時間帯別の移動ニーズについて

午前の移動

- ◆ 小中学生は学校の始業時間に間に合うという目的があるため、おおむね朝 8 時までには各学校へ到着するという条件が存在する。現状では多古第一小・久賀小とも朝の登校には低学年・高学年の 2 便が運行されており、午前の需要はこれ以外の時間帯は想定されない。
- ◆ 高齢者については通院の場合、多古中央病院の外来受付が 8 時 30 分～11 時 30 分のため、この前後における移動が想定される。買い物の場合はショッピングセンターの開店時間以降だが、小中学生の登校ほどの需要の集中は想定されず、日中全体に移動が分散する可能性が高い。

午後の移動

- ◆ 小中学生では、主に自宅方面への移動が想定される。部活や委員会などの課外活動への参加の有無によって、授業の終了直後から部活終了まで幅広い時間帯での移動が考えられる（参考：多古第一小や久賀小スクールバスでは下校時に 3 便が運行されている）
- ◆ 高齢者は午前同様に通院や買い物目的での移動だが、中央病院の外来受付が午前のみのため、午後はその他病院への移動、あるいはショッピングセンターへの買い物といった全体的に散発的な移動が想定される。

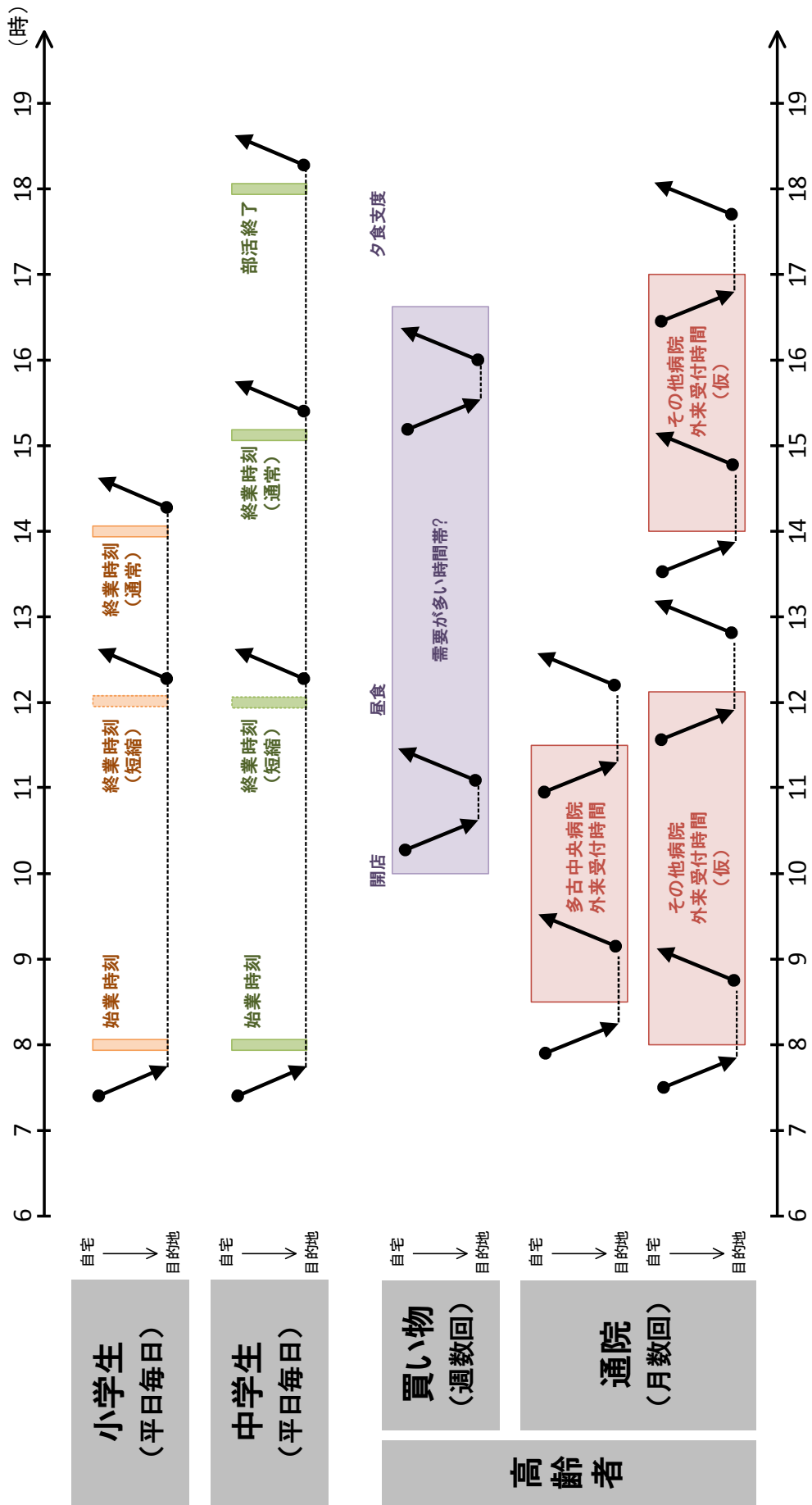


図 時間帯別の移動ニーズについて

1.2 将来の多古町の公共交通体系のあり方

1) 多古町の公共交通体系のあり方(小中学生)

- ◆ 公共交通の主要な利用者層である「小中学生」「高齢者」の移動特性に基づき、将来の多古町における公共交通体系のあり方を検討する。
- ◆ 小中学生の移動は、人口分布（発側）と小中学校（着側）を見ると、現行の循環バス3ルートとほぼ一致する（多古ルートは南方向と北方向に分岐）。



図 公共交通体系のあり方（小中学生）

2) 多古町の公共交通体系のあり方(高齢者)

- ◆ 高齢者の移動である病院や商業施設は、主に多古町役場近隣の多古町中心部に集中しており、高齢者の自宅→中心部への移動が想定される。
- ◆ また中心部に位置しない一部の商業施設・医療施設への移動も考慮する必要がある。

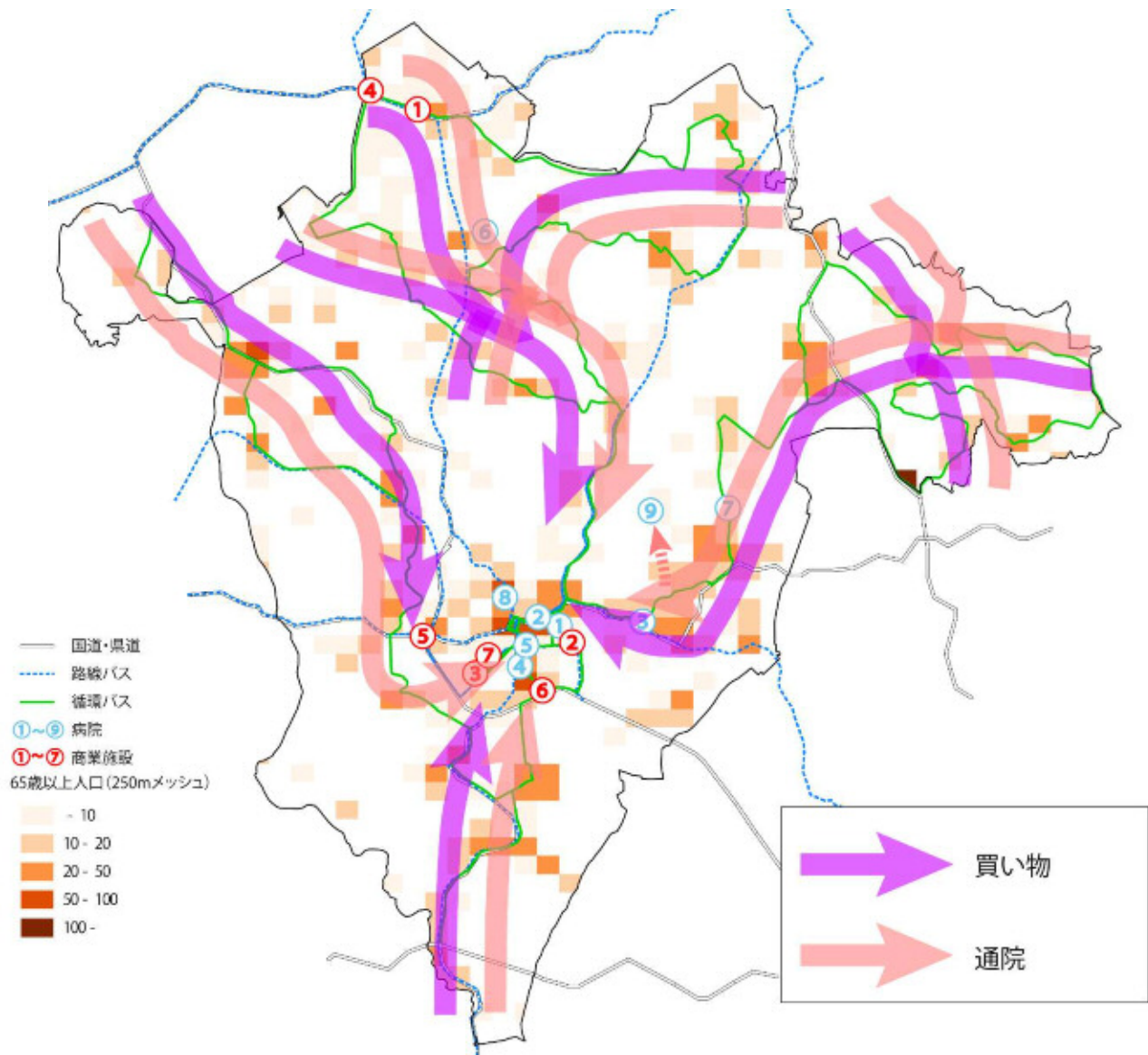


図 公共交通体系のあり方(高齢者)

◆医療施設

- ①国保多古中央病院
- ②保健福祉センター
- ③仁静堂石橋内科医院
- ④大木内科医院
- ⑤さとうメディカルオフィス
- ⑥上人塚クリニック
- ⑦箱崎整形外科医院
- ⑧平山眼科医院
- ⑨前田医院

◆商業施設

- ①池田屋ストア
- ②セイミヤ多古店
- ③フードマーケットカスミ多古店
- ④エービン赤池店
- ⑤エービン多古店
- ⑥ヤックスドラッグ多古店
- ⑦ヤックスドラッグ多古台店

3) 多古町の公共交通体系のあり方(多古町内)

- ◆ 小中学生と高齢者の移動傾向は基本的に一致しており、まとめると以下ようになる。
- ◆ 多古町内での移動を考慮すると、町内交通軸としては現行の循環バス 3 ルートに準拠した 4 方向（多古ルートは北向きと南向きに分割）が想定される。



図 多古町内の交通軸 (イメージ)

4) 多古町の公共交通体系のあり方(多古町と町外を結節)

- ◆ 多古町と外をつなぐ交通軸としては、多古町の中心部にある多古台ターミナルおよび道の駅多古を町内交通軸との結節点として、そこから路線バスに沿う形での東西南北の4方向へと向かう軸が考えられる。



図 多古町と町外を結ぶ交通軸 (イメージ)

2 導入システム検討にあたっての関連法令、制度等の整理

2.1 道路運送法の体系整理

1) 道路運送法

表 道路運送法による区分

			具体例
旅客自動車運送事業 (法 § 2)	一般旅客自動車運送事業 (法 § 3)	一般乗合旅客自動車運送事業 (法 § 3)	路線定期運行 (省 § 3の3) ・一般バス ・コミュニティバス ・定時定路線型乗合タクシー ・高速バス ・定期観光バス
			路線不定期運行 (省 § 3の3) ・コミュニティバス ・デマンド型乗合タクシー
			区域運行 (省 § 3の3) ・デマンド型乗合タクシー
		一般貸切旅客自動車運送事業 (法 § 3) ・観光バス ・スクールバス	
		一般乗用旅客自動車運送事業 (法 § 3) ・ハイヤー ・タクシー ・福祉タクシー	
	特定旅客自動車運送事業(法 § 3)	・特定の事業所への通勤用等の送迎バス ・スクールバス	
国土交通大臣の許可を受けた場合等における、貸切バス事業者、タクシー事業者による乗合旅客の運送(法 § 21)			・工事期間中の鉄道代行バス ・イベント送迎シャトルバス
自家用自動車による有償の旅客運送 (法 § 78)	自家用有償旅客運送 (法 § 78)	市町村運営有償運送(省 § 51)	
		過疎地有償運送(省 § 51)	
		福祉有償運送(省 § 51)	
		国土交通大臣の許可を受けて行う運送(法 § 78)	・幼稚園送迎バス
	災害のため緊急を要するときに行う運送(法 § 78)		

※ 「法」＝道路運送法

「省」＝道路運送法施行規則

出典：国土交通省「地域公共交通の確保・維持・改善に向けた取組マニュアル」
(平成24年3月)

2) 平成 18 年の法改正と一般旅客自動車運送事業、自家用有償旅客運送制度

- ◆ 乗合旅客について平成 18 年以前は、定時定路線によるものが乗合事業で、それ以外のものが貸切事業と区分されていたが、平成 18 年の道路運送法の改正により、定時定路線か否かにかかわらず、乗合旅客の運送を行うものを全て乗合事業と区分することになった。
- ◆ こうした乗合事業の対象範囲の拡大により、乗車定員 10 名以下の少人数が利用するコミュニティバスやデマンド交通、乗合タクシー等もすべて乗合バス事業となった。
- ◆ また、過疎地域における住民の生活交通や移動制約者の移動手段など、バス・タクシー事業者によることが困難であり、地方公共団体、バス・タクシー事業者、地域住民など地域の関係者が必要と同意した場合、市町村、NPO等による運送サービス提供が可能となるよう自家用有償旅客運送制度（登録制）が創設された。

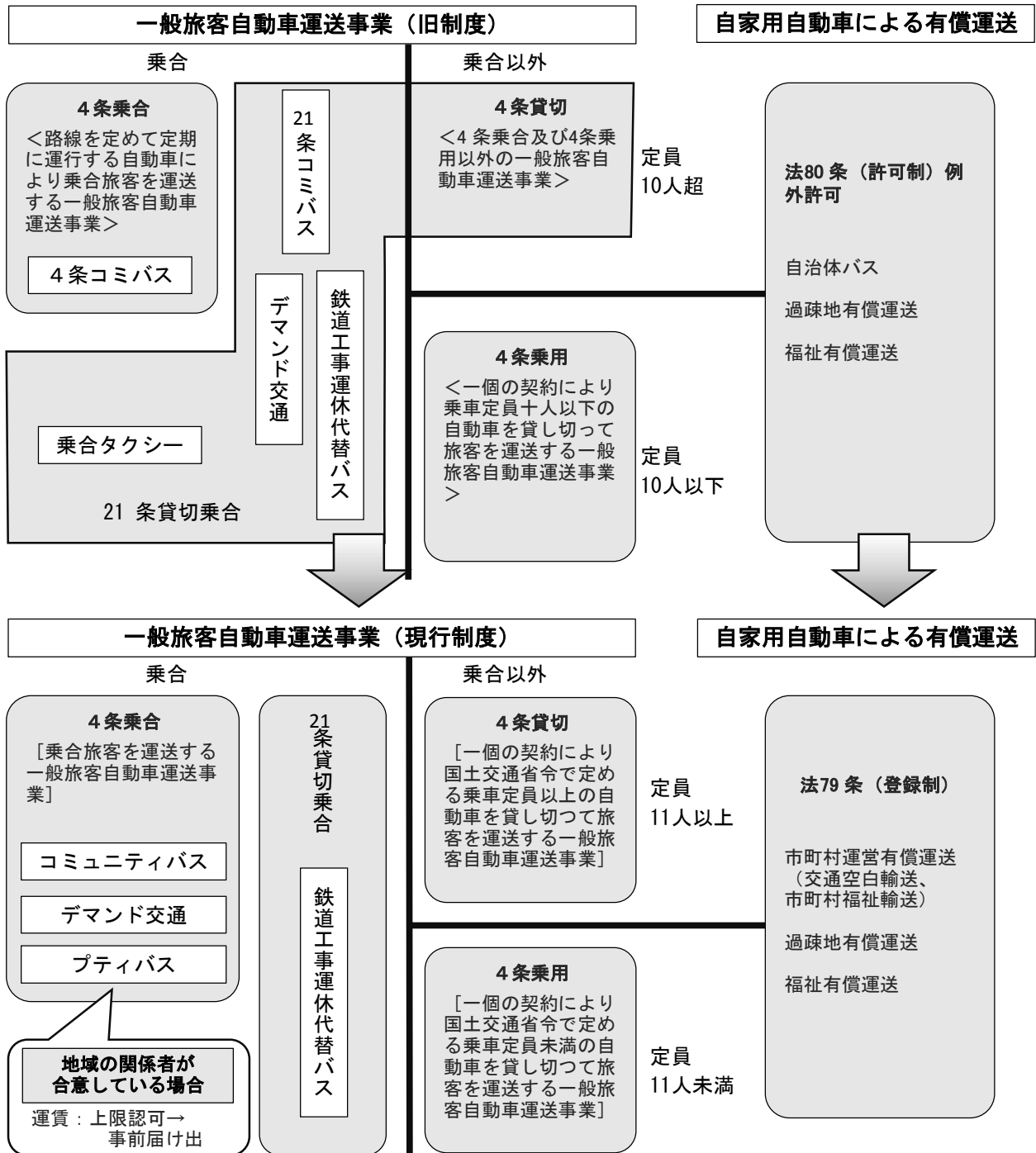


図 平成 18 年の法改正による区分

3) 陸上交通のさまざまな運行形態

- ◆ 緑ナンバー（事業用）は、バス(乗車定員 11 名以上)・タクシー（乗車定員 10 名以下）が該当し、乗合・乗用・貸切もしくは特定のいずれかで、有償で旅客を運送する場合が該当する。
- ◆ 白ナンバー（自家用）は上記以外の運送を指し、運賃を収受することができない（無償）。無償の場合は道路運送法の規制対象外となる。ただし、道路運送法第 79 条に基づき、有償運送としての登録を得たものは有償での運行が可能となる。

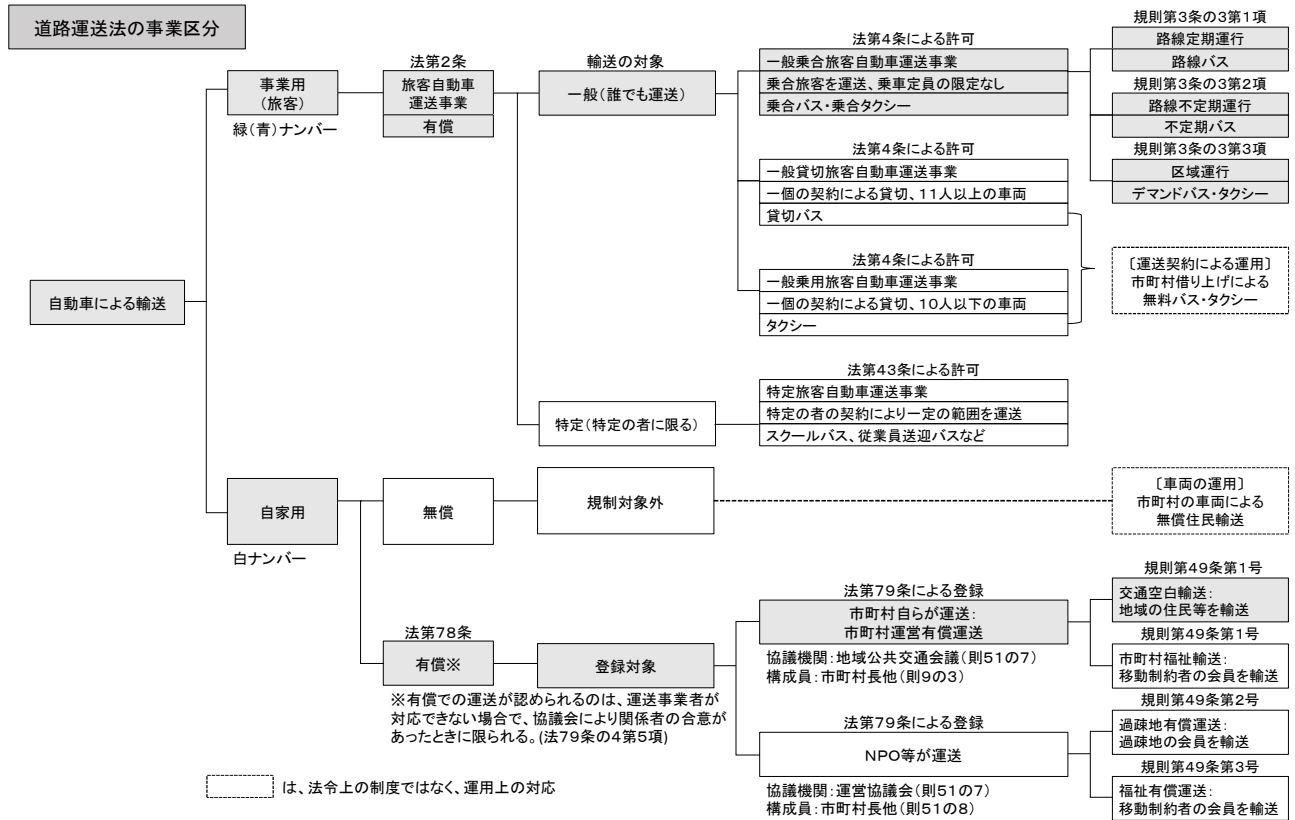


図 道路運送法の事業区分

4) 旅客運送事業における「乗合、貸切、乗用、特定」の違い

- ◆ 旅客運送事業では、運送事業を形態別に「乗合、貸切、乗用、特定」の4種類に分類している。それぞれの運送事業に対して、以下のような定義を行っており、運行免許の要不要や許可などが厳密に定められている。

表 旅客運送事業における違い

用語	形態	概要
乗合	不特定多数の旅客が1つの車両に乗り合って運送	一般の路線バス及び乗合タクシーが該当する。道路運送法第4条に基づく許可が必要で、「4条路線(バス)」という呼称はこの乗合運送事業のことを指す。なお、法律上の「乗合」はバス(乗車定員11名以上)かタクシー(乗車定員10名以下)の別は問わない。(平成18年道路運送法改正より、乗合タクシーもバスと同様「乗合」として定義された。)
貸切	交通事業者と顧客が1つの運送契約を結び、乗車定員11人以上の車両(バス)で運送	貸切運行の場合は1輸送あたり1契約が原則となるので、例えば車内で個々の乗客から運賃を収受することは認められない。ただし、災害の場合その他緊急を要するとき及び一般乗合旅客自動車運送事業によることが困難な場合において国土交通大臣の許可を受けたときは、例外的、一時的に貸切バスが運賃を収受して乗合運行を行うことができる。
乗用	交通事業者と顧客が1つの運送契約を結び、乗車定員10名以下の車両(ジャンボタクシー、セダン型タクシー)で運送	「貸切」との違いは乗車定員の違いで貸切同様に、車内で個々の乗客から運賃を収受することは認められない。
特定	ある施設の利用者・工場の従業員等、特定される旅客を特定できる場所へ運送	スクールバス、企業送迎バス等が該当する。

5) 自家用有償旅客運送の条件

- ◆ 自家用車両は原則として有償すなわち運賃を収受して運送することは原則認められないが、道路運送法第 78 条の以下の規定に該当した場合に限り、自家用車両を用いた有償運送ができる。
 1. 災害のため緊急を要するとき。
 2. 市町村、NPO 法人等が、道路運送法第 79 条の規定により一の市町村村内の区域内の住民の運送その他の国土交通省令で定める旅客の運送(以下「自家用有償旅客運送」という。)を行うとき。
 3. 公共の福祉を確保するためやむを得ない場合において、国土交通大臣の許可を受けて地域又は期間を限定して運送の用に供するとき。

6) コミュニティバスと道路運送法の関係

- ◆ 各地域で運行されているいわゆる「コミュニティバス」は、地域によって様々な定義付けがされており、全国的に用語が統一されているではない。ここでは「コミュニティバスの導入に関するガイドライン」（「地域公共交通会議に関する国土交通省としての考え方について」（平成 18 年 9 月 15 日付け国自旅第 161 号）別添 2）にあるとおり、交通空白地・不便地域の解消等を図るため、市町村等が主体的に計画し、以下の方法により運行するものを指すこととする。
 1. 一般乗合旅客自動車運送事業者に委託して運送を行う乗合バス（乗車定員 11 人未満の車両を用いる「乗合タクシー」を含む。）
 2. 市町村自らが自家用有償旅客運送者の登録を受けて行う市町村運営有償運送
- ◆ また「乗合タクシー」とは、乗車定員 11 人未満の車両を用いて行う、一般乗合旅客自動車運送事業または自家用有償旅客運送（福祉有償運送を除く。）のことを指す。

2.2 スクールバス関連

1) スクールバスの実態・制度等

- ◆ スクールバスの導入は「へき地における通学支援のため」「通学路における安全確保の手段」という2つの目的によって導入が開始された。
- ◆ 前者は昭和29年に施行された「へき地教育振興法」に基づいており、へき地学校の児童生徒の通学を容易にするための措置を講じることを市町村の任務として求めている。そのため、へき地学校への通学支援のためのスクールバスの購入費の国庫補助制度が設けられている。また、近年、市町村合併、過疎化などにより学校の統廃合が進んでいるが、統合のため遠距離通学が必要になった児童生徒を対象とした、スクールバスの国庫補助を行っている。それにともなって、各市町村においては、自宅等から学校までの遠距離を対象としたスクールバスの購入費について、国庫補助制度を活用している。
- ◆ 後者は平成17年に広島市、栃木県旧今市市(現日光市)などで発生した通学路における児童生徒等に対する犯罪事案の発生を受け、導入が開始された。これらの事案を契機として通学路の安全確保が大きな課題となったため、登下校の安全確保の観点から、上述のへき地支援のスクールバスに通学距離が短い児童生徒を同乗させる取組等がなされている。また、文部科学省としても、警察庁、総務省、国土交通省と連携し、「登下校時における児童生徒の安全確保のための路線バス等の活用について(平成18年2月)」を各都道府県及び指定都市教育委員会に対して発出し、路線バス等をスクールバスとして活用することについて、登下校の安全確保の方策の一つとして検討するよう求めている。
- ◆ 文部科学省では「スクールバス」を「児童生徒等の通学に供することを主たる目的として運行されるバス等」と定義しており、乗客より料金をとる場合には、一般路線バスと同様に道路運送法上の許可または登録を必要とするが、料金を取らずに運行する場合には、法律による制限はない。

2) スクールバスに関する補助に関する規定

- ◆ スクールバスの導入に係る補助等について、へき地における国庫補助の適用や運営費の地方交付税措置がある。
 1. へき地における補助等
 - へき地における児童生徒の遠距離通学(小学校 4km 以上、中学校 6km 以上)を緩和するためのスクールバスの導入に関しては、「へき地教育振興法」及び「同施行令」に基づき、一定の基準を満たした場合にスクールバスの購入に際して国庫補助(1/2)が適用される。
 - ① へき地学校
 - ② 人口の過疎現象に起因する児童・生徒の減少に対処するための学校統廃合
 - ③ 過疎地域等でのバス路線の運行廃止
 - ④ 市町村合併に起因する学校統廃合
 2. 運営費の地方交付税措置
 - 小学校の児童及び中学校の生徒の遠距離通学に供するため、市町村が運行するスクールバスの維持運営費については、補正係数による措置が適用される。同措置は、民間委託運行、占有運行に関係なく対象となり、通学距離による対象制限はなく、通学に供していれば、原則として対象とされる。

【へき地教育振興法(昭和二十九年六月一日法律第百四十三号)(抜粋)】

(市町村の任務)

第三条 市町村は、へき地における教育の振興を図るため、当該地方の必要に応じ、左に掲げる事務を行う。

- 一 へき地学校の教材、教具等の整備、へき地学校に勤務する教員の研修その他へき地における教育の内容を充実するため必要な措置を講ずること。
- 二 へき地学校に勤務する教員及び職員のための住宅の建築、あつ旋その他その福利厚生のため必要な措置を講ずること。
- 三 体育、音楽等の学校教育及び社会教育の用に供するための施設をへき地学校に設けること。
- 四 へき地学校における教員及び職員並びに児童及び生徒の健康管理の適正な実施を図るため必要な措置を講ずること。
- 五 へき地学校の児童及び生徒の通学を容易にするため必要な措置を講ずること。**

(国の補助等)

第六条 **国は、へき地学校の設置者が行う第三条第一号、第二号、第四号若しくは第五号又は第四条第一項第四号に掲げる事務に要する経費(当該経費のうち、へき地学校の教材、教具等の整備に係る部分、へき地学校に勤務する教員及び職員のための住宅の建築に係る部分並びに他の法律に基づき国が負担し、又は補助する部分を除く。)**について、その二分の一を補助する。

【へき地教育振興法施行令(昭和二十九年七月二十一日政令第二百十号)(抜粋)】

(法第三条第五号に掲げる事務に要する経費の範囲及び算定基準)

第二条 **法第三条第五号に掲げる事務(法第四条第一項第四号の規定により都道府県が行うものを含む。)**に要する経費について**法第六条第一項の規定により補助する場合の経費の範囲は、へき地学校(法第二条に規定するへき地学校をいう。以下同じ。)**の児童及び生徒の通学のために必要な自動車及び船舶の購入費とする。

- 二 前項の購入費は、文部科学大臣が定める1台又は1隻当たりの価格により算定するものとする。

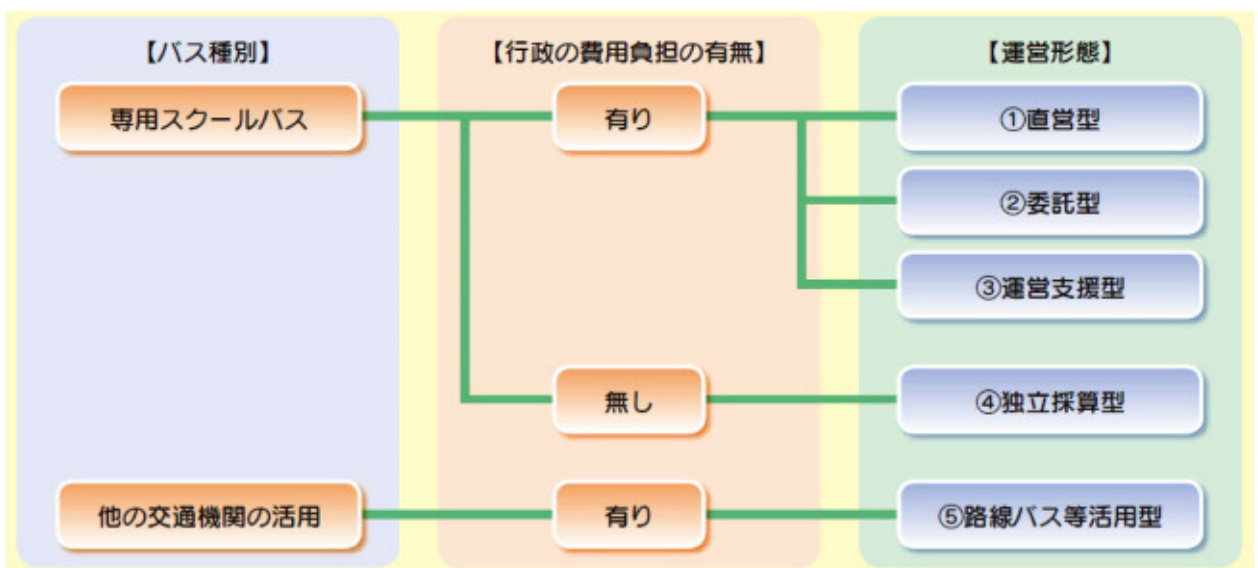
図 へき地教育振興法および施行令

3) スクールバスの運営形態

- ◆ スクールバスの運営形態は、登下校の時間帯は児童生徒のみが乗車するバスと、児童生徒が路線バス等に一般の乗客と一緒に乗車する場合を区別した上で、以下のように整理した。

表 スクールバスの運営形態による分類

専用スクールバス	直営型	自治体が直営で運営	登下校の時間帯は、児童生徒のみが乗車するが、自治体によっては、空き時間を路線バスや福祉バス等、他の用途に利用することもあります。運営費用は行政が負担し、利用者（保護者を含む。以下同じ）の費用負担は発生しない場合が多い。
	委託型	自治体が民間事業者等に委託をして運行	自治体が所有する車両の運行業務のみを委託するケースと、車両も含めた全業務を委託するケースがあるが、いずれの場合も登下校の時間帯は貸し切りとなり、児童生徒のみが乗車する。運営費用は行政が負担し、利用者の費用負担は発生しない場合が多い。
	運営支援型	PTA や地域協議会等、地域の団体等が主体となり、行政の支援を受けて運営する	自治体が所有する車両の運行業務のみを委託するケースと、車両も含めた全業務を委託するケースがあるが、いずれの場合も登下校の時間帯は貸し切りとなり、児童生徒のみが乗車する。運営費用は行政が負担し、利用者の費用負担は発生しない場合が多い。
	独立採算型	PTA や地域協議会等、地域の団体等が主体となり、独立採算で運営	民間事業者等への委託により、地域の団体等が主体となって運営し、行政の補助もなく、すべて利用者や地域の負担により運営される。保護者や地域の主導で導入の検討が始まり、かつ、行政からの補助がないため、利用者の自己負担が発生する。
路線バス等活用型		路線バス等の交通機関を児童生徒の登下校に活用	路線バス、コミュニティバス、福祉バス等、様々な交通機関が児童生徒の登下校に活用されている。専用スクールバスとは異なり、児童生徒は、一般の乗客とともにバスに乗車し、登下校を行う。 行政直営の路線バスや行政からの委託で運行している路線バス、あるいは、民間事業者が運行する路線バスなど、様々な交通機関が活用されているが、いずれの場合も、児童生徒が購入する定期代等の通学費に相当する費用の一部、または全部を行政が負担する場合が多い。



*他の交通機関の活用は、教育委員会・学校・地域が、路線バス等の利用を指示・要請したり、定期代等を補助したりする場合を含む。なお、保護者等の独自判断による路線バス利用や自家用車の送迎は含まない。

図 スクールバスの運営形態による分類

自治体	①専用スクールバス :直営型	②専用スクールバス :委託型	③専用スクールバス :運営支援型	④専用スクールバス :独立採算型	⑤路線バス等 活用型
青森市(青森県)	●	●			●
石巻市(宮城県)	●	●			●
三川町(山形県)	●		●		
日光市(栃木県)	●	●			●
相模原市(神奈川県)	●				●
出雲崎町(新潟県)		●			●
阿賀野市(新潟県)		●			●
坂井市(福井県)	●	●	●		●
川上村(長野県)	●				●
島田市(静岡県)	●	●			●
豊明市(愛知県)					●
鳥羽市(三重県)		●			
養父市(兵庫県)		●			●
三木市(兵庫県)					●
十津川村(奈良県)		●			●
江田島市(広島県)		●			●
四万十市(高知県)	●	●			●
長崎市(長崎県)					●
熊本市(熊本県)		●	●		
鹿児島市(鹿児島県)		●		●	

図 スクールバスの導入事例

出典：文部科学省「国内におけるスクールバス 活用状況等調査報告」（平成20年3月）

4) 多古町におけるスクールバスの運行実態

- ◆ 多古町では全4校の小学校のうち、第一小（第二・第三小と合併）・久賀小（十余三小・興新小と合併）の2校でスクールバスを運行している。

表 多古町のスクールバス

項目	多古第一小 旧二小ルート	多古第一小 旧三小ルート	久賀小 1号車	久賀小 2号車
車両サイズ (長×幅×高、cm)	699×203×258	1199×249×350	1014×249×314	1014×249×314
車両定員	29人	45人	63人	63人
使用台数	2台	1台	1台	1台
登録利用者数	低学年：20人 高学年：28人	42人	低：28人 高：31人	低：14人 高：14人
運行時間帯（朝） ※小学校発時刻	低：6:50 高：6:20	月：7:30 火～金 低：7:30 高：6:55	低：7:15 高：6:35	低：7:15 高：6:40
運行時間帯（夕） ※小学校発時刻	14:50、15:40、 夏16:30 (冬16:00)	木：14:50 月～水、金： 14:50、15:40、 夏16:30 (冬16:00)	別表参照	
運営方式	バス事業者への委託運行			

表 久賀小・曜日別運行時刻表（下校便）

1号車	帰りの便 停車地							
	月	火①	火②	水①	水②	木	金①	金②
	全学年	1～3年	4～6年	1・2年	3～6年	全学年	1～3年	4～6年
学校発	15:40	14:55	16:25	14:55	16:25	14:55	14:55	16:25
四角山	15:42	14:57	↓	14:57	↓	14:57	14:57	↓
井戸山1	15:44	14:59	16:29	14:59	16:29	14:59	14:59	16:29
井戸山2	15:59	15:04	16:34	15:04	16:34	15:04	15:04	16:34
台作	15:50	15:05	16:35	15:05	16:35	15:05	15:05	16:35
御所代	15:52	15:07	↓	15:07	↓	15:07	15:07	↓
旧興新小入口	15:55	15:10	16:40	15:10	16:40	15:10	15:10	16:40
大穴区民館	16:00	15:15	16:45	15:15	16:45	15:15	15:15	16:45
御料地植松商店	16:02	15:17	16:47	15:17	16:47	15:17	15:17	16:47
高堀	16:05	15:20	16:50	15:20	16:50	15:20	15:20	16:50
十余三団地南	16:06	↓	16:51	↓	16:51	15:21	↓	16:51
十余三道祖神西	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓
赤池神社	16:10	15:25	16:55	15:25	16:55	15:25	15:25	16:55
十余三公民館	16:11	15:26	16:56	15:26	16:56	15:26	15:26	16:56
学校着	16:15	15:30	17:00	15:30	17:00	15:30	15:30	17:00
2号車	月	火①	火②	水①	水②	木	金①	金②
	全学年	1～3年	4～6年	1・2年	3～6年	全学年	1～3年	4～6年
学校発	15:40	14:55	16:25	14:55	16:25	14:55	14:55	16:25
十余三小前	15:43	14:58	16:28	14:58	16:28	14:58	14:58	16:28
平山坂金前	15:45	↓	16:30	↓	16:30	15:00	↓	16:30
十余三団地北	15:47	15:02	↓	↓	16:32	15:02	15:02	↓
出沼団地前	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓
岩瀬宅生舎前	15:50	15:05	16:33	15:03	16:35	15:05	15:05	16:33
↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓
本三倉神社前	15:55	15:10	16:38	15:08	16:40	15:10	15:10	16:38
谷三倉	15:57	↓	16:40	↓	16:42	15:12	↓	16:40
小三倉	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓
次浦	16:01	15:16	16:44	15:14	16:45	15:16	15:16	16:44
西古内	16:04	15:19	16:47	15:17	16:49	15:19	15:19	16:47
↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓
学校着	16:10	15:25	16:53	15:23	16:55	15:25	15:25	16:53

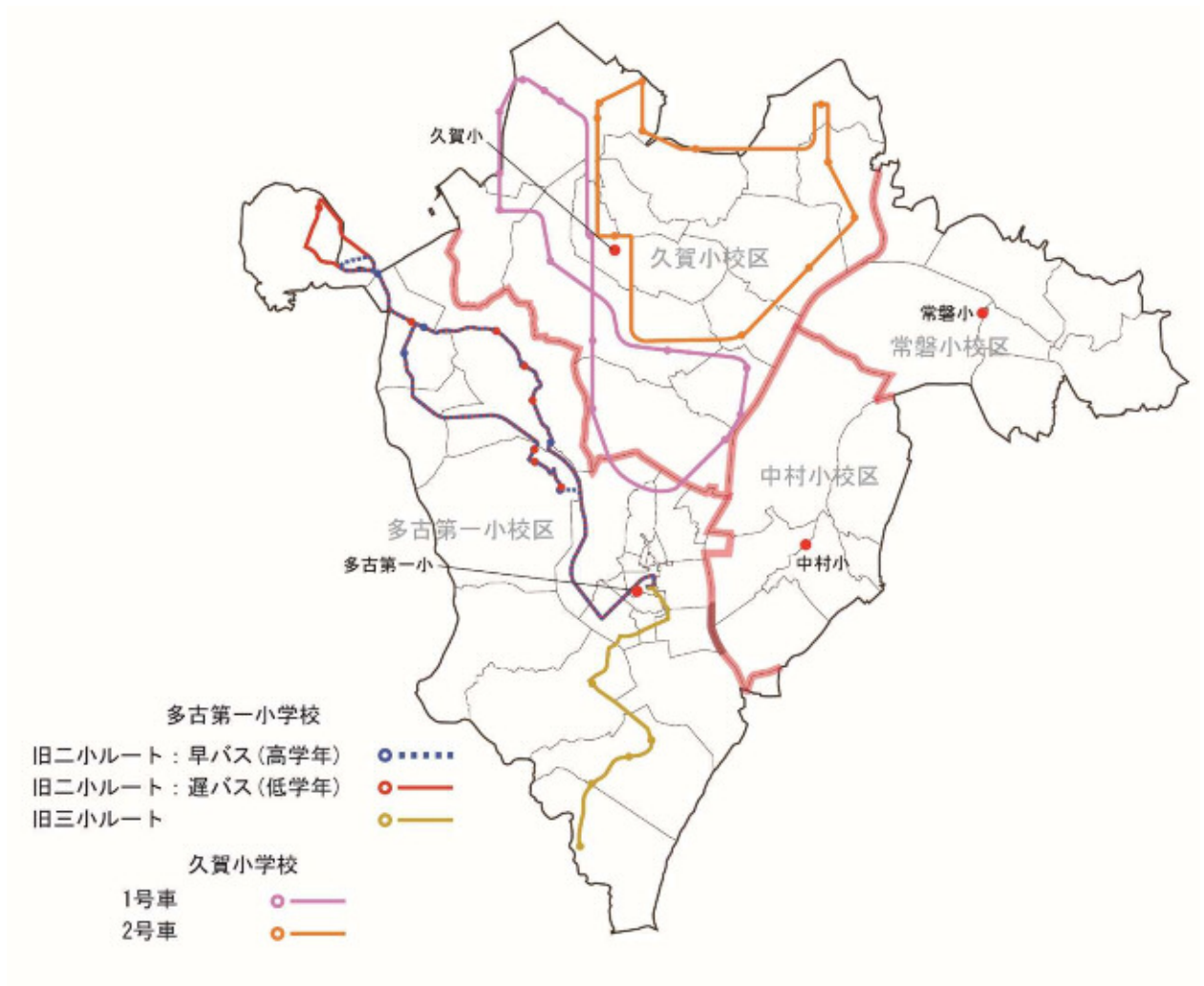


図 スクールバス(第一小、久賀小)ルート

5) 目的外利用について

- ◆ 運行中のスクールバスをコミュニティバスとして活用する事例が全国的に見られる。
- ◆ スクールバスはすでに多くの地域で運行されているものの、登下校時のみ使用されていることが多いため、地域にとっては登下校以外の時間帯で有効活用できる交通資源である。
- ◆ スクールバスのコミュニティバス化により、地域住民の交通利便性の向上と車両の効率的な利用や運行経費の抑制、地域コミュニティの活性化が図られる。

表 スクールバスの生活交通としての活用方法

方法	意味
間合い利用	登下校時間帯以外の間合いの時間をコミュニティバス化して、一般住民に輸送サービスを提供する。
混乗化	児童・生徒が登下校時に利用することを目的としたスクールバスに一般住民も乗れるようにする。
統合 (乗合化)	スクールバス本来の目的をなくし、コミュニティバスとして乗合化する。

表 スクールバスを地域輸送として活用する際の注意点

◆ 既存交通事業者との競合関係がないか(他に代替する路線がないか)注意する必要がある
◆ スクールバスを前提とする場合、コミュニティバスとしては、ルート・ダイヤに制約がある(例えば台風等の緊急時や行事等に登下校時が変更される際に、配車が遅れる事態も起こり得る)
◆ 有償のコミュニティバスとする場合は、他の陸上輸送同様の道路運送法の手続きが必要となる
◆ あくまでスクールバスは児童・生徒を安全に輸送することが目的で、不特定の大人が混乗することに懸念を示す児童生徒(またはその保護者)もいる可能性がある
◆ 児童・生徒は無料のまま、一般利用者からだけ運賃を取る場合には、道路運送法の手続きのほか、工夫が必要となる
◆ 文部科学省の国庫補助等を受けて購入したスクールバスをコミュニティバスとする場合は、有償・無償にかかわらず、目的外使用として、一定の手続きが必要になる
◆ 既存のコミュニティバスと統合しようとする場合、市町村自主運行のバスに対する特別地方交付税措置の算定基礎となる欠損額は、「遠距離通学地方交付税措置額」を控除したものとなるため交付税が減少する

出典：国土交通省「地域公共交通の確保・維持・改善に向けた取組マニュアル」
(平成 24 年 3 月)

6) 児童・生徒を無料に、一般住民を有料にする方法

- ◆ 児童・生徒の運賃を無料にしたままで一般住民を有料にする場合、一部利用者の優遇を禁じた道路運送法との調整に苦勞している自治体が数多く見られるが、地域の創意工夫により、対応を図っている事例も見られる。
- ◆ 例えば、児童・生徒と一般利用者ともに有料とする規定を盛り込んだ条例を制定した上で、生徒の親に代わって自治体が児童・生徒の運賃を負担し、定期券を児童・生徒に発行するという仕組みを導入し、児童・生徒の運賃を実質無料にする方法がある。

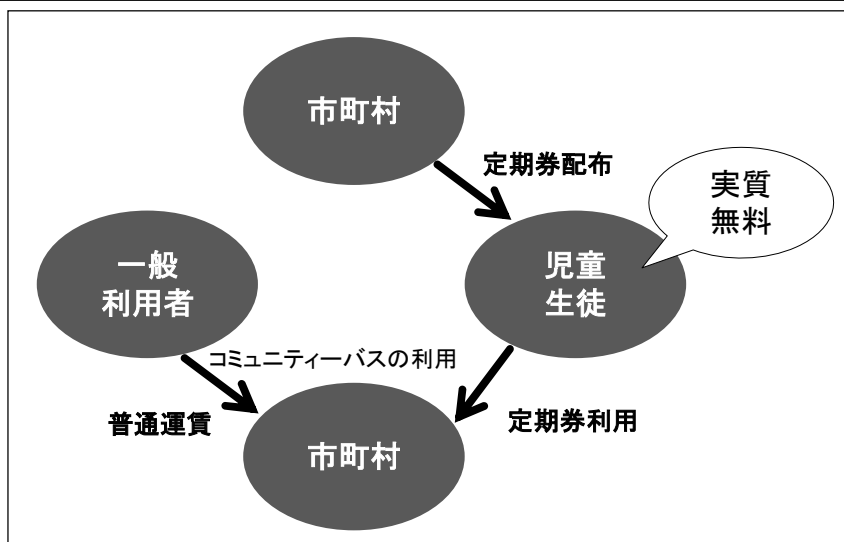


図 児童生徒の運賃を実質無料にする方法

7) 路線バスをスクールバスとして活用

- ◆ 文部科学省による「登下校時における児童生徒の安全確保のための路線バス等の活用について（平成18年2月17日 文科ス第423号）」のもと、各自治体における路線バス等のスクールバスとしての活用が推奨されている。具体的な取組方策としては、以下のことが想定される。
 1. 運行中の路線バスを活用し、登下校時に児童生徒が通学に利用する。
 2. 路線バス会社に委託し、登下校時にその車両をスクールバスとして運行する。
- ◆ 地域の関係者が集まって「安全な登下校のための路線バス等の活用に関する協議会」を設置した上で、地域の実情に応じた運行ルート、運行回数、運行時間等を検討し、合意された事項については諸手続の弾力的取扱・迅速な処理が行われることになった。

表 安全な登下校のための路線バス等の活用に関する協議会の構成員

◆ 関係地方公共団体の教育長	◆ 一般乗合旅客自動車運送事業者等関係事業者(貸切バス事業者、タクシー事業者等)
◆ 関係学校長	◆ 都道府県警察(所轄警察署)
◆ 関係学校の保護者の代表	◆ 関係地方公共団体の交通対策担当
◆ 地域住民の代表	◆ 道路管理者
◆ 関係地方運輸局長又は関係地方運輸支局長	◆ その他必要に応じて学識経験者等