

スクールバス通学に対する 児童の意識と学校活動に与える影響

倉田 順希¹・高野 伸栄²

¹学生会員 北海道大学大学院 工学院 (〒060-8628 札幌市北区北13条西8丁目)

E-mail: taratarakku@eis.hokudai.ac.jp

²正会員 北海道大学大学院 公共政策学連携研究部 (〒060-8628 札幌市北区北13条西8丁目)

E-mail: shey@eng.hokudai.ac.jp

日本の人口は2008年をピークに下降曲線を描いており、特に地方・農村部においてはその傾向が顕著である。人口減少と市町村財政の逼迫により小学校の再編が急速に進行している。小学校の再編によって通学距離が伸び、徒歩通学が困難な児童が増加することが推定される。この為、地方・農村部を中心にスクールバスが導入されているが、徒歩通学とは異なり行動・時間等の制約がある。

そこで、時間に制約されることのない徒歩通学ではなく、時間に制約されるスクールバス通学をしていることに対する意識調査を行うこととした。2011年度末に町内の5つの小学校が1つに再編されたA町と、今後小学校の再編が進んでいくことが予測されるB町において、小学校に通う児童とその保護者、及び教員を対象としたアンケート調査を実施し分析を行った。

Key Words: elementary school, commting, schoolbus, gaining educational experience

1. はじめに

日本の人口は2008年をピークに下降曲線を描いている。特にその傾向が顕著である地方・農村部においては、公共施設の削減が相次いでいる。その最初の削減対象となっているのが子供たちの通う小学校である。

図-1は北海道内の公立小学校数の変化を示している。北海道内では小学校の再編が進行し、1960年頃から長期にわたり小学校数が減少の一途をたどっていることが分かる。

小学校数の減少、すなわち小学校の再編に伴い、児童の通学距離・通学時間が増加している。学校教育法では公立小学校の通学距離について概ね4km以内と定められているが、実際にはスクールバス等を活用することで、基準を大きく上回るような通学距離でも許容している事例も存在する。以前までは公立小学校の適正配置の基準が通学距離(4km)に置かれていたが、過疎化の進む地域においては通学時間(概ね1時間以内)に置かれているのが現状である¹⁾。

ここで、道内において公立小学校の再編によって児童の通学距離が増加していることを視覚化することを目的として、道内の全公立小学校を対象に小学校の位置を中心とした半径1km(徒歩で15分圏内)及び半径4km(徒歩で1時間圏内)の円を地図上に描画した。図-2、図-3は札幌

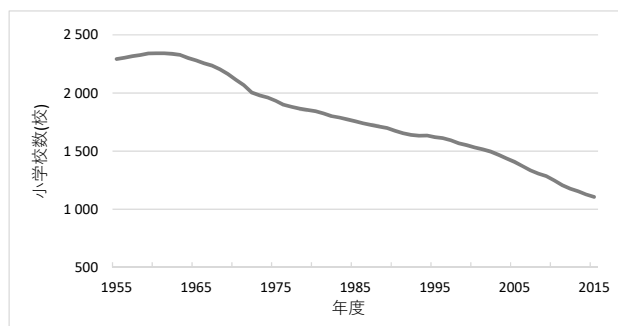


図-1 北海道内の公立小学校数の変遷²⁾

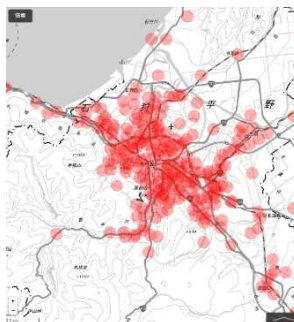


図-2 札幌近郊 1km

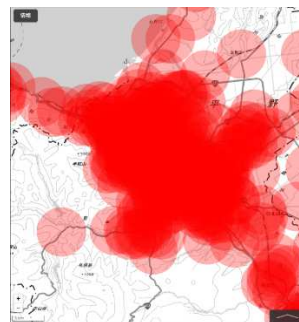


図-3 札幌近郊 4km

国土地理院の地図をベースに筆者が記入

市近郊，図-4，図-5 はオホーツク地方の小学校の位置からそれぞれ半径 1km，4km の円を地図上に描画したものを示している。

図からわかるように札幌市のような人口の多い都市部においてはほとんどの地域が小学校から 1km 圏内にあり，徒歩 15 分程度で通学可能であるのに対し，オホーツク地方のような人口の少ない町村部においては半径 4km の円でも網羅されていない地域も目立っている。このような地域はこの他にも道内に多数存在していることが分かった。小学校の再編によって通学距離が伸びている問題を解消する為の手段として，道内の多くの自治体でスクールバスが導入されている。

スクールバス通学とは徒歩通学とは異なり，運行時間等の制約がある。そこでスクールバス通学と徒歩通学の間における学校活動や意識に与える影響に着目した。本研究では，道内でスクールバスを導入している 2 つの自治体(以下，A 町，B 町とする)を対象にアンケート調査を実施し，スクールバス通学及び徒歩通学の間における児童の学校活動や意識に与える影響を明らかにする。

2. A 町及び B 町のスクールバスの利用実態

(1) A 町

A 町は人口約 5,000 人ほどの町である。人口は長期にわたり減少傾向にあり，1980 年に約 8,000 人ほどであったが，30 年間で約 3,000 人減少した。人口(年少人口)の減少に伴って小学校の再編も進行しており，2010 年に町内に 6 校あった小学校が，2010 年度末に 1 校，2011 年度末に 4 校が閉校となり，現在は町の中心地にある 1 校のみとなっている。

A 町の小学校ではスクールバス計 7 路線が運行している。町内住民は事前に町役場に申請することで乗車することも可能である。運行時間は登校便が 1 便と下校便が小学校低学年の下校時間，小学校高学年の下校時間，小学校の児童クラブの終了時間，スポーツ少年団の終了時間に合わせた計 4 便が設定されている。スクールバスは平日のみの運行で土日・祝日，夏休み等の長期休暇は運休している。

(2) B 町

B 町は人口は約 15,500 人ほどの町である。A 町と同様に人口は長期にわたり減少傾向にあり，1980 年に約 19,000 人ほどであったが，30 年間で約 3,500 人減少した。A 町同様，B 町も小学校の再編が進み，1975 年に町内に 12 校あった小学校が，現在は小学校が 4 校，分校が 1 校にまで減少した。人口減少に伴い，今後更なる小学校の再編も検討している。

町内の小学校 5 校のうち，通年スクールバスを導入しているのは 2 校である。2 校でスクールバス 5 路線，スクールワゴン 2 路線，計 7 路線が運行しており，一部スクールバス路線では一般住民の混乗も可能である。運行時間は毎月運行計画書が作成され，概ね登校便が 1 便，下校便が 1-3 便運行している。A 町同様，平日のみの運行で，土日・祝日，夏休み等の長期休暇は運休している。



図-4 オホーツク地方 1km

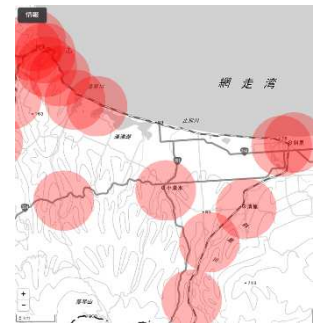


図-5 オホーツク地方 4km

国土地理院の地図をベースに筆者が記入

3. アンケート調査

(1) 調査方法と日時

2017年1月23日(月)-1月30日(月)にA町，2017年2月13日(月)-2月28日(火)にB町にて小学校の通学実態に関するアンケート調査を行った。A町では町内の小学校に通う児童と保護者と教員，B町ではスクールバスを導入している2校に通う児童と保護者を対象とした。調査は，調査者が調査票(児童・保護者用及び教員用)を各教育委員会を通して各小学校に配布した。回収も各教育委員会を通して行った。配布数と回収率は以下の通りである。

・A 町

児童・保護者 配布数 222 部 回収率 82%(182/222)

教員 配布数 22 部 回収率 73%(16/22)

・B 町

児童・保護者 配布数 359 部 回収率 58%(210/359)

(2) アンケート調査項目

アンケートの調査項目は以下の通りである。

a) 保護者

- ・個人属性
- ・子供の通学手段について
- ・スクールバス通学について
- ・通学が子供に与える影響について

b) 児童

- ・個人属性
- ・徒歩通学について
- ・スクールバス通学について
- ・その他通学について

c) 教員

- ・個人属性
- ・児童の通学実態について

(3) アンケート調査結果

a) 保護者

① 子供の通学手段について

最も利用している交通手段はA町では徒歩が 51%，スクールバスが 38%，送迎が 8%，B町では徒歩が 58%，スクールバスが 39%，送迎が 3%であった(図-6)。子供の通学時間はA町では 10 分以内が 26%，10-20 分が 41%，20-30 分が 20%，30-40 分が 10%，40-50 分が 2%，B町で

は10分以内が31%、10-20分が50%、20-30分が17%、30-40分が2%であった(図-7)。通学時間の長さに対しては両町ともに8割以上が問題ないと回答したが、スクールバス、送迎を行っている保護者を中心に長すぎるという回答があった。

送迎はA町では80%、B町では81%の保護者が行っていると回答した。送迎の頻度はA町では毎日が18%、週に5、6回が2%、週に3、4回が12%、週に1、2回が23%、月に2、3回が21%、月に1回が5%、それ以下の頻度が19%、B町では毎日が3%、週に5、6回が6%、週に3、4回が15%、週に1、2回が25%、月に2、3回が23%、月に1回が4%、それ以下の頻度が23%であった(図-8)。送迎の場面・理由は両町ともに悪天候時が一番多く、次いで大荷物で通学するとき、習い事の順に多かった(図-9)。

送迎への負担についてはA町では33%、B町では46%が感じる・やや感じると回答した。その理由としては家事への影響が最も多く、次いで仕事への影響、小さい子供への影響の順に多かった(図-10)。

②スクールバス通学について

スクールバスの運行本数は両町ともに8割以上が適切であると回答した。朝のスクールバスの運行時間はB町では9割近くが適切であると回答したのに対し、A町では72%が適切である、28%が早いと回答した(図-11)。これはA町は町内に小学校が1校しかない為通学距離が長くなり、スクールバスでの通学時間が長くなっていることが原因であると考えられる。夕方のスクールバスの運行時間はA町では9割以上が適切であると回答したのに対し、B町では76%が適切である、8%が早い、12%が遅いと回答した(図-12)。これはA町では小学校の下校時間、放課後活動の終了時間に合わせてスクールバスが設定されているのに対し、B町では放課後活動の終了時間にスクールバスの運行時間が合っていないことが原因であると考えられる。スクールバス通学による放課後活動への影響について感じる・やや感じると回答したのがA町では19%であったのに対し、B町では51%と、両町間に大きな差がみられたことから推察される(図-13)。スクールバス通学の満足度については両町ともに約8割が満足している・やや満足していると回答した。

③通学が子供に与える影響について

徒歩通学はスクールバス通学と比較して時間的制約がなく、また以下のような点を通じて児童の成長・教育的経験値の向上につながる(以下、「経験値が上がる」とする)と考えられる。

- ・毎日一定の距離を歩くことで体力の増強につながる
- ・友達同士で会話をしながら登下校することができる

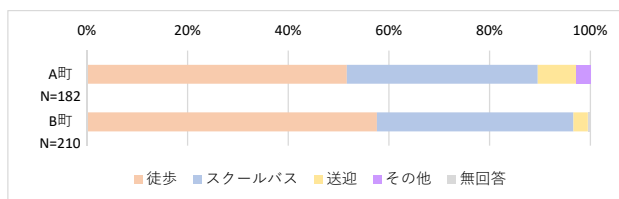


図-6 最も利用している交通手段(保護者回答)

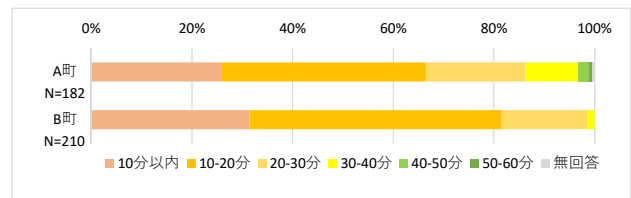


図-7 子供の通学時間(保護者回答)

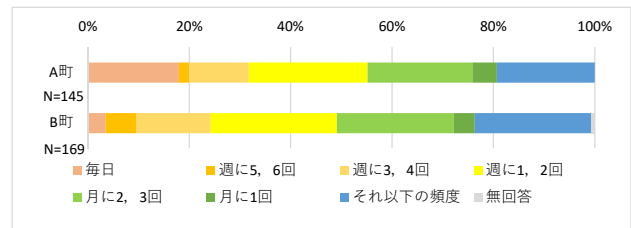


図-8 送迎の頻度(保護者回答)

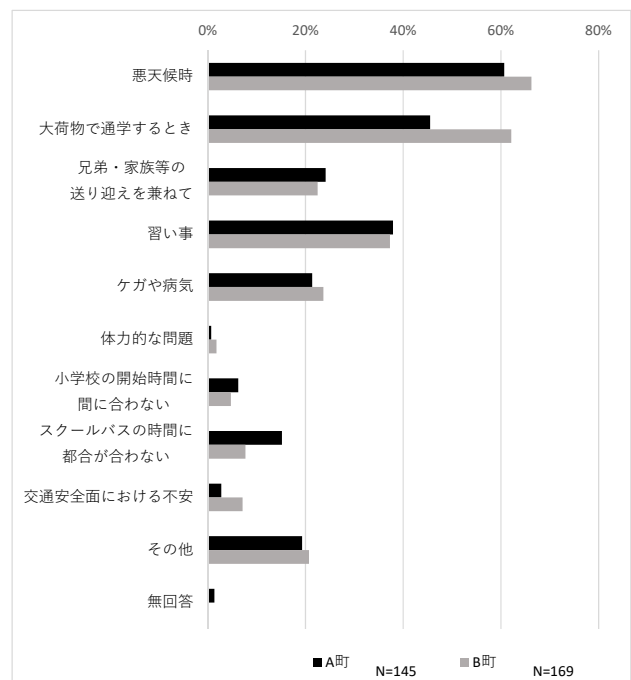


図-9 送迎の場面・理由(保護者回答)

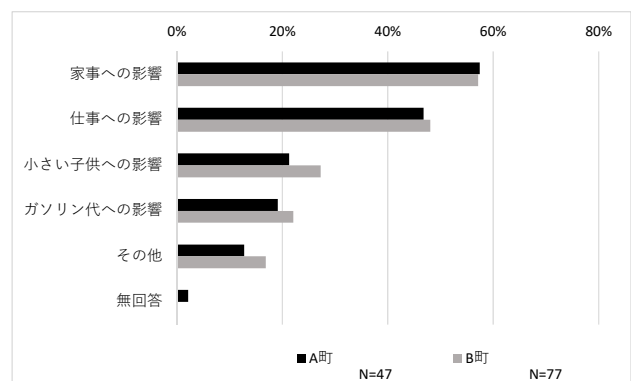


図-10 送迎の負担の理由(保護者回答)

- ・四季を通じて通学路の自然に触れ合うことができる
- ・コミュニティとの触れ合いの機会が増える

「徒歩通学で経験値が上がりますか」という質問に対し、そう思う・ややそう思うと回答したのは A 町では 81%, B 町では 92%であった(図-14)。その理由としては「徒歩通学をすることにより体力の増強につながる」, 「自由に友達と一緒に会話しながら登下校することができる」の 2 点が最も多かった(図-15)。

「学校から歩いて 10 分・20 分・30 分の距離に自宅があると仮定したとき, 身体的な面や精神的な面を考慮した上で, 通学手段として徒歩通学とスクールバス通学どちらを選びますか」という質問に対しては, 両町ともに通学時間が 10 分の場合は徒歩通学の方が多かったが, 通学時間が 20 分になるとほぼ同数になり, 通学時間が 30 分になるとスクールバス通学の方が多い結果が得られた。

b) 児童

①徒歩通学について

「友達としゃべりながら通学するのが楽しい」という項目に対して, そう思う・ややそう思うと回答したのが, A 町では 76%, B 町では 93%であった。「時間に関係なく自由に登下校できる」という項目に対して, そう思う・ややそう思うと回答したのが, A 町では 63%, B 町では 60%であった。「吹雪や大雨のとき通学が大変だと感じる」という項目に対して, そう思う・ややそう思うと回答したのが, A 町では 76%, B 町では 83%であった(図-16)。

「徒歩通学は楽しいですか」という質問に対して, そう思う・ややそう思うと回答したのが A 町では 73%, B 町では 80%であった(図-17)。また, 「スクールバス通学をしてみたいですか」という質問に対して, そう思う・ややそう思うと回答したのが A 町では 66%, B 町では 65%であった(図-18)。

②スクールバス通学について

「バスの中での友達との会話が楽しい」という項目に対して, そう思う・ややそう思うと回答したのが, A 町では 73%, B 町では 84%であった。「自由に登下校でき

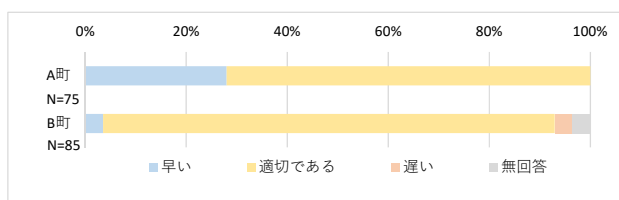


図-11 朝のスクールバスの運行時間(保護者回答)

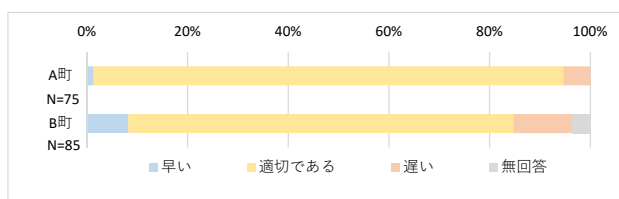


図-12 夕方のスクールバスの運行時間(保護者回答)

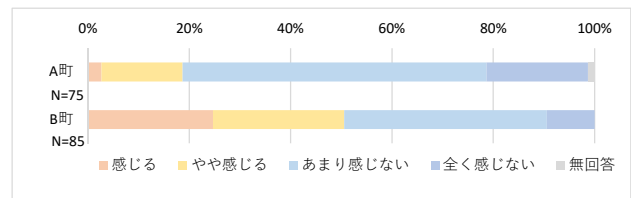


図-13 スクールバス通学による放課後活動への影響

(保護者回答)

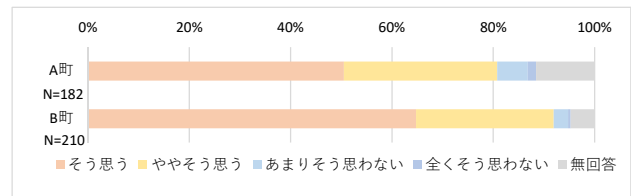


図-14 徒歩通学で経験値が上がるか(保護者回答)

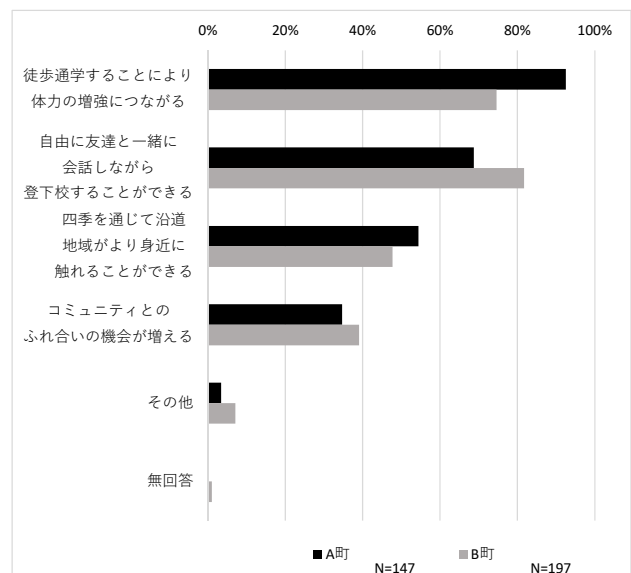


図-15 経験値の上がる理由(保護者回答)

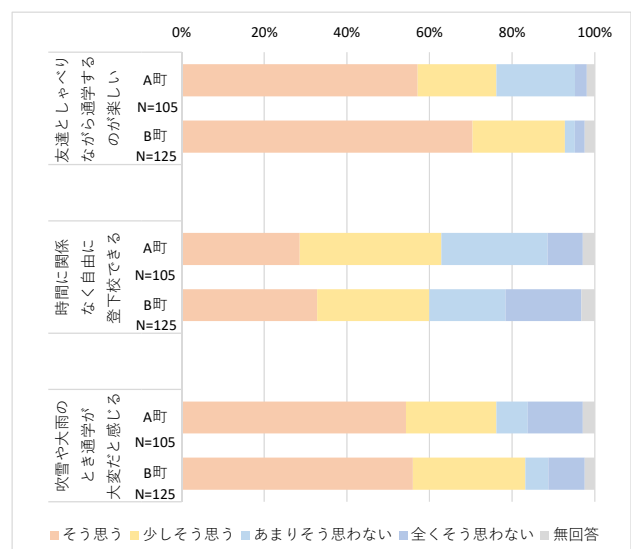


図-16 徒歩通学の質問に対する回答(児童回答)

ない」という項目に対して、そう思う・ややそう思うと回答したのが、A 町では 49%, B 町では 68%であった。

「徒歩通学に比べて家に帰ることができる」という項目に対して、そう思う・ややそう思うと回答したのが、A 町では 89%, B 町では 86%であった(図-19)。

「スクールバス通学は楽しいですか」という質問に対して、そう思う・ややそう思うと回答したのが A 町では 81%, B 町では 82%であった(図-20)。また、「徒歩通学をしてみたいですか」という質問に対して、そう思う・ややそう思うと回答したのが A 町では 68%, B 町では 67%であった(図-21)。

③その他通学について

「学校から歩いて 10 分・20 分・30 分の距離に自宅があると仮定したとき、徒歩通学とスクールバス通学、どちらを選びますか」という質問に対しては、保護者の結果と同様、両町ともに徒歩での通学時間が 10 分の場合は徒歩通学の方が多かったが、通学時間が 20 分になるとほぼ同数になり、通学時間が 30 分になるとスクールバス通学の方が多くなった(図-22、図-23)。

c) 教員(A町のみ)

①児童の通学実態について

スクールバス通学の児童による学校活動への影響について、50%がたまに影響があると回答した。その具体的な影響としては掃除等の学校活動への影響が一番多かった。「児童の雰囲気や運動能力、勉強面等において徒歩通学とスクールバス通学の児童の間に違いがみられますか」という質問に対し、違いがみられるという回答はほとんど見られなかった。

「徒歩通学を通じて経験値が上がりますか」という質問に対しては 87%がそう思う・ややそう思うと回答した。その理由としては「徒歩通学することにより体力の増強につながる」が一番多かった(図-24)。経験値を上げる手段としてコミュニティの拠点にバス停を設置することに 38%, 登下校の他に交流イベントを設けることに 63%が賛成である・やや賛成であると回答した(図-25)。また現状行っている一般住民との混乗については 37%が経験値を上げることにつながっていると感じると回答した。そ

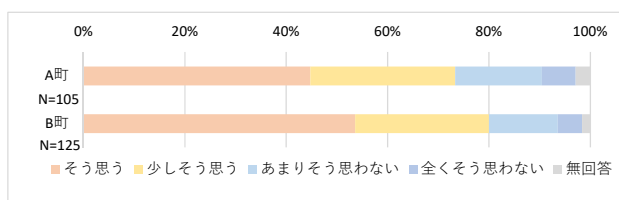


図-17 徒歩通学が楽しいか(児童回答)

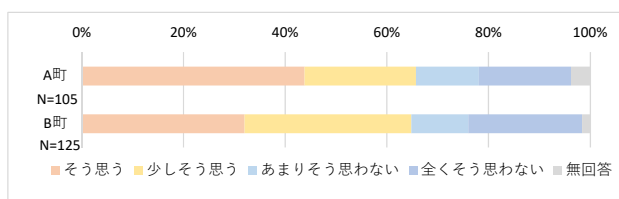


図-18 スクールバス通学をしてみたいか(児童回答)

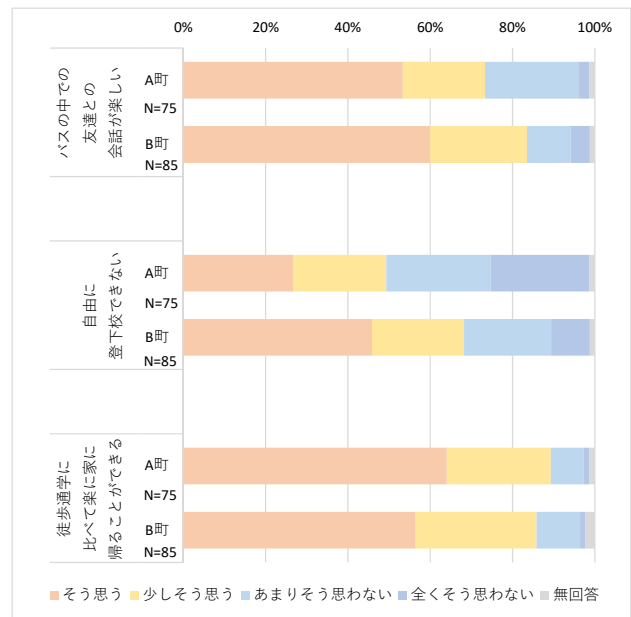


図-19 スクールバス通学の質問に対する回答(児童回答)

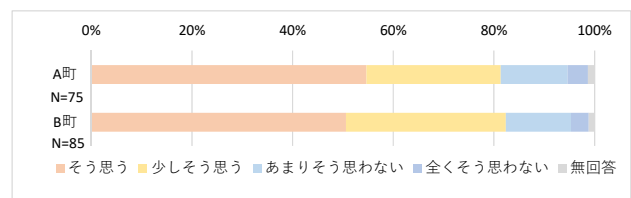


図-20 スクールバス通学が楽しいか(児童回答)

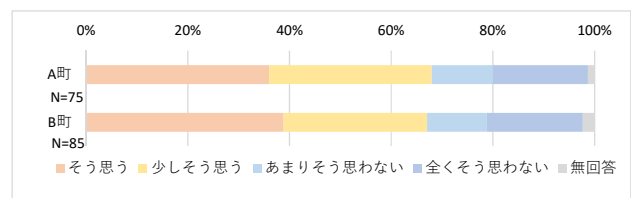


図-21 徒歩通学をしてみたいか(児童回答)

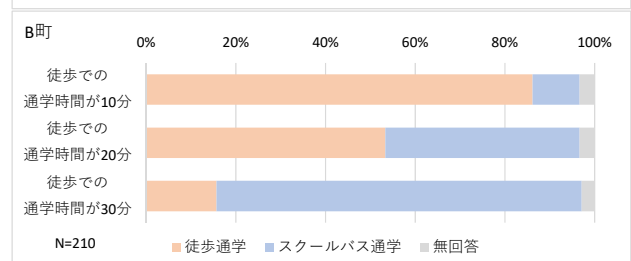
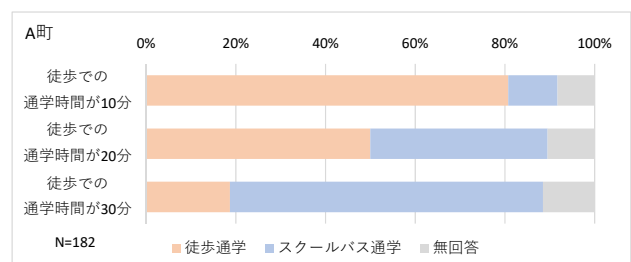


図-22, 23 徒歩での通学時間が 10 分・20 分・30 分の時、どの通学手段を選択するか(児童回答)

の他に経験値を上げる手段として、バス内でことわざや英語の CD を流す等といった意見があった。

d) 自由回答による通学等に関する意見

①スクールバスの運行・通学に関する意見

自宅からバス停まで最大 15 分ほど歩かなければならないので、バス停を家の近くに設置してほしいとの意見があった。一方、家の近くにバス停のある児童の保護者はもう少し歩かせてもよいのではないかという声もあった。また、悪天候時や積雪の多い冬場は歩道やバス停が雪で埋まり大変危険であるので改善してほしいという意見も多くあった。乗車時間の長い児童の保護者は長時間のバス乗車により酔ってしまったたり、自家用車で送迎したほうが大幅に通学時間を短くできることからスクールバスを利用しないケースも見受けられた。

②その他通学に関する意見

徒歩通学に関しては通学路に歩道や街灯がない場所があり安全面に不安を感じるという意見が多くあった。特に冬の厳しい天候の中では危険性が高まるので、冬場だけでもスクールバス通学を認めてほしいという要望もあった。また、人通りの少ない道は日が暮れると真っ暗になり、不審者や誘拐を不安視する声もあった。

体力の増強等子供の成長には徒歩通学をさせることが必要であると感じてはいるものの、家が遠い・一緒に帰る友達がいらない等の理由により一人になってしまうことが多い為、徒歩通学をさせるのが難しいのが現状であることが分かった。

4. 考察とまとめ

以上のアンケート結果より、児童の通学の役割は単に移動手段としてのみならず、「経験値を上げる」ことが重要であると考えていることが分かった。一般交通の選択において重要なのは「安い・早い」ことであるが、児童の通学交通では、体力の増強や、友達との会話、自然とのふれ合い、コミュニティとの交流を通じて「教育的経験値を上げる」ことが重要であると考えられる。しかし、小学校の再編が進む地方・農村部においては通学距離が増加し、徒歩通学させることができないのが現状である。スクールバス通学において徒歩通学による「経験値を上げる」機能を付与する手段として、スクールバスの停留所を各コミュニティ拠点に設け、そこまで徒歩で通うシステムの整備や一般住民との混乗を認めること等が挙げられるが、バス停までの通学において歩道や街灯の整備が十分でない為安全面でのリスクが大きい、冬場に多くのスキー客が利用する為席に座ることができない等という問題点があることも分かった。

アンケートの集計結果より徒歩での通学時間が 20 分以内なら徒歩通学をしたいが、30 分以上だと徒歩通学が不可能ということが分かった。一方で徒歩通学をしている児童でも気象や安全面等を原因に送迎を行っているケースが多く、単に徒歩通学をさせればよいというわけでもないようである。徒歩通学においても児童の安全性の確保を行っていく必要があると考えられる。

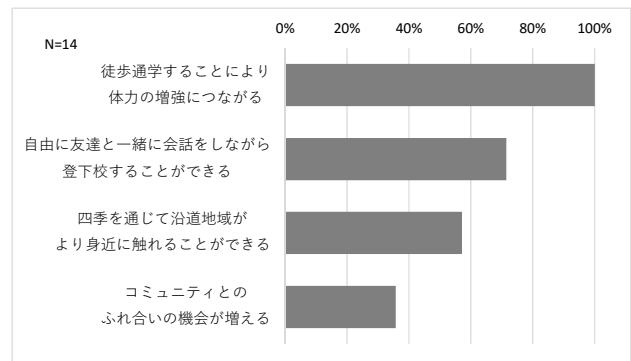


図-24 具体的に経験値の上がる点(教員回答)

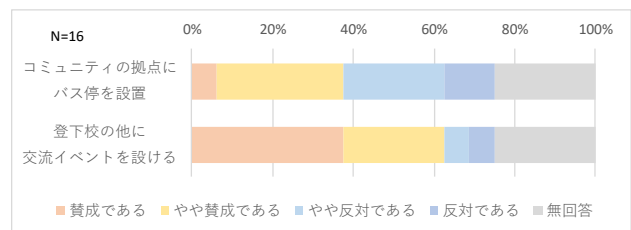


図-25 経験値を上げる手段として賛成か(教員回答)

参考文献

- 1) 文部科学省：公立小学校・中学校の適正規模・適正配置等に関する手引. 2015.
- 2) 北海道総合政策部情報統計局統計課：学校基本調査. 2017.
<http://www.pref.hokkaido.lg.jp/ss/tuk/013sbs/index.htm>