

道内におけるスクール・バス導入地域の特性

山下 克彦*

スクール・バスの導入は児童・生徒の通学条件の緩和にあり、その要因は大きく二つに分けられる。一つは学校の統廃合に伴う遠距離通学の解消と、二つには既存のバス路線等の休廃止による通学条件の確保のためである。「スクール・バス」と呼ばれる場合には車輛購入に文部省の補助が認められることもあって、その用途は通学に限定されている。そのため町村営バスによる他の乗客との混乗利用や、最近の国鉄地方ローカル線の廃止による代替バスの導入のように、通学生の利用があっても、いわゆる「スクール・バス」とは一応区別されることがある。

1986年3月現在の道内の市町村におけるスクール・バスの導入台数は427台である。これは文部省の車輛購入補助をうけた台数で前年に比べ8台の増加となっており、このほか自治体独自の購入による単費バスが53台（前年比一台減）、既存路線のバスやハイヤーへの委託によるものが

65台となっている。全道212の市町村のうち、スクール・バスの導入がないのは札幌市をはじめとした10市31町9村で、全道自治体数の約1/4に当る。これら市町村の分布は道南半島部と後志の沿岸町村に多くみられる。バスの導入には集落配置のパターンや既存の輸送手段の有無とも関連するが、上述の市町村は行政区域が狭域で、しかも集落の配置が主要線沿いのものが多い。

支庁別の導入台数を表よりみると、十勝支庁が全道台数のほぼ1/4に相当する104台と極だて多く、ついで網走、空知となっており、これら3支庁で全道の約1/2を占める。とくに十勝支庁においてはすでにのべたスクール・バス導入の二大要因に加え、行政区域の広域性と町域全体に及ぶ集落の分布が台数増加の背景となっている。道教育庁の資料には過年度の導入台数の推移については明らかではないが、統廃合は1965年以降急増を示していることから、それに伴いスクール・バスの導入も本格化したものと思われる。なお、補助バス以外では、当麻や比布、増毛町などのように単費バスのみ導入の自治体もあるほか、根室や清里・斜里町や小樽市などは委託バス・ハイヤーのみの導入となっている。

補助バスについてみると全道で最大の台数を有するのが別海町と足寄町でともに16台となっており、ついで浦幌が10、共和が9台と続く。5台以上を保有する市町は20に及び、このうち道央地区ではさきの共和のほか、美唄、蘭越、栗沢、静内のみで、他は道東、道北の町村であり、全体の半数は十勝支庁管内に集中している。

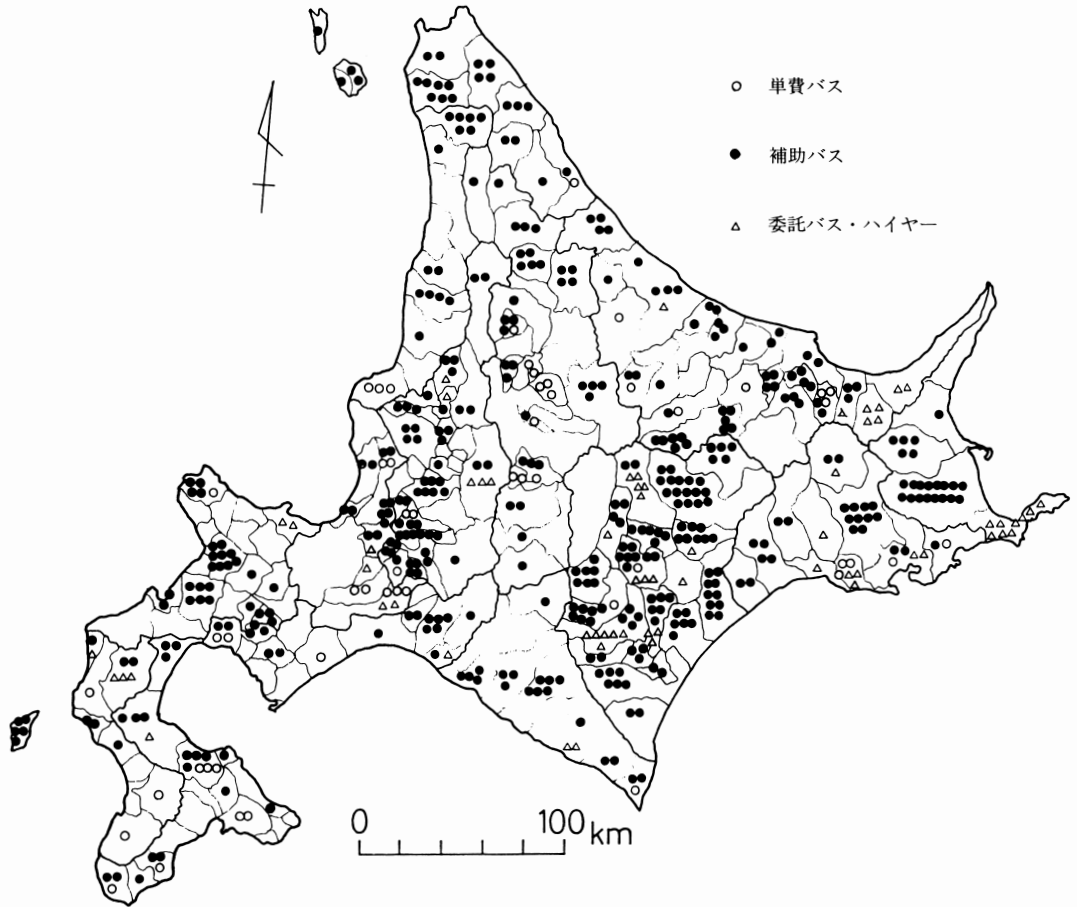
別海町では1966年以降、中学校の統合をかわきりに小学校の統廃合も促進された。とくに70年以降は「新酪事業」を契機とした大規模な交換分合と集落再編成が進められ、併せて集乳合理化による、バルク・ローリーシステムの導入のため農道の整備が図られた結果、1965年には小、中学校が

支庁別スクール・バス等導入台数(1985)

	補助バス	単費バス	委託バス ハイヤー	計
石狩	13	6	5	24
空知	51	4	5	60
上川	33	10		43
留萌	14	3		17
渡島	18	7	1	26
桧山	11	3	4	18
後志	28	1	2	31
胆振	16	3	1	20
日高	19	1	2	22
十勝	104	2	20	126
釧路	23	5	8	36
宗谷	24	1		25
網走	51	7	8	66
根室	22		9	31
計	427	53	65	545

(資料) 図に同じ

* 北海道教育大学札幌分校



道内市町村別スクールバス導入台数（1985）（注：1点1台）

資料：道教育庁学校教育部より

それぞれ38校と22校であったが、77年には14校と10校に減少した。足寄町もほぼ同様な事情で、1965年には小学校は19校、中学校は13校であったが、1985年には小学校7校、中学校は4校となっている。全車輛の一日の運行距離の総計は別海町で2013 km、足寄町では路線の総延長で523 kmとなっており、運行距離は3000 km近くに達する。利用児童数も別海町では小学生558人、中学校218人でそれぞれ全体の28.1%、23.4%に相当する。

このようなスクール・バスの導入は児童・生徒の生活時間への影響一片道の乗車時間が2時間近くになる場合もある—在校時間やクラブ活動、学校行事の制限など教育上考慮すべき問題も多いが、現実の大きな障害は自治体財政への影響であ

る。これは車輛購入に伴う自治体の持出し分が大きいことと、購入用途に応じた補助はあっても、縦割りの行政の弊害のため車輛運用が弾力的にはできないこと、さらには車輛の更新、維持費、人件費が教育予算の中でしめる割合が高まっていることなどである。また、これら自治体のなかには、ローカル線の廃止による新たな交通需要に対応せざるを得ない状況にあり、地域住民の要望にも対処するためには路線の設定や車輛運用の点で、陸運行政の早急な改善が必要とされる。