

学校安全総合支援事業
(学校安全の推進に関する計画に係る調査研究)
「学校安全計画に係る取組状況調査結果の分析」

調査報告書

目次

1. アメリカの状況	1
(1) 基本情報.....	1
(2) 事件・事故等.....	5
(3) 費用負担.....	7
(4) スクールバス活用の背景・理由.....	8
2. イギリスの状況	9
(1) 基本情報.....	9
(2) 事件・事故等.....	14
(3) 費用負担.....	15
(4) スクールバス活用の背景・理由.....	16
3. フランスの状況	17
(1) 基本情報.....	17
(2) 事件・事故等.....	21
(3) 費用負担.....	22
(4) スクールバス活用の背景・理由.....	24
4. ドイツの状況	25
(1) 基本情報.....	25
(2) 事件・事故等.....	28
(3) 費用負担.....	30
(4) スクールバス活用の背景・理由.....	30
5. イタリアの状況	31
(1) 基本情報.....	31
(2) 事件・事故等.....	35
(3) 費用負担.....	36
(4) スクールバス活用の背景・理由.....	37
6. カナダの状況	38
(1) 基本情報.....	38
(2) 事件・事故等.....	43
(3) 費用負担.....	44
(4) スクールバス活用の背景・理由.....	45
7. スウェーデンの状況	46
(1) 基本情報.....	46
(2) 事件・事故等.....	50
(3) 費用負担.....	51
(4) スクールバス活用の背景・理由.....	52
8. 韓国の状況	53
(1) 基本情報.....	53
(2) 事件・事故等.....	60
(3) 費用負担.....	61
(4) スクールバス活用の背景・理由.....	61
9. オーストラリアの状況	62
(1) 基本情報.....	62
(2) 事件・事故等.....	63
(3) 費用負担.....	65
(4) スクールバス活用の背景・理由.....	65

1. アメリカの状況

(1) 基本情報

① スクールバス運用における政府と自治体の関係

国としては、米国運輸省道路交通安全局（National Highway Traffic Safety Administration : NHTSA）が、スクールバスの仕様や運用に関して様々な規則やガイドラインを取りまとめている。この中で、米国のスクールバスを「学校や関連イベントへの生徒の送迎の目的で、州際通商に販売または導入されるバス（バス：定員が 11 人以上（運転手を含む）の自動車）」と定義¹している。

さらに、国家交通自動車安全法において、新しいスクールバスを販売・リースする人は、全ての連邦自動車安全基準（Federal Motor Vehicle Safety Standards : FMVSS）を満たすバスを販売・リースする必要があると定めている。

また、米国運輸省道路交通安全局「道路交通安全プログラムガイドライン」のうち、No.17「児童輸送の安全」²においては、生徒の移動の安全に関する推奨事項が言及されているが、基本的に学校教育に関する規定・制度は州・自治体レベルが制定するとされている。

(ニューヨーク州)

ニューヨーク州教育省は、公立および非公立の学校に通う約 230 万人の児童生徒に対する学区の児童生徒輸送サービスの提供について、監督責任を負っている³。バスそのものだけではなく、州全体で 50,000 台のバスの運転手の資格や、運転手向けのトレーニングプログラムなどの管理運営も行っている。

(カリフォルニア州)

カリフォルニア州では、ほとんどの場合で学区が主体となりスクールバスを運行している⁴。資金面では、州政府のプログラム「Home-to-School Transportation (HTST)」が州全体の学校交通費の 35%（約 5 億ドル）をカバーし、その残りを各学区が主に負担している。

② 一般的な通学手段

米国連邦道路管理局「全国世帯旅行調査（National Household Travel Survey : NHTS）」では、高校入学前の生徒（5 歳から 14 歳）について、通学手段別の人数が推計されている⁵。

2022 年の最新値においては、自家用車 21,104,247.04 人 (46.5%)、スクールバス 16,993,219.13 人 (37.5%)、徒歩が 5,615,939.56 人 (12.4%)、公共バス 1,565,170.08 人 (3.5%)、電車 80,107.35 人 (0.2%) という結果であった。

¹ 米国運輸省道路交通安全局「スクールバス規制に関する FAQ」 (<https://www.nhtsa.gov/school-bus-regulations-faqs>) (2024 年 4 月 4 日最終確認)。

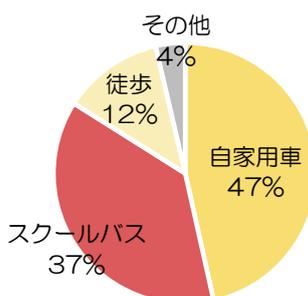
² 米国運輸省道路交通安全局「道路交通安全プログラムガイドライン No.17 (児童輸送の安全)」 (<https://one.nhtsa.gov/nhtsa/whatsup/tea21/tea21programs/pages/PupilTransportation.htm>) (2024 年 4 月 4 日最終確認)。

³ ニューヨーク州教育省 (New York State Education Department : NYSED)「児童生徒の輸送サービス」 (<https://www.p12.nysed.gov/schoolbus/>) (2024 年 4 月 4 日最終確認)。

⁴ マック・テラー (立法分析官)「カリフォルニア州の学校交通のレビュー」 (<https://lao.ca.gov/reports/2014/education/school-transportation/school-transportation-022514.pdf>) (2024 年 4 月 4 日最終確認)。

⁵ 米国連邦道路管理局「全国世帯旅行調査 (National Household Travel Survey : NHTS)」 (<https://nhts.ornl.gov/>) (2024 年 3 月 10 日最終確認) より 2022 年の通学手段を確認した。本調査は、調査委託先である Ipsos 社が、全米の無作為抽出された 7,500 世帯と Ipsos 社の Knowledge Panel の一部である 7,500 世帯からデータを収集している (<https://www.flwa.dot.gov/policyinformation/nhts.cfm>)。文中で掲載している数値は実際の人口構成を元に重みづけを行った推計値であるため、整数値となっていない。

図表 1-1 高校入学前の生徒の通学手段（5-14歳、2022年）



出所) 米国連邦道路管理局「全国世帯旅行調査 (National Household Travel Survey : NHTS)」より MURC 作成

③ スクールバスを利用している学校数、児童生徒数

雑誌「School Bus Fleet 2023⁶⁾」によると、2020-21 学校年度の国全体スクールバス数は、約 489,748 台である。また、2020-21 学校年度の公立学校の K-12 (幼稚園年長～高校 3 年相当) の生徒は全国約 47,802,752 人で、1 日当たり約 20,542,922 人がスクールバスを利用している。

(カリフォルニア州パサデナ統一学校区)

新型コロナウイルス感染症の影響で、現在のスクールバスのサービスは障害のある児童のみが対象となっており、23 校中 17 校の小中学校が利用している。乗車は無料である⁷⁾。

(カリフォルニア州ロサンゼルス統一学校区)

毎日 2,700 台のスクールバスが 43,000 人の生徒を運んでいる⁸⁾。

④ スクールバスを利用している児童生徒の通学距離

通学距離に関するデータは得られていない。

⑤ スクールバスの運行時間帯

運行時間帯は、各州や学校区による。

(ニューヨーク州ニューヨーク市)

毎日の送迎については、アプリで保護者らにバスの送迎時間やルートをリアルタイムで知らせており⁹⁾、午後 4 時以降のスクールバス利用は、学校区が提携するスクールバス会社などへの事前の予約が必要で、この送迎を提供する責任はニューヨーク市の教育局が負う¹⁰⁾。学校のフィールドトリップ (遠足や社会見学) の際には、事前にスクールバスが手配可能である¹¹⁾。

(カリフォルニア州パサデナ統一学校区)

⁶⁾ 「School Bus Fleet - 2023 FACT BOOK PUPIL TRANSPORTATION BY THE NUMBER -」 vol.68, no.10, p16-17 (<https://cdn.coverstand.com/65919/771183/017bd903d95c2dbb8177890b12d32a40bac2f80b.19.pdf>) (2024 年 4 月 4 日最終確認)。なお、調査方法については、全米の州交通局長に連絡を取り、全国の地区で運用されている現在の学校交通システムに関するデータを収集した (<https://www.schoolbusfleet.com/research>) とある。

⁷⁾ カリフォルニア州パサデナ統一学校区のスクールバス担当者への電話ヒアリング (2024 年 2 月下旬～3 月上旬にかけて実施) において確認。

⁸⁾ カリフォルニア州ロサンゼルス統一学校区のスクールバス担当者への電話ヒアリング (2024 年 2 月下旬～3 月上旬にかけて実施) において確認。

⁹⁾ ニューヨーク市スクールバスアプリ (NYC School Bus App) 紹介ページ (<https://www.schools.nyc.gov/school-life/transportation/transportation-overview/whats-new/nyc-student-transportation-modernization-plan>) (2024 年 4 月 4 日最終確認)。

¹⁰⁾ ニューヨーク市教育局資料 (<https://infohub.nyced.org/docs/default-source/default-document-library/4pm-and-after-information-letter.pdf>) (2024 年 4 月 4 日最終確認)。

¹¹⁾ ニューヨーク市公立学校情報サイト「学校への交通手段」(<https://infohub.nyced.org/in-our-schools/operations/transportation-resources-for-schools>) (2024 年 4 月 4 日最終確認)。

通常の運行時間は、小学校が 7:40～14:15、中学校が 8:40～15:10 である¹²。

⑥ スクールバスにより通学支援を受ける場合の基準

国全体で統一された基準は存在しない。

(ニューヨーク州)

バス送迎の資格は、生徒の学年、自宅から学校までの徒歩距離、病状、住居状況、安全性評価に基づく既存の便宜措置に基づいている。学年や通学距離に応じて、スクールバスの乗車資格またはメトロカード（公共交通機関の乗車券）の配布が定められている¹³。

図表 1-2 ニューヨーク市の公立学校で通学支援を受ける場合の基準と支援内容

通学距離 学年	0.5 マイル未満	0.5 マイル以上 1 マイル未満	1 マイル以上 1.5 マイル未満	1.5 マイル以上
幼稚園、1-2 年生	対象外	スクールバスまたはメトロカード	スクールバスまたはメトロカード	スクールバスまたはメトロカード
3-6 年生	対象外	メトロカードのみ	スクールバスまたはメトロカード	スクールバスまたはメトロカード
7-12 年生	対象外	メトロカードのみ	メトロカードのみ	メトロカードのみ

出所) ニューヨーク市公立学校情報サイト「輸送資格」(<https://www.schools.nyc.gov/school-life/transportation/bus-eligibility>)

(カリフォルニア州パサデナ統一学校区)

自宅が学校から 1 マイル以上離れた生徒が対象である。利用にあたり、ドライバーの指示に迅速に従うことや、車内での飲食禁止等、14 の遵守事項が定められている¹⁴。

(テキサス州)

生徒の居住地が学校の正面の縁石から生徒の家の前の縁石までの距離に基づいて 2 マイル以上離れている場合、もしくは、2 マイル以内であっても、交通が危険または治安が悪いと教育委員会が判断する地域に居住している場合に、州から交通費の補助金が交付され、これに基づきスクールバスサービスが運用されている¹⁵¹⁶。

⑦ スクールバスの仕様

バスの仕様についての規制は、児童生徒の輸送方法を決定する権限を持つ各州が行い、不適合なバスを生徒の輸送に使用した場合の責任も州法により規定している¹⁷。

米国運輸省道路交通安全局「道路交通安全プログラムガイドライン」のうち、No.17「児童輸送の安全」¹⁸では、ガイドラインとしてスクールバスの仕様が例示されているが、その中では例えば、8

¹² カリフォルニア州パサデナ統一学校区のスクールバス担当者への電話ヒアリング（2024 年 2 月 27 日実施）において確認。

¹³ ニューヨーク市公立学校情報サイト「輸送資格」(<https://www.schools.nyc.gov/school-life/transportation/bus-eligibility>)（2024 年 4 月 4 日最終確認）。

¹⁴ カリフォルニア州パサデナ統一学校区 HP「バス」(https://www1.pasadenaisd.org/departments/departments_transportation_services/Buses)（2024 年 4 月 4 日最終確認）。

¹⁵ テキサス州教育法§42.155

(<https://statutes.capitol.texas.gov/StatutesByDate.aspx?code=ED&level=SE&value=42.155&date=3/10/2015>)（2024 年 4 月 4 日最終確認）。

¹⁶ テキサス州レクタラビス統一学校区 HP「交通手段」(<https://www.ltidschools.org/Page/4978>)（2024 年 4 月 4 日最終確認）。

¹⁷ 米国運輸省道路交通安全局「スクールバス規制に関する FAQ」(<https://www.nhtsa.gov/school-bus-regulations-faqs>)（2024 年 4 月 4 日最終確認）。

¹⁸ 米国運輸省道路交通安全局「道路交通安全プログラムガイドライン No.17（児童輸送の安全）」

(<https://one.nhtsa.gov/nhtsa/whatsup/tea21/tea21programs/pages/PupilTransportation.htm>)（2024 年 4 月 4 日最終確認）。

インチ以上の文字で「School Bus」と印刷すること、バスの色は連邦が定めた塗装を使うこと、運転席の近くに緊急時に使用するための安全装置を装備すること、スクールバス要件に適合するミラーシステムを装備することなどが示されている。

運転手に関しては、連邦自動車運送安全局（FMCSA）の初級運転者訓練（ELDT）規制の施行に伴い、2022年2月7日より、スクールバスを運転するためのCDL（Commercial Driver's License）取得の要件がより複雑になった。全ての新米スクールバス運転手は、CDL試験を受ける前に、理論と実技の教習プログラムを修了し、教習内容に関する試験で80%以上の成績を収め、ELDTの実技技能に習熟していることを証明しなければならず、これは、この40年間でこの業界における最大の変化であるとされている¹⁹。

¹⁹ 米運輸省道路交通安全局「スクールバス規制に関するFAQ」（<https://www.nhtsa.gov/school-bus-regulations-faqs>）（2024年4月4日最終確認）。

(2) 事件・事故等

① 登下校中の事故等による死亡者数、負傷者数

国家運輸安全委員会によると、年間 2 万 5,000 人の子どもが通学中に負傷し、平均 100 人以上が死亡しているとされている²⁰。

また、2011 年から 2020 年にかけて、通学路関連の衝突事故で死亡した学齢期の子ども（5 歳から 18 歳）は 218 人で、44 人が通学用車両の乗員、83 人がその他の車両の乗員、85 人が歩行者、5 人がペダルバイク、1 人が「その他」の非乗員であった²¹。

さらに、全米高速道路交通安全局のデータを全米安全評議会が集計したところ²²、2021 年のスクールバス関連事故による死者数は全国で 108 人となり（必ずしも乗客ではなく、相手車両の乗客も含む）、新型コロナウイルス感染症の感染拡大に伴い減少していた 2020 年の 54 人に比べ、50%増加した。2012 年から 2021 年にかけて、スクールバス関連の事故で死亡した人の約 70%はスクールバス以外の車両の乗員で、16%は歩行者だった。約 5%がスクールバスの乗客、5%がスクールバスの運転手、3%が歩行者だった。

② 死亡原因別死者数

米国疾病対策予防センターのデータ²³を基に、ICD-10（2013 年版）に沿って MURC が分類したところ、アメリカの死亡原因別の死者数は以下のとおり。

(死亡者数 2021 年)

5-9 歳：2,406 人

10-14 歳：3,569 人

(死亡原因 2021 年)

5-9 歳

病気：1,333 人 (55.4%)、交通事故：444 人 (18.5%)、自殺：9 人 (0.4%)、他殺 181 人 (7.5%)、その他外的要因：439 人 (18.2%)

10-14 歳

病気：1,702 人 (47.7%)、交通事故：570 人 (16.0%)、自殺：597 人 (16.7%)、他殺 297 人 (8.3%)、その他外的要因：403 人 (11.3%)

²⁰ コロラド州運輸局「Making school zones safer for students and pedestrians」(<https://www.codot.gov/safety/traffic-safety-pulse/2022/august/making-school-zones-safer-for-students-and-pedestrians>) (2024 年 4 月 4 日最終確認)。なお、原典の情報は確認できなかった。

²¹ 米国運輸省道路交通安全局「Traffic Safety Facts 2011–2020 Data - School-Transportation-Related Crashes-」(<https://crashstats.nhtsa.dot.gov/Api/Public/ViewPublication/813327>) (2024 年 4 月 4 日最終確認)。

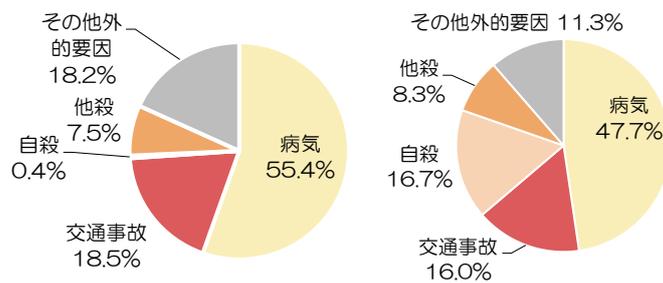
²² 全米安全評議会事故データ掲載ページ「道路利用者」(<https://injuryfacts.nsc.org/motor-vehicle/road-users/school-bus/#:~:text=School%20bus-related%20crashes%20killed%20108%20people%20nationwide%20in,from%20the%20National%20Highway%20Traffic%20Safety%20Administration%20%28NHTSA%29.>) (2024 年 4 月 4 日最終確認)。

²³ アメリカ疾病対策予防センター「About Underlying Cause of Death, 2018–2021, Single Race」(<https://wonder.cdc.gov/ucd-icd10-expanded.html>) (2024 年 4 月 4 日最終確認)。

図表 1-3 アメリカにおける死亡原因割合

5-9歳(2021)
死亡率**11.86**

10-14歳 (2021)
死亡率**16.64**



注釈) 死亡率は、厚生労働省「厚生労働統計に用いる主な比率及び用語の解説」

(<https://www.mhlw.go.jp/toukei/kaisetu/index-hw.html>)に基づき、死亡率＝年間の死亡数÷1月1日時点の人口数にて算出。

出所) アメリカ疾病対策予防センター「About Underlying Cause of Death, 2018-2021, Single Race」、国連人口統計年鑑2021よりMURC作成。

(3) 費用負担

① スクールバス運行の費用負担者、受益者負担の有無とその金額

費用は基本的に公費で賄われるが、州や学校区によりその方針は異なる。

(カリフォルニア州)

人口一人当たりのバス利用生徒数が全米最下位であるカリフォルニア州では、2023-24 学校年度から受益者負担なしのスクールバスサービスを実施する法案が提出されている（自家用車のない低所得家庭の子供が、スクールバスサービスもなく、学校を休まざるをえない現状があるため）。また、学校区によっては、予算不足を理由にスクールバスの利用代金を生徒の家族から徴収するケースが近年増えている²⁴。

(テキサス州「ケラー独立学校区」)

テキサス州のケラー独立学校区では、予算不足から生徒の家庭にスクールバス代負担を強いられている。その料金は、1 人目の子がバスを利用する場合、毎学期 185 ドル、2 人目の子は 135 ドルを支払う必要がある。給食費無料・減額制度の適用を受ける低所得層の子供には、100 ドルの割引料金が適用される²⁵。

(インディアナ州)

インディアナ州の「フランクリン・タウンシップ・スクールシステム」は、2022 年、インフラなどで次年度の予算が 800 万ドル不足したため、教員を解雇してクラスの人数を増やす代わりに、生徒の登下校時のバス利用の費用を保護者から徴収し始めた。その額は、生徒 1 人のバス料金が年間 475 ドルである。同じ家庭の子供が一人増えると割引が適用され、同様のバスを利用する権利に対し、年間 405 ドルを支払うことになる²⁶。

② 経費及び財源

2018-19 学校年度の公立学校の生徒の交通費の総額は 27,938,958 千ドルで、学生一人当たりに対する平均支出額は 1,152 ドルであり、年々増加している²⁷。

また、「BusBoss」の調査によると、100 台以上の車両を運行する学区のスクールバスのメンテナンス費用の平均は、年間 5,500 ドル強で、メンテナンスに係る人件費は、バスの年式にもよるが、バス 1 台あたり 1,500 ドルから 1,600 ドル程度とされている²⁸。

(カリフォルニア州)

大都市を中心にスクールバスの電動化が進んでおり、その先端を行くカリフォルニア州では、2018 年に「California Hybrid and Zero-Emission Truck and Bus Voucher Incentive Project (HVIP)」を通じて学区への資金提供を開始した。以来、同プログラムを通じて 1 億 1600 万ドル以上を電動スクールバスに支給している²⁹。

²⁴ FocusAcademies 「Who Pays For School Bus Transportation」 (<https://focusacademies.org/who-pays-for-school-bus-transportation/#Who%20covers%20the%20cost%20of%20school%20bus%20transportation>) (2024 年 4 月 4 日最終確認)。
なお、同州議員の HP において本法案は 2023-24 学校年度より開始されるという情報が出ていたものの、実際の運用はまだなされていない (2024 年 3 月 15 日時点)。

²⁵ Public School Review 「Pay to Ride: Many School Districts Now Charge Fees to Ride School Buses」 (<https://www.publicschoolreview.com/blog/pay-to-ride-many-school-districts-now-charge-fees-to-ride-school-buses#:~:text=The%20charge%20for%20school%20bus%20privileges%20won%E2%80%99t%20be,%24405%20per%20year%20for%20the%20same%20bus%20privileges.>) (2024 年 4 月 4 日最終確認)。

²⁶ Public School Review 「Pay to Ride: Many School Districts Now Charge Fees to Ride School Buses」 (<https://www.publicschoolreview.com/blog/pay-to-ride-many-school-districts-now-charge-fees-to-ride-school-buses#:~:text=The%20charge%20for%20school%20bus%20privileges%20won%E2%80%99t%20be,%24405%20per%20year%20for%20the%20same%20bus%20privileges.>) (2024 年 4 月 4 日最終確認)。

²⁷ 米国教育統計センター HP 「輸送手段」 (<https://nces.ed.gov/fastfacts/display.asp?id=67>) (2024 年 4 月 4 日最終確認)。

²⁸ BusBoss 「An Analysis of Costs And School Bus Maintenance」 (<https://www.busboss.com/blog/an-analysis-of-costs-and-school-bus-maintenance>) (2024 年 4 月 4 日最終確認)。

²⁹ World Resources Institute 「How to Help Your Community Fund Electric School Buses in the US」 (<https://www.wri.org/insights/how-help-your-community-fund-electric-school-buses-us>) (2024 年 4 月 4 日最終確認)。

(4) スクールバス活用の背景・理由

スクールバスの業界団体やスクールバス製造会社等のサイト^{30,31}からアメリカにおけるスクールバス活用の背景・理由を整理すると、以下の通り。

まず、アメリカでは1930年に最初の全鋼製スクールバスが製造されて以来、スクールバスは全国の子供の生活を向上させてきたといえる。また、今日、スクールバスは毎日2,000万人以上の子供を学校まで送迎しており、スクールバスは乗車する子供だけでなく、地域社会全体に重要な利益をもたらしている。例えば、スクールバスを利用することで「自家用車で送迎せずすむ一般家庭は年間約620億マイル（約1,000km）分の運転距離を節約できる計算で、道路を走る車が減ることから年間約565億ポンドのCO2削減になり、環境面でもメリットがある。また、徒歩で通学できない遠距離に住む子供や障害児にとっては、スクールバスを利用することで質の高い教育へのアクセスが可能になり、目立ちやすい黄色の車体や衝突時の衝撃を和らげる頑丈な車体、高いシートバックなど、乗客の安全を念頭に設計されているスクールバスの安全性は高く、子供が安全に学校に着く確率は一般車両に比べ約70倍高いとの統計がある。さらに、多くの場合、スクールバスにはさまざまなクラスや年齢の子供たちが乗り合わせるため、子供たちは教室で隣に座るクラスメイト以外の子と交流することができ、社会性を育てるほか、バスに乗っている時間は、学校に着く前に眠気から覚め、放課後の疲れを癒すための貴重な時間となっており、時間通りにバスに乗る習慣をつけることは子供の時間管理能力を向上させるというメリットも挙げられている。

³⁰ SpotBus 「How School Bus Benefits Communities」 (<https://spotbus.us/school-bus-benefits/>) (2024年4月4日最終確認)。

³¹ ROHRER 「5 Reasons Why Students Should Ride the School Bus」 (<https://www.rohrerbus.com/5-reasons-students-ride-school-bus/>) (2024年4月4日最終確認)。

2. イギリスの状況

(1) 基本情報

① スクールバス運用における政府と自治体の関係

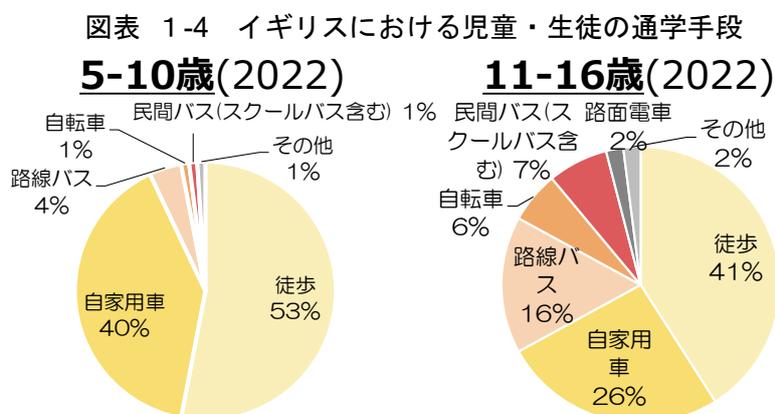
イギリスでは、1996年に制定された教育法³²で、公立の学校に遠距離通学している義務教育年齢の子供に対して、各地方自治体が通学手段（無料のスクールバス等）を提供することになっている。

義務教育年齢の子供は通学距離や障害の有無、世帯収入等の条件に当てはまる場合無料の通学交通手段の対象となるが、この制度は政府が各自治体に助成金を割り当てることで運用されている³³。

② 一般的な通学手段

イギリス交通省「全国旅行調査 2022」³⁴によると、イギリスの5-10歳の児童の通学手段は、徒歩53%、自家用車40%、路線バス4%、自転車1%、民間バス³⁵1%、その他1%である。

また、11-16歳の生徒の通学手段は、徒歩41%、自家用車26%、路線バス16%、民間バス7%、自転車6%、路面電車2%、その他2%である。



出所) イギリス交通省「全国旅行調査 2022」より MURC 作成。

³² 1996年教育法 (<https://www.legislation.gov.uk/ukpga/1996/56/contents>) (2024年4月4日最終確認)。

³³ イギリス政府「無料の通学：資金配分」 (<https://www.gov.uk/government/publications/extended-rights-to-free-school-travel--2>) (2024年4月4日最終確認)。

³⁴ イギリス交通省「全国旅行調査 2022：学校の行き帰り」 (<https://www.gov.uk/government/statistics/national-travel-survey-2022/national-travel-survey-2022-travel-to-and-from-school#:~:text=Around%2043%25%20of%20trips%20to,bus%20and%206%25%20by%20cycling.>) (2024年4月4日最終確認)。なお、本調査はサンプル調査であり、サンプル規模は8,087人である。

(<https://www.gov.uk/government/statistics/national-travel-survey-2022/national-travel-survey-2022-introduction-and-main-findings>)

³⁵ 「民間バス」について、統計上の表記は「Private bus」であり、定義からスクールバスと言えるかは確認できなかった。主に私立の学校がその生徒専用のスクールバスとして有料で提供しているが、イングランド都市部では自治体が財政難であるため、無料バスを提供する範囲を狭めており、一部の公立学校（特に宗教系学校やグラマースクール）は民間バス会社が提供するバス（その一部を自治体が補助しているが基本は自己負担）で通学している。

また、下図では、2002-2022年における通学手段の推移を、プライマリースクールおよびセカンダリースクールそれぞれで示している³⁶。

図表 1-5 イギリスにおける児童・生徒の通学手段の推移（5-10歳、11-16歳）



出所) イギリス交通省「全国旅行調査 2022：学校の行き帰り」 (<https://www.gov.uk/government/statistics/national-travel-survey-2022/national-travel-survey-2022-travel-to-and-from-school#:~:text=Around%2043%25%20of%20trips%20to,bus%20and%206%25%20by%20cycling>)

③ スクールバスを利用している学校数、児童生徒数

イギリスには政府もしくは自治体の教育委員会からの資金をもとに運営される公立学校と、生徒からの授業料で運営されている私立学校がある³⁷。

イギリス政府による「学校、生徒及びその特性」統計³⁸によると、2023年時点でのイギリス国内にある公立学校（プライマリーおよびセカンダリースクール）の数はおよそ2万2,000校、私立学校は2,400校となっている。

2023年時点で公立プライマリースクールに通う児童数は約465万人、公立セカンダリースクールに通う生徒数は約365万人、私立学校に通う生徒は約59万人となっている。

スクールバスを利用している児童生徒数について、上記児童生徒数及び民間バス（スクールバス含む）を利用して通学している割合をもとに試算すると、公立セカンダリースクール児童については約4.6万人、公立セカンダリースクール生徒については約25.6万人がスクールバスにより通学していることとなる（2023年時点）³⁹。

そしてイギリスでは、1996年に制定された教育法公立の学校に遠距離通学している児童生徒に対して、各地方自治体が通学手段（無料のスクールバス等）を提供することになっている。

STC.Ltd が2016年に作成したレポート「School Transport Matters: A report on school transport provision

³⁶ イギリスにおける義務教育は5-16歳で、5-11歳前後までは「プライマリースクール」と呼ばれる初等教育機関で、その後は16歳まで「セカンダリースクール」で教育を受ける。

³⁷ ブリティッシュカウンシル「イギリスの教育制度（16歳以下：日本の小学校・中学校・高校生1年次相当）」 (<https://www.britishcouncil.jp/studyuk/options/under-16/education>)（2024年4月4日最終確認）。

³⁸ イギリス政府「学校、生徒とその特長（2022/23学校年度）」（2023/6/8） (<https://explore-education-statistics.service.gov.uk/find-statistics/school-pupils-and-their-characteristics>)（2024年4月4日最終確認）。

³⁹ 推計に用いたスクールバス含む民間バスの利用率の年齢区分と、学校種別の児童生徒数の年齢区分は、厳密には一致していないことに留意が必要である。

across the UK 2010-2016」⁴⁰によると、2015年時点の調査で、自治体が提供する通学補助を受けている5-18歳の生徒数は、およそ96万人（児童生徒数全体の10.3%）である。また、96万人のうちの15万人は何らかの障害を持つ生徒として、ミニバンやタクシーなどの通学補助を受けている。本レポートによると、イギリス地域別のバス利用状況は以下の通り。

図表 1-6 イギリスにおける地域別のバス利用状況（2010-2016年、5-18歳）

	生徒数	バス通学率	通学補助を受けている生徒数	通学補助を受けず公共バスを利用している生徒数	備考
ロンドン	120万人	29%	1万4,000人（ほとんどが障害を持つ生徒）	32万人（ただし無料）	ロンドン路線バスは、学生は無料。その結果通学にバスを利用する生徒数が増加。交通渋滞や環境への負荷等も削減した。
イングランド都市部	180万人	12%	7万～7万5,000人（障害を持つ生徒も多い）	18万5,000人	通学補助の廃止等により、無料スクールバスがないエリアも多いが、公共バス網が発達しているため通学に不自由はない。ほとんどの自治体で、路線バス運賃の学生割引を設けている。
イングランド田園部	480万人	18%	50万人	少数	フェイススクールなどへの通学補助の廃止が続き、遠距離通学をする生徒には不都合な状況になっている。車での通学が増加。バス利用の負担額は年間500～1,000ポンド（約9～18万円）
ウェールズ	50万人	20%	11万3,500人	少数	
スコットランド	70万人	21%	15万8,000人	少数	
北アイルランド	30万人	31%	9万8,000人	少数	

出所) STC.Ltd 「School Transport Matters : A report on school transport provision across the UK 2010-2016」
<https://bettertransport.org.uk/wp-content/uploads/legacy-files/research-files/16.05.25.school-transport-matters.pdf>

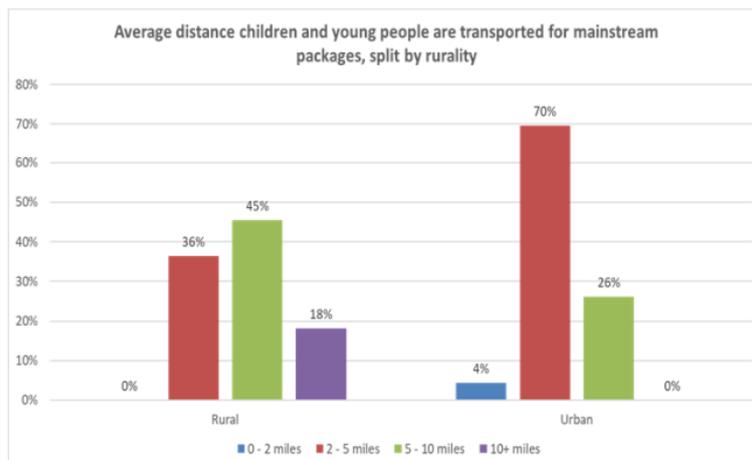
④ スクールバスを利用している児童生徒の通学距離

スクールバス利用者の数値は取れないが、イングランド都市部の児童・生徒の通学距離は、2-5マイルが70%を占め、5-10マイルが26%となっている。地方部では、5-10マイルが45%と最多で、次が2-5マイルで36%となっている⁴¹。

⁴⁰ STC.Ltd 「School Transport Matters : A report on school transport provision across the UK 2010-2016」 p10
<https://bettertransport.org.uk/wp-content/uploads/legacy-files/research-files/16.05.25.school-transport-matters.pdf>（2024年4月4日最終確認）。2015年に全自治体にアンケートを依頼し、約40%が回答したデータに基づいている。

⁴¹ イングランド地方自治体協議会 「Understanding the drivers for rising demand and associated costs for home-to- school transport (2019)」 p18
<https://static1.squarespace.com/static/5ce55a5ad4c5c500016855ce/t/5dbae6870d62bd730f506521/1572529854303/Home+school+transport+report>（2024年4月4日最終確認）。イングランドの152の自治体のうち、26の自治体からの回答に基づくデータである。

図表 1-7 児童生徒の通学距離（イングランド、2019年、5-18歳）



注釈) いずれも障害を持たない生徒の場合。

出所) イングランド地方自治体協議会「Understanding the drivers for rising demand and associated costs for home-to-school transport (2019)」

(<https://static1.squarespace.com/static/5ce55a5ad4c5c500016855ee/t/5dbae6870d62bd730f506521/1572529854303/Home+school+transport+report>)

⑤ スクールバスの運行時間帯

イギリス教育省「義務教育年齢の子供たちの通学手段 -地方自治体に対する法的ガイドライン- (2024年1月)」⁴²では、自治体の責任において「児童／生徒が登校し、終業後に帰宅するためのバスを手配する」としており、「校内の移動や、課外活動、放課後の児童施設への送迎等は考慮する必要はない」としている。

(ノッティンガムシャー州)

例として、ノッティンガムシャー州におけるスクールバスの運行時間は、以下の通り。

午前バス：Gainsborough バス停発 7：50
 Retford Oaks Academy (学校) 着 8：36
 午後バス：Retford Oaks Academy (学校) 発 15：25
 Gainsborough バス停着 16:33

平日のみ運行

⑥ スクールバスにより通学支援を受ける場合の基準

前述のガイドラインによると、通学支援を受けられる場合の基準は以下の通りである。

- 義務教育を受ける年齢であること
 - 自宅から一番近い、生徒に適した学校に通っていること
 - 5歳～7歳の児童については自宅から学校が2マイル (3.2 km) 以上、6歳以上の児童および生徒については3マイル (4.8 km) 以上離れていること
 - 知的障害や身体機能に障害があり、歩いて学校に通えない場合
 - 徒歩で通学するには安全面で問題がある場合
 - 公的扶助を最大額もらっている場合や、学校によるフリーミール（無料の食事提供）を受けている場合については、8-11歳で通学距離が2マイル以上、11-16歳で2-6マイルの場合
- ※11-16歳で保護者の宗教上の理由のために選んだ学校が自宅から2-15マイルの場合は特例として申請できる。
- 里親の場合

⁴² イギリス教育省「義務教育年齢の子供たちの通学手段 -地方自治体に対する法的ガイドライン- (2024年1月)」(https://assets.publishing.service.gov.uk/media/649af81eb4d6ef000c038fbf/Travel_to_school_for_children_of_compulsory_school_age.pdf) (2024年4月4日最終確認)。

⑦ スクールバスの仕様

スクールバスの仕様としては、前述のガイドラインの中で、シートベルトの装備が必要なことなどが触れられている程度である。

なお、スクールバスの仕様については、2008年から2009年にかけて、様々な要件を定めるべく、「School Bus (Safety) Bill⁴³」という法案の審議が行われたものの、廃案になった経緯がある。

⁴³ 英国議会「School Bus (Safety) Bill」(<https://publications.parliament.uk/pa/cm200809/cmbills/095/09095.i-i.html>) (2024年4月4日最終確認)

(2) 事件・事故等

① 登下校中の事故等による死亡者数、負傷者数

2019年における登下校関連の交通事故件数は以下の通り⁴⁴である。なお、本データが対象とする子供の年齢は不明である。

学校への送迎時の交通事故件数(2,356件)：対車2,213件、対自転車71件、対バン・軽貨物車30件、対バス・コーチ(長距離バス)26件、対オートバイ11件、対その他の乗り物5件。

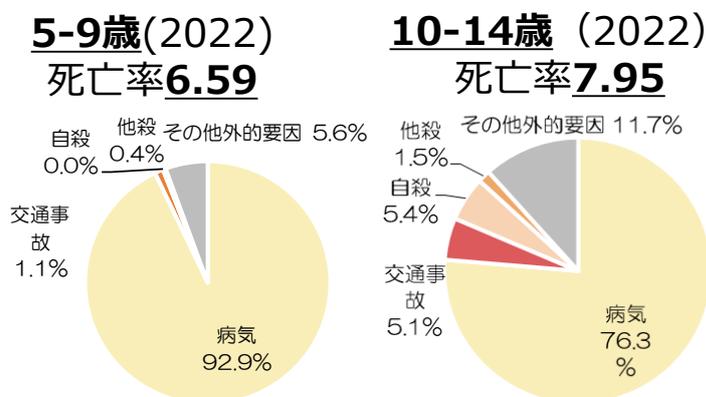
自転車登下校中の交通事故件数(819件)：対自転車536件、対車191件、対オートバイ85件、対バス・コーチ(長距離バス)4件、対バン・軽貨物車3件。

② 死亡原因別死者数

イギリス国家統計局のデータ⁴⁵を基に、ICD-10(2013年版)に沿ってMURCが分類したところ、イギリスの死亡原因別の死者数は以下のとおり。

(死亡者数 2022年)
5-9歳：269人
10-14歳：334人
(死亡原因 2022年)
5-9歳
病気：250人(92.9%)、交通事故：3人(1.1%)、自殺：0人(0.0%)、他殺1人(0.4%)、その他外的要因：15人(5.6%)
10-14歳
病気：255人(76.3%)、交通事故：17人(5.1%)、自殺：18人(5.4%)、他殺5人(1.5%)、その他外的要因：39人(11.7%)

図表 1-8 イギリスにおける死亡原因割合



注釈) 死亡率は、厚生労働省「厚生労働統計に用いる主な比率及び用語の解説」

(<https://www.mhlw.go.jp/toukei/kaisetu/index-hw.html>)に基づき、死亡率=年間の死亡数÷1月1日時点の人口数にて算出。

出所) イギリス国家統計局「Mortality statistics - underlying cause, sex and age」、「official census and labour market statistics - National Population projections by single year of age2022」、国連人口統計年鑑2021よりMURC作成。

⁴⁴ イギリス交通省「Reported Road Casualties Great Britain: 2019」>「RAS20010—Vehicles in reported personal injury accidents by journey purpose of driver/rider and by vehicle type, Great Britain, 2019」(<https://assets.publishing.service.gov.uk/media/5f90195cd3bf7f5d593271c0/reported-road-casualties-gb-annual-report-2019.pdf>) (2024年4月4日最終確認)。

⁴⁵ イギリス国家統計局「Mortality statistics - underlying cause, sex and age」、「official census and labour market statistics - National Population projections by single year of age2022」

(3) 費用負担

① スクールバス運行の費用負担者、受益者負担の有無とその金額

教育法によって、申請条件にあてはまる児童生徒に対して、自治体が通学的手段を提供することになっているが、経費の高騰により、自治体によってはこの制度の見直しを図ったところも多い。特にイングランド都市部の多くの自治体では、「公立学校」の定義からフェイススクール（特定の宗教を基盤とした学校）やグラマースクール（進学校）を外すことで申請数を減らしたり、スクールバス路線を廃止したりする代わりに、路線バス等を使用する場合の交通費を部分的に自治体が補助するなどの対策を講じている⁴⁶。

(ロンドン市)

ロンドン市内バスは、16歳未満無料。

(ケント州)

ケント州では「ケントトラベルセーバー」⁴⁷という学割制度を設けており、バス代の半額を自治体が補助している。

(オックスフォードシャー州)

オックスフォードシャー州では、無料スクールバスの申請条件に当てはまらず自費でバス通学している生徒に対して、「スペアシート（空席）制度」⁴⁸として、無料スクールバスの座席に空きがある場合のみ利用できるパスを販売している。料金は以下の通りである。

- 家から学校が3マイル未満の場合：年間 433.40 ポンド（8万円）
- 家から学校が3マイル以上の場合：年間 806.30 ポンド（15万円）

② 経費及び財源

イングランド地方自治体協議会の調査⁴⁹によると、通学補助の運営費用は、2014-15 学校年度の10億2,000万ポンド（1840億円）から、2017-2018 学校年度には10億8,000万ポンド（約1,945億円）に増加した。うち69%は障害のある生徒の送迎に使われている。また、通学補助費で赤字計上している自治体の割合は83%に増加しており、赤字総額は1億1,100万ポンド（約200億円）である。

(イングランド)

2023年7月1日時点の記事⁵⁰によると、イングランド各州による通学補助の運営費用は、合計4億5,200万ポンド（約814億円）で、自治体にとって大きな負担になっている。

⁴⁶ STC.Ltd 「School Transport Matters : A report on school transport provision across the UK 2010-2016」

(<https://bettertransport.org.uk/wp-content/uploads/legacy-files/research-files/16.05.25.school-transport-matters.pdf>) (2024年4月4日最終確認)。

⁴⁷ ケント州議会 「KCC travel saver」 (<https://www.kent.gov.uk/education-and-children/schools/school-transport/KCC-travel-saver>) (2024年4月4日最終確認)。

⁴⁸ オックスフォードシャー州議会 「Spare seats scheme」 (<https://www.oxfordshire.gov.uk/residents/schools/travelling-school/eligibility-free-and-paid-travel-school/paid-home-school-travel>) (2024年4月4日最終確認)。

⁴⁹ イングランド地方自治体協議会 「Understanding the drivers for rising demand and associated costs for home-to- school transport (2019)」 (<https://static1.squarespace.com/static/5ce55a5ad4c5c500016855ee/t/5dbae6870d62bd730f506521/1572529854303/Home+school+transport+report>) (2024年4月4日最終確認)。

⁵⁰ The Guardian 記事 「Councils in England hit by ‘unsustainable’ £450m bill for free bus passes (2023年7月1日)」 (<https://www.theguardian.com/money/2023/jul/01/councils-in-england-hit-by-unsustainable-450m-bill-for-free-bus-passes>) (2024年4月4日最終確認)。

(4) スクールバス活用の背景・理由

教育法により、公立の学校に遠距離通学している義務教育年齢の子供に対して、各地方自治体が通学手段（無料のスクールバス等）を提供することになっており、イギリス教育省のガイドライン⁵¹において、「通学補助は、イギリスにおける学校システムの一環であり、これにより、義務教育就学年齢にある児童が、交通手段の欠如や交通費の負担を理由に教育を受けられなくなるようなようにするものである。」とあることから、教育を受ける機会を均等に提供することが目的と考えられる。

また、2010年に国会に提出された資料⁵²では、通学における自動車利用の増加による混雑状況、健康、環境への悪影響が懸念され、それによりアメリカ式のスクールバス導入への関心が高まったとされている。

一方で、経費の高騰から、自治体によっては「公立学校」の定義を狭めたり、路線バスへの補助に振り替えたりするなどの制度の見直しが進んでいるため、従来の通学補助制度が立ち行かなくなっていることも確認できた。

⁵¹ イギリス教育省「義務教育年齢の子供たちの通学手段 -地方自治体に対する法的ガイドライン- (2024年1月)」
(https://assets.publishing.service.gov.uk/media/649af81eb4d6ef000c038fbf/Travel_to_school_for_children_of_compulsory_school_age.pdf) p6 (2024年4月4日最終確認)。

⁵² ルイーザ・ブッチャー「バス：学校と若者」(2010/6/29) p3 (<https://dera.ioe.ac.uk/id/eprint/22800/1/SN02778.pdf>) (2024年4月4日最終確認)。

3. フランスの状況

(1) 基本情報

① スクールバス運用における政府と自治体の関係

スクールバスを含む児童生徒の通学交通網⁵³の整備・運営を統括するのは、複数の県をまとめる地域圏(Régions。仏本土に12存在)である⁵⁴。通学交通網の整備に関する権限は、従来は、県(Départements)の権限だったが、2015年に制定された「フランス共和国の新たな地方自治組織に関する2015年8月7日の法律(NOTRe法)」第15条⁵⁵により、通学交通網に関する権限が県から地域圏に委譲された^{56,57}。ただし、運輸法(Code des transports)は、通学網の整備について、その全部または一部を地方自治体や自治体間協力のための団体(EPCI)等に委託することができる⁵⁸と定めており、地域圏から委任を受け、県やコミューン(市町村に相当)が通学交通の資金調達、組織、運営を担当している場合もある⁵⁹。児童生徒の通学手段の運営は自由な管理の原則(le principe de libre administration⁶⁰)によって管理されるサービスであり、地方自治体はその形態(地方自治体が直接実施する形態、外部委託の形態、地方公営企業による運営形態)を決めることができる。また、この自由な管理の原則により、各自地方自治体は利用者に金銭的負担を求めるか否かについても決する権限を有する⁶¹。

(イル=ド=フランス地域圏)

イル=ド=フランス地域圏では、イル=ド=フランス・モビリティ公社が運営統括⁶²。障害のある生徒の通学は県が担当している⁶³。

② 一般的な通学手段

児童生徒の一般的な通学手段に関する公的統計は確認されなかった。そこで、民間企業のアンケート調査を紹介する。気候変動に関するコンサルティングサービス・従業員教育サービス等を展開するECO CO2社が、2023年6月5日～9日に少なくとも1人の小中高校生(6-18歳)の子供を持つ親1,000人(フランス人口の代表サンプル)を対象に通学手段に関する調査実施を実施した⁶⁴。同調査によると、徒歩で通学している割合が27%、自家用車送迎により通学している割合が31%、路線バス・路面電車で通学している割合が14%、スクールバスで通学している割合が16%、自転車⁶⁵で通学している割合が4%、ライドシェアで通学している割合が2%となっている。

⁵³ ここでいう通学交通網はスクールバスを含むが、それに限らず路線バスや鉄道等も含まれる。

⁵⁴ Code des transports Article L3111-7 (https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article_lc/LEGIARTI000043343069) (2024年4月4日最終確認)。

⁵⁵ LOI n° 2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République (1) Article 15 (https://www.legifrance.gouv.fr/loda/article_lc/LEGIARTI000031966599) (2024年4月4日最終確認)。

⁵⁶ COLLECTIVITES-LOCALES.fouv.fr 「LES TRANSPORTS SCOLAIRES」 (<https://www.collectivites-locales.gouv.fr/competences/les-transports-scolaires>) (2024年4月4日最終確認)。

⁵⁷ 佐川泰弘「フランスにおける近年のコミューン広域化動向と要因」(茨城大学人文社会科学部紀要(社会科学論集)第6号抜刷、2020年)p.4。フランスにおける2010年代の中央集権化の改革に関する動きや背景についての記述がある。

⁵⁸ Code des transports Article L3111-9 (https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article_lc/LEGIARTI000031104433) (2024年4月4日最終確認)。

⁵⁹ COLLECTIVITES-LOCALES.fouv.fr 前掲注56

⁶⁰ 1958年10月4日憲法には、第34条に「地方自治体、その権限及び資源の自由な管理」を定め、第72条が、「地方自治体は、そのレベルで最もよく実施できるすべての能力について決定を下すよう求められている。法律で定められた条件の下で、これらの共同体は選挙で選ばれた評議会によって自由に運営され、その権限を行使するための規制権を有する」を定めている。これらの規定により、憲法が地方自治体の自由な管理の原則を認めるとされる。(<https://www.vie-publique.fr/fiches/20157-en-quoi-consiste-la-libre-administration-des-collectivites-locales#:~:text=Il%20s%27agit%20d%27un,le%20contr%C3%B4le%20du%20Conseil%20constitutionnel.>) (2024年4月4日最終確認)。

⁶¹ COLLECTIVITES-LOCALES.fouv.fr 前掲注56

⁶² Code des transports Article L3111-14 (https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article_lc/LEGIARTI000039787211) (2024年4月4日最終確認)。

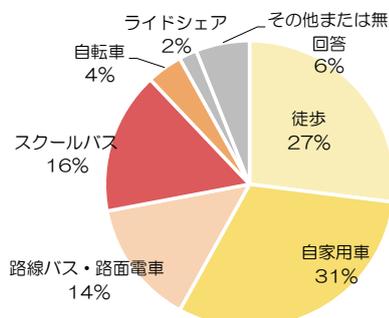
⁶³ COLLECTIVITES-LOCALES.fouv.fr 前掲注56

⁶⁴ ECO CO2 「2023年9月IFOR Eco CO2調査」(<https://www.moby-ecomobilite.fr/les-parents-et-les-transports-domicile-etablissement-scolaire-2023/>) (2024年4月4日最終確認)。

⁶⁵ 前掲ECO CO2の調査結果にて示される通学手段別の割合の和が100%となっていない。そこで、MURCが残余の割合につき「その他または無回答」として整理した。

フランス全土の小学校（エコール、6歳～10歳）の児童数は約635万人、中学校（コレージュ、11歳～14歳）の生徒数は約340万人（公立私立合計、2023年新学期時点）となっている⁶⁶。上記の通学手段に関する統計データを基に計算すると、約101.6万人の小学生及び約54.4万人の中学生がスクールバスにより通学していることとなる⁶⁷。

図表 3-1 6-18歳の通学手段（2023年）



注釈) ECO CO2 の調査結果にて示される通学手段別の割合の和が100%となっていないため、MURCが残余の割合につき「その他または無回答」として整理。

出所) ECO CO2 「2023年9月IFOR Eco CO2調査」よりMURC作成。

③ スクールバスを利用している学校数、児童生徒数

スクールバスを利用している学校数については、フランス全土のデータを確認できなかった⁶⁸。

（ヌーヴェル・アキテーヌ地域圏）

4,000台のバスが6,500の通学コースで運行され、17万人の幼稚園児～高校生までがスクールバスを含むバスや地域鉄道を利用して通学しているとの記述があった⁶⁹。なお、ヌーヴェル・アキテーヌ地域圏内の3つの学区（ボルドー、リモージュ、ポワティエ）の学校数を合計すると⁷⁰小学校4,673校、中学校680校となり⁷¹、小学校児童数340,095人、中学校生徒数274,376人、高校生徒数183,162人で合計797,633人となる。

⁶⁶ education.gouv.fr 「Les chiffres clés du système éducatif」 (<https://www.education.gouv.fr/les-chiffres-cles-du-systeme-educatif-6515#https://www.anateep.fr/actualites-transport-scolaire/infos-2021/transport-collectif-d-enfants-le-bilan-des-accidents-en-2020https://www.transbus.org/dossiers/scolaire.htmlhttps://transports.nouvelle-aquitaine.fr/transports-scolaireshttps://www.ac-bordeaux.fr/premier-degre-121962https://www.ac-limoges.fr/presentation-de-l-academie-121461#summary-item-2https://www.ac-poitiers.fr/les-effectifs-dans-l-academie-de-poitiers-121565>) (2024年4月4日最終確認)。

⁶⁷ 前述のスクールバスを利用して通学している割合のデータが6歳から18歳までの児童生徒を育てる親を対象に調査したものであり、高校生（リセ、15歳から18歳）の通学手段に関する調査結果も含まれていることに留意されたい。フランスでは、小学校（エコール）が6歳から10歳まで、中学校（コレージュ）が11歳から14歳までとなっており、スクールバスを利用する児童生徒数の推計では、両者の年齢区分が一致していない。

⁶⁸ 教育的交通と公立教育全国組合（ANATEEP）にヒアリングを行ったが、地域圏で管理している場合や地方自治体間で管理しているものもあり、また、個別に旅客輸送企業と契約しているケースもあるため、把握していないとのことだった（2024年2月下旬～3月上旬にかけてヒアリング実施）。

⁶⁹ Transports en Nouvelle-Aquitaine 「Les transports scolaires en Nouvelle-Aquitaine」 (<https://transports.nouvelle-aquitaine.fr/transports-scolaires>) (2024年4月4日最終確認)。

⁷⁰ ただし、学区ごとに情報確認時（2024年4月4日）の最新データにおいて、学校数データの対象年が異なる点に注意。

⁷¹ ボルドー学区：小学校2697校 (<https://www.ac-bordeaux.fr/premier-degre-121962>) (2024年4月4日最終確認)。中学校392校（2023年）

([https://www.ac-bordeaux.fr/second-degre-121965#:~:text=%C3%80%20la%20reentr%C3%A9e%202023%2C%20publics%20et%2036%20priv%C3%A9s\)%20et](https://www.ac-bordeaux.fr/second-degre-121965#:~:text=%C3%80%20la%20reentr%C3%A9e%202023%2C%20publics%20et%2036%20priv%C3%A9s)%20et)) (2024年4月4日最終確認)。

リモージュ学区：小学校488校、中学校87校（2022年） (<https://www.ac-limoges.fr/presentation-de-l-academie-121461#summary-item-2>) (2024年4月4日最終確認)。

ポワティエ学区：小学校1488校、中学校201校（2023年） (<https://www.ac-poitiers.fr/les-etablissements-de-l-academie-de-poitiers-en-chiffres-121568>) (2024年4月4日最終確認)。

※いずれのデータも2024年4月4日最終確認。

スクールバスを利用している児童生徒数については、前述のとおり、児童生徒数及びスクールバスを利用して通学している割合をもとに試算すると、フランス全土で約 101.6 万人の小学生及び約 54.4 万人の中学生がスクールバスにより通学していることとなる（2023 年時点）⁷²。

④ スクールバスを利用している児童生徒の通学距離

スクールバスを利用して通学している児童生徒の通学距離に関するデータは、文献調査及びヒアリング調査において確認できなかった。

⑤ スクールバスの運行時間帯

スクールバスの運行時間帯は各自治体・各学校において定められる⁷³。

（ヌーヴェル・アキテーヌ地域圏）

例えば、ヌーヴェル＝アキテーヌ地域圏では、スクールバスの運行は、学期中は 1 日 1 往復とされ⁷⁴、学校の通常の登下校の時間に合わせて運行されている。放課後活動後・部活動後の下校時に運行されているのかについては情報がなかった。授業時間中の移動については学校の方針等も踏まえケースバイケースで対応がなされているようである。場合によっては、市町村が昼食時に食堂に行くための手段を提供することもあるとの記述も見受けられた。

バス事業者 Idelis 社が運行する通学バスの路線/停留所ごとの時刻表リストを参照したところ、朝は始業時間 8 時までには到着する時間帯、午後は終業時間に合わせて水曜日は 13～14 時台、その他の曜日は 17～18 時台に運行されている⁷⁵。

⑥ スクールバスにより通学支援を受ける場合の基準

スクールバスにより通学支援を受ける場合の基準は、地域圏により異なる。

（イル＝ド＝フランス地域圏）

イル＝ド＝フランス地域圏では、公共交通機関が使えないことに加え、自宅から学校までの徒歩距離が 3km 以上であること、または、徒歩距離が 3km 未満であっても、歩道が存在しない場合や街灯がない場合、交通量の多いまたは交通速度の速い道路、踏切の横断が必要であることが基準とされている⁷⁶。

（ヌーヴェル・アキテーヌ地域圏）

ヌーヴェル・アキテーヌ地域圏では、居住地の学区割に従って通っている学校から 3 km 以上の距離に居住している場合にスクールバスまたは TER（地域圏急行輸送）による通学支援が受けられる⁷⁷。

⁷² ANATEEP へのヒアリングでは、スクールバスを利用する児童生徒数についても把握していないとのことであった。

⁷³ ANATEEP へのヒアリングでは、スクールバスの運行時間帯は把握していないとのことであった。

⁷⁴ Transports en Nouvelle-Aquitaine 「Inscription aux transports scolaires」 (https://transports.nouvelle-aquitaine.fr/transports-scolaires/inscription#titre_h2_285<https://www.transbus.org/dossiers/scolaire.html><https://www.idelis.fr/se-deplacer/vos-horaires/horaires-des-lignes-scolaires>https://tim.idelis.fr/tim/data/pdf/4878_Scolaris%202023%20_603.pdfhttps://tim.idelis.fr/tim/data/pdf/4879_Scolaris%202023%20_605.pdf) (2024 年 4 月 4 日最終確認)。

⁷⁵ IDELIS 「HORAIRES DES LIGNES SCOLAIRES」 (<https://www.idelis.fr/se-deplacer/vos-horaires/horaires-des-lignes-scolaires>) (2024 年 4 月 4 日最終確認)。

具体の運行スケジュール (https://tim.idelis.fr/tim/data/pdf/4878_Scolaris%202023%20_603.pdf)、(https://tim.idelis.fr/tim/data/pdf/4879_Scolaris%202023%20_605.pdf) (2024 年 4 月 4 日最終確認)。

⁷⁶ Île-de-France Mobilités 「Règlement régional relatif aux circuits spéciaux scolaires en Ile-de-France」 (https://www.iledefrance-mobilites.fr/medias/portail-idfm/9123c29a-7f55-4dd6-9ac3-f1a0adf7f312_R%C3%A8glement+r%C3%A9gional+CSS+CA+avril+2023.pdf) (2024 年 4 月 4 日最終確認)。

⁷⁷ Transports en Nouvelle-Aquitaine 前掲注 74

⑦ スクールバスの仕様

フランスにおけるスクールバスの仕様は、公共旅客輸送に関する 1982 年 7 月 2 日付アレテ（省令）第 49 条～第 53 条「児童の公共交通機関に利用される車両」及び第 75 条～第 77 条「子どものための公共交通機関」において規定されている⁷⁸。主な仕様は以下のとおり。

- 座席数の計算や座席の面積の計算に用いる児童の平均体重を 40kg とする（第 50 条）
- 後部位置のドアの施錠と解除を運転席から操作できること（第 51 条）
- 停止時に外から施錠を解除できること（第 51 条）
- ロックシステムの表示、信号音などの仕様（第 51 条）
- シートベルト、座面、背もたれの仕様（第 52 条）
- ユニバーサルデザイン（第 53 条）
- 子どもが立った状態で輸送することの禁止（第 75 条）
- ドライバーの飲酒検査キットを車内に常備（第 75 条の 2）
- 児童生徒が乗車していることを示すピクトグラム（第 76 条）
- 子どもの乗降時に設置する標識（第 77 条）

⁷⁸ 「Arrêté du 2 juillet 1982 relatif aux transports en commun de personnes.」
(https://www.legifrance.gouv.fr/codes/section_lc/JORFTEXT000000470037/LEGISCTA000020749696/) (2024 年 4 月 4 日最終確認)。

(2) 事件・事故等

① 登下校中の事故等による死亡者数、負傷者数

教育的交通と公立教育全国組合（ANATEEP）による調査では、登下校中の交通事故による死者数は、0人（2021年、ただし運転者は3人の死者）であり、同負傷者数は重傷7人、軽傷71人となっている⁷⁹。ただし、スクールバス以外の公共交通機関を含む乗車中及び乗降時、乗降前後の車線横断時に生じた事故のみを対象とし、かつ定員9人以下の公共交通機関を除いた統計である点に留意されたい。

② 死亡原因別死者数

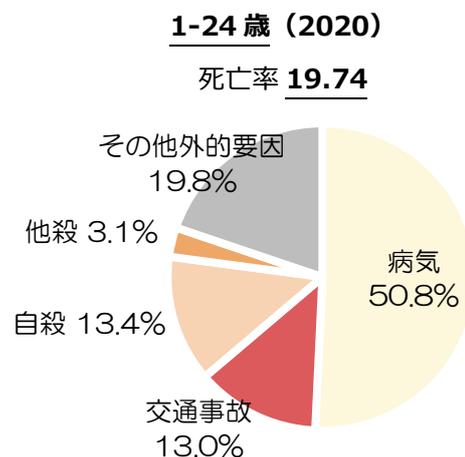
死亡原因別の死者数は、フランス国立統計経済研究所（INSEE）のデータ⁸⁰を基に、ICD-10（2013年版）に沿ってMURCが分類したところ、以下のとおり。

1-24歳（2020年）：

病気：1,764人（50.8%）、交通事故：451人（13.0%）、自殺：464人（13.4%）、他殺：108人（3.1%）、その他外的要因：687人（19.8%）

※ICD-10（2013年版）をもとにMURCが分類

図表 3-2 フランスにおける死亡原因割合



注釈) 死亡率は、厚生労働省「厚生労働統計に用いる主な比率及び用語の解説」

(<https://www.mhlw.go.jp/toukei/kaisetu/index-hw.html>)に基づき、死亡率＝年間の死亡数÷1月1日時点の人口数にて算出。

資料) Insee「Causes de décès des jeunes et des enfants」、人口データは国連人口統計年鑑2020を用いてMURC作成

⁷⁹ ANATEEP「Transport en commun d'enfants : « 0 tué » en 2021 !」

(https://www.anateep.fr/images/actualites/2022/communiqu_e_accidentologie_2021.pdf) (2024年4月4日最終確認)。

⁸⁰ INSEE「Causes de décès des jeunes et des enfants en 2020 : effectifs」

(https://www.insee.fr/fr/statistiques/2386052#tableau-figure1_radio2) (2024年4月4日最終確認)。

(3) 費用負担

① スクールバス運行の費用負担者、受益者負担の有無とその金額

フランス政府策定の「学校交通行動計画」における調査（2021年）⁸¹によると、スクールバスの利用者負担のない地方行政区画が全体の31%、運賃は無料であるがユーザーが書類作成などの手数料を負担する地方行政区画が全体の12%、利用者負担がある地方行政区画が全体の57%を占める⁸²。

利用者負担がある地方行政区画では、負担額は、生徒の年齢、就学態様（通学のみ・昼食付・寄宿生）、教育の態様、通学距離、家庭の収入（家族係数（quotient familial））が算出基準となる。

（イル＝ド＝フランス地域圏）

例えば、イル＝ド＝フランス地域圏では、小学生以下は年に24ユーロ/年（約3,890円⁸³）であるが、中学生以上についてはスクールバスの設置されている地方自治体によって差が設けられている（エソンヌ県101ユーロ/年（約1万6,370円）、ヴァル＝ドワーズ県103.5ユーロ/年（約1万6,770円）、イヴリヌ県134.25ユーロ/年（約2万1,750円）、セーヌ＝エ＝マルヌ県は中学生についても24ユーロ/年（約3,890円）⁸⁴。

（ヌーヴェル＝アキテーヌ地域圏）

ヌーヴェル＝アキテーヌ地域圏では、家族係数に応じて約24ユーロ/年（約3,890円）から約200ユーロ/年（約3万2,410円）まで差が設けられている。実際の費用は上記の利用者負担額の合計よりも多く必要であり、地域圏は所要経費の90%を利用者負担以外の財源で負担しており、一人当たりの平均で年約900ユーロ（約14万5,840円）に相当すると計算されている⁸⁵。

② 経費及び財源

地域圏のスクールバスの運行に係る経費・財源について、詳細な経費・財源については情報を確認できなかった。

（イル＝ド＝フランス地域圏）

イル＝ド＝フランス地域圏の通学交通を担当する Ile-de-France Mobilité の予算書上、スクールバス運行サービス（Circuits spéciaux）の2022年の執行額が3,945万ユーロ（約63億9,260万円）、2023年の予算額が3,883万ユーロ（約62億9,210万円）となっている⁸⁷。

（ヌーヴェル＝アキテーヌ地域圏）

ヌーヴェル＝アキテーヌ地域圏の2024年度予算では、学校運送（Transports scolaires）に係る支出が約2億1,685万ユーロ（約351億3,900万円）、同収入が約1,959万ユーロ（約31億7,440万円）となっている。支出の明細としてサービス提供者への委託費として約1億4,753万ユーロ（約239億620万円）が計上され、収入の明細としてサービス提供による収入が約1,375万ユーロ（約22億2,810

⁸¹ スクールバスの運営を統括するのは地域圏だが、利用者負担の有無については、より詳細な行政単位である地方行政区画ごとに異なる取り扱いがなされているようである。

⁸² エコロジー移行・地域結束省「学校交通行動計画」－Panorama contractuel du transport interurbain de voyageurs au 1er janvier 2021 p.8 (https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/Guide_transport_scolaire_et_marches_publics.pdf) (2024年4月4日最終確認)。

⁸³ EUR/JPY 2024年2月29日終値（162.043円/ユーロ）で換算。以下同じ。外為どっとコム (<https://www.gaitame.com/markets/chart/eurjpy.html?interval=1440>) (2024年4月4日最終確認)

⁸⁴ Île-de-France Mobilités 「Des circuits spéciaux scolaires」 (<https://www.iledefrance-mobilites.fr/le-reseau/services-de-mobilite/transports-scolaires/circuits-scolaires-speciaux>) (2024年4月4日最終確認)。料金表はウェブサイト下部の各県の料金表リンクの先を参照。

⁸⁵ ヌーヴェル＝アキテーヌ地域圏「Transports scolaires en Nouvelle-Aquitaine : tarification」 (https://transports.nouvelle-aquitaine.fr/transports-scolaires/tarification#titre_h2_314) (2024年4月4日最終確認)。

⁸⁶ ヌーヴェル＝アキテーヌ地域圏へのヒアリングでは、生徒一人当たりにかかる年間費用が€1,000（162,004円）で、世帯の収入や構成により、その10%から20%程度を利用者が負担している旨の回答が得られた。（2024年2月下旬～3月上旬にかけてヒアリング実施）

⁸⁷ Île-de-France Mobilités 「BUDGET PRIMITIF 2024 ET VOTE DES AUTORISATIONS DEPROGRAMME」 p.20 (https://portail-idfm.cdn.prismic.io/portail-idfm/4ea31243-d686-41a2-b7a8-24b59ce77161_Rapport+BP2024.pdf) (2024年4月4日最終確認)。

万円) 計上されている⁸⁸。

⁸⁸ ヌーヴェル・アキテーヌ地域圏「Budget primitif」 p.178 (https://www.nouvelle-aquitaine.fr/sites/default/files/2024-01/BUDGET_PRINCIPAL_2024.pdf) (2024年4月4日最終確認)。スクールバスに限定した予算であるか否かの確認が取れていない点に留意されたい。

(4) スクールバス活用の背景・理由

法律において学校までの公共交通手段の確保も含めた公共教育が保証されており、公共交通機関により通学が難しい地域に居住する児童生徒に対する通学手段の提供としてスクールバスが運行されているものと思われる。

他国が基礎自治体や比較的小規模の地域単位でスクールバスが運営されているのに対し、フランスは地域圏という比較的大きな単位で運営統括されている点、また、通学支援の基準として、距離や公共交通機関の有無のみならず、歩道や街灯の有無、交通量の多い道路の有無等が考慮される自治体がある点が特色である。

4. ドイツの状況

(1) 基本情報

① スクールバス運用における政府と自治体の関係

ドイツにおけるスクールバスは、狭義には専ら児童生徒の送迎に供用する「専用スクールバス(独: spezielle nicht öffentlichen Busse von und zur Schule)」であるが、広義には特定の時間のみ児童生徒の送迎に供用されている公共交通バス(本項では「路線バス」と呼ぶ。)や児童生徒の送迎に使われるその他のバスもスクールバスと呼ばれる⁸⁹。

学校教育に関する規定は州が立法権を有しており、学校教育に関わるスクールバスの運営主体は学校設置者(自治体(州・郡・市))である。スクールバスを含む学校交通に係る費用負担等については、各州の財政調整法や児童支援法、学校融資法等に規定されている。

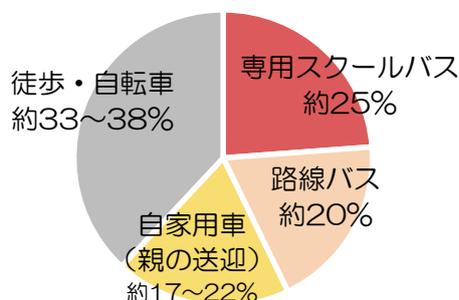
一方で、国(連邦)においては、スクールバスに関連した規定を道路交通関係法令(道路交通法(StVO)、道路交通許可規則(StVZO)、運転免許規則(FeV)、旅客輸送法(PBefG)および旅客運送事業法(BOKraft))にて定め、バス停の仕様、車両の安全基準、シートベルト着用義務等について規定している。なお、これらの法令におけるスクールバスに関連した規定については、ドイツ運輸省の「スクールバス使用及び運用規定⁹⁰」にまとめられている。

そのため、各州は、道路交通に関わる国の各種法令を踏まえ、州で定めた通学時の費用負担に関する法令に基づき、スクールバスの運営に関する政策を決定することになる。なお、公共交通全体に対して直接的な責任を負っているのは郡及び市であり、スクールバスに関しても、郡及び市がその各種法令や政策を基にした運営を行っている。

② 一般的な通学手段

ドイツ自動車連盟とミュンヘン工科大学が実施した2023年の調査⁹¹によれば、5～15歳の子供の通学手段については、「専用スクールバス」が約25%、「路線バス」が約20%、「親による送迎」が約17～22%、「徒歩・自転車」が約33～36%であった。

図表 4-1 5～15歳の児童生徒の通学手段(2023年)



出所) ドイツ自動車連盟(ADAC)「Umfrage "Sicherer Schulweg": Eltern fürchten Verkehrsrowdys」より MURC 作成

③ スクールバスを利用している学校数、児童生徒数

スクールバスを利用している学校数や児童生徒数に関する情報は得られなかったが、各州で「通学支援」を導入しており、専用スクールバス、路線バス又は鉄道利用に係る支援を行っている。また、ドイツの2022-2023年度の児童生徒総数は約869万人であることから、②を踏まえると、専用スクールバス利用児童生徒数は約25%のため約217万人、路線バス利用者数は約20%のため約174万人と推定することができる。

⁸⁹ ドイツ自動車連盟(ADAC)(2023/9/19)「スクールバスを利用する児童生徒: 該当規則の適用対象」(<https://www.adac.de/verkehr/verkehrssicherheit/kindersicherheit/schulweg/kinder-als-mitfahrer-im-bus/>)(2024年4月4日最終確認)。

⁹⁰ 道路交通許可規則(StVZO)(<http://www.schulbus.net/records/anforderungskatalog2005.htm>)(2024年4月4日最終確認)。

⁹¹ 2023年4～5月にドイツ全土の5～15歳の児童生徒をもつ保護者に対して実施田オンラインパネル調査の結果(N=3395)より(ドイツ自動車連盟(ADAC)「Umfrage "Sicherer Schulweg": Eltern fürchten Verkehrsrowdys」(<https://www.adac.de/verkehr/verkehrssicherheit/kindersicherheit/schulweg/umfrage-sicherer-schulweg/>))(2024年4月4日最終確認)。

④ スクールバスを利用している児童生徒の通学距離

通学距離に関するデータは得られていない⁹²。

⑤ スクールバスの運行時間帯

運行時間帯は、各自治体とバス会社との契約で決められる⁹³ため、各州や学校区による^{94,95}が、基本的に登下校時の時間帯に運行する。原則として必修授業及び選択授業の時間に合わせて運行され、ドイツの学校は半日制が多いので下校時の運行時刻は正午前後となるが、全日制学校の場合には午後に運行される。学童がある場合には、午後にも運行が設定される。

(バイエルン州ケーニヒスブルン市)

同市は、シュヴァーベン・モビル (Schwaben Mobil) というバス会社との契約により運行している。市立小中学校向けスクールバスの時刻表によると、登校時は 7 時台で下校時は通常では 11~13 時台、全日制クラスでは 16 時台である⁹⁶。

⑥ スクールバスにより通学支援を受ける場合の基準

スクールバスの運用は州ごとに決められており、通学支援を受ける場合の基準も州によって異なる。

(バイエルン州)

学校交通条例 (Schülerbeförderungsverordnung) 第 2 条第 2 項に基づき、授業が定期的に行われる場所までの道のりが、1 年生から 4 年生までは 2km 以上、5 年生以上は 3km 以上あり、地域の状況や交通に関する一般的な状況に基づき、他の手段で通学することが合理的に期待できない場合、または障害により通学援助が必要な場合は、通学手段の提供が義務付けられている。

なお、学校外スポーツ施設等までの道は、通学として認められない。通学ルートは、一般に、児童生徒の自宅から学校の敷地への最も近いアクセスが可能かつ認可された場所までの公共交通手段を利用した距離で測定される。

学校交通条例第 2 条第 2 項第 2 文によれば、通学が特に困難または特に危険な場合には、より短い距離でも送迎の必要性が認められる。

(ノルトライン＝ヴェストファーレン州)

小学生で 2km 以上、中学生で 3.5km 以上が支援対象となっている⁹⁷。

⑦ スクールバスの仕様

2005 年改定のドイツ運輸省による「スクールバス使用及び運用規定」で細かく定められている。たとえば次のような事項が挙げられる。

⁹² バイエルン州統計局 に対して書面での質問を送付したところ「小・中学校には一定の通学圏 (Schulsprengel 学区) があり、複数の学区が学区連合を形成することもある。その場合、移動距離が大幅に長くなることもあるが、路線バスやスクールバスのルート計画に関しては、学校通学当局に裁量があるため、学校までの具体的な通学距離については把握していない」と 2024 年 2 月 29 日に回答を得た。

⁹³ ドイツ法定災害保険 (DGUV) (2002/4) 「バスで学校へ」 (P9 ほか) (https://www.unfallkasse-nrw.de/fileadmin/server/download/Regeln_und_Schriften/Informationen_Schueler-UV/202-046-2002.pdf) (2024 年 4 月 4 日最終確認)。

⁹⁴ ザールラント州の町立小学校の例では登校時は 7 時台、下校時は 12~13 時台となっている (https://typo3.lpm-saarland.de/gs_holz/service/fahrplan-fuer-schulbus) (2024 年 4 月 4 日最終確認)。

⁹⁵ ヘッセン州の町立小学校の例では登校時は 7~8 時台、下校時は学校の授業数によって異なるが 11~15 時台となっている。(https://am-pfaffenberg.muechltal.schule.hessen.de/internes/Schulbus_-_Fahrplan.html) (2024 年 4 月 4 日最終確認)。

⁹⁶ シュヴァーベン・モビル社 (2022/9/21) 「ケーニヒスブルン市スクールバス路線時刻表」 (https://www.koenigsbrunn.de/fileadmin/Allgemein/News/News2022/Schulbus_Linienfuehrung_Koenigsbrunn_Gesamtbeorderungsplan_2022-2023.pdf) (2024 年 4 月 4 日最終確認)。

⁹⁷ ノルトライン＝ヴェストファーレン州教育ポータルサイト 「児童生徒の通学費用とチケットに関する Q&A」 (<https://www.schulministerium.nrw/fragen-und-antworten-zu-schuelerfahrkosten-und-schuelerticket>) (2024 年 4 月 4 日最終確認)。

- ・ スクールバスの乗降口の最も低い段は、路面から 400mm 以下、又は従い路面から 340mm もしくは 380mm とする。
- ・ スクールバスには全面と背面に必要とされる識別証を付けなければならない。他の文字や記号等により、スクールバスであると識別できない状態であってはならない。主に路線バス等で、スクールバスとしての運行をしていない場合には、識別証を外すか覆い隠す必要がある。
- ・ バス背面の追加の方向指示器として、少なくとも 2 つの点滅灯を、できるだけ高い位置と側面に近い位置に装備する必要がある。許容総重量が 3.5 トンを超えるバスには、車両長手方向の前 3 分の 1 の箇所にも点滅灯を装備しなければならない。
- ・ その他、乗客用の扉・非常扉、座席、シートベルトなどの安全装置や、立って乗車するスペースについての規定がある。

運転手については⁹⁸、D クラス（又は D1 クラス）と呼ばれる運転免許⁹⁹が必要であり、5 年ごとの更新が必要である。スクールバスを運転する場合には、着座位置からバスの外部及び内部の安全を確認できる視野が必要とされている。

また、スクールバス仕様及び運用規定には、運行ルートや時刻・速度の厳守、停留所付近での徐行や点滅灯を出すタイミング、停止中の安全確保（ドア開閉や児童生徒の移動・着席の待機）などが示されている。

⁹⁸ 「バス運転免許証（Busführerschein: Die Führerscheinklasse D zur Personenbeförderung）」（Mobility Magazine 2024 年 2 月 27 日記事）（https://www.bussgeldkatalog.org/fuehrerscheinklassen/d-fuehrerschein/#voraussetzungen_fuer_den_busfuehrerschein）（2024 年 4 月 4 日最終確認）。

⁹⁹ D1 クラスは全長 8m 未満、8 席～16 席のバスの運転に限定される。D クラスを取得するとそれより大型のバスを運転できる。D クラスの取得により D1 クラスも自動的に取得できる。D クラスの免許は、24 歳以上で B クラスの運転免許（重量 3,500kg 以下、運転席を除く座席が 8 席以下の車両の運転に必要な）の取得が必要だが、健康診断と視力検査で問題がなければ取得できる。（ドライビングスクール KORN ホームページ「バス運転免許証」を参考（<http://www.schulbus.net/records/anforderungskatalog2005.htm>）
https://www.bussgeldkatalog.org/fuehrerscheinklassen/d-fuehrerschein/#voraussetzungen_fuer_den_busfuehrerschein）（2024 年 4 月 4 日最終確認）。

(2) 事件・事故等

① 登下校中の事故等による死亡者数、負傷者数

ドイツ法定災害保険による調査「通学時事故発生件数交通手段別 2022 年報告 (全国)」¹⁰⁰によれば、登下校中の交通事故件数は次のとおりとなっている¹⁰¹。

手段	交通事故件数	割合
自転車	25,470 件	50.13%
乗用車	5,935 件	11.68%
徒歩	5,338 件	10.51%
キックスクーター、インラインスケート等	3,710 件	7.30%
スクールバス	3,375 件	6.64%
自動二輪車	2,738 件	5.39%
スクールバス以外のバス、公共交通手段	1,056 件	2.08%
鉄道車両	395 件	0.78%
その他自家用交通手段	580 件	1.14%
その他	2,207 件	4.34%
登下校中の交通事故件数計	50,804 件	100%

(バイエルン州)

バイエルン州統計局によると、警察の分析では、2023 年に通学路で発生した人身事故は 635 件であり、そのうち、732 人の生徒が負傷し、1 人の生徒が死亡、通学する学校の種類別の内訳は不明とのことである。

② 死亡原因別死者数

連邦統計局のデータ¹⁰²を基に、ICD-10 (2013 年版) に沿って MURC が分類したところ、ドイツの死亡原因別の死者数は以下のとおり。

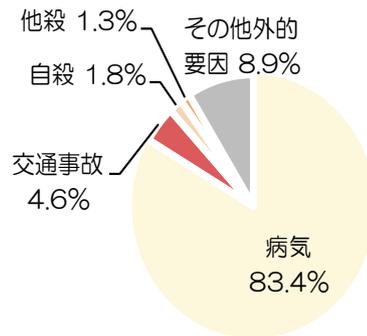
(死亡者数 2022 年)
1-14 歳 : 1,102 人
(死亡原因 2022 年)
1-14 歳
病気 : 919 人 (83.4%)、交通事故 : 51 人 (4.6%)、自殺 : 20 人 (1.8%)、他殺 14 人 (1.3%)、 その他外的要因 : 98 人 (8.9%)

¹⁰⁰ ドイツ法定災害保険 (DGUV) 「交通事故の種類別 (Straßenverkehrsunfälle nach Art der Verkehrsbeteiligung 2022)」
(<https://www.dguv.de/de/zahlen-fakten/schuelerunfallgeschehen/strassenverkehr/index.jsp>) (2024 年 4 月 4 日最終確認)。

¹⁰¹ なお、日本の児童生徒相当に限らず、保育園や高校生、大学生も対象であることに注意が必要である。

¹⁰² 連邦統計局 (Statistisches Bundesamt) 「死因統計 (Todesursachenstatistik)」
(<https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Gesundheit/Todesursachen/Methoden/todesursachenstatistik.html>) (2024 年 4 月 4 日最終確認)。

図表 4-2 ドイツにおける死亡原因割合
1-14歳 (2022) 死亡率10.19



注釈) 死亡率は、厚生労働省「厚生労働統計に用いる主な比率及び用語の解説」

(<https://www.mhlw.go.jp/toukei/kaisetu/index-hw.html>) を参照し、死亡率=年間の死亡数÷2022年12月31日時点の人口数にて算出。

出所) 連邦統計局 (Statistisches Bundesamt)「死因統計 (Todesursachenstatistik)」、国連人口統計年鑑 2021 より MURC 作成。

(3) 費用負担

① スクールバス運行の費用負担者、受益者負担の有無とその金額

費用は基本的に公費で賄われるが、州や学校区によりその方針は異なる。

(バイエルン州)

児童生徒の通学交通費の少なくとも55% (苛酷緩和補償 Härteausgleich)、最高100%を負担する。2023-24年度は、負担率は平均68.1% (=約478.7億円/約702.6億円¹⁰³)となっている。

同州の通学費用免除法 (SchKfzG) 第3条第2項第1文により、家族負担限度額が年間約6万円 (370ユーロ) とされていたが、2023/2024年度からは児童生徒1人当たり年間5.1万円 (320ユーロ) 又は1家庭当たり年間約8万円 (490ユーロ) の負担限度額と定められ、家族負担限度額という言葉は削除された¹⁰⁴。

(バーデン＝ヴュルテンベルク州ラーヴェンスブルク郡)

州では通学費用の負担は各自治体としているが、同州のラーヴェンスブルク郡では、2022年以降、小学生相当で月額約3,208円、中学生相当で月額約5,120円の自己負担金を支払うとされている。

② 経費及び財源

経費及び財源については、各州・自治体により確保している。具体的な数値は不明である。

(4) スクールバス活用の背景・理由

ドイツにおいては通学時における最も安全な交通手段としてスクールバスが認識されており、主に交通安全確保の観点からスクールバスを導入し、子供たちが利用している。また、歴史的にスクールバスの導入に当たっては、地理的な障害を克服する観点も重視されてきた。例えば基礎学校 (小学校:4年制) では徒歩での通学が基本だが、通学距離が2~2.5km以上の場合には、スクールバスが導入されるケースが多い。

ドイツ自動車連盟 (ADAC) によれば¹⁰⁵、子供をもつ親は、通学路における乱暴な運転や犯罪者 (Verkehrsrövdys und Straftäter (直訳: 交通フリーガンと犯罪者)) に対して通学上の悩みがあるとの回答が高く、また、自身の子供が交通状況の判断を十分にできない可能性も悩みとしてあげている。さらに、保護者による自動車送迎自体も、道路の安全性を下げているという指摘もある。そのため、ADACにおいてもスクールバスは、数百万人の児童生徒が日々の通学に使用する最も安全な交通手段の1つであると示されている¹⁰⁶。

¹⁰³ EUR/JPY 2024年2月29日終値 (162.043円/ユーロ) で換算。以下同じ。外為どっとコム

(<https://www.gaitame.com/markets/chart/eurjpy.html?interval=1440>) (2024年4月4日最終確認)。

¹⁰⁴ バイエルン州 (2013/7/24) 「通学費用免除法の改正に関する法律」 (<https://www.verkuendung-bayern.de/gvbl/2023-444/#:~:text=Art.%20Familie%20und%20Schuljahr%E2%80%9C%20ersetzt.>) (2024年4月4日最終確認)。

¹⁰⁵ ドイツ自動車連盟 (ADAC) 「「Safe Way to School」の概略」

(<https://www.adac.de/verkehr/verkehrssicherheit/kindersicherheit/schulweg/umfrage-sicherer-schulweg/>) (2024年4月4日最終確認)。

¹⁰⁶ ドイツ自動車連盟 (ADAC) > 通学路の安全 > スクールバスに適用される規則

(<https://www.adac.de/verkehr/verkehrssicherheit/kindersicherheit/schulweg/kinder-als-mitfahrer-im-bus/>) (2024年4月4日最終確認)。

5. イタリアの状況

(1) 基本情報

① スクールバス運用における政府と自治体の関係

イタリア共和国憲法第34条¹⁰⁷が“勉学の権利”を保障しており、勉学の権利を保証し、公共教育へのアクセスを容易にするための手段としてスクールバスによる通学支援の提供がなされている。公共交通機関により通学が難しい地域に居住する児童生徒に対する通学手段の提供が、省令より自治体に義務付けられている¹⁰⁸。

(ローマ市)

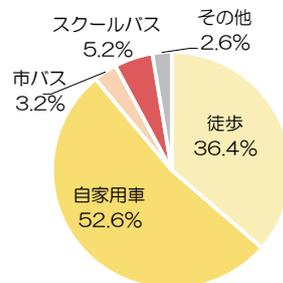
ローマ市では、ラツィオ州法¹⁰⁹により、公共交通機関による毎日の通学が不可能な地域に対する通学サービス提供が市町村の義務と規定されていることを受け、スクールバスの運行を行っている。

② 一般的な通学手段

イタリア国家統計局の公式統計である家族に関する多目的統計調査¹¹⁰ (2023年)の結果によると、小学校相当(6-10歳)では、徒歩で通学している児童が36.4%、自家用車の送迎により通学している児童が52.6%、スクールバスで通学している児童が5.2%、市バスで通学している児童が3.2%となっている。中学校相当(11-13歳)については、徒歩で通学している児童が41.4%、自家用車の送迎により通学している児童が41.9%、スクールバスで通学している児童が6.9%、市バスで通学している児童が6.3%となっている。

イタリア全土の小学校の児童数は2,588,383人、中学校の生徒数は1,706,482人(公立私立合計、2021年)となっている¹¹¹。調査年と年齢区分は異なる点に留意が必要だが、上記の通学手段に関する統計データを基に計算すると、約13.5万人の小学生及び約11.8万人の中学生がスクールバスにより通学していることとなる。

図表 4-3 小学生の通学手段(6-10歳、2023年)



出所) イタリア国家統計局 (i-stat) 「Aspetti della vita quotidiana : Spostamenti verso scuola - Età」より MURC 作成

¹⁰⁷ Costituzione Della Repubblica Italiana 第34条

(<https://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:stato:costituzione:1947-12-27~art34>) (2024年4月4日最終確認)。

¹⁰⁸ Decreto Legislativo 112/1998 (1998年委任立法令第112号) 第139条第2項(c)

(<https://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:stato:decreto.legislativo:1998-03-31:112>) (2024年4月4日最終確認)。

¹⁰⁹ L.R. 30 Marzo 1992, n. 29 (1992年法律第29号) 第4条・第10条

(<https://www.consiglio.regione.lazio.it/consiglio-regionale/?vw=leggiregionalidettaglio&id=8632&sv=vigente>) (2024年4月4日最終確認)。

¹¹⁰ イタリア国家統計局 (i-stat) 「Aspetti della vita quotidiana : Spostamenti verso scuola - Età」

(<http://dati.istat.it/index.aspx?queryid=16496&fbclid=IwAR0y-CRvAnj5nXdK3KAjTcMCjcifnrWPKIGlx4lpyg-Fcv6vZ00Lj1ZqGa8>) (2024年4月4日最終確認)。本調査は世帯単位のサンプル調査であり、上記の割合は児童生徒の人数がベースとなっている。

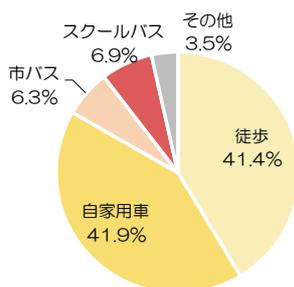
¹¹¹ 小学校の児童数: イタリア国家統計局 (i-stat) 「Scuole: Primaria - scuole, classi e alunni」

(https://esploradati.istat.it/databrowser/#/it/dw/categories/IT1_Z0820EDU.1.0/DCIS_SCUOLE/IT1.52_1044_DF_DCIS_SC_UOLE_5.1.0) (2024年4月4日最終確認)。

中学校の生徒数: イタリア国家統計局 (i-stat) 「Scuole: Secondaria I grado - scuole, classi e alunni」

(https://esploradati.istat.it/databrowser/#/it/dw/categories/IT1_Z0820EDU.1.0/DCIS_SCUOLE/IT1.52_1044_DF_DCIS_SC_UOLE_8.1.0) (2024年4月4日最終確認)。

図表 4-4 中学生の通学手段（11-15歳、2023年）



出所) イタリア国家統計局 (i-stat) 「Aspetti della vita quotidiana : Spostamenti verso scuola - Età」よりMURC作成

③ スクールバスを利用している学校数、児童生徒数

スクールバスを利用している学校数については、国家統計局等に問い合わせたがデータが存在しなかった¹¹²。そこで、代替データとして、スクールバスによる送迎を行っている学校が存在する自治体の割合を紹介する。

イタリア自治体協会 (ANCI) が 2021 年に行った、人口 5 万人以上の自治体 (57 自治体。全自治体の 40%に相当) に対するアンケート調査の結果¹¹³によると、スクールバスによる送迎を行っている学校が存在する自治体の割合は、小学校については 94,5% (52 自治体/55 自治体)、中学校については 83,3% (45 自治体/54 自治体) だった。

スクールバスを利用している児童生徒数については、前述のとおり、児童生徒数及びスクールバスを利用して通学している割合をもとに試算すると、小学生では約 13.5 万人、中学生では約 11.8 万人となる¹¹⁴。

(フィレンツェ市)

フィレンツェ市では、市内 233 の学校 (公立私立、幼稚園・小学校・中学校の合計) すべてにおいて、スクールバスが運行されている¹¹⁵。

④ スクールバスを利用している児童生徒の通学距離

スクールバスを利用している児童生徒の通学距離に関する統計・データは、国家統計局等に問い合わせたがデータが見当たらないとのことだった¹¹⁶。

前述の「家族に関する多目的統計調査」において、通学時間の調査もなされている。スクールバスに特化した通学時間を調査したデータは公表されていないが、スクールバスを含む全ての手段による通学時間 (ドア to ドアの時間) は、以下のとおり¹¹⁷。

小学生 (6-10 歳、全ての交通手段、2023 年)
15 分以下 : 81.7%、16-30 分 : 15.9%、31 分以上 : 2.4%
中学生 (11-13 歳、全ての交通手段、2023 年)
15 分以下 : 75.8%、16-30 分 : 21.4%、31 分以上 : 2.8%

¹¹² イタリア国家統計局及びローマ市、フィレンツェ市にヒアリングを行った (2024 年 2 月下旬~3 月上旬にかけてヒアリング実施)。

¹¹³ イタリア自治体協会 (ANCI) 「Indagine sull'organizzazione dei servizi di trasporto scolastico dedicato nei Comuni」P.14 (<https://www.anci.it/wp-content/uploads/Indagine-transporto-scolastico-Rapporto-finale.pdf>) (2024 年 4 月 4 日最終確認)。スクールバスによる送迎を行っている学校が存在する自治体の割合について、自治体数 (実数) の母数が調査対象の自治体数 (57 自治体) に合っていない。これは無回答の自治体が存在するためであるが、原典での扱いに従い、無回答の場合には割合計算時に母数に含めていない。

¹¹⁴ 前述のとおり、通学手段調査と児童生徒数調査の調査年と年齢区分が一致していない点に留意が必要。

¹¹⁵ フィレンツェ市へのヒアリングによる (2024 年 2 月下旬~3 月上旬にかけてヒアリング実施)。

¹¹⁶ イタリア国家統計局及びローマ市、フィレンツェ市にヒアリングを行った (2024 年 2 月下旬~3 月上旬にかけてヒアリング実施)。

¹¹⁷ イタリア国家統計局 (i-stat) 「Aspetti della vita quotidiana : Spostamenti verso scuola - Età」(<http://dati.istat.it/index.aspx?quervid=16496#>) (2024 年 4 月 4 日最終確認)。当該統計では 15 分以下と 31 分以上のみの数値が公表されており、16-30 分の数値については MURC が計算したもの。

イタリア全土の小学校児童数が 2,588,383 人¹¹⁸、中学校生徒数が 1,706,482 人¹¹⁹（いずれも公立私立合計、2021 年）であるため、人数ベースでは以下のとおりとなる。

小学生の通学手段（6-10 歳、全ての交通手段、2023 年）

15 分以下：約 211.5 万人、16-30 分：約 41.2 万人、31 分以上：約 6.2 万人

中学生（11-13 歳、全ての交通手段、2023 年）

15 分以下：約 129.4 万人、16-30 分：約 36.5 万人、31 分以上：約 4.8 万人

⑤ スクールバスの運行時間帯

スクールバスの運行時間帯は各自治体・各学校において定められる。

（ローマ市）

ローマ市では、市の規則より月曜日から金曜日の午前・午後、土曜日の午前にスクールバスが運行されると規定されている¹²⁰。

（フィレンツェ市）

フィレンツェ市では、7 時から 17 時 30 分が運行時間帯であり、各学校の運営時間に合わせた運航スケジュールとなっている。課外活動の送迎は行われない¹²²。

⑥ スクールバスにより通学支援を受ける場合の基準

大臣令¹²³により、学校の種別ごとに当該学校に通う児童生徒の通学にかかる最大距離・時間に関する全国一律の制限が自治体に対して課されており、無料送迎サービスの運営を条件にこの制限が免除されることとなっている。大臣令では、小学校は徒歩の距離が 500m、公共交通手段による移動時間が 15 分という基準が設定されており、中学校は徒歩の距離が 1km、公共交通手段による移動時間が 15-30 分という基準が設定されている。これらを超える距離・時間の場合に自治体にスクールバスの運行が義務付けられる。

（ローマ市）

上記の基準を受け、例えばローマ市では、公共交通による通学ができず¹²⁴、自宅から学校までの徒歩距離が小学生は 500m、中学生は 1km 以上の場合には通学支援を受けることができる¹²⁵。

（フィレンツェ市）

¹¹⁸ イタリア国家統計局（i-stat） 前掲注 111

¹¹⁹ イタリア国家統計局（i-stat） 前掲注 111

¹²⁰ ローマ市「ローマキャピタル地域の保育園、小学校、中学校の生徒に対する学校送迎サービスを規定する規則（Regolamento disciplinante il servizio di trasporto scolastico degli alunni delle scuole per l'infanzia, primarie e secondarie di primo grado del territorio di Roma Capitale.）」第 4 条 2)

(https://www.comune.roma.it/web-resources/cms/documents/Deliberazione_Assemblea_Capitolina_n.442017_2.pdf) (2024 年 4 月 4 日最終確認)。

¹²¹ ローマ市へのヒアリングによると、スクールバスは、義務教育の授業を受ける為の手段であり、授業の一環としての校外活動での利用はあるが放課後課外活動に関するサービスの提供は行っていない(そもそも学校が主体の盛んなクラブ活動自体が存在しないとのこと)。

¹²² フィレンツェ市「フィレンツェ市教育局 教育・学校活動支援サービス 学校送迎ガイドライン-2024 年 2 月更新（COMUNE DI FIRENZE DIREZIONE ISTRUZIONE SERVIZIO SUPPORTO ALLE ATTIVITA' EDUCATIVE E SCOLASTICHE LINEE GUIDA TRASPORTO SCOLASTICO - AGGIORNAMENTO APRILE 2023）」第 6

(https://educazione.comune.fi.it/system/files/2024-03/Linee%20guida%20trasporto%20scolastico_febbraio24.pdf) (2024 年 4 月 4 日最終確認) 及びフィレンツェ市ヒアリングによる。ガイドラインの記載は 8:00~9:00、15:30~16:30 となっているが、ヒアリングでは 7:00~8:00 及び 16:30~17:30 も運行されているとのことだった。

¹²³ Decreto Ministeriale 18/1975 第 1.1.3 及び表 1 に学校の種別ごとに最大距離と移動時間に関する地方自治体への制限が設けられている。地方自治体は無料送迎サービスの運営を条件にこの制限が免除される。

(<https://www.edscuola.it/archivio/norme/decreti/dm181275.html>) (2024 年 4 月 4 日最終確認)。

¹²⁴ ここでの公共交通による通学ができないとは、公共交通機関の不存在に加えて、時刻表の関係で基準内の通学ができないことも含まれる。

(https://www.comune.roma.it/web/it/scheda-servizi.page?contentId=INF803590&stem=trasporto_scolastico) (2024 年 4 月 4 日最終確認)。

¹²⁵ 前掲「ローマキャピタル地域の保育園、小学校、中学校の生徒に対する学校送迎サービスを規定する規則」第 2 条第 2 項 b)

フィレンツェ市では、小中学生ともに家から学校までの距離が 1km 以上の場合に通学支援の申請ができる¹²⁶。

⑦ スクールバスの仕様

スクールバスの仕様は、EU 指令を基本とし、イタリアの国内法令（運輸大臣省令）によりスクールバス向けに仕様・要件を修正する形で法規制が敷かれている。すなわち、DIRECTIVE 2007/46/EC¹²⁷の「付属書II 車両カテゴリと車両タイプの定義」におけるカテゴリM2¹²⁸及びカテゴリM3¹²⁹に関する規制を運輸省令 2010/4/1¹³⁰により小学生・中学生の安全に沿うように修正している。そのほか、同省令によりシートベルトの固定に関する EU 指令¹³¹等、個々の装備品の仕様・要件についても小中学生の安全確保に沿うよう修正が行われている。

その結果、スクールバスには以下のような設備・装備品を備えることが求められる¹³²。

- 車両がどこにあるか、エンジンがオンかオフかを常に知るための GPS
- 学生の乗降中に車両が動くのを防ぎ、ドアが完全に閉まるまで非アクティブにならない電動パーキングブレーキ
- 急な斜面での過熱のリスクを軽減する追加の電気ブレーキ
- 規制に従ってスクールバスの運転手の運転時間と休憩時間を記録し、速度と移動距離に関連するトラックデータを記録するタコグラフ
- 屋根と側面の断熱と防音
- 屋外および屋内の照明と看板
- アンチロックブレーキシステム (ABS)
- リアアクスルアンチスキッド (ASR)
- 滑り止め (ESP)
- ブレーキコレクター (EBD)
- 滑り止め素材の床
- 助手席ドアロック
- 身障者用プラットフォーム
- スピードリミッター
- 緊急ボタン
- シートベルト
- 応急処置キット
- 非常口
- 消火器

¹²⁶ 前掲「フィレンツェ市教育局 教育・学校活動支援サービス 学校送迎ガイドライン-2024年2月更新」第4

¹²⁷ DIRECTIVE 2007/46/EC OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL of 5 September 2007 「フレームワーク指令」(<https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2007/46/oj>) (2024年4月4日最終確認)。

¹²⁸ 旅客輸送のために設計・製造された車両で、運転席に加えて8席以上で構成され、最大質量が5トンを超えないもの。

¹²⁹ 旅客輸送のために設計・製造された車両で、運転席に加えて8席以上で構成され、最大質量が5トンを超えるもの。

¹³⁰ Decreto Ministero dei Trasporti - 01/04/2010 – Scuolabus (<https://www.gazzettaufficiale.it/eli/id/2010/04/21/10A04564/sg>) (2024年4月4日最終確認)。

¹³¹ Directive 76/115/CEE du Conseil (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/ALL/?uri=CELEX%3A31976L0115>) (2024年4月4日最終確認)。

¹³² ISECO Coop. Isola Servizi 「Cinture e dotazioni di sicurezza negli scuolabus: cosa dice la legge?」(<https://www.isecogroup.it/aggiornamenti/cinture-e-dotazioni-di-sicurezza-negli-scuolabus-cosa-dice-la-legge/>) (2024年4月4日最終確認)。

(2) 事件・事故等

① 登下校中の事故等による死亡者数、負傷者数

国家統計局等に問い合わせたが、登下校中に限定した交通事故による死傷者数はデータの存在を確認できなかった¹³³。他方、イタリア国家統計局及びイタリア自動車クラブのレポートにおいて、登下校中に限定しない交通事故による死傷者数のデータ（5歳区分の年齢別）が公表されている¹³⁴。同統計によると、2022年の交通事故による死者数は、5-9歳区分で8人、10-14歳区分では19人となっている。同負傷者数は、5-9歳区分で2,658人、10-14歳区分では4,516人となっている。

② 死亡原因別死者数

イタリア国家統計局のデータ¹³⁵を基に、ICD-10（2013年版）に沿ってMURCが分類したところ、イタリアの死亡原因別の死者数は以下のとおり。

(死亡者数 2021年)

5-9歳：148人

10-14歳：226人

(死亡原因 2021年)

5-9歳

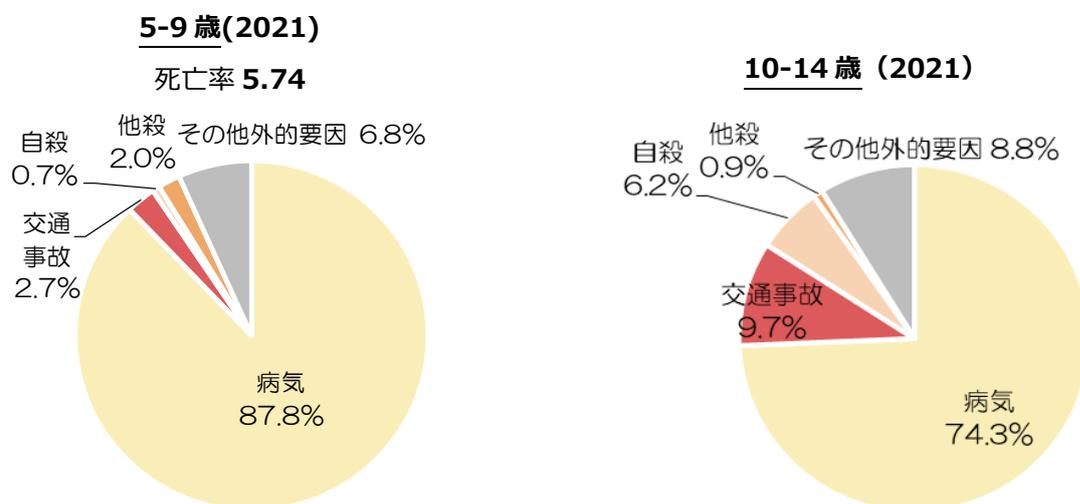
病気：130人（87.8%）、交通事故：4人（2.7%）、自殺：1人（0.7%）、他殺3人（2.0%）、その他外的要因：10人（6.8%）

10-14歳

病気：168人（74.3%）、交通事故：22人（9.7%）、自殺：14人（6.2%）、他殺2人（0.9%）、その他外的要因：20人（8.8%）

※ICD-10（2013年版）をもとにMURCが分類

図表 4-5 イタリアにおける死亡原因割合



注釈) 死亡率は、厚生労働省「厚生労働統計に用いる主な比率及び用語の解説」

(<https://www.mhlw.go.jp/toukei/kaisetu/index-hw.html>)に基づき、死亡率=年間の死亡数÷1月1日時点の人口数にて算出。

資料) Istituto nazionale di statistica「Mortalità per territorio di residenza」、人口データは国連人口統計年鑑2021を用いてMURC作成

¹³³ イタリア国家統計局及びローマ市、フィレンツェ市へのヒアリングにおいて質問を行ったところ、イタリア国家統計局及びフィレンツェ市からは当該統計データは見当たらないとの回答、ローマ市からは「これまで自宅と学校との間の登下校のルートで事故が起きたことはない」との回答を受けた。ローマ市の回答は、過去に登下校中の事故が一切生じたことがないということは考えにくいいため、本文中での紹介を避けた。(2024年2月下旬～3月上旬にかけてヒアリング実施)。

¹³⁴ Istat, Automobile Club d'Italia「INCIDENTI STRADALI Anno 2022」表3

(https://www.istat.it/it/files/2023/07/REPORT_INCIDENTI_STRADALI_2022_IT.pdf) (2024年4月4日最終確認)。

¹³⁵ イタリア国家統計局 (i-stat)「Mortalità per territorio di evento : Causa ed età」

(https://esploradati.istat.it/databrowser/#/it/dw/categories/IT1_Z0810HEA.1.0/HEA_DEATH/DCIS_CMORTE1_EV/IT1.39_493_DF_DCIS_CMORTE1_EV_2.1.0) (2024年4月4日最終確認)。

(3) 費用負担

① スクールバス運行の費用負担者、受益者負担の有無とその金額

イタリアでは、スクールバスの利用につき年収等¹³⁶に応じた利用者負担が設定されている。金額については自治体によって異なる。例としてローマ市及びフィレンツェ市の ISEE の値ごとの自己負担額を以下に示す¹³⁷。

(ローマ市)

ローマ市では、ISEE の値ごとに利用者の自己負担が月額€0 から€59 まで設定されている。

ローマ市のスクールバスの利用者負担額¹³⁸

ISEE	自己負担額
€0 以上€5,165 以下 (0 円以上 83 万 6,952 円 ¹³⁹ 以下)	自己負担なし
€5,165.1 以上€15,000 以下 (83 万 6,953 円以上 243 万 645 円以下)	€20 / 月 (約 3,240 円)
€15,000.1 以上€30,000 以下 (243 万 646 円以上 486 万 1,290 円以下)	€34.8 / 月 (約 5,640 円)
€30,000.1 以上 (486 万 1,291 円以上)	€59 / 月 (約 9,560 円)

※同一世帯で二人以上がスクールバスを利用する場合は、当該世帯が支払うべき利用者負担額合計に 30%の減額が適用される。

(フィレンツェ市)

フィレンツェ市では、ISEE の値ごとに利用者の自己負担が月額€0 から€30 まで設定されている。

フィレンツェ市のスクールバスの利用者負担額¹⁴⁰

ISEE	自己負担額
€0 以上€5,500 以下 (0 円以上 89 万 1,237 円以下) (ソーシャルセンターの支援あり)	自己負担なし
€0 以上€25,500 以下 (0 円以上 413 万 2,097 円以下)	€20 / 月 (約 3,240 円)
€25,500.01 以上€32,500 以下 (413 万 2,098 円以上 526 万 6,398 円以下)	€25 / 月 (約 4,050 円)
€32,500.1 以上 (526 万 6,399 円以上)	€30 / 月 (約 4,860 円)

※利用する送迎サービスが片道の場合には上記の半額となり、同一世帯で二人目以上の場合は、二人目以降の児童生徒の自己負担額が 20%の減額が適用される。

② 経費及び財源

イタリア全土の地方自治体のスクールバス運行に係る経費についてはヒアリングにおいても確認できなかった。イタリア自治体協会 (ANCI) が 2021 年に一部の自治体について調査を行っており、当該調査に参加した 294 自治体のうちスクールバスによる送迎を検討・実施している 175 自治体の経費総額が€15,708,456.72 (約 25 億 4,545 万円) であり、自治体の学生 1 人あたりの年間平均支出額が€988.02 (約 16 万 100 円) という結果が示されている¹⁴¹。

¹³⁶ イタリアでは公的扶助に関し ISEE という世帯の経済状況を表す指標が基準として設けられている。ISEE は世帯全員の総所得、不動産、現金資産等から算出する。

¹³⁷ ローマ市及びフィレンツェ市へのヒアリングでも同様の内容を聞き取ることができた (2024 年 2 月下旬～3 月上旬にかけてヒアリング実施)。

¹³⁸ ローマ市「Quanto e come si paga」2024-2025 年の学期に適用される料金表。
(<https://www.comune.roma.it/web/it/scheda-servizi.page?contentId=INF38807>) (2024 年 4 月 4 日最終確認)。

¹³⁹ EUR/JPY 2024 年 2 月 29 日終値 (162.043 円/ユーロ) で換算。以下同じ。外為どっとコム
(<https://www.gaitame.com/markets/chart/eurjpy.html?interval=1440>) (2024 年 4 月 4 日最終確認)。

¹⁴⁰ フィレンツェ「Servizio Supporto alle Attività Educative e Scolastiche」2023-2024 年の学期に適用される料金表。
(https://servizi.comune.fi.it/sites/www.comune.fi.it/files/nota_tariffe_2023-24.pdf) (2024 年 4 月 4 日最終確認)。

¹⁴¹ ANCI「Indagine sull'organizzazione dei servizi di trasporto scolastico dedicato nei Comuni」P.47「Costo complessivo (costi interni e/o esternalizzati) sostenuto dal Comune per l'intero trasporto scolastico dedicato e costo medio per studente」
(<https://www.anci.it/wp-content/uploads/Indagine-trasporto-scolastico-Rapporto-finale.pdf>) (2024 年 4 月 4 日最終確認)。

(4) スクールバス活用の背景・理由

前掲のとおり、イタリア共和国憲法では第 34 条において、“勉学の権利”が保障されており、勉学の権利を実質的に保証し、公共教育へのアクセスを容易にするための手段としてスクールバスによる通学支援の提供がなされている。そして、公共交通機関により通学が不可能な地域に居住する児童生徒に対する通学手段の提供が、省令より自治体に義務付けられている。

ヒアリングでは、スクールバスの活用による未成年児童生徒の安全確保、遠距離児童生徒の交通手段確保、申告年収による貧困世帯の交通手段確保、障害者対応がスクールバス活用の背景・理由として聞かれた。

6. カナダの状況

(1) 基本情報

① スクールバス運用における政府と自治体の関係

カナダ運輸省のサイト¹⁴²によると、スクールバスの安全性に関しては、連邦政府、州・準州政府、所有者・運行者が共に責任を持つこととされている。自動車安全法¹⁴³に基づき、カナダ運輸省はカナダ自動車安全基準を定める責任を負っており、この基準には、ブレーキシステム、窓の保持（横転衝突時に乗客が飛び出すのを防ぐ）、安定制御など、バスに対する特定の安全要件も含まれる。さらに、他のクラスの車両と同様に、スクールバスも照明、タイヤ、ホイール、その他の安全装備に関する要件を満たす必要がある。同省は、政府各レベルと協力し、これらの基準を常に最新に保ち、適合を確認するための試験を実施している。

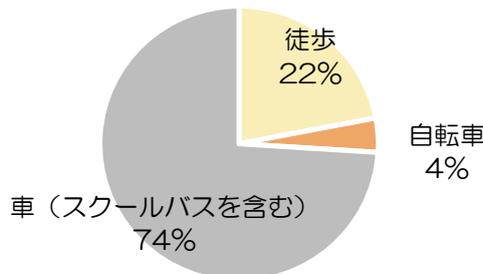
また、州／準州は、カナダの道路と高速道路の安全、運転手と車両の免許、交通規則（速度制限など）の施行に責任を負っている。2019年1月21日、連邦・州・準州の運輸・高速道路安全担当閣僚会議は、シートベルトを中心にバス内外の安全基準と運用を見直すことを義務付けた「スクールバスの安全に関するタスクフォース」を設置しており、このタスクフォースには、連邦政府、州政府、準州政府、メーカー、スクールバス事業者、安全協会、労働組合、教育委員会の代表が参加し、バス内外の車両基準や車両運用の包括的な見直し、バス車両編成の管轄区域評価、シートベルトの装着と使用に関する運用上および財政上の考慮事項の評価を行っている¹⁴⁴。また、自動車安全法の下、メーカーは、スクールバスを含む自社の車両が連邦安全要件に従って設計・製造されていることを証明する責任がある。

一方、スクールバスの運用面においては、カナダの教育は州別の教育法によって定められており¹⁴⁵、スクールバスの運用についても州ごとにある程度異なる。

② 一般的な通学手段

WHO が実施している 6 年生から 10 年生を対象にした調査¹⁴⁶では、通学手段は車（スクールバス含む）が 74%、徒歩が 22%、自転車は 4%という結果となっている。

図表 6-1 カナダにおける児童・生徒の通学手段
6-10年生(2017-18)



出所) カナダ政府「学齢期の子供の健康行動調査」より MURC 作成。

¹⁴² カナダ運輸省 HP「カナダのスクールバスの安全性について」(<https://tc.canada.ca/en/road-transportation/school-bus-safety/about-school-bus-safety-canada>) (2024年4月4日最終確認)。

¹⁴³ カナダ自動車安全法 (<https://laws-lois.justice.gc.ca/eng/acts/m-10.01/>) (2024年3月13日最終確認)。

¹⁴⁴ カナダ運輸・高速道路安全担当閣僚会議-スクールバスの安全に関するタスクフォース「カナダのスクールバス安全性の強化(2020/2)」(https://tc.canada.ca/sites/default/files/migrated/school_bus_safety_2020.pdf) (2024年4月4日最終確認)。

¹⁴⁵ JICA レポート「カナダの教育課程」(https://www.jica.go.jp/Resource/hiroba/teacher/report/prmiv10000002siq-att/comparative_survey01_05.pdf) (2024年4月4日最終確認)。

¹⁴⁶ カナダ政府「学齢期の子供の健康行動調査」(<https://www.canada.ca/en/public-health/services/publications/healthy-living/active-transportation-how-children-getting-school.html>) (2024年4月4日最終確認)。世界保健機関 (WHO) が 11 歳から 15 歳の若者を対象に実施している、4 年ごとにデータを収集している国際調査研究である。調査に参加する各国において、クラスターサンプリングを使用して、11 歳、13 歳、15 歳の若者の割合を選択し、サンプルがすべての年齢層を代表するようにしている。(参考: <https://hbcs.org/>)

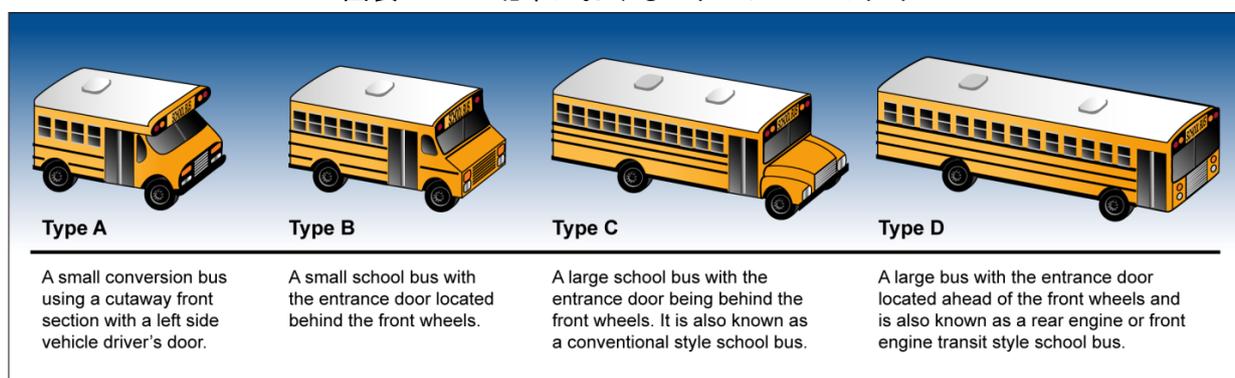
③ スクールバスを利用している学校数、児童生徒数

カナダ運輸省へ問い合わせ¹⁴⁷を行ったところ、スクールバスの利用学校数、児童生徒数に関する情報としては、「カナダのスクールバスの安全強化¹⁴⁸」にある通り、「カナダ全土の学校では毎日、5万台以上のスクールバスが約 220 万人の子どもたちを学校や活動に送迎しており、その結果、カナダ全土で年間延べ 7 億 9,200 万人の生徒が通学していると推定される。」とのことであり、これ以上のデータは持ち合わせていないということであった（学校種等も不明）。ちなみに、2021-22 学校年度のカナダの公立小中学校の児童生徒数は、約 496 万人とされている¹⁴⁹。

さらに、各州や準州別のスクールバスの運用数（年齢区分別、バスタイプ別）に関して、データが公表されている。（バスタイプは、大きく分けてタイプ A（小型）～タイプ D（大型）の 4 段階とされており、カナダだけでなく米国等においても同様の区分が用いられている。）

次頁の図表の通り、例えばオンタリオ州のスクールバスの運用数は、0-5 歳：10,618 台、6-10 歳：7,096 台、それ以上：3,119 台で、アルバータ州では 0-5 歳：2,810 台、6-10 歳：1,820 台、それ以上：2,484 台などとなっている。

図表 6-2 北米におけるスクールバスのタイプ



出所) 米国政府会計検査局報告「スクールバスの安全性—衝突データの傾向と連邦及び州の要件 (2017/1)」
(<https://www.gao.gov/assets/gao-17-209.pdf>) p5。

¹⁴⁷ 2024 年 2 月下旬～3 月上旬実施。

¹⁴⁸ カナダ運輸・高速道路安全担当閣僚会議-スクールバスの安全に関するタスクフォース「カナダのスクールバス安全性の強化 (2020/2)」(https://tc.canada.ca/sites/default/files/migrated/school_bus_safety_2020.pdf) (2024 年 4 月 4 日最終確認)。

¹⁴⁹ Statista「カナダの公立小中学校への入学者数 (1999-2022)」(<https://www.statista.com/statistics/449105/enrollment-in-public-elementary-and-secondary-schools-in-canada/>) (2024 年 4 月 4 日最終確認)。

図表 6-3 カナダの各州・準州別のスクールバスの運用数（年齢区分別、バスタイプ別）

	合計（台）	利用者の年齢別（台）	バスタイプ別（台）
アルバータ州	7,114	0-5歳：2,810（39%） 6-10歳：1,820（26%） 11歳以上：2,484（35%）	タイプ A1：1,044（15%） タイプ A2：456（6%） タイプ B：89（1%） タイプ C：5,098（72%） タイプ D：106（1%） MFSAB ¹⁵⁰ ：321（5%）
ブリティッシュ・コロンビア州	3,166	0-5歳：1,060（33%） 6-10歳：1,075（34%） 11歳以上：1,031（33%）	タイプ A2：328（10%） タイプ C：2,070（65%） タイプ D：768（24%）
マニトバ州	2,546	0-5歳：554（22%） 6-10歳：733（29%） 11歳以上：1,259（49%）	タイプ A2：59（2%） タイプ C：2,487（98%）
ニューブランズウィック州	1,234	0-5歳：537（43%） 6-10歳：387（31%） 11歳以上：310（25%）	タイプ A1：45（4%） タイプ A2：248（20%） タイプ B：4（0%） タイプ C：903（73%） タイプ D：22（2%） MFSAB：13（1%）
ニューファンドランド・ラブラドール州	1,009	0-5歳：532（53%） 6-10歳：224（22%） 11歳以上：253（25%）	タイプ A1：70（7%） タイプ A2：111（11%） タイプ B：4（0%） タイプ C：819（81%） タイプ D：5（0%）
ノバスコシア州	1,459	0-5歳：787（54%） 6-10歳：500（34%） 11歳以上：172（12%）	タイプ A2：71（5%） タイプ C：1,384（95%） MFSAB：4（0%）
オンタリオ州	20,833	0-5歳：10,618（51%） 6-10歳：7,096（34%） 11歳以上：3,119（15%）	タイプ A2：6,903（33%） タイプ C：13,930（67%）
プリンスエドワードアイランド州	323	0-5歳：8（2%） 6-10歳：134（41%） 11歳以上：181（56%）	タイプ A2：323（100%）
ケベック州	10,650	0-5歳：5,497（52%） 6-10歳：3,900（37%） 11歳以上：1,253（12%）	タイプ A1：387（4%） タイプ A2：2,138（20%） タイプ B：32（0%） タイプ C：7,794（73%） タイプ D：188（2%） MFSAB：111（1%）
サスカチュワン州	3,083	0-5歳：836（27%） 6-10歳：1,035（34%） 11歳以上：1,212（39%）	タイプ A1：112（4%） タイプ A2：619（20%） タイプ B：9（0%） タイプ C：2,256（73%） タイプ D：54（2%） MFSAB：32（1%）
ノースウエスト準州	73	0-5歳：32（44%） 6-10歳：23（32%） 11歳以上：18（25%）	タイプ A1：3（4%） タイプ A2：15（21%） タイプ C：53（73%） タイプ D：1（2%） MFSAB：1（2%）
ヌナブト準州	120	0-5歳：52（43%） 6-10歳：38（32%） 11歳以上：30（25%）	タイプ A1：4（3%） タイプ A2：24（20%） タイプ C：89（74%） タイプ D：2（2%） MFSAB：1（1%）
ユーコン準州	60	0-5歳：26（43%） 6-10歳：19（31%） 11歳以上：15（25%）	タイプ C：60（100%）

注釈）「カナダ全国からの回答に基づいているが、全回答者が年齢などの情報を持っていないため、不足情報はアクセス可能な情報を最大限活用して推測」との注記がある。

出所）カナダ運輸・高速道路安全担当閣僚会議-スクールバスの安全に関するタスクフォース「カナダのスクールバス安全性の強化（2020/2）」（https://tc.canada.ca/sites/default/files/migrated/school_bus_safety_2020.pdf） p11 に MURC 加筆。

¹⁵⁰ Multifunction School Activity Bus（多機能スクールアクティビティバス）。児童生徒の家から学校以外の輸送を目的としたバスのこと。

④ スクールバスを利用している児童生徒の通学距離

通学距離に関するデータは得られていない。

⑤ スクールバスの運行時間帯

運行時間は各学校区によるが、参考情報として、カナダ学校教育に携わる新人向けのサイト¹⁵¹によると、カナダの公立学校の一般的な運営時間は小学校で午前 8 時半から午後 3 時か 3 時半、高校だと午前 8 時半から午後 2 時半となっており、スクールバスの安全について言及されている政府のサイト¹⁵²内におけるスクールバスデータのフィルタリング手法として、時間帯が「学校の長期休みを除く 9 月から 6 月の月曜から金曜、時間帯は午前 6 時から 9 時 59 分と午後 2 時から 5 時 59 分」と記載されているところから、この時間帯でスクールバスが運行されていると予測できる。

(トロント学区)

スクールバスは始業時と終業時にのみ運行し、始業前と終業後のプログラムには対応しない。詳細は、各自が Transportation Portal をダウンロードして、ルートや時間などの情報を得るかたち¹⁵³。

(アッパーカナダ学区)

各家庭がポータルをダウンロードして運行時間やバス停の場所を確認するかたち。バスの遅延や天候などによる運行キャンセルについての情報も、このポータルを通じて伝えられる¹⁵⁴。

⑥ スクールバスにより通学支援を受ける場合の基準

スクールバスにより通学支援を受ける場合の基準は、自治体により異なる。特定の学校や年齢、特別な支援が必要な人しか利用できない場合や、自宅から学校までの距離によって利用できる場合がある¹⁵⁵。

(トロント)

カトリック教系の学校と一般の公立学校での基準は異なり、一般の公立学校の場合、幼稚園から 5 年生までは通学距離 1.6km からスクールバスの利用が可能で、6-8 年生は 3.2km からスクールバスまたは公共のバス (TTC) の利用が可能。9-10 年生は 4.8km から TTC の利用が可能である¹⁵⁶。

(オンタリオ州ダラム学区)

公立学校の場合、小学生だと通学距離 1.6km 以上、中学生だと 3.2km 以上の場合スクールバスの利用が可能である¹⁵⁷。

(オンタリオ州ピール学区)

学区の案内ページ¹⁵⁸を確認すると、学校の通学区域内に居住し、学校から以下の距離基準を超えて居住している生徒は、送迎の対象となる。

- 幼稚園児-1 年生：1.0 km
- 2-4 年生：1.6 km
- 5-8 年生：2.0 km
- 9-12 年生まで：3.8 km

¹⁵¹ Arrive 「カナダ学校教育への新人ガイド (2020/7/3)」 (<https://arrivein.com/studying/the-newcomer-guide-to-schooling-in-canada/>) (2024 年 4 月 4 日最終確認)。

¹⁵² カナダ運輸省 HP 「カナダのスクールバスの安全性について」 (<https://tc.canada.ca/en/road-transportation/school-bus-safety/about-school-bus-safety-canada>) (2024 年 4 月 4 日最終確認)。

¹⁵³ トロント学区 HP 「スクールバスのルートと時間」 (<https://www.tdsb.on.ca/EarlyYears/Kindergarten/Transportation/Routes-and-Times>) (2024 年 4 月 4 日最終確認)。

¹⁵⁴ アッパーカナダ学区 HP 「交通」 (https://www.ucdsb.on.ca/for_families/transportation) (2024 年 4 月 4 日最終確認)。

¹⁵⁵ Arrive 「カナダ学校教育への新人ガイド (2020/7/3)」 (<https://arrivein.com/studying/the-newcomer-guide-to-schooling-in-canada/>) (2024 年 4 月 4 日最終確認)。

¹⁵⁶ トロント学生交通グループ HP 「バスポリシー」 (<https://www.torontoschoolbus.org/bus/school-bus-policies/>) (2024 年 4 月 4 日最終確認)。

¹⁵⁷ ダラム学生交通サービス HP (DSTS) 「DSTS トランスポートポリシー」 (<https://www.dsts.on.ca/transportation-policy>) (2024 年 4 月 4 日最終確認)。

¹⁵⁸ ピール学区 HP 「交通」 (<https://www.peelschools.org/transportation>) (2024 年 4 月 4 日最終確認)。

⑦ スクールバスの仕様

カナダ運輸省のサイト¹⁵⁹によると、大半の州は、カナダ規格協会（CSA）規格 D250 に準拠したスクールバスの製造を義務付けている。この規格は、カナダ運輸省、州政府、スクールバス事業者、製造業者の代表者が共同で策定したものであり、スクールバスの車体、シャーシ（外枠）、および連邦政府の要件を補完するその他の部品に関連するさまざまな要件をカバーしている。ランプ、リフレクターとシグナル、クロッシング&ストップアーム、ミラー、ストロボランプ、ルーフハッチ、スクールバスのカラーの要件が定められており、2018年7月には、膝のみのシートベルトの取り付けは認めない、シートバックの高さの最低基準を上げることで体格の大きい生徒にも対応するなど、安全規制が更新された。

カナダ政府のジョブバンクサイトにおけるスクールバスの運転手の募集要件が掲載されたページ¹⁶⁰において、スクールバスの運転手に必要な要件が確認できる。これは全てのバス運転手、地下鉄事業者、その他の交通事業者にも適用されるものであり、最大3か月のOJT、最低1年間の安全運転経験などが必要とされている。また、オンタリオ州のみクラスB、C、EまたはFの運転免許証が必要であり、他のすべての州と準州ではクラス2の運転免許証が必要とされている。

¹⁵⁹ カナダ運輸省 HP「カナダのスクールバスの安全性について」(<https://tc.canada.ca/en/road-transportation/school-bus-safety/about-school-bus-safety-canada>) (2024年4月4日最終確認)。

¹⁶⁰ カナダ政府ジョブバンク「募集要件：カナダのスクールバスの運転手」(<https://www.jobbank.gc.ca/marketreport/requirements/23322/ca>) (2024年4月4日最終確認)。

(2) 事件・事故等

① 登下校中の事故等による死亡者数、負傷者数

小学校の通学路の安全向上を目指す団体のサイト¹⁶¹によると、カナダでは毎年平均して、子供（年齢不明）の歩行者死亡事故が 20 件、子供の自転車死亡事故が 4 件、歩行時に負傷する子供が 1,000 人、自転車に乗っていて負傷する子供が 600 人とのデータがある。

また、通学路で起きた事故に言及したニュース記事¹⁶²において、モントリオールでは、2023 年 1 月から 7 月末までに 8 人が死亡し、477 人が重傷を負ったとされている（そのうち何人が子供かは記載がない）。モントリオールでは通学路での交通事故が急増しており、2040 年までに歩行者被害ゼロを目指す取組に着手したとしている。

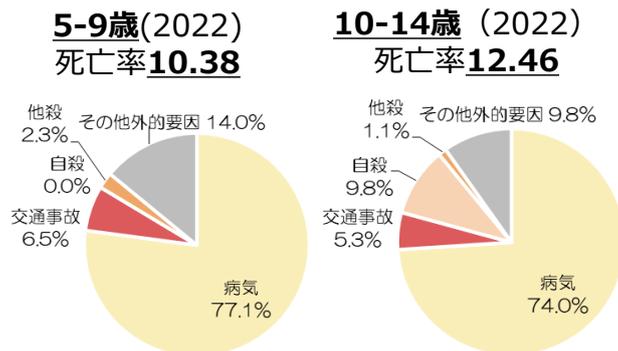
さらに、1998 年から 2017 年までのデータによると、カナダでは毎年平均 1 人の子供（年齢不明）がスクールバスとの衝突事故、またはスクールバスのすぐ近くを走行中の通行車両との衝突事故で死亡しており、18 人の負傷者が報告されているとしている¹⁶³。

② 死亡原因別死者数

カナダ統計局のデータ¹⁶⁴を基に、ICD-10（2013 年版）に沿って MURC が分類したところ、カナダの死亡原因別の死者数は以下のとおり。

(死亡者数 2022 年)
5-9 歳：214 人
10-14 歳：265 人
(死亡原因 2022 年)
5-9 歳
病気：165 人（77.1%）、交通事故：14 人（6.5%）、自殺：0 人（0.0%）、他殺 5 人（2.3%）、その他外的要因：30 人（14.0%）
10-14 歳
病気：196 人（74.0%）、交通事故：14 人（5.3%）、自殺：26 人（9.8%）、他殺 3 人（1.1%）、その他外的要因：26 人（9.8%）

図表 6-4 カナダにおける死亡原因割合



注釈) 死亡率は、厚生労働省「厚生労働統計に用いる主な比率及び用語の解説」

(<https://www.mhlw.go.jp/toukei/kaisetu/index-hw.html>) に基づき、死亡率＝年間の死亡数÷1月1日時点の人口数にて算出。

出所) カナダ統計局「Leading causes of death, total population, by age group」、国連人口統計年鑑 2022 より MURC 作成。

¹⁶¹ Parachute「小学校交通安全」(<https://parachute.ca/en/program/elementary-road-safety/>) (2024 年 4 月 4 日最終確認)。

¹⁶² Global News フィル・カーペンター「Montreal steps up safety in school zones as pedestrian deaths increase (2023/9/5)」(<https://globalnews.ca/news/9940186/montreal-steps-up-safety-school-zones/>) (2024 年 4 月 4 日最終確認)。

¹⁶³ カナダ政府「自動車安全規則（スクールバス）の改正案（2022/7/2）」(<https://gazette.gc.ca/rp-pr/pl/2022/2022-07-02/html/reg2-eng.html>) (2024 年 4 月 4 日最終確認)。

¹⁶⁴ カナダ統計局「Leading causes of death, total population, by age group」。

(3) 費用負担

① スクールバス運行の費用負担者、受益者負担の有無とその金額

自治体や学区がスクールバスなどの交通手段を生徒に提供しているが、特定の年齢や特別な支援が必要な人しか利用できない場合や、自宅から学校までの距離が 3-4km 以上の場合のみスクールバスがあるなど、距離によって利用が制限される場合がほとんどである。

(カルガリー市)

受益者負担がある例として、2023 年 6 月のニュース記事¹⁶⁵によると、カルガリー市の公立学区では今年から、幼稚園児の場合を除き、全家庭が年間 260 ドルのスクールバス料金を支払うことになったことが記されている。スクールバスドライバー不足が深刻化する中、生徒数増加に伴うバス路線の増加などが今後は見込まれ、バス料金の増額も懸念されているとしている。

② 経費及び財源

国全体の数値は確認できなかった。関連情報として、2021 年 5 月のニュース記事¹⁶⁶によると、カナダ政府はゼロ・エミッションの公共バス（スクールバスを含む）と充電インフラに 27.5 億ドルの投資を行うと発表したとされている。

(オンタリオ州)

2023-24 学校年度予算では、生徒の通学に充てる州からの補助金は総額 12 億 3,320 万ドルで、その配分は、輸送サービスに 12 億 2,580 万ドル、スクールバス乗員の安全研修に 170 万ドル、州立学校などへの交通費 570 万ドルとなっている¹⁶⁷。

(アルバータ州)

ニュース記事¹⁶⁸によると、アルバータ州の教育局は 2023 年、インフレ圧力やバス運転手不足に直面していた州内の学校区教育委員会に対し、今後 3 年間で最大 4 億 1,400 万ドル（2023-24 学校年度には 32%増）の交通費支援を行うことを決めた。この資金援助により 350 人のドライバー新雇用、約 8 万人の生徒がバス通学を確保でき、各家庭に対しては最大 2,000 万ドルのコスト削減ができることになる。この支援に伴い、バス利用が可能な生徒の通学距離を現行の 2.4km から、幼稚園児-6 年生は 1km、7-12 年生は 2km に引き下げられる。

¹⁶⁵ CBC カリナ・ザパタ 「CBE to reduce yellow school bus fees to \$260 per rider next school year (2023/6/1)」

(<https://www.cbc.ca/news/canada/calgary/cbe-school-bus-fee-reduction-1.6861503#:~:text=%22Non-mandated%22%20riders%2C%20those%20who%20live%20within%20walking%20distance,will%20pay%20half%20the%20price%20for%20one-way%20service.>) (2024 年 4 月 4 日最終確認)。

¹⁶⁶ electrek スクーター・ドル 「Canada announces \$2.75 billion investment in zero-emissions buses and charging infrastructure (2021/5/5)」 (<https://electrek.co/2021/03/05/canada-announces-2-75-billion-investment-in-zero-emissions-buses-and-charging-infrastructure/>) (2024 年 4 月 4 日最終確認)。

¹⁶⁷ オンタリオ州教育局資料 「Student Transportation Grant – Grants for Student Needs 2023-24」

(https://efis.fma.csc.gov.on.ca/faab/Memos/B2023/B06_EN.pdf) (2024 年 4 月 4 日最終確認)。

¹⁶⁸ CALGARY HERALD エヴァ・ファーガソン 「\$414 million from Alberta Education for student transportation over next three years (2023/3/14)」 (<https://calgaryherald.com/news/local-news/alberta-education-increases-transportation-funding-by-32-per-cent>) (2024 年 4 月 4 日最終確認)。

(4) スクールバス活用の背景・理由

カナダでは毎日、5万台以上のスクールバスで220万人以上の子どもたちが登下校している。スクールバスは、最も安全な交通手段の一つとして高い評価を得ており、構造上の特徴はもちろん、視認性の高い塗装や照明システムなどの安全対策はバスを誰にでも見えるようにするのに役立っているとされている¹⁶⁹¹⁷⁰。

カナダ安全評議会によると¹⁷¹、バスで通学する子どもたちは、自動車で通学する子どもたちよりも72倍安全であり、徒歩や自転車で通学する子どもたちよりも45倍安全との統計がある。

これらのように、カナダの国レベルの資料においては、スクールバス活用による安全性の確保が強調されている。

また、カナダの教育は州別の教育法によって定められており¹⁷²、スクールバスの運用についても州ごとに異なる。その中で少なくともオンタリオ州¹⁷³、アルバータ州¹⁷⁴、そしてサスカチュワン州¹⁷⁵については、教育法（Education Act）にて、教育委員会はその学区内の学校の登下校における交通手段を提供することが定められている。この交通手段はスクールバスには限定されていないが、オンタリオ州の場合は別の条項にて、教育委員会はスクールバスを所有し、これを教育上の目的において使用できることが明記されているほか、サスカチュワン州については児童の輸送手段としての「バスその他の乗り物」の安全要件が定められており、アルバータ州の場合は「教育委員会は、その目的のために使用するスクールバスなどの乗り物の運用等に関する方針を決められる」とされていることから、スクールバスは当然に活用される通学手段として捉えられているとみられる。

¹⁶⁹ カナダ運輸省 HP「カナダのスクールバスの安全性について」(<https://tc.canada.ca/en/road-transportation/school-bus-safety/about-school-bus-safety-canada>) (2024年4月4日最終確認)。

¹⁷⁰ カナダ運輸・高速道路安全担当閣僚会議-スクールバスの安全に関するタスクフォース「カナダのスクールバス安全性の強化(2020/2)」(https://tc.canada.ca/sites/default/files/migrated/school_bus_safety_2020.pdf) (2024年4月4日最終確認)。

¹⁷¹ カナダ安全評議会 HP「スクールバスリマインダー」(<https://canadasafetycouncil.org/school-bus-reminder/>) (2024年4月4日最終確認)。

¹⁷² JICA レポート「カナダの教育課程」(https://www.jica.go.jp/Resource/hiroba/teacher/report/prmiv10000002siq-att/comparative_survey01_05.pdf) (2024年4月4日最終確認)。

¹⁷³ オンタリオ州教育法 (<https://www.ontario.ca/laws/statute/90e02#BK172>) (2024年4月4日最終確認)。

¹⁷⁴ アルバータ州教育法 (https://kings-printer.alberta.ca/1266.cfm?page=E00P3.cfm&leg_type=Acts&isbncln=9780779845262) (2024年4月4日最終確認)。

¹⁷⁵ サスカチュワン州教育法 (<https://www.canada.ca/content/dam/canada/employment-social-development/migration/documents/documents/English/Statutes/Statutes/E0-2.pdf>) (2024年4月4日最終確認)。

7. スウェーデンの状況

(1) 基本情報

① スクールバス運用における政府と自治体の関係

スウェーデンでは 1992 年の独立学校改革により、6 歳から 16 歳までの義務教育に係る費用は無料とされている。そのため、公立・私立に関わらず、教育費及び諸条件を満たす児童生徒のスクールバス交通費について、利用者負担は課されていない。

2010 年改正教育法 (Skollag (2010 : 800)) において、諸条件を満たした公立義務教育学校の児童生徒は学校送迎を利用する権利が保障されており、児童生徒の居住する地方自治体がその手配を執り行うべきと規定されている¹⁷⁶。また、私立学校の児童生徒についても、私立学校に通う児童生徒の居住地の地方自治体は、当該自治体内の私立義務教育学校に通学する児童生徒の通学手段の確保についても義務が課されている¹⁷⁷。

② 一般的な通学手段

児童生徒の一般的な通学手段に関する公的統計・調査について、定期的に行われているものは確認できなかった¹⁷⁸。確認できたのは、1992 年から 1995 年にかけて道路交通研究機関及びスウェーデン道路庁が実施した、6-19 歳の 655 人に対するアンケート調査だった¹⁷⁹。当該調査では、登下校時に利用する主な移動手段について、徒歩が 29%、スクールバス・路線バスが 36%、自転車、バイクが 1%、自動車を自ら運転して通学を行う者が 2%、他者が運転する自動車で行く者が 12%という結果が示されている。

スウェーデン全土の義務教育学校 (日本の小中学校に相当、7 歳 - 15 歳) の児童生徒数の合計は、約 110 万人 (2022-2023 年度)¹⁸⁰である。上記の調査結果 (バス : 36%) を使って試算した場合、約 39.6 万人がスクールバスまたは路線バスを利用していることとなる¹⁸¹。

¹⁷⁶ 公立の義務教育学校に通う児童生徒は、通学時間の長さ、交通事情、児童生徒の障害その他の特別な事情を考慮して通学が必要な場合には、児童生徒の家庭に近い場所から教育が行われる場所までの往復を無料で通学する権利を有する (教育法第 10 章第 32 条) (https://www.riksdagen.se/sv/dokument-och-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/skollag-2010800_sfs-2010-800/#K10) (2024 年 4 月 4 日最終確認)。

¹⁷⁷ 私立の義務教育学校についても、居住地の市町村は、その市町村内の私立義務教育学校に通学する児童生徒のために、第 32 条第 2 項後段において、市町村が児童生徒を通学させるはずであった学校単位以外の学校単位を選択した児童生徒に対して適用されるのと同じ条件の下で、通学路を確保しなければならない。(教育法第 10 章第 40 条) (https://www.riksdagen.se/sv/dokument-och-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/skollag-2010800_sfs-2010-800/#K10) (2024 年 4 月 4 日最終確認)。

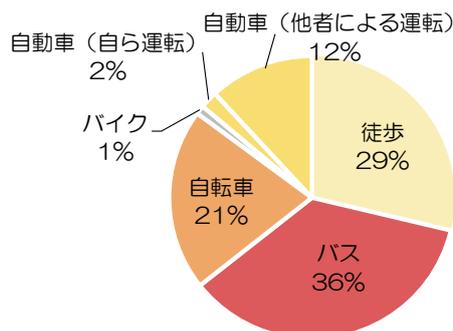
¹⁷⁸ スウェーデン統計庁への及びストックホルム市、ヘルシンボリ市にヒアリングを行ったが、統計庁からは回答・統計を持ち合わせていないとの回答、ストックホルム市・ヘルシンボリ市からは回答が難しい旨の回答を受けた (2024 年 2 月下旬～3 月上旬にかけてヒアリング実施)。

¹⁷⁹ Hans Thulin 「Resor till skolan」 p.24 (<https://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:673310/FULLTEXT01.pdf>) (2024 年 4 月 4 日最終確認)。

¹⁸⁰ Skolverket 「Elever och skolenheter i grundskolan」 (<https://www.skolverket.se/getFile?file=11307>) (2024 年 4 月 4 日最終確認)。

¹⁸¹ この推計では、スクールバスまたは路線バスを利用して通学している割合を求めるためのアンケート調査の対象が 6-19 歳となっており、スウェーデンの義務教育学校の通学年齢 (7-15 歳) と一致していない点に留意されたい。

図表 7-1 スウェーデンの若者の通学手段（6-19歳、1992-1995年）



注釈) バスは、路線バスとスクールバスの両方を含む。

出所) Hans Thulin 「Resor till skolan」 p.24 Tabell4 より MURC 作成

③ スクールバスを利用している学校数、児童生徒数

スクールバスを利用している学校数及び児童生徒数について、スウェーデン全土レベルの情報を確認できなかった。

(ヘルシンボリ市)

ヘルシンボリ市においては、61校の義務教育学校のうち、12校でスクールバスが運行され、8校に特別支援級の児童生徒向けの通学支援サービスが実施されている¹⁸²。スクールバスを利用する児童生徒が約150人、特別支援級向けの通学支援サービスの利用者が250人とのことだった¹⁸³。

スクールバスを利用する児童生徒数については、前述の調査を基にした試算では約39.6万人が路線バスまたはスクールバスを利用しているものと算出できる。また、スウェーデン全国交通安全協会(NTF)のウェブサイトによると、毎日40万人以上の子どもたちがスクールバスで通っているとのことだが¹⁸⁴、それ以上の詳細な内訳やデータ、情報源については確認できなかった。

④ スクールバスを利用している児童生徒の通学距離

スクールバスを利用している児童生徒の通学距離については、前述の調査において、通学にバス(路線バス・スクールバス)を利用した児童生徒の通学距離の中央値が掲載されており、6-9歳は5km、10-12歳は5.1km、13-15歳は6.5kmとのことであった¹⁸⁵。

⑤ スクールバスの運行時間帯

スクールバスの運行時間帯については、自治体ないし学校ごとに始業・終業時間に応じて異なる時刻表が定められている。

(ウッデバッラ市)

例として、ウッデバッラ市 Bokenäs 小学校では、始業に合わせて午前8時前後に運行し(学校着は8:20)、終業に合わせて13:40及び15:10学校発にて運行がなされている¹⁸⁶。

(ヘルシンボリ市)

¹⁸² スウェーデン統計庁への及びストックホルム市、ヘルシンボリ市にヒアリングによる。(2024年2月下旬～3月上旬にかけてヒアリング実施)。

¹⁸³ スウェーデン統計庁への及びストックホルム市、ヘルシンボリ市にヒアリングによる。スウェーデン統計庁統計庁からは回答・統計を持ち合わせていないとの回答、ストックホルム市からは回答が難しい旨の回答を受けた(2024年2月下旬～3月上旬にかけてヒアリング実施)。ヘルシンボリ市の義務教育学校の生徒数については回答を得られなかった。

¹⁸⁴ Nationella trafiksäkerhetsförbundet (NTF) 「Säkra resor med buss」 (<https://ntf.se/konsumentupplysning/buss-taxi-och-transporter/saker-buss/>) (2024年4月4日最終確認)。

¹⁸⁵ Hans Thulin 前掲注179 p.22

¹⁸⁶ ウッデバッラ市 「Skolskjutsar Läsåret 2023-2024 Bokenäs skola」 (<https://www.uddevalla.se/download/18.4e2c18e018b85360343455/1700580688319/Till%20o%20ft%20C3%A5n%20Boken%20C3%A4s%20skola%20Vinterhalv%20C3%A5ret.pdf>) (2024年4月4日最終確認)。

ヘルシンボリ市では、通常の登下校の時間に合わせて運行がなされている¹⁸⁷。

参考として、スウェーデンには6歳から13歳の生徒を対象とした学童があり、親の仕事／学業や、家庭環境、また、身体的、精神的、その他の理由で発達のために特別なサポートが必要な場合に、学童の利用が認められる。学童は、学校が始業前・終業後に利用できるものである。この学童保育施設への学校ないし自宅との間の移動については、通学送迎サービスの提供を受ける権利は保障されていない¹⁸⁸。ただし、地方自治体がそうした学童保育施設への通学送迎サービスの提供を行うことが教育法上禁じられているわけではなく、裁量により提供することも可能である¹⁸⁹。

⑥ スクールバスにより通学支援を受ける場合の基準

前述のとおり、無料の通学支援を受けられるか否かは、通学時間の長さ、交通事情、児童生徒の障害その他の特別な事情を加味して考慮される（教育法第10章第32条・第40条）が、スクールバスによる支援の要否に際しての考慮事項として、より具体的には、市バスや市電の走っていない遠隔地に居住する場合、車椅子や杖などが必要な学生、視覚障害、聴覚障害、神経・精神疾患、知的障がいのある者など、特別な介助が必要な場合、その他特別な状況を有する場合などが含まれる¹⁹⁰。

上記の無料の通学支援の条件に合致するかは、学校送迎の利用申請の際に個別のケース毎に評価される。この権利は学区外の学校（公立・私立問わず）に通うことを選択した児童生徒には適用されない。ただし、学区外の学校を選択した場合でも、通学支援を手配する諸条件に当てはまり、かつ学区内の学校に通う場合にかかる費用と差がない場合は、地方自治体はこうしたケースでも通学支援を手配する必要がある。

距離基準については、地方自治体がそれぞれ定めており、地方自治体により異なる。

（ヘルシンボリ市）

例えば、ヘルシンボリ市では、プレスクール（6歳児学級）及び小学校1～3年生は自宅・学校間の距離が2km以上の場合、小学校4～6年生は同2.5km以上の場合、中学生は同3km以上の場合にスクールバスによる支援を受けることができるという基準になっている¹⁹¹。

（ウメオ市）

ウメオ市については、プレスクール（6歳児学級）及び小学校1～3年生は自宅・学校間の距離が3km以上の場合、小学校4～6年生及び中学生は同4km以上の場合にスクールバスによる支援を受けることができる¹⁹²。

（ストックホルム市）

スクールバスによる支援の基準ではなく、公共交通機関の無料定期券が認められる距離基準ではあるが、ストックホルム市では、プレスクール（6歳児学級）及び小学校1～3年生では自宅・学校間の距離が2km以上の場合であり、小学校4～6年生は同3km以上の場合、中学生は同4km以上の場合に公共交通機関の無料定期券が配布される¹⁹³。ストックホルム市では、学校送迎用の車両による送迎が認められる距離基準は明記されておらず、「生徒の障害、交通状況、通学距離の長さ、またはその他の特別な状況」に鑑み必要な場合に提供されるとの記述に留まる。

¹⁸⁷ スtockホルム市及びヘルシンボリ市にヒアリングによる。ストックホルム市からは回答が難しい旨の回答を受けた（2024年2月下旬～3月上旬にかけてヒアリング実施）。

¹⁸⁸ Skolverket「Skolskjuts och elevresor」（<https://www.skolverket.se/regler-och-ansvar/ansvar-i-skolfragor/skolskjuts-och-elevresor>）（2024年4月4日最終確認）。

¹⁸⁹ 例えばウメオ市では、学童保育施設への送迎は行われていない。

¹⁹⁰ 前述 Skolverket「Skolskjuts och elevresor」（2024年4月4日最終確認）

¹⁹¹ ヘルシンボリ市「Rätt till skolskjuts?」

（<https://helsingborg.se/forskola-och-utbildning/grundskola/skolresa-skolskjuts/ratt-till-skolresa/#:~:text=F%C3%B6r%20att%20ha%20%C3%A4tt%20till%20skolskjuts%20kr%C3%A4vs%20h%C3%A4r%20g%C3%A5ngavst%C3%A5ndet,g%C3%A5ngavst%C3%A5nd%20mellan%20bostad%20och%20skola.>）（2024年4月4日最終確認）。ヘルシンボリ市へのヒアリングでも同内容の回答を受けている。

¹⁹² ウメオ市「Avståndsregler」

（<https://www.umea.se/barnochutbildning/skolskjutsocoelevresor/skolskjutsgrundskolan/avstandsregler.4.27a2de8b172da059ace22b0.html>）（2024年4月4日最終確認）。

¹⁹³ スtockホルム市「KOMMUNAL FÖRFATTNINGSSAMLING FÖR STOCKHOLM」

（<https://leverantor.stockholm/globalassets/foretag-och-organisationer/leverantor-och-utforare/verksamhetsomraden/fristaende-skola/grundskola/skolskjuts/skolskjutsanvisningar.pdf>）（2024年4月4日最終確認）。

道路交通研究機関（VTI）によるレポート「学校送迎に関する交通安全—スウェーデンのコミュニケーションに対するアンケート（2001）」¹⁹⁴によれば、スウェーデンの地方自治体 205 団体に対して行ったアンケート¹⁹⁵において、64%の地方自治体は、学校送迎利用の可否を判断するために、学校までの距離及び通学路の交通安全性、医学的な理由の3つの基準を使用している。これらの自治体の中には、さらに追加の基準を設けているものもある。1.5%の自治体は通学路の交通安全性と医学的な理由の2つの基準だけを使用していると回答している。併せて約66%の自治体が、最低でも交通安全性と医学的な理由の2つの基準を考慮に入れていることとなる。そのほか、約13%の自治体は、学校までの距離のみを基準とし、約11%の自治体は、学校までの距離と通学路の交通安全性を基準としている。上述の「追加の基準」には、停留所までの距離、子供の年齢と成熟度、社会的な理由、共同親権、およびその他の特定の状況等が含まれる。5%の自治体は1999-2000年度において距離制限を定めていなかった。幼稚園と小学校の児童のための最も一般的な制限は2km、中学校の場合は3km、高校の場合は4kmであったとのことである。

⑦ スクールバスの仕様

スウェーデンにおけるスクールバスの仕様は、通学に関する政令等において規定されている¹⁹⁶。主な仕様は以下のとおり。

- ・車両の用途（通学用であること）を示す標識の取付け。
- ・車両の左側のドアを乗客が開けることができないようにすること。
- ・その他のドアは、乗客が不用意に開けられない構造であること。
- ・各座席に、シートベルトが取り付けられていること。

¹⁹⁴ VTI 「Trafiksäkerhet vid skolskjutsning –enkät till Sveriges kommuner」(2001) (<https://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:670081/FULLTEXT01.pdf>) (2024年4月4日最終確認)。

¹⁹⁵ スクールバスを認める基準に関する質問に回答を控えた地方自治体は4団体。

¹⁹⁶ Förordning (1970:340) om skolskjutsning (最終改正2018年) (https://www.riksdagen.se/sv/dokument-och-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/forordning-1970340-om-skolskjutsning_sfs-1970-340/) (2024年4月4日最終確認)。

「TSFS 2016:22 Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om bilar och släpvagnar som dras av bilar och som tas i bruk den 1 juli 2010 eller senare (2010年7月1日以降に運行開始された自動車およびトレーラーに牽引される車両およびトレーラーに関するスウェーデン運輸庁の規制および一般ガイドライン) (<https://www.transportstyrelsen.se/sv/Regler/sok-ts-foreskrifter/?RuleNumber=2016:22&rulePrefix=TSFS>) (2024年4月4日最終確認)。

(2) 事件・事故等

① 登下校中の事故等による死亡者数、負傷者数

登下校中に限定した交通事故による死者数については、情報を確認できなかった。登下校中に限定しない交通事故による死者数については、政府機関であるスウェーデン社会庁（Socialstyrelsen）の統計¹⁹⁷では、5-9歳で2人、10-14歳で2人だった（2022年）。

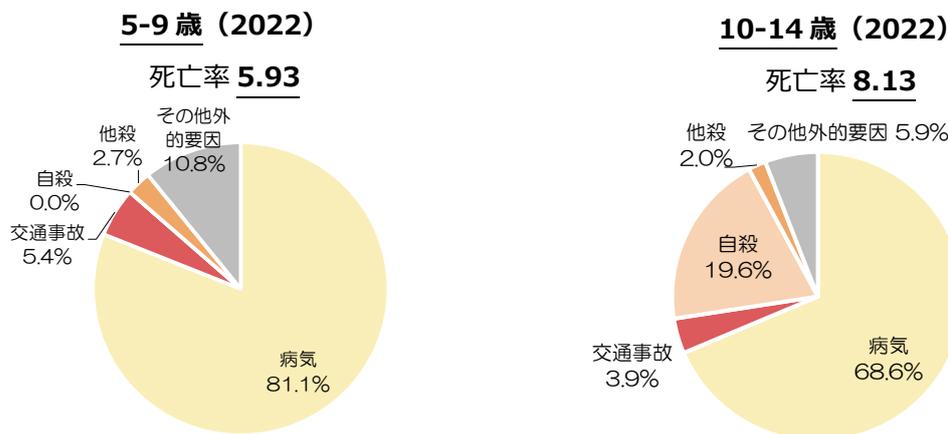
他方で、負傷者数については登下校中に限定した情報を確認することができ、登下校中に負傷した1～18歳の児童生徒の数は、約1,900人（2014年）とのことであった¹⁹⁸。ただし、負傷者数は衝突事故のような重大な事故によるものだけではなく、「指を車のドアに挟む」といった事故も含まれる点に留意が必要である。なお、ヘルシンボリ市では、登下校中の死傷者について、スクールバスと特別支援級向けの通学支援サービスでは死者・負傷者ともに0人、公共交通機関で通学している児童生徒の死傷者数についてはデータがないとのことだった¹⁹⁹。

② 死亡原因別死者数

スウェーデン社会庁の統計²⁰⁰を基に、ICD-10（2013年版）に沿ってMURCが分類したところ、スウェーデンの死亡原因別の死者数は以下のとおり。

(死亡者数 2022年)	
5-9歳	37人
10-14歳	51人
(死亡原因 2022年)	
5-9歳	
病気	30人 (81.1%)
交通事故	2人 (5.4%)
自殺	0人 (0.0%)
他殺	1人 (2.7%)
その他外的要因	4人 (10.8%)
10-14歳	
病気	35人 (68.6%)
交通事故	2人 (3.9%)
自殺	10人 (19.6%)
他殺	1人 (2.0%)
その他外的要因	3人 (5.9%)
※ICD-10（2013年版）をもとにMURCが分類	

図表 7-2 スウェーデンにおける死亡原因割合



注釈) 死亡率は、厚生労働省「厚生労働統計に用いる主な比率及び用語の解説」

(<https://www.mhlw.go.jp/toukei/kaisetu/index-hw.html>)に基づき、死亡率=年間の死亡数÷1月1日時点の人口数にて算出。

資料) Socialstyrelsen「Statistikdatabas för dödsorsaker」、国連人口統計年鑑 2022 より作成

¹⁹⁷ Socialstyrelsen「Statistikdatabas för dödsorsaker」(<https://www.socialstyrelsen.se/en/statistics-and-data/statistics/statistical-databases/>) (2024年4月4日最終確認)。

¹⁹⁸ 民間緊急事態庁 (MSB)「Barns skador i förskola, skola och fritidshem en översikt (保育園・学校・学童における子供の怪我)」(2014) (<https://rib.msb.se/filer/pdf/27490.pdf>) (2024年4月4日最終確認)。

¹⁹⁹ スウェーデン統計庁統計庁からの及びストックホルム市、ヘルシンボリ市にヒアリングにおいて質問を行ったところ、スウェーデン統計庁統計庁からは回答・統計を持ち合わせていないとの回答、ストックホルム市からは回答が難しい旨の回答を受けた (2024年2月下旬～3月上旬にかけてヒアリング実施)。

²⁰⁰ Socialstyrelsen 前掲注 197

(3) 費用負担

① スクールバス運行の費用負担者、受益者負担の有無とその金額

スウェーデンでは、スクールバスの利用者負担は設定されておらず、無償で利用することができる²⁰¹。

② 経費及び財源

スウェーデン学校教育庁 (Skolverket) によると、義務教育 (小中学校) における通学交通費は、年間 3,957,232,000SEK (約 571 億 7,000 万円²⁰³、2022 年) であり、義務教育にかかる総費用の 2.8% に相当するという²⁰⁴。生徒一人当たりにかかる通学交通費の中央値は 5,060SEK (約 7 万 3,100 円) とのことであった²⁰⁵。

(ストックホルム市)

ストックホルム市の義務教育学校の通学交通費は、78,302,000SEK (約 11 億 3,120 万円、2022 年)。

(ウメオ市)

ウメオ市の義務教育学校の通学交通費は、35,631,000 SEK (約 5 億 1,480 万円、2022 年)。

(ヘルシンボリ市)

ヘルシンボリ市の義務教育学校の通学交通費は、28,364,000SEK (約 4 億 9,770 万円、2022 年)²⁰⁶。

²⁰¹ 前述の教育法第 10 章第 32 条。

²⁰² スウェーデン統計庁への及びストックホルム市、ヘルシンボリ市にヒアリングにおいて質問を行ったところ、スウェーデン統計庁統計庁からは回答・統計を持ち合わせていないとの回答、ストックホルム市からは回答が難しい旨の回答を受けた。ヘルシンボリ市では、教育法の規定に基づき、地方自治体は様々な基準に基づいて通学交通費を無料にしなければならないと規定されている旨の回答を受けた。(2024 年 2 月下旬～3 月上旬にかけてヒアリング実施)。

²⁰³ SEK/JPY 2024 年 2 月 29 日終値 (14.447 円/SEK) で換算。以下同じ。外為どっとコム (<https://www.gaitame.com/markets/chart/sekjpy.html?interval=1440>) (2024 年 4 月 4 日最終確認)。

²⁰⁴ Skolverket 「Sök statistik」(「学校の種類：義務教育学校、統計地域：コスト、年：2022」で検索。「Hemkommunens kostnader 2022 (XLS)」が掲載ファイル) (<https://www.skolverket.se/skolutveckling/statistik/sok-statistik-om-forskola-skola-och-vuxenutbildning?sok=SokC&omrade=Kostnader&lasar=2022&run=1>) (2024 年 4 月 4 日最終確認)。

²⁰⁵ Skolverket 前掲注 204

²⁰⁶ スウェーデン統計庁 「Kostnader för kommunernas förskoleklass, grundskola och obl. särskola efter region. År 2014 – 2022」(https://www.statistikdatabasen.scb.se/pxweb/sv/ssd/START_OE_OE0107_OE0107B/FskolKlassny/) (2024 年 4 月 4 日最終確認)。(「地域：自治体 (Kommuner)、ストックホルム市 (Stockholm)、ウメオ市 (Umeå)、ヘルシンボリ市 (Helsingborg)、タスク：義務教育・通学費 (Grundskolan, kostnad för skolskjuts)、年：2022」で検索)。※ 通学交通に係る費用は、スクールバスに限定されず、特別支援級の通学送迎等が含まれるものと思われる。

(4) スクールバス活用の背景・理由

前述のとおり、スウェーデンでは、教育法において、遠距離通学になる地域に居住する児童生徒や障害その他特別な事情を考慮して通学が必要な児童生徒の無料の交通手段の確保が定められている。

スウェーデン運輸局『歴史的観点からの学校輸送』²⁰⁷にはスウェーデンにおけるスクールバス政策の歴史の変遷がまとめられており、スウェーデンにおけるスクールバスは、長距離通学の支援のために導入された。1924年から、スウェーデン政府は多くの学校を建設すると同時にスクールバスについて議論し始め、1926年、政府が費用の50%を負担し、長距離通学が必要とされる子供たちだけを対象に、最初のスクールバスを運行した。それ以降、国の補助率が増加していったが1966年に、学校給食と学校送迎に対する補助は市税の平準化のための交付金に含める制度変更がなされ、スクールバスサービスに対する特別の補助金は廃止された。1970年代から90年代にかけてはシートベルト装着義務化やスクールバスの仕様規定の制定等の自動車の交通量が増加していったことを背景に児童生徒の安全確保対策等が講じられていった。

このように、スウェーデンでは長距離通学の支援のためにスクールバスが導入された歴史的な経緯がある。過年度調査において指摘されているとおり、人口密度が低く、居住地域が分散しているスウェーデンにおいては、遠距離通学の児童生徒が多く、都市部を除きほぼ全ての地方自治体でスクールバスが導入されているようである²⁰⁸。

²⁰⁷ Vägverket 「Skolskjutsning ur ett historiskt perspektiv」 (2003) (<https://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1363454/FULLTEXT01.pdf>) (2024年4月4日最終確認)。

²⁰⁸ 文部科学省「諸外国におけるスクールバスの活用状況」(2008) (https://www.mext.go.jp/component/a_menu/education/detail/_icsFiles/afieldfile/2019/01/08/1289312_01.pdf) (2024年4月4日最終確認)。

文部科学省「諸外国における通学路の安全確保の取組調査(スクールバス及びその他の取組)調査報告書」(2020)

8. 韓国の状況

(1) 基本情報

① スクールバス運用における政府と自治体の関係

スクールバスに関連する法律は国が規定しているが、実際の運用は自治体の責任にて行われている。自治体でスクールバスの運営に係る予算枠を事前に定め、学校が自治体にスクールバス運営を要請し、自治体にて決定する仕組みとなっている。

小学生まで（13歳以下）の児童を対象とした「児童通学バス」があり、以下のような施設を利用する際に利用される自動車を児童通学バスと呼ぶ。

- ・ 幼稚園及び幼児教育振興院、小学校、特殊学校、代案学校及び外国人学校
- ・ 保育所
- ・ 塾や教習所
- ・ 体育施設
- ・ 児童福祉施設(児童保護専門機関を除く)
- ・ 青少年修練施設
- ・ 障害者福祉施設(障害者職業リハビリ施設は除く)
- ・ 公共図書館
- ・ 市・道生涯教育振興院及び市・郡・区生涯学習館
- ・ 社会福祉施設及び社会福祉館

なお、「中高校生、大学生などが利用するスクールバス」は、スクールバスとしての扱いではなく、観光バスなどと同様のチャーターバス、貸切バスの扱いとなり、「旅客自動車運輸事業法」の適用対象となっている。

② 一般的な通学手段

韓国統計庁人口総調査²⁰⁹によれば、2015年における12～14歳の通学手段は次のとおりである。

地域 (%)	徒歩	乗用車、ボンゴ	市内バス	スクールバス	高速市外バス	地下鉄	列車	タクシー	自転車	その他
全国	73.7	6.1	11.7	4.1	0.0	0.5	0.0	0.0	2.9	0.1

※12～14歳の通学人口は1,490,636人（推定²¹⁰）

²⁰⁹ 韓国統計庁「2015年人口総調査>性別/年齢別/利用交通手段別通勤通学人口」

(https://kosis.kr/statHtml/statHtml.do?orgId=101&tblId=DT_1PA1503&conn_path=12) (2024年4月4日最終確認)。

²¹⁰ 全世帯の20%に対する標本調査を実施し、全国値を推定したもの。

③ スクールバスを利用している学校数、児童生徒数

韓国では、韓国教育庁長官が設立した学校安全共済中央会において「通学バス管理システム」を運営²¹¹しており、「通学バス管理システム」に掲載されている「スクールバス管理システム施設登録現況」²¹²は、以下のとおりである。

	登録施設数	承認済み施設数	承認要請中施設数	待機施設数
小学校	2,291	2,105	44	142
中学校	340	171	0	169
合計	2,631	2,276	44	311

注釈) スクールバス管理システム登録には一定の基準があり、基準を満たしたスクールバスを登録する仕組みであるため、実際に運行されているスクールバスの値とは異なり、申請中や承認保留(待機)が存在する。

出所) 韓国学校安全共済中央会「スクールバス管理システム施設登録現況」より※2024年1月17日時点

韓国農村経済研究院によれば²¹³、各市・道の農村地域における通学バス利用学校数及び利用生徒・児童数は次のとおりである。

図表 8-1 各市・道の農村地域における小学校及び小学生のスクールバス利用者数と利用率
(2020年)

地域	総小学校数	利用小学校数	利用率	総児童数	利用児童数	利用率
京畿	1,298	203	15.6%	761,731	9,697	1.3%
江原	347	184	53.0%	73,478	5,429	7.4%
慶北	473	231	48.8%	129,079	7,420	5.7%
慶南	505	205	40.6%	190,849	26,494	13.9%
全北	421	234	55.6%	94,661	9,404	9.9%
全南	429	276	64.3%	92,405	13,278	14.4%
忠南	410	258	62.9%	120,115	11,182	9.3%
忠北	258	148	57.4%	85,135	5,175	6.1%
済州	113	21	18.6%	40,575	1,154	2.8%
釜山	304	7	2.3%	153,527	515	0.3%
仁川	253	22	8.7%	156,928	1,665	1.1%
大邱	230	9	3.9%	122,587	649	0.5%
蔚山	120	10	8.3%	67,397	-	0.0%
世宗	49	15	30.6%	29,487	1,025	3.5%
計	5,210	1,823	35.0%	2,117,954	93,087	4.4%

注釈) 農村地域(邑・面所在)のみの値である。

出所) 韓国農村経済研究院「農漁村の影響評価：農漁村の通学環境の改善」より MURC 作成

²¹¹ 通学バス管理システムは、2013年に国務総理室より発表された「児童通学バス安全総合対策」に基づき、通学バス安全関連事項の現況把握及び全国の児童通学バスの全数調査を実施(2013年5月～現在)、児童通学車両に関する情報を公開し、通学の安全確保ならびに保護者の安全な教育機関の選択に寄与し、通学バスの運営実態を把握、児童の交通安全政策の基礎資料として活用する目的を持つ。同サイトでは、運営者や運転手の教育修了有無、法的安全装置の具備有無、通学バス保険加入の有無、安全基準の適合有無などに関する情報を閲覧することができる。

²¹² スクールバス管理システムの案内 (<https://www.ssif.or.kr/news/notice.php?mode=read&seq=55>) (2024年4月4日最終確認)。

²¹³ 経済情報センター(2021年10月公開)韓国農村経済研究院「農漁村の影響評価：農漁村の通学環境の改善」(<https://ieic.kdi.re.kr/policy/domesticView.do?ac=0000165460>) (2024年4月4日最終確認)。

図表 8-2 各市・道の農村地域における中学校及び中学生のスクールバス利用者数と利用率
(2020年)

地域	総中学校数	利用中学校数	利用率	総生徒数	利用生徒数	利用率
京畿	638	12	1.90%	362,917	383	0.10%
江原	163	87	53.40%	37,836	1,060	2.80%
慶北	259	22	8.50%	62,499	575	0.90%
慶南	264	24	9.10%	91,164	3,290	3.60%
全北	210	4	1.90%	48,873	80	0.20%
全南	249	63	25.30%	46,050	2,239	4.90%
忠南	184	21	11.40%	57,541	977	1.70%
忠北	127	23	18.10%	41,458	188	0.50%
済州	45	-	0.00%	19,468	-	0.00%
釜山	170	-	0.00%	73,749	-	0.00%
仁川	136	5	3.70%	76,346	257	0.30%
大邱	124	-	0.00%	62,563	-	0.00%
蔚山	64	-	0.00%	31,797	-	0.00%
世宗	24	6	25.00%	12,395	746	6.00%
計	2,657	267	10.00%	1,024,656	9,795	1.00%

注釈) 農村地域(邑・面所在)のみの値である。

出所) 韓国農村経済研究院「農漁村の影響評価:農漁村の通学環境の改善」より MURC 作成

④ スクールバスを利用している児童生徒の通学距離

データはない。

(全羅北道井邑)

全羅北道井邑教育支援庁担当者²¹⁴によれば短くて2km～遠くて15kmとのことである。

⑤ スクールバスの運行時間帯

運行時間帯は、各州や学校による。

(全羅北道井邑)

全羅北道井邑教育支援庁担当者²¹⁵によれば、学校によって時間は異なるが、登校時間は朝の8時から8時50分、計2回。下校時間は、16時から17時、計2回となっている。

⑥ スクールバスにより通学支援を受ける場合の基準

スクールバスの運用は州ごとに決められており、通学支援を受ける場合の基準も州によって異なる。

(全羅北道井邑)

全羅北道井邑教育支援庁担当者²¹⁶によれば、自宅から学校までの距離が1.5km以上としているとのことである。

(龍仁(特例)市)

「龍仁市安心通学バス運営および支援に関する条例」²¹⁷にて次のとおり定められている。

- ・ 片道通学距離が1.5km超公共交通機関で通学する場合、学校行きの単一路線がない、または路線があるが配車時間が一時間以上を超える地域に居住する通学生

²¹⁴ 井邑教育支援庁スクールバス担当にたいし、2024/3/5に電話聞き取りを行った。

²¹⁵ 井邑教育支援庁スクールバス担当にたいし、2024/3/5に電話聞き取りを行った。

²¹⁶ 井邑教育支援庁スクールバス担当にたいし、2024/3/5に電話聞き取りを行った。

²¹⁷ 龍仁市安心通学バス運営および支援に関する条例 (<http://jachilaw.com/DATA/YongIn/PDF/1-10-01-045-20210630.PDF>) (2024年4月4日最終確認)。

- ・ 自宅から学校まで日常的に移動する主な通路である通学路の状態が通学生の歩行安全に危険を及ぼすと市長が認める場合

(龍仁(特例)市)

蔚山特別市では「蔚山広域市小学校通学バス運営支援に関する条例」²¹⁸にて、「片道の通学距離が1,500メートルを超える蔚山広域市内の小中学校3年生以下の低学年の生徒」と定められている。

⑦ スクールバスの仕様

■ 「児童通学バス」の車両に関する仕様²¹⁹

児童通学バス(限定免許を受け、児童を旅客対象に運行される運送事業用自動車は除く)を運営しようとする者は、あらかじめ管轄警察署長に申告し、申告証明書を発給してもらわなければならない(規制「道路交通法」第52条第1項)。

児童通学バスとして使用できる車は、乗車定員9人乗り以上の車両に限る。この場合、チューニングの承認を受けた者が9人乗り以上の乗用自動車または乗合自動車を障害児童の乗降便宜のために9人乗り未満にチューニングした場合、その乗用自動車または乗合自動車を含む(「道路交通法施行規則」第34条)。

児童通学バスの座席規格及び座席間距離は次の基準に適合しなければならない(「自動車及び自動車部品の性能と基準に関する規則」第25条第2項及び別表5の32第2号)。

- ✓ 座席規格:乗客座席着席用5パーセント大人女性人体模型が着席できるようにするが、座席背もたれ(ヘッドレストを含む)の高さは71センチメートル以上であること
- ✓ 座席間距離:前座席の背もたれから後部座席の背もたれ前面までの距離は、乗客座席着席用5パーセント成人女性人体模型が着席できる距離以上であること

児童通学バスは黄色であること(「自動車及び自動車部品の性能と基準に関する規則」第19条第8項)。

次の警告灯を設置する必要がある。(「自動車及び自動車部品の性能及び基準に関する規則」第48条第4項)。

- ✓ 前方と後方には、毎分60回以上120回以下で点滅するそれぞれ2つの赤色警告灯と2つの黄色警告灯または琥珀色警告灯を設置すること。
- ✓ 赤色警告灯は外側に、黄色警告灯は内側に設置し、車両中心線から左右対称になるように設置すること
- ✓ 前方の警告灯は、フロントガラスの上からできるだけ高くし、後方警告灯のレンズ下段部は、リアガラス開口部の上端線より高くし、左右の高さが同じになるよう設置すること
- ✓ 各警告灯の発光面積は、120平方センチメートル以上であること
- ✓ 道路に停止又は出発しようとするときは、次の基準に適合すること
 1. 道路に停止しようとするときは、黄色警告灯又は琥珀色警告灯が点滅するように運転者が操作できること
 2. 1.の点滅以降、児童の乗降のための昇降口が開くときは、自動的に赤色警告灯が点滅すること
 3. 出発するために昇降口が閉まったときは、再度自動的に黄色警告灯又は琥珀色警告灯が点滅すること
 4. 3.の点滅時、赤色警告灯と黄色警告灯または琥珀色警告灯が同時に点滅しないこと前方と後方に設置する警告灯は、「自動車及び自動車部品の性能及び基準に関する規則」別表28の2の光度基準に適合すること

²¹⁸ 国家法令情報センター(2020年05月制定)「蔚山広域市小学校通学バス運営支援に関する条例」

(<https://www.law.go.kr/LSW/ordinInfoP.do?ordinSeq=1496187>) (2024年4月4日最終確認)。

²¹⁹ 「探しやすい生活法令情報」(2023年12月15日公開)「児童通学バスの安全設備」

(<https://www.easylaw.go.kr/CSP/CnpClsMain.laf?popMenu=ov&csmSeq=690&ccfNo=1&cciNo=2&cnpClsNo=2&searchPut=>) (2024年4月4日最終確認)。



参考：「探しやすい生活情報」HP「児童通学バス警告灯の例」

児童通学バスの左右に設置する間接視界装置は、昇降口の最も遅く閉まる部分の車体（昇降口のない車体側の場合は、昇降口のある車体の地点と対称な地点をいう。）から自動車の長さ方向に垂直に300ミリメートル離れた地点に直径30ミリメートル及び高さ1200ミリメートルの観測棒を設置し、運転者による着席基準点から上に635ミリメートルの高さから観測棒を確認したとき、観測棒すべてが見える構造でなければならない（規制「自動車部品性能」第3条に関する規則）。

児童運送用乗合自動車の児童乗降のための乗降口は、次の基準に適合しなければならない（規制「自動車及び自動車部品の性能と基準に関する規則」第29条第1項第4号）。

- ✓ 第一段の踏み台の高さは30センチメートル以下であり、踏み台上面は、横の場合、昇降口有効幅（開き式昇降口に補助踏み台を設置する場合、当該補助踏み台の真上の踏み台上面の有効幅）の80パーセント以上、縦の場合は20センチメートル以上であること
- ✓ 第二段以上足場の高さは二十センチメートル以下であること（ただし、15人乗り以下の自動車は二十五センチメートル以下にすることができ、各段の足場は高さを満足させるために強固に設けられた構造の補助足場等を使用することができる。）
- ✓ 乗降時にのみ突出するように作動する補助足場は、上から見て二つの角があう頂点部分の曲率半径が20ミリメートル以上で、残りの各角部分は曲率半径が2.5ミリメートル以上になるように丸め、ゴム等の柔らかい材料で仕上げる
- ✓ 補助足場は、自動突出等の作動時に児童の身体に傷害を与えないように作動する構造であること
- ✓ 各段の足場は表面を粗い面にしたり滑らないように仕上げる



参考：「探しやすい生活情報」HP「児童通学バス乗降口（踏み台・補助踏み台）の例」²²⁰

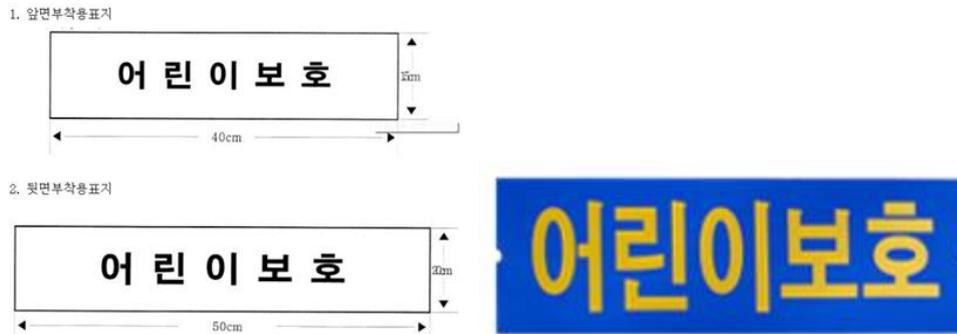
児童通学バスには、次の基準に適合した児童降車確認装置を設置しなければならない（「自動車及び自動車部品の性能と基準に関する規則」第53条の4）。

²²⁰ 「探しやすい生活法令情報」（2023年12月15日公開）「児童通学バスの安全設備」

（<https://www.easylaw.go.kr/CSP/CnpClsMain.laf?popMenu=ov&csmSeq=690&ccfNo=1&cciNo=2&cnpClsNo=2&searchPut=>）（2024年4月4日最終確認）。

1. 乗合自動車の原動機を停止させるか、始動装置の鍵を作動位置から取り除いた後、3分以内に車室の最後列にある座席付近に設置された確認ボタン（近距離無線通信接触を含む）を押さなければ、警告音発生装置と警告灯（非常点滅警告灯又は警告灯をいう）が作動する構造であること
2. 上記1.による警告音発生装置と警告灯が作動すれば確認ボタン（近距離無線通信接触を含む）を押すか、乗合自動車の原動機を再び始動（補助始動装置による始動を除く）して作動を停止させることができる構造であること
3. 上記1.による警告音発生装置は、次の基準に適合する構造であること
 - 警告音は発生と停止が繰り返されるようにし、同じ音色の警報音または音声メッセージを一定の間隔で発生させること
 - 警告音は、自動車前方又は後方端から2メートル離れた位置で測定したとき、60デシベル(A)以上であること

フロントガラスの右上と裏面窓ガラスの中央下段の見やすい場所に次のような子供保護標識を付着すること（「道路交通法施行令」第31条第2号、「道路交通法施行規則」第36条および別表14）。なお、保護表示版の材質は、厚さ1ミリメートル以上のアクリルであること



資料) 「探しやすい生活情報」HP「保護表示の規格」(左図)「保護表示の色」(右図)²²¹

乗客席に設置された座席シートベルトの構造は、児童の身体構造に適合していること。(規制「自動車及び自動車部品の性能と基準に関する規則」第27条第6項)。

車両には、次の後方歩行者安全装置のいずれか1つ以上を設置しなければならないが、児童通学バスには1.と3.の後方歩行者安全装置の両方を設置しなければならない(規制「自動車及び自動車部品の性能と基準に関する規則」第53条の2)。

1. 自動車の後部端の中心から左右1,000mm、後方300mmから2,000mmまでの領域に設置された直径30mm・高さ500mmの観測棒をすべて見ることができる後方映像装置
2. 後進時に運転者に自動車の後方にある歩行者の接近状況を知らせる接近警告音発生装置
 - 変速装置の操縦レバー（ボタン式含む）が後進位置の場合、自動車後方の歩行者感知領域にある直径が76mmで高さが1,000mmの感知棒を感知して運転者に警告音を発生させること
 - 警告音は発生と停止が繰り返される形式の断続音で（歩行者に最も近い位置では連続音が発生可能）、車内の警告音の大きさは最低55デシベル(A)以上で原動機騒音より大きいこと
3. 歩行者に自動車が後進中であることを知らせる後進警告音発生装置
 - 警告音は発生と停止が繰り返されるようにし、同じ音色の音を一定の間隔で発生させること
 - 警告音の大きさは、自動車後方端から2m離れた位置で測定したとき、60デシベル(A)以上85デシベル(A)以下であること
 - 警告音の音色は、1/3オクターブ中心周波数帯域が500Hz以上4,000Hz以下の区間で最も大きな音を出すこと
 - 警告音の発生回数は毎分40回以上100回以下であること

²²¹ 「探しやすい生活法令情報」（2023年12月15日公開）「児童通学バスの安全設備」

(<https://www.easylaw.go.kr/CSP/CnpClsMain.laf?popMenu=ov&csmSeq=690&ccfNo=1&cciNo=2&cnpClsNo=2&searchPut=>) (2024年4月4日最終確認)。

最高速度が 110km/h を超えないようにする構造の最高速度制限装置を設置しなければならない(規制「自動車及び自動車部品の性能と基準に関する規則」第 54 条第 2 項第 1 号及び第 3 項第 1 号)。

すべての窓ガラスまたは窓は、可視光線の透過率が 70%以上でなければならない(「自動車及び自動車部品の性能と基準に関する規則」第 94 条第 3 項)。

■「児童通学バス」の運転手の要件

スクールバスの運転手は、「運転職公務員」として各自治体の教育庁で勤務する。

◇公営スクールバス運転手の応募資格²²²

- ✓ 公開募集：18 歳以上的一种大型免許所持者。採用試験は、国語、韓国史、自動車構造原理及び道路交通法規の 3 科目
- ✓ 経験者採用：18 歳以上的一种大型免許所持者で、その他、地域ごとに要求される条件あり。採用試験は、社会と自動車構造原理及び道路交通法規の 2 科目

<経験者採用の地域ごとに要求される条件実例>

- ・江原道：大型貨物車両の運転経歴 1 年以上
- ・全羅南道：大型バス車両の運転経歴 1 年以上
- ・忠清北道：ショベル運転免許所有者

※「運転職公務員」は、地方公務員的一种のため、地方公務員法で定められている欠格事由の該当者は、応募できない。

■「児童通学バス」に係る一般ドライバーへの責務

一般ドライバーに対するスクールバスへの責務として次の事項が義務付けられている。

- ✓ 児童通学バスが道路に停車し、児童や乳幼児が乗り降りしていることを示す点滅灯などの装置が作動している場合、児童通学バスが停車した車線とその車線のすぐ隣の車線を通行する
- ✓ 車の運転者は、児童通学バスに至る前に一時停止し、安全を確認した上で徐行しなければならない(規制「道路交通法」第 51 条第 1 項)。
- ✓ 中央線が設置されていない道路と片道 1 車線の道路では、反対方向から進行する車の運転者も児童の通学バスに至る前に一時停止し、安全を確認した上で徐行しなければならない(規制「道路交通法」第 51 条第 2 項)
- ✓ すべての車の運転者は児童や乳幼児を乗せているという表示をした状態で、道路を通行する児童の通学バスを追い越すことができない(規制「道路交通法」第 51 条第 3 項)。

(違反時の制裁)

児童通学バスに対する保護措置義務を守らない運転者は、20 万ウォン以下の罰金または拘留または過料に処される(「道路交通法」第 156 条第 1 号)。

²²² 「トッペエデュ」(公開日不明)「運転職公務員の試験案内」
(https://driving.topedu.kr/lecture.php?action=curriculum&page_code=0502_3) (最終閲覧日 2024 年 4 月 4 日)。

(2) 事件・事故等

① 登下校中の事故等による死亡者数、負傷者数

警察庁の統計データ²²³によると、2022年に発生した交通事故件数196,836件のうち、児童（13歳未満を指す）の交通事故件数は9,163件、被害率（交通事故のうち、児童が被害にあった件数の割合）は約4.7%、死者18人、負傷者は11,389人であった。

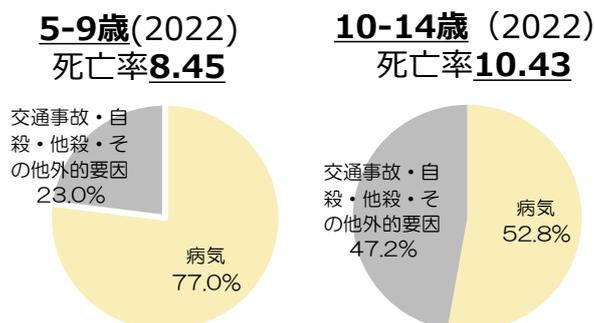
このうち、児童保護区域内で発生した児童交通事故数は514件で、児童（13歳未満を指す）の交通事故のうち5.6%を占めている。児童保護区域内で発生した児童交通事故による死亡者は3人、負傷者は529人であった。

② 死亡原因別死者数

国家統計局²²⁴を基に、ICD-10（2013年版）に沿ってMURCが分類したところ、韓国の死亡原因別の死者数は以下のとおり。

(死亡者数 2022年)
5-9歳：183人
10-14歳：246人
(死亡原因 2022年)
5-9歳
病気：141人（77.0%）、交通事故・自殺・他殺・その他外的要因：42人（23.0%）
10-14歳
病気：130人（52.8%）、交通事故・自殺・他殺・その他外的要因：116人（47.2%）

図表 8-3 韓国における死亡原因割合



注釈) 死亡率は、厚生労働省「厚生労働統計に用いる主な比率及び用語の解説」

(<https://www.mhlw.go.jp/toukei/kaisetu/index-hw.html>)に基づき、死亡率＝年間の死亡数÷1月1日時点の人口数にて算出。

出所) 国家統計局「死因(104項目)/男女・年齢別死亡者数(5歳)、死亡率」、「市・郡・男女・年齢別住民登録年間人口(5歳)」より作成 MURC 作成。

²²³ 韓国警察庁 HP（公開日不明）「警察統計資料」（<https://www.police.go.kr/www/open/public/public0205.jsp>）（2024年4月4日最終確認）。

²²⁴ 国家統計局(KOSIS)「死因統計」（<https://kosis.kr/index/index.do>）（2024年4月4日最終確認）。

(3) 費用負担

① スクールバス運行の費用負担者、受益者負担の有無とその金額

費用は基本的に公費で賄われ、受益者負担はない。

② 経費及び財源

経費及び財源については、各州・自治体により確保している。具体的な数値は不明である。

(4) スクールバス活用の背景・理由

韓国での一般的な通学手段は日本と同じく徒歩通学であるといえる。各自治体におけるスクールバスの要件においても、一定の距離を基準としてスクールバスによる支援を行っており、遠隔地に居住する子供の通学支援が主たる目的であると考えられる。

ただし、一部都市部の自治体においては、通学路の状態が通学生の歩行安全に危険を及ぼす場合にも支援対象となっているなど、通学路の安全性から利用されるケースもある。

なお、過年度の調査では、国公立の小学校では活用されていないとのことであったが、現在は公立小学校においてもスクールバスが活用されている。

スクールバスの運用自体は各自治体に委ねられているが、国レベルでは道路交通法等にて、車両の規定が厳しく定められており、また、スクールバス管理システムを運用し、安全基準を満たすことで登録される仕組みとしているなど、国としてスクールバスの安全な運行に向けた取組が積極的に行われているほか、スクールバス運転手は地方公務員として登用されるなど、運転手の資質担保への取組も行われている。

9. オーストラリアの状況

(1) 基本情報

① スクールバス運用における政府と自治体の関係

各州それぞれが独自の政策や規定に基づき、州政府により異なる管轄官庁が管理している。西オーストラリア州の場合、公共交通局 (Public Transport Authority of WA)の一部であるスクールバスサービス (SBS)が運営し、南オーストラリア州では、教育省が運営している。

なお、広い国土と人口密度の低さや子供の安全への懸念から、自家用車による送迎がもっとも一般的である。

② 一般的な通学手段

オーストラリア全土へのオンラインモニター調査²²⁵では、小学生の場合、自家用車の送迎が 66%、徒歩または自転車での通学が 23%、公共機関の利用が 11%であるが、スクールバスの利用率については不明である。

③ スクールバスを利用している学校数、児童生徒数²²⁶

オーストラリア全体でのスクールバスを利用している学校数や児童生徒数に関する情報は得られなかった。

(西オーストラリア州)

2023 年度、西オーストラリア州の大都市圏では 158 校 (全 744 校、21.2%)、農村部では 267 校 (全 400 校、66.8%) がスクールバスを運行している。なお、農村部については、23,207 人 (生徒総数 109,576 人、21.2%) がスクールバスを利用している。

(南オーストラリア州)

スクールバスの利用できる遠隔地には、341 校 (全 716 校、47.6%) が所在しており、児童生徒 14,600 人 (総児童生徒数 275,765 人、5.3 %) がスクールバスを利用している。²²⁷

④ スクールバスを利用している児童生徒の通学距離

オーストラリア全体での通学距離に関するデータは得られていない。

(西オーストラリア州)

西オーストラリア交通局スクールバスサービスによれば²²⁸、平均通学距離は往復およそ 100km とのことである。

⑤ スクールバスの運行時間帯

運行時間帯は、各州や学校区によるが、基本的に登下校時の時間帯に運行する。

²²⁵ ロイヤル小児病院メルボルンのオンラインリサーチユニット (The Royal Children's Hospital Melbourne Online Research Unit) が 18 歳未満の子供のいる保護者を対象にオンラインモニター調査を実施した結果 (N=1,745) (ロイヤル小児病院メルボルン「オーストラリアの家庭の通学方法」(<https://www.rchpoll.org.au/wp-content/uploads/2019/02/20190207-travelling-to-school-habits-of-australian-families.pdf>)) (2024 年 4 月 4 日最終確認)。

²²⁶ 日本の小学生相当、中学生相当に加え、高校生相当も含むことに留意が必要。オーストラリアでは、日本の小学校相当がプライマリースクールであり、卒業後は日本の中学高校相当であるセカンダリースクールに進学する。統計上はセカンダリースクールの総数として整理されたものであり、すべてのプライマリースクール、セカンダリースクールの合計値。

²²⁷ 南オーストラリア州「review of regional bus services」(2020/10) (<https://www.educ4.tion.sa.gov.au/department/research-and-statistics/reviews-and-responses/review-regional-school-bus-services>) (2024 年 4 月 4 日最終確認)。

²²⁸ 西オーストラリア交通局スクールバスサービスに対して質問を送付し、2024/3/1 に回答を得た。

(西オーストラリア州)

西オーストラリア州では、通常の登下校時間帯のみで、到着が学校開始の 30 分前以降と、学校終了後 30 分以内出発の規定がある。

⑥ スクールバスにより通学支援を受ける場合の基準

スクールバスの運用は州ごとに決められており、通学支援を受ける場合の基準も州によって異なる。

(西オーストラリア州)

遠隔地や地方の一般校に通う生徒で、生徒の居住地から最寄りの学校に通学し、義務教育課程に在学中で、定期的にその学校に通学していること、自宅から最寄りの学校までの距離が 4.5km 以上あること、交通局指定の「公共交通網地区」外に居住していることとしている²²⁹。

(南オーストラリア州)

南オーストラリア州では、地方や遠隔地に居住し、最寄りの学校まで 5km 以上としている²³⁰。

⑦ スクールバスの仕様

スクールバスの規格、乗車人数などについては、国の車両基準法²³¹を元に、さらに児童生徒の安全を目的とした各州の法令や規則に基づき運行されている。

(西オーストラリア州)

西オーストラリア州の各種法令²³²や規則により定められている。バスの本体構造、座席数や座席配置などの詳細な規格は、運営を委託された業者とのサービス契約書に明記されている。

SBS のスクールバス規格書²³³によれば、指定のオレンジ色の車体には、前後に大きく「スクールバス」「注意」と明記し、子供が横断するイラストも表示する。車体の後部左右にもう 1 セットの方向指示器をつける。非常ドア、もしくは非常用脱出窓があること、そして脱出ガラスを割るための器具の装備。

2006 年以降は、スクールバスに三点式シートベルトとエアコン、チャイルドチェックアラーム（バス内に子供が残されていないか）が装備されている。また非常時に備え、運転者や乗務員が移動中は常に携帯電話、もしくはトランシーバーや衛星通信電話にて連絡が取れるようにすることとしている。

スクールバスの運転手は、SBS とバス運行契約を請負っている会社に雇用される。雇用にあたっては、大型バス運転免許証、無犯罪証明書、児童がいる環境で働く許可証 (Working With Children Card)、初級救命講習修了書を保持といった条件がある。

(2) 事件・事故等

① 登下校中の事故等による死亡者数、負傷者数

登下校中の事故データはない。

²²⁹ 西オーストラリア州交通局 SBS(スクールバスサービス) 「学生生徒の通学補助規定とガイドライン」
(<https://www.schoolbuses.wa.gov.au/LinkClick.aspx?fileticket=40Iy1kngmwwk%3d&portalid=2>) (2024 年 4 月 4 日最終確認)。

²³⁰ 南オーストラリア州「通学方法」
(<https://www.schoolbuses.wa.gov.au/#%E3%80%81https://www.education.wa.edu.au/web/annual-report/appendix-1>)
(2024 年 4 月 4 日最終確認)。

²³¹ オーストラリア連邦法規公報 「2018 年オーストラリア自動車基準法」
(<https://www.legislation.gov.au/C2018A00163/latest/text>) (2024 年 4 月 4 日最終確認)。

²³² 西オーストラリア州立法府「2014 年車両交通規則」
([https://www.legislation.wa.gov.au/legislation/prod/filestore.nsf/FileURL/mrdoc_44997.pdf/\\$FILE/Road%20Traffic%20\(Vehicles\)%20Regulations%202014%20-%20%5B01-x0-00%5D.pdf?OpenElement](https://www.legislation.wa.gov.au/legislation/prod/filestore.nsf/FileURL/mrdoc_44997.pdf/$FILE/Road%20Traffic%20(Vehicles)%20Regulations%202014%20-%20%5B01-x0-00%5D.pdf?OpenElement)) (2024 年 4 月 4 日最終確認)。

²³³ 西オーストラリア州交通局 SBS(スクールバスサービス) 「スクールバス規格書」
(<https://www.schoolbuses.wa.gov.au/Portals/2/SBS/Contractual/School%20Bus%20Specifications%20December%202020.pdf?ver=2020-12-21-113422-097>) (2024 年 4 月 4 日最終確認)。

② 死亡原因別死者数

オーストラリア保健福祉研究所（Australian Institute of Health and Welfare）のデータ²³⁴を基に、ICD-10（2013年版）に沿ってMURCが分類したところ、オーストラリアの死亡原因別の死者数は以下のとおり。

（死亡者数 2019-2021年）

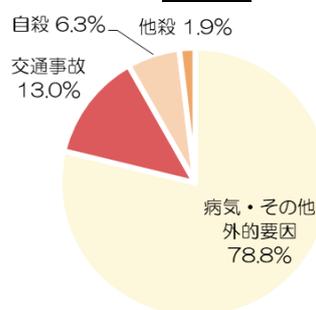
1-14歳：415人

（死亡原因 2019-2021年）

1-14歳

病気・その他外的要因：327人（78.8%）、交通事故：54人（13.0%）、自殺：26人（6.3%）、他殺8人（1.9%）

図表 9-1 オーストラリアにおける死亡原因割合
1-14歳（2019-2021の平均）
死亡率**9.27**



注釈) 死亡率は、厚生労働省「厚生労働統計に用いる主な比率及び用語の解説」

(<https://www.mhlw.go.jp/toukei/kaisetu/index-hw.html>) に基づき、死亡率＝年間の死亡数÷1月1日時点の人口数にて算出。

出所) オーストラリア保健福祉研究所（Australian Institute of Health and Welfare）「Data tables: Deaths in Australia」、国連人口統計年鑑 2021 より MURC 作成。

²³⁴ オーストラリア保健福祉研究所（Australian Institute of Health and Welfare）「Data tables: Deaths in Australia」(<https://www.aihw.gov.au/reports/life-expectancy-deaths/deaths-in-australia/data>)（2024年4月4日最終確認）。

(3) 費用負担

① スクールバス運行の費用負担者、受益者負担の有無とその金額

費用は基本的に公費で賄われるが、州や学校区によりその方針は異なる。

(西オーストラリア州)

西オーストラリア政府は、児童生徒が学校教育からできる限りの利益を得て、その後の人生でのあらゆる機会を十分に活かせるようにするには、まず学校に定期的に通学することが必要であると考える。また、児童生徒が定期的に通学できるようにするには、児童生徒と保護者への何らかの形で交通手段への援助が不可欠と考える。都市圏の交通網が整備された地区の生徒は、学生割引がある。遠隔地の生徒と、都市圏でも特別支援学校に通う生徒は、無償でのスクールバスが使える²³⁵。

例外的に公共交通網内の生徒がスクールバス利用を認可された場合は、公共交通網の学生割引料金を支払うこととなっている。

② 経費及び財源

経費及び財源については、各州・自治体により確保している。具体的な数値は不明である。

(西オーストラリア州)

西オーストラリア州では、通学補助金等を含めたスクールバス関連予算として、2023/24年度年間予算1億4千万ドル(約137億円)、2022/23年度事業報告書では、2022年度費用1億3,300万ドル(約130億円)、2023年度1億3,900万ドル(約134億円)となっている²³⁶。

(南オーストラリア州)

南オーストラリア州では、通学バスの2023/24年度予算として、運行費14万ドル(約1,370万円)とバス購入費130万ドル(約1億2,700万円)合計144万ドル(約1億4,100万円)、2024/25年度バス経費予算予想額 運行費14万2千ドル(約1,390万円)とバス購入費260万ドル(約2億5,440万円)合計274万ドル(約2億6,800万円)となっている²³⁷。

(4) スクールバス活用の背景・理由

オーストラリアでは、広大な国土と点在する居住地域を背景として、また、いくつかの州における学校選択制の導入も相まって、遠距離通学の児童生徒が多い。学校へのアクセシビリティに課題がある児童生徒も多く、児童生徒の多くは自家用車による送迎かスクールバスを選択することとなる。自家用車の送迎が一般的と言われているものの、定常的かつ確実に登下校を行うためには、スクールバスによる支援の重要性が高いといえる。

スクールバスの運用に係り、車両基準は国の法律で定められているが、運用については州政府により法律が規定され、各州において財源の確保も行われている。スクールバスの所管部局は、西オーストラリア州のように公共交通局が主幹であるケースや、南オーストラリア州のように教育省が主幹であるケースがある。

²³⁵ 「スクールバスと交通に関する援助政策」

(<https://www.schoolbuses.wa.gov.au/LinkClick.aspx?fileticket=4OIy1kngmwk%3d&portalid=2>) (2024年4月4日最終確認)。

²³⁶ 西オーストラリア州予算書(P612) (<https://www.ourstatebudget.wa.gov.au/2023-24/budget-papers/bp2/2023-24-wa-state-budget-bp2-part9.pdf>) (2024年4月4日最終確認)。

²³⁷ 南オーストラリア州予算書(P27) (https://www.statebudget.sa.gov.au/data/assets/pdf_file/0005/914180/2023-24-Budget-Measures-Statement.pdf) (2024年4月4日最終確認)。



アメリカ

基礎情報

- 人口 約3億3,500万人（2023年10月米統計局推計）
- 学年暦 7月～翌年6月
- 初等中等教育 就学義務開始年齢は6歳とする州が最も多い。初等中等教育は合計12年。州や学区によって異なるが、5(4)–3(4)–4制が主流。

■ スクールバス活用の背景・理由

- ・ スクールバスサービスを提供する民間バス会社のHP等においては、自家用車の運転距離の節約により一般家庭は年間約620億マイル（約1,000km）分の運転距離を節約でき、年間約565億ポンドのCO2削減になると計算されており、環境面でのメリットがあるとされているほか、遠距離に住む子供や障害児等の全ての子供が学校にアクセスするための手段であるとしている。また、設計上安全性は高く、子供が安全に学校に着く確率は一般車両に比べ約70倍高いとの統計があることにも言及しており、クラスメート以外の子供との交流による社会性の向上や時間管理能力の向上に寄与しているとも整理されている。

■ 基本情報

○政府と自治体の関係

- ・ 国はスクールバスを「学校や関連イベントへの生徒の送迎の目的で、州際通商に販売または導入されるバス（バス：定員が11人以上(運転手を含む)の自動車）」と定義。
- ・ 国レベルでは、ガイドラインで生徒の移動の安全に関する推奨事項について言及するなどしているが、学校教育に関する規定・制度は州・自治体レベルが制定。

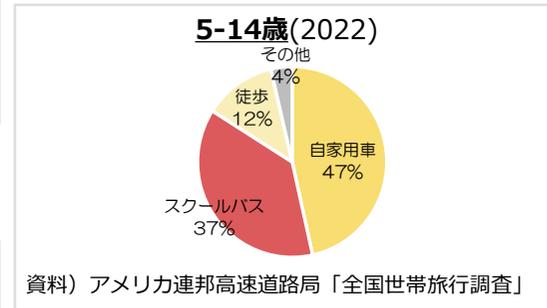
○児童生徒数

民間の調査によると、公立学校のK-12（幼稚園年長～高校3年相当）生徒が約47,802,752人で、約20,542,922人/日がスクールバスを利用。（2021-22学校年度）

○運行時間帯

（ニューヨーク州）午後4時以降は、学校区が提携するスクールバス会社などへの事前予約が必要。学校の遠足や社会見学の際も事前に手配可能。

○主な通学手段

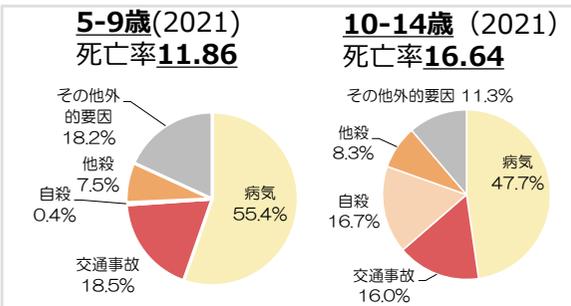


○スクールバスによる通学支援の基準

-
- ・ **（ニューヨーク州）** 全年齢：0.5マイル未満は対象外。幼稚園～2年生：0.5マイル以上；スクールバスカメトロカード（公共交通機関の乗車券）配布 3～6年生：0.5マイル以上1マイル未満；カード配布のみ 1マイル以上；バスカード配布 7～12年生：0.5マイル以上；カード配布のみ
 - ・ **（カリフォルニア州バサデナ統一学区）** 自宅が学校から1マイル以上離れた生徒が対象。
 - ・ **（テキサス州）** 一般的なバスサービスは、学校から2マイル以上離れている場合もしくは、学校から2マイル以内でも、交通が危険または治安が悪いと教育委員会が判断する地域に居住している場合

■ 事件・事故

○子供の死者数、死亡原因別死者数



資料) Centers for Disease Control and Prevention「About Underlying Cause of Death, 2018-2021, Single Race」、国連人口統計年鑑2021より作成

■ 費用負担

○受益者負担の状況

- ・ 基本的に公費で賄われるが州や学校区により方針が相違。
- ・ **（カリフォルニア州）** 自家用車のない低所得家庭の子供が、スクールバスサービスもなく学校を休まざるをえない現状があるため、受益者負担なしのスクールバスサービスを実施する法案が提出されている。学校区によっては予算不足を理由にスクールバスの利用代金を生徒の家族から徴収するケースが増加。

○経費及び財源

- ・ **（2018-19学年度）** 公立学校の生徒の交通費の総額は27,938,958千ドル。学生一人当たりに対する平均支出額は1,152ドルで、年々増加。
- ・ 100台以上の車両を運行する学区のスクールバスメンテナンス費用の平均は年間5,500ドル強。メンテナンスに係る人件費は約1,500～1,600ドル/台。

注釈) 文中の数値について、0.5マイル：約805m、1マイル：約1.61km。27,938,958千ドル：約4兆2044億円、1,152ドル：約17万3千円、5,500ドル：約82万8千円、1,500～1,600ドル：約22万6千～24万1千円（2024年2月下旬時点）。



イギリス

基礎情報

- 人口 6,708万人（2020年）
- 学年暦 9月～翌年6月
- 初等中等教育（イングランド） 義務教育は5～16歳の11年。初等教育は6年初等学校で、中等教育は義務教育の5年とその後の2年（シックスフォーム）の7年間中等学校で実施。

■ スクールバス活用の背景・理由

- ・ 教育法により、公立の学校に遠距離通学している義務教育年齢の子供に対して、各地方自治体が通学手段（無料のスクールバス等）を提供することになっており、イギリス教育省のガイドラインにおいて、「通学補助は、イギリスにおける学校システムの一環であり、これにより、義務教育就学年齢にある児童が、交通手段の欠如や交通費の負担を理由に教育を受けられなくなることがないようにするものである。」とあることから、教育を受ける機会を均等に提供することが目的と考えられる。

■ 基本情報

○政府と自治体の関係

国の法律で各地方自治体が通学手段を提供することになっており、この通学補助を受けるにあたり、通学距離や障害の有無、世帯収入等の条件が国によって定められている。

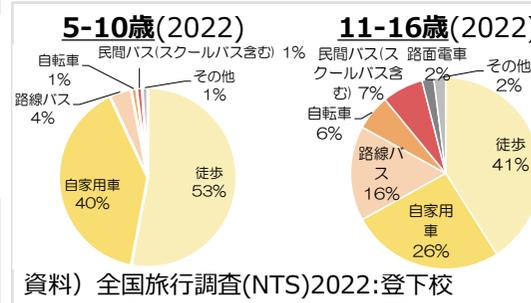
○児童生徒数

公立プライマリースクール児童数（5-約11歳）：約465万人（うち約4.6万人(1%)がスクールバス含む民間バス利用と推計）
 公立セカンダリースクール生徒数（約11-16歳）：約365万人（うち約25.6万人(7%)がスクールバス含む民間バス利用と推計）
 ※児童生徒数は2023年時点、民間バス利用率は2022年。*

○運行時間帯

- ・ 地方自治体は「児童が登校し、終業後に帰宅するためのバスを手配する」とされ課外活動等は考慮されず。
- ・ **（ノッティンガムシャー州）** 午前：学校8:36着、午後：学校15:25発（平日のみ午前・午後1便ずつ）

○主な通学手段

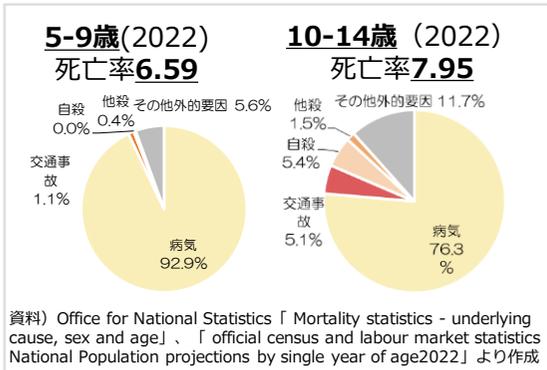


○スクールバスによる通学支援の基準



■ 事件・事故

○子供の死者数、死亡原因別死者数



■ 費用負担

○受益者負担の状況

- ・ 私立学校はそれぞれ専用スクールバスを用意しており、費用も学校や距離によるが、かなり高額。公立学校の場合、無料のスクールバスの申請条件に当てはまらないと自己負担になるが、学生割引等があることが多い。
- ・ **（ロンドン市）** ロンドン市内バスは、16歳未満無料。
- ・ **（オックスフォードシャー州）** 無料スクールバスの申請資格がない生徒にスペアシート（空席）制度を提供。座席に空きがある場合のみ利用可。
 家から学校が3マイル未満の場合：年間433.40ポンド
 家から学校が3マイル以上の場合：年間806.30ポンド

○経費及び財源

- ・ 通学補助の運営費用は、10億8,000万ポンド。うち69%は障害のある生徒の送迎に使われている。通学補助費で赤字計上している自治体の割合は83%に増加。赤字総額は1億1100万ポンド。（2017-18学年度）

注釈) 文中の数値について、433.40ポンド：約82,236円、806.30ポンド：約153,015円、10億8000ポンド：約1,840億円、1億1100ポンド：約1,945億円（2024年3月上旬時点）。*推計に用いたスクールバス含む民間バスの利用率の年齢区分と、学校種別の児童生徒数の年齢区分は、厳密には一致していないことに留意が必要である。



フランス

基礎情報

- 人口 約6,804万人（2023年1月1日国立統計経済研究所）
- 学年暦 9月～翌年7月
- 初等中等教育 就義務教育は3～16歳の13年。初等教育（エコール、小学校に相当）は6～10歳の5年間、前期中等教育（コレージュ、中学校に相当）は11～14歳の4年間。後期中等教育は、高校に相当するリセ（3年）及び職業リセ（2～3年）で行われる。

■ スクールバス活用の背景・理由

- ・ 法律において学校までの公共交通手段の確保も含めた公共教育が保証されており、公共交通機関により通学が不可能な地域に居住する児童生徒に対する通学手段の提供としてスクールバスが運行されている。
- ・ 他国が基礎自治体や比較的小規模の地域単位でスクールバスが運営されているのに対し、フランスは地域圏という比較的大きな単位で運営統括されている点、また、通学支援の基準として、距離や公共交通機関の有無のみならず、歩道や街灯の有無、交通量の多い道路の有無等が考慮される自治体がある点が特色である。

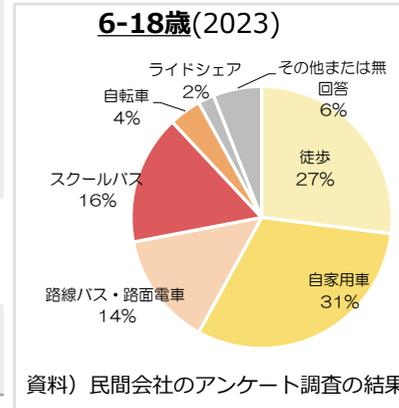
■ 基本情報

- 政府と自治体の関係
 - ・ 通学交通網の整備・運営は地域圏。通学交通網の整備に関する権限は、従来は県の権限だったが、2015年のNOTRe法により、地域圏に委譲された。ただし、運輸法が地方自治体等に委託することができると定めており、地域圏から委任を受け、県やコミューンが通学交通の運営等を担当している場合もある。
 - ・ **（イル=ド=フランス地域圏）** イル=ド=フランス・モビリティ公社が運営統括。障害のある生徒の通学は県が担当。

- 児童生徒数
 - ・ 児童数(小学校、6-10歳)：約635万人（約101.6万人(16%)がスクールバス利用と推計)
 - ・ 生徒数(中学校、11-14歳)：約340万人（約54.4万人(16%)がスクールバス利用と推計*)
 - ・ 児童生徒数は公立・私立合計。いずれも2023年時点。

- 運行時間帯
 - ・ **（ヌーヴェル=アキテーヌ地域圏）** 学期中は1日1往復。各学校の登下校時間に合わせて運行されている。

○ 主な通学手段



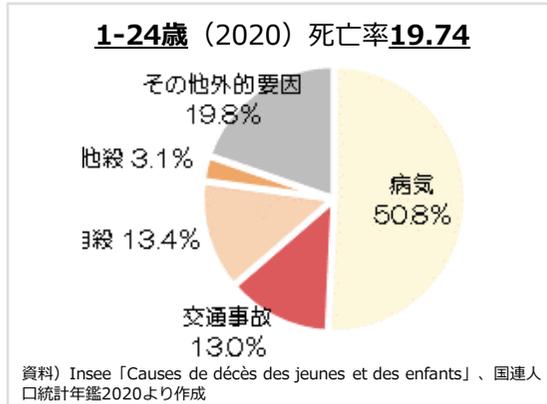
○ スクールバスによる通学支援の基準



- ・ **（イル=ド=フランス地域圏）** 3km以上、徒歩距離が3km未満であっても歩道が存在しない場合や街灯がない場合、交通量の多いまたは交通速度の速い道路、踏切の横断が必要であること。
- ・ **（ヌーヴェル=アキテーヌ地域圏）** 3km以上。

■ 事件・事故

○ 子供の死者数、死亡原因別死者数



■ 費用負担

○ 受益者負担の状況

- ・ 利用者負担のない地方行政区画が全体の31%、運賃は無料であるが利用者が書類作成などの手数料を負担する地方行政区画が全体の12%、利用者負担がある地方行政区画が全体の57%を占める。
- ・ 生徒の年齢、就学態様（通学のみ・昼食付・寄宿生）、教育の態様、通学距離、家庭の収入（家族係数）が算出基準となる。
- ・ **（イル=ド=フランス地域圏）** 小学生以下は€24/年。中学生は県によって差が設けられている。（エソンヌ県€101/年、ヴァル=ドワーズ県€103.5/年、イヴリヌ県€134.25/年 等）

○ 経費及び財源

- ・ **（イル=ド=フランス地域圏）** 交通管轄組織であるIle-de-France Mobilitéのスクールバス運行の2022年執行額：€3,945万、2023年予算額：€3,883万
- ・ **（ヌーヴェル=アキテーヌ地域圏）** 学校運送※に係る支出：€2億1,685万。うちサービス提供者への委託費：€1億4,753万（2024年予算）

注釈) 文中の数値について、€24：約3,890円、€101：約1万6,370円、€103.5：約1万6,770円、€134.25：約2万1,750円、€3,945万：約63億9,260万円、€3,883万：約62億9,210万円、€2億1,685万：約351億3,900万円、€1億4,753万：約239億620万円（2024年2月下旬時点）。 *推計に用いたスクールバスを利用して通学している割合のデータは、6-18歳のものであり、高校生（リセ、15-18歳）の通学手段に関する調査結果も含まれる。 *スクールバスを利用している児童生徒数の推計は、入手可能なデータの関係でスクールバス利用者の割合と児童生徒数とで対象とする年齢区分が一致していない点に留意されたい。 ※学校運送が、スクールバスに限定されるものであるか否かは確認できていない。



ドイツ

基礎情報

- 人口 約8,482万人（2023年6月独連邦統計庁）
- 学年暦 9月～翌年8月
- 初等中等教育 義務教育は6～15歳の9年間、10歳（一部州は12歳）までは初等教育、10歳以降は中等教育。中等教育は18歳までの期間をいうが、義務教育期間は15歳まで。

■スクールバス活用の背景・理由

- ・ スクールバスは通学時における最も安全な交通手段と認識されており、交通安全確保の観点からスクールバスが重視されている。また、歴史的にスクールバスの導入に当たっては、地理的な障害を克服する観点も重視されてきた。スクールバスサービスを提供する民間バス会社のHP等においては、スクールバスは交通量を減らし、CO2排出量を削減し、全ての子供が学校にアクセスできるようにし、視認性が高くより安全な交通手段であるとされている。
- ・ ドイツ自動車連盟（ADAC）においてもスクールバスは、数百万人の児童生徒が日々の通学に使用する最も安全な交通手段の1つであるとされている。

■基本情報

○政府と自治体の関係

- ・ スクールバスは、専ら児童生徒の送迎に供用する「専用スクールバス」と公共交通バスを特定の時間帯のみ送迎に供用する「路線バス」等がある。
- ・ 国レベルでは道路交通関連法令によりスクールバスの車両基準等を明確にしているが、スクールバスを含む学校交通に係る運営は州ごとに立法している。

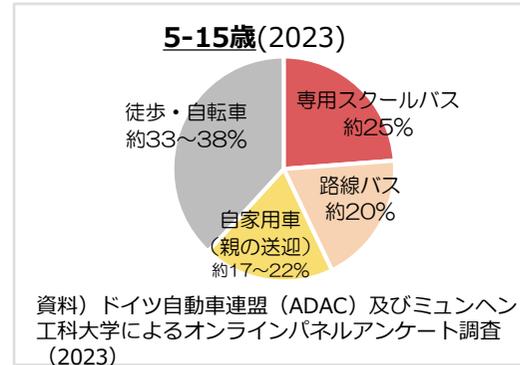
○児童生徒数

約869万人（義務教育期間の普通教育学校児童生徒数、主な通学手段として約25%が専用スクールバス利用のため約217万人がスクールバスを利用と推計（2023年調査））

○運行時間帯

原則として必修授業及び選択授業の時間に合わせて運行。ドイツの学校は半日制が多いので下校時は正午前後。全日制学校の場合には午後に運行。

○主な通学手段



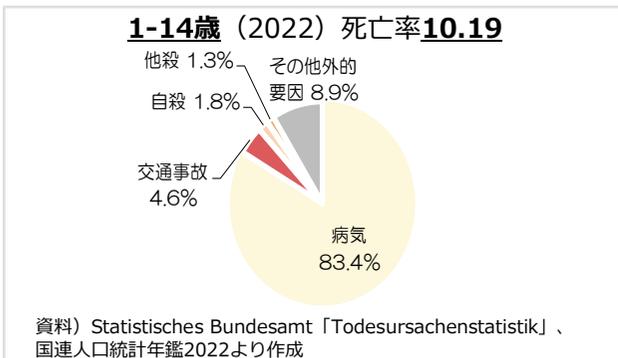
○スクールバスによる通学支援の基準



- ・ **（バイエルン州）** 小学校 2km以上
中学校 3km以上
- ・ **（ノルトライン＝ヴェストファーレン州）** 3.5km以上

■事件・事故

○子供の死者数、死亡原因別死者数



■費用負担

○受益者負担の状況

- ・ 基本的に公費で賄われるが州や学校区により方針が相違。
- ・ **（バーデン＝ヴュルテンベルク州）** 通学費用の負担は各自治体とされるが、**同州のラーヴェンスブルク郡**では、2022年以降、小学生相当で月額19.80ユーロ、中学生相当で月額31.60ユーロの自己負担金を支払うとされている。
- ・ **（バイエルン州）** 2023-24年の負担額は、児童生徒1人当たり320€/年又は1家庭当たり490€/年が限度額。

○経費及び財源

- ・ 各州・自治体により確保。具体的には不明。

注釈）文中の数値について、文中の数値について、€19.80：約3,208円、€31.60：約5,121円、€320：約5万1,854円、€490：約7万9,401円、（2024年2月下旬時点）。



イタリア

基礎情報

- 人口 約6,037万人（2021年国連推計値）
- 学年暦 9月～翌年6月
- 初等中等教育 就義務教育は6～16歳の10年。初等教育（小学校）は6歳入学で5年間、前期中等教育（中学校）は3年間。後期中等教育は、5年の高等学校や技術学校、3～4年の職業訓練所に分かれる。

■スクールバス活用の背景・理由

- ・ イタリア憲法第34条が“勉学の権利”を保障しており、公共教育へのアクセスを容易にするための手段としてスクールバスの提供がなされている。公共交通機関により通学が不可能な地域に居住する児童生徒に対する通学手段の提供が省令より自治体に義務付けられている。
- ・ スクールバスの活用の背景・理由として、国・地方自治体へのヒアリングでは、未成年児童生徒の安全確保、遠距離児童生徒の交通手段確保、申告年収による貧困世帯の交通手段確保、障害者対応が挙げられていた。

■基本情報

○政府と自治体の関係

- ・ 省令（1998年委任立法第112号）第139条第2項により地方自治体に各々の状況にあった運営を行う義務が課される。
- ・ **（ローマ市）** ラツィオ州法の公共交通機関による毎日の通学が不可能な地域に対する通学サービス提供が市の義務という規定に基づきスクールバスの運行実施。

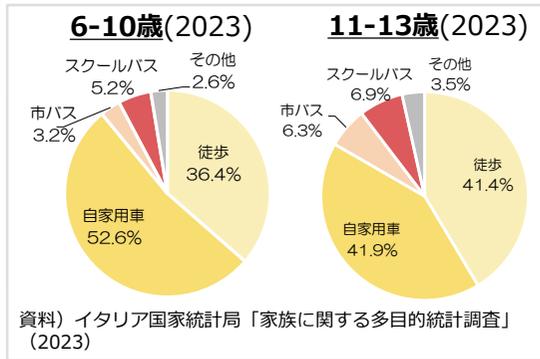
○児童生徒数

児童数（小学校、6-10歳）：2,588,383人（公立・私立合計。うち約13.5万人（5.2%）がスクールバスを利用と推計）
 生徒数（中学校、11-13歳）：1,706,482人（公立・私立合計。うち約11.8万人（6.9%）がスクールバスを利用と推計）
 ※児童生徒数は2021年、スクールバス利用率は2023年時点。

○運行時間帯

（ローマ市） 月曜日～金曜日の午前・午後、土曜日の午前
（フィレンツェ市） 7時から17時30分で各学校で設定

○主な通学手段



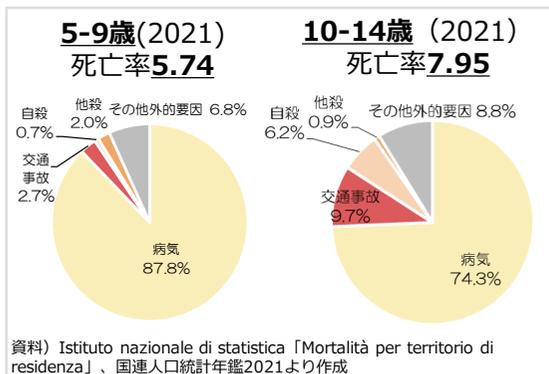
○スクールバスによる通学支援の基準



- ・ **（ローマ市）** 小学生 500m以上、中学生 1km以上ただし公共交通機関で通学できない場合に限る
- ・ **（フィレンツェ市）** 小学生、家から学校までの距離が1km以上の場合の中学生

■事件・事故

○子供の死者数、死亡原因別死者数



■費用負担

○受益者負担の状況

- ・ ISEE（世帯全員の総所得、不動産、現金資産等から算出する経済状況を表す指標。イタリアでは政府等からの支援の際の基準として用いられる）の値により自己負担額に定められている。
 - ・ **（ローマ市）** ISEE 0～€5,165：負担額€0/月
 ISEE €5,165.1～€15,000：負担額€20/月
 ISEE €15,000.1～€30,000：負担額€34.8/月
 ISEE €30,000.1以上：負担額€59/月
- ※同一世帯で二人以上がスクールバスを利用する場合は、当該世帯の利用者負担額合計に30%の減額が適用される。

○経費及び財源

- ・ 175自治体の経費総額：€15,708,456.72（2021）
- ※イタリアの全自治体ではなく、イタリア自治体協会ANCIの2021年調査に参加した294自治体のうちスクールバスによる送迎を検討・実施している175自治体の経費総額。

注釈）文中の数値について、€5,165：83万6,952円、€15,000：243万645円、€20/月：約3,240円、€30,000：486万1,290円、€34.8/月：約5,640円、€15,708,456.72：約25億4,545万円（2024年2月下旬時点）。



カナダ

基礎情報

- 人口 約3,699万人（2021年カナダ統計局推計）
- 学年暦 9月～翌年8月
- 初等中等教育 初等中等教育はほとんどの州で原則通算12年間だが、区切り方は州により異なる。初等学校は6歳入学で5～8年制がある。中等学校は初等学校に応じた修業年限。

■ スクールバス活用の背景・理由

- ・ 政府によると、スクールバスは、最も安全な交通手段の一つとして高い評価を得ておりカナダ安全評議会によると、バスで通学する子どもたちは、自動車通学する子どもたちよりも72倍安全、徒歩や自転車で通学する子どもたちよりも45倍安全との統計があるとのことである。これらのように、カナダの国レベルの資料においては、スクールバス活用による安全性の確保が強調されている。
- ・ 実際の運用は州ごとに異なるが、ここでもバス活用の背景等は記載されておらず、各州資料から、スクールバスは当然に活用される通学手段として捉えられているとみられる。

■ 基本情報

○政府と自治体の関係

- ・ スクールバスの安全性は、連邦政府、州・準州政府、所有者・運行者が共に責任をもつ。
- ・ 自動車安全法に基づき、カナダ運輸省はカナダ自動車安全基準を定める責任を負っている。
- ・ 州／準州は、道路の安全、運転手と車両の免許、交通規則（速度制限など）の施行に責任を負う。

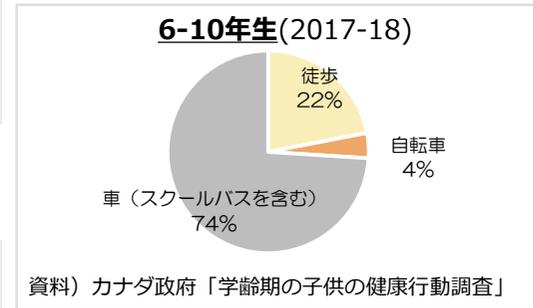
○児童生徒数

約220万人の児童生徒（学校種等は不明）がスクールバス51,670台を使って毎日登下校。（2020年の資料による）なお、公立小中学校の児童生徒数は約496万人（2021-22学校年度）。

○運行時間帯

（トロント学区）始業時と終業時にのみ運行し、始業前と終業後のプログラムには対応しない。各自ポータルをダウンロードしてルートや時間など詳細を確認するかたち。

○主な通学手段



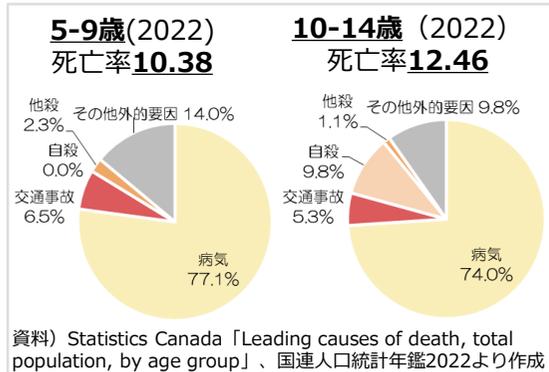
○スクールバスによる通学支援の基準



- ・ **（トロント／公立学校）**
幼稚園～5年生：1.6km以上(スクールバス利用可)
6～8年生：3.2km以上
(スクールバス・公共バス(TTC)利用可)
- ・ **（オンタリオ州ダラム学区／公立学校）**
小学生：1.6km以上、中学生：3.2km以上

■ 事件・事故

○子供の死者数、死亡原因別死者数



■ 費用負担

○受益者負担の状況

- ・ 自治体や学区がスクールバスなどの交通手段を生徒に提供しているが、特定の年齢や特別な支援が必要な人しか利用できない場合や、自宅から学校までの距離が3～4キロ以上の場合のみスクールバスがあるなど、距離によって利用が制限される場合がほとんど。
- ・ **（カルガリー市）** カルガリー市の公立学区では今年から、幼稚園児の場合を除き、全家庭が年間260ドルのスクールバス料金を支払うことになった。スクールバスドライバー不足が深刻化する中、生徒数増加に伴うバス路線の増加などが今後は見込まれ、バス料金の増額も懸念されている。

○経費及び財源

（オンタリオ州） 2023-24学校年度予算では、生徒の通学に充てる州からの補助金は総額12億3320万ドル（輸送サービス：12億2,580万ドル、スクールバス乗員への安全研修：170万ドル、州立学校等への交通費：570万ドル）。

注釈）文中の数値について、260ドル：約28,639円、12億3,320万ドル：約1,358億3,670万円、12億2,580万ドル：約1,350億2,159万円、170万ドル：約1億8,725万円、570万ドル：約6億2,785万円（2024年3月上旬時点）。



スウェーデン

基礎情報

- 人口 約1,052万人 (IMF2022年)
- 学年暦 8月～翌年5月
- 初等中等教育 義務教育は7～16歳の9年。初等・前期中等教育は7～16歳の9年間、後期中等教育は、上級中等学校において3年間行われる。

■スクールバス活用の背景・理由

- ・ 教育法において、遠距離通学となる地域に居住する児童生徒や障害その他特別な事情を考慮して通学が必要な児童生徒の無料の交通手段の確保が定められている。
- ・ 長距離通学の支援のためにスクールバスが導入された歴史的な経緯があり、人口密度が低く、居住地域が分散しているスウェーデンにおいては、遠距離通学の児童生徒が多く、都市部を除きほぼ全ての地方自治体でスクールバスが導入されている。

■基本情報

○政府と自治体の関係

- ・ 教育法において諸条件を満たした公立義務教育学校の児童生徒は学校送迎を利用する権利が保障されており、児童生徒の居住する地方自治体はその手配を執り行うべきと規定。
- ・ 児童生徒の居住地の地方自治体は、当該自治体内の私立義務教育学校に通学する児童生徒についても、通学手段の確保が義務。

○児童生徒数

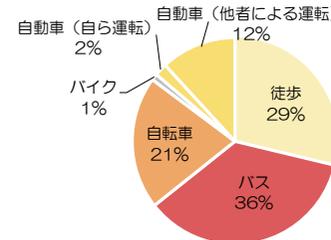
児童生徒数（義務教育学校、7-15歳）：約110万人（うち約39.6万人（36%）がスクールバスまたは路線バスを利用と推計）
 ※児童生徒数は2022年時点、公立・私立合計。スクールバスまたは路線バスの利用率は1992-1995年にかけて6-19歳を対象に行った調査結果*

○運行時間帯

- ・ 自治体や学校毎に始業・終業時間に応じた時刻表が設定。
- ・ **（ウッデバツラ市Bokenäs小学校）**（始業）午前8時前後に運行（8:20学校着）、（終業）13:40、15:10分学校発で運行。

○主な通学手段

6-19歳(1992～1995年調査)



※バスは、路線バス・スクールバスの両方を含む。
 資料）道路交通研究機関及び道路庁のアンケート調査

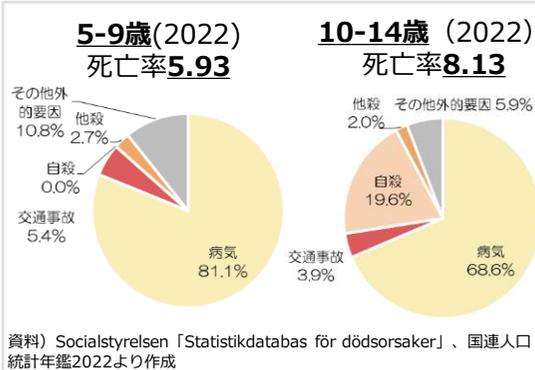
○スクールバスによる通学支援の基準



- ・ 無料の通学支援享受の可否は、通学時間の長さ、交通事情、児童生徒の障害その他の特別な事情を加味して考慮される（教育法）
- ・ **（ウメオ市）** 小学校1～3年生：3km、小学校4～6年生及び中学校：4km以上
- ・ **（ストックホルム市）** 小学校1～3年生：2km以上、小学校4～6年生：3km以上、中学校：4km以上
 ※公共交通機関の無料定期券が認められる距離基準

■事件・事故

○子供の死者数、死亡原因別死者数



■費用負担

○受益者負担の状況

- ・ スウェーデン全土で無償。
- ・ 教育法において、遠距離通学となる地域に居住する児童生徒や障害その他特別な事情を考慮して通学が必要な児童生徒は、無償で通学する権利を有すると定められているため。

○経費及び財源

- ・ 義務教育（小中学校）における通学交通費：年間3,957,232,000SEK（義務教育にかかる総費用の2.8%）（2022年）
 ※生徒一人当たりの中央値5,060SEK
- ・ **（ストックホルム市）** 通学交通費：78,302,000SEK（2022年）※
- ・ **（ヘルシンポリ市）** 通学交通費：28,364,000SEK（2022年）※

注釈）文中の数値について、SEK（スウェーデン・クローナ）：1SEK=14.447円、3,957,232,000SEK：約571億7,000万円、5,060SEK：約7万4,000円、78,302,000SEK：約11億万3,120万円、28,364,000SEK：約4億9,770万円（2024年2月下旬時点）。*スクールバスまたは路線バスを利用している児童生徒数の推計は、入手可能なデータの関係でスクールバスまたは路線バス利用者の割合と児童生徒数とで対象とする年齢区分が一致していない点に留意されたい。



大韓民国

基礎情報

- 人口 約5,156万人（2023年韓国統計庁）
- 学年暦 3月～翌年2月
- 初等中等教育 義務教育期間は9年間。初等教育は6歳入学からの6年間、前期中等教育は初等教育修了後3年間。

■スクールバス活用の背景・理由

- ・ 韓国での一般的な通学手段は日本と同じく徒歩通学であり、一定の距離を基準としてスクールバスによる支援を行っており、遠隔地に居住する子供の通学支援が主たる目的であると考えられる。
- ・ スクールバスの実際の運用は自治体の責任にて行われているが、国は道路交通法等において車両規定を厳しく定めているほか、安全基準を満たすスクールバスを登録・管理する、スクールバス管理システムを運用している。
- ・ なお、一部都市部の自治体では、通学路の状態が通学生の歩行安全に危険を及ぼす場合にも支援対象となっている。

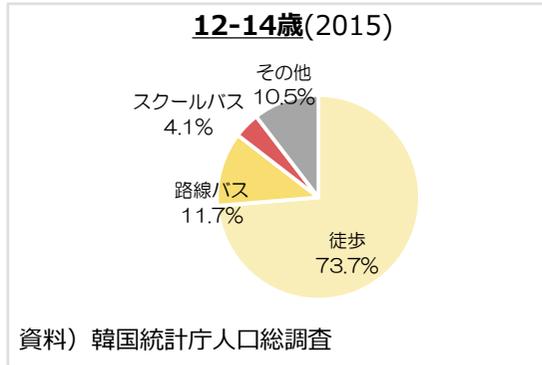
■基本情報

- 政府と自治体の関係
 - ・ スクールバスには、小学生まで（13歳以下）の児童を対象とした「児童通学バス」のほか、中高生、大学生が通学等に使う貸し切りバス等がある。
 - ・ スクールバスに関連する法律は国が規定しているが、自治体でスクールバスの運営に係る予算枠を事前に定め、学校が自治体にスクールバス運営を要請し、自治体にて決定する仕組みとなっている。

- 児童生徒数
 - 農村部（邑・面）の小学生については、2,117,954人（うち93,087人（4.4%）が児童通学バスを利用）、中学生については1,024,656人（うち9,795人（1.0%）が通学バスを利用）（2020年）

- 運行時間帯
 - （全羅北道井邑）登校時間は朝の8時から8時50分、計2回、下校時間は、16時から17時、計2回。

○主な通学手段

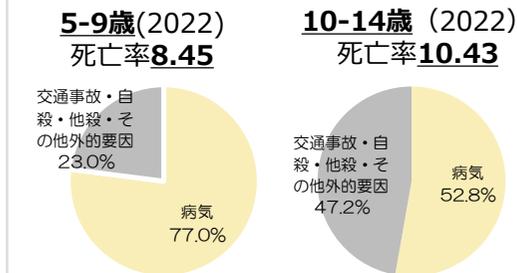


○スクールバスによる通学支援の基準

- ・ **（龍仁（特例）市）** 1.5km超／公共交通機関で通学する場合に学校行きのみ単一路線がない、または路線があるが配車時間が一時間以上を超える地域に居住する／通学路の状態が通学生の歩行安全に危険を及ぼすと市長が認める場合
- ・ **（蔚山特別市）** 1.5km超の蔚山広域市内の小学校3年生以下

■事件・事故

○子供の死者数、死亡原因別死者数



資料) 国家統計局「死因(104項目)/男女・年齢別死者数(5歳)、死亡率」、「市・郡・男女・年齢別住民登録年間人口(5歳)」より作成

■費用負担

○受益者負担の状況

- ・ 自治体の公費で賄われ、受益者負担はない。

○経費及び財源

- ・ 各自治体で確保している。具体的な数値は不明。



オーストラリア

基礎情報

- 人口 約2,626万人（2022年12月豪州統計局）
- 学年暦 2月～12月
- 初等中等教育 義務教育期間は10年間。初等教育は6歳入学から州により6年又は7年間。前期中等教育は州により3年又は4年間。

■ スクールバス活用の背景・理由

- ・ 広大な国土と点在する居住地域や学校選択制の導入も相まって、遠距離通学の児童生徒が多い。
- ・ 学校へのアクセシビリティに課題がある児童生徒も多く、児童生徒の多くは自家用車による送迎かスクールバスを選択することとなり、自家用車の送迎が一般的と言われているが、定常的かつ確実に登下校のため、スクールバスによる支援の重要性が高い。
- ・ 車両基準は国の法律で定められているが、運用については州政府により法律が規定され、財源の確保も行われている。スクールバスの所管部局は、西オーストラリア州のように公共交通局が主幹であるケースや、南オーストラリア州のように教育省が主幹であるケースがある。

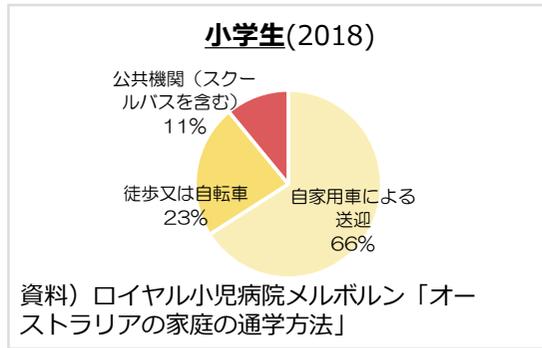
■ 基本情報

- 政府と自治体の関係
 - ・ 各州それぞれが独自の政策や規定に基づき、州政府により異なる管轄官庁が管理している。
 - ・ 西豪州の場合、公共交通局の一部であるスクールバスサービス（SBS）が管理運営しており、南オーストラリア州では、教育省が管理運営してる。

- 児童生徒数※1
 - （西豪州）大都市圏外※2の児童生徒総数109,576人（うち23,207人（21.2%）がスクールバス利用）（2023）
 - （南豪州）州全体の児童生徒数275,765人（うち14,600人（5.3%）がスクールバス利用）（2020）

- 運行時間帯
 - （西豪州）通常の登下校時間帯のみで、到着が学校開始の30分前以降と、学校終了後30分以内出発の規定がある。

○主な通学手段



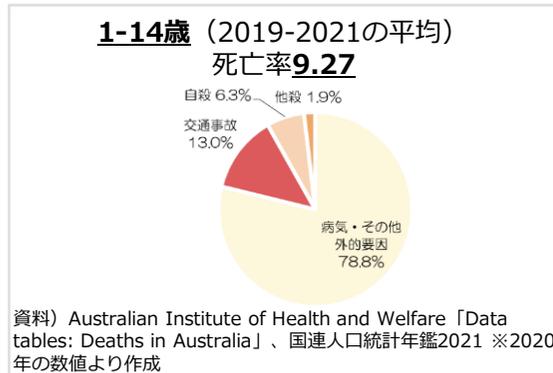
○スクールバスによる通学支援の基準



- ・（南オーストラリア州）5km以上
- ・（西オーストラリア州）4.5km以上。ただし、公共交通機関のある都市でなく地方や遠隔地の場合のみ

■ 事件・事故

○子供の死者数、死亡原因別死者数



■ 費用負担

○受益者負担の状況

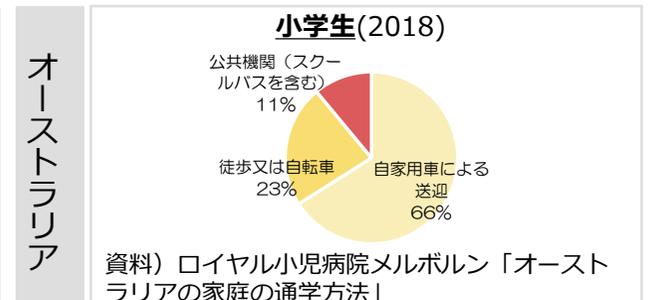
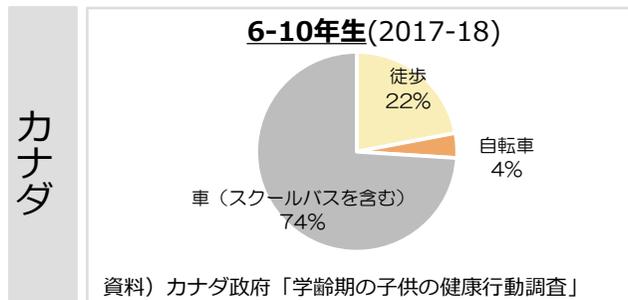
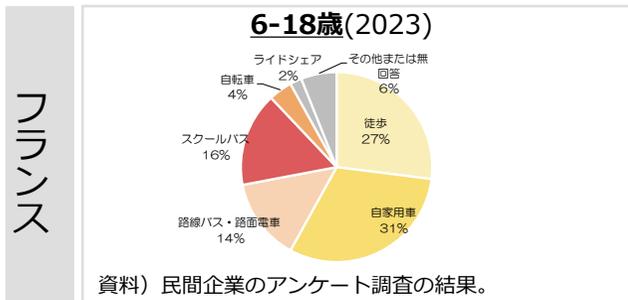
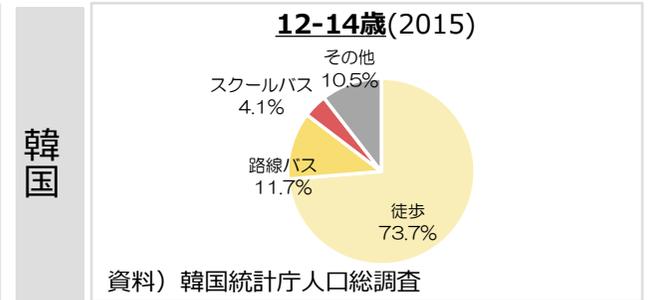
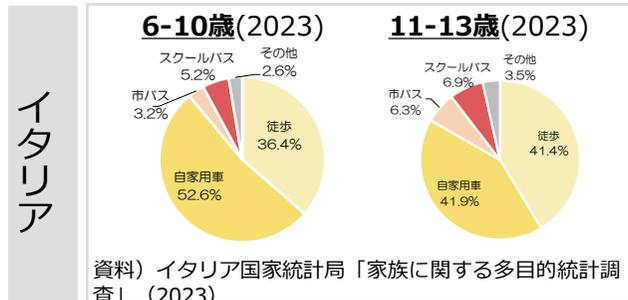
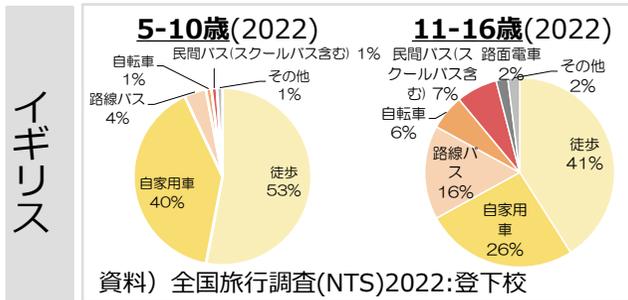
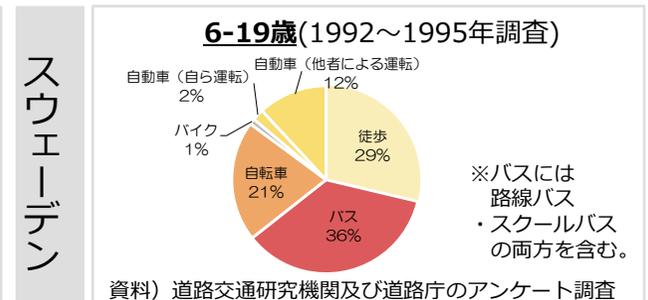
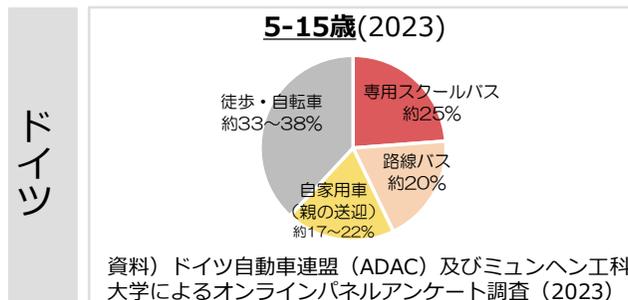
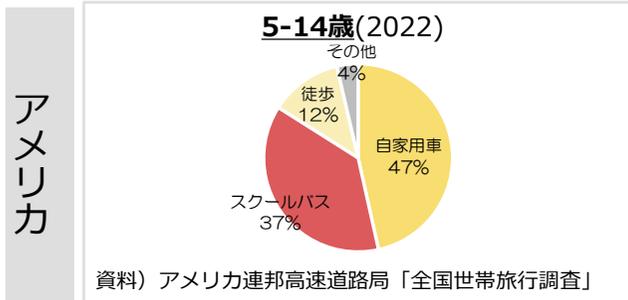
- ・ 費用負担は自治体にあり、原則として受益者負担はない。
- ・（西豪州）例外的に公共交通網内の生徒がスクールバス利用を認可された場合は、公共交通網の学生割引料金を支払うこととなっている。

○経費及び財源

- ・（西豪州）通学補助金等を含めたスクールバス関連予算として、2023-24年度年間予算 1億4千万AUドル、一般財源として計上。
- ・（南豪州）通学バスの運行費及びバス購入費予算として、2023-24年度バス経費予算 運行費14万AUドルとバス購入費130万AUドル、合計144万AUドル

注釈）文中の数値について、1億4千万AUドル≒137億円、14万AUドル≒1,370万円、130万AUドル≒1億2700万円、144万AUドル≒1億4100万円（2024年2月下旬時点）。※1 日本の小学生、中学生相当に加え、高校生相当も含むことに留意が必要。オーストラリアでは、小学校（プライマリースクール）卒業後は中学校（セカンダリースクール）となるが、統計値はすべてのプライマリースクール、セカンダリースクールの合計値。※2スクールバス利用が可能な地域。

一般的な通学手段



一般的な通学手段(データ詳細)

各国の通学手段に関するデータの性質

	年齢区分	時点	調査実施機関	調査名	調査方法等
アメリカ	5-14歳	2022年	アメリカ連邦高速道路局	全国世帯旅行調査	調査委託先であるIpsos社が、全米の無作為抽出された7,500世帯とIpsos社のKnowledge Panel(有識者パネル)の一部である7,500世帯からデータを収集。
イギリス	5-10歳 11-16歳	2022年	イギリス政府	全国旅行調査	調査はサンプル調査であり、サンプル規模は8,087人。
フランス	6-18歳	2023年	民間企業(ECO CO2社)	2023年9月IFOR Eco CO2調査	気候変動に関するコンサルティング・従業員教育サービス等を展開するECO CO2社による調査。2023年6月5日～9日に少なくとも1人の小中高生(6-18歳)の子供を持つ親1,000人(フランス人口の代表サンプル)を対象に実施。
ドイツ	5-15歳	2023年	ドイツ自動車連盟及びミュンヘン工科大学による調査	(調査名不明)	ドイツ全国の5歳から15歳までの子供を持つ親に対するオンラインパネル調査で、回答サンプル数3,395人。
イタリア	6-10歳 11-13歳	2023年	イタリア国家統計局	家族に関する多目的統計調査	市町村人口登録簿に記載された世帯に対して行われるランダムサンプリング調査(サンプル数:約24,000)。
カナダ	6-10年生	2017-18年	カナダ政府	学齢期の子供の健康行動に関する研究	世界保健機関(WHO)が11歳から15歳の若者を対象に実施している、4年ごとにデータを収集している国際調査研究。調査に参加する各国において、クラスターサンプリングを使用して、11歳、13歳、15歳の若者の割合を選択し、サンプルがすべての年齢層を代表するようにしている。
スウェーデン	6-19歳	1992-95年	道路交通研究機関及び道路庁	TSU-92-	6-19歳の655名を対象に1992-1995にかけて実施した調査。
韓国	12-14歳	2015年	韓国統計庁	人口総調査	国の基幹統計として集計されたもの。日本の住民基本台帳に基づく人口動態調査のようなもの。
オーストラリア	小学生	2018	ロイヤル小児病院メルボルン	(調査名不明)	18歳未満の子供のいる保護者を対象にオンラインモニター調査を実施した結果(N=1,745)。

スクールバスにより通学支援を受ける場合の通学距離等の基準



アメリカ
※州・自治体
によって異なる

- ・（ニューヨーク州）0.5マイル未満は対象外。幼稚園～2年生は0.5マイル以上はスクールバスかメトロカード（公共交通機関の乗車券）配布。3～6年生は0.5マイル以上1マイル未満はカード配布のみ、1マイル以上はバスかカード配布。7～12年生は0.5マイル以上はカード配布のみ。
- ・（ロサンゼルス統一学校区）空席状況に応じ全生徒にサービスを提供
- ・（カリフォルニア州パサデナ統一学校区）自宅が学校から1マイル以上離れた生徒が対象

イギリス

5～7歳 2マイル（約3.2km）以上
8歳以上 3マイル（約4.8km）以上

フランス
※地域圏に
よって異なる

- ・（イル＝ド＝フランス地域圏）3km以上、徒歩距離が3km未満であっても歩道が存在しない場合や街灯がない場合、交通量の多いまたは交通速度の速い道路、踏切の横断が必要であること。
- ・（ヌーヴェル＝アキテーヌ地域圏）3km以上。

ドイツ
※州・自治体
によって異なる

- ・（バイエルン州）小学校 2km以上
中学校 3km以上
- ・（ノルトライン＝ヴェストファーレン州）
3.5km以上

イタリア
※州・自治体
によって異なる

- ・（ローマ市）小学生 500m以上、中学生 1km以上
ただし公共交通機関で通学できない場合に限る
- ・（フィレンツェ市）小学生、家から学校までの距離が1km以上の場合の中学生

カナダ
※州・自治体
によって異なる

- ・（トロント／公立学校）
幼稚園～5年生：1.6km以上（スクールバス利用可）
6～8年生：3.2km以上（スクールバス・公共バス（TTC）利用可）
9～10年生：4.8km以上（TTC利用可）
- ・（オンタリオ州ダラム学区／公立学校）
小学生：1.6km以上、中学生：3.2km以上

スウェーデン
※州・自治体
によって異なる

- ・（ウメオ市）小学校1～3年生：3km、小学校4～6年生及び中学校：4km以上
- ・（ストックホルム市）小学校1～3年生：2km以上、小学校4～6年生：3km以上、中学校：4km以上
※公共交通機関の無料定期券が認められる距離基準

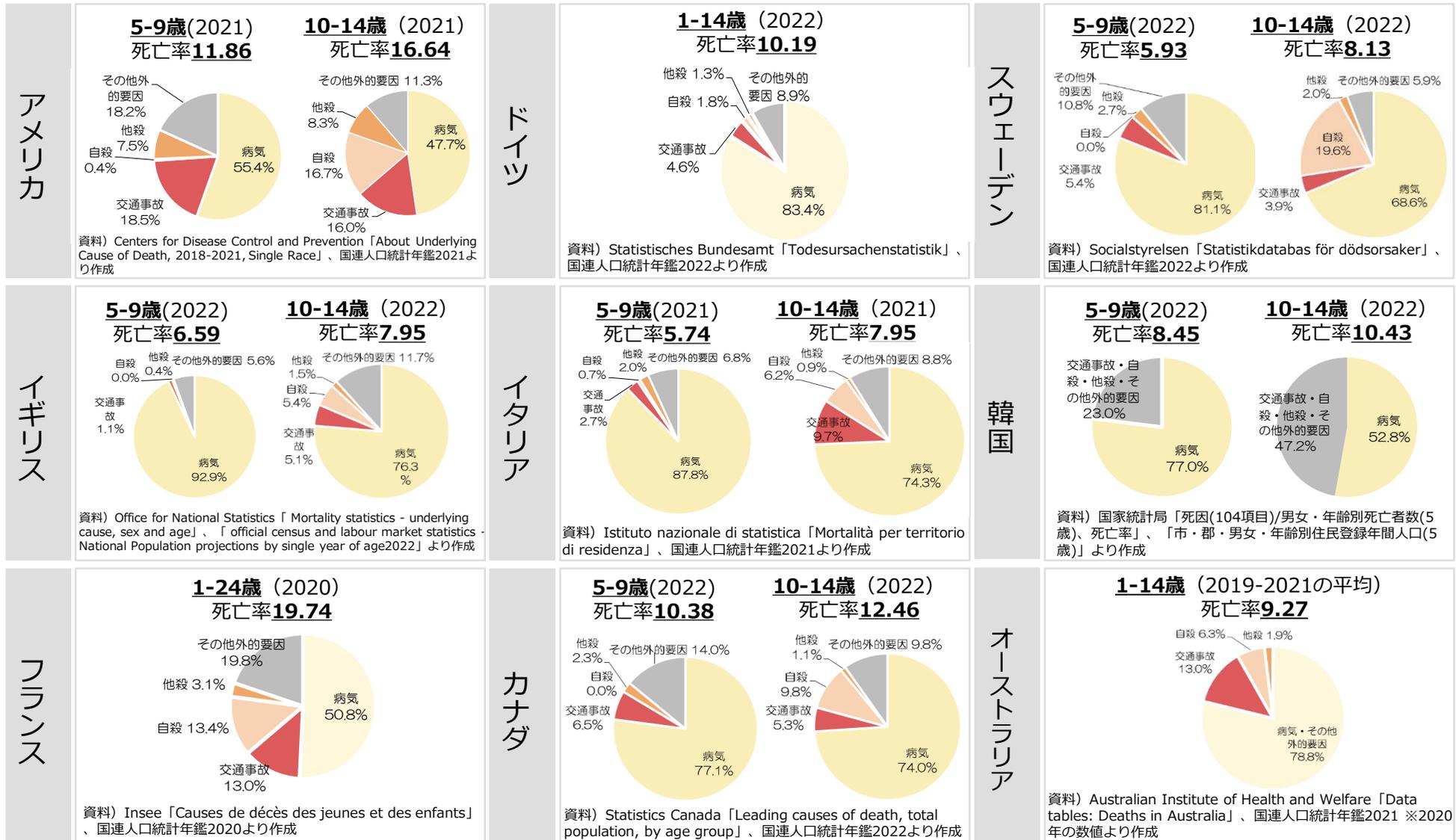
韓国
※自治体に
よって異なる

- ・（龍仁（特例）市）1.5km超／公共交通機関で通学する場合に学校行きの単一路線がない、または路線があるが配車時間が1時間以上を超える地域に居住する／通学路の状態が通学生の歩行安全に危険を及ぼすと市長が認める場合
- ・（蔚山特別市）1.5km超の蔚山広域市内の小学校3年生以下

オーストラリア
※州・自治体
によって異なる

- ・（南オーストラリア州）5km以上
- ・（西オーストラリア州）4.5km以上。ただし、公共交通機関のある都市でなく地方や遠隔地の場合のみ

日本の小学生相当・中学生相当の子供の死者数、死亡原因別死者数



日本の小学生相当・中学生相当の子供の死者数、死亡原因別死者数(詳細)

各国の子供の死者数(死亡率)、死亡原因別死亡者数(死亡率)

国	年齢区分	年	病気		交通事故		自殺		他殺		その他外的要因		死者総数	人口	死因別死亡率(年間)					国	
			人数	死因に占める割合	人数	死因に占める割合	人数	死因に占める割合	人数	死因に占める割合	人数	死因に占める割合			病気	交通事故	自殺	他殺	その他外的要因		総数
アメリカ	5-9歳	2021	1333	55.4%	444	18.5%	9	0.4%	181	7.5%	439	18.2%	2,406	20,291,548	6.57	2.19	0.04	0.89	2.16	11.86	アメリカ
	10-14歳		1702	47.7%	570	16.0%	597	16.7%	297	8.3%	403	11.3%	3,569	21,447,784	7.94	2.66	2.78	1.38	1.88	16.64	
イギリス	5-9歳	2022	250	92.9%	3	1.1%	0	0.0%	1	0.4%	15	5.6%	269	4,083,284	6.12	0.07	0.00	0.02	0.37	6.59	イギリス
	10-14歳		255	76.3%	17	5.1%	18	5.4%	5	1.5%	39	11.7%	334	4,202,502	6.07	0.40	0.43	0.12	0.93	7.95	
フランス	1-24歳	2020	1764	50.8%	451	13.0%	464	13.4%	108	3.1%	687	19.8%	3,649	18,481,573	9.54	2.44	2.51	0.58	3.72	19.74	フランス
ドイツ	1-14歳	2022	919	83.4%	51	4.6%	20	1.8%	14	1.3%	98	8.9%	1,102	10,815,681	8.50	0.47	0.18	0.13	0.91	10.19	ドイツ
イタリア	5-9歳	2021	130	87.8%	4	2.7%	1	0.7%	3	2.0%	10	6.8%	148	2,578,340	5.04	0.16	0.04	0.12	0.39	5.74	イタリア
	10-14歳		168	74.3%	22	9.7%	14	6.2%	2	0.9%	20	8.8%	226	2,841,695	5.91	0.77	0.49	0.07	0.70	7.95	
カナダ	5-9歳	2022	165	77.1%	14	6.5%	0	0.0%	5	2.3%	30	14.0%	214	2,062,572	8.00	0.68	0.00	0.24	1.45	10.38	カナダ
	10-14歳		196	74.0%	14	5.3%	26	9.8%	3	1.1%	26	9.8%	265	2,126,905	9.22	0.66	1.22	0.14	1.22	12.46	
スウェーデン	5-9歳	2022	30	81.1%	2	5.4%	0	0.0%	1	2.7%	4	10.8%	37	623,602	4.81	0.32	0.00	0.16	0.64	5.93	スウェーデン
	10-14歳		35	68.6%	2	3.9%	10	19.6%	1	2.0%	3	5.9%	51	627,067	5.58	0.32	1.59	0.16	0.48	8.13	
韓国	5-9歳	2022	141	77.0%	42/23.0%						183	2,165,857	6.51	1.94				8.45	韓国		
	10-14歳		130	52.8%	116/47.2%						246	2,357,797	5.51	4.92				10.43			
オーストラリア	1-14歳	2019-2021の平均	—	—	54	13.0%	26	6.3%	8	1.9%	—	—	415	4,478,283	—	1.21	0.58	0.18	—	9.27	オーストラリア

注釈) 我が国における死亡率の計算式 $\text{死因別死亡率(年間)} = \frac{\text{年間の死因別死亡数}}{\text{10月1日現在日本人口}} \times 100,000$ (厚生労働省「厚生労働統計に用いる主な比率及び用語の解説」(<https://www.mhlw.go.jp/toukei/kaisetu/index-hw.html>))と同様の方法で計算。ただし、分母の人口数は、各国1月1日の人口データ(国際連合(UN)「国連人口統計年鑑」等)を使用。ドイツのみ、データの関係で2022年12月31日時点を採用。

日本の小学生相当・中学生相当の子供の死者数、死亡原因別死者数(分類方法)

厚生労働省「ICD-10(2013年版)準拠 基本分類表」に基づく各国統計データの分類方法

種別	コード名	本調査での整理
01.章	感染症及び寄生虫症 (A00 - B99)	病気
01.章	新生物<腫瘍> (C00 - D48)	病気
01.章	血液及び造血器の疾患並びに免疫機構の障害 (D50 - D89)	病気
01.章	内分泌、栄養及び代謝疾患 (E00 - E90)	病気
01.章	精神及び行動の障害 (F00 - F99)	病気
01.章	神経系の疾患 (G00 - G99)	病気
01.章	眼及び付属器の疾患 (H00 - H59)	病気
01.章	耳及び乳様突起の疾患 (H60 - H95)	病気
01.章	循環器系の疾患 (I00 - I99)	病気
01.章	呼吸器系の疾患 (J00 - J99)	病気
01.章	消化器系の疾患 (K00 - K93)	病気
01.章	皮膚及び皮下組織の疾患 (L00 - L99)	病気
01.章	筋骨格系及び結合組織の疾患 (M00 - M99)	病気
01.章	腎尿路生殖器系の疾患 (N00 - N99)	病気
01.章	妊娠、分娩及び産後<不調> (O00 - O99)	病気
01.章	周産期に発生した病態 (P00 - P96)	病気
01.章	先天奇形、変形及び染色体異常 (Q00 - Q99)	病気
01.章	症状、徴候及び異常臨床所見・異常検査所見で他に分類されないもの (R00 - R99)	病気
01.章	損傷、中毒及びその他の外因の影響 (S00 - T98)	病気
01.章	傷病及び死亡の外因 (V01 - Y98)	—
02.中	不慮の事故 (V01 - X59)	—
02.中	交通事故 (V01 - V99)	交通事故
02.中	交通事故により受傷した歩行者 (V01 - V09)	—
02.中	交通事故により受傷した自転車乗員 (V10 - V19)	—
02.中	交通事故により受傷したオートバイ乗員 (V20 - V29)	—
02.中	交通事故により受傷したオート三輪車乗員 (V30 - V39)	—
02.中	交通事故により受傷した乗用車乗員 (V40 - V49)	—
02.中	交通事故により受傷した軽トラック乗員又はバン乗員 (V50 - V59)	—
02.中	交通事故により受傷した大型輸送車両乗員 (V60 - V69)	—
02.中	交通事故により受傷したバス乗員 (V70 - V79)	—
02.中	その他の陸上交通事故 (V80 - V89)	—
02.中	水上交通事故 (V90 - V94)	—
02.中	航空及び宇宙交通事故 (V95 - V97)	—
02.中	その他及び詳細不明の交通事故 (V98 - V99)	—
02.中	不慮の損傷のその他の外因 (W00 - X59)	その他の要因
02.中	転倒・転落・墜落 (W00 - W19)	その他の要因
02.中	生物によらない機械的な力への曝露 (W20 - W49)	その他の要因
02.中	生物による機械的な力への曝露 (W50 - W64)	その他の要因
02.中	不慮の溺死及び溺水 (W65 - W74)	その他の要因
02.中	その他の不慮の窒息 (W75 - W84)	その他の要因
02.中	電流、放射線並びに極端な気温及び気圧への曝露 (W85 - W99)	その他の要因

種別	コード名	本調査での整理
02.中	煙、火及び火炎への曝露 (X00 - X09)	その他の要因
02.中	熱及び高温物質との接触 (X10 - X19)	その他の要因
02.中	有毒動植物との接触 (X20 - X29)	その他の要因
02.中	自然の力への曝露 (X30 - X39)	その他の要因
02.中	有害物質による不慮の中毒及び有害物質への曝露 (X40 - X49)	その他の要因
02.中	無理ながんばり、旅行及び欠乏状態 (X50 - X57)	その他の要因
02.中	その他及び詳細不明の要因への不慮の曝露 (X58 - X59)	その他の要因
02.中	故意の自傷及び自殺 (X60 - X84)	自殺
02.中	加害にもとづく傷害及び死亡 (X85 - Y09)	他殺
02.中	不慮か故意か決定されない事件 (Y10 - Y34)	その他の要因
02.中	法的介入及び戦争行為 (Y35 - Y36)	その他の要因
02.中	内科的及び外科的ケアの合併症 (Y40 - Y84)	その他の要因
02.中	治療上の使用により有害作用を引き起こした薬物、薬剤及び生物学的製剤 (Y40 - Y59)	その他の要因
02.中	外科的及び内科的ケア時における患者に対する医療事故 (Y60 - Y69)	その他の要因
02.中	治療及び診断に用いて副反応を起こした医療用器具 (Y70 - Y82)	その他の要因
02.中	患者の異常反応又は後発合併症を生じた外科的及びその他の医学的処置で、処置時には事故の記載がないもの (Y83 - Y84)	その他の要因
02.中	傷病及び死亡の外因の続発・後遺症 (Y85 - Y89)	その他の要因
02.中	他に分類される傷病及び死亡の原因に關係する補助的因子 (Y90 - Y98)	その他の要因
01.章	健康状態に影響を及ぼす要因及び保健サービスの利用 (Z00 - Z99)	病気
01.章	特殊目的用コード (U00 - U99)	病気

資料) 厚生労働省「ICD-10(2013年版)準拠 基本分類表」に基づき作成