

スクールバス導入は急務 通学時の悲劇を繰り返すな

猪口邦子・元少子化担当相

2021年8月31日



猪口邦子氏 = 岡本同世撮影

「見守り」だけでは限界

千葉県八街市で6月、下校中の小学生の列に大型トラックが突っ込み、5人が死傷するという痛ましい事故が起きた。この事故が象徴するように通学路は危険が多い。

日本は先進国の中でもスクールバスシステムを導入してこなかったまれな国であり、その代わりに先生や保護者らが通学路を見守ることが一般的となっている。

しかし、少子化や過疎化を背景に、それだけで子どもの安心安全を支えることは、もはや限界に近づいてきている。スクールバスの導入は喫緊の課題だ。二度と悲劇を繰り返さないためにも、全国の公立小学校にスクールバスを導入するよう、政府に働きかけていきたい。

危険な登下校

私は以前から、スクールバスの必要性を感じていた。少子化に伴い、学校の統廃合が進み、通学距離は長距離化している。誰も通っていない林道や農道、海岸線を1人で歩いて通わなければならない状況も増えている。

歩行中の交通事故死は、年齢別人口当たりで7歳児が圧倒的に多いことをご存じだろうか。しかも、歩行中の小学校低学年の交通事故死傷者の3分の1が登下校中に発生している。

交通事故だけではない。殺人、強盗、強制わいせつ、痴漢など身体に影響を与える「身体犯」については、子どもが路上で被害に遭う事案に限れば、午前7～8時と午後3～5時という登下校時間帯に集中して発生しているのだ。

通学時のトラブルは多い。小さな児童にとっては、不審者を見かけたり、声をかけられたりするだけで怖い思いをする。小さなことの積み重ねが、トラウマになりかねない。スクールバスで安全に通学ができれば、トラブルに遭う可能性も下がり、結果的にトラウマを防ぐことにもつながるだろう。

ガードレールや歩道の整備も不可欠だが、それだけでは子どもの安全を守り、安心して通学させることができない。だが、スクールバスで全て解決できる。解決できるのに取り組まないのは、行政の不作為だ。

全て国費で

スクールバス導入にあたり重要なのは、全て国費でまかなうべきだということだ。小学校は地方自治体の管轄であり、スクールバスが導入されれば、その自治体が運用することになるだろう。しかし、財政事情に差がある。国の補助だけでは運用できないところもでてくる。

そして運用が厳しければ、有料にするという判断も出てくるだろう。有料にすれば困窮世帯は申し込みにくくなる。一定の所得水準を境にスクールバスを使える児童と歩かなければならない児童とに分断されてしまう。

経済的に厳しい家庭の児童がよりリスクを背負わなければならない、いじめの対象にもなりかねない。利用を希望する児童全員が利用できるようにする必要があるのだ。

また、都市部では地域の交通機関と連携し、一部で路線バスを利用することも考えられるだろう。それは地域の事情に即して制度を設計すればよい。

ただ、路線バスを利用する際、必ず「うるさい」「乗車態度が悪い」という類いの苦情、クレームが出てくることも考慮しなければならない。

地域活性化につながる「地域の足」に

スクールバスの効果は児童のためだけではなく、地方創生にも資する。全小校区区といえ、日本の領土全てをカバーすることになる。その全国津々浦々で、バスの製造、売買、駐車場の確保、運転手や整備員などの雇用、道路整備など、さまざまな需要が生まれ、経済活動のきっかけとなる。

最大は運転手の確保だ。児童の安全確保のためのスクールバス運行は重い任務であり、技術面、人格面など適性評価を厳格に運用する必要がある。自治体がしっかりと審査する必要がある、人材確保は簡単ではないだろう。

しかし、優良な運転業務者を準公務員として確保するのは、非常に大きなメリットがある。スクールバスは登下校の時間帯以外でも「市民の足」として活用できるからだ。

病院やショッピングモールなどに行きたいと思いつつも、その手段がない人は高齢者を中心に多い。特に過疎地域では、デパートや映画館などに出かけるのにも一苦労だ。昼間は安全な市民の足になりうる。巡回バスとして走るのもいいだろう。外出が増え、地域の活気も生み出す。

高齢化社会が進むに従い、モビリティの問題は深刻化する。高齢ドライバーが増えれば、思わぬ事故も増えてしまう。代替の「足」がなければ、高齢になっても免許返納はしにくい。

だが、日本の領土全てをカバーするスクールバスを有効利用すれば、安全で各地を網羅した「地域の足」のネットワークが可能となるだろう。免許返納も進むに違いない。

将来のODAの柱にも

米国や欧州などスクールバスを導入している国は多い。他国の例も研究し、日本でも導入に向けて議論を早急に進めるべきだ。後発の利点を生かし、運転手の質の確保を含めた日本のスクールバスシステムを確立できれば、将来的に海外への政府開発援助（ODA）の柱にも成長させることができると考えている。

途上国などでは教育機会の確保が大きな課題となっているが、それは学校不足だけでなく、通学の安全確保ということも重要な視点だ。特に女兒は、通学時に性犯罪の被害に遭うリスクの高さが指摘されている。学校建設とともに、スクールバスの導入もセットで支援すれば、大きな貢献となるだろう。

これまで日本は、子ども世代に資源を投入してこず、母親の献身、家族愛など各家庭に頼ってきた側面があると思う。

だが、社会環境の変化で限界が来ているのは確かだ。スクールバスの全国導入は、莫大（ばくだい）な財源が必要であり、各省庁をまたぐ巨大プロジェクトになる。しかし、子どもは日本の次世代を担う宝。子どもの安全安心を確保するのは国の責任であり、スクールバスはその一部を確実にできるものだ。導入を躊躇（ちゅうちょ）する理由はない。

<[政治プレミアトップページはこちら](#)>

猪口邦子

元少子化担当相

1952年生まれ。上智大法学部教授、軍縮会議日本政府代表大使などを経て、2005年衆院初当選、10年参院初当選。参院千葉、衆院当選1回、参院当選2回。自民党麻生派。

毎日新聞のニュースサイトに掲載の記事・写真・図表など無断転載を禁止します。著作権は毎日新聞社またはその情報提供者に属します。

画像データは（株）フォーカスシステムズの電子透かし「acuagraphy」により著作権情報を確認できるようになっています。

Copyright THE MAINICHI NEWSPAPERS. All rights reserved.