

「異次元の少産社会」の学校教育に必要なスクールバス運行をどう維持していくか

藤井 大輔
埼玉学園大学経済経営学部教授

2024年に日本で生まれた子どもは70万人を割り込み、もはや「異次元の少産社会」に直面している（図1）。これが、交通事業での将来の担い手だけでなく、日本の社会・経済に大きな影響を及ぼす。

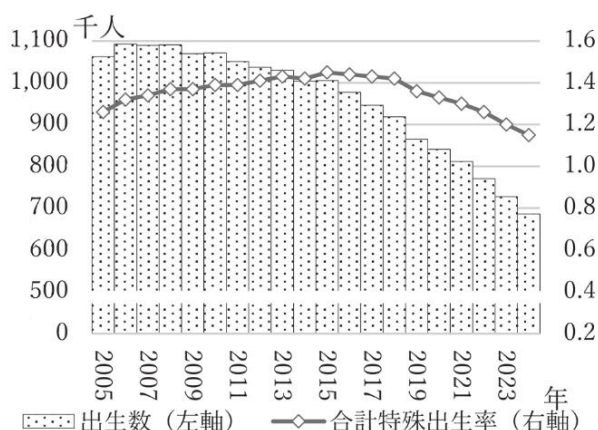


図1 出生数と合計特殊出生率の推移

この少産社会の影響が早く現れるのが、初等・中等教育である。2030年代半ばの児童生徒数が予測できる（図2）。2024年生まれが小学1年となる2031年まではこの推計が確定的で、2026年度には900万人、2030年度には800万人を割り込む。

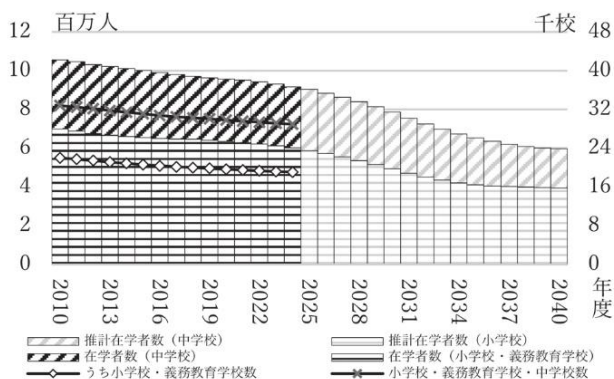


図2 小中学校在学者数・学校数の推移・将来推計

これほどまで、児童生徒数が減少していけば、小中学校の統廃合を加速的に進めざるを得な

い。自宅から学校までの距離が延び、児童生徒はスクールバス通学に頼ることになる。公立小学校の17.4%、同中学校の17.7%(2021年度)でスクールバスが導入され、この導入率は上昇している。小中学校の加速度的な統廃合が進めば、スクールバス運行の「需要」はさらに高まっていく。その一方、自動車運転手の求人倍率は高水準で推移し（図3）、今後、倍率が低下することも考えにくく、「供給」がより難しくなっていくことを示している。

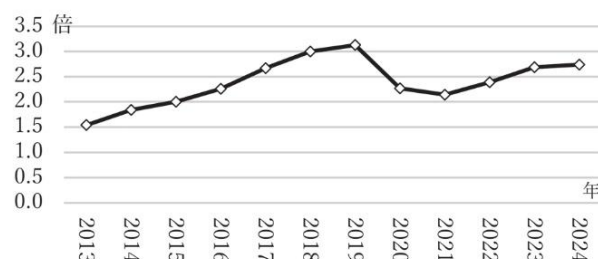


図3 自動車運転の有効求人倍率（パートを除く常用）

このような事態に、国土交通省は2024年に「地域の公共交通リ・デザイン実現会議」のとりまとめを踏まえ、文部科学省とともにスクールバスの取扱いなどを盛り込んだ指針を示した。この指針に基づき、へき地児童生徒援助費等補助金、地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金の活用、地方交付税措置などを都道府県に通知した。ただ、財政面で強力に支援したからといって、スクールバスを含め公共交通が将来的に維持できるとは限らない。加速度的に進む児童生徒の減少、小中学校の統廃合に備え、より踏み込んだ検討も必要である。

小中学校を統廃合する地域では、そもそも地域公共交通の維持も容易でない。そこで、日本郵便の郵便収集システムを活用するのもひとつの方法である。日本郵便は全国あまねく約18万本の郵便ポストがあり、毎日収集を原則とし

ている。投函がなくても定時定路線で地域を循環する日本郵便の郵便自動車を、スイスや英国のような「ポストバス」として児童生徒が混乗する。たいてい、集落に1つ郵便ポストがあるのを目印としてうまく活用するのである。取集をできる限り学校の始業に合わせれば、児童生徒の通学の足だけでなく、郵便を含めた地域の社会インフラもより持続されるひとつの方法となるだろう。

日本郵便が日本郵政（政府が3分の1以上の株式を保有する特殊会社）の完全子会社で、政府が日本郵政を通じてより強く関与できるとはいえ、超えるべきハードルが高いのはいうまでもない。仮に「ポストバス」を進めるにしても、単にスイスや英国を模倣すればいいわけではな

い。取集にあたる郵便自動車の多くが小回りの効く軽四輪車で、混乗を前提としたものではない。また、現行制度では特定旅客自動車運送事業としての許可も必要となる。こういったいくつかのハードルを越え、わが国の初等・中等教育と地域公共交通、郵便取集システムの実状に即し、三方のバランスがよく、「異次元の少産社会」でも持続できる仕組みを検討しなければならない。

子女に普通教育を受けさせる義務を定めた憲法第26条第2項の規定から「教育空白地」は許されるものではなく、「異次元の少産社会」を前提とした児童生徒の通学に供する公共交通を、持続的な地域の社会インフラのあり方とともに、考えていかねばならないだろう。

〔図表註〕

図2 推計在学者数は「人口動態調査」による暦年出生数を学校年度の出生数と看做して推計した（例：2024暦年生まれ→2031年度に小学校入学）。

〔図表出典〕

図1 厚生労働省政策統括官付参事官付人口動態・保健社会統計室、「人口動態調査」、(<https://www.mhlw.go.jp/toukei/list/81-1.html>) より筆者作成。

図2 文部科学省総合教育政策局参事官（調査企画担当）付、「学校基本調査」、(https://www.mext.go.jp/b_menu/toukei/chousa01/kihon/1267995.htm)、厚生労働省政策統括官付参事官付人口動態・保健社会統計室、「人口動態調査」、(<https://www.mhlw.go.jp/toukei/list/81-1.html>) を基に筆者作成。

図3 厚生労働省職業安定局雇用政策課調査係、「一般職業紹介状況（職業安定業務統計）」、(<https://www.mhlw.go.jp/toukei/list/114-1.html>) を基に筆者作成。

〔参考文献〕

切通堅太郎・西藤真一・野村実・野村宗訓（2021）、『モビリティと地方創生 次世代の交通ネットワーク形成に向けて』、晃洋書房。

横関敬裕・山田健司・轟朝幸・川崎智也・為国孝敏・長田哲平（2015）、「過疎地域におけるポストバス導入の効果と課題」、『第51回土木計画学研究・講演集』、257、(http://library.jsce.or.jp/jsce/open/00039/201506_no51/pdf/257.pdf)。