

## 少子化時代における子どもの安全確保を 優先した通学方法の再検討



秋田県由利本荘市 三浦 友紀

### 1. はじめに

筆者は現在、教育委員会で学校教育業務に携わっている。その中でも、児童生徒の安心安全な通学は、教育委員会のみならず保護者や地域住民が非常に関心を寄せる所であり、全国各地での登下校時の事件事故のニュースを耳にするたび、筆者も心を痛めてきた。

由利本荘市では「義務教育諸学校等の施設費の国庫負担等に関する法律施行令（以下「施行令」という。）」に定める「通学距離は小学校でおおむね4 km以内、中学校でおおむね6 km以内が望ましい」という学校配置基準に基づいて通学支援を行っている。適正距離以上の児童生徒には遠距離通学者として、スクールバス運行もしくは公共交通機関等の定期券代を補助し、児童生徒の安心安全な通学を確保している。この基準に従うことで、通学支援対象者の推計が容易になって予算措置を講じやすくなり、かつ住民への通学条件の提示が明確になって不平等感を軽減するメリットがある。

しかしその一方で、異常気象(暴風雨や暴風雪)や野生動物との遭遇など、徒歩通学者の安全確保が案じられるケースが増加してきた。特に野生動物は、ツキノワグマ・ニホンカモシカの出没件数が近年増加し、秋田県鹿角市では令和元年9月に、下校途中の中学3年の男子生徒がツキノワグマと遭遇し、耳をかまれ傷を負うという被害が発生している。

併せて、少子化によりスクールバスに空席がある路線では、徒歩通学の児童生徒も乗車させて欲しいという要望も出ており、従来の距離による基準をそのまま適用するだけでは地域の実態に合わないのでは、と疑問を持ったのが本レポートを執筆する動機となった。

このレポートでは、直接的な住民ニーズのほかに、筆者が視野を広げ客観的に地域を俯瞰することで見えてきた矛盾を通学課題と呼ぶこととする。この通学課題を解決するため

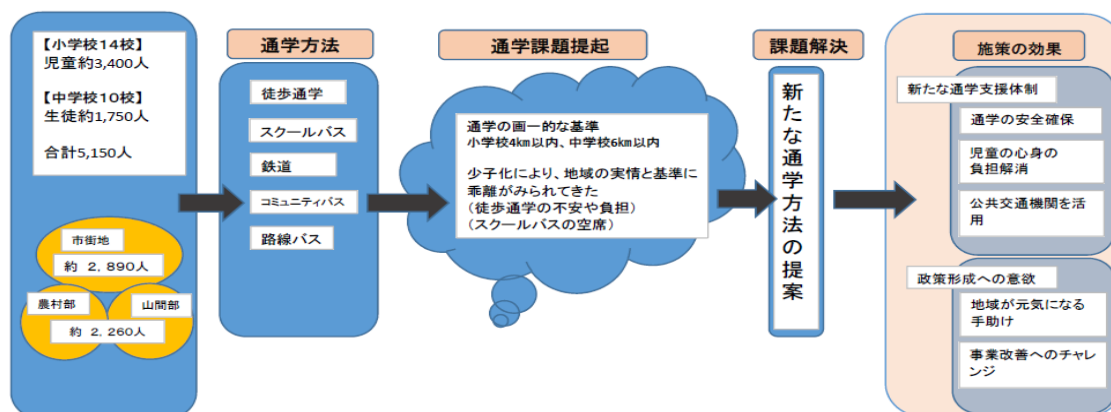


図 1 通学課題解決と効果のイメージ

に、地域住民の願いや思いに寄り添い、子どもの発達段階・通学の安全確保・気象条件・交通手段等地域の事情を総合的に勘案して、適切な在り方を検討したい。この検討策により、地域の通学課題のすべてが解決するわけではないが、公務員が常に地域住民の立場に立って、少しでも改革・改善できないかを考えることで、さらに住民の幸福度が増すまちづくりになる期待を込めて、今ある資源を効果的に活用した通学方法を提案したい。

## 2. 由利本荘市の概要について

### 2-1. 由利本荘市の地理・歴史

由利本荘市は、平成 17 年 3 月に 1 市 7 町が合併し誕生した。秋田県の南西部に位置し、南に標高 2,236 m の秀峰鳥海山、東に出羽丘陵を望み、中央を一級河川子吉川が貫流して日本海に注ぐ、山と川と海の美しい自然に恵まれた地域である。面積は 1,209.60 km<sup>2</sup> (神奈川県約半分) で秋田県の面積の 10.7% を占め、県内一を誇る。鳥海山と出羽丘陵に隣接する



図 2 由利本荘総合防災公園  
ナイスアリーナ

山間地帯、子吉川流域地帯、日本海に面した海岸平野地帯の三地帯から構成され、海岸部と山間部では気象条件が異なり、特に冬期においては積雪量に大きな差が見られる。また、縄文時代から藩政時代にかけての歴史を遺跡・寺社などで垣間見ることができ、人々の暮らしの中にも番楽などの伝統芸能が現代まで継承されている。

### 2-2. 由利本荘市の人口動向・学校の統廃合

本市の総人口は平成 31 年(2019 年)4 月末時点で 76,754 人であり、昭和 60 年の約 10 万人をピークに毎年減少している。直近 5 年間では約 5,800 人減少しており、今後も人口減少は続く見込まれている。国立社会保障・人口問題研究所が行った人口推計によれば、令和 22 年(2040 年)には現在の 72% まで減少し、約 56,000 人となる見通しである。

人口減少に伴い、児童生徒数の減少対策や教育環境の向上を目指して各地域 1 小学校 1 中学校を基本に学校再編が進められ、平成 28 年 4 月の大内小学校開校により旧町の統廃合は一段落した。今後は、旧本荘市において「1 中学校区 1 小学校」を目標に「学校再編」と「学区再編」を行うこととし、小学校から中学校への通学距離の均衡など、適正な配置を図ることを計画している。

## 3. 由利本荘市の通学の現状と課題

本市では、小学校 14 校・中学校 10 校、合わせて約 5,200 人の児童生徒が在籍しており、平成 30 年度の通学形態とその割合は、小学生 3,551 人のうち、徒歩 83.6%、スクールバス 12.6%、その他(鉄道、路線バス等)3.8%、同じく中学生 1,760 人のうち、徒歩(自転車) 86.8%、スクールバス 12.4%、その他(路線バス等)0.8%という状況であった。

前述のとおり、市の面積が広大なため各地域通学事情が異なることから、地域別に通学方法を解説する。

3-1. 市内各地域の通学事情

本荘地域は市の中心地域に位置し、市全体の人口の約 53%を占めており、商業機能を始め産業・雇用・教育・文化・福祉・医療など幅広い分野にわたって高次な都市機能集積地域としての大きな役割を担っている。小学校 6 校、中学校 3 校を有し、約 97%の児童生徒は徒歩や自転車で通学し、約 3%は路線バスやスクールバスで通学している。

旧 7 町地域は、鳥海山からの豊かな恩恵を受け、農業や林業、畜産業など自然に恵まれた地域で構成されており、児童生徒の約 34%はスクールバスや鉄道を利用し通学している。

図 3 のとおり、平成 31 年度の予算として、33 台のスクールバス運行委託料が年間で 1 億 2,600 万円、その他の維持

経費として経年劣化修繕、車庫維持、車両更新費用が計上されている。また、通常の登下校以外の臨時便（スポット運行）として、平日の日中や休日にもスクールバスは有効活用されており、校外学習や市主催事業への参加、部活動の大会にかかる送迎等を行っている。これには、本来の運行委託料とは別に単価契約委託料が生じ、平成 30 年度の運行実績は 7,670 千円（約 900 件）であった。今後も学校運営の利便性に応えつつ、適切なスポット運行に取り組む必要がある。

3-2. 徒歩通学の現状と課題

本市では、施行令の基準に倣って徒歩や自転車で通学がされている。しかし、全国で展開している日本最大級の不動産情報サイト「ライフフルホームズ」では、施行令の基準を踏まえた上で、戸建て購入の際の通学距離の理想を「地域事情により一概には言えない」としつつ、一般論として子どもの徒歩で 4 kmは遠く 1 km程度（約 15 分）が様々なリスクを最小限に抑えた通学距離であるとしている。

本市における徒歩通学の児童生徒の環境としても、最近の異常気象や野生動物との遭遇、不審者案件

平成31年度 教育助成費

	科 目	予算額 (千円)	内 訳
スクールバス 運行事業費	通常運行委託料	125,138	
	スポット運行委託料	7,009	
	経年劣化修繕費	2,689	修繕費、消耗品費（タイヤ購入費）
	車庫維持費	481	燃料費、光熱水費、保険料、借上料、受信料、下水道使用料ほか
	車両更新費	7,102	保険料、手数料、備品購入費、公課費
通学支援事業費	定期券購入代	10,769	

図 3 平成 31 年度スクールバス運行事業費と通学支援事業費

平成31年度 市内小中学校生徒指導関係事案（不審者）

	H31.4月	R1.5月	R1.6月	R1.7月	R1.8月	R1.9月
小学校	2	3	1	0	0	0
中学校	1	2	1	0	0	1
合計	3	5	2	0	0	1

平成31年度 市内野生動物出没事案（不審者）

	H31.4月	R1.5月	R1.6月	R1.7月	R1.8月	R1.9月
本荘			2			
矢島			1	1	1	
岩城	1	4	8	4		2
由利			1			1
大内			1	1		
東由利	1		1	1		
西目		1	1	1		
鳥海		1	5	2	2	3
合計	2	6	20	10	3	6

※クマ、アナグマ、ニホンカモシカ

図 4 平成 31 年度上半期 不審者・野生動物案件

など、安全な通学の確保が難しくなっている。

また近い将来、少子化により集団登校が困難になり、単独で歩いて登校せざるを得ない児童が増えることも予想される。

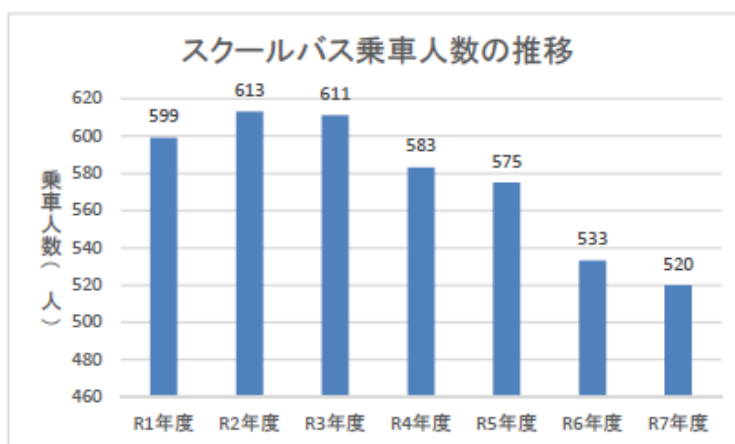
### 3-3. スクールバス通学の現状と課題

スクールバス 33 台の地域ごとの配置状況は、本荘地域 1 台、岩城地域 7 台、由利地域 3 台、東由利地域 6 台、鳥海地域 8 台、大内地域 8 台である。乗車率の平均は 63.9%で、補助席を使わなくても安全に乗車できる数字である。乗車率の最も高いバスで 100%、低いバスで 32.0%であり、乗車率が低い路線については、路線の集約やバスの小型化など毎年検討し、効率的効果的なバス運行を目指している。

ここで各地域のスクールバスの乗車児童生徒数を令和 7 年度まで推計した。

令和 2～3 年度には一度増加に転ずるが、その後は減少の一途をたどり、今年度 599 人だった乗車人数が令和 7 年度には 520 人にまで減少する見込みである。

少子化は目下の課題であり、特に由利地域と鳥海地域での減少が大きく、乗車人数と車両数のミスマッチが起きる懸念があるため、少子化を中長期的に見越したバスの更新ビジョンも重要となるであろう。



(筆者作成)

図 5 スクールバス乗車人数の推移 (R1～R7 年度)

また昨年度の PTA 等の地域からの要望では、通学に関する要望が 3 中学校区から 7 件挙がっている。「スクールバスを利用して登下校している児童生徒のために、さらなる利便性を望む」「スクールバスの乗車対象者の条件を緩和して欲しい」「スクールバス通学を全校生徒に認めてほしい」など様々な要望があり、保護者や地域住民の関心が児童生徒の安心安全な登下校に向けられており、スクールバスへの期待が高いことがわかる。

## 4. 由利地域の通学課題

ここまでの市の広域の現況や課題を述べてきたが、ここからは市の中西部を占める由利地域に焦点を当て、通学課題の整理とその解決策を提案する。

### 4-1. 由利小学校における通学状況

今年度、由利小学校の通学別割合は、全校児童 197 人のうち、由利高原鉄道 43 人 (21.8%)、スクールバス 56 人 (28.5%)、徒歩 98 人 (49.7%) である。

徒歩で通学している集落は 22 集落あり、その中でも曲沢・黒沢・森子・明法集落が最も遠く、3.6～3.9km を毎朝集団で登校している。

また、由利小学校の児童数を令和 7 年度まで推計した結果、今年度 197 人の全校児童

が令和 7 年には 131 人まで減る試算であり、この期間内に子ども会（集落毎に構成される子ども組織）が消滅する可能性のある集落が 8 集落にも昇っている。

#### 4-2. 由利小学校の通学課題と解決策

ここで、2 つの課題について検証したい。

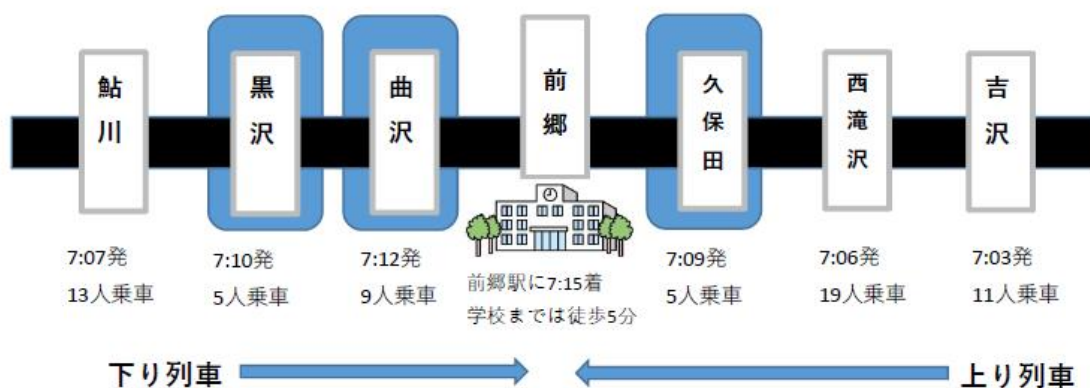
1 つ目は、近くに駅があるのに鉄道を利用せずに徒歩通学しなければならないケースについてで、2 つ目は、隣接の集落までスクールバスの対象であるが、施行令の基準のためスクールバスに乗ることができずに徒歩で通学しているケースである。

この課題を解決できれば、由利小学校全児童の約 17.3%を占める子どもたちの通学の負担が解消され、さらなる安心安全な通学につながるのである。

##### 【課題 1】 鉄道沿線の児童が徒歩で通学しているケース

施行令の基準に倣い、由利小学校においても通学方法を定めている。そのため、久保田・曲沢・黒沢集落は由利高原鉄道の発着駅があるにもかかわらず、小学校から 4 km 圏内という理由により徒歩で通学している現状がある。地域住民からも「駅があるのにどうして鉄道で通学できないのか」という疑問の声も挙がっている。

由利高原鉄道 路線図



(HPを参照し、筆者作成)

図 6 由利高原鉄道路線図と乗車人数イメージ

現在は、3 集落共に 5 人以上の集団登校班をつくり登校しているが、令和 7 年度には黒沢集落は 1 人にまで減少する見込みであり、近い将来、長距離を歩く児童が孤立してしまう前に対策が急務である。

黒沢 5 人、曲沢 9 人、久保田 5 人が鉄道で安心して通学できるようにするためには、年間の往復定期券として約 581 千円 (30,580 円×19 人) の予算措置を講ずる必要があるが、令和 7 年度には 1 人、5 人、4 人の 10 人にまで児童が減少するため、それに比例して当該予算も約 305 千円となり、約 276 千円の減額となる予定である。

通学時間帯の由利高原鉄道の運行状況を整理すると、Y R 3000 形の車両が 2 両編成で運行しており、車両の仕様は座席数 41 席 (立席 73) 合計 114 名定員のローカル線ならではのボックスシートタイプである。由利高原鉄道(株)に登校時の混雑状況を確認したところ、仮に黒沢・曲沢・久保田集落の児童が新たに乗車することになった場合でも、安全に乗車できるであろう、との見解であった。

集落の駅から由利小学校前の「前郷駅」まで、1～2 駅の乗車であったとしても、図 7 の所要時間の比較のとおり通学時間は大幅に短縮され、児童の負担軽減に繋がることがわかる。

		集合時間	学校到着	要する時間	差
黒沢	徒歩	6:50	7:30	40分	-15分
	鉄道	7:05	7:20	25分	
曲沢	徒歩	6:45	7:30	45分	-32分
	鉄道	7:07	7:20	13分	
久保田	徒歩	6:50	7:30	40分	-24分
	鉄道	7:04	7:20	16分	

図 7 黒沢・曲沢・久保田集落の登校にかかる所要時間の比較

【課題 2】隣接の集落までスクールバスが運行している集落について

ここでは、森子・明法集落の課題解決を提案したい。これらの集落も毎朝 4 km 弱の道のりを歩いて通学している。今年度は、森子 10 人・明法 5 人の集団登校であるが、令和 7 年度には森子 8 人・明法 5 人と徐々に減っていくことが見込まれ、当該集落についても今のうちに対策を講じる必要がある。

由利小スクールバス1号車の乗車推移と、森子・明法集落の児童推移

(スクールバス乗車定員28人)

		R 1	R 2	R 3	R 4	R 5	R 6	R 7
スクールバス	バス停1 小宮野	4	6	6	3	2	5	5
	バス停2 新屋敷	4	2	2	1	0	0	0
	バス停3 奉行免	4	3	5	4	4	5	4
	バス停4 米山	3	2	2	2	2	0	1
	合計	15	13	15	10	8	10	10
	バス空席(A)	13	15	13	18	20	18	18
徒歩	森子	10	8	10	9	9	7	8
	明法	5	4	4	4	5	5	5
	合計(B)	15	12	14	13	14	12	13
	森子・明法が乗車した場合の座席余裕数(A)-(B)	-2	3	-1	5	6	6	5

図 8 由利小 1 号車の乗車推移と、森子・明法集落の児童数推移

森子・明法集落の手前である「米山集落」までが、スクールバス 1 号車の運行経路であり、29 人乗り小型マイクロバスに、今年度は 18 人乗車しているが、令和 7 年度には乗

		集合時間	学校到着	要する時間	差
森子	徒歩	6:45	7:30	45分	-33分
	スクールバス	7:18	7:30	12分	
明法	徒歩	7:00	7:30	30分	-21分
	スクールバス	7:21	7:30	9分	

図 9 森子・明法集落の登校にかかる所要時間の比較

車人数が 10 人にまで減少する見込みである。そのため、図 8 の児童数の推移によれば、少子化によりできた空席に、森子・明法の児童を乗せることが可能である。図 10 のとおり、これによる運行ダイヤとルート的大幅な変更は必要なく、他の集落の児童と同じように目標の 7:30 には登校を完了することができる。

森子・明法集落がスクールバスに乗車することで、最大 33 分の通学時間の短縮と、バスの空席解消が確認できる。これを市内の他の路線にも応用し、4 km 未満の徒歩通学児童もスクールバスに乗せることで、児童の安全確保と負担軽減の効果がより一層図られることから、通学基準を変更するべきだと筆者は考える。

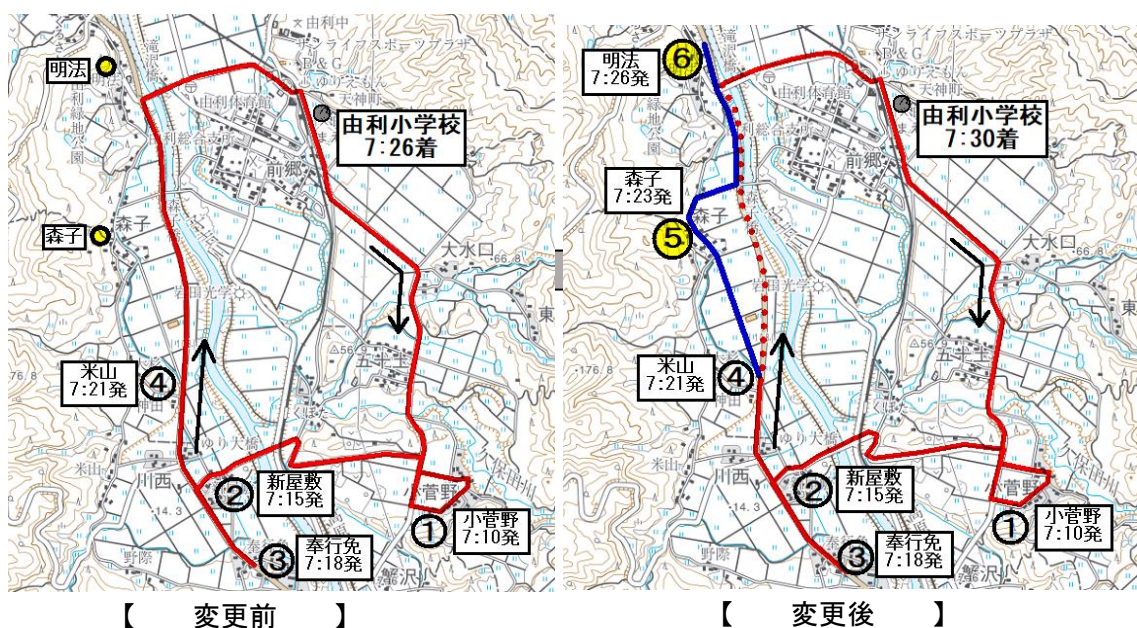


図 10 由利小 1 号車の運行ルートの変更前と変更後

#### 4-3. スクールバス購入事業にかかる国庫補助要件の見直しを提案する

そもそも、なぜ由利小学校開校以来10年以上、森子・明法集落はスクールバスに乗車できなかったのだろうか。それは、通学距離が4km以内であることに由来しており、「へき地児童生徒援助費等補助金」に関係している。

当該補助金は、へき地や学校統合、過疎地域等の小中学校の児童生徒の通学条件を緩和するため、都道府県及び市町村がスクールバス・ボート等を購入する事業に対して国が補助するもので、補助率は2分の1である。補助要件は「学校統合等により通学距離が小学生で4km以上、中学生で6km以上の通学に供するバスの購入にかかる費用」であるため、要件に満たない児童生徒に広くスクールバスを開放できず、本市のスクールバス運行が硬直化している要因となっている。距離要件に満たない児童生徒を乗車対象とすると割合に応じて補助額が減額されるため、乗車対象者を補助要件内に収めることで、より多くの補助金を獲得できるようにしている。

この距離要件は、本稿で何度も触れている施行令と「公立小中学校の統合方策についての答申（昭和31年11月5日）」を根拠としているため、市町村合併や学校統廃合、少子化がさらに進むことが予想される現在には、適していない要件ではないだろうか。

文科省の「小中学校の設置・運営の在り方に関する作業部会（平成20年）」では、小中学校を対象とした学校配置についてのアンケート調査の回答に触れ、「基本的には子どもの教育条件を優先的に考え、今の標準学校規模（12～18学級）に基づいて考えるべきだと思うが、地域によっては、通学条件や文化拠点・防災拠点などの性格を考慮して、教育条件よりそれらを優先した学校配置となるのはやむを得ない」という意見が出ており、補助金の要件も全国一律の距離要件ではなく、市町村の厳しい財政状況も踏まえ、地域の通学

の実情を配慮したものになるよう、筆者は求める。

#### 5. 本荘地域の通学課題

4. で述べた由利地域の課題解決策は、地域にある交通手段を効果的に活用した方法であった。これから考察する本荘東中学校スクールバスは少子化による乗車人数の減少に伴い「スクールバスの一般住民混乗利用」や「冬季運行の利便性向上の検討」「令和3年度の近隣小学校の学校統廃合による通学方法の検討」など、様々な課題が複合的に存在している路線であり、由利地域と異なる状況にある。

##### 5-1. 本荘東中学校スクールバスの概要

本荘東中学校は、本荘地域東部の学区再編等により平成17年に開校し、全校生徒318人が在籍している。南ノ股町内まで通年でスクールバス(25人乗りマイクロバス)を運行しており、乗車対象者は4名であるが、積極的に利用している生徒は1名である。開校当時の学校統合条件により冬期間はバス路線を延伸し、上野方面・玉ノ池方面へも乗り入れており、乗車対象者は23人であるが、実際の利用者は5~7名程度にとどまっている。

##### 5-2. 本荘東中学校スクールバスの「一般住民混乗利用の検証運行」について

今年度、「スクールバスの空席の有効活用」と「公共交通空白地域住民の利便性確保」を目的として「スクールバスの一般住民混乗利用」の構想に着手し、まずは住民ニーズの把握と効果を検証するため、4月~10月まで試験運行を実施した(図11参照:南ノ股町内への点線で示した路線)。

試験運行期間における本来の利用対象者以外の乗車登録状況は、一般住民1名(医療機関受診のため)、南ノ股町内の児童3名(運行路線にある小友小学校通学のため)であり、一般住民のニーズの掘り起こしとしては疑問が残る結果であった。

検証により、経路の変更や停留所の増設がなければ住民の利便性は限定的であることが確認されたが、一方で経路の変更などによりバスの出発が早まれば生徒に新たな負担を強いることになる上、運転手の拘束時間や走行ルートへの延伸が委託料の増加に繋がってしまう。

上記理由と併せ、スクールバスは児童生徒数に合わせたダイヤ改正及び路線の統廃合や学校行事・特別日課等による登下校時間に合わせた運行時間の変更があるため、市として住民混乗運行を事業として継続していくことは非常に困難であるという判断に至った。

以上のことから、児童生徒を優先した運行を行うため、当該路線については継続的な一般住民混乗運行は実施しない方針とした。

一方で、南ノ股町内の小友小学校児童3名については、検証後の保護者アンケートにおいて「安全に通学できた」「クマの目撃情報がある中で安心して登校できた」「登校時間が短縮された」「少人数で登校する児童にとってスクールバスはありがたかった」と感謝の言葉を多数頂き、効果を実感した。

当該児童について本来はスクールバスの利用対象外であるが、バスを利用することで安心安全な通学を確保でき、児童の負担軽減にも繋がったため、混乗事業を継続することとなり、冬休み明けの1月14日から元気にスクールバスで登校している。



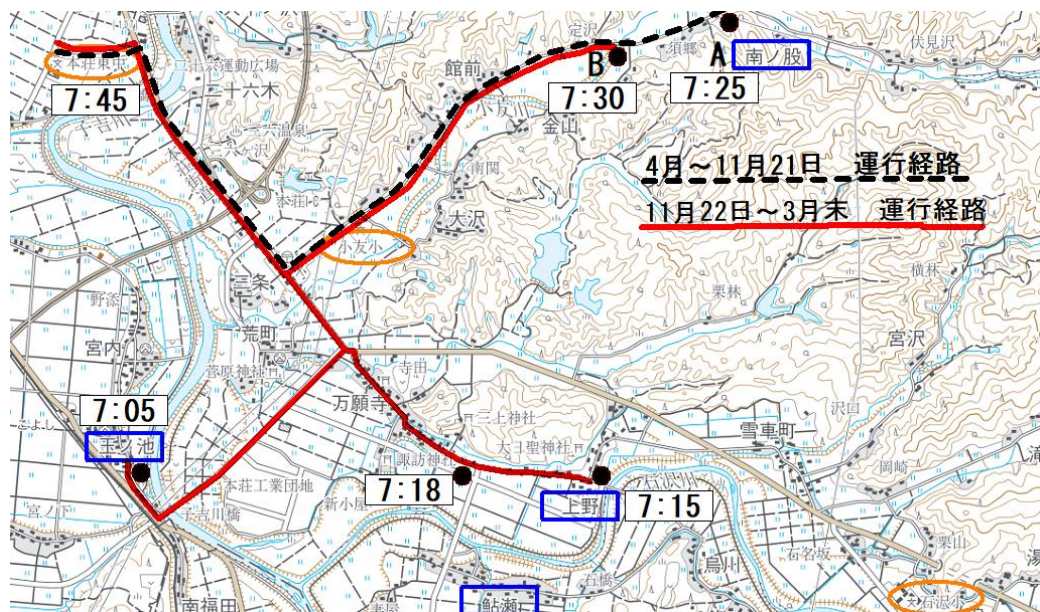


図 1 1 本荘東中学校スクールバス運行路線図

### 5-3. 冬季運行の利便性向上の検討と、近隣小学校の統廃合について

図 11 の実線で示した冬季運行ルートについて解説する。

冬季ルートは運行が広域に渡る上、玉ノ池の本荘工業団地周辺は慢性的な交通渋滞が発生する場所である。そのため運行ダイヤに余裕がなく、本来南ノ股町内は A 地点が集合場所であるが、運行時間短縮のため利用生徒に B 地点まで出てきてもらわなければならない。

冬季運行の利用生徒は前述のとおり 5~7 名にとどまっております、内訳は「玉ノ池 0 人、上野 2 人、鮎瀬 2 人、南ノ股 3 人」である。利用率の低さの要因として、従来は「保護者の送迎の利便性が高いため」と推測されていた。

そこで令和元年 11 月に冬季スクールバス対象生徒と保護者に「利用状況アンケート」を実施し、現状と今後の利用意欲を調査した。アンケート結果や運転手からの聞き取り、住民要望などを総合すると、利用率が低い要因として、以下 4 つの大きな要因が考えられることがわかった。

- 【要因 1】玉ノ池の出発時間が早いため、利用しづらい。
- 【要因 2】上野のバス停が 1 箇所のため、複数箇所あればよい。
- 【要因 3】鮎瀬はバス停まで遠く、歩道の除雪が実施されず吹雪による視界不良も多い。
- 【要因 4】南ノ股は冬季になるとバス停が 800m 遠のいてしまう。

この 4 つの要因を解決するためには、令和 3 年度の小友小学校（図 1 1 中央）と石沢小学校（図 1 1 右下）の学校統廃合による通学方法の変更と一体化して検討する必要がある。

石沢小の閉校により統合先の小学校（現在の小友小）までの通学方法を構築する必要があるため、今後は保護者等と意見交換を重ね、当該小学校のみならず本荘東中学校の通学方法の再構築にも着手したい。

平成 20 年に文科省が発行した「国内におけるスクールバス活用状況等調査報告」におい

でも、「スクールバスを導入している学校のうち 50.4%が複数校による共同運行を行って最大限の活用を図っている」とあるように、本市においても 5 地域において小中学校合同路線を運行し有効活用に努めている。

当該課題についても、これから運行経路等を精査する中で、スクールバスに限らず路線バス等地域の既存資源も含めて検討し、地域の実情を踏まえた通学方法を構築したい。

そして、児童生徒の安全確保がより一層効果的に図られるよう、保護者・学校・地域住民・関係団体・路線バス事業者等と連携し、有効な方策を探っていきたい。

## 6. おわりに

椎川忍先生著「地域に飛び出す公務員ハンドブック」には「公務員は自分の眼で直接現場を確認し、地域住民の声に謙虚に耳を傾けそれに共感し、できない理由を探すのではなくなんとか解決できないかと考える姿勢を持つべき」とある。

地域に飛び出すこと、地域で挑戦することが当たり前にならないと、地方創生・まちづくりなど不可能なのである。

大人の手の届かない未来を歩む子ども達が、将来胸を張って自慢できる故郷であり続けるために、私たちは「強い意志」と「行動力」で地域をデザインし、未来につなげていかなければならない。

## 参考文献

- ・文部科学省 「国内におけるスクールバス活用状況等調査報告概要」、「資料 2 - 1 (その 2) 小・中学校の適正配置に関する主な意見等の整理」
- ・由利本荘市総合計画 新創造ビジョン (2015)
- ・由利本荘市 人口ビジョン (2015)
- ・由利本荘市総合戦略 (2019 改訂)
- ・農村計画学会誌 Vol. 30, No. 3, 2011年12月 「地域発展過程の合意形成の特性に着目した過疎地型地域経営モデルに関する事例的研究」 (2011)
- ・内閣府 「平成30年度少子化の状況及び少子化への対処施策の概況 (令和元年版少子化社会対策白書)」 (2019)
- ・国土交通省四国運輸局 「スクールバスと路線バスの役割分担による効率的・効果的なバスネットワークの形成に関する調査」 (2017)
- ・文部科学省 「国内におけるスクールバス活用状況等調査報告」 (2008)
- ・椎川忍 「地域に飛び出す公務員ハンドブック」 (2012)
- ・加藤年紀 「なぜ、彼らは「お役所仕事」を変えられたのか？」 (2019)
- ・国立教育政策研究所 屋敷和佳、東京都市大学 山口勝己  
「児童生徒の減少に伴う通学環境と学校統合に関する調査」 (2019)