

## 第2回

# 聖籠中学校通学バス運行検討委員会

令和2年8月28日

聖籠町子ども教育課

# 第1回検討委員会のまとめ（概要）

## (1) 会長の互選結果

- ① 会長 榎田博之委員
- ② 代理者 大野弘行委員

## (2) 委員会のまとめ方

- ① 検討結果を「意見書」としてまとめ、教育委員会に提出する。
- ② 現行の冬季バスの以下の課題について、検討する。  
1 運行目的 2 対象生徒 3 利用者負担（財政上の問題） 4 運行期間 5 部活動など

## (3) 質疑・応答（Q&A）

- Q 利用者の一人当たりのコストについて、今後、生徒が大幅に増えることはないと思われるが、生徒が減って  
いけば、この一人あたりのコストは増えていくのか。
- A 利用する生徒が減っていけば、借上バスの台数が減っていくため、委託金額は減っていくが、利用する生徒  
も減っていくので、一人当たりのコストが増えていくとも思われます。
- Q 聖籠町はなぜ、国から交付税がないのか。
- A 聖籠町は、いわゆる不交付団体といわれ、何十年にもなる。交付税交付の算定方式により、収入に対して、  
自治体それぞれの支出があり、聖籠町は、収入が新潟東港の立地企業関係による影響もあり、支出に対し、  
収入が多くなっており、このことが、バスだけに限らず、町全体のいろいろな分野で、この算定された基準  
で決められている。よって、この結果、国からの普通交付税が入ってきません。
- Q 中学校は、今現在、往復で14,000円の利用料金となっていますが、小学生は町循環バスの1回50円を根拠  
としているが、中学生の利用料金の根拠はあるのか。保護者の声分かれば教えてほしい。

- A 小学校のバスの利用料金は循環バスを根拠としています。中学校バスの利用料の根拠についても、循環バスを根拠とし、1回100円程度としています。  
日数が53日として10,600円ですが、中学生は専用バス及び経費負担が大きいいため、1回100円より若干多くなっています。  
利用料金については、PTAからの要望があり、利用料金の見直し、値下げの要望があります。
- Q 行財政改革大綱のなかで、中学校バスの目的が見えにくくなってきているとあるが、中学校バスの運行に関し、目的や趣旨に安全面は含まれているのか。交通事故や不審者など。
- A 聖籠中学校通学バスの運行要綱では、趣旨を遠距離通学者の冬期間の登下校のための運行となっています。  
よって、現要綱では、安全面を優先とした要綱ではないのですが、本委員会で目的なども含めて検討いただきたいと思います。

# 前回の委員会から

- ① 事業開始時からの利用人数とバスの台数
- ② 3キロ未満の利用人数の推移
- ③ 今後の中学生の人数見込み
- ④ 3キロ要件を厳格化した場合のバスの台数と概算経費

① 事業開始時からの利用人数とバスの台数

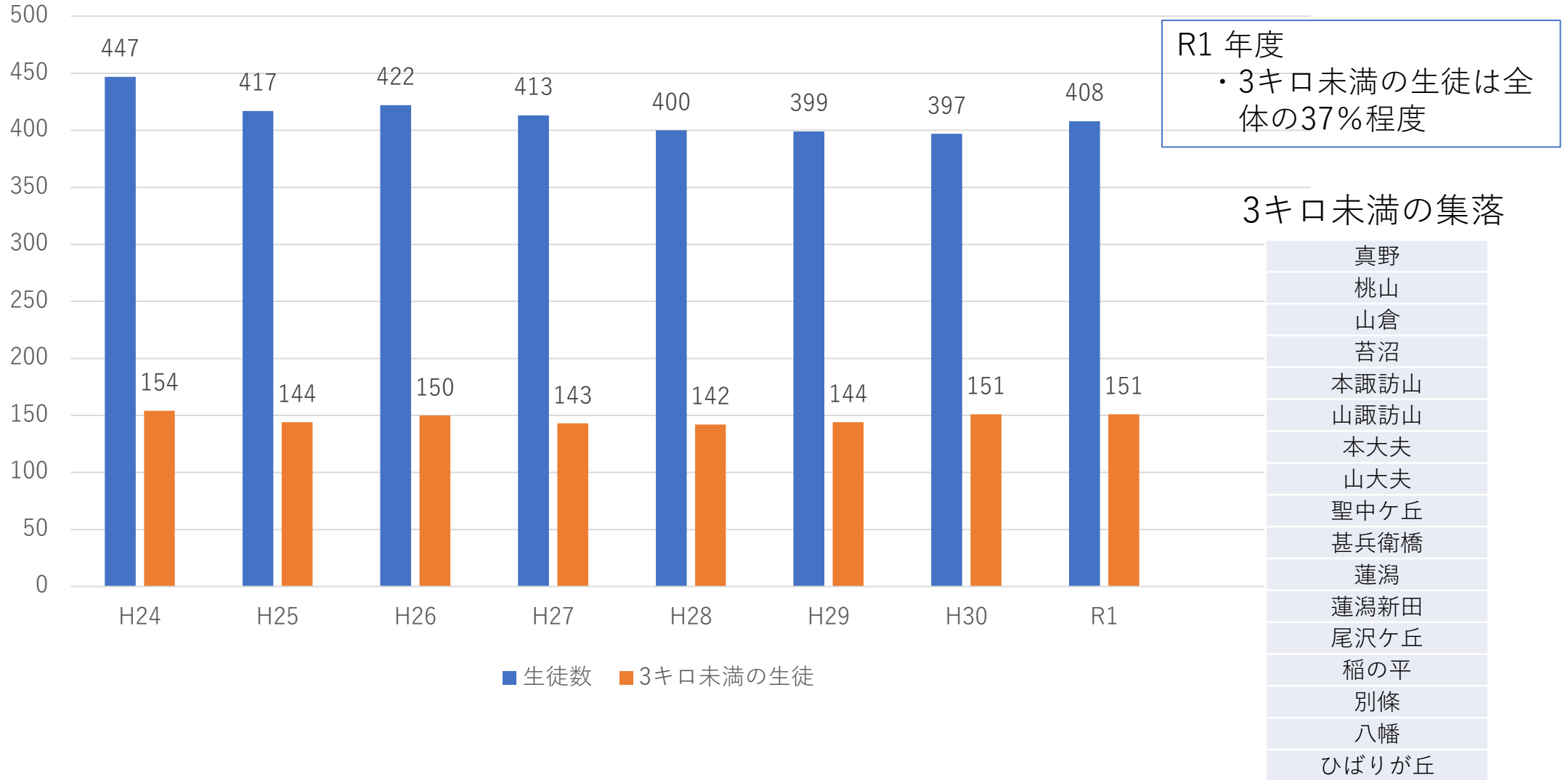
	H22	H23	H24	H25	H26	H27
利用人数	2 1 8	2 7 1	2 9 3	3 0 0	2 9 8	2 8 4
台数	9台	10台	10台	10台	10台	8台

	H28	H29	H30	R1	R2	平均
利用人数	2 5 6	2 4 3	2 5 1	2 8 0	—	2 7 0
台数	8台	8台	8台	7台	—	9台

## ② 3キロ未満の利用人数の推移

年度	H22	H23	H24	H25	H26	H27
全生徒数（人）	4 5 5	4 6 2	4 4 7	4 1 7	4 2 2	4 1 3
全利用人数（人）	2 1 8	2 7 6	2 9 3	3 0 0	2 9 8	2 8 4
3K未満の利用人数（人）	3 4	6 3	7 1	7 0	7 3	6 2
3K割合 （3k未満/利用人数）	15.6%	18.8%	24.2%	23.3%	24.5%	21.8%
3k未満生徒数 （3K未満利用/総数）			1 5 4 (46.1)	1 4 4 (48.6)	1 5 0 (48.6)	1 4 3 (43.4)
年度	H28	H29	H30	R 1	R 2	
全生徒数（人）	4 0 0	3 9 9	3 9 7	4 0 8	3 8 8	
全利用人数（人）	2 5 6	2 4 3	2 5 1	2 8 0	—	
3K未満の利用人数（人）	5 2	6 0	6 2	7 0	—	
3K割合 （3k未満/利用人数）	20.3%	24.7%	24.7%	25.0%	—	
3k未満生徒数 （3K未満利用/総数）	1 4 2 (36.6)	1 4 4 (41.7)	1 5 1 (41.1)	1 5 1 (46.4)	1 3 5	

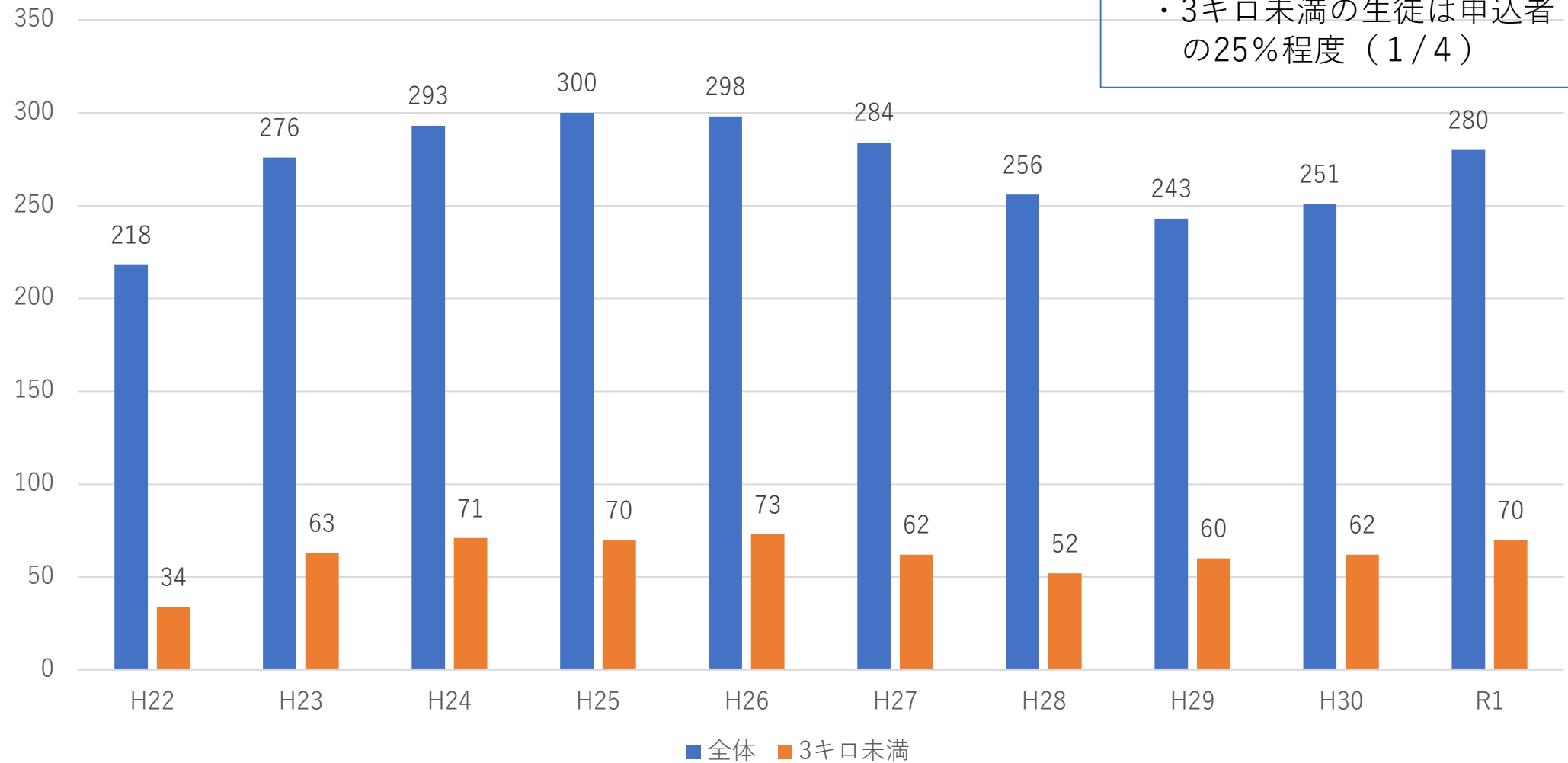
# 全生徒数と3キロ未満の利用者



## バス利用人数（全体と3キロ未満）

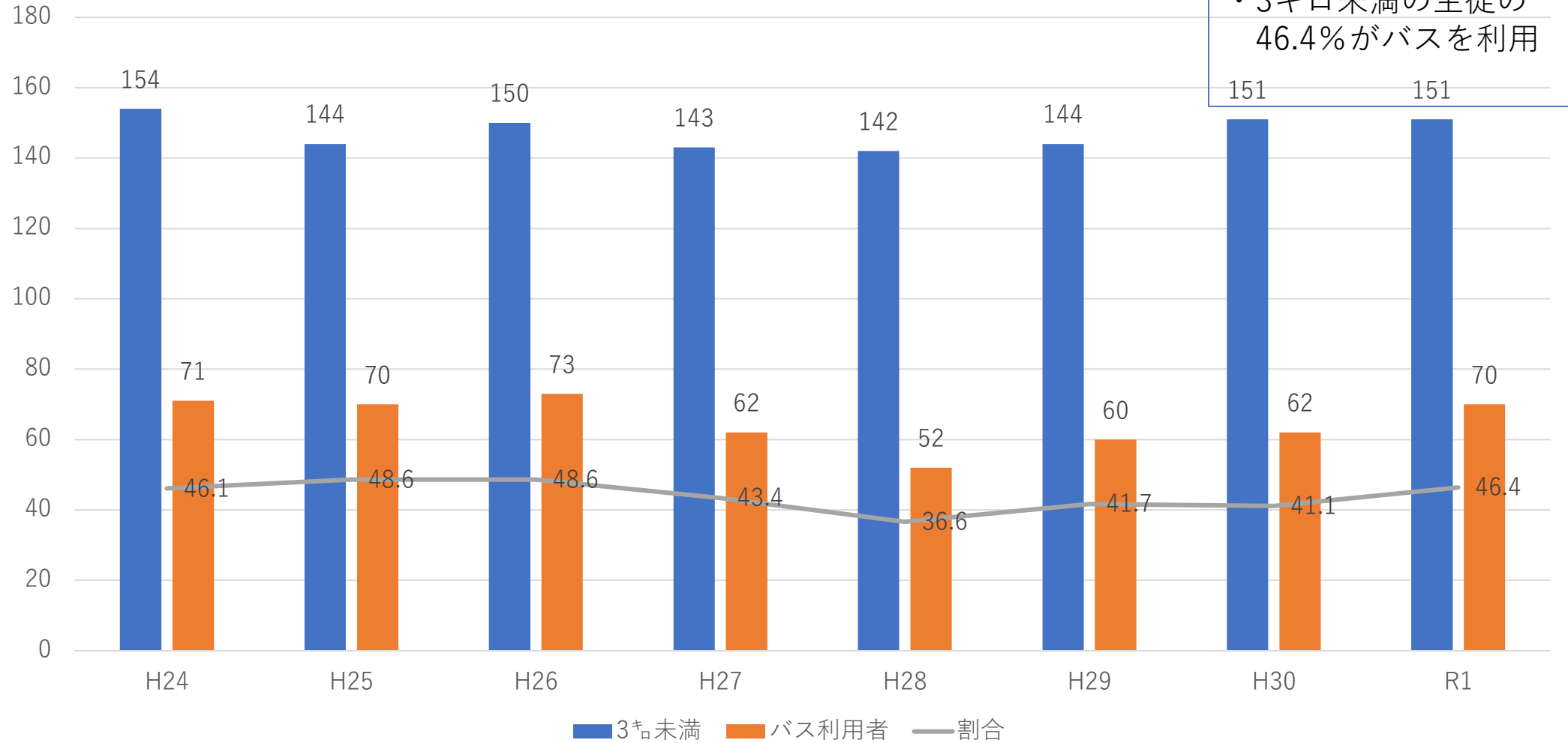
R1 年度

- ・3キロ未満の生徒は申込者の25%程度（1/4）



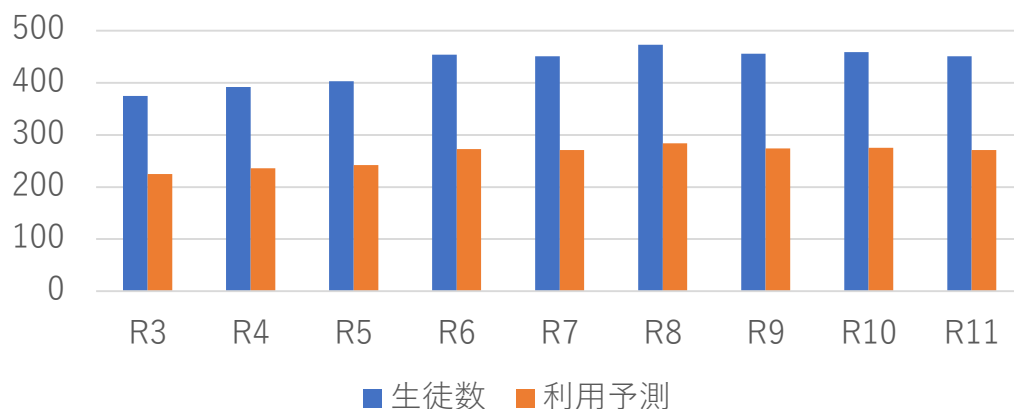


### 3キロ未満（全生徒数とバス利用者）



### ③中学生の在籍人数予測とバス利用予測

年度	R 3	R 4	R 5	R 6	R 7	R 8	R 9	R 10	R 11
生徒数	375	392	403	454	451	473	456	459	451
利用予測	225	236	242	273	271	284	274	275	271



※生徒数の見込み

令和2年度におけるこども園・小学生の人数から推測

※利用予測

直近5年間のバス利用者の申し込み割合の概ね6割を見込む。ただし3K未満の生徒を含む。

④ 3キロ未満の申込みを厳格化した場合のバス台数と概算経費

R 1 年度契約から積算

<b>【実績】</b>					
利用人数	280名	7路線	網代浜 次第浜 藤寄・旭ヶ丘 藤寄・蓮野 二本松 外畑 四ツ屋	積算額	13,477,400円
				(契約額)	13,419,670円)

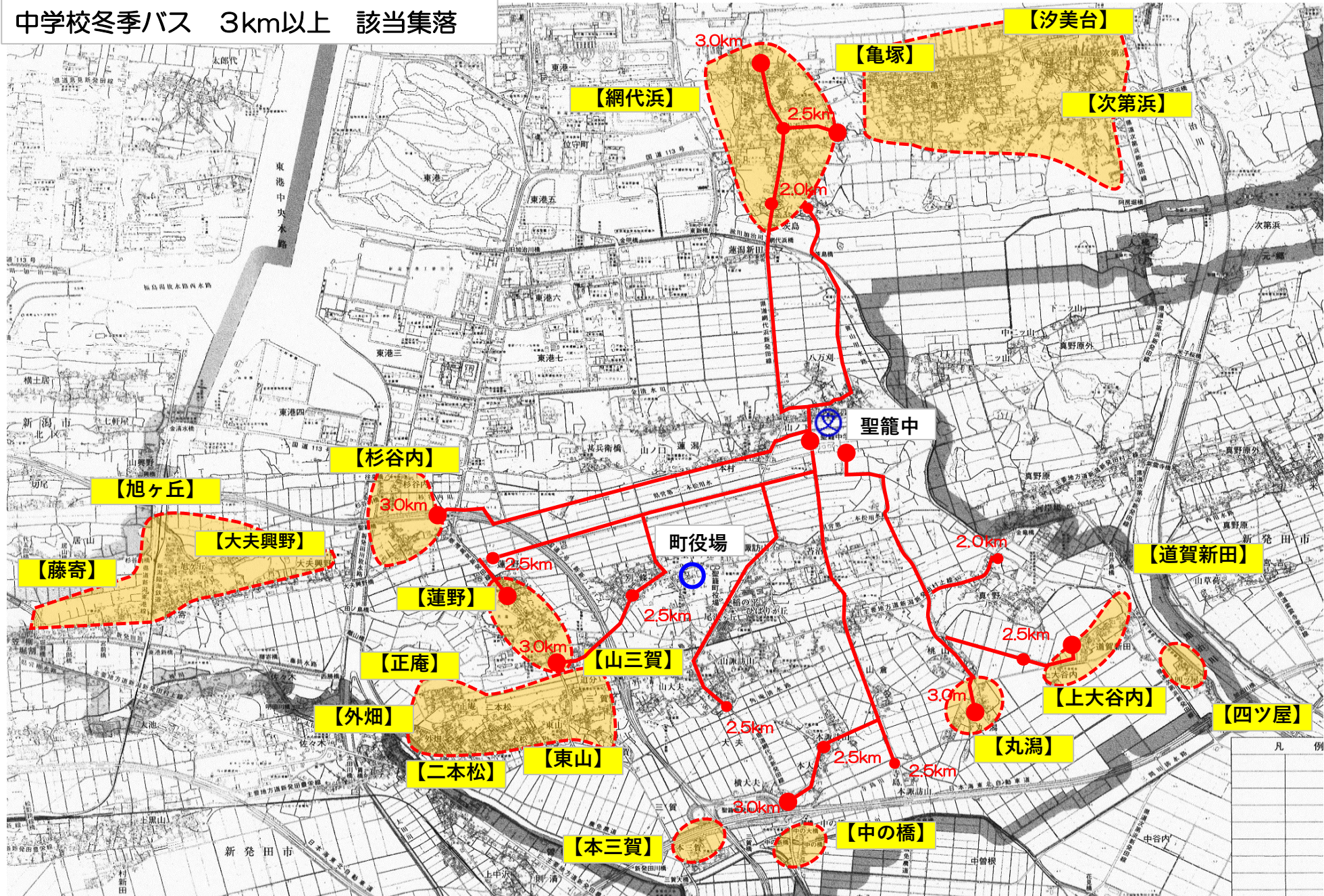
<b>【3 K 未満を厳格化した場合】</b>					
利用人数	220名 (▲60名)	二本松	登校 下校	大型バス→小型バス	-185,500円
				大型バス→小型バス	-701,100円
		四ツ屋	登校 下校	小型バス→タクシー	-703,000円
				小型バス→タクシー	-179,200円
					<b>計 -1,768,300円</b>

※概算積算として、おおよそ2割程度の削減が予想される。

# 中学校通学バスの検討課題について

	現状	課題	検討内容
1 運行目的	<ul style="list-style-type: none"> <li>遠距離通学者の冬期間登下校支援</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●事業目的が不明確となっている。 ※別紙、聖籠町行財政改革大綱参照</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●事業目的は何か？</li> <li>●遠距離でいいの？冬期間でいいのか？</li> <li>●目的に安全面を考慮するのか？</li> </ul>
2 対象生徒	<p>○自宅から学校所在地までの片道の通学距離が「概ね3km以上」の生徒</p> <p style="border: 1px dashed black; padding: 2px; font-size: small;">運用上は「学校から集落の中心までの道のりが「概ね3km以上」の集落」</p> <p>○教育委員会が特に必要と認めた生徒</p> <p style="border: 1px dashed black; padding: 2px; font-size: small;">3km未満集落の利用希望を委員会で認めている 利用生徒の約1/4相当数 →実質的に距離要件が崩れているといえる</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●町要綱で定める距離要件はあるが、現状は希望者全員である。</li> <li>●このことによるバス運行台数の増加による事業費の増加となっている。</li> <li>●小学校通学バス運行との整合性をどう考えるか。</li> <li>●距離要件の厳格化により、距離要件以下で今まで利用できていた生徒の対応策は？</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●距離要件は現状でよいのか？</li> <li>●小学生のバスとの整合性は？</li> <li>●厳格化した場合の、乗れなくなる生徒の対応は？</li> </ul>
3 利用料金	<p>①往復利用→14,000円 ②片道利用→7,000円 ③徴収方法→一括前払い徴収方式</p> <p style="border: 1px dashed black; padding: 2px; font-size: small;">【参考】 1回あたり換算（R元年度） ・片道 135 円 ・往復 270 円</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●徒歩通学者等とのバランス、平等性を図る。また、小学校通学バスとの整合を図る必要性があるかどうか？</li> <li>●利用者一人当たりの経費が多い。 ※別紙、聖籠町行財政改革大綱参照</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●利用料金を徴収するのか？</li> <li>●利用料金の金額は？</li> </ul>
4 運行期間	<p>○12月1日から2月末まで</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●PTA要望により11月中旬から3月中旬（春休み）までの期間の要望がある。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●運行期間はこのままでよいのか、延長するのか？</li> </ul>
5 部活動	<p>○部活動加入率 88% ○冬期間は、17時まで活動している。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●冬季は日没が早く部活動生徒に対して下校時の暗い道を通学する負担を軽減する観点が必要か→「近距離」の生徒であっても通学バスの運行を認めてよいかの検討。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●部活生徒の対応は？</li> </ul>

中学校冬季バス 3km以上 該当集落



【検討委員会について】		【今後の要求資料】
会長等	会長：槇田博之（有識者） 副会長：大野弘行（聖籠中運協会長）	①3キロ未満の生徒の推移⇒次回予定 ②3キロ未満の生徒数の割合⇒次回予定 ③3キロ要件を厳格化した場合のバス台数と概算経費⇒次回 予定 ④事業開始時からの利用者とバスの台数 ⑤今後の中学生の見込み人数とバス台数の見込み
委員会のまとめ方	以下の検討結果をまとめ、町教育委員会へ「意見書」として提出する。 ・現行の冬季バスの課題について、検討する。 ・①運行目的 ②対象生徒 ③利用者負担（財政上の問題）④運行期間⑤部活動など	

【質疑及びご意見】	
Q	利用者の一人当たりのコストについて、今後、生徒が大幅に増えることはないと思われませんが、生徒が減っていけば、この一人あたりのコストは増えていくのか。
A	利用する生徒が減っていけば、借上バスの台数が減っていくため、委託金額は減っていくが、利用する生徒も減っていくので、一人当たりのコストが増えていくとも思われます。
Q	聖籠町はなぜ、国から交付税がないのか。
A	聖籠町は、いわゆる不交付団体といわれ、何十年にもなります。算定方式により、収入に対して、自治体それぞれの支出があり、聖籠町は、収入が新潟東港の立地企業関係による影響もあり、収入が多いとなっており、このことが、バスだけに限らず、町全体のいろいろな分野で、算定され基準で、決められております。よって、国からの普通交付税が入ってきません。
Q	中学校は、今現在、往復で14,000円の利用料金となっておりますが、小学生は町循環バスの1回50円を根拠としているが、中学生の利用料金の根拠はあるのか。保護者の声がかれば教えてほしい。
A	小学校バスの利用料金は循環バスを根拠としています。中学校バスの利用料の根拠についても、循環バスを根拠とし、1回100円程度としています。日数が53日として10,600円ですが、中学生は専用バス及び経費負担が大きいいため、1回100円より多くなっています。利用料金については、PTAからの要望があり、利用料金の見直し、値下げの要望があります。
Q	行財政改革大綱のなかで、中学校バスの目的が見えにくくなってきているとあるが、その中で中学校バスの運行に関し、目的に安全面は含まれているのか。交通事故や不審者など。
A	聖籠中学校通学バスの運行要綱では、趣旨を遠距離通学者の冬期間の登下校のための運行となっております。よって、現要綱では、安全面を優先とした要綱ではないのですが、本委員会で目的なども含めて検討いただきたいと思います。