

# 第4回

## 聖籠中学校通学バス運行検討委員会

令和2年12月25日

聖籠町子ども教育課

## 第3回検討委員会のまとめ（概要）

中学校通学バスについて以下の課題について、検討委員会として決定した。

### 検討委員会の意見として

#### ① 運行目的について

聖籠町立聖籠中学校の生徒の冬期間の遠距離通学者の登下校の安全の確保を目的とした通学バスに関し、必要な事項を定めるものとする。

⇒ 現行の運行目的に「安全の確保」を運行目的に入れる。

#### ② 対象生徒について

通学バスを利用できる者は、次に掲げる者とする。




- (1) 聖籠町立聖籠中学校に通学する生徒
- (2) 教育委員会が特に必要と認めた生徒

⇒ 「全生徒」を対象とする。

# 中学校通学バスの検討した内容について（まとめ）

	現状	課題	決定・検討の内容
1 運行 目的	○遠距離通学者の冬期間登下校支援	●事業目的が不明確となっている。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・中学校通学バスの目的に「安全の確保」を加える。</li> <li>・「遠距離」のワードは残す。</li> </ul> ⇒ 冬期間の登下校の安全の確保を目的とした遠距離通学者の冬期間登下校
2 対象 生徒	○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 <div style="border: 1px dashed gray; padding: 2px; margin: 5px 0;">             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」           </div> ○教育委員会が特に必要と認めた生徒 <div style="border: 1px dashed gray; padding: 2px; margin: 5px 0;">             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           </div>	<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>・運行目的が安全の確保の視点から、「概ね3km以上」は撤廃し、全生徒が対象となる。</li> </ul> ※要確認 ⇒ 通学バスを利用できる者は、次に掲げる者とする。 (1) 聖籠町立聖籠中学校に通学する生徒
3 利用 料金	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 <div style="border: 1px dashed gray; padding: 2px; margin: 5px 0;">             【参考】              1回あたり換算（R元年度）              ・片道 135 円              ・往復 270 円           </div>	<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性を図るの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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・現在の概ね3割負担から4割負担へ</li> </ul> 【現在】 13,419,670円 ⇒ 3割負担 14,000円（往復） 【変更】 13,400,000円 ⇒ 4割負担 20,000円（往復） 12,000,000円 ⇒ 4割負担 18,000円（往復）
4 運行 期間	○12月1日から2月末まで	●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。	・3月卒業式まで延長へ
5 部活 動	○部活動加入率 88% ○冬期間は、17時まで活動している。	●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。	・下校の場合は、「安全」を最優先としているが、登校（朝）はどうするのか（乗せるのか。）

## 今回の検討する課題

- ③ 利用料金について            負担金額について
- ④ 運行期間について            期間の延長について
- ⑤ 部活動について            最終の確認・決定

# 【バスの経費の推移と経費削減の取り組み】

## ・バスの経費の推移

年度	契約額	受託者	運行台数(最大)	人数
令和2年度	13,419,670円	新潟交通観光(株)	7台	278人
<b>令和元年度</b>	<b>13,419,670円</b>	<b>新潟交通観光(株)</b>	<b>7台</b>	<b>280人</b>
<b>平成30年度</b>	<b>14,300,226円</b>	<b>新潟交通観光(株)</b>	<b>8台</b>	<b>251人</b>
平成29年度	14,586,480円	新潟交通観光(株)	8台	243人
平成28年度	14,820,494円	新潟交通観光(株)	8台	256人
平成27年度	14,922,522円	新潟交通観光(株)	8台	284人
平成26年度	13,899,110円	新潟交通観光(株)	10台	298人

## ・経費削減の取り組み

平成**30**年度から令和元年度にかけて、利用人数は増加したが、経費を削減（約**90**万円）できた。

経費削減できた理由      バス台数の削減・・・運行する**1**ルートを減らし、バス台数を**1**台分削減した。可能な範囲で乗車台数を組み合わせ台数を削減した結果。

メリット・・・・・・・・・・経費の削減（**1**台分**90**万円）

デメリット・・・・・・・・・・運行距離が長くなる。バスが混む。バス停まで遠いなどの保護者への対応。利用できるバス停を減らし、運行距離を短くし、経費削減を検討したが、保護者からの要望等により減らすことができなかった。

# 【経費削減の試算（案） 1】

試算(案) 1 バス台数の削減（登校下校で同時に削減が必要となる）  
 例：7台から5台へ  
 ⇒ 令和2年度実績から、台数削減のため、ピストン輸送する場合の試算

## 令和2年度聖籠中学校冬期通学バス 登校時刻表

網代浜ルート(大型バス)		次第浜ルート(大型バス)		四ツ屋ルート(小型バス)		天尾重建前・蓮野ルート(大型バス)	
バス停名	発車時刻	バス停名	発車時刻	バス停名	発車時刻	バス停名	発車時刻
亀塚下通	7:30	雨池	7:30	四ツ屋	7:40	天尾重建前	7:30
マルゲン	7:31	次第浜園道口	7:32	開発センター	7:41	藤寄公会堂	7:31
亀塚公園前	7:32	次第浜	7:34	道賀新田	7:42	藤寄上通	7:32
宮下	7:34	浜山	7:35	上大谷内	7:43	大夫奥野橋	7:33
亀代郵便局	7:35	次第浜西	7:36	丸瀧	7:45	杉谷内入口	7:33
網代浜北	7:38	汐美台2	7:39	桃山入口	7:46	井天洞入口	7:34
網代浜会館	7:39	汐美台1	7:40	真野児童遊園	7:47	港野	7:37
網代浜中	7:40	次第浜北	7:41	聖籠中学校	7:55	蓮野多目的運動場 (米勤商店前)	7:38
榎	7:42	次第浜東	7:42			八幡	7:39
		JA亀代	7:43			別條	7:40
		JAPANサッカーカレッジ	7:44			聖籠中学校	7:50
聖籠中学校	7:50	茨島	7:45				
		聖籠中学校	7:55				

二本松ルート(大型バス)		外畑ルート(小型バス)	
バス停名	発車時刻	バス停名	発車時刻
二本松	7:40	外畑(県道)	7:30
追分	7:41	外畑	7:31
聖籠IC	7:42	正庵	7:32
JA聖籠	7:43	二本松上	7:35
手の外科病院前	7:44	横大夫	7:37
佐久間医院	7:45	中の橋	7:38
聖籠中学校	7:50	本原防山	7:39
		ざぶ〜ん	7:40
		聖籠中学校	7:50

### R2年度の実績からルートを減する場合(例)

- ① 網代浜ルート&二本松ルート (大型)
- ② 次第浜ルート (大型)
- ③ 藤寄ルート&外畑ルート (小型)
- ④ 四ツ屋ルート (小型)
- ⑤ 天尾重建・蓮野ルート (大型)

大型1台小型1台減

出発時間を変更する必要

- ① 網代浜ルート&二本松ルート (大型1台の減)  
 亀塚下通 7時00分発 中学校 7時20分着  
 二本松 7時40分発 中学校 7時50分着
- ③ 藤寄ルート&外畑ルート (小型1台の減)  
 藤寄 6時50分発 中学校 7時10分着  
 外畑 7時35分発 中学校 7時55分着

バスの台数減による削減効果 2台分 150万円

## 【経費削減の試算（案）2】

試算(案) 2 バス委託費用比較（近隣業者との比較）  
【試算内容】 令和2年度の設計書をもとに依頼(人数・ルート・台数を提示)

業者名	金額	設計書	ルートの提示	キロ単価 (大型)	キロ単価 (小型)	時間単価 (大 型)	時間単価 (小型)
A社(新発田市)	12,527,550円	○	○	120円	90円	5,090円	3,690円
B社(新発田市)	11,010,340円	○	×	120円	90円	5,090円	3,690円
C社(新潟市)	15,633,805円	○	○	—	—	—	—
新潟交通株	13,419,670円			125円	95円	5,200円	3,800円

【参考】 キロ単価・・・走行キロ×キロ単価

時間単価・・・(走行時間+2時間)×時間単価

別紙資料1

## 試算(案) 1

- メリット 経費削減（概算150万円）・・・バス台数の減
- デメリット 【登校】 遠距離通学者の出発時間が早くなる。始発は現状から30分程度早い出発となる。  
そのため、中学校到着時間が早くなり、中学校を早く開けてもらう必要がある。  
【下校】 ピストン運行の2台名の生徒は学校での待機が必要。一斉下校で早便、遅便となる。

## 試算(案) 2

- メリット 経費削減（概算100万円）
- デメリット 運行管理及び町内の実績がない。新潟交通観光(株)は町巡回バスを受託しており、町の道路事情に精通しており、また、運行計画を作成している。

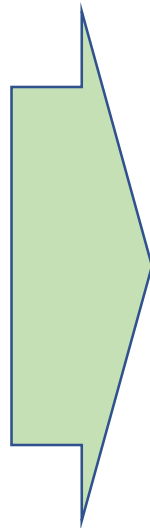


【現在の状況】

**1. 1回あたり、135円  
利用料**

**2. 3ヵ月往復  
14,000円(往復)  
7,000円(片道)**

**3. 財政負担  
事業費/利用料  
1人あたり  
47,927円  
(R2年度)**




基本的な考え方	
<b>1</b>	<p>《利用料金》</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 小学校との整合性をとるのか。1回の単価について、考慮する必要がなくなる。基準とする単価は概ね100円(町バスとの整合)</li> </ul>
<b>2</b>	<p>現行の根拠 135円×2(往復)×53日≒14,000円</p> <p>仮に利用料を上げた場合 ※150円×2(往復)×53日≒16,000円 ※200円×2(往復)×53日≒21,000円</p>
<b>3</b>	<p>《経費負担》</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ R2年度について、1人当たり事業費の概ね3割の負担</li> </ul> <p>※例：4割負担の場合 19,000円(往復) 1回180円</p> <p>※例：5割負担の場合 23,000円(往復) 1回217円</p>



【検討してほしい事項】

**○利用料の値上げ**  
⇒財政負担の軽減  
受益者の負担

**○利用料の値下げ**  
⇒PTAからの要望



**財政的な視点から、利用料金の値上げが必要であると考える。**

## ④運行期間の検討について

3月運行の検討（要望あり）

【現在の状況】

1. 12月～2月の  
3ヵ月

基本的な考え方							
1	<ul style="list-style-type: none"><li>・当該期間については、特に降雪日が多く、日暮れが早くなるこの期間を、運行の期間とした。1年4等分？</li><li>・近隣市との比較した。</li> <li>・3月は降雪もなく、自転車通学が可能となる。</li> <li>・3月は卒業により3年生がいなくなり、修学旅行による2年生の不在など、運行台数の管理が難しい。</li></ul>						
	<ul style="list-style-type: none"><li>・経費負担概算</li></ul> <table><tr><td>10日増</td><td>1,500,000円増</td></tr><tr><td>1月増</td><td>4,470,000円増</td></tr><tr><td><u>3学期末</u></td><td><u>17,000,000円</u></td></tr></table>	10日増	1,500,000円増	1月増	4,470,000円増	<u>3学期末</u>	<u>17,000,000円</u>
10日増	1,500,000円増						
1月増	4,470,000円増						
<u>3学期末</u>	<u>17,000,000円</u>						

【検討してほしい事項】

○運行期間  
運行期間を延長  
することの争点  
⇒ 3学期末まで  
卒業式まで

○近隣市の状況  
新発田市・胎内市  
12月～3月

↓  
3月に延期しても大きな支障はないと思われる。  
しかし、3月の降雪は少ないため、不必要？

## ⑤部活動の検討について

下校時は部活動対象者はバス対象とする。  
登校はどうする。

### 【現在の状況】

1. 中学校での部活動は重要なものであり、加入率は88%ある。
2. 部活動の終わる時刻は、暗くなるため、下校の帰宅は心配（中学校・保護者）
3. 通学バスがあることで、心配が解消されている。バスの役割は重要である。
4. 部活動対象者は、下校に限らず、登校も乗車している。

### 【確認事項】

	基本的な考え方
1	・ 部活動後の下校について、 ①「安全」を優先し、バスの対象する。
2	②「冬季」の通学形態が変更（自転車通学の禁止）になるため、バスが「安全面」から必要である。
3	
4	

### 【検討してほしい事項】

○下校の部活動帰り  
は、日暮れが早く、  
危険である。  
安全の確保により  
下校はバスが必要  
である。



下校はバスの対応  
とする。(安全の確保)

**登校はどうするか。**

- 乗せる  
⇒ 支障ない
- 乗せない  
⇒ 支障があるのか

## 今後の予定

- ・ 検討した内容の整理・確認（次回）
- ・ 意見書のまとめ・委員会（案）作成（次回）



- ・ **町案決定**
- ・ **運行要綱改正**

### 【参考】

第5次町総合計画（案）

「教育環境の整備・充実」・・・ スクールバス運行事業※遠距離等の通学の軽減