

砂川市立小中学校統合準備委員会

協議事項3 説明資料

スクールバスの運行について

01

前回会議でのご意見等

01



異学年混乗

- 異学年混乗の際、上級生が下級生のお世話を必ずしもできるわけではないので、その点は考慮していただきたい

- 3ステージ間の関わりは、異学年混乗の特色やメリットの一つとして考えており、強制的な意味合いはないが、バス乗車で異学年混乗は必須のためご理解を



補助席の活用

- 乗車数が多い経路で円滑な運用が可能か
- 補助席を前提とする運行は、良くないのでは

- 前回会議では口頭説明であったため、資料にてご提示



豊沼小付近の停留所

- 南13・16丁目の世帯は砂川学園と反対方向に向かうため、保護者より要望があるのでは
- 除雪対応は他校と同様をお願いしたい

- 距離は方針に則り問題は無いため、合理的理由あれば再検討
- 土木課と共有、旧石中は市道除雪、北光小は代替地が無いことから除雪が必要

02

補助席の活用について

安全かつ効率的運行の観点から、補助席を活用し中型 8 台で運行

02

安全性について

- 平成に法改正、補助席にシートベルトの設置が義務化に
- 主要なバス販売業者へヒアリング、補助席の使用は問題ないことを確認
- 学校としても、補助席の活用は乗車指導の一環として児童生徒へ対応可

【参考①】 2024年問題

- 法改正から労働時間が変わり、運転手不足が深刻に（バス業者へ聞き取り）
- スクールバスの委託業務は運転手が終日拘束されるため、1台につき運転手が3～4人必要、運転手不足で路線バスの撤退等報道される中、事業内容からして永続的なサービスの供給を担保しなければならない

【参考②】 運行に要する費用

- イニシャルコスト：中型バス1台 約20,000千円 / 小型バス1台 約8,000千円
- ランニングコスト：運行経費 約6,500千円（年）

現行スクールバスの乗車率平均で乗車数を予測

- 中型バス正座37席+補助7席 → 計44席
- 令和8年度に想定される乗車地域のうち、補助席の活用が見込まれるのは「空知太地区」
- 現行のスクールバス乗車率で想定した場合、いずれの経路も正座席で乗車可能と見込んでいる

補助席の活用が想定される運行

- 登校便は、1～9年生が全員乗車するため、乗車対象者上、補助席の活用が必要
- 下校便は、日課と部活によって3便が想定、乗車児童生徒が分散するため、補助席の活用は原則想定されない

1 現行のスクールバス乗車率
3経路の平均値は 79%

経路①：84% (75～92%)
経路②：76% (67～86%)
経路③：78% (73～82%)

2 乗車率100%とならない要因

1. 保護者の送迎
2. 体調不良による欠席 など

R5乗車実績	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	平均値 (4～2月)
経路① 1754	対象数 24人 乗車数 22人 乗車率 92%	24人 20人 83%	24人 22人 92%	24人 22人 92%	24人 20人 83%	24人 21人 88%	24人 20人 83%	24人 19人 79%	24人 18人 75%	24人 18人 75%	24人 19人 79%	24人 20人 84%
経路② 1755	対象数 36人 乗車数 31人 乗車率 86%	36人 28人 78%	36人 30人 83%	36人 29人 81%	36人 28人 78%	36人 28人 78%	36人 26人 72%	36人 25人 69%	36人 24人 67%	36人 25人 69%	36人 27人 75%	36人 27人 76%
経路③ 1756	対象数 22人 乗車数 18人 乗車率 82%	22人 17人 77%	22人 18人 82%	22人 18人 82%	22人 17人 77%	22人 17人 77%	22人 17人 77%	22人 17人 77%	22人 16人 73%	22人 17人 77%	22人 17人 77%	22人 17人 78%
乗車率 全体平均												79%

3 3経路の平均値79%で算出
いずれの経路も正座37席で乗車可能との見込み

4

平均×対象数	経路①：富平・北コミ			経路②：空知太小学校			経路③：空知太憩の家			経路④：旧石山中学校		
	R8乗車数	乗車率	想定数	R8乗車数	乗車率	想定数	R8乗車数	乗車率	乗車数	R8乗車数	乗車率	想定数
	36人	79%	29人	38人	79%	31人	42人	79%	34人	44人	79%	35人

補助席の活用について - 将来推計

空知太地区	停留所	R8年度	R9年度	R10年度	R11年度	R12年度
経路 1	富平コミセン	3人	3人	2人	2人	3人
	北地区コミセン	33人	31人	27人	30人	28人
	経路 1 合計	36人	34人	29人	32人	31人
	乗車率平均×合計	29人	27人	23人	26人	25人
経路 2	空知太小学校	38人	36人	35人	31人	25人
	乗車率平均×合計	31人	29人	28人	25人	20人
経路 3	空知太老人憩の家	42人	42人	35人	34人	34人
	乗車率平均×合計	34人	34人	28人	27人	27人
経路 4	旧石山中学校	44人	42人	45人	43人	44人
	乗車率平均×合計	35人	34人	36人	34人	35人

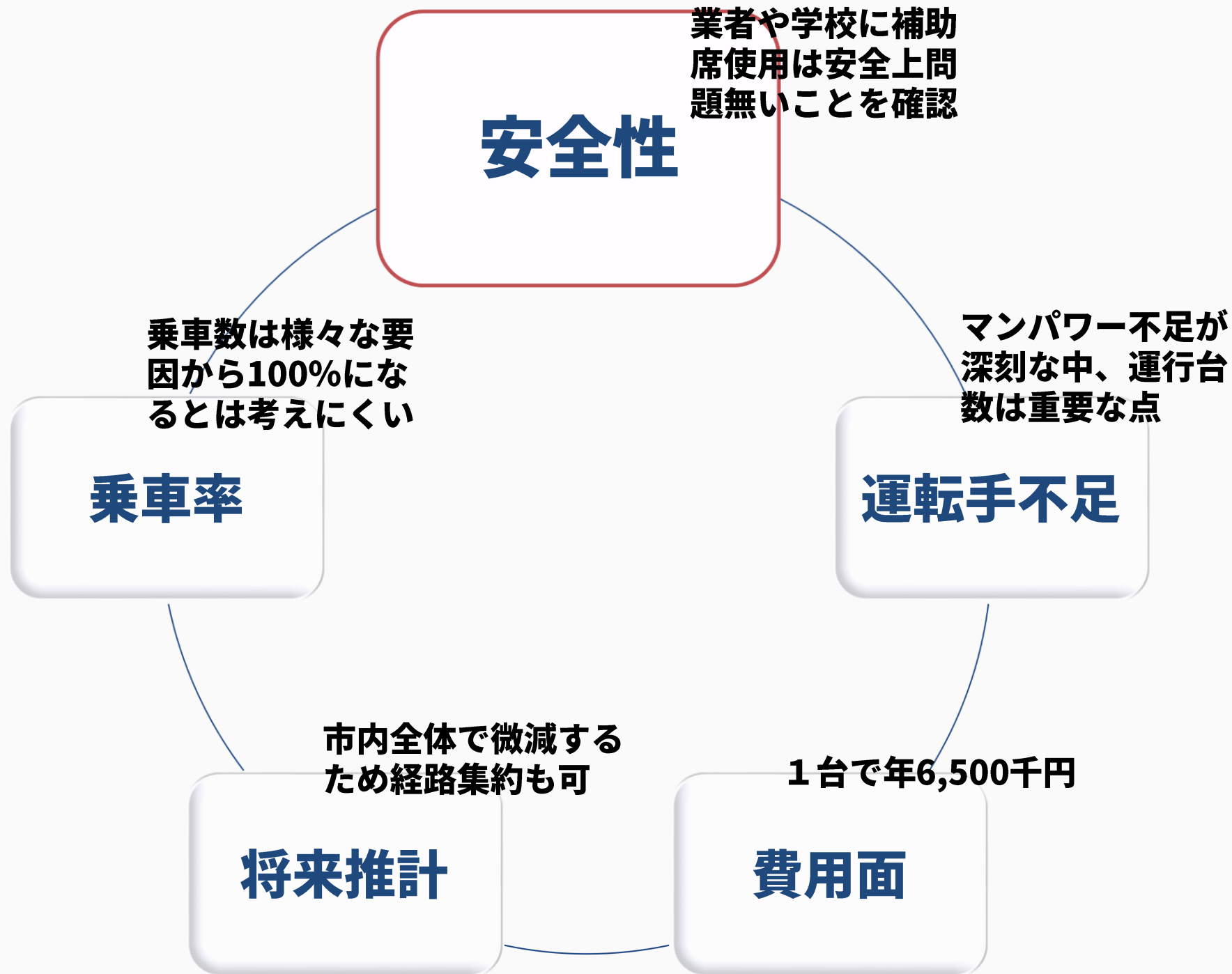
北光地区	停留所	R8年度	R9年度	R10年度	R11年度	R12年度
経路 6	袋地地区	6人	5人	5人	5人	5人
	若草公園B	30人	32人	32人	32人	32人
	経路 5 合計	36人	37人	37人	37人	37人
	乗車率平均×合計	29人	30人	30人	30人	30人
中央地区	停留所	R8年度	R9年度	R10年度	R11年度	R12年度
	焼山地区	4人	4人	3人	3人	2人
	晴見地区	6人	6人	8人	8人	14人
	ふれあいセンター	26人	27人	29人	25人	34人
	経路 7 合計	36人	37人	40人	36人	50人
乗車率平均×合計	29人	30人	32人	29人	40人	

北光地区	停留所	R8年度	R9年度	R10年度	R11年度	R12年度
経路 5	一の沢地区	3人	4人	3人	2人	2人
	北光小学校	13人	11人	12人	12人	11人
	若草公園A	21人	22人	24人	27人	24人
	経路 5 合計	37人	37人	39人	41人	37人
	乗車率平均×合計	30人	30人	31人	33人	30人

豊沼地区	停留所	R8年度	R9年度	R10年度	R11年度	R12年度
経路 8	宮川集会所	19人	18人	14人	15人	12人
	豊沼小学校	14人	14人	12人	9人	7人
	北電ホール	4人	4人	4人	7人	6人
	経路 8 合計	37人	36人	30人	31人	25人
	乗車率平均×合計	30人	29人	24人	25人	20人

- ・ 全学年を実数で確認できるR12年度まで推計
- ・ 補助席の活用は赤字で表記

- ・ 運行経路は児童生徒の居住地を基に毎年度検討するため、人数の分散が図れる年度については、効率的かつ安全な運行から、他の経路と集約することで適宜対応する



今後の方向性

総合的に判断すると、原案通り中型バス8台で運行を行うこととして整理したい

03

豊沼地区の停留所

豊沼小学校付近の停留所について再度精査

03

① 停留所候補地の選定

1. 豊沼小学校
2. 豊栄会館
3. 豊沼駅 の3か所で整理

② 現地調査（冬期）

豊栄会館付近は積雪が多く、また、交差点付近ということもあり、敷地内への乗り上げが必要であり、冬期は敷地内が狭く対応不可と思われる。その他2か所は問題なし

③ 原案の決定

豊沼小学校の今後の利活用の方向性が未定であることや冬期間においても敷地が広く、停留所として適していたため、豊沼駅を原案として決定

④ 砂川駅長へ事前相談

豊沼駅を停留所として使用すること及び準備委員会で提案することは問題ないとのこと、また、概略資料を本部に共有いただき調整を図った

上記の流れで豊沼駅を原案に（豊沼駅から一番遠い児童生徒は1.1kmであり、停留所設置方針に相違ない）

準備委員会で協議の結果、豊沼小学校が停留所に適するのでは、との意見

委員会後土木課から

- 前段共有した停留所素案及び運行経路を基に、内容を精査
- 豊沼駅との接続道路を運行するよりも、特に冬期間の運行において、東1線を経由して豊沼小に接続した方がより望ましいとの判断



案の変更について

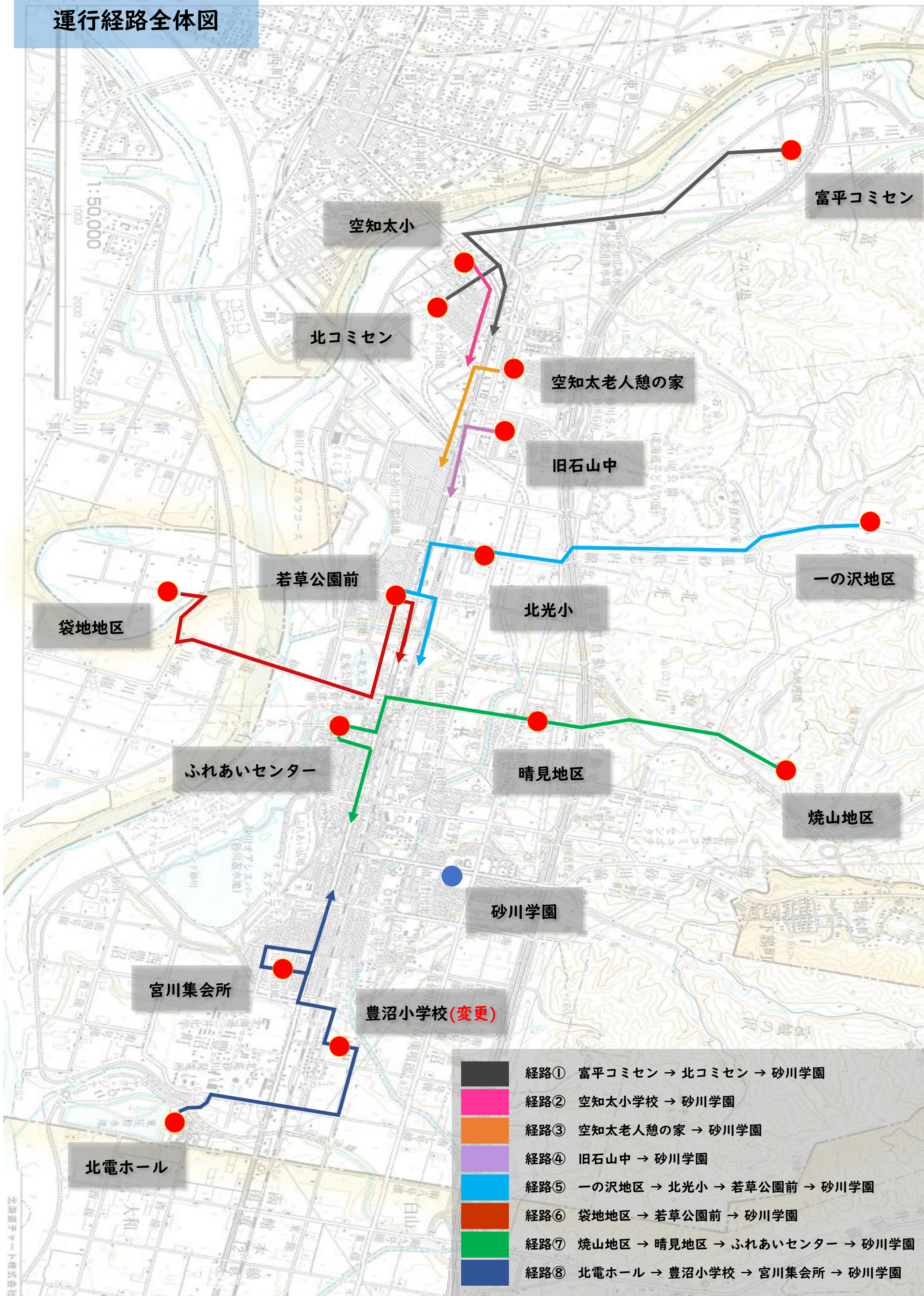
- 土木課からの意見を踏まえ再検討
- 豊沼小学校を停留所案として整理



豊沼小学校を案に

- 次ページに経路と参考データ

運行経路全体図



- 経路① 富平コミセン → 北コミセン → 砂川学園
- 経路② 空知太小学校 → 砂川学園
- 経路③ 空知太老人憩の家 → 砂川学園
- 経路④ 旧石山中 → 砂川学園
- 経路⑤ 一の沢地区 → 北光小 → 若草公園前 → 砂川学園
- 経路⑥ 袋地地区 → 若草公園前 → 砂川学園
- 経路⑦ 焼山地区 → 晴見地区 → ふれあいセンター → 砂川学園
- 経路⑧ 北電ホール → 豊沼小学校 → 宮川集会所 → 砂川学園