スクールバス運営について

渉外部長 加藤 秀則

1 はじめに

今年度、渉外部を担当することになった。前任者である大津富士子先生(平成31年3月退職)は9年間にわたって本校の渉外部を担当してこられたということを伺ったので、渉外部の経験がまったくない私に務まるかどうか不安だったが、分からないことはすべて大津先生に相談しようという気持ちで引き受けることにした。ここでは、今年度から新たに渉外部の業務として入ってきたスクールバス運営を巡る動きについて振り返ってみようと思う。

2 スクールバス運営の組織化

本校のスクールバスの運営・運行業務は、昨年度まで大内先生(平成31年3月退職)と教務部が行ってきた。大内先生が業者対応と定期券発行の事務等を行い、教務部が運行スケジュールの管理を行うという形だ。

大内先生のご退職に伴い、昨年度末にその仕事を誰が引き継ぐかということになった。個人で仕事を引き継ぐのではなく、どこかの分掌が仕事を担当すべきだろうということで、大内先生が行っていた仕事を渉外部が担当することになった。

3 羽鳥駅コースの運行停止と最終便の廃止

業務引き継ぎの最初の仕事は、業者との相談だった。昨年度末の3月に業者から、旧小川・玉里コース及び羽鳥駅コースについては、利用者の減少により運行存続ができないとの申し出があった。(大内先生によると、だいぶ前から業者から利用者減少を心配する声が挙がっていたとのことだった。)また、政府の働き方改革の実施により運転手の長時間拘束ができなくなり、存続できるコースについても、最終便の運行は難しいという話もあった。直近のデータを見ると、確かに旧小川・玉里コースと羽鳥駅コースの運賃収入は業者の採算ベースを満たす額より大幅に落ち込んでいた。

協議した結果、業者の申し出どおり旧小川・玉里コース及び羽鳥駅コースと最終便の廃止が決まった。ただ、廃止決定後まもなく業者から旧小川・玉里コースの廃止を取り消す旨の申し出があった。旧小川・玉里の住民から、運行停止を思いとどまって欲しいとの嘆願があったとのことだった。

運行廃止は利用者にとってはとても大きな問題である。利用者に確実に周知するため、4月8日の始業式で全校生徒に説明し、同時に保護者宛の文書も配付した。また、急な廃止による混乱を避けるため、業者には全コースとも4、5月の2ヶ月間については今まで通りの運行継続をお願いし、2ヶ月分の運賃の不足分を補填するすることにした。(同窓会から2ヶ月間で99万円を支出していただいた。)

羽鳥駅コースの運行停止については、保護者の数名から何とかならないかとの話があった。今年度は八郷方面からの入学者が多かったため、平成28年度から廃止になった八郷コースと羽鳥駅コースを合わせて1台のバスで運行できないかという話もあった。運行存続のために諸岡

事務長が他の業者に声を掛けて折衝したが、運賃収入の点で折り合わず、代わりの業者を見つけることはできなかった。また、羽鳥駅周辺のハイヤー業者から話をしたいという申し出があったが、やはり運賃収入で折り合いがつかなかった。

6月からの最終便が廃止されるのに伴って、帰りの運行時刻をどのように設定するかについても考えなければならなかった。職員の多くからは課外を受講する生徒の利便性を考えた運行時刻設定をすべきだという声も挙がった。そのため、4月末にスクールバス利用生徒集会を開き、6月からのスクールバスの運行の現状と6月以降の運行案について説明した上で、どの時間帯の運行を希望するかという調査も行った。調査の選択肢として、帰りの便をA～Cの3パターン設定した。

- A 現行の第1便と同じ時刻で運行（学校発15:55、水曜のみ16:25）
- B 1, 2年生の課外に対応して運行（学校発17:10、月曜日は15:55、水曜日は16:25）
- C 可能な限り運行時刻を遅くする（学校発17:30）

茨城町コース及び旧小川・玉里コースの利用者は58名だったが、その中で往復利用を希望した生徒が20名、朝のみの利用を希望した生徒が24名、夕のみの利用を希望した生徒が4名、利用停止を希望した生徒が2名、その他が8名だった。往復と夕のみの利用を希望した24名のうち、帰りの便Aを希望した生徒は15名、Bを希望した生徒は7名、Cを希望した生徒は2名だったため、一番希望者が多かった現行の第1便の時刻を微調整して、そのまま最終便とすることにした。

4月末の利用者集会でも生徒からは様々な声も挙がったが、実際に6月から2コースで運行を始めてみると、利用の形を変更する生徒や利用を停止する生徒が出てきた。6月初め現在の利用変更者は、往復利用から朝のみあるいは夕のみに切り替えた生徒が11名、利用停止した生徒が1名である。このような状況を受けて、業者からも利用数の減少を心配する声も挙がった。また、昨年10月に業者から消費税引き上げに伴う値上げをどうするかという話があったが、具体的な動きにはならなかった。

4 運賃の値上げ

今年2月の初めに業者から運賃を値上げしてほしいという申し出があった。昨年6月から利用生徒数が減少し、運賃収入がかなり減ってきているためだ。このような申し出があることはある程度は予想できたが、業者の提示した運賃収入の増収希望額は想像より高かった。

他校の状況も参考にしようということで、諸岡事務長が入手した茨城の県立高等学校の運行状況データを見ると、県内28校の月額最大運賃は37500円、月額最小運賃は16500円、運賃最高額の平均は24859円で、本校の運賃は比較的安い設定になっていることが分かった。また、他校では運賃を乗車場所に応じて3～4段階で設定していることも分かった。

本校の現行運賃は乗車場所に応じて2段階の運賃設定となっているが、他校にならい、乗車場所（距離）に応じて3段階に設定することを前提とすることを業者と申し合わせ、運賃を考えていくことにした。具体的には、2月末現在の利用状況をもとにした計算シートを作成し、それに値上げした運賃を入力し、見込まれる運賃収入をシミュレーションするというものだ。

シミュレーションの結果、業者の提示した採算ベースを満たす運賃増収分を達成するためには、平均値上げ率約36%としなければならないことが分かった。その場合、往復利用の最大運賃は24,000円を超え、値上げ額は6,500円以上になってしまう。これでは到底利用者の理解は得

れそうもない。このシミュレーション結果を持って業者と協議した結果、業者は値上げ幅がかなり大きくなってしまふことを踏まえ、値上げ額を抑えることを了承してくれた。業者と合意した新運賃は、往復利用の最大運賃で20,500円程度、値上げ額は2,800円程度であった。

運賃値上げについては、なるべく早く周知して理解してもらふ必要があつた。値上げを巡る交渉がまとまった直後、新型コロナウイルス感染症対策として学校が休校になってしまったので、3月19日の修了日放課後にスクールバス利用生徒に対する説明会を開き、値上げの経緯の概略と3月分の運賃は徴収しないこと、修了日の運賃も徴収しないことを説明した。(修了日の運賃については同窓会より支出。)

また、3月25日の夜には新2、3年のスクールバス利用生徒の保護者への説明会を開いた。スクールバス運行委員会の委員長であるPTA会長の貝塚さんにも同席・挨拶していただき、校長から本校スクールバス運行の経緯及び今後の運行に関する考え方を説明した。(資料1、資料2参照。)また、その後、私から運賃値上げの経緯と新運賃の設定について詳しく説明した。対象者33名のうち、来校してくださった保護者は5名だったが、運賃値上げについては理解していただけたと思う。

3月24日に合格者説明会を実施したが、その場でスクールバスに申し込んでくださった新入生は、茨城町コースが10名、旧小川・玉里コースが4名であつた。茨城町コースの申し込み者は在校生並みであるが、旧小川・玉里コースは若干少なくなつてゐる。また、新2、3年生の定期券更新期限は4月10日である。運賃値上げを受けて、利用を取りやめたりする生徒が出る可能性もある。利用状況の変化によっては、業者から運賃の再値上げやスクールバスの運行停止の申し出があるかも知れないが、そのような事態にならないよう、業者とは連絡を密にして対応していきたい。

現行運賃

コース	学校からの距離	片道	1ヶ月(1,2年)			1ヶ月(3年)	
			往復	朝のみ 夕のみ	課外対応	往復	朝のみ 夕のみ
旧小川町・玉里町 茨城町	20km台	550	17,692	8,846	12,384	16,610	8,305
	10km台						
	10km未満	360	11,805	5,902	8,263	11,083	5,541

新運賃 (決定)

コース	学校からの距離	片道	1ヶ月(1,2年)			1ヶ月(3年)	
			往復	朝のみ 夕のみ	課外対応	往復	朝のみ 夕のみ
旧小川町・玉里町 茨城町	20km台	600	20,520	10,260	14,360	19,260	9,630
	10km台						
	10km未満	400	13,220	6,610	9,250	12,410	6,200

スクールバス利用者保護者説明会用資料

茨城県立中央高等学校長 深谷 浩一

(1) 本校スクールバス運行の経緯

- ・平成23年11月1日から4コース（①羽鳥駅コース，②旧八郷町コース，③旧小川町コース，④茨城町コース）で運行開始。
- ・平成26年4月 国土交通省による新制度に基づく貸切バスの運行料金の変更。
- ・平成27年4月 運行業者「特定」車両の申請及び運行料金の変更。
- ・平成28年4月 運行業者の申し出により，1コース（旧八郷町コース）の運行停止。
- ・平成31年3月 運行業者から2コース（①羽鳥駅コース，②旧小川町コース）の運行停止を打診。
- ・平成31年3月 運行業者との協議の結果，羽鳥駅コースを廃止とすることで合意。（旧小川町コースについては，当面継続することで合意。）
- ・平成31年4月から2路線（①旧小川町コース，④茨城町コース）で運行継続。
年度途中の突然の値上げや廃線とすることはできないため，学校長が同窓会長と協議し，同窓会より2ヶ月分の損失補填（約99万円）をすることを決定。
平成31年度（令和元年度）中は，損失にかかわらず運行を継続することを決定。
- ・令和元年10月 運行業者からの消費税分の値上げ及び運行料金の値上げ要望受理。
- ・令和2年2月 運行業者から再度の値上げ要望。
- ・令和2年2月下旬 運行業者からの値上げ要望を踏まえた値上げ幅の検討。
- ・令和2年3月上旬 消費税値上げ分を含む新料金で運行業者と合意。
- ・令和2年3月分のスクールバス運行料金については，徴収しないことを決定。
- ・令和2年3月19日の修了式のスクールバス運行料金については，同窓会が負担することを決定。

(2) スクールバス運行に対する本校の基本的な考え方

- ・小川地区及び茨城町地区は生徒募集の重要な拠点
- ・小川地区の生徒に対する地元での学習機会の確保
（小川高校の閉校に伴う学級増（平成23年度））
- ・同窓会長（藤井裕一郎氏）のスクールバス存続に対する理解
- ・受益者負担を原則とした上での同窓会の援助

(MEMO)

(資料2)

「本校のスクールバス運行の経緯」説明要旨

(1) 本校スクールバス運行の経緯

私からは、「本校スクールバス運行の経緯」と「スクールバス運行に対する本校の基本的な考え方」をお話しいたしまして、現在本校のスクールバスを利用している皆様のご理解をいただければと考えております。

それでは、まず、「本校スクールバス運行の経緯」から。

本校がスクールバスの運行を始めたのは、平成23年11月1日からで「4コース（①羽鳥駅コース、②旧八郷町コース、③旧小川町コース、④茨城町コース）」で運行を開始しました。その後、「平成26年4月に国土交通省による新制度に基づく貸切バスの運行料金の変更」があって、大幅な料金の値上げに対応せざるをなくなりました。

その当時、高速バスの運転手が居眠り運転をして重大な事故を起こしたり、長時間にわたって一人の運転手を拘束し長距離運転を強いるなどによる運行規則違反やダンピングによる格安料金が問題になっていました。それを改善するため、国土交通省が一律に適正な運賃を定め、その新しい運賃制度の適用を図ることにしたのです。

本校のスクールバスの運行を担っている運行業者は、当初から低料金で他校の6割程度の低価格の料金設定をしてくれていましたが、規則どおりの運賃設定をしないと陸運局から調査が入る可能性がでてきてしまいました。

そこで学校と運行業者が協議して、「特定」という運行方式に切り替えたのです。バスを「特定」車両とする契約を交わすことによって、その車両は中央高校のために使えるようになりますが、業者にしてみれば、中央高校のためだけにしか使えなくなりますので契約によっては大きな赤字となる可能性もあります。「特定」にすることで、貸切バスよりずっと少ない料金で運行できましたが、それ以前からすると大きな値上げとなってしまいました。本校では、平成27年4月からこの「特定」車両の運行を始めましたが、当初想定していた利用者数をずっと下回っており、平成28年4月からはとうとう八郷コースを廃止せざるを得ませんでした。「特定」制度のもとでは、乗車人数が減ってしまうと契約金を支払うことができず、運行継続が厳しい状況になるのです。

実は、昨年度末に羽鳥駅コースと旧小川町コースについては今年度運行するのが厳しい状況であることを業者から知らされました。とって突然運行を中止するとなると、利用者に大きな混乱を招くこととなります。業者と協議した結果、

羽鳥駅コースについては、2ヶ月のみ運行しその後廃止し、旧小川町コースと茨城町コースについては、帰りの便を1便にして継続運行をすることにしました。その際、業者には2ヶ月分の補填（98万7000円）をして、その後の補填なしで年度末まで運行をお願いすることになったのです。この補填金については、同窓会の協力を仰ぎました。

しかしながら、こうした補填を今後も継続的にお願いすることに対しては、関係者の理解を得ることは難しく、現在の運賃収入で次年度の運行は不可能と判断し、今回の値上げのお願いとなったわけです。

（2）スクールバス運行に対する本校の基本的な考え方

次に「スクールバス運行に対する本校の基本的な考え方」について校長としての考え方をお話しします。

一点目は、「小川地区及び茨城町地区が（本校の）生徒募集の重要な拠点」とあるという点です。皆さん方の多くは、「中央高校がスクールバスを運行しているから」本校を選んでくれたのだと理解しています。

二点目は、本校が「小川地区の生徒に対して学習機会の確保」する立場にあることです。本校は、小川高校の閉校に伴い、平成23年度に1学級増を行いました。学級増した1年目こそ募集定員を満たすことができませんでしたが、その翌年から7年連続で志願は募集定員を上回っています。小川地区の生徒さんが他の地域に逃げずにこの小美玉市の高校を選んでくれたからに他なりません。

三点目は、「同窓会長の藤井裕一郎氏）は実は私の教え子で、在学中は生徒会役員としてスクールバスを先生方に要望するなど、スクールバスの運行に深い理解がある」ことです。

そうは言っても、スクールバスの運行は全生徒に関わるものではないので「受益者負担が原則」です。したがってPTA会費や後援会費から援助することはできませんが、学校としては重要な事業の一つであり、できる限り支援していきたいと考えておりますので、ご協力をお願いいたします。