

今後の流れ



第4回

聖籠町立小学校児童の通学のあり方検討委員会

令和2年2月13日

聖籠町子ども教育課

項目	前回までの意見のとりまとめの方向性	方向性から考えられる課題と課題への考え方
<p>1 バス運行の可否について</p>	<p>1 バスは運行する。運行することの理由づけとしては、次のとおり委員会としての意見を取りまとめる。 【運行することの理由】 学校の配置状況、本校・分校統廃合の事情による学区編成等から遠距離通学をする児童がいるため、この遠方から徒歩通学をする児童の負担を軽減するためとする。 近年、全国で発生している通学時での事故・事件により通学時における不安が増加しており、その不安要素が遠距離になるほど大きくなるため、この不安要素の軽減または解消するためとする。</p> <p>【前回までに出了主な意見】 歩くことも大切であるが、遠い距離を歩く児童の負担と、社会情勢の変などを考慮してバスは運行すべき。 子どもは基本徒歩通学とするのを基本とすべき。 遠距離を歩くというより、少人数で長い時間を歩くことが心配。</p>	
<p>2 バス送迎の対象について</p>	<p>1 対象とする学年 全学年を対象とする。全学年とすることの理由づけとしては、次のとおり委員会としての意見を取りまとめる。 【全学年とする理由】 委員会では、高学年児童は体力が付くため徒歩でも良いのではなどの意見がでたが、学年で分断し高学年だけが徒歩となった場合、兄弟で通学方法に差異が生じること、また、1・2名だけで歩くことになる場合などが想定され班編成に支障をきたすこと、併せて児童間で不公平感が生じることなどが想定されるため全児童とする。</p> <p>【前回までに出了主な意見】 対象学年は全学年とする。 5・6年生は体力がつくため徒歩でも良い。 低学年がバスで高学年が徒歩となった場合、兄弟で通学方法が分かれるのはいかがなものか。 学校としては、バスに乗車する人数が増えた時に生徒の管理が難しくなるのが懸念される。</p>	

項目	前回までの意見の取りまとめの方向性	方向性から考えられる課題と課題への考え方
<p>2 バス送迎 の対象に ついて</p>	<p>2 対象とする集落 文部科学省が定める公立学校の適正配置の標準及び近隣の実施状況等から勘案し、委員会では特に文部科学省の標準の一つである児童が徒歩で通学する時間は1時間以内ということに視点をおき、低学年児童が1時間で歩く距離を、現在徒歩通学する児童の実態等から2.5～3kmと推定した。 このことから、委員会では2.5kmを適当な距離と特定し、学校から集落の中心までの道のりで2.5kmにある集落を対象とすることにし、その地点にある集落を次のとおり特定した。 《蓮野学区》 藤寄、大夫興野、旭ヶ丘、甚兵衛橋の4集落。 《山倉学区》 四ツ屋、本三賀、蓮瀉新田の3集落。 《亀代学区》 対象集落なし 距離要件を定めた経緯は、次のとおりである。 委員会では、距離要件を設けず学校から遠いところの集落とし、対象集落を特定し明記してはどうかなどの意見が出たが、この場合住宅団地の造成等で新たな集落が発生した場合、その都度対象とするかどうかの協議が必要となり、対象とする集落としての確たる基準に乏しいため年数を経過した場合に対象とする・しないの基準が曖昧になることが想定される。 このため、委員会としては文部科学省が定める公立学校の適正配置の標準にある児童が徒歩で通学する時間は1時間以内ということから、低学年児童が1時間で歩く距離を、現在徒歩通学をする児童の実態などから勘案して2.5～3kmと推定し、委員会としては要件とする距離を2.5kmに特定した。 この場合の対象集落として、「学校から集落の中心までの道のり」との意見と、「学校から個人宅までの道のり」などの意見が出された。これら意見のうち、個人宅までとした場合は全てが基準にあてはまることから対象とする基準がはっきりして良いとの意見も出たが、2.5kmの境界に家が立地する場合それぞれの距離を正確に計測する必要があることと、また、隣接する場所（家）で同一集落且つ隣でありながら対象となる・ならないが混在し、不公平感が生じることが大きな課題となるため、学校から集落の中心までの道のりで2.5km以上の集落とすることで意見を取りまとめた。</p>	<p>【課題等】 道賀新田、上大谷内を対象外としたが、登校班の編成が難しくなった場合、距離要件には該当しないが集落の立地環境を考慮し対象集落とするべきかどうかについて、委員会としてはどう整理するか。</p>

項目	前回までの意見の取りまとめの方向性	方向性から考えられる課題と課題への考え方
<p>2 バス送迎 の対象に ついて</p>	<p>2.5kmには足りないが、少数集落で集落同士が近接してなく、集落間が極端に分断されている道賀新田と上大谷内についてはどう考えるか協議・検討したが、現段階においては双方集落とも登校班を形成し、特に問題なく通学をしている実態から2.5kmの基準を重要視し、委員会としては「対象集落としない」ということで意見を取りまとめた。</p> <p>【主な意見】 集落単位で、距離制限を設けて決めたらよい。 距離要件は設けずに、学区別に学校から遠い集落と周りに集落が無く離れた場所にある少人数集落を対象とすべき。 (具体的な事例) 蓮野学区 新発田川を境にした藤寄側地域(藤寄・大夫興野・旭ヶ丘)と周りに集落の無い離れた場所にある甚兵衛橋。 山倉学区 四ツ屋・道賀新田・上大谷内・本三賀・蓮瀉新田。 亀代学区 網代浜の2kmにある地域。ただ、線引きが難しいのと同ー集落で対象・対象外が混在することで不公平感が生ずる懸念ある。また、亀代地区は見守隊が充実している。 例えば、蓮瀉は子ども会の組織として山の口集落など地域でのくくりがある。学校内で使っている小集落単位で考えれば、集落の分断にはならないのではないか。</p>	<p>【課題等の再掲】 道賀新田、上大谷内を対象外としたが、登校班の編成が難しくなった場合、距離要件には該当しないが集落の立地環境を考慮し対象集落とするべきかどうかについて、委員会としてはどう整理するか。</p>

項目	前回までの意見のとりまとめの方向性	方向性から考えられる課題と課題への考え方
<p>3 バス送迎の方法について</p>	<p>1 運行期間について バス運行の目的として、通学時における交通事故・事件の増加のほか教材が増えたことにより重い教材を担いで徒歩通学するなど、社会情勢の変化により生じる児童の負担は遠距離なるほどリスクが高くなるため、これらリスクの軽減・解消を目的にバスを運行することが前提であることから、委員会としては「通年運行」とすることで意見をとりまとめた。</p> <div style="border: 1px dashed black; padding: 5px;"> <p>【主な意見】 通年がベストであるが、財政面を考慮するのであれば夏場の暑い時期と冬場の寒い時期だけ運行するというやり方も考えられる。せめて冬季間だけでも運行をすべき。 中学校バスと合わせ、冬季限定で全校生徒を対象にという形が取れないか。町予算を考慮するのであれば、中学校と同じ形でやる方法も考えられる。</p> </div> <p>2 送迎の具体の方法について 具体的方法として2つの案を考え、これを基に協議・検討をした。その案は次とおりである。 第1案 バスを利用する児童は、一定の距離を徒歩通学とし、バスは学校に乗り入れずに学校の近隣にある適所を乗降場所とする。 この理由としては次のとおりとした。 歩くことの重要性 徒歩通学において、通学班内での縦割り関係の構築と体力増進などの効果が期待されること。 地域での見守り隊のボランティア活動により、学校と地域との協働による取組の大きな有益性を尊重すること。 バスを利用する児童と徒歩児童との平等性を確保すること なお、町循環バスの利活用については、新たな運行ダイヤの関係から蓮野学区の下校時のみ利用可能であることを確認している。</p> <p>以上のことから、考えられる乗降場所としては次のとおりとした。</p>	<p>【課題等】 蓮野学区について、町が指定する最寄りのバス停から乗車し学校校門前で下車するとしたが、歩くことの重要性・徒歩通学児童との公平性の観点から一定程度は徒歩通学をすることでしていた。 山倉学区は、町民会館前から一定程度の徒歩通学区間を確保している。蓮野学区の徒歩通学区間の確保についてはどう考えるか。また、確保する場合、集落側で確保するのか学校側近隣で確保するのかを特定する必要があると考えるが、委員会ではどう整理するか。</p> <p>蓮野学区は比較的大型のバスを運行することから、主要道路のみの走行と考える。このことから、藤寄勤労者体育館を指定しない場合、集落側の町指定バス停として想定するところは、天尾重建前バス停、藤寄上通バス停、大夫興野バス停の3カ所を想定する。このうち、藤寄上通バス停が道路の路側帯又は集落に繋がる道路上で待機することとなるが、このことについて委員会はどう整理するか。</p>

項目	前回までの意見の取りまとめの方向性	方向性から考えられる課題と課題への考え方
<p>3 バス送迎 の方法に ついて</p>	<p>《蓮野学区》 学校側乗降場所として、弁天瀧駐車場又は蓮野多目的運動場。集落側乗降場所として藤寄勤労者体育館とする。</p> <p>《山倉学区》 学校側乗降場所として、現在利用する児童が町民会館前であることから町民会館前とする。集落側乗降場所は最寄りの循環バス停とする。 以上のことを踏まえ・・・</p> <p>【登校時】</p> <p>《蓮野学区》 こども園児の迎えの時間と競合しないため、大型の蓮瀧こども園バス（乗車定員41名）を2往復して対応。</p> <p>《山倉学区》 町公有車（ワゴン車等）で対応。</p> <p>【下校時】</p> <p>《蓮野学区》 町循環バス（臨時便）を2～3往復して対応。</p> <p>《山倉学区》 町公有車が利用不可となるため、ワゴン車等による民間事業者に委託して対応。</p>	<p>【課題等】</p> <p>第1案では、「徒歩児童の脇をバスで通り抜ける状況」が想定されるが、この状況を委員会はどのように整理するか。</p>

項目	前回までの意見の取りまとめの方向性	方向性から考えられる課題と課題への考え方
<p>3 バス送迎 の方法に ついて</p>	<p>第2案 徒歩通学児童の脇をバスが通り抜ける状況を解消するため、一定の距離だけバスで送り、そこからは登校班を編成し徒歩通学とする。 下校時は、低学年・高学年の下校時間が違うことから少数での下校となることを考慮し対応を整理する。</p> <p>【登校時】 《蓮野学区》 甚兵衛橋児童は、最寄りの循環バス停から乗車し藤寄を経由する。藤寄児童は、藤寄勤労者体育館から乗車し杉谷内（循環バス停名：杉谷内入口）で下車し、そこから登校班を編成し学校まで徒歩通学とする。 《山倉学区》 本三賀児童は最寄りの循環バス停から乗車し四ツ屋を経由する。四ツ屋児童も最寄りの循環バス停から乗車して桃山（循環バス停名：桃山入口）で下車し、そこから登校班を編成し学校まで徒歩通学とする。蓮潟新田児童も、最寄りの循環バス停より乗車して蓮潟（循環バス停名：二ツ山2）で下車し、そこから登校班を編成し学校まで徒歩通学とする。</p> <p>【下校時】 《蓮野学区》 学校近隣の適所（弁天潟又は蓮野多目的運動場など）から循環バスに乗車し、登校時に乗車した場所で下車しそこから徒歩で帰宅する。 《山倉学区》 町民会館前から乗車し、登校時に乗車した場所で下車しそこから徒歩で帰宅する。</p> <p>委員会では、この2つの案についてどちらの案を委員会として採用するか協議・検討すると共に課題を検証した。</p> <p>第1案については、蓮野学区の集落側の乗降場所とする藤寄勤労者体育館前道路がカーブしており見通しが悪いため、道路を横断するには危険が伴う。また、敷地内もそれほど広くなく、大型のバスが停車する広さが無いため待機場所としては適所でない。</p>	

項目	前回までの意見の取りまとめの方向性	方向性から考えられる課題と課題への考え方
<p>3 バス送迎の方法について</p>	<p>藤寄勤労者体育館に集まり、そこでバスを待ち、そこからバスに乗車して学校付近の適所に下車しそこから学校まで徒歩としているが、この場合の登校時間は自宅を出てから学校に到着するまで相当の時間を要することから、児童の負担があまりにも大きい。ましてや往復運行となれば、更なる時間の余裕をみる必要があり、その負担はさらに増加し現実的ではない。</p> <p>藤寄勤労者体育館に集合しバスに乗車するのであれば学校での下車を、また、学校付近の適所に下車とするならば自宅から最寄りのバス停にするべきと考える。ただ、蓮野学区は現在循環バスは校門前歩道で下車しており、現段階において特に問題が生じていないことから校門前での乗降がベストと考える。</p> <p>蓮野学区については、現在の方法と一緒に方法で良いと考える。</p> <p>第2案については、徒歩児童への配慮はされるのだがバスで送る距離があまりにも短く短時間となることから、バス運行事業としては有効な手法とは考え難い。</p> <p>以上の検証から、委員会としては次のとおり意見を取りまとめた。</p> <p>第1案を有効案とするが、集落側の乗降場所を町が指定する最寄りのバス停とし、学校側の乗降場所は学校校門前とする。</p> <p>山倉学区については、集落側の乗降場所を町が指定する最寄りのバス停とし、学校側乗降場所は町民会館前とする。</p> <div style="border: 1px dashed black; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <p>【主な意見】</p> <p>歩くことの大切さと徒歩児童との平等性を確保するため、一定程度の距離は徒歩通学とすべき。</p> <p>徒歩児童の安全確保及び交通渋滞の発生防止のため、学校へのバスの乗り入れは困る。</p> <p>下校時は、低学年・高学年とで下校時刻が違うのでその対応が必要。財政面を考慮するのであれば、下校時は低学年・高学年の下校時刻が違うため、バスの運行は登校時のみとする方法も考えれる。</p> </div>	<p>【課題等の再掲】</p> <p>蓮野学区について、町が指定する最寄りのバス停から乗車し学校校門前で下車するとしたが、歩くことの重要性・徒歩通学児童との公平性の観点から一定程度は徒歩通学をずとしていた。</p> <p>山倉学区は、町民会館前から一定程度の徒歩通学区間を確保している。蓮野学区も徒歩通学区間を確保するべきと考えるが如何か。また、確保する場合、集落側で確保するのか学校側近隣で確保するのかを特定する必要があると考えるが、委員会ではどう整理するか。</p>

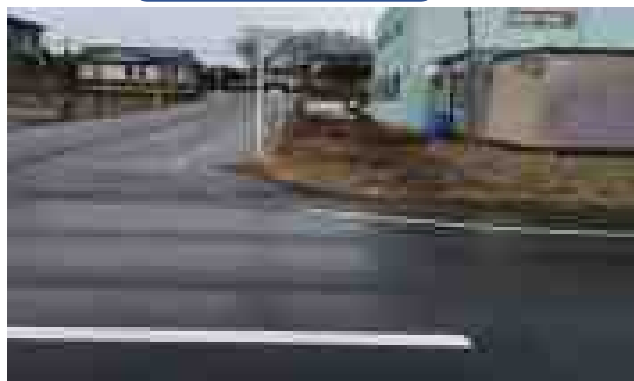
項目	前回までの意見のとりまとめの方向性	方向性から考えられる課題と課題への考え方
<p>4 利用者負担について</p>	<p>1 有料とするか無料にするかについて 委員会における検討の場での意見としては、「無料で運行すべき」との意見と、「町財政面と持続性のある事業の確立という観点から有料でやむを得ない」との意見が出た。 検討の結果、委員会としては持続性のある事業の確立が最優先されるべきことから、「有料」とすることで意見をとりまとめた。 また、有料とする理由としては、「徒歩児童との公平性の確保」・「中学校バスとの整合性」・「町の財政面と継続性のある事業の確立」・「公共交通の利用には受益者負担はやむを得ない」との観点から、これらを『有料』とする理由づけとすることで意見をとりまとめた。</p> <p>2 利用料の額について 現在、蓮野学区の藤寄地域などの低学年児童が循環バスを利用する場合、通常利用料の半額となる50円で利用していることから、次のとおり積算した。 なお、利用に際しては下校時に児童クラブを利用するなどの理由からバスを利用しない場合も想定されるため、片道利用と往復利用の額を設定することで検討したが、自己都合・風邪などの病気で利用しない場合もあるため、年間の額を設定するのではなく、現在の利用実態と合わせて乗車するごとに50円（回数券）を払い乗車することとした。また、定期券が良いという世帯もあるため、これも現在の実態に合わせて定期券での乗車も認めることで意見をとりまとめた。 なお、定期券の額は50円×年間の学校通学日数で積算した額とする。</p>	<p>【課題等】 有料とする場合、利用料を強制的に徴収できないと考えることから、バスに乗る・乗らないという選択については保護者に委ねることとなるが、このことについてどう考えるか。 また、この場合1人ないし2人での少数による徒歩通学児童の発生が想定されるが、この状況を委員会としてはどう整理するか。</p> <p>選択制とした場合、乗車希望を取った結果バスに乗車する児童が数名ないし低学年児童等に限定される場合も想定される。この場合は蓮野学区についてはバスの運行事業を見送り、これまで通り低学年児童を対象に循環バスでの登下校をするという場合も想定されるが、このことについて委員会としてはどう整理するか。 (ニーズ調査の結果を踏まえても今後検討が必要となる。)</p>

項目	前回までの意見の取りまとめの方向性	方向性から考えられる課題と課題への考え方
<p>4 利用者負担について</p>	<p>3 利用料の減免について 現在実施の中学校バスでは、「就学援助世帯」・「生活保護世帯」・「災害等による生活困窮世帯」を対象に減免措置していることから、小学校バス事業にも同様の措置を適用する。また、保育料や給食費などでは中学生までで3人以上の児童生徒が居る場合、第3子目以降を減免としているが、これも町の制度としてあることから小学校バス事業にも適用することで意見を取りまとめた。</p> <p>-----</p> <p>【主な意見】 無料で良い。近隣市も無料である。スクールバスにお金を払って乗るとい理由が見つからない。 財政面を考慮すると、事業を継続して実施していく過程において果たして無料でやっていけるのかが疑問。また、「徒歩児童との平等性」・「中学校バスとの整合性」を図る観点からも有料でもやむを得ないと考える。 有料で良いと考えるが、朝の登校時、夕方の下校時での運行の形態（下校時であれば2便ないし3便体制とか）が決まらないといくらが良いのかという額は出ないのではないか。金額ありきではなく、動く範囲を決めないと額は決められないと考える。 5人編成で登校する登校班の場合、そのうち3人がバス利用した場合2人だけで登校することになり、登校班が組めなくなる。</p>	

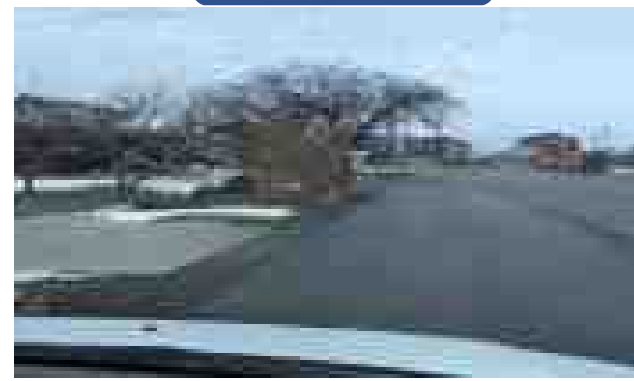
藤寄上通



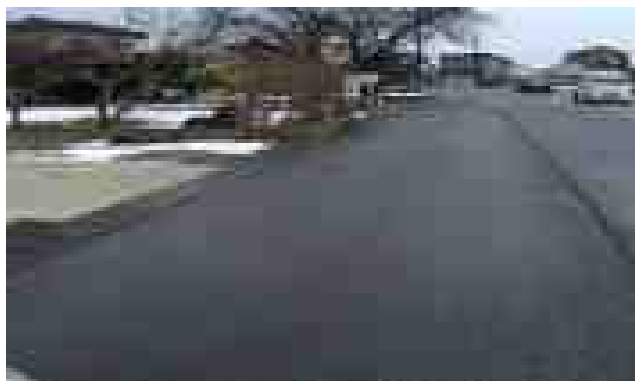
藤寄上通



天尾重建前



天尾重建前



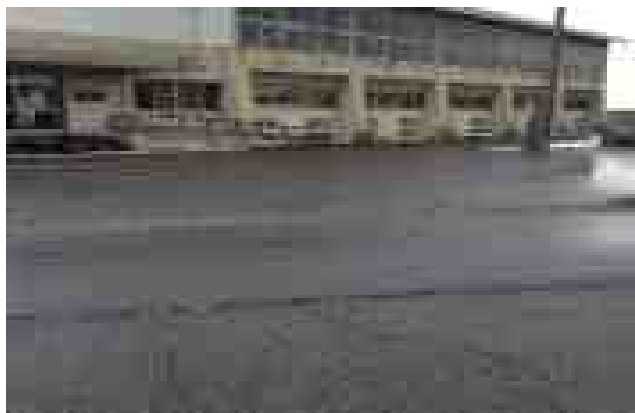
大夫興野



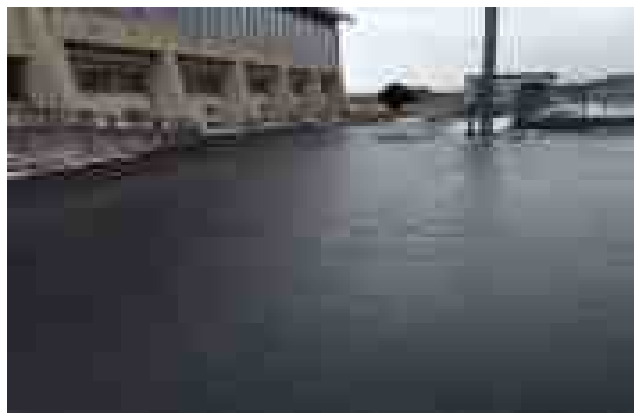
大夫興野



勤労者体育館



勤労者体育館



勤労者体育館

