

## 第3回 砂川市立小中学校統合準備委員会 会議記録

○日 時 令和5年9月5日(火) 18:00~19:41 (所要時間=1時間41分)

○会 場 砂川市役所 2階 大会議室

○出席者

【委 員】 18名

【教育委員会】 6名

【事務局】 5名

○傍聴者 3名

○議事記録

### 1. 開 会

2. 挨拶 統合準備委員会会長

### 3. 報告事項

- ・砂川市義務教育学校建設基本設計書(案)のパブリックコメント結果について
- ・砂川市義務教育学校建設基本設計書の策定について
- ・砂川市義務教育学校建設オープンハウスの開催について
- ・砂川市義務教育学校建設基本設計書(案)教職員説明会の開催について
- ・砂川市義務教育学校の学校名募集について

### 【議事の内容(要旨)】

事務局

・砂川市義務教育学校建設基本設計書(案)のパブリックコメント結果について  
基本設計書(案)のパブリックコメントは、7月6日から8月7日の1か月間、市役所他記載の7か所で実施しました。4人から4つのご意見が出されたので、寄せられた意見とそれに対する教育委員会の考え方を簡単に説明します。1つ目として、「建設工期の関係」及び「鉄骨建方のクレーン配置」の意見ですが、まず、「建設工期の関係」は、道内建築需要の高止まりや建設業の働き方改革など、工事施工にあたって厳しい状況であることは認識しつつ、国の補助金の要件として工期が2年間以内と制約があることなどを踏まえ令和8年4月開校を目指しているところであり、工期算定にあたっては、法定労働時間の許容範囲内での時間外労働も想定し、労務費の割り増しによる建設単価の導入も考えている旨の回答としています。また、「鉄骨建方のクレーン配置」は、大型クレーンの配置によりアリーナ棟の鉄骨建方は可能である旨の回答としています。2つ目として、音楽室に関わるものとなりますが、1つ目の「音楽室の準備室」は、楽器庫なども含めて実施設計において準備室の検討を行う旨の回答としています。2つ目の防音の関係は、2つの音楽室の間には、楽器庫などを予定しているほか各室の防音対

策も実施設計において検討を行う旨の回答としています。3つ目の「音楽室の配置」は、前期課程、後期課程ともに使用する特別教室は、2階に配置する計画としており、楽器の運搬等は、エレベーターを設置する計画としていたことから、そちらを利用していただく旨の回答としています。3つ目として、「同窓会資料室の設置」の意見ですが、「同窓会資料室」を設ける予定はありませんが、今後の実施設計において学校倉庫の中に一定のスペースを備えることを検討する旨の回答としています。最後、4つ目として、「体育館ステージの設備」に関する意見は、ステージ上のバトンや電気設備は、実施設計において詳細を設計する旨の回答としています。

事務局      ・砂川市義務教育学校建設基本設計書の策定について  
パブリックコメントを経て、当初の案のとおり砂川市義務教育学校建設基本設計書を策定しました。皆さんには別添2として、概要版をお配りしていますが、ホームページには設計書のすべてを載せております。

事務局      ・砂川市義務教育学校建設オープンハウスの開催について  
7月30日の日曜日に遊水地管理棟にて、防災フェスティバルに合わせ、オープンハウスを実施しました。当日は、模型やパネル、動画による基本設計の紹介に加え、義務教育学校の校舎の中をVRで体験できるコーナーも用意しました。模型や動画、パネルだけを見ていただいた方も多数いらっしゃいましたが、VR体験は、子どもからお年寄りまで、80名に体験していただき、体験された方からは、「大学のような学校」とか「早く通いたい」といった声が多く、非常に好評でした。当日は応援メッセージボードを設置し、義務教育学校に対してたくさんの応援メッセージを頂きました。

事務局      ・砂川市義務教育学校建設基本設計書（案）教職員説明会の開催について  
8月2日15時から市役所において、市内小中学校の教職員を対象に義務教育学校建設基本設計書（案）の説明会を行いました。意見収集会において、「教職員の意見も聞いてはどうか」との意見もありましたが、今回は学校を利用する側ではなく、運営していく側の教職員の方々から意見を伺う機会として開催しました。小中学校から21名の先生に参加を頂き、当初は1時間半程度の時間設定をしておりましたが、予定より1時間以上も延長して、たくさんの貴重なご意見をいただきました。頂いたご意見については、今後の実施設計に反映すべく検討していきたいと考えております。

事務局      ・砂川市義務教育学校の学校名募集について  
既に広報やホームページ、学校や保育所等での応募用紙の配付、小中学校保護者への一斉メール配信システムでの周知を行っておりますが、10月2日まで、義務教育学校の学校名を募集しておりますので、委員の皆様や、知友人へのお声がけなど、たくさんの応募となるようご協力をお願いします。

会長          オープンハウスのVR体験についてですが、私は、実際に体験して来ましたが、

本当にすごい学校だと思いました。応援メッセージにも「すごいです」と書かれていましたが、本当にこの学校が砂川に出来たら素晴らしいと思いました。子どものワークショップから大人のワークショップ、そして、今回、教職員から意見をいただき、多くの人達から聞いた意見が義務教育学校の設計に反映されていますので、期待いただきたいと思います。それから、学校名の公募ですが、私も必ず応募しようと思いますが、皆さんも新しい学校に対する強い想いがあると思うので、必ず応募してください。事務局、義務教育学校の設計に関して、発言をお願いします。

事務局 教職員説明会で教職員からいただいた意見を設計に反映して、より良く進めていきたいと思っています。

会長 委員から意見ありますか。

委員 基本設計書〔概要版〕の1ページ目、右下に地図が書かれていますが、計画敷地の北東部分は計画敷地ではないと思いますので、しっかり示した方が良いと思います。それから、義務教育学校の制服の話がたまに出ますが、パースでは、学校の中で遊ぶ子ども達が制服を着ていないので、もう少し擦り合わせた方が良くと思います。

会長 事務局、お願いします。

事務局 計画敷地は、指摘の通りですので、ホームページ等に掲載している基本設計書は差し替えて対応させていただきます。パースは、イメージですので、このままの制服を着用していない状態で容認していただきたいと思います。

会長 制服が決まっていれば反映出来たかもしれませんが、制服のイメージを変に与えないために変更はしないということです。

#### 4. 協議事項

- ①「砂川市スクールバス利用の手引き」の改定について
- ②スクールバスの運行について

##### 【議事の内容（要旨）】

事務局 ①「砂川市スクールバス利用の手引き」の改定について  
協議事項の1点目、「砂川市スクールバス利用の手引き」の改定ですが、議案の3ページをご覧ください。改定の理由としては、令和5年10月より、小中学校に新たな保護者アプリを導入するため、スクールバスの乗降車管理方法の変更に伴い、「砂川市スクールバス利用の手引き」の改定が必要となりました。この度、新たに導入することとなった保護者アプリは学校からの通知の他に、保護者から学校への欠席連絡など、学校と保護者間でのメッセージの送受信やGPSを活用した

スクールバスの位置情報管理が可能となります。また、アプリを利用して、スクールバスの運行をサポートし、スクールバスを利用して通学する生徒達の安全性を高めるという3つの運用が可能となり、1つ目、「スクールバスの乗降車管理」は、今まで運転手が紙媒体で行っていましたが、乗車証に印刷されたQRを乗降車の際に車内に設置されたタブレットに読み込ませることにより、データによる乗降車管理が可能となります。2つ目、「保護者への乗降車通知」は、1つ目と同様に生徒がスクールバスに乗降車する際に、乗車証のQRをタブレットに読み込むことで、保護者へ乗降車について通知されることとなります。ただ、入退室管理機能を応用して活用するため、保護者への通知文は「乗車しました」「降車しました」とはならない可能性があります。3つ目、「スクールバスの位置情報の表示」は、保護者が保護者アプリからスクールバスの位置情報を確認することが可能となり、道路状況による多少の遅延などを確認することが可能となります。

今後のスケジュールは、9月上旬に事務局による保護者アプリを利用した試験運行を行い、「砂川市スクールバス運行に関する要綱」を改正して、その後、10月上旬に生徒・保護者へ紙面にて保護者アプリの説明を行い、運用開始となります。

続きまして、「砂川市スクールバス利用の手引き」の改定についてですが、まず、1ページ目、「1 運行の基本方針」の上から2つ目の○、現行は「運転手に提示し、乗車証に記載の番号を運転手に口頭で伝えること。」となっておりますが、乗降車管理をアプリ機能で行うため、改正後は「乗降車の際に、スクールバス乗車証のQRを車内前方にあるタブレットに読み込ませてください。」としています。次に、3ページ目、「3 利用に関する注意事項」の「利用について」、上から3つ目の「・」に、経路の乗り間違いを防ぐため、「なお、乗車証は、経路ごとに色分けしており、経路①は【黄色】、経路②は【緑色】、経路③は【青色】、冬期部活動用は【白色】となります。」という文言を追記しています。次に、4ページ目、「乗降車時について」の上から2つ目の「・」、現行は「安全対策として必ず乗車証を提示し、乗車証に記載の番号を運転手に口頭で伝えること。」となっておりますが、こちらでも「安全対策として必ず乗車証のQRを車内前方にあるタブレットに読み込ませること。」としています。次に、5ページ目、「臨時運休・遅延について」、現行は「道路状況による多少の遅延の場合は、都度の連絡はしませんのでご了承ください。」となっておりますが、保護者が保護者アプリからスクールバスの位置情報を確認することが可能となるため、改正後は「道路状況による多少の遅延の場合は、都度の連絡はしませんが、保護者アプリからスクールバスの現在位置を確認することができます。」としています。次に、8ページ目、「5 スクールバス利用のきまり（生徒用）」の「乗車前」、上から4つ目の「・」、現行は「乗車証を提示し、乗車証に記載の番号を運転手に口頭で伝えること。」となっておりますが、改正後は「乗車証のQRを車内前方にあるタブレットに読み込ませること。」としています。同じく、8ページ目、「降車時」の上から3つ目の「・」、現行は「【下校便のみ】乗車証を提示し、乗車証に記載の番号を運転手に口頭で伝えること。」となっておりますが、改正後は「登下校便ともに乗車証のQRを車内前方にあるタブレットに読み込ませること。」としています。

す。皆さん、意見ありますか。

委員            タブレットに乗車証のQRを読み込ませるということですが、必ず乗車証を忘れる子がいると思いますので、忘れたときの対処方法を明記しておいた方が良いと思います。

会長            事務局、お願いします。

事務局            タブレットを使つての乗降車管理になりますので、乗車証を忘れた場合でも、タブレットを操作して、バスに乗車することは可能ですが、その文言を加えることで「乗車証がなくても乗れる」と思われると困りますので、事務局にて検討させていただければと思います。

会長            他、意見ありますか。この保護者アプリが導入されると、小学生でも安全にバスに乗車できると思います。園児は、毎日このようなアプリを利用されていると思いますが、どうですか。

委員            幼稚園では、このようなアプリはまだ使ってはいないのですが、以前から幼稚園でも、このようなアプリを導入して簡単に乗り降りの把握をしたいと思っておりましたので、とても良いと思います。他の幼稚園では、乗降車管理の安全性が問題になりましたので、小さい子どもになればなるほど必要なことだと思います。

会長            他、意見ありますか。

委員            私も乗車証を忘れる子どもがいると思いますので、他の地区で導入しているランドセルにセンサーを付けて、校門を通ったら、登校時間が記録されるアプリを活用して、バスに乗り降りしただけで乗降車時間が分かるようにすれば、子ども達は乗車証を提示しなくても良いですし、保護者もアプリから乗降車を確認できるので、すごく安心出来ると思いました。

会長            事務局、お願いします。

事務局            今回の経緯としては、学校での保護者アプリの導入に併せて、スクールバスでの活用方法がないかを検討し、入退室管理機能を使い、乗降車管理を行うこととしました。義務教育学校開校に向けては、スクールバスに小学生の子ども達も乗車することから、保護者への通知は安全管理の観点から必ず必要になると思いますし、現在のシステムについて、今後、どのような課題があるか検証していきたいと思います。

会長            他の地区では、ランドセルにセンサーを付けて、校門を通ったら、登校時間が記録されるアプリが実際に使われているのですか。

委員 その地区では、ほとんどの小学生のランドセルに小さなセンサーがついており、学校に入ったら、登校時間が記録されるアプリが使われています。

事務局 アプリ導入の検討段階では、QRを読み込ませるタイプ以外に、センサー型のももありましたが、費用面など様々な点を考慮して、現在のシステムを導入しました。

会長 他、意見ありますか。

委員 入退室管理機能では、「指定された停留所で乗降すべき生徒名」などを運転手が確認することはできますか。

事務局 各停留所のグループ分けが出来ますので、タブレットにQRをかざした時に「その停留所の生徒が乗った」「その停留所の生徒が降りた」ということは、運転手に持たせているスマホで確認できると思いますが、試験運行を重ねながら、そのような確認ができるのかも確認していきたいと思います。

委員 停留所がアプリの管理により指定されてしまうと、学校から直接友達の家までスクールバスに乗って行くということが制限されてしまうと思うのですが、その場合はどのような取り扱いになるのですか。

事務局 学校帰りに友達の家へ寄ることは認められておらず、必ず一度家に帰ることになっていますので、指定停留所でしか降りられません。ただ、登校便では指定停留所で乗る子が遅刻し、次の停留所で乗車できる場合に乗車することは認めています。

委員 それは、申請書を出せば、他の停留所で降りることが可能になるのでしょうか。例えば、両親が別々に住んでおり、帰る場所が2つある場合とかがあると思うのですが。

事務局 基本的には認めていませんが、特別な事情がある場合は、相談いただきたいと思います。

会長 他、意見ありますか。

委員 乗車時にQRをタブレットに読み込ませますが、降車時にもQRを読み込ませるのですか。

事務局 降車時にもQRを読み込ませます。

委員 それでしたら、スクールバス内の置き去り対策が取れていて、大変素晴らしいと思います。

会長

他、意見ありますか。それでは、利用の手引きに関しましては、また運用された中で変更はあるかもしれませんが、こういう形で進めさせていただきたいと思えます。

続いて、2点目、「スクールバスの運行について」事務局の説明をお願いします。

事務局

②スクールバスの運行について

協議事項の2つ目、「スクールバスの運行について」ですが、議案の4ページをご覧ください。現在、令和5年度の中学校統合を機に、中型バス3台を旧石山中学校区の生徒等を対象に、経路を3本、業者を2社で運行していますが、令和8年度の義務教育学校開校時には、中学生だけではなく、小学生も乗車対象となりますので、新たに決定しなければならないスクールバスの運用について、今後協議が必要となります。つきましては、議案上段記載の「1 今後の協議事項」について、上から「対象者の基準」「一般利用の有無」「利用料金について」「停留所の選定」「運行回数」や「学校休業日の運行」「その他事項」などについて本委員会でお諮りさせていただければと存じますが、現状、中学校のスクールバスが運行していますので、基本的には現行の考え方、取り扱いに準じたものを想定しているため、中には協議というよりは、確認のみをさせていただく内容もあります。また、下段の「2 検討スケジュール」ですが、協議の進捗により予定が前後する場合がありますが、記載のとおり予定しています。次ページ、「3 本会議の協議事項」になりますが、本会議では、義務教育学校に通う児童生徒が、どのような基準でスクールバスの乗車対象者となるのか、考え方や原案等を説明します。まず、「利用対象者の考え方について」ですが、文部科学省の「公立小学校・中学校の適正規模・適正配置等に関する手引」で示す、「通学距離による考え方」では、自宅から学校までの距離として小学校でおおむね4km以内、中学校で6km以内を公立小中学校の施設費の国庫負担対象となる学校統合の条件として設けており、この基準によって通学条件を通学距離によってとらえることが一般的とされています。加えて、この基準をもとに行った通学に関するストレス研究調査では、大幅なストレス増はなく、おおよその目安として妥当性があるとされていますが、気象等に関する要素を踏まえると、当該基準が各々の自治体で適正なのかどうか検討の余地があり、児童生徒の実態や地域の実情を踏まえた適切な基準を設定することが望ましいとされています。次に「通学時間による考え方」ですが、通学時間の観点から通学条件の基準を調査したものや、過去の統合事例を分析した研究内容によりますと、おおむね通学時間は1時間以内と設定している例が多いことが分かっております。ただし、交通機関の活用が毎日の徒歩時間を減少させ、体力低下等の課題を生じさせている事実もあり、長時間バスに乗った状態から学校での活動に入るために心身の状態を円滑に切り替えていく観点から、学校到着後に軽い運動を行う時間を設けている学校もあるようです。よって、適切な交通手段の確保及び長時間通学によるデメリットを一定程度解消できる見通しが立つということを前提として、通学時間について「おおむね1時間以内」を一応の目安としているようです。続いて、「各地域における主体的検討の重要性」ですが、各地域が抱える課題や実情は様々であることから、通学距離や通学時間も国の基準などをそのまま適用するなど、機械的に考えるのではなく、児童生徒の発達段

階、通学路の安全確保、道路整備や交通手段の状況、気候条件、学校統合によって生じる様々なメリット、通学時間が長くなることによるデメリットを緩和・解消する方策の可能性、その際の学校・家庭・地域・行政の役割分担の在り方などの観点を全体的に勘案して、総合的な教育条件の向上に資する形で、通学距離や通学時間の目安を定め、検討を行う必要があるため、砂川市も基本的な考え方は、国の基準が一般的ではありますが、気象等の影響や地域性を鑑み、基準の設定を考えているところであります。そして、次ページ、補足として、文部科学省が定めるへき地児童生徒援助費等補助金要綱において、通年で、小学生4km 中学生6km 以上を補助要件としていますが、豪雪地帯においては、降雪の見込まれる冬季期間に限定し、その半分の距離、小学生2km 中学生3km 以上も補助要件としています。以上の内容を勘案して、いくつかの基準別に利用対象者数を算出しましたので、確認いただきたいと思ひます。

1つ目は、おおむね小学生4km 以上・中学生6km 以上の場合ですが、この基準の考え方は、国の定める通学距離の基準であることと、通学距離に関する研究から、気象等による考慮要素が比較的少ない場合、この基準による通学で、ストレス増加は認められないことが挙げられます。ただし、砂川市は豪雪地帯に属しますので、適切な通学距離基準とは考えにくいとため、参考としてご確認いただければと思ひます。おおむね小学生4km 中学生6km 以上の場合、令和8年度の推計として乗車対象者が小学生134人、中学生44人の計178人となります。分布においては、旧石山中学校校区の児童生徒を中心とした分布となっています。

2つ目は、おおむね 1st ステージ1～4年生を2km・2nd ステージ5～7年生を3km・3rd ステージ8～9年生が4km 以上の場合ですが、砂川市が豪雪地帯であることを踏まえ、児童生徒の負担とならない、おおむね30分～1時間の通学時間であることや、体力の低下等のデメリット解消のため、義務教育学校開校後の各ステージや発達段階に応じた基準となっています。この基準は、乗車対象者が1st ステージ161人、2nd ステージ78人、3rd ステージ52人の計291人となります。分布は、先ほどの基準と比べると、対象地域が広がっております。

3つ目は、おおむね小学生2km・中学生3km 以上の場合ですが、冬季期間の通学支援を主軸とし、先ほど申し上げた、へき地児童生徒援助費等補助金における豪雪地帯の要件を準用し、年間通して負担の少ない基準となっています。おおむね小学生2km・中学生3km 以上の場合、乗車対象者が小学生249人、中学生82人の計331人となります。分布地域は、ステージ毎に設定した基準とほぼ同様ですが、対象者が約40人増となっています。以上が基準別の利用対象者数となります。

事務局案としては、以上の内容を踏まえ、【おおむね1st ステージ2km・2nd ステージ3km・3rd ステージ4km 以上】もしくは【おおむね小学生2km 以上・中学生3km 以上】のいずれかを原案と考えており、皆さんから意見をいただき、再度内部精査した上で最終案を提示したいと思ひます。

会長

本日決定するのではなく、どのような形が良いか皆さんから意見をいただきたいと思ひます。へき地児童生徒援助費等補助金における豪雪地帯の要件の2km・3km は夏場も適用されますか。

事務局 今回示した基準は通年で、その距離設定で乗車します。ただ、補助金の条件としては、冬期のみが対象となります。

会長 通年の距離設定ということで皆さん考えてください。前任の統合準備委員で「子どもの体力のことを考えて歩かせるべきだ」という考えの人もいましたが、親としては「スクールバスに乗せて欲しい」という意見が多いと思います。説明にもありましたが、「軽い運動をして授業を始める」というのは本末転倒だと思いますし、通学距離の話ですが「子どもの体力」も考慮しなくてはならないと思います。事務局案の【おおむね 1st ステージ 2 km・2nd ステージ 3 km・3rd ステージ 4 km 以上】あるいは【おおむね小学生 2 km 以上・中学生 3 km 以上】という形が良いのか意見を伺います。

委員 義務教育学校では、自転車通学が何年生から可能になるのかによって、距離設定が変わってくると思うので教えてください。

会長 事務局、お願いします。

事務局 自転車通学の対象学年は、小中一貫教育推進委員会で最終決定するというところで検討を行っていますが、現在は 2 案あり、1 つ目は現行通り中学校段階、いわゆる後期課程から自転車通学を認めるという案、もう 1 つは 2nd ステージである小学 5 年生から自転車通学を認める案で原案は考えています。あとは校舎の敷地内に何台分の駐輪場を確保できるのか、小学 5 年生から自転車通学を認めた場合に安全指導に係わる心配はないかなど、より精度の高い検討をしながら確定していく必要があると思いますので、まだ決定はしていませんが、一応、この 2 つの原案を想定しているところです。

会長 現在の自転車通学は通学距離が何 km 離れていれば許可されるのですか。

委員 許認可制度を取っており、申請があったら距離に関係なく受付けていますので、距離は何 km 以上とは定めていません。

会長 自転車通学が可能なのは雪のない時期だけなので、冬期間のことを考えると最大乗車人数の把握は必要だと思います。他、意見ありますか。

委員 小学生も 1 年生と 6 年生では体格も体力も全然違うので、大きく小学生・中学生と分けるよりは、1st・2nd・3rd ステージで分けた方が児童の体力差も考慮されていて良いと思います。

会長 他、意見ありますか。

委員 それぞれの地域を見ると、スクールバスを利用する人がほとんどの地域もありますし、スクールバスが利用できる人と利用できない人の境界線がある地域もあ

ります。また、小学校の低学年辺りは変わらない2kmだとして、一番変わってくるのは中学生が3kmなのか4kmなのかということですので、該当する地域の声を拾って考えるのが一番良いと思います。

会長 他、意見ありますか。

委員 【おおむね小学生2km以上・中学生3km以上】が子ども達にも親にもすごく良い案だと思うのですが、経費のことを考えると、夏は1st・2nd・3rdステージで分けて、冬は豪雪地帯なので乗車対象者を変えるというのが一番良いと思います。ただ、そうなると結構複雑になってしまい、中学生が間違えて小学生のスクールバスに乗ってしまったりするのが心配ですが、そこを管理できるのであれば、この方法が一番良いと思います。

会長 他、意見ありますか。

委員 今年度は、夏の暑い日が結構あり、そういう日に低学年に4km歩かせるのは可哀想ですし、親としても心配なので、「こういう時には、こういう利用もできます」という基準を新しく作っていただけたら親としては安心できると思います。子どもには、少し歩いて欲しいのですが、親としては、仕事をしているのでスクールバスに乗ってもらうのはすごく楽だと思います。仕事に出るときに一緒に車に乗せて学校に送った方が私も楽なので、私の子どもも車に乗って通学することが多いのですが、車通学は体力が落ちていることがすごくよく分かるので、夏は小学生を低学年・中学年と分けていただいて、冬は小学生2km・中学生3kmと分けるのが良いと思います。

会長 夏と冬で乗車対象者を変えることはできるのですか。

事務局 他の自治体の学校では、夏と冬で乗車対象者を変えているところもあるのですが、豪雪地帯等の学校を見ると、煩雑さ回避のために夏と冬で乗車対象者を変えない対応をしているところもありました。1年間を通して同じ乗車対象者としてい学校が多いのですが、夏期間に体力向上に寄与する条件というのは、非常に重要な意見だと思います。

会長 他、意見ありますか。

委員 2・3kmの案と4・6kmの案で変わってくるのが北光小学校地区の中学生と豊沼小学校地区の中学生だと思うのですが、できれば、ずっと2km・3kmでみんな乗れるようにして欲しいです。現在、旧石山中学校区に住んでいる5・6年生が中学校1・2年生になった時はスクールバスに乗れるのですが、翌年に義務教育学校が開校した時に通学距離設定によってはスクールバスに乗れなくなってしまいます。保護者としても、年の離れた中学生と小学生の子どもがいる場合に一緒にスクールバスに乗車できた方が安心だと思いますし、乗車対象者を決めるより

も全員乗車対象にした方が仕事も単純になって楽だと思います。

会長 他、意見ありますか。

委員 事務局から提示された【おおむね 1st ステージ 2 km・2nd ステージ 3 km・3rd ステージ 4 km 以上】と【おおむね小学生 2 km 以上・中学生 3 km 以上】を合わせた案が良いと思いました。夏が 1st・2nd・3rd ステージで分けて、冬が小学校・中学校で分けると子ども達にとって煩雑になり、分かりづらいと思います。そして、小学校 1 年生から中学校 3 年生までの体力面を考えても分けるのは当然だと思います。そこで、小学校 1 年生から 4 年生までの 1st ステージが 2 km、小学校 5 年生以上の 2nd ステージ・3rd ステージが 3 km という分け方が良いと思いました。

会長 他、意見ありますか。

委員 スクールバスの補助金を含めて現在運行している予算と【おおむね小学生 2 km 以上・中学生 3 km 以上】で運行した場合にどれくらいの支出になるのか分かりますか。

事務局 お配りはしていませんが、事務局では費用を算定していますので、次回の統合準備委員会で示したいと思います。また、国の補助金の関係では、1 点目に、スクールバスを購入する際に出る補助があり、中学校のスクールバス 3 台を購入する際に活用しています。基準として、バスの購入費の 1/2 以内、ただし、文部科学省の予算が限られているので、年度で上限が決められており、昨年度ですと 375 万円×3 台ということで補助金を得ています。2 点目に、自前のスクールバスを持たずに民間のバスを借りて運行委託をする場合に、運行委託料の 1/2 が補助される補助金があります。どちらかの補助金しか選択できないのですが、民間のバスを借りる場合の補助金は、統合後 5 年間限りであり、民間が所有しているバスを使っただけの委託が難しいということもありましたので、中学校のスクールバスを導入する際には買い上げでの補助を活用し、日常的な運行における補助はありません。

委員 距離設定を「4 km・6 km」と「2 km・3 km」と変えただけで、乗る人数がかなり違うので、そこも判断材料になると思います。

会長 【おおむね 1st ステージ 2 km・2nd ステージ 3 km・3rd ステージ 4 km 以上】という分け方に意見はありますか。

委員 晴見地区が半分に分断されており、「隣の家はスクールバスに乗れるのに、私の家はスクールバスに乗れない」という親同士のトラブルが発生してしまうのでないかと思いましたので、しっかりした線引きが大事だと思います。統合準備委員会でしっかりと検討をして、ルールを作れば、市民も生徒も納得してスクールバスを利用できると思います。

会長 乗車対象者が決まらなると、スクールバスの台数なども決めることができないので、本日は全員に意見を聞きます。

委員 砂川は、雪が多かったり、今年は特に気温が高くなったり、いろいろな自然現象があると思いますが、事務局で提案されている【おおむね1stステージ2km・2ndステージ3km・3rdステージ4km以上】と【おおむね小学生2km以上・中学生3km以上】の良いところ取りをして、子ども達が学校に着いた時に体力が尽きて息切れすることや、不安なくスクールバスに乗って通学してもらえることを基準に考えるのが良いと思いました。

会長 距離に関して、意見ありますか。

委員 地図を見ながら、通学路を考えていたのですが、晴見地区は、砂川高校の所から下って、また登って、なだらかに下がってという道をしており、歩道はそれ程広くはありません。そこを小学1年生が歩くと思うと、暑い日は辛いと思いますし、冬の吹雪いているときは、5年生くらいなら歩けるかもしれませんが、1・2・3年生は歩かせたくないと思いました。あとは、「1stステージ」「2ndステージ」という分け方が馴染むのかと思いました。それから、歩道が整備されていることも、かなり大事なことだと思います。全部の道を整備するのは無理ですが、推奨する通学路の除雪はしていただきたいです。

会長 他、意見ありますか。

委員 少し距離が違えばスクールバスに乗れたり乗れなかったりするということで、「子ども達にどのような力をつけさせたいか」と安全面を主軸に、「ある程度の緩さ」を持った基準を選択するのが良いと思います。

会長 他、意見ありますか。

委員 スクールバスの乗車対象になるか、ならないか辺りに住んでおり、親としては、中学生の子どもには「自転車なり、歩くなり頑張りなさい」と言えるのですが、小学校低学年の女の子が歩くとなるととても心配だと思います。できれば歩いて欲しいのですが、小学校低学年・中学年のように分けたり、冬は小学生2km・中学生3kmとするのが一番良いと思います。

会長 他、意見ありますか。

委員 小学校低学年から長い距離を歩くのも大変ですが、現在のいろいろな問題や社会のニュースになっていることを考えると、「1stステージは2km」という基準を決めながら、夏場の暑い日や冬場などに融通性を持たせながら組み合わせることが重要だと思います。

会長 他、意見ありますか。

委員 事務局案を見た時に、義務教育学校の区分なのか、小・中学校の区分なのかと  
考えて、事務局案の大元の基準が国の定めたものなら、国自体が義務教育学校を  
想定した基準設定になっていないので、小・中学校という分け方になったのだと  
わかりました。そのように、いずれの結論になったとしても、大元の基準から結  
論に至った経緯を説明できないといけないと思うので、大元の基準として「小学  
生・中学生」と分けるのが良いと思いました。

会長 他、意見ありますか。

委員 2つの事務局案が基本となって、細かいところを考えていくことになると思  
いますが、いずれの案を採用しても300人前後が毎日バスを乗り降りして、朝はほ  
ぼ同じ時間に学校に着くことを考えた時に、ステージ毎に乗車距離を分けるのは  
親切だと思いますし、通年利用と冬だけ利用する人を分けるのも良いと思いま  
すが、乗車対象者がとても多いので、細かい乗車パターンを作ると、毎朝乗車す  
る人を把握したり、冬期にスクールバスを利用するか半年に1回調査をしたり、事  
務手続きの煩雑さが発生する可能性があるということも考慮しながら一番良い案  
を検討することになると思います。そして、先ほどからも意見が出ているように、  
同じ地区なのに乗車出来る人と乗車出来ない人が発生しないように、距離をベー  
スに考えながら、ある程度「対象地区なので乗車出来ます」というような柔軟な  
考えで設定する必要があると思いました。

会長 他、意見ありますか。

委員 昨年、他の委員さんがお話しされていた「子ども達を歩かせたい」というのは、  
私も同じ考えです。なぜなら、毎日保護者が迎えに来て車で帰る子ども達、それ  
から帰りが遅いので保護者が迎えに来る学童の子ども達の体力がほとんどなく、  
運動会で行進の状態を見ていると、足が上がらない子ども達もとても多いので、  
このまま至れり尽くせりでスクールバスに乗ってしまうと「子ども達の体力向上」  
という面に不安を感じてしまいました。文科省が示している4km・6kmという距  
離は、10年後、20年後の子ども達の体力を考えたものなのだと思います。た  
だ、友達同士で歩くと「石を投げた」などの色々なトラブルが起きますが、そこ  
は学校が指導することだと思います。それから、冬は吹雪の中を歩くというのは  
安全面として難しいと思うので、できれば夏と冬で通学距離を分けるのが良いと  
思います。また、先ほどの説明を聞くと、乗車証を作ってしまうとスクールバス  
に乗る、乗らないは本人・家庭の自由だと思うので、「夏は歩いて、冬はバスに乗  
る」ということが出来れば良いと思いました。

会長 他、意見ありますか。

委員 安全面を取るか、体力面を取るかという話になりますが、昨今は安全面で懸念

される材料がたくさんあることを配慮すると、スクールバスに乗車した方が安全面は担保できますが、300人以上がスクールバスを利用することになるので、バスの本数も管理も、市として大変な決断をすることになると思います。皆さんが基準を選択できないのは、ここが難しいからだと思いますが、両方に問題点があることを押さえた上で、良いところに収めるのが良いと思いました。

会長 他、意見ありますか。

委員 「子ども達の体方面を考えて歩かせたい」という話をしていますが、義務教育学校になったら車で送迎する親がたくさんいると思います。この人数からすると、スクールバスをたくさん動かして、駐車場にもたくさん入ってくるとと思いますが、たくさんの自家用車が来るような場所も用意しなくてはならないと思いました。

会長 他、意見ありますか。

委員 中学校では、今年の4月からスクールバス3台の運行が始まっておりますが、いろいろな教育活動がバスの運行によって制限されています。「何時にバスが出るから、それまでに全て終わらせないといけない」という、今までのような「ちょっと伸びても良いか」という臨機応変な対応が難しく、スクールバスを前提に考えなければいけませんので、複雑な運行は避けた方が良いと思います。そして、部活動が終わったあとも部活便が出るのですが、スクールバスに乗る生徒達は急いで乗車し、それ以外の生徒達はゆっくり帰宅準備をしてから自転車で帰るので、自転車通学をしている生徒達は引き続き自転車通学をする方が都合が良く、旧石山中学校区の生徒達は別として、夏場は自転車通学をしている生徒達は、あまりスクールバスには乗らないと思います。また、スクールバスの中での生徒指導上の課題は、教員が乗車するわけではないので生徒間の様々なトラブルの発生や、中学生と小学生が同じスクールバスに乗ることのメリットとデメリットなど、中学生だけでも生徒指導上の課題が多いことも踏まえてスクールバスの運行を検討していく必要があると思います。

会長 生徒指導上の課題とは、どのようなことですか。

委員 不要物の持ち込みや乗車マナーのトラブルが多くあります。

会長 他、意見ありますか。

委員 歩く子ども達は歩くと思いますし、学校の近くでもスクールバスに乗りたい人や乗る事情がある人はいますので、臨機応変に対応しながらスクールバスの運行ができれば良いと思います。

会長 他、意見ありますか。

委員 まずは、基準を4km・6kmとしないことは共通認識だと思います。そこで、私

は、2 km・3 km を基準として、柔軟に対応するのが良いと思います。2 km・3 km 以上でも親が「歩かせます」と言えば、柔軟に対応して良いと思いますし、2 km・3 km を基準とすれば、あまり複雑にはならないと思いました。

会長 乗車対象者が決定すると、「大型バス・中型バス・小型バスをどのように走行させるか」というように次の検討に進み、全てが決定していくことになるので、今回のいただいた意見は大変貴重な意見となります。事務局、何かありますか。

事務局 安全面・体力面の観点や原案を組み合わせた案もいただきましたので、事務局にて整理し、提示できればと思います。そして、夏と冬の運用の変え方という意見をいただきましたが、スクールバスの運行台数を乗車対象者数から割り出すため、年間を通して「誰が乗車し、誰が乗車しないのか」を把握をしておく必要があるのですが、生徒の安全へ繋がってく部分だと思しますので、検討したいと思います。

会長 他、意見ありますか。

委員 委員の意見を聞いて、「冬期間で切り替えてはどうか」という意見がありましたが、ある期間からスクールバスに乗車出来る子どもと乗車出来なくなる子どもが出てきて、その境目は「雪が降ったら、積もったら」と曖昧な判断基準となって大変複雑になり、現実的ではないと思いますので、通年で何 km と決めるのが良いと思いました。そして、スクールバスに乗車出来ない子ども達がいるので、「冬期間に、近くに住んでいる中学生の子ども達が低学年の子ども達と一緒に登校してくれる」というような仕組みを検討していければ、スクールバスに乗車出来ないことへの安全面も考慮され、親も安心でき、スクールバスに乗車出来ないことに対しても納得いただけると思います。

会長 小学校区では、通学路が決まっていたと思いますが、義務教育学校開校後は、市内全域から現在の砂川中学校に通学してくるので、「本当にその通学路は安全なのか」という確認がいろいろと出てくると思います。先ほど「歩道が狭い」という話もありましたので、今はスクールバスのことしか話していませんが、歩いて通学する子ども達の通学路も事務局として考えていくことが必要だと思いました。

他、意見ありますか。それでは、次回、本日の意見を踏まえて、新たな事務局案が出てくると思いますので、また協議をお願いします。

## 7. その他

### 【議事の内容（要旨）】

- 会長                    それでは、事務局、「その他」をお願いします。
- 事務局                「その他」に入る前に、先ほど委員から義務教育学校の「バスの動線と歩行者の動線」という話がありましたので、「砂川市義務教育学校建設基本設計書【概要版】」の3ページをご覧ください。義務教育学校の北側にバスロータリーがあり、赤い矢印と青い矢印が駐車場の西側と北側の出入口にあります。青が歩行者と自転車通学の子どもの導線、赤が車の導線となっており、スクールバスはバスロータリーを通り、保護者の送迎は西側駐車場を使いますので、必ず車の動線と歩行者の動線がぶつからない計画になっていますので、安心していただければと思います。
- それでは、次回の日程ですが、現在、学校名を募集しており、次回の統合準備委員会では学校名の絞り込みを行いたいと思いますので、学校名の集計状況にもよりますが10月19日木曜日18時から大会議室で開催できればと思います。
- 会長                    学校名の募集は10月2日必着となっていますので、委員の皆さんからも応募をいただいた中で10月19日に開催させていただき、意見を伺いたいと思います。
- それでは、第3回砂川市立小中学校統合準備委員会を閉会します。皆さん、ありがとうございました。

以 上