

第5回福岡市学校規模適正化検討委員会 議事要旨

日 時：平成20年9月29日（月）午後1時30分～午後3時20分

場 所：アクロス福岡608会議室

出席者：検討委員会委員 15名（欠席0名）

教育委員会事務局 14名

1 開 会

（事務局） ただいまより、第5回福岡市学校規模適正化検討委員会を開催いたします。

今後の議事の進行につきましては、竹下委員長にお願いします。

（委員長） 今回で、5回目を迎えました。よろしくお願いします。

前は学校規模の適正化に関する基準的なことを議論いただき、小規模校についてはまとまったのではないかと思います。一方、大規模校については、まだ検討の余地があるという状況だったと思います。その議題につきましては、また議論をいただくということで、今日は、統廃合に伴う安全・安心な通学環境をどうしたら得られるかという、通学環境について検討していきます。重要なコミュニティの問題については、次回に議題を設定させていただきますのでよろしくお願いします。

今日は三つの議題が用意され、いずれも関連しておりますので、一括して説明をいただいた後に議論をお願いしたいと思います。それでは、議題1から3までの説明をお願いします。

2 議 題

（1）学校規模適正化と安全・安心な通学環境

（2）安全な通学路

（3）遠距離通学への対応

（事務局） 資料1，2，3の説明。

（委員長） それでは、意見交換を始めたいと思います。通学環境の問題は、統廃合を前提とした適正化の中で出てくる問題と、現状でも早急に対策を行うべき大きな問題の二つがあり、これらは関連していますので、分けて議論するのは難しいと思います。一緒に結構ですので、ご意見をお願いします。

（委 員） 資料では、交通事故の話だけでしたが、不審者対応とか、一人で歩くケースとか、通学における危険をどこまで想定しないといけないかという問題だと思います。それと、根源的なところですが、登下校の問題は誰が責任を負わないといけないかという部分を議論しておかないと、先に進んでもまた戻らないといけないのではないかと思います。様々な遠距離通学の場合に、経済的なコストだけではなく、色々なレベルのコストがあり、それをだれが支払うべきかという問題につながりますので、そういう点で意見交換ができればと思います。

（委員長） まず基本的なところを事務局に問い合わせたいということですか。

（委 員） というよりは、学校関係の方、または保護者、地域の方が登下校における責任をどのようにとらえられているかを伺いたいですね。

（委 員） 地域の者としては、原則としては、家を出てから家に帰るまで、学校が指導し責任を持つということが一番の理想ではないかと考えています。

（委 員） それだと、学校は生徒一人一人家まで付き添わないといけないことになりかねないですね。

（委 員） いや、付き添わなくてもいいんです。地域と学校であらかじめ話をした上で学校がある程度の責任を負わないといけないと思います。教育委員会が学校と地域を巻き込み、最終的にどこがどう責任を持つということを地域の方にも周知していくことが大事だと思います。

(委員) 登下校が保険の補償対象になっていることや、通学路の安全マップを作成していることなどを考えると、学校には責任があると思う一方で、全面的に学校だけなのかという思いもあります。不審者に遭遇した場合でも学校の責任となると、なぜそこまで責任を負わなければならないのかという気もします。様々な事件が起きたとき、特に小学校では子どもを家まで無事に送り届けないといけないという意識が強くなり働きますが、職員が全ての子どもにつくわけにはいかないのです。地域の方と連携し、交通量の多い箇所に立ってもらう等の協力を依頼して安全に努めています。

また、ニュージーランドでは、学校選択制が導入されていますが、保護者の責任で学校まで車で送迎しています。「親が送り迎えをして、それが当たり前です」と、そのような発想もあるのかと思ったことがあります。

(委員長) 日本でも保育園ではそうですね。園内での子どもの受け渡しは、責任の受け渡しです。

(委員) 通学路について事務局に尋ねたいのですが、例えば、ここは標準的な道で安全だから通ることをお勧めしますよというくらいのことなのか、また、設定した通学路を通らずに事故に遭った場合どうなるのですか。

(委員) 保険の適用から言えば、原則として通学路から外れていたらだめだと思います。

(事務局) 通学路は学校の安全管理下のもとに設定するという法令上の定めがありますが、実際には学校だけではできませんので、地域の方やPTAの方の協力を得ながら行っています。また、通学路ではない道を通ることについては、通常の経路が工事中である場合、道路の状態がよくない場合、児童生徒が自身の負傷で病院などへ通院する場合など例外的に認められているケースもあります。通学路以外での事故に対する保険適用も、必ずしも適用されないわけではなくてケース・バイ・ケースで、適用される場合もあります。ただ、原則としては、学校とPTAと地域が連携し点検した上で、交通量だけではなく、警察とも連携し、犯罪の可能性が低いのかどうかという視点も含めて通学路を設定しており、決められた通学路を通るのが原則だと考えています。

(委員) 子ども会が学校で行事を行う時は、学校まで通学路を通って来るように指導しています。帰宅時も同様に指導していますが、別の場所に立ち寄って事故に遭った場合は、保険が適用されない場合が多いようです。通学路は道路としての物理的な面もありますが、仲間と一緒に動く集団での活動という面もあり、そこを外れると何らかの私的な要素で道を外れたのではないかと判断される傾向があります。

また、交通安全推進員は通学路上の決められた場所で指導を行い、他の場所に立つことはほとんどありません。そういったことから、通学路は決められたとおりにと、学校も地域も指導しています。

それと、先ほどの保険の件ですが、以前PTAの保険というのがありましたが、保護者だけの保険ですか。

(委員) PTAの保険というのは、市のPTA協議会で掛けている保険だと思います。その中で、夏休みのプール開放事業についても保険を適用しています。プール開放事業は学校の授業ではありませんが場所は学校なので利用する子供は通学路を通ってやって来ます。PTA関係の事業であるという理解で保険の適用範囲を拡大し、プール開放事業に参加する時の通学路での交通事故についても、保険を適用できるようにしました。だからといって、何かあったときに保険を掛けている市PTA協議会が責任をとるという意識はないと思います。

先ほども話がありましたが、私は、登下校時の責任は親にあるのではないかと思います。

(委員) 地域によっては、子ども会が夏休みのプールに連れていく場合もありますが。

(委員) 子ども会のメンバーはPTA会員だと広い意味でとらえ、保険が適用できるようにしています。だからといって、保険を掛けているところが全ての責任を負うということではなく、保険をつけておいたほうが良いという発想で、責任の所在ではないと思います。

(委員) 資料の中に博多小学校の通学路の地図がありましたが、一人一人の自宅からの通学路という決まりなのですか。それともこの線にあるように、この道路は通学路ですよというくらいの意味なのですか。各児童の自宅から決められた通学路までの道路はこの図には記載されていませんが、そこはどうなっているのでしょうか。一人一人ではなく、あくまでも、この道路から学校までが通学路という設定ということなですか。

(事務局) 一人一人です。

(委員長) この地図の茶色の線の概念ですね。

(事務局) 表示されている通学路は基本となる通学路です。それで、一人一人の本人固有の通学路というのは、校区地図の中に家から学校まで、その固有の通学路を書き込みます。往路と復路が別々になるケースもあります。例えば母親が病院に勤めている場合などは、学校から母親の勤務場所の病院に寄りそこで母親がアドバイスをし祖父宅に帰る、など様々な場合がありますが、あくまで固有のものです。1部は学校に提出し、もう1部は自宅の冷蔵庫に張ってもらいます。だから、ある意味で学校と家庭との契約関係と申しますか、軽い意味での契約関係をそこで生じさせます。したがってお互いに遵守義務があり、事故が起こったときには、そこを中心に探すという了解のもとに設定したのが通学路と言えると思います。

(委員) よくわかりました。

(委員長) 本当によくわかりました。ちょっと誤解していました。

(事務局) そういう意味では、保護者にも責任はあるのではないかと思います。

(委員) そうだろうと思います。地域や学校で見守るというものはあるでしょうが、原則的には保護者ではないかと思います。

(委員長) そういことですね。地図上の茶色は基本通学路、その上で通学路指定そのものは個別通学路ということですね。二重構造になっているということですね。

(委員) 学校では通学路に自宅から一番近いところから出て、そのあとは、ほかの子供と一緒に登下校しなさいと指導をしています。ただ、ケース・バイ・ケースで、子供が直接自分の家ではなくていろいろなところに帰ることが多いので、その場合は行きと帰りが違ってきます。また、地域の方からの助言で、朝はたくさん通勤の方がいて安全だが、子供たちが帰る時間は人通りがなくなるから、帰りはこの道は通ってはいけませんというような、細かいところもありますので、どこを通ってどういうふうに通学させますというものを保護者が学校に提出し、それを学校で1部、保護者で1部保管します。

例えば、子どもが家に帰ってきていない場合、保護者は家からその通学路に沿って学校に向かっていき、学校側は学校を出発点としてその道に沿って子供を探す形をとります。あるいは、台風が来る場合には、その決まった通学路を通れば、保護者が迎えに来たときに必ず保護者と会えるというような形の指導をしています。そういった意味では、子供たちの安全を図る指導上の責任は学校にあると思います。不審者その他については、今、福岡市で行われている安全・安心なまちづくりというものがあり、まちそのものが安心で安全になるような取り組みが進み、組織が立ち上がっていくことも一方では必要になってくる気がします。

(委員長) 要するに、地域との体制ですね。

(委員) 地域そのものが安心・安全なまちづくりのため、町の中ではお互いに顔見知りになり、挨拶をして、挨拶をしない相手は校区内の人ではないかなというようなちょっとした用心をしましょうとか、そのようなまち全体の体制が整っている場合は、みんなで見守るということが可能になってくると思います。だから、一つの校区で、そういったまちづくりを地域と連携して行うというのが、子供たちの通学路も含めた上での一番安全な取り組みだと思います。

(委員) 安全・安心のまちづくりですが、コミュニティ関連施設のあり方検討会が10月に出す市長への答申の中に、全校区で安全・安心まちづくりを実施するという項目が入っていますので、おそらく比較的早い時期に安全・安心まちづくり委員会が、全校区にできるのではない

でしょうか。また、7区の会長会でも、そういう検討はしていきたいと思います。

(委員) やはり地域コミュニティと子供たちと一緒に考えていないと、安全・安心というのは非常に難しいと思います。ほかの学校に自由に行けるとかいうことになると、そこでのコミュニティ、保護者、大人たちとの関係が非常にとりづらくなってくると思います。

(委員) 通学路でよく思いますが、幅の広い道路では、交通量などにより横断歩道の青信号の間隔が、短いところや長いところがあります。そうすると、通学路として指定してある横断歩道の青信号の間隔短かいと、生徒の何人かは長い信号のほうを通ったりしています。色々な面を考慮して通学路を決めても、生徒が守らない場合もあり、難しいこともあると思います。

(委員) 通学路の設定で、年度当初に通学路の調査をし校長が通学路を決定すると、資料にもあり、交通事情の変化等に対しては年1回の部分で対処できるのではないかと思います。これは毎年度必ずやられているのですか。

(委員) はい、毎年必ず実施します。

(委員) 事情に合わせて、多少は通学路が変わったりすることもあるのですか。

(委員) 特別な状況が起きれば別ですが、小学校の場合はあまり変わると子供が混乱しますから、なるべく固定しています。ただ、大きな工事のため工事車両が通るようになったり、不審者情報等があった場合は、その部分を避けて通るよう指導はします。通学路を変えるときは、何人かで実際に歩いて、本当に変えるほうがいいのかどうか十分に協議をする必要があります。保護者によっては、変えることで危険性が増すと感じる方もありますので、皆で協議して変えることを原則としています。

(副委員長) その調査は、必ずPTAや地域の交通安全の方と一緒にやるということですね。

(委員) そうです。保護者にここをこう変えようと思うがどうかと打診する時には、子供たちが登校するとき職員と保護者で立って、何人ぐらいそこを通るのか、通ったらどう混雑するか、信号でとまったときに歩道にはみ出す子はいないのか等を全て確認した上で、変えたほうが安全か変えないほうが安全かを協議します。変えたほうが安全であれば変え、随時見守ります。たった一人でも勘違いして違う方向に進んでしまえばかえって危険になるので、学校と保護者と十分に話し合っていきます。

(委員長) それで、資料にある一斉点検事業ということにあたりますか。

(委員) 点検事業等も行うし、変更を行う場合は、別に、ある一定期間を決め、指導等を行います。

(委員長) 地域の見守り活動というのは、地域ごとで取り組みはかなり違いますか。

(副委員長) 違います。今はスクールガードの取り組みが多いですね。

(委員) やはり、随分違うと思います。学期が始まる時期には、交通安全だけではなくて、公民館だよりで広報を行い、地域の方にも見守りを依頼します。そうすると、出勤時などに子どもを見守ってもらえます。近ごろは、安全・安心なまちづくりの関係で、腕章をすとか帽子をかぶるとか、普段の昼間でも買い物するとき等、意識を持って子供を見守っていくことが、少しずつ浸透していると思います。

(委員長) 登校時だけではなく、下校時にもこの見守り活動をやられていますか。

(委員) 買い物に行くときも、腕章はつけています。

(委員長) 地域の日常的なことなんですね。

(委員) 私の校区もスクールガードという腕章をつくって、買い物に行くときも、どこかへ出かけるときも、全部つけてくださいとお願いしています。やっぱり抑止力になります。

(委員長) 人的体制が必要だということですね。

(副委員長) 留守家庭の子供を一人一人送り届けるところまでしてある校区もあります。

(委員長) 留守家庭子ども会の帰りは遅いですからね。

(委員) 先ほど、外国の例を挙げられましたが、保護者が車で迎えに来るところが増えてきました。ただ、日本の場合は駐車場等いろいろ問題があります。

- (委員) 共働きの場合もあり、非常に難しいと思います。地域で見守っていくのが基本ではないかと思っています。
- (委員) 地域の見守り活動では、よくスクールガード等の腕章をしている方を見かけますが、市全体ではどのくらいの割合ですか。地域によって差があるのではないかと思います。
- (事務局) スクールガード養成講座等をやっているところもありますし、一番多いのは「子ども見守り隊」という形で、老人クラブを中心に地域でのボランティアを組織してあるところで、ほぼ全校区にあると聞いています。
- (委員) 通学路は学校と保護者との間の一種の契約のようなもので、地域の意見を聞き毎年更新していくという基本的な考え方からいえば、登下校の基本的な責任は保護者にあるが、その指導上の責任は学校にあり、それを支える町全体の安全・安心の責任は地域にあるという、三者それぞれに応分の責任があるということが理解できました。通学区域の見直しや統廃合で遠距離通学になったときには、通学距離が伸びることで、自転車通学になったり、一人で歩く部分が増えたりと、学校の指導上の責任が少し増えると思います。それから、保護者の責任というか、保護者の負担はかなり増えると思います。そこに行政が、例えばバスの問題などの財政的な支援をどこまでできるのかということも出てきます。難しいと思ったのは、スクールガードなど今までそれぞれの地域で独自に取り組んでいたこと、町というのは時間帯によっても死角があるということ、さらに、コミュニティ同士の境界線の話でそれを越えて通学しないといけないこと等、そのリスクは非常に膨らんでしまうと思います。
- 遠距離という今日のテーマで考えたとき、責任がどう増えて、そこにどう対応できるのか少しご意見をいただきたいと思います。
- (委員長) 資料3では、二つ問題があると思います。一つは統廃合した場合に通学距離が長くなる場合の対策面の問題と、もう一つは、現在でも小学校で12%、中学校で13%の学校で子供たちが、2キロ、3キロ以上の遠くから来ており、統廃合の問題より先にどう解決するかという、二つの問題が出ていると思います。対策まで含めた問題提起が事務局からされていますので、少し意見交換をしたいと思います。
- (委員) 遠距離通学をされている保護者からの要望は、ほとんどが近くの近隣校に行かせてくれという意見なのでしょうか。例えば11%とか13%もありますが。
- (事務局) ケース・バイ・ケースだと思いますが、若干近いというような場合は、強い希望はないと思います。ただ、圧倒的に近いケース、例えば、指定学校までは1キロ半ぐらいあるが、隣の校区で500メートルぐらいの近いところに学校がある場合などは、何故近い学校に行けないのかという要望や問い合わせが、非常に多くあります。
- (委員) それは理解できますが、例えば、資料にある小学校の約600人の保護者の反応というか、この保護者の何割ぐらいが変更の要望を持っているのかわかりますか。
- (事務局) 実際にアンケート等をとったことがありませんので、具体的な割合等はわかりませんが、それほど多い割合ではないのかもしれませんが、先ほどからご議論いただいているように、原則的には徒歩で通えるということで通学路も設定していますし、地域の方や保護者が中心になっていろいろな活動をしていただき安全な通学環境の確保もできていますので、それに基づいて徒歩で通学しているというのが現状ではないかと思います。先ほども言いましたように、別の学校が極端に近い場合、なぜ行けないのかという問い合わせは多数あります。
- (委員) 資料の地図に西陵小と今宿小がありますが、西陵小のすぐ横に点があり、3.2キロかけて今宿小に行っています。地域によって違いがあると思いますが、図だけでいくと、「これだけ見たらどう考えても西陵小のほうが近いから、校区の線引きを見直せばよかったのでは」という意見が出そうです。しかし、今宿小は昔からある学校で、西陵小が新しくでき校区の線引きを行う際に、西陵小が近くても、「いや、うちは今宿に行きます」とか、「いや、うちは今までどおり今宿でいいです」等と地域住民の方から意見が出たと思います。東区でも青

葉小と多々良小の間で、青葉小のほうが距離的には若干近いが、多々良小は古くからあって、青葉小は人口が増えて新しくできた学校です。だから、これも校区の線引きを考えたときに、「いや、うちは昔から多々良だから、今さら変えてもらったら困ります」というような話もあったのではないのでしょうか。このようなことも、遠距離通学の一因にあるのではないのでしょうか。

(事務局) 非常に正確なご指摘です。地域コミュニティの生い立ちと、小学校区というのは密接な関係があり、ご指摘のとおり、今宿小の後に西陵小が下山門小から分離する形でできています。もともと住んであった方は合意ができていたものと思います。ただ、この地域は西陵小に近いところに山の斜面を切り開いて新興住宅ができたため、後から転居されてきた方から西陵小に行くことができないのかというご要望があることは確かです。先ほどの東区の青葉小の件もそうなのですが、もともと住んである方は多々良小という認識をお持ちですが、後から転居してこられた方は、やはり青葉小のほうが半分ぐらいで行けるじゃないかというようなことがございます。やはり、地域性があり、理由はさまざまです。

(委員) 以前にも話しましたが、校区と町内会が違っている地域があり、一昨年ぐらいに、町内会も小学校区に合わせたのですが、昔からお住まいの方は「いや、自分の学校は違う」と強く主張されたりします。だから老人会はどこ、これはどこというようにいびつになって、いろいろ大変な状況です。

要は、子供のことと地域コミュニティが絶対に100%一致しないといけないのかということ。子供を中心に教育環境や安全性とか考えたときには、非常に難しい問題です。どこもここもということではなくていいのですが、場所によってはあるのではないかと。それを全部一律で、距離や校区の線引きだけで決めるのは難しい気がします。

(委員長) 資料3の2ですが、小学校の表で、今問題になっていることを数字にしたものがこれです。遠距離でバスを使用している子供たちがかかなりいるということです。もしそれを近隣の小学校に行けるようにすると、かなり解消できる。しかし、校区はコミュニティの拠点にもなっていますから、一義的に変更することはなかなかできないので、ある程度、保護者の選択によって指定学校を変更することをやって、近い小学校がいいということであれば、それを許可するかどうかということだと思います。

(委員) 全くそのとおりだと思います。もともと通学区域制度というのは、一般論として大きな線引きはするけれども、個々の子供にとって過剰な負担になる場合には指定学校を変更できるという仕組みであり、どういう場合が過剰な負担かと考えて、最初に地理的な負担と身体的な理由というのが出てきているわけです。ですから、その原則をまさに応用すればいいという、今の例でいえばそういうことだと思います。

(委員長) そうですね。だから、今日の資料の7ページに、この2キロ、3キロを超える地域の考え方について指定学校変更許可区域を設定してみてもどうかという提案が事務局側から出ています。これは統廃合に関係なく、今でも子供たちがこれだけ遠距離通学になっているのであれば、早急に手を打つのがいいかなと私は思うのですが、いかがでしょうか。

(委員) 地域の立場から言わせていただくと、子供が隣の学校に行ってしまうと見守るのが大変になってしまうという問題があります。

(委員長) 確かにそこは大変ですね。

(委員) 大変です。それで、地域の意見としては、そういうことには反対ですね。

(委員長) 要するに、校区の線引きはきちんとしてほしいということですね。

(委員) はい。線引きをやり直すなら構いません。線引きをやり直さずに、どちらにも行けるというのは、地域としては絶対に反対です。地域が子供と一緒にいる行事ができなくなります。

(委員長) 歴史的なプロセスがあって校区の線が決まっており、その線を動かすこと自体が今は非常

に難しくなっているのも事実です。そのために子供たちが遠距離通学になっているという実態もあるということです。しかも地図をみると、新しい町ができたところの周辺部で起こっています。もしこの考え方がはっきりすれば、今後、統廃合を行うときも同じような考え方を適用すればいいということだと思いますが、いかがでしょう。小学校のこの表2は結構苦しいと思いますが。

(委員) 2キロや3キロ歩くのに、子どもはどのくらい時間がかかりますか。

(副委員長) 30分くらいじゃないでしょうか。

(委員) 3キロで30分ですか。

(委員長) 30分で行けるでしょうか。もう少しかかりそうですね。

(副委員長) 2キロで30分ぐらいですかね。

(委員) 2キロで30分。結構大変ですね。

(委員長) 30分歩くとなると疲れますね。やっぱりその辺が限界でしょう。地域の問題は、次回議論しますので、今日の論点に戻りますと、遠距離通学は、小学校・中学校ともにあり、学校の位置の偏在による影響が強いということで、それを少し解消するだけで大部分が解決できるのではないかという考え方だと思います。ただ、先ほども保護者から希望が出ているのかという話もありましたが、保護者の意識が非常に重要ですから、意識調査もやった上ではと思います。

(委員) 学校の現場としてはどうですか。

(委員) 学校自体が校区の真ん中になのがほとんどで、校区の端にあったり、他の校区内にある学校もあります。

町名からすると、自分の校区と書いていても別の校区であったりとか、色々な状況があります。子供たち自体は近くの学校のほうが安全だと思います。先ほどから言われていますが、新しく転入してきた方は近くの学校に行きたいという思いがあるようです。

(委員) 新1年生が入学してきて、新しく越してきた方からは、「うちはどこどこ小学校のほうが近いのですが、変えることはできますか」という質問が必ずあります。ところが、どんなに遠くても、「自分もこの学校を出たから」とか「おじいちゃんも出たから」とか言われる保護者の方もいます。

地域の方の問題になりますが、遠くであろうと何であろうと、その学校に通っている子供には全て地域行事の参加案内を出すという地域もあれば、校区内に住んでいる子供たちはほかの学校に行っても行事の案内を出す、参加は自由ですよという地域もあります。校区に住んでいる子供たちと学校に来ている子供たちは、すべて校区の運動会や校区行事には参加の案内を出しますから誘ってきてくださいという地域もあります。

私立学校や特別支援学校に行っている子供たちもいますので、そういった子供たちがその学校でないからといって、地域の子供会行事に参加できないのはおかしいという発想で、子供会では全員が加わるようにしてもらっています。例えば兄弟で、上の子は校区の学校だけど下の子は特別支援学級のある学校に行っているとなったら、下の子は参加できないとなってしまうので、それはおかしいと考えて、全員そこで参加できるようにしてある地域もあります。見たことない子供たちが学校に遊びに来ているなどと思ったら、近くの私立学校に通っている子であったりします。色々なことがそれぞれの地域で行われています。

(委員) いや、この問題は親の考え方によると思います。私立学校に行かせている保護者に案内しても、「うちの子供は、その学校に行っていないので関係ない」と言われます。そういう例もあり、何をしても、地域は非常に難しい面があります。

(委員) 先ほどの意見は、保護者のとらえ方ではなく、地域がどのように子供たちを地域コミュニティに受け入れるかという問題だと思います。子供たちがその学校でないからといって、地域の行事に参加できないのはおかしいというのは、とてもいい発想だと思います。この校

区に住む子供たちはみんな一緒に育ちましょうということなので、そういったとらえ方をすれば、通学路は子供にとっての安全を重視して設定できるのではないのでしょうか。

(委員長)

日常的な安全性ですね。

(委員)

全く、そのとおりなんですけど、実際には、遊びの中でグループをつくる時は校区外の学校に行っている子はなかなか入れません。子供会は、今おっしゃったようにどなたでもいいですよというスタンスですが、基本的には町単位と校区単位とあり、そのときに声をかけても友達がいなくてという感じで仲間に入り切れないというのが実情ではないかと思います。

(委員)

学校選択について議論したときに、町内会から生徒を見守る代表の方を出していただいているんですが、校区の境界に住んである方は、両方の学校に行かないといけなくなるのではないかという問題がでていました。

また、小さいときからかかわりを持って育てる子ども会は、住んでいる校区単位で考えるのかなと思いますけど、保護者は通っている学校との関係意識があり、学校とのかかわりの部分で、地域の意識と保護者の意識が少しずつ出てくるのかと懸念しています。

(委員長)

小学校と中学校で、事情がかなり違うのかもしれない。

(委員)

通学区域を弾力化したら、中学校では厳しい部分があります。保護者は、小学校では家から近いという選び方をされますが、中学校では別の選び方をされるので、かなり難しいところは出てくる気がします。

(委員長)

中学校の遠距離通学の実態が資料の3ページにありますけど、指定校を近い学校に変えるだけで半分ぐらいが解消できるというデータになっています。

また、自転車の事故がないというのは、結果的には非常によいことだと思いますけど、本当にそうなのかとという不安もあります。実際にはどうですか。

(委員)

自転車通学を許可しているのは、市内で4校だけですが、交通安全指導はきちんとしています。さらに、毎学期初めにはブレーキがきくかとか、ランプはどうかとか、ステッカーは貼っているか等、自転車の検査もしています。

(委員長)

ヘルメットも必ず着用ですか。

(委員)

もちろんヘルメットも買わないといけません。そういう指導をされていて、死亡事故はないのですが、接触程度のけがは、年に一、二回はあります。それと交通量が増えて道路状況が変わったりしてくると、先ほどの議論の通学路の見直し等も絡みますけど、事故防止のために再検討ということもありました。また、どこまで自転車通学を許可するかの線引きの問題が出てきます。何キロ以上と決めても、隣の家はよくてうちはだめなのかと。その辺の対応が大変です。

(委員長)

特にボーダーのところですね。運用が難しいですね。

(委員)

事故より、何とか自転車に乗らせてくれという要望が多いですね。

(委員長)

バス通学の問題も、検討委員会のかかなり早い段階で委員の中からご指摘がありましたが、実態としては、約200人で遠距離通学者の4分の1位ですね。費用負担をどうしようかという話は別にして、中学生自身の通学方法としてどうでしょうか。

(委員)

費用負担を考えなければ、中学生のバス通学は別に問題はないと思います。

(委員)

中学校のバス通学と自転車通学を地図で見ると、自転車通学をしている金武中、元岡中、玄洋中、早良中は通学に必要な路線バスがほとんどないから自転車ということですね。

(委員)

そうです。

(委員)

博多区の席田中や春吉中は、逆に自転車で通わせると危ないのでバスを利用するということでしょう。ですからバス通学の方が安全だということですね。現在、バス通学をしている中で、子供たちに問題行動があるかといったら、その報告はないんでしょう。

(委員)

ないですね。

(委員)

では、費用の問題ですね。

- (委員) それと、部活動のことがあります。バスが1時間に1本しかなかったら、合わせられないですね。
- (委員) 春吉中ではバスは頻繁にあります。
- (委員) 北崎中や元岡中のように、自転車しかないというのはどうかと思います。
- (委員) 四国では、中学生はほとんど自転車通学です。遠い生徒で7キロぐらい。宮崎県ではスクールバスが多いですね。
- (委員) 資料では、小中学校のケーススタディの事例2で通学費用の助成という項目があり、新たな財源確保が必要とありますが、例えば小学校の例だと966万、全部に出すと2515万8千円とかいう具体的な数字が出ていますが、現在、助成はされてないのでしょうか。
- (事務局) 今はすべて保護者の負担です。
- (委員) そうすると、新たな財源確保が必要になるとわざわざ書いてありますが、簡単にできるものですか。
- (事務局) 難しい質問ですが、3,500万から4,000万弱になりますので、現在の市の財政状況を考えると、そう簡単に右から左に用意できる金額ではないと思います。
- (委員) 以前の会議でもありましたが、福岡市の財政状況の懐の寂しさを教育予算のところでいつも感じています。教職員の給料は国と県で負担しているはずですが、学校が一つあれば、そこで子供たちがきちんと生活できるようにするために費用が色々要ります。そういった費用は市が負担していると思いますが、小学校・中学校で平均して年間1校当たり、学校を維持するための費用というのはどのぐらいか、この際知っておきたいと思います。いずれは、統廃合にも関連して出てくるかと思っています。次回でも結構ですので、資料をお願いします。
- (委員) そこまで広げてしまうと、学校の耐震化などではかなりのお金がかかるわけですので、資料は出していただくにしても、今は通学に関しての費用、例えばバス通学等が子供にとって必要であるということが確認できれば、そのために予算をどのように配分するかという問題ですから、限られた財源であっても、必要であるという確認がとれば、財源を確保しないといけないということだと思います。
- (委員) 春吉中学校は1人当たり3,800円、2人の兄弟では7,600円必要になります。義務教育で経済的負担が大きいのは問題なので、財源の問題は市議会にお願いしたい。
- (委員) 極端に言うと、学校を変えれば済む問題ですね。
- (委員) 春吉中の場合もそうですね。
- (委員) 警固中学校に通えればどうでしょうか。
- (委員) 中学校の校長は、小学校区を何校区も持つと大変らしい。家庭訪問や校区との関わりを考慮すると、4校区もあつたら大変です。
- (委員) 警固中学校は現在、3小学校区ですか。
- (委員) 警固小学校と赤坂小学校の2小学校区です。
- (委員) 警固中学校に変更しても、やっぱり2キロあり、遠いですね。高宮中のほうが近いが、南区になりますね。
- (副委員長) 中学校でのバス通学は子供たちには特には負担になっていないというお話でしたが、小学生ではどうでしょうか。低学年の子どももいると思いますが。
- (委員) 小学校でも、バス通学が負担になっているとは、特に聞いていません。とらえ方なのですが、バスには発車時刻があり、それに乗らないと間に合わないとか帰れないとかいう状況があるため、送り迎えする立場としては、時間が限定されて助かるということもあります。保育園などと同じですが、その時間帯に合わせて保護者の方は行動ができます。そういった意味でも、小学校では、特にバス通学で困っているという報告は受けていません。指定学校変更の場合でも、バス通学している場合もありますが、それに対しても保護者から問題があるとの報告は受けていません。

- (委員) 今現在、小学校の通学手段としてバスを利用しているところは、やはりバスで通学しないと難しいというところだけですか。
- (副委員長) はい。近隣に近い学校があれば徒歩で行ける場合もあると思うので、やはり指定学校変更があるといいと思います。遠い学校だからバスで行っていると思います。
- (委員) 先程のケーススタディと予算も絡みますが、通学の指定というものをどうするかを議論しないといけないですね。そして、費用というのはその次の話です。指定学校の変更許可を個人単位でするのかどうかというのを、まず決めないといけないと思います。
- (委員) 小学校のバスの件ですが、今おっしゃっていただいたように、改めてこの学校名を見るとバスのほうが明らかに安全ですね。
- (委員) そうです、安全です。
- (委員) 高速道路や大きな道路があって横断するのが困難な場所を通らないといけなかったり、一定期間すごく人通りが少なく寂しいところを通らなければならないというようなところが、大体バスに指定されているみたいです。バスに乗せたほうが安全というわけです。
- (委員) 資料3の2ページですが、例えば多々良小に名子と蒲田から100人がバス通学となっていますが、このエリアでは1年生から6年生まで全員バスで通っているのですか。
- (事務局) 基本的にはバスで通学していると思います。
- (委員) 保護者に判断を任せてあるのですか。
- (事務局) 通学路となっている道路が、歩道を通れなかったり、ダンプカーが通ったりとかしていませんので、基本はバスで通学されていると思います。
- (委員) 少し違う角度から話をしたいでしょうか。資料を見ると、近いところの学校に行ければという子供たちはたくさんいるわけですが、もしそれで行った場合に、選んだ先の学校がより大規模になったり、元の学校がより小規模になったりという可能性もありますよね。
- (委員長) そうですね。それもシミュレーションしないとわからないですね。いろいろな事情があるにせよ、小学校でのバス通学というのは気になります。近いところに行けば解消する問題は、解消してあげればと感じます。それは選択の問題を含め、保護者の意識をとらえ、どのように具体的に運用していくかについて、もう少し研究しないといけないと思います。
- それから、資料の3ページですが、中学校でも、小学校と同じような論理で指定学校変更制をとれば、バス通学の半分ぐらいは解決します。ただ、中学校の場合には、小学校のように簡単ではなく、いろいろな問題を含んでいるような感じがします。
- (委員) 今後、コミュニティの議論をするのでしょうか。
- (委員長) はい、そうです。
- (委員) 統廃合というのは、地域が問題です。地域にどう納得してもらうかが問題です。地域が反対すると、どうしようもなくなります。
- (委員) 資料のケーススタディのところで「通学区域の弾力化」という用語が使われていますが、「通学区域の弾力化」というのは、学校選択まで含む非常に広い範囲の概念なので、むしろ「学校指定の変更」というふうに書いたほうがすっきりします。個別の学校指定の変更か、地域としての許可区域かという書き分けをしたほうがわかりやすいと思います。
- (事務局) アドバイスありがとうございます。指定学校の変更という扱い方が正確だと思います。
- (委員長) バス通学の費用負担についてはいろいろ意見がありましたが、この委員会として何か要望するという観点から意見を集約してもいいと思います。実現の可能性があるかどうかはいろいろな議論があろうと思いますが、いずれにしても、周辺部の小規模校について統廃合した場合に、通学環境をきちんと確保する上ではバス通学は考えられます。今もありますが、さらにそれが統合により広がるわけですから、当然バス通学をやらざるを得なくなります。それに対して費用負担をどうするか、この委員会として財源確保を求めたいというような取りまとめも可能だと思います。今日、費用の数字が出ておりまして、小学校、中学校それぞれ

これくらいかかるんじゃないかなろうかということが示されておりますが。

(委員) 資料の金額は、指定学校変更は行わず、今の現状での数字ですか。

(委員長) 事例3がすべてやった場合。事例2が、指定学校変更と費用助成と二本立てでやった場合です。事例2だと小学校で約1,000万ぐらいですが、適正化の仕組みがまだできていませんので、もう少し数字的には多くなるかなという感じはします。

(委員) 指定学校の変更ができれば、金額は安くなるのではないのでしょうか。

(委員長) 統合により、安くなる場合と高くなる場合と両方出てくると思います。

(委員) 就学援助の方には、通学費の補助はないのでしょうか。

(事務局) 通学距離が小学校4km以上、中学校6km以上の場合と特別支援学級に在学する場合で、公共交通機関を利用する場合には、交通費の援助があります。

(委員長) 今日は何かを決めるという段階まではいきませんが、通学環境についての論点は整理できたと思います。博多小学校の事例を通して、統合から10年たっても軽い事故が1件あっただけということは、そこでやられた方式、具体的には学校が通学路を指定して、父兄との間で契約を交わし、それも基本通学路と個別通学路という二重の構造を持ち、その上で地域の援助をいただいて通学環境を整備するという、経験に基づいた福岡市全体のやり方で体制を整えば通学環境の確保はできるという議論はできたと思います。細かい問題はいろいろあると思いますが。

2点目は、遠距離通学をどうやって解消するかという問題ですが、指定学校変更制を採用すれば、現状の遠距離通学の子供たちの半分ぐらいは解消できるということも確認できました。小学校については、進めたらどうかという意見が強かったと思いますが、中学校ではいろいろな事情があり慎重な対応が必要ではないかという意見だったと思います。このことについても、親の意識調査を行う等、もう少しデータを整理しながら対応を決めてみてはどうかということにまとまりたのではないかと思います。

さらに、もう一点は、費用分担の話が議論されましたが、通学の費用、要するに統廃合に伴うバス通学の費用分担のあり方については、今後、考えていくというようなことではなかったかと思います。そういう議論がなされたということ記録に残しておきます。

いよいよ次回ですが、一番難しいと思いますが、校区の線引とまちづくりとの関係です。校区の線引きをなかなか自由に変えることができない事情の中で、この適正化の問題と校区のまちづくりの問題をどういうふうに考えるかという検討を次回お願いしようと思っております。

それでは、今日は通学環境について、ちょっと突っ込んだ事務局側の提案もありましたが、検討し意見交換を行ったというところでとどめたいと思います。どうもお疲れさまでした。

(事務局) 竹下委員長、ありがとうございました。

次回は、要求がありました経費の問題等も含めて資料を用意いたします。

これをもちまして、第5回福岡市学校規模適正化検討委員会を閉会いたします。

本日はどうもありがとうございました。