

**第 8 回**

開催日時	平成26年6月10日（火）19:00～20:30		
開催場所	茨城町役場 2階 大会議室		
出席者	委 員	中村忍, 和家貴之, 小橋康德, 美野田龍敬, 小松崎育, 田家英雄, 田中真琴, 川越信行, 池田晃一, 吉川博久, 山本香織, 中根絵美, 東崎紀子, 佐久間知美, 吹野久美子, 小林一裕, 會沢勇夫, 井野由美子 (敬称略, 順不同)	
	傍聴者	0名	
	その他	村田教育次長	
	事務局	学校教育課再編担当	
会議次第	<p>【議事】</p> <p>1 スクールバスについて</p> <p>2 その他（次回開催等について）</p>		

**第8回 茨城町立小学校統合準備委員会 会 議 要 旨**

- 1 開会
- 2 委員長あいさつ

第8回目の委員会を開催することになった。本日の議題はスクールバスについてであるが、皆様から忌憚のない意見をいただきたいと考えているので、協力のほどよろしくお願いします。

3 議事

**議事（1）スクールバスについて**

委員長

それでは、議事に入ります。

議事（1）スクールバスについて、事務局からの説明を求めます。

## 事務局

スクールバスの導入を検討するにあたり、まずは利用対象地区を決定したいと考えている。利用対象地区が決まれば、スクールバスの利用対象者数やスクールバスの必要台数が確定し、児童をどのような運行ルートで送迎する必要があるのかについても協議できる。したがって、本日は、スクールバスの利用対象地区をどの範囲にすべきかという1点に議題を絞り、皆様には様々な観点からご意見をいただきたいと考えている。

まず、青葉中学校で運行しているスクールバスの概要について説明する。青葉小学校のスクールバスについて協議していく中で、今後どのようなことを決める必要があるのかが把握できると思うので、参考情報として説明する。

スクールバス導入の目的は、通学の安全確保と統合により遠距離通学となる生徒を救済するためである。利用対象者は、通学距離が9kmを超える地区（宮ヶ崎第4区、宮ヶ崎第5区、宮ヶ崎日進区、網掛区、昭和区）から通学し、かつ、スクールバスでの通学を希望する生徒である。利用対象地区が9kmを超える地区と定められた理由は、中学校が統合しても通学距離が変わらない桜丘中学区の生徒については、従来どおり自転車で通学してもらおうと判断した一方で、統合により通学距離が延びる梅香中学区の中で、桜丘中学区の最長通学距離である9kmを超える地区の生徒については、スクールバスによる救済が必要であると判断したためである。

現在、スクールバスの利用者数は30人であり、1日あたりの運行回数は登校時2回及び下校時2回の計4回という状況である。運行ルートは、青葉中学校から奥谷十字路を通り過ぎ、海老沢十字路を右折、城之内十字路を左折し、宮ヶ崎・昭和方面へ向かい、いばらき聖苑前の農免道路を通り県道に出て、網掛・海老沢を通り青葉中学校へ戻るというもので、途中に3ヶ所の停留所を設置している。

利用料は、利用者1人につき月額3,000円である。ただし、8月分の利用料は徴収しない。なお、同一世帯において、同時に2人以上の利用者がいる場合には、2人目以降の利用者に係る利用料は半額に減額される。また、登校時のみ又は下校時のみ利用する場合にも半額に減額される。

当町には、通学距離が6km以上の地区から通学する生徒に対し、距離に応じて補助金を交付する制度があるが、スクールバスを利用して通学する場合にはこの補助金を交付しないこととしている。以上が、青葉中学校で運行しているスクールバスの概要である。

では、スクールバスの利用対象地区について検討するにあたり、遠距離通学とはどの程度の距離を指すのかであるが、それについて文部科学省が示す一つの目安ともいえる法令がある。義務教育諸学校等の施設費の国庫負担等に関する法律施行令というものがあり、その第四条において、適正な学校規模の条件は「通学距離が、小学校にあつてはおおむね4km以内、中学校にあつてはおおむね6km以内であること」と示されている。ただし、これは目安ともいべき数値であり、あくまでも利用対象地区を検討するうえでの参考程度に捉えていただければと思う。

次に、他の自治体におけるスクールバスの運行状況について説明する。まず、スクールバス通学の利用基準であるが、距離を基準としている行方市や城里町は2km以上を、笠間市は3km以上を対象と定めている。また、児童宅から停留所までの距離は、平均が0.3km～0.5km程度、最長が0.

8 km～1.5 kmである。スクールバスに乗車している時間は、学校に近い児童の場合は5分程度、遠い児童の場合は30分程度である。1日あたりの運行回数は、1台のバスを小学校と中学校で共用している水戸市の例を除き、他の4つの自治体は登校時1回及び下校時2回の計3回である。下校時に2回運行するのは、低学年と高学年で下校時刻が異なるためである。そして、授業参観や運動会等の学校行事が行われる際には、土曜日や日曜日であっても運行しているという状況である。

他の自治体のスクールバスの運行状況について説明したが、今度は視点を町内に移し、現段階では統合する予定がない長岡小学校と大戸小学校に焦点をあて、この2校の通学距離がどのような状況であるかについて説明する。ご存じのとおり、石崎小学校、広浦小学校及び長岡第二小学校の3校は、平成28年4月に統合し、現在の長岡第二小学校を統合小学校として開校する計画であるが、その際にも学区は拡大するため、青葉小学校と同様にスクールバスを導入する予定である。

しかし、統合しない長岡小学校と大戸小学校は、特段の理由がない限りスクールバスを導入する可能性は低いと言えるため、2校の通学距離の状況は、町内の小学校の通学距離のバランスを考慮し、青葉小学校のスクールバスの利用対象地区を検討するうえで有益な情報だと考える。平均通学距離は、長岡小学校が1.8 km、大戸小学校が1.5 kmである。また、各学区において、最も遠い地点までの距離を測ったところ、長岡小学校の場合は谷田部区で3.5 km、大戸小学校の場合は大山原区で3.8 kmであった。

次に、昨年6月に関係学区内の小学校、幼稚園及び保育園に在籍し、当時の4歳児～小学4年生の保護者を対象に実施した小学校統合に関するアンケートの結果について説明する。このアンケートの結果については、第2回統合準備委員会の会議の際に配布したことがあるが、今回は、スクールバスの利用対象地区を検討するにあたり、参考になり得る情報のみを抜粋して紹介する。

「お子様の健康や体力増進などをふまえ、何kmぐらいまでは徒歩で通学させたいとお考えですか」という設問には、2 kmと回答した方が55.0%、3 kmと回答した方が34.9%であった。さらに、「統合小学校はスクールバスを導入する予定ですが、スクールバスは何km以上から利用するのが良いと思いますか」という設問には、2 kmと回答した方が26.4%、3 kmと回答した方が46.1%であった。

また、「スクールバスの利用に際し、不安に感じることはありませんでしたら記入してください」、「小学校の統合に関し、期待することや不安に感じること」という設問に対する回答の中から、スクールバスの利用対象地区を検討するにあたり、参考になり得る意見等についても資料に掲載したので各自ご覧いただきたいと思う。

次の資料は、スクールバスの利用対象地区を検討するにあたり、青葉小学校から各地点までの想定される通学路、そして、その通学路をたどった場合の距離、行政区の境界線、4校の登校班が集合している場所及び人数等、必要な情報を地図上に落とし込んだものである。そして、利用対象地区を検討するにあたり、3つの案を地図上に示した。

1つ目の案は、徒歩通学のエリアは駒場小学区とし、それ以外のエリアはスクールバスのエリアとする案である。

2つ目の案は、徒歩通学のエリアは駒場小学区の他に、青葉小学校から3 km圏内に一部又は全部

のエリアが入る行政区，具体的には川根小学区に属する奥谷区，上野合小学区に属する古宿区及び秋葉区，沼前小学区に属する本郷区も含めたエリアとし，それ以外のエリアはスクールバスのエリアとする案である。しかし，この案では，3 km圏内に行政区の全域がほぼ丸ごと収まるのは，駒場小学区以外では本郷区のみであり，奥谷区，古宿区，秋葉区については行政区のエリアが広いことから，遠い地点に至っては5 km以上あるような所も徒歩通学のエリアに含まれてしまう。

そのため，3つ目の案として，奥谷区と古宿区と秋葉区については行政区内に線を引いて，3 km圏内のエリアと3 km圏外のエリアに分けて考え，駒場小学区の他に，本郷区の全域，奥谷区と古宿区と秋葉区の3 km圏内に入るエリアも徒歩通学のエリアとし，それ以外のエリアはスクールバスのエリアとする案を考えた。

アンケートの結果では，児童の健康や体力増進をふまえ，スクールバスを利用するのは何km以上が妥当かという設問に対し，2 km又は3 km程度が良いのではないかという回答が多かった。駒場小学区は徒歩通学のエリアとし，それ以外のエリアはスクールバスのエリアとする案は，概ね2 km前後で線引きする案に相当すると思う。そして，駒場小学区の他に，本郷区の全域，奥谷区と古宿区と秋葉区の3 km圏内に入るエリアも徒歩通学のエリアとし，それ以外のエリアはスクールバスのエリアとする案は，概ね3 km前後で線引きする案に相当すると思う。

徒歩通学のエリアとスクールバス通学のエリアの線引きを，何を基準にして行うのかは非常に難しい問題である。青葉中学校のスクールバスの利用対象地区について検討した際には，行政区の真ん中に線を引くと，同じ行政区内で通学手段が異なる状況を生み出し，生徒や保護者の間に不満や問題が生じる可能性があるとして，行政区の境界線に沿って線引きをした経過がある。もちろん，小学校と中学校の協議では諸条件が異なるため，通学距離や安全性等を考慮して，行政区の真ん中に線を引くことも当然あり得る状況だと考えている。

最後に，先程説明した3つの案でスクールバスの利用対象地区を決定した場合の，スクールバスの利用対象者数やスクールバスの必要台数がどの程度になるかの試算について説明する。

これは，今年度の児童数を基にして試算したものであるが，仮に，概ね2 km前後で線引きした場合には，スクールバスの利用対象者は470人であり，30人乗りのバス（25人が乗車すると仮定）だと19台，40人乗りのバス（35人が乗車すると仮定）だと14台になる見込みである。

また，概ね3 km前後で線引きした場合には，スクールバスの利用対象者は396人であり，30人乗りのバス（25人が乗車すると仮定）だと16台，40人乗りのバス（35人が乗車すると仮定）だと12台になる見込みである。

さらに，駒場小学区の他に，本郷区と奥谷区と古宿区と秋葉区の全域を含めた一部広域になる案の場合には，スクールバスの利用対象者は385人であり，30人乗りのバス（25人が乗車すると仮定）だと16台，40人乗りのバス（35人が乗車すると仮定）だと11台になる見込みである。

ただいま説明した3つの案は，あくまでも今回の協議のたたき台として提案するものである。これらの案はあくまでも案としてそれに囚われることなく，周囲の方から耳にしている意見や各地区の実情等をふまえた意見等を基にして，様々な観点から協議をお願いしたい。

委員長

議事（１）スクールバスについて、事務局からの説明が終わりました。本日は、スクールバスの利用対象地区をどの範囲にすべきかという一点に議題を絞り、一人一人に意見を述べていただきたいと考えている。

委員

私の家は駒場小学区内にあり、駒場小学校までの距離は1km弱である。また、統合して青葉小学校に向かうことになっても通学距離は1.4km程度であり、いずれにしても徒歩通学になるのは明白である。そのような立場からは、スクールバスの利用対象地区について意見を申し上げにくい。

委員長

先程、事務局が説明したのはあくまでも案であり、本日中に線引きの基準を採決するわけではない。極端な話であるが、通学距離が1kmしかなくてもスクールバスを利用させてほしいという意見であっても構わないので、様々な角度から意見を述べてほしい。

委員

うちの子には、雨の日でも風の日でも徒歩で通学させている。小学生の時に歩かずに、いつ歩くのかという思いがあるので、基礎体力をつけるためにも歩くのは必要だと考える。

委員

学校等を停留所にして、そこまでは徒歩で通学させると良いと思う。また、自宅から停留所までの距離が多少遠くなるとしても、スクールバスを利用させてもらえた方が良いと考えている。

委員

私の家は下土師宿区にあるが、この地区の子供は川根小学校まで路線バスを利用して通学している。また、ここから青葉小学校までの通学距離は4km以上になるため、スクールバスが利用できないと通学できないと思う。

委員長

低学年の児童の場合には、特に安全面が重要であり、安全面を考えると徒歩よりはスクールバスで通学させた方が安心できると思う。

委員

道が狭いことに起因した接触事故などは、スクールバスを利用することによってクリアできる。私も小学生の時には3km近い距離を歩いて通学していたので、歩くことが大切だというのは重々承知している。しかし、万が一車にひかれたり、誘拐されたりということを見ると、スクールバスで通学しておけば間違いないと考える。

副委員長

できれば、自分の家を例にした意見だけではなく、青葉小学区全体を考えた場合にはどうすべきかという意見もあわせていただきたいと思う。

委員

私が前に赴任していた小学校では、全校の3分の1の児童がスクールバスで通学していた。スクールバスによる通学で非常に困ったことは、放課後の活動が制約されたということである。例えば、

下校時のスクールバスの発車時刻が3時54分である場合、3時54分までに学校全体の全ての活動を終わりにしなければならなかった。青葉小学校にスクールバスを導入するという事は、それと全く同じ状況になるということである。

また、学校を預かる者としては、スクールバスで通学する子供達の体力をつける機会が失われることを懸念している。安全はもちろん最優先に考えなければならないのだが、あまりにも安全を追求し過ぎると体力づくりの機会が失われる。では、どこで体力をつけるのかを考えた時に、中学校に入学してから体力をつければ良いのでしょうか。やはり、歩くことが子供達にとっての一番の体力づくりになるし、小さい頃から危険な場所を知っておくのも大事な事だと思う。

危険な場所については、行政に何らかの対策をとってもらうため、保護者から何らかの働きかけをしても良いのではないかと。安全を優先に考え過ぎるがあまり、結果的に子供達の行動範囲を狭めてしまうと様々な場面で不利益も生じると思う。できれば、地域や行政の皆様の力添えをいただきながら、子供達が安全に自力で歩ける範囲を広げられると良いなと考えている。

先程、保護者を対象に実施したアンケートの結果について説明があった。しかし、この結果をそのまま受け止めるべきかという点については疑問に思う部分がある。徒歩で通学する距離やスクールバスを利用するのに妥当な通学距離は、2km～3km程度が妥当なのではないかという結果だが、これは先程意見を述べていた保護者の皆様と同じように、全体を視野に入れて回答した結果ではなく、自分の子供のことを考えた時にはこう思うという視点から回答した結果なのではないかと感じている。したがって、全体を視野に入れて回答したものと、個々の事情を考慮して回答したものとでは、結果が異なるのではないかと考える。

アンケートで寄せられた声はもちろん酌むべきであるが、子供達の体力面や安全面等についても考慮しつつ、基準となる距離について協議できればありがたいと考えている。

委員

スクールバスの台数があまりにも多くなると、スクールバスの脇を通る徒歩通学の児童が事故に巻き込まれないかが心配である。以前の会議で、校門を通る際には徒歩通学者とスクールバスの動線は分離されていると説明を受けたが、通学途上においては交錯する箇所もあると思うので安全面が心配である。また、通学距離3km程度で徒歩とスクールバスのエリアの線引きをすると、途中で全く人が通らないような危険な箇所もあると思うので、そうしたこともふまえるとどのように線引きをすべきなのか整理が難しいと感じている。

委員

例えば、本郷区や秋葉区については、現在それぞれ通学している沼前小学校や上野合小学校に通学するよりも青葉小学校に通学する方が近くなるのであれば、現状どおり徒歩で通学することが可能なのではと考える。反対に、青葉小学校に通学する方が遠くなるのであれば、スクールバスで通学すれば良いと思う。

委員

通学において、安全が最優先だといっても安全の確保には限界があると思う。先程意見があったように、身の回りのリスクを感じ取れるように育てるということも大事だと思う。いくら安全を追

求してもきりがないと思うし、ハード面を整備し過ぎると子供達の精神が育たないとも思う。

統合準備委員会で最終決定した内容について後悔することがないように、しっかりと協議できればと考えている。

委員

沼前小学区について述べると、通学距離3kmで線引きをした案では、本郷区のみが徒歩通学のエリアになる想定である。保護者の皆様に確認しないと分からないことだが、この案が採用された場合、本郷区の皆様は沼前小学区の中で我々の区だけがスクールバスのエリアから除外されたという思いになるのではないかと感じた。統合にあたり、一から全く新しいものを検討するというよりは、各学区単位で検討すべきものもあるという実情を考えると、感情的な部分も斟酌して協議しないと様々な面で不満が出てくるのではないかと感じている。

スクールバスでの通学になることで一番心配していることは、やはり子供達の体力についてである。あまりにも遠い地区には当然スクールバスを導入する必要がある、そのエリアを確定させるためには線引きを行わなければならない。しかし、その線引きの基になる距離について、アンケートの結果を参考にすべきなのはもちろんなのだが、先程意見があったように、回答していただいた方の意図を斟酌せず、その結果をそのまま受け止めて判断しても良いのかという点については、私も疑問に感じている。

委員

私の子供には、小学校まで4.5kmあるところを通学させている状況であり、長い距離であっても徒歩で通学させたいと考えている。スクールバスで通学すれば、誘拐の危険を回避できるなど防犯面においては有効だと思うが、交通事故についてはスクールバスが衝突事故を起こすこともあり得るので、絶対に安全とは言い切れない部分があると思う。

ある程度の距離は歩かせたいという思いはあるのだが、駒場小学区以外の保護者はスクールバスで通学させたいと考えている方が多いと思うので、スクールバスのエリアは駒場小学区以外のエリアとすれば良いのではないかと考える。

委員

秋葉区に住むある保護者の方から、スクールバスの運行はどうなるのかと聴かれた。その方の子供は小学1年生で、青葉小学校に通学することになれば、現在通学している上野合小学校に向かうよりも距離が遠くなるうえ坂道があるなど、通学は大変になるという話であった。もし、青葉小学校から3kmの地点に境界線が引かれ、自分が住む地区がスクールバスのエリアに該当しなかった場合には、おそらく停留所になるであろう上野合小学校まで徒歩で向かい、そこからスクールバスに乗せて登校させたいという話であった。

先程概ね2kmの案、概ね3kmの案、一部広域の案と3つの案が示され、もし2km案になった場合には、30人乗りのスクールバスは19台必要になるとの説明であった。事務局に確認しておきたいのだが、仮に2kmの案で決定した場合には、予算的な話も含めてこの案を実現することは可能なのだろうか。仮に決定しても、予算的な問題でこれだけの台数を導入するのは難しいと判断されると、この場で協議している意味がなくなると思う。

## 事務局

ただいまの質問の回答になるかどうかは分からないが、まず、先程示したスクールバスの必要台数は、それぞれの案でスクールバスの利用対象地区が決定した場合に、想定される利用対象者数を試算して、それを基にして人数割で試算した参考的な台数であり、予算面については一切考慮していないデータである。我々事務局は、皆様の協議で決定したことを基にして、財政当局と交渉して実現に向けた作業を進めるのであって、現段階で実現可能か不可能かの話をしてしまうと何も議論ができなくなると考えている。

したがって、現段階では、スクールバスの台数についてはあまり考えずに協議した方が良い意見が出るものと考えている。もちろん、スクールバスの台数が少ないことに越したことはないが、それを前提に協議するのではなく、子供達の通学距離、体力面、安全面など本質的な内容に基づいて協議をしていただくとありがたいと考えている。

## 委員

実現できることを前提として意見を述べると、駒場小学区は徒歩通学のエリアとし、それ以外のエリアはスクールバスのエリアとする案が最も保護者に説明しやすい案だと考える。

## 委員

私は上野合小学区の鳥羽田区に住んでおり、子供は上野合小学校まで3km弱の距離を歩いて通学している状況である。子供会の行事等の際には、スクールバスに関する要望等がないか尋ねているが、距離的に考えて鳥羽田区には当然スクールバスが導入されるはずだと思っている方がほとんどであり、利用対象地区の話より、停留所がどこになるのかという話が先行しているのが実情である。

したがって、事務局から利用対象地区を検討するための資料を示され、どうすれば良いかを考えさせられているというのが正直なところである。

## 委員

例えば、利用対象地区の境界線を3kmできっちり引こうとすると、通学距離以外で考慮すべきことがある際にそれらをうまく整理できず、協議の収集がつかなくなる可能性がある。そのため、境界線を引く際の通学距離は「3km」とするのではなく、「概ね3km」という捉え方をする必要があるのでないかと考える。境界線ぎりぎりの地区については、児童や保護者に登校班等の実情を確認したうえで、個別に対応する必要があると思う。

線引きの基準となる通学距離が決まらなると協議が先に進まないのであれば、「概ね3km」という境界設定を最初の段階でしておき、境界線ぎりぎりの地区への対応はその後に判断していけば良いと思う。「概ね」という考え方の中で、柔軟に対応しながら協議を進めていけば良いのではないかと考える。

## 委員

線引きをする際には、通学距離だけで判断するのではなく、道路の状況など周辺環境も考慮する必要があると思う。また、自宅は徒歩通学のエリアに立地するが、登校班の集合場所は境界線の向こうのスクールバス通学のエリアになるような子供達に対しては、何らかの配慮ができるようなルール整備ができればと考えている。



## 委員

私は川根小学区の五里峰区に住んでいるが、周囲の方とは町から学区単位で何台かずつスクールバスが割り振られるのではないかと、停留所はどこになるのかなどと話すことが多い状況である。

利用対象地区については、「概ね3km」を境界線として登校班の通学状況等をふまえながら協議すれば良いのではないかと考える。川根小学区だけではなく、全体的な視点から考えていきたいと思っているが、利用対象地区をどのようにすべきかは難しい問題だと感じている。

## 副委員長

これまでの意見を聴いて感じたことは、「概ね3km」という考え方に基づいて協議を進めた方が良いのではないかとということである。まずは、「概ね3km」の線を引いて、その後にイレギュラーな案件について臨機応変に協議していけば良いのではないかと考える。

また、3kmの境界線ぎりぎりにかかる子供達については、保護者の意向を確認し、スクールバスを利用させたいということであればその意向を尊重し、スクールバスを利用できるようにした方が良く考える。さらに、家が3km以内の徒歩通学のエリアに立地していても、3kmの境界線を越えてスクールバスの停留所に集合する子供達については、スクールバスを利用させてあげても良いのではないかと考える。

一方で、通学距離が4kmある子供であっても、家庭の事情や考え方によっては徒歩で通学させたいという方がいるかもしれない。その場合にもやはり、その方の意思を尊重して徒歩で通学してもらえば良いのではないかと考える。各家庭の事情等に応じて、そのような状況が若干出てくるのは止むを得ないことだと考えている。

## 委員長

指導室の先生としては、体力面や安全性など様々なことをふまえて、利用対象地区についてどのように考えているのか。

## 事務局

過日、他市町村の教育長と話をする機会があったのだが、どこの市町村でも子供達の体力の低下について懸念しており、このことは避けられない問題になってきているのだと認識している。

利用対象地区については、通学距離で線引きをするしかないと思うが、例えば3kmで線を引いた場合に、2.8kmとか2.9kmの子供達についてはスクールバスのエリアまで歩いてきてもらい、そこからスクールバスを利用するというにすれば、少しでもそれで歩くことにはなると思う。そのようにしてでも歩かせる機会をつくる必要があると考えている。

また、川根小学校では、路線バスを利用して通学している児童がいる。スクールバスによる通学で非常に困ったことは、放課後等の活動が制約されたことだという意見があったが、川根小学校でも同じように、朝の開始時刻が少し遅れたり、放課後の活動が制約されたりしているのが実情である。スクールバスの導入にあたっては、学校での活動や通学における安全面等についても、どのように対応すべきかを考えていく必要があると感じている。

## 委員

沼前小学区は青葉小学校からかなり離れているため、皆がスクールバス通学になると考えており、

そのための準備もしなくてはならないと考えている。停留所はどこで、どのように利用することになるのかなど色々な質問を受けるのだが、現段階では何も決まっていないという説明しかできていない。ここでの協議の内容を地元を持ち帰り、アナウンスしていきたいと考えている。

委員長

これまでの意見を聴いて、事務局としてはどのように考えているのか。

事務局

様々な観点から貴重なご意見をいただき、誠にありがとうございました。

冒頭に、文部科学省が示す遠距離とは小学生の場合は4kmであること、また、スクールバスを利用するのに適当な通学距離としては2km～3km程度が良いという保護者アンケートの結果、さらに、それらを参考に考えた事務局案等を提示させていただいた。

本日の協議では、利用対象地区を確定させるための境界線の引き方は、通学距離に囚われ過ぎずに「概ね何km」という考え方のもと、柔軟な対応が可能な状況の中で協議を進めてみてはどうかという意見があった。一つのことに囚われ過ぎず、様々な観点から協議を進めることにより、このような考え方で利用対象地区を決定したのだと対外的に説明できる状況が作りあげられるのだと感じている。

副委員長からも話があったが、自分の家の場合はこうだという意見はもちろんなのだが、統合準備委員会としてはこのように考えるべきだという視点からも意見を出していただければと考えている。そして、皆様が住む地域での様々な意見を拾い上げていただき、それらを材料にして今後の方向性を探ることができればと考えている。

## 議事（2）その他（次回開催等について）

委員長

議事（1）専門部会報告について、各部会長からの説明を求めます。

学校運営部会長

体操服の選定状況について説明する。まず、ジャージについてであるが、小学校と中学校ではジャージに対する意味合いは異なるものだと考えている。中学校では、登下校や対外試合の際にジャージを着るなど、制服に次いで着る機会が多いものだが、小学校ではそれほど着る機会は多くないと言える。そして、着る機会がそれほど多くないものなのであれば、あまりお金をかけなくても良いのではないかと考えている。

ジャージについては、次のように選定しようと考えている。現在、4校に体操服を卸している業者は2社であるが、そこに別なもう1社を加えて3社にし、その3社のカタログに掲載されている同価格帯のモデルの中から良さそうなものを1品ずつ選び、体育主任を中心として機能性などを検証していこうと考えている。そして、3点のモデルの中から2点に絞り、その2点を統合準備委員会に提示し、子供達に適したモデルを皆様に選んでいただこうと考えている。

次に、Tシャツとハーフパンツについては、これまでの協議において、青葉中学校に進学した時に買い替えの必要がないよう、同じようなモデルを選定すべきではないかという意見があった。そ

のため、これらについてはその考え方にに基づき、同じようなモデルを選定する方向で検討を進めている。青葉中学校のTシャツの胸の部分には「AOBA J. H. SCHOOL」という文字がプリントされているが、それについては例えば「AOBA」の文字だけをプリントし、中学校のTシャツとそれほど見た目が異ならなければ、使い勝手の面でそれほど問題は生じないのではないかと考えている。

PTA部会長

PTA部会では、今年の11月までに4校から各3名の本部役員を推薦していただき、そのメンバーが固まった段階で、青葉小学校に係る様々な事項を決定していく予定である。

施設整備部会長

第1回目の施設整備部会を5月28日（水）に開催した。当初の組織体制では、体操服の選定作業は施設整備部会で行う予定であったが、学校運営部会のメンバーと重複する状況であるため、学校運営部会にその作業を移管することになった。

先日の会議では、教育委員会の担当者と情報交換を行い、今後どのようなスケジュールで作業を進めていくかについて協議した。議題の中心は、学校の備品類についてであったが、現段階における決定事項は特になく、報告事項が発生した際には随時報告させていただきたいと考えている。

事務局

事務局から2点報告させていただく。1点目は校章についてであるが、前回の会議で選定した校章図案はデザイナーの道川さんにグラフィック補正をお願いしているところである。次回の会議で、皆様にお見せすることができるよう作業を進めている状況である。

2点目は校歌についてであるが、作詞・作曲を依頼しているマシコタツロウさんが6月2日（月）に当町を訪れ、統合する4校、旧梅香中学校（青葉小学校）、涸沼自然公園等を視察していった。素晴らしい校歌をつくっていただけるよう改めてお願いをさせていただいた。

次回開催日程であるが、なるべく間をおかずにスクールバスについて協議をしたいと考えており、6月25日（水）に開催したいと考えているが如何でしょうか。

委員

上野合小学校では、閉校委員会を開催する予定である。

事務局

それでは、日程を再検討のうえ改めて文書にて通知する。

委員

質問がある。スクールバスの協議は、今後どのようなスケジュールで進めていくのか。

事務局

協議時間には期限があり、年内にはスクールバスの運行業者を決定し、運行ルート等についても検討する必要があると考えている。そのためにはまず、スクールバスの必要台数を確定し、予算を確保する必要がある。可能であれば、9月の定例議会で予算を確保するための事務手続きを行い、その翌月ぐらいにはスクールバスの運行業者を決定するための入札ができればと考えている。したがって、8月末までには方向性を固め、それらの手続きを進めるための準備をしなければならない

と考えている。

年明けには、停留所を確保するための準備を進めたいと考えている。場所によっては許可申請等の事務手続きが必要な箇所もあると思うので、早目に対応していきたいと考えている。また、その時期には、閉校式・卒業式の準備や青葉小学校への引越し作業等も予定されている。それらの作業とスケジュールが重複してくることを想定したうえで、できる限り計画的に作業を進めていきたいと考えている。