

**第 10 回**

開催日時	平成26年7月17日(木) 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, 北山静香, 和家貴之, 小橋康徳, 美野田龍敬, 小松崎育, 田家英雄, 田中真琴, 中村敬治, 川越信行, 池田晃一, 吉川博久, 中根絵美, 佐久間知美, 吹野久美子, 小林一裕, 會沢勇夫 (敬称略, 順不同)
	傍聴者	0名
	その他	
	事務局	学校教育課再編担当
会議次第	<b>【議事】</b> 1 スクールバスについて 2 その他(次回開催等について)	

**第10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
- 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

今回の会議では, これまでの協議結果を基に作成したスクールバスの運行案を事務局から提案させていただき, これをたたき台にして停留所の場所や運行ルート等について, 様々な観点から意見をいただければと考えている。

この運行案は、青葉小学校から「概ね3km」の地点に境界線を引き、その境界線の外側のエリアに停留所を設置し、仮に境界線の内側に住んでいても停留所に集合してくる児童については、スクールバスを利用することができるという考え方で作成した。

停留所の数は、各行政区に概ね1ヶ所ずつ設置し、停留所の場所は、集落センターなどの公的施設を第一候補に考え、そこがうまく活用できない行政区については、児童が安全に待機できそうか、また、スクールバスが安全に停留できそうかを基準にして検討した。停留所は、各行政区に概ね1ヶ所ずつとしながらも、行政区によっては複数の停留所を示している場合があるが、それは、いずれの停留所が良いかを皆様に伺いたいと考えている場所である。そうした場所については、安全性や集まりやすさなどを考慮しながら、いずれの停留所が良いか意見をいただければと考えている。

今回、事務局では合計13本の運行ルート考えた。安全性や集まりやすさなどを考慮して各行政区に停留所を設置し、それらの停留所を線で結びながら運行ルートを作成した。スクールバスを運行するには、まず、スクールバスが走れる道幅であること、そして、余裕をもって右左折できる道であることが大前提である。それを基本としながら、距離的・時間的に効率が良いと想定される運行ルートを検討した。

会議資料の1ページ目には、13本の運行ルートの経由地と想定した乗車人数を示している。学区ごとの運行本数の内訳は、川根学区が5本、上野合学区が4本、沼前学区が4本である。上野合学区については、3つの運行パターンを考えた。これは、古宿区の児童を上野合小学校で乗車させるのか、それとも県道茨城・鹿島線沿いで乗車させるのか、また、下座区を中心としたその近辺の児童を上野合小学校で乗車させるのか、それとも下座区の集落センターから表通りに出たところで乗車させるのかなど、どちらの停留所で乗車させるのかを確定できなかったため、想定できる児童の乗車パターンを場合分けした結果によるものである。上野合学区の運行本数が、4本であることに変わりはありません。

各運行ルートの乗車人数は、今年度の登校班の人数を基にして想定したものである。登校班の人数は、各小学校に調査を依頼し、回答された結果を基にしたものであるが、学校から遠く離れ、児童が点在するような行政区では、いくつかの行政区の児童が合流して登校班を編成していることがあるため、各行政区に住む実際の児童数とは若干異なる人数になっている。また、直近3年程度の児童数は、全体的には若干減少する傾向ではあるものの、行政区単位での児童数は極端な増減が見られないことから、今回の運行案を作成するにあたっては、あくまでも今年度の登校班の人数とその集合場所を基にした。

各運行ルートの乗車人数を見ていただくと、40人を超えている運行ルートがある一方で、20人を割り込んでいる運行ルートもある。これは、1台のスクールバスになるべく多くの児童を乗車させた方が運行効率は良いのだが、道幅や右左折時の曲がりやすさなどを考えると、どうしても小さなサイズのバスでなければ運行できないルートもあるため、そうしたルートについては、小型のバスを運行する想定で乗車人数を見込んだためである。

2ページ目は、青葉学区全体の13本の運行ルート図であり、3ページ目以降は、各運行ルートの拡大図である。3ページ目から順に、各運行ルートのポイントのみを説明していく。

3 ページ目の運行ルートは、川根学区の涸沼川より北側の地区を対象にしたルートである。千勝区を出発して野曾後谷区に向かい、その後、南川又区、南栗崎区、野曾区、駒渡区、蕎麦原区、越安区を経由するルートである。

4 ページ目の運行ルートは、木部西部区から赤坂区まで、場合によっては奥谷区の桜丘団地付近までを対象にしている。県道茨城・岩間線沿いのエリアには、120人程度の児童が住んでいるため、始発点は異なるものの、スクールバスを3台運行することを想定している。

5 ページ目の運行ルートは、木部南部区、五里峰区、場合によっては千貫桜区も対象にしている。対象エリアはかなり広いものの、乗車人数は少ないルートである。五里峰区のほとんどの児童は、五里峰農村集落センターに集まることが想定されるが、国道6号線に出てきた方がスクールバスを利用しやすい児童がいるかもしれないこと、さらに、赤坂区や千貫桜区の児童向けには別の運行ルートを用意しているが、このエリアでも国道6号線に出てきた方がスクールバスを利用しやすい児童がいるかもしれないことを想定し、国道6号線には2つの停留所を設置した。

6 ページ目から9 ページ目の4つの運行ルートは、全て上野合学区のルートであるが、冒頭で説明したように、一部の地区に住んでいる児童をどの停留所で乗車させるかを確定できなかったため、3つの運行パターンを考えた。3つの運行パターンの違いは、どのスクールバスで、どの停留所の児童を乗車させるかの違いであり、地図に示した4台のスクールバスのルートそのものには変わりはありません。

6 ページ目の運行ルートは、秋葉区を出発し、上野合小学校の脇を通り、小幡区、千貫桜区を経由するルートである。この順路にした理由は、上野合小学校や小幡区民センターに立ち寄る際に、乗降口があるバスの左側を停留所に寄せることで、児童を安全に乗降させることができると考えたためである。

7 ページ目の運行ルートは、上雨谷区、下座区、坂東区、増山区、秋葉区を対象にしている。

8 ページ目の運行ルートは、生井沢区、下雨谷区、坂東区を対象にしている。下雨谷ふるさとコミュニティセンターを出発し、坂東区を経由して生井沢方面に向かい、セブンイレブンの前の交差点を右折し、広い道路から生井沢公民館がある旧道に入りながら折り返し、再び県道茨城・鹿島線に戻って青葉小学校に向かうルートである。下雨谷ふるさとコミュニティセンターの敷地は広いのだが、コミュニティセンター前の道幅は狭いこと、そして、コミュニティセンター前の道と県道宮ヶ崎・小幡線を行き来する際の曲がりにくさ、さらに、生井沢のセブンイレブンの前の信号を右折した後、生井沢公民館がある旧道に折り返す際の曲がりにくさなどを考慮すると、このルートには小型のバスを運行させるのが適当ではないかと判断した。

9 ページ目の運行ルートは、鳥羽田区、増山区、秋葉区、古宿区を対象にしている。

10 ページ目の運行ルートは、城之内区の旧道を出発して海老沢区を経由しながら、その沿線のエリアを対象にしている。

11 ページ目の運行ルートは、宮ヶ崎第五区、宮ヶ崎第六区、本郷区を対象にしている。このエリアは全体的に道幅が狭いこと、さらに、本郷ふるさとコミュニティセンターを経由する際に右左折することを考えると、小型のバスでなければ運行できないと判断した。

12 ページ目の運行ルートは、宮ヶ崎第四区、宮ヶ崎第五区、昭和区、網掛区を対象にしている。

13 ページ目の運行ルートは、網掛区、宮ヶ崎区を対象にしている。宮ヶ崎新農村集落センター前の道幅は若干狭いため、やや小型のスクールバスの運行を想定している。

以上、13本の運行ルートについて、ポイントのみを説明した。この運行案をたたき台にして、地元の状況に詳しい皆様方から、貴重な意見をいただければと考えている。

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。このスクールバスの運行案について、意見等はありませんか。

委員

子供達の安全を第一に考えて作成された運行案だと思う。しかし、自分の学区内の状況は分かるが、それ以外の学区の状況は分からないというのが正直なところである。したがって、この運行ルートを実際に走ってみて、確認しないと分からないことが多い。

委員長

今後、どのように協議を進めれば良いか。まず、4校のPTA単位で、この運行案をたたき台にして協議してみるとか。

委員

そうですね。各小学校のPTA会長などを中心に、各学区の運行ルート案について責任をもって確認・協議していただいた方が良いと思う。

委員

ただいまの意見と同様であり、この運行案を基にして、4校のPTAごとに実際に現場を歩いて確認した方が良いと思う。上野合学区については、3つの運行パターンが示されているので、現場を確認して協議した結果、どのパターンが良いかを次の会議の中で示せば良いと思う。

委員

私も同感であり、各小学校のPTA単位で運行案の確認・検証を行うべきだと考える。

委員

写真で掲載された現場を、実際に確認しないといけないと思う。

委員

私も、資料に掲載された現場の状況を確認する必要があると思う。また、事務局から示された運行案を大前提にして協議するのではなく、我々の方からも運行案を示した方が一方的な協議にならずに良いのかと考える。そのためには、各小学校のPTA単位で部会を開き、協議・調整するための一定の時間が必要だと思う。

委員

現場を歩いて確認すれば、事務局が示した停留所よりも良い停留所があるかもしれないので、やはり各小学校のPTA単位で議論をしながら決定すべきではないかと思う。

委員長

これまでの意見を聴き、事務局としてはどのように考えているか。

事務局

全て御尤もな意見であり、事務局としてもそのようなつもりで考えていた。小中学校は明日で1学期が終了し、明後日から夏休みに入る。これからは、地区懇談会や子供会の行事等で、保護者同士で色々と集まる機会が増える時期だと思う。保護者の皆様が集まる場において、事務局案をたたき台にして議論していただき、その協議内容を次回の会議で報告していただければ、さらに統合準備委員会での協議が進展するのではないかと考えている。

今回示した事務局案は、担当者が青葉学区内を実際に調査し、概ねこのような感じになるのではないかと提案させていただいたたたき台であり、現地の状況に詳しい地元の方の意見を聴かないと判断できないことが多いと考えている。

委員

一点確認したいのだが、この資料に掲載されている停留所候補地の写真を見ると、民地なのか官地なのか分からない場所がある。もし、停留所として民地が採用された場合には、その後の借地交渉などは事務局が行うのか。

事務局

土地を何らかの用途で活用する際には、民地であるか官地であるかを問わず、必ずその土地の管理者の承認を得なければならない。

委員

民地であるか官地であるかを問わず、各小学校のPTA単位で停留所の候補地を検討してもよろしいということですね。

事務局

はい。子供達の安全を確保できる場所であることが第一条件だと考えている。

また、運行ルートについて検討していく中で、自分の土地を貸しても良いと申し出ていただける方がいる場合には、そうした話もあわせて報告していただければと考えている。

委員

停留所としてどんなに相応しい場所があっても、道幅が狭いところにはスクールバスが入っていけないと思う。

委員長

バスの大きさは、道路の状況にあわせて考える必要があると思う。

事務局

バスの大きさは、道幅やその経路上の乗車人数等をふまえて判断した。また、13台というバスの台数については、乗車人数とともに、始発点から学校までの所要時間が概ね30分になるように考慮して、運行案を検討した結果である。そして、各ルートには1台ずつバスを割り当てないと、登校時間内にバスが到着できないという状況である。

委員

確かに、学校に到着するまでに1時間近くかかるようでは困る。

委員

そうした条件も考慮しながら、各小学校のPTA単位で運行案を検討するということですね。

事務局

そのように検討を進めていただけるとありがたい。

委員長

この運行案では、駒場学区がスクールバスの対象エリアに入っていないが、PTA単位で協議をする中で、この地区は対象に入れてほしいという意見がある場合には、そうした意見も次回の会議で報告していただきたい。

委員

ここに示された運行ルートのうち、何本かは国道6号線を運行する想定になっている。しかし、国道6号線は毎朝渋滞するため、場合によっては始業時間に間に合わないことも考えられる。

また、質問であるが、下校時には、低学年の下校時間と高学年の下校時間に合わせて、2回運行することを想定しているのか。

事務局

国道6号線の渋滞の問題は、たいへん貴重な意見だと思う。登校の時間帯は、国道6号線が渋滞する時間帯と重なるため、その運行ルートについては再考したい。

また、下校時の運行回数は、皆様から意見を伺いたいと考えており、現段階では考え方を固めていない。絶対に2回運行させるべきであるとか、1回でも良いのではないかとか、また、放課後児童クラブの利用等を考えた時には、このようにした方が良いのではないかとか、様々な観点から意見を伺いたいと考えている。いずれにしてもこの場で決められる話ではないと思うので、運行回数の問題についても運行ルートの問題とあわせて、各小学校のPTA単位で協議をしていただければと考えている。

参考までに、青葉中学校のスクールバスは、部活動への対応があるため、登校時2回、下校時2回の1日4回の運行をしている。

委員

仮に、下校時の運行を1回にした場合には、どのようなことが想定されるのか。

事務局

高学年の授業時間を削るわけにはいかないのです、低学年の子供達を高学年の子供達の授業が終わるまで、何らかの形で待機させるようになると思う。

委員

4年生以上は、クラブ活動がある。クラブ活動には全ての教員で対応するため、その間、3年生以下の子供達を誰が見るのかということが問題になる。したがって、単純に低学年の子供達を待機させれば良いという問題ではないと考える。

委員

下校時の対応を検討するにあたり、放課後児童クラブの利用状況を確認する必要があると思う。

委員

今回の運行案では、スクールバスが13台必要になるということであるが、例えば、公民館などの広く集まりやすい場所にできる限り多くの子供に集まってもらい、大型バスで効率よく運行することにより、少しでもスクールバスの台数を減らそうという考えはないのか。この13台を運行するために、どの程度の経費がかかるのか。

事務局

どの程度の経費がかかるのかは、入札の結果によって変わってくるため、正確な試算はできないが、仮に1年間の1台あたりの運行経費が500万円だとすると、13台の場合には6,500万円かかる計算である。

この13台という台数は、青葉小学校のスクールバスだけの話であり、平成28年度に開校する石崎小学校、広浦小学校及び長岡第二小学校の統合校向けのスクールバスの経費もあわせて考えると、相当な経費がかかることになるのは間違いない。

委員

町の財政的には、それだけの余裕はあるのか。

事務局

バスの台数は、できる限り少ないに越したことはない。したがって、公民館などの広い場所にできる限り多くの子供に集まってもらい、大型バスを活用して運行台数を減らすという考え方は、最も効率が良く、経費もかからない方法なのかもしれない。

子供達の家から停留所までの通学距離を最大でどの程度にするのかという問題や、敷地の広さと進入路の道幅が確保された公民館がどの程度あるのかという問題があるが、運行経費をできる限り節減しなければならないという考え方は当然必要であるため、そのような意見もいただければと考えている。

委員

ただいまの、バスの台数を少しでも減らそうという意見とは逆になってしまうのだが、鳥羽田区の保護者の間では、鳥羽田集落田園都市センターの敷地の中までスクールバスが入って来てくれるものと想定していた。仮に、この運行案のとおり、鳥羽田区を経由するバスが大型バスに決定した場合には、集落センターに通じる進入路の道幅は狭いため、進入路の前の県道宮ヶ崎・小幡線の余剰地を停留所にするしかないと思う。

しかし、この場所では、最近追突事故が発生したばかりである。また、鳥羽田区は、児童数が若干多いことを考えると、道路の余剰地でバスに乗降させるのはどうかと考える部分がある。できれば、集落センターの敷地まで入って来られるサイズのバスを運行してもらえるとありがたいと考えている。

委員

先程からバスの台数について話が出ているが、バスには最大で何人乗車できるのか。路線バスのように、吊革に掴まって乗車するタイプのバスもあり、バスのタイプによっては乗車人数が変わってくると思うのだが。

事務局

観光バスのように、座席と座席の間に補助席があるタイプのバスの場合、補助席を含めて数えると、大型バスは概ね55人、中型バスは概ね40人、小型バスは概ね29人が乗車できる。

委員

上野合学区のことだけを考えれば、児童数は137人であるため、大型バスなら3台で足りる計算である。

事務局

始発点から学校に到着するまでの所要時間を概ね30分になるように想定すると、単純に人数割で計算した台数にはならない部分がある。

委員

所用時間の問題以外にも、道幅の問題など、小型のバスでなければ運行できないなどの諸条件があると思う。

委員

いずれにしても、スクールバスの運行ルート、台数、大きさなどは、状況に応じて毎年見直す必要が出てくるのではないか。

事務局

そのように考えている。運行経費の節減を考えれば、バス事業者と長期契約を結ぶことによって、少しでも経費を抑えたいところであるが、運行計画を毎年見直す必要があることを考えると、単年度契約を結ぶしかないのではという考えもあり、その辺りの判断が難しいところだと考えている。

委員長

青葉中学校のスクールバスは、通学距離が9km以上あるエリアを対象にして運行しているが、その対象エリアの見直しはいつ頃行う予定なのか。

事務局

それについては、別の場で整理・検討する予定である。ただし、運行時刻や始発点から学校に到着するまでの所要時間の問題等を考えると、小学校と中学校が同じスクールバスを共用するという話にはならないのではと考えているので、バスの台数としては、この場で協議している青葉小学校のスクールバスの台数に、プラスアルファした台数になるのではないかと考えている。

委員

スクールバスというのは、座席に必ず座らなければいけないものなのか。

事務局

今回示した運行案では、全員が座席に座るという想定である。

委員

現在、川根小学校に向かうバスでは、高学年の子供達は吊革に掴まって乗車している状況である。必ずしも座席に着かなくても良いのであれば、それだけでかなりの運行経費が節減できるのではないか。

事務局



あれは路線バスであり、その辺りに考え方の違いはあると思う。この運行案で想定しているのは、いわゆる観光バスタイプのものであり、青葉中学校のスクールバスもそのようなタイプのバスである。

委員長

全員がシートベルトを締めて、座席に着くということですね。

委員

安全を考えれば、仕方がないということですね。

事務局

多くの学校でスクールバスを使っているが、全て観光バスタイプである。

委員

スクールバスの運行時刻を決める際には、時間帯ごとの道路の混み具合などを考慮する必要があるため、色々と難しい部分があるのではないか。

事務局

青葉中学校のスクールバスの運行時刻は、登下校の時間帯にあわせて試運行した結果に基づいて決定した。

委員

朝の通勤時間帯に、スクールバスの後ろを走ることになったら、時間をロスして大変になるかもしれない。

委員長

いずれにしても、地域のことは地域の住民が一番把握していると思うので、今回の運行案をたたき台にして、各小学校のPTA単位で子供達の安全を第一に考えた運行案を検討していただければと思う。

事務局

各小学校のPTA単位で運行案について検討していただく際には、先程から意見が出ているように、極力経費の節減を念頭に置きながら検討を進めていただけるとありがたいと考えている。

委員

スクールバスの運行台数が増減することによって、利用者負担金も増減するのか。

事務局

青葉中学校のスクールバスの利用者負担金は、1人あたり月額3,000円である。そして、同一世帯で2人目以降の利用者がいる場合には、2人目以降の利用者負担金はその半額である。そのような先行事例との兼ね合いを考えると、同じ料金体系に統一した方が良いのではないかと考えている。

委員

青葉中学校のスクールバスの利用者負担金の説明資料を見ると、登校時のみの利用又は下校時のみの利用の場合にも、利用者負担金を半額にするということであるが、この辺りの内容についても統一する方向で考えているのか。

事務局

同様に考えざるを得ないと思う。また、小学校の場合には、放課後児童クラブの問題もあるので、それが何らかの形で影響してくる可能性はある。

委員

青葉小学校は600人規模の学校になるが、その日の都合でスクールバスを利用するのか、保護者の車で送迎するのかを自由に選べてしまうと、雨天の日には送迎車が増えて、徒歩通学の児童との交錯事故が起きるのではないかと懸念している。その辺りのルールについては、開校後に整備していく予定なのか。

事務局

例えば、登下校ともスクールバスを利用することになっていて、今日の朝はスクールバスで登校するが、帰りは自己都合で利用しないなどの個々の事案については、全て把握しながら対応していくことは困難であると考えている。

委員

その辺りのルールを整備しないと、全ての判断が個人の自由になってしまう。考え方を整理して禁止事項をルール化する必要があるのではないか。

委員

そうしたルールを定めたとしても、実際にはあまり守られないかもしれないので、スクールバスのルートと送迎車のルートは別になるように整備する必要があると思う。

事務局

正門側はスクールバスのルートにして、裏門側は送迎車のルートにするということは以前から検討しているが、そうした整理をしておかないと大変な危険が伴うと考えている。

委員

この運行案では、駒場学区は全域が徒歩通学のエリアになっているが、送迎車が増えることに備えて、危険だと想定される場所に信号を設置するなどの考えはあるのか。

事務局

これまでに交通量がそれほどなかった場所に、相当数の車が走ることが想定されるので、そうした対応が必要な場所はいくつかあると考えている。

委員長

スクールバスを利用する際のルールであるが、例えば、3ヶ月間はスクールバスを利用すると申請した場合には、その期間については、今日は乗るけれども、明日は乗らないというような話をされては困ると思う。

事務局

青葉中学校のスクールバスの利用者負担金の考え方而言えば、怪我や病気などの特別な理由があって、1月近く休まざるを得ないような場合には、利用者負担金の減額規定を設けている。しかし、自己都合で利用しない個々のケースに対応していくのは困難な部分が多いと考えている。

委員

町から、小学生にヘルメットが支給されるという話を聞いたが、スクールバスで通学する場合には、ヘルメットは不要なのではないか。仮に、家から停留所の間を歩く際にはヘルメットを被るとしても、スクールバスの中では脱ぐことになり不要だと思われる。

事務局

町の考え方としては、通学の際に被ることだけを想定しているのではなく、学校にいる間に被災した際の安全確保や、帰宅後に自転車で出かける際の安全確保など、様々な場面でヘルメットを身に着けて安全を確保していただくことを想定して、ヘルメットを支給しようと考えている。

委員

通学手段がスクールバスになっても、登校時はこれまでと同様に、登校班の班長が全体の状況を確認しながら登校することになると思う。しかし、下校時は、低学年の子供と高学年の子供が乗るバスが別になるかもしれないので、その時の対応をどのようにするかを考える必要がある。

委員長

確かに、スクールバスで通学する場合にも、登校班という考え方は必要だと思う。

委員

スクールバスの台数を確定させるためには、放課後児童クラブの利用者がどの程度いるのかを把握する必要があるのではないか。

事務局

今回の運行案は、スクールバスの対象エリア内の全ての児童が、スクールバスでの通学を希望するという前提のもとに作成しており、運行台数は今回示した13台が最大値になると想定している。しかし、放課後児童クラブやそれ以外の要因によって、利用者数の増減は多少あり得ると考えている。

委員

例えば、行きは保護者が送り、帰りは放課後児童クラブにスクールバスで向かう子供がいるかもしれない。

副委員長

スクールバスに乗降する際には、登校班の班長が確認作業をすることになるのか。スクールバスの台数がこれだけ多くなると、1人ぐらい停留所に置いてきてしまったり、降りるべき停留所で降りられなかったり、色々なトラブルが発生すると思う。そうしたチェック体制についても、予め検討しておく必要があるのではないか。

事務局

停留所や登校班を単位とした少人数の状況であれば、班長1人である程度の把握ができると思うが、スクールバスを単位とした大人数の把握となると、1人では難しいと思う。また、それだけの大人数をまとめなければならない班長には、誰もなりたくないのではないか。

副委員長

仮に、ある停留所に20人近く集合する場合には、どのような体制が良いか。

事務局

その停留所にどちらの方角から集まるかによって、20人をいくつかの班に分ければ良いと思う。

副委員長

そのようにして細分化した班を単位として、その中から班長を選ぶということですね。いずれにしても、通学の時間帯に立哨をしていただける方がいれば、そうした確認作業も含めて安心できると思う。

事務局

ある学校の話であるが、路線バスに乗り遅れて、停留所の前で泣いている子供を通行人がを見つけ、学校まで連れて来てくれたことがあったそうである。そのようなことは、起こり得るのかもしれないと考えている。

副委員長

私は、路線バスで通学していたのだが、その当時は今のようなワンマンバスではなく、車掌に「降ります」と声をかけないとバスから降りられない仕組みであった。ある時、本当に無口で声も出せないような子が、本来降りるべき停留所で「降ります」と車掌に告げることができず、その先の停留所まで乗って行ってしまったことがあった。私も、その時に一声かけて一緒に降りれば良かったのだが、たまたま友達との話に夢中になり、その子を残したまま降りてきてしまった。それが、どうしても頭から離れずに、今でも申し訳ないことをしたと悔やんでいる。

委員長

改めて整理するが、スクールバスの運行案については、各小学校のPTA単位で事務局案をたたき台にして協議をしていただき、次回の会議でその協議の内容を報告していただきながら、方向性を固めていきたいと考えている。

事務局

委員長から説明があったように、この資料を活用していただき、多くの方から意見を聴いてきていただきたいと考えている。停留所や運行ルートの問題のみならず、利用者負担金や運行回数の問題など、スクールバスに関するあらゆる問題について意見をもち寄っていただき、それを基にして協議を進めていきたいと考えている。

#### 議事（2）その他（次回開催等について）

事務局

次回の開催日程は、8月上旬を予定している。

PTA部会長

PTA部会を7月15日（火）に開催した。PTA組織内の各種専門委員会は、青葉中学校と同様な体制で進めることとし、どの小学校からどの専門委員会の正副委員長を選出するかなどについても決定した。これまでのところ、協議は順調に進んでいる状況である。