

令和元年度 維孝館学園クリエイト会議 第2回通学部会まとめ

1. 日 時 令和元年9月2日 19時～20時30分
2. 場 所 宇治田原町総合文化センター 研修室3
3. 出席者 田川部会長 外 委員9名 事務局3名 計13名（欠席者1名）

4. 内容等

①第1回協議内容を資料「まとめ」にて確認。

②徒歩通学圏の基本的な考え方について説明

ア. 現在の徒歩通学距離について

両小学校とも通学班は概ね2kmまでの距離を歩いている。

糠塚1班の約2.5kmが最長距離である。

イ. 維孝館中学校（住民グラウンド）を起点に半径1.6km、半径2.0kmの円を描き距離イメージを共有した。

直線で1.6kmの地点であっても実際の経路をたどると2.0km近く歩いている。→文科省では4kmまでを小学生児童の徒歩通学圏という基準を定めているものの、ア.イ.の結果から、半径1.6kmの円内を徒歩通学圏の基本エリアとして想定している。ウ. 半径1.6km円と半径2.0km円の間にある地域について精査が必要である。

③意見交流

- ・今回の資料等により実測に近い距離感のイメージはつかめた。学齢によって違う体力、歩く速度を検討材料に加味することで実践的な距離設定ができると考える。
- ・やすらぎの道を通学路として使うなら、マムシ対策までは無理としても除草や舗装の整備は必要であると考ええる。
- ・徒歩通学による体力づくりもわかるが、学年によって体力も違う。まずは低学年でも登校後にスムーズに授業に入って行けるような環境づくりも大切だと思う。
- ・2kmを基準とするような案の説明があったが、徒歩かバスかの難しい見極めをしていく必要がある。バス通学の場合、集団下校ではなくパラパラ帰る時はどうするのか細かい課題がいっぱい出てくるように思う。
- ・2年間、朝の見守りで児童と一緒に歩いている。大人が普通に歩く速度で1年生も歩けている。先頭と最後尾の上級生が下級生をサンドするかたちで歩いて上手くコントロールしているし、手荷物が多いときは上級生が持ってあげたりもしている。
- ・今より歩く距離が長くなれば抵抗は出てくるとは思う。通学の道草の中でしか学べない

こともあり、知らず知らずの間に体力が付いてくるのも事実。そういった通学のプラスαの要素を考えるのか、単なる距離として見るのかで受取り方が違ってくるが、個人的に今の子どもたちにとってある程度歩くことは必要と考える。

- 町の放送で下校を地域に知らせているところもある。そういった取組を参考にしていけば2 kmから2.5 kmくらいは徒歩通学圏と考えられるのではないかと思う。2.5 km付近をグレイゾーンとしてシミュレーションをしていただきたい。
- 2 kmという基準が示されているが、仮にそれ以上長くなっても、通学距離が長くなるから遅刻するということはないように思う。それよりも下校時の体制、通学の在り方ということを検討していく必要がある。
- やすらぎの道を使用することになれば整備が必要。費用を平準化するというのではないが、早期に決定するにこしたことはない。ただ、国道にはガードレールがある。そこを突き破っての大きな事故は起きていないことを思うと、手摺を付けたところでやすらぎの道をあえて通らせることはどうなのかという思いはある。
- やすらぎの道沿いの畑などへの農耕車両の出入りを考えると柵の設置は難しい。(国道歩道を通るよりも)川への転落やマムシの問題などを考えても危険性の確率は上がってしまうと感じる。
- 中学生は国道歩道を自転車通学している。児童も国道歩道を利用する場合、交通整理はできるのか。
- 小・中学生の通学時間が若干ずれている。一部区間では朝練習などで早出の中学生と児童がバッティングすることはあるのは事実。ただ、大方の中学生の登校のピークは児童の登校後に来ることを思うとさほど影響はないと思われる。
- 中学生が児童の通学に配慮する環境づくり、下校時の地域の方による「ながら見守り」、他地域を真似たスピード抑制車(ペースメーカー車両)や青色パトロールの活用など、町全体で将来の子どもたちに少しずつでも係わっていくという意識づくりが必要。
- 色々なシステム体制づくりを考えていく中で小学生には体幹を鍛える意味でもできるだけ歩いて欲しい。費用的にも全員がバス通学というわけにもいかない。現状でも2 kmは歩いていることを思うと、同じくらいの距離圏内は徒歩通学を基本とし、それより遠くなる所をどうするのか検討していくのが方向性として妥当だと考えている。
- 徒歩通学とバス通学の範囲が明確になり、そのうえで国道歩道の南北で徒歩通学と自転車通学を振り分けてやれば、そんなに重なることはないと考えられる。
- バス通学についてはコスト面の問題もあり路線バスの乗り合わせなども検討しなければならない。そうした場合、特に下校時には自由度が効く徒歩通学と違い、バスの場合、到着を待つ必要があるなど考えて行かなければならない問題も出てくる。
- ある程度の早い段階で集合場所や歩くルートを決めてもらえれば、安全対策にも力を入れて行きやすい。歩くことは児童にとってもいいことだと思う。2 kmという距離のことだけでなく、時間的なところをどう考えるのかも大事になってくるように思う。
- 中学生を小学生の通学班会に組み入れることは可能か。一緒に通学することを含めて。
- 今の中学生はほぼ自転車通学なので難しい。
- 自転車通学のルール(どの地域は乗ってよい等)が今でも踏襲されている。集落間に空

間があった時代は良かったが、今は住宅も密集してきて家はすぐ近くなのに大字・小字の縛りで通学方法が分かれるといった不公平感があるのも事実。今回の議論をしていく中で、自転車通学の考え方を一度リセットすることも必要になるかも知れない。

- ・自転車通学の見直しをするにはいい機会だと思う。また、体力づくりや荷物を持ってあげたりの助け合いなど徒歩だからこそできる経験もたくさんあるので、子どもたちにとっては歩くということが基本的には大事なことと考える。

また、登校時よりも下校時の方が課題や難しい問題がたくさんあると思うので、下校時に焦点をあてて考えていく方がより理想に近いものができてくるように思う。

- ・バスのシミュレーションをする場合、ある程度の地区単位で検討してもらいたい。
- ・バス通学する場合、保護者の負担金は発生するのか。
- ・町側でバス通学と認定した児童については、その費用を町が負担する必要があると考えている。
- ・朝の時間帯、国道307号の東向きが非常に混むが通学バスの運行は可能なのか。
- ・自前のバス、チャーターバス、路線バスによっても変わってくる。特に路線バスなら通勤者もいればダイヤの遅れもある。どういった乗せ方をするのかを含めて検討する必要があるが、乗り切れない地域では学校に着くのが早い子、遅い子というのがどうしても出てくると思う。
- ・役場、教育委員会として通学全体に対する基本的な考え方というのはあるのか。
- ・インフラ整備を先行するなかで基本的には歩いてもらいたい。ただ2kmの範囲内であっても整備が難しいような所については一定考えて行く必要がある。2kmを超えてくる児童についてはバスの配車を基本として考えている。

④次回に向けて

児童が歩くことの重要性では一致している。下校時の対応などを含めて対策を考えて行く必要があるが、今想定しているオレンジ円(半径1.6km≒徒歩で2.0km前後)を基本的に徒歩通学圏と位置づけていく。外れる地域をバス通学圏として配車等のシミュレーションを行う。