第４回坂下中学校区の学校づくりを考える懇談会
次第

日　時　令和８年 10 月 30 日（金）
午後１時 30 分から午後３時 30 分まで

場　所　ハーモニー春日井　ホール

１　開会

２　市からの説明

３　構成員どうしによる意見交換

４　質疑応答

５　その他

６　閉会

市ホームページ

これまでの意見交換会や坂下中学校区の学校づくりを考える懇談会の会議録など、学校統合に向けた取組を掲載しています。

目　次

Ⅰ　通学バス ―――――――――――――――――――――――――――――― **1**

① 運用形態・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・1

② 運用方法・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・2

③ 他市事例・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・4

Ⅱ　西尾小学校の先行統合について ―――――――――――――――――――― **6**

Ⅲ　第３回坂下中学校区の学校づくりを考える懇談会　傍聴者意見 ― **7**

Ⅰ 通学バス ① 運用形態

1 運用形態

学校統合による通学距離や通学時間の変化に対応するため、児童の安全確保と持続可能な運行を考慮し、最適な方法を検討する必要があります。

通学バスについては、次の２つの運用形態が考えられます。

⑴ 専用バスの運行

児童の通学専用の車両を新たに運行する運用形態です。

⑵ 路線バスの活用

既存の一般路線バスを通学に活用する運用形態です。必要に応じて、ダイヤの調整や増便を行います。

2 比較表

項目	専用バスの運行	路線バスの活用
学校生活への適合性	◎ 学校の授業や行事に合わせやすい。	△ ダイヤの調整や増便に調整が必要となる。
運行の柔軟性	◎ 独自のルート設定やバス停の設置が可能となる。	△ 既存のバス路線とバス停を利用することとなる。
通学の安全性	◎ 一般利用者がいないため、児童の安全管理や見守りがしやすい。	○ 一般利用者との混乗に対する対応が必要となる。
地域貢献・波及効果	× 地域住民は利用できない。	◎ 地域全体の公共交通の安定的な維持につながる。
財政負担	△ 新たな車両や運転手の確保などの費用負担が大きい。	◎ 既存の交通資源を共有するため、費用の縮減が期待できる。

3 共通事項

どちらの運用形態の場合でも、次の運用体制の検討が必要です。

⑴ バス停までの安全確保

危険箇所への対応や見守りボランティアの配置など

⑵ 低学年の児童への配慮

添乗員の同乗や乗降時の確認体制など

⑶ 欠便・遅延時の対応

保護者への一斉連絡システム、代替運送手段の確保など

⑷ 授業終了後の対応

下校便の複数設定など、学年ごとの下校時間にあわせたバスの運行など

Ⅰ 通学バス ② 運用方法

１ バス利用対象の範囲

本市の「小学校・中学校の適正規模等の基本的な考え方（令和７年２月）」では、「小学校は 1.5 ㎞、中学校は２㎞までを標準とするが、徒歩のほか、自転車やバスでの通学も考慮し、小学校は４㎞、中学校は６㎞までを可能とする。」としています。

このことから、バス利用対象の範囲については次のとおり考えています。

⑴ 中学生

現在、坂下中学校の通学方法は徒歩及び自転車としていることから、基本的に通学バスの利用対象外とすることを考えています。ただし、個別の生徒の状況を考慮し、必要に応じて通学バスの利用対象とします。

⑵ 小学生

新しい学校からの直線距離が 1.5km を超える児童を通学バスの利用対象とします。また、1.5 ㎞以内でも、通学路の坂道や危険箇所など現地の状況を考慮し、必要に応じて通学バスの利用対象とします。

２ 乗降場所

乗降場所については、待機中や乗降時の児童の安全性が十分に確保できること、通学バスの駐停車に伴い、他の走行車両や歩行者への影響が生じない十分なスペースを確保できることが必要です。

そのため、坂下公民館やあい農パーク春日井などの公共施設を乗降場所の 1 つとして想定しています。

また、公共施設だけでは乗降場所の十分な確保が困難な場合には、周辺の民間施設の活用も含めて検討していきます。

３ バス利用対象エリア

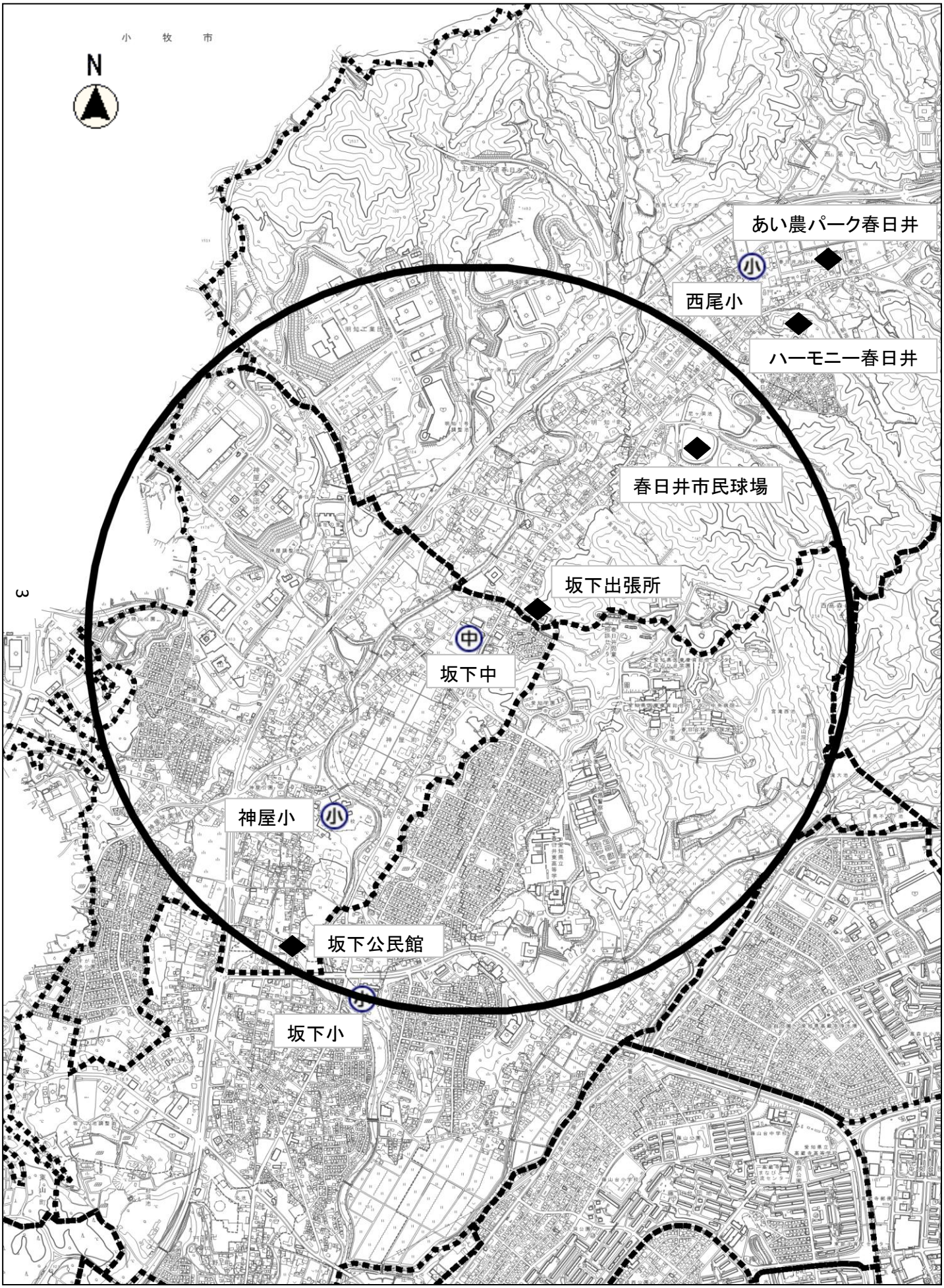
３ページにバス利用対象範囲の地図を示しています。坂下中学校を中心とした半径1.5㎞の円の外側を、基本的にバス利用の対象と考えています。

４ 坂下中学校区の状況

【令和 14 年度】坂下中学校区全体の児童数推計 426 人

バス利用者数	245 人
利用者数割合	57.5%
うち、北（西尾小学校）方面	16 人
南（坂下小学校）方面	229 人

※ 北（西尾小学校）方面にはマイクロバス１台、南（坂下小学校）方面には中型バス５台程度の運行が必要になると考えられます。


小　牧　市
N
あい農パーク春日井
小
西尾小
ハーモニー春日井
春日井市民球場
坂下出張所
中
坂下中
神屋小
小
坂下公民館
坂下小

通学バス　③ 他市事例

項目	瀬戸市（人口　124,812 人）※R8.4.1 時点	津市（人口　264,954 人）※R8.4.1 時点	桑名市（人口　136,545 人）※R8.3.31 時点	鈴鹿市（人口　192,339 人）※R8.3.31 時点
バス利用者／児童生徒数	にじの丘学園　約 600 人／約 1,200 人	みさとの丘学園　120 人／194 人	多度学園　137 人／789 人	天栄小学校　約 120 人／315 人
運用形態	路線バス（名鉄バス）	専用バス（中型バス２台、マイクロバス３台の計５台。うち、３台はバス事業者に運行委託、２台は直営で運行）	専用バス（中型バス２台、マイクロバス３台の計５台。直営で運行）	専用バス（中型バス２台、マイクロバス２台の計４台。バス事業者に運行委託）
ルート数 運行本数	２ルート 登校時４便、下校時４便 登校時５便、下校時５便 ※　行事にあわせて臨時便あり	５ルート 登校時１便 下校時２便、部活便１便	５ルート 登校時１便 下校時１便（２回運行の曜日有） ※　授業の関係で、前期課程（小学生）の帰りの時間が異なる曜日はバスが２回運行する。	４ルート 登校時１便 下校時２便（下校時１便の場合あり）
対象エリアの基準	全児童生徒が対象 ※　明確な基準は定めていない。一定距離からのバス停からは希望に応じて認めている。	自宅から学校までの距離が３km以上の小学生及び中学生の一部	学校からの距離が 1.5 km以上の地区の前期課程（小学生）児童 ※　1.5 km以上の地区の後期課程（中学生）生徒は自転車通学	学校再編に伴い、通学先が変更となり、自宅から新たな通学先までの通学距離が２km 以上の児童をスクールバスの利用対象者としている。 ※　自宅から新たな通学先までの通学距離が２km 未満の場合でも、地域の事情により配慮が必要と考えられる場合には、教育委員会が指定する乗降場所を利用することを条件に利用可能としている。
バス停について（新設や既存のバス停の整備など）	市所有の土地や民地を借用し、バスロータリー、バス停車帯及び上屋を整備した。	通学バスの運行にあわせ、バス停の新設を行った。 ※　子どもの数により、バス停の位置の見直しをする場合あり	17 か所中 11 か所は、市コミュニティバスのバス停を活用。その他６か所は地域と相談の上、バス停位置を設定した。	地域の意向を確認しながら、スクールバスの乗降場所を設定し、必要に応じて標識を設置した。
利用者負担	バスを利用する家庭から月額 500 円（年額 6,000 円）徴収している。	利用者負担なし。	利用者負担なし。	利用者負担なし。
バス停までの集合方法	通学班を編成している。	各自でバス停まで行っている。 ※　バス停までの距離は歩いて最大 20 分。	各自でバス停まで行っている。地域により、通学班のように集団でバス停に集まるところもある。	通学班を編成して集合している場合が多いが、乗降場所によっては、各自で集合している。
運転手の他に添乗員の有無	児童生徒の見守りとして、シルバー人材センターに委託して添乗員を配置している。	添乗員は乗車していない。 ※　年度当初と月１回は教員が乗車することもある。	児童の乗降確認と車内の安全確保のため、シルバー人材センターに委託して添乗員を配置している。	一定期間、添乗員（職員）を配置している。
通学バス運行に関する課題	児童生徒数の増加により、バス通学を希望する児童生徒を全員運送するためには増便が必要となる。解決手法を検討している。	運転手の高齢化等。 子どもの人数が変わる場合、バス停の位置を変更することがある。	下校時の乗車確認について、学童や家庭の事情等による乗車予定の変更連絡に遺漏なく対応すること。連絡手段の一元化や欠席連絡アプリの活用等を検討している。	乗降管理システム使用における児童への指導。
安全面の課題と対策	安全確保のため、市が費用を負担しバス停の整備を行った。	運転手の健康管理を行っている。委託会社が健康診断や研修を行い、市に報告書を提出している。	バス停周辺の安全確保のため、市の別部署と調整し、ミラーをつけたり白線を引いたりした。	乗降管理システムを導入し、子どもがバスに乗降したか、保護者にわかるようにしている。（子どもにＱＲコードを印刷したものを配付しており、子どもの乗降時に運転手がＱＲコードを読み取ることで、保護者に通知が届く。）
その他	学校区内で区画整理事業が進む中、通学も含め地域の利便性向上のため、開校１年後に路線変更を行った。	通学バスを校外学習や他校の水泳授業の送迎にも活用している。	―	―

項目	つくば市（人口 261,933 人）※R8.4.1 時点	奈良市（人口 183,763 人）※R8.4.1 時点	郡山市（人口　314,934 人）※R8.4.1 時点
バス利用者／児童生徒数	秀峰筑波義務教育学校　493 人／914 人	若草小学校　50 人／500 人 ※令和９年４月開校予定	西田学園義務教育学校　159 人／298 人
運用形態	専用バス（中型 20 台、バス事業者に運行委託）	専用バス（マイクロバス２台、直営で運行）	専用バス（小型バス４台、バス事業者に運行委託）
ルート数 運行本数	20 ルート（最大） 登校時１便 下校時１便 ※　下校時間や行事予定等によって、合同便になることあり。	２ルート 登校便１便 下校便２便～３便 ※　行事等にあわせてダイヤ変更あり	８ルート 登校時１便 下校時４便（金曜日の一斉下校時のみ２便）
対象エリアの基準	小学生：現在の学校は旧Ａ小学校区に位置しているため、そのＡ小学校区以外の地域に住む児童がバスを利用して通学している。（一部例外あり） 中学生：通学距離が概ね６㎞以上の生徒	学校からの通学距離が概ね２㎞以上の児童生徒（一部２㎞ 未満でも事情によっては乗車を許可）	前期課程（小学生）：学校からの通学距離が２㎞以上 後期課程（中学生）：学校からの通学距離が４㎞以上
バス停について（新設や既存のバス停の整備など）	公共施設や地区集会所のほか、市から管理者に許可を取り、民間施設をバス停として利用している。	公共施設や学校跡地、地域の集会所を利用する予定。	主に地区集会所や消防団詰所等の広場や、幅のある路側帯にバス停を設置し、目印となる標識を設置している。 バス停は、１～２㎞以内で設定している。
利用者負担	利用者負担なし。	利用者負担なし。（予定）	利用者負担なし。
バス停までの集合方法	各自でバス停まで行っている。	未定。	各自でバス停まで行っている。ボランティアがバス停付近に立っているところもある。
運転手の他に添乗員の有無	前期課程（小学生）の児童が乗るバスにのみ添乗員を配置している。運行業務を受託している業者に対し、添乗員を配置するよう仕様書で定めている。	添乗員は配置しない。（予定）	添乗員は配置していない。
通学バス運行に関する課題	毎日の乗車児童の管理	リース車両の確保、運転手不足、市街地におけるバスルートの設定や安全な乗降場所の確保。	バス運行会社との委託契約のため、学校からのダイヤ変更の要望や、乗車人数の増加などに即座に対応しづらい。
安全面の課題と対策	スクールバスによって学校周辺の道路が混雑し、保護者の送迎車両に影響が出ている。	安全対策のため乗降場所であることを示す看板を設置する。（予定）	スクールバスのルート上で工事が行われるなどの情報を委託業者と共有している。また、国等の機関から事故情報の共有や注意喚起があれば、委託業者にも共有している。
その他	―	既存のコミュニティバスの便数を拡充し、通学の時間帯は通学専用バスとして準備している。	―

Ⅱ 西尾小学校の先行統合について

１　アンケートの実施について

坂下中学校区の小学校３校を統合した新しい学校の開校時期については、令和 15 年度または 16 年度を想定しています。

こうした中、８月24日開催の第３回学校づくりを考える懇談会の意見交換において、西尾小学校では令和９年度以降、一部の学年で複式学級が編成されると推定していることから、統合までの子どもたちへの対応についても検討する必要があると説明したところ、「西尾小学校と神屋小学校を先行して統合することも検討してほしい」とのご意見がありました。

こうした状況を踏まえ、９月25日に西尾小学校の授業参観にあわせて同校を訪問し、一部の保護者の方からご意見を直接お聴きしたところです。

そこで、より多くの保護者の皆様のお考えを伺うため、西尾小学校に通う児童及び就学予定の子の保護者の方にアンケートを実施します。

２　アンケート内容等

⑴　対象者

西尾小学校に通う児童及び就学予定の子の保護者の方

⑵　実施期間

令和８年11月２日（月）から11月15日（日）まで

⑶　内容

坂下中学校区の小学校３校を統合した新しい学校の開校を待たず、先行して西尾小学校と神屋小学校を統合することに対してのご意見をお聞きします。

３　通学バスについて

西尾小学校の先行統合には、通学バスの運用が必要になると考えています。アンケート結果を踏まえ、バス会社の協力のもとバスを実際に走らせ、運行ルートなどの確認をしていきます。

Ⅲ 第３回坂下中学校区の学校づくりを考える懇談会　傍聴者意見

１　意見の要旨

第３回懇談会では、３人から８件のご意見をいただきました。

No.	分類	意　見　の　要　旨	市 の 考 え 方
1－1	小中一貫教育	各中学校区の説明会の後、話が進んでいたことに驚いた。統廃合は前提となり、小中一貫校の話まで進んでいたことにも驚いた。小中一貫校のメリット・デメリットが紹介されておらず、これでは小中一貫校がいいという印象が作られていると思う。施設一体型による小６荒れ問題が深刻となり、つくば市では一体型をやめる方針をとったようで、このような情報を学習し、早くから取り組んでいるところの例を参考にしてほしい。 グループ討論ではいいことばかり話されていたようだが、実際問題となっていることが多々あるということなど、具体的な情報もこれから提示していかなくてはならないと思う。	小中一貫教育制度については、第１回及び第２回懇談会において、制度の概要やメリット・デメリット、他市の事例などを示し議論してきました。その上で、本市として一体型の小中一貫教育制度を導入する考えを示し、懇談会の構成員からは概ねご理解をいただいたと考えています。 なお、つくば市は一体型の小中一貫教育制度をやめる方針ではなく、つくばエクスプレス沿線の義務教育学校では子育て世帯の転入が想定以上に多くなり、児童生徒数が増加し大規模校化が進んだことなどから、今後は地域の状況に応じて検討していくとしています。また、一体型による小６問題とは、小学校から中学校へのステップアップの機会がなくなることにより、中学校生活への期待度が低下することとされています。 今後も他市の事例などを調査研究し、保護者や地域の方に情報提供しながら検討を進めていきます。
1－2	魅力ある学校づくり	西尾小学校を例えば不登校対応に特化した学校にするなど、特色ある学校を創り出していくことが求められるのではないかと思う。 また、教員対象の説明会や意見交換会を開くべきである。	西尾小学校に関するご提案については、今後の検討の参考とさせていただきます。 また、必要に応じて教員対象の意見交換会の開催も検討したいと考えています。
2－1	新しい学校づくり	新しい学校はバリアフリーな学校にしてほしい。(エレベーターの設置や段差を無くす、どのフロアからも別の棟にアクセスできるなど。)	いただいたご提案については、今後新しい学校の検討を進めていく中で、参考とさせていただきます。

No.	分類	意　見　の　要　旨	市　の　考　え　方
2-2	学校づくりを考える懇談会	グループ討論を聞いていると、意見を言えていない人がいた。市職員が各グループに入り司会するなどして、いろいろな人が発言できるようにする必要がある。	構成員どうしの意見交換は、それぞれの立場の方の考えを共有できる機会であり、構成員の方が活発に意見交換できるようにグループ分けを調整しています。
2-3	今後の進め方	意見交換会には参加していたが、懇談会は初めて傍聴した。「まだ何も決まっていない」と思っていたが、市の考えを聞いて急展開に驚いた。用地取得についても決まっているようなものである。	第１回、第２回懇談会での議論を踏まえ、第３回懇談会で市の考え方を示しました。今後も、意見交換会などを通じて保護者や地域の方に丁寧に説明し、ご理解をいただきたいと考えています。
2-4	通学バス	通学バスについては、バス停までの移動の保護者・教員の負担や、保護者の費用の負担はないようにしなければならないと思う。また、通学時間が短くなるようにしてほしい。下校時間については、子どもが自由に使える時間を制限しないように考える必要がある。	通学バスについては、子どもたちの登下校の安全性や通学時間などを考慮し検討していきます。 運行にあたっては、児童生徒の安全確保を最優先とし、保護者や教員の負担などについてもあわせて検討していきます。
2-5	小中一貫教育	中１ギャップは減るかもしれないが、小学校の節目の卒業があいまいになり、中学へのあこがれが減りはしないか。小中で共有して使う施設はどう考えているか。特別教室や運動場、体育館など、児童生徒が使える機会が減らないようにしなければならないと思う。	小中一貫教育制度については、今後も他市の事例などを調査研究し、保護者や地域の方に情報提供しながら検討を進めていきます。 施設へのご意見については、今後新しい学校の検討を進めていく中で、参考とさせていただきます。
3-1	魅力ある学校づくり	農業といった地域の特色を生かした教育という話があったが、７～８年後にどれだけの方が農業を続けていられるか。高齢化等で継続するか悩んでいる人も多いと思う。	魅力ある学校づくりとして、地域ならではの創意工夫を活かした学校づくりを検討していきます。

【メモ欄】

他の方の意見を書き留める際などにご利用ください。