『第４回 佐賀市立小・中学校の在り方検討委員会』

会　議　録

開 催 日	令和８年１０月８日（木）	
開催時間	午後６時００分　～　午後７時２０分	
開催場所	佐賀市役所大財別館４階　４－２会議室	
出席者	委員等	嘉村委員長、草場副委員長、小城原委員、辻委員、江口委員、森委員、釋委員、川副委員、下川委員
	事務局等	丹宗教育長、堤教育委員（教育長職務代理者）、山田教育委員、槇原教育委員、横田教育部長、岩瀬副部長兼教育総務課長、川副学事課長、水田学事課副課長兼学務係長、渕上学校教育課長、（担当 教育総務課）江口、野中、佐藤、田中
議　　事	議題　佐賀市立小・中学校の望ましい学校配置・通学の条件等について	
欠 席 委 員	中尾委員、梅﨑委員	
傍　聴　者	２名（うち報道１名）	

議　事

１　開会

２　教育長挨拶

３　議題

佐賀市立小・中学校の望ましい学校配置・通学の条件等について

（事務局）

・資料１に沿って、佐賀市立小・中学校の望ましい学校配置・通学の条件等について説明

（委員長）

・本日の協議事項は、通学距離、通学時間、地域の実情等への配慮の 3 点である。これらは安全性も含めて相互に関連するものであるが、それぞれの視点から意見を伺い、基本的な考え方を整理していきたい。

・本委員会の役割は、今後、佐賀市において学校の在り方を検討する際に、大切にすべき基準や基本的な考え方を整理し、答申することである。個別の学校の統廃合や具体的な学校配置を議論する場ではないことを確認しておきたい。

・まずは距離について、事務局が示している「小学校 4㎞ 以内」、「中学校 6㎞ 以内」というたたき台について、ご意見をお願いしたい。

（委員）

・以前勤務していた北山校では、最も遠い川頭地区から約 6㎞ の距離を、バスで約 1 時間かけて通学する児童生徒がいた。6㎞ は徒歩で通学するには長い距離であり、バスであっても 1 時間の通学は負担が大きいと感じている。

・また、約 3㎞ の距離を徒歩で通学する児童でも 40 分程度かかっていた。今回示された小学校 4㎞、中学校 6㎞ という距離については、平地と山間部では通学に要する時間や負担が異なるため、一律に考えることは難しいと思う。

・現在勤務している諸富地域は平野部であり、児童はおおむね 2～3㎞ の距離を 40 分程度かけて通学している。夏場の暑さなどを考えると、小学生が 4㎞ を徒歩で通学することには負担もあるが、平地では最大 4㎞ 程度が一つの目安になると考える。

・中学生については、自転車通学が可能となるため、平地であれば 6㎞ 程度でも対応できると思う。一方、山間部では坂道などの影響が大きく、3～4㎞ でも負担が大きい場合がある。

・また、大雨や災害時の迎え、児童生徒のけがや発熱など、緊急時に保護者が学校へ到着するまでの時間も考慮する必要がある。

・このため、通学距離については、平地と山間部の違いや通学手段、緊急時の対応などを踏まえ、総合的に判断する必要があると考える。

（委員）

・山間部では、最も遠いところから通学する小学生が約 6㎞、中学生が約 7㎞ の距離にあるが、いずれもコミュニティーバスを利用している。徒歩や自転車では、1 時

間以内に通学することは難しい。
・また、山間部は平坦な道が少なく、坂道が多いため、同じ距離でも平地に比べて身体的な負担が大きい。
・適正な通学距離を考える際には、距離だけでなく、地理的条件や児童生徒が実際に感じる負担も考慮する必要があると考える。

（委員）
・中山間部にある松梅校では、徒歩で通学する小学生は、おおむね 2㎞ 以内の児童である。それ以上の距離になると、民家や街灯が少なく、暗い道路も多いことに加え、坂道による高低差も大きいため、コミュニティーバスである「松梅の便利カー」を利用している。
・中学生については、4㎞ を超える距離を自転車で通学する生徒もいるが、登校時は長い上り坂が続き、身体的な負担が大きい。また、三瀬との境に近い地域などから通学する生徒は、デマンド交通を利用している。
・このように、実際に徒歩で通学する児童は 2㎞ 程度までであり、それ以上の距離ではデマンドカーや保護者の送迎が中心となっている。

（委員長）
・小学校 4㎞、中学校 6㎞ という距離については、地域の地理的条件などによって一律に適用できないことは明らかである。そのため、地域の実情に配慮し、「一律に適用するものではない」という考え方を明記する方向性は適切だと考える。
・一方で、教育委員会が今後、学校配置を検討する際には、4㎞ や 6㎞ といった数値が一つの判断の目安として示されていることにも意味があると考える。
・続いて、市街地の状況について意見を伺いたい。

（委員）
・通学距離を検討する際には、子どもの発達段階や体力差を考慮する必要がある。
・例えば、2㎞ の距離でも徒歩で 30～40 分程度かかるが、特に低学年の児童は、登下校中に興味のあるものに立ち止まるなど、必ずしも目的地に向かってまっすぐ歩くわけではない。こうした行動も子どもの成長過程の一つであり、学年による違いを踏まえて適正な距離を考える必要がある。
・また、子どもによって体力差が大きく、歩くことに慣れていない児童も多いと感じている。さらに、近年の猛暑による熱中症の危険性や、急な落雷、ゲリラ豪雨など、気象条件の変化も考慮すべきである。
・加えて、子どもの安全を確保するためには、教職員の勤務実態についても検討する必要がある。
・児童生徒の登校時刻によっては、教職員が勤務時間前から受け入れを行っている。また、下校時にバスを利用する場合には、バスの到着まで教職員が見守る必要があり、その間は他の業務を行うことができない。
・このため、通学距離や通学時間を検討する際には、児童生徒が自宅を出る時刻や学

校に到着する時刻、教職員の勤務時間との関係も考慮する必要がある。
・一律に基準を定めることは難しいが、子どもの発達段階や身体的負担、気象条件、教職員の勤務実態などを踏まえ、適正な通学距離や時間を検討することが重要であると考える。

（委員長）
・これまでの意見を聞くと、通学距離だけに限定して議論することは難しいと感じる。
・例えば、同じ 4㎞ でも、小学校 1 年生と 6 年生では発達段階や身体的な負担が異なるため、特に低学年の児童を想定した配慮が必要である。また、スクールバスの導入に当たっては、教職員の働き方についても考慮する必要がある。
・こうした点も「地域の実情等への配慮」に含め、総合的に検討していく必要があると考える。

（委員）
・現在勤務している諸富地域では、朝の通勤時には既に小学生が登校している。小学校 1 年生と 6 年生では体力や発達段階に大きな差があり、特に 1 年生が 4㎞ を徒歩で通学することについては、不安を感じている。
・また、諸富地域には有明海沿岸道路の終点があり、諸富南小学校周辺は交通量が多い。大型トラックなども通行しており、中学生の自転車通学においても危険が伴うことから、通学路の交通環境についても考慮する必要がある。
・このため、通学距離については、特に低学年の児童の負担や通学路の安全性を踏まえ、総合的に判断する必要があると考える。

（委員長）
・ここまでの意見を受け、地域、保護者から意見を伺いたい。

（委員）
・唐津市は佐賀市と同様に、平野部や山間部など多様な地理的条件を有している。そのため、通学条件を一律に定めていないという唐津市の考え方には関心を持っている。
・保護者の立場から考えると、小学生が 4㎞ を徒歩で通学する場合、60～80 分程度かかることも想定される。学校への到着時刻を午前 7 時 30 分から 8 時頃とすると、午前 6 時から 6 時 30 分頃には自宅を出る必要がある。
・特に冬場はまだ暗い時間帯であり、共働き家庭も多い中、子どもを早朝から一人で登校させることには大きな不安がある。また、自宅を出てから学校に到着するまでの安全確保や、万が一の場合の責任についても考える必要がある。
・小学生は携帯電話などを持っていない場合もあり、保護者が学校への到着を確認することも難しい。
・市街地では街灯や地域の見守り活動が充実しているところもあるが、平野部や山間部では十分でない地域もある。

・このため、通学距離を検討する際には、子どもの安全性だけでなく、早朝の登校や見守り体制など、保護者が抱える不安についても十分に考慮する必要があると考える。

（委員長）
・保護者の立場からは、学校への到着時刻だけでなく、子どもが自宅を出る時刻や帰宅する時刻も重要な視点であるとの意見をいただいた。
・通学条件を検討する際には、学校での受入れ時間だけでなく、家庭を出発する時間や帰宅までの時間についても配慮する必要があると考える。

（委員）
・アメリカの学校ではスクールバスでの送迎が主流となっている。
・地域によって通学路の安全性は大きく違う。山間部で小学１年生が４㎞ 歩くということはまず無理だし、平野部も住宅がほとんどないところを歩かせることは難しい。
・旧佐賀市１９校区の中では、送迎する保護者が非常に多くなってきている。
・勧興校区では、登下校時にみんなが自宅前に立つ「ながら見守り」という活動を１０年以上やっているが、山間部ではそういった取り組みも難しい。
・地理的に条件が厳しいところについては、スクールバスが最も安全で効果的だと考える。

（委員長）
・ただいまの意見からも、地域の実情に応じた安全性を確保することが重要であり、その上で通学距離を検討する必要があると考える。
・これまでの議論では、小学校 4㎞、中学校 6㎞ という数値を、別の距離に変更すべきという意見ではなく、これらを目安とする場合でも、児童生徒の発達段階や地理的条件、通学手段、安全性、保護者や教職員への影響など、多様な視点から配慮することが重要であるとの意見が出されている。
・したがって、距離の目安を設ける場合には、こうした配慮すべき事項を十分に踏まえた基準とする必要があると考えるが、いかがか。

（委員）
・小学校 4㎞ 以内、中学校 6㎞ 以内、通学時間 1 時間以内という数値を示すと、その数字だけが独り歩きするおそれがある。
・そのため、答申では数値そのものよりも、「地域の実情等への配慮」を強調する必要があると考える。
・通学条件を検討する際には、家庭の状況や教職員の勤務実態、児童生徒の発達段階などを十分に考慮することが重要である。地域によって状況は大きく異なるため、一律の基準ではなく、それぞれの地域の実情に応じて判断する考え方を重視すべきである。

（委員長）

・今後、答申の取りまとめを進めるに当たっては、これまでに出された地域の実情等への配慮という視点を十分に踏まえていきたい。

・続いて、通学時間について協議したい。通学距離と共通する部分もあるが、時間の観点から意見を伺いたい。

（副委員長）

・小学生と中学生の通学条件で大きく異なるのは、通学手段である。中学生は自転車通学が可能であり、以前は学校によって 2～3㎞ 程度の距離制限があったが、最近は制限を設けていない学校も多いと感じている。

・自転車であれば、1 時間で 10㎞ 程度の距離を通学することも可能である。一方、小学生が徒歩で 1 時間かけて通学する場合、往復で 2 時間となり、負担が大きいと考える。また、小中一貫校では小学校と中学校が同じ場所にあるため、小学校 4㎞、中学校 6㎞ という距離の違いについても考える必要がある。

・徒歩や自転車による通学であれば、1 時間は長く、40 分程度が一つの目安ではないかと感じている。40 分であれば、午前 7 時に自宅を出て 7 時 40 分頃に登校でき、下校時も比較的早く帰宅できる。

・一方、デマンドバス等は複数の場所を経由するため、40 分以内とすると利用できる範囲が限られる。例えば、北山校のような地域では、各地区を巡回すると 1 時間程度かかることも考えられる。

・このため、通学時間についても、一律に判断するのではなく、徒歩、自転車、バスなどの通学手段とあわせて検討する必要がある。

・また、安全性については、山間部だけでなく平野部にも課題がある。城西中学校区や東与賀地域では、周囲に田んぼが多く、農作物への影響から街灯の設置が難しい場所もあると聞いている。

・平野部であっても必ずしも安全な通学環境とは限らないため、通学時間や手段に加え、地域ごとの道路環境や安全性も考慮する必要があると考える。

（委員長）

・通学時間をおおむね１時間以内とするたたき台について、意見を伺いたい。

（委員）

・北山校は通学区域が非常に広く、山間部では七山や浜玉に近い地域、北側では前原に近い地域まで広がっている。

・遠方の児童生徒は、バスが各地区を回りながら乗車するため、通学に約１時間を要している。

・特に小学１年生にとって、朝から１時間バスに乗ることは負担が大きい。実際に、登校時に校門でバスを迎えると、車内で眠っている１年生もおり、声をかけて起こしても、寝ぼけた状態で降りてくることがあった。

・小学６年生や中学生であれば、１時間の乗車時間にテスト勉強や単語帳を見ること

もできるが、小学１年生では難しい。同じ１時間でも、発達段階によって負担は異なると感じている。
・また、下校時も１時間程度かかる上、小学生と中学生では授業の終了時刻が異なるため、バスの運行時間との調整が難しかった。特に、小学１年生が５時間授業で下校する際、利用できるバスがあるかが課題であった。
・利用していたコミュニティバスは公共交通機関であり、学校の都合で運行時間を変更できなかった。そのため、バスの時間まで１年生を学校で待機させ、教職員が対応したり、放課後児童クラブを利用してもらったりしていた。保護者にも負担をかけた面があったと考える。
・こうした経験から、特に小学１年生にとって、片道１時間の通学は負担が大きいと考える。

（委員長）
・通学時間について、ほかに意見がないか。

（委員）
・通学時間を１時間とする場合、その長さをどう捉えるかが重要である。児童生徒の学年や状況によって負担は異なる。また、通学時間だけでなく、登下校時の見守りや必要な連絡・調整を誰が担うかも考える必要がある。
・そのためには、新たな人員の確保や地域との連携が重要である。特に、こうした対応が学校職員に集中しないよう配慮する必要がある。
・登下校への対応は毎日必要であり、天候が変化した際には関係先との連絡や調整も生じる。こうした業務が学校職員に集中すると負担が大きくなり、子どもたちへの教育活動にも影響することが懸念される。
・また、１時間の通学には、児童生徒の体力を消耗させる一方、体力がつく面もある。こうした負担や効果に加え、学校職員の負担、地域の協力体制、保護者の安全に対する考え方も含め、関係者が共に検討する必要がある。
・このため、通学時間は１時間という数値だけで判断せず、児童生徒の状況や見守り体制、学校・家庭・地域の役割分担などを踏まえて検討することが重要であると考える。

（委員）
・昭栄中学校区は比較的学校が集中している地域であるため、前任校である佐賀大学附属中学校での経験から意見を述べたい。
・佐賀大学附属中学校には、大川市など遠方から通学する生徒もおり、管理職として特に苦慮したのは、荒天時の休校等の判断である。
・遠方から早朝に出発する生徒がいるため、他校よりも早い段階で判断する必要があった。また、急な下校の場合には、保護者がすぐに迎えに来られず、教職員が最後の生徒の帰宅まで 1～2 時間程度待機することもあった。こうした対応は、教職員の長時間勤務にもつながっていた。

・同校では通学区域を定めており、小城・多久方面や神埼市、吉野ヶ里町、大川市などから、原則として保護者の送迎に頼らず、公共交通機関等を利用して自力で通学できることを条件としている。
・一方、他県の附属学校には通学区域を設けず、通学可能であることを条件としている学校もあり、学校によって状況は異なる。
・通学時間が長くなるほど、荒天時の対応や教職員の勤務への影響も大きくなる。こうした点を踏まえると、通学時間は最長でも 1 時間以内が一つの目安になると考える。

（委員長）
・荒天時の休校や授業の打切りを判断する際には、児童生徒の帰宅に要する時間や家庭の状況も考慮する必要がある。子どもの安全や命を守る上で、重要な視点であると感じた。
・また、今回のたたき台では、通学距離を小学校 4㎞ 以内、中学校 6㎞ 以内、通学時間を 1 時間以内としている。
・これらは 4㎞ や 6㎞、1 時間を前後する範囲で考えるものではなく、様々な条件を考慮した上で、少なくともこの「以内」という範囲内を目指すという基準として捉えることもできるのではないか。

（委員）
・北山校でも、冬季の積雪によってバスが運休する場合の対応に苦慮していた。
・バスの運行可否は午前 6 時頃に連絡が入ることが多く、児童生徒や保護者へ速やかに休校等を知らせるため、教職員は午前 5 時 30 分頃から学校で待機することもあった。
・例えば、午前 8 時に学校へ到着する児童が 1 時間かけて通学する場合、午前 7 時には自宅を出ることになる。そのため、休校を決定する際には、出発前に保護者へ連絡する必要がある。
・また、突然の休校は、仕事に出かける保護者にとって、子どもを自宅でどのように過ごさせるかなどの対応が必要となり、大きな負担となる。
・通学時間が長くなるほど、荒天時の判断や保護者への連絡を早める必要があるため、こうした点からも、通学時間は最長 1 時間以内が望ましいと考える。ただし、保護者の通勤時間など家庭の事情も異なるため、一律に判断することは難しい。

（委員長）
・これまでの議論を踏まえ、小学校 4㎞ 以内、中学校 6㎞ 以内、通学時間 1 時間以内という数値を、最長の目安として設定することについて意見を伺いたい。
・答申では、数値だけでなく、地域の実情等への配慮を十分に示すことが重要である。一方で、こうした数値を目安として設けることで、今後、学校配置や通学条件を検討する際の判断材料になると考える。
・最終的な整理は次の協議を踏まえて行うこととし、最後の視点である「地域の実情

等への配慮」について意見を伺いたい。

（委員）

・以前勤務していた北山校では、大雨による土砂崩れや積雪などが発生した経験があり、通学条件を考える上では、何よりも児童生徒の安全・安心を確保することが重要であると考える。
・例えば、諸富地域では交通量が多く、大型トラックが通行する道路もあるため、特に低学年の児童の徒歩通学には危険が伴う。一方、地域住民の協力によって安全確保に取り組んでいるところもある。
・また、北山地域では、通学路にイノシシが出没することがあり、児童生徒が登下校中に遭遇する危険性がある。さらに、山間部は見通しの悪いカーブも多く、車との接触事故も懸念される。
・このように、地域によって危険の内容は異なるため、まずは児童生徒の安全・安心を最優先とし、その上で、徒歩、自転車、バスなどの通学手段や地域の実情を踏まえて検討する必要があると考える。

（委員）

・学校の通学区域が広がると、荒天時の休校判断が難しくなることも考慮する必要がある。
・通学区域が狭い場合は、学校周辺の状況やハザードマップなどを基に判断できるが、区域が広がると、地域によって気象条件や道路状況が異なることが想定される。
・特にスクールバスは複数の地域を巡回するため、一部の地域で安全が確保できても、別の地域では危険が生じる可能性がある。公共交通機関とは異なり、路線ごとの運行判断がそのまま適用できるとは限らない。
・このため、通学区域が広がる場合には、教育課程の確保よりも児童生徒の安全を優先し、状況に応じて柔軟かつ速やかに休校等を判断できる体制が必要であると考える。

（委員）

・通学条件を検討する際には、学校周辺の環境整備という視点も重要である。
・現在の学校には、長い歴史を持つ学校も多く、周辺道路が十分に整備されていないところもある。特に、車両と歩行者の動線が分離されておらず、車の出入りに危険が伴う場合がある。
・今後、保護者による送迎やスクールバスの利用が増えることも想定されるため、学校の出入口や車両の乗り入れスペース、ロータリーなど、安全に送迎できる環境を整備する必要がある。
・また、大雨や雷雨の際には、保護者の迎えに対応するため教職員が屋外で誘導することもあり、児童生徒だけでなく教職員の安全確保も課題となる。
・このため、通学距離や通学手段を検討する際には、学校周辺の施設や道路の整備状況も踏まえ、安全な送迎環境を確保することが重要であると考える。

（委員）

・保護者の立場からも、学校周辺や通学路の環境整備は非常に重要であると考える。
・保護者は、学校にいる間は子どもの安全が確保されていると考えているが、学校を離れると、不審者や交通事故、野生動物、河川や海での事故、自然災害など、様々な危険にさらされる可能性がある。
・通学距離や通学時間が長くなるほど、こうした危険に遭遇する機会も増えると考えられるため、安全性の観点からも距離や時間を検討する必要がある。
・また、交通量が多い道路や車の速度が出やすい場所では、狭さくやハンプ、ゾーン30 などの交通安全対策が講じられているか、地域の見守り活動が十分に行われているかも重要である。
・このため、通学条件については、距離や時間だけでなく、道路交通環境の整備状況や地域の見守り体制などを踏まえ、子どもが安全に登下校できる環境を確保することが必要であると考える。

（副委員長）

・アメリカのスクールバスは、日本で想定される遠距離通学者向けのものとは異なり、通学距離にかかわらず、原則として全員が利用する仕組みとなっている。
・この方式であれば、登下校中の事故などのリスクを軽減できるほか、バスの運行時間が決まっているため、教職員の児童生徒の受入れや見送りに係る時間も明確になるという利点がある。
・一方で、全員を対象とする場合は、運行路線や便数を確保する必要があり、多額の費用がかかることも想定される。
・地域によって事情は異なるが、スクールバスについては、遠距離通学への対応だけでなく、登下校の安全確保や教職員の勤務時間の観点からも検討する余地があると考える。

（委員）

・将来的には、小・中学校を小中一貫校に再編し、スクールバスで児童生徒を送迎する仕組みを検討する時期が来るのではないかと考える。
・子どもたちの安全・安心を確保するためには、登下校時の送迎体制を整えることが重要である。また、地域では外国人住民の増加に伴い、ごみ出しのルールなど生活習慣の違いによる課題も感じており、地域全体でのルールの周知や理解促進も必要だと考えている。
・今後、学校の再編によって施設数が減少する場合には、その経費をスクールバスの運行に充てることも一つの考え方である。
・このように、将来的な学校配置と通学手段を一体的に検討していく必要があると考える。

（委員長）

・地域の実情等への配慮について、様々な視点から意見をいただいたが、最も重視す

べきことは、児童生徒の安全・安心の確保であると考える。
・その上で、学校周辺や通学路の環境整備、スクールバスなどの通学手段についても検討する必要がある。
・特に、環境整備については、学校敷地内だけでなく、学校周辺の道路や通学路も対象となるため、教育委員会だけでなく、関係部局との連携も必要になると考える。子どもたちの安全を守るため、市全体で取り組むべき課題である。
・本日の協議では、「地域の実情等への配慮」について、多様な視点から意見をいただくことができ、大変有意義であった。
・ここで、通学距離及び通学時間の数値について改めて確認したい。
・小学校 4㎞ 以内、中学校 6㎞ 以内、通学時間 1 時間以内という数値を、最長の目安として答申に盛り込むことについて、異議はないか。
・ただし、これらの数値を一律に適用するのではなく、児童生徒の安全・安心を最優先とし、地域の実情等への配慮を十分に踏まえることを前提としたい。

（委員）
－異議等なし-

（委員長）
・本日は、通学距離や通学時間、地域の実情等への配慮について、貴重な意見をいただいた。
・以上で協議を締めくくりたい。ご協力に感謝する。

4　閉会