

第2回PTA部会 議事録

(1) 日 時：令和4年9月29日（木）午後7時より、（教育会館 第4研修室）

(2) 参加者：委員（11名）、事務局8名

(3) 内 容

① 部会長あいさつ

② 資料説明及び意見交換

- ・ 第1回PTA部会での意見抜粋について
- ・ 直行方式で考えられるルート（案）について

《部会長あいさつ》（省略）

《資料説明及び意見交換》

（第1回PTA部会での意見抜粋について）

部会長 ・ レジメに沿って会を進めたい。第1回目の会合から約4か月経過する中で第1回目のPTA部会での意見についても一度精査しておきたい。後の議論に入る前に第1回目を振り返るという意味も含めて事務局より説明をお願いしたい。

事務局 ・ 資料1（第1回PTA部会での意見抜粋）を説明

部会長 ・ 第1回目の中にはこの参考資料1にあるハブ方式に沿って、実際の具体的な通学路や、通学の方法とかを説明いただいた。それに基づいて、皆さんの方からいろんなご意見をいただいたのが、今の説明の意見抜粋というところ。この辺を説明して欲しいとか何かあったらすり合わせをしておきたいと思う。ハブ方式についていろいろ皆さんからご意見をいただく中で、直行方式ですることは出来ないかと新しい案をいただいたというような形だったかと思う。ハブ方式についてはこれでよろしいか。この先の方に進ませていただいてもよろしいか。

この後話させていただきたいのは、前回の第1回の部会の折に、ハブ方式を主流に議論をさせていただいたわけだが、その中でやはり直行方式というご意見も多数あった。直行方式にした場合に、ハブ方式とどう違うのか、直行方式でもし実現するとすればどういう方法で実現することが可能なかといったところを事務局で検討いただいたということでこのハブ方式のルートの方法と直行方式の通学ルートの方法の両建てでもう一度話をして、ある程度どちらの方向性で進めて行こうかというようなところをまずは詰めていきたい。今日の部会でも一番大きいところかと思う。前回の第1回のところの意見抜粋にあるが、ハブ方式よりは直行方式の方がスクールバスの利便性を高めるにはいい、通学にあたっての通学にかかる時間等々も含めると直行方式の方が早いのではないかという意見があったので、これを直行便として考えた内容について事務局の方から説明いただいた上で議論に入っていきたい。

（直行方式で考えられるルート（案））

事務局 ・ 資料2（直行方式で考えられるルート（案））を説明

部会長 ・直行ルートについて簡単に説明いただいたわけだが、前回のハブ方式の場合のルートを基本として直行ルートで回った時にどのようになるかということ。業者の方とも人員の確保であるとか、バスの確認であるとか、そういったものを含めて現実的に可能な方法という事で聞いてはいるが、これはあくまでまだ机上での話なので、実際のルートを走らせてみると、このルート通りに動くということは難しいところはあるのだと思う。ただハブ方式の場合は、公共のバスだから、併用するという形での運用ということで、ハブ方式はハブ方式でいいところも多分にあったかと思うが、この7ルートの場合は完全にその公共バスから独立したスクールバスという位置づけの中で、生徒たちを無事に学校まで送り届けるためのものというふうにご理解いただきたい。直行ルートの内容について、皆様の方からの質問もしくはご意見等があったらいただければと思う。今後ハブ方式も完全になくすというか。まあどうしてもやっぱりこの直行ルートの方が良いという事であれば、直行ルートの方を主軸に今後は検討していく形になるのかと思う。今日の会議の中で方針案を決めていきたい。ただ、今後、諸条件がいろいろ出てくるので、ある程度柔軟に考えておく必要性はあると思う。今後具体的な話を進めていくにあたってはやっぱりどうしてもどちらのルートで進んでいくかという主軸を決めておかないと、なかなか進めにくいところがあるかと思うので、そのところを時間をかけて、じっくりと皆さんの納得できるような形で進めていきたいと思うので、よろしくお願ひしたい。今の直行方式でのルートということで質問はないか。どんなことでも構わない。このルートそのものも、一筆書きで書いているのでどこかを起点にして、どこから入ったらいいかというの、変更するようなところも出てくるかと思う。今しばらくもう一度今の説明を皆さん噛み砕いていただいて、しばらく考えていただいたのちに質問をお聞きしたい。この7ルート案と前提条件のところとルートイメージ図を見合わせながら疑問点とかを取りまとめてほしい。5分ほどお願ひしたい。

(約5分間各自で資料を検討)

先ほどから主軸という言い方をしたが、議論によってどうなるのかわからない。すべてを直行方式にした方がいいのか、それとも地区によってはハブ方式の方がいいのかというケースも出てこないとも言えない。両方混在して一緒に考えることが非常に難しいので主軸をハブ方式で考えていて直行方式を取り入れるとか、また直行方式を主軸にして考えて状況によってはケースによってはハブ方式を取り入れるという考え方で誤解のないようお願いしたい。どちらにするにしても、疑問点が残っていると解決しておく必要がある。まずは意見というよりも、実際こういうケースの場合どうするのか、ここはどうなっているかという質問をいただければと思う。もしなければ、例えば校区によっても状況も多分違うかと思う。まず最初に北部中学校区の先生方やPTA会長さんの代表の方々の方からで何か質問があったらいただければと思う。

委員 1	・資料 2 の中型バスの定員の話だが、30+12 名とある。これは 30 人が座れて 12 人は立っているということか。
事務局	・補助席が 12 あるということ。
委員 2	・立って乗ることは考えてない。これが例えば北郷だと中学生が 34 人、高校生が 23 人全員が乗るっていうのはなかなか無いかなと思うが、何か集中してしまうとなったときに乗れないということはないのか。
事務局	・基本的に中学生だけを想定しているので、乗れないということは無くすように考えている。
委員 3	・通常の通学体制でなく、例えば何かのイベントがあつたりとかいう時に中学生、高校生どっちに乗るっていうケースが無いとも言えないと思う。
事務局	・通常の授業の時もそうなのだが、できたら中学校と高校の時間をずらすような方法で対応できるとバス側にすると検討しやすいところがある。
委員 4	・高校と中学校の始業時間の差がどれぐらいなのかというのもあるが、多分どちらかの便に偏ってしまうのではないかと。常に満席に近い、時々乗れないということになりかねないかなという懸念がある。
委員 5	・バスは基本的に中型とマイクロということで大型は使わないのか。
事務局	・できれば中型くらいでできるだけ集落の中を通って行きたいと思う。道幅から行くと大型は厳しいところがある。
部会長	・今のは問題点として、とりあえず提起させていただいて、今日出ないのであれば、対応を検討いただく形にしたい。
事務局	・高校生はせっかくバスがあるのだから乗った方がいいということで高校生も一緒になると、たとえば北郷では 50 何人になる。今は、中学生で想定すると 34 人を想定して、中型なら乗って来れるかな。高校生も全員乗るかどうかはわからないが乗りたいからどっちに乗ってもいいとなってくると、これはちょっとおっしゃるように立っているのか、全部乗れないではないかということになってくる。だからあくまでもこの想定は、中学生の 1 便として考えるとこうなるということでもし 30 分の間があるのなら 2 便目を出して高校生が全員そちらに乗ることもできるというルートになっている。だから今おっしゃるように始業時間の問題も当然生まれてくる。中学校も高校も同時にスタートとなるとこれは一度に来ることになる。だから北郷線でいうと 2 便同時に走らせなくてはいけないことになる。
委員 6	・多分、だいたいこれは 1 便で間に合う人数なのだろうとは思ってはいる。もし乗れない場合としてどういうことがあるのかなと思っている。
事務局	・基本的に乗れない場合というのはなくしていかないといけないと思っている。北郷にしてもこのバスで中学生、高校生も乗れますよとした時に乗れないのであれば、時間のこともあるし、例えばもう 1 台中型かマイクロバスを増やすとか大型にするとか、大型は幹線道路しか行けないが、そういうような対応をしていくような形になると思う。時間どおりに来て、中学生の生徒さんが来ているのに乗れないということは絶対に無くしたいと

	思っている。
部会長	・北部校下の高校生はどのように登校しているのか。
委員 6	・ほとんどは自転車で通学している。高校生も乗るものとして考えるのか。中学生は義務教育なので、公費でバスのお金を出すということはあるかもしれない。でも高校は義務教育ではないので普通に定期とか回数券を使って公共機関を使って今通学している中で、高校生もこの数に考えて議論をするべきかどうなのかと思った。高校生もどうしても何かの理由があつてこれを使いたいということがあるかもしれないが自力で行くのがスタンスかと思う。
事務局	・現在コミュニティバスで北郷方面から勝山高校に行く子はだいたい毎日 5 人以下で 2、3 人。中学校の子は冬の多い時だと 12、3 人毎日乗っているような状況。
委員 7	・基本的には中学生を対象にして考えている。
事務局	・今はそれで義務教育ではないということだが、せっかくこういうスクールバスが走るんだから、高校生も兄弟がいることもあるし乗ったらどうかというご意見も出てくるかもしれない。
委員 8	・前の説明会では、高校生も利用してもらっていいという説明をこれまでしていた。それがまた変わるということであれば構わないと思うが。
事務局	・私どもはせっかくスクールバスが走るのだから、高校生も乗せたいと思っている。同じバスに乗るのに、高校生からは有料というのもどうか。基本的にはそういうスタンス。この部会で乗せなくていいのではないかなればだが、事務局としては乗れる形をつくっていければと思っている。
委員 9	・前回の時もどうやったら利用しやすいバスになるかということでハブであったり直行であったり事務局の方から提示いただいているんだと思う。ハブだったり直行だったり他の案もあるかもしれない。どうやったら一人でも多く中学生、高校生に利用してもらえるのかというのを主軸に考えていくのだろうと思っている。追加で例えば学校の到着時間を 30 分ずらせば 2 便を出せますよということでもいいのか。例えば中学校も高校も始業時間を決めるのはこの場ではないので、8 時 20 分始業で 8 時 10 分着と 7 時 40 分着みたいな形で、そこに 30 分の差があれば 2 便出せますよということでもいいのか。もちろんワーキングの会議で話されていると思うので、考え方としてはそういうことで、そこにある程度分散してくれば中型バスでも両方行ける、乗れないということは多分無いだろうということも考えの中としては入れていいか。
事務局	・30 分ずれていれば、到着時間に 1 便目に付いたバスが、次のところに回ることができるだろうという考えになっている。どこに回るかはわからないが。
委員 10	・7 ルート案に下記のバス停の中で 2、3 か所停まる想定になっているが。
事務局	・このルートの中で 3 か所停まるという想定の間隔設定なので、ここからまた 1 か所、2 か所、3 か所と増えると、大体 1 か所あたり 1 分とか増えて

	いくような設定になる。
委員 11	・それでも 30 分あればなんとかなるということか。
事務局	・そうなった場合に、例えば 25 分の所とかは行って戻るとなると足りないので、そうするともう 1 台入るとかいう検討は必要になってくる。そういうことをすることによって、30 分で 1 便走らせることは可能。
委員 12	・2 便に分かれればちょっと早く行きたい子もいるだろうし、なんとか分散させられるみたいな考え方でいい。帰りの時間はたぶん中学校の部活が終わる時間、高校の部活の終わる時間がそれぞれ違うと思うのでそこはある程度の時間の差がある。3 便ぐらいは出せますよということでもいいのか。
事務局	・はい。
委員 13	・市 P T A 連合会の方で要望とか再編のことについて確認をとっていて、その中でバスの台数は充分確保されているのかという話とか、帰る時間がだいたいずれるがバスが確保されているのかという話があった。バスを使って行ってほしい。中学生がバスに乗るようになってその子が勝高に行くようになればバスをさらに利用するようになるといういい循環が生まれればいいなと思っている。そのための案をここで考えているということで議論をさせていただいてよろしいか。
事務局	・はい。
部会長	・非常に貴重なご意見。子どもたち全員を対象として物事を考えていくのか、中学生は中学生、高校生は高校生として別枠で考えていくかによって、バスの必要台数が変わってくる。ここで議論が難しい内容なのかなと思う。この考えを主軸でいくのであれば、業者さんの運転手さんの数の問題とか、存在するバスの台数の問題とか、いろんな要素が出てくるとは思うので、今後ある程度わかった段階で話をしていく必要がある。ただここでやっぱり考えておかないといけないのはまず前提として中学生、高校生を全部対象にするのか。例えば、高校生はこれまでと同様の形でいいのではないかというような意見もあるし、せつかくこのようなバスが出るのであれば高校生も対象にすると、無料であれば多分使う人が出てくるだろうということもある。そうやってきた時のことも想定した上で、最終的なバスの台数とかを決めていかないといけない。その時に始業時間の問題であったりとか、いろんな条件設定が出てくると思うので、そういう条件を出しながら順次決めていかざるを得ないと思う。市 P T A 連合会で意見をまとめているような話だったが何か資料はあるのか。
委員 14	・市 P T A 連合会の中でも正式に出たものではない。今から取りまとめて市長と語る会の資料にしたい。再編もその中に入ってきているので少しお知らせをした。先生方に聞きたい。中学生の荷物は大変重い。部活のものも入れる。満員になったときに乗りきれぬのか。もしくはこれから先、荷物は少なくなるのか。
委員 15	・今、ここでも心配している内容で、現状は前と後ろに中部の子は持ってきている状況なので、もしバスがいっぱいになると、荷物をひざの上に置き

	<p>て隣にもそういう子がいて乗るのかなと思う。令和9年度ぐらいにはもしかしたら教科書がデジタル化されて教科書は持ってこない。鞆の中には、タブレットとノートとワークだけになっていたら少しスリムになるかなと思う。そのあたりはどのような感じか。</p>
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・現状でもそんな状況で通学している。すべての教科書を持って帰りなさいと指導しているわけではないと思う。必要なものだけ持って帰りなさいと言うが、実態はみんな持って帰ることがあるし、9年度の開校のときからそういうルールをスタートするのではなくて、安全性ということもあるので今の子どもたちもできるだけ荷物を少なくしていく。指導をしながら開校につなげていくと言うことは必要かなと思っている。デジタル教科書についてはまだ動きは見えない。
委員 16	<ul style="list-style-type: none"> ・今、中学生と高校生のどちらにニーズを置くかを考えると、中学生を優先にさせていただきたいと思う。前回の話し合いの時にも、中学生が高校生と一緒に乗り合わせることによって生じるトラブルを回避したいという保護者の方がいらっしゃるという事があった。中学校1年生から高校生3年生まで6年間の振り幅があるとそんな気がなくてもなんとなく肩身が狭いとなっていく。高校生がかたまりで多く乗ってくることになると、中学生は遠慮がちになってしまうということも考えられる。そもそもが新しい中学校のためのバスなので、中学校をメインで考えて進めていただきたいという思いがある。実際に開校してから高校生にも開放していこうというのはいいと思うが、どうなるかわからない意見で高校生にもというのは少し違うのかなと思っている。2便用意していただけるように書いてあるが、第1便が中学生向けで第2便が高校生向けと考えての2便なのか。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・現状の始業時間を考えると、中学生の朝の活動がその中学校もある。勝高は読書の時間を10分取られている。朝、委員会活動とかいろいろと活動をしているのは中学生で、中学生が1便で早く行くのかな、高校生は2便がいいのかなという感じだが、あくまでも仮定なのでわからない。
委員 17	<ul style="list-style-type: none"> ・それならば、第1便は中学生が優先なのでそんなに問題はない。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・決定ではない。
委員 18	<ul style="list-style-type: none"> ・そんなに朝早く行く高校生はいないのではないか。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・わからない。
委員 19	<ul style="list-style-type: none"> ・元に戻るが中学生優先で考えていただきたいなと思う。
部会長	<ul style="list-style-type: none"> ・前提条件としてそのようなところも考慮しながら台数を考えていく。
委員 20	<ul style="list-style-type: none"> ・具体的な動線を見ていて、鹿谷線が鹿谷の中を通過して最後に妙金島の子を乗せてジオアリーナに来ている。この地図を見ると比島を全然通っていない。妙金島の子が荒鹿橋を渡って伊波の交差点にきて、鹿谷線は荒鹿橋を渡らずに比島を回るとはどうか。後は路線的に工夫して考えられていると思って見ていた。
部会長	<ul style="list-style-type: none"> ・9年度はこのような形で生徒のバス停を考え、年によってこの地区に生徒がいたけれども今年はいないというケースが出てくる。その時に合わせて

	ルートも見直しも必要になってくる。
事務局	・これはあくまでも仮定で言っているので、令和9年度のその地区にいらっしやるであろう生徒ということで作ってみた。比島は実は3kmなくてぎりぎりのようになっている。第1回目の意見でもあったがぎりぎりの生徒はどうするのかということも出てくる。しかし地区の中でもきちっと計ると3kmあるかもしれない。
委員 21	・上志比の子たちがえち鉄を利用して来た場合はどうするのか。
事務局	・勝高ではそういう生徒はいるかもしれないので考える必要はある。大野から来ている生徒もいる。
委員 22	・3kmという辺りはまだはっきりしない。
事務局	・厳密ではない。
委員 23	・入学した時に、あなたはバス通学がOKと枠組みをしてしまうということか。
事務局	・自分は乗りますよと登録していただかないと人数が確定ができないし、待っていると時間はどんどんかかってしまう。登録してあってもその日の調子によって乗らないこともある。そういう時は一応停まることになっているけれど、ある程度待ったら行ってしまう。次の子も待っているからそのような形にはなるのではないか。何も登録していない子が急に乘せてほしいとなると、後々の登録した子が乗れなくなったりするので、乗るという登録はしていただいた方がスムーズだと思う。
委員 24	・これは学校が決めるものなのか。会社でもよくあるが、通勤にかかる費用をいくら出すのかを決めるのに通勤のルートを自分で作って書いてきてこれだけの距離があるとやっている。自己申告ではなくて、学校の方や市の方で円を描いて決めるのかどうかかわからないが、そういう形で枠組みを作るといふ方向になるのか。
事務局	・距離をある程度決めないと誰でもいいですよとはならない。自転車の子もいるし徒歩の子もいる。一応、仮に今3kmより遠くの人とした。
委員 25	・勝高でも自転車通学の可能な距離は決まっているのではないか。
委員 26	・子どもの数が減ったのでルールは撤廃されている。2km未満で1.8kmくらいにしていた気がする。
委員 27	・単純に円を描いて1.8kmということか。
委員 28	・そうだ。
部会長	・こういうことをどんどん積み上げていって煮詰めていく。他にないか。
委員 29	・前回1回目のPTA部会が終わった後、役員会のほうで意見をまとめた。役員が集まると会員の半分くらいになってしまう。その意見だと直行方式でいきたい。気になったのは7番で池ヶ原、小矢谷、岩ヶ野、壁倉、経塚など括弧の意味はどういうことか。
事務局	・9年度の時に中学生がいらないだろうということ。
委員 30	・そうならば2.3か所停まるのではなくて、バスは全部停まって欲しいかなと思う。高島が入っているのはどうしてか。岡横江は通っていないので

	はないか。
事務局	・イメージ図でしかも少し離れているところは近くのバス停まで出てきてくださいます。高島はむしろ西高島の6番の方がいい。
委員 31	・そうであれば、多分全部に止まっても30分ぐらいで行けるのかなという気がする。
部会長	・学校の方では直行方式の方向で考えて欲しいということでご意見をいただいたが、他に不安なこととかは出てこなかったか。
委員 32	・逆にハブ方式の方が不安だと言っていた。直行方式だと自分が中学校の時もこの動線で走っていたので、まあいいかなと思ってはいて。ほかの保護者の方と自分も思っていたこのルートの方で話させてもらったが、こんな感じに行くのではないかと話をしたら、皆さんはそれでいいのではということだった。逆にいちいち乗り換えするぐらいなら、この線で行ってもらった方がいい。ただ、全員の意見ではなく半数ぐらいの意見。
委員 33	・意見としてここまでは集約していない。中学校の再編される年に保護者となる家庭は2、3軒ぐらいでまだ集約はできていない。一通り資料を見て細かなところは別にしてバスのルートは直行便でよく考えられているなと思う。事務局側は高校生もと考えられているが個人の意見としては高校生は別に考えないと話が進んでいかないと思う。最終的に1便が中学生で2便が高校生と分けるのなら話がまとまりやすいのかなと思う。あくまでも中学生優先で考えていただきたい。中学生が乗り遅れたらどうするか朝練はとなった場合はここまで考えてくださるのはありがたいが各家庭に任せて保護者が送る。帰りに関してはもう少し議論する必要があるかもしれないが、部活が遅くなる子もいれば早く帰る子もいる。線引きしてあまり過保護にならずに家庭に任せた方がいい。
部会長	・たしかに便数も臨機応変ということが非常に使いやすいが、下手をすると1台に1人しか乗っていないことも発生しかねないかもしれない。今の話だとある程度便数を固定した中で考えるという意見かと思う。だいたい聞いていると直行方式の利便性の話が多いかと思うがどうか。
委員 34	・部活のあり方が今後すごく変わっていく。特に運動部がクラブ活動に変わっていくのかな。5年のなかでどれぐらい動くかはわからないし、文科系はその部活となるのかもしれないし、そこでいろんなあり方が変わるのかな。バス7便で7台。今のいう1便2便を、中学高校と分けるのならば、中学校を時間差で3便目とか、乗れない子がいないようにする目的を達成するのに、バスの台数をもう少し多く見て考えた方がいいのではないか。荷物のこともあって満車だったら乗れない。やってみないとわからないが余裕を見てこの先考えた方がいい。
委員 35	・中型バスでは荷物をバスの腹のところに入れることができるのか。
委員 36	・それをしていると30分では間に合わなくなるのではないか。
部会長	・バスの台数についても今後検討することでもいいのか。
事務局	・はい。

- 委員 37 ・ルートについては直行方式がいいと思っている。朝のことも、なんとなく固まりつつあるというか、遅れた生徒のためにも5分遅れでもう1台走っているといいと思う。帰りの走らせ方が複雑になるのではないか。部活動のことなど今から考えていく必要があるのではないか。部活動に入っていない子、地域部活動に行く子、部活動をしている子とかバージョンがありすぎて7台ではうまく動かないかもしれない。
- 委員 38 ・帰りは便数を決めてこれまでに帰りなさいと言っても難しいのか。
- 委員 39 ・大きくまとめると部活動を学校でやっている子と、帰る子になる。
- 委員 40 ・外のスポーツクラブでやる子にそれが終わってからスクールバスというのは難しいのではないか。
- 委員 41 ・難しいと思う。離れたところでクラブ活動をすると、そこは帰宅と同じ扱いになる。
- 部会長 ・そうすると部活をして帰る人で例えば2便。それに合わせて帰ってもらう。そういう形にしておかないとその時々によって便数を増やすというのは実際運用する業者の方も難しいのではないか。
- 委員 42 ・前任校が大野でスクールバスを使っている学校だったが多くて2便。入学したての1年生が部活見学だけをして早く帰る。そのための便と普通に部活終わっての便。今度は3年生が部活を引退して早く帰る便。だから部活が終わった時間と学校が終わった時間との2便しかなかった。月初めに計画を出してその時間に来てもらうようにやっていた。
- 委員 43 ・部活が長引いて遅れることはあるのか。
- 委員 44 ・その時間に合わせて部活は必ず終わる。着替えがバタバタになってもそれに目がけて終わる。
- 委員 45 ・学校側の指導としても、そのようにするのか。
- 委員 46 ・はい。
- 委員 47 ・そういう調整ができるのであれば全然いいと思う。
- 委員 48 ・今でも部活の終了時間は守っているので大丈夫ではないか。
- 委員 49 ・多少遅れても帰る方向がみんな一緒であれば、あの子来てないでもうちちょっと待ってぐらいはできる。ちょっとの遅れとか、時間に関してそんなにシビアにならなくていいかなとは思う。目安として時刻は決める。
- 委員 50 ・スクールバスなら可能である。何時ごろでもいい。遅れたら自己責任ということもある。
- 部会長 ・ケースごとに考えるときりがない。ある程度割り切った形で考えていく必要性もある。
- 委員 51 ・基本型があると学校側はそれに合わせて動けばいい。
- 委員 52 ・朝はだいたいわかる。帰りはテスト期間とかで変わる。毎月見直しというか時刻表が出る形になるのか。このルートの形も何ヶ月に1回ぐらいは見直しとかはあるのか。
- 部会長 ・一年に1回だと思う。多分その地区の子どもたちが卒業していなくなったりとかで見直しが必要が出る。

委員 53	・今回、スクールバスなのだがもう民間のバスは通らないと考えた方がいいのか。スクールバスでなくてもバスがあれば自分で帰ることができる。スクールバスで帰らなくてはいけないようなイメージになっている。
事務局	・普通のコミュニティバスは走っている。夜の帰りのことになると今でもそうだが、6時台でなくなってしまう。7時過ぎになるとバスでの対応は難しい。各家庭で今までと同じようにお願いしたい。
部会長 事務局	・コミュニティバスとしては現状と変わらないということでもいいのか。 ・今と変わらない運行のまま、より便利になって運行していると思う。ちょうど令和6年度に向けてフルデマンドを考えていて、定時路線のバスではなくて予約したらそのバス停から行き先のバス停に直で結ぶような、タクシーと今のバスの間みたいなものを検討している。令和9年度にそのままいっているのかはわからないが、今年から実証実験もやろうと思っているので、便利になっていくように考えている。
部会長	・必要などころに流してもらおうというような方向も検討されている。公共交通機関の利便性は高まる。
委員 54	・学生に向けた話ではないということでもいいか。この間野向の村の中でアンケートをとられていた。各家庭で送り迎えが結構重荷になっている家庭もあるということを書いていたがデマンドを中高校生が使い出したら、大変なことになると思うがそれは別か。
事務局	・今のバスは高校生がダメとかでなくて、市民の方全員対象ということ。
委員 55	・例えば部活が長引いて帰りたいので、今から勝高に来てくださいとか中学校に来てくださいというのはあるということか。
事務局	・そういう運行になれば可能だと思う。ただ先ほど言った通り7時とか8時とかになると運行時間が終わっていることになる。例えば朝遅刻したのでそういうバスに乗っていただくことは可能になるかなと思う。
委員 56	・有料か。
事務局	・その辺も全く決まっていない、進めているというだけである。
部会長	・本当に実現できるかどうかわからない。今はとりあえず公共交通機関としてもスクールバスに乗れなくても公共のバスだけはそのまま残るので利用することは可能ということで止めておく。普通に誰が使うにしても公共バスを使う場合は、お金はかかるという形になる。
委員 57	・高校生も乗ってもいいということなので、高校生の立場からすればバスに乗れる方が大変有難いと思う。何人かの方が言ったように、中学生のことを考えるというのは、優先順位からすれば当然なのだろうなと思って聞いていた。ハブ方式と直行方式が出たがハブ方式だったら高校生は乗車可能だけど、直行方式だと無理なんだろうということもこの会議で理解した。直行方式の方が、始業時間を30分ずらすという話が出ていたが、ほかの部会でもたぶん話に出ているんだと思う。一部でも一貫したカリキュラムを実施したりだとか、施設の共同利用を考えた時に校時をそろえる必要があるんだろうなと思う。始まるの時間とか1限目、2限目とかをそろえる。

そうなるとう始まりの時間はそんなにずらせないだろうと聞いていた。そうなるとう高校生が利用できなくなった時に、最後の方で出たが公共交通機関の有料でもいいから利便性をはるかに良くしていただければいいのかな。現状でいうとバスに乗れないから勝高に行かないという生徒はあまりいない。保護者の方が送迎されるのが当たり前だった。ただバスに乗れるのなら行こうかという生徒はいると思う。その辺をこの会議で何とか中学校のことは固めていただいた上で、高校生の利便性も考えるにはどうしたらいいのかということをお次の段階で考えていただきたいと思う。

- 委員 58 ・ 中学校の方が早いなら早くいけばいいのではないか。
- 委員 59 ・ 北部は中高生が一緒ではないか。
- 委員 60 ・ 勝高の1時間目は何時何分に始まるのか。
- 委員 62 ・ 今年度は変わって8時40分から始まる。
- 委員 63 ・ 現状であれば1時間目が始まる時刻は変わらない。8時から8時半ぐらゐまで、中学生は朝の活動をいろいろやっけていて1校時目が始まる時間は中部は8時35分。だからそんなに変わらない。
- 委員 64 ・ 南部は8時30分始まり。
- 委員 65 ・ 学校によって違うのか。
- 委員 66 ・ 南部と北部は同じで8時半始まり。問題は登校時間だと思うが、今は登校時間も揃ってきている。7時40分に開錠で50分までに登校完了なので、始業時間のだゐたい50分前に子どもたちが来ているということになる。
- 委員 67 ・ 現状でいうと勝山高校は8時20分までに登校することになっている。その後10分、8時25分から読書があっけて35分に終わって5分間の猶予のあと授業になっている。その辺は5分ずつぐらゐずらせばなんとかなる。
- 部会長 ・ 今後、時間帯的なところなどかなり細かいところを詰めていかないと便数の設定も変わっけてくる。この後、検討事項に入りたいがその前にここまでの議論の中で、ほとんど直行方式のほうが利便性がよさそうな形でできるのかなという感じだった。ハブ方式も基本的に公共交通機関を利用することでの優位性もあるよく考えられた案だとは思う。その中で出てきた乗り換えの問題とか、公共交通機関の場合は一般市民が乗っけてくる可能性も出てくる。スクールバスで行けば完全に子どもたちだけのバスということになるので、安全性といたったところでは直行便の方がいいような感じを受けている。冒頭にも話したように、今後いろいろ議論をしていく中で整理する上では、直行便を主軸で行くのか、ハブ方式で主軸で行くのかによって変わっけてくる。今いろいろな質問や意見があっけていたので、直行方式の方にした方がいいとするか、ハブ方式で行くかというところは2択の中から決めさせていただきたいがよろしいか。主軸で行くということ、状況によってはハブの方がいいというケースが出てくるかもしれない。これはこれとして残しながら主軸をどうするかを決めたい。挙手でお願ゐしたいと思う。直行方式を主軸として検討していった方がいいと思われ方、挙手いただきたい。

(挙手多数)

- 部会長 ・この会議の中では賛成多数という形の中で、今後は主軸としては直行方式でのスクールバスの運用の方向で推し進められればと思うのでよろしくお願ひしたい。事務局はどうか。
- 事務局 ・今後は直行方式を主軸として考えていくが、ここは部分的にはハブにした方がいいというケースも生まれるかもしれない。ただ皆さんの意見としては直行方式でより利便性を考えてほしいということの理解をした。
- 部会長 ・今後決めるにしても直行方式では、ハブ方式ではとなると煩雑になるのであくまでも直行方式を主軸として検討を進めていきたい。
- 事務局 ・今回のルートの想定がいろいろな前提条件のもとにやっているの、いろいろとそれに関連する質問や意見もいただいた。この各ルート3か所ほど停まっていくという前提があるので、例えば北郷ルートは坂東を出発してジオに行くまでにどこか3か所ほど停まる。停まるバス停の近くの子はいいが結構そこまで行くのに時間がかかる子もいるという課題も出てくる。たくさん停まるとトータルの時間がかかる。平泉寺さんは全部停まって欲しいという要望もいただいたが、その辺りの兼ね合いがある。ご意見をいただくと今後の参考になる。
- 部会長 ・物理的な距離感がわからないし、バス停とバス停の間の距離とかもわからないから何とも言えない。何々線の中で、ここには停まってほしいという第1希望はあるのかと思う。シュミレーションしてみないと通学時間にどれぐらいかかるかという問題も出てくる。ここに記載されているようなぐらいの停留場所は確保してほしいということか、3、4か所ぐらいに集めれば、だいたい500mぐらい歩けばバス停にみんな行けるようになるのか、感覚的なところで皆さんに地域のことを想定してご意見をいただきたい。
- 委員 68 ・北郷に関して言うと2、3か所ではちょっと反発が起きるかなという気はする。どうしても遠いので、そこまでどうやって行くのか。逆行して自転車で行かせるのかというところで、少し難しいかなと個人的に思う。遠いところの坂東島の人からいうと、何か所も停まって時間がかかるのではないかという意見もあるかもしれない。そこは聞いてみていないので何とも言えないが、今書いてある程度の駅はないとという個人的な意見はある。
- 部会長 ・停留所間の距離はどのくらいか。
- 事務局 ・今集落の名前はバス停の名前が書いてあるわけではない。北郷だと一つの集落に1つか2つくらいバス停がある。そのバス停で半径300mで住宅が全部入るようになっているので、距離にするともう少し長くなるが、だいたい500mぐらい歩けばバス停に着くようにコミュニティバスはなっている。例えばバス停は坂東島だと2つ、伊知地だと3つとかある。
- 委員 69 ・伊知地に入ってこようとするとどのくらいの距離か。東野は東野で500mという意味で書いてあるのか。
- 委員 70 ・ここに書いてあるバス停でも遠すぎるのではないかと個人的には思う。今のコミュニティバスぐらいのバス停の間隔が一番いいのかなと思う。遠い

	ところがやっぱり 10 か所も学校に行くのに止まるのがどうかなと思う
委員 71	・遅羽は 2、3 か所ではぐるっとまわるのでさすがにつらい。
委員 72	・目安 30 分で考えている感じなので、例えばもう少し早く出るとか柔軟に考えれば大丈夫だと思うが。
委員 73	・逆に南部中へ行こうとすると歩きか自転車になって結構距離がある。
委員 74	・自転車で 15 分から 20 分くらいで、車だと 7～8 分くらいになる。
委員 75	・そう考えるとバス停の距離感はどうなのか。歩きになると距離的な問題が出てくるかもしれない。
委員 76	・500m くらいなら歩いてもいいのではないかと。1 km はつらいかもしれない。バスが通るルートに出るまでが例えば 700m とかならばその子はここで待つとか多少の融通はスクールバスだからきけるのではないかと。時間を考慮して運行してもらえればいいと思う。
委員 77	・そうすると 2 便出せなくなるのではないかと。
委員 78	・どうしても 2 便出さなくてもいいのではないかと。
部会長	・バス停の設定方法はどのようにするといいいか。数が増えれば時間に支障が出るし雪道になると余計にかかる可能性もある。そこも考慮して考える必要がある。
委員 79	・地区にいる人でないとわからないのではないかと。自分だったら平泉寺に住んでいるので、これは自分がバスで乗ったときのルートで各バス停に停まっている感じ。当時は南校区だったので岡横江は行っていない。平泉寺はこれで網羅されている。生徒がいる地区は絶対停まってほしい。例えば岩ヶ野の子がどっちかに行くとなったらつらい。大渡の子が笹尾に行くのもつらいし、経塚に行くのもつらい。
委員 80	・学校には地区生徒会という組織がある。小学校だと登校班を作ったりする。そんな感じで一年に 1 回バス停を考えるというのはどうか。家の近い子たちでここで乗ろうとか。バス停の考え方として、1 便か 2 便しかないのなら、学校の中で時間が分かっていたらいいだけの話なんて子どもたちが乗り降りする場所のちょうどいいところを考える。既存のバス停を使わなければならないのではなくて柔軟に考えるとそういう考え方もある。
委員 81	・鹿谷だが村と村が離れている。保田の村は、上の方に生徒が多い年と下の方に生徒が多い年とかいろいろある。今の話だと保田で一つ決めていいと言われると、子どもたちが合意形成をして、下の方の子だったら時計台にしようとか、上の方の子が多かったら集落センターにしようとか。回れるような場所を選んで決めることもできると夢のある話で面白い。
部会長	・2、3 か所に絞り込むのはかなり難しい。これについては地の利のある方でだいたいどの辺りにおいた方がいいかを考えてもらうのがいい。地域によって案をいただいてつめていった方が早い気はする。
事務局	・生徒に考えさせるといふ発想はいいが、今はこの案でモデル的にこうするというのをもっと考えていかなければいけない。走り出したらそういう考えもいいかなと思う。ある程度、今のご意見を踏まえてシミュレーション

	<p>をしてみるというか、どれだけの時間かかるのかということとどれだけ歩かなければいけないのかは相互に関連するので、事務局で考えたい。</p>
部会長	<ul style="list-style-type: none"> ・とりあえずこの案をベースとして停留所等を検討していただくこととする。では時間の方も迫ってきているので、検討事項の続きに移りたい。今ほど停留所の設定については話をした。今後考えていくこととして、例えば土曜日とか日曜日とか休日の運行がある。授業参観の時とか、いろんな模擬試験であったりとか、中間テスト、期末テストなどのところでの時間が変わってくると思う。学校の先生方で今の授業の流れを前提にこのようにしてもらいたいとかいうことはあるのか。細かく全部はできないと思うがあればお願いしたい。
委員 82	<ul style="list-style-type: none"> ・月始めに希望の時間を入れた運行計画を学校の方でお願いして提出する。急に変わってという場合には連絡をする。
委員 83	<ul style="list-style-type: none"> ・どうしても特定の便が必要になってくる。例えば、定期テストは中学生も午前中で終わるから家に帰るとか。
委員 84	<ul style="list-style-type: none"> ・小学校でもそうだが年度当初にだいたい学校のスケジュールができています。
委員 85	<ul style="list-style-type: none"> ・だいたいはできているが、少し変わることもあるのでやはり毎月出す。
部会長	<ul style="list-style-type: none"> ・今月はテストがあるからバスは何時に帰るということを学校の方から提示いただくということは可能か。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・今現段階の運行でも例えば土日に保護者会があるとか運動会がある場合がある。今走っているコミュニティバスは日曜日とか祝日は第1便、一番朝の早い便が運休しているバスが多い。例えば学校から連絡票で二週間前とかに日曜日に保護者会があるので第1便、本当は運休だけれども走らせてほしいという依頼があると、バス会社に連絡をしてその日だけ臨時で第1便を走らせるという対応は今現段階でもしている。事前に連絡があれば土日祝日の例外的な動きは可能だと思う。
部会長	<ul style="list-style-type: none"> ・逆にあまり細かく取り決めする必要もなく毎月なり学期ごとでもいいかも知れないがタイムスケジュールを出していただいて、そこに合わせたバスの運行表を作り上げる。イレギュラーが発生したとしても運行表に準じてやっていく中で、臨機応変に対応する形なのかと思う。どういうケースがあるのかわからないがテストは始まる時間と終わる時間が決まっているし、授業参観も決まっている。今後は取り決めして運行時刻表を用意するという形では進めていくことで考えたい。冬期間の11月から2月というのはどういう意味か。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・現在の中学校は11月から2月は部活動が冬期間になって終わる時間が早い。今出たことと同じような感じになる。
部会長	<ul style="list-style-type: none"> ・これも学校側からタイムスケジュールを出してそれに準じた運行スケジュールを立てる形になる。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・冬期間だけ距離を変えて乗せるとなると変わってくる。今は自転車通学で全然雪もないし通学できるが、3km未満の人が冬になったのでバスに乗

	りたいとなるかもしれない。
部会長	・それはOKなのか。いろんなケースが出てくる。
事務局	・それまでには決めなくてはいけない。
委員 86	・前回とりあえず3kmと仮置きして人数を出している、2kmや2.5kmになるかは何とも言えないということだったと思う。
事務局	・3kmで考えてこのようになっている。冬になってもっと人数が増えることになる中バスでは乗れなくなってくる。
部会長	・雪道だから運行に支障が出てくることを考えるとどうか。3kmの枠組み、2.5kmの枠組み、2kmの枠組みは今後の検討事項にするのか。人数的なことを考えることが必要になる。
事務局	・どこかでは決めないといけない。
委員 87	・案を作っていただけということなので、その段階でまた検討していくことでいいのではないか。
部会長	・今後は皆さんからいただいた意見等々を踏まえて直行方式での運用方法についてとりまとめていただいて次回の会議に諮らせてもらいたい。
部会長	・バスで置き去りの事件があった。中学生も今後スマホが当たり前のように持つかもしれない。今ルートゥースとかで、バスに乗ったときに関係のない人が乗ってきたらすぐにわかるし、誰がどこでバスに乗ったというのが自動的に親御さんの方でわかるような、一つのツールとして考えてもいいのかなと思う。バスがどこを走っているのかは今の技術でも簡単にできるし、6年後の話なのでもっといいものができているかもしれない。できるだけお子さんの利便性と安全安心を確保できるような形のスクールバスを目指していきたい。皆さんの方から忌憚のないご意見をいただければと思うのでよろしくお願ひしたい。それでは以上で第2回目のPTA部会を終わりたい。今後の予定があれば事務局にお願ひする。
事務局	・事務局としては第3回を年内か年が開けて行いたい。最後はまとめが必要になってくるかと思っている。そして次年度に繋いでいかなくはと考へている。次回はいろんなご意見をいただいたのでより具体化したものをお示しできればという考へでいる。
部会長	・次回は今日のことも踏まえて皆さんからいろいろなご意見、新しいご意見もいただければと思う。これからもお子さんたちと寄り添いながら考へていただけるといいかなと思うのでよろしくお願ひしたい。
事務局	・9時になったが、資料の中で基本計画(素案)というものを置かせていただいた。これは施設整備部会とかほかのところを中心に協議して作っているものだが、9月の市議会でこの素案について検討状況の進捗という形で報告をさせてもらったもの。素案でまだまだたたき台の段階なのでさらにブラッシュアップしていく。基本計画というのは新しい中学校の校舎を建てるにあたり、その設計するための前段階の仕様書みたいなイメージを持っていただければと思う。途中でA案とかB案とか玄関をどこに置くかといういろいろな配置の案が出てくるが、その中のどれか一つに決めていくと

ということではない。あくまでもどういう学校が一番いいのかを検討していくために作った案で、それぞれについていいところ悪いところの意見をいただきながらそれも合わせて比較表として載せている。今後設計業者が決まってくるとそれを元にいいデザインの学校をつくってもらう。そういう元になるものをご理解していただければと思う。参考という形で再編準備委員会関係の人には等しくお分けするという事で置かせていただいた。時間のあるときに見ていただければありがたいと思う。

事務局 ・長期間にわたりご協議くださりたくさんのご意見をいただいた。今後もいろんな意見を参考にしながら進めていきたい。今日の話の中では柔軟なところは柔軟に考えなければいけないし、守っていただくべきルールは守っていただくことが必要なのかなと感じた。いろんなご意見がある中で、組み合わせて柔軟に考えていきたい。できれば年内に少したたいたものを出していけたらと思っているのでよろしくお願ひしたい。

資料1. 第1回PTA部会での意見抜粋

資料2. 直行方式で考えられるルート(案)

参考資料1. 地域公共交通(イメージ図)

参考資料2. スクールバス利用人数(案)

参考資料3. 公共交通サービスの現況勝山市立中学校再編計画抜粋