

会 議 録

会 議 名							嵐山町立学校統合準備委員会 第2回通学・安全部会						
開 催 日 時		令和7年2月4日(火)			開 会		午後5時00分						
					閉 会		午後6時30分						
開 催 場 所		嵐山町役場 204・205 会議室											
会 議 次 第		1 開 会 2 あいさつ 3 議題 (1) 菅谷小学校の現在の通学状況について ・南部地区及び遠山地区 (2) 遠距離通学支援について (3) その他 4 閉 会											
公開・非公開 の別		公 開			傍聴者数			なし					
非公開の理由 (非公開の場合)													
委員出欠状況		部 会 長	小野川和史	出	委 員	八木原夏実	出						
		委 員	戸坂千寿子	出	委 員	安藤淳之介	出						
		委 員	石森奈通子	欠	委 員	高橋 誠	出						
		委 員	関根盛敏	出	委 員	横澤紗智子	欠						

	委 員	服部朋秋	出	委 員	小林正人	欠
	委 員	清水 進	出	委 員	荒川 統 (代理 溝上智恵子)	出
	委 員	林 雄一 (代理 高野美由紀)	出	委 員	高田 享 (代理 南雲 修)	出
	委 員	西川光治 (代理 加藤崇行)	出			
事 務 局	教 育 長	下村 治		教育総務課長	高橋喜代美 (司会・進行)	
	副課長	尾針雄介		指導主事	吉井大輔	
	主 任	篠崎 照		主 任	吉野祐介	
次 第	て ん 末					
1 開 会	事務局 (司会)	欠席者、遅刻者を確認の上、開会宣言				
2 あいさつ	小野川 部会長	学校では、年度末が近づき、まとめの時期に入ってきています。 安全面に目を向けると、最近では八潮のニュースが大きく出てきています。現代はカメラが色々なところがあるので、トラックが穴に入る映像まで出てきています。事故は一瞬の差で生まれます。交通事故もドライブレコーダー等もあり証拠が残るようになってきていますが、その分怖さもあると感じています。今日も委員の皆様から色々な意見をいただきながら、通学について話し合っていきたいと思いますので宜しくお願い致します。				
3 議題		小野川部会長が議長となり、議事を進行				
(1) 菅谷小学校 の現在の通 学状況につ いて ・南部地区 及び遠山地 区	事務局	今回は鎌形、大蔵、根岸、将軍澤の南部地区と遠山地区について取り扱い、次回に北部地区について取り扱わせていただきます。 【資料 1】により、各記載項目を説明。 【資料 1】小学生通学路(鎌形、大蔵、根岸、将軍澤) 遠山の在学児童状況				
	小野川 部会長	事務局からの説明が終わりました。何か質問や意見等がありますか。				

	清水委員	今回の説明資料では当該地区の集合場所が示されていますが、集合場所まで登校するのに時間のかかる児童もいます。集合場所まで一番遠い児童が実際にどれくらいの時間がかかっているのか、分かれば教えてください。集合場所まで所要時間を有する児童も今回のポイントだと思っています。
	事務局	將軍澤の地域はケースが違いますが、一般的に、自宅から集合場所までそれほど時間がかからないという認識です。
	清水委員	500m や 1km 程度ですか。
	事務局	その場合はより自宅の近くに集合場所を設定することが想定されます。今回お示した資料を基に、検討の材料としていただければと思います。
	服部委員	南部地区の詳細な通学路を拝見して第一に思ったことは、地図上の青線、赤線は、比較的にどちらか片側でも歩道が整備されているということです。大蔵の一部にグリーンベルトの箇所があり、そこには多少ポールが立っているような所もありますが。道路の改修、拡幅については、国や県と調整が必要とのことで、工事などで2年前には組まなければならないということが第1回会議でご説明ありましたが、2年前に動くのではなく、自転車通学も考慮した上で、今のうちから危険な箇所を、多くの児童生徒が利用されると思われる町内の主な幹線道路だけでも実証見分をしませんか。私もお手伝いします。それをもって、これは改めて県に要請すべきなのか、町独自で行えるものなのか、それとも国へも補助の要請をすべき工事事項なのかを区分けして早めに申請し、地域社会の改善の要望書を出すような形の方がよろしいのではないかと思います。 一例を挙げれば、東武東上線の東側もしくは北部から通うときの自転車通学者はどの踏切を通らせるのか。菅谷1区と3区間の踏切は、片側には歩道がありますが、踏切の拡幅の余地はありません。かと言って嵐山消防署に通じるガード下を通らせると通学距離が伸びます。東武東上線の東側もしくは北部から通学する児童生徒のための道路改修は結構予算がかかると思いますので、重点的にここが危ない、ここには歩道が必要だ、というのが必要だと思います。特に小学生だけを考えれば、菅谷の県道の一部歩道が整備されてきていますが、まだ一部だけで全面というわけではありません。町の予算もあると思いますが、色々協議して

		改善を進める意味でも危険個所の洗い出しは必要だと思います。事務局もご尽力いただいていることは承知していますので、私も都合をつけて1日や2日であれば、終日お付き合いしたいと思います。
	事務局	ご意見ありがとうございます。 事務局でも、危険個所の抽出は大きな課題だと認識しております。前回会議の資料1で、協議事項の優先順位についてお話しさせていただきましたが、まずは皆さんが関心のある通学支援のことをある程度形作り、2番目に危険個所の抽出に取り組むという説明をさせていただいています。今回は南部の通学距離、通学時間に絞って通学支援が必要なエリアを検討し、事務局でもいずれは現地確認等を行わなければならないと考えているところです。
	清水委員	遠山地区について、転入があったタイミングで検討する、とのことですが、予め転入を見据えて事前に検討し、いつでも対応できる体制を作ることが大切だと思います。実際に転入が決まってから検討を始めると、相当時間がかかり、その児童の親が送り迎えをしなければならないことが予想されます。検討だけならお金はかからないはずですよ。
	事務局	令和11年度の開校時には、遠山地区から通う在籍者がいない見込みである旨の説明をしましたが、開校後も何年かは在籍者がいないことを確認しています。仮に在籍者が出てきたとしても、突然10人や15人などの単位で増えるわけではないと認識しています。となると、その1人、2人のために新しくバス停を設置してルートを組むというのはあまり現実的ではないと考えております。これはまだ事務局内での協議に留まっている部分でどの資料にも反映はしていませんが、在籍者が出た場合にはタクシー代を補助して通学の支援をするといった手段なども考えています。その場合には、事前にタクシー会社と協議をすればよいのではないかと考えているところです。
	清水委員	分かりました。
(2)遠距離通学支援について	事務局	【資料2】により、各記載項目を説明。 【資料2】遠距離通学支援について(基準、町の通学支援、現在の想定) 結論として、南部地区への遠距離通学支援は必要ないのではないかと考えます。
	小野川	事務局からの説明が終わりました。意見や質問等はありません。

	部会長	すか。
	安藤委員	文部科学省が定めた遠距離通学の基準が 20 年前、30 年前に定められたものと仮定して、制定当時は児童が多く下校時も必ず誰かと一緒でしたのでこの基準は適正だと思いますが、現在、鎌形地区などは人数も少なく、下校時は親御さんが車で迎えに来ているのが現状です。例えば、朝は登校班で登校できるので支援は不要でも、下校時は何か対策をしてあげるのも良いのではないかと考えます。 集合場所から学校まで 40 分、45 分かかるということですが、仮に集合場所まで徒歩で 10 分かかるとするならば、自宅から学校までの所要時間がおおむね 1 時間となり、そうすると文部科学省の基準と同じ数値になります。それらを鑑みると、登校時は良くても、下校時は冬季では少し時間が遅くなるとすぐに暗くなりますので、安全面を考えると、嵐山町がオール嵐山で子供たちを守っていくということであれば、南部も通学支援から外すのではなく、少しでも多く考えるべきだと思います。
	事務局	ご意見ありがとうございます。 遠山地区については、遠距離通学支援の基準を満たしてはいませんが、道のりが厳しいため、通学する児童が出てきた際には通学支援をしていこうと考えています。 一方、南部地区については、寄り添い、安全を確保したいところではあるのですが、町全体で考えたときに、南部地区への支援は不要かと考えたところです。
	安藤委員	現状で何も問題が起きていないのは、親御さんたちが仕事を休んで、もしくは普段家にいる人たちが送迎をしているから成り立っているだけで、それがなくなった時に、例えば女の子 2 人だけで薄暗くなっても鎌形の集会所の方まで歩かせるのか、などの部分を見てほしいのであって、文部科学省の距離要件なども理解できますが、このような昔の基準よりも、嵐山町としての方針を出してほしいと思います。 今の時点で通学支援を全く無くすよりも、支援ができる方向から考えて、その中からできることとできないことを考えて進めたほうが良いと思います。初めから支援無しで話を進めると、何も無いところからいざ何かを始めようとするとそれは大変だと思います。例えば、登校時は支援不要だけど下校時は支援が必要かな、というように、プラス

		から考え始めて、検討できる余地を作っておくべきだと思います。今ここで全てを無くしてしまうと、この先、何か問題が起こるまで何もしないと思います。大人が子供の安全を守るべきだと考えます。新校開校まで時間があるので、今後の検討の中で、通学路で危険な箇所が出てきた場合、道路の改修よりスクールバスを通した方が安く済む、というような話が出るかもしれないので、検討の余地を残しておいてほしいというのが保護者としての意見です。
	清水委員	同じような話ですが、文部科学省が 4km、6km とか書いてありますが、これは小学校高学年のことですよね。実際に遠距離通学を定めるのは市町村、自治体だと書いてあります。地域にあった、安全な仕組みを作るのは市町村だと思います。嵐山町はお金がないから、補助金を当てはめるためにこのような基準にしようとしていると感じます。それであれば、南部も工夫して補助金の対象とすれば良いと思います。最初から駄目だと決めつけしないで、学校統合が良い機会なので、仕組みを考え直したほうが良いと思います。補助金にとらわれる必要はないと思います。これがないと補助金はもらえないのですか。
	事務局	補助金は、 4km、6km の遠距離通学支援にのみ適用されることは確認しています。先程バスの購入費用も補助金の対象となる説明をしましたが、仮にそのバスに 3km の子供を乗せた場合、その分を割り算して返さなければなりません。
	清水委員	それでも多少の補助金は貰えるのですよね。
	事務局	4km、6km を超えないと補助金の対象にはなりません。
	清水委員	4km、6km で切られてしまうと、志賀 1 区の遠い子供も通学支援の対象から外れてしまいます。私は 2km くらいから支援するのが望ましいと思っています。小学校 1 年生、2 年生が 3km も 4km も歩いていくことはできないと思います。昔の環境とは違うので、せめて 2km、2.5km 以上は通学支援を考えてほしいと思っています。 そのようなことをしないと、家が安いから町外から嵐山町の郊外に引っ越そうと思ってもやめてしまい、嵐山町に住む人が少なくなってしまう。
	事務局	志賀 1 区の通学支援については、次回、北部地区を取り上げる際に説明いたします。
	清水委員	七郷小学校、玉ノ岡中学校に通っている子供たちも支援対象外となることがあるのではないのでしょうか。 4km、6km

		を測るのはまた直線距離ではありませんか。
	事務局	4km、6km というのは、自宅から通学する距離が基準となってきます。
	清水委員	集合場所から 4km、6km ではありませんか。
	事務局	文部科学省の基準は、自宅からの距離となります。
	清水委員	一番遠い距離が 4km、6km ということですね。
	安藤委員	北部のバスは補助金の対象で南部のバス 1 台は補助金の対象外ということであれば、マイクロバスが 1 台 7~800 万円程度だと仮定して、例えば、通学以外の時間に町のイベントなどで使用して、その使用料を徴収することでうまく運営することはできませんか。バス導入を検討する際、メリットとデメリットを考えるかと思いますが、どうしても費用面にばかり目が行きデメリットが多いように感じてしまっていますが、先ほど説明したような方法で少しでも費用を回収することができれば、子供の安全というメリットを汲んでバスを導入するのが一番良いのではないのかと思います。まずは南部にもバスを出すという手段を、検討の壇上に上げないと話を全部潰してしまうと思います。登校時は仲間たちも一緒なので問題なくても、帰りはやはり心配だ、という声を特にお母さん方から多く聞きます。せめてそこだけでも何かしてあげられたらと思っています。例えば、北部のバスが北部の子供たちを送り終えた後、南部の希望者たちだけでも下校時間を調整して乗せてあげるなど、何かしら工夫と知恵を使ってできることがあるのではないかと思います。何かが起こったときに責任を取らなくてはならないのは行政になりますので、どうにかして南部の問題を解決できればいいと思います。
	関根委員	基準は別にして、そもそも南部にバスは出してあげたいということですよ。そのような希望があるのに何故出さないのですか。ただこの基準に達していないというだけのことですか。それとも、4km、6km を超えないと補助金の適用外でバスが買えないから、補助金が適用される北部にだけバスを出すということですか。バスを出してあげたいという思いがあれば、この基準は関係ないと思うのですが、何故北部にだけバスを出すのですか。
	下村 教育長	大原則として、統合によって学校が非常に遠くなる子供たちへの担保をしなくてはならない、という考えがあります。下校時の安全の確保については、それはそれとして大事な

	問題であり、統合とは別に考えなくてはならないことです。それは統合の時にやらなくてはならないということではなく、それは現在でも考えなくてはならない問題であります。統合に伴ったスクールバスの問題とは別問題として、例えば、今後デマンドタクシーのような制度が整ってくれば、將軍澤の子供はその制度を利用するなどして下校の担保を考えていきましょう、などと話し合っていく必要があると思います。そういった問題は統合とは別問題で考えていかなければいけないと思っています。 それでも、何故南部にバスを出さないのかというと、負担をかけていることは承知していますが、統合によって条件が変わるわけではないからです。学校の統合によってそこに通っていた子供たちが行政側の判断によって前より不利益を被ることとなり、それに対して担保しなければなりません。そのために、学校を建てるお金と、借金を返していくお金と、スクールバスを運行するお金を財政計画の中でかけて、その中でどれくらいのお金を出さなければいけないかという試算をしています。つまり、町の予算は学校だけに使っているわけではなく、高齢化がこれからますます進み社会保障の方のお金も多くなっていくはずなので、そのようなことを考えていく中で、行政判断によって遠くなる地域への担保をするということで、北部を考えました。以前、事務局からバス2台ということをお話しさせていただきましたが、その2台というのは、おおよそ経費やその他諸々を考えた時に、財政規模的な試算から割り出しています。南部にバスを回すことも可能ですが、そうすると恐ろしく早い時間に出発することとなり合理的ではありません。まずは統合によって学校が遠くなる七郷小エリアと志賀1区について考えていかなければならないと考えています。志賀1区は一番遠い場所で道のりが3.2km、また玉ノ岡中学校入口付近にも住宅が増えていますので、そのあたりも考えていかなければならないと考えています。だからといって南部の通学の危険について考えないのかということではなくて、それはそれとして別問題として考えていかななくてはならない問題です。
関根委員	この統合のタイミングで行わないと、下校時の危険に対する対策はこの先絶対に行わないと思います。事実として、鎌形の下校の問題は10年前、20年前からずっとあったわ

		けです。また、私が子供の頃から將軍澤の子供たちは歩かされているわけです。何十年も前から行われていることがこの2、3年で変わるとは思えません。予算の都合もあると思いますが、この話をここで切ってしまうと問題が放置され本当にやらなくなってしまうと思うので、このタイミングで取り組むのがいいのではないかなと思います。また、安全面もありますが、学校から近い児童生徒と鎌形などの遠い地域から通う児童生徒とでは、小学校低学年では通学時間に1時間以上の差が生まれます。そうすると、1日の中で宿題をしたり遊んだりして過ごせる「持ち時間」が住む場所によって1時間以上変わってくるということです。遠い場所に住んでいること自体に言及したら元も子もありますが、1年間では相当な時間の差が生まれるので、登校に1時間以上かけるのは不利益を被っていると思います。実際、私の自宅は学校の近くですが、私の子供が帰宅して宿題をし終えている時間でも、遠い子供たちはまだその時間は下校している最中です。安全、危険という考え方もありますが、登下校時間の問題を解消するのも新しい学校づくりであり、4kmに満たないけど嵐山町ではバスを出している、と分かれば、子育て世代にとって魅力を感じ、それが人口を増やす要因になるかもしれません。何もかも駄目ということではなく、プラスの方向から考えて、予算などとにらみ合いながら検討していった方が建設的だと思います。
	清水委員	バスの運行スケジュールはバス会社に交渉して変えられるものなのですか。
	事務局	イーグルバスと関わりのある地域支援課に相談したところ、リクエストはできるが、それを実現するのはとてつもなく難しいのではないかと、との回答でした。イーグルバスは現在、武蔵嵐山駅とときがわ町をつなぐルートで電車の時刻表に合わせるようなスケジュールで運行しています。また、減便傾向にある中で増便を望むのは非常に厳しいと思われます。実際に交渉したわけではありませんが、何度も交渉を重ねてきた担当課長がそのように話しておりましたので、やはり増便等は困難かと思われます。
	清水委員	バス会社も数人だと利益が出ないから運行しない、という話でしょうね。
	八木原委員	私も、南部にも通学支援をしてほしいという意見です。私

	が毛呂山町に出勤する際、学校橋から大蔵、根岸、將軍澤の地域を通りますが、道幅が狭く車がすれ違うのがやっとの道を小学生が徒歩で通学しています。私が子供の頃はほとんど車の通らない田舎道を歩いていたので心配はありませんでしたが、嵐山町に引っ越してきて、その光景が衝撃的でした。特に、学校橋から大蔵交差点までの間は大変狭く、その道を小学生が歩き、中学生も自転車で通っているのが大変危険だと感じています。距離の問題もあると思いますが、なかなかいい案が思いつきませんが、安全に通学できるために何かできないかと検討していきたいと思います。
下村 教育長	統合とは別に、南部の危険の問題は検討していかななくてはいけないと考えています。しかし、最終的に財政というのは避けて通れません。補助金がもらえる、もらえないの話以前に大元の町の税収の問題もあるので考えていかななくてはなりません。どこの町でもこのことを住民に聞くと、大概どこでももっと近くにバスを出してほしい、という要望は出てきています。私も隣町で学校再編に携わってきましたが、当然、もっと近くにバスを出してほしい、という話は出ましたので、検討していく中で、町の財政面もある程度は情報提供していこうかなと思っています。 また、もし路線バスがあれば、定期代を補助して路線バスを利用した方が遥かに便利です。私は直接バス会社に交渉したことがありますが、増便することは無理でした。私はイーグルバスでなく川越観光と直接交渉したのですが、やはり東武東上線の利便性を図るため、学校の開始時間に合わせてバスを動かすことはできない、ということが直接交渉で分かりました。バスの本数が多いのであれば多少の調整は可能かもしれませんが、繰り返しになりますが、南部の問題は何か考えていかなければならない問題だと感じています。ただ、その中ではやはり財政面や、それと第一義的に考えるのは行政判断によって遠くなった子供たちをまずは担保すること、これが最優先となります。その上で、南部の通学支援は北部の通学支援と合わせてこのくらいのお金がかかり、町としてあとどれくらいお金が出せるのか、などの話になったとき、このお金なら南部もバスを出せる、という結論になるか、北部にバスを出したらお金を使い切ってしまうので、南部には別の手立てを考えなくてはなら

		ない、という流れになるかもしれません。将来的にライドシェアやデマンドタクシーなどでのピンポイント的な支援ができる、などのことを考えていければと思います。この場での意見を事務局で全く遮断してしまうわけではないので、意見を出していただくことは大事だと思っています。実現の優先順位を鑑みながらやっていこうかと思っています。このあと北部の話になってくると、北部には必ず何かを出すことになるので、北部の回し方についても、きめ細やかに回していくのか、大きなルートで回すのかで時間も経費も大きく変わってくると思いますので、そういったところを総合的に考えていければと思います。南部にバスを出すために北部を簡略化してそれでいいのか、とか、北部を十分に回しておいて、その分予算がかかるので、南部にそれほど補助ができなくなるかもしれない、というような総合的な意見もいただいていくようなかと思っています。ここでは土台に乗せるために色々意見を言ってもらっていると思いますが、事務局でもそのように考えています。
	関根委員	費用面で問題があるということであれば、各家庭で費用を出し合ってバスを利用する、というのは可能なのですか。子供の安全のためにお金を払ってでもバスに乗せたい、という話が出てくるかもしれません。北部は無料で南部は費用負担があるかもしれませんが、バスで地域の集会所まで送ってもらえれば、親は集会所に迎えに行けば済みます。また、嵐山幼稚園の送迎バスをうまく利用することはできませんか。もし園児の送迎の前後などで使えるのであれば、それをうまく使えればいいなと思っています。
	小野川 部会長	私は玉ノ岡中学校に来る前は七郷小学校にいましたが、馬内から歩いてくる子供は約 50 分、また嵐山郷から来る子供はローソンまで車で送ってもらって、そこから歩いて来ていました。その他の地域でも約 50 分から 1 時間近くかけて小学生 1 年生から通っていました。菅谷地区では分かりませんが、七郷地区では一緒に交通指導員さんが話しながら歩いていただいていたと思います。体力的には厳しいのですが、そのようにして安全面では対策がされていました。また、長い時間をかけて通学すると、6 年間で体力がつく、というような話も出たりします。それをすくってあげるのも一つですし、距離の面で言うと、スクールバスを出すとして、決めたスクールバスの範囲の中からギリギリ外れてしまう

		子供たちをどうにかしてあげたいという気持ちも出てきたりします。ただ、やはりこの問題は別だと思うので、七郷地区のように支援員さんを置いて一緒に歩いてもらったり、実証見分をして今の通学路に危険な箇所があれば、違う道を歩いてもらったりすることも必要かなと思い、なかなかこの問題は難しいと思います。私も兵執神社までは歩いたことがあります、その先もまだ歩くのかと思うと、それは大変だと思います。
	清水委員	それが決まらないと、話が先に進みませんよね。漠然と話していても何も決まらなないと思います。まずエリアを決めないと、その先話が進まないと思います。
	安藤委員	今回、全てを決めてここで答えを出すのではなく、一度話を戻してもいいと思います。まず北部のことを決めて、その時点で意外と予算がかからないと分かれば、その分を南部に回せることもできますので、ここで「南部はなし」と決めてしまうのは浅慮だと思います。そうしないと、何年かして「そういえば、あの問題どうなったんだっけ」となったときに、何も出来ないと思います。鎌形小学校が廃校になるときに、多分この話は出たと思います。でも、結局お茶を濁してしれっと何事も無かったかのように済ませたのが当時のやり方だったと思うので、そうさせないためにも、今、ここにいる人たちが、何かできることはないかと考えるべきだと思います。先ほど、スクールバスの範囲からギリギリ外れる人が出てくるという話がありましたが、それであれば、バス停を設定して、そこからバスに乗りたい人は乗って、ギリギリの範囲だけ歩いたほうが良い、歩いたほうが早く着く、など感じる人は歩けばよいと思います。そうなった時は PTA で通学班編成を変えることはできますので、選択肢を残しておかないと進歩がないと思います。南部の話は一回置いて、北部のほうに話を向けて、北部のことが決まってから南部を検討するのが良いと思います。
	高橋委員	北部のことが決まってくれば、北部で決まったことを南部に展開するときに費用感も出しやすいと思います。その費用感をみんなで共有できれば、それに対して、次の手立てを考えやすくなると思います。費用感を出すためにも北部から話を進めるべきだと思います。
	小野川	まず決めるべきところを決めて、決めた結果、色々なこと

	部会長	が無くなってしまうかもしれない、という幅を持たせていくということによろしいですか。 一旦ここは結論を付けないで、北部のことをしっかり話し合いをして、その中でまだ余力、体力があるのであれば、南部に対して何がフィットするのか、という話を持っていくような形で進めてよろしいでしょうか。
	事務局	それでは、一度資料をお示しさせていただきましたが、一度北部のことを話し合い、その後、総合的に考えていく形にしたいと思います。
	服部委員	バスの導入台数は2台が前提という認識でよろしいのでしょうか。
	事務局	事務局案は2台ですが、2台で決定ではありません。
	服部委員	私が聞きたかったのは、この部会でやはり3台必要であると結論付けたときに、3台分の予算が通るのか、財政的な裏付けが取れるのか、そのあたりが危惧されたのでお聞きしました。
	小野川 部会長	どうしてもこれ以上は、という部分も出てくると思うので、これからは、これはこれで、というのをを出していきながら決めていく形をとらせてもらえればと思います。
(3)その他	事務局	資料配布の連絡 ・校名候補投票チラシ 投票がまだお済みではない方は、ご家族等もお誘いの上、投票をお願いします。 ・基本設計説明会の配布資料 12月21日に実施した説明会で配布したものです。中学校1クラスあたりの生徒数の見直しなどもあり今後もレイアウトの変更はありますが、大きなプランとして、南北を分けるストリート案を採用しています。
	事務局	次回会議日程を決めさせていただきたいと思います。 決定している予定として、2月19日に総務部会、委員会全体会を開催します。 資料作成等の都合もあるので、3月24日の週でお願いしたいと思います。 【委員による日程協議】 3月28日(金)17時から第3回通学・安全部会を開催します。場所は改めてお知らせします。
	下村 教育長	今回は費用面も含めて、北部の支援について、現実ラインで考えていって、ある程度しっかりした意見をいただけれ

		ばと思います。 通学路で踏切を渡る場面があります。小学生は渡っていませんが、中学生は渡っているようなので、実際の通学路で危険だと思われる箇所の実態把握をお願いします。委員の皆様も日頃から気にしていただいて、気になる場所があれば教えてください。
4 閉 会	事務局	

以上、会議のてん末を記載し、その相違なきを証するため、ここに署名する。

令和 7 年 3 月 18 日

部会長

小野川 和史