

平成 29 年度第 4 回  
横浜市学校規模適正化等検討委員会

次第

平成 29 年 11 月 24 日（金）  
午後 3 時 00 分から  
関内駅前第一ビル 3 階 302 会議室

1 開会

2 議事

- (1) 「横浜市立小・中学校の通学区域制度及び学校規模に関する基本方針」の見直しについて
- (2) 学校規模適正化等について

3 その他

- (1) 次回日程について

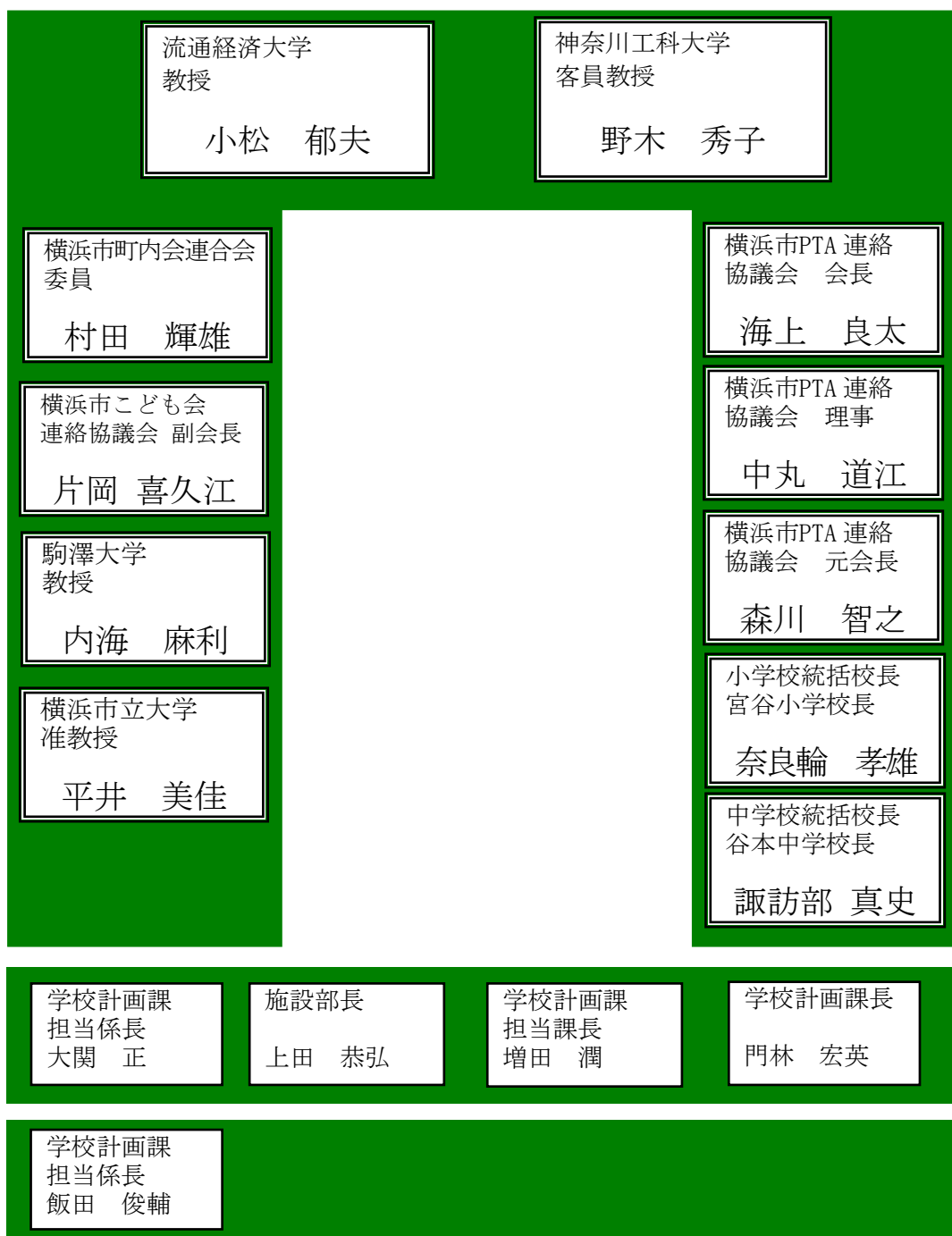
横浜市学校規模適正化等検討委員会 委員名簿 (H29. 11. 24現在)

(敬称略)

氏名	所属・役割
こまつ いくお 小松 郁夫	流通経済大学社会学部 教授
のぎ ひでこ 野木 秀子	神奈川工科大学 客員教授
うちうみ まり 内海 麻利	駒澤大学法学部 教授
ひらい みか 平井 美佳	横浜市立大学国際総合科学部 准教授
かたおか きくえ 片岡 喜久江	横浜市子ども会連絡協議会 副会長
むらた てるお 村田 輝雄	横浜市町内会連合会 委員
うながみ りょうた 海上 良太	横浜市PTA連絡協議会 会長
なかまる みちえ 中丸 道江	横浜市PTA連絡協議会 理事
もりかわ ともゆき 森川 智之	横浜市PTA連絡協議会 元会長
ならわ たかお 奈良輪 孝雄	小学校統括校長 (宮谷小学校長)
すわべ まさし 諏訪部 真史	中学校統括校長 (谷本中学校長)

事務局	うえだ やすひろ 上田 恭弘	教育委員会事務局 施設部長
	かどばやし ひろひで 門林 宏英	教育委員会事務局 学校計画課長
	ますだ じゅん 増田 潤	教育委員会事務局 学校計画課担当課長
	おおぜき ただし 大関 正	教育委員会事務局 学校計画課担当係長
	いいだ しゅんすけ 飯田 俊輔	教育委員会事務局 学校計画課担当係長
	あきた よしみ 秋田 佳美	教育委員会事務局 学校計画課担当
	やまもと しんたろう 山本 真太郎	教育委員会事務局 学校計画課担当

平成 29 年度第 4 回  
 横浜市学校規模適正化等検討委員会 座席表  
 (関内駅前第一ビル 3 階 302 会議室)



記者席

傍聴席

入口

(敬称略)

## 通学区域制度の審議にあたって

### 1 学校規模適正化等検討委員会での審議スケジュール（予定）

今回は、**通学区域制度**について2回目の審議を行います。

	学校規模適正化等検討 委員会開催予定	時期（予定）	審議内容
①	29年第2回	29年8月	現行基本方針の振返り
②	29年第3回	29年10月	通学区域制度（1回目）
③	29年第4回	29年11月	通学区域制度（2回目）
④	29年第5回	30年1月	学校規模適正化（1回目）
⑤	29年第6回	30年3月	学校規模適正化（2回目）
⑥	30年第1回	30年5月	最終とりまとめ【答申】

（注）審議の進捗に応じて、開催時期や実施回数を変更する可能性があります。

### 2 通学区域制度に係る審議事項

#### （1）29年度第4回会議における審議項目

- ・通学区域制度について<追加資料>（資料1-2）

（注）通学距離、通学区域線等に関して、追加資料を用いて再度審議を行います。

- ・通学区域制度に係る委員の意見等（案）（資料1-3）

#### （2）その他

通学区域制度に関して、今回、整理がつかない事項については、次回以降の継続審議案件とします。また、スクールバスなど通学支援策の導入検討などについては、学校規模適正化という観点からも審議を行うことを予定しています。

通学区域制度について<追加資料>

1 通学距離等について

(1) 学校施設整備指針

国は、学校教育を進める上で必要な施設機能を確保するために「学校施設整備指針」により学校施設の整備に関する留意事項を示しています。同指針の「第2章 施設計画」において通学区域や通学経路に関する考え方が記載されています。なお、その他関連する事項として、スクールバスの駐停車や転回スペースに関する考え方も示されています。

【参考】学校施設整備指針（28年3月 文部科学省大臣官房文教施設企画部）

小学校施設整備指針（抜粋）	
第2章 施設計画	第1節 校地計画
第3 通学環境	
1 通学区域	
(1)	児童が疲労を感じない程度の通学距離を確保できることが望ましい。
(2)	隣接校の学校規模及び通学区域並びに関連する中学校の通学区域等との適正な均衡を保つことができることが望ましい。
(3)	通学区域を設定する場合には、児童の居住分布等を適正に考慮することが望ましい。
2 通学経路	
(1)	交通頻繁な道路、鉄道線路等との交差を避けるなど安全な通学経路を確保することができることが重要である。さらに、防犯上、死角が多い場所、人通りの少ない場所をできるだけ避けられる通学経路が確保されることが望ましい。
(2)	地域の実状に応じ、教育的な体験の場としても意義のあるような通学経路を設定することのできるよう考慮されていることも有効である。
第2章 施設計画	第2節 配置計画
第4 その他の施設	
5 その他	
(2)	地域の状況によりスクールバスなどを利用する場合には、スクールバスなどが安全に駐停車、転回できるとともに、児童が安全に乗降できる計画とすることが望ましい。また、児童の待機場所を検討しておくことも望ましい。

(注) 中学校施設整備指針においても同趣旨の記述があります。

(2) 市内小・中学校の遠距離通学実態

現行の望ましい通学距離基準を踏まえ、通学にかかる時間が「小学生 30 分以上、中学生 40 分以上」となっている児童・生徒を便宜上、遠距離通学者とみなし、29 年 5 月時点における市内の遠距離通学の実態について、調査を実施しました。

遠距離通学者がいる学校は、小学校で 78 校（調査対象校 340 校中（22.9%）、中学校で 48 校（同 145 校中（33.1%））となっています。人数では、小学生が 5,211 人、中学生が 2,412 人となっています。また、市内の全児童数・生徒数に占める割合は、小学生で 2.9%、中学生で 3.1%となっています。

なお、前回調査（21 年 5 月）と比較しますと、小学生、中学生ともに遠距離通学者が増えています。また、住宅開発や学校統合による通学区域拡大などが、その要因と考えられます。一方、徒歩以外の手段での通学者は小学生、中学生ともに減少しています。

◆ 29 年 5 月時点・遠距離通学に関する調査（小学生 30 分以上、中学生 40 分以上）

遠距離通学者	小学生								中学生				
	1年生	2年生	3年生	4年生	5年生	6年生	児童数計	校数計	1年生	2年生	3年生	生徒数計	校数計
	1,047	945	862	836	810	711	5,211	78	917	757	738	2,412	48
うち徒歩以外通学者	23	20	11	14	13	13	94	6	136	135	116	387	15

<29 年 5 月時点・市内の全児童数・生徒数に占める割合>

	全体(※)に占める割合	
	小学生	中学生
小学生30分以上、中学生40分以上	2.9%	3.1%
小学生30分超、中学生40分超	1.7%	2.0%

(※) 29 年 5 月時点の市内の全児童・生徒数のうち、調査対象外の学校を除いた人数（小学生 180,127 人、中学生 78,027 人）を母数として算出しています。

【参考】前回調査（21 年 5 月時点）（注）調査方法（条件など）は今回調査と同じ

遠距離通学者	小学生								中学生				
	1年生	2年生	3年生	4年生	5年生	6年生	児童数計	校数計	1年生	2年生	3年生	生徒数計	校数計
	759	804	852	782	777	626	4,600	75	653	587	528	1,768	40
うち徒歩以外通学者	68	74	79	74	71	46	412	7	138	136	137	411	17

<21 年 5 月時点・市内の全児童数・生徒数に占める割合>

	全体に占める割合	
	小学生	中学生
小学生30分以上、中学生40分以上	2.4%	2.3%
小学生30分超、中学生40分超	1.6%	1.5%

(3) 通学支援策について・その1 (公共交通機関の利用に対する支援)

ア 他都市の運用事例 (東京都B市の事例)

前回の資料で示したとおり、東京都B市においては、徒歩による通学が困難 (通学距離が概ね2 km以上) で、身体的理由または通学の安全確保のため、交通機関を利用する児童・生徒の通学費に対し、定期代の2/3相当を補助しています。具体的な運用は次のとおりです。

【参考】他都市における通学支援策の運用事例 (聴き取りをもとに作成)

	備考 (運用実態など)
<p><b>&lt;通学距離の測定方法&gt;</b> 申請者の自宅から学校までの通学ルートが対象</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>距離の測定については、インターネットの地図サービスを活用している。</li> <li>地図サービス上の最短ルートが「通学安全上の最適ルート」ではない場合もある。その場合は、多少遠回りであっても、最適ルートで距離を測定している。</li> <li>一部の中学校では、自転車通学を認めている。自転車通学を認めている学校では、2 kmを超えても自転車により当校している様子である。</li> </ul>

【参考】通学支援策に係る他都市の事例 (前回資料より)

都道府県	支援の目的、理由	支援内容	備考
神奈川県A市	学校統合を行う場合、統合される側の学校の児童・生徒に対する通学支援のため	スクールバスの運行、公共交通機関 (バス) の定期券の現物支給など	学校統合を契機とする通学支援については距離基準を特段設けていないが、実際、支援策を実施しているエリアはA市の山間部である。
東京都B市	徒歩による通学が困難 (通学距離が概ね2 km以上)、身体的理由又は通学の安全確保のため	交通機関を利用する児童・生徒の通学費補助金 (2/3 補助)	B市では、当該通学支援策を実施していることを理由に、望ましい通学距離基準を概ね2 kmとしている。
東京都C区	局所的な人口急増対策のため、また、小規模化した学校の児童・生徒数確保のため (保護者が希望する場合、指定の学校ではなく区内の別の学校 (特認校 (小規模校)) への入学を可とするもの)	人口急増地域の学区の児童を対象に、小規模校である特認校を選択する場合、特認校までの通学安全を考慮しスクールバスを運行している。スクールバスの運行は特認校を選択するうえでのインセンティブとして機能している。	スクールバス運行のほか、特認校における特色ある教育も保護者の注目を集めている様子である。

イ 政令市における通学支援策 (定期代補助) の実施状況 (聴き取りをもとに作成)

20 政令市のうち半数以上の 12 都市で、通学手段として公共交通機関を利用する場合、定期券購入費など通学費に対して遠距離通学支援策を実施しています。また、遠距離通学支援策を実施していない都市についても、殆どが別途、通学費に係る就学援助を実施しています。一方、本市については、通学距離基準が短く徒歩通学を原則としていることから、就学援助も含め支援策は実施しておりません。

	遠距離通学支援 (定期代等補助)				就学援助 (注)		【参考】 スカラー活用
	実施の有無	距離基準	交通手段	支給率	実施の有無	支給率	実施の有無
横浜市	×	-	-	-	×	-	×
札幌市	○	小: 2 km以上 中: 3 km以上 (対象地域指定)	路線バス 電車 タクシー	全額 (11 箇月分)			○
仙台市	○	小: 4 km以上 中: 6 km以上	路線バス 電車 タクシー	全額 (10 箇月分)			×
千葉市	×	-	-	-	○	全額	×
さいたま市	×	-	-	-	○	全額	×
川崎市	×	-	-	-	○	全額	×
相模原市	○	①または② ①統合校 ②小: 4 km以上 中: 6 km以上 ※実際の適用は①のみ	路線バス	全額 (10 箇月分)			○
新潟市	×	-	-	-	×	-	○
静岡市	○	小: 4 km以上 中: 6 km以上	路線バス 電車 自転車	全額 (11 箇月分)			×
浜松市	○	小: 4 km以上 中: 6 km以上 (対象地域指定)	路線バス 電車 タクシー	全額			○
名古屋市	×	-	-	-	○	全額	×
京都市	○	①または② ①統合校 ②小: 4 km以上 中: 6 km以上	路線バス 電車	全額			○
大阪市	○	小: 2 km以上 中: 3 km以上 (対象地域指定)	路線バス 電車	全額			○
堺市	○	小: 2 km以上 中: 4 km以上	路線バス	全額			×
神戸市	○	小: 2 km以上 中: 3 km以上	路線バス 電車	5 割	○	全額	×
岡山市	○	①または② ①統合校 ②小: 4 km以上 中: 6 km以上 ※実際の適用は①のみ	路線バス 電車 タクシー	条件によって、異なる	○	全額	○
広島市	○	小: 4 km以上 中: 6 km以上	路線バス 電車、船舶 自転車	全額			○
福岡市	×	-	-	-	○	距離により 全額もしくは 5 割	×
北九州市	○	3 km以上	路線バス	全額			○
熊本市	×	-	-	-	○	全額	○

(※) 遠距離通学支援策 (全額) 実施の都市については、就学援助の欄を灰色の表示としています。

(注) 就学援助制度について (本市ホームページより)

本市では、市立小・中学校へ通学させるのに経済的な理由でお困りの方に対して、学用品費、修学旅行費、給食費などを援助しています。

<援助を受けられる方> 児童扶養手当を受給されている方、その他経済的に困りの方で同一生計の家族全体の収入が限度額以下の方など、経済的な理由によりお子さんを就学させることが困難なご家庭

<援助の内容> 学用品費、通学用品費、遠足などの校外活動費、修学旅行費、学校給食費など

(4) 通学支援策について・その2 (スクールバス導入検討)

ア スクールバス導入手法

スクールバスの導入にあたっては、いくつかの手法が考えられます。導入にあたっては運行が必要となる年数、乗車人数の見通しなどを総合的に勘案し、コスト比較(国庫補助等、財源面の検討も含む)のうえ、最適な手法を選択する必要があります。

【参考】スクールバスの導入手法のパターン(例示)

	車両	運転手	車両メンテナンス	駐車スペース確保	乗降・転回スペースの確保
1-1	購入	市直営	必要	必要	必要
1-2	購入	委託	(委託費に含める)	(委託費に含める)	必要
2-1	リース	市直営	リース契約による	必要	必要
2-2	リース	委託	リース契約による	(委託費に含める)	必要
3	委託方式 (委託費に含める)	委託	(委託費に含める)	(委託費に含める)	必要

<パターン3の参考事例> 栄区・本郷特別支援学校スクールバス(戸塚コース)の場合

- ・契約方式 5年間の長期継続契約(車両購入費・改造費含む)
- ・年間経費 約19百万円(年間概算運行日数:213日)
- ・バス仕様 大型車両1台(座席40席)  
スクールバス表示サイン、乗降表示灯  
GPS(位置情報サービス)により現在位置を検出することも必要
- ・便数 登校時 <月~金> 1便(発車時刻8:05)  
下校時 <月・火・木・金> 2便(2便目の発車時刻15:00)、<水> 1便
- ・コース 片道19km(学校(栄区小菅ヶ谷三丁目)~岡本橋(港南区上大岡西3丁目)間)  
※複数の乗降箇所を経由しています。
- ・人員 運転手のほか介助員2名配置
- ・その他 校内に車両の転回のためのスペースや乗降用のプラットホームが設けられています。

イ 国による財政支援策について

スクールバス導入に関する国による財政支援は、距離基準が長く、購入の場合に限られるなど、一定の制約があります。

【参考】スクールバスに関する補助等に関する規定

スクールバスの導入に係る補助等について、へき地における国庫補助の適用や運営費の地方交付税措置があります。

1 へき地における補助等

へき地における児童生徒の遠距離通学(小学校4km以上、中学校6km以上)を緩和するためのスクールバスの導入に関しては、「へき地教育振興法」及び「同施行令」に基づき、一定の水準を満たした場合にスクールバスの購入に際して国庫補助(1/2)が適用されます。

ア) へき地学校

イ) 人口の過疎減少に起因する児童・生徒の減少に対処するための学校統廃合

ウ) 過疎地域等でのバス路線の運行廃止 など

2 運営費の地方交付税措置

学校の児童及び中学校の生徒の遠距離通学に供するため、市町村が運行するスクールバスの維持管理費については、補正係数(測定単位の多少だけでは反映できない行政経費を反映させるために用いる乗率)による措置が適用されています。同措置は、民間委託運行、占有運行に関係なく対象となり、通学距離による対象制限はなく、通学に供していれば、原則として対象としています。

ウ その他(学校統合を契機とするスクールバスの導入について)

国(28年度調査)による全国の市町村を対象とした学校統合に関する調査によると、過去3年間(26~28年度開校)の小学校、中学校などの統合件数のうち、大半の学校でスクールバスを導入しています。また、学校統合でスクールバスを導入した学校のうち、半数近くがバスを購入しています。

【参考】学校規模の適正化及び少子化に対応した学校教育の充実策に関する実態調査(抜粋)  
(文部科学省初等中等教育局初等中等教育企画課教育制度改革室)

市区町村統合事例(調査時点:28年5月1日)

■ 統合事例件数過去の3年間 651件(1617校→694校)

【開校時期別の件数】

- ・26年4月 216件(531校→225校)
- ・27年4月 202件(503校→219校)
- ・28年4月 221件(543校→234校)
- ・その他(複数の段階に分けて統合した例)12件(40校→16校)

■ 通学手段

【スクールバスの導入件数】

- ・統合前の学校211件→統合後の学校494件(うち購入227件)

【スクールバスの購入費の平均】

- ・小学校 18,348千円(162件)
- ・中学校 18,896千円(56件)

(注) アンケート調査項目上、学校ごとにはなっておりません。また、車両の台数も不明です。

<アンケート調査の項目>

「遠隔地からの通学のためにスクールバス・ボート等を購入した場合、その経費をお書きください。(数年で分割して支払う場合は、総額をお書きください。)」

## 2 その他

### (1) 保護者・地域による学校支援の取組事例

西区の宮谷小学校では、保護者・地域により「みやがや応援隊」を組織し、学校教育を充実させるため、様々なボランティアの取組みが活発に行われています。保護者の中には、自分の子どもが小学校卒業後も、「地域」の立場でボランティア活動を継続する人もいて、年々、ボランティアの登録数は増えてきています。(ボランティア登録数 203 名 (うち保護者 128 名、地域 75 名))。また、ボランティア活動のコーディネートについては、「学校・地域コーディネーター」として、9名の保護者が主体的に行っています。なお、当取組については、過去(26年度)には優れた「地域による学校支援活動」を推進している学校を対象とする、文部科学大臣表彰を受けています。

【特徴的な活動内容】 ※カッコ内はボランティア数、下線は次頁写真あり

#### ■学習支援に関する活動

- ・入学時初期支援や給食補助・低学年算数の「学習補助」(22名)
- ・AET(英語指導助手)のサポートを行う「YICA(英語活動)」(11名)
- ・土曜にパソコン操作や算数学習を行う「土曜わいわいタイム」(7名)

「土曜わいわいタイム」では、パソコンが得意な地域の方が集まり、児童にパソコンの使い方などを教えていたが、参加する児童の実態やニーズに合わせて、算数学習の補習をしたり図工教室を開催したりして活動内容を工夫している。

- ・朝の読書活動での全30学級の「読み聞かせ」(18名)
- ・「クラブ」の補助(3名)
  - ・和クラブ(日本文化の伝承(生け花・日本舞踊・着物の着付け)、料理クラブ、絵画工作クラブ、野外活動クラブ、サイエンスクラブ)

#### ■学校環境に関する活動

- ・学校教育目標をサポートする掲示物作成や環境整備を行う「学校環境」(8名)
- ・花壇で季節の花や緑のカーテンを育てる「フラワー」(9名)
- ・図書の整理・修繕・掲示などを学校司書と連携して行う「図書室環境」(18名)

#### ■安全に関する活動

- ・「登下校見守り隊」による交差点での通学安全指導(13名)
- ・自宅前での声かけなど、地域を挙げて子どもの見守り「ちょいボラ見守り隊」
- ・犬の散歩をしながらの「わんわんパトロール」(32名)
- ・自転車でのパトロール「りんりんパトロール」(23名)
- ・校外行事などの際に子供の安全を守る「学校行事」(14名)

#### ■その他

- ・土日休日に飼育動物の世話をする「いきもの」(9名)

#### 【実施に当たっての工夫】

各ボランティアに学校・地域コーディネーターの担当を付け、ボランティアごとに定期的に会合を設け、問題解決を速やかにを行い、気持ちよくボランティア活動ができるように工夫している。また、年度末には「ボランティア感謝の会」を設けて、児童からメッセージを届けたり、他のボランティアと交流したり、振返りを行ったりすることでボランティア同士のネットワークが広がっている。

### 【参考】みやがや応援隊の活動の様子

みやがや応援隊だより  
(ボランティア募集チラシ)



土曜わいわいタイム  
(パソコン教室)



「和クラブ」  
(着物の着付け教室)



「登下校見守り隊」



## (2) 学区が地域コミュニティのエリアと一致しない場合の対応について

学校運営協議会を通じた地域参加型の学校運営をはじめ、地域防災拠点として学校施設を活用することによる地域防災力の強化、学校開放（教育施設の地域開放）による地域におけるスポーツ・文化・芸術の振興など、学校と地域の繋がりはますます密接となってきました。

前述の宮谷小学校の事例のように「地域で子どもを育てていく」という動きが推進されるとともに、「学校を核として地域コミュニティを活性化していく」という機運も高まりつつあります。こうした中、区境や連合町内会をはじめとする地域コミュニティのエリアなどと、通学区域を合わせていくことが求められます。

しかしながら、地域コミュニティのエリアの考え方は、コミュニティごと様々であるとともに、通学区域も歴史を持ち地域に定着している実態があります。完全にエリアを合わせることは困難ですが、学校統合などで通学区域を見直す際、可能な限り地域コミュニティとの関係を考慮することが必要です。

学区と地域コミュニティのエリアが合わない場合、歪みを吸収するため、関係機関による調整など柔軟な対応が行われることが望ましいと考えられます。

### 【参考】区を跨がる学区における、西区役所の取組み

#### <防犯ブザーの配布>

- ・区の予算で西区の小学校新入生に対し防犯ブザーを配布しています。配布対象校を「西区校長会所属の学校」としているため、区内の学校に通う、隣接区（保土ヶ谷区など）に居住する児童に対しても配布しています。



#### <子ども110番の家>

- ・西区では、通学路などで不審者に遭遇した子どもが駆け込む避難場所として、一時的な保護と警察等への通報を行う「子ども110番の家」の取組みを推進しています。看板を掲げてくれる協力者（通学区域内の民家・商店等）にプレートを配布するとともに、協力者に児童が感謝の意を伝える「交流会」での給食費を区の予算で支援しています。一緒に給食を食べることで、協力者と児童が顔見知りとなり、有事の際に逃げ込みやすくすることを狙っています。登録者が西区以外の方についても、その学校の児童を見守ってくれているという点から、支援対象としています。



【参考】<sup>みやがや</sup>宮谷小学校（西区）の通学区域について（前回資料より）

行政区境（黄色の点線）と通学区域（赤の実線）



## 通学区域制度に係る委員の意見等（案）

### 1 通学距離等について

#### (1) 望ましい通学距離に関して

（現行：片道 小学校おおむね2 km、中学校おおむね3 km）

- ・通学区域制度を考える際、特に考慮すべき事項は通学安全の確保である。
- ・小学校については、大半の学校において、教員により新入生に対する通学安全指導を行っている。通学安全指導を行う上で、現行の距離基準については（基準自体があることも含めて）一定の妥当性を有する。
- ・近年、教科書やプリント教材など荷物（重量）が増える傾向がある。本市の通学距離基準は他都市と比較すると短い、原則徒歩通学としている点も考慮すると、小学校、中学校ともに妥当である。
- ・本市は、起伏に富んだ地形で山坂が多いとともに、市域の大半が市街地となっている。こうした状況を踏まえると、自転車通学は困難であり、通学手段は、徒歩が望ましい。
- ・通学上の安全が確保されれば、通学距離基準の限りではない。基準を超える場合であっても、公共交通機関などの利用も含め柔軟に検討していく必要がある。基準に縛られない運用が肝要である。  
（注）この点から通学距離基準自体を不要とする意見もあります。

#### (2) 通学支援策の導入検討について

- ・学校統合などにより通学区域が望ましい距離基準を超える場合において、通学上の安全確保や、児童・生徒の疲労軽減などを考慮し、公共交通機関の利用（定期代の支援）やスクールバスの導入について、柔軟に検討を進める必要がある。
- ・通学支援策の検討にあたっては、単に距離だけでなく、通学路の交通環境など個別の事情を踏まえる必要がある。あわせて、制度設計においては保護者の負担能力の違いも考慮する必要がある。
- ・バス利用を検討するうえで、学校のすぐ近くに住む児童・生徒もいることから、運動不足による体力の低下などを特段考慮する必要はない。

#### (3) 東日本大震災を踏まえて

- ・東日本大震災を踏まえ、大規模地震が発生した場合、児童・生徒の「預かり（留め置き）」を行うことになった。預かりを行った場合は、保護者が児童・生徒を引取りに来る必要がある。通学区域を設定するうえで、東日本大震災以降の危機管理対策の拡充や、学校・保護者の意識の変化などを考慮する必要がある。

### 2 通学区域線（学区線）について

#### (1) 小中ブロックの通学区域について

- ・小中ブロックの通学区域が、完全に一致し閉じていることが望ましい。
- ・小学校と中学校の通学区域が一致しない場合、小学校からブロック外の中学校へ進学することになる子どもが出てくるが、子どもにとって、9年間を通した緩やかで確実な成長の場となるよう、各児童の小学校における生活・学習の状況、取組内容等を進学先の中学校へ伝えるなどの工夫が必要である。

#### (2) 地域コミュニティと通学区域との関係

- ・学校と地域の繋がりはますます密接となってきた。「地域で子どもを育てていく」という動きを推進していくために、区境や連合町内会をはじめとする地域コミュニティのエリアなどと、通学区域を合わせていくことが望ましい。
- ・地域コミュニティのエリアと通学区域を完全に合わせることは困難であるが、学校統合などで通学区域を見直す際、可能な限り地域コミュニティとの関係を考慮すべきである。なお、学区と地域コミュニティのエリアが合わない場合、歪みを吸収するため、関係機関による調整など柔軟な対応が行われることが望ましい。

### 3 通学区域の弾力化について

- ・特別調整通学区域については、通学区域制度を弾力的に運用するため有効に機能していると考えられる。
- ・指定地区外許可制度については、個々の児童・生徒の置かれた状況に応じて、適用していくものであり、引き続き制度を継続していく必要がある。  
（注）指定地区外許可制度については、抑制的に厳格な運用が必要とする意見もあります。
- ・通学区域特認校制度については、当制度創設時と比較して指定校数や申請者数ともに減少しており、当制度のあり方について見直しを行う必要がある。