

鷺宮小学校・西中野小学校統合委員会 要点記録

第 14 回

開催日時	令和4年7月26日(火) 午後6時30分～7時30分
開催場所	鷺宮区民活動センター集会室分室 洋室
出席者	委員 高橋洋雄、宮内信子、田村邦彦、野方恵一、 内野浩二郎、瀬尾圭、堀井裕子、浦野雅晴、 高橋俊之、高橋明、佐藤恵、濱口求、河田達彦 (敬称略、名簿順)
	事務局 学校再編・地域連携係
	その他 子ども教育施設整備係
会議次第	【議事】 1 鷺宮小学校・西中野小学校統合に係る通学路の安全対策の 検証について

第14回 鷺宮小学校・西中野小学校統合委員会 会議要旨

1 開 会

委員長

これより第14回学校統合委員会を開催する。本日、傍聴希望者がいる、傍聴についてこれを許可してよろしいか。

—異議なし—

委員長

傍聴者は、傍聴券の裏側に記述されている注意事項を守り、議事の進行を妨げないように願います。

2 議 事

(1) 鷺宮小学校・西中野小学校統合に係る通学路の安全対策の検証について

委員長

鷺宮小学校・西中野小学校統合に係る通学路の安全対策の検証について、事務局から説明を求める。

■資料2「鷺宮小学校・西中野小学校統合に係る通学路の安全対策の検証について」をもとに事務局（学校再編・地域連携担当課長）より説明

令和4年(2022年)7月26日
鷺宮小学校・西中野小学校統合委員会資料

鷺宮小学校・西中野小学校統合に係る通学路の安全対策の検証 について

令和6年度に鷺宮小学校と西中野小学校を統合し、新校舎を旧第八中学校の位置に整備することから、新たに西武新宿線を跨ぐ通学区域ができることになる。通学する児童の安全確保策を検討していくため、業務委託により、西武新宿線を横断する複数の手法について検証を行ったので、以下のとおり報告する。

なお、今回の検証を踏まえ、関係部署等と協議を図りながら、今後の対応策について決定していく。

1 西武新宿線横断策の検証について

(1) 想定される横断策案

想定される横断策案としては、①横断歩道橋案、②地下横断歩道案、③踏切案の三案が出された。①案と②案は、総合新校の近くに立体横断施設を設置することを想定、③案は、新たな踏切を整備するのではなく、利用者が最も多いと想定される鷺ノ宮2号踏切を横断することを基本としたものである。

名 称		①横断歩道橋	②地下横断歩道	③踏切
		立体横断施設		平面交差
利便性		上下移動を伴う	上下移動を伴う	—
安全性	対鉄道	—	—	鉄道と平面交差する
	人同士	—	地下の安全性確保が必要	—
概算事業費		約8.6億円	約13.9億円	約0.8億円
鉄道連続立体交差化との関係		鉄道連続立体交差化に併せて撤去が必要	鉄道連続立体交差化に併せて撤去が必要	—
工 期		1～2年	2～3年	1年未満

(2)各案の課題

ア ①案及び②案について

○表に示した工期は、本体工事のみに係る期間であり、用地買収に関する協議・調整、工事に必要なヤード整備、アプローチ道路整備等に係る期間は見込まれていない。

○鉄道連続立体交差化の事業計画があることから恒久施設とはできず、使用期間が限られ、撤去費用も必要となる。

イ ③案について

児童が安全に横断するために、十分な誘導員の配置、その他の踏切安全対策を講じる必要がある。

以上の課題を踏まえ、関係部署等と調整を行いながら、区の対応策について決定していく。

2 検討スケジュール(予定)

令和4年 6月30日 子ども文教委員会報告(横断策の検証について)

7月以降 横断策の方針検討

委員長

ただいまの説明について、質問・意見はあるか。

委員

率直に言って、こういう検討案が出てくるのがあまりにも遅いのではないかと。統合委員会が設置されたのは4年前で、統合はそれよりもっと前に決まっていたはずだが、決まっていれば当然児童の通学路という問題が発生するのは誰の目にも明らかであったにもかかわらず、かつ、統合委員会で何回もこの通学路の問題を挙げ、区のほうで跨線橋やそれ以外にもいろいろな選択肢について検討する機会は十分にあった。今になってこの程度のものをいざ出されても、もはや実現性がないのではないかと。事業費をざっと見ても、用地買収、ヤードの費用、アプローチ道路などは見込まれていない。工事管理も入っていない。はっきり言ってこれで計画と言えるのか。課長に個人的に言っているのではなく、区を代表して言っておられるわけだから、率直に言わざるを得ない。教育委員会はそもそも学校教育を進めるに当たって、児童の安全というのは最優先に考えるものだと思うが、今まで全く検討してこなかったというふうにはしか見えない。恐らく教育委員会でいろいろとやっていると思うが、中野区という組織においては、道路や用地買収については、教育委員会ではできないだろう。区の道路課や様々な部門との調整が必要かと思うが、調整したうえでこの横断策案なのか。これから調整なのであれば、工事期間も横断歩道橋で1年から2年、地下道も2年から3年、そして用地買収などと言っていたら、用地を持っている人との交渉が難航したら、まずスタートしない。そうすると、もう平面交差で踏切を通すということしか選択肢がないのではないかと。検討があまりにも遅すぎる。教育委員会として本当に児童の安全を考えているのかと疑わざるを得ない。

事務局

ご指摘のとおりであり、大変申し訳ない。統合委員会が立ち上がった当初より踏切の横断については明らかだったので、その安全について教育委員会として検討するようにと委員の皆様からご指摘、ご要望を頂いていたが、結果的にこういった検証の内容をお示しするのが本日に至ったということと、今、ご指摘があったように工期や今後の課題などを考えると、令和6年4月の

新校の通学には構造物の設置は時間的に困難ということも、そのとおりであり、反省している。まだ区としてどうするか結論に至っていないが、当然、令和6年4月に旧八中のところに新校が開校して児童が通うので、その令和6年4月の安全対策をまずは見据え、可能性の高い踏切の横断の安全対策について取組を進めていきたいと思っている。

道路課などの区長部局との調整については、6月30日にこの資料を議会に出すということもあったので、当然まちづくり推進課や道路課と調整をして、現状について情報共有はしている。担当者レベルで、例えば構造物をつくる場合の課題や条件など、専門的な見地からいろいろな情報を得ながら、可能性を探っているという状況だが、具体的な検討についてはこれからなので、関係部署と話を進めながら結論を早めに出していきたい。

委員

質問と要望がある。まず質問であるが、業務委託で出た3案のうち1案の横断歩道橋と2案の地下横断歩道について用地買収なども関わると話にあったが、具体的にどこを想定しているのか。また、以前、学校の敷地に直接通せばいいのではないかという案もあり、それならば用地買収は関係ないが、具体的にそれを示していただけるのか。

あと要望として、やはり皆さんが心配しているのは、この先の見通しが立たないということだと思うので、今後の予定のところでは7月以降に方針検討とあるが具体的にいつ頃までに方針が決まるのか示して欲しい。開校時には踏切を渡ることになるのかもしれないが、もうそれでこの1案と2案は全くなくなってしまうのか、それとも開校して何年か後に歩道橋はできるのか、そういったことは具体的にいつ頃決まるのか。今すぐは難しいだろうが、延び延びになってしまうと、この先開校に向けて一層不安が高まり、より状況が悪いほうになってしまうと思われるので、そこをぜひ示していただきたい。

事務局

質問のほうに先にお答えをさせていただく。1案と2案については、具体的な場所の特定はしていない。資料の1の(1)の文章の中に記載をしているが、統合新校の近くに設置することを想定した検証になっており、具体的にこの場所ですというようなピンポイントの検証には至っていない。以前、統合委員会の中で鷺宮体育館のあたりから学校に直接、歩道橋などを渡すことができるのではないかというような話もあったので、まちづくりの専門部署にそういうことがどのくらい可能性としてあるのか事務レベルで聞いたところでは、正式な話ではないので不正確な部分もあるかもしれないが、歩道橋にしても地下通路にしても一定程度線路の手前からつくらなくてはならず、急に上げたり潜ったりはできないので、ある程度幅が必要とのことだった。場合によっては線路に並行して潜って向こう側に通るといったような工事になるので、そういったことを考えると、鷺宮体育館付近から学校に通すというのは、場所的にかなり難しいのではないかということはある。近隣用地の取得についても大きな課題になると思っている。

今後の見通しの要望については、なるべく早くとしか今は申し上げることができない。全庁的に調整をしながら、こういった対策ができるか早急に取り組んではいるが、例えば年内なのか、年度内なのかなど具体的にお示しすることはできず、そこは大変申し訳なく思っている。できるだけ早く結論をお示ししたいとは考えている。

委員長

ほかにあるか。

委員

この資料なら4年前に出せたのではないかというのが正直な感想であり、そこからすぐに取りかかっていたら、まだ何とかなかったのではないかとと思うところはすごくある。1、2、3案あるが、結論としてどれが一番可能性が高いのか。

事務局

資料を示すのが遅かったのは先ほども申し上げたとおり、申し訳ないという心境である。3つの案の可能性というのは、難しい質問である。今の段階では、これと決めているわけではなく、それぞれの条件も含めて検討しているという状況だが、工期や金額だけを見るのであれば、3案

の平面交差が一番取り組みやすいものだということは明らかだと思っている。

委員

歩道橋か地下通路をつくるかと私達は思っていたが、この平面交差だったら今と同じであり、誰か係員がそこにいるだけということなので、全く進歩がない。こんなものが今頃出てくるなんて本当にかっかりである。そうではないのをやってくれとお願いしたと思うが。

事務局

踏切の平面交差についても統合委員会でいろいろご提案など頂いていたが、いわゆる見守りの誘導員の配置については何らかの工夫ができないかと考えているところであり、例えば人数や場所など、そういった見守りの体制については、教育委員会としてできるだけの対応を考えていきたいと思っている。

委員

犬の散歩のとき、西武新宿線沿いに井荻の立体を通らないですっと下井草のほうまで来たが、ずっと踏切が上がらないことがあった。鷺宮まで来て、いよいよ我慢できず遮断機を持ち上げて渡ってしまった。やはり児童も、係員がよほど厳しく見ていないと、どうしても間に合わなければ渡ってしまうのではないかととても危ないことであり、最初からこの案が出るということ自体がおかしい。

事務局

踏切の遮断機が下がっているのをくぐって渡るとなると大惨事になる可能性もあるので、そういったことがないように誘導員などの配置については必須だと思っている。あわせて、学校にも児童への指導として、踏切が開かず遅刻になってしまう時にも焦らずに、というような注意喚起をして頂ければとも思っている。そういったことも含めて安全対策については徹底していきたい。

委員長

この問題については何度も言っているが、なかなか進まない。前日も申し上げたが、この問題が解決しないのであれば、旧第八中学校での開校日も延長せざるを得ないと個人的には思っている。西武新宿線のラッシュ時間と、小学生の通学時間帯が一緒になるので必ずくぐる方がいると思う。くどいようだが、事故が起きてからでは取り返しがつかない。お金の問題ではない。それを承知の上で、ぜひやっていただきたい。

委員

最悪もうこの踏切を渡らなければいけないとなった場合の工事について、せめて雨の日に傘を持った状態で低学年の児童4人が余裕を持って歩けるぐらいの道幅になるよう整備してもらうことは可能なのか。新校舎をつくるときの渡り廊下の広さについては、低学年が避難するのにどのぐらいの幅で、どのぐらいで行けるのかなどかなり話したと思う。

事務局

踏切の拡幅の可能性も探らなければと思っている。ただ、先ほども少し話したが、踏切の拡幅は西武鉄道との調整が大きな課題になる。また、住所地から調べた中で2号踏切を渡るお子さんが多いと想定しており、その踏切の幅が狭いので広げられないかと思っているが、その地形が坂をくぐって上がってまたくぐるという形で平らな土地ではないので、工事の難しさがあるというのも聞いている。

委員

では、可能性的には3つとも無理ということか。

事務局

可能性についてはいろいろ検討していきたいと思っている。

委員

今、ご説明いただいたように、2号踏切、要はOKストアを通り越して向こう側に出る踏切は、うちからも坂を上がって、向こうの坂を下りて、すぐY字路になるような非常に複雑な道路であり、非常に狭い。今も自転車は降りて通過してくださいという案内はあるが、自転車に乗ったまま、勢いよく行く人も多い。そういう中で、雨が降った時に児童が傘を差して安全に、それも踏

切が開いた短時間に一斉に渡るには、やはり今の踏切の形態では安全が確保できないと思う。やはり広げるなりしなければいけない。確かに鉄道の厳しいルールというのはあるが、だからといってできない話ではないはずだ。今の説明を聞いていると、無理だろうというのが事務局の頭に先にあるように感じるが、やはり児童の安全を最優先に、熱意を持って西武鉄道と話をするのが教育委員会の責務だと思う。横断歩道橋にしる地下通路にしる、大体こういう工期は予定どおりにできず、必ず延びる。歩道橋でも1年から2年とあるが、もう学校が開く直前か開いた後になる。そうすると当面はこの平面交差しかないので、踏切の幅を広げて安全を確保することを絶対条件にお願いしたい。併せて、その後、歩道橋などができるよう今から進めていく。結果として、先に平面交差だが、開校して2年後には歩道橋ができるという青写真ができるのか、そこをぜひ検討して示して欲しい。

委員

全くそのとおりである。実際に使うと、どうしても渡りたいときには渡ってしまう。私も実際、踏切が閉まっているのに犬と一緒に渡ってしまった。それが学校に行くということになれば、係員がいても走って入ってしまうということはあると思う。

委員

この時期にというのは、区の対応としては遅かったというのが実感であり、こういう話は早めにしていただきたかった。統合委員会が昨年1年間休会していたというのもやはり認識としてはどうだったのかと思うところがある。

その上で、あえてお話しさせていただく。まず西武鉄道については、私が中野に来てもう17、18年経つが、以前から沼袋などは連続立体化というのは言われていたが、鷺宮がどうなるかという計画は分からないという状態の中で話をしているのか、それとも、高架化か地下化か話が出ているのか、そこを改めてきちんと話を伺いたい。また、この話の中で、撤去が必要だと出ているが、西武池袋線の中村橋駅の学校にいたときに高架化するのに5、6年かかっている。複線だったものを複々線化して上に上げていき、最後に目白通りのところを高架化した。ということは、いずれにしても撤去が必要だとしたら6、7年の線路の高架化の工期の間はやはり踏切を渡らなければいけないのか。それとも、最後まで残してもらえるのか。地下化か高架化かも決まっていないのであれば分からないかもしれないが、その質問をさせていただきたい。

事務局

西武鉄道と正式な話をしたわけではない。ただ、西武鉄道としては高架化か地下化か事業の計画についての詳細はまだ固まっていないと聞いており、どうなるか見通しは立っていない。

委員

今、2号踏切について話題になっていたが、もしかしたら通学路に2号踏切を入れずに、1号踏切か3号踏切に回るようにという指導のほうが確実なのかなと思いながら聞いていた。1号踏切は駅に近く、開く時間が長いのではないかと。途中の踏切は電車が多く通るので閉まっている時間が長いかもしれない。距離にすると100メートルから150メートル遠くなるが、学校としては、委員長が言うようにこのまま開校というのは、とんでもないという考えもあるが、学校に子どもが通ってくるのであれば、150メートル伸ばしても1号踏切を通して安全を確保するというのも一つの考えかもしれない。あるいは、車と人が一緒に渡るが、遠くから来る子どもは3号踏切を通る。狭い2号踏切にこだわるのが、もしかしたら危険かもしれない。もしも横断歩道橋や地下通路ができないのであれば、そういう検証を早く行って、データが欲しい。学校の登校時刻に電車が2分ごとぐらいに鷺ノ宮駅を通過する。上りが2分や開いても4分ぐらいの時刻表上の時間なので、開かない時間が限りなくあるというのは現状として分かるので、やはり何ができて何ができないのかなど現状についてもう少し細かいデータを積んでいただきたい。早くしないと学校がどういう生活時間帯、時程を組むかということにも関わってくる。今、鷺宮小学校は8時に登校可となり、8時から教室に入れている。

委員

西中野小学校は8時10分から入れている。

委員

多くの学校が8時15分から25分を登校時刻にしているが、その時間は一番電車が早いのもかもしれない。それならば、学校の教育活動を考えるときに、少し早めの生活時程にするなど、そういった点が大事になってくるかと思う。鷺ノ宮駅で踏切をくぐる人をあまり見ないのは、警察がいるという抑止力もあると思うが、それ以上に、駅舎があり両方上り下りが行けるからかなと思う。中村橋駅のときは結構くぐる人が多かった。踏切のせいで教員が30分ぐらい遅れて来たこともあった。上りで行きたいのに下り側から来るとどうしてもくぐりたくなるのが、鷺ノ宮駅は駅舎が上なので、あまりそういう人は見かけないのだと思う。

委員

かなり遠いし、子ども達は駅舎を通過してはいけないと言われている。

委員

子どもは通らない。

委員

踏切を待たなければいけないから、ものすごい人になってしまう。1号踏切は自転車の数もとても多い。3号踏切は車が通り、人がたまる場所がないので、絶対に西中野小学校の子たちは2号踏切に行ってしまうと思う。

委員

一直線だからだろう。

委員

2号踏切がないとなればどちらかを選ぶのだろうが。

委員

1号踏切は遠い。

委員

遠いが、2号踏切が開かないときは、早いので1号踏切に絶対行く。

委員

1号踏切と3号踏切は、確かに開く。

委員

そういうところをきちんと見て、車の量や安全性を考え、いろいろな可能性を探って欲しい。

委員長

駅前の1号踏切は交番があり南側には係の人が立っているので、児童がくぐるということはまずないだろうが、あそこだと例えば白鷺二丁目の奥のほうの児童はかなり遠くまで歩いていかなければならない。2号踏切は狭く、難しい問題である。

委員

同感である。遮断機が1回上がったときに何人渡れるのだろうと考えると、それはとても現実的ではないのではないかと感じて聞いていた。

委員長

ただ、駅前の踏切は、1時間のうち45分くらいは閉まっており、そこが一番問題である。

委員

2号踏切も比較的閉まっている時間が長い。鷺ノ宮駅に近いので、下りの特急とか急行が通過した後も、その次の各駅停車がまだホームにいるにも関わらず閉まっている。3号踏切は少し開き、その各駅停車がスタートすると閉まる。下井草寄りの踏切は、下井草駅から上り電車がきて閉まるケースが多い。何度も見ているが、感覚的に3号踏切は2号踏切や下井草寄りの踏切に比べると開くタイミングが多い。ただ車が多く、白鷺方向から行くと、道路が上がって右へ屈折して真っすぐというように、少し変形している。そうすると、大きさによっては対向車がお互い踏切ですれ違えず踏切の手前で待ってから渡る。それを短時間の開いた時間にやる。なおかつ、そこに多くの児童が入ってくれば混乱が起きる。そういう点では、2号踏切は車がこないが、閉まる時間は多い。その辺の問題がある。

委員

踏切が危ないとなると、やはり歩道橋の設置を考えてほしい。この鉄道の連続立体交差化は、多分10年以上ずっと話が全く進んでいない状態であり、ここからもう40、50年、話は進まないだろうと私は思っている、そうであれば、少しお金や工期がかかっても、歩道橋をつけるのが一番安全で良い。立体交差化がもう何年もないのであれば、しばらく撤去することもないだろう。

委員長

一番のネックは、西武新宿線が地下化か高架化か、いまだに決まっていないことである。

委員

そもそも西武新宿線がどうなるか分からないというのは、皆さん承知していることであり、もう3年前から分かっていたことなのに、今こういう話をしていることが何なのだと思っているのは、私も皆さんも同じ気持ちだろう。撤去するから何なのだという感じであり、当たり前子どもを安全に学校へ行かせるために何が一番いい形なのかをまず示してほしい。その上で、西武鉄道と話し合った結果、これは西武新宿線が高架化か地下化か分からないから判断ができず、中野区としてそういう工事を依頼されてもできない、と言われるなら仕方ないと納得せざるを得ないと思うが、その話までもいっておらず、西武鉄道との話し合いが今の時点でなされていないということが大変腹立たしい。踏切をどうやって渡ったら安全に行けるのだろうという話ばかりが先行していき、もう歩道橋はつくらなくていいとなってしまふのはとても困る。もちろんお金をかけて維持して、人が動いて安全を確保していかなければいけないと思うので、できるだけいい形で道ができ、学校に行くことができるようにしていただきたい。

今まで上高田小学校など線路を渡っていく学校は幾つかあったと思うが、例えば武蔵台小学校も新青梅街道を渡らなければいけない学校だが、大きな道を横断するのは危ないから横断歩道は渡ってはいけないとしており、歩道橋を通る通学路としている。ほかの線路を渡らなければいけない学校は歩道橋を渡っていくように定めているのに、なぜ今回新しくできる学校がそれをつくってもらえないのかが不思議でならない。今までそうやって区が指導してきていることを覆しているようである。踏切を渡って学校に行っているのであれば、他の学校でも踏切を渡って行くという人がいっぱい出てきてしまうのではないか。

1号踏切の向こう側に跨線橋があるが、鷺宮小学校に行くのに線路を渡らなくていいようにつくられている跨線橋だという認識である。武蔵台小学校も跨線橋、歩道橋がある。そういうもとで区が子どもを安全に学校に行かせるためにやってきたことは何だったのかとすごく腹立たしい。歩道橋をつくったり、地下道をつくるのが、今後、鷺宮周辺のいろいろな開発にどう影響があるのかは分からないが、そのことも含めもっと早く検討を進めて欲しい。もうあと1年半しかないので、これから歩道橋の工事は間に合わないというのも仕方ないという気もするので、そういったことを併せて考えつつ、とにかく話を早く進めていただきたい。今はここまで進んでいるというのを毎月教えてもらいたい。それぐらいの必要があると思う。

委員

初めてなのでこれまでの経緯が分からないが、鷺ノ宮駅にちゃんとした跨線橋があるが、なぜ使ってはいけないのか。

事務局

駅舎の渡るところか。恐らく道路ではなく、西武鉄道の私有地のような所なので、通学路としては指定が多分できないということになると思う。

委員

しかし、立派なものなので、取りあえずもう今さら何をつくると言っても間に合わないのであれば、交渉してこの西武鉄道の上を通らせてもらったらかどうか。今工事をしているが、駅前に広場もある。通学路での児童の命を考えると一番安全だと思うが、それは駄目なのか。区に権限がないからか。

事務局

西武鉄道の所有物なので、どういう反応になるかわからない。基本的には駅の利用者のための

ものなので、鉄道を利用しない子ども達が通ることを認めてもらえるかどうかは、今お答えが難しい。

委員

極端に言えば、西武鉄道が幾らかお金を出してくれと言うのだったら、1億円出すとしても横断歩道橋の設置で8億円かけるのよりは安く、それが一番安全で簡単だと思う。それにあそこはエレベーターもあるので使わせてもらえばいい。

事務局

その辺もまた情報は入れたいと思う。

委員

横断歩道橋などをつくるのが大変なのは知っている。

委員

今日この会議に来るのに家を出たら、偶然、お母さん方が集まっているところに出くわし、「今から統合委員会行く」というと「歩道橋、跨線橋できるのですよね」といわれ「いや、まだできるという返事はもらっていない」と言う。「いや、ぜひともつくって欲しい」と陳情を受けた。私もそう思うし、やはり今のお母さん方もそういうふうにいる。歩道橋をつくるのを前提に、取りあえずできるまでは踏切を利用し、開校後1年後には歩道橋ができるという案をぜひ検討してほしい。平面交差で1年事故がないから問題ない、という考え方はぜひしないでいただきたい。あれだけの狭い踏切であり、いくら広くしても踏切は踏切であり事故が起きないとは限らない。何度も何度も同じようなことを申し上げて申し訳ないが、ぜひ早急に教育委員会の責任として、児童の安全を守ることを第一に考えて今後の仕事を進めていただきたい。

委員

私達は専門家ではないので、この歩道橋をどこにどうつけられるかというのは全く分からない状態で話を進めているので、ぜひ専門の人に地形なり何なり、全てちゃんと見てもらって、ここだったら歩道橋がつかれるとか、ここだったら地下を通せる可能性があるとか、それだったら幾ら費用と工期がかかるかといったことを、次回具体的に示して提示してほしい。そうでないと、ここで歩道橋にしてくださいと言っても実際にどこにもつくれないとなれば、もう話がそこで終わってしまう。

委員

もし平面交差で学校に行く事が決まって、西中野小学校学区の保護者の方が、線路を渡らせるのは危ないので新校には行かせたくないと判断したとき、例えば美鳩小学校への越境を、線路を理由に認めてもらえるのか。白鷺二丁目などは美鳩小学校も近いし、そういう方は多くいると思う。線路を渡らせないための越境を拒まないようにできるか早めに考えたほうがいい。

事務局

指定校の変更については、一定の基準があり、新1年生については、そういう項目に該当する方については指定校変更が一部認められるケースがある。ただ、既に入校されているお子さんについては、今回の再編でもそうだが、決まった学校に通っていただくということになるので、途中から美鳩小学校に転入することは、今の基準上では認められないということになっている。

委員

例えば新1年生になる方が指定校変更の申請をするときに、理由が踏切を渡らせるのが怖いということであることを認めるかどうか重要だと思う。そういう理由だと今までは認めていない気がするが、そこは認めてあげてほしい。特に1年生はやはり不安な方もいると思うし、例えば歩道橋ができるという先が見えてないのであれば、美鳩小学校という選択をされる方が出てくると思う。

委員

いろいろお話を聞いて、この4年間もったいなかったというのが、まず第一印象である。私としても子どもの安心・安全を第一に考え、歩道橋や地下通路というのを選択肢に入れておきたいが、この資料を見せていただくと、工期がかなりかかるということもあり、当面は平面交差でスタートしなければならないのかなという印象は受けている。だとすると、この先ちょっと急ピッ

手で、踏切での安全について最大限配慮をしながら検討しつつ、歩道橋や地下通路についても併せて考えていただきたい。どっちつかずになって、結局どちらも中途半端になるのが一番怖い。まずは踏切について、拡幅や人員配置などの安全対策をしっかりと考えていただきたい。

委員長

ほかにはよろしいか。もう時間も終わってしまうが。

事務局

いろいろご指摘やご意見を頂いたが、それらをしっかり受け止めて、これから検討に臨みたいと思っている。様々な課題はあるが、できるだけ調整、検討をし、また改めて皆様にはご報告させていただきたいと思っている。

委員長

以上で本日の委員会は終了する。次回は9月5日に開催する。