

資料 2（抜粋）

公立小学校・中学校の適正規模・適正配置等に関する手引

～少子化に対応した活力ある学校づくりに向けて～

平成 27 年 1 月 27 日 文部科学省

2 章 適正規模・適正配置について

(2) 学校の適正配置（通学条件）

- 学校の配置に当たっては、児童生徒の通学条件を考慮することが必要です。学校統合を行うことは、児童生徒の通学距離の延長に伴い教育条件を不利にする可能性もあるため、学校の位置や学区の決定等に当たっては、児童生徒の負担面や安全面などに配慮し、地域の実態を踏まえた適切な通学条件や通学手段が確保されるようにする必要があります。

【通学距離による考え方】

- 国では、公立小・中学校の通学距離について、小学校でおおむね 4 km 以内、中学校ではおおむね 6 km 以内という基準を、公立小・中学校の施設費の国庫負担対象となる学校統合の条件として定めていることから、通学条件を通学距離によって捉えることが一般的となっています。
- 徒歩や自転車による通学距離の基準を定めている市町村も相当数ありますが、そのほとんどが小学校で 4 km 以内、中学校で 6 km 以内又はそれ以下の距離を基準として定めており、中には、地域の通学路の実態を踏まえ、徒歩と自転車で異なる基準を設けているところもあります。
- なお、小学校 5 年生と中学校 2 年生を対象に、通学距離とストレスとの関係を調べた研究によると、小学校で 4 km 以内、中学校で 6 km 以内という通学距離の範囲においては、気象等に関する考慮要素が比較的少ない場合、ストレスが大幅に増加することは認められませんでした。
- これらを踏まえれば、徒歩や自転車による通学距離としては、小学校で 4 km 以内、中学校で 6 km 以内という基準はおおよその目安として引き続き妥当であると考えられます。その上で、各市町村においては、通学路の安全確保の状況や地理的な条件に加え、徒歩による通学なのか、一部の児童生徒について自転車通学を認めたり、スクールバスを導入したりするのかなども考慮の上、児童生徒の実態や地域の実情を踏まえた適切な通学距離の基準を設定することが望まれます。

【通学時間による考え方】

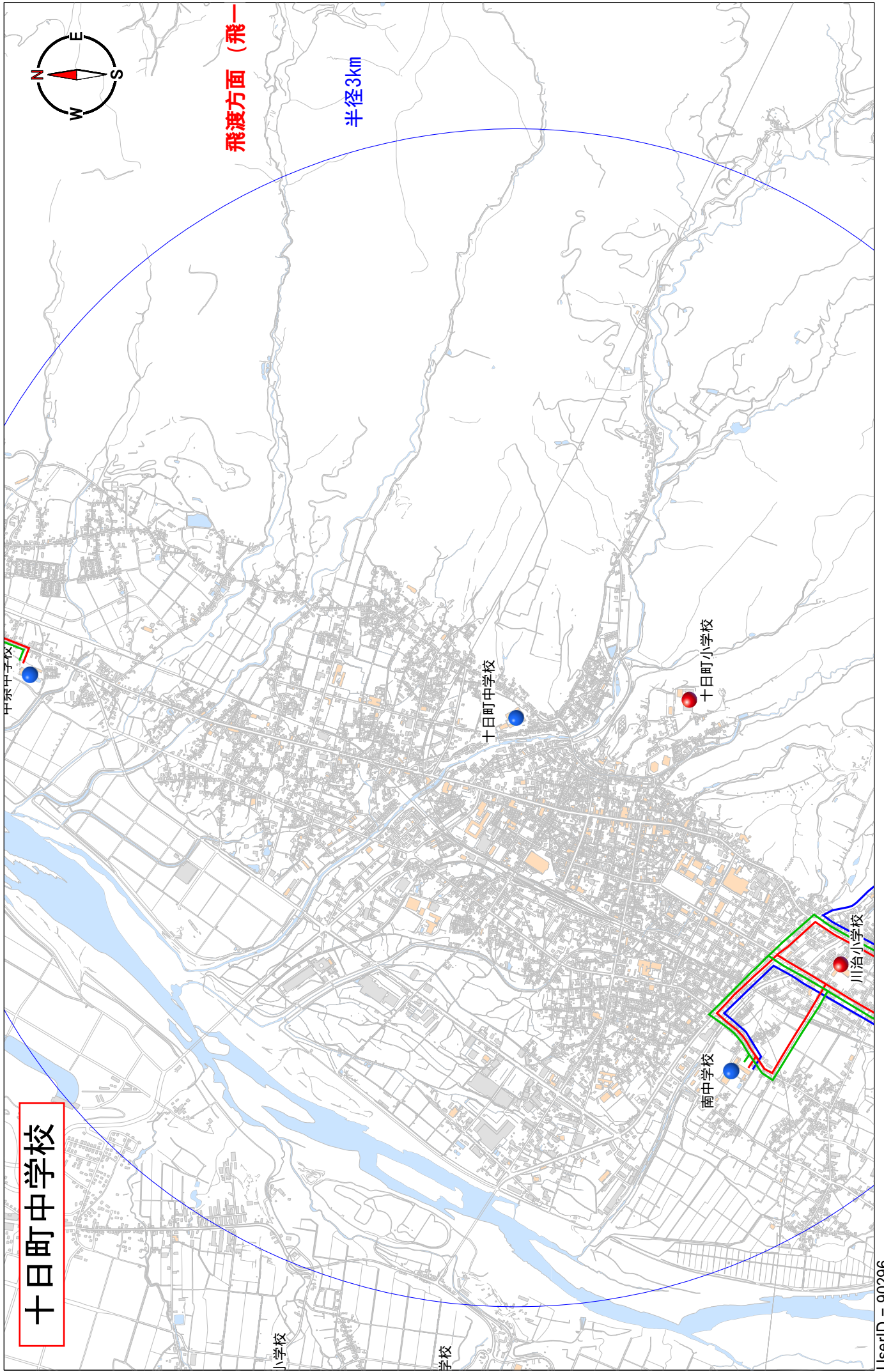
- 他方、児童生徒の実際の通学の状況を見た場合、スクールバスの導入事例や多様な交通機関の活用事例が増加しており、児童生徒の通学条件を、徒歩や自転車による通学を前提とした通学距離だけで設定することは実態にそぐわないケースが増えています。上述した、公立小・中学

校の施設費の国庫負担においても、文部科学大臣が教育効果、交通の便その他の事情を考慮して適当と認める場合には、4 km、6 kmの範囲に収まらない統合に伴う施設整備も同様に国庫負担の対象としており、実際にはスクールバス等を活用することにより、小学校で4 km、中学校で6 kmの通学距離を大きく上回る統合事例もあります。

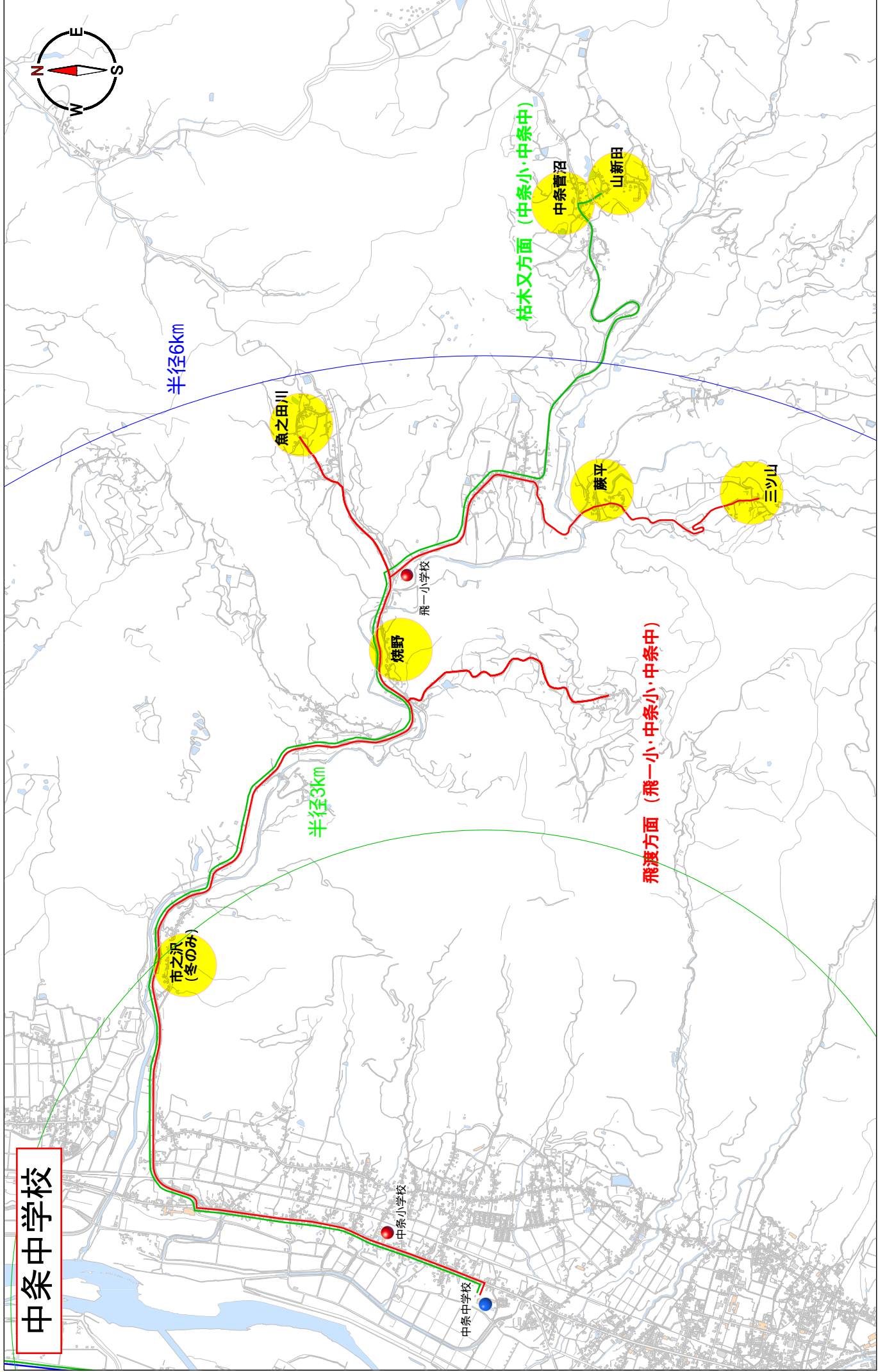
- このため、通学時間の観点から各市町村の通学条件の基準を調査した結果、「交通機関を利用した場合の通学時間」を基準として設定している市町村の中では、おおむね1時間以内と設定している例が多いことが明らかになりました。また、過去の統合事例を分析したところ、統合後の最遠方からの通学時間は10分未満～75分までと幅広いものの、9割以上が1時間以内となっていました。
- 交通機関の活用により通学時間が長くなったり、毎日の徒歩の時間が減少したりすることに伴い、体力の低下や家庭学習の時間の減少といった様々な課題も生じ得るところですが、全国的には創意工夫を生かしてこうした課題の解消を図っている事例も存在します。例えば、スクールバスの乗車時間を有効活用する観点から、音声教材の活用や図書館司書等の同乗による朗読活動を行うなどの工夫をしたり、校門から一定の距離でスクールバスから降車させ、歩数を確保する取組を行っている学校もあります。
- さらに、学校での体力づくり活動の充実や、遊具・運動場の環境整備等といった対策を行っている学校、児童生徒の疲労等に配慮し、長時間バスに乗った状態から学校での活動に入るために心身の状態を円滑に切り替えていく観点から、学校に到着した後、軽い運動を行う時間を設けている学校もあります（課題解消のための具体的な工夫については第3章（3）で詳述します）。
- 以上のようなことを総合的に勘案した場合、適切な交通手段が確保でき、かつ遠距離通学や長時間通学によるデメリットを一定程度解消できる見通しが立つということを前提として、通学時間について、「おおむね1時間以内」を一応の目安とした上で、各市町村において、地域の実情や児童生徒の実態に応じて1時間以上や1時間以内に設定することの適否も含めた判断を行うことが適当であると考えられます。
- なお、特に小学校の場合、通学距離や通学時間を検討する上では、低学年の児童と高学年の児童との体力の違いも考慮に入れる必要があります。地域の実情や児童生徒の実態に応じて適当と判断される場合には、例えば、低学年については分校に通わせ、高学年になったら本校に通わせるといったことも一つの対応策として考えられます。

【各地域における主体的検討の重要性】

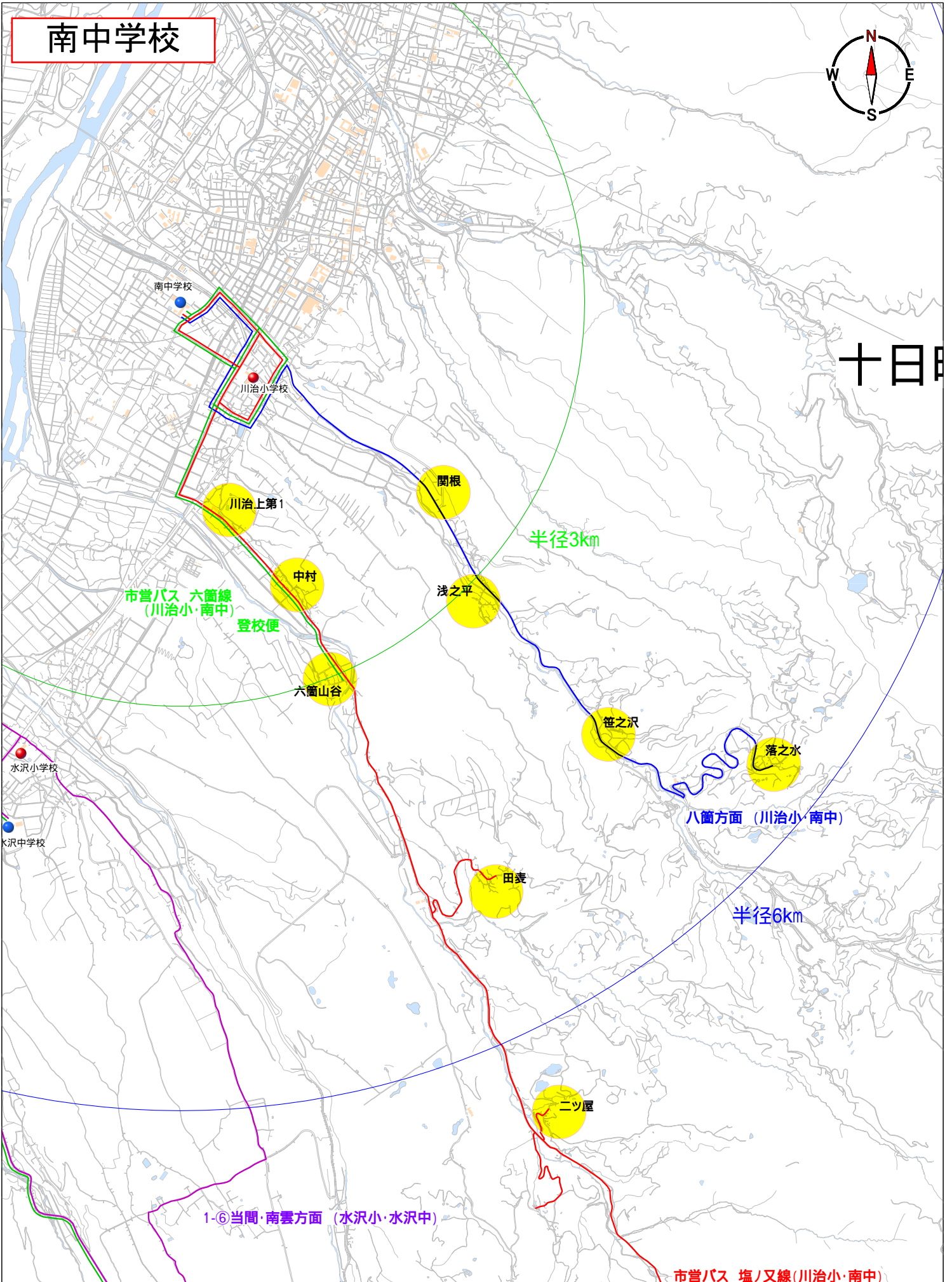
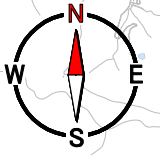
- いずれにしても、各地域が抱える課題や実情は様々であることから、通学距離や通学時間についても機械的に本手引の考え方を適用することは適当ではありません。各市町村においては、児童生徒の発達段階、保護者のニーズ、通学路の安全確保、道路整備や交通手段の状況、気候条件、学校統合によって生じる様々なメリット、通学時間が長くなることによるデメリットを緩和したり、解消したりする方策の可能性、その際の学校・家庭・地域・行政の役割分担の在り方などの観点を全体的に勘案して、総合的な教育条件の向上に資する形で、通学距離や通学時間の目安を定め、学校の適正配置の検討を行う必要があります。（「3章（3）統合により生じる課題への対応」参照）



中条中学校



南中学校



十日町

吉田中学校

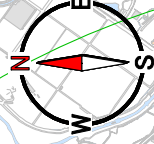
増バス 伊沢・田沢線

十日町地域(吉田地区)

半径3km

名ヶ山方面 (吉田小・吉田中)

鉢方面 (鏡島小) 冬期は吉田中も乗車



吉田小学校

吉田中学校

北鏡坂

鏡島小学校

南鏡坂

高島

川治小学校

南中学校

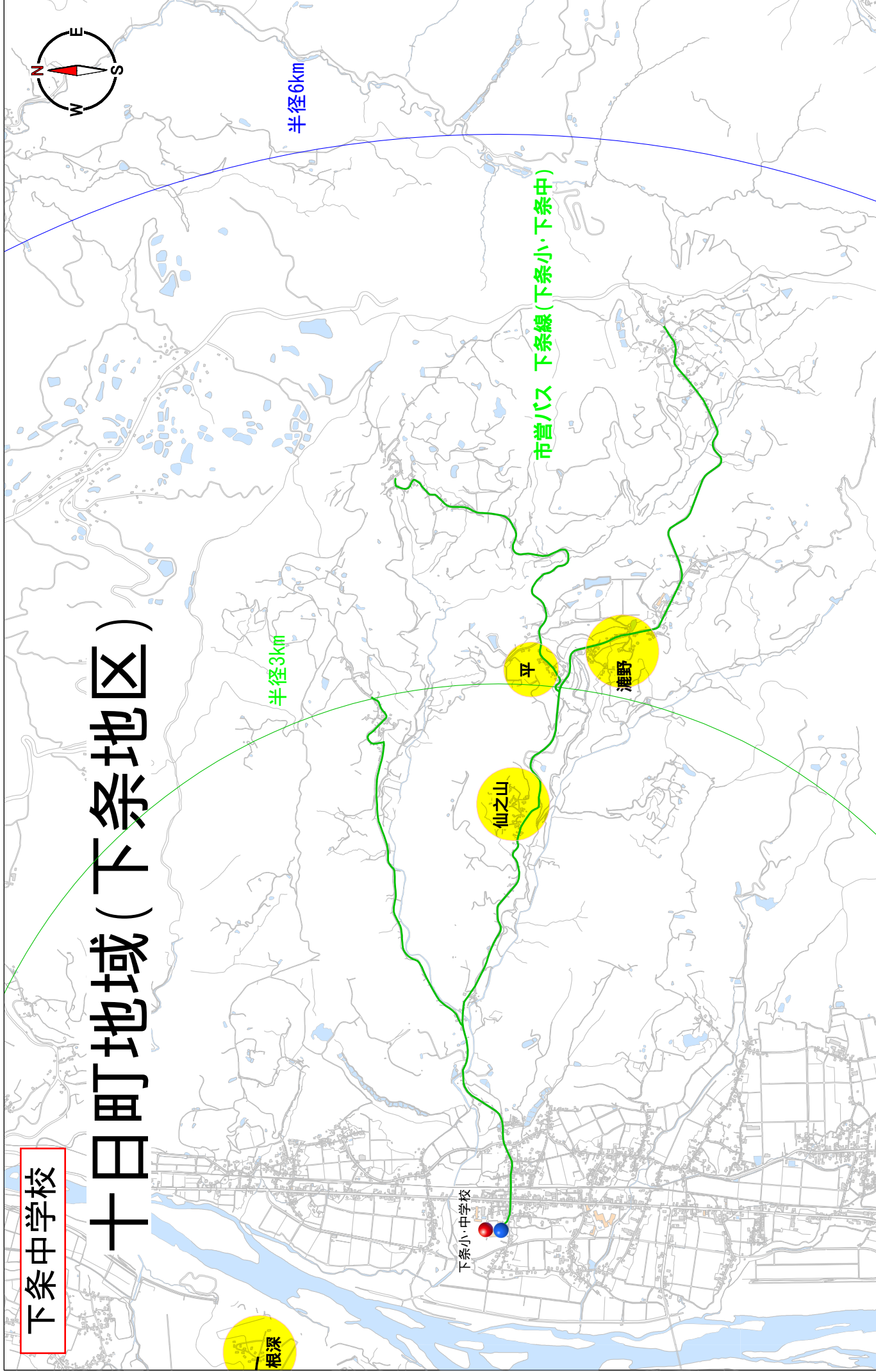
川治上第1

中村

0 1 4km

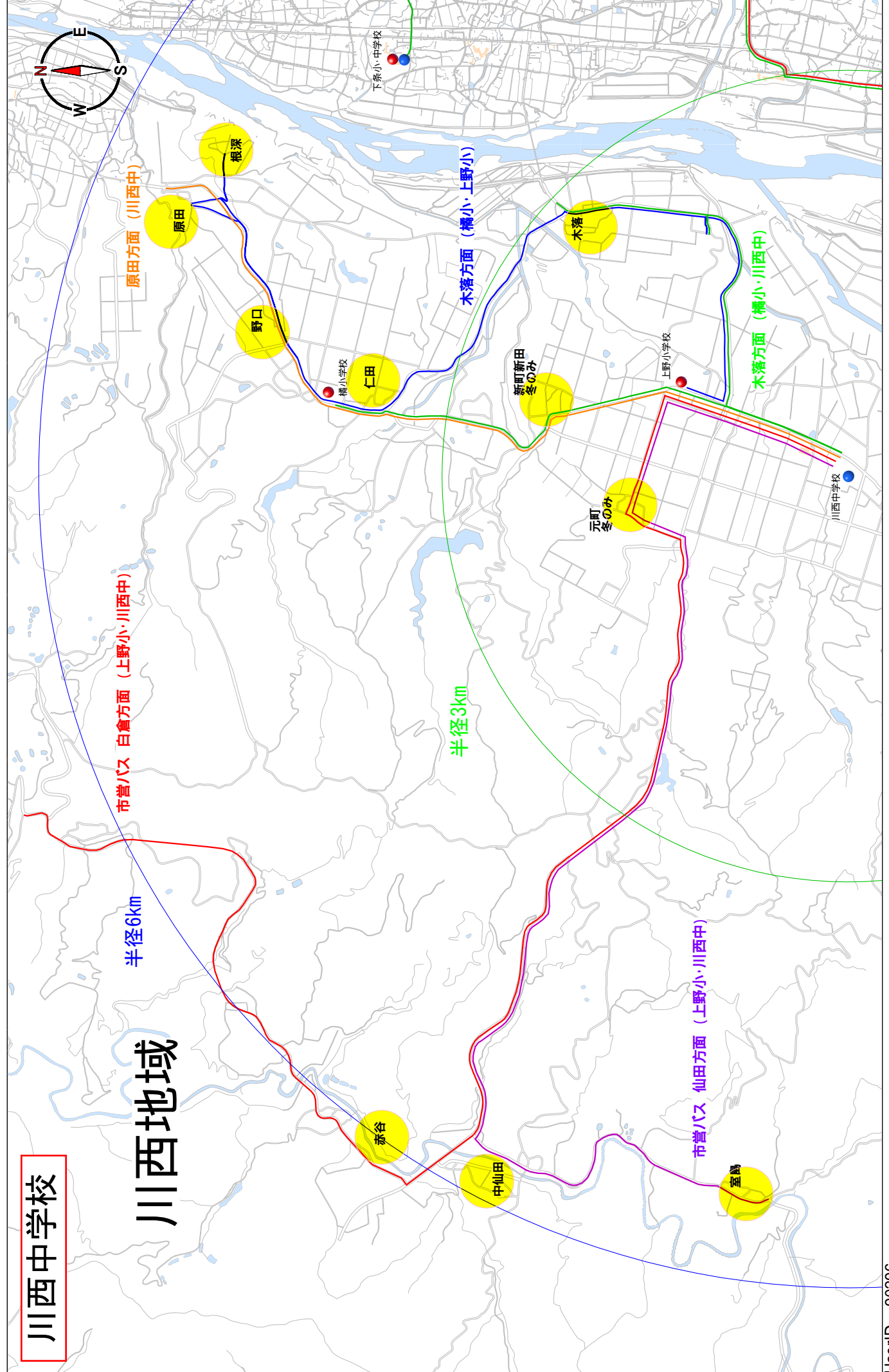
下条中学校

十日町地域(下条地区)



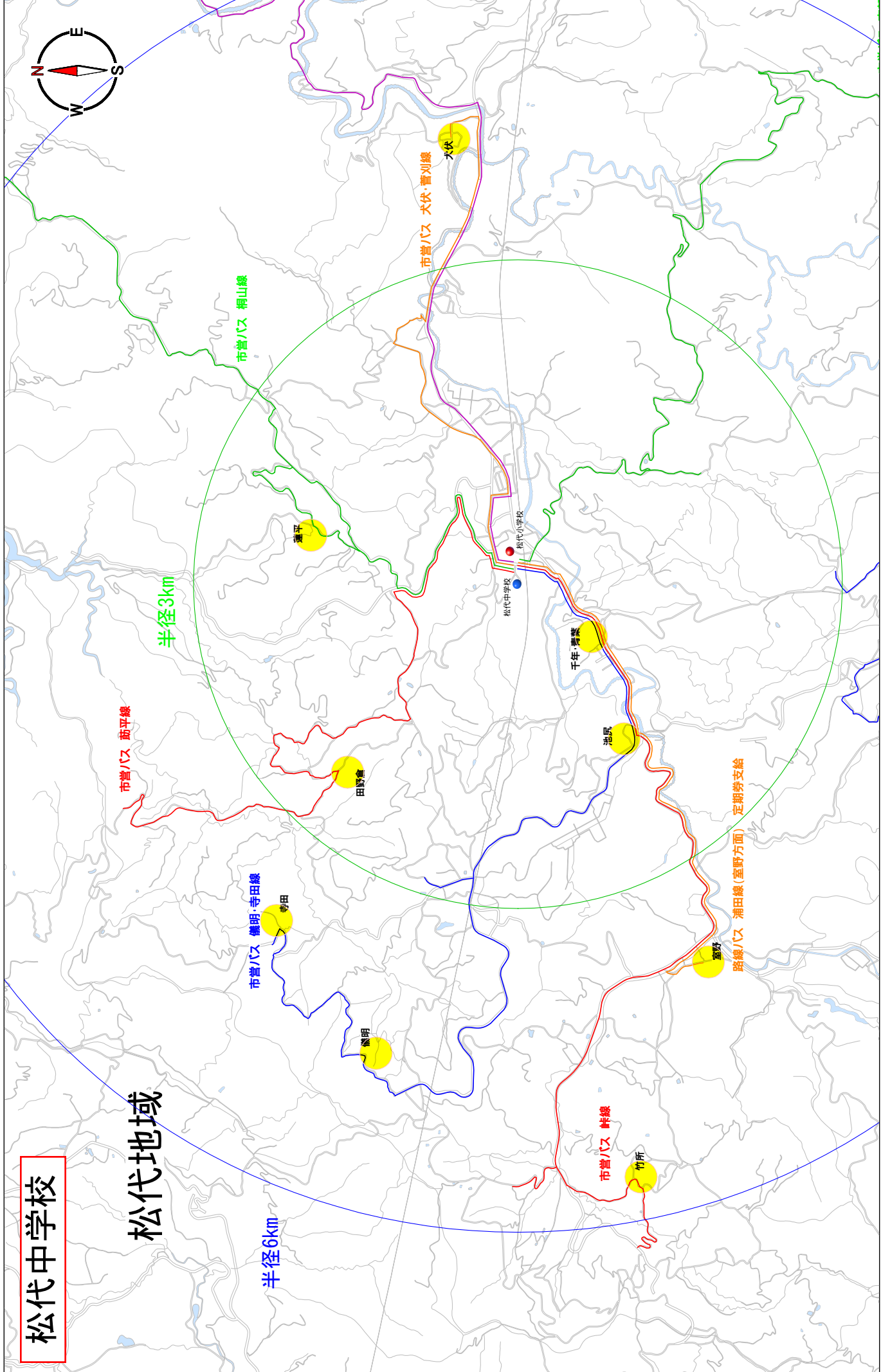
川西中学校

川西地域



松代中学校

松代地域



松之山中学校

松之山地域

