

## 6. 会議の状況

( 9時00分 開会 )

議長 おはようございます。

現在の出席議員は14人。全員の出席を得ております。これより、令和3年大井町議会第2回定例会第2日を開議いたします。

本日の議事日程は、あらかじめお手元に配付したとおりです。

日程第1、これより一般質問を行います。

第1日目に、通告5番までの質問を終了しておりますので、本日は、続いて通告6番、2番議員、黒岩陣太郎君から発言を許します。

通告6番、2番議員、黒岩陣太郎君。

2番 改めまして皆様、おはようございます。通告6番、2番議員、黒岩陣太郎でございます。

まず初めに、コロナに感染された方の一日も早い回復と、そして、従事している医療従事者の皆様に多大なる感謝を申し上げます。五月雨の時期になりましたが、外は曇り空でよどんでおりますが、私の心は晴天でございます。一生懸命一般質問頑張りますので、よろしく申し上げます。

それでは、通告に従い一般質問させていただきます。

1、電気自動車等購入補助金について。

近年、地球温暖化防止対策として、温室効果ガスの削減が喫緊の課題となっております。低炭素・循環型社会の実現に向けたライフスタイルの転換が求められ、本町においても、第6次総合計画の施策に位置づけられており、SDGsを踏まえたまちづくりに取り組まれております。そのような中、政府は2035年までに全ての新車販売を電気自動車に切り替え、純ガソリン車の新車販売を禁止する方向を明らかにしており、今後自動車のEV化が急速に進むことが予想されます。

純ガソリン車のメリットとデメリットについて御説明いたします。純ガソリン車のメリットは、低コスト、高出力という点が最大のメリットでございます。しかしながら、デメリットといたしましては、燃費が悪いこと、そしてCO<sub>2</sub>を排出するという点でございます。特に、運輸部門のCO<sub>2</sub>排出量自体は、1990年から1996年頃をピークになっており、2001年以降は減少傾向に

ありますが、それでもなお進行している地球温暖化対策のため、CO<sub>2</sub>排出の大部分を占める純ガソリン車を減らすことが世界的にも重要視されております。

補足ではございますが、リース車両と割賦販売による所有権留保条件付販売契約の違いについて簡単に御説明させていただきます。リース車両というのは使用料を月々支払う乗り方で、車両の管理や納税義務者はリース会社にあります。割賦販売というのは、月々分割で支払いが発生し所有権留保条件付売買契約になり、完済時、自動車の所有権が解除される仕組みでございます。すなわち、割賦販売に関しましては管理や納税は全て所有者にあるということになります。

最初の話に戻りますが、このような観点から、割賦販売も増え、なおかつEV車の購入が加速することも予想され、以下のことについてお伺いいたします。

1つ目、近年における電気自動車購入の補助金の実績は。2つ目、割賦販売による所有権留保車両の利用者を補助対象にする考えは。

大項目2項目めに移らせていただきます。

防犯・安全対策について。本町では、防犯・安全対策として、防犯灯の設置、交通安全施設の整備に取り組んでおります。しかしながら、防犯上の不安もある場所も多々あり、路側帯の整備も十分ではないと言える点多々ございます。町民の安全・安心を確保するさらなる対応が求められると感じております。そこで、以下のことをお伺いいたします。

1つ目、防犯灯については、まだ、設置すべき場所が多く見受けられるが増設の考えは。2つ目、路側帯に道路鋸を設置すべきと考えるが見解は。

以上が、登壇での質問とさせていただきます

町長 おはようございます。通告6番、黒岩陣太郎議員からは、大きく2点の御質問をいただいておりますので、順次お答えいたします。

それでは、1点目の「電気自動車等購入補助金について」の「(1) 近年における電気自動車等購入費補助金の実績は」についてお答えいたします。

御質問の、電気自動車等購入補助金については、平成23年4月に「大井町電気自動車等購入費補助金交付要綱」を制定し、町の広報おしらせ版及びホ

ホームページ、県のホームページ「エネルギー・温暖化対策に関する支援制度（県及び市町村）」に掲載して周知を図っており、年に数件購入補助の相談を受けております。補助の内容としては、電気自動車、または電気原動機付自転車の新規購入者に対して、電気自動車は1台につき5万円、電気原動機付自転車は1台につき1万円を補助するものです。

また、補助対象者は、電気自動車等を購入する個人または法人で、次の条件をいずれも満たすものとしております。①購入する電気自動車等が新規登録であること、②新規登録の日から起算して1年以上前から引き続き町内に住所または事務所、もしくは事業所を有すること、③町内に電気自動車等の保管場所があること、④町税等に滞納がないこととなっております。

令和3年3月末現在、補助累計件数は、電気自動車購入費補助が10件、電動原動機付自転車購入費補助が0件となっております。また、過去5年間における実績としましては、平成28年度に2件、平成30年度に1件の補助を行っている状況でございます。

次に、2つ目の「割賦販売による所有権留保車両の使用者を補助対象とする考えは」との御質問にお答えいたします。

割賦販売による購入者、いわゆる信販会社のローンによる購入者に対しての補助についてであります。今まで信販会社のローン購入者に対しての補助の実績はございません。過去には、信販会社のローンによる購入の場合は補助の対象となるのか、との相談を数件受けておりますが、自動車車検証の所有者欄と補助金申請者が同一者になることが補助対象としており、所有者欄が信販会社となるローンによる購入の場合は、結果として補助対象とならず、補助の実績もございませんでした。

電気自動車等購入補助を行っている県内市町村は、鎌倉市、藤沢市、海老名市、綾瀬市、葉山町、松田町、開成町、清川村及び本町の9自治体で、足柄上郡では、本町のほか松田町と開成町になります。また、松田町は令和2年度から、開成町は令和3年度から補助制度を開始しており、本町は足柄上郡では先駆けて電気自動車等購入費補助を開始しております。補助制度を行っている県内市町村にこの件について照会したところ、信販会社のローンによる購入者に対しても、ローン契約をしている関係書類等の写しの提出によ

り補助の対象としていることを確認いたしました。

このような状況でございますので、本町としても信販会社のローンについては、近隣市町の制度を調査研究し、補助対象とすることを視野に電気自動車等購入補助金の見直しを行ってまいりたいと考えております。

次に、大きな項目2点目の「防犯・交通安全対策について」として、防犯灯の増設に対する考えと、路側帯への道路鋸設置に対する見解について御質問をいただいておりますので、順次お答えいたします。

防犯灯につきましては、現在、自治会からの要望を聞いた上で、警察や防犯指導員の協力のもと、現地調査を行い、設置基準にある公共性や防犯上の必要性を検証し、必要と判断させていただいた場所に設置するほか、宅地開発などにより新たな区画が設けられるような場合で、設置基準に該当する物件にあっては町で設置しており、基本的にはこの二通りの運用で防犯灯の設置を進めております。

また、昨年度は、大井中央土地区画整理地内の南側半分に35灯を新設し、今年度は北側半分に31灯を新設する予定で、こういった大規模開発などがある場合は、その都度臨機応変に設置しているところです。

防犯灯の設置数は、今年度4月末現在で1,460灯となり、自治会要望による年間の新規設置数は平均で約8灯となっております。

こういったことから、防犯灯については緩やかではありますが、確実に台数は増えてきております。増設については、引き続き、自治会要望による設置を進めていくことで対応したいと考えておりますので、御理解いただきますようお願いいたします。

続きまして、「路側帯に道路鋸を設置すべきと考えるが見解は」との御質問にお答えいたします。

道路鋸は交通安全施設のうち、道路視線誘導標に属する施設の1つです。視線誘導標は、道路の側方や中央などに沿って路端や道路の線形、交差点などを明示し、昼夜間における車両運転者の視線誘導を行うために設置する施設の総称で、道路鋸は主にカーブ地点など見通しの悪い場所、交差点道路、一時停止箇所、歩車道の境界、合流部分などの安全带などに設置するものがあります。

議員御質問の「路側帯」への設置につきましては、道路鋸が路面から突出していることから、二輪車が乗り上げると転倒の恐れがあること、また、住宅街では車両の乗り上げに伴う騒音や振動の発生などを考慮して、基本的には設置しておりません。本町における設置例といたしましては、歩車道境界ブロックの歩道部分や道路交差部の一部などに設置しております。このように、車両運転者へ道路線形を誘導する方法といたしましては、道路鋸のほか、外側線いわゆる「路側線」や曲線部誘導標、車線分離標などを道路周辺の状態に応じて、単独、あるいは組み合わせて設置しているところであります。

以上、答弁とさせていただきます。

- 2 番 御答弁いただきましたので、再質問させていただきます。確認のため、質問が重複することもあるかもしれませんが、あらかじめ御了承ください。

まず、(1)近年における電気自動車等購入補助金の実績は、についてなんですが、先ほど、町長答弁でもございましたけれども、もう一度詳しく教えていただいてもよろしいでしょうか。

生活環境課長 電気自動車の補助金の実績につきましては、平成23年に2件、25年に3件、そして26年に1件、27年に1件、28年度に2件、そして30年に1件というような実績でございます。

- 2 番 この実績なんですが、少ないと思われるか、多いと思われるか、人それぞれ違うと思うんですけど、私は少ないと認識しております。今後、本町としてもSDGsを掲げている以上、やはりこの脱炭素・循環型社会におけるライフスタイルの転換を求められる以上は、こういったEV車の購入も町民も考えが変わってくるのかなと思っております。これ何て言うんですか、今までの実績はそれでいいんですが、先ほど答弁でもあったように10件あるということ。

しかしながら、ちょっと難しいんですけど、今後、2035年には純ガソリン車が全て廃止になるということは政府も掲げているわけであって、そういった中で、ガソリン車がなくなり電気自動車、購入するためには当然町自体のインフラ整備も必要になってきますし、結局、自宅においても充電できなきゃいけない、そして、町のパブリック施設にも充電スポットを設けなきゃい

けない。本町においては、例えば、役場周辺であるとか、民間施設のコンビニエンスストアとかそういったところにはEV車両の充電器がそれなりに充実しているのですが、購入しやすい環境にはあると思うんですが、この少ない理由って逆に何だと思えますか。

生活環境課長 この電気自動車に対する考え方、個人それぞれによると思います。まず、自動車を運転する際に、長距離運転する場合、燃料等を心配するときもあると思います。また、いざ急に、やはり車を運転すると、したいと、使いたいというときもあると思います。電動自動車、純然たる電気による電動的なものの自動車については、やはり、充電をしてバッテリーを満タン、バッテリーによって走行距離等も大分違いが出てくると思います。

そのようなことで、ガソリン車と比べると、やはりガソリン車は安定して燃費等も分かり、自分で走行距離が分かる状況にあります。いざとなったときはすぐエンジンをかけて使用できるというようなこともございますので、購入する方が何を優先して選ぶのかということが問題になってくるのかと思っております。やはり、この純然たる電気自動車に不安があるというふうに感じて、皆さんよくハイブリッド車を購入しているのではないかと思います。ただ、やはりハイブリッド車はバッテリーを備えて、2つの駆動がハイブリッドということで、自動車として燃費も低燃費になるというような状況にございます。

ただ、このハイブリッドにおいては、やはりバッテリーというのはずっともつものではないと。5年ぐらいでおよそ換えなければいけないと、車検においてそのような場合もあると。バッテリーを換えたほうがよろしいですというようなお勧めもあるということを知り及んでいます。その辺のことがやはり、皆さん、ガソリン車と電気自動車、どちらかを選ぶのかっていうと、その中間にあるハイブリッド車を選んで、電気の機能が使えない場合はガソリンでも走行できるというようなもので、その辺を選んでいるのではないかと考えています。国においても、2035年に新車の販売を純ガソリン、純ディーゼルをやめるということで、ハイブリッドはこの電気自動車のエリア、枠の中に入っているんです。そうすると、やはり、このハイブリッド車の購入が私としては進んでいくのかなと思っております。

ですので、ちょっと長くなりましたが、やはり純然たる電気自動車に対する不安というのが購入者にはあるのかなと感じております。

- 2 番 先ほど、御答弁で、ハイブリッド車についてございましたが、実は、私の認識の中では、本町においては純然たる電気自動車と電気原動機付バイクが補助の対象になっておりますが、プラグインハイブリッドというものがございまして、ガソリンそして電気でも充電できて、なおかつハイブリッドなんでモーターでも走るというものも、神奈川県下においても県央地区の他市町に関しましては、そちらの、減額はされますが、プラグインに関しましては補助の対象になるよという他市町もございます。その辺まで垣根を今後下ろしていく考えとか、そういったものはあるのでしょうか。

生活環境課長 議員おっしゃるとおり、プラグインのハイブリッド車を対象としている自治体もございます。また、神奈川県においては、燃料電池FCV、そちらの補助を全面的に押し出しております。この県においては、やはり、純然たる電気のバッテリー、電気の充電によるバッテリーの車よりはこの燃料電池、水素燃料を元としたこちらを購入の3分の1、上限においては70万円というような補助制度を推進しております。

今後の状況によっては、やはりこの燃料電池自動車の促進もどんどん図っていくのではないかと感じております。というのは、この水素燃料のほうが、やはり充電時間が短い、そして、すぐにその辺のガソリンスタンドにもこの水素の燃料を設置すれば、やはりガソリン車と違いがなく燃料を充電してすぐに動かせるというようなものとなっています。

ですので、今後、どのような車が普及していくか、促進していくかというのも見えないところございますが、県がこのような状況であるのと、また、プラグインのハイブリッドも他市町も補助対象としておりますので、その辺の全体の状況を見ながら、研究してまいりたいと思います。

- 2 番 今、水素の自動車の件もございましたが、ぜひ、プラグインに関しても電気自動車に関しても今後は普及が進むと思います。そして、先ほど、課長がおっしゃったように、水素の自動車も増えてくると思います。その辺の垣根まで低く、広い範囲で補助を出せるようにちょっと検討していただきたいなと思います。

2 番目に移りたいと思います。

割賦販売による所有権留保車両の使用者を補助対象とする考えはということで、これについてお聞かせ願いたいと思います。先ほど、私登壇でもお話しさせていただきましたが、まず、所有権留保車両は今現段階では認められないよということなんです、それはちょっとなぜなのか教えていただいてもよろしいですか。

生活環境課長 現在も、電気自動車の購入補助金の要綱におきまして、この電気自動車、または電気の電動機付自転車を購入する、取得する、所有するというような方に対しての補助というようなことで考えてございます。議員おっしゃられる割賦販売という状況としましては、所有者がやっぱり信販会社になってしまう、そこで使用者は当然購入する方になる。そこでの違いが、やはり割賦販売で返済している期間は所有できないというような状況、所有していないというような形になってございます。そのような状況で、町としては現時点では、所有している方に対して、所有する方に対してという考え方で補助を行ってきた状況でございます。

2 番 割賦販売で所有権留保条項の車だから補助はできないというお話をいただいたんですが、割賦販売法第7条において指定商品の所有者は割賦払いの全部を支払いの義務が履行されるときまでは割賦販売業者が留保すると推定されるということなのですが、割賦販売にも2種類あるというのは御存じでしょうか。2種類あるというか、所有権がついてても、リース車両と割賦販売の車というのは違って、割賦販売の車というのは納税義務者は使用者にあるんです。その辺というは行政側というは理解をされているのかちょっとお伺いしたいと思います。

生活環境課長 納税義務につきましては、使用者にかかるようなことは存じ上げております。考え方として、所有者が、そこが使用者、申請者と一致しないというような状況もございますので、現在所有する上での補助の対象外というふうに解釈しております。

2 番 所有者、使用者が一致していないということですが、他市町においては、所有権留保の車でも割賦販売でしたら補助を認めますよという、そのようなことを設けている他市町も神奈川県内にもほかの自治体ではございます。

私が言いたいのは、リースだったら分かるんです。リース車両というのはあくまでも月々使用料を払う、賃貸のアパートやマンションと同じような感じですよ。永久に自分のものにはなりません。使用料を払ってそれを使う。ですから、あくまでその所有者に管理の義務と納税の義務がございます。ただ、割賦販売というのは、これは今からお話しするのは全然行政に責任があるという話じゃなくて聞いていただきたいんですけど、割賦販売というのは、今现阶段で、電気自動車を購入するに当たって、おおよそ、いろんなメーカーがございますけど300万円から400万円ぐらい諸費用含めるとお支払いしないと新車が購入できないというのが現状でございます。その300万円、400万円を現金でぽんと出すというのは、今、経済情勢も逼迫している中でなかなか新車を現金で購入するというのは難しい状況下にあるのではないかなと。そこで割賦販売というのをメーカー等は推奨して購入するパターンが大分増えてきております。

私のリサーチによると、各メーカー、ちょっと知人をお願いしてリサーチさせてもらったんですが、現在、新車を購入する場合に考えるのは、純ガソリン車、ハイブリッド車、電気自動車とございまして、5割が大体ハイブリッドを選ぶそうです。新車を購入する場合。メーカーも推奨しているというのもございます。そのうちの2割は電気自動車や水素の自動車を選ぶそうです。その内の、購入される方のおおよそ4割5分ぐらいが割賦販売による支払いで購入すると。メーカーのほうも買いやすいですよ、月々の支払いで済むんだったら買いやすいですよ、とそういうのを推奨する部分もありまして、ただ、この割賦販売には大きな盲点がございます、頭金を入れるなり何なりして、下取りがある、頭金を入れる何なりがあるにして、その割賦販売の借りの金額によって所有権がついたりつかなかったりするという盲点があるんです。ですから、頭金を多く入れた場合は所有権留保はつかないんです。使用者所有者が同等の人物になって普通に所有しているという扱いになるんですけど、例えば、頭金が入れられなくて月々支払っていくよということになると、それが認められず、所有権留保になるという販売方法なんです。ですから、その辺の垣根は本当に取り除いていただいて、リースと割賦販売というのは違うんだよというのを御認識していただきたいんですけど、その辺い

かがでしょうか。

生活環境課長 議員おっしゃるとおり、リースと割賦販売の違いというのは十分分かってございます。町長答弁にもございましたとおり、近隣がこの契約書、信販会社と使用者との契約行為に載っているとすれば認めていると。ただし、このリースの所有権留保が解除する前に転売されるという場合もございます。その場合は、補助金の請求を、やはりその辺の事情を聴取して返済を求めるということも考慮して、議員おっしゃるとおり、その辺の他市町の事例を研究して改正していったらなと思っております。

2 番 ぜひとも、この所有権留保の使用者への補助の対象を拡充というのは、切に私願いたいと思います。電気自動車に関しましては、これで閉じさせていただきます。

続きまして、大項目2項目め、防犯交通安全対策についてお伺いしたいと思います。まず1つ目なんですけど、防犯灯について、いまだ設置すべき場所が多く見受けられるが増設は、ということなんですけど、防犯灯に関しましては、先ほど御答弁ございましたように、現在1,400か所以上が設置されているというのを私は存じ上げております。それと、防犯灯を設置するに当たり、本町においては自治会要請でつけることが決まっているということも存じ上げた上で御質問させていただきます。

防犯灯の設置に対する本町の設置基準というのをちょっとお伺いしたいんですが、よろしいでしょうか。

防災安全課長 こちらの設置基準につきましては、大きく3つございます。

1つ目は、まずは既設の防犯灯、または、その他の照明器具からおおむね30メートル以上離れていること。それと、2つ目は、設置場所が公道で不特定多数の方の往来がある場所であること。3つ目として、人通りがある場所で、夜間暗闇になることから犯罪の発生が危惧される場所であることというふうにしてございます。

ただし、先ほど言った、設置場所が公道で不特定多数の方の往来がある場所というところには特例的な条件も設けてございまして、先ほど町長答弁にもありましたとおり、新たに区画整理されたような場所につきましては、そういった中に一定の特定の人を使用する道路などもございまして、そういつ

た道路を使用する方、要は、防犯灯を設置して利便を受ける方、その戸数が5戸以上あればつけましょう、というような運用の中で進めているところでございます。

- 2 番 理解いたしました。先ほどおっしゃった、新しく区画整理がされたということもあるんですけど、本町を見ていますと、本当に新しく区画整理されたところで、まだまだ設置されていない場所って結構あるんです。夜なんか、私個人的なことなんですけど、犬飼ってますんで散歩させてるんですけど、そのときに、この辺暗いとか見受けられるところが多々あるんですが、例えば、仮にこれ自治会要請ということなんですけど、自治会に入っていない方も、転入してきてそこに住まわれる、ただ自治会に入っていないから自治会長に要請ができない。そういった場合ってというのは設置というのはできないものなんですか。その辺ちょっとお聞かせ願ってもよろしいですか。

防災安全課長 議員おっしゃるとおり、先ほど説明させていただきました自治会要望によって設置を進めていくということになりますと、自治会に入っていらっしゃらない方の要望というのがなかなか届きにくいというような現状が確かにあると思われれます。

大井町といいますか、町といたしましては、要望のあった場所については改めて、答弁にもありましたとおり、警察、それから防犯指導員の方々を連れ立って現地を見ているところなんですけれども、そういった現地調査の中でも、自治会要望にないような場所で、町としてここも必要なんじゃないかなというようなところで、先ほど言った設置基準に該当するような場所であれば、自治会要望なくとも町が率先してつけるような場合もございます。

それから、窓口で直接御相談に来られるような住民の方もいらっしゃいます。そういったところを自治会を通してというような御説明をさせていただく中で、自治会にはちょっとまだ入っていないんだというようなことがあれば、そういったところはこちらで設置場所として一応捉えておきながら、先ほど言ったそういった現地調査の中で現場を見してみる、というようなことも対応させていただいておりますので、そういった対応、臨機応変な対応で進めていきたいというふうに思っております。

- 2 番 今回の御答弁を聞いて非常に安心しました。

私、大井町というのはLEDの防犯灯がすごく早かったんです、他市町に比べて。それをすごく私高く評価しているんです。ありがたいですし、やっぱりLEDというのは非常に明るいので、町民の安心・安全の部分でもLEDの防犯灯というのは非常にありがたいなと思っております。

ただ、しかしながら、先ほど、自治会要請じゃなくてもいいよというお話をおっしゃってたんですが、自治会要請で、例えば、仮に自治会長、これ、とある自治会長さんに聞いたお話なんですけど、自治会要請で町民の方に頼まれて、ここに防犯灯つけてほしいよというお話をしたときに、自治会要請で自治会長が防災安全課にここに付けてほしいんだよということをお電話するというお話を聞いたんですが、何かそれを提案するときのフォーマットみたいなものはないんですか。何かフリーハンドで書いてきてくださいみたいなことを言われたというふうにおっしゃってたんですけど、特にその要望書みたいなものはフォーマットでは行政はないんですか。それだけお聞かせ願えますか。

防災安全課長 一応、要望書といった書式のものを用意してございまして、そちらについては、毎年第2回の自治会長会議の際に資料としてこちらからお示しのほうさせていただきます。ただ、その中で、やはり場所を特定するために簡易な手書きの地図というようなところになるんですけども、場所が分かりやすいようなところで、そこはちょっとフリーハンド的なもので図面的なものを描いていただくというようなフォーマットになってございます。そこは、ちょっと今、どうしても食い違いがあってはいけないというふうなところで御負担になる部分もあろうかと思っておりますけれども、自治会長様にはお願いして対応しているところでございます。

2 番 理解いたしました。

最後になりますが、(2)路側帯の道路鋸を設置すべきと考えるが見解はということなんですけど、道路鋸に関しましても設置基準があるんだっただけ教えていただきたいんですが、よろしくお願ひします。

都市整備課長 道路鋸の設置基準というところで、一般論として国等の基準という部分がございます。先ほど、町長答弁のとおり、視線誘導効果ということは、要は、車線から逸脱を防止する、そういう効果になります。そのほかにもスピード抑制

というところも効果にございますので、そういうところで反対車線に飛び出すことを防止させたり、あるいは、道路外に飛び出すことを防止させるというところでの設置基準で、国道や自動車専用道路については、特に中央帯については曲線で1メートル、直線で2メートル程度で40メートル以上空けないというものがございます。

ただ、いずれにしましても、町としては道路上、路面には設置はあまりしないという考え方でおりますので、ただ、ケース・バイ・ケースではほかの視線誘導標と組み合わせた中で設置していく、というケースも今後はあり得るかなというところは考えてございます。

議 長 以上で、2番議員、黒岩陣太郎君の一般質問を終わります。

引き続き、通告7番、3番議員、重田有紀君。

3 番 通告7番、3番議員、重田有紀です。

コロナウイルス感染症はいまだその猛威を振るい、一向に収まる気配が見えません。子供たちの園生活や学校生活はまだまだ通常どおりとはいかず、イベントの縮小や中止を余儀なくされています。また、登校しぶりや不登校、休校措置による学習の遅れを取り戻すための授業についていけないなど、課題も残されたままです。

マスクをしなさい。距離を取りなさい。手を洗いなさい。消毒をしなさい。検温をしなさい。給食は黙食です。1年以上もこのような指示を毎日毎日幾度となくされている子供たちですが、ようやく習慣づいて日常の中の当たり前として受け止められるようになった矢先のことです。新学期、新たな気持ちでスタートするその日から大井小学校新3年生は43名と44名の2クラス学級編成となり、昨年より1クラス減となった上に1クラス15名近くも増員され、距離を取れという指示に従おうにも従うことができない。物理的に距離を取ることが難しい状態になっていたのです。距離を取れと指示したのは大人。そして、距離を取れない状態にしたのも大人。子供たちの戸惑いはいかほどのものだったのでしょうか。

なぜこのような状況に陥ったかといえば、現在の3年生から6年生は文科省の進める少人数学級制度が適用されない学年に当たるからです。令和3年度から小学校2年生を対象に35人学級を実現するというもので、来年度は3

