

【奈良県立高等学校入学選抜の改善について（骨子）案】への意見

公表された内容を拝見して意見を申し上げたく存じます

§ 従来の特色選抜と一般選抜を一本化し、共通選抜にする

・これに関しては善き取り組みであると感じる

→これに付帯して、他都道府県の一部で実施されている、出願状況を鑑みて出願変更を認める方向にはできないのだろうか？

これには、web出願を導入することにより負担軽減となるはずであるのでセットで導入としたらよいと思う。

また、現行制度では県証紙の購入が必須になる出願も県証紙を買えるところが限られているため不便である。平日昼間に限られた扱いのある銀行へ買いに行ける人ばかりではない。クレジットカード決済やコンビニ決済などの導入を早急に整備すべきだろう

納税（県税）と同じシステムは使用できないのだろうか？

現状でも2日間の出願日が設定されているものの、初日の動向を見て出願を決めることが中学校側と高校側の事務手続きのための運用なのか何かあるのかわからないが認められることはない。

過去に高円芸術高校の美術科とデザイン科でどちらも選び難く迷った生徒が、初日の倍率をみてどちらへ出願するか考えたい旨を担任へ申し出たものの却下されて美術科へ出願となった。たまたまその年は美術科の出願者が少なかったため事なきを得たが、あってないような制度であれば批判を受けることになるので必ず使える制度として発足させてほしいと思う。

（この例以外にもそういった運用をいくつか知っている。）

§ 共通選抜において、第二希望校の申告を認める

・第二希望までというところが若干引かかる

→第三希望まで認める、や、たとえば工業系学科どうしでの横の志望が可能になるのか？

例えば、第一希望：王寺工業・機械工学科／第二希望：奈良商工・機械工学科／第三希望：御所実業・機械工学科のような志望は可能なのか？

この志望順にしたのは、磯城郡下からの通学を想定してのものであるが、立

地の面で通学の難易度等の要素で志望順位が前後するのではと思われる。

こういった志望を可能にすることができるのだろうか？

現行の制度では、王寺工業内での相互（機械工学科←→電気工学科など）は可能であるが、学科が違えば同じ工業系といえども学ぶ内容に差異が出る。そのあたりを考慮した志望ができることを切に願う。

専門が違っても近いと考えられる学科同士も認めるべきであると考える

（情報科学分野など広範囲にわたる分野の学科どうしなど。）

もちろん、専門学科だけではなく、普通科どうしでの第二志望以下も受け付けて欲しいと思う。本県生徒の県外流出や各学校の定員割れも一定数防げるのではないのか？

§ 調査書の取り扱いにおいて、中学校1学年の成績を～（以下省略）

・1学年からの成績を反映させることは非常に善き取り組みだと思うが、内申書の比重を重きに置くことは、評価する者が人間であり、必ずしも公平な評価が行われないケースが散見されることから危険なことだと思われる

→内申書重視出願と当日点重視出願の選択ができるようになれば良いと思う

前述の高円芸術高校へ進学した生徒で例を取れば、1・2年まで美術の通知簿成績は5であり、当人はジュニア県展で入賞を果たすなど美術の素養は十分に認められるにもかかわらず、3年になって変わった美術担当教師が「お前の作風は俺の好みではない」と本人に言い放ち通知簿も4しかつかなかった。ペーパーテストの点数も1・2年の頃と変わらない成績を取っているにもかかわらずだ。この教師のみが問題であるかもしれないが、このような教師の主観による評価が実際にあった以上、内申偏重は看過できないことである。

そもそも、生徒に対して内申といういわば質をとって教師側が握ることで、生徒指導をしやすくする、もしくはおとなしく従わせようなどということは如何なるものであろうか？それは教育なのだろうか？

この例が極端すぎたので敢えて書かせて戴きましたはこれだけではない。ほかに内申絡みの教師による主観にふりまわされる例が枚挙に暇がない。

これは悪いほうだけではない。内申が良すぎて高校入学後に逆に苦勞する例もないわけではないのだ。

尚、当日点重視出願の場合は一発勝負というのも中学生に背負わせるには過酷な制度になるので、中学三年生の二学期までに三回～五回程度、県一斉テストを行い、その結果を合否の参考にしたらよいと思う。

また、現在、五科目ないし三科目入試となっているが、定員の一部において大学入試のように選択制の入試はできないものだろうか。

一科目だけがどうしても苦手で、というケースや理系科目が得意（または文系科目が得意）など科目による偏りのある生徒を揃い上げるユニーク入試の実施を行ったらいと思う

まんべんなくできるのが理想であるが、必ずしもまんべんなくできることよりも尖った才能を伸ばすのもひとつの教育なのではないのだろうか？

（現行の加重配点は知っているがそれよりももう一歩踏み込んだ入試制度）

§ 選抜の実施日程

→三月三日前後に設定し、合格発表は追検査も含めて二週間後とするという手法は如何だろうか？

例)

三月三日（入学試験・本試験）

↓

三月十三日（入学試験・追検査）

※インフルエンザ等の疾患で本試験欠席の場合

↓

三月十七日（一斉に合格発表）

他県ではこのような例もないわけではない。ぜひご一考を尚、二次募集に関しては、定員を満たしていない学校を対象にし、出願を本試験合格発表の三日後として書類選考のみで行う。

その場合は前述した県一斉テストの結果と入試本試験の結果も合わせて参考に方式にしたら選考はしやすいのではないだろうか？

ここで問題になるのは、県外出身生徒の取り扱いである。

すべて一発勝負になるのはある部分やむを得ない側面はあるが、県一斉テストを実施している都道府県に関してはその資料も参考にしたらよいのではないかと思われるが、先方がそれを良しとするかはわからない。

§ 中学生とその保護者への情報提供の充実

・コロナ禍以降、e-オープンスクールが実施されるなど一定の取り組みは評価できると思う

→しかし、これを見ることができるのは三年生のみなので遅すぎると思います現状だとオープンスクールが夏以降で進路決定が遅すぎるケースが散見され

る。例えば、王寺工業と奈良高専も見た場合、奈良高専を志望したいとなった場合、夏からでは学力的に間に合わなすぎるケースが実際に起こっている。

また、オープンスクールのタイミング的に、見たいと思ったときには既に終わっていたり、考え直すにも終わっていてどうにもならなかったりで、進路がギリギリまで定まらないなど、現在のオープンスクールは遅すぎると感じる

1年生、何なら小学生のうちから本当にオープンに見ることができるようにすべきではないのだろうか？

現状では第一子で高校入試を経験済みの保護者と、第一子が初めて迎える高校入試の保護者で非常に情報落差を感じる。

確かに変化した情報をとらえきれず、古い情報を引きずってしまう可能性はあるものの、三年生のみと制限する意味と意義を見出せない。

仮に三年生と限定するのは学校へ足を運ぶ場合にしてほしいと思うが、それすらしないで欲しいと思う。百聞は一見に如かずであるし、一年生からの評価を反映させるなら、遅くとも一年生から高校を見られるようにするのが筋だと考える。

§ 入試変更の周知について

→一気に変えるのではなく、段階的に入試変更をしたらよいのではないかと例)

令和6年度入試（現行のまま）

※令和5年度の3年生が受験

令和7年度入試（日程のみ一本化・複数志望許可）

※令和5年度の2年生が受験

令和8年度入試（日程一本化・複数志望許可）

※令和5年度の1年生が受験

令和9年度入試（完全に新ルール適用）

※令和5年度の小学校6年生が受験

仮に改革決定内容の公表が遅れる場合は、それぞれ繰り下げとする

§ その他

保護者や生徒からの声でかけられることの一つとして、通学の至便さが高校選びのひとつの観点となっている。

例に挙げれば、磯城郡内から香芝高校へ通学しようと思えば、直線距離ならさほどの距離ではないが、電車通学となるとぐらっと大きく回らなければなら

ない。それならば自転車通学で、ということになるが、急坂があり安全性に対して疑問が残る。(雨天時はさらに危険でしょう)自転車のブレーキ性能と直進安定性はとてもではないが安全とは思えない

そこで提案するのは、全県的に原付通学の許可を全国に先駆けて行うことだ。むしろ、交通事故の被害に遭うまたは加害者となるというデメリットがあることは十分承知している。しかしながら、現状、自転車通学者(だけではなく大人もですが)の交通マナーの悪さには辟易とするものがある。学校や家庭が教育をしていないとはいわない。しかしながら、よろしくない自転車通学者が少なからず横行しているのが現状だ。ここで一歩踏み込んで原付通学を講習の受講とセットにして許可制にすることにより、将来的に自動車の運転をする際に役立つ技量と知識を早くから学ぶことで、交通の一員としての自覚を持つよう教育するのが筋だろう

昭和の3ない運動は、諸悪の根源でしかない。教育を放棄して禁止だけしても無意味である。乗る者は乗る。乗らない者は乗らないのである。乗る者へ対して教育を介在させてこそ、自動車産業が国の基幹産業である日本という国のあるべき姿ではないのだろうか。二輪車の世界的なメーカーが4社もこの狭い国土に成り立っているのに、禁止だけして教育を一切しないのは愚の骨頂にほかならない。

現状でいえば、自宅から駅まで原付で通っていると思しき高校生を少なからず見る。制服でどこの高校生かわかる場合すらある。高校の近くの家の友人と思しき居宅へ原付を置いて、そこから一緒に徒歩で通う生徒も見かけたことがある。つまり禁止の現状でも乗る者は乗り、野放し状態である。これでよいのか? 良いはずがない。許可制にしてルールを守らなかったものは厳罰にすればよいことである。

一部情報では、県南部地域では原付通学の許可される高校があるという情報も耳にしているが、これを全県域へ拡大したうえで、きちんと教育を施すという方針である

例)

免許取得を申請(保護者の同意書も必要)

↓

免許取得後に原付通学の申請(駅までも含む・通学しない場合も含む)

↓

講習施設で講習を受講(学科・実技)

※講習費用は受講者負担

↓

通学許可(乗車許可)

おおまかにはこのような流れにしたらいのではないかなと思う
通学だけでなく、個人的に乗る場合も同じく許可制でよいかなと思われる

講習施設の講習だが、県警と協議も必要になるかなと思われるが、まずは地域の教習所へ協力を依頼したらよいかなと思われる

そもそも、各教習所は少子化で経営が苦しいことも少なくはなく、講習料金がひとつの収入源になるはずだ。また、自動車免許取得者の奪い合い状態であり、講習を引き受けることで生徒へのコンタクトがしやすくなる+生徒側からも自動車の運転免許取得に対してアプローチがしやすくなるなどお互いにメリットが発生するはずだ。

また、講習の受講は年に2回(半年に1回)を義務とし、乗車車両を持ち込み、車検を受ける(自賠責保険のチェックも行う)

車検で落ちたら、整備が終わるまで受講できない&学校へ通知

爆音マフラーなどは許されない、整備不良車は公道走行には欠格だということ
をきちんと認識してもらうことが目的

違反があったり、事故等で無許可が発覚したりした場合は、厳罰を以って対処すべきだろう。

一気に全高校へ広げるのではなく、交通の便がいまひとつの高校(駅から遠い・バスが混みすぎて乗れない・バス路線がそもそもない・地形的に急坂があるなど)から開始してよいのではないかな?

もしくは、対象外となった学校では、生徒側から要望のあった場合に対応するなどでもよいのではないかな?

(生徒の家がそもそも公共交通機関から遠いところも想定される)

駅近い私立高校への流出など、本県生徒の県外流出や各学校の定員割れも一定数防げるのではないかな?と思うのだが如何かな?