

地域における通学路の安全確保の方策等
についての調査研究
報告書

令和3年3月
文部科学省

令和3年3月に公表した本報告書に一部誤りがありましたので、お詫びして訂正いたします。

<正誤表>

該当箇所	誤	正
60頁 図表2-2-4 スクールバスに関する法的枠組みと規定 項目「法的枠組み」イギリスの内容	✓ <u>2009年に制定された「School Bus (Safety) Act (スクールバスの安全についての法律)」にて定められている。</u>	✓ <u>1996年に制定された教育法で地方公共団体が通学手段を提供することとなっている。</u>
60頁 図表2-2-4 スクールバスに関する法的枠組みと規定 項目「スクールバスの仕様に関する規定等」イギリスの内容	✓ <u>「School Bus (Safety) Act」に、1階建てバスであることや、全ての座席に3点式シートベルトを装備すること、ストップサインの装備や車体の色、道路の安全利用に係る注意事項の表示が規定されている。</u>	✓ <u>「公共サービス自動車（乗車定員）規制」や「公共サービス車両アクセシビリティ規制（PSVAR）」により車両設備に関する規定が定められている。</u>
61頁 図表2-2-5 スクールバスの運用状況 項目「財源」イギリスの内容	✓ <u>「School Bus (Safety) Act」において、通学に係る支援は自治体の責任であることが定められている。</u> ✓ 通学距離等の条件に当てはまる場合、自治体は無償で通学手段を提供する必要がある。	(1段落目削除) ✓ 通学距離等の条件に当てはまる場合、自治体は無償で通学手段を提供する必要がある。
62頁 図表2-2-5 子供たちを守るための工夫 項目「財源」イギリスの内容	✓ <u>「School Bus (Safety) Act」に規定されるスクールバスの仕様に、新型コロナウイルス感染症拡大に伴い、清掃と使い捨てのマスクやエプロン、手袋などのPPE製品の使用などが追加された。</u>	✓ <u>新型コロナウイルス感染症拡大に伴い、清掃と使い捨てのマスクやエプロン、手袋などのPPE製品の使用などが追加された。</u>

(令和6年4月12日 改訂)

目次

第1章 総論

1-1. 本調査の目的	1
(1) 本調査の目的.....	1
(2) 調査フロー.....	1
1-2. 通学路の安全確保に向けて留意すべき社会動向	2
(1) 子供が被害に遭う事件・事故の発生.....	2
(2) 人口減少の進行.....	4
(3) 超高齢化社会の到来.....	5
(4) 防犯ボランティア団体等の推移.....	6
(5) 地域と学校の連携・協働の推進.....	7
1-3. 各調査結果の概略	8
(1) 有識者ヒアリングの実施.....	8
(2) 通学路の安全確保の方策に関する実態調査.....	9
(3) 諸外国の通学路における児童生徒の安全確保に係る取組の調査.....	11
(4) 通学路における児童生徒の安全確保方策のまとめ.....	13
1-4. 地域における通学路の安全確保に向けた今後の在り方	14
(1) 通学路の安全確保の継続の必要性.....	14
(2) 通学路の安全確保に向けた課題.....	14
(3) 地域における通学路の安全確保に向けた取組のポイント.....	14
(4) 地域における通学路の安全確保に向けた今後の在り方.....	16

第2章 各調査結果

2-1. 通学路の安全確保の方策に関する実態調査	18
(1) 通学路の安全確保の方策に関するアンケート調査.....	18
(2) 通学路における児童生徒の安全確保に向けた事例調査（ヒアリング調査）.....	50
2-2. 諸外国の通学路における児童生徒の安全確保に係る取組の調査	54
(1) 諸外国におけるスクールバスに関する取組状況調査.....	54
(2) 諸外国における通学路の安全確保に関する取組状況調査.....	64
2-3. 通学路における児童生徒の安全確保方策のまとめ	66
(1) 地域における通学路等の安全確保に向けた取組事例集の作成.....	66
(2) 小冊子「やってみよう！登下校見守り活動ハンドブック」の作成.....	67

参考資料

第1章 総論

1-1. 本調査の目的

(1) 本調査の目的

現在、各地域・各学校において通学路における児童生徒の安全確保に向けた様々な取組が進められている。それらの取組について、好事例、地域における推進体制、課題等を調査し、今後の通学路における児童生徒の安全確保の在り方を把握することで、国が通学路の安全確保に向けて、今後どのような支援をすべきか検討を行う上でのエビデンスとなることを目的としている。

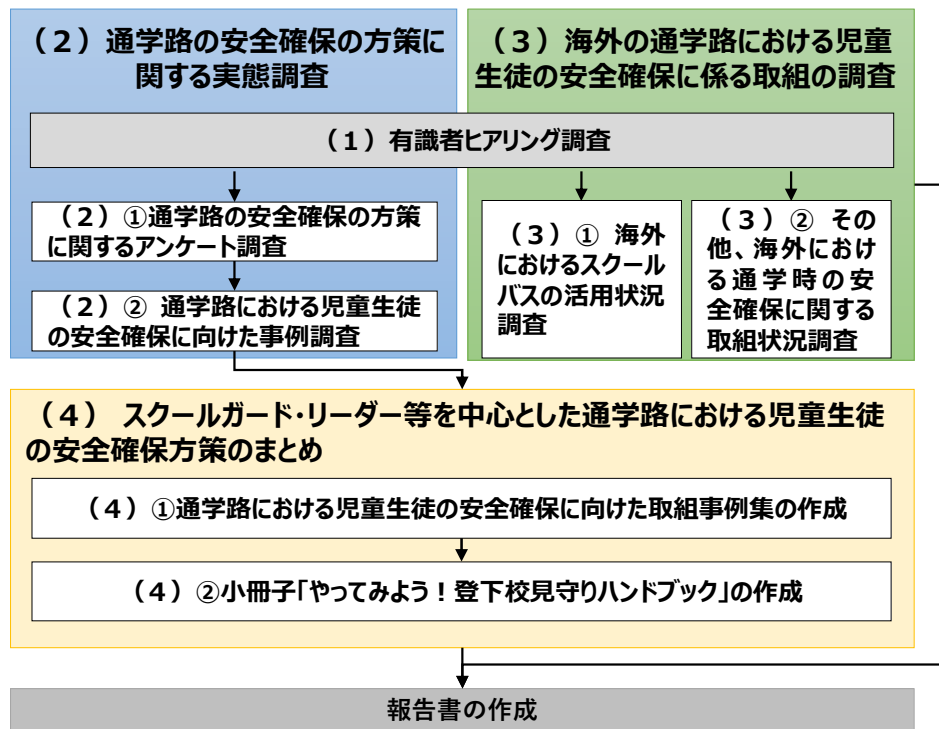
併せて、海外における通学時の児童生徒の安全確保について、スクールバスの活用を含めた調査を行い、我が国における取組の参考となる情報を整理する。

(2) 調査フロー

本調査は、アンケート調査及びヒアリング調査を通じて、都道府県、市町村において実施されている通学路の安全確保の方策に関する実態を把握した。その上で、各自治体が実施する取組を事例集として取りまとめるとともに、都道府県、市町村、学校安全担当者、スクールガード・リーダー、登下校時の見守り活動者等向けのハンドブックを作成した。

加えて、海外におけるスクールバスの活用状況及びその他通学路の安全確保に関する取組状況を調査し、日本国内での援用可能性を検討した。

図表 1-1-1 調査フロー



※ () 内の番号は、「1-3 調査結果の概略」と対応している。

1-2. 通学路の安全確保に向けて留意すべき社会動向

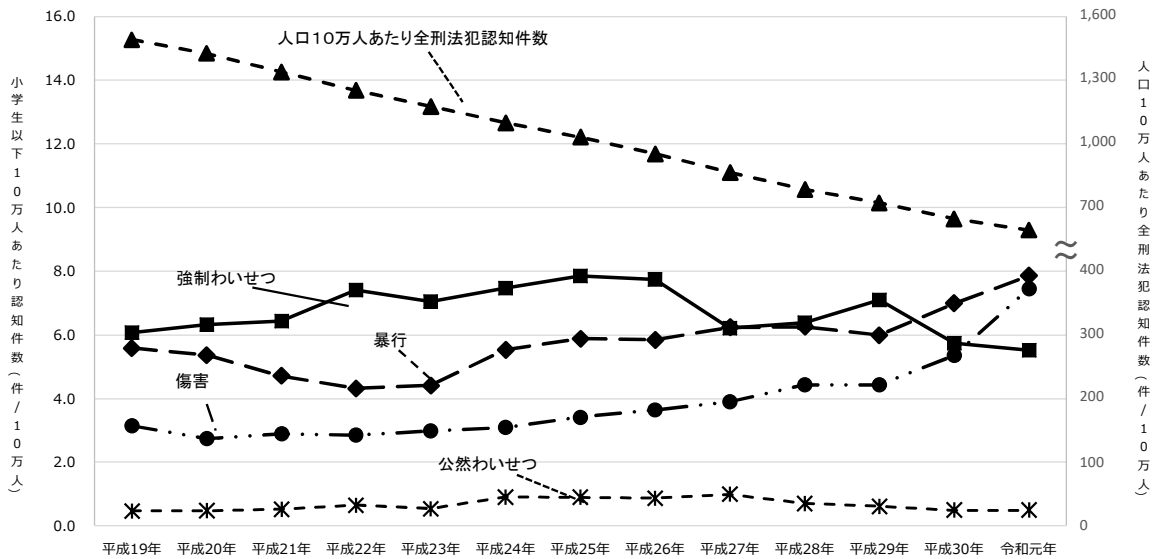
(1) 子供が被害に遭う事件・事故の発生

① 犯罪

日本の犯罪率¹は平成14年以降低下しているが、犯罪の種別あるいは被害者ごとにみると、依然として憂慮すべき犯罪もある。また、令和元年に発生した川崎市登戸通り魔事件や、平成30年の新潟女児殺害事件、平成29年の千葉小3女児殺害事件など、通り魔、連れ去り、殺人等、社会に大きな衝撃を与える事件も発生している。

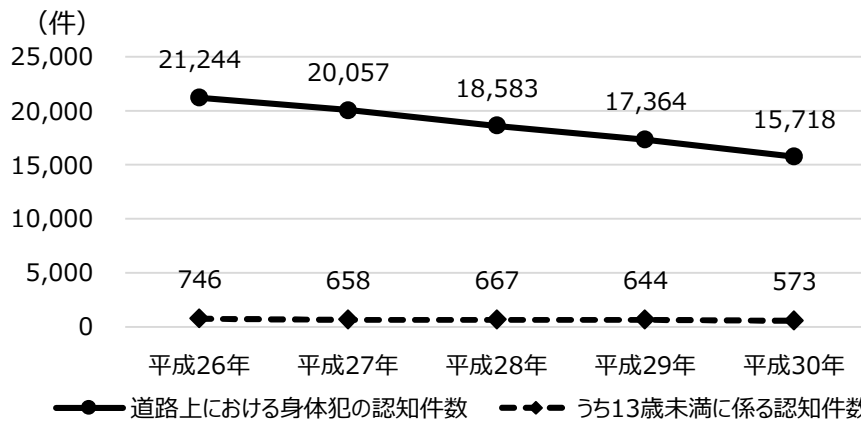
子供が被害者となる犯罪発生の特徴の一つとして、登下校時間帯の被害が挙げられる。平成26年～平成30年の道路上における子供が被害者となる身体犯²の時間帯別発生件数をみると、16:00～17:00が最も多いほか、15:00～16:00、17:00～18:00、7:00～8:00の時間帯が多い。下校時間帯及び登校時間帯に被害が集中していることから、子供の犯罪被害防止に向けては、登下校時の安全確保が重要な課題の一つといえる。

図表 1-2-1 犯罪率の推移



出典) 警察庁「令和元年の刑法犯に関する統計資料」、総務省統計局「人口推計」、総務省統計局「我が国の子どもの数—こどもの日—にちなんで—」より三菱UFJリサーチ&コンサルティング株式会社作成

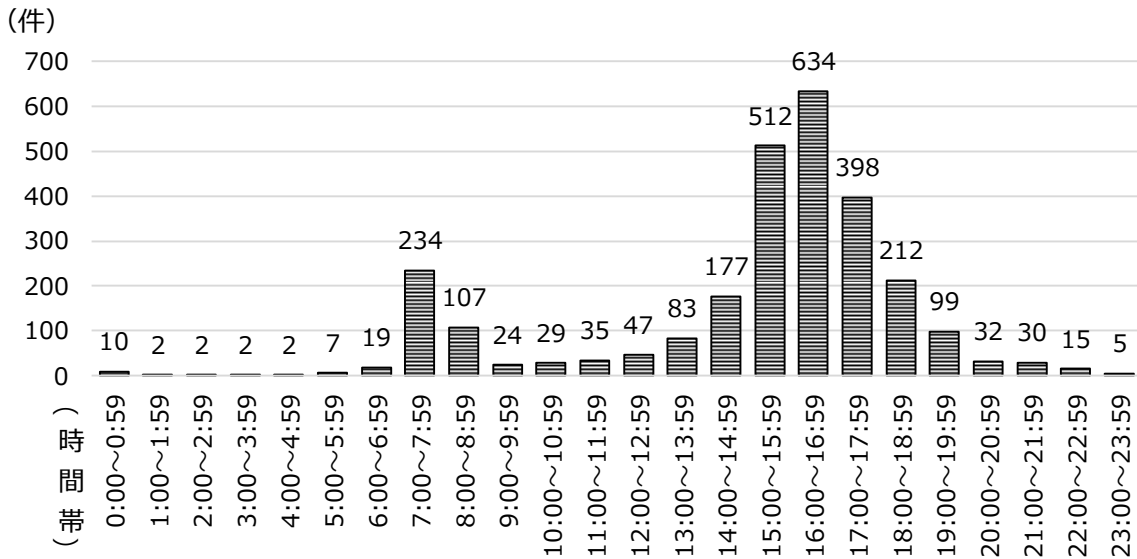
図表 1-2-2 道路上における子供が被害者となる身体犯被害



出典) 警察庁「令和元年版 警察白書」より三菱UFJリサーチ&コンサルティング株式会社作成

1 人口に対する刑法犯認知件数を示す。
 2 暴行、傷害、強制性交等、強制わいせつ、逮捕監禁及び略取誘拐のうち、道路法第3条の一般国道、都道府県道若しくは市町村道又は一般交通の用に供する私道で行われたもの。

図表 1-2-3 時間帯別の道路上における子供が被害者となる身体犯被害³



出典) 警察庁「令和元年版 警察白書」より三菱UFJリサーチ&コンサルティング株式会社作成

② 交通事故

交通事故による15歳未満の死傷者数は減少しており、平成21年に約6.1万件であったのに対し、令和元年は約2.7万件で、およそ3.4万件、56.2%低下している。しかしながら、近年減少率は緩やかであり、平成26年から令和元年の減少率は38.2%、平成27年から令和元年の減少率は32.9%に留まるなど、効果的な施策を展開しなければ、交通事故による15歳未満の死傷者数の減少は頭打ちとなる可能性も見込まれる。

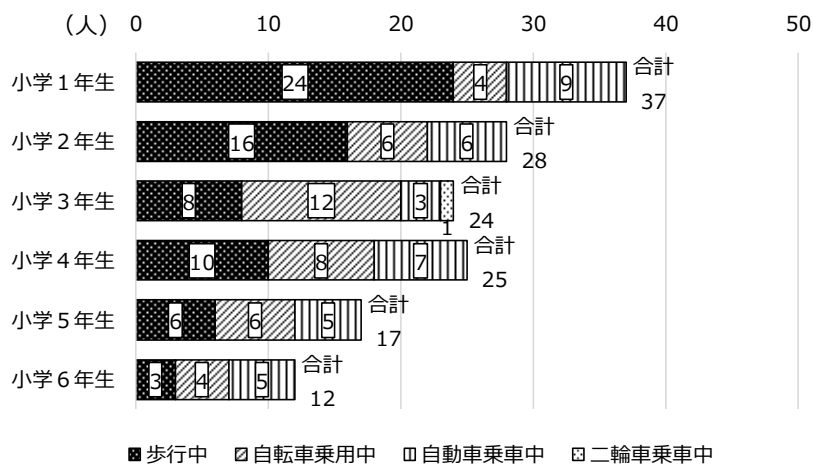
なお、内閣府「令和2年交通安全白書」によれば、小学1、2年生の多くが、「歩行中」に事故に遭っている。

図表 1-2-4 交通事故による15歳未満の死傷者数の推移

年	平成21	平成22	平成23	平成24	平成25	平成26	平成27	平成28	平成29	平成30	令和元
件	60,848	58,272	55,397	52,177	48,985	43,086	39,691	36,562	34,620	30,277	26,636

出典) 警察庁「道路の交通に関する統計 交通事故死者数について(年齢層別死傷者数の推移)」(令和2年)より三菱UFJリサーチ&コンサルティング株式会社作成

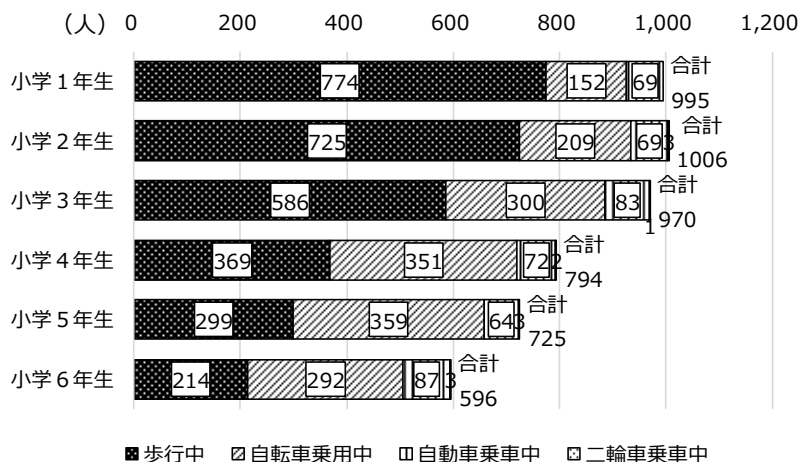
図表 1-2-5 小学生の状態別死者数



出典) 内閣府「令和2年交通安全白書」より三菱UFJリサーチ&コンサルティング株式会社作成

³ 平成26年～平成30年の合計値であり、土日を除く。また、発生時間及び発生曜日に幅がある場合は、その始期を計上している。

図表 1-2-6 小学生の状態別重傷者数



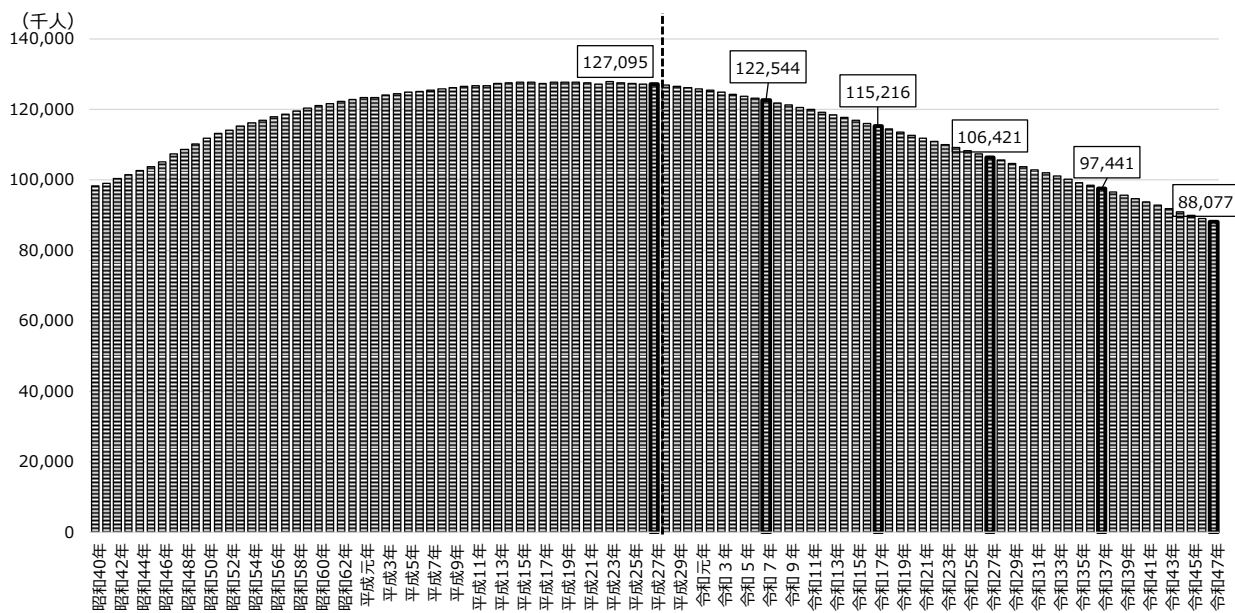
出典) 内閣府「令和2年交通安全白書」より三菱UFJリサーチ&コンサルティング株式会社作成

(2) 人口減少の進行

国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口（平成29年推計）」によると、日本の人口は平成27年に1億2,710万人であったが、令和17年には1億1,522万人に減少し、令和37年には9,744万人、令和47年には8,808万人に減少することが見込まれている。

人口減少によって、通学路の安全確保に向けては、担い手の減少が懸念されるほか、行政の税収減により従来実施されていた様々な行政支援が縮小される懸念もある。

図表 1-2-7 日本の将来推計人口



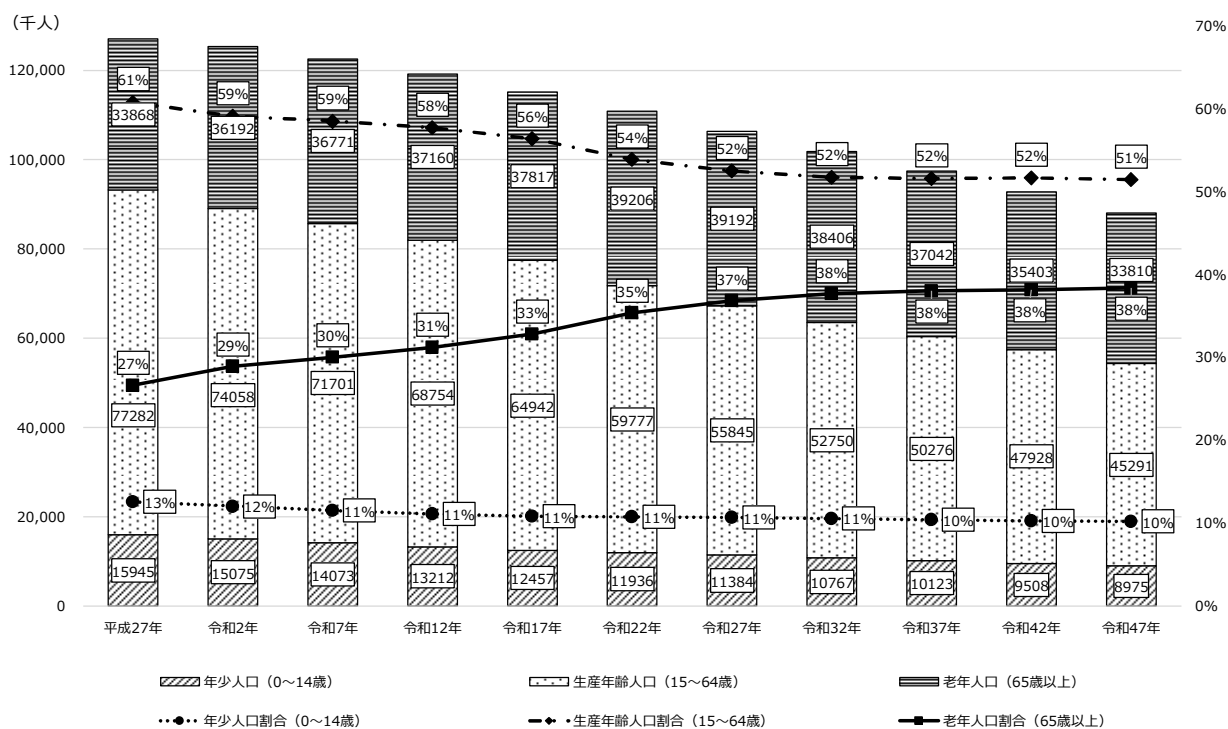
出典) 国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口（平成29年推計）」より三菱UFJリサーチ&コンサルティング株式会社作成

(3) 超高齢化社会の到来

日本では、人口減少のみならず、超高齢化社会が訪れるとされている。国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口（平成29年推計）」によると、人口に対する高齢者の割合は年々高まる見込みであり、老年人口（65歳以上）の割合は平成27年に27%であるのに対し、令和17年には33%、令和47年には38%にのぼる見込みである。

一方で、生産年齢人口（15～64歳）は平成27年に61%であるのに対し、令和47年には51%に低下し、また、年少人口（0～14歳）の割合も単調に低下する見込みであるなど、少子高齢化が進行し、見守り活動等における担い手の維持・確保に、より一層影響を及ぼす懸念がある。

図表 1-2-8 年齢3区分別の将来推計人口



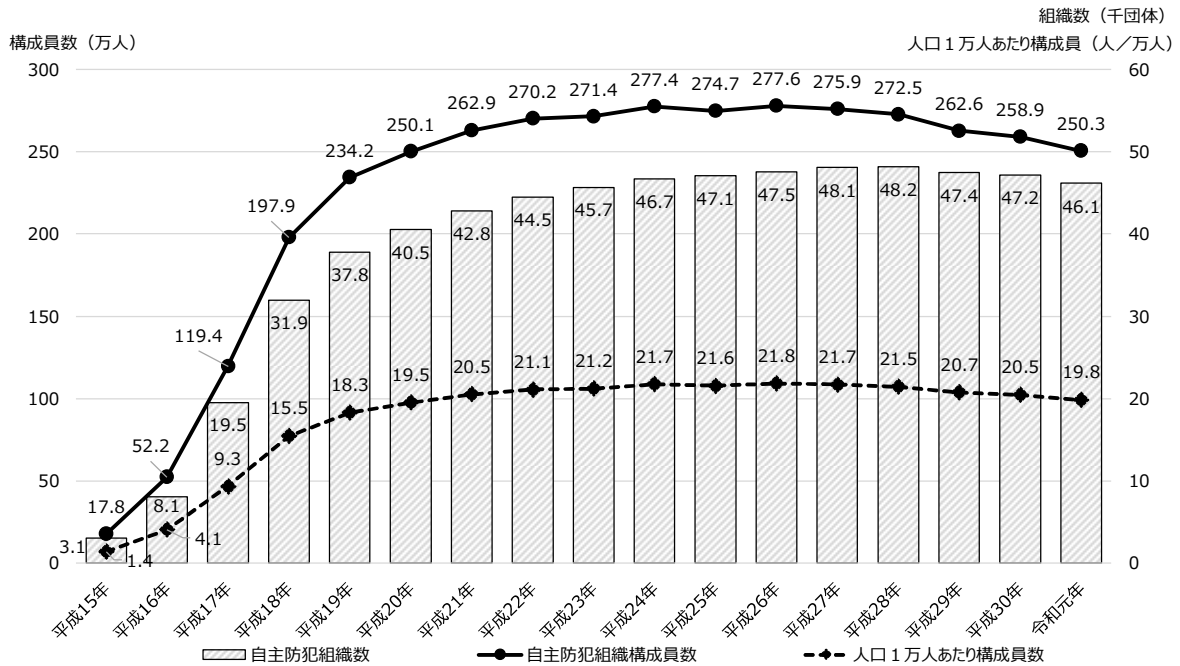
出典) 国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口（平成29年推計）」より三菱UFJリサーチ&コンサルティング株式会社作成

(4) 防犯ボランティア団体等の推移

子供の見守り活動や通学路の安全確保等を含め、地域の防犯ボランティア団体の代表として「自主防犯組織」が多くの地域で活動している。その数は平成15年から平成19年にかけて急増しており、犯罪率と反比例していることから、犯罪率の低下に影響を与えた要因の一つとされている。

しかしながら、構成員数は平成26年をピークに、組織数は平成28年をピークに減少に転じており、今後更に減少することも見込まれる。

図表 1-2-9 自主防犯ボランティア組織数・構成員数の推移



出典) 警察庁「防犯ボランティア団体の活動状況等について」(令和2年4月)及び総務省統計局「各年10月1日現在人口」(各年)より三菱UFJリサーチ&コンサルティング株式会社作成

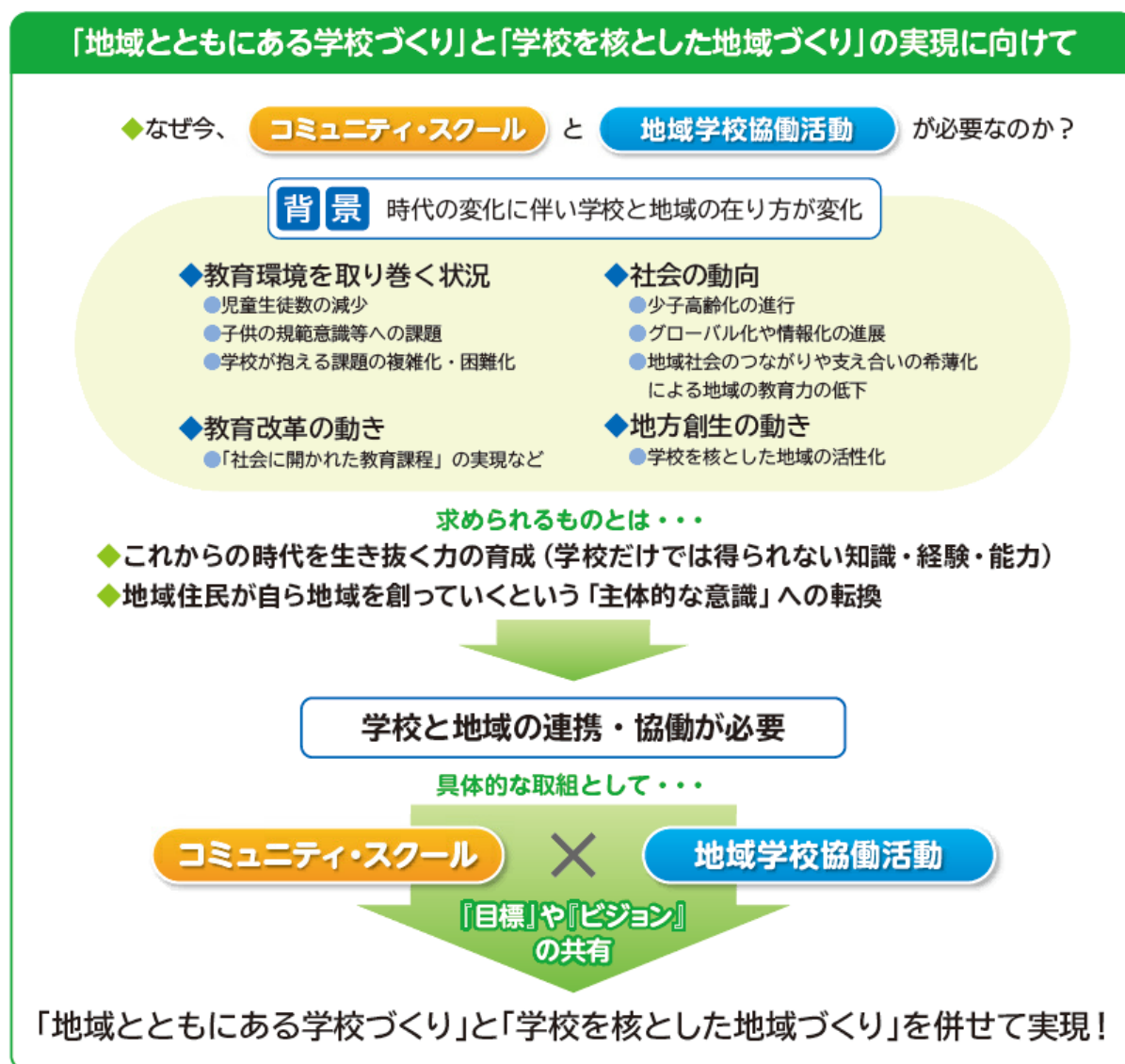
(5) 地域と学校の連携・協働の推進

文部科学省では、「地域とともにある学校づくり」と「学校を核とした地域づくり」をめざして、コミュニティ・スクール（学校運営協議会制度）と地域学校協働活動を一体的に推進している。コミュニティ・スクールとは、学校運営協議会を設置した学校を指し、地域住民等が法律に基づき一定の権限を持って学校運営に参画することで学校における地域との連携・協働体制を組織的・継続的に確立することで、地域の実情を踏まえた特色ある学校づくりを進めていくことが期待されるものである。

地域学校協働活動は、地域の高齢者、成人、学生、保護者、PTA、NPO、民間企業、団体・機関等の幅広い地域住民等の参画を得て、地域と学校がパートナーとして行う様々な活動である。各学校では、地域学校協働活動の推進体制として地域学校協働本部を設置し、地域と学校のパートナーシップに基づく双方向の「連携・協働」を推進し、「総合化・ネットワーク化」へと発展させることをめざしている。

通学路の安全確保に向けては、こうした組織と連携若しくは、通学路の安全確保に向けた取組を、コミュニティ・スクールや、地域学校協働活動の取組の一つとして集約することで、地域全体での通学路の安全確保が推進される期待もなされている。

図表 1-2-10



出典) 文部科学省「これからの学校と未来 コミュニティ・スクールと地域学校協働活動」より

1-3. 各調査結果の概略

(1) 有識者ヒアリングの実施

本調査の実施方針や調査対象を検討するにあたり、子供の犯罪被害、見守り活動等のボランティア、学校安全等を専門とする有識者6名に対してヒアリング調査を実施した。有識者からの主な意見は次のとおりである。

■ 子供見守り上の課題

子供の見守り活動の中心は自治会や町内会といった組織であるが、高齢化が進み、持続可能性が課題となっている。また、現状では見守り活動実施者と、見守りによる受益者が一致しない。見守りは高齢者、直接の受益者は保護者であるが、相互にコミュニケーションが存在することは稀である。見守り活動を実施する高齢者からは、感謝の言葉もないという不満も聞かれる。こうした中で、見守り活動者を学校に招き、子供から感謝を伝える会を実施する地域もある。

人口が少ない地域に見守り活動を訴求するのは難しい。担い手不足は理解しているが、どう解消してよいかわからない。子供たちが被害に遭う特徴の一つとして、子供の一人歩き中や、子供たち以外に人がいないといった場面が挙げられるが、人口が少ない地域では、見守り量だけでカバーすることは困難である。

■ 「市民防犯」の視点が重要

見守り活動は地域活動のひとつの切り口であり、地域活動に最も重要なのは地域住民、保護者、子供等の市民が“参加したい”、“自分たちでも参加できる”という意識を持つことである。活動者側としては「犯罪抑止のために危険なことをしなくてはならないのか」や「難しいことをしなくてはならないのか」といった意識が、受益者（活動をしてもらっている側）としては「危ない場面で護ってくれるだろう」という意識が芽生え、地域住民等の“参加したい”や“参加できる”という意識が薄れてしまう恐れがある。

市民防犯は、警察防犯のような力の行使は認められていない。警察防犯の論理を市民防犯に持ち込みすぎると、それは見守りではなく監視となり、健全な市民生活ができなくなってしまう。

防犯活動に正解はない。ライフスタイルの変化など、時代や社会に合わせて調整していく必要があり、こうした防犯に参加する市民が、勇気づけられる調査内容となることが重要である。

■ 担い手としてのPTA・保護者等への着目

取りまとめに当たっては、PTAや保護者目線が重要であり、PTA・保護者や、その他主体との連携について整理されるとよいだろう。PTA、地域学校協働活動等は、各世代をつなぎ合わせられる役割を学校以上に有し、既に様々な活動を実施しており、見守り活動を実施している例もある。加えて、若い世代、高齢者世代、どちらの世代にも顔が利く中間層が参加していること等から、地域全体での見守り活動において、既存の見守り活動者や活動団体等とのハブとしての役割も期待できる。

■ 活動者のモチベーションアップを目指した取りまとめ

通学路の安全確保に向けた住民の取組はあくまで地域活動である。取りまとめに当たって先進事例を整理するという観点も重要だが、活動者のモチベーションアップや、これから活動をしたいと思っている人々のモチベーションアップに繋がることが求められる。実施していることに自信をもって、活動を継続させる、広げる、というメッセージを発することも重要だろう。

■ 各国の児童生徒の安全確保に係る法律や犯罪発生状況、社会状況を踏まえた調査

海外の児童生徒の安全確保の方策を調査するに当たっては、単にスクールバスの導入状況や取組を調査するのではなく、各国の法律や児童生徒の安全に係る責任の所在、犯罪発生状況、ライフスタイル等を捕捉した上で各国の状況を比較することが必要である。

(2) 通学路の安全確保の方策に関する実態調査

① 通学路の安全確保の方策に関するアンケート調査

都道府県、市町村における通学路の見守りに関する活動状況や取組課題等を把握し、全国的な傾向を捉えることを目的とし、都道府県、市町村に対してそれぞれアンケート調査を実施した。アンケート調査による主な結果は次のとおり。

■地域ぐるみの学校安全体制整備推進事業（地域ぐるみ事業）の実施状況

令和2年度地域ぐるみ事業を実施している都道府県の割合は42.6%（20都道府県）であり、回答市町村のうち実施している割合は20.7%（324市町村）であった。

申請している取組として都道府県は「スクールガード・リーダーによる巡回指導の実施や連絡協議会の開催」の割合が最も高く、市町村では「子供たちの見守り活動の実施」が最も高い。開始した年は、都道府県は平成17年度、市町村は平成22年度が最も多い。

なお、地域ぐるみ事業を申請していない理由として、都道府県、市町村いずれも地域ぐるみ事業以外のボランティア活動で代替可能であるという意見が多くなされた。

地域ぐるみ事業の継続意向について、現在地域ぐるみ事業を実施している都道府県、市町村については今後も継続意向はあるが、現在実施していない都道府県、市町村において、今後実施する予定はないとした。多くの都道府県、市町村で見守り活動通学路の安全確保に向けた取組がなされており、現在の活動で十分かつ、新規予算確保の障壁が高いなどの理由から、地域ぐるみ事業を実施することにメリットを感じていない都道府県、市町村が一定数存在する可能性が示唆された。

■地域ぐるみ事業における担い手の特徴と課題

スクールガード・リーダーは元警察官や元校長などの経歴が多く、スクールガードはPTAに所属している者の割合が最も高い。スクールガード・リーダーには、スクールガードと比較してより専門的知見や、警察・学校等との連絡窓口となることが期待されている。

活動上の課題としては、高齢化や担い手が少ないことが挙げられた。

■地域ぐるみ事業以外に実施している通学路の安全確保や学校安全に係る取組

地域ぐるみ事業以外に独自予算で実施している取組として、都道府県では学校安全に係る手引の作成、不審者情報等、通学路の安全に関わる情報発信等が多く、市町村では通学路の安全点検や不審者情報等、通学路の安全に関わる情報発信等が多い。

他方、国等の補助事業や委託事業を活用した取組としては、都道府県では教員研修や市町村研修会等への専門家の派遣が多く、市町村では通学路への防犯カメラの設置や児童生徒への交通安全教育の実施等が多い。

② 通学路における児童生徒の安全確保に向けた事例調査

地域ぐるみ事業を実施している都道府県、市町村並びに「①通学路の安全確保の方策に関するアンケート調査」においてヒアリング調査に協力できると回答した都道府県、市町村等のうち、実施する取組状況等を踏まえて19の自治体を選定し、ヒアリング調査を実施した。主な結果は次のとおり。

■活動しやすい環境づくりに向けた取組

活動しやすい環境として「行政の迅速な対応」と、「地域住民の活動への理解の促進」が挙げられたほか、行政と連携し、一体となった環境づくりが重要とされた。

また、活動中、活動に対して懐疑的な視線を受ける、あるいは心ない言葉を受けた経験のある活動者が多く、特に、保護者の理解がない場合には活動しづらいとの指摘もある。

行政、学校においては、活動者との信頼関係、連携・連絡体制を構築するとともに、保護者、地域住民への活動情報発信をとおして、活動しやすい環境づくりに努める必要がある。

■活動者のモチベーションアップに向けた取組

活動者の担い手不足が指摘され、活動者の維持・確保は喫緊の課題とされた。活動者の維持・確保に向けては、モチベーションアップが重要であり、活動者への「感謝の会」の開催や、運動会や学芸会、卒業式といった学校行事に招待されるという事例がある。

行政、学校においては、活動者の担い手不足が今後一層課題になることを見据えて、モチベーションアップに繋がる取組を進める必要がある。

■地域一体となった連携及び国・都道府県からの支援

活動者・活動団体によっては、行政、学校からの支援を知らず、自治会等で費用を捻出している事例もある。また、通学路の安全確保に向けては、地域全体で、地域一体となった組織的な活動も重要であるが、活動者・活動団体によっては、警察や行政、学校との連携が不十分である例もみられた。警察や行政、学校による研修会の開催や情報連絡会等を開催し、活動者がより自信を持って活動でき、かつ、活動上の不安や悩み事等をいつでも相談できる体制を構築することが望ましい。

一方で、市町村によっては、通学路の安全確保に向けて「何をすべきかわからず活動者に任せている」、「他自治体の動向を知りたいがそういう場がない」等の意見もあげられた。

国や都道府県は、補助金等の金銭的支援だけでなく、研修会や意見交換会等を通じて、通学路の安全確保に向けて効果的な活動方法や、取組事例等を共有することで、市町村が通学路の安全確保の方策を理解し、取り組むことができるよう、支援することが求められている。

(3) 諸外国の通学路における児童生徒の安全確保に係る取組の調査

① 諸外国におけるスクールバスの活用状況調査

諸外国におけるスクールバス導入・運営状況を把握するため、諸外国のスクールバスに関する取組状況調査を行った。

■日本におけるスクールバス制度の導入について

スクールバスの運営の費用負担、運営上の責任は全て自治体が負うこととされており、日本では一定の条件の下、国からの支援を受けられるが、スクールバスの導入に当たっては、人口減少、少子高齢化の進行に伴う自治体の税収減も見込まれることから、民間事業者の参入が必要となる可能性が高い。

例えば、スウェーデンのようにバス事業者、タクシー事業者など複数の事業者を組織化させる、あるいは路線バスを活用する等の方策が考えられるが、日本においても、既存のバスやタクシーをスクールバスとして活用している自治体は存在する。

しかしながら、特に地方圏では多くの事業者が赤字を抱え、事業撤退あるいは路線廃止をせざるを得ない状況が顕在化しており⁴、今後の人口減少の進行に伴い、こうした状況は一層深刻化する恐れがある。

■登下校時の安全確保の責任の所在

登下校時の安全確保の責任の所在の考え方についても、日本と諸外国での違いがみられた。日本では、特段保護者の責務についての言及はないものの、アメリカ、ドイツ、スウェーデンにおいては、登下校中（学校外）の子供の安全確保の責任は保護者にあると明示されている。イギリスにおいても、法律上は、特段規定はないものの、保護者が子供に付き添って登下校を行うという実態が見られる。

■スクールバスの導入の経緯

日本においては、遠距離通学者への支援という目的に加え、通学路の安全確保の観点からもスクールバス導入に関する議論が着目されている。諸外国においても同様の理由からスクールバスを導入する国もあるが、今回対象とした5か国においては、遠距離通学者への支援のためにスクールバスを導入した国が多い。

導入に際して、諸外国ではスクールバスによる通学支援の考え方について、大枠を国の法律で示したうえで、詳細な条件等の規定は地方自治体が地域性に応じて行っているケースが多い。また、日本以外の5か国においては、スクールバスが備えるべき設備や備品等に関しても、細かな規定が設けられている。

■スクールバスの運営

スクールバスの運営に関し、日本においては、遠距離通学支援を目的とするスクールバス導入には、国からの助成金が支給されるが、諸外国においては、通学に係る支援は自治体の責任となっており、国からの助成金はない。費用負担の在り方は様々だが、基本的にいずれの国も、スクールバスに係る運営の費用は自治体の負担となっている。

運営の形態は、大きく、自治体若しくは学区が直接するケースと、民間事業者に運営を委託するケースに分けられる。スウェーデンなど、バス事業者、タクシー事業者など複数の事業者が組織化し、連携して携わるようなケースもある。また、国や自治体によっては、路線バスをスクールバスとしても併用し、資源の効率化を図る例もある。

アメリカ、イギリスなどの一部の国では、スクールバスの運転手に関しても、細かな要件が規定されている。犯罪歴、薬物依存、健康状態のチェックなど、特定の基準に合格した者のみが、スクールバスの運転手として勤務できるようになっており、資質・能力面でも質の向上が図られている。

そのほか、昨今の子供の安全確保に向けた取組事例としては、ICTの活用、児童生徒への講習開催、事故原因の研究など、各国において様々な工夫が講じられている。

4 国土交通省地方運輸局「地域公共交通の現状」(<https://www.tb.mlit.go.jp/kinki/content/000010186.pdf>) (2021/2/21 最終閲覧)

② その他、諸外国における通学路の安全確保に関する取組状況調査

諸外国における通学路の安全確保に関する取組事例を調査した。調査は「①諸外国におけるスクールバスの活用状況調査」と同様に現地語文献等のデスクリサーチにより実施した。

■ 通学路の安全確保に向けたハード対策

イギリスでは、学校周辺の道路を BOBBY ZONE として、時速 20 マイル（時速約 32.19km）未満で走行することや、車による学校前での子供の送迎・停車禁止、歩道に乗り上げ駐車しないといったキャンペーン等を実施している。

ドイツでは、ICT を活用して、実際に生徒の乗降があるバス停のみを廻るルートを自動でコンピューターが計算して提案する取組がある。通学路の安全確保だけでなく、余分な二酸化炭素排出削減等の環境負荷低減も実現しようとする取組である。

スウェーデンでは、郊外の通学バス及びバス停について、明るさ、可視性、歩行者の視認性確保、バス停付近の減速への誘導等の評価を実施している。

韓国では、横断歩道がある道路を黄色く塗った「イエローカーペット」ゾーンがあり、児童生徒及びドライバーへの注意喚起を行っている。また、小学校入口には「スマート横断歩道」を設置し、歩行信号の音声案内や、横断歩道の集中照明、車両番号自動認識といった 8 つの安全機能を備え、視聴覚害を持つ人にとっても有用とされている。

■ 通学路の安全確保に向けたソフト対策

イギリスでは、通学路に立ち、見守り・交通指導を行う「Lollipop Man/Lady」が活動しており、採用基準や業務内容は国が定めている。自治体の職員として雇用され、就労に当たっては身元や犯罪歴などが調査され、一定の法定講習を受講する必要がある。

韓国では、交通事故防止のため設立された保護者の組織に、「グリーンママ会」というものがある。社団法人で、かつ警察庁非営利民間団体に登記した団体である。「グリーンママ会」は保護者（母親）で構成され、主な役割は登下校時の横断歩道で黄色旗を持って交通整理をすることである⁵。また、安全管理に関する基本的な知識に加え、応急措置、心肺蘇生法等について学んだ専門家で、日常生活で発生する可能性のあるあらゆる安全事故の予防及び対処を行う「安全教育指導士」を小学校の通学路に配置し、小学 1、2 年生の登下校に同行させるという取組もみられる⁶

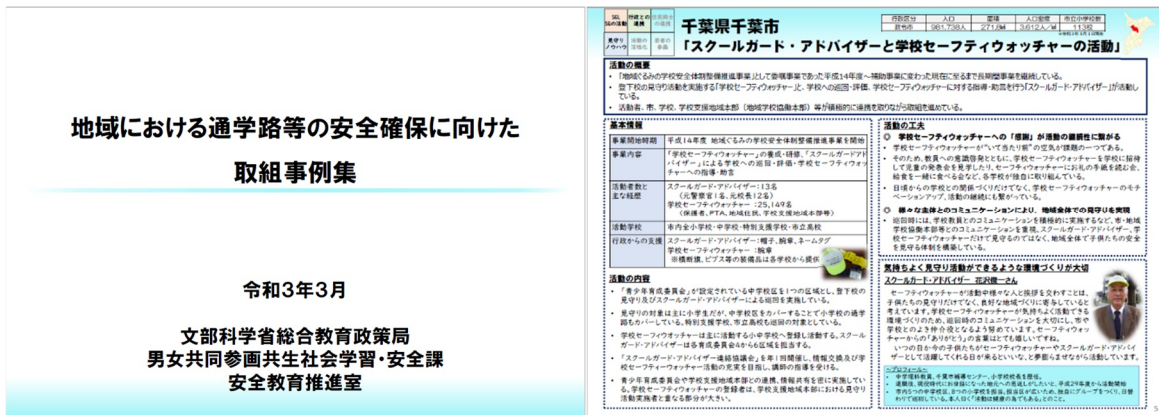
5 百歳時代新聞社「グリーンママ会交通安全活動、2022 年までに高齢者雇用に置き換え」（<http://www.100ssd.co.kr/news/articleView.htm?idxno=66741>）（2021/1/21 最終閲覧）

6 現代日報新聞社「富川氏、安全教育指導士の安全教育」（<http://www.hyundaiilbo.com/news/articleView.html?idxno=462436>）（2021/1/21 最終閲覧）

(4) 通学路における児童生徒の安全確保方策のまとめ

① 地域における通学路等の安全確保に向けた取組事例集の作成

通学路の安全確保に向けた取組は各地域で独自に行われていることから、好事例として全国に展開すべき事例の特徴を抽出し、他自治体及び見守り等活動団体が実際に活動する際の参考となることを目的として取組事例集を作成した。事例集は、今後活動を始めようとする、あるいは始めたいと検討している地域住民に対し、実際の活動者のコメントを併記し、モチベーションアップに繋がるような内容としている。



② 小冊子「やってみよう！登下校見守り活動ハンドブック」の作成

現在登下校時の見守り活動を行っている方や、これから見守り活動を始めようと思っている方だけでなく、自治体や学校の方も参考とすることができる資料として「やってみよう！登下校見守り活動ハンドブック」を作成した。

見守り活動に必要な心構えや活動方法などの見守り活動の基本だけでなく、見守り活動の効果を高めるポイントや優良事例を紹介しているほか、学校や行政に求められるサポートや連携方法についても紹介している。



1-4. 地域における通学路の安全確保に向けた今後の在り方

(1) 通学路の安全確保の継続の必要性

アンケート調査により、多くの市町村で登下校時の見守り活動が実施されているほか、スクールガード・リーダーやスクールガードによる見守り活動を実施する市町村においては、今後の継続意向も高いことが明らかとなった。また、ヒアリング調査においては、対象とした全ての地域が、登下校時の見守り活動等の取組により不審者、交通事故等の発生が減少したと評価しており、今後も継続的な取組が求められる。

(2) 通学路の安全確保に向けた課題

アンケート調査及びヒアリング調査結果、並びに社会動向等を踏まえると、通学路の安全確保を持続可能なものとするためには、地域一体となった、地域ぐるみでの活動が求められる。学校や行政、地域住民、企業等、地域の一人ひとりが、子供たちの安全に対して少しずつ意識を向け、連携・協働体制を構築することが重要である。

そのためには、まず通学路の安全確保に向けた担い手の確保が急務である。将来的な人口減少の進行、超高齢化社会の到来に伴い、通学路の安全確保の実現に向けた担い手不足が懸念され、地域の低密度化は、人の目（自然監視性）を減少させ、子供が一人歩きをせざるを得ない時間を増加させることにも繋がる。ライフスタイルの多様化等に伴い、誰しもが高頻度に、かつ確実に活動できるとは限らないが、無理のない範囲で日常行動の延長として活動することが望ましい。

また、活動者以外の保護者・地域住民が、活動者のいることが当たり前ではないことを十分理解するとともに、活動が実施できない場合にも、活動者への配慮と感謝を意識することが活動のしやすさに繋がる。

さらに、行政、学校は活動者のモチベーションアップに向けた取組や活動への支援を実施する等、活動のしやすい環境づくりに努める必要がある。

(3) 地域における通学路の安全確保に向けた取組のポイント

各調査結果を踏まえると、今後の持続可能な通学路の安全確保に向けた取組のポイントとして次のような点が挙げられる。

■ 持続可能な通学路の安全確保に向けた担い手確保の方策

担い手の確保に向けたポイントは次のとおりである。これらを意識し、実行することで、子供たちの安全確保に対する理解を促進し、活動への参加のハードルを下げ、より多くの担い手確保が期待できる。また、様々なライフスタイルを持った多くの担い手が確保できれば、より多くの場所・時間で子供たちを見守ることができ、場所・時間を活動者が相互補完しながら、地域全体で、抜け目のない安全な登下校の実現が期待できる。

- ア 各自のライフスタイルに合わせ、余裕を持った可能な方法で活動する
- イ 活動を難しく考えず、日頃の意識を少しだけ子供に向け、日常の行動の延長として活動する
- ウ 老若男女だれもが参加できる、参加しやすい環境を整え、相互に強制しない
- エ 行政、学校、企業、保護者、地域住民、ボランティア団体等が連携し、地域全体で、相互補完しながら無理なく活動する

■通学路の安全確保に係る保護者・地域住民の関わり方

活動者以外の保護者・地域住民の関わり方のポイントは次のとおりである。これらを意識し、実行することで、活動のしやすさや、活動者のモチベーションアップに繋がり、活動者の維持が期待できる。また、保護者や地域住民の理解を得た活動のしやすい環境であることは、新たな活動者の確保に繋がることも期待できる。

- オ 活動者のいることが当然ではないことを意識する
- カ 活動者に対して日頃から挨拶するなど、コミュニケーションを取る
- キ 活動者に対して不測の事態が発生した場合にも、責任を問わない

■通学路の安全確保に向けた活動に対する行政、学校の支援の在り方

行政や学校からの支援方法のポイントは次のとおりである。これらを意識し、実行することで、活動のしやすさや、活動者のモチベーションアップに繋がるとともに、活動者の負担軽減が期待できる。また、新たに活動を始めようとする人にとっても、行政や学校が様々な支援を実施することで、活動開始のハードルを下げる効果が期待できる。

- ク 活動者がいることが当然ではないことを意識し、日頃から感謝を伝える機会をつくる
- ケ 人口減少、超高齢化社会の到来に備え、活動者のモチベーションを高める取組を実施するなど担い手の維持・確保に努める
- ケ 装備品の提供や、ボランティア保険加入料の補助等の物的・金銭的支援だけでなく、活動者との情報共有・意見交換等、積極的なコミュニケーションを実施する
- コ 保護者や地域住民に対し、活動情報の発信、活動者の募集を積極的に実施する
- サ 関係部局や所管と連携し、活動者からの意見・指摘に速やかに対応する

■通学路の安全確保に向けた活動に対する企業の支援の在り方

企業の支援方法のポイントは次のとおりである。これらを意識し、実行することで、これまで定年退職後の高齢者が大半を占めていた見守り活動者であるが、より若い世代の担い手を確保できるとともに、企業の理解は、活動のしやすさにも繋がることが期待できる。

- シ 従業員の子供たちを見守るボランティア等への参加に理解を示し、推進する
- ス 時差出退勤等、子供たちの登下校時間帯に合わせた柔軟なワークスタイルの導入を検討する
- セ 行政、学校と情報連絡体制を構築し、いざというときに協力し合える関係を構築する

(4) 地域における通学路の安全確保に向けた今後の在り方

全国で子供が登下校中に犯罪被害に遭うケースの多くは、子供だけで行動しているときや、人の目が少ない状況で発生しており、被害を減らすためには、地域全体で、登下校中の子供たちの見守り活動を行うことが効果的である。一方で、人口減少や少子高齢化の進行に伴い、見守り活動を含めた防犯ボランティア活動者数は近年減少している。

登下校時の見守り活動等による通学路の安全確保に向けては、学校を中心に、保護者、地域住民、行政、警察、民間企業、地域団体等が一致団結して連携・協働し、地域全体で取り組むことが重要となる。地域住民一人ひとりが可能な範囲で、子供たちや地域へ目を向け、見守り活動等を実施することで、犯罪や事故が起きにくい環境をつくることができるだけでなく、地域全体で子供たちを助け合う環境が創出され、地域コミュニティを活性化させる効果も期待される。

図表 1-4-1 地域全体で子供を見守る体制（各主体と役割の例）



第2章 各調査結果

2-1. 通学路の安全確保の方策に関する実態調査

(1) 通学路の安全確保の方策に関するアンケート調査

① 調査目的

各都道府県・市町村における通学路の見守りに関する活動状況や取組課題等を把握し、通学路の安全確保の方策について、全国的な傾向を捉えることを目的としてアンケート調査を実施した。

② 調査概要と調査方法

本アンケート調査は全国 47 都道府県教育委員会及び 1,739 市町村教育委員会を調査対象として、次頁の図表に示す調査項目を把握した。アンケート調査表は、E-メールにて配付・回収しており、回収率は都道府県が 100%、市町村が 89.8%となった。

図表 2-1-1 アンケート調査概要

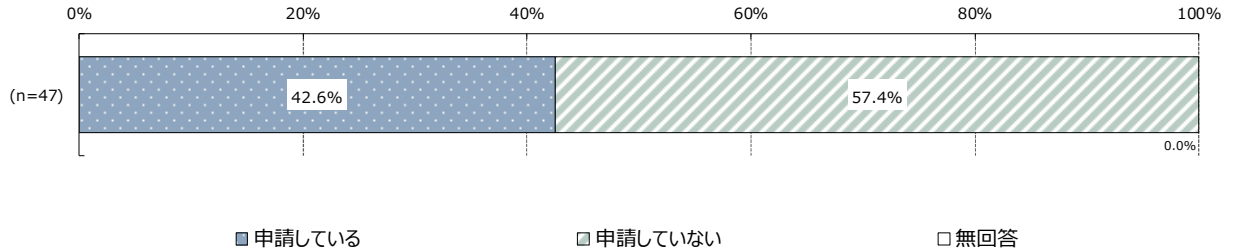
調査対象	各都道府県教育委員会、各市町村教育委員会
調査期間	令和2年7月～8月
調査方法	メールによる送付及び回答
調査項目	<p>■ 都道府県向け</p> <p>【地域ぐるみの学校安全体制整備推進事業について】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 地域ぐるみの学校安全体制整備推進事業の取組内容 ・ 地域ぐるみの学校安全体制整備推進事業の申請方法／開始時期 ・ 地域ぐるみの学校安全体制整備推進事業と各種行政計画との関係 ・ 地域ぐるみの学校安全体制整備推進事業や登下校時の安全確保についての意見・要望 <p>【地域ぐるみの学校安全体制整備推進事業以外の取組について】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 登下校時の見守りボランティアの活動実態の把握状況／支援の有無 ・ 今年度地域ぐるみの学校安全体制整備推進事業を申請していない理由 ・ 過去の地域ぐるみの学校安全体制整備推進事業の取組状況 ・ スクールガード・リーダーと同様の役割を担うものの有無／主な経歴／経歴ごとの人数 ・ スクールガード・リーダーまたはスクールガードと呼ばれる者の有無 ・ 地域ぐるみの学校安全体制整備推進事業や登下校時の安全確保についての意見・要望 <p>■ 市町村向け</p> <p>【地域ぐるみの学校安全体制整備推進事業について】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 地域ぐるみの学校安全体制整備推進事業の実施内容 ・ 地域ぐるみの学校安全体制整備推進事業の実施開始時期 ・ 地域ぐるみの学校安全体制整備推進事業の実施を実施している理由 ・ 地域ぐるみの学校安全体制整備推進事業と各種行政計画との関係 ・ スクールガード・リーダーの委嘱の有無／主な経歴／経歴ごとの人数 ・ スクールガード・リーダーが活動している学校種別及び学校数 ・ スクールガード・リーダーの活動内容や連携先 ・ スクールガード・リーダーの募集方法 ・ スクールガード・リーダーへの支援内容 ・ スクールガードの活動状況(活動人数及び学校数) ・ スクールガードの所属団体 ・ スクールガードへの支援内容 ・ スクールガードの連携先 ・ 地域ぐるみ事業による活動への評価／活動上の課題 ・ 地域ぐるみの学校安全体制整備推進事業や登下校時の安全確保についての意見・要望 <p>【地域ぐるみの学校安全体制整備推進事業以外の取組について】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 登下校時の見守りボランティアの活動実態の把握状況／支援の有無 ・ 本年度（令和2年度）地域ぐるみの学校安全体制整備推進事業を申請していない理由 ・ 過去の地域ぐるみの学校安全体制整備推進事業の取組状況 ・ スクールガード・リーダーと同様の役割を担うものの有無／主な経歴／経歴ごとの人数 ・ スクールガード・リーダーまたはスクールガードと呼ばれる者の有無 ・ 地域ぐるみの学校安全体制整備推進事業や登下校時の安全確保についての意見・ご要望
配布・回収数	配布 47 都道府県／回収 47 都道府県（回答率 100%） 配布 全国 1,739 教育委員会／回収 1,562 教育委員会（回答率 89.8%）
留意事項	SA：「単数回答」/MA：「複数回答」/FA：「自由回答」 なお、図表中の数値について、小数点以下の表記処理上、数値が合わない場合がある。

③ 都道府県を対象としたアンケート調査結果

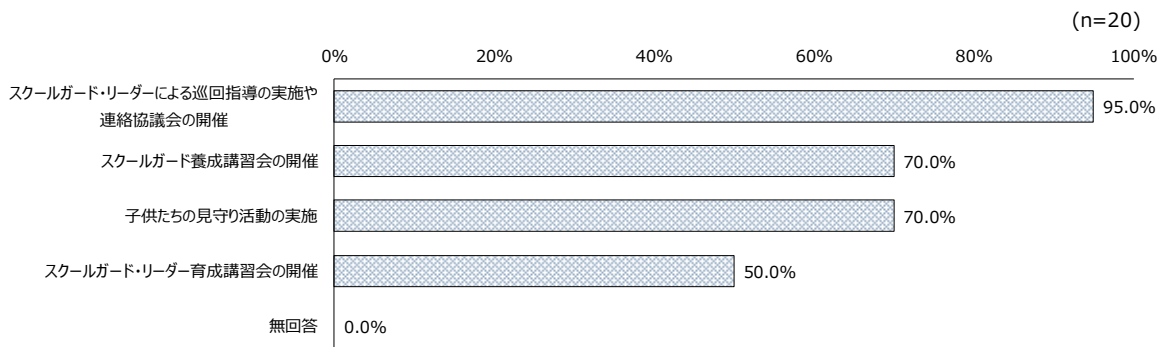
1) 地域ぐるみ事業の申請状況

地域ぐるみ事業を申請している都道府県数は20であり、申請している取組は「スクールガード・リーダーによる巡回指導の実施や連絡協議会の開催」の割合が95.0%と最も高くなっている。

図表 2-1-2 令和2年度の地域ぐるみ事業の申請有無 (SA)

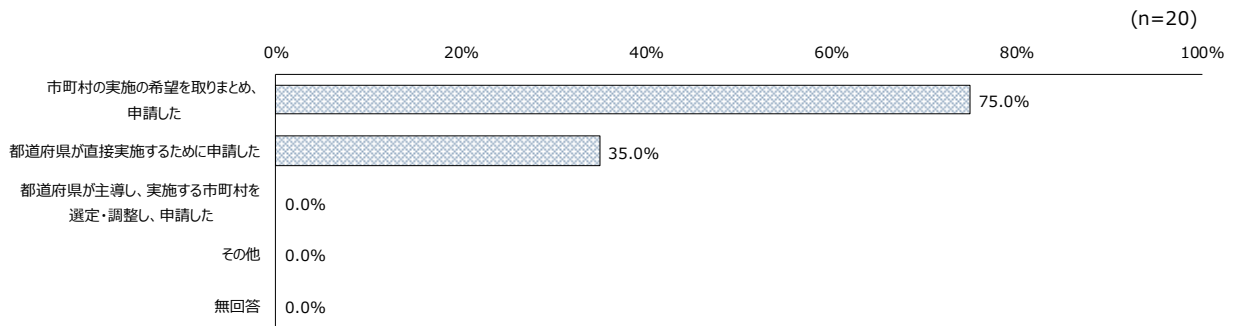


図表 2-1-3 地域ぐるみ事業として申請している取組 (MA)

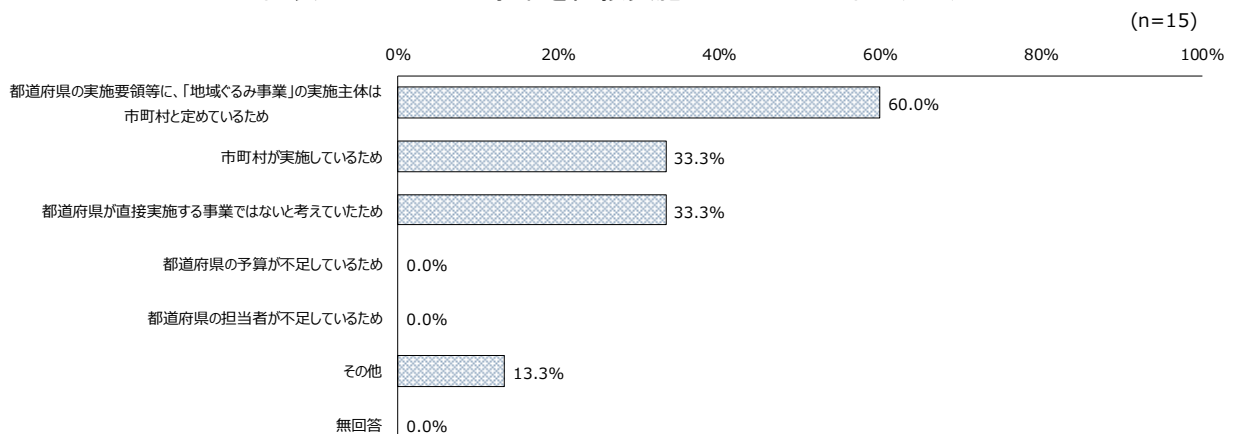


地域ぐるみ事業を申請している都道府県のうち75%が間接実施であり、その理由としては「地域ぐるみ事業の実施主体を市町村と定めている」の割合が60%と最も高くなっている。なお、直接実施していない理由について、予算不足や担当者不足を理由とする都道府県はなかった。

図表 2-1-4 地域ぐるみ事業の申請プロセス (MA)



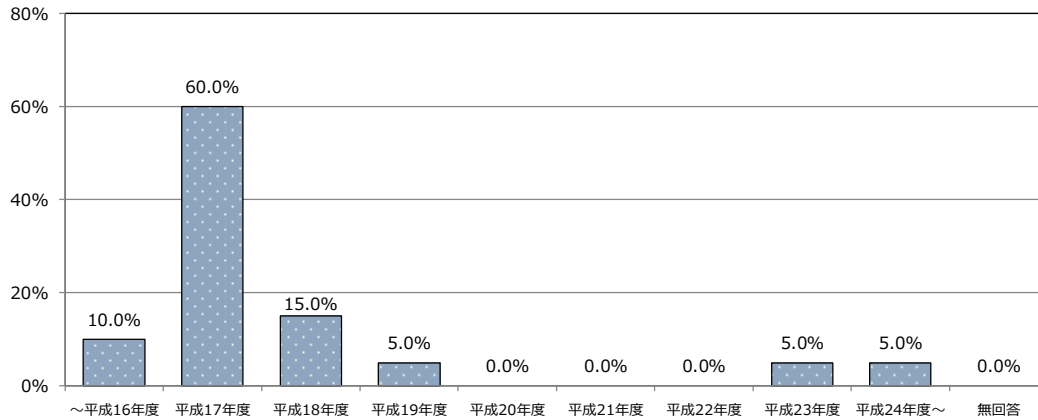
図表 2-1-5 事業を直接実施していない理由 (MA)



2) 地域ぐるみ事業の開始時期

令和2年度に地域ぐるみ事業を申請している都道府県における事業の開始時期をみると、「平成17年度」の割合が60%と最も高くなっている。

図表 2-1-6 現在地域ぐるみ事業を申請している都道府県における申請開始年度 (SA)

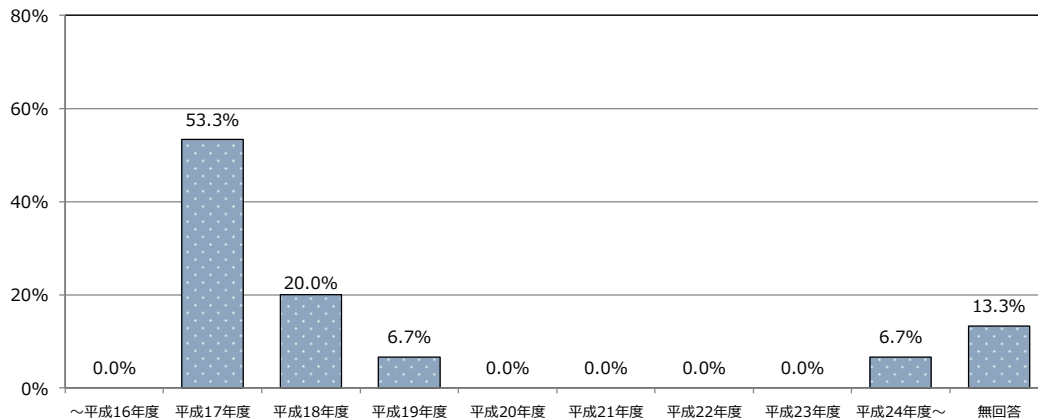


※注) 「～平成16年度」のn=2は平成15年度、平成16年度

※注) 「平成24年度～」のn=1は平成31(令和元)年度

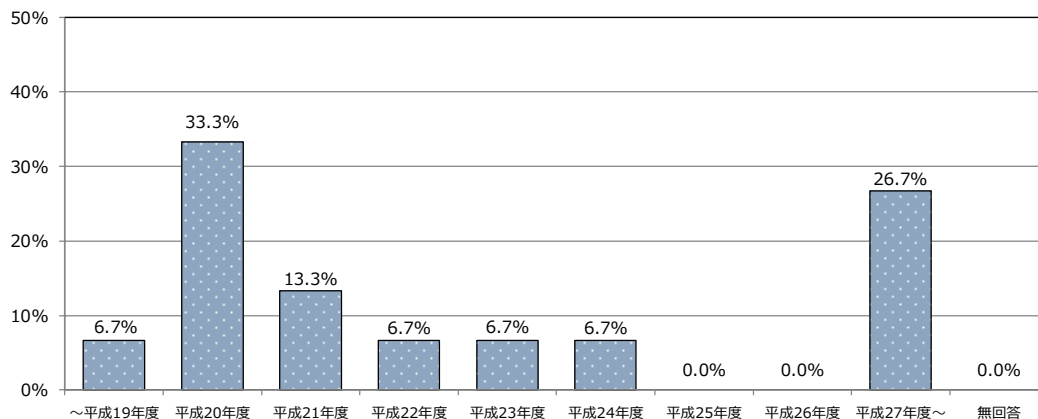
令和元年度以前に地域ぐるみ事業を申請していた都道府県数は15である。開始した年度は「平成17年度(53.3%)」が最も高く、終了した年度は「平成20年度(33.3%)」が最も高くなっている。

図表 2-1-7 過去に地域ぐるみ事業を申請していた都道府県における開始年度 (SA)



※注) 「平成24年度～」のn=1は「平成25年度」

図表 2-1-8 過去に地域ぐるみ事業を申請していた都道府県における終了年度 (SA)



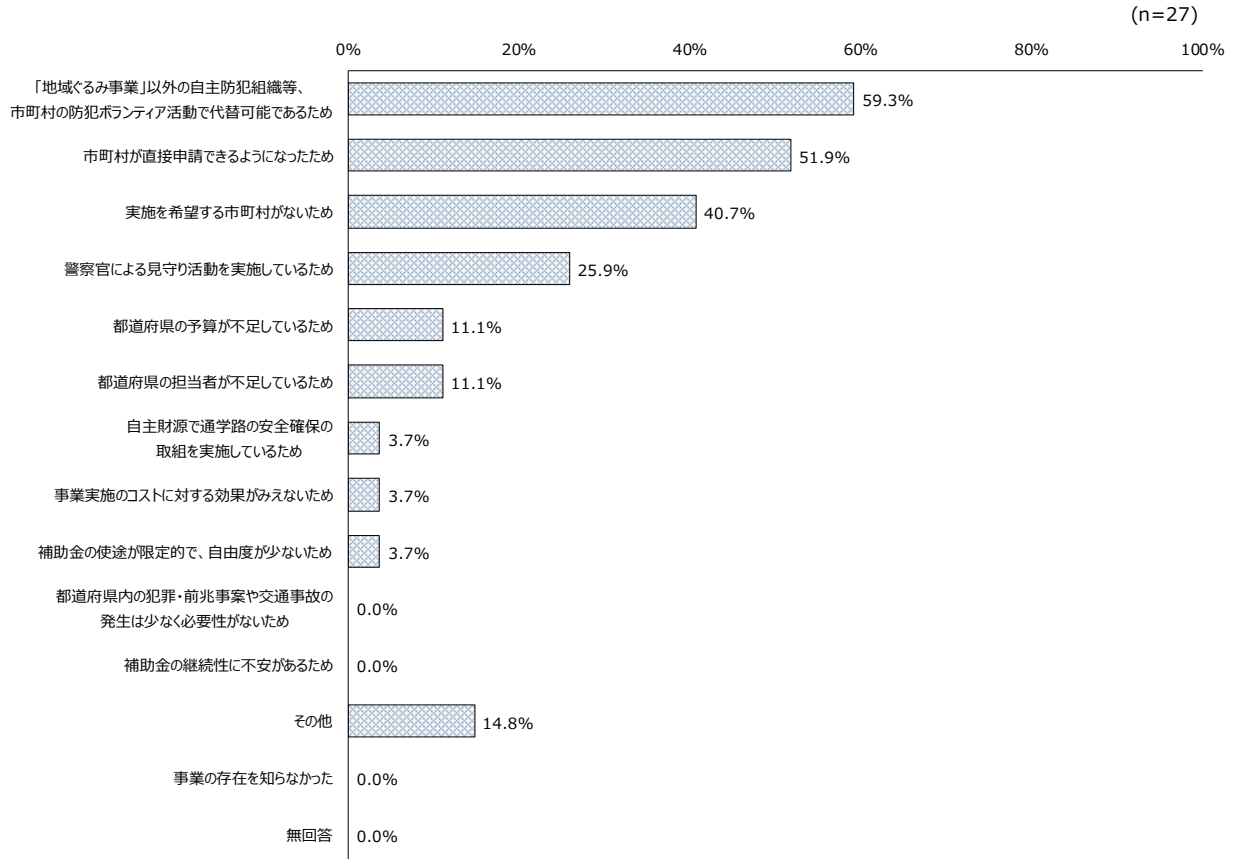
※注) 「～平成19年度」のn=1は平成19年度

※注) 「平成27年度～」のn=4は平成27年度(n=2)、平成28年度(n=1)、平成29年度(n=1)

3) 地域ぐるみ事業を申請していない理由

地域ぐるみ事業を申請していない理由として、「地域ぐるみ事業以外のボランティア活動で代替可能 (59.3%)」が最も高く、次いで「市町村が直接申請できるようになった (51.9%)」、「実施を希望する市町村がない (40.7%)」となっている。

図表 2-1-9 地域ぐるみ事業を申請していない理由 (MA)

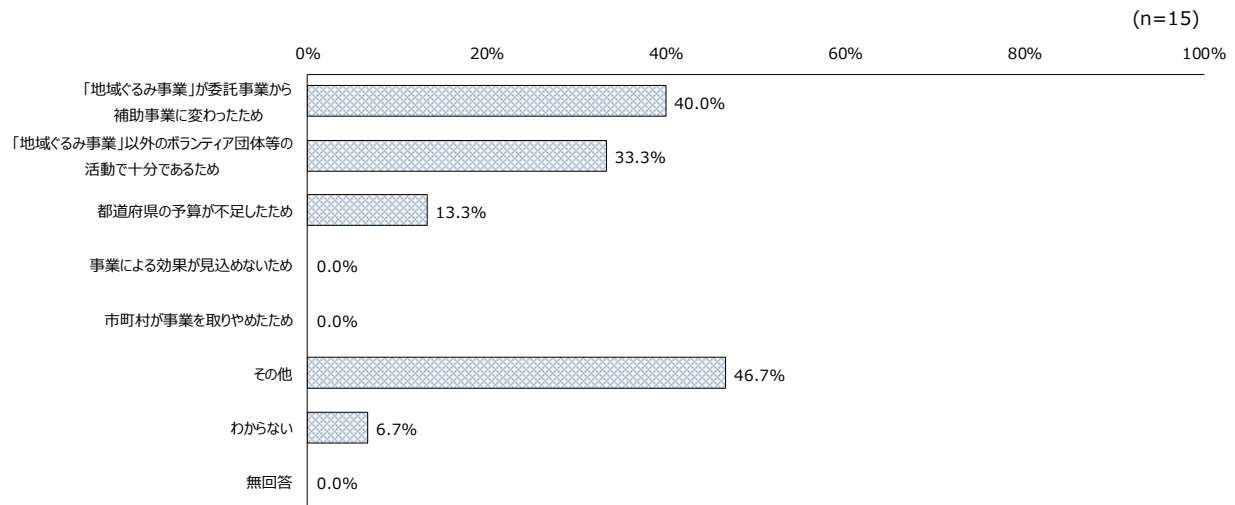


図表 2-1-10 地域ぐるみ事業を申請していない理由の「その他」の内容

- 各自治体独自で活動しているため。
- 各市町村が独自でスクールガードの人材を確保しているため。
- 市町村が主体となって実施すべき事業であると考えているため。
- 「地域と学校」の事業において間接補助を行っているため。
- 別の委託事業（学校安全総合支援事業）で扱っているため。

令和元年度以前に地域ぐるみ事業を申請していた都道府県が申請をやめた理由としては、「委託事業から補助事業に変わった」の割合が40.0%と最も高く、次いで「地域ぐるみ事業以外のボランティア団体の活動で十分(33.3%)」となっている。

図表 2-1-1-1 地域ぐるみ事業の申請をやめた理由 (MA)



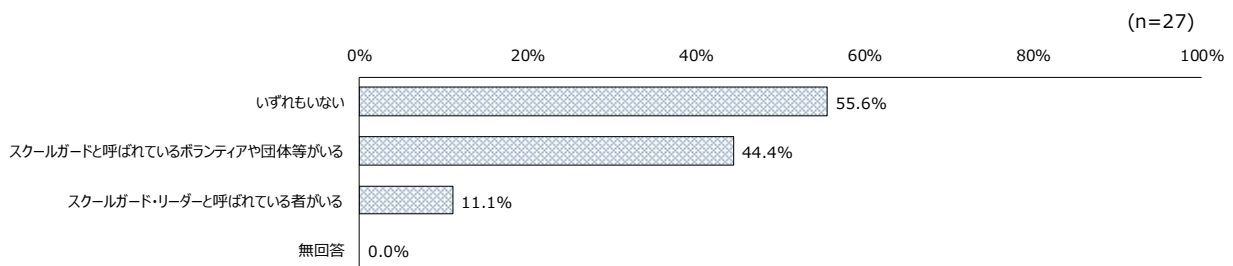
図表 2-1-1-2 地域ぐるみ事業の申請をやめた理由の「その他」の内容

- それまでの取組で一定の成果が挙げられたため。
- 実施市町村では、安全見守りの体制整備やノウハウ等が蓄積され一定の成果が上がったため。また、安全ボランティアや各種団体による登下校安全見守りの充実が図れてきたため。
- 過去に本県各地域において本事業の取組を経験し、地域の実情に応じた体制が整備されたため。
- 事業の活用を希望する市町村がほとんどなく、警察の業務内容がスクールガード・リーダーの活動内容と重なることや、県の事業精選もあり、事業を中止している。
- 学校安全総合支援事業で扱うこととしたため。
- 県による別事業へ移行したため。
- 市町村が主体となって実施するべき事業であると判断したため。

4) スクールガード・リーダー及びスクールガードと呼ばれる者の有無

地域ぐるみ事業以外で、スクールガード・リーダー及びスクールガードと呼ばれる者やボランティア団体の有無についてみると、「スクールガード・リーダー」と呼ばれる人物がいる割合は11.1% (n=3)、「スクールガード」と呼ばれるボランティア等がいる割合は44.4% (n=12)であった。

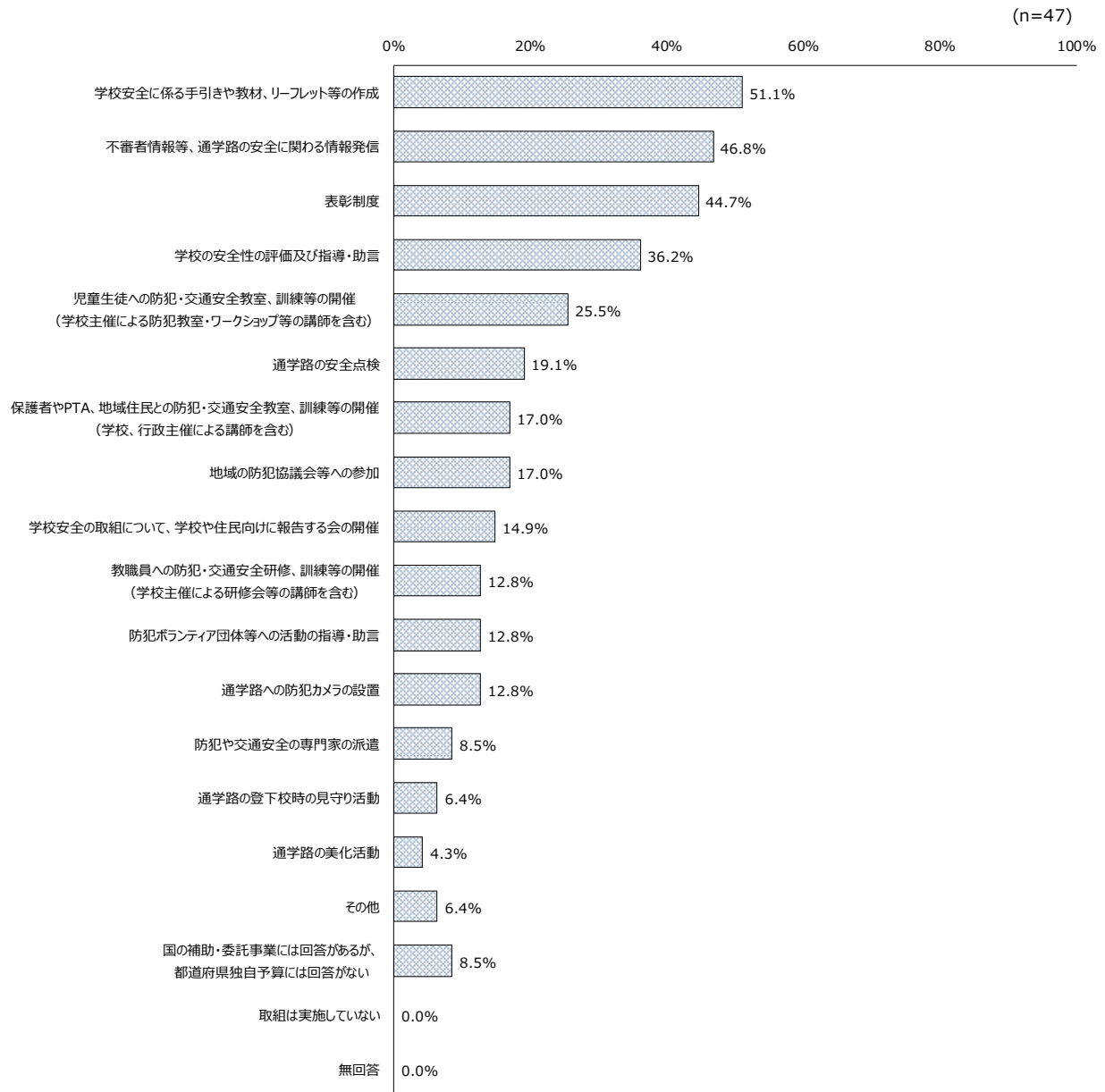
図表 2-1-1-3 地域ぐるみ事業以外でスクールガード・リーダー及びスクールガードと呼ばれる者やボランティア団体の有無 (MA)



5) 地域ぐるみ事業以外に実施している学校安全に係る取組

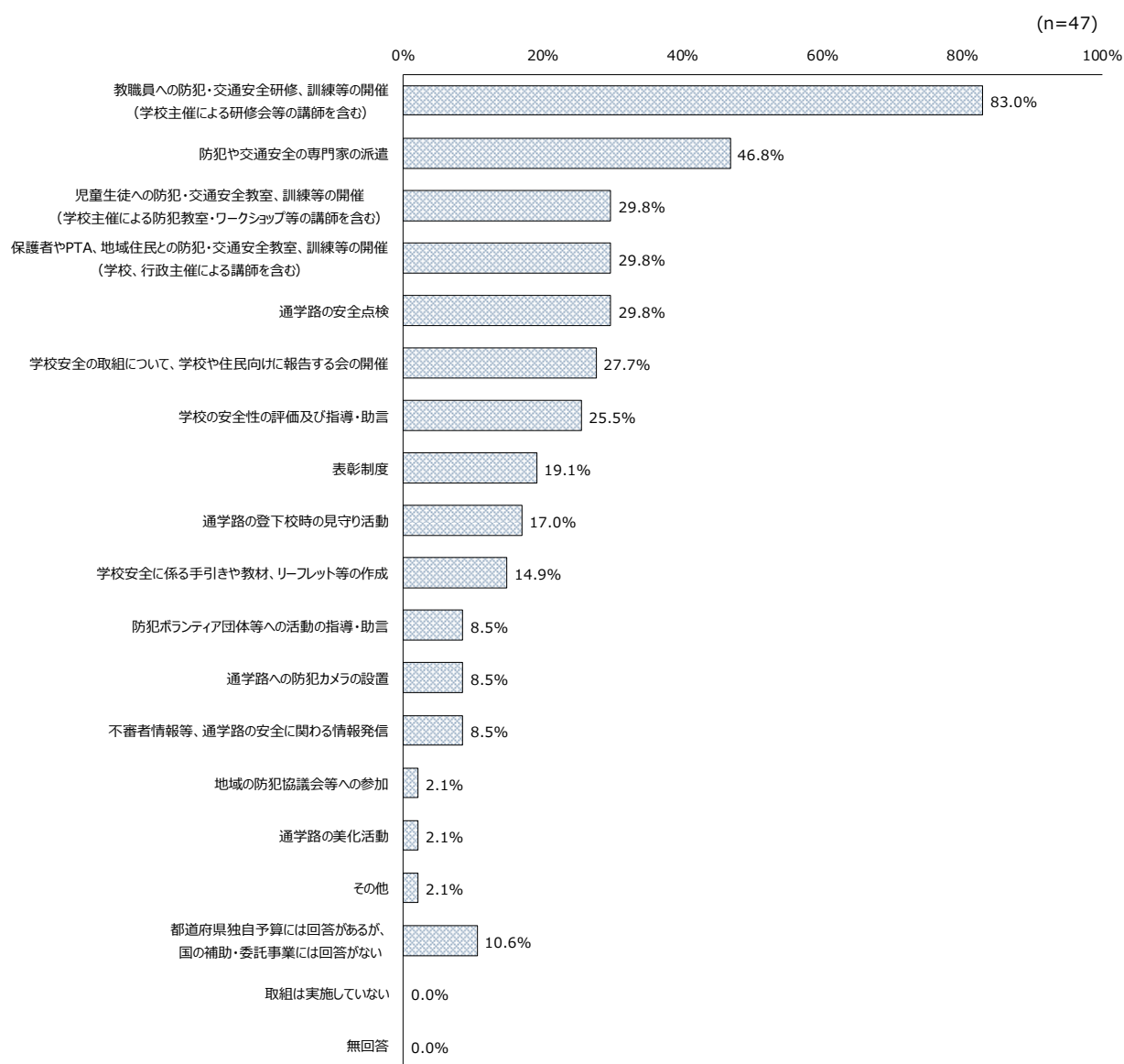
地域ぐるみ事業以外に実施している学校安全に係る取組についてみると、都道府県予算のみで実施する取組としては「学校安全に係る手引きや教材、リーフレット等の作成」の割合が51.1%と最も高く、次いで「不審者情報等、通学路の安全に関わる情報発信（46.8%）」、「表彰制度（44.7%）」となった。

図表 2-1-14 地域ぐるみ事業以外の学校安全に係る取組（都道府県独自予算）(MA)



一方、国の補助事業や委託事業を活用した取組としては、「教職員への研修、訓練等の開催」の割合が83.0%と最も高く、次いで「防犯や交通安全の専門家の派遣（46.8%）」となった。

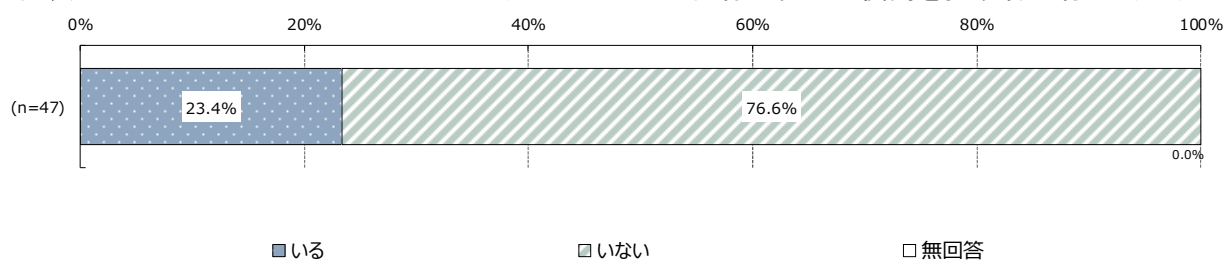
図表 2-1-15 地域ぐるみ事業以外の学校安全に係る取組（国の補助・委託事業を活用）
（MA）



6) スクールガード・リーダー以外で同様の目的・役割を担う人物の有無

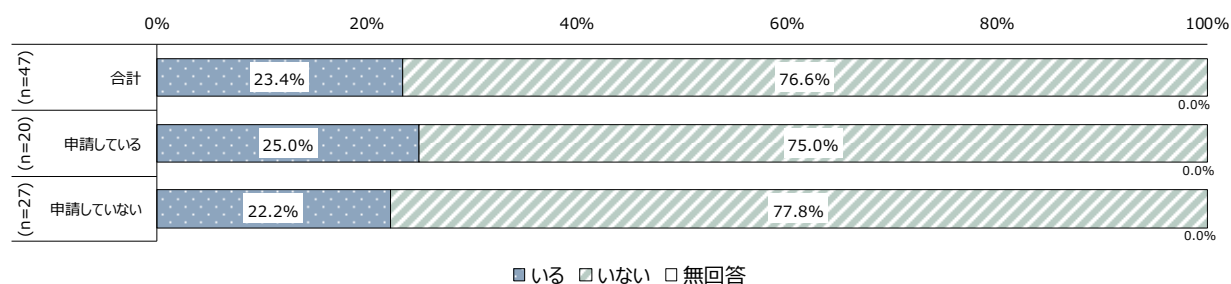
スクールガード・リーダー以外で同様の目的・役割を担う者の存在については、「いない」の割合が76.6%となっており、「いる」は23.4%にとどまった。

図表 2-1-16 スクールガード・リーダー以外で同様の目的・役割を担う者の有無 (SA)



なお、スクールガード・リーダー以外にスクールガード・リーダーと同等の役割を有する人物の有無は、地域ぐるみ事業の申請状況によらないことがうかがえる。

図表 2-1-17 地域ぐるみ事業の申請有無別に見たスクールガード・リーダー以外で同様の目的・役割を担う者の有無 (SA)

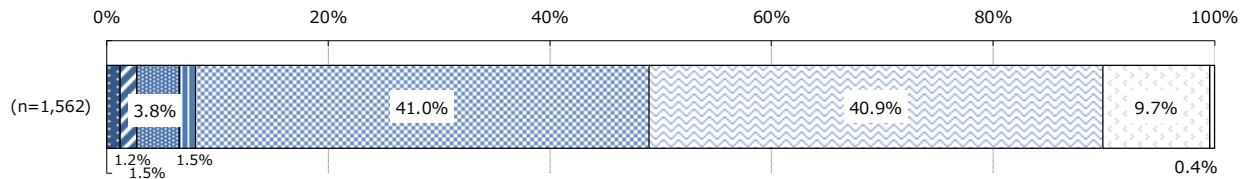


④ 市町村を対象としたアンケート調査結果

1) 地域ぐるみ事業の申請状況

回答市町村の区分については以下のとおり。

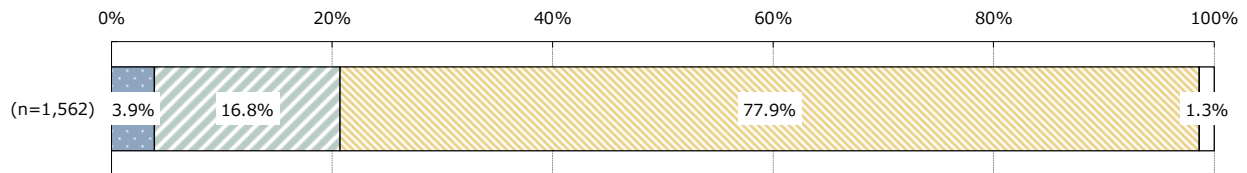
図表-2-1-18 回答市町村区分(SA)



■ 政令指定都市 (人口50万人以上) ■ 特別区 ■ 中核市 ■ 施行時特別市 ■ その他の市 □ 町 □ 村 □ 無回答

令和2年度に地域ぐるみ事業を実施している市町村は 20.7% (324 市町村) であり、「直接実施している」市町村は 3.9%にとどまった。

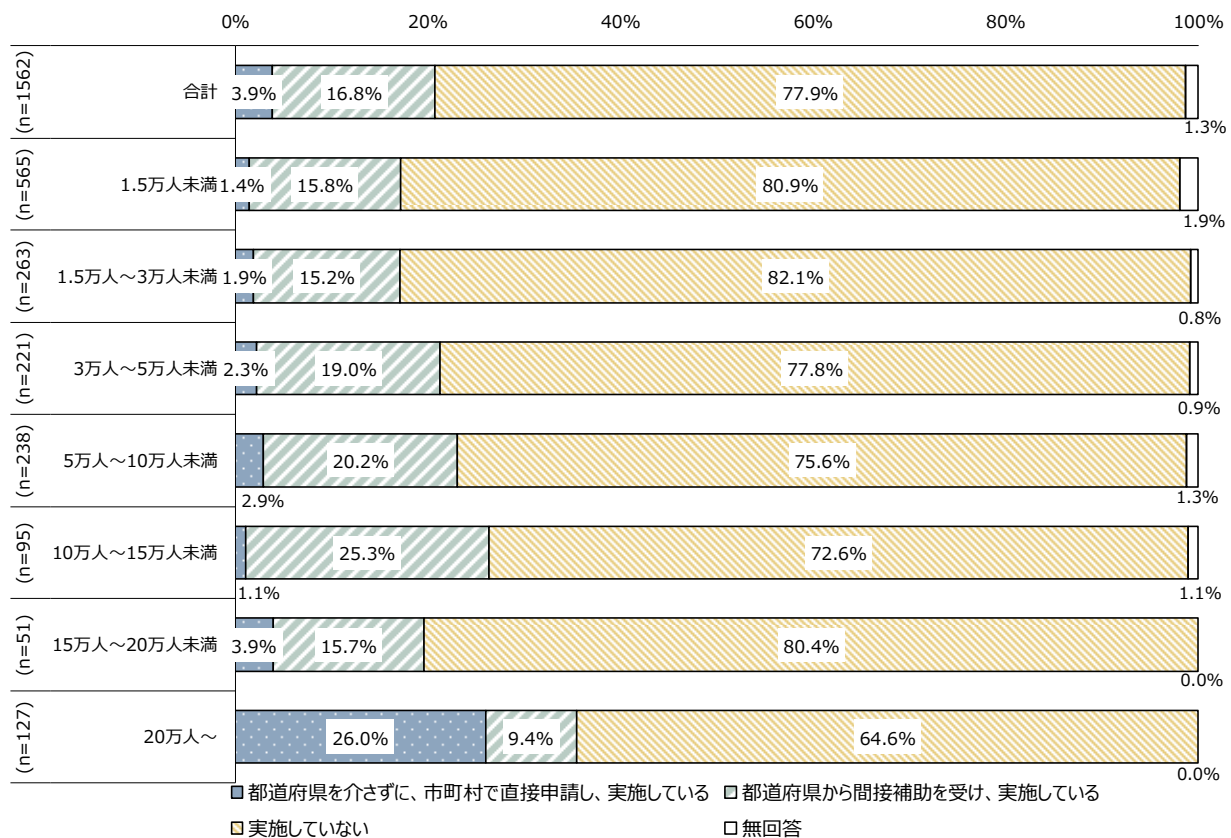
図表 2-1-19 令和2年度の地域ぐるみ事業の実施状況(SA)



■ 都道府県を介さずに、市町村で直接申請し、実施している □ 都道府県から間接補助を受け、実施している
■ 実施していない □ 無回答

人口規模別に地域ぐるみ事業の実施状況を見ると、「直接実施している」割合が最も高いのは「20万人～」であり、「実施していない」割合が最も高いのは「1.5万人から3万人未満」となった。

図表 2-1-20 人口規模別にみた令和2年度の地域ぐるみ事業の実施状況(SA)

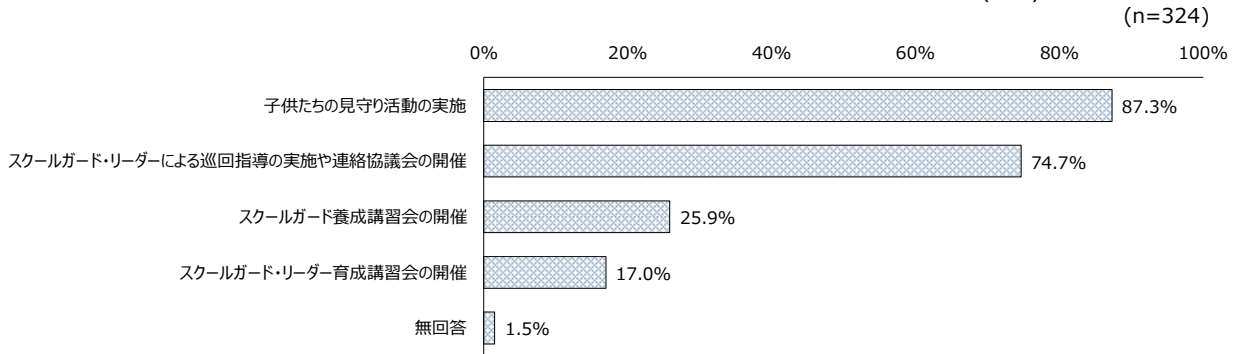


■ 都道府県を介さずに、市町村で直接申請し、実施している □ 都道府県から間接補助を受け、実施している
■ 実施していない □ 無回答

2) 地域ぐるみ事業として実施する取組

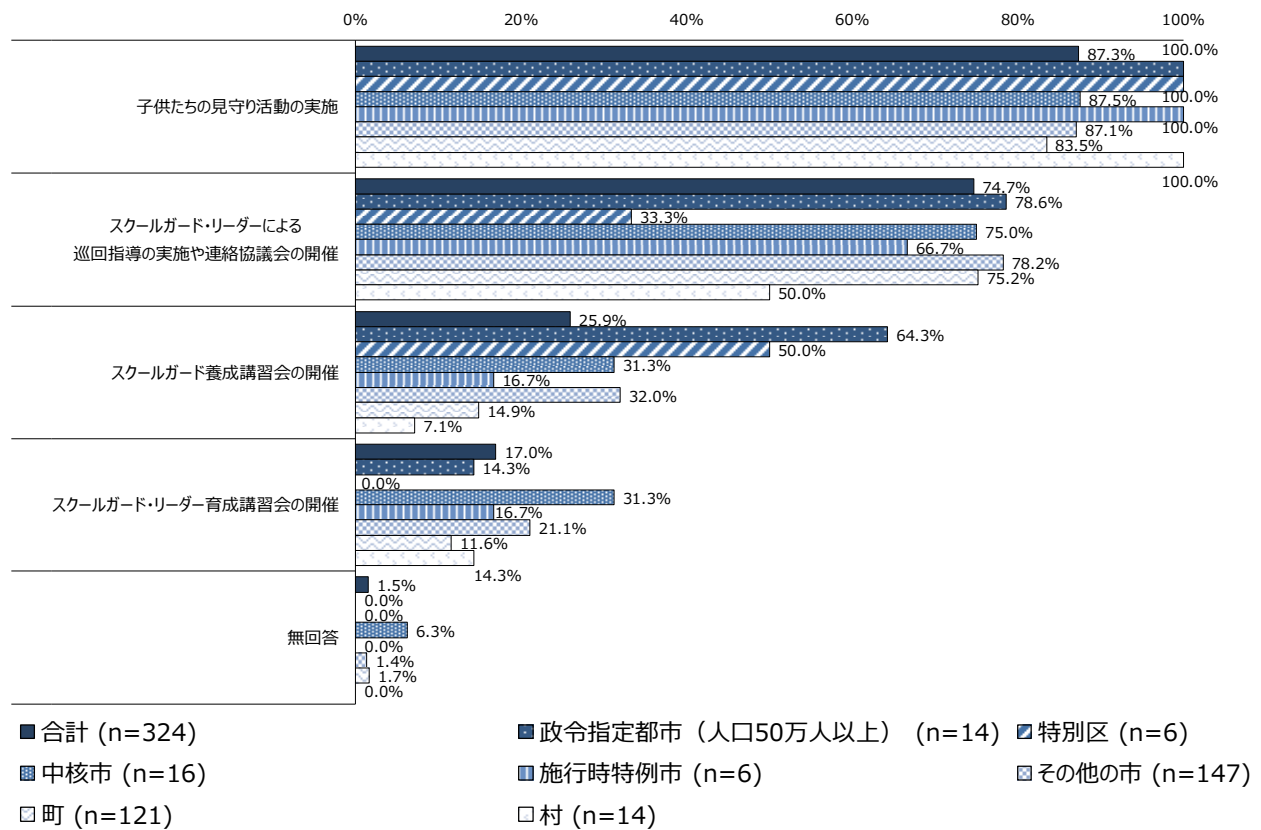
地域ぐるみ事業として実施している取組は、「子供たちの見守り活動の実施」の割合が最も高く87.3%となっている。

図表 2-1-2-1 地域ぐるみ事業として実施している取組(MA)



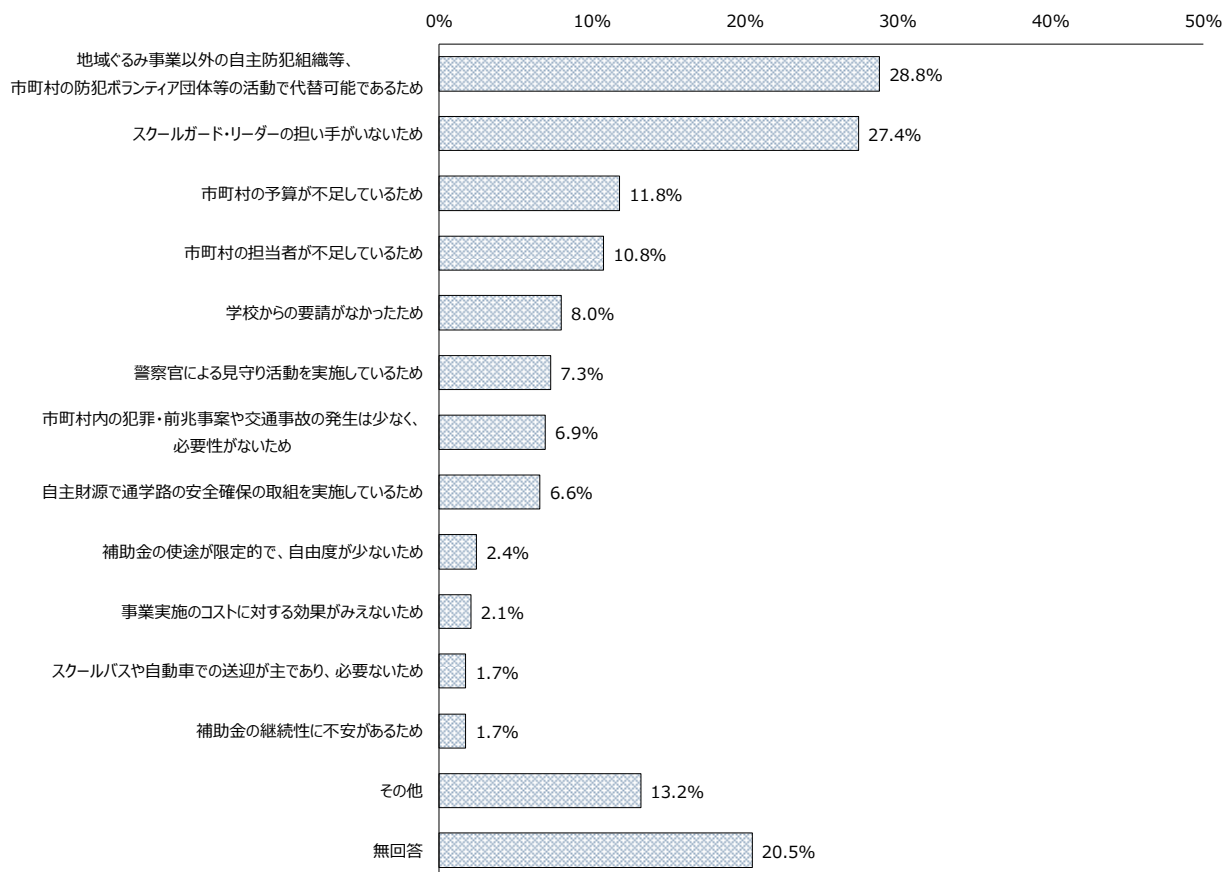
地域ぐるみ事業として実施している取組を市町村区分別にみると、「スクールガード・リーダー育成講習会の開催」は中核市で、「スクールガード養成講習会の開催」は政令指定都市、特別区で他の自治体区分より高い割合となっている。

図表 2-1-2-2 市町村区分別に見た地域ぐるみ事業として実施している取組(MA)



地域ぐるみ事業として実施していない取組がある市町村について、その理由をみると、「地域ぐるみ事業以外の自主防犯組織等、市町村の防犯ボランティア団体等の活動で代替可能であるため」の割合が最も高く 28.8%となった。次いで、「スクールガード・リーダーの担い手がいないため (27.4%)」、「市町村の予算が不足しているため (11.8%)」となった。

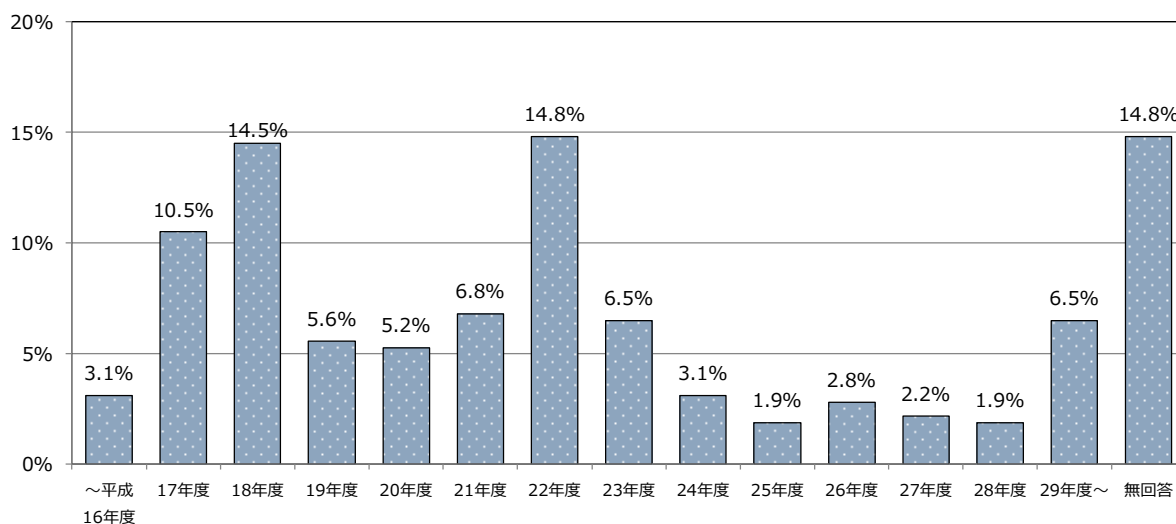
図表 2-1-23 地域ぐるみ事業として実施していない取組がある理由(MA) (n=288)



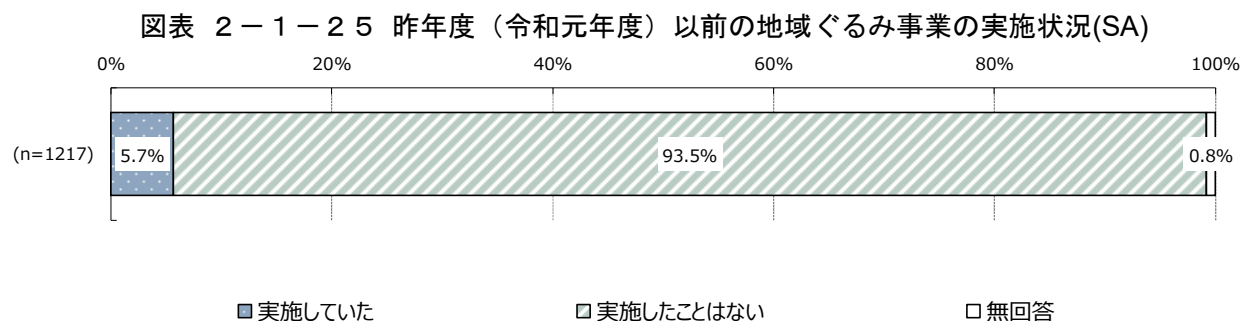
3) 地域ぐるみ事業の開始時期

令和2年度地域ぐるみ事業を実施している市町村について、地域ぐるみ事業を開始した年度をみると、「平成22年度 (14.8%、48市町村)」が最も高く、次いで、「平成18年度 (14.5%、47市町村)」、「平成17年度 (10.5%、34市町村)」となっている。

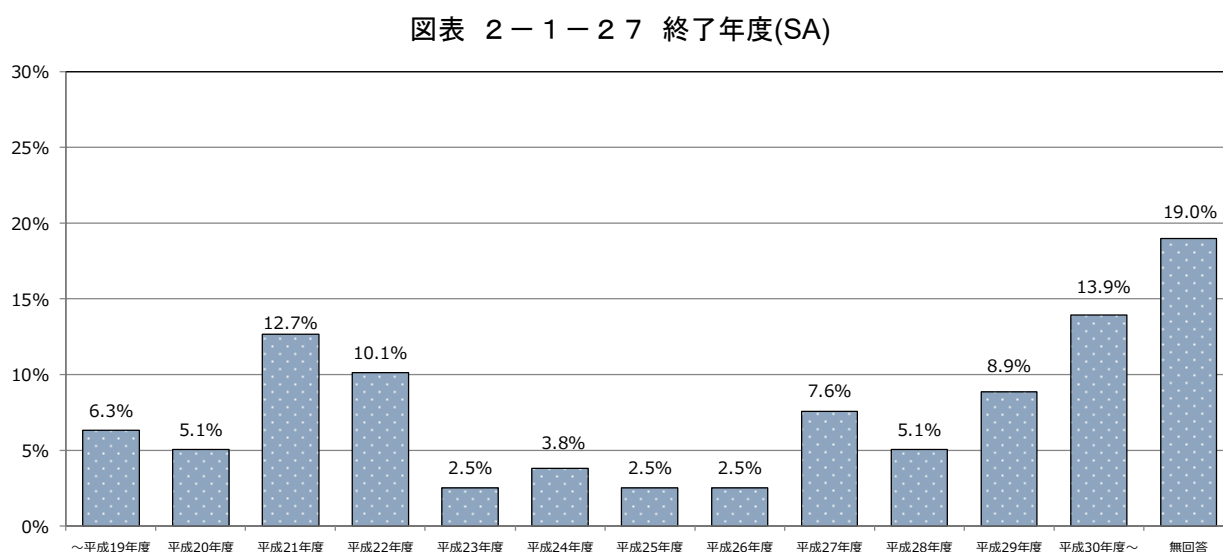
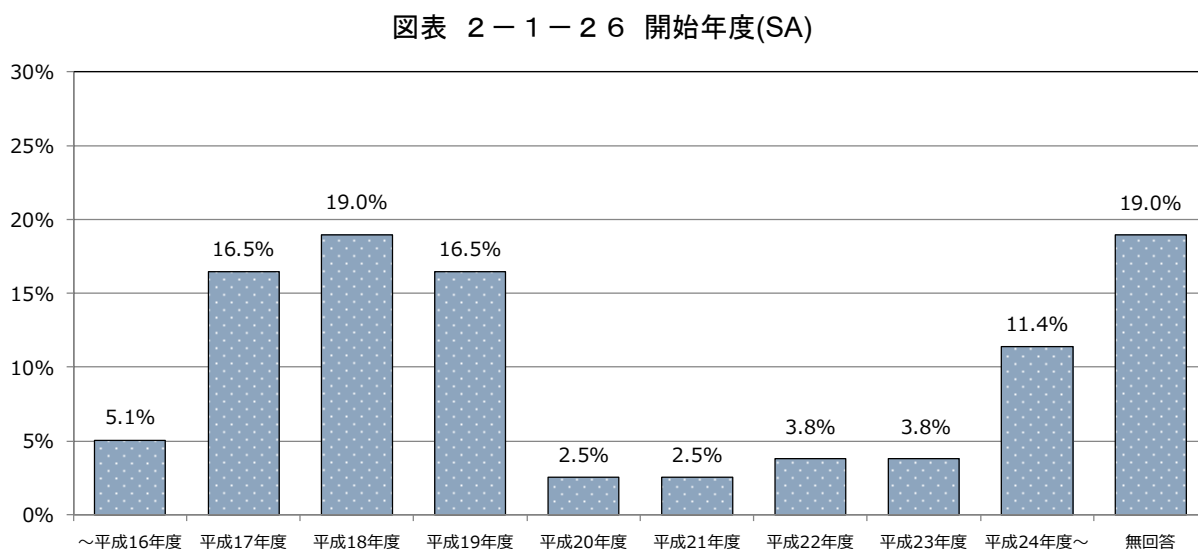
図表 2-1-24 地域ぐるみ事業の開始年度(SA)



令和2年度に地域ぐるみ事業を実施していない市町村について、過去の地域ぐるみ事業の実施状況をみると、「実施していた」は5.7%（69市町村）に留まっている。



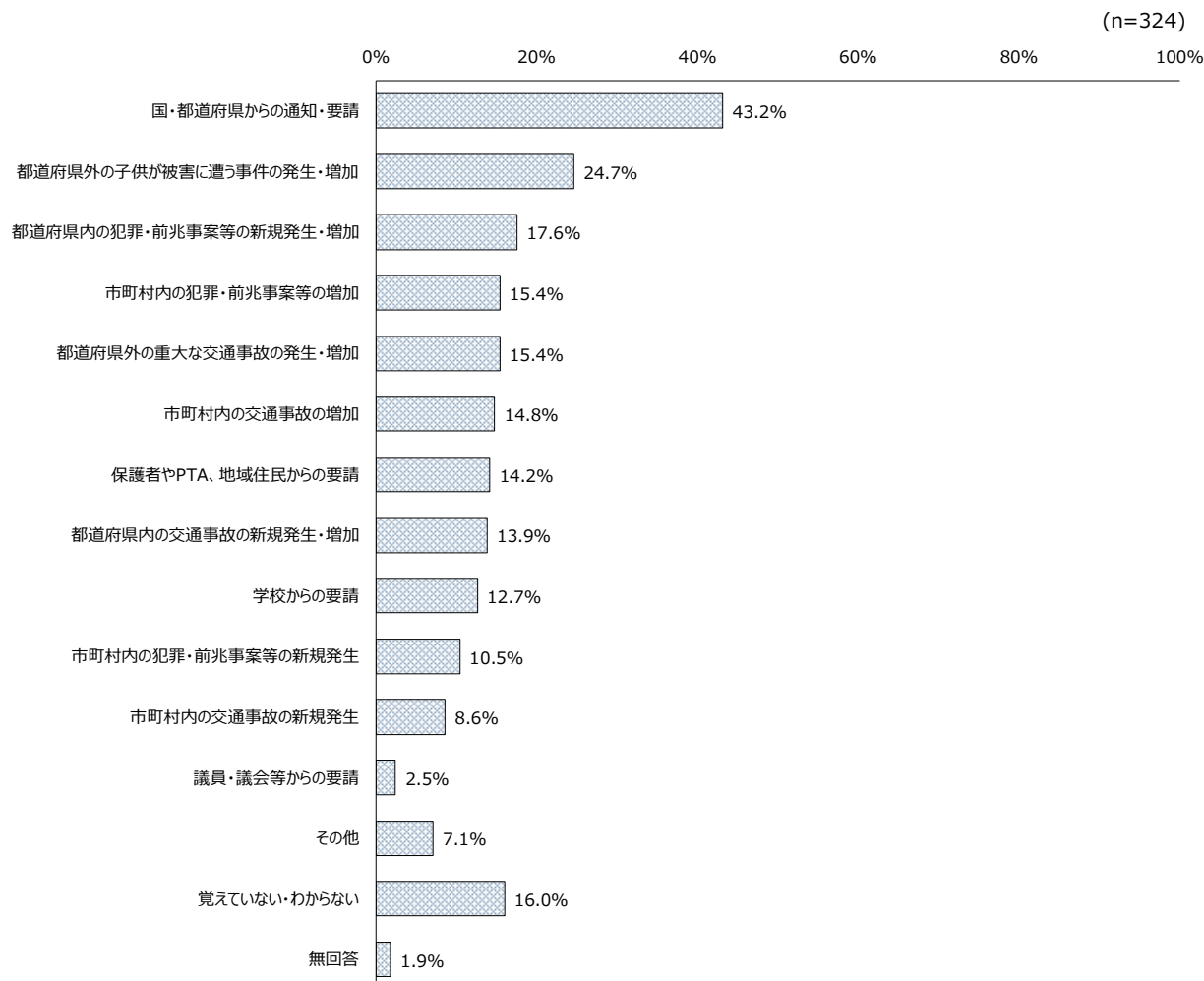
令和元年度以前に地域ぐるみ事業を実施していた市町村の地域ぐるみ事業の開始年度は「平成18年度」の割合が19.0%と最も高く、終了した年度は「平成30年度～」の割合が13.9%と最も高い。



4) 地域ぐるみ事業を開始したきっかけと継続理由

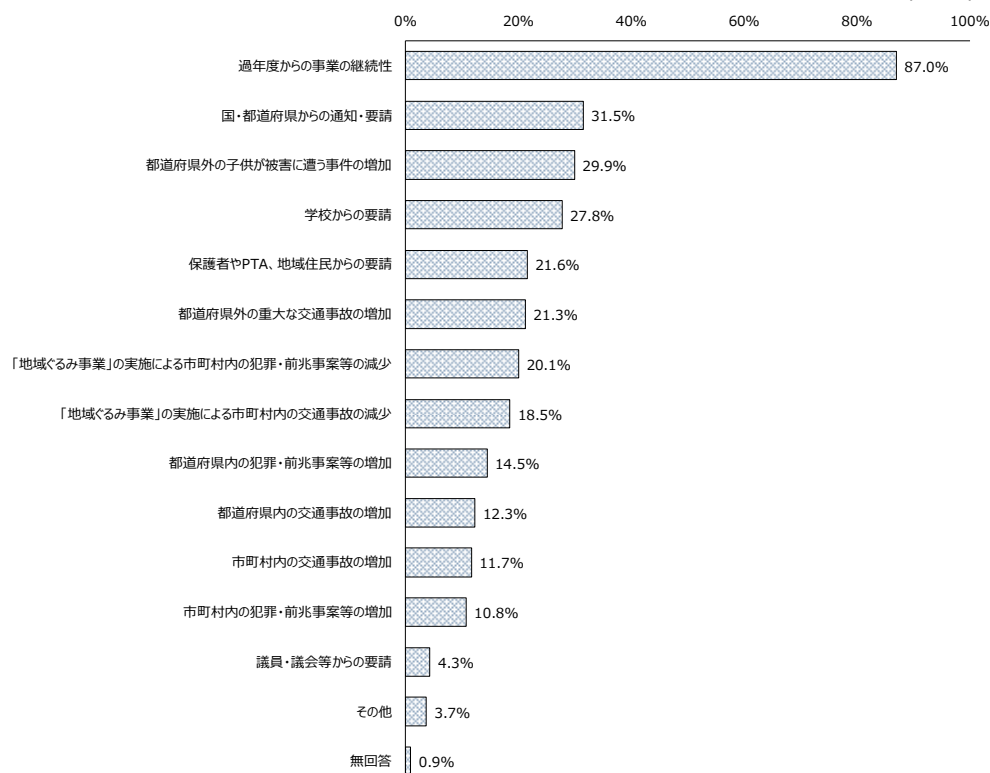
地域ぐるみ事業を開始したきっかけとしては、「国・都道府県からの通知・要請」の割合が43.2%と最も高く、次いで「都道府県外の子供が被害に遭う事件の発生・増加（24.7%）」、「都道府県内の犯罪・前兆事案の新規発生・増加（17.6%）」となっている。

図表 2-1-28 地域ぐるみ事業を開始したきっかけ(MA)



なお、令和2年度も地域ぐるみ事業を継続して実施する理由としては「過年度からの事業の継続性」の割合が87.0%と最も高くなっている。

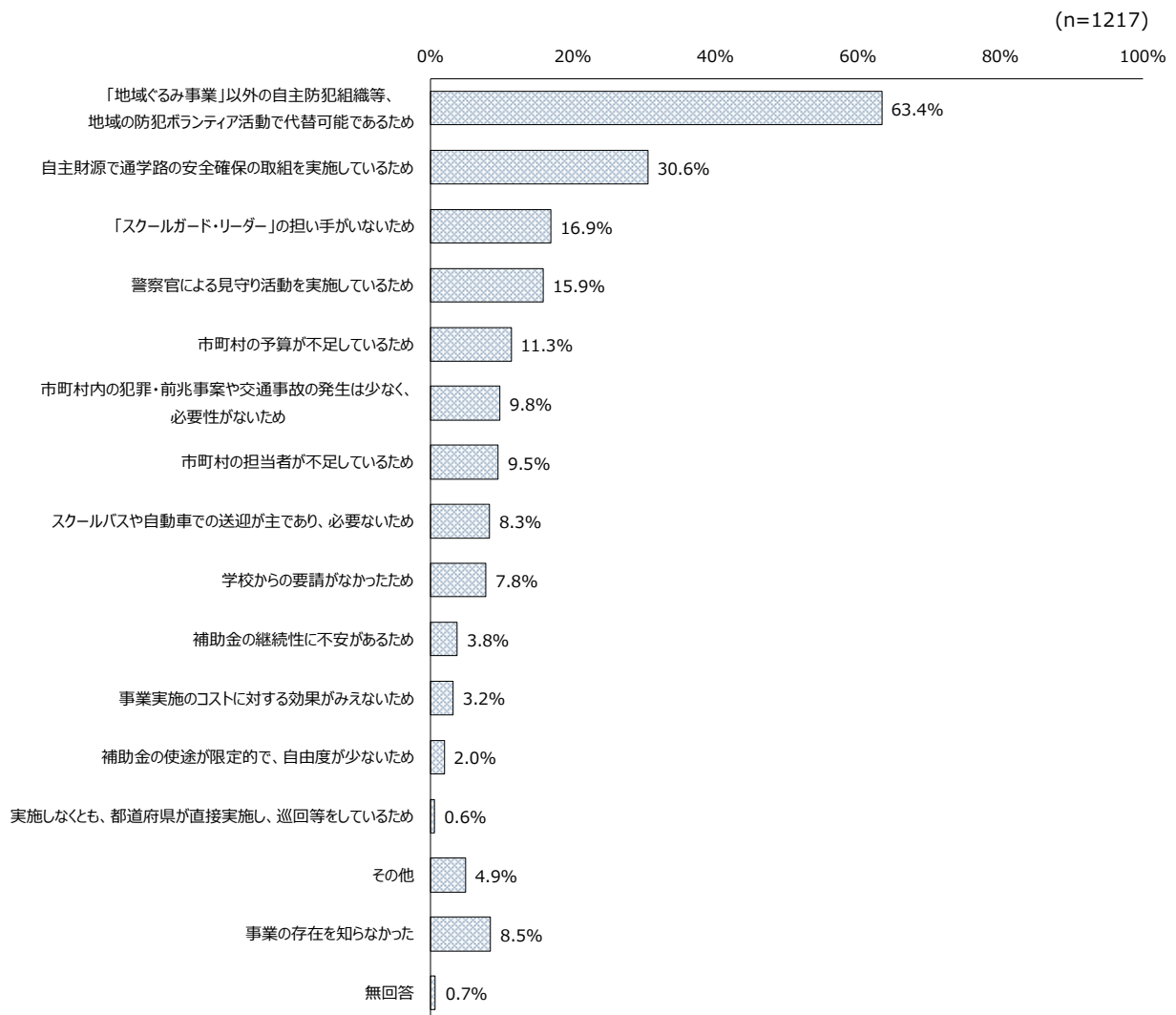
図表 2-1-29 地域ぐるみ事業を実施する理由(MA)
(n=324)



5) 地域ぐるみ事業を実施していない理由

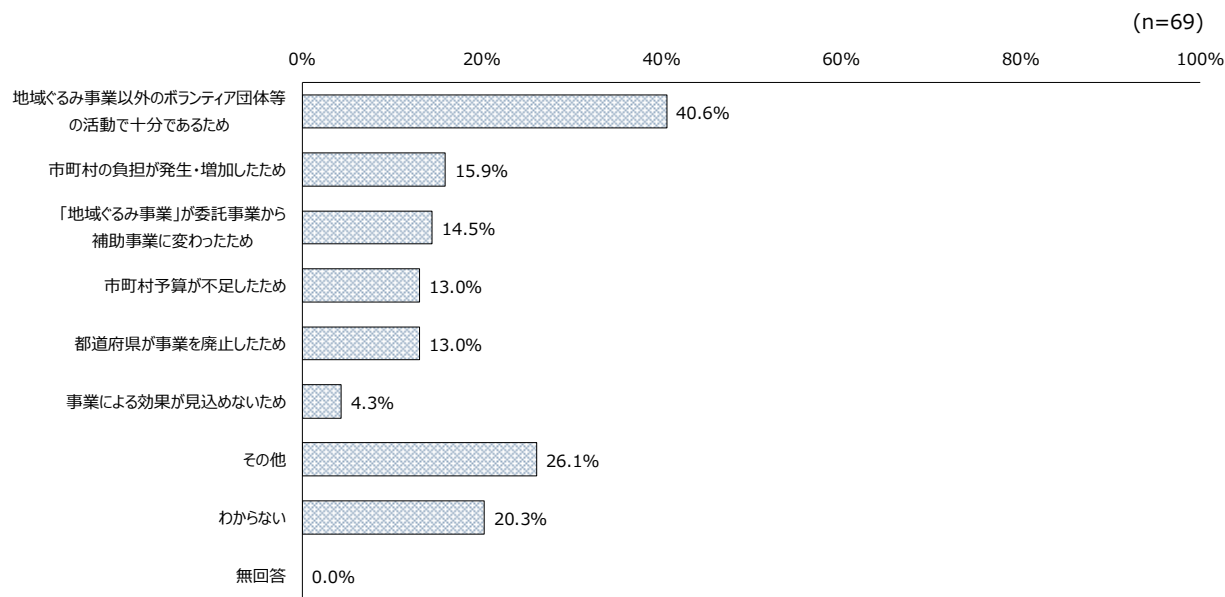
地域ぐるみ事業を実施していない理由は、「自主防犯組織等、地域の防犯ボランティア活動で代替可能であるため」の割合が最も高く 63.4%となっている。

図表 2-1-30 地域ぐるみ事業を実施していない理由(MA)



令和元年度以前に地域ぐるみ事業を実施していた 69 市町村について、実施をやめた理由をみると「地域ぐるみ事業以外のボランティア団体等の活動で十分であるため」の割合が最も高く 40.6%となっている。次いで、「市町村の負担が発生・増加したため (15.9%)」、「「地域ぐるみ事業」が委託事業から補助事業に変わったため (14.5%)」となっている。

図表 2-1-31 地域ぐるみ事業の申請をやめた理由(MA)



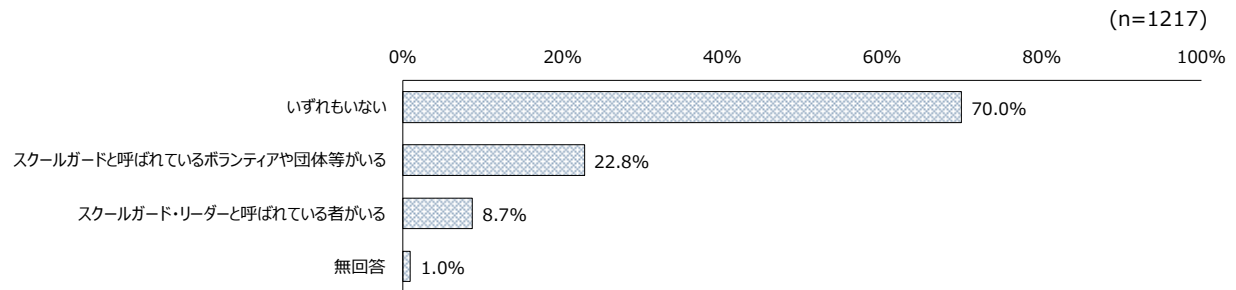
地域ぐるみ事業の申請をやめた理由の「その他」については、人手不足や必要性がなくなった等の理由が挙げられた。

図表 2-1-32 地域ぐるみ事業の申請をやめた理由の「その他」の内容

<p>【人材不足】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 担い手が見つからなくなったため。 ● 後継者の人的確保が困難となったため。
<p>【他の事業で代替可能・重複】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● スクールガード・リーダーによる講習会や通学路の点検等について、学校支援本部の事業として行う予定のため。 ● 警視庁が実施するスクール・サポーター事業と重複するため。 ● 青少年支援センター補導員による巡回パトロールを実施しているため。
<p>【効果検証中】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 平成 30 年度実施事業で必要な物品を整備したため、その効果を見極めている。
<p>【必要性消滅】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 事業を実施した 4 年間でスクールガード・リーダーが全校を巡り、各校の「子どもの安全見守り隊」に助言したり、危険箇所を確認したりすることができたため。 ● 保護者等に対する防犯講習会の講師謝礼に地域ぐるみ事業の補助を受けて実施していたが、当区にて会計年度任用職員として独自に採用している警察官 OB である学校防犯指導員が地域の実情に則した講習を行うことが可能となったため。 ● 地域全体で子供を見守る体制（環境）は、概ね良好な状況であるため。 ● 指定事業終了後に各学校で工夫した取組を進めているため。
<p>【その他】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 学校統合により登下校形態が変化したため。

なお、地域ぐるみ事業を実施していない市町村におけるスクールガード・リーダーまたはスクールガードと呼ばれている人物やボランティア団体の有無についてみると、「いずれもない」が70.0%となっている。

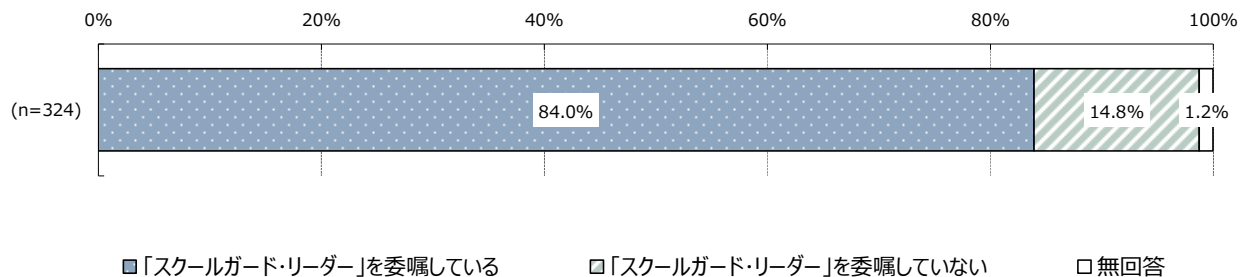
図表 2-1-33 地域ぐるみ事業を実施していない自治体でスクールガード・リーダーまたはスクールガードと呼ばれている者やボランティア団体の有無(MA)



6) スクールガード・リーダーの実態

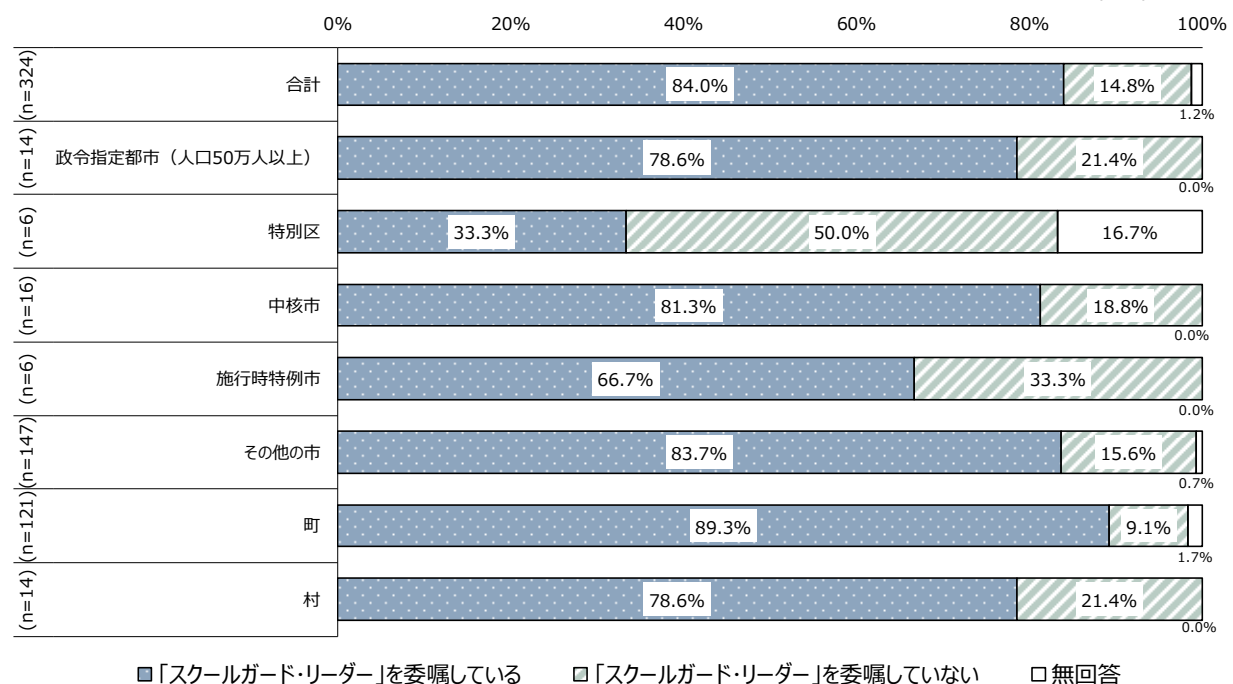
令和2年度に地域ぐるみ事業を実施している市町村のうち、「スクールガード・リーダーを委嘱している」割合は84.0%となっている。

図表 2-1-34 スクールガード・リーダー委嘱の有無(SA)



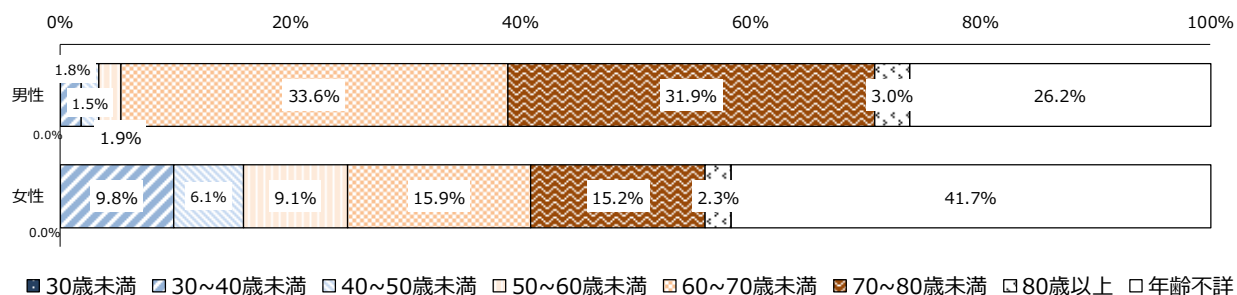
これを市町村区分別にみると、町において、スクールガード・リーダーを委嘱している割合が89.3%と最も高く、次いで「その他の市(83.7%)」、「中核市(81.3%)」となっている。

図表 2-1-35 市町村分別に見たスクールガード・リーダー委嘱の有無(SA)



令和2年度における市町村あたりのスクールガード・リーダーの数は4.5人であり、性別・年齢別にみると、年齢不詳が多いが、男女とも60歳以上で過半を占める。

図表 2-1-36 令和2年度性別・年齢別スクールガード・リーダー数(SA)



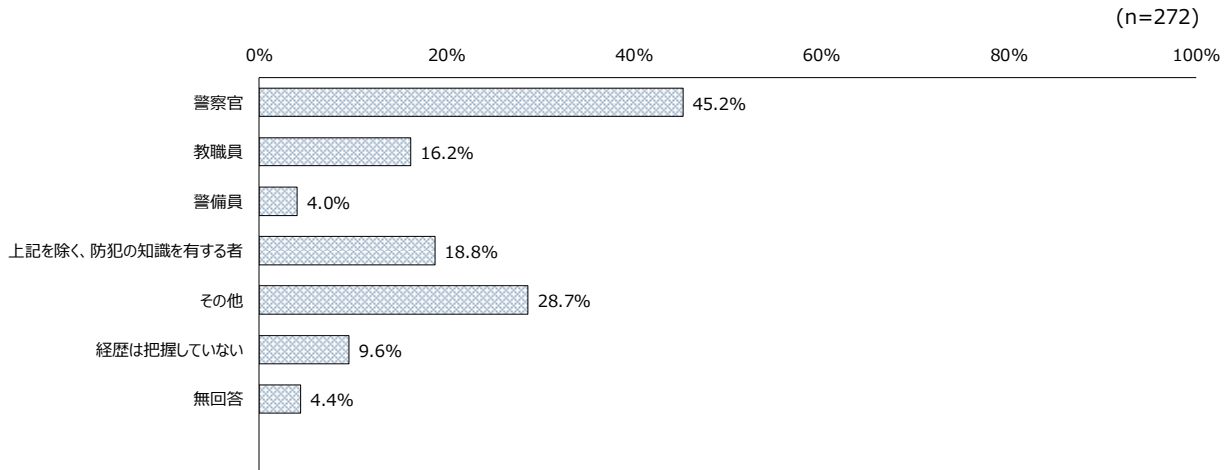
図表 2-1-37 スクールガード・リーダー数等の推移

	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度
活動実施市町村数(市町村)	268	268	268	272
スクールガード・リーダー数(人)	1,241	1,254	1,261	1,216
市町村当たりのスクールガード・リーダー数(人/市町村)	4.6	4.7	4.7	4.5

※注) 令和2年度のスクールガード・リーダー数が約50名減少していることについて、令和元年度まで多くのスクールガード・リーダーが活動していると回答した政令市について、委嘱者数が大幅に減少したためである。

スクールガード・リーダーの主な経歴としては、「警察官」の割合が45.2%と最も高い。

図表 2-1-38 スクールガード・リーダーの主な経歴(MA)



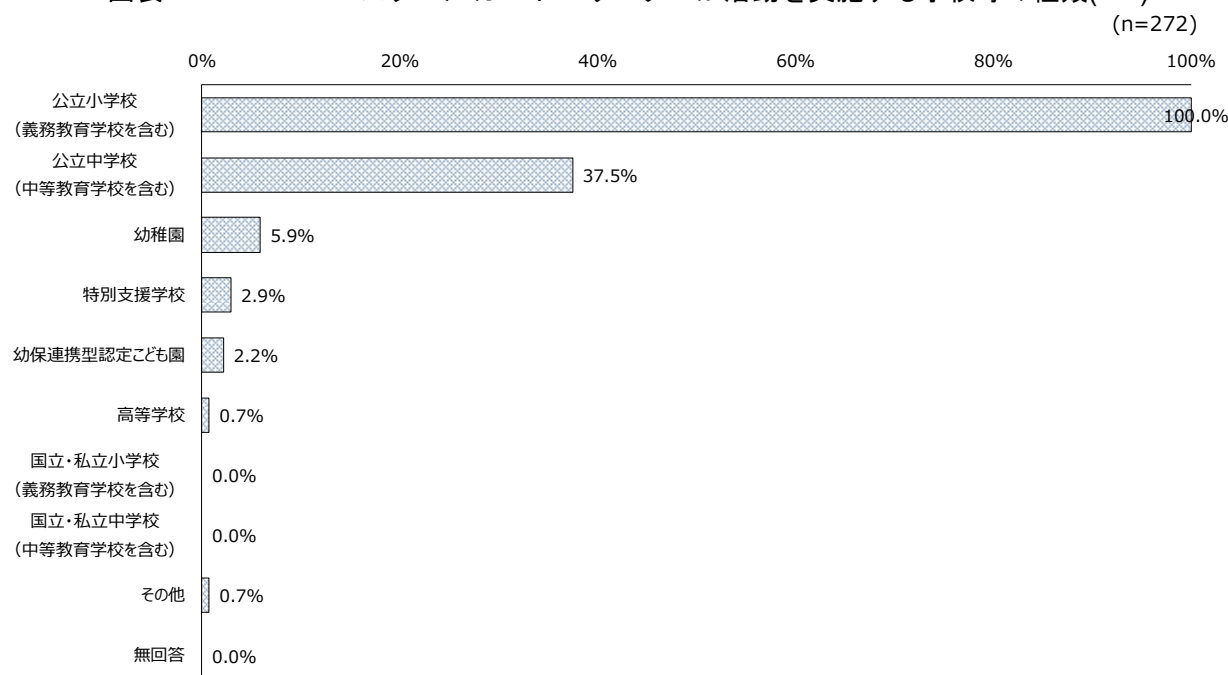
その他の経歴としては、「自治体職員」や「地域の防犯団体構成員」、「スクールガード経験者」、「PTA 役員」などが様々な経歴が挙げられた。

図表 2-1-39 スクールガード・リーダーの主な経歴の「上記を除く、防犯の知識を有する者」および「その他」の内容

- | | |
|--------------------|------------------------|
| ● 自治体職員 | ● PTA 役員 |
| ● 元自衛官 | ● 防犯に関する NPO 法人の関係者 |
| ● 刑務官 | ● 民生委員 |
| ● 元交通指導隊員 | ● 地域の防犯協会の代表や会長を務めている者 |
| ● 消防士 | ● 地域の防犯団体構成員 |
| ● スクールカウンセラー | ● 県の青少年補導員 |
| ● 元学校評議委員 | ● スクールガード経験者 |
| ● 少年指導員会長 | ● 元社会教育委員 |
| ● 元消防職員 | ● 地域交通安全推進員 |
| ● 元市町村職員 | ● 交通指導員、消防団 |
| ● 皇宮護衛官 | ● 地域の事情に詳しい者 |
| ● 区長 | ● 自治会長等 |
| ● 町議員 | ● 見守りボランティア |
| ● 元学校用務員 | ● 僧侶 |
| ● 学校評議員、町会長、PTA 役員 | ● 建設会社社長 |
| ● PTA 関係者 | ● 会社員 |
| ● 保護者 | ● J R 職員 |
| ● 学校評議員 | ● 農家、自営業など |
| ● 少年野球団監督 | ● 刑務所で武道を教えていた者 / 等 |
| ● 民生委員・児童委員 | |
| ● 元自治会長 | |

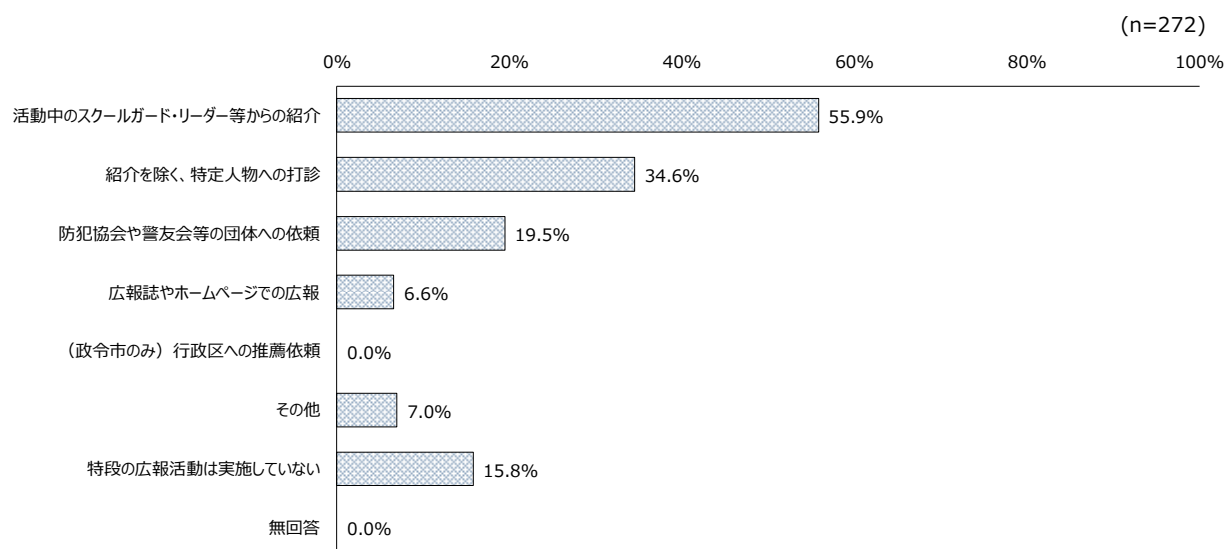
スクールガード・リーダーが活動する学校の種類としては、「公立小学校」が100%、「公立中学校」が37.5%となった。一方で、「国立・私立小学校」、「国立・私立中学校」は0%であった。

図表 2-1-40 スクールガード・リーダーが活動を実施する学校等の種類(MA)



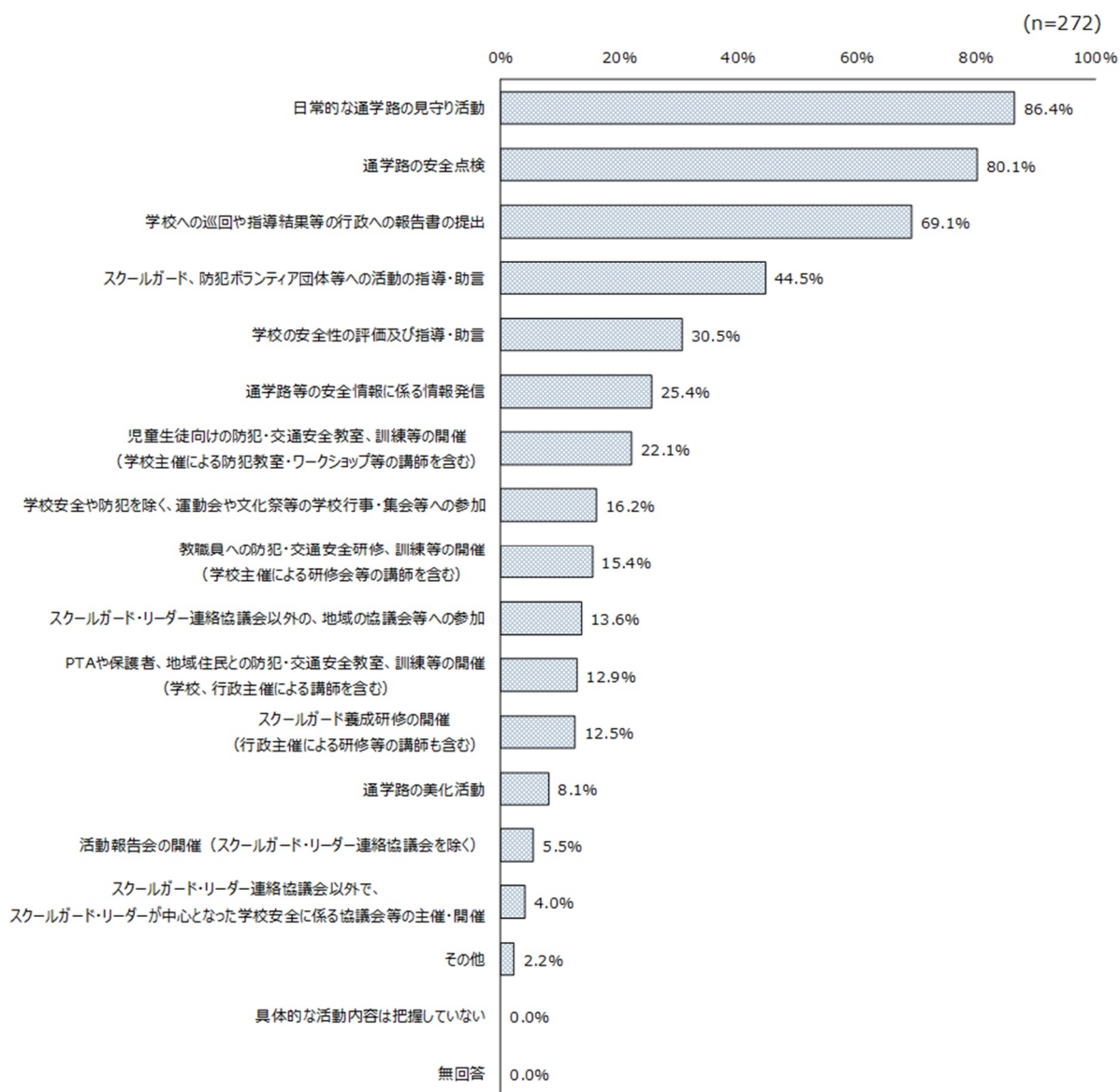
スクールガード・リーダーの募集方法についてみると、「活動中のスクールガード・リーダー等からの紹介」が55.9%と最も多く、次いで「紹介を除く特定人物への打診(34.6%)」となった。

図表 2-1-41 スクールガード・リーダーを募集する手段(MA)



スクールガード・リーダーの活動内容として「日常的な見守り活動」の割合が86.4%と最も高く、次いで「通学路の安全点検(80.1%)」、「学校への巡回や指導結果等の行政への報告書の提出(69.1%)」となっている。

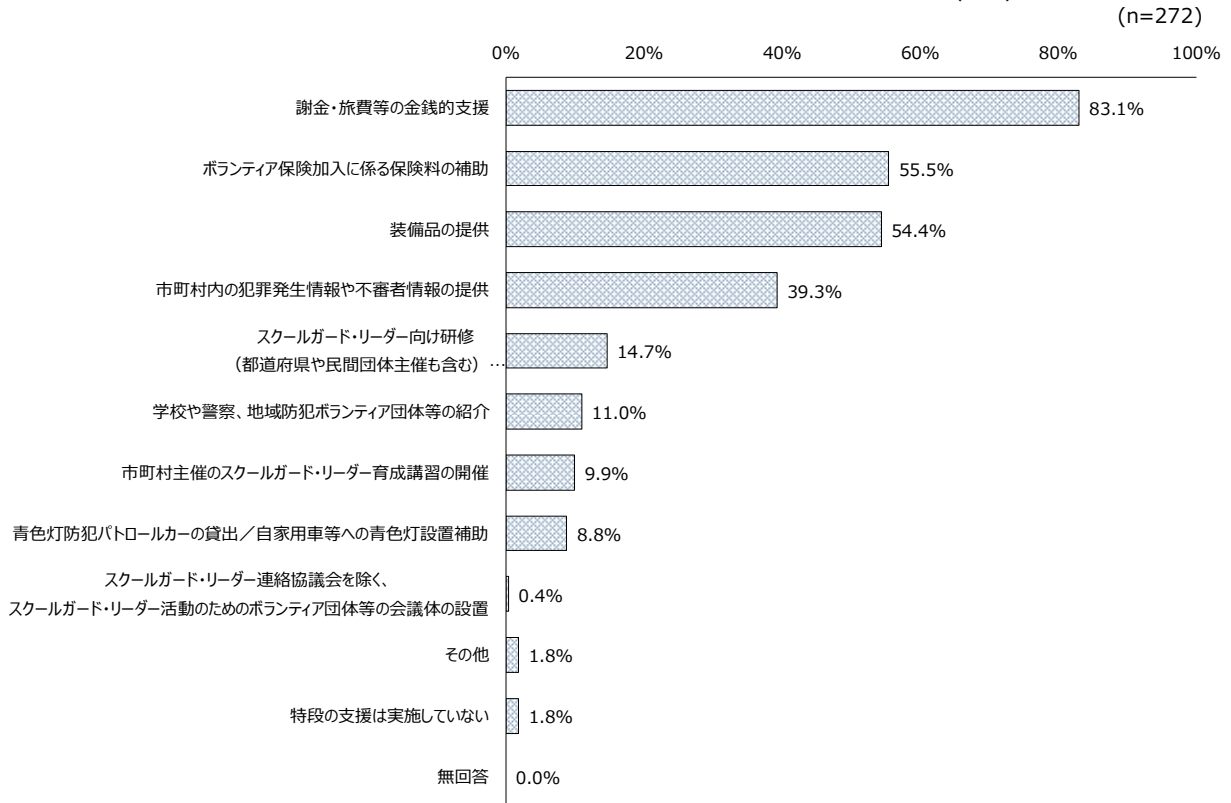
図表 2-1-4 2 令和2年度のスクールガード・リーダーの活動内容(MA)



7) スクールガード・リーダーへの支援と連携する主体

市町村からスクールガード・リーダーへの支援をみると、「謝金・旅費等の金銭的支援」が83.1%と最も多く、次いで「ボランティア保険加入補助(55.5%)」、「装備品の提供(54.4%)」となった。

図表 2-1-43 スクールガード・リーダーへの支援内容(MA)



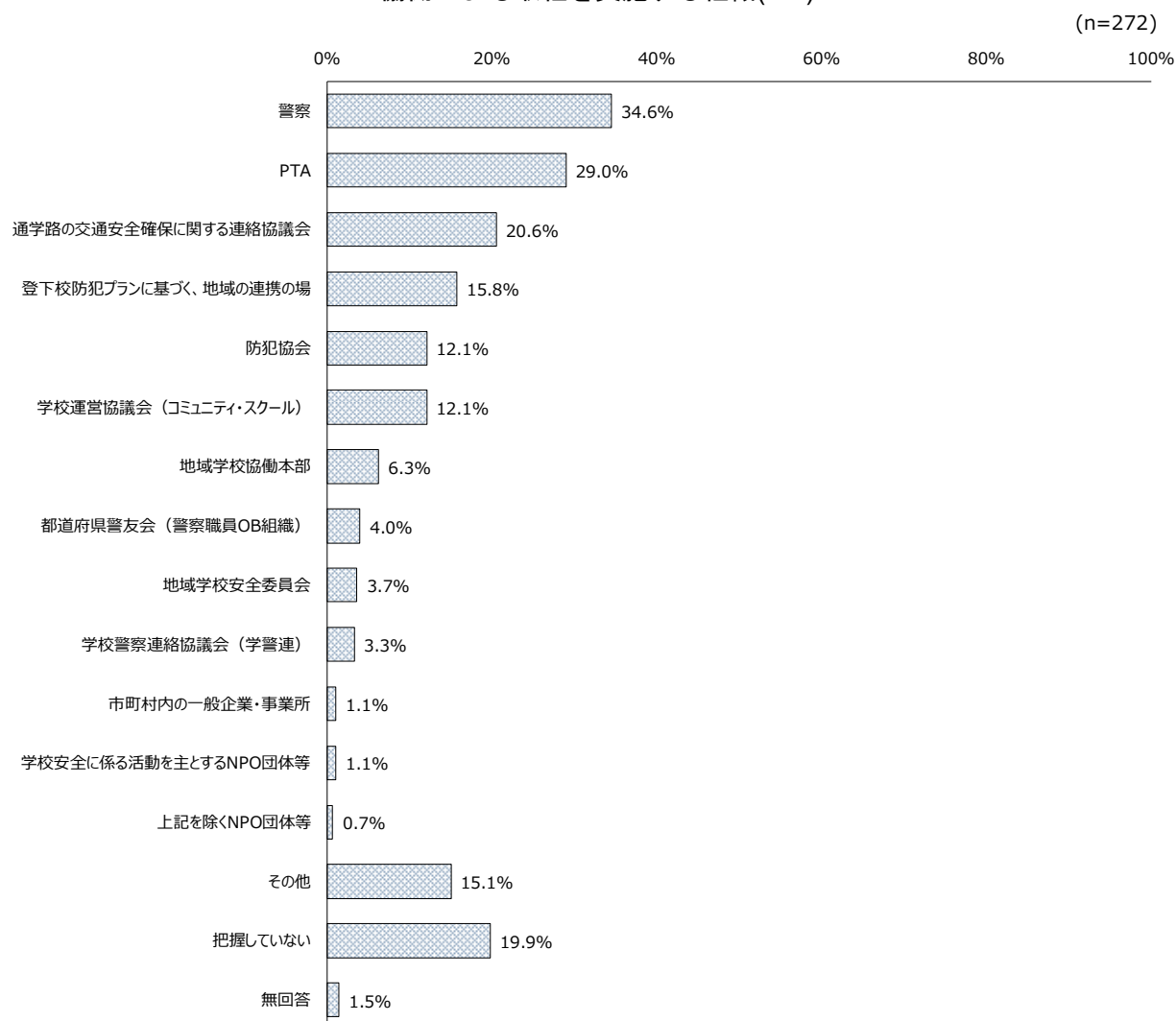
装備品を提供している市町村について、具体的な装備品の内容をみると、反射ベストや帽子、腕章や懐中電灯、防犯ブザーなどが挙げられる。

図表 2-1-44 具体的な装備品の内容

【衣服等】	
● 反射ベスト	● レインスーツ
● 帽子	● 作業服、安全靴、手袋等の消耗品 (内容は年度により異なる)
● 蛍光ジャケット	● 熱中症予防対策用ベスト
● 反射フリース	
【携行品】	
● パトロール用ステッカー	● 図板
● 腕章、タスキ	● 活動記録用ファイル
● 懐中電灯	● 筆記用具
● 電池	● パトロールバッグ
● 名札, 名刺	● 防犯ブザー、防犯用カラーボール等
● 身分証明書	● ホイッスル
● 車に装着するパトロールマグネット	● 熊鈴
● 自動車用マグネットシート	● 地図
● 横断旗	● サージカルマスク
● 誘導棒	
【その他】	
● 青色回転灯	

スクールガード・リーダーと定期的な情報交換や協働による取組を実施する組織としては「警察」の割合が34.6%と最も高く、次いで、「PTA（29.0%）」、「通学路の交通安全確保に関する連絡協議会（20.6%）」となった。

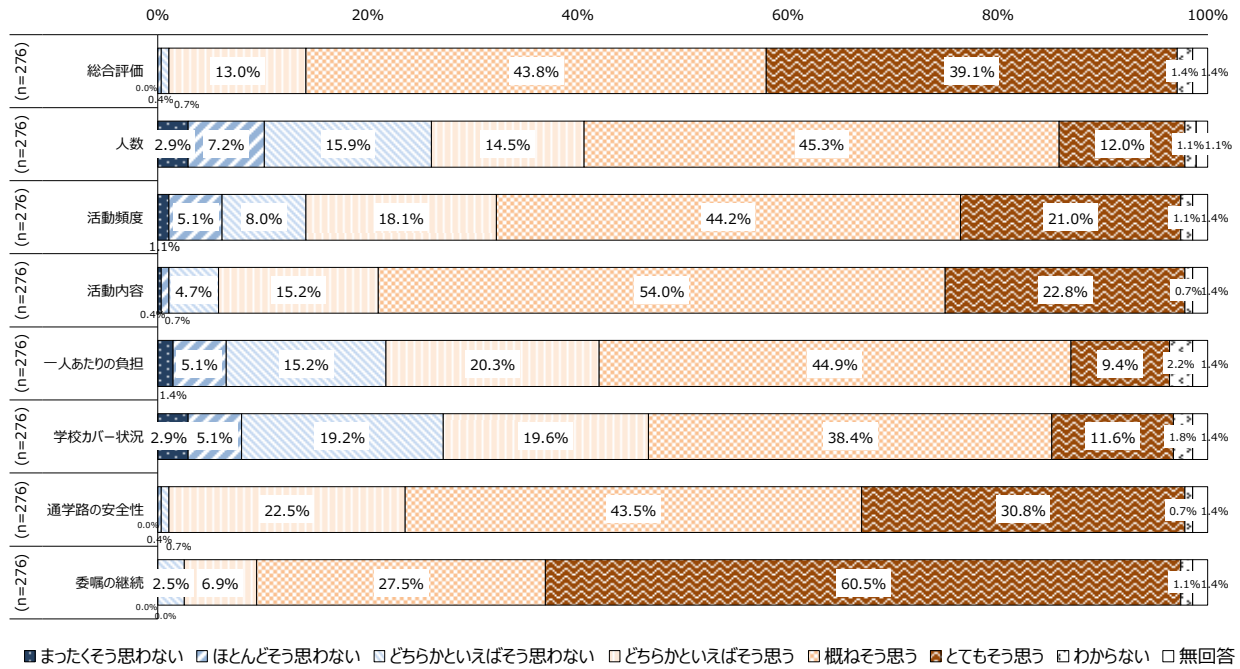
図表 2-1-45 スクールガード・リーダーと定期的な情報交換や協働による取組を実施する組織(MA)



8) スクールガード・リーダーの活動に対する評価と課題

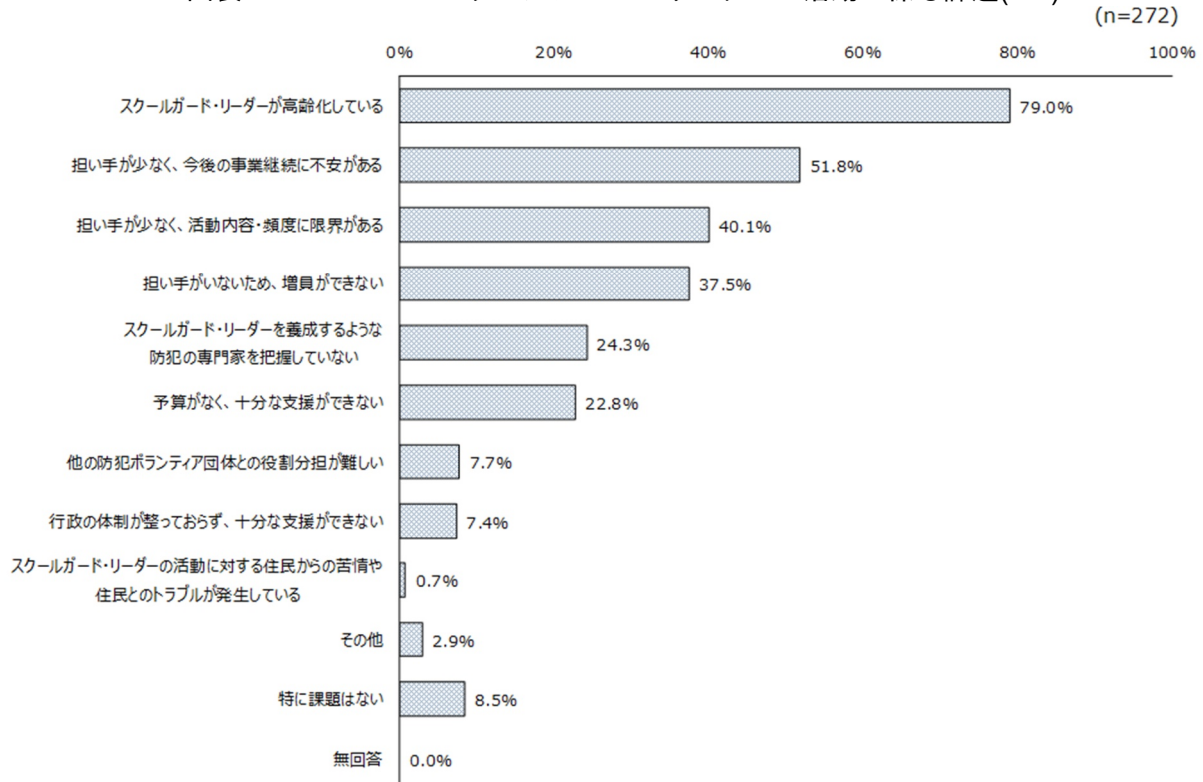
スクールガード・リーダーの活動に対する総合的な評価についてみると、「とてもそう思う」「概ねそう思う」の合計は82.9%であり、「どちらかといえばそう思う」を合わせると96.0%と、スクールガード・リーダーの活動に対しては総合的に高い評価を得ている。

図表 2-1-46 スクールガード・リーダーの活動に対する評価(SA)



スクールガード・リーダーの活動に係る課題について、「スクールガード・リーダーが高齢化している」の割合が79.0%と最も高く、次いで、「担い手が少なく、今後の事業継続に不安がある(51.8%)」、「担い手が少なく、活動内容・頻度に限界がある(40.1%)」となっている。

図表 2-1-47 スクールガード・リーダーの活動に係る課題(MA)



9) スクールガードの所属と連携主体

平成 29 年度以降、スクールガード活動市町村数は増加しており、令和 2 年度におけるスクールガード数について学校数に対する延べ活動人数は 73.3 人/校となっている。

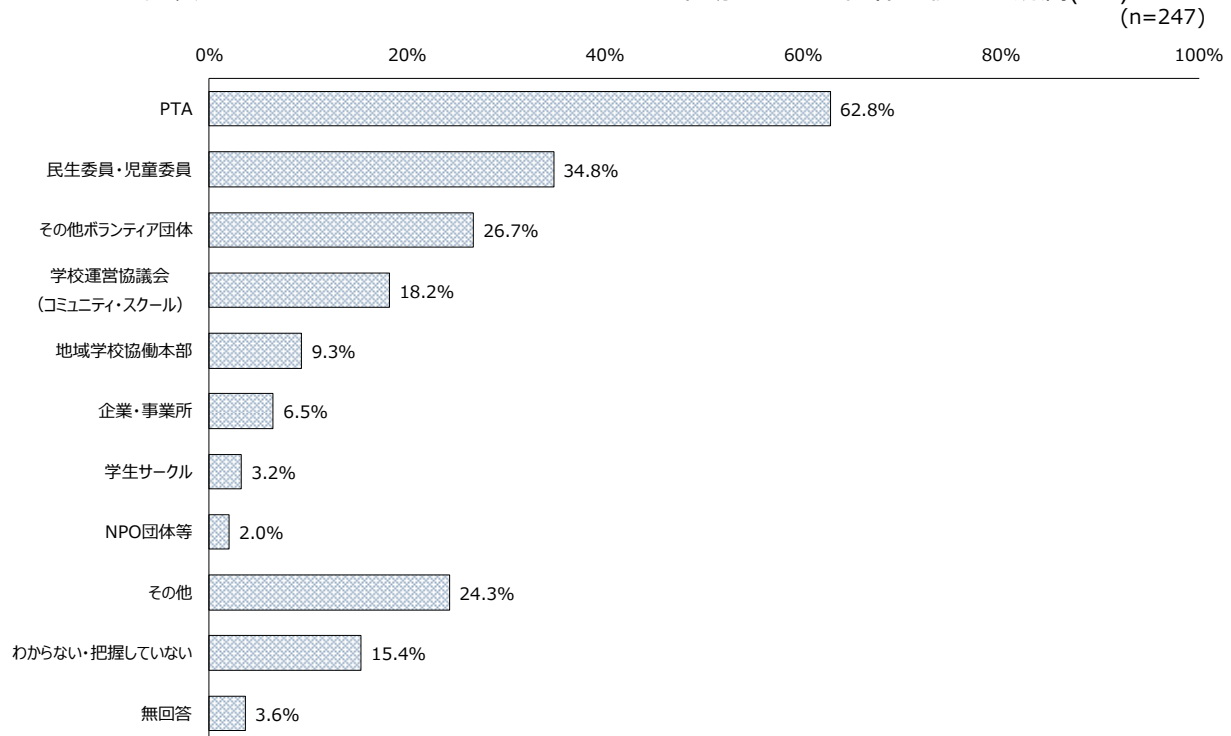
図表 2-1-48 スクールガードの活動人数等の推移⁷

	平成 29 年度	平成 30 年度	令和元年度	令和2年度
活動実施市町村数(市町村)	219	221	223	226
延べ活動人数(人)	405,218	411,294	394,147	347,440 [※]
市町村当たりの平均延べ活動人数(人/市町村)	2,315.5	2,272.3	2,107.7	1,878.1 [※]
活動学校数(校)	4,710	4,776	4,799	4,740
市町村当たりの平均活動学校数(校/市町村)	21.5	21.6	21.5	21.0
学校数に対する延べ活動人数(人/校)	86.0	86.1	82.1	73.3

10) スクールガードの所属と連携主体

スクールガードの所属としては、「PTA」の割合が 62.8%と最も高く、次いで「民生委員・児童委員(34.8%)」となった。

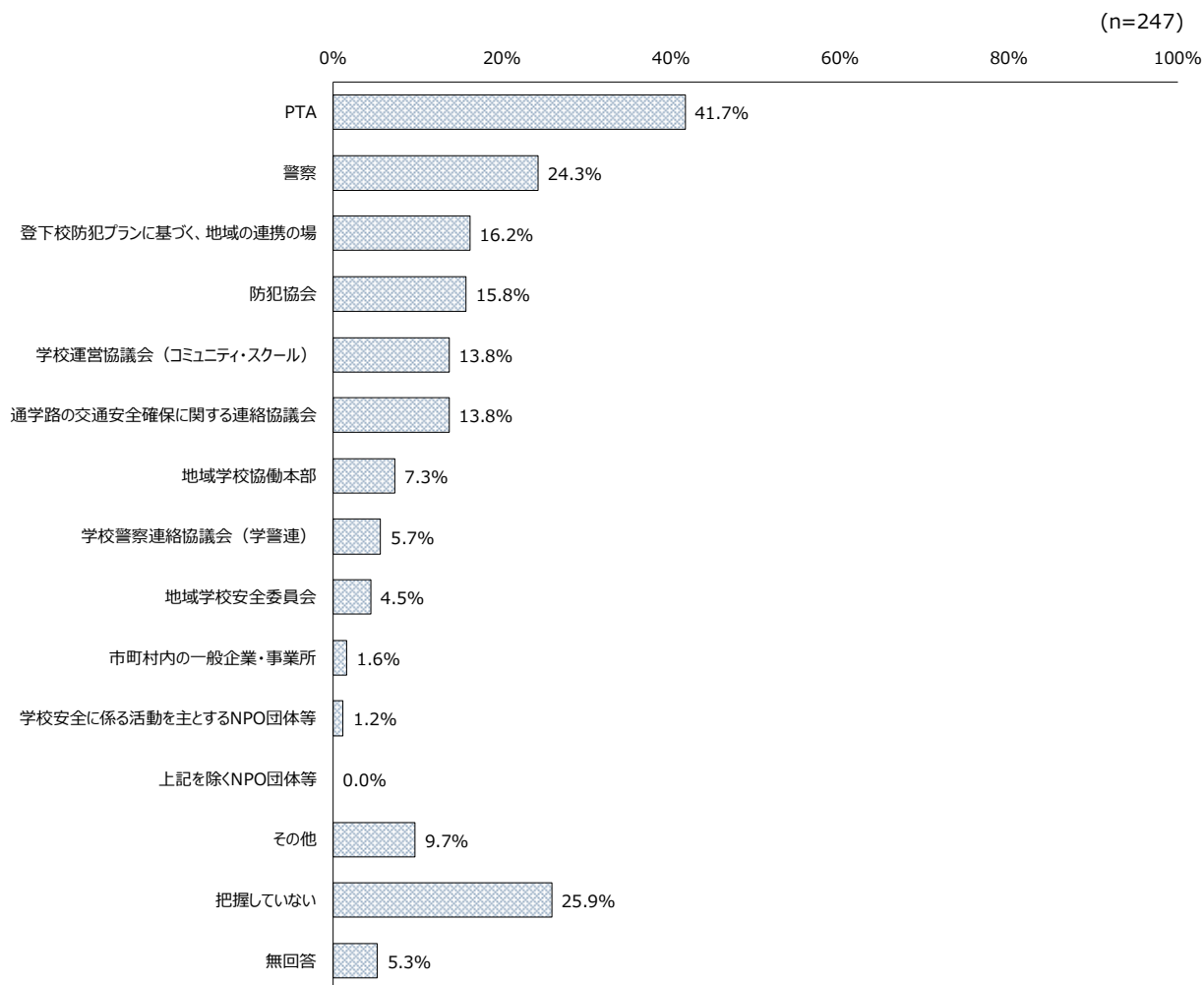
図表 2-1-49 スクールガードとして活動している団体や個人の所属(MA)



⁷ 令和 2 年度のスクールガード延べ活動人数が急激に減少していることについては、令和元年度まで多くのスクールガードが活動していると回答した政令市が、令和 2 年度のみ無回答であったためである。

スクールガードと定期的な情報交換や協働による取組を実施する組織としては、「PTA」の割合が41.7%最も高く、次いで「警察（24.3%）」となった。

図表 2-1-50 スクールガードと定期的な情報交換や協働による取組を実施する組織(MA)

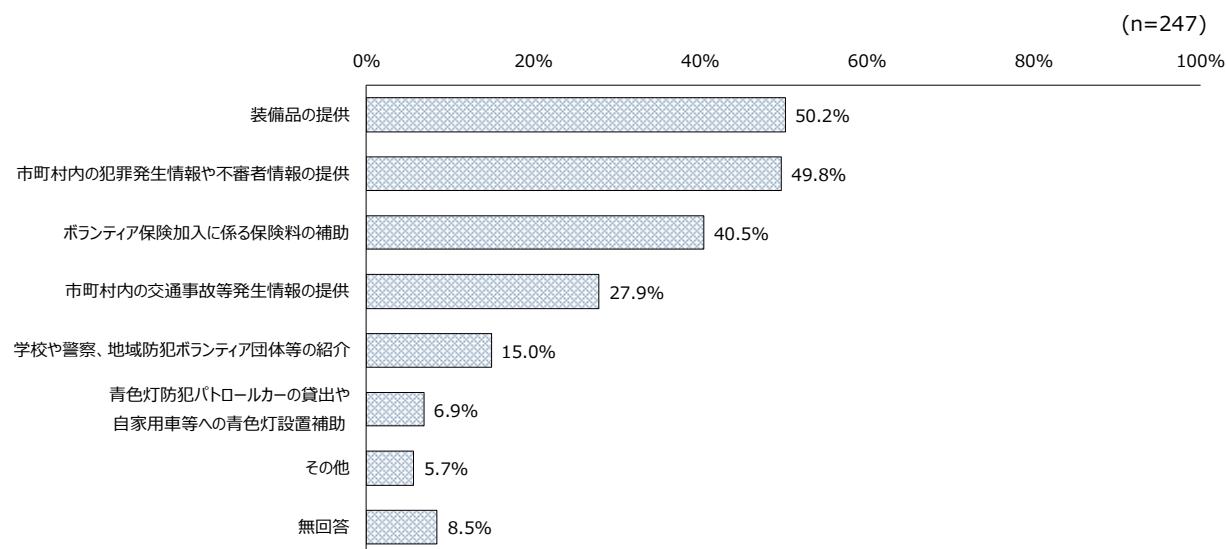


11) スクールガードに対する支援

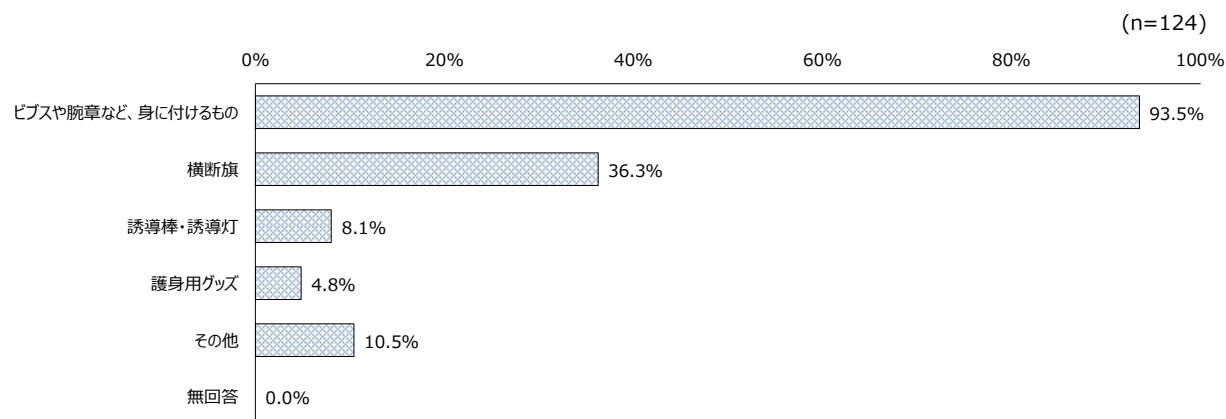
スクールガードへの支援は「装備品の提供」の割合が 50.2%と最も高く、提供した・提供したことのある装備品をみると「ビブスや腕章など、身に付けるもの」が 93.5%となっている。

なお、スクールガードへの支援について「市町村内の交通事故等発生情報」は 27.9%、「ボランティア団体等の紹介」は 15.0%に留まっている。

図表 2-1-5 1 スクールガードに対する支援(MA)



図表 2-1-5 2 提供する・したことのある装備品(MA)

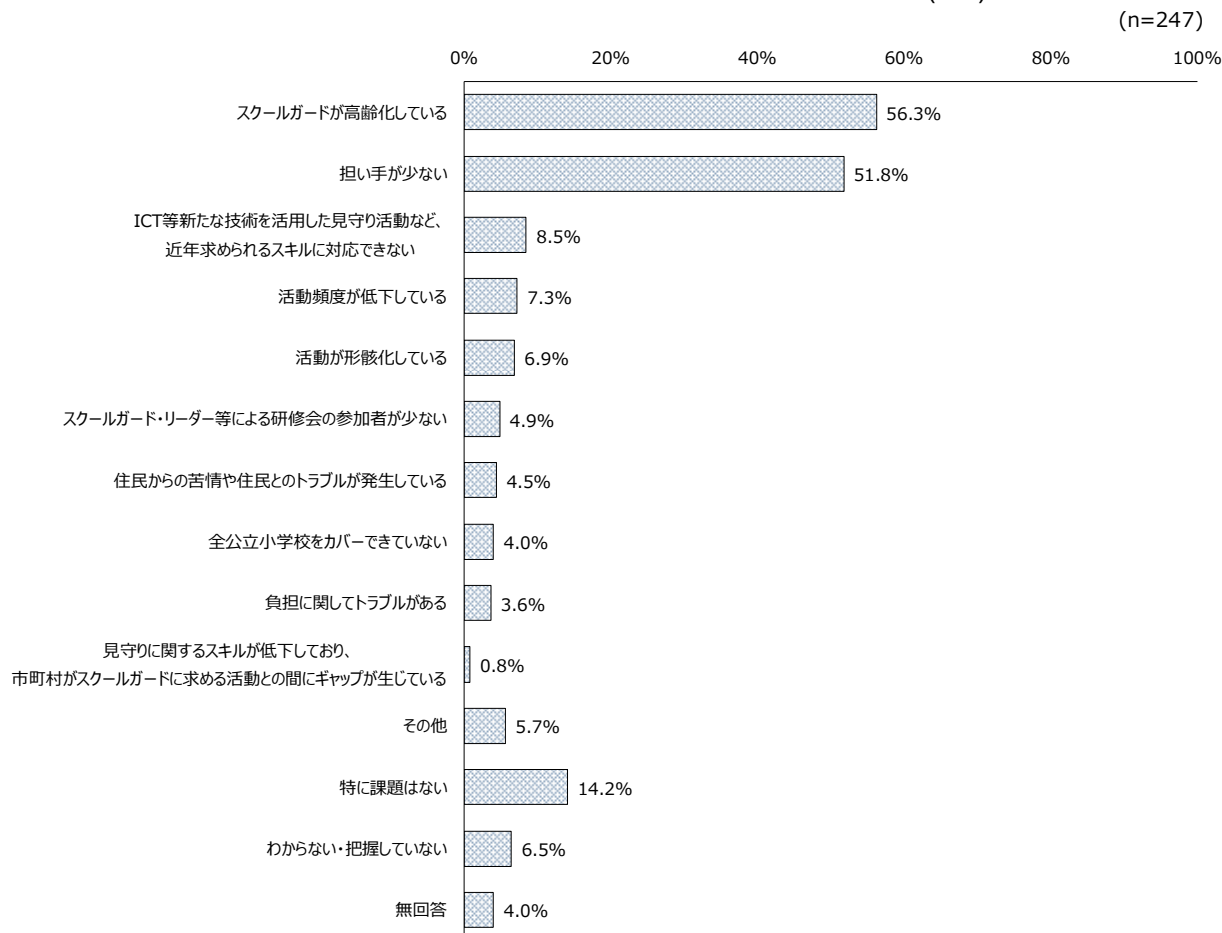


12) スクールガードの活動における課題

スクールガードの活動における課題は「スクールガードが高齢化している」の割合が56.3%と最も高く、次いで「担い手が少ない(51.8%)」となっている。

「高齢化」や「担い手不足」を課題とする一方で、活動頻度の低下や形骸化といった課題は10%未満であり、「特に課題はない」は14.2%となっている。

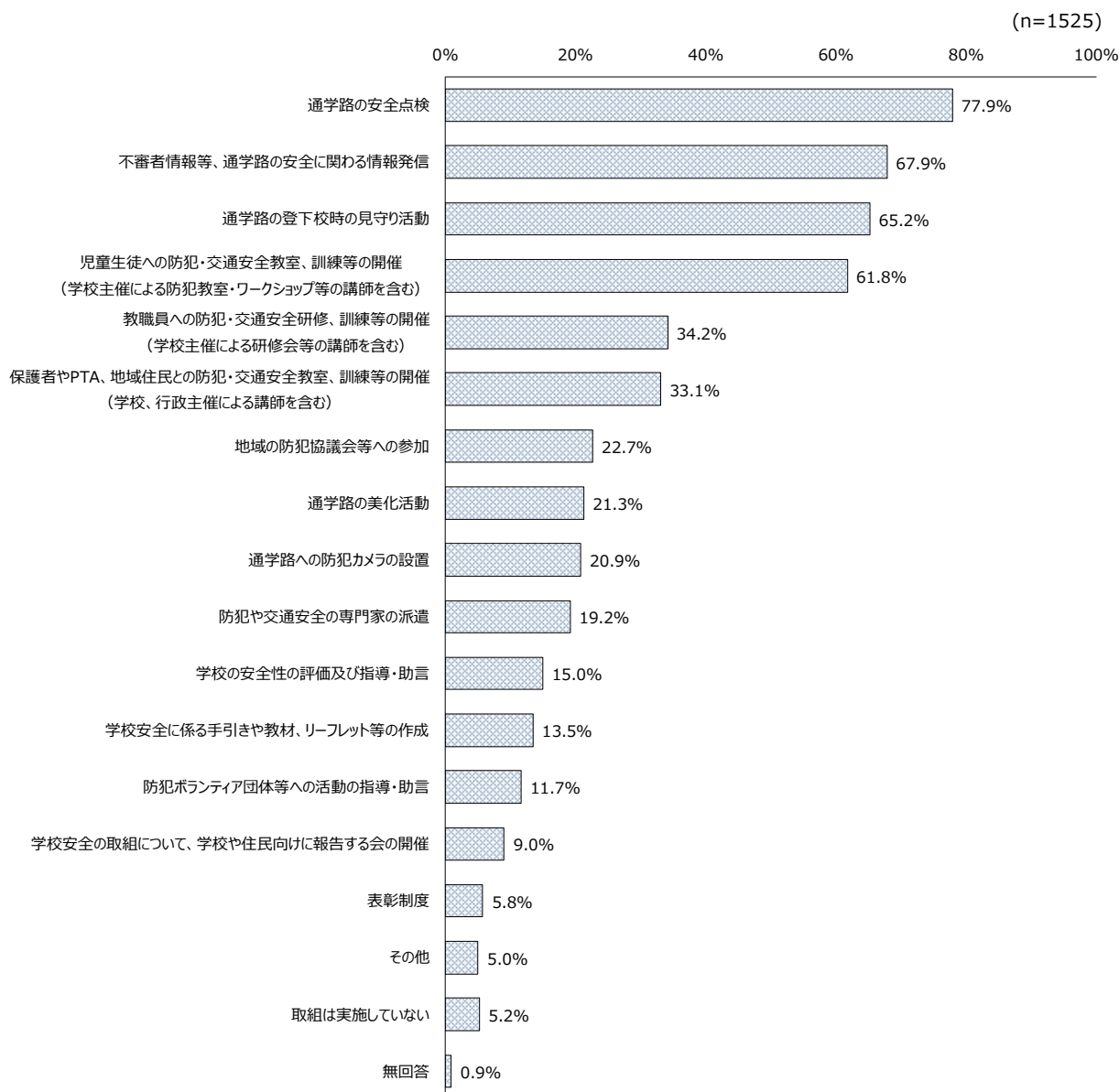
図表 2-1-53 スクールガードの活動における課題(MA)



13) 地域ぐるみ事業以外に実施している学校安全に係る取組

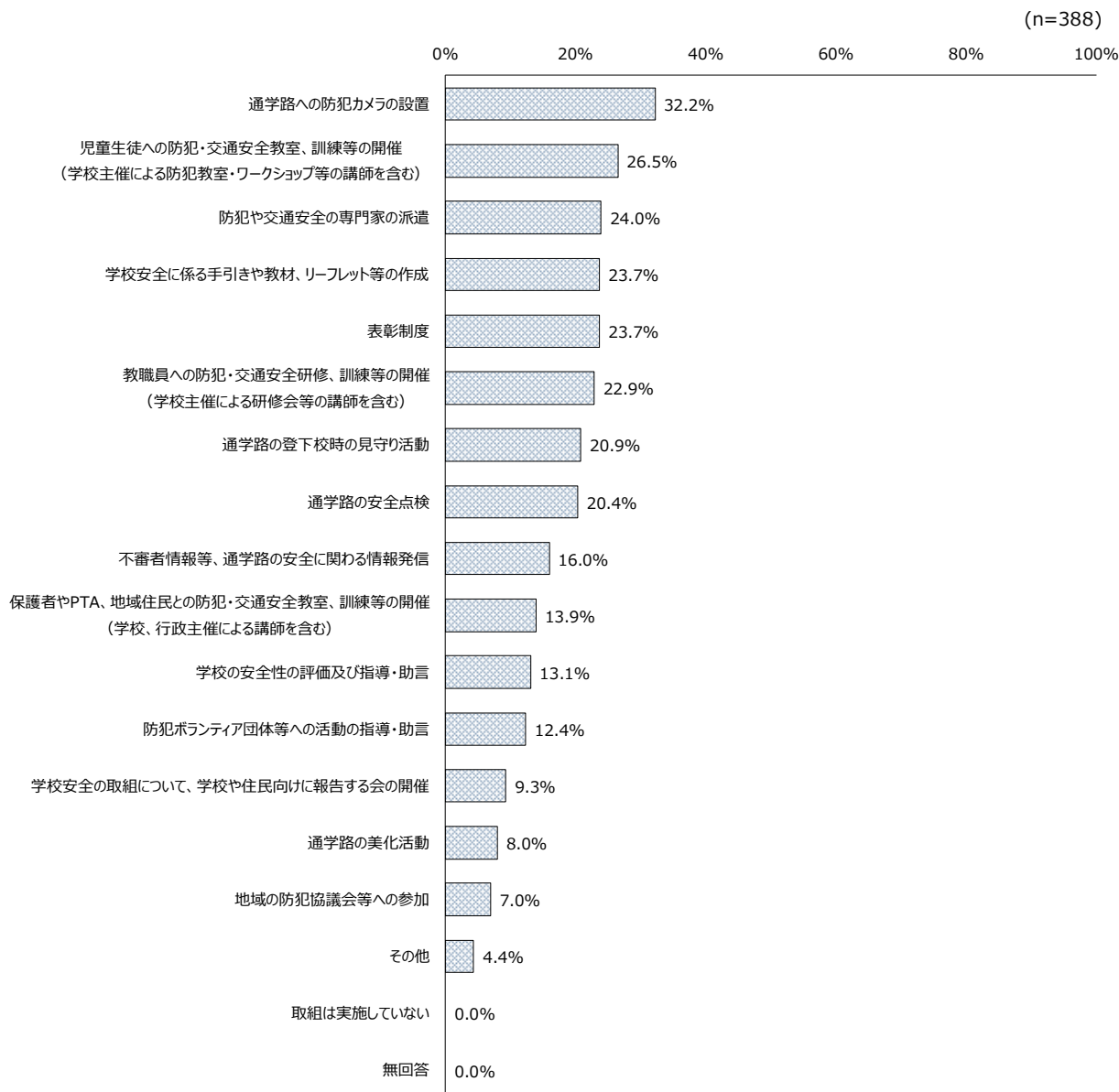
地域ぐるみ事業以外に実施している学校安全に係る取組についてみると、市町村独自予算で実施する取組としては「通学路の安全点検」の割合が77.9%と最も高く、次いで「不審者等、通学路の安全に関わる情報発信（67.9%）」、「通学路の登下校時の見守り活動（65.2%）」となっている。

図表 2-1-54 地域ぐるみ事業以外の学校安全に係る取組（市町村独自予算）(MA)



一方、都や国の委託事業・補助事業としては、「防犯カメラの設置」の割合が 32.2%と最も高く、次いで「児童生徒への防犯・交通安全教室、訓練等の開催 (26.5%)」、「防犯や交通安全の専門家の派遣 (24.0%)」となっている。

図表 2-1-55 地域ぐるみ事業以外の学校安全に係る取組
(国・都道府県の補助・委託事業を活用) (MA)



⑤ 小括

■地域ぐるみ事業について

都道府県において、令和2年度地域ぐるみ事業を実施している割合は42.6%（20都道府県）であり、申請している取組としては「スクールガード・リーダーによる巡回指導の実施や連絡協議会の開催」の割合が95.0%と最も高い。

開始年は、令和2年度に地域ぐるみ事業を申請している都道府県及び令和元年度以前に地域ぐるみ事業を実施していたが、令和2年度は申請していない都道府県ともに平成17年度が最も多い。なお、地域ぐるみ事業を申請していない理由として、「地域ぐるみ事業以外のボランティア活動で代替可能」、「市町村が直接申請できるようになった」等の理由が挙げられた。

地域ぐるみ事業以外に実施している学校安全に係る取組として、都道府県予算のみで実施される事業としては「学校安全に係る手引きや教材、リーフレット等の作成」の割合が51.1%と最も高い。一方、国の補助事業や委託事業を活用した取組としては、「教職員への研修、訓練等の開催」の割合が83.0%と最も高かった。

スクールガード・リーダー以外で同様の目的・役割を担う者の存在は、「いない」と回答した都道府県が76.6%となっており、「いる」は23.4%にとどまった。なお、この傾向は地域ぐるみ事業の申請状況によらないことがうかがえる。

市町村において、令和2年度地域ぐるみ事業を実施している割合は20.7%（324市町村）であり、そのうち43.2%が、「国・都道府県からの通知・要請」によって開始している。開始年は平成22年度が最も多く、過年度実施した結果として継続的に実施し、現在に至る自治体が多い。

一方、地域ぐるみ事業を実施していない市町村について、その理由をみると、「自主防犯組織等、地域の防犯ボランティア活動で代替可能であるため」という回答が多かった。

■スクールガード・リーダーについて

令和2年度地域ぐるみ事業を実施している市町村（324市町村）のうち、スクールガード・リーダーを委嘱しているのは84.0%であり、多くの市町村でスクールガード・リーダーの委嘱を行っている。

令和2年度におけるスクールガード・リーダーの活動内容のうち、半数以上の市町村で実施されているものは「日常的な通学路の見守り活動（86.4%）」「通学路の安全点検（80.1%）」「学校への巡回や指導結果等の行政への報告書の提出（69.1%）」の3種類であり、その活動において「警察（34.6%）」「PTA（29.0%）」「通学路の交通安全確保に関する連絡協議会（20.6%）」などと定期的な情報交換や協働による取組を行っている。

スクールガード・リーダーの活動への支援では、「謝金・旅費等の金銭的支援（83.1%）」について市町村で実施されているほか、「ボランティア保険加入に係る保険料の補助（55.5%）」、「装備品（衣類、携行品等）の提供（54.4%）」についても半数以上の市町村で実施されている。

スクールガード・リーダーの活動は総合的に高い評価を得ている。一方、スクールガード・リーダーは比較的高齢者の割合が高く、年齢不詳の回答を除くとおよそ半数が60歳以上であり、さらに79.0%の市町村がスクールガード・リーダーの高齢化を活動上の課題として挙げている。

■スクールガードについて

令和2年度地域ぐるみ事業を実施している市町村（324市町村）のうち、令和2年度にスクールガードが活動している市町村は226自治体である。

スクールガードとして活動している団体や個人の所属としては、「PTA」の割合が最も高く62.8%となっており、定期的な情報交換や協働による取組を実施する組織としても「PTA」の割合が最も高い（41.7%）。その他の所属先としては、「民生委員・児童委員（34.8%）」、「その他ボランティア団体（26.7%）」と続く。

スクールガードに対する支援については、約半数の市町村で装備品の提供を行っており、そのうち9割以上（93.5%）の市町村で「ビブスや腕章など、身に付けるもの」を提供している。

スクールガードの活動上の課題としては、「スクールガードが高齢化している」の割合が最も高く56.3%となっている。次いで、「担い手が少ない（51.8%）」である。

■地域ぐるみ事業以外に実施している学校安全に係る取組について

地域ぐるみ事業以外に市町村の独自予算で取り組んでいる内容は、「通学路の安全点検」の割合が最も高く（77.9%）、次いで「不審者情報等、通学路の安全に関わる情報発信（67.9%）」、「通学路の登下校時の見守り活動（65.2%）」であり、スクールガード・リーダーの活動内容の上位2種類と（「日常的な通学路の見守り活動（86.4%）」「通学路の安全点検（80.1%）」）一部重なっている。

他方、国や都道府県の補助事業や委託事業を活用した取組は「通学路への防犯カメラの設置」の割合が最も高い。

(2) 通学路における児童生徒の安全確保に向けた事例調査（ヒアリング調査）

① 調査目的

ヒアリング調査は、アンケート調査の回答を踏まえ、見守り活動を中心とした通学路の安全確保に向けた取組について、取組の内容や取組上の視点、行政としての支援、活動者の生の声を把握し、各地域、各学校において進められてきた通学路における児童生徒の安全確保の取組について、その実態を把握することを目的とする。

なお、ヒアリング調査結果の一部は、後述「3（1）通学路における児童生徒の安全確保に向けた取組事例集の作成」に取りまとめている。

② 調査概要と調査方法

調査概要は次のとおりである。アンケート調査において、「ヒアリング調査に協力できる」と回答した自治体等のうち、取組状況や都道府県・市町村規模、地域性等を踏まえ、全19の自治体に対してヒアリング調査を行った。

なお、新型コロナウイルス感染症拡大防止の観点から、対面式のオフラインヒアリングだけでなく、オンライン又は質問紙への回答を併用した。

図表 2-1-56 調査概要

調査対象	19自治体の教育委員会、見守り活動団体等 (うち、都道府県(3)、政令指定都市(3)、政令指定都市以外の市(10)、町村(3)) (うち、北海道・東北地方(2)、関東地方(7)、中部地方(3)、近畿地方(3)、 中国・四国地方(1)、九州地方(3)) ※()内は実施自治体数
調査方法	対面又はオンライン、又は質問紙への回答による調査
主な調査項目	<ul style="list-style-type: none"> ・ 通学路の安全確保に向けた取組状況 <ul style="list-style-type: none"> － 開始時期、開始のきっかけ、活動者数、具体的な活動内容 ・ 通学路の安全確保に向けた ICT 等の活用状況 ・ 通学路の安全確保に向けた、スクールガード・リーダーやスクールガード、PTA、警察、見守り活動ボランティア団体、その他組織等との連携方法と役割分担 ・ 通学路の安全確保に向けた取組の担い手確保の工夫 ・ 通学路の安全確保に向けた取組への支援内容 ・ 行政としての活動しやすい環境づくり等の工夫 ・ 通学路の安全確保に向けた取組上の成果と課題 ・ 今後の通学路の安全性向上への理想像と限界 ・ 国の支援に対する要望 <p style="text-align: right;">／等</p> <p>※各自治体によって取組状況が異なるため、調査項目は自治体毎に適宜変更した。</p>
留意事項	<ul style="list-style-type: none"> ・ 本調査結果の詳細は非公表とする。 ・ なお、公表可能とされた調査結果については、「3（1）通学路における児童生徒の安全確保に向けた取組事例集」に取りまとめている。 ・ 以降、都道府県を「県」、政令指定都市を含む市を「市」と表記する。

③ 調査結果

本調査結果の詳細は、情報保護等の観点から非公表とすることとし、公表可能と許可を得た調査結果については、「3（1）通学路における児童生徒の安全確保に向けた取組事例集」に取りまとめている。

本項では、ヒアリング対象自治体を実施する通学路の安全確保に向けた取組の共通事項や特徴等を整理することとする。

1) 「地域ぐるみの学校安全体制整備推進事業」（地域ぐるみ事業）実施自治体について

a) 活動開始時期・経緯

経緯は自治体によって様々であるが、平成13年大阪教育大学附属池田小学校事件や、自治体内での連れ去り事件、不審者により声かけ・つきまといの増加等、防犯面を契機とする自治体が多い。自治体によっては、県からの要請により、地域ぐるみ事業を開始したケースもある。

一方で、当該市で実施していた見守り活動等を、地域ぐるみ事業として位置づけるケースもあり、そうした場合に具体的な活動開始時期を不明とする市もある。

b) スクールガード・リーダー、スクールガードの経歴

スクールガード・リーダーの経歴としては、元警察官・元校長とするケースが多い。その理由として、「より専門的な観点から通学路を点検するため」や「地域をよく知る人物である必要があるため」、「学校や警察との連携が取りやすいため」、「スクールガード等、見守り活動者の育成や相談役として期待しているため」等の意見が挙げられた。

一方で、経歴を問わないとする市もあり、PTA 役員等、普段から学校や教員とのコミュニケーションが取れる人物であればよいとする意見もある。

スクールガードの経歴は、保護者、PTA、地域住民等様々である。他の防犯ボランティア団体で活動する住民が、スクールガードとなる場合も多い。なお、スクールガードは学校への登録であるため、基本的には学校が管理している。

c) スクールガード・リーダーの取組内容

スクールガード・リーダーの活動においては、子供の見守りというよりも、スクールガードへの助言や講習会等の講師、学校、警察、市町村との情報交換の窓口といったマネジメント的役割を担うケースが多い。これは、多くの市町村において、スクールガード・リーダー1人で複数校区を担当していること等が挙げられる。巡回範囲が広いため、見守り活動はスクールガード等の見守り活動者に任せ、各校区で適切に見守り活動が実施されているかを確認し、活動者等とコミュニケーションを取ることで、通学路の安全確保に寄与する役割を期待する市町村が多い。

なお、今回のヒアリング調査対象自治体においては、小学校だけでなく、中学校、特別支援学校、高等学校等も対象に巡回する市町村がみられた。ただし、いずれの場合も市町村立学校のみを対象とし、私立学校を対象とする市町村はなかった。

d) スクールガード・リーダーの負担感

スクールガード・リーダーが各校に1名ずつ配置されていることは稀であり、ほとんどの場合は1人が複数校を担当している。特に、市町村規模が多くなるほど学校数は増加し、担い手の確保が困難となる。また、スクールガード・リーダーに対する謝金等の補助についても予算確保が難しい。

e) スクールガード・リーダーに対する謝金等

スクールガード・リーダーに対して支給する謝金について、日当や時給等の額は市町村それぞれであるが、いずれの市町村も支給対象とする年間日数の上限を定めている。しかしながら、実態としては、上限以上にスクールガード・リーダーが活動しており、調査対象としたスクールガード・リーダー全員が「お金のためでないため、支給対象以上の活動であっても、全く気にしていない」と回答した。

2) 地域ぐるみ事業以外の通学路の見守り活動

a) 活動者の特徴

活動にもよるが、高齢者が多く、民生委員や防犯推進委員、PTA 役員等が多い。活動者数が急激に減少するなどの実態はみられないが、高齢化に伴い、活動頻度は減少傾向であることが多くの市町村で挙げられた。

一方で、大学生が活動に参加する例や、中学生自身が主体となって活動している例もみられる。また、コミュニティ・スクール(学校運営協議会制度)における活動と一体化させることで、保護者層の参加者が増加したなど、少しの工夫で様々な世代が活動している市町村もある。

b) 活動内容

活動内容は大きく「登下校時間帯の定点見守り(立哨指導)」、「付き添い登下校」の2点であり、特に「下校時」の見守り活動が多く実施されている。これは、登校時は学年によらず登校時間が決まっているほか、集団登校をするケースが多く、また、中学生や高校生の通学時間、通勤時間帯とも重なることから人の目は多いものの、下校時間帯は学年によって異なるほか、中学生や高校生の下校時間、通勤時間帯とも重ならないため、子供の一人歩きが多くなることを理由とする市町村が多い。なお、序章で示したとおり、子供が被害に遭う時間帯は下校時間帯に集中していることも理由としてあげられた。

3) 情報連絡・連携体制

a) 学校、警察、市町村等との連携

地域ぐるみ事業実施自治体については、スクールガード・リーダー、スクールガード、学校、市町村教育委員会がそれぞれ連携し、講習会や情報交換会、日報等により情報連絡・連携体制が構築されている事例が多い。

一方で、その他の通学路の見守り活動については、通学路の見守り活動上、学校との連携、定期的な情報共有は欠かせないとする事例が多いが、現状は、保護者であれば教員、PTA や学校運営協議会会員であれば校長や副校長、元警察官であれば警察、民生委員であれば市、といったように、活動者が各々コミュニケーションを取りやすい主体とのみ情報共有をしている事例が多く、具体的かつ明確に情報連絡体制が構築されている事例は稀である。また、警察や市町村と連携する事例は特に少なく、各主体が連携した活動の実現を課題とする市町村もある。

b) 不審者情報・交通事故発生状況等の共有

スクールガード・リーダー、スクールガードについては、学校もしくは市町村のいずれが、スクールガード・リーダー、スクールガードに情報提供するのか明確にされているほか、スクールガード育成講習会等において情報共有がなされる。

不審者情報等の連絡についても、学校や市町村、警察から特段の連絡があるわけではなく、活動者は、活動者以外の地域住民や保護者と同様に、都道府県、市町村内等で発信される登録制のメールサービス等を確認するほかない場合が多い。登録を促しているものの、特に高齢者等の活動者はメールサービスを登録しておらず、情報を全く得ていないこともあるとのことである。情報連絡会などの講習会を開催し、情報共有を行っている事例もあるが、情報はリアルタイムでなく、かつ、講習会に参加する活動者は、活動者の中でも、平日頃から不審者情報や交通事故発生状況に対し大変意識の高い方に限られるといった課題が挙げられた。

c) 事故・事件等発生時の対応マニュアル

調査対象とした自治体において、活動中に発生した事故・事件等の対応マニュアルを作成している事例はなかった。見守り活動はあくまで地域活動であり、全ての自治体において、事件や事故等が発生した場合には自身で対処しようとするのではなく、速やかに警察や学校等へ対応を求めるよう依頼している。

4) 見守り活動の活性化、担い手の維持・確保に向けた方策

a) 活動しやすい環境づくり

見守り活動者はあくまでボランティアであり、活動者がいることが当たり前ではなく、活動しやすい環境づくりが最も重要であり、活動しやすい環境として「行政の迅速な対応」と、「地域住民の活動への理解の促進」が挙げられた。

行政は、活動者から活動中の気づきや危険箇所等が報告された場合に、所管課と速やかに情報共有を行い、対応することが重要と指摘された。これは、特にハード面の危険箇所等について、対応できるのか、どう対応するのか、どの程度時間がかかるのかを速やかに回答することが重要であり、全て至急改善すべきということではないという。ハード面の改善が難しいのであれば、ソフト面等、別の方法で安全確保の方策を検討できるためとのことであった。

活動中、活動に対して懐疑的な視線を受ける、あるいは心ない言葉をかけられた経験のある活動者が多く、信頼を得ていないと感じると活動がしづらいつの意見が挙げられた。特に、保護者の理解がない場合には活動しづらいつの指摘もある。地域住民から挨拶をされる、保護者から声をかけられることが、活動のしやすさにつながるという意見が挙げられた。

行政、学校においては、活動者との信頼関係、連携・連絡体制を構築するとともに、保護者、地域住民への活動情報発信をとおして、活動しやすい環境づくりに努める必要がある。

b) 活動者のモチベーションアップ

活動者はそもそもモチベーションが高い方が多い。一方で、担い手不足が課題として挙げられており、活動者の維持・確保は喫緊の課題といえる。

多くの市町村で、活動者への「感謝の会」を開催している事例が多く、活動者からも「嬉しい」「頑張ろうと思える」といった意見があげられた。感謝の会は、見守り活動者向けに実施する場合や、他のボランティアと合同で実施する場合がある。

また、運動会や学芸会、卒業式といった学校行事に招待されるという事例もあり、「長年活動を継続していると、入学当初から見守っていた子供たちが無事に卒業を迎える姿を見ることができ、感慨深い」といった意見があげられた。

さらに、広報誌等で活動が紹介されることも、モチベーション向上に繋がるという意見もあげられた。

行政、学校においては、活動者の担い手不足が今後一層課題になることを見据えて、現在の活動者を維持する、また、新規活動者に対してもモチベーションアップに繋がる取組を進める必要がある。

c) 行政、学校からの支援

行政、学校からの支援については、装備品等が提供されている事例がほとんどであるが、活動者によっては、こうした支援を知らず、自治会等で費用を捻出している事例もある。行政は、活動者に対して支援可能な仕組を一覧化するなど、情報発信に努める必要がある。

d) 地域一体となった連携・連絡体制の構築

通学路の安全確保に向けては、地域全体で、地域一体となった組織的な活動も重要であるが、活動者・活動団体によっては、警察や行政、学校との連携が不十分である例もみられた。警察や行政、学校による研修会の開催や情報連絡会等を開催し、活動者がより自信を持って活動でき、かつ、活動上の不安や悩み事等をいつでも相談できる体制を構築することが望ましい。

e) 市町村が実施する通学路の安全確保の取組に向けた国・都道府県に求められる支援

国や都道府県においては、地域ぐるみの学校安全体制整備推進事業や、その他委託事業等により市町村の取組を支援しているところである。一方で、こうした支援は補助金等の費用面に係る場合が多く、市町村によっては、通学路の安全確保に向けて「何をすべきかわからず活動者に任せている」、「他自治体の動向を知りたいがそういう場がない」等の意見もあげられた。

国や都道府県においては、補助金などの金銭的支援だけでなく、研修会や意見交換会等を通じて、通学路の安全確保に向けて効果的な活動方法や、取組事例等を共有する等、市町村が通学路の安全確保の方策を理解し、取り組むことができるような支援が求められている。

2-2. 諸外国の通学路における児童生徒の安全確保に係る取組の調査

(1) 諸外国におけるスクールバスに関する取組状況調査

① 調査目的

諸外国におけるスクールバス導入・運営状況を把握するため、諸外国のスクールバスに関する取組状況調査を行った。

本調査においては、文部科学省「諸外国におけるスクールバスの活用状況」（平成20年3月）の内容について時点更新を行うとともに、前提となる文化的背景、子供の通学全体に係る情報等についても、改めて情報を収集している。加えて、スクールバスに限らない、諸外国における通学路の安全確保の取組についても併せて調査した。

国内の取組への示唆の導出、援用可能性の検討に資することを目的として、各国を横並びに比較し、状況の整理を行う。

② 調査概要と調査方法

調査方法は、主に現地語文献による文献調査とした。

先述のとおり、既往調査の情報更新を基本としながら、対象国の状況を横並びで比較した際に不足する情報や、日本への示唆とするために不足する情報を追加収集するという方針を取っている。特に、社会的背景や、子供の通学・外出に関する法的枠組み等について新たに調査を行う。また、調査の過程で関連する取組事例や最新の動向があれば、適宜事例として取りまとめることとする。具体的な調査項目は図表 2-2-1 に示すとおりである。

調査対象国は、既往調査の対象国の中から、スクールバスの取組の進むアメリカ、有識者より推薦のあったイギリス・ドイツ、交通事故死傷者数ゼロを目指す「Vision Zero」の発祥国であり注目の高まるスウェーデン、アジア近隣国としてベンチマークとする韓国の5か国を選定した。なお、イギリスに関しては、統計データの有無によっては、全体傾向としてイングランドにおける実態に言及している場合がある。調査結果の整理においては、先述の5か国及び日本の情報を整理している。

図表 2-2-1 調査概要

調査対象	アメリカ、イギリス、ドイツ、スウェーデン、韓国の5か国（+日本の状況も整理）
調査期間	令和2年10月～12月
調査項目	<p>【通学路における子供の安全確保をめぐる社会的背景】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 犯罪発生状況 ・ 交通事故発生状況 ・ 保護者の状況 <p>【通学の状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 通学方法に関する規定 ・ 通学手段 ・ 通学の安全確保における役割規定 <p>【スクールバス導入の経緯と現況】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 経緯 ・ 導入状況 ・ 最近の動向 <p>【スクールバスに関する法的枠組みと関係主体】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ スクールバスに関する法的枠組みと関係主体 ・ スクールバスの仕様（備品等）に関する規定等 <p>【スクールバスの運用状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 財源 ・ 運営 ・ 子供を守るための取組（工夫） <p>【事例紹介】</p>
留意事項	本文中、文部科学省で実施した以下の既往調査の表記は以下のとおりとする。 文部科学省（2008）『国内におけるスクールバス活用状況等調査報告』…H20 国内調査 文部科学省（2008）『諸外国におけるスクールバスの活用状況』…H20 諸外国調査

③ 調査結果

1) 通学の状況

日本やドイツにおいては、通学路・通学方法に関する特段の規定は確認できなかった。一方で、アメリカ、イギリス、スウェーデン、韓国においては、生徒の通学手段を自治体が支援する考え方について、国の法律等に明記されている場合がある。

通学手段としては、日本・韓国では徒歩通学が基本であり、イギリスでは、地域によって徒歩若しくはバスでの通学が主である。ドイツは公共交通手段が多く、アメリカは自家用車での通学が最も多い。スウェーデンについては、パーセンテージは明らかではないが、スクールバスが基本であるとみられる。

登下校時の児童生徒の監督責任について、アメリカ、ドイツ、スウェーデンでは、保護者の責任が明示されている。イギリスでは、統一的な保護者の責任は明示されていないが、児童の多くが保護者の付き添いの下、登校している。一方で、日本や韓国においては、保護者の役割に関する言及は確認できていない。

また、イギリス、スウェーデンでは、児童生徒の安全確保に対し、民間機関も含めた多種多様な機関と連携して、地域一体となって安全確保を行うと明記されている。一方で、日本・韓国では、児童生徒の安全確保に対し、学校の責任が大きい傾向にある。

図表 2-2-2 通学の状況

	日本	アメリカ	イギリス
通学方法の規定	✓ 通学路や通学方法に関する特段の規定はない。	✓ 連邦政府レベルでは、生徒の交通安全に関する推奨事項がガイドライン ⁸ で言及されているが、スクールバスに関する規定・制度は州・自治体レベルが制定する。 ✓ 自治体によって、1 マイル（1.6km）以上でスクールバス利用可、1 マイル以上で公共交通機関使用カードが支給されるなどの例がある。	✓ 国の「Education Act（初等教育法）」や登下校に関する地方自治体向けガイドライン ⁹ 等において規定されている。 ✓ 通学手段の提供は、地方自治体の役割であり、通学距離等の条件に基づき、必要な登下校手段を無償で提供することが義務づけられている。
	ドイツ	スウェーデン	韓国
	✓ 通学路や通学方法に関する特段の規定はない。	✓ 学校教育法（Skollag（2010：800））によると、就学前学校、小学校、特別支援学校・学級の児童生徒は、遠隔地に居住する場合等、諸条件を満たす場合、無料の通学輸送を受ける権利を有している。	✓ 教育部が施行する教育環境評価項目別基準で、小学生の通学時間は徒歩30分以内になるように規定されている。 ✓ なお、学校の設置基準 ¹⁰ では、小学校は通学距離が1.5km以内、中高学校は2km以内という原則が示されている。

8 アメリカ運輸省道路交通安全局「Highway Safety Program Guideline (No. 17, Pupil Transportation Safety)」

9 Home to school travel and transport guidance Statutory guidance for local authorities July 2014 (2016年改定)

10 都市・郡計画施設の決定構造及び設置基準に関する規定

(図表 2-2-2 つづき)

通学手段	日本	アメリカ	イギリス ¹¹
	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 徒歩による通学が大多数を占めるが、公的データはない。 ✓ 民間調査¹²に依れば小学生の91.8%が徒歩通学との結果もある。 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 通学手段の割合は、自家用車54.2%、スクールバス33.2%、徒歩10.4%、その他2.2%であった¹³。 ✓ 通学手段に関わる規制は特にない。 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ イングランドでは、徒歩が43%で最も多い。 ✓ バスを利用する場合、多くが路線バスであり、通学専用のスクールバスを利用する児童生徒は4%に留まっている。
通学の安全確保の役割	ドイツ	スウェーデン	韓国
	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 公共交通手段が48%、徒歩32%、自転車25%、両親の車による送迎23%だが、性別、年齢、自治体の住民数によって割合が異なる¹⁴。 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 通学方法・手段に関する情報が整理されていない。 ✓ ただし、上記のとおりスクールバスは全ての児童を対象とするものであり、大半の児童がスクールバスを利用していると推測される。 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 12歳～14歳では74%が徒歩、6%が小型乗用車、12%が市内路線バス、4%が通学バスを利用している¹⁵。 ✓ 学校までの距離が、小学校で1.5km、中学校で2kmは徒歩圏内とされ、徒歩通学が基本である。
通学の安全確保の役割	日本	アメリカ	イギリス
	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 「学校保健安全法」第27条、第30条によると、学校安全計画に基づき児童生徒等の通学路における安全指導を行うとともに、関係機関との連携に努めることとしている。 ✓ 保護者の役割についての決まりはない。 ✓ 自主防犯組織や見守り隊など、地域住民・保護者による見守り活動が実施されている。 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 自治体によって様々だが、学校周辺に点滅信号などの交通規制装置の設置を州または自治体にリクエストすることができる例がある。 ✓ 保護者の役割として、子供をバス停で待機させる、家からバス停までの安全なルートの決定・指導、低学年の子供の送り迎えなどを決めている例がある。 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 地方自治体を中心となって、学校や保護者、交通機関などの各関係者と協力調整することが求められている¹⁶。 ✓ イングランドのデータでは、7～10歳の88%は、保護者等の大人が付き添いながら登校している¹⁷。
通学の安全確保の役割	ドイツ	スウェーデン	韓国
	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 通学（自宅から学校の敷地間の往復）に関して学校等に監督責任はなく、ドイツ連邦裁判所判例では、自宅から学校の敷地までの登下校における責任は原則として保護者にあるとしている。 ✓ 子供の通学の安全確保をサポートするボランティアを募集している地方自治体が複数ある。 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 国立教育庁 (Skolverket) によると、通学途中の安全は、通学輸送を担当する4つの団体及び学校、保護者、子供たち全ての主体の連携により、確保すべきものとされている。 ✓ 保護者は子供たちが安全に通学できるよう、指導をする責務を有し、子供たちが確実に通学を行うことができるようになるまで、バス停まで付き添うことが推奨されている。 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 「学校安全法」第8条、「児童福祉法」第31条に、小中学校は児童安全教育各事項の教育計画の策定及び実施をすることとされている。 ✓ 各地方自治体（市・道）の教育庁は、幼稚園、小中高の実施すべき安全教育内容（安全体験館参観、安全教育時間数等）の詳細計画を立てる。

11 国家統計「National Travel Survey (2014)」(<https://www.gov.uk/government/statistics/national-travel-survey-2014>) (2021/1/21 最終閲覧)

12 ソースネクスト株式会社による「小学生の母親の防犯に対する意識調査」(平成31年3月)によれば、小学生の91.8%が徒歩通学であるとの結果が示されている。(Web アンケート調査、回答者は30代、40代の小学生の子供若しくは平成31年4月に小学生になる子供を持つ母親、有効回答数400件)

13 アメリカ運輸省道路交通安全局「2017年通学に関する世帯調査」(https://nhts.ornl.gov/assets/FHWA_NHTS_%20Brief_TraveltoSchool_032519.pdf) (2021/1/21 最終閲覧)

14 Statista「2018年ドイツの学校に行く途中で子供たちが使用する輸送手段に関する調査」(<https://de.statista.com/statistik/daten/studie/1039428/umfrage/umfrage-zu-genutzten-verkehrsmitteln-auf-dem-schulweg-von-kindern-in-deutschland/>) (2021/1/21 最終閲覧)

15 韓国統計庁「人口総調査」(https://kosis.kr/statHtml/statHtml.do?orgId=101&tblId=DT_1PA1503) (2021/1/21 最終閲覧)

16 Home to school travel and transport guidance Statutory guidance for local authorities July 2014 (2016年改定)

17 National Travel Survey factsheet : England (2014)

2) スクールバス導入の経緯と現況

スクールバス導入の経緯は、日本、アメリカ、スウェーデン、韓国では地方部・へき地等の遠距離通学児童生徒の通学支援を行うため、イギリスでは交通安全の確保のため、ドイツでは両方の理由のためと整理された。日本、アメリカ、スウェーデン、韓国においては、安全確保は副次的な効果であると考えられる。韓国では、都心部においても通学路の安全確保のためにスクールバス制度の導入を始めているが、未だ導入率は低い。

地域別、学年別等の詳細なスクールバス導入状況については、十分なデータを確認できなかった。

スクールバスに関する直近の動きとして、日本では、子供が犠牲になる事件をきっかけに、通学路における安全確保の方策の一つとして、スクールバスの導入に関する議論が進められている。韓国においても、同様に安全確保を目的としたスクールバス導入の動きがみられつつある。一方で、アメリカ、イギリス、ドイツ、スウェーデンにおいては、導入後の課題（生徒減によるコスト増など）や、新型コロナウイルス感染症拡大への対応の必要性等が顕在化している。

図表 2-2-3 スクールバス導入の経緯と現況

	日本	アメリカ	イギリス
経緯 ¹⁸	✓ へき地における通学支援のため及び、通学路における安全確保の手段として導入された。	✓ 郊外の学校へ通う子供達の人数の増加及び通学距離の増大が、スクールバスの普及につながった。	✓ 自家用車での送迎による学校周辺の交通渋滞緩和と、それに伴う大気汚染への問題意識が、スクールバスの普及につながった。
	ドイツ	スウェーデン	韓国
	✓ 交通安全の確保と遠距離通学者への支援として導入された。 ✓ 実態としても、2019年の通学路で行った事故のうち、スクールバス乗車中の事故割合は相対的に低い ¹⁹ 。	✓ 人口密度が低く、居住地が分散していることを背景として、長距離通学の支援のために導入された。	✓ 従来、私立小学校を中心に活用されていたが、近年公立学校においても、交通事故防止及び遠距離通学の支援のために導入された。

18 文部科学省「諸外国におけるスクールバスの活用状況」（平成 20 年 3 月）

19 ドイツ法定災害保険「2019 年の交通関与の種類別の道路交通事故」（<https://www.dguv.de/de/zahlen-fakten/schuelerunfallgeschehen/strassenverkehr/index.jsp>）（2021/1/21 最終閲覧）

(図表 2-2-3 つづき)

	日本	アメリカ	イギリス
導入状況	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 大都市部の都府県での導入率が低い傾向にある²⁰。 ✓ 市町村の9割が導入している道県もあるが、遠距離通学への対応がほとんどである。 ✓ 登下校中の安全確保の方策としてスクールバスによる送迎を実施する小学校は16.6%、中学校は16.8%に留まる²¹。 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ アメリカ全体で、合計476,150台のスクールバスがあり、学区保有268,053台(56.2%)、事業者保有105,632台(22.2%)、州保有5,768台(1.2%)となっている²²。 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 導入状況は不明である。 ✓ なお、IBISWorldのレポートによると、通学専用スクールバスの市場は約5%である²³。
	ドイツ	スウェーデン	韓国
	<ul style="list-style-type: none"> ✓ スクールバスの詳細な導入割合に関する情報は確認できていない。 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ スウェーデンのスクールバスシステムは、子供が公立学校に通うか私立学校に通うかには関係なく、全ての子供を対象とするものである。 ✓ 導入割合は確認できていないが、毎年スクールバスを利用する子供の総数は約40万人とされている²⁴。 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 最も一般的な通学手段は徒歩通学であり、距離がある場合はコミュニティバスや、自家用車を利用するなどの方法が一般的である。 ✓ 全国的な導入割合は確認できないが、ソウル市は平成27年から公立小学校にスクールバス支援を実施し令和元年は57校が支援を受けているが市内小学校の10%に満たない²⁵。

20 文部科学省「諸外国におけるスクールバスの活用状況」(平成20年3月)

21 文部科学省「学校安全の推進に関する計画に係る取組状況調査」(平成30年度)

22 School Bus FLEET「2017-2018 学校年度スクールバスデータ」(<https://www.schoolbusfleet.com/download?id=10117405&dl=1>) (2021/1/21 最終閲覧)

23 UK SIC INDUSTRY REPORTS「Coach & Bus Transport in the UK (H49.390)」(<https://www.ibisworld.com/united-kingdom/market-research-reports/coach-bus-transport-industry/>) (2021/02/12 最終閲覧)

24 共同スクールバスプロジェクト (Skolskjutsen) ウェブサイト (<https://skolskjutsen.se/om-projektet/>) (2021/1/21 最終閲覧)

25 OLIVE NOTE「公立小にスクールバスがやってきた (2020/10/29)」(<http://www.olivenote.co.kr/news/articleView.html?idxno=10542>) (2021/1/21 最終閲覧)

(図表 2-2-3 つづき)

	日本	アメリカ ²⁶	イギリス
直近の動き	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 「登下校防犯プラン」²⁷において、安全な登下校方策の一つとしてスクールバスの活用があげられている。 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 校区内の近所の学校に通う形から、地理的距離にかかわらず町内の公立学校へ通うことを可能にする町が増えている。 ✓ スクールバス利用者数の減少によって、運営コストが増加している。 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 新型コロナウイルス感染症拡大に伴うソーシャルディスタンスの確保及び感染リスクの減少を目的にバスの増便が図られている²⁸。 ✓ ロンドン交通局では、通勤客等に対しては徒歩か自転車の利用を推奨している。
	ドイツ	スウェーデン	韓国
	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 自治体の財政状況から、通学にかかる交通費の負担が増加していることが近年の課題に挙げられている。 ✓ 密集した車内の様子が、校内での厳しい分離規制と相容れないと保護者などから批判が起きている²⁹。 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 自治体が子供たちの通学輸送を適切に対応しなかったタクシー会社を変更したが、変更後のタクシー会社だと膨大な時間を要するという新たな問題が発生した事例がある。 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 近年は登下校交通事故予防等の観点から、都心部の公立小学校への導入支援も徐々に増加している。 ✓ 児童通学バスの事故が発生する度に、罰則の強化について検討されているが、事故件数は減少していない。

26 Bellwether Education Partners 「21世紀のスクールバスへの取組み」 (https://bellwethereducation.org/sites/default/files/Bellwether_Bus-WFF-Transportation_FINAL.pdf) (2021/1/21 最終閲覧)

27 平成30年5月の新潟女児殺害事件を契機として、登下校時の子供の安全に対し関係省庁が横断的に取り組む必要性が認識され、「登下校時の子供の安全確保に関する関係閣僚会議」により、登下校時の総合的な防犯対策として「登下校防犯プラン」が定められた。

28 BBC NEWS 「Back to school: Extra buses to help get children to school」 (2020年8月28日記事) (2021/1/21 最終閲覧)

29 spiegel.de 「Wie Ölsardinen」 (<https://www.spiegel.de/panorama/bildung/schulbus-fahren-trotz-corona-wie-oelsaelsar-a-bd0c6429-fe9a-4068-88ad-91552242e295>)

3) スクールバスに関する法的枠組みと関係主体

各国において、ハード・ソフト両面から、スクールバスに対する法律が定められている。6か国全てで、国の法律においてスクールバスに関する何らかの枠組み・考え方が示されているが、その規定内容のレベル感は様々である。

また、ほとんどの国で、国での規定をもとに各地方自治体が詳細な条件等の規定を行うこととされている。特に、費用負担や契約形態に関する規定や、地域の特性（天候、治安等）に応じた独自の規定を、地方自治体レベルで検討している。自治体によっても、その規定内容は様々である。

スクールバスの仕様に関する規定について、アメリカ、イギリス、ドイツ、スウェーデン、韓国ではスクールバスの車両が備えるべき規格や装置・備品が詳細に定められているが、日本においては「スクールバスであることの明示」以外の規定は確認できていない。

図表 2-2-4 スクールバスに関する法的枠組みと規定

	日本	アメリカ	イギリス
法的枠組み	✓ 道路交通法、道路運送車両の保安基準、道路運送法などが関係する。	✓ 連邦政府の規制として、スクールバスの製造業者に対する規定が「連邦自動車安全基準 (FMVSS)」に記載されている。	✓ 1996年に制定された教育法で地方公共団体が通学手段を提供することとなっている。
	ドイツ	スウェーデン	韓国
	✓ 国の法的基盤は、道路交通法、ドイツ道路交通登録法、運転免許条例、旅客輸送法および旅客運送事業法に規定されており、最も重要なポイントはドイツ運輸省「スクールバス使用及び運用規定」まとめられている。 ✓ これを踏まえ、各自治体が独自の規則を設定する。	✓ 国の教育法において、長距離通学の児童生徒等に対する支援の考え方について言及がある。 ✓ 通学にまつわる詳細な規則や、スクールバスに関する規定は各自治体が定めている。	✓ 「道路交通法」や「自動車管理法」「旅客自動車運輸事業法」等において児童通学バスの車両や安全性に関する規則が定められている。 ✓ 運行前には、安全装置の装備や、ドライバーの安全教育などについて、自治体の教育委員会のチェックを受けなければならない。
	日本	アメリカ	イギリス
スクールバスの仕様に関する規定等	✓ 「道路運送車両の保安基準」において、スクールバスは車体の全面、後面及び両側面に規定の表示をすることが定められている ³⁰ 。 ✓ その他の設備は、通常の路線バスの規定に準じる。	✓ 「連邦自動車安全基準 (FMVSS)」において、転覆保護、緊急出口、ジョイントの強度、歩行者保護や鏡などの安全装置の基準を規定している。 ✓ ストップサイン、クロスビューミラー、追突の際の衝撃エネルギー吸収性が高い座席、社内外の監視カメラなどがある。	✓ 「公共サービス自動車（乗車定員）規制」や「公共サービス車両アクセシビリティ規制 (PSVAR)」により車両設備に関する規定が定められている。
	ドイツ	スウェーデン	韓国
	✓ ドイツ運輸省「スクールバス使用及び運用規定」に、乗降階段または乗降口補助装置のステップの高さの指定、乗客用の扉・非常扉、座席、シートベルトなどの安全装置等、要件が細かく規定されている。	✓ 「共同スクールバスプロジェクト (Skolskjutsen)」によると、救急セット、バス車内からドアを開けるためのハンドル、脱出ハンマー、消火器などが装備されている。 ✓ 子供にも周知させ、緊急事態においてどのように使用するか解説している。	✓ 国土交通省「自動車安全基準に関する規則」において、児童用乗車ステップ、車両後方確認装置、停止表示装置、児童下車確認装置の設置、シートベルトの装備等が規定されている。 ✓ その他道路交通法などの各種法律でも、備品に関する規定がある。

30 「道路運送車両の保安基準の細目を定める告示」（第一節）第22条（車枠及び車体）の13に、1辺の長さが50cm以上の正立三角形、縁及び縁線の太さは12mm程度の表示をすることが定められている。色彩についても定められており、文字は、「スクールバス」、「幼稚園バス」等適宜の文字とするとされる。

4) スクールバスの運用状況

日本においては、遠距離通学支援を目的とするスクールバス導入には、国からの助成金が支給される。一方で、アメリカ、イギリス、ドイツ、スウェーデン、韓国においては、通学に係る支援は自治体の責任となっており、国からの助成金はない。全児童生徒がスクールバスを利用する国、一定の条件に当てはまる児童生徒のみにスクールバスを提供する国、利用者負担を設ける国など費用負担の在り方は様々だが、基本的にいずれの国も、スクールバスに係る運営の費用は自治体の負担となっている。なお、韓国の私立学校においては、各校の負担となっている。

スクールバスの運営形態については、自治体若しくは学校（学区）が直接運用する場合と、民間会社に委託する場合がある。スウェーデンでは、公共交通に関わる団体と保険会社により組織された団体が運営に携わっているなど、多様な主体の連携によって成り立っている。

また、アメリカ、イギリスにおいては、スクールバスの運転手に関する要件の規定（犯罪歴のチェック、薬物依存チェックなど）もあり、これをクリアした者だけが運転手として勤務できることになっている。アメリカでは運転手に対する講習を実施しているなど、運転手の資質・向上をととしても安全確保が図られている。

そのほか、子供の安全確保に向けた取組事例としては、ICTの活用、児童生徒への講習開催、事故原因の研究など、各国において様々な工夫が講じられている。

図表 2-2-5 スクールバスの運用状況

	日本	アメリカ	イギリス
財源	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 「へき地教育振興法」及び「同施行令」に基づき、遠距離通学支援を目的としたスクールバスの導入には、政府からの国庫補助がある。 ✓ スクールバスの維持運営費については、地方交付税措置が講じられている。 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 連邦政府から州政府への助成金はない。 ✓ 州政府から校区へ助成する場合と、利用者が費用を負担する場合などがある³¹。 ✓ ハワイ州では、スクールバス利用者への費用徴収を義務づけている。 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 通学距離等の条件に当てはまる場合、自治体は無償で通学手段を提供する必要がある。
	ドイツ	スウェーデン	韓国
	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 各地方自治体の財源による。 ✓ 利用者負担の有無に関しては、州の学校に関する法律に則り、各学校を管轄している各自治体が運用している。 ✓ なお、通学にかかる交通費を負担する義務はあるが、スクールバスの購入・貸借などの義務はない。 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 国から自治体への助成金はない。 ✓ 少ない台数でより多くの児童生徒を送迎できるように、学校の開始時間を調整するなどして、スクールバス運営費用を節減している³²。 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 運営方法に関わらず、学校の負担と受益者負担である。 ✓ 公立小学校においては、遠距離通学解消を目的とし、主に助成金で賄うため、利用者負担は実質ゼロとなる場合もある。

31 Bellwether Education Partners 「21世紀のスクールバスへの取組み」

32 文部科学省「諸外国におけるスクールバスの活用状況」（平成20年3月）

(図表 2-2-5 つづき)

	日本	アメリカ	イギリス
運営	<ul style="list-style-type: none"> ✓ スクールバスの導入や維持運営に当たっては国の財政措置等があることから、市町村(教育委員会)単位での導入が主となる。 ✓ スクールバスの保有・運営の形態は、自治体によって様々である。 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 保有・運営しているのは、学区または民間の請負業者である³³。約2/3は学区、1/3は民間業者である。 ✓ スクールバス運転手は、バックグラウンドチェック、健康診断、薬物・アルコールチェック等の適正検査に合格し、スクールバス運転手としての訓練を受けた者と定められている³⁴。 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 自治体、学校がバスを所有するか、若しくは民間会社に委託するかの方法を取る場合が多い。 ✓ 運転手や添乗員、スクールバスサービスを提供する企業は、過去の交通事故違反歴や、犯罪歴などを情報開示することが義務付けられている³⁵。
	ドイツ	スウェーデン	韓国
	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 各地方自治体が主として民間事業者に運用全般を委託している。 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ タクシー組織、公共交通組織、バス組織、民間の保険会社の4つの団体によって運営されている。 ✓ そのため、運転手の身分、勤務形態は勤務先の会社に順ずる。 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 学校直営の場合と、民間バス事業者委託の場合がある。 ✓ 学校直営の場合、学校が車両保有及び運営管理し、運転手を直接採用する。
子供たちを守るための工夫	日本	アメリカ	イギリス
	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 「地域ぐるみの学校安全体制構築推進事業」等によって、地域における登下校時の見守り活動を推進している。 ✓ 幼稚園等及び小学校等を中心に周囲500メートルを範囲とするスクール・ゾーンの設定及び定着化を推進している。 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ ICTの活用の例として、GPSの活用、Wi-Fiの提供、生徒バッジの着用などを行う事例がある。 ✓ スクールバス運転手は、雇用時の訓練に加え、毎年再訓練などを受けることが義務付けられている³⁶。 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 新型コロナウイルス感染症拡大に伴い、清掃と使い捨てのマスクやエプロン、手袋などのPPE製品の使用などが追加された。
	ドイツ	スウェーデン	韓国
	<ul style="list-style-type: none"> ✓ DVR(ドイツ交通安全評議会)が立ち上げた「スクールバスプロジェクト」では、児童生徒への講習や、安全支援ボランティアの訓練、車内でのトラブル防止講習など、様々な取組が実施されている。 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 運送業者らの「共同スクールバスプロジェクト(Skolskjutsen)」が、全ての子供と保護者に向けて、学校のバスと安全対策について学ぶ機会を提供している。 ✓ 交通事故による死亡や重傷を負う人をゼロにする「ビジョンゼロ(VisionZero)」理念の下で、全ての事故が慎重に研究されている。 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ ICTを活用した取り組み事例がみられる。 ✓ 「児童通学バスナビゲーションサービス」では、児童の乗降車状況を保護者・教員にリアルタイムで転送するほか、通学バスの位置情報を確認できる³⁷。 ✓ 「安心通学情報サービス」では、車両にIoT基盤装置を設置し、児童の乗降時間と場所をリアルタイムで保護者等が把握できる³⁸。

33 全国学校交通協会「イエロースクールバス業界報告」(<https://s3-us-west-2.amazonaws.com/nsta/6571/Yellow-School-Bus-Industry-White-Paper.pdf>) (2021/1/21 最終閲覧)

34 Bellwether Education Partners「21世紀のスクールバスへの取組み」

35 Home to School Travel and Transport Guidance 2014

36 全国学校交通協会「イエロースクールバス業界報告」

37 韓国教育部広報資料「スクールバスの位置情報サービス」(<https://moe.go.kr/boardCnts/view.do?boardID=340&boardSeq=74957&lev=0&searchType=null&statusYN=C&page=1&s=moe&m=020201&opType=N>) (2021/1/21 最終閲覧)

38 ヘッドライン済州「済州、学校保護者にリアルタイムの通学情報を提供」(<http://www.headlinejeju.co.kr/news/articleView.html?idxno=419424>) (2021/1/21 最終閲覧)

④ 小括

日本においては、遠距離通学者への支援という目的に加え、通学路の安全確保の観点からもスクールバス導入に関する議論が着目されている。諸外国においても同様の理由からスクールバスを導入する国もあるが、今回対象とした5か国においては、遠距離通学者への支援のためにスクールバスを導入した国が多い。

導入に際して、諸外国ではスクールバスによる通学支援の考え方について、大枠を国の法律で示したうえで、詳細な条件等の規定は地方自治体が地域性に応じて行っているケースが多い。また、日本以外の5か国においては、スクールバスが備えるべき設備や備品等に関しても、細かな規定が設けられている。

登下校時の安全確保の責任の所在の考え方についても、日本と諸外国での違いがみられた。日本では、特段保護者の責務についての言及はないものの、諸外国（特に欧米の対象国）においては、登下校中（学校外）の子供の安全確保の責任は保護者にあると明示されている。イギリスにおいても、法律上は、特段規定はないものの、保護者が子供に付き添って登下校を行うという実態が見られる。

スクールバスの運営に関し、日本においては、遠距離通学支援を目的とするスクールバス導入には、国からの助成金が支給される。一方で、アメリカ、イギリス、ドイツ、スウェーデン、韓国においては、通学に係る支援は自治体の責任となっており、国からの助成金はない。全児童生徒がスクールバスを利用する国、一定の条件に当てはまる児童生徒のみにスクールバスを提供する国、利用者負担を設ける国など費用負担の在り方は様々だが、基本的にいずれの国も、スクールバスに係る運営の費用は自治体の負担となっている。なお、韓国の私立学校においては、各校の負担となっている。

諸外国でのスクールバスの運営の形態は、大きく、自治体若しくは学区³⁹が直接運営するケースと、民間事業者に運営を委託するケースに分けられる。スウェーデンなど、バス事業者、タクシー事業者など複数の事業者が組織化し、連携して携わるようなケースもある。また、国や自治体によっては、路線バスをスクールバスとしても併用し、資源の効率化を図る例もある。

アメリカ、イギリスなどの一部の国では、スクールバスの運転手に関しても、細かな要件が規定されている。犯罪歴、薬物依存、健康状態のチェックなど、特定の基準に合格した者のみが、スクールバス運転手として勤務できるようになっており、資質・能力面でも質の向上が図られている。

そのほか、昨今の子供の安全確保に向けた取組事例としては、ICTの活用、児童生徒への講習開催、事故原因の研究など、各国において様々な工夫が講じられている。

39 アメリカ等では、自治体とは別に、学区が教育をつかさどる単位として予算・権限を持つ。ただし、自治体の規模によっては、自治体に従属する場合もある。

(2) 諸外国における通学時の安全確保の方策に関する取組状況調査

① 調査目的

スクールバスに限らず、通学路の安全確保に向けた諸外国の様々な取組情報を収集するために、「諸外国における通学時の安全確保の方策に関する取組状況調査」を実施した。

② 概要と調査方法

(1) のスクールバス調査を行う中で収集できた様々な取組事例を抽出し、各国について取組概要をまとめた。

③ 調査結果

1) アメリカ

通学路の安全確保に関する取組として「Safe Routes to School (SRTS) プログラム」がある。子供、大人、ドライバーやコミュニティに対する安全教育や通学路のインフラ改善などをとおして、徒歩若しくは自転車通学を促すプログラムで、政府からの補助金がある。通学の際の自家車の利用を減らすことによる交通渋滞・環境負担の軽減、子供の自転車・徒歩中の事故の軽減、そして子供たちの運動不足の改善などの効果が挙げられている。2013年の発表によると、2007年から2012年にかけて、徒歩か自転車通学の生徒数は12.4%から15.7%（朝）、15.8%から19.7%（午後）へ増加した⁴⁰。

2) イギリス

通学路の安全確保に向けた取組として最も有名な取組が「Lollipop Man/Lady」である。正式名称は「School crossing patrol」であり、通学路に立ち、見守り活動を行う。採用基準や業務内容は国が定めている。自治体の職員として雇用され、就労に当たっては身元や犯罪歴などが調査され、一定の法定講習を受講する必要がある。

また、2010年代後半から2020年にかけて、学校周辺の道路をBOBBY ZONEとして、時速20マイル未満で走行することや、車による学校前での子供の送迎・停車禁止、歩道に乗り上げ駐車しないといったキャンペーンに対し、自治体や保護者の協力を得るほか、規制化する動きがみられている。例えば、徒歩での通学を呼びかける「Walk to School Week」や、歩行者や自転車の安全のため、登下校時間帯の自動車の進入制限を行う「school streets」は、スコットランド地区で18箇所、イングランドでは123箇所、ウェールズで6箇所導入されている。

3) ドイツ

スクールバスに関する取組ではあるが、ICTを活用した事例として、実際に生徒の乗降があるバス停のみを廻るルートを自動でコンピューターが計算して提案する取組がある。最適ルートを通ることで、経費や余分な二酸化炭素排出削減を目指す取組である。一方で、全てのバスに搭載するタブレット端末、ソフトウェアとそのメンテナンス費などもかかるため、導入についてはいまだ検討中とみられている（2016年2月、Nordrhein-Westfalen州Rosendahl地区⁴¹）。

最近では新型コロナウイルス感染拡大防止の観点から、スクールバス増発の取組が各地で行われている。例えばBaden-Wuerttemberg州は、スクールバスのコロナ対策の臨時措置として、1,000万ユーロの支出を決めた。スクールバスの乗車率が100%、また立ったまま乗車するスペースの40%を超える場合には増発が認められ、経費の8割が助成されるというものである。この措置は秋休みまでの臨時措置であったが、それ以降については再度議論されることになっている。また、ヘルマン運輸大臣は、公共交通機関内の感染を最小限にとどめるために、6歳以上の子供は鼻と口を覆うように要請している。（2020年9月14日記事⁴²）

40 National Center for Safe Routes to School 「Community Success Stories」 (http://guide.saferoutesinfo.org/introduction/promising_examples_and_community_success_stories.cfm) (2021/2/12 最終閲覧)

41 Allgemeine Zeitung 新聞「学校および教育委員会は、ニュースに基づいた通学輸送について助言」 (<https://www.azonline.de/Lokales/Rosendahl/2272698-Schul-und-Bildungsausschuss-beraet-ueber-bedarfsorientierte-Schuelerbefoerderung-Auf-Dauer-keine-Einsparungen>) (2021/1/21 最終閲覧)

42 Baden-Wuerttemberg 州ホームページ (<https://www.baden-wuerttemberg.de/de/service/presse/pressemitteilung/pid/zehn-millionen-euro-fuer-die-foerderung-von-schulbussen/>) (2021/1/21 最終閲覧)

4) スウェーデン

スウェーデン運輸局（TRAFIKVERKET）が2010年11月に行った調査において、郊外の通学バス及びバス停について、次のような判断基準を用いてリスク評価を行っている。

- ①照明は安全性を高め暗闇での重大な事故のリスクを軽減するが、地方では道路照明は（人口に対して）経費がかかりすぎる可能性がある。（※そのため、現在は環境に配慮したソーラーセルとモーションインディケータを導入しており、とりわけバスの停止時の安全性を高めている。）
- ②バス停で待っている時の可視性が向上するよう、調査により危険が見つかったバス停については、停車位置の変更を行っている。その際、歩道への乗り降りをスムーズに行えるよう留意する。
- ③歩行者の視覚確保のため、私有地の柵や塀の移動または撤去依頼をする。
- ④バス停付近や危険のある場所に減速サインを設置する。バス停を屋根つきの小屋にすることで付近にいる歩行者を守り、減速を促す。
- ⑤上記の対策を踏まえても危険が残る場合はバス停の撤去を検討する。

出典) スウェーデン運輸省「Modell för bedömning av risk och otrygghet vid busshållplatser på landsbygd (地方バス停のリスク評価モデルについて)」 (https://trafikeniskolan.nff.se/media/1652/2010_110_modell_for_bedomning_av_risk_och_otrygghet_vid_busshallplatser_pa_landsbygd.pdf)

5) 韓国

児童の交通事故防止のため設立された保護者の組織に、「グリーンママ会」というものがある。社団法人で、かつ警察庁非営利民間団体に登記した団体である。「グリーンママ会」は保護者（母親）で構成され、主な役割は登下校時の横断歩道で黄色旗を持って交通整理をすることである⁴³。

「グリーンママ会」が専業主婦を前提とした枠組みになっていることや、そもそも父親が入っていないことなどは近年の課題になっており、シニア雇用を代替策とすることを検討する等、政府においても新しい動きが進められている。

また、プチョン（富川）市の例では、2010年から「児童通学安全事業（ウォーキングスクールバス）」として、「安全教育指導士⁴⁴」を小学校の通学路に配置し、1、2年生の登下校に同行させるという取組もみられる⁴⁵。

ソウル特別市のソンスドン（聖水洞）では、学校の前での横断歩道等での事故が相次ぐ状況を受け、政府は2003年ごろから、幼稚園、小学校などの児童保護区域に指定された場所を対象として、交通安全表示、スピードハンプ等の交通安全施設の整備を進めてきた⁴⁶。児童交通事故防止に向けた取組が進んでいる地区の一つである。

a) 新しい「イエローカーペット」でスクール・ゾーンの交通事故ゼロに挑戦

道路を黄色く塗った「イエローカーペット」は、主に小学校から半径300～500mのスクール・ゾーン内で、横断歩道がある道路に設置される。時間がたつと表面が剥がれ、変色するといった維持管理上の課題があった既存のイエローカーペットの短所を補い、ブロック自体を有色材質とした新しいイエローカーペットが設置された。新しいイエローカーペットは、「サインブロックイエローカーペット」といい、文字・アイコン等が挿入された機能的なブロックだ。目立ちやすい色の為、児童の注意喚起のみならず、運転手のスピード減速や信号順守にも役立っている。

b) 小学校入口には「スマート横断歩道」

「スマート横断歩道」とは、歩行信号の音声案内や、横断歩道の集中照明、車両番号自動認識といった8つの安全機能を備える電子装置である。視聴覚害を持つ人にとっても、役立つ機能が搭載されている。

43 百歳時代新聞社「グリーンママ会交通安全活動、2022年までに高齢者雇用に置き換え」（<http://www.100ssd.co.kr/news/articleView.htm?idxno=66741>）（2021/1/21 最終閲覧）

44 安全管理に関する基本的な知識に加え、応急措置、心肺蘇生法等について学んだ専門家で、日常生活で発生する可能性のあるあらゆる安全事故の予防及び対処を行う。

45 現代日報新聞社「富川氏、安全教育指導士の安全教育」（<http://www.hyundaiilbo.com/news/articleView.html?idxno=462436>）（2021/1/21 最終閲覧）

46 ソウル特別市ニュース「新しい『イエローカーペット』にスクール・ゾーン交通事故ゼロチャレンジ！」（<https://mediahub.seoul.go.kr/archives/1293438>）（2021/1/21 最終閲覧）

2-3. 通学路における児童生徒の安全確保方策のまとめ

(1) 地域における通学路等の安全確保に向けた取組事例集の作成

① 事例集作成の目的

通学路の安全確保に向けた取組は各地域で独自に行われていることから、好事例として全国に展開すべき事例の特徴を抽出し、他自治体及び見守り等活動団体が実際に活動する際の参考となることを目的として取組事例集を作成した。事例集は、今後活動を始めようとする、あるいは始めたいと検討している地域住民に対し、実際の活動者のコメントを併記し、モチベーションアップに繋がるような内容としている。

② 事例集の構成

事例集の構成は次のとおりである。事例集はヒアリング対象自治体から 13 自治体を対象としている。なお、事例集本編については、参考資料「参考-4 事例集」のとおりである。

図表 2-3-1 事例集の概要

想定読者	都道府県・市町村行政、見守り活動団体、見守り活動の実施を検討中の地域住民 等
目次	<ol style="list-style-type: none">地域ぐるみの学校安全整備推進事業（スクールガード・リーダー、スクールガード）に関する取組事例<ul style="list-style-type: none">千葉県千葉市：スクールガード・アドバイザーと学校セーフティウォッチャーの活動福岡県福岡市：マンパワーとIoTを組み合わせ、新しい見守り活動へチャレンジ埼玉県加須市：スクールガード・リーダーと学校応援団による見守り活動山梨県道志村：村全体で子どもの安全を見守る体制の構築を目指した取組住民の自発的な取組による、地域一体となった通学路の安全確保の取組事例<ul style="list-style-type: none">京都府長岡京市：“通学路安全対策調査”による危険箇所の情報収集と対策の実施埼玉県嵐山町：住民主体による、地域一体での見守り活動小学校単位での登下校時の見守り活動に関する取組事例<ul style="list-style-type: none">京都府京都市立御室小学校：大学生も活躍する、御室こども見守り隊の活動石川県金沢市立夕日寺小学校：“子供の視点”を重視する、夕日寺スクールサポート隊の見守り活動鳥取県湯梨浜町立東郷小学校：コミュニティ・スクールを活用し、活動が活性化したオレンジベスト隊見守り活動等に対する行政等からの支援に関する取組事例<ul style="list-style-type: none">熊本県：皆で支え合う、県下の見守り活動 PTA 教育振興財団の共済金による支援新潟県胎内市：地域一体となり、子供の見守り組織を支える活動多様な活動者による安全・安心の創出に関する取組事例<ul style="list-style-type: none">宮城県白石市：中学生を中心とした、安全・安心なまちづくりへの活動宮城県塩竈市：塩竈市内 11 の郵便局員による、“ながら見守り”の活動

③ 事例集の活用方法と留意事項

事例集は、「活動の概要」、「基本情報」、「活動の内容」、「活動の工夫」、「活動者等のコメント」の 5 項目から構成されているほか、各自治体の規模を把握するため、人口や小学校数等の自治体規模を併記している。

例えば、新たな活動を実施したい、あるいは活動上の困りごとがある場合には、活動内容や活動の工夫を見ることで、行政や活動者等が「自分たちであればどうすべきか」を考えるための一助となることを期待している。

ただし、通学路の安全確保に向けた取組は、地域特性等によって様々であることから、事例集に掲載された地域と自身の地域を適切に比較して、活動内容を検討することが望ましい。

(2) 小冊子「やってみよう！登下校見守り活動ハンドブック」の作成

① 小冊子作成の目的

現在登下校時の見守り活動を行っている方や、これから見守り活動を始めようと思っている方だけでなく、自治体や学校の方も参考とすることができる資料として「やってみよう！登下校見守り活動ハンドブック」を作成した。

見守り活動に必要な心構えや活動方法などの見守り活動の基本だけでなく、見守り活動の効果を高めるポイントや優良事例を紹介しているほか、学校や行政に求められるサポートや連携方法についても紹介している。

② 小冊子の構成

小冊子の構成は次のとおりである。なお小冊子は参考資料「参考－5小冊子」のとおりである。

図表 2-3-2 ハンドブックの概要

想定読者	都道府県・市町村、学校安全担当者、見守り活動団体、見守り活動の実施を検討中の地域住民等
目次	1. はじめに ■安全・安心な登下校の実現に向けて ■地域ぐるみの見守り活動と効果 2. 活動してみよう ■見守り活動の例 ■見守り活動の心構え ■見守り活動の始め方 ■見守り活動時の持ち物とは？ ■見守り活動の効果を高めるためには？ ■通学路に潜む危険とは？ ■見守り活動に係る注意事項 ■子供の行動・特性に係る注意事項 ■注意が必要な場所の例 3. こんなときどうする ■活動中に交通事故や犯罪、不審な行動に遭遇したら ■活動中に危険個所や不審な行動を発見したら 4. 持続可能な活動に向けて ■無理をしない、無理をさせない活動を心がけよう ■コミュニケーションを大切にしよう ■いろいろな人を巻き込もう ■見守り活動者のモチベーションを向上させよう

③ 通学路の安全確保に向けて留意すべき基本的な考え方

1) 防犯環境設計理論

犯罪の発生には大きく「犯罪原因論」と「犯罪機会論」が存在する。前者は「犯罪者」に焦点をあて、犯罪を実行した人の心理を分析し同様の犯罪を発生させないとする考え方、後者は「犯罪が発生する機会」に焦点をあて、未然に防止しようとする考え方である。通学路の安全確保に向けては、未然防止を図る「犯罪機会論」に留意することが求められる。

犯罪機会論の代表として「防犯環境設計理論」(CPTED: Crime Prevention Through Design)が挙げられる。防犯環境設計理論は、「被害対象物の強化」、「接近の制御」、「監視性の強化」、「領域性の確保」、「コミュニティの社会的凝集性の向上」、「組織内外のグループとの連携・協調の推進」等で構成され、これらの物理的・社会的環境を整備することで犯罪を企てる者に対して、犯行の機会を与えないようにするものである。犯罪未然防止にはこうした理論に基づき環境を整備することも重要である。

図表 2-3-3 防犯環境設計理論の基本的な考え方

理論		考え方
①	被害対象の強化・回避	被害に遭う可能性のある人・モノそのものを強化する、若しくは回避させること
②	接近の制御	被害に遭う可能性のある人・モノに近づかせないようにすること
③	(自然) 監視性の強化	被害に遭う可能性のある人・モノに対して、人の目を増加させること
④	領域性の確保	自分たちの領域であることを示し、心理的・物理的に犯罪のしづらい空間であると思わせること
⑤	地域コミュニティ 力の向上	社会的凝集性の向上や文化の尊重 住民一人ひとりが地域の一員であることを意識し、①～④の効果を高めようとする
⑥		社会的な連携の推進 様々な組織・集団と連携し、①～④の効果を高めようとする

出典) 一般社団法人 子ども安全まちづくりパートナーズ「防犯まちづくりのヒントとガイド」等を基に三菱UFJリサーチ&コンサルティング株式会社作成

2) ハザード知覚と回避行動

小学生の死傷者数は低学年ほど多くなっているが、これには危険な状況を見出し回避行動をとるための「ハザード知覚」が関係するとされている⁴⁷。

ハザード知覚には大きく2つの種類が存在し、1つ目は「直接目に見える危険な状況の認知」(顕在的ハザード知覚)である。例えば、歩行者が前から歩いてくる、あるいは自転車が近づいてくる等であり、一般には認識しやすく、回避行動を取りやすい。

2つ目は「直接目に見えないが起こりうる可能性がある危険な状況の認知」(潜在的ハザード知覚)である。例えば、交差点等の死角に人や自転車が隠れている可能性を認知(予測)できるか等である。こうした潜在的ハザード知覚は、経験や知識に依存する⁴⁸ため、特に低年齢であるほど潜在的ハザードを認識し、適切な回避行動を実行することが難しい。未就学児は保育園・幼稚園の送迎がある等、一人歩きは少ないと考えられるが、小学校入学と同時に一人歩きの時間及び範囲は増加することも理由として、小学1年生及び2年生の交通事故被害が増加するものと考えられる。交通事故被害防止に向けては、子供に対する交通安全教育に加えて、子供の経験値や判断力の不足を理解した上で、子供の行動を踏まえ、安全な環境を整備することも重要である。

④ 小冊子の活用方法と留意事項

活動を開始するための手引きとして活用されることを想定しているほか、新たな取組を実施したい、あるいは活動上の困りごとがある場合の参考資料としての活用や、行政や学校、活動団体等の研修等に活用されることも想定している。

ただし、小冊子の内容が全てではなく、実際に活動を始めるに当たっては、地域の実態に即した活動を検討することが望ましい。また、行政や学校は、小冊子に記載された活動者が求めるニーズを参考としつつ、実際の活動者のニーズを把握した上で対応することが求められる。

47 石田敏郎、松浦常夫編著「交通心理学入門」(日本交通心理学会、平成29年)より

48 IATSS 公益財団法人国際交通安全学会「交通・安全学」(平成25年)より