

学校安全総合支援事業  
(学校管理下における事故防止に関する調査研究)  
「地域における通学路の安全確保に関する調査研究」  
報告書

2023年3月

文部科学省

# 目次

第Ⅰ章 総論	2
1-1. 本調査の目的	3
1-2. 通学路の安全性確保にかかる社会動向	4
1-3. 調査結果の要約	
(1) 推進体制及び通学路交通安全プログラムに関する実態調査	15
(2) 通学手段におけるスクールバス等の活用実態調査	17
1-4. 通学路の安全性確保に向けた今後の在り方	20
第Ⅱ章 調査結果	21
2-1. 推進体制及び通学路交通安全プログラムに関する実態調査	
(1) 推進体制及び通学路交通安全プログラムに関するアンケート結果	22
(2) 推進体制及び通学路交通安全プログラムに関するヒアリング結果	82
2-2. 通学手段におけるスクールバス等の活用実態調査	
(1) 通学手段におけるスクールバス等の活用実態アンケート結果	163
(2) 通学手段におけるスクールバス等の活用実態ヒアリング結果	173
参考資料	198

# 第 I 章 総論

### 1-1. 本調査の目的

通学路の交通安全の確保に向けた着実かつ効果的な取組の推進について（平成 25 年 12 月 6 日 文部科学省スポーツ・青少年局学校健康教育課長通知）において、通学路の交通安全に関わる関係機関の連携による継続的な取組が求められている中、地域における通学路の安全の確保に関する取組実態について調査を行い、好事例、地域における推進体制の状況及びその課題等を把握するとともに、今後の通学路における児童生徒の安全確保 に向けた充実方策を示す。併せて、公立小学校・中学校及び義務教育学校におけるスクールバスの活用状況や市区町村教育委員会の意向を把握するため、国内における実態調査を行う。



## 1-2. 通学路の安全性確保にかかる社会動向

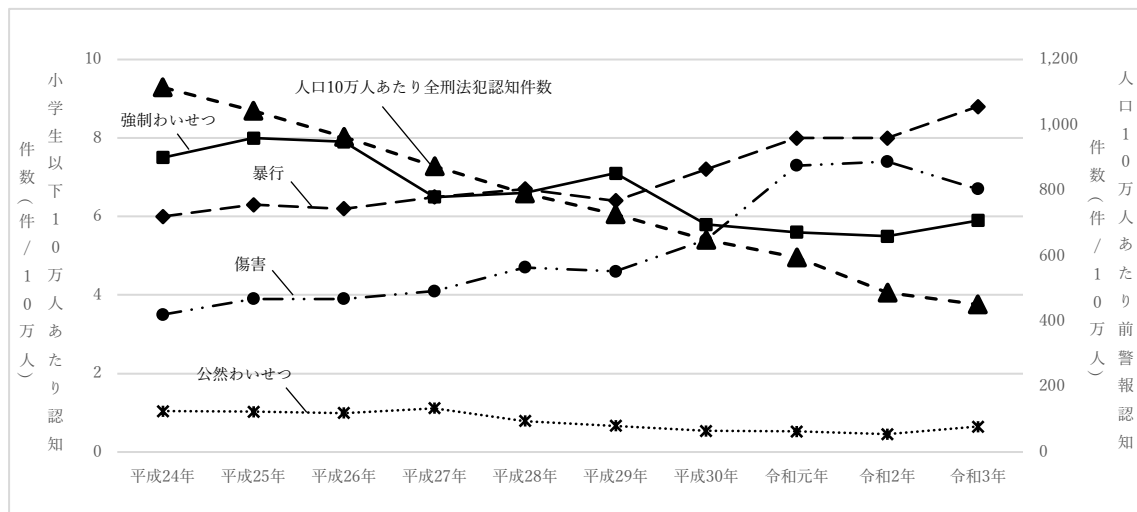
### (1) 児童生徒が被害に遭う事件・事故の発生

#### 1) 犯罪

日本の犯罪率は平成14年以降低下しているが、犯罪種別ごとにみると、暴行、傷害といった犯罪は増加傾向にある。また強制わいせつ、公然わいせつといった犯罪は減ってはきているものの、令和3年ではわずかに増加しており、依然として憂慮すべき状況にある。

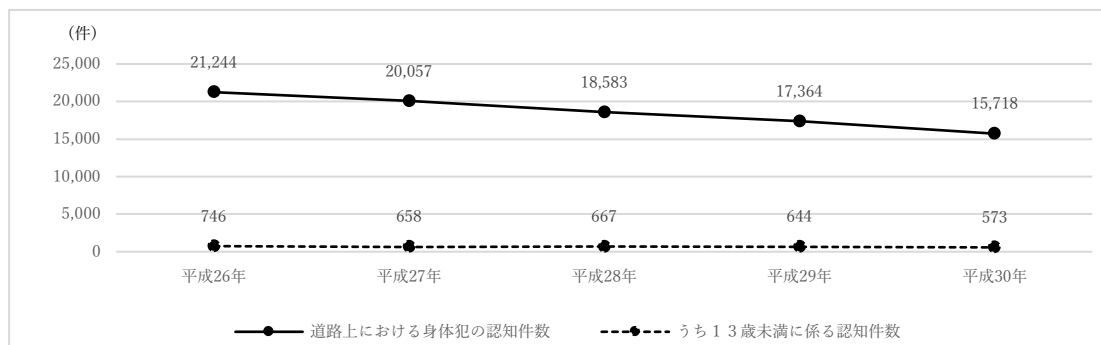
児童生徒が被害者となる犯罪の特徴は、発生時間が登下校の時間帯ということである。警察庁「令和元年警察白書（道路上における児童生徒（13歳未満）が被害者となる身体犯の時間帯別発生件数）」によると、下校時間帯および登校時間帯に被害が集中していることがわかる。特に下校時間帯は登校時間帯に比べ犯罪発生率が高く、最も犯罪が多く発生した登校時間帯（7時台）と最も犯罪が多く発生した下校時間帯（16時台）を比較すると約3倍の差がある。登下校時、特に下校時の安全確保は重要な課題の一つといえる。

#### 犯罪率の推移



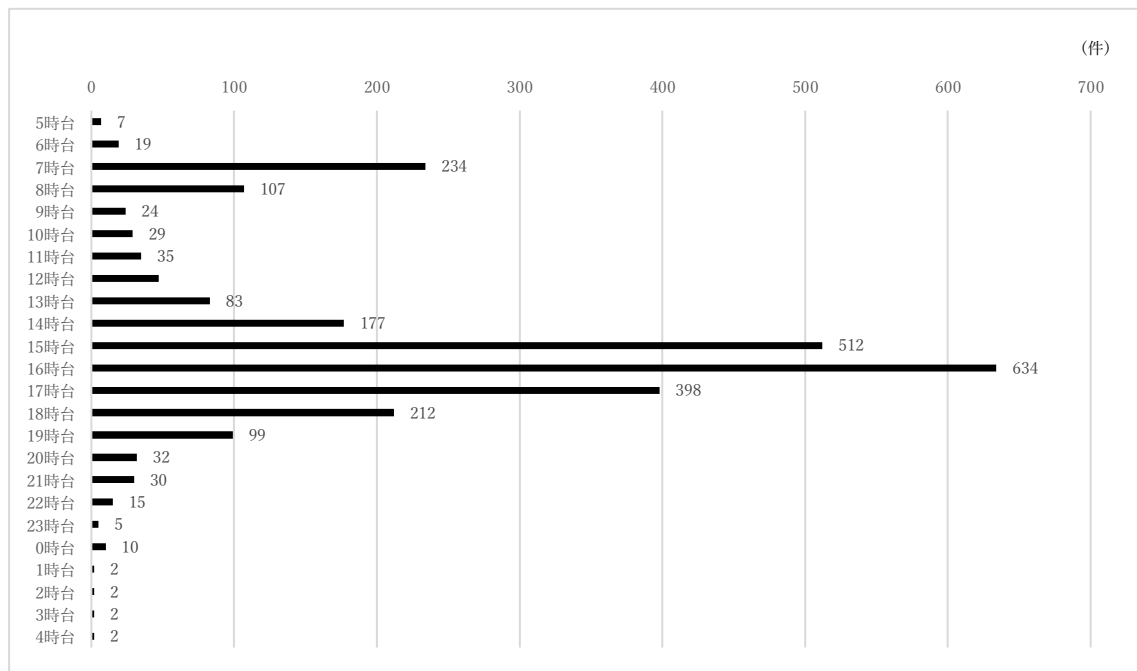
出典)警察庁「令和3年の刑法犯に関する統計資料（主な罪種・手口における被害者の年齢（少年・成人）別人口10万人当たり認知件数）」より株式会社シード・プランニング作成

#### 道路上における児童生徒が被害者となる身体犯被害



出典)警察庁「令和元年警察白書（道路上における身体犯の認知件数の推移）」より株式会社シード・プランニング作成

時間帯別の道路上における児童生徒が被害者となる身体犯被害（平成26年～平成30年合計）



※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。

出典)警察庁「令和元年警察白書（道路上における児童生徒（13歳未満）が被害者となる身体犯の時間帯別発生件数）」より  
株式会社シード・プランニング作成

## 2) 交通事故

交通事故による15歳未満の死傷者は年々減少しており、警察庁「道路の交通に関する統計（年齢層別・状態別死傷者数の推移）」をみると、平成23年の死傷者数に比べ令和3年の死傷者数は約65パーセント減少している。しかし令和2年に比べ令和3年の死傷者数は僅かではあるが増加しているため、引き続き注視が必要であり、事故が起こりやすい場所への交通安全対策が課題といえる。

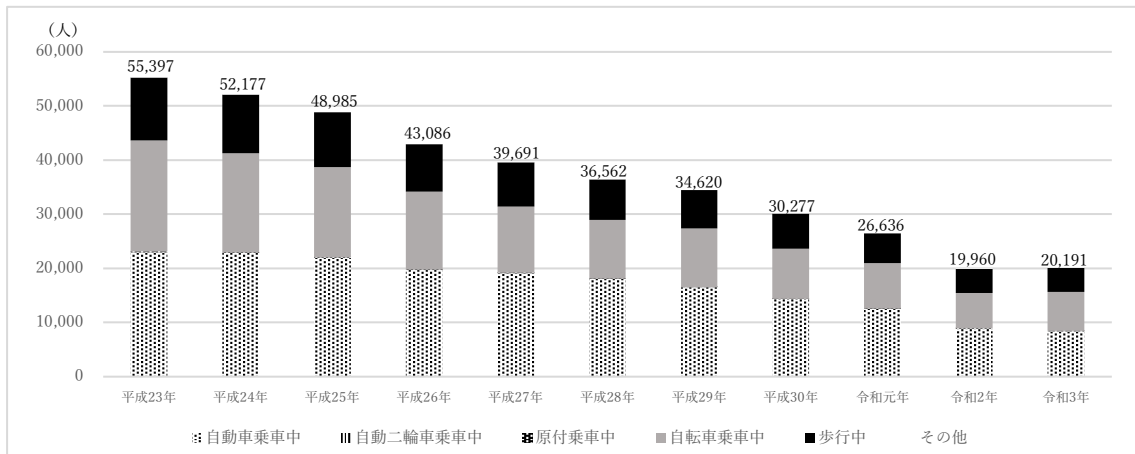
警察庁交通局「令和4年春の全国交通安全運動の実施について」をみると、歩行中の事故に遭っているのは小学校1年生、小学校2年生が圧倒的に多く、学齢が進むにつれ死傷者数は減少し、小学校6年生の歩行中の事故は小学校1年生に比べ約3分の1であることがわかる。

曜日別時間帯別死者・重症者数をみると、死傷者数は歩行中・自転車乗用中ともに平日の16時から17時の時間帯が最も多い。

歩行中・自転車乗用中の法令違反別死者・重傷者数をそれぞれみると、歩行中では違反ありが62パーセント、違反なしは38パーセントであるのに対し、自転車乗用中では違反ありが81パーセント、違反なしが19パーセントであり、歩行中に比べ自転車乗用中は違反で事故に遭っている率が高い。

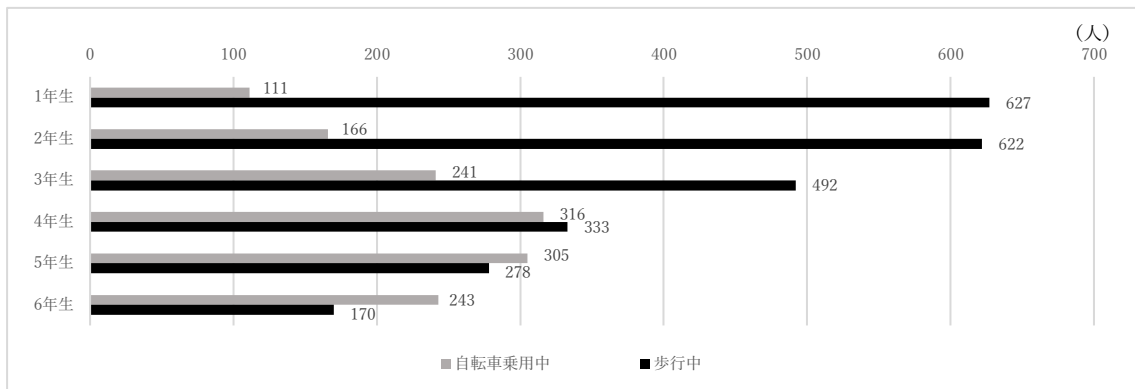
それぞれの学齢に合った交通安全教育を継続して徹底するとともに、交差点や横断歩道等の事故が発生しやすい場所には登下校時に人員を配置する等の対策が求められる。

### 交通事故による15歳未満の死傷者数の推移



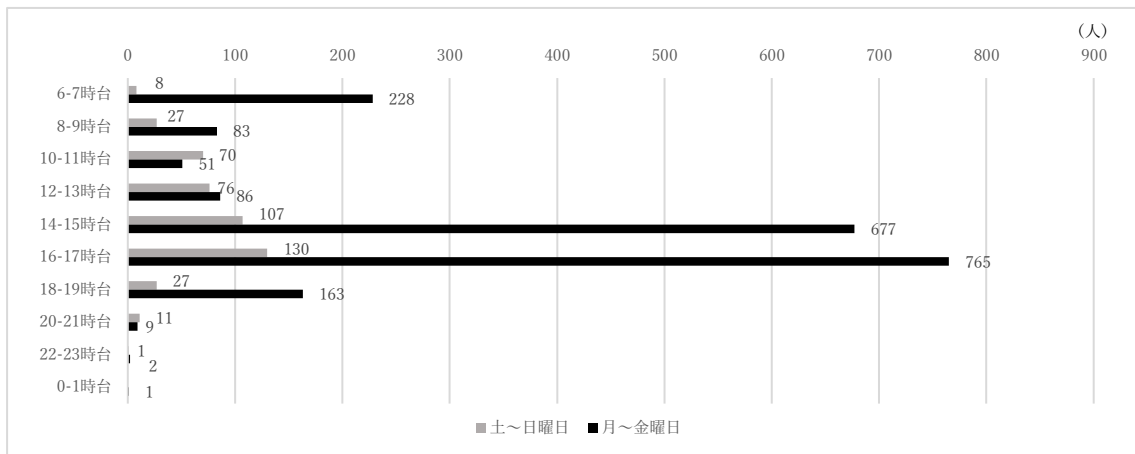
出典)警察庁「道路の交通に関する統計(年齢層別・状態別死傷者数の推移)」より株式会社シード・プランニング作成

### 小学生の学齢別死者・重症者数(平成29年～令和3年合計)



出典)警察庁交通局「令和4年春の全国交通安全運動の実施について」より株式会社シード・プランニング作成

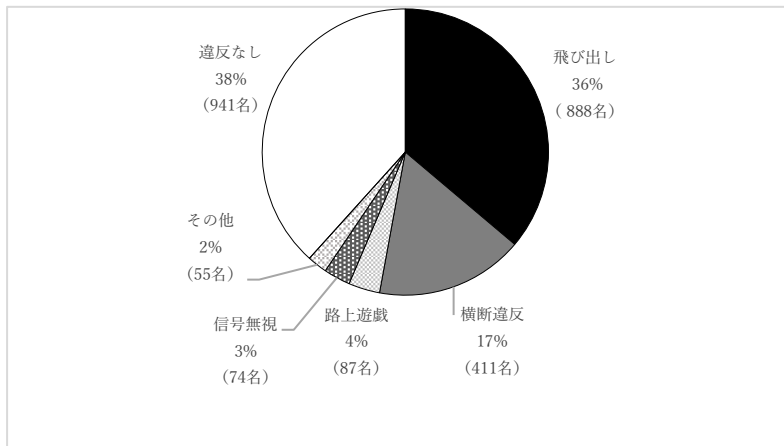
### 小学生の歩行中曜日別時間帯別死者・重症者数(平成29年～令和3年合計)



※2時から5時台は土～日曜日、月～金曜日共に0人

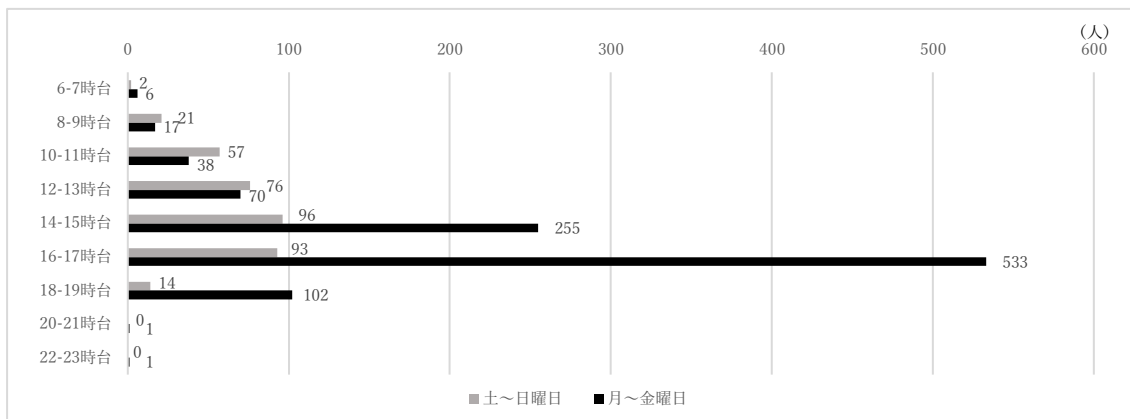
出典)警察庁交通局「令和4年春の全国交通安全運動の実施について」より株式会社シード・プランニング作成

小学生の歩行中（第1・第2当事者）の法令違反別死者・重傷者数（平成29年～令和3年合計）



出典)警察庁交通局 令和4年春の全国交通安全運動の実施について

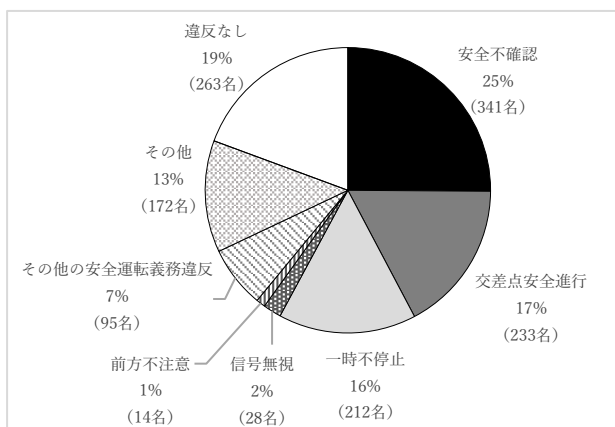
小学生の自転車乗用中曜日別時間帯別死者・重傷者数（平成29年～令和3年合計）



※0時から5時台は土～日曜日、月～金曜日共に0人

出典)警察庁交通局「令和4年春の全国交通安全運動の実施について」より株式会社シード・プランニング作成

小学生の自転車乗用中（第1・第2当事者）の法令違反別死者・重傷者数（平成29年～令和3年合計）



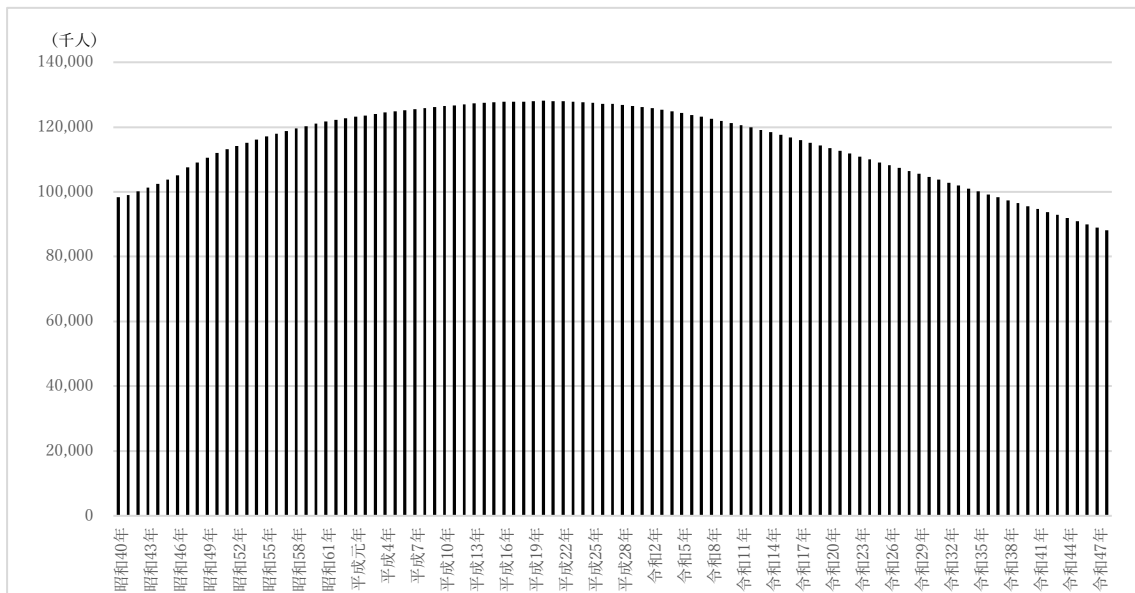
出典)警察庁交通局 令和4年春の全国交通安全運動の実施について

## (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、通学路の安全確保を担う人員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。

日本の将来推計人口



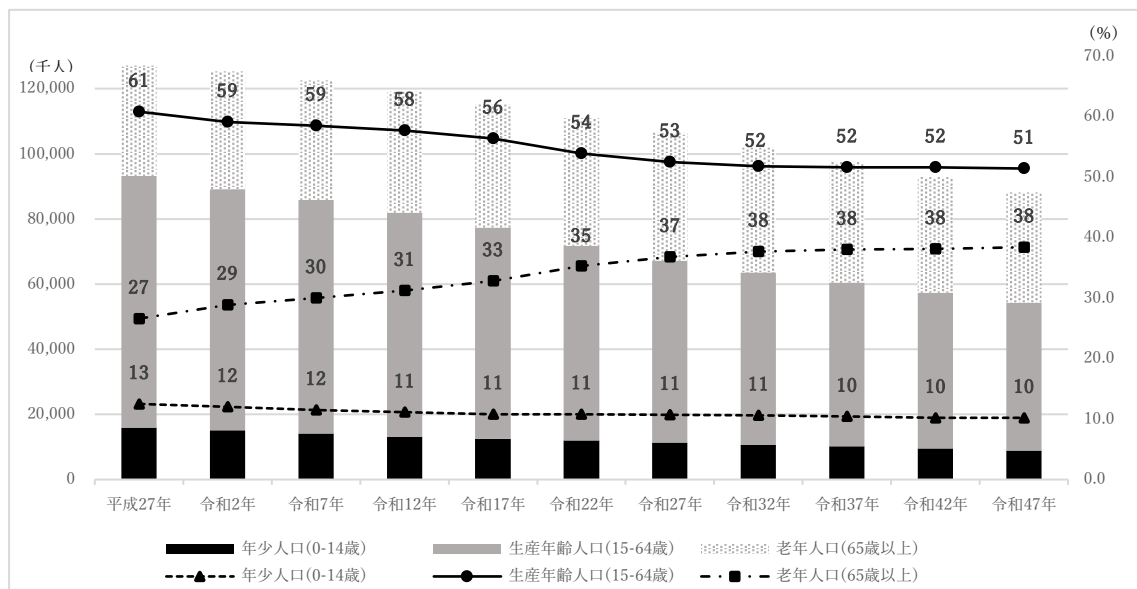
出典) 国立社会保障・人口問題研究所 日本の将来推計人口（平成 29 年推計）より株式会社シード・プランニング作成

### (3) 超高齢化社会の到来

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パーセントであるのに対し、令和17年には33パーセント、令和47年には38パーセントにのぼる見込みである。

一方、生産年齢人口（15～64歳）は平成27年に61パーセントであるのに対し、令和47年には51%に低下し、年少人口（0～14歳）の割合も単調に低下する見込みであるため、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。

年齢3区分別の将来推計人口



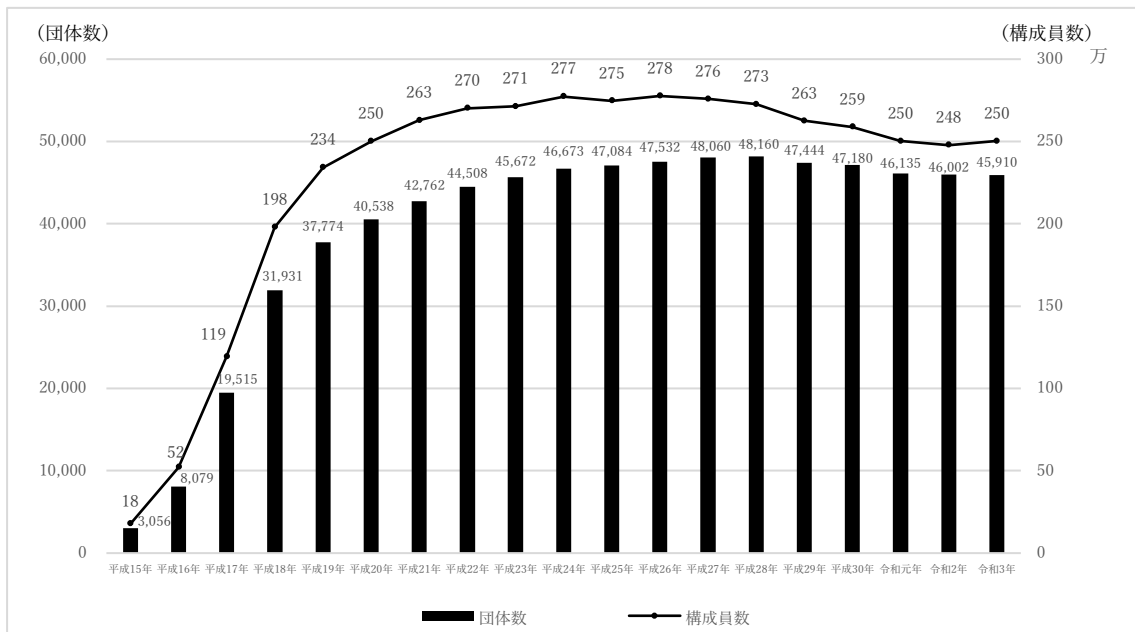
出典)国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口（平成29年推計）」より株式会社シード・プランニング作成

#### (4) 防犯ボランティア団体等の推移

防犯ボランティア団体は平成15年から平成19年にかけて急増しており、その後も緩やかに増加していたが平成28年を境に緩やかに減少している。構成員の平均年代別団体数をみると、71.6パーセントが60代以上であり、大多数を占めている。共働き世帯の増加や高齢化による担い手不足により、今後さらなる団体数・構成員数の減少が懸念される。

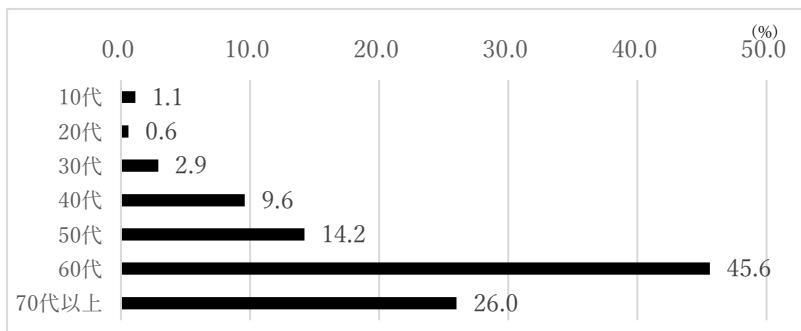
防犯ボランティアの活動内容としては、徒歩での防犯パトロールと通学路での児童生徒保護・誘導が最も多く、共に70パーセントを超えている。防犯パトロールに取り組む団体の月間活動日数をみると、約20パーセントの団体は月に1日、約30パーセントの団体は月に20日以上活動しており、団体により活動日数がまちまちであることがわかる。

#### 防犯ボランティア団体数・構成員数の推移



出典)警察庁「令和3年末における防犯ボランティア団体の活動状況について」より株式会社シード・プランニング作成

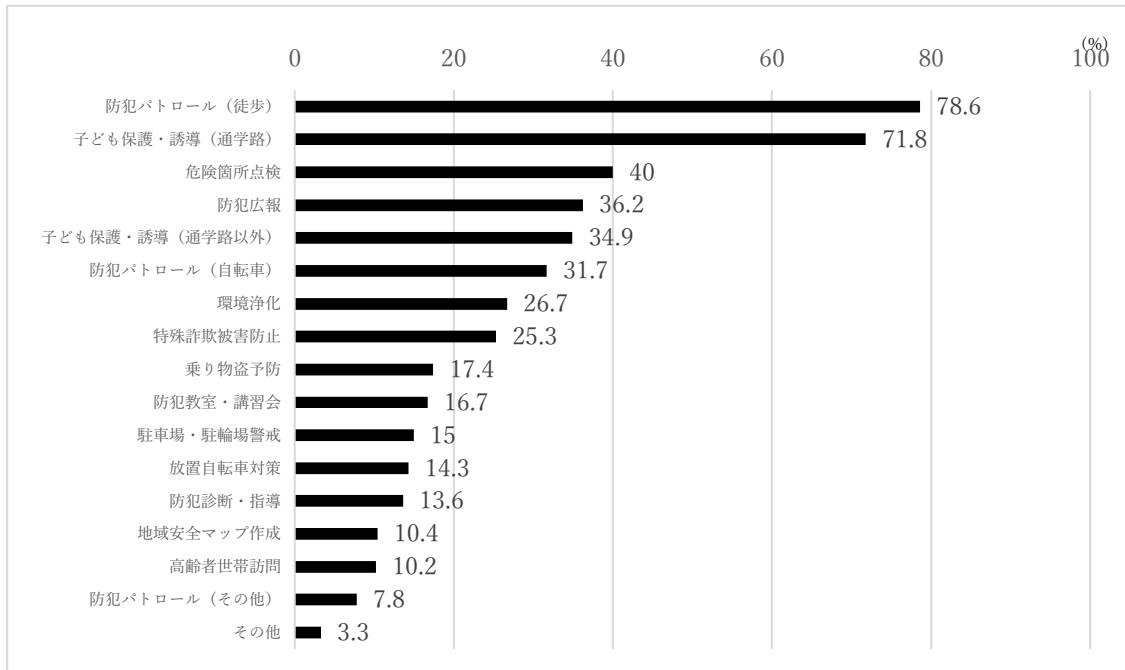
#### 構成員の平均年代別団体数



※職域・事業者団体を除く

出典)警察庁「令和3年末における防犯ボランティア団体の活動状況について」より株式会社シード・プランニング作成

## 防犯ボランティア活動内容



出典)警察庁「令和3年末における防犯ボランティア団体の活動状況について」より株式会社シード・プランニング作成

## 防犯パトロール月間活動日数



※防犯パトロール活動に取り組む団体の中での比率

出典)警察庁「令和3年末における防犯ボランティア団体の活動状況について」より株式会社シード・プランニング作成



#### (5) 地域と学校の連携・協働の推進

文部科学省ではコミュニティ・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。

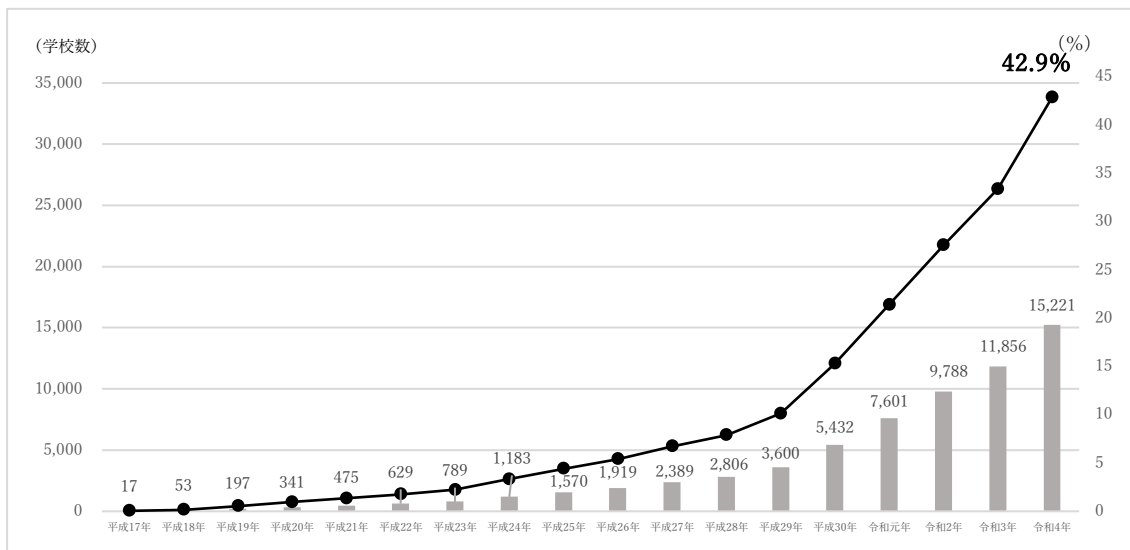
コミュニティ・スクールとは、学校運営協議会を設置した学校を指し、保護者や地域住民が知恵を出し合い学校運営に意見を反映させることで、協働しながら児童生徒たちの成長を支え「地域とともにある学校づくり」を進めることを目的とした、法律（地教行法第47条の5）に基づいた仕組みである。

「地域学校協働活動」とは、地域の高齢者、成人、学生、保護者、PTA、NPO、民間企業、団体・機関等の幅広い参画を得て、地域全体で児童生徒たちの学びや成長を支えるとともに「学校を核とした地域づくり」を目指す、地域と学校がパートナーとなって行う様々な活動である。各学校で地域学校協働本部を設置し、地域と学校双方向の「連携・協働」と、活動の「総合化・ネットワーク化」を推進している。

コミュニティ・スクールを活用した通学路の安全確保に向けた活動の好事例として、鳥取県湯梨浜町のオレンジベスト隊があげられる。地域の老人クラブが中心となり活動していたものの高齢化が進み活動の活動者数は減少していたところ、平成30年にコミュニティ・スクールが導入され、見直し・強化が行われたことによって、保護者等の若い世代もともに活動することとなり、平成30年度に44名だった隊員数は令和2年度には70名に増加した。主な活動内容は、登校時の児童付き添い、登下校時の交差点等での定点見守り、スクールバス停留所までの引率等であるが、活動内容に取り決めはなく、活動者1人1人が危険箇所を考えるとともに各々の居住地やライフスタイルを踏まえ、無理なく、負担なく、可能な範囲で活動している。また、オレンジベスト隊により児童から保護者世代、高齢者世代まで、幅広い住民の繋がりが生まれたことで地域コミュニティの活性化にも繋がっている。

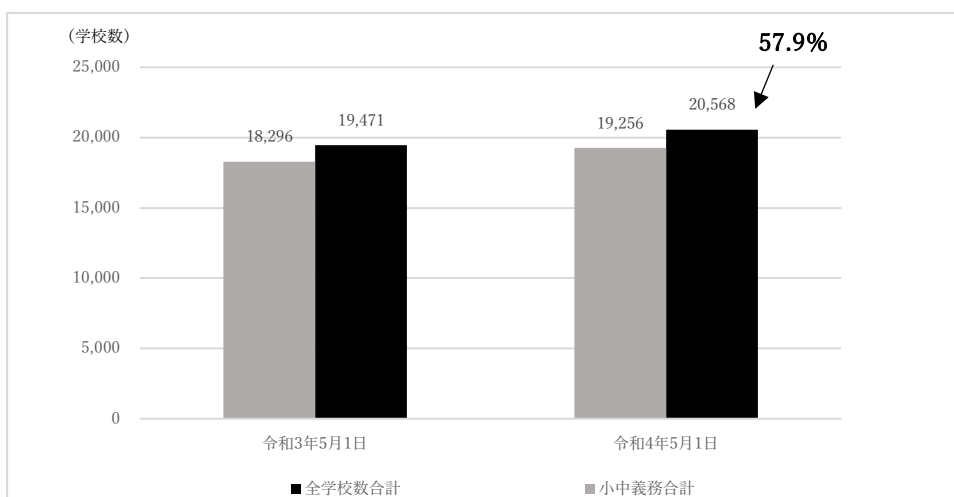
コミュニティ・スクールの導入数、地域学校協働本部の設置数はともに全国で年々増加している。地域を超え様々な事例を共有し、各地域の特色に合った施策展開を行い、通学路の安全確保に向けた持続的な活動が望まれる。

### 全国の公立小学校、中学校、義務教育学校におけるコミュニティ・スクールの導入数



出典) 文部科学省「令和4年度コミュニティ・スクール及び地域学校協働活動実施状況について」より株式会社シード・プランニング作成

### 全国の公立学校における地域学校協働本部の整備状況



出典) 文部科学省「令和4年度コミュニティ・スクール及び地域学校協働活動実施状況について」より株式会社シード・プランニング作成



出典)文部科学省「地域における通学路等の安全確保に向けた取り組み事例集（令和3年3月）より株式会社シード・プランニング作成

### 1-3. 調査結果の要約

#### (1) 推進体制及び通学路交通安全プログラムに関する実態調査

##### 1) 通学路の交通安全の確保の取り組み

###### ①推進体制の構築状況

Web アンケート結果より、97.9%が構築済みで、ほとんどの自治体が構築している。ヒアリング結果より、推進体制メンバー全員が集まるのは、合同点検だけである場合が多いが、推進体制のコアなメンバーは、対面やメール等で密に情報交換を行っている。

###### ②合同点検の実施状況

Web アンケート結果より、99.6%の自治体が合同点検を実施している。頻度としては、「1年に1回」の実施が最も多い。

ヒアリング結果より、合同点検以外で、事故や自治会・議員からの要望があった場合等に集まっている。合同点検前後に会議を開催し、合同点検場所の打ち合わせをし、合同点検の対策の進捗状況を共有していることが多い。

##### 2) 合同点検の工夫や効果的な事例

###### <合同点検実施場所の情報収集方法>

- ・学校からの情報収集方法として、教育委員会が安全点検マニュアルや危険箇所の提出フォーマットを作成している場合もあれば、学校に任せている場合もあるが、写真を添付したり、危険箇所の詳細情報を載せたり、合同点検メンバーに伝わるよう工夫している。
- ・児童生徒からの情報収集方法として、集団登下校で教員が児童生徒と一緒に歩き、安全点検を行いながら、児童生徒の視点

や意見を含めている。他に、学期の最初と最後に、地区ごとに児童生徒が集まり、安全を振り返る機会を設け、担当教員が児童生徒に直接聞き取り調査を行っている。

- ・地域住民や保護者からの情報収集方法として、合同点検前の会議に参加している地域住民や保護者に意見聴取する場合や、PTAの通学路に関する部署にアンケートや意見聴取をする場合がある。

###### <合同点検方法>

- ・学校数の多い地域では、その年に全ての合同点検を実施する対象学校をあらかじめ決めている場合や、自治体を小さく分けてその中で合同点検を実施している場合もある。
- ・合同点検の実施時期を夏休みの担任としての業務が少ない時期に設定している場合があり、危険箇所がどこの管轄の道路であるかを考え、関係者が必ず合同点検に参加できるように教育委員会が日程調整をしている。

###### <見守り活動>

- ・教育委員会がスクールガードリーダーに危険箇所を周知し配置や、自治体が通学補助員の委嘱事業の実施する場合と、地域住民が積極的に見守り隊を結成し、自分達で危険だと思ふ場所に

人員を増やし配置している場合がある。全学校に見守りシステムがある自治体もある。

- ・見守り活動に従事している方と学校は密に連絡を取り合い、学校の年間スケジュールを渡し、緊急で下校時間が早まった時等はリーダーに連絡している。教育委員会が見守り隊の現場に行き、直接話を聞くこともある。
- ・児童生徒と見守り隊との交流の場を持ち、児童生徒が直接お礼を伝えている。
- ・見守り活動に従事する人員の確保として、地域住民への呼びかけや、地元議員に協力要請、防犯協会への依頼、コミュニティ振興会に適任者の推薦の依頼等、様々な方法で、常に一定人数を確保できるよう努力している。

### 3) 対策後の効果の把握方法と事例

Web アンケート結果より、対策効果を把握しているのは 52.7%で、半数程度しか把握していない。対策効果の把握方法として、「交通標識等の設置確認」や「通学路での事故の発生件数の把握」で対策効果を把握している自治体が多い。

ヒアリング結果より、ホームページに合同点検結果を掲載して、周知している場合や、地域住民や見守り隊に対策前後の変化を意見聴取する場合がある。

### 4) 課題

推進体制を構築し、合同点検を実施している自治体はほぼ 100%だが、合同点検後の効果を把握している自治体は、半数である。ヒアリング結果からも、効果を示す指標の設定が難しいこと、対策効果を数値化できないこと、1年で評価できることではなく数年の経過を追う必要があること等の課題が挙げられている。対策として、看板や路面標示等の表示物を新設する対策と、警察による取締強化の対策があるが、どちらの対策による効果であるか評価できない。信号機の設置は、他の信号機との兼ね合いもあり、設置するのは難しく、短い間隔で信号機を設置することで、渋滞を引き起こす可能性もあり、ハード面の対策だけでなく、自動車の交通マナーの改善も図る必要がある。

見守り活動を地域住民にお願いしているが、その方々の高齢化が問題となっている。定年が延長しているし、定年後も働き続けている方も多く、高齢者が日中地域にいない場合が多くなっている。児童生徒を見守りの目として、地域住民の協力は必要であり、見守りを増やすための対策が必要である。

## (2) 通学手段におけるスクールバス等の活用実態調査

### 1) スクールバスの活用実態

スクールバスは、全国市町村教育委員会へのアンケート結果によると全国で7割が活用されていた。スクールバス運用のきっかけは、僻地や学校統廃合などによる遠距離通学のための活用が多い。僻地が多いことから、地域差が大きく、東京23区は2割と低い。登下校の熱中症が心配だという保護者の話から熱中症対策として運行が始まった地域もある。地区によっては、スクールバスの乗車基準を満たしているが、体力向上のためにスクールバスに乗らない地区もある。遠い場所でも朝は必ず歩いて登校し、帰りのみスクールバスを利用する地区もある。

山間部・郡部の地域では、安全対策のためにスクールバスを利用されている。ヒグマや鹿が出るや農道は整備されていないなど危険なため、スクールバスで対応している。

スクールバスの活用形態では、「自治体でバス等の専用車を所有して専用スクールバスとして運行している」が半数、次いで「自治体ではバス等の専用車を所有せず、スクールバス等の運行を事業者へ委託している」、「専用スクールバスとコミュニティバス等を兼用で運行している」の割合は2割であった。

スクールバスを利用することができる児童は、「通学距離が、片道3Km以上」など距離を規定していることが多い。コミュニティバスの乗車基準はなく、誰でも利用することができる。

民間運行会社に委託している地域では利用料を以下事例のように徴収している

小学生は1,600円、中学生は2,400円の費用負担がある。兄弟でスクールバスを利用している場合は、弟妹は無料で利用できる。

### 2) 乗降車時の確認状況

最近、通園バスの置き去り事故が複数起きている。ヒアリング調査では、スクールバスにおける乗降車時の確認の状況は以下であった。教員と運転手の連携、名簿・カード・乗車証の活用が事故防止につながっていると思われる。

●教員が毎日乗車確認をし、乗車する児童生徒の名簿を作成し、運転手に渡している。教員が乗車する児童生徒をバス停まで連れて行き、人数を運転手と確認する。

●乗車時に、必ず乗車証を運転手に見せることになっている。

時間になると出発することになっているが、学校によっては欠席する児童の保護者が、近くの家の児童に欠席カードを渡し、それを運転手に渡してもらっている。

最後に忘れ物がないか確認してもらうことになっているので、運転手が降車確認を行っている。乗車確認は教員が行っている。

●乗降確認は、乗務員と運転手が協力して確認している。全てのスクールバスに乗務員が1名乗ることになっている。

保護者にもバス会社の連絡先を伝えているので、当日バスに乗らない場合は、保護者から直接運行会社に連絡してもらっている。

### 3) 効果的な事例

スクールバスの好事例を以下にあげる。

#### <スクールバスに教育委員会が同乗>

最近の置き去り事故を受けて、スクールバスに教育委員会職員が同乗している。同乗することにより、乗車・降車の際に点呼を行うことになった。それに伴い、スクールバス利用者名簿に点呼を確認する欄を設けたものを作成し、使用している。

#### <路線バスとスクールバスを一つにすることで運行の効率化が図られている>

スクールバスを、市のコミュニティバスと統合して、利用するようになった。スクールバスと路線バスが同じルートを走行していたため、順次統合しようとしていたが、路線バスを無償化することとなり、全てのスクールバスを路線バスと統合することとなった。

日程変更など、従来はExcelで作成したデータをメールで共有するなど、複数のツールを使用していた。クラウドやファイルサーバに最新のデータをアップロードし忘れるなど、情報共有が円滑に行われないこともあった。

kintoneを導入し、日程変更をするとメールが届く。保護者も見られるようになれば、問い合わせが減り、学校の負担軽減につながる。kintoneではデータの入力、集計、共有、コミュニケーションの全てを1つのツールで行うことができる。データを更新した際も、kintoneはアクセスすれば最新のデータが確認でき、修正やコメント入力ができるので、効率的な情報共有と円滑なコミュニケーションが可能になる。

### 4) 課題

スクールバス運用における課題として、多いのは「教員の負担」である。

教員の負担として、多く挙げられたのは「毎日の乗車確認が大変である」「利用者の取りまとめや、スクールバス利用料の集金も教員が行っている」ので、教員の負担になっている。

また、集団登下校の児童生徒達とスクールバスを利用している児童生徒達で、下校時間がずれているため、一回で済まず、教員はどちらの対応もしなければならない。

登校時はバス到着時間にバス停（学校の敷地内）まで児童生徒達を迎えに行き、帰りもバス停まで児童生徒達を送っている。一校に一台のスクールバスというわけではないため、どの子がどのバスに乗るのかという確認も教職員が行っている。

また、課題として、バスの運転手が高齢化して、どのバス会社でも不足している問題がある。運用が継続できないという深刻な状況も起きている。また、最近起きた置き去り事故も運転手が高齢者であったことも問題視されている。運転手の人材確保への待遇・報酬等も含めた施策が急務である。

安全・安心した登下校を可能とするため、スクールバスの活用は必須である。運用管理規定及びマニュアルが作成されていても、実施に当たっては、教員と運転手の日々の利用者の確認に対す

る業務への尽力がないと事故は防げない。課題対策は急務である。



#### 1-4. 通学路の安全性確保に向けた今後の在り方

##### 1) 児童生徒の通学における安全確保の必要性

児童生徒の安全を確保するため、毎年の合同点検により危険箇所の対策が進められている。過疎化や学校統廃合、新しいスーパー・コンビニ等の開店により、地域の環境は変化していくため、合同点検により通学路の安全を確保することは継続が必要である。

バスで1時間以上かけて遠距離通学している児童生徒もいるため、そのような児童生徒にとって、スクールバスは必要不可欠である。スクールバスを導入することで、保護者による送迎が必要なくなり、保護者の負担軽減となっている。

##### 2) 通学路・スクールバスの課題

通学路では、地域住民や保護者により見守り隊を結成し、児童生徒の安全確保を担っているが、超高齢化社会に伴い、見守り隊の人員確保が困難となってきた。地域住民や保護者だけでなく、警察、行政、企業等が協力し、児童生徒の安全確保に取り組んでいく必要がある。

学校の統廃合により、通学時間が長くなることや、スクールバス乗車の対象者も増えることで、人件費やバスの維持費等で、スクールバスの事業に大きな予算が割かれている。さらに、スクールバスの事業を維持するための教員負担は大きい。ヒアリングの結果から、学校側がスクールバスへの乗車を強制できず、保護者にスクールバス乗車の決定が委ねられている実態があることがわかった。それにより、日々の乗車人数に変化があり、教員や運転手の乗車確認が複雑となっている。教員は何台ものスクールバスの乗車確認の他、集団下校する児童生徒の確認も行っている。スクールバスの置き去り事故等が社会的にも関心を集めており、それらを防ぐためには、教員による対策で、教員の負担が増す一方であり、地域住民や保護者の協力を得ていく必要がある。地域によっては、スクールバスとして、地域のコミュニティバスを使用している自治体もあり、スクールバスを存続させるために、地域の実情に応じた工夫がみられる。

##### 3) 児童生徒の通学における今後の在り方

これまでの取り組みで、通学路の合同点検の実施は定着しつつあり、今後の取り組みとして、合同点検後の対策評価が必要である。合同点検をし、通学時における児童生徒の各種事故・事件発生件数の減少等、数値化できる適切な効果評価ができることで、効率よく対策を進めることができると考えられる。

スクールバスに乗務員が同乗することが望ましいが、今回の調査結果からは、現状として人員の確保が難しく、乗務するのは運転手だけとなることが多いことがわかった。そのため、スクールバスにおけるマニュアルを作成し、乗車・降車確認を徹底し、児童生徒への乗車指導を行い、乗務員がいなくてもスクールバス内の安全を確保するための取り組みが必要となってくる。

地域で暮らす人々が、交通ルールを守り、児童生徒を見守る目として、それぞれの役割を果たしていくことが、地域全体の安全確保に繋がっていく。

## 第 2 章 調査結果

## 2-1. 推進体制及び通学路交通安全プログラムに関する実態調査

### (1) 推進体制及び通学路交通安全プログラムに関するアンケート結果

#### 1) アンケート調査概要

全国の市区町村へ推進体制及び通学路交通安全プログラムに関してアンケート調査を実施した。アンケートでは、市区町村ごとに組織されている通学路の交通安全推進体制の構築状況や通学路合同点検の実施方針などを定めた通学路交通安全プログラムの策定状況、公表状況などを質問している。

- 調査概要：  
通学路の交通安全推進体制の構築状況や通学路交通安全プログラムの策定状況等の調査を目的とする
- 調査対象：  
全国の市区町村（1741 自治体）
- 調査期間：  
2022 年 7 月 25 日～2022 年 9 月 30 日
- 調査方法：  
全国の市区町村の教育委員会へアンケート用紙の郵送
- 回収率：  
有効回答数 1754（市区町村以外に学校組合、事務組合等からの回答が含まれる）
- 調査内容：  
推進体制の構築状況、通学路交通安全プログラムの策定・公表状況、通学路の対策必要箇所の公表状況など
- 出典元：  
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」（令和 4 年度実績）

#### 2) アンケート調査結果(クロス集計結果)

アンケート調査結果を政令指定都市、中核市、区（東京 23 区）、中都市（人口 10 万人以上の市）、小都市（人口 10 万人未満の市）、人口 1 万人以上の町村、人口 1 万人未満の町村、その他（学校組合など）の自治体の規模で区分して、クロス集計を行った。

① 回答数

	政令指定都市	中核市	区	中都市	小都市	人口1万人以上の町村	人口1万人未満の町村	その他（学校組合など）	総計
回答数	20	62	23	179	530	395	522	23	1754
回答比率	1.1%	3.5%	1.3%	10.2%	30.2%	22.5%	29.8%	1.3%	100%

②通学路の安全確保のため、関係者による推進体制を構築していますか

ほとんどの市区町村において、通学路の安全確保のための推進体制が構築されていることがわかった。人口規模の小さい自治体では、少数ながら推進体制の構築がされていないケースがある。それらの自治体について、推進体制の「03. 構築未定」「04. 構築不要」の理由を自由回答から見てみると、スクールバスを活用しているために推進体制の構築が必要ないケースや、警察や都道府県の建設課などと密に連携を行い実質的に推進体制に近い活動が行われているケースなどが見受けられる。一方で、業務多忙によって推進体制の構築ができない、通学範囲が広いため構築できないという回答もあった。

			01. 構築済	02. 構築予定	03. 構築未定	04. 構築不要
全体	TOTAL	1754	1717	18	9	10
	割合(%)	100%	97.89%	1.03%	0.51%	0.57%
政令指定都市	TOTAL	20	20	0	0	0
	割合(%)	100%	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%
中核市	TOTAL	62	62	0	0	0
	割合(%)	100%	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%
区	TOTAL	23	23	0	0	0
	割合(%)	100%	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%
中都市	TOTAL	179	179	0	0	0
	割合(%)	100%	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%
小都市	TOTAL	530	525	3	1	1
	割合(%)	100%	99.1%	0.6%	0.2%	0.2%
人口1万人以上の町村	TOTAL	395	388	6	1	0
	割合(%)	100%	98.2%	1.5%	0.3%	0.0%
人口1万人未満の町村	TOTAL	522	500	9	6	7
	割合(%)	100%	95.8%	1.7%	1.1%	1.3%
その他（学校組合など）	TOTAL	23	20	0	1	2
	割合(%)	100%	87.0%	0.0%	4.3%	8.7%

②-1 「構築未定」、「構築不要」の理由を具体的にお答えください

<p><b>「03. 構築未定」</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• ほとんどの児童生徒がスクールバスによる通学をしているため、また、道路管理者・警察との連携による通学路点検は実施している</li><li>• 業務多忙により、手が回らない。</li><li>• 警察、都建設局等と関係は密にしている。小規模自治体のため構築までは至っていない。</li><li>• 手持ち業務等が多く本業務に係る体制が整わない</li><li>• 震災により、通学路の一部において未だに工事が行われている箇所があるため</li><li>• 推進体制に構築について検討されていない</li><li>• 全校生スクールバス通学のため</li><li>• 組合立中学校は1校であり、その通学路は川西町または三宅町の通学路と重なる部分が多いため。</li></ul>
<p><b>「04. 構築不要」</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• 1村1校で、児童生徒は全員バス通学です。通学路はありません。</li><li>• バス通学を基本としており、また合同点検において危険箇所なしとなっているため。</li><li>• 管下中学校1校の一部事務組合のため構成町村の推進体制を踏襲するので。</li><li>• 警察や建設課それぞれと連携している。</li><li>• 原子力発電所の事故のより、避難先で学校運営を行っており、園児児童生徒全員がスクールバス通園・通学となっているため</li><li>• 全員スクールバス利用のため。</li><li>• 通学範囲が広いため構築できない</li><li>• 通学路を指定していないため。</li><li>• 通学路を設定していないため</li></ul>

③合同点検の実施方針等を定めた通学路交通安全プログラム（市区町村によって呼び方が異なる場合もある）を策定していますか

ほとんどの市区町村で通学路交通安全プログラムを策定していることがわかった。推進体制の構築状況と同じく、人口規模が小さい自治体では、通学路交通安全プログラムが策定されていないケースがあった。「03. 策定未定」「04. 策定不要」の回答を自由回答から見てみると、スクールバス活用、関係機関との定期的な点検の実施など各自治体の状況に応じて通学路交通安全プログラムの代替となるような施策が取られていることがわかる。一方で、人員不足によってプログラム策定ができないという回答もあった。

			01. 策定済	02. 策定予定	03. 策定未定	04. 策定不要
全体	TOTAL	1754	1688	27	26	13
	割合(%)	100%	96.24%	1.54%	1.48%	0.74%
政令指定都市	TOTAL	20	20	0	0	0
	割合(%)	100%	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%
中核市	TOTAL	62	62	0	0	0
	割合(%)	100%	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%
区	TOTAL	23	22	0	1	0
	割合(%)	100%	95.7%	0.0%	4.3%	0.0%
中都市	TOTAL	179	173	2	3	1
	割合(%)	100%	96.6%	1.1%	1.7%	0.6%
小都市	TOTAL	530	524	3	3	0
	割合(%)	100%	98.9%	0.6%	0.6%	0.0%
人口1万人以上の町村	TOTAL	395	380	8	6	1
	割合(%)	100%	96.2%	2.0%	1.5%	0.3%
人口1万人未満の町村	TOTAL	522	488	13	12	9
	割合(%)	100%	93.5%	2.5%	2.3%	1.7%
その他（学校組合など）	TOTAL	23	19	1	1	2
	割合(%)	100%	82.6%	4.3%	4.3%	8.7%

③-1 「策定未定」、「策定不要」の理由を具体的にお答えください。

<p><b>「03. 策定未定」</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• スクールバス通学他のため</li><li>• ほとんどの児童生徒がスクールバスによる通学をしているため、また、道路管理者・警察との連携による通学路点検は実施している</li><li>• マンパワー不足</li><li>• 学校安全の推進に関する計画に基づいて、各学校で適切な安全計画の作成・運営が行われているため。</li><li>• 教育委員会、学校、警察署等関係機関による点検を定期的実施している。</li><li>• 業務多忙により、手が回らない。</li><li>• 検討中</li><li>• 現状の合同点検が機能し定着している</li><li>• 国や東京都の資料に基づき、各学校ごとに策定されているため</li><li>• 昨年、通学路点検を実施し、内容の確認中であり策定は未定。</li><li>• 策定する人員の不足、学校と設置者の連携の不足</li><li>• 策定方法が不明なため</li><li>• 集って点検し、関係者で課題の共有をしているが、プログラムの策定には至っていない。</li><li>• 震災により、通学路の一部において未だに工事が行われている箇所があるため</li><li>• 全校生スクールバス通学のため</li><li>• 組合立中学校は1校であり、その通学路は川西町または三宅町の通学路と重なる部分が多い数であるため。</li><li>• 地域と関係は密にしている。小規模自治体のため策定までは至っていない。</li><li>• 町の規模的に個別に連携が図れているため、策定の予定はない</li><li>• 問題箇所があるごとに関係機関を集めて話し合いを行っているため。</li></ul>
<p><b>「04. 策定不要」</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• カーブミラーなど通学路の安全に関する要望があったときに合同点検を行っている</li><li>• 学区が広範囲のため、児童生徒は全員バス通学をしていることから、通学路はない。</li><li>• 管下中学校1校の一部事務組合のため構成町村のプログラムを踏襲するので。</li><li>• 原子力発電所の事故のより、避難先で学校運営を行っており、園児児童生徒全員がスクールバス通園・通学となっているため</li><li>• 合同点検は各所関係者の協力により、実施できており、内容や体制についても柔軟に対応できている</li><li>• 小中学校が1校ずつしかなく、バス通学を基本としており、合同点検時は警察機関等と連携調整を行っているため。</li><li>• 全員スクールバス利用のため。</li><li>• 通学範囲が広いため</li><li>• 通学路における交通安全の確保については、関係機関の連携体制を継続して維持し、必要に応じて互いに協力することとする「基本的な取組の方針」を定め、提出しているため。</li><li>• 通学路を指定していないため。</li><li>• 通学路を設定していないため</li><li>• 必要としないため</li><li>• 本村は小集落であり、また児童生徒数が少ないことから通学路が限定されており、既に駐在や教職員等と連携済であるため</li></ul>

④通学路交通安全プログラムを公表していますか（複数回答可）

通学路交通安全プログラムを市区町村のホームページ上で公表している割合は全体の 78.8%であった。政令指定都市と中核市はホームページで公表している割合が高い。少数ではあるものの、各学校のHP上で掲載をしている自治体もある。人口規模が小さい自治体では、保護者や地域住民のみに個別に公表している自治体が多くなる傾向にあった。「04. その他」の自由回答を見ると、PTA への公開や、安全マップを町ホームページで公表している自治体や、教育委員会のホームページ、都道府県のホームページで公表している自治体もあった。一方、全自治体の16%は通学路交通安全プログラムを公表していないと回答している。区(東京 23 区)をはじめ、政令指定都市、中都市、人口1万人以上の町村、人口1万人未満の町村、その他(学校組合など)でも15%以上の割合で公表されていない結果となった。



			01. 市区町村のホームページ上で公表	02. 各学校のホームページ上で公表	03. 保護者や地域住民のみに個別に公表(例:学校だよりや回覧版等)	04. その他	05. 公表していない
全体	TOTAL	1669	1316	15	76	26	267
	割合(%)	100%	78.8%	0.9%	4.6%	1.6%	16.0%
政令指定都市	TOTAL	20	17	0	0	0	3
	割合(%)	100%	85.0%	0.0%	0.0%	0.0%	15.0%
中核市	TOTAL	62	57	2	1	1	3
	割合(%)	100%	91.9%	3.2%	1.6%	1.6%	4.8%
区	TOTAL	22	11	0	1	2	8
	割合(%)	100%	50.0%	0.0%	4.5%	9.1%	36.4%
中都市	TOTAL	173	135	3	5	3	31
	割合(%)	100%	78.0%	1.7%	2.9%	1.7%	17.9%
小都市	TOTAL	522	457	1	17	4	52
	割合(%)	100%	87.5%	0.2%	3.3%	0.8%	10.0%
人口1万人以上の町村	TOTAL	378	288	4	16	4	72
	割合(%)	100%	76.2%	1.1%	4.2%	1.1%	19.0%
人口1万人未満の町村	TOTAL	475	337	5	36	12	94
	割合(%)	100%	70.9%	1.1%	7.6%	2.5%	19.8%
その他(学校組合など)	TOTAL	17	14	0	0	0	4
	割合(%)	100%	82.4%	0.0%	0.0%	0.0%	23.5%

④-1 「その他」の内容を具体的にお答えください

その他として、「関係者・希望者等に公表」が9件、「公表予定・公表検討中」が5件であった。

関係者・希望者等に公表	公表予定・公表検討中	その他
<ul style="list-style-type: none"> <li>•PTA で配布</li> <li>•学校、PTA、保護者、警察、道路時管理者、教育委員会で紙媒体で周知している</li> <li>•学校長や通学路安全推進会議の委員のみ公表している</li> <li>•関係機関、各学校へのみ公表</li> <li>•関係者のみに公表</li> <li>•必要に応じて公表</li> <li>•窓口に来庁された際に、希望があれば公表</li> <li>•窓口にて掲示</li> <li>•通学路推進会議委員に配布しており、要望があれば個別に公表可能にしている。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•H27.2 策定時ホームページに掲載していたが、現時点で掲載なし。今後掲載予定</li> <li>•公表していないが、令和4年度中に公表予定。</li> <li>•公表検討中</li> <li>•今後川口市のホームページ上で公表予定</li> <li>•本年度中に市ホームページへ公表予定</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•各小学校区の詳細な安全・安心マップを作成し、町ホームページで公表</li> <li>•学校運営協議会</li> <li>•議会で公表</li> <li>•教育委員会 HP</li> <li>•教育委員会のホームページで公表</li> <li>•教育委員会議及び議会で報告している。</li> <li>•県のホームページで公表</li> <li>•県のホームページ上で公表</li> <li>•県ホームページ</li> <li>•通学プログラム会議の資料として配布している。</li> <li>•通学路安全推進会議の設置についてホームページで公表している</li> </ul>

⑤貴教育委員会の管内の通学路に対策が必要な箇所はありますか

教育委員会の管内の通学路に対策が必要な箇所があると全自治体の90.7%が回答している。政令指定都市や中核市、区(東京23区)、中都市、小都市、人口1万人以上の町村は85%以上の割合で対策必要箇所があると回答している。一方で、人口1万人未満の町村、その他(学校組合など)は対策必要箇所があるとの回答が多いものの、その割合は少なくなる傾向にあった。

			01. 対策が必要な箇所はある	02. 対策が必要な箇所はない
全体	TOTAL	1751	1588	163
	割合(%)	100%	90.7%	9.3%
政令指定都市	TOTAL	20	18	2
	割合(%)	100%	90.0%	10.0%
中核市	TOTAL	62	61	1
	割合(%)	100%	98.4%	1.6%
区	TOTAL	23	20	3
	割合(%)	100%	87.0%	13.0%
中都市	TOTAL	179	178	1
	割合(%)	100%	99.4%	0.6%
小都市	TOTAL	530	518	12
	割合(%)	100%	97.7%	2.3%
人口1万人以上の町村	TOTAL	394	377	17
	割合(%)	100%	95.7%	4.3%
人口1万人未満の町村	TOTAL	521	399	122
	割合(%)	100%	76.6%	23.4%
その他(学校組合など)	TOTAL	22	17	5
	割合(%)	100%	77.3%	22.7%

⑥通学路の対策必要箇所数や対策済箇所数を公表していますか(複数回答可)

通学路の対策必要箇所数や対策済箇所数は、全自治体のうち、67%が市区町村のホームページ上で公表している結果となった。保護者や地域住民のみに個別に公表している割合も比較的多く、「04.その他」の回答では、学校や関係機関、教育委員会や議会に公表が行われている他、都道府県のホームページへの掲載や、必要に応じて公表といった回答も見受けられる。一方で、全体の21%の自治体は公表しておらず、政令指定都市、人口1万人以上の町村、人口1万人未満の町村は公表していない割合が20%以上となっている。

			01. 市区町村のホームページ上で公表	02. 各学校のホームページ上で公表	03. 保護者や地域住民のみに個別に公表(例:学校だよりや回覧版等)	04. その他	05. 公表していない
全体	TOTAL	1614	1081	24	173	59	339
	割合(%)	100%	67.0%	1.5%	10.7%	3.7%	21.0%
政令指定都市	TOTAL	18	12	0	2	0	4
	割合(%)	100%	66.7%	0.0%	11.1%	0.0%	22.2%
中核市	TOTAL	62	49	1	3	4	10
	割合(%)	100%	79.0%	1.6%	4.8%	6.5%	16.1%
区	TOTAL	20	13	1	2	3	3
	割合(%)	100%	65.0%	5.0%	10.0%	15.0%	15.0%
中都市	TOTAL	178	121	8	22	12	31
	割合(%)	100%	68.0%	4.5%	12.4%	6.7%	17.4%
小都市	TOTAL	520	398	7	39	17	76
	割合(%)	100%	76.5%	1.3%	7.5%	3.3%	14.6%
人口1万人以上の町村	TOTAL	381	235	3	43	12	100
	割合(%)	100%	61.7%	0.8%	11.3%	3.1%	26.2%
人口1万人未満の町村	TOTAL	418	241	4	62	10	111
	割合(%)	100%	57.7%	1.0%	14.8%	2.4%	26.6%
その他(学校組合など)	TOTAL	17	12	0	0	1	4
	割合(%)	100%	70.6%	0.0%	0.0%	5.9%	23.5%

⑥-1 「その他」の内容を具体的にお答えください

その他として、「関係者・希望者のみに公表」が23件、「公表予定・公表検討中」が3件であった。

関係者・希望者のみに公表	その他
<ul style="list-style-type: none"> <li>•各学校とPTA役員に公表</li> <li>•各学校に対し、対応内容を報告。学校ごとの判断で保護者への報告や学校だよりに掲載している。</li> <li>•各学校のPTAから挙げられた要望について、回答する形で公表</li> <li>•各学校や関係部署との情報共有のみで、公開はしていない。</li> <li>•学校、警察、行政機関で情報を共有</li> <li>•学校と直接連携をしている。</li> <li>•学校にのみ公表</li> <li>•学校へ伝え、学校から自治会やPTA・児童生徒会へ周知している。</li> <li>•学校や関係機関に周知している。</li> <li>•学校長が集まる場所などで適宜公開している。</li> <li>•学校長や通学路安全推進会議の委員のみ公表している</li> <li>•関係者間で公表</li> <li>•主要事務執行報告書を市立図書館で閲覧可能</li> <li>•組織内での共有</li> <li>•窓口に来庁された際に、希望があれば公表</li> <li>•窓口にて掲示</li> <li>•通学路プログラムにおいて主要箇所のみホームページで公開しており、詳細については、保護者や地域住民のみ個別に公表</li> <li>•通学路安全推進会議にて公表している</li> <li>•通学路推進会議委員に配布しており、要望があれば個別に公表可能にしている。</li> <li>•必要に応じて公表</li> <li>•必要に応じて公表している</li> <li>•別紙で学校に周知している</li> <li>•保護者会や民生委員の懇談会で公表</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•(対策必要箇所数を公表)</li> <li>•Q11-1でも回答のように、各小学校区の詳細な安全・安心マップを作成し、町ホームページで公表</li> <li>•一部のみ公表</li> <li>•各校作成の校区安全マップに記載</li> <li>•学校運営協議会</li> <li>•関係機関で組織する推進会議</li> <li>•議会答弁で回答</li> <li>•教育委員会のホームページで公表</li> <li>•教育委員会ホームページに掲載</li> <li>•教育委員会及び議会で報告している。</li> <li>•教育環境改善要望書に係る回答書として、詳細を公表</li> <li>•県に報告したものが、県のホームページで公表されている。</li> <li>•県のホームページ上で公表</li> <li>•県ホームページにて公開している。</li> <li>•県土整備部ホームページで公表</li> <li>•交通安全上の危険箇所のみ市HPで公表し、防犯上の危険箇所は、他の犯罪を誘発する可能性があるため、防犯上の観点から公表していない。</li> <li>•合同点検の取組状況についてホームページ上で公表</li> <li>•市議会で報告</li> <li>•事務点検評価報告書の中で記載し、報告書を公表しています。</li> <li>•村の広報誌</li> <li>•対策済箇所については公表しているが、対策必要箇所については公表していない。</li> <li>•対策済箇所のみ公表</li> <li>•対策済箇所数のみ、市区町村のホームページで公表</li> <li>•対策必要箇所数は公表しているが、対策済箇所数は公表していない</li> <li>•直近で通学路の緊急合同点検を実施した箇所については、区議会(常任委員会)で報告</li> <li>•通学プログラム会議の資料として配布している。</li> <li>•通学路交通安全プログラム実施分のみを市ホームページ上で公表しています。市独自の通学路安全対策の取組み分については、非公表としています。(防犯の観点から、基本的に通学路自体を非公表としているため)</li> </ul>
<b>公表予定・公表検討中</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• 公表する予定</li> <li>• 公表検討中</li> <li>• 令和4年度 公表予定</li> </ul>	

	<ul style="list-style-type: none"> <li>•点検した内容を基に町の建設課での道路整備箇所反映しているため。</li> <li>•必要箇所のみ公表</li> </ul>
--	---

⑦対策必要箇所・対策済箇所の場所や具体的対策内容を公表していますか（複数回答可）

通学路の対策必要箇所・対策済箇所の場所や具体的対策内容を市区町村のホームページで公表していると回答した割合は全体では、67.2%であった。都市規模別に見てみると、中核市のうち86.9%、小都市のうち77.7%が市区町村のホームページで公表しており、他の区分でも50%以上の割合で公表している結果となっている。割合としては少数ながら、各学校のホームページで公表している場合や、保護者や地域住民のみに個別に公表している自治体もあった。その他の回答からは、対策必要箇所のある学校やその学校のPTAのみに公表しているケースや関係機関のみに公表している自治体、都道府県のホームページに記載をしている事例などが回答されている。公表の手段はそれぞれながら、80%以上の割合で公表されている結果となった。

			01. 市区町村のホームページ上で公表	02. 各学校のホームページ上で公表	03. 保護者や地域住民のみに個別に公表（例：学校だよりや回覧版等）	04. その他	05. 今後公表を予定（検討）している	06. 公表していない
全体	TOTAL	1610	1082	24	161	51	131	231
	割合 (%)	100%	67.2%	1.5%	10.0%	3.2%	8.1%	14.3%
政令指定都市	TOTAL	18	9	1	2	3	0	5
	割合 (%)	100%	50.0%	5.6%	11.1%	16.7%	0.0%	27.8%
中核市	TOTAL	61	53	1	4	0	2	5
	割合 (%)	100%	86.9%	1.6%	6.6%	0.0%	3.3%	8.2%
区	TOTAL	19	10	1	1	2	2	3
	割合 (%)	100%	52.6%	5.3%	5.3%	10.5%	10.5%	15.8%
中都市	TOTAL	178	121	7	21	11	10	21
	割合 (%)	100%	68.0%	3.9%	11.8%	6.2%	5.6%	11.8%
小都市	TOTAL	520	404	4	37	16	33	43
	割合 (%)	100%	77.7%	0.8%	7.1%	3.1%	6.3%	8.3%
人口1万人以上の町村	TOTAL	380	236	4	43	10	36	68
	割合 (%)	100%	62.1%	1.1%	11.3%	2.6%	9.5%	17.9%
人口1万人未満の町村	TOTAL	417	238	5	53	9	46	83
	割合 (%)	100%	57.1%	1.2%	12.7%	2.2%	11.0%	19.9%
その他（学校組合など）	TOTAL	17	11	1	0	0	2	3
	割合 (%)	100%	64.7%	5.9%	0.0%	0.0%	11.8%	17.6%

⑦-1 「その他」の内容を具体的にお答えください

その他として、「関係者・希望者のみに公表」が24件、「防犯等の理由により非公表」が4件であった。

関係者・希望者のみに公表	防犯等の理由により非公表
<ul style="list-style-type: none"> <li>•PTA 役員やスクールガードリーダー等には伝達している。</li> <li>•スクールガードリーダー打ち合わせ会にて、学区ごとに対策済み及び対策中である箇所概要のみ伝えた。</li> <li>•該当する学校に対してのみ</li> <li>•各学校とPTA 役員に公表</li> <li>•各学校に対し、対応内容を報告。学校ごとの判断で保護者への報告や学校だよりに掲載している。</li> <li>•各学校の PTA から挙げられた要望について、回答する形で公表</li> <li>•各学校や関係部署との情報共有のみで、公開はしていない。</li> <li>•学校、PTA、保護者、警察、道路時管理者、教育委員会で紙媒体で周知している</li> <li>•学校、警察、行政機関で情報を共有</li> <li>•学校、地区よりの要望書に回答を記入し要望をした者に回答している。</li> <li>•学校に周知している。</li> <li>•学校や関係機関に周知している。</li> <li>•学校長が集まる場所などで適宜公開している。</li> <li>•学校長や通学路安全推進会議の委員のみ公表している</li> <li>•組織内での共有</li> <li>•窓口での閲覧に限るものとし、閲覧者については身分確認を実施し、記録・保存している</li> <li>•窓口にて掲示</li> <li>•窓口に来庁された際に、希望があれば公表</li> <li>•通学路プログラムで概要のみホームページで公表しており、その他個別の具体的な内容については、保護者や地域住民のみ個別に公表</li> <li>•通学路安全推進会議にて公表している</li> <li>•通学路推進会議の委員に配布しており、個別に公表が可能になっている。</li> <li>•必要に応じて公表</li> <li>•必要に応じて公表している(議会等)</li> <li>•保護者会や民生委員の懇談会で公表</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•学校名や要望内容は公表しているが、番地等詳細内容については公表していない。</li> <li>•交通安全上の危険箇所のみ市 HP 公表し、防犯上の危険箇所は、他の犯罪を誘発する可能性があるため、防犯上の観点から公表していない。</li> <li>•対策箇所の一覧表をホームページに掲載しているが、対策済箇所は掲載していない。</li> <li>•対策済箇所については公表しているが、対策必要箇所については公表していない。</li> </ul>
	<p style="text-align: center;"><b>その他</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>•Q13-1 でも回答のように、各小学校区の詳細な安全・安心マップを作成し、町ホームページで公表</li> <li>•学校運営協議会</li> <li>•学校区ごとの安全マップを作成し、通学路の安全についてホームページで公表</li> <li>•規模の大きい箇所について公表</li> <li>•教育委員会のホームページで公表</li> <li>•教育委員会ホームページに掲載</li> <li>•教育委員会議及び議会で報告している。</li> <li>•教育環境改善要望書に係る回答書として、詳細を公表</li> <li>•県に報告したものが、県のホームページで公表されている。</li> <li>•県土整備部ホームページで公表</li> <li>•交通安全に関する箇所:HP で公開、防犯に関する箇所:箇所数のみ HP で公開</li> <li>•合同点検を行った箇所について公表している</li> <li>•村の広報誌</li> <li>•対策課所のうち、1～2件をピックアップして具体的事例を紹介している。</li> <li>•対策済箇所のみ市HPで公表</li> <li>•対策必要箇所については、一部広報にて掲載</li> <li>•通学プログラム会議の資料として配布している。</li> <li>•道路整備実績として広報誌等で周知している。</li> <li>•必要箇所のみ公表</li> <li>•路線名と対策内容を公開し、具体的な場所が特定されないようにしている。</li> <li>•通学路交通安全プログラム実施分のみを市ホームページ上で公表しています。市独自の通学路安全対策の取り組み分については、非公表としています。(防犯の観点から、基本的に通学路自体を非公表としているため)</li> </ul>



⑦-2 対策必要箇所・対策済箇所の場所や具体的対策内容を「公表していない」理由についてお答えください（複数回答可）

前設問で通学路の対策必要箇所等を公表していない自治体は全体の14.3%であった。本設問では、公表していないと回答した自治体に公表しない理由を尋ねている。規模の大きい自治体では「他の犯罪を誘発する可能性があるなど、防犯の観点から公表していない」という回答割合が高い。一方で、小規模自治体では公表するための予算がない、人手が足りないという回答も多い。

			01. 他の犯罪を誘発する可能性があるなど、防犯の観点から公表していない	02. 公表するための予算がない	03. 公表するための人手が足りない	04. その他
全体	TOTAL	218	99	12	74	54
	割合 (%)	100%	45.4%	5.5%	33.9%	24.8%
政令指定都市	TOTAL	5	5	0	0	0
	割合 (%)	100%	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%
中核市	TOTAL	5	3	0	1	1
	割合 (%)	100%	60.0%	0.0%	20.0%	20.0%
区	TOTAL	4	3	0	0	1
	割合 (%)	100%	75.0%	0.0%	0.0%	25.0%
中都市	TOTAL	19	10	0	3	6
	割合 (%)	100%	52.6%	0.0%	15.8%	31.6%
小都市	TOTAL	39	26	1	8	7
	割合 (%)	100%	66.7%	2.6%	20.5%	17.9%
人口1万人以上の町村	TOTAL	64	29	4	26	15
	割合 (%)	100%	45.3%	6.3%	40.6%	23.4%
人口1万人未満の町村	TOTAL	79	21	6	35	24
	割合 (%)	100%	66.7%	33.3%	33.3%	0.0%
その他（学校組合など）	TOTAL	3	2	1	1	0
	割合 (%)	100%	66.7%	33.3%	33.3%	0.0%

⑦-3 「その他」の内容を具体的にお答えください

その他として、「公表の必要性が低い」が13件、「公表準備中・検討中」が6件、「公表による弊害がある」が5件であった。

公表準備中・検討中など	公表の必要性が低いなど	その他
<ul style="list-style-type: none"> <li>•関係機関と対策内容について検討中のため。(学校側の対策については、安全教育を実施して児童生徒に共有済み。)</li> <li>•具体的な対策について検討中のため。</li> <li>•検討中</li> <li>•現在も対策中の箇所があるため</li> <li>•現在公表に向けて整備中</li> <li>•公表内容や手段について検討中</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•「通学路の交通安全」だけではなく「町全体の交通安全」の観点から要対策箇所をピックアップし、交通安全担当課を通じ警察へ当該箇所の安全対策に係る要望を提出しているため、教育委員会として公表はしていない</li> <li>•各小中学校と連携し対応しているため</li> <li>•学校等の関係諸機関との連携は確実に図られているため。</li> <li>•現時点での必要性が感じられないため</li> <li>•公表する必要がないため</li> <li>•今回、上がった箇所については対策済みであるため。また、各校が平素より児童生徒や保護者へ知らせたり注意喚起を行っているため。</li> <li>•小さな離島の小さな学校であるため、公表の必要性が低い。</li> <li>•対応箇所が少なく、近年中に対応が完了するため</li> <li>•地域上がエリアが狭く職員、保護者、地域住民等が場所を熟知しているため。</li> <li>•地域内で共有できているため</li> <li>•点検後速やかに対応策を施しているため</li> <li>•必要としないため</li> <li>•令和3年度中に対策済みとなる見込みであったため</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•スクールバスによる通学をしているため</li> <li>•安全指導の実施等対策済みのため</li> <li>•各学校との合同点検を経て、各校から周知としている。</li> <li>•現在、通学路交通安全プログラム未策定のため</li> <li>•現時点で策定ができていないため</li> <li>•個別に対応しているため。</li> <li>•公表することを知らなかった</li> <li>•公表するについて、関係機関との連携が図れていない</li> <li>•公表について検討していないため</li> <li>•対策必要箇所が落石等で日常的にあり、必要箇所も特定できないため。</li> <li>•対策必要箇所数が多いため。</li> <li>•地区内への表示板の設置でありPTAと共有している。今年度内実施予定。</li> <li>•通学路等交通安全プログラムに記載されていないものがあるため</li> <li>•当町だけでなく周辺機関との連携が必要であり、調整に時間を要しているため。</li> <li>•理由なし</li> </ul>
<b>公表による弊害があるなど</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>•危険箇所を公表することに対して周辺地域の資産価値に影響を及ぼす可能性があると考えられるため</li> <li>•個人や他の施設管理者に関する内容が含まれるため</li> <li>•公表すると当該事務事業の公正若しくは円滑な執行に支障を生ずるおそれがあるため</li> <li>•対策が厳しく、不安をあおることがあるため</li> <li>•民地に関する事例となると、地権者に批判を招く恐れがある為、その他管地等については今後検討していく</li> </ul>		

⑧対策箇所図や対策箇所の写真を公表していますか（複数回答可）

対策箇所図や対策箇所の写真の公表について、全自治体の44.5%が市町村のホームページで公表していた。一方で、全自治体の45.9%が公表していないと回答しており、政令指定都市を始め、全ての区分で公表していない割合は40%を超えている。

			01. 都道府県や市区町村のホームページ上で公表	02. 各学校のホームページ上で公表	03. 保護者や地域住民のみに個別に公表(例:学校だよりや回覧版等)	04. その他	05. 公表していない
全体	TOTAL	1601	712	24	123	42	735
	割合(%)	100%	44.5%	1.5%	7.7%	2.6%	45.9%
政令指定都市	TOTAL	17	5	0	1	1	10
	割合(%)	100%	29.4%	0.0%	5.9%	5.9%	58.8%
中核市	TOTAL	61	33	2	2	0	25
	割合(%)	100%	54.1%	3.3%	3.3%	0.0%	41.0%
区	TOTAL	20	5	0	1	1	13
	割合(%)	100%	25.0%	0.0%	5.0%	5.0%	65.0%
中都市	TOTAL	177	79	5	12	8	81
	割合(%)	100%	44.6%	2.8%	6.8%	4.5%	45.8%
小都市	TOTAL	518	252	7	32	11	226
	割合(%)	100%	48.6%	1.4%	6.2%	2.1%	43.6%
人口1万人以上の町村	TOTAL	377	154	6	29	11	185
	割合(%)	100%	40.8%	1.6%	7.7%	2.9%	49.1%
人口1万人未満の町村	TOTAL	415	175	4	46	9	189
	割合(%)	100%	42.2%	1.0%	11.1%	2.2%	45.5%
その他(学校組合など)	TOTAL	16	9	0	0	1	6
	割合(%)	100%	56.3%	0.0%	0.0%	6.3%	37.5%

⑧-1 「その他」の内容を具体的にお答えください

その他として、「関係者・希望者等に公表」が 20 件、「一部のみ公表」が 10 件、「防犯等の理由により非公表」が 3 件であった。

関係者・希望者等に公表	一部のみ公表
<ul style="list-style-type: none"> <li>•PTA 役員やスクールガードリーダー等には伝達している。</li> <li>•安全推進会議を開催して、PTA 代表の方や校長会代表等と対策箇所の確認をしています。</li> <li>•会議資料で公表している。</li> <li>•各学校に掲示</li> <li>•学校、PTA、保護者、警察、道路時管理者、教育委員会で紙媒体で周知している</li> <li>•学校、警察、行政機関で情報を共有</li> <li>•学校、道路管理者、警察、市民生活課、スクールガードリーダー等へ紙面で配布。</li> <li>•学校に周知し、交通安全指導(登下校指導)等で児童生徒に直接伝えてもらうようにしている。</li> <li>•学校や関係機関に周知している。</li> <li>•学校長が集まる場所などで適宜公開している。</li> <li>•学校長や通学路安全推進会議の委員のみ公表している</li> <li>•関係機関、各学校のみ公表</li> <li>•教育委員会学校教育課内に保管し必要に応じて閲覧できるようにしている。</li> <li>•組織内での共有</li> <li>•窓口での閲覧に限るものとし、閲覧者については身分確認を実施し、記録・保存している</li> <li>•窓口にて掲示</li> <li>•窓口に来庁された際に、希望があれば公表</li> <li>•通学路安全推進協議会関係者に総会時に開示</li> <li>•通学路推進会議委員に配布しており、要望があれば個別に公表可能にしている。</li> <li>•必要に応じて公表</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 位置図のみ公表</li> <li>• 一部の写真は公表している</li> <li>• 一部広報に写真を公表しています。</li> <li>• 対策箇所のうち、1～2件をピックアップして具体的事例を紹介している。</li> <li>• 対策箇所のみ町のホームページ上で公表(写真の公表はしていない)</li> <li>• 対策箇所の一部を所在地の情報なしで公表している</li> <li>• 対策箇所図のみ市のホームページ上で公表</li> <li>• 代表的な対策箇所の写真を公表している。</li> <li>• 通学路点検時の様子のみを掲載</li> <li>• 点検時の写真については、一部公表している。</li> </ul>
	<p style="text-align: center;"><b>防犯等の理由により非公表</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 交通安全上の危険箇所のみ市 HP 公表し、防犯上の危険箇所は、他の犯罪を誘発する可能性があるため、防犯上の観点から公表していない。</li> <li>• 写真ではなく地図を示し、具体的な危険箇所を公表している。</li> <li>• 町の広報誌</li> </ul>
	<p style="text-align: center;"><b>その他</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>•Q14-1 でも回答のように、各小学校区の詳細な安全・安心マップを作成し、町ホームページで公表</li> <li>•学校運営協議会</li> <li>•教育委員会のホームページで公表</li> <li>•教育委員会及び議会にて報告している。</li> <li>•県土 HP で公表</li> <li>•公表する予定</li> <li>•公表予定</li> <li>•平成 28 年度までは、対策箇所図を公表</li> <li>•通学プログラム会議の資料として配布している。</li> </ul>

⑨通学路交通安全プログラム等をホームページで公表している場合、ホームページの更新頻度について最も近いものを選択してください

通学路交通安全プログラムのホームページの更新頻度について、全自治体では1年に1回更新の割合が最も多く69.3%であった。次に多かった回答が数年に1回で22.9%となっている。区分別で見ると、どの区分も1年に1回更新が最も多い。政令指定都市と中核市は半年に1回更新の割合も高くなっている。他の区分では、数年に1回更新の割合も高い傾向にあった。

			01. 月に1回	02. 半年に1回	03. 1年に1回	04. 数年に1回
全体	TOTAL	1343	14	89	932	308
	割合(%)	100%	1.0%	6.6%	69.4%	22.9%
政令指定都市	TOTAL	18	0	4	10	4
	割合(%)	100%	0.0%	22.2%	55.6%	22.2%
中核市	TOTAL	58	1	11	39	7
	割合(%)	100%	1.7%	19.0%	67.2%	12.1%
区	TOTAL	14	0	1	11	2
	割合(%)	100%	0.0%	7.1%	78.6%	14.3%
中都市	TOTAL	146	0	11	119	16
	割合(%)	100%	0.0%	7.5%	81.5%	11.0%
小都市	TOTAL	459	6	31	351	71
	割合(%)	100%	1.3%	6.8%	76.5%	15.5%
人口1万人以上の町村	TOTAL	293	2	13	191	87
	割合(%)	100%	0.7%	4.4%	65.2%	29.7%
人口1万人未満の町村	TOTAL	340	5	18	200	117
	割合(%)	100%	1.5%	5.3%	58.8%	34.4%
その他(学校組合など)	TOTAL	15	0	0	11	4
	割合(%)	100%	0.0%	0.0%	73.3%	26.7%

## 1) アンケート調査概要

全国の市区町村へ推進体制及び通学路交通安全プログラムに関してアンケート調査を実施した。アンケートでは、市区町村ごとに組織されている通学路の交通安全推進体制の構成や通学路合同点検の実施頻度、対策効果の把握、工夫事例などを質問している。

- 調査概要：  
通学路の交通安全推進体制の構築状況や通学路交通安全プログラムの策定状況等の調査を目的とする
- 調査対象：  
全国の市区町村（1741 自治体）
- 調査期間：  
2022 年 8 月～9 月
- 調査方法：  
全国の市区町村の教育委員会への Web アンケート調査
- 回収率：  
有効回答数 1599 （市区町村以外に学校組合、事務組合等からの回答が含まれる）
- 調査内容：  
推進体制の構成、合同点検の実施頻度、実施のための情報源、合同点検の対策効果把握の方法、合同点検・推進体制運営時の課題点、通学路の安全確保のための工夫点など

## 2) アンケート調査結果(クロス集計結果)

アンケート調査結果を政令指定都市、中核市、区(東京 23 区)、中都市（人口 10 万人以上の市）、小都市（人口 10 万人未満の市）、人口 1 万人以上の町村、人口 1 万人未満の町村、その他（学校組合など）の自治体の規模で区分して、クロス集計を行った。

### ①回答数

	政令 指定 都市	中核 市	区	中都 市	小都 市	人口 1 万人 以上 の町 村	人口 1 万人 未満 の町 村	その 他 (学 校組 合な ど)	総計
回答数	18	58	23	170	497	354	470	9	1599
回答比率	1.1%	3.6%	1.4%	10.6%	31.1%	22.1%	29.4%	0.6%	100%

②貴教育委員会における推進体制は、どのような方で構成されているか全て教えてください。(複数回答可)

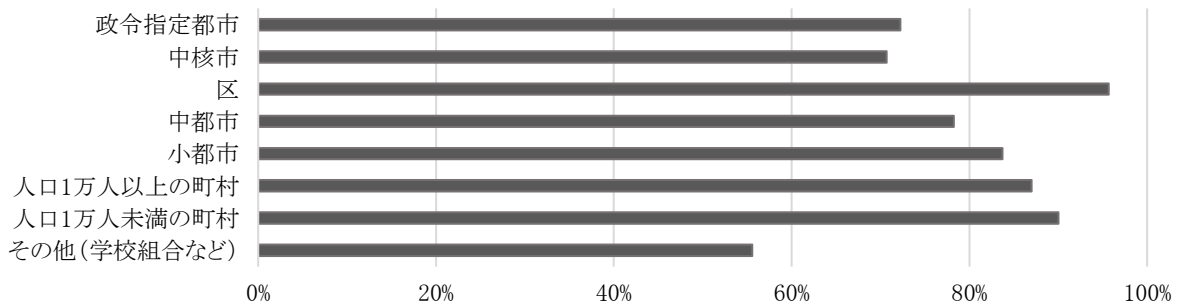
通学路交通安全推進体制は「①教育委員会関係者」「⑧道路管理者」「⑨警察署員」「②公立小学校関係者」が参加している割合が高く、「①教育委員会関係者」「⑧道路管理者」「⑨警察署員」は90%以上の割合で参加しており、「②公立小学校関係者」は85%の自治体で参加していることがわかる。

自治体の規模別に分けてみると、「②公立小学校関係者」と「④中学・高等学校関係者」は自治体の規模が小さくなるほど参加している割合が高い傾向にある。また、「⑦地域住民・自治会」は、差は小さいものの、自治体の規模が小さくなるほど参加割合も低くなる傾向にあった。

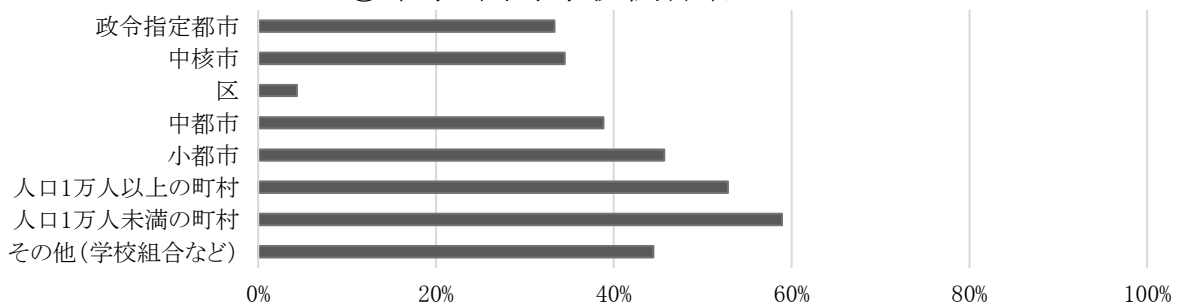
		①教育委員会関係者	②公立小学校関係者	③国・私立小学校関係者	④中学・高等学校関係者	⑤上記以外の学校関係者	⑥PTA・保護者	⑦地域住民・自治会	
全体	TOTAL	1599	1561	1361	8	788	36	907	421
	割合(%)	100%	97.6%	85.1%	0.5%	49.3%	2.3%	56.7%	26.3%
政令指定都市	TOTAL	18	18	13	0	6	0	10	4
	割合(%)	100%	100.0%	72.2%	0.0%	33.3%	0.0%	55.6%	22.2%
中核市	TOTAL	58	58	41	1	20	2	32	20
	割合(%)	100%	100.0%	70.7%	1.7%	34.5%	3.4%	55.2%	34.5%
区	TOTAL	23	22	22	0	1	0	20	8
	割合(%)	100%	95.7%	95.7%	0.0%	4.3%	0.0%	87.0%	34.8%
中都市	TOTAL	170	168	133	2	66	4	91	52
	割合(%)	100%	98.8%	78.2%	1.2%	38.8%	2.4%	53.5%	30.6%
小都市	TOTAL	497	491	416	2	227	14	276	139
	割合(%)	100%	98.8%	83.7%	0.4%	45.7%	2.8%	55.5%	28.0%
人口1万人以上の町村	TOTAL	354	344	308	1	187	8	188	93
	割合(%)	100%	97.2%	87.0%	0.3%	52.8%	2.3%	53.1%	26.3%
人口1万人未満の町村	TOTAL	470	453	423	2	277	8	284	104
	割合(%)	100%	96.4%	90.0%	0.4%	58.9%	1.7%	60.4%	22.1%
その他(学校組合など)	TOTAL	9	7	5	0	4	0	6	1
	割合(%)	100%	77.8%	55.6%	0.0%	44.4%	0.0%	66.7%	11.1%

		⑧道路管理者	⑨警察署員	⑩福祉部局（放課後児童クラブ担当部局）関係者	⑪有識者や専門家	⑫その他	⑬推進体制が構築されていない	
全体	TOTAL	1599	1505	1500	259	70	398	25
	割合(%)	100%	94.1%	93.8%	16.2%	4.4%	24.9%	1.6%
政令指定都市	TOTAL	18	18	18	4	0	4	0
	割合(%)	100%	100.0%	100.0%	22.2%	0.0%	22.2%	0.0%
中核市	TOTAL	58	58	56	9	1	19	0
	割合(%)	100%	100.0%	96.6%	15.5%	1.7%	32.8%	0.0%
区	TOTAL	23	22	22	3	1	3	1
	割合(%)	100%	95.7%	95.7%	13.0%	4.3%	13.0%	4.3%
中都市	TOTAL	170	161	156	41	7	46	1
	割合(%)	100%	94.7%	91.8%	24.1%	4.1%	27.1%	0.6%
小都市	TOTAL	497	486	486	95	28	122	4
	割合(%)	100%	97.8%	97.8%	19.1%	5.6%	24.5%	0.8%
人口1万人以上の町村	TOTAL	354	336	331	45	15	86	4
	割合(%)	100%	94.9%	93.5%	12.7%	4.2%	24.3%	1.1%
人口1万人未満の町村	TOTAL	470	419	426	61	18	115	14
	割合(%)	100%	89.1%	90.6%	13.0%	3.8%	24.5%	3.0%
その他（学校組合など）	TOTAL	9	5	5	1	0	3	1
	割合(%)	100%	55.6%	55.6%	11.1%	0.0%	33.3%	11.1%

## ②公立小学校関係者

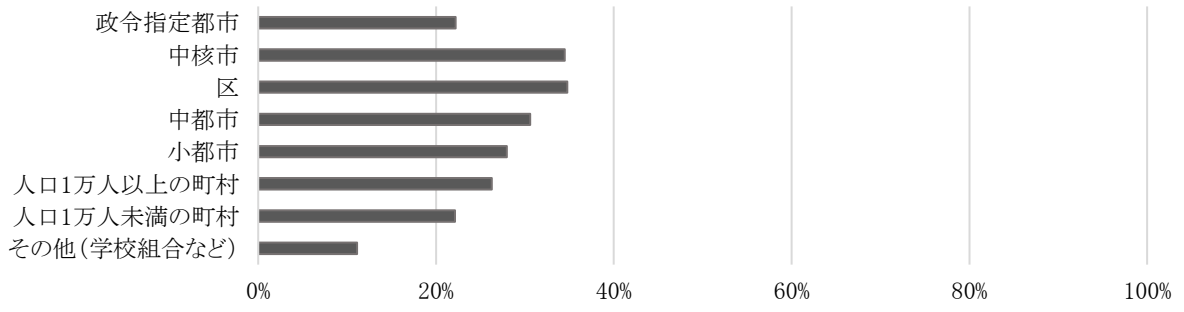


## ④中学・高等学校関係者





### ⑦地域住民・自治会



「⑫その他」の回答

その他として、「行政関係者」が263件、「民間事業者・その他の団体」が49件、「市民・ボランティア」が7件、「専門家・アドバイザー」が7件あった。

行政関係者				
<ul style="list-style-type: none"> <li>・スクールガードリーダー、土地改良区関係者、市市民生活課担当</li> <li>・スクールガードリーダー、上山市建設課、上山市市民生活課</li> <li>・まちづくり地域づくり課</li> <li>・安心安全に係る部署の市役所職員</li> <li>・安全安心なまちづくりの企画及び総合調整に関する部局関係者</li> <li>・各町村役場交通安全・道路部局担当者</li> <li>・学校ボランティア、町の交通安全所管部署</li> <li>・環境部局、総務部局、農政部局</li> <li>・関係課</li> <li>・関係課（副市長道路河川課 国県事業対策課危機管理課等）</li> <li>・関係行政課</li> <li>・岩見沢市市民連携室</li> <li>・危機管理課</li> <li>・危機管理課・農政課</li> <li>・危機管理局都市建設部環境経済部</li> <li>・危機管理室</li> <li>・危機管理部局の職員</li> <li>・区の地域活動課生活安全担当の関係者</li> <li>・区役所関係者</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・交通安全担当部署、幼稚園保育園担当部署</li> <li>・交通管理者</li> <li>・交通指導員、市民課</li> <li>・交通指導員所管課</li> <li>・交通対策課（生活環境課）</li> <li>・交通担当課</li> <li>・交通防災部局</li> <li>・交通防犯主管課</li> <li>・交通防犯所管課、市道整備所管課</li> <li>・交通防犯担当部局</li> <li>・構成町村教育委員会</li> <li>・江差町役場総務課、建設水道課、江差町青少年健全育成会議</li> <li>・甲斐市総務部防災危機管理課、甲斐市建設産業部建設課</li> <li>・行政関係課</li> <li>・行政防災部門担当者</li> <li>・国・県の関係者</li> <li>・埼玉県飯能地区通学路安全検討委員会に所属</li> <li>・三豊市総務部総務課（交通安全部局）</li> <li>・市市民生活課</li> <li>・市地域安全課</li> <li>・市交通防犯部署関係者</li> <li>・市の安全・安心のまちづくり推進協議会担当課</li> <li>・市の危機管理部署関係者</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市長</li> <li>・市長、副市長、市長部局</li> <li>・市長部局（総務課、建設課）</li> <li>・市長部局関係課</li> <li>・市長部局関係者</li> <li>・市防犯交通担当課、その他関係機関</li> <li>・市防犯対策課等</li> <li>・市民安全課</li> <li>・市民安全推進課</li> <li>・市民安全部局</li> <li>・市民活躍課・まちづくり推進課の職員</li> <li>・市民政策局（くらし安全安心課）</li> <li>・市民生活課担当者</li> <li>・市民部</li> <li>・市民部局（交通安全担当部局）関係者</li> <li>・市民部市民協働課交通防犯係</li> <li>・市役所関係各課</li> <li>・市役所防災安全課</li> <li>・市役所の交通安全対策担当部署</li> <li>・市役所関係課</li> <li>・市役所内交通安全関係課</li> <li>・自治会・住民活動団体担当部署関係者</li> <li>・自治体の交通安全担当</li> <li>・自治体交通安全・防犯担当部署</li> <li>・首長</li> <li>・首長、教育長</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・大台町役場総務課・建設課</li> <li>・知立市役所危機管理局安心安全課</li> <li>・地域安全推進課</li> <li>・地域安全担当者</li> <li>・地域安全担当部局関係者</li> <li>・地方公共団体（町部局）</li> <li>・庁内関係課</li> <li>・庁内関係部局</li> <li>・庁内交通安全関係課</li> <li>・町（危機対策室）</li> <li>・町の建設課、町民生活課</li> <li>・町の交通安全担当課職員</li> <li>・町の交通安全部局</li> <li>・町安全対策室</li> <li>・町関係課</li> <li>・町関係課職員</li> <li>・町関係部局担当職員</li> <li>・町関係部署</li> <li>・町危機管理課</li> <li>・町議員</li> <li>・町建設課、町総務課</li> <li>・町建設課・住民課</li> <li>・町交通安全・防犯担当課</li> <li>・町交通安全管理者</li> <li>・町交通安全協会連絡協議会及びその担当部署</li> <li>・町交通安全主管課</li> <li>・町交通安全担当</li> <li>・町交通安全担当課</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・必要に応じて小中学校関係者、町農林水産課、町総務課</li> <li>・福岡県土整備事務所</li> <li>・福祉環境課、総務課、建設課</li> <li>・福祉部局（保育園関係）関係者</li> <li>・片品村役場総務課及び農林建設課</li> <li>・保育園、交通担当部局</li> <li>・保育園・住民課・建設課</li> <li>・保育園・幼稚園関係者</li> <li>・保育課</li> <li>・防災・防犯に関わる部局関係者</li> <li>・防災・防犯関係主管課</li> <li>・防災危機管理課建設課</li> <li>・防災及び地域担当課</li> <li>・防災交通部局</li> <li>・防災対策課（防犯・交通安全担当）</li> <li>・防災担当課、害獣担当課</li> <li>・防災担当部局</li> <li>・防災部局</li> <li>・防犯安全部局関係者</li> <li>・防犯担当課、公園担当課</li> <li>・防犯担当部局関係者</li> <li>・防犯部局関係者</li> <li>・本巢市役所職員</li> <li>・本町危機管理防災課</li> </ul>

<ul style="list-style-type: none"> <li>•空き家担当部局</li> <li>•空家・ブロック塀対策所管課（宇和島市建築住宅課）</li> <li>•建設課、住民課</li> <li>•建設部、民生部</li> <li>•県・国担当者</li> <li>•県工事事務所</li> <li>•県土木事務所</li> <li>•県土木事務所、必要に応じた関係課</li> <li>•県道路管理者</li> <li>•交通、防犯、公園、保育幼稚園担当部局関係者</li> <li>•交通・防犯部局</li> <li>•交通安全・自治会担当課</li> <li>•交通安全・防犯関係者</li> <li>•交通安全・防犯担当課</li> <li>•交通安全関係者（役場総務課）</li> <li>•交通安全協会、交通指導員、市民部局・企画財政局関係者</li> <li>•交通安全指導担当部局</li> <li>•交通安全所管課</li> <li>•交通安全政策部局</li> <li>•交通安全対策担当課</li> <li>•交通安全対策部局</li> <li>•交通安全対策部局関係者</li> <li>•交通安全担当</li> <li>•交通安全担当課</li> <li>•交通安全担当課員</li> <li>•交通安全担当所管課</li> <li>•交通安全担当部</li> <li>•交通安全担当部局</li> <li>•交通安全担当部局関係者</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•市の交通安全担当部局</li> <li>•市の交通安全担当部署</li> <li>•市の生活安全部署</li> <li>•市関係課</li> <li>•市関係部局</li> <li>•市関係部局（土木課、生活環境課）</li> <li>•市関係部署</li> <li>•市危機管理課（防犯関係）</li> <li>•市危機管理課、まちづくり推進課</li> <li>•市危機管理課、市少年指導協議会</li> <li>•市危機管理関係者</li> <li>•市建設課、危機管理課</li> <li>•市建設課・市くらし安全課</li> <li>•市建設課・市防災安全課</li> <li>•市交通安全施策担当課</li> <li>•市交通安全主管課</li> <li>•市交通安全担当・市子育て支援担当</li> <li>•市交通安全担当課</li> <li>•市交通安全担当課職員</li> <li>•市交通安全担当部局、公共交通担当部局</li> <li>•市交通安全担当部署・市防犯担当部署</li> <li>•市交通安全部局</li> <li>•市交通担当課</li> <li>•市交通担当部署</li> <li>•市生活安全課</li> <li>•市生活環境課</li> <li>•市総務課</li> <li>•市総務部総務課</li> <li>•市担当課</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•首長部局</li> <li>•首長部局（建設課・総務課）</li> <li>•住民課</li> <li>•住民課（交通安全担当課）</li> <li>•小豆島町総務課危機管理室</li> <li>•神栖市防災安全課</li> <li>•生活安全部局</li> <li>•生活安全部局関係者</li> <li>•西尾市危機管理局危機管理課</li> <li>•税務住民課 生活環境室</li> <li>•千歳市交通安全運動推進委員会（交通安全担当課）</li> <li>•組織としては定めていないが、町の町民生活課、建設課とは連携体制が整っており、海田警察署、交通課とも連携は取れている。点検の際には公立小学校関係者やPTA、道路管理者とも連携を図っている。</li> <li>•総務課</li> <li>•総務課 建設課</li> <li>•総務課 交通担当</li> <li>•総務課（交通安全担当部局）</li> <li>•総務課、建設課</li> <li>•総務部危機管理課</li> <li>•総務部局（防犯担当）</li> <li>•村建設課</li> <li>•村交通安全担当</li> <li>•村交通安全担当者</li> <li>•村長</li> <li>•村道路管理部局関係者</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•町交通安全担当部局、町道路管理担当部局</li> <li>•町交通安全担当部署職員</li> <li>•町行政関連各課担当</li> <li>•町住民安全関係部局</li> <li>•町青少年センター関係者</li> <li>•町総務課</li> <li>•町総務課、建設課</li> <li>•町総務財政課</li> <li>•町他部局（町民生活課）</li> <li>•町地域安全担当者</li> <li>•町地域生活課</li> <li>•町町民課</li> <li>•町町民生活課職員、町建設課職員</li> <li>•町長部局（交通安全担当係）</li> <li>•町長部局交通安全担当</li> <li>•町防災安全課</li> <li>•町防災課・地域整備課</li> <li>•町防災担当部局</li> <li>•町防災部局</li> <li>•町民生活課</li> <li>•町民生活課（町長部局の交通安全所管課）</li> <li>•町役場の総務課、建設水道課の職員</li> <li>•町役場交通安全担当課</li> <li>•町役場総務課、交通安全協会、交通安全母の会</li> <li>•通学路アドバイザー・市長部局関係課（危機管理課）</li> <li>•通学路街路灯担当部署</li> <li>•都市整備局（交通対策課）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•本町総務課、建設課</li> <li>•本町防災安全課</li> <li>•紋別市市民生活部市民協働課</li> <li>•役所 関係課</li> <li>•役所関係部局</li> <li>•役場 交通安全</li> <li>•役場 総務課安全安心対策室</li> <li>•役場の交通安全担当者（総務課）</li> <li>•役場安全安心課</li> <li>•役場安全担当課</li> <li>•役場環境安全担当課・その他必要に応じて関係機関を招集</li> <li>•役場関係課</li> <li>•役場関係課職員</li> <li>•役場危機管理対策係</li> <li>•役場建設課、農林課、防災安全室</li> <li>•役場交通安全担当</li> <li>•役場交通安全担当課、道路担当課</li> <li>•役場交通安全担当者</li> <li>•役場住民課（交通安全関係者）</li> <li>•役場総務課</li> <li>•役場総務課、建設課</li> <li>•役場総務課・施設課・交通安全協会</li> <li>•役場総務課交通係</li> <li>•役場総務財政課及び施設課</li> <li>•役場内各課</li> <li>•役場防災担当者</li> <li>•夕張市民生児童委員協議会、夕張市交通安全市民運動推進委員会</li> <li>•幼稚園・保育所担当部局</li> </ul>
--	--	--	--	--

<ul style="list-style-type: none"> <li>交通安全担当部署</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>市担当部局</li> <li>市地域安全課</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>他課</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>東みよし町建設課</li> <li>道路管理部局関係者</li> <li>必要に応じて子育て支援部局など関係機関や住区町会関係者を含める</li> </ul>
--	---	--	--

市民・ボランティアなど	民間事業者・その他の団体など	
<ul style="list-style-type: none"> <li>スクールガード</li> <li>スクールガードリーダー</li> <li>スクールガードリーダー</li> <li>交通指導員</li> <li>公立小学校関係者、PTA・保護者、地域住民・自治会は構成員ではないが、合同点検には参加。</li> <li>地域学校安全指導員（スクールガードリーダー）</li> <li>地域交通安全活動推進委員</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>NTT 東日本 東京電力</li> <li>シルバー見守り隊（シルバー人材センター委託）</li> <li>スクールバス会社</li> <li>すこやか部（保育園等所管）</li> <li>安協事務局</li> <li>警備会社</li> <li>交通安全関係団体</li> <li>交通安全関係団体関係者</li> <li>交通安全協会</li> <li>交通安全協会、交通指導員会</li> <li>交通安全協会・指導員会・役場建設水道課（道路部局）・役場町民課（交通安全部局）</li> <li>交通安全協会役員</li> <li>交通安全指導員</li> <li>交通安全指導関係</li> <li>交通安全指導担当者</li> <li>交通安全団体</li> <li>交通事業者</li> <li>公園管理者</li> <li>公立中学校関係者</li> <li>市内保育所</li> <li>市立幼稚園・こども園、香芝市生活安全課、香芝市土木課</li> <li>自治体関係機関</li> <li>社会福祉法人</li> <li>消防署員</li> <li>消防団、介護福祉部局</li> <li>場合によりこども園、学童</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>青少年を守る会</li> <li>青少年育成団体など</li> <li>村交通安全協会</li> <li>地域内の団体代表者</li> <li>地区交通安全協会</li> <li>中学校関係者</li> <li>町の関係機関。必要に応じて保護者・地域住民等の参加を求める。</li> <li>通学バス運行委託業者</li> <li>通学区域内の小学校関係者、PTA・保護者、地域住民・自治会のほか、ボランティア団体等から予め危険個所情報を提供していただき、上記チェックの機関のほか、必要に応じて有識者等を招聘して推進会議（現地合同調査含む）対応としている。</li> <li>鉄道管理者</li> <li>電線管理者</li> <li>必要に応じた関係機関</li> <li>必要に応じて</li> <li>必要に応じ放課後児童クラブや地権者等関係者</li> <li>保育園長</li> <li>保育協会、園長会、交通安全担当課</li> <li>保育所、幼稚園</li> <li>防犯協会</li> <li>防犯協会、町内会関係者</li> <li>幼稚園、保育所等</li> <li>幼稚園、保育園関係者</li> <li>幼稚園・保育園関係者</li> <li>幼保関係者</li> </ul>
<b>専門家・アドバイザーなど</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>アドバイザー</li> <li>おうみ通学路交通アドバイザー</li> <li>交通安全推進委員</li> <li>交通安全対策関係者</li> <li>校長会</li> <li>青少年育成関係者</li> <li>地域の交通安全協会関係者</li> </ul>		

※複数の項目に当てはまる回答はいずれか一方に記載するようにしている。

③合同点検はどのくらいの頻度で実施していますか、最も近いものを選択してください。

合同点検の実施頻度は「②1年に1回」の割合が最も高く、72.7%であった。次いで、「③2・3年に1回」の割合が高くなっている。

自治体規模別で見ると、どの自治体も「②1年に1回」の割合が最も高い。政令指定都市は「①半年に1回」の割合が2番目に高くなっているが、他の規模の自治体では「③2・3年に1回」の割合が2番目に高い結果となっている。

			①半年に1回	②1年に1回	③2・3年に1回	④国から点検の指示があったとき	⑤実施していない
全体	TOTAL	1599	82	1163	198	149	7
	割合(%)	100%	5.1%	72.7%	12.4%	9.3%	0.4%
政令指定都市	TOTAL	18	4	11	3	0	0
	割合(%)	100%	22.2%	61.1%	16.7%	0.0%	0.0%
中核市	TOTAL	58	8	36	10	4	0
	割合(%)	100%	13.8%	62.1%	17.2%	6.9%	0.0%
区	TOTAL	23	3	14	4	2	0
	割合(%)	100%	13.0%	60.9%	17.4%	8.7%	0.0%
中都市	TOTAL	170	9	134	16	11	0
	割合(%)	100%	5.3%	78.8%	9.4%	6.5%	0.0%
小都市	TOTAL	497	29	393	47	28	0
	割合(%)	100%	5.8%	79.1%	9.5%	5.6%	0.0%
人口1万人以上の町村	TOTAL	354	15	255	48	35	1
	割合(%)	100%	4.2%	72.0%	13.6%	9.9%	0.3%
人口1万人未満の町村	TOTAL	470	13	317	68	67	5
	割合(%)	100%	2.8%	67.4%	14.5%	14.3%	1.1%
その他(学校組合など)	TOTAL	9	1	3	2	2	1
	割合(%)	100%	11.1%	33.3%	22.2%	22.2%	11.1%

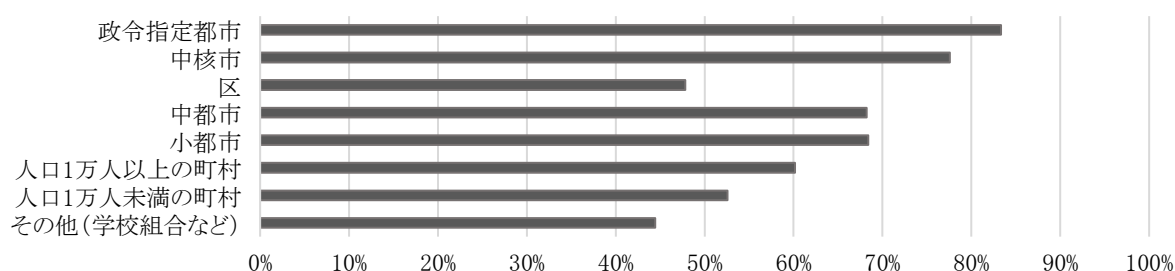
④合同点検の実施場所を決めるにあたって、どのような情報を組み合わせているか全て教えてください。(複数回答可)

合同点検の実施場所を決める際に利用している情報は、「①学校からの情報」が最も多く 98.2%であった。次いで、「③保護者 (PTA) からの情報」が 73.7%、「②地域住民からの情報」が 62.0%と続いている。

規模別に見てみると、「②地域住民からの情報」は自治体の規模が小さくなるほど割合が低くなっていく傾向にあり、n 数が比較的大きい「中核市」と「人口 1 万人未満の町村」の回答割合の差は 20%を超える結果になっている。

		報 ① 学校 からの 情	報 ② 地域 住民 から の 情	報 ③ 保護 者 (PTA) か ら の 情	報 ④ 児童 生徒 から の 情	報 ⑤ 過去 の事 件・事 故・災 害の 発生 状	報 ⑥ 警察 から の情	報 ⑦ その 他	
全体	TOTAL	1599	1570	991	1179	568	509	456	84
	割合 (%)	100%	98.2%	62.0%	73.7%	35.5%	31.8%	28.5%	5.3%
政令指定都市	TOTAL	18	18	15	16	9	11	9	1
	割合 (%)	100%	100.0%	83.3%	88.9%	50.0%	61.1%	50.0%	5.6%
中核市	TOTAL	58	57	45	43	20	17	19	4
	割合 (%)	100%	98.3%	77.6%	74.1%	34.5%	29.3%	32.8%	6.9%
区	TOTAL	23	23	11	21	6	7	8	0
	割合 (%)	100%	100.0%	47.8%	91.3%	26.1%	30.4%	34.8%	0.0%
中都市	TOTAL	170	167	116	129	59	51	43	10
	割合 (%)	100%	98.2%	68.2%	75.9%	34.7%	30.0%	25.3%	5.9%
小都市	TOTAL	497	491	340	367	184	152	146	27
	割合 (%)	100%	98.8%	68.4%	73.8%	37.0%	30.6%	29.4%	5.4%
人口 1 万人以上の町村	TOTAL	354	351	213	264	117	116	93	12
	割合 (%)	100%	99.2%	60.2%	74.6%	33.1%	32.8%	26.3%	3.4%
人口 1 万人未満の町村	TOTAL	470	455	247	332	171	154	136	29
	割合 (%)	100%	96.8%	52.6%	70.6%	36.4%	32.8%	28.9%	6.2%
その他 (学校組合など)	TOTAL	9	8	4	7	2	1	2	1
	割合 (%)	100%	88.9%	44.4%	77.8%	22.2%	11.1%	22.2%	11.1%

## ②地域住民からの情報



「⑦その他」の回答

その他として、「行政関係者」が 25 件、「民間事業者・団体」が 8 件、「市民・ボランティア」が 3 件あった。

行政関係者	民間事業者・団体など
<ul style="list-style-type: none"> <li>•安全推進委員からの情報</li> <li>•関係者からの点検要望</li> <li>•関係部署からの情報</li> <li>•議員</li> <li>•教育委員会</li> <li>•教育委員会で把握している場所</li> <li>•教育委員会による確認</li> <li>•教育委員会の調査</li> <li>•教育委員会の把握から</li> <li>•行政の今後の推進計画情報</li> <li>•国・県からの通知</li> <li>•国の通知</li> <li>•市生活安全課からの情報</li> <li>•市長部局関係各課</li> <li>•他部署からの情報</li> <li>•町議会議員からの情報</li> <li>•町職員からの情報</li> <li>•町担当部局からの連絡</li> <li>•道路管理者</li> <li>•道路管理者、交通安全・防犯担当課からの情報</li> <li>•道路管理者、交通安全全部局からの情報</li> <li>•道路管理者からの意見</li> <li>•道路管理者からの情報</li> <li>•道路管理者等からの情報</li> <li>•役場関係課からの情報</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•こども園</li> <li>•安全協会</li> <li>•各道路管理者</li> <li>•関係機関からの情報</li> <li>•施設管理者からの情報</li> <li>•道路管理関係者からの情報</li> <li>•道路関係者</li> <li>•道路関係者からの情報</li> </ul> <p style="text-align: center;"><b>学校など</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>•つくば市内各学校が保護者、地域住民の情報を集約する。</li> <li>•学校からの依頼に基づき合同点検を実施しているが、学校は地域住民、保護者、児童生徒からの情報、過去の事故の発生状況をもとに市教委に点検依頼をしている。</li> <li>•学校からの情報に保護者からの情報が含まれている</li> <li>•学校からの情報をもとに、関係団体（Q10の）と事前に協議をして決定</li> <li>•学校からの情報を元に通学路安全推進協議会メンバーで決定</li> <li>•学校が保護者等からの情報を集約し、通学路安全推進会議を行い決める</li> <li>•事前に学校が PTA や自治会等と協議したうえで情報提供をしてもらっている</li> <li>•児童クラブからの情報</li> <li>•上記の②～⑤を踏まえて学校が優先順位が高いと判断した場所</li> <li>•担当学校</li> <li>•保育所からの情報</li> </ul>
市民・ボランティアなど	その他
<ul style="list-style-type: none"> <li>•スクールガード</li> <li>•スクールガードからの情報</li> <li>•当市では、学校や保護者、地域住民から通学路における危険箇所の報告があった際に、関係機関（県道なら県土木、交通規制なら警察）と連絡をとり、対策方法を検討し、危険箇所の点検を個別に行っており、合同点検の回数としては年に数十回になることがある。また、年に1度、全危険箇所への対策進捗状況を調査しているためQ11については「1年に1回」の回答とします。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•おうみ通学路交通アドバイザー</li> <li>•過去の点検箇所</li> <li>•校区毎を輪番で実施</li> <li>•合同点検を実施していない</li> <li>•指定通学路</li> <li>•実施していない</li> <li>•小学校通学路全て</li> <li>•新規箇所</li> <li>•前年度の点検場所</li> <li>•全域</li> <li>•通学路</li> <li>•通学路を指定していないため点検未実施</li> <li>•徒歩で登下校する通学路上</li> <li>•徒歩区域の危険箇所を抽出</li> <li>•複数の対策実施者が関わる場所</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"><li>• 毎回、上記情報のすべてを組み合わせている訳ではない。対策済箇所等を加味して実施場所を決定している。</li></ul>
--	---

※複数の項目に当てはまる回答はいずれか一方に記載するようにしている。



⑤児童生徒の視点（児童生徒からの情報を反映する、児童生徒と一緒に点検を行う等）にも配慮しながら点検を実施するよう、管下の学校を指導しているか教えてください。

児童生徒の視点に配慮しながら点検を実施するように管下の学校を「①指導している」割合は全体の71.2%であった。自治体の規模別で見ても、多少の差はあるもののすべての自治体規模で「①指導している」割合が高くなっている。

			①指導している	②指導していない
全体	TOTAL	1599	1139	460
	割合 (%)	100%	71.2%	28.8%
政令指定都市	TOTAL	18	14	4
	割合 (%)	100%	77.8%	22.2%
中核市	TOTAL	58	35	23
	割合 (%)	100%	60.3%	39.7%
区	TOTAL	23	14	9
	割合 (%)	100%	60.9%	39.1%
中都市	TOTAL	170	119	51
	割合 (%)	100%	70.0%	30.0%
小都市	TOTAL	497	349	148
	割合 (%)	100%	70.2%	29.8%
人口 1 万人以上の町村	TOTAL	354	248	106
	割合 (%)	100%	70.1%	29.9%
人口 1 万人未満の町村	TOTAL	470	355	115
	割合 (%)	100%	75.5%	24.5%
その他（学校組合など）	TOTAL	9	5	4
	割合 (%)	100%	55.6%	44.4%

⑥千葉県八街市の事故を受けて実施した通学路合同点検の結果、教育委員会・学校、道路管理者、警察以外の機関が対策を進める具体例を教えてください。(例 樹木・倒壊可能性のある家屋、落石、踏切、大型商業施設等)

本設問は、「実施機関」「対策内容」「対策にあたっての課題や工夫」を自由回答で回答する設問である。まずは「実施機関」と「対策内容」の回答を集約し、対策実施者と対策内容の状況を示す。次に「対策内容」と「対策にあたっての課題や工夫」の自由回答結果を示す。

有効回答 251 のうち、規模別、実施機関別で回答数を分類した表は下記のとおりである。「行政」は中央省庁、地方自治体などが含まれる。「市民など」は市民、町民、自治会、ボランティアなどを含んでいる。「民間事業者、その他団体など」は、民間事業者に加え、協会、公社などを含んでいる。

教育委員会・学校、道路管理者、警察以外の機関が通学路対策を行っている割合は「行政」で 65.3%、「市民など」が 19.5%、「民間事業者、その他団体など」が 15.1%となっている。

			行政	市民など	民間事業者、団体など
全体	TOTAL	251	164	49	38
	割合(%)	100%	65.3%	19.5%	15.1%
政令指定都市	TOTAL	5	4	1	0
	割合(%)	100%	80.0%	20.0%	0.0%
中核市	TOTAL	14	8	0	6
	割合(%)	100%	57.1%	0.0%	42.9%
区	TOTAL	5	2	2	1
	割合(%)	100%	40.0%	40.0%	20.0%
中都市	TOTAL	50	36	8	6
	割合(%)	100%	72.0%	16.0%	12.0%
小都市	TOTAL	81	57	12	12
	割合(%)	100%	70.4%	14.8%	14.8%
人口 1 万人以上の町村	TOTAL	45	29	11	5
	割合(%)	100%	64.4%	24.4%	11.1%
人口 1 万人未満の町村	TOTAL	50	28	14	8
	割合(%)	100%	56.0%	28.0%	16.0%
その他(学校組合など)	TOTAL	1	0	1	0
	割合(%)	100%	0.0%	100.0%	0.0%

有効回答 251 のうち、規模別、対策内容別で回答数を分類した表は下記の通りである。「看板の設置など」には、注意喚起看板や標識、カーブミラー、防犯カメラの設置などが含まれる。「空き家・危険箇所対策など」では、空き家対策や樹木の伐採、危険ブロックの整備などが含まれる。「交通指導など」は交通安全指導や安全パトロール、登下校の見守りなどが含まれている。

自治体全体では、「空き家・危険箇所対策など」が実施されている割合が高く、45.0%の自治体で実施されていた。次いで、「看板の設置など」が 27.1%で高い。

自治体規模別でも「空き家・危険箇所対策など」は最も高い傾向にあった。

			看板の設置 など	空き家・危険 箇所対策な ど	交通指導な ど	その他
全体	TOTAL	251	68	113	26	44
	割合 (%)	100%	27.1%	45.0%	10.4%	17.5%
政令指定都 市	TOTAL	5	2	2	0	1
	割合 (%)	100%	40.0%	40.0%	0.0%	20.0%
中核市	TOTAL	14	5	6	0	3
	割合 (%)	100%	35.7%	42.9%	0.0%	21.4%
区	TOTAL	5	1	2	0	2
	割合 (%)	100%	20.0%	40.0%	0.0%	40.0%
中都市	TOTAL	50	10	31	3	6
	割合 (%)	100%	20.0%	62.0%	6.0%	12.0%
小都市	TOTAL	81	21	47	3	10
	割合 (%)	100%	25.9%	58.0%	3.7%	12.3%
人口1万人以 上の町村	TOTAL	45	14	10	6	15
	割合 (%)	100%	31.1%	22.2%	13.3%	33.3%
人口1万人未 満の町村	TOTAL	50	15	14	14	7
	割合 (%)	100%	30.0%	28.0%	28.0%	14.0%
その他（学校 組合など）	TOTAL	1	0	1	0	0
	割合 (%)	100%	0.0%	100.0%	0.0%	0.0%

対策内容 別	対策内容	対策にあたっての課題や工夫
看板の設 置など	「学童注意」路面標示の塗り直し植栽の 剪定	-
	・街灯の設置・交通安全を促す看板の設 置	関係機関との連携
	・注意喚起の看板の設置・カーブミラー の設置	-
	・注意看板の設置、交通安全教室の実施、 道路通行量の多い業者との情報共有・空 き家対策・管理施設の看板修繕	-
	①防犯灯の設置②カーブミラーの設置	特になし
	ガードレールがないところへのポール の設置等	-
	カーブミラー、通学路注意喚起看板の設 置	看板設置については、設置年数の経過と ともに効力が薄れる傾向がある。

カーブミラーの設置	- 特にありません。
カーブミラーの設置など	-
カーブミラー設置	対策内容の効果の確認
カラー舗装が消えかかっている道路へのカラー舗装塗り直し、小学校に設置希望箇所を挙げてもらい総務課の予算で通学路に防犯カメラを設置、車の交通量が多い箇所へのガードパイプ設置	該当箇所が通学路になっている児童生徒への安全教育を実施している。
のぼり旗の設置	当面予算の範囲内でのソフト対策しかできない
ブルーシートやポストコーンで通行者に注意を促す	-
ブロック塀防犯灯	関係課と連携し、具体的な対策をとっている。
横断歩道・歩道の設置、道路拡幅	中学生が作成したデジタル安全マップも参考としている
横断歩道の歩行者優先表示	歩行者、自転車、自動車運転者の意識づけ
河川への転落防止柵の設置	-
街灯の設置	市役所内での情報共有
街路灯の増設防犯カメラの設置	-
看板の設置	関係部署との密な連携
	設置場所の確保
	両方向から見えるように設置
看板やノボリ設置による注意喚起	-
看板設置、手すり設置	-
交差点部等への注意喚起の看板設置	-
交通安全や注意看板の設置	看板が歩行者及び自動車の通行や視界の邪魔にならない位置や大きさ、必要性を検討
交通量の多い横断歩道手前や交差点の歩道地面に、歩行者用一時停止「止まれ」のシールを貼る。	どこに貼ったら、少しでも効果が上がるか、関係者で確認しながら貼った。
合同点検の結果を受け、危険箇所のエリア内の電柱（ほくでん所有）に巻付看板の設置を検討し、「通学路」であることの周知と「スピードダウン」について注意喚起を実施する予定。	交通安全協会事務局（推進体制構成員）より、看板設置に係る費用負担が可能であるとの提案を受け、現在設置に向けて調整中。事務局の協力により基本的には発注から設置まで交通安全協会により対応して頂いている。
児童・生徒が利用する線路付近の道路に関して電柱以外に看板を設置する。	安全のために看板を設置したいが、身近な電柱に看板を設置できれば楽なのだが、電力会社や電話会社の所有物ということで設置ができない。
自動車の走行速度の抑制	安全走行を促す看板の設置
植栽の剪定、看板設置	-
信号機のない横断歩道への安全確保として、注意喚起看板・横断旗の設置	課題：木製の看板だと腐ってしまうため、耐水性の素材にしたいが、どれも高価である。工夫：使い終わったバス停標識の基礎や支柱をリサイクルし、移動でき、腐ったら付替えができる看板を作成した。横断旗なども同様の方法で移動して

		使えるため、児童数の推移によって移設ができる。
	新たに標識を設置	見やすい箇所に設置
	草木の伐採・標識の設置 など	課題・・・予算面の整備 工夫・・・近隣市町村の情報を収集
	大型車の交通量が多く、車のスピードが速い箇所について、交通安全啓発旗・看板の設置を実施。	交通安全啓発旗や看板の対応で果たしてスピードを下げられるか効果検証が難しい。
	注意喚起の看板設置	設置場所について効果的な位置となるよう協議した
	注意喚起を目的とした看板設置	設置場所の検討
	注意喚起看板の設置	-
	注意喚起看板設置	・工夫：車両からの見え方、設置場所・ 課題：対策や啓発はするが、学校での対策を超えた社会全体の交通違反の根絶の話となっている。
	注意喚起看板等の設置	学校からの要望により設置
	注意喚起看板等設置	-
	注意喚起等の看板の設置	特になし
	注意看板、路面シールの設置	注意看板は設置できる場所に制限があり、効果的な場所への設置が困難な場合がある。
	注意看板の設置	交通・防犯部局との連携 車の運転手に確実に伝わる位置に設置すること等 車の交通量が多く、歩行者と接触の危険のある個所に設置した。
	通学路上の掲示板の移動	関係者からの丁寧な聞き取りと最善となる移動場所の検討
	通学路注意看板の設置	ドライバーの目に入りやすい場所への設置
	電柱幕、横断旗箱の設置	香芝市生活安全課と教育委員会（教育総務課）の合同にて電柱幕の設置を進めるとともに、香芝市生活安全課が担当窓口である交通安全協会様より電柱幕の寄贈を受け、市内での交通安全対策に活用している。
	踏切の歩道設置	区画整理にあわせて実施
	道路標識ペイントの引き直しや、新たな塗装。カーブミラーの修理など。	細かなところまで出てきてしまうと、どこが大事な点か分かりづらくなる。
	道路標識設置要望提出、注意喚起看板設置	受益者の人数把握が不十分学校や自治会からの意見要望について適宜検討
	農道区間に学童注意看板を設置し対応済。	-
	農林水産課：用水路への落下の危険がある個所に対し、注意喚起の看板を設置する。都市計画課：令和4年度より「危険ブロック塀等改善事業補助金」の申請受付を開始した。	農林水産課：目につきやすいよう設置場所を工夫する。
	幅員の狭い町道において、歩行者保護のためのラバーポール設置の設置を行った。	総務課のつながりを活かし、区長等の意見を反映させ対策を行った。

	歩行者用防犯灯の設置	・主に冬季の下校時に夜間の照明が少なく不安を感じる箇所を保護者からの情報を教育委員会で集約し、担当課に繋げている。・防犯灯設置について費用が高額であり、要望に追い付かない。
	放置自転車駐輪撤去告知看板設置 防犯上公園の樹木選定頻度検討	-
	防犯カメラ、防犯灯の設置	通学路や児童生徒が通る道路の危険箇所について防犯カメラや防犯灯を設置することにより、車の危険運転や不審者の未然防止につなげている。
	防犯対策、安全対策	道路の防犯灯の増設、停止マークの設置
	防犯灯の設置	予算
	防犯灯の設置による視認性確保などの対策実施。	警察署、道路管理者等関係機関との連携。地域、PTA等の要望を加味した地域実態に合わせた実施。
	防犯灯の設置及び修繕	-
	防犯灯設置	地域住民の要望に、当該箇所を通学で通る児童生徒数を加味して設置箇所優先順位を決定する。
	用水路の柵の延長防犯灯の増設	-
	用水路の落下防止対策	注意喚起看板設置、草刈回数増加
	ガードパイプの設置	-
	路側帯カラー化、看板設置、歩道整備、路面標示、転落防止柵	-
	路面標示、歩道の外側線の引き直し	特になし
空き家・危険箇所対策など	「倒壊可能性のある家屋」の所有者に手紙の送付	-
	・高木の伐採・倒壊の可能性ある家屋	倒壊の可能性のある家屋について、所有者に通行人に支障をきたすことを説明し、取り壊しのお願いをするが取り壊し費用は所有者対応の納得を得られない。
	・樹木の選定（環境部局）・防犯パトロールの強化（総務部局）・用水路のフェンスや蓋の修繕（農政部局）	特になし
	①ブロック塀の撤去を土地所有者へ依頼②路面標示の塗り直しを検討	①強制力がなく、また補助金にも限りがあるためなかなか進まない。
	①公園擁壁のクラックと歩道の路面補修②踏切停止線の補修	各会社の予算の都合で、優先的な実施が難しい場合がある。
	①情報共有②ブロック塀撤去の補助金案内	①啓発文書等の対応②ホームページ、市政だよりで周知
	①倒壊可能性のある家屋の撤去依頼②ブロック塀の補修・撤去依頼	課題：倒壊可能性のある家屋やブロック塀の所有者と連絡がとれないことがある。
	①東海の可能性のある家屋に対する対応②公園の樹木の伐採	-
	ブロック塀がひび割れて崩れそうになっていたため、所有者に補修指導を行った。	ひび割れている箇所が広範囲にわたっているため、すべてを補修しきれておらず、まだ危険な状態であるため、今年度に入って、再度建築指導課から指導を行った。
	ブロック塀の改修依頼	ブロック塀に関しては、持ち主不明の空き家等があるため、依頼をポストインし



	でも返答がないことが多い。ブロック塀回収のための市の補助金増額し、積極的に活用を促す。
ブロック塀への対策	-
ブロック塀等の調査	500mの範囲を超える通学路の沿線に設置されたブロック塀等の調査し、除去が必要と判定された危険ブロック等の情報共有
安全上支障のある樹木の剪定。	迅速な情報提供。
屋根瓦落下の可能性がある空き家の所有者に対策実施を働きかける。	家屋所有者が町外在住者の場合、連絡が取りにくい
街灯や交通安全を啓発する表示の設置ブロック塀や空き家の耐震対策	昨年度の始めに行った各校の通学路点検で挙げた内容ではあるが、本点検でも対策を進める必要があると判断したため、対策を講じた。実施機関と相談し、迅速に対応してくれた。
学校校門付近にある集会施設のブロック塀を撤去した。	該当校長からの要請を受け、集会所のブロック塀という共有財産であるため、区長会が協議し、速やかに撤去した。
瓦落下の危険がある空家の撤去	撤去工事中の安全確保
危険ブロック塀の撤去要請	空き家所有者が撤去要請に応じない点が課題
危険ブロック塀の点検、危険空き家の対策	改善するためには地域や当該家屋持ち主の了解を得ること、費用がかかること等
危険ブロック塀の補修・改修の依頼	-
危険ブロック塀撤去費用の一部補助	-
危険ブロック塀等の撤去の推進	撤去費の一部補助金事業の開始
危険家屋の把握と所有者への適正所有について連絡を実施	空き家所有者との協議が実現しないことや撤去費用を捻出できないことでの空き家放置
危険箇所の情報収集及び合同点検	学校関係者からの危険箇所の情報収集及び合同点検
危険空き家解体行政代執行	-
業者敷地内のブロック塀	ブロック塀からフェンス等への変更の検討をいただいている。
空き家からのびた樹木対策等	-
空き家のため立ち入り等の危険	民有地であるため、対応を依頼するが進展なし。
空き家の樹木剪定および管理、崖対策	民地に関する内容だと、対応依頼にとどまり、自治体の実効性のある対策を行えないことが課題。
空き家の情報提供、解体	民地なので、解体が進まない場合、児童生徒への安全指導に留まっている。
空き家の撤去、カーブミラーの設置、防犯灯の設置	空き家の撤去については「指導」レベルで、なかなか解決に至らない。
空き家や倒壊可能性のある家屋の対策	地域が広域にわたる中で、人口の減少が顕著となり、対策が追いついていない。
空き家対策	所有者の把握
空き家対策特別措置法、建築基準法に基づき、個別で対応（倒壊可能性のある家屋）。	・建物の所有者と土地の所有者が異なる。 ・建物所有者の経済的負担。
空家調査	-

見通しの悪い箇所での森林伐採等	土地所有者の同意
個人宅敷地内の壁を修繕、撤去等の依頼を所有者に対して協力要請を行う	個人の所有物なので、個人に対策をとってもらえないが、なかなか対策までいかないことが多いことが課題。壁の修繕、撤去等について補助金があるかどうかの案内を行う工夫もしている。
古いブロック塀の撤去	-
公園にあるブロック塀の強度確認	複数年に継続した確認
国道の横断箇所。歩道の未整備箇所。	危険箇所を選定する際に児童生徒の意見を取り入れている。
死角を作っている樹木の伐採	協力的で迅速な対応をしてくれたため、特になし
視界を妨げる背の低い街路樹の整備	-
樹木	民地のために対応できない場合がある。
樹木・草木の伐採	地域人材の活用
樹木・倒壊可能性のある家屋、落石、踏切	○各機関との連携○改善した箇所の周知 ●毎年、新規の箇所が発生●個人所有地もあり、撤去等が困難なケース
樹木・倒壊可能性のある壁	自治会長を中心にした学校・保護者・地域住民の連携
樹木の枝を切ってもらふことや倒壊可能性のある家屋の整備について、道路管理者から地権者に連絡する。	地権者が対応しないことが課題。
樹木の選定	樹木が多すぎて希望とおりの選定が出来ていない。
樹木の選定、草刈り等	通学路に面する公園等の環境整備を行った
樹木の倒木整備、空き家管理、市道道路管理等	合同点検結果を受けて行うのではなく、通常業務の中で対策・整備を行っている。
樹木の伐採	定期的な伐採が必要 特になし
樹木の伐採、空き家、池の危険個所の対応	-
樹木の伐採、倒壊可能性のある家屋への対応、通学路の危険個所の情報提供及び共有	特になし
樹木の伐採等	土地所有者への連絡手段・協力
樹木の剪定	-
樹木の剪定等	道路管理者等から家屋所有者に対応を依頼するが、強制力はなく、お願いという形になってしまう。
樹木や倒壊の危険性のある家屋の付近の注意喚起	所有者との連絡調整がとりづらい
樹木等が歩道に出ている箇所の把握	住民の理解・協力を得ること
樹木等の伐採	定期的な対策が難しい
樹木伐採、空き家対策、側溝の蓋	情報共有の仕方
住宅敷地内から飛び出た樹木の剪定依頼	民地であるため、所有者と丁寧に話し合いながら、対応していただいている。
植木の伐採	住民にも依頼し対策に協力してもらう
水路への落下防止のための蓋や柵の設置	水路の利用状況の把握や地域の意見
生い茂っている草木の伐採や破損しかけている家の壁の修繕について、教育委員	-



	会からの話をもとに個人が対策をしている。	
	相続人調査等対応依頼	-
	側溝・用水路の蓋掛け	合同点検後に事務局より情報提供し、担当部署による現地確認を再度実施後、具体的な対策を検討するため時間を要する。また、点検現場での意見を正確に共有することが難しい。
	地権者に樹木の剪定を依頼	対応は地権者の判断によるので、必ず対応してもらえとは限らない
	地震発生時に倒壊の恐れのある危険性の高いブロック塀等の撤去等	地震発生時に倒壊の恐れのある危険性の高いブロック塀等の撤去等の工事に対して、経費の一部を助成する。
	通学路（歩道）に突き出たアパート軒天コンクリートの剥離落下対策と児童生徒の安全確保	地域住民から寄せられた情報を元に、各関係機関および学校と連携し、児童生徒の安全を確保するとともに、市教委および道路管理者からアパート管理者へ安全対策を依頼したことにより安全対策が迅速に行われた。
	通学路周辺の樹木伐採、飛び出し注意等の立て看板設置（学校の奉仕活動への協力）	通常点検によって、車両の司会を妨げるほどの草木の繁茂がある場合は、集落の奉仕活動の内容を変更し、除草・伐採作業を優先させる。
	通学路上の植木鉢の破損の修繕等	学校と地域との連携
	通路に面している倒壊可能性のある家屋（空き家）の所有者に対応を促す。	所有者との連絡の取り方
	倒壊のおそれのある家屋等	・合同で点検・撤去費用の一部を町助成・近寄らないようにコーン等の設置
	倒壊の可能性のある家屋の撤去。	所有者からの申請がないと対策が難しいことが課題。
	倒壊の可能性のある家屋	所有者と連絡が取りづらい
	倒壊の可能性のある家屋の調査	所有者との交渉
	倒壊の可能性のある家屋の撤去や補強、修繕	個人宅のことなので、お願いする以上の手立てがないことが課題。撤去費用に対しての補助金等の案内や地域からも働きかけをお願いすることで同意を得ていく工夫も必要。
	倒壊の可能性のある家屋や塀の撤去、補修	所有者が市外に転居しており、連絡を取ることが難しい。
	倒壊の可能性のある家屋等	学校かあがってきた危険個所について、環境課へ住所を伝え、現場を確認し、所有者へ連絡してくれる。
	倒壊の可能性のある石塀の改修	-
	倒壊の可能性のある塀の撤去	所有者に自治体の撤去費用補助を紹介
	倒壊の可能性のある擁壁の撤去	土地所有者との連携
	倒壊の恐れのあるブロック塀の撤去	個人宅の持ち主の方が撤去に納得してくれることが大きな課題となってくる。
	倒壊の恐れのある家屋、壁面。	強制力がないため、早急な改善が難しい。
	倒壊可能性のあるブロック塀	所有者への丁寧な説明
	倒壊可能性のあるブロック塀の修復	倒壊可能性のある個人宅のブロック塀について修繕費用の補助制度
	倒壊可能性のある家屋	・持ち主に対する依頼・通学路の変更

		持ち主への連絡がつかず、対策ができない。
		所有者への連絡が取りにくい
		担当課との情報共有
		補助事案を説明し、説得している
	倒壊可能性のある家屋（ブロック塀等）の補修について、補助金事業を行っている。	所有者不明の場合、対応が難しいことが出てくる。
	倒壊可能性のある家屋、ブロック塀	所有者の理解を得られない場合がある
	倒壊可能性のある家屋に対する所有者への通知	定期的な現状確認
	倒壊可能性のある家屋の点検を行い、所有者に解体の依頼をする。	私有地であるため、着手できない物件が多数ある。
	倒壊可能性のある家屋等	個人所有物に対する危険箇所の改善依頼はできるが、その対応期限等は示すことができないため、危険箇所の改善が見込めない。
	道路にせり出した樹木の伐採	民地の道路際の樹木について、定期的な剪定等が行われていない箇所が見受けられる。
	道路にはみ出した公園の植栽の剪定	-
	道路に出ている樹木の伐採	-
	道路に張り出した木の伐採	とくになし
	道路交差点に位置する公園内に繁茂する草木を剪定することにより、道路状況の見通しを改善した。	-
	農業用水路付近の柵の修理	児童生徒の行動を想定して危険がないように修理を依頼した。
	廃屋の持ち主の特定、撤去の依頼	持ち主からの返答がない
	不審者が身を潜められる空き家の対策	-
	歩道のない道路で側溝があり、車両通行時に歩行者が側溝に落ちる危険があった。そこで、側溝の蓋・グレーチングを設置した。	側溝すべてに蓋やグレーチングをするわけには行かないのが課題。
	落石、樹木	児童生徒の通学路を安全に通れるかを点検・整備
	落石や民家の倒壊防止	その住人に直接交渉をしている
	落雪の危険性がある場所の周知と注意喚起	落雪の危険性がある箇所が多い
	落雪の恐れがある家屋（空き家）	コーンの設置・空き家所有者へ雪下ろしの依頼文書を送付
	路側帯の修繕	合同点検時に対策される予定個所の確認を行うことができたため、要望するところまで改善された。
	老朽化による倒壊回避と周辺の安全確保	民地のため交渉がスムーズに進みにくいことがあるが、補助金等の周知・活用で対策につなげている。
交通指導など	・登下校の見守り・交差点での立哨	特になし
	ボランティアによる登校時の見守り活動	危険と思われる箇所に、学校のPTAが主となって、児童生徒の登校の見守り活動を実施している。児童生徒の安全を守る

		という意識を持ち、主体的に実施していただいている。
	安全運動（見回り）	通学時間帯が交通量が多く、スピードも出しやすいので、気を付けなければならない。
	街頭での交通安全指導	通学時間帯に交通安全指導員や村役場職員が交差点に立っての街頭指導
	該当立哨	毎日立つことはできない
	危険箇所への交通指導員等の配置	-
	交通安全教育の実施	過去に報告のあったよう対策箇所を事例に挙げて、交通安全教育ができるように工夫している。
	交通指導員等による街頭啓発活動	街頭啓発を形骸化させず、場所を変えるなどの工夫が必要。
	交通量の多い通学路に交通安全指導員を配備し、登下校時の児童に対し交通指導を行っている。	-
	児童・生徒へ危険箇所であることの周知及び見守り	特になし
	児童や生徒の登下校を見届ける	登下校を見守る方の人員が不足している
	児童生徒の登下校見守り	学校支援ボランティア加入推進
	児童生徒の登下校時に交差点などに立ってもらい、生徒が安全に登下校できるようにしている。横断歩道を渡る際に、旗を使って自動車を止めたりしている。	人材不足
	地域住民への交通安全指導・啓発	「高齢者交通事故防止対策推進モデル地区」事業と合わせた交通安全指導・啓発活動のため、年に2地区程度での活動に限定されてしまう。今回、モデル地区と対策箇所が重なったため、スムーズに実施することができた。
	通学路の見回り	有志によるボランティア活動なので明確な見守り箇所の指定やシフトなどが作成できない。
	通学路の見守り、街頭指導	学校にて交通安全の指導を徹底してもらっている。毎日の見守りが難しい。
	登下校の見守りの充実	-
	登下校指導及び見守りの継続	-
	登下校時の安全パトロール	特記事項なし
	登下校時の見守り	見守り隊の安全確保（課題）
		交差点等で見守りを行っているが人員の確保が課題
	登下校時の見守り、声かけ	交差点の信号機において旗振りをおこなったり、見守り、声かけを行なっている。
	登下校時の見守り活動	ボランティア人数の確保
	登下校時の見守り強化	児童生徒の道路横断時の運転手へのアピール強化
	登下校時の通学路における立ち番	学校との連携、情報交換
	立哨活動による注意喚起	速度超過車が多い登校時に実施
その他	カラーベルト塗装	通学路点検を担当課と実施する
	カラー塗装化など	-

ゴミ集積所にカラスの荒らしたゴミがはみ出し、それを避けるため児童が車道に出てしまうため、ゴミが散らからないようにゴミ袋は当日にネット内に入れる等の注意喚起の看板を設置した。	PTA からはゴミ集積所の変更を求められたが、実現できなかった。
スクールバス乗り場変更	バス乗り場をできるだけ広く安全な場所へ移動
バス停の安全対策	地域住民の理解を得ること
安全施設等のハード面の対策や交通規制・交通安全教育のようなソフト面などの対策必要箇所に応じて具体的な実施メニューを検討。	教育委員会や学校、道路管理者、警察等と連携していくこと
駅敷地内通路の舗装、照明器具の増設	特になし
学校付近道路	-
関係者への通知等でのお願い。	費用が伴うものなので協力が得られにくい。
危険箇所をチェック、相手方と是正の交渉等	児童生徒たちのことを第一に考えた行動
狭い道にある踏切	道を広げ、安全を確保することが困難
空地等の雑草除去	課題：地権者等の協力が得られにくい場合もある。
交差点における信号待ちのための待機場所の整備	児童生徒にとって必要不可欠な箇所を決定するために、実態調査を行った。
行政等で行える対策と学校（小・中・義務教育学校）や幼稚園等（保育所・認定こども園含む）で幼児児童生徒や保護者向けに行う指導等の参考になること等を検討した。	道路管理者や警察の助言等を、庁の関係行政が連携し、学校のみならず、幼稚園保育所等も交えて検討したこと。
降雪時、踏切内の道幅が雪により狭められるため、児童には踏切内は特に注意するよう指導する。	歩道整備も含め、対策が必要とされる。
視界を遮る雑草の草刈り	課題：改善や対策をお願いする際の各機関の連携の在り方。
車の巻き込み防止のため、横断歩道直前の歩道内に児童の待機線を黄色線で引いた。	待機場所が分かりやすいように黄色の足跡マークを待機線手前に設置した。
樹木の整備	なし
情報提供	市教育委員会から実施機関に対し、危険箇所について情報提供を行っても、ハード面での対策を講じることができない状況である。そのため、安全教育や安全指導によるソフト面での対策となっている。
生活道路の整備	道路補修には地元負担金が必要になる
草刈り	私有地のため対策が難しい
草刈り、通学路パトロール	活動している、地域住民の安全保障（保険など）が問題となる。地域から学校が協同して進められるよう工夫している。
大学の門が大きいせいか、門前が歩道であると認識せず、スピードを落とさずに門に入る自動車が多いことから、お茶の水女子大学附属小学校の危機管理課に伝	今後改善が難しいようなら、警備員の配置も考慮してもらえるように要望する。

え、業者へは担当が伝えることと、守衛さんから運転手へ徐行を促してもらうという対策をとる。	
団地工事現場側道の安全確保歩行者横断指導線白線上記要望を依頼しました。	-
地元の方々による見守りの強化例えばカーブミラーの修繕地元（区長を中心として）の方が通学路を注意深く見守っていただくなかで、危険箇所については学校に上げてもらい、カーブミラーの修繕等については区長から市に要望を上げてもらうなど危険箇所について働きかけを行ってらっている。	補助金が利用できるものは利用していく。例えば通学路に面した倒壊の危険のあるブロック塀等は、撤去に際し補助金等の活用を促しながら話を進めるなど。いずれにしても、草刈り相談一つにしても、民地に関することは行政として踏み込めないため、対応に苦慮している。
通学児童の見守り	地域住民との連携
通学路の防犯、防災	-
通学路合同点検で確認された危険箇所について、地域住民（高齢者等）による下校時の見守りウォーキングを実施。1班6名で2班体制。	週1回、金曜日のみの実施に留まる。
低木の剪定強化	なし
定期パトロール	定期パトロールを継続している
電柱補修	-
踏切（道路）拡張	用地買収
踏切の安全確保	登下校時に遮断機が下りた状態の踏切において、児童生徒が線路内に入れるような状況にあった。トラロープで早急に対応してもらい、次年度予算をつけて柵を設けることを確認。
踏切内の歩道整備	-
道幅の歩道において、近隣住民の鉢植えが歩道に出ているため、地域住民による声掛けにより、安全の確保を行った。	区教育委員会や道路管理者等からの働きかけではなく、地域住民からの声掛けを行う等、学校や近隣にお住いの方々との信頼関係の構築等に配慮した。
敷地内の除草	-
敷地内の停止線塗りなおし	-
変則交差点の区画線の整備	警察と連携して実施
歩きの生徒の付き添い	-
歩行の妨げになるバス停の移動	なし
防犯カメラ	-
用水への転落防止策	用水の活用視点から全てを蓋をし、転落を防ぐことは現実的でない。児童生徒への指導を確実に行うとともに、注意喚起の看板を設置していただいた。
用水路フェンス補修	特になし

⑦貴教育委員会において、対策を実施した箇所について、対策の効果を把握しているか教えてください。

対策効果の把握について、自治体全体のうち「①把握している」の回答は52.7%となっており、「①把握している」「②把握していない」の割合はほとんど半分となっている。

自治体規模別では、「政令指定都市」が「①把握している」と回答した割合が83.5%と高くなっている。「中核市」「区」「人口1万人以上の町村」では、対策効果を「②把握していない」と回答した割合の方が高くなっている。「①把握している」の回答割合が高い他の規模の自治体でも「①把握している」「②把握していない」の割合は拮抗する結果となった。

			①把握している	②把握していない
全体	TOTAL	1599	842	757
	割合(%)	100%	52.7%	47.3%
政令指定都市	TOTAL	18	15	3
	割合(%)	100%	83.3%	16.7%
中核市	TOTAL	58	27	31
	割合(%)	100%	46.6%	53.4%
区	TOTAL	23	9	14
	割合(%)	100%	39.1%	60.9%
中都市	TOTAL	170	88	82
	割合(%)	100%	51.8%	48.2%
小都市	TOTAL	497	265	232
	割合(%)	100%	53.3%	46.7%
人口1万人以上の町村	TOTAL	354	169	185
	割合(%)	100%	47.7%	52.3%
人口1万人未満の町村	TOTAL	470	267	203
	割合(%)	100%	56.8%	43.2%
その他（学校組合など）	TOTAL	9	2	7
	割合(%)	100%	22.2%	77.8%



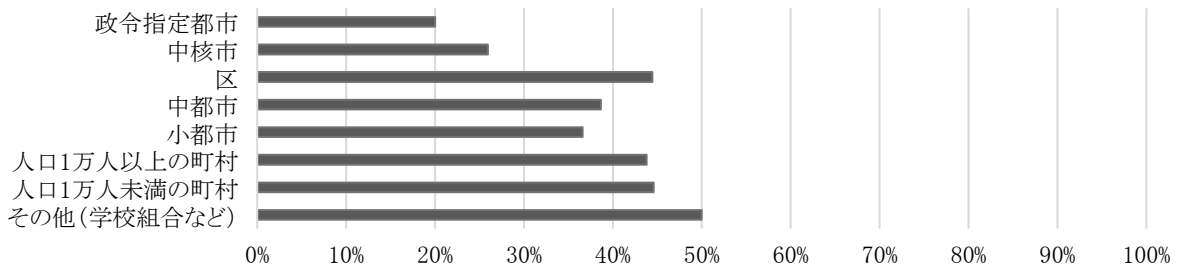
⑦-1 具体的にどのように把握しているか全て教えてください。(複数回答可)

前問で「①把握している」と回答した自治体に対して、どのように効果を把握しているのか尋ねた結果、「⑦交通標識等の設置確認」が最も高く 53.4%であった。次いで、「①通学路での事故の発生件数の把握」が 40.3%となっている。

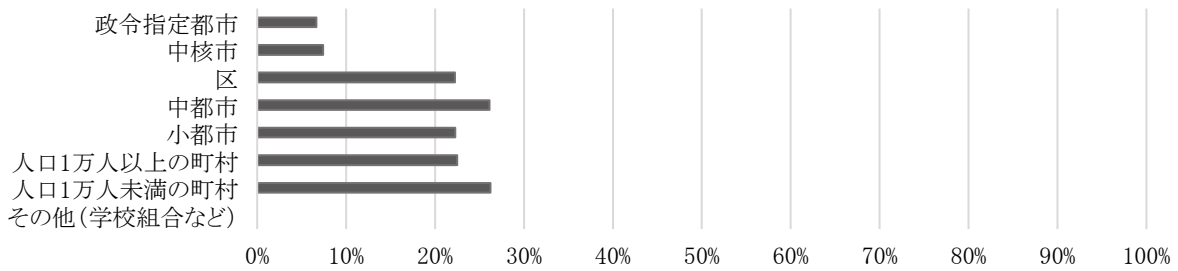
自治体規模別に見てみると、「①通学路での事故の発生件数の把握」「②通学路での犯罪の発生件数の把握」「④地域住民や保護者等へのアンケート・意見聴取の実施」「⑦交通標識等の設置確認」の回答割合は自治体規模が小さくなるにつれ、割合が高くなる傾向にあった。

		①通学路での事故の発生件数の把握	②通学路での犯罪の発生件数の把握	③児童生徒等へのアンケート・意見聴取の実施	④地域住民や保護者等へのアンケート・意見聴取の実施	⑤車両と歩行者の間隔を測定	⑥車速の計測	⑦交通標識等の設置確認	⑧その他	
全体	TOTAL	842	339	195	105	152	21	10	450	186
	割合 (%)	100%	40.3%	23.2%	12.5%	18.1%	2.5%	1.2%	53.4%	22.1%
政令指定都市	TOTAL	15	3	1	1	1	1	1	6	10
	割合 (%)	100%	20.0%	6.7%	6.7%	6.7%	6.7%	6.7%	40.0%	66.7%
中核市	TOTAL	27	7	2	7	6	1	0	11	10
	割合 (%)	100%	25.9%	7.4%	25.9%	22.2%	3.7%	0.0%	40.7%	37.0%
区	TOTAL	9	4	2	1	1	0	0	6	3
	割合 (%)	100%	44.4%	22.2%	11.1%	11.1%	0.0%	0.0%	66.7%	33.3%
中都市	TOTAL	88	34	23	10	13	0	0	39	30
	割合 (%)	100%	38.6%	26.1%	11.4%	14.8%	0.0%	0.0%	44.3%	34.1%
小都市	TOTAL	265	97	59	26	41	6	3	142	65
	割合 (%)	100%	36.6%	22.3%	9.8%	15.5%	2.3%	1.1%	53.6%	24.5%
人口1万人以上の町村	TOTAL	169	74	38	13	33	3	3	98	27
	割合 (%)	100%	43.8%	22.5%	7.7%	19.5%	1.8%	1.8%	58.0%	16.0%
人口1万人未満の町村	TOTAL	267	119	70	46	56	9	3	147	41
	割合 (%)	100%	44.6%	26.2%	17.2%	21.0%	3.4%	1.1%	55.1%	15.4%
その他(学校組合など)	TOTAL	2	1	0	1	1	1	0	1	0
	割合 (%)	100%	50.0%	0.0%	50.0%	50.0%	50.0%	0.0%	50.0%	0.0%

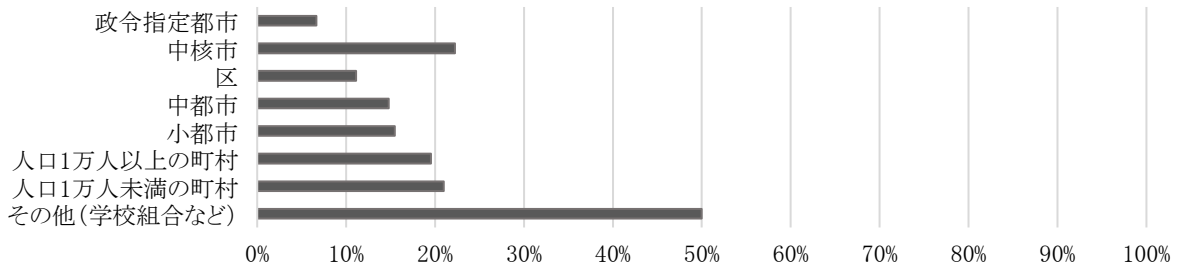
### ①通学路での事故の発生件数の把握



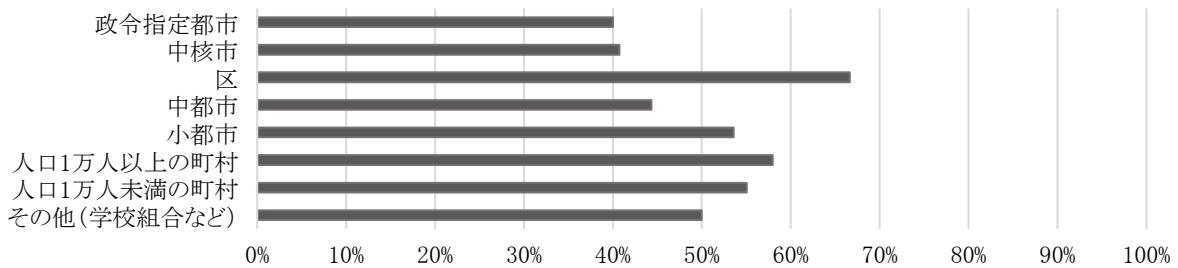
### ②通学路での犯罪の発生件数の把握



### ④地域住民や保護者等へのアンケート・意見聴取の実施



### ⑦交通標識等の設置確認





⑦-1「⑧その他」の回答

その他として、「意見の聞き取り・報告書」が98件、「現地視察」が21件あった。

意見の聞き取り・報告書など	現地視察
<ul style="list-style-type: none"> <li>•アンケート等はないが、学校を通じて意見を聞いている。</li> <li>•スクールバス運転手からの意見聴取</li> <li>•該当する学校への意見聴取の実施</li> <li>•各学校からの安全対策検証報告</li> <li>•各学校からの報告・情報共有</li> <li>•各学校からの報告書</li> <li>•各学校からの様子の聞き取り</li> <li>•各学校から対策後の状況の聞き取りを実施</li> <li>•各学校との情報共有</li> <li>•各学校との情報交換</li> <li>•各学校に対策の効果をアンケート調査している</li> <li>•各学校や地域からの声</li> <li>•各関係機関からの報告にて</li> <li>•各関係機関との情報共有による連携</li> <li>•各校からの報告</li> <li>•各校が毎年点検を実施し情報共有している。</li> <li>•各校への通学状況等の確認</li> <li>•学校、地域、保護者等からの意見</li> <li>•学校からのフィードバック</li> <li>•学校からの意見聴取</li> <li>•学校からの情報</li> <li>•学校からの情報提供</li> <li>•学校からの情報等</li> <li>•学校からの聞き取り</li> <li>•学校からの報告</li> <li>•学校からの報告書</li> <li>•学校が回答している</li> <li>•学校が行った意見聴取（児童生徒・保護者・地域住民）を市教委へ報告する</li> <li>•学校において対策の評価を実施</li> <li>•学校による児童の通行状況の確認、学校を通じた見守り活動者からの意見聴取</li> <li>•学校による通学路の点検効果の確認</li> <li>•学校の先生方の意見聴取</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•学校長等からの聞き取り</li> <li>•学務課及び各学校が年度末、又は翌年度に点検実施個所を確認する。</li> <li>•関係機関からの聞き取り</li> <li>•関係機関との情報共有</li> <li>•関係機関との情報交換</li> <li>•関係機関との連絡体制を構築</li> <li>•関係機関の対策実施状況の把握</li> <li>•危険箇所の対策が完了した場所について、学校へフィードバックし、対策後の効果として意見を聴取している。</li> <li>•校長会等での意見交換</li> <li>•合同点検実施校へのアンケート調査</li> <li>•市通学路安全推進会議等でのスクールガードリーダー等からの意見</li> <li>•市立小・中学校、幼稚園・こども園に対し継続的(年1回)に危険箇所報告依頼を実施。</li> <li>•次年度以降の会議・点検において対策箇所を確認し、出席者の意見聴取をしている。</li> <li>•実施した対策内容を学校に送付し、対策に不足がないか確認している。</li> <li>•小学校に対策効果について調査表依頼</li> <li>•小学校への聞き取り</li> <li>•推進会議参加者からの意見聴取</li> <li>•推進会議内での学校からの聞き取り</li> <li>•対策を行った関係機関に対策内容の照会を行う</li> <li>•対策完了後の確認</li> <li>•対策後の学校アンケート</li> <li>•対策済箇所状況等報告</li> <li>•大竹市通学路安全推進会議での意見聴取</li> <li>•担当課との確認</li> <li>•地域より日ごろの見守りで危険な個所の報告がある</li> <li>•町関係部局との情報交換</li> </ul>
	<p style="text-align: center;"><b>その他</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>•ガードレール、標示等の設置確認</li> <li>•そういった事例がない</li> <li>•その後の様子について、学校訪問時や通学路合同点検の時に確認</li> <li>•フォローアップ調査</li> <li>•安全点検を実施した際に過去の対策箇所の進捗状況を確認している</li> <li>•各学校が毎年抽出する危険箇所の変遷をまとめる</li> <li>•各学校における通学路の安全点検</li> <li>•各学校の基礎点検にて把握</li> <li>•学校への</li> <li>•教職員・保護者・児童生徒の交通安全に対する意識化</li> <li>•経過観察</li> <li>•合同点検で対策後の状況も点検する</li> <li>•合同点検結果資料により把握</li> </ul>

<ul style="list-style-type: none"> <li>•学校へのアンケート</li> <li>•学校へのアンケート、意見聴取</li> <li>•学校へのアンケート、意見聴取の実施</li> <li>•学校へのアンケート・意見聴取の実施</li> <li>•学校へのアンケートの実施</li> <li>•学校へのアンケート調査</li> <li>•学校への意見聴取</li> <li>•学校への意見聴取の実施</li> <li>•学校への確認</li> <li>•学校への効果確認調査</li> <li>•学校への進捗確認</li> <li>•学校への聴取</li> <li>•学校への聞き取り</li> <li>•学校への聞き取り確認</li> <li>•学校へ効果検証のためのアンケートを実施</li> <li>•学校へ効果測定への依頼</li> <li>•学校へ対策効果調査</li> <li>•学校より対策効果聞き取り</li> <li>•学校を通じた地域住民・保護者からの声</li> <li>•学校管理職からの意見聴取</li> <li>•学校管理職への意見聴取</li> <li>•学校関係者からの意見聴取</li> <li>•学校関係者からの情報</li> <li>•学校関係者へのアンケート・意見聴取の実施</li> <li>•学校及び保育所からの報告</li> <li>•学校職員への聞き取り</li> <li>•学校職員より対策実施後の意見を徴収</li> <li>•学校長への意見聴取</li> <li>•学校長への聞き取り</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•通学路安全推進会議や学校からの報告</li> <li>•通学路安全推進会議等での評価確認</li> <li>•通学路安全対策検討会を開催し情報共有の実施</li> <li>•通学路合同点検時に意見聴取</li> <li>•道路管理者や学校関係者への聞き取り</li> <li>•道路管理者よりの報告</li> <li>•道路管理者等からの情報提供</li> <li>•任意の箇所について現地確認及び学校からの意見聴取</li> <li>•年度末に通学路安全対策会議を開催し、改善状況の確認を実施している。</li> <li>•不定期に学校関係者からの報告を受けることにより、効果を確認している</li> <li>•翌年度に通学路合同点検前の学校関係者へのヒアリング</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•合同点検時に対策効果の確認も併せて行っている。</li> <li>•合同点検時に対策効果把握に努めている</li> <li>•事故等がないことから、効果があると判断</li> <li>•児童生徒に対する交通安全指導等</li> <li>•次年度以降の合同点検</li> <li>•推進協議会で検証</li> <li>•積雪時における道路幅員の減少及び風雪による視界の悪化</li> <li>•対策が不十分の場合は学校より再要望を受けている</li> <li>•対策の内容が教育委員会又は道路管理者で実施するものであるため（草木伐採等）</li> <li>•対策必要箇所がない</li> <li>•通学路での児童生徒の事故件数の把握</li> <li>•点検</li> <li>•点検後の関係各機関の対応一覧作成</li> <li>•道路改良等の実施</li> <li>•道路管理者との確認・連携</li> <li>•道路管理者による設備改善</li> <li>•道路危険箇所の現状</li> <li>•普段の登下校指導の際に確認をする。</li> <li>•歩車道防護柵の設置</li> <li>•防犯・安全指導員の巡回</li> </ul>
---	---	---

※複数の項目に当てはまる回答はいずれか一方に記載するようにしている。

⑧貴教育委員会において、合同点検を実施する上で感じている問題点・困難な点を全て教えてください。

合同点検実施の際の問題点・困難な点について、最も回答割合が高かったのは「②各学校の対策必要箇所が多く、全て対策するには時間がかかる」で 50.6%であった。次いで、「④対策の効果を把握するのが難しい」が 47.3%となっている。

自治体規模別に見てみると、「区」「人口 1 万人未満の町村」以外では、「②各学校の対策必要箇所が多く、全て対策するには時間がかかる」という回答割合が高い。「区」では「④対策の効果を把握するのが難しい」という回答が 82.6%で最も高く、「人口 1 万人未満の町村」でも同回答が 41.1%で最も高かった。

			① 定期的な合同点検の実施が難しい	② 各学校の対策必要箇所が多く、全て対策するには時間がかかる	③ 効果的に合同点検を実施しているのか把握することは難しい	④ 対策の効果を把握するのが難しい	⑤ 対策のための予算が足りない
全体	TOTAL	1599	329	809	305	757	656
	割合 (%)	100%	20.6%	50.6%	19.1%	47.3%	41.0%
政令指定都市	TOTAL	18	3	10	5	5	5
	割合 (%)	100%	16.7%	55.6%	27.8%	27.8%	27.8%
中核市	TOTAL	58	13	41	11	28	25
	割合 (%)	100%	22.4%	70.7%	19.0%	48.3%	43.1%
区	TOTAL	23	4	13	10	19	3
	割合 (%)	100%	17.4%	56.5%	43.5%	82.6%	13.0%
中都市	TOTAL	170	29	129	33	76	77
	割合 (%)	100%	17.1%	75.9%	19.4%	44.7%	45.3%
小都市	TOTAL	497	89	318	93	262	242
	割合 (%)	100%	17.9%	64.0%	18.7%	52.7%	48.7%
人口 1 万人以上の町村	TOTAL	354	73	180	72	171	163
	割合 (%)	100%	20.6%	50.8%	20.3%	48.3%	46.0%
人口 1 万人未満の町村	TOTAL	470	113	113	79	193	138
	割合 (%)	100%	24.0%	24.0%	16.8%	41.1%	29.4%
その他(学校組合など)	TOTAL	9	5	5	2	3	3
	割合 (%)	100%	55.6%	55.6%	22.2%	33.3%	33.3%

			⑥PDCA サイクルを実施することは難しい	⑦合同点検のメンバー全員が参加できないことが多い	⑧指針・マニュアルがない	⑨その他	⑩問題点・困難な点は特にない
全体	TOTAL	1599	167	139	64	136	172
	割合 (%)	100%	10.4%	8.7%	4.0%	8.5%	10.8%
政令指定都市	TOTAL	18	1	3	1	3	4
	割合 (%)	100%	5.6%	16.7%	5.6%	16.7%	22.2%
中核市	TOTAL	58	6	4	0	8	5
	割合 (%)	100%	10.3%	6.9%	0.0%	13.8%	8.6%
区	TOTAL	23	3	3	2	1	1
	割合 (%)	100%	13.0%	13.0%	8.7%	4.3%	4.3%
中都市	TOTAL	170	18	12	7	19	11
	割合 (%)	100%	10.6%	7.1%	4.1%	11.2%	6.5%
小都市	TOTAL	497	50	43	13	45	38
	割合 (%)	100%	10.1%	8.7%	2.6%	9.1%	7.6%
人口 1 万人以上の町村	TOTAL	354	42	28	16	26	21
	割合 (%)	100%	11.9%	7.9%	4.5%	7.3%	5.9%
人口 1 万人未満の町村	TOTAL	470	46	46	25	32	92
	割合 (%)	100%	9.8%	9.8%	5.3%	6.8%	19.6%
その他(学校組合など)	TOTAL	9	1	0	0	2	0
	割合 (%)	100%	11.1%	0.0%	0.0%	22.2%	0.0%

⑧「⑨その他」の回答

その他として、「日程調整・準備面」が69件、「予算・時間・人員の問題」が23件あった。

日程調整・準備面など	予算・時間・人員の問題など	
<ul style="list-style-type: none"> <li>•PTA が会議に出席してこない</li> <li>•学校(教頭)・警察担当者・道路管理者、いずれも多忙であるため、点検日の調整が非常に困難である。</li> <li>•関係機関との日程の調整</li> <li>•関係者の日程調整が難しい</li> <li>•警察、道路管理者等との調整</li> <li>•県管理の国県道の対策箇所の予算配分が難しいと思われる</li> <li>•構成メンバーの日程調整が難しい</li> <li>•合同点検にかかる準備に時間がかかる</li> <li>•合同点検のメンバー全員の日程調整が難しいため、個別での点検を行い、合同点検の実施としている。</li> <li>•通学時間帯に実施することが困難</li> <li>•日程調整</li> <li>•日程調整が難しい</li> <li>•日程調整について、現地調査の箇所が多く、負担が大きい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•財源確保。②補助金を活用することから対策実施まで時間を要し、速やかな対策ができない。</li> <li>•ハード面に対策には多くの時間と予算が必要な点</li> <li>•安全点検の際の定量的な尺度を積算できる人材がない</li> <li>•横断歩道等の公安委員会(警察署)の対策内容の実施に時間が掛かる</li> <li>•各機関により対策完了までの時間差がある。</li> <li>•各部署の対策取り組みに限界がある。歩道整備にしても何年かかるのか、実施できるのか見通しが立たない。</li> <li>•関係機関の予算制限があるなど、直ちに対策を講じてもらうことが難しい点。</li> <li>•剣道に関しては県が予算を出しているため問題ないが、もし、県が予算を出せなくなった場合、予算が足りなくなる</li> <li>•交通量が多い国道のため対策の実施に時間がかかる</li> <li>•広範囲に及ぶため、合同点検ですべて回るのは難しい</li> <li>•国道・道道・町道・農道等の合同点検を行い改善いただいているが、その箇所により時間がかかる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•所管する学校数が多いため、全ての学校で毎年合同点検することができないのが現状である。定期的な実施はできるように計画しているものの、次回点検するころには、道路状況も大きく変わっていることもあり、タイムリーな点検とならないこともある。</li> <li>•職員数の不足</li> <li>•人員が足りない</li> <li>•人員不足</li> <li>•人手や時間が足りない</li> <li>•対策が必要な場合も、予算的な問題や、個人の所有地などについては立ち入れない内容もあり、未対応箇所が数年続く傾向にある。</li> <li>•対策完了まで数年を要することがある</li> <li>•対策必要箇所によっては、道路改良の計画はあるが着工までに時間がかかっている場所がある。</li> <li>•大規模な対策については道路管理者での予算確保に時間がかかる</li> <li>•通学路危険箇所の対策内容によっては、対策に係る工事スケジュールや予算の関係から、対策実施までに時間を要するものがある。</li> <li>•点検時と対策時に時間差が大幅に生じてしまう。</li> <li>•予算に関連し、物理的な対策がとれない場合もある(交通指導等のソフト面での対応となる)</li> </ul>
日程調整・準備面など		
<ul style="list-style-type: none"> <li>•ハード面の対策は物理的に不可能な場合が多々ある。</li> <li>•以前から指摘された箇所の道路構造上の対策が警察署の見解により、打つ手がなく学校関係(PTA等)の役員が変わるたび指摘されている</li> <li>•横断歩道の設置等、対応が難しい要望が多い</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•合同点検をすることで対策が実施できるわけではない。例年挙がっているが道路の構造上や、用地買収がうまくいかない危険箇所が問題である。</li> <li>•児童生徒に注意して登下校するよう指導する以外に対策が出来ない箇所が多い。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•地権者の関係で対策が難しい箇所がある</li> <li>•地理的・権利的に対策困難な箇所がある</li> <li>•長期的な事業計画が必要な箇所が多く難しい</li> <li>•点検箇所の対策方法について、様々な要因によって効果</li> </ul>

<ul style="list-style-type: none"> <li>•横断歩道や信号機の設置を対策要望しても実現しない</li> <li>•何らかの対策が必要と感じる箇所でも、どのような対策が効果的なのかを判断するのが難しい</li> <li>•学校からの要望に対して、ハード面での対策は限界がある（設置基準などにより）</li> <li>•危険箇所は、毎年同じようなところのため新たな対応策を検討することが難しい。</li> <li>•狭く交通量が多い道路に対して、危険を解消する手立てがなかなか見つからないケースも多い。</li> <li>•極小離島のため点検や対策実施で困難も多い</li> <li>•空き家、ゴミ屋敷、樹木対策など民有地における問題が増加傾向にあるが、民有地であることや利用実態がある場合もあることから、行政としての法的根拠のある対策を実行することが難しい。</li> <li>•建築物や道路の関係において対策を施工することが難しい所もある</li> <li>•現地点検するにしても各道路管理者で対応困難なケースが多々ある</li> <li>•効果的な対策ができない対策必要箇所がある</li> <li>•効果的な対策が考えられない危険箇所が多い。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•車幅が狭い時の対策が、道路拡幅が難しく場当たりの路面標示や看板設置で根本的な対策となってるか課題を感じる</li> <li>•住宅地内の道幅など根本的な解決の難しい問題がある。</li> <li>•順次対策を行っているが、残るは物理的に対策が難しいところが多い</li> <li>•対策が困難な箇所が多い</li> <li>•対策が困難な箇所への対応</li> <li>•対策が困難な箇所がある</li> <li>•対策が困難な場所がある</li> <li>•対策が不可能な箇所への対応</li> <li>•対策のしようがない場所が多い</li> <li>•対策の難しい場所がある。</li> <li>•対策の必要性があっても、道路幅等の条件から抜本的な改善が困難な箇所がある。</li> <li>•対策を講じることが難しい箇所が何か所もある。</li> <li>•対策を講じるためには自治体だけの施策では完結できない</li> <li>•対策箇所が民地（個人等）の場合、依頼から実施までが難しい</li> <li>•対策箇所の所管が、国、道と多岐に渡るため、要望をあげることしかできない。</li> <li>•対策箇所は少ないが対策箇所に指定している箇所がすぐにはできない箇所がある</li> <li>•対策困難な案件が毎年ある</li> <li>•対策実施に建物の移転等を伴う場合があり、完了の見通しが立たない</li> <li>•対策必要箇所によっては、すぐに物理的な対策が出来ないことがある。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•物理的な対策が取れない場合がある。</li> <li>•冬期間の空戸からの落雪が主たる対象であり、所有者との交渉が困難なケースも想定される。</li> <li>•道路の形状上対策困難な場所等、危険箇所として残り続ける。</li> <li>•道路の幅員、構造などの要因からハード面の対策が難しい又はできない箇所がある</li> <li>•道路形状自体に問題がある（狹隘、蛇行等）ため、対策が困難である。</li> <li>•抜本的な解消に至らない箇所への対応が難しい</li> <li>•物理的に対策が難しい箇所が多い</li> <li>•物理的に対策困難な箇所がある</li> <li>•物理的に道が拡幅できない等、対策が施せない箇所</li> <li>•歩道の拡幅や設置などの課題が上がっても所有者の同意が必要などすぐに対応できないことがある。</li> <li>•歩道の設置・道路の拡幅等の実現困難な要望がある。</li> <li>•歩道拡張に民地がかかる場合</li> <li>•歩道等の用地確保が難しい。</li> <li>•民地などで対策に困難な場所がある事</li> <li>•民地のため、対応が難しい。見守りボランティアの確保が難しい。</li> <li>•民地の関係で歩道が設置できないなど、対策のできない箇所がある</li> <li>•用地買収が困難で対策が困難。</li> <li>•立地条件等により効果的な対策が困難な場所がある</li> </ul>
--	---	--

その他

<ul style="list-style-type: none"> <li>• 「対策の効果を把握するのが難しい」とは、事後保全ではなく予防保全を目的として実施しているため</li> <li>• 9割がスクールバス通学、1割はごく近距離及び保護者付き添いによる通学のため、点検の必要性がない</li> <li>• R3年度に対策を行っていたので今改善できる箇所は一通り対策済である</li> <li>• コロナ禍で参集型での合同点検が実施できないことがあった。(文書のやりとりで点検・対策を実施)</li> <li>• コロナ禍による、クラスター発生のおそれ</li> <li>• コロナ対策(参加人数の抑制・実施方法の工夫など)</li> <li>• その後の調査における齟齬対応。問題箇所への対応調査を各機関へするのではなく、一括して危機管理課が行うなどすればよいと思います。紙面上の齟齬を解消する手間は無駄と感じます。</li> <li>• できることからの対策になってしまう。(優先順位の検討)</li> <li>• 各道路管理者で行うこととしている。</li> <li>• 学校に参加してもらうため、負担の少ない夏休みに実施しているが、近年異常な暑さのため、熱中症に注意が必要であること。今後は実施時期を検討する必要がある。</li> <li>• 危険箇所の抽出に当たって、学校・保護者や地域・道路管理者や警察の意識を揃えることが難しい。</li> <li>• 危険箇所の客観的な判断基準、共有が難しい</li> <li>• 危険箇所の認識が学校により異なる</li> <li>• 教育委員会の負担が大きい</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 具体的な数値による対策効果の把握</li> <li>• 現在、東日本大震災及び原発事故により避難先で学校を運営中</li> <li>• 現在コロナ対策で、出席者全員での合同点検は写真で実施し、現地確認は対策機関が個別に行っている。</li> <li>• 交通信号機の設置要望が多いが、多くが設置に至らない。</li> <li>• 公安委員会対策箇所の進捗が難しい。</li> <li>• 校区が広く、行き届かない点もある。</li> <li>• 指針、マニュアルの見直し</li> <li>• 児童生徒全員がバス通学のため、通学路はない。学校や保護者からの情報を入手している。</li> <li>• 実施していない</li> <li>• 巡回時の駐車場確保</li> <li>• 除排雪を考慮しなくてはならない設備が多い。</li> <li>• 省庁によって通知内容にばらつきがあって何が正かわからないことがある。各部署の役割が複雑なためシンプルにしてほしい。</li> <li>• 新型コロナウイルス感染状況により合同点検実施等が困難となったことがある</li> <li>• 人数が多いため、現場によっては多くの台数を付近に停車できず、車内からの確認のみになってしまう。</li> <li>• 専門的な知識がないため点検を主導するのが難しい</li> <li>• 対策をどこまで行えばよいのか?</li> <li>• 地元要望との整合性を図ること</li> <li>• 通学路に余り関係なくても、一般の方からの要望で点検箇所に入れざるを得ない場合がある</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 通学路の安全対策と生活道路の安全対策の区別が曖昧になりやすい。</li> <li>• 通学路の管理が教育委員会の管轄ではないので、法規や修繕・設置等の専門性に乏しく、関係機関とのやり取りや必要箇所の把握や集約が難しい。</li> <li>• 通学路の指定をしていないため点検未実施</li> <li>• 通学路は学校において日常点検を実施しており、西会津町においてはほとんどの生徒がスクールバス通学で、徒歩通学者が少なく、合同点検を要する箇所が少ないので、合同点検を実施する必要性があまり感じられない。</li> <li>• 通学路以外の案件が報告されることがあり、案件を精査する必要性を感じる</li> <li>• 通学路以外の道路状況の把握</li> <li>• 冬期の除雪のため横断歩道や外側線、グリーンベルトが薄くなるのが早い。(国・県・市の道路管理者、警察にご難儀おかけしている)</li> <li>• 当市では通学路の改善要望を年間を通して随時受け付けをしており、対応している。その際に、関係機関に情報共有して、対策を進めているため、合同点検を改めて実施する必要性を感じない。</li> <li>• 道路整備や交通規制等を直接実施できない教育委員会が主となって実施すること</li> <li>• 道路標識等での対策は、国道・道道など町だけではどうにもできない場合があること。</li> <li>• 八街市のような事故を想定した場合、ドライバーの意識、交通ルール・マナーの問題が大きく、いくらハード面の整備をしても防ぎようがない。</li> <li>• 離島(3島)であることから、</li> </ul>
--	---	--

※複数の項目に当てはまる回答は、いずれか一方の項目に記載するようにしている。

⑨貴教育委員会において、推進体制を運用する上で感じている問題点・困難な点を全て教えてください。

推進体制を運用する上での問題点・困難な点として、全自治体では「⑥問題点・困難な点は特にない」という回答が最も多く、55.4%であった。次いで、「②推進メンバー各々の意見を反映することが難しい」が20.0%、「①推進メンバーでの連携が難しい」が18.5%という回答になっている。

自治体規模別で見ても、全ての自治体規模で「⑥問題点・困難な点は特にない」という回答が最も多い。「区」のみ、「⑥問題点・困難な点は特にない」と同じ割合で「①推進メンバーでの連携が難しい」の回答割合が39.1%となっている。

			① 推進メンバーでの連携が難しい	② 推進メンバー各々の意見を反映することが難しい	③ 推進メンバーの人員が不足している	④ 役割分担不明確で負担にばらつきがある	⑤ その他	⑥ 問題点・困難な点は特にない
全体	TOTAL	1599	296	320	84	165	75	886
	割合 (%)	100%	18.5%	20.0%	5.3%	10.3%	4.7%	55.4%
政令指定都市	TOTAL	18	3	4	0	4	1	10
	割合 (%)	100%	16.7%	22.2%	0.0%	22.2%	5.6%	55.6%
中核市	TOTAL	58	11	11	4	8	3	32
	割合 (%)	100%	19.0%	19.0%	6.9%	13.8%	5.2%	55.2%
区	TOTAL	23	9	4	4	4	2	9
	割合 (%)	100%	39.1%	17.4%	17.4%	17.4%	8.7%	39.1%
中都市	TOTAL	170	33	37	13	21	10	90
	割合 (%)	100%	19.4%	21.8%	7.6%	12.4%	5.9%	52.9%
小都市	TOTAL	497	101	103	20	40	23	268
	割合 (%)	100%	20.3%	20.7%	4.0%	8.0%	4.6%	53.9%
人口1万人以上の町村	TOTAL	354	65	85	20	41	13	179
	割合 (%)	100%	18.4%	24.0%	5.6%	11.6%	3.7%	50.6%
人口1万人未満の町村	TOTAL	470	72	74	22	46	21	295
	割合 (%)	100%	15.3%	15.7%	4.7%	9.8%	4.5%	62.8%
その他(学校組合など)	TOTAL	9	2	2	1	1	2	3
	割合 (%)	100%	22.2%	22.2%	11.1%	11.1%	22.2%	33.3%



⑨「⑤その他」の回答

その他として、「意見調整・連携の困難さ」が15件、「日程調整・準備面」が14件、「予算・時間・人員の問題」が7件、「対応困難箇所」が4件あった。

日程調整・準備面など	意見調整・連携の困難さなど
<ul style="list-style-type: none"> <li>•PTA の会議への出席がない</li> <li>•PTA 等の参加がない時がある</li> <li>•Q16 同様、構成メンバーが多忙であるため、会議・打合せ等をはじめとする日程調整が大変である。</li> <li>•各関係機関との日程調整に時間を要する</li> <li>•関係者が多く日程調整が難しい</li> <li>•構成員の日程調整が困難</li> <li>•合同点検日や会議の日程調整</li> <li>•推進メンバーの日程調整</li> <li>•点検日の日程調整</li> <li>•日程の調整、コロナ禍での合同点検等の実施について</li> <li>•日程調整</li> <li>•日程調整（教育委員会、市道路管理者、県道路管理者、警察、学校関係者）</li> <li>•様々な機関に参加を求めため、日程の調整に手間がかかる。</li> <li>•離島のため推進メンバーが一堂に会することが困難</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•各所管する機関によって捉えがばらつき、対応が遅れる傾向がある。</li> <li>•学校、地域、PTA 等から寄せられる要望と推進メンバー各々の意見を調整するのが難しい。</li> <li>•危険を訴えてきた方の思いと、できる対策にギャップがあること。</li> <li>•構成町村との連携</li> <li>•事前に調査を行う小中学校の規準（知識）が曖昧な為、様々な個所の要望が上がってくる。</li> <li>•常に危険個所の要望を取りまとめる窓口があるとよい</li> <li>•推進メンバーの意思統一が困難</li> <li>•推進メンバーの定期的な情報交換と対応策の協議</li> <li>•推進メンバー以外の部署との連携が難しい</li> <li>•地域からの意見の集約、対策に関する情報提供</li> <li>•地域との連携</li> <li>•地域団体との連携</li> <li>•必要に応じて各機関と連携をとっている</li> <li>•福祉部局との連携</li> <li>•本市での通学路交通安全プログラムは小学校及びPTA が改善箇所や内容を精査し、教育委員会へ要望書を提出する形式をとっているが、教育委員会を経由せずに、道路管理者等へ依頼を行っているケースが散見されており、情報の共有等に課題を感じている。</li> </ul>
予算・時間・人員の問題など	その他
<ul style="list-style-type: none"> <li>•安全対策に必要となる予算</li> <li>•工事を必要とする対策箇所が多いため、道路管理者への負担が大きい。今後、ソフト面もあわせて対応を検討していく必要がある。</li> <li>•対策箇所が多く、それぞれの箇所に時間をかけて検討するのが困難である</li> <li>•対策実施に必要な予算の調達</li> <li>•通常業務が多く推進・運用する時間が足りない</li> <li>•予算の関係上、実施できる範囲に制限がある</li> <li>•予算等にかかわらず道路を広げてほしい、歩道を広げてほしい、横断歩道が必要である、信号をつけてほしい等の要望があげられることがあり、説明するのに苦慮をする。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•Q16 で述べたように合同点検の必要性があまり感じられないので、推進体制についてもあまり必要性を感じられない。</li> <li>•Q16 に同じ</li> <li>•コロナにより、定期的な実施が難しくなっている</li> <li>•コロナの状況により参集することができにくい点</li> <li>•コロナ禍での連携が難しい</li> <li>•コロナ過における運用</li> <li>•ハード面での整備項目がほとんどであり、教育委員会で主導するのに苦勞する</li> <li>•引継ぎが十分でないことがある。</li> </ul>
対応困難箇所など	<ul style="list-style-type: none"> <li>•現在、東日本大震災及び原発事故により避難先で学校を運営中</li> <li>•市町村・道・公安委員会など横断的な対応が難しい</li> <li>•事務局（市教育委員会担当）の負担がとて大きい。</li> <li>•推進体制が構築されていない</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>•危険箇所が多く、対策が難しい箇所もある。</li> <li>•危険箇所数が年々増加しており、また、その対策が維持補修的なものも多く多岐にわたっている</li> <li>•所有者が明確でない箇所への対応</li> <li>•対策が難しい箇所が多い</li> </ul>	

<ul style="list-style-type: none"> <li>•地権者や個々のケースにおける検討経過から効果的な対策を講ずることが困難な事案がある。</li> <li>•道路の拡張等、一朝一夕にできないことが多い</li> <li>•道路の計上などにおいて危険箇所があるため、それを教育委員会主体で実施するのはおかしいと考えている</li> <li>•道路管理者や警察で現地対策の対応困難なケースが多々ある</li> <li>•民有地に起因する安全対策</li> <li>•要望に応えられない場合、他に安全を確保するためのアイデアがない</li> <li>•要望に対して現地の状況等により対応が出来ない</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•推進体制と整えていない</li> <li>•推進体制なし</li> <li>•推進体制未構築</li> <li>•推進体制未整備</li> <li>•全校区毎年の点検は難しい</li> <li>•他機関が直接的に管理するする箇所に対する意見が出にくい</li> <li>•対策案を協議する会議の効果が見えにくい</li> <li>•対策内容の引継ぎ</li> <li>•地域住民の意見には、事故を助長するおそれのある改善策を推す声もあり、交通安全に対する知識の普及が課題となることがある</li> <li>•通学路の指定をしていないため点検未実施</li> <li>•点検にかかわる事務作業</li> <li>•点検による対策には専門である道路管理者等が中心となるため、対策後の効果の把握等をどのようにまとめるのか、また担当がはっきりしていない。</li> <li>•道路対策、空家対策等安全対策自体は、教育委員会ではできないため、推進すること自体が難しい。</li> <li>•範囲が広大（村内が広い）</li> <li>•平成 30 年以降推進委員会を開くような事案がない</li> </ul>
--	---

※複数の項目に当てはまる回答は、いずれか一方の項目に記載するようにしている。

⑩工夫している事例や好事例があれば全て選択してください。

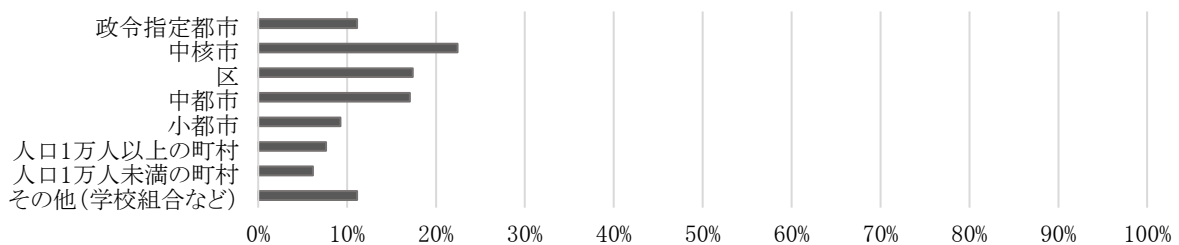
通学路の安全対策において工夫している事例では、全自治体「⑩工夫している事例や好事例は特になし」という回答が34.8%で最も多かった。次いで、「⑧安全教育」が31.1%、「①PTA・保護者や地域住民等の参画を継続的・効果的に行っている」が27.9%、「⑥見守り活動に従事する人員の確保」が20.7%となっている。

自治体規模別に見てみると、「⑦通学路の変更」と「⑧安全教育」において、自治体規模が小さくなるにつれて、回答割合も減少している。

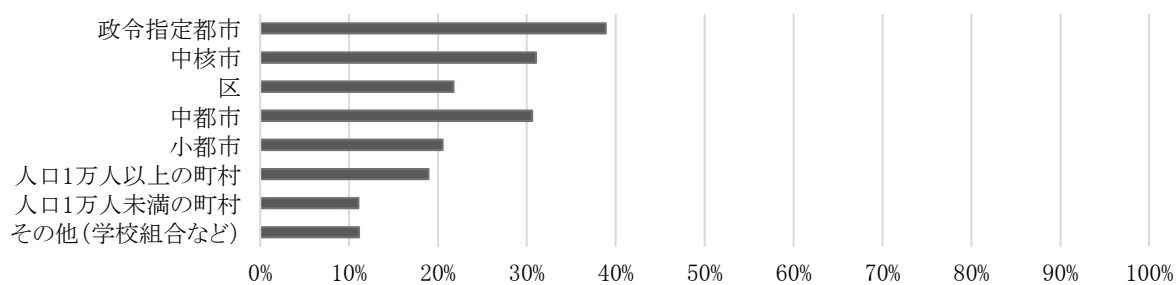
			①PTA・保護者や地域住民等の参画を継続的・効果的に行っている	②警察、道路管理者以外の連携	③児童生徒の活動範囲や視点を元に点検範囲を検討している事例	④交通安全以外の通学時のリスク(防犯、災害(樹木・家屋等の倒壊、落石等)、踏切、大型商業	⑤センサー・カメラ等から得られるデータを活用した交通事故の予防
全体	TOTAL	1599	446	293	116	151	17
	割合 (%)	100%	27.9%	18.3%	7.3%	9.4%	1.1%
政令指定都市	TOTAL	18	4	2	0	2	0
	割合 (%)	100%	22.2%	11.1%	0.0%	11.1%	0.0%
中核市	TOTAL	58	15	10	3	13	2
	割合 (%)	100%	25.9%	17.2%	5.2%	22.4%	3.4%
区	TOTAL	23	11	4	3	4	0
	割合 (%)	100%	47.8%	17.4%	13.0%	17.4%	0.0%
中都市	TOTAL	170	67	41	20	29	4
	割合 (%)	100%	39.4%	24.1%	11.8%	17.1%	2.4%
小都市	TOTAL	497	143	95	30	46	3
	割合 (%)	100%	28.8%	19.1%	6.0%	9.3%	0.6%
人口1万人以上の町村	TOTAL	354	98	58	24	27	0
	割合 (%)	100%	27.7%	16.4%	6.8%	7.6%	0.0%
人口1万人未満の町村	TOTAL	470	106	83	36	29	7
	割合 (%)	100%	22.6%	17.7%	7.7%	6.2%	1.5%
その他(学校組合など)	TOTAL	9	2	0	0	1	1
	割合 (%)	100%	22.2%	0.0%	0.0%	11.1%	11.1%

		保 る 動 人 員 の 確	⑥ 見 守 り の 事 務	⑦ 通 学 路 の 変 更	⑧ 安 全 教 育	⑨ そ の 他	⑩ 工 夫 し て 好 事 例 は 特 に な い
全体	TOTAL	1599	331	304	498	50	557
	割合 (%)	100%	20.7%	19.0%	31.1%	3.1%	34.8%
政令指定都市	TOTAL	18	5	7	11	1	3
	割合 (%)	100%	27.8%	38.9%	61.1%	5.6%	16.7%
中核市	TOTAL	58	8	18	21	4	19
	割合 (%)	100%	13.8%	31.0%	36.2%	6.9%	32.8%
区	TOTAL	23	7	5	12	1	6
	割合 (%)	100%	30.4%	21.7%	52.2%	4.3%	26.1%
中都市	TOTAL	170	40	52	65	5	40
	割合 (%)	100%	23.5%	30.6%	38.2%	2.9%	23.5%
小都市	TOTAL	497	92	102	158	18	159
	割合 (%)	100%	18.5%	20.5%	31.8%	3.6%	32.0%
人口1万人以上の町村	TOTAL	354	79	67	101	10	122
	割合 (%)	100%	22.3%	18.9%	28.5%	2.8%	34.5%
人口1万人未満の町村	TOTAL	470	98	52	126	10	206
	割合 (%)	100%	20.9%	11.1%	26.8%	2.1%	43.8%
その他(学校組合など)	TOTAL	9	2	1	4	1	2
	割合 (%)	100%	22.2%	11.1%	44.4%	11.1%	22.2%

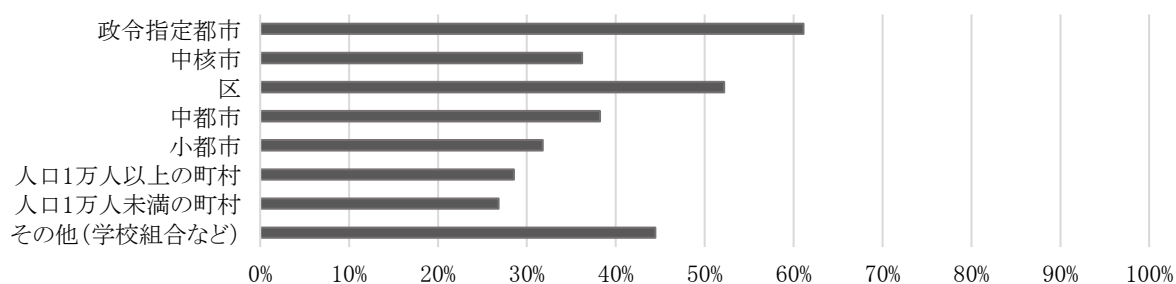
④交通安全以外の通学時のリスク(防犯、災害(樹木・家屋等の倒壊、落石等)、踏切、大型商業施設等)の改善につながった事例



### ⑦通学路の変更



### ⑧安全教育



⑩「⑨その他」の回答

その他として、「市民・ボランティアの協力」が9件、「スクールバスの活用」が5件、「交通安全指導・教育」が11件あった。

市民・ボランティアの協力など	その他
<ul style="list-style-type: none"> <li>• スクールガードマンの活用</li> <li>• スクールガードリーダー設置</li> <li>• スクールガードリーダーによる巡回</li> <li>• 安心・安全パトロール（青色パトロールカー）</li> <li>• 児童と推進メンバーと一緒に下校する日を設けている</li> <li>• 地域の方に見守り支援についてお願いをしている</li> <li>• 地区公民館に協力を依頼し、下校時の防犯パトロールを実施している。</li> <li>• 地元自治会との連携</li> <li>• 防犯・安全指導員の配置</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ウェアラブルカメラ（小型カメラ）による児童目線での通学路を点検</li> <li>• 学校安全ボランティア保険に加入</li> <li>• 学校教育振興協議会（CS）の活動の1つとして、親子で通学路を歩く取組を行っている</li> <li>• 危険個所や通学路のカラー塗装を行い視覚的効果による交通事故の予防</li> <li>• 業者への、危険個所における警備業務委託</li> <li>• 県と警察等で連携し、毎月街頭指導を行っている。</li> <li>• 見守り活動団体への保険料等の補助金交付</li> <li>• 原則、学校から申請のあった危険箇所は、すべて合同点検を行うようにしている。</li> </ul>
<p style="text-align: center;"><b>スクールバスの活用など</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• スクールバスのドライブレコーダ画像を危険事例の事実確認等に利用</li> <li>• スクールバスの積極的な導入・活用</li> <li>• スクールバス運用エリアの拡充</li> <li>• 園児、児童生徒は通園通学バスを無料化し、決まった時間に校門前のバス停にて登下校している。バス停から自宅までの道のりで危険箇所があれば即対応している。</li> <li>• 児童が利用しているバスの駐車場所の変更</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 校長会議にて事故等の事例を示し、注意喚起をしている</li> <li>• 合同点検には、行政部局も参加をしているので、ハード面の対応について迅速であると思われる。</li> <li>• 合同点検時の参加者の負担が無いよう点検箇所に関係する参加者を招集し全体の点検結果を推進体制の中で共有している</li> <li>• 市内NPO法人との連携</li> <li>• 市役所の全課が順番に下校時のパトロールに出ている。</li> <li>• 小・中学校で登下校指導の際に、通学路の安全点検も行っている</li> <li>• 村の児童生徒議会で生徒から上がった通学路への要望を受け、具体的箇所の通学路の改善に結びつけることができた。</li> <li>• 他市町村が実施した安全対策を、警察署からアドバイスを受け積極的に受け入れている</li> <li>• 通学路の指定をしていないため点検未実施</li> <li>• 通学路の定義を定め、安全対策の推進体制を見直した。</li> <li>• 通学路を示す標識の設置</li> <li>• 通学路交通安全マップの作成</li> <li>• 通知による緊急点検依頼時に警察との緊急合同点検の実施</li> <li>• 点検箇所（危険箇所）が児童の目線でわかるように、道路工作物へ「みまもりゾーンステッカー」を貼り付けた</li> <li>• 特段工夫していることはないが、関係者との連携や情報共有は継続的に行っている。</li> <li>• 防災無線を活用した見守りの呼びかけ</li> <li>• 防犯マップ作り</li> </ul>
<p style="text-align: center;"><b>交通安全指導・教育など</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• おうみ通学路交通アドバイザー、中学校、町農道担当課との連携</li> <li>• 街頭交通安全指導</li> <li>• 交通安全アドバイザー</li> <li>• 交通安全対策だけでなく、防犯等の見守りも含めた「ながら見守り」を推進している。</li> <li>• 公共交通機関利用時のマナー教育</li> <li>• 児童生徒に安全安心に関わる指導を継続して実施している。</li> <li>• 市内事業所への通学路上での安全運転の呼び掛け</li> <li>• 集落道路であることから、減速安全運転の励行</li> <li>• 土地開発や建築物建設にあたって、事業者に対し事前に通学路の安全対策を依頼。</li> <li>• 保護者に対する通学路の周知</li> <li>• 有識者の参画</li> </ul>	

※複数の項目に当てはまる回答は、いずれか一方の項目に記載するようにしている。

(2) 推進体制及び通学路交通安全プログラムに関するヒアリング結果

徳島県 阿南市

1) 基本情報

都道府県	徳島県	教育委員会名	阿南市教育委員会
市町村人口	67,737 人	市町村学校数	小学校 21 校 中学校 9 校
推進体制開始時期	平成 28 年 3 月		

2) ヒアリング選定理由

Web アンケート結果より、「PDCA サイクルが機能している」「見守り活動に従事する人員の確保」「児童生徒の視点を取り入れた取り組み」「地域住民との連携」が該当したため、ヒアリングを実施した。

3) 推進体制

阿南市通学路安全推進協議会の構成は、下記の通りである。

阿南市教育部学校教育課
阿南市青少年健全育成センター
阿南市小学校校長会
阿南市 PTA 連合会
阿南市建設土木課
阿南市建設部維持管理課
阿南市市民定住促進課
阿南市危機管理部危機管理課
阿南市建設部公園緑地課
阿南市産業部農地整備課
阿南市生涯学習課
国土交通省四国地方整備局徳島河川国道事務所日和佐国道出張所
徳島県南部総合県民局土整備部

阿南警察署交通課
阿南警察署生活安全課
阿南警察署地域課

#### 4) 合同点検実施状況

阿南市は、合同点検を1年に1回実施している。

合同点検前に、通学路安全推進協議会を開き、合同点検の手順の確認や通学路安全プログラムの方針確認を行っている。合同点検後に、第2回通学路安全推進協議会を開催し、警察や土木課、国土交通省、県道管理者、市道管理者等が参加している。

#### 5) 対策の検討・実施状況、工夫点

合同点検は、全ての学校を点検すると、とても時間がかかるため、その年に合同点検をする学校をあらかじめ決めている。緊急に点検して欲しいと要請があった場合は、その学校も点検する。

合同点検実施場所の情報収集方法として、その年の合同点検の対象学校が、危険箇所の情報を提出している。児童生徒からの情報は、学校が意見聴取しており、集団登下校をしている学校は、その時の様子を教員が確認し、児童生徒の視点から危険箇所を挙げている。PTAからの情報は、PTAの中に交通安全部がある場合は、担当者に確認する学校もあれば、全保護者にアンケートを配布し、危険箇所を提出してもらう学校もある。他に、PTA会議で、危険箇所の意見聴取をすることもある。地域住民からの情報は、地域部長がいて、その人に確認する学校もある。地域住民や議員から、直接要望が提出されることもある。

合同点検前に、学校から提出してもらった危険箇所を、教育委員会が資料にまとめ、事前に関係者に配布している。

令和3年度は、危険箇所が約60箇所あり、10箇所以上挙げている学校には厳選してもらったが、基本的に全ての危険箇所を4～5日間に分けて合同点検している。数日にわたって合同点検をするため、危険箇所が国道なのか、県道なのか等、誰がその日に必ず参加してもらわなければならないのかを、教育委員会が事前に確認し、各関係機関に参加可能な日程を提出してもらい、すり合わせをしている。合同点検は毎年実施しており、各関係機関の担当者が代わっても、申し送りがされている。

合同点検では、各関係機関がその箇所について、自分の部署ではこのような対策ができる等を記入する。教育委員会が、各関係機関の記入したものをまとめている。第2回通学路安全推進協議会は、その結果を元に話し合いをする。道路管理者は、こういうことであれば可能だと専門的な意見をくれ、これは規定でできないが、その代わりにこういうことであればできると、代替案を提案してくれる。例えば、実線を引くことはできなくても、点線を引くだけでも注意を引くこ



とができる、カーブミラーの向きを変えた方が、運転手が歩行者を確認しやすい等のアドバイスをくれる。

警察は交通課と生活安全課と地域課が参加しており、生活安全課は人通りが少ない場所やライトが無い場所、暗い場所を確認している。まちづくり推進課は通学路に関係する公園を担当、農地整備課は田んぼに面した道路を担当している。水田は水路が必要であり、そこに柵がないと児童生徒が落ちる可能性があるため、柵をつけたいが、柵をつけると農家の人達が作業しづらい等があり、農地整備課に相談に乗ってもらっている。

通学路安全推進協議会のメンバーは、積極的に取り組んでおり、連携も取れている。児童生徒の安全を守ろうという意識が高い。調整役である教育委員会の立場として、馴れ合いの関係にならないよう注意しており、敬う気持ちを持って接している。

見守り活動として、教育委員会はスクールガードリーダーに危険箇所を周知し、そこに配置している。保護者が当番制で、危険箇所に立っている学校もある。防犯面で、人通りが少ない、暗い等で危険な箇所は、登下校の時間に、生活安全課がパトロールをし、青少年健全育成センターも見守りをしている。

## 6) 対策効果の把握

合同点検後の通学路安全推進協議会で、対策の進捗を確認し、ホームページに合同点検結果を掲載しており、そこで地域住民や保護者に周知できている。対策効果の把握として、ホームページに結果を掲載していることで、地域住民や保護者が、合同点検結果を確認し、意見を挙げてくれることがある。

合同点検の様子



危険箇所の点検



1) 基本情報

都道府県	愛媛県	教育委員会名	伊予市教育委員会
市町村人口	35,823 人	市町村学校数	小学校 9 校 中学校 4 校
推進体制開始時期	平成 24 年		

2) ヒアリング選定理由

Web アンケート結果より、「千葉県八街市の事故を受けて実施した通学路合同点検の結果、教育委員会・学校、道路管理者、警察以外の機関が対策を進める具体例がある」「PDCA サイクルが機能している」「見守り活動に従事する人員の確保」「通学路の変更」「安全教育」「地域住民との連携」が該当したため、ヒアリングを実施した。

3) 推進体制

伊予市通学路安全推進協議会の構成は、下記の通りである。

伊予市教育委員会
伊予市校長会
伊予市交通安全協会
伊予市通学路安全対策アドバイザー
伊予市産業建設部土木管理課
伊予市総務部危機管理課
松山河川国道事務所
中伊予地方局建設部道路第二課
伊予市警察署交通安全協会

4) 合同点検実施状況

伊予市は、合同点検を 1 年に 1 回実施している。

基本的に、合同点検時以外に全員が集まることはないが、合同点検前後に、道路関係者が直接環境整備するための打ち合わせ等により、定期的が集まっている。

## 5) 対策の検討・実施状況、工夫点

合同点検実施場所の情報収集方法として、教育委員会から各学校に合同点検日調整の協力をお願いする文書を配布し、その際、希望日程と共に、学校側は点検して欲しい希望場所の一覧を提出している。学校側が一覧表を作成する際、市で設定しているスクールガードリーダーや、地域の見守り隊からも意見を集めている。他にも、PTA の会合時には、学級担任から保護者へ危険箇所の確認をしている。PTA 内には、通学路の安全を確認する部署があり、その部署にアンケートや聞き取り調査を行っている。年に一度、地域の民生委員や保護者、区長等を招集し、登下校を含めた日頃の児童生徒の学校生活での課題を話し合う機会として、地区別懇談会を開催している。地域住民と保護者と学校が話し合い、そこで挙げられた課題が、教育委員会に報告される。最近では、児童生徒の声を活かして欲しいという意見が多く、学期の最初と最後に、地区ごとに児童生徒が集まり、安全を振り返る機会を設けており、担当教員が児童生徒から直接聞き取り調査を行っている。学校によっては、日頃の児童生徒の声を集めて、一覧表作成時に共有している。

危険箇所として学校が教育委員会に報告している場所が、予算の都合上、点検ができないことがある。予算の関係上、危険度の高さ等で、優先順位を決める必要があり、学区内では優先順位が高くても、伊予市全体の優先順位としては、低くなることもある。点検対象にならないことが数回続いたとしても、何度でも危険箇所として挙げ続けて欲しいと、学校側をお願いしている。

対策が急がれる状況であれば、教育委員会に情報が入ってくる。道路関係者からは工事情報が教育委員会に入ってくるため、学校側には工事の時間帯や工事の状況等、工事の安全対策見通しを知らせており、情報交換を密に行っている。

教育委員会は、学校と通学路を管理する道路関係者（行政等）を繋ぐ役割である。事件や事故が起こった時は、危機管理マニュアルの見直しや確認を行うよう、各学校に促している。関係各所と普段から密な情報交換を行うことが重要であると考えている。普段から行動のスピードを重視しており、何かあればすぐに動くことを念頭に置いている。

空き家対策は、都市整備課が行っている。道路沿いの空き家のベランダの軒が、落ちかけている等、状況を確認し、持ち主と交渉を進めているが、民地のため、交渉等がスムーズに進まないことがある。空き家の持ち主が遠方に住んでいる場合や、持ち主が亡くなっていて、実際に空き家の権利を持っている方が遠い親戚の場合があり、それらの調査に時間がかかる。空き家の解体時、補助金が出ることもあり、補助金等の交渉については、都市整備課が担当している。

見守り活動に従事する人員の確保として、常に一定人数を確保できるように、学年の始めと終わりに、各学校が近所の方々への呼びかけや募集を行っている。地元の議員に協力してもらい、見守り隊になってもらうこともある。見守り活動に従事してもらった方々に児童生徒が、お礼を伝える会を設けている。地域との繋がりを大事にするよう、学校は取り組んでいる。児童生徒と見守り隊の交流や、見守り隊募集の呼びかけの活動は、昔から行っている。教育委員会が呼びかけたわけではなく、地域の中で自発的に行われている。

通学路の変更は、地元の保護者（愛護班）の意見を大事にしており、決定権は保護者にある。教育委員会は、その協議に参加し、サポートしている。その場で、道路関係者から得た工事情報や迂回路等は、教育委員会から情報提供している。最近は、保護者同士の繋がりが薄いこともあり、教育委員会が保護者同士を繋げるために、情報発信を積極的に行っている。

安全教育として、伊予市と保険会社が協定を結んでおり、保険会社が地元の貢献として、オンライン上の教材提供や出前授業を行っている。それらを市民に活用してもらうため、積極的に周知している。保険会社が児童生徒に人気のキャラクターを活用したマニュアルを作成し、全学校に配布している。伊予市も保険会社も、事故が減ることを重要視している立場は同じで、教育委員会にも協力依頼があった。保険会社の出前授業は、希望すれば何度でも実施可能で、取り組みが始まって半年間に3回授業を実施している。伊予市は集団登下校をしており、学期の始めに、登下校時の並び方や役割（班長・副班長）が変わるため、交通安全のための確認の会を実施している。学期終わりには、15～20分程度、地区ごとに児童生徒を集め、その学期の振り返りの会を実施している。これらは長期休みの前に行われるため、長期休みに気をつけることの共有も行われる。このような会を実施する取り組みは、伊予市の周辺地域でも行われている。

## 6) 対策効果の把握

対策効果の把握は、主観となるため、地元の方々や見守り隊が以前と比べ、どのように変化したか、意見をもらい判断している。実感として効果を把握している状態であり、調査によりデータを取っているわけではない。意見聴取方法として、明確に意見聴取の場を設けているわけではないが、学校によっては、管理職の教員や交通安全担当の教員が、地元の方々や見守り隊と、密に連携しているため、危険箇所の情報や対策効果の意見が、速やかに入ってくることが多い。教員は、月に1回、交通安全指導日があり、それぞれの道路のポイントに担当教員が立ち、安全確認を行うことで情報を得ている。地元の方々や見守り隊との情報交換も、その機会に行っている。

教育委員会から、合同点検後・修繕後の状況や対策状況等を学校側に伝える際、児童生徒にも必ず伝えるように依頼している。大人は点検等でサポートをしているが、自分の命を守るのは自分であることを、児童生徒が理解することが重要である。

## 7) 課題

課題として、見守り活動に従事している方は、高齢者が多い。体調等、様々な事情から必ずしも継続してもらえないとは限らない。

年に1回、地域の民生委員や、保護者、区長、学校が集まる地区別懇談会が、コロナ禍により、対面実施が難しく、書面による開催や実施そのものができない。

1) 基本情報

都道府県	福岡県	教育委員会名	久山町教育委員会
市町村人口	9,135 人	市町村学校数	小学校 2 校 中学校 1 校
推進体制開始時期	平成 17 年 (校区安全対策委員会 発足)		

2) ヒアリング選定理由

Web アンケート結果より、「PDCA サイクルが機能している」「見守り活動に従事する人員の確保」「児童生徒の視点を取り入れた取り組み」「地域住民との連携」が該当したため、ヒアリングを実施した。

3) 推進体制

久山町通学路安全推進協議会の構成は、下記の通りである。

久山町教育委員会教育課
久山町総務課
久山町都市整備課
久山町福祉課
福岡県土整備事務所
粕屋警察署

4) 合同点検実施状況

久山町は、合同点検を 1 年に 1 回実施している。

教育委員会主体で、1 学期の終わりと 2 学期の始めと年度末の年 3 回、30 人程度のメンバーが集まる校区安全対策委員会を開催している。夏休み前に合同点検をし、夏休み中に改善し、2 学期始めにどのように改善したか報告し、年度末は 1 年の総まとめと次年度の話し合いをしている。コロナ禍で、最近 2~3 年はこのルーティンを守れていないが、年 1~2 回は集まっている。

## 5) 対策の検討・実施状況、工夫点

合同点検実施場所の情報収集方法として、学校にアンケートで危険箇所の情報収集をしている。早い時期から学校に危険箇所の情報を挙げてもらい、危険箇所が伝わるような資料を作成している。写真や地図を添付し、誰が見ても状況がわかるようにしている。学校は危険箇所の写真とコメントを記載してもらい、教育委員会が詳しい資料の作成を行っている。地域住民やPTAからの情報は、合同点検前の会議に、地域住民の代表者やPTAも参加しているため、学校からの情報以外に危険箇所はないか、情報収集をしている。児童生徒からの情報は、児童生徒に対するアンケートはしていないが、学校からのアンケートの中に、児童生徒の意見も入っている。安全教室の時に気付いた点や、児童生徒からの意見を学校からの危険箇所のアンケートに盛り込んでいる。地域住民や保護者が、児童生徒から危険箇所を聞き、その意見が会議で出されることもある。

教育委員会主催の校区安全対策委員会と、道路局主催の通学路安全推進会議があり、どちらの会議でも合同点検について話し合っている。どちらの会議も通学路のための会議だが、校区安全対策委員会は交通安全と防犯、不審者対策が含まれ、通学路安全推進会議は交通安全に特化している。

校区安全対策委員会の会議を進めるにあたり、教育委員会がある程度準備をするが、会議を進めるのは地域住民にお願いし、始めの挨拶から地域住民が行い、みんなで一緒に考えようという雰囲気作りをしている。役所の者が会議を全部進めると、役所任せとなるため、始めの挨拶から地域住民が行っている。児童生徒の安全のために、みんなで頑張ろうというスタンスで開催しているため、他人事になりにくい。校区安全対策委員会のメンバーには、学校関係者や各学校のPTA、各地区の区長・副区長がいる。8つの行政区があり、全ての区から区長か副区長が参加している。町民の色々な面からの意見が集まる。

昨年度は危険箇所が多く、14箇所あったため、2回に分けて合同点検を行った。今年度は新規の危険箇所はほぼなく、3~4箇所合同点検をした。合同点検の参加者は、代表メンバーに絞っており、教育委員会と学校、道路管理者、警察である。合同点検の結果は、推進体制メンバー全員で共有している。横断歩道を作るためには、基準が厳しく、ドライバーにとってのサインにはなるが、物理的なガードではない。横断歩道を渡れば安全というわけでもないため、横断歩道の設置は慎重に協議する必要がある。

見守り活動に従事する人員の確保として、2~3の地区が見守り隊を結成し、積極的に活動している。区の中に自治会という小さい単位があり、自治会長がその地区の見守りを始め、学校近くの危険箇所にも人員を配置するため、どんどんメンバーを増やしていったのが、見守り隊の始まりである。学校から遠い地区の場合は、他の地区も跨いで見守りをしている。合同点検の危険箇所とは関係なく、見守り隊が危険だと思う箇所に人員を配置している。登校時間と、低学年・高学年の下校時間に合わせて見守り隊が立っており、町のコミュニティが厚い地域ならではの思う。11年間見守り隊をしている方は、退職後の自分の役割として、児童生徒の名前と学年を覚え、名前を呼んで挨拶をしている。誰が登校し、誰が下校したのかを覚えている。

安全教育として、中学生は学校から家が離れていると自転車登校をするため、警察が小学5年生になると、自転車の乗り方の教室を開催している。自転車登校対象者だけでなく、学年全員に実施している。

地域住民・保護者との連携として、教育委員会が見守り隊の現場に行き、直接気付いた点等の意見を聞くことがある。学校は見守り隊と密に連絡を取り合っており、緊急に下校時間が早くなった時や、台風で休校になった時等、学校が地区のリーダーに連絡をしている。学校の年間スケジュールが決定したら、学校から見守り隊に渡している。

#### 6) 対策効果の把握

昨年度の危険箇所に関しては、全て解消に向けて取り組んでいる。県道や町道で大きな工事を伴うものは、予算を取る必要があるため、順次計画的に行っており、軽微な対策やすぐに対応できるものは、年度内に対応している。対策効果の把握として、地域住民や保護者、見守り隊の意見を聞く等、完璧ではないが、十分か不十分かと言えば、十分な方に入っている。



合同点検の様子



1) 基本情報

都道府県	北海道	教育委員会名	栗山町教育委員会
市町村人口	11,175 人	市町村学校数	小学校 3 校 中学校 1 校
推進体制開始時期	平成 27 年 7 月		

2) ヒアリング選定理由

Web アンケート結果より、「千葉県八街市の事故を受けて実施した通学路合同点検の結果、教育委員会・学校、道路管理者、警察以外の機関が対策を進める具体例がある」「PDCA サイクルが機能している」「見守り活動に従事する人員の確保」「安全教育」「児童生徒の視点を取り入れた取り組み」「地域住民との連携」が該当したため、ヒアリングを実施した。

3) 推進体制

栗山町通学路安全推進協議会の構成は、下記の通りである。

栗山町教育委員会
栗山町校長会
栗山町教頭会
北海道立栗山高等学校
栗山町 PTA 連合会
栗山町交通安全担当課
栗山町町道管理担当課
栗山町福祉課（放課後児童クラブ等）
国土交通省北海道開発局札幌開発建設部岩見沢道路事務所
北海道空知総合振興局札幌建設管理部長沼出張所
北海道札幌方面栗山警察署

#### 4) 合同点検実施状況

栗山町は、合同点検を1年に1回実施している。それ以外に、各学校で定期的に、PTA、学校運営協議会等で合同点検を行っている。

合同点検以外では、危険な事案があった際、教育委員会と建設課と環境政策課で、危険箇所の点検を行い、改善に向けて取り組んでいる。

#### 5) 対策の検討・実施状況、工夫点

合同点検実施場所の情報収集方法として、教育委員会が学校に危険箇所の提出を依頼している。学校が、地域住民や保護者、児童生徒から危険箇所の情報収集をしている。地域住民や保護者からは、学校運営協議会を活発に行い、情報収集している。児童生徒からは、集団下校の練習時に、児童生徒と教員が通学路を歩き、危険箇所を確認し、指導する中で、児童生徒からも危険箇所の情報収集をしている。警察から教育委員会に、通学路の危険箇所情報を伝えてくれることもある。今後の行政の推進計画情報は、環境政策課から情報を得ている。

合同点検前に、教育委員会と建設課と環境政策課で、打ち合わせをし、合同点検時の方向性を決めている。

合同点検は、全ての危険箇所を回れないため、ポイント決めて回っている。合同点検で回れなかった箇所に対しては、学校が児童生徒に注意喚起をしている。合同点検時、推進体制の各関係機関内で、誰が合同点検に参加するのか決めてもらっているため、推進体制メンバーが合同点検を欠席することはない。

合同点検は年1回だが、広域補導連絡協議会を年3回開催している。合同点検を5月に実施しており、広域補導連絡協議会が6月にあるため、その場で合同点検の結果を報告している。8月と11月にも広域補導連絡協議会があるため、開催前に、各関係機関に改善事項の進捗状況を確認し、報告している。報告する場があると、それを理由に各関係機関に進捗確認の連絡ができ、危険箇所の改善を促すことができる。調整役の教育委員会が、関係機関と密に連絡を取り合うことで、対策が円滑に進んでいる。

合同点検で危険箇所に挙げられたトラックの交通量が多い国道に、全ての歩道にガードレール設置を国土交通省に依頼したが、承認されなかった。当初は広範囲のガードレールの設置を依頼したが、横断歩道だけでもガードレールを設置して欲しいと依頼し直し、承認された。お互いの妥協点を探りながら、数回依頼することで、設置してもらうことができた。(令和4年11月9日設置完了) 現在、横断歩道のない通りがあり、近道のため児童生徒が横断歩道のない場所を渡る可能性があるため、警察に横断歩道の設置を依頼し、警察も必要であると判断し、北海道警察本部にあげている。

見守り活動として、交通安全協会の方が毎朝通学路に立っている。見守り活動に従事する人員の確保としては、町内会の方が自主的に見守り活動を行っている。

安全教育として、全小中学校が栗山町学校安全マップを作成し、全児童生徒・保護者・関係機関・地域に配布している。栗山町学校安全マップには、合同点検の情報も入っており、2年に1回改訂しているため、学校とPTAは危険箇所や不審者の現地踏査を行っている。自動車学校や警察と連携し、交通安全教室を実施している学校もある。

空き家対策として、建設課が、倒壊しかけている空き家の持ち主に、危険な場合はすぐに改善するよう確約を取っている。現時点では、児童生徒に対して、空き家と反対側の歩道を通行すること、危険な場所であるため、注意して通行することを指導している。

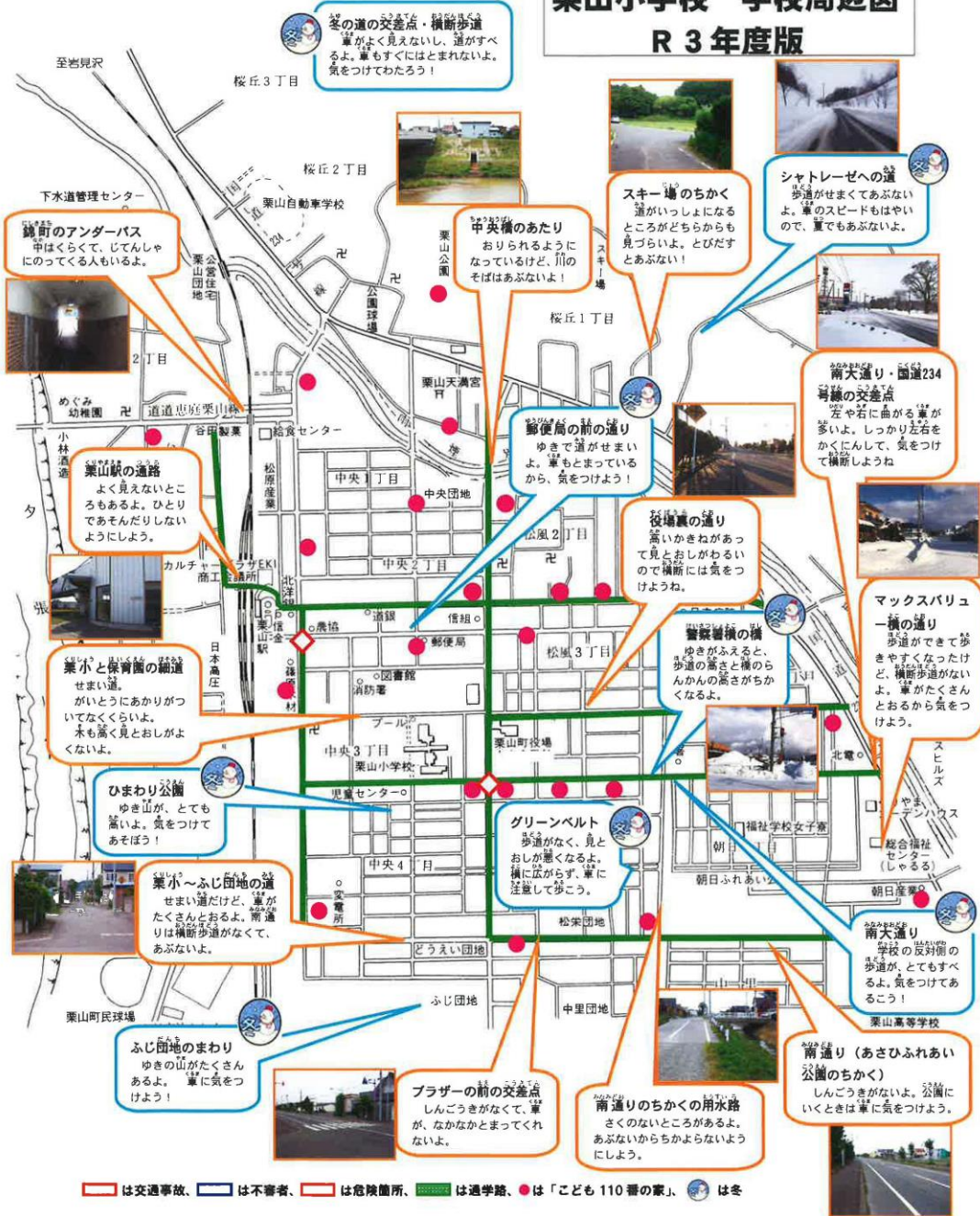
#### 6) 対策効果の把握

対策効果の評価として、地域住民や保護者から話を聞いている。保護者から連絡が来ることもあるし、児童生徒から伝えてくれることもある。保護者と学校との信頼関係の構築が必要である。横断歩道は、自転車を押して渡るように指導しているが、地域の方達の間でも見守ってもらい、できていない場合は児童生徒への指導をお願いしている。

# 栗山町学校安全マップ

## 栗山小学校 学校周辺図

R3年度版



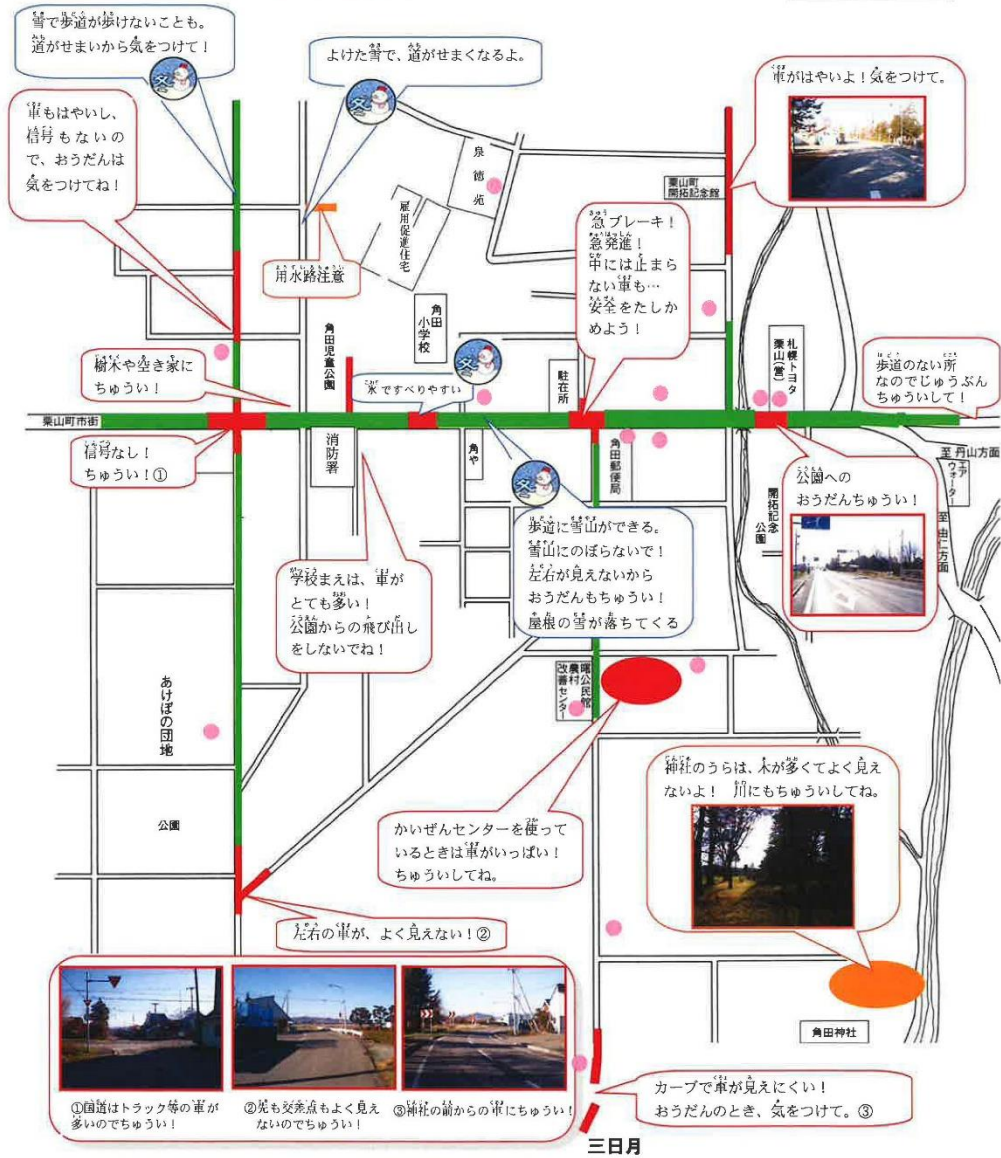
は交通事故、
  は不審者、
  は危険箇所、
  は通学路、
 ● は「こども110番の家」、
 ❄️ は冬



# 栗山町学校安全マップ

角田小学校 学校周辺図

令和3年度版



■ は交通事故、■ は不審者、■ は危険箇所、■ は通学路、●は「こども110番の家」、 は冬

# 栗山町学校 安全マップ

## 継立小学校 学校周辺図

令和3年度版



は交通事故、 は不審者、 は危険箇所、 は通学路、●は「こども110番の家」、❄は冬



# 栗山町学校安全マップ

## 栗山中学校 学校周辺図 令和3年度版



は交通事故、
  は不審者、
  は危険箇所、
  は通学路、
 ●は「こども110番の家」、
 🌨️は冬



1) 基本情報

都道府県	茨城県	教育委員会名	守谷市教育委員会
市町村人口	70,380 人 令和 4 年 12 月 1 日現在	市町村学校数	小学校 9 校 中学校 4 校
推進体制開始時期	平成 24 年		

2) ヒアリング選定理由

Web アンケート結果より、「千葉県八街市の事故を受けて実施した通学路合同点検の結果、教育委員会・学校、道路管理者、警察以外の機関が対策を進める具体例がある」「PDCA サイクルが機能している」「見守り活動に従事する人員の確保」「通学路の変更」が該当したため、ヒアリングを実施した。

3) 推進体制

守谷市通学路安全推進協議会の構成は、下記の通りである。

守谷市学校教育課
各小中学校代表
守谷市交通防災課
守谷市建設課
守谷市企画課
竜ヶ崎工事事務所
取手警察署

4) 合同点検実施状況

守谷市は、合同点検を 1 年に 1 回実施している。

合同点検以外でも、個別に集まることもあり、関係者との連絡はメール等で密に行っている。

## 5) 対策の検討・実施状況、工夫点

合同点検実施場所は、教育委員会が学校から情報を得て決定している。学校は、PTA 等から情報収集するほか児童生徒が通学路の地図に危険箇所を書き込む授業を行ったり、教員が通学路を確認したりして状況把握している。把握した情報は指定フォーマットにより報告を行っている。

合同点検は、学校の安全担当教員の勤務状況を考慮し夏休み期間に行っている。点検箇所を回る際は、分単位でスケジュールを組み、各学校に伝えている。

合同点検日が決定したら、1 ヶ月前には、関係機関に点検箇所やルート、危険箇所の状況を共有している。警察と市職員が危険箇所を回り、現地で教員と落ち合う体制で、合同点検を実施している。合同点検前に点検箇所を視認するなど点検員それぞれが合同点検日に確認すべき点を把握した状態で点検するため点検時に対策の方向性が決定する。教育委員会はあらかじめ点検員に情報の共有を心掛けており、対策が曖昧な箇所に関しては、点検時に調整し、対策を決めている。

令和4年度から、都市計画課で危険ブロック塀の撤去の補助金制度が始まった。主に通学路に設置されている危険ブロックが対象となっている。令和3年度に点検した危険ブロック塀について、地権者に対して危険性を説明して協力を呼びかけている。都市計画課からは、令和4年度に補助金がスタートする旨を地権者に伝え、撤去の検討を促した。危険ブロック塀の撤去に補助金を出す取り組みは、日立市を参考に地権者にとって、撤去のハードルを下げる補助金としている。日立市では、通学路の安全や児童生徒の安全のために、この補助金事業が行われている。

見守り活動に従事する人員の確保として、数年前から通学補助員事業を実施している。守谷市通学補助員は、朝の通学時間の1時間、通学路の危険箇所に立ち、児童生徒を誘導するもので、16箇所程度の危険箇所に配置されている。通学補助員は、教育委員会が広報等を通じて募集し、面接を経て採用する。現時点で、25人程度の通学補助員が在籍している。

小学校の通学路は、基本的に学校が決めているが、卒業・入学のタイミングで登校班メンバーが変わるため通学路も変わることがある。崖地の下が通学路になっていた際はハザードマップの改正時に、危険箇所と判断し、学校と協議して、通学路を変更した。通学路の変更は、学校から児童生徒に周知される。

## 6) 対策効果の把握

対策箇所については、合同点検後も関係機関と連携を取り、年度末までに対策必要箇所と対策内容を守谷市のウェブサイトに掲載している。今年度の点検分も、一覧にして掲載している。

交通事故の発生件数は、市の交通防災課が把握している。そのうち、児童生徒が関係した交通事故は、教育委員会でも把握している。

## 7) 課題

対策は大きく分けて、看板や路面表示等の表示物の新設と、警察による取締強化の2つとなるがどちらの方が効果が大きいかは、評価できない。

危険箇所の9割程度は、対策済みとなっており、合同点検前後で必ず対策があるはずだが、対策前から、事故件数が0件の箇所もあるため事故件数等の数字で効果を測ることは困難である。現時点では、対策効果が数値で現れにくい箇所も、必要に応じて合同点検で対策を行っている状況である。

対策前の写真





対策後の写真



1) 基本情報

都道府県	山形県	教育委員会名	酒田市教育委員会
市町村人口	97,786 人 令和 4 年 8 月 31 日現在	市町村学校数	小学校 21 校 中学校 7 校
推進体制開始時期	平成 24 年 8 月		

2) ヒアリング選定理由

Web アンケート結果より、「PDCA サイクルが機能している」「見守り活動に従事する人員の確保」「通学路の変更」「安全教育」が該当したため、ヒアリングを実施した。

3) 推進体制

酒田市通学路安全推進協議会の構成は、下記の通りである。

酒田市教育委員会学校教育課
酒田市建設部土木課
酒田市市民部まちづくり推進課
国土交通省東北地方整備局酒田河川国道事務所
山形県庄内総合支庁建設部道路計画課
酒田警察署交通課
必要に応じて、該当小学校代表者・該当 PTA 代表者・地区

4) 合同点検実施状況

酒田市は、合同点検を 1 年に 1 回実施している。

合同点検前に事前打ち合わせをしている。自治会や議員から要望や交通事故の発生などにより危険箇所として認められる場所について、を受けた際は、警察や関係機関と調整し、推進体制メンバーを招集することがある。

## 5) 対策の検討・実施状況、工夫点

合同点検実施場所の情報収集方法として、毎年春に各学校から危険箇所の情報収集をしている。学校によって取り組み内容は違うが、集団下校時に教員が児童生徒と一緒に歩き、安全点検を行い、児童生徒の視点や意見を含めて、教育委員会に情報提供している。また、自治会やPTA等と現地を確認した上で、危険箇所を把握している学校もある。PTAからの情報は、学校の集まりがある時に聞き取りをしている。各学校からの報告で毎年、教育委員会で集約する危険箇所が50箇所程度挙がるが、その他に、まちづくり推進課に届く自治会や地域住民の要望で、通学路に関する事案について教育委員会に情報提供がある。土地柄、風が強く年々積雪量も増えており、自然に対する点検箇所も増えている。

危険箇所の情報収集後、その結果を事前打ち合わせで各関係機関に提示し、合同点検場所を決定している。

合同点検は、自治会やPTA担当者も参加してもらうことで、教育委員会と学校だけの意見とにならないようにし、活動の見える化を図っている。

合同点検後の対策に関して、市道だけではなく、県道や国道でも、合同点検での対策事項において、即座に対応している。警察から教育委員会に、合同点検での対策事項の進捗状況の問い合わせがあり、各関係機関が責任を持って対応している。

合同点検に限らず、危険箇所等が生じた際には、連絡体制が取れている。そのため、例えば冬季間、通学路を除雪して欲しい時には、道路管理者に連絡し、即座に対応してもらっている。

教育委員会では5人のスクールガードリーダーを危険箇所に配置し、青色回転灯装備車両によるパトロール活動を実施している。まちづくり推進課では、通学路における信号機のない交差点等で、横断児童数及び通学時間帯の交通量が多く危険と判断される箇所として、学校が指定する場所に交通指導員を配置している。ボランティアによる地域の見守り隊は、PTAや保護者、自治会で取り組んでおり、交通指導員を配置できない箇所に立っている。見守り隊であると児童生徒が一目でわかるよう、同じ帽子やジャンパー、ベスト等を着用してもらうために準備している学校もある。熊出没や強風等の特別な警戒事例においては、学校が見守り隊長に連絡し、通常の見守り活動よりも増員して、配置している学校もある。

見守り活動に従事する人員の確保として、各学校が様々な方法で取り組んでおり、防犯協会への依頼や、コミュニティ振興会に適任者の推薦の依頼、見守り隊総会で継続の依頼等をしている。

通学路の変更として、合同点検の事前打ち合わせで通学路の変更を検討し、学校に変更を打診し、変更している。学校判断による通学路の変更もある。合同点検を実施せずに、学校が交通安全協会や警察の意見を聞いた上で、歩道がなく外側線しかない場所の冬季のみの変更や、危険箇所を避けるために通学路と反対側の道を通学路に変更することがある。例えば、冬は坂道が凍結し、雪で道幅が狭くなる箇所は、通年通学路を変更し、その道を迂回することになっている。

安全教育として、まちづくり推進課が新1年生向けの教本を配布し、酒田市交通安全協会ではDVDの貸し出しをしている。各学校の取り組みとして、1・2年生を対象に警察と交通安全専門指

導員の協力を得て、実際に信号や横断歩道の渡り方を学習する交通安全教室の開催、PTA の行事として小学校3・4年生に自転車の乗り方に関する交通安全教室の開催、年4～5回一斉下校日を設け教員が帯同し、安全指導とPTAが作成した危険箇所マップの現地確認の実施、通学路である地下道で防犯ベル訓練、年15回の安全タイムを設け、定期的に防災朝会の実施や危険箇所マップを廊下に掲示することで児童生徒の防犯意識を高める等を実施している。

#### 6) 対策効果の把握

対策効果の把握として、自治会やPTA等と現地を確認した上で、危険箇所を把握している学校もあり、情報の共有化はある程度できている。交通指導員から話を聞くこともある。

#### 7) 課題

対策効果の評価として、何をもちて評価すべきなのかわからない。対策として、横断歩道を設置した場合、横断歩道の設置により事故が減少したか評価するには、何年も経過を追っていく必要があり、すぐに評価できるわけではない。信号機の設置であれば、すぐに評価できるが、信号機を設置するには、他の信号機の兼ね合いもあり、設置へのハードルは高い。さらに、短い間隔で信号機を設置することで、渋滞を引き起こす可能性もあり、ハード面の対策だけでなく、自動車の交通マナーの改善を図らなければ、本当に意味での効果は表れない。

地域の見守り隊を継続するため、様々な人員の確保の呼びかけをしているが、高齢化により、次の担い手が見つからないことがある。



1) 基本情報

都道府県	愛知県	教育委員会名	西尾市教育委員会
市町村人口	171,173 人	市町村学校数	小学校 25 校 中学校 9 校 義務教育学校 1 校
推進体制開始時期	平成 24 年		

2) ヒアリング選定理由

Web アンケート結果より、「PDCA サイクルが機能している」「見守り活動に従事する人員の確保」「安全教育」「児童生徒の視点を取り入れた取り組み」「地域住民との連携」が該当したため、ヒアリングを実施した。

3) 推進体制

西尾市通学路安全推進協議会の構成は、下記の通りである。

西尾市教育委員会学校教育課
各小学校交通安全担当
西尾市危機管理局危機管理課（交通防犯担当）
愛知県西三河建設事務所（県道道路管理者）
西尾市建設部土木課（市道道路管理者）
西尾警察署交通課

(4) 合同点検実施状況

西尾市は、合同点検を 1 年に 1 回実施している。

推進体制メンバーが集まるのは、合同点検の時である。警察署は、市役所の隣にあり、土木課は同じ庁舎内にあるため、担当者が直接訪れることができる状況にある。電話ではなく、すぐに訪ねて対面で話ができるため、様々な小回りが効くように感じており、情報のやり取りは密に行っている。別の市では、教育委員会が離れた場所に設置されていると聞いており、そのような場合は西尾市のように小回りは効かないのではないかと思う。

#### (5) 対策の検討・実施状況、工夫点

合同点検実施場所の情報は、教育委員会、土木課、警察に入る。教育委員会は、各学校に調査用紙を配布し、学校から危険箇所の情報収集をしている。町内会からの情報は、土木課か、イレギュラーな形も含めて警察に寄せられることもある。保護者からの情報は、保護者に直接聞いてはいないが、学校からの情報の中に含まれていると認識している。児童生徒からの情報は、直接アンケートをすることもあると思うが、基本的に各学校の各クラス担任が、情報を集約している。具体的なアンケート用紙等、教育委員会から指定はしておらず、情報収集方法は各学校に任せている。道路に関する情報は、管轄が市なのか、県なのか、土木課に確認し、県の管轄であれば県の部局に伝えている。警察に情報が寄せられた場合は、教育委員会に情報を伝えてくれる。

合同点検は、25校の小学校と1校の義務教育学校があり、一気に25校を点検することは難しいため、1年に5校程度、6年でローテーションするように点検している。学校区ごとに別日で実施しており、今年は8月に4校実施した。学校側の過度な負担とならないように配慮している。町内会が率先して動いている地域もあり、通学路の危険箇所に関する情報が町内会経由で市役所に届くこともある。学校や地域の力を借りながら実施していることが特徴である。

見守り活動に従事する人員の確保として、学校が地域見守り隊を募集したり、PTAの役員を当てはめたり、地域の老人会が手伝ったりしている。地域見守り隊は、教育委員会の主導ではなく、各学校に見守り活動のシステムが自然とできてきた。国からもこのような見守り活動システムの活用方策の連絡が来ることもあるため参考にしているが、西尾市は元々各地域で安全対策を行う意識が高い地域であり、現在全学校に見守り活動システムがある。見守り活動システムの発足経緯は詳細にわからないが、自然発生的に開始した場合もあれば、市等の通知を元に開始した場合もある。以前、国や県からスクールガードの調査があった際、スクールガードに該当する各校の活動情報を集約したことがある。地域見守り隊と、スクールガードを同等に捉えて集約した結果であることを踏まえる必要はあるが、スクールガードのような活動は全学校に存在していた。活動における人数や構成員にはばらつきがあり、学校が主導している場合や、地域が主導している場合、学校も地域も関わっている場合等があった。

安全教育として、国の方針でもあり、交通安全に限ったものではないが、学校保健安全法に基づき、年度初めに各校が危機管理マニュアルを作成している。学校によって、海や山が近いという特性があるため、それに応じたマニュアルを作成している。教育委員会が危機管理マニュアルを点検し、集約している。各学校がマニュアルを特別教室に置いている等、すぐに使用できるよう工夫して管理している。

#### (6) 対策効果の把握

対策効果の把握として、通学路の安全確保に特化した会議の開催はないが、生徒指導に関する会議で、合同点検実施予定の情報の共有や、合同点検後の状況を報告する場があり、年4回程度開催している。学校からの通学路の安全に関する意見は、定期的に回収はしていないが、教育委員会と各学校で直接情報交換を行ったり、生徒指導担当者会で、通学路に関する情報交換を行っ

たりすることもある。保護者、児童生徒に対しては、アンケートや意見聴取を実施している。学校が、児童生徒に意見を聞いており、保護者にはPTAの会合等が出た意見を学校が吸い上げている。児童生徒と大人では危険のとらえ方が違うため、双方の視点で通学路の危険性を確認する機会を持つように、教育委員会から各校へ指導を行った。

#### (7) 課題

対策効果の捉え方や評価は難しいと感じている。例えば、土木課では、渋滞がなくなった効果を、金額や時間等に換算して評価している。しかし、安全への効果は、事故の発生状況の調査や、事故が起きた時の過去の点検箇所の履歴を確認では、どの程度効果があったのか、計測しにくいのが実情である。

神奈川県 川崎市

1) 基本情報

都道府県	神奈川県	教育委員会名	川崎市教育委員会
市町村人口	1,539,747 人 令和 5 年 2 月 1 日現在	市町村学校数	小学校 114 校 中学校 52 校
推進体制開始時期	平成 25 年		

2) ヒアリング選定理由

文部科学省より、様々な施策を導入している事例であると推薦があり、ヒアリングを実施した。

3) 推進体制

川崎市通学路安全対策会議の構成は、下記の通りである。

教育委員会事務局学校教育部長
教育委員会事務局教育政策室担当課長
教育委員会事務局学校教育部健康教育課長
教育委員会事務局学校教育部健康教育課担当課長
教育委員会事務局学校教育部各区・教育担当課長
川崎市立小学校長会長
小学校長会支部代表
川崎市 PTA 連絡協議会代表
市民文化局市民生活部地域安全推進課長
市民文化局市民生活部地域安全推進課担当課長
建設緑政局道路河川整備部施設維持課長
建設緑政局道路河川整備部施設維持課安全施設係長
こども未来局青少年支援室担当課長
各区役所道路公園センター整備課長
市内各警察署生活安全課長
市内各警察署交通課長

#### 4) 合同点検実施状況

川崎市は、合同点検を1年に1回実施している。

事故があった時は、現場を見に行き、緊急対策が必要であれば検討している。以前、合同点検はしなかったが、学校と相談し、事故があった箇所に、市で雇っている地域交通安全員を配置した。事故があった際、対策は行うが、臨時で合同点検をするかどうかは状況次第である。

通学路安全対策会議は、年2回大きな親会議を開催している。他に7区それぞれで区部会を設置し、具体的な対策検討が行われている。区部会には、教育委員会、警察、区役所の道路公園センター担当課長、危機管理担当、各区の校長代表が参加している。

#### 5) 対策の検討・実施状況、工夫点

合同点検実施場所の情報収集方法として、学校が通学路安全点検ハンドブックに則って、危険箇所を提出している。通学路安全点検ハンドブックの中に、少し低い目線でも点検するよう記載しており、教員は児童生徒の視点での危険箇所も挙げている。通学路を実際に見て回って情報収集する区もあれば、見て回らない区もあるが、必ず写真を撮っている。警察も道路公園センターの担当者も区の中を見て回っているため、現場のことを理解しており、詳細な現場の写真で共有している。保護者からの情報は、PTAが推進体制メンバーに入っており、保護者の意見は児童生徒の視点に立っているものである。一番地域を知っている人の意見のため、通学路安全対策会議で保護者からの意見も検討している。

毎年、通学路の改善要望に廃屋のことや、街路樹が大きく歩道にはみ出して邪魔なため伐採して欲しいという意見があるが、交通安全ではなく防犯面として意見が来ている。

新しいマンションが建つと、そこに住む児童生徒の通学路を学校は考える。通学ルートを考え、毎年学校は通学路の点検をしているが、学校は交通のプロではないため、教育委員会や警察がアドバイスをしている。

通学路安全対策の親会議で、危険箇所の改善要望をどのように対策したのか共有している。今年度初めて事故件数等の統計結果も共有をした。そのような情報は横展開されておらず、道路整備の部署は整備をしても、事故件数や具体的な事故内容を知らないこともある。登下校以外の事故が多く、その事故の中には、放課後児童クラブ帰りの事故も含まれている可能性があり、放課後児童クラブを所管する部署も情報共有するメンバーに入っている。今後情報共有だけでなく、対策の検証もしたい。放課後児童クラブを所管する部署の運営事業者は、児童生徒が怪我をした時のために保険に入っているため、そのデータで数の増減がわかるようになれば良い。

通学路は生活道路であり、登下校で通学路を使用する時間は2時間半程度しかなく、あとの時間は生活で使用している。事故の割合を考えた時に、登下校の2時間半以外で起きた事故の方が多いはずである。基本的に児童生徒は徒歩通学であるが、川崎市は自転車と乗用車の衝突事故が多く、登下校以外の事故ということになる。児童生徒が家に帰った後のことを把握することは難

しいが、習い事に行っている途中で事故に遭った等、児童生徒の安全に関わる情報を入手できる仕組みが作られると良いと思っている。

2019年5月に川崎市登戸通り魔事件が起こり、保護者の意識が変わった。川崎市には7つの行政区役所があり、各区で月2回児童生徒を見守る日を作っている。地区によっては、警察が月1回校門に立ち、巡回してもらったり、青色パトロール車で通学路を重点的に見てもらったりしている。事件をきっかけに、スクールガードリーダーを5人増やした。

通学路の変更として、新しくスーパーやコンビニ、商業施設ができたことで車の通りが多くなった場合に、近くに迂回できる道があれば通学路を変更している。通学路が変更できない場合は、何らかの対策を講じている。危険箇所の人に配置させることは難しいため、通学路のため出入りの際は気をつけてくださいと注意喚起の看板の作成等、事業者に安全対策の協力を依頼している。毎年教育委員会が学校に通学路の提出を依頼しており、学校は通学路を変更した箇所は色を変えて提出しており、教育委員会は変更箇所を把握している。

安全教育として、警察等が小学校1年生には歩き方教室、小学校3年生には自転車の交通ルール・マナーを学ぶ教室を開催している。警察はYouTubeやTwitterで、普及啓発の動画を載せている。合同点検は、様々な立場の人達が、自分達の所管で何ができるのか考える場であり、対策の一つとしては有効であるが、ハードでできることには限界がある。信号やガードレールを至る所に設置できたら良いが、道路の幅や様々な事情でできない。ハードでできないことは、ソフト＝教育が重要になってくる。

警察以外には、トラック事業者が加盟する神奈川県トラック協会が、ドライバーの安全教育の観点で、児童生徒に交通安全教室を開催している。日々の仕事があるため、頻繁に開催しているわけではないが、隙間時間に交通安全教室を開催したいと申し出があり、開催している。例えば、トラックを校庭に持ってきて、実際に児童生徒をトラックの運転席に座らせ、運転席からの視界を体験させてくれる。トラックの運転席から見えない箇所があり、児童生徒も実感できるため、このような体験は非常に貴重である。今後、交通安全教室として、教習所と連携し、新しいことができないかという案も出ている。

教育委員会が、自転車の交通ルール・マナーの安全教材を2020年に作成し、家庭に配布している。川崎市教育委員会のホームページに、学校安全というカテゴリーがあり、そこで閲覧することもできる。神奈川県は交通事故が多いため、交通安全教室や学校の授業だけではなく、家庭で両親にも教育してもらいたい。児童生徒が、学校で学んだことを家族と共有し、家庭学習の中でも教育してもらいたい必要がある。教員や児童生徒に呼びかけてきたが、PTAにも直接呼びかけを行おうと思っている。

地域住民・保護者との連携として、ドラえもののこども110番のステッカーを作成し、家庭や店舗に協力してもらい、地域で児童生徒を見守る事業をしている。この事業は、川崎市こども未来局青少年支援室が担当している。共働きの家庭が増えているため、こども110番の担当となるのは、高齢者や自営業の人が多く、最近ではコンビニ等の店舗も増えている。各学校は、通学路エ

リアのこども 110 番の場所を記載した学校安全マップを作成し、児童生徒に配布し、児童生徒は 110 番の場所を把握している。

他には、川崎市内を走行する事業者の車に、防犯パトロール中というステッカーを貼り、何かあれば駆け込める車であると、児童生徒に周知している。郵便局や農協等の金融機関の営業車に貼り、パトロールしている。今も昔も児童生徒の見守りの担い手は地域住民だが、高齢化が進み、共働きが増えたことで、次の担い手が見つからないため、このような方法を取っている。地域住民は児童生徒の安全に対する意識・関心が高く、他の地域で事件が起こると、川崎市は大丈夫なのかと、教育委員会に問い合わせがある。通学路の安全に関する心配事や要望は多く、学校や保護者が気付かないところを、地域住民が拾い上げている。

## 6) 対策効果の把握

スクールガードリーダーは、通学路の巡回活動をしたり、不審者対応について学校にアドバイスをしたり、各地域で児童生徒を見守る学校安全ボランティアの指導をしたりしており、川崎市にはスクールガードリーダーの警察 OB が 25 人いる。スクールガードリーダーそれぞれが、川崎市の小学校のうち 4~5 校を担当している。基本的にスクールガードリーダーは何年も継続して担当しており、元々警察官だったため経験値がある。今後、スクールガードリーダーが通学路の巡回等で学校に訪問している時に、対策箇所を定期的に確認し、ヒアリハットが減っているのか等で効果検証することができれば、対策効果の把握になるかもしれない。

## 7) 課題

対策後の効果把握は、課題だと認識している。対策効果の把握として、交通事故が減る等、目に見える効果があるとわかりやすいが、結果的に数字として効果が出ていない。効果を示す指標の設定が難しい。対策を講じて、どの程度効果があったのか自分達も確認しなければならないが、自治体の立場として、そこに十分追いついていないところがある。状況を一番把握している教員や PTA と打ち合わせが必要だと思っているが、学校も役所も PTA も、毎年人が入れ替わり、長く経過を追える者がいない。これは川崎市に限らず、全国的な課題かもしれない。対策をして終わりにしているため、全部の効果検証は無理だとしても、いくつか抽出し、検証していく必要があるが、効果の可視化はどこの自治体も抱えている大きな課題である。

川崎市のスクールガードリーダーは、1 人 4~5 校を担当しているが、他の地域は 1 人 15 校程度担当しており、川崎市は手厚い。そのため、警察の OB や人員を探すのが大変である。正規雇用されていた人が、60 歳で再雇用され非常勤となり、65 歳になった時にもう少し働きたいと思う人でなければ、スクールガードリーダーを引き受けてもらえない。スクールガードリーダーは、1 回の学校巡回で 5,000 円程度の謝金が出るが、これだけで生活することは難しい。警視庁の OB で、川崎市に住んでいる場合は結構多いため、川崎市の場合は警視庁を訪問し、OB や OG でスクールガードリーダーを引き受けてくれる人を探している。

2022年3月に第三次学校安全の推進に関する計画が文科省から出され、学校安全は地域も含めて学習をしていくという国の方針である。学校安全は、社会科や理科等、色々な教科で教育している。安全という教科がないため、広く浅くとなっている印象はある。教員は交通のスペシャリストではないため、交通ルール・マナーを全て教えることは困難である。警察等の外部講師を探して依頼しているが、警察は日々の事件対応があり、教育まで手が回らず、警察のマンパワー問題がある。

見守りの目を増やすことは必要だが、高齢者も日中色々な活動をしており、地域で日中見守り活動ができる人が少ない。これから定年が延長すると、さらに見守り活動ができる高齢者が少なくなると思う。見守り活動は、75歳、80歳と年齢が上がっても、できるものなのかと考えると難しく、今後地域での見守り活動が難しくなるかもしれない。現在の事業以外に他の方法も考える必要がある。防犯カメラは抑止力になると思うが、プライバシーの問題もあるため、やはり人の目が大事である。



川崎市内を走行する事業者の車に貼っているステッカー



# 通学路安全対策 マニュアル



**川崎市教育委員会**

**令和2年2月**

## 目次

はじめに .....	1
I 通学路の安全点検の実施について .....	2
II 通学路の改善の実現にむけて学校ができること .....	3
1 改善要望を出す前に確認すべき事項 .....	3
2 通学路の安全対策に関する問い合わせや改善要望の提出は教育委員会へ.....	5
(1) 通学路に関して全般的なこと、地域交通安全員の配置、スクールガード・リーダー、.....	5
(2) 「とび出し注意!!」など電柱巻付標示の設置.....	5
(3) 「スクール・ゾーン」または「文」の路面標示設置.....	5
(4) 交通安全施設の整備（歩道、ガードレール、カーブミラー、カラー舗装等）.....	5
(5) 街路樹の管理（街路樹の剪定依頼） .....	5
(6) 公道上の放置自転車 .....	5
(7) 交通規制 .....	6
(8) 交通安全に関する指導や研修について .....	6
(9) 交通事故相談 .....	6
(10) 通学路上のブロック塀について .....	7
(11) 町内会・自治会向け防犯カメラ設置助成制度について.....	7
(12) 防犯灯の新設について .....	8
(13) かわさき防犯アプリ「みんパト」について.....	8
(14) ピーガールくん子ども安全メールについて.....	8
3 学校が独自に取り組める改善策について .....	9
参考資料 .....	11
〔1〕 スクール・ゾーンと通学路 .....	11
1 スクール・ゾーンとは .....	11
2 通学路とは .....	11
〔2〕 川崎市通学路交通安全プログラム .....	12
〔3〕 川崎市通学路安全対策会議 .....	13
〔4〕 要望書作成例 .....	18
〔5〕 スクールガード・リーダーについて .....	21
巻末 .....	24

## はじめに

川崎市教育委員会では、平成24年6月に「川崎市通学路安全対策会議」（以下「安全対策会議」という。）を設置するとともに、緊急合同点検を実施し、路面表示やガードレール、横断歩道の設置、交通規制の導入など、さまざまな安全対策を講じてきました。

さらに、平成27年4月には、登下校時に多くの子どもたちが通行する学校周辺における重大事故の未然防止という観点から、「川崎市通学路交通安全プログラム」（以下「プログラム」という。）を策定するとともに、プログラムの具体的な取組を進め、各学校において通学路の安全対策を行う際に活用いただくために、「通学路における安全対策」も策定し、これらを有効に活用しながら、関係機関の緊密な連携により、通学路における効果的・効率的な交通安全対策の検討及び実施などを通して、子どもたちの登下校時における交通安全の確保に取り組んでまいりました。

しかしながら、近年、通学路で児童生徒に危害が加えられる事件を契機に、平成30年6月に文部科学省をはじめとする関係省庁が策定した『登下校防犯プラン』やブロック塀の倒壊による事故への対策等、児童の登下校時における安全確保に向けたより一層の取組が急務となっております。

このたび、「通学路における安全対策」の内容を改訂し、安全対策会議の中で共通認識を図った内容を学校現場に周知を図るとともに、学校が取組を進めるにあたっての留意事項をまとめた「通学路における安全対策マニュアル」を新たに作成しました。

このマニュアルの内容については、各学校において管理職をはじめ、すべての教職員、PTAや地域団体等の登下校時の安全対策に協力いただく皆様で情報共有を図るとともに、取組を行う際に十分活用していただければ幸いです。

令和2年2月  
川崎市教育委員会

## I 通学路の安全点検の実施について

通学路の安全点検に際し、学校がチェックしておくべき主な項目をまとめましたので、保護者や地域・関係機関と連携を図りながら、毎年必ず実施してください。

通学路の安全点検の実施に係るチェック表

チェック項目	確認
主要道路や交通量の多い道路、歩行空間の狭い道路、塀や樹木により見通しの悪い道路、駐車場出入口といった事故多発箇所の車・自転車・歩行者の通行状況を確認しましたか。	
歩道、路側帯およびグリーンベルト等の歩行空間の有無および通行幅を確認しましたか。	
歩道部や交差点巻込み部に対するガードレールや車止め等の安全施設の有無を確認しましたか。	
信号機や横断歩道の設置状況、交通規制の状況を確認しましたか。	
信号機や横断歩道の待機場所に十分な広さがあるか確認しましたか。	
通学路上の交通標識、路面標示、電柱巻付標示の設置箇所を確認しましたか。	
通学路上にブロック塀、空き家、障害物、木の枝、道路上の危険物、ため池・山林、踏切、土砂災害警戒区域等の危険箇所がないか確認しましたか。	
通学路上の防犯カメラ・防犯灯の設置状況や、「こども110番」協力家庭・施設の場所を確認しましたか。	
現在設置されている安全施設（例：道路標識・道路標示・カーブミラー等）の破損や舗装面の穴などの不具合がないか確認しましたか。	
様々な安全施設等が設置され、死角になったり、分かりづらくなったりしていないか確認しましたか。	
横断歩道付近のバス停や樹木の繁茂等により、歩行者（特に児童）と車両が相互に死角になっていないか確認しましたか。	
通学路が変わるなどして、不要になっている安全施設（例：道路標識・道路標示・電柱幕等）がないか確認しましたか。	
通学路上で工事が行われる場合、危険はないか、また、変更の必要がないか確認しましたか。	

## II 通学路の改善の実現にむけて学校ができること

### 1 改善要望を出す前に確認すべき事項

#### 1 学校で指定した通学路上であること

児童が安全に通学するための対策ですので、通学路でない箇所への対策は行えません。  
大人が通勤や買い物で通行するための通行対策ではありません。

#### 2 同じ箇所への再要望ではないこと

過去に通学路安全対策会議で提案され、改善不要案件、改善困難案件との結果が出ている箇所への再要望はできません。

#### 3 公道または市管理地であること

私有地にある樹木の伐採やゴミステーションの移設等は、通学路の改善要望の対象になりません。

#### 4 登下校時の危険箇所であること

下校後（習い事の行き帰り等）については、通学路の改善要望の対象になりません。

#### 5 その対策に関係する地域の住民全員の同意があること

児童生徒の安全を守るための信号機や横断歩道、ガードレール、カーブミラー等が自宅の玄関や車庫近くに了解もなく設置されたら、景観面又は生活面で困る方もいます。

##### ・グリーンベルト（その区域に関係する住民全員の同意を得ること）

設置を希望する箇所に路側帯が整備されていることが前提となります。車両および歩行者の安全な通行のために十分な道路幅員が必要となります。

##### ・カーブミラー（車対車が前提のため、車両に関係ない対策は実施できません）

原則公道内設置です。見通しの悪い交差点等にカーブミラーの設置を要望する場合も、車両の交通状況や設置スペース、隣接住民の同意が必要など、設置できない場合があります。

※カーブミラーは歩行者の安全を確保するためのものではなく、ドライバーの目線で他の車や自転車を確認するための施設です。

##### ・ガードレール・防護柵等（近隣住民全員の同意を得ること）

市管理地のみ設置が可能です（公開空地等の民地は設置不可）。設置にあたっては、原則、有効幅員2m以上（歩道幅W=2.5m程度）確保できる箇所で、車両の出入等のない箇所に設置可能となります。なお、既存歩道で有効幅員2m未満の場合は別途相談が必要です（ただし有効幅員1m以下の箇所は設置不可）。

- 6 通行規制に関して、町内会・自治会など地域住民の同意を得られていること  
進入禁止や通行止め等により交通の流れが変わり、今まで渋滞のなかった場所が渋滞したり、生活道路にまで進入して迂回したりする等、車両の通行に影響が生じる恐れがあります。
- 7 対策することによりかえって交通渋滞を生じさせる恐れがないか  
新規に信号機設置を要望する場合、隣接信号機から原則として150m以上離れている必要があります。また、安全に信号待ちをするために十分な待機スペースが必要となります。  
既存の交差点から離れていないと、かえって交通渋滞を生じさせる恐れがあります。
- 8 路面標示等の設置の効果について検討すること  
路面標示をむやみに増やすことで、かえって路面が煩雑としてわかりづらくなる場合があります。すでに標示等が設置されている場合には、新たな設置の効果について検討してください。
- 9 要望箇所はわかりやすく  
各地域で通称となっている公園名（たこ公園等）、◎◎1丁目あたりではなく、所在地（◎◎区◎◎▲丁目◇番）や、交差点名（○○交差点）、橋のどちら側なのか（◆◆橋の東側）等目印を正確に記載してください。
- 10 現状と改善要望をわかりやすく  
ただ単に危ないというだけでなく、曜日や時間帯はいつ頃、どのような状態なのか、また、どのような内容を要望するかを伝えるように記載してください。

## 2 通学路の安全対策に関する問い合わせや改善要望の提出は教育委員会へ

※PTAが単独で関係局に申し入れすることがないよう、学校としてとりまとめて提出してください。

### (1) 通学路に関して全般的なこと、地域交通安全員の配置、スクールガード・リーダー、 スクールガードに関すること

<問い合わせ先>

教育委員会事務局健康教育課 川崎区宮本町6 200-1144

### (2) 「とび出し注意!!」など電柱巻付標示の設置 (3) 「スクール・ゾーン」または「文」の路面標示設置

<問い合わせ先>

・ 川崎 区役所危機管理担当	川崎区東田町 8	201-3134
・ 大師支所 区民センター地域振興係	川崎区東門前 2-1-1	271-0137
・ 田島支所 区民センター地域振興係	川崎区鋼管通 2-3-7	322-1968
・ 幸 区役所危機管理担当	幸区戸手本町 1-11-1	556-6605
・ 中原 //	中原区小杉町 3-245	744-3162
・ 高津 //	高津区下作延 2-8-1	861-3146
・ 宮前 //	宮前区宮前平 2-20-5	856-3137
・ 多摩 //	多摩区登戸 1775-1	935-3135
・ 麻生 //	麻生区万福寺 1-5-1	965-5114

### (4) 交通安全施設の整備（歩道、ガードレール、カーブミラー、カラー舗装等）

### (5) 街路樹の管理（街路樹の剪定依頼）

### (6) 公道上の放置自転車 ※道路以外の放置自転車は地権者（管理者）による対応

<問い合わせ先>

・ 川崎 区役所道路公園センター	川崎区大島 1-25-10	244-3206
・ 幸 //	幸区下平間 357-3	544-5500
・ 中原 //	中原区下小田中 2-9-1	788-2311
・ 高津 //	高津区溝口 5-15-7	833-1221
・ 宮前 //	宮前区有馬 2-6-4	877-1661
・ 多摩 //	多摩区菅北浦 4-11-20	946-0044
・ 麻生 //	麻生区古沢 120	954-0505



(7) 交通規制

(速度規制や進入規制)、街頭指導・取締り、安全施設の整備(信号機、横断歩道等)

<問い合わせ先>

・ 川崎 警察署	川崎区日進町 25-1	222-0110
・ 川崎臨港 //	川崎区池上新町 2-17-14	266-0110
・ 幸 //	幸区南幸町 3-154-4	548-0110
・ 中原 //	中原区小杉町 3-256	722-0110
・ 高津 //	高津区溝口 4-5-1	822-0110
・ 宮前 //	宮前区宮前平 2-19-11	853-0110
・ 多摩 //	多摩区枳形 3-1-1	922-0110
・ 麻生 //	麻生区古沢 86-1	951-0110

(8) 交通安全に関する指導や研修について

<問い合わせ先>

☆神奈川県警察交通安全教育隊

派遣の要請は、所在地を管轄する警察署 交通総務係 安全担当で受け付けます。

(9) 交通事故相談

川崎市交通事故相談所を設置し、専門の交通事故相談員と弁護士が、交通事故の当事者とその家族からの交通事故に係わる相談に応じ、交通事故紛争処理センター等の専門機関の紹介を行っています。

・ 専門相談員による相談

高津区下作延 2-8-1 (高津区役所地域振興課内) 861-3141

相談日: 月曜日～金曜日(祝日を除く)

相談時間: 午前10時～正午、午後1時～4時

・ 弁護士による相談

中原区小杉町 3-245 (中原区役所地域振興課内)

〈電話予約〉サンキューコールかわさき 200-3939

相談日: 第3火曜日(祝日を除く)

相談時間: 午後1時～4時(予約制)

(10) 通学路上のブロック塀について

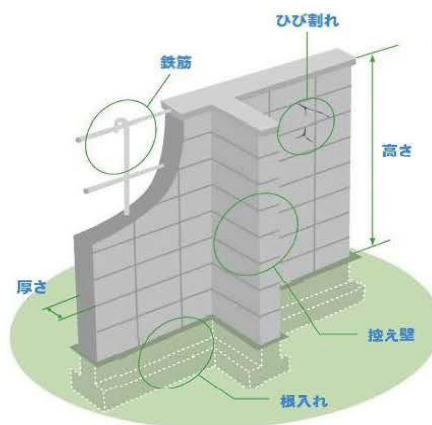
<問い合わせ先>

まちづくり局指導部建築指導課 200-2757

大阪北部地震での小学校のブロック塀の倒壊による事故を受け、本市では、所有者あてにブロック塀の安全性の点検をお願いしています。

学校において、通学路上のブロック塀に関する情報がありましたら、健康教育課を通じて状況を確認しますが、所有者の意向により、改善に時間を要する場合がありますので御理解をお願いします。

ブロック塀の点検のチェックポイント



いずれかに該当する場合（6を除く）、  
現行の基準に適合していない可能性があります。

1. 高さが地盤面から2.2mより高い。
2. 厚さが10cm未満である。  
(高さが2mを超える場合は15cmである。)
3. 長さ3.4m以下ごとに、控え壁がない。  
(高さが1.2m超の場合のみ)
4. 下部にコンクリート製の基礎がない。
5. 鉄筋が入っていない。
6. 傾き、ひび割れが目立つ。

(11) 町内会・自治会向け防犯カメラ設置助成制度について

<問い合わせ先>

市民文化局市民生活部地域安全推進課 200-2284 、各町内会

本市では、地域で防犯パトロールや通学路の見守り等安全・安心まちづくりの推進に係る活動を行っている町内会、自治会等を対象に地域における犯罪防止を目的に設置する防犯カメラの設置経費の一部を補助する制度を設けております。

学校から通学路上に防犯カメラの設置要望があった場合は、健康教育課を経由して情報を把握しますが、学校からも設置を希望する当該場所の町内会・自治会等への働きかけについて協力をお願いします。

(12) 防犯灯の新設について

<問い合わせ先>

市民文化局市民生活部地域安全推進課 200-2284 、各町内会

本市では、各町内会・自治会等からの要望に基づき、市がLED防犯灯を設置しています。学校から通学路上に防犯灯の設置要望があった場合は、健康教育課を経由して情報を把握しますが、学校からも設置を希望する当該場所の町内会・自治会等への働きかけについて協力をお願いします。

なお、本市の防犯灯の設置場所は原則として、「他の屋外照明との距離がおおむね25m以上ある場所」「不特定多数の人が通行する場所（幹線道路の歩道も含む。）」となります。

また、集合住宅の駐車場や駐輪場、通り抜けできない場所や道路又は歩道と一体となっていない公開空地等は除きますのでご注意ください。

(13) かわさき防犯アプリ「みんなバト」について

<問い合わせ先>

市民文化局市民生活部地域安全推進課 200-2284

川崎市内の不審者、痴漢、空き巣などの情報をプッシュ通知でお届けし、犯罪や事件に巻き込まれるのを未然に防ぐことを目的としたアプリです。



(14) ピーガルくん子ども安全メールについて

<問い合わせ先>

生活安全部生活安全総務課 TEL 045(211)1212 (代表)

神奈川県警察では、子どもを犯罪から守るための情報を電子メールで携帯電話とパソコンにお知らせするサービスをおこなっています。(例：子どもに対する声かけ事案や不審者情報等)

URL : <https://www.police.pref.kanagawa.jp/mes/mesd5010.htm>

### 3 学校が独自に取り組める改善策について

#### ① 地域交通安全員

「地域交通安全員」は、学校から要望が上がりましたら、教育委員会事務局健康教育課で現場を調査し、地域交通安全員運営要綱第3条の設置基準に基づきまして承認の可否を決定しています。

健康教育課から配置の承認がおりましたら、各学校で人材を探し、会計年度任用職員として採用されます。学校の方で人材の確保が困難な場合は、健康教育課にお問い合わせください。なお、配置については、例えば横断歩道等への信号機の設置など、交通環境が改善された場合には、配置を終了することもありますので、あらかじめ御了承ください。



#### ② スクールガード・リーダーの活用

本市では、警察官OBを活用したスクールガード・リーダー（以下「リーダー」という。）を20名体制で任用し、全小学校の通学路の巡回指導やスクールガード（学校安全ボランティア）の指導養成等に関する業務を担当してもらっています。

校舎内外の巡回や通学路上の防犯対策等、学校の安全対策に取り組む際には、担当のリーダーに相談してみてください。

#### ③ 学校安全ボランティア（スクールガード）等

各学校では、PTAや地域の方々に依頼をして学校安全ボランティア（スクールガード）の活動に取り組むとともに、管理職や教職員が輪番で登下校時の見守りを行っています。これらの児童生徒の安全確保に向けた目に見える形での取組は、防犯・交通安全の両面から、抑止力としても効果が見られております。今後も地域と連携を図りながら、拡充に努めてください。

また、本市では、スクールガードが活動中の事故によって生じた損害を補償するため、傷害保険及び賠償責任保険に加入しております。詳細については各学校に配布している案内を御確認いただき、活動中に万が一事故が起きた場合は、健康教育課まで御連絡ください。

ただし、団体（町内会、自治会、老人会、PTA等）や個人（団体所属なし）が自主的な活動として行っている場合に発生した事故等については、本保険の適用外となります。

#### ④ ポスター等の掲出

学校によっては、PTAや地域と協力して、ポスターを掲出し、歩行者・ドライバーの両者に注意喚起をよびかけ、抑止力として効果を上げているところもあります。



⑤ 電柱巻付標示について

本市では、通学路を通行する車両の運転者や地域住民に、通学路であることを認識していただくための電柱巻付標示を設置しています。巻付標示は、一定の経過年度で設置箇所の更新を行うため、その年度の対象校には、設置箇所の調査を行っていただきます。調査の際には現行の設置箇所を確認いただくとともに、**通学路の変更が生じている場合は変更内容を考慮しながら、調査に対応ください。**



『通学路』を示す電柱巻付標示

⑥ 交通安全教室の実施

本市では、交通安全教室を無料で実施しています。区役所が川崎市交通安全協会の交通安全指導員や地元警察署と連携を図りながら、通学時の歩行の仕方などを指導していますので、積極的に活用してください。

〈予約方法〉

- 対象は、川崎市内で実施する場に限りです。
- 区役所危機管理担当、支所地域振興係（P.5参照）に電話で予約申込をします。
- 交通安全教室の実施時間は、40分～1時間です。対象者や参加人数等により、実施時間及び内容は調整可能です。申込時にご相談ください。



## 参考資料

### 〔1〕スクール・ゾーンと通学路

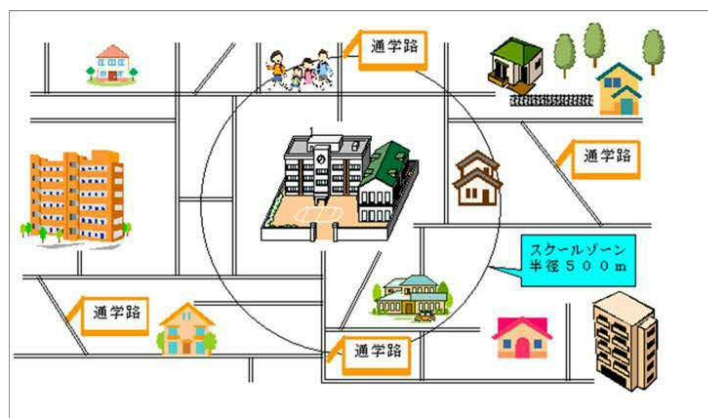
#### 1 スクール・ゾーンとは

スクール・ゾーンは、子どもの事故が小学校を中心とした一定の地域に多いこと等の状況から、昭和47年春の全国交通安全運動において提唱されました。**一般的には、小学校を中心とするおおむね半径500メートルの範囲をスクール・ゾーンの対象**としています。スクール・ゾーンは、通学路標識等による周知と、通学および子どもの事故防止上必要がある道路については、駐車禁止、自動車の速度制限や登校時の通行禁止等の交通規制を行ったり、歩道、ガードレール、信号機等の交通安全施設を重点的に整備したりする地域です。

(P.27 巻末 ■「2019年度文部科学省交通安全業務計画」抜粋参照)

#### 2 通学路とは

通学路は、各学校が児童生徒の登下校時における交通の安全等を確保するために学校が指定している道路をいいます。また、道路管理者が道路を整備する立場からの規定では、「児童が小学校に通うため1日につきおおむね40人以上が通行する道路の区間」及び「児童が小学校に通うため通行する道路の区間で、小学校の敷地の出入口から1キロメートル以内の区域において、児童の安全を特に確保する必要のあるもの」とされています。



#### (1) 通学路の安全確保

- ア 通学路を表示する警戒標識の設置については、道路管理者、公安委員会等と十分協議の上、適切な箇所に設けられるよう配慮する。
- イ 歩車道の区別のない道路については、その状況によって、学校周辺の駐車禁止、登下校時の特定の時間帯における車両の通行禁止等の交通規制の措置が講ぜられるよう公安委員会に要請する。
- ウ 踏切、道路の横断箇所等最も危険と思われる場所においては、通学の児童の誘導や指示が適切に行われるよう関係機関に要請する。
- エ 通学路上に障害となる物が放置されていないか、道路わきにおける各種の工事の状況、通学路上での催し物などについて、絶えず通学路の点検を行い、道路事情の変化に対しても適切に対処できるようにする。

## 〔2〕川崎市通学路交通安全プログラム

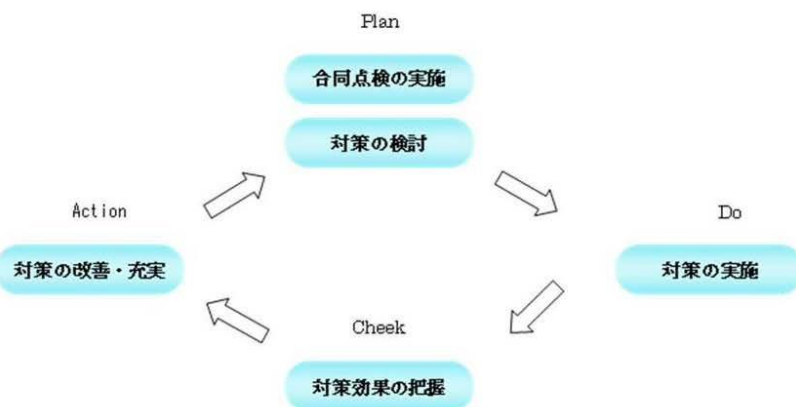
本市においては、学校からの通学路の改善要望への対策や交通事故の未然防止策などについて、保護者や地域の方々の協力のもと、川崎市、教育委員会、学校、警察、道路管理者などの関係機関の連携体制や通学路の点検の手順などをまとめた、「川崎市通学路交通安全プログラム」（以下、「プログラム」という。）を平成27年4月に策定し、本プログラムに基づき、関係機関が連携して、児童生徒が安全に通学できるように通学路の安全確保を図るための取組を進めています。

### ★年間スケジュール例

月	学校で取り組むこと	行政で取り組むこと	
4月	学校安全計画に基づく安全教育の実施、登下校時の児童の安全確保の取組実施等	改善要望内容の確認	
5月			
6月		対策の検討、実施等	
7月			
8月			
9月			
10月			
11月			
12月		安全点検実施	対策結果通知
翌年1月			
翌年2月		改善要望	改善要望受理
翌年3月			

### ★プログラムの取組方針

プログラムの取組としましては、継続して登下校中における児童生徒の安全確保を図るため、関係機関が連携して合同点検を実施するとともに、対策実施後の効果把握も行き、対策の改善・充実を図ります。交通安全対策の実施に際しては、安全性の確保が求められる箇所を基本として、通学児童生徒数なども勘案しながら検討します。これらの取組を以下のPDCAサイクルとして繰り返し実施し、通学路の安全性の向上を図っていきます。

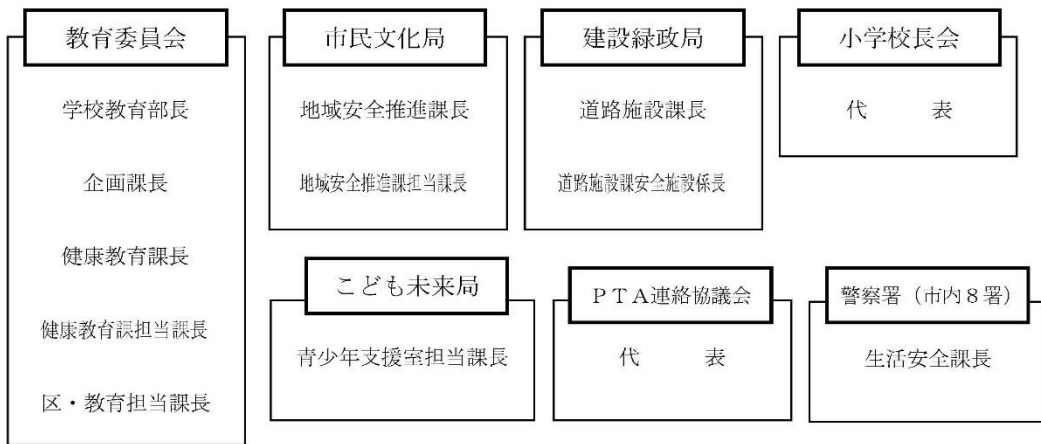


### 〔3〕川崎市通学路安全対策会議

平成24年4月に京都府亀岡市で発生した痛ましい事故を受け、川崎市教育委員会は、「川崎市通学路安全対策会議」を立ち上げ、各学校から出されております通学路状況調査をもとに市内小学校の通学路の安全対策について検討しています。「川崎市通学路安全対策会議」は、設置要綱に基づき、教育委員会が事務局となり、各警察署、建設緑政局、区役所等が連携しながら通学路について協議・検討をし、安全対策を講じています。

#### 1 通学路安全対策会議

●設置目的：各局、関係機関にまたがる通学路の安全対策にかかる課題を共有し、併せて調整、連絡等を行う。

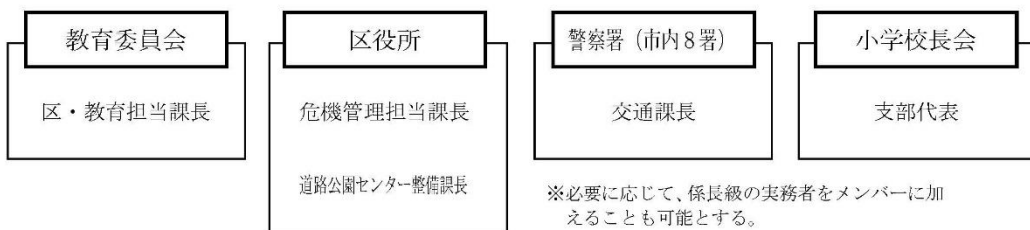


座 長：学校教育部長

事務局：健康教育課及び区・教育担当

#### 2 川崎市通学路安全対策会議部会（区ごとに設置）

●設置目的：学校が把握している交通危険箇所を解消するための具体的な方策を検討する。



部会長：区・教育担当課長 事務局：区・教育担当



## 川崎市通学路安全対策会議要綱

### (趣旨)

第1条 この要綱は、川崎市立学校に通学する児童生徒の登下校時における安全の確保について関係機関が連携してその対策を推進するため、川崎市通学路安全対策会議（以下「対策会議」という。）の運営に関し、必要な基本事項を定めるものとする。

### (所掌事務)

第2条 対策会議は、次に掲げる事項を所掌する。

- (1) 通学路の危険箇所等に関する現状把握及び対策方針に関すること。
- (2) 通学路の安全対策の推進に関する関係部局間の連絡・調整に関すること。
- (3) その他、通学路の安全対策についての必要な事項に関すること。

### (組織等)

第3条 対策会議は、別表第1に掲げる職にある職員をもって組織する。

- 2 対策会議の座長は、川崎市教育委員会事務局学校教育部長の職にある職員をもって充てる。
- 3 対策会議の効率的な運営を図るため、対策会議の下に各行政区ごとに川崎市通学路安全対策会議部会（以下「部会」という。）を置き、別表第2に掲げる職にある職員をもって各行政区ごとに組織する。
- 4 部会長は、川崎市教育委員会事務局学校教育部の各区・教育担当課長の職にある職員をもって充てる。

### (座長等)

第4条 座長または部会長は、会務を総理し、それぞれの会議の議長となる。

- 2 座長または部会長に事故があるときは、座長または部会長があらかじめ指定する者がその職務を代理する。

### (会議)

第5条 対策会議または部会は、必要に応じて、座長または部会長が招集する。

### (関係者の出席等)

第6条 座長または部会長は、必要があると認めるときは、関係者の出席を求め、その意見を求めることができる。

### (事務局)

第7条 対策会議の事務局は、川崎市教育委員会事務局学校教育部に置くものとし、部会の事務局は、川崎市教育委員会事務局学校教育部の各区・教育担当に置くものとする。

- 2 事務局は対策会議または部会の庶務をそれぞれ所掌する。

### (委任)

第8条 この要綱に定めるもののほか、対策会議の運営に関し必要な事項は、座長が対策会議に諮って定める。

### 附 則

この要綱は、平成24年6月4日から施行する。

附 則  
この要綱は、平成27年4月1日から施行する。

附 則  
この要綱は、平成28年4月1日から施行する。

附 則  
この要綱は、平成31年4月1日から施行する。

附 則  
この要綱は、決裁の日から施行し、改正後の要綱は、令和4年4月1日から適用する。

別表第1（第3条関係）

番号	所 属 ・ 役 職
1	教育委員会事務局学校教育部長
2	教育委員会事務局教育政策室担当課長
3	教育委員会事務局学校教育部健康教育課長
4	教育委員会事務局学校教育部健康教育課担当課長
5	教育委員会事務局学校教育部川崎区・教育担当課長
6	教育委員会事務局学校教育部幸区・教育担当課長
7	教育委員会事務局学校教育部中原区・教育担当課長
8	教育委員会事務局学校教育部高津区・教育担当課長
9	教育委員会事務局学校教育部宮前区・教育担当課長
10	教育委員会事務局学校教育部多摩区・教育担当課長
11	教育委員会事務局学校教育部麻生区・教育担当課長
12	川崎市立小学校長会長
13	市民文化局市民生活部地域安全推進課長
14	市民文化局市民生活部地域安全推進課担当課長
15	建設緑政局道路河川整備部施設維持課長
16	建設緑政局道路河川整備部施設維持課安全施設係長
17	こども未来局青少年支援室担当課長
18	川崎市PTA連絡協議会代表
19	市内各警察署生活安全課長

別表第2（第3条関係）

川崎区部会

番号	所 属 ・ 役 職
1	教育委員会事務局学校教育部川崎区・教育担当課長
2	川崎臨港警察署交通課長
3	川崎警察署交通課長
4	川崎区役所危機管理担当課長
5	川崎区役所道路公園センター整備課長
6	小学校長会支部代表

幸区部会

番号	所 属 ・ 役 職
1	教育委員会事務局学校教育部幸区・教育担当課長
2	幸警察署交通課長
3	幸区役所危機管理担当課長
4	幸区役所道路公園センター整備課長
5	小学校長会支部代表

中原区部会

番号	所 属 ・ 役 職
1	教育委員会事務局学校教育部中原区・教育担当課長
2	中原警察署交通課長
3	中原区役所危機管理担当課長
4	中原区役所道路公園センター整備課長
5	小学校長会支部代表

高津区部会

番号	所 属 ・ 役 職
1	教育委員会事務局学校教育部高津区・教育担当課長
2	高津警察署交通課長
3	高津区役所危機管理担当課長
4	高津区役所道路公園センター整備課長
5	小学校長会支部代表

宮前区部会

番号	所 属 ・ 役 職
1	教育委員会事務局学校教育部宮前区・教育担当課長
2	宮前警察署交通課長
3	宮前区役所危機管理担当課長
4	宮前区役所道路公園センター整備課長
5	小学校長会支部代表

多摩区部会

番号	所 属 ・ 役 職
1	教育委員会事務局学校教育部多摩区・教育担当課長
2	多摩警察署交通課長
3	多摩区役所危機管理担当課長
4	多摩区役所道路公園センター整備課長
5	小学校長会支部代表

麻生区部会

番号	所 属 ・ 役 職
1	教育委員会事務局学校教育部麻生区・教育担当課長
2	麻生警察署交通課長
3	麻生区役所危機管理担当課長
4	麻生区役所道路公園センター整備課長
5	小学校長会支部代表

#### 〔4〕要望書作成例

教育委員会 → 関係機関へ

神奈川県〇〇警察署長殿

#### 要 望 書 (例)

川崎市立〇〇小学校

校長名

P T A会長名

〇〇町内会会長名

#### 【要望主旨】

並木橋交差点から杉山町へ抜ける市道〇〇〇号線に対する交通規制の実施及び同区間の取り締まりの実施及び強化を要望します。

同道路は、道幅約4 mですが、速度30 Km/hを超過して通過する車両が多く認められるとともに、午前7時から午前9時を除いた時間帯は「直進進入規制」が解除され、車両通行が多く、また、車両同士のすれ違いが頻繁に発生します。さらに、歩道が確保されていない現状から、車両と歩行者が接触する可能性も極めて高い状態にあります。

同道路は、付近に〇〇バス停があり、通勤で利用する歩行者も多く、また川崎市立〇〇小学校の児童が校外学習の際や通学路としても利用しております。そのような状況の中、現状が継続した場合には、重大な交通事故が発生する危険性は否めません。

同道路を利用する児童をはじめ、地域住民の方々の安全を確保し、重大な交通事故が発生しないよう以下の通り要望いたします。

- 1 同道路を通過する通行車両に対し、最高速度30 Km/hの速度制限を設けること。
- 2 同道路の進入口に速度制限の標識を設置すること。
- 3 午前7時から午前9時までの△△団地方面からの直進進入禁止の交通規制に基づく、取り締まりを実施及び強化すること。

何卒、早急なご対応のほど、よろしく願いいたします。

学校 → 教育委員会へ

(別紙3)

学校名 \_\_\_\_\_

(3) 通学路安全点検状況調査

※危険箇所1箇所につき1枚を作成ください。

点検箇所(住所)	
目標物等	
通過児童数	

[問題点・要望事項]

※問題点を略図と登下校時の様子がわかる写真を添付して詳細に御記入ください。

[希望する改善方法]

※要望を具体的に御記入ください。

※小学校の場合は、裏面地図の危険箇所に○印を記入し、その他の学校は地図の添付をお願いします。

また、要望書・回答書がありましたら、写しを添付ください。

この様式については危険箇所数分を複写して作成をお願いいたします。

(別紙3)

学校名 川崎市立〇〇小学校

(3) 通学路安全点検状況調査

※危険箇所1箇所につき1枚を作成ください。

点検箇所(住所)	〇〇区 ■■ 2丁目*-*
目標物等	□□前交差点
通過児童数	200名

[問題点・要望事項]

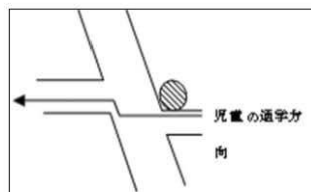
※問題点を略図と登下校時の様子がわかる写真を添付して詳細に御記入ください。

問題点

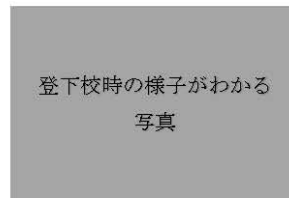
当該箇所は歩車道の分離のない横断箇所であり、信号機は設置されているが、通行する児童の数が多く、赤信号時には図中の●の箇所にあふれてしまっている。交差点の形状もジグザグになっているため、右左折の車両との接触が懸念される。

そのため、赤信号の時間の短縮、または児童の滞留場所の確保を要望する。

略図例



写真



[希望する改善方法]

※要望を具体的に御記入ください。

改善要望例

- ・信号機の時間調整（赤信号の時間の短縮等）。
- ・道路の拡幅や巻き込み防止のポールの設置などによる滞留場所の確保。
- ・「児童飛び出し注意」の電柱幕を設置してほしい。

その他

- ・「止まれ」の標示と一時停止線を濃く書き直してほしい。等

※小学校の場合は、裏面地図の危険箇所に○印を記入し、その他の学校は地図の添付をお願いします。

また、要望書・回答書がありましたら、写しを添付ください。

この様式については危険箇所数分を複写して作成をお願いいたします。

## 〔5〕スクールガード・リーダーについて

### 川崎市地域学校安全指導員実施要綱

〔平成19年3月21日 市長決裁〕  
18川教健第1826号

#### （趣 旨）

第1条 本要綱は、文部科学省が定める地域ぐるみの学校安全体制整備推進事業実施要綱（平成17年4月1日スポーツ・青少年局長決定）に基づき、地域と連携し、地域のボランティアを活用するなど地域全体で学校安全に取り組む体制を整備し、安全で安心できる学校の安全体制を確立するため、防犯の専門家や警察官OB等を地域学校安全指導員（以下「スクールガード・リーダー」という。）として委嘱し、学校の巡回指導や学校安全ボランティア（以下「スクールガード」という。）に対する指導育成を行うよう、必要な事項を定めるものとする。

#### （委 嘱）

第2条 スクールガード・リーダーは、教育委員会が関係機関と協議し、次に掲げる要件を満たす人物であると、認めた者とする。

- (1) 学校教育及び学校安全、学校と地域との関係、その他学校を取り巻く環境について理解があること。
- (2) 防犯に関する専門的な知識、経験を有していること。
- (3) 人格が適切で、人材を指導する能力を有すること。
- (4) 健康状態、職務の形態、その他の事情により、委嘱期間を通して職務を遂行することが妨げられないこと。

#### （職務内容）

第3条 スクールガード・リーダーは、次に掲げる職務を遂行するものとする。

- (1) 教育委員会が指定する区域内の学校の定期的な巡回指導
- (2) 学校内の防犯対策（事故発生時の緊急対応、地域や関係機関との連携等）に関わる指導・助言
- (3) スクールガードの指導育成
- (4) スクールガード・リーダー連絡協議会への参加

2 前項に掲げる職務の時間は、概ね次のとおりとする。ただし、派遣先の学校の実情にそぐわない場合は、教育委員会ならびに教育委員会が指定する区域内に設置する推進委員会（以下「推進委員会」という。）及びスクールガード・リーダーに委嘱された者との協議し、決定する。

- (1) 職務期間 学校の課業日を原則とする。ただし、学校の休業期間中に指導の必要が発生する場合は、この限りでない。
  - (2) 職務時間 半日単位で1回3時間程度、1日あたり2回を基本とする。
- 3 第1項の職務時間について、「スクールガード・リーダー」等の文字の入った防犯キャップ・ベスト等を着用して巡回校等へ移動している場合は、その移動時間も含めるものとする。



(被服等の支給)

第4条 職務を円滑に行うため、スクールガード・リーダーに対して被服等（以下「支給品」という。）を、別表に定めるとおり支給する。

2 支給品の再支給に係る申請については、前回の支給日から別表の「耐用年数欄」に規定する期間を経過しない場合は、原則として対象外となる。ただし、当該期間を経過する前にスクールガード・リーダーの責めに帰さない事由により使用不能となった場合は、この限りではない。

3 スクールガード・リーダーは、業務中は支給品のうち、ベスト及びキャップを常に身につけるものとする。ただし、特別の事情により、学校長の承認を得た場合はこの限りではない。

(服 務)

第5条 スクールガード・リーダーは、その職務の遂行にあたり、教育委員会もしくは推進委員会の指揮監督を受けるものとする。

2 スクールガード・リーダーの活動内容等については、推進委員会で協議の上、別途定めるものとする。

3 スクールガード・リーダーは、その職及び学校の信用を傷つけ、または不名誉となるような行為をしてはならない。

4 スクールガード・リーダーは、法令に特別の定めがある場合または教育委員会の許可があった場合を除き、職務上知り得た秘密を漏らしてはならない。解職後もまた同様とする。

(費 用)

第6条 スクールガード・リーダーの謝礼金は、第3条第2項に定める条件について、1回あたり5,000円と定めるものとする。

2 その他スクールガード・リーダーの活動に係る経費（被服費・傷害保険料等）については、教育委員会もしくは推進委員会が負担するものとする。

(災害等発生時の対応処置)

第7条 推進委員会は、スクールガード・リーダーに関して災害等が発生したときまたは、巡回指導中等に事故が発生したときは、直ちにその事情を教育委員会に連絡するとともに、文書により報告するものとする。

2 スクールガード・リーダーは、巡回指導中の事故発生が生じたときは、直ちに事情を巡回学校教職員等に連絡するものとする。

3 スクールガード・リーダー本人が職務遂行中の事故等により、負傷等をしたときは、傷害保険により、教育委員会もしくは推進委員会が対応するものとする。

(解 嘱)

第8条 スクールガード・リーダーが次の各号のいずれかに該当するときは、推進委員会は速やかに教育委員会へ報告し、教育委員会が認めた場合は、そのスクールガード・リーダーを解嘱する。

(1) スクールガード・リーダーを委嘱した学校の教育方針その他に反する行為があったとき。

(2) スクールガード・リーダーとして適格性を欠く行為があったとき。

(3) 心身の故障により、職務を行うことが困難なとき。

(その他)

第9条 本要綱に定めるもののほか必要な事項は、教育委員会が関係機関と別途協議するものとする。

附 則

(施行期日)

この要綱は、平成17年10月1日から施行する。

この改正要綱は、平成17年11月22日から施行する。

この改正要綱は、平成18年2月20日から施行する。

この改正要綱は、平成18年5月1日から施行する。

この改正要綱は、平成19年4月1日から施行する。

(平成19年3月21日付け18川教健第1826号にて市長決裁済)

この改正要綱は、平成24年4月1日から施行する。

(平成24年4月1日付け24川教健第1478号にて教育長決裁済)

別表(第4条関係)

番号	支給品の種類	数量	耐用年数
1	ベスト	1着	1年
2	レインウェア	1着	3年
3	キャップ	1個	1年

## 巻末

■「学校保健法等の一部を改正する法律の公布について（平成 20 年 7 月 9 日付 20 文科第 522 号 文部科学省スポーツ・青少年局長通知）」より抜粋

通学路における児童生徒等の安全については、通学路を含めた地域社会における治安を確保する一般的な責務は当該地域を管轄する地方公共団体が有するものであるが、学校保健安全法第 27 条に規定する学校安全計画に基づき、各学校において児童生徒等に対する通学路における安全指導を行うこととともに、第 30 条において警察やボランティア団体等地域の関係機関・関係団体等との連携に努めることとされていることから、各学校においては適切な対応に努める必要がある。

■「登下校時における幼児児童生徒の安全確保について（平成 17. 12. 617 文科第 333 号）」より抜粋

### 第 1 通学路の安全点検の徹底と要注意箇所への周知徹底

登下校時の幼児児童生徒の安全を確保するためには、まず可能な限り安全な通学路を設定することが重要であり、それでも排除できない要注意箇所については、しっかりし把握し、関係者が共通認識を得ておくことが求められている。

■「2019年度文部科学省交通安全業務計画」より抜粋

## 1 安全な道路交通環境づくりの促進

### (1) 通学路における交通安全の促進

通学路を含めた地域社会の安全を確保する一般的な責務は当該地域を管轄する地方公共団体が有するものであることから、教育委員会・学校、家庭、警察、道路管理者等の関係機関で連携して地域全体で通学路の安全確保を効果的に行うことが重要であり、地域一体となった連携体制を構築し、定期的な合同点検の実施や対策の改善・充実等の継続的な取組を実施し、道路交通実態に応じ、ハード・ソフトの両面から必要な対策を推進すること。

また、警察、道路管理者等の関係機関に対し、通学通園路の歩道整備等及び押ボタン式信号機、歩車分離式信号、歩行者用灯器等の整備、立体横断施設の整備、横断歩道等の拡充など交通安全施設等の重点的な整備、スクール・ゾーンの設定等学校周辺の交通規制の拡大等について働きかけること。

教育委員会、幼稚園等及び小学校等においては、地域の警察、道路管理者等の協力を得て、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（特に子供の交通安全の確保を図る特定地域）の設定及び定着化を積極的に推進する。

## 2 生涯にわたる交通安全教育の振興

### (2) 幼児児童生徒の登下校時の指導について

学校における幼児児童生徒の登下校時の指導管理については、特に次の点に留意する。

- ア 交通安全及び防犯等の側面から、登下校時の通学路における危険箇所をあらかじめ点検し、安全な通学路を幼児児童生徒及び家庭に周知徹底させ、事故を未然に防止するよう努めること。

■「学校安全資料「生きる力」をはぐくむ学校での安全教育（文部科学省）」より抜粋

第3章 学校における安全管理

3 通学の安全管理

児童生徒等の通学時の安全を確保するためには、教育委員会・学校・保護者や警察等の関係機関、自治体、地域の関係団体等との連携を図り、取り組むことが重要である。

通学路における児童生徒等の安全については、通学路を含めた地域社会における治安を確保する一般的な責務は当該地域を管轄する地方公共団体が有するものであるが、学校保健安全法第27条に規定する学校安全計画に基づき、各学校において児童生徒等に対する通学路における安全指導を行うこととするとともに、第30条において警察やボランティア団体等地域の関係機関・関係団体等との連携に努めることとされていることから、各学校においては適切な対応に努めることが求められている。通学の安全管理は、児童生徒等の通学時における安全の確保を目的とするもので、通学路の設定とその安全確保及び通学的手段に対応した安全管理が主な対象となる。具体的な対象や項目の例を本資料別表に示すが、安全な通学路の設定、通学路による登下校の徹底、定期的な通学路の点検、危険箇所・要注意箇所の周知・対策などを行う必要がある。特に、中学校や高等学校、特別支援学校における生徒の通学手段は、多岐にわたることから、それぞれの交通手段の特性を考慮した安全管理が求められる。また、通学の安全管理については、交通安全の観点だけでなく、誘拐や傷害などの犯罪被害防止という生活安全の観点や災害発生時の災害安全の観点からも対策が必要である。なお、通学の安全確保には児童生徒等の行動が大きく関わるので、児童生徒等の行動の自己管理が極めて重要となる。したがって、安全管理だけでなく計画的な安全教育が不可欠であり、両者を特に密接に関連付けるべきである。さらに学校、家庭、地域社会がそれぞれの役割を果たし責任をもって児童生徒等の指導に当たることが重要である。例えば、点検等により把握した情報を、安全マップの作成等を通じ、危険箇所・要注意箇所を「見える化」して関係者間で共有し、安全確保策を講じたり、地域の関係機関等との連携を図り、「こども110番」協力家庭・施設等の登下校時の緊急の際の避難場所を児童生徒等に周知したり、登下校時の緊急の際の対処法の指導などについて検討したり、必要な対策を実施することなどが考えられる。

■「学校保健安全法」より抜粋

第27条 学校においては、児童生徒等の安全の確保を図るため、当該学校の施設及び設備の安全点検、児童生徒等に対する通学路を含めた学校生活その他の日常生活における安全に関する指導、職員の研修その他学校における安全に関する事項について計画を策定し、これを実施しなければならない。

第30条 学校においては、児童生徒等の安全の確保を図るため、児童生徒等の保護者との連携を図るとともに、当該学校が所在する地域の実情に応じて、当該地域を管轄する警察署その他の関係機関、地域の安全を確保するための活動を行う団体その他の関係団体、当該地域の住民その他の関係者との連携を図るよう努めるものとする。

通学路における  
安全対策マニュアル

川崎市教育委員会学校教育部健康教育課  
〒210-0004 川崎市川崎区宮本町6番地  
電話044-200-3828  
FAX044-200-2853

**別冊**

# 通学路安全点検 ハンドブック



**川崎市教育委員会**

**令和2年2月**



# 目次

はじめに

1	通学路の点検を行う前に……………	P2
2	通学路の安全点検のポイント……………	P3
3	改善要望を提出する前に……………	P4
4	資料	
	（1）道路標示……………	P7
	（2）カラー舗装……………	P9
	（3）その他標示……………	P10
	（4）標識……………	P11
	（5）安全施設……………	P13
	（6）「ゾーン30」とは……………	P15
5	その他……………	P15

# はじめに

川崎市教育委員会では、平成24年6月に「川崎市通学路安全対策会議」を設置し、通学路の点検の手順などをまとめた「川崎市通学路交通安全プログラム」に基づく緊急合同点検を関係機関とともに実施し、路面標示やガードレール、横断歩道の設置、交通規制の導入など、さまざまな安全対策を講じてまいりました。

登下校時の安全対策の一つとして、学校は保護者や地域住民の皆さまの協力のもと、子どもたちの通学路の安全点検を行っています。実際に通学路を歩いてみて交通環境等を確認することは、子どもたちの安全確保を図る上で大きな効果が期待されます。

一方、

- ◆毎年、点検する人が替わる
- ◆これまでの状況がわからない
- ◆どのように点検したらよいかよくわからない

などの声もあがっております。

今回、通学路を確認するときの各ポイントをまとめ、また、関係資料を掲載したハンドブックを作成しました。

この資料が安全点検の実施の際のご参考になれば幸いです。



## 1 通学路の点検を行う前に

- ・危険と考えられる場所や対策の状況などを事前に確認
- ・子どもたちの危険を回避するためにはどうしたらよいか

という視点で点検してください。

※過去に「通学路安全対策会議」あてに改善要望を提出し、検討の結果、「改善不要」「改善困難」とされている箇所の再要望はできません。理由は、毎年3月頃、学校長宛てに送付する対策状況一覧表に記載していますので、学校に確認してください。

### ①点検場所の地図

あらかじめ通学区域の地図を用意して点検しましょう。

### ②点検項目・点検順路の確認

点検項目や点検順路を決めておくと短い時間で効率的に点検することができます。

### ③通学順路

実際に子どもが歩く順路に沿って、一度に通る人数なども考えて危険と思われる場所を点検しましょう。

### ④点検時間

昼間と朝夕の交通状況が変わることがあります。

※子どもたちの登下校時を想定して点検しましょう。

### ⑤点検の目線

特に身長の高い低学年の子どもは見える範囲が限られることがあります。

少し低い目線でも点検しましょう。

## 2 通学路の安全点検のポイント

- 主要道路や交通量の多い道路、歩行空間の狭い道路、塀や樹木により見通しの悪い道路、駐車場出入口といった事故多発箇所の車・自転車・歩行者の通行状況
- 歩道、路側帯およびグリーンベルト等の歩行空間の有無および通行幅
- 歩道部や交差点巻込み部に対するガードレールや車止め等の安全施設の有無
- 信号機や横断歩道の設置状況、交通規制の状況
- 信号機や横断歩道待機場所の十分な広さの確保
- 通学路上の交通標識、路面標示、電柱巻付標示の設置箇所
- 通学路上にブロック塀、空き家、障害物、木の枝、道路上の危険物、ため池・山林、踏切、土砂災害警戒区域等の危険箇所の有無
- 通学路上の防犯カメラ・防犯灯の設置状況や、「こども110番」協力家庭・施設の場所
- 現在設置されている安全施設の破損や舗装面の穴などの不具合の有無
- 様々な安全施設（例：道路標識・道路標示・カーブミラー等）の設置による、死角や分かりづらさの有無
- 横断歩道付近のバス停や樹木の繁茂等により、歩行者（特に児童）と車両が相互に死角になっていないか
- 通学路の変更などにより不要となった安全施設（例：道路標識・道路標示・電柱幕等）の有無
- 通学路上で工事が行われる場合の危険性や通学路を変更する必要性の有無



### 3 改善要望を提出する前に

通学路安全対策会議に提出する際には次の項目について確認してください。

項目に関する詳細説明は P.5～6 にあります。

※通学路に該当しない箇所についても危険箇所と思われる場合は、学校において作成する安全マップに反映させるなど情報共有を図ってください。

	項目	確認
安全点検時	1 学校で指定している通学路上の改善要望ですか。 (学校が示す青ルート、赤ルートなどの通学路に該当していますか。)	
	2 同じ箇所での <b>再要望</b> ではありませんか。	
	3 公道または市有地ですか。	
	4 <b>登下校時</b> の危険箇所ですか。 ※ <b>下校後（習い事の行き帰り等）</b> については通学路の改善要望として認められません。	
改善要望作成時	5～6 周辺住民の合意が得られる箇所でしょうか。	
	7～8 対策がもたらす影響を検討しましたか。	
	9 要望箇所はわかりやすく記載されていますか。	
	10 現状や改善要望の内容はわかりやすく記載されていますか。	

1 学校で指定した通学路上であること

児童が安全に通学するための対策ですので、通学路でない箇所への対策は行えません。  
大人が通勤や買い物で通行するための通行対策ではありません。

2 同じ箇所への再要望ではないこと

過去に通学路安全対策会議で提案され、改善不要案件、改善困難案件との結果が出ている箇所への再要望はできません。

3 公道または市管理地であること

私有地にある樹木の伐採やゴミステーションの移設等は、通学路の改善要望の対象になりません。

4 登下校時の危険箇所であること

下校後（習い事の行き帰り等）については、通学路の改善要望の対象になりません。

5 その対策に関係する地域の住民全員の同意があること

児童生徒の安全を守るための信号機や横断歩道、ガードレール、カーブミラー等が自宅の玄関や車庫近くに了解もなく設置されたら、景観面又は生活面で困る方もいます。

・グリーンベルト（その区域に関係する住民全員の同意を得ること）

設置を希望する箇所に路側帯（資料3（1）道路標示 P.7参照）が整備されていることが前提となります。車両および歩行者の安全な通行のために十分な道路幅員が必要となります。

・カーブミラー（車対車が前提のため、車両に関係ない対策は実施できません）

原則公道内設置です。見通しの悪い交差点等にカーブミラーの設置を要望する場合も、車両の交通状況や設置スペース、隣接住民の同意が必要など、設置できない場合があります。

※カーブミラーは歩行者の安全を確保するためのものではなく、ドライバーの目線で他の車や自転車を確認するための施設です。

・ガードレール・防護柵等（近隣住民全員の同意を得ること）

市管理地のみ設置が可能です（公開空地等の民地は設置不可）。設置にあたっては、原則、有効幅員2m以上（歩道幅 W=2.5m程度）確保できる箇所で、車両の出入等のない箇所に設置可能となります。なお、既存歩道で有効幅員2m未満の場合は別途相談が必要です（ただし有効幅員1m以下の箇所は設置不可）。

- 6 通行規制に関して、町内会・自治会など地域住民の同意を得られていること  
進入禁止や通行止め等により交通の流れが変わり、今まで渋滞のなかった場所が渋滞したり、生活道路にまで進入して迂回したりする等、車両の通行に影響が生じる恐れがあります。
- 7 対策することによりかえって交通渋滞を生じさせる恐れがないか  
新規に信号機設置を要望する場合、隣接信号機から原則として150m以上離れている必要があります。また、安全に信号待ちをするために十分な待機スペースが必要となります。  
既存の交差点から離れていないと、かえって交通渋滞を生じさせる恐れがあります。
- 8 路面標示等の設置の効果について検討すること  
路面標示をむやみに増やすことで、かえって路面が煩雑としてわかりづらくなる場合があります。すでに標示等が設置されている場合には、新たな設置の効果について検討してください。
- 9 要望箇所はわかりやすく  
各地域で通称となっている公園名（たこ公園等）、◎◎1丁目あたりではなく、所在地（◎◎区◎◎▲丁目◇番）や、交差点名（○○交差点）、橋のどちら側なのか（◆◆橋の東側）等目印を正確に記載してください。
- 10 現状と改善要望をわかりやすく  
ただ単に危ないというだけでなく、曜日や時間帯はいつ頃、どのような状態なのか、また、どのような内容を要望するかを伝えるように記載してください。

## 4 資料

通学路には様々な安全施設があります。



施設の意味や役割を知り、安全点検に役立ててください。

### (1) 道路標示

分類・名称	設置状況等	説明	管轄
外側線 (路側帯)		白線は道路外へ車のはみ出すのを防ぎ、ドライバーを連続的に誘導するものです。また、歩道が整備されていない道路の外側線は、歩行者や自転車等が安全に通行するための区分で、これを路側帯と言います。	区役所道路公園センター
路側帯 駐停車禁止		自動車は路側帯の内側に進入して駐停車してはいけません。	警察署
路側帯 歩行者専用		自動車も軽車両(自転車)も進入して通行してはいけません。	警察署

分類・名称	設置状況等	説明	管轄
停止線		車が停止する位置を示します。 止まれと横断歩道の標示の付属です。	警察署
最高速度		標示してある速度以上で走ってはいけないことを示します。 →関連「ゾーン30」 P.15 参照	警察署
追越しの ための 右側部分 のみ出し 禁止 通行		道路中央の黄線は、追越しのための対向車線へのはみ出し禁止を示します。	警察署
横断歩道		歩行者が道路の反対側に安全に渡るための標示です。	警察署

## (2) カラー舗装

分類・名称	設置状況等	説明	管轄
グリーンベルト		<p>(通学路にのみ設置)</p> <p>歩道の設置が困難な場所で、路側帯を視覚的に明確化することで、通行スペースであることをドライバーに認識させます。</p>	<p>区役所 道路公園センター</p>
カラー交差点		<p>交差点内をカラー化することにより、交差点であることをドライバーに認識させます。</p> <p>また、主要幹線等特に車両速度の高い道路では、交差点前後をカラー化することで、早い段階で交差点であることをドライバーに認識させます。</p> <p>※設置の際は、他の対策(交差点マークの設置、交差点鏡等)を優先します。</p>	<p>区役所 道路公園センター</p>



(3) その他標示

分類・名称	設置状況等	説明	管轄
(規制) 止まれ		<p>安全に通行するために一時停止する必要がある場所に設置します。</p>	警察署
ゾーン 30		<p>ゾーン 30 に設定された住宅地域等の入り口に設置し、ここからゾーン 30 であることをドライバーに知らせます。 →「ゾーン 30」 P.15 参照</p>	警察署・ 区役所 道路公園センター
スクールゾーン		<p>近くに学校があることをドライバーに知らせます。</p>	区役所 危機管理担当
交差点マーク		<p>交差点中央に交差する道路の形を示すことにより、ドライバーに交差点であることを認識させます。</p>	区役所 道路公園センター

(4) 標識

分類・名称	設置状況等	説明	管轄
一時停止		<p>一時停止しなければいけません。</p>	警察署
進入禁止		<p>これより先には進入してはいけません。一方通行の出口や高速道路の出口など、反対側から入ってはいけない場所に設置されています。 自転車も進入してはいけません。</p>	警察署
車両通行止め		<p>車両(自動車、自転車等)は通行してはいけません。</p>	警察署
進入禁止 指定方向外		<p>標識に示した方向以外に進んではいけません。</p>	警察署

分類・名称	設置状況等	説明	管轄
学校・幼稚園・保育園等 スクールゾーン		<p>近くに学校・幼稚園・保育園等があること・スクールゾーンであることをドライバーに知らせます。</p> <p>現在は新設せず、路面標示に切り替えています。</p> <p>P.10 参照</p>	区役所危機管理担当
交差点あり		<p>標識に示す形の交差点があることをドライバーに知らせます。</p>	区役所 道路公園センター
横断歩道		<p>横断歩道があることをドライバーに知らせます。</p>	警察署

(5) 安全施設

分類・名称	設置状況等	説明	管轄
信号機		<p>交通環境を調査した上で、必要と認められた場所に設置します。信号機の設置は、渋滞や騒音等の問題もあり、近隣の方との調整が必要となります。</p>	警察署
カーブミラー		<p>見通しの悪い場所に設置し、ドライバーが他の車や自転車等を確認することを目的としています。</p> <p>ドライバーの目線で他の車を確認するための施設なので、歩行者の安全を確保するものではありません。</p>	区役所 道路公園センター
横断防止柵		<p>歩行者が横断すると危険な箇所に設けます。</p> <p>車の出入り口付近等、通行に支障がある場所には設置できません。</p>	区役所 道路公園センター
ガードレール		<p>車が対向車線や歩道等にはみ出すのを防ぎます。</p> <p>設置には、車と歩行者がすれ違える道路幅が必要です。</p>	区役所 道路公園センター

分類・名称	設置状況等	説明	管轄
ボラード (車止め)		車が歩道に進入するのを防ぎます。	区役所 道路公園センター
車線分離標 (ポストコーン)		車線を明確化するために設置します。 また、歩車道を分離するためやUターン抑制のためにも設置します。	区役所 道路公園センター
電柱幕	 	幼稚園、保育園及び小学校の周辺並びに交通事故多発地点など危険箇所の電柱に設置して、運転者に注意喚起を促します。	区役所危機管理担当



## (6) 「ゾーン30」とは

住宅地域等をゾーンとして区域設定し、その区域の抜け道利用や自動車の走行速度を抑制することで、歩行者等の安全を確保するものです。

「ゾーン30」として設定された地域の入口では、その区域の制限速度が時速30キロメートルであることを示す標識や路面標示を設置して、「ゾーン30」に設定された区域の入口であることを明確にします。

神奈川県警では、令和元年12月末現在で市内8警察署管内47か所に整備を実施しました。

今後も、通過交通の抑制や自動車の走行速度の抑制の要望がある場所を中心に、「ゾーン30」の整備を進めていきます。

路面標示



標識



## 5 その他

本ハンドブックは、作成後も社会状況の変化等により必要に応じて適宜見直しを行います。



## 2-2. 推進体制及び通学路交通安全プログラムに関する実態調査

### (1) 通学手段におけるスクールバス等の活用実態アンケート結果

#### 1) アンケート調査概要

全国の市区町村へ推進体制及び通学路交通安全プログラムに関してアンケート調査を実施した。アンケートでは、市区町村ごとのスクールバスの活用状況と、活用の動機、活用形態について質問している。

- 調査概要：  
全国の市区町村におけるスクールバスの活用状況等の調査を目的とする。
- 調査対象：  
全国の市区町村（1741 自治体）
- 調査期間：  
2022 年 8 月～9 月
- 調査方法：  
全国の市区町村の教育委員会への Web アンケート調査
- 回収率：  
有効回答数 1599 （市区町村以外に学校組合、事務組合等からの回答が含まれる）
- 調査内容：  
スクールバスの活用状況、スクールバスの活用の動機、スクールバスの活用形態など。

#### 2) 通学手段におけるスクールバス等の活用実態アンケート結果

アンケート調査結果を政令指定都市、中核市、区（東京 23 区）、中都市（人口 10 万人以上の市）、小都市（人口 10 万人未満の市）、人口 1 万人以上の町村、人口 1 万人未満の町村、その他（学校組合など）の自治体の規模で区分して、クロス集計を行った。

#### ①回答数

	政令 指定 都市	中核 市	区	中都 市	小都 市	人口 1 万人 以上 の町 村	人口 1 万人 未満 の町 村	その 他 （学 校組 合な ど）	総計
回答数	18	58	23	170	497	354	470	9	1599
回答比率	1.1%	3.6%	1.4%	10.6%	31.1%	22.1%	29.4%	0.6%	100%



②貴教育委員会管内の小学校又は中学校（義務教育学校、中等教育学校前期課程を含む。以下同じ）で、児童生徒の通学のためにスクールバス等（乗合バス・コミュニティバス・福祉バス、乗合タクシー等を含む。ボートは除く。以下同じ）を活用している学校があるか教えてください。

スクールバスの活用が「①ある」と回答した自治体は全体の72.3%であった。自治体の規模別に見てみると、「政令指定都市」、「中核市」、「小都市」、「人口1万人未満の町村」では活用している割合が70%以上であった。一方で、「区」（東京23区）は活用の割合が21.7%と自治体規模別では最も低い結果となった。

			①ある	②ない
全体	TOTAL	1599	1156	443
	割合(%)	100%	72.3%	27.7%
政令指定都市	TOTAL	18	14	4
	割合(%)	100%	77.8%	22.2%
中核市	TOTAL	58	41	17
	割合(%)	100%	70.7%	29.3%
区	TOTAL	23	5	18
	割合(%)	100%	21.7%	78.3%
中都市	TOTAL	170	96	74
	割合(%)	100%	56.5%	43.5%
小都市	TOTAL	497	386	111
	割合(%)	100%	77.7%	22.3%
人口1万人以上の町村	TOTAL	354	232	122
	割合(%)	100%	65.5%	34.5%
人口1万人未満の町村	TOTAL	470	378	92
	割合(%)	100%	80.4%	19.6%
その他（学校組合など）	TOTAL	9	4	5
	割合(%)	100%	44.4%	55.6%

③貴教育委員会管内の小学校又は中学校で活用しているスクールバス等で以下の選択肢で一台でも当てはまるものがあれば全て選択してください。

【活用の動機】遠距離通学対策

「①僻地で遠距離通学となるため活用している」と回答した割合はスクールバスを活用している全自治体のうち 57.9%であった。「②学校統廃合により遠距離通学となったため活用している」の回答は 71.2%、「③学校選択制に伴う遠距離通学のために活用している」の回答は 4.4%となっている。

自治体規模別に見てみると、「①僻地で遠距離通学となるため活用している」の回答割合が最も多かったのは「人口1万人未満の町村」で 65.9%、「区」以外の規模の自治体でも 50%を超える結果となっている。回答数で見ると、「人口1万人未満の町村」で 249 の自治体が活用している。

「②学校統廃合により遠距離通学となったため活用している」の回答は「小都市」が最も多く 80.3%で、回答数が最も多く 310 の自治体が活用している結果となった。「③学校選択制に伴う遠距離通学のために活用している」の回答割合は「区」が最も多く 20%で、回答数では「小都市」の 24 自治体が最も多くなっている。

			①僻地で遠距離通学となるため活用している	②学校統廃合により遠距離通学となったため活用している	③学校選択制に伴う遠距離通学のために活用している
全体	TOTAL	1156	669	823	51
	割合(%)	100%	57.9%	71.2%	4.4%
政令指定都市	TOTAL	14	8	10	0
	割合(%)	100%	57.1%	71.4%	0.0%
中核市	TOTAL	41	24	29	2
	割合(%)	100%	58.5%	70.7%	4.9%
区	TOTAL	5	0	0	1
	割合(%)	100%	0.0%	0.0%	20.0%
中都市	TOTAL	96	52	63	9
	割合(%)	100%	54.2%	65.6%	9.4%
小都市	TOTAL	386	206	310	24
	割合(%)	100%	53.4%	80.3%	6.2%
人口1万人以上の町村	TOTAL	232	128	162	5
	割合(%)	100%	55.2%	69.8%	2.2%
人口1万人未満の町村	TOTAL	378	249	246	10
	割合(%)	100%	65.9%	65.1%	2.6%
その他(学校組合など)	TOTAL	4	2	3	0
	割合(%)	100%	50.0%	75.0%	0.0%

【活用の動機】安全目的の活用

スクールバスの安全目的の活用のうち、「④山道等における鳥獣害対策のために活用している」の回答割合は全自治体の6.6%であった。「⑤道路環境が未整備や交通量の多い地区を避けるために活用している」の回答は8.0%、「⑥治安・防犯上課題がある地区を避けるために活用している」は3.6%となっている。

自治体規模別で見ると、「④山道等における鳥獣害対策のために活用している」の割合が最も多かったのは、「その他（学校組合など）」で、25.0%であった。回答数で見ると、「人口1万人未満の町村」が41自治体と最も多い。「⑤道路環境が未整備や交通量の多い地区を避けるために活用している」の回答割合が最も多かったのは、「その他（学校組合など）」で、25.0%。回答数で見ると、「小都市」と「人口1万人未満の町村」でそれぞれ30自治体が活用している結果となった。「⑥治安・防犯上課題がある地区を避けるために活用している」の回答割合が最も多かったのは、「政令指定都市」で7.1%。回答数が最も多かったのは「人口1万人未満の町村」で16自治体であった。

			④山道等における 鳥獣害対策のため に活用している	⑤道路環境が未整備 や交通量の多い 地区を避けるため に活用している	⑥治安・防犯上課 題がある地区を避 けるために活用し ている
全体	TOTAL	1156	76	93	42
	割合(%)	100%	6.6%	8.0%	3.6%
政令指定都市	TOTAL	14	0	1	1
	割合(%)	100%	0.0%	7.1%	7.1%
中核市	TOTAL	41	1	1	2
	割合(%)	100%	2.4%	2.4%	4.9%
区	TOTAL	5	0	0	0
	割合(%)	100%	0.0%	0.0%	0.0%
中都市	TOTAL	96	2	9	3
	割合(%)	100%	2.1%	9.4%	3.1%
小都市	TOTAL	386	20	30	9
	割合(%)	100%	5.2%	7.8%	2.3%
人口1万人以上の町村	TOTAL	232	11	21	11
	割合(%)	100%	4.7%	9.1%	4.7%
人口1万人未満の町村	TOTAL	378	41	30	16
	割合(%)	100%	10.8%	7.9%	4.2%
その他（学校組合など）	TOTAL	4	1	1	0
	割合(%)	100%	25.0%	25.0%	0.0%

【活用の動機】特定の児童生徒のために活用・期間限定の活用・その他

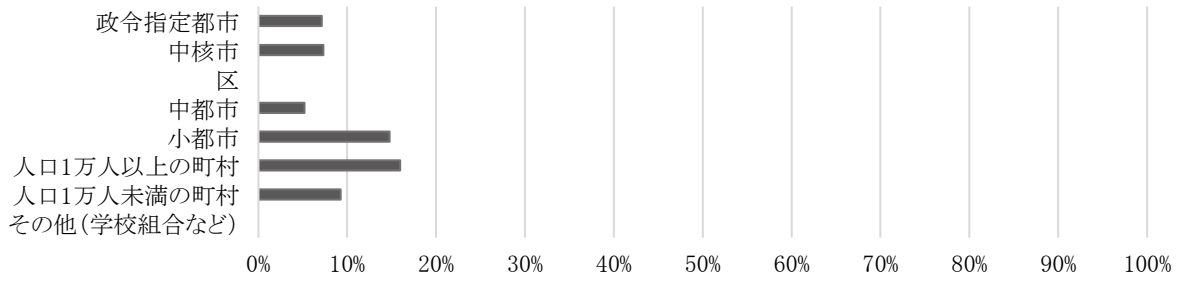
全自治体のうち「⑦障害等の特別な支援が必要な児童生徒のために活用している」と回答したのは5.2%であった。「⑧冬季の降雪対策として期間限定で活用している」の割合は11.9%、「⑨夏季の熱中症等の対策として期間限定で活用している」の回答割合は0.8%であった。

自治体規模別に見てみると、「⑦障害等の特別な支援が必要な児童生徒のために活用している」の回答割合が最も多かったのは、「区」で80.0%、回答数では「小都市」が最も多く、20自治体であった。「⑧冬季の降雪対策として期間限定で活用している」の回答割合が最も多かったのは「人口1万人以上の町村」で、回答数では「小都市」の57自治体であった。「⑨夏季の熱中症等の対策として期間限定で活用している」の回答割合が最も多かったのは「小都市」で1.0%、回答数が最も多かったのも同じく「小都市」で4自治体であった。

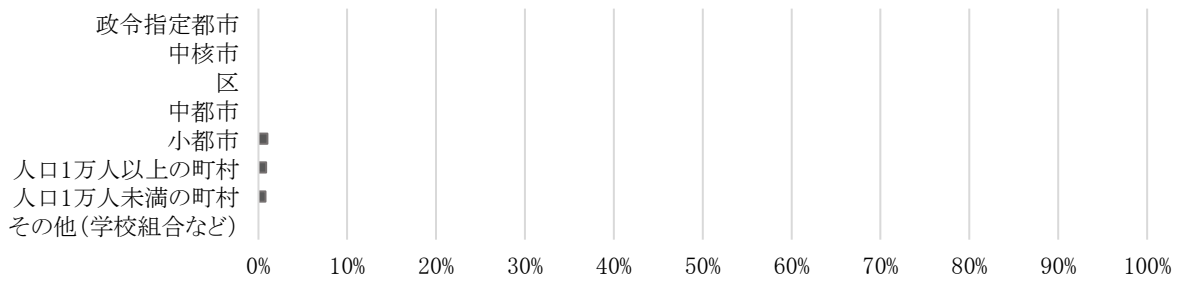
「⑩その他、上記以外の理由でスクールバス等を活用している場合」では、大別して「遠距離通学など」「安全対策など」「登下校以外の活用など」と「その他」に分類できる。僻地ではない遠距離通学で使われている事例や危険箇所回避、登下校時に一人になることを防ぐ安全対策の目的でもスクールバスは活用されている。休暇や授業の移動時など、登下校以外のシーンでスクールバスが活用されているケースもあった。

			⑦障害等の特別な支援が必要な児童生徒のために活用している	⑧冬季の降雪対策として期間限定で活用している	⑨夏季の熱中症等の対策として期間限定で活用している	⑩その他、上記以外の理由でスクールバス等を活用している場合
全体	TOTAL	1156	60	138	9	58
	割合(%)	100%	5.2%	11.9%	0.8%	5.0%
政令指定都市	TOTAL	14	2	1	0	1
	割合(%)	100%	14.3%	7.1%	0.0%	7.1%
中核市	TOTAL	41	4	3	0	2
	割合(%)	100%	9.8%	7.3%	0.0%	4.9%
区	TOTAL	5	4	0	0	1
	割合(%)	100%	80.0%	0.0%	0.0%	20.0%
中都市	TOTAL	96	13	5	0	9
	割合(%)	100%	13.5%	5.2%	0.0%	9.4%
小都市	TOTAL	386	20	57	4	22
	割合(%)	100%	5.2%	14.8%	1.0%	5.7%
人口1万人以上の町村	TOTAL	232	6	37	2	7
	割合(%)	100%	2.6%	15.9%	0.9%	3.0%
人口1万人未満の町村	TOTAL	378	11	35	3	15
	割合(%)	100%	2.9%	9.3%	0.8%	4.0%
その他(学校組合など)	TOTAL	4	0	0	0	1
	割合(%)	100%	0.0%	0.0%	0.0%	25.0%

⑧ 冬季の降雪対策として期間限定で活用している



⑨ 夏季の熱中症等の対策として期間限定で活用している



その他として、「遠距離通学」が23件、「安全対策」が7件、「登下校以外の活用」が4件あった。

遠距離通学など	その他
<ul style="list-style-type: none"> <li>•へき地ではないが、遠距離を考慮して活用している</li> <li>•一定距離以上の遠距離通学のために活用</li> <li>•遠距離通学となるため</li> <li>•遠距離通学になったため</li> <li>•遠距離通学になる児童生徒のため</li> <li>•遠距離通学のため</li> <li>•学区が広い</li> <li>•学校統合に起因する学区外就学に伴う遠距離通学のために活用している。</li> <li>•休校している学校の区域に居住している児童生徒が他の学校に通学するために活用している。</li> <li>•区域外通学の児童のため</li> <li>•国が定める僻地には該当しないが、遠距離通学となるため活用している</li> <li>•施行令に示された条件を超える距離を通学している</li> <li>•小規模特認校制度に伴う遠距離通学のため活用</li> <li>•通学区が広域であるため。</li> <li>•通学区域は広いが、通学に利用できる公共交通機関がないため、スクールバスを運行している。</li> <li>•通学時間が1時間以上になる地区の利用</li> <li>•非僻地でも遠距離通学となる地域については活用している。</li> <li>•飛び地で遠距離通学となるため活用している</li> <li>•僻地から僻地でない場所にある学校に遠距離通学するために活用している。</li> <li>•僻地ではないが、校区が広く、遠い地区があるため</li> <li>•僻地ではないが遠距離通学となるため活用している</li> <li>•僻地ではないが遠距離通学となるため路線バスを使用</li> <li>•僻地ではないが遠距離通学対策として。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•1年生の希望者</li> <li>•コミュニティバスの廃止による代替措置</li> <li>•コロナによる増便</li> <li>•一部事務組合のため</li> <li>•原子力災害</li> <li>•原子力発電所の事故により、避難先で学校運営を行っているためスクールバスを活用している</li> <li>•現在、東日本大震災及び原発事故により避難先で学校を運営しており児童生徒の住居が広域にわたるため。</li> <li>•校舎建て替えによる仮校舎への通学のため。</li> <li>•市町村合併時の合意要件</li> <li>•新型コロナウイルス感染症対策による</li> <li>•全児童生徒が年間を通してバス通学となっている</li> <li>•大雨による?の損壊</li> <li>•低学年のみの下校時に活用している</li> <li>•定期的な町営バスの運行がない</li> <li>•登校時に児童が乗車していたバス路線において、混雑時に児童が乗り切れない状況が生じたため。</li> <li>•冬季道路凍結時や日没後等柔軟に活用している</li> <li>•統廃合により、特定地区の小学1、2年生は年間を通じて利用可。</li> <li>•特認校への登下校</li> <li>•不登校特例校での送迎</li> <li>•分校廃止により通学する学校が変更となったため、低学年を対象にスクールバスを運行している。</li> <li>•民間路線バスの廃止</li> <li>•路線バスが利用出来ない地域をスクールバスで補っている</li> <li>•路線バスの廃線及びバス時間の都合により</li> </ul>
安全対策など	
<ul style="list-style-type: none"> <li>•バスの運行路線上で1人での登下校となる場合</li> <li>•安全上、橋を児童のみで渡ることを避けるために活用している</li> <li>•遠距離の児童が冬季日の出前から登校を開始するのは危険なため、安全対策として期間限定で活用している。</li> <li>•遠保からの通学する園児・低学年児童のための安全確保</li> <li>•豪雨災害による通学経路の変更のため</li> </ul>	

<ul style="list-style-type: none"> <li>•児童生徒数が少なく、ひとり登校となってしまう児童生徒が多く保護者からの要望により小中学校が近隣でない全児童生徒がスクールバスを利用。</li> <li>•鳥獣害対策（冬季）</li> </ul>	
<p>登下校以外の活用など</p>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>•夏季休業中の部活動等における登下校で活用</li> <li>•校外学習、部活動、水泳学習、検診等</li> <li>•水泳授業を自校から水俣市総合体育館屋内プール施設へ変更したため、児童の送迎用として活用している。</li> <li>•通学時間以外の校外活動の送迎、休日の部活動の大会の送迎</li> </ul>	

※複数の項目に当てはまる回答はいずれか一方に記載するようにしている。

## 【活用形態】

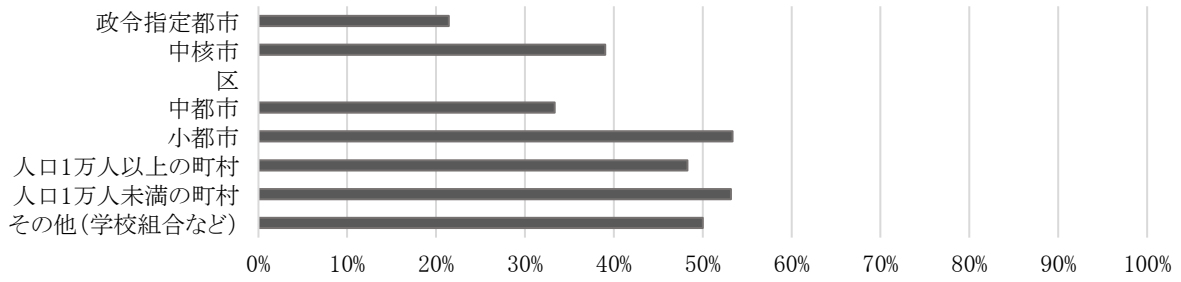
スクールバスの活用形態では、「⑪自治体でバス等の専用車を所有して専用スクールバスとして運行している」の回答割合は全自治体で 49.5%となっている。「⑫自治体ではバス等の専用車を所有せず、スクールバス等の運行を事業者に委託している」の回答割合は 37.3%、「⑬専用スクールバスとコミュニティバス等を兼用で運行している」の割合は 20.8%であった。

自治体規模別では、「⑪自治体でバス等の専用車を所有して専用スクールバスとして運行している」の割合が最も多かったのは「小都市」で 53.4%、回答数が最も多かったのも「小都市」で 206 自治体であった。「⑫自治体ではバス等の専用車を所有せず、スクールバス等の運行を事業者に委託している」の回答割合は「その他（学校組合など）」が最も多く 75.0%、回答数では「小都市」で 166 自治体であった。「⑬専用スクールバスとコミュニティバス等を兼用で運行している」の回答割合では、「中核市」の 26.8%が最も高く、回答数では「人口 1 万人未満の町村」が最も多く、93 自治体となっている。

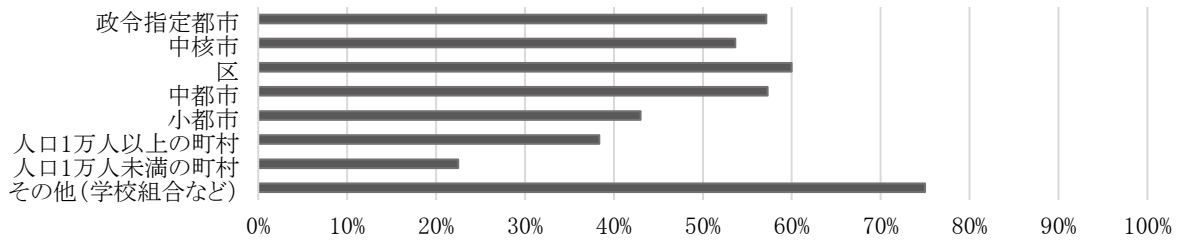
			⑪自治体でバス等の専用車を所有して専用スクールバスとして運行している	⑫自治体ではバス等の専用車を所有せず、スクールバス等の運行を事業者に委託している	⑬専用スクールバスとコミュニティバス等を兼用で運行している
全体	TOTAL	1156	572	431	240
	割合 (%)	100%	49.5%	37.3%	20.8%
政令指定都市	TOTAL	14	3	8	3
	割合 (%)	100%	21.4%	57.1%	21.4%
中核市	TOTAL	41	16	22	11
	割合 (%)	100%	39.0%	53.7%	26.8%
区	TOTAL	5	0	3	0
	割合 (%)	100%	0.0%	60.0%	0.0%
中都市	TOTAL	96	32	55	12
	割合 (%)	100%	33.3%	57.3%	12.5%
小都市	TOTAL	386	206	166	78
	割合 (%)	100%	53.4%	43.0%	20.2%
人口 1 万人以上の町村	TOTAL	232	112	89	43
	割合 (%)	100%	48.3%	38.4%	18.5%
人口 1 万人未満の町村	TOTAL	378	201	85	93
	割合 (%)	100%	53.2%	22.5%	24.6%
その他（学校組合など）	TOTAL	4	2	3	0
	割合 (%)	100%	50.0%	75.0%	0.0%



⑪自治体でバス等の専用車を所有して専用スクールバスとして運行している



⑫自治体ではバス等の専用車を所有せず、  
スクールバス等の運行を事業者に委託している



(2) 通学手段におけるスクールバス等の活用実態ヒアリング結果

熊本県 玉東町

1) 基本情報

教育委員会名	玉東町教育委員会	市町村人口	5,237人 令和5年2月28日現在
市町村学校数	小学校 2校 中学校 1校	スクールバス 運用学校数	1校
スクールバス 運用主体	運転手に個人委託	スクールバス 利用者数	約40人

2) ヒアリング選定理由（アンケート結果回答より）

- ①山道等における鳥獣害対策のために活用している
- ②冬季の降雪対策として期間限定で活用している
- ③夏季の熱中症等の対策として期間限定で活用している
- ④町の無料循環バスの業務終了後に専用スクールバスとして運行している

3) スクールバスの運用状況

スクールバスは、町の無料循環バスを利用し、期間は夏（今年度は6月13日～9月30日）と冬（今年度は12月1日～2月28日）の下校時のみ運行している。バスは町で所有しており、運行会社に委託しておらず、循環バスを運転している運転手個人と町が運転管理業務委託契約を結んでいる。

通学のためにスクールバスを利用することができる児童は、以下に規定されている。（参考資料スクールバス運行管理規程参照）

- (1) 通学距離が、片道3Km以上の児童
- (2) 学校長が特に必要と判断し、教育長が認め許可した児童

現状では、イノシシが出没する地域の児童生徒達が対象のため、1校のみがスクールバスを利用している。しかし、最近はイノシシが山を下りてきているため、乗車基準の理由がつかなくなっている。

スクールバスの運行当初は登下校だったが、行きは保護者が設定された時間ではバス停まで送ることができない等の問題があり、下校時のみとなった。

#### 4) 強化している取り組み

教員が毎日乗車確認をし、乗車する児童生徒の名簿を作成し、運転手に渡している。教員が乗車する児童生徒をバスまで連れて行き、人数を運転手と確認する。

降りる時に運転手が何人降りたか確認するようにお願いはしていないため、令和5年1月からスクールバスに教育委員会職員が同乗している。同乗することにより、乗車・降車の際に点呼を行うことになった。それに伴い、スクールバス利用者名簿に点呼を確認する欄を設けたものを作成し、使用している。(参考資料バス利用者名簿参照)

#### 5) 課題

スクールバスの乗車は期間限定で、下校時のみのため、登校時は歩いている。

下校時間だけ、循環バスをスクールバスとして利用しているため、学校の行事で下校時間が早まった時に、循環バスの時刻表に被らなければスクールバスとして利用できるが、被った場合は徒歩で下校となる。

その日に、スクールバスに乗るか乗らないかは、保護者が下校確認カードでお知らせをすることになっているが、教員への直前の電話1本で済ますことができるので毎日の乗車確認が大変である。スクールバスに乗ることを強制させられないし、保護者の中には、体力作りのために歩かせたいと、スクールバス乗車基準を満たしているが、利用していない児童生徒もいる。

6) 参考

20人乗りのバスで、1台で2つのルートを走行している。



玉東町の循環バス兼スクールバス

## 7) 関係資料

## スクールバス利用許可申請書

保護者	住 所	玉東町	自宅 ( ) 携帯 ( )
	氏 名	(保護者) 印	
児 童	(フリガナ) 氏 名	(児童)	
	学校名	玉東町立山北小学校	年 組
利用する バス停 (記号に○)	第1ルート ① 畑水くみ場 ② 五つ角 ① 清田酒店前 ④ カラオケ村前	第2ルート ① 中尾 ② ハノ久保 ② 本村公民館 ① 辻入口四差路	
学童利用 (該当に○)	無 ・ 有 ( 月 火 水 木 金 ) ※学童利用日は、スクールバスの利用はできません。		
備 考	※夏期のみ利用、冬期のみ利用等ありましたらその旨ご記入ください。		
年 月 日 申請			
玉東町教育長 様			

スクールバス利用者名簿											
令和5年 月 日 ( )			教育委員会同乗者氏名								
第1ルート【原倉・西安寺方面】								教育委員会確認欄			
番号	降車場所	行政区名	学年	氏名	バス利用	備考	乗車確認	降車確認			
1	A 畑水くみ場	原倉西					チ数同 エが乗 ツ一者 ク致は 欄す① に記す ること を記入 ） を確 認し た （下 記乗 車 人				
2											
3											
4											
5											
6											
7								月木金 学童利用			
8											
9											
10	B 五っ角	原倉東					チェック	<input type="checkbox"/>	①第1ルート利用人数		
11											
12						金 学童利用					
13											
14	C 清田酒店前	原倉東					チェック	<input type="checkbox"/>	①第1ルート利用人数		
15											
16											
17											
18	D カラオケ村	西安寺					チェック	<input type="checkbox"/>	①第1ルート利用人数		
19											
20											
21											
22						金 利用無し					
23											
第2ルート【二俣方面】								乗車確認	降車確認		
1	E 中尾	二俣西									
2											
3											
4											
5							学童利用				
6											
7	F 八ノ久保	二俣西				金 迎えが多い					
8						学童利用					
9	G 本村公民館	二俣東									
10						学童利用					
11						学童利用					
12											
13	H 辻入り口四差路	二俣東				月木金 利用無し					
14											
15											
16											
17							金 迎えが多い				
第2ルート利用人数											
※備考欄は、学童等の状況により変更になる場合があります。 健康観察・下校確認カードの確認をお願いします。											
運転手は、バスを離れる前に、車内に子どもがのこっていないことを椅子の下まで見落としがないか見て、確認した。							チェック	運転手サイン			
							<input type="checkbox"/>				

1) 基本情報

教育委員会名	坂井市教育委員会	市町村人口	87,153人
市町村学校数	小学校 19校 中学校 5校	スクールバス 運用学校数	小学校 16校 中学校 5校
スクールバス 運用主体	全て民間の運行会社	スクールバス 利用者数	約2,500人

2) ヒアリング選定理由（アンケート結果回答より）

- ①僻地で遠距離通学となるため活用している
- ②学校統廃合により遠距離通学となったため活用している
- ③道路環境が未整備や交通量の多い地区を避けるために活用している
- ④冬季の降雪対策として期間限定で活用している
- ⑤自治体ではバス等の専用車を所有せず、スクールバス等の運行を事業者に委託している

3) スクールバスの運用状況

行政区から学校までの距離に基づいて基準を設け、スクールバスを運行している。国の運行基準よりも緩やかな基準で幅広く運行している。

また、市内5中学校のうち、1校区については、PTAが主体となってスクールバスを運行し、市教育委員会から距離基準を満たしている生徒の家庭に一定の補助をしている。

スクールバス利用料金は、ひと月当たり、小学生は1,600円、中学生は2,400円である。兄弟姉妹でスクールバスを利用している場合は、弟妹は無料で利用できる。

#### 4) 強化している取り組み

##### <乗降者確認>

乗車時に、必ず乗車証を運転手に見せることになっている。

時間になると出発することになっているが、学校によっては欠席する児童の保護者が、近くの家の児童に欠席カードを渡し、それを運転手に渡してもらっている場合もある。

最後に運転手が降車確認を行っている。

##### <見守り>

保護者が任意で朝の見守りをしてきている。地区で当番を決めている場合もあるようである。

##### <感染症対策>

バスの換気や、バスの中で話さないように指導している。緊急事態宣言中に増便をし、乗車率は50%程度だった。

##### <体力向上>

地区によっては、スクールバスの乗車基準を満たしているが、体力向上のためにスクールバスに乗らない地区もある。遠い場所でも朝は必ず歩いて登校し、帰りのみスクールバスを利用する地区もある。

#### 5) 課題

距離基準の緩和や利用料金の軽減を求める声の一部にある。公平性の確保が課題である。

また、大雪時の運行確保や大幅な遅延の防止も課題である。大雪時は特に幹線道路の除雪が優先され、バス路線の一部の除雪が間に合わない場合もある。除雪所管部局と連携するとともに、乗降車場所の変更を行うなど臨機応変に対応している。将来的には、大雪時なども、タブレットを活用した授業を実施することなども視野に検討していきたい。



6) 参考

コミュニティバスや路線バスのバス停を乗降場所に設定している。それ以外では、コミュニティセンター（公民館）の前をバス停に設定していることがある。



坂井市のスクールバス

7) ネット情報より坂井市立三国中学校 (mikuni-j.ed.jp)

福井県坂井市三国町 坂井市立三国中学校では、ホームページのおたよりに「令和3年4月からのスクールバスについて」「登下校の送迎について」を載せた。

**三国病院での送迎について**

◎三国病院利用者の迷惑にならないようにしましょう。

病院玄関付近  
病院駐車場入り口  
時間外入り口  
病児療育施設駐車場

車を停めない  
待ち合わせしない

◎三国体育館駐車場で車を待つようにしましょう。

◎家の人に駐車禁止場所を伝えましょう。

The map shows the location of Mikuni Hospital and surrounding areas. Callouts indicate: '時間外入り口 この周辺には車を停めない' (After-hours entrance, do not park in this area), '病児療育施設 駐車禁止' (Children's therapy facility, no parking), and '病院入り口 この周辺で車を待たない 飛び出し危険!' (Hospital entrance, do not wait with cars in this area, dangerous to fly out!).

## 8) 関係資料

### 坂井市スクールバス運行管理要綱

平成 28 年 12 月 19 日  
教育委員会告示第 25 号

#### (趣旨)

第 1 条 この告示は、坂井市立小学校及び中学校に通学の用に供するためのスクールバス(以下「スクールバス」という。)の運行管理について必要な事項を定めるものとする。

#### (利用者)

第 2 条 スクールバスを利用する児童及び生徒(以下「利用者」という。)は、次の各号に掲げるとおりとする。

(1) スクールバスが定期的に運行されている別表第 1 に掲げる校区の学校(以下「スクールバス運行学校」という。)に通学する者であって、別表第 1 に掲げる対象地区に在住する利用者

(2) 前号に掲げる者のほか坂井市教育委員会(以下「教育委員会」という。)が特に必要と認めたもの

#### (運行経路及び運行時刻)

第 3 条 スクールバス運行学校の学校長(以下「学校長」という。)は、登校日において登下校の際に運行するスクールバスの運行経路及び運行時刻を別に定め、教育委員会へ報告するものとする。

#### (利用申込)

第 4 条 利用者は、スクールバス利用申込書(様式第 1 号)を教育委員会に提出するものとする。

#### (乗車証)

第 5 条 教育委員会は申込内容を審査し、利用者に対して乗車証(様式第 2 号)を交付する。

2 利用者がスクールバスを利用するときは、乗車証を携帯しなければならない。

#### (利用料)

第 6 条 スクールバスの利用料は、別表第 2 のとおりとする。

#### (運行管理者)

第 7 条 スクールバスの運行管理者は、学校長とする。

2 運行管理者は、教育委員会及び運転者と緊密に連絡を取り、円滑なスクールバスの運行に努めるものとする。

3 利用者への乗車等に関する指導は、運行管理者が行うものとする。

#### (利用者の心得)

第 8 条 利用者は、運転者が車内の秩序維持及び安全運転のために行う業務上の指示に従わなければならない。

#### (運転者の責務)

第 9 条 スクールバスの運行に伴い、運転者は次の事項を遵守するとともに、その責務を果たさなければならない。

(1) スクールバスの運行業務を道路運送法(昭和 26 年法律第 183 号)及び道路交通法(昭和 35 年法律第 105 号)を遵守し、交通安全に万全を期するとともに、利用者の安全に留意すること。

(2) 運行路線内の状況及び停留所の状況について常に把握し、安全運行できるよう努めること。

(3) 運行月報を翌月 10 日までに教育委員会に提出すること。

(事故報告)

第 10 条 運転者は、事故が発生したときは、負傷者等について速やかに応急手当を行い、直ちにその旨を警察署及び消防署等へ通報後、教育委員会及び関係する学校長に通報する。

2 運転者は遅滞なくスクールバス運行事故報告書(様式第 3 号)を教育委員会に提出しなければならない。

3 教育委員会は、第 1 項の通報を受けたときは、遅滞なく事実を調査しなければならない。

(業務の委託)

第 11 条 教育委員会は、スクールバスの運行に関する業務を委託することができる。

2 前項に規定する業務の委託における秘密の保持、スクールバスの点検整備その他運行の管理に関し必要な事項は、委託契約において定める。

(その他)

第 12 条 この告示に定めるもののほか、必要な事項は、別に定める。

附則

この告示は、公布の日から施行し、平成 28 年 4 月 1 日から適用する。

附則(平成 29 年 3 月 22 日教委告示第 6 号)

この告示は、平成 29 年 4 月 1 日から施行する。

1) 基本情報

教育委員会名	珠洲市教育委員会	市町村人口	12,859人 令和5年2月28日現在
市町村学校数	小学校 9校 中学校 4校 義務教育学校 2項	スクールバス 運用学校数	4校
スクールバス 運用主体	一般社団法人すずバス	スクールバス 利用者数	約60人

2) ヒアリング選定理由（アンケート結果回答より）

- ①僻地で遠距離通学となるため活用している
- ②学校統廃合により遠距離通学となったため活用している
- ③専用スクールバスとコミュニティバス等を兼用で運行している

3) スクールバスの運用状況

今年度からスクールバスを、路線バス及び珠洲市のコミュニティバスと統合して、利用するようになった。スクールバスは4路線あり、平成30年からそのうちの1路線のみ有料の路線バスをスクールバスとして利用していた。スクールバスと路線バスが同じルートを走行していたため、順次統合が必要と考え、市内路線バスの再編成（路線バスの無償化）により全てのスクールバスをコミュニティバスと統合することとなった。コミュニティバスと統合してからの利用者の増減は、これまでスクールバス時代は対象外の地域の児童生徒も利用可能となった（対象地域の存在がなくなった、あくまでコミュニティバスなので自由に乗れる）ことで、利用者は多少増えている。

市営コミュニティバス導入の経緯

- ・路線バス事業者の撤退の意向
- ・市内全てが赤字路線
- ・路線バス事業者のドライバー確保に苦慮
- ・路線バス事業者が撤退意向、また、自治体の公共交通機関に対する負担が年々右肩上がりに増加

市営コミュニティバス無償の理由

- ・有償ボランティアドライバーの協力による運行費用の抑制

- ・運転免許の要件が緩和（道路運送法の対象外）されドライバーの確保が容易となる
- ・市の判断により柔軟なルート設定が可能（道路運送法の対象外）
- ・利用者の負担減による外出機会の創出

#### 4) 強化している取り組み

路線バスとスクールバスが同じルートだったので、一つにすることで運行の効率化が図られている。

#### 5) 課題

コミュニティバスのため、運行コース・時間は決められている。コミュニティバスの乗車基準はなく、誰でも利用することができる。

学校はコミュニティバス利用者を把握しているかもしれないが、希望者のアンケートは取っていない。乗降確認はしていない。

学校とバス運転手が、情報共有をすることはない。

スクールバスの時は、独自のバス停も設定していたため、路線バスのバス停のみとなり、以前よりも遠くなった児童生徒がいる。

#### 6) 参考

- ・コミュニティバスのため、決められたバス停のみである。
- ・家からバス停が遠くて困っているという話を聞いたことはない。
- ・地域住民からバス停の場所が、見通しが悪い等の意見が来たことがあり、通学路安全の点検箇所として点検を実施しバス停を移設した。




珠洲市のコミュニティバス兼スクールバス

7) ネット情報より 地域に必要な生活交通を支えるために～奥能登・珠洲市の挑戦～ | 地域公共交通のトリセツ(取組説明書) (odekake.co.jp)

**再編の概要**

令和4年3月28日から市営無料バスの運行（公共交通の無償化）を開始。  
これまで「北鉄奥能登バス」が運行していた路線バスが廃止となり、珠洲市の「市営バス」が運行する。  
※特急バスと転換バス（宇出津珠洲線・穴水珠洲線を除く）



○運行開始日 令和4年3月28日（月）から  
○利 用 料 無料  
○運 行 日 月曜日～金曜日（土・日・年末年始は運休）

## 8) 関係資料

### 珠洲市スクールバス運行管理規則

平成7年3月17日  
教育委員会規則第6号

#### (目的)

第1条 この規則は、学校統合による遠距離通学児童生徒のため、市が運行するスクールバスの運行管理について必要な事項を定めることを目的とする。

#### (運行管理者)

第2条 スクールバスの運行管理者は、教育委員会教育長(以下「教育長」という。)とする。

2 教育長は、適切かつ合理的なスクールバスの運行により児童生徒の通学のための利便と安全確保に努めなければならない。

#### (諸規程の制定)

第3条 教育長は、この規則に準拠し、スクールバスの運行管理に必要な諸規程を定めるものとする。

#### (運行管理監督者)

第4条 スクールバスの運行管理の監督者(以下「監督者」という。)は、教育長とする。

2 監督者は、市とスクールバス運転業務委託を締結した者(以下「運転者」という。)を指揮監督する。

3 監督者は、運行管理者と協議し、スクールバス運行に必要な事項を運転者に指示する。

#### (目的外利用)

第5条 スクールバスは、教育委員会の承認なくして第1条に定めた目的外に使用してはならない。

#### (諸帳簿)

第6条 第4条第2項に定めるスクールバス運転業務の委託を受けた者は、次の諸帳簿を備えつけるものとする。

- (1) 運転日誌
- (2) 燃料使用簿
- (3) その他必要な諸帳簿

#### (その他)

第7条 この規則に定めるもののほか必要な事項は、教育長が別に定める。

#### 附則

この規則は、平成7年4月1日から施行する。

#### 附則(平成15年教委規則第7号)

この規則は、公布の日から施行し、平成15年4月1日から適用する。

#### 附則(平成17年教委規則第6号)

この規則は、公布の日から施行する。

1) 基本情報

教育委員会名	酒田市教育委員会	市町村人口	97,786 人 令和4年8月31日現在
市町村学校数	小学校 21 校 中学校 7 校	スクールバス 運用学校数	12 校
スクールバス 運用主体	全て民間運行会社	スクールバス 利用者数	約 1,000 人 (冬季のみを含む)

2) ヒアリング選定理由（アンケート結果回答より）

- ①僻地で遠距離通学となるため活用している
- ②学校統廃合により遠距離通学となったため活用している
- ③道路環境が未整備や交通量の多い地区を避けるために活用している
- ④治安・防犯上課題がある地区を避けるために活用している
- ⑤冬季の降雪対策として期間限定で活用している
- ⑥自治体でバス等の専用車を所有して専用スクールバスとして運行している

3) スクールバスの運用状況

登校班の編成として、高学年と低学年の児童がいて、高学年が低学年を守りながら登校していたが、児童数の低下により、高学年がいない登校班ができてしまい、スクールバスにして欲しいと要望があった。スクールバスでの登校は、保護者にとっても、学校にとっても安心できる。運用主体は、すべて民間運行会社である。

酒田市のスクールバス運用基準は、通年基準として小学校は概ね 4km 以上、中学校は概ね 6km 以上、冬季基準として小学校、中学校とも概ね 3km 以上を対象としている。

学校によっては、冬季間だけで約 200 人スクールバス利用者が増える。



#### 4) 強化している取り組み

##### < 運航予定管理 >

毎月 20 日前後に、翌月の運行予定表をデータで提出してもらい、運行会社を送っているが、日程変更があると電話やメールのやり取りで煩雑になり伝達漏れが出てきている。運行にも支障をきたすことが懸念され、今年度から kintone を試験的に導入した。日程変更をすると登録されたアドレス（学校、運行会社）メールが届く。保護者も見られるようになれば、問い合わせが減り、学校の負担軽減につながる可能性がある。

\*kintone とは、これまでは Excel で作成したデータをメールで共有するなど、複数のツールを使用していたが、kintone ではデータの入力、集計、共有、コミュニケーションの全てを 1 つのツールで行うことができる。従来の方法ではデータを更新した際も、クラウドやファイルサーバに最新のデータをアップロードし忘れるなど、情報共有が円滑に行われないこともあった。kintone はアクセスすれば最新のデータが確認でき、修正やコメント入力ができるので、効率的な情報共有と円滑なコミュニケーションが可能になる。

##### < 乗降場所 >

対象地区ごとに、自治会や学校と連携して集合場所を設定し（道幅が広い・見通しが良いなど）、時刻については、コース図を運行会社に渡し、現地確認した上で学校の開始時間に間に合うように運行会社と調整している。乗降場所までの安全確保としては、歩道がない場所であれば、見守り隊や地元住民などが付き添うなどしている。

#### 5) 課題

乗降確認はしておらず、時間になると出発することになっている。

児童生徒の乗降時のルール・マナー及び通学路の安全に対する知識を補う対応は、教育委員会では作成しておらず、各学校対応となっている。

緊急事態発生時のマニュアルは各運行会社のマニュアルに従っている。

登校班では、高学年が低学年を守りながら登校しているが、児童数の減少により、高学年がいない登校班ができてしまい、スクールバスに乗車させて欲しいと要望がある。

1) 基本情報

教育委員会名	千歳市教育委員会	市町村人口	97,785人
市町村学校数	小学校 18校 中学校 9校	スクールバス 運用学校数	14校
スクールバス 運用主体	全て民間運行会社	スクールバス 利用者数	約200人

2) ヒアリング選定理由（アンケート結果回答より）

- ①僻地で遠距離通学となるため活用している
- ②山道等における鳥獣害対策のために活用している
- ③道路環境が未整備や交通量の多い地区を避けるために活用している
- ④障害等の特別な支援が必要な児童生徒のために活用している
- ⑤自治体ではバス等の専用車を所有せず、スクールバス等の運行を事業者に委託している

3) スクールバスの運用状況

運用主体は、全て民間運行会社に委託している。下校時間を学校から提出してもらい、それを基に時刻表を作成して、バス会社と運行の調整を行う。

特別支援の児童に対しては、バス停までの保護者の送迎の有無を確認し、保護者と学校で、一人でバス停まで行けるか判断してもらっている。郡部以外の通常学級の児童は、市の路線バスのバス停を使っているの、それが遠いようであれば、バス停をずらす配慮をしている。現地調査は教育委員会が実施しており、学校が同行することもある。実際にバス停からバス停までの距離を車で走り、時間を決定している。最終的に運行会社に時間を調整してもらい、運行している。

郡部の地域では、ヒグマや鹿が出ることや道路状況から、安全対策のためにスクールバスを利用している。家の前をバス停としているが、大雪の場合除雪作業が遅れることがあるため、徒歩通学ではなく、スクールバスを利用することはメリットになる。

大雪で、バスがバス停まで入れない場合は、バス停を変更することもある。市の路線バスをバス停として設定していることが多いため、優先的に除雪されることが多い。

#### 4) 強化している取り組み

乗降確認は、乗務員と運転手が協力して確認している。全てのスクールバスに乗務員が1名乗ることになっている。

保護者にもバス会社の連絡先を伝えているので、当日バスに乗らない場合は、保護者から直接運行会社に連絡してもらっている。

運行会社独自でマニュアルを持っている。悪天候等の対応については、教育委員会が作成したスクールバス運休のマニュアルを渡している。

教育委員会と学校、バス会社で緊急時の連絡体制を整えている。

乗り物酔い・怪我・人身事故：運行会社がマニュアルを作成している。

感染症対策は、バスにおける新型コロナウイルス感染症対策ガイドラインを参考に運行してもらうことを、契約上伝えているスクールバスの生徒に限らず、全生徒に対して、交通安全教室を開催している。教育委員会主体ではなく、交通安全を担当する部署が主体で実施している。

通学路の危険箇所の指導も全生徒に対して行っている。

#### 5) 課題

教職員は、特別支援児童生徒の場合は、学校前にバス停にバスが到着したら迎えに行き、帰りは学校前まで児童生徒を送っており、業務負担になっている。

スクールバスの活用に当たっては、学校の行事や突発的な都合等により運行時刻等に 変更が生じることが考えられ、運行の調整や定時性に課題がある。

#### 6) ネット情報より今日の学び(ブログ) - 千歳市立北進小中学校 (chitose-edu.jp)

千歳市立北進小中学校

北進の児童、生徒は、市内全域より通学しているため、登下校時には4台のスクールバスが学校の前に並びます。いつも運転手さんも、バスガイドさんも笑顔で、対応していただき、感謝しています。



## 7) 関係資料

### 千歳市スクールバス等運行基準

#### (趣旨)

第1条 この基準は、遠距離通学児童生徒の登下校のため運行するバス及びタクシー(「以下 スクールバス等」という。)の利用について、必要な事項を定めるものとする。

#### (運行の対象者)

第2条 スクールバス等は、次に掲げる児童生徒を対象として運行する。

- (1) 学校からの直線(最短)距離が、おおむね2キロメートルを超える地域に居住する児童及びおおむね4キロメートルを超える地域に居住する生徒
- (2) 北進小中学校に通学する児童生徒
- (3) へき地における学校の統廃合に伴い遠距離通学する児童生徒
- (4) 教育長が特に必要があると認める児童生徒 (運行対象地域の基準)

第3条 前条第1号の地域は、同号に規定する距離に存する道路、河川、鉄道等を境界として教育長が定める。

#### (利用申込)

第4条 学校長は、新年度のスクールバス等の利用を希望する児童生徒を前年度末までにとりまとめ、別に定める利用者名簿に記載して教育委員会に提出しなければならない。

2 学校長は、児童生徒が年度途中においてスクールバス等の利用を希望したときは、利用開始希望日の1週間前までに教育委員会にその旨を届出なければならない。

#### (利用の決定)

第5条 教育委員会は、前条の利用者名簿の提出又は届出を受理したときは、速やかに審査し、利用の可否について学校長及び運行委託業務受託者へ通知するものとする。

#### (利用の制限・取消し)

第6条 教育委員会は、スクールバス等の利用に当たり、次の各号の一に該当する場合は、その利用を拒否することができる。

- (1) 他の利用者に危害を加え、又は著しく迷惑をかけるおそれがあるとき。
- (2) その他スクールバス等の運行管理上支障があると認められるとき。

#### (運行時間・経路)

第7条 スクールバス等の運行時間及び運行経路については、教育委員会と学校が前年度末までに協議して決定するものとする。

#### (運行時間の変更及び取消し)

第8条 学校長は、スクールバス等の運行時間及び運行経路を変更し、又は取り消す必要が生じた場合は、速やかに教育委員会に届け出なければならない。

2 教育委員会は、前項の届出を受理したときは、速やかに運行委託業務受託者へ通知するものとする。

(運行の特例)

第9条 スクールバス等は、児童生徒の登下校に支障のない範囲において、次に掲げるところにより運行することができる。

(1) 学校の総合的な学習の時間に係る移動手段として利用する場合

(2) その他教育長が特に必要であると認める場合

(補則)

第10条 この基準に定めるもののほか、必要な事項は、教育長が別に定める。

附則

この基準は、平成18年4月1日から施行する。

附則

この基準は、平成26年4月1日から施行する

1) 基本情報

教育委員会名	那賀町教育委員会	市町村人口	6,951 人
市町村学校数	小学校 4 校 中学校 3 校	スクールバス 運用学校数	6 校
スクールバス 運用主体	民間運行会社と町直営 (相生地区の町代替バス・竹ヶ谷線が地域住民の混乗化を実施(有償運送))。	スクールバス 利用者数	約 250 人

2) ヒアリング選定理由 (アンケート結果回答より)

<p>①僻地で遠距離通学となるため活用している</p> <p>②学校統廃合により遠距離通学となったため活用している</p> <p>③山道等における鳥獣害対策のために活用している</p> <p>④道路環境が未整備や交通量の多い地区を避けるために活用している</p> <p>⑤コロナによる増便</p> <p>⑥自治体でバス等の専用車を所有して専用スクールバスとして運行している</p> <p>⑦自治体ではバス等の専用車を所有せず、スクールバス等の運行を事業者に委託している</p> <p>⑧専用スクールバスとコミュニティバス等を兼用で運行している</p>
---

3) スクールバスの運用状況

<p>スクールバスは、50 年前から運行。専用スクールバスは、4 両運行。1 両は、相生地区で大型車を運行。3 両は相生地区以外で 25 人乗りの中型車を運行。相生地区のスクールバスは歴史が古く、スクールバスへの地域住民の混乗は、相生小学校のスクールバスが昭和 51 年 4 月 30 日に旧文部省から承認を得ている記録がある。平成 27 年度現在、相生小学校・相生中学校の竹ヶ谷方面のスクールバスが地域住民の混乗化を実施(有償運送)。(ネット情報)</p> <p>5 町村が合併して那賀町になり、5 町村それぞれに学校があったが、2 つ学校がなくなったため、遠距離通学の児童が増えた。1 時間以上かけて通学している児童もいて、保護者が送迎をしなくても良いこと、定期を買って交通公共機関を使って通学しなくても良いこと。どれだけ児童が少なくなって、学校が統廃合されても、スクールバスがあれば学校に通うことはできる。</p>
--

山道が多く未整備の場所が多い。スクールバスを利用している場合、通学路ではないため、整備する場所としての優先度は低くなる。スクールバスに乗ってしまえば、舗装された道路を走ることになる。

基本的に教育委員会と学校と委託業者と運転手で、年度が始まる前に話し合いをする。

入学説明会で保護者にスクールバス利用希望のアンケートを取っている。

スクールバスの基準として、小学生 4km 以上、中学生 6km 以上と決められている。しかし、那賀町は合併しているため、4km・6km 以上でもこの地区はバスに乗れない等、以前からの地区ごとの基準の方が生かされている。スクールバス利用の地区ではないが、利用を希望する場合は、特別乗車許可申請を保護者に出してもらおう。登校だけスクールバスを利用等、家庭の事情に柔軟に対応している。

人が少ない町なので、毎年バス運行のルートが変わる。新入生によって、路線が飽和になる場合は、地区全部で違う路線に移動してもらおう等、名簿を見ながら、バスの運転手と学校と話し合い、朝のバス乗車時間が変わらないように調整する。

バスのルートは、バスの運転手からアドバイスをもらっている。

#### 4) 強化している取り組み

基本的に徳島バスのバス停を乗り場にしている。

最寄にバス停がない場合は、那賀町でバス停を設定している。最寄にバス停がないということは、町道や山奥を通らなければならないので、家の前やバスが止められる広い場所をバス停と設定している。

1年生しか乗降しない場合は、なるべく家の近くにバス停を設定している。保護者がバス停まで送ってくれる場合や地域の高齢者が見守ってくれていることもあるが、あまりこのようなケースは多くない。

那賀町が雇っている運転手と相生地区に関しては、下校は児童の家まで送っている。

特別支援の児童は、一人ひとり障害の程度により、歩いて通っている子もいれば、保護者が送迎している場合もあり、必ずしもスクールバスを利用してわけではない。

学校前にバスを停める場合と、道路にバスを停める場合がある。道路にバスを停める場合は、先生がそこまで迎えに行き、さらにその時間帯、その場所はスクールゾーンにしているため、安全確保できている。

誰がバスに乗ってきたか、運転手が名簿を見ながら、確認している。学校に降ろした後は忘れ物がないか、バスの中を運転手が確認をしている。誰がバスから降りてきたかは、教員が確認をしている。

一つのバス停に大人数が降りるわけではなく、降りる際は運転手に挨拶をしてから児童は降りるため、99.9%降ろし忘れはない。

在籍する児童・生徒数、居住地を毎年度調査し、運行ルートの見直しをしている。(ネット情報 Microsoft Word - 連携計画.doc (tokushima-naka.lg.jp))

## 5) 課題

現在の方法ではスクールバスの運用が持続できない。9台スクールバスを抱えており、管理費や人件費がかかる。教育委員会の予算の中で、スクールバスの予算はかなりのウエイトを占めている。バスの運転手が高齢化して、どのバス会社でも不足している。教員の負担が大きい。バスの路線を変えるにしても、保護者に連絡しなければならないし、児童にも理解してもらわないといけない。1年かけて1号車に慣れたのに、来年には2号車に乗ることになるかもしれない。児童も困惑するし、保護者もバスの乗せ間違いがないようにする必要がある。欠席者から連絡があれば運転手に連絡する、路線を考える会議に参加する、保護者からの希望を取りまとめる、スクールバスの説明をする、添乗指導や安全確認をする等、全て教員が担当している。教員の負担になっている。

## 6) ネット情報より [000104108.pdf \(mlit.go.jp\)](#)

### < 鷲敷地区の専用スクールバスの運行と徳島バス丹生谷線活用の使い分け >

鷲敷地区では、少なくとも30年程前には、既に路線バスで鷲敷小学校に通う習慣があった。

しかし、那賀高等学校に通う高校生の通学定期券補助制度により、近年では川下の阿南市等から徳島バス(株)丹生谷線を利用して通学する高校生が増えてきたため、路線バスが非常に混雑して、鷲敷小学校に通う小学生が路線バスに乗れない状況になった。

保護者からの意向もあり、登校時は町から専用のスクールバスを出して通学し、下校時は高校生の帰宅時間と重ならないので路線バスを活用するように変更した。



下校時に路線バスに乗る児童生徒



## 8) 関係資料

### 那賀町通学通園バス運行規則

平成 17 年 3 月 1 日  
教育委員会規則第 16 号

#### (趣旨)

第 1 条 この規則は、那賀町通学通園バス設置条例(平成 17 年那賀町条例第 92 号)及び那賀町通学通園バスの住民利用に関する条例(平成 17 年那賀町条例第 93 号)の施行について必要な事項を定めるものとする。

#### (運行計画)

第 2 条 通学通園バスの運行計画は、那賀町通学通園バス運営委員の意見を参考にし、那賀町教育委員会(以下「教育委員会」という。)が定める。

#### (使用の範囲)

第 3 条 通学通園バスは、那賀町内の認定こども園、小学校及び中学校の園児、児童及び生徒の通園及び通学に使用する。ただし、緊急事態の発生及び学校行事等で、教育委員会が必要と認めるときは、通園又は通学の用以外に使用することができる。

2 前項ただし書による場合の運転手の賃金は、那賀町公用バス使用規程(平成 18 年那賀町訓令第 1 号)第 5 条第 1 項の規定を準用する。

3 通学通園バスは、園児、児童及び生徒の通園及び通学に支障のない範囲で、住民利用に供することができる。

#### (利用者の心得)

第 4 条 通学通園バスは、一般乗合自動車と異なり、校外教育の場であることにかんがみ、法令に定めることは勿論、道徳的判断や実践の場として、団体活動の円滑な実施に努めなければならない。

#### (維持管理)

第 5 条 通学通園バスの運転業務に携わる者は、運転日数、燃料の使用量、修理修繕箇所等その他必要事項を毎月末に教育委員会に報告するものとする。

#### (安全の保持)

第 6 条 運転業務に携わる者又は整備管理者は、常に安全に心掛け、故障その他不安な箇所のあるときは直ちに教育委員会に報告するとともに、適切な措置をとらなければならない。

#### (損害賠償)

第 7 条 通学通園バスの運行によって、乗客の生命又は身体を害したときは、那賀町は、これによって生じた損害を賠償する責めを負うものとする。ただし、那賀町及び乗務員が運行に関し注意を怠らなかつたこと、当該乗客又は乗務員以外の第三者に故意又は過失があつたこと並びに自動車に構造上の欠陥又は機能の障害があつたことが証明されたときは、この限りでない。

2 前項の場合において、乗客に対する責任は、乗客の乗車のときに始まり、下車をもって終わる。

#### (その他)

第 8 条 この規則の施行に必要な事項は、教育委員会が別に定める。

附 則

(施行期日)

1 この規則は、平成 17 年 3 月 1 日から施行する。

(経過措置)

2 この規則の施行の日の前日までに、合併前の相生町通学バス運行規則(昭和 47 年相生町教育委員会規則第 3 号)、上那賀町立小中学校通学バス管理運営規則(昭和 50 年上那賀町教育委員会規則第 2 号)、木沢村小中学校通学バス運営規則(昭和 41 年木沢村教育委員会規則第 2 号)又は木頭村通学バス運営規則(平成 9 年木頭村教育委員会規則第 2 号)の規定によりなされた処分、手続その他の行為は、それぞれこの規則の相当規定によりなされたものとみなす。

附 則(令和 2 年 10 月 29 日教委規則第 7 号)

この規則は、公布の日から施行する。

## 參考資料



- ⑤ 上記以外の学校関係者
- ⑥ PTA・保護者
- ⑦ 地域住民・自治会
- ⑧ 道路管理者
- ⑨ 警察署員
- ⑩ 福祉部局（放課後児童クラブ担当部局）関係者
- ⑪ 有識者や専門家
- ⑫ その他 [                      ]
- ⑬ 推進体制が構築されていない

11. 合同点検はどのくらいの頻度で実施していますか、最も近いものを選択してください。

- ① 半年に1回
- ② 1年に1回
- ③ 2・3年に1回
- ④ 国から点検の指示があったとき
- ⑤ 実施していない

12. 合同点検の実施場所を決めるにあたって、どのような情報を組み合わせているか  
全て教えてください。

- ① 学校からの情報
- ② 地域住民からの情報
- ③ 保護者（PTA）からの情報
- ④ 児童生徒からの情報
- ⑤ 過去の事件・事故・災害の発生状況
- ⑥ 警察からの情報
- ⑦ その他 [                      ]

13. 児童生徒の視点（児童生徒からの情報を反映する、児童生徒と一緒に点検を行う等）にも  
配慮しながら点検を実施するよう、管下の学校を指導しているか教えてください。

- ① 指導している
- ② 指導していない



- ⑧ 指針・マニュアルがない
- ⑨ その他 [                      ]
- ⑩ 問題点・困難な点は特にない

17. 貴教育委員会において、推進体制を運用する上で感じている問題点・困難な点を全て教えてください。

- ① 推進メンバーでの連携が難しい
- ② 推進メンバー各々の意見を反映することが難しい
- ③ 推進メンバーの人員が不足している
- ④ 役割分担が不明確で負担にばらつきがある
- ⑤ その他 [                      ]
- ⑥ 問題点・困難な点は特にない

18. 合同点検や推進体制等に関して国へのご意見・ご要望等があれば教えてください。

[                                      ]

19. 以下の内容について、工夫している事例や好事例があれば全て選択してください。

- ① PTA・保護者や地域住民等の参画を継続的・効果的に行っている
- ② 警察、道路管理者以外との連携
- ③ 児童生徒の活動範囲や視点を元に点検範囲を検討している事例
- ④ 交通安全以外の通学時のリスク（防犯、災害（樹木・家屋等の倒壊、落石等）、踏切、大型商業施設等）の改善につながった事例
- ⑤ センサー・カメラ等から得られるデータを活用した交通事故の予防
- ⑥ 見守り活動に従事する人員の確保
- ⑦ 通学路の変更
- ⑧ 安全教育
- ⑨ その他 [                      ]
- ⑩ 工夫している事例や好事例は特にない

II. スクールバス等の活用状況についてお伺いします。

20. 貴教育委員会管内の小学校又は中学校（義務教育学校、中等教育学校前期課程を含む。以下同じ）で、児童生徒の通学のためにスクールバス等（乗合バス・コミュニティバス・福祉バス、乗合タクシー等を含む。ポートは除く。以下同じ）を活用している学校があるか教えてください。

- ① ある
- ② ない

21. 貴教育委員会管内の小学校又は中学校で活用しているスクールバス等で以下の選択肢で一台でも当てはまるものがあれば全て選択してください。

**【活用の動機】**

（遠距離通学対策）

- ① 僻地で遠距離通学となるため活用している
- ② 学校統廃合により遠距離通学となったため活用している
- ③ 学校選択制に伴う遠距離通学のために活用している

（安全目的の活用）

- ④ 山道等における鳥獣害対策のために活用している
- ⑤ 道路環境が未整備や交通量の多い地区を避けるために活用している
- ⑥ 治安・防犯上課題がある地区を避けるために活用している

（特定の児童生徒のために活用）

- ⑦ 障害等の特別な支援が必要な児童生徒のために活用している

（期間限定の活用）

- ⑧ 冬季の降雪対策として期間限定で活用している
- ⑨ 夏季の熱中症等の対策として期間限定で活用している
- ⑩ その他、上記以外の理由でスクールバス等を活用している場合[                    ]

**【活用形態】**

- ⑪ 自治体でバス等の専用車を所有して専用スクールバスとして運行している
- ⑫ 自治体ではバス等の専用車を所有せず、スクールバス等の運行を事業者へ委託している
- ⑬ 専用スクールバスとコミュニティバス等を兼用で運行している