地域における通学路の安全確保の方策等についての調査研究
報　告　書

令和3年3月

文部科学省

目 次

第１章 総論

１－１． 本調査の目的 1
（１） 本調査の目的 1
（２） 調査フロー 1

１－２． 通学路の安全確保に向けて留意すべき社会動向 2
（１） 子供が被害に遭う事件・事故の発生 2
（２） 人口減少の進行 4
（３） 超高齢化社会の到来 5
（４） 防犯ボランティア団体等の推移 6
（５） 地域と学校の連携・協働の推進 7

１－３． 各調査結果の概略 8
（１） 有識者ヒアリングの実施 8
（２） 通学路の安全確保の方策に関する実態調査 9
（３） 諸外国の通学路における児童生徒の安全確保に係る取組の調査 11
（４） 通学路における児童生徒の安全確保方策のまとめ 13

１－４． 地域における通学路の安全確保に向けた今後の在り方 14
（１） 通学路の安全確保の継続の必要性 14
（２） 通学路の安全確保に向けた課題 14
（３） 地域における通学路の安全確保に向けた取組のポイント 14
（４） 地域における通学路の安全確保に向けた今後の在り方 16

第２章 各調査結果

２－１． 通学路の安全確保の方策に関する実態調査 18
（１） 通学路の安全確保の方策に関するアンケート調査 18
（２） 通学路における児童生徒の安全確保に向けた事例調査（ヒアリング調査） 50

２－２． 諸外国の通学路における児童生徒の安全確保に係る取組の調査 54
（１） 諸外国におけるスクールバスに関する取組状況調査 54
（２） 諸外国における通学路の安全確保に関する取組状況調査 64

２－３． 通学路における児童生徒の安全確保方策のまとめ 66
（１） 地域における通学路等の安全確保に向けた取組事例集の作成 66
（２） 小冊子「やってみよう！登下校見守り活動ハンドブック」の作成 67

参考資料

第１章　総論

１－１． 本調査の目的

（１） 本調査の目的

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

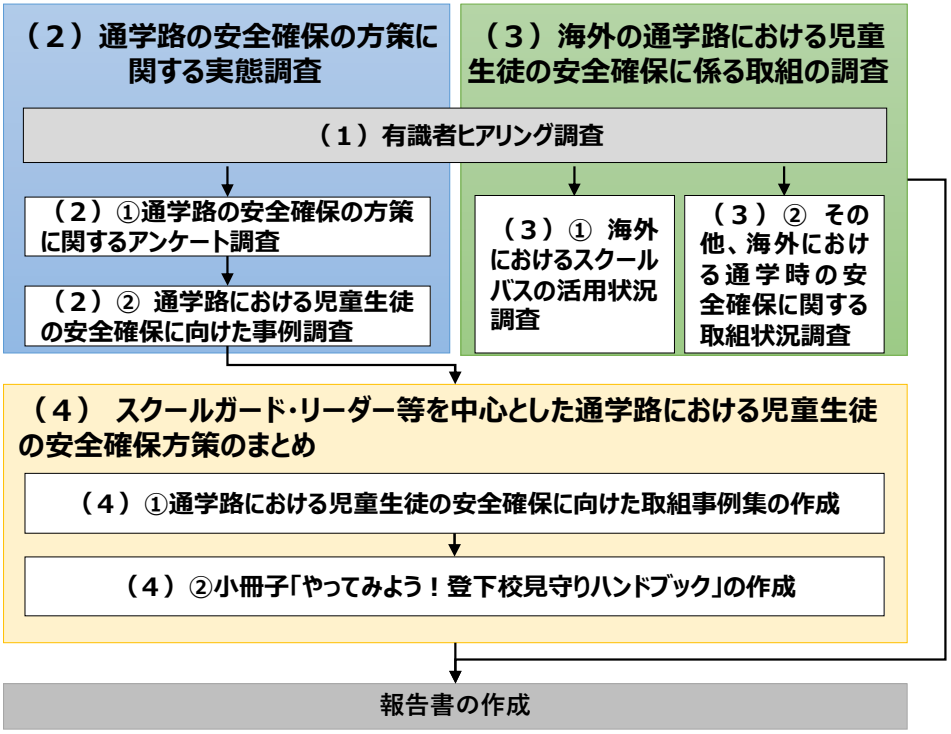
併せて、海外における通学時の児童生徒の安全確保について、スクールバスの活用を含めた調査を行い、我が国における取組の参考となる情報を整理する。

（２） 調査フロー

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

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

図表　１－１－１　調査フロー



※（ ）内の番号は、「１－３調査結果の概略」と対応している。

１－２．通学路の安全確保に向けて留意すべき社会動向

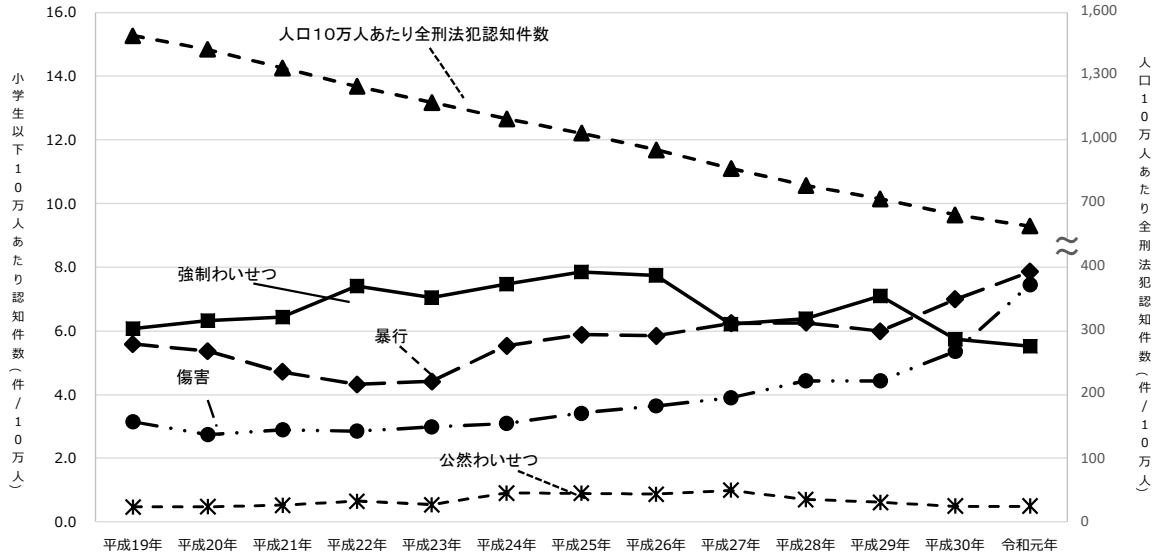
（１）子供が被害に遭う事件・事故の発生

① 犯罪

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

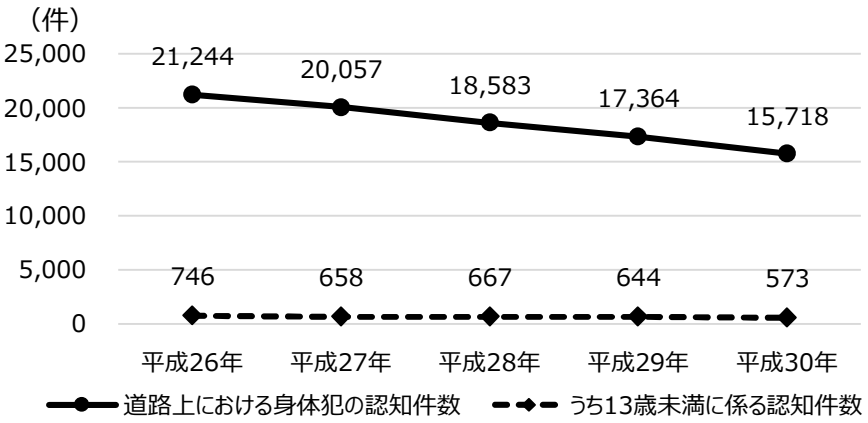
子供が被害者となる犯罪発生の特徴の一つとして、登下校時間帯の被害が挙げられる。平成 26 年～平成 30 年の道路上における子供が被害者となる身体犯[2]の時間帯別発生件数をみると、16:00～17:00 が最も多いほか、15:00～16:00、17:00～18:00、7:00～8:00 の時間帯が多い。下校時間帯及び登校時間帯に被害が集中していることから、子供の犯罪被害防止に向けては、登下校時の安全確保が重要な課題の一つといえる。

図表 １－２－１　犯罪率の推移



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

図表 １－２－２　道路上における子供が被害者となる身体犯被害

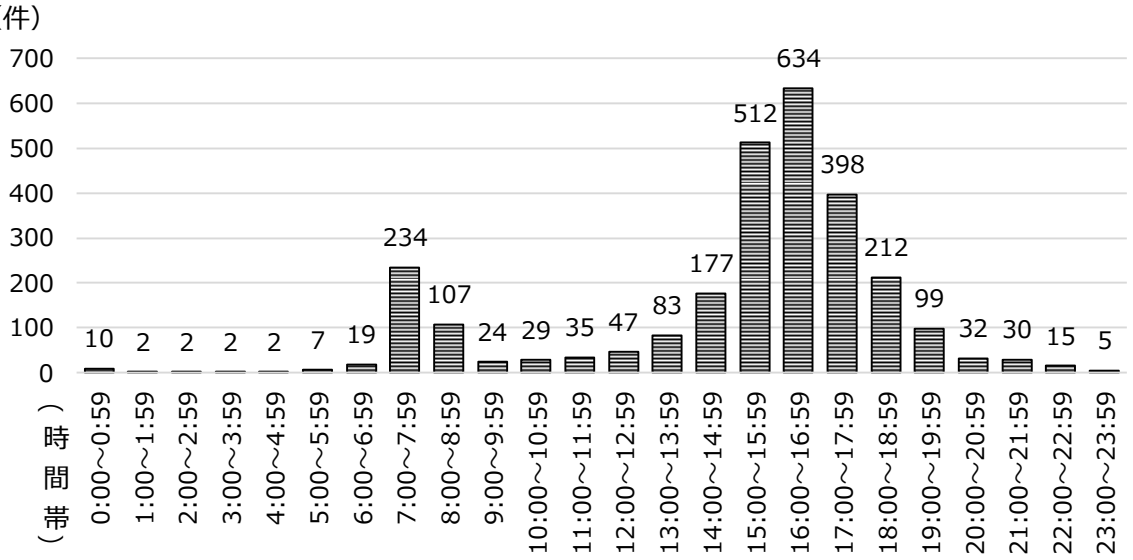


出典）警察庁「令和元年版　警察白書」より三菱ＵＦＪリサーチ＆コンサルティング株式会社作成

1 人口に対する刑法犯認知件数を示す。

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

図表　１－２－３　時間帯別の道路上における子供が被害者となる身体犯被害[3]



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

② 交通事故

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

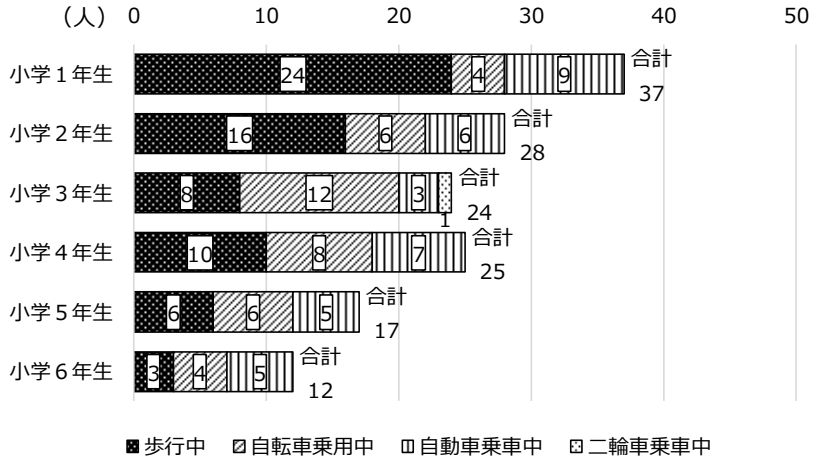
なお、内閣府「令和２年交通安全白書」によれば、小学１、２年生の多くが、「歩行中」に事故に遭っている。

図表　１－２－４　交通事故による15歳未満の死傷者数の推移

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

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

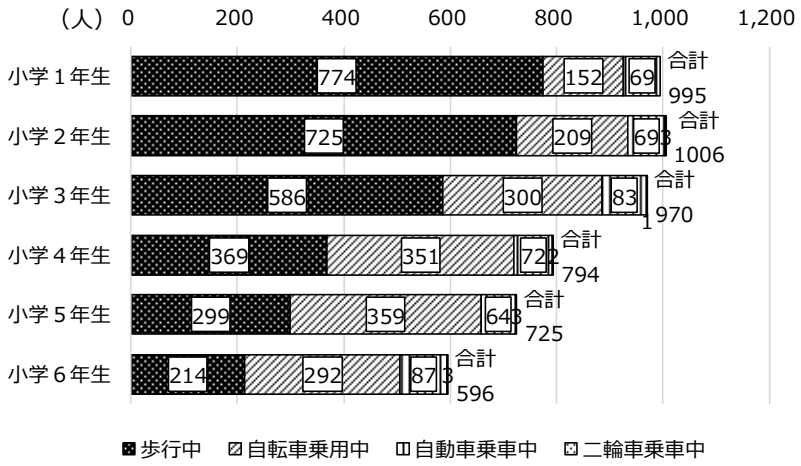
図表　１－２－５　小学生の状態別死者数



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

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

図表　１－２－６　小学生の状態別重傷者数



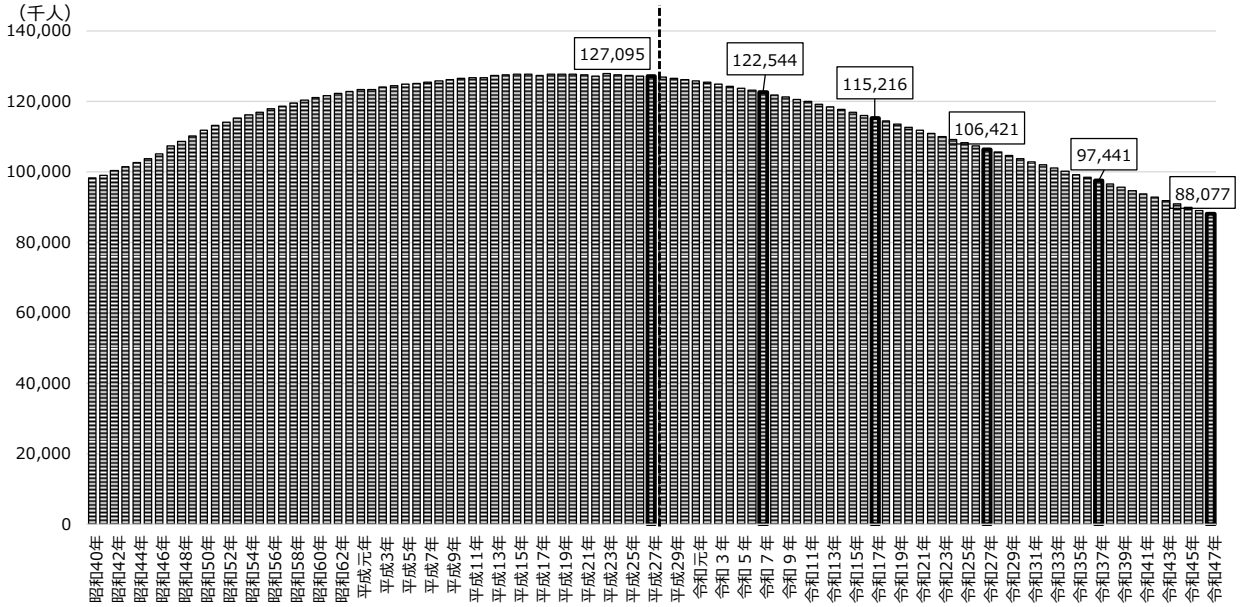
出典）内閣府「令和２年交通安全白書」より三菱ＵＦＪリサーチ＆コンサルティング株式会社作成

（２）人口減少の進行

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

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

図表　１－２－７　日本の将来推計人口



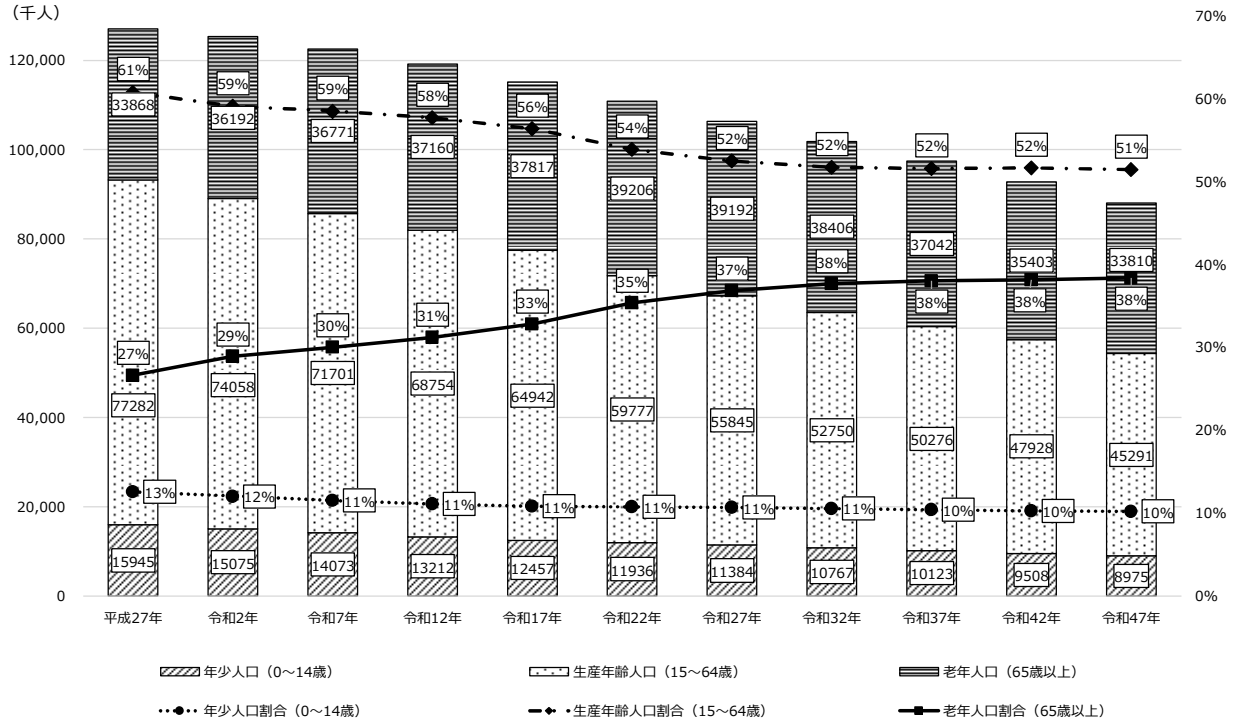
出典）国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口（平成 29 年推計)」より三菱ＵＦＪリサーチ＆コンサルティング株式会社作成

（３）超高齢化社会の到来

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

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

図表　１－２－８　年齢３区分別の将来推計人口



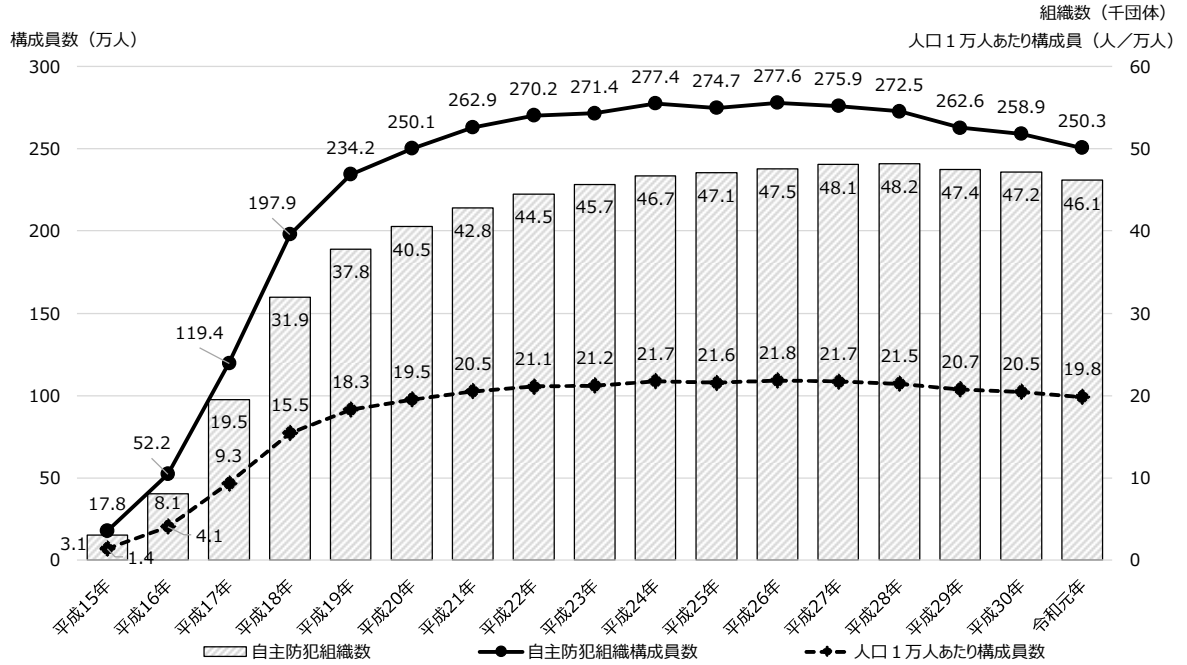
出典）国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口（平成 29 年推計）」より三菱ＵＦＪリサーチ＆コンサルティング株式会社作成

（４）防犯ボランティア団体等の推移

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

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

図表　１－２－９　自主防犯ボランティア組織数・構成員数の推移



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

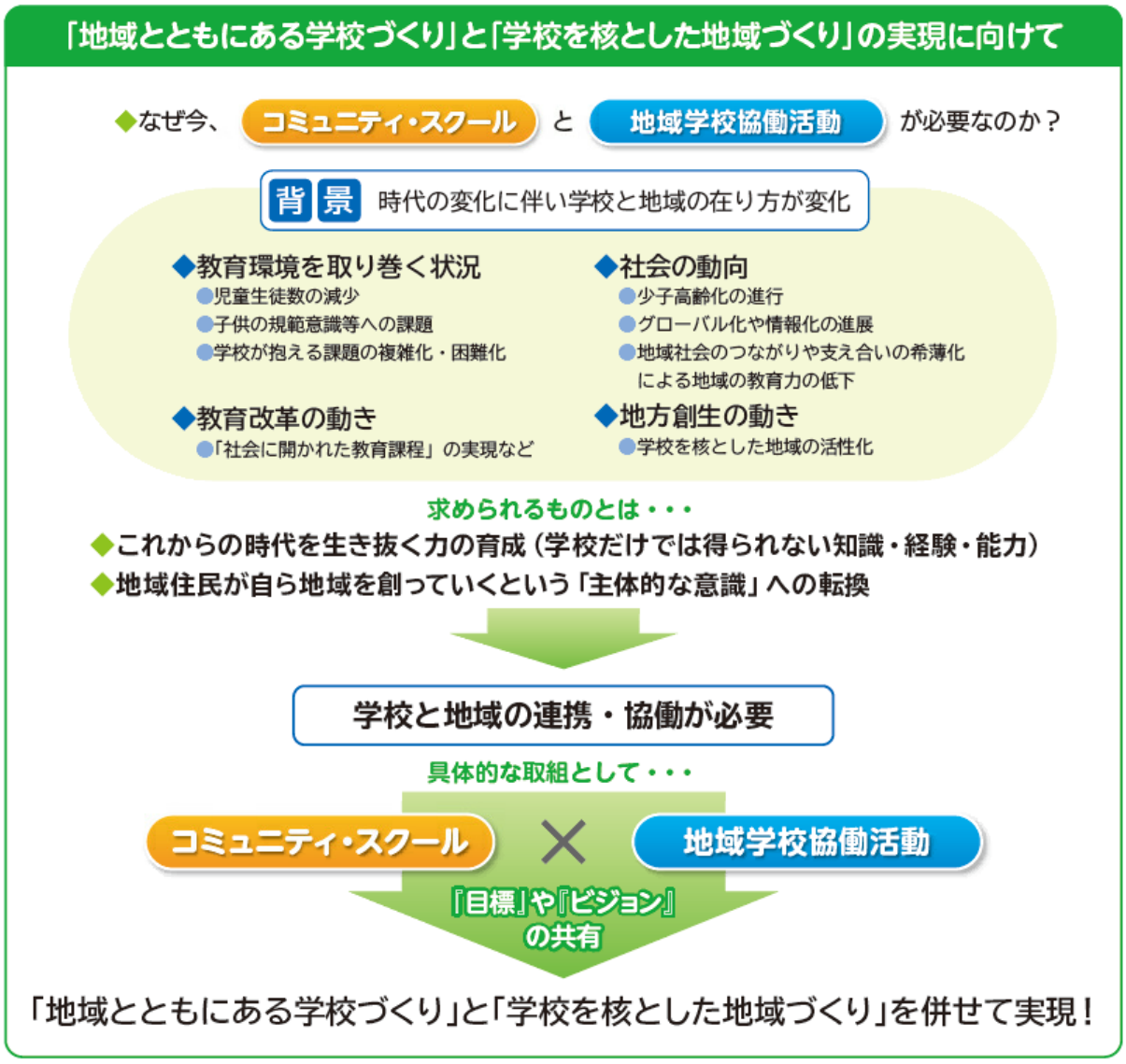
（５） 地域と学校の連携・協働の推進

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

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

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

図表　１－２－１０



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

１－３．各調査結果の概略

（１）有識者ヒアリングの実施

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

■子供見守り上の課題

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

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

■「市民防犯」の視点が重要

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

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

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

■担い手としての PTA・保護者等への着目

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

■活動者のモチベーションアップを目指した取りまとめ

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

■各国の児童生徒の安全確保に係る法律や犯罪発生状況、社会状況を踏まえた調査

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

（２）通学路の安全確保の方策に関する実態調査

① 通学路の安全確保の方策に関するアンケート調査

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

■地域ぐるみの学校安全体制整備推進事業（地域ぐるみ事業）の実施状況

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

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

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

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

■地域ぐるみ事業における担い手の特徴と課題

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

活動上の課題としては、高齢化や担い手が少ないことが挙げられた。

■地域ぐるみ事業以外に実施している通学路の安全確保や学校安全に係る取組

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

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

② 通学路における児童生徒の安全確保に向けた事例調査

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

■活動しやすい環境づくりに向けた取組

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

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

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

■活動者のモチベーションアップに向けた取組

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

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

■地域一体となった連携及び国・都道府県からの支援

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

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

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

（３）諸外国の通学路における児童生徒の安全確保に係る取組の調査

① 諸外国におけるスクールバスの活用状況調査

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

■日本におけるスクールバス制度の導入について

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

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

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

■登下校時の安全確保の責任の所在

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

■スクールバスの導入の経緯

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

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

■スクールバスの運営

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

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

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

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

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

② その他、諸外国おける通学路の安全確保に関する取組状況調査

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

■通学路の安全確保に向けたハード対策

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

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

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

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

■通学路の安全確保に向けたソフト対策

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

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

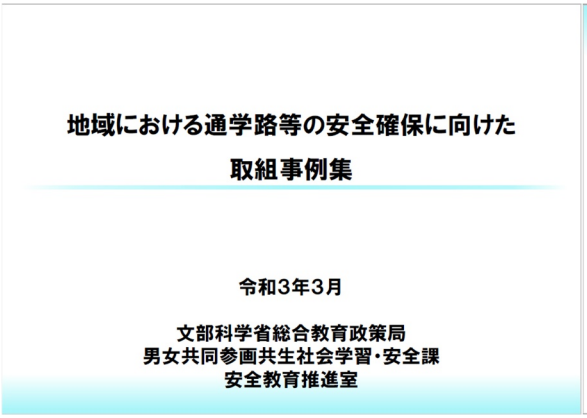
5 百歳時代新聞社「グリーンママ会交通安全活動、2022 年までに高齢者雇用に置き換え」（http://www.100ssd.co.kr/news/articleView.hhtm?idxno=66741）（2021/1/21　最終閲覧）

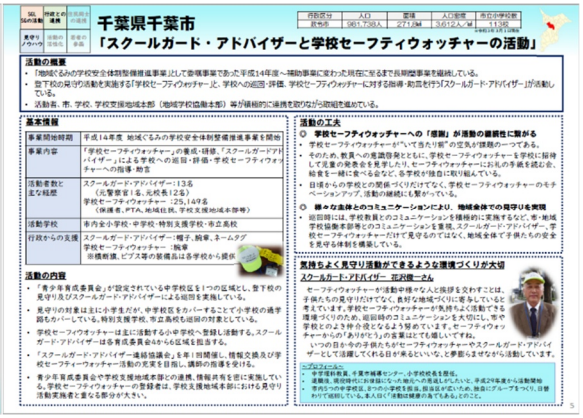
6 現代日報新聞社「富川氏、安全教育指導士の安全教育」（http://www.hyundaiilbo.com/news/articleView.html?idxno=462436）（2021/1/21　最終閲覧）

（４）通学路における児童生徒の安全確保方策のまとめ

① 地域における通学路等の安全確保に向けた取組事例集の作成

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





② 小冊子「やってみよう！登下校見守り活動ハンドブック」の作成

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

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

１－４．地域における通学路の安全確保に向けた今後の在り方

（１）通学路の安全確保の継続の必要性

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

（２）通学路の安全確保に向けた課題

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

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

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

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

（３）地域における通学路の安全確保に向けた取組のポイント

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

■持続可能な通学路の安全確保に向けた担い手確保の方策

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

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

■通学路の安全確保に係る保護者・地域住民の関わり方

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

オ　活動者のいることが当然ではないことを意識する

カ　活動者に対して日頃から挨拶するなど、コミュニケーションを取る

キ　活動者に対して不測の事態が発生した場合にも、責任を問わない

■通学路の安全確保に向けた活動に対する行政、学校の支援の在り方

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

ク　活動者がいることが当然ではないことを意識し、日頃から感謝を伝える機会をつくる

ケ　人口減少、超高齢化社会の到来に備え、活動者のモチベーションを高める取組を実施するなど担い手の維持・確保に努める

ケ　装備品の提供や、ボランティア保険加入料の補助等の物的・金銭的支援だけでなく、活動者との情報共有・意見交換等、積極的なコミュニケーションを実施する

コ　保護者や地域住民に対し、活動情報の発信、活動者の募集を積極的に実施する

サ　関係部局や所管と連携し、活動者からの意見・指摘に速やかに対応する

■通学路の安全確保に向けた活動に対する企業の支援の在り方

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

シ　従業員の子供たちを見守るボランティア等への参加に理解を示し、推進する

ス　時差出退勤等、子供たちの登下校時間帯に合わせた柔軟なワークスタイルの導入を検討する

セ　行政、学校と情報連絡体制を構築し、いざというときに協力し合える関係を構築する

（４）地域における通学路の安全確保に向けた今後の在り方

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

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

図表　１－４－１　地域全体で子供を見守る体制（各主体と役割の例）

第２章 各調査結果

２－１． 通学路の安全確保の方策に関する実態調査

（１） 通学路の安全確保の方策に関するアンケート調査

① 調査目的

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

② 調査概要と調査方法

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

図表 ２－１－１ アンケート調査概要

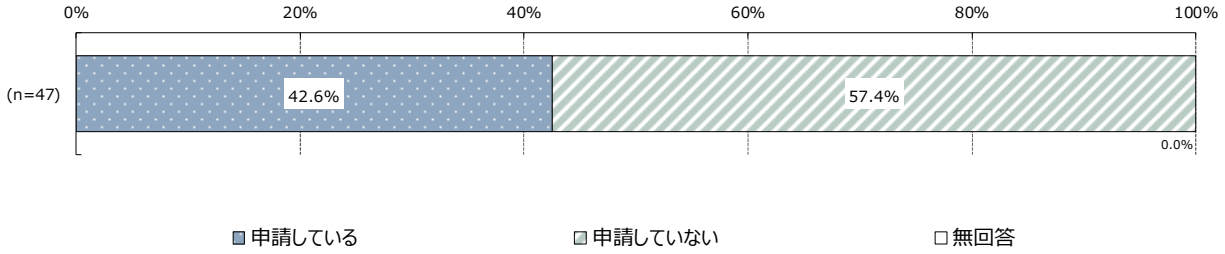
調査対象	各都道府県教育委員会、各市町村教育委員会
調査期間	令和２年７月～８月
調査方法	メールによる送付及び回答
調査項目	**■都道府県向け** 【地域ぐるみの学校安全体制整備推進事業について】 ・ 地域ぐるみの学校安全体制整備推進事業の取組内容 ・ 地域ぐるみの学校安全体制整備推進事業の申請方法／開始時期 ・ 地域ぐるみの学校安全体制整備推進事業と各種行政計画との関係 ・ 地域ぐるみの学校安全体制整備推進事業や登下校時の安全確保についての意見・要望 【地域ぐるみの学校安全体制整備推進事業以外の取組について】 ・ 登下校時の見守りボランティアの活動実態の把握状況／支援の有無 ・ 今年度地域ぐるみの学校安全体制整備推進事業を申請していない理由 ・ 過去の地域ぐるみの学校安全体制整備推進事業の取組状況 ・ スクールガード・リーダーと同様の役割を担うものの有無／主な経歴／経歴ごとの人数 ・ スクールガード・リーダーまたはスクールガードと呼ばれる者の有無 ・ 地域ぐるみの学校安全体制整備推進事業や登下校時の安全確保についての意見・要望 **■市町村向け** 【地域ぐるみの学校安全体制整備推進事業について】 ・ 地域ぐるみの学校安全体制整備推進事業の実施内容 ・ 地域ぐるみの学校安全体制整備推進事業の実施開始時期 ・ 地域ぐるみの学校安全体制整備推進事業の実施を実施している理由 ・ 地域ぐるみの学校安全体制整備推進事業と各種行政計画との関係 ・ スクールガード・リーダーの委嘱の有無／主な経歴／経歴毎ごとの人数 ・ スクールガード・リーダーが活動している学校種別及び学校数 ・ スクールガード・リーダーの活動内容や連携先 ・ スクールガード・リーダーの募集方法 ・ スクールガード・リーダーへの支援内容 ・ スクールガードの活動状況(活動人数及び学校数) ・ スクールガードの所属団体 ・ スクールガードへの支援内容 ・ スクールガードの連携先 ・ 地域ぐるみ事業による活動への評価／活動上の課題 ・ 地域ぐるみの学校安全体制整備推進事業や登下校時の安全確保についての意見・要望 【地域ぐるみの学校安全体制整備推進事業以外の取組について】 ・ 登下校時の見守りボランティアの活動実態の把握状況／支援の有無 ・ 本年度（令和２年度）地域ぐるみの学校安全体制整備推進事業を申請していない理由 ・ 過去の地域ぐるみの学校安全体制整備推進事業の取組状況 ・ スクールガード・リーダーと同様の役割を担うものの有無／主な経歴／経歴ごとの人数 ・ スクールガード・リーダーまたはスクールガードと呼ばれる者の有無 ・ 地域ぐるみの学校安全体制整備推進事業や登下校時の安全確保についての意見・ご要望
配布・回収数	配布 47 都道府県／回収 47 都道府県　（回答率 100%） 配布　全国 1,739 教育委員会／回収 1,562 教育委員会　（回答率 89.8%）
留意事項	SA：「単数回答」／MA：「複数回答」／FA：「自由回答」 なお、図表中の数値について、小数点以下の表記処理上、数値が合わない場合がある。

③ 都道府県を対象としたアンケート調査結果

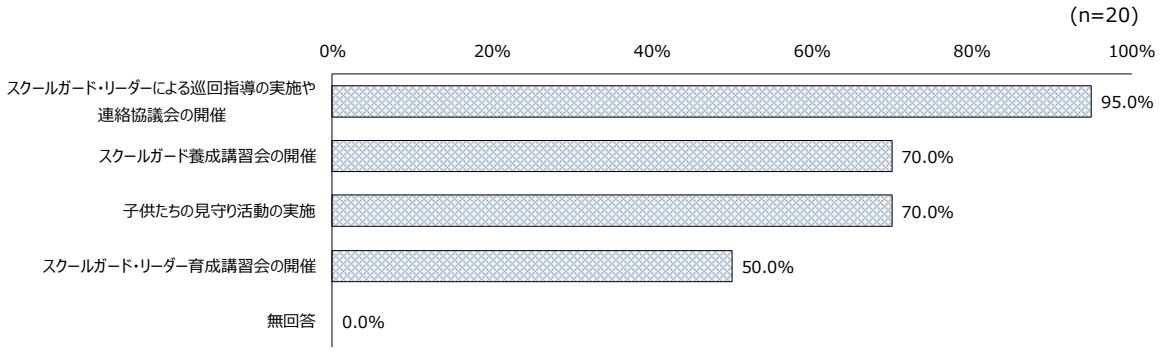
1） 地域ぐるみ事業の申請状況

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

図表 ２－１－２ 令和２年度の地域ぐるみ事業の申請有無（SA）

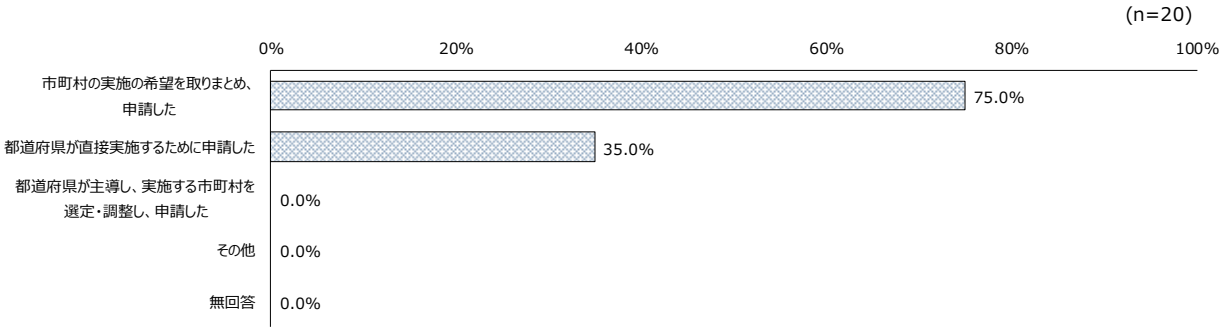


図表 ２－１－３ 地域ぐるみ事業として申請している取組（MA）

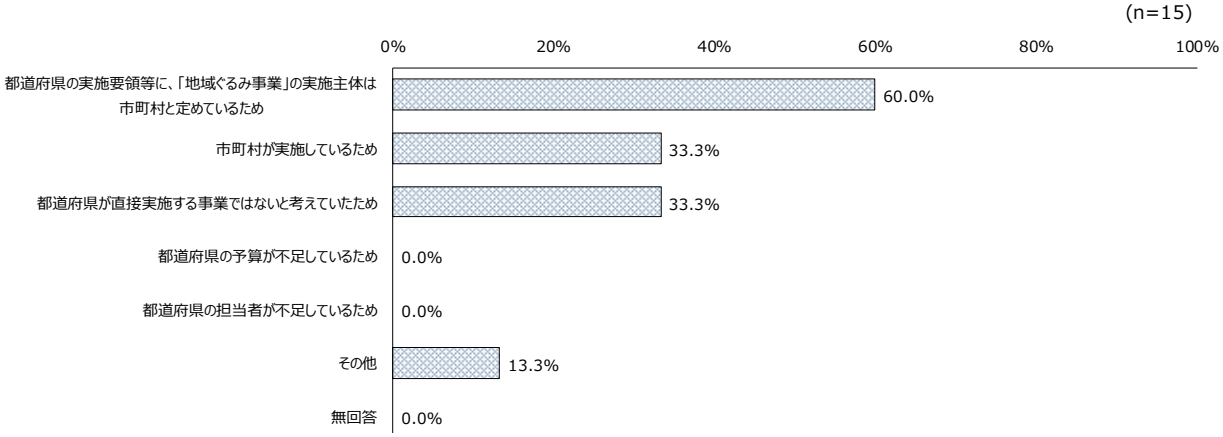


地域ぐるみ事業を申請している都道府県のうち 75%が間接実施であり、その理由としては「地域ぐるみ事業の実施主体を市町村と定めている」の割合が 60%と最も高くなっている。なお、直接実施していない理由について、予算不足や担当者不足を理由とする都道府県はなかった。

図表 ２－１－４ 地域ぐるみ事業の申請プロセス（MA）



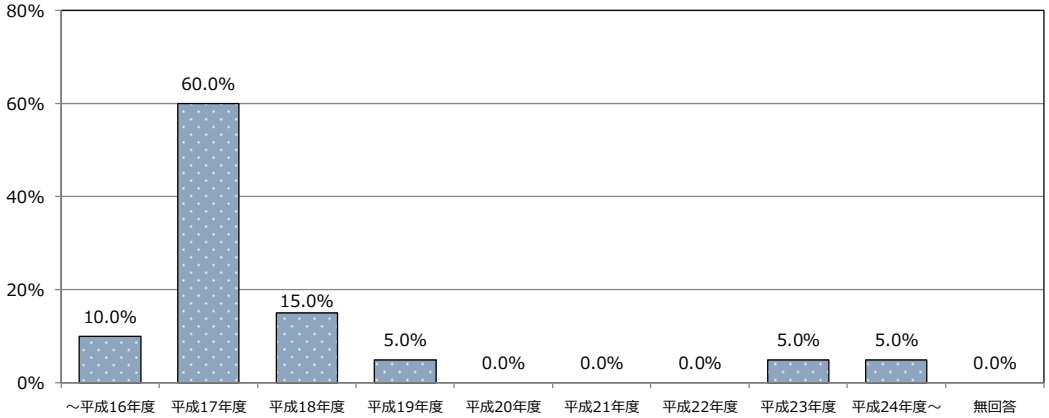
図表 ２－１－５ 事業を直接実施していない理由（MA）



２） 地域ぐるみ事業の開始時期

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

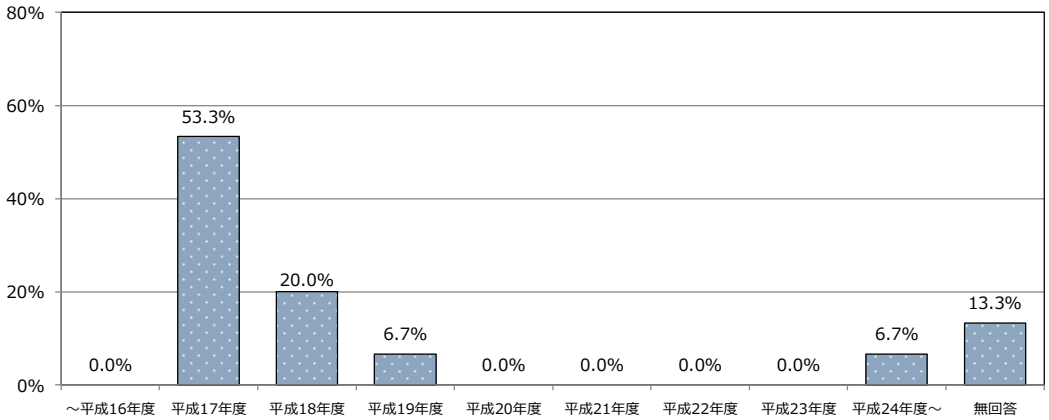
図表 ２－１－６ 現在地域ぐるみ事業を申請している都道府県における申請開始年度（SA）



※注）「～平成 16 年度」の n=2 は平成 15 年度、平成 16 年度
※注）「平成 24 年度～」の n=1 は平成 31（令和元）年度

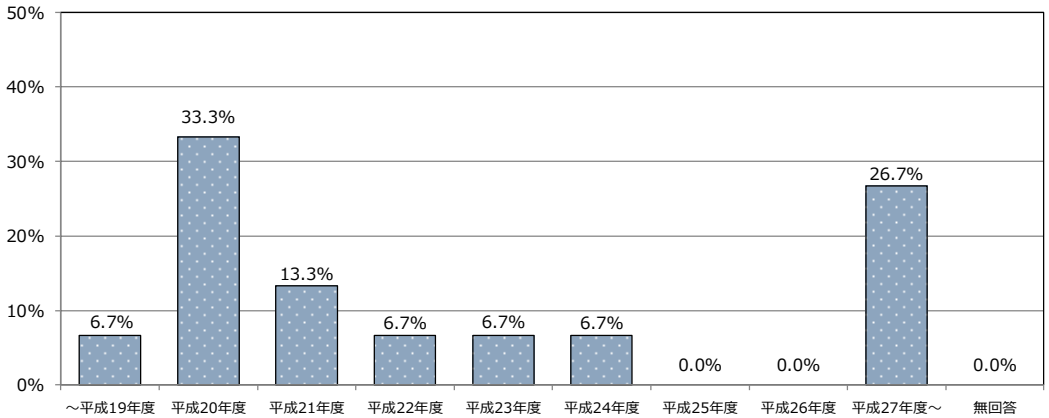
令和元年度以前に地域ぐるみ事業を申請していた都道府県の数は 15 である。開始した年度は「平成 17 年度（53.3%）」が最も高く、終了した年度は「平成 20 年度（33.3%）」が最も高くなっている。

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



※注）「平成 24 年度～」の n=1 は「平成 25 年度」

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

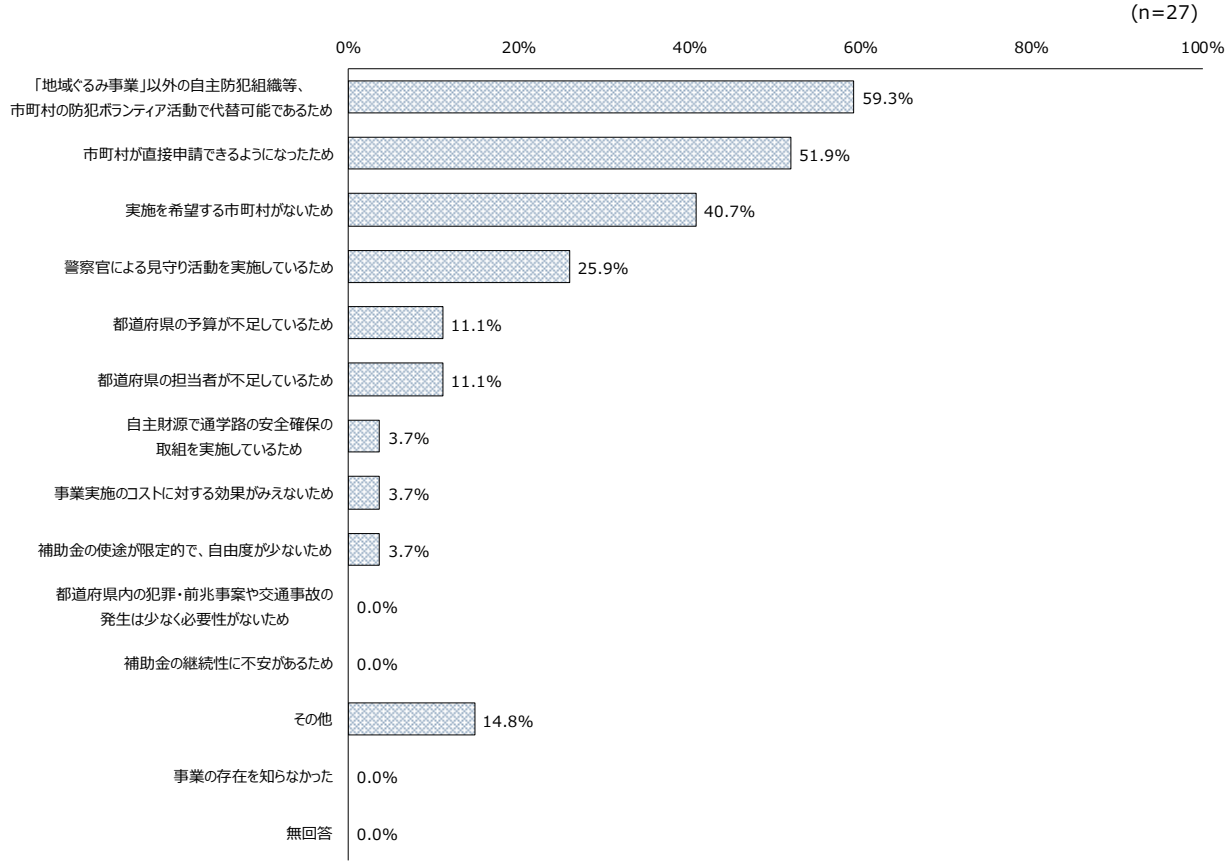


※注）「～平成 19 年度」の n=1 は平成 19 年度
※注）「平成 27 年度～」の n=4 は平成 27 年度（n＝2）、平成 28 年度(n=1)、平成 29 年度(n=1)

３） 地域ぐるみ事業を申請していない理由

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

図表 ２－１－９ 地域ぐるみ事業を申請していない理由（MA）

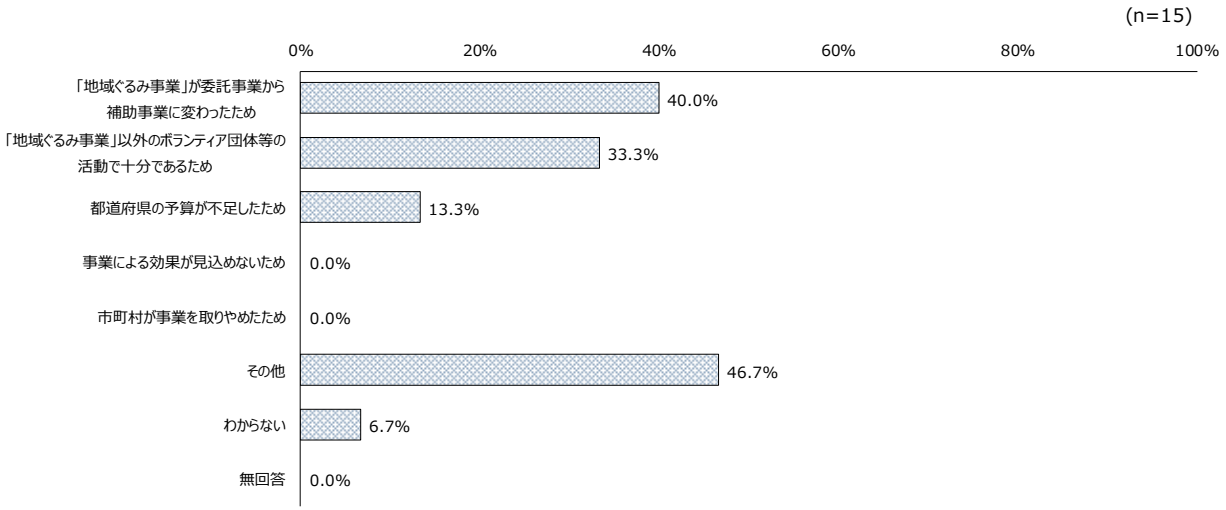


図表 ２－１－１０ 地域ぐるみ事業を申請していない理由の「その他」の内容

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

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

図表 ２－１－１１ 地域ぐるみ事業の申請をやめた理由（MA）



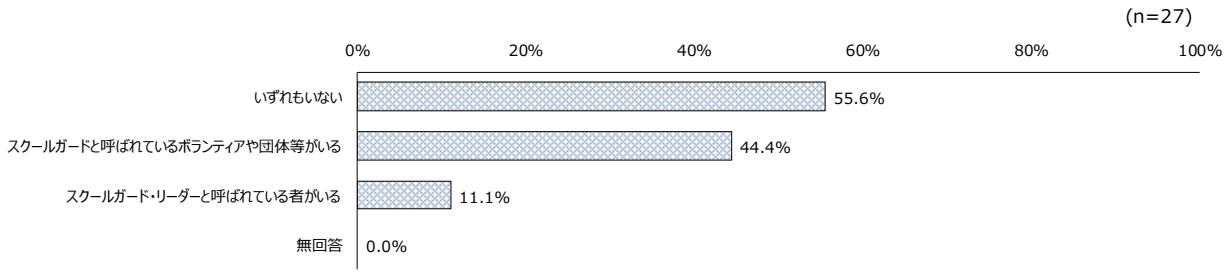
図表 ２－１－１２ 地域ぐるみ事業の申請をやめた理由の「その他」の内容

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

４） スクールガード・リーダー及びスクールガードと呼ばれる者の有無

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

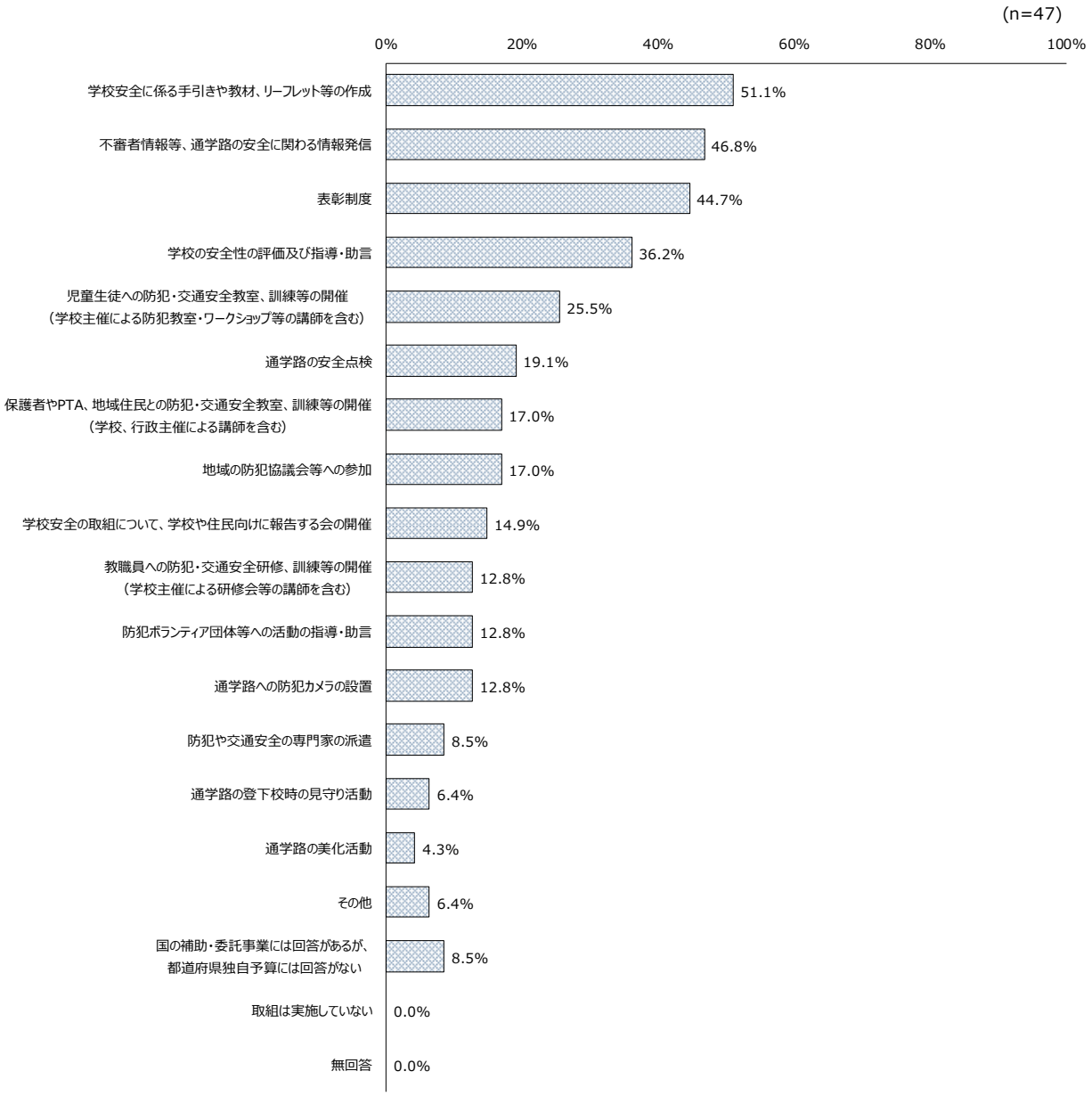
図表 ２－１－１３ 地域ぐるみ事業以外でスクールガード・リーダー及び
スクールガードと呼ばれる者やボランティア団体の有無（MA）



５） 地域ぐるみ事業以外に実施している学校安全に係る取組

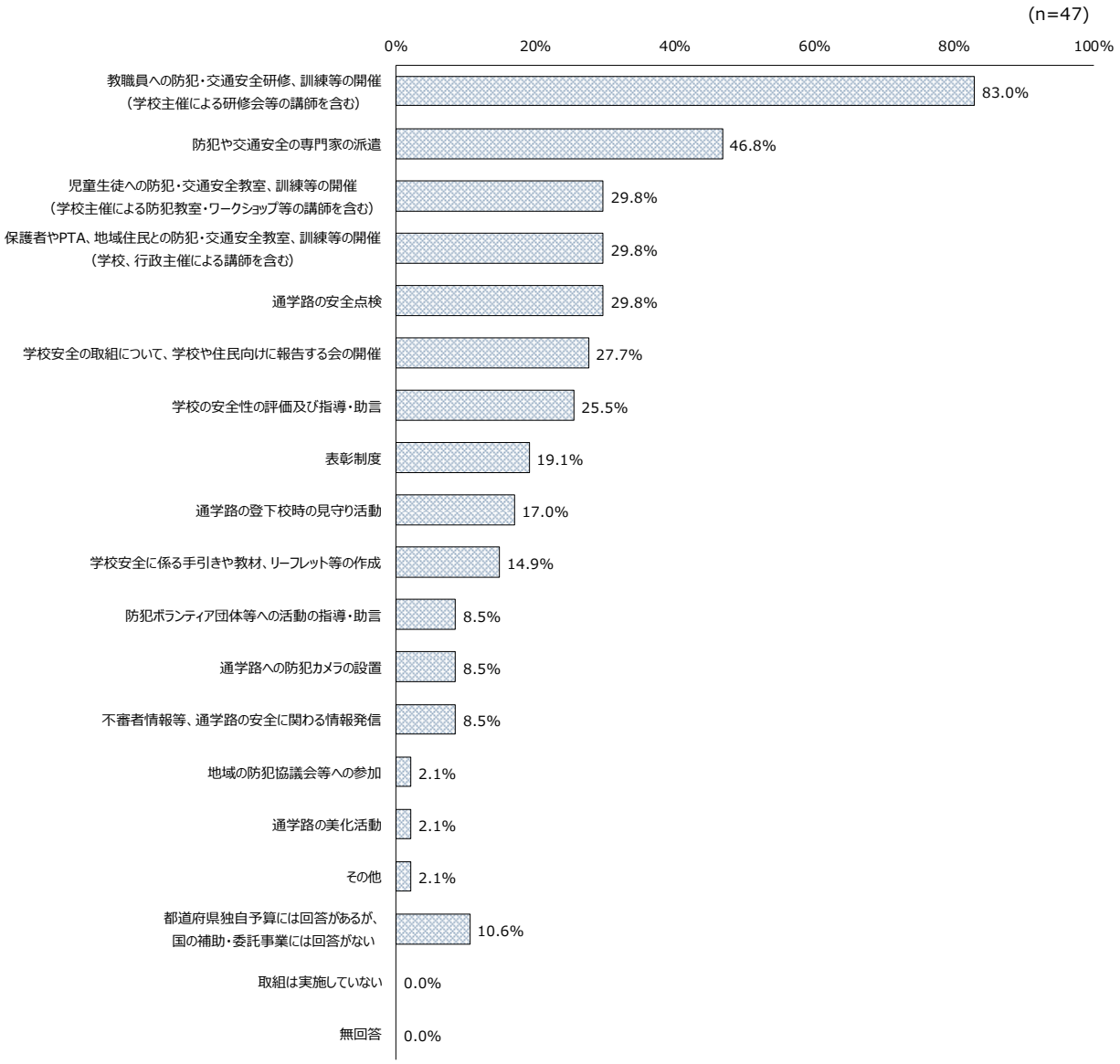
地域ぐるみ事業以外に実施している学校安全に係る取組についてみると、都道府県予算のみで実施する取組としては「学校安全に係る手引きや教材、リーフレット等の作成」の割合が 51.1%と最も高く、次いで「不審者情報等、通学路の安全に関わる情報発信（46.8%）」、「表彰制度（44.7%）」となった。

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



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

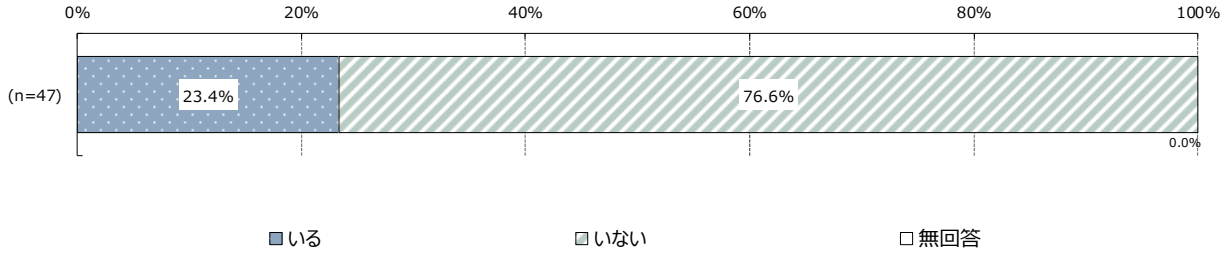
図表 ２－１－１５ 地域ぐるみ事業以外の学校安全に係る取組（国の補助・委託事業を活用）（MA）



６） スクールガード・リーダー以外で同様の目的・役割を担う人物の有無

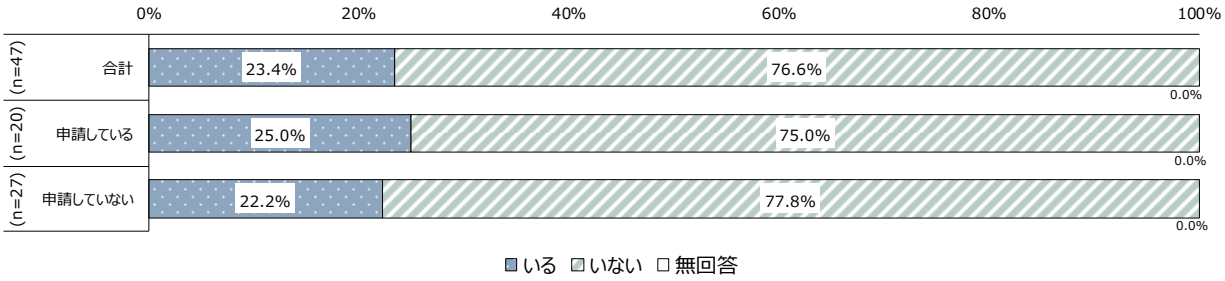
スクールガード・リーダー以外で同様の目的・役割を担う者の存在については、「いない」の割合が 76.6%となっており、「いる」は 23.4%にとどまった。

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



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

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

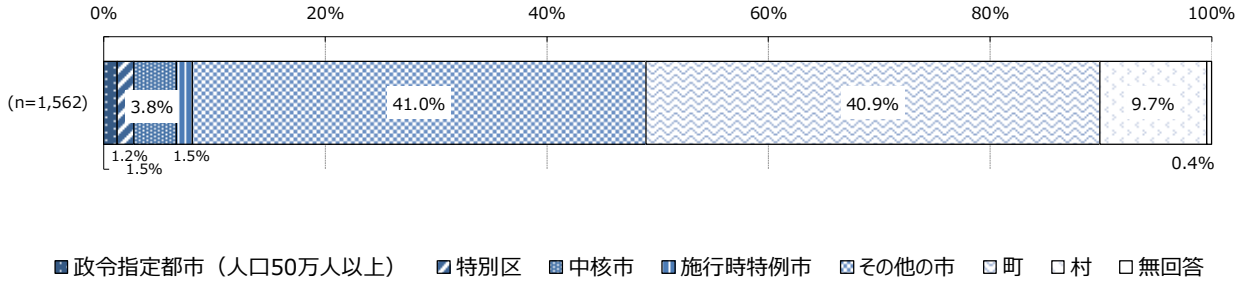


④ 市町村を対象としたアンケート調査結果

１） 地域ぐるみ事業の申請状況

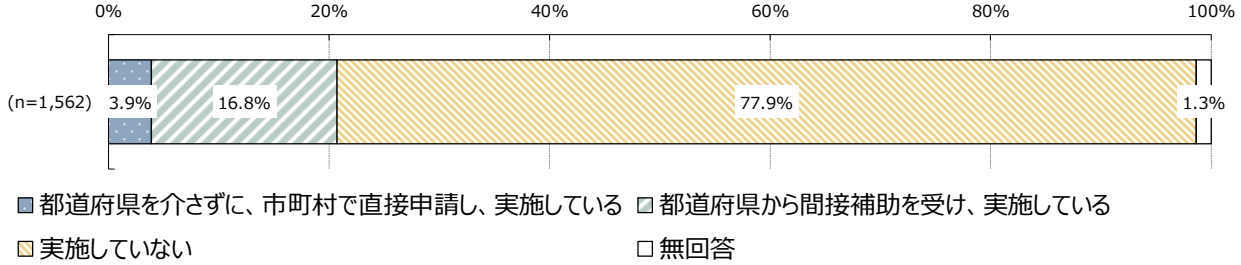
回答市町村の区分については以下のとおり。

図表-２－１－１８ 回答市町村区分(SA)



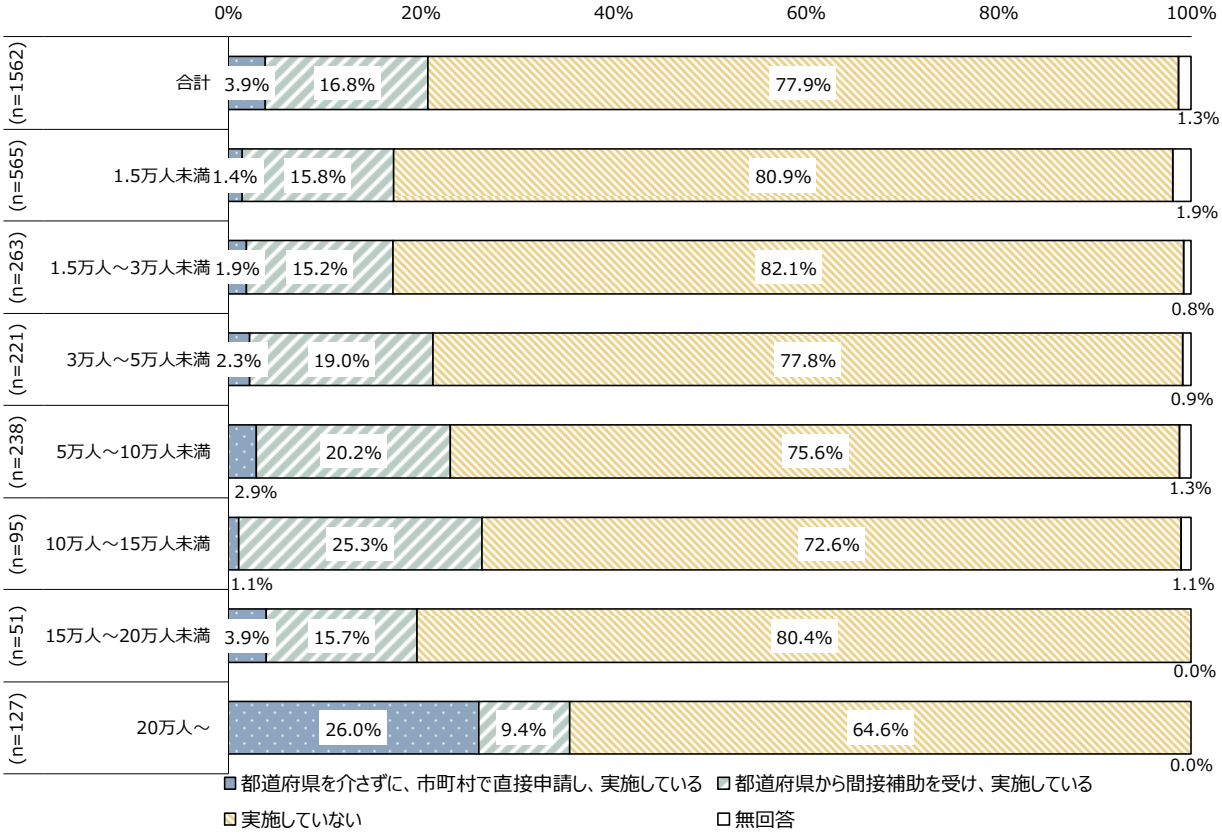
令和２年度に地域ぐるみ事業を実施している市町村は 20.7%（324 市町村）であり、「直接実施している」市町村は 3.9%にとどまった。

図表 ２－１－１９ 令和２年度の地域ぐるみ事業の実施状況(SA)



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

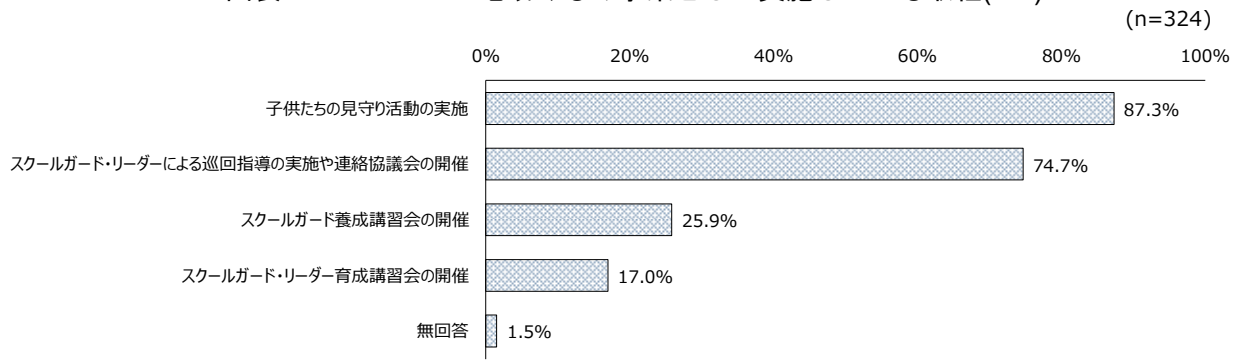
図表 ２－１－２０ 人口規模別にみた令和２年度の地域ぐるみ事業の実施状況(SA)



２） 地域ぐるみ事業として実施する取組

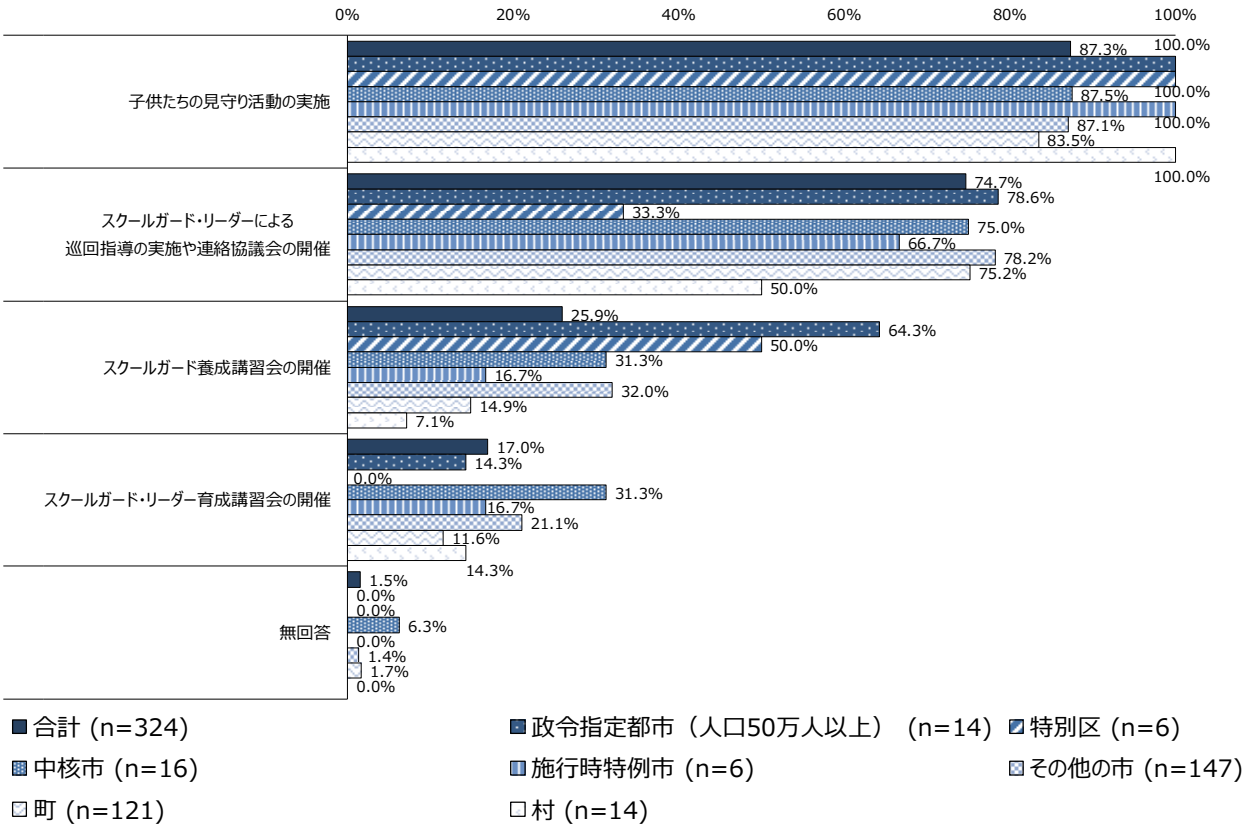
地域ぐるみ事業として実施している取組は、「子供たちの見守り活動の実施」の割合が最も高く87.3%となっている。

図表 ２－１－２１ 地域ぐるみ事業として実施している取組(MA)



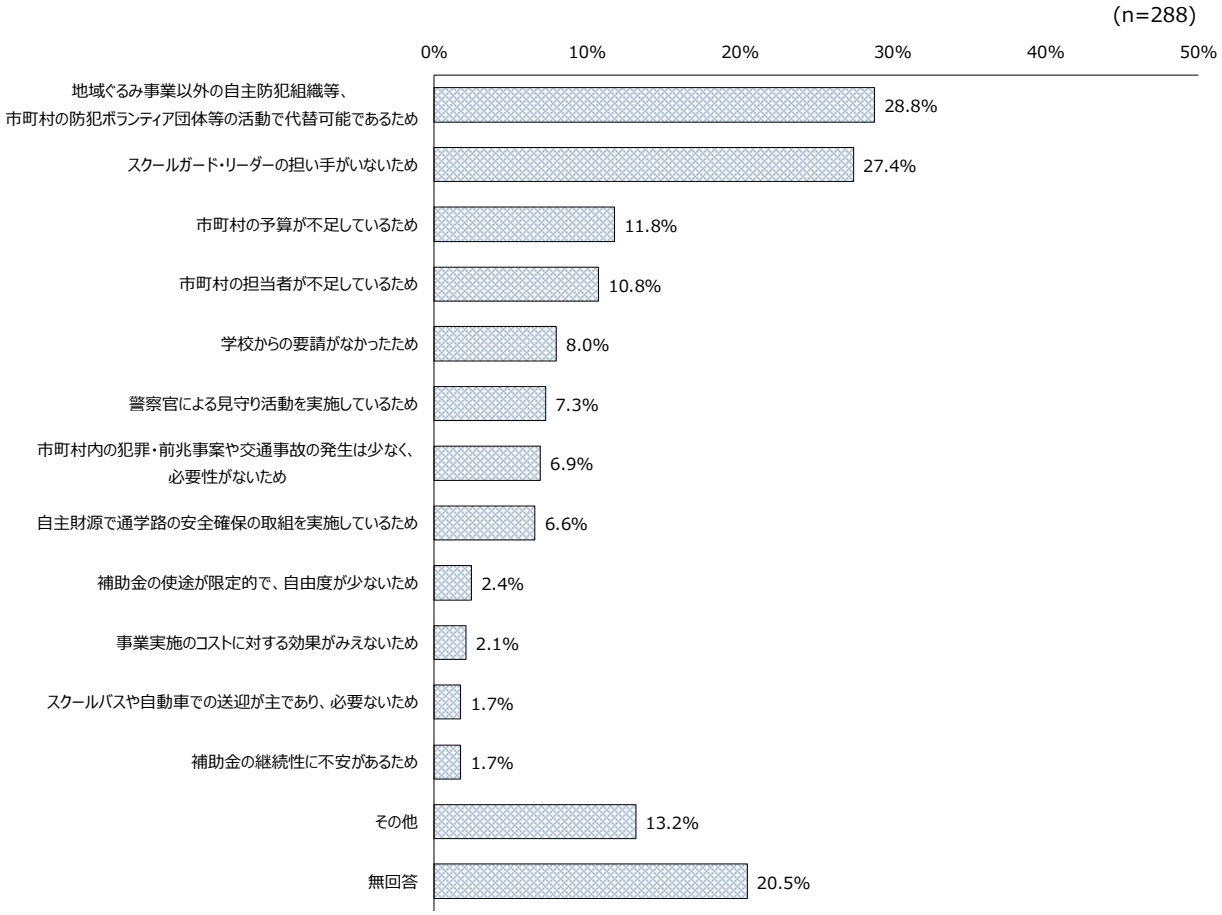
地域ぐるみ事業として実施している取組を市町村区分別にみると、「スクールガード・リーダー育成講習会の開催」は中核市で、「スクールガード養成講習会の開催」は政令指定都市、特別区で他の自治体区分より高い割合となっている。

図表 ２－１－２２ 市町村区分別に見た地域ぐるみ事業として実施している取組(MA)



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

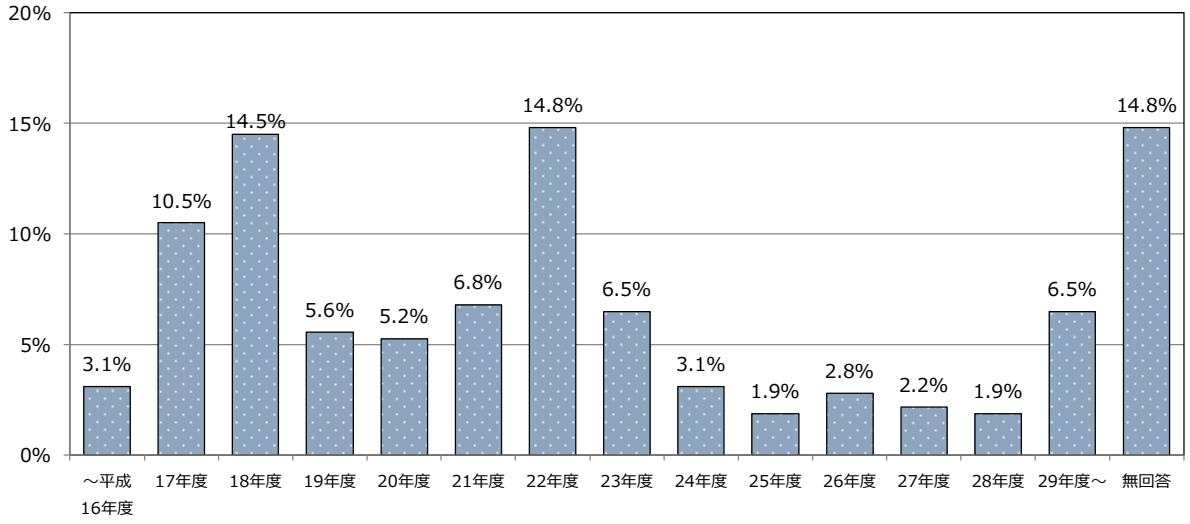
図表 ２－１－２３ 地域ぐるみ事業として実施していない取組がある理由(MA)



３） 地域ぐるみ事業の開始時期

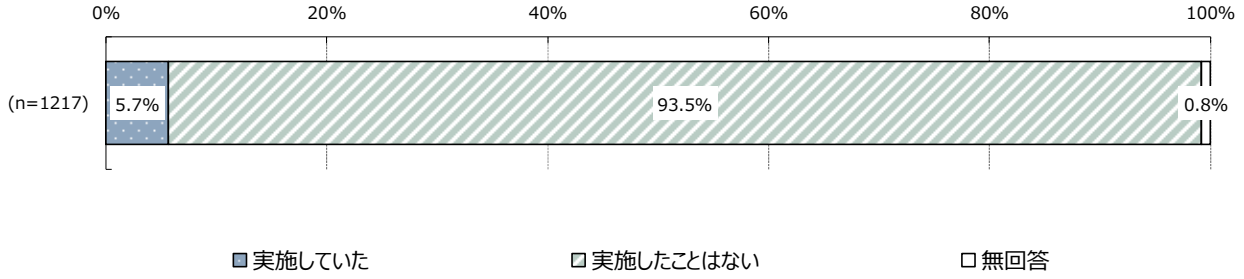
令和２年度地域ぐるみ事業を実施している市町村について、地域ぐるみ事業を開始した年度をみると、「平成 22 年度（14.8%、48 市町村）」が最も高く、次いで、「平成 18 年度（14.5%、47 市町村）、「平成 17 年度（10.5%、34 市町村）」となっている。

図表 ２－１－２４ 地域ぐるみ事業の開始年度(SA)



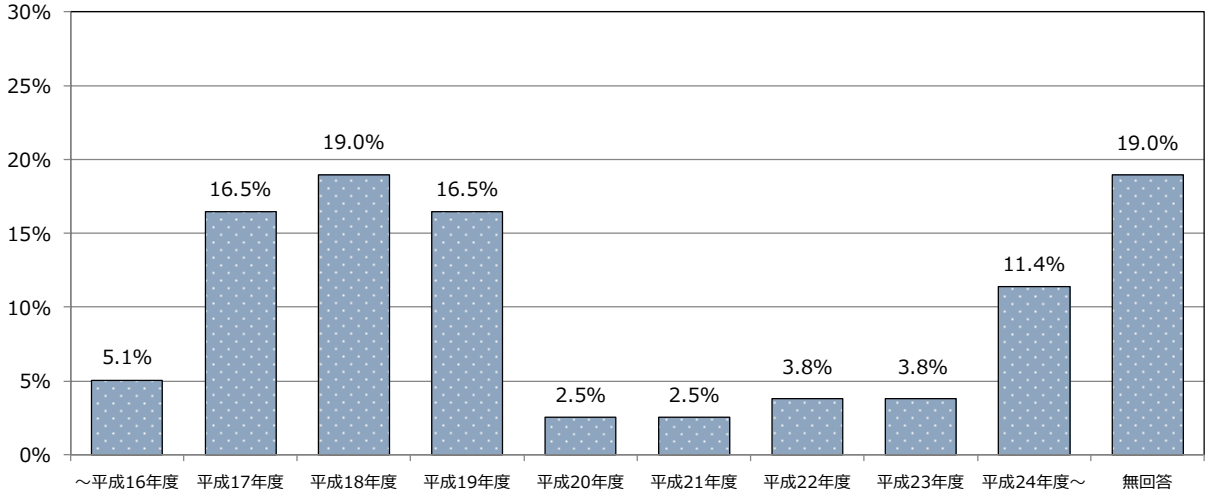
令和２年度に地域ぐるみ事業を実施していない市町村について、過去の地域ぐるみ事業の実施状況をみると、「実施していた」は 5.7%（69 市町村）に留まっている。

図表　２－１－２５　昨年度（令和元年度）以前の地域ぐるみ事業の実施状況(SA)

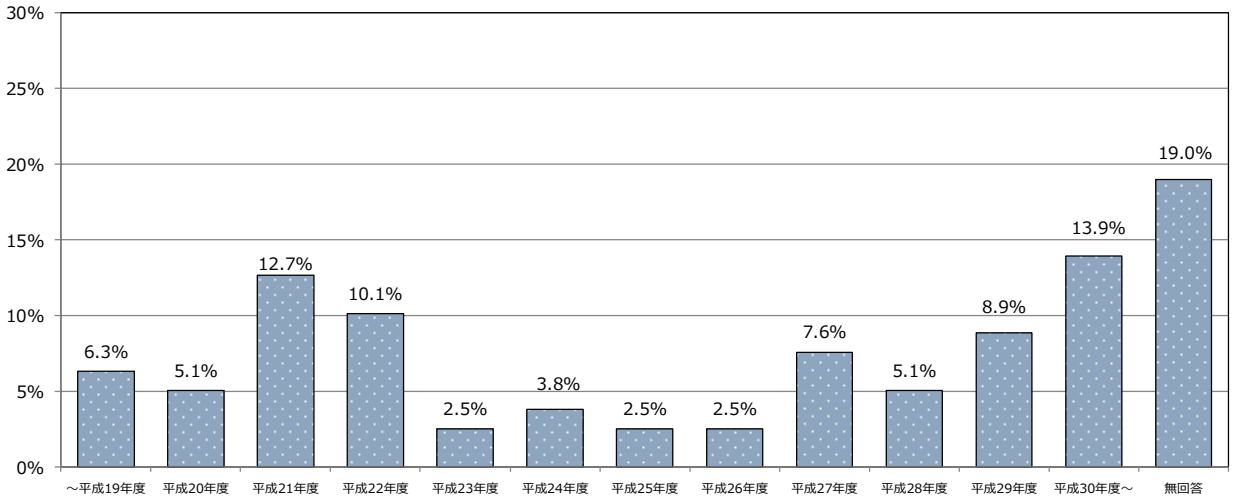


令和元年度以前に地域ぐるみ事業を実施していた市町村の地域ぐるみ事業の開始年度は「平成 18 年度」の割合が 19.0%と最も高く、終了した年度は「平成 30 年度~」の割合が 13.9%と最も高い。

図表　２－１－２６　開始年度(SA)



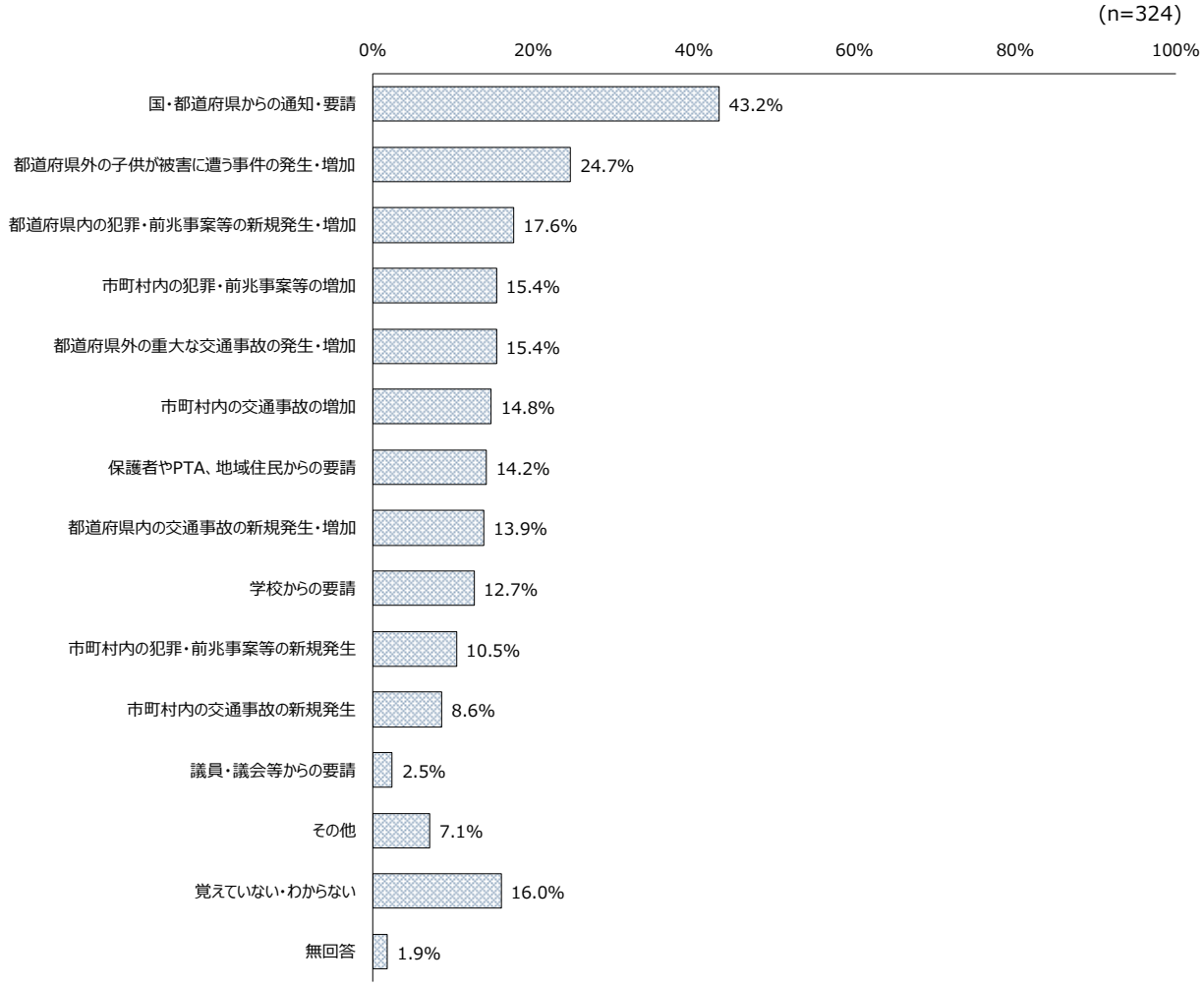
図表　２－１－２７　終了年度(SA)



４） 地域ぐるみ事業を開始したきっかけと継続理由

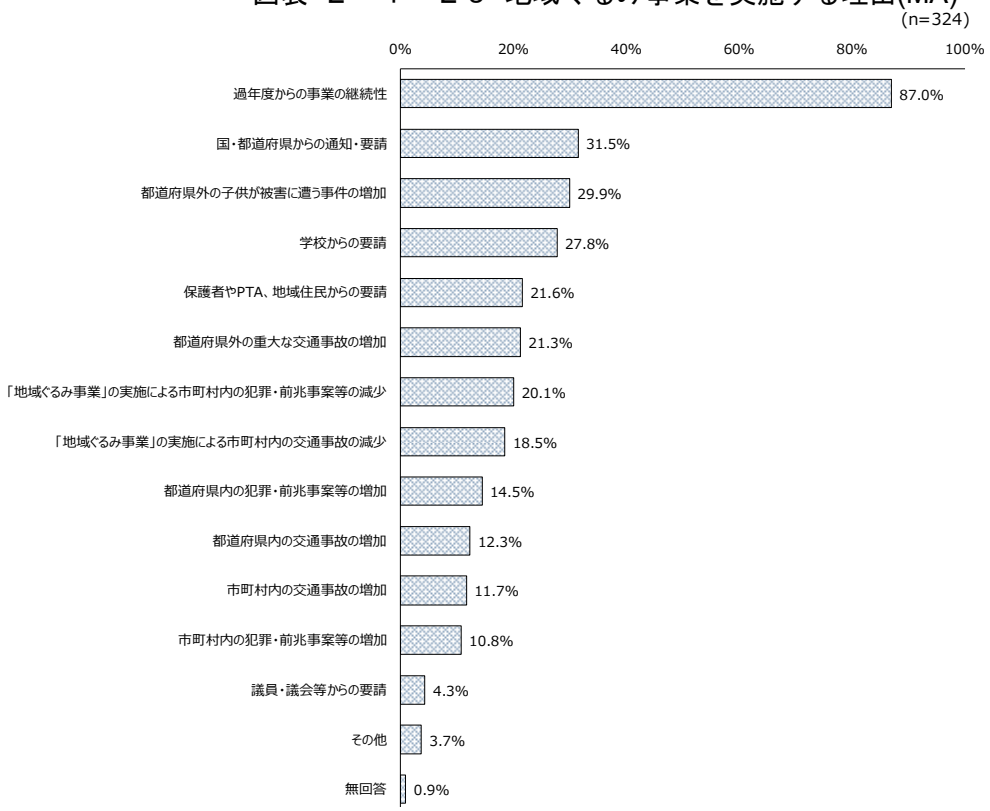
地域ぐるみ事業を開始したきっかけとしては、「国・都道府県からの通知・要請」の割合が 43.2%と最も高く、次いで「都道府県外の子供が被害に遭う事件の発生・増加（24.7%)」、「都道府県内の犯罪・前兆事案の新規発生・増加（17.6%)」となっている。

図表 ２－１－２８ 地域ぐるみ事業を開始したきっかけ(MA)



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

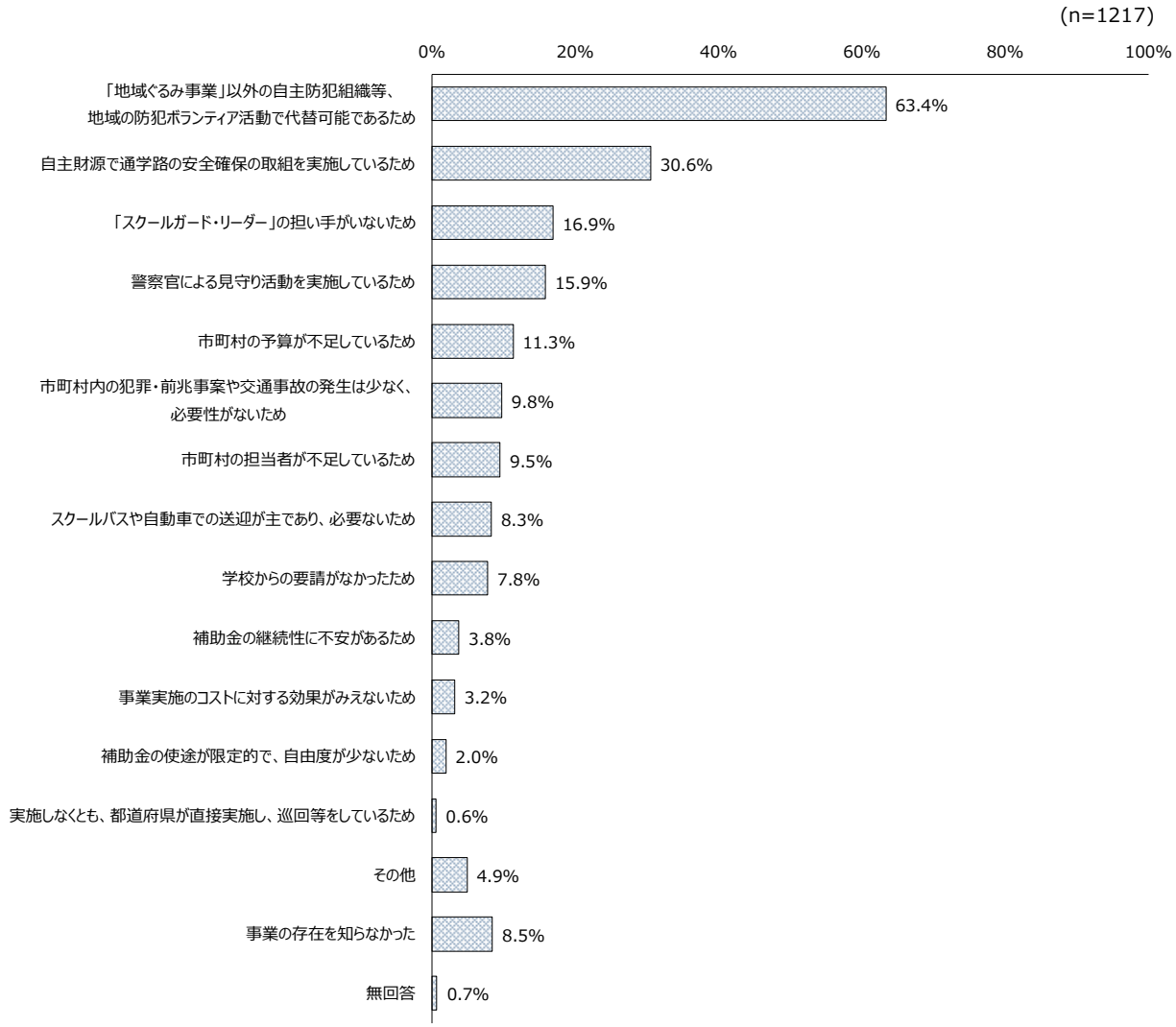
図表 ２－１－２９ 地域ぐるみ事業を実施する理由(MA)



５）　地域ぐるみ事業を実施していない理由

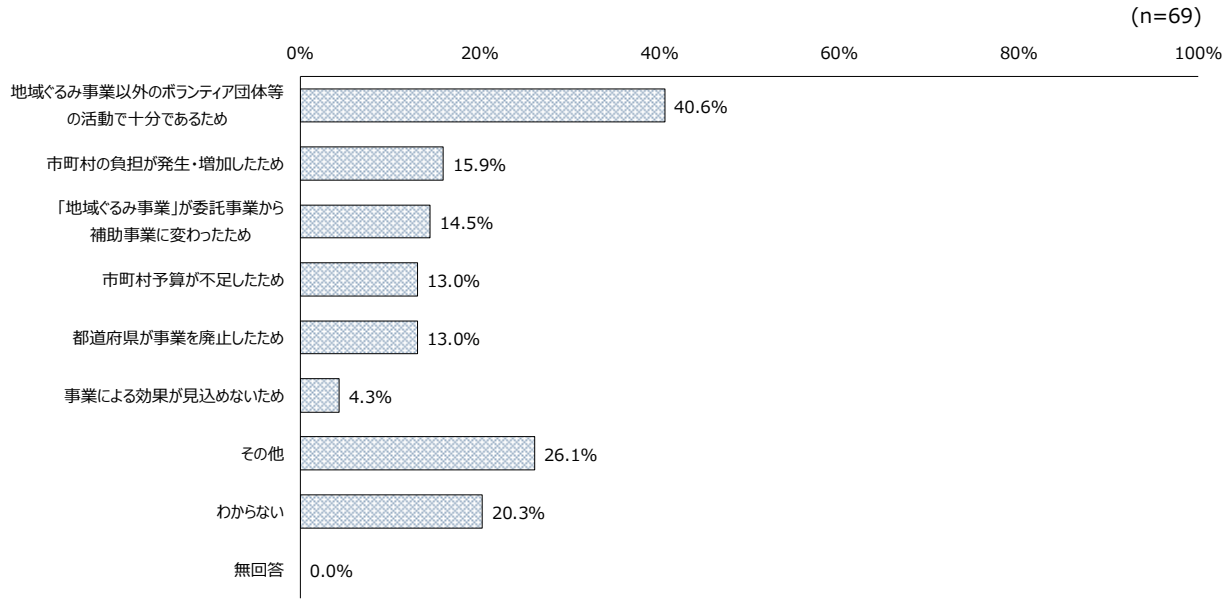
地域ぐるみ事業を実施していない理由は、「自主防犯組織等、地域の防犯ボランティア活動で代替可能であるため」の割合が最も高く 63.4%となっている。

図表　２－１－３０　地域ぐるみ事業を実施していない理由(MA)



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

図表 ２－１－３１ 地域ぐるみ事業の申請をやめた理由(MA)



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

図表 ２－１－３２ 地域ぐるみ事業の申請をやめた理由の「その他」の内容

【人材不足】
- 担い手が見つからなくなったため。
- 後継者の人的確保が困難となったため。

【他の事業で代替可能・重複】
- スクールガード・リーダーによる講習会や通学路の点検等について、学校支援本部の事業として行う予定のため。
- 警視庁が実施するスクール・サポーター事業と重複するため。
- 青少年支援センター補導員による巡回パトロールを実施しているため。

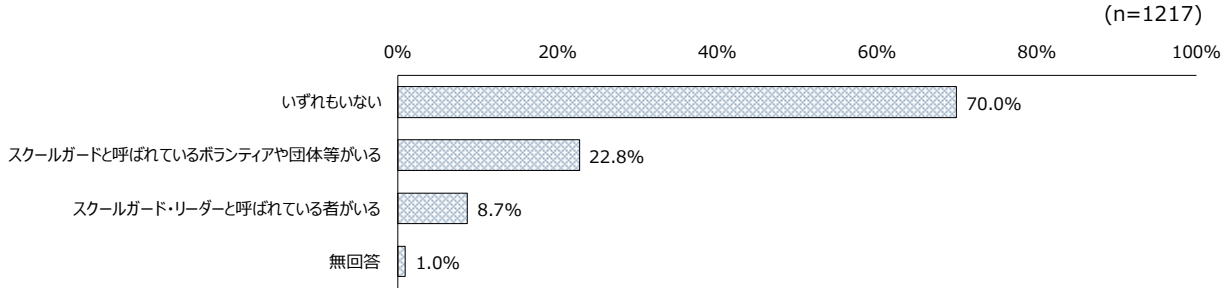
【効果検証中】
- 平成 30 年度実施事業で必要な物品を整備したため、その効果を見極めている。

【必要性消滅】
- 事業を実施した 4 年間でスクールガード・リーダーが全校を巡り、各校の「子どもの安全見守り隊」に助言したり、危険箇所を確認したりすることができたため。
- 保護者等に対する防犯講習会の講師謝礼に地域ぐるみ事業の補助を受けて実施していたが、当区にて会計年度任用職員として独自に採用している警察官 OB である学校防犯指導員が地域の実情に則した講習を行うことが可能となったため。
- 地域全体で子供を見守る体制（環境）は、概ね良好な状況であるため。
- 指定事業終了後に各学校で工夫した取組を進めているため。

【その他】
- 学校統合により登下校形態が変化したため。

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

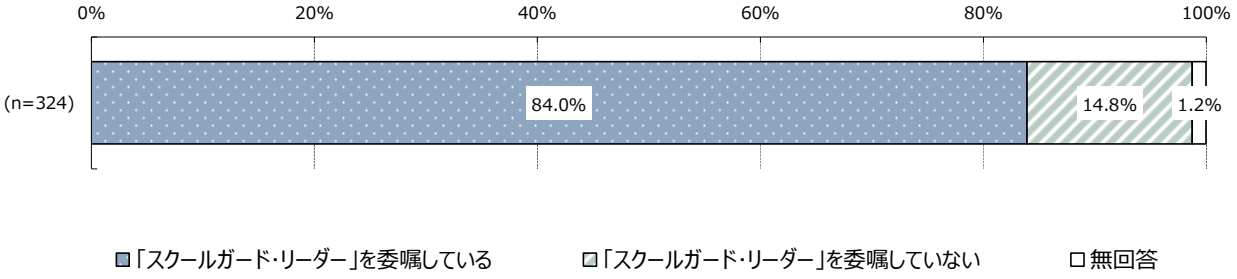
図表 ２－１－３３ 地域ぐるみ事業を実施していない自治体でスクールガード・リーダーまたはスクールガードと呼ばれている者やボランティア団体の有無(MA)



６） スクールガード・リーダーの実態

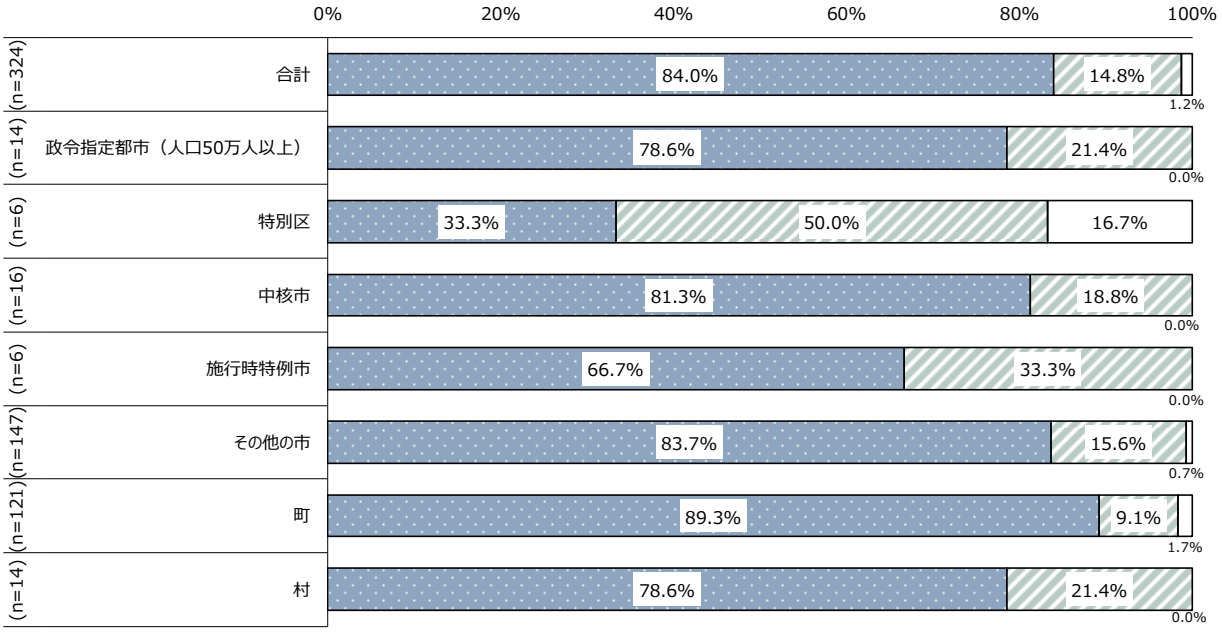
令和２年度に地域ぐるみ事業を実施している市町村のうち、「スクールガード･リーダーを委嘱している」割合は 84.0%となっている。

図表 ２－１－３４ スクールガード・リーダー委嘱の有無(SA)



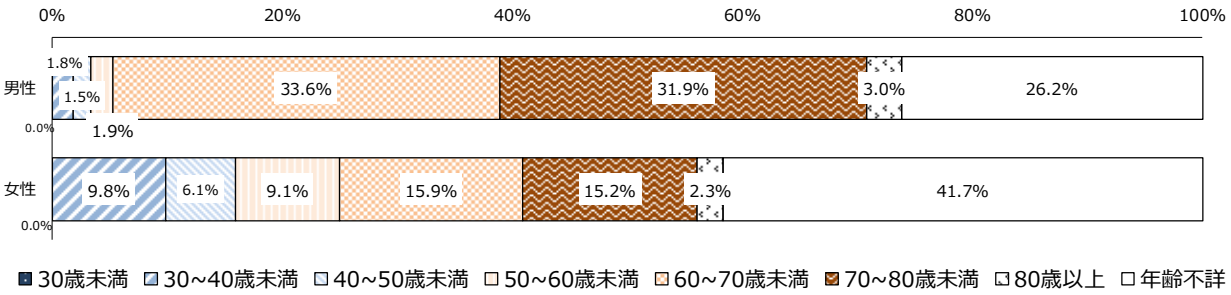
これを市町村区分別にみると、町において、スクールガード･リーダーを委嘱している割合が 89.3%と最も高く、次いで「その他の市（83.7%）」、「中核市（81.3%）」となっている。

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



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

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



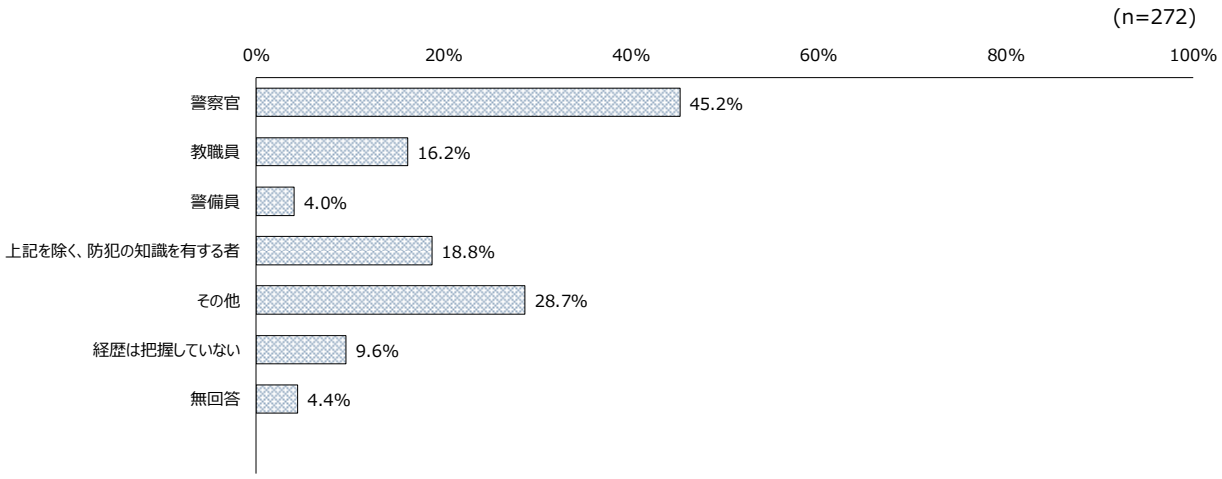
図表　２－１－３７　スクールガード・リーダー数等の推移

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

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

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

図表 ２－１－３８ スクールガード・リーダーの主な経歴(MA)



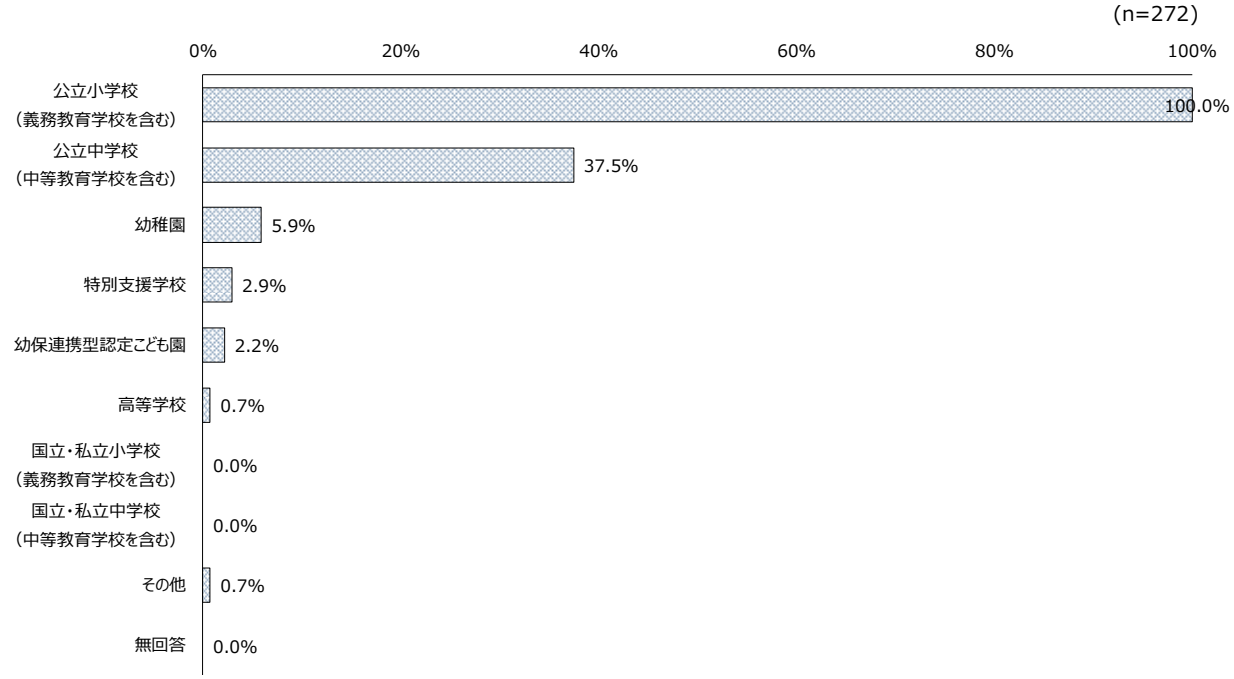
その他の経歴としては、「自治体職員」や「地域の防犯団体構成員」、「スクールガード経験者」、「PTA 役員」などが様々な経歴が挙げられた。

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

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

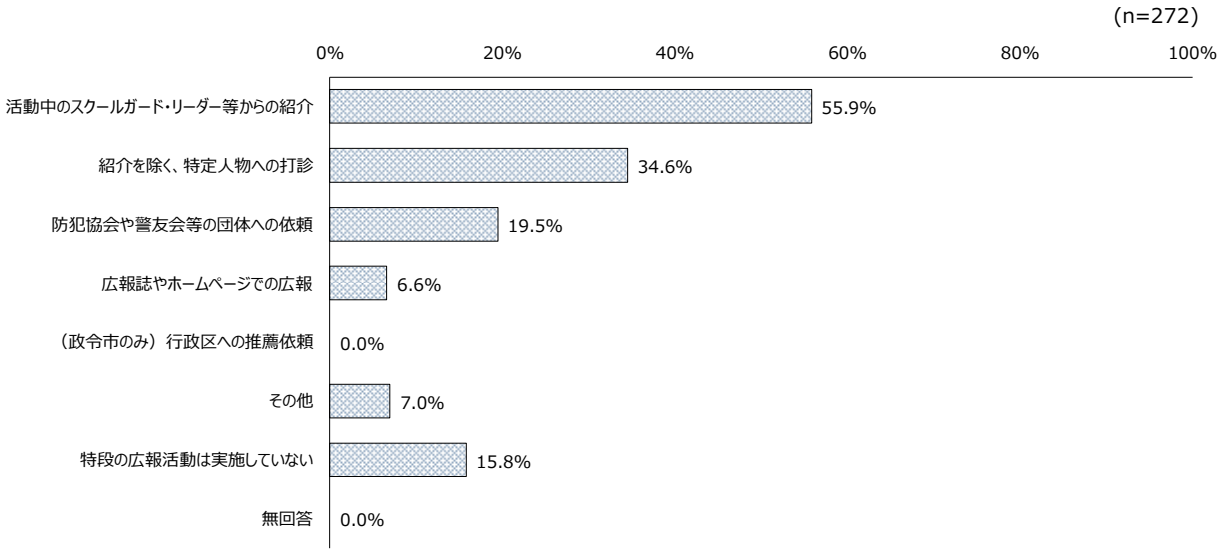
スクールガード・リーダーが活動する学校の種類としては、「公立小学校」が 100%、「公立中学校」が 37.5%となった。一方で、「国立・私立小学校」、「国立・私立中学校」は 0%であった。

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



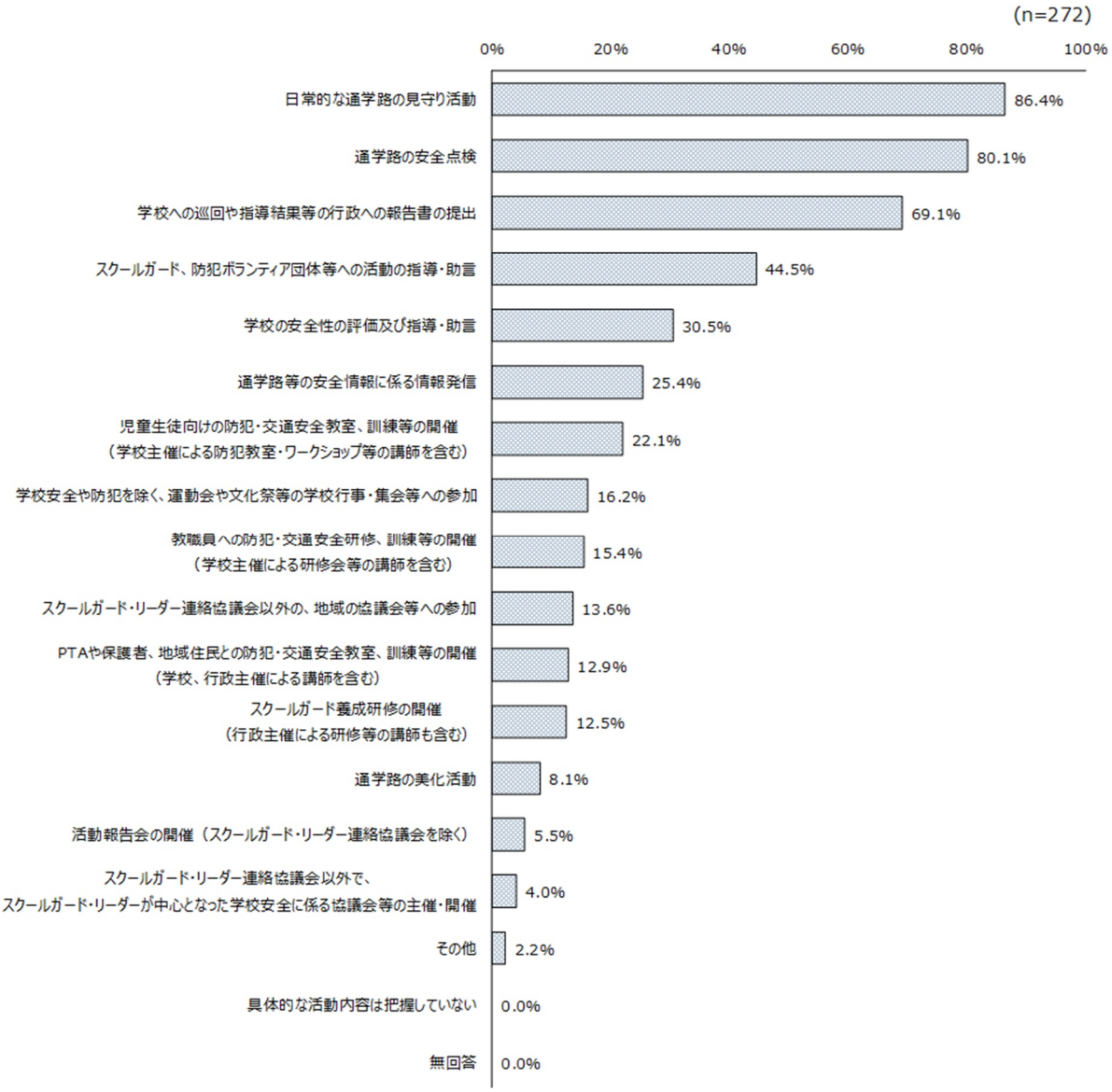
スクールガード・リーダーの募集方法についてみると、「活動中のスクールガード・リーダー等からの紹介」が 55.9%と最も多く、次いで「紹介を除く特定人物への打診（34.6%）」となった。

図表 ２－１－４１ スクールガード・リーダーを募集する手段(MA)



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

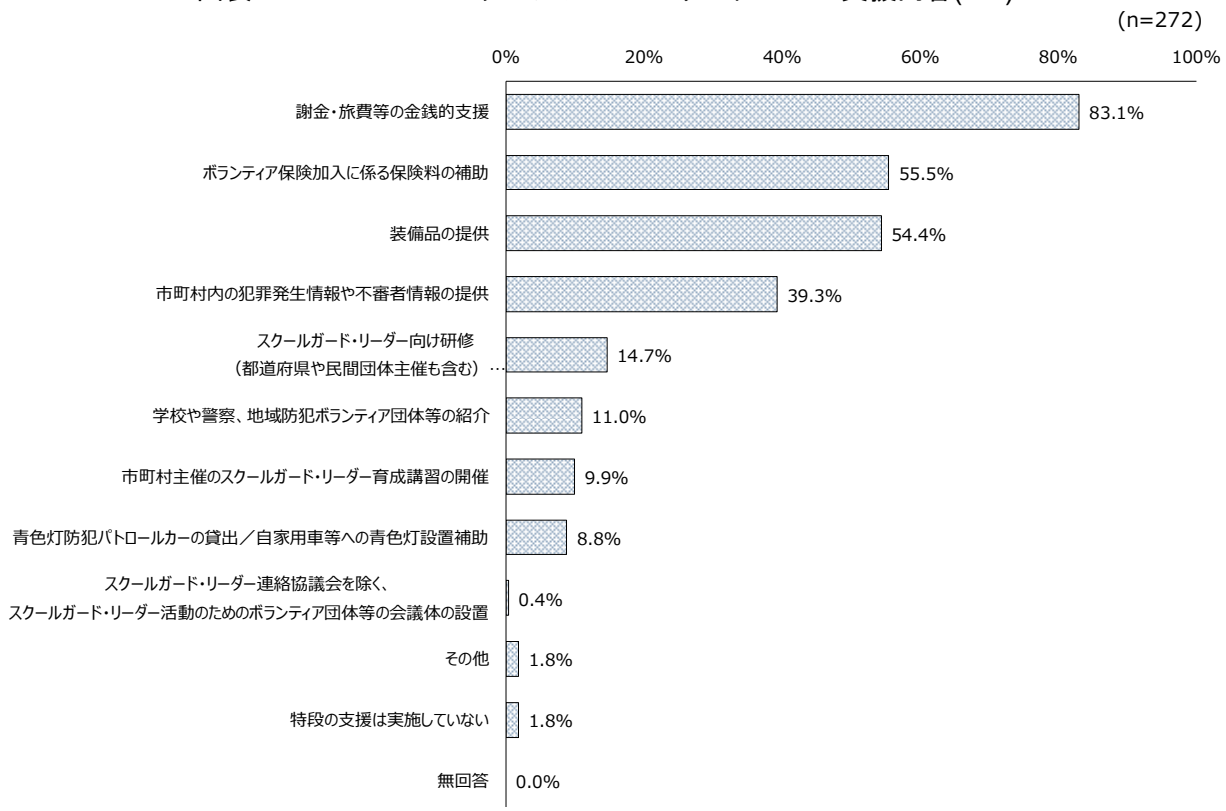
図表　２－１－４２　令和2年度のスクールガード・リーダーの活動内容(MA)



7） スクールガード・リーダーへの支援と連携する主体

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

図表 ２－１－４３ スクールガード・リーダーへの支援内容(MA)



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

図表 ２－１－４４　具体的な装備品の内容

【衣服等】

- 反射ベスト
- 帽子
- 蛍光ジャケット
- 反射フリース
- レインスーツ
- 作業服、安全靴、手袋等の消耗品
  (内容は年度により異なる)
- 熱中症予防対策用ベスト

【携行品】

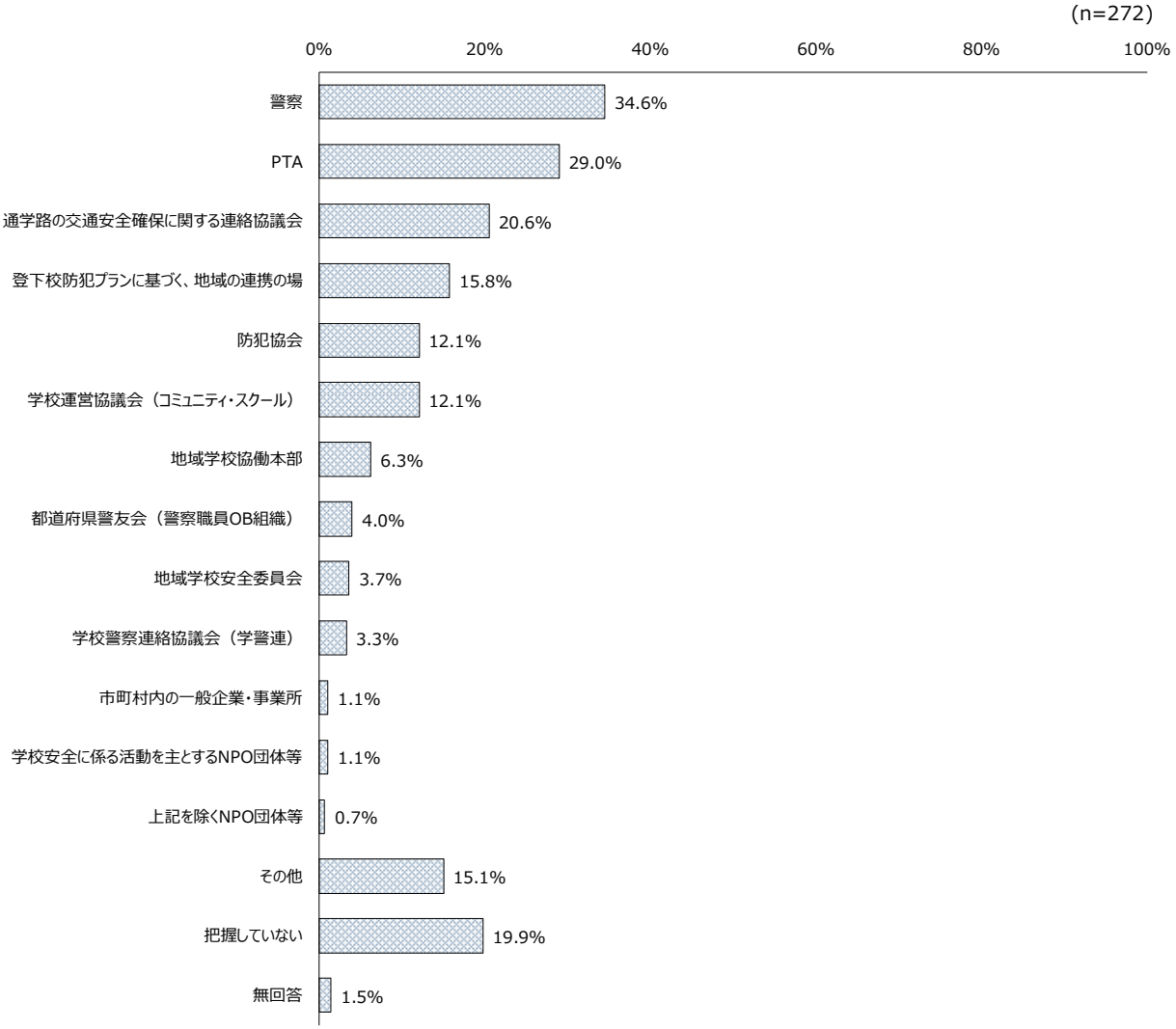
- パトロール用ステッカー
- 腕章、タスキ
- 懐中電灯
- 電池
- 名札，名刺
- 身分証明書
- 車に装着するパトロールマグネット
- 自動車用マグネットシート
- 横断旗
- 誘導棒
- 図板
- 活動記録用ファイル
- 筆記用具
- パトロールバッグ
- 防犯ブザー、防犯用カラーボール等
- ホイッスル
- 熊鈴
- 地図
- サージカルマスク

【その他】

- 青色回転灯

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

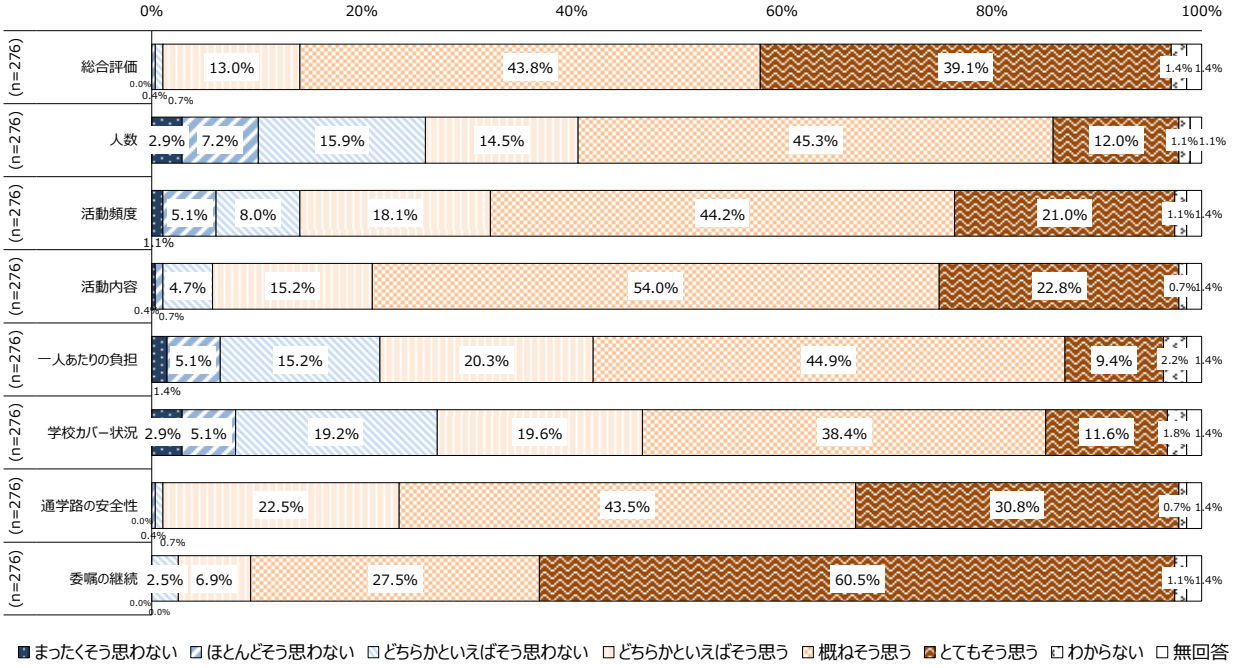
図表 ２－１－４５ スクールガード・リーダーと定期的な情報交換や協働による取組を実施する組織(MA)



８） スクールガード・リーダーの活動に対する評価と課題

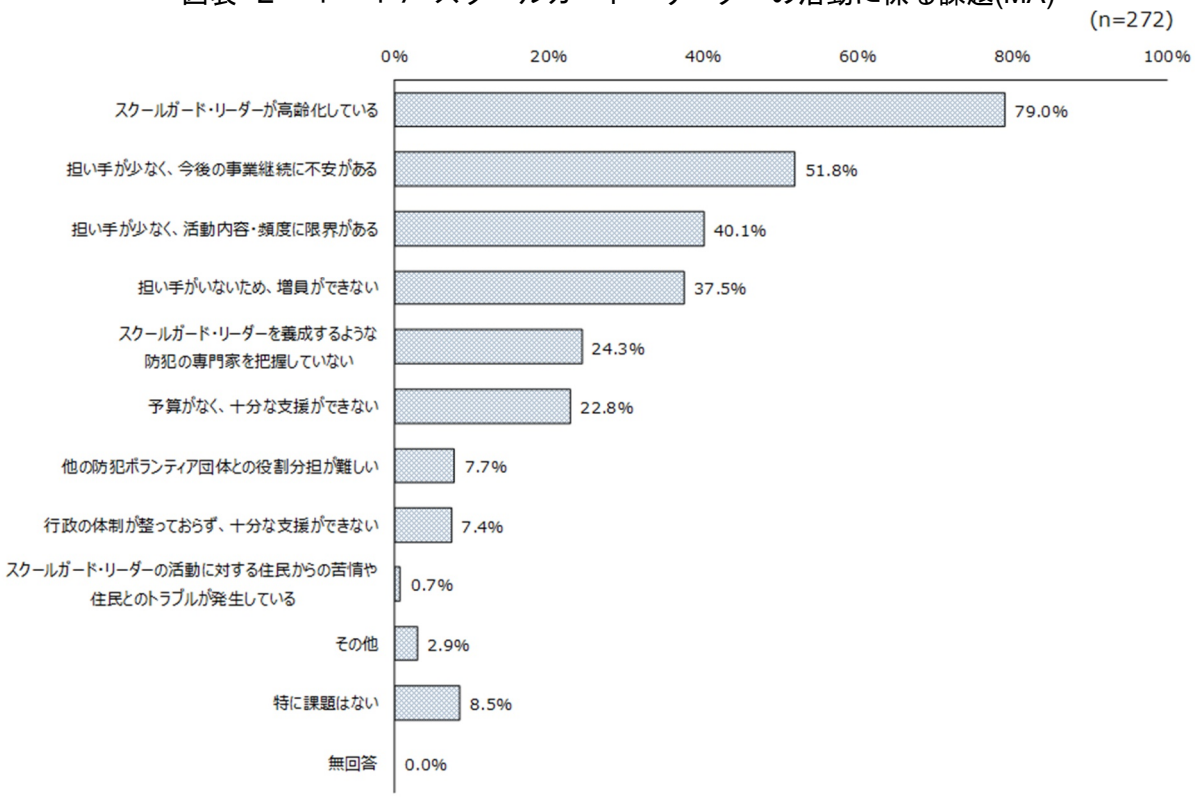
スクールガード・リーダーの活動に対する総合的な評価についてみると、「とてもそう思う」「概ねそう思う」の合計は 82.9%であり、「どちらかといえばそう思う」を合わせると 96.0%と、スクールガード・リーダーの活動に対しては総合的に高い評価を得ている。

図表 ２－１－４６ スクールガード・リーダーの活動に対する評価(SA)



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

図表 ２－１－４７ スクールガード・リーダーの活動に係る課題(MA)



９） スクールガードの所属と連携主体

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

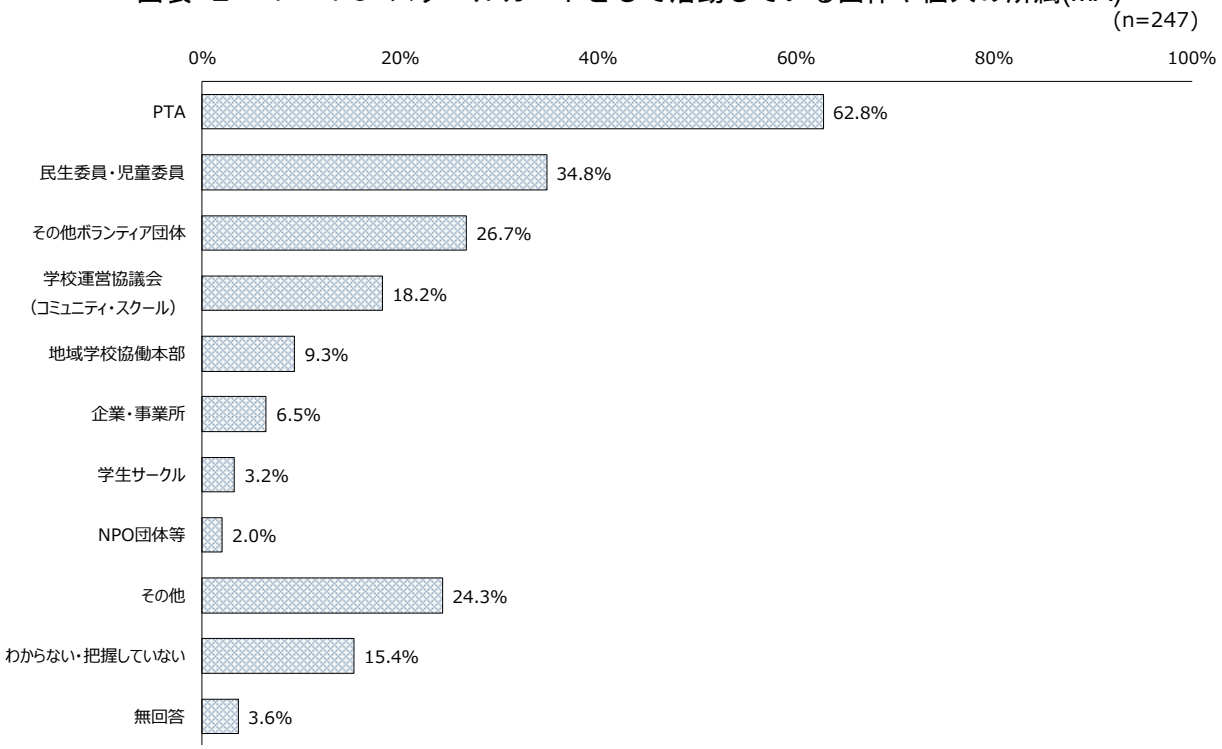
図表 ２－１－４８スクールガードの活動人数等の推移[7]

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

１０） スクールガードの所属と連携主体

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

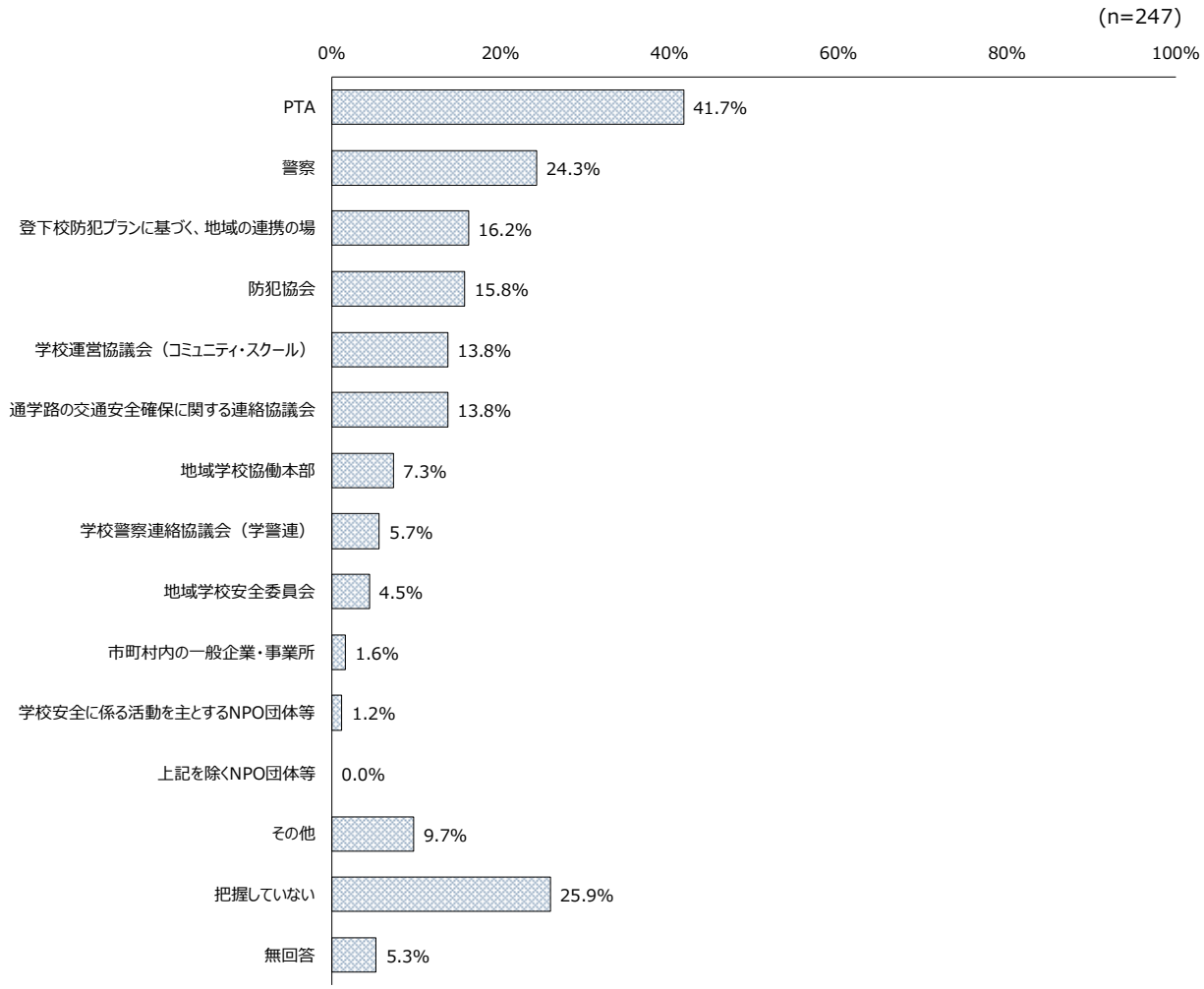
図表 ２－１－４９ スクールガードとして活動している団体や個人の所属(MA)



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

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

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

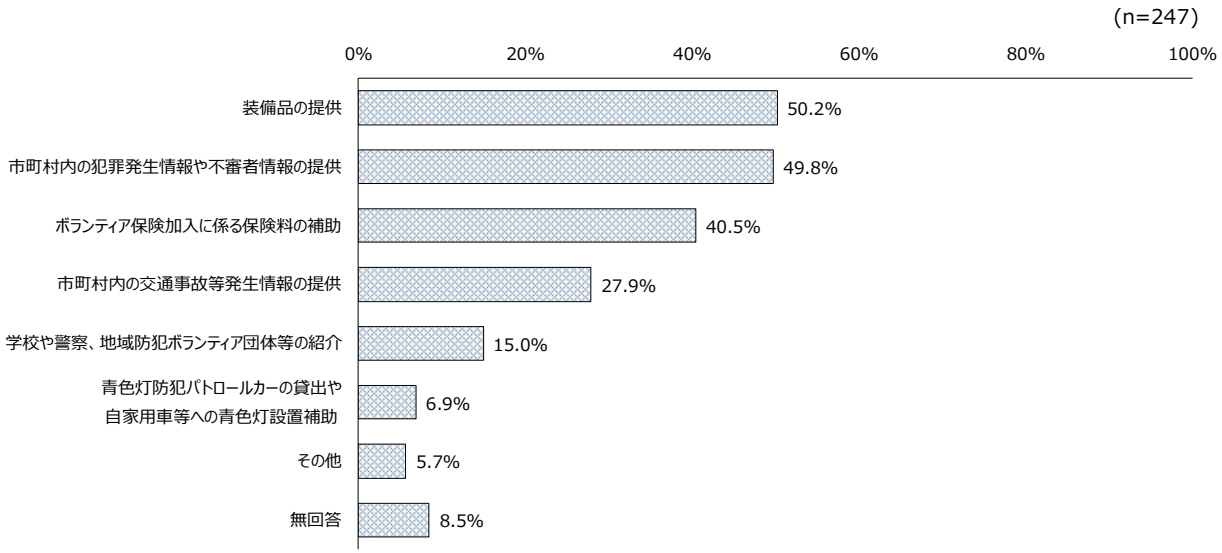


１１） スクールガードに対する支援

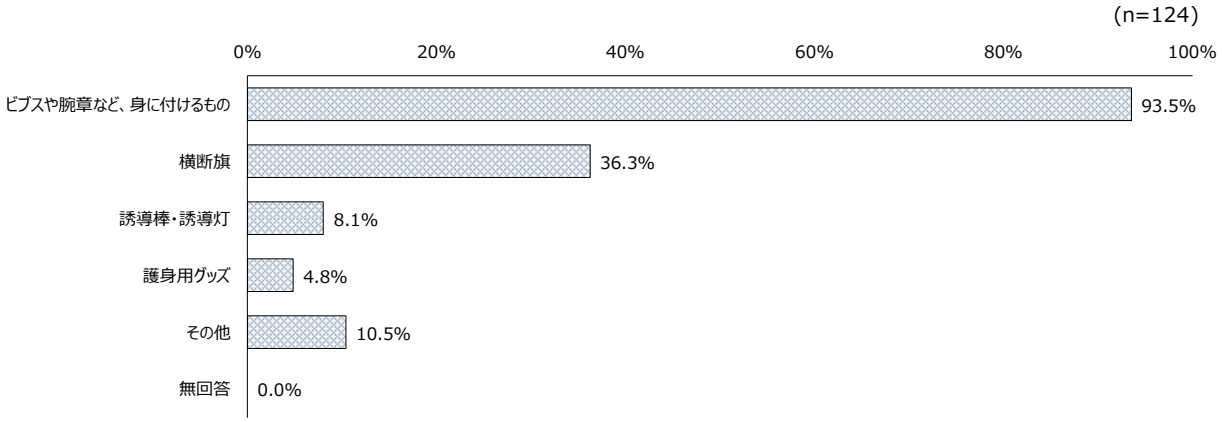
スクールガードへの支援は「装備品の提供」の割合が 50.2%と最も高く、提供した・提供したことのある装備品をみると「ビブスや腕章など、身に付けるもの」が 93.5%となっている。

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

図表 ２－１－５１ スクールガードに対する支援(MA)



図表 ２－１－５２ 提供する・したことのある装備品(MA)

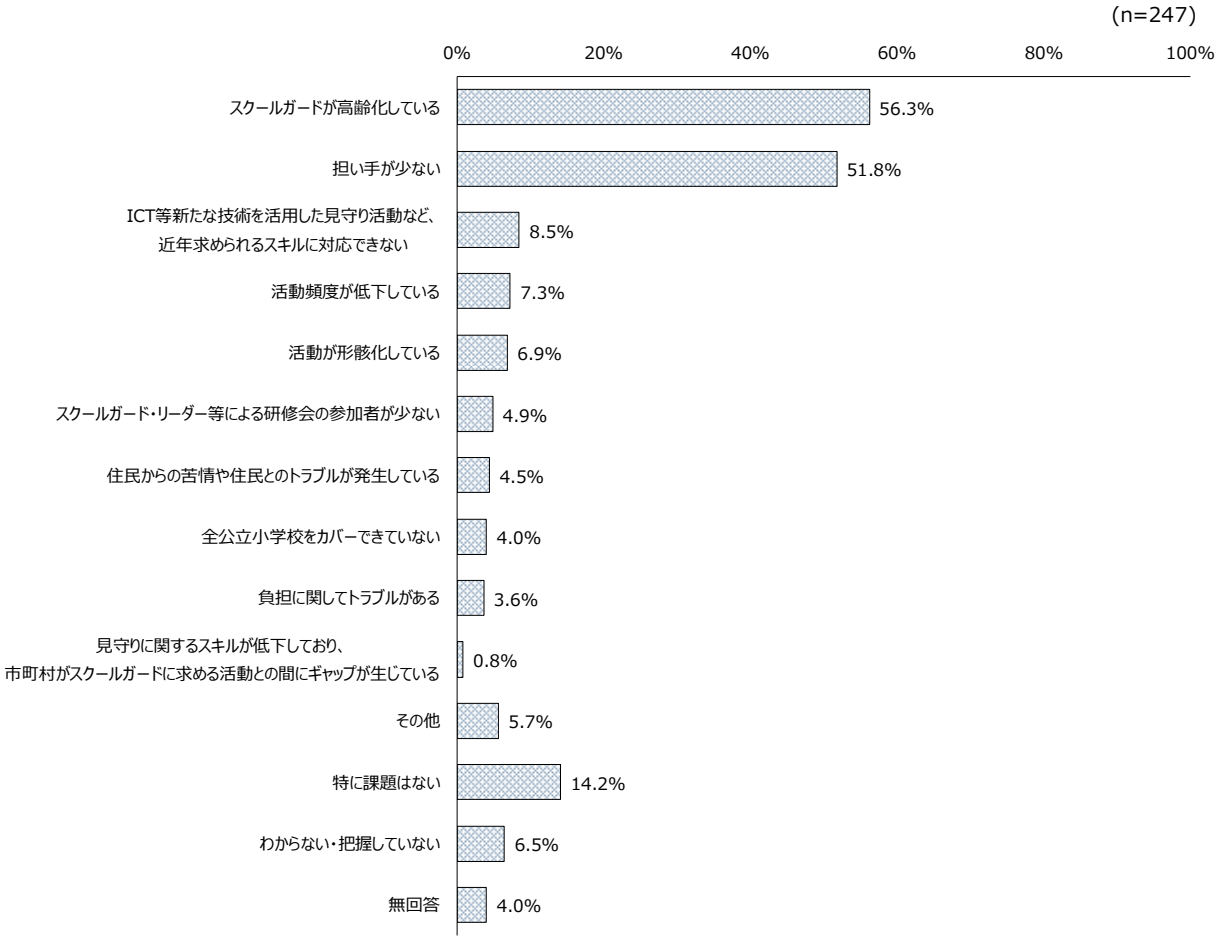


１２） スクールガードの活動における課題

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

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

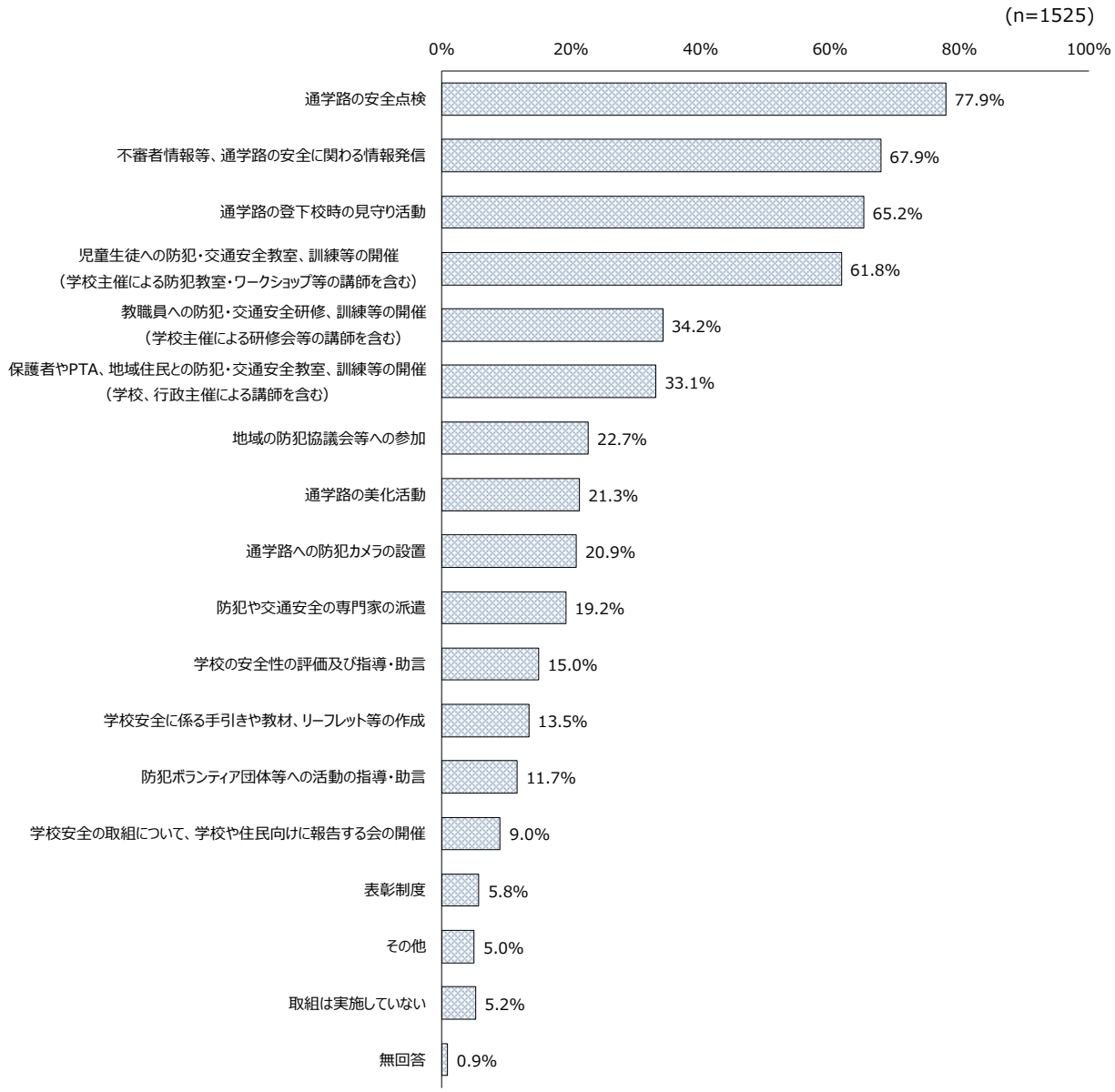
図表 ２－１－５３ スクールガードの活動における課題(MA)



１３） 地域ぐるみ事業以外に実施している学校安全に係る取組

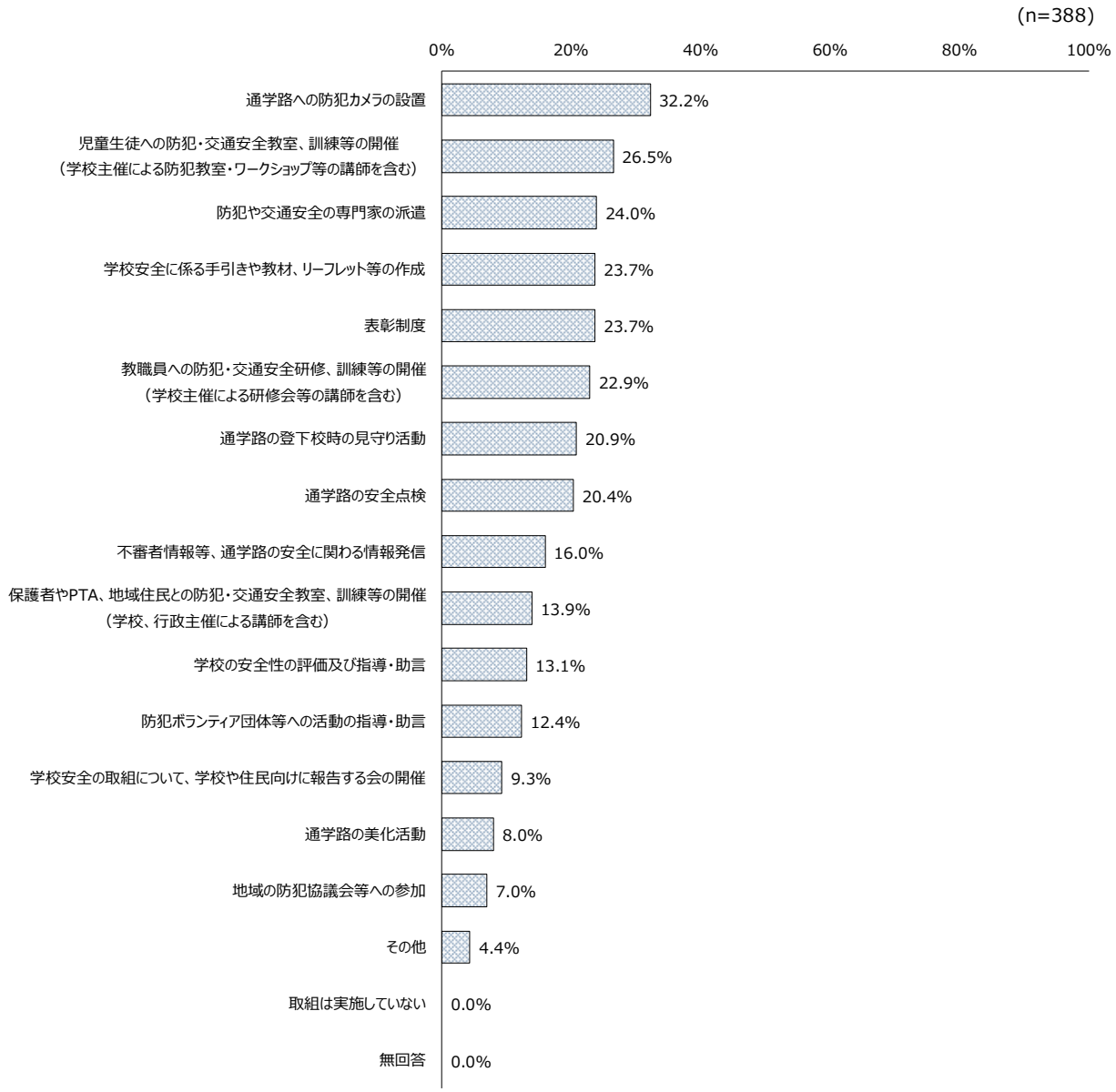
地域ぐるみ事業以外に実施している学校安全に係る取組についてみると、市町村独自予算で実施する取組としては「通学路の安全点検」の割合が 77.9%と最も高く、次いで「不審者等、通学路の安全に関わる情報発信（67.9%）」、「通学路の登下校時の見守り活動（65.2%）」となっている。

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



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

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



■地域ぐるみ事業について

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

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

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

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

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

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

■スクールガード・リーダーについて

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

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

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

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

■スクールガードについて

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

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

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

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

■地域ぐるみ事業以外に実施している学校安全に係る取組について

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

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

（２）通学路における児童生徒の安全確保に向けた事例調査（ヒアリング調査）

① 調査目的

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

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

② 調査概要と調査方法

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

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

図表 ２－１－５６　調査概要

調査対象	19 自治体の教育委員会、見守り活動団体等 （うち、都道府県（３）、政令指定都市（３）、政令指定都市以外の市（10）、町村（３）） （うち、北海道・東北地方（２）、関東地方（７）、中部地方（３）、近畿地方（３）、 中国・四国地方（１）、九州地方（３）） ※（）内は実施自治体数
調査方法	対面又はオンライン、又は質問紙への回答による調査
主な調査項目	・ 通学路の安全確保に向けた取組状況 －開始時期、開始のきっかけ、活動者数、具体的な活動内容 ・ 通学路の安全確保に向けた ICT 等の活用状況 ・ 通学路の安全確保に向けた、スクールガード・リーダーやスクールガード、PTA、警察、見守り活動ボランティア団体、その他組織等との連携方法と役割分担 ・ 通学路の安全確保に向けた取組の担い手確保の工夫 ・ 通学路の安全確保に向けた取組への支援内容 ・ 行政としての活動しやすい環境づくり等の工夫 ・ 通学路の安全確保に向けた取組上の成果と課題 ・ 今後の通学路の安全性向上への理想像と限界 ・ 国の支援に対する要望　／等 ※各自治体によって取組状況が異なるため、調査項目は自治体毎に適宜変更した。
留意事項	・ 本調査結果の詳細は非公表とする。 ・ なお、公表可能とされた調査結果については、「３（１） 通学路における児童生徒の安全確保に向けた取組事例集」に取りまとめている。 ・ 以降、都道府県を「県」、政令指定都市を含む市を「市」と表記する。

③ 調査結果

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

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

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

a） 活動開始時期・経緯

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

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

b） スクールガード・リーダー、スクールガードの経歴

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

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

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

c） スクールガード・リーダーの取組内容

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

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

d） スクールガード・リーダーの負担感

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

e） スクールガード・リーダーに対する謝金等

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

２） 地域ぐるみ事業以外の通学路の見守り活動

a） 活動者の特徴

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

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

b） 活動内容

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

３） 情報連絡・連携体制

a） 学校、警察、市町村等との連携

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

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

b） 不審者情報・交通事故発生状況等の共有

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

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

c） 事故・事件等発生時の対応マニュアル

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

４） 見守り活動の活性化、担い手の維持・確保に向けた方策

a） 活動しやすい環境づくり

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

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

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

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

b） 活動者のモチベーションアップ

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

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

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

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

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

c） 行政、学校からの支援

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

d） 地域一体となった連携・連絡体制の構築

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

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

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

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

２－２．諸外国の通学路における児童生徒の安全確保に係る取組の調査

（１）諸外国におけるスクールバスに関する取組状況調査

① 調査目的

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

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

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

② 調査概要と調査方法

調査方法は、主に現地語文献による文献調査とした。

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

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

図表 ２－２－１　調査概要

調査対象	アメリカ、イギリス、ドイツ、スウェーデン、韓国の５か国（＋日本の状況も整理）
調査期間	令和２年 10 月～12 月
調査項目	【通学路における子供の安全確保をめぐる社会的背景】 ・ 犯罪発生状況 ・ 交通事故発生状況 ・ 保護者の状況 【通学の状況】 ・ 通学方法に関する規定 ・ 通学手段 ・ 通学の安全確保における役割規定 【スクールバス導入の経緯と現況】 ・ 経緯 ・ 導入状況 ・ 最近の動向 【スクールバスに関する法的枠組みと関係主体】 ・ スクールバスに関する法的枠組みと関係主体 ・ スクールバスの仕様（備品等）に関する規定等 【スクールバスの運用状況】 ・ 財源 ・ 運営 ・ 子供を守るための取組（工夫） 【事例紹介】
留意事項	本文中、文部科学省で実施した以下の既往調査の表記は以下のとおりとする。 文部科学省（2008）『国内におけるスクールバス活用状況等調査報告』…H20 国内調査 文部科学省（2008）『諸外国におけるスクールバスの活用状況』…H20 諸外国調査

③ 調査結果

1） 通学の状況

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

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

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

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

図表 ２－２－２ 通学の状況

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

8 アメリカ運輸省道路交通安全局「Highway Safety Program Guideline（No. 17, Pupil Transportation Safety）」
9 Home to school travel and transport guidance Statutory guidance for local authorities July 2014（2016 年改定）
10 都市・郡計画施設の決定構造及び設置基準に関する規定

（図表　２－２－２　つづき）

通学手段	日本	アメリカ	イギリス[11]
	✓ 徒歩による通学が大多数を占めるが、公的データはない。 ✓ 民間調査[12]に依れば小学生の91.8%が徒歩通学との結果もある。	✓ 通学手段の割合は、自家用車54.2%、スクールバス33.2%、徒歩10.4%、その他2.2%であった[13]。 ✓ 通学手段に関わる規制は特にない。	✓ イングランドでは、徒歩が43%で最も多い。 ✓ バスを利用する場合、多くが路線バスであり、通学専用のスクールバスを利用する児童生徒は４%に留まっている。
	ドイツ	スウェーデン	韓国
	✓ 公共交通手段が48%、徒歩32%、自転車25%、両親の車による送迎23%だが、性別、年齢、自治体の住民数によって割合が異なる[14]。	✓ 通学方法・手段に関する情報が整理されていない。 ✓ ただし、上記のとおりスクールバスは全ての子供を対象とするものであり、大半の児童がスクールバスを利用していると推測される。	✓ 12 歳～14 歳では 74%が徒歩、6%が小型乗用車、12%が市内路線バス、4%が通学バスを利用している[15]。 ✓ 学校までの距離が、小学校で1.5km、中学校で2kmは徒歩圏内とされ、徒歩通学が基本である。
通学の安全確保の役割	日本	アメリカ	イギリス
	✓ 「学校保健安全法」第 27 条、第 30 条によると、学校安全計画に基づき児童生徒等の通学路における安全指導を行うとともに、関係機関との連携に努めることとしている。 ✓ 保護者の役割についての決まりはない。 ✓ 自主防犯組織や見守り隊など、地域住民・保護者による見守り活動が実施されている。	✓ 自治体によって様々だが、学校周辺に点滅信号などの交通規制装置の設置を州または自治体にリクエストすることができる例がある。 ✓ 保護者の役割として、子供をバス停で待機させる、家からバス停までの安全なルートの決定・指導、低学年の子供の送り迎えなどを決めている例がある。	✓ 地方自治体が中心となって、学校や保護者、交通機関などの各関係者と協力調整することが求められている[16]。 ✓ イングランドのデータでは、７～10歳の88%は、保護者等の大人が付き添いながら登校している[17]。
	ドイツ	スウェーデン	韓国
	✓ 通学（自宅から学校の敷地間の往復）に関して学校等に監督責任はなく、ドイツ連邦裁判所判例では、自宅から学校の敷地までの登下校における責任は原則として保護者にあるとしている。 ✓ 子供の通学の安全確保をサポートするボランティアを募集している地方自治体が複数ある。	✓ 国立教育庁（Skolverket）によると、通学途中の安全は、通学輸送を担当する 4 つの団体及び学校、保護者、子供たち全ての主体の連携により、確保すべきものとされている。 ✓ 保護者は子供たちが安全に通学できるよう、指導をする責務を有し、子供たちが確実に通学を行うことができるようになるまで、バス停まで付き添うことが推奨されている。	✓ 「学校安全法」第８条、「児童福祉法」第 31 条に、小中学校は児童安全教育各事項の教育計画の策定及び実施をすることとされている。 ✓ 各地方自治体（市・道）の教育庁は、幼稚園、小中高の実施すべき安全教育内容（安全体験館参観、安全教育時間数等）の詳細計画を立てる。

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

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

13 アメリカ運輸省道路交通安全局「2017 年通学に関する世帯調査」（https://nhts.ornl.gov/assets/FHWA_NHTS_%20Brief_Traveltoschool_032519.pdf）（2021/1/21 最終閲覧）

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

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

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

17 National Travel Survey factsheet : England（2014）

２） スクールバス導入の経緯と現況

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

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

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

図表 ２－２－３ スクールバス導入の経緯と現況

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

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

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

（図表　２－２－３　つづき）

	日本	アメリカ	イギリス
導入状況	✓大都市部の都府県での導入率が低い傾向にある[20]。 ✓市町村の９割が導入している道県もあるが、遠距離通学への対応がほとんどである。 ✓登下校中の安全確保の方策としてスクールバスによる送迎を実施する小学校は16.6%、中学校は16.8%に留まる[21]。	✓アメリカ全体で、合計476,150台のスクールバスがあり、学区保有268,053台（56.2%）、事業者保有105,632台（22.2%）、州保有5,768台（1.2%）となっている[22]。	✓導入状況は不明である。 ✓なお、IBISWorldのレポートによると、通学専用スクールバスの市場は約５%である[23]。
	ドイツ	スウェーデン	韓国
	✓スクールバスの詳細な導入割合に関する情報は確認できていない。	✓スウェーデンのスクールバスシステムは、子供が公立学校に通うか私立学校に通うかには関係なく、全ての子供を対象とするものである。 ✓導入割合は確認できていないが、毎年スクールバスを利用する子供の総数は約40万人とされている[24]。	✓最も一般的な通学手段は徒歩通学であり、距離がある場合はコミュニティバスや、自家用車を利用するなどの方法が一般的である。 ✓全国的な導入割合は確認できないが、ソウル市は平成27年から公立小学校にスクールバス支援を実施し令和元年は57校が支援を受けているが市内小学校の10%に満たない[25]。

20 文部科学省「諸外国におけるスクールバスの活用状況」（平成 20 年３月）
21 文部科学省「学校安全の推進に関する計画に係る取組状況調査」（平成 30 年度）
22 School Bus FlEET「2017-2018 学校年度スクールバスデータ」（https://www.schoolbusfleet.com/download?id=10117405&dl=1）（2021/1/21 最終閲覧）
23 UK SIC INDUSTRY REPORTS「Coach & Bus Transport in the UK（H49.390）」（https://www.ibisworld.com/united-kingdom/market-research-reports/coach-bus-transport-industry/）（2021/02/12 最終閲覧）
24 共同スクールバスプロジェクト（Skolskjutsen）ウェブサイト（https://skolskjutsen.se/om-projektet/）（2021/1/21 最終閲覧）
25 OLIVE NOTE「公立小にスクールバスがやってきた（2020/10/29）」（http://www.olivenote.co.kr/news/articleView.html?idxno=10542）　（2021/1/21　最終閲覧）

（図表　２－２－３　つづき）

	日本	アメリカ[26]	イギリス
直近の動き	✓「登下校防犯プラン」[27]において、安全な登下校方策の一つとしてスクールバスの活用があげられている。	✓校区内の近所の学校に通う形から、地理的距離にかかわらず町内の公立学校へ通うことを可能にする町が増えている。 ✓スクールバス利用者数の減少によって、運営コストが増加している。	✓新型コロナウイルス感染症拡大に伴うソーシャルディスタンスの確保及び感染リスクの減少を目的にバスの増便が図られている[28]。 ✓ロンドン交通局では、通勤客等に対しては徒歩か自転車の利用を推奨している。
	ドイツ	スウェーデン	韓国
	✓自治体の財政状況から、通学にかかる交通費の負担が増加していることが近年の課題に挙がっている。 ✓密集した車内の様子が、校内での厳しい分離規制と相容れないと保護者などから批判が起きている[29]。	✓自治体が子供たちの通学輸送を適切に対応しなかったタクシー会社を変更したが、変更後のタクシー会社だと膨大な時間を要するという新たな問題が発生した事例がある。	✓近年は登下校交通事故予防等の観点から、都心部の公立小学校への導入支援も徐々に増加している。 ✓児童通学バスの事故が発生する度に、罰則の強化について検討されているが、事故件数は減少していない。

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

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

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

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

３） スクールバスに関する法的枠組みと関係主体

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

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

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

図表 ２－２－４ スクールバスに関する法的枠組みと規定

法的枠組み	日本	アメリカ	イギリス
	✓道路交通法、道路運送車両の保安基準、道路運送法などが関係する。	✓連邦政府の規制として、スクールバスの製造業者に対する規定が「連邦自動車安全基準(FMVSS)」に記載されている。	✓2009年に制定された「School Bus (Safety) Act（スクールバスの安全についての法律）」にて定められている。
	ドイツ	スウェーデン	韓国
	✓国の法的基盤は、道路交通法、ドイツ道路交通登録法、運転免許条例、旅客輸送法および旅客運送事業法に規定されており、最も重要なポイントはドイツ運輸省「スクールバス使用及び運用規定」まとめられている。 ✓これを踏まえ、各自治体が独自の規則を設定する。	✓国の教育法において、長距離通学の児童生徒等に対する支援の考え方について言及がある。 ✓通学にまつわる詳細な規則や、スクールバスに関する規定は各自治体が定めている。	✓「道路交通法」や「自動車管理法」「旅客自動車運輸事業法」等において児童通学バスの車両や安全性に関する規則が定められている。 ✓運行前には、安全装置の装備や、ドライバーの安全教育などについて、自治体の教育委員会のチェックを受けなければならない。
スクールバスの仕様に関する規定等	日本	アメリカ	イギリス
	✓「道路運送車両の保安基準」において、スクールバスは車体の全面、後面及び両側面に規定の表示をすることが定められている[30]。 ✓その他の設備は、通常の路線バスの規定に準じる。	✓「連邦自動車安全基準(FMVSS)」において、転覆保護、緊急出口、ジョイントの強度、歩行者保護や鏡などの安全装置の基準を規定している。 ✓ストップサイン、クロスビューミラー、追突の際の衝撃エネルギー吸収性が高い座席、社内外の監視カメラなどがある。	✓「School Bus (Safety) Act」に、１階建てバスであることや、全ての座席に３点式シートベルトを装備すること、ストップサインの装備や車体の色、道路の安全利用に係る注意事項の表示が規定されている。
	ドイツ	スウェーデン	韓国
	✓ドイツ運輸省「スクールバス使用及び運用規定」に、乗降階段または乗降口補助装置のステップの高さの指定、乗客用の扉・非常扉、座席、シートベルトなどの安全装置等、要件が細かく規定されている。	✓「共同スクールバスプロジェクト（Skolskjutsen)」によると、救急セット、バス車内からドアを開けるためのハンドル、脱出ハンマー、消火器などが装備されている。 ✓子供にも周知させ、緊急事態においてどのように使用するか解説している。	✓国土交通省「自動車安全基準に関する規則」において、児童用乗車ステップ、車両後方確認装置、停止表示装置、児童下車確認装置の設置、シートベルトの装備等が規定されている。 ✓その他道路交通法などの各種法律でも、備品に関する規定がある。

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

４） スクールバスの運用状況

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

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

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

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

図表 ２－２－５ スクールバスの運用状況

	日本	アメリカ	イギリス
財源	✓「へき地教育振興法」及び「同施行令」に基づき、遠距離通学支援を目的としたスクールバスの導入には、政府からの国庫補助がある。 ✓スクールバスの維持運営費については、地方交付税措置が講じられている。	✓連邦政府から州政府への助成金はない。 ✓州政府から校区へ助成する場合と、利用者が費用を負担する場合などがある[31]。 ✓ハワイ州では、スクールバス利用者への費用徴収を義務づけている。	✓「School Bus (Safety) Act」において、通学に係る支援は自治体の責任であることが定められている。 ✓通学距離等の条件に当てはまる場合、自治体は無償で通学手段を提供する必要がある。
	ドイツ	スウェーデン	韓国
	✓各地方自治体の財源による。 ✓利用者負担の有無に関しては、州の学校に関する法律に則り、各学校を管轄している各自治体が運用している。 ✓なお、通学にかかる交通費を負担する義務はあるが、スクールバスの購入・貸借などの義務はない。	✓国から自治体への助成金はない。 ✓少ない台数でより多くの児童生徒を送迎できるように、学校の開始時間を調整するなどして、スクールバス運営費用を節減している[32]。	✓運営方法に関わらず、学校の負担と受益者負担である。 ✓公立小学校においては、遠距離通学解消を目的とし、主に助成金で賄うため、利用者負担は実質ゼロとなる場合もある。

31 Bellwether Education Partners 「21 世紀のスクールバスへの取組み」
32 文部科学省「諸外国におけるスクールバスの活用状況」（平成 20 年３月）

（図表　２－２－５　つづき）

	日本	アメリカ	イギリス
運営	✓スクールバスの導入や維持運営に当たっては国の財政措置等があることから、市町村（教育委員会）単位での導入が主となる。 ✓スクールバスの保有・運営の形態は、自治体によって様々である。	✓保有・運営しているのは、学区または民間の請負業者である[33]。約2/3は学区、1/3は民間業者である。 ✓スクールバス運転手は、バックグラウンドチェック、健康診断、薬物・アルコールチェック等の適正検査に合格し、スクールバス運転手としての訓練を受けた者と定められている[34]。	✓自治体、学校がバスを所有するか、若しくは民間会社に委託するかの方法を取る場合が多い。 ✓運転手や添乗員、スクールバスサービスを提供する企業は、過去の交通事故違反歴や、犯罪歴などを情報開示することが義務付けられている[35]。
	ドイツ	スウェーデン	韓国
	✓各地方自治体が主として民間事業者に運用全般を委託している。	✓タクシー組織、公共交通組織、バス組織、民間の保険会社の4つの団体によって運営されている。 ✓そのため、運転手の身分、勤務形態は勤務先の会社に順ずる。	✓学校直営の場合と、民間バス事業者委託の場合がある。 ✓学校直営の場合、学校が車両保有及び運営管理し、運転手を直接採用する。
子供たちを守るための工夫	日本	アメリカ	イギリス
	✓「地域ぐるみの学校安全体制構築推進事業」等によって、地域における登下校時の見守り活動を推進している。 ✓ 幼稚園等及び小学校等を中心に周囲500メートルを範囲とするスクール・ゾーンの設定及び定着化を推進している。	✓ICTの活用の例として、GPSの活用、Wi-Fiの提供、生徒バッジの着用などを行う事例がある。 ✓スクールバス運転手は、雇用時の訓練に加え、毎年再訓練などを受けることが義務付けられている[36]。	✓「School Bus (Safety) Act」に規定されるスクールバスの仕様に、新型コロナウイルス感染症拡大に伴い、清掃と使い捨てのマスクやエプロン、手袋などのPPE製品の使用などが追加された。
	ドイツ	スウェーデン	韓国
	✓DVR（ドイツ交通安全評議会）が立ち上げた「スクールバスプロジェクト」では、児童生徒への講習や、安全支援ボランティアの訓練、車内でのトラブル防止講習など、様々な取組が実施されている。	✓運送業者らの「共同スクールバスプロジェクト（Skolskjutsen）」が、全ての子供と保護者に向けて、学校のバスと安全対策について学ぶ機会を提供している。 ✓交通事故による死亡や重傷を負う人をゼロにする「ビジョンゼロ（VisionZero）」理念の下で、全ての事故が慎重に研究されている。	✓ICTを活用した取り組み事例がみられる。 ✓「児童通学バスナビゲーションサービス」では、児童の乗降車状況を保護者・教員にリアルタイムで転送するほか、通学バスの位置情報を確認できる[37]。 ✓「安心通学情報サービス」では、車両にIoT基盤装置を設置し、児童の乗降時間と場所をリアルタイムで保護者等が把握できる[38]。

33 全国学校交通協会「イエロースクールバス業界報告」（https://s3-us-west-2.amazonaws.com/nsta/6571/Yellow-School-Bus-Industry-White-Paper.pdf）（2021/1/21 最終閲覧）
34 Bellwether Education Partners 「21 世紀のスクールバスへの取組み」
35 Home to School Travel and Transport Guidance 2014
36 全国学校交通協会「イエロースクールバス業界報告」
37 韓国教育部広報資料「スクールバスの位置情報サービス」（https://moe.go.kr/boardCnts/view.do?boardID=340&boardSeq=74957&lev=0&searchType=null&statusYN=C&page=1&s=moe&m=020201&opType=N）　（2021/1/21 最終閲覧）
38 ヘッドライン済州「済州、学校保護者にリアルタイムの通学情報を提供」（http://www.headlinejeju.co.kr/news/articleView.html?idxno=419424）　（2021/1/21 最終閲覧）

④ 小括

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

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

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

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

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

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

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

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

（２）諸外国における通学時の安全確保の方策に関する取組状況調査

① 調査目的

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

② 概要と調査方法

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

③ 調査結果

１） アメリカ

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

２） イギリス

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

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

３） ドイツ

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

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

---

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

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

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

４） スウェーデン

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

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

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

５） 韓国

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

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

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

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

a） 新しい「イエローカーペット」でスクール・ゾーンの交通事故ゼロに挑戦

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

b） 小学校入口には「スマート横断歩道」

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

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

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

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

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

２－３．通学路における児童生徒の安全確保方策のまとめ

（１）地域における通学路等の安全確保に向けた取組事例集の作成

① 事例集作成の目的

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

② 事例集の構成

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

図表 ２－３－１　事例集の概要

想定読者	都道府県・市町村行政、見守り活動団体、見守り活動の実施を検討中の地域住民　等
目次	1.　地域ぐるみの学校安全整備推進事業（スクールガード・リーダー、スクールガード）に関する取組事例 ・　千葉県千葉市：スクールガード・アドバイザーと学校セーフティウォッチャーの活動 ・　福岡県福岡市：マンパワーと IoT を組み合わせ、新しい見守り活動へチャレンジ ・　埼玉県加須市：スクールガード・リーダーと学校応援団による見守り活動 ・　山梨県道志村：村全体で子どもの安全を見守る体制の構築を目指した取組 2.　住民の自発的な取組による、地域一体となった通学路の安全確保の取組事例 ・　京都府長岡京市：“通学路安全対策調査”による危険箇所の情報収集と対策の実施 ・　埼玉県嵐山町　：住民主体による、地域一体での見守り活動 3.　小学校単位での登下校時の見守り活動に関する取組事例 ・　京都府京都市立御室小学校：大学生も活躍する、御室こども見守り隊の活動 ・　石川県金沢市立夕日寺小学校：“子供の視点”を重視する、夕日寺スクールサポート隊の見守り活動 ・　鳥取県湯梨浜町立東郷小学校：コミュニティ・スクールを活用し、活動が活性化したオレンジベスト隊 4.　見守り活動等に対する行政等からの支援に関する取組事例 ・　熊本県：皆で支え合う、県下の見守り活動　PTA 教育振興財団の共済金による支援 ・　新潟県胎内市：地域一体となり、子供の見守り組織を支える活動 5.　多様な活動者による安全・安心の創出に関する取組事例 ・　宮城県白石市：中学生を中心とした、安全・安心なまちづくりへの活動 ・　宮城県塩竈市：塩竈市内 11 の郵便局員による、“ながら見守り”の活動

③ 事例集の活用方法と留意事項

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

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

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

（２）小冊子「やってみよう！登下校見守り活動ハンドブック」の作成

① 小冊子作成の目的

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

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

② 小冊子の構成

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

図表 ２－３－２ ハンドブックの概要

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

③ 通学路の安全確保に向けて留意すべき基本的な考え方

１） 防犯環境設計理論

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

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

図表 ２－３－３　防犯環境設計理論の基本的な考え方

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

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

２） ハザード知覚と回避行動

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

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

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

④ 小冊子の活用方法と留意事項

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

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

47 石田敏郎、松浦常夫編著「交通心理学入門」（日本交通心理学会、平成 29 年）より
48 IATSS 公益財団法人国際交通安全学会「交通・安全学」（平成 25 年）より

参考資料

参考－１ 都道府県アンケート調査結果報告書
（詳細）

通学路の安全確保の方策に関する
アンケート調査結果（詳細）
都道府県版

目 次

１． 調査の概要 1

（１） 調査の目的 1
（２） 調査の概要と調査方法 1

２． 地域ぐるみ事業の申請状況について 2

３． 地域ぐるみ事業を申請している都道府県について 3

（１） 地域ぐるみ事業として申請している取組 3
（２） 地域ぐるみ事業の申請プロセス 3
（３） 地域ぐるみ事業の開始年度 5
（４） 各種行政計画と地域ぐるみ事業の関係 6

４． 地域ぐるみ事業を申請していない都道府県について 8

（１） 地域ぐるみ事業を申請していない理由 8
（２） 令和元年度以前の地域ぐるみ事業の申請状況 9
（３） スクールガード・リーダー及びスクールガードと呼ばれる者の有無 11

５． 地域ぐるみ事業以外の学校安全に係る取組について 12

（１） 学校安全に係る取組内容 12
（２） 登下校時の見守りボランティアについて 15
（３） スクールガード・リーダー以外で同様の目的・役割を担う者の有無 16

６． 地域ぐるみ事業や登下校時の安全確保についての意見・要望 20

（１） 地域ぐるみ事業として認めてほしい経費、その他意見・要望 20
（２） 登下校時の安全確保についての意見・要望 21

１． 調査の概要

（１） 調査の目的

各都道府県における通学路の見守りに関する活動状況や取組課題等を把握し、全国的な傾向を捉えることを目的としてアンケート調査を実施した。

（２） 調査の概要と調査方法

本アンケート調査は全国 47 都道府県の教育委員会を調査対象として、以下の図表に示す調査項目を把握した。アンケート調査表は、E-メールにて配付・回収しており、回収率は 100%で全ての都道府県教育委員会から回答を得ることができた。

なお、各市町村における通学路の見守りに関する活動状況や課題を把握することを目的に、各市町村の教育委員会を対象としたアンケート調査を別途実施している。

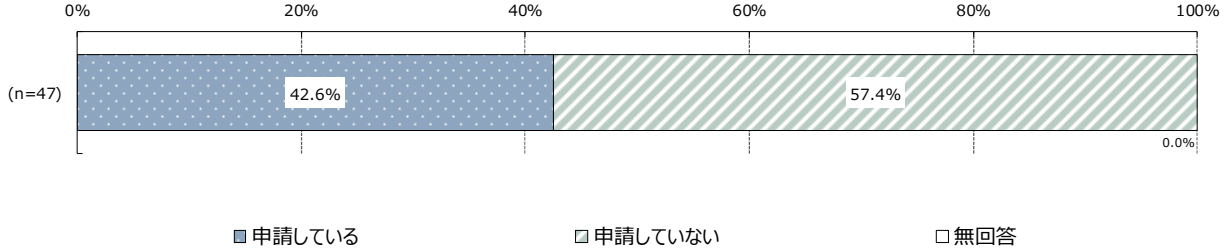
図表 1-1 調査概要

調査対象	各都道府県教育委員会
調査期間	令和２年７月～８月
調査項目	【地域ぐるみの学校安全体制整備推進事業について】 ・ 地域ぐるみの学校安全体制整備推進事業の取組内容 ・ 地域ぐるみの学校安全体制整備推進事業の申請方法／開始時期 ・ 地域ぐるみの学校安全体制整備推進事業と各種行政計画との関係 ・ 地域ぐるみの学校安全体制整備推進事業や登下校時の安全確保についての意見・要望 【地域ぐるみの学校安全体制整備推進事業以外の取組について】 ・ 登下校時の見守りボランティアの活動実態の把握状況／支援の有無 ・ 今年度地域ぐるみの学校安全体制整備推進事業を申請していない理由 ・ 過去の地域ぐるみの学校安全体制整備推進事業の取組状況 ・ スクールガード・リーダーと同様の役割を担うものの有無／主な経歴／経歴ごとの人数 ・ スクールガード・リーダーまたはスクールガードと呼ばれる者の有無 ・ 地域ぐるみの学校安全体制整備推進事業や登下校時の安全確保についての意見・要望
配布・回収数	配布 47 都道府県／回収 47 都道府県 （回答率 100%）
留意事項	SA：「単数回答」を示す。 MA：「複数回答」を示す。 FA：「自由回答」を示す。 なお、図表中の数値について、小数点以下の表記処理上、数値が合わない場合がある。 また、本文中表内の数値は、上段が件数、下段が%を示す。 本文中では、地域ぐるみの学校安全体制整備推進事業を「地域ぐるみ事業」と表記する。

２．地域ぐるみ事業の申請状況について

令和２年度の地域ぐるみ事業の申請について、「申請している」の割合が 42.6%、「申請していない」の割合が 57.4%となっている。

図表 ２-１ 令和２年度の地域ぐるみ事業の申請有無（SA）



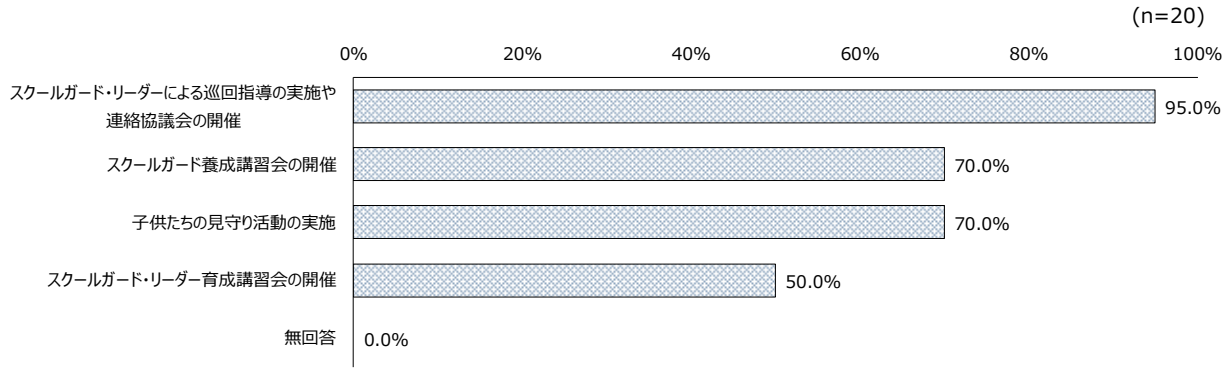
合計	申請している	申請していない	無回答
47	20	27	0
100.0	42.6	57.4	0.0

３． 地域ぐるみ事業を申請している都道府県について

（１） 地域ぐるみ事業として申請している取組

地域ぐるみ事業として申請している取組は、「スクールガード・リーダーによる巡回指導の実施や連絡協議会の開催」の割合が最も高く 95.0%となっている。次いで、「スクールガード養成講習会の開催（70.0%）」、「子供たちの見守り活動の実施（70.0%）」となっている。

図表 3-1 地域ぐるみ事業として申請している取組（MA）

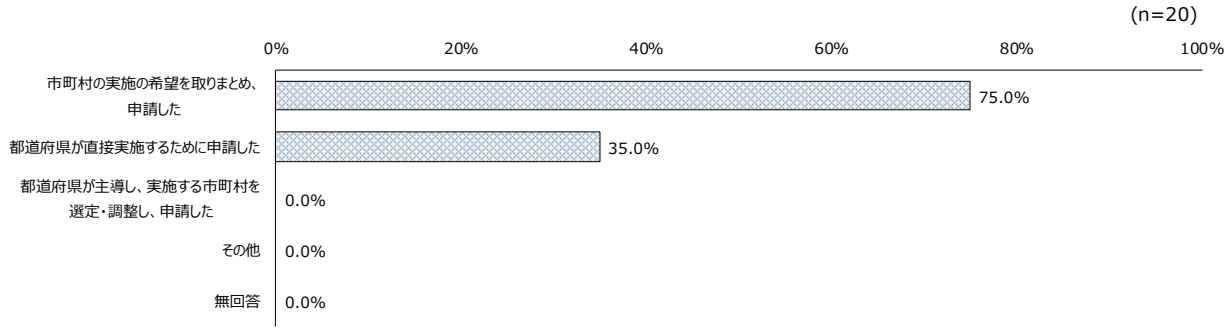


合計	スクールガード・リーダーによる巡回指導の実施や連絡協議会の開催	スクールガード養成講習会の開催	子供たちの見守り活動の実施	スクールガード・リーダー育成講習会の開催	無回答
20	19	14	14	10	0
100.0	95.0	70.0	70.0	50.0	0.0

（２） 地域ぐるみ事業の申請プロセス

地域ぐるみ事業の申請プロセスは、「市町村の実施の希望を取りまとめ、申請した」の割合が 75.0%、「都道府県が直接実施するために申請した」が 35.0%となっている。

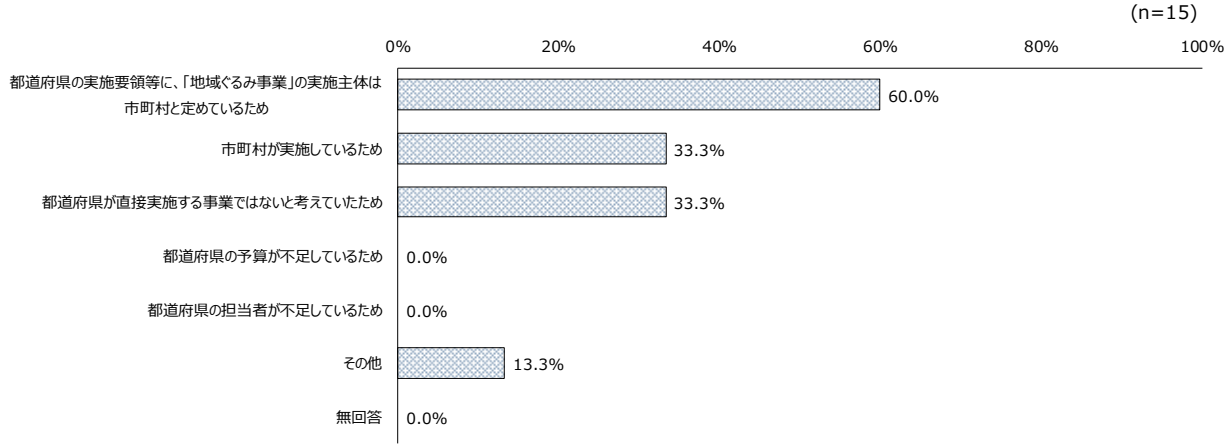
図表 3-2 地域ぐるみ事業の申請プロセス（MA）



合計	市町村の実施の希望を取りまとめ、申請した	都道府県が直接実施するために申請した	都道府県が主導し実施する市町村を選定・調整し申請した	その他	無回答
20	15	7	0	0	0
100.0	75.0	35.0	0.0	0.0	0.0

地域ぐるみ事業の申請プロセスについて「都道府県が直接実施するために申請した」以外を選択した都道府県において地域ぐるみ事業を直接実施しない理由をみると、「都道府県の実施要領等に、「地域ぐるみ事業」の実施主体は市町村と定めているため」の割合が最も高く 60.0%となっている。次いで、「市町村が実施しているため（33.3%）」、「都道府県が直接実施する事業ではないと考えていたため（33.3%）」となっている。

図表 3-3 事業を直接実施していない理由（MA）



合計	都道府県の実施要領等に地域ぐるみ事業の実施主体は市町村と定めているため	市町村が実施しているため	都道府県が直接実施する事業ではないと考えていたため	都道府県の予算が不足しているため	都道府県の担当者が不足しているため	その他	無回答
15	9	5	5	0	0	2	0
100.0	60.0	33.3	33.3	0.0	0.0	13.3	0.0

事業を直接実施していない理由の「その他」の回答内容は以下のとおりである。

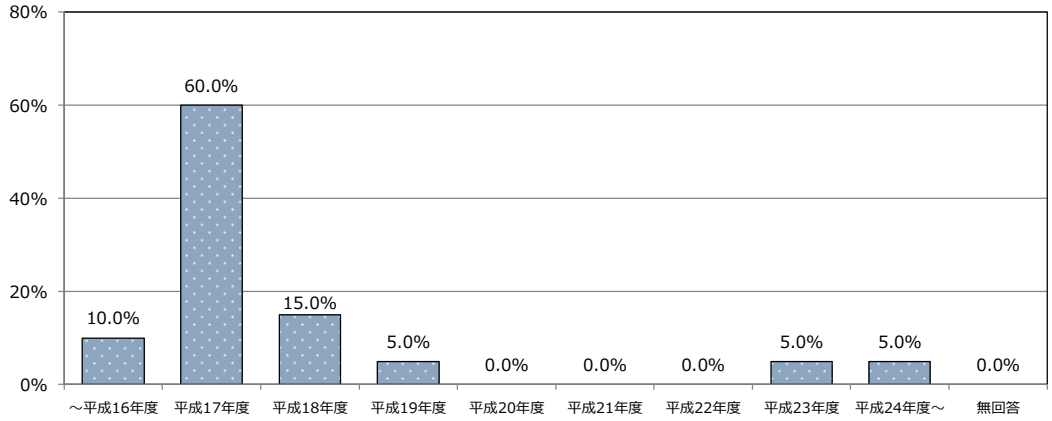
図表 3-4 事業を直接実施していない理由の「その他」の内容

- 通学路の安全確保については通学路を指定している学校及びその学校の設置者が責任をもって実施するものと考えているため。
- 要項に、実施主体を県教育委員会及び関係市町村教育委員会としているため。

（３） 地域ぐるみ事業の開始年度

地域ぐるみ事業を開始した年度をみると、「平成 17 年度（60.0%）」が最も高くなっている。

図表 ３-５ 地域ぐるみ事業の申請開始年度（SA）



合計	～平成 16 年度	平成 17 年度	平成 18 年度	平成 19 年度	平成 20 年度	平成 21 年度	平成 22 年度	平成 23 年度	平成 24 年度～	無回答
20	2	12	3	1	0	0	0	1	1	0
100.0	10.0	60.0	15.0	5.0	0.0	0.0	0.0	5.0	5.0	0.0

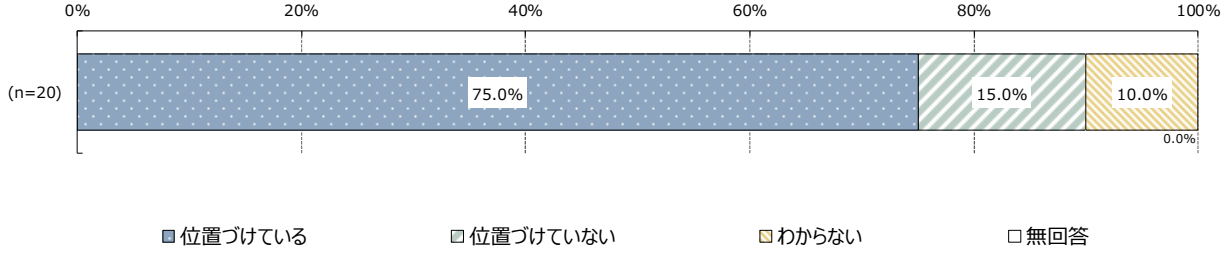
※注）「～平成 16 年度」の n=2 は平成 15 年度、平成 16 年度。

※注）「平成 24 年度～」の n=1 は平成 31（令和元）年度。

（４） 各種行政計画と地域ぐるみ事業の関係

都道府県が策定する各種行政計画（基本計画、総合戦略、グランドデザイン等）の重点課題における通学路の安全確保の取組の位置づけの有無は、「位置づけている」の割合が 75.0%「位置づけていない」が 15.0%となっている。

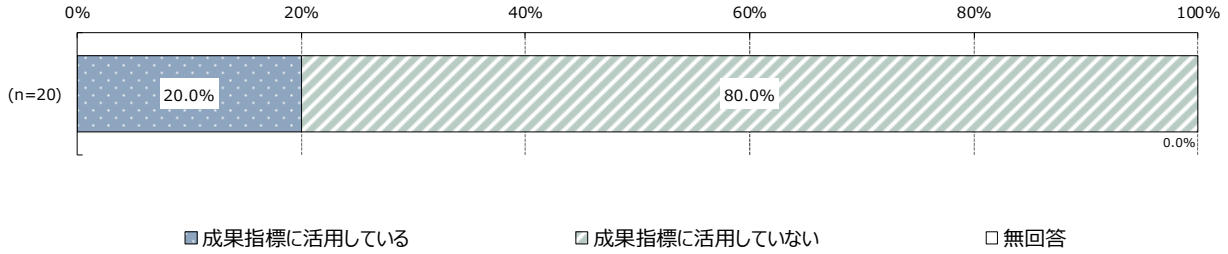
図表 3-6 各種行政計画における通学路の安全確保に関する取組の重要課題への位置づけ（SA）



合計	位置づけている	位置づけていない	わからない	無回答
20	15	3	2	0
100.0	75.0	15.0	10.0	0.0

「通学路の安全確保に関する取組」の成果指標として地域ぐるみ事業の取組内容の活用有無をみると、「成果指標に活用している」割合は 20.0%にとどまった。

図表 3-7 通学路の安全確保に関する取組の成果指標としての地域ぐるみ事業の活用（SA）



合計	成果指標に活用している	成果指標に活用していない	無回答
20	4	16	0
100.0	20.0	80.0	0.0

「成果指標に活用している」場合の具体的な指標名や内容は以下のとおりである。

図表 3-8 「成果指標に活用している」場合の具体的な指標名

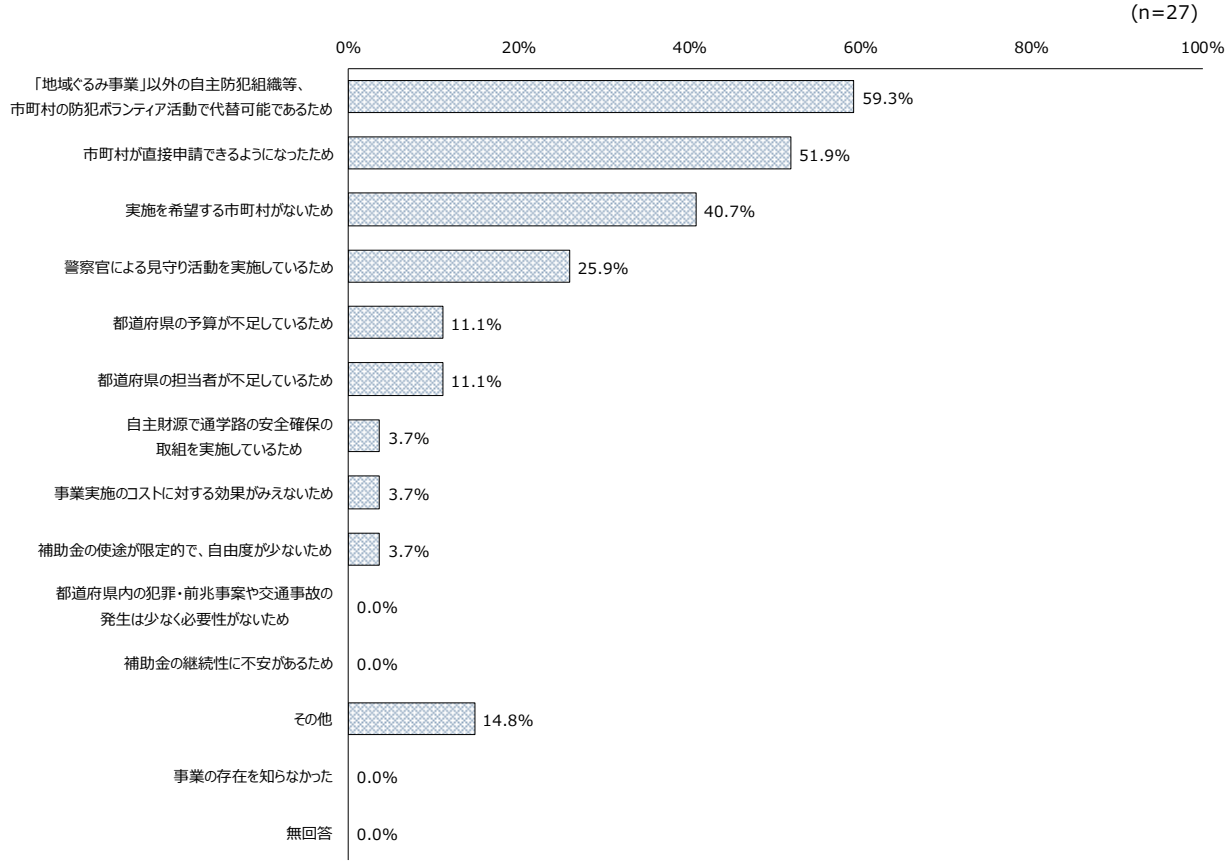
- 地域住民などによる見守り活動が行われている学校の割合
- 安全なまちづくりの推進
  ･･･登下校時における子供の安全確保については、学校安全パトロール隊（令和 2 年 4 月：461 隊、34,044 人）があり、地域ぐるみによる見守り活動が推進されている。また、警察 OB 等のスクールガード・リーダー（5 名）の設置に対し補助しており、警備のポイント、不審者への対応、危険な場所の問題点等について、学校や学校安全パトロール隊への防犯指導がなされている。
- 子どもたちの安全・安心の確保
  ･･･学校安全ボランティアの中心となるスクールガード・リーダーの登録者数：令和 5 年度の目標値 29 人とする。
- 学校安全ボランティア（スクールガード）の人数
  ･･･県内合計 12,000 人以上／小学校の通学路における危険箇所の点検の実施率･･･100%

４． 地域ぐるみ事業を申請していない都道府県について

（１） 地域ぐるみ事業を申請していない理由

地域ぐるみ事業を申請していない理由は「「地域ぐるみ事業」以外の自主防犯組織等、市町村の防犯ボランティア活動で代替可能であるため」の割合が最も高く 59.3%となっている。次いで、「市町村が直接申請できるようになったため（51.9%）」、「実施を希望する市町村がないため（40.7%）」となっている。

図表 ４-１ 地域ぐるみ事業を申請していない理由（MA）



地域ぐるみ事業を申請していない理由の「その他」の回答内容は以下のとおりである。

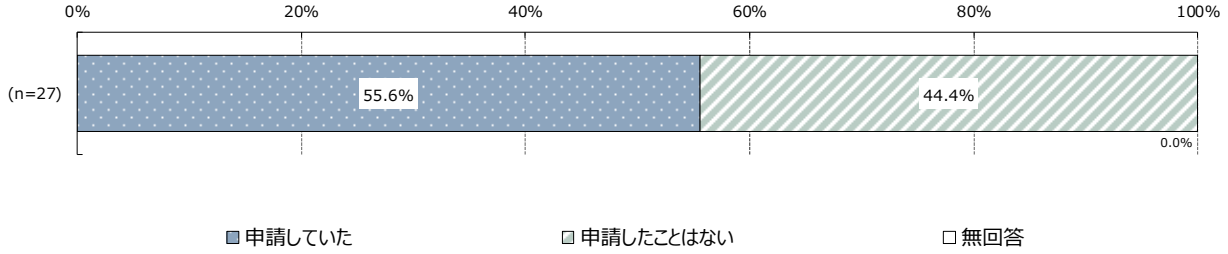
図表 ４-２ 地域ぐるみ事業を申請していない理由の「その他」の内容

- 各自治体独自で活動しているため。
- 各市町村が独自でスクールガードの人材を確保しているため。
- 市町村が主体となって実施するべき事業であると考えているため。
- 「地域学校協働活動」の一部として実施している市町村が多く、「地域と学校」の事業において間接補助を行っているため。
- 別の委託事業（学校安全総合支援事業）で扱っているため。

（２） 令和元年度以前の地域ぐるみ事業の申請状況

地域ぐるみ事業を申請していない都道府県について、令和元年度以前の地域ぐるみ事業の申請状況は、「申請していた」の割合が 55.6%、「申請したことはない」の割合が 44.4%となっている。

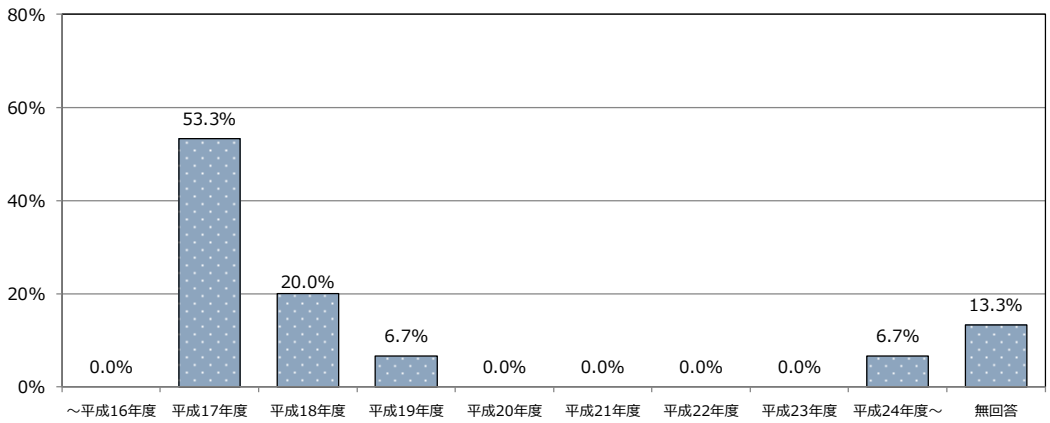
図表 ４-３ 令和元年度以前における地域ぐるみ事業の申請有無（SA）



合計	申請していた	申請したことはない	無回答
27	15	12	0
100.0	55.6	44.4	0.0

令和元年以前、地域ぐるみ事業を申請していた都道府県における事業の開始年度は「平成 17 年度（53.3%）」が最も高くなっている。

図表 ４-４ 開始年度（SA）

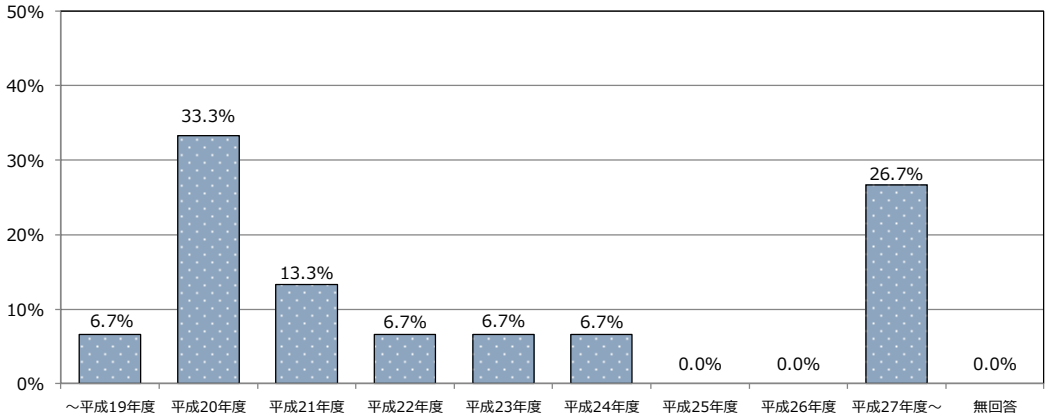


合計	～平成 16 年度	平成 17 年度	平成 18 年度	平成 19 年度	平成 20 年度	平成 21 年度	平成 22 年度	平成 23 年度	平成 24 年度～	無回答
15	0	8	3	1	0	0	0	0	1	2
100.0	0.0	53.3	20.0	6.7	0.0	0.0	0.0	0.0	6.7	13.3

※注）「平成 24 年度～」の n=1 は「平成 25 年度」。

令和元年度以前に地域ぐるみ事業を申請していた都道府県における、事業の終了年度は「平成 20 年度（33.3%）」が最も高くなっている。

図表 4-5 終了年度（SA）

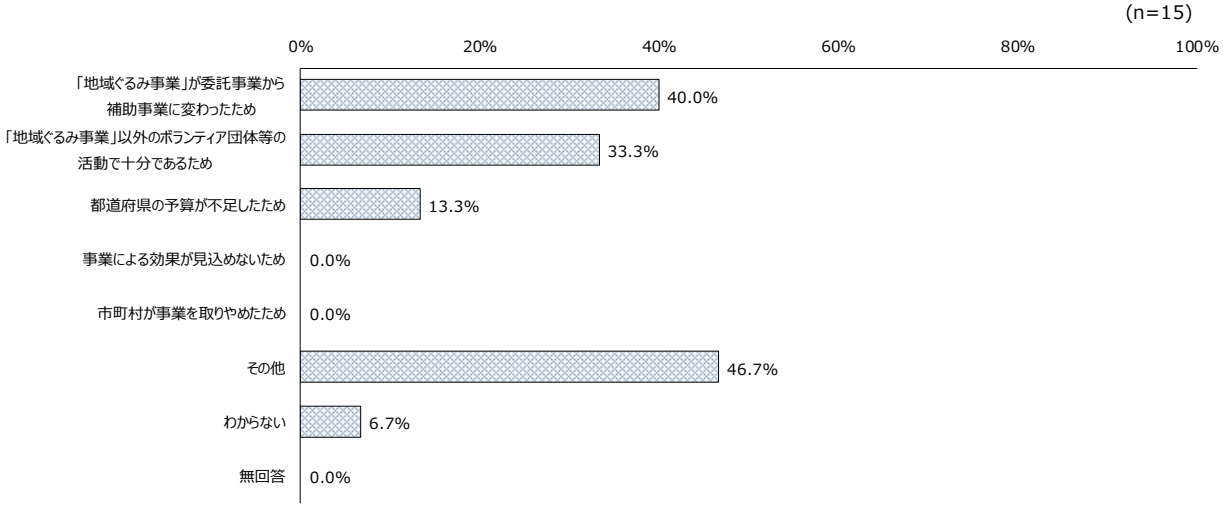


合計	～平成19年度	平成20年度	平成21年度	平成22年度	平成23年度	平成24年度	平成25年度	平成26年度	平成27年度～	無回答
15	1	5	2	1	1	1	0	0	4	0
100.0	6.7	33.3	13.3	6.7	6.7	6.7	0.0	0.0	26.7	0.0

※注）「～平成 19 年度」の n=1 は平成 19 年度。
※注）「平成 27 年度～」の n=4 は平成 27 年度（n＝2）、平成 28 年度(n=1)、平成 29 年度(n=1)。

令和元年度以前に地域ぐるみ事業を申請していた都道府県における地域ぐるみ事業の申請をやめた理由は、「その他」を除くと「「地域ぐるみ事業」が委託事業から補助事業に変わったため」の割合が最も高く 40.0%となっている。

図表 4-6 地域ぐるみ事業の申請をやめた理由（MA）



合計	地域ぐるみ事業が委託事業から補助事業に変わったため	地域ぐるみ事業以外のボランティア団体等の活動で十分であるため	都道府県の予算が不足したため	事業による効果が見込めないため	市町村が事業を取りやめたため	その他	わからない	無回答
15	6	5	2	0	0	7	1	0
100.0	40.0	33.3	13.3	0.0	0.0	46.7	6.7	0.0

地域ぐるみ事業の申請をやめた理由の「その他」の回答内容は以下のとおりである。

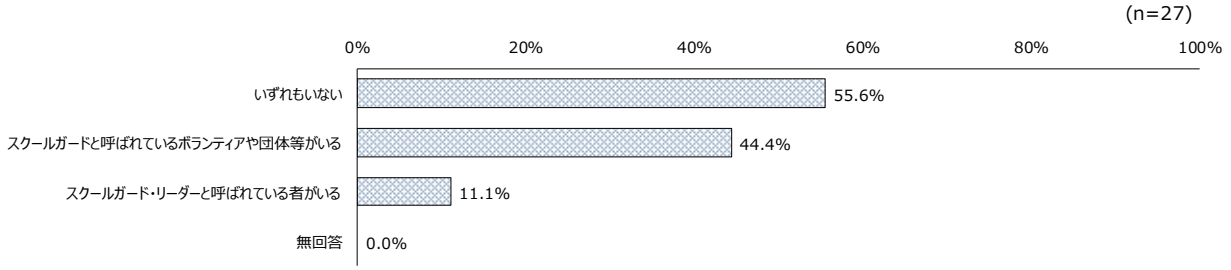
図表 4-7 地域ぐるみ事業の申請をやめた理由の「その他」の内容

- それまでの取組で一定の成果が挙がったため。
- 実施市町村では、安全見守りの体制整備やノウハウ等が蓄積され一定の成果が上がった。また、安全ボランティアや各種団体による登下校安全見守りの充実が図れてきたため。
- 2005 年～2008 年において、本県各地域において本事業の取組を経験し、地域の実情に応じた体制が整備されたため。
- 事業の活用を希望する市町村がほとんどなく、警察の業務内容がスクールガード・リーダーの活動内容と重なることや、県の事業精選もあり、事業を中止している。
- 学校安全総合支援事業で扱うこととしたため。
- 県単による別事業へ移行したため。
- 市町村が主体となって実施するべき事業であると判断したため。

（３）スクールガード・リーダー及びスクールガードと呼ばれる者の有無

地域ぐるみ事業以外で、スクールガード・リーダー及びスクールガードと呼ばれる者やボランティア団体の有無についてみると、「スクールガードと呼ばれているボランティアや団体等がいる」は44.4%、「いずれもいない」が 55.6%となっている。

図表 4-8 地域ぐるみ事業以外でスクールガード・リーダー及び
スクールガードと呼ばれる者やボランティア団体の有無（MA）



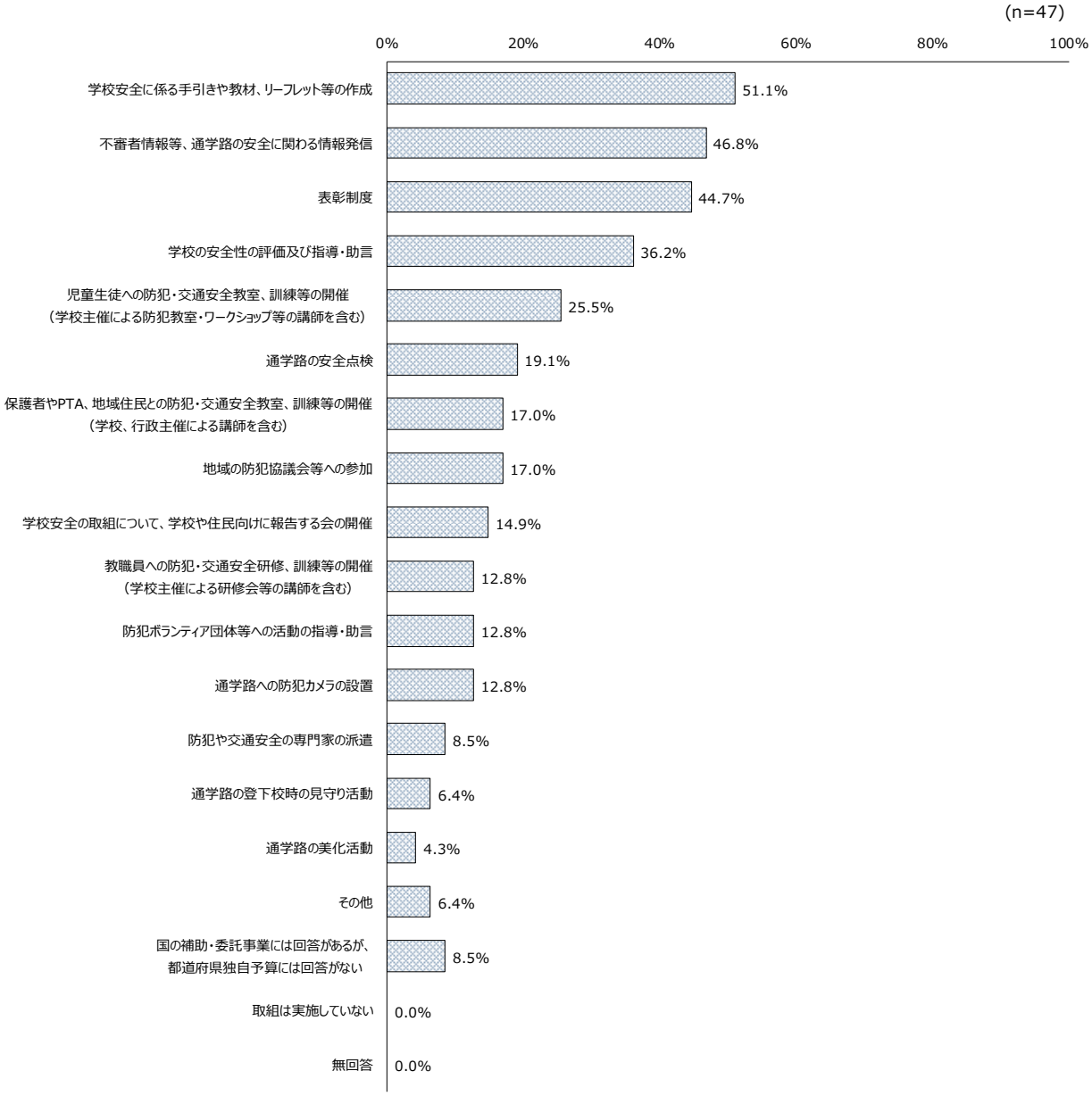
合計	いずれもいない	スクールガードと呼ばれているボランティアや団体等がいる	スクールガード・リーダーと呼ばれている者がいる	無回答
27	15	12	3	0
100.0	55.6	44.4	11.1	0.0

５． 地域ぐるみ事業以外の学校安全に係る取組について

（１） 学校安全に係る取組内容

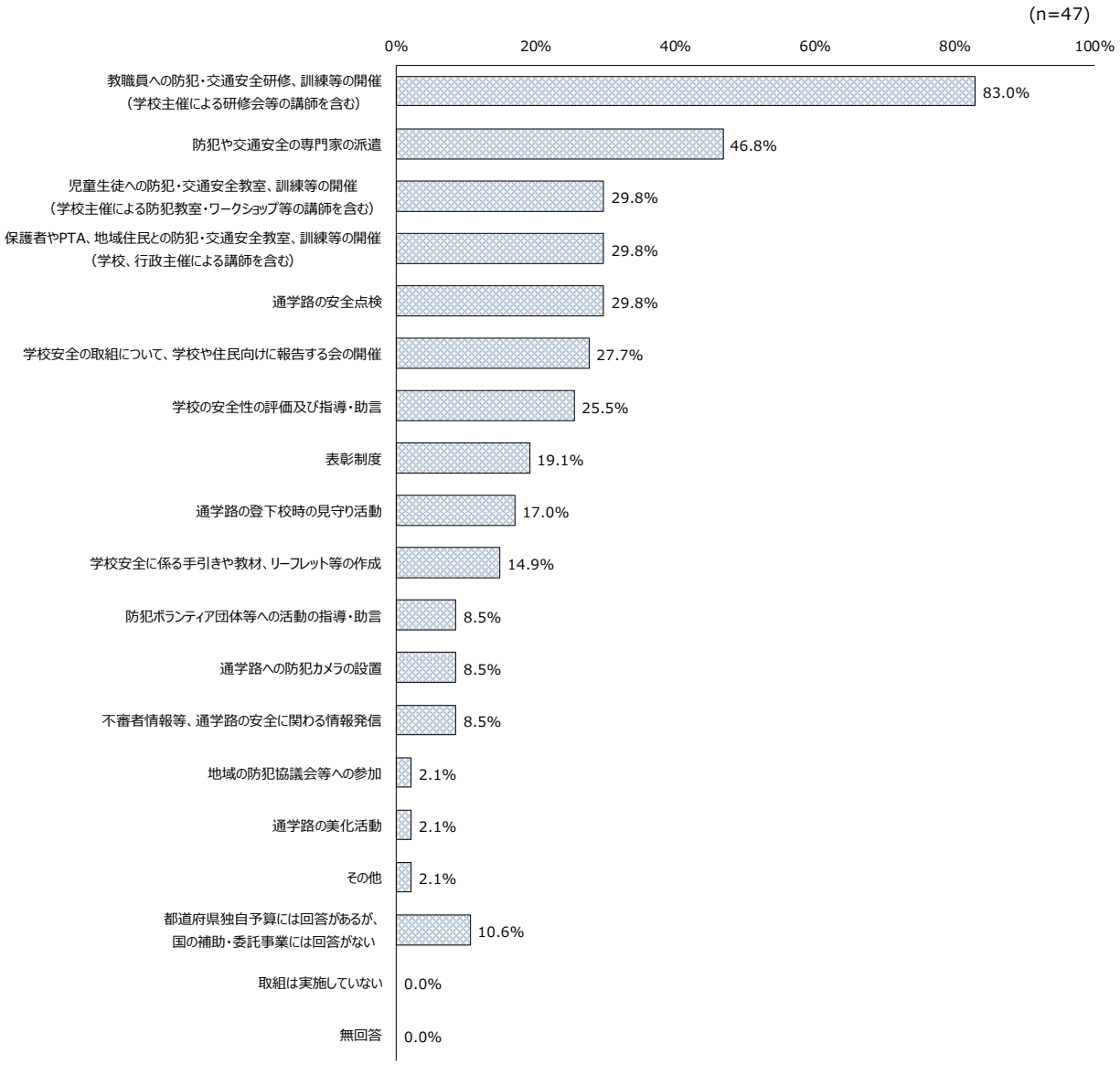
都道府県の独自予算による、地域ぐるみ事業以外の学校安全に係る取組の内容は、「学校安全に係る手引きや教材、リーフレット等の作成」の割合が最も高く 51.1%となっている。次いで、「不審者情報等、通学路の安全に関わる情報発信（46.8%）」、「表彰制度（44.7%）」となっている。

図表 ５-１ 地域ぐるみ事業以外の学校安全に係る取組（都道府県独自予算）（MA）



一方、国の補助・委託事業を活用した取組は、「教職員への防犯・交通安全研修、訓練等の開催（学校主催による研修会等の講師を含む）」の割合が最も高く 83.0%となっている。次いで、「防犯や交通安全の専門家の派遣（46.8%）」となっている。

図表 5-2 地域ぐるみ事業以外の学校安全に係る取組（国の補助・委託事業を活用）（MA）



地域ぐるみ事業以外の学校安全に係る取組の「その他」の回答内容は以下のとおりである。

【予算はないが実施している（ゼロ予算の）取組や学校独自の取組】

- 「14　通学路の登下校時の見守り活動」及び「15　不審者情報等、通学路の安全に関わる情報発信」について、予算はついていないが、実施している。
- 「２　児童生徒への防犯・交通安全教室、訓練等の開催（学校主催による防犯教室・ワークショップ等の講師を含む）」については、学校独自で実施している。
- 「７　学校安全性の評価及び指導・助言」、「９　学校安全の取組について、学校や住民向けに報告する会の開催」、「13　通学路の安全点検」、「15　不審者情報等、通学路の安全に関わる情報発信」等について、県として予算化した事業ではないが、国の調査や情報をもとに県立学校、市町村等へ学校安全について適宜指導・助言をしている。

【研修会の実施】

- 学校保健安全・歯科保健講習会を県内 5 会場で実施し、教職員や保護者に対して講義を通して安全全般の取組の充実を呼び掛けている。県内の教職員が出席する県健康教育研究大会において、全体講演で安全に関する内容の講師を招聘したり、分科会で文科省の学校安全総合支援事業の再委託先市町村の実践発表を通して、安全に関する取組の広報・啓発活動を行っている。
- 通学路安全推進事業、モデル地域及び拠点校による取組（交通安全・防犯に関する研修会）
- 防災教育実践研修会
- 高等学校交通安全指導者研修会

【その他】

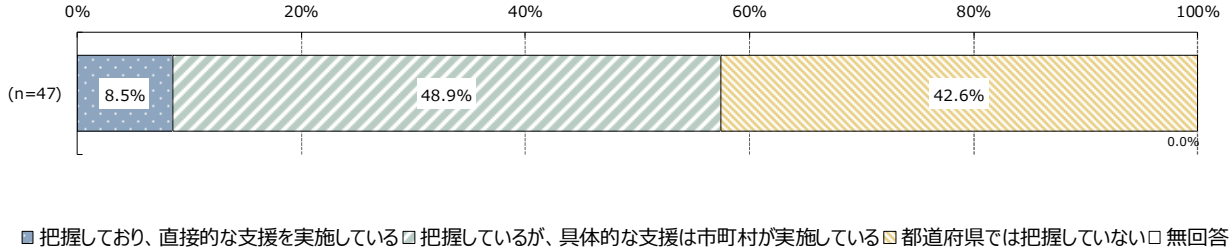
- 「子どもの『いのち』を守る強化月間」の実施
- 学校保健・安全関係調査の実施
- 高等学校による自転車教室モデル事業
- 高校生自転車ヘルメットモニター推進事業（首長部局）：事故防止のための高校生自転車乗車時のヘルメット着用率向上に向けて、高校生自らがヘルメット着用促進策を考え実践する取組
- 中・高校生ヘルメット補助事業（首長部局）：ヘルメット購入補助事業を実施する市町村を支援する事業

※注）「その他」の具体的内容について、都道府県独自予算／国の補助・委託事業を活用した取組のどちらであるかは区別していない。

（２） 登下校時の見守りボランティアについて

登下校時の見守りボランティアの活動について、「把握しているが、具体的な支援は市町村が実施している」の割合が 48.9%となっている。

図表 ５-３ 登下校時の見守りボランティアの活動把握と支援の有無（SA）

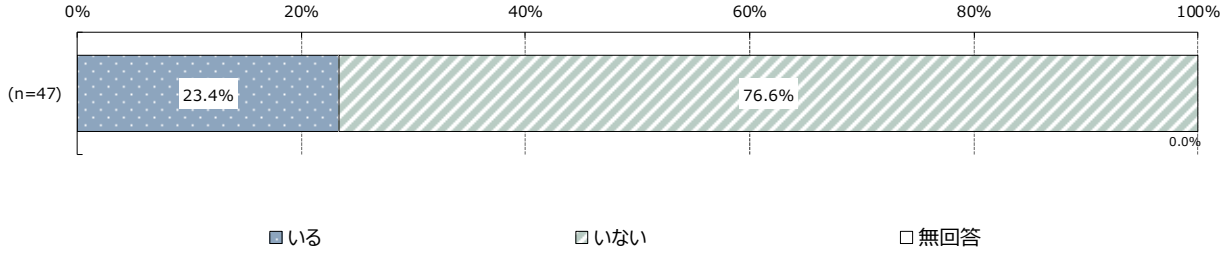


合計	把握しており、直接的な支援を実施している	把握しているが、具体的な支援は市町村が実施している	都道府県では把握していない	無回答
47	4	23	20	0
100.0	8.5	48.9	42.6	0.0

（３）スクールガード・リーダー以外で同様の目的・役割を担う者の有無

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

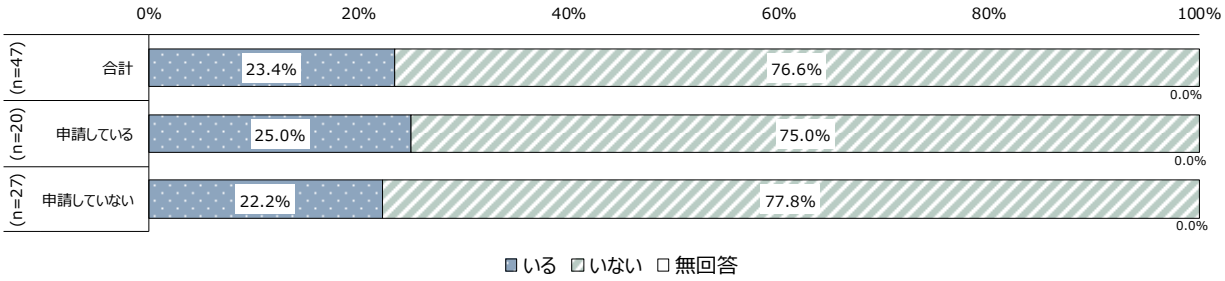
図表 ５-４ スクールガード・リーダー以外で同様の目的・役割を担う者の有無（SA）



合計	いる	いない	無回答
47	11	36	0
100.0	23.4	76.6	0.0

スクールガード・リーダー以外で同様の目的・役割を担う者の有無を、地域ぐるみ事業の申請状況別にみると、両者に差はみられない。

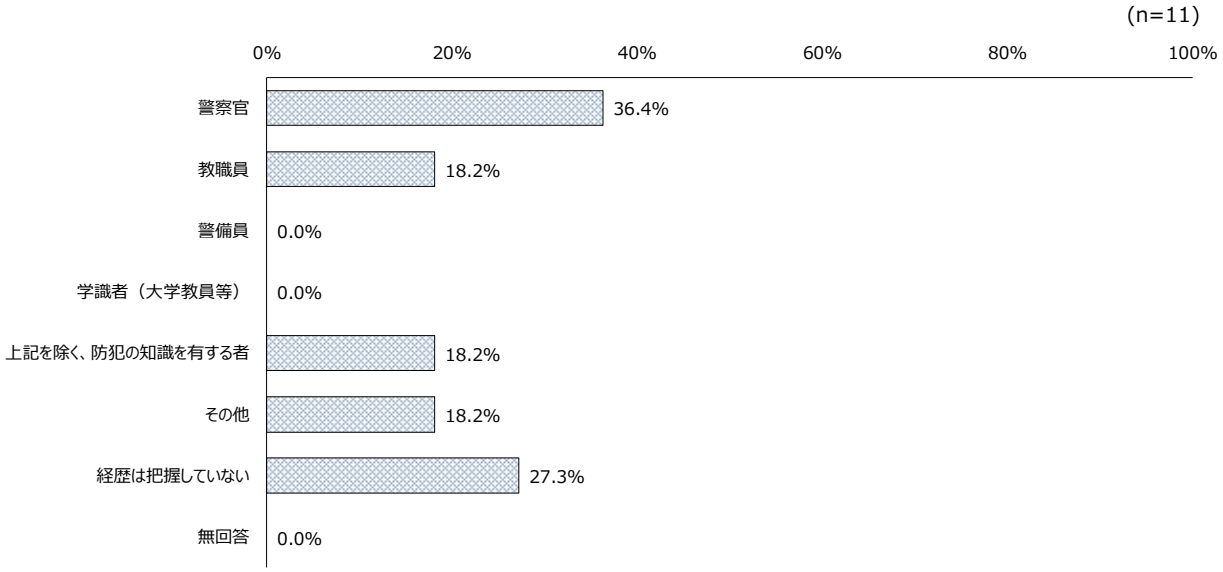
図表 ５-５ 地域ぐるみ事業の申請有無別に見たスクールガード・リーダー以外で同様の目的・役割を担う者の有無（SA）



		合計	いる	いない
地域ぐるみ事業の申請有無	合計	47	11	36
		100.0	23.4	76.6
	申請している	20	5	15
		100.0	25.0	75.0
	申請していない	27	6	21
		100.0	22.2	77.8

スクールガード・リーダー以外で、スクールガード・リーダーと同様の目的・役割を担う者の経歴は、「警察官」の割合が 36.4%となっている。

図表 5-6 該当する人物の主な経歴（MA）



合計	警察官	教職員	警備員	学識者（大学教員等）	上記を除く防犯の知識を有する者	その他	経歴は把握していない	無回答
11	4	2	0	0	2	2	3	0
100.0	36.4	18.2	0.0	0.0	18.2	18.2	27.3	0.0

スクールガード・リーダー以外で、スクールガード・リーダーと同様の目的・役割を担う者の経歴について、「上記を除く、防犯の知識を有する者」及び「その他」に関する具体的な内容は以下のとおりである。

図表 5-7 スクールガード・リーダーと同様の役割を担う者のその他の経歴

【上記を除く、防犯の知識を有する者】

- 警察官 OB によるスクールサポーター（警察の施策）
- ４名は県警察防犯アドバイザー（元警察官等）、１名は全国防犯協会認定次世代防犯ボランティアリーダー
- 消防士５ 皇宮警護官１

【その他】

- 各学校が警察官 OB や地域に精通している者等の中から適任者を校長が地域学校安全指導員として依頼する。
- 市役所職員（臨時職員）
- 地域自治会長・自主防犯組織代表・交通安全指導員・PTA 役員

スクールガード・リーダー以外で、スクールガード・リーダーと同様の目的・役割を担う者について、経歴ごとの人数に関する回答は以下のとおりであった。

図表 5-8 経歴ごとの人数（警察官）

合計	1 人	8 人	14 人	26 人	無回答
4	1	1	1	1	0

図表 5-9 経歴ごとの人数（教職員）

合計	無回答
2	2

図表 5-１０ 経歴ごとの人数（上記を除く、防犯の知識を有する者）

合計	5 人	12 人	無回答
2	1	1	0

図表 5-１１ 経歴ごとの人数（その他）

合計	1 人	無回答
2	1	1

図表 5-１２ 経歴ごとの人数（経歴不詳）

合計	12 人	無回答
3	1	2

参考として、経歴ごとの人数について、以下の回答があった（回答は１都道府県ずつ）。

図表 5-１３ 都道府県別の経歴毎の人数

【警察官】

- １人、8 人、14 人、26 人

【上記を除く、防犯の知識を有する者】

- ５人、12 人

【その他】

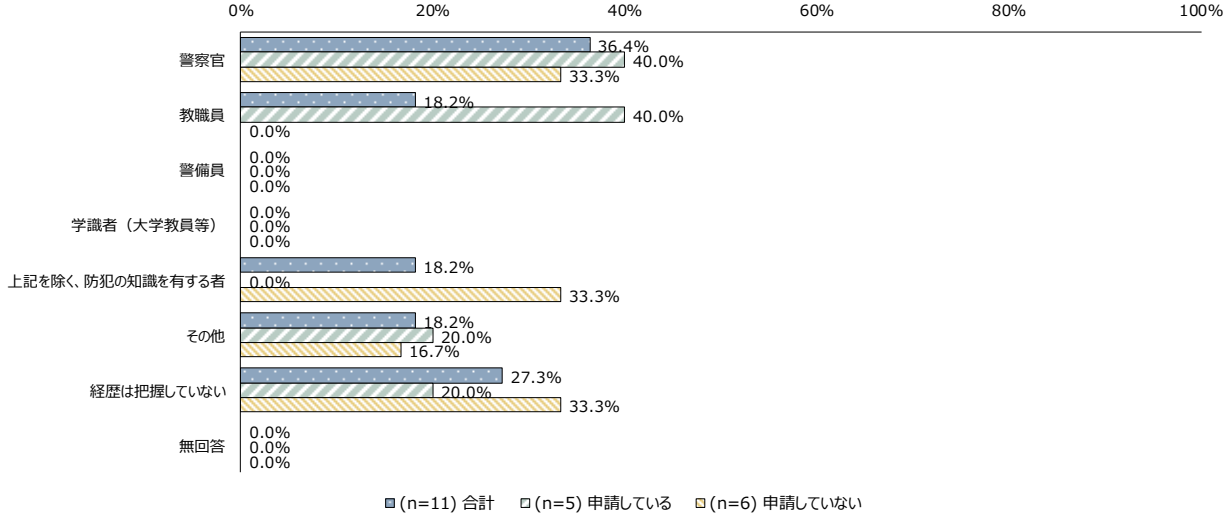
- １人

【経歴不詳】

- 12 人

スクールガード・リーダー以外で、スクールガード・リーダーと同様の目的・役割を担う者に該当する人物の主な経歴を地域ぐるみ事業の申請有無別にみると、回答数が少ないことに留意が必要であるが、「申請している」では「警察官」、「教職員」が 40.0%と最も割合が高くなっている一方で、「申請していない」では「教職員」の割合が０％となり、「警察官」「上記を除く、防犯の知識を有する者」が 33.3%となっている。

図表 ５-１４ 地域ぐるみ事業の申請有無別に見た該当する人物の主な経歴（MA）



６．地域ぐるみ事業や登下校時の安全確保についての意見・要望

（１）地域ぐるみ事業として認めてほしい経費、その他意見・要望

地域ぐるみ事業として認めてほしい経費、その他意見・要望について、地域ぐるみ事業を申請している都道府県からの回答は以下のとおりである。

図表 6-1 地域ぐるみ事業として認めてほしい経費、その他意見・要望
（地域ぐるみ事業を申請している都道府県）

【予算補助率の引き上げ】

- 市町村においてスクールガード・リーダーを委嘱しない理由として、1/3 の予算確保が難しいためという実情がある。市町村の負担をなくすことでより多くのスクールガード・リーダーを配置することができると考える。
- 予算が厳しく、文部科学省の事業よりもさらに使途を限定（備品・消耗品等を対象外等）して実施している。これまでは、都道府県が予算化しなければ市町村が実施できない制度であるため、予算化していたが、市町村が直接実施できるようになったことにより、存続が困難となった。存続できない場合、市町村の負担が大幅に増額するため、市町村への補助率を都道府県と同等（1/2）まで上げていただきたい。
- 地域ぐるみ事業の国の補助率を上げていただき、市町村の負担を減らしていただければ、本事業が普及しやすいと思われる。
- スクールガード・リーダーの配置は、登下校の安全対策の重点施策である。自治体の財政状況によって、対策に差が生じることがないよう、国の直接的財政支援の強化が望まれる。

【備品の提供あるいは購入補助の拡充】

- 防犯体制強化のため「子ども 110 番の家」コーン
- 新型コロナ感染症予防対策として、スクールガードへのマスク

【その他】

- スクールガードとして警備業者を活用できるような予算があればよいと思う。
- 本県では、協力していただける適切な人材（警察 OB や警備会社の OB 等）の有無、見守りボランティアの数などにより、市町村が地域の実情に合わせて対応している。見守り強化に、ボランティアや保護者等の増員を行うこととされているが、人手不足や高齢化等によりこれまで以上の増員は難しいのが本県の現状である。そのため、監視カメラを設置するための経費、あるいは専門的な訓練を受けた警備員を配置するための経費等、各市町村の実情に合わせ活用できる事業としていただきたい。
- スクールガード・リーダーの主体を警察官 OB としているが、現状は人員の確保が困難である。昨年度のポンチ絵では警察官 OB ではなくともスクールガード・リーダーを務めることが可能であると判断できるような記載があったが、どのような経緯の人材であればスクールガード・リーダーとして認定するのか、要綱等に記載してほしい。

地域ぐるみ事業として認めてほしい経費、その他意見・要望について、地域ぐるみ事業を申請していない都道府県からの回答は以下のとおりである。

図表 6-2 地域ぐるみ事業として認めてほしい経費、その他意見・要望
（地域ぐるみ事業を申請していない都道府県）

- 国の補助率 1/3 を、もっと上げるとよい。市町村が 2/3 負担であると、希望する地域が限定されると考えられる。
- 通学路における鳥獣対策（侵入防止柵の設置等)も対象とする。
- 「地域ぐるみの学校安全体制整備推進事業」は「学校・家庭・地域連携協力推進事業費補助金」（学校を核とした地域力強化プラン）の中に組み込まれており、担当課が異なっている。地域ぐるみの事業については安全教育推進室の事業として実施することはできないか。

（２） 登下校時の安全確保についての意見・要望

地域ぐるみ事業を申請している都道府県から寄せられた登下校時の安全確保についての意見・要望は以下のとおりである。

図表 6-3 登下校時の安全確保についての意見・要望
（地域ぐるみ事業申請都道府県）

- 登下校時の安全確保に係る講演・講義の人材の紹介。
- 学校外で発生する犯罪は学校、地域、市町村の努力だけでは防ぐことのできない、社会全体、国全体にかかわる課題であり、人口が少なく、高齢化が進む本県ではその対応の取組に市町村でばらつきが出るなどしている。すべての学校等教育関係施設に警察官や専門的な訓練を受けた警備員等が巡視、配置されるなど、ハード面でのあらゆる支援をお願いしたい。

地域ぐるみ事業を申請していない都道府県から寄せられた登下校時の安全確保についての意見・要望は以下のとおりである。

図表 6-4 登下校時の安全確保についての意見・要望
（地域ぐるみ事業申請非都道府県）

- 各学校で有効となる情報については、国の事業を活用した研修会を通して周知している 市町村の学校安全の取組のレベルが分からないため、今回の調査の結果を参考にしたい。また、スクールガード・リーダーの他県の好事例があれば参考にしたい。
- 昨年度は大きな事件・事故が発生したことから、国からの調査が２度実施された。現場にはかなりの負担がかかっており、やるからには調査して終わりではなく、危険箇所等を改善するための費用について国が負担できるようにし、調査した現場にフィードバックできるような仕組みづくりをしてほしい。
- 次の２点を推進するための方策について検討願いたい。
  ・スクールガード（防犯ボランティア）の担い手不足解消
  ・IoT の活用を含む登下校時における総合的な安全対策

文部科学省調査研究
「通学路の安全確保の方策に関するアンケート調査」ご協力のお願い

文部科学省　総合教育政策局　男女共同参画共生社会学習・安全課
安全教育推進室　交通安全・防犯教育係

～調査について～

※ 本調査は、全都道府県に送付しております。

◆ 今年度、文部科学省では、学校安全の推進に関する調査研究 として「地域における通学路の安全確保の方策等についての調査研究 」を実施いたします。
本調査研究では、各地域、各学校において進められてきた通学路における児童生徒の安全確保の取組について、「地域ぐるみの学校安全体制整備推進事業」の活用を含めた好事例や、地域における推進体制、課題等を調査し、優れた成果が上がっている事例についてその特徴を抽出し、他地域に展開していくとともに、今後の通学路における児童生徒の安全確保について、国が今後どのような支援をすべきか方向性を得ることを目的としています。

◆ 本アンケート調査では、見守り活動状況や取組課題等について全国的な傾向を把握するとともに、アンケート調査実施後に実施予定のヒアリング調査に向け、都道府県・市町村の皆様から通学路の安全確保に向けて活動する団体をご紹介いただきたく、実施するものです。

【地域ぐるみの学校安全体制整備推進事業について（以下、「地域ぐるみ事業」）】
学校、通学路の安全確保に向け、昨今の児童生徒の尊い命を奪う交通事故・事件の発生も踏まえ、スクールガード・リーダー増員による見守りの充実や、スクールガード等のボランティアの養成・資質向上を促進することにより、警察や保護者、PTA等との連携の下で見守り体制の一層の強化を図る。
スクールガード・リーダー（SGL）とは、各自治体から委嘱された防犯の専門家（警察官OBや教職員OB等）で、各学校を定期的に巡回し、警備のポイントや改善すべき点等の指導と評価や、スクールガードに対する指導、地域の危険箇所に対する巡回、不審者情報を加味したパトロール等を行う者をいう。
スクールガード（SG）とは、学校や通学路で子供たちを見守る学校安全ボランティアのことをいう。

◆実施主体：都道府県及び市町村
◆補助率　：国庫補助率1/3、都道府県、市町村各1/3　※市町村直接実施の場合2/3負担
◆取組内容：スクールガード・リーダーによる巡回指導の実施や連絡協議会の開催
スクールガード・リーダー育成講習会の開催
スクールガード養成講習会の開催
子供たちの見守り活動の実施
（https://anzenkyouiku.mext.go.jp/mextshiryou/data/torikumi/schoolguard/r2_sg_gairyaku2.pdf）

～本調査における定義～

◆ 本アンケート調査における「**スクールガード・リーダー**」及び「**スクールガード**」は、**「地域ぐるみ事業」の予算を活用した取組を指す**こととします。

◆ 「地域ぐるみ事業」の予算を活用しておらず、**都道府県・市町村において独自に呼ばれている「スクールガード・リーダー」及び「スクールガード」は含みません**。

◆ 本アンケート調査における「**通学路**」は、一般に児童生徒等が通学に使用する道路とします。学校指定の通学路として設定しているかどうかは問いません。

～ご回答方法～

◆ ご回答は、このExcelファイルに直接ご入力ください。

◆ ご回答方法は、まず**「0. 共通」のシートをご回答いただき、当該シート問5**（本年度の「地域ぐるみの学校安全体制整備推進事業」申請状況）**の回答結果に応じて調査票の指示に従って下さい**。

◆ 必要に応じて関係部署と調整の上ご回答いただきますようお願い申し上げます。

◆ また、貴都道府県の過去の申請・報告に係る諸書類等をご確認の上ご回答いただきますようお願い申し上げます。

◆ なお、本調査のご回答に際し、市町村や学校、ボランティア団体等への照会をいただく必要はありません。貴都道府県が把握されている範囲でご回答下さい。

◆ アンケートの結果は統計的に処理し、個別データを外部に公表したり、本調査の目的以外に使用することはございません。

ご記入頂きました本調査票は、**貴都道府県名をファイル名にして保存**して頂き、

令和２年８月７日（金）

までに電子メール [redacted]）にて返信下さいますようお願い申し上げます。

【例】　■■県⇒　　■■県.xlsx

＜アンケート調査内容や回答方法に関するお問い合わせは、下記までご連絡下さい＞

三菱ＵＦＪリサーチ＆コンサルティング株式会社
【担　当】土方、渡部、中井、永野、喜多下
【E-mail】 [redacted]
【電　話】 [redacted]
【お問い合わせ時間】（平日） 9：30～11：30・13：30～16：30
※恐れ入りますが、電話が繋がらない場合はメッセージをお残しください。翌営業日までに折り返しのご連絡を差し上げます。なお、メールでのお問合せも受付けております。

－個人情報のお取り扱いについて－
・ご回答は、文部科学省及び調査受託者の三菱UFJリサーチ＆コンサルティング(株)が取り扱います。お預かりする個人情報は、三菱UFJリサーチ＆コンサルティング(株)の「個人情報保護方針」〈http://www.murc.jp/corporate/privacy〉及び「個人情報の取り扱いについて」〈http://www.murc.jp/privacy/〉に従って適切に取り扱います。
・ご回答いただいた内容は、本アンケートの分析及びアンケート回答のお問合せ、アンケート調査後のヒアリング調査実施のために利用させていただきます。回答者が特定されない形で統計的に処理いたしますので、個々の回答が他に知られることはありません。

共通回答シート

■貴都道府県名についてお答えください。

		名称
回答欄	都道府県名	
自治体コード （自動入力）		#N/A

記入方法	
	該当する内容を入力
	右下角の▼印をクリックして表示される[選択肢]から該当するものを選択

■ご回答頂く方についてお答えください。

ご所属（担当課）		役職	
お名前			
電話番号		メールアドレス	

■「地域ぐるみ事業」以外の学校安全に係る取組についてお答えください。

問1	「地域ぐるみ事業」以外で、都道府県が実施している（市町村への支援も含む）学校安全に係る取組として実施しているものを、各選択肢の左側の回答欄で次の通りに選択して下さい。 ・**都道府県独自の予算**で実施している取組→**「1」を回答欄に選択** ・**国の補助事業や委託事業を活用**している取組→**「2」を回答欄に選択** ※取組が「1」、「2」どちらにも当てはまる場合は「２」を選択してください。 なお、１から16までの取組を一つも実施していない場合には選択肢「17」に「１」を選択してください。

回答欄		
	1	教職員への防犯・交通安全研修、訓練等の開催（学校主催による研修会等の講師を含む）
	2	児童生徒への防犯・交通安全教室、訓練等の開催（学校主催による防犯教室・ワークショップ等の講師を含む）
	3	保護者やPTA、地域住民との防犯・交通安全教室、訓練等の開催（学校、行政主催による講師を含む）
	4	学校安全に係る手引きや教材、リーフレット等の作成
	5	表彰制度
	6	防犯や交通安全の専門家の派遣
	7	学校の安全性の評価及び指導・助言
	8	防犯ボランティア団体等への活動の指導・助言
	9	学校安全の取組について、学校や住民向けに報告する会の開催
	10	地域の防犯協議会等への参加
	11	通学路への防犯カメラの設置
	12	通学路の美化活動
	13	通学路の安全点検
	14	通学路の登下校時の見守り活動
	15	不審者情報等、通学路の安全に関わる情報発信
	16	その他（具体的内容を下記回答欄に記入してください）
	17	取組は実施していない

↑当てはまるものに「1」又は「2」を選択

※「16　その他」を選んだ場合、下記に具体的内容を記入してください

回答欄	

問2	都道府県において、登下校時の見守りボランティアの活動実態（登録人数、活動を行っている団体数、活動内容等）を把握していますか。また、直接的な支援を実施していますか。 **当てはまるものを１つ選び**、回答欄で番号を選択してください。

回答欄		1　把握しており、直接的な支援を実施している 2　把握しているが、具体的な支援は市町村が実施している 3　都道府県では把握していない

↑当てはまるもの1つを選択

問3	「地域ぐるみ事業」における「スクールガード･リーダー」以外で、スクールガード・リーダーと同様の目的・役割を担う者がいますか。**当てはまるものを１つ選び**、回答欄で番号を選択してください。

回答欄		1　いる 2　いない

↑当てはまるもの1つを選択

問3-①	**問3で「いる」と回答した都道府県にお伺いします。** 該当する人物の主要な経歴として、**当てはまるものを全て選び**、各選択肢左側の回答欄で「1」を選択してください。

回答欄	1　警察官	→→→	経歴ごとにそれぞれ当てはまる人数を**数字で**記入
	2　教職員	→→→	
	3　警備員	→→→	
	4　学識者（大学教員等）	→→→	
	5　上記を除く、防犯の知識を有する者（具体的内容を下記回答欄に記入してください）	→→→	
	6　その他（具体的内容を下記回答欄に記入してください）	→→→	
	7　経歴は把握していない	→→→	

↑当てはまるものに「1」を選択

※「5　上記を除く、防犯の知識を有する者」を選んだ場合、下記に具体的内容を記入してください

回答欄	

※「6　その他」を選んだ場合、下記に具体的内容を記入してください

回答欄	

■通学路の安全確保の取組のヒアリングについてお答えください。

問4	本調査研究では、今後、通学路の安全確保の取組に関するヒアリングや視察等を実施したいと考えております。 都道府県が直接実施する学校安全に係る取組がある場合に、貴都道府県や取組を実施している個人や団体に対するヒアリングや視察等の調査にご協力いただけますか。

回答欄		1　協力・紹介してもよい 2　協力・紹介できない

↑当てはまるもの1つを選択

※「1　協力・紹介してもよい」を選んだ場合、下記にご紹介いただける具体的内容（団体名、構成員の経歴・人数、主な取組内容、特徴（例：ICTを活用している、担い手の確保を工夫している、見守りの効果を高める取組を実施している）等）を記入してください

回答欄	

■地域ぐるみの学校安全体制整備推進事業についてお答えください。

問5	「地域ぐるみ事業」に係る補助金について、**本年度（令和２年度）**（仮）申請していますか。 当てはまるものを１つ選び、回答欄で番号を選択してください。

回答欄		1　申請している　→１のシートに回答 2　申請していない　→２のシートに回答

シート1：地域ぐるみ事業実施状況について（申請自治体向け）

■「地域ぐるみ事業」に係る取組内容について

問1	「地域ぐるみ事業」として申請している取組について**当てはまるものを全て選び**、各選択肢の左側の回答欄で「１」を選択してください。

回答欄	
	1　スクールガード・リーダーによる巡回指導の実施や連絡協議会の開催
	2　スクールガード・リーダー育成講習会の開催
	3　スクールガード養成講習会の開催
	4　子供たちの見守り活動の実施

↑当てはまるものに「1」を選択

問2	「地域ぐるみ事業」の申請プロセスとして**当てはまるものを全て選び**、各選択肢の左側の回答欄で「１」を選択してください。

回答欄	
	1　都道府県が直接実施するために申請した
	2　都道府県が主導し、実施する市町村を選定・調整し、申請した
	3　市町村の実施の希望を取りまとめ、申請した
	4　その他（具体的内容を下記回答欄に記入してください）

↑当てはまるものに「1」を選択

※「4　その他」を選んだ場合、下記に具体的内容を記入してください

回答欄	

問2-①、問２-②は次の方のみご回答ください。
〇問２で「2」を選択した方　⇒「問2-①」「問２-②」いずれもご回答の上、「問３」へお進み下さい。
〇問２で「3」「4」を選択した方　⇒「問2－②」のみご回答の上、「問3」へお進みください。
〇問２で「2」「3」「4」を選択しなかった方　⇒回答不要です。「問3」へお進みください

問2-①	**問2で「2 都道府県が主導し、間接実施する市町村を選定・調整し、申請した」を選んだ都道府県**にお伺いします。 対象とする市町村の選定方法として**当てはまるものを全て選び**、各選択肢の左側の回答欄で「１」を選択してください。

回答欄		
		1　学校数や児童・生徒数に応じて選定
		2　これまで「地域ぐるみ事業」を実施していない市町村を選定
		3　これまで「地域ぐるみ事業」を実施していた市町村を選定
		4　子供が被害に遭う犯罪や交通事故等が発生した市町村を選定
		5　その他（具体的内容を下記回答欄に記入してください）

↑当てはまるものに「1」を選択

※「5　その他」を選んだ場合、下記に具体的内容を記入してください

回答欄	

問2-②	**問2で「1 都道府県が直接実施するために申請した」以外を選んだ都道府県**にお伺いします。 事業を直接実施していない理由として**当てはまるものを全て選び**、各選択肢の左側の回答欄で「１」を選択してください。

回答欄		
		1　市町村が実施しているため
		2　都道府県の予算が不足しているため
		3　都道府県の担当者が不足しているため
		4　都道府県が直接実施する事業ではないと考えていたため
		5　都道府県の実施要領等に、「地域ぐるみ事業」の実施主体は市町村と定めているため
		6　その他（具体的内容を下記回答欄に記入してください）

↑当てはまるものに「1」を選択

※「6　その他」を選んだ場合、下記に具体的内容を記入してください

回答欄	

問3	都道府県において、「地域ぐるみ事業」の申請を開始したのはいつからですか。 申請の開始年度を西暦でお答え下さい。 ※なお、途中で申請を中断していた年度のある場合は、本年度（令和２年度）と連続していることを基準にご回答ください。 例）2004～2011年度、2015～2020年度申請の場合　→回答欄に「2015」と入力

	開始年度
回答欄	

↑西暦(4桁の数字､｢年度｣は不要)で入力

問4	都道府県が策定する各種行政計画(基本計画、総合戦略、グランドデザイン等）において、「通学路の安全確保に関する取組」を重点課題に位置づけていますか。**当てはまるものを1つ選び**、回答欄で番号を選択してください。

回答欄		1　位置づけている 2　位置づけていない 3　わからない

↑当てはまるもの1つを選択

問5	「通学路の安全確保に関する取組」の成果指標として講習会の回数やスクールガード・リーダーの委嘱人数など、「地域ぐるみ事業」の取組内容を活用していますか。**当てはまるものを1つ選び**、回答欄で番号を選択してください。 なお、活用している場合には、具体的な成果指標を回答してください。

回答欄		1　成果指標に活用している(具体的な指標名を回答欄に記入してください) 2　成果指標に活用していない

↑当てはまるもの1つを選択

※「1　成果指標に活用している」を選んだ場合、下記に具体的な指標名・内容を記入してください

回答欄	

問6	「地域ぐるみ事業」における補助対象として認めてほしい経費、その他ご意見・ご要望等があれば、回答欄に記入してください。

回答欄	

問7	登下校時の安全確保についてご意見・ご要望等がございましたらご記入ください。

回答欄	

以上でアンケートは終了です。ご協力、誠にありがとうございました。

シート2：地域ぐるみ事業実施状況について（非申請自治体向け）

■「地域ぐるみ事業」に係る取組について

問1	本年度「地域ぐるみ事業」を申請していない理由について**<u>当てはまるものを全てを選び</u>**、各選択肢の左側の回答欄で「１」を選択してください。

回答欄		
	1	「地域ぐるみ事業」以外の自主防犯組織等、市町村の防犯ボランティア活動で代替可能であるため
	2	自主財源で通学路の安全確保の取組を実施しているため
	3	実施を希望する市町村がないため
	4	都道府県の予算が不足しているため
	5	市町村が直接申請できるようになったため
	6	都道府県の担当者が不足しているため
	7	都道府県内の犯罪・前兆事案や交通事故の発生は少なく必要性がないため
	8	警察官による見守り活動を実施しているため
	9	事業実施のコストに対する効果がみえないため
	10	補助金の使途が限定的で、自由度が少ないため
	11	補助金の継続性に不安があるため
	12	その他（具体的内容を下記回答欄に記入してください）
	13	事業の存在を知らなかった

↑当てはまるものに「1」を選択

※「13　その他」を選んだ場合、下記に具体的内容を記入してください

回答欄	

問2	昨年度以前に「地域ぐるみ事業」を申請していましたか。 **当てはまるものを1つ選び**、回答欄で番号を選択してください。 また、1を選択した場合、申請していた期間（開始年度と終了年度）を**西暦で**お答えください。 なお、中断していた年度がある場合には、貴都道府県が申請した最初の開始年度と最後の終了年度をお答えください。 例１）2004～2006年度申請の場合⇒開始年度：2004　終了年度：2006　とそれぞれ入力 例２）2002～2003年度、2005～2014年度申請の場合 ⇒開始年度：2002　終了年度：2014とそれぞれ入力。

回答欄	
	1　申請していた
	2　申請したことはない

↑当てはまるもの1つを選択

→「1」を選択した場合

・右を記入し

・問2-①へ進む

回答欄	開始年度	終了年度

↑それぞれ西暦（数字４桁）で入力

問2-①	**問2で「1申請していた」を選んだ都道府県**にお伺いします。 「地域ぐるみ事業」の申請をやめた理由として**当てはまるものを全て選び**、各選択肢の左側の回答欄で「１」を選択してください。

回答欄	
	1　「地域ぐるみ事業」が委託事業から補助事業に変わったため
	2　事業による効果が見込めないため
	3　都道府県の予算が不足したため
	4　市町村が事業を取りやめたため
	5　「地域ぐるみ事業」以外のボランティア団体等の活動で十分であるため
	6　その他（具体的内容を下記回答欄に記入してください）
	7　わからない

↑当てはまるものに「1」を選択

※「6　その他」を選んだ場合、下記に具体的内容を記入してください

回答欄	

問3	貴都道府県に「地域ぐるみ事業」以外でスクールガード・リーダー及びスクールガードと呼ばれている者やボランティア団体等はいますか。当てはまるものを全て選び、各選択肢の左側の解答欄で「１」を選択してください。 なお、いない場合には「３.いずれもいない」に「１」を選択して下さい。

回答欄		1　スクールガード・リーダーと呼ばれている者がいる
		2　スクールガードと呼ばれているボランティアや団体等がいる
		3　いずれもいない

↑当てはまるものに「1」を選択

問4	「地域ぐるみ事業」における補助対象として認めてほしい経費、その他ご意見・ご要望等があれば、回答欄に記入してください。

回答欄	

問5	登下校時の安全確保についてご意見・ご要望等がございましたらご記入ください。

回答欄	

以上でアンケートは終了です。ご協力、誠にありがとうございました。

参考－２ 市町村アンケート調査結果報告書（詳細）

通学路の安全確保の方策に関する
アンケート調査結果（詳細）
市町村版

目 次

１． 調査の概要 1

（１） 調査の目的 1
（２） 調査方法 1

２． 回答市町村について 2

（１） 回答市町村の区分 2
（２） 令和２年度地域ぐるみ事業の実施状況について 3

３． 令和２年度地域ぐるみ事業を実施している市町村について 4

（１） 地域ぐるみ事業の実施経緯や実施状況 4
① 地域ぐるみ事業を開始したきっかけ 4
② 地域ぐるみ事業として実施している取組 8
③ 地域ぐるみ事業として実施していない取組がある理由 9
④ スクールガード・リーダー育成講習会の主催者 11
⑤ スクールガード養成講習会の主催者 12
⑥「地域ぐるみ事業」の開始年度 13
⑦ 地域ぐるみ事業を実施する理由 13
⑧ 小括 14
（２） 各種行政計画と地域ぐるみ事業の関係 15
① 総合計画等の重点課題としての位置づけ 15
② 通学路の安全確保に関する取組の成果指標としての地域ぐるみ事業の活用 16
③ 小括 17
（３） スクールガード・リーダーの活動状況 18
① スクールガード・リーダーの委嘱の状況 18
② スクールガード・リーダーを委嘱していない理由 20
③ スクールガード・リーダーの人数の推移 25
④ スクールガード・リーダーの主な経歴と人数 28
⑤ スクールガード・リーダーが活動を実施する学校等の種類 29
⑥ 令和２年度のスクールガード・リーダーの活動内容 30
⑦ スクールガード・リーダーと定期的な情報交換や協働による取組を実施する組織 31
⑧ スクールガード・リーダーを募集する手段 33
⑨ スクールガード・リーダーへの支援内容 34
⑩ スクールガード・リーダーの活動に対する評価 37
⑪ スクールガード・リーダーの活動に係る課題 43
⑫ 小括 45
（４） スクールガードの活動状況 46
① スクールガードの活動人数等の推移 46
② スクールガードとして活動している団体や個人の所属 49
③ スクールガードに対する支援 50
④ スクールガードと定期的な情報交換や協働による取組を実施する組織 52
⑤ スクールガードの活動における課題 53
⑥ 小括 54

４．　地域ぐるみ事業を実施していない市町村について 55

（１）　地域ぐるみ事業を実施していない理由 55
（２）　昨年度（令和元年度）以前の地域ぐるみ事業の実施状況 56
① 地域ぐるみ事業の実施状況と過去の実施年度 56
② 地域ぐるみ事業の実施をやめた理由 58
（３）　スクールガード・リーダーまたはスクールガードと呼ばれている者やボランティア団体の有無 59

５．　地域ぐるみ事業以外の学校安全に係る取組について 60

（１）　地域ぐるみ事業以外の学校安全に係る取組 60
① 市町村独自予算による取組 60
② 国や都道府県の補助・委託事業を活用した取組 63
③ スクールガード・リーダー以外で同様の目的・役割を担う者 66
④ 小括 67
（２）　その他 68
① 通学路情報の公開状況等 68
② 防犯ブザーの配布等について 70
③ 小括 72

６．　地域ぐるみ事業や登下校時の安全確保についての意見・要望 73

（１）　地域ぐるみ事業として認めてほしい経費、その他意見・要望 73
（２）　登下校時の安全確保についての意見・要望 75

１．調査の概要

（１）調査の目的

各市町村における通学路の見守りに関する活動状況や取組課題等を把握し、全国的な傾向を捉えることを目的としてアンケート調査を実施した。

（２）調査方法

本アンケート調査は全国 1,741 市町村の 1,739 教育委員会を調査対象として、以下の図表に示す調査項目を把握した。アンケート調査表は、政令市については直接、その他市町村については都道府県教育委員会を通じて E-メールにて配付・回収しており、回収率は 89.8%である。

図表 1-1 調査方法

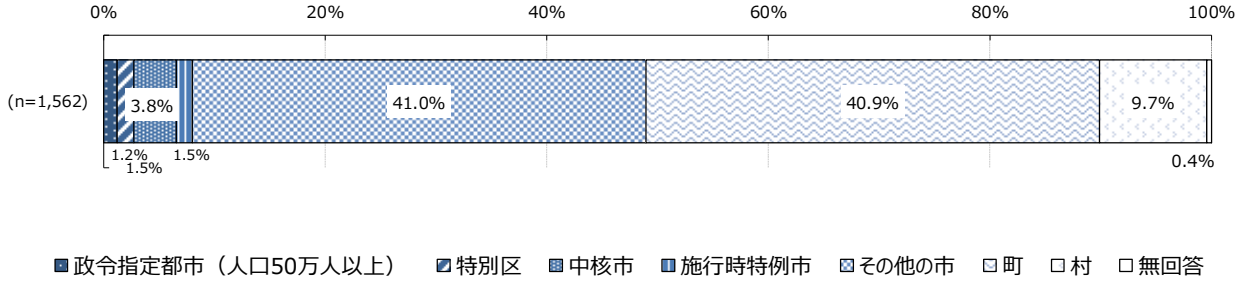
調査対象	各市町村教育委員会
調査期間	令和２年７月～８月
調査項目	【地域ぐるみの学校安全体制整備推進事業について】 ・ 地域ぐるみの学校安全体制整備推進事業の実施内容／実施していない事業がある場合その理由 ・ 地域ぐるみの学校安全体制整備推進事業の実施開始時期 ・ 地域ぐるみの学校安全体制整備推進事業を実施している理由 ・ 地域ぐるみの学校安全体制整備推進事業と各種行政計画との関係 ・ スクールガード・リーダーの委嘱の有無／主な経歴／経歴ごとの人数 ・ スクールガード・リーダーが活動している学校種別及び学校数 ・ スクールガード・リーダーの活動内容や連携先 ・ スクールガード・リーダーの募集方法 ・ スクールガード・リーダーへの支援内容 ・ スクールガード・リーダーの活動への評価 ・ スクールガード・リーダーの活動上の課題 ・ スクールガードの活動状況(活動人数及び学校数) ・ スクールガードの所属団体 ・ スクールガードへの支援 ・ スクールガードの連携先 ・ スクールガードの活動上の課題 ・ 地域ぐるみの学校安全体制整備推進事業や登下校時の安全確保についての意見・要望 【地域ぐるみの学校安全体制整備推進事業以外の取組について】 ・ 登下校時の見守りボランティアの活動実態の把握状況／支援の有無 ・ 本年度（令和２年度）地域ぐるみの学校安全体制整備推進事業を申請していない理由 ・ 過去の地域ぐるみの学校安全体制整備推進事業の取組状況 ・ スクールガード・リーダーと同様の役割を担うものの有無／主な経歴／経歴ごとの人数 ・ スクールガード・リーダーまたはスクールガードと呼ばれる者の有無 ・ 地域ぐるみの学校安全体制整備推進事業や登下校時の安全確保についての意見・ご要望
配布・回収数	配布　全国 1,739 教育委員会／回収 1,562 教育委員会　（回答率 89.8%）
留意事項	SA：「単数回答」を示す。 MA：「複数回答」を示す。 FA：「自由回答」を示す。 なお、図表中の数値について、小数点以下の表記処理上、数値が合わない場合がある。 また、本文中表内の数値は、上段が件数、下段が%を示す。 本文中では、地域ぐるみの学校安全体制整備推進事業を「地域ぐるみ事業」と表記する。

2． 回答市町村について

（１） 回答市町村の区分

回答市町村の区分については以下のとおり。

図表 2-1 回答市町村区分(SA)



合計	政令指定都市（人口 50 万人以上）	特別区	中核市	施行時特例市	その他の市	町	村	無回答
1,562	19	23	60	23	640	639	151	7
100.0	1.2	1.5	3.8	1.5	41.0	40.9	9.7	0.4

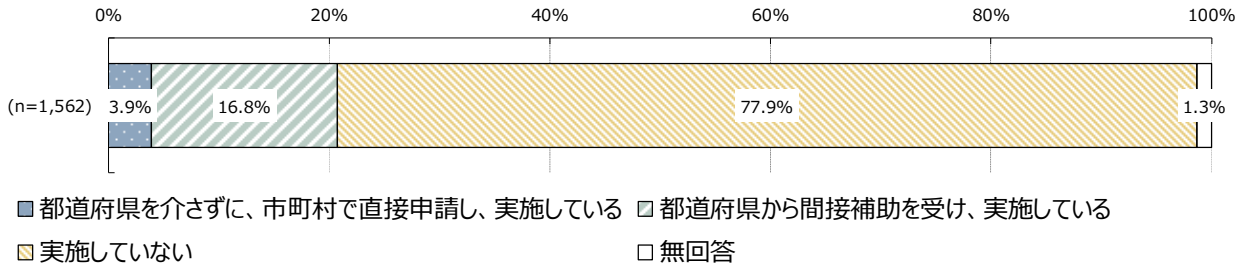
図表 2-2 都道府県別の回答市町村数

都道府県名	回答市町村数	都道府県名	回答市町村数	都道府県名	回答市町村数
北海道	147	石川県	14	岡山県	27
青森県	38	福井県	17	広島県	21
岩手県	32	山梨県	25	山口県	15
宮城県	28	長野県	63	徳島県	24
秋田県	25	岐阜県	41	香川県	16
山形県	28	静岡県	33	愛媛県	18
福島県	43	愛知県	52	高知県	33
茨城県	43	三重県	25	福岡県	59
栃木県	25	滋賀県	18	佐賀県	19
群馬県	34	京都府	20	長崎県	17
埼玉県	55	大阪府	43	熊本県	39
千葉県	51	兵庫県	38	大分県	15
東京都	62	奈良県	33	宮崎県	22
神奈川県	29	和歌山県	28	鹿児島県	37
新潟県	29	鳥取県	17	沖縄県	33
富山県	15	島根県	15	無回答	1
				計	1,562

（２） 令和２年度地域ぐるみ事業の実施状況について

令和２年度地域ぐるみ事業の実施状況について、「都道府県を介さずに、市町村で直接申請し、実施している」が 3.9%、「都道府県から間接補助を受け実施している」が 16.8%であり、回答市町村のうち、令和２年度に地域ぐるみ事業を実施している割合は 20.7%（324 市町村）となっている。

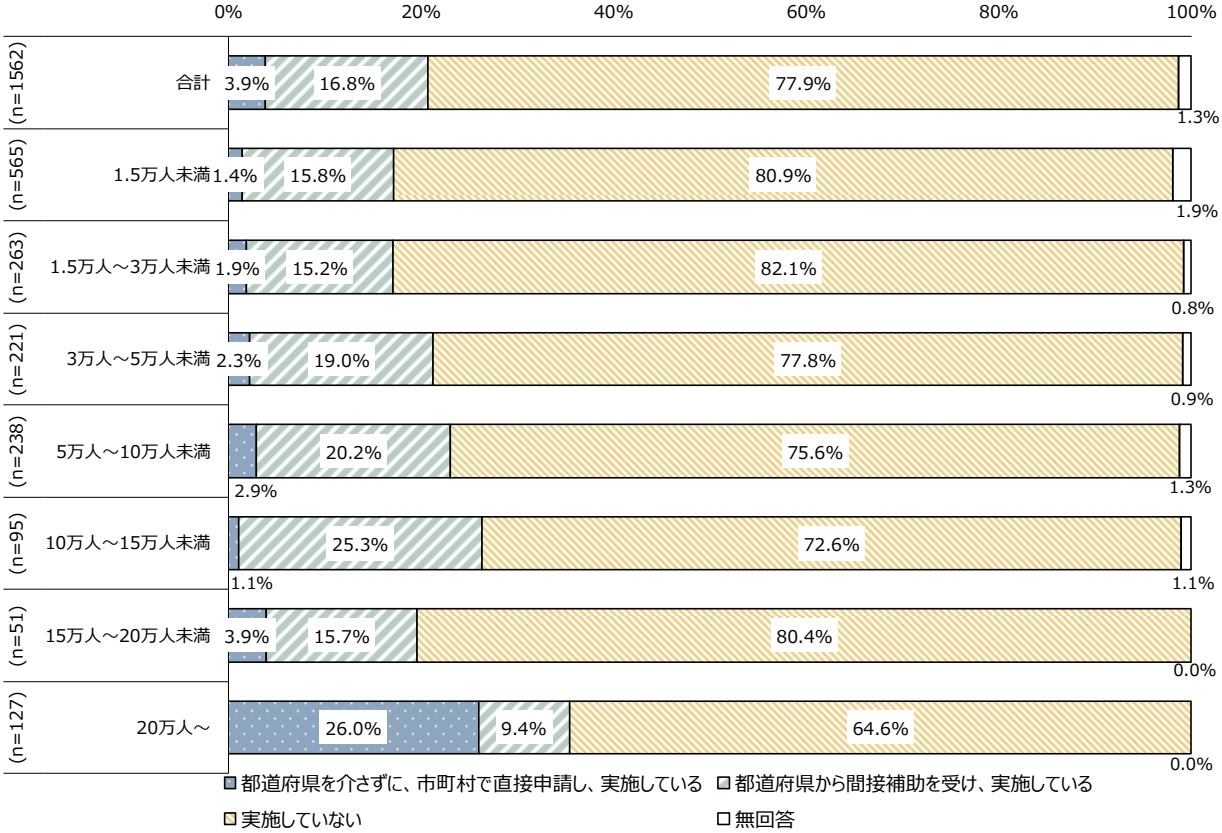
図表　2-3　令和２年度地域ぐるみ事業の実施状況(SA)



合計	都道府県を介さずに、市町村で直接申請し、実施している	都道府県から間接補助を受け、実施している	実施していない	無回答
1,562	61	263	1,217	21
100.0	3.9	16.8	77.9	1.3

人口規模別にみると、20 万人～の区分において「都道府県を介さずに、市町村で直接申請し、実施している」が 26.0%と他と比べて高くなっている。また、「都道府県を介さずに、市町村で直接申請し、実施している」と「都道府県から間接補助を受け、実施している」の合計でみると、15 万人～20 万人未満の区分を除いて、おおよそ人口規模が大きいほど令和２年度に地域ぐるみ事業を実施している割合が高くなっている。

図表　2-4　人口規模別にみた令和２年度地域ぐるみ事業の実施状況(SA)



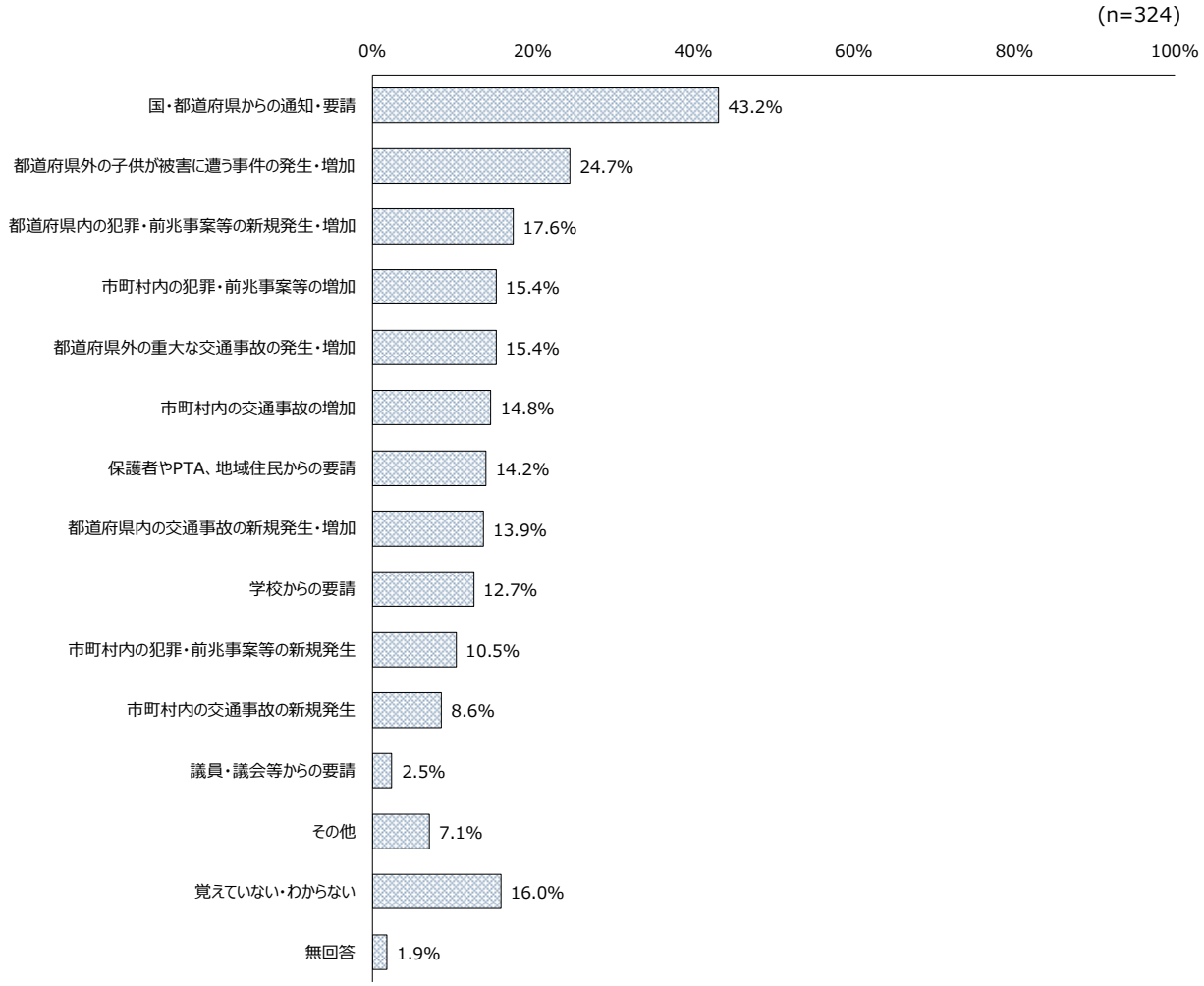
３．令和２年度地域ぐるみ事業を実施している市町村について

（１）地域ぐるみ事業の実施経緯や実施状況

① 地域ぐるみ事業を開始したきっかけ

令和２年度地域ぐるみ事業を実施している市町村において、地域ぐるみ事業を開始したきっかけとしては、「国・都道府県からの通知・要請」の割合が最も高く 43.2%となっている。次いで、「都道府県外の子供が被害に遭う事件の発生・増加（24.7%）」、「都道府県内の犯罪・前兆事案等の新規発生・増加（17.6%）」となっている。

図表 3-1 地域ぐるみ事業を開始したきっかけ(MA)



なお、「その他」の主な回答内容は以下のとおりである。

図表 3-2 地域ぐるみ事業を開始したきっかけの「その他」の内容

【犯罪や前兆事案等への対策・未然防止】

- 登下校時、校外・園外活動中の事件・事故の防止に向けた取組が必要であると判断したため。
- 村内の交通量の増加と頻回する不審者情報への対応
- 前兆事案、事故、犯罪等の未然防止対策
- 犯罪・前兆事案等の未然防止、校区内パトロールを通した危険箇所の点検
- 全国的な事件の発生等、子供をめぐる環境の変化に鑑み、地域社会からの負託に応えるため。
- 町内の犯罪や交通事故の発生や増加ではなく、一般的に、交通が便利になり、人の出入りも変化し、不審者が出没したり、地域そのものに不安を与える犯罪が増えてきたりしている社会の状況を鑑み、平成 13 年度に開始した。
- 平成 13 年に大阪教育大学附属池田小学校で発生した事件を契機に、市内各小学校区で地域住民や保護者らによる自主的な見守り活動が展開されていったことから、平成 16 年度より「セーフティボランティア制度」を立ち上げたもの。

【地域での見守り活動の支援や活性化】

- 市町村合併後、統一的に市内の見守り活動を実施するにあたり開始した。
- 従前から地域の子供の安全のため見守り活動をしていただいている方が多数おられる中、その方達を制度面から支援できるため。
- スクールガードのサポートをするために開始した。
- 学校の登下校の見守りボランティア活動の一環。
- 地域住民の自主的な活動として。
- 従来から児童・生徒の安全・安心の確保、発展を保護者・地域と共に取り組んできているため。
- 地域ぐるみで、児童の登下校の安全を見守り、安心して学校生活を送れるようにするため。
- 学校・家庭・地域が連携して、児童生徒の安全を見守り、見届けていくため。

【市町村の政策等に基づく判断】

- 市の政策において、交通事故や犯罪抑制について、地域コミュニティの協力が欠かせない時代となってきたことにより開始した。
- 当町教育委員会では、『子どもを守る町』宣言（昭和 43 年制定）の趣旨を踏まえ、子供たちの非行防止や安全確保、地域の防犯、また学校と地域の人々との交流をより一層深めることをねらいとして、平成 16 年 9 月にスクールヘルパー学校安全地域ボランティア）を設置し、住民や施設の方々に登録していただき、活動していただいている。
- 県主体の事業を引きついだ。

【各種団体等からの要請】

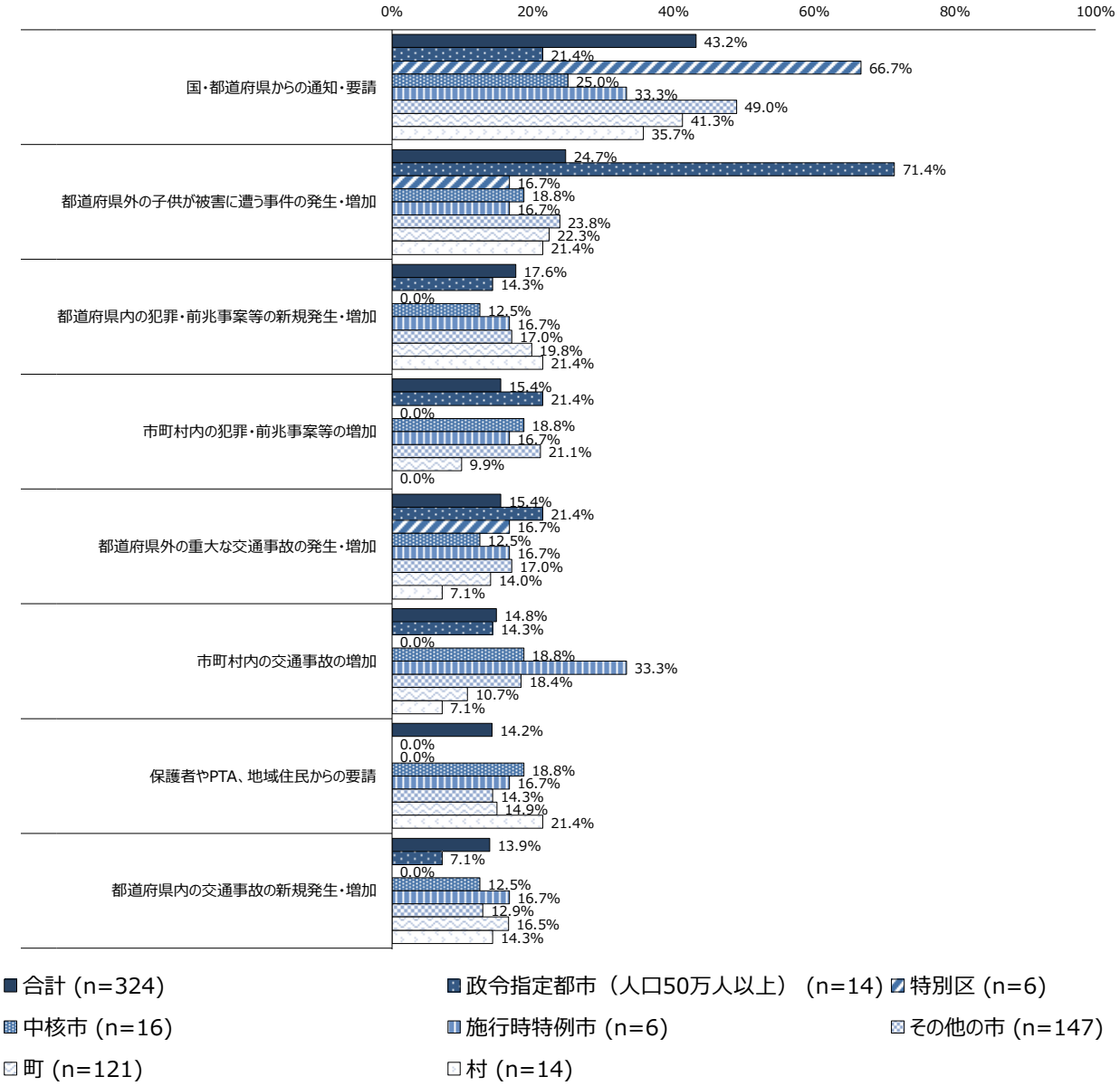
- 地域ぐるみ事業参加団体（登下校時の見守りを行うボランティア団体）からの要請。
- 県教育委員会からの依頼。

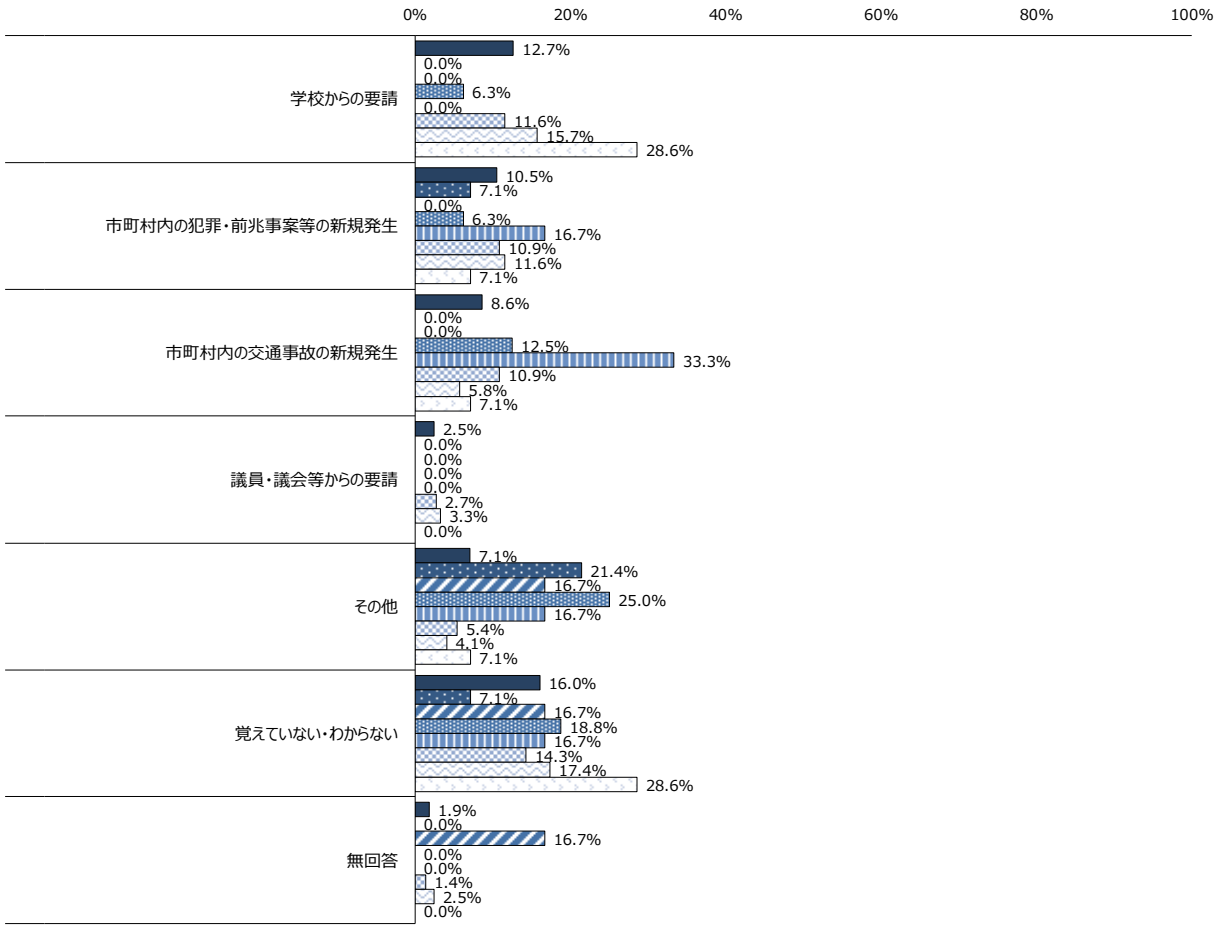
【その他】

- 県でスクールガード・リーダーを委託している。
- 国・県の制度を活用できるようになったため。
- 平成 17 年度から補助制度が始まるにあたって、学校安全体制を整備したため。
- 新型コロナウイルスの影響で夏休みが短くなり、本来なら夏休みの期間に登校することとなったため、登下校時の児童・生徒の通学路の安全性の確保と見守り体制の強化を目的として開始した。
- 地域ぐるみ事業に申請している内容は補助金交付以前から実施しているため、申請に至った経緯については不明。

地域ぐるみ事業を開始したきっかけを市町村区分別にみると、政令指定都市では「都道府県外の子供が被害に遭う事件の発生・増加」の割合が 71.4%と最も高くなっている点、村においては「学校からの要請」の割合が 28.6%と他の区分とは異なって高くなっている点が特徴的である。

図表　3-3　市町村区分別に見た地域ぐるみ事業を開始したきっかけ





■合計 (n=324)　■政令指定都市（人口50万人以上） (n=14)　■特別区 (n=6)

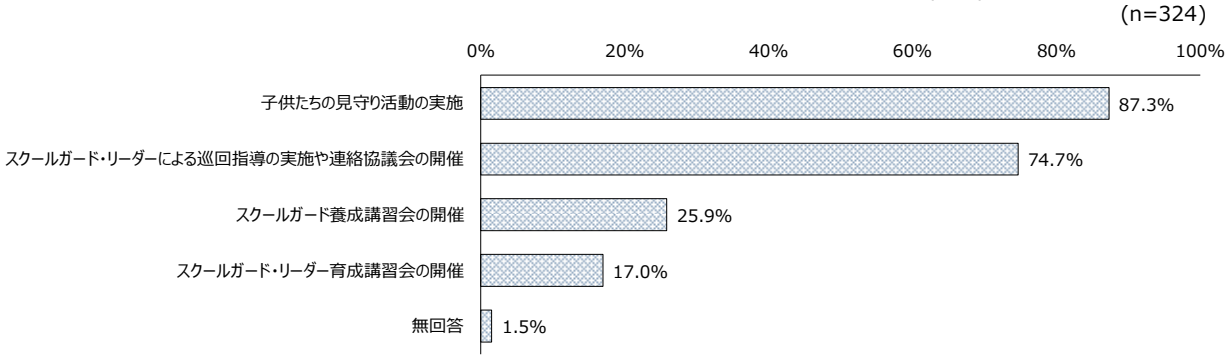
■中核市 (n=16)　■施行時特例市 (n=6)　■その他の市 (n=147)

■町 (n=121)　□村 (n=14)

② 地域ぐるみ事業として実施している取組

地域ぐるみ事業として実施している取組は、「子供たちの見守り活動の実施」の割合が最も高く87.3%となっている。次いで、「スクールガード・リーダーによる巡回指導の実施や連絡協議会の開催（74.7%）」となっている。

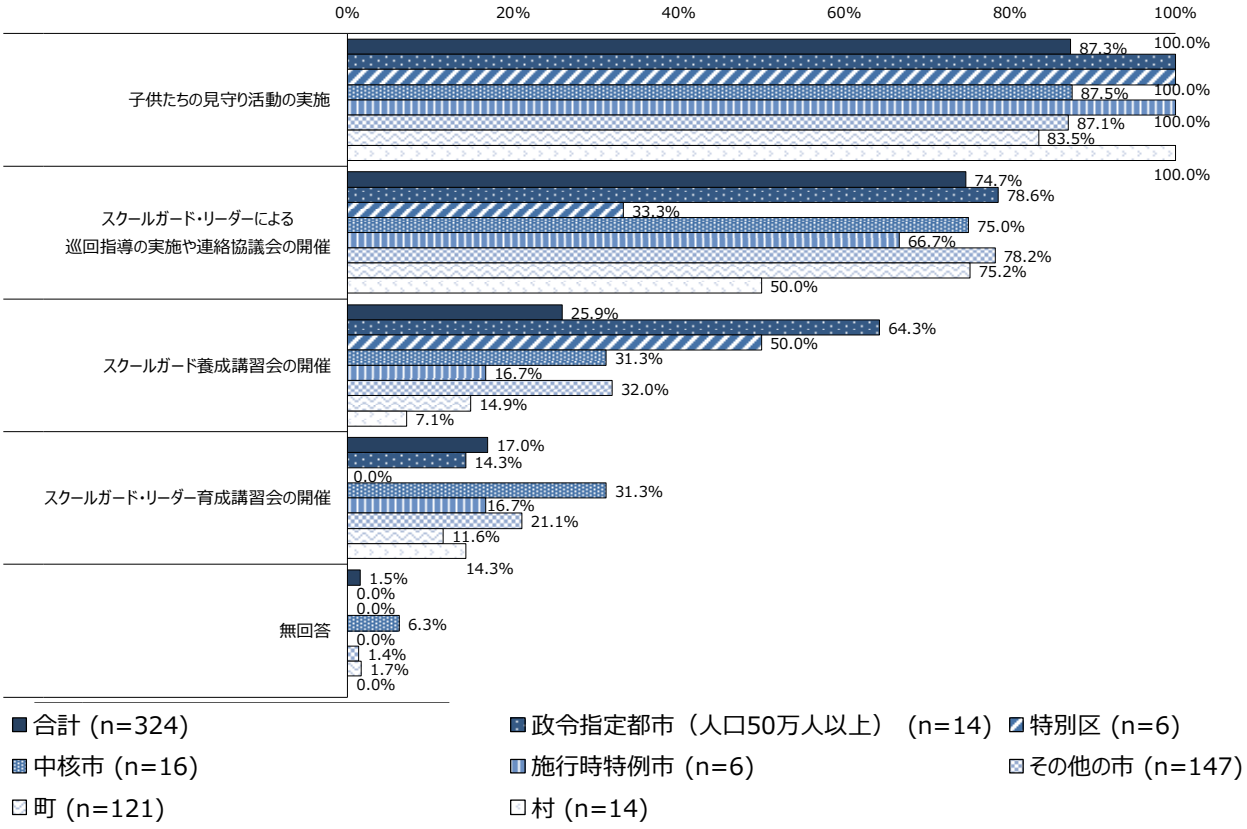
図表 3-4 地域ぐるみ事業として実施している取組(MA)



合計	スクールガード･リーダーによる巡回指導の実施や連絡協議会の開催	スクールガード･リーダー育成講習会の開催	スクールガード養成講習会の開催	子供たちの見守り活動の実施	無回答
324	242	55	84	283	5
100.0	74.7	17.0	25.9	87.3	1.5

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

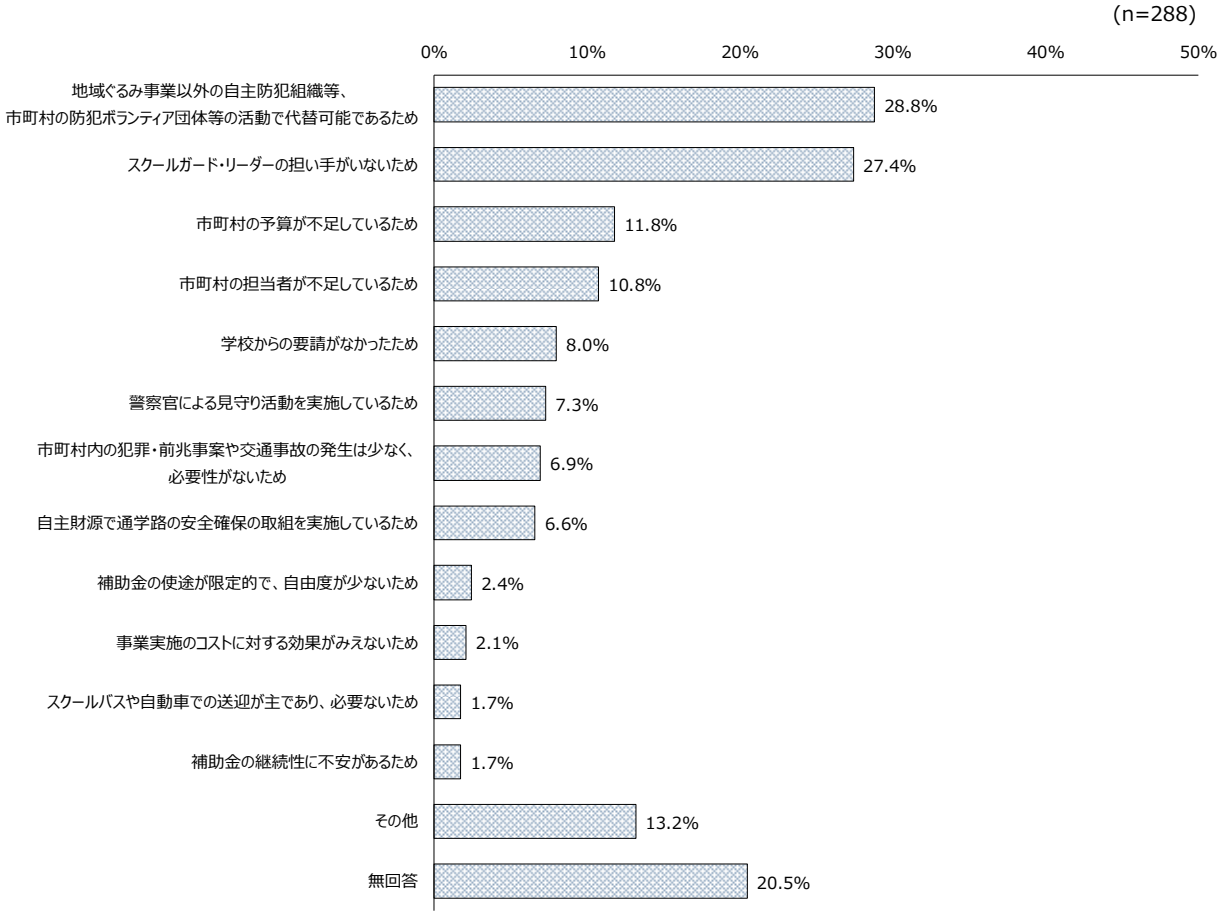
図表 3-5 市町村区分別に見た地域ぐるみ事業として実施している取組(MA)



③ 地域ぐるみ事業として実施していない取組がある理由

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

図表 3-6 地域ぐるみ事業として実施していない取組がある理由(MA)



なお、「その他」の主な回答内容は以下のとおりである。

図表 3-7　地域ぐるみ事業として実施していない取組がある理由「その他」の主な回答

【講習会や協議会に係るその他の理由】

- 県等で実施している講習会に参加しているため、町としては開催していない。
- スクールガード研修会を実施することにより、同内容を網羅していると判断し、開催していない。
- スクールガード・リーダーはリーダー同士でポイントを確認しているため、特に育成講習会を開催していない。
- スクールガード養成講座で、スクールガード・リーダーの役割等も伝えるため。また、本市にはスクールガード・アドバイザーが２名おり、巡回指導等も行っているため。
- 本町のスクールガード・リーダーは長年にわたりその任を受け持っていることから、育成講習会等は行っておらず、スクールガードの代わりに学校安全ボランティアや町内活動団体が登下校見守り活動を行っていることから、同じく育成講座は行っていない。
- 全て元警察官に委嘱しているので育成講習会を必要としていない。
- スクールガード・リーダーが３名という少数であり連絡協議会を組織する規模ではないと判断している。
- スクールガード・リーダーに対して育成講習会は開催していないが、定期的に情報交換会を行い、個々の事例への対応の仕方等は共有している。
- 講習会という形では開催していないが、教育委員会から個別に業務内容等について説明する機会を設けている。
- 当市のスクールガード・リーダーは４名で、各園・小学校の巡回で手いっぱいであり、スクールガードの養成講習会については、時間や場所等様々な課題があり、実施が困難である。

【子供たちの見守り活動に係るその他の理由】

- 各学校と地域・保護者の連携により個別の防犯、交通安全活動を行っているため。
- 市防犯部局で青色回転灯装着車両によるパトロールを実施しているため。

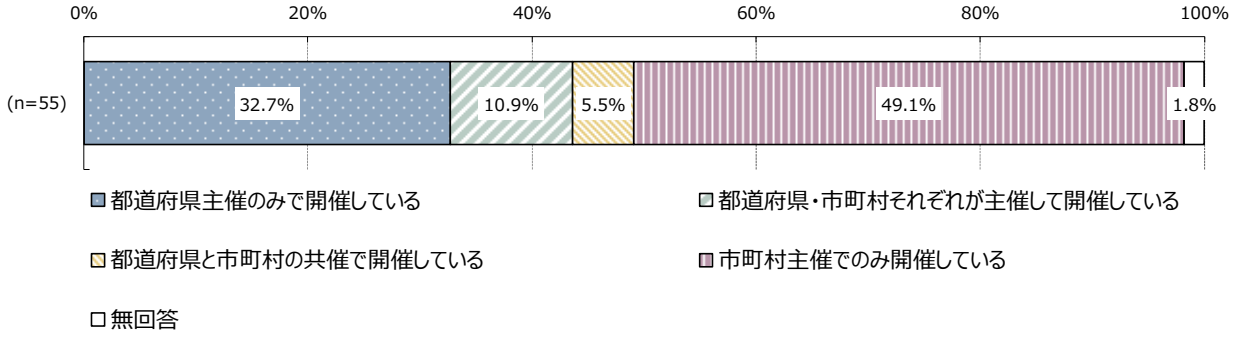
【その他】

- 現在市内全小学校（11 校）を対象に１名のスクールガード・リーダーで十分効果的な実施ができているため、育成講習会を開催する必要性を感じることがない。
- 人口は少なく、地域または集落の繋がりも深く、日常的に見守りや犯罪・事故の未然防止に意識が高いため。
- スクールガードの担い手の確保が難しい。
- 他の補助金を活用して通学路の安全確保の取組を実施しているため。
- 新型コロナウイルス感染拡大防止のため。
- 事業実施初年度のため、実施について検討していく。
- スクールガード・リーダーの配置を検討したことがない。

④ スクールガード・リーダー育成講習会の主催者

令和２年度「スクールガード・リーダー育成講習会の開催」を実施していると回答した市町村のうち、講習会の主催者についてみると、「市町村主催でのみ開催している」の割合が 49.1%、「都道府県主催のみで開催している」が 32.7%となっている。

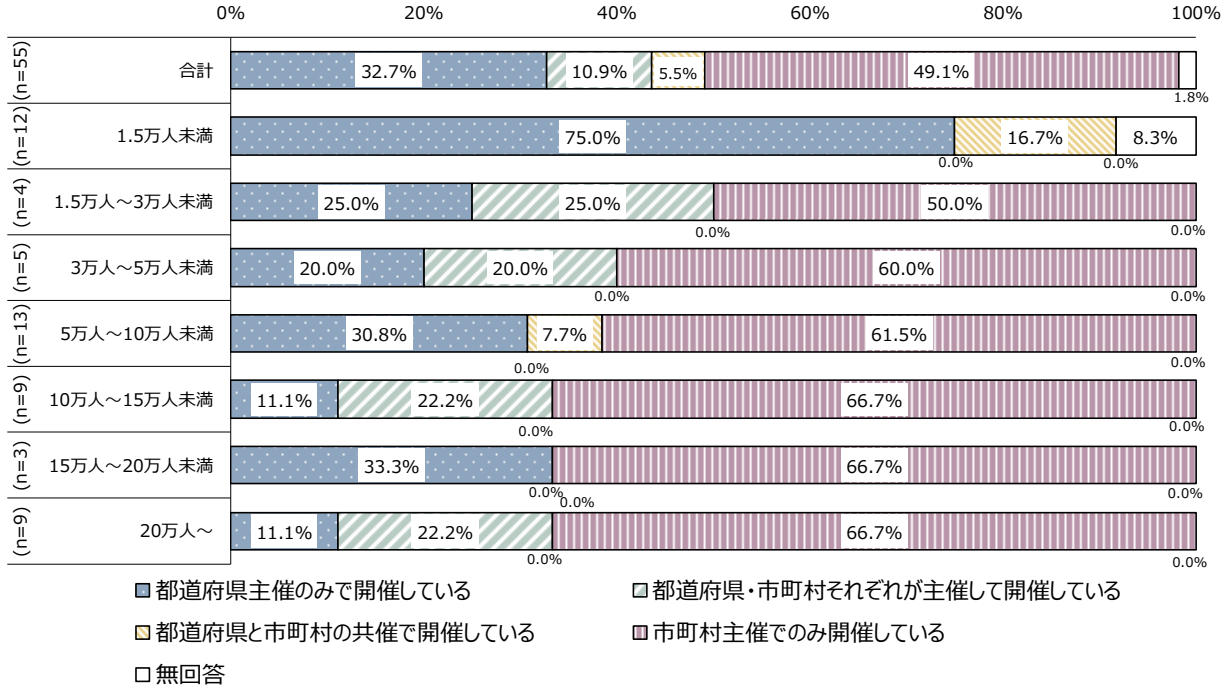
図表　3-8　スクールガード・リーダー育成講習会の主催者(SA)



合計	都道府県主催のみで開催している	都道府県・市町村それぞれが主催して開催している	都道府県と市町村の共催で開催している	市町村主催でのみ開催している	無回答
55	18	6	3	27	1
100.0	32.7	10.9	5.5	49.1	1.8

これを人口規模別にみると、1.5 万人未満の区分では「都道府県主催のみで開催している」が 75.0%と他と比べて高くなっている。また、人口規模が大きい区分ほど「市町村主催で開催している」の割合が高くなっている。

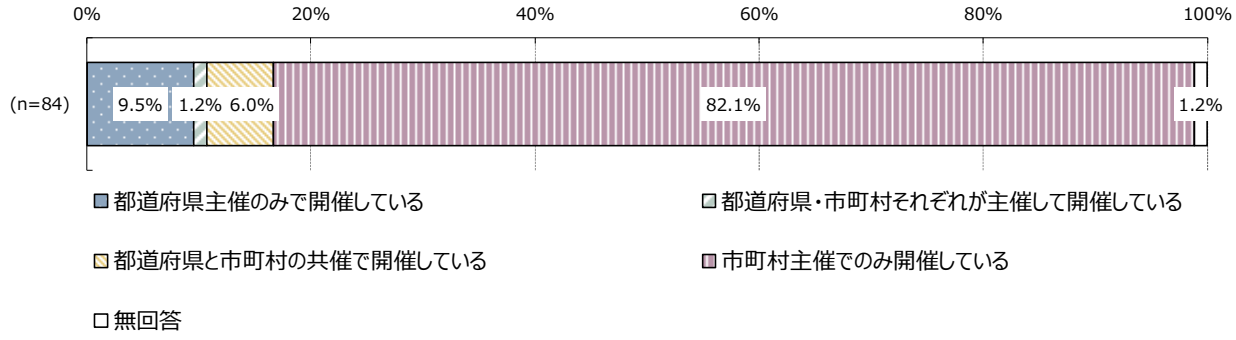
図表　3-9　人口規模別にみたスクールガード・リーダー育成講習会の主催者(SA)



⑤ スクールガード養成講習会の主催者

令和２年度「スクールガード養成講習会の開催」を実施していると回答した市町村のうち、講習会の主催者についてみると、「市町村主催でのみ開催している」の割合が 82.1%となっている。「都道府県主催のみで開催している」は 9.5%、「都道府県と市町村の共催で開催している」は 6.0%にとどまった。

図表　３-１０　スクールガード養成講習会の主催者(SA)

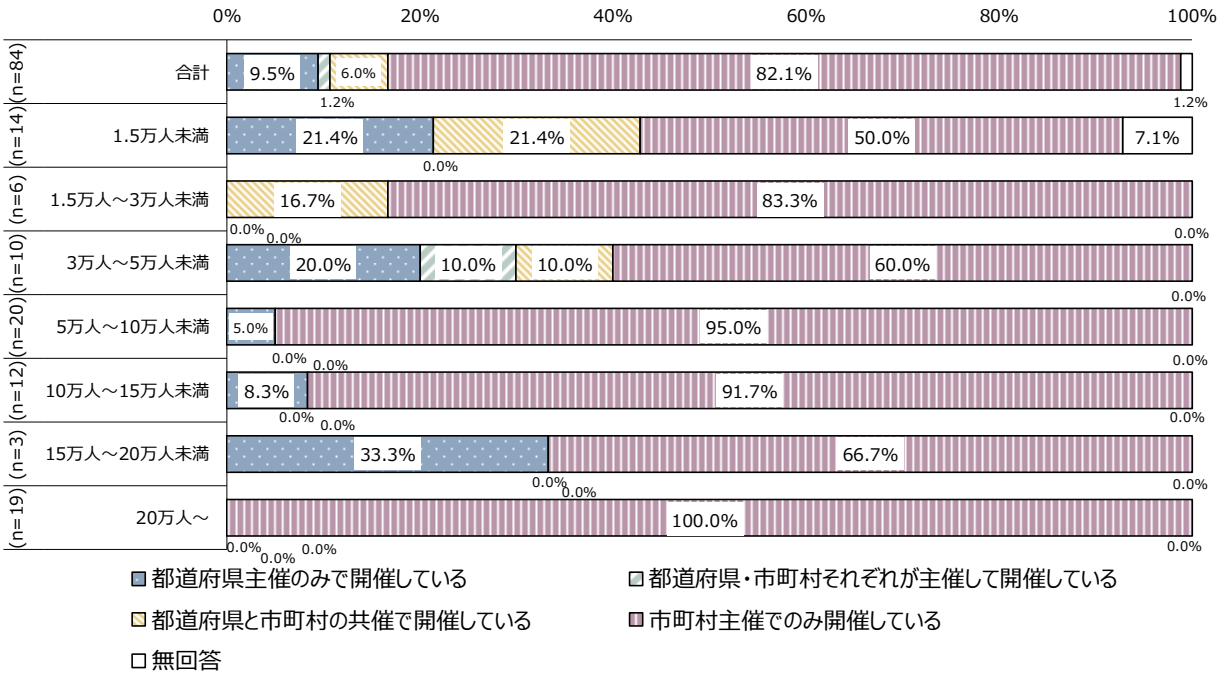


合計	都道府県主催のみで開催している	都道府県・市町村それぞれが主催して開催している	都道府県と市町村の共催で開催している	市町村主催でのみ開催している	無回答
84	8	1	5	69	1
100.0	9.5	1.2	6.0	82.1	1.2

これを人口規模別にみると、1.5 人未満と 3 万人～5 万人未満の区分では、「市町村主催でのみ開催している」の割合が合計と比較して低く、都道府県が主催に関わっている割合が高い（なお、15 万人～20 万人未満の区分については回答数が少ないため分析から除外）。

また、「都道府県・市町村それぞれが主催して開催している」と回答したのは 3 万人～5 万人未満の市町村のみであった。

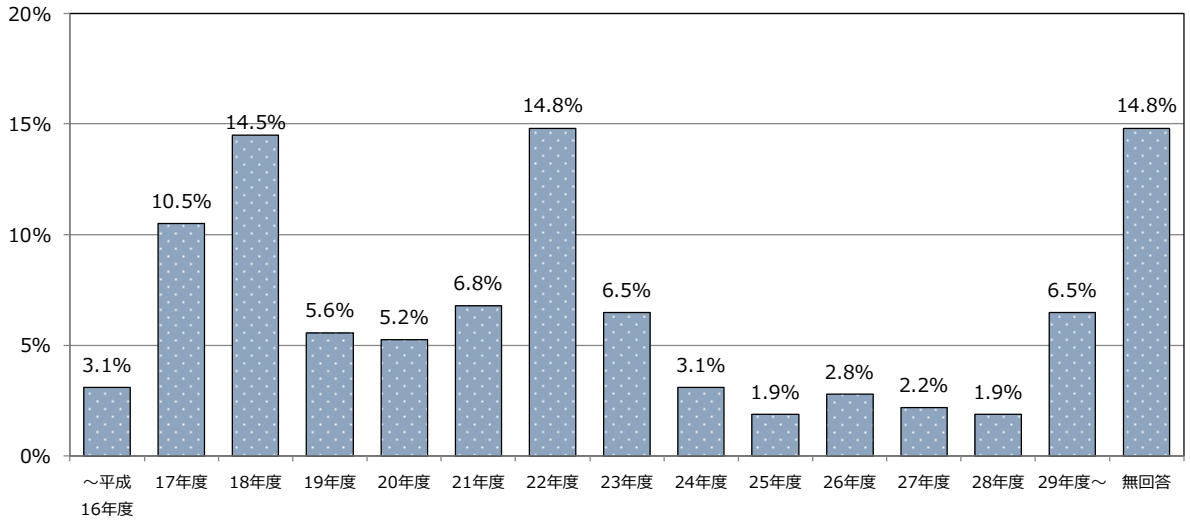
図表　３-１１　人口規模別にみたスクールガード養成講習会の主催者(SA)



⑥「地域ぐるみ事業」の開始年度

令和２年度地域ぐるみ事業を実施している市町村について、地域ぐるみ事業を開始した年度をみると、「平成 22 年度（14.8%）」が最も多い。

図表 3-１２ 地域ぐるみ事業の開始年度(SA)

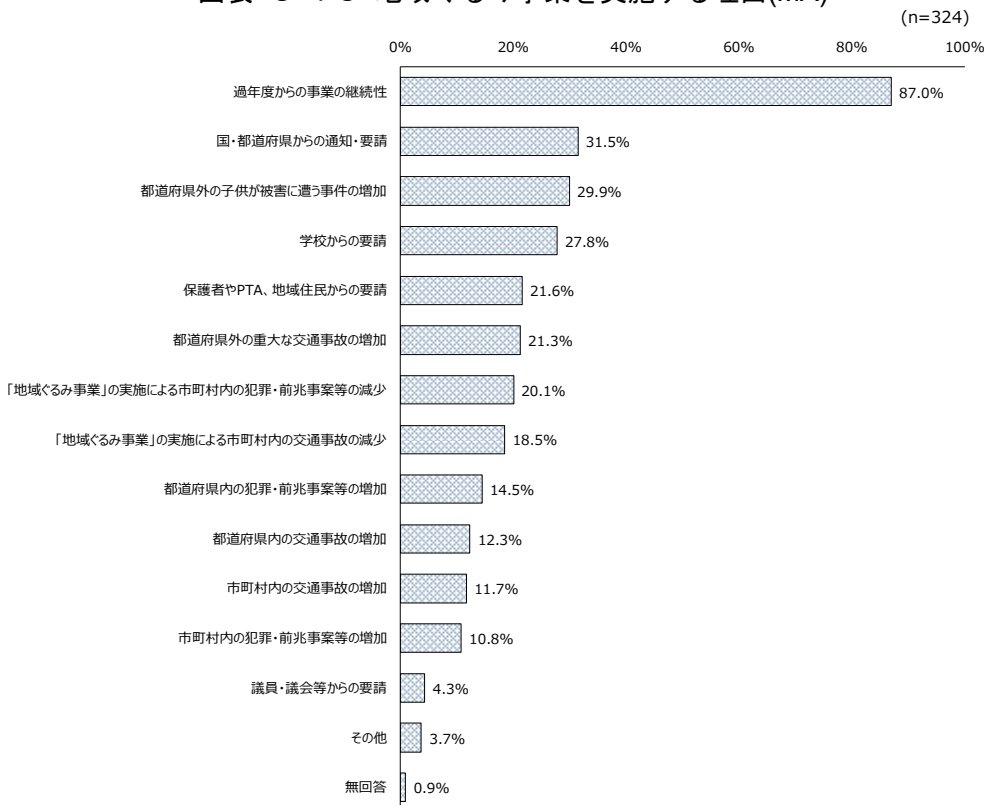


合計	～平成16年度	平成17年度	平成18年度	平成19年度	平成20年度	平成21年度	平成22年度	平成23年度	平成24年度	平成25年度	平成26年度	平成27年度	平成28年度	平成29年度～	無回答
324	10	34	47	18	17	22	48	21	10	6	9	7	6	21	48
100.0	3.1	10.5	14.5	5.6	5.2	6.8	14.8	6.5	3.1	1.9	2.8	2.2	1.9	6.5	14.8

⑦ 地域ぐるみ事業を実施する理由

令和２年度地域ぐるみ事業を実施する理由についてみると、「過年度からの事業の継続性」の割合が最も高く 87.0%となっている。次いで、「国・都道府県からの通知・要請（31.5%）」、「都道府県外の子供が被害に遭う事件の増加（29.9%）」となっている。

図表 3-１３ 地域ぐるみ事業を実施する理由(MA)



地域ぐるみ事業を実施する理由の「その他」の主な回答内容は以下のとおりである。

図表 3-14 地域ぐるみ事業を実施する理由の「その他」の内容

【地域ぐるみ事業の効果を感じているため】

- 当町において、スクールガード・リーダーは教育委員会と学校を結ぶ防犯を主としたコーディネーター的立場であり、各地域で活動を展開している町民・保護者等のボランティアによる見守り活動員との橋渡し役も担っており、本事業活用初年度から継続実施してきたことによる事業目的達成のための成果（結果）が確実に表れているから。
- 子供たちが「見守ってくれている」という安心感を抱いているため。

【子供が巻き込まれる事件・事故を未然に防止するため】

- 児童・生徒の安全・安心の確保発展のため。
- 登下校時、校外・園外活動中の事件・事故の防止に向けた取組が必要であると判断したため。
- 地域幹線道路の交通量増加と不審者情報の頻回化
- 犯罪・前兆事案等の未然防止、校区内パトロールを通した危険箇所の点検
- 都道府県内の重大な交通事故の増加
- 県内での子供が巻き込まれる重大事件の発生（令和元年５月川崎市）
- 学校の過大規模化に向けて児童の各種事件事故・交通事故の被害防止のため。
- 新型コロナウイルスの影響で夏休みが短くなり、本来なら夏休みの期間に登校することとなったため、登下校時の児童・生徒の通学路の安全性の確保と見守り体制の強化を目的として開始した。

【その他】

- 地域で主体的に見守り活動に協力していただいている多数の方を制度面から支援するため。
- スクールヘルパーに対する、来校者対応の具体的な方法を指導するため。
- 本市の総合戦略に係る事業であるため。

⑧ 小括

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

実施している事業についてみると、「子供たちの見守り活動の実施（87.3%）」「スクールガード・リーダーによる巡回指導の実施や連絡協議会の開催（74.7%）」については多くの市町村で取り組んでいるものの、スクールガード養成講習会やスクールガード・リーダー養成講習会の開催は、比較的規模の大きい市町村に限られる傾向がある。

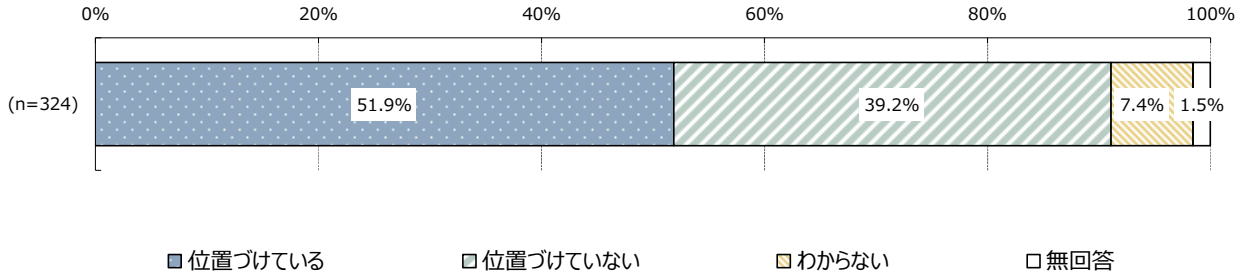
スクールガード・リーダー養成講習会を実施している場合、その主催者は都道府県単独もしくは市町村単独での開催が多く、市町村規模が大きいほど市町村単独で実施している割合が高い。

（２） 各種行政計画と地域ぐるみ事業の関係

① 総合計画等の重点課題としての位置づけ

総合計画等の重点課題における通学路の安全確保の取組の位置づけの有無は、「位置づけている」の割合が 51.9%、「位置づけていない」の割合が 39.2%となっている。

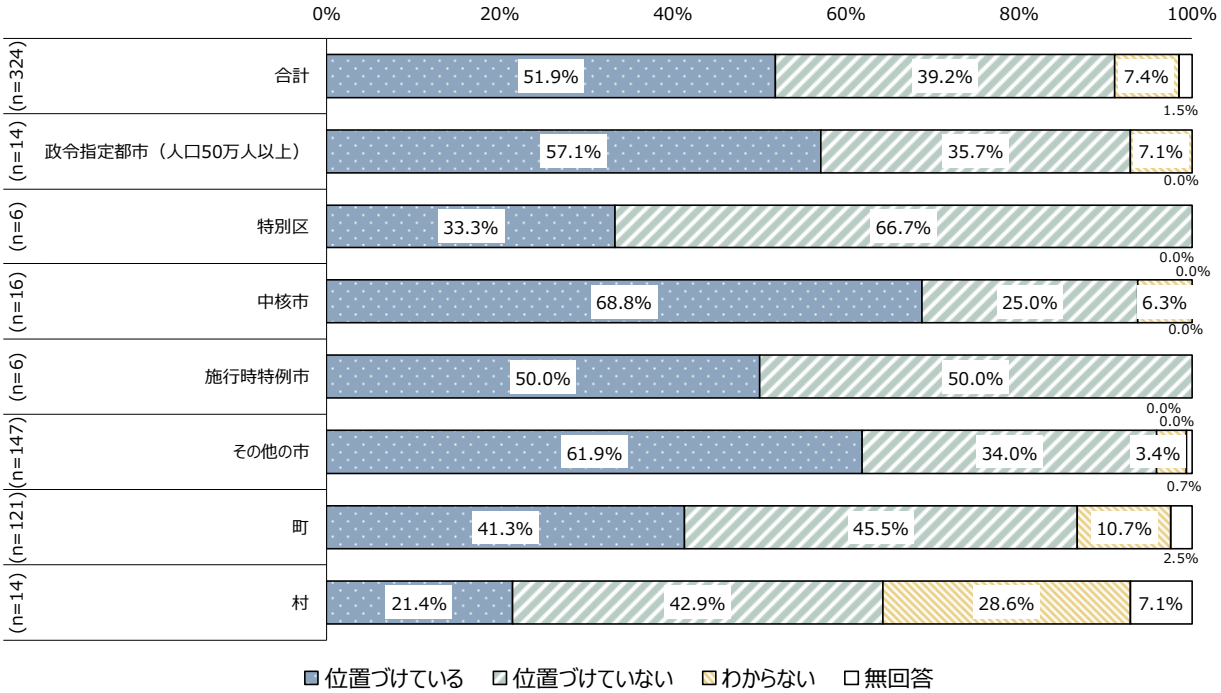
図表 ３-１５ 総合計画等における通学路の安全確保に関する取組の重要課題への位置づけ(SA)



合計	位置づけている	位置づけていない	わからない	無回答
324	168	127	24	5
100.0	51.9	39.2	7.4	1.5

市町村区分別にみると、中核市において「位置づけている」の割合が 68.8%と最も高く、また、政令指定都市、その他の市においても「位置づけている」の割合が全体平均の 51.9%を上回っている。

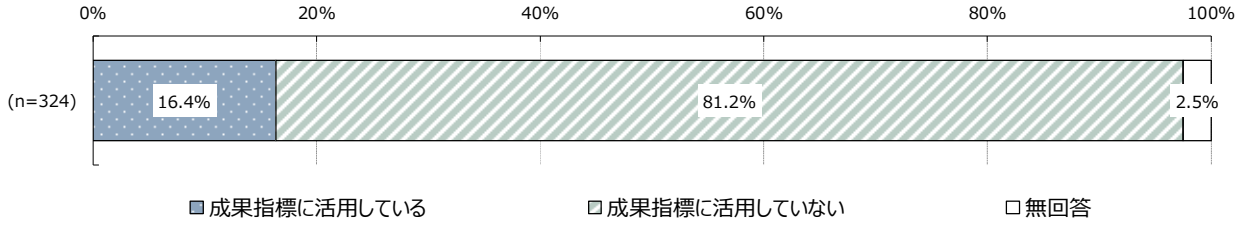
図表 ３-１６ 市町村区分別に見た総合計画等における通学路の安全確保に関する取組の重要課題への位置づけ(SA)



② 通学路の安全確保に関する取組の成果指標としての地域ぐるみ事業の活用

「通学路の安全確保に関する取組」の成果指標として、地域ぐるみ事業の取組内容を活用しているかどうかについてみると、「成果指標に活用していない」は 81.2%であり、「成果指標に活用している」は 16.4%にとどまった。

図表 3-17 通学路の安全確保に関する取組の成果指標としての地域ぐるみ事業の活用(SA)



合計	成果指標に活用している	成果指標に活用していない	無回答
324	53	263	8
100.0	16.4	81.2	2.5

「成果指標に活用している」場合の具体的な指標名や内容は以下のとおりである。

図表 3-18 成果指標として活用している場合の具体的な指標や活用方法等

【指標：地域ぐるみ事業の活動】

- 事業成果説明書の中の成果指標として活用している。
- スクールガード・リーダー活動報告書（毎月提出）。
- 地域ぐるみの学校安全体制整備推進事業実践報告書（年度末）。
- 地域安全マップの配布枚数を指標としている。
- 見守り活動の実施回数
- 地域住民や PTA で登校時等の見守りの実施
- スクールガード・リーダーによる巡回指導を市立小中学校全校において、それぞれ 6 回/年実施すること。

【指標：スクールガード・リーダーやスクールガードの委嘱人数】

- スクールガード・リーダーの委嘱人数、巡回指導実施数
- スクールガード・リーダーの人数や、一人当たりの担当校区平均値等を活用している。
- 年間登校日数に占める巡回日数の割合、講習会への参加人数
- スクールガード・リーダーや防犯ボランティアが全ての市内小中学校に設置されることを目標としている。
- スクールガードの人数（全小学校 60 人）
- スクールガード・リーダー巡回指導の実施期間（令和 2 年 2 月 3 日～2 月 18 日）、実施校数（小学校 10 校、中学校 5 校）

【指標：研修会の開催回数・頻度】

- スクールガード・リーダー養成講習会の実施（年 1 回）
- スクールガード・リーダー連絡会議の開催（年 2 回）
- 毎年 1 回のスクールガード・リーダー養成講習会の実施
- 実践的な防犯教室（対象：小中学校は児童生徒、幼稚園は教職員・保護者）
- 防犯スキルアップ教室（対象：子ども見守り活動隊メンバー、小学校教職員）
- 登下校時の安全確保のため、スクールガード・リーダーが「愛ガード」（スクールガード）の推進会議等に参加し研修（講習会）を行っている。

【指標：その他】

- 青色回転灯を装着して自主防犯パトロールを実施
- 人権施策推進計画において、子供の健全育成のための施策の成果指標として活用している。
- 教育委員会の総合教育会議の報告資料及び議会報告資料等に記載

③ 小括

令和２年度地域ぐるみ事業を実施している市町村（324 市町村）のうち、およそ半数が総合計画等において通学路の安全確保に関する取組を重要課題として位置づけている。

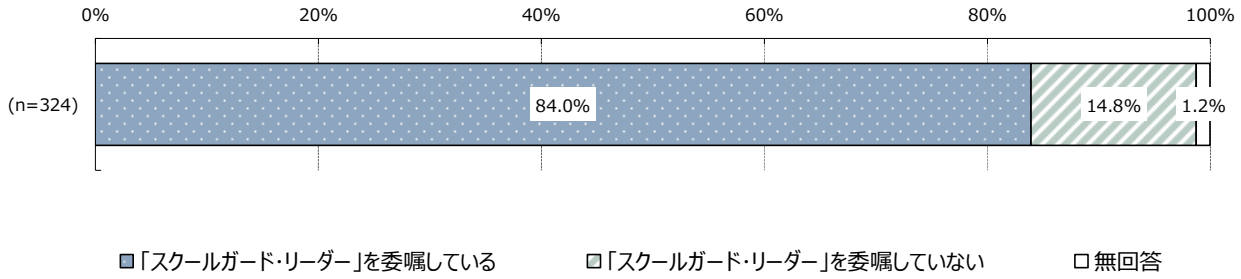
一方で、「通学路の安全確保に関する取組」の成果指標として地域ぐるみ事業を活用しているのは、そのうちの 16.4%にとどまる。

（３） スクールガード・リーダーの活動状況

① スクールガード・リーダーの委嘱の状況

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

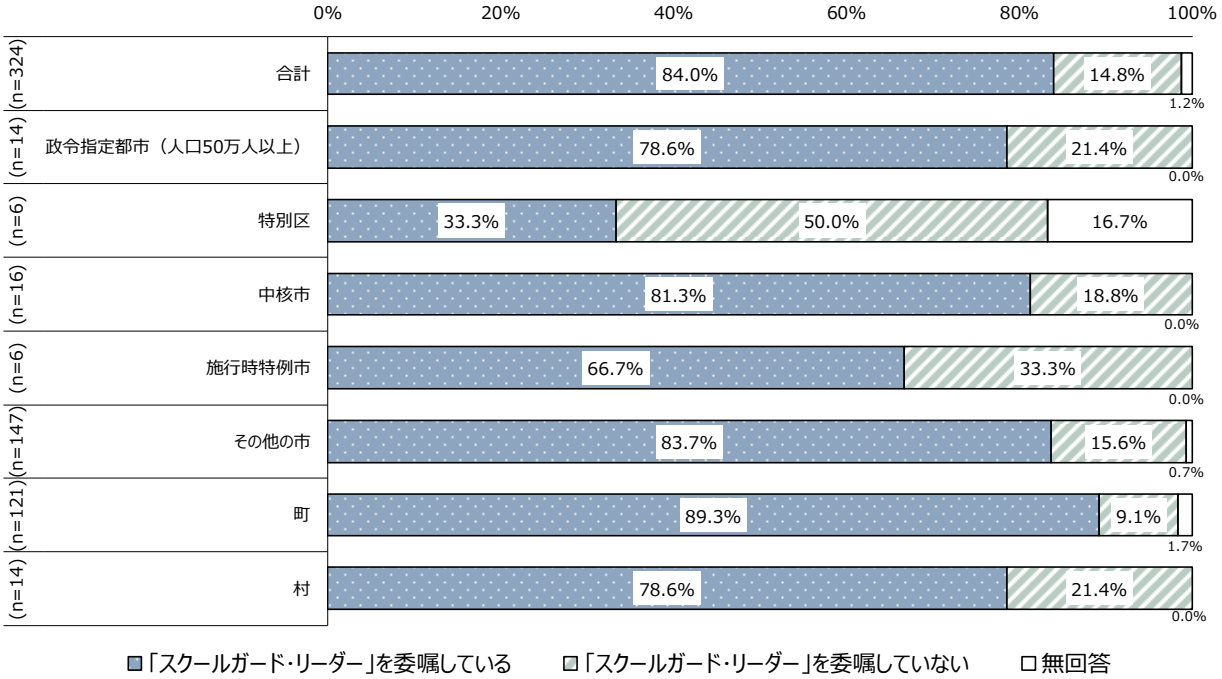
図表 ３-１９ スクールガード・リーダー委嘱の有無(SA)



合計	「スクールガード･リーダー」を委嘱している	「スクールガード･リーダー」を委嘱していない	無回答
324	272	48	4
100.0	84.0	14.8	1.2

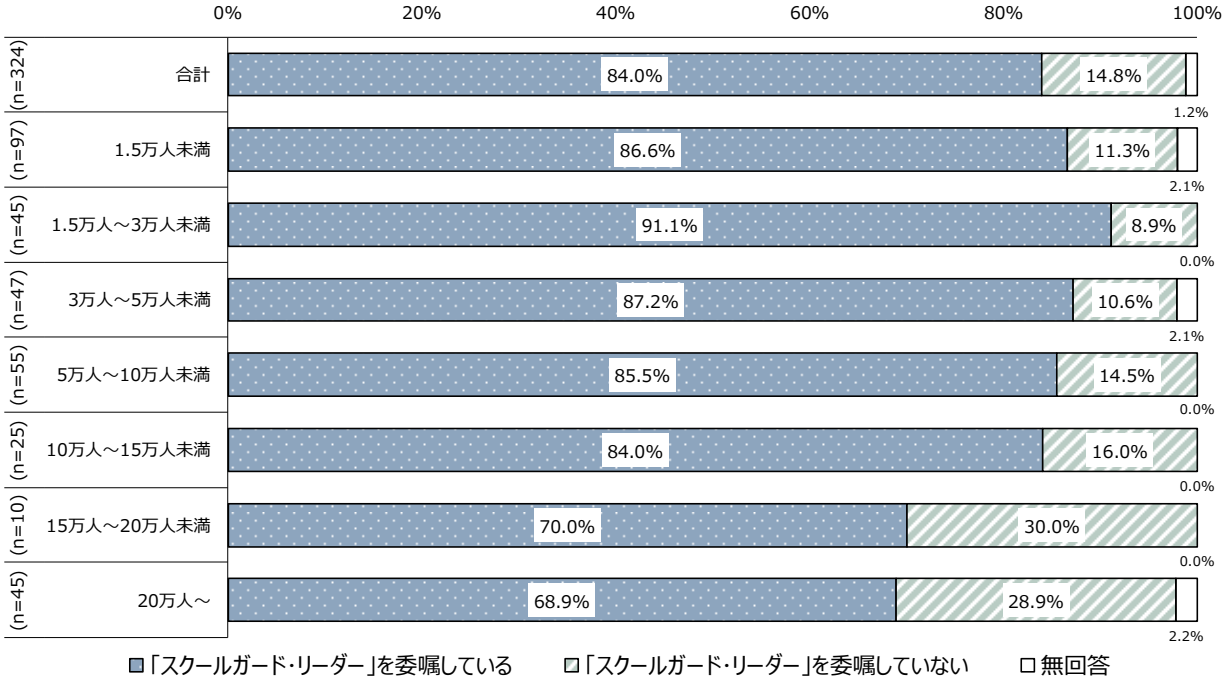
市町村区分別にみると、町において、スクールガード・リーダーを委嘱している割合が 89.3%と最も高く、次いで「その他の市（83.7%）」、「中核市（81.3%）」となった。

図表 ３-２０ 市町村分別に見たスクールガード・リーダー委嘱の有無(SA)



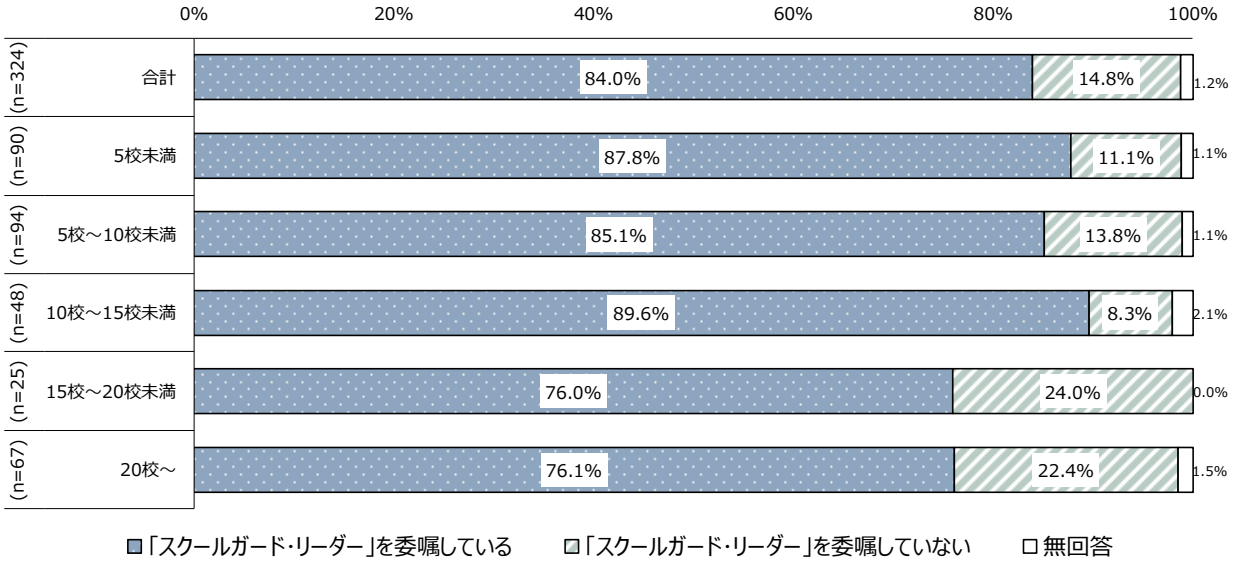
これを人口規模別にみると、15 万人以上の２区分で委嘱している割合が低いものの、その他の区分では大きな差はみられない。

図表　３-２１　人口規模別にみたスクールガード・リーダー委嘱の有無(SA)



また、公立小学校数別にみると、15 校以上の区分において委嘱している割合が低いことがわかる。

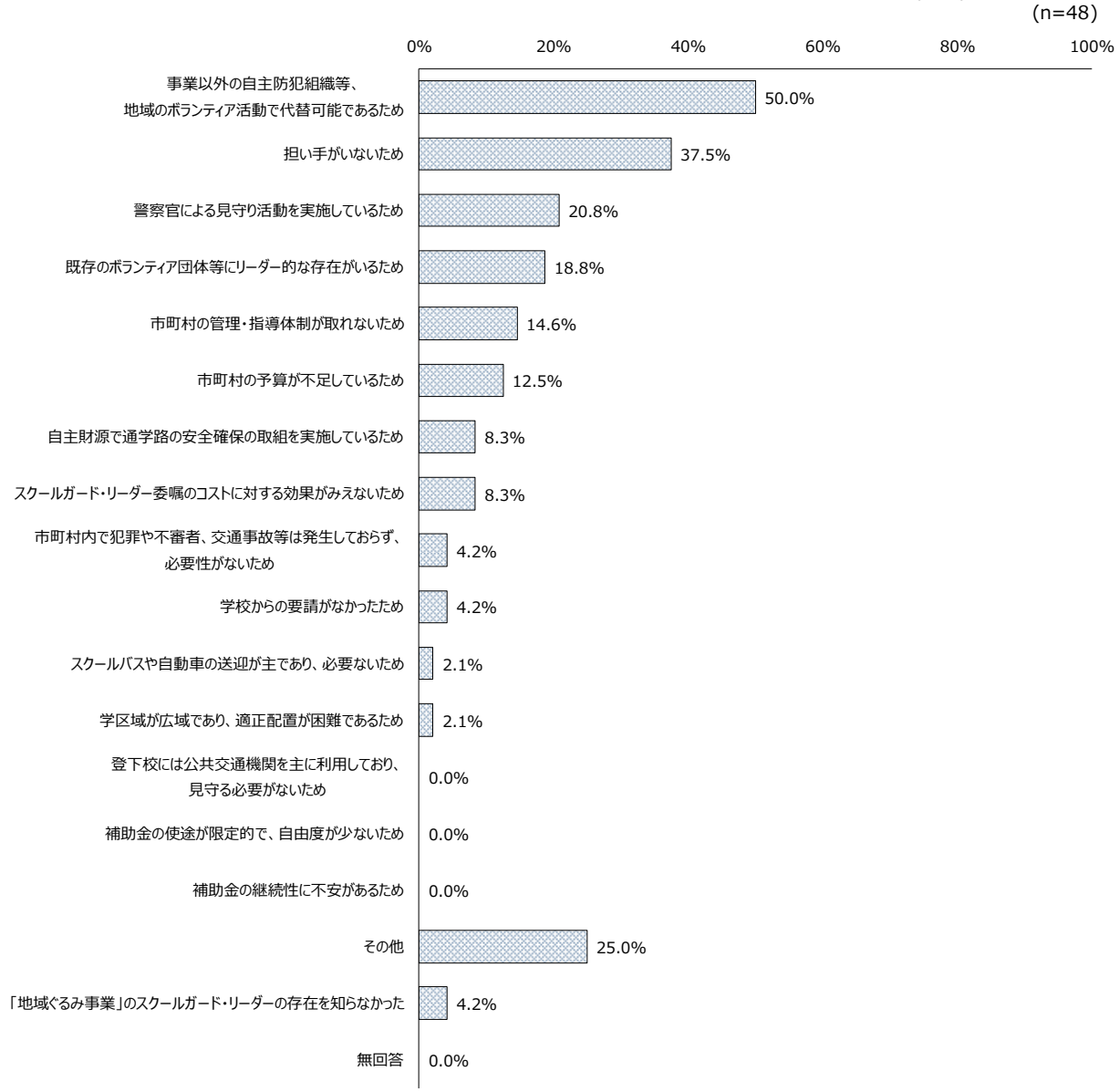
図表　３-２２　市町村内の公立小学校数別にみたスクールガード・リーダー委嘱の有無(SA)



② スクールガード・リーダーを委嘱していない理由

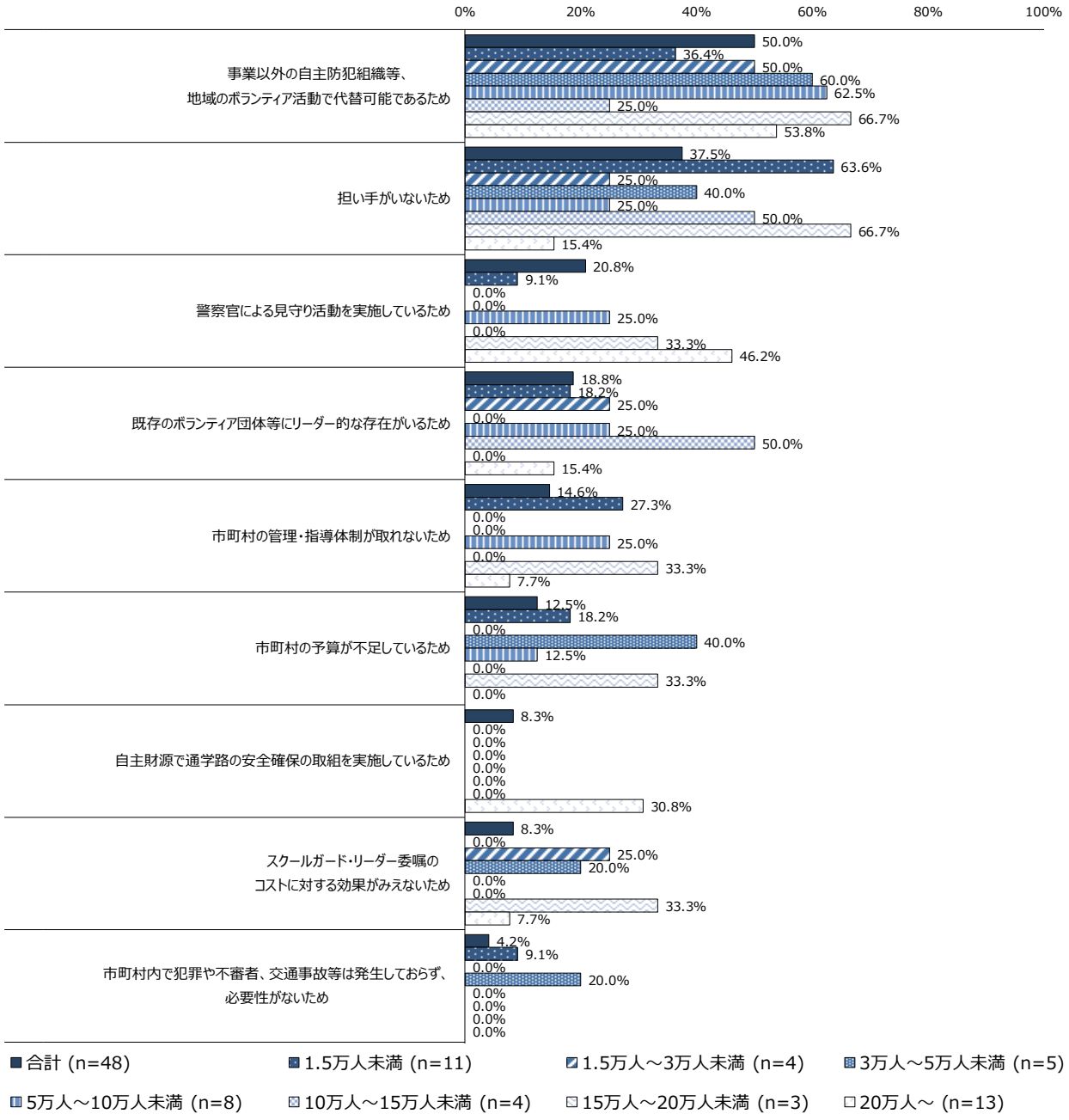
スクールガード・リーダーを委嘱していない理由として、「事業以外の自主防犯組織等、地域のボランティア活動で代替可能であるため」の割合が最も高く 50.0%となっている。次いで、「担い手がいないため（37.5%）」となっている。

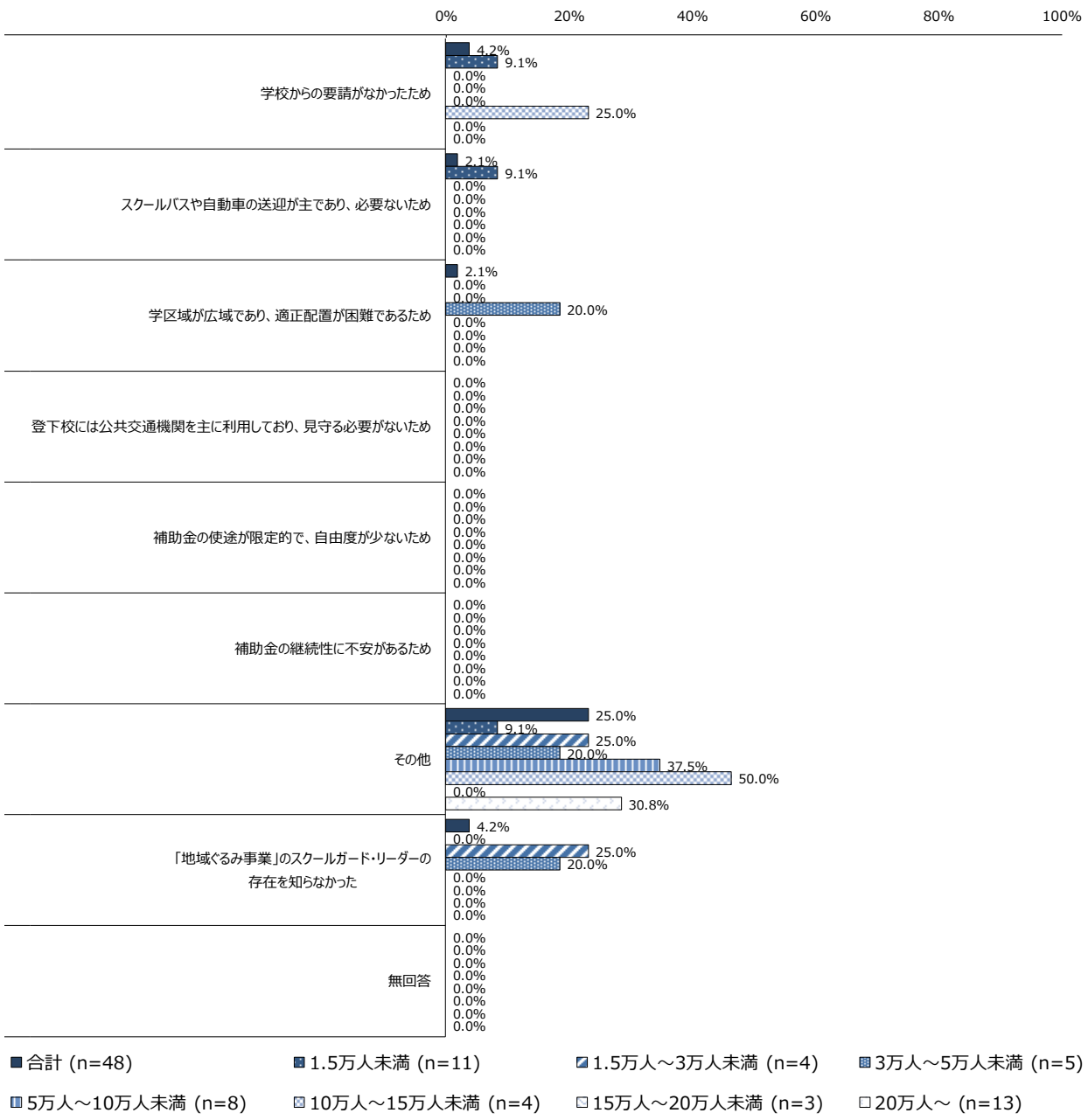
図表 3-２３ スクールガード・リーダーを委嘱していない理由(MA)



これを人口規模別にみると、15 万人以上の２区分において「警察官による見守り活動を実施しているため」の割合が他と比べて高くなっている。

図表 ３-２４ 人口規模別にみたスクールガード・リーダーを委嘱していない理由(MA)




0%
20%
40%
60%
80%
100%
学校からの要請がなかったため
4.2%
9.1%
0.0%
0.0%
0.0%
25.0%
0.0%
0.0%
スクールバスや自動車の送迎が主であり、必要ないため
2.1%
9.1%
0.0%
0.0%
0.0%
0.0%
0.0%
0.0%
学区域が広域であり、適正配置が困難であるため
2.1%
0.0%
0.0%
20.0%
0.0%
0.0%
0.0%
0.0%
登下校には公共交通機関を主に利用しており、見守る必要がないため
0.0%
0.0%
0.0%
0.0%
0.0%
0.0%
0.0%
0.0%
補助金の使途が限定的で、自由度が少ないため
0.0%
0.0%
0.0%
0.0%
0.0%
0.0%
0.0%
0.0%
補助金の継続性に不安があるため
0.0%
0.0%
0.0%
0.0%
0.0%
0.0%
0.0%
0.0%
その他
25.0%
9.1%
25.0%
20.0%
37.5%
50.0%
0.0%
30.8%
「地域ぐるみ事業」のスクールガード・リーダーの存在を知らなかった
4.2%
0.0%
25.0%
20.0%
0.0%
0.0%
0.0%
0.0%
無回答
0.0%
0.0%
0.0%
0.0%
0.0%
0.0%
0.0%
0.0%
合計 (n=48)
1.5万人未満 (n=11)
1.5万人～3万人未満 (n=4)
3万人～5万人未満 (n=5)
5万人～10万人未満 (n=8)
10万人～15万人未満 (n=4)
15万人～20万人未満 (n=3)
20万人～ (n=13)

スクールガード・リーダーを委嘱していない理由の「その他」の回答内容は以下のとおりである。

図表 3-２５スクールガード・リーダーを委嘱していない理由の「その他」の内容

【市町村や学校において独自に類似の取組を行っているため】

- 各学校と地域・保護者の連携により個別の防犯、交通安全活動を行っているため。
- 市防犯部局で、青色回転灯装着車両によるパトロールを実施しているため。
- 他の補助金を活用して通学路の安全確保の取組を実施しているため。
- 「地域ぐるみ事業」と銘打って実施しているわけではなく、行政・学校・地域・保護者が一体となって取り組んでいるため、事業としては実施していない。
- スクールサポーター（警察）がスクールガード・リーダーの役割を担っているため。
- スクールガードの人数は多く、全員が学校に協力的である。毎日登下校を見守ってくれており、その場所その場所で誰よりも安全を把握してくれているため、それほどスクールガード・リーダーの必要性がないから。
- 過去、退職警察官にスクールガード・リーダーを委嘱していたが、高齢化のために辞退者が続出し、更に担い手の人材確保が困難なことから、保護者や学校による見守り活動を推進している。

【その他】

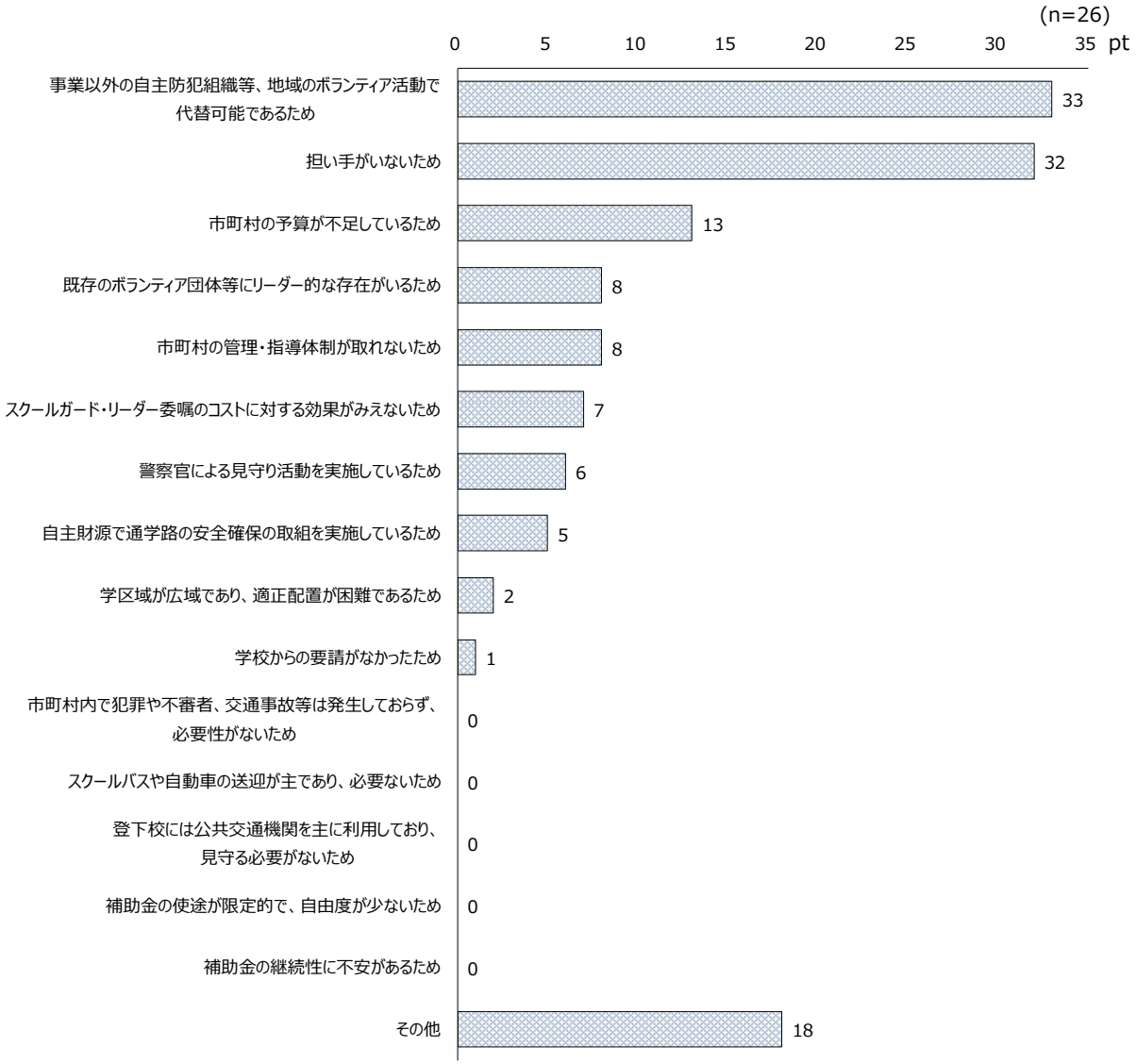
- 委嘱ではなく依頼しているため。
- 県が委嘱しているため。
- 県の教育委員会が委嘱しているため。
- スクールガード・リーダーの配置を検討したことがない。
- 今年度（令和２年度）中に事業計画の予定。

スクールガード・リーダーを委嘱していない理由を深掘りするため、理由の重み付けの分析を行なった。具体的には、委嘱していない理由について「１位」から「３位」までの順位付けを依頼し、「１位」に挙げられた理由を３pt、「２位」に挙げられた理由を２pt、「３位」に挙げられた理由を１pt とし、理由ごとに合計値を算出した。

重み付け分析の結果は、「事業以外の自主防犯組織等、地域のボランティア活動で代替可能であるため」が最もポイントが高く 33pt、次いで「担い手がいないため」が 32pt であり、これら２つの理由については、スクールガード・リーダーを委嘱していない理由として最も多い２項目と一致した。
一方で、委嘱していない理由として３番目に多い「警察官による見守り活動を実施しているため」については、重み付けをすると７番目（６pt）にとどまり、委嘱していない理由では６番目であった「市町村の予算が不足しているため」については、重み付けをすると３番目（13pt）となった。

「警察官による見守り活動を実施しているため」については、スクールガード・リーダーを委嘱していない理由とする市町村が多いものの、委嘱しない大きな理由ではないことがうかがえる。他方、「市町村の予算が不足しているため」については、スクールガード・リーダーを委嘱していない理由とする市町村は少ないものの、これを理由とする市町村にとっては委嘱しない大きな理由であることがうかがえる。

図表 3-２６　スクールガード・リーダーを委嘱していない理由の重み付け分析



※注)「スクールガード・リーダーを委嘱していない」48 市町村のうち、理由の順位付けに対して回答のあった 26 市町村を集計対象とした。

③ スクールガード・リーダーの人数の推移

（ア） 全国

全国のスクールガード・リーダー数等の推移についてみると、活動実施市町村数は増加傾向にある一方で、延べ活動人数や市町村あたり平均延べ活動人数は、平成 29 年度以降減少傾向にある。また、学校数に対する延べ活動人数についても、減少傾向にある。

図表 3-２７ スクールガード・リーダー数等の推移

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

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

（イ） 市町村区分別

市町村区分別にスクールガード・リーダーが活動する市町村数をみると、平成 29 年以降横ばいに推移している。

図表 3-２８ 市町村区分別にみたスクールガード・リーダー実施市町村数の推移

市町村区分	平成 29 年度	平成 30 年度	令和元年度	令和2年度
政令指定都市（人口 50 万人以上）	11	11	11	11
特別区	2	2	2	2
施行時特例市	13	13	13	13
中核市	4	4	4	4
その他の市	120	120	120	122
町	108	108	108	109
村	10	10	10	11

市町村あたりのスクールガード・リーダー数についてみると、政令指定都市が減少傾向にあるものの、市町村区分の中で最も多い水準で推移している。一方で、「町」「村」では町村あたり１～２名程度と少なくなっている。

図表 3-２９　市町村区分別にみたスクールガード・リーダー数の推移

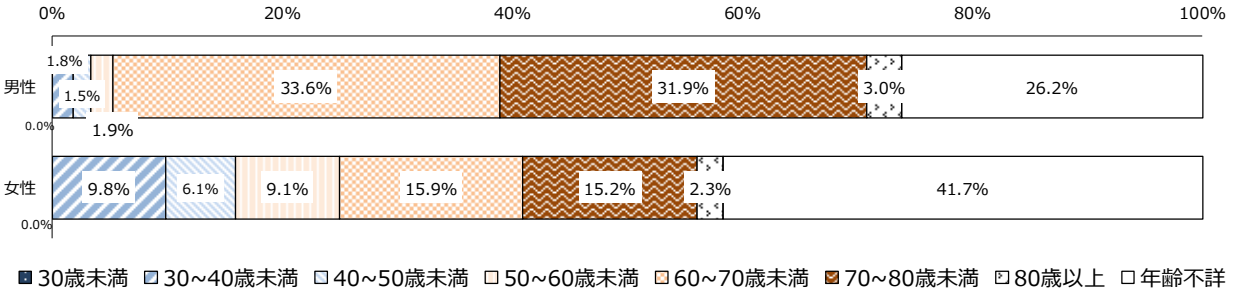
市町村区分		平成 29 年度	平成 30 年度	令和元年度	令和2年度
政令指定都市（人口 50 万人以上）	活動人数	244	259	266	196
	市町村あたり平均	22.2	23.5	24.2	17.8
特別区	活動人数	8	8	9	9
	市町村あたり平均	4.0	4.0	4.5	4.5
施行時特例市	活動人数	154	153	158	159
	市町村あたり平均	11.8	11.8	12.2	12.2
中核市	活動人数	52	53	52	51
	市町村あたり平均	13.0	13.3	13.0	12.8
その他の市	活動人数	571	570	563	572
	市町村あたり平均	4.8	4.8	4.7	4.7
町	活動人数	202	201	203	217
	市町村あたり平均	1.9	1.9	1.9	2.0
村	活動人数	10	10	10	12
	市町村あたり平均	1. 0	1.0	1.0	1.1

（ウ） 性別・年齢毎の人数

スクールガード・リーダーの性別・年齢別平均人数は、男女共に「年齢不詳」が最も高くなっているが、それを除くと 60 歳以上でおよそ半数を占める。

市町村区分別にみると、人口規模の小さい「その他の市」「町」において、他の市町村区分に比べ年齢の若いスクールガード・リーダーが活動している傾向にある。

図表 3-30 令和２年度性別・年齢別スクールガード・リーダー数(SA)



図表 3-31 市町村区分別にみた令和２年度の性別・年齢別スクールガード・リーダー数

市町村区分	性別	30 歳未満	30~40 歳未満	40~50 歳未満	50~60 歳未満	60~70 歳未満	70~80 歳未満	80 歳以上	年齢不詳
合計	男性	-	20	16	21	364	345	33	283
	女性	-	13	8	12	21	20	3	55
政令指定都市（人口 50 万人以上）	男性	-	-	1	1	121	64	8	-
	女性	-	-	-	-	-	1	-	-
特別区	男性	-	-	-	-	1	2	1	5
	女性	-	-	-	-	-	-	-	-
施行時特例市	男性	-	-	-	-	38	53	6	24
	女性	-	-	3	8	4	11	3	9
中核市	男性	-	-	-	-	3	4	-	32
	女性	-	-	-	-	-	-	-	12
その他の市	男性	-	4	10	12	120	140	15	215
	女性	-	1	4	-	10	5	-	34
町	男性	-	16	5	8	75	79	3	6
	女性	-	12	-	3	7	3	-	-
村	男性	-	-	-	-	6	3	-	1
	女性	-	-	1	1	-	-	-	-

※注）表記上「０」は「－」としている。また、１市町村において、スクールガード・リーダー委嘱数と、性別・年齢別委嘱数の回答に「-２件」誤差が生じたため、全国のスクールガード・リーダー数等の推移との数値と合致しない。

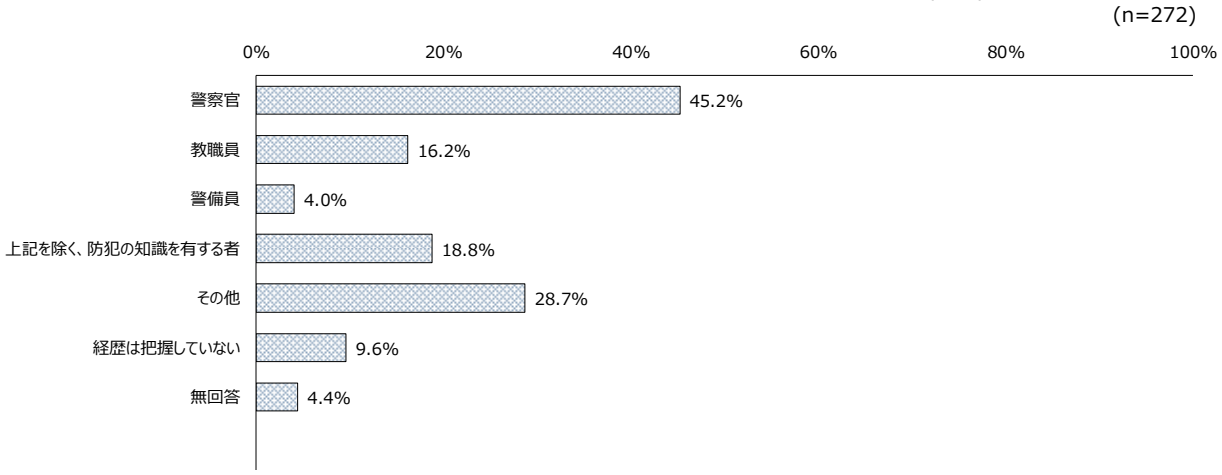
④ スクールガード・リーダーの主な経歴と人数

（ア） 主な経歴

スクールガード・リーダーの主な経歴としては、「警察官」の割合が最も高く 45.2%となっている。次いで、「教職員（16.2%）」となっている。

なお、「警察官、教職員、警備員を除く、防犯の知識を有する者」の割合が 18.8%、「その他」が 28.7%と高くなっている。

図表 3-３２ スクールガード・リーダーの主な経歴(MA)



「上記を除く、防犯の知識を有する者」の主な回答内容は以下のとおりである。

図表 3-３３ 「上記を除く、防犯の知識を有する者」の内容

- 自治体職員
- 元自衛官
- 刑務官
- 元交通指導隊員
- 消防士
- スクールカウンセラー
- 元学校評議委員
- 少年指導員会長
- PTA 役員
- 防犯に関する NPO 法人の関係者
- 民生委員
- 地域の防犯協会の代表や会長を務めている者
- 地域の防犯団体構成員
- 県の青少年補導員
- スクールガード経験者
- 会社員
- スクールガード･アドバイザー（本市独自に防犯の専門家や警察 OB 等に委嘱する事業。担当エリアへの定期的な巡回や、学校への警備のポイントや改善点などの指導、スクールガードに対する指導を行う。）。
- 複数年においてスクールガード･リーダーを務めている者。
- 商工会や子供たちの健全育成に係る仕事に務め、現在は保護司を行っている者。

スクールガード・リーダーの主な経歴の「その他」の主な回答内容は以下のとおりである。

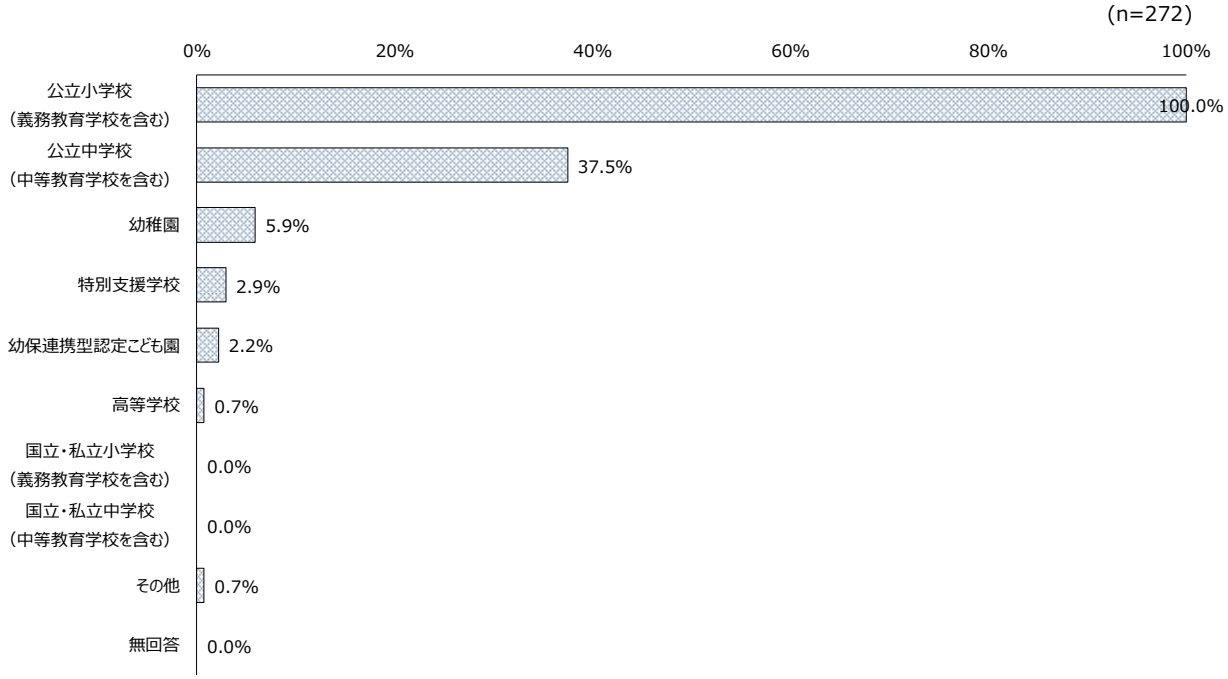
図表 3-３４ スクールガード・リーダーの主な経歴の「その他」の内容

- 元消防職員
- 元市町村職員
- 皇宮護衛官
- 区長
- 町議員
- 元学校用務員
- 学校評議員、町会長、PTA 役員
- PTA 関係者
- 保護者
- 学校評議員
- 少年野球団監督
- 民生委員･児童委員
- 元自治会長
- 元社会教育委員
- 地域交通安全推進員
- 交通指導員、消防団
- 地域の事情に詳しい者
- 自治会長等
- 見守りボランティア
- 僧侶
- 建設会社社長
- 会社員
- JR 職員
- 農家、自営業など
- 刑務所で武道を教えていた者
- 地域の青年部会長、消防団長、町内会長、ボランティア副会長等が主要な経歴の者。
- 本町在住警察官 OB のご紹介がいただけなかったこともあり、以前より学校安全ボランティアとして活動しているほか、町内活動や自治会役員等を精力的にご協力いただいている方を選出し、社会教育委員会にて協議のうえ、委嘱にしている。

⑤ スクールガード・リーダーが活動を実施する学校等の種類

スクールガード・リーダーが活動を実施する学校の種類については「公立小学校（義務教育学校を含む)」が 100%となっている。また、「公立中学校（中等教育学校を含む)」は 37.5%、「幼稚園」は 5.9%となっている。なお、国立・私立小学校、中学校を対象とする市町村はみられなかった。

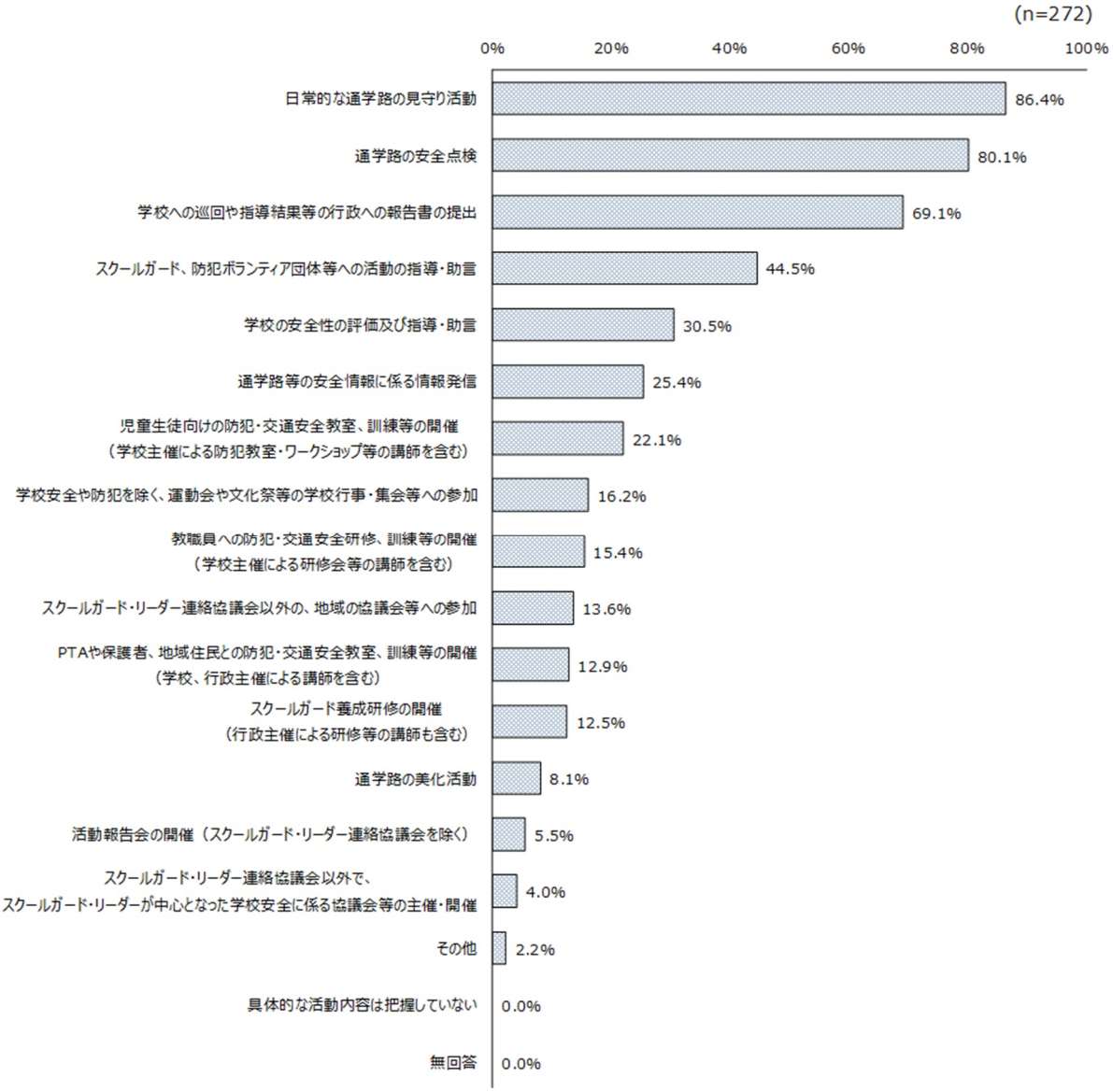
図表 3-３５ スクールガード・リーダーが活動を実施する学校等の種類(MA)



⑥ 令和２年度のスクールガード・リーダーの活動内容

令和２年度のスクールガード・リーダーの活動内容についてみると、「日常的な通学路の見守り活動」の割合が最も高く 86.4%となっている。次いで、「通学路の安全点検（80.1%）」、「学校への巡回や指導結果等の行政への報告書の提出（69.1%）」となっている。

図表 ３-３６ 令和2年度のスクールガード・リーダーの活動内容(MA)



スクールガード・リーダーの活動内容の「その他」の回答内容は以下のとおりである。

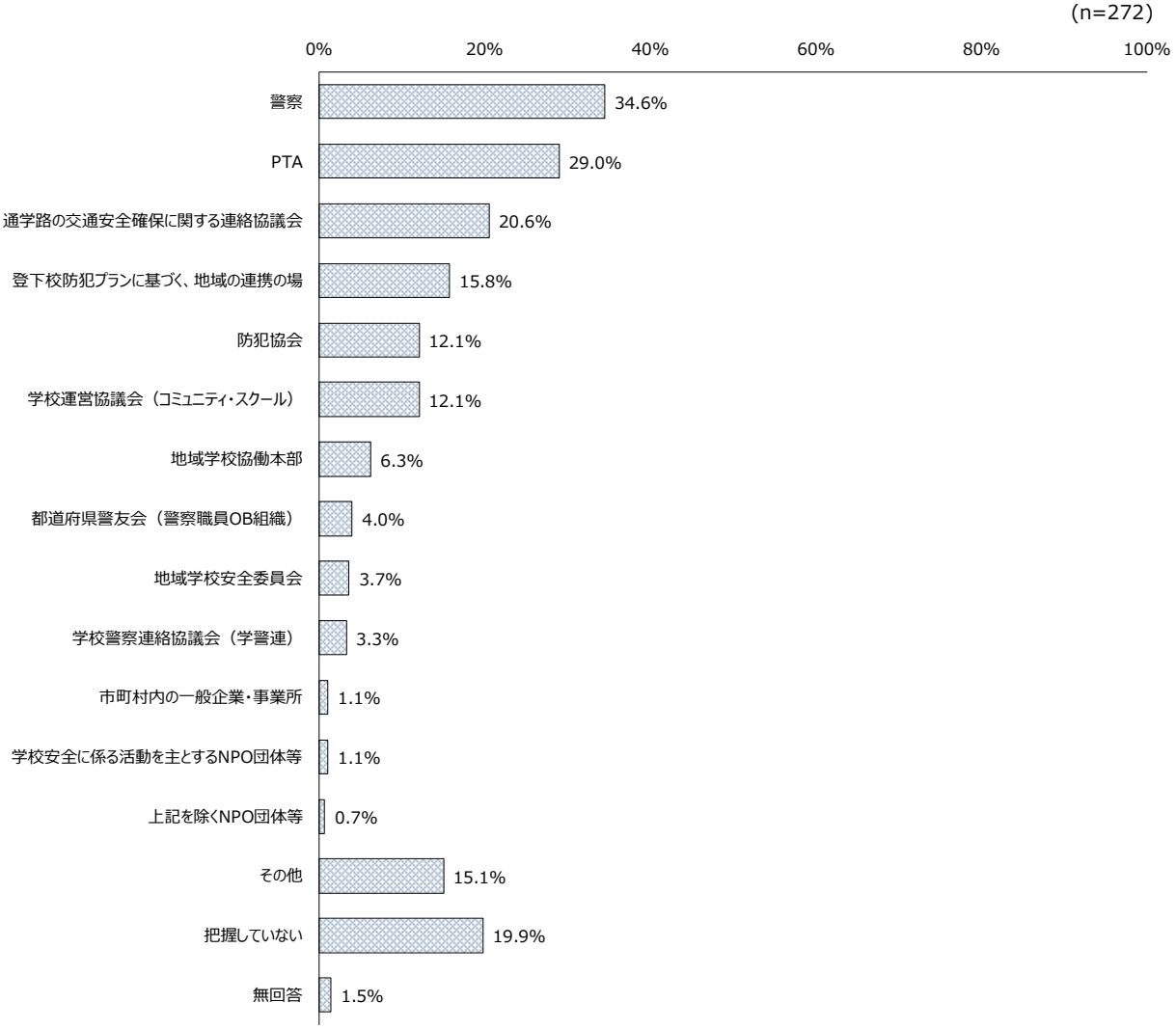
図表 ３-３７ スクールガード・リーダーの活動内容の「その他」の内容

- 担当学校児童との顔合わせ会への参加
- 担当学校の交通安全教室への参加
- 校内、学校周辺及び校区の巡回指導
- 長期休業・臨時休業における学区域内での巡回
- 学校の求めに応じて校内の安全管理について助言
- 夏祭り等の夜間補導
- 新型コロナウイルス感染症防止の観点から、今年度はまだ実施していない。２学期以降にリーダーと教職員の情報交換を実施できるか検討中。

⑦ スクールガード・リーダーと定期的な情報交換や協働による取組を実施する組織

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

図表 3-３８ スクールガード・リーダーと定期的な情報交換や協働による取組を実施する組織(MA)



スクールガード・リーダーと定期的な情報交換や協働による取組を実施する「その他」の組織は以下のとおりである。

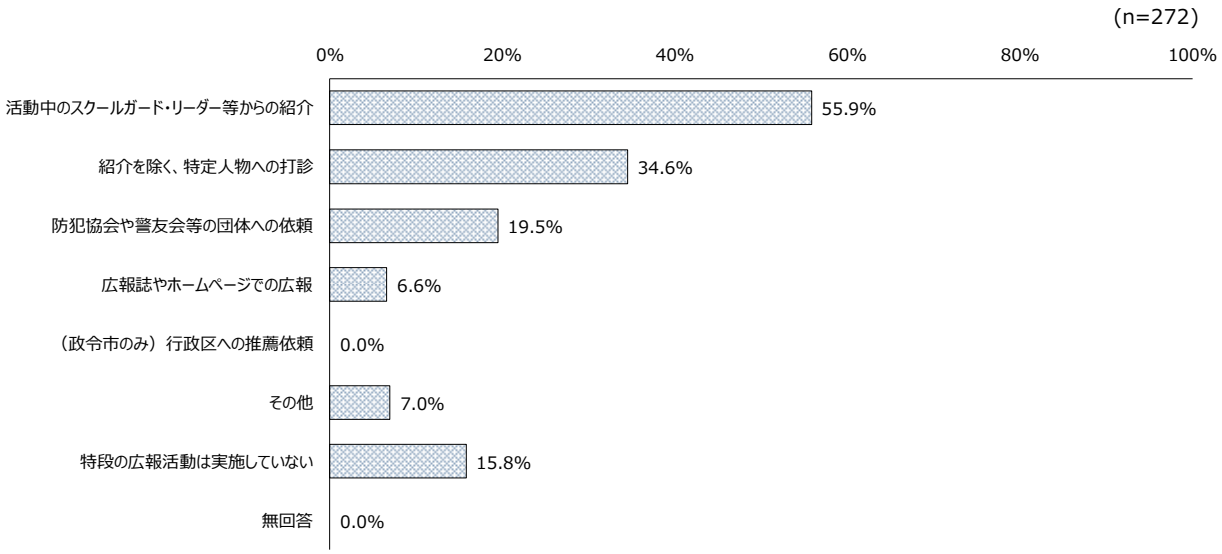
図表 3-３９ スクールガード・リーダーと定期的な情報交換や協働による取組を実施する「その他」の組織

- 学校、教育委員会
- 教育事務所
- 青少年育成センター
- 少年補導育成センター
- 市協働まちづくり課
- 交通安全指導員、交通安全協会講習指導員、交通安全モニター
- 子ども 110 番の家、スクールガード、交通指導員
- 町スクールガード等講習会並びに児童生徒見守り活動団体連絡会議の場
- 児童生徒登下校の見守り活動隊（学校長、PTA 会長、教育委員、教育委員会）
- 巡回の折、各学校や地域の見守りボランティアなどと情報交換や共有を行っている。
- 毎月の業務報告の場での情報交換。
- スクールガード・リーダーは担当校の校長と情報交換を行い、校長を通じて PTA や学校運営協議会、地域の交通安全に係る団体等と情報交換を行う。
- 定期的な連絡や協働による取り組みを実施している団体はないが、通学路の見守りの際の緊急連絡先として町教育委員会、町内各小・中学校、町内警察署を提示している。
- 定期的ではないが、日頃より活動を共にする学校職員や PTA、警察官等と情報共有を図っていただいている。また、活動後には教育委員会に報告を入れていただいている。

⑧ スクールガード・リーダーを募集する手段

スクールガード・リーダーを募集する手段についてみると、「活動中のスクールガード・リーダー等からの紹介」の割合が最も高く 55.9%となっている。次いで、「紹介を除く、特定人物への打診（34.6%)」「防犯協会や警友会等の団体への依頼（19.5%)」となっている。一般に広く募集するよりも、紹介や協力団体への依頼とする場合が多いといえる。

図表 3-４０ スクールガード・リーダーを募集する手段(MA)



合計	広報誌やホームページでの広報	防犯協会や警友会等の団体への依頼	活動中のスクールガード・リーダー等からの紹介	紹介を除く特定人物への打診	（政令市のみ）行政区への推薦依頼	その他	特段の広報活動は実施していない	無回答
272	18	53	152	94	0	19	43	0
100.0	6.6	19.5	55.9	34.6	0.0	7.0	15.8	0.0

スクールガード・リーダーを募集する手段の「その他」の主な回答内容は以下のとおりである。

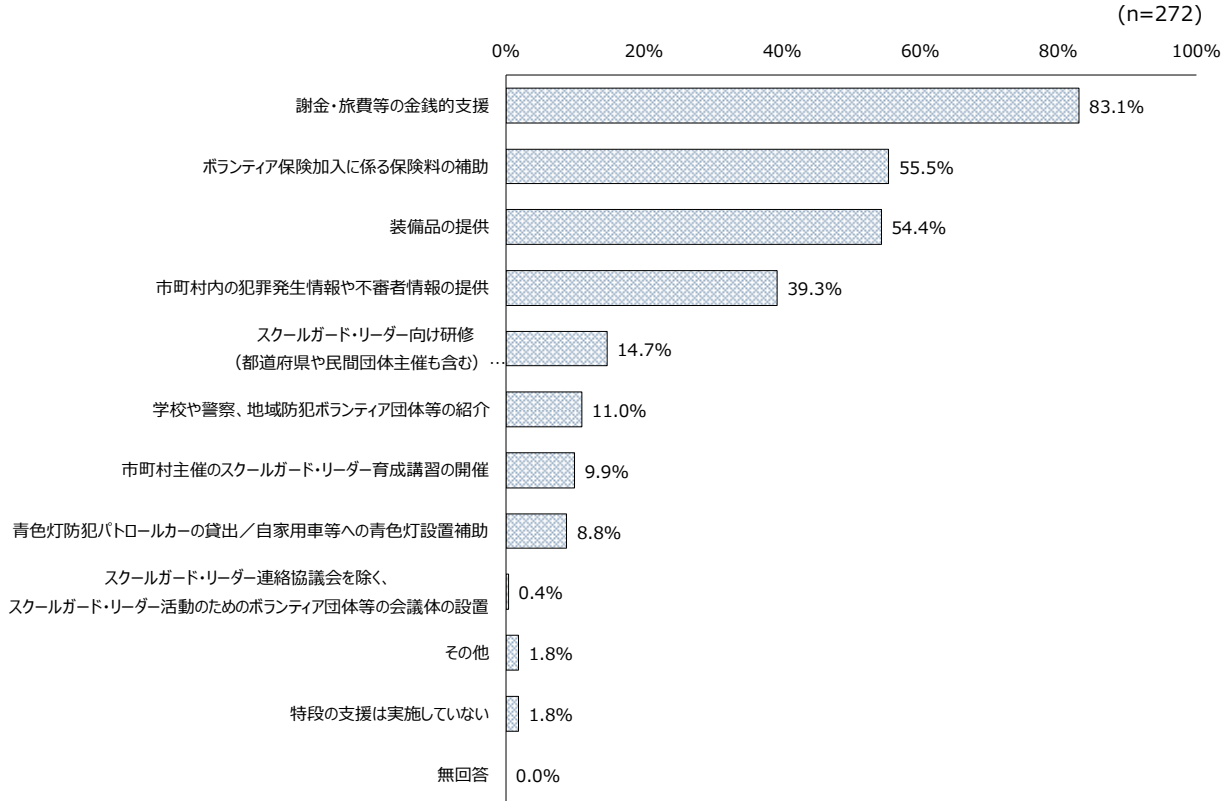
図表 3-４１ スクールガード・リーダーを募集する手段の「その他」の内容

- 学校や学校長からの推薦
- 各小・中学校においてスクールガードとして活動していた方々から各学校が推薦した者
- 紹介を含めた特定人物への打診
- 地域からの推薦
- 市の警察署からの紹介
- 交通安全指導員より選出
- 退職する本市教職員に対して周知している

⑨ スクールガード・リーダーへの支援内容

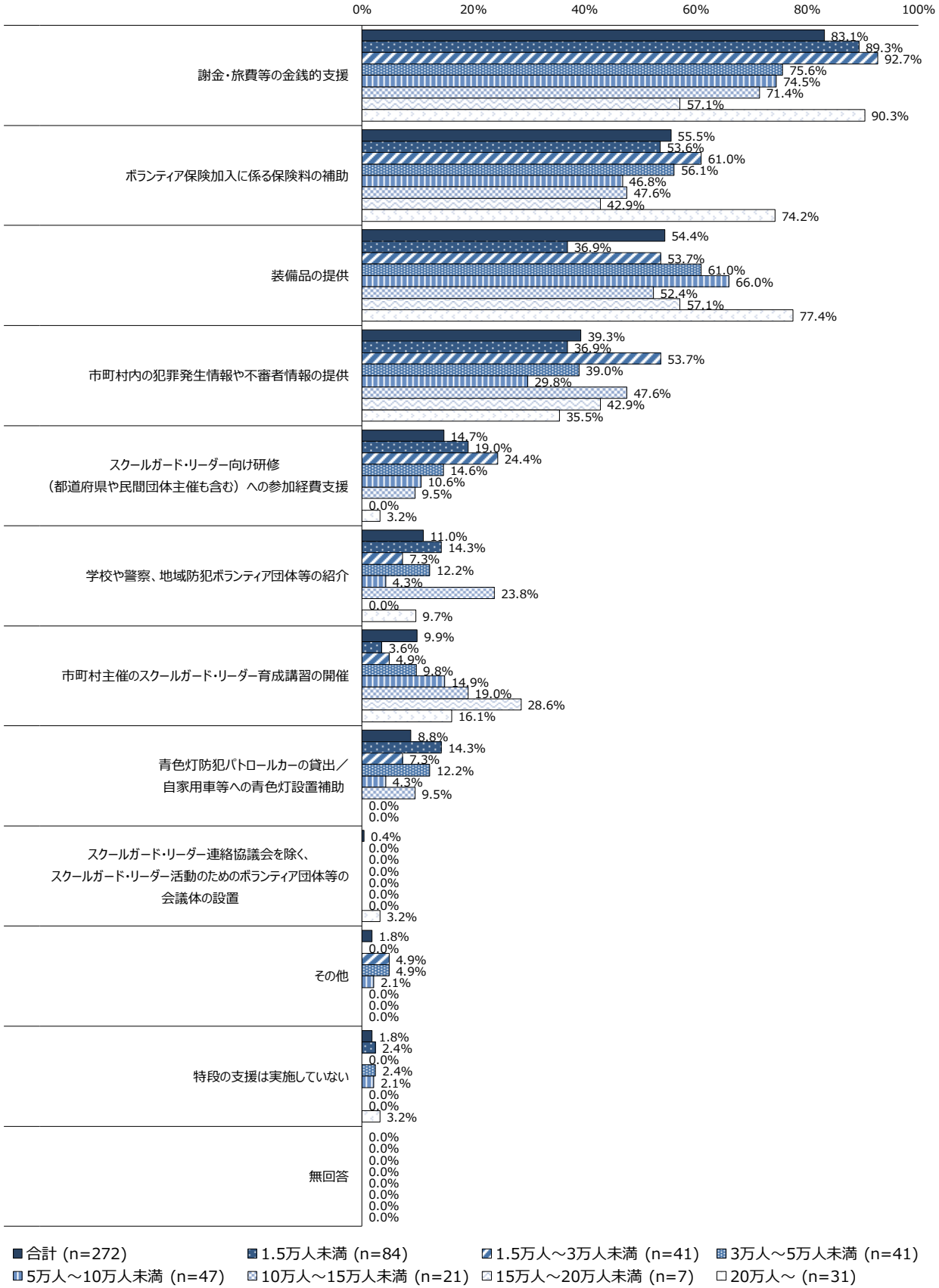
市町村からスクールガード・リーダーへの支援内容についてみると、「謝金・旅費等の金銭的支援」の割合が最も高く 83.1%となっている。次いで、「ボランティア保険加入に係る保険料の補助（55.5%）」、「装備品の提供（54.4%）」となっている。

図表 3-42 スクールガード・リーダーへの支援内容(MA)



これを人口規模別にみると、20 万人～では「ボランティア保険加入に係る保険料の補助」や「装備品の提供」を実施している割合が他と比べて高くなっている。

図表 3-43 人口規模別にみたスクールガード・リーダーへの支援内容(MA)



なお、「装備品の提供」を回答した市町村の具体的な装備品の内容は以下のとおりである。

図表 3-44 具体的な装備品の内容

【衣服等】

- 反射ベスト
- 帽子
- 蛍光ジャケット
- 反射フリース
- レインスーツ
- 作業服、安全靴、手袋等の消耗品(内容は年度により異なる)
- 熱中症予防対策用ベスト

【携行品】

- パトロール用ステッカー
- 腕章、タスキ
- 懐中電灯
- 電池
- 名札，名刺
- 身分証明書
- 車に装着するパトロールマグネット
- 自動車用マグネットシート
- 横断旗
- 誘導棒
- 図板
- 活動記録用ファイル
- 筆記用具
- パトロールバッグ
- 防犯ブザー、防犯用カラーボール等
- ホイッスル
- 熊鈴
- 地図
- サージカルマスク

【その他】

- 青色回転灯

スクールガード・リーダーへの支援内容の「その他」の主な回答内容は以下のとおりである。

図表 3-45 市町村からスクールガード・リーダーへの支援内容の「その他」の内容

- 巡回用の移動手段として、公用車をその都度貸し出している。
- 巡回活動に使うバイク及び使用に伴うガソリン等の維持費
- 傷害総合保険加入に係る保険料の補助

⑩ スクールガード・リーダーの活動に対する評価

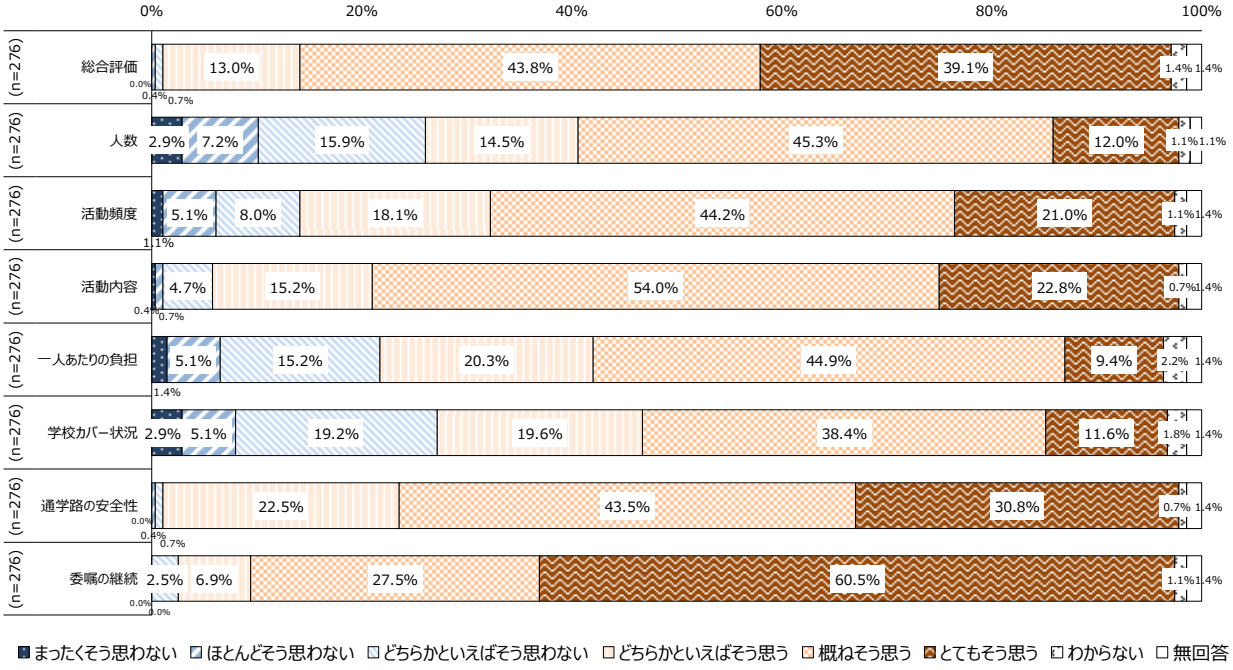
（ア） スクールガード・リーダーの活動に対する評価

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

項目別にみると、「人数」「一人あたりの負担」「学校カバー状況」において、「どちらかといえばそう思う」「概ねそう思う」「とてもそう思う」の合計が 7 割前後と他と比べるとやや低い値である。

なお、評価がわからない理由は、概ね事業実施初年度であることや、実施体制を変更したとの回答である。

図表 3-4６ スクールガード・リーダーの活動に対する評価(SA)



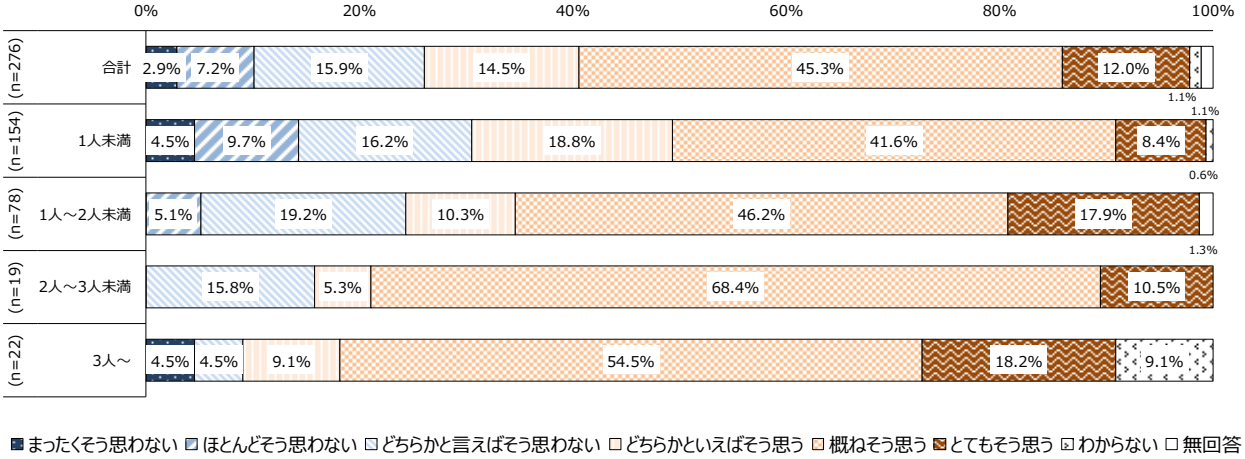
(n=274)	まったくそう思わない	ほとんどそう思わない	どちらかといえばそう思わない	どちらかといえばそう思う	概ねそう思う	とてもそう思う	わからない	無回答
総合	0	1	2	36	**121**	108	4	4
	0.0	0.4	0.7	13.0	**43.8**	39.1	1.4	1.4
人数	8	20	44	40	**125**	33	3	3
	2.9	7.2	15.9	14.5	**45.3**	12.0	1.1	1.1
活動頻度	3	14	22	50	**122**	58	3	4
	1.1	5.1	8.0	18.1	**44.2**	21.0	1.1	1.4
活動内容	1	2	13	42	**149**	63	2	4
	0.4	0.7	4.7	15.2	**54.0**	22.8	0.7	1.4
一人あたりの負担	4	14	42	56	**124**	26	6	4
	1.4	5.1	15.2	20.3	**44.9**	9.4	2.2	1.4
学校カバー状況	8	14	53	54	**106**	32	5	4
	2.9	5.1	19.2	19.6	**38.4**	11.6	1.8	1.4
通学路の安全性	0	1	2	62	**120**	85	2	4
	0.0	0.4	0.7	22.5	**43.5**	30.8	0.7	1.4
委嘱の継続	0	0	7	19	76	**167**	3	4
	0.0	0.0	2.5	6.9	27.5	**60.5**	1.1	1.4

注）各項目について「十分である」「適切である」「今後も継続したい」と思うかどうかを把握しており、「思う」ほど当該項目について評価が高いことを示す。
各項目最も割合が高い箇所を太字・赤字としている。

次に、人口１万人あたりのスクールガード・リーダーの数別にみてみる。

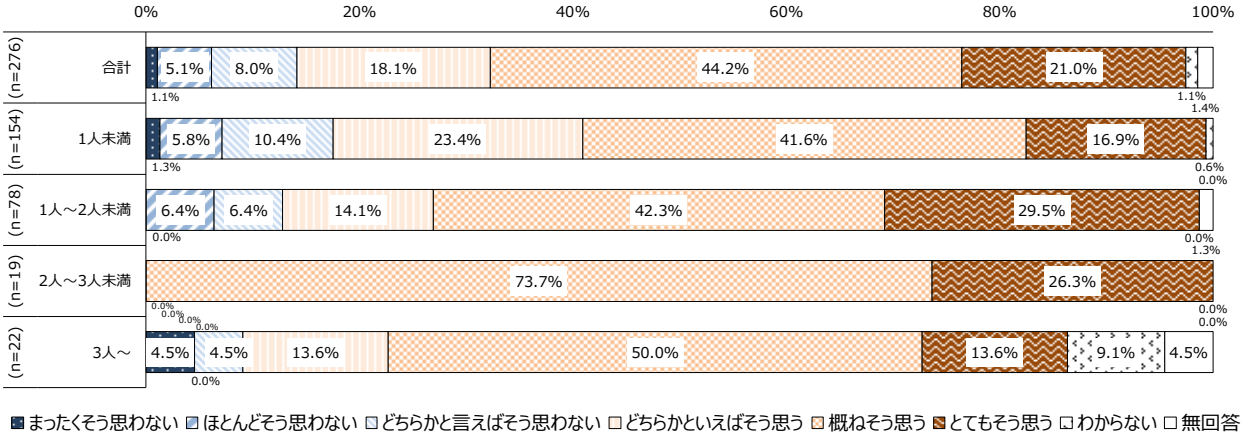
人口１万人あたりのスクールガード・リーダーの数ごとにスクールガード・リーダーの人数に対する評価をみると、人口１万人あたりのスクールガード・リーダーの数が２人以上の区分において「とてもそう思う」「概ねそう思う」「とてもそう思う」の合計が８割を超え、２人未満の区分よりも高くなっている。

図表　3-４７　人口１万人あたりのスクールガード・リーダーの数ごとにみた
スクールガード・リーダーの人数に対する評価(SA)



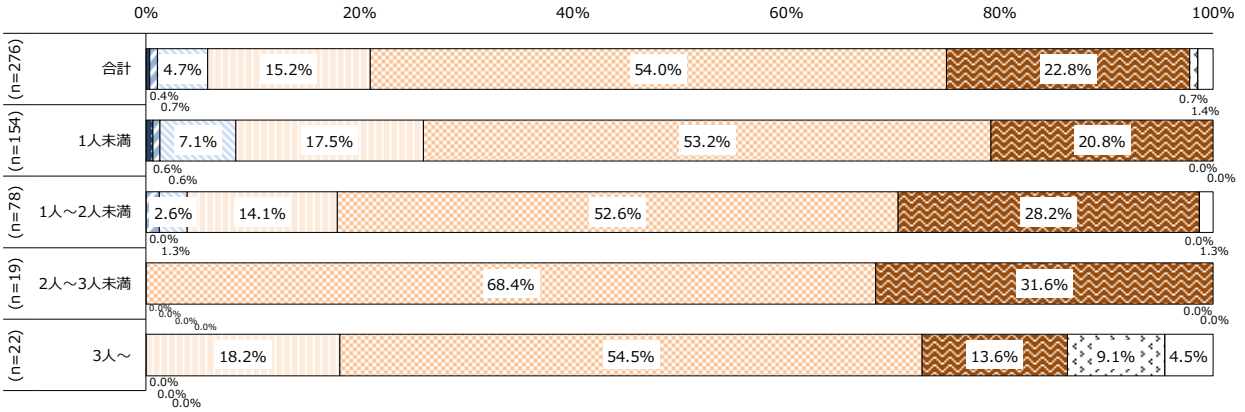
人口１万人あたりのスクールガード・リーダーの数ごとにスクールガード・リーダーの活動頻度に対する評価をみると、１人未満の市町村では「どちらかといえばそう思う」「概ねそう思う」「とてもそう思う」の合計が他の区分と比べてやや低い値である。

図表　3-４８　人口１万人あたりのスクールガード・リーダーの数ごとにみた
スクールガード・リーダーの活動頻度に対する評価(SA)



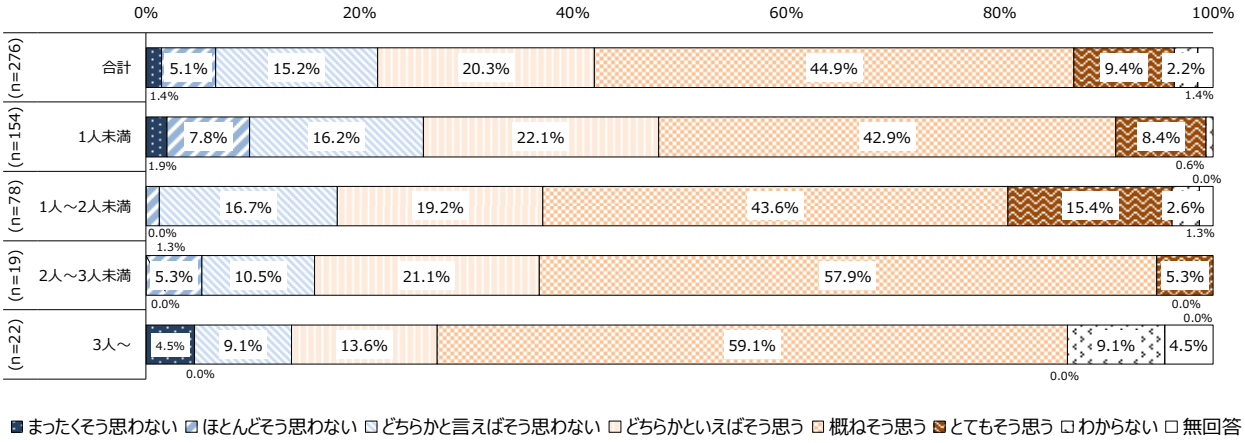
人口１万人あたりのスクールガード・リーダーの数ごとにスクールガード・リーダーの活動内容に対する評価をみると、活動頻度の評価と同様に１人未満の市町村では「どちらかといえばそう思う」「概ねそう思う」「とてもそう思う」の合計が他と比べてやや低い値である。

図表　３-４９　人口１万人あたりのスクールガード・リーダーの数ごとにみた
スクールガード・リーダーの活動内容に対する評価(SA)



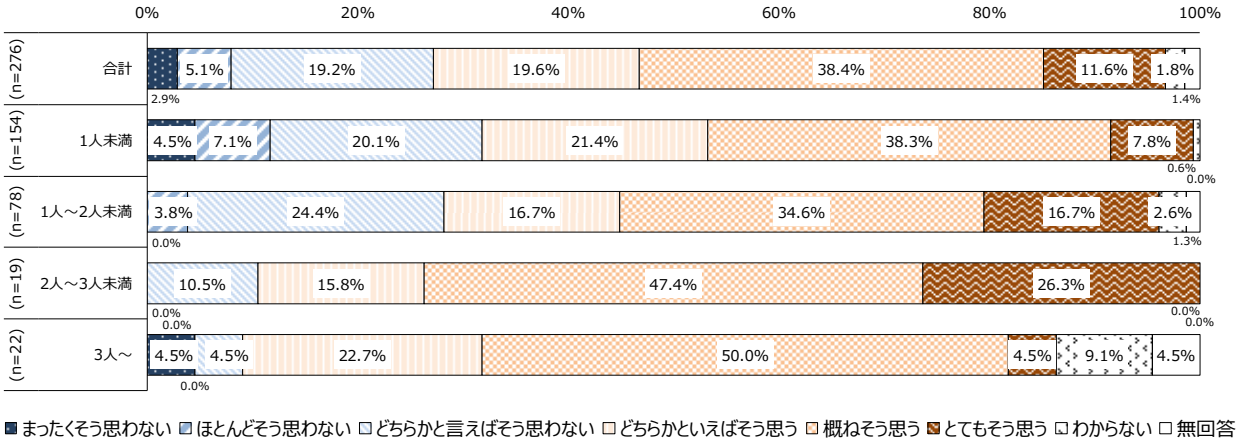
人口１万人あたりのスクールガード・リーダーの数ごとにスクールガード・リーダー１人あたりの負担に対する評価をみると、人口１万人あたりのスクールガード・リーダーの数が多いほど「どちらかといえばそう思う」「概ねそう思う」「とてもそう思う」の合計が大きくなる。

図表　３-５０　人口１万人あたりのスクールガード・リーダーの数ごとにみた
スクールガード・リーダー１人あたりの負担に対する評価(SA)



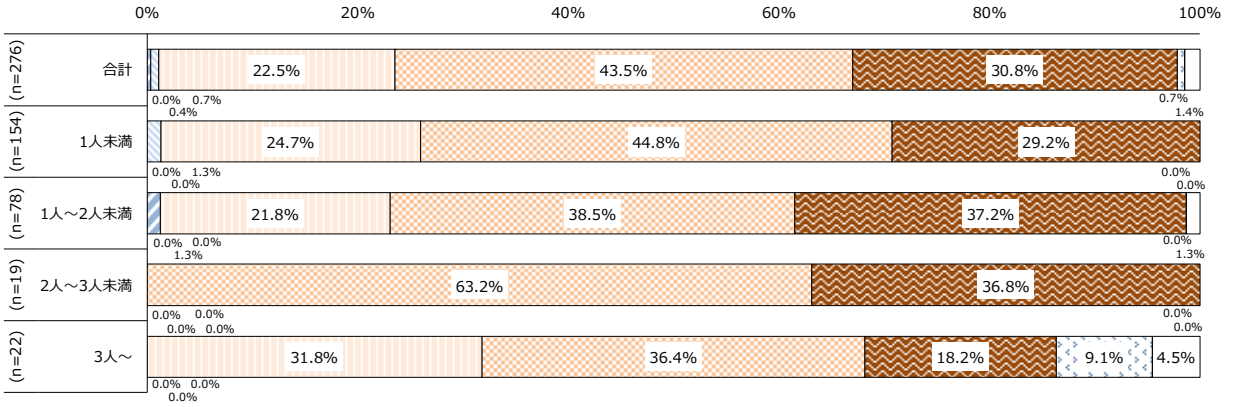
人口１万人あたりのスクールガード・リーダーの数ごとに学校カバー状況に対する評価をみると、人口１万人あたりのスクールガード・リーダーの数が２～３人未満では「どちらかといえばそう思う」「概ねそう思う」「とてもそう思う」の合計が約９割と、他と比べて高い値である。

図表　３-５１　人口１万人あたりのスクールガード・リーダーの数ごとにみた
学校カバー状況に対する評価(SA)



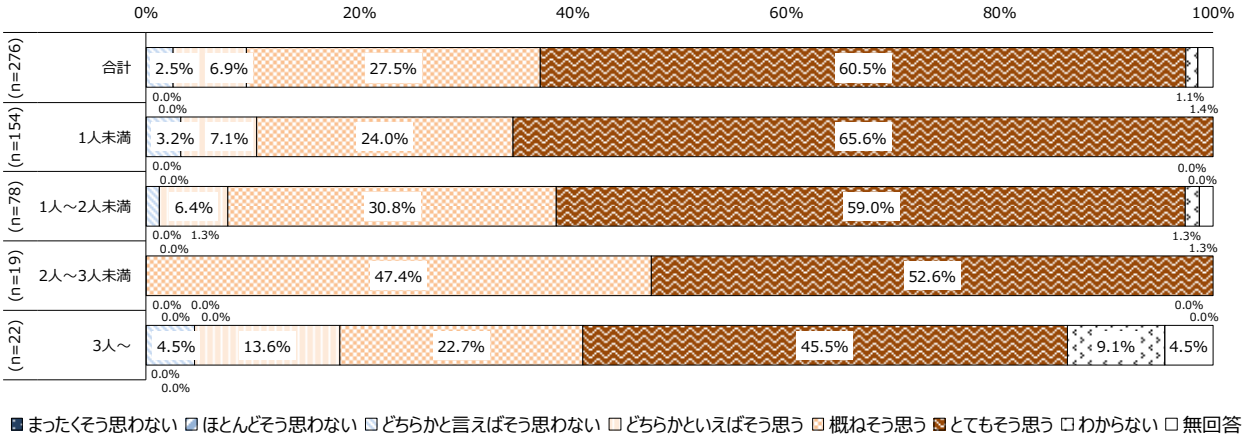
人口１万人あたりのスクールガード・リーダーの数ごとに通学路の安全性に対する評価をみると、人口１万人あたりのスクールガード・リーダーの数が３人以上では「どちらかというとそう思う」「概ねそう思う」「とてもそう思う」の合計が９割に満たず、他と比べて低い値である。

図表　３-５２　人口１万人あたりのスクールガード・リーダーの数ごとにみた
通学路の安全性に対する評価(SA)



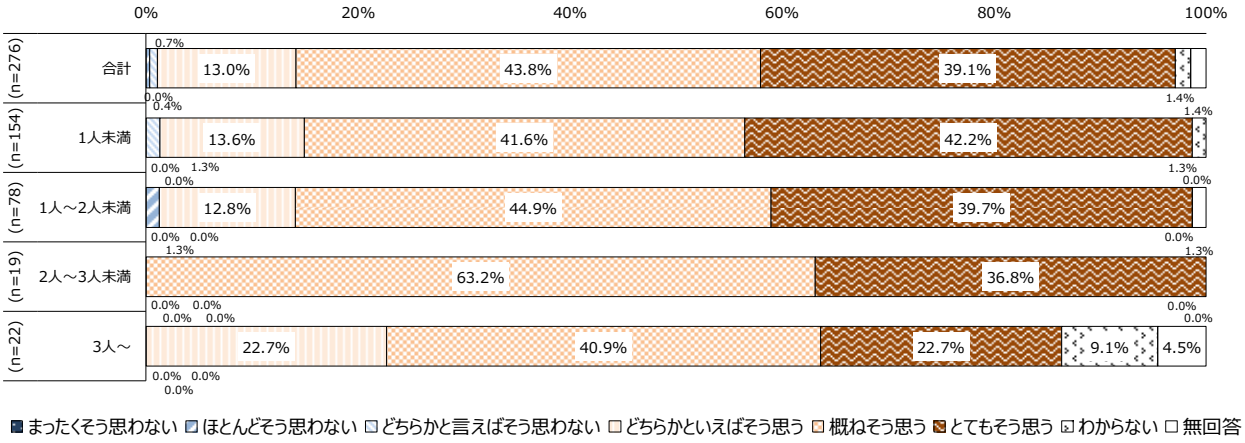
人口１万人あたりのスクールガード・リーダーの数ごとに委嘱の継続に対する意向をみると、人口１万人あたりのスクールガード・リーダーの数が３人以上では「どちらかというとそう思う」「概ねそう思う」「とてもそう思う」の合計が約８割と、他と比べて低い値である。

図表　３-５３　人口１万人あたりのスクールガード・リーダーの数ごとにみた委嘱の継続に対する意向(SA)



人口１万人あたりのスクールガード・リーダーの数ごとにスクールガード・リーダーの活動に対する総合評価をみると、人口１万人あたりのスクールガード・リーダーの数が２人～３人未満では「どちらかというとそう思う」「概ねそう思う」「とてもそう思う」の合計が 100%で最も高く、３人以上では９割に満たず、他と比べて低い値である。

図表　３-５４　人口１万人あたりのスクールガード・リーダーの数ごとにみた総合評価(SA)



（イ） スクールガード・リーダーの活動の総合評価と個別評価項目との関係

スクールガード・リーダーの活動について、総合評価と個別評価項目間との相関分析結果をみると、総合評価と各個別評価項目相互間には正の相関がみられ、中でも「総合」と「委嘱の継続意向」、「通学路の安全性の向上」の評価にやや強い正の相関関係がみられた。

一方で、「総合」と「人数」「活動頻度」「活動内容」「一人あたりの負担」「学校のカバー状況」の評価については、弱い正の相関となった。

通学路の安全性の向上について高評価である市町村は、総合評価も高い傾向にあり、総合評価が高評価である市町村は、今後の委嘱の継続意向も高い傾向にあることがうかがえる。

他方で、一人あたりの負担や人数、学校のカバー状況などの評価が高くとも、総合評価が高くなりづらい傾向にある。

今後の「委嘱の継続意向」とその他の個別評価項目の関係についてみると、「通学路の安全性の向上」とやや強い正の相関がみられたものの、その他の個別評価項目との間には、ほぼ相関関係がなかった。

今後もスクールガード・リーダーを委嘱し続けたいと評価した市町村においては、通学路の安全性が向上していると実感できることが重要となっている可能性がある。

図表 3-５５ スクールガード・リーダーの活動に係る総合評価と個別評価項目間の相関分析

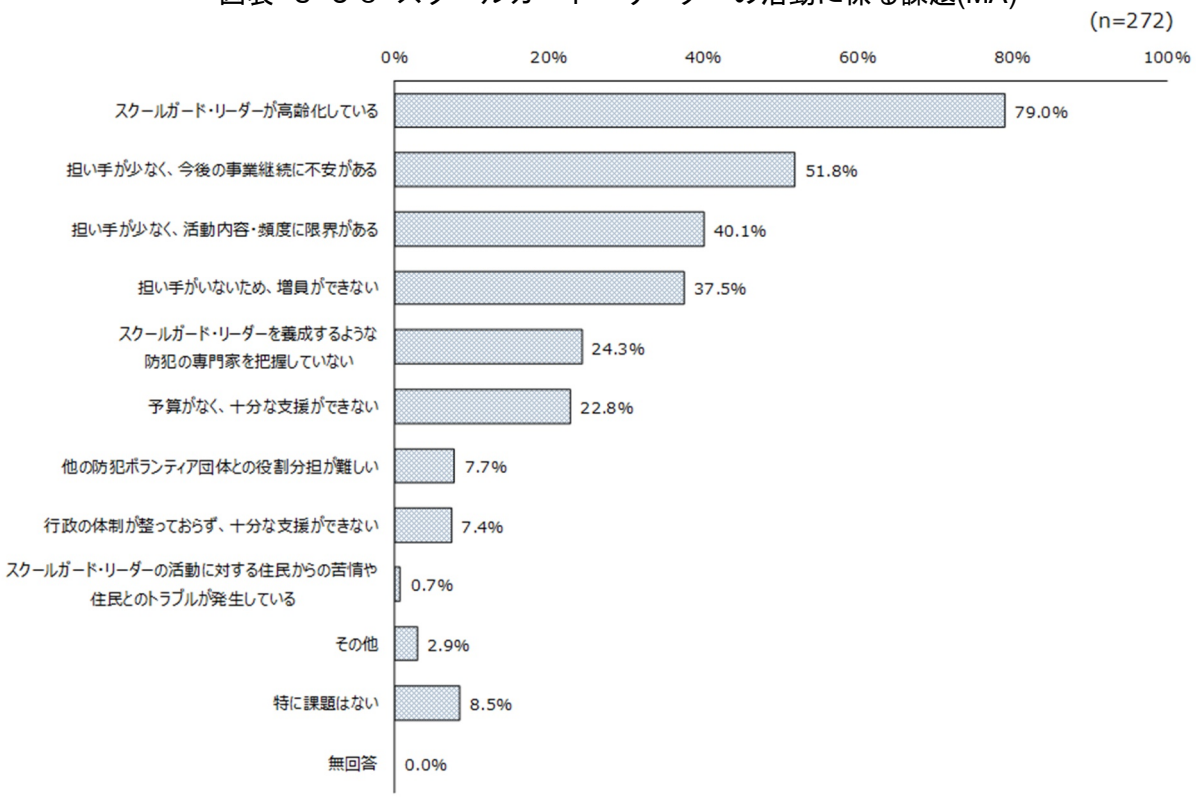
（相関係数）	総合	人数	活動頻度	活動内容	一人あたりの負担	学校のカバー状況	通学路の安全性の向上	委嘱の継続意向
総合	1.000	0.303	0.328	0.469	0.207	0.330	0.517	0.664
人数	-	1.000	0.576	0.428	0.588	0.667	0.280	0.122
活動頻度	-	-	1.000	0.615	0.368	0.570	0.382	0.121
活動内容	-	-	-	1.000	0.268	0.439	0.472	0.301
一人あたりの負担	-	-	-	-	1.000	0.575	0.202	0.102
学校カバー状況	-	-	-	-	-	1.000	0.301	0.169
通学路の安全性	-	-	-	-	-	-	1.000	0.430

注）相関係数が 0.5 以上のものを赤字としている。相関係数が高いほど、両者の関係性が強いことを示す。

⑪ スクールガード・リーダーの活動に係る課題

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

図表 3-５６ スクールガード・リーダーの活動に係る課題(MA)



スクールガード・リーダーの活動に係る課題の「その他」の回答内容は以下のとおりである。

図表 3-５７ スクールガード・リーダーの活動に係る課題の「その他」の内容

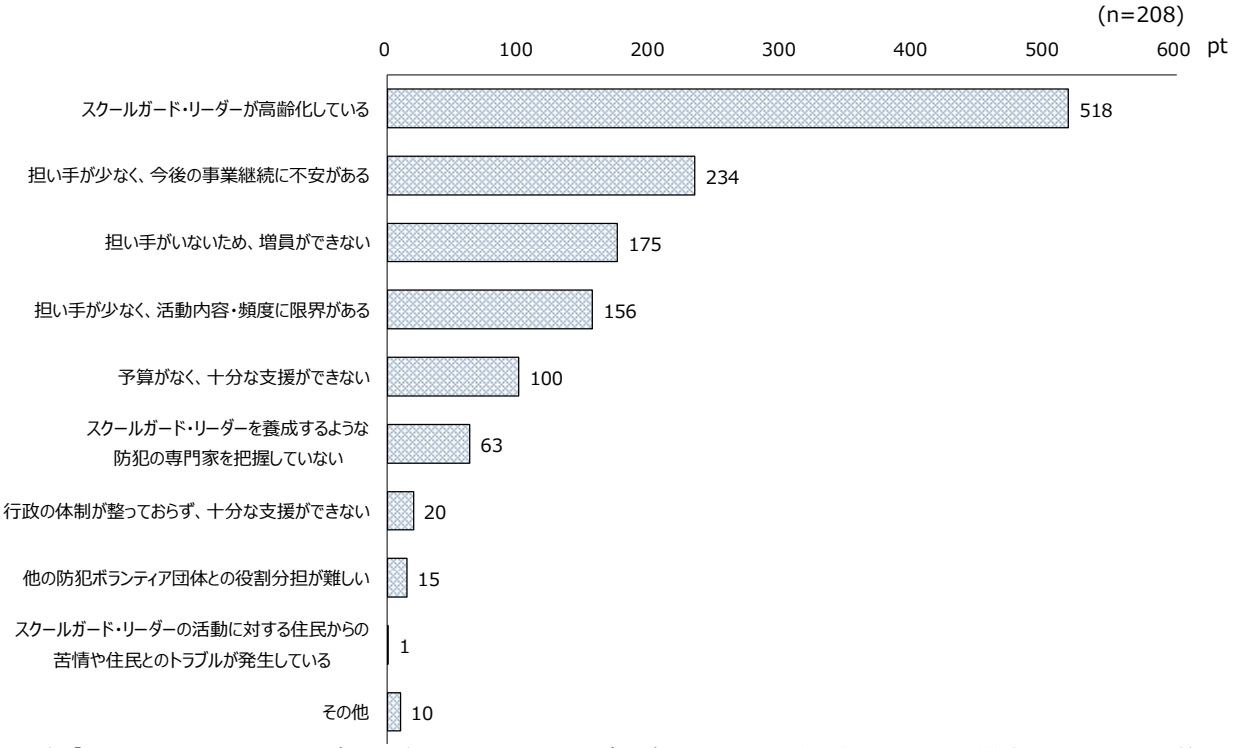
- 活動回数が限られているため、１校当たりの巡回回数が少ない。
- スクールガード・リーダーの配置数が少ない。一人当たりの担当範囲が広範囲に及び活動が手薄になる面がある。
- 各学校に １ 名スクールガード・リーダーを配置しているが、スクールガード・リーダー同士の連携を取ることが難しい。
- 地域のバランスがとれていない。
- スクールガード・リーダーによって、担当する小学校区の広さにばらつきがある。
- 人手不足のため、同一人物が毎年同じ学校に巡回指導等に行くことになり、学校担当者からは、「内容がマンネリ化している」、スクールガードの方々からは、「参加しても意味がない」とご批判を受ける。
- 認知度が低い。
- 活動内容が正しく理解されていない。
- 専門性をもっと活かせるよう工夫の余地がある。

スクールガード・リーダーの活動の課題を深掘りするため、重み付けの分析を行なった。具体的には、活動の課題が大きい順に順位付けを依頼し、「１位」に挙げられた理由を３pt、「２位」に挙げられた理由を２pt、「３位」に挙げられた理由を１pt とした。

重み付け分析の結果は、「スクールガード・リーダーが高齢化している」が最も多く 518pt、次いで「担い手が少なく、今後の事業継続に不安がある」が 234pt であり、これら２つの理由については、スクールガード・リーダーの活動の課題として最も多い２項目と一致した。

次いで、「担い手がいないため、増員ができない」は 175pt、「担い手が少なく、活動内容・頻度に限界がある」は 156pt の順番となり、スクールガード・リーダーの活動の課題として挙げられた割合の順番と逆転した。この２つの項目でみると、活動の課題としては「担い手が少なく、活動内容・頻度に限界がある」とする市町村が多いが、「担い手がいないため、増員ができない」ことの方が課題としては大きいことがうかがえる。

図表 ３-５８　スクールガード・リーダーの活動に係る課題の重み付け分析



※注）「スクールガード・リーダーを委嘱している」272 市町村のうち、活動に係る課題の順位付けに対して回答のあった 208 市町村を集計対象とした。

⑫ 小括

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

委嘱を行っている（スクールガード･リーダーが活動を行っている）市町村数は平成 29 年度以降増加傾向にある一方で、延べ活動人数や市町村あたり平均延べ活動人数は減少傾向にあり、平均延べ活動人数は令和２年度で 4.5 人であるが、町村では 1～2 名程度とより少ない傾向にある。なお、およそ半数が警察官を主な経歴とする人材であり、その募集方法は、55.9%が「活動中のスクールガード・リーダー等からの紹介」である。

スクールガード・リーダーは比較的高齢者の割合が高く、年齢不詳の回答を除くとおよそ半数が 60 歳以上であり、79.0%の市町村で高齢化している点をスクールガード･リーダーの活動上の課題として挙げている。

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

スクールガード・リーダーの活動への支援では、「謝金・旅費等の金銭的支援（83.1%)」について市町村で実施されているほか、「ボランティア保険加入に係る保険料の補助（55.5%)」、「装備品（衣類、携行品等）の提供（54.4%)」についても半数以上の市町村で実施されているが、後者２点については人口規模の大きい市町村ほど実施している割合が高くなる傾向にある。

スクールガード･リーダーの活動に対しては総合的に高い評価を得ており、特に通学路の安全性の向上について高評価である市町村は、総合評価も高い傾向にあり、今後の委嘱の継続意向も高い傾向にあることがうかがえる。
一方で、スクールガード･リーダーの活動については、前述の高齢化の他、「担い手がいないため、増員ができない」ことが大きな課題の一つとなっている。

なお、スクールガード･リーダーを委嘱していない理由については、「事業以外の自主防犯組織等、地域のボランティア活動で代替可能であるため」の割合が最も高い。

（４）スクールガードの活動状況

① スクールガードの活動人数等の推移

（ア） 全国

スクールガードの活動人数等の推移についてみると、活動実施市町村数は増加傾向にある一方で、延べ活動人数や市町村あたり平均延べ活動人数は、平成 29 年度以降減少傾向にある。また、学校数に対する延べ活動人数についても、減少傾向にある。

図表 3-５９スクールガードの活動人数等の推移

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

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

（イ） 市町村区分別

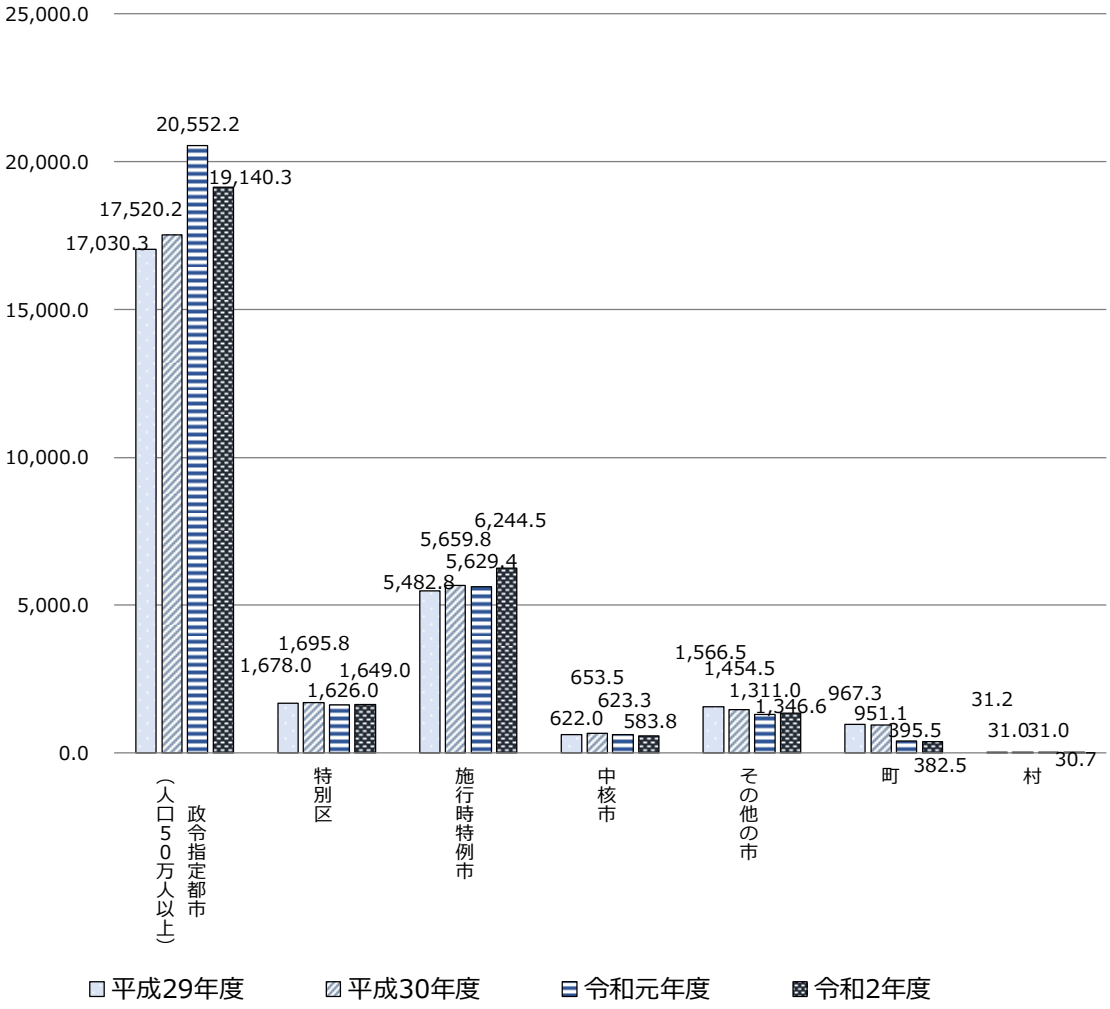
スクールガードの活動人数等について市町村区分別にみると、「その他の市」において活動する市町村数が増加している。

図表 3-６０ 市町村区分別にみた活動実施市町村数の推移

市町村区分	平成 29 年度	平成 30 年度	令和元年度	令和2年度
政令指定都市（人口 50 万人以上）	12	12	12	12
特別区	4	4	4	4
施行時特例市	13	13	13	12
中核市	6	6	6	6
その他の市	95	97	99	101
町	83	83	83	85
村	6	6	6	6

同様に、市町村あたりのスクールガード延べ活動者数の推移についてみると、「施行時特例市」で増加傾向にある一方で、「その他の市」や「町」で減少傾向にある。

図表 3-６１　市町村区分別にみた市町村あたりスクールガード延べ活動者数の推移



図表 3-６２　市町村区分別にみたスクールガード延べ活動者数の推移

市町村区分		平成 29 年度	平成 30 年度	令和元年度	令和2年度
政令指定都市（人口 50 万人以上）	延べ活動人数	153,273	157,682	184,970	133,982※
	市町村あたり平均	17,030.3	17,520.2	20,552. 2	19,140.3
特別区	延べ活動人数	6,712	6,783	6,504	6,596
	市町村あたり平均	1,678.0	1,695.8	1,626.0	1,649.0
施行時特例市	延べ活動人数	65,794	67,917	67,553	68,689
	市町村あたり平均	5,482.8	5,659.8	5,629.4	6,244.5
中核市	延べ活動人数	2,488	2,614	2,493	2,335
	市町村あたり平均	622.0	653.5	623.3	583.8
その他の市	延べ活動人数	108,089	107,635	103,571	107,729
	市町村あたり平均	1,566.5	1,454.5	1,3110	1,346.6
町	延べ活動人数	68,675	68,477	28,870	27,925
	市町村あたり平均	967.3	951.1	395.5	382.5
村	延べ活動人数	187	186	186	184
	市町村あたり平均	31.2	31.0	31.0	30.7

※注）政令指定都市において、令和元年度まで多くのスクールガードが活動していると回答した市が、令和２年度のみ無回答のため急減している。また、町においても、平成 30 年度から令和元年度において急減している町がある。

市町村区分別にみたスクールガードの活動する学校数については、平成 29 年度以降、区分にかかわらずほぼ横ばいである。

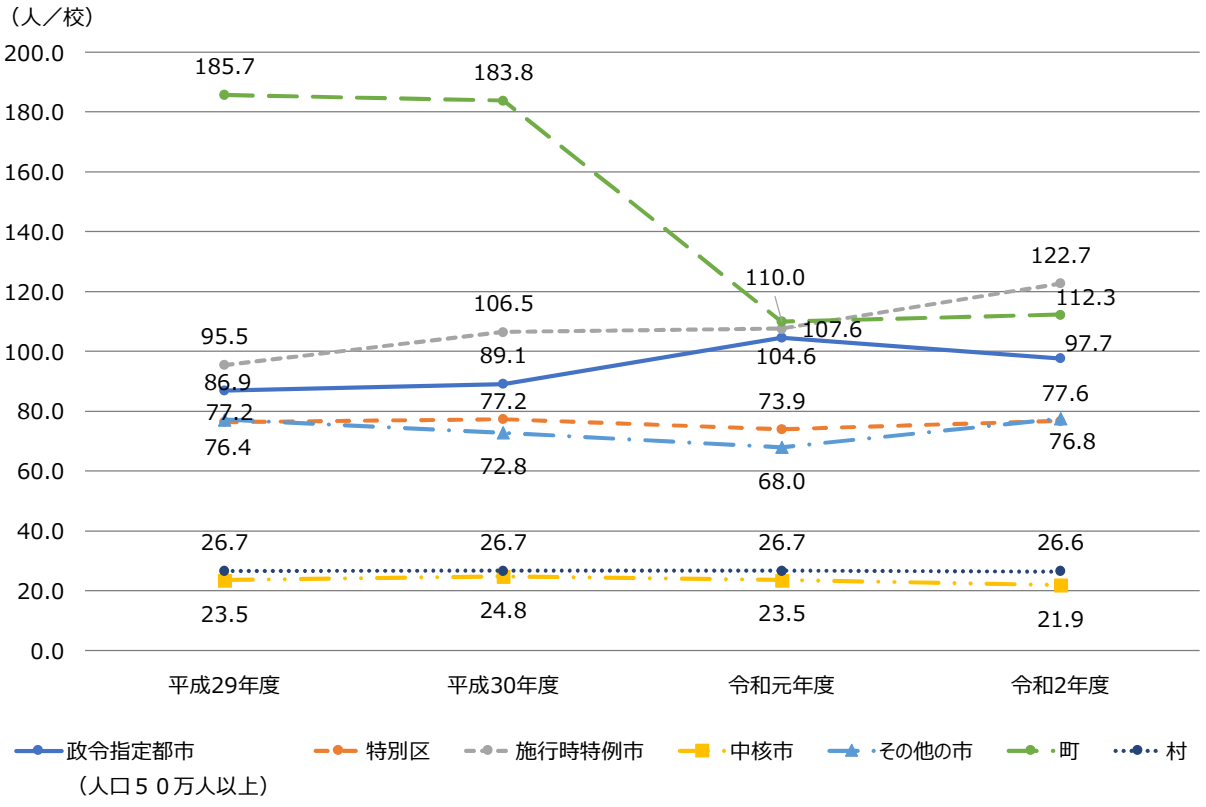
図表　3-６３　市町村区分別にみたスクールガード活動学校数の推移

市町村区分		平成 29 年度	平成 30 年度	令和元年度	令和2年度
政令指定都市（人口 50 万人以上）	活動学校数	1,976	1,975	1,979	1,972
	市町村あたり平均	164.7	164.6	164.9	164.3
特別区	活動学校数	102	103	102	99
	市町村あたり平均	25.5	25.8	25.5	24.8
施行時特例市	活動学校数	609	646	643	570
	市町村あたり平均	46.8	49.7	49.5	47.5
中核市	活動学校数	190	190	188	188
	市町村あたり平均	31.7	31.7	31.3	31.3
その他の市	活動学校数	1,410	1,449	1,476	1,493
	市町村あたり平均	14.8	14.9	14.9	14.8
町	活動学校数	409	399	397	404
	市町村あたり平均	4.9	4.8	4.8	4.8
村	活動学校数	14	14	14	14
	市町村あたり平均	2.3	2.3	2.3	2.3

市町村区分別にみた学校あたりスクールガード延べ活動者数の推移についてみると、「政令指定都市」「施行時特例市」において増加傾向にある。「町」については、ある町のスクールガード数が令和元年度に急減したことから、推移としては平成 30 年度以降減少しているが、他の市町村区分に比べ高い水準にある。

なお、最も少ないのが「中核市」であり、「村」の水準よりも低い。

図表　3-６４　市町村区分別にみた学校あたりスクールガード延べ活動者数の推移

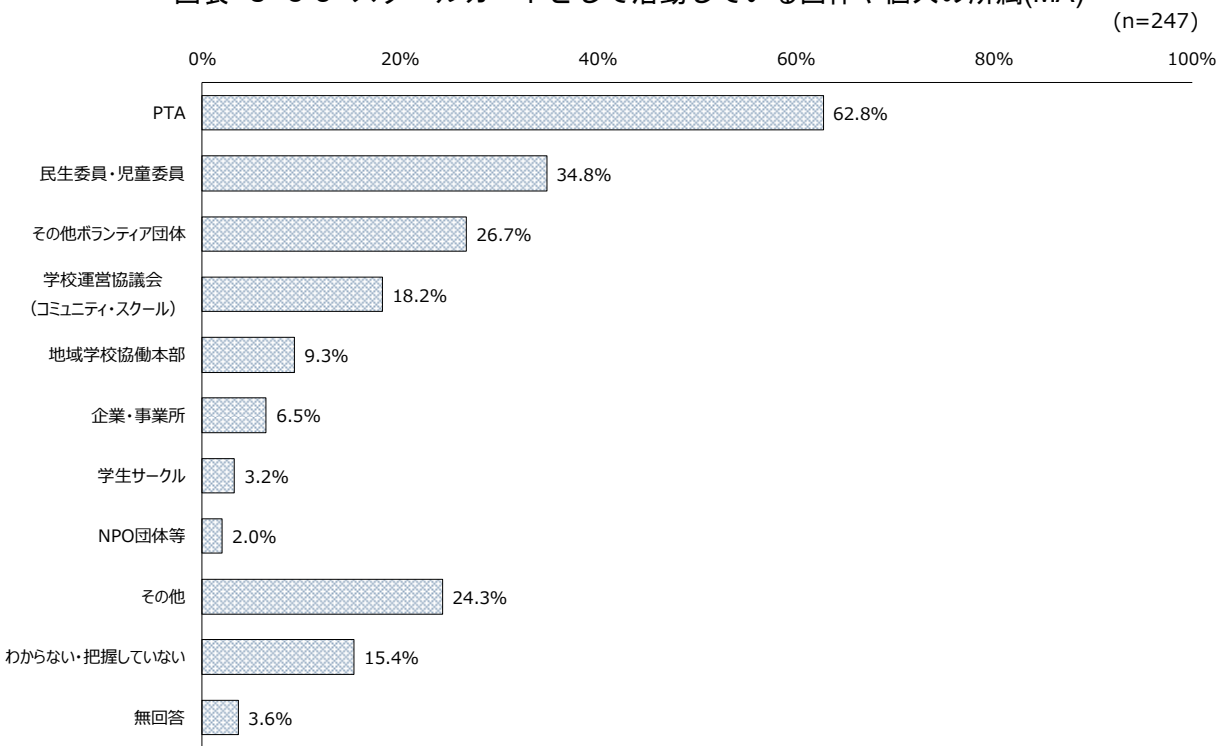


市町村区分	平成 29 年度	平成 30 年度	令和元年度	令和2年度
政令指定都市（人口 50 万人以上）	86.9	89.1	104.6	97.7
特別区	76.4	77.2	73.9	76.8
施行時特例市	95.5	106.5	107.6	122.7
中核市	23.5	24.8	23.5	21.9
その他の市	77.2	72.8	68.0	77.6
町	185.7	183.8	110.0	112.3
村	26.7	26.7	26.7	26.6

② スクールガードとして活動している団体や個人の所属

スクールガードとして活動している団体や個人の所属としては、「PTA」の割合が最も高く 62.8%となっている。次いで、「民生委員・児童委員（34.8%）」、「その他ボランティア団体（26.7%）」となっている。

図表 3-６５ スクールガードとして活動している団体や個人の所属(MA)



スクールガードとして活動している団体や個人の所属の「その他」の回答内容は以下のとおりである。

図表 3-６６ スクールガードとして活動している団体や個人の所属の「その他」の内容

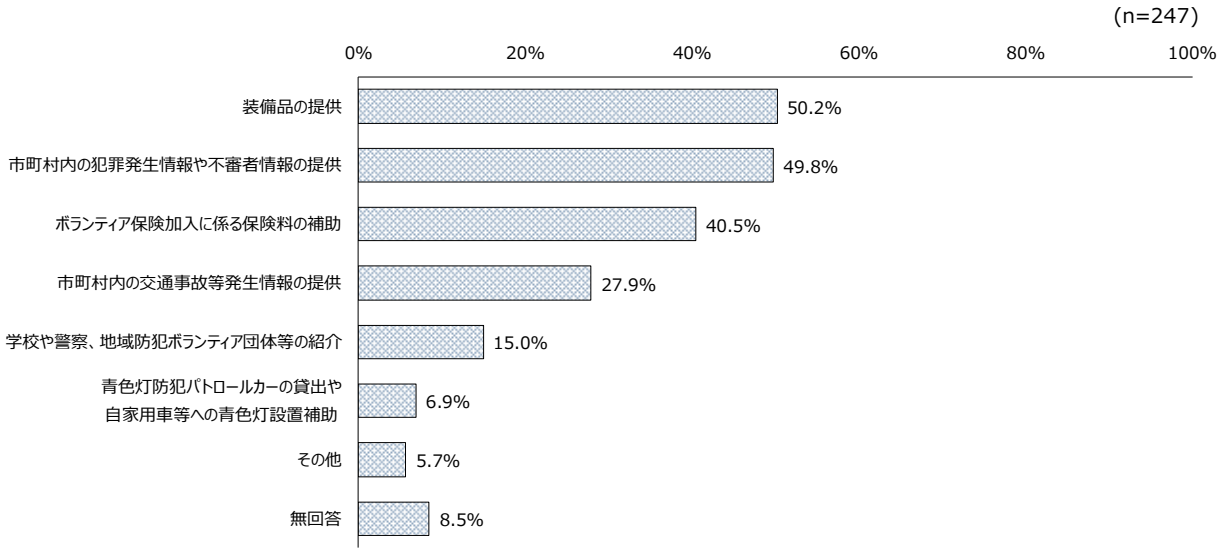
- 警友会
- 交通安全指導員
- 警察 OB
- 元教員
- 児童養護施設
- 幼稚園
- 学校評議員
- 自治会、自治会長
- 子ども会
- 地域委員
- まちづくり協議会
- 老人クラブ
- 青年会
- 各学校の見守り隊
- 学校応援団
- 健全育成少年サポートチーム
- 年度当初に町内全小学校が選出
- PTA 役員の OB や、各校の募集に応えた地域住民
- 行政区長から推薦があった地域住民
- 児童生徒の祖父母、地域の住民
- 地域住民によるボランティア登録制
- 法人職員
- 僧侶
- スクールガードとしては位置づけていないが、学校ボランティアとして登録している方々が登下校の見守り活動を行っている。
- 各小学校区の町内会や各種団体、住民が連携して、各種団体だけでは解決できない問題や課題について取り組み、まちづくりを進める新しいコミュニティ組織。

③ スクールガードに対する支援

（ア） 支援の状況

市町村からのスクールガードに対する支援についてみると、「装備品の提供」の割合が最も高く50.2%となっている。次いで、「市町村内の犯罪発生情報や不審者情報の提供（49.8%）」、「ボランティア保険加入に係る保険料の補助（40.5%）」となっている。

図表 3-６７ スクールガードに対する支援(MA)



合計	市町村内の犯罪発生情報や不審者情報の提供	市町村内の交通事故等発生情報の提供	学校や警察地域防犯ボランティア団体等の紹介	装備品の提供	青色灯防犯パトロールカーの貸出や自家用車等への青色灯設置補助	ボランティア保険加入に係る保険料の補助	その他	無回答
247	123	69	37	124	17	100	14	21
100.0	49.8	27.9	15.0	50.2	6.9	40.5	5.7	8.5

スクールガードに対する支援の「その他」の回答内容は以下のとおりである。

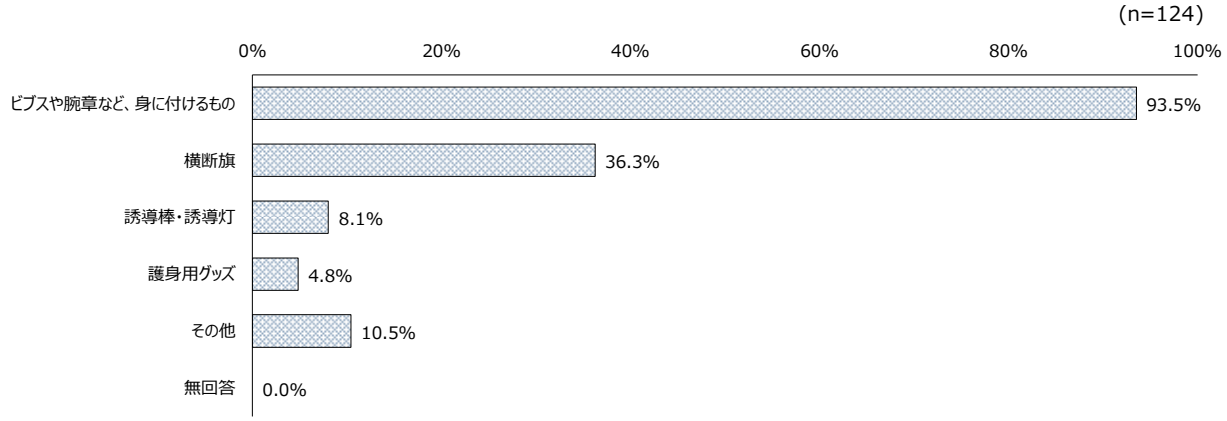
図表 3-６８　スクールガードに対する支援の「その他」の内容

- 活動にかかる総合傷害保険の保険料補助
- 活動に対する謝礼支払
- 装備品の提供
- 県が主催するスクールガード研修会への案内
- 活動マニュアルや交通安全・防犯に係る指導資料を、学校を通して提供
- 危険箇所の共有、情報交換。地域の防災等に関する情報交換

（イ） 提供する・したことのある装備品

市町村から提供する、あるいは提供したことのある具体的な装備品については、「ビブスや腕章など、身に付けるもの」の割合が最も高く 93.5%となっている。次いで、「横断旗（36.3%）」となっている。

図表 3-６９ 提供する・したことのある装備品(MA)



合計	ビブスや腕章など身に付けるもの	横断旗	誘導棒・誘導灯	護身用グッズ	その他	無回答
124	116	45	10	6	13	0
100.0	93.5	36.3	8.1	4.8	10.5	0.0

図表 3-７０　市町村から提供する・したことのある「護身用グッズ」の内容

- クマ除け用爆竹
- ホイッスル
- 防犯ブザー

市町村から提供する、あるいは提供したことのある具体的な装備品の「その他」の回答内容は以下のとおりである。

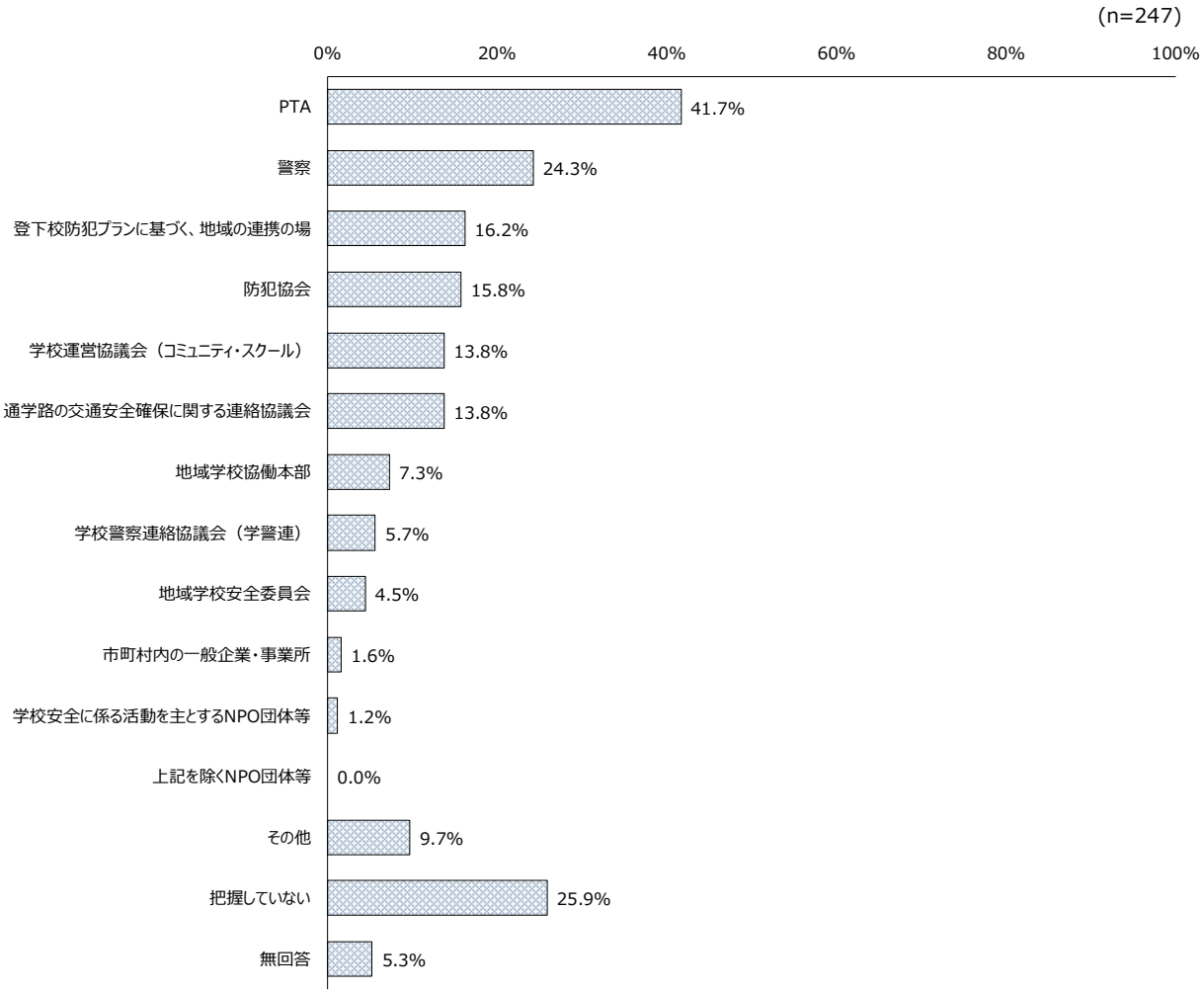
図表 3-７１　市町村から提供する・したことのある具体的な装備品の「その他」の内容

- 帽子、ジャンパー、軍手等の装備品
- スクールヘルパー室用備品等
- 車両掲示用マグネット
- 熱中症対策グッズ（ネッククーラータオル）
- ホッカイロ
- 「子ども・地域の安心・安全活動支援事業(活動用資機材の支援)」を各団体に紹介。

④ スクールガードと定期的な情報交換や協働による取組を実施する組織

スクールガードと定期的な情報交換や協働による取組を実施する組織としては、「PTA」の割合が最も高く 41.7%となっている。次いで「警察（24.3%）」、「登下校防犯プランに基づく、地域の連携の場（16.2%）」となっている。

図表 3-７２ スクールガードと定期的な情報交換や協働による取組を実施する組織(MA)



スクールガードと定期的な情報交換や協働による取組を実施する組織の「その他」の主な回答内容は以下のとおりである。

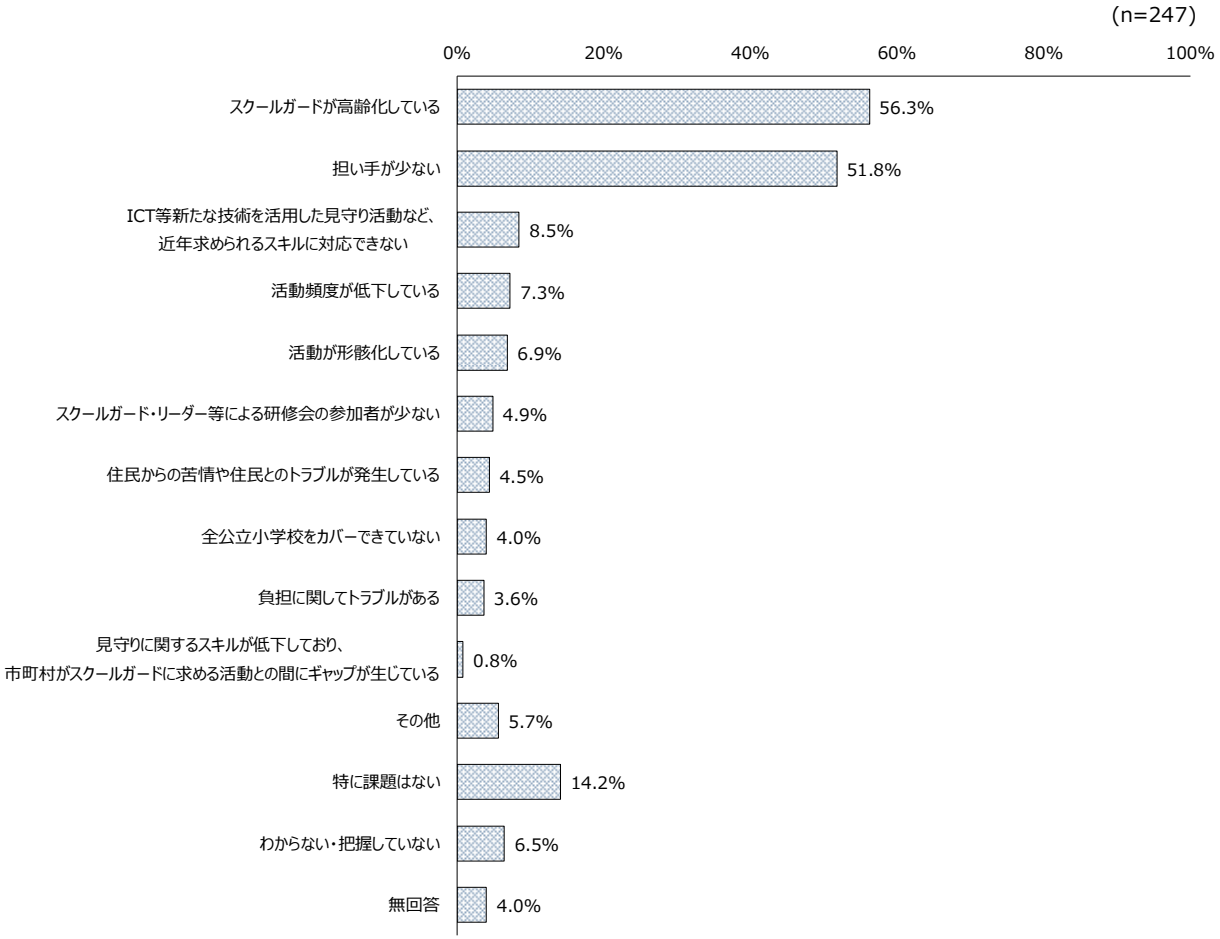
図表 3-７３ スクールガードと定期的な情報交換や協働による取組を実施する組織の「その他」の内容

- 学校、学校長、教頭、安全担当
- 教育委員会
- 各校が設置する学校支援センター
- 青少年育成センター
- 交通防犯課、交通指導員
- 市や各種学校、防犯協会、他ボランティア団体等で構成する安全対策連絡調整会議
- 青少年健全育成協議会、生徒指導連絡協議会
- 町スクールガード等講習会並びに児童生徒見守り活動団体連絡会議の場。
- スクールガード・リーダーとの打ち合わせを通じた情報交換。
- 定期的な情報交換や協働による取り組みを実施している団体はないが、通学路の見守りの際の緊急連絡先として町教育委員会、町内各小・中学校、警察署を提示している。

⑤ スクールガードの活動における課題

スクールガードの活動の課題についてみると、「スクールガードが高齢化している」の割合が最も高く 56.3%となっている。次いで、「担い手が少ない（51.8%)」となっている。

図表 3-７４ スクールガードの活動における課題(MA)



スクールガードの活動の課題の「その他」の主な回答内容は以下のとおりである。

図表 3-７５　スクールガードの活動の課題の「その他」の内容

【スクールガードの活動が行き届かない】

- 「スクールヘルパー」（学校安全地域ボランティア）は、自主的なボランティア活動であり活動時間や場所を強制するものではないため、通学路の危険個所すべてに「スクールヘルパー」を配置することができない。
- 通学路の安全点検やパトロールを実施しているが、子供が一人になったとき、周囲の目（人・車）や付近に助けを求められるような住宅等が少ない場所が点在している。
- 合併や学校の分離新設等もあり、地域間で活動内容・頻度に差がある。
- スクールガード・リーダー1 名のみで活動している。

【組織の編成・運営方法】

- 各学校において支障なく活動できており、問題は起こっていない。しかし各学校長の裁量による活動であるため、日々の活動は学校単位で完結している。よって日々の細かな課題については把握できていない。
- 当市の場合、一部の PTA 役員を除き、大半が地域住民によるボランティアとして実施されている。当活動のように、日々、永遠と続くボランティア活動に関しては、個々に要望を聞くと不満・苦情が多いため、組織を形成せず、また、会を代表する者もいないという状況を意図的に続けている。裏を返せば、組織的に、計画的・継続的な取組を進めていただくのが困難であるということであり、それが潜在的な課題である。
- 緊急時の連絡体制などが整えられていない（メール等が使用できない高齢の方への連絡が困難）。
- 高齢の担い手が多く、連絡手段が電話だけの者が多い。そのため連絡すること自体の学校負担が大きい。
- 市で委託している交通指導員（制服貸与、謝礼あり）とのすみわけ。
- 県よりスクールガード・リーダー研修会や、スクールガード養成研修会を実施するように指示があるが、それぞれの担い手についても仕事等の都合があり、研修会への参加が負担であるとの声が多く上がっている。

【予算・費用の不足】

- スクールガードの活動における謝金等の予算が大きい。
- スクールガードについては各学校が募集等をして依頼しているが各学校には予算がないため装備品の提供や保険の加入ができていない。

⑥ 小括

令和２年度地域ぐるみ事業を実施している市町村（324 市町村）のうち、令和２年度にスクールガードが活動している市町村は 226 団体で、平成 29 年度以降増加傾向にあるものの、延べ活動人数や市町村あたり平均延べ活動人数、学校数あたり延べ活動人員数は平成 29 年度以降減少傾向にある。

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

スクールガードに対する支援については、約半数の市町村で装備品の提供を行っており、そのうち９割以上（93.5%）の市町村で「ビブスや腕章など、身に付けるもの」を提供している。その他の支援としては、「市町村内の犯罪発生情報や不審者情報の提供（49.8%）」、「ボランティア保険加入に係る保険料の補助（40.5%）」が多い。

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

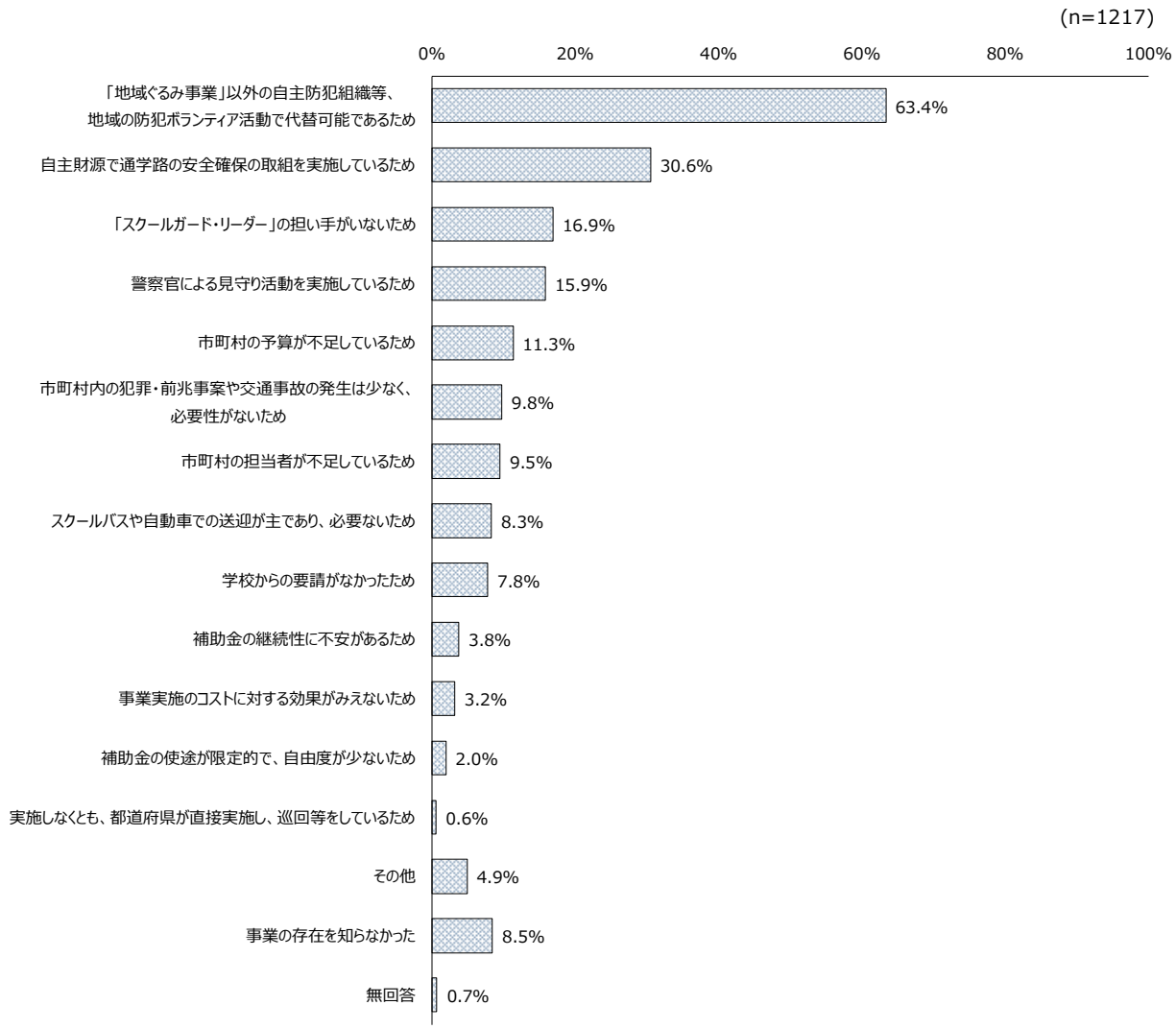
４． 地域ぐるみ事業を実施していない市町村について

（１） 地域ぐるみ事業を実施していない理由

地域ぐるみ事業を実施していない理由は、「自主防犯組織等、地域の防犯ボランティア活動で代替可能であるため」の割合が最も高く 63.4%となっている。次いで、「自主財源で通学路の安全確保の取組を実施しているため（30.6%）」、「「スクールガード・リーダー」の担い手がいないため（16.9%）」となっている。

実施していないその他の理由としては、事務負担が大きいこと、予算・人員の確保が困難であることの他、既に様々なパトロール等の活動を独自予算で実施しているといった内容が多い。その他特徴的な内容としては、バス通学を行っていることや、離島であるため地域コミュニティが強固であることなどが挙げられた。

図表 ４-１ 地域ぐるみ事業を実施していない理由(MA)

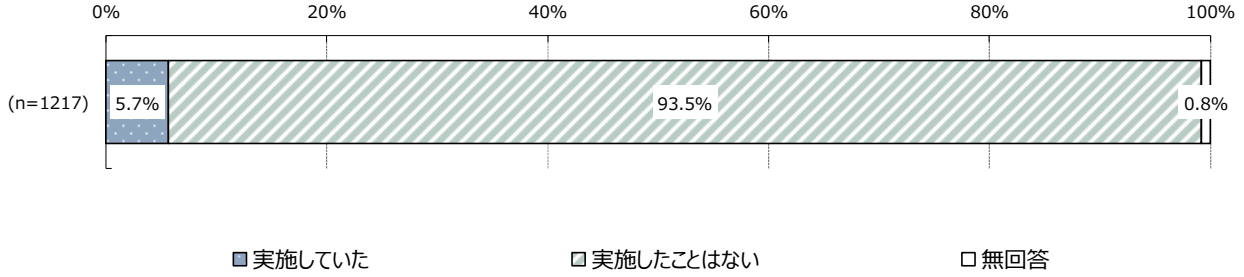


（２） 昨年度（令和元年度）以前の地域ぐるみ事業の実施状況

① 地域ぐるみ事業の実施状況と過去の実施年度

令和２年度地域ぐるみ事業を実施していない市町村における、過去の地域ぐるみ事業の実施状況をみると、「実施していた」は 5.7%にとどまった。

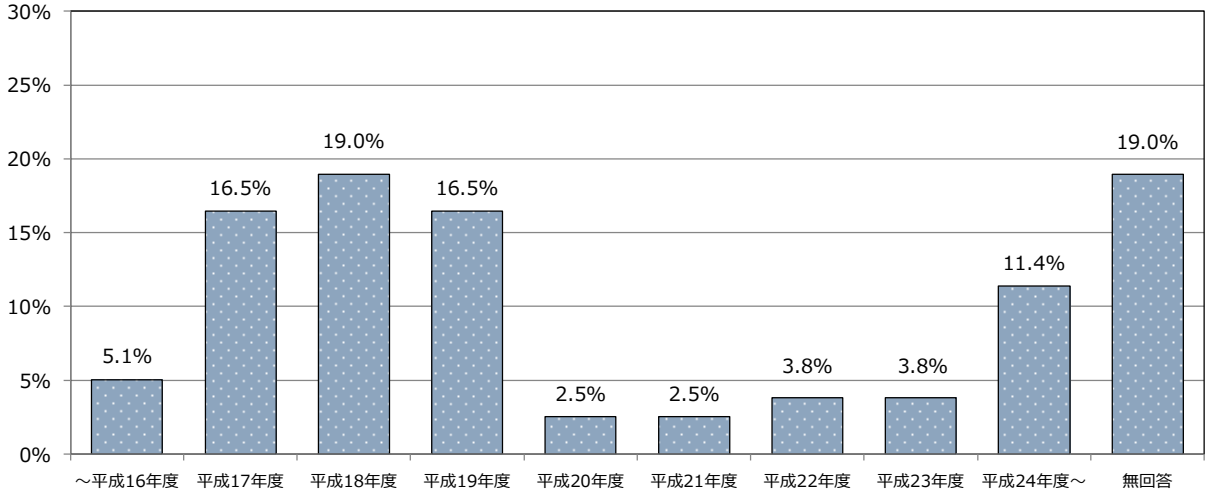
図表 ４-２ 昨年度（令和元年度）以前の地域ぐるみ事業の実施状況(SA)



合計	実施していた	実施したことはない	無回答
1,217	69	1138	10
100.0	5.7	93.5	0.8

令和元年度以前、地域ぐるみ事業を実施していた市町村における事業の開始年度は「平成 18 年度（19.0%）」の割合が最も高くなっている。

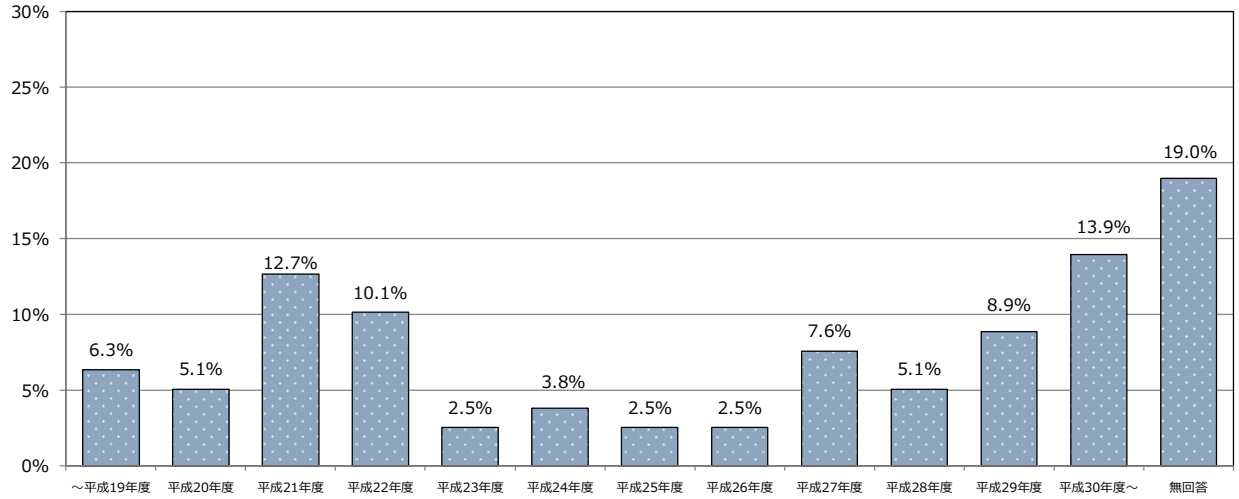
図表 ４-３ 開始年度(SA)



合計	～平成 16 年度	平成 17 年度	平成 18 年度	平成 19 年度	平成 20 年度	平成 21 年度	平成 22 年度	平成 23 年度	平成 24 年度～	無回答
79	4	13	15	13	2	2	3	3	9	15
100.0	5.1	16.5	19.0	16.5	2.5	2.5	3.8	3.8	11.4	19.0

また、令和元年度以前に地域ぐるみ事業を申請していた市町村における事業の終了年度は「平成30年度～（13.9%)」の割合が最も高くなっている。

図表 4-4 終了年度(SA)

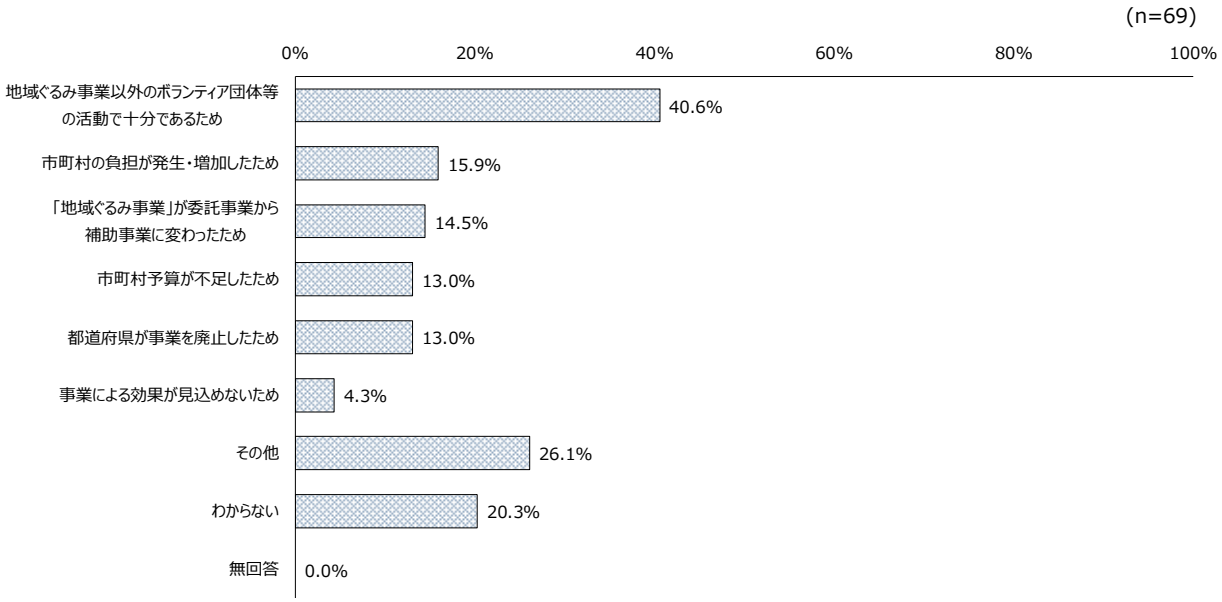


合計	～平成19年度	平成20年度	平成21年度	平成22年度	平成23年度	平成24年度	平成25年度	平成26年度	平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度～	無回答
79	5	4	10	8	2	3	2	2	6	4	7	11	15
100.0	6.3	5.1	12.7	10.1	2.5	3.8	2.5	2.5	7.6	5.1	8.9	13.9	19.0

② 地域ぐるみ事業の実施をやめた理由

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

図表 4-5 地域ぐるみ事業の申請をやめた理由(MA)



地域ぐるみ事業の申請をやめた理由の「その他」の回答内容は以下のとおりである。

図表 4-6 地域ぐるみ事業の申請をやめた理由の「その他」の内容

【人材不足】
- 担い手が見つからなくなったため。
- 後継者の人的確保が困難となったため。

【他の事業で代替可能・重複】
- スクールガード・リーダーによる講習会や通学路の点検等について、学校支援本部の事業として行う予定のため。
- 警視庁が実施するスクール・サポーター事業と重複するため。
- 青少年支援センター補導員による巡回パトロールを実施しているため。

【効果検証中】
- 平成 30 年度実施事業で必要な物品を整備したため、その効果を見極めている。

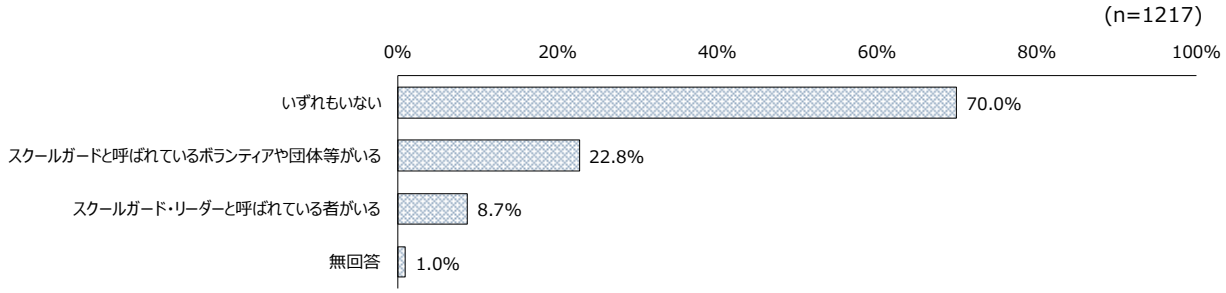
【必要性消滅】
- 事業を実施した 4 年間でスクールガード・リーダーが全校を巡り、各校の「子どもの安全見守り隊」に助言したり、危険箇所を確認したりすることができたため。
- 保護者等に対する防犯講習会の講師謝礼に地域ぐるみ事業の補助を受けて実施していたが、当区にて会計年度任用職員として独自に採用している警察官 OB である学校防犯指導員が地域の実情に則した講習を行うことが可能となったため。
- 地域全体で子供を見守る体制（環境）は、概ね良好な状況であるため。
- 指定事業終了後に各学校で工夫した取り組みを進めているため。

【その他】
- 学校統合により登下校形態が変化したため。

（３）スクールガード・リーダーまたはスクールガードと呼ばれている者やボランティア団体の有無

地域ぐるみ事業を実施していない市町村において、スクールガード・リーダーまたはスクールガードと呼ばれる者やボランティア団体の有無については、「いずれもいない」が 70.0%を占めている。「スクールガードと呼ばれているボランティアや団体等がいる」は 22.8%、「スクールガード・リーダーと呼ばれている者がいる」は 8.7%にとどまった。

図表 4-7 地域ぐるみ事業を実施していない自治体でスクールガード・リーダーまたはスクールガードと呼ばれている者やボランティア団体の有無(MA)



合計	スクールガード・リーダーと呼ばれている者がいる	スクールガードと呼ばれているボランティアや団体等がいる	いずれもいない	無回答
1,217	106	277	852	12
100.0	8.7	22.8	70.0	1.0

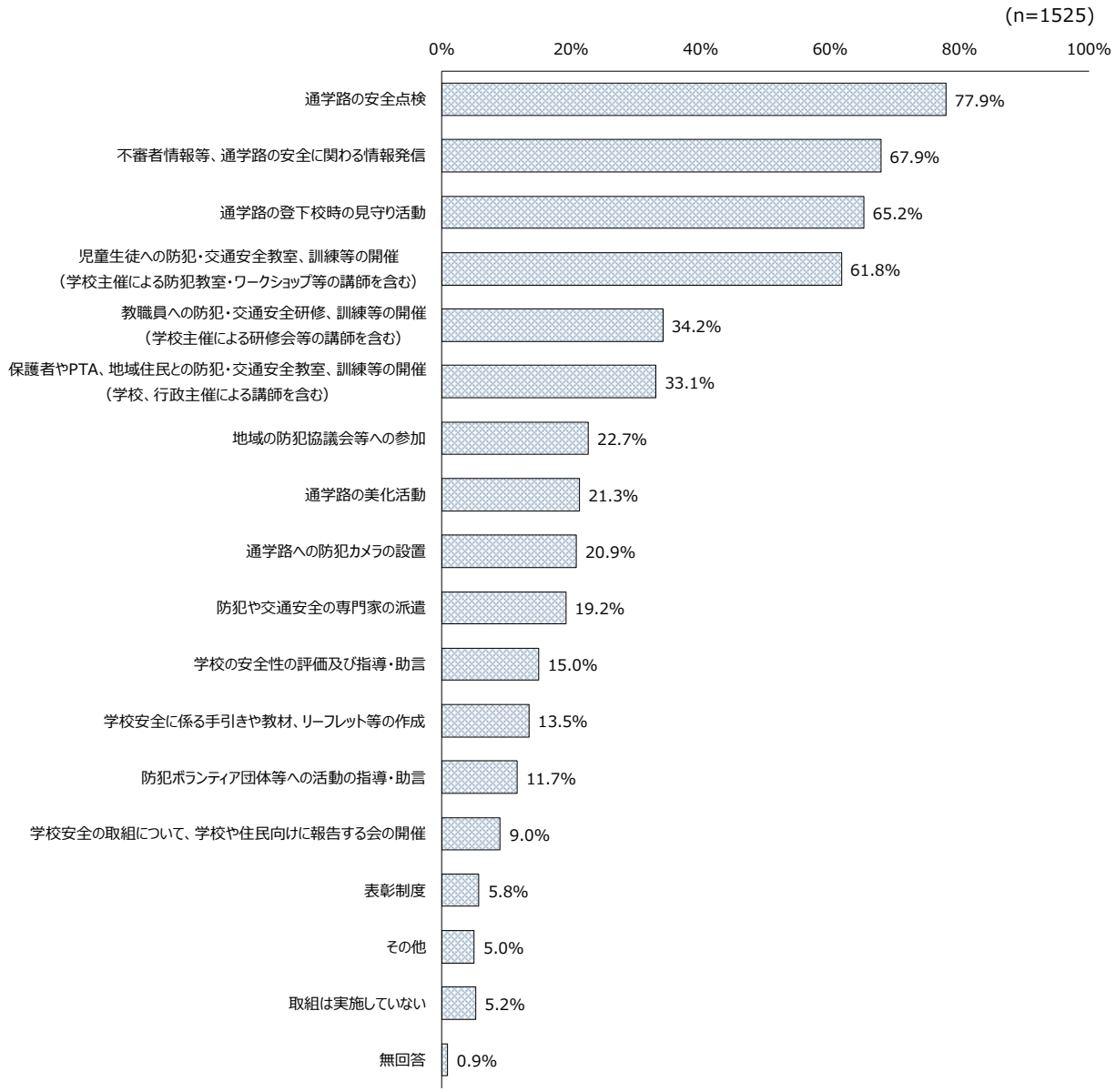
５． 地域ぐるみ事業以外の学校安全に係る取組について

（１） 地域ぐるみ事業以外の学校安全に係る取組

① 市町村独自予算による取組

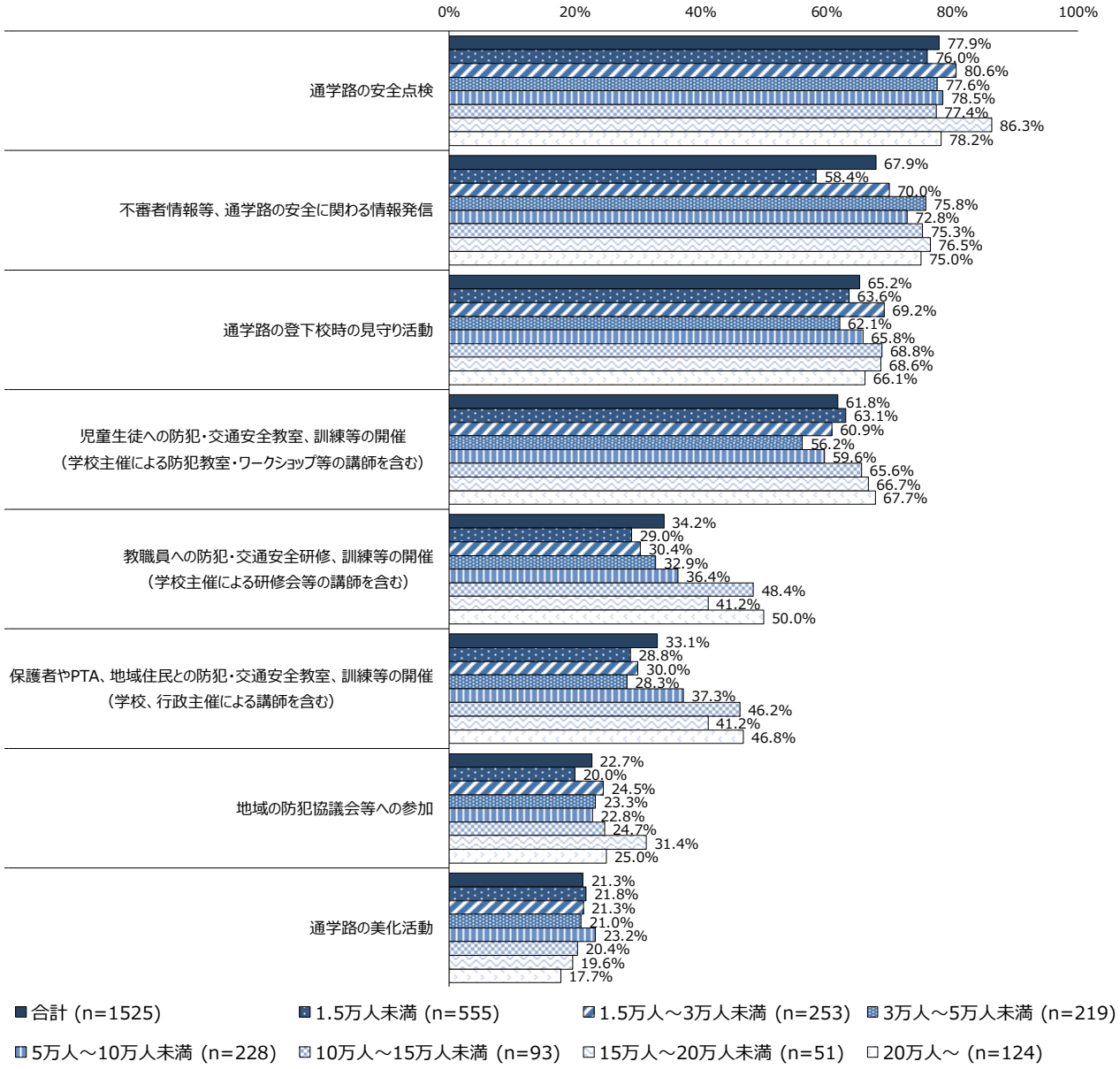
市町村独自予算による地域ぐるみ事業以外の学校安全に係る取組について、「通学路の安全点検」の割合が最も高く 77.9%となっている。次いで、「不審者情報等、通学路の安全に関わる情報発信（67.9%）」、「通学路の登下校時の見守り活動（65.2%）」となっている。

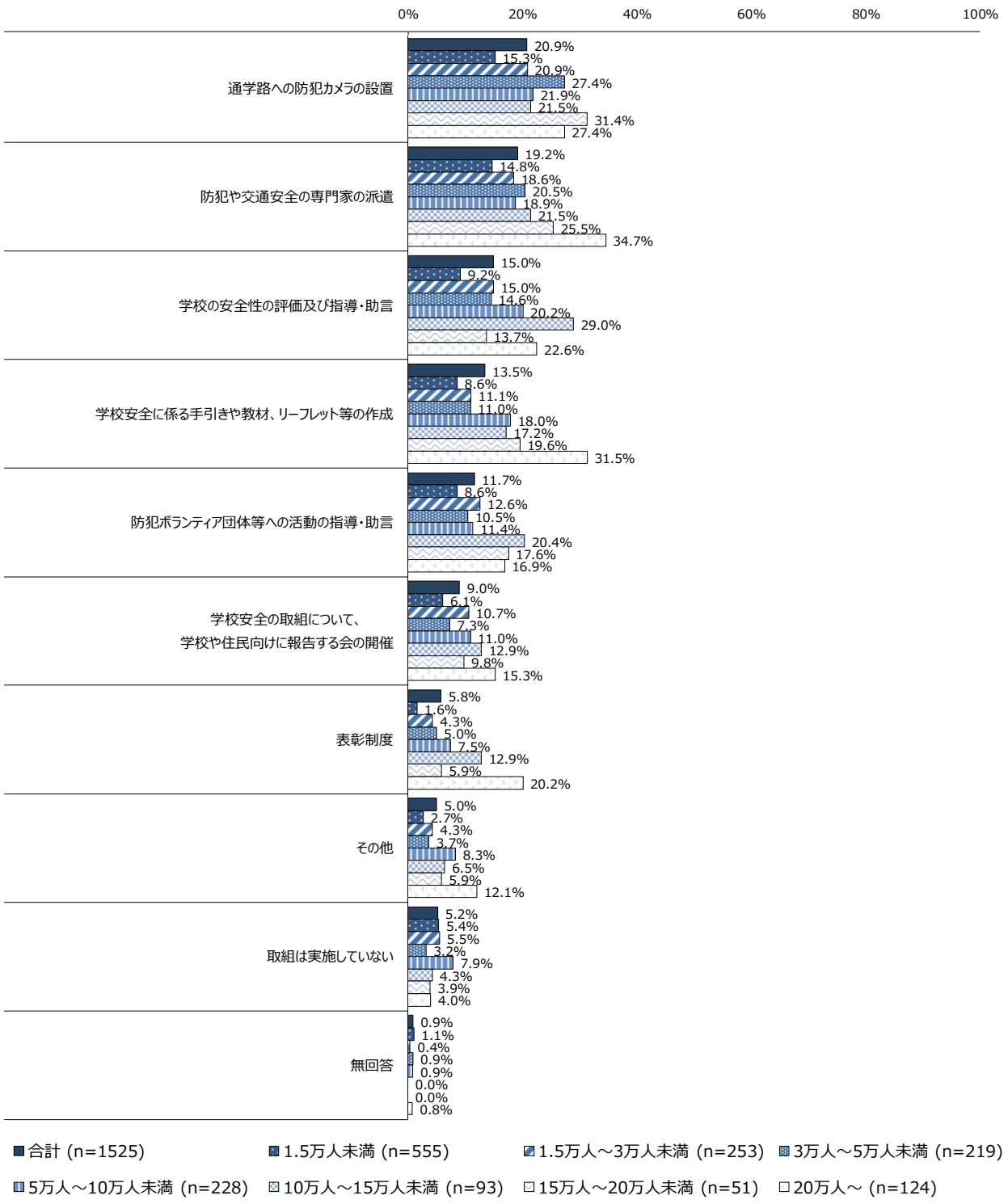
図表 ５-１ 地域ぐるみ事業以外の学校安全に係る取組（市町村独自予算）(MA)



これを人口規模別にみると、「教職員への防犯・交通安全研修、訓練等の開催（学校主催による研修会等の講師を含む）」や「保護者やPTA、地域住民との防犯・交通安全教室、訓練等の開催（学校、行政主催による講師を含む）」の割合は、人口規模が10万人以上の区分で比較的高くなっている。

図表 5-2 人口規模別にみた地域ぐるみ事業以外の学校安全に係る取組（市町村独自予算）(MA)

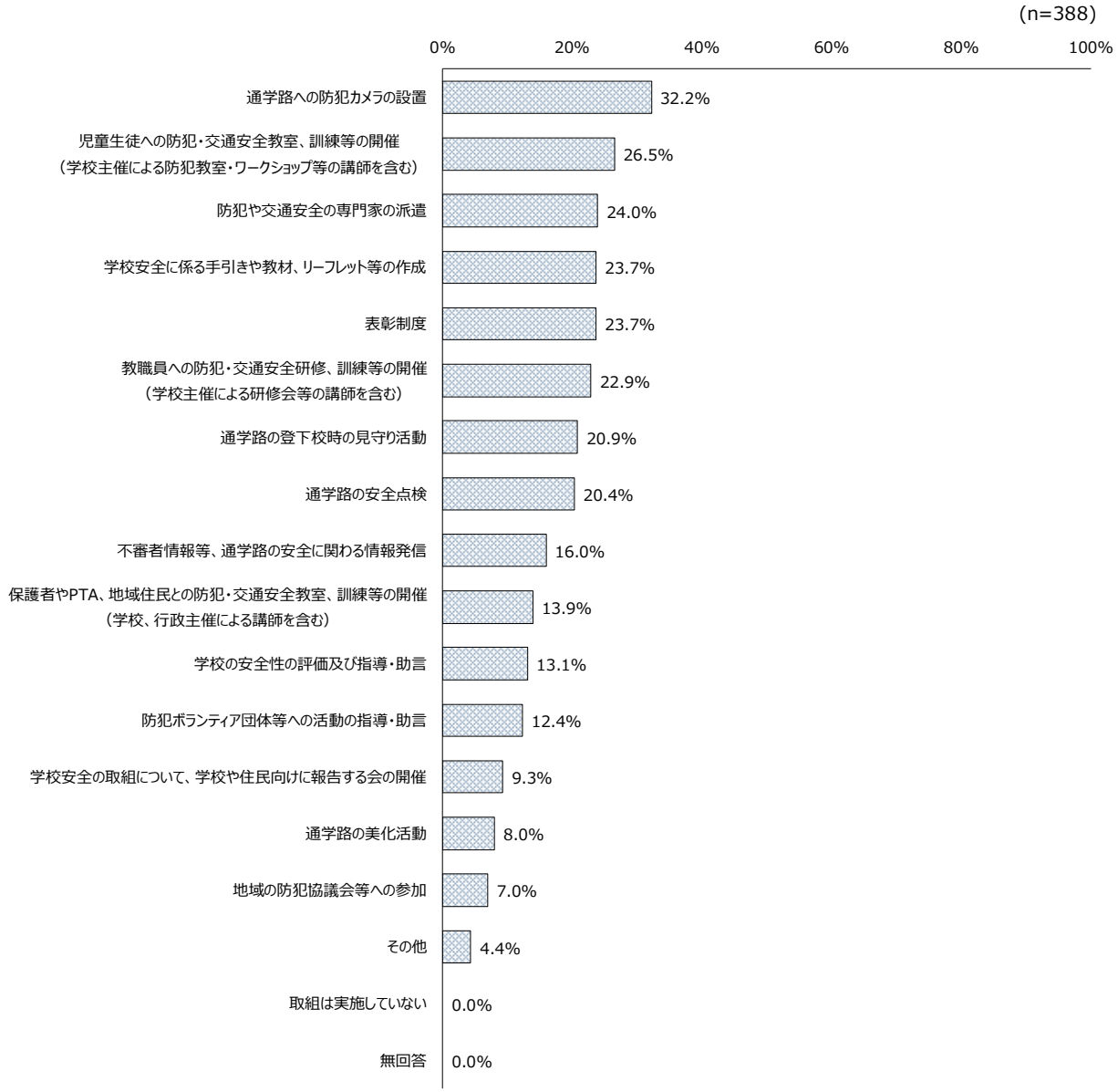



0%
20%
40%
60%
80%
100%
通学路への防犯カメラの設置
20.9%
15.3%
20.9%
27.4%
21.9%
21.5%
31.4%
27.4%
防犯や交通安全の専門家の派遣
19.2%
14.8%
18.6%
20.5%
18.9%
21.5%
25.5%
34.7%
学校の安全性の評価及び指導・助言
15.0%
9.2%
15.0%
14.6%
20.2%
29.0%
13.7%
22.6%
学校安全に係る手引きや教材、リーフレット等の作成
13.5%
8.6%
11.1%
11.0%
18.0%
17.2%
19.6%
31.5%
防犯ボランティア団体等への活動の指導・助言
11.7%
8.6%
12.6%
10.5%
11.4%
20.4%
17.6%
16.9%
学校安全の取組について、
学校や住民向けに報告する会の開催
9.0%
6.1%
10.7%
7.3%
11.0%
12.9%
9.8%
15.3%
表彰制度
5.8%
1.6%
4.3%
5.0%
7.5%
12.9%
5.9%
20.2%
その他
5.0%
2.7%
4.3%
3.7%
8.3%
6.5%
5.9%
12.1%
取組は実施していない
5.2%
5.4%
5.5%
3.2%
7.9%
4.3%
3.9%
4.0%
無回答
0.9%
1.1%
0.4%
0.9%
0.9%
0.0%
0.0%
0.8%
合計 (n=1525)
1.5万人未満 (n=555)
1.5万人～3万人未満 (n=253)
3万人～5万人未満 (n=219)
5万人～10万人未満 (n=228)
10万人～15万人未満 (n=93)
15万人～20万人未満 (n=51)
20万人～ (n=124)

② 国や都道府県の補助・委託事業を活用した取組

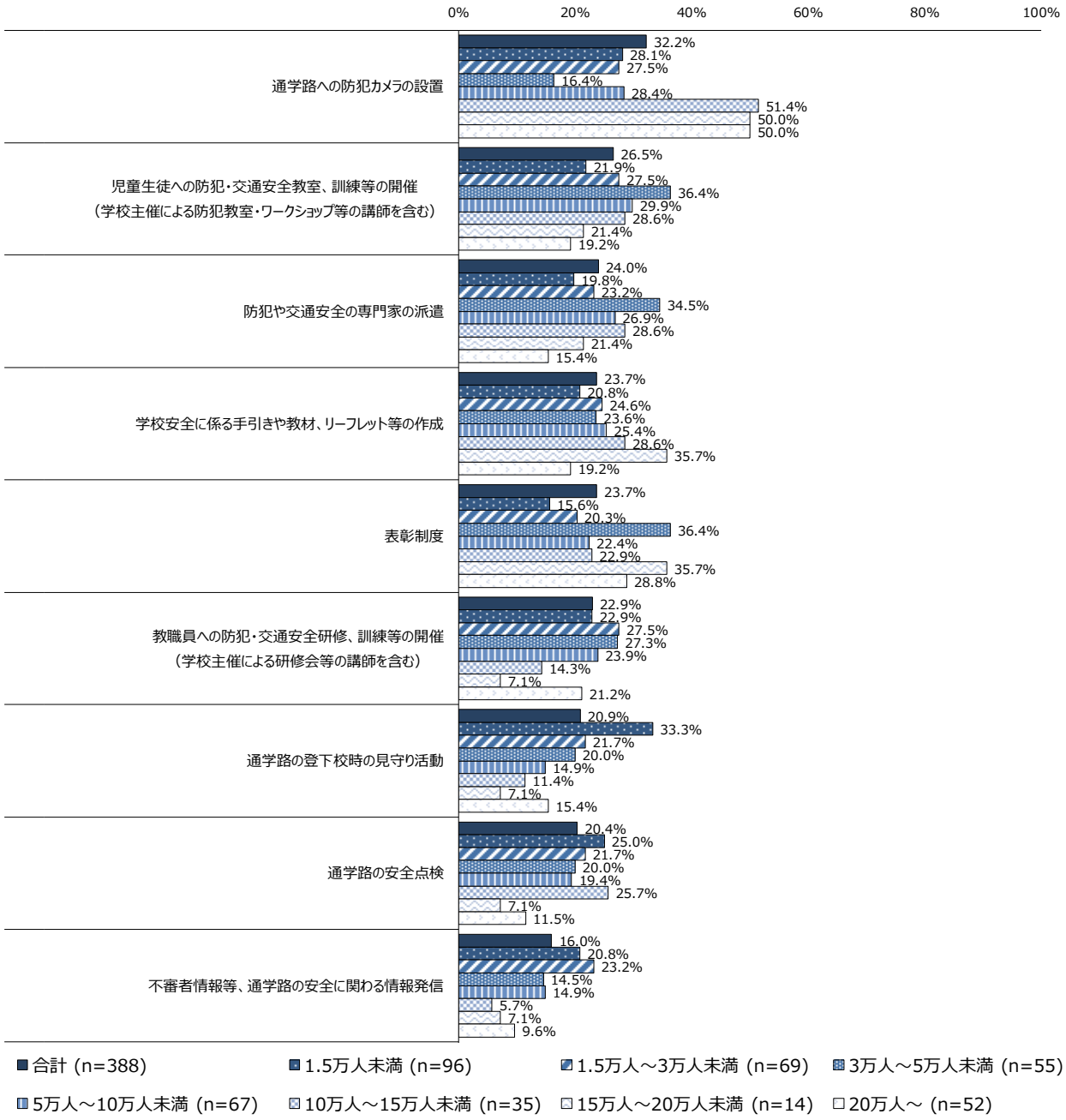
一方、国や都道府県の補助事業や委託事業を活用した取組は「通学路への防犯カメラの設置」の割合が最も高く 32.2%となっている。次いで、「児童生徒への防犯・交通安全教室、訓練等の開催（学校主催による防犯教室・ワークショップ等の講師を含む）（26.5%）」、「防犯や交通安全の専門家の派遣（24.0%）」となっている。

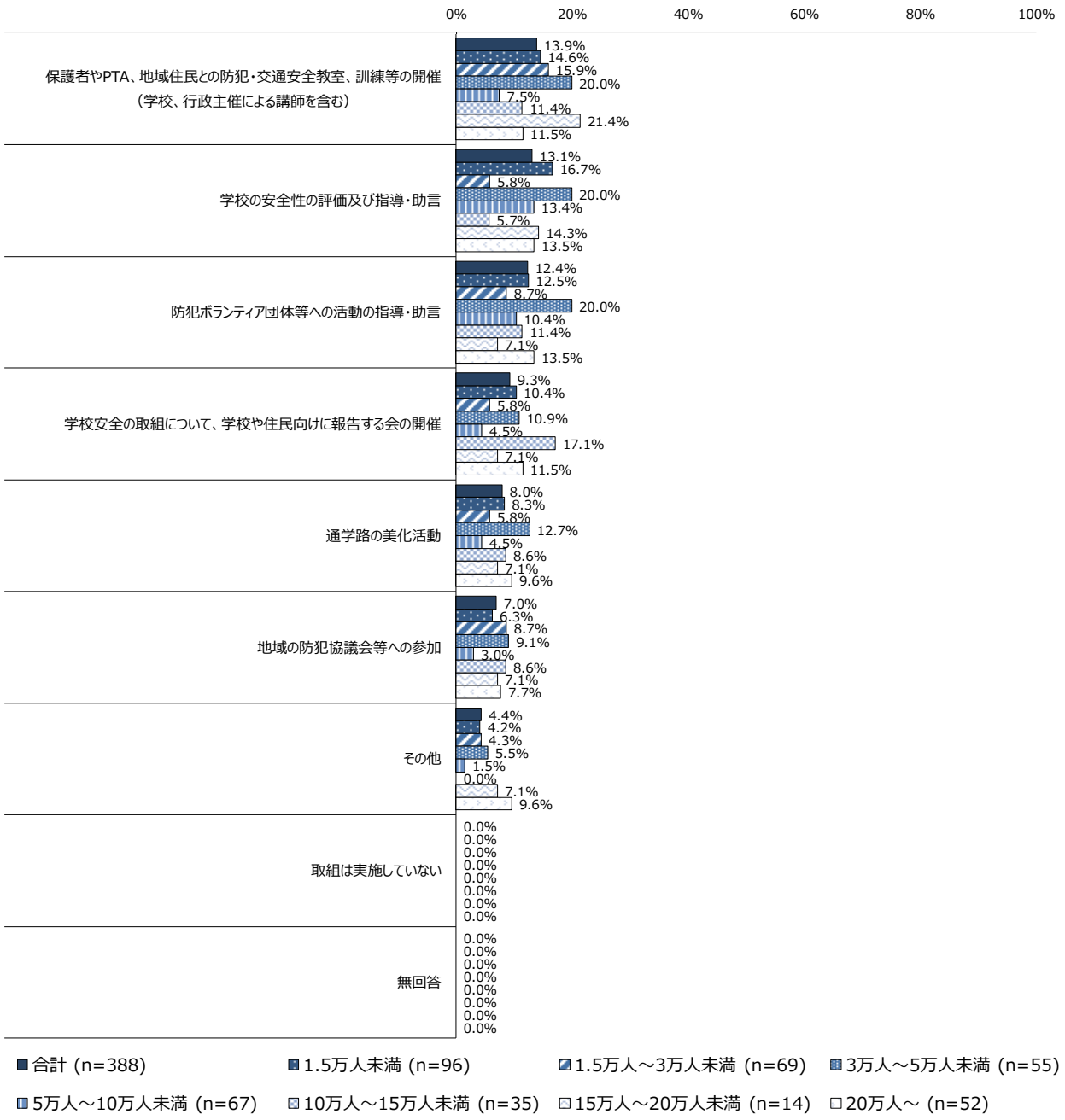
図表 5-3 地域ぐるみ事業以外の学校安全に係る取組
（国・都道府県の補助・委託事業を活用）(MA)



これを人口規模別にみると、「通学路への防犯カメラの設置」の割合は、人口 10 万人以上の区分で他よりも高くなっている。一方で、「通学路の登下校時の見守り活動」割合は、人口 1.5 万人以下の区分で他よりも高くなっている。

図表 5-4 人口規模別にみた地域ぐるみ事業以外の学校安全に係る取組
（国・都道府県の補助・委託事業を活用）(MA)





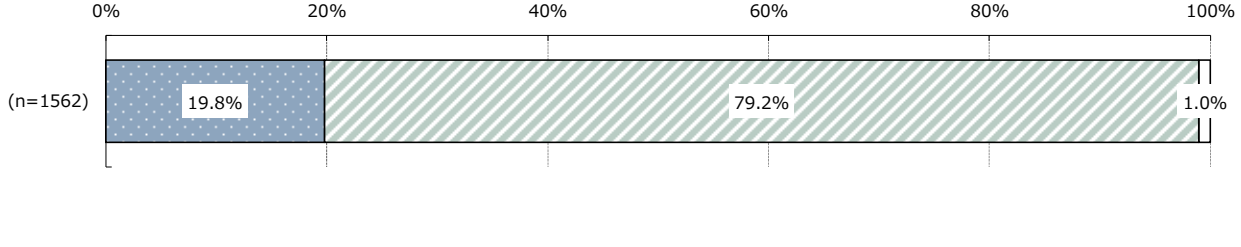
その他の回答としては、まず各取組について予算措置を行わずに実施しているとの回答が一定数みられた。その他の取組としては、防犯ブザーの貸与や、自転車通学用のヘルメット等の補助、自転車保険の負担、交通安全教具の支給といった物品の提供、IC タグを利用した見守り体制の構築などが挙げられる。また、その他の取組としては体験型防犯講座の実施や「セーフコミュニティ」の認証取得による取組の充実、学校敷地内の防犯カメラの設置、防災行政無線による見守り放送の実施などが挙げられた。

※注：「その他」の具体的内容について、市町村独自予算／国・都道府県の補助・委託事業を活用した取組のどちらであるかは区別していない。

③ スクールガード・リーダー以外で同様の目的・役割を担う者

スクールガード・リーダー以外で同様の目的・役割を担う者については、「いる」が 19.8%にとどまっている。

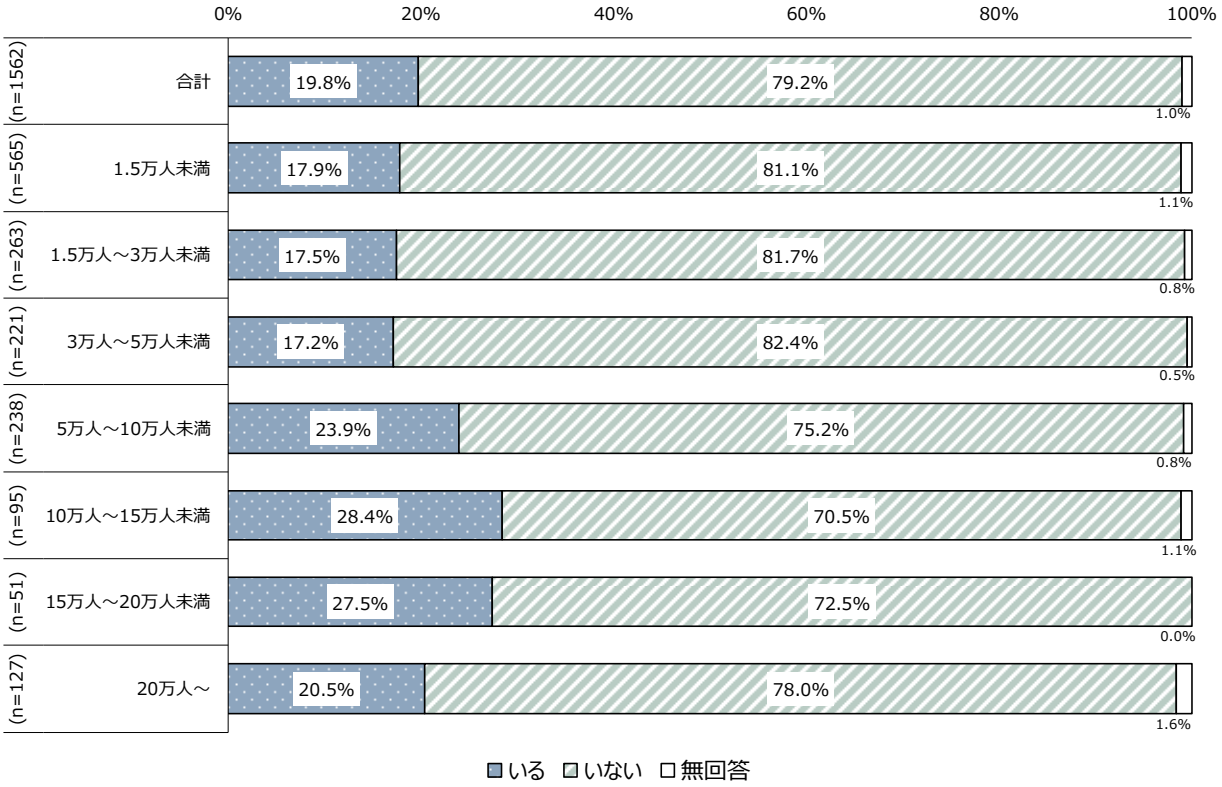
図表 5-5 スクールガード・リーダー以外で同様の目的・役割を担う者の有無(SA)



合計	いる	いない	無回答
1,562	309	1,237	16
100.0	19.8	79.2	1.0

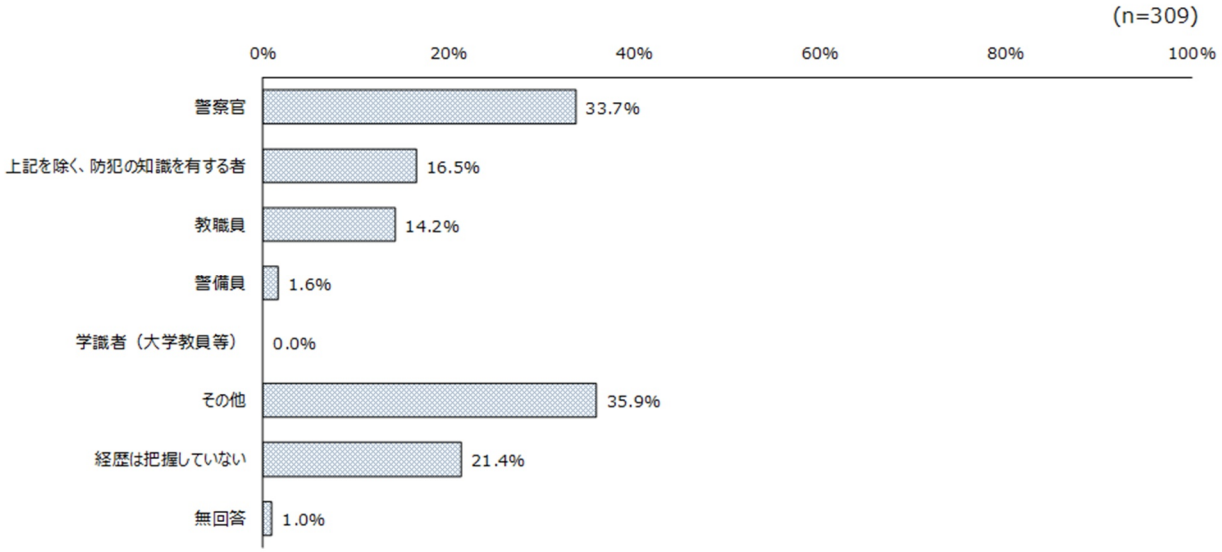
これを人口規模別にみると、人口が 10 万人～15 万人未満や人口 15 万人～20 万人で「いる」の割合が約３割と、他と比べて高くなっている。

図表 5-6 人口規模別にみたスクールガード・リーダー以外で同様の目的・役割を担う者の有無(SA)



また、「いる」と回答した市町村のうち、該当する人物の主な経歴についてみると、「警察官」が33.7%と最も高くなった。

図表 5-7 該当する人物の主な経歴(MA)



合計	警察官	教職員	警備員	学識者（大学教員等）	上記を除く、防犯の知識を有する者	その他	経歴は把握していない	無回答
309	104	44	5	0	51	111	66	3
100.0	33.7	14.2	1.6	0.0	16.5	35.9	21.4	1.0

④ 小括

回答のあった全市町村のうち、地域ぐるみ事業以外に市町村の独自予算で取り組んでいる内容は、「通学路の安全点検」の割合が最も高く（77.9%）、次いで「不審者情報等、通学路の安全に関わる情報発信（67.9%）」、「通学路の登下校時の見守り活動（65.2%）」であり、スクールガード・リーダーの活動内容の上位２種類と（「日常的な通学路の見守り活動（86.4%）」「通学路の安全点検（80.1%）」）一部重なっている。加えて人口規模が一定以上となると、教職員や保護者等への研修会等の開催を行う割合が高くなる。

他方、国や都道府県の補助事業や委託事業を活用した取組は「通学路への防犯カメラの設置」の割合が最も高く（32.2%）、特に人口 10 万人以上の市町村で割合が高い傾向がみられる。

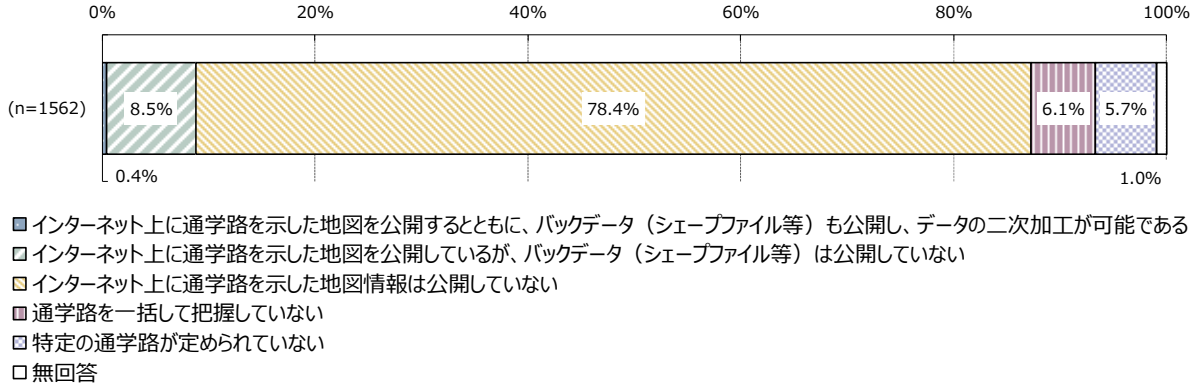
（２） その他

① 通学路情報の公開状況等

（ア） 通学路情報の公開状況

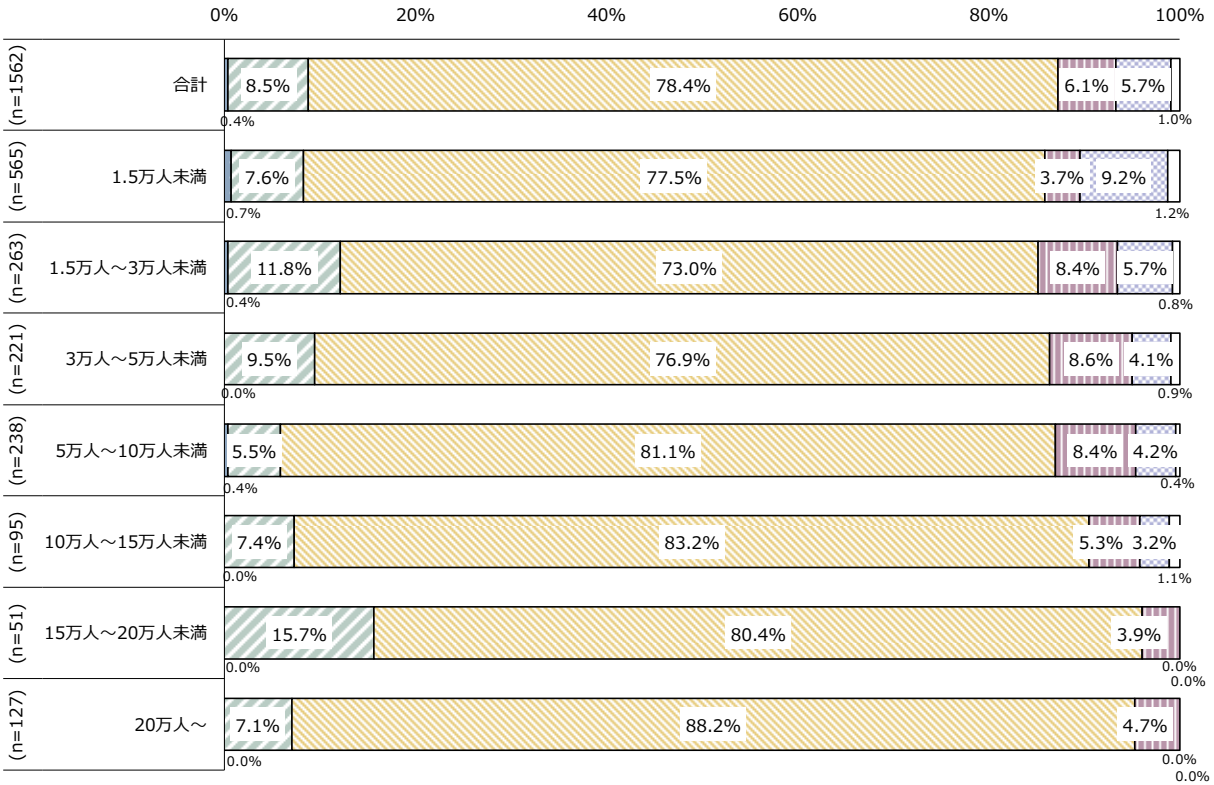
通学路情報の公開状況としては、「インターネット上に通学路を示した地図情報は公開していない」の割合が最も高く 78.4%となっている。

図表 ５-８ 通学路情報の公開状況(SA)



これを人口規模別にみると、1.5 万人～3 万人未満、15 万人～20 万人では「インターネット上に通学路を示した地図を公開するとともに、バックデータ（シェープファイル等）も公開し、データの二次加工が可能である」「インターネット上に通学路を示した地図を公開しているが、バックデータ（シェープファイル等）は公開していない」の合計がそれぞれ 12.2%、15.7%と 1 割を超え、他と比べて高くなっている。

図表 ５-９ 人口規模別にみた通学路情報の公開状況(SA)

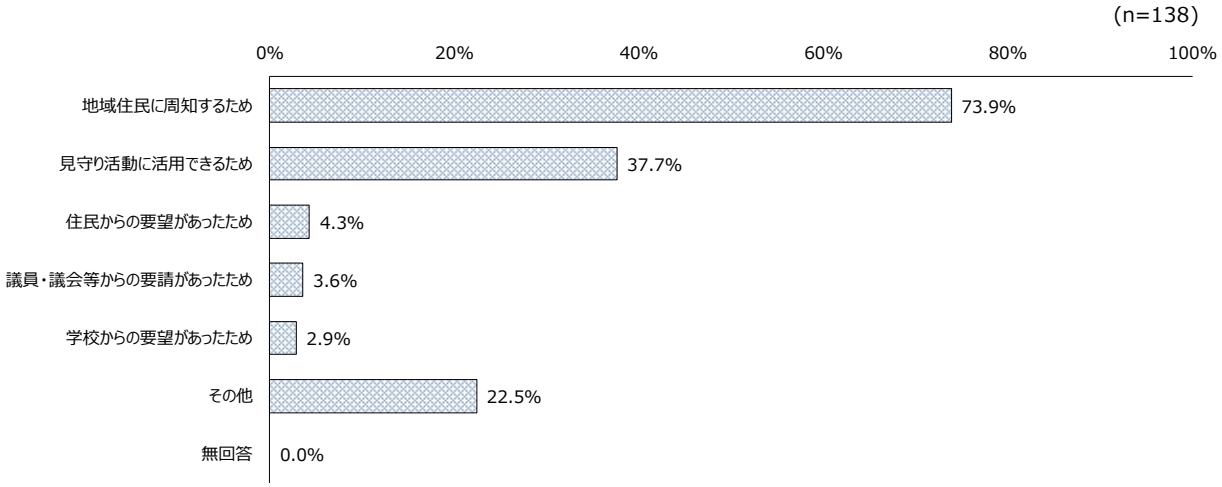


（イ） 通学路の地図を公開している理由

通学路の地図を公開しているとした理由については、「地域住民に周知するため」の割合が最も高く 73.9%となっている。次いで、「見守り活動に活用できるため（37.7%）」となっている。

その他については、通学路合同点検の結果公表のためや県警からの依頼等が挙げられた。

図表 ５-１０ 通学路の地図を公開している理由(MA)



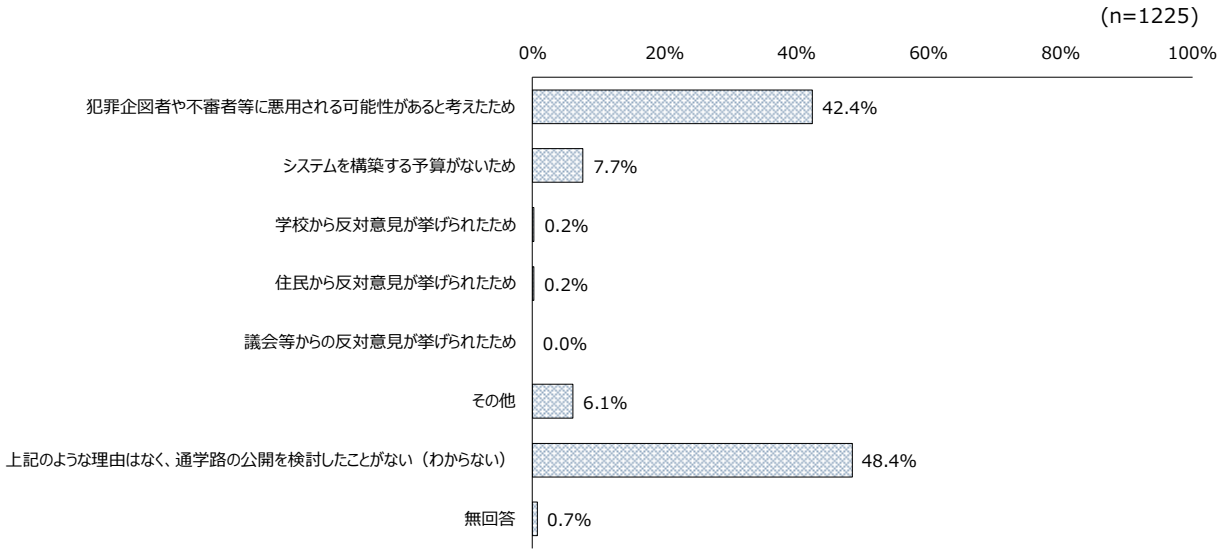
合計	住民からの要望があったため	学校からの要望があったため	議員・議会等からの要請があったため	地域住民に周知するため	見守り活動に活用できるため	その他	無回答
138	6	4	5	102	52	31	0
100.0	4.3	2.9	3.6	73.9	37.7	22.5	0.0

（ウ） 通学路の地図を公開していない理由

通学路の地図を公開していない理由については、「理由はなく、通学路の公開を検討したことがない（わからない）」の割合が最も高く 48.4%となっている。次いで、「犯罪企図者や不審者等に悪用される可能性があると考えたため（42.4%）」となっている。

その他としては、必要な関係機関について情報提供していることや学校を通じて保護者に提供しているなど、一般公開する必要性がないことや、必要な安全マップを公開していること、スクールバス通学であること、地図上の著作権の問題などが挙げられている。

図表 ５-１１ 通学路の地図を公開していない理由(MA)

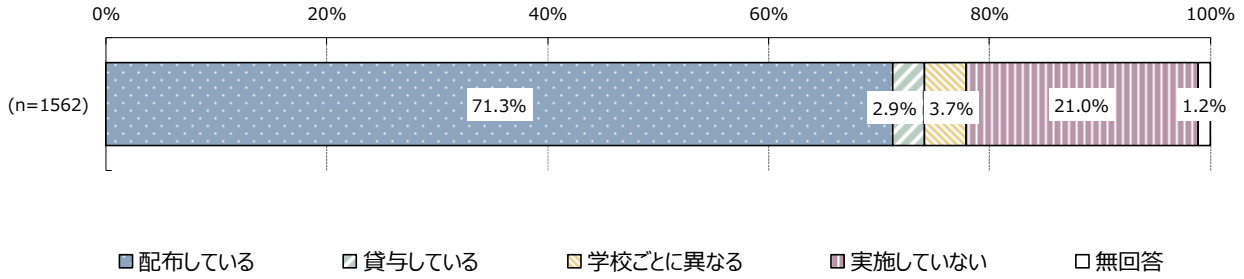


② 防犯ブザーの配布等について

（ア） 防犯ブザーの配付の有無について

防犯ブザーの配付の有無については、「配布している」が 71.3%となっている。配布・貸与ともに「実施していない」は 21.0%となっている。

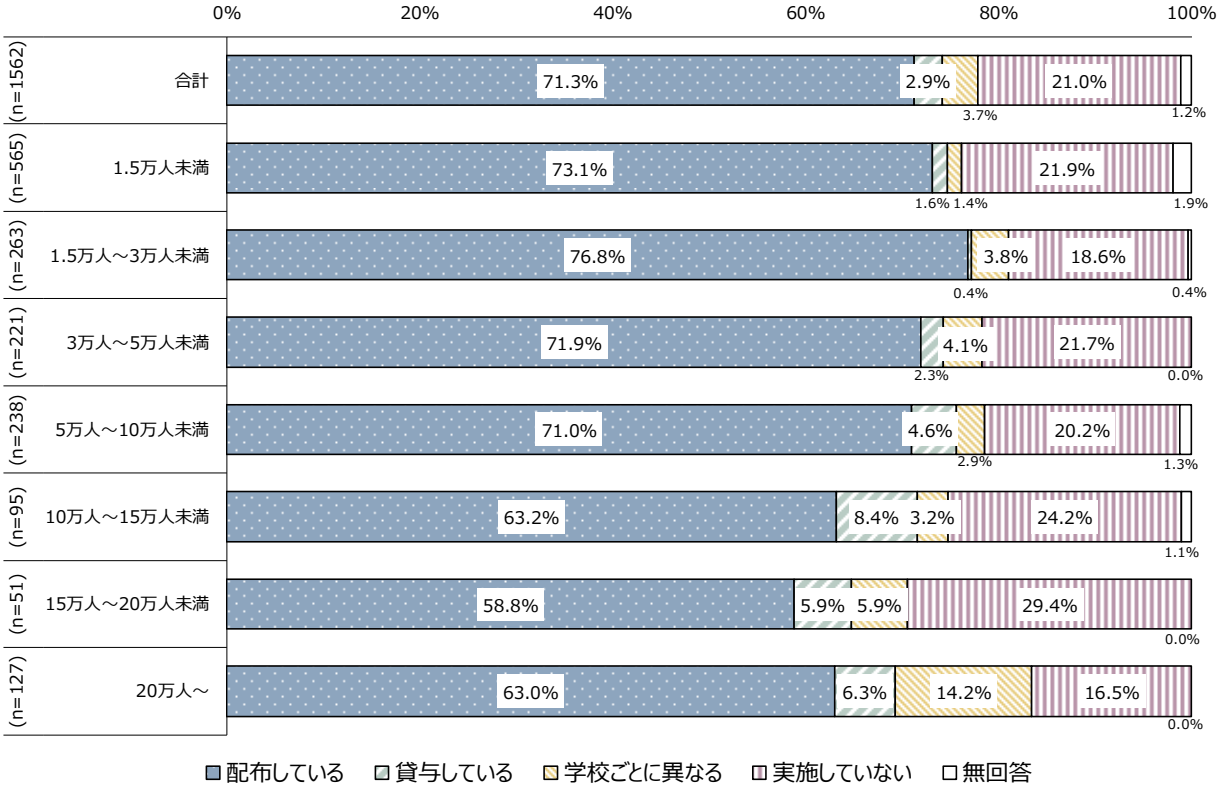
図表 ５-１２ 防犯ブザーの配布等の有無(SA)



合計	配布している	貸与している	学校ごとに異なる	実施していない	無回答
1,562	1,113	45	58	328	18
100.0	71.3	2.9	3.7	21.0	1.2

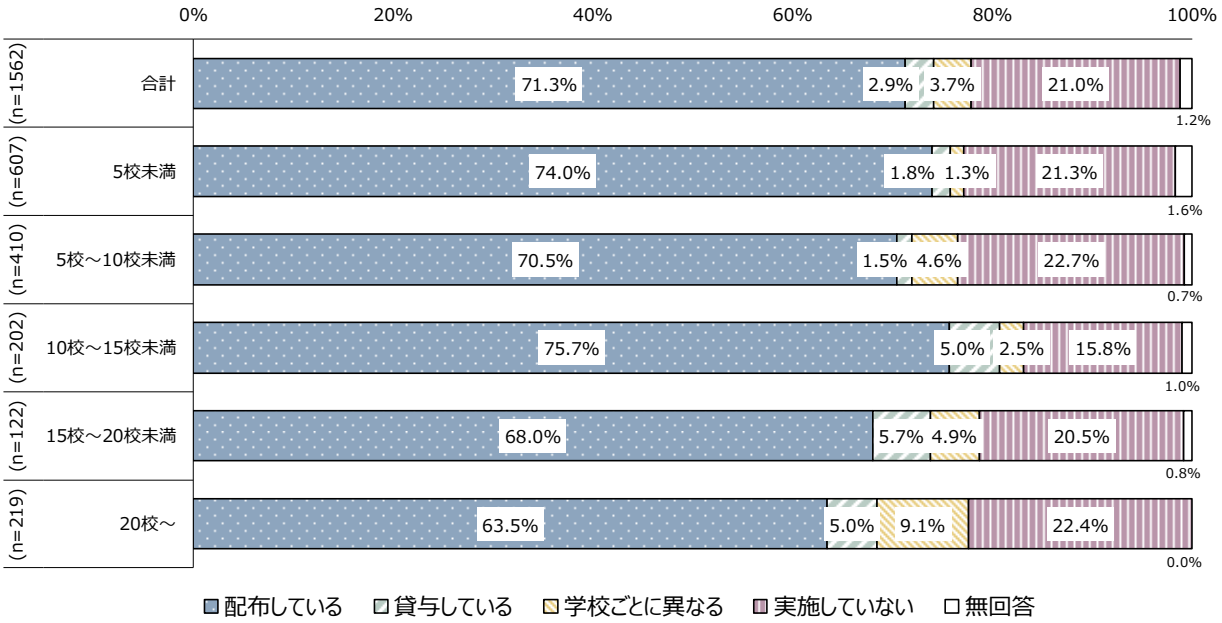
防犯ブザーの配布状況について人口規模別にみると、人口が 15 万人以上の２区分で「配布している」「貸与している」の合計が７割に満たず、他と比べて低い値となっている。

図表 ５-１３ 人口規模別にみた防犯ブザーの配布等の有無(SA)



防犯ブザーの配布状況について市町村内の公立小学校数で区分してみると、20 校以上の区分で「配布している」「貸与している」の合計が 7 割に満たず、他と比べて低い値になっている。

図表 5-14 市町村内の公立小学校数別にみた防犯ブザーの配布等の有無(SA)

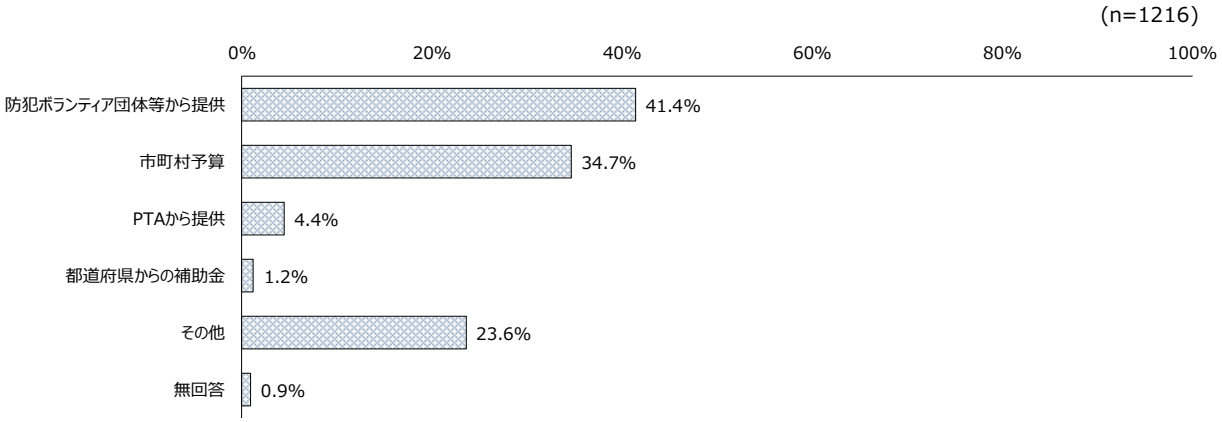


（イ） 防犯ブザーの調達方法

防犯ブザーの調達方法は、「防犯ボランティア団体等から提供」の割合が最も高く 41.4%となっている。次いで、「市町村予算（34.7%）」となっている。

その他については、警察署、防犯協会、一般企業、ロータリークラブなどからの寄贈であるとの回答が大多数であり、一般企業については、マスメディアや遊技業組合、トラック協会、金融機関、飲食店など多岐にわたる。その他保護者により購入している例もわずかながらみられた。

図表 5-15 防犯ブザーの調達方法(MA)



合計	市町村予算	都道府県からの補助金	PTA から提供	防犯ボランティア団体等から提供	その他	無回答
1,216	422	15	54	504	287	11
100.0	34.7	1.2	4.4	41.4	23.6	0.9

③ 小括

回答のあった全市町村のうち、およそ８割（78.4%）の市町村がインターネット上に通学路を示した地図情報は公開しておらず、その理由として最も多いのは、「理由はなく、通学路の公開を検討したことがない（わからない）（48.4%）」であり、次いで、「犯罪企図者や不審者等に悪用される可能性があると考えたため（42.4%）」であった。

また、回答のあった全市町村のうち、およそ７割（71.3%）で防犯ブザーを配付しており、その調達方法は、「防犯ボランティア団体等から提供」の割合が最も高く（41.4%）次いで、「市町村予算（34.7%）」であった。ただし、人口が 15 万人以上や、市町村内の公立小学校数 20 校以上となる比較的規模の大きい市町村では、防犯ブザーを配付している割合は低下した。

６．地域ぐるみ事業や登下校時の安全確保についての意見・要望

（１）地域ぐるみ事業として認めてほしい経費、その他意見・要望

地域ぐるみ事業として認めてほしい経費、その他意見・要望について、地域ぐるみ事業を実施している市町村からの主な回答は以下のとおりである。

図表 ６-１ 地域ぐるみ事業として認めてほしい経費、その他意見・要望
（地域ぐるみ事業実施市町村）

【予算補助率の引き上げと補助対象の拡充】

- 市の予算には限界があるので、補助率を上げてもらいたい。
- スクールガード・リーダーのなり手を見つけることが、困難。警察 OB 等を臨時に雇用でき、時間に応じた賃金を支払える予算が必要。
- 謝礼以外の交通費。
- 活動時に使う車等の燃料代。
- 青色パトロールカー事業費。
- スクールガード・リーダーに配布する装備品等を充実させてほしい。
- 交通安全啓発看板の作成費用。
- 防犯パトロール等地域の見守りを補完するために自治会町内会が設置する防犯カメラに対する補助金。

【担い手の確保】

- スクールガード・リーダーの担い手の確保が困難である。現在は、現職のスクールガード・リーダーの人づて頼りであるため事業継続に不安がある。
- スクールガード・リーダーの担い手が不足しているため、人材バンク等人材を確保する支援があるとありがたい。

【その他】

- スクールガード・リーダー自身への新型コロナウイルス感染症対策用品の拡充（マスク、手指消毒用アルコール、フェイスシールド、熱中症対策用品 など）。
- スクールガード、スクールガード・リーダーともに高齢化や担い手の減少がどの地域でもあると思われる。一方で、子供を狙った犯罪の増加が懸念され、ICT 等を活用した見守りシステム等も構築していく必要があるのではないか。
- 他市が実施している事業の情報が欲しい。

地域ぐるみ事業として認めてほしい経費、その他意見・要望について、地域ぐるみ事業を実施していない市町村からの主な回答は以下のとおりである。

図表 6-2 地域ぐるみ事業として認めてほしい経費、その他意見・要望
（地域ぐるみ事業非実施市町村）

【予算補助率の引き上げと補助対象の拡充について】

- 補助率を上げてほしい。
- 当市では、各学校において「地域密着型教育推進事業」を推進しており、学校、PTA、地域住民、地域関係諸団体等と連携を図り、登下校時の見守り等を含めた児童生徒の安全確保に努めている。地域の交通安全協会、青少年生活指導協議会、防犯協会等の地域諸団体が、必要に応じて自主的に見守り活動等を行っていることから、既存の地域諸団体との連携強化を図ることができるような補助対象の経費が必要となると考えられる。
- スクールガード・リーダーの個人だけでなく、活動している団体等に補助するようなものがあればありがたい。
- スクールガード・リーダーは県からの要請で各学校に配置しているが、定期的な県の会議に出席するための旅費が支給されていないため、今後支給していただきたい。
- 交通擁護員配置経費（人件費・委託費等）。
- 少年補導員やそのリーダー等、いわゆる「青パト」に関する経費。スクールガード・リーダーと青パトを同時に行えると効率的と思われる。
- 地域住民の要望として、注意喚起看板や見守りの際の横断歩道横断旗などが多く要望として挙げられている。環境整備の一部とも考えられるが、補助対象として認めていただけると、より活用が増え、協力者も増えるかと考えられる。
- 見守りボランティア団体等が使用するユニフォーム等の購入費の補助。
- 通学路等における防犯灯や防犯カメラの導入・設置費用。

【担い手の確保】

- 各小学校区で見守りをしてくださるボランティアの方々がおられるが、人数が十分ではない校区もある。
- スクールガード・リーダー等の人員を配置して改善すべき点の指導助言に当たることは、有効であると考える。本町のように離島地区にあり、過疎化による人口減少が加速している地域では、高齢化も進み人材や人員の確保が難しくなっている。

【その他】

- 業者委託による通学路巡回警備。
- 事業と位置づけなくても、活動しているボランティア等へ物品等を含む支援体制があればよい。
- 地域の各自治会のボランティア安全見守り活動。
- 人による見守りの強化だけでなく、ハード面における通学路の安全確保のための先進的な取り組みを補助対象とするなど、柔軟に活用できる事業にしていただきたい。
- 当該事業の周知の徹底をお願いしたい。

（２） 登下校時の安全確保についての意見・要望

地域ぐるみ事業を実施している市町村から寄せられた登下校時の安全確保についての意見・要望は以下のとおりである。

図表 ６-３ 登下校時の安全確保についての意見・要望（地域ぐるみ事業実施市町村）

【予算・費用負担について】

- 財政支援をお願いしたい。
- 各学校を巡回する活動回数を増やしたい。それに伴う経費負担をお願いしたい。
- 地域ボランティアに登下校時の安全確保を求めるのは難しく、区民からは学童擁護員（シルバー人材）の増員を望んでいる声が大きく、財政上の負担が大きい。
- 児童の安全確保のため、防犯カメラ（通学路・校地内）を設置しているが、維持費の負担が大きい。
- 通学路の安全対策に、優先的に予算措置をしていただきたい。

【登下校時の安全確保に係る担い手の確保について】

- 人口が少ない地域について、登下校の見守りについての人手が不足している現状がある。
- 担い手が少なく、高齢化が進んできているすべてをカバーするのが難しい。
- スクールガード・リーダーのみの配置で、スクールガードは人員がおらず配置できていない。
- 登校時の見守り活動は充実しているが、下校時が手薄となっている。
- 本市の交通指導員は、登校のみの見守りのため、下校時については町会等の青パトが一緒に見守り活動を行っている。下校時の安全確保がさらに深められるとよい。

【登下校時の安全確保に係る担い手の負担感について】

- スクールガード（見守り隊）の負担が多大であり、各自治会が担い手を探すのに苦労している。市で委託している「交通指導員」についても、同様に担い手が見つからず、学校からの要望にすべて応えられていない状況である。
- 児童生徒の登下校時の安全確保をボランティアにお願いすることには確かに限界がある。特に地震など広域的な災害発生時には、出動をお願いすることは不可能。
- 現在、保護者による見守り活動を推進しているが、就業している保護者が多く、実際の活動参加者は自宅にいる保護者に負担がかかっているとのことで、児童・生徒の安全確保を自治体に委ねる傾向が強く、安全確保に対し保護者の役割意識の欠如が懸念され、通学路の安全確保への取り組みが困難な状況となっている。

【登下校時の安全確保の普及・啓発について】

- 学校だけで児童生徒の安全確保をするには限界があるので、地域ぐるみで児童生徒を見守る機運を高めるために、国が中心となってテレビや CM、広報誌等の方法で広報活動を実施してほしい。
- 学校や地域によって、登下校時の安全に関して温度差があるため、地域・保護者に登下校の見守りボランティア活動に参加していただくために、どのように啓発していくかが課題である。
- 共働きにともなう登下校時の見守りの人材不足もあるので、時差通勤を認めるなど働きかけで、社会全体での体制づくりを進めてほしい。
- 本市では地域ボランティア団体等の見守り活動もあり特に登校時の安全確保はなされている。時刻がばらつく下校については「ながら見守り」などを普及させ地域全体で安全確保に努めたい。

【その他】

- 登下校時の安全確保に係る、他の都道府県、市町の取組事例を共有したい（特に、ICT の活用やスクールガード・リーダーの外部委託 など）。
- 児童生徒への指導は教員や保護者、スクールガード等から行えるが、車の運転手のマナーや交通ルールの順守等の指導を、関係機関を通して強化してほしい。
- 道路管理者・交通管理者の主体的な交通安全確保に向けた道路改善。
- 信号機の設置に関して、町から警察に、設置の要望を数年に渡って行っているが、設置に至っていない（道路構造上設置が不可能であるため）。

地域ぐるみ事業を実施していない市町村から寄せられた登下校時の安全確保についての意見・要望は以下のとおりである

図表 6-4 登下校時の安全確保についての意見・要望（地域ぐるみ事業非実施市町村）

【予算・費用負担について】

- 通学路点検を実施しても、コスト面の問題等で改善されない箇所がほとんどである。通学路改善については、特別予算等で対応できるシステムができるとよいのではないか。
- 交通安全面での通学路の危険箇所については、国の予算措置が優先的に行われているが、防犯面については、予算措置がないため、対策に必要な予算措置を行ってほしい。
- スクールバスに対する財政措置の拡充。

【登下校時の安全確保に係る担い手の確保について】

- ほとんどの地域で、ボランティアの高齢化による人員不足が課題となっている。
- スクールガードの役割を果たす「安全サポーター」の担い手が年々減少しており、また、サポーターの高齢化が進んでいるため、サポーターの人材確保が課題である。
- 登下校時の安全確保については、地域ボランティアや保護者との連携が必要であるが、その確保が課題である。
- 安全（防犯）ボランティアの高齢化と子ども 110 番の家の確保が課題である。
- スクールガード隊員の増員。
- 不審者対策として、警察のパトロールを強化してもらいたい。
- 登校時は一斉で、時間も限られているため見守りの人員も確保しやすいが、下校時は、学年により下校時間が違うことから見守りの人員確保が難しい。
- 教職員の働き方改革を執り進める中で、児童生徒の登下校の安全確保・指導は課題となっている。一方で、地域の高齢化や共働き家庭の増加に伴い、地域にとっても人材確保が厳しい状況である。これらの諸課題は補助金だけでは解決できないものと捉えている。
- 例えば、春の交通安全運動期間などのように期間が限定されているのであれば、ある程度人材の確保が見込めるが、学校開設期間のすべてにおいて見守りが必要となると人材確保が難しい。特に、今年度（令和２年度）は新型コロナウイルスの影響もある。

【登下校時の安全確保に係る担い手の負担感について】

- 登下校時の児童生徒の安全確保のために、学校教職員も巡回指導を行っているが、負担が大きい。
- 謝礼等が発生すると責任や強制力もあり、望まない声を聞いている。ただし、見守り活動をしていただいている方々が高齢のため、検討の必要性も感じている。

【登下校時の安全確保の普及・啓発について】

- 当町では低学年下校時に防災行政無線で見守り放送を児童の声で行っている。目的として「見守り隊の時間の合図」や「感謝の気持ちが伝える」こと、組織に加わらなくても、地域の方でも、買い物に出掛ける際、家の周りに出ていただいて、防犯や交通安全の見守りができること、自然と習慣的になっていただくための意識啓発を図るためである。
- 地域の各自治体活動を促進し、地域の子は地域で見守る活動の啓発・推進を依頼したい。
- 市や各学校のホームページ、防災無線等を活用して、情報発信を行い、市民総がかりで子供たちの安全に関心を持っていただく取組を推進したい。
- 本市は校区が広く通学距離も長いため、一人になる時間も長くなると同時に、登下校の安全を大人が見守るためには、相当数の大人が必要になるため、児童生徒一人一人の安全意識の向上と「スクールガード」等に関わらず、子供を見守る地域の目が効果的であり、こうした人を増やしたい。
- 地域の実態によって有効な対策も異なると考えられるため、様々な事例が紹介されるとよい。
- 安全確保に係るソフト面・ハード面の対策事例集の公表・情報提供の実施（長期的な対策の事例・方法など専門的知識のある方からの助言等がほしい）。

【他の取組との連携について】

- 登下校時の安全確保は、教育委員会による対応だけでは限界があり、道路管理者や警察等、危険箇所を管理する機関の対応が非常に重要となる。そのためには、通常から関連する機関がそれぞれ意識を高めておく必要があることから、他省庁に対しても連携や協力を求めていただき、各省庁からも関連機関に指導いただきたい。
- 登下校の安全確保では、交通安全だけではなく、災害避難や犯罪被害防止等の幅広い視点から対

策を講じる必要がある。安全教育と安全管理の両面から、児童・生徒や学区に応じて指導が十分できるよう各校に指導助言していきたい。

- 新型コロナウイルス感染症予防に係る取組を、今後も検討していく必要性を感じる（体力面・水分補給時の安全面・児童、生徒間隔を取るための広い歩行者通路の確保等）。
- 不審者だけでなく、熱中症の危険性も踏まえて子供たちを見守ること、また、登下校のみならず、外で遊んだり習い事に行ったりするなど、子供たちに関わる外での活動全般を見守りの対象にすることが大切である。
- 道路施設の老朽化が進んでいる。具体的には、横断歩道が消えてきたり、歩道橋の錆が目立ってきたりしている。また、昨年の台風 15 号の影響で、交通標識等が曲がってしまったり、撤去されてしまったりした箇所もある。関係機関に経年で修復要望を出しているが、改善作業が進んでいない。児童生徒の交通安全の確保の観点から、速やかに改善作業に取り組んでいただきたい。

【その他】

- 子供の安全安心を確保するため、学校、地元との情報提供が一元化できる体制整備が必要である。
- 登下校時の安全確保という目的はあるが、有効な手段が明確にならない中で具体的な事業計画をたてることが難しい。そのような状況下で予算や人材の確保をすることもできない。
- 地域ぐるみで対応できるような体制づくりが必要と思われる。
- 当市のように豪雪地帯においては、冬季の歩道の確保が重要である県と市で予算を確保し、除雪を実施しているが、十分とは言えず、地域のボランティアの力に頼っている面がある。
- 通学形態が多様化し、通学方法や通学路など様々である。そのため、一概に決めにくい場合も多く、個に応じたきめ細かな対応が必要になる。
- 登校時はある時間帯に集中して児童生徒が登校するため、安全確保への協力をお願いした際に協力を得られやすい。下校時は、学年によって時間帯が異なるため、協力が得られにくい。各教室にエアコンが設置されたのであれば、夏季冬季の休業を短くして授業日を増やし、代わりに毎日全校 5 校時終了後下校にするなどして、下校する時間帯を絞る工夫もできるような気がする。
- 通勤時間が登校時間と重なっている方について、通勤を急ぐために自動車の走行速度が速いことがあり危険な印象がある。
- 生徒・保護者・教職員の減少と反比例し、保護者送迎が増加してきているために、取組に対する効果が形に表れない。また、定位置での安全確認活動よりも移動型のパトロールが中心となり時間と経費が増加している。
- 現在、少子高齢化の影響や共働きによって、「地域の目」という犯罪抑止力が弱まっている。しかし、少子化による子供の減少によって、１人で通学する距離が以前より長くなっていることや、共働きによって１人での留守番をする環境が増え、代替えとなる抑止力や環境の構築が求められる。
- 関係機関と連携しながら、年に 1 回通学路の合同点検を行い、点検後には安全推進会議を開き、対策について話し合い改善につなげている。ただ、法律上や事業主体の予算上の問題、私有地との兼ね合い等で、学校側からの要望どおりの改善につながらないことがある。
- 登下校時の安全確保については、通学路の環境整備、児童生徒への安全指導、PTA、地域関係諸団体、関係機関等との協力体制の構築等、幅広い連携が必要となる。学校が中心となった安全確保の取組を、サポートする仕組みを構築することが重要となるが、その仕組みについては、学校の負担軽減を考えた実効性のあるものが必要となると考えられる。
- 何か事件・事故が発生すれば、文科省から必ず調査依頼が来る。ブロック塀が崩れればブロック塀の調査、児童の集合場所で事件が起きれば集合場所の調査など、少々場当たり的で、学校にとっては、調査に手間と時間がかかるが、効果が薄いものがあるのが残念だ。「事件・事故はどこでも起こりうる」という視点に立ち、どのように事故や事件を防いでいくか、交通事故防止と防犯の両面で総合的に考えていく必要があると思う。その中で、どのように地域と連携し、安全・安心な地域を作っていくか考えていきたい。

文部科学省調査研究
「通学路の安全確保の方策に関するアンケート調査」ご協力のお願い

文部科学省　総合教育政策局　男女共同参画共生社会学習・安全
安全教育推進室　交通安全・防犯教育

～調査について～

※ 本調査は、全市町村 に送付しております。

◆ 今年度、文部科学省では、学校安全の推進に関する調査研究 として「地域における通学路の安全確保の方策等についての調査研究 」を実施いたします
本調査研究では、各地域、各学校において進められてきた通学路における児童生徒の安全確保の取組について、「地域ぐるみの学校安全体制整備推進事業」の活用を含めた好事例や 、地域における推進体制、課題等を調査し、優れた成果が上がっている事例についてその特徴を抽出し、他地域に展開していくとともに、今後の通学路における児童生徒の安全確保について、国が今後どのような支援をすべきか方向性を得ることを目的としています。

◆ 本アンケート調査では、見守り活動状況や取組課題等について全国的な傾向を把握するとともに、アンケート調査実施後に実施予定のヒアリング調査に向け、都道府県・市町村の皆様から通学路の安全確保に向けて活動する団体をご紹介いただきたく、実施するものです。

【地域ぐるみの学校安全体制整備推進事業について（以下、「地域ぐるみ事業」）】
学校、通学路の安全確保に向け、昨今の児童生徒の尊い命を奪う交通事故・事件の発生も踏まえ、スクールガード・リーダー増員による見守りの充実や、スクールガード等のボランティアの養成・資質向上を促進することにより、警察や保護者、PTA等との連携の下で見守り体制の一層の強化を図る。
スクールガード・リーダー（SGL）とは、各自治体から委嘱された防犯の専門家（警察官OBや教職員OB等）で、各学校を定期的に巡回し、警備のポイントや改善すべき点等の指導と評価や、スクールガードに対する指導、地域の危険箇所に対する巡回、不審者情報を加味したパトロール等を行う者をいう。
スクールガード（SG）とは、学校や通学路で子供たちを見守る学校安全ボランティアのことをいう。

◆実施主体：都道府県及び市町村
◆補助率　：国庫補助率1/3、都道府県、市町村各1/3　※市町村直接実施の場合2/3負担
◆取組内容：スクールガード・リーダーによる巡回指導の実施や連絡協議会の開催
スクールガード・リーダー育成講習会の開催
スクールガード養成講習会の開催
子供たちの見守り活動の実施
（https://anzenkyouiku.mext.go.jp/mextshiryou/data/torikumi/schoolguard/r2_sg_gairyaku2.pdf）

～本調査における定義～

◆ 本アンケート調査における「**スクールガード・リーダー**」及び「**スクールガード**」は、**「地域ぐるみ事業」の予算を活用した取組を指す**こととします。

◆ 「地域ぐるみ事業」の予算を活用しておらず、**都道府県・市町村において独自に呼ばれている「スクールガード・リーダー」及び「スクールガード」は含みません**。

◆ 本アンケート調査における「**通学路**」は、一般に児童生徒等が通学に使用する道路とします。学校指定の通学路として設定しているかどうかは問いません

～ご回答方法～

◆ ご回答は、このExcelファイルに直接ご入力ください。
◆ ご回答方法は、まず**「0. 共通」のシートをご回答いただき、当該シート問6**（本年度の「地域ぐるみの学校安全体制整備推進事業」実施状況）**の回答結果に応じて調査票の指示に従って下さい**。
◆ 必要に応じて関係部署と調整の上ご回答いただきますようお願い申し上げます。
◆ また、過去の申請・報告に係る諸書類等をご確認の上ご回答いただきますようお願い申し上げます。
◆ なお、本調査のご回答に際し、学校やボランティア団体等への照会をいただく必要はありません。
貴市町村が把握されている範囲でご回答下さい。
◆ アンケートの結果は統計的に処理し、個別データを外部に公表したり、本調査の目的以外に使用することはございません。

ご記入頂きました本調査票は、**貴自治体名をファイル名にして保存**して頂き、

令和２年８月７日（金）

までに電子メール（[redacted]）にて返信下さいますようお願い申し上げます。

【例】　■■県○○市⇒　　■■県○○市.xlsx

＜アンケート調査内容や回答方法に関するお問い合わせは、下記までご連絡下さい＞

三菱ＵＦＪリサーチ＆コンサルティング株式会社
【担　当】土方、渡部、中井、永野、喜多下
【E-mail】[redacted]
【電　話】[redacted]
【お問い合わせ時間】（平日）９：30～11：30・13：30～16：30
※恐れ入りますが、電話が繋がらない場合はメッセージをお残しください。翌営業日までに折り返しのご連絡を差し上げます。なお、メールでのお問合せも受付けております。

－個人情報のお取り扱いについて－
・ご回答は、文部科学省及び調査受託者の三菱UFJリサーチ＆コンサルティング(株)が取り扱います。お預かりする個人情報は、三菱UFJリサーチ＆コンサルティング(株)の「個人情報保護方針」(http://www.murc.jp/corporate/privac及び「個人情報の取り扱いについて」(http://www.murc.jp/privacy/)に従って適切に取り扱います。
・ご回答いただいた内容は、本アンケートの分析及びアンケート回答のお問合せ、アンケート調査後のヒアリング調査実施のために利用させていただきます。回答者が特定されない形で統計的に処理いたしますので、個々の回答が他知られることはありません。

はじめに貴自治体についてお伺いします。

■貴自治体名についてお答えください。

		名称
回答欄	都道府県名	
	市区町村名	
自治体コード（自動入力）		#N/A

記入方法	
	該当する内容を入力
	右下角の▼印をクリックして表示される[選択肢]から該当するものを選択

■貴自治体の区分についてお答えください。

回答欄	

[選択肢]

1. 政令指定都市（人口50万以上）	2. 特別区	3. 中核市（人口30万人以上）	
4. 特例市（人口20万人以上）	5. その他の市	6. 町	7. 村

■ご回答頂いた方についてお答えください。

ご所属（担当課）		役職	
お名前			
電話番号		メールアドレス	

■「地域ぐるみ事業」以外の学校安全に係る取組についてお答えください。

問1	「地域ぐるみ事業」以外で、貴自治体が実施している学校安全に係る取組として実施しているものを、各選択肢の左側の回答欄で次の通りに選択して下さい。 ・**市町村独自の予算**で実施している取組→**「1」を回答欄に選択** ・**国や都道府県の補助事業や委託事業**を活用している取組→**「2」を回答欄に選択** ※取組が「1」、「2」どちらにも当てはまる場合は「2」を選択してください。 なお、1から16までの取組を一つも実施していない場合には選択肢「17」に「１」を選択してください。

回答欄	
	1　教職員への防犯・交通安全研修、訓練等の開催（学校主催による研修会等の講師を含む）
	2　児童生徒への防犯・交通安全教室、訓練等の開催（学校主催による防犯教室・ワークショップ等の講師を含む）
	3　保護者やPTA、地域住民との防犯・交通安全教室、訓練等の開催（学校、行政主催による講師を含む）
	4　学校安全に係る手引きや教材、リーフレット等の作成
	5　表彰制度
	6　防犯や交通安全の専門家の派遣
	7　学校の安全性の評価及び指導・助言
	8　防犯ボランティア団体等への活動の指導・助言
	9　学校安全の取組について、学校や住民向けに報告する会の開催
	10 地域の防犯協議会等への参加
	11 通学路への防犯カメラの設置
	12 通学路の美化活動
	13 通学路の安全点検
	14 通学路の登下校時の見守り活動
	15 不審者情報等、通学路の安全に関わる情報発信
	16 その他（具体的内容を下記回答欄に記入してください）
	17 取組は実施していない

↑当てはまるものに「1」又は「2」を選択

※「16　その他」を選んだ場合、下記に具体的内容を記入してください

回答欄	

問2	「地域ぐるみ事業」における「スクールガード･リーダー」以外で、スクールガード・リーダーと同様の目的・役割を担う者がいますか。当てはまるものを１つ選び、回答欄で番号を選択してください。

回答欄		1　いる 2　いない

↑当てはまるもの1つを選択

問2-①	**<u>問2で「いる」と回答した市町村にお伺いします。</u>** 該当する人物の主要な経歴として、**<u>当てはまるものを全て選び</u>**、各選択肢左側の回答欄で「1」を選択してください。

回答欄		1　警察官	→→→	
		2　教職員	→→→	
		3　警備員	→→→	
		4　学識者（大学教員等）	→→→	
		5　上記を除く、防犯の知識を有する者（具体的内容を下記回答欄に記入してください）	→→→	
		6　その他（具体的内容を下記回答欄に記入してください）	→→→	
		7　経歴は把握していない	→→→	

経歴ごとにそれぞれ当てはまる人数を**数字で**記入

↑当てはまるものに「1」を選択

※「5　上記を除く、防犯の知識を有する者」を選んだ場合、下記に具体的内容を記入してください

回答欄	

※「6　その他」を選んだ場合、下記に具体的内容を記入してください

回答欄	

問3	貴自治体において、通学路の情報について公開していますか。**当てはまるものを1つ選び**、各選択肢左側の回答欄で「1」を選択してください。

回答欄		
	1	インターネット上に通学路を示した地図を公開するとともに、バックデータ（シェープファイル等）も公開し、データの二次加工が可能である
	2	インターネット上に通学路を示した地図を公開しているが、バックデータ（シェープファイル等）は公開していない
	3	インターネット上に通学路を示した地図情報は公開していない
	4	通学路を一括して把握していない
	5	特定の通学路が定められていない

↑当てはまる番号を選択

問3-①	**問3で選択肢1または2を選んだ市町村**にお伺いします。 インターネット上に通学路を示した地図を公開している理由として**当てはまるものを全てを選び**、各選択肢左側の回答欄で「1」を選択してください。

回答欄		
	1	住民からの要望があったため
	2	学校からの要望があったため
	3	議員・議会等からの要請があったため
	4	地域住民に周知するため
	5	見守り活動に活用できるため
	6	その他（具体的内容を下記回答欄に記入してください）

↑当てはまるものに「1」を選択

※「6　その他」を選んだ場合、下記に具体的内容を記入してください

回答欄	

問3-②	**問3で選択肢3を選んだ市町村**にお伺いします。 インターネット上に通学路を示した地図を公開していない理由として**当てはまるものを全てを選び**、各選択肢左側の回答欄で「1」を選択してください。

回答欄		
	1	住民から反対意見が挙げられたため
	2	学校から反対意見が挙げられたため
	3	議会等からの反対意見が挙げられたため
	4	犯罪企図者や不審者等に悪用される可能性があると考えたため
	5	システムを構築する予算がないため
	6	その他（具体的内容を下記回答欄に記入してください）
	7	上記のような理由はなく、通学路の公開を検討したことがない（わからない）

↑当てはまるものに「1」を選択

※「6　その他」を選んだ場合、下記に具体的内容を記入してください

回答欄	

問4	貴自治体において、小学生に防犯ブザーの配布等を実施していますか。**当てはまるものを1つ選び**、回答欄で番号を選択してください。

回答欄		1　配布している 2　貸与している 3　学校ごとに異なる 4　実施していない

↑当てはまる番号を選択

問4-①	**問4で選択肢4以外を選んだ市町村**にお伺いします。 防犯ブザーはどのように調達していますか。**当てはまるものを全て選び**、回答欄で番号を選択してください。

回答欄		1　市町村予算 2　都道府県からの補助金 3　PTAから提供 4　防犯ボランティア団体等から提供 5　その他（具体的内容を下記回答欄に記入してください）

↑当てはまるものに「1」を選択

※「5　その他」を選んだ場合、下記に具体的内容を記入してください

回答欄	

■「地域ぐるみ事業」以外での取組の紹介

問5	「地域ぐるみ事業」以外で貴自治体内で実施する学校安全に係る取組がある場合に、活動が積極的に行われている、あるいは取組を工夫されているなど、取組を実施している個人や団体とその取組内容をご紹介ください。

回答欄	

↑具体的内容（団体名、構成員の経歴・人数、主な取組内容、**特徴（例：ICTを活用している、担い手の確保を工夫している、見守りの効果を高める取組を実施している）等**）を記入してください

■地域ぐるみの学校安全体制整備推進事業についてお答えください。

問6	「地域ぐるみ事業」について、**本年度（令和２年度）**実施していますか（申請中を含む）。 当てはまるものを１つ選び、回答欄で番号を選択してください。

回答欄		1　都道府県を介さずに、市町村で直接申請し、実施している	→「1．」のシートに回答
		2　都道府県から間接補助を受け、実施している	→「1．」のシートに回答
		3　実施していない	→「2．」のシートに回答

シート1：実施状況について（実施自治体向け）

■「地域ぐるみ事業」に係る取組内容について

問1	**「地域ぐるみ事業」**を開始したきっかけとして**当てはまるものを全て選び**、各選択肢の左側の回答欄で「１」を選択してください。

回答欄		
		1　市町村内の犯罪・前兆事案※等の新規発生
		2　市町村内の犯罪・前兆事案等の増加
		3　市町村内の交通事故の新規発生
		4　市町村内の交通事故の増加
		5　都道府県内の犯罪・前兆事案等の新規発生・増加
		6　都道府県内の交通事故の新規発生・増加
		7　都道府県外の子供が被害に遭う事件の発生・増加
		8　都道府県外の重大な交通事故の発生・増加
		9　保護者やPTA、地域住民からの要請
		10 学校からの要請
		11 国・都道府県からの通知・要請
		12 議員・議会等からの要請
		13 その他（具体的内容を下記回答欄に記入してください）
		14 覚えていない・わからない

↑当てはまるものに「1」を選択

※前兆事案とは・・・性犯罪等の重大な犯罪への発展が懸念される「声かけ」「つきまとい」「卑わいな言動」「露出」「盗撮」「のぞき見」等のこと

※「13　その他」を選んだ場合、下記に具体的内容を記入してください

回答欄	

問2	「地域ぐるみ事業」として貴自治体が実施している取組について**当てはまるものを全て選び**、各選択肢の左側の回答欄で「１」を選択してください。

回答欄		
		1　スクールガード・リーダーによる巡回指導の実施や連絡協議会の開催
		2　スクールガード・リーダー育成講習会の開催
		3　スクールガード養成講習会の開催
		4　子供たちの見守り活動の実施

↑当てはまるものに「1」を選択

問2-①	**問２の選択肢1～4のうち、選択していない取組のある市町村**にお伺いします。 問1で選択しなかった取組について、実施していない理由として**当てはまるものを全て選び**、各選択肢の左側の回答欄で「１」を選択してください。

回答欄		
		1　地域ぐるみ事業以外の自主防犯組織等、市町村の防犯ボランティア団体等の活動で代替可能であるため
		2　自主財源で通学路の安全確保の取組を実施しているため
		3　学校からの要請がなかったため
		4　スクールガード・リーダーの担い手がいないため
		5　市町村の予算が不足しているため
		6　市町村の担当者が不足しているため
		7　市町村内の犯罪・前兆事案や交通事故の発生は少なく、必要性がないため
		8　スクールバスや自動車での送迎が主であり、必要ないため
		9　警察官による見守り活動を実施しているため
		10 事業実施のコストに対する効果がみえないため
		11 補助金の使途が限定的で、自由度が少ないため
		12 補助金の継続性に不安があるため
		13 その他（具体的内容を下記回答欄に記入してください）

↑当てはまるものに「1」を選択

※「13　その他」を選んだ場合、下記に具体的内容を記入してください

回答欄	

問２-②	**問2で「2スクールガード・リーダー育成講習会の開催」を選んだ市町村**にお伺いします。 スクールガード・リーダー育成講習会の主催者として**当てはまるものを１つ選び**、回答欄で番号を選択してください。

回答欄		1　都道府県主催のみで開催している 2　都道府県・市町村それぞれが主催して開催している 3　都道府県と市町村の共催で開催している 4　市町村主催でのみ開催している

↑当てはまるもの1つを選択

問２-③	**問2で「3スクールガード養成講習会の開催」を選んだ市町村**にお伺いします。 スクールガード養成講習会の主催者として**当てはまるものを１つ選び**、回答欄で番号を選択してください。

回答欄		1　都道府県主催のみで開催している 2　都道府県・市町村それぞれが主催して開催している 3　都道府県と市町村の共催で開催している 4　市町村主催でのみ開催している

↑当てはまるもの1つを選択

問3	「地域ぐるみ事業」を開始したのはいつからですか。「地域ぐるみ事業」の開始年度を西暦でお答え下さい。 ※なお、途中で申請を中断していた年度のある場合は、本年度（令和２年度）と連続していることを基準にご回答ください。 例）2004～2011年度、2015～2020年度申請の場合　→回答欄に「2015」と入力

	開始年度
回答欄	

↑西暦(4桁の数字､｢年度｣は不要)で入力

問4	現在、事業を実施する理由として**当てはまるものを全て選び**、各選択肢の左側の回答欄で「1」を選択してください。

回答欄		
		1　過年度からの事業の継続性
		2　市町村内の犯罪・前兆事案等の増加
		3　市町村内の交通事故の増加
		4　都道府県内の犯罪・前兆事案等の増加
		5　都道府県内の交通事故の増加
		6　都道府県外の子供が被害に遭う事件の増加
		7　都道府県外の重大な交通事故の増加
		8　保護者やPTA、地域住民からの要請
		9　学校からの要請
		10 国・都道府県からの通知・要請
		11 議員・議会等からの要請
		12 「地域ぐるみ事業」の実施による市町村内の犯罪・前兆事案等の減少
		13 「地域ぐるみ事業」の実施による市町村内の交通事故の減少
		14 その他（具体的内容を下記回答欄に記入してください）

↑当てはまるものに「1」を選択

※「14　その他」を選んだ場合、下記に具体的内容を記入してください

回答欄	

問5	貴自治体の総合計画等で「通学路の安全確保に関する取組」を重点課題に位置づけていますか。**当てはまるものを１つ選び**、回答欄で番号を選択してください。

回答欄		1　位置づけている 2　位置づけていない 3　わからない

↑当てはまるもの1つを選択

問6	「通学路の安全確保に関する取組」の成果指標として講習会の回数やスクールガード・リーダーの委嘱人数など、「地域ぐるみ事業」の取組内容を活用していますか。 **当てはまるものを１つ選び**、回答欄で番号を選択してください。 なお、活用している場合には、具体的な成果指標を回答してください。

回答欄		1　成果指標に活用している（具体的内容を下記回答欄に記入してください） 2　成果指標に活用していない

↑当てはまるもの1つを選択

※「1　成果指標に活用している」を選んだ場合、下記に具体的内容を記入してください

回答欄	

■スクールガード・リーダーの実態について

問7	貴自治体で「スクールガード・リーダー」を委嘱していますか。当てはまるものを１つ選び、回答欄で番号を選択してください。

回答欄		1　「スクールガード･リーダー」を委嘱している　→問8へ 2　「スクールガード･リーダー」を委嘱していない　→問7-①を回答後、問18へ

問7-①	**スクールガード・リーダーを委嘱していない市町村（問7で選択肢２を選んだ市町村）**にお伺いします。 スクールガード・リーダーを委嘱していない理由として**当てはまるものを全て選び**、各選択肢の左側の回答欄で「１」を選択してください。 また、選択肢１～16を選択した場合に、選択した項目の内、特に課題・障壁と思われる上位３項目について、選択肢番号を回答してください。

回答欄	
	1　事業以外の自主防犯組織等、地域のボランティア活動で代替可能であるため
	2　既存のボランティア団体等にリーダー的な存在がいるため
	3　自主財源で通学路の安全確保の取組を実施しているため
	4　担い手がいないため
	5　市町村の予算が不足しているため
	6　市町村の管理・指導体制が取れないため
	7　市町村内で犯罪や不審者、交通事故等は発生しておらず、必要性がないため
	8　スクールバスや自動車の送迎が主であり、必要ないため
	9　登下校には公共交通機関を主に利用しており、見守る必要がないため
	10 警察官による見守り活動を実施しているため
	11 学区域が広域であり、適正配置が困難であるため
	12 学校からの要請がなかったため
	13 スクールガード・リーダー委嘱のコストに対する効果がみえないため
	14 補助金の使途が限定的で、自由度が少ないため
	15 補助金の継続性に不安があるため
	16 その他（具体的内容を下記回答欄に記入してください）
	17 「地域ぐるみ事業」のスクールガード・リーダーの存在を知らなかった

↑当てはまるものに「1」を選択

※「16　その他」を選んだ場合、下記に具体的内容を記入してください

回答欄	

※選択した項目のうち、特に課題・障壁と思われる上位３項目について、選択肢番号をご回答ください

	第１位	第２位	第３位
回答欄			

←それぞれあてはまる選択肢番号を**半角数字で直接入力**してください。

問8	貴自治体が委嘱した「スクールガード・リーダー」の人数の推移についてご回答ください。 ※同一人物に毎年委嘱している場合も、毎年１人としてカウントしてください。 ※委嘱していない（「スクールガード・リーダー」が１人もいない）年度は「0」を入力してください。

	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和２年度
回答欄				

←それぞれあてはまる**数字**を記入してください。**委嘱していない年次は「0」**を入力してください。

問9	現在（令和２年度）、貴自治体が委嘱している「スクールガード・リーダー」について、性別・年齢ごとの人数をご回答ください。 ※委嘱を予定している人数も含みます。 ※年齢を把握していない場合は性別に「把握していない人数」にその人数をご回答ください。

	30歳未満	30～40歳未満	40～50歳未満	50～60歳未満	60～70歳未満	70～80歳未満	80歳以上	把握していない人数
男性								
女性								

↑それぞれあてはまる**数字**を記入してください。

問10	現在（令和２年度）、貴自治体が委嘱している「スクールガード・リーダー」の**主な**経歴として**当てはまるものを全て選び**、各選択肢の左側の回答欄で「1」を選択してください。 また、それぞれの人数についてご回答ください。 ※委嘱を予定している人数も含みます。

回答欄			経歴ごとにそれぞれ当てはまる**人数**を数字で記入
	1	警察官	→→→	
	2	教職員	→→→	
	3	警備員	→→→	
	4	上記を除く、防犯の知見を有する者（具体的内容を下記回答欄に記入してください）	→→→	
	5	その他（具体的内容を下記回答欄に記入してください）	→→→	
	6	経歴は把握していない	→→→	

↑当てはまるものに「1」を選択

※「4　上記を除く、防犯の知見を有する者」を選んだ場合、下記に具体的内容を記入してください

回答欄	

※「5　その他」を選んだ場合、下記に具体的内容を記入してください

回答欄	

問11	現在（令和２年度）、貴自治体が委嘱している「スクールガード・リーダー」が活動を実施する学校等の種類として**当てはまるものを全て選び**、各選択肢の左側の回答欄で「1」を選択してください。

回答欄		1　幼稚園
		2　幼保連携型認定こども園
		3　公立小学校（義務教育学校を含む）
		4　公立中学校（中等教育学校を含む）
		5　国立・私立小学校（義務教育学校を含む）
		6　国立・私立中学校（中等教育学校を含む）
		7　高等学校
		8　特別支援学校
		9　その他（具体的内容を下記回答欄に記入してください）

↑当てはまるものに「１」を選択

※「10　その他」を選んだ場合、下記に具体的内容を記入してください

回答欄	

問12	本年度（令和2年度）の「スクールガード・リーダー」の活動内容として**当てはまるものを全て選び**、各選択肢の左側の回答欄で「1」を選択してください。 なお、具体的な活動内容を把握していない場合には「17」を選択してください。

回答欄		
		1　通学路の安全点検
		2　日常的な通学路の見守り活動
		3　スクールガード、防犯ボランティア団体等への活動の指導・助言
		4　スクールガード養成研修の開催（行政主催による研修等の講師も含む）
		5　スクールガード・リーダー連絡協議会以外で、スクールガード・リーダーが中心となった学校安全に係る協議会等の主催・開催
		6　スクールガード・リーダー連絡協議会以外の、地域の協議会等への参加
		7　学校への巡回や指導結果等の行政への報告書の提出
		8　活動報告会の開催（スクールガード・リーダー連絡協議会を除く）
		9　学校の安全性の評価及び指導・助言
		10 教職員への防犯・交通安全研修、訓練等の開催（学校主催による研修会等の講師を含む）
		11 児童生徒向けの防犯・交通安全教室、訓練等の開催（学校主催による防犯教室・ワークショップ等の講師を含む）
		12 PTAや保護者、地域住民との防犯・交通安全教室、訓練等の開催（学校、行政主催による講師を含む）
		13 学校安全や防犯を除く、運動会や文化祭等の学校行事・集会等への参加
		14 通学路等の安全情報に係る情報発信
		15 通学路の美化活動
		16 その他（具体的内容を下記回答欄に記入してください）
		17 具体的な活動内容は把握していない

↑当てはまるものに「1」を選択

※「16　その他」を選んだ場合、下記に具体的内容を記入してください

回答欄	

問13	「スクールガード・リーダー」と定期的な情報交換や協働による取組を実施する組織として**当てはまるものを全て選び**、各選択肢の左側の回答欄で「1」を選択してください。

回答欄		
		1　警察
		2　都道府県警友会（警察職員OB組織）
		3　防犯協会
		4　PTA
		5　市町村内の一般企業・事業所
		6　学校安全に係る活動を主とするNPO団体等
		7　上記を除くNPO団体等
		8　学校運営協議会（コミュニティ・スクール）
		9　地域学校協働本部
		10 学校警察連絡協議会（学警連）
		11 地域学校安全委員会
		12 通学路の交通安全確保に関する連絡協議会
		13 登下校防犯プランに基づく、地域の連携の場
		14 その他（具体的内容を下記回答欄に記入してください）
		15 把握していない

↑当てはまるものに「1」を選択

※「14　その他」を選んだ場合、下記に具体的内容を記入してください

回答欄	

問14	「スクールガード・リーダー」を募集する際の手段や方法として**<u>当てはまるものを全て選び</u>**、各選択肢の左側の回答欄で「1」を選択してください。

回答欄		1　広報誌やホームページでの広報
		2　防犯協会や警友会等の団体への依頼
		3　活動中のスクールガード・リーダー等からの紹介
		4　紹介を除く、特定人物への打診
		5　（政令市のみ）行政区への推薦依頼
		6　その他（具体的内容を下記回答欄に記入してください）
		7　特段の広報活動は実施していない

↑当てはまるものに「1」を選択

※「6　その他」を選んだ場合、下記に具体的内容を記入してください

回答欄	

問15	「スクールガード・リーダー」へ実施する支援について**当てはまるものを全て選び**、各選択肢の左側の回答欄で「1」を選択してください。 なお、支援を実施していない場合には「11」を選択してください。

回答欄		
		1　謝金・旅費等の金銭的支援
		2　ボランティア保険加入に係る保険料の補助
		3　市町村主催のスクールガード・リーダー育成講習の開催
		4　スクールガード・リーダー向け研修（都道府県や民間団体主催も含む）への参加経費支援
		5　市町村内の犯罪発生情報や不審者情報の提供
		6　学校や警察、地域防犯ボランティア団体等の紹介
		7　スクールガード・リーダー連絡協議会を除く、スクールガード・リーダー活動のためのボランティア団体等の会議体の設置
		8　装備品の提供（具体的内容を下記回答欄に記入してください）
		9　青色灯防犯パトロールカーの貸出／自家用車等への青色灯設置補助
		10 その他（具体的内容を下記回答欄に記入してください）
		11 特段の支援は実施していない

↑当てはまるものに「1」を選択

※「8　装備品の提供」を選んだ場合、下記に具体的内容を記入してください

回答欄	

※「10　その他」を選んだ場合、下記に具体的内容を記入してください

回答欄	

問16	次の問16-1～問16-8の各設問について、貴自治体としての考え（評価）を 「1．まったくそう思わない」から「6．とてもそう思う」の６段階で回答してください。 なお、わからない場合は「7．わからない」を選択し、その理由を具体的に記入してください。

		回答欄		「7．わからない」とした具体的理由を記入
問16-1	スクールガード・リーダーの人数は十分である			
問16-2	スクールガード・リーダーの活動頻度は十分である			
問16-3	スクールガード・リーダーの活動内容は十分である			
問16-4	スクールガード・リーダー１人あたりの負担は適切である			
問16-5	スクールガード・リーダーの活動は市町村内の学校を十分にカバーできている			
問16-6	スクールガード・リーダーの活動により通学路の安全性が向上した			
問16-7	市町村において、スクールガード・リーダーの委嘱を今後も継続したい			
問16-8	スクールガード・リーダー事業について総合的に評価できる			

↑下記の「選択肢」から当てはまるものを選択

[選択肢]

1. まったくそう思わない	2. ほとんどそう思わない
3. どちらかと言えばそう思わない	4. どちらかといえばそう思う
5. 概ねそう思う	6. とてもそう思う
7. わからない	

問17	スクールガード・リーダーの活動に係る現在の課題として感じることについて**当てはまるものを全て選び**、各選択肢の左側の回答欄で「1」を選択してください。 また、選択肢１～10を選択した場合に、選択した項目のうち、特に課題と思われる上位３項目について、選択肢番号を回答してください。

回答欄		
		1　スクールガード・リーダーが高齢化している
		2　担い手がいないため、増員ができない
		3　担い手が少なく、活動内容・頻度に限界がある
		4　担い手が少なく、今後の事業継続に不安がある
		5　スクールガード・リーダーを養成するような防犯の専門家を把握していない
		6　予算がなく、十分な支援ができない
		7　行政の体制が整っておらず、十分な支援ができない
		8　他の防犯ボランティア団体との役割分担が難しい
		9　スクールガード・リーダーの活動に対する住民からの苦情や住民とのトラブルが発生している
		10 その他（具体的内容を下記回答欄に記入してください）
		11 特に課題はない

↑当てはまるものに「1」を選択

※「10　その他」を選んだ場合、下記に具体的内容を記入してください

回答欄	

※選択した項目のうち、特に課題と思われる上位３項目について、選択肢番号をご回答ください

	第１位	第２位	第３位
回答欄			

←それぞれあてはまる選択肢番号を**半角数字で直接入力**してください。

■スクールガードの実態について

問18	スクールガードが活動する全学校数と延べ人数の推移をご回答ください。 ※活動を実施していない年度は「0」、把握していない年度については「-」（半角ハイフン）を入力してください。 なお、本年度（令和２年度）スクールガードが活動していない自治体は「本年度活動していない」の下の欄から「１」を選択し、問24に進んでください。

	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和２年度（予定）
実施校数				
延べ人数				

本年度活動していない

↑それぞれあてはまる数字を記入してください。**活動の無い場合は「0」、把握していない年度は半角ハイフン**を入力してください。

問19	本年度（令和２年度）スクールガードが活動する学校数をご回答ください。 また、貴自治体内に所在する学校数をそれぞれご回答ください。 ※なお、活動を実施していない場合は「0」、把握していない場合は「-」（半角ハイフン）を入力してください。

	公立小学校	公立中学校	国立・私立小学校	国立・私立中学校	その他
実施校数					
学校数					回答不要

←それぞれあてはまる数字を記入してください。**活動のない場合は「0」、把握していない場合は半角ハイフン**を入力してください。

※「その他」に記入した場合、下記に具体的内容を記入してください

回答欄	

問20	スクールガードとして活動している団体や個人の所属として当てはまるものを全て選び、各選択肢の左側の回答欄で「１」を選択してください。

回答欄		1　PTA
		2　学校運営協議会（コミュニティ・スクール）
		3　地域学校協働本部
		4　民生委員・児童委員
		5　企業・事業所
		6　NPO団体等
		7　学生サークル
		8　その他ボランティア団体
		9　その他（具体的内容を下記回答欄に記入してください）
		10 わからない・把握していない

↑当てはまるものに「1」を選択

※「9　その他」を選んだ場合、下記に具体的内容を記入してください

回答欄	

問21	スクールガードに対する支援として**当てはまるものを全て選び**、各選択肢の左側の回答欄で「１」を選択してください。

回答欄		1　市町村内の犯罪発生情報や不審者情報の提供
		2　市町村内の交通事故等発生情報の提供
		3　学校や警察、地域防犯ボランティア団体等の紹介
		4　装備品の提供
		5　青色灯防犯パトロールカーの貸出や自家用車等への青色灯設置補助
		6　ボランティア保険加入に係る保険料の補助
		7　その他（具体的内容を下記回答欄に記入してください）

↑当てはまるものに「1」を選択

※「7　その他」を選んだ場合、下記に具体的内容を記入してください

回答欄	

問21-①	**問21で「4装備品の提供」を選んだ市町村**にお伺いします。 スクールガードの活動において提供する（これまでに提供したことのある）具体的な装備品として**当てはまるものを全て選び**、各選択肢の左側の回答欄で「１」を選択してください。

回答欄		1　ビブスや腕章など、身に付けるもの
		2　横断旗
		3　誘導棒・誘導灯
		4　護身用グッズ（具体的内容を下記回答欄に記入してください）
		5　その他（具体的内容を下記回答欄に記入してください）

↑当てはまるものに「1」を選択

※「4　護身用グッズ」を選んだ場合、下記に具体的内容を記入してください

回答欄	

※「5　その他」を選んだ場合、下記に具体的内容を記入してください

回答欄	

問22	スクールガードと定期的な情報交換や協働による取組を実施する組織について**当てはまるものを全て選び**、各選択肢の左側の回答欄で「１」を選択してください。

回答欄		1　警察
		2　防犯協会
		3　PTA
		4　市町村内の一般企業・事業所
		5　学校安全に係る活動を主とするNPO団体等
		6　上記を除くNPO団体等
		7　学校運営協議会（コミュニティ・スクール）
		8　地域学校協働本部
		9　学校警察連絡協議会（学警連）
		10 地域学校安全委員会
		11 通学路の交通安全確保に関する連絡協議会
		12 登下校防犯プランに基づく、地域の連携の場
		13 その他（具体的内容を下記回答欄に記入してください）
		14 把握していない

↑当てはまるものに「1」を選択

※「13　その他」を選んだ場合、下記に具体的内容を記入してください

回答欄	

問23	スクールガードの活動について課題と感じることとして**当てはまるものを全て選び**、各選択肢の左側の回答欄で「１」を選択してください。

回答欄		1　全公立小学校をカバーできていない
		2　スクールガードが高齢化している
		3　担い手が少ない
		4　活動頻度が低下している
		5　負担に関してトラブルがある
		6　スクールガード・リーダー等による研修会の参加者が少ない
		7　見守りに関するスキルが低下しており、市町村がスクールガードに求める活動との間にギャップが生じている
		8　ICT等新たな技術を活用した見守り活動など、近年求められるスキルに対応できない
		9　活動が形骸化している
		10 住民からの苦情や住民とのトラブルが発生している
		11 その他（具体的内容を下記回答欄に記入してください）
		12 特に課題はない
		13 わからない・把握していない

↑当てはまるものに「1」を選択

※「11　その他」を選んだ場合、下記に具体的内容を記入してください

回答欄	

■「地域ぐるみ事業」及び登下校時の安全確保に関するご意見・ご要望

問24	「地域ぐるみ事業」における補助対象として認めてほしい経費、その他ご意見・ご要望等があれば、回答欄に記入してください。

回答欄	

問25	登下校時の安全確保についてご意見・ご要望等がございましたらご記入ください。

回答欄	

■「地域ぐるみ事業」の取組の紹介

問26	「地域ぐるみ事業」の活動に関して、問23までに回答した活動内容を除き、貴自治体もしくは個人や団体で取り組む活動内容とその特徴（例：ICTを活用している、担い手の確保を工夫している、見守りの効果を高める取組を実施している等の工夫をされいてる取組）をご紹介いただけますか。

回答欄	

■通学路の安全確保の取組に関するヒアリングのお願い

問27	本調査研究では、今後、通学路の安全確保の取組に関するヒアリングや視察等を実施したいと考えております。 本アンケートの回答に基づき、貴自治体や取組を実施している個人や団体へのヒアリングや視察等の調査にご協力いただけますか。 **<u>当てはまるものを１つ</u>**選び、回答欄で番号を選択してください。

回答欄		1　協力してもよい 2　協力できない

↑当てはまるものに「1」を選択

以上でアンケートは終了です。ご協力、誠にありがとうございました。

シート2：実施状況について（非実施自治体向け）

■「地域ぐるみ事業」に係る取組について

問1	本年度「地域ぐるみ事業」を実施していない理由について**<u>当てはまるものを全て選び</u>**、各選択肢の左側の回答欄で「１」を選択してください。

回答欄	
	1　「地域ぐるみ事業」以外の自主防犯組織等、地域の防犯ボランティア活動で代替可能であるため
	2　自主財源で通学路の安全確保の取組を実施しているため
	3　市町村の予算が不足しているため
	4　市町村の担当者が不足しているため
	5　市町村内の犯罪・前兆事案や交通事故の発生は少なく、必要性がないため
	6　スクールバスや自動車での送迎が主であり、必要ないため
	7　警察官による見守り活動を実施しているため
	8　学校からの要請がなかったため
	9　「スクールガード・リーダー」の担い手がいないため
	10 事業実施のコストに対する効果がみえないため
	11 補助金の使途が限定的で、自由度が少ないため
	12 補助金の継続性に不安があるため
	13 実施しなくとも、都道府県が直接実施し、巡回等をしているため
	14 その他（具体的内容を下記回答欄に記入してください）
	15 事業の存在を知らなかった

↑当てはまるものに「1」を選択

※「14　その他」を選んだ場合、下記に具体的内容を記入してください

回答欄	

問2	昨年度以前に「地域ぐるみ事業」を実施していましたか。 **<u>当てはまるものを1つ選び、</u>**回答欄で番号を選択してください。 また、1を選択した場合、実施していた期間（開始年度と終了年度）を西暦でお答えください。 なお、中断していた年度がある場合には、貴自治体が申請した最初の開始年度と最後の終了年度をお答えください。 例１）2004～2006年度申請の場合⇒開始年度：2004　終了年度：2006　とそれぞれ入力 例２）2002～2003年度、2005～2014年度申請の場合 ⇒開始年度：2002　終了年度：2014とそれぞれ入力。

回答欄		
		1　実施していた
		2　実施したことはない

↑当てはまるもの1つを選択

→「1」を選択した場合

・右を記入し

・問2-①へ進む

回答欄	開始年度	終了年度

↑それぞれ西暦（数字４桁）で入力

問2-①	**<u>問2で「1 実施していた」を選んだ市町村</u>**にお伺いします。 「地域ぐるみ事業」を申請をやめた理由として**<u>当てはまるものを全て選び</u>**、各選択肢の左側の回答欄で「１」を選択してください。

回答欄	
	1　「地域ぐるみ事業」が委託事業から補助事業に変わったため
	2　市町村の負担が発生・増加したため
	3　事業による効果が見込めないため
	4　市町村予算が不足したため
	5　都道府県が事業を廃止したため
	6　地域ぐるみ事業以外のボランティア団体等の活動で十分であるため
	7　その他（具体的内容を下記回答欄に記入してください）
	8　わからない

※「7　その他」を選んだ場合、下記に具体的内容を記入してください

回答欄	

問3	貴自治体内に「地域ぐるみ事業」以外でスクールガード・リーダー及びスクールガードと呼ばれている者やボランティア団体等はいますか。当てはまるものを全て選び、各選択肢の左側の解答欄で「１」を選択してください。 なお、いない場合には「３.いずれもいない」に「１」を選択して下さい。

回答欄		1　スクールガード・リーダーと呼ばれている者がいる
		2　スクールガードと呼ばれているボランティアや団体等がいる
		3　いずれもいない

↑当てはまるものに「1」を選択

問4	「地域ぐるみ事業」における補助対象として認めてほしい経費、その他ご意見・ご要望等があれば、回答欄に記入してください。

回答欄	

問5	登下校時の安全確保についてご意見・ご要望等がございましたらご記入ください。

回答欄	

■通学路の安全確保の取組に関するヒアリングのお願い

問6	本調査研究では、今後、通学路の安全確保の取組に関するヒアリングや視察等を実施したいと考えております。 本アンケートの回答に基づき、貴自治体や取組を実施している個人や団体へのヒアリングや視察等の調査にご協力いただけますか。 当てはまるものを１つ選び、回答欄で番号を選択してください。

回答欄		1　協力してもよい
		2　協力できない

↑当てはまるものに「1」を選択

以上でアンケートは終了です。ご協力、誠にありがとうございました。

参考－３ 海外調査報告書（詳細）

諸外国における通学路の安全確保の取組調査
（スクールバス及びその他の取組）
調査報告書

目 次

1． 調査の概要 1
（1） 調査の目的 1
（2） 調査の概要と調査方法 1

1． 日本の状況 2
（1） 通学路における子供の安全確保をめぐる社会的背景 2
（2） 子供の通学の状況 4
（3） スクールバス導入の経緯と現況 8
（4） スクールバスに関する法的枠組みと関係主体 8
（5） スクールバスの運用状況 10

2． アメリカの状況 13
（1） 通学路における子供の安全確保をめぐる社会的背景 13
（2） 子供の通学の状況 13
（3） スクールバス導入の経緯と現況 14
（4） スクールバスに関する法的枠組みと関係主体 15
（5） スクールバスの運用状況 16
（6） 事例紹介 17

3． イギリスの状況 18
（1） 通学路における子供の安全確保をめぐる社会的背景 18
（2） 子供の通学の状況 19
（3） スクールバス導入の経緯と現況 21
（4） スクールバスに関する法的枠組みと関係主体 22
（5） スクールバスの運用状況 22
（6） 事例紹介 23

4． ドイツの状況 25
（1） 通学路における子供の安全確保をめぐる社会的背景 25
（2） 子供の通学の状況 26
（3） スクールバス導入の経緯と現況 26
（4） スクールバスに関する法的枠組みと関係主体 27
（5） スクールバスの運用状況 27
（6） 事例紹介 28

5． スウェーデンの状況 29
（1） 通学路における子供の安全確保をめぐる社会的背景 29
（2） 子供の通学の状況 29
（3） スクールバス導入の経緯と現況 30
（4） スクールバスに関する法的枠組みと関係主体 31
（5） スクールバスの運用状況 31
（6） 事例紹介 32

6． 韓国の状況 33
（1） 通学路における子供の安全確保をめぐる社会的背景 33
（2） 子供の通学の状況 33
（3） スクールバス導入の経緯と現況 34
（4） スクールバスに関する法的枠組みと関係主体 35
（5） スクールバスの運用状況 36
（6） 事例紹介 37

１．調査の概要

（１）調査の目的

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

本調査においては、文部科学省「諸外国におけるスクールバスの活用状況」（平成 20 年 3 月）の内容について時点更新を行うとともに、前提となる文化的背景、子供の通学全体に係る情報等についても、改めて情報を収集している。

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

（２）調査の概要と調査方法

調査方法は海外文献調査によって行い、主に現地語文献を対象とする。

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

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

図表　1-1　調査概要

調査対象	アメリカ、イギリス、ドイツ、スウェーデン、韓国の５か国（＋日本の状況も整理）
調査期間	令和２年 10 月～12 月
調査項目	【通学路における子供の安全確保をめぐる社会的背景】 ・ 犯罪発生状況 ・ 交通事故発生状況 ・ 保護者の状況 【通学の状況】 ・ 通学方法に関する規定 ・ 通学手段 ・ 通学の安全確保における役割規定 【スクールバス導入の経緯と現況】 ・ 経緯 ・ 導入状況 ・ 最近の動向 【スクールバスに関する法的枠組みと関係主体】 ・ スクールバスに関する法的枠組みと関係主体 ・ スクールバスの仕様（備品等）に関する規定等 【スクールバスの運用状況】 ・ 財源 ・ 運営 ・ 子供を守るための取組（工夫） 【事例紹介】
留意事項	本文中、文部科学省で実施した以下の既往調査の表記は以下のとおりとする。 文部科学省（2008）『国内におけるスクールバス活用状況等調査報告』…H20 国内調査 文部科学省（2008）『諸外国におけるスクールバスの活用状況』…H20 諸外国調査

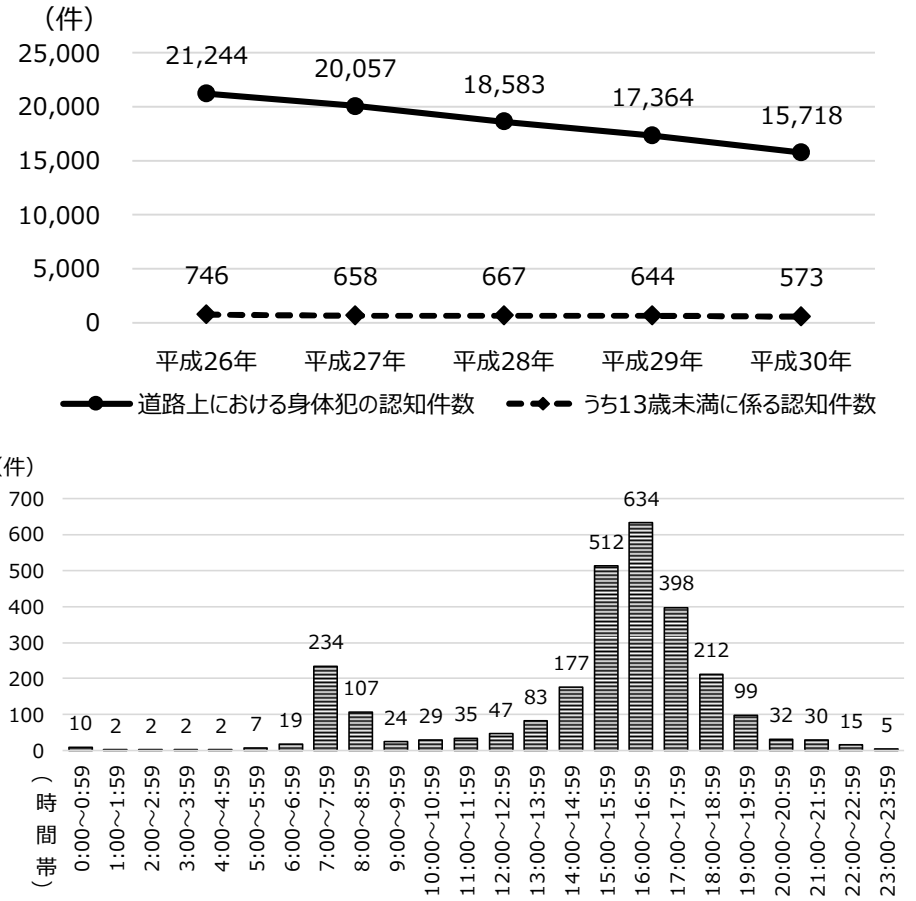
１．日本の状況

（１）通学路における子供の安全確保をめぐる社会的背景

① 犯罪発生状況

我が国の刑法犯認知件数は平成 14 年以降減少している。一方で、令和元年版警察白書によると、13 歳未満の子供に係る道路上における身体犯[1]の認知件数はほぼ横ばいであり、平成 30 年は 573 件であった。また、平成 26 年～平成 30 年の子供が被害者となる身体犯の時間帯別発生件数の合計をみると、16:00～17:00 が最も多く、次いで、15:00～16:00、17:00～18:00、7:00～8:00 であり、下校時間帯及び登校時間帯に集中していた。

図表 1-1　道路上における13歳未満の子供の被害件数と時間帯別[2]の被害件数



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

② 交通事故発生状況

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

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

1　殺人、暴行、傷害、強制性交等、強制わいせつ、逮捕監禁及び略取誘拐のうち、道路法第 3 条の一般国道、都道府県道若しくは市町村道又は一般交通の用に供する私道で行われたもの

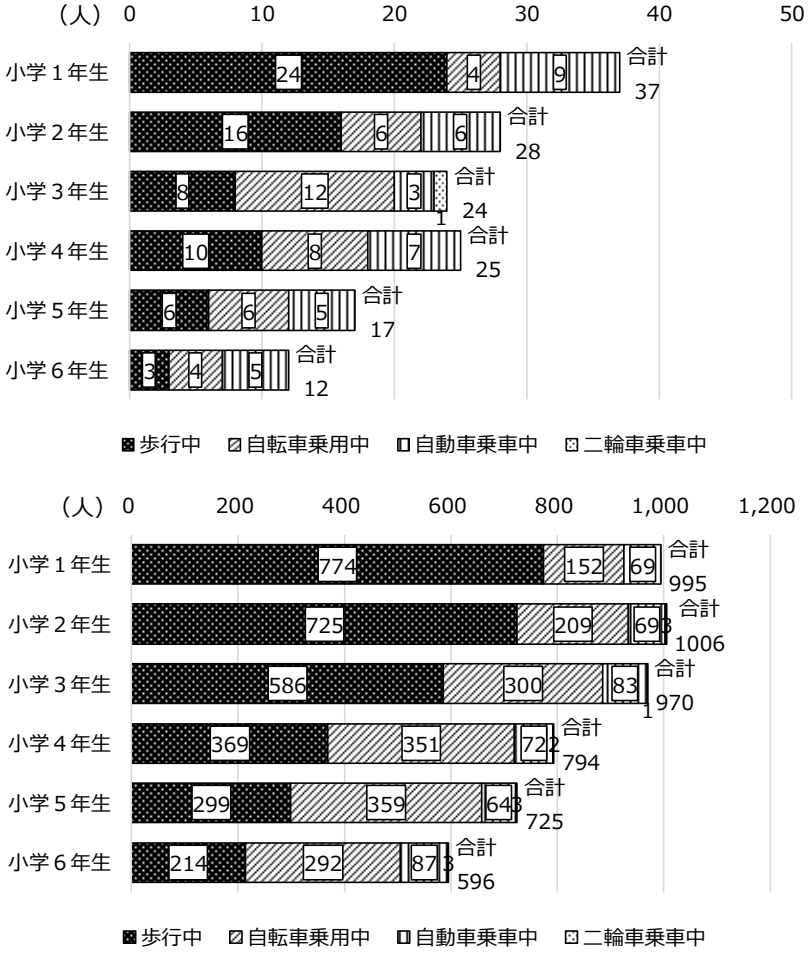
2　時間帯別の被害件数については、平成 26 年～平成 30 年の合計値であり、土日を除く。また、発生時間及び発生曜日に幅がある場合は、その始期を計上している。

図表　1-2　交通事故による15歳未満の死傷者数の推移

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

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

図表　1-3　小学生の状態別死者数（上図）及び重傷者数（下図）



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

③ 保護者の労働の状況

独立行政法人労働政策研究・研修機構（JILPT）のデータ[3]によると、令和元年の専業主婦世帯（男性雇用者と無業の妻からなる世帯）は 575 世帯、共働き世帯（雇用者の共働き世帯）は 1,245 世帯であり、それぞれ 31.6%、68.4%を占める。平成 26 年時点では、それぞれ 38.2%、61.8%であったことを考えると、共働き世帯が６%以上増加している。

同データでは、事業所規模 30 人以上（サービス業を含む）の事業所における、労働者１人当たり月間総労働時間数は平均 144.4 時間であったと報告している。1 か月の営業日を 20 日と仮定すると、１日当たり 7.22 時間が平均労働時間となっている。

3　独立行政法人 労働政策研究・研修機構「早わかり グラフでみる長期労働統計」

（２）子供の通学の状況

① 通学に関する規定

国の各種法律や規則において、「通学路」の定義を規定したものはない。[45]

通学時の安全指導については、学校保健安全法（昭和 33 年法律第 56 号）に、学校が通学を含めた安全指導について計画を策定し、実施することが規定されている。

【学校保健安全法】
（学校安全計画の策定等）
第二十七条　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。

通学距離に関しては、義務教育諸学校等の施設費の国庫負担等に関する法律施行令（昭和 33 年政令第 189 号）において目安が示されている。[6]

【義務教育諸学校等の施設費の国庫負担等に関する法律施行令】
（適正な学校規模の条件）
第四条
２　通学距離が、小学校にあつてはおおむね四キロメートル以内、中学校及び義務教育学校にあつてはおおむね六キロメートル以内であること。

このほか、災害共済給付の支給要件である「学校の管理下」には、「児童生徒等が通常の経路及び方法により通学する場合」が含まれることが独立行政法人日本スポーツ振興センター法施行令（平成 15 年政令第 369 号）において規定されている。これは災害共済給付の支給対象となる災害の範囲を画する概念としての「学校の管理下」を規定するものにすぎず、一般的に通学路が学校の管理に置かれていることを規定したものではないので注意を要する。

【独立行政法人日本スポーツ振興センター法施行令 】
（学校の管理下における災害の範囲）
第五条　災害共済給付に係る災害は、次に掲げるものとする。
２　前項第一号、第二号及び第四号において「学校の管理下」とは、次に掲げる場合をいう。
四　児童生徒等が通常の経路及び方法により通学する場合

「予算補助の対象となる通学路」については、交通安全施設等整備事業の推進に関する法律施行令（昭和 41 年政令第 103 号）において規定されている[7]。

また、学校施設整備に関して、「学校整備指針」が示されており、校地計画をする際に通学経路を考慮して立地条件を考えるという基本的な考え方が示されており、通学区域・通学経路について言及されている。

4　（参考）平成 24 年 8 月 28 日の参議院文教科学委員会において、平野文部科学大臣（当時）が、通学路の定義を法令上明確化することは困難と答弁。（第 180 回国会参議院文教科学委員会第 8 号平成 24 年 8 月 28 日）

5　（参考）地方教育行政の組織及び運営に関する法律（昭和 31 年法律第 162 号）の第 27 条第 9 号に「児童等の安全に関すること」が教育委員会の職務権限として規定されている。

6　なお、第 12 回中教審「公立小・中学校の統合方策についての答申」（昭和 31 年）では「教育委員会は、地勢、気象、交通等の諸条件並びに通学距離の児童生徒に与える影響を考慮して、さらに実情に即した通学距離の基準を定めること」としている。

7　第四条　法第六条第三項の政令で定める通学路は、次に掲げるものとする。
一　児童又は幼児が小学校（義務教育学校の前期課程及び特別支援学校の小学部を含む。）若しくは幼稚園、幼保連携型認定こども園又は保育所（以下これらを「小学校等」という。）に通うため一日につきおおむね四十人以上通行する道路の区間
二　前号に掲げるもののほか、児童又は幼児が小学校等に通うため通行する道路の区間で、小学校等の敷地の出入口から一キロメートル以内の区域に存し、かつ、児童又は幼児の通行の安全を特に確保する必要があるもの

【小学校整備指針】
第２章　施設計画
第一節　校地計画
第３　通学環境
１　通学区域
(1)児童が疲労を感じない程度の通学距離を確保できることが望ましい。
(2)隣接校の学校規模及び通学区域並びに関連する中学校の通学区域等との適正な均衡を保つことができることが望ましい。
(3)通学区域を設定する場合には，　児童の居住分布等を適正に考慮することが望ましい。
２　通学経路
(1)交通頻繁な道路，　鉄道線路等との交差を避けるなど安全な通学経路を確保することができることが重要である。さらに、防犯上、死角が多い場所、人通りの少ない場所をできるだけ避けられる通学経路が確保されることが望ましい。
(2)地域の実状に応じ、教育的な体験の場としても意義のあるような通学経路を設定することのできるよう考慮されていることも有効である。

【中学校整備指針】
第２章　施設計画
第一節　校地計画
第３　通学環境
１　通学区域
(1)生徒が疲労を感じない程度の通学距離を確保できることが望ましい。
(2)隣接校の学校規模及び通学区域並びに関連する小学校の通学区域等との適正な均衡を保つことができることが望ましい。
(3)通学区域を設定する場合には、生徒の居住分布等を適正に考慮することが望ましい。
２　通学経路
交通頻繁な道路、鉄道線路等との交差を避けるなど安全な通学経路を確保することができることが重要である。さらに、防犯上、死角が多い場所、人通りの少ない場所をできるだけ避けられる通学経路が確保されることが望ましい。

出典）文部科学省「小学校施設整備指針」「中学校施設整備指針」（平成 31 年３月）

なお、文部科学省「学校安全の推進に関する計画に係る取組状況調査（平成 30 年度実績）」によれば、以下のとおりとなっている。小学校では 98.1%、中学校では 77.6%において通学路を設定している。

図表　1-4　通学路の設定状況

	調査対象校	通学路・通遠路を設定している学校
合計	49,516	32,470 65.6%
幼稚園	9,519	2,691 28.3%
幼保連携型認定こども園	4,202	528 12.6%
小学校	19,411	19,049 98.1%
中学校	10,072	7,812 77.6%
義務教育学校	87	86 98.9%
高等学校	5,040	1,676 33.3%
中等教育学校	54	22 40.7%
特別支援学校	1,131	606 53.6%

(上段：件数、下線：構成比)

出典）文部科学省「学校安全の推進に関する計画に係る取組状況調査（平成 30 年度実績）」より三菱ＵＦＪリサーチ＆コンサルティング株式会社作成

② 通学手段

日本の公立小中学校においては、徒歩による通学が大部分を占めていると考えられるが、それを統計的に示す公的なデータは現時点で確認できていない。[8]

③ 通学の安全確保における役割規定

a） 子供が被害者となる主な事件・事故等

学校及び登下校中に発生し、子供が被害に遭った主な事件は以下図表の通りである。

図表 1-5 子供が被害者となった主な事件の例

時期（発生日）	事件･事故名
平成 13 年 6 月	大阪教育大学附属池田小事件（大阪府）
平成 13 年 8 月	黒磯小 1 女児誘拐事件（栃木県）
平成 14 年 7 月	豊川市男児連れ去り殺人事件（愛知県）
平成 16 年 3 月	高崎小 1 女児殺害事件（群馬県）
平成 16 年 11 月	奈良小学生女児誘拐事件（奈良県）
平成 17 年 11 月	広島小 1 女児殺害事件（広島県）
平成 17 年 12 月	栃木小 1 女児殺害事件【今市事件】（栃木県）
平成 17 年 12 月	宇治学習塾小 6 女児殺害事件（京都府）
平成 26 年 9 月	神戸長田区小 1 女児殺害事件（兵庫県）
平成 29 年 3 月	千葉小 3 女児殺害事件（千葉県）
平成 30 年 8 月	新潟女児殺害事件（新潟県）
令和元年 5 月	川崎市登戸通り魔事件等（神奈川県）

出典）三菱ＵＦＪリサーチ＆コンサルティング株式会社作成

また、交通事故に関しては、平成 24 年には亀岡市登校中児童ら交通事故死事件や、令和元年滋賀県大津市で発生した保育園児ら 16 人死傷事故等が発生している。

b） 通学路を含めた学校における安全管理に関する国の動向

文部科学省では平成 17 年度より「地域ぐるみの学校安全体制整備推進事業」を実施している。

平成 20 年には、「学校保健法」を改正（平成 21 年 4 月 1 日施行）し「第三章　学校安全」として学校安全に関する条項が加えられ、題名が「学校保健安全法」に改められた。「学校保健法等の一部を改正する法律の公布について（通知）」（平成 20 年 7 月 9 日 20 文科ス第 522 号）の「三　学校安全に関する留意事項」において、「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、本法においては、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られたいこと。」と記載された。[9]

【学校保健安全法】

第二十七条　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。

第三十条　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。

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

9 このほか道路交通法にも児童生徒の通行時の安全に関する規定がある。（第 14 条の４、第 71 条の２の３）

先述のとおり、文部科学省は「地域ぐるみの学校安全体制構築推進事業」を実施し、地域ぐるみで学校安全を見守る体制の整備に努めてきた。具体的には、防犯の知識を有する者や警察 OB 等を「スクールガード・リーダー」として各学校に配置し、学校に対する警備のポイント等の指導や、スクールガード（学校安全ボランティア）の養成・指導を行うとしている。（※SGL/SG の設置状況としては、アンケート調査を参照）

地域ぐるみで学校安全を守る体制としては、「学校警察連絡協議会」[10]「地域学校安全委員会」[11]「学校運営協議会」[12]「地域の連携の場」[13]などの取組がなされている。

平成 29 年４月～令和４年３月を計画期間とする「第 2 次学校安全の推進に関する計画」の「５．家庭、地域、関係機関等との連携・協働による学校安全の推進」においては、下記のように学校の役割を規定している。

【第 2 次学校安全の推進に関する計画】

○ 学校は、例えば、地域学校安全委員会や学校警察連絡協議会等の設置・活用により、地域の関係者との情報共有や意見交換を日常的に行うことや、コミュニティ・スクールや地域学校協働本部等の仕組みを生かして、学校安全の観点を組み入れた学校運営や地域ぐるみでの防犯・交通安全・防災等の取組を行うことが必要である。また、国は、保護者や地域住民、外部専門家、関係機関等が連携して学校安全の取組を進めるための仕組みづくりを支援する。

○ 学校は、学校安全計画や危機管理マニュアルを基に、学校の安全教育・安全管理の方針を保護者や地域住民との間で具体的に共有することが必要である。例えば、保護者参観日や PTA 総会、地域と学校が連携・協働した取組を実施する際など、保護者や地域住民が来校する機会を活用し、学校は、安全に関する授業や避難訓練を実施するとともに、インターネットの利用に起因した被害の防止を含め、防犯・交通安全・防災に関する情報提供や、事故等の発生時に求められる対応等についての保護者・地域住民への説明等を行うことによって、学校と目標を共有しながら家庭や地域でも安全に関する取組が行われるようにすることが必要である。

出典）文部科学省「第 2 次学校安全の推進に関する計画」（平成 29 年）

10 昭和 38 年警察庁・文部省通達に基づいて設置。青少年の非行防止に関して、学校と警察が連携し、児童生徒の健全育成を図る。構成員は各警察署管内の小学校長、中学校長、高等学校長、その他の学校長、生徒指導担当教諭、警察職員等。

11 中教審答申「子供の心身の健康を守り、安全・安心を確保するために学校全体としての取り組みを進めるための方策について」（平成 20 年）において提言された組織（学校内の組織）。学校安全資料『「生きる力」をはぐくむ学校での安全教育』第 5 章で組織活動の一つとして記載。

12 地教行法第 47 条の 6 に規定。構成員：保護者代表、地域住民、地域学校協働活動推進員など。機能：①学校運営の基本方針の承認②学校運営に係る意見具申③教職員任用に係る意見具申。

13 「登下校防犯プラン」（平成 30 年）に基づく、防犯の観点の学校・警察等の関係者の会議体。新たに設置された会議体及び既存の会議体の両方を含む。

（３）スクールバス導入の経緯と現況

① 平成 20 年３月「国内におけるスクールバスの活用状況等調査報告」（文部科学省）で整理された経緯

日本におけるスクールバス導入の背景は、H20 国内調査において整理されている。それによると、国はへき地における遠距離通学支援を目的として、国庫補助による導入支援を行っている。こうした目的による導入は、市町村合併や過疎化の進行により進展がみられると考えられる。

また、通学路の安全確保といった背景から、上記目的で導入したスクールバスに、通学距離が短い児童生徒も同乗させる取組等がなされている。また同じく安全確保の目的から、路線バス等をスクールバスとして活用することを検討するよう求めている。

スクールバス導入の背景

スクールバスの導入については、主に以下の機会を契機に行われました。一つ目は、主としてへき地における通学支援のための導入です。昭和 29 年に施行された「へき地教育振興法」においては、へき地学校の児童生徒の通学を容易にするための措置を講じることを市町村の任務として求めています。そのため、へき地学校への通学支援のためのスクールバスの購入費の国庫補助制度が設けられています。また、近年、市町村合併、過疎化などにより学校の統廃合が進んでいますが、統合のため遠距離通学が必要になった児童生徒を対象とした、スクールバスの国庫補助を行っています。それにともなって、各市町村においては、自宅等から学校までの遠距離を対象としたスクールバスの購入費について、国庫補助制度を活用しています。

二つ目は、通学路における安全確保の手段としての導入です。平成 17 年に広島市、栃木県旧今市市(現日光市)などで発生した通学路における児童生徒等に対する犯罪事案の発生を受け、通学路の安全確保が大きな課題となっています。そのため、登下校の安全確保の観点から、上述のへき地支援のスクールバスに通学距離が短い児童生徒を同乗させる取組等がなされています。また、文部科学省としても、警察庁、総務省、国土交通省と連携し、「登下校時における児童生徒の安全確保のための路線バス等の活用について(平成 18 年 2 月)」を各都道府県及び指定都市教育委員会に対して発出し、路線バス等をスクールバスとして活用することについて、登下校の安全確保の方策の一つとして検討するよう求めています。

出典）文部科学省「国内におけるスクールバス活用状況等調査報告」（平成 20 年３月）より抜粋

② 平成 20 年当時の導入状況

H20 国内調査において、スクールバスの導入状況について調査した結果が公開されている。それによると、全国の 62.7%の自治体において、公立小学校児童及び中学校生徒の通学に供するためのスクールバスが導入されている。地域別には、「新潟県、山形県、青森県、富山県、北海道、岩手県、島根県では、スクールバスを導入している自治体が 9 割を超えて」いる一方で、「東京都、神奈川県、埼玉県、福岡県、愛知県では、3 割を下回って」おり、「大都市部の都府県での導入率が低い傾向」が指摘されている。

③ 直近の動き

平成 30 年に、各学校等に「『登下校防犯プラン』について」（平成 30 年 6 月 22 日初健食第 12 号）や「登下校時における児童生徒等の安全確保について（依頼）」（平成 30 年 7 月 11 日 30 初健食第 14 号）といった通知が発出されている。また、登下校防犯プランに基づき登下校時における安全確保を実施するに当たっての留意事項が、「登下校時における児童生徒等の安全確保の充実について」（平成 30 年 8 月 9 日 30 文科初第 689 号）として発出されている。

ここでスクールバスについては、「遠距離通学のために運行しているスクールバス等を登下校の安全対策の観点から弾力的に利用することも考えられる。」との記載がみられるとともに、「防犯の取組に係る参考事例等について」の中で、文科省の既往調査研究の中でスクールバスの運用方法に関して扱っている事例が複数紹介されている。

（４）スクールバスに関する法的枠組みと関係主体

① スクールバスに関する法律、制度、助成、規則等

スクールバスに関する国の法規としては、道路交通法、道路運送車両の保安基準、道路運送法などが関係する。

道路交通法では、車両等の運転者に対して、通学通園バスの側方を通過する際の安全確認を義務付けている。ここで、道路交通法上でスクールバスは「通学通園バス」と記載され、「政令で定めるもの」とされている。また、「道路運送車両の保安基準」では、車体の基準として、乗車定員 11 人以

上の、スクールバス（児童生徒等の運送目的に限るもの）については、車体の前面、後面及び両側面に、児童生徒等の運送を目的とする自動車である旨の表示をしなければならないとされている。

運賃等で利用者負担を伴うスクールバスについては、それが児童生徒等の利用に限るものである場合は、道路運送法上の「特定旅客自動車運送事業」（特定の者の需要に応じ、一定の範囲の旅客を運送する旅客自動車運送事業）、一般利用者との混乗（乗合バス含む）の場合は同法上の「一般旅客自動車運送事業」に該当すると考えられ、前者の特定旅客自動車運送事業を経営しようとする者は、国土交通大臣の許可を得なければならない（道路運送法第 43 条）。

【道路交通法】

第七十一条　車両等の運転者は、次に掲げる事項を守らなければならない。

（中略）

二の三　児童、幼児等の乗降のため、政令で定めるところにより停車している通学通園バス（専ら小学校、幼稚園等に通う児童、幼児等を運送するために使用する自動車で政令で定めるものをいう。）の側方を通過するときは、徐行して安全を確認すること。

【道路運送車両の保安基準】

第十八条　自動車の車枠及び車体は、次の基準に適合するものでなければならない。

（中略）

９　専ら小学校、中学校、義務教育学校、特別支援学校、幼稚園、幼保連携型認定こども園、保育所又は児童福祉法（昭和二十二年法律第百六十四号）第六条の三第十項に規定する小規模保育事業若しくは同条第十二項に規定する事業所内保育事業を行う施設に通う児童、生徒又は幼児の運送を目的とする自動車（乗車定員十一人以上のものに限る。）の車体の前面、後面及び両側面には、告示で定めるところにより、これらの者の運送を目的とする自動車である旨の表示をしなければならない。

スクールバスに係る助成については、（３）①のとおり、国による国庫補助での導入支援を行っている。補助等に係る規定については H20 国内調査で整理されている。そこでは、導入の目安となる「遠距離通学」については小学校で 4 km 以上、中学校で 6 km 以上とされており、「へき地教育振興法」及び「同施行令」に基づき、一定の基準を満たした場合に、購入に関する国庫補助（1/2）が適用される。

一方で、スクールバスの維持運営費については、地方交付税措置が講じられている。H20 国内調査によれば、同措置は「民間委託運行、占有運行に関係なく対象となり、通学距離による対称制限はなく、通学に供していれば、原則として対象としています」とある。

つまり、スクールバスについては導入費の補助において、遠距離通学への対応であることという条件が付けられている一方で、維持運営費については、通学距離に関する特段の制限は設けられていない。

② スクールバスの仕様（備品等）に関する規定等

先述のとおり、児童、生徒等の乗降に限るスクールバス（11 人以上が乗車するもの）については、「道路運送車両の保安基準」において、車体の前面、後面及び両側面に、児童生徒等の運送を目的とする自動車である旨の表示をしなければならないとされているが、それ以外において、スクールバスに限った仕様（備品等）に係る国の規定等は確認できない。

（５）スクールバスの運用状況

① 財源

先述のとおり、遠距離通学の支援を目的とした導入に際しては、国による国庫補助を行われている。補助等に係る規定については H20 国内調査で整理されている。そこでは、導入の目安となる「遠距離通学」については小学校で 4 km 以上、中学校で 6 km 以上とされており、「へき地教育振興法」及び「同施行令」に基づき、一定の基準を満たした場合に、購入に関する国庫補助（1/2）が適用される。

一方で、スクールバスの維持運営費については、地方交付税措置が講じられている。H20 国内調査によれば、同措置は「民間委託運行、占有運行に関係なく対象となり、通学距離による対象制限はなく、通学に供していれば、原則として対象としています」とある。

利用者負担の有無については、各教育委員会等で定めているものと考えられる。また、路線バスを活用した通学支援に当たっても、各自治体において、通学定期代の補助等を実施しているものと考えられる。例として、政令市における定期代補助等の遠距離通学支援策の実施状況等について横浜市が調査した結果を見ると、多くの政令市において、全額または一部の額の補助を実施していることが確認できる。

なお、一般貸切旅客自動車運送事業によりスクールバス運送を行う場合における運賃及び料金については、平成 26 年 10 月 31 日に自動車局旅客課長より同名の（「一般貸切旅客自動車運送事業によりスクールバス運送を行う場合における運賃及び料金について」）事務連絡が発出されており、運賃の計算方法、年間契約の計算方法が示されている。

② スクールバスの活用状況

全国の国公私立学校を対象とした文部科学省「学校安全の推進に関する計画に係る取組状況調査（平成 30 年度実績）」によれば、登下校中の安全確保のための方策として、スクールバスによる送迎を実施している小学校は 16.6%、中学校は 16.8%に留まっている。

図表 1-6 登下校中の安全確保のための方策の実施状況

	調査対象校	安全確保のための方策を取っている学校	集団登下校	保護者、地区の人々、ボランティア等による同伴又は見守り	スクールバスによる送迎	ICT 導入による登下校管理（IC タグや見守りシステム）	その他
合計	45,289	43,120 95.2%	14,339 31.7%	34,747 76.7%	13,448 29.7%	3,090 6.8%	6,747 14.9%
幼稚園	9,519	9,365 98.4%	830 8.7%	7,196 75.6%	5,508 57.9%	272 2.9%	1,028 10.8%
幼保連携型認定こども園	4,202	3,944 93.9%	66 1.6%	2,650 63.1%	1,599 38.1%	884 21.0%	842 20.0%
小学校	19,411	19,257 99.2%	12,203 62.9%	18,083 93.2%	3,230 16.6%	1,687 8.7%	1,589 8.2%
中学校	10,072	8,545 84.8%	1,067 10.6%	5,480 54.4%	1,694 16.8%	219 2.2%	2,780 27.6%
義務教育学校	87	86 98.9%	49 56.3%	79 90.8%	34 39.1%	7 8.0%	11 12.6%
中等教育学校	54	41 75.9%	1 1.9%	5 9.3%	11 20.4%	3 5.6%	27 50.0%
特別支援学校（小学部）	980	952 97.1%	47 4.8%	641 65.4%	697 71.1%	7 0.7%	220 22.4%
特別支援学校（中学部）	964	930 96.5%	76 7.9%	613 63.6%	675 70.0%	11 1.1%	250 25.9%

出典）文部科学省「学校安全の推進に関する計画に係る取組状況調査（平成 30 年度実績）」より三菱ＵＦＪリサーチ＆コンサルティング株式会社作成

③ 運営

スクールバスの運営形態は、児童生徒が専用で乗車する「専用スクールバス型」と、児童生徒が路線バス等に一般の乗客と一緒に乗車する「路線バス等活用型」に大きく二分できる。「専用スクールバス型」の場合は、さらに図表 1-7 に示すような４つのタイプに分けられると考えられている。図表中に①～⑤で示したすべてのタイプのうち、①直営型、②委託型、③運営支援型、⑤路線バス等活用型では行政の費用負担があり、④独立採算型でのみ行政の費用負担はなしとなる。

また、図表 1-8 は、日本におけるスクールバスのタイプ別導入実態を示している。H20 国内調査時の情報をもとにしているため、10 年程前の情報であることに留意が必要だが、日本においては②専用スクールバス：委託型、⑤路線バス等活用型が多く、次いで①専用スクールバス：直営型が多いような傾向がみられる。

図表 1-7　スクールバス導入手法のパターンの検討状況（例示）

種別	行政費用負担	運営形態		特徴
専用スクールバス	行政費用負担有り	直営型（①）	自治体が直営で運営	登下校の時間帯は、児童生徒のみが乗車するが、自治体によっては、空き時間を路線バスや福祉バス等、他の用途に利用することもある。 運営費用は行政が負担し、利用者（保護者を含む。以下同じ）の費用負担は発生しない場合が多い。
		委託型（②）	自治体が民間事業者等に委託をして運行	自治体が所有する車両の運行業務のみを委託するケースと、車両も含めた全業務を委託するケースがあるが、いずれの場合も登下校の時間帯は貸し切りとなり、児童生徒のみが乗車する。運営費用は行政が負担し、利用者の費用負担は発生しない場合が多い。
		運営支援型（③）	PTA や地域協議会等、地域の団体等が主体となり、行政の支援を受けて運営する	自治体が所有する車両の運行業務のみを委託するケースと、車両も含めた全業務を委託するケースがあるが、いずれの場合も登下校の時間帯は貸し切りとなり、児童生徒のみが乗車する。運営費用は行政が負担し、利用者の費用負担は 発生しない場合が多い。
	行政費用負担無し	独立採算型（④）	PTA や地域協議会等、地域の団体等が主体となり、独立採算で運営	民間事業者等への委託により、地域の団体等が主体となって運営し、行政の補助もなく、すべて利用者や地域の負担により運営される。保護者や地域の主導で導入の検討が始まり、かつ、行政からの補助がないため、利用者の自己負担が発生する。
他の交通機関の活用	行政費用負担有り	路線バス等活用型（⑤）	路線バス等の交通機関を児童生徒の登下校に活用	路線バス、コミュニティバス、福祉バス等、様々な交通機関が児童生徒の登下校に活用されている。専用スクールバスとは異なり、児童生徒は、一般の乗客とともにバスに乗車し、登下校を行う。行政直営の路線バスや行政からの委託で運行している路線バス、あるいは、民間事業者が運行する路線バスなど、様々な交通機関が活用されているが、いずれの場合も、児童生徒が購入する定期代等の通学費に相当する費用の一部、または全部を行政が負担する場合が多い。

出典）文部科学省「国内におけるスクールバス活用状況等調査報告」（平成 20 年３月）より三菱ＵＦＪリサーチ＆コンサルティング株式会社作成

図表 1-8　スクールバスの導入事例

自治体	①専用スクールバス：直営型	②専用スクールバス：委託型	③専用スクールバス：運営支援型	④専用スクールバス：独立採算型	⑤路線バス等活用型
青森市（青森県）	○	○			○
石巻市（宮城県）	○	○			○
三川町（山形県）	○		○		
日光市（栃木県）	○	○			○
相模原市（神奈川県）	○				○
出雲崎町（新潟県）		○			○
阿賀野市（新潟県）		○			○
坂井市（福井県）	○	○	○		○
川上村（長野県）	○				○
島田市（静岡県）	○	○			○
豊明市（愛知県）					○
鳥羽市（三重県）		○			
養父市（兵庫県）		○			○
三木市（兵庫県）					○
十津川村（奈良県）		○			○
江田島市（広島県）		○			○
四万十市（高知県）	○	○			○
長崎市（長崎県）					○
熊本市（熊本県）		○	○		
鹿児島市（鹿児島県）		○		○	

出典）文部科学省「国内におけるスクールバス活用状況等調査報告」（平成 20 年３月）より三菱ＵＦＪリサーチ&コンサルティング株式会社作成

２．アメリカの状況

（１）通学路における子供の安全確保をめぐる社会的背景

① 犯罪発生状況

アメリカ司法省の「2019 年犯罪被害者レポート」[14]によると、未成年（12−17 歳）の犯罪被害率は 2018 年 1.51%、2019 年 1.61%、凶悪犯罪被害率は 2018 年 1.95%、2019 年 1.46%であった。犯罪被害にはレイプ・性的暴行、強盗、加重暴行、単純暴行を含み、それらは脅迫、未遂、既遂を含んでいる。凶悪犯罪は一般的に重罪として起訴されるもので、単純暴行以外の既遂・未遂の暴力犯罪や既遂の窃盗・強盗および自動車窃盗を含んでいる。

また、アメリカ司法省少年司法・非行防止事務局の「児童暴行・犯罪・虐待調査 2011 年版」[15]によると、対象者である 1 ヶ月～17 歳の子供 4,503 名の被害経験率は、身体的暴行 41.2%、性的被害 5.6%、幼児虐待 13.8%であった。

② 交通事故発生状況

アメリカ運輸省道路交通安全局の「2017 年交通安全実態報告」[16]によると、2017 年の未成年（15 歳未満）の交通事故死亡者は 1,147 人で全体の 3%。未成年交通事故死亡者のうち 5 人に 1 人が歩行者であった。

また、同じくアメリカ運輸省道路交通安全局のデータ[17]によると、2018 年の未成年（0−20 歳）の交通事故死亡者数は、4079 名（2010 年比 16%減少）で死亡者数全体の 11%であった。年齢内訳は 5 歳未満 344 名、5−9 歳 331 名、10−15 歳 521 名、16−20 歳 2883 名であった。

③ 保護者の労働の状況

実証的な社会調査を行うピューリサーチセンターの「子育てと家事の分担について」2015 年調査[18]によると、共働き家庭の割合は 46%で、1970 年から 15%増加した。

また、アメリカ保健福祉省の「2012 年幼児および子供家庭調査」[19]によると、保護者の週平均労働時間は 58 時間で、標準勤務時間（月~金 午前８時~午後６時）以外の週平均労働時間は 14 時間であった。

（２）子供の通学の状況

① 通学方法に関する規定

アメリカ運輸省道路交通安全局「スクールバスの安全について」によると、連邦政府レベルでは、運輸省道路交通安全局「道路交通安全プログラムガイドライン」において、生徒の移動の安全に関する推奨事項が言及されているが、基本的に学校教育に関する規定・制度は州・自治体レベルが制定するとされている。

各州のガイドラインの例として、ウィスコンシン州法 121 条 54（2）では、４～５歳のキンダーガーデン（年長組）児童を含む小学校・中学校の生徒は、通学が認められている学校から 2 マイル以上の距離に住む場合、その公立学校区が用意する交通手段を利用する権利があるとしている。また、公立学校区は、遠距離通学でない生徒のためにも、交通手段を提供することを可能としている。

自治体の例として、オハイオ州クリーブランド都市部学区では、交通手段への権利は、家から学校までの距離で決められている。キンダーガーデン（年長組）～6 年生は 1 マイル以上でスクールバス利用可、７～12 年生は 1 マイル以上で公共交通機関使用カードが支給される。州法では、学校か

14 アメリカ司法省「2019 年犯罪被害者レポート」（https://www.bjs.gov/content/pub/pdf/cv19.pdf）（2021/1/21 最終閲覧）
15 アメリカ司法省少年司法・非行防止事務局「児童暴行・犯罪・虐待調査 2011 年版」（https://ojjdp.ojp.gov/sites/g/files/xyckuh176/files/pubs/248547.pdf） （2021/1/21 最終閲覧）
16 アメリカ運輸省道路交通安全局「2017 年交通安全実態報告」（https://crashstats.nhtsa.dot.gov/Api/Public/ViewPublication/812681）（2021/1/21 最終閲覧）
17 アメリカ運輸省道路交通安全局ホームページ（https://www-fars.nhtsa.dot.gov/People/PeopleAllVictims.aspx）（2021/1/21 最終閲覧）
18 ピューリサーチセンター「子育てと家事の分担について」（https://www.pewsocialtrends.org/2015/11/04/raising-kids-and-running-a-household-how-working-parents-share-the-load/）（2021/1/21 最終閲覧）
19 アメリカ保健福祉省「2012 年幼児および子供家庭調査」（https://www.acf.hhs.gov/sites/default/files/opre/parent_work_schedules_in_households_with_young_children_toopre_083117.pdf）（2021/1/21 最終閲覧）

ら２マイル以上離れて住む、キンダーガーデン～８年生の生徒にのみ交通手段の提供が義務付けられており、9～12 年生には交通手段を提供する義務はないとしている。

非営利団体ベルウェザー[20]（以降、「ベルウェザー」とする）の 2017 年のレポート「21 世紀のスクールバスへの取組み」によると、公立チャーター校（地理的基準で通学する伝統的な公立校と異なり、地理的な制約がない学校）と私立学校にスクールバスを提供するかは、州や学区により異なる。これらの学校には提供しない学区もあれば、チャーター校や時には私立校にまでスクールバスを提供することを義務づける州もある。その場合、学区はその区域内の権利のある全ての生徒にスクールバスを提供する。また、私立校やチャーター校が学区のスクールバスを利用するために個別の契約・提携を結ぶ場合もあり、時にはそれは有料サービスの場合もある。ニューヨーク市は、公立、チャーター校、私立校にも交通サービスを提供している。

② 通学手段

アメリカ運輸省道路交通安全局「2017 年通学に関する世帯調査」[21]によると、通学手段の割合は、自家用車 54.2%、スクールバス 33.2%、徒歩 10.4%、その他 2.2%であった。通学手段に関わる規制（禁止事項）は特にみられない。

③ 通学の安全確保における役割規定

学校の役割が明記されている例として、カリフォルニア州「通学路指導員に関連する条例集」やニュージャージー州「通学路指導員に関連する法」等には、州または自治体に対し、学校周辺に点滅信号などの交通規制装置の設置をリクエストすることができるという記載がある。

また、州によっては、教育委員会や学校が交通指導員を雇用することができ、上記カリフォルニア州の条例集にもそのように記載されている。オンライン弁護士サイト「子供が在校中の責任の所在について」には、スクールバスの安全性確保についても学校に法的義務があるとされている。

保護者の役割については、学校ごとに細かいルールなどはあるが、主に子供を時間通りにバス停で待機させる、家からバス停までの安全なルートの決定・指導、バスのルールを子供と確認・教育する、バス停およびバス乗車中の子供の態度の教育、低学年の子供の送り迎えなどが記載されている。ニューメキシコ州アルバカーキ（Albuquerque）校区「スクールバスについての責任の所在について」、ミシガン州リンカーン統合学区「学生と保護者の責任について」、メリーランド州カルバート（Calvert）学区「スクールバス利用時の保護者の責任について」などに記載がある。

アメリカ運輸省道路交通安全局「統一交通規制装置マニュアル」によると、安全確保の役職としては、交通指導員、警察、親または生徒によるパトロール係がある。

交通指導員の設置状況について、労働統計局の「2017 年職業雇用調査（Occupational Employment Statistics）」によると、小・中学校の交通指導員は 10,330 名であった。地域別等の詳細データは確認できていないが、全ての学校に交通指導員がいるわけではない。学校のロケーションや特定の時間帯の特定の道路を渡る歩行者の数および車両数などの基準を満たし、自治体などに承認された場合に設置される[22]。

（３） スクールバス導入の経緯と現況

① 経緯

エドガー・スナイダー（Edgar Snyder）法律事務所のホームページ[23]によると、1880 年代には馬が簡易のワゴンを引く形で、徒歩圏外に住む子供たちを学校（１部屋のみの小屋で全学年が集まる）に運んでいたところもあったが、まだ一般的ではなかった。1914 年には自動車産業の発展に伴い、馬ではなくエンジン付きのワゴンが発明され、1930 年代に今のスクールバスのデザインの原型になるものが発明され、普及していった。

20 全ての子供たちが教育を受けられることを目的に活動する非営利団体「Bellwether Education Partners」。
21 アメリカ運輸省道路交通安全局「2017 年通学に関する世帯調査」（https://nhts.ornl.gov/assets/FHWA_NHTS_%20Brief_Traveltoschool_032519.pdf）（2021/1/21 最終閲覧）
22 Visalia Times Delta(USA TODAY グループ）「なぜすべての学校に交通指導員が配置されているわけではないか」（https://www.visaliatimesdelta.com/story/news/local/2017/01/25/every-school-crossing-guard/97029010/）（2021/1/21 最終閲覧）
23 Edgar Snyder 法律事務所「スクールバスの歴史」（https://www.edgarsnyder.com/blog/2015/08/history-of-school-bus.html）（2021/1/21 最終閲覧）

また、H20 諸外国調査によると、1950 年代にはそれまで町の中心部に置かれていた学校が郊外にも設置されるようになり、スクールバスへのニーズが高まり、急速に普及していった。普及と同時に、スクールバスに関する安全規則の整備も進み、1970 年代には今日の安全規則の前身となる「スクールバスの製造及び整備に関する最低基準」が制定されたということである。

② 導入状況

非営利団体スクールバスフリート[24]の「2017-2018 学校年度スクールバスデータ」[25]によると、2017 年度は、公立学校生徒の 55%（23,285,144 人）がスクールバスを利用している。私立学校生徒は、割合は不明だが、1,968,909 人がスクールバスを利用している。アメリカ全体で、合計 476,150 台のスクールバスがあり、学区保有 268,053 台（56.2%）、事業者保有 105,632 台（22.2%）、州保有 5,768 台（1.2%）となっている。

③ 直近の動き

ベルウェザーの 2017 年のレポート「21 世紀のスクールバスへの取組み」[26]によると、校区のあり方の変化に伴う対応として、校区内の近所の学校に通う形から、地理的距離に関わらず町内の公立学校へ通うことを可能にする町が特に都市部で増えてきており、校区をまたいで通学する子供たちへの新たな対応が求められている。また、スクールバス利用者数は減少が続いており、スクールバス運営コストの増大につながっているという。コスト増のために、バスやインフラの最新化、アップデートが阻まれており、排ガス規制の厳格化（2007 年）以前に製造されたバスもまだ多く利用されているため、環境にも負担をかけていることが課題となっている。

（４）スクールバスに関する法的枠組みと関係主体

① スクールバスに関する法律、制度、助成、規則等

連邦政府の規制として、スクールバスの製造業者に対する規定が連邦自動車安全基準(FMVSS)に記載されており、歩行者保護のための安全装置や座席、転覆防止などの基準を満たさなければならないことを規定している。また、ホームレス若しくは障害を持つ児童へのバスの手配の義務も規定（マッキニー・ベント法及び個別障害者教育法（IDEA））されている。

州政府の規制では、連邦政府の規制を踏まえた独自の規則が設定されているが、H20 諸外国調査によると、連邦政府よりも厳しいものが多いと報告されている。例として、コネチカット州一般法第 170 章では、スクールバスの運営に関して、スクールバス利用の必要性、利用するバスの種類、そしてホームレス・障害を持つ児童以外の一般の児童のバス利用資格などを規定している。

加えて、市や学区レベルでも、独自の基準を設けているケースもある。H20 諸外国調査によると、こちらは治安や天候等、地域の事情を反映した規則が多いということである。

② スクールバスの仕様（備品等）に関する規定等

スクールバスの仕様については、連邦自動車安全基準（FMVSSs）105, 111, 130, 131, 217, 220-222, 301,303 条に記載があり、転覆保護、緊急出口、ジョイントの強度、歩行者保護や鏡などの安全装置の基準を規定している。

アメリカスクールバス協議会「スクールバスの安全装備について」によると、備品、装備品の具体的品目や機能として、乗降中は赤く点滅するライト、車体から伸びて提示されるストップサイン、後方の視認性向上のクロスビューミラー、座席の列幅が狭く追突の際の衝撃エネルギー吸収性が高い座席、車内の生徒の態度をチェックする監視カメラ、乗降中の周囲の交通違反をチェックする(乗降中、周りの車は停止するのが交通ルール）車外に設置された監視カメラなどがある。

24 1956 年に設立された、米国とカナダの学校交通関係者に情報提供を行う業界誌「School Bus FlEET マガジン」。
25 School Bus FlEET「2017-2018 学校年度スクールバスデータ」（https://www.schoolbusfleet.com/download?id=10117405&dl=1）（2021/1/21 最終閲覧）
26 Bellwether Education Partners 「21 世紀のスクールバスへの取組み」（https://bellwethereducation.org/sites/default/files/Bellwether_Bus-WFF-Transportation_FINAL.pdf）（2021/1/21 最終閲覧）

（５）スクールバスの運用状況

① 財源

H20 諸外国調査によると、スクールバスの運行について、連邦政府から州政府への助成金はない。

ベルウェザー「21 世紀のスクールバスへの取組み」によると、州政府から学区への助成は州によって様々だが、次の 3 種類のいずれかであることが多い。1 つ目は、コストを基準とするもので、スクールバス運営にかかった実費の一部または平均支出や支出履歴、ガソリン代や運転手の給与などの要素を考慮して計算される。2 つ目は、利用者の人数を基準とするもので、3 つ目は、スクールバスの走行距離を基準にするものである。

また、様々な分野の公共政策を扱う財団であるピュートラスト[27]のホームページ[28]によると、利用者が費用を負担する州もある。2011 年の時点で、カリフォルニア、コロラド、アイオワ、カンザス、マサチューセッツ、テキサス州を含む 12 州が利用者に乗車料金を請求することを学区に許可しており、ハワイでは請求は義務づけられている。料金は一人につき年間 180~575 ドルである。

② 運営

全国学校交通協会イエロースクールバス業界報告[29]によると、スクールバスを保有・運営しているのは、学区または民間の請負業者である。

ベルウェザー「21 世紀のスクールバスへの取組み」によると、全国のスクールバスの約 2/3 は学区が保有し、1/3 は民間業者が保有している。学区運営の場合、バスの購入、バスルートの計画、車両のメンテナンス、運転手の雇用、訓練など、スクールバスの全ての要素を学区が管理する。民間業者へ委託の場合は、学区が委託内容の詳細を決定し、業者がそれに対応する。また、スクールバス運転手は、運転・犯罪履歴などのバックグラウンドチェック、健康診断、薬物・アルコールチェック、適正チェックに合格し、商業用運転免許証を保持し、スクールバス運転手としての訓練を受けた者とし、標準的な勤務形態は、時給制のパートタイマーである。

③ 子供を守るための工夫（備品・装備、関係者の連携体制など）

フリート管理ソフトウェア（Fleet Management Software）社のウェブサイト「スクールバスの技術的な進歩について」[30]によると、ICT の活用の例として、GPS の活用、Wi-Fi の提供、生徒バッジの着用などがある。GPS はリアルタイムでバスの位置が分かるほか、渋滞や危険なルートを避け、児童を時間通りに学校へ送ることができ、ガソリン代も節約できる。Wi-Fi の提供により、乗車中に宿題ができる。生徒バッジは、ID カードの形式で、スクールバス乗り降りの際にスキャンすることで、乗車・降車の時刻、位置などを学校・保護者が確認できる。

フロリダ州サラソータ（Sarasota）市のウェブマガジン[31]によると、学校閉鎖でオンライン学習になった際に、Wi-Fi を持たない家庭の多い地区へバスを巡回させ、バスの Wi-Fi を提供するような取組もある。

また、全国学校交通協会「イエロースクールバス業界報告」によると、スクールバス運転手は、就業に際する具体的な必須条件は州により異なるものの、雇用時の訓練に加え、毎年再訓練などを受けることが義務付けられている。

27 旧 Sun Oil Company（現 Sunoco LP）の創設者らによって設立された財団。科学的研究・分析によって、公共政策を支援することを目的に、多様な分野におけるプロジェクトを推進する。

28 THE PEW CHARITABLE TRUSTS（https://www.pewtrusts.org/en/research-and-analysis/blogs/stateline/2015/6/16/school-districts-are-billing-parents-for-bus-rides）（2021/1/21 最終閲覧）

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

30 Fleet Management Software 社「スクールバスの技術的な進歩について」（https://blog.rtafleet.com/5-advancements-school-bus-technology）（2021/1/21 最終閲覧）

31 フロリダ州 Sarasota 市（https://www.sarasotamagazine.com/news-and-profiles/2020/05/converted-school-buses-are-providing-internet-access-to-students-who-don-t-have-it-at-home）（2021/1/21 最終閲覧）

（６）事例紹介

スクールバスの費用対効果を高めるための試み・コスト削減策に関して、ニュージャージー州のメドフォードでは、1998 年以降、代替燃料の導入、近隣学区との提携サービス、バスへの広告掲載を行ってきた。代替燃料に切り替えたことで、バスの排気システムや燃料噴射装置などのパーツの耐久性が高まり、部品交換の頻度が減り、年間 1 万ドル、15 年間で 13～15 万ドルの削減となった。また、近隣の学区と提携し、バス運転手とバスを共有することで、3 年で 25 万ドルのコスト削減となった。さらに、スクールバスに広告を掲載することにより、4 年で 4 万 8 千ドルの収入を得られることになった。（2013 年８月 27 日記事[32]）また、プロパンガスを代替燃料として利用したスクールバスの普及により、有害な排気ガスの削減とともに燃料費・メンテナンス費の削減を達成している。全国 48 州で、プロパンガスで走るスクールバスは約 2 万台利用されている。コロラド州ボルダーバレー学区では、2017 以降 3 年間で 24 台以上のプロパンガスバスを追加した。NOx の排気をほぼゼロレベルまで削減できる上、ディーゼルバスに比べて一台当たり年間 3 千ドルの運営管理費（燃料費、オイルチェンジ等）の節約となる。イリノイ州オーランドパークのスクールバス業者によると、プロパンガス車はディーゼル車に比べ運営費は 1/4 に抑えられる。また、寒い季節、ディーゼル車は早朝からエンジンを開始して準備するのに比べプロパン車だとそのアイドリング準備が不要のため、排気ガスレベルも燃料も削減できている。（2020 年２月 27 日記事[33]）

そのほか、通学路の安全確保に関する取組として「Safe Routes to School（SRTS）プログラム」がある。子供、大人、ドライバーやコミュニティーに対する安全教育や通学路のインフラ改善などを通して、徒歩若しくは自転車通学を促すプログラムで、政府からの補助金がある。通学の際の自家用車の利用を減らすことによる交通渋滞・環境負担の軽減、子供の自転車・徒歩中の事故の軽減、そして子供たちの運動不足の改善などの効果が挙げられている。2013 年の発表によると、2007 年から 2012 年にかけて、徒歩か自転車通学の生徒数は 12.4%から 15.7%（朝）、15.8%から 19.7%（午後）へ増加した[34]。

32 School bus FLEET「New Jersey district embraces new ideas and saves big」（https://www.schoolbusfleet.com/10010012/new-jersey-district-embraces-new-ideas-and-saves-big）（2021/2/12 最終閲覧）※1956 年に設立された、米国とカナダの学校交通関係者に情報提供を行う業界誌「School Bus FlEET マガジン」

33 School bus FLEET「School Bus Operators Save Big on Maintenance With Propane」（https://www.schoolbusfleet.com/10111951/school-bus-operators-save-big-on-maintenance-with-propane）（2021/2/12 最終閲覧）

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

３．イギリスの状況

（１）通学路における子供の安全確保をめぐる社会的背景

① 犯罪発生状況

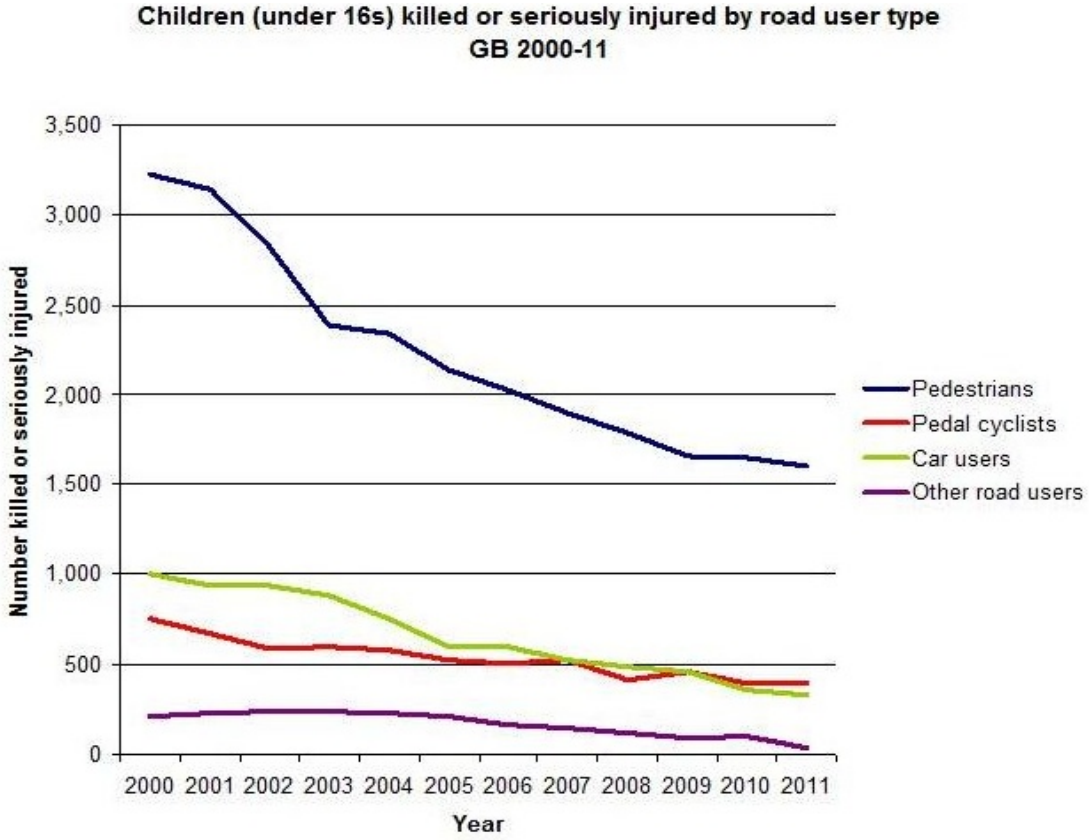
イングランドとウェールズの 2019 年犯罪調査（CSWE）[35]によると、10～15 歳の子供のうち、過去 1 年間に暴行、傷害等、身体犯の被害に遭ったことのある割合は 5.4%であり、都市部・農村部ごとにみても、5.4%、5.5%と差はみられなかった。

一方で、両親と子供からなる世帯の子供と、一人親世帯の子供を比較すると、両親と子供からなる世帯の子供の被害経験は 4.9%であったのに対し、一人親世帯の子供では 7.7%と、一人親世帯の子供の被害経験が高くなっている。

② 交通事故発生状況

National Travel Survey 2014: Travel to school によると、2000 年以降、15 歳以下の子供が死傷する交通事故は減少傾向にあり、2011 年には 15 歳以下の交通事故による死傷者数は 19,474 件と、2000 年のおよそ半数となっている。そのうち歩行中が 7,807 件、自転車乗車中が 2,881 件となっている。

図表　1-9　交通手段別にみた15歳以下の交通事故による死傷者数



How many children are killed in road accidents?

The table below shows the number of deaths for children under 16 years for each type of road accident along with the number of serious and slight injuries for Great Britain in 2011. Serious injuries include fractures, internal injuries, burns and severe cuts. Slight injuries include bruising, whiplash and slight shock.

Table 1: Deaths and injuries by accident type for under 16s in Great Britain, 2011

	Deaths	Serious injury	Slight injury	Total	Deaths as % of total
Pedestrians 0-15 years	33	1,569	6,205	7,807	0.42
Pedal cyclists 0-15 years	6	392	2,483	2,881	0.21
Car occupants 0-15 years	21	315	7,235	7,571	0.28
All road users 0-15 years	60	2,352	17,062	19,474	0.31

出典）National Travel Survey：England（2014）

35 Crime in England and Wales: Annual Trend and Demographic Tables（https://www.ons.gov.uk/peoplepopulationandcommunity/crimeandjustice/datasets/crimeinenglandandwalesannualtrendanddemographictables/current、2021/1/21 最終閲覧）

③ 保護者の労働の状況[36]

2019 年における子供を持つ女性の就業率は 75.1%であり、未成年の子供を持たない男性の就業率 73.5%を上回った。未成年の子供を持つ男性の就業率は 92.6%で、2000 年以降、未成年の子供を持たない男性を上回っている。なお、14 歳以下の子供のために終業時間を減らしたとする男性は 4.8%、女性 28.5%であった。

未成年の子供を持つ女性の就労状況は 2000 年以降微増を続けており、イングランド・ウェールズ・スコットランド・北アイルランドそれぞれで 74.8%、77.2%、77.2%、75.7%となっており、未成年の子がいない女性より、それぞれ 4.0%、4.1%、4.5%、11.2%ずつ高い。未成年の子供を持つ男性の就労状況は各地域で 68.0～73.9%であり、未成年の子供がいない男性よりも約 20%ずつ高い。

子育て中の就業率が高まった背景には、育児休業などの保障や保育サービスなどの拡充が影響したものと考えられる。

なお、子供を持つ女性の 56.2%、男性の 22.4%が、「育児のため何らかの形で就労条件を変える必要があった」としている。また、労働時間の長さは男女間での育児の責任・活動負担量と反比例する傾向にあり、男性が育児のため仕事を休むには、高いハードルがある。The effect of parents' employment on outcomes for children：JOSEPH ROWNTREE FOUNDATION（2001）によると、特に 5 歳以下の子供は、母親の不在が育児上のリスクとなることや、高等教育への進学率や失業率へ悪影響を及ぼすなどの懸念が指摘されていることも、母親の育児時間の優先度が高い原因と考えられる。

（２） 子供の通学の状況

① 通学方法に関する規定

法的根拠は 1996 年の「Education Act（初等教育法）」のほか、「Home to school travel and transport guidance Statutory guidance for local authorities July 2014（2016 年改定）（登下校に関する地方自治体向けガイドライン）」による。

Education Act（初等教育法）では、地方自治体が、「学校から自宅までの距離が２マイル以上（約 3.2km）の５歳～７歳の児童」及び「学校から自宅までの距離が３マイル（約 4.8km）以上の８歳～16 歳の児童生徒に対して、必要な登下校手段を無償で提供することが義務づけられている。さらに、2014 年に定められた「Home to school travel and transport guidance: Statutory guidance for local authorities（登下校に関する地方自治体向けガイドライン）」においても、公立学校のほか、私立学校等も含めた児童・生徒に対し、必要な登下校手段を提供することと規定されている。

なお、コロナウイルス感染症の拡大に伴い、イギリス政府は、登下校にバスを利用しているが、学校から自宅まで 2 マイル（約 3.2 ㎞）以下の児童生徒については、徒歩若しくは自転車に切り替え、スクールバス利用者数を 50%減少させるよう指示している。

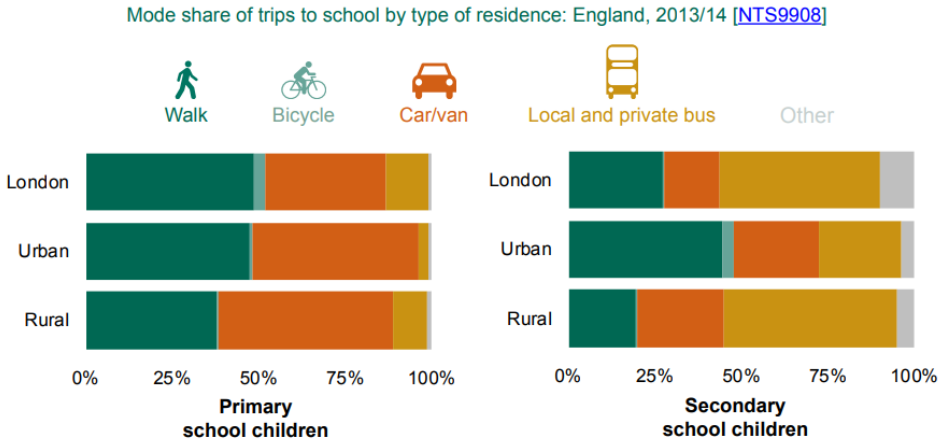
② 通学手段

National Travel Survey（2014）によれば、イングランドにおける主な通学手段の内訳は、徒歩が 43%で最も多く、次いで、自家用車が 37%、路線バスが 13%である。バスを利用する場合、多くが路線バスであり、通学専用のスクールバスを利用する児童生徒は４%に留まっている。なお、小学生が一人で通学する割合は、2003 年に７%であったのに対し、2013 年には３%に減少している。

一方で、年齢や地域別にみると、７～10 歳の 88%は、保護者等の大人が付き添い登校している。中学生では路線バス若しくは専用スクールバスを利用する傾向が多く、地方部だけでみれば、全体の約 20%が専用スクールバスを利用している。

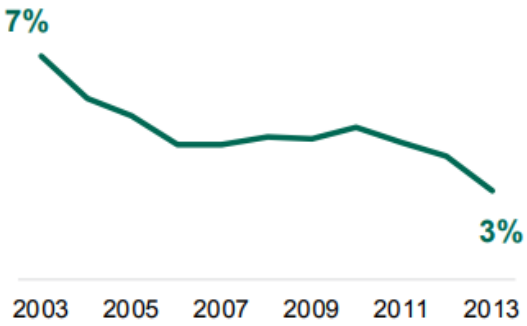
36 Families and the labour market, UK: 2019（訳：英国国立統計局「家族と労働市場調査」）、Families and households in the UK: 2019（訳：英国国立統計局「家族と世帯調査」）に基づく

図表　1-１０　通学手段の割合



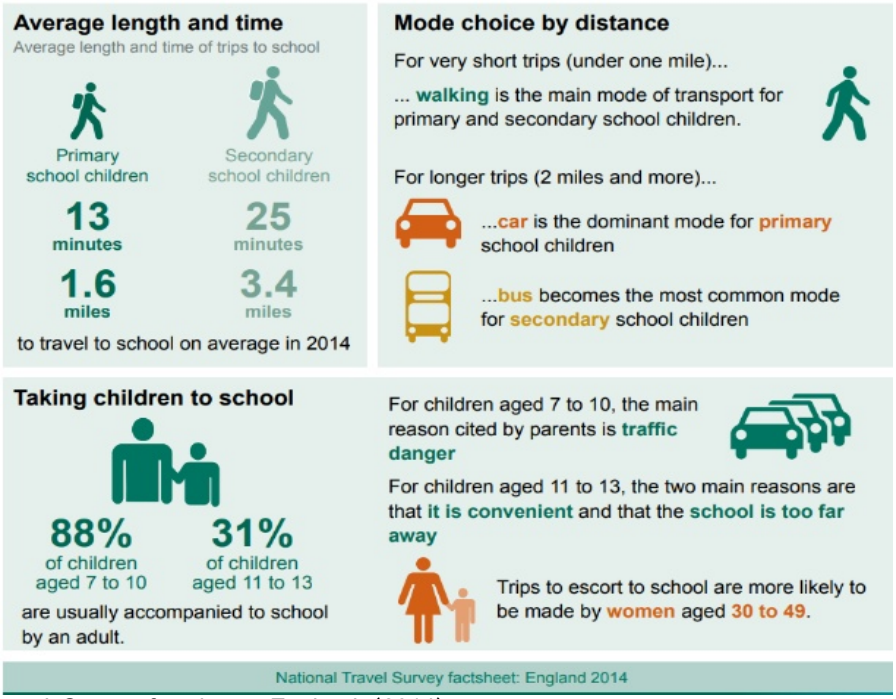
出典）National Travel Survey factsheet：England（2014）

図表　1-１１　一人で通学する小学生の割合



出典）National Travel Survey2014：Travel to school（2014）—Proportion of primary school children who travel to school alone : England, 2003 to 2013 (3-year rolling average)[NTS0613]

図表　1-１２　児童生徒の通学距離と時間及び通学方法について



出典）National Travel Survey factsheet：England（2014）

③ 通学の安全確保における役割規定

「登下校に関する地方自治体向けガイドライン」によると、教育省の支援の下、地方自治体が中心となって、学校や保護者、交通機関などの各関係者と協力調整することが求められている。

スクールバスやその他の交通機関における児童生徒の問題行動については、学校長が停学などの判断を担っている。児童生徒の安全のため、地方自治体は Escort（添乗員）を派遣している。

また、1960 年代の交通事故の増加を受け、通学路のパトロール及び交通整理を行う指導員「Lollypop man/lady」（みどりのおじさん/おばさん）が設置され、The Transport Act 2000（交通法）により、自動車を停止させる法的権限が強化された。

なお、障害児の場合は保護者の付き添いの必要性が明記されているが、それ以外の場合については、付き添いをしなくてはならないなどの保護者の役割は明記されていない。一方で、先述の National Travel Survey factsheet : England（2014）のデータのとおり、特に 10 歳以下の子供の通学に対しては、付き添う大人が多い。

（３）スクールバス導入の経緯と現況

① 経緯

スクールバスの起源は諸説あるが、たとえばスクールバスサービスを提供する Yellow Bus 社によれば、1827 年にロンドンの私立女子校の通学用に、25 人乗りの馬車が導入されたことがスクールバス導入の経緯だという。

H20 諸外国調査によると、イギリスでは、自家用車での送迎による学校周辺の交通渋滞と、それに伴う大気汚染への問題意識から、交通渋滞緩和のためにスクールバスが活用されるようになった。環境保護の観点からも、スクールバスへの関心が高まっているという。

また、1996 年以降は、路線バスをスクールバスとして活用する動きがみられている。さらに、2000 年以降、アメリカから導入された下校専用スクールバスが、イギリスの大手公共交通事業者である First Group 社によりイギリス各地で展開された。導入状況は自治体により様々で、採算性等の問題から既に専用スクールバスサービスの導入を取りやめた地域もある。

② 導入状況

導入状況の詳細は不明であるが、業界調査を行う企業である IBISWorld のレポート[37]によると、バス業界市場のうち、通学専用スクールバスの市場は約５％とのことである。小学校前教育と中学校での需要が高い。なお、スクールバスには「通学用スクールバス」のほか、校外学習等のための貸し切りバスがある。

③ 直近の動き

新型コロナウイルス感染症拡大に伴うソーシャルディスタンスの確保及び感染リスクの減少を目的とし、2020 年９月の新年度からバスを数百台規模増加して対応することとしている。先述のとおり、専用スクールバスで通学する児童生徒の割合は少ないものの、イギリス全体でみれば約 600,000 人であり、通学のための重要なサービスの一つである[38]。

また、ロンドン交通局（Transport for London：TFL）によると、コロナパンデミック以前から約 250,000 人の児童生徒が通学のため毎日バスを利用しており、2020 年９月からは 230 台の路線バスを通学の多い 220 以上の路線で「スクール・サービス」として運用する。平日７時 30 分～９時 30 分 と 14 時 30 分～16 時 30 分を対象としている。北アイルランドでは観光バスからの転用を含む 500 台が登下校時のピークタイムに増便される。なお、ロンドン交通局は、通勤客などほかの利用者に対しては、乗客率の増大から待ち時間の増加が懸念されており、渋滞を防ぐため、自家用車ではなく、徒歩か自転車の利用を推奨している。

そのほか、イギリス政府では、近年児童生徒の健康増進のため、徒歩や自転車による通学を推奨する「Walk to School Week」キャンペーンに取り組んでいる。

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

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

（４）スクールバスに関する法的枠組みと関係主体

① スクールバスに関する法律、制度、助成、規則等

スクールバスに関する基本的な法律枠組みは、2009 年に制定された School Bus (Safety) Act（スクールバスの安全についての法律）による。

同法では、スクールバスのデザイン・規格・運営については国（担当大臣）が定めることとし、12 人以上の乗客が使用できるものを基本的条件としつつ、次項の規定を盛り込んでいる。

また、運転手の安全講習の受講についても法律に明記されている。

② スクールバスの仕様（備品等）に関する規定等

スクールバスの仕様は次のとおり法律に定められている。

○スクールバスについては、以下５つの条件を必ず満たすこと
１．１階建てバスであること
２．全ての座席に３点式シートベルトを装備すること
３．バス停に停止する際、バスの外に大きな「一時停止」の標識が作動すること
４．スクールバスであることが明らかにわかるような色であること
５．ドライバー、乗客、その他道路利用者に対し、道路の安全利用に係る注意事項がバス内部・外部に表示されていること
○その他で、スクールバスに必要なデザイン、構造、仕様や運営方法を定めることが望まれる

出典）School Bus (Safety) Act：2009

なお、新型コロナウイルス感染症拡大後の 2020 年 9 月に、清掃と、使い捨てのマスクやエプロン、手袋などの PPE 製品の使用など、安全目的の追加の指針が政府から発表されている。

BBC NEWS[39]によると、スクールバス運転手の組合（Unite union）は、感染リスクの拡大に懸念を表明している。政府は、現時点で 4,000 万ポンド（約 541 億 3,600 万円）の支出により、ソーシャルディスタンス保持を促進しているとする。また教育担当関係者は、運転手との間のスクリーン導入や車内消毒薬の設置、清掃の拡大を行い、150,000 点を超える PPE 製品がバス運転手に支給されているとする。

（５）スクールバスの運用状況

① 財源

School Bus (Safety) Act によると、スクールバスの利用を含めた、通学に係る支援は自治体の責任であることが定められている。なお、先述のとおり、通学路が２マイル以上（約 3.2km）の５歳～７歳及び３マイル（約 4.8km）以上の８歳～16 歳の児童生徒、及び障害のある児童、障害のある保護者の児童等に対しては必要な登下校手段を無償で提供することが義務づけられている。

H20 諸外国調査によると、通学支援対象外の児童生徒がスクールバスを利用する場合、有料となるため若干の運賃収入はあるものの、運営費の大半は自治体の負担となっている。

② 運営

スクールバスの運営は、自治体・学校がバスを所有し直接運営するか、民間会社に委託するかの２パターンに大きく分かれる。ただし運営実態は、自治体によって様々である。

基本的な法律枠組みは School Bus (Safety) Act 2009 による。また、2019 年にバス一般の車椅子搭乗の規則が変更された際、車椅子を使用する生徒がスクールバスを利用できない事態が発生し、抗議運動が起きた後に調整がなされた。

H20 諸外国調査によると、すべてのスクールバス運転手は、過去の犯罪歴や、薬物・アルコール依存症の有無、健康状態等について犯罪記録局の審査を受けなければならない。適正化検査を合格した者にのみ「ブルーバッジ」を支給し、運転手としての身分を証明している。

「登下校に関する地方自治体向けガイドライン」においても、運転手や添乗員、スクールバスサービスを提供する企業は、過去の交通事故違反歴や、犯罪歴などを情報開示することが義務付けられている。

39 BBC NEWS「Covid: School bus drivers fearful of coronavirus infection risk」（2020 年 9 月 22 日記事）（2021/1/21 最終閲覧）

③ 子供を守るための工夫（備品・装備、関係者の連携体制など）

基本的な法律枠組みは 2009 年の School Bus (Safety) Act により、スクールバスの仕様と装備品については、先述のとおり、1 階建てバス、全ての座席に 3 点固定式のシートベルトを装備、バス外側に大きな「一時停止」標識を装備、明るい色の塗装、バス内外に運転手、利用者、他の道路利用者向けの安全アドバイスを含む注意事項の表示、その他スクールバス運用に必要なものとなっている。

なお、新型コロナウイルス感染症拡大を受けて、通学バス乗車時の規定が定められた。

イングランド	：11 歳以上はマスク着用すること。
ウェールズ	：スクールバスでのマスク着用は任意であるが、公共交通機関では 11 歳以上はマスクか顔を覆うものを着用すること。
スコットランド	：5 歳以上はマスクか顔を覆うものを着用すること。
北アイルランド	：公共交通機関では 13 歳以上はマスクか顔を覆うものを着用することとし、スクールバスにおいても着用を「強く推奨」する。

出典）BBC News「Back to school: Extra buses to help get children to school」（2020 年 8 月 28 日記事）

（６） 事例紹介

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

図表 1-1３ Lollipop Man／Lady の活動

出典）Telegraph NEWS Site（https://www.telegraph.co.uk/multimedia/archive/02380 lol_2380693a.jpg）

スクールバスサービスを提供する企業では、通学時の公共バスの本数を増加させるとともに、児童生徒にバスの運行状況を通知する携帯アプリを導入している。

2010 年代後半から 2020 年にかけて、学校周辺の道路を BOBBY　ZONE として、時速 20 マイル未満で走行することや、車による学校前での子供の送迎・停車禁止、歩道に乗り上げ駐車しないといったキャンペーンに対して、自治体や保護者の協力を得るほか、規制化する動きがみられる。たとえば、「Road Safety Week」キャンペーンの一環として歩行者や自転車の安全のため、登下校時間帯の自動車の進入制限を行う「school streets」は、スコットランド地区で 18 箇所、イングランドでは 123 箇所、ウェールズで 6 箇所導入されている。その他、児童生徒の健康増進を目的として、徒歩での通学を呼びかける「Walk to School Week」キャンペーンの導入がみられる。

図表　1-１４　WALK TO SCHOOL WEEK2020ポスター

出典）Living Streets「Wailk to School Week」（https://www.livingstreets.org.uk/products-and-services/projects/walk-to-school-week）（2021/2/12 最終閲覧）

４．ドイツの状況

（１）通学路における子供の安全確保をめぐる社会的背景

① 犯罪発生状況

ドイツ青年研究協会の報告書[40]によると、2019 年の凶悪犯罪（殺人、強姦など）被害率[41]は 14 歳未満が約 0.1%、14 歳以上 18 歳未満が約 0.77%、18 歳以上 21 歳未満が約 0.97%となっている。また、暴行罪被害率は、14 歳未満が約 0.25%、14 歳以上 18 歳未満が約 1.21%、18 歳以上 21 歳未満が約 1.52%となっている。この３つの年齢カテゴリーの全てにおいて、男性の被害率が女性よりも圧倒的に高い。

2019 年のドイツ連邦犯罪庁のデータ[42]によると、18 歳未満の凶悪犯罪被害総件数 215,799 件のうち、殺人（無期懲役に相当）は 962 件、殺人（5~15 年の懲役に相当）は 1,810 件、強姦（強姦致死を含む）は 9,523 件であった。

② 交通事故発生状況

ドイツ連邦統計[43]のデータによると、2019 年には、15 歳未満の子供で交通事故被害にあった子供は 28,005 人で、2018 年から 4.1%減少した。そのうち亡くなった子供は 55 名で、2018 年に比べて 24 人減少した。15 歳未満の子供は全人口に占める人口割合（13.6%）を考慮すると、他の年齢層と比べて交通事故被害率[44]が低い（7.2%）。事故で亡くなった子供は、15 歳未満の子供 100 万人に対して 5 人となっている。長期的に見ても、子供の交通死亡事故は減少しており、1950 年代では年間 1,000 人以上もの子供が命を落としていたが、1990 年代には 500 人未満に減少した。

同じくドイツ連邦統計庁データによると、37.2%が自動車に乗車中、34.4%が自転車乗車中、そして 21.6%が徒歩移動中に事故に遭っていた。6 歳未満の子供に限ると、両親の車で移動することがほとんどのため、自動車乗車中の事故率が 64.4%と最も高かった。より自立してくる 6 歳以上 9 歳未満では、自動車乗車中の事故率が 40.4%とまだ最も高いが、徒歩で移動中が 28.7%、自転車乗車中が 25.0%となっていた。また、10 歳以上 14 歳未満では、自転車による移動中の事故率が 49.5%と最も高くなった。一方で、2019 年に交通事故で亡くなった子供のうち、40.0%が歩行者であり、自動車乗車中が 38.2%、自転車乗車中が 12.7%となった。

③ 保護者の労働の状況

ドイツ連邦統計庁の 2019 年データ[45]では、６歳未満の子供をもつ両親（20 歳以上 49 歳未満）のうち、63.4%が共働き（うち、父親：フルタイム勤務 93.1%、パートタイム勤務 6.9%、母親：フルタイム勤務 27.4%、パートタイム勤務 72.6%）であった。６歳以上の子供をもつ両親では、父親はフルタイム勤務 94.8%、パートタイム勤務 5.2%、母親はフルタイム勤務 36.4%、パートタイム勤務 63.6%であった。子供が２人以上の家庭では、父親のパートタイム勤務率はわずかながら上昇するが、子供が 3 人以上の家庭では、77%の父親が仕事をしているのに対し、仕事をもっている母親は 34.6%と、男女差が顕著になる。

全世界の統計データや独自調査データを提供する Statista に報告されている 2013 年の調査[46]によると、25 歳以上 40 歳未満の母親のうち約 12.6%が週平均 20～30 時間勤務していると回答。先述のドイツ連邦統計局データが示すように、共働きの母親のパートタイム勤務率が非常に高い。

40 ドイツ青年研究協会「数字、データ、事実　若者の暴力」
41 該当する性別あるいは年齢グループに属する住民 10 万人に対する被害者の数。
42 ドイツ連邦犯罪庁「PKS　2019」（https://www.bka.de/DE/AktuelleInformationen/StatistikenLagebilder/PolizeilicheKriminalstatistik/PKS2019/pks2019_node.html）　（2021/1/21 最終閲覧）
43 ドイツ連邦統計庁「交通事後　2019 年の道路交通における子供の事故」（https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Verkehrsunfaelle/Publikationen/Downloads-Verkehrsunfaelle/unfaelle-kinder-5462405197004.pdf?__blob=publicationFile）　（2021/1/21 最終閲覧）
44 ドイツ国内における全交通事故被害者数に対する 15 歳未満の被害者数の割合。
45 ドイツ連邦統計庁「親の雇用参加」（https://www.destatis.de/DE/Themen/Arbeit/Arbeitsmarkt/Qualitaet-Arbeit/Dimension-3/erwerbsbeteiligung-eltern.html#:~:text=W%C3%A4hrend%20Eltern%20mit%20einem%20Kind,bei%20zwei%20Kindern%20am%20h%C3%B6chsten.）（2021/1/21 最終閲覧）
46 Statista「2013 年のドイツにおける性別による働く親の平均週労働時間」（https://de.statista.com/statistik/daten/studie/295137/umfrage/durchschnittliche-wochenarbeitszeit-erwerbstaetiger-eltern-nach-geschlecht/）（2021/1/21 最終閲覧）

（２） 子供の通学の状況

① 通学方法に関する規定

子供の教育の義務についてはドイツ憲法（第 7 章）で定められているが、通学については特段の規定はない。言語や学問などに関する法律の制定や運用管理に関する文化的主権は各州にあるため、義務教育を開始する月齢など、運用などの詳細の制定については州及び地方自治体に任されている（憲法第 30 条）。

例えば、ノルトライン＝ヴェストファーレン（Nordrhein-Westfalen）州法では、通学にかかる交通費、諸経費の負担、通学路、通学手段などについて定義や規則が定められている。

なお、1980 年に国の委託を受け、ドイツ連邦道路研究所が発行した「通学路の設計と安全性についてのパンフレット」の中では、３ページほどの内容ではあるが、通学路の設計に関する専門的なガイドラインが掲載されている。

② 通学手段

Statista 社のレポート[47]によると、全体では公共交通手段（電車、バスなど）が 48%、徒歩 32%、自転車 25%、両親の車による送迎 23%だが、性別、年齢、自治体によって割合が異なる。

③ 通学の安全確保における役割規定

ノルトライン＝ヴェストファーレン（Nordrhein-Westfalen）州学校・教育省が交付している学校法の中の管理・運用規定（Verwaltungsvorschriften）によると、通学（自宅から学校の敷地間の往復）に関して学校に監督責任はないと規定されている。

判例によると、自宅から学校の敷地までの登下校における責任は原則として保護者にある（1977 年 ドイツ連邦裁判所判例）。ただし学校敷地外での授業への往来中に生じた物損事故については学校の責任とした判例もある（1977 年　ドイツ連邦裁判所判例）。

H20 諸外国調査によると、通学路の安全確保については、基本的には保護者の責任であるとの認識であるが、遠距離通学の場合は安全確保の観点から、州も支援を行う場合が多いとされている。例えば、ドレスデン市などの複数の自治体では、子供の通学の安全確保をサポートするボランティアとして、「通学路ヘルパー」を募集している。

（３） スクールバス導入の経緯と現況

① 経緯

H20 諸外国調査によると、スクールバス導入の経緯は州によって異なるものの、共通事項として①交通安全の確保、②遠距離通学の児童生徒への支援が指摘できる。

ドイツ自動車連盟（ADAC）は、「スクールバスは最も安全な通学時移動手段の一つである」と述べており、ドイツ法定災害保険の統計[48]によると、2019 年の通学路で起こった事故のうち、5.04%がスクールバス乗車中であり、自転車の 48.16%、普通乗用車の 16.34%と比較しても低くなっている。

② 導入状況

スクールバスの導入割合に関する詳細な情報は確認できていない。H20 諸外国調査によると、大都市部（ベルリン、ハンブルグなど）では路線バスを利用している児童生徒が多く、人口密度の低い地域では、児童生徒の８～９割が専用スクールバスを利用している。

③ 直近の動き

自治体の財政逼迫等を理由として、通学にかかる交通費の負担が増加し続けていることが近年の課題として挙がっていたが、直近ではコロナ禍における安全なスクールバスの在り方をめぐり、密集した車内の様子が、校内での厳しい分離規制と相容れない、と保護者などから批判が起きている[49]。

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

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

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

（４）スクールバスに関する法的枠組みと関係主体

① スクールバスに関する法律、制度、助成、規則等

スクールバスに関する国の法的基盤は、道路交通法（StVO）、ドイツ道路交通登録法（StVZO）、運転免許条例（FeV）、旅客輸送法（PBefG）および旅客運送事業法（BOKraft）に規定されている。

これらのうち、最も重要なポイント（特に StVZO および BOKraft に関するのも）について、参考情報とともにまとめられたものが、ドイツ運輸省の「スクールバス使用及び運用規定」と呼ばれるものである。これに加えて、州の法律や地方による独自の規則なども存在する。

H20 諸外国調査によると、国の法的基盤においてバス停の仕様、車両の安全基準等について規定されており、州レベルでは費用負担等について規定されている。

なお、私立学校については、州レベルで「私立学校法」が存在しており、国による認可を受けている学校（日本の学校法人に相当）とそれ以外の学校（特定の教育メソッドに基づいた学校、インターナショナルスクールなどの「フリースクール」）などに分類されている。スクールバスは、原則として「自宅から最も近い学校までの通学路」をカバーするための交通手段として存在しており、運営主体がその学校を管轄する自治体であるため、自治体の管轄外である私立学校には規定は適用されていない。

② スクールバスの仕様（備品等）に関する規定等

2005 年改定のドイツ運輸省による「スクールバス使用及び運用規定」に規定がある。スクールバス識別証の要件、バス背面の追加方向指示器の設置、視界の確保要件、乗降階段または乗降口補助装置のステップの高さの指定、乗客用の扉・非常扉、座席、シートベルトなどの安全装置や、立って乗車するスペースについての規定、バスの運行・メンテナンスについての規定など技術的な要件が細かく規定されている。

（５）スクールバスの運用状況

① 財源

各学校を統括する地方自治体は、通学にかかる交通費を（特定の条件にもとづき）負担する義務はあるが、独自に生徒の交通手段を提供する（スクールバスの購入・貸借など）義務はない。

利用者負担の有無に関しては、州の学校に関する法律に則り、各学校を管轄している各自治体が運用している。例えばドイツ中部のヘッセン（Hessen）州では、原則として、最寄りの小学校までの距離が 2ｋｍ以上の場合、また中学校以上の学校の場合は距離が 3ｋｍ以上の場合、義務教育終了まで通学にかかる交通費が払い戻される。バイエルン（Bayern）州も同様の内容である。

ラインラント＝プファルツ（Rheinland-Pfalz）州のマインツ＝ビンゲン（Mainz-Bingen）区では、上記とほぼ同様の条件を満たす学生に対し、通学カード（定期券）を交付している。

② 運営

スクールバスを運営する場合は、財源は各地方自治体の負担となる。各地方自治体が主として民間事業者に運用全般を委託し、経費を支払っている。

③ 子供を守るための工夫（備品・装備、関係者の連携体制など）

DVR（ドイツ交通安全評議会）[50]が立ち上げた「スクールバスプロジェクト」や、「スクールバス運転手講習会」などが挙げられる。「スクールバスプロジェクト」では、児童生徒への講習や、安全支援ボランティアの訓練、車内でのトラブル防止講習など、様々な取組が実施されている。

地区別の推奨通学路マップなどを作成していたり、学校用の作成ツールを提供していたりする自治体も多数存在している。「ドイツ歩行者協会[51]」も通学路の安全確保の強化に向けて活動中である。

50 ドイツ交通安全評議会（DVR）は、交通事故により死者・重傷者数が増加の一途をたどっていた 1969 年に設立された社団法人で、全ての道路利用者にとって道路交通をより安全にするために、新しい科学的知見と社会的要請に基づき、交通安全に関する施策の提言を政治、行政、産業界に対して行っている。

51 1985 年に創設されたドイツ国内の歩行者の利益を守るための社団法人で、「歩行」に関する政治・行政や一般社会に対しての連絡先・相談先として活動している。

（６）事例紹介

ICT を活用した事例として、実際に生徒の乗降があるバス停のみを廻るルートを自動でコンピューターが計算して提案する取組がある。最適ルートを通ることで、経費や余分な二酸化炭素排出削減を目指す取組である。一方で、全てのバスに搭載するタブレット端末、ソフトウェアとそのメンテナンス費などもかかるため、導入についてはいまだ検討中とみられている（2016 年２月、ノルトライン＝ヴェストファーレン州ローゼンダール地区[52]）。

最近では新型コロナウイルス感染拡大防止の観点から、スクールバス増発の取組が各地で行われている。例えばバーデン＝ヴュルテンベルク（Baden-Wuerttemberg）州は、スクールバスのコロナ対策の臨時措置として、1,000 万ユーロの支出を決めた。スクールバスの乗車率が 100%、また立ったまま乗車するスペースの 40%を超える場合には増発が認められ、経費の 8 割が助成されるというものである。この措置は秋休みまでの臨時措置であったが、それ以降については再度議論されることになっている（2020 年 9 月 14 日記事[53]）。また、車内では 6 歳以上の子供に対し鼻と口を覆う義務が課せられている。

スクールバスのコロナ対策で、ノルトライン＝ヴェストファーレン（Nordrhein-Westfalen）州は 2020 年 8 月初めより、スクールバスの増発に対し、秋休みまでの期限付きで 1350 万ユーロの支出を決めていたが（同様の臨時措置は、ザールラント州やラインラント＝プファルツ州でも採用された）、この臨時措置が年末まで延長されることが州議会で決まった（2020 年 10 月 23 日記事[54]）。

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

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

54 Nordrhein-Westfalen 州ホームページ（https://www.land.nrw/de/pressemitteilung/land-verlaengert-foerderprogramm-fuer-zusaetzliche-schulbusse）（2021/1/21 最終閲覧）

５．スウェーデンの状況

（１）通学路における子供の安全確保をめぐる社会的背景

① 犯罪発生状況

スウェーデン全国犯罪防止評議会（Brottsförebygganderådet または略して Brå）によると[55]、2018 年は、全ての暴行と暴力のうち 29%が子供（18 歳未満）に対するもので、被害者は合計で 23,830 人に上るとされる。年齢による内訳は、０～６歳が５%、７～14 歳が 15%、15～17 歳の子供が９%である。

② 交通事故発生状況

交通分析局（TrafikAnalys）が実施した 2020 年の調査[56]によると、2019 年には 221 件の交通事故が発生し、うち９人が子供（18 歳未満）である。１人がスクーター、１人はバイク、２人は歩行中、５人は乗車中に死亡した。

③ 保護者の労働の状況

経済協力開発機構（OECD）の 2016 年、2020 年の調査[57]によると、保護者両者がパートタイマーを含めた仕事をどちらもしている割合は８割弱（フルタイムの仕事をしている割合が７割弱）。婚外子の割合が 54.5 パーセント（2018）のため、一概に「共働き世帯」を定義することが難しい。平均就業時間は月～金の８：30～17：00 である。長時労働の割合（2019）は 0.9%と EU 全体の 4.9%と比較しても極めて低い。

（２）子供の通学の状況

① 通学方法に関する規定

前提として、スウェーデンでは 1992 年の独立学校改革により、６歳から 16 歳までの義務教育を無料で享受することができる。スクールバス利用対象年齢の６歳～12 歳までの児童は公立・私立に関わらず、教育費を払う必要は無く、また、へき地や、障害のある学生等、諸条件を満たす場合にはスクールバス交通費の費用を払う必要がない。

2010 年改正学校教育法（Skollag（2010：800））によると、就学前学校[58]、小学校、特別学級[59]（中学生まで）、特殊学校[60]（中学生まで）の児童・生徒は、諸条件を満たす場合、自治体より無料の通学手段の提供を受ける権利を有する。諸条件とは、市バスや市電の走っていないへき地に居住する場合、車椅子や杖などが必要な学生、視覚障害、聴覚障害、神経・精神疾患、知的障がいのある者など、特別な介助が必要な場合、その他特別な状況を有する場合などが含まれる。

ただし、この権利は学区外の学校（公立・私立問わず）に通うことを選択した児童・生徒には適用されない。ただし、学区外の学校を選択した場合においても、スクールバスを手配する諸条件に当てはまり、かつ学区内の学校に通う場合に支払う費用と差がない場合は、自治体はこれらの場合にも通学を手配する必要がある。

そのほか、別の市町村で実施される学校行事や旅行等に出席し、学校教育のためにその市町村に宿泊する必要がある場合、生徒は滞在先と教育を受ける場所との間の通学輸送を受ける権利を有する。この場合、滞在先の市町村の住民である児童・生徒と同じ条件が適用され、教育が行われる市町村が、通学輸送を手配する責任がある。これに係る費用は、学生の本拠地の市町村によって払い戻されるものとする。

なお、H20 諸外国調査によると、先述の諸条件（学校かた自宅までの距離等）の具体的な基準は教育法では明文化されておらず、各自治体が定めることとされている。

55 スウェーデン全国犯罪防止評議会「暴力と暴行（スウェーデンの犯罪調査より）」（https://www.bra.se/bra-in-english/home/crime-and-statistics/violence-and-assault.html） （2021/1/21 最終閲覧）
56 スウェーデン交通分析局「2019 年の道路交通事故」（https://www.trafa.se/globalassets/statistik/vagtrafik/vagtrafikskador/2019/vagtrafikskador-2019.pdf）（2021/1/21 最終閲覧）
57 経済協力開発機構「OECD Family Database」
58 ６歳児の時に１年間通う学校。
59 日本の特別支援学級に相当するもの。
60 日本の特別支援学校に相当するもの。

② 通学手段

交通分析局（TrafikAnalys）が実施した「スウェーデン全国旅行調査（RVU）」には、一般的な情報として、2019 年には合計 43 億回の移動があり、通勤・通学・サービスの為の移動はその約半数であった旨の記載がある。交通分析局によると、2019 年 10 月末現在、通学に関する政府の情報は十分ではなく、さらに調査する必要があるとの見解が示されている。

なお、タクシー協会や公共交通機関、バス会社等による「共同スクールバスプロジェクト（Skolskjutsen）」によると、毎年延べ 40 万人の子供たちがスクールバスを利用している。

③ 通学の安全確保における役割規定

国立教育庁（Skolverket）によると、学校は児童・生徒の通学途中について、原則として子供の安全上の全責任を負うことはない。通学途中の安全は、通学輸送を担当する 4 つの団体（タクシー組織（svenskataxiiförbundet）、公共交通組織（svenskKollektivtrafik）、バス組織（sverigesbussföretag）、民間の保険会社（trygghansa））及び学校、保護者、子供たち全ての主体の連携により、確保すべきものとされている。

学校の責務に関しては、どの児童・生徒がスクールバスを利用しているかを把握しておく責任を有している。学校への通学中に学校が監督責任を負わない場合においても、スクールバス（通学輸送）に関連して子供が虐待を受けた場合（スクールバスや通学タクシーの運転手・乗務員によって、通学最中に生徒が暴力を受けた場合など）、学校は責任を持って行動しなければならない。また、学校に到着した後は、子供の安全について全責任を学校が負う。

また、通学条例（1970：340）（Förordning om skolskjutsning）によると、学校は子供たちに交通事故を回避する方法を教える責任を有する。

また、保護者は子供たちが安全に通学できるよう、指導をする責務を有する。子供たちが確実に通学を行うことができるようになるまで、保護者はバス停まで子供たちに付き添うことが推奨されている。

（３）スクールバス導入の経緯と現況

① 経緯

スウェーデン運輸局『歴史的観点からの学校輸送』によると、スウェーデンにおけるスクールバスは、長距離通学の支援のために導入された。1924 年から、スウェーデン政府は多くの学校を建設するのと同時にスクールバスについて議論し始め、1926 年、政府が費用の 50%を負担し、長距離通学が必要とされる子供たちだけを対象に、最初のスクールバスを運行した。

H20 諸外国調査においても同様の経緯が報告されている。人口密度が低く、居住地域が分散しているスウェーデンにおいては、遠距離通学の児童生徒が多く、都市部を除きほぼ全ての市町村でスクールバスが導入されている。特に公共交通機関が十分に発達していない地方においては、スクールバスが重要な通学手段となっている。

② 導入状況

政府機関であるスウェーデン研究所（Svenska institutet）によると、スウェーデンのスクールバスシステムは、子供が公立学校に通うか私立学校に通うかには関係なく、全ての子供を対象とするものとされている。「共同スクールバスプロジェクト（Skolskjutsen）」によると、毎年スクールバスで通う子供たちの総数は約 40 万人であるが[61]、先述のとおり、スウェーデンにおける通学手段に関する十分な統計データは確認できていない。

なお、スウェーデンではスクールバスの代わりにタクシー使用も可能としている。

③ 直近の動き

各市町村が通学輸送を手配している為、市町村がバス会社・タクシー会社等を変更したことで問題が生じた事例が報告されている。

スウェーデンラジオ（Sveriges Radio）で 2019 年に紹介された、小さな都市オレブロの事例では、自治体が子供たちの通学輸送を適切に対応しなかったタクシー会社を変更したものの、変更後のタクシー会社は、子供を学校から目的地まで送り届けるまでに膨大な時間を必要とするようになり、子供たちの帰宅時間が大幅に遅れるという新たな問題が発生したということである。

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

（４）スクールバスに関する法的枠組みと関係主体

① スクールバスに関する法律、制度、助成、規則等

先述の通り、遠距離通学等の児童生徒に対する支援の考え方については、国の教育法によって整理されている。

雇用者団体[62]の「スウェーデンの自治体と地域（Sverige kommuner och regioner）」が作成する「スクールバスハンドブック（Skolskjutshandboken）」によると、通学にまつわる詳細な規則と規制は、各自治体（コミューン）によって決定される。一般に、スクールバスを使用するルールには、自宅から学校までの距離、移動地域、交通状況などが基準として含まれている必要がある。H20 諸外国調査によると、自治体の教育局もしくは交通局が、通学支援対象者の審査や、民間バス事業者の選定等を担当している。

なお、国立教育庁（Skolverket）によると、全ての児童・生徒が無料のスクールバスに乗る権利を有するわけではない。遠距離通学等の諸条件を満たさない者や、学区外の学校に通う者は、原則無料のスクールバスや無料のタクシーを利用することができない。

また、特殊学校（日本の特別支援学校に相当）に通う場合、SPSM 組織（特別教育学校当局：Specialpedagogiska skolmyndheten）が担当省庁になるため、SPSM 組織を通じて通学のサポートを申請することができる。もしも特殊学校に通う児童・生徒がスクールバスまたはタクシー乗車を拒否された場合、行政裁判所（Förvaltningsdomstol）にて裁判官にセカンドオピニオンを求めることができる。

② スクールバスの仕様（備品等）に関する規定等

「共同スクールバスプロジェクト（Skolskjutsen）」によると、備え付けられている備品は、救急セット、緊急時にバス車内からドアを開けるためのハンドル、窓を割って脱出するためのハンマー、消火器などである。これらを子供にも周知させ、緊急事態においてどのように使用するか解説することとなっている。

（５）スクールバスの運用状況

① 財源

自治体（コミューン）スクールバスの運営費用を負担しており、国からの助成金はない。

先述の通り、児童生徒に無料で通学手段を提供する必要がある。H20 諸外国調査によると、多くの自治体は、少ない台数でより多くの児童生徒を送迎できるように、学校の開始時間を調整するなどして、スクールバス運営費用を節減している。

② 運営

H20 諸外国調査によると、スクールバスを活用する自治体の９割以上が、運行を民間委託している。一般的に、競争入札によって事業者を選定している。事業者選定にあたっては、価格のほかに、安全や環境に配慮した基準（排ガスフィルター、燃費の良いエンジン等）を満たしているかどうかによっても評価される。

また、同様に H20 諸外国調査によると、公営の路線バスをスクールバスとして活用するケースもある。公営の路線は複数の自治体が共同運航しているため、それぞれの自治体で、域内の学校の登下校時間に合わせて路線バスの運行時間を調整している。

全体として、スクールバスシステムは、タクシー組織（svenskataxiiförbundet）、公共交通組織（svenskKollektivtrafik）、バス組織（sverigesbussföretag）、民間の保険会社（trygghansa）の 4 つの団体によって運営されている。そのため、運転手の身分、勤務形態は勤務先の会社に順ずる。

③ 子供を守るための工夫（備品・装備、関係者の連携体制など）

H20 諸外国調査によると、スウェーデンでは多くのスクールバスに「アルコロック」という、運園主の酒気帯び運転を防止する装置が設置されており、「アルコロック」による確認をしてはじめて、エンジンがかけられるようになっている。

「共同スクールバスプロジェクト（Skolskjutsen）」によると、スウェーデンでは子供、保護者、教師の安全促進のために、通学中どのように行動するかについて、各当事者に明確な指示がある。

62 日本の労働組合に相当するもの。

また、「共同スクールバスプロジェクト」で作成するウェブサイト（www.skolskjuts.se）では、全ての子供と保護者に向けて、学校のバスと安全対策について学ぶ機会を提供している。具体的には、安全ベルト、バスまたは車（タクシー）のドアロック等のスクールバスの仕組みを子供たちに教え、安全の確保に努められるよう各教材を提供している。

スウェーデン運輸局（TRAFIKVERKET）が 2010 年 11 月に行った、郊外の通学バスを含むバスの交通安全に関する調査によると、特にスクールバスを必要とする子供の大半は地方に住んでいるため、日照時間の短い冬の通学（バス停までの徒歩）には危険が伴うものとみなされ、「反射素材の着用」、「懐中電灯の使用」など具体的な項目が盛り込まれている。

そのほか、交通事故による死亡や重傷を負う人をゼロにする「ビジョンゼロ（VisionZero）」のもとに、全ての事故が慎重に研究されている。

（６） 事例紹介

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

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

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

６．韓国の状況

（１）通学路における子供の安全確保をめぐる社会的背景

① 犯罪発生状況

韓国の警察庁統計データ「2019 年の犯罪の概要（犯罪被害者及び犯罪被害傾向）」[63]によると、2019 年の 12 歳以下の犯罪被害件数は 14,396 件、13 歳～20 歳で 83,000 件であった。犯罪件数全体に占める割合は、12 歳以下で 1.2%、13 歳～20 歳以下で 7.0%となる。

また、未成年の犯罪被害の内訳としては、各年齢層にもよるが、全体として強制わいせつ、暴力被害、詐欺、交通事故が多い。

② 交通事故発生状況

警察庁の統計データ[64]によると、2019 年交通事故件数 229,600 件のうち、児童（13 歳未満を指す）の交通事故件数は 11,054 件、被害率（交通事故のうち、児童が被害にあった件数の割合）は 4.8%であった。児童の交通事故は、2016 年～2018 年まで死亡・負傷ともに減少していたが、2019 年は、死亡者数は減少したものの、負傷者数は前年比で 12.5%増加している。

また、道路交通公団の統計データ「2020 年版 交通事故統計分析（2019 年統計）」によると、児童の交通事故の特徴として、16-18 時の時間帯が 23.2%と最も多い。そのうち、歩行中の死亡者が 71.4%となっている。

③ 保護者の労働の状況

韓国における共働き世帯の数は若干ではあるが増加傾向にあり、統計庁「地域別雇用調査」の 2019 年データ[65]によると、有配偶世帯に占める共働き世帯の割合は 46.0%となっている。2014 年からの 5 年間で 2.0pt 上昇している。

また、子供が 0 歳～17 歳の保護者のうち、非共働き世帯の週平均就労時間は 44.2 時間に対して、共働き世帯の週平均就労時間は 40.6 時間となっている。

（２）子供の通学の状況

① 通学方法に関する規定

通学距離に関しては、教育部（日本の文部科学省に相当）が施行する教育環境評価項目別基準で、小学生の通学時間を徒歩 30 分以内にするよう規定されている。また、都市・郡計画施設の決定構造及び設置基準に関する規定により、小学校は通学距離が 1.5km 以内、中学校・高校は２km 以内との基準が示されている。

また、初・中等教育法にて、初・中等教育関連事項を制定している。2020 年 3 月 24 日に下記の第 60 条 11 が新設された。

通学支援

① 教育監は学生が安全且つ便利に通学できるように必要な支援できる。

② 第 1 項の通学支援に必要な事項は該当市･道の条例にて制定する

出典）韓国小・中等教育法 第 60 条 11

地方自治教育庁は、国が制定した上記の指針に基づき条例を制定することとなっている。例えば、大邱廣域市教育庁は、通学支援（通学車両運営、登下校交通安全指導活動）の適用、支援計画、支援基準等の条例を新設した。また、ウルサン市教育庁は、遠距離通学児童を支援するために、「ウルサン市小学校通学バス運営支援条例案」を制定し、2020 年５月から施行された。

63 韓国警察庁「2019 年の犯罪の概要（犯罪被害者及び犯罪被害傾向）」（https://www.police.go.kr/www/open/publice/publice03_2019.jsp） （2021/1/21 最終閲覧）

64 韓国警察庁「子供の交通事故の現状」（https://www.police.go.kr/www/open/publice/publice0205.jsp） （2021/1/21 最終閲覧）

65 韓国統計庁「地域別雇用調査」（https://www.index.go.kr/potal/main/EachDtlPageDetail.do?idx_cd=3037） （2021/1/21 最終閲覧）

② 通学手段

通学手段の割合について、統計庁「人口総調査」の 2015 年データ[66]によると、12 歳～14 歳では 1,490,636 人中、74%が徒歩、６%が小型乗用車、12%が市内路線バス、４%が通学バスを利用している。また、15 歳～19 歳では、2,235,226 人中、40%が徒歩、6%が小型乗用車、29%が市内路線バス、10%が通学バスを利用している。

通学手段に係る規制（徒歩禁止、送迎禁止等）は、特段確認できていない。通学距離が（小学校:1.5km、中学校：２km）通学圏内の場合は、徒歩通学が基本である。

③ 通学の安全確保における役割規定

学校の役割規定としては、安全教育の実施を行うこととされている。「学校安全法」第８条、「児童福祉法」第 31 条には、小中学校の学校長は児童安全教育各事項（交通安全含む）の教育計画及び教育実施結果を教育監に年１回報告する指針が明記されている。

また、各地方自治体（市・道）の教育庁は、幼稚園、小中高の実施すべき安全教育内容（安全体験館参観、安全教育時間数等）の詳細計画を立てる。地方自治体の状況にもよるが、例えば京畿道の場合、予防策として安全通学路地図を作成しており、体験、実習中心の教育が明記されている。

（３）スクールバス導入の経緯と現況

① 経緯

従来、韓国では私立小学校においてスクールバスの活用が進んできた。

都心部の場合、最も一般的な通学手段は徒歩通学である。距離が多少離れている場合、コミュニティバスや、自家用車を利用するなどの方法が一般的で、私立小学校以外では通学バスは公式的に利用されていなかったが、登下校交通事故予防及び遠距離通学児童の支援の観点から、近年都心部の公立小学校への導入支援も徐々に増やしている。例えば、ソウル市では 2009 年ごろから公立小学校の通学バスの必要性を研究し、運行を推進している。

地方、へき地等の場合は、児童の減少などによる学校の統廃合等で、通学距離が遠くなる場合に限定し、1982 年ごろから通学バスの導入を支援していた。近年、各地方自治体では、統廃合に限定せず、条例にて遠距離通学（1.5km）を条件に通学バスを導入させる動きが広まっている。

H20 諸外国調査によると、進学熱の高い韓国においては、学習塾が独自に民間バス事業者と契約して子供用のバスを運行する場合がある。なお、スクールバスの利用対象者は小学生以下が主となっており、基本的に中学生は含まれない（特別支援学校等を除く）。

② 導入状況

先述のとおり、都心部の場合、最も一般的な通学手段は徒歩通学であり、距離が多少離れている場合、コミュニティバスや、自家用車を利用するなどの方法が一般的である。

スクールバスの導入状況について、全国的な詳細な情報は確認できていないが、ソウル市では、2015 年から公立小学校にスクールバス支援（申請に基づき、選定）を行っている。2015 年時点では 33 校、2020 年は全 57 校が支援を受けているが、ソウル公立小学校が 560 校であることを考慮すると、その利用率は 10%未満である[67]。

なお、幼稚園での導入状況については、ソウルの私立幼稚園の通学バス運営が 579 か所中 561 か所（97%）に対して、国公立の幼稚園は 232 か所中 1 か所のみである（2019 年時点）。なお、全国 3821 の私立幼稚園のうち、3719 の幼稚園がスクールバスを運行（97%）、全国 4576 カ国・公立幼稚園の中でスクールバスを運行する幼稚園は 125 か 0 所（27%）である[68]。

③ 直近の動き

地方・へき地支援目的の通学バスのみならず、都心部も遠距離通学支援の目的とする通学バス支援が拡大している。ソウル市の場合、2015 年から学校別犯罪露出危険度、周辺環境等基準に基づき支援学校を選定している。

教育熱心な親と共働きの親の増加によって、子供教室等、子供教育施設に預ける親が増えるとと

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

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

68 朝鮮日報「ソウル国公立幼稚園 232 か所 通学バスは１台（2019/10/11）」（https://www.chosun.com/site/data/html_dir/2019/10/11/2019101100257.html） （2021/1/21 最終閲覧）

もに児童通学バス利用者も増えている。児童通学バスの事故が発生する度に、罰則の強化や、法律の新設改定について検討されているものの、事故件数は減少していない。

（４）スクールバスに関する法的枠組みと関係主体

① スクールバスに関する法律、制度、助成、規則等

韓国では 13 歳未満の子供が利用するスクールバスを「児童通学バス」と称する。道路交通法第 2 条 23 項によると、「児童通学バス」とは、13 歳未満の子供が幼稚園、保育施設、初等学校、特別支援学校、学習塾、体育施設等へ通学する際使用される自動車と、旅客自動車運輸事業法に基づき、旅客自動車運送事業限定許可を得て、児童を乗客対象に運行される運送事業用自動車を指す。

助成方法は自治体によって異なる。幼児教育法、小中学校教育法に基づき、各自治体条例にて通学バスの助成について規定している。（例：「大邱広域市通学条例」）

児童通学バスに関する法整備は国が行なっており、「道路交通法」や「自動車管理法」「旅客自動車運輸事業法」等において児童通学バスの車両や安全性に関する規則が定められている。

【道路交通法】
- 全ての車両は、運転する際に前の児童・乳幼児搭乗表示がされている児童通学バスを追い越してはならない旨を明記（第 51 条）
- 児童通学バスが道路に一時停車した際、当該道路を走っていた車両及び隣の車道を通行する車両は、停止し確認しないといけない旨を明記（第 51 条）
- 児童通学車両の申告義務（第 52 条）
- 児童通学車両に保護者同乗義務化（第 53 条 3 項）
- 運転手及び同乗保護者教育、児童通学車両搭乗者のシートベルト着用等の義務事項明示（第 53 条第 2 項）

出典）韓国道路交通法

通学バスとして運営するためには、区役所や警察署に通学バスとしての登録を完了した後に、教育委員会による全数調査を受ける必要がある。全数調査とは、各教育委員会が毎年行う「児童通学バス全数調査」のことで、通学車両の安全装置の装備や、保険加入の有無、ドライバー・保護者の安全教育の状況等をチェックするものである。このプロセスを通過して初めて通学バスとしての運営が認められる。

② スクールバスの仕様（備品等）に関する規定等

韓国では、子供の交通事故（特に通学バスが関連する事故）が起こる度に、国会・関連部門において関連法案の改定・制定等が行われており、児童通学車両運営要件を強化してきた。

韓国国土交通省の「自動車安全基準に関する規則」においては、児童通学バスの要件が以下のとおりに定められている。

- 9 人以上乗り、車両の色は黄色、前後に児童保護シール貼ることが出来ること
- 児童用乗車ステップ、車両後方確認装置、停止表示装置、児童下車確認装置が設置されなければならない
- 児童用座席規格は横縦各 27 センチ以上、席の前後の距離は 46 センチ以上
- 座席には、児童の体形に合わせて調節することができるシートベルトが装備されていなければならない
- スクールバスには児童が乗降中であることを示す蛍光灯が設置されていなければならない

出典）韓国国土交通省「自動車安全基準に関する規則」

スクールバスの備品、装備品については、児童通学バスの座席規格、席と席の距離、バスの色、表示ライトの色、設置位置、各表示ライトの発行面積、ライトの点滅、乗降車ステップ、児童下車確認装置、児童通学バスの保護表示（規格、色）、安全ベルト、窓ガラス等について各種法律（道路交通法、道路交通法施行規則、自動車および自動車部品の性能と基準に関する規則など）において規定がある[69]。

69 法制処「子供の通学バスの安全設備」（https://www.easylaw.go.kr/CSP/CnpClsMain.laf?popMenu=ov&csmSeq=690&ccfNo=1&cciNo=2&cnpClsNo=2）（2021/1/21　最終閲覧）

（５）スクールバスの運用状況

① 財源

学校直営の場合と、民間バス事業者委託の場合があるが、いずれも学校の負担と受益者負担で賄っている。具体的な費用項目は下記のとおりである。

直営：スクールバス購入費、運転手の人件費、同乗保護者[70]人件費(児童通学バスの場合、2020 年 11 月から義務化)、車両運営費(ガソリン費、車両維持費等)
委託：委託費、同乗保護者人件費

出典）順天大学 師範大学 教職科教授「地域別与件(島嶼僻地、農漁村等)を踏まえた通学バスサービスモデル研究」を参考に三菱ＵＦＪリサーチ＆コンサルティング株式会社作成

ただし、公立小学校のスクールバス導入は、遠距離通学問題（通学距離 1.5km 超）解消を目的とし、主に助成金で賄うために、利用者負担は実質的にゼロとなる場合もある。

② 運営

学校直営と民間バス事業者委託の場合で、運営方法は異なる。

学校直営の場合、学校が車両保有及び運営管理し、運転手を直接採用する（非正規の場合もあり）。運転手を採用して、車両運営の全般を学校が管理し、運転手は、登下校のみならず、体験行事等における運送業務も担当する。学校によっては、下校時間帯が通常勤務時間外の為、時間外勤務扱いとなる場合もある。

事業者委託の場合、「道路交通法」及び同法施行令に基づき、入札を経て選定されたバス運送事業者と学校長が運送契約を結ぶ。直営よりも運営費削減のメリットがある。

③ 子供を守るための工夫（備品・装備、関係者の連携体制など）

韓国教育部は、韓国交通安全公団と業務提携を行い、学校直営の児童通学バスを対象に、ICT を活用した「児童通学バスナビゲーションサービス」のサービス提供を開始している[71]。サービスの内容としては、児童の乗降車状況を保護者・教員にリアルタイムで転送するほか、通学バスの位置情報を確認できるようになっている。また、デジタル運行記録ボックスに収集された情報に基づき、通学バス運転士の危険運転行動を分析することもできる。

チェジュ（済州）島では、ICT 技術を活用し、特殊学校に通っている学生の為に「安心通学情報サービス」を提供している[72]。「安心通学情報サービス」とは、車両に IoT 基盤装置を設置することで通学車両をライブモニタリングし、児童の乗降時間と場所を、リアルタイムで学校や保護者が把握できるようにするものである。

そのほか、環境・健康保護を目的とする取組もみられる。ソウル市では、「首都圏大気環境改善に関する特別法」第 34 条に基づき、老朽した児童通学車両から排出される粒子状物質から児童の健康を保護することと、大気汚染を改善することを目的に、児童通学車両の LPG 車購入支援事業を推進すると告知した[73]。条件を満たした児童通学車両の所有者に 500 万ウォン助成するとしている。

70 「同乗保護者」とは、児童通学車両に同乗する、運営者側が指定した安全教育を受けた職員（引率者、引率先生、安全サポーター、指導教師とも言う）のことを指す。

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

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

73 ソウル特別市公告第 2020 - 256 号「2020 年の子供の通学車 LPG 車の切り替え支援事業公告」（https://iseoul.seoul.go.kr/portal/guide/noticeView.do?idx=10621&pageIndex=1&gubun=&tr_code=sweb） （2021/1/21 最終閲覧）

（６）事例紹介

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

専業主婦が中心であった発足当時とは異なり、近年は女性の社会進出等でワーキングマザーが増えているが、ワーキングマザーがどうしても仕事が休めない場合には、当番に代わりのアルバイトを雇うこともある[74]。

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

そのほか、プチョン（富川）市の例では、2010 年から「児童通学安全事業（ウォーキングスクールバス）」として、「安全教育指導士[75]」を小学校の通学路に配置し、1、2 年生の登下校に同行させている[76]。

ソウル特別市のソンスドン（聖水洞）では、学校の前での横断歩道等での事故が相次ぐ状況を受け、政府は 2003 年ごろから、幼稚園、小学校などの児童保護区域に指定された場所を対象として、交通安全表示、スピードハンプ等の交通安全施設の整備を進めてきた[77]。児童交通事故防止に向けた取組が進んでいる地区の一つである。

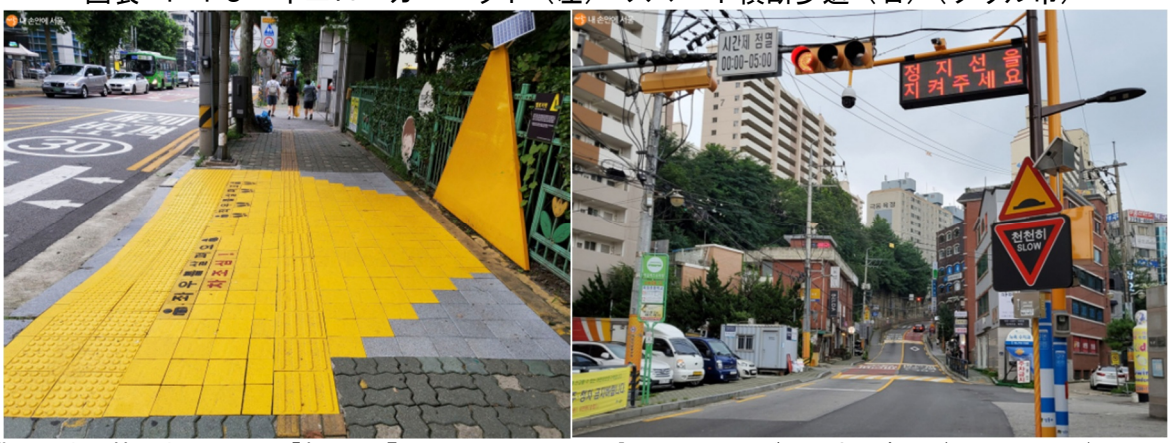
a） 新しい「イエローカーペット」でスクールゾーンの交通事故ゼロに挑戦

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

b） 小学校入口には「スマート横断歩道」

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

図表 1-15 イエローカーペット（左）・スマート横断歩道（右）（ソウル市）



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

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

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

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

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

参考－４ 事例集

地域における通学路等の安全確保に向けた
取組事例集

令和３年３月

文部科学省総合教育政策局
男女共同参画共生社会学習・安全課
安全教育推進室

本事例集について

本事例集は、令和２年度「地域における通学路の安全確保の方策等についての調査研究」において実施した通学路の安全確保の方策等に関する都道府県、市町村へのアンケート調査結果を踏まえ、現在通学路の安全確保に向けた取り組みを実施している、あるいは今後取り組むことを検討している自治体やボランティア等に対して有用な知見となるよう、各自治体が実施する具体的な取組をヒアリング調査によって深堀し、とりまとめたものです。

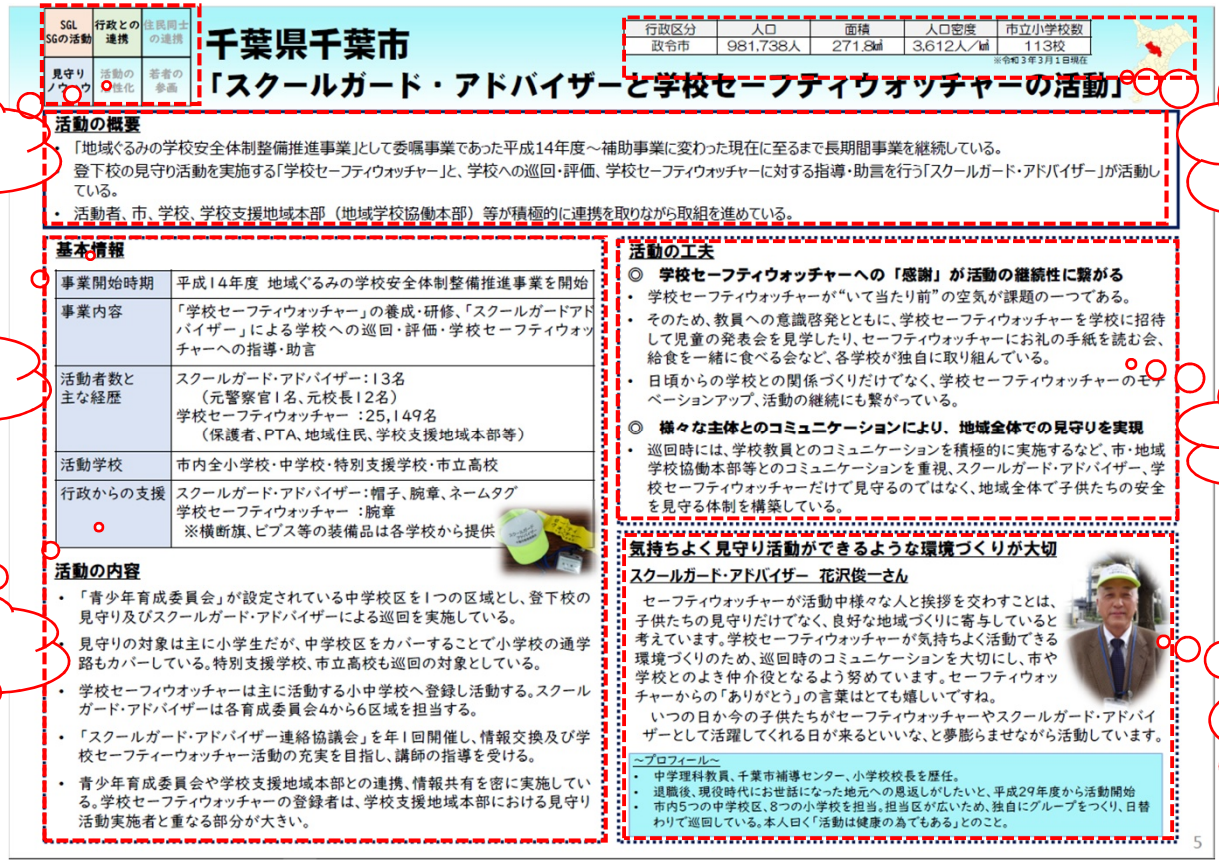
なお、本事例集を踏まえた、通学路の安全確保の方策に向けた最終的なとりまとめは「地域における通学路の安全確保の方策等についての調査研究」調査報告書をご覧下さい。

◎事例集の見方

読者の参考となるよう、各事例について、６つの視点で分類しています。

活動の概略をまとめています。

活動の基本情報と具体的な活動内容を整理しています



自治体の概略[注]と位置情報を示しています。赤塗りつぶしされている場所が当該自治体の位置です。

※注）住民基本台帳に基づく人口

活動上の工夫をまとめています。

実際の活動者や自治体等担当者からのメッセージを記しています。

目次

1. 地域ぐるみの学校安全整備推進事業（スクールガード・リーダー、スクールガード）に関する取組事例・・P3

- 千葉県千葉市　：　スクールガード・アドバイザーと学校セーフティウォッチャーの活動
- 福岡県福岡市　：　マンパワーとIoTを組み合わせ、新しい見守り活動へチャレンジ
- 埼玉県加須市　：　スクールガード・リーダーと学校応援団による見守り活動
- 山梨県道志村　：　村全体で子供の安全を見守る体制の構築を目指した取組

2. 住民の自発的な取組による、地域一体となった通学路の安全確保の取組事例・・・・・・・・・・・・・・・・・・・P8

- 京都府長岡京市　：　“通学路安全対策調査”による危険箇所の情報収集と対策の実施
- 埼玉県嵐山町　：　住民主体による、地域一体での見守り活動

3. 小学校単位での登下校時の見守り活動に関する取組事例・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・P11

- 京都府京都市立御室小学校　：　大学生も活躍する、御室こども見守り隊の活動
- 石川県金沢市立夕日寺小学校　：　“子供の視点”を重視する、夕日寺スクールサポート隊の見守り活動
- 鳥取県湯梨浜町立東郷小学校　：　コミュニティ・スクールを活用し、活動が活性化したオレンジベスト隊

4. 見守り活動等に対する行政等からの支援に関する取組事例・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・P15

- 熊本県　：　皆で支え合う、県下の見守り活動　PTA教育振興財団の共済金による支援
- 新潟県胎内市　：　地域一体となり、子供の見守り組織を支える活動

5. 多様な活動者による安全・安心の創出に関する取組事例・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・P18

- 宮城県白石市　：　中学生を中心とした、安全・安心なまちづくりへの活動
- 宮城県塩竈市　：　塩竈市内11の郵便局員による、“ながら見守り”の活動

１．地域ぐるみの学校安全整備推進事業（スクールガード・リーダー、スクールガード）の取組事例

SGL SGの活動	行政との連携	住民同士の連携
見守りノウハウ	活動の活性化	若者の参画

千葉県千葉市
「スクールガード・アドバイザーと学校セーフティウォッチャーの活動」

行政区分	人口	面積	人口密度	市立小学校数
政令市	981,738人	271.8㎢	3,612人／㎢	113校

※令和３年３月１日現在

活動の概要

- 「地域ぐるみの学校安全体制整備推進事業」として委嘱事業であった平成14年度～補助事業に変わった現在に至るまで長期間事業を継続している。
- 登下校の見守り活動を実施する「学校セーフティウォッチャー」と、学校への巡回・評価、学校セーフティウォッチャーに対する指導・助言を行う「スクールガード・アドバイザー」が活動している。
- 活動者、市、学校、学校支援地域本部（地域学校協働本部）等が積極的に連携を取りながら取組を進めている。

基本情報

事業開始時期	平成14年度 地域ぐるみの学校安全体制整備推進事業を開始
事業内容	「学校セーフティウォッチャー」の養成・研修、「スクールガードアドバイザー」による学校への巡回・評価・学校セーフティウォッチャーへの指導・助言
活動者数と主な経歴	スクールガード・アドバイザー：13名 （元警察官1名、元校長12名） 学校セーフティウォッチャー ：25,149名 （保護者、PTA、地域住民、学校支援地域本部等）
活動学校	市内全小学校・中学校・特別支援学校・市立高校
行政からの支援	スクールガード・アドバイザー：帽子、腕章、ネームタグ 学校セーフティウォッチャー ：腕章 ※横断旗、ビブス等の装備品は各学校から提供

活動の内容

- 「青少年育成委員会」が設定されている中学校区を1つの区域とし、登下校の見守り及びスクールガード・アドバイザーによる巡回を実施している。
- 見守りの対象は主に小学生だが、中学校区をカバーすることで小学校の通学路もカバーしている。特別支援学校、市立高校も巡回の対象としている。
- 学校セーフィウオッチャーは主に活動する小中学校へ登録し活動する。スクールガード・アドバイザーは各育成委員会4から6区域を担当する。
- 「スクールガード・アドバイザー連絡協議会」を年1回開催し、情報交換及び学校セーフティーウォッチャー活動の充実を目指し、講師の指導を受ける。
- 青少年育成委員会や学校支援地域本部との連携、情報共有を密に実施している。学校セーフティウォッチャーの登録者は、学校支援地域本部における見守り活動実施者と重なる部分が大きい。

活動の工夫

◎ 学校セーフティウォッチャーへの「感謝」が活動の継続性に繋がる

- 学校セーフティウォッチャーが“いて当たり前”の空気が課題の一つである。
- そのため、教員への意識啓発とともに、学校セーフティウォッチャーを学校に招待して児童の発表会を見学したり、セーフティウォッチャーにお礼の手紙を読む会、給食を一緒に食べる会など、各学校が独自に取り組んでいる。
- 日頃からの学校との関係づくりだけでなく、学校セーフティウォッチャーのモチベーションアップ、活動の継続にも繋がっている。

◎ 様々な主体とのコミュニケーションにより、地域全体での見守りを実現

- 巡回時には、学校教員とのコミュニケーションを積極的に実施するなど、市・地域学校協働本部等とのコミュニケーションを重視、スクールガード・アドバイザー、学校セーフティウォッチャーだけで見守るのではなく、地域全体で子供たちの安全を見守る体制を構築している。

気持ちよく見守り活動ができるような環境づくりが大切

スクールガード・アドバイザー　花沢俊一さん

セーフティウォッチャーが活動中様々な人と挨拶を交わすことは、子供たちの見守りだけでなく、良好な地域づくりに寄与していると考えています。学校セーフティウォッチャーが気持ちよく活動できる環境づくりのため、巡回時のコミュニケーションを大切にし、市や学校とのよき仲介役となるよう努めています。セーフティウォッチャーからの「ありがとう」の言葉はとても嬉しいですね。

いつの日か今の子供たちがセーフティウォッチャーやスクールガード・アドバイザーとして活躍してくれる日が来るといいな、と夢膨らませながら活動しています。

～プロフィール～

- 中学理科教員、千葉市補導センター、小学校校長を歴任。
- 退職後、現役時代にお世話になった地元への恩返しがしたいと、平成29年度から活動開始
- 市内5つの中学校区、8つの小学校を担当。担当区が広いため、独自にグループをつくり、日替わりで巡回している。本人曰く「活動は健康の為でもある」とのこと。

SGL SGの活動	行政との連携	住民同士の連携
見守りノウハウ	活動の活性化	若者の参画

福岡県福岡市

「マンパワーとIoTを組み合わせ、新しい見守り活動へチャレンジ」

行政区分	人口	面積	人口密度	市立小学校数
政令市	1,563,218人	343.46㎢	4,551人／㎢	145校

※令和３年２月末日現在

活動の概要

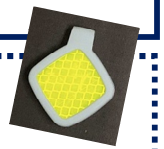
- 教育委員会指導部生徒指導課が所管課として、「地域ぐるみの学校安全体制整備推進事業」での各校巡回、NPO法人による防犯教室などを推進しているほか、市民局の生活安全部では「IoTを活用した子ども見守り事業」を実施するなど、教育委員会と首長部局とが連携して通学路の安全確保に取り組んでいる。
- 精力的なスクールガード・リーダーと大勢のスクールガードによって、市内公立学校全校（小・中学校、特別支援学校）を対象に地域ぐるみ事業の活動を行っている。
- スクールガード・リーダー、スクールガードの高齢化・担い手不足や、マンパワーで対応できることの限界を、IoT等の技術でカバーしようという理念を持っている。

基本情報

開始の経緯	市内外での交通事故・事件の発生や文部科学省からの要請等もあり、2007年度より開始
取組内容	スクールガード・リーダー：学校内外の危険個所の確認・集約、子供が楽しく学べる防犯教室の開催 スクールガード：通学路の見守り活動をはじめ、学校の状況に応じ様々に活動
活動者数と主な経歴	スクールガード・リーダー：警察官OB（2名）、警備会社関係者（1名）、防犯関連NPO法人関係者（1名） スクールガード：地域住民や保護者など29,200名（※R1実績）
活動学校	市内公立学校全校（小学校144、中学校69、特別支援学校8）
行政からの支援	スクールガード・リーダーには、謝金、保険加入等の支援

活動の内容

- スクールガード・リーダーは各学校を年間1回訪問し、学校の内外を観察し、防犯の専門的な見地から指導・助言を行っている。各校についてチェックシートを作成し、校長の所見を書き加えたうえで教育委員会に提出している。
- スクールガード・リーダーは、スクールガードに対して行う養成講習会において、子供たちの防犯についての講師をしている。
- 年間3回の「スクールガードリーダー連絡会」を開催しており、スクールガード・リーダーが各学校を巡回する中で得た情報や意見を集約・共有している。
- スクールガード・リーダーには、防犯のNPO法人関係者もおり、年間数校で防犯教室の講師をしている。子供たちが体を動かしながら、楽しく学ぶことのできる教室を提供している。
- スクールガードは、通学路の見守り活動を中心に、各学校の特性に合わせて様々に活動している。無償のボランティアであるため、過負担にならない範囲での活動を行う。



活動の工夫

◎　市民局の「IoTを活用した子ども見守り事業」とも連携

- 市民局の防犯・交通安全課では協働実施事業者である九州電力送配電株式会社と協力し、2019年より、小学生に見守り端末を配布して位置情報を記録し、登下校等の安全確保に役立てるサービスを開始している。
- 教育委員会も連携して事業推進し、既に市内全域でサービスを開始している。
- 見守り活動員の高齢化、人材不足、時間的な制約といった課題を、IoTを活用することで補完していこうという目的がある。

◎　スクールガードの心理的なハードルを下げる

- スクールガードを大げさに考えず、日々の生活の中で自ずと犯罪抑止につながるような小さな積み重ねを行ってもらうことを重視している。
- 「地域住民や保護者等、子どもたちの安全に関わっている全ての方々がスクールガードである」との認識を多くの人にもっていただくことができるよう、各学校を通じて、保護者や地域の方々に啓発している。

「スクールガード」のハードルをもっと低く

福岡市教育委員会　指導部　生徒指導課　主査

スクールガードへのハードルが、もっと下がるとよいなと感じています。保護者や地域の方々が、生活の中で少しだけ防犯や交通安全を意識するだけでも、地域の抑止力は高まります。スクールガードを特定の人が担う役職だと認識するのではなく、「子どもたちの安全に関わっていただいている全ての方々がスクールガードである」という認識が少しでも広がっていくとよいですね。

福岡市市民局　生活安全部　防犯・交通安全課　企画調整係長

現在、非常に協力的な活動者の皆様のおかげで、子供の安全が確保されています。ただ、今後はマンパワーに頼り切るのではなく、IoT等の技術を活用するなど、複数の手段を組み合わせた、効率的な見守り活動の姿を模索していきたいと考えています。

SGL SGの活動	行政との連携	住民同士の連携
見守りノウハウ	活動の活性化	若者の参画

埼玉県加須市

「スクールガード・リーダーと学校応援団による見守り活動」

行政区分	人口	面積	人口密度	市立小学校数
市	112,764人	133.5㎢	845人／㎢	22校

※令和３年３月１日現在

活動の概要

- 埼玉県において、学校における安全・安心や学習活動等をボランティアとして支援する「学校応援団」が開始されたことを契機に、スクールガード・リーダーによる活動を開始した。
- スクールガード・リーダーは、県の要請もあり、市内全小学校に各１名ずつ配置されている。
- スクールガード・リーダーの経歴には、元学校長、元警察官等の基準はなく、PTA役員や見守り活動経験者等、様々な住民が担っている。
- 市内小・中学校には「学校応援団」として登下校時の見守り活動を実施するボランティアが登録されている。

基本情報

事業開始時期	平成17年度　埼玉県「学校応援団」の開始を契機に、スクールガード・リーダーを導入
事業内容	通学路における見守り活動 挨拶強化月間における教員、学校応援団と連携した見守り活動 担当校教員との情報交換
活動者数と主な経歴	スクールガード・リーダー：22名 市内22校に各1名ずつ配置 経歴は学校応援団経験者、PTA役員等様々 学校応援団による見守り活動登録者： 小学校　1,021名　，　中学校183名
活動学校	市内全小学校 ※ただし、学校応援団は中学校にも登録
行政からの支援	スクールガード・リーダー：ベスト（県より支給）、帽子、腕章、ライト付きボールペン、メモ ※ただし、市では装備品の支給に係り地域ぐるみの学校安全整備推進事業補助金を活用していない

活動の内容

- 市内22のすべての小学校に1名ずつスクールガード・リーダーが配置されており、登下校時の見守り活動や学校との情報交換を実施している。
- 活動方法や活動内容に特段の決まりごとはなく、スクールガード・リーダーが学校と相談するなどして決定している。
- 毎年5月、10月の「挨拶強化月間」に合わせて、スクールガード・リーダー、教員、学校応援団が連携した見守り活動を実施している。
- 学校毎に、見守り活動に係る研修会を実施している。

活動の工夫

◎　感謝の会や学校行事への招待によりモチベーションアップを図る

- 各学校において、自主的にスクールガード・リーダーや学校応援団への感謝の会を実施しているほか、スクールガード・リーダーを運動会や学芸会、卒業式等に招待する学校もある。
- こうした取組は、活動者のモチベーションアップに繋がるだけでなく、子供たちがスクールガード・リーダーを認識するきっかけともなる。

◎　市報にスクールガード・リーダーを紹介し、活動のしやすさを向上させる

- 過去、スクールガード・リーダーの活動が地域住民に十分に浸透していないという指摘があった。地域住民の活動への理解は、スクールガード・リーダーの活動のしやすさに直結する可能性が高い。
- そこで、各校を担当するスクールガード・リーダーを市報にて紹介し、スクールガード・リーダーの認知度と活動のしやすさの向上を目指した。

子供達の自主性も見守ることが大切

スクールガード・リーダー　加藤久佳　様

市では、集団登校を実施しており、高学年の班長がいます。班長は、周りを見て低学年の子供たちに危なくないよう声かけをしています。せっかく子供達同士が危ない行為や危ない箇所を伝え合っているのに、大人が言いすぎるのはよくないと思っています。もちろん、本当に危険な場合には声をかけますが、基本的には「見守る」ことに徹しています。

学校から卒業式に招待いただいており、長年見守っていた子供たちが成長した姿をみると、感慨深いものがあります。

～プロフィール～

- 平成23年度にスクールガード・リーダーが3校1名体制から1名1校体制に変わったことを契機に、スクールガード・リーダーとしての活動を開始。活動開始当時はPTA副会長。
- 通勤前に自動車で学校へ向かい、1.5時間程度見守り活動を実施の後に出勤。
- 担当校区4～5kmの範囲を自転車や徒歩で巡回。趣味の街道歩きのトレーニングにも寄与しているとのこと。

SGL SGの活動	行政との連携	住民同士の連携
見守りノウハウ	活動の活性化	若者の参画

山梨県道志村
「村全体で子供の安全を見守る体制の構築を目指した取組」

行政区分	人口	面積	人口密度	市立小学校数
村	1,632人	4.99㎢	327／㎢	1校

※令和３年３月１日現在

活動の概要

- スクールバスで通学している児童に対して、スクールガード・リーダーが車での見守り活動等を実施。
- ＰＴＡの代表や学校長、駐在所、教育委員、教育委員会事務局を巻き込んだ「道志村児童生徒の登下校時見守り活動隊」を組織して見守り活動を実施。
- さらに、保護者をはじめとして地域全体で見守りを行う体制を構築していくための出発点として、「活動している様子」を見せて行くような周知・PR活動を進め、住民の意識啓発に取り組んでいる。

基本情報

開始の経緯	村内の主要道路の交通量が比較的多く、交通事故が多く発生していることや他県等における子供が狙われた事件等の発生をきっかけとして開始
取組内容	スクールガード・リーダーによる車両追尾による見守り活動、防犯教室の開催 関係組織と連携した「道志村児童生徒の登下校時見守り活動隊」による見守り活動
活動者数と主な経歴	スクールガード・リーダー：１名（教育委員OB）
活動学校	村内の小中学校（小中一体型）
行政からの支援	スクールガード・リーダーに対する帽子、腕章を提供

活動の内容

- 村内の小・中学生はスクールバスで通学していることから、SGLによる見守りは、スクールバスの後ろを自動車で追尾する形で実施している。
- スクールガード・リーダー一人ではできることに限界があることから、地域全体での見守りの機運を高めるため、PTAの代表や学校長、教職員、駐在所、教育委員、教育委員会を巻き込んだ「道志村児童生徒の登下校時見守り活動隊」を組織し、学期に2回、スクールバスの停留所などでの見守り活動を行っている。
- また、同隊の結成にあわせて様々な団体への見守り活動の協力を呼びかけており、建設業協会からはベスト30着の寄贈をうけるとともに、車両に見守り活動中のステッカーを掲示した、ながら見守り活動にも参加いただいている。
- 日常的にPTAから挙げられた危険箇所について教育委員会で取りまとめており、10月に実施している合同安全点検では、スクールガード・リーダーや警察・道路管理者ともに点検を行っている。

活動の工夫

◎　見守り活動を地域に周知して地域の意識向上を図る

- スクールガード・リーダーが保護者や児童・生徒に知られることが重要となるため、始業式や運動会、文化祭などの様々な行事においてスクールガード・リーダーが出席するようにしている。

◎　学校・教育委員会など地域との積極的な連携の場の構築

- スクールガード・リーダーはもともと教育委員であったこともあって教育委員会や学校現場とのネットワークができており、普段から密な連携を行っている。
- 「道志村児童生徒の登下校時見守り活動隊」でも、関係者が集まって相互に意見交換や情報共有を行うなど、地域の関係者と積極的に連携する場を構築し、地域全体で防犯意識を底上げして、地域全体で見守る取組を進めている。

地域全体で見守る意識の情勢に向けて、活動を見せることから始める

道志村スクールガード・リーダー　池谷幸昌さん

一人でできることには限界がありますが、スクールガード・リーダーやスクールガードを増やしても、地域全体をくまなく網羅的に見守ることはやはり難しく、地域全体で協力をしていくことは必要不可欠です。

県が実施している研修会などに参加して他のスクールガード・リーダーの方の話を聞く中で、地域全体で見守るような体制を作っていくことが重要だと考え、様々な団体に声をかけて協力を要請し、結果として「道志村児童生徒の登下校時見守り活動隊」などもできました。

「地域全体で協力していく」というゴールに向けて、保護者をはじめとした地域の皆さんの協力を得られるようになるためには、まず、見える形で「活動している様子」を見せて行くことが大事だと考えており、村と協力しながら、周知・PR活動から取り組みを進めています。

２．住民の自発的な取組による、地域一体となった通学路の安全確保の取組事例

SGL SGの活動	行政との連携	住民同士の連携
見守りノウハウ	活動の活性化	若者の参画

京都府長岡京市

「“通学路安全対策調査”による危険箇所の情報収集と対策の実施」

行政区分	人口	面積	人口密度	市立小学校数
市	80,991人	19.2㎢	4,218人／㎢	10校

※令和３年３月１日現在

活動の概要

- 地元住民等から寄せられた通学路上の危険箇所への対策要望を各小学校が取りまとめて教育委員会に報告し、教育委員会や関連部署・機関が対応している。
- 対策要望は毎年100件程度寄せられ、草刈の実施といった小さなものから、信号機の新設など大きなものまで様々である。
- あわせて、青パトの巡回やシルバー人材センターによる登下校時の見守り活動も行っており、通学路の交通安全の確保についてきめ細やかな対策を取ることができている。

基本情報

開始の経緯	古くから地元住民による自発的な見守り活動が行われており、その延長として開始
取組内容	通学路上の危険箇所や整備不良箇所の情報収集、対策方針の検討と所管課・関連機関等との調整・対応
活動者数と主な経歴	地域委員、PTA等の保護者：毎年2,000名超
活動学校	市内全小学校

活動の内容

- 通学路の交通安全を確保するために対策が必要と思われる箇所やその方策についての意見を地域委員、PTA等から収集し、教育委員会と所管課・関連機関等が連携して対応に当たっている。
- 地域委員やPTAには、対策の可否・方向性を共有する中間報告と、最終的な対応状況・方針を共有する最終報告を通じて結果を伝達している。なお、簡単な処置で済むものはすぐに対応している。
- 日々の見守り活動はシルバー人材センターに委託しているほか、青パトによる見回りや、市長、副市長、市、教育委員会による朝の見守り挨拶活動を定期的に行っている。
- 通学路安全対策調査により、見守り活動だけではカバーしきれない細やかな点について対応することができている。

活動の工夫

◎　関係者間の協力・分担により、きめ細やかな対策を実現

- 対策要望は毎年100件程度寄せられるが、教育委員会ですべてを引き受けるのではなく、市の道路・河川課や交通政策課等の関連部署や、警察、府道路管理者等の関連機関と協力して対応に当たっているため、様々な要望に対応が可能である。
- また、大々的な対策が必要なものについては、長岡京市子どもの移動経路・通学路等の交通安全プログラム等の別事業を活用して対応するようにしている。規模や内容に応じて適切に分担していくことが手厚い対応を可能にしている。

◎　近隣自治体と気軽に相談しあえる関係が円滑な対応に繋がる

- 通学路の安全対策を行うにあたり、困りごとが発生した場合には、近隣自治体に電話で相談している。反対に、近隣自治体からの問い合わせに応じることもあり、持ちつ持たれつの良い関係が築けている。こうした関係性は円滑な対応を行う上で非常に重要である。

平和であることがなによりの成果

長岡京市教育委員会　教育部　学校教育課　学務係　係長

当市では、昔から地域住民の皆様による自発的な見守り活動が行われてきました。通学路安全対策調査も、その延長として取り組まれているものです。

通学路安全対策調査を通じ、毎年多くの対策要望が寄せられています。具体的には、電柱幕の交換や、視界不良箇所の草刈、擦れた停止線の引きなおし、信号機の新設など、様々なものが挙げられます。教育委員会だけでは気が付くことができない課題をご報告いただいているおかげで、通学路の交通安全の確保に向けたきめ細やかな対策を講じることができています。

こうした取組の成果もあって、当市では登下校時の交通事故の発生が少なく、また、一定の平和な通学環境が保たれています。今後も地域の皆様のご協力のもと、通学路の安全確保に向け、必要な対策を講じていきたいと思います。

SGL SGの活動	行政との連携	住民同士の連携
見守りノウハウ	活動の活性化	若者の参画

埼玉県嵐山町

行政区分	人口	面積	人口密度	町立小学校数
町	17,777人	29.9㎢	595人／㎢	3校

※令和３年３月１日現在

「住民主体による、地域一体での見守り活動」

活動の概要

- スクールガード･リーダーだけでなく、町内行政区（町内会）、ＰＴＡ、ボランティア団体、交通指導員、行政職員等による見守り活動が行われている。
- 日ごろからのコミュニケーションにより見守り活動者同士の横の連携も自然と構築された。
- 登校時は児童への付き添いを実施しているが、行政区をまたぐ際に、次の行政区の見守り活動者へバトンタッチするなど、役割分担を明確にし、登下校時の空白地帯の減少や、活動負担の軽減を実現している。

基本情報

開始の経緯	地域ぐるみ事業を平成24年度から開始
取組内容	各区の取組は区ごとに様々であり、通学路の安全点検、見守り活動、登校時の付き添い、立哨指導、見守り講習会の開催等を実施
活動者数と主な経歴	スクールガード･リーダー：3名（うち、元警察官１名）
活動学校	町内全小学校（3校）
行政からの支援	スクールガード･リーダー：県からビブスを提供 地域ボランティア団体　：帽子、ベスト等を提供（地域ぐるみ事業外で支援）

活動の内容

- 活動内容は各区、各活動によって様々であるが、主な活動は、登校時の児童付き添い、下校時の見守り活動、交差点等での立哨指導である。
- 登校時の児童の付き添いにあたって、通学路が複数区をまたぐ場合には、付き添いの引継ぎをしている。
- 見守り講習会には、各区住民やPTA、教職員等が参加し、スクールガード･リーダーが講習会の企画及び講師を担っている。
- 各区では、月１回（概ね17時から19時頃に）ナイトパトロールを実施しており、毎回ほぼ全員が参加する区もあるなど、防犯だけでなく、区内住民のコミュニケーション手段としても効果的である。
- 見守り活動の役割分担や方法など、町として指導･提案等は特段実施しておらず、見守り活動者の横のつながりによって、地域ぐるみの見守り活動が実施されている。
- 町では、町役場職員による青色防犯パトロール車での巡回や、交通指導員の確保、パトロールセンターを中心とした防犯活動を実施している。

活動の工夫

◎　広域な通学路は見守りの引継ぎによって安全を確保する

- 通学路が広域であるため、付き添い登校や見守り活動への負担が大きいことが課題の一つである。
- そこで、各区それぞれが区内の見守り活動を実施し、区をまたぐ場合には引継ぎを実施することで、活動者の負担軽減だけでなく、登下校の空白地帯の減少につながっている。
- また、各校PTAや交通指導員等が活動を補完し、地域全体での安全な通学路と見守り体制が構築されている。

◎　子供たちの一礼が、横断歩道前で停止する自動車の増加に繋がる

- 町内は交通量が多いうえ、信号機のない横断歩道も多くあるため、一時停止しない自動車も少なくない。
- しかし、横断歩道前で停止した自動車に対して、児童生徒が横断後に一礼することが定着し、横断歩道前で停止する自動車が増加した。

子供たちの笑顔と挨拶が何よりも嬉しい

嵐山町で見守り活動に取り組むみなさん

写真左から：スクールガード･リーダー　花田憲博さん、見守りボランティア「いちえ会」関口和夫さん、権田一郎さん、区長会副会長　茂木伸一さん、区長会会長　権田活一さん、川島3区長　江森不二男さん

嵐山町では、各区がそれぞれに見守り、活動を実施しており、どの区も活発に活動しています。なかでも、付き添い登校の引継ぎは、各区が責任を持ち、一生懸命に活動しているからこそ実現できていることだと思います。

一方で、高齢化や定年延長などの影響により、担い手不足や、活動者の固定化など、全国的にみられる課題も表出し始めていますが、町内の子供たちは町内で守る意識のもと、日々安全な通学路の確保に向け取り組んでいます。

活動をしていて、子供たちとコミュニケーションを取り、笑顔挨拶してくれること何よりも嬉しいですね。当初は義務感で活動していた方が、活動を重ね、今では下校時間が来ると自然と体が動いてしまう、なんて人もいるくらいです。

３．小学校単位での登下校時の見守り活動の取組事例

SGL SGの活動	行政との連携	住民同士の連携
見守りノウハウ	活動の活性化	若者の参画

京都府京都市
「大学生も活躍する、御室こども見守り隊の活動」

行政区分	人口	面積	人口密度	市立小学校数
政令市	1,400,720人	827.8㎢	1,692人／㎢	161校

※令和３年１月１日現在　※義務教育学校含む

活動の概要

- 京都市右京区の自主防犯ボランティア団体（右京防犯推進委員会連絡協議会）と連携し、御室小学校学区内の見守り活動を行っている。
- 毎週木曜日の下校時の見守り活動を行う「御室こども見守り隊」と、自転車による定期的な見回りを行う「御室青色自転車パトロール隊」の活動の２つを主な活動としている。
- また、御室こども見守り隊の中には、毎日の登下校時に見守り活動を行う人もいる。

基本情報

開始の経緯	平成25年ごろに結成。学校、地域のおやじの会、自治連合会による「声かけ隊」を前身とし、高齢化の進展に伴う活動の衰退を契機に右京区自主防犯ボランティア団体の傘下として「御室こども見守り隊」の活動を開始。
取組内容	登下校時の見守り活動、自転車による見回り、通学路の危険箇所に関する小学校への情報提供
活動者数と主な経歴	民生委員、PTA、防犯推進委員、元会社員、大学生など71名
活動学校	京都市立御室小学校
行政からの支援	装備品購入に対する補助 ※備品購入には自主防犯ボランティアによる補助も活用

活動の内容

- 学区内の3箇所で登下校の見守り活動を実施している。また、毎週木曜日の下校時間帯には、特に危険な8箇所を対象に加え、各所2～3名のボランティアが見守りをしている。
- 見守り活動中に通学路上の危険箇所を見つけた場合には、小学校に情報を提供し、対応してもらっている。
- 見守り隊参加者のうち、3割以上が75歳以上である一方、2名の学生ボランティアが所属していることが特徴である。
- 平成30年6月からは、見守り隊に加え、下校時間帯に自転車で通学路を見回る「御室青色自転車パトロール隊」を発足し、定期的なパトロールを実施している。これは、先駆的な取組として全国ネットのテレビ番組等で紹介された。
- 以前は学区内に痴漢が多数発生していたが、近年は減少傾向にある。また、令和2年度の学区内における不審者は0人と見守り隊の成果が表れている。

活動の工夫

◎　見守り隊・隊員の認知度向上により地域への定着を図る

- 見守り活動を地域に根付かせるためには、活動そのものはもちろんのこと、見守り隊員の人となりを知ってもらうことが重要である。
- 御室小学校では、PTA広報誌に顔写真付きの活動紹介を掲載し、保護者への周知を図っている。
- 学生の隊員が活動を開始した当初は、通学路に見慣れない若者がいることを訝しげに思う保護者も少なくなかったが、人となりを理解してもらうにつれ、徐々に地域に受け入れられていき、今では地域に欠かせない人物の一人となった。

◎　無理なく活動できることが継続性に繋がる

- 負担軽減のため、日々の参集は行わず、隊員は自宅から持ち場に直接出向く。また、活動が難しいときには遠慮なく欠席してよく、隊員同士で補いあっている。
- 個々人が「子供たちのために」と気負いすぎず、「子供たちの笑顔が見たい」「健康維持のため」等、自分なりの活動意義を持つことが大切である。

充実した活動には学校との繋がりが不可欠

御室こども見守り隊のみなさん

御室こども見守り隊には、2名の学生ボランティアがいます。学生からの申し入れを受け、学校がすぐに見守り隊へと話をつないだことで参加が実現しました。学生が参加するというのは前例のないことだったと思いますが、御室小学校は柔軟に対応してくれてありがたかったです。

写真左から：見守り隊リーダー　山本哲さん、齋藤光さん（大学院生）、矢野希さん（大学生）、見守り隊創設者　吉田勝也さん

見守り隊の活動を充実させるためには学校との繋がりが欠かせません。見守り隊の主な活動は登下校時の見守りですが、通学路の危険箇所に気が付いた場合には、都度学校に伝えるようにしています。学校はいつも迅速に対応してくれていて、既にいくつかの箇所が改善されています。自分たちの気付きが通学路に反映されると嬉しいですし、活動のモチベーションアップにも繋がります。

SGL SGの活動	行政との連携	住民同士の連携
見守りノウハウ	活動の活性化	若者の参画

石川県金沢市

「“子供の視点”を重視する、夕日寺スクールサポート隊の見守り活動」

行政区分	人口	面積	人口密度	市立小学校数
中核市	450,542人	468.79㎢	961人／㎢	54校

※令和３年３月１日現在

活動の概要

- 夕日寺小学校では、地域住民や保護者によって構成される「夕日寺スクールサポート隊」が、子供と一緒に通学路の点検を行い、危険箇所のピックアップや「地域安全マップ」の作成」を行っている。
- 活動は、防犯委員会、警察、近隣の大学生、町会・自治会、保護者会、社会福祉協議会など、地域の諸団体と人員の面でも資金の面でも連携して進められている。
- 他の地域学校協働活動と担い手が重複していることによって、サポート隊の参画者にも広がりがみられており、相乗効果を生んでいる。

基本情報

開始の経緯	2005年に保護者会と老人会のメンバー130名で「夕日寺スクールサポート隊」を立ち上げ。サポート隊が主体となって、各種活動を学校側に持ち掛けている。
取組内容	毎年、サポート隊員が実際に校下の危険箇所を見て回る点検、子供たちと一緒に危険箇所を実際に見て回る点検の実施、地域安全マップの更新
活動者数と主な経歴	地域住民、保護者等：98名（令和2年度） ※各町会が重要な活動単位になっている
活動学校	金沢市立夕日寺小学校

活動の内容

- 年に2回、警察から講師を呼び、講習会を行う。また、集団下校を行い、サポート隊が子供と一緒に通学路の安全点検を行っている。集団下校では、1～6年生の全児童が、サポーターと一緒に町別に歩いて、危険箇所のチェックを行い、子供たちの危険予測能力の向上を図るとともに、「地域安全マップ」を作成更新し学区内の全戸（1,600戸）に配布している。
- 見守り活動だけではなく、道路の整備について県の土木事務所にかけ合うなど、幅広い視点での安全確保に取り組んでいる。
- 「タイムリーに動く」ということを意識しており、コロナ禍の学校消毒、熊警戒・強風雪下校などの学校支援体制を作っています。常に活動内容等について、広報配布や隊員内で話し合いを行っている。会合は、通常は夕日寺小学校内のミーティングルーム（地域の人も使用できる場所）で行っている。
- 防犯委員会、警察、近隣の大学生、町会・自治会、保護者会、社会福祉協議会等と連携している。資金面でも、町会連合会、育友会、社会福祉協議会等から支援金をもらっており、夕日寺スクールサポート隊が身に着ける装備品の費用などをまかなっている。

活動の工夫

◎　「子供の視点」での危険箇所のチェック

- 子供と一緒に安全点検を行うことで、大人だけでは気が付きにくい、子供目線での危険個所の発見につながる。また、横に広がって歩いてしまうなど、子供ならではの行動も観察できるため、注意喚起につながっている。
- 子供とのコミュニケーションが取れるため、挨拶しやすい関係性を築くことができている。

◎　他の地域学校協働活動との連携で、活動者の広がりが生まれる

- サポート隊において中心的な役割を果たしている植田氏は、夕日寺小学校の学校運営協議会委員でもあり、サポート隊の活動のほかにも、様々な学校支援活動（地域学校協働活動）に関わっている。
- 土曜授業や地域活動で築いた人脈をきっかけに、近隣の大学生がサポート隊の活動に参加してくれるようになるなど、活動者に広がりが生まれている。

子供との交流が、大きなやりがいに

夕日寺スクールサポート隊　植田卓志さん

自分の孫が、自由研究で地域の歴史について調べていたことをきっかけに、夕日寺地域に関心を持つようになり、地域の人と関わりを深めました。また、スクールサポート隊の活動にも参画するようになりました。

活動を続けていると、小さかった1年生の子が6年生になり、その成長を見守ることには喜びを感じます。また、普段から子供が挨拶をしてくれますし、卒業した高校生や大学生が声をかけてくれることもあるのですよ。そのようなつながりができることが、一つのやりがいになっています。

活動をする中での課題は、やはり担い手の高齢化と不足です。継続性の面で、息の長い活動にしなければなりませんから、できるだけ制約はゆるやかに、無理のない範囲で協力してもらうことを心がけています。また、交通事故巻込れ災害事例があり、見守り隊員の安全面も、重要な検討事項になっています。

SGL SGの活動	行政との連携	住民同士の連携
見守りノウハウ	活動の活性化	若者の参画

鳥取県湯梨浜町

行政区分	人口	面積	人口密度	町立小学校数
町	16,740人	77.9㎢	215人／㎢	3校

※令和３年１月１日現在

「コミュニティ・スクールを活用し、活動が活性化したオレンジベスト隊」

活動の概要

- 湯梨浜町立東郷小学校区で活動する「オレンジベスト隊」は、現在70名が活動している。校区内29の集落すべてにおいて、１名以上の隊員が定点見守り、付き添い登校、下校時の見守りなどの活動を実施している。
- 当初は地域の老人クラブを中心に活動していたが、高齢化が進み一時は活動の衰退がみられた。しかしながら、コミュニティスクールとの連携により活動が活性化された。
- 活動のコンセプトは「そろいそろい、無理をせず、楽しみながら、持続可能な活動をする」こと。 ※そろいそろい：「のんびり」、「ゆっくり」などの意味を持つ方言

基本情報

取組開始の経緯	平成17年東郷小学校開校と同時にオレンジベスト隊を結成 平成30年からコミュニティスクールの一環としての活動を開始
取組内容	登校時の付き添い、交差点等での定点見守りなど
活動者数と主な経歴	令和2年度：70名 ※平成30年度：44名 地域住民、保護者 なお、隊に登録していなくとも活動に参加される方が多数
活動学校	町立東郷小学校区内
行政からの支援	活動時のオレンジベスト ※登校旗についてはPTAが準備

活動の内容

- 活動のコンセプトは「そろいそろい（のんびり、ゆっくり）、無理をせず、楽しみながら、持続可能な活動をする」こと。
- 主な活動は、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。
- 児童とともに、幼稚園児も一緒に付き添い登校を実施することもある。
- ただし、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。
- 東郷小学校区内29の集落に、１名以上の隊員が活動している。
- 平成30年、東郷小学校にコミュニティ・スクールが導入されたことを契機に、オレンジベスト隊の見直し及び強化を実施し、隊員数は毎年増加している。

活動の工夫

◎　コミュニティ・スクールの活用が、見守り活動者数の増加に繋がる

- 活動当初は老人クラブを中心に活動していたが、活動者数は減少していた。
- コミュニティ・スクールの一環として活動を開始したことにより、高齢者だけでなく、保護者など、若い世代も一緒に活動することとなり、隊員数が増加した。
- 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。

◎　活動者のフォローにより、持続可能な活動を実現する

- 無理なく、負担なく活動してもらうことを意識しているが、責任感の強い隊員も多く、身体の不調等により活動辞退の申出も少なくない。
- こうした場合、調子のよいときだけオレンジベストを着用し、家の前に座って児童を見守っているだけでもありがたいこと等、活動者に「それだけでもよいのか」と思っていただくことも、地域の見守りの目を維持する上では重要である。

活動が長続きする要因は「自分のため」に活動しているから

オレンジベスト隊　隊長　中前雄一郎さん

見守り活動の目的は人それぞれです。それよりも、活動が「楽しいか」、「無理をしていないか」ということを重視すべきで、それらが持続可能な活動に繋がると思っています。また、隊員が楽しそうに活動していると、地域住民が「自分もやりたい」と手を挙げてくださるようにもなり、隊の活性化にも繋がっています。

オレンジベスト隊　隊員　山田政則さん

活動を始めてから規則正しい生活になりました。活動を続けているのも、健康維持のためです。活動はよい運動になりますし、子供たちから元気を分けてもらえるので、心身ともに大変健康です。

ちなみに、活動時の子供たちとの挨拶は楽しいですが、恥ずかしがり屋の子供もいるので、挨拶への返事を求めないことがポイントだと思います。

左から：中前雄一郎さん、山田政則さん

４．見守り活動等に対する、行政等からの支援に関する取組事例

SGL SGの活動	行政との連携	住民同士の連携
見守りノウハウ	活動の活性化	若者の参画

熊本県

行政区分	人口	面積	人口密度	県内小学校数
県	1,733,350人	7,409.46㎢	233.9人／㎢	340校

※平成27年国勢調査を基礎とした令和３年２月１日現在の推計人口

「皆で支え合う、県下の見守り活動　PTA教育振興財団の共済金による支援」

活動の概要

- 平成17年から実施していた「地域ぐるみの学校安全体制整備推進事業」を取りやめることを受けて、同様の取組を続けたいとの目的から、熊本県独自の取組を開始。
- 一般財団法人熊本県PTA教育振興財団（以降PTA財団）が主体となり、県内の希望する全小学校に、見守り活動の財源として１校あたり最大３万円を支給している。
- 各小学校区では、小学校から依頼を受けた地域学校安全指導員が、登下校等の見守り活動を行っている。

基本情報

開始の経緯	平成17年度から開始した「地域ぐるみの学校安全体制整備推進事業」の取組を引き継ぐ形で、熊本県独自の取組を開始
取組内容	「地域学校安全指導員」が見守り活動を行い、巡回結果（危険の有無等）を事業完了報告書として報告
活動者数と主な経歴	地域学校安全指導員は、各学校が警察官OB、教職員OBや地域に精通している者等の中から適任と思われる人に依頼を行っており、属性は様々（正確な人数も不明）。
活動学校	322校（うち熊本市82校）
提供する支援	PTA財団から見守り活動の財源として1校当たり最大3万円を支給

活動の内容

- PTA財団が主体となり、県内小学校（2020年度は322校）に、見守り活動の財源として1校あたり最大3万円を支給。
- 財源は、PTA財団の共済掛金。PTA財団は、もともと学校教育やPTA活動中の事故等に対する共済給付金の支給を主として立ち上がったが、現在は「教育の振興」という大きな理念のもとに、子ども見守り活動や学校へのAEDの設置などにも取り組んでいる。
- 各校3万円の支給金は、基本的に物品購入ではなく地域学校安全指導員の見守り活動の実施に係る経費補助に使用する。見守り活動は、1回につき1,000円、年間30日を目安とする。（1人で30回、3人で10回ずつなど、形式は問わない。）
- 活動を希望する学校は、事業計画を作成して県教育庁県立学校教育局学校安全・安心推進課（熊本市は市教育委員会健康教育課）に提出し、適正と認められる場合は同課が承認通知を行う。事業期間終了時には、事業完了報告書を提出する。（指導員名、巡回日、気づき等を記録する簡易なもの）

活動の工夫

◎　見守り活動へ経費補助することで、協力依頼しやすい活動に

- 見守り活動を行う際には、1回あたり1,000円の経費補助を行う。大きな金額ではないが、少しでも活動費を支給することで、完全ボランティアとするよりも依頼がしやすく、気持ちよく活動してもらえるようになっている。
- 活動中にケガを負うリスクもゼロではないので、そのようなリスクを負って活動してくれることへの手当という意味合いもある。

◎　目的の共有や意識啓発が活動展開のカギ

- 安全指導員の育成のためには、「負担感」「やらされ感」を軽減し、見守り活動の必要性を感じて参画してもらうことが重要である。そのため、活動者と「子供の安全確保や教育の振興」というビジョンを共有することに重点を置いている。
- 1校あたり最大3万円の事業費を、見守り活動の実施に係る活動費として使用し、物品購入での使用を推奨していないのも、そのためである。

より広い範囲での、意識の浸透を目指したい

一般財団法人熊本県PTA教育振興財団　理事長

本事業では、目的や理念の共有を非常に大事にしています。普段活動する安全指導員の皆さんだけではなく、そのほかの保護者や地域住民も、皆子供の安全確保の役割を担っています。今後は、より広い範囲での、意識の浸透を目指したいと考えています。

写真右から：PTA財団理事長、常務理事

一般財団法人熊本県PTA教育振興財団　常務理事

県下の小学校区での見守り活動は、地域特性に応じて様々な形で行われています。本事業は、そのような各地域での活動の姿をそのまま認め、そこに資金的な援助を行うことで、少しでも活動しやすくなることを期待しています。

大きな金額でなくとも、活動費を支給することで、ある程度の意識向上にもつながっているように感じています。

SGL SGの活動	行政との連携	住民同士の連携
見守りノウハウ	活動の活性化	若者の参画

新潟県胎内市

「地域一体となり、子供の見守り組織を支える活動」

行政区分	人口	面積	人口密度	市立小学校数
市	28,431人	264.9㎢	107人／㎢	5校

※令和３年２月28日現在

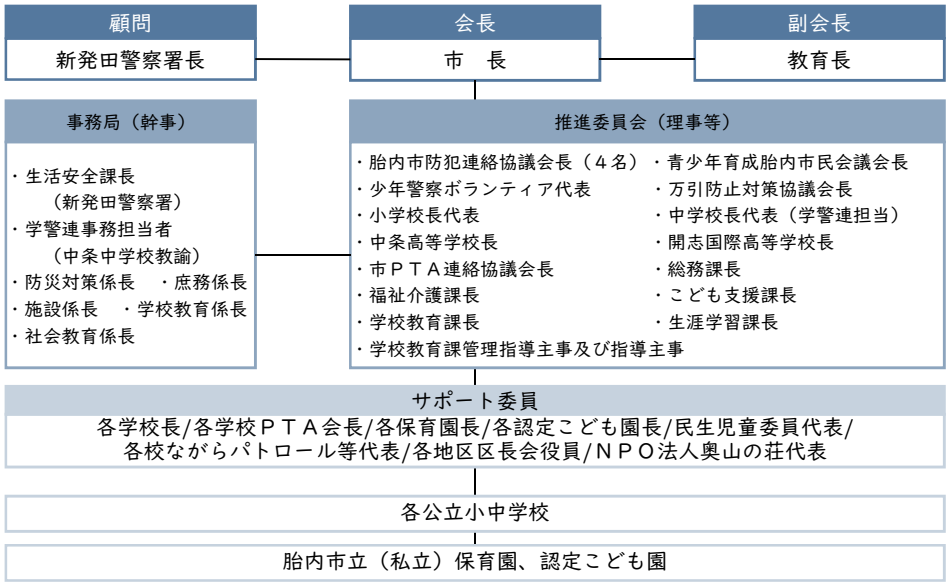
活動の概要

- 胎内市では、市内すべての小学校のそれぞれにおいて、防犯ボランティア組織が結成、登下校時の見守り活動等を実施している。
- 平成18年２月、防犯ボランティア組織の定着及び持続可能な活動の実現に向けて、様々な機関が連携し、地域一体となって支える「胎内市子どもを見守りタイ」を組織した。
- 「胎内市子どもを見守りタイ」では、年１回の総会を開催し、情報共有や功労者表彰、事例発表会、講習会等を開催している。

基本情報

開始の経緯	平成17年1月 ：市立（旧中条町立）本条小学校にて「児童を守るながらパトロール」が設立 平成17年12月：市内全小学校にて防犯ボランティア組織が設立 平成18年2月 ：「胎内市子どもを見守りタイ」が設立
取組内容	胎内市子どもを見守りタイ：総会の開催 各防犯ボランティア組織：登下校時の見守り活動等
活動者数と主な経歴	胎内市子どもを見守りタイ会員数：78名 各小学校パトロール隊の構成員数：191名 パトロール隊の構成員は地域住民、保護者など様々
活動学校	市内全小学校（5校）

▶胎内市子ども見守りタイ組織図



活動内容

■胎内市子どもを見守りタイ

- 顧問に新発田警察署長、会長に胎内市長、副会長に教育長とし、小・中学校、高校、防犯協会、NPO、自治会等、市内の様々な団体が加盟している。
- 年１回の総会を開催し、各防犯ボランティア組織の情報共有、功労者表彰、事例発表会、講習会を開催している。

■市立中条小学校「つばさっ子すこやかパトロール」

- 登下校時の定点見守り、付き添い下校などを実施している。
- 活動内容に決まりはなく、各活動者ができることを考え、実施している。
- 活動にあたっては、学校より帽子、腕章、ジャンパー、名札が装備品として支給されている。装備品の色は、緑色の蛍光色に統一し、見守り活動中であることが一目でわかるように工夫している。

子供たちからの「ありがとう」がモチベーションアップになる

中条小学校「つばさっ子すこやかパトロール」 中原昭夫さん

子供たちから「ありがとうございます」と言われたり、頼りにされていると感じるとやる気が出ます。中条小学校では定期的にボランティアへの感謝の会を実施しており、私も呼んでもらっています。子供たちが製作したポケットティッシュ入れを貰ったときは、非常に嬉しかったです。 活動を大変だと思ったことはありませんが、モチベーションアップには繋がっています。

～プロフィール～
- 定年退職後、愛孫の小学校入学を機に自主的に通学路の見守り活動を開始。
- その後学校から声がかかり、つばさっ子すこやかパトロールに登録。

５．多様な活動者による安全・安心の創出に関する取組事例

SGL SGの活動	行政との連携	住民同士の連携
見守り ノウハウ	活動の活性化	若者の参画

宮城県白石市
「中学生を中心とした、安全・安心なまちづくりへの活動」

行政区分	人口	面積	人口密度	市立中学校数
市	32,999人	286.5㎢	115人／㎢	４校

※令和３年２月末日現在

活動の概要

- 平成18年、市内３つの中学校が結団し、中学生を中心としたボランティア組織「ＰＳＣパトロール」が発足した。現在は、市内すべての中学校（４校）体制で活動している。
- PSCは、「Police（警察）」、「Student（生徒）」、「Cooperation（協力）」の頭文字であり、警察等と連携し、犯罪防止キャンペーン、交通安全運動を実施している。
- PSCパトロールを支える「PSCパトロールサポート協議会」が設置され、市・警察・学校・企業が加入している。また、様々な団体・個人から協賛金を集め、活動資金としている。

基本情報

開始の経緯	平成18年7月に市内3つの中学校が結団
取組内容	交通安全運動、犯罪被害防止（特殊詐欺含む）キャンペーン、痴漢防止キャンペーン
活動者数	各校の中学生　約100名
活動学校	市内全中学校（4校）
装備品等の支援	PSCパトロールサポート協議会から、ベスト、ジャンパー、のぼり旗を支給

活動の内容

- PSCパトロールの活動趣旨は次の3点である。
  - ✓ 市民としての自覚を持ち、安全・安心をモットーに活動すること通して地域の　住みよい環境の維持に貢献するたくましい人になる
  - ✓ 交通事故の悲惨さを考え、日ごろから交通安全のために活動している人たちのありがたさを実感し、交通事故防止を呼びかける
  - ✓ 青少年の健全な育成を目指し、目先の楽しみだけを追うことのない、常識と非常識をしっかり判断できる人になる
- PSCパトロールの活動は、各校が協働する活動と、各校がそれぞれ実施する活動に分かれる。
- 各校が協働する活動は、路上でポケットティッシュを配布しながら犯罪防止を呼びかける「犯罪防止キャンペーン」や、交通安全を呼びかける「交通安全運動」、２月14日バレンタインデーに合わせてチョコレートを配りながら痴漢防止を呼びかける「チョコっとボランティア」などがあり、いずれも警察官が帯同している。
- PSCパトロールの活動資金は、協賛金で成立しており、地域防犯協会連合会、市内一般企業等の団体のほか、ロータリークラブ（社会奉仕連合団体）、市民、市職員、教職員、警察官等の個人からも協力を得ている。

活動の工夫

◎　中学生からのメッセージを届けることで、一層の防犯意識向上に繋がる

- 中学生が自ら街頭で活動することにより、地域住民の関心や意識は高まる。
- さらに意識を高めるため、犯罪防止キャンペーンで配布するポケットティッシュには、生徒からのメッセージを封入することとし、より「見て」「意識して」もらうよう心掛けている。

◎　防犯活動を通じて子供たちの安全・安心に対する意識、考える力が醸成されるとともに、地域の未来を背負う人材の育成にも寄与する

- PSCパトロールは、中学生が地域の安全・安心を考え、主体的に活動すること自体にも大きな意義がある。
- 活動を通じて、通学路をはじめ危険箇所に対する気づきはもちろん、日常生活においても「自ら考える」力が醸成されている。

自ら考え、行動することの楽しさを教えてくれました

白石中学校PSCパトロール副隊長　中学３年　岩渕仁琴さん

PSCパトロールへ参加したのは2年生のときです。元々は学校の生活委員として参画しました。活動を通して、地域の方々とコミュニケーションを取ることが楽しく、また、地域の方から「ありがとう」と言っていただけることがとても嬉しく、生活委員の任期が終了してからも、活動を継続しています。

今では、白石中学校PSCパトロールの副隊長として、効果的な活動を行うには何をすべきか、どのように行動すべきか、常に考えるようになりました。「中学生だからこそ」という気付きもあります。活動を通じて、課題を発見し、解決方法を考える力が高まったと感じ、日常生活や普段の勉強にも生かされています。PSCパトロールの活動は、自ら考え、行動に移すことがとても楽しいことだと教えてくれました。

～プロフィール～
- 白石中学校生徒会副会長。年間を通じて実施されるPSCパトロールのすべての活動に参加。
- 卒業後も、地域のために何か活動できないか模索中。色んな活動をしたいと考えるようになったのは、先生や警察官、地域の大人の皆さんがとても協力的だからとのこと。

宮城県塩竈市

「塩竈市内11の郵便局員による、“ながら見守り”の活動」

行政区分	人口	面積	人口密度	市立小学校数
市	53,444人	17.4㎢	3,071人／㎢	7校

※令和３年２月末日現在

活動の概要

- 平成30年11月より、塩竈市教育委員会と塩竈市内11の郵便局にて見守り活動の協定を締結し、ながら見守り活動を開始した。
- 日常業務、配達業務、通勤・退勤時間帯に、ながら見守り活動を実施している。また、集配業務時には、バイクや自動車に見守り中であることを示すステッカーを貼り付けて活動している。
- また、見守りだけでなく、不審者や不審車両の情報収集や、道路の損傷等の通学路の安全状況の確認・報告の実施、窓口における児童生徒の保護・通報を実施している。

基本情報

開始の経緯	平成30年11月　市教育委員会と塩竈市内11の郵便局（代表：塩釜郵便局）にて協定を締結
取組内容	ながら見守り活動、不審者・不審者情報の収集、通学路の安全状況の確認、またこれらについて市教育委員会への報告、窓口での児童生徒の保護・通報
活動者数	塩竈市内11の郵便局員約200名 うち、120～130名が交代で配達業務に従事
活動学校	市内全域
行政からの支援	「こども見守り中」ステッカーの提供

活動の内容

- 日常業務、集配業務また通勤・退勤時間帯において、ながら見守り活動を実施している。
- 登校時間帯は配達時間前のため、社員に対し、出勤時にながら見守りを意識するよう指導している。
- 下校時間帯は配達時間と重なり、配達員は反射材付きのタスキを身に付け、バイクや車に「こども見守り中」のステッカーを貼り付けて、集配しながらの見守り活動を実施している。
- 活動中に発見した不審者や不審車両については、明らかに通報すべきものを除き、不要なトラブルを避けるためにも局内に一報し、指示を仰ぐこととしている。また、通学路上の不審者情報等は局内に設置した窓口から教育委員会へ都度連絡することとしている。
- 通学路上の危険箇所（道路損傷、マンホールが外れている、側溝蓋がずれている等）は、局内で集約し、市へ報告している。
- 窓口においても児童生徒の保護・通報を行っている。

活動の工夫

◎　常に地域を巡回する配達員を活用することで、見守りの目が増加する

- 郵便局員は常に地域を巡回していることから、ながら見守りの意識付けをするだけで、地域の見守りの目が増加している。
- また、特定の職員が、特定の地域を巡回することから、不審者や危険箇所に対する気づきも多くなり、安全な通学路の確保が実現している。

◎　不審者情報や通学路の危険箇所等の情報は、局内で集約して市へ報告することで、抜け漏れない情報共有が実現する

- 普段見かけない人や車両等に対する気づきは高くなる一方で、不審者、不審車両との線引きが難しい。
- また、危険箇所についても、配達員が都度通報していては、報告が重複する可能性もある。
- そこで、明らかに緊急性の高い情報を除き、各種情報は局内集約し、市教育委員会へ報告することとしている。

地域密着型サービスを提供する郵便局に、安全安心も任せて欲しい

塩釜郵便局　総務部　部長　上田敬史さん

郵便局の強みは、日常的に地域を巡回し、地域をよく知っていることにあります。また、配達業務、窓口業務を通じて、地域の方々と積極的なコミュニケーションを取っていることから、地域住民と顔見知りとなる郵便局員も少なくありません。特に、市内在住の局員が多いことも、塩釜郵便局の強みです。

地域密着型サービスの提供を目指し、日々の業務が見守り活動上の強みとなる郵便局が、安全・安心な通学路の実現に寄与したい、そういう思いで日々活動しています。

参考－５ 小冊子

発行日：令和3年3月
発行元：文部科学省総合教育政策局
男女共同参画共生社会学習・安全課 安全教育推進室

＼やってみよう！／

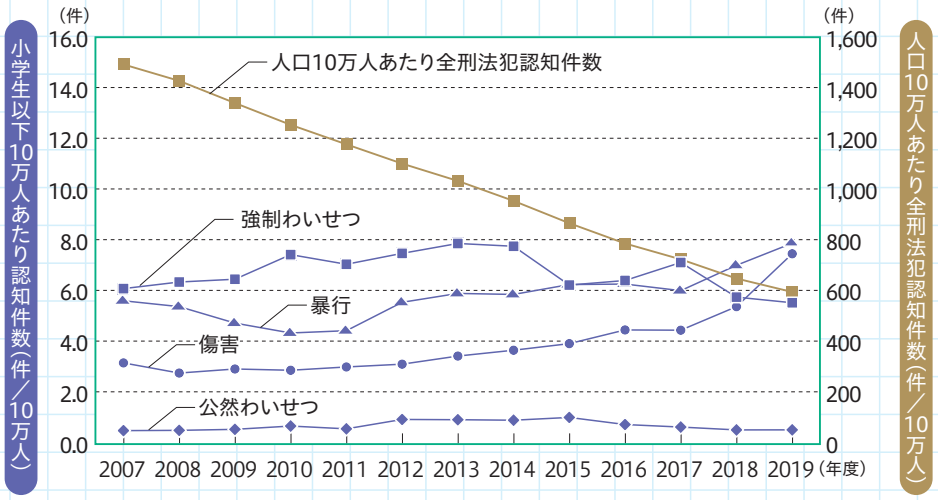
登下校見守り活動ハンドブック

❶ はじめに
❷ 活動してみよう
❸ こんなときどうする
❹ 持続可能な活動に向けて

1 はじめに

安全・安心な登下校の実現に向けて

- 全国で子供が登下校中に犯罪被害に遭うケースがみられます。被害の多くは、子供だけで行動しているときや、人の目が少ない状況で発生しています。
- こうした犯罪被害を減らすためには、地域全体で、登下校中の子供たちの見守り活動をすることが欠かせません。
- 一方で、見守り活動を含めた防犯ボランティア活動者数は近年減少しており、今、みなさんの協力が求められています。



〈出典〉警察庁「令和元年の刑法犯に関する統計資料」、総務省統計局「人口推計」、総務省統計局「我が国の子どもの数－「こどもの日」にちなんで－」（平成19年～令和元年）より作成
〈注〉小学生以下人口は総務省統計局による推計値

地域ぐるみの見守り活動と効果

- 登下校時の見守り活動は、学校を中心に、保護者やPTA、地域住民、行政、警察、民間企業、地域団体等が一致団結して連携・協働し、地域全体で取り組むことが重要です。
- 一人一人ができる範囲で、子供たちや地域へ目を向け、見守り活動を実施することで、犯罪や事故が起きにくい環境をつくることができます。
- なお、見守り活動は無理なく行いましょう。小さな取組の積み重ねによって、地域全体で子供たちの安全を守る環境が生まれるとともに、地域コミュニティの活性化も期待できます。

ハンドブックについて

このハンドブックは、これから見守り活動を始めようと思っている方々に向けて、必要な心構えや活動方法などの見守り活動の基本を紹介するだけでなく、既に見守り活動を行っている方々に対しても、見守り活動の効果を高めるポイントや優良事例を紹介しています。
保護者やPTA、地域住民、学校、行政等、見守り活動に関わる全ての方々に参考としていただける内容となっています。

② 活動してみよう

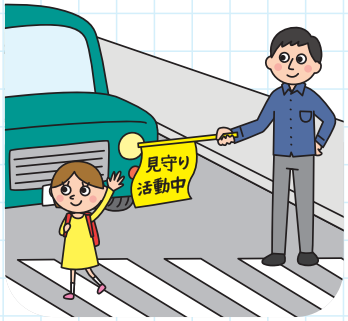
見守り活動の例

● 見守り活動の代表例として次のような活動があります。

定点見守り（立哨指導）

特に交通量の多い交差点や、見通しの悪い道、人通りの少ない道などに立って、子供が安全に通行できているか見守ります。

立つ場所は、活動者が自ら考えて決める場合や、活動団体や組織で決まった場所とする場合などがあります。



点検・巡回

登下校中に限らず、通学路を点検・巡回しながら危険箇所を把握し、学校や市町村へ報告することも重要な見守り活動のひとつです。

登下校への付き添い

特定の区間あるいは学校まで子供に付き添って見守ります。

通学路が広域にわたる場合には地区ごとに付き添いの引き継ぎをする例や、活動者の自宅周辺の子供にスクールバスの停留所まで付き添う例もあります。

ながら見守り

特に登下校時間帯に合わせて外に出て花に水やりをする、家の前で掃き掃除をする、通勤時間をずらす、犬の散歩をするなど、時間と場所を工夫して、何かをしながら登下校中の子供たちを見守ります。

見守り活動の心構え

- 地域住民による見守り活動は「地域活動」の一環です。警察等が実施するような「警戒・パトロール（警ら）」ではありません。
- 一人一人が無理なく、できる範囲で取り組むことが重要です。

見守り活動の始め方

- 「子供見守り隊」や「スクールガード」、「安全サポーター」等、見守り活動団体の呼び方は様々です。既に活動している団体について知りたい場合は、お住まいの市町村や近くの学校に問い合わせてみてください。
- また、こうした団体に所属せずに行う「ながら見守り」等も大切な見守り活動の一つです。各自のライフスタイルに合わせて、子供たちや地域へ少しだけ意識を向けることで、登下校時の「子供たちを見守る目」や、通学路の「危険箇所の発見」を増やすことにつながります。

見守り活動者の方々へ　活動を始める前に確認しましょう

■以下の行為はやめましょう。

- × 活動の強制
- × 警察が実施するような取り締まりや警棒等の武器の所持
- × 子供との過度なコミュニケーション（過度な接触、あめ・ガム等を含む飲食物の提供、自家用車や私有地への招待、連絡先の交換等）
- × 子供を叱る、しつけようとする行為（子供の安全を守るための指導は可）

■万が一に備えてボランティア保険や防犯協会等の団体保険に加入しましょう。保険料を補助する市町村もあるので、問い合わせてみましょう。

市町村・学校の方々へ　関心を持った人を大事にしましょう

■地域住民から「見守り活動をしたい」と問い合わせがあったら、見守り活動を所管する課・担当者につなぐ、あるいは実際に活動する団体のリーダー等に紹介するようにしましょう。

コラム1　見守り活動を始めたきっかけは自分のため。それが子供の安全につながる。

鳥取県湯梨浜町オレンジベスト隊　隊員

長続きする方は「自分のため」に活動している人が多いです。私自身も見守り活動により、子供たちの登下校時間に合わせて規則正しい生活を送れるようになりました。見守り活動を通じて、子供たちから元気をもらい、心身ともに健康な日々を過ごしています。

② 活動してみよう

見守り活動時の持ち物とは?

- 見守り活動時の持ち物の例は次のとおりです。必ずしも全てを準備する必要はありませんが、見守り活動中であることが一目で分かることが、活動のしやすさや、犯罪を防ぐ効果を得られるほか、子供の安心感にもつながります。
- 見守り活動に必要な装備品・携行品は、学校や市町村が貸出もしくは提供している場合がありますので、まずは相談してみましょう。

具体例　見守り活動時の持ち物やあると便利なものの例

ベスト・ジャンパー	蛍光色など目立つ色とし、反射材が付いているとよい。
帽子	蛍光色など目立つ色とし、反射材が付いているとよい。また、様々な季節に対応できるよう、夏用・冬用があるとなおよい。
タスキ・腕章	蛍光色など目立つ色とするとよい。
名札	見守り活動者であることを示すものとして携行するとよい。
横断旗	横断歩道や交差点を見守る際にあるとよい。

※上記のものは、市町村が貸与したり、見守り活動団体が独自に準備したりする例が多くあります。

▲活動時の帽子・腕章・名札
（千葉県千葉市）

▲活動時のジャンパー
（宮城県白石市）

携帯電話	緊急時にすぐ110番通報することができる。 また、学校や行政担当者の連絡先を控えておくのに便利。
ペン・メモ帳	活動中に感じたことや危険箇所等の情報の記録に使用。
懐中電灯	活動中に辺りが暗くなる場所では携行しているとよい。 なお、人や車両等には向けないようにしましょう。
笛・防犯ブザー	危険が生じたときに、当事者や周囲に知らせるために携行しているとよい。
飲料水	特に夏季の活動中には適度な水分補給が重要。

▲見守り活動中ステッカー（宮城県塩竈市）

見守り活動の効果を高めるためには?

▶「見てもらう」ことを意識しよう

- 見守り活動は、活動をしている姿を見てもらう（地域住民に活動を認知してもらう）ことが重要です。
- 活動が認知されることにより、子供や地域住民の安心感につながるのはもちろん、運転者が気を付けるようになる、犯罪を企てていた人が犯行をやめるなどの効果が期待できます。
- 一方で、子供や地域住民から見られていることを意識し、態度や言動、身だしなみに注意しましょう。また、警察が実施するような交通整理等は控えましょう。

▶挨拶や声かけをしよう

- 子供への挨拶・声かけはもちろんのこと、地域住民への挨拶も積極的に行い、見守り活動を実施していることを皆さんに知ってもらいましょう。
- 不審な行動を取る人や犯罪を企てている人は声をかけられることを嫌います。積極的な挨拶が、犯罪抑止につながります。
- 加えて、活動者同士でも積極的に挨拶をしましょう。活動者間のコミュニケーションは、地域コミュニティの活性化にもつながります。なお、良好なコミュニケーションには「挨拶（こんにちは）＋一言（状況はどうですか？ 初めてお会いしましたか？ 等）」がポイントです。

見守り活動者の方々へ　挨拶や声かけのワンポイント

- 子供たちの横断のために止まってくれた運転者に対して会釈するなどの、少しの心遣いが運転者の協力しようという意識につながります。
- コミュニケーションが苦手な子供もいます。挨拶を返さなかった子供に対して「挨拶しなさい」などと叱ることは控えましょう。

▶ 地域ぐるみで連携・協働しよう

- 見守り活動をさらに効果的なものにしていくため、学校や市町村、警察と連携し、地域ぐるみで活動しましょう。
- 地域内で実施されている他の見守り活動者や防犯ボランティア団体とも積極的にコミュニケーションを取り、見守り活動上の役割や見守る時間・場所を分担するなど、協働して活動しましょう。実際に活動している人をマッピングしてみると、見守りの空白地帯が分かりやすくなります。

市町村・学校の方々へ　見守り活動者と活動団体の連携・協働を主導しましょう

■市町村内で活動する団体間の連携を図るには、市町村や学校の協力が必要不可欠です。積極的に交流できる機会をつくりましょう。
協議会や意見交換会、研修会等を開催するのも一つの手段です。

■「コミュニティ・スクール（学校運営協議会）」において見守り活動を取り上げたり、学校と地域が相互にパートナーとして行う「地域学校協働活動」の中で登下校の見守り活動を行うことも考えられます。

コミュニティ・スクール、地域学校協働活動について

「学校と地域でつくる学びの未来」
https://manabi-mirai.mext.go.jp/

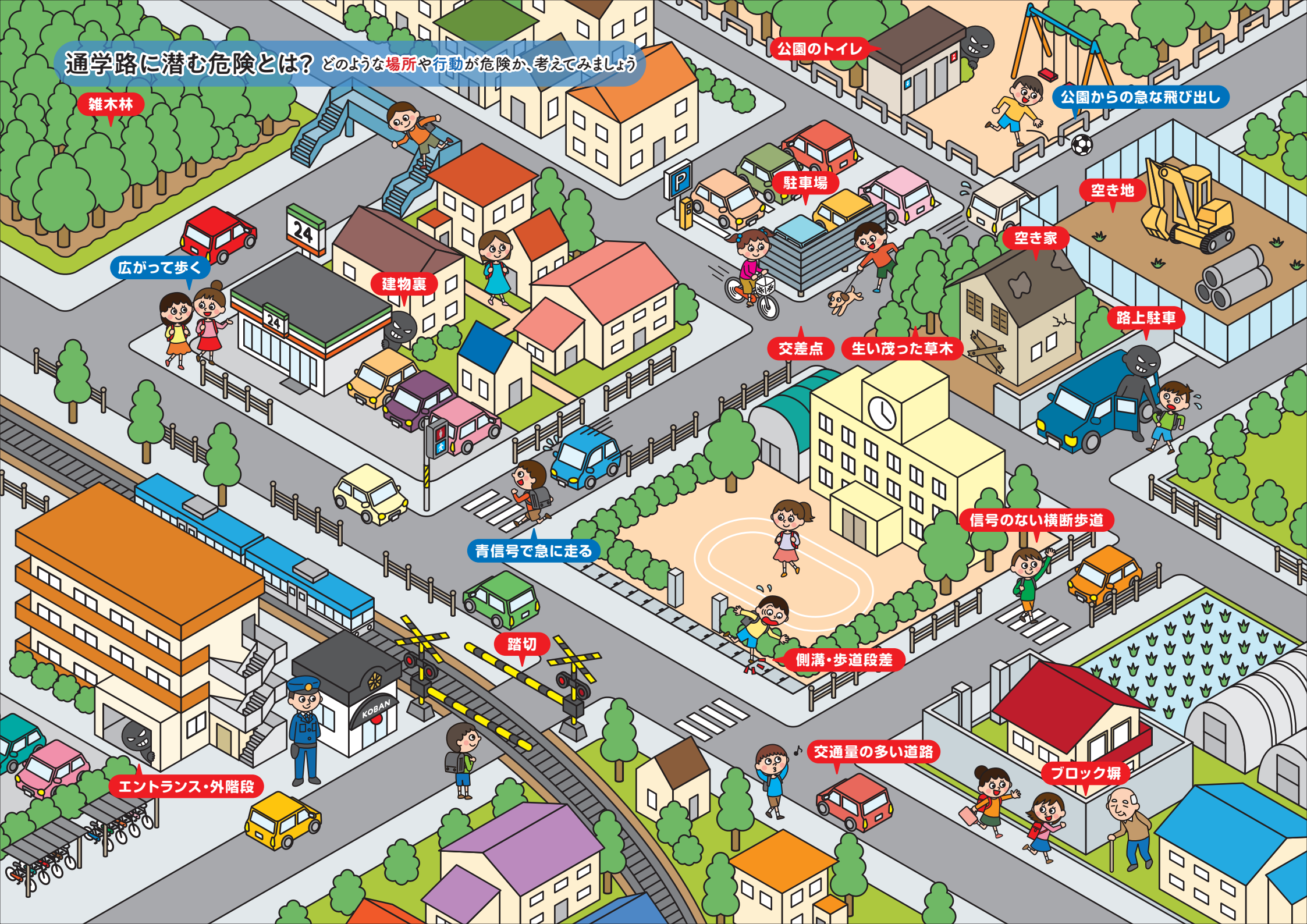
▶「ホウ（報告）・レン（連絡）・ソウ（相談）」を意識しよう

- 活動中に感じたことや気付いたこと、危険を感じたできごとは活動者間で共有しましょう。簡単な活動日誌を付けている例もあります。
- 場合によっては、学校や市町村に共有すべきこともあります。事前に連絡体制を構築し、「誰に（○○先生、△△主事等）」、「どのように（電話、メール、FAX等）」情報を連絡すべきか決めておきましょう。
- 市町村・警察等が配信する安全・安心メールやSNSを登録し、通学路の安全に関する情報をチェックしましょう。

市町村・学校の方々へ　連絡体制を明確にしましょう

■活動者は、日々見守り活動をしていると、危険だと感じる場所や不審な行動を取る人がいることなど、様々なことに気が付きます。何かがあったときに、誰に、どのように連絡すればよいか明確にし、活動者に伝えておきましょう。

■また、通学路の危険箇所や、活動中のできごと等、活動者からの指摘・相談にどのように対応したのか、対応するのかフィードバックしましょう。


通学路に潜む危険とは？ どのような場所や行動が危険か、考えてみましょう
雑木林
公園のトイレ
公園からの急な飛び出し
駐車場
空き地
空き家
広がって歩く
建物裏
路上駐車
交差点
生い茂った草木
信号のない横断歩道
青信号で急に走る
踏切
側溝・歩道段差
交通量の多い道路
ブロック塀
エントランス・外階段
24
KOBAN

見守り活動に係る注意事項

重点的に見守り活動を行った方がよい場所	交通安全の観点では、特に以下のような場所に注意が必要です。 ● **交通量の多い道路**　● **歩車道の区別がない道路** ● **路側帯が狭い道路**　● **車両の走行スピードが速い道路** ● **交通事故が頻繁に発生している道路**
	防犯の観点では、人通りが少なく、子供が一人になってしまう場所
見守り活動を行う際の留意事項	交差点などに立って見守るときには、自動車や自転車の死角とならない場所に立つようにしましょう。
	子供を横断させるために、過剰に自動車を停止させるなどの交通整理はやめましょう。 また、協力してくれたドライバーには一礼をするなど配慮しましょう。

子供の行動・特性に係る注意事項

● **子供（特に低学年の子供）は大人より視野が狭く、視点も低いため、大人と同じように危険を感じていないことがあることに留意しましょう。**

子供の行動・特性	注意事項（チェックポイント）
飛び出し	公園などからの急な飛び出しに注意が必要です。 自転車・歩行者との出会い頭の衝突の危険があります。
急に走る	青信号に変わったときや踏切の遮断機が上がった途端に走り出す子供に注意が必要です。
広がって歩く	自転車などとの衝突の危険が高まります。また、他の歩行者や自転車の迷惑となるので注意が必要です。

ワンポイント　忘れ物に気づき家に取りに帰ろうとする子供は、集団登校から離れ一人になってしまうだけでなく、忘れ物を取りに帰ることに集中するあまり、周りが見えなくなってしまうことがあるので特に注意が必要です。

注意が必要な場所の例

場　所	状態（チェックポイント）
交差点	子供の飛び出しなど、出会い頭の事故のおそれがある場所です。
駐車場	駐車している車が死角となり、子供たちが隠れてしまうため、目が届きにくくなります。また、犯罪を企てている者が身を潜めやすい場所でもあります。
路上駐車	路上駐車は、その車両を避けて車道を歩くことによる交通事故の発生や、車からの声かけ、車への連れ込みなどのおそれもあり、歩車道の区別がない通学路では特に危険な場所です。
高架下・トンネル	特に夕方以降は暗くなるので注意が必要です。周囲からの見通しが悪く、人の目が届きにくくなる場所です。
（集合住宅等の）エントランスや階段	集合住宅等のエントランスや階段は、周囲からの死角となるほか帰宅時の子供が一人になる瞬間でもあり、犯罪を企てている者に狙われやすい場所でもあります。
建物裏	人通りのある大通りから見えにくいなど、建物裏は死角となり、人の目が届きにくくなる場所です。
公園のトイレ	トイレの中はもちろん、トイレの裏側なども人の目が届きにくい場所です。
ブロック塀	背の高いブロック塀は死角となり、子供たちが周囲から見えにくくなる場所です。また、適切な管理がなされていない場合、倒壊することによるケガのおそれもあります。さらに、落書きなどがあると、地域の不安感につながります。
空き家・空き地	人の目が少ないほか、建物は死角となる場所です。また、老朽化した建物が倒壊するおそれもあります。
雑木林	雑木林の中は人の目が届きにくい場所です。一方、子供にとっては遊び場として魅力的なので、興味本位で中に入ってしまう子供に注意が必要です。
田畑	農作業をしていない時間は人通りが少なく、人の目が少ない場所です。また、ビニールハウスは周囲からの見通しも悪く、人の目が届きにくい場所です。
生い茂った草木	通学路にはみ出した草木は安全な通行の妨げになります。
側溝・歩道段差	側溝蓋のズレや歩道の段差は安全な通行の妨げになります。子供がつまづき、ケガをするおそれがあります。

3 こんなときどうする

活動中に交通事故や犯罪、不審な行動に遭遇したら

- 活動中に事故や犯罪に遭遇したら、自らの安全を確保した上で、すぐに110番通報しましょう。
- 必要に応じて学校や市町村へも報告しましょう。

見守り活動者の方々へ　緊急通報のポイント

■通報前には深呼吸をしましょう。

●緊急事態に遭遇すると、どうしても焦ってしまいます。身の安全を確保した上で、まずは深呼吸してみましょう。

■適切な情報伝達を心がけましょう。

●落ち着いて、次の情報を正確に伝えましょう。

- □ 何が起こったのか（誰がどういう被害に遭ったのか）
- □ いつ・どこで起こったのか
- □ 自分自身が今どこにいるのか、周囲はどういう状況か
- □ （できれば）犯人や事故を起こした車の特徴、逃走した方向

※自分の居場所がすぐにわからない場合は、道路名、交差点名、電柱、標識等の情報を伝えましょう。

市町村・学校の方々へ　何かあったらすぐ通報するよう伝えましょう

■見守り活動はあくまでもボランティアであり、活動者の安全が第一です。活動者に対しては、何かあったら自分で対処しようとせず、すぐに110番に通報もしくは学校・市町村へ連絡するよう依頼してください。

活動中に危険箇所や不審な行動を発見したら

- 活動中に、通学路の危険箇所や、不審な行動を目撃したら、学校や市町村へ連絡・相談しましょう。
- 緊急性が高いと判断した場合は、警察へ連絡するようにしましょう。
- 報告事項について、様式を作成している例もあります。

具体例　情報連絡シート（例）

■情報共有の際には、次のような項目を報告しましょう。

報告日	令和〇〇年〇〇月〇〇日	
報告者	〇〇　〇〇（活動団体名：〇〇〇〇〇〇〇〇　）	
項　目	危険箇所の発見	不審な行動の目撃
時　間		● 〇〇時〇〇分頃
場　所	● 〇〇交差点付近 ● 〇〇～〇〇までの道のり	● 〇〇公園内
具体的内容・特徴	● 〇〇交差点手前で側溝の蓋が外れている ● 〇〇～〇〇付近の草木が通学路を邪魔している	● 遊んでいる子供たちに長時間スマホを向けている人がいた
その他	〇〇〇〇〇〇〇〇〇	〇〇〇〇〇〇〇〇〇
対　応	● 担当課へ連絡（〇月〇日） ➡ 対処（〇月〇日）	● 警察・学校へ連絡（〇月〇日） ➡ 巡回を強化するとのこと

❹ 持続可能な活動に向けて

無理をしない、無理をさせない活動を心がけよう

▶活動は、日頃の行動範囲を中心にしよう

- 見守り活動場所の分担は、活動者の自宅や通勤先等を基準に考えましょう。
- 活動場所までの移動手段を踏まえて、活動範囲を無理なく決めましょう。

▶ライフスタイルに合った活動をしよう

- 時間帯や頻度、方法はライフスタイルに合わせて無理なく活動しましょう。
- 各自が少しずつ、できる範囲で子供や地域に目を向けることが大切です。

▶楽しく活動しよう

- 一人一人が協力し合い、楽しく活動しましょう。
- 活動者同士だけでなく、保護者、学校、市町村、警察、地域住民等が思いやりながら、互いに強制することなく楽しみながら活動することが大切です。

市町村・学校の方々へ　見守り活動者の心のケアにも留意しましょう

■活動中、通学路で何かが起こっても活動者に責任はありません。しかし、活動者は心を痛め、自らを責めてしまう方が多く見受けられます。活動者がいなくなることは地域全体の損失となるため、活動者はあくまでもボランティアで、かつ責任はないことを広く周知することが大切です。

コミュニケーションを大切にしよう

▶挨拶をしよう

- まずは挨拶を大切にしましょう。
- また、「お疲れ様」「ありがとう」などの言葉をかけ合い、互いに気持ちよく活動しましょう。

▶日頃から顔を合わせ、交流を深めよう

- 活動者同士が顔を合わせる機会をつくりましょう。
- 意見交換会や連絡会、ワークショップ、研修会等は活動者同士の理解を深め、信頼関係を醸成するよい機会です。
- 見守り活動者同士の絆は、地域コミュニティの絆にもつながります。

見守り活動者の方々へ　日頃からコミュニケーションを取り、顔の見える関係づくりをしましょう

■適切な情報共有に向け、日頃から他の活動者、市町村・学校担当者とのコミュニケーションを図り、いざというときのために、顔の見える関係づくりをしましょう。こうした関係づくりは、地域コミュニティの活性化にもつながります。

市町村・学校の方々へ　コミュニケーションの場を提供しましょう

■地域全体で見守り活動を実施するには、市町村や学校がコミュニケーションの場をつくることが大切です。意見交換会や連絡会、ワークショップ、研修会等、できるだけ多くの活動者が一堂に会することのできる場を積極的に提供しましょう。
また、こうした場で活動者のニーズを把握することも重要です。

いろいろな人を巻き込もう

▶見守り活動者の募集方法を工夫し、様々な世代を巻き込もう

- 積極的な情報発信を行い、老若男女、様々な世代の活動者を募集しましょう。
- 情報発信する際には、幅広い世代の活動者を確保するため、市の広報誌やホームページだけでなく、SNSや学校の広報誌・ホームページを活用するなど、募集する方法を変える工夫をしましょう。
- また、募集に当たっては、活動者のメッセージを入れるなど、読んでもらう工夫をしましょう。

コラム2 みんなに知ってもらえると、活動しやすくなります

京都市立御室小学校「御室こども見守り隊」隊員（大学院生）

大学2年生のときに、苦手な早起きを克服したいという思いと、学校や子供が好きで何か役に立ちたいという思いから見守り隊に参加しました。

活動開始当時は一人だけ年齢が離れていたためか「あの人は誰？」「なぜ立っているの？」と思われたこともありました。しかし、PTAの広報誌に顔写真付きで見守り隊の活動が紹介されてからは、保護者や子供の理解も得られ、活動中に声をかけていただくなど、活動がしやすくなりました。

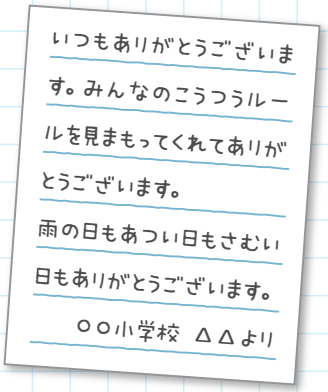
見守り活動者のモチベーションを向上させよう

▶積極的に情報発信をしよう

- 見守り活動の様子などを知ってもらうことは、活動のしやすさや、活動者のモチベーションアップにつながります。
- 様々な手段を活用し、積極的に情報発信をしましょう。

▶日頃から感謝を伝えよう

- 活動者にとって子供や地域の人からの「ありがとう」の一言はとても励みになります。
- 活動者に感謝の気持ちを届けるために、学校や市町村がそういった機会を設けるのもよいでしょう。



市町村・学校の方々へ　見守り活動者への感謝を忘れないようにしましょう

■見守り活動の実施は一般的な取組となりましたが、見守り活動者が“いて当たり前”ではありません。保護者や子供による感謝の会を開いたり、日頃から見守り活動が地域にもたらす安心感を積極的に発信するようにしましょう。

コラム3 子供たちの成長も見守っています

石川県金沢市立夕日寺小学校「夕日寺スクールサポート隊」隊員

活動を続けていると、1年生だった子供がいつの間にか6年生になっていたり、卒業生の中学生や高校生が挨拶をしてくれたりと、子供たちの成長を見守ることに喜びを感じています。

学校安全総合支援事業

地域における通学路の安全確保の方策等についての調査研究報告書

令和３年３月発行

発　　行　文部科学省総合教育政策局
男女共同参画共生社会学習・安全課
安全教育推進室

調査委託先　三菱UFJリサーチ&コンサルティング株式会社