Shinshu University Journal of Educational Research and Practice, No.6, pp.209-215, 2013
信州大学教育学部研究論集　第6号　pp.209-215　2013年

＜研究報告＞

通学路安全教育に関する一考察
－保護者の認識について－

石澤　孝　信州大学教育学部社会科学教育講座
山本啓介　信州大学教育学部学校教育教員養成課程社会科学教育専攻

キーワード：通学路，安全教育，安全マップ，大人の視点

1．はじめに

ここ数年，子どもが被害となる凶悪犯罪が多発している。また，京都府亀岡市での記憶に新しい交通事故のように，交通事故での子どもの被害も後を絶たない。このような被害から子どもを守るため，（地域）見回り隊などの様々な取り組みがなされてきたが，なかなかその成果が得られたとはいえなかった。これらのことを踏まえて2012年5月，文部科学省，国土交通省及び警察庁の3省庁による通学路における交通安全をはかるための点検調査が実施されることになった。これは，（1）保護者からの協力を得ながらの学校による通学路の点検と危険ヶ所の抽出，（2）教育委員会が主催する学校，保護者，道路管理者，警察の合同会議による危険ヶ所の調整と抽出を経て，（3）教育委員会・学校による危険ヶ所対策を立案し，関係機関とともにその計画的に実施し，通学路の安全をはかろうとするものである。具体的には，同年9月までに学校により抽出された危険ヶ所を市町村教育委員会がまとめ，都道府県教育委員会がとりまとめて報告する。そして12月までに市町村教育委員会，学校が関係機関と合同で危険ヶ所を点検し，その対応策をまとめて報告するという手続きがとられた。

この調査依頼により，ほとんど全ての小学校（小学部）において通学路の危険ヶ所の抽出と確認がおこなわれることになった。ところで，通学路における危険ヶ所を地図に落としたものが，いわゆる（通学）安全マップ（ヒヤリマップ，危険マップという呼び方もある）である。(通学)安全マップを作成するためには，保護者の協力など多くの労力と手間がかかるため，未作成の学校も少なくはなかった。しかしながらこの点検調査により，結果的にほとんど全ての小学校において（通学）安全マップが作成されることになったのである。

とはいうものの，こうして作成された（通学）安全マップは，学校や保護者が作成したいわゆる「大人の視点」によるものであり，「子どもの視点」はほとんど考慮されていない。しかしながら，子どもたちが安全安心して通学するためには，「子どもの視点」に立った危険ヶ所の認識が必要であることはいうまでもない。「大人の視点」と「子どもの視点」，それぞれの立場からの危険認識を比較検討し，その差異や要因の検討が成されてはじめて，

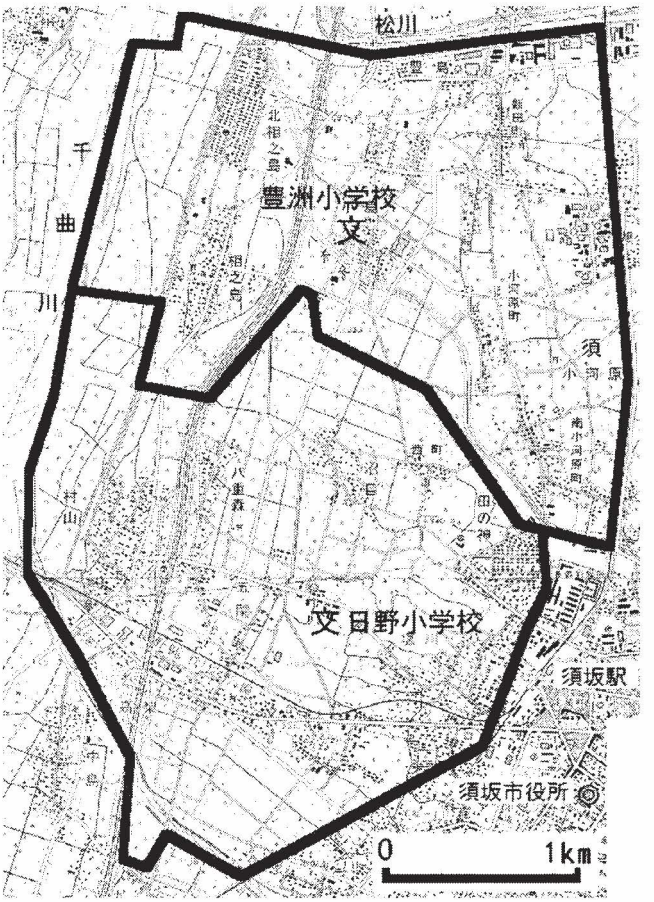

図１　分析対象地域（日野小学校と豊洲小学校）とその学区

注）聞き取りにより学区を設定。なお，須坂市は行政区毎に小学校が指定されている。

「望ましい(通学)安全マップ」が完成するのではないだろうか[1]。

なお，一口に安全マップといっても，通学に関するものだけではなく犯罪心理学的側面に関するものもある。これまでの安全マップに関する研究は，どちらかというと犯罪を中心にしたものが多く[2]，通学に関する安全マップに関するものはほとんどみられなかった。

以上のことを踏まえてここでは，望ましい（通学）安全マップの作成をめざすための第一歩として，「大人の視点に立った通学路の危険認識」の実態について明らかにしてみたい。具体的には，小学生の子どもを抱える保護者が，子どもを登下校させる際にどのような点を危険として認識しているかという，いわゆる「大人の視点」の実態を明らかにするために，2つの小学校，すなわち須坂市立日野小学校（調査期間，2012.1.11 ～ 1.18）と同市立豊洲小学校（調査期間，2012.1.13 ～ 1.20）において[3]，保護者に対するアンケート用紙による記述式調査をおこなった（図１）。その内容は，①児童の属性（住んでいる地区，児童の学年，性別），②主観的危険順位（自然災害（台風，地震，大雨），火事，交通事故，

公害（大気汚染，土壌汚染），犯罪（不審者，痴漢，誘拐），③現在の通学路に決定した理由[4]，④現在の通学路に対する危険・不安の有無[5]，⑤学区内で危険・不安と思う場所（地図記入，理由を自由記入），⑥安全教育に関する要望（自由記述）である。

なお，日野小学校区は，須坂市街地に隣接し，近年急速に市街化が進んだ地域である。また，豊洲小学校区は，大規模な団地が建設されたとはいえ，周辺に農地が広がっている純農村地域と位置づけられる。これら地域環境の異なる二つの小学校の保護者の意識を比較考察することにより「大人の視点」による通学に対する危険ヶ所の認識にどのような特徴があるか，そしてまた地域環境による差異があるのか否かについて考察することにした。

2．保護者の通学路に対する危険認識

2.1 日野小学校における保護者の危険認識

全校で242（有効回答率66.5%）の回答が得られた（図2）。学年別にみると，1年生の保護者からの回答が最多であった。回答者の男女の割合は，性別不詳者を除きほぼ同数であった[6]。

危険ヶ所と認識した順位では，交通事故が57.0%と最も高く，次いで犯罪が19.0%，自然災害が17.3%であった。日野小学校区では徒歩による通学がとられ，踏切や交通量が多い国道を横断しなくてはならない。このため，保護者の危険認識順位は交通事故が高くなっているものと考えられる。

次に，現在通っている通学路に関して危険，不安と感じる理由の割合を図3に示した。保護者が児童の登下校時に，危険，不安と感じる理由に関しては，「道が狭い」が最も多く，「人通りが少ない」，「見通しが悪い」，「不審者」も多数であった。これらの理由として，「通学路のほとんどが農道で人家がなく，不審者に遭遇するなどの緊急時に助けを呼んでも聞こえない」，「交通量の多い国道を横断しなければならない」，「車がやっと2台しか通れない道しか通学路にできない」（以上自由記述）などがあげられた。また，その他の理由として，「一時停止の十字路で停止しない車がある」，「道が細いにもかかわらず，スピードを出す車が多い」（以上自由記述）といった交通強者である自動車運転手の交通マナーを指摘する意見も多くあげられた。

通学路の選択理由を示したのが図4である。「近い」に続いて「その他」が多かった。その理由としては，「集団登校をするため，あらかじめ学校で指定されていて選択の余地がない」があげられた。このほかには，「見通しがよい」，「信号機・横断歩道がある」という理由があげられた。

安全教育に対する要望を自由記述で尋ねたところ，「交通安全教室で，自転車の乗り方について学んだところで事故は回避する能力は身に付かない，危険を予知し回避することができるような能力を育む安全教育が必要」，「犯罪に遭遇した時に使える具体的対処法（護身術）を教えるべきだ」，「安全教育を子どもだけでなく，交通強者である大人に対してもおこなうべきだ」という回答があった。

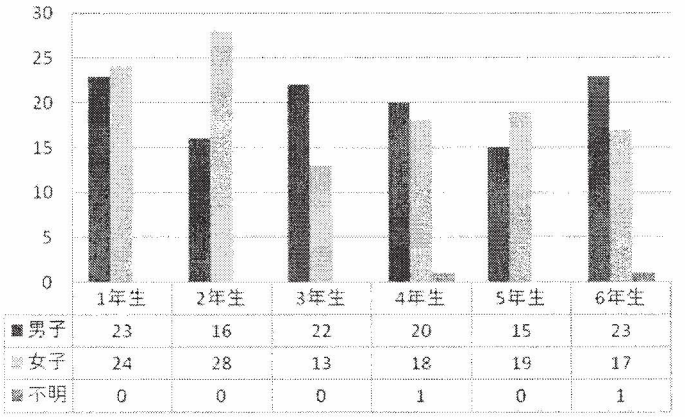

図２　日野小学校における回答数（児童の学年と性別）

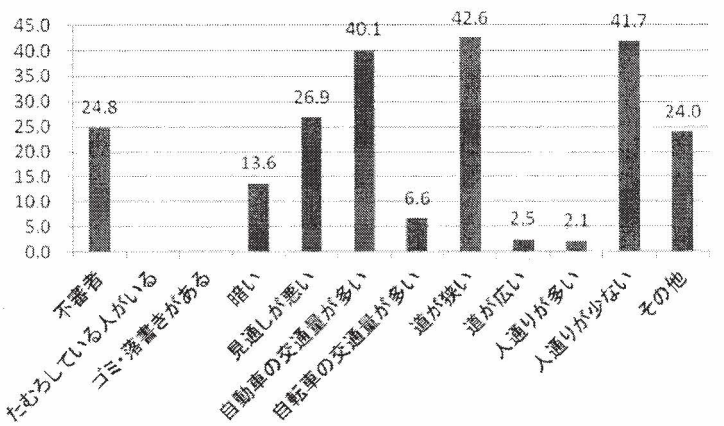

図３　日野小学校における通学路に対する認識（%）

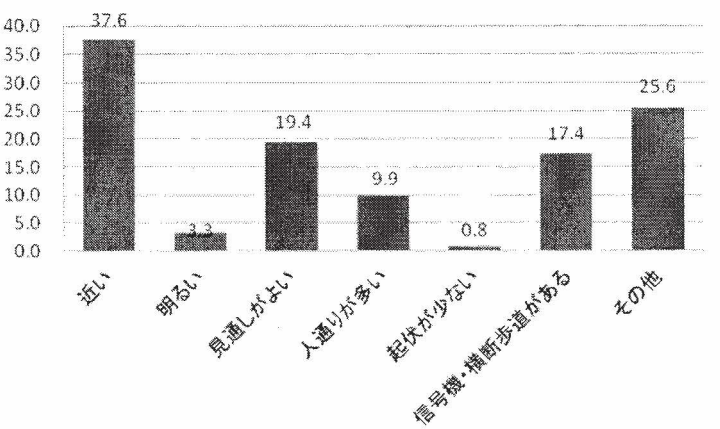

図４　日野小学校における通学路の選択理由（%）

2.2　豊洲小学校における保護者の危険認識

全校で202（有効回答数82.4%）の回答が得られた（図5）。回答者の男女の割合[7]は，男子が52.0%，女子が47.5%であった。

危険ヶ所と認識した順位では，交通事故が71.8%と最も高く，次いで自然災害8.9%，犯罪が6.9%であった。豊洲地区では，徒歩による通学が中心であり，その通学路は交通量が多い上に，見通しが悪かったり狭い道が多い。そのため，保護者の危険認識順位として交通事故が高くなっているものと考えられる。

次に，現在の通学路に関して危険・不安と感じる理由の割合を図6に示した。保護者が児童の登下校時に感じる理由に関しては，「自動車の交通量が多い」が67.3%と最も多く，「人通りが少ない」，「道幅が狭い」，「不審者」も多数であった。これらの理由として，「住宅地だが，人通りが少なく暗い」，「道が狭く，見通しが悪い道を横断しなくてはならない」，「信号機がない」（以上自由記述）などがあげられた。また，「一時停止や徐行などが必要な交差点で，一時停止・徐行をしない車がある」，「細い道であるのにスピードを出す車がある」，「不審な車が止まっている」（以上自由記述）など，交通強者であるドライバーの交通マナーを指摘する意見や，不審者を危惧するなどの理由もあげられた。

通学路の選択理由を示したのが図7である。「その他」が最多であった。その理由としては，集団登校をするため，通学路があらかじめ指定されていて選択の余地がないことがあげられた。次いで多かったのは，「信号機・横断歩道がある」であり，交通量が多い道や見通しが悪い道を横断しなくてはならないという理由などもあげられていた。

2.3 日野小学校と豊洲小学校における保護者認識の差異

両校で主観危険順位1位として選択されたのは「交通事故」であったが，その選択率は豊洲小学校71.8%，日野小学校57.0%と差異がみられる。一方，「犯罪」の選択率をみると日野小学校が19.0%であるのに対し，豊洲小学校では6.9%と低くなっている。このことから，両校の保護者は通学時の交通事故に対してともに危惧の念をいだいているものの，日野小学校ではそれに合わせて通学時に遭遇する犯罪にも危惧の念が強いことがわかった。

また，通学路で危険・不安と感じる理由に関してみると，豊洲小学校では「自動車の交通量が多い」が67.3%と高く，交通安全に関する選択肢が犯罪に関する選択肢を大幅に上回っている。これに対して日野小学校では，交通安全に関する「自動車の交通量が多い」，「道が狭い」の選択率は4割程度であり，犯罪に関する「人通りが少ない」が4割程度あり，また四分の一ほどが「不審者」を選択した。

以上みてきたように，市街地化が進んだ地域と農村部を対比すると，前者においては明らかに通学路の犯罪に対する危惧の念が高い傾向がみられる。しかしながら，通学路の交通事故に関する保護者の危惧の念は，学校の立地環境にあまり左右されないことが明らかになった。

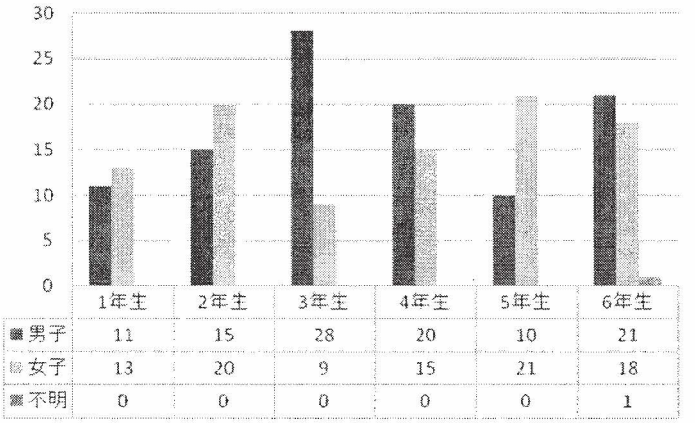

図５　豊洲小学校における回答数（児童の学年と性別）

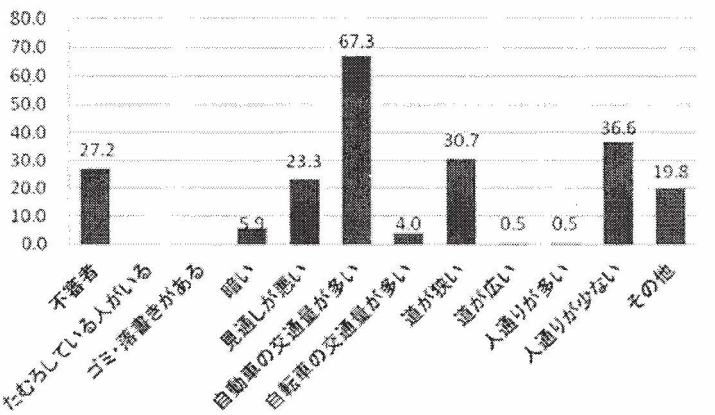

図６　豊洲小学校における通学路に対する認識（%）

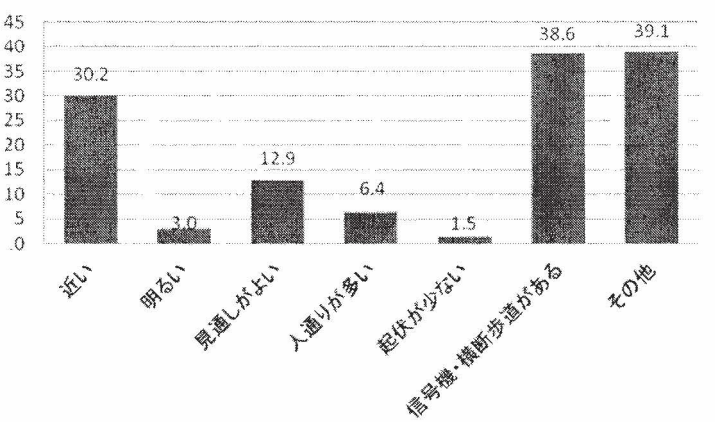

図７　豊洲小学校における通学路の選択理由（%）

3．おわりに

望ましい（通学）安全マップの作成をめざすための第一歩として，保護者の意識調査を通して「大人の視点に立った通学路の危険認識」の実態について探ってみた。地域環境の異なる２小学校において分析したところ，両校ともに通学路における「交通事故」を最も危惧している。一方，市街地化が進んだ地域を学区とする学校では通学路における「犯罪」に対しての危惧の念が高く，純農村地域を学区とする学校ではさほど高くないという傾向があることも明らかになった。

これらの保護者の認識にみられる地域的傾向・差異が一般化されるのか否かを考えるために，他地域でも同様な分析をおこない，検討していきたいと考えている。

謝　辞

本稿を作成するに際してご協力いただいた須坂市教育委員会，須坂市立日野小学校，須坂市立豊洲小学校の関係各位に深く感謝の意を表します。

注

1）もっとも，望ましい真の安全教育をはかるためには，マップ作成を通しての「地域の危険ヶ所を確認し，危険を自ら回避する能力を涵養する」ための教育が必要であることはいうまでもない。

2）たとえば小宮（2005）は，地域エンパワーメントを高めることを目的として，犯罪心理学の側面から「地域安全マップ」を提唱した。

3）保護者への配布は日野小学校，豊洲小学校に一任し，アンケート用紙を封筒に入れ厳封してもらった上で回収した。配布数は，家庭数（日野小学校では180部，豊洲小学校では120部）であるが，アンケートに複数の回答欄を用意し，そこに小学校に通う全ての子どもについて回答していただいた。

4）以下の項目から複数選択。a）近い，b）明るい，c）見通しがよい，d）人通りが多い，e）起伏が少ない，f）信号機，横断歩道がある，g）その他（自由記載）。

5）以下の項目から複数選択。a）不審者，b）たむろしている人がいる，c）ゴミ，落書きがある，d）暗い，e）見通しが悪い，f）自動車の交通量が多い，g）自転車の交通量が多い，h）道が狭い，i）道が広い，j）人通りが多い，k）人通りが少ない，l）その他（自由記載）。

6）性別未記入のものがあったので，これを省いて集計したもの。

7）前掲６）を参照。

文　献

小宮信夫（2005）:『犯罪は「この場所」で起こる』光文社

（2013年１月30日　受付）
（2013年６月13日　受理）