

実践事例等

都内公立 A 小学校スクールゾーンの交通実態調査： 2015 年と 2024 年の比較

—調査結果を基にした安全対策の再提言—

帝京大学教職センター 松 波 紀 幸

<要 旨>

筆者は、2015年に行われた都内公立A小学校のスクールゾーン調査を基に、2024年末に再調査を実施した。目的は、市役所移転によるスクールゾーン内交通状況変化の把握をし、児童の安全確保に役立てることである。調査は2015年と同様に実施した。その結果、許可無車両が23.1%から53.3%と増加傾向にあることが判明した。また、2015年データをもとに60分あたりの許可無車両を算出したところ、24.26台から32.14台に増加していることが明らかとなった。今後は、改めて行政や地域、保護者、学校が連携し、スクールゾーンの安全対策を強化する必要があると考える。

<キーワード>

学校安全、安全管理、交通安全、通学路、スクールゾーン

1. はじめに

筆者は、2015年10月に都内公立A小学校（以後A小学校）のスクールゾーンについて調査し（以後2015年調査）、その内容について松波（2018）[□]にまとめた。筆者はこの内容について、その後本学教職実践演習において、「学校安全」における指導内容の一つとして取り扱っている。2015年調査から9年経過した、2024年12月末現在、当該自治体の市役所が年明け1月1日に移転し、1月6日から新庁舎にて業務開始する。これにより、以前は更地であった敷地に建設された新庁舎と前述のスクールゾーンが近接していることから、交通の流れに変化が生じる可能性がある。こうした状況下、次のような目的でスクールゾーンの実態調査を改めて行うこととした。

2. 目的

(1) 移転・開庁前のスクールゾーン実態について調査し、開庁・移転後の実態と比較するための基礎データを取得する。

(2) 2015年調査から9年が経過し、当該スクールゾーンにどのような変化が起きているかを把握する。

以上2点の目的を達成することで、A小学校の今後の児童登校時の安全確保について検討する際の基礎資料に資することを目的とする。

3. 調査方法

調査は2015年調査と同様、観測箇所における、通行車両について、筆者が「許可無車両」「許可車両」「迂回協力」「歩行対応」「不明」に

分類しⁱ統計をとった。なお、2015年調査は、「通過車両の記録だけにとどまらず、許可無車両と思しき車両については、周囲の安全を確かめた上で、当該車両の運転手に、スクールゾーンであるため、進入できないことや次回から迂回協力をお願いしたい旨、協力依頼（松波2018）」した。しかし、今回、筆者による調査回数が限定されることから記録を重視し、基本的にドライバーへの声かけはしないこととした。また、本調査時は、所轄警察署の警察官による見守り活動があったことから、ドライバーへの迂回協力については、当該警察官（Fig.1）に委ねた。



Fig.1 警察官による児童らの見守り活動

調査期間や観測箇所は次のとおりである。

3.1 調査期間及び調査回数

調査期間 2024年12月24日（火）
 調査回数 全1回
 調査時間 7：34～8：30
 （規制時間7：30～8：30）

3.2 観測箇所

都内公立 A 小学校 スクールゾーン入り口交差点付近

3.3 調査手続

調査にあたっては、特別な許可は不要であるⁱⁱ。しかし、調査は児童らに比較的近い位置で行われる。よって、見知らぬ大人が交差点に滞留することで児童らに不安を与えることを防止するため、当該自治体へ事前連絡し、学校に対して理解を求めた。

なお、今回調査時には、調査交差点に、当該校長、副校長、見守りの保護者、コミュニティ・スクール委員が児童らの登校時の見守りを行っていた。また、合わせて当該自治体の教育長、所轄警察署地域課警察官も調査開始直後から児童らの見守りにあたっていた。

4. 調査結果

調査時間中の全通行車両は迂回協力車両（3台）も含めて全30台であった。その詳細はTable 1のとおりである。また、許可無通行車両は16台（53.3%）であった。

Table 1 都内公立 A 小学校スクールゾーン観測箇所における通行状況記録

	件数	割合
許可無	16	53.3%
許可車両	4	13.3%
迂回協力	3	10.0%
歩行対応	0	0.0%
不明	7	23.3%
総計	30	100.0%

許可無…許可証の前掲無し
 許可車両…許可証の前掲有り
 迂回協力…ゾーンを理解し、迂回協力
 歩行対応…バイク手押しで対応協力
 不明…許可の有無が不明な車両

ⁱ 松波（2018）には「受理番号」が存在するが、数年前に所轄警察署に筆者が問い合わせをした際には、この制度が他警察署には存在しないことから、その後認めていないとの回答であった。よって、今回の調査では当該項目は除外した。

ⁱⁱ 筆者が、別自治体のスクールゾーン調査において、警察署協議会にて確認済みである。

5. まとめ

2015年調査では、「調査記録を開始し、4週目には、許可無車両48.8%、許可車両40.5%を記録した。一方、調査開始23週目（調査終了時）には、許可無車両32.1%、許可車両55.0%（いずれも累計）となった（松波 2018）」とある。当時、校長をはじめとした教職員、地域、保護者の見守り、警察官の協力、調査ならびにドライバーへの声かけなどにより、一定の改善が見られた。一方、今回の調査では許可無車両が53.3%であった。よって、2015年調査の終了時と比較した際に増加に転じた可能性を否定できない。

なお、2015年調査は全調査回において、60分ずつ調査したわけではない。そこで、詳細な記録が残る99回のうち、調査時間帯の記録が欠落した3回分を除外し、全96回分のデータの基本統計量を求めた（Table 2）。

この時のデータを用いれば、2015年調査は

60分当たり24.26台の車両が規制区域内を通行している。よって、今回の調査60分当たり32.14台は増加していると言える。ここで、国分寺市教育委員会（2024）^[2]でも述べたように、「教員の働き方改革に伴い、登下校指導に空白が生じないように」にする必要がある。また、「スクールゾーンへの不適切な流入を防止し、地域と学校が協働して子どもたちの安全を守る」ことが今後も求められる。

そこで、行政としては、改めて市報やWebなどを通じて、スクールゾーンにおける許可の無い通行はできないことを周知徹底する。また、自治体によっては必ずしもスクールゾーンの周知徹底が図られていない場合もある。他自治体B小学校ではこうした状況を改善するため、コミュニティ・スクール委員会から首長に要望書を提出し、しばらくぶりに自治体広報で周知された事例がある。保護者や地域にあっては、広報が不十分であれば、こうした媒体も含め児童らの安全確保に努めて欲しい。なお、規制域内住民は警察署への届出により、通行許可証を取得できる。この申請により、改めてドライバーへの意識啓発が期待できる。

次に学校は、「登下校に関する対応」が「基本的には学校以外が担うべき業務」ⁱⁱⁱになっていることを理由に、「登下校指導に空白が生じないように」に努めてほしい。すなわち、実際の登下校時間帯における指導は保護者や地域、警察をはじめとした関係機関の協力を得ることは必要である。一方で、安全教育は教員が担うべき業務である。月1回の安全指導日や登下校指導、いわゆる「朝の会」、「帰りの会」等の際に児童自身が法令を遵守していても、被害者になり得るケースがあることなども含め、発達段階に応じて指導することが必要である。そして、時折、登下校における指導を担っている方々と実態を確認することで指導に生かすこと、謝意

Table 2 2015年調査における調査時間と台数の基本統計量

調査時間	台数	調査時間	台数
平均	22.23	平均	8.99
標準誤差	0.60	標準誤差	0.36
中央値	22	中央値	9
最頻値	25	最頻値	9
標準偏差	5.86	標準偏差	3.48
分散	34.35	分散	12.12
尖度	4.22	尖度	0.77
歪度	1.37	歪度	0.59
範囲	35	範囲	19
最小	15	最小	1
最大	50	最大	20
合計	2134	合計	863
データの個数	96	データの個数	96

ⁱⁱⁱ 中央教育審議会（2019）新しい時代の教育に向けた持続可能な学校指導・運営体制の構築のための学校における働き方改革に関する総合的な方策について（答申）（第213号）p.61には、学校保健安全法第三十条を理由に「基本的には学校以外が担うべき業務」に分類している。



Fig. 2 白バイによる警戒

を表するなど良好な関係性を構築していくとよい。

また保護者は、東京地方裁判所（1982）^[3]にあるように、不正通行により被害者が出た際に、道路管理者や学校を訴えても認められないことを再認識しておく必要がある。すなわち、保護者自らが児童らの安全を守る一員として、何をどのようにしていけばよいか、改めて主体的に考える必要があると考える。

またさらに、2015年調査時は2回の所轄警察官の派遣を確認している。ここ数年、当該交差点を不定期に確認しているが、警察官による見守り活動は以前にも増して増えていると聞く。また、前述のB小学校においても、警察官による見守りや自転車も含めた交通取締が行われるようになったのを確認している。民間人による見守りには限界があることから、引き続き、関係機関としての警察に期待したい。

最後に、新庁舎に移転後、初めて児童らが登校する1月8日（水）に再び今回の観測箇所を訪れた。現地には、警察関係者として、署長をはじめ、平素児童らの見守りを行っている「ふれあいポリス」の他複数の警察官、警察車両、白バイが児童らの登校を見守っていた。また、教育委員会からは、教育長、教育指導課長、指導主事、教委事務局職員が、学校からは校長、副校長が、さらに関係者として地域の交通安全協会、保護者、コミュニティ・スクール委員等



Fig. 3 警察車両による警戒

が手厚い見守りを行い、新学期がスタートしていた（Fig. 2）（Fig. 3）。

前述のように年末の調査では、残念ながら2015年調査時同様、規制を無視して通行し、児童らの登校を脅かすドライバーを確認、記録している。一方、当該調査時に規制区間手前で数十分前から停車し、規制が解除されるのを待つ物流会社（本社広島県）のトラックの存在も筆者は確認している。後者のような良識あるドライバーを、これからも行政、学校、保護者、地域、関係機関が連携し、増加に努めて欲しい。

引用文献

- [1] 松波紀幸（2018）「学校安全における安全管理－スクールゾーンにおける現状と課題，その改善策－」帝京大学教職センター年報 第5号，pp47-59
- [2] 国分寺市教育委員会（2024）令和5年度第2次国分寺市教育ビジョンに基づく主要施策の点検及び評価，松波執筆部分p.81
- [3] 東京地方裁判所（1982）昭和57年6月15日／判決／昭和53年（ワ）3219号 第一法規 法律判例文献情報