

流山小保護者による交通安全見守り活動の実態調査  
～今後の登下校時の総合的な交通安全見守り活動検討のためのアンケート調査～

流山小学校 PTA 交通委員長 島川恭世  
調査担当:高嶋真由美、宮本尚子、松若紗月

## I. はじめに

これまでPTA本部にあった専門委員会である安全委員会が昨年度より形を変え、交通委員会という名称で活動を開始した。本部が担っていた活動を引き継ぎ、新たに一斉下校時の見守り活動をスタートさせ、現在17名の委員がいる。現在は、主に一斉下校日に学校の近くで見守り活動を行っているが、子どもの危ない場面を目撃し、直接注意をすることも発生している。R4年度からコロナ禍等、旗振り当番を続けられない事情が重なり、子どもの登下校に保護者が交差点に立っていない状況が現在まで続いている。交差点に立って旗振りによる見守り活動を行っているのは地域ボランティアの方と、子どもの登下校に付き添う保護者がメインとなっており、コロナ禍以前に比べて子ども達の数は増えているのに、見守りの目が減っているということに対して、私達は大変危機感を感じている。

ただ、保護者の中には子どもの登下校の様子が気になったり、実際に付き添って登校するなど、子どもの安全に対して関心を持っている人はたくさんいるはずだと感じている。しかし、見守り活動は任意となっており、特に旗振りに関してはどのくらいの保護者が交差点に立っているのか全く把握ができていない。

このような状況が続くと、保護者や子どもにも交通安全に関する意識が育たず、地域全体が交通安全や防犯への関心が薄くなり、事故や犯罪が増えてしまう危険が高まってしまふことが危惧される。そこで、今後の交通委員会の活動としてPTA本部だけでなく支部、そして保護者と協働して活動していきたいと思ひ保護者の見守り活動の現状等を把握し、今後の交通委員会の活動の参考にするためのアンケート調査を実施した。その結果、得られた知見をここに報告する。

## II. 調査目的

保護者がどれくらい登下校の危険を認識しているかを明らかにする。

## III. 調査方法

【調査対象】流山小学校に通う全児童の保護者850世帯

### 【データ収集方法】

5月 アンケート内容決定、PTA本部へ提案、承認を得る  
Googleアカウント取得

6月3日～17日 Googleフォームにてアンケート調査

### 【データ収集内容】

Googleフォームを用いてアンケート調査、集計を行う

【分析方法】ピボットテーブルやグラフを作成して、データを視覚的に分析する

## IV. 倫理的配慮

本調査の結果は個人が特定されないように処理すること、データの管理は厳重に行い、調査結果は目的以外に使用しないことを文書にて説明した。

## V. 結果

近年の紙の高騰の影響もあり、保護者へのお知らせは、スキットメールが主体となっているが、今回は回答数を十分確保したかったため、事前に学校へ相談の上、スキットメールと紙での配布両方で調査を実施した。結果、どちらも半分半分という結果であった。(図1)

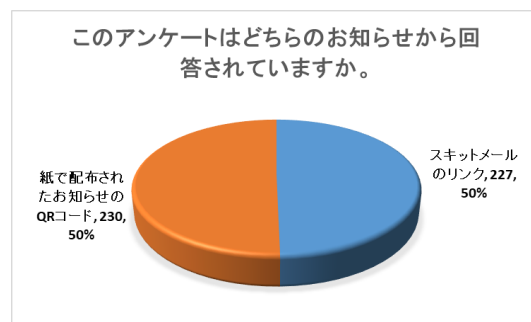


図1

また、期日前半はスキットメール、後半は用紙からの回答が主となっており、全体の回答率は54.4%であった。学年別の回答率(学年ごとの100分率)では、1年生65.9%、2年生50.8%、3年生58.3%、4年生59.6%、5年生51.6%、6年生51.7%であり、特に1年生の保護者は65.9%と平均を10%以上上回っており、入学してまだ3か月ということもあり登下校や交通安全への関心が高いことがうかがえる。(図2)(図3)

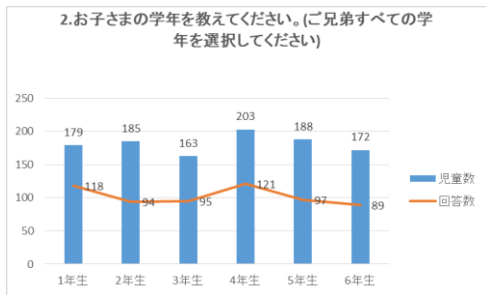


図2

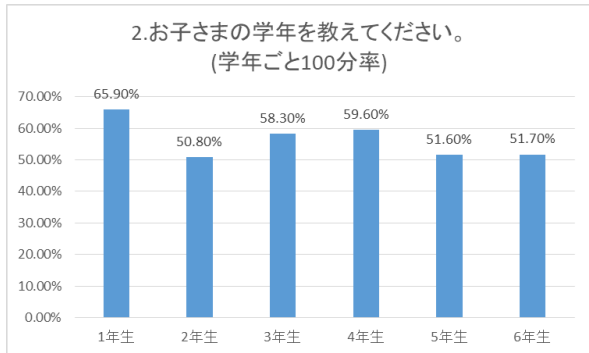


図3

通学路別では、赤コース45%、水色コース23%、緑コース10%、黄緑コース7%、青コース5%、オレンジコース4%、ピンクコース3%、知らない3%であった。(図4)

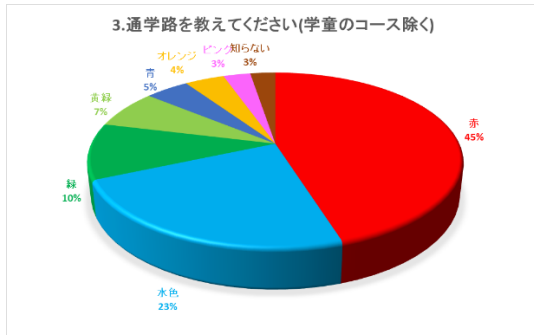


図4

支部別では、西平井支部46%、平和台1.4.5丁目支部16%、平和台2.3丁目支部11%、宿支部10%、根郷支部7%、新西平井支部7%、柳田支部1%、わからない2%であった。(図5)

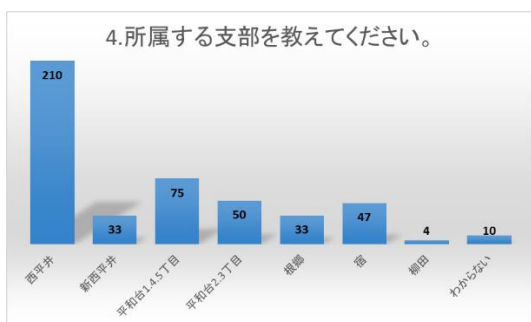


図5

【お子さまの交通安全対策に行っていることは、ありますか】の問いでは、延べ1,200件の回答があった。「止まれ・待つ・見る」などの安全確認の指導を行っている32%、走らせない・急がせないと指導している22%、通る道路を決めている22%、危ない場所を一緒に歩いて指導している12%、危ない道路、交差点などには行かせない8%、目立つ服を着せる2%、特に対策はしていない1%であった。(図6)

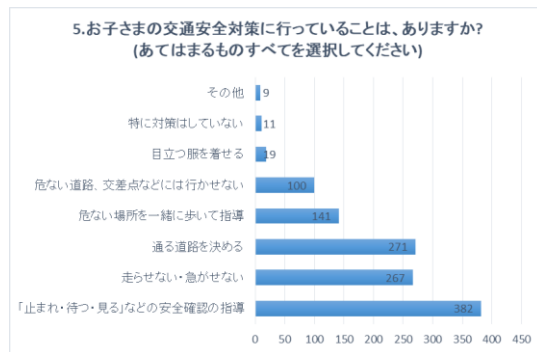


図6

【児童の登下校時に、「交通安全の見守り活動」を行っていますか】の問いでは、延べ511件の回答があった。登下校の付き添い29%、ながら見守り38%、旗振りなどの定点見守り4%、特に何もしていない29%であった。(図7)

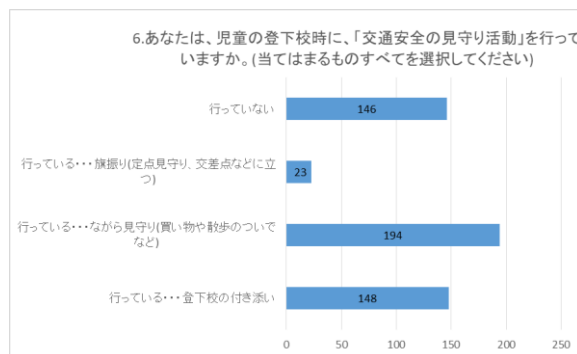


図7

【交通安全の見守り活動を行っている時間帯はいつですか】の問いでは、登校時のみ32%、下校時のみ11%、登下校時14%、不定期43%であった。(図8)

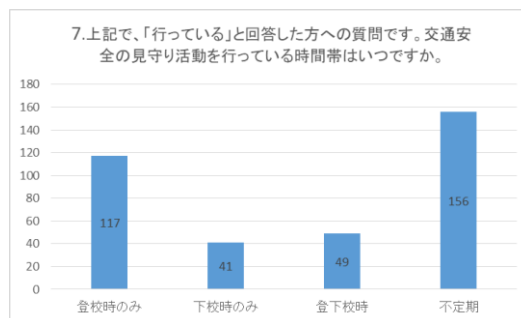


図8

【登下校中の児童(生徒)に対して、危険と感じている箇所又はヒヤリ・ハッとした箇所はありますか】の問いでは、ある54%、ない23%、わからない23%であった。(図9)

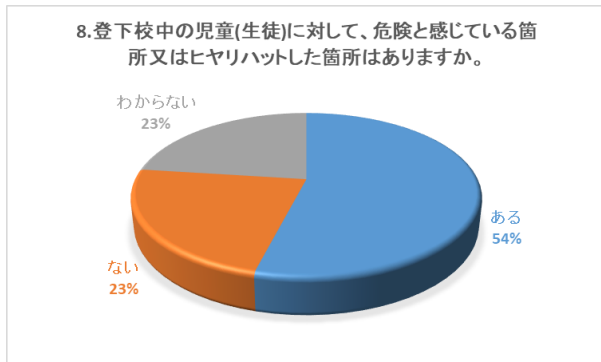


図9

場所としては、赤コースでは、平和台駅からJA旧ビッグエー前の歩道、さらにミスターパチンコからコインランドリー前(平和台3丁目交差点)までの狭い歩道、マミープラス駐車場出入口付近、動物病院前、西平井6号公園付近、バースデーとゆず庵のある交差点、新西平井地区の鱈ヶ崎3号公園前の坂道、うどんの久兵衛やの交差点、そこから流鉄流山線の25号踏切を超えた先の見通しの悪い交差点が多かった。水色コースでは、平和台2号公園周辺、鈴木内科交差点、オレンジコースでは、流山駅近くの踏切、ピンク・黄緑コースでは、流山5丁目読売新聞の前や周辺、K'sデンキとしまむらの駐車場出入口、緑コースでは、東谷自治会館前バス停からコンビニミニストップまでの歩道、東谷自治会館前のバス停の先の横断歩道が多かった。また、学校周辺では、圧倒的に南門から平和台駅スクランブル交差点という意見が多く、学校給食室裏の門のある道路や正門前という声もあった。

住所の指定はないが、多かった場所のキーワードとしては、交差点、踏切周辺、歩道の中に電柱があって歩くところがない、踏切前の信号無しの横断歩道、店舗駐車場や出入口が多くあがっていた。

子ども達の行動として多くあがっていたのは、縁石の上を歩く、また縁石の上を歩いている子を車道側に突き飛ばす、登下校通路が定まっていない(右か左かなど)ため、迷いがあるとき、又は友達同士でお喋りしながら狭い路側帯を歩くときに道路をはみ出したりしている、電車が見たいのか踏切付近で遊んでいる、横断歩道のない交差点で車が来ているのに確認せずに渡ってしまったり横断歩道を確認せずに走って渡る、線路内や車道に帽子が飛んだ、信号待ちの時に車道近くで待っている、バスが停車すると子ども達は渡ろうとするが、後ろから車が追い越して来ることがあるため危ない、雨が降った日、壊れた傘を使っている子どもがいた

が、針金が出ていたので危ない、友達同士(大人数になればなるほど)で歩いているとついふざけ合ったりして気づかぬうちに車道にはみ出してしまったり、自転車を走行している人にぶつかりそうになったりしているなど、多数の目撃談をお寄せいただいた。

ドライバー等の行動では、トラックの荷積み荷下ろしシーンの接触、トラックの発進、ドライバーが周辺の確認をしていない、交差点内に駐車しているなど。スクールゾーンのところなのに、スピードを出す車やスクールゾーンで車両通行禁止時間に住民以外の車が通り抜ける、歩道がせまい上にガードレールがないため子どもたちの横を車や自転車が走っていて危ないと感じると意見があった。

次に【見守りカレンダーについて交通だよりに載せている見守りカレンダーを見たことはありますか】の問いには、ある86%、ない8%、わからない6%であった。

(図10)

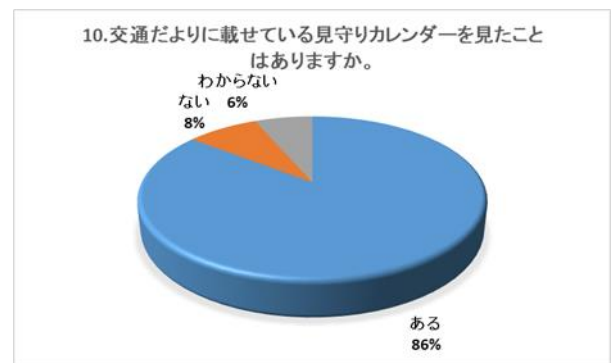


図10

【見守りカレンダーを活用して見守りを行ったことがありますか】の問いでは、ある31%、ない69%であった。(図11)

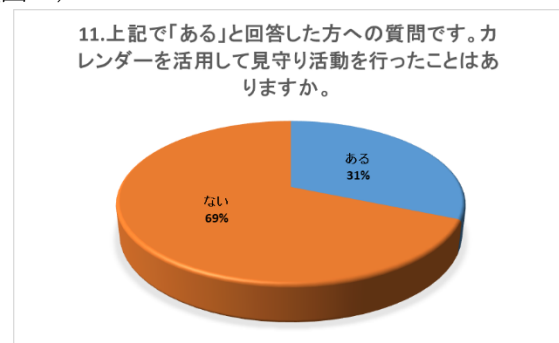


図11

【令和4年、5年に全保護者へ黄色い旗を配布しました。使用したことはありますか】の問いでは、ある35%、ない61%、返却した3%、紛失した1%であった。(図12)

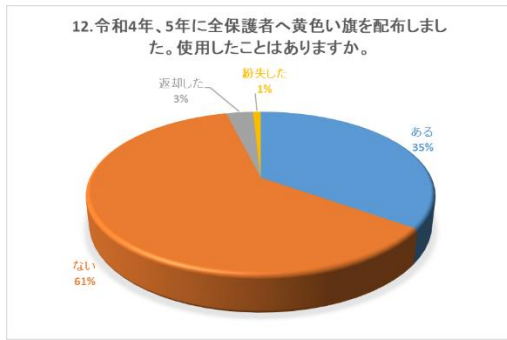


図 12

【コロナ禍以前、通学路(自宅近く)の危険箇所、支部による登校時の旗振りや馬立て当番が実施されていましたが、参加したことがありますか】の問いには、ある55%ない45%であった。(図 13)

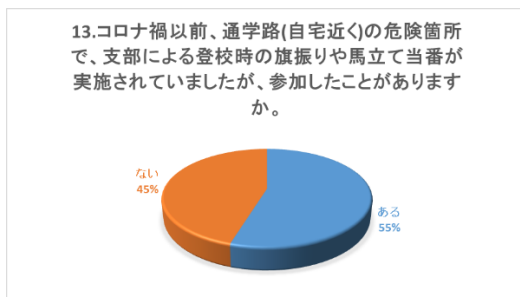


図 13

【コロナ禍以前のような、支部などによる順番に回ってくる旗振りや馬立て当番が必要だと思いますか】の問いには、あるほうがよい17%、どちらでもよい38%、ないほうがよい43%、その他2%であった。(図 14)

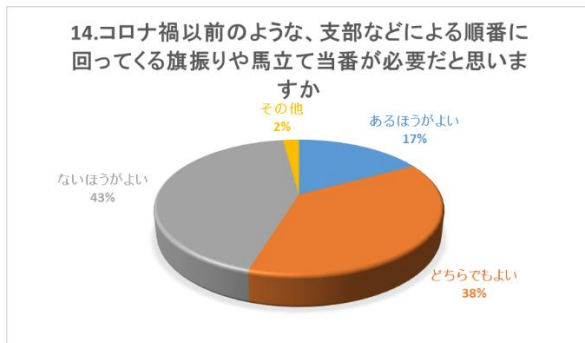


図 14

【支部による当番制でなく、家庭の事情に合わせて事前に参加の予定を決めるシフト制や、アプリなどを活用した旗振りの見守り活動に参加してみたいですか】の問いには、参加してみたい24%、参加したくない30%、よくわからない38%、その他8%であった。(図 15)

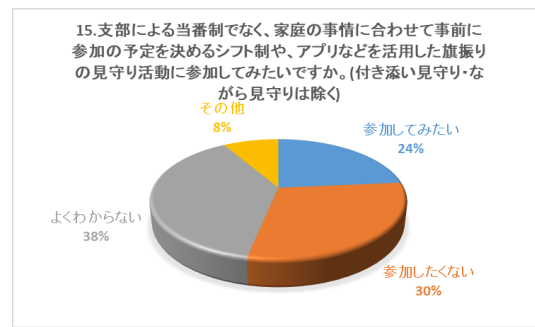


図 15

【子ども達の安全な登下校のために、自分自身が気軽に行えること、してみようと思うこと】の問いの回答をキーワードで分けてみた結果、①ながら見守りや自分の子以外への注意、②家庭での交通安全指導、③登下校付き添い、④見守り旗振り、⑤報告ツールや情報共有、⑥その他に分類できた。

【「交通安全委員会」や「見守り活動」などに関してのご意見】では、①当番制・交代制の復活を望む声、②任意での見守り継続を望む声、③できないという声、④シルバー人材や外部委託を望む声、⑤警察や行政、地域の店舗との連携を望む声、⑥子どもへの交通指導を望む声、⑦感謝の声、⑦その他に分けられた。

## VI. 考察

通学路別、支部別どちらも赤コース・西平井支部が大半を占めているが、これらは、鰯ヶ崎・西平井地区の区画整理事業に伴い西平井地区の居住者の大幅な増加によるものである。流山小学校区において0歳～14歳の子ども数の変化を現在の6年生が誕生した年である2012年4月と今年度2024年4月と比較してみたところ、2012年4月1日は14,140人であったが、2024年4月1日では、15,702人へ増加している。このうち約40%にあたる680人が西平井地区で増加している。その他増加している住所としては、平和台3.4.5丁目、流山6.7.8丁目があがっている。

子どもの数が増加した地域は、道路環境も著しく変化している。新しい道路の開通、新しい商業施設のオープンなども同時に進行している。当然、交通の関係する危険も増加することとなる。

回答率の結果で示した通り、全体の回答率は54.4%と想定を上回る結果であった。この数字は多くの人が子どもの登下校に関して、何かしらの関心を持っているということの表れだということではないだろうか。

子どもの交通安全対策として「止まれ・待つ・見る」などの安全指導や「走らせない・急がせない」、「通る道路を決めている」などは20%を超えていたが、「危ない道路と一緒に歩いて指導」「危ない場所には行かせない」などは少数派であった。フリーコメントからは、子どもの危ない行動として「縁石の上を歩く」、「店舗駐車場出入



口の歩き方」、「登下校時に店舗駐車場を横切る」「踏切での立ち止まり」「公園でのボール遊びについて」など場所や行動を特定できる声が数多く聞かれた。これらの声を受けて、「危ない場所」や「危ない行動」への指導が大切であるものの、家庭での交通安全指導としては、活発ではないのかもしれない。このことから、家庭での交通安全指導に役立つような情報の提供が必要であることがわかった。スキットメールや学期末おたより等の、すでにあるツールを活用して、家庭での交通安全指導を推進していけるような活動も考えていかなければならないだろう。

危険な場面を目撃した箇所として、結果に示した箇所は、ほとんどが「危険箇所MAP」にすでに掲載されている箇所であった。しかし、それ以外の箇所の記載も複数あったことから、危険箇所MAPは定期的に見直しが必要である。集めてみるとこんなに多くの危険箇所の報告があるのに、昨年度の学期末おたよりにある報告書の提出枚数はわずか3枚であった。大切な交通安全にかかわるおたよりの大きなスペースを使用していた報告書に加えて、見守りカレンダーも、見たことはあるが、カレンダーを活用した見守りはされていないということがわかった。子ども達の安全な登下校のために自分ができることの回答で、報告ツールや情報共有という意見が複数あったことも受けて、学期末おたよりにおける報告書と見守りカレンダーの記載は、あまり意味がないため掲載を廃止し、代替りの報告や情報共有の方法を検討する必要性が明らかとなった。報告の方法としては、現在使用している黄色のパトロールカードに報告のQRコードを載せることで、Google フォームでの報告ができるようにし、期間を決めて集計を行い、保護者へフィードバックする方法を検討することになった。

旗振りの当番制については、今年度の4年生が1年生であったR3年度に廃止され、任意での見守りとなり、見守りカレンダーで週ごとのクラス別にしたたり、学年別にしたたり、火曜日から金曜日は自治会の方が立ってくださっているの、月曜日だけは保護者でということスタイルを変更したものの、当初の目的通りに実施されていない現状となっている。旗振り当番に関しては、旗振り当番が持ち回りであった時代からずっと、賛成派・反対派・どちらでもよい派があったことであり、これについては、仕事や育児その他の家庭の状況や保護者個人の考え方などが、保護者の数だけ存在するため、「絶対にやってください」とも「やらなくていいです」とも断言することはできないだろう。

しかし、【順番に回ってくる当番が必要だと思うか】の回答として、あるほうがよい17%、どちらでもよい38%、ないほうがよい43%、その他2%であった。ここで私達が注目したのは、「どちらでもよい」という方々へのアプローチである。フリーコメントでは、「復活した方がいい」という意見も、「できません」、「やりたい人がやればいい」という意見もどちらもあった。「やってもよいけれど、1人でやるのは、

ちょっと」や、「やり方がわかるようなマニュアルや、やったことがある方が、始めのうちは一緒にやってくれたら、できるかも」「当番表で決められているほうがやりやすい」の声が聞かれている。この「どちらでもよい」という回答をどう捉えるかによるが、どちらでもよいという人たちが「任意で参加するハードルは高いけれど、仮に決められた当番表なら立ってもいいという人たち」だとすれば、6割近くが旗振りや馬立てに協力していただけるのではないのか？という仮説を立てることができるのではないだろうか。過去の旗当番との変更点としては「任意」であるということである。そのような中で、その「任意」が、枠組みのない自由な状態で、心地よく、都合よく、便利な場合もあるものの、子どもたちの危険がたくさん登下校の中で、少しでも見守り活動に参加できるきっかけが必要ではないかということ委員会として考えた結果、一旦、「任意」での旗当番を復活させてみてはどうかという話になっている。しかし、旗当番表については今後、保護者へのヒアリングや学校やPTA本部・支部・交通委員会等での話し合いを重ねて、標準的なルール作りが必要である。

また、支部による当番制でなく、家庭の事情に合わせて事前に参加の予定を決めるシフト制や、アプリなどを活用については、使用していない段階でのイメージがつきにくいこともあり、参加してみたい24%、参加したくない30%、よくわからない38%、その他8%であった。アプリについては、交通委員会内で、試験的に他校で運用されている「Band」というスケジュール管理のアプリを試験運用しているが、これを保護者全体に運用するにあたっては、実際に使ってみたハードルの高さから見送ることとなった。

見守りの人材確保について、外部委託やシルバー人材の活用の検討をという意見があった。外部委託について概算を算出してみた結果、危険箇所MAPにある15か所に週5日毎朝立つ×2人/夏休み除く11か月と過程した場合の算出ではあるが、シルバー人材の場合(<https://gand-78.com/crossing-guard-outsourcing/>より引用)、1時間1,000円として、1,000円×20日間/月、15か所、2名配置として約600,000円/月の負担が発生する。夏休みを除く11か月分として6,600,000円。850世帯で割ると、約7,764円/1世帯あたり、子ども1人あたりでは、6,055円/年間の費用負担が発生する。業者利用の場合は、さらに高額となるだろう。さらに負担軽減と引き換えに、費用や見守り意識、地域のつながり、子どもたちの危機管理能力が育まれない可能性がある等の懸念が生じる。もし外部委託を検討する場合は、これらを慎重に考慮する必要がある。

警察の取り締まりをお願いすべきとの声については、全国各地で起きた登下校中の重大事故事案を受けて、平成25年より文部科学省、国土交通省及び警察庁の3省庁が連携して対応策を検討し、年1回の通学路における合同点検等実施(自治体行政、警察、学校、保護

者代表等が集まって点検する)が義務づけられ実施されている。(必要時、緊急点検も実施)。また、流山市においては、すでに一斉下校時における移動交番の巡回や新学期始業日の警察の立ち合い、毎年7月には千葉県主催の県下一斉合同パトロールを実施していること、教育委員会主導の下、青少年指導センターや指導課を中心に、各学校補導員による巡回指導を実施している。

学校周辺の路地をゾーン30プラスにして、視覚的、物理的に安全を高めるべきとの意見や通学路の設備環境等については、合同点検やその他の機会に意見を上げ、さらにその進捗についても確認していく必要がある。

## Ⅶ. 調査の限界と今後の課題

1. スキットメールや学期末おたより等のすでにあるツールを活用した家庭での交通安全指導の推進が必要である。
2. 報告や情報共有の方法を検討することが必要である。
3. 「任意」での旗当番を復活させる方向へ。しかし、旗当番表については今後、保護者へのヒアリングや学校やPTA本部・支部・交通委員会等での話し合いを重ねて、標準的なルール作りが必要である。
4. 見守りの外部委託に関しては、費用負担の問題がある。さらに負担軽減と引き換えに、費用や見守り意識、地域のつながり、子どもたちの危機管理能力が育まれない可能性がある等の懸念が生じるため、熟考する必要がある。
5. 学校周辺の路地をゾーン30プラスにして、視覚的、物理的に安全を高めるべきとの意見や通学路の設備環境等については、合同点検やその他の機会に意見を上げ、さらにその進捗についても確認していく必要がある。

以上の課題に対して、取り組んでいくにあたり、何を本部・支部・委員会で主導していくか明確にすることは必須であり、支部単位では世帯数の違いや地域を取り巻く環境に相違があるため、一律に支部単位でとはいかないことも容易に考えられる中で、意見の衝突に対してどこまで譲り合い落とし込んでいくのか、また継続できる仕組みづくりとは何か。

## Ⅷ. 結論

登下校に関する諸問題をリアルに解決していくために、交通委員会がリーダーとなり、仕組み作りをしたいものどこから手を付けていけばよいのかを考えていくために今回の調査を通していくつもの課題を明らかにすることができた。

今後は本部・支部・交通委員会・保護者が連携をとって情報を共有しあえるように、見守りの輪を構築していくと同時に保護者自身が見守り活動の必要を意識し行動することができるような仕組みを作っていく。

## 参考文献

- 1) 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 文部科学省 令和3年3月
- 2) 小学生の子どもを持つ保護者1200人に聞いた「子どもの登下校」に関する調査 NTT レゾナント 令和元年1月
- 3) 児童生徒等の登下校時の安全確保について 文部科学省 令和4年4月1日
- 4) 見守り活動のポイントと留意点を考える 平成26年大阪府警察本部 生活安全総務課 子供安全対策第2係 係長 藤井 嘉憲
- 5) 小学生の歩行中における交通人身事故の特徴について 令和6年4月9日 千葉県警察本部交通部交通総務課