

令和3年度 学校安全総合支援事業

千葉県・八街市

教育委員会名：八街市教育委員会

住 所：八街市ほ35番地29

電 話：043-443-1446

I 八街市の現状と取組

1 安全上の課題

下校途中の児童が巻き込まれた交通事故（令和3年6月28日に発生）を受け、こうした事故が二度と起こらないよう、通学路における安全を確保するための方策を緊急的に検証する。

2 事業目標

通学路における安全確保を目的とした学校安全推進体制を構築し、スクールバス運行に係る取組の中で生じる課題とその対応策の検討、児童や保護者、教職員及び地域住民へのアンケートの実施とその分析等を検証する。

3 地域選定の理由

通学路における安全確保を目的とした学校安全推進体制を構築し、スクールバス運行に係る取組の中で生じる課題とその対応策の検討、児童や保護者、教職員及び地域住民へのアンケートの実施とその分析等を行う。

○八街市（重点的に取り組む領域：交通安全）

○学校数：幼稚園 3園 小学校 8校 中学校 4校

4 取組の概要

(1) 学校安全体制の構築に係る取組及び成果の普及方法について

ア 取組

自校で得た取組内容や成果を市内に広く周知し、市内全域の安全教育の推進に努める。また、児童生徒の登下校の安全確保を図るため、学校・家庭・地域及び関係機関が連携した学校安全推進体制の構築を図る。

イ 普及方法

研究指定校に、八街市立朝陽小学校と八街市立二州小学校を選定。二州小学校において、市内小・中学校の安全主任を対象にした研修会を開催した。

(2) 学校安全の中核となる教員の育成や資質能力の向上に係る取組について

ア 消防署職員による講話

「八街市の交通安全」と題し、市内で発生した事故の統計から、事故の未然防止の方法について協議した。

イ 学校安全アドバイザーからの指導・助言

「安全マップづくり」の授業の進め方について校内研修会の実施、通学路安全プログラムでのPDCAサイクルの重要性について指導を受けた。

(3) 学校安全の取組を評価・検証するための方法について

ア 学校に対するアンケート調査

危機管理マニュアルの見直しを行っているか等の指標に基づき、事業実施前と事業実施後と比較し、成果指標（以下、抜粋）とした。

「登下校時の安全確保について、地域住民・保護者の協力を得ながら、関係機関等と対策について、検討している学校の割合」

→ 100%（12校/12校）

イ スクールバス運行に係るアンケート調査

児童生徒及び保護者に対して、事故後の心理的ケア（朝陽小）と自転車通学の代替手段（二州小）になっているか等の指標に基づき、調査を行った。

(4) その他の主な取組について

八街市通学路安全対策連絡会（全2回）

日時：令和3年9月15日（水）

令和4年1月26日（水）

場所：八街市役所総合保健福祉センター

内容：通学路交通安全プログラム及び通学路の緊急一斉点検の進捗状況について、関係機関と協議した。現状の対応状況や今後の対応の方針について学校安全アドバイザー

一の助言を受けた。

5 成果と課題

【成果】

- ・朝陽小学校のスクールバスを利用する児童及び保護者を対象としたアンケート調査を実施した。
- ・朝陽小学校では4～6学年を対象に、児童参加型の交通安全教室を実施した。自転車のルールや危険な運転行為についての知識や対処法を身につけることができた。
- ・二州小学校では9月よりスクールバスの運行を始めたことで、大型車の交通量が多く歩道整備の少ない通学路を、自転車で通学していた児童の安全確保が図られた。
- ・安全マップ作成ソフト「聞き書きマップ」を活用した授業実践により、危険回避・予測について考えを深めることができた。

【課題】

- ・交通安全教室では4～6学年に対して、学年集会の形で授業を展開した。発達段階に応じて授業のプログラムを変更する必要がある、今後、体系的な指導計画の立案、指導の目標と方法を整理する必要がある。

II 研究指定校①の現状と取組

1 朝陽小学校の現状及び安全上の課題

(1) 朝陽小学校の現状

令和3年6月28日に発生した下校途中の児童5人がトラックにひかれ死傷するという事故が起きた学校である。

(2) 朝陽小学校の安全上の課題

学区には主要な幹線道路と、その枝道を抜け道とする交通量が多い。児童の多くは歩道のない道路を通学しており、こうした事故が二度と起こらないよう、事故の再発防止、事故後の心理的ケア、及びスクールバス運行が及ぼす効果を検証する。

2 事業目標（朝陽小学校）

通学路における安全確保を目的とした学校安全推進体制を構築し、スクールバス運行に係る取組の中で生じる課題と、その対応策の検討、児童や保護者、教職員及び地域住民へのアンケートの実施とその分析等を検証する。

3 取組の概要

(1) 安全教育の充実に関する取組み

ア 安全教育の充実に関する取組

児童参加型の自転車交通安全教室の開催

題材：ルールを守って、安全に自転車に乗ろう

日時：令和3年12月21日（火）2～4校時

対象：4～6年生

内容：佐倉警察署交通課、八街市役所防災課及び八街市教育委員会が連携した。体育館に、交差点、横断歩道、信号機を設置した。見通しが悪い状況下における、自転車の安全な乗り方について学んだ。



イ 安全教育の取組を評価する・検証するための方法について

上記の自転車安全教室では、タブレット端末を一人一台体育館に持ち込み、安全クイズの正答率について検証した。交通ルールの理解度は発達段階に応じて向上することがわかった。

(2) 組織的取組による安全管理の充実に関する取組

(ア) スクールバス乗降場施設長・地域代表等の情報交換会の開催

(イ) 八街北中学区連絡協議会の開催

(ウ) 県警・被害者支援室との連絡会の開催

(3) 学校安全の中核となる教員の学校安全推進体制の構築における役割及び中核教員の資質能力の向上に係る取組について

(ア) 八街市安全教育研究部研修会（公開授業・二州小学校）において、安全マップづくりに関する授業参観及び研修会に参加した。

(4)「教職員のための学校安全eラーニング(文部科学省)」を活用した校内研修会を実施した。

(4) その他の主な取組について

SPS(セーフティプロモーションスクール)の考え方を取り入れた安全対策事業の在り方について、大阪教育大学・学校安全推進センター長から助言を受けた。

4 取組の成果と課題

【成果】

- ・スクールバスを利用する児童及び保護者を対象としたアンケート調査を実施した。
- ・民間会社への委託による警備業務は、朝と夕方のバスの発着時間に合わせ、発着所周辺の道路横断やスクールバス発着時の周囲の安全確保などを行い、接触事故等を未然防止することができた(事故発生件数は0件)。
- ・児童参加型の交通安全教室を実施したことで、児童は事故が発生しやすい危険箇所やその対処についての知識や技能を身につけることができた。また、危険を予測しながら登下校を行うなどの意見があがり、交通安全の意識の向上が見られた。
- ・交通安全教室の授業展開では、GIGAスクール構想で整備した1人1台のタブレット端末を活用して、クイズやアンケートを実施した。アドバイザーからは児童の実態に合わせてICT機器を効果的に活用できていると評価を受けた。
- ・職員研修において、「教職員のための学校安全eラーニング」を活用し、事故・災害等の発生時に児童生徒等の安全を確保するために、教職員が危機管理マニュアル等に基づいて、迅速かつ的確に行動することの重要性について共通理解を図ることができた。市内の各校に対して指導を行い、全校で見直しを行った。

【課題】

- ・全校児童に対して、定期的にアンケート形式での心の状態について調査を行った。「悲しくなったり、不安になったりする」と回答した児童数は、調査の回数を重ねるごとに減少傾向ではあるが、事故から7か月以上経過した2月でも一定数いることが明らかになったため、事故後の対応として終結とは言えない状況である。
- ・交通安全教室では4～6学年に対して、学年集会の形で授業を展開した。発達段階に応じて授

業のプログラムを変更する必要がある。今後、指導のねらい等を整理する必要がある。また、1回の交通安全教室で学ぶ内容の精選や継続的な学習(指導)計画について体系的に整理していく必要がある。

- ・スクールバスの計画的な運行ダイヤの設定に当たっては、毎月、市教委一学校一バス及び警備会社と事前の確認が必要である。また、台風や降雪の予報が出た際や新型コロナウイルスの感染による臨時休業等の措置となった際には、バス会社、学校、保護者と緊急連絡を行う必要がある。
- ・スクールバスの乗降確認を教職員等が行っているほか、道路横断補助、登下校の引率等を勤務時間前後に学校職員が行っている。当日の出欠席の確認のため、毎朝バス停で教職員が点呼を行っている。保護者や地域人材等による継続的な協力体制の構築をしていく必要がある。
- ・下校便の時刻を設定する際に、小・中学校の日課や下校時刻を調整する必要がある。また、急な日課変更に対しては、関係者に適宜、連絡する等の連携が求められる。

Ⅲ 研究指定校②の現状と取組

1 二州小学校の現状及び安全上の課題

(1) 二州小学校の現状

市内で唯一5年生から自転車通学する学校である。分校を保有するため遠距離通学する児童がおり、通学路の大半は交通量の多い県道を走行する。

(2) 二州小学校の安全上の課題

危険な車道を自転車で走行するため、スクールバスという選択肢を安全対策の代替手段として、運行の効果・可能性について検証する。

2 事業目標(二州小学校)

通学路における安全確保を目的とした学校安全推進体制を構築し、スクールバス運行に係る取組の中で生じる課題とその対応策の検討、児童や保護者、教職員及び地域住民へのアンケートの実施とその分析等を検証する。

3 取組の概要

(1) 安全教育の充実に関する取り組み

ア 安全教育の充実に関する取組

(ア) スクールバス運行に係る保護者説明会
日時：令和3年9月1日(水)

場所：二州小学校体育館

対象：自転車通学者

(イ) スクールバスの乗り方教室

日時：令和3年9月2日（木）

場所：体育館及びバス車内乗車による

対象：二州小・分校の全児童

内容：スクールバスの乗降方法、乗車マナーやルールについて確認した。

(ウ) 安全マップ作成ソフト「聞き書きマップ」を活用した授業実践について

日時：令和4年1月14日（金）公開授業

内容：児童が調査した危険箇所のデータをタブレット端末に取り込み、オンラインによる発表会を行った。本校・分校の児童で成果を共有した。

※「聞き書きマップ」とはGPS、ボイスレコーダー、カメラを内蔵したスマートフォン端末に、道路上の危険箇所の写真や音声を記録できる専用ソフトのこと。立正大学 原田豊教授が中心となって開発した。

イ 安全教育の取組を評価する・検証するための方法について

スクールバス運行に係るアンケート調査を実施した。スクールバスで登下校することになって「安心」という回答が68%、次年度、本格運用になった際にスクールバスを「利用する」という回答が87%となっており、肯定的な回答が多かった。

(2) 組織的取組による安全管理の充実に関する取組

(ア) スクールバス乗降場における安全確保に、保護者が登下校の見守りを行っている。

(イ) 安全マップ作成の際の実地調査（学校外での活動）において、保護者の協力を得た。

(3) 学校安全の中核となる教員の学校安全推進体制の構築における役割及び中核教員の資質能力の向上に係る取組について

八街市安全教育研究部研修会（公開授業・二州小学校）において、安全マップづくりに関する公開授業及び研修会に参加した。

4 取組の成果と課題

【成果】



・スクールバスの運行を始めたことで、自転車で通学していた児童の安全確保が図られた。スクールバスの運行後の状況についてアンケートを行い、児童や保護者から肯定的な意見が挙げられている。スクールバスの安全性について、45%が「安心」、45%が「普通」と回答している。また、スクールバスで登下校することになって「安心」という回答が68%、次年度、本格運用になったバスを「利用する」という回答が87%となった。乗車におけるルールやマナーについては、事前の乗り方教室等を行ったことで、乗降場における集合時刻や整列、車内でのマナーや態度も良好であった。



・安全マップ作成ソフト「聞き書きマップ」を活用した授業実践では、児童たちが実際に通学路を歩き、通学路における危険箇所について、状況に応じた対策を考えることができた。「聞き書きマップ」の活用により、ソフトには、GPSに基づく地点、写真と音声による記録が一元管理されて電子マップ上にポイントとして登録される。教室に戻り、授業の振り返りの場面では、パソコンの画面に自分たちが歩いたルート、撮影した写真、音

声ボタン等が表示され、児童はクリック操作で簡単に確認ができる。従来の筆記によるメモやデジカメ単体での記録といった作業の工程に比べると、「聞き書きマップ」は記録に対する作業効率が格段に向上し、現地調査の時間数の削減につながった。また、実地調査で記録した内容を安全マップ（大きな模造紙に地図を印刷）にまとめ、下級生へ発表する活動を通して、危険箇所の共有を校内で図ることができた。なお、この教育活動はビデオ会議システムを活用して本校と分校をオンラインで接続して発表会を実施した。これらの学習を通じて、児童たちは危険回避・予測についての考えを深めることができた。一方で、安全マップづくりの指導を通して、担当教員並びに安全主任の学校における役割や安全教育の充実、安全管理の向上につなげることができた。今後、年間計画に位置付けることで、毎年安全マップを更新することができ、一層充実した教育活動が展開できる。



【課題】

- ・スクールバス運行を始めるにあたって、運行コースや時間の設定、乗降場の確保など、保護者や地域住民等への説明・協議を行い、共通理解を得ながら進めなければならない。
- ・自宅から乗降場までの通学において、これまでの既存の登校班が変更されたため、乗降場までの安全確保が新たな課題となった。
- ・スクールバス運行により、従来の通学路が変更となり、児童だけで道路を横断するなど新たな危険箇所が生じた。
- ・スクールバス運行時間は最大50分にわたり、その間、立ち乗りしている児童もいる。
- ・乗車人数によっては車内が密な状態になる区間があり、新型コロナウイルス感染症予防の観点から懸念する声があった。

- ・自宅からバス乗降場までの通学に際し、保護者による送迎や、スクールバスに添乗する職員への負担感が大きいという意見があった。
- ・スクールバス乗車時での点呼は、ICカードによるタブレット端末へのデジタルでの記録と紙の名簿へのアナログでの記録によるダブルチェックを行っている。当日の欠席連絡などの情報共有は、職員室とバス添乗職員が携帯電話で行っていて、より簡単なシステムが望まれる。
- ・バス移動中における危機管理（乗り物酔い、怪我、人身事故、コロナ感染対策）も課題となっている。
- ・スクールバス通学を開始したことにより、児童の安全は確保された一方で、自らが徒歩や自転車による通学で経験し、得られていた危険回避や予測についての機会は失われている。学校安全アドバイザーからは、通学方法が徒歩や自転車からスクールバスに変更になったことで、児童生徒が登下校時に実体験で得られる経験の機会の低下につながり安全教育の観点からはさらなる議論が必要だろうと助言を受けた。
- ・スクールバス導入以前は、自転車通学を安全に実施する目的で、体系的な自転車安全教室を年間計画（総合的な学習の時間）に位置付けて授業展開していたが、行事の見直しにより授業時数の削減をした。中学生に進級すると再び自転車通学になることから、体系的な安全指導の推進の観点から小・中学校でカリキュラム作成時について今後話題にしていく必要がある。
- ・安全マップ作成ソフト「聞き書きマップ」の専用端末を購入するにあたり、市長部局の関係各課、県教育委員会に対して、購入にかかる手続き等について説明・協議があり、時間を要した。（例えば、備品費と消耗品費の取扱いが国一県一市で基準額が異なる。国の委託事業なので国に合わせた）
- ・安全マップ作成ソフト「聞き書きマップ」の活用については、一定のモデルを示すことができたが、より効果的な活用や保護者や見守りボランティアの方による活用などが考えられる。
- ・スクールバスの運行には、教育委員会だけでなく、市役所関係部局の連携が必要である。