

通 学 環 境 の 安 全 性

—交通事故を中心に

山本 善積・山本 裕子*

Safety of Route-to/from-School Environment

—From the Point on Traffic Accident

Yoshizumi yamamoto · Yuuko Yamamoto

(Received September 27, 2002)

1. 研究の目的と方法

モータリゼーションの急速な発展や社会の変化により、国民の移動手段として自動車の利用が一般化し、運転免許保有者数・自動車台数は増加の一途をたどっている。これと比例して、交通事故の発生状況もきわめて厳しくなっている。かつて、第1次交通戦争と呼ばれた交通事故多発の時期がある。交通事故が社会問題になり、1970年に交通安全対策基本法が制定された。そして、1971年から5年毎の交通安全基本計画が作成されて交通安全対策が進められてきた。子どもの交通安全の面では、いわゆるスクールゾーン対策¹⁾を上げることができる。これは、小学校を中心としておよそ500mの範囲を「スクールゾーン」とし、子どもと車両の分離を図る対策で、これが提起されたのは1972年である。そして、ゾーンの設定とゾーン内での歩車分離や歩行者用道路の整備など安全対策がある程度促進された。これ以外にも安全対策が施された結果、交通事故発生件数、死傷者数が一時的に減少した。しかし、1980年からは年間交通事故死傷者数が増勢に転じ、1980年の607,479人から2000年には1164,763人へと2倍近くに増加している(図1)。

この交通事故死傷者数を年齢別に見ると、歩行中の交通事故死者は65歳以上の高齢者が多く、死者全体の約6割を占めている。負傷者では12歳までの子どもにも多く発生しており、その数は65歳以上の高齢者での負傷者数に匹敵する(図2)。しかも、子どもの交通事故には、集団登校中の児童の列に自動車がつっこんで多数の死傷者を出すなど悲惨な事例が多く見られる。その最近の事例を表1に示した。交通事故に限らず、小・中学生が登下校中に事件に巻き込まれ、殺害される例も多数起っている。このように、小学生などの登下校中の重大な事故が後を絶たない

*山口県警察署職員

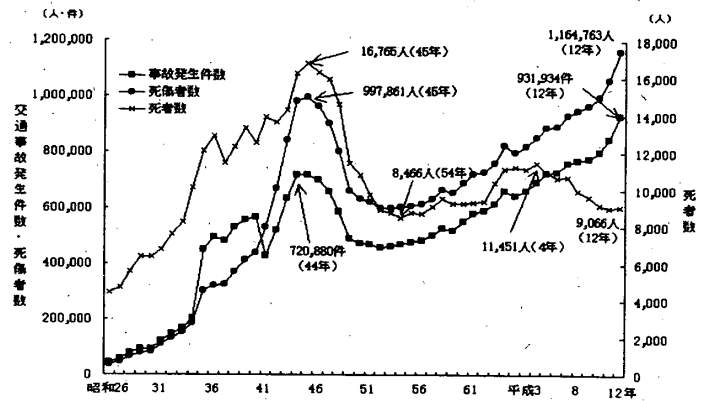
状況にあり、子供の通学環境の危機管理や安全教育が重要になっている。

1997年に起きた神戸市の小学生殺傷事件を契機に「こども110番の家」²⁾が急速に設置をされている。また、大阪教育大学附属池田小学校で起きた事件を教訓として、学校の防犯体制の強化が図られている。しかし、モータリゼーションから子どもを守る対策については目立った進展が見られない。

ここで、学校における安全活動について整理しておく、学校安全は図3のように、「安全教育」と「安全管理」から成り、さらに「安全に関する組織的活動」とも連携して行われるものである。学校安全の目標については、学校管理下における児童生徒の事故災害を未然に防止し、負傷者、死者などを出さないこととされ、学校安全

全の対象領域としては、校地・校舎内の事故、登下校時の交通事故、実習・実験に伴う事故、学校火災、修学旅行の事故などが上げられている³⁾。従って、通学路の設定やその安全確保などの安全管理も学校が行わねばならない安全活動の重要な内容である。

本稿は、通学環境の安全性を、交通事故を中心に取り上げて検討しようとするものである。山口市における主に小・中学生の交通事故の実態から、その特徴や要因を明らかにし、学校における交通安全教育や通学環境改善等、今後の交通事故への対策を考察することを目的とする。そのため、山口市教育委員会が管理する過去4年間（1997年度～2000年度）の児童・生徒の「災害事故報告書」を分析した（SPSSの統計解析を利用）。「災害事故報告書」は、通学中、学校内、学校外を問わず、園児・児童・生徒に事故が起こった場合に、園長や校長の判断で教育委員会に報告されたものである。報告を受けると、教育委員会は対処に関するアドバイスをする。4年間の資料を用いたのは、これしか保存されていなかったためである（通常は5年間保存されている）。報告書の分析においては、1つには、事故発生の法則性または傾向をつかみ出そうとした。これが



注 1 警察庁資料による。
 2 昭和41年以降の件数には、物損事故を含まない。
 3 昭和46年までは、沖縄県を含まない。

図1 道路交通事故による交通事故発生、死傷者数及び死者数の推移

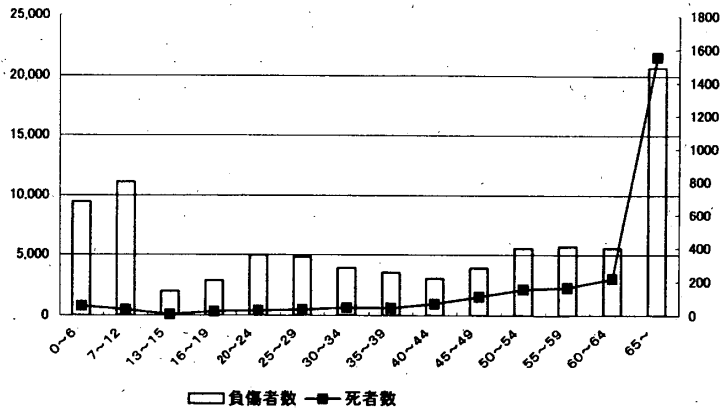


図2 年齢別歩行中の交通事故死者数と負傷者数（2000年）
 （参考）平成13年交通安全白書 p.22

表1 最近の登校中の交通事故例

1999年	小学生複数	10人の列に2台の車が衝突、5人重軽傷
1999年	小学生複数	20人の列に車が突っ込み、9人重軽傷
1999年	小学生複数	児童7人がはねられ、1人死亡、6人重傷
1999年	小5女	道路を横断した際、はねられ死亡
2001年	小学生3女	飲酒運転の男が男児3人をはねる
2001年	小3女	ごみ収集車にはねられ、重傷
2001年	中1男	信号機のない三叉路で出会い頭
2001年	小学生複数	20人の列に車が突っ込み、重軽傷
2001年	小学生複数	7人の集団に車が突っ込み、はねられる
2001年	小学生複数	集団登校中に車が突っ込み、4人死傷
2002年	小学生複数	集団登校中に車が突っ込み、12人死傷

新聞各紙による

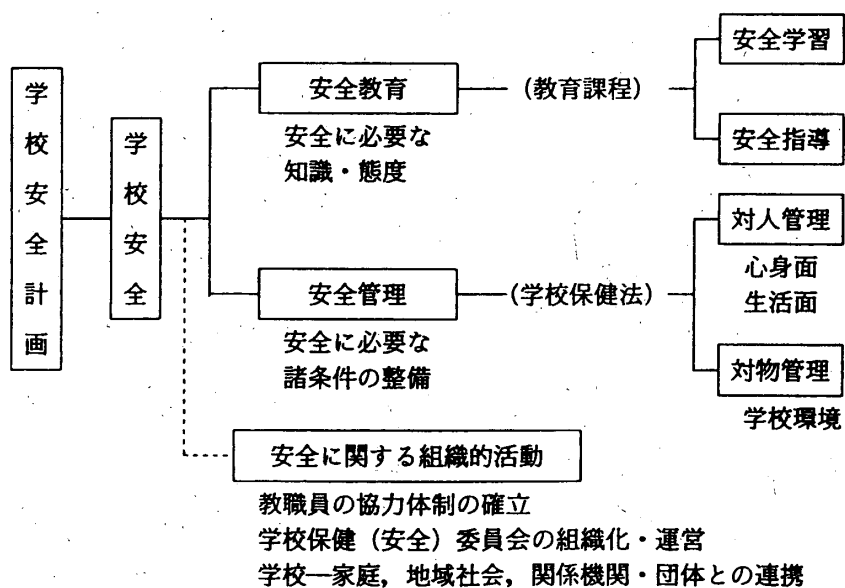


図3 学校安全活動の概念図

出典：子どもの事故と安全教育、荻須孝雄・斉藤能著、玉川大学出版部、1997年、p.107

つかめれば、教育委員会が学校に対してより適切なアドバイスをできるようになる。もう1つは、交通事故の要因に注目した。これによって、学校での指導・教育の課題を考えるとともに、指導・教育では減らすことができない事故の発生状況についても把握しようとした。以下では、この2つの点に関する調査結果をまず述べて、今後の対策を考察する。

2. 山口市内の小・中学生の交通事故

(1) 救急統計にみる小・中学生の交通事故

まず、山口市内における交通事故の状況を救急統計で確認しておく。山口市消防署の2000年度の救急出動件数は4,723件で、救急車による搬送人員は4,528人であった。その要因種類では急病が最も多く、搬送人員の52%を占めている。次いで交通事故が20%、一般負傷が12%と続く。

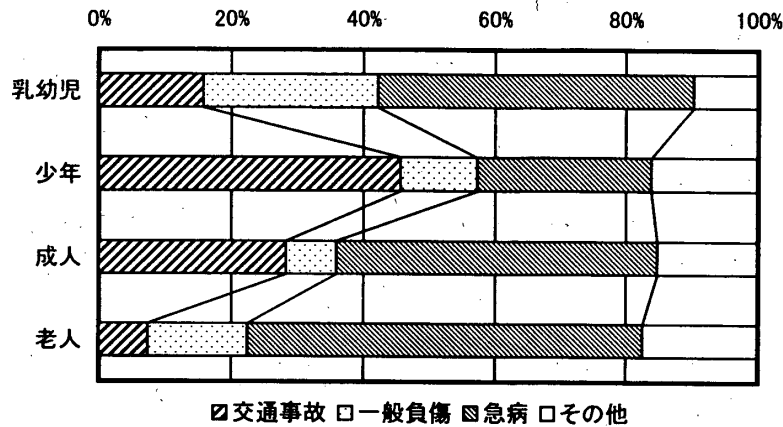


図4 年齢別救急搬送人員 (2000年度)

2000年度の交通事故による搬送人員は894人であった。これを年齢層別にみると、「老人」では急病の割合が60%と多く、次いで家庭内での事故など一般負傷が15%で、交通事故は7%と少ないのに対し、およそ小・中学生にあたる「少年」では交通事故の割合が46%と最も多くなっている(図4)。但し、交通事故による搬送人員は「成人」が612人と多く、「少年」の搬送人員は110人である。人数は他の年齢層に比べて少ないとはいえ、山口市でも子どもの交通事故は重大な問題であることがわかる。

(2) 「災害事故報告書」にみる交通事故

一般に、子どもに起きた事故は学校長から教育委員会に報告される。これは、教育委員会に事故への対応を判断する職務権限があるためである。そのため、全ての事故が教育委員会に報告されるわけではなく、学校としての何らかの対処が必要な事故の場合であり、報告を受けると、教育委員会は対処に関するアドバイスをすることができる。「災害事故報告書」には交通事故のほか、学校内災害事故も含まれており、教育委員会では事故報告を受けて、例えば遊具で事故が起きた時は遊具を点検し、重大な交通事故の場合は交通安全指導の促進等を学校に働きかけたりする。

山口市教育委員会に報告された4年間の災害事故は258件で、そのうち8割にあたる206件が交通事故であった。交通事故以外の52件については、自損事故26件と「その他の事故」24件、不明2件であった。自損事故とは、道路での単独事故であり、自転車の運転を誤って転倒した事故が

最も多く見られた。「その他の事故」は、道路での事故以外を指し、水難事故、転落事故、遊具による事故、スポーツ活動中の事故などが見られる。

性別で件数を見ると、男子の事故は全体の7割で、女子の事故は3割であった。男女に大きな差があることがわかる。また、学年別に事故件数を見ると、小学1年生、次いで4年生、そして3年生に多くみられた(図5)。小学1年生については新しい通学環境に慣れていないこと、3、4年生は自転車に乗り始める時期であることが関係していると推測される(小学校では3年生から自転車乗車を認めている)。この推測を確認するために、子どもの事故時の状態を調べた。

子どもの事故時の状態は、自転車に乗っている時が5割で最も多く、次いで歩行中の事故が3割

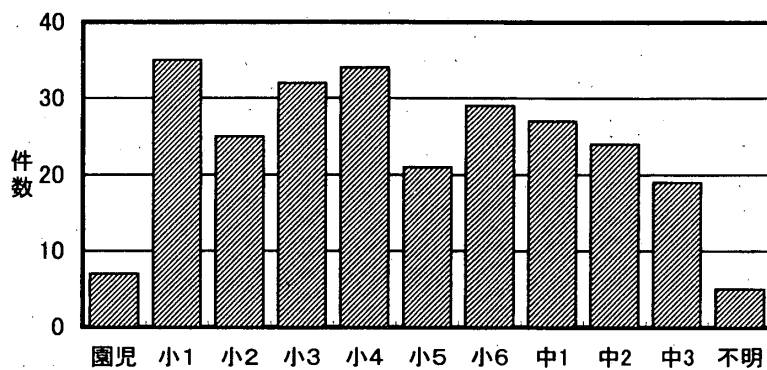


図5 学年別事故件数

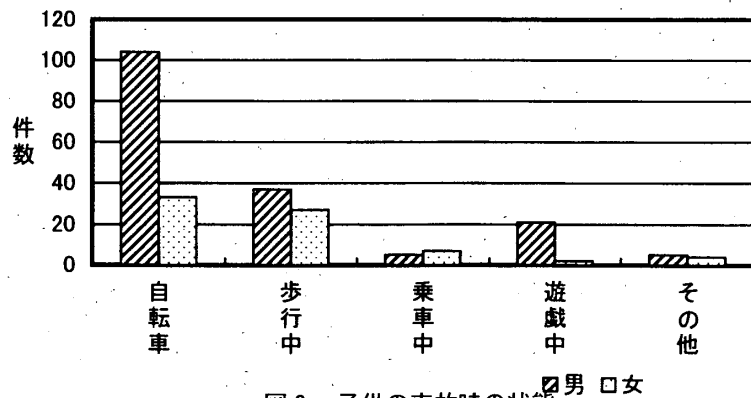


図6 子供の事故時の状態

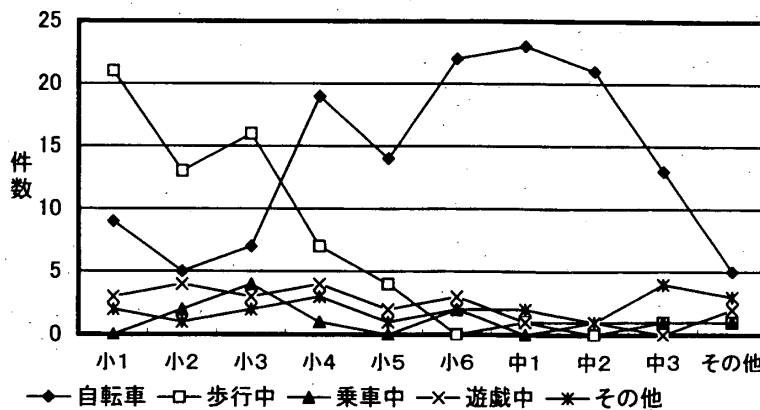


図7 学年別でみた子供の事故時の状態

であった。それを性別に見ると、男子は自転車に乗っている時の事故が大変多く、次いで歩行中、そして遊んでいた時の順である。女子は自転車と歩行中の事故がほぼ同件数みられる。また、遊んでいた時に事故にあったのは、男子が21件、女子が2件であり、この点でも男女差がある（図6）。このように男女差がはっきりと見られる。それは、男子は女子よりも活動的で、自転車に乗ったりして外で遊ぶことが多いこと、そして、活動的な反面、注意力が散漫になることが要因と考えられる。

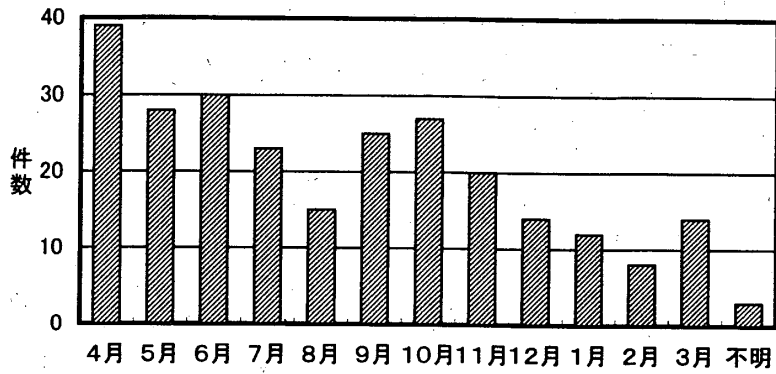


図8 月別事故件数

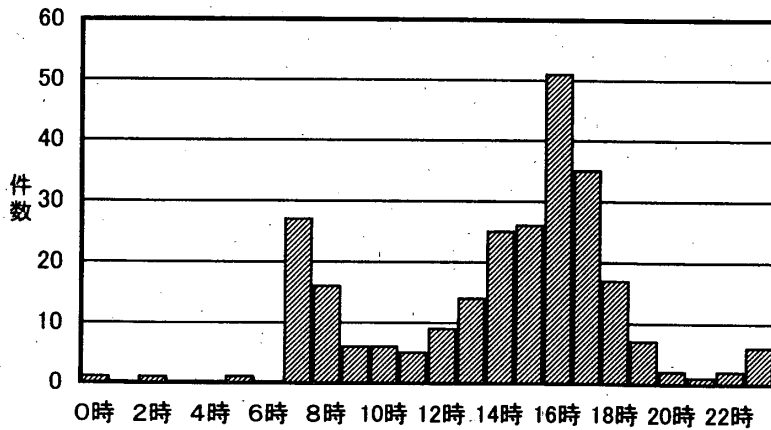


図9 時間帯別事故件数

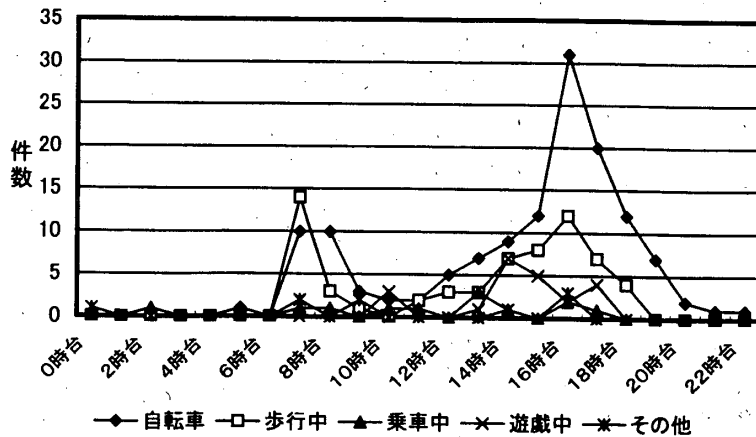


図10 時間帯別子供の事故時の状態

事故時の状態を学年別にみると、小学1～3年生の低学年は歩行中の事故が多く、小学4～6年生の高学年と中学生は自転車での事故が多くなっていた。小学4年生で歩行中の事故から自転車での事故へと事故の状況が変化することがわかる（図7）。これが小学1年生と4年生の事故件数の多さになってあらわれていると言える。

月別の事故件数には、学年の特性があらわれやすい。月別には4月が39件と最も多く、全体の15%であった。これは4月に小学1年生や中学1年生は新しい通学環境になり、その変化に子供が対応できていないこと、学校での交通安全教育も新学期早々のために十分にできていないことが影響していると考えられる。夏期休暇、冬期休暇等の時期は少なくなっている（図8）。

時間帯ごとの事故件数には子どもの事故時の状態が関係する。時間帯別では7時～8時の登校時間帯、14時～15時の下校時間帯、そして16時～18時の下校後の遊戯時間、帰宅時間帯に事故が多く起きていた。登校中15%、下校中19%をあわせて通学中の事故が全体の1/3であった。これ以外はほとんどが下校後の事故であった（図9）。子供の事故状態をあわせてみると、登校時間帯（7時台）については歩行中の事故が多く、次いで自転車に乗っている状態での事故であった。下校中または遊戯時間帯（夕方16時台）については、自転車の事故が6割で、歩行中の事故は2割となっており、この時間帯では自転車の事故が歩行者の事故よりも多くなっていた（図10）。交通事故の発生には男女差や学年による違いが認められる。男子の事故件数は女子の2倍以上であり、とくに男子には自転車での事故の多さが目立つ。また、小学校低学年では歩行中の事故が多く、小学校高学年及び中学生では自転車での事故が多くなる。とくに通学をはじめの小学1年生や自転車に乗るようになる小学4年生頃に事故が多い。これらの特性が月や時間帯による事故件数、事故時の状態の変化となってあらわれると考えられる。

3. 交通事故の要因の分析

(1) 事故と要因の関係における特徴点

次に、258件の事故のうち交通事故206件を取り上げ、その要因を視点にして分析した。

そのために、事故の要因を子供要因、他要因、環境要因の3つに分けた。①子供要因とは、飛び出しなどの子供が原因となっている交通事故を示す。②他要因とは、運転者等子ども以外の者が原因となっている交通事故を示す。③環境要因は車両の状態、天候、坂道、障害物等、事故時の環境が原因の交通事故を示す。交通事故は様々な要因が複合して起きたものが多いため、ひとつの事故に対し要因を1つに絞ることは困難である。要因が複合して起きた事故は、65件であった。

206件の交通事故のうち、子供要因に該当する事故は110件で53%、他要因に該当する事故は95件で46%、環境要因に該当する事故は22件で11%であった。以下は事故と要因の関係の特徴点である。

性別では、男子は子供要因に該当する事故が男子全体の事故のうちの6割と多く見られた。逆に、女子は子供要因による事故よりも他要因による事故の方が多くなっていた（図11）。交通事

故の件数でも男女差があるが、その事故原因についても男女による違いが認められ、男子は子どもの不注意などが原因となる事故が多いのに対して、女子は子ども本人よりも車の運転者など大人の側に原因がある事故が多いのである。

学年別に事故要因をみると、小学1年生では子供要因の割合が7割と高く、全般的に小学生では子供要因が多く見られた。これに対し、中学生では他要因が子供要因を上回っていた。子供要因の事故は年齢が上がるにつれておよそ減少していくのに対して、他要因の事故はどの学年でも

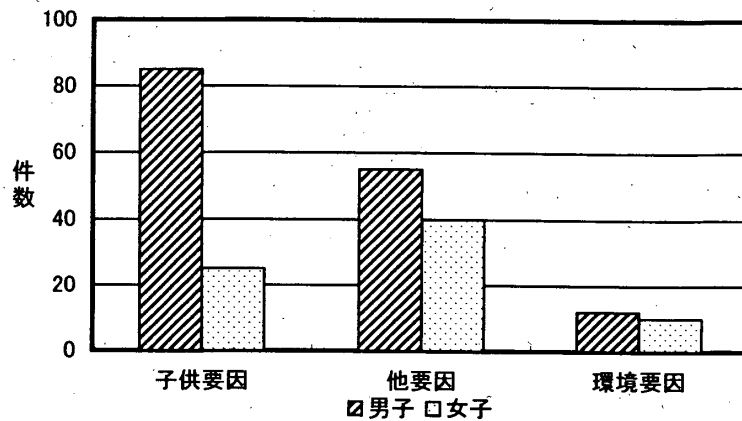


図11 性別・交通事故要因件数

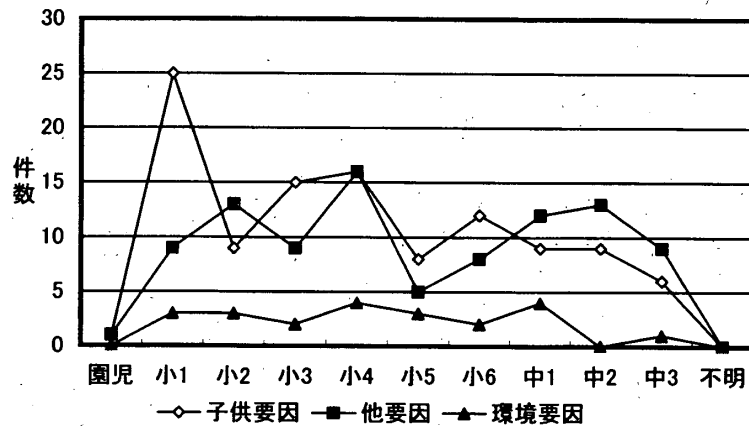


図12 学年別・交通事故要因件数

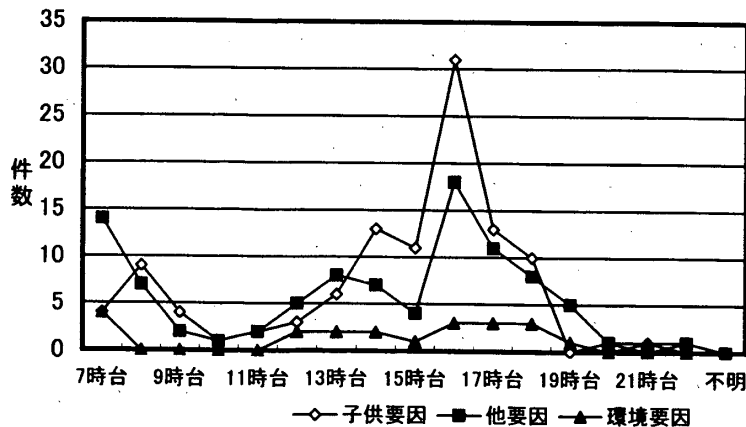


図13 時間別・交通事故要因件数

一定程度見られる(図12)。したがって、小学生では子どもの不注意による事故が多く、安全教育などで事故を防ぐことが課題となるが、中学生ではむしろ大人の方に原因がある事故が多く、大人の安全教育も欠かせないということである。

時間別に見ると、子供要因が多いのは14時~18時にかけてであった。特に16時台は、子供要因による事故がたいへん多くなっているが、この時間帯には他要因による事故も多く見られる。一方、朝7時台には子供要因よりも他要因による事故が多く、朝7時台の交通事故のうちの6割が他要因によるものだった(図13)。朝は子どもよりも大人の側に事故の原因があるものが多いことがわかる。出勤を急いでいる運転者などが事故の原因となっているものであり、最初に示した重大な交通事故が登校中に起きていることを裏付けるものでもある。

(2) 交通違反の事故について

子どもと大人の要因を法令違反の観点を入れて詳しく見てみた。

<子どもの違反>

子どもの違反については、交通事故に自損事故も加えた232件を調べた。このうち、子どもの違反による事故は131件(56%)で、多い違反は次のようなものであった。①子どもの飛び出しが72件で、これには飛び出しに加えて相手の不確認12件を含む。②不注意が42件で、この中には双方不注意30件、子どものみの不注意8件、子どものわき見2件、信号無視2件がある。③自転車に関する違反が17件で、これには操作未熟12件、無灯火2件、自転車の並走1件、二人乗り1件、蛇行運転1件がある。

子どもの飛び出し事故が多いことがわかるが、報告書に記された飛び出しの理由で分けると、次のようなことが多く見られた。1)友人等との関係で飛び出した事故が10件(道路の反対側にいる友人のところへ行こうとして飛び出したなど)、2)遊んでいて、または遊びに行く途中で飛び出した事故が9件、3)停車している車の間などから飛び出した事故が6件、4)塀などで視界が遮られて起きた事故が4件であった。

自転車事故に関してはヘルメットの着用状況も事故に影響していた。ヘルメットを着用していなかったことが報告書で確認できるものが7件あり、着用していなかったために大きな負傷になった例もある。また、事故の衝撃でヘルメットが脱げた例も2件見られる。自転車の操作未熟など上記の問題に加えて、これらは自転車講習の必要性を示している。

この他にも法令違反ではないが、留意しておかねばならない事故事例がある。例えば、家族と車で行った買い物先で、一人で車に残っていた際にサイドブレーキに触って車が動きだした、通学路に指定されていない近道を自転車で走行中に三叉路で車と衝突した、青信号になってすぐに横断した児童が車と接触したなど。青信号にもかかわらず、横断中に事故にあう子どもは少なくない。従って、大人の側の問題についても見ておかねばならない。

<大人の違反>

大人の法令違反による事故は78件(交通事故件数の38%)と考えられる。それを分けてみると、

双方不注意が30件（上記の子どもの違反と重なっている）、大人のみの不注意が21件、大人の不確認が12件（子どもの飛び出しと重なっている）、信号無視が1件、これらがまず大人の違反である。このほかに子どもが横断中に発生した事故が32件あり、大人と子どものどちらに不注意等の原因があるかが報告書から読み取れないものも少なくないが、左折または右折する車と子どもの接触は大人の不注意によるものがほとんどであると判断して、これに該当する14件を加えた。こうして、子どもに発生した交通事故のうち、約4割は大人にも原因があると言える。そして、主な原因は大人の不注意である。

なお、上にも述べたように、違反の所在が判断できない事故、環境要因による事故等がこれ以外にも50件余りある。

(3) 事故の場所

図14に事故の発生地点を小学校区別に集計して示した（中学生の事故も小学校区に分類した）。校区別では、良城校区が最も事故件数が多く、また要因別に見ても、環境要因も含めて、各要因とも良城校区が他の校区よりも多いことが分かる。

事故の発生場所を地図上にプロットしてみると、この4年間に同じ場所で複数回事故が発生し

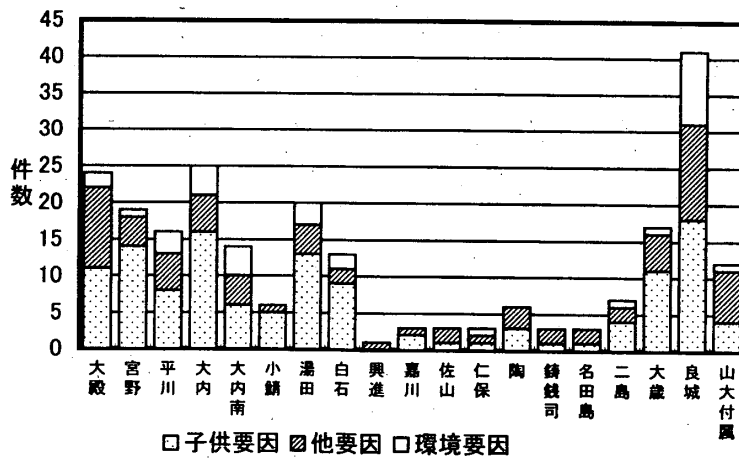


図14 要因別・校区別事故件数

ているものが7箇所見出された。そのうち、3箇所が良城校区にある。このため、良城校区における事故の発生状況を事例検討した。

良城校区における事故については、次のようなことがまず確認できた。子どもの事故時の状態では、自転車での事故が5割、次いで歩行中が3割であった。また、時間帯別に良城校区の事故要因を見ると、登校中は子供要因による事故が起こっておらず、他要因と環境要因が多くなっていて、下校中はわずかであるが、子供要因の関わる事故が他要因を上回っていた。その他の時間帯については子供要因による事故が多く見られた。

良城校区のある交差点では4年間に5件の事故が発生していた。そのいずれも車の運転者の不

注意や信号無視によって事故が引き起こされていた。他に複数回の事故が発生している2箇所は、どちらも三叉路で、見通しが良くない上に車の通行量も多い地点であった。これらの事故多発地点については、子どもの側の注意だけでは事故を防げない。大人の注意や道路環境の安全性の見直しが必要である。同様に、良城校区の事故に関しては、道路環境の問題が報告書に記述されているものがこの他にも3箇所あった。そこでは道路幅が狭いために、車がすれ違う時に、道路の端に寄っても足をひかれたという事故が見られる。また、2箇所は、道路が狭い上にカーブの坂道や十字路になっていて、車との接触を避けきれなかったという事故地点である。こうした環境では今後も事故が発生する可能性が高いと見なければならない。

先述のように、他の校区と比べて良城校区の事故には環境要因が比較的多いが、事故事例を検討すると、子どもや大人に直接の要因がある事故でも、環境による影響も考えざるをえない事例が少なくないことがわかる。報告書の記述から環境要因による事故と判断できたのは、全事故のうち22件であるが、道路事情などの環境が影響している事故はこれ以上に存在すると推測できる。また、問題のある環境が放置されると、事故発生が繰り返される危険性もある。そこで、良城校区の物的な通学環境で気付いた問題を指摘しておきたい。

1つには、学校付近の道路環境には見通しの悪い場所が増えてきているという問題である。空き地や田畑が住宅地が変わってくるにつれて、ますます視界が悪くなっている。2つ目の問題は、住宅の増加で車の通行量が多くなっていることである。道路の狭さもあって、渋滞がおり、運転者はますます出勤等で急ぐことになり、不注意による事故が多発していると思われる。3つ目の問題は、良城小付近のスクールゾーンの通行規制が1972年から変わっていないということである。良城小学校の場合は朝の登校時のみ一方通行に規制しているが、この4年間だけでも、スクールゾーン内で夕方に2件の事故が起きており、朝のみの規制を見直すことも必要になっている。また、工事等でスクールゾーンの標識が撤去され、あるいは道路に表記されてあったものが消えてしまっているために、住民も学校関係者もスクールゾーンの存在に気づきにくくなっている。このように、物的な通学環境についても改善または検討されるべき課題がある。

他方では通学路の具体的な改善も見られた。それは「通学路舗装」⁴⁾と呼ばれるもので、市道外通学路の舗装が地域の自治会代表と学校長の要請で行われていた。通学環境全体の見直しからこの通学路舗装が行われている訳ではないが、地域居住者と学校による共同の環境改善として注目される。

4. 通学環境の安全に関する考察

(1) 通学環境における事故発生の特性

以上の分析から、山口市における災害事故発生の特性をまとめれば次のようになる。

①災害事故のなかでも交通事故が大部分を占めており、その減少傾向は見られない。なお、自損事故でも自転車の運転の誤りによる転倒事故が多いことは留意しなければならない。

②交通事故の発生には男女差や学年による違いが認められる。男子の事故件数は女子の2倍以上であり、とくに自転車での事故の多さが男子の特徴点である。その結果、子どもの事故全体では自転車での事故が多く見られる。学年による違いとしては、小学校低学年では歩行中の事故が多く、小学校高学年及び中学生では自転車での事故が多くなる。とくに通学をはじめる小学1年生や自転車に乗るようになる小学3、4年生に事故が多い。

こうした特性が基本となって、月、時間帯等での事故の変化をもたらしている。月別では通学環境に慣れていない4月に多く発生し、時間帯では登校時、下校時、下校後の遊戯中に事故が多く発生する。そして、登校時には歩行中の事故が、下校および遊戯中には自転車での事故が多い。これらの現れ方は年度によって多少違いがあり、法則性とまでは言えないが、ある程度の傾向としてつかむことができる。

③交通事故をその要因で区分すると、子どもが原因となった「子供要因」の事故が53%、子ども以外の当事者が原因となった「他要因」の事故が46%、環境が原因となった「環境要因」の事故が11%となるが、いくつかの要因が複合して起こる事故も少なくない。

要因別の事故にも男女差や学年による違いが見られる。男子には子供要因が、女子には他要因が多く見られる。学年では小学校低学年、ことに1年生には子供要因の事故が多い。

他要因は大人の側に原因がある事故であるが、その殆どは車の運転者であり、子どもの交通事故はもっぱら車対歩行者、自転車という関係で起こっている。他要因の事故は朝の出勤時や夕方の帰宅時に多く見られ、登校時の事故には運転者に原因があるものが多い。子どもが受ける交通事故のおよそ半分が大人の側に原因を持っていることは重大である。これらの事故は子どもへの安全教育などでは防ぎきれない。

環境要因と認定できる事故以外にも、地域の道路環境などが影響を与えたと考えられる事故は少なくない。とくに、繰り返し事故が起こっている地点については環境面の改善も図られる必要がある。

(2) 安全活動の課題

学校で行われる安全活動は、安全教育と物的な環境の改善を含む安全管理から成り立っている。安全教育には安全学習と安全指導があり、これらの課題として、次のことが上げられる。

安全学習は、教科学習に安全の観点をとり入れて行うものであるが、安全に生活するための知識や行動様式を学ぶのはもちろん、子供自らが危険を発見するなどの主体的な活動を取り入れて、体験的実践的学習にする必要がある。安全指導に関しては、交通安全教室などの充実を図ることが必要である⁹⁾。小学校低学年は歩行者の事故が、小学校高学年から自転車の事故が多かったことから、学年進行に応じて、歩行者の講習や自転車の講習を行うことが望ましいと言える。とくに小学校1年生に対する安全指導が重要である。

安全管理の面では、学校と地域で通学環境を見直し、その改善を検討することが必要である。学校の取り組みとしては、安全な通学路の設定、通学路の安全を高める環境対策（点検・改善）

を上げることができる。地域の道路事情等は絶えず変化するので、校区の環境点検が必要である。点検結果を「学区内の危険箇所」として提示することで、子どもに危険を意識させることができる。さらに点検に基づいて信号機の設置など、施設面の改善を関係機関に働きかけること、スクールゾーンの通行規制の見直しなどを地域住民に提起することも重要である。

安全活動は学校だけに任せて良いというものではない。調査結果からも大人が原因である他要因が相当な割合で存在していること、事故多発地点をはじめ、環境が原因となっている事故も少なくないことから、地域や大人の側でも安全対策に取り組まなければならない。いわゆる「安全に関する組織的活動」が必要である。

この点で、1つにはPTAによる活動が上げられる。登下校時の立哨指導、交通安全パトロールの実施などに加えて、PTAで通学路を点検し、「危険地点マップ」を作成して啓発している例もある⁶⁾。

さらに、PTAだけでなく地域住民が広く参加した「交通安全総点検」も全国で行われている。これは、学校関係者、行政、地域住民が協力して地域の道路を点検し、危険箇所や問題点を明確にしてその改善を行うもので、交通安全施設等整備事業7ヵ年計画（国土交通省、1996～2002年度）の主要施策として実施されている。この事業によらないでスクールゾーンの設定や車の通行規制などの安全な通学環境づくりに取り組んでいる例も見られる。

こうした取組に大人の運転者が参加して、危険箇所に関する認識を深めたり、子どもの行動特性を理解することが重要であろう。さらに、運転者に対する安全教育も必要であり、運転免許取得時の教育、講習、再教育などのあり方が検討されねばならない。

注

- 1) スクールゾーンの対策とは、次のような対策である。①地域住民に対しては、子どもの交通事故防止への関心を高め、安全な環境づくりへの参加を求める。②運転者に対しては、ゾーン内は子どもの交通事故が多い地域であることを認識させ、安全運転の励行を求める。③ゾーン内では歩行者と車両の通行の分離を図り、信号機等を整備するとともに通学路標識を設置する。山口県でも1972年にスクールゾーン設定要項がつくられて、ゾーンの設定が進められた（山口県警本部資料による）。
- 2) 「子ども110番の家」は、とっさの時に子どもたちが助けを求められるように、主に通学路付近に設置された地域の緊急避難場所である。1994年に岐阜県羽島市で小学生が殺害された事件を契機に生まれ、自治体や警察が中心になって広めている。山口県内では、2001年9月時点で245件の「家」が設置されている（山口市警察署資料による）。
- 3) 吉田一郎他編、学校安全事典、第一法規出版、1974年、p.80。なお、学校の安全管理に関する法律に学校保健法があり、学校保健法施行規則で安全点検などの事項が規定されている。
- 4) 「通学路舗装」とは、学校長が年度始めに定める市道外通学路（国道、県道、市道以外の意

味)で、舗装が必要な場合に、1.5mの道幅を簡易舗装するものである。これ以上の幅を舗装する場合は、1.5m以上の部分が地元負担となる。そのため、地元からの申請、学校長の意見等をもとに教育委員会が判断して整備担当課に依頼する仕組みになっている(山口市教育委員会資料による)。

5) 2001年度の山口市内の小学校で交通安全教室を実施したのは半数程度である。その中には、1年生を対象にした歩行者向けの教室と3年生を対象にした自転車講習を行った学校もある。一般に自転車講習は、自転車乗車を認める3年生から行われている。しかし、年1回の単発的なものであるため、効果が上がりにくいと考えられる。

6) 山口県内のPTAの事例では、須恵小学校(小野田市)の危険箇所チェック、華城小学校(防府市)の「校区危険予知マップ」の作成と地域住民への配布活動などがある。