

# 被災地における小学生の通学路及び通学支援の実態に関する研究 —益城町立益城中央小学校を対象として—

A Study on a School Route and a Support for Attending School in a Disaster area  
- Focusing on Chuo Elementary School in Mashikimachi, Kumamoto -

○ 鄭一止\*<sup>1</sup>, 窪田亜矢\*<sup>2</sup>

CHEONG Ilji, KUBOTA Aya

Because of the Kumamoto Earthquake, only the houses were not damaged, but the road and the school route were damaged, too. Lots of students could not attend the school on foot even it was the daily traffic. The school and the government run the school bus, and the residents tried to support the safe route in the disaster area. We clarified how each subject tried to support the safe route for the students. We focused on Chuo Elementary School in Mashikimachi in Kumamoto. After earthquake, activities by the club of the aged was disappeared. Instead, teachers and volunteers of the school tried to support the safe route.

キーワード：通学支援，熊本地震，益城町立益城中央小学校，復興まちづくり，コミュニティ・スクール

*Keywords: Support for the safe school route, Kumamoto Earthquakes, Chuo Elementary School, Recovery after the earthquake, Community School*

## 1. はじめに

### 1-1. 研究の背景と目的

熊本地震(2016)は県内各地で大きな被害をもたらした。住宅や建物だけでなく、通学路をはじめとする生活全般に影響を及ぼした。通学や買い物、通院などの生活交通は生活再建において重要な要素であるにもかかわらず、道路整備など都市基盤施設の状況に大きく左右されたり、最も重さが置かれる住まいの再建より遅れがちである。

一方、自主的に判断し行動することが難しい小学校低学年の通学は課題が多く、保護者や教員をはじめ、地域住民によるサポートが必須条件となる。さらに、日々状況が著しく変わる被災地での通学支援は、情報共有と役割分担を促す仕組みの体系化が必要である。

そこで本研究では、震災によって既存体制が一度崩れたものの、既存の地域とのつながりを活かし新しい連携体制に取り組んでいる益城町立益城中央小学校を対象に、通学支援の実態について明らかにすることを目的とする。具体的には通学支援の主体と場所の変遷プロセスについ

て検討した上で、主体間で臨機応変に役割を交代することで、安全な通学路づくりを支える仕組みについて考察を行う。

### 1-2. 研究方法

まず、熊本地震によって最も大きい被害を受けた益城町のうち、全壊が集中していた県道 28 号線沿い(図 1)に通学区域が位置する益城町立広安小学校(以下、広安小)、益城町立広安西小学校(以下、広安西小)、益城町立益城中央小学校(以下、中央小)の3つの小学校を対象とする。学校へのヒアリング調査を通し、被害状況、生活状況、通学状況、そして通学支援の実態を把握した。また観察調査を通し、通学路の危険箇所、通学支援を把握した。

そして、3つの小学校通学区域の中でも被害が最も大きく、道路や高架の破壊のため徒歩での通学が難しくなっている中央小通学区域を対象に(図 4)、熊本地震後学校が再開する 2016 年 4 月から現時点(2020 年 3 月)まで

\*1 熊本県立大学環境共生学部、准教授、博士(工学)

\*2 東京大学都市工学科、特任教授、博士(工学)

Associate Prof., Prefectural University of Kumamoto, Dr. Eng.  
Prof., Tokyo University, Dr. Eng.

の通学路と通学支援の実態について調査分析を行った。徒歩通学が困難であったため、熊本地震後、スクールバスが運行した唯一のエリアであり、現在(2020年3月)まで運行中である。調査としては、アンケート調査、ヒアリング調査、観察調査を行う。ヒアリング調査では、教頭先生、PTA 役員、老人会、木山安全協会、福田安全協会、益城役場を対象に行うことで、通学路としては通学ルートと通学方法を、通学支援としては支援者と支援場所を把握した<sup>(1)</sup>。

論文構成としては、2章で3つの小学校における被災後の通学状況をまとめ、3章で中央小における地域連携型取り組みについてまとめ、4章で中央小における通学路と通学支援の実態についてまとめる。アンケート調査のもと、保護者の意識について分析を行った後、各主体へのヒアリング調査をもとに時期別の通学支援の状況と背景にある仕組みについてまとめる。最後に、通学支援における場所別の活動と主体別の活動を定量的に分析した上で、仕組みの評価を行う。

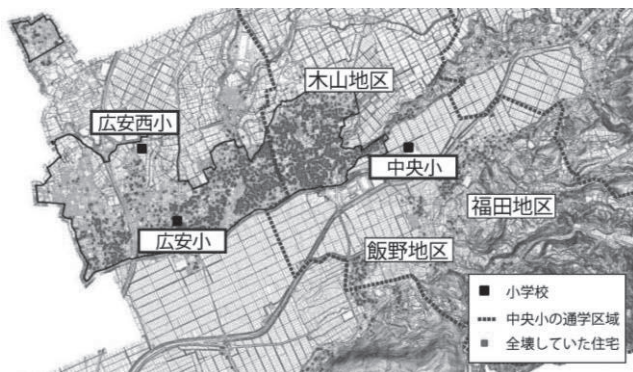


図1 益城町の家屋被災状況<sup>(2)</sup>と通学区域<sup>(3)</sup>

### 1-3. 研究の位置づけ

安全な通学路づくりに関する研究はコミュニティ、交通、教育、健康、情報処理など多分野にわたり、多く行われている。それらを大きく通学路に着目した論文、通学支援の仕組み、復興まちづくりに着目した論文に分けることができる。

まず、通学路に着目したものとしては、通学路の危険度を着目したもの、通学路に対する利用者や保護者の危険認知度に着目したものがある。出口寛子ら(2015)<sup>(2)</sup>は見通しなど通学路の特性が保護者の犯罪不安に与える影響について考察をしている。また、見守り活動などのソフト対策による安心感が最も高いことも分かった。吉城秀治ら(2017)<sup>(3)</sup>は小学生のアクティビティの発生傾

向とともに、歩行人数や歩道の幅員などその要因について考察を行っている。

2つ目、通学支援の仕組みに着目したものとしては、スクールバスなど通学手段、実態と仕組みのギャップ、保護者や学校と地域の連携による支援などを取り上げたものがある。出田麻子ら(2017)<sup>(4)</sup>は通学支援制度適用小学校区を対象に地域別の通学手段の相違点について明らかにしている。石附弘ら(2010)<sup>(5)</sup>は厚木でのセーフコミュニティ事業に着目し、学校教員、保護者、自治会と学校と地域の連携による通学支援の取り組みについて考察している。連携体制でありながらも主な主体となる学校教員の負担についても指摘されている。

3つ目、震災後の通学路と支援策に関するものがある。板谷幸歩ら(2014)<sup>(6)</sup>は東日本大震災の被災地において、通学区域外の仮設住宅などから元学校への就学が自由に選択できる通学区域の特例による、通学など子どもの生活への影響について明らかにしている。Hitomi Nakanishiら(2016)<sup>(7)</sup>は、被災による通学区域と住まいのずれによる通学問題と、学校と保護者による通学支援について考察を行っている。藤田ら(2013)<sup>(8)</sup>は、被災者へのヒアリング調査をもとに、仮設住宅からの生活交通について明らかにしている。また、榊愛ら(2018)<sup>(9)</sup>は熊本地震による通学路の被災状況について机上写真調査とヒアリング調査を通しまとめている。ここでも教職員やボランティアによって行われた通学時の見守り活動が不安の軽減につながったとされる。

本研究は、熊本地震の被災地における通学路及び通学支援に着目する点、学校と地域の役割分担による通学支援の仕組みに着目する点、ミクロな観点である点という3つにより新規性がある。

## 2. 益城町小学校における被災後の通学の状況

3つの小学校の教員に対するヒアリング調査をもとにまとめる。

### 2-1. 廣安小

一部損壊も含め、自宅が損壊したのは児童の50%になっていたのに対し、92%以上の児童が徒歩通学しつづけていた(図2)。

通学路は危険箇所が多く、また安全性の確認が取れていなかったため、保護者や教員の付き添いによる集団登校・集団下校が実施されていた。路線バスによる通学生が慣れるまでバス停留所からの付き添いが行われていた。

震災直後の通学支援は増加したものの、2017年には復

旧が進んでおり、危険箇所も少なくなっていること、児童も慣れたということで、震災以前の通学支援に戻っていた。

#### 被災状況 (N世帯数=500)



#### 生活状況 (N児童数=701)



#### 通学状況 (N児童数=701)



図2 広安小の状況 (2016年5月)

### 2.2 広安西小

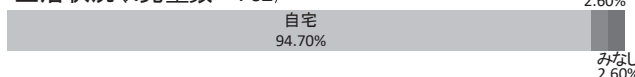
通学区域が広いと、震災前からスクールバスによる通学が行われていた。震災後は、一部損壊を含め損壊が児童の半分以上を超えていたのに対し、徒歩による通学者は81.7%に至っていた (図3)。

少人数ではあるものの、路線バスの通学者に対しては、乗降時の付き添いを教員が毎日行っている。路線バスによる通学率は1.30%と少なく、下校時間の差によって一人でバスに乗る場合が頻繁に起きた。そこで、路線バスに対する通学支援は徹底するようになった。一方、学校の教員によって通学路における不安箇所のマッピングと通学支援が行われている。

#### 被災状況 (N児童数=562)



#### 生活状況 (N児童数=762)



#### 通学状況 (N児童数=762)

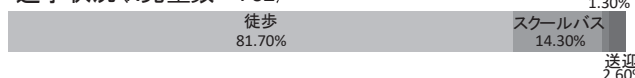


図3 広安西小の状況 (2016年5月)

### 2.3 中央小

通学区域が益城町の中でも被害が大きかったエリアにあたり、94.1%の世帯が被災されていた (図4)。児童の通学方法も大きく変わった。震災前、ほとんどの児童が徒歩通学だったのに対し、震災後は、68%が徒歩以外の

通学手段をつかっている (図4)。27.90%の児童が自宅以外の場所に住み替えており、新しい通学ルートが生まれたと考えられる。

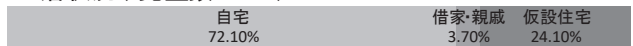
中央小の通学区域は大きく福田地区、木山地区、飯野地区に分かれる (図1)。福田地区では比較的に被害が少なかったため、震災前と同様、徒歩で通うことができていた。しかし、木山地区では主な通学区間に位置する寺迫交差点 (図6) の高架下が崩壊寸前で、通ることができなくなっており、ほとんどの児童が徒歩での通学が困難であった。そこで、中央小ではスクールバスを主な通学手段とした。2018年は生活再建に伴い、遠方の仮設住宅から通学区域内に戻ってきた児童が増えており、2016年よりもスクールバスの利用者が増えている (図4-5)。

木山地区内の2箇所にスクールバス乗り場が設けられ、登校時にはそれぞれ2回ずつ運行している (図6)。震災前は主な通路ルートであった高架下をはじめ、徒歩通学者が多く通る交差点沿いで通学支援が行われたのに対し、震災後はスクールバス乗り場の周辺に移っていった。

#### 被災状況 (N世帯数=335)



#### 生活状況 (N児童数=456)



#### 通学状況 (N児童数=456)

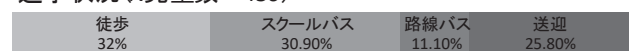


図4 中央小の状況 (2016年5月)

#### 生活状況 (N児童数=456)



#### 通学状況 (N児童数=456)



図5 中央小の状況 (2018年1月)

## 3. 中央小における地域連携型の取り組み

### 3.1 概要

中央小では地域住民や保護者の学校運営に対する理解を深め、積極的に参画してもらうため、2008年より地域と連携体制をつくってきた。2008-2010年度に学校支援地域本部事業を実施し、2011年度からは「地域教育コーディネーターの育成活用事業」の一環として、学校と地域をつなぐコーディネーターを学内に配置した。



2012-2013 年度は「地域と共に創る熊本版コミュニティ・スクール推進事業」の指定を受け、通学区域を範囲として地域との連携体制をつくった<sup>4)</sup>。

### 3.2 コミュニティ・スクール

コミュニティ・スクールは学校運営協議会（以下、協議会）と学校応援団（以下、応援団）によって構成される。学校運営協議会は、学校と地域の課題やビジョンの共有・議論・決定する場になっており、学習はもちろん、通学など児童の生活全般にわたる案件があがる。PTAと小学校の教員をはじめ、老人会、区長、民生児童委員、そして応援団のボランティアの代表4名がメンバーに含まれている。一方、学校応援団は、協議会で議論された上で必要な案件を実行する場である。保護者だけでなく地域住民がかかわっており、児童の生活全般を支援するボランティアと彼らとやりとりを行うコーディネーターによって構成される。

協議会は年5-6回開催され、そのうち、一回は研修会が実施される。応援団のボランティアの集いは年1回開催されている。協議会とボランティアのメンバーが重なっている。中央小のコミュニティ・スクールは、課題の議論と現場での実践がセットとなっていることが特徴と言える。特に震災後、安全な通学路づくりが大きなテーマになっていたため、毎年教員と役員による事前調査と新しい通学路の案づくりのもと、協議会で何度も議論されている。通学支援に関しても、主な担当エリアの分けなど、役割分担の場としても機能している。

学校支援ボランティアの活動としては、大きく主に(1)傾聴、習字、米作りなどの学習支援、(2)花植え、野菜植えなど環境づくりの支援、(3)歯磨きなど児童の健康を図る生活の支援、(4)通学支援や昔遊びなど放課後の支援に分けられる<sup>5)</sup>。(1)-(3)は、小学校内で、(4)は通学路や公民館<sup>6)</sup>など地域で実施されている。

このようなコミュニティ・スクールの体制は、震災直後、中央小が臨時避難所になった時も活かされた。応援団のボランティアたちは避難所の運営にも直接かかわり、花壇をつくる環境改善など、問題発見と実行を行った。地震後に実施された通学路の危険マップづくりにも、コミュニティ・スクールのボランティアたちがかかわった。このような中央小での取り組みは対外的にも認められ、2018年度「地域学校協働活動」に表彰された。

## 4. 中央小における通学路と通学支援

### 4.1 概要

震災後の中央小への通学方法は、徒歩、スクールバス、路線バス、送迎の4つに分かれる。通学支援としては、見守り、旗振り、付き添いがある。通学支援者としては、大きく教員や保護者など学校側、老人会、安全協会、コミュニティ・スクールのボランティア、仮設団体のボランティア団体など地域側、県・町の職員など行政側に分けられる。

まずアンケート調査では、2018年1月に保護者向けに実施し、保護者の通学支援に対する意識を把握した(回答数N=17)。通学に関する悩みと通学に対する解決方法について自由記述式で回答してもらった。

一方、通学支援の場所と支援者に関しては、マッピングし、分析を行った(図6-12)。毎日行われている場合のみ取り扱う。震災前から震災後を6つの時期に分けて、時期別に通学支援の場所と主体を把握した。同時に、通学支援の仕組みとして、コミュニティ・スクールの体制に基づいた地域との連携体制についてまとめた。

これらをもとに、震災前と震災後の通学支援が行われた場所を比較した。また、通学支援者の人数を単位として、主体別の活動量と総活動量を取り出すことで<sup>7)</sup>、通学支援における時期別の全体像を見える化した。

### 4.2 中央小の保護者向けのアンケート調査の結果

アンケート調査の結果、児童の通学に対する悩みとして、道路整備や空き家が多いため道が危ないこと、バスや送迎での通学が長引いており、児童の運動量が減っていることが挙げられた。他には送迎の負担と、それに伴う時間的負担が挙げられた。

通学問題に対する対策(選択肢)としては、76%の保護者が道路や橋の修繕工事を早期に行うことを望んでいた。半面、対策として通学支援を挙げたのは6%しかなく、保護者たちにおいて通学支援に対する意識が高いとは言えない。

### 4.3 通学支援の変遷プロセス

#### (1) 震災前(図6)

既にコミュニティ・スクールの協議会での議論のもと、老人会とボランティアなどによって通学支援が体系的に行われていた。ほとんどの児童が徒歩で通学しており、見守りや旗振りは車の通りが多く危険な交差点や横断歩道、道が暗い場所、かつて事故があった地点で行われていた。

教員は横断歩道での旗振りを行っていた。道路が広く車の通りが多い木山交差点や寺迫交差点では木山安全協会や老人会によって輪番で見守り活動が行われていた。下校時は老人会が主に通学支援を行っていた。一方、コミュニティ・スクールのボランティアによる支援も行われていた。

協議会のメンバーでない安全協会には教員が個別に連絡しあうことで、情報共有が行われていた。PTAは月1回ずつ通学支援を実施していた。

## (2) 1期(2016年5月)の通学支援(図7)

震災により通学方法、通学支援者の状況が大幅に変わり、通学支援の仕組みも大きく変わる。何より、協議会は開催できず、動いていない状況であった。教員による募集ポスターの掲示、メールや地域 SNS での発信を通じた保護者と地域住民への呼びかけ、そして応援団のコーディネーターによるコミュニティ・スクールのボランティアへの個別の呼びかけによって通学支援者が少し集まった。一部の保護者と安全協会への呼びかけはなかったものの、自らの動きが生まれた時期でもある。

学校再開とともに、下田商店前と旧役場でのスクールバス停留所まで各児童の保護者による付き添いが行われていた。木山安全協会もスクールバス停留所の周辺で見守り活動を行っていた。半面、老人会は通学支援を中断していた。遠方の仮設住宅への移転、被災による病気や体調不良などがその原因として考えられる。教員の場合、震災前から行っていた通学支援だけでなく、学校周辺の送迎時の見守り活動も行っており、教員の負担が増えていたことが分かる。一方、コミュニティ・スクールのボランティアによる支援は震災後も行われていた。

## (3) 2期(2016年6-7月)の通学支援(図8)

益城町最大規模のテクノ仮設団地がつけられ、仮バス路線の運行に伴いバスによる通学者が出てくる。仮設団地のバス乗り場までの保護者による付き添いが行われていた。通学区域内に住む保護者によるスクールバス停留所での見守り活動は呼びかけによって交代制に変わったものの、人数は1名減っていた。子どもが慣れてきたことが理由として考えられる。一方、学校周辺では県の職員も見守り活動に加わった。

## (4) 3期(2016年9-3月)の通学支援(図9)

震災により、止まっていたPTAの体制が再構成され、特に優先順位の高かった通学支援に関しては、担当の生活指導部のメンバーを増やした上で、当番制で実施されるようになった。PTAによって、スクールバス停留所

の見守り活動が行われていた。

下校時は教員がスクールバスに乗車する付き添いも行われるようになった。路線バスでの通学に対しては仮設団地の支援団体「キャンナス」による学校までの付き添いも始まった。唯一、コミュニティ・スクールのボランティアによる見守り活動がなかった時期である。

## (5) 4期(2017年4月-)の通学支援(図10)

震災後、はじめて協議会が再起動し、対面式協議会が実施された時期である。協議会では、新しい危険場所の発見、通学路の変更案、通学支援が必要とされる場所などが検討されており、本格的な通学支援の体制が復活したと言える。PTAも本格的に協議会とボランティアとしてかかわった時期であり、震災前と比べると、大きな変化だと言える。

教員による路線バス停前での通学支援は、震災前から震災後にわたり継続的に行われている。下校時のスクールバスへの付き添いは月1回に減った。PTA(生活指導部)による見守り活動は小学校周辺に移っていた。

一方、1-2期にわたり、信号のないセブンイレブン付近の横断歩道で旗振りをしていたコミュニティ・スクールのボランティアは、信号設置を機にスクールバス乗り場周辺の信号のない横断歩道に移っていた。

## (6) 5期(2019年4月-)の通学支援(図11)

協議会では、道路整備の状況、通学児童の変化に伴い、4期の2017年度以来、毎年1回は通学路と通学支援の再確認が行われている。

表1 通学支援の変遷プロセス<sup>(8)</sup>

通学支援の場所		震災前 (-2016.3)	1期 (2016.5-)	2期 (2016.6-7)	3期 (2016.9-2017.3)	4期 (2017.4-)	5期 (2019.4-)
周 辺 校	東門	—	教	教	教	教	P
	西門	—	教	教・職	教	P	(P)
	中学校南	—	—	—	—	(教)	教
	路線バス停前	教	教	教	教・キ	教・P	教
エ リ 山 城	木山交差点	老・木	木	木	木	木	—
	木山城跡	コ	—	—	—	—	—
	寺迫交差点 トンネル	老・木	—	—	—	—	—
	寺迫交差点 橋の上	木	—	—	—	木	—
	セブンイレブン近辺	教	教・コ	教・コ	教	(教)	P
エ リ 役 場	吉本商店の信号	保・職・木	保・木	木	木	木	—
	追田商店	老・木	—	—	—	—	—
	下田商店バス停留所	—	保・木	保・木	P・木	コ	コ・木
	旧益城役場バス停留所	—	保・木	保・木	P・木	教・木・(職)	教・コ
ア エ 福 ア 田	畑中・田中	教・(福)	教	教	教	(教)	(P)
	福田郵便局	(職)	—	—	—	(職)	老

毎日：○ 教：教員 老：老人会、その他 キ：キャンナス  
時々：(○) 保：保護者 木：木山安全協会 職：県・町の職員  
P：PTA(生活指導部) 福：福原安全協会 コ：ボランティア



図 6 震災前の通学支援

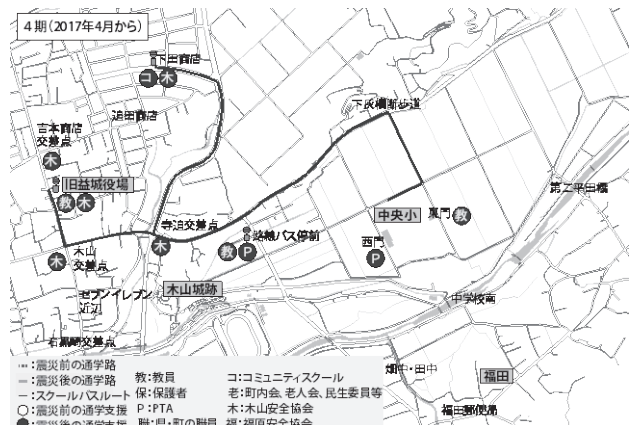


図 10 4期の通学支援マップ



図 7 1期の通学支援マップ

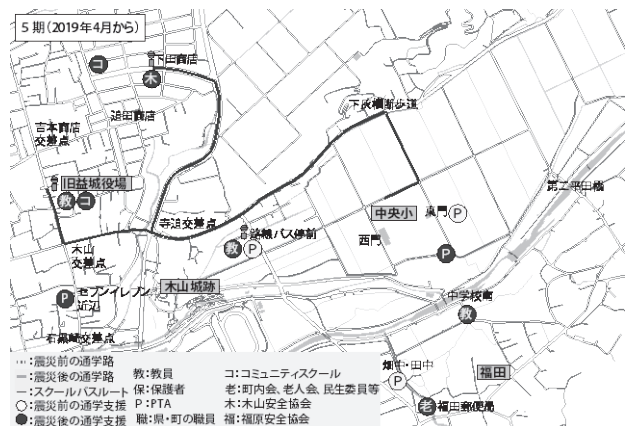


図 11 5期の通学支援マップ



図 8 2期の通学支援マップ



図 12 通学路と支援場所の変遷



図 9 3期の通学支援マップ

教員やコミュニティ・スクールのボランティアによる活動は引き続き、行われている。木山安全協会による活動は激減している。一方、区長による見守りがはじめて見られた<sup>(8)</sup>。生活再建とともに協議会での情報共有があったからこそ、通学支援につながったと考えられる。

(7) 場所別の活動 (図 12)

震災前と震災後の場所別の変遷を見る。震災前は徒歩による通学路の中で、車通りがもっとも多い交差点で通学支援が主に行われていた。それに対し震災後は、スク



ールバスの乗り場と送迎車の送迎が急増していた学校の入り口で通学支援だけでなく、既存の交差点、信号のない裏道、テクノ仮設団地から付き添いなど、通学場所の数も増えており、面的広がりが見られていた。通学方法が徒歩だけでなく、スクールバス、送迎と増えたこと、仮設への住み替えによって通学路が広がったことで、支援場所も広がったと考えられる。

#### 4-4. 主体別の活動 (図 13-14)

主体別の活動量と総活動量について見る。通学支援者の人数を単位としており、震災前から震災後までの時期別の活動に対する全体像を読み取ることができる。

まず、震災直後である 1-2 期までをみると、震災前まで見守りをしてきた老人会はいなくなり、安全協会は人数が減った。その代わりに、教員と保護者、コミュニティ・スクールのボランティアという学校と接点が多かった主体による活動が見え始めた。その結果、総活動量は震災前と比べても一定以上維持されていた。

3 期からは、被災地支援のボランティア団体はもちろん、PTA が本格的に動き出すものの、県・町の職員、教員が減ったことで、総活動量は減っていく。

一方、5 期には区長による通学支援が新しくはじまったものの、震災前と比べ、総活動量は半分に減少していたことが分かる (図 14)。老人会による支援体制が回復していないことが大きな理由として考えられる。

以上のように、遠方の仮設への住み替え、体力の低下など被災による個別の状況に応じて、通学支援ができなくなった主体がいた。その代わりに、呼びかけと自発的な参加によって通学支援の主体が新しく入れ替わっていた

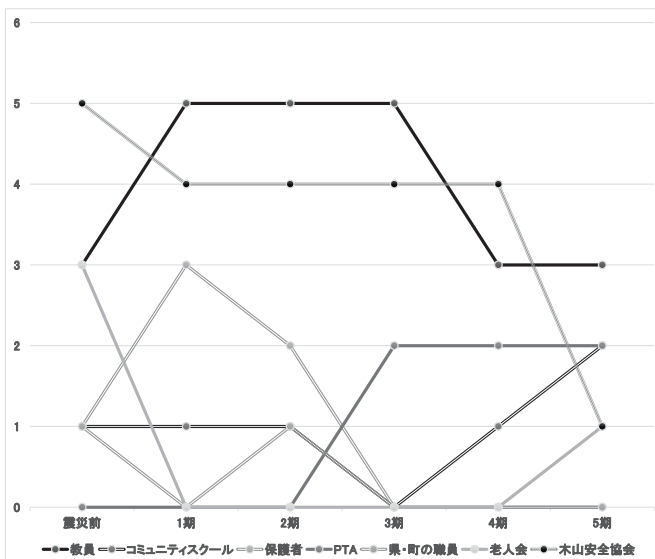


図 13 主体別にみる活動量の変化

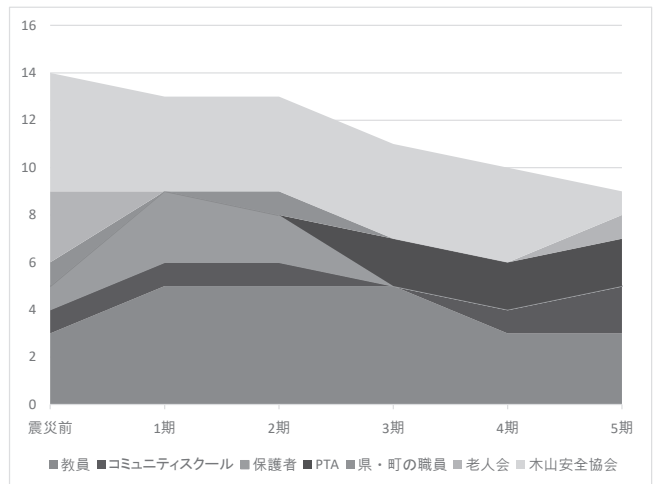


図 14 通学支援の総活動量の変化

## 5. 総括

### 5-1. まとめ：本文の要約

#### (1) 通学方法

広安小と広安西小の場合、被災者は半分以上いたものの、通学方法は震災前と比べ変化がほとんどなかった。それに対し、中央小の場合、震災前にいなかったスクールバスや路線バス、送迎車の利用者が急増しており、通学方法が著しく変わっていたことが分かった。

#### (2) 通学支援の場所

震災前、主な交差点を中心に行われていた通学支援の場所が、震災後はスクールバスの乗り場、学校の入り口、信号のない裏道、仮設団地など新しく変わっていた。地図上で見ると、市街地の特定場所から学校周辺や仮設団地へと広がっていることが分かった。住み替え、道路工事の整備の状況などによって、通学路が変わり、それに合わせて、支援場所も臨機応変に変わっていたのである。

#### (3) 通学支援の主体

教員だけでなく、コミュニティ・スクールのボランティア、保護者 (PTA 含む)、安全協会などの地域団体、被災地支援のボランティア団体まで様々な主体によって支えられていることが分かった。また、生活再建が遅れた老人会や安全協会は震災前と比べ減ったのに対し、学校とつながりをもっていた保護者とボランティアは徐々に増えていた。被災状況など個別の状況に応じて、支援者の入れ替わりがあったことが分かった。

### 5-2. 考察：小学校を拠点とした地域との連携体制

震災前では、コミュニティ・スクールの学校運営協議会での情報共有と議論のもと、地域の老人会と安全協会が実働部隊として見守り活動を行うという通学支援の体制が整っていた。しかし、震災により、児童はもちろん、

通学支援を支えていた既存組織や人たちが被災することによって、既存体制は動かなくなっていた。

そこで、コミュニティ・スクールの体制で培った経験とつながりを活かし、初期段階（1-3期）では教員による呼びかけと情報共有のもと、教員をはじめ、新しいメンバーとして保護者とボランティアが自ら動いていた。安定期（4期）では、PTAも含め新しく再構成された協議会と応援団のもと、議論と実践が行われるようになった。その結果、中央小での通学支援は、被災状況と通学路の状況に応じて、主体と場所が臨機応変に交代しながらも継続しており、被災地での安全な通学路づくりを支える通学支援の仕組みとして動いたと言える。

しかし、通学の見守りだけでなく、ボランティアへの呼びかけ、通学ルートの確認など、マルチで働いている教員の負担は未だに課題と考えられる。震災復旧として道路や河川敷など都市基盤施設の整備は未だに進行中であり、スクールバスによる通学は続き、徒歩の通学路は頻繁に変わり続けている。さらに、2020年1月に発生した新型コロナウイルスの影響で、登校時間の変動、スクールバス乗車時のアルコール消毒、付き添いなど、教員の負担がさらに増えている。

地震とコロナ禍という二重災害を乗り越えるためには、震災前の主な通学支援者であった老人会や安全協会も含め、多主体間の積極的な情報交換と役割分担を通し、地域全体としての総括的な支援がより必要とされる。

## 謝辞

本研究は、高島遥氏の熊本県立大学卒業論文（2017）をもとに作成したものである。一方、お忙しい中ヒアリング調査にご協力頂いた益城町立広安小学校、益城町立広安西小学校、益城町立益城中央小学校の教員及びPTA、木山老人会、木山安全協会、福原安全協会、益城町職員の皆さまに、記して感謝の意を表します。特に、何度も質問に応じてくださった旧・中央小の松永陽一教頭先生（現・山都町立清和小学校）に大変感謝しております。

## 参考文献

- 1) 益城町：平成28年熊本地震益城町による対応の検証報告書、益城町、2017
- 2) 出口寛子，吉村英祐：小学校の通学路に面する建物の分布と街路の特性が通学児童に対する保護者の犯罪不安に与える影響，日本

建築学会計画系論文集，No.80，Vol.709，pp.537-5446，2015

- 3) 吉城秀治，辰巳浩，堤香代子：通学路における小学生のアクティビティの発生傾向とその要因の検討，日本都市計画学会都市計画論文集，No.52，Vol.3，pp.879-886，2017
- 4) 出田麻子，寺内美紀子：長野市の通学支援制度適用小学校区における通学手段の実態，日本建築学会技術報告集，No.23，Vol.55，pp.947-952，2017
- 5) 石附弘，倉持隆雄，平野亮二：コミュニティを基盤としたセーフティプロモーション活動の展開：セーフコミュニティを目指すまち厚木市における取り組み，日本健康教育学会誌，No.18，Vol.4，pp.298-308，2010
- 6) 板谷幸歩，平山洋介：東日本大震災における通学区域政策と子どもの生活空間，日本建築学会大会学術講演梗概集，pp.1213-1214，2014
- 7) Hitomi Nakanishi a,n，John Black：Residential relocation, school relocation and children's transport: The effect of the Great East Japan Earthquake and Tsunami 2011, International Journal of Disaster Risk Reduction, pp.232-243, 2016
- 8) 藤田光宏，森和也，岡正彦，鈴木克典，秋山哲男，坂上健栄，天野圭子：被災地における生活交通に関する予備的調査：東松島地区、石巻地区を対象として、福祉のまちづくり研究会、福祉のまちづくりの研究，No.15，Vol.1，pp.13-17
- 9) 楠愛，久富敏明：熊本地震における通学路の被災状況と歩行者の通行への影響－益城町立広安西小学校を対象として、日本建築学会大会学術講演梗概集，pp.245-246
- 10) 益城町：町内全ての学校がコミュニティ・スクールに、広報ましき，2018年7月号（第497号），pp6-7，2018
- 11) 熊本県教育情報システム HP (<https://www.higo.ed.jp/colas/>)
- 12) 松永陽一：コミュニティ・スクールの発表資料，2020年

## 注

① ヒアリング調査の対象は計17名である。調査期間は2018年5月から2020年3月の間である。

中央小	4名	木山安全協会	1名
ボランティア	1名	福原安全協会	1名
PTA	1名	御船町警察署	1名
益城町役場学校教育課	3名	仮設団地の支援団体「キャンナス」	1名
老人会	4名	-	

② 背景は参考文献1)より抜粋し、著者が加工した。

③ 青い点線が中央小の通学区域である。

④ 中央小の教頭先生へのヒアリング内容、そして参考文献8), 9)を参照。

⑤ 参考文献10),11),12)を参照。

⑥ 震災後、しばらくは公民館での実施はできず、学内で実施された。

⑦ 毎日通学支援を行っている人の数をカウントした。

⑧ 正確には区長になるが、分析上、老人会に含む。