

## 米国における学校安全への対応（2）

－ホームスクールと交通事故対策を中心に－

宇田 光

（南山大学教職センター）

### 要旨

教育職員免許法の改訂にともなって、教職課程の必須項目として「学校安全への対応」が加わった。筆者は学校安全上、様々な重大な問題を抱えてその対策に取り組んできた米国に焦点を当てて、その実情を明らかにしてきた。（1）ではまず、銃対策を中心に整理した。そこで本稿では次に、学校安全に対する親や生徒の懸念に伴って注目されているホームスクール（HS）を取り上げる。また、多発する交通事故対策も扱う。全米50州において、HSは合法であって、増加傾向にあるが、様々な制約条件が設けられている。一方、交通事故対策においても、若者の心理に配慮した段階的な免許状制度などがみられる。スクールバスの安全についても、道路上での優先や、非常口の設計など、慎重な配慮がなされている。

## 1 ホームスクールの増加

### 学校の安全性を憂慮しての欠席

現在、米国ではPBISと呼ばれる指導が急速に普及している（宇田、2016a）。これは問題行動に対する学校全体での予防的な取り組みである。学力を高めるとともに、行動面でも高い規律を実現しようとする。PBISにおいては、3つの層に分けて指導をおこなうが、その第一層であるTier Iでは、ポジティブな目標を3つほど決めて掲げることが、一般的である。そして、その目標には「安全」「責任」「敬意」などの言葉が選ばれることが多い。犯罪やいじめとは無縁の学校環境を確立することが、何よりも求められているのである。

拙論（1）で明らかにした通り、米国では、生徒による学校への銃の持ち込みが問題となってきた（宇田、2016b）。学校に外部から侵入してくる者による銃撃事件も頻発して社会問題となって久しく、減少の兆しも見えない。このため、学校で過ごす児童生徒の安全性への不安が解消されていない。安全性を憂慮して学校を欠席する生徒も、少なくない。

CDC（疾病対策センター）による2015年の調査の結果、調査前の30日以内に安全性を憂慮して1日でも学校を欠席した生徒は、5.6%であった。なお、1993年（4.4%）との比較では、増加傾向となっている\*<sup>1</sup>。

## ホームスクール

個性と多様性を尊重する米国では、公教育制度そのものも、州によって異なっている。それに加えて、「オルタナティブ教育」という考え方がある。そうした独自の教育をおこなうオルタナティブスクールでは、伝統的な学校とは異なった教育でも許容される。中には、生徒がほとんど学校に出てこなくて、自学自習しているという形態を取ることもある。そして、その究極の形としてホームスクール（以下、HS）がある。

当初、宗教的な理由（特に進化論の拒絶）からのHSが多かった。1990年代にメイベリーら（1997）が行った調査<sup>\*2</sup>がある。その結果によると、「教会に出席、週に1回/週に数回」との回答が、HSを行っている親では78%（全米では13%）、また「信仰は非常に大切」との回答がHSで91%（全米では40%）であり、ともに有意差があった。

つまり、HSを選択している親のほうがより教会に行っており、信仰が大切だとみなしていた。（なおメイベリーらはこの他、HSの家庭は白人、中産階級の人が多いこと、保守的な層が多くを占めていることなどを明らかにしている。）

しかし最近では、多発する学校での銃乱射事件など、安全を懸念してのホームスクーラーも増えてきている。（教育省、2011年<sup>\*3</sup>）この調査では、HSを選択した理由として、「学校環境への不安」が1位（91%）、2位が「（家庭で）道徳教育をしたい」（77%）、3位が「（学校での）学業の指導に不満だから」（74%）などとなっている。

米国では1993年までに全州において、HSが合法とされた（吉井、2000）。約150万人（教育省、2011年）が、HSを受けている（なお、National Home Education Research Instituteの調べでは、200万人となっている）。決して特殊な例などではなく、もはや一つの教育形態として、根付き始めていると言えるのである。HSをサポートする「インターネット・スクール」も、急速に伸びている。

HSでは、子どもを親が直接に教えるか、チューター<sup>\*4</sup>を雇うことになる。よって、収入が多い、余裕のある家庭でないとHSの持続は難しい。公立学校と私立学校の格差に加えて、今後は高所得の家庭だけが、HSにおいてより丁寧で高度の教育を享受できる、という格差が加わっていくとも考えられる。

### HSの満たすべき条件

HSで憂慮されることとして、親のネグレクトがある。つまり、「家で責任をもって教育しています」と称して、単に子どもを無視、放任しているのではないか。そのような虐待をどう防ぐのか、という問題である。当然、HSは無条件で認められているわけではない。州によっては、定期的に標準学力テストを受験すること、実の親が指導すること、などの条件をホームスクーラーたちに課している。

州ごとにHSの規程をみると、たとえば表1のように大別することができる<sup>\*5</sup>。

IL（イリノイ州）はアイダホ州と同様の規程に追加して、「言語は英語を使用すること」と定められている。移民の家庭などでは、母国語が英語でないケースもあるので、こうした規程を設けているのである。

なお、デラウェア州のように、「毎年、出席記録を教育局に提出すること」などとい

う規程を設けている場合もある。行政としては、ネグレクトしている親が「合法的な HS でちゃんと教育しています」とうまく言い逃れる事態は避けたい。そのため、常に教育の記録を取っておくことを求めようという意図であろう。

表1 高等学校の生徒が学ぶ HS に対する主な規制

項目	州	内容
年間の授業時数や日数の指定	AL、GA、LA など	「年間 180 日以上の指導」
	NY	「7～12 年生は年間 990 時間の指導」
	WI	「年間 875 時間以上の指導」
必須の科目を指定	ID,DE	「州の公立学校で通常教えられているのと同等の科目を指導すること」。
標準テストの受験や記録の保管	MN	「適切な教科が指導され毎年テストを受験していることを示す所定の文書を親が作成・保管すること」
	IA	「有資格の教員によるのでない場合、毎年テストを受験すること」
	MA	「ポートフォリオなどの評価方法を用いる場合、毎年標準テストを受験すること」
	NH	「ポートフォリオを2年間保管すること」

※ AL (アラバマ州)、GA (ジョージア州)、LA (ルイジアナ州)、WI (ウイスコンシン州)、ID (アイダホ州)、DE (デラウェア州)、MN (ミネソタ州)、IA (アイオワ州)、MA (マサチューセッツ州)、NH (ニューハンプシャー州)

### 他国の HS 事情

本稿では米国を中心に取り上げているが、比較のために欧州諸国の事情も少し見ておこう。

(英国)

まずイギリスは、子どもの教育を受ける権利とそのニーズに合わせた教育を重視している。学校に行かせる義務ではなく、「何らかの形でフルタイムの教育を受けさせること」が求められている。HS は「ホームエデュケーション」として、法的にも正規の義務教育として認められている。実際にホームエデュケーションを受ける児童生徒の数は、2010 年現在、6 万人と推定されている (二宮、2014)。しかも、ここ 6 年で 65% の増加 (BBC News、2015 年 12 月 21 日) だという。なお、イギリスでは、Ofsted (Office for Standards in Education) = 教育水準局があつて、学校が国の基準を満たす教育をおこなっているかを査察する。HS の家庭も当局の担当者が訪問して、適切に教育されているかを調べることもある (エデュケーション・アザワイズ、1997)。

(ドイツ)

ドイツでは、病気などの場合を除いてホームスクールは非合法である。(国全体でも、300-500 人くらいと推定されるという<sup>\*6)</sup> 義務教育の「義務」が、学校教育を受けさせる義務として文字通りに強く課されている。ホームスクーラーの家族は刑務所に入れられたり、巨額の罰金をくらったりするのだという。

自由な教育環境を求めてイギリスに逃亡(?)した家族の話もある。(ガーディアン紙、2008年2月24日)。5人の子ども達をかかえるドイツの家族が、HSをしていた。すると、「地元の学校に子ども達を入れないと里親に出しますよ」と警告を受けて、やむを得ずイギリスに渡ってきた、というのである。

(北欧)

ホームスクール法的擁護協会は、北欧諸国のHS事情を対比して紹介している(HSLDA、2011)。(HSLDA: Home School Legal Defense Association 1983年創設の非営利組織。)以下ではそのうち、スカンジナビア3国に限って紹介する。まずノルウェーでは現在、HSを希望する親は、地方自治体当局に対して、ただ文書で通知すれば良いことになっている。次に子どもたちの学力が高い国として注目されているフィンランドでも、親が教育に責任を負う考え方を取っている。一方、両国に挟まれたスウェーデンは、国や地方自治体が教育に責任を持っておこなう考え方であり、よりHSに対する規制が厳しい。そこで、HSを希望するスウェーデンの住民が、フィンランドの自治領であるオーランド諸島に引っ越した事例もある。(この地域は、スウェーデン系住民が多く、スウェーデン語が公用語なのだという)。

なお、スカンジナビア3国はいずれも、国土面積は日本と大差がないものの、人口がはるかに少ない。最も多いスウェーデンでも1000万人に満たない。つまり、人口密度がずっと低い国々であって、通学事情は日本よりも米国に近い。地方に住む子どもたちの通学における苦労なども想像しながら、各国のHS事情をみておく必要があるだろう。

以上のように、HSの位置づけは、国によって異なる。ドイツやスウェーデンのように、HSに厳しい政策を採用している国からは、「教育難民」が周辺諸国に流出中、というところである。

次に日本の場合だが、法的に子どもには学校教育をうける「権利」が認められている(義務はない)一方、親には「子どもに普通教育をうけさせる義務」がある。まだHSで学校教育の代替とすることは、広く認められてはいない。ただ行政も、不登校の児童生徒に対して、柔軟な対応をするよう通達<sup>\*7)</sup>を出すなど、若干風向きが変わってきている。また、インターネット・スクールの形態を取る通信制の高等学校も出てきている。構造改革特区の制度を活用して、株式会社によって設置された学校(崎谷、2017)である<sup>\*8)</sup>。

まとめると、米国でのHSは合法であって、既に膨大な数のホームスクーラーが誕生している。そして、学校安全への懸念などから増加している。ただし、州ごとに様々な規制

が存在しており、家庭でどの程度何を教えるべきかなどが定められている。HS は厳密には学校安全そのものを高める対策ではない。むしろ、危険な学校を見限る動きと言うこともできる。

欧州でも、HS は認められる場合が多いが、ドイツのように HS は違法とする例もある。日本でも HS はまだ定着しているとは言えない。ただ、インターネット・スクールなど ICT を活用した高校も出現してきている。義務教育段階はともかく高校に限っては、今後 HS が現実の選択肢として一般化していく可能性もあると言えよう。

## 2 若者の交通事故とその対策

既に述べてきたように、米国ではホームスクール (HS) を選択する親や児童生徒も少ない現状がある。実は HS を選択する長所の一つに、交通事故や誘拐の心配が少ないということも指摘できる。HS であれば学校に毎日通学する必要がないので、交通事故に遭う危険が避けられる理屈である。

また、米国では子どもが年間 75 万件 (FBI による。日に 8000 人ほど) 「誘拐」される。ただ、このうち性犯罪等をねらった誘拐の比率はごくわずかである。家族や親戚による子どもの連れ去り、たとえば、離婚した元夫婦間の養育権の争いが多いのが現状である<sup>※注9</sup>。

日本の子ども達は多くが、徒歩や自転車通勤している。一方、米国の通学事情で日本と根本的に異なるのは、主要な利用手段が車やバスだという点であろう。国土の広い米国の場合は学校までが遠く、車での送り迎えやスクールバスが中心となるのである。

### 米国の若者が晒される危険の種別

米国の学校では、多数の犠牲者が出る重大な安全上の懸念がある。銃撃事件のショッキングな映像など見ると、米国の学校は銃が怖い印象を持つ。しかし実は、若者にとってもっと危険な要素が、銃とは別に存在している。まずは、米国の若者が死亡する原因の上位を見てみよう。

「若者のリスク行動」がテーマとなった CDC の調査、Youth Risk Behavior Surveillance - United States, 2015 (YRBS) <sup>※10</sup>がある。YRBS の冒頭では 2014 年における米国の 10-24 歳の若者の死因の 71%までが、次の 4 つだと示している。①交通事故 (23%)、②不慮の怪我 (17%)、③殺人 (14%)、④自殺 (17%) である (図 1)。

このように、米国の若者にとって最大の脅威は、銃ではなく、「走る凶器」の方なのである。また、米国の場合に他人に殺される若者が、自殺する若者の数に匹敵することもわかる。

日本では、交通事故の死者は 4,113 人 (H26 年) なので、米国 (年間約 4 万人死亡、2015 年、全米安全評議会による) の 1 割程度にとどまる。このうち、若者 (24 歳まで) では、822 人となっている。日本では若者の死因の上位 5 位に、交通事故ははいてこないのがある。日本と比べて、米国は若者の交通事故死がかなり多い現状だとわかる。米国は車が

発明され、自動車産業が発達してきた国である。広大な国土を持ち、移動には車が不可欠な地域も多いので、先進国の中では交通事故の多い国になってしまっている。2013年には、16歳から19歳の若者だけで2,163名が交通事故死している（CDCの調査による）。なお、この年齢層のうち男性の死亡率は、女性の約2倍にのぼる。

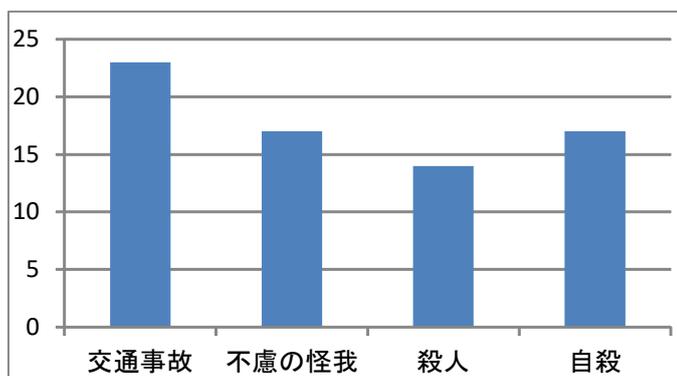


図1 米国の若者の死因における上位4件（YRBS）

参考までに世界では、交通事故が原因で2013年に年間125万人が死亡している（WHO,2015）。人口10万人あたりでみていくと、世界全体では年間17.5人、日本は4.7人が死亡。地域別では、アフリカが最も多くて26.6人、最も少ないのは欧州の9.3人である。開発途上国に交通事故が集中しており、最悪はインドとなっている。

一方、日本においても登下校中に怪我をしたり、交通事故に巻き込まれてしまう児童生徒数自体は、決して少なくない。平成23年度、小学校で29,602件、中学校で11,080件<sup>注</sup>※11も事故が報告されている（日本スポーツ振興センター学校安全部）。日々の通学には少なからずリスクが隠れているのである。

### 高校生の自動車通学

日本では、高校生の段階ではまだ普通自動車の免許証を取る年齢に達することは少ない。よって高校では、二輪の免許証取得を許可するかどうか、と悩む程度で済む。

一方、米国では州にもよるが、16歳前後に普通自動車の運転免許証を取得できる。よって、高校生でも法的には車での通学が可能である。CDCが16歳以上の生徒を対象として調査したところ、76.3%の生徒が「過去30日の間に運転をしたことがある」と回答している。高校生の運転は、米国ではごく当たり前のことである。経験率は州によって大差があり、最低が53.8%、最高が90.2%となっている。

若者は経験年数が少ない一方で、自らの運転技能を過信する傾向がある。このため、統計的に見ると、若者の事故は他の年齢層よりも多いことが知られている。米国の若者の死因の1位が交通事故、というデータは既に示した通りである。CDCによれば、2013年に、15歳から24歳は人口の14%を占めているに過ぎないが、自動車事故で被った損害比率で

は、男性で30%、女性で28%にもものぼる。

そこで、若者の交通事故を減らすために、様々な対策が取られてきた。その成果もあってか、2004年から2013年の10年間に、交通事故死者数は、55%減少している。なお、オートバイの事故については、乗用車と比べて危険性ははるかに高い（事故死は車の約27倍）ことが知られている。2015年には、全米で計4,693人のライダーが死亡している。これは全事故死の13%に相当する<sup>※12</sup>。

### **対策① 段階的な運転免許証**

第一に、各州（およびワシントンD.C.）ごとに、段階的な運転免許制度（*graduated driver licensing: GDL*）が確立している。この方式では、段階次第で同乗者や運転可能な時間帯などの制約がもうけられている。そして、年齢や運転経験の期間によって、その制約を次第に緩めていくのである。GDLの効果は、実証的研究によって確かめられているという（岡村、2012）。

運転免許証は、「学習者」「制約つき」「無制限」という3段階に区別されている。たとえばカリフォルニア州の例では、学習者や制約付きの中間段階にある運転手は、運転経験をもつスーパーバイザーの同乗が必須となる。また、家族を例外として、20歳未満が同乗することを禁じられている。この段階では、夜間の運転も禁止される（例外はバーモント州のみ）。無制限になるのは、12か月の経験を経てからであり、つまり最低でも17歳になってからである。

なお、日本でのデータであるが、「若者同士で乗っていると運転速度が高くなる」傾向が指摘されている。18～29歳の運転者では、前席同乗者の年齢層が13～17歳のとき、運転者死亡重症率が極端に高い傾向にあるのだ（交通事故総合分析センター、2012、p6）。同乗者の制限をするという方法は、若者の事故軽減のために有効な対策なのである。

友人などが乗っていると、良いところを見せたいと思ってスピードを出し過ぎるなど、一人で運転する時とは行動が異なってくる。つまり、単独の場合よりも無謀な運転をする危険性が高まるという。こうして、米国では若年ドライバーの受ける社会心理学的な影響も考慮して、免許制度が設計されているのである。

次に、「ながら運転」について述べる。携帯電話やカーナビゲーションシステムなど、ICTの発達と普及が急速に進んでいる。これに伴い、危険な「ながら運転」も増え続けている。中でも運転中にEメール等を打つ行為（*texting*と言われる）は、多くの州で禁止されている（日本でも道路交通法によって、運転中の携帯電話での通話やメールは禁止されている）。しかし、CDCの調査では、過去30日に運転をした生徒のうち41.5%が、運転中のEメール等を1回でも「したことがある」と回答している。

*Distraction.gov* という連邦政府のサイト<sup>※13</sup>があり、公式に「ながら運転」「漫然運転」防止をめざして情報提供している。こうした危険な運転によって、2015年だけで、3,477名の人が亡くなった。また、20歳未満の運転者の10%が、衝突時に漫然運転の状態であったという。

## 対策② 自動車通学の許可制度

第二に、米国の高校で自動車での通学を希望する生徒は、自動車通学許可と駐車場の利用許可を申請する。学生の自動車通学を許可している日本の大学でも通常、同じような手続きを取っている。以下に事例を示す。ペンシルベニア州グリーンズパーク、Hempfield High School の申請書式例<sup>※14</sup>である。

3年生	_____	2年生	_____	兄弟	_____
<b>生徒運転許可および自動車登録申請 2016-2017</b> (手数料 35 ドル)					
生徒名	_____				
住所	ナンバープレート# _____				
車・・・	_____	年式	_____	モデル	_____
登録者・・・	名前	住所	_____	保険会社名	_____
				保険証券番号	_____
(注意 登録時には、所有者証・州の登録証・運転免許証の提示が必要です。)					
申請理由	_____				
(仕事のためであれば、最近の支払明細が必要)					
雇用者名	_____				
	雇用者の電話番号 _____				
有効な駐車許可証を持っている生徒は、指定の駐車場に車を止めることができます。					
駐車は早い者勝ちが原則です。					
<b>&lt;利用規則&gt;</b>					
・有効な駐車許可証をフロントガラスの運転席側に表示すること。					
・有効な駐車許可証があるかを、学校警備員や教職員が監視します。					
・許可は特定の生徒に対してなされています。許可証の譲渡はできません。					
・車ごとにステッカーとカードが必要です。 ・すべての交通法規を守ること。					
・キャンパス内では制限速度が時速 15 マイルです。					
・指定された駐車場にのみ駐車可能です。					
<b>生徒の駐車許可は、次の理由で剥奪されることがあります。</b>					
・怠学 ・過度の遅刻					
・駐車許可の悪用、ルール違反 ・危険な運転、漫然運転					
・生徒ハンドブックの違反					
・許可証の複製、この場合は許可証は剥奪となる。					
・学校の前、授業中・後に自動車で駐車場をうろうろする行為					
以上の文書を読みました。このルールと規制に従います。これに従わなかった場合、直ちに運転の特権は剥奪され、懲戒を受けることがあります。					
生徒の署名	_____	日付け	_____		
親の署名	_____	日付け	_____		

「駐車場で何らかの損失が生じて、当方は一切関知しません」という趣旨の内容が書かれた文書に署名をして、この申請書と併せて提出する。

このように、条件を満たしていることを確認したうえで、自動車通学、駐車場の利用許可が与えられる。その条件とは、運転免許証を取っていること、必要な登録、保険の手続きを済ませていること、などである。様々なルールや、違反した場合には許可が取り消されるおそれがあることも明示したうえで、親と生徒両方の署名を求めている。また、こうして苦勞して得た自動車通学の許可も、学校でまじめにやっていない限り維持できない。怠学とか校則違反も、許可を剥奪される理由となるからである。

### スクールバスでの通学

次に、スクールバスについてみていこう。日本では、スクールバスを利用して通学する児童・生徒の割合は非常に限られている。平成20年に文科省が行った調査では、小・中学校の児童生徒総数の1.7%程度にとどまっている。利用目的としては、へき地対策と安全確保対策の両方がある。調査では、主に前者との回答が38.9%、主に後者が7.2%、両方が36.2%となっている。

なお、へき地対策だが、特に近年では学校の統廃合が進み、遠くの学校まで通わざるを得なくなった児童生徒も少なくない。こうした場合、へき地教育振興法および同施行令に基づいて、スクールバスの導入に際して国庫補助が適用されることがある。また、安全確保対策は、通学途上の主に小学校低学年児童をねらった連れ去り事件などを契機としている。

さて米国では一般的に、通学手段としてスクールバスが用いられる。毎日50万台ものスクールバスが、児童生徒を送迎している（斉藤、2008）。そのため、バスの安全運行に関しては経験が蓄積されていて、私たちが学べることも多い。

スクールバスが広く用いられる理由の第一には、家から学校までの距離が遠いことがある。平均5.5マイルであるから（Torma, 2008）、徒歩通学はしばしば困難である。つまり、日本のへき地でバスが必要なと同じ理由である。第二に、人種差別の撤廃を狙った強制バス通学が行われてきた歴史的な経緯がある。白人居住区と黒人居住区などと明確に線ができる、学校も白人の学校と黒人の学校、などと分かれてしまう。それを避けるため1970年代から、わざわざバスを走らせて遠くから児童・生徒を集めてくる政策が取られていたのだ。第三に、道路が車中心に設計されていて歩道の整備が不十分で有り、また治安上も徒歩では不安だという親の声もある。

スクールバスの安全に関する配慮についてはどうか。まず第一に、バスの運行はもちろん、訓練を受けた専門の運転手が行う。一般に米国の校則は「生徒ハンドブック」と呼ばれる規定集に詳細が述べられている（宇田、2012）。その中で、スクールバスは学校の延長という位置づけになっており、校内で禁止されるような行為はバス内でも許されない。たとえば危険な物を持ち込んではいけないとか、飲食は禁止などということである。移動中は着席していること、窓から顔や手を出さないこと、などのルールもある。スクールバスの運転手には、規律維持のため権限が与えられている。バス車内で生徒がけんかなどの

問題を起こした場合に、最寄りの学校に寄って当該の生徒を降ろすこともできる。

第二に、運行中のスクールバスとその乗客である児童生徒は、慎重に保護されている。まず、車体の色が黄色と定められているから、通常のバスと見間違えることはない。路上でスクールバスが停止してサインを点滅させ、児童生徒の乗り降りが始まると交通法規上、後続の車はすべて停止しなければならない。これは、条件によっては対向車線の車も含んでいる。中央分離帯のない道路の場合、対向車も停車する義務がある（ただし、やはり規則に従わない車も少なくない）。パトカーなどの緊急車両が道路の特別な優先利用を認められるのと同様に、スクールバスも道路上では特別な存在として、他の車両と区別して保護されているのである。

第三に、交通事故で生じた火災などによって、バス車内から緊急の脱出が必要となる場合がある。そうした事態に備えた避難訓練もおこなわれている。非常口についても、様々な事態を想定して、よく配慮された設計が採用されている。そこで次に、バスの非常口についてまとめておこう。

### バスの非常口 (Emergency Exit: EE)

バスの運行中に生じる非常事態は、交通事故だけではない。他にも車内での火災、テロや乗客のパニック、水没などがある。場合によっては非常口 (EE) から、緊急の脱出を必要とする。

日本の基準では、バスの非常口は「客室の右側面後部または後面」に設ける<sup>\*15</sup> ことになっている。通常の出口が左側であるから、反対の右側に設けるのが合理的なのである。実際、名古屋の市バス、名鉄バスなどでは右側面の後部に非常口がある。

米国のスクールバスでは、EE の位置が日本と逆で「左側面または後面」になる。統計は見当たらないが、（側面に加えて）「後面」に大きな EE があるバスが一般的なように思われる。これに加えて、2008 年 12 月 1 日以降に製造のバスについては上部ハッチの設置（45 名以下で 1 つ、46 名以上では 2 つ）が義務づけられている。あらゆる方向に EE だらけである。ただ、走行中に開いてしまった EE からの転落事故<sup>\*16</sup> なども起こっているので、EE の設置にはデメリットもある。

以下に、米国でのスクールバスの EE に関して、参考になる資料を見ておこう。

### UNECE 報告 「バス非常口の新しい要件」

UNECE<sup>\*17</sup> の技術部会が、バスの EE に関する基準を検討した。過去 30 年にわたるバスの事故記録を元に改定を勧告している (Matolcsy, 2009)。本報告によると、これまで EE の設置を考慮する際には、次の前提をおいていた。（従来の規制は、ECE Regulation No.107.）

- ① バスは直立した状態にある。
- ② バスの定員に応じて EE の数を決定する。
- ③ どの座席にも脱出口が確保される。（2 階建てバスなどの場合、これは特に重要である。1 階席の乗客は逃げられるが 2 階席は困難、となっはいけない。）
- ④ バスの両側、前後に同等の EE を置く。

⑤ どんな EE も使いやすく、どんな状況でも同等の機能を発揮する。

ところが、実際には事故では横転も生じるし、車体が大きく破壊されて EE が使用不能になることもある。上の前提条件が満たされない場合があるのだ。

まず横転の際だが、特に火災のもたらす被害はしばしば重大である。過去 383 件の横転事故で、12 件の火災が発生してバスは全焼している。また過去 256 件の正面衝突事故で、14 件の火災が発生している。こうした事態は死亡率も高く、非常に危険と言える。

車両火災の際、無事に脱出するまでに許される時間は、200-300 秒である。単に脱出できれば良いのではない。ほんの数分の限られた時間内に、多数の乗客がバスを出られる構造でなければならない。

また、基準が設けられた当時の前提とは異なって、EE によって、使い勝手は異なる。たとえば、小さいバスでは窓からの脱出は困難である。一方、後面に設置されるドアは大きくできるので、使いやすい。

さらに、フロントガラスは EE として有効で、今後の検討が必要である。従来は、ガラスを割ること自体が難しかったのだが、現在では電気のこぎり等の工具でカットできるようになってきた。

以上見てきた米国の現状と対比して、日本のバスにおける安全性への配慮はかなり遅れている。特に、EE 設置の現状では横転事故の想定がなされていない点である。左側にバスが横転した状態では、通常の出入り口は使えない。そして右側面にある EE は、上方 2m ほどに来てしまう。脱出口が乗客の真上に来てしまうわけで、車内にはしごでもないで使用困難になる。右側に横転した場合も、通常の出入り口が上の方に来るだけで、同様の問題が生じる。つまり日本の道を走っている一般的なバスが横転した時には、車内からの脱出が困難になってしまうのである。そこで、後面の EE や上部ハッチを設置すれば、横転時には水平方向に EE が来るので、脱出がより容易となる。

## おわりに

本稿ではまず、学校安全に対する親や生徒の懸念に伴って注目されているホームスクール (HS) の実態をみてきた。次に、交通安全に関してとりあげて、その実態や安全に向けての取り組みを日本と比較した。

過去に重大事故を繰り返してきた鉄道は、その教訓を生かして改良を重ねている。駅や車内で少し観察してみれば、安全に配慮したシステムが多数見つかる。たとえば運転士は、「発車よし」などと声に出して言いながら、一つひとつの動作を着実に指さし確認している。ホームには列車の停止ボタンが設置され、乗客の転落などが生じた際に、直ちに運転士に知らせることができる。また、踏切の廃止、ATS(自動列車停止装置) の設置など、フェイルセーフの思想を生かした運行システムを構築してきた。

おかげで今日では、鉄道はかなり安全な乗物となっている。とはいえ、まだ事故は起きているし、さらなる改良に向けて取り組みが進んでいる。最近では、ホームドアの設置(転落防止)、連結された電車の車両間に「転落防止幌」<sup>※18</sup>の設置などが進んでいる。

道路を整備する、車を改良する、交通安全教育をするなど、道路交通事故を減らす努力

は続いている。とりわけ近年は自動運転技術が急速に進歩し、いよいよ実用段階にはいつてきた。今後こうした自動技術によって、自動車の安全性が急速に高まることが期待される。

見てきた通り、米国の交通事情は日本とかなり異なっている。そこで、日本とは異なる様々な対策も取られている。バスの非常口のようなハードの側面、あるいは免許制度のようなソフトな側面、いずれも日本でも検討に値することであろう。

#### 注

※1 <http://www.cdc.gov/HealthyYouth/yrbs/>

なお、この安全への懸念をしめす割合は、黒人(6.8%) やヒスパニック (7.6%) のほうが、白人(4.2%) よりも高い。州ごとにみても、最低の 4.3% から 11.5% まで幅がある。

※2 HS を行っている 6,064 家庭を対象とした 56 項目の郵送調査で、1497 件の回答を得た。回収率は 25%。

※3 教育省 Office of Non-Public Education (ONPE)

<http://www2.ed.gov/about/offices/list/oii/nonpublic/statistics.html#homeschl>

による調査 the National Household Education Surveys (NHES) Program of 2012

2004 年の調査では、150 万人だったので、4 年間で確実に増加している。

※4 ウェブで、こうした HS 向け家庭教師 (in-home teachers などという表現が見られる) の広告を見かける。失業中の有資格者だけでなく、現役の教員がそうしたアルバイトを求めるケースもあるようだ。

※5 <http://letshomeschoolhighschool.com/>

※6 スウェーデンのホームスクールのネットワークが、HP に掲載した 2011 年 (更新) の記事から。冒頭で、CBN News の報道によると・・・、となっている。国連の Villalobos 報告は、この話題でも紹介されている。

[http://freesweden.net/anachronistic\\_germans.html](http://freesweden.net/anachronistic_germans.html)

※7 H17. 7.6. 文科省初等中等教育局長通達。自宅で IT を活用した学習活動を行うなどした場合、指導要録上、出席とみなすことが可能とした。ただし、厳しい条件をつけた上での話である。

※8 カドカワが 2016 年に設置 (学校法人ドワンゴ学園が運営) した N 高は、通信制の高校である (実名を伏せているのではなく、これが正式名称である)。インターネット上で、授業を受けることができる。沖縄県の伊計島にその本校はあって、4 月を含めて年に 4 回の入学機会がある。また、年に 5 日ほどのスクーリングがあるが、それ以外は自宅などでネットを通じて勉強し単位を取得すれば良いという。

※9 <http://www.parents.com/kids/safety/stranger-safety/child-abduction-facts/>

※10 全米から 15,713 人のサンプルを 2 段階抽出。9 年生から 12 年生なので、ほぼ高校生にあたるといってよい。2014 年から 2015 年にかけて実施している。結果は州ごと

に、男女別で集計されて表に示されている。

<https://www.cdc.gov/mmwr>

※11 医療費の請求のあった事例のうち、通学中の事故の発生件数。交通事故以外、たとえば道路に落ちていた廃材を踏んで怪我をしたとか、蜂にさされた、というケースも含んでいる。なお、平成17年度と比較して、この数字はほぼ横ばいである。

※12. Insurance Institute for Highway Safety High Way Loss Data Institute.

<http://www.iihs.org/iihs/topics/t/motorcycles/fatalityfacts/motorcycles>

※13 <https://www.nhtsa.gov/risky-driving/distracted-driving>

※14 <http://www.hasdpa.net>

※15 道路運送車両の保安基準の細目を定める告示（平成十四年七月十五日

国土交通省告示第六百十九号） 「客室の内外から、特別な器具を用いないで開放できる外開きのとびらを備える」ことも求められている。非常時には、開放レバーを回すと脱出できる。所定座席横の EE のレバーについている赤いカバーを外すと、ブザーが鳴って運転席に異常を知らせる。

※16 <https://tampanews.co/so-scary-south-carolina-boy-falls-out-emergency-exit-of-school-bus/>

※17 The United Nations Economic Commission for Europe (UNECE) 国連欧州経済委員会。

1947年に設立された機関で、名前からもわかる通り、主な目的は欧州の経済統合。日本は非加盟であるが、オブザーバとしては関与しているようだ。本委員会の下部組織において、自動車技術基準の調和を図る活動がある。

※18 目の不自由な人が乗降口と思って転落してしまう、などという事故を防ぐ。先頭車同士が連結される列車があるが、その形状からホームとの間に隙間ができてしまう。乗客が「先頭車同士の連結面」から転落、死亡した事故が生じている（2010年12月に山陽本線の舞子駅）。その結果、先頭車にも「転落防止幌」を追加で設置する鉄道会社もある。

## 文献

エデュケーション・アザワイズ著 相沢恭子ほか訳 1997 学校は義務じゃない--イギリスのホーム・エデュケーション実践の手引 明石書店

交通事故総合分析センター 2012 イタルダ・インフォメーション No.93 特集「車に人を乗せるときには、こんなことにも注意を」

<https://www.itarda.or.jp/itardainfomation/info93.pdf>

Matolcsy 2009 NEW REQUIREMENTS TO THE EMERGENCY EXITS OF BUSES

MATOLCSY, Mátyás Scientific Society of Mechanical Engineers Hungary Paper Number: 09-0181

<https://www-nrd.nhtsa.dot.gov/pdf/esv/esv21/09-0181.pdf>

ストーモント,M・ルイス,T.J・ベックナー,R・ジョンソン,N.W. 著 市川 千秋・宇田 光 (監訳) 2016 いじめ、学級崩壊を激減させるポジティブ生徒指導 (PBS) ガイドブック

- ック ー期待行動を引き出すユニバーサルな支援 明石書店 153p. (原著 Melissa Stormont et al. 2008 Implementing Positive Behavior Support Systems in Early Childhood and Elementary Settings. Corwin Press.)
- メイベリー,M・ノウルズ,J.G.・レイ,B.・マーロウ,S.著 奉明夫・山田達雄(訳) 1997  
ホームスクールの時代-学校に行かない選択:アメリカの実践 東信堂
- 文科省 2007 国内におけるスクールバス活用状況等調査報告書  
<http://www.mext.go.jp> (2017.5.24.)
- 日本スポーツ振興センター学校安全部 学校安全 Web、学校事故事例検索データベース  
[http://www.jpnsport.go.jp/anzen/anzen\\_school/anzen\\_school/tabid/822/Default.aspx](http://www.jpnsport.go.jp/anzen/anzen_school/anzen_school/tabid/822/Default.aspx)  
(2017.5.16.)
- 二宮 皓 2014 新版 世界の学校—教育制度から日常の学校風景まで 学事出版
- 岡村和子 2012 若者ドライバーへの交通安全対策の効果に関する文献レビュー  
国際交通安全学会誌 37,2 48-57.  
<http://www.iatss.or.jp/common/pdf/publication/iatss-review/37-2-06.pdf>
- 崎谷実穂 2017 ネットの高校、はじめました—新設校「N高」の教育 角川書店
- 斉藤美穂子 2008 諸外国におけるスクールバス活用状況と日本への示唆 自治体チャンネル+ 8月号 8-9. <http://www.mri.co.jp> 2017.5.24.
- Torma,T. 2008 Youth Travel to School:Community Design Relationships with Mode Choice, Vehicle Emissions, and Healthy Body Weight. United States Environmental Protection Agency. Lawrence Frank and Company.
- 宇田 光 2012 アメリカの生徒ハンドブック—生徒行動規定 (Student Code of Conduct) 有門秀記編 生徒指導士入門テキスト—生徒指導を深める教育実践の心理 学事出版 Pp.14-17
- 宇田 光 2016a 米国の中学校における PBIS の実践 市川千秋監修 宇田光・渡邊賢二編 生徒指導士入門テキスト2 学事出版 Pp.6-9
- 宇田 光 2016b 米国における学校安全への対応 (1) —銃対策を中心に— 南山大学教職センター紀要 1号 15-29.
- 吉井健治 2000 日本におけるホームスクールの可能性と課題 ホームスクールの一事例を通じて 社会関係研究 6, 55-74.