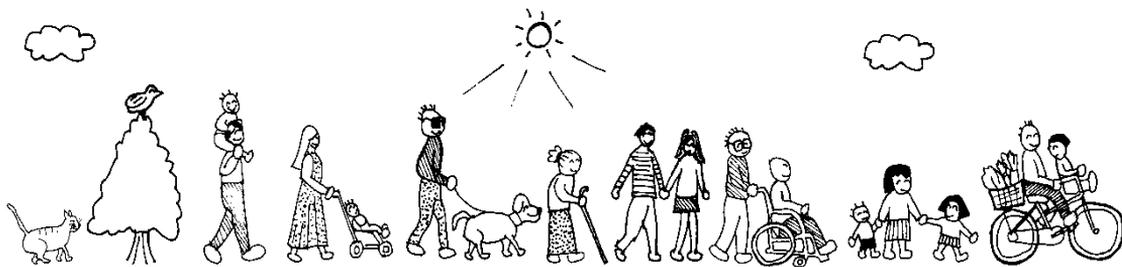


子どもにやさしい道がコミュニティを育てる

今井博之

クルマ社会を問い直す会会員
吉祥院こども診療所所長

クルマ社会を問い直す会



目 次

はじめに	1
安全と安心は違う	1
まず「安全」から： 交通鎮静化政策	2
ボンネルフで事故は大幅に減る	3
子どもにやさしい道： 交通鎮静化政策	3
家の前の交通量は人々の日常交流に大きな影響を与えている	5
交通鎮静化と「安心」の関係： ボンネルフは犯罪抑止力をも持つ	6
道草のできるまちづくりこそ大切	7
禁止ではなく肯定を。子どもの力を信じよう	8

本冊子は、本会会員である今井博之さんが「こども環境学会 2009 年大会（千葉）プレ大会」において行った報告をとりまとめたものです。

こども環境学会大会（千葉）は 2009 年 4 月 23～26 日に開催に開催されました。この大会はこども環境学会が主催したもので、千葉市、(財)ユニセフ協会千葉県支部、千葉大学他が共催者として参加しました。当会もその共催者の一員として名を連ねました。

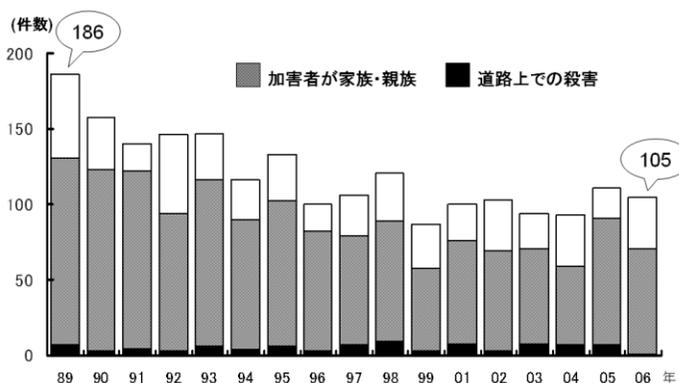
今井博之さんはこの大会のプレ大会として行われた「こどもにやさしい都市（まち）第 1 回アジア・パシフィック国際会議」の第四部シンポジウム「安全（防犯と交通安全）と子どもの遊びが保障される環境とは？」で報告されました。

報告の内容はすでに当会会報 56 号に掲載しておりますが、今回改めて冊子として刊行するものです。

尚会報では、報告のタイトルを『禁止ではなく、肯定を！安心はエンパワメントと安全な環境でこそ』としておりましたが、今回よりわかりやすくするために『子どもにやさしい道がコミュニティを育てる』に改めました。

はじめに

内閣府が2006年に行った世論調査によると、周囲の子どもが犯罪に巻き込まれるのではないかという不安を感じている人は74%にもおよんでおり、8割以上の方が治安の悪化を感じているといいます。¹⁾しかし、実際の統計で見ますと、子どもの殺人および殺人未遂事件の被害者認知件数は減少の一途をたどっており、子どもが路上で不審者に他殺されるような事件は過去20年間ほぼ一定で、年平均5~6人であり、しかも、実際は子どもの他殺の約7割は親または親族による虐待か心中によるものなのです(図1)。^{2) 3)}



(図1) 殺人被害者(13歳未満)の認知件数 (警察庁)

つまり、実社会でのリスクは極めて小さいにもかかわらず、不安が不安を呼び、増幅されて、社会全体が「不安病」にかかっているのです。そのような社会病は、子どもたちへの管理を強め、子どもの成長や発達にまで悪影響を及ぼし始めています。ストレンジャー・デインジャー(Stranger danger)を恐れて、「知らない大人とは喋っちゃだめ」「困っている人がいても関わっちゃだめ」「外国人には近づいちゃだめ」などなど、様々な好ましくない傾向が現れています。集団登校などは大勢の大人たちに監視されて、今や道草などありえません。子どもにとってはいい迷惑です。

自分たちの住んでいるコミュニティによ

り深く関わり、地域の人々と交流することを否定して、子どもが健全に育つのでしょうか。子どもたちにはDo not!ではなく、力を与えましょう。自分の身体を何よりも大切に作る心、自尊心と人を信頼する力を育むような取り組みこそ重要な課題ではないでしょうか。子どもたちには、Yes, you can.を語らなければならないのです。

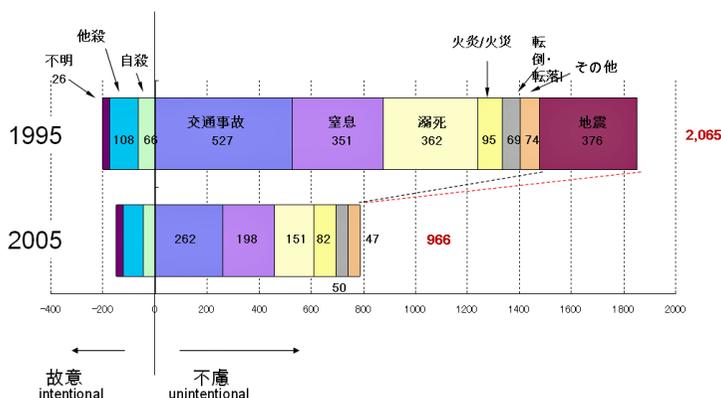
2007年のこども環境学会で、道草ができるまちづくりをテーマにした特別シンポジウムが開かれました。その中では、子どもが交通事故に遭わないで、自由に移動できて、集団で遊べるような安全な道路を、生活環境のなかに造ることが、一つの重要なカギであることが示されました。今回のシンポジウムではこの議論の流れを整理し、主として交通事故の防止の観点から、安全な道、子どもとコミュニティーのための道がもたらすであろう成果を示してみたいと思います。

安全と安心は違う

わが国の子ども(15歳未満で0歳を除く)の死亡原因の第一位は、不慮の傷害であり、この事実は1960年以降不変です。2005年の1年間に傷害(不慮の傷害と故意の傷害を合わせたもの)で死亡した15歳未満小児の数は966人となっています。図2に1995年との比較を示しましたが、この10年間に不慮の傷害も故意の傷害もどちらもかなり減少していることがよくわかります。⁴⁾

この図を出したのは、子どもの命や健康を脅かす実際のリスクをよく示しているからです。すなわち、安全という意味で不慮の傷害、安心という意味で故意の傷害、とくに他殺をイメージしてみますと、図からそれぞれの相対的リスクの比がイメージできるからです。現実のリスクとして、小児の他殺は誇張して語られ、一方、交通事故や火災、溺死、窒息

など不慮の傷害は、他殺の10倍近くの死者が出ていながら、過小評価され続けてきたことが、むしろ問題なのです。



(図2) 小児(15歳未満)の傷害(injury)による死亡数の比較

近年、安全・安心と一言で、一体として語られることが多いのですが、「安心」と「安全」を明確に定義することは実際にはなかなか難しいようです。英語文化圏では「安全」を safety と呼びますが、「安心」に相当する言葉がありません。feeling of security とか sense of security とかに訳しても、しっくりきませんし、安全をどのように認知しているかという意味で perceived safety という言葉で表されることもあります。しかし、論文などでは、安心という言葉よりもその対極にある「不安」という言葉の方がはるかに多く用いられているようです。fear of crime とか concern about crime のように、具体的であり、漠然とした「安心」という表現は避けられています。強いて言うならば、「安心」は「安全」の主観的な評価であり、「安全」はリスクとして定量化、数値化ができる客観的なものである、というのが私なりの定義です。

まず「安全」から：交通鎮静化政策

安全と安心の両面から適切な子どもの遊び環境を考えるというのが、今シンポジウムの

要旨であります。そこでまず、安全の面から入っていきたいと思います。そのためには、こども環境学会でこれまでに開催されてきた

関連シンポジウムでの議論の流れを、本学会の会長である仙田満氏のこれまでの研究のまとめと併せて、紹介したいと思います。

仙田満氏の主張⁵⁾は、以下の通りです。

「1960年代半ばから、道は子どもの遊び場ではなくなった。クルマ優先の道路政策によって、わずかに残された限られた遊びスペースへのアクセスも分断されてしまった。オランダのボンネルフ(歩車共存道路)は1970年代に日本に紹

介されたが発展しなかった。住民が望まなかったことも一因である。道が子どものもの、すなわち人間を主役にするものでなければ、都市は復活できない。地域の再生は道の再生に他ならない。」

さて、ここで登場するボンネルフについて少し説明をしておきます。オランダ政府は1976年9月に新しい道路交通法を制定しました。ボンネルフと指定した区域内においては、従来の一般道とは異なる交通法規を適用するというもので、その基本的理念は、①優先権を自動車に与えない、②道路で遊ぶことを禁止しない、③歩道に駐車させない、④高速で走れない(時速30km以下)、となっています。すなわち、ボンネルフの区域内では、歩行者も自転車も自動車も同等の権利を有しているので、例えば、三輪車に乗った子どもが前にいたら、後続のクルマはクラクションを鳴らすことができません。つまり優先権を主張できず、三輪車の後をついてゆくしかないということなのです。しかし、このような理念を、人々の善意にだけ頼るのではなく、ハンプ、ボラード、狭窄、プランターなどの配置、な

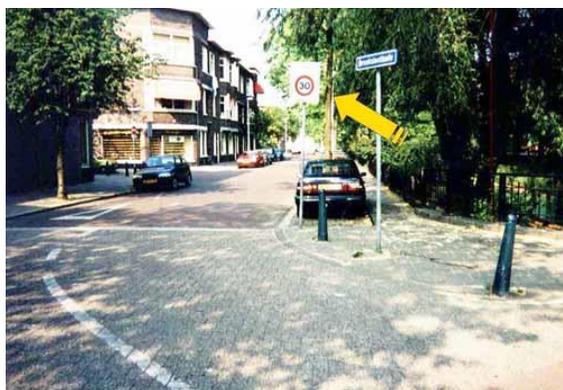
どなど様々な工学的手法によって速度抑制を強制して実現しているのです。⁶⁾

図 3 は、オランダのハーグとデルフト市の間にあるライズバイクという所のボンネルフの写真です。見通しが悪いのでクルマは速度を出せませんし、ボラードと呼ばれる杭によって、同一平面上の道で、子どもたちは安心して遊ぶことができます。



(図 3) ライズバイク：オランダにあるボンネルフの一つ

図 4 は、オランダのハーグにある「ゾーン 30」です。このゾーン内の道路は、全て時速 30km 制限となっています。ボンネルフの本質は、2つあります。ひとつは、クルマの速度を低速に制限することです。第二は、通過交通を入れないことです。ボンネルフ内の道路の建築・維持にはコストがかさみますので、その代用としてこの「ゾーン 30」が広がったの



(図 4) ハーグのゾーン 30 (オランダ)

です。

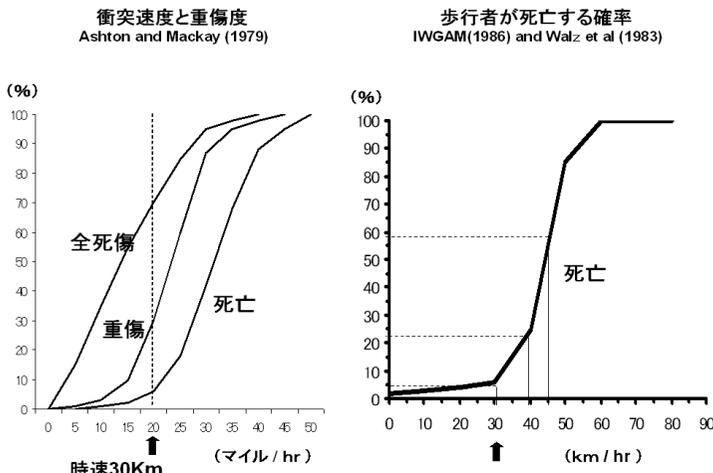
ボンネルフで事故は大幅に減る

このボンネルフを発祥として、歩車共存、クルマの速度制御、公共交通の充実などを主な柱とする交通鎮静化 (traffic calming) 政策が、その後進展を見せました。さて、この交通鎮静化によって、交通事故はどれくらい減るのでしょうか。デンマークも 1978 年に道路交通法を改正しまして、オランダと同様にボンネルフを広げていきました。エンゲルらのデンマークでの研究 (1992 年)⁷⁾によると、ボンネルフ導入の前後を比較すると、自動車の走行距離あたりの交通事故率は 72% 減少し、重傷事故に限定すると、その減少率は 78% 減という著しい効果が示されました。

さて、前述したゾーン 30 の、この 30 という数字の根拠を図 5 に示しました。クルマ対ヒトの衝突事故が起こった場合の歩行者外傷の重症度と衝突時の速度の関係を示してあります。⁶⁾ 時速 30km のときの死亡率は 5% ほどですが、時速 30km を超えたとなんに重傷率あるいは死亡率が急峻に増加しています。居住地域でのクルマの速度が 30km を超えることは許容できないのです。

子どもにやさしい道： 交通鎮静化政策

2005 年の夏に、ボンネルフ発祥の地といわれるオランダのデルフト市において、チャイルドストリート 2005 国際会議が開催されました。この会議はユニセフのチャイルドフレンドリーシティイニシアティブ (CFCD) と都市問題国際研究所などが共催して開いたもので、発達した工業国を中心に 22 か国からの参加がありました。この会議では、自宅前の身近な道路で安心して遊べるかどうかという環境が、幼い子どもの発育や発達に大きな影響を与えているという研究が紹介され、都市の中で子どもにやさしい道を増やすことは、単に交通安全という観点からだけではなく、子どもの発達という視点からも重要な意味を持



(図 5) 衝突時のクルマの速度と歩行者外傷の重症度との関係

つことが強調されました。

スイスのマルコ・ヒュッテンモーゼル博士は、チューリヒに住む 5 歳児を対象に、かれらの発育や発達に対して、身近な道路環境がどのような影響を与えているかを研究しました。スイスでは早くからオランダの影響を受けて、1978 年には最初のボンネルフが建設されており、ボンネルフは国内で一定の広がりを持っているようです。そこで、ボンネルフ内に住んでおり、自宅の前の道で遊ぶことができる環境に住む子ども（これを A 群とする）と、日本と同じように自宅前は危険であり、道で遊んではいけないという環境に住む子ども（これを B 群とする）に分けて、両者の遊び時間や遊びの種類、発育や発達について詳細な検討を行ったのです。主要な結果を紹介します。

まず、5 歳児の外遊びの時間ですが、図 6 に示したように相当な違いがあります。A 群の子どもは 2 時間以上外遊びをすると答えたものが半数以上を占めたのに対し、B 群の子どもは半数がまった

く外遊びをしないと答えています。

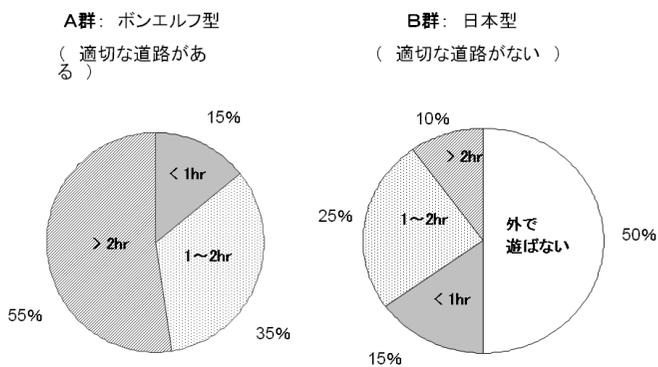
さらに、A 群と B 群では遊びの多様性にも差がありました（図 7）。B 群の子どもたちは自宅の前の道で遊べないので、保護者に連れられて近くの公園まで遊びに来ますが、公園までは子どもだけの力では来られないので、遊べる時間が限定されますし、遊ぶための道具を公園まで持ってこなければいけないので、自宅前で遊ぶときのように家にすぐに取りに帰ることができません。おのずと遊びの多様性に差が出ることは明らかです。

この研究でわかった主要な所見は、以下のようによまとめることができます。

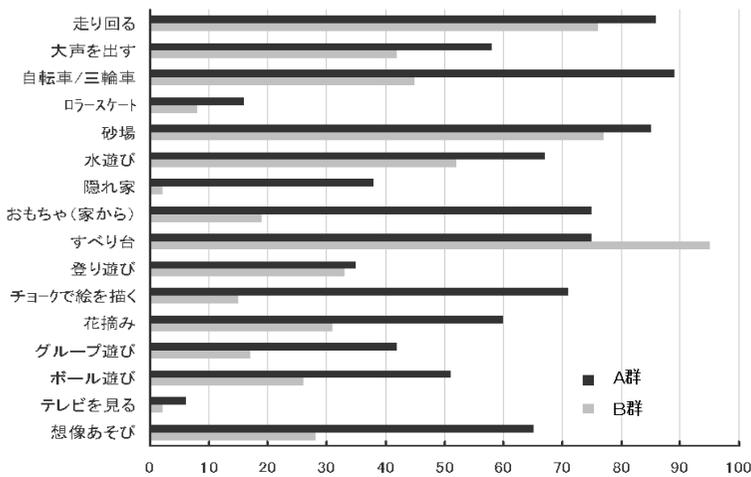
遊べる道路が近くにある子どもほど、①外遊びの時間が長い、②遊びの種類と経験が豊富、③社会性を発達させる機会が多い（大グループ遊び、友だちの家を訪問、大人との接触など）、④その子どもの親も、他の親との接触が有意に多い。

しかも、それらの所見は、近くに公園が増えたことでは事態は好転しなかったし、親の

家の近くに、子どもが遊べる道がありますか？



(図 6) 5 歳児の自宅前の道路環境と外遊びの時間



(図7) 外遊びの種類

人種・職業・共働き・性などの決定要因とは独立しており、家の近くに外遊びができる道路があるかどうか、子どもの遊びの量と質を決定する最も重要で独立した決定要因であったということです。

ボンネルフや交通鎮静化政策は、子どもの交通に対する安全性を高めるだけではなく、発育や発達にとっても重要であることが明瞭に示された研究だといえるでしょう。

1976年に始まったオランダのボンネルフは、近年再び注目を集めており、欧州の各国で発展を続けています。オランダでは既に生活道路の60%以上がボンネルフもしくはゾーン30となっており、ドイツでもボン市内の生活道路の3割以上がゾーン30 (Tempo-30) だといえます。あまり取り組みが進んでいなかった英国でもホームゾーンと呼ばれる擬似ボンネルフを拡大しており、フランスでも大通りをクルマ優先から歩行者優先、公共交通優先の政策に転換を始めました。スウェーデンでは、学問で有名な都市ルンドの市内中心部を全てゾーン30に指定するなど、従来の伝統的手法である歩車分離政策に加えて、交通鎮静化政策の良い面をどんどん取り入れ始めました。

家の前の交通量は人々の日常交流に大きな影響を与えている

ここまでは交通鎮静化政策が子どもの交通安全と遊びや発達に大きなメリットを及ぼすであろうことを示してきました。後半は、狭義の「安心」、すなわちここでは犯罪に巻き込まれないための「安心」について、交通鎮静化との関連を見ていきたいと思います。

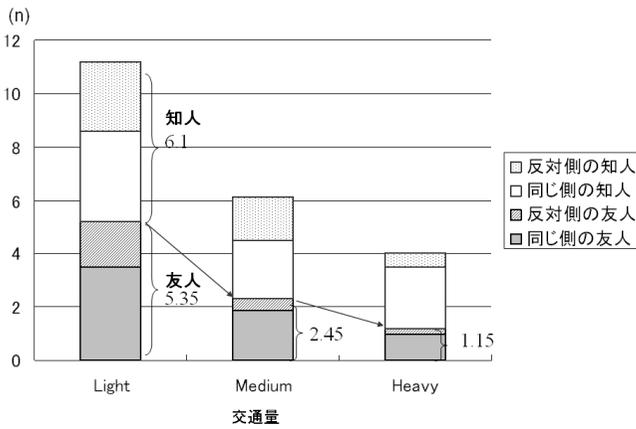
クルマの交通量が増える
と住民の社会的交流が妨げ

られるという研究は多数ありますが、その最新の研究をまず示したいと思います。ハートJは英国のブリストル市で交通量と住民の交流の関連を調査し、2008年に結果を発表しました。⁸⁾ この研究で興味深いのは、カリフォルニア大学バークレー校のアップルヤードが1981年に発表したのと全く同じ手法で追試を行ったことです。このアップルヤードの研究⁹⁾は有名なので随所に紹介されていますし、岩波ブックレット「クルマ社会と子どもたち」(p.32)にも紹介されています。ハートは、表1のようにブリストル市内の道路のうち、交通量が少ない (light)、普通 (medium)、多い (heavy) の3路線を選び、その沿線の住民の調査を行いました。

交通量	通りの名称	クルマの走行台数
Light	Dorvercourt Road	140 台/日
Medium	Filton Avenue	8,420 台/日
Heavy	Muller Road	21,130 台/日

(表1) 交通量の分類

最も顕著だったのは、交通量が増加するにしたがって知人や友人の数が減って行くことです(図8)。交通量の少ない路線住民の友人+知人数の平均は11.5人であるのに対し、交通量が最も多い路線では4.0人と半分以下になっています。しかも、驚くべきことに、交通によって分断されることが無い道路の同じ側であってですら、知人よりも友人の数が減少しているのです。



(図8) 交通量と友人・知人の平均数 (道路の同じ側と反対側別)

ちなみに、アップルヤードの最初の研究では、交通量の少ない路線での知人の数は6.3人であり、今回のブリストルでの研究では、6.1人となっており、極めて近接した値が出ています。すなわち、交通量が少ない路線に住む住民の知人の数は約6人というのが自然な数ではないかと推測できるでしょう。

このブリストルでのハートの研究結果は、アップルヤードの研究と同じ結果が得られており、交通量が多い所ほど住民の交流線は少なくなり、また、自分のテリトリーと感じる面積(自宅の周辺で、自分が世話をしなければいけないと感じる範囲)も交通量の増加とともに減少していくのです。

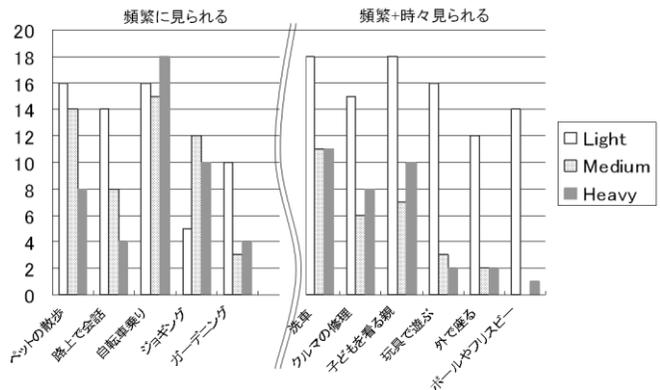
次に示すのは、交通量と道路でのア

クティビティーを調べたものです(図9)。ペットの散歩、道端での会話、路上での遊び、それを見守る親、これらは全て交通量で大きな影響を受けています。

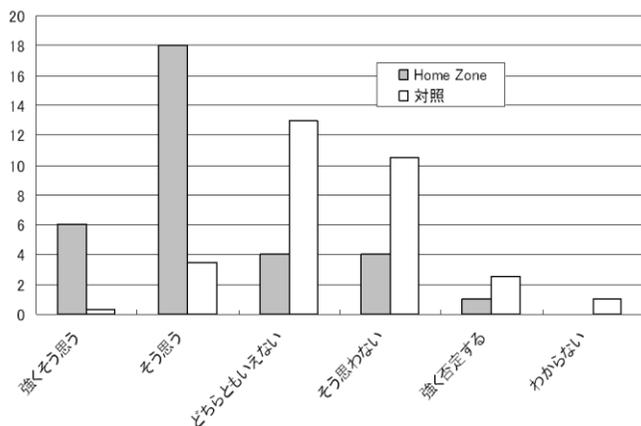
交通鎮静化と「安心」の関係：ボンネルフは犯罪抑止力をも持つ

さて、英国では擬似ボンネルフであるホームゾーンの建設が急ピッチで進められていることは先に紹介したところです。そのホームゾーンの効果を評価するために、ホームゾーン建設の前後で何がどのように変わったのかというビフォー・アフター研究が多数報告されています。まず、そのうちの一つ、同じくブリストル市のサウスビルという地区に建設されたホームゾーンの前後比較です。¹⁰⁾

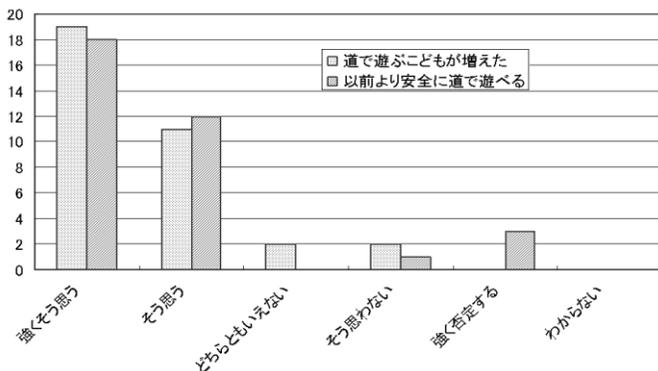
対照地域と比較すれば、ホームゾーンに変えてからの方が近隣の住民同士の会話が増えていることが明瞭です(図10)。また、以前よりも安全に道で遊べるようになったし、実際に道で遊んでいる子どもが増えています(図11)。同じくサウスビルのホームゾーンでの前後比較ですが、地域に関する様々な不安が、前後でどのように変化したのかという調査があります(図12)。これで見ますと、



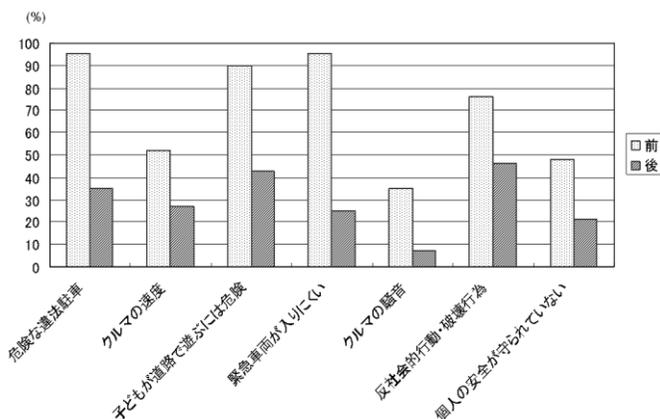
(図9) 路上でのアクティビティー



(図 10) 以前よりも近所の人とよく話すようになりましたか？



(図 11) 子どもが遊べる道



(図 12) 様々な不安を感じている住民の割合-① (ホームゾーンへの変更前後での比較)

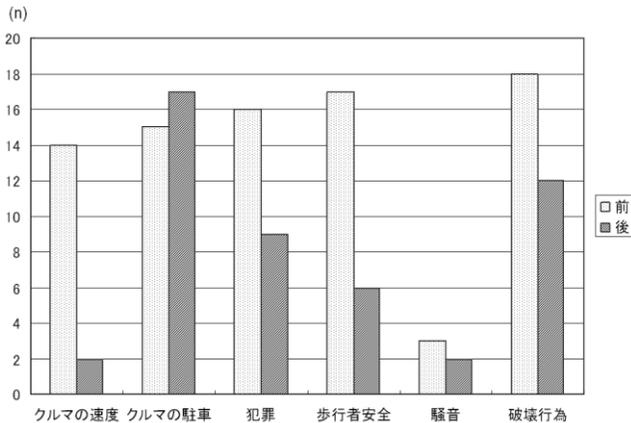
交通安全、駐車違反問題、騒音問題、子どもの道遊びなど、当然予想される結果が示されていますが、意外なことに、地域での反社会的行動や、身体への危険に対する不安など、治安面においても改善しているのです。また、サウスビル地区の別のホームゾーンでの前後調査でも犯罪や破壊行為の不安が大きく改善して、半分近くまで減少しています(図 13)。

ホームゾーンに変更することによって、なぜ犯罪が減るのか？ 減っているのはどのような罪種か？ などについてさらに知りたいところですが、入手できる詳細なデータは少なく、英国プリマウス市のモリス・タウンという地域でのホームゾーン変更前後のデータをお示します(図 14)。¹¹⁾ ホームゾーンへの変更によって総犯罪件数は年間 92 件から 9 件へと 10 分の 1 に激減していますので、減っているのは特定の罪種ではないことがわかります。

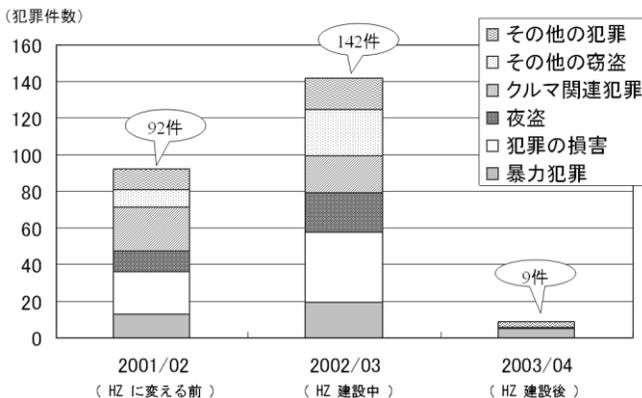
まだ詳しいことはわかっていないのですが、ホームゾーンによって道路上の不特定多数の住民の目 (eyes on the street) が多くなることや、住民の顔をお互いがよりよく知ること、自宅以外の周辺地域を自分のテリトリーだと感じて大切にしようとする心が育まれること、などが犯罪の抑止力になっているのではないかと推測されているようです。

道草のできるまちづくりこそ大切

冒頭でも述べたように、実際の統計とは全く違った方向で、社会の不安は増大させられているようです。「子どもを決して一人にはさせま



(図 13) 様々な不安を感じている住民の割合-②
(ホームゾーンへの変更前後での比較)



(図 14) ホームゾーンへの変更前後での
犯罪件数 (罪種別) の変化

せん」とか「24 時間見守ります」などといったスローガンの下に、今や「子ども見守り隊」は全国に 2 万団体、100 万人を超える大人が動員されているといます。

通学路の辻々に大人が立って登下校途上の子どもたちを監視し、監視だけにとどまらず、「まっすぐ歩きなさい」「もっと大きな声であいさつを！」と、余計なことにまで干渉してくるのです。

確かに子どもは、大人の庇護の下で基本的に安全な環境で生活しています。しかし、森田ゆり氏が主張されているとおり、「大人の目

の行き届かない時間と空間をかすめ取って小さな自由を確保することで自我を成長させている。」「人生に道草や回り道が必要なように、子どもの路上での時間にも道草が必要なのである。」²⁾

そして、この命題こそ、2007 年にこども環境学会横浜大会のシンポジウムで論じられた「道草のできるまちづくり」の核心部分だったのではないのでしょうか。

禁止ではなく肯定を。子どもの力を信じよう

米国では年間 200~300 人の子どもが行方不明になっており、この数字は日本の比ではありませんが、過去数十年間この値に大きな変化はないといえます。それにも関わらず、米国でも 2000 年以降、ストレンジャー・デンジャー（見知らぬ者による子どもへの犯罪の危険）への恐怖心は年々高まってきました。英国でも同様の傾向が顕著です。¹²⁾ 捜査当局によると、犯人は近所に住む人間であったり、親族であったりすることも多く、また、親にとっては見知らぬ人であっても、子どもにとっては「知っている」人であることが多いことがわかっています。

したがってこのリスクを回避するために、表 2 に示したような「〇〇をしてはダメ」という教え方は、相互不信社会を作り出す元になっており、全く効果が無いというだけではなく、むしろ害の方が大きいとさえ言えます。

禁止するのではなく、肯定的なメッセージを子どもたちに送りたいものです。そして、自分自身の身体を大切にできる子ども、自尊心を育てることが大切です。

交通事故から子どもが守られる安全な道路環境、幼い子どもが自宅近くの道路で遊べる豊かな「こども道 (child-street, child-friendly

“Do not” アプローチ ✕	“Yes, you can” アプローチ ○
<p>stranger danger 実は、子どもにとっては「顔見知り」であることが多い 「知らない大人は、悪い人だと思って」「困った人がいても、関わっちゃダメ」かわいいなと思っても、子どもに声をかけただけで、不審者扱いされてしまう。 知的障害者などが変質者として通報されてしまう。 外国人だというだけで危険人物として見られる。 → 相互不信社会</p>	<p>「信頼できる人は誰かを教える」 交番、お店の人、どこでもいいから民家へ 「不安を感じたら No. と言ってもいいんだということを教える」 ・「自分を大切にすゝる気持ちを育てる」(自尊心) ・困っている人がいたら率先して、助け合ひましよう。 でも、少しでも、変だと感じたり、嫌な場合は、No! と言えることが大切。 ・多少の護身術。膝を蹴るとか・・・</p>

(表 2) No “Do not”, Yes you children can.

street)」、そのような道には、住民の出会い、語りあい、人の眼が多いので犯罪も少ないのです。

(京都府京都市在住、クルマ社会を問い直す会会員、吉祥院こども診療所所長、こども環境学会「こどもとコミュニティーのための道」研究会会員、子供の安全ネットワークジャパン幹事、日本セーフティプロモーション学会理事)

文献

1. 内閣府. 子どもの防犯に関する特別世論調査 2006年8月3日
2. 森田ゆり. 子どもが会おう犯罪と暴力: 防犯対策の幻想. 生活人新書 191 NHK 出版(東京). 2006年
3. 浜井浩一、芹沢一也. 犯罪不安社会. 誰もが「不審者」? 光文社新書 281 光文社(東京) 2006年
4. 今井博之. 子どもの事故予防: 火災による傷害予防を例として. 日本セーフティプロモーション学会誌. 1 (1), 25~29. 2008

5. 仙田満・上岡直見編. 子どもが道草できるまちづくり. 学芸出版(京都) 2009
6. 今井博之. クルマ社会と子どもたち(その後): 交通鎮静化の海外の取り組み. クルマ社会を問い直す会. (東京) 2004年
7. Engel U, Thomsen LK. Safety effects on speed reducing measures in Danish residential areas. *Accid Anal Prev* 24: 17, 1992
8. Hart J. *Driven To Excess: Impacts of Motor Vehicle Traffic on Residential Quality of Life in Bristol, UK.* 2008
9. Appleyard D. *Livable Streets.* Barkeley, University of California Press 1981
10. The Center for Transport & Society. *Southville Home Zone: An Independent Evaluation.* 2006
11. TRL Report TRL640 *Pilot home zone schemes: Evaluation of Morice Town, Plymouth.* 2005
12. Gill T. *No fear: growing up in a risk averse society.* Calouste Gulbenkian Foundation. (London) 2006

子どもにやさしい道がコミュニティを育てる

2010年3月31日発行

発行者：クルマ社会を問い直す会

〒162-0825 東京都新宿区神楽坂 2-19 銀鈴会館 506 生活思想社内

Tel&Fax 03-5261-5931

<http://toinaosu.org> email:kstn@red.zero.jp