

子どもの視点から見た福祉のまちづくりに関する調査研究

A Study on the Welfare City Planning from the view-point of school children

正岡 さち・渡部 理恵

Sachi MASAOKA , Rie WATANABE

要旨

本研究は、子どもたちが安全で安心して暮らせるまちづくりのための基礎的な資料にすることを目的として、子どもを対象として調査研究を行った。その結果、4割が事件や事故にあう不安を感じており、特に女子に不安感が高く、実際に被害にあった子どもは13%であった。被害内容は交通事故や声掛けが多かったが、年齢や性別によって違いが認められた。また、学校等から伝えられる通学路上の危険箇所を認識している割合より、子ども達自身が認識している割合の方が高かった。危険だと思う箇所や関係機関に対する要望では、全体的には街灯に関する項目が高かったが、詳細に見ていくと、学校や地域、学年等により異なっていた。安全な通学路をつくるには、毎日通学する子どもの意見を中心に検討することが必要であり、その場所に合った効果的なまちづくりをしなければならない。

キーワード：まちづくり、子ども、福祉、事件、事故

1. 緒言

近年、全国各地で子どもたちを狙った不審人物による事件が増加している。また、交通事故や不慮の事故などによる死傷者も多い。

警視庁による資料を見ると、平成18年の未成年の犯罪被害件数は30万9104件¹⁾で、特に道路上で犯罪にあう割合は上位に来ている。また、平成18年中の交通事故の発生状況²⁾を見ると、小学生・中学生は歩行中、自転車運転中が多く、その多くは朝の登校時と夕方の下校時に発生している。学校への登下校は、子どもの日常であり、事件や事故を未然防止し、子ども達が安心して通学することができる環境づくりは必要不可欠である。そのためには、学校、地域、自治体、国をあげて子どもを事件や事故から守るための対策を講じなければならない。

数々の事件や事故の発生を受け、現在では、日本全国で子どもを見守る活動³⁾が行わ

れ始めており、松江においても、セーフティかわつにおける川津ほんそ子まもら会の活動等が行われている。こういった活動は、コミュニティデザインといったソフト面での対策と位置づけられる。しかし、小宮は、ソフト面での対策だけではなく、「犯罪者個人に注目するのではなく犯罪が起きる場所に注目すべき」⁴⁾⁵⁾とし、事件や事故を起こさせない犯罪に強いまちづくりや空間デザインの必要性を述べている。中村は、犯罪空間の実情を分析することにより、危険空間をなくす必要性と方法を述べている⁶⁾。

振り返って、現在のまちづくりを見てみると、ほとんどは大人の視点から考えられたものであり、子どもの視点から見ると大人が気づかない多くの問題点があるものと考えられる。

そこで本研究は、子どもを対象に調査を行うことによって、松江市内の通学路における子どもの被害実態、通学路の危険箇所や関係機関への要望などを明らかにし、子どもたちが安全で安心して暮らせるまちづくりのための基礎的な資料にすることを目的として研究を行った。

2. 調査概要

(1) 調査方法および配布・回収方法

質問紙によるアンケート調査である。調査票は、各小中学校を通じて配布・回収を行った。

(2) 調査対象

松江市内にある小中学校のうち、条件の異なる学校(8校)を選定し、小学4年生(以下、「小4」と略す)、小学6年生(以下、「小6」と略す)、中学2年生(以下、「中2」と略す)を対象とした。

(3) 調査内容

主な内容は、登下校の概要、通学路での犯罪実態、危険箇所、関係機関への要望等である。

(4) 調査期間

調査期間は2005年11月下旬～12月下旬。配布数は1057部、回収数は670部、有効回収率は63.3%であった。

(5) 調査対象校の選定と分類

調査に当たって、所在地の条件の異なる小学校・中学校を選定し、学校を通じて調査票の配布・回収を依頼した。その結果、協力が得られたのは小学校5校・中学校3校の計8校である。その8校を下記の5つに分類した。

1. 農村にある学校（以下、「農村」と略す）...小学校、中学校各1校ずつ。
2. 漁村にある学校（以下、「漁村」と略す）...小学校、中学校各1校ずつ。
3. 温泉街にある学校（以下、「温泉街」と略す）...小学校1校。
4. 市内の中心地近くにある大規模校（以下、「中心地」と略す）...小学校1校。
5. 校区がなく様々な地域から子どもが通ってくる学校（以下、「校区無」と略す）...小学校、中学校各1校ずつ。

3. 結果および考察

(1) 対象者の属性

調査対象者を表1に示す。性別は、男子が46%、女子が54%、学年は小4が39.6%、小6が42.9%、中2が17.5%である。

表1 対象者の属性

項目	内訳		
	男子	女子	
性別	303 (46.0)	356 (54.0)	
学年	小学4年生	小学6年生	中学2年生
	261 (39.6)	283 (42.9)	115 (17.5)

(2) 登下校の時間と方法

まず、登下校の概要を把握するため、登下校手段、登下校に要する時間、学校までの距離、登下校時の人数、登下校の主な時間帯、帰宅経路について尋ねた。この項目に関しては、曜日によって異なること、夏と冬で異なることなども考えられるため、登下校の時間帯については夏・冬を別に回答してもらい、登校手段については複数回答とした。

全体の登下校の概要を図1～3に、各学校別に見た登下校の概要を表2に示す。

登下校ともに徒歩が最も多く、4分の3を占める。次いで、登校では公共交通機関、下校では自家用車が2位となった。学年別で見ると、小学校では登下校とも徒歩が最も多く8割を占めていた。一方、中学生は登下校とも自転車最も多いものの、様々な手段が利用されており、自家用車も3割を超える割合で利用されていた。

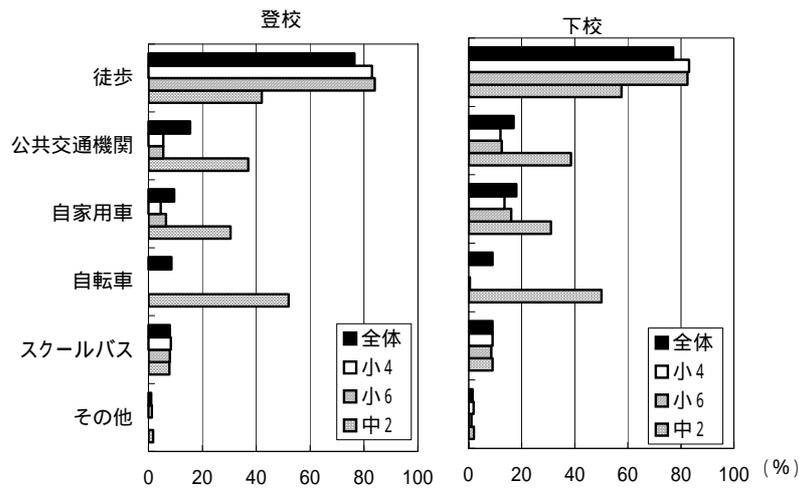


図1 登下校の手段

自宅から学校までの距離（図2）と登下校にかかる時間（図3）をみると、登下校ともに、距離は1～2km、時間は11～20分が最も多かった。しかし、中には20km以上の距離を通学している者もいた。学年別では、時間はさほど差はないが、距離では、中学生に2～5kmが多く、当然のことであるが、中学生の方が長い距離を通学していた。また、登校にかかる時間と下校にかかる時間を比較すると、若干、下校にかかる時間の方が長い傾向が伺えた。

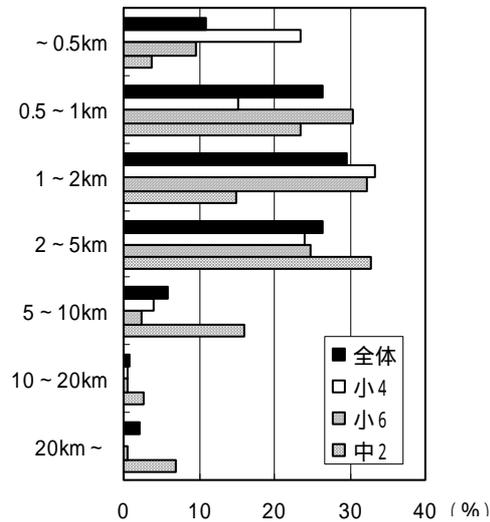


図2 学校までの距離

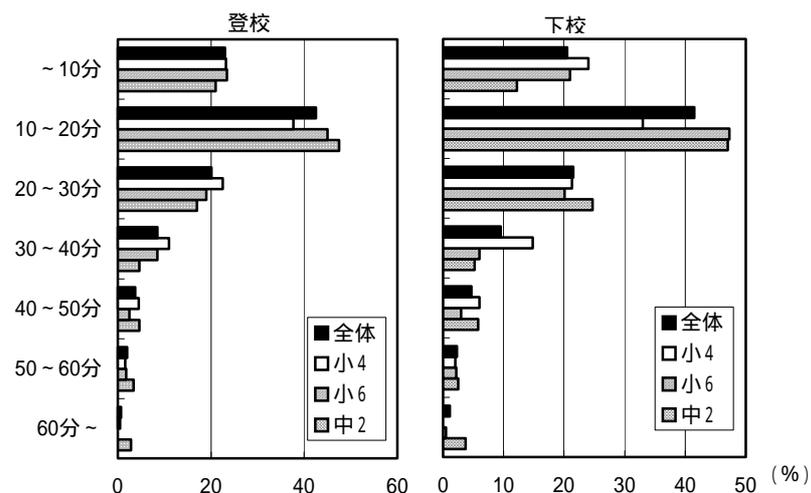


図3 登下校にかかる時間

誰と一緒に登下校するかという登下校仲間について見てみると、図4に示す通り、登校では、小学生は集団登校が最も多く、4分の3を占めていた。一方、中学生では一人が最も多く、6割以上を占めていた。下校は、中学生で若干1人が多いものの、登校程差はなく、友達と一緒に下校するケースが多くを占めていた。小学生では、登校はほとんど集団であったが、下校は一人になる割合が増え、下校時の方が集団で行動することが難しいといえよう。

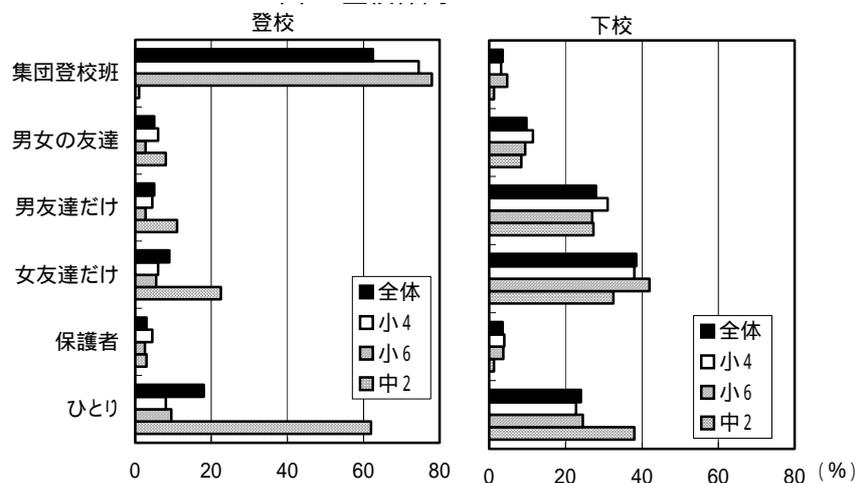


図4 登校仲間

登校の時間について図5に示す。夏季における登校では、ほとんどが7時15分~8時の狭い時間帯に集中している。特に、小学生は集団登校が多かったためか、より狭い時間帯になっており、中学生は7時~8時半と時間帯が若干広く、また、割合もバラつきが認められた。なお、冬季については、夏季とさほど差が認められなかった。次に、下校時間について図6に示す。小学生の下校時間のピークが15時30分~16時30分

であるのに対して、中学生のピークは17時30分～19時となっている。小学生は、学校が終わるとすぐに下校するため、早い時間帯に集中しており、一方、中学生は部活動への参加の有無等によって下校時間が遅くなっているためと考えられる。しかし、多くはないとはいえ、17～19時の間に帰宅する小学生もあり、注意が必要であると考えられる。また、夏季と冬季を比較すると、中学生は冬季の方が約1時間ほど早くなっており、日没時間の差によって部活動等の終了時間を変える等の対応がなされているものと推測される。一方、小学生は夏季と冬季でほとんど差がなく、遅い時間に帰宅する小学生への注意や対応が必要であると考えられる。

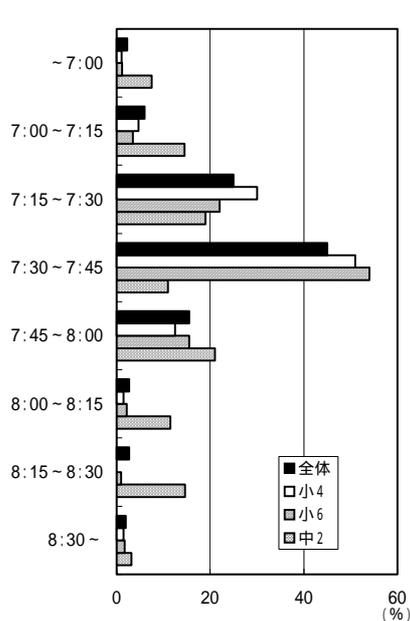


図5 登校時間（夏季）

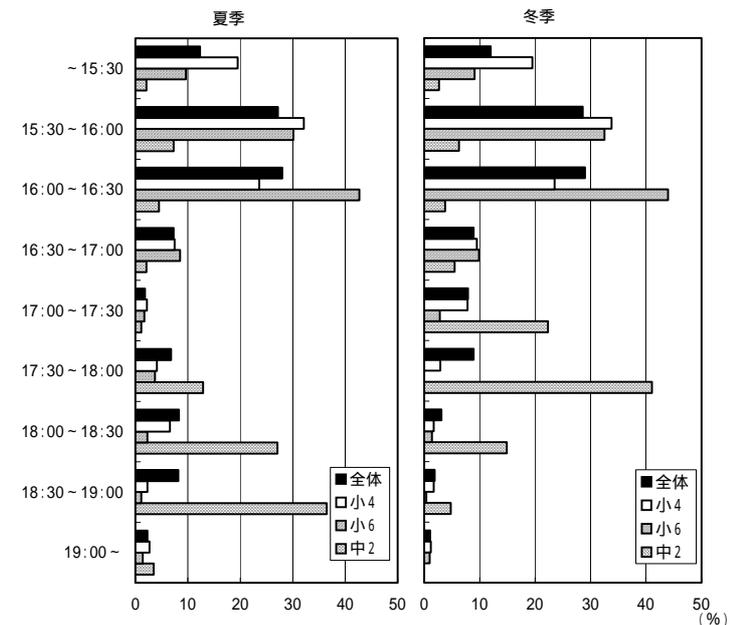


図6 下校時間

さらに、下校時の帰宅の経路について尋ねたところ、「いつも決まった道」を通るのは72.9%で、約4分の1の子どもは日によって異なった道を通って下校していた。その理由は、小中学生ともに、「塾や習い事に行く」と「日によって帰る手段が違う」が多かった。登校にかかる時間よりも下校にかかる時間の方が長くなっていたのは塾や習い事に行くためであると考えられる。また、下校時に1人で帰る子どもが多いのも、塾や習い事に行くことによって、時間や方向が合わず、一緒に帰れる友達がいらないことも理由の1つではないかと考えられる。下校時間と重ね合わせて考えると、特に、小学生に関して、時間が遅くなる日の下校時の注意が必要と考えられよう。

学校別の登下校の概要についてまとめたものを表2に示す。学校によって事情が様々で、登下校の概要についても学校によって違いが認められた。特に、校区無の小・中学校では、最も遠くから通っている子どもの登校距離・時間が小学校より長く、他の学校より遠距離の通学による危険性が高くなると考えられる。漁村の小・中学校では、距離

的には若干他の学校よりも遠くから通っている子どもがいるものの、スクールバスを利用して登下校していることもあり、登下校の時間帯は最も狭い時間内におさまっていた。

表2 学校別にみた登下校の概要

小学校						
	校区無	漁村(島根小)	農村(古江小)	温泉街(玉湯小)	中心地(乃木小)	
登下校の手段	徒歩	スクールバス	徒歩	徒歩	徒歩	
登下校に要する時間 (うち最長)	11～20分 (60分以上)	11～20分 (41～50分)	11～20分 (41～50分)	11～20分 (51～60分)	11～20分 (51～60分)	
学校までの距離 (うち最長)	2.1～5km (10.1～20km以上)	2.1～5km (5.1～10km以上)	1.1～2km (2.1～5km以上)	1.1～2km (2.1～5km以上)	1.1～2km (20.1～50km以上)	
登下校の際の人数	同性の友人2～5人	集団登下校2～5人	(登校)集団登校班 6～10人 (下校)同性の友人 2～5人	(登校)集団登校班 6～10人 (下校)同性の友人 2～5人	(登校)集団登校班 6～10人 (下校)同性の友人 2～5人	
登校時間帯 (最早) (最遅)	7時16～45分 (～7時) (8時16～30分)	7時31～45分 (7時16～30分) (7時46分～8時)	7時31～45分 (7時16～30分) (8時31～45分)	7時31～45分 (～7時) (8時31～45分)	7時31～45分 (～7時) (8時46分～9時)	
下校時間帯 (最早) (最遅)	16時01～30分 (～15時30分) (19時01分～)	16時01～30分 (～15時30分) (16時31分～17時)	16時01～30分 (～15時30分) (18時30分～)	15時31分～16時 (～15時30分) (19時01分～)	15時31分～16時 (～15時30分) (19時01分～)	

中学校			
	校区無	漁村(島根中)	農村(湖北中)
登下校の手段	自転車	スクールバス	徒歩
登下校に要する時間 (うち最長)	11～20分 (60分以上)	(登校)～10分 (下校)11～30分 (60分以上)	11～20分 (41～50分)
学校までの距離 (うち最長)	2.1～5km (50km以上)	2.1～5km (5.1～10km以上)	0.6～1km (10.1～20km以上)
登下校の際の人数	1人	同性の友人 6～10人、1人	(登校)1人 (下校)同性の友人 2～5人
登校時間帯 (最早) (最遅)	8時16～30分 (～7時) (8時31～45分)	7時46分～8時 (7時01～15分) (8時46分～9時)	7時16～30分 (～7時) (8時31～45分)
下校時間帯 (最早) (最遅)	夏18時01～30分 冬17時31分～18時 (～15時30分) (18時31～45分)	夏18時31分～19時 冬17時31分～18時 (～15時30分) (19時01分～)	夏18時31分～19時 冬17時01分～30分 (～15時30分) (19時01分～)

(3) 通学路に対する不安感

登下校中に事件や事項にあう不安感について尋ねた結果を図7に示す。

全体では、「たまにある」が3割と最も多く、次いで、「ほとんどない」「まったくない」と続く。「よくある」と「たまにある」を合わせると約4割の子どもが不安を感じている結果となった。

これを男女別でみると、男子よりも女子の方が不安に思う割合が高い傾向にあった。また、学校別にみると、校区無の小学校、校区無の中学校、漁村の中学校、中心地の小

学校の順で不安感が高かった。学年別では、学年が高い方が若干不安感が低くなる傾向にあるものの、ほとんど差は認められなかった。

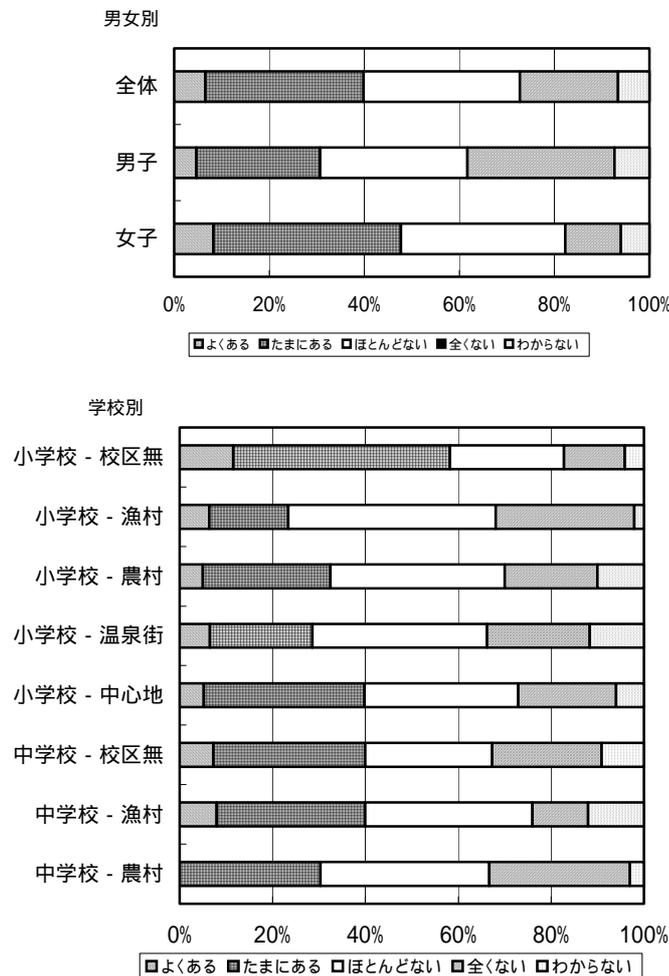


図7 通学路に対する不安感

次に、登下校中にあいさうで不安だと思ふ事件や事故の種類を3つ以内で選ぶよう尋ねた結果を図8に示す。

最も多いのは交通事故で、声掛け、誘拐と続いた。これを男女別でみると、男子に多いのは交通事故・暴行・恐喝であり、女子に多いのは声掛け・誘拐・つきまとい・通り魔等であり、数は少ないものの、痴漢や盗撮も女子に多く、男女で不安を感じる項目が異なっていることも明らかとなった。また、学年別でみると、小4では、誘拐、声掛け、交通事故、小6では、交通事故、声掛け、つきまとい、中2では、交通事故、不慮の事故、声掛けの順となっており、学年によって不安に思うことが異なる傾向にあった。誘拐・声掛け・つきまとい・暴行は年齢が低い程不安に感じており、交通事故・不慮の事故・恐喝は年齢が高くなる程増える傾向にあった。

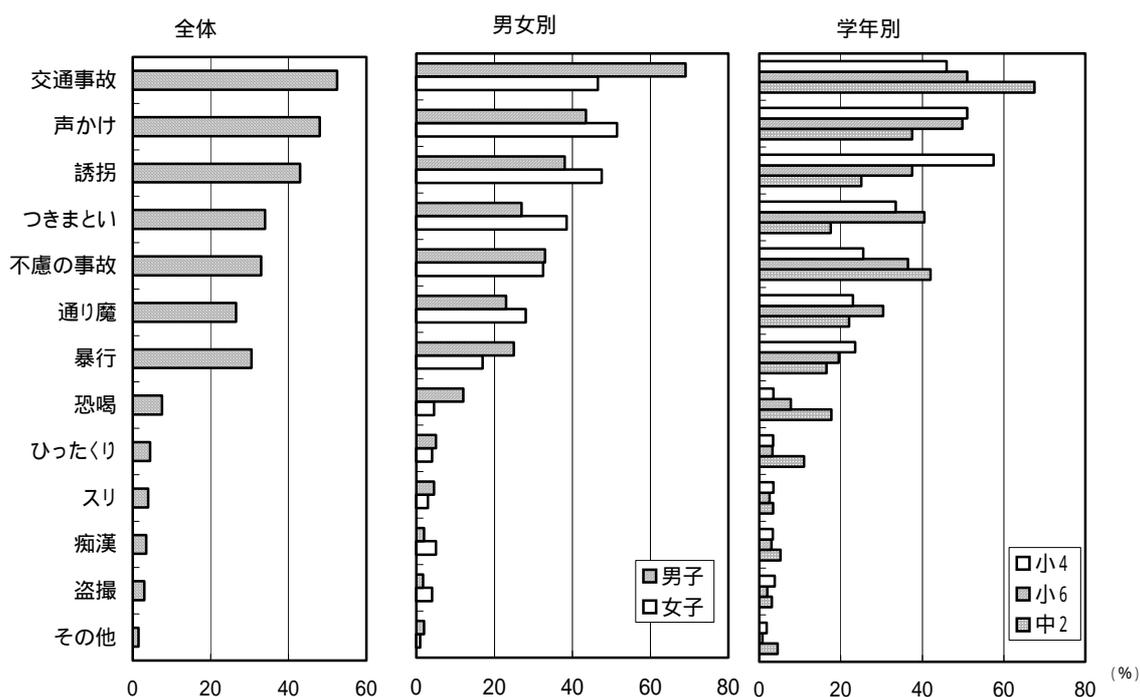


図8 不安に思う事件や事故

(4) 通学路における被害実態

次に、通学路における事件や事故の被害の有無とその内容を尋ねた結果を図9に示す。被害にあったことがある子どもは全体の13.2%であった。学年別にみると、年齢が高くなる程被害を受けた割合が高くなる傾向にあった。また、学校別にみると、少ないのは中心街の小学校で3.3%、農村の小学校9.1%で、逆に多いのが校区無の小学校28.7%、校区無の中学校23.6%であり、校区無で飛びぬけて多いことが明らかとなった。校区無の学校にはかなり遠くから通っている生徒も多く、通学の距離・時間ともに長いことや、通学路やその周辺に馴染みがないことによって事件や事故にあいやすいのではないかと考えられる。また、「地域の子どもを見守る」といった場合には、その地域の校区の学校に通う子どもばかりがイメージされ、他の学校に通っている子どもは見守る対象として認識されにくく、セーフティネットから抜け落ちやすいのではなかと考えられる。男女別ではやや女子で多いものの、さほど差は認められなかった。

正岡：子どもの視点から見た福祉のまちづくりに関する調査研究

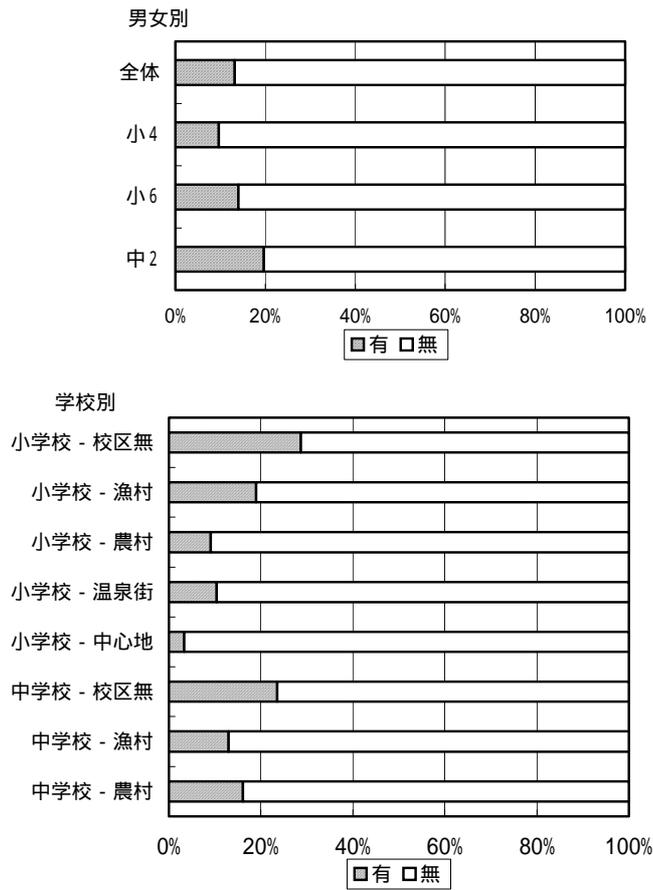


図9 通学路における被害の有無

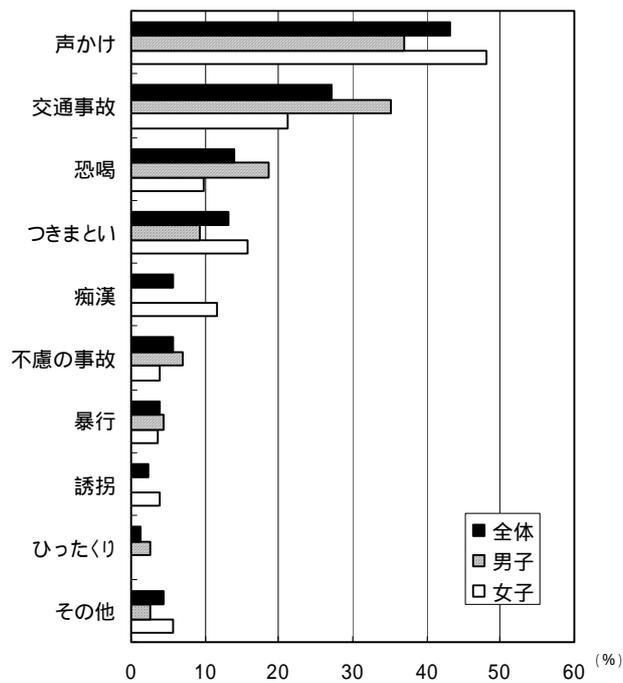


図10 男女別に見た被害内容

次に、被害にあった場合の被害内容を尋ねた結果を図 10 に示す。全体では、「声かけ」「交通事故」が飛びぬけて多かった。男女別では、男子は声掛け・交通事故・恐喝が多く、女子は声掛け・交通事故・つきまとい・痴漢であり、男女によって被害の種類が異なる傾向にあった。学年別では差はあるものの、特に目立った傾向は認められなかった。

(5) 通学路内の危険箇所

通学路内で危険だと自分が思う箇所の有無を尋ねたところ、「ある」が約 4 割であった。しかし、学校から危険であると注意を受けた場所が「ある」と答えた子どもは約 2 割と非常に低く、子ども自身が危険であると感じているにも関わらず、学校や保護者の側では把握していない箇所があるものと考えられる。

さらに、通学路内で危険だと思う箇所を複数回答であげてもらったものを図 11 に示す。「街灯の数が少ない」が最も多く、以下、「ひと気がない」「街灯の明るさが暗い」と続いた。登下校の時間の結果から、様々な理由から日没後の暗い時間に下校する子どもがいることが明らかとなっている。そのため、街灯に関する項目が上位に 2 項目もあがる結果につながったものと考えられ、街灯の設置による通学路の整備は急務であると考えられる。

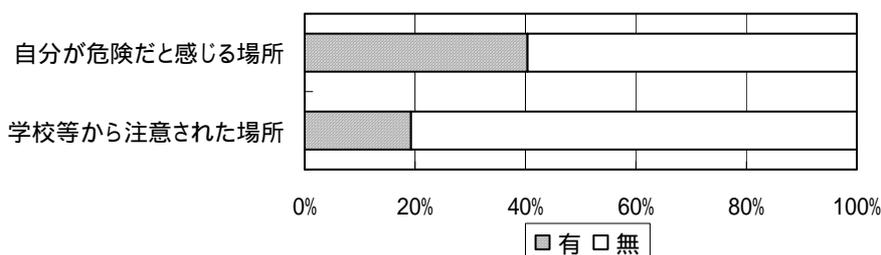


図 11 通学路内の危険箇所の有無

次に、これを橋南地区（以下「橋南」と略す）と橋北地区（以下「橋北」と略す）に分け、地区別に検討を行った。今回の調査では、橋南は中心地や温泉街の学校が対象となっており、周辺環境としては建物も多くにぎやかな環境であるといえる。一方、橋北は今回の調査では漁村や農村の学校が対象であり、人や建物も少ない地域が多く、周辺環境としては静かな環境であると考えられる。なお、校区無の学校には、広い地域から通っているため、「校区無」の地区として分類して分析を行った。橋南では、他に比べて、防犯カメラの非設置や交通量の多さ、信号機の非設置が多く、街灯やひと気のなさに関する項目が低かった。また、特に危険な箇所がないと答えた割合も最も高かった。橋北では、他に比べて、街灯に関する項目やひと気のなさ、建物の少なさが多くあがっていた。これらの結果から、地域の周辺環境によって、子ども達が危険だと感じる箇所も異なっているといえる。また、校区無では、ほとんどの項目で、他の地区より割合が

高くなっていた。学校の場所から推測して、街灯等は橋北の方が整備されていないと推測されるような項目に関しても、校区無の方があげた割合が高くなっており、校区無の学校に通う子どもは、校区の学校に通う場合よりも、通学路に対して多くの危険を感じていることが伺えた。

これを学校別に上位3項目をあげたものを表3に示す。

表3 学校別に見た危険箇所

学校	順位	危険箇所(%)		
小学校	校区無	1位	街灯の数が少ない	70.5
		2位	ひと気がない	69.7
		3位	交通量が少ない	50.8
	漁村	1位	ひと気がない	60.0
		2位	街灯の明るさが暗い	53.3
		3位	街灯の数が少ない	51.1
	農村	1位	街灯の数が少ない	63.2
		2位	ひと気がない	57.9
		3位	家や建物が少ない	52.6
	温泉街	1位	街灯の数が少ない	51.9
		2位	ひと気がない	49.4
		3位	防犯カメラを設置していない	35.1
	中心地	1位	ひと気がない	52.2
		2位	街灯の数が少ない	49.8
		3位	防犯カメラを設置していない	38.6
中学校	校区無	1位	街灯の数が少ない	83.0
		2位	ひと気がない	66.0
		3位	街灯の明るさが暗い	56.6
	漁村	1位	街灯の数が少ない	65.4
		2位	ひと気がない	57.7
		3位	家や建物が少ない	38.5
	農村	1位	街灯の数が少ない	90.6
		2位	ひと気がない	81.3
		3位	街灯の明るさが暗い	53.1

農村では、小学校・中学校ともに、「家や建物が少ない」が多いのが特徴であった。中学校では、街灯に関する項目の割合が高く、また、「交通量が少ない」をあげる割合が他より高かった。具体的な危険箇所としては、「無人駅」「ひと気の無い道路」などが多く挙がっていた。

漁村では、小学校・中学校ともに危険箇所や要望が「特にない」という回答の割合が他校より高かった。この学校ではスクールバスが導入されており、それが要因であると考えられる。小学校では、「信号機を設置していない」を挙げる割合が他より高かった。具体的な危険箇所としては、「信号機のない道路」「トンネル」などが多くあがっていた。

温泉街では、「特に危険だと思うところはない」という回答が他より多かった。また、「有害なビラ・落書きの除去」という要望の割合が他校より高かった。場所に対する不安は少ないものの、県外からの温泉客の出入りが多いため、危険な人物を特定できない

不安があるため要望が多いものと考えられる。

具体的な危険箇所としては、「駅」「歩道橋」などが多くあがっていた。

中心地では、「交通量の多い」を挙げる割合が他より高く、具体的な危険箇所としては、「交通量の多い狭い道路」「地下道」などが多くあがっていた。また、校区内にあるふれあい広場も危険箇所としてあげられていた。この公園には高校生がたむろしていて、小学生がとても怖がっているというのがその理由である。人々のふれあいの場になるはずの場所が、子どもよりも年齢の高い者によるマナーの悪さによって、子ども達にとって危険な場所へと変わるといえよう。

校区無では、小学校・中学校ともに、通学路の「不審者が出ると噂がある場所」を挙げている割合が他校より高かった。その他、「歩道がない」「路上駐車のある車がある」等多くの場所が挙げられていた。この学校には広い地域から子ども達が通って来ており、子どもによって通学路が異なるため、具体的な場所に対する項目よりも、人に対する不安感に関する項目が高くなったのではないかと考えられる。

(6) 関係機関への要望

最後に、関係機関に対して防犯対策として行って欲しい要望を尋ねた結果を図 13 に示す。

全体では、「街灯の設置・増設」が最も多く、次いで「危険な場所の情報提供」「通学路の見回り」「子ども 110 番の設置・増加」「子ども 110 番・交番の位置の情報提供」と続く。これを地区別に見ると、橋南については、他の地区と比べて目立った特徴はなく、様々な要望があげられていた。橋北では「街灯の設置・増設」が最も多かった。しかし、他の項目に関しては、他の地区に比べて割合が低くなっており、要望が街灯に対して集中しているといえよう。校区無については、どの項目についても他の地区より多く要望があげられていた。不安に思う箇所も他の地区より多かったことを考えると、要望の多さはうなずけるものといえよう。

これを学校別に上位 3 項目をあげたものを表 4 に示す。

農村では、中学校で「街灯の設置・増設」がとびぬけて多くなっていた。「街灯の数が少ない」ことを危険箇所にあげていたことから、当然の要望であるといえよう。

漁村では、他に比べて要望する項目も割合も少なかった。これは、スクールバスで通学していることの効果であると考えられる。小学校・中学校ともに 1 位となっている「街灯の設置・増設」を見ると、中学校の方が割合が高くなっており、中学生は場合によってはスクールバスの時間に間に合わず、1 人で下校しなければならないことも考えられるためではないかと推測される。

温泉街では、「危険箇所の情報提供」「通学路の見回り」が上位 2 位にあがっている。

また、危険箇所がないという割合が他の学校よりも多かったにも関わらず、関係機関への要望は他の学校より多くの項目があげられていた。これは、温泉客の出入り等による不安がこのような要望につながったものと考えられる。

中心地では、それぞれの割合は低いものの、多くの要望があげられており、特に見回りや子ども 100 番の家や車といったコミュニティに対する要望が上位にあげられていた。

校区無では、小学校及び中学校ともに、多くの要望があげられていた。また、上位 3 位内には入っていないものの、他の学校に比べて「防犯講座を開く」が多く、その他、「子ども 110 番の設置・増加」等の要望も多く、多岐にわたっていた。危険箇所でも人に対する不安感の項目が高かったことから、その不安感を解消するための要望が多くなったものと考えられる。

表 4 学校別に見た関係機関への要望

学校	順位	要望 (%)			
小学校	校区無	1位	街灯の設置・増設	70.2	
		2位	子ども110番の家設置・増加	50.4	
		3位	子ども110番・交番位置の情報提供	47.1	
	漁村	1位	街灯の設置・増設	34.8	
		2位	通学路の見回り	28.3	
		3位	特にない	28.3	
	農村	1位	街灯の設置・増設	50.0	
		2位	子ども110番・交番位置の情報提供	36.8	
		3位	子ども110番の家設置・増加	34.2	
	温泉街	1位	危険箇所の情報提供	51.3	
		2位	通学路の見回り	42.1	
		3位	街灯の設置・増設	40.8	
	中心地	1位	街灯の設置・増設	41.7	
		2位	通学路の見回り	38.9	
		3位	子ども110番の家設置・増加	35.6	
			子ども110番・交番位置の情報提供	35.6	
中学校	校区無	1位	街灯の設置・増設	67.3	
		2位	危険箇所の情報提供	34.6	
		3位	発生した犯罪の情報提供	32.7	
	漁村	1位	街灯の設置・増設	57.7	
		2位	子ども110番・交番位置の情報提供	30.8	
		3位	子ども110番の家設置・増加	26.9	
				危険箇所の情報提供	26.9
	農村	1位	街灯の設置・増設	77.4	
		2位	危険箇所の情報提供	35.5	
3位		子ども110番・交番位置の情報提供	29.0		

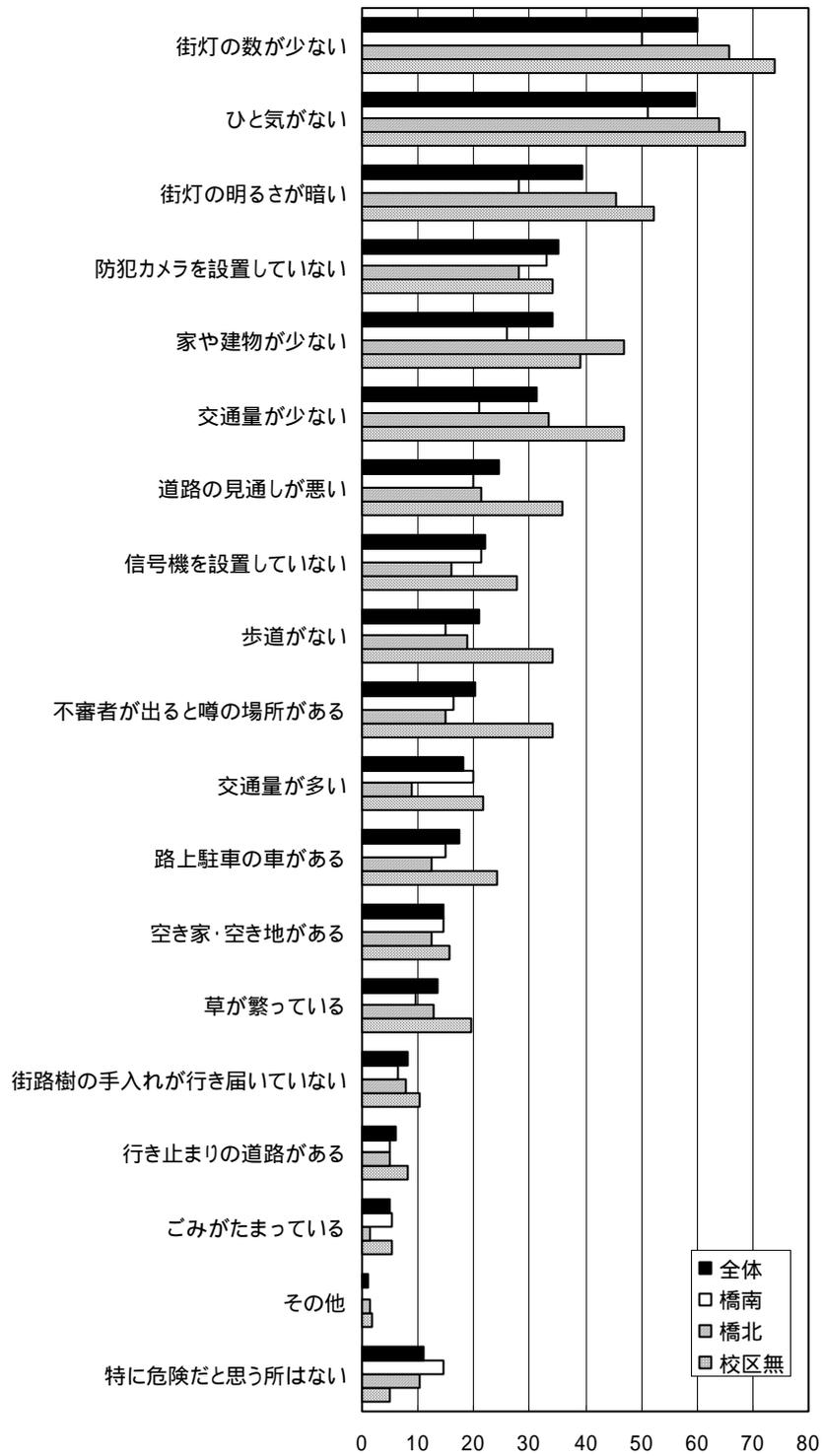


図 12 通学路内で危険だと思う箇所

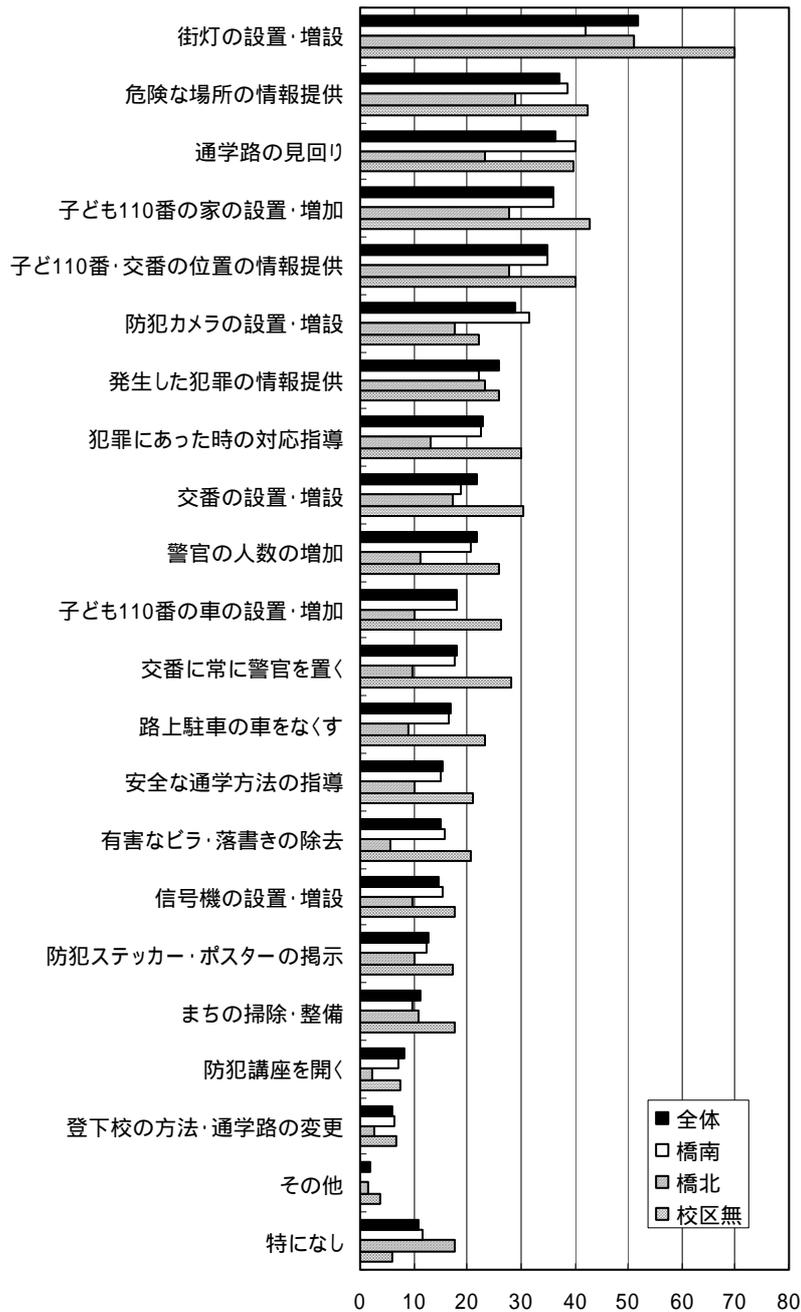


図 13 関係機関への要望

4. 要約

(1) 登下校の手段は徒歩が最も多く、4分の3を占めた。自宅から学校までの距離は1～2km、登下校にかかる時間は11～20分が最も多かった。

(2) 登校の時間は7時15分～8時の狭い時間帯に集中している。下校時間は、小学生のピークの時間帯が15時30分～16時30分、中学生のピークは17時30分～19時であった。しかし、多くはないが17～19時の間に帰宅する小学生もあり、注意が必要

であると考えられる。

(3) 下校時の帰宅の経路で、「いつも決まった道」を通るのは72.9%で、約4分の1の子どもは日によって異なった道を通って下校していた。下校時間と重ね合わせて考えると、特に、小学生に関して、時間が遅くなる日の下校時の注意が必要と考えられる。

(4) 登下校中に事件や事項にあう不安感について、「よくある」と「たまにある」を合わせると約4割の子どもが不安を感じている結果となった。男子よりも女子の方が不安感が強く、学校別では、校区無の小学校、校区無の中学校、漁村の中学校、中心地の小学校の順で不安感が高かった。

(5) 登下校中にあいさつで不安だと思ふ事件や事故は、交通事故、声掛け、誘拐が多かった。男女別では、男子に交通事故・暴行・恐喝、女子では声掛け・誘拐・つきまとい・通り魔が多かった。また、誘拐・声掛け・つきまとい・暴行は年齢が低い程不安に感じており、交通事故・不慮の事故・恐喝は年齢が高くなる程増える傾向にあった。

(6) 通学路にいて事件や事故の被害にあったことがある子どもは全体の13.2%であり、年齢が高くなる程被害を受けた割合が高くなる傾向にあった。学校別では、校区無で飛びぬけて多かった。被害内容は、声かけ、交通事故が飛びぬけて多かった。男子では声掛け・交通事故・恐喝が多く、女子では声掛け・交通事故・つきまとい・痴漢が多かった。

(7) 通学路内で危険だと自分と思う箇所が有る者は約4割であった。しかし、学校から危険であると注意を受けた場所が有る者は約2割と低かった。

(8) 通学路内で危険だと思う箇所では、全体的には「街灯の数が少ない」「ひと気がない」「街灯の明るさが暗い」が多かった。しかし、詳細に見ていくと、学校によって違いが認められ、それぞれの地域の環境によって危険と感じる箇所は異なることが明らかとなった。

(9) 関係機関に対する要望では、「街灯の設置・増設」「危険な場所の情報提供」「通学路の見まわり」「子ども110番の設置・増加」が多かった。この項目も学校によって違いが認められ、周辺環境の問題点を正確に把握し、それに対応した対策が必要で有るといえよう。

今回の調査の結果、全体的に見ると「街灯の少ない」場所に危険を感じ、「街灯の設置・増設」を要望する意見が多かったが、詳細に見ていくと、通学路の危険箇所や関係機関への要望は、学校や地域、学年、保護者と子どもでそれぞれ異なっていた。

最近では、多くの地域で子どもを見守るパトロールや「安全マップ」を作成する等の活動が行われるようになってきている。しかし、パトロール活動は子ども達の大多数が登下校するであろう時間帯を中心として行われており、パトロール活動の時間帯からはずれた時間に登下校する子どもはその見守り活動からはずれてしまう。また、間違っ

「安全マップ」を作成して安心する等の間違いも多いとされる⁴⁾⁷⁾⁸⁾⁹⁾。安全な通学路をつくるには、そこを毎日通学する子どもの意見を中心に検討することが一番であり、具体的な危険箇所と要望等から、これをさらに深めた検討を行い、その場所に合った効果的なまちづくりをしなければならない。

引用文献

- 1) <http://www.npa.go.jp/toukei/keiji24/h18hanzai.htm>
- 2) <http://www.npa.go.jp/toukei/koutuu47/H18.All.pdf>
- 3) 子ども見まもりナビ <http://www.mimamoru.jp/index.html>
- 4) 別冊宝島：子どもは「この場所」で犠牲になった、小宮信夫監修、宝島社、2006年
- 5) 犯罪は「この場所」で起こる、小宮信夫、光文社、2005年
- 6) 子どもはどこで犯罪にあっているか - 犯罪空間の実情・要因・対策 -、中村攻、晶文社、2000年
- 7) 犯罪の危険から子どもを守る！子どもと親の不安を解消する 77 のヒント、横矢真理、学研、2005年
- 8) 子どもを犯罪・事故から守る安心マニュアル、子どもの危険回避研究所、学研、2001年
- 9) 犯罪に強いまちづくりの理論と実践 - 地域安全マップの正しい作り方 -、小宮信夫、イマジジン出版、2006年