# 

報告書

2024年3月

公益財団法人東京都道路整備保全公社
昭和薬科大学

## 目次

1. (1) (2) (3)	研 研	究 究	背目	景 的																			2 2 6	<u>2</u>	
(2)	研 ア 研	究ク究	1 セ 2	: ス :	子、宅	遊 配	び 業	方 者	等へ	) の	のイ	内ン	容 タ	にビ	関ユ	すー	る 調	調査	査と	質	問	紙	<sup>9</sup> 行き <sup>9</sup> 調査 <sup>1</sup>	· 方 ) : ! 3	•
. ,	研 査	究 、	4 主	: 要	才 都	ラ 市	ンに	ダ お	にけ	おる	け 路	る 上	駐	Jrb	ar	า 9 :	5	の	活	動	٢	そ	 の 概 ど も ´	念 の	
3. (1) (2)	移	動	自	由	性												け	る	路	上	駐	車	2 2 の実	20 g.態	
	۲	ヤ	IJ	/\	ツ	۲	事	例	:	親	子	の	遊		場								題) 2 査と 2	宅	配
(5) (6) (7) (8)	成 オ	果 ラ	物ン	の ダ	作 調	成 査	と の	活 結	用 果	意	識	に	与	え	た	影	響						5 6 8	53 61	
4.糸 5.フ																							8		
6 i	备 米	討																					9	12	

### 1. 研究背景と目的

## (1) 研究背景

子どもの外遊びは成長・発達に全般的に関わることが示され、 昨今は精神健康状態、非認知能力、肥満等の健康状態、視力 や免疫機能への影響も指摘されている。日本では、1980年代 にすでに外遊びの減少が示され、その原因として三間(時間、 空間、仲間)の喪失が指摘された。以降も一層の外遊びの減少 が進んでいるが、その主要な要因の一つが親の遊び環境への 懸念である。ヘリコプターペアレント(わが子が心配で絶え ず見張っている保護者)や Bubble Wrap Kids (子どもの安全 を過剰に懸念する親が、割れ物を包む包装材に包んだように 子育てして、子どもたちが身動きが取れない状況になってい ること)等、海外でも親の過剰な心配が子どもたちの行動を 制限し、自立的移動自由性(Independent Mobility: 以下 IM) が低下、遊びの機会の減少に至ることが課題とされている。 IM を 向 上 さ せ る た め に は 、① 安 心 環 境 の 整 備 ( 交 通 、治 安 等 )、 ②子どもの行動への信頼感(外出先までのアクセス、道中・ 到達地での行動等)、③親の自信(親子の日常の情報伝達、相 互信頼関係醸成、安全安心な成育環境等)といった観点の検 討が必要である。

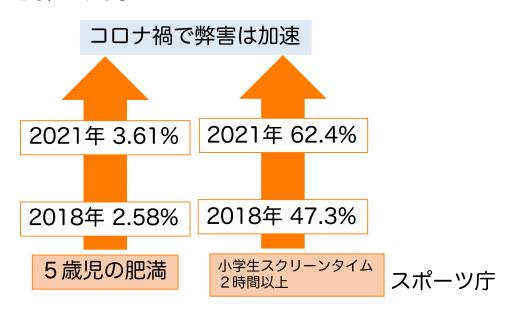


図 1-1 外遊びが減少することの弊害

安全重視の風潮の中で、子どもたちの実際の生活上の実態はどのような状況にあるのであろうか。交通安全の観点からは、交通事故に遭いやすいのは小学生であることが示されている。特にひとりで街を歩くようになるタイミングで事故に遭う実態がある。警察庁等の資料によると、①低学年の死者重傷者が多く、特に1-2年生の歩行中が多い(図 1-2)、②「登下校中」の次に「遊んでいるとき」の死者・重傷者数が多い(図 1-3)、③法令違反場面としては飛び出しが最多(図 1-4上)、④環境要因に目を向けると、見とおしの悪さに影響しているのは、建物の次に駐停車車両が多いことが示されている(図 1-4下)。

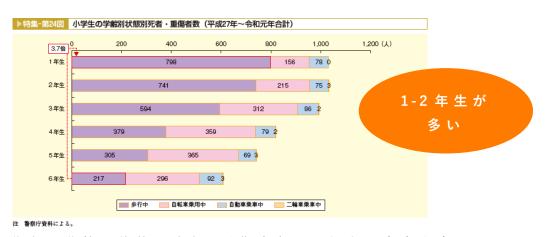


図 1-2 小学生の学齢別状態別支社・重傷者数(R2年交通安全白書より) <a href="https://www8.cao.go.jp/koutu/taisaku/r02kou\_haku/zenbun/genkyo/feature/feature\_01\_2.html">https://www8.cao.go.jp/koutu/taisaku/r02kou\_haku/zenbun/genkyo/feature/feature\_01\_2.html</a>

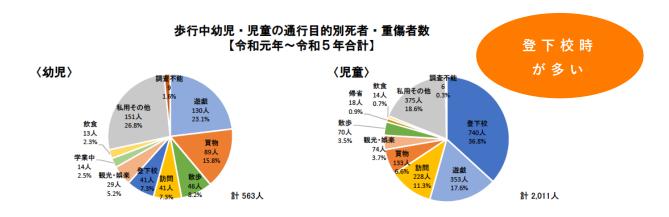
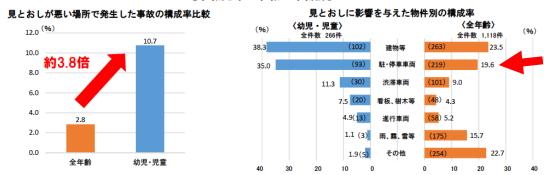


図 1-3 歩行中幼児・児童の通行目的別死者・重傷者数(警察庁交通局) https://www.npa.go.jp/news/release/2024/R6harunoundou\_koutsuujikobunseki.pdf

#### 歩行中幼児・児童(第1・第2当事者)の法令違反等別死者・重傷者数 【令和元年~令和5年合計】



歩行中幼児・児童(第1・第2当事者)の死亡・重傷事故の現場環境 【令和元年~令和5年合計】



(注) 歩行中の幼児・児童が死亡もしくは重傷を負った人対車両の事故において、車両側の環境的要因として「視界障害」がある事故を集計した

図 1-4 歩行中幼児・児童の法令違反別死者・重傷者数(上)・歩行中幼児・児童の死亡・重傷事故の現場環境(警察庁交通局)

https://www.npa.go.jp/news/release/2024/R6harunoundou\_koutsuujikobunseki.pdf

見とおしが悪い場所で幼児や児童は全年齢対象集団の約 3.8 倍も多く事故に遭っている。建物は全年齢にとって等しく見とおしに影響を与えているが、2番目に多かった駐停車中の車両がより影響を与えるのは、身体のサイズのために視野が狭く、視点の高さの低い、子どもに対してであることが推察されるデータとなっている。

Child Friendly City Initiative (CFCI)とは、子どもの視点に立った子どもにやさしいまちづくり活動展開を指しているが、key concept として 95cm の高さからの環境点検が提唱されている。95cm は幼児の目の高さの象徴であり、その高さの子どもの視点に立った施策の重要性が強調されている。

オランダの Van Leer Foundation では Urban 95 という活動を行っており (https://vanleerfoundation.org/urban 95)、世界

各国・地域から自治体職員やまちづくり専門家の研修を受け入れている。しかし、東アジアからの参画はまだのようで、財団のこれらの活動の詳細も日本ではあまり紹介されていない。CFCIは日本ユニセフ協会を中心に近年日本でも活動に参画する自治体が増えており、「こどもにやさしいまち」の概念は広がりつつある(https://www.unicef.or.jp/cfc/)。現在までに検証期間を経て、「日本型 CFCI 実践自治体」となったのは、ニセコ町、安平町、富谷市、町田市、奈良市であり、候補自治体となっているのは豊田市である。

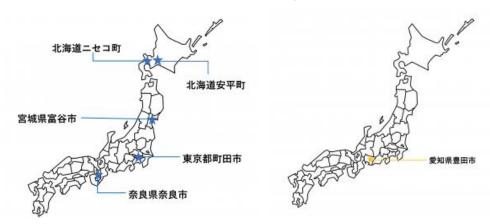


図 1-5 ユニセフ日本型 CFCI 実践自治体と候補自治体

Urban 95 に関しても適切な情報提供があれば、関心を持つ自治体が増える可能性があり、子どもの交通事故の防止につなげられる機会となり得る。



図 1-6 Urban 95 での研修の場面

(https://bernardvanleer.org/news/london-becomes-the-classroomfor-the-urban95-academy-residence-week/)

## (2) 研究目的

前述したように、親の遊び環境への懸念を低減することは子どもの遊び機会を増加させることにつながっていく。親が抱える遊び環境への懸念を具体的に明らかにして、対策を講じるために、幼児から小学生までの子どもとその親の遊び活動において実際に経験している危険事例を把握する必要がある。そのためには遊び場へのアクセスを具体的に調査し、検討するプロセスが求められている。

さらに、子どもの行動への親の信頼感を醸成することは、IMを向上させ、子どもの外出や遊び行動を活発化させることにつながり、経験を蓄積することで事故防止も望まれるため、重要である。そこで、本研究では、親子で環境点検を行い、子どもの IM 理解に繋がるように、親の信頼感を高めるアクション・リサーチを行うことを計画した。

また研究の背景で言及したように、子どもの事故に影響を 与える状況の一つに「見とおし」の問題がある。具体的には 建物に加え、路上駐停止している車両が関連している。本研 究のテーマである「子どもの視点」に立つと「見とおし」は より複雑な問題を含んでいることに気づく。大人に比べ、路 上に駐停車する車両は子どもの視界をより広く遮っているこ とが予想される。しかしこの点に関して実態把握は行われて いない。道路横断や通行に着目すると、住宅地、集合住宅敷 地内、公園・遊び場あるいは学校周辺の路上駐車によって発 生する見とおしの悪さの実態把握は重要である。子どもの視 野が大人の視野とは異なっていることを実証することで、見 とおしの悪さに関する統計データの背景を明らかにすること ができる。その際には、Urban95が推進する「95cm の高さ」、 つまり子どもの視線の高さからの環境点検を軸とする方法が 有効だが、日本ではこれまで試みられておらず、重要な知見 を得られる可能性がある。

本研究では、親子と共に遊び場までのアクセスを実態調査し、路上駐停車車両やその他の通行上の課題を発見しながら、アクセスの改善のための方法を検討する。さらに、駐停車車両の中で比較的多く見られる宅配業者の視点から、子どもや親子連れに関して経験した危険度の高い「状況」(ヒヤリハット)

を事例として把握し、その情報を研究参加してくれている親子にフィードバックする。これらの情報をわかりやすく記載したマップ・ツールを作成し、啓発資料として参加者や協力者および該当地域のステークホルダーに配布し、継続的に環境改善のためのツールとして活用してもらうことを提案する予定である。

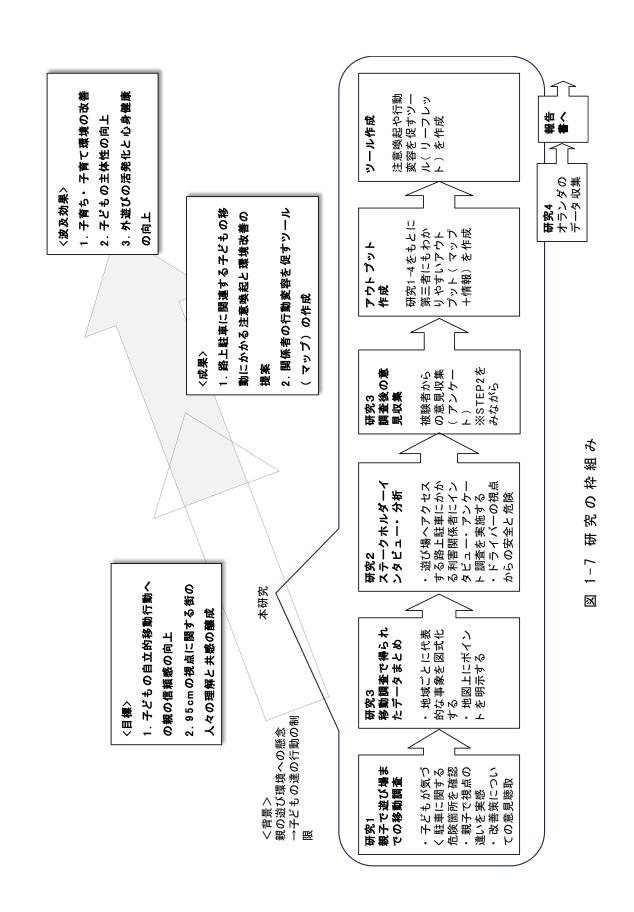
「95cmの視点」に立つことの重要性を多様な観点から啓発し、研修プログラムを実施しているオランダの団体 (Van Deer Foundation)から情報収集を行い、参考資料としてまとめ、本研究の成果として情報発信することも計画した。 さらに、子どもの権利を重視し、環境問題への関心が高く、国としランダものまちで、路上駐車対策がどのように実施されているかを視察し、資料収集を行った。オランダの都市で子育てす親のインタビューや、まちでの子ども・子育て家族の姿および周辺環境の観察を行い、子どもの視点からの環境整備に関する対策事例を把握した。

これらの調査結果や資料収集を通して、子どもの視点からの新たな道路およびその周辺空間の利活用のあり方について提言を行っていくことを最終的な目的とした。新たな道路およびその周辺空間の利活用においては、路上駐停車車両に関わる課題に関して考察を試みた。

## (3) 研究全体の枠組み

研究全体の枠組みは図 1-7 に示したとおりである。調査に基づく研究は4つのステップからなり、実際に調査とそのための活動を実施する中で、研究の順序が入れ替わったケースもあった(左から番号が順序にそっていないのはそのため)。

調査研究を通して得られた知見はアウトプットとしてまとめ、最終段階ではより多くの人々、特に調査研究参加者と調査対象地域のステークホルダーに配布して、今後の対策に役立ててもらえるための成果とするために、活用しやすいツールとしてまとめた。



## 2.方法と対象

(1)研究 1 : 子どもの遊び活動(遊び場、遊び場への行き方・アクセス、遊び方等)の内容に関する調査①小学校からプレーパーク・公園へ

住宅地内の移動によって、児童館、公園、プレイパークへの移動を行う子どもたちにインタビューを行い、実際にどのような道を通って遊び場にアクセスしているかを地図も用いて聞き取った。対象の子どもたちは T 小学校の保護者が作る自主的なグループ IBASHO のみなさんを通して集めた。

<写真 2-1 K プレーパークの様子>



<写真 2-2 K 公園の周囲の様子>





## ②集合住宅内の子育てひろばから乳幼児親子も集まる児童館への移動

集合住宅内の子どもたちに近隣の遊び場への移動に関してインタビューを行った。集合住宅内には保育園、近隣には K小学校と K 幼稚園があった。参加したのは乳児親子と、幼児親子が中心で、兄弟に小学生がいる場合もあった。就学前と後で遊び行動がどのように変化したかについても尋ねた。幹線道路が地域を横切っており、遊び場から遊び場に向かう際には、横断が欠かせない。並行して線路もあり、踏切のある道は抜け道になっており、細いながら交通量が多かった。

#### <写真 2-3 ひろばの写真>





写真はおでかけひろばのウェブサイトから https://www.setagaya-kosodate.net/hiroba/bridge/

く写真 2-4 おでかけひろばに集まる親子のベビーカーが並ぶ様子>



## <写真 2-5 児童館内の乳幼児親子の様子>



## ③幼稚園・児童館からプレーパークへ

地域内には、公園だけではなく、自由な外遊びを行えるプレーパークおよび河川敷の遊び場がある。児童館や大きな公園も複数あり、子どもたちはさまざまな遊び場に行くことが可能な地域である。しかし、国道や幹線道路の抜け道になっている箇所もあり、狭い道でも交通量が多い箇所がある。低学年がどのような遊び行動をとっているかをインタビューにて把握した。

< 写 真 2-6 幼稚園での外遊びの様子>



<写真 2-7 児童館の前に自転車がずらっと並ぶ様子>





<写真 2-8 A プレーパークで遊ぶ子ども(左)と遊び道具を入れる物置 (右) >





# (2)研究2:宅配業者へのインタビュー調査と質問紙調査

①A 運輸 (インタビュー概要)

実施日: 2024年1月23日

実施場所: A 運輸社屋内

内容: 交通安全の観点から業務中に子ども・親子連れ等に関 して特に留意している点はどのようなことがあるか。

対象者:安全指導員1名、社員2名へのインタビューを行う。 具体的な質問項目:

- 1) 日頃気になっていること
- 2) 注意していること
- 3) できれば親子に伝えたいと思っていること
- 4) 注意を呼びかけたいこと

#### ②B運輸(質問紙調査概要)

実施日: 2024年1月中旬

実施方法:メールによる質問項目の送付

内容: 交通安全の観点から業務中に子ども・親子連れ等に関 して特に留意している点はどのようなことがあるか。

対象者:ドライバー7名

具体的な質問項目:

- 1)ご担当地域全体について
- □ 放課後 (平日午後~夕方の時間帯) に子どもが活動していることに関連して、気になったこと・気をつけていることはありますか?
  - 運転中について
  - ・駐車時や駐車中について
- □平日午前中に乳幼児連れの親子が移動していることに関連 して、気になったことはありますか?
  - 運転中について
  - ・駐車時や駐車中について
- 2) 子どもや乳幼児連れの親子が集まる公園周辺について
- □ 放課後(平日午後~夕方の時間帯)に子どもが活動していることに関連して、気になったこと・気をつけていることはありますか?
  - 運転中について

- ・駐車時や駐車中:
- □平日午前中に乳幼児連れの親子が移動していることに関連 して、気になったことはありますか?
  - 運転中:
  - ・駐車時や駐車中:
- 3) 小学校等の子どもや親子連れが集まる施設周辺について □放課後(平日午後~夕方の時間帯)に子どもが活動してい ることに関連して、気になったこと・気をつけていることは ありますか?
  - 運転中:
  - 駐車時や駐車中:
- □平日午前中に乳幼児連れの親子が移動していることに関連 して、気になったことはありますか?
  - 運転中:
  - ・駐車時や駐車中:
- 4) 上記の 1)2)3)に関連して、実際に事故に遭いそうになったケース (ヒヤリハット) がありましたら、具体の状況を図示でお示しください。

<ヒヤリハット状況図>状況を上から見た図でお示し下さい。 道路の形状や周囲の公園、建物等がわかる簡単な図に、それ ぞれの進行方向と、ヒヤリハット発生時の状況をご記入下さい。季節(何月頃)、時刻(何時頃)、相手の状況(徒歩、自転 車等)もご記入ください。

- 5) そのほか日頃気になっていること
- 6) できれば子どもや親子連れに伝えたいと思っていること
- 7) ご担当地域
- 8) ご回答くださった方の年代を教えてください(丸してください: 20代・30代・40代・50代・60代・70代以上)
- 9) もしよろしければ性別を教えてください(丸してください:女性・男性・答えたくない)
- 10) ドライバーの経験年数
- 11) もしよろしければ子育て経験の有無を教えてください(丸してください: 子育て経験あり ・ 子育て経験なし )

## (3)研究3:研究参加親子の意識調査(事前事後)

- ①保護者の意識に関する調査項目(事前調査)
- 1) 本日の日付を教えてください
- 2) あなたの ID 番号を記入してください (同意書右上の番号を英文字 XX とすると大人は英文字 XX-P、子どもは英文字 XX-C です)。
- 3) お子さんの学年と年齢を教えてください。
- **4)** お子さんの目の高さを教えてください(目から地面まで)。 わからなければあとで大丈夫です。
- 5) お子さんとの関係を教えてください。
- 6) 登下校や放課後の遊びなどでの行動で交通安全について 気になることがありますか?
- 7) 日頃遊びに行くときに気になる路上駐車がありますか。ある場合は、どのようなことか教えてください。
- 8) 親子で交通安全について決めているルールがありますか。 ある場合、どのようなことか教えてください。
- 9) あなたのご家庭では、お子さんが「放課後の遊びで公園に行く」ことについてどのように約束していますか?
- 10) 9 で常に子どもだけではしてはいけないことにしている 方はその理由を教えてください。
- 11) あなたのご家庭では、お子さんが「放課後の遊びで友人宅に行く」ことについてどのように約束していますか?
- 12) 11 で常に子どもだけではしてはいけないことにしている 方はその理由を教えてください。
- 13) あなたのご家庭では、お子さんが「徒歩圏内の塾や習い事に行く」ことについてどのように約束していますか?
- 14) 13)で常に子どもだけではしてはいけないことにしている方はその理由を教えてください。
- 15) お子さんの登下校時や外出時の道路の歩き方について気になることはありますか?
- 16) 近隣の路上駐車について気になることはありますか?
- 17-1)あなたの年代を教えてください。
- 17-2)勤務形態を教えてください。
- **17-3)**お子さんの人数(本人を含むきょうだいの人数)を教えてください。

17-4)この地域の居住年数を教えてください。

**18)**遊び場へのアクセスについて自由にご意見を書いてください。

## ②保護者の意識に関する事後調査

- 1) 本日の日付を教えてください
- 2) あなたの ID 番号を記入してください(同意書右上の番号を英文字 XX とすると大人は英文字 XX-P、子どもは英文字 XX-C です。不明の場合は XX@XX.jp までお問い合わせください)。
- 3) 成果の中間まとめの動画を見ましたか?(いいえの方は見てから1から再度行ってください)
- 4) 事前調査との一致確認のためにお子さんの年齢を教えてください(事前調査で答えたお子さんについて)。
- 5) お子さんとの関係を教えてください "2) 研究に参加した ことで以下のことが変化したかどうか知りたいので、今の お気持ちをお答えください。
- 6) お子さんが「遊びで公園に行く」ことについてどのように 約束しますか?
- 7) お子さんが「遊びで友人宅に行く」ことについてどのよう に約束しますか?
- 8) お子さんが「徒歩圏内の塾や習い事に行く」ことについてどのように約束しますか?
- 9) 研究に参加して、感じたこと、気づいたことを教えてください(4件法:とても感じた、少し感じた、あまり感じなかった、まったく感じなかった)。
- (ア) 通行する車が思ったより多かったこと
- (イ) 道が狭かったこと
- (ウ) スピードを上げている車がいること
- (エ)公園の周りに路上駐車が多いこと
- (オ) 狭い路地で路上駐車後の車の発進時に見えにくいこと
- (カ) 路上駐車と住宅等の塀の間を子どもが通りたがること
- (キ) 子どもの視点が低く、道端の花や道の凸凹に注意が行き がちなこと
- (ク) 子どもは少し先の通りを見通すことをあまりしていな いこと

- (ケ) 夢中になると子どもは飛び出したり走り出したりする こと
- (コ) ひとりで歩くより友達と歩く時に注意が散漫になること
- (サ) 意外によく交差点等で注意しながら歩いていること
- (シ) 大人が気づかないことによく気づいていたこと
- (ス) 鋪道の自転車が歩くのに邪魔なこと
- (セ) 鋪道が塞がれていると通りにはみ出して歩かないといけないこと
- (ソ) ベビーカーでの通行に配慮がないこと
- (タ) 一緒に歩いてみると気をつけないといけない箇所に気 づけること
- (チ) 他に感じたことがありましたら教えてください。
- 10)研究に参加して、感じたことから、以下についてお子さんと話しましたか(4件法:話した、近々話す予定、もう少し大きくなったら話す予定、話す予定はない)。
- (ア)遊び場までの安全な歩き方について
- (イ) 飛び出しの危険について
- (ウ) 路上駐車しているトラックの死角について
- (エ) 公園周辺の路上駐車の死角について
- (オ) 暗くなると見えづらくなることについて
- (カ)子どもの視点が低く近づいてくる車両に気づきづらい可能性について
- (キ) 他に子どもに話そうと思うことがあったら教えてください。
- 11)宅配業者さんの意見や研究から得られた事柄についてどのように感じましたか (4件法:とても感じた、少し感じた、あまり感じなかった、まったく感じなかった)。
- (ア) 宅配業者さんの安全意識が高いこと
- (イ)子どもの前では自転車に乗る時の交通ルールをもっと 守らないといけないこと
- (ウ) 具体的な状況を踏まえて子どもと話をすることの大切 さ
- (エ) 子どもがよく行く場所については確認しながら一緒に

歩くとよいこと

- (オ) 路上駐車の車には死角があり注意する必要があること
- (カ)子どもが集まる場所では出入り口付近により注意喚起 できる工夫が必要なこと
- (キ) 子どもの視点から考えることの重要性
- (ク) 子どもの視点から街歩きをするとより安全な歩き方の 気づけること
- (ケ) 子どもと話し合うとわかってもらえること
- (コ) 宅配業者さんから得られた事柄についてそのほか感じたことがあれば教えてください。
- (サ)研究から得られた事柄についてそのほか感じたことがあれば教えてください。
- (シ) 研究に参加したお子さんの感想をぜひ教えてください。 なんでも結構です。

- (4)研究 4:オランダにおける Urban95 の活動とその概 念調査、主要都市における路上駐車の実態、および 子どもの遊び場へのアクセスに関する調査
- ①Van Deer Foundation による Urban 95 に関するヒヤリング デンハーグに置かれている財団のオフィスを訪問し、アド ボカシーの担当者と都市環境問題の専門官にインタビューを 実施し、活動概要、日本の自治体の参画可能性、オランダ内 での主な実践内容の把握を行なった。
- ② ア ム ス テ ル ダ ム 、 ロ ッ テ ル ダ ム 、 ラ イ デ ン に お け る 路 上 駐 車 、 子 ど も の 施 設 、 住 宅 地 内 の 公 園 等 の 視 察

特徴的な空間のデザイン、道路のルールの多様性、サインの使用方法等を把握した。また、自転車優位の社会でのさまざまな工夫も記録した。

③デン・ハーグのタントフに関する視察(ハーグ大学 Gerben Hellman 氏のガイドによる)

タントフという 1970 年代に開発が始まった地域を訪れ、 子どもの遊び場のありようについて、解説を受けながら、同 地を視察した。

④ ア ム ス テ ル ダ ム の 子 育 て 中 の 親 の イ ン タ ビ ュ ー

子どもが成人した親と、現在子育て中の親にインタビューし、居住環境の特性と子育て観、特に IM に関する考え方を尋ねた。交通事情に関する考え方についても情報収集した。

## 3. 結果と考察

## (1)移動自由性に関するこれまでの研究

子どもの移動自由性 (Children's Independent Mobility: 以下 IM) という概念は大人の付き添いなしで子どもが近隣を自由に移動する状態のことを指し (Hillman et al., 1990)、子どもの身体、社会性、認知機能の発達に必要なものとして捉えられてきた。 Pub Med に children と independent mobility を検索語としてサーチすると、1332 件検出された。 1967 年以降報告が見られ、2000 年代に増え始め、COVID-19 以降減少傾向であった。 2010 年代に過去 10 数年間に IM がどれくらい減少したかに関する国際比較研究の結果が公表され (Kytta et al., 2015)、人々の関心はさらに高まった。

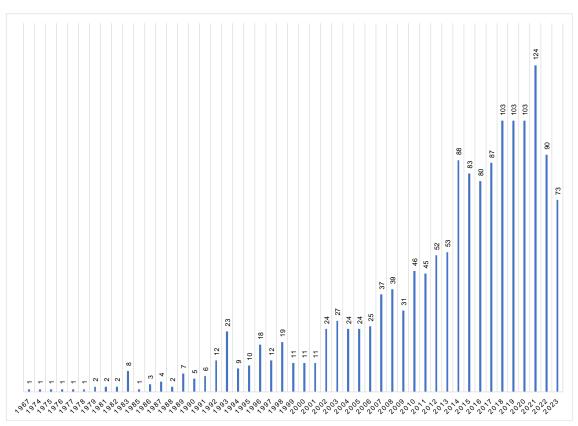


図 3-1 IMに関して発表された文献数の推移

IM は子どもの発達との関わりが指摘されてきたことから、減少すると健康状態の悪化や心身発達への悪影響が予想されるため、増加させるためにどのような対策が必要であるかについて議論されてきた。子どもの気持ちや保護者の意識、周

囲の人々の考え方などに加え、環境を安全安心なものとしていく必要があるため、IM は子ども施策の評価軸の一つとなっている。たとえば、子どもが安心して遊び場にアクセスできるようになれば、IM は向上するが、実現にはまちづくりに関わる介入が必要である。IM を向上させる国や地域レベルの対策としては、(1) 都市間ネットワーク形成 (例: CFCI等)、(2)人材育成を含むプログラム実践(例: Urban95等)、(3)健康・公衆衛生上の取組の推進が推奨されている (Frohlich & Collins, 2024)。

## (2)子どもの遊び場までのアクセスにおける路上駐車 の実態

## ①遊び場までのアクセス調査の流れ

親子で遊び場まで移動しながら、親子それぞれで写真を撮りながら移動し(STEP1)、データをまとめ(STEP2)、成果をフィードバックした(STEP3)。移動する調査前に採取した事前アンケートとフィードバック後に採取した事後アンケート結果を比較した(STEP4)。

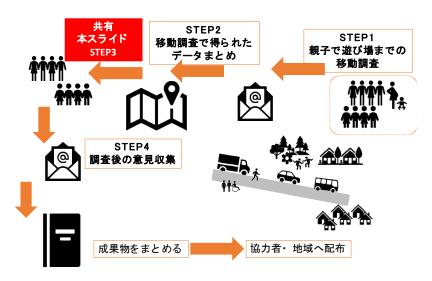


図 3-2 第一段階の調査終了時の研究概要説明スライド

#### ②STEP 1 (親子で遊び場まで移動調査)で見出したこと

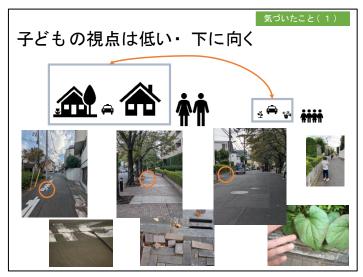


図 3-3 STEP1 で見出したこと (その 1)

大人が道路の向こうまで見通す写真を撮る一方で、子どもたちは足元の凸凹、道端の草花、「止まれ」の文字、段差などの低い位置や地面の写真を撮ることが多かった。



図 3-4 STEP1 で見出したこと (その 2)

遊び場までの道の歩き方に関する気づきは、子どもたちは夢中になると走り出す、登れるところやぶら下がれるもあがあれば、必ず試す、狭い隙間を通る、といった独特の歩方・動き方をすることが観察できた。あえて、狭い車と塀の間を通ったり、電信柱とブロックの間の隙間を通過したりした。ブロックの上は平均台よろしく歩きたがることもわいた。またおしゃべりしながら、一人が何かを見つけて走り出すとその瞬間一緒にいた子どもも突然動く姿も見られた。



図 3-5 STEP1 で見出したこと (その 3)



図 3-6 STEP1 で見出したこと (その 4)

子どもや親子連れが集まる子どもの施設や公園の周辺では特に路上駐車が多くなっていた。公園周辺は休憩を取るために止まっている車が多い。子どもの施設の周辺は、送迎の車や施設への搬入の車が多くなっている。ところで、子どもの施設周辺では、子どもの不意の動きも多く見られた。公園が見えると子どもは走って行く。また、出入り口付近は駆け出してくる姿もよく見られた。

## (3)宅配業者への調査結果(気付き、対策、今後の課題) ①A運輸でのインタビュー調査結果(概要)

インタビューは調査者 2 名(Q1、Q2)と調査対象者 3 名(A1、A2、A3)で実施した。対象者には日頃ドライバーの安全指導を担っている方がおり、主としてその方にお答えいただいた。以下にはインタビューの流れにそって着目点を列挙した。また巻末資料には、個人情報や場所の同定に関わる情報を排除したインタビュー内容を示した(92ページ以降参照)。

- 業者の指導担当者は地域の多様な活動、運営箇所、実態等の情報に関して、多くの知識を有し、指導に活かしていた。
- 具体的な危険箇所に関して、十分把握して、指導やトレー ニングに反映させていた。
- トレーニングでは、すべきことを直接的に伝えるのではなく、考える材料を提示し、ドライバーの気づきを促す方法がとられていた。
- 教育施設等の地域の多様な場で求められれば安全教室を開催し、対象者に合わせて注意喚起に適した方法(服装にも配慮した演技や対象者を巻き込んだロールプレイ等)で、重要事項の理解や啓発を試みていた。
- 指導に基づき、ドライバーは法令遵守や規制に従った運転 の仕方、駐車、休憩の取り方を徹底していた。
- ドライバーを介して、業者が把握している、地域のヒヤリハット事例からは、歩行者側、特に子ども、保護者、関係者にとって有益な情報が含まれていた。
- ドライブレコーダーの記録を研修で活用していた。
- ドライバーが把握している、車の死角に関しては、実際に 運転席に座り、周囲を観察して実感する方法が最も学べる のではないか、という指摘があった。
- 子どもの視点の高さは、運搬車がトラックの場合の視点とは大きな隔たりがあり、子どもや保護者が運転席の高さを経験してみると同時に、ドライバーや関係者にも 95cm の高さを実感してもらう機会が必要ではないかと推察した。

## ②B運輸への質問紙調査結果

7名のドライバーにアンケートの協力をいただいた。対象者の平均経験年数は 13.9 年(最小値 4 年、最大値 37 年)であった。全員が男性で、子育て経験ありの方が 5 人、ない方が 2 人であった。

表 3-1 調査協力者の概要

ID	年齡	性別	経験年数	子育て経験
1	20	男性	8	あり
2	50	男性	12	あり
3	50	男性	15	ない
4	50	男性	14	あり
5	40	男性	7	ない
6	40	男性	4	あり
7	50	男性	37	あり
	•	•		

表 3-2 運転手が日頃注意していること、気になっていること

ID	放課後・運転中	放課後・駐車中	乳幼児親子・ 運転中	乳幼児親子・ 駐車中	公園
1	飛び出し	・下に潜ってい ないか ・自転車ですり 抜けようとする	自転車のふらつ き、確認なしの横 断	車の脇から横断	・飛び出し注意 ・駐車中近くで 遊ぶ
2	・友達とお喋りして 気づかない ・車道にはみ出して 通行	そばを歩く	スピードを出して 自転車を運転	車の近くを歩く	自転車の止め方 が雑で二重三重 に停車している
3	・交差点での飛び出 し ・ふざけあっている 動きに注意する	広いところ駐車 する	スマホに夢中で子 どもから目を離し ている	電動自転車の速度が速い	出入り口付近で 飛び出しがない か注意
4	・振り向かずに横断 ・トラックの死角で 話をしていないかど うか	民家とトラック の間を通る	・乳母車を抜かす 時 ・子どもを抱っこ した母親たちが話 し合っている時 ・自転車の停め方		走り回る、飛び 出し、かくれん ぼ
5		小さい子どもが 注意にいないか	親子二人乗りで移 動	ボール遊び	
6	<ul><li>・通り過ぎるまで停車する</li><li>・突然の飛び出しに注意</li><li>・行事があるときは通行しない</li></ul>	子どものいない 場所に駐車	・親子連れを優先 ・親が子どもと離 れていないか確認	発進時に注意	親がグループで 会話していて子 どもの状況を見 ていない
7	不意の動きに備える	大人数で下校し ているときは駐 車しない	側方を通行する際 は速度に注意・無 理な追い越しはし ない	車両周辺を確認	・遊びに夢中の 飛び出し ・車両付近に隠 れていないか

## (4)ヒヤリハット事例:親子の遊び場へのアクセス調査 と宅配業者への調査から見えてきたこと

#### ①公園で入り口に路上駐車があると見とおしが悪い

子どもとの移動調査では、公園があると子どもは走り出して、早く遊ぼうとすることや、逆に急に飛び出してくる姿容られた。宅配業者へのインタビューや質問紙調査の回答からは、公園からの飛び出しに注意が必要なことは認識された。特に公園周辺は休憩を取るために駐停車して、住宅の前を避けて駐車することを優先するようで、出入り口付近の見をまで駐車している車両をよく見かけた。出入り口付近の見とおしがさらに悪くなっているため、要注意である。

#### 危険事例(1)

## 公園で入り口に路駐があると見えない



出入り口周辺の飛び出 しに気をつけている 出入り口から離れて駐 車するようにしている

図 3-7 アクセス調査と業者調査から把握した危険事例(その1)

### ②子どもは普通に歩かない

子どもたちは何か面白いこと、関心があることを見つけると急に曲がったり、走り出したり、思いのままに歩く。交差点や駐車場の出入り口付近や路上駐車の前後は気をつけさったいる場面もあるものの、「発見」や「友達の行動」がおったがはとなって、注意が疎かになってしまう場合は見られたりすると、道路に寝転んでしまうな場面もあった。「1年生だが、まだ目が離せなくて、どこに行くにもいまのところは付き添っている」と話すれいた。少し距離を取りながら、必要な時は声をかけて歩いる姿が見られた。



図 3-8 アクセス調査と業者調査から把握した危険事例(その2)

### ③親は、行動を子どもは見られていることを意識する

宅配業者からの指摘では、子ども連れの親の中に、急いでいるなどの理由があるためと思われるが、時に交通ルーを守らなかったり、電動自転車のスピードを緩めないで交差点を斜め横断する姿が見られるとのことであった。また、子ども同様大人も集団になって、おしゃべりしていると、車への注意が散漫になることもあるようだ。特にトラックの背後で立ち話をしている場合は、完全に死角に入ってしまうということで、発進時はよくよく注意しているという意見があった。

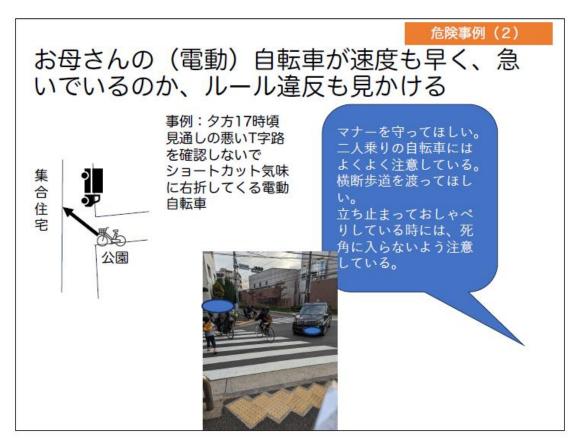


図 3-9 アクセス調査と業者調査から把握した危険事例 (その 3)

#### ④ 危険な時刻のひとつが下校時刻

下校時刻になると、小学校近辺は徐行して通過しているという意見があった。終業とともに学校の出口付近から走り出してくる子どもがいるということであった。出入り口ばかりではなく、小学校の前の道と交差している角ではそうした飛び出しが要注意であるという意見があった。

また、下校後には一旦帰宅してから遊びに出かける子どもも多く、友達と遊んでいるときには注意力が薄くなる姿が見られるということであった。たとえば鬼ごっこなどでは、走り込んで振り向かずに横断したり、かくれんぼで停車中の車の周辺に隠れていることが万が一にもないとは限らないと確認しているという意見もあった。



図 3-10 アクセス調査と業者調査から把握した危険事例 (その 4)

### ⑤路上駐車する際に注意しなければならないこと

移動調査での観察や宅配業者の意見の双方から得られた路上駐車周辺の「危険事例」として、「トラックと民家の隙間を子どもが通るとき」「子連れの親たちが話しながら歩いている時やベビーカーの親子連れを追い抜かすとき」「トラックの死角」があがった。

宅配業者からはトラックは運転席が高く、その死角の範囲はかなり広くなっており、一度座ってみてもらうと実感できるのではないか、というお話があった。

宅配業者は地域での安全教育にも多大なる貢献をしている とのことであったが、安全教室などで運転席に座ってもらう といった体験も盛り込んでもらえるとより理解が深まるかも しれない。

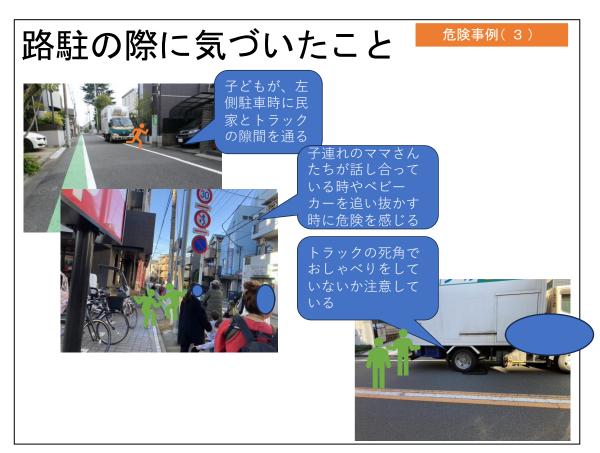


図 3-11 アクセス調査と業者調査から把握した危険事例 (その 5)

## (5)調査参加が保護者の意識に与えた影響

## ① 登 下 校 や 放 課 後 の 遊 び な ど で の 行 動 で 交 通 安 全 に つ い て 気 に な る こ と

交通安全についての保護者の気になることについて表にまとめた。子どもの通行の様子、道幅の狭さ、ボール遊び、友人同士のおしゃべりしながらの通行、突発的な行動の仕方、周辺道路での自動車の走り方や混雑状況等さまざまな事柄に関心を持ち、心配していることがわかった。

路上駐車に関しても地域内の複数の箇所の路上駐車が多い状況について把握し、それに伴う、子どもの交通安全上の課題に関して日頃から関心を持っていることが示された。運搬用の車の駐車に加え、住宅地では送迎用の車が一時的に止まっている状況で、対向車が見えないで行動したり、前に出たりしようとする様子などに注目していた。

家庭内で確認している交通ルールについては、横断時、親子で行動する時、信号の見方・判断の仕方、自転車乗車時、複数でいる時の歩き方、高齢者等の他者への気遣い等、多様な場面を想定した、ルールを持っている家庭が多かった。

## 表 3-3 放課後の子どもの行動について気になること

登下校や放課後の遊びなどでの行動で交通安全について気に		
なること	日頃遊びに行くときに気になる路上駐車があるか	親子で交通安全について決めているルールがあるか
自宅近くの道路沿いにある公園で、柵や仕切りが少なく、子 どもが道路に出やすいつくりになっているのが少し危険だな と感じています。	大通りの路上駐車はよく見受けられます。路上駐車 があると、子どもを乗せて自転車で車道を走ってい て前方が死角になるのでとても危ないと感じていま す。	横断歩道を渡る時は「左右確認、手を挙げて渡る」と決め ています。
機断歩道等にて徐行なしで左折してくる車に多々遭遇する。 自転車に乗車中、交差点で直進しようとすると対向車線の右 折車が直進中のこちらを優先せずに右折して危険なことがよ くある。 自転車が、時停止を守らなかったり、角などから徐行せず (右左の確認なしに)飛び出してくる。	交差点や機断歩道のすぐ手前に駐停車している。 放課後、砧幼稚園の正門前の歩道に食い込むように して駐停車している車がある。	道路は原則として手を繋いで歩く。なるべく横断歩道を渡 る。
なし	なし	信号をよく見て、手を上げて渡る
歩道のない道路での通行で車と接触しないか、歩道でも、急 に横切ると自転車と接触するリスク、リス公園の裏(西口) の崖でふざけると滑落しそうで怖い	路駐ではないが送迎のための一時停止などで停止し た車の前を子どもが通ろうとした際、その後ろから 停止中の車を追い越して来た車に気付いていなかっ たことがあった(親が制止したので無事)	歩道でも横切る時は右左を見る
道が狭いところが多く、車のスピードが速い時	なし	曲る時は必ず止まって確認する事
ボール遊びをしている事が多いので、道路に飛び出さないか 心配	路上駐車はあまり見かけない	道路を渡る時は車などが来ないかよく見る
右見て左見て手を上げて渡るということは、わかっていて も、車が来たのかきちんと見てはいない。	車庫からはみ出して止めている車が死角になって危 ない。	道を渡る時は手を上げて渡る 危ない場所は手を繋ぐ
自転車での坂道 まだ放課後に遊んだりすることがないので気になることはあ	なし	道に飛び出ない、左右の確認 道路の端を歩く、道路を渡るときには車が来ないか確認を
りません。	なし	する、といった簡単なことしかまだ教えていません。
スピードが出ている車が横切るとき 自転車で通る道がない(成城通り)	なし	道路側は大人、白線内を歩く、交差点や見通しが悪い所で 止まり、右左を見てから進む。
タクシーが狭い道を飛ばしすぎ	デイサービスの送迎の車が、車道脇・歩道問わず路 上駐車していることが多い	車も自転車も止まってくれないものと思いなさい、と教え ている
ある。細い道に大きい車が入ってくることが多いので、すれ 違う時に子ども飛び出して衝突しないよう注意している。	ある。商店街に搬入の車や買い物客の車が路上駐車 されていることが頻繁にある。	ある。歩道の中を歩き、白線の外 (車道) に出ないよう気 を付けて歩く。
話に夢中になると白線を出てしまったり、ふざけて走り出し てしまったりする。	歩道がない狭い道で、トラック等が止まっていると きは、急に飛び出さない事と、トラックが急に動く かもしれないから近づき過ぎない様に伝えていま す。	1)曲がり角、渡るとき左右を確認 2)2人ずつ手をつなぎ、 大きい子が車道側、同じ年なら男の子が車道側
交通量の割に狭い道が多く、車道と歩道が分かれていないことが多いです。 「白線の内側を歩くんだよ」と教えていますが、電柱で遮られていたり路上駐車があったり、安全確保が難しいです。	子載せ自転車で車道を走る時に、路上駐車で進路を 阻まれるケースが多いです。環八や世田谷通りなど の大通りでは、大型トラックが停まっている場合も 多く、しかもガードレールや植木にさえぎられて歩 道に戻ることも難しいです。 やむを得ず、車道側に大きく迂回する形となり、と ても危険です。	1人で自転車に乗らない、白線の内側を歩く、道を横断するときは手を挙げる など
車が本当にこわい!交差点のひやりはっとも何回か経験	けっこうある。子どもが車のすぐちかくを通るので こわい。	信号をとまる時はすべての車が見える位置で。 高齢者の交差点での事故がつづいたときがあったので、青 になっても油断しない。 曲がり角はかならずとまる。小さな曲がり角でも自転車が とつぜんとびだしてくるので。
ときどき、確認が甘そうなところ	サミット横の通りの宅配車。路駐は致し方なしなの で、注意喚起は強化されていると良いと思う。	交差点とまる、確認する。車はなるべく運転手さんの顔を 見て、自分のことを見てくれているか確認する。誰でも間 違えることがあるから、注意する。
車や自転車との接触事故	出入り口や角の路上駐車	一時停止する事。 1年生は暗くなったら一人で出歩かない。
交通量の多い交差点、信号のない横断歩道	配達等のトラックの停車、発進	必ず信号のある交差点を使うこと 右折、左折の車があること
登下校時、弦巻小南門前の道路に子供達が道路に広がって歩いていること。 先生方も、子供達に注意はしてくださっているようです。	小泉公園周囲の路上駐車。公園の入口を塞がれている場合も。何台も停まっていると、視界が適られ、向かい側から車や自転車等来た時(または自分達が路上駐車をよけて向かう時)にお互いにぶつかりそうになるリスクが上がる。	子供だけの時には、横断歩道を使う。 友達と自転車で出かける際は、1列で。 自転車でどうしても歩道を走行する場合、スピードを落と す。歩行者に気をつける。
自転車のルール無視	なし	一時停止は必ず停止線で止まる。
まだ2年生で交通ルールはわかっていても実践できていない気がしている。特に友達と一緒だと、親がいても駆け出したり 鬼ごっこをしたり突発的な行動をすることがあるので交通安 全については安心してみていられない。	なし	信号がない場所でも曲がり角では一回止まる。歩行者専用 道路がない場合は、道の端をあるく。
	なし	信号のある横断歩道を渡る
信号のない横断歩道を渡る際の安全について		
信号のない横断歩道を渡る際の安全について 友達と話すのに夢中になってると、周りが見えずに危ない。 交通量の多い交差点の横断や、車が狭い道をスピードを出し	なし なし ヤマト運輸など、配送業者の大型トラックの路駐	止まれは止まる、青信号になっても左右確認してから渡

# ② 登 下 校 ・ 外 出 時 の 道 路 の 歩 き 方 に つ い て 気 に な る こ と

調査開始時の保護者が気になる「登下校・外出時の歩き方」に関して、表にまとめた。ほとんどの保護者が子どもの歩き方に不安を感じていることがわかった。安全確認が不足しがちなこと、道路の中央を歩くこと、仲間がいると余計に注意が散漫になること、何度も注意してもその通りにできないこと、に関して「常に心配している」という記述もあった。

#### 表 3-4 登下校・外出時の道路の歩き方について気になること

#### 登下校時や外出時の道路の歩き方について気になること

興味のある建物や車を目で追って、前方をあまり見ていないことが多いのが気 になっています

日々口酸っぱく交通ルールを教えていても突然道路に出ようとしたことがあったし、右左を確認せずに横断歩道を渡ろうとしていたこともあった

歩道を横切る時に後ろを見ていない

お友達や兄弟が一緒だと、広がってしまう

端を歩くように何度も言っているが、車などが近づいてこないと真ん中を歩きがち

気になるものがあると、車や自転車を気にせずに車道にでてしまう

最近は、歩道が狭く危ないから手を繋ごうとすると、逃げて追いかけっこになり余計危ないことになったりします

今は車を怖がっていて注意しながら歩いているようなので特に気になりません 何故か道の真ん中に寄って歩きがち

歩道の中を歩くように、と言い聞かせていても、ふらふらと車道側に広がりそうになることがあり、危険なので常に心配している

まだ、いろいろなことに気を取られつい道路の真ん中に出て行ってしまう

学校への行き渋りがあり、朝は遅刻しがちです

ふだんはPTAや地域の方々が見守ってくださっていますが、遅刻すると誰もいなくなるので、不安を感じます

とにかく、車を意識して歩く

ときどき、確認が甘そうなところ

走って安全確認をしていない

道路の真ん中や左右にフラフラと歩いてある

特にありません幼少期より、歩道を出て歩く、飛び出しそうになるなどの時には、息子に厳しく伝えてきました息子本人も「母ちゃん、けっこううるさかった」と言っています

不注意

友達をみかけると走り出したりすること交通ルールは頭でわかっていても、実 践は難しいという印象

ふらふら歩く

歩道をふらふら歩いてしまうので、後ろからくる車や自転車にぶつからないか 不安

友達を追いかけて信号を渡ろうとする、友達と喋りながら歩いていると気を取られて周りが見えていない時がありそう

#### ③近隣の路上駐車について気になること

路上駐車に関しては、道幅の狭さ、途上駐車の車を避けるための子どもの行動の危険さ、見通しの悪さ、停まる際に減速しない車の状況、道幅が狭いところで路上駐車があると対向してくる自転車に対しても危険を感じることなどが指摘されていた。

#### 表 3-5 近隣の路上駐車について気になること

#### 近隣の路上駐車について気になること

近隣は道が狭いので、大きいトラックなどが路上駐車していると、子どもの視界も遮られ、子どもがその横を歩くのも危険だと感じています。

配達の車が歩道に止めていると、反対側からくる車が見えない

度々建設業者のトラックが歩道を塞いでいる場所があり、それを避けると車道を歩くことになるので危ないと思っています。

ある。商店街近く住んでいるため、路上駐車が多い。車を避けようと広がると、反対方 向からくる自転車が死角から出てきて危険だと感じることが多い。

- ・道幅の狭い商店街で、長時間かけて荷下ろしするトラック
- ・環八沿いのラーメン屋さん前など、飲食のために一時停車している大型トラック

変質者が乗っていた時があったので、それはこわい。

サミット横の通りの宅配車。路駐は致し方なしなので、注意喚起は強化されていると良いと思う。

角や出入り口の路上駐車は見通しが悪くなるのが気になる。

停車の為、かなりのスピードで幅寄せする車

# 小泉公園周囲の路上駐車

ご近所にクレームをするお宅があるらしく、自宅付近で路上駐車はほぼない。 (短時間の一時停止程度)

# ④調査に参加して気づいたこと

「調査に参加して気づいたこと」について、4件法(とて も感じた、少し感じた、あまり感じなかった、まったく感じ なかった)で回答を得、その平均点をグラフで表した。

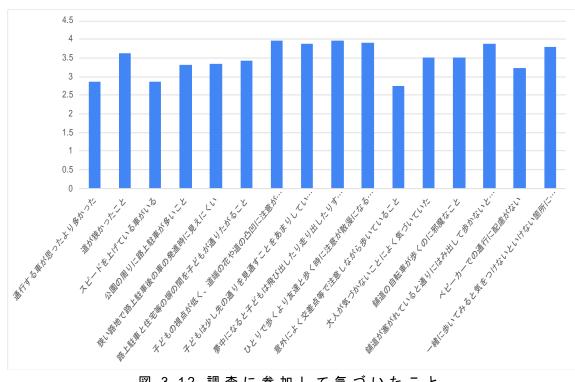


図 3-12 調査に参加して気づいたこと

その他の自由記述には以下のことがあった。

- 放っておくとどこでも遊び場にして遊ぶ
- 路上駐車は止まって見通しが悪くなるだけでなく、発進 時にも注意が必要なこと
- 今回は公園まで子どもと歩いて行きましたが、いつも幼 稚園や公園に行く時は電動自転車で行く事が多いです。 そこまで飛ばしているつもりはありませんが、子ども視 点で怖いと思われているんだなと言う事を知れて良かっ たです。
- まだ4歳なのでどこに行くにも一緒ですが、小学生にな った時にどのように遊びの許可をするか、悩ましいなと 思いました。交通ルールをしっかり守る事は決めたとし ても、低学年は遊んでいると守れそうにないしな、、と。

低学年の時は親が一緒に全部監督して遊ばせたいという のが本音です。死角が生まれやすい路駐などが減れば、 心配が減るので嬉しいです。

- 何度もここは危険だと教えている場所ではきちんと注意 を払っているようでした。
- 路上駐車の近くを通るときの危険についても、何度も教 えていくことで注意しながら歩くようになって欲しいと 感じました。
- 狭い道ほど注意せずに斜め横断などしやすい。
- いつも通り慣れている道でも、今回のように意識して歩いてみると違う視点が得られる。
- 以前もおもっていたけど、やっぱり本当にあぶない!と おもった。
- 大人も(こそ)そうですが、交通安全は気をつけ「続ける」ことが大切で結構むずかしい。「急いでいるから」「夢中だから」を安全注意の例外にしてはいけないのですが、それが最も難しい。なので、今回のように内省自省する機会というのは大切だなと思いました。子どもとの約束ごととして注意していく、というのはとても良い策だと思います。
- 子供は夢中になると周りをみない。足元ばかり見ている。
- 自転車のルールが曖昧である事に気付いた。子供乗せて 走る自転車は歩道でも良いと思っているが正しいのかわ からない。
- 子供乗せ用の自転車だが、子供を乗せていない時は道路を走るべきなのかも不明。電動でスピードが出るのでとても危険だが、車を運転している時に子供乗せている自転車を見ると、子供の動きでふらつく事もあるので歩道を走って欲しいと思う。
- 公園付近の駐車について、車の出入りの危険はもちろん、駐車によって公園の中が外から見えなくなっており、犯罪が起きない見晴らしの良い公園ではなくなっているように感じ不安になった。
- 予どもは何でも遊びにする。路上駐車を使って鬼ごっこ やかくれんぼをしていると聞いて驚いた。

- 自分は普段、電動自転車で通勤、買い物等しているが、振り返ってみると急いでいるとかなりのスピードを出しているようにも思い、また、自分では交差点や狭い路地では徐行のうえ一時停止するなど意識しているつもりだが、止むを得ず歩道を走行することもあったり、やむなく逆走になってしまうこともあり(なるべく少なく済むようにはしている)、歩行者の視点から見れば怖く感じる自転車走行を自分もしているかもしれないと思った。
- ルールやマナーを守って走行し、気をつけていかなければならないなと、ドキッとした思いでした。
- 自分の自転車の運転を改めて安全に走ろうと思いました。

### ⑤事前事後の意識の変化

放課後に「子どもたちだけで歩いて行かせる」ことに関する保護者の意識は、公園に行くことや習い事に行くことに関しては、若干事後の方が「させない」回答の割合が多くなった。しかし、友人宅に関しては、「させる」回答が多くなった。

本研究に参加してくれた子どもたちの学年ごとの人数を割合は表 3-6 のとおりである。就学前の子どもが半数を占めており、入学後に子どもだけで行動させることについて想像しながら回答してもらったが、保護者としては「まだわからない」という気持ちも感じたことが推測される。

学年別に事前事後の変化を見ると、中学年と高学年では「させる」という回答が多く見られたことから、子どもが自立的に行動できると判断する年齢の境目は 9 歳から 10 歳のあたりにあると考えられる。

低学年の保護者の中には事前より事後の方が自立的移動に 肯定的な回答をした保護者が見られた。本研究では、実際に 一緒に歩く活動を通して、さらに事業者インタビュー結果等 の研究成果の共有によって、保護者が自立的移動に寛容にな ることを目指していたので、何らかのポジティブな変化を生 じさせたことは注目したい。

	人数	%
就学前	13	52
低学年	6	24
中学年	3	12
高学年	2	8
不明	1	4
合計	25	100

表 3-6 対象者の学年と割合

表 3-7 では、事前より事後の方が子どもの自立的な行動に寛容になっている回答を薄いオレンジ色、より不寛容な回答となっている場合を水色で示した。就学前では不寛容が多くなったが、就学後は事後に寛容になっている場合が多かった。

表 3-7 学年別に見た事前事後の保護者の意識の変化

		M+₩	NB.					1														
								1						+						+		
終に子ども だけでして いい	も かみ子ども て がみでして だけでして いい	謝学年の子 どもが一緒 の時、専門 報告して許	終に子ども だけではし てはいけな い	その街	益	終に子ども だけでして いい	許可した時 のみ子ども だけでして いい	高学年の子 '* だもが一緒 '* かの時、・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	常に子ども さけではし Cはいけな い	から高	福	終に子ども 評! だけでして の? いい だ!	F可した時 説 2み子ども の ごけでして 骸 いい	4年の子 もが一葉 時、帯割 だ! 音して詳 C!	SIC 子ども EITではし CIないけな い	その街	40	終に子ども だけでして いい	許可した時 別のみ子ども のか子ども のだけでして 懲だい きんいい	制作件の子 どもが一部 持 の時、神智 だ! 概告した許 C.!	常に子ども だけではし そ ではいけな い	その街
放課後公園に行く						c	c	c	c								.	c	-			
,		>	>	>	>	>	>	>	>	>	>						-	0	-			
		0.00%	%00.0	%00.0	%00.0	%00.0	%00.0	%00.0	%00.0	%00.0	%00.0				_	_	%00.00	%00.0	50.00%			_
許可した時のみ子ど 0		0	-	0	-	0	e	0	0	0	8						2	0	0			
もだけでしていい 0.00%		0.00%	100.00%	%00.0	100.00%	0.00%	100.00%	%00.0	0.00%	%00.0	100.00%					_	%00.00	%00.0	%00.0			
		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0						0	0	0			
,		0.00%	0.00%	0.00%	%00.0	%00.0	0.00%	0.00%	%00.0	0.00%	%00.0						%00.0	0.00%	%00.0			
		-	6	0	10	0	-	0	2	0	m						e	0	0			
		10 00%	500 06	200 0	100 00%	500 0	33 30%	500 0	86 70%	500 0	100 00%						500 00	500 0	200 0			
		0	-	-	2	0	0	0	0	0	0						0	0	0			
4.8 単 0.00%		%00.0	50.00%	50.00%	100.00%	%00.0	%00.0	0.00%	%00.0	0.00%	%00.0						%00.0	%00.0	0.00%			
合計 0 00 00 00 00 00 00 00 00 00 00 00 00	0 0	1 200	11	1 70%	13	0 0	4 4 70%	0 0	2	0 0	9	1 22 30%	0 0	0 0	0 0	2 20 70 11	3	0 0	1 20 00%	0 0	0 0	1 2
2000に		1. 103	04.003	1.103	100.001	0.00	00.100	0.00		0.00	200.00						00.00	0.00	20.00			
Ι,		0	0	0	0	0	0	0		0	0						0	0	-			
		%00.0	%00.0	%00.0	%00.0	%00.0	%00.0	%00.0		%00.0	%00.0						%00.0	%00.0	100.00%			_
		0	-	0	-	0	2	0		0	2						2	0	0			
		%00.0	100.00%	%00.0	100.00%	%00.0	100.00%	%00.0		%00.0	100.001					_	%00.00	%00.0	%00.0			
		0	-	0	-	0	2	-		0	8						0	0	0			
		%00.0	100.00%	%00.0	100.00%	%00.0	%07.99	33, 30%		%00.0	100.00%						%00.0	%00.0	%00.0			
+6		0	00	-	10	0	0	0		0	0						-	0	_			
<u>:</u>		0.00% 0.00%	80.00%	10.00%	100.00%	0.00% 0.00%	0.00% 0.00%	0.00% 0.00%		500.0	0.00% 0.00%				_	_	00.00% 0	0.00 800.0	100.00%			_
<b>水の街</b> 0.00%		0.00%	84.60%	7. 70%	100.00%	0.00%	0.00%	0.00%		0.00%	0.00%						%00.0	0.00%	0.00%			
中 中		0	11 2		13	0	4	- 20	0	0	5		- 20	0		ľ	3	0	2	0	0	ľ
0.00% 放課後習い事に行く	7. 70%	0.00%	84. 00%	7. 70%	100.00%	0.00%	80.00	20.00%		0.00%	100.00%	0.00%			0.00%	00. /U%	00.003	0.00%	100.00%			0.00%
常に子どもだけでし 0		-	-	0	2	0	0	0		0	0						-	-	-			
500.00 1111		50.00%	50.00%	%00.0	100.00%	%00.0	%00.0	%00.0		%00.0	%00.0					_	%00.00	50.00%	50.00%			_
許可した時のみ子ど 0		0	0	0	-	0	2	0		-	8						-	0	0			
もだけでしていい 0.00%	_	%00.0	%00.0	%00.0	100.00%	%00.0	801.99	%00.0		33, 30%	100.00%				_	_	%00.00	%00.0	%00.0			
高学年の子どもが一 0		0	2	-	9	0	0	0		0	0						0	0	0			
<b>諸の時、事前報告し 0.00%</b>		%00.0	83.30%	16. 70%	100.00%	%00.0	%00.0	%00.0		%00.0	%00.0						%00.0	%00.0	%00.0			
常に子どもだけでは 0		0	2	-	9	0	0	-		0	-						0	0	0			
してはいけない 0.00%		%00.0	83.30%	16.70%	100.00%	%00.0	%00.0	100.00%		%00.0	100.00%						%00.0	%00.0	%00.0	0.00%	0 %00.0	%00.0 %00
0		0	4	0	4	0	0	0		-	2						-	0	0			
		%00.0	100.00%	%00.0	100.00%	%00.0	%00.0	%00.0		50.00%	100.001	-				_	%00 '00	%00.0	%00.0			
0 特		-	10	-	13	0	2	-	-	2	9		-	0			8	-	-			
		7 70%	76.90%	7. 70%	100 00%	%00 U	33 30%	16 70%		2000	200 000						2000					

# ⑥研究に参加して感じたことを子どもと話したかどうか

「研究に参加して、感じたことから、以下についてお子さんと話しましたか」について4件法(話した、近々話す予定、もう少し大きくなったら話す予定、話す予定はない)で回答を得たので、項目ごとの平均点を図に示した。

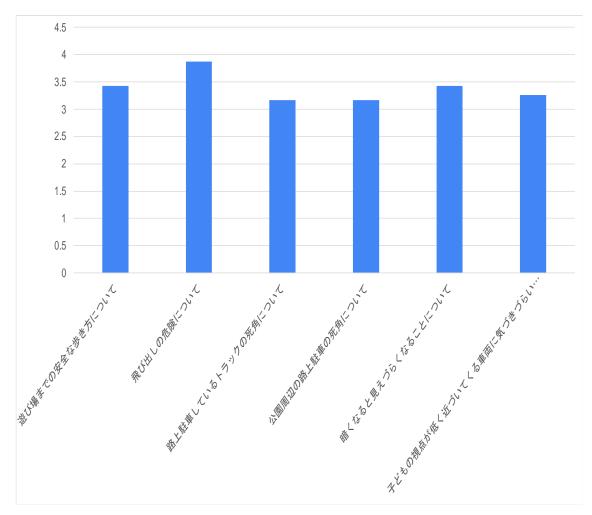


図 3-13 研究に参加してから、子どもと話したこと

# 1) 園 児 ~ 小 学 生

- 自転車はほぼ交通ルールを守らないから注意して見ること。車が横を通り抜けるときは他人の敷地内に入っても良いから大幅に距離を取ること。
- いつも話している事ですが、車が来ても来なくても端を歩く、停まっている車の周りでは遊ばないことを徹底していきたいと思います。

- 路駐している車が善良なドライバーだったら気をつけて 監視の目にもなってくださると思うのですが、そもそも 不審者の車の場合もあるので、停まっている車の横は通 らないように言います。なるべく迂回して車内に連れ込 まれる可能性がないように、ともう少し大きくなったら 話そうと思っています。
- 急いでいると注意力が欠けてしまうので、遊びに行くと きには急がず時間に余裕を持って出掛けるように教えた いです。
- 横断歩道でも「止まってくれるはず」で歩き出してはいけないこと(車も自転車も基本止まってくれないと思っておいて欲しい)
- いつも言っているけど、再度信号を待つときの位置について確認した。
- 誰でも間違えることがある。車や自転車の運転手さんも間違えるかもしれないから、道路を渡るときなどは運転手の顔と目を良く見て自分のことを見てくれているか気をつけてほしい(日頃より伝えていること)。
- ・ 隙間を歩かないようにする。
- 電動自動車が増えてきており、車が近づく音があまり聞こえない事。周りを注意して歩く事を伝えたい。
- 車の運転手は、事故を起こさないために一生懸命に努力している。だからあなたも協力して欲しい。これらについては研究参加の有無に関係なく常日頃子供に注意していると思う。
- 信号待ちの時、車道ギリギリ手前にいたりするので待つ 位置を一歩後ろで待つように話そうと思う。

#### 2)乳幼児の保護者

- まだ小さいので外を歩く時は大人と手を繋ぐことを徹底 するように話しています。
- 危険の可能性をとにかく伝え続けること。

# ⑦宅配業者の対策や提案に関して

「宅配業者さんの意見や研究から得られた事柄についてどのように感じましたか」という設問に対して、4件法(とても感じた、少し感じた、あまり感じなかった、まったく感じなかった) で回答を得た結果をグラフに示した。

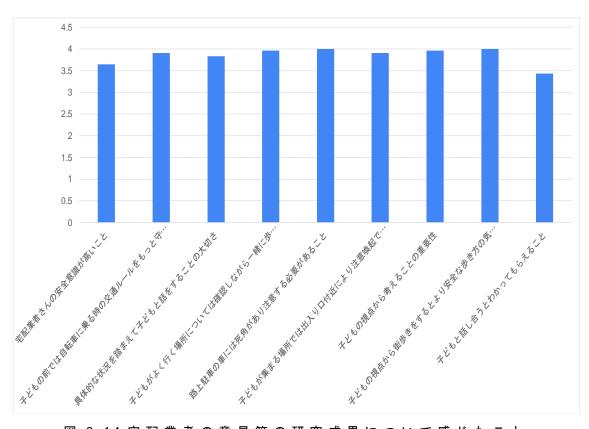


図 3-14 宅配業者の意見等の研究成果について感じたこと

また、自由意見については多くの記載があり、内容としては下記のような事柄に言及があった。

● 今回、宅配業者さんのご意見にあったように、電動自転車のマナーについては、スピードや走行箇所、駐輪場所など自分自身も気をつけなければならないと強く感じました。また、子どもの視線でまち歩きをした際に、路上駐車の危険性を再認識しました。宅配業者さんが子ともの細かな動きをよく見て、死角に注意して駐車や発車をしたりと、とても気を配っていることがわかりました。

- 宅配さんも大きな会社は割と丁寧な運転が多いけど、個人の宅配の運転は荒いことが多い。
- 宅配業者さんもいろいろ気をつけているんだなとわかりました。
- 路上駐車と家の間を通りたがる子供、通る子供がいて、 危険なことをもっと子供に教えなければと思いました。
- 危なくないと自分が判断したからそこにいて良い、ではなく、車を運転する人から見て怖いからとか危なそうに見えるから、それはしないでね、という声がけも必要だと思いました。例えば、本人は赤信号の横断歩道を渡るつもりがなくても、横断歩道のギリギリでフラフラする行為や、横断歩道の直前まで走っていく行為など。
- 宅配業者さんが意外にしっかり安全確認をしてくれていることを知り、少し安心しました。でも、壁と車の間に入るのは大変危険な行為ではある為子供にはしないように注意していきたいです。
- 宅配の車の下のほうに、ひらがなでくるまのしたにはいらないでねと書いてあるのを見た事があります。子ども視点で注意喚起してくれているんだなと感じますが、宅配業者さんがそこまで気を遣って路上駐車をしているとは思いませんでした。
- 確かに、人 1 人分空けてくれているが、現実的には車道側を通ってしまう。この間は宅配物を全部歩道に広げて整理している運転手もいて、とても危ないと思った。
- 自転車のマナーや、交通ルールを守る事の再認識。大きな車の死角などの再認識。
- 歩行者と同じく運転者側も相手の行動に危険を感じていることがわかりました。
- トラックの視野が高いと思っていたので、子どもの目線 には気が付かないと思い込んでいたので、視野が広いと いうのを実際に経験してみたいと思った。
- 道が狭く四角の多い曲がり角が多いので、ドライバーさんも工夫してくれているのが分かり、こちらも子どもの動向により気を付けなければと感じた。
- 宅配業者の方はヒヤリハットから対策を考えて下さっていることを知り、ありがたいと思った。歩行時、自転車

時ともに、お互いに安全を意識してルールを守り、譲り合うようにしたいと感じた。

- ▼ニュアル的な統一ルールがあるのだと思っていましたが、意外と個人の裁量が大きいのだなと思いました。
- 宅配業者さんには宅配業者さんの事情があるのだな、とおもった。
- 宅配業者さんから見て、確かに自転車(特に電動)はコワイだろうなとひしひしと感じた。反省。交通安全は、車対人 or 自転車という構図にはめるだけではダメだなと思った。
- 車の死角を子供に教えたい。
- ウィンカーで曲がる方向や発進を示すが、子供には伝わらない為、わかりやすい音や合図があると良いと思った
- ゾーン 30 の様な設定はあるが、登下校の時間帯の速度規制があると良いと思った。
- 電動子ども乗せ自転車の危険運転は、よく目撃します。 信号無視や逆走、安全確認の怠りが、どのような惨劇を 生むか、知らないのだと思います。また、警察や区など が、安全な走行のルールをもっと周知しなければならな いはずです。
- 普段、車の免許証を持っておらず、運転する側から見た 歩行者や自転車の動きは言葉が悪いですが怖いものかも しれないと思いました。(歩行者や自転車の注意が車以外 に向いていることもあるため)。命に関わることなので、 特に宅配業者の方など、営業に関わっている方は神経を 尖らせていると感じた。
- 気をつけてくださっているので、一般車両より安全なのかなと関しました!
- 宅配業者さんはそれなりに配慮をされている方が多いこと、ただ配慮してくださる方ばかりではないのでは!?とも思う。

# ⑧ 研 究 全 体 を 通 し て 感 じ た こ と

研究を通して保護者が感じたことを最後に記述してもらった内容は以下の通りであった。

- 路上駐車の危険性。ドライバーからもそこを通り抜ける 車からも子どもは見えない。
- 子供の視点は思ったより低く、未就学児は特に友達と一緒だと気が大きくなって、親の手をほどいて走って口に立てしまうことがとても危険で、学校や公園等の入注意しまっている車がいる時、そこを通過するととができまった。 すければならないことを再確認することができまった。 子供は石が大好きで、登園途中も石を探したり見ずに、花を摘んだりすることもあるので、下ばかり見ずに、ちゃんと周り、前を見て歩くことの大切さを引き続き教えていきたいです。
- 最近ごく近所ですが習い事から子どもたちだけで帰ってくることがあります。そういう状況になる時には事前に親が必ず一緒にその道を歩いて、危ないところを必ず一緒に確認して、本人からも意見を聞き出しながら親子で共通の認識を作ることが重要だと思い、そのように実行しましたが、95センチの目線から街を歩いてみるということが具体的にどんなところに気をつければ/具体的にどんな道具を使えば(実験と同じように子供にカメラを持たせるなど?)、よりその道の期間に一緒に気づけるのかをもう少し詳しく知りたいと思いました。

- 子供の視点で写真を撮ることでこんなに違うものなのかとびっくりしました。子供目線で考えようとしていましたが、写真という形にするとよくわかっていいなと思いました。
- 危険箇所がなくなるように対策していくのも大事ですが、どんなに対策しても 0 になる事は不可能だと思うので、繰り返し子供たちに注意喚起していかないと、と思います。
- 子供は目線が下を向いており、レンガのでこぼことか棒が落ちてないかなど危険よりも楽しいことに目がいっているのだと改めてわかりました。
- 交通ルールをしっかり伝えていく事。一緒に確認していくこと。
- 運転者側は急いでいるママチャリに危険を感じていることがわかり、自分の行動を振り返ると反省する場面が多くあると思いました。路上駐車はなくなることはないと思いますので、子供と一緒にシミュレーションして、繰り返し危険を教えていきたいです。「横断歩道を渡るときは注意する」というのは多くの子供ができているので、それと同じように路上駐車の側を通るときにも自然と注意を払えるようになって欲しいと思いました。
- 毎日一緒に通園している通園路でも、気をつけないといけない場所や子どもの危機意識の少なさを気にすることができた。一緒に歩けるうちに親として伝えられる細かな危険箇所や対策を伝えて行きたい。
- はじめは路上駐車や狭い道をスピードを出して走る車にフォーカスが当たっていましたが、歩道を猛スピードで走ったり堂々と駐輪してある自転車など、車以外にも子どもの通行に危険を与えているものがあったり、宅配ドライバーさんの感じている危険や、むしろ子を持つ親側も気をつけなければいけない点もみえてきて興味深いまとめ動画でした。
- 公園など子ども施設付近で路上駐車が多いのは、気がついていなかった。だが、そう言われればそうだなと納得した。その周囲を歩く際は、子どもが飛び出さないよう

によく気を付けたいし、子どもにもよく言ってきかせよ うと思った。

- 他のお子さんと歩いてみて、子どもの性格による個人差がとても大きいと感じました。自分の子どもは最年長でしたが、かなり「危ないタイプ」だということも実感し、きちんと教えなくてはと反省しました。
- 子どもの視点を親も共有すること、また、宅配業者さんの想いにまでふみこんで素晴らしい研究だとおもいました。警察のひとが新入生時に事故について教えてくれますが、これもセットで学校と先生が協力するかたちで研修したら良いのでは?思いました。
- 動画にまとめていただきわかりやすかったです。ありが とうございました。このような「機会」がとても大事だ と思ったので、この研究だけでなく、誰でも取り入れら れるプログラムがあると良いなと思いました。
- 公園や建物の出入り口を駐車禁止、注意を地面に道路に 書くのは良いアイデアだと思った。道路ミラー見方を子 供に教える。
- 研究に参加してから安全をより考える様になった。最近、電動キックボードもかなり普及しており、危険を感じる時がある。車、自転車、歩行者、電車キックボードの4者の交通ルールを知りたいと思った。
- 子どもは目の前や下に注目しがちという点について、大いに納得しました。だからこそ、看板などは子どもの目線の位置に置くなどする工夫が必要なのだと分かりました。
- 歩行者、自転車、ベビーカー、車など、それぞれが互い に注意し合い、交通ルールを守ることが大切だと感じ た。
- 友達とふざけて歩くのが危険だと感じていましたが、意外と、交差点などではちゃんと止まったり、子供ながらに気をつけているんだなと感じました。
- 子どもと一緒に歩いて見直すことの大切さ、慣れてきた時に親も子も油断してしまうので定期的に話をすることも大切。

# ⑨研究に参加した子どもたちの意見

最後に子ども自身がどのような感想を持ったのかを保護者を通して把握した。研究で実施した遊び場までのアクセス調査では、子どもたちなりの見方や感じ方で道路の安全について体験し、さまざまなことに気づいたことがわかった。子どものことばをそのまま記載してくれた保護者と、自分なりに解釈して記載してくれた保護者がいたので、言葉遣いに相違が出ているが、そのままの表現で以下に示した。

- 我が子は発達ゆっくりな子どもですが、またみんなでま ち歩き(アスレチック)に行きたいと言っています。
- みんなで歩くのが楽しかった。
- 楽しんで写真を撮ったりしていました。
- 幼稚園のお友達と一緒に歩けて、遠足みたいでとても楽しかったと言っていました。周りを見ながらゆっくりと歩けたので、子供たちが何を見ているのか、何に興味を示すのかを私自身前より知ることができて良かったと思いました。
- みんなと一緒に歩いてとても楽しかったそうです。
- 子供はみんなで歩けて楽しかった記憶しかないようです。途中山道の階段を登ったときはちょっと怖かったそうです。
- 今回の研究とほぼ同じ道を通学路として、毎日歩いていますが、大人が気をつけて歩いても車がすれるされ違うな道で、とても園児 1 人では歩かドだとはできないような道です。しかし車は結構スピードだとでくるので少しくぼんだ場所で待ちながらでないだろうとでが、遊び場にいく子供じゃ待っていただき、ありがとります。このような研究をしていただき、ありっています。少しでも安心な道路になることを願っています。
- とても楽しかったそうです。危険な事について日頃から話してはいますが、いまいちピンとはきていないような気がします笑。お友達といるとはしゃいで走り回るし、親は道中はずっとハラハラしています。
- 研究に参加した日は、「お母さんと一緒に研究のお手伝い しに行くんだよ」と教えて連れていきました。正直なと

ころ、自分が何をしているのかわかっていませんでしたが、何かを手伝っているということが楽しかったそうです。

- 子どもが小学生になってからまたやってみたい。大変勉強になりました。ありがとうございました。
- たくさん写真を撮り研究に協力できたのを誇らしげにパパに報告していました。
- お友達と歩くと、遠くまででもたくさん歩けた!と言っています。
- 「カメラで撮影するのが面白かった」とのこと。安全については記憶にないようです…笑
- 電信柱の上についているごみ箱みたいなものが落ちてき そうでこわい。地震のとき怖い。
- 意見を聞きたかったら、教えてあげる。
- 隙間を歩くのがあぶないのを知った。
- 色々な危険な場所があると思った。
- 危険な場所なんて無い! (親からすると危険ばかりですが、子どもにとっては楽しいかどうかが最重要)
- K 公園周辺の路上駐車が邪魔
- いつも歩かない場所を探索して楽しかったそうです。
- みんなと知らない道が歩けて楽しかった。
- 歩く時はすれ違う人を見ているそうです。

# (6)成果物の作成と活用

# ①地域ごとに実際の路上駐車箇所の危険を共有するための活用方法

以下には、調査地域別に子どもの視点(95cmの視点)から発見した路上駐車および周辺の状況に関する事柄に関して、 わかりやすい成果物にまとめたものを図示した。

地域別のマップや情報を記載したこれらの資料は、本研究に協力いただいた親子、所属する園や小学校に配布し、親子で話し合う材料として、あるいは、クラスや学年でまちを知るというテーマで取り組む授業等でも活用が可能である。

自治会等を介して、事業者に配布することができると、当該地域を通行したり、周辺で路上駐車したりする際に、どのようなことに留意すべきか、あらかじめ知ることができる。

入園や入学の時期に登下校(園)や放課後の活動に関して、 説明や情報共有をする際にも活用が可能である。

その他にも町内や商店街の掲示板に貼って、地域の情報として、住民が共有することで、子どもの視点に立った交通安全の考え方を共有することができる。

3つの資料を並べて、地域ごとの特徴を把握し、共通点や相違点を把握することで、どのような点に流して道路、住宅、公園等の計画を進めればいいか、という議論の際に、参考資料となるであろう。つまり、行政のまちづくり、公園、教育、子ども部局等で、活用が進めば、子どもにやさしいまちづくりにつながっていくことが想定される。





図 3-15 95cm の 視 点 か ら の T 小 学 校 周 辺 の 路 上 駐 車 等 の 状 況





図 3-16 95cm の 視 点 か ら の A プ レー パー ク 周 辺 の 路 上 駐 車 等 の 状 況





図 3-17 95cmの視点からの R 公園周辺の路上駐車等の状況

# ② - 般 化 し た マ ッ プ 等 の 資 料 を 活 用 す る 方 法

成果を三つ折りのリーフレットにまとめたものを図 3-18 に示した。表裏でひとつの資料として活用することができる。中央のマップは調査対象地域で収集した情報から構成したデフォルメしたマップである。実際にはない地図である。

今回の調査では、子どもの年齢によって視点や動き方が異なることが明らかになった。未就学児は大人と一緒に行動する点では、大人の心配が軽減する一方、手をに指しておいてしまったり、さらに軽者にしたのでは、動きを要する存在になる。また、子どもの施設ではとで歩くことも多く、おしゃでり等を自身もでは、運転者にとっては子どもだけでなく、保護者自身もでより、では、運転者にとってはともだけで感じていることも明らかになった。

一方で、子どもを中心にした複数の視点から、事例を通して、危険回避のシミュレーションにつなげられる可能性が見えてきた。実際に地域の危険な箇所を抽出し、そこで予測される危険をシーンカードとしてまとめ、それぞれのシーンを複数の立場で考えるきっかけとするために、人物カードを準備し、それぞれの立場でどんな危険が予測されるかを考えるツールとして活用する方法を考案した。

シーンカードは表面をイラスト、裏面は危険となる背景を立場ごとにまとめ、それぞれなぜそのような行動に至ってしまうのか、またそれぞれの立場でどのような配慮をしているのかを相互理解するツールである。

裏面の解説は、違う立場のことを考え、予知するきっかけとして例示したものであり、さらに今後地域ごとなどにカスタマイズすることで、危険予知のツールとして普及させることが期待される。

# ③使い方の例

#### 1) 基礎編

今回の調査で得られたポイントをシーンに入れ込んであるので、これらをカードとして切り取る。裏にしておいて、めくりながら、現れた場面ごとに意見交換をする。表はいわば

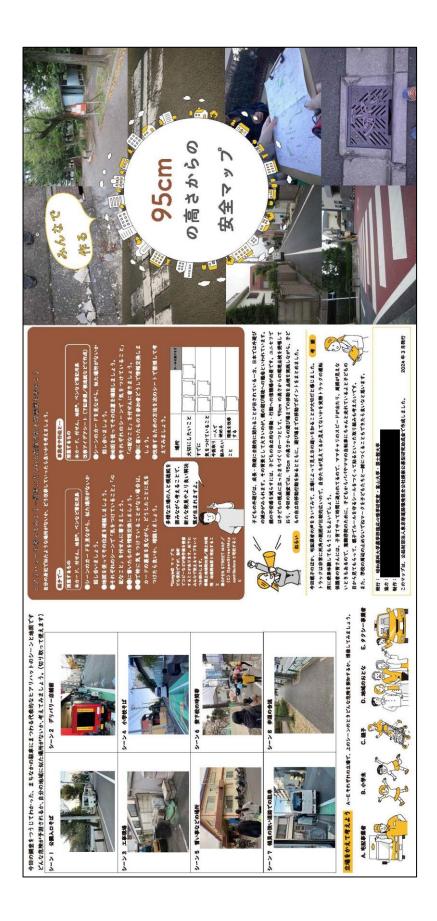
、答え合わせになっている。どのような危険な場面が考えられるか、子ども、大人、親子、高齢者、あるいは運転者などの立場の違いによっていろいろな視点からの状況判断がなされ、相互の視点の違いを理解した上で、危険回避につなげる方法について考えるツールとして活用する。

### 2)発展編その 1:親子で活用するパターン

親子で使うときには、1)のカードを自分たちの身近な場所の周辺にあてはめて考える。思い当たる場面や状況で、どのような危険があるかを話し合い、危険箇所を確かめると同時に子どもや大人がどのような対策ができるかを確認するための、ツールとして活用する。

### 3)発展編その2

事業者、近隣の住民、行政の方と一緒に活用するパターンが考えられる。1)のような危険予知を確認するほか、2)の親子の意見交換結果を参照しながら、シーンごとに住民、事業者、行政ができる対策を話し合う。子どもの安全な移動のために、それぞれがどのように対応するかを想定し、それぞれの立場から改善策を検討して、ワークシートにまとめ、今後の対応策につなげる。



逐 6 菜 湞 6 遞 10 4 田 炽 ₩ 'n シ 7 た ے 般 化 I 3 - 18×



愈 6 菜 湞 6 遯 1 ゃ 田 믰 ₩ J 3 1 た ے 右 贵 1 3 - 18×

# (7)オランダ調査の結果

オランダ調査は 2024 年 3 月 20 日から 3 月 25 日の間に実施した。詳細は表に示した通りである。

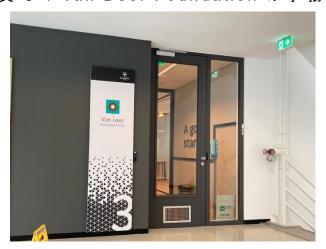
表 3-8 オランダ調査の概要

日程	対象/所在地(都市)	内容
3/20	Van Deer Foundation/ デン・ハーグ	Urban 95の活動に関するヒヤリング(2名)
3/21-22	アムステルダム	市内視察
3/23	タントフ <i>l</i> デルフト	タントフの住宅地・公園の視察
3/23	ロッテルダム	小学校、公園の視察
3/24	ライデン	市内視察
3/25	アムステルダム	子育て家庭でのインタビュー (4名)

# ①Urban 95 の活動と意義、日本への示唆

インタビュー内容 (実施日:2024年3月20日) を以下に整理した。

<写真 3-1 Van Deer Foundation の事務所>



Grote Marktstraat 45, 2511 BH Den Haag, オランダインタビュー協力者:

Ms. Victoria Chavez Barriga アドボカシー担当者

Ms. Myrthe Egmond 環境問題の専門官

- 1) Urban 95 の主たるプログラム内容について
  - 小さな探検者の目線に立って、子どもと共に街を移 動する動画がウェブサイトにアップされている。
  - 対象となっているまちは、インドやブラジル等で、 人口密度が高く、街の開発が途上で、整理されてい ない区画や未整備の道路も散見される。
  - 子どもは手を繋がれたり、ベビーカーに乗せられた り、抱っこや肩車をされて、まちを移動する。
  - すれ違うひとびとは子どもや子育て中の親に、何か 言葉をかけて立ち去っていく。
  - 人々の子どもや子育て家庭へのあたたかな視線を 感じられる場面が多い。

**Urbang5 Academy Participant Countries** 



図 3-19 Urban 95 に参加している国々 (https://www.urban95academy.org/)

- 現在世界の 30 ほどの都市で Urban95 の実践が行わ れている。
- プログラムには自治体職員、都市デザインの専門家 などの実践者のみが参加できる。
- プログラムに申し込むと7週間のオンラインセミナ ーに参加する。

- 講座の協力者であるロンドン経済政策科学大学にて本人の意思と受け入れ側の同意があれば、リーダー養成プログラムを受講できる。
- 2) Van Leer Foundation が関わるその他の活動について
  - 校庭に自然環境を実現するプロジェクト(主としてロッテルダムのいくつかの小学校で実践中)

く写真 3-2 ロッテルダム 自然あふれる校庭の事例>





左の写真は閑静な住宅地にある小学校の校庭が自然豊かな設(しつらえ)になっており、休日で学校は閉鎖されているが、校庭は開放され、子どもや親子が遊びにきていた。水を流してダムを作る子どももいた。

右の写真は多様な家族が住んでいる地域。地下鉄の駅から徒歩 7-8 分程度。周辺のコミュニティと連続性があるような配置となっている(福祉系の団体が運営する建物が隣接している)。校庭は開放され、高学年くらいの子どもが自分たちだけで遊んでいた。子どもは周辺の中層階の集合住宅内の自宅と行ったりきたりして遊んでいた。

IVN 自然環境教育を実践する団体との協働

これらに関する情報は下記のウェブサイトから入手可能である。

Natuurspeeltuin de Speeldernis Rotterdam: https://speeldernis.nl Jantje Beton, the playground organisation in the Netherlands: https://jantjebeton.nl

# 3) 日本の自治体が Urban 95 のプログラムに参加する方法

- 年に二回程度実施される研修プログラムに登録する 必要がある。
- 事前の説明は動画配信されており、Q&Aもあって、 わかりやすい構成である。
- オンライン研修で行われるため、英語能力の問題は 克服可能なので、参加は大歓迎である。
- 現段階では東アジアの都市からの参加がないので、 当該地域での実践にもつなげていきたいと考えている。したがって、参加を待っている状況である。
- ユニセフの進める Child Friendly City こどもにやさ しいまちの実践との共通項は多いので、協働できる と考える。

### 4) Urban95 と交通政策の関わり

すでに 30 の国や地域がネットワークに参加して、それぞれの地域の都市の課題に取り組んでいる状況が多様なツールで公表されている。子どもや子育て家族の立場から都市を考える際には、交通手段と移動の目的によって、移動範囲・距離が異なっていることが整理されている。

たとえば、バスなどの公共交通を使って出かける場所は特別な外出先であるが、薬局などの比較的近距離の場所に出かける場合やさらに身近な遊ぶための公園のような近所の場所への移動のように、おおよそ3段階くらいの区分けが提示されている。ちなみに最も近くまでの移動は500メートル以内で15分で到達できる範囲として定義されている。

小さな子どもたちは早くは歩けないし、子どもの手を引いたり、抱っこしたり、ベビーカーや自転車に乗せて移動するとしても、親はさまざまな負荷を受けることになる。

世界の都市の中には非常に大気の状態が悪い場所も存在し、特に地面から近いところにいる子どもにとって大気汚染は避けるべきものである。また安全に歩けるような歩道があるかどうかも重要なポイントである。

ウェブサイトには多様な都市における子どもの移動の様子が動画になって紹介されている。魅力的なアングルや構成になっており、子どもになったような気持ちでまちを歩く気分

を味わえるようになっている。子どもの目に飛び込んでくる 店先の色鮮やかな果物、地面に座って商売する人々、たくさ んの階段や水路、道に散乱するゴミなど、臨場感たっぷりに 見ることができる。そのため、問題も容易に発見することが できる。

# ②歩行者、自転車、車の共存と子ども・子育ての安心安全に向けた対策事例 (アムステルダムを中心に)

# 1)アムステルダム中心市街地

オランダは人口密度が高い国であり、中でもアムステルダムには 92 万人が住み、出生率も高く活気のある都市である。自転車人口が多く、ほとんどの街中の道路は自転車したのし、しかも高速で走っているので、歩行者は自転車レがある。大通りにはトラム、バス、乗用車、向になるほどである。大通りにはトラム、バス、乗用車、向になるほどである。大通りにはトラム、が順番に通行可能におり、交差点では短い間隔で各レーンが順番に通行可能により、交差点では短い間隔で各レーンが順番に通行可能により、交差点では短い間隔で各レーンが順番に通行可能により、であり、信号の変わる速度も速い。

ひとたび、狭い道路に入ると、周辺環境の事情に合わせて、区画の計画がなされ、地区ごとに道路標識に明確にその計画が示されている。サインもその区画のニーズに合わせて細かく建てられており、その変化に富んだ指示内容によって、地域の特徴が知れる場合もある。

たとえば、子どもの施設が集中している一角では、施設の入り口付近が面している交差点がバンプになっており、自ずと通行する車や自転車がスピードを落とすように仕向けられている。自転車の通行禁止、スクールゾーン表示、身障者用以外の駐車を認めない、といった具合である。

<写真 3-3 ビンネンドリンク小学校周辺の子どもの歩行に注意を 向ける標識と道路上のサイン>





あるいは、公園の入り口付近にバンプがあり、その周辺道路は蛇行しているためスピードを出せないようになっている。入口の両脇には、移動可能な標識によって駐車禁止が示されており、公園の出入りの見とおしが悪くなるのを防いでいる。また出入りする人を想定して、走行者が速度を落とせるような工夫となっている。

# <写真 3-4 アムステルダム市内の路上駐車の様子>





<写真 3-5 アムステルダム市内で駐車を禁止もしくは、停める位置 を厳格に定めている地区の様子>





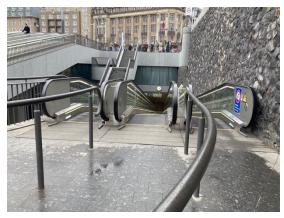




道路の利用に関しては、厳格なルールが見られる場所もあり、整然と自動車や自転車が止められている。

アムステルダム中央駅には、先進的な駐輪場が建設されていた。出入り口からエスカレーターや坂道で自転車ごと乗り入れることができ、非常に多くの自転車を収納できる構造になっている。照明が明るく入り口には警備員がおり、安全が確保されている。同様の駐輪場はデルフトやライデンにもあった。国内の自転車人口の多さが実感された。

く写真 3-6 アムステルダム中央駅の巨大な駐輪場>









# <写真 3-7 ライデン市内の地下駐輪場へ降りるエレベーター>



<写真 3-8 デルフト中央駅の駐輪場>





2)アムステルダム住宅街 1く写真 3-9 オリンピア広場近くの集合住宅の前>





大通りの交通量の多い地域だが、周辺は閑静な住宅街である。大通りから住宅街に入る交差点では非常に事故が多いとのことであった。自転車、歩行者、自動車が交錯し、またトラムやバスも走っており、子どもが歩くのは難易度が高いい。 小学校へも低学年の間はずっと送り迎えが必要らしい。送り迎えは自転車の前に子どもが乗る箱のようなものをつけたスタイルで行う。自転車の長さが長くなるので、置き場所には困るらしい。

# 3)アムステルダム住宅街 2

#### く写真 3-10 ルイアームストロング住宅地>





オリンピック施設予定地の転用住宅群では住宅棟のすぐ脇に遊具が置かれていた。家事をしながら子どもを遊ばせることができたので、小さい時期は便利だったとのことであった。夕方にはほとんどの人が帰宅しているのか、家の前に整然と駐車している様子が見られた。

#### く写真 3-11 住宅地内の公園と公園に至る道のスピードクッション>





住居群の中の道路を通って公園に至る道にはこうした突起があり、スピードは出せない構造になっている。

く写真 3-12 住宅地内の駐車場と路上の駐車スペース>





空港に近いために、勝手に駐車して行ってしまう人が後を経たないため路上に住人用の駐車スペースが設けられた。

# 4)アムステルダム郊外の農地

く写真 3-13 アムステルダム・オズドルプのケア農園>







#### く写真 3-14 ケア農園のすぐそばにある幹線道路>



アムステルダム・オズドルプのケア農園にて、子育て中の 女性にインタビューを行った。

現地の周囲の状況は、交通量の多い幹線道路で農地/住宅 と高層住宅が立ち並ぶ区画が分けられていた。交通量が非常 に多いが、カーブが多く、ラウンドもあり、スピードを抑え る工夫がされていた。

# 5)デルフト・タントフ

<子どもにやさしい遊び場とは?>

Gerben Helleman 博士 (<u>Delft University of Technology</u>) は子どもの遊び環境の研究者である。そのような空間的特徴が子どもに好まれ、親の安心につながっているかを観察調査を通して明らかにしている(Helleman, 2023)。

Helleman, H., Ivan Nio, Sanne I. de Vries Playing outdoors: What do children do, where and with whom? Journal of Childhood, Education & Society 2023, 4(3) 322-337

Helleman 博士の案内で、タントフ Tantogh(または tantof)の 1970年代後半から作られた住宅地を巡った。約半世紀前に作られた際に、通常の造成の仕方によらないで、元々の古い農家を中心とする水路や農道の形状を活かした計画が行われた。幹線道路、鉄道、緑地帯により周辺と区切られ、かつ中央を貫通するバス通りにより東西の2地区に分かれ、低層の建物群がいくつかのグループを作って隣接して構成されている。



図 3-20 タントフの地図

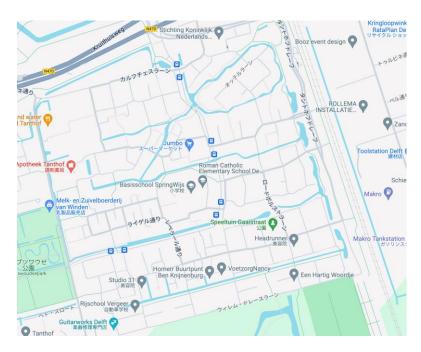


図 3-21 Helleman 博士が説明しながら踏査した地区の地図

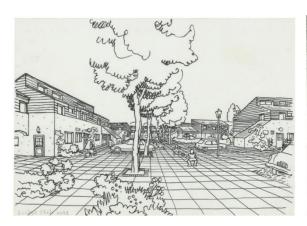




図 3-22 Habitat Expanding Architecture に掲載されていた Tantof の昔の様子 <a href="https://nieuweinstituut.nl/projects/habitat-expandingarchitecture/tanthof-delft">https://nieuweinstituut.nl/projects/habitat-expandingarchitecture/tanthof-delft</a> アクセス日 2024/3/1

タントフは 45 年ほど前に開発が始まった街であり、真ん中を横切る道路によって、東西に分かれている。もともとは広い畑が広がる地域で、もともとあった古い農家を残す形で開発が進んだ。次第に住居群を増やす形で発展してきた。最初に作られた住居群ではインフラが古くなり、あちこちで工事が行われていた。

できた当初は若い世帯が多く、子どももたくさんいて、住

居群のあちこちに作られた公園でよく遊んでいた。やがて、 世代交代で、若者は独立してまちを離れ、現在はわずかな子 育て世帯がいる程度である。

かつてと比較して、子どもを見守る大人の目は厳しくなっており、8歳くらいまでは常時一緒に遊びを見ている家庭が多い。8-10歳は過渡期で、ゆるやかな見守りとなり、10歳以降はかなり自律的に遊んでいる姿が見られる。タントフでもまちのあちこちで水路が見られ、昔の子どもたちはよく水遊びしていたが今はそれはあまり見られない。逆に、水路に落ちることを危惧した大人の見守りも行われている。

住居群では、ハンプが随所に見られ、交通は速度を落とすような工夫がなされている。周辺を取り囲む形でバスが走っており、街の中に、学校が3つ、スーパー等も小規模ながらあり、外に出なくても生活ができるようにはなっている。学校は宗教の違いによる設立で、家庭ごとに選んで通わせている。3校は隣接している。



図 3-23 Helleman 博士提供資料によるタントフ住宅地の建設年

建設の年代ごとに、集合住宅の建築様式には特徴が見られたが、概ね5階までの階層で、エレベーターがなかった。

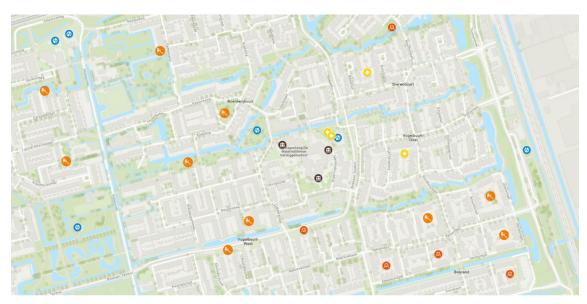


図 3-24 Helleman 博士提供資料によるタントフ住宅地内の遊び場

この図から住宅地内のあちこちに多くの遊び場が点在していることがわかった。

< 写真 3-15 タントフ住宅の東側地域の入り口>



<写真 3-16 住宅の壁にあった子どもの落書き>



写真 3-15 はタントフの入り口(最も古い住居群)付近の様子で、このあたりが最も初期に建設されたとのことであった。 しばらく進むと、塀に子どもの落書きのある住居があった(写真 3-16)。

<写真 3-17 子どもの好きな公園>



く写真 3-18 タントフ住宅地内の駐車スペース>



写真 3-17 は、ヒヤリング調査によって、子どもの好きな公園に選ばれたそうである。ありきたりな遊具に加えて、少しスリルが味わえるものがあったり、周辺が開けていて、ボール遊びやかけっこが可能な空間があることで子どもが遊びやすく、好きな公園に選ばれたということであった。写真 3-18 はタントフの住居区域内駐車スペースにに整然と並ぶ自動車である。車が入ってよいと決められた領域は明確に定義されていた。

歩車共存を示す標識は子どもが多く集まる地域によく見られた。今回視察したタントフ住宅地の東側の地域には、小学校が3つあった。

#### <写真 3-19 タントフ内の 3 小学校が密接している地域の標識>





く写真 3-20 家々に囲まれ閉ざされた遊び場と開けた自然の空間>

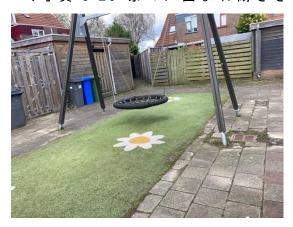




写真 3-20 の公園も子どもの好きな公園の例として、示された。戸建に囲まれた小さな空間でどの家からもすぐに出てこられる使いやすい公園ということで子どもに好まれるそうである。また「子どもに好まれる」ということは「保護者がよいとみなしている」ことでもある、という説明があった。すぐに目が届くということで、保護者にも好まれる遊び場であった。

開けた自然の空間の写真では、住居群のはずれの水路の向こう側に作られている自然環境豊富な広大な公園の様子が示されている。ここでも子どもたちは、自転車で走りまわったり、ジョギングやハイキングしたりすることが可能ということであった。

子どもが自然に集まる空間は、大人も自然と集う空間でもある。だれかが家から椅子やテーブルを持ち出すと、そこは心地よい共有空間になる、ということであった。同じなな遊具が置かれていて、子どもに人気の公園とそうではないと園があるそう。人気があるのは、遊具に年齢に応じたチャリンジができる工夫がある場合やすぐそばに開けた土地が基地ボール遊びができたり、あるいは、木々が生い茂って基がっこができたりするなどの多様性がある空間だそうで、車が入ってこない、というのも重要な要素だということであった。

自動車と住民の生活に関しては、特に大きな特徴として自動車の入る場所を厳格に制限している点があげられる。つまり自動車の入り口が限定されているのである。歩行者の都合を優先させた道路の計画がなされている。

オランダでは未成年の子どもがひとりで屋外を歩くことを禁じられている。まちのあり方を工夫することで、地域の人が見守れる子どもが集まる空間が作られている。見守りの形もフォーマルな見守り(きちんとした形で保護者や監視者が観察している状況)、インフォーマルな見守り(地域の人たちの家や生活道路の作りが子どものそれとない見守りを可能にしている状況)、デジタルな見守り(GPSを搭載しているスマホや時計を子どもに持たせてその所在を把握できるようにしている状況)が設定されている。

#### <タントフ視察のまとめ>

図 3-25 の青い点線は、この視察で歩いたルートであり、橙色の円の場所で、子どもの遊びを中心とした場所の解説があった。東側のタントフの住区は、いくつかのブロックで構成されている。住区内道路は、おおむね 2 段階構成(住区内歩車分離道路 = 歩道がある歩車分離道路、住区内歩車共存道路歩道がない歩車共存道路)である。

住区内歩車分離道路は、住区の外との自動車の出入りや住区内の自動車の往来を担う道路であるが、交差点や長い直線にはハンプやバンプなどの速度抑制デバイスや、クランクなどの屈曲部が整備されている。それに対して、住区内歩車共存道路は、Woonerf や Living street とよばれるもので、歩車

分離道路から歩道に乗り上げるかたちで接続しているという説明があった。この道路には、植樹マス、ストリートファニチャ、そして路上駐車マスなどにより道路が屈曲して速度を抑制しているようであった。

タントフは、市街地の南端にあることから、北側からアクセスするよう整備されている。タントフ全体を囲むように東西外周に幹線道路が整備され、そこから住区内歩車分離道路へアクセスする。東地区と西地区を分かつ外周道路は、開発される前からあった旧農道である。この旧農道は住区内の道路と接続しないため、住区間移動は、いったん幹線道路にでる必要がある(交通セル方式)。

パスは、ブロック同士を短絡し、歩行者や自転車がより最短に住区内を行きるようにする機能がある。また、街区内のコモンや小公園にアクセスするための。また、旧農道とパスが接続しているため、歩行者や自転車は東西住区にする。なおできる。は別レイオーのは事事のパーミアにする。なお、歩行者道路は、ケーシャのパスであるが、幅員によっては自転車やバイクが通行しているようであった。自転車道は、自転車やバイクが通行したかけ舗装がなされているようであった。

タントフにはトラムとバスレーンが整備されており、特にバスレーンは開発当初に整備されたものとの説明があった。 バスの頻度は低く利便性が低いわりに、バスレーンが住区内 を分断するため、廃止すべきではないかとの説明があった。

子どもの遊びを見守る保護者の態度は発達段階に応じて変化していくことがわかった。幼児期から 10 歳程度まではフォーマルな見守り (formal supervision)がなされ、10 歳から12 歳ころまではインフォーマルな見守り (informal supervision)となる。さらに、年齢が上がれば GPS 機能のあるスマホ等を身につけていることによって、デジタルな見守り (digital supervision)ができる、という考え方であった。

図 3-25 視察で巡ったタントフ内のポイント

# 6) デン・ハーグ

他所の子どもの行動に関して、咎める風ではなく、ただ、 あった出来事として、知らせてくれる・教えてくれるよう な、伝え方がされていたそうである。

インタビュー協力者も、その時に彼女に子どもの行動を教えてくれた友達の母親も、双方ともが、「子どもの権利」を尊重しているエピソードであった。その子どもがなぜそうしているかを慮り、いきなり禁止したり叱ったり、大人の意見を押し付けない姿勢である。危険に関する見守りは、前述したインフォーマルな見守りの実践ということが感じられた。

# (8)今後の対策について

①ドライバーと子ども・子育て家族・子どもの施設が協力する体験型の安全教室や活動

### 1)安全教室

移動調査や宅配業者の調査を通して、子どもや子連れの親の行動等を考えると、路上駐停車が多い、宅配業者のトラックの死角を体験できるような安全教室の実施は、効果が大きい可能性がある。

#### 2)公園出入り口のサイン

オランダでは、地域の事情に合わせて柔軟な駐車対策や路上のサイン掲示が見られた。住んでいる人や、その時々の状況で、守るべきルールや優先されるべき人やものは異なるかもしれない。それらを考えると、より柔軟な臨機応変なサインが設置できると、危険回避ができるのではないだろうか。

また、子どもの視点でそうしたサイン設置がなされれば、子どもの事故予防にもつながる。たとえば、子どもが参加してサインを作ったり、直接路上の色分けをするような活動が想定できる。

# こんな工夫ができたらいいな(1)

•トラックの運転席から見える景色を体験する



公園の出入り口に「止めないでねマーク」として、 道路に見分けられる部分の色を子どもたちが塗る



図 3-26 調査から見えてきた工夫の例(1)

### ②親子で交通ルールについて話し合う機会を持つ

実際に一緒に歩いてみると、子どもの思いがけない姿を見出したり、子どもの視点と大人の視点が異なることを実感できた。思いがけない姿の中には、危険だなと感じることもある一方、思ったよりちゃんとできているという信頼感を増すような姿の発見もあるだろう。

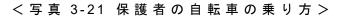
# こんな工夫ができたらいいな(2)

安全運転のママの自転車には子どもからOKシールをもらう

・学校等の子どもの施設の周辺には「止めないでねマーク」を塗る



図 3-27 調査から見えてきた工夫の例(2)







親の自転車の乗り方に関しては子どもの見本となれるように、という宅配業者からの提案があった。ドライバーがヒヤリハットを感じた事例に、実際に電動自転車によるハイスピード運転や斜め横断が多く経験されていた。

移動調査では、子どもの行動の後ろから見守りながら走り、重要箇所では立ち止まって、安全な通行を促す姿も見られた(上の写真参照)。こうした実際に一緒に歩く経験が、ルールを親から子へ伝えていく重要な機会となることがわかった。

#### <写真 3-22 子どもの視点は低い>





子どもの視点は低位置にあり、大人が気づかないまちの「課題」に気付くことができていた。ケビン・リンチが 1970年代に開始した Growing Up in the City (GUIC)では、実際に子どもの視点からの環境改善の実績を世界各地で展開してきている (https://growingupincities.ucdavis.edu/guic-global-overview)。

GUICでも子どもの地図が有効なツールになっているが、本研究で開発したマップ・ツールも活用可能性が広範囲に想定できる。特に、親子で交通ルールについて話し合う機会での活用は有効である。

単独の親子ペアだけではなく、家庭教育の場やあるいは学校の先生も参加するような PTA を巻き込むワークショップの開催での活用も考えられる。

# ③デザインでルールを守らざるを得ないような工夫をする

アムステルダムのフォンデル公園の入り口付近には、車を 止められないような工夫がされていた。このような柵は日本 の公園でも最近は見られるようになっている。しかし、アム ステルダムで視察した場所には、さらに臨時的に取り付けら れたようなサインもあり、荷下ろしの車両は矢印より遠くに 駐車するよう示されていた。つまり、状況に応じて駐車スペ ースの適切な使い方を誘導する仕掛けも同時になされてい た、ということである。

こうしたデザインやサインの設置の仕方によってルールを 守らざるを得なくするような工夫を取り入れることも重要で あろう。

そのためにはその場所を使う住民の合意も必要だろう。住民の合意のためには、オランダに根付いている子どもの権利の考え方、さらにそこから派生した「95 センチの視線の重要性」を広めて共有していくことが肝要である。

### く写真 3-23 アムステルダムのフォンデル公園の入り口のサイン>





# こんな工夫ができたらいいな(3)

- オランダのまちのように、デザインによって、交通 ルールを「まもらないといけない」ようにする工夫
- ・公園の入り口付近のハンプ設置
- ・子ども施設を集めてその周辺の速度規制や駐車スペースの制限を行う
- ・小規模な地域で、車の出入りの制限や駐車位置の限 定や通行できない時間帯の設置などのより踏み込ん だ決まりを作る

図 3-28 調査から見えてきた工夫の例(3)

# 4. 結論

親子で遊び場までのアクセスを実際に移動して行う調査では、子どもの特有の視点、行動の仕方、子ども関連施設ことで乳幼児親子は車道側にはみ出して通行しなければならな大とで乳幼児などが把握された。子どもの視点から環境観察ことに状況などが把握された。子どもの視点に見出した。子どものはは異なっており、重要性を共有した。子どもの自立にてわかった。その視点の重要性を共有したにじた見守りをしている点だが、日本では低年齢でGPS携帯を行うが、オランダでは自立に向けてdigital supervisionを選択している点で相違も見られた。

宅配業者へのインタビューでは、丁寧な安全教育や安全対策が実施されている現状が明らかになった。また子どもや親に関して、多様な課題を感じている実態も把握できた。

オランダの視察では、自動車、自転車、歩行者、それぞれが尊重される道路の整備が感じられた。各自の目線に合わせた信号機やその変わるタイミング、地域や一体の事情に臨機応変に対応しているサインの表現や駐車スペースの設置方法、厳格な区分とデザインによる柔軟な誘導が共存している実態が見られた。また、Urban95が推進する子どもの視点からの都市づくりの世界で広がりつつある実態がわかり、日本にも取り入れるべき観点や方法論が、豊富にあることが把握され、先進地域に関する情報収集は今後も継続していく必要がある。

一人一人の安全意識の向上や適切に行動する力の習得だけで防げない危険事例に関しては、仕組みで防いでいく必要があることが明らかになった。Urban95 もその仕組みの一つである。制度、デザイン、人間の行動や認識のようにいつかの単元にわけて考え、改善していく必要がある。ひとつの観点から見ていても包括的な問題解決には至らない。問題解決にいたる道筋はとても難しいが、さまざまな事例を参照し、情報を収集すること、さらにアクションリサーチで協力者やステークホルダーの理解を深めていくことが重要である。

# 5. 文献

2024/3/16

- 警視庁交通局 2024「令和6年春の全国交通安全運動の実施について」
  - https://www.npa.go.jp/news/release/2024/R6harunoundo u\_koutsuujikobunseki.pdf アクセス日 2024/5/15Van Leer Foundation Urban 95 https://vanleerfoundation.org/urban95/ アクセス日
- 日本ユニセフ協会 こどもにやさしいまち(CFCI) https://www.unicef.or.jp/cfc/ 2024/3/16 アクセス
- Hillman M., Adams J., Whitelegg J. 1990 One False Move. pp. 77-95. Policy Studies Institute; London, UK
- Kyttä M., Hirvonen J., Rudner J., Pirjola I., Laatikainen T. The last free-range children? Children's independent mobility in Finland in the 1990s and 2010s. Journal of Transport Geography 2015 47:1–12.
- Frohlich K.L., Collins P., A. Children's right to the city and their independent mobility: why it matters for public health. 2024 J. Epidemi. Commun. Health 78(1):66-68
- Gerben Hellman 2023 Playing outdoors: What do children do, where and with whom? Journal of Childhood Education & Society 4(3):322-337
- Habitat Expanding Architecture
  - https://nieuweinstituut.nl/projects/habitatexpandingarchitecture/tanthof-delft アクセス日 2024/3/1
- Growing Up in the City (GUIC)

  <a href="https://growingupincities.ucdavis.edu/guic-global-overview">https://growingupincities.ucdavis.edu/guic-global-overview</a>アクセス日 2024/3/1
- 木下勇 2007「都市計画と公共の福祉」に関する「子どもの 参画」と「場所の感覚」からの考察. 千葉大学 公共研 究 4(1): 135-157
- Marzi.I, Reimers A.K. 2018 Children's Independent Mobility: Current Knowledge, Future Directions and Public Health Implications. Int. J. Environ. Res. Public

Health 5, 2441; doi:10.3390/ijerph15112441

都市づくりパブリックデザインセンター 2007 人と街を大切にする欧州の街づくりを訪ねて平成 19 年度海外調査報告書

https://www.udc.or.jp/files/libs/851/20171109093302237 5.pdf アクセス日 2024/3/1

- 坪原紳二 2023 オランダにおけるフィーツストラートの整備 動向と設計指針 都市計画論文集 58(1): 23-37
- 稲垣具志,寺内義典他 2018 生活道路における保護者による子どもの道路横断判断教育の可能性と課題 土木学会論文集 D3(土木計画学)74(5): I\_1349-I\_1359
- 稲垣具志,寺内義典他 2017 車両認知条件に着目した子ども の道路横断判断特性に関する研究 交通工学論文集 3(2): A\_215-A\_222
- 国土交通省都市局まちづくり推進課・都市計画課・街路交通 施設課 2023 まちづくりと連携した駐車場施策ガイド ライン(第2版)
- 吉永真理,寺内義典,大西宏治 2023 子どもの視点からまちのあり方を考える手法:子どもの自立的移動自由性の向上を目指して 日本コミュニティ心理学会第 26 回大会(香川)
- 大西 宏治 2007 クリティカル GIS の視点で考える子どもの 安全マップ 地図 45(3) 29-30

### 6. 資料

A運輸のインタビュー記録(個人情報等プライバシー保護の観点や地域情報に関する安全上の配慮から一部を改変している)。Qは質問者を表し、Aは回答者を表す。

- Q1:子どもの日常生活の中で、道路での過ごし方というか、 単に安全というだけではなくて、道を通る中で気付きや 学び、多様な経験を持てる場としての道路というような 視点も重要ではないかと考えております。ぜひいろいろ 本日、勉強させていただけたらと思っております。よろ しくお願いいたします。
- A1: ありがとうございます。
- Q2:先日一度全体的なご回答という形でいただいた内容について、もう少し地域に特化した視点でのさまで研究で意見を伺えたらと考えております。このたびの研究は、3地域の親御さんと子どもたちと一緒にやバッります。できれば、3地域に調査結果をフィードンのでは、親御さんたちがいろんな情報を知った後、どうであるに考え方に変化があるかを確認することも研究を通る時間帯、通る場所、等の具体的なことについています。子どもたちの行動、あるいは道路で中に気づいたこと等を教えていただけたら大変ありがたいと思っています。

インタビューのデータは2種類の使い方を考えています。一つは、具体的な危険な箇所・行動、それらに対する課題解決方法の提案などの内容を参加してちの意見にシェアして、ご理解いただいたり、その人たちの意見も聞いたり、地域ごとの本当の実態を反映したマット団を関いたの、地域ごとの本当の実態をしたマットの場では関いたが、地域でとの本当の実態をしたでは財団に提出する成果物(報告書、概要、動画、刊行物への掲載)にデフォルメした事例やいろんな場面を一般化した事例を架空の地図に表現をし、個人情報や地域の実際の情報を抜いて、いろんな人に見ていただけ、活用してもらえるようなアウトプットに使用します。

具体的な情報を、成果物に載せるにあたってどのような形態を選択するかを現在、考えていますが、例えば実

際の交差点や公園の周りの名前を抜きで、事例としてまとめて掲載し、研究参加者や資料を説明する地域のステークホルダーに課題事態が伝わる方法で掲載予定です。 公表する時には、ご担当者を通して社内の皆さんにも見ていただいて、了承いただいてから公表するということにしたいと思っています。

- A 1 : 答えられる範囲になると思いますけど、いろいろお聞きください。
- Q 2:現在、3 地域で調査をしておりまして、1 つ目が T 小学校の周辺です。それと、K 地域です。
- A 2 : もう一つは R 公園の周辺で、集合住宅の中に子育てひ ろばがある周辺です。集合住宅の中の子育てですね。
- Q2:R公園の調査では、子育てひろばから出発して、近隣の K 児童館まで乳児をベビーカーや抱っこしたお母さんやようやく一人で歩けるお子さんたちを連れた親子のグループと移動して、アクセス上の気づきや課題発見を行いました。出発地からしばらくいくと抜け道になっている狭い道を通って、踏切まで行きます。
- A2:踏切の場所を知っています。
- Q2:狭いのに非常に車の通りが多く、踏切が閉まると車は列となります。宅配のトラックの方も来ていました。 人と車が混在する状態となり、先頭にいた親子が踏切を渡り始める時には注意が必要です。その先には、大きな幹線道路があり、歩道を通っていきました。
- A 2: **K**街道ですね。
- Q2: しばらく歩いて、交差点で K 街道を渡って児童館まで 行きました。その道も商店街のようで、車2台がよう やくすれ違える広さでしたが、白線内にはおさまりき らず、児童館が左側にあることもあって、左端を歩い て行きました。

次の調査地は、K地域で、小学生対象と就学前対象の 2ルートで、目的地は同じ O 公園に至るという調査を 行いました。

- A 2 : K 小学校周辺ですね。
- Q2: K 幼稚園を出発し、S 通りをちょっと歩いたら、すぐ に右折して住宅街を奥に入りまして、お寺の脇を通っ

て小さな川を渡りました。

- A2:新しくできた集合住宅のところですね。
- Q2:そうです。あの中に 1 つ、今、プレーパークっていう 遊び場が造られたんですけれども、そこまで一回、歩き ました。幼稚園生と一緒に歩きました。明日、もう一回 やるのは、Y 児童館から小学生低学年と一緒に同じ O 公 園を目指します。
- A 2: **0**地区の上の方ですね。
- Q 2: K と R と T の 3 地域ということになります。それぞれ 特徴があり、T は一番、住宅地で少し狭い道路がたくさ んあります。
- A2:そうですね。Tは、確かに中の道は狭い。
- Q 2 : T 地域では K プレーパークという遊び場まで歩く街歩きをしました。
- A 2: K の交差点を越えて、右手ですよね。T 小学校のほうに 向かうということです。
- Q 2:そうです。T 小学校を出発して、そこまで歩くコースがありました。他の回では、K 公園まで歩きました。運搬車とかタクシーの方とか、いっぱい周りに止まっれて、そういう方用のおトイレとか自販機とかが造られている公園です。多分、そこで駐車する方があまりに多いので、割と最近、そういうものを造ったみたいす。それから、もう1回は S 神社のほうまで歩きました。だまに男子が遠出するとそこまで遊びに行くという話がよりましたので。T は、住宅街と商店街ですね。駄菓子屋さんがあります。あそこの頂点街はでも車はあまり入れないです。
- A 2: S 神社の周りが基本は多分、神社の中のコインパーキングに止めちゃっているので、道路を走り回ってはいないんです。
- Q 2 : どちらかというと T 小の周辺のほうが。
- A2:車は走っている。
- Q2:何台か、お見掛けしました。
- A 2 : 多分、そういうもの(パーキング等)があまりないっていうか。本当の住宅地なので車のほうで動かせていただいているっていうのが現状だと思います。今、公園と

かに車が駐車するようなことが、かなりされているとい うのは、基本、トイレなんですね。

- Q2:そうですよね。
- A 2 : トイレが、どうしても公園なので、業者さんが、そういうタクシーさんとかも全部、停めていて、そこで一番、危険なのが、横断歩道の所に車、停めている場合なです。業者さん、よく停めています。それはなぜかっていうと、トイレがある所の前に必ず横断歩道があるのです。大体。というわけで、そういう所の近くにどうしても停めたくてっていうところで、そこの脇を通る時に、やはり今度は一時停止しなければいけないんですけど、意外と乗用車のほうは、そのまま行ってしまうよこともあります。徐行はされているんですけど。
- Q1: 危ない。
- A 2: というとこですね。今、その取り締まりがかなり厳しくなっているっていうのが警察の現状だと思います。そこは、私どもは今、徹底的に一時停止するように伝えており、ドライブレコーダーとか、そういうので確認をしっかりしているところですね。
- Q1:ドライバーさんの車に付いているドラレコを後で確認 されて、これは駄目だぞとかって、ご指導されるってい うことでしょうか。
- A 2:そうですね。基本的に駄目だろうとは言わないんです。 一緒に見て、今の運転どうだった? 駄目だろうって言ったら、多分、聞かないです。今の運転、今、どうだった? 横断歩道の通り方とか、左折、今、速度どうだったというふうに投げ掛けてあげると、自分で考えてもらっていうのが今の指導方法です。
- Q 2:公園では比較的、休んでいる方もいたように思います。 おトイレだけじゃないと思いました。
- A 2 : 車の中で休んでいるっていうことはありますけど、う ちのドライバーは、あんまりそこはないかなと。
- Q2:そうですか。やはりそれはやめるようにというご指導 をされているんですかね。
- A 2 : 当然、まず、よくエンジンかけていたりとか、それ、 もう都条例で駄目なのです。

- Q2:そうなんですね。
- A 2 : 基本は、休憩する時は営業所に戻ってとか、パーキング等に入れてっていう形で指導はしております。そういうとこにずっと長く停めていると、やはり近所のお客さまから、いろんなお言葉を頂戴する。
- Q 2 : 子どもの視点から、いろいろ一緒に見ていると、また 大人とは異なっていて、まず低いっては確と、かな と、あと、やっぱり子どもって何かになるううと ちらかってよっと、それしか見えなくなっていうま ば公園に近づいていくと、もう公園だっていうり見ない 感じで頭が公園になってしまって、周りてしまうない でとは一つ分かったんです。なんで、そういうま うど発車しようとしているような、一時的に停止しんい るような方がいる時に、その子どもが突然、走り込いの は、そこまで多分、そういうのも指導されるんですかね、 子どもの習性についても。
- A 2: そうですね。公園は、基本的に公園周りは子どもの飛び出しがありますよというところで、車でもアナウンスが入ったりします。ここは危険だよっていう。
- Q1:カーナビから、そういう指示が。
- A 2 : はい。そういう所、登録をするんで、そうするとアナウンスで、ここは危険。例えば危険箇所っていうところで、そういうアナウンスが入ります。ですから、ドライバーさんに注意喚起をやっぱり促しているっていう経緯ですね。例えば、あまりあれなんですけど、ちょしとひやっとしたようなことがあると、そこのひやっとした場所に近づくと、そういうアナウンスが入ります。ですから、飛び出しがあったっていうような、もし状況だと、そういうアナウンスが入ります。
- Q 2 : ヒヤリハットで、例えば T でヒヤリハットとして登録 しているようなことって、どんなことがあるんですか。
- A 2 : ヒヤリハットの登録っていうと、ヒヤリハットってい うのは、基本的には、要は急ブレーキ踏んだりとかって いうのがヒヤリハットです。ですから、そういった時に

は、お子さんが出てくるっていうよりは、われわれの場合は、やはり急に信号が青から黄色になったとか、そういったところの速度がぐっと落ちるっていうところでヒヤリハットが多く出ています。実際に、ちょっと Tの近辺かっていうのは定かじゃないですけど、お子さんが飛び出してくるっていうことも実際にはあります。急ずレーキ踏んでっていうところは、実際には。

- Q2:小学校1年生の男の子は、街歩きのときも歩き方がす ごかったです。一緒に歩いていて、親御さんがやっぱり 「1人では、まだ歩かせられない」って言って「どこに 行くのもくっついていっています」っておっしゃってい ました。お稽古事なども近隣であったとしても「なかな か1人では歩かせられない」とのことでした。
- A 2 : お子さんって 1 人でいる時は、すごく慎重なんです。 仲間、3人、4人いたら、われわれのトラックに触りに 来るぐらいの「あの会社のトラックだ」って言って、下 手すると手、出します。後ろ、追っ掛けてきます。そう いうのもいます。でも 1 人じゃやらないんです。1 人の 時は。必ず何人かいた時に、自分が周りの友達に見せて やろうとか、そういう優越感的な行動を取られる子がい ます。トラックの後ろを追っ掛けられると、運転手、バ ックアイで見えているんで、怖くなって、やっぱブレー キ踏むんですよ、当然。そうすると、下手すると子ども、 = そこから = 止まれなくて、ぶつかる可能性もあるん で、そういうのも確認しながら、やっぱり止まれないと、 何かあった時に大変なことになってしまうんで。先日も 事故がありました。安全教室を頼まれている地域でもあ ります。きょうも実際には保育園、ちょっと安全教室や ってきているんですけど、K保育園。K中学校の、もう 少し先になるんですけど、そこの保育園でちょっと安全 教室やってきまして、実際に子どもの飛び出しっていう ところで演技とかをやるんですけど、その時には、子ど もたちはちゃんと理解してくれるんですけど、やっぱり もう一回、家、帰ったりすると、もう記憶が薄れてしま って、どうしても今までどおりっていうことになってし

まうんで、遊びに夢中になってしまう。

- Q1:あと、一緒に歩いていた時に宅配の方が少し、マンションなんかの下に止めてらして、中、入ったら、少し時間かからないと下りてらっしゃらないんですけど、その少しだけ、出入りするために家の壁とトラックの間を開けておくじゃないですか。子どもは、そこを通るんですよね。なんで、それが本当に見ていると危ないなとは思いました。
- A 2 : 基本は左側に、歩道がある場合には歩道にぴったり付けるんですけど、歩道がないで白い線、路側帯っていうんですけど、その場合は基本、左、空けるようにっていうのが決まりです。左は空けとかないといけないんです。そこ、通れるようにっていうのが道路交通法なんで。ですから、その幅の寄せ方っていうのは多少、どうしても感覚で違ってきてしまうんで、狭くなってしまうことも実際にはありますけど、基本的には、人が通れるだけは空けるようにということになっているんで。
- Q2:大人って、でも大抵、外側、通ると思う。
- A 2 : 外側、通られます。
- Q2:子どもは、間の狭くなっている方を通るんだなってい うのが、すごい一緒にまちを歩くと気付きがあります。
- A 2 : そこで気を付けなきゃいけないのは、お子さんが左にいる時にわれわれが発進すると、左にトラックの箱のお尻が出るんで。そこはしっかり、右だけではなく左の後ろもミラーで確認しないと、下手すると、そこにお子さまが歩いていると、というところはあります。そういうこともありまして、ちゃんと左側は空けるようにということになります。
- Q2:逆に。子どもたちには、そういう場合、どうしたら安全になるか、ドライバーさんたちのお考えはどうなのでしょうか。
- A 2 : 発進時は、とにかく通らないでいただくのが一番ですね。ですから、それが全部、お子さま方に伝わることは、 多分できないんで、今、お話ししたように、安全教室ではウインカーの種類とかもお話しして、もう右にランプが付いていたら、車、発信するから、その時は止まって

いてねっていうように、お話はさせていただいています。ただ、そんなに、じゃあ全国の小学校とかにやっているわけではないんで、実際には。その辺は限度があるんですけれども、実際に、そういう形で、1998年から約3万回くらいで、今、340万人っていう、私どもの統計では、そのぐらいの数はやっています。

- Q1:3万回の実績とはすごいです。
- A2:約340万人っていう形の参加者をいただいております。
- Q1:それは子ども向けの教室だけじゃなくて。
- A 2:だけじゃなくて、多少、例えば警察さんがやるような、 そういうイベントにもわれわれは参加させていただい て、一般の方にも、そういう安全教室っていう形で見て いただいています。特に Y 社の場合は死角を、運転席か ら、どれだけ見えないかっていうのを実際に運転席を使 って、伝えさせていただいています。
- Q2:どれくらい見えないんですか。
- A 2:かなり見えないですよ、実際には。前、2メーターぐらい、真下だと。真横だと、やっぱり 1.5 メートルぐらい、ミラーで見えないんですよね。ですから、そこを理解していただいて、車のそばは危ないんだよねっていうところに小学生の、特に方たちには運転席に座っていただいて、実際に自分の目で見てもらって、こんなに見えないんだねっていうところ。
- Q 2 : トラックがあったら、前 2 メーター、脇 1.5 メーター は。
- A2:5メーターぐらいは、下の部分では見えないです。
- Q2:後ろは、どうなんですか。
- A 2:後ろは基本、全く見えないです、正直。見えるのはバックアイでしか見えないんで、カメラが付いた時には映りますけども。基本は付いているんで、普段、前進時も。ですから、走る時も基本、バックアイで見て、後ろにいないなっていうところは、確認するっていうところはやっておりますけど。
- Q2:今回の調査では、子どもたちに写真を撮ってもらいました。本当にいっぱいいろんなのを撮ってくれているんですけど、車もちゃんと撮ってくれています。後日、調

査の結果をシェアする時に、きょう伺ったお話とかを分かりやすく伝えたいなと思っています。

- A 2 : そうですね。ホームページに安全教室の写真があります。
- A3: あと、私も昔、現場で指導していた時は、子どもさんから、運転手さんの顔が見えるとこに行ってねっていう教え方していたんです。そうすると、必ず運転手から見える位置、死角の部分の外になるので、そうすると子どもさんが運転手さんを探しに行ってくれたりします。そこだと運転手さんから見えるんだよっていうのは、昔、よく使っていました。
- Q2:子どもたちは基本的に自分の視点よりも下をやっぱり 重点的に見ているみたいで、例えば面白い石とか同に見なん写真に写っているんです。大人も同って は割とたくさん写真に写っているがして、 に写真撮っていると、大人は道路を見とおしてよいると、大人は道路を見とおいているがです。 うんだなっているは感じました。今、かられだなですないな運転手さんの顔っていうより下側なんでましたのようシンプは子どもより下側ないでする。 とはランプですね。ランプは子どもよりでしれです。 とはランプですね。ランプは子どものランプにあ しかしたら子どもにとって見やすいかもしランプにないる時っているのは後ろから見ると右のランプはそれいる時っているですよね。そういうのは、もうぜひにないなと思っています。

あとは、やっぱりミラーとかは、私たちは、大人は、 車も運転するためもありますけど、歩行している時も結 構、ミラーを見ながら歩いたりするんです。交差点、見 とおし悪かったりするときに、子どもって多分、ミラー って全然、見てないと思うんですよ、ずっと上のほうに あるので。

- A 2: そうですね。よくお子さんの自転車とかも、歩きじゃないですけど自転車なんかで見ていますと、まず一時停止、止まってないですよね。
- Q2:止まってないですよね。
- A 2: ほぼ止まれてないんで。ですから運転手、運転する側には、どこから出てくるか分からないっていうところで、しっかり危険予測をしなければっていうところの指

導、話をよくしていますけど。

- Q1:今のお話、子どもの自転車、4年生ぐらいになってくると、どっちかっていうと自転車の事故のほうが量的には多くなってきて、この世代の自転車の交通安全教育っていうのもなかなか難しいところだなっていうふうによく思います。先ほどのお話だと教育プログラムでは死角以外のことも伝えなきゃいけなくなるんじゃないかなと思うんですけど、ちょうどその辺りは、どんなようなことを教えてらっしゃる。
- A 2: S 区は多分、3 年生から自転車、乗れるんですね、区として。一番、怖いのは交差点。信号があっても横断歩道がある交差点が一番、事故が多いんだよっていうところをまず伝えさせてもらっているんです。
  - ちょっと内容、言わせていただきますと、まず歩道からと か路側帯から自転車が車道にはみ出す。すると、後ろか ら車が来ているよっていうのを実演します。それから、 あと信号で、立っているだけじゃ分かんないんで自転車 を使って、ちょっとはみ出して止まっているんです、横 断歩道。歩道からはみ出して。トラック来ます。自転車 の前輪ぶつかります。
- Q1:ぶつかります。
- A2:だから待つ位置は後ろでっていうところですね。
- Q1:下がったほうがいいと。それ、全部、実演されて。
- A 2 : 実演します。最後に、自転車は真っすぐ横断歩道を渡ります、信号、青になって。トラックは左折します。こでぶつかります。倒れます。
- Q1:後ろから来るんですね。
- A2:要は巻き込みっていう形で。
- A2:これが一番、怖いんです。大体、3点を主に。あとは内輪差っていって、横断歩道、さっきの自転車、そうですけど、ぎりぎりに立って、トラック、ぎりぎりに回します。すると、もう目の前までトラック来ます。それだけ近くに寄ってくるんだよねっていうのを、小学校はやります。幼稚園と保育園はやらないんですけど。ですから、巻き込みで本当に自転車で倒れたりすると、お子さんたち、半分、笑ったりはしますけど、演技だっていうのが

分かって、今のお子さんたちは、そういうとこあるんで。 でも結構、真剣に見ていただくんで、怖さっていうのは 多分、伝わっているんじゃないかなと思います。交差点 なんか、申し訳ないですけど人形を出して。飛び出させ て、車、ぎりぎりで急ブレーキかけて。

- Q1:止めるとか。
- A 2: 止まります。止まるようにすると、ひやっとするんで。
- Q1: じゃあそういうシチュエーション、こういう事故が多 いですよということを、基本。
- A 2 : そうですね。こういうふうになっちゃうと大変だから、 じゃあ何をするかって、正しい行動をやってみせる。要 は、悪いものだけ見せるんじゃなくて、正しい行動と いうのをちゃんと見せて理解をしてもらうっただけ す。視覚で訴えないと、なかなか理解していただけ ので。そこで、さっき言った死角の体験っていたとい ックに乗ってもらっていうのが、一番は先生方だ 母さま方に乗っていただくと、一番、理解していただけ る。ですから、なるべく全ての保護者の方とか先生と も乗っていただいて、理解をしていただくっていう ろですね。
- Q 2 : もう一つ、ご自分の車があることで、後ろ側に別の車が走るものが見えないみたいなパターンもありますよね。
- A 2:トラックで走ってですか。
- Q2:路上駐車があると、子どもの背丈だと、その、われわれがさえぎって、向こうから来ているものが見えないみたいな場面もちょっと想定できるんですけども、そういうシチュエーションとかも安全指導をドライバーさんにされる時はあるんですか。
- A 2 : そうですね。やっぱりドライバーからすれば死角になる所には必ず危険があるというところをしっかりまず理解してもらうように、われわれは何年かに一度、全員、集めて必ず研修は実施しています。その他に、また別のちょっと違った形で、年齢とか経験年数とかで、また新たにっていう研修もあるので、一番は、やはりそういった死角をしっかり理解をして、その危険予測することで

間が持てるんで、回避ができますよっていうことを常々。危険予知トレーニングっていって動画とかない。実際に、この動画、流して、途中で止めて、配役、どんなことが起きる。でもそれが、正解が問題ではないっていうところで、もっといっぱい自分で、グだに危険があるかを探す、これが危険予知トレーニングだはねっていうところで、いつも研修で話をさせていたによっていうところはドライバーのほうに伝えております。

- Q2: K 公園はあまりにも止まっている車が多かったんで、 例えば公園に入ろうとする、出る時かな。出ようとする 時に車が止まっていることで、その向こうの車が見えな いっていうのがありそうだなと思ったんです。
- Q2:あとは子どもたちに、止まっている車があったら、その向こうに何かが通るかもしれないから、ちょっと待ってから渡るとか、そういう感じの指導ってあるんですかね。子どもの安全教室とかで、何か路上の駐車があった時に後ろから、バスなんかもそうですよね。止まっていて降りた人が横断すると危ないとかあるじゃないでか、後ろとかも。あれと似ているかもしれないので、例えばそういうのって、どういうふうに子どもには言えば

いいんですかね。

- A 2 : お子さんには、もう基本は横断歩道と信号のある交差 点以外は渡らないっていうのが基本ですから。道路るる 断するっていうところは、「ものすごくリスクがあることなんで」っていうところをまず伝えないとしいかなとは思っています。われわれのドライバーからを なとは思っています。われわれのドライバーを で、基本的に子どもがいれば当然、脇、通る時に速を 落とす、っていうところで、基本、1.5 メートルぐらば、 基本、そこは 1.5 メートル空けるっていうところです。 が一、ちょっとよろけたりしてもっていうところです。
- F 地区なんかでお子さんが歩いていて、学校に忘れ物があったって振り返ったんですね、右に。左、歩いて。右に振り返った時にバスが来て、たった右に振り返って、こうやって行こうとしただけなんですけど、そこで事故がありました。ですから、基本、人と間を空けるというところの周知ですね。
- Q2: ごめんなさい、しつこくって。公園の出口、何カ所かあるんですけど、その出口から、例えばどれくらいは止めちゃいけないとか、そういうルールもあるんですか。
- A 2 : 止めちゃいけないっていうルールとしては、多分、ないです。
- Q2: ない。どれくらい空いていたら、その車があったとしても子どもを見通せますかね。
- A 2: それが距離感、どれくらいだったら見えるかっていうと、多分、途中でかなり距離があったとしてもなかなか、本当に広い公園ですと、例えば幅が 50 メートルあって真ん中に車があれば、基本、見とおしがいいですけど、例えば 10 メートルぐらいのとこにあったとしても、基本、お子さんが見た時に、こっちから車が来るのは多分、見えてない。
- Q2:見えないかな。そうですね。
- A 2:ましてや脇に木とかが、もしあれば、余計、視界を遮っているんで、見とおしが良ければいいんですけど。ですから、やはり一番は横断歩道のある所をっていうところの指導っていうか、お子さまに伝えるってことは一番

ポイントなのかなって思います。

- Q2:必ずしも出口のとこに横断歩道がないですもんね。
- A 2 : ただ、やっぱり公園の脇って業者うんぬんではなく止めやすいんですよね。
- Q2:そうですよね。
- A 2 : 人のうちの前じゃないんで、いろんなあれが来る、話 が来ることが少ないんですよね。
- Q1:そうですよね。
- A 2 : ですから止めやすいんで、なおかつトイレとかもある んで、休憩もしやすいっていうのは。
- Q2:そうですよね。
- A2:ですから、長く止まっている車が結構多いと思います。
- Q2:多いですよね。そうなんですよね。
- A 2:ですから我が社としては、基本、公園の周りは、その子どもさんがいるリスクが高いんで、駐車をなるべくしないようにっていう話を。それ、リスクが高くなるんで。発進時も、万が一ですけど、お子さんが下にいるかもしれないです。
- Q2:確かに。かくれんぼして。
- A 2: 100 万回に 1 回、もしかしたらお子さんが入っちゃっているっていうこともゼロではないんで、ですから、そういうリスクのある所はなるべく止めないようにっていうことで。
- Q2:あとは、出入口周辺は止めないとかですかね。
- A 2 : そうですね。出入口は、やはり。
- Q2:そのルールはあるんですか。
- A 2 : 出入口に付近にやはり止めると、出入りが当然あるんで、コンビニなんかもそうですね。われわれは、出入口付近には駐車しないように、コンビニの駐車場でも。比較的。
- Q1: ちょっと。
- A 2 : 入り口から遠い所に止めるようにっていうふうにしっ かり指導を=されたりもしています=。
- Q 2 : ですから、やっぱ子どもたちに言うとしたら、車の向 こうから車が来ることがあるっていう。そうですね。死 角の問題を、死角っていうのは、さっきの見えないほう

- の死角の話をやっぱりシリーズっていうか何パターンか、きちんといろんなパターンをすれば、することが大事ですね。
- A 2 : 特に 6 メーターぐらいの道路幅だと、もしここに駐車車両があると、反対から来るとすると、すれすれです、正直。脇に電柱とかあって、それをよけながら = やっていますから = 、多分、そこにお子さんが入ると、下手すると接触してしまうっていうことがあるので。
- Q2:確かに。
- A 2 : ですから、やはり左側の空いている部分を通っていた だくっていうのが、これが一番、安全な。
- Q2:では逆に子どもたち、いい歩き方していたんだ、まち歩きの時。
- Q1: きちんと路側帯があればですね。
- A 2 : トラックも路側帯に入ってはいいんで。ちゃんとある センチ空けて、幅を空けとけば。
- Q2:じゃあ逆によかったんだね、あの子どもの歩き方は。
- Q1: あとは、ドライバーが発進する時に、左側にいないことをちゃんと確認する。
- A 2 : 多少の怖さはありますけど、でも、お子さんが右を回るよりは、こっちを歩いていったほうが。ここ、振るにしても、お子さんを下手に引いてしまうってことはないんで。ちょっと当たっちゃうっていう可能性はある。ありますけど。
- Q1:トラックのほうも、逆にちょっと空けて止めるように、 きちんと人が 1人、歩ける = 幅を用意して = 止めるよう にしていただくと、よりいいです。
- Q 2 : それで、子どもたちは、そこを通れたんですけど、やすやす。今度、その次の次の街歩き時には、ベビーカーを押しながら赤ちゃん抱っこしているお母さんは通れないんですよね。ちょっと幅があるから。
- Q1:通れないですね。
- A2:それは、どの辺で通れなかったですか、場所的に。
- Q 2 : その日に通れなかったというよりは、お母さんたちから言われました。自分たちがそういう時は本当に怖くて しょうがないから、すごいびゅんびゅん通っているほう

を膨らんでいかなきゃいけないっていう話をしていま した。

- A 2:本来は、ベビーカーが通れる幅が必要なんです。道路 交通法的には 75 センチ空けなければいけない。路側帯 に入ってもいいんですけど。でも R 公園の幅で、あそこ から R 公園の駅に向かって、全部、歩道ありますよね。
- Q1:ちょっと違う場所ですか。
- Q2:クリニックと薬局がある場所でそういうことがあったとお話しされていました。K児童館から K街道に出る辺りだったような気がするんですけど、そこら辺で、やっぱり路上駐車してる車があって、薬屋か、お医者さんか、どっちかに来たのか分かんないんですけど、そこですく怖い思いをしたっていう具体的な説明をしてくれずした。多分、宅配業者の方っていうのはいろんな指導を受けているから、さまざまなことが想定できているけど、必ずしも多分、タクシーの方とかやってないんですかね。
- A2:タクシーは、どうですかね。
- Q1:タクシーさんは本当に公園の横で、すぐ休憩するのは、 大変なので、大変なお仕事だから、なかなか休むなとも 言えないけど。
- Q2: あと、人を乗せているから、乗せているための人もあって、すごく寄せて降ろそうとしたりはするでしょうね、きっと。
- Q1:そうですよね。
- A2:何時間かに1回、必ず休憩取らなきゃいけないので。
- Q2:そうなんですか。
- A 2 : タクシーも、われわれもそうですけど。基本、われわれの場合、4 時間に 1 回は休憩をっていうか、運転を続けちゃいけないっていう、その運転の休憩っていうのが必ずあるんで、タクシーも当然あるんで。
- Q2:どれくらいの時間、休憩するんですか。
- A 2:30 分以上です。ですから、タクシーの運転手さんはそ ういう場所を選んで、多分、休憩されていると思います。 われわれの場合は 4 時間以上、ずっと運転していること は基本ない。途中、作業しているんで、配達っていう作

業が入るんで、ですから、そういう休憩は基本ないんですけど、営業所の昼休憩くらいです。タクシーさんは、そういうところで多分、休憩されています。あと、長距離のトラックの運転手さん。長距離っていうか、ずっと朝から 1 カ所に行ってっていうような運転手さんは、そういうとこで休憩すると思います。

- A 3: 1 点だけ補足していいですか。言われたんですけど、 今、言った宅配の場合って、4 時間連続って、すること ないよって言っていたと思うんですけど、これが実は 2024 問題で対象になってくるんですよ、4 月から。
- Q1: なるんですね。
- A3:どうやって、4時間連続って見るのっていうと、止まって作業、足して4時間らしいんですよ。入るらしいんですけども、どうやってそれを判別は結局、長距離の運転手ばっなりでは、空配業界も今、Amazonさんと事業主さんも対象になるみたいで。ならののは、上まる時間っていうかないた、言っていた、結局、いうのでは、まる時間がっていうのが。あらく今、言っていかなっていうのからがるを得ない時間がっていうのが。あと、場所をでしまうと、やはりそういう所に寄りがちですも。
- Q1: じゃあ連続して運転じゃなくて、連続して、そのお仕事を4時間したら、もう休まないといけないと。
- A3:今ですと午前中、配達してきて、お昼、1時間休憩取って、午後、また行ってっていうのもあるんですけど、それが対象になってくると、これがちゃんと午前中で帰ってきて、お昼1時間、休憩、取れればいいんですけど、それがちょっと遅れて帰ってきたら4時間超えて、営業所、帰る運転できないよっていうのが、なる可能性がなきにしもあらず。なかなか2024問題、出ていますけど、実は裏で集配の部分にも影響が出てくるというのが。それが普通だとは思うんですけど。
- Q2:あと、私たちが路上駐車の方を見ながら、町歩きして いると、その方たちに謝られることが多くて「すいませ

ん」と。やっぱり止めていることに対して、すごく罪悪感とまでは言わなくても、一刻も早く出発しようって思うことはあるんですか。

- A 2 : そうですね。やはり地域の皆さまにご迷惑を掛けているっていうところですね。その思いは当然あって、今、止めている前のお宅さんにもそうですし、歩行者の方、自動車の方、車両にも当然、ご迷惑を掛けているんで、そこは、やはりそういう方には申し訳ありませんと指導します。
- Q2:そうなんですか。そんなに焦って出発したら危ないん じゃないかなって、ちょっと思っちゃったんですけど、 みんなの荷物、運んでくださっているんだから、いいの にって思ったりするんですけど。
- A 2: なかなか皆さんがそういうふうに思っていただけるっていうことでも、なかなか難しいんで。ですから、なるべくコインパーキングとか、そういう所に入れるようにというところで、パーキング費は当然、会社が持ってっていうところですね。
- Q2:見ていると次から次に、いろんな会社の宅配の方が、 やっぱマンションの前とかに止まるんですよね。
- A2:止めやすい場所って同じなんで。
- Q2:そうですよね。同じですよね。
- A 2:ですから、そういう場所っていうのは、どこのエリアでも決まってしまっているっていうのはありますだいから、うちだけじゃなくて軽自動車も大体、そこにからろなお話をいただかなくても済むとかでするいたがのですがあればっているところでするがそこに止めてしまうっていうところですね。
- Q 2 : そうですよね。あと、ちょっとまた話が戻っちゃうん ですけど、ベビーカーのお母さんたちみたいなことも安 全教育では指導の想定に入っているんですか。子どもの

飛び出しは多分たくさんなさっていると思うんですけど、ベビーカーで赤ちゃん抱っことか、あるいは、すごい荷物いっぱい持っていたりとかで、とかっていうのは何か、ターゲットにされたりはしていますか。

- A2:ドライバーに対してですか。
- Q2:the W
- A 2:ドライバーに対しては、きちっとそこは、まず路側帯に入っても 75 センチ。それはベビーカーが、まず通れる。それから、もう一つ考えてみるようにっていう話をして、対象物は何かっていうと車いすです。車いすの方がトラックの右側を走る危険をよく考えてっていうところで指導をします。ですから、75 センチ空ければいいのかなっていっても、実際にはぎりぎりだと思います。
- Q2:そうだ、あと、抱っこじゃなくて、手つなぐ場合もあるみたいで。
- A 2 : そうです。
- Q2:そうなると、かなり幅が。
- Q1:幅、要りますね。
- A 2 : どうしても車両の駐車っていうと、車両に対して迷惑を掛けるか掛けないかっていう認識をしがちです、正直。でも今は歩行者を保護することが一番なんで、それに対して重点を置いて、じゃあ車両に対して注意が必要だったら、そこは止められないよねっていう、こういう結論を本人が出すように。
- Q1:そうなんですね。
- A 2 : 今は本当に、これ、駄目だよっつっても絶対、聞いてくれない世の中に正直。自分で、ここでこうやりどう思う?逆に自分がここ通ろうとした時にぎりの人ので通れなくて、もし自分がぶつけちゃったらいうとこの対して、こうすればよかったなって思うっ変える一つといると理解してもらうことが行動を変える一つてもなったくるんで。だから安全教室、行っらやポイントになってくるんで。だから安全教室、行っらやポイントになってくるんで。だから安全教室、行っらやのちょっとまた話、変わっちゃうんですけど、この格のと、なんだ、大人がやってんじゃないって思う。と、なんだ、大人がやってんじゃないって思う。と本社の方がいるんであれなんですけど、園服、着るん

です。コスプレじゃないんですけど園服着て、黄色い帽子かぶって、カバンしょって、それでやると少し一緒になって、子どもの目線に立ってあげないと理解をしてくれないっていうところがあるんです。

- Q1: すごい。
- A 3 : 私も昔、半ズボン履いていました。今度、一度、来て いただいたらいい。
- Q2:そうですね。本当に。
- A3:もしできればでも。
- Q2:一緒にやってもらいたい。
- A 2 : そういう同じ、われわれも指導するんですけど、やっぱドライバーの立場に立って話を一緒にしたりしないと、なかなか聞いてもくれないんで。そういった形で今、実施しています。そういう形でバックアップを本社のほうにしていただいているんで、こういう指導の方法を取りなさいっていう形で、われわれもそれに従ってスキルを上げていかないと、全体が上がらない。
- Q1: すごいですね。
- Q2:本当に、いろいろ伺ってしまって。もう少し、例えば 平日と休日の違いとか、あと、1日の中の時間帯の問題 とか、その辺りで何か子どもたちとか親御さんたちに伝 えたほうがいいことがあったら教えてもらいたいんで すけれども。
- A2:基本は、学校にいる時間はお子さんがいないんで、平日は。一番、多いのは、学校終わってから午後、確かる時半から5時ぐらいまでの間っていうところで出以内のと思うんですと思うんで、実際には2時かいらち時にはと思うとで、実際では出していうととでが一番、お子さんの飛び出ってクールでに関してはままればいけなの周り、スクールでに関イバーも、その午後の周の時間があったりもしますんで、その午後ころも踏まえて、基本ではないると、ます。休日が一番、やったはないます。休日が一番、たまは公園とかに行く、その行き帰りが一番の怖い時

- Q1:そうなんですね。
- Q 2 : 時間帯の見えづらさとかは何かあるんですか。例えば 季節とか。
- A 2: そうですね。やっぱり夕暮れ前っていうのは基本、薄暗くなっている時、急ぎ出すんで、そうすると、横断歩道も黄色、点滅しても、みんな渡り出します。そういったところは、特に大人の方のほうがそういう傾向は高いのかなっていうところですね。
- Q 2 : 確かに。車でも、ちょっとそういうところがあったり しますね。早く帰んなくちゃと思って、確かにそうです ね。
- A 2: 速度はとにかく抑えるようにっていうところで、エリア内では、やっぱり 20 キロを超えないような速度で走りましょうっていうところですね、住宅街では。要は飛び出してても対応できる速度っていうところの指導は、それもドラレコで見られるんで。
- Q1:20 キロですか。
- A 2:20 キロですね。20 キロ以下ですね。
- Q2:集合住宅の中はどうなんですか。10キロとか。
- A 2:アパートとか、ああいうとこはもっと、やっぱ 10 キロ ぐらいですね。

- Q2:もっと遅い。10 キロぐらい。
- A 2 : 要は 20 キロで走っても変わんないですよ、10 キロで走っても、着く時間は。そういう場所であったら。
- Q2:そうですよね。
- A 2:長い距離だから差が出ますけど、たかだか例えばその集合住宅の中で、倍の速度で 10 を 20 にしたところで、リスクだけは増えますけど、着く時間は、ほぼ変わんないんです。ですから実際に平均値、取っても、本当に住宅街では十何キロっていう平均速度になっています。
- Q2:季節とかも関係ありますか。夏。
- A 2 : 季節は、やっぱり 1 年生が 4 月、1 学期に入る 4 月、 5 月が一番、危険なのかなっていうのは、学校さんも、 そう思っているはずなんで。
- Q2: 冬のほうが暗くなるからとか、夏のほうが太陽の光で 見えづらいのかとか、いろいろ思っちゃうけど、それよ りは、むしろ子ども側の要因なんですね。
- A 2: そうですね。ですから、学校さまで安全教室の依頼が 多いのは 4 月、5 月です。夏休み前です。ここで一気に、 ご依頼が来ます。特に 1 年生、4 月上がって最初の夏休 みが来る前に安全教室をお願いしますっていうご依頼 がかなり多く来ます。
- Q2:やっぱり幼稚園や保育園の時から、もうちょっと安全 に町を歩いとけば、1年生になってから急にやるのも大 変なのかなって思ったりもしたんですけど。
- A 2 : そうですね。学校さんによっては、学校の周りは一緒 に歩いてくださいっていう学校さんも中にはいます。
- Q 2 : 練習でね。
- A 2 : 一緒に歩いて危険な場所はどこなのっていうのを実際 に見て。
- Q2:そうですよね。
- A2:歩くっていうところがありますね。
- Q 2: その地域で最近あったヒヤリハットって何かあります か。
- A2:ヒヤリハット。
- Q2: 例えば K 地区と、あと T 地区とか、その辺りで。
- A2:Kのこのエリアって基本、結構、駐車場に止めていま

す、うちの車。だから、あまり走り回ってはいないんですけど、でも、やっぱり横断歩道、今、すぐ渡ってこられるんですね。昔は横断歩道でも車が止まらないから、車が止まってから渡るっていう歩行者の方、多かったんですけど、今は歩行者の方、止まるっていう認識されているんで。

- Q2:確かに。歩き出しちゃう。
- A 2 : 逆に歩き出されるんですね。そこでうちがやっぱり急にブレーキかけるっていうことは、今、ありますね。前は、もう 10%も満たなかったっていわれていますけど、今、42%ぐらい車が、横断歩道に歩行者がいたら止まるっていう状況まで来ているようなんで、そういったところも関わっているのかなっていうところと、やっぱりお子さんが飛び出してきたっていうヒヤリハットはあります。それも、ご自宅から。ご自宅から、ぽーんと出てきましたね。
- Q2:それは、もうどうしようもない。
- A 2: あとはお母さまがいて、駐車場みたいな所だったんですけど、ちょっと目を離した、手、離したんでしょうね。お子さんが、ひゅって道路に出てきて。全然、手前では止まっているんですけど、うちも。でもそういうの、急にブレーキ踏むと、やっぱりヒヤリハットっていうところになるんで。そういう観点からして、やっぱり平均速度っていうのを避けるっていうところに。
- Q2:すぐ止まれる。
- A 2: 止まれるように。何かあって、やっぱり自分の責任になります、運転手として。ですから、そういったところ、自分を守らないとっていうところの話は随分させていただいています。
- Q2:説得力がある。T地域の、ちょっと古めのプールがあるんですね、室内の。子どもたちがたくさんスイミングに行っていて、スクールが終わった時間帯に、もうみっしり親が迎えに来て、すごく混雑しちゃうみたいなんですけど、そういう時っていうのは、運搬の人は避けるんでしょうね、もうあらかじめ知っていて。
- A2:知ってれば避けますね。

- Q2:そうですよね。
- A 2 : 当然、人通りが多いっていうところで、ましてや下手 すると道、通れない可能性もあるんで。あと今、それで ちょっと思い出したのが、学童の終わった時間ですね。 学童の終わった時間は結構、一斉に。
- Q2:出て。
- A 2:早く帰ろうとされるお子さんがいるんで、そこは結構、 注意しないといけないかなっていう。
- Q 2 : すごい、いろいろ。こういう注意されているってこと を親御さんたちにも伝えると、すごい注意してくれてい るんだって思って、安心しちゃいけないですね、でも。
- Q1: ちょっと。
- A 2 : いろいろな所を見るんだなっていうようなところを、 お子さまに伝えていただくのが一番いいですね。
- Q2:そうですね。あと、もしかしたら個人的なことでも構 わないんですけど、子どもたちが親なしで 1人で町を歩 くことについて、どう思われますか。
- A2:そこは一つのお子さまの成長っていうところを考えれ ば、当然、必要なのかなって思います。それに伴って、 まずそれには、知識っていうのは必要かなっていうとこ ですね。交通知識。やっぱりそれがないと自分なりのル ールをつくってしまうので、それがまず一番、怖いこと かなって思います。何でも大丈夫だっていう成功例が全 ていいことになってしまうんで。でも交通事故の場合 は、その心配例が1個あると、下手すると命に関わっち ゃうんで。ですから、きちっとした知識っていうところ を、それは申し訳ないですけど、まず親御さんの自転車 の乗り方を。正直、ここはちょっと言っていいのかどう か分かんないですけど。親御さんが信号を守らないで乗 ってれば、お子さんは信号、守らないんですよ。間違い なく。一時停止も止まらなければ、お子さんも止まらな いです。これだけは、いくらお子さまにいろんなお話を しても、まず親の姿っていうのはどうしても見ちゃうん で、ここは。
- Q2:伝えます。
- A2:普段、お母さま方には言えないんですけど、安全教室

などでも。

- Q2:そうなんですか。言ってください。
- A 2 : おはなしするよりは、お母さまたちにも死角がこんだ けあるんだよっていうところを見てもらうんです。
- Q2:私たちからは伝えましょう。伝えます。
- Q1:私の専門でもありまして、この研究のスポンサーでもある東京都の道路をやっている話の中で、今みたいにつつは、だから車、公園とか学童とか、今の話ありましたけど、子どもがたくさん集まるとか、あるいは飛びしてくるかもしれないっていうような場所で、もう断断で、その道路で何かこういうことを本当は、今、横断歩道があったほうがいいとか、いろんな話あると思うにはいまりと、道路側にこういうようなものを整備してほしいとかいうようなことっていうのはありますか。
- A 2: 道路側ですね。今、でもそこはなかなか多分、難しい。 本当だったらガードレールみたいな、きちっと整備して もらうと、より安全なのかなとは思いますけど、それが できないんで路側帯っていう、あの白い線で全部、賄っ ているって言い方はおかしいですけど、そういう形でし かできないんで。ですから、やはりしっかりガードレー ルがあれば、お子さん、そこは渡らないっていうところ。
- Q1: 横断っていうか飛び出しができなくなるように、ちゃんと柵があれば。
- A2: あればっていうことですね。
- Q1:だいぶ違うだろうと。
- A 2: ただ、今、これだけ住宅でお車をお持ちのお宅が多い んで、ですからガードレールを造れないっていうのが現 状ですね。
- Q 1 : 結局、造っても = 間口の所で穴が開いちゃう = 。
- A 2 : そうです。外していかなきゃいけないっていうところですね。あとは電柱ですね。地下に埋め込むように、今、 どんどんなっていますけど、あの電柱の出っ張りってい うのが、車も左右にぶれるっていうところもあるんで。
- Q2:確かに。
- A 2 : そこにお子さまがいれば、当然、お子さまも電柱よけ るんで、そういったところの怖さっていうのは、そんな

に多くはありませんけど、やっぱり飛び出すっていうのと同じになるんで、そういった怖さも実際にはあります。

あとは K 地域で先ほど、ちょっと小さくて申し訳ないですけど、きょう、ちょっと K に行ったので、これ、R 公園の、こう出発しているんですけど、今、踏切、渡った所なんですけど。ここ、歩道あるのですが、まず 1 人通ったら、通れないんです。

- Q1:狭いですね。
- Q2:そこにバイクとか自転車を止めているのがあって。
- A2:止めているとこ、ありますね。
- Q 2 : 外に出ないと通れないっていうことをお母さんたちが 言っていました。
- A 2:マンションが建っていて、全部マンションなんですよ、 あそこ、K 街道沿いの。多分、止める所も、自転車を止 めるとこもない。古いマンションなんで、そういうとこ が整備されてないっていうのも確かにあると思います。
- Q1:K街道を渡るより、信号、限られるので、そこにすごい みんなが集まってきて、もう本当にK地域は。3月9日 に今度、Kの地元の方と自転車の交通安全イベントを。 自転車の交通安全のイベントを実はやることにしてい

- て。今、何をアピールしようみたいな話が。本当、勉強 になります。ありがとうございます。
- A 2 : C C R 公園から K 街道を渡る信号って多分、R 公園も含めて 1、2、3 個しかないんですよね。その児童館。
- Q1:K街道、難しいですね。
- A 2: ですから小学生、必ず歩道橋を渡りなさい。横断歩道 を渡らないように、歩道橋を渡りなさいっていう指導で すね。
- Q1: ちなみに、もう一ついいですか。道路側で、またできることで、もう一方で、さっきの働き方改革も含めて、休む時間、休む場所っていうのが、今、ちょっとコインパーキングっていうような話で必ず止めるようにっていうことではあるんですけど、何か、もうちょっとこういう整備がされているといいのになみたいなことっていうのはございますか。
- A 2 : そうですね。今、いろいろ働き掛けてもらって、会社のほうとか組合のほうとかで働き掛けていただいて、道路上に貨物専用の駐車スペース、あれを都とか警察に要請していただいて、そういうスペースがだんだん増えてきているんで、そういったとこの利用で少し間が持てるっていうところは。
- Q1:荷さばき用っていうか。
- A 2 : 荷さばき、そうですね。昔は渋谷だとか、そっちの方面が多かったんですが、今、S 区でも結構、ちょこちょことそういうスペース造ってもらっているんで。
- Q1:そうですか。ああいうものが駅の周辺とか、特に商業 地区とかいうような所にはあるんですけど、住宅地。
- A 2 : はい。本当に、例えば大きなマンションしか、そこの エリアに、こっちにも大きなマンション、こっちにも大きなマンション、もう一個、こっちにもマンションとと すると止める場所が普通に道路しかないんです。大体、 マンションさまの敷地に入るっと、正直、下の、まれないんです。なぜかっていうと、正直の車の重さで、 何ていいますか、下の床が壊れた、道路の車のが傷んでしまうとかっていうものもございまして、結構、マンションさまの敷地で、あれって要は住んいでる方の合

意がないと、そういう許可ももらえないんで、そういう 場所に結構、今、造っていただいています。

- Q2:オランダは道路の縁石にペンキで色を塗っていて、宅配業者さんは止めていい場所とか、そういうのを造っているみたいなんです。例えば日本でも、そういう発想で公園の周りに子どもたちが、出口から、ここからここは止められちゃうと子どもが見えづらくなっちゃうから止めないでみたいのがあったら、みんな従うんですかね。
- A 2: そうですね。コーンなんか立っているとこ、あります よね。
- Q2:そうですか。
- A 2 : ここからここっつってコーン立てられて。多分、住民 の方だと思う。そういった対策もされている所がありま す。
- Q1:ありがとうございます。
- Q2:乗るぐらいだったら一時的にでもテープを貼るとか、 実験的に。
- A 2 : 名古屋なんか結構、あれですよね。要望して止めさせてもらっている場所、結構、多いみたいですよね、聞くと。
- A2:そういう宅配業者の。
- Q1:日本一、道が広い町なので。
- A 2 : 警察に申請すると結構、許可しているんですね。東京 は駄目ですけど。
- Q1:駄目ですね。
- Q 2 : すごいいろんなお話が伺えて、もうすごくありがたかったです。本当にありがとうございました。
- Q1:ありがとうございます。
- Q2:大体、ドライバーさんって何歳ぐらいの方が多いんで すか。全部いらっしゃる。20代も30代も。
- A2:全部います。今、平均年齢は46歳ぐらい。
- A1:40、そうです。
- Q2:46ぐらい。
- A 1: 平均ですね。
- A2:結構、年齢層、高い人の割合が高いです、正直、言う

と。

- Q2:一番、年は、何歳まで働いていいんですか。
- A 2:65 です。
- Q 2:65歳。
- A2: ちなみに私も 63 なんで。
- Q2:そうなんですか。女性も何%か。
- A 2: います。
- Q2:何%ぐらいいますか。
- A 2 : 何%は、ドライバーとしては、ほんの一握りですね。
- Q2:皆さん、ずっと入られたら、やっぱりずっといらっしゃいますか。ドライバー歴っていうのは平均何年ぐらいなんですかね、経験年数って。
- A 2 : ドライバーの経験年数は。
- A1: ずっとやる者もいますし、中途で。
- A 2 : そうですよね。
- Q 2 : 入ってくる人もいる。大体、経験年数は 20 年とか 30 年とか。
- A1:長くてっていうところですね。
- A2:長くて20年ぐらい。
- A 1: ただ、担当する地域は、もうずっと同じっていうのが ほとんどです。
- Q2:そうなんですね。
- Q1:そうなんですね。担当地域、変わったりは、あんまり しない。
- A 1: あんまりしないです。営業所の間で移るとか、そうい うのはほとんど。
- Q1:そうなんですね。じゃあ、もう求人も、このエリアで 求人するみたいな形。
- A~1:もうそうです。例えばここでしたら、ここが S~エリア などです。
- Q 1:ここで、S のエリアで求人をして、入ったら、もうそこ からあんまり動かないっていうか。
- A1:ですね。
- Q2:子どものいるドライバーさんって何割ぐらいですか。
- A2:でも、ほとんどいるんじゃないですか。
- Q2:そうですか。

- A 2 : 独身の人のほうが逆に言えば、本当に一握りだと思い ます。
- Q2:今、子どもが減っているので、子どもの視点をどれくらいの方が持つ可能性があるのかなと思って。子育てしている経験があると、多少は子どもの視点が近いのかなって思ったりしたんですけど。
- Q1:逆に言えば、だから家族を養えるだけのお給料をちゃんと出していらっしゃるという。
- Q 2 : 確かに。分かりました。いろんなお話をたくさん伺えて、本当にありがとうございました。感謝、申し上げます。ありがとうございました。
- Q1:本当にすいません、ありがとうございます。
- Q 2:私たちも、あんまり質問が上手じゃなくてすいません。 行ったり来たりして。
- A1:全然、なんかお役に立てれば。
- Q 2 : また今後、結果の、いろいろ確認していただいたりと か、いろいろ申し訳ございませんが。
- A 1: そうですね。見させていただいて、なるべくご活用い ただければっていうところで。
- Q1:そうですね。ちょっとこういう道路側に、これやって ほしいとか、東京都にこれやってほしいみたいな、こそ っと入れて。
- Q2: 多分、報告書を差し上げられると思うんで、オランダ の話もいっぱい載せる予定なんで。
- 00:ぜひ、ありがとうございます。
- Q2:ぜひ。本当に、ありがとうございました。
- A 2:海外は路面電車が、ちゃんと走っていますもんね。あれはすごいと思うんです、私。平気で車と路面電車が共存しているっていうような、あれがやっぱり理想だと思う。
- Q1:本当、もうそういうところがなかなか。日本は全部、 はがしちゃってある。アムステルダムは、もう路面電車 だらけで。あと、歩道がちゃんとありますよね、海外は。
- A2:そこは違いますね。
- Q2:でも、でこぼこですよね、道は。
- Q1:でもあのでこぼこのせいで、かえってスピード出せな

11

- Q2:確かに。
- A2:日本も、わざとでこぼこに制限 30 とかにする。
- Q1:ああいうのをなるべく増やしたいなと思って。ちなみに、そういうハンプとか、ああいう膨らませるのはどうなんですか。ちょっとやめてほしいとか。
- A 2 : あれは、やっぱりかなり浮くんですよね。
- Q2:そうですよね。
- A 2:速度を落とすのは当然なんですけど、それでもやっぱりがったんって来るんで、壊れ物にはあまりっていうところは。日本の場合はポールを立てて狭くするとか、ありますね。R 公園のとこの K 街道出たとこの先は、あれ、全部ポール立っている。
- Q1:狭くして。
- Q2:そうだったかもしれない。
- A 2: 狭くして速度を落とさせるっていうようなことはしている。今、だからゾーン 30 っていう、規制速度を 30 キロ以下にするっていうところで、そういう設定をしている所もあります。
- Q1: なので、そういうぽこんっていうのも、国総研ってい う所でちゃんと実験をされているらしくって、なるべく きれいな形で荷物に影響がないように。
- Q2:そうなんですか。
- Q1:やられてはいるみたいなんですけど、なかなか。
- Q2: なかなかね。
- Q1:ヨーロッパは、もうそこら中にあるんですけど、そこら辺もなかなか日本だと、もう普及しないから、なぜだろうみたいな話は、でも。
- Q2:住民も反対するんじゃないですか、多分。
- Q1:そうですね。この間、ロンドン見てきたんですけど、 ロンドンでもちゃんと住民が反対していましたので。
- Q2:そうなんですか。ハンプを?
- A 2: ていうか、そういう、その住宅地内を静かに走りましょうとか、走り抜けないようにしましょうっていう地区を決めているんですけど、それのせいで一方通行だったり、通れない時間帯とか、車を止められない時間帯とか

が出てくるので、そうすると不便じゃないかっていって、やっぱり反対される方が結構いらっしゃって、報道なんかを検索していると、これはけしからんっていう。なかなか、だからやっぱりいろんなとこで、いろんな議論があるんですね。