

令和5年度提案公募型研究

95cmの視線から身近な遊び場への アクセス改善を考える

概要

2024年3月

昭和薬科大学薬学部 吉永真理

富山大学人文学部 大西宏治

国土館大学理工学部 寺内義典

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。

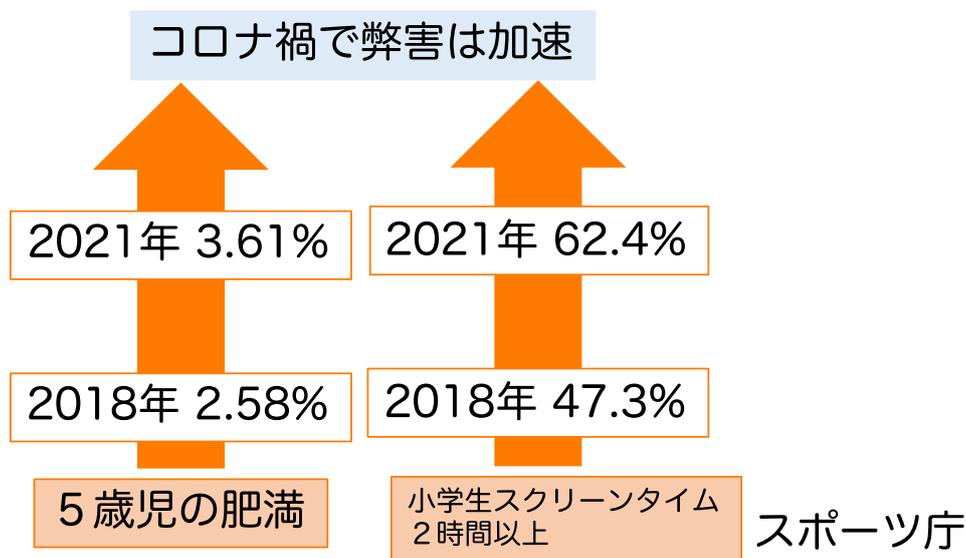
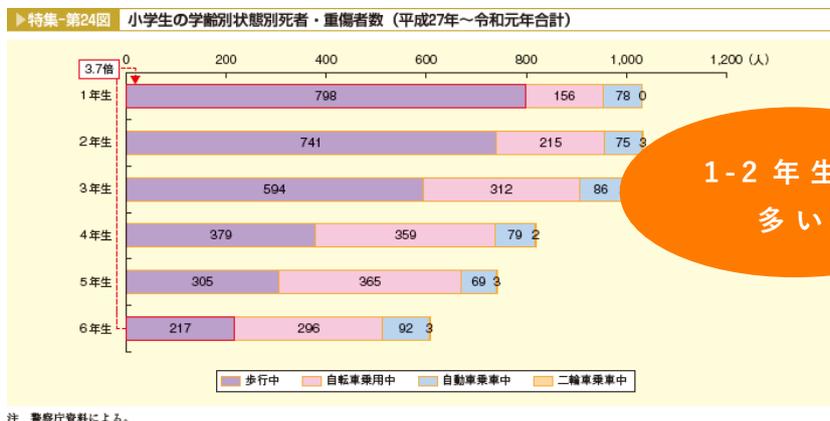


図 1-1 外遊びが減少することの弊害

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

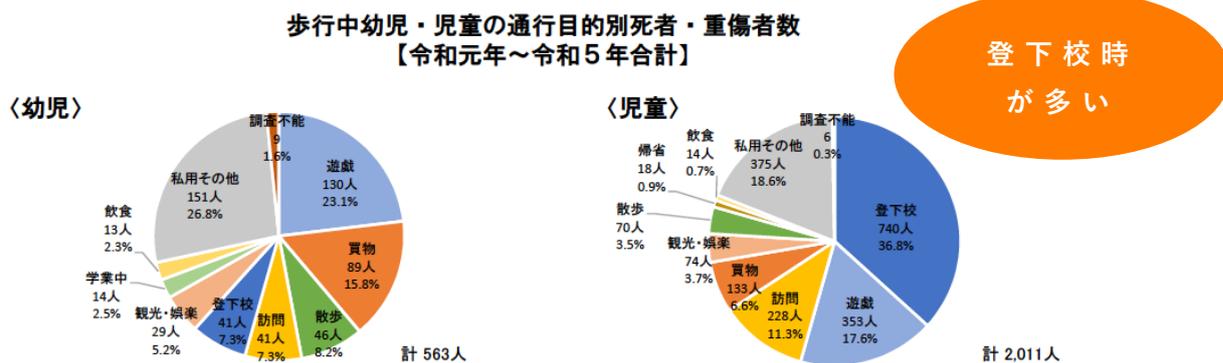
数が多い(図 1-3)、③法令違反場面としては飛び出しが最多(図 1-4 上)、④環境要因に目を向けると、見とおしの悪さに影響しているのは、建物の次に駐停車車両が多いことが示されている(図 1-4 下)。



1-2年生が多い

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)

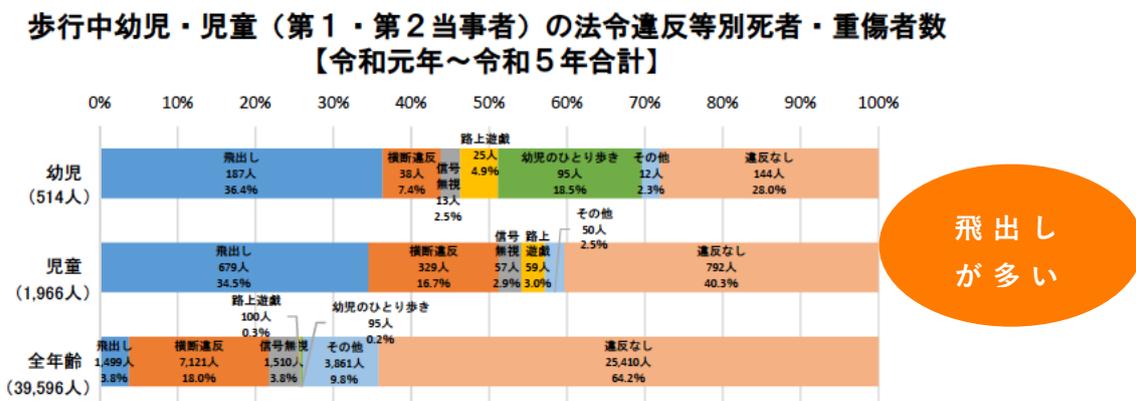
https://www8.cao.go.jp/koutu/taisaku/r02kou_haku/zenbun/genkyo/feature/feature_01_2.html



登下校時が多い

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



飛出しが多い

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】

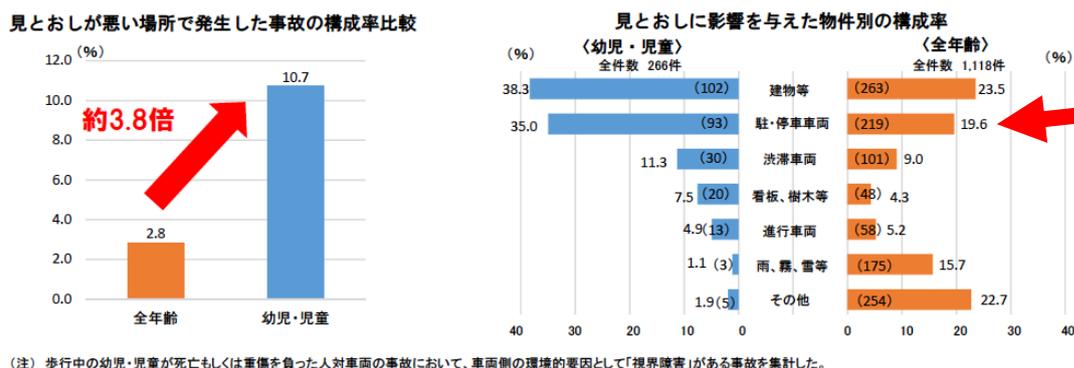


図 1-4 歩行中幼児・児童の法令違反別死者・重傷者数(上)・歩行中幼児・児童の死亡・重傷事故の現場環境(警察庁交通局)

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/urban95/>)、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が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-classroom-for-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、路上駐停車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、国として自動車交通から自転車交通への移行を先進的に推進するオランダのまちで、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る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。

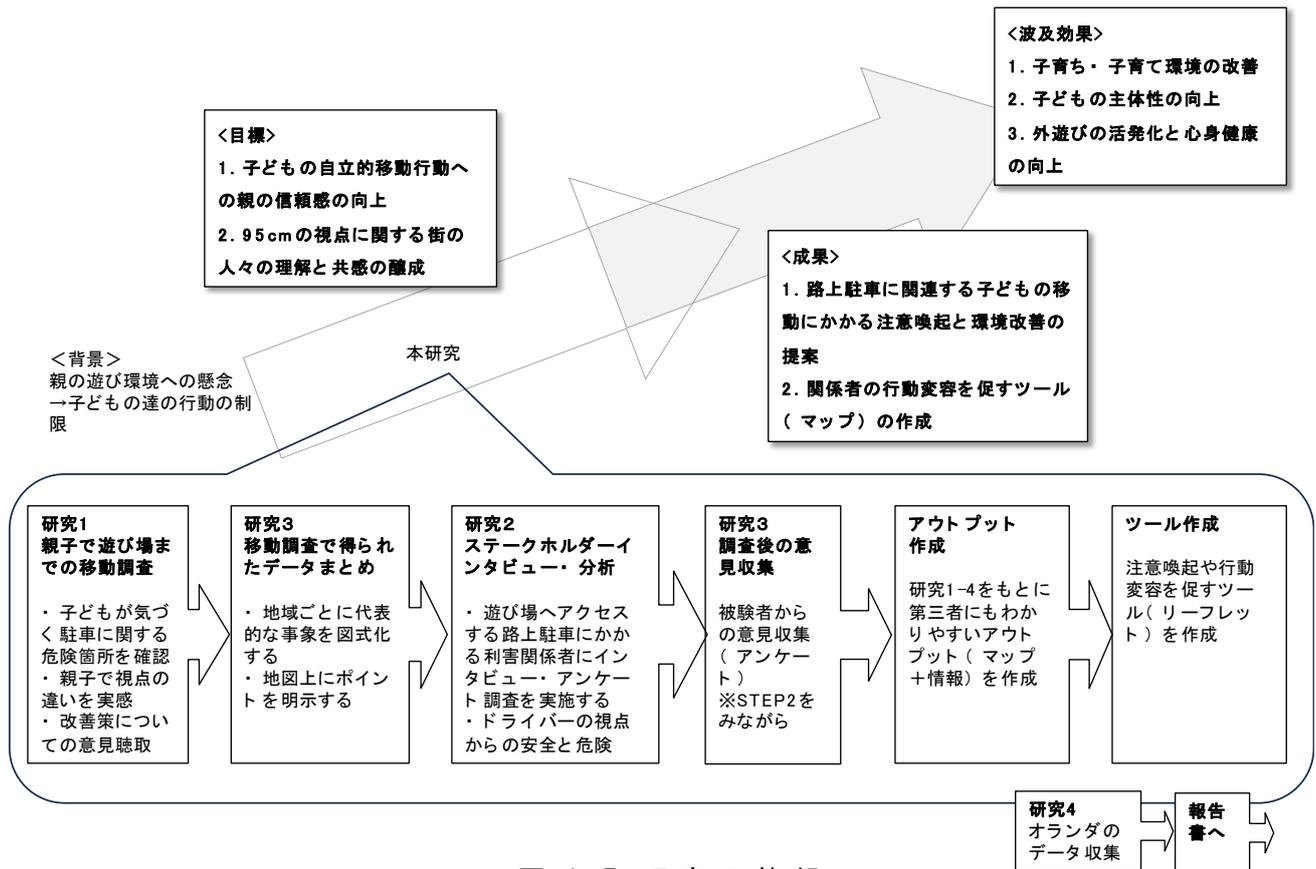


図 1-7 研究の枠組み

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/>

<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イ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）

以下について、安全指導員へのインタビューを行う。

主な質問項目：

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

②B 運輸（質問紙調査）

主な質問項目：

- 1) ご担当地域全体について
- 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
- 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
- 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

(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主な調査項目（事前調査）

- 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がありますか？
- 2) 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。
- 3) 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。
- 4) 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？
- 5) 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？
- 6) 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？
- 7) 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？
- 8) 近隣の路上駐車について気になることはありますか？

② 保護者の意識に関する事後調査

- 1) 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？
- 2) 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？
- 3) 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？
- 4) 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。
- 5) 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？
- 6) 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) 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

① Van Deer Foundation による Urban 95 に関するヒヤリング

デンハーグに在する、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(図 3-1)。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。

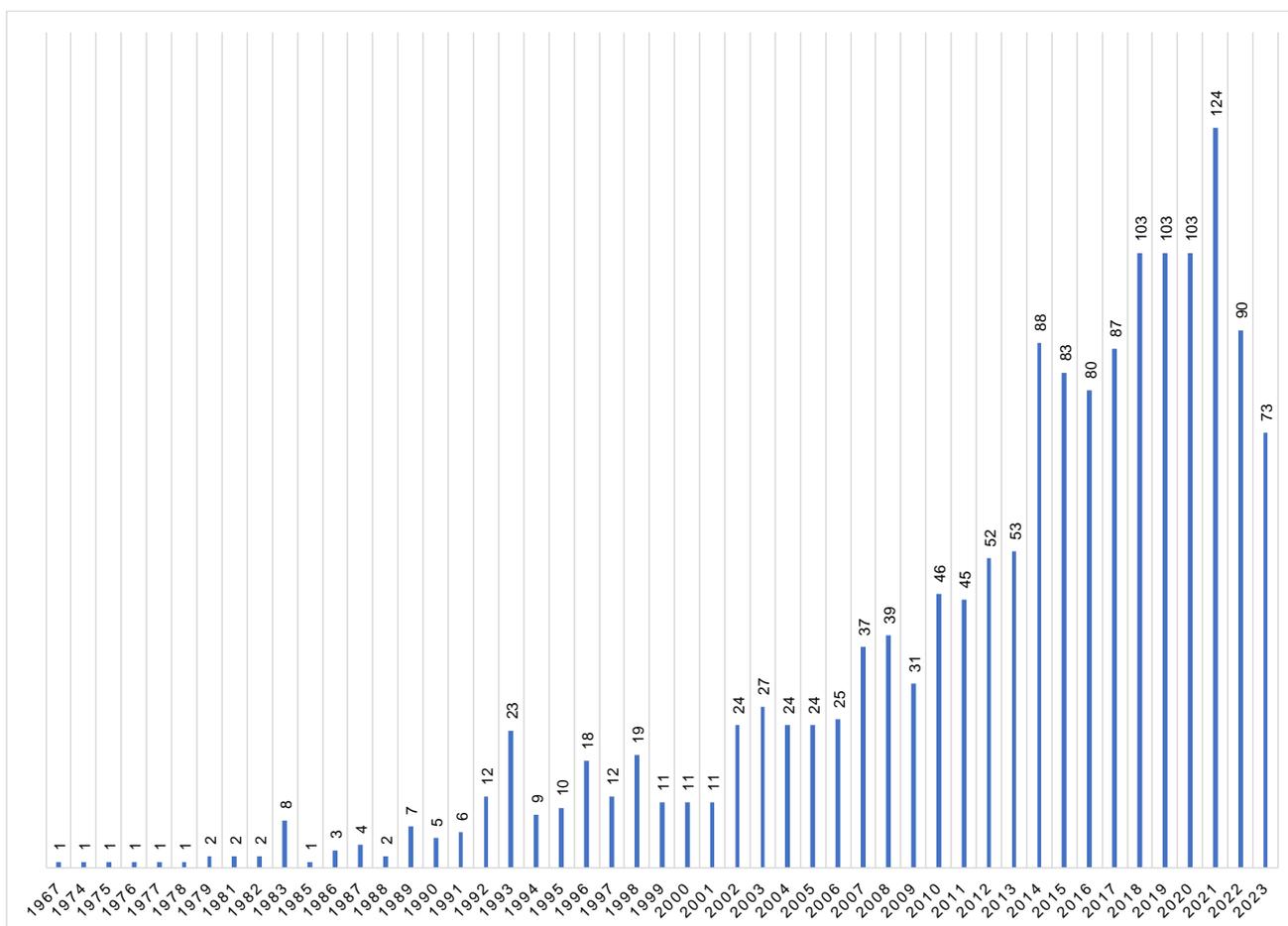


図 3-1 IM に関して発表された文献数の推移

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かが議論されてきた。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 STEP1 で見出したこと (その 1)



図 3-3 STEP1 で見出したこと (その 2)

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。

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るものがあれば、必ず試す、

狭い隙間を通る、といった独特の歩き方・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ていた。ブロックの上は平均台よろしく歩きたがることもわかった。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 3-4 STEP1 で見出したこと (その 3)



図 3-5 STEP1 で見出したこと (その 4)

乳幼児親子との移動はまた別の気づきがあった。一人歩きができる子どもは外では急な動きをしたり転倒したりしがちなので、親は手をつなぐ。すると親と子どもの幅は「人ひとり」よりも広がるため、歩行帯として描かれている白線の内側からはみ出してしまう。運送業者の車両がルールを守って、白線の部分は開けて駐車していても、その幅は通過できないため、車両の外側を通ることになってしまう。もし、一人の子どもの手を引き、ひとりを抱っこしたり、ベビーカーに乗せて押していた場合には、路上駐車や路上駐輪があると、さらに幅が広がっているため、車通行する道路側を迂回して歩くしかなくなってしまう。

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（気づき、対策、今後の課題）

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：

- 日頃気になっていること
- 注意していること
- できれば親子に伝えたいと思っていること
- 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

表 3-1 B 運輸の調査協力者の概要

ID	年齢	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 ・自転車の止め方	・子どもを乗せた自転車のルール違反	走り回る、飛び出し、かくれんぼ
5	カーブが多いので下校時は注意している	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	・通り過ぎるまで停車する ・突然の飛び出しに注意 ・行事があるときは通行しない	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も見られた。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ていた。特に公園周辺は休憩を取るために駐停車している車両が多い。出入り口付近を避けるような配慮よりは、住宅の前を避けて駐車することを優先するようで、出入り口ぎりぎり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。



図 3-6 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て歩いている場面もあるものの、「発見」や「友達の行動」がきっかけとなって、注意が疎かになってしまう場合は見られた。小さな子どもの場合は疲れたりすると、道路に寝転んでしまうような場面もあった。「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」と話す親もいた。少し距離を取りながら、必要な時は声をかけて歩いている姿が見られた。



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2)

③ 親の行動を子どもは見ている

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、時に交通ルールを守らなかったり、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。

危険事例 (2)

お母さんの(電動)自転車が速度も早く、急いでいるのか、ルール違反も見かける

事例：夕方17時頃
見通しの悪いT字路
を確認しないで
ショートカット気味
に右折してくる電動
自転車

集合住宅
公園

マナーを守ってほしい。
二人乗りの自転車には
よくよく注意している。
横断歩道を渡ってほし
い。
立ち止まっておしゃべ
りしている時には、死
角に入らないよう注意
している。

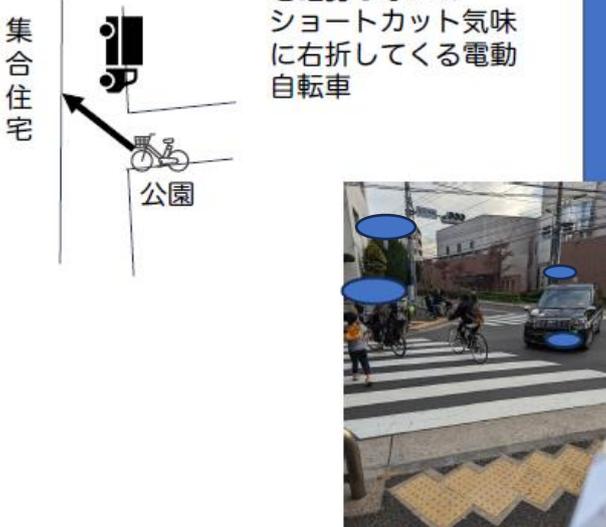


図 3-8 アクセス調査と業者調査から把握した危険事例 (その 3)

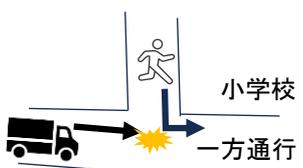
④ 危険な時刻のひとつが下校時刻

下校時刻になると、小学校付近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。

危険事例(2)

下校時刻頃は、小学校付近には走って出てくる子どもがいる



小学校
一方通行

事例：15時過ぎの下校時刻頃
小学校の出入り口から飛び出てくる子どもがいる、走り回っている時は要注意。

かくれんぼも注意している。振り向かず道路を横断するので、こわい。



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がっており、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

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。
横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。自転車で乗車中、交差点で直進しようとする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。自転車が一時的停止を守らなかつたり、角などから徐行せず(右左の確認なし)に飛び出してくる。	交差点や横断歩道のすぐ手前に駐停車している。放課後、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)	歩道でも横切るときは右左を見る
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、車が来たのかききと見てはいない。	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	なし	道に飛び出ない、左右の確認
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りません。	なし	道路の端を歩く、道路を渡る時には車が来ないか確認をする、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	デイスービスの送迎の車が、車道脇・歩道間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えない、と教えている
ある。細い道に大きい車が入ってくる事が多いので、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多い。	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ように伝えてます。	1)曲がり角、渡る時左右を確認 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、視界が遮られ、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)にお互いにお互いにお互い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する。特に友達と一緒に、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、道の端をあくる。
信号のない横断歩道を渡る際の安全について	なし	信号のある横断歩道を渡る
友達と話すのに夢中になると、周りが見えなくなると危ない。	なし	
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て走ってきた時の対応	ヤマト運輸など、配送業者の大型トラックの路駐	止まれば止まる、青信号になってからも左右確認してから渡る、点滅し出したら渡らない等

② 登下校・外出時の道路の歩き方について気になること

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我真ん中を歩きがち
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、歩道が狭く危ないから手を繋ごうとすると、逃げて追いかけて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、と言いついて聞かせていても、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ふ
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るが、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

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。
配達の手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人が多い。
・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

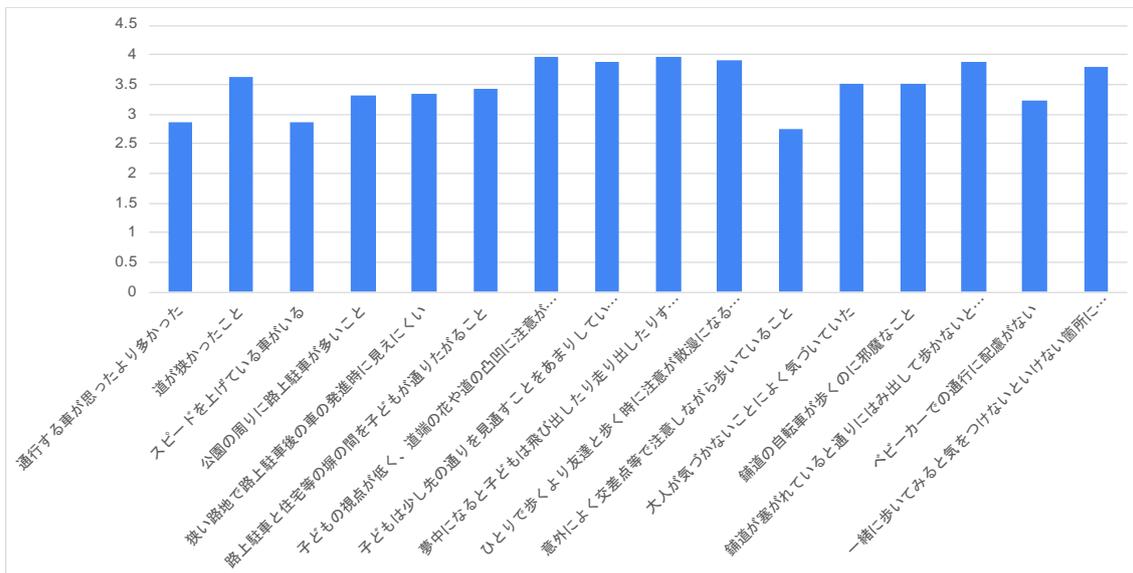


図 3-12 調査に参加して気づいたこと

⑥ 研究に参加して感じたこと

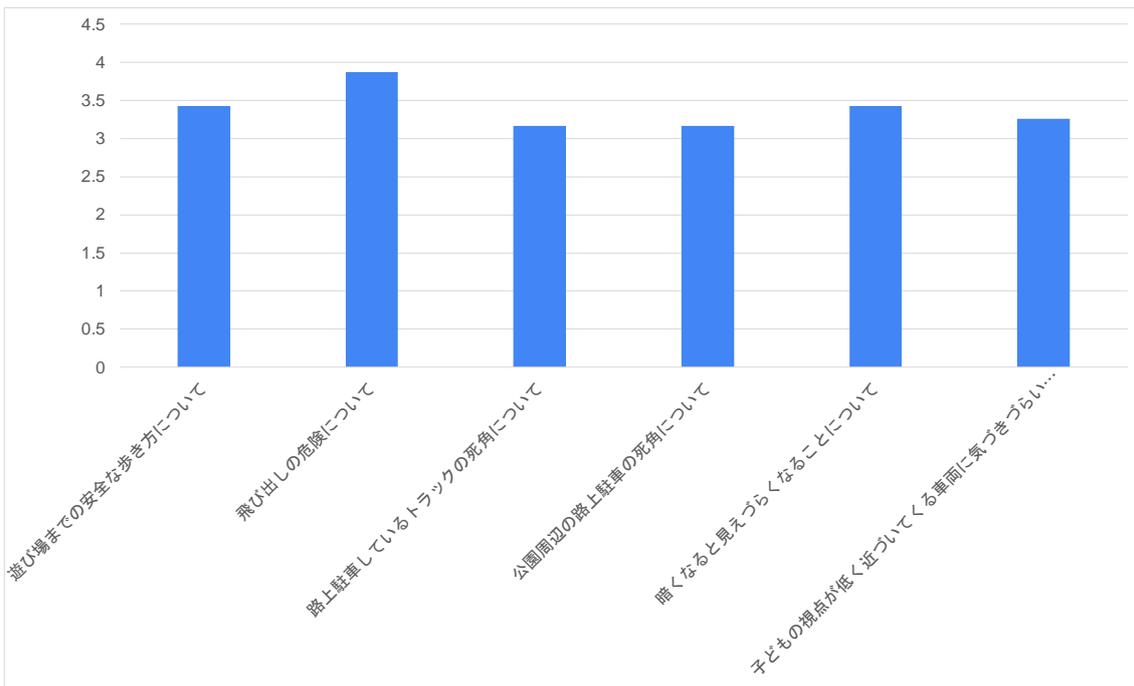


図 3-13 研究に参加してから、子どもと話したこと

⑦ 宅配業者の対策や提案に関して

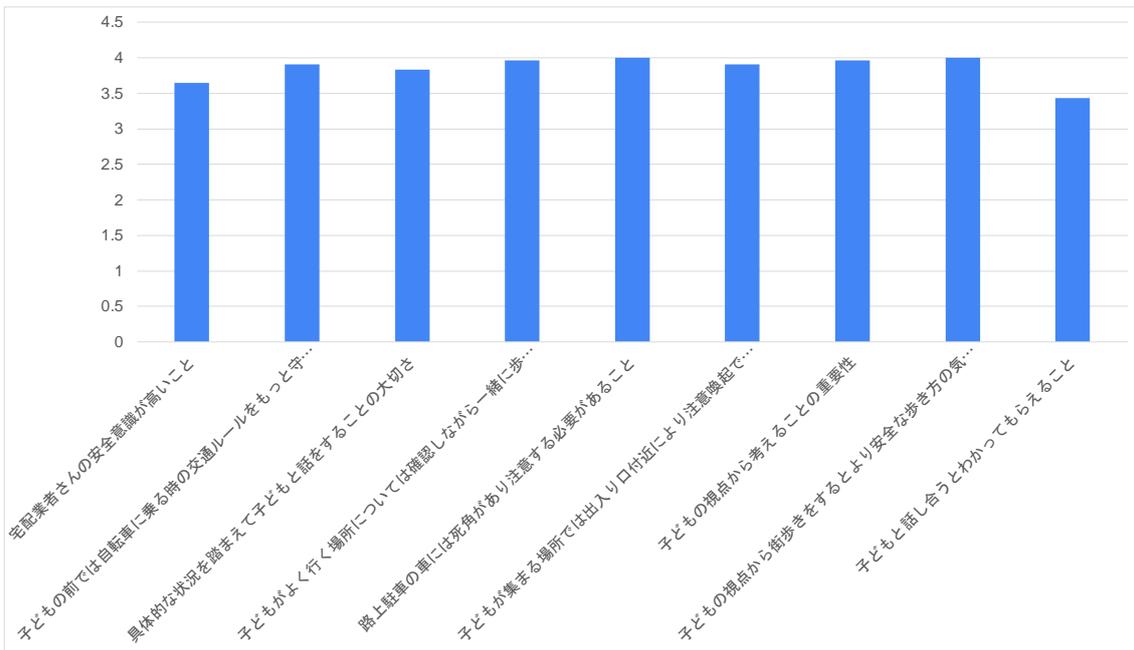


図 3-14 宅配業者の意見等の研究成果について感じたこと

(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

地域ごとの発見や路上駐車的位置を記載した成果物は下図の通りである。



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

まちなかの駐車にまつわるヒヤリハットマップ

表面での各シーンで想定されるヒヤリハットの解説です。あくまで一冊ですので、ほかにもどんな危険があるかも考えてみましょう。

シーン1 公園入口そば	シーン2 デリバリー場前	シーン3 公園入口そば	シーン4 公園入口そば
<ul style="list-style-type: none"> ・駐車のすき間から飛び出し ・車道の下に落ちる 	<ul style="list-style-type: none"> ・車道にはみだり通行 	<ul style="list-style-type: none"> ・車道にはみだり通行 ・駐車のすき間から飛び出し ・車道の下に落ちる 	<ul style="list-style-type: none"> ・車道にはみだり通行 ・駐車のすき間を渡る ・子どもが隠れる ・子どもが隠れる
シーン5 買い物の場所	シーン6 地下鉄の待合室	シーン7 購買の狭い通路での駐車	シーン8 歩道の命綱
<ul style="list-style-type: none"> ・路上駐車・駐輪が増える ・建物から子どもが飛び出す 	<ul style="list-style-type: none"> ・車道にはみだり通行 ・ふざけ合って飛び出す 	<ul style="list-style-type: none"> ・車道にはみだり通行 ・歩道にはみだり通行 ・すき間を渡る 	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車の飛び出し

あなたはどっちですか？

想像できない！
駐車車両の後ろでスピードを出した子どもも乗車自転車

駐車車両の後ろで立ち止まっている人たち

路上で遊んでいる親子グループ

あなたが先生が紹介したいコラムとして

まちなかの駐車について話を聞きました

1. 子どもの視点は低い・下に向く

子どもたちは、その車の周りよりは、自分の足元に見えたり気づきやすいところがあるから、気づかずに歩いたり走ったりすることがあります。路上駐車したとき、同じ場所でも大人と子どもでも写真の撮り方も違います。

(写真 左/子どもの写真 右/大人の写真)

2. まちなかの遊び場

子どもは夢中になると、まちなかの車中でも遊び始めたり突然走り出し、驚かすことがあります。路上駐車したとき、同じ場所でも大人と子どもでも写真の撮り方も違います。

(写真 左/子どもの写真 右/大人の写真)

3. 親子は橋をとる

親子ひと組で歩いているときは、問題になりませんが、何組も歩いていると、橋が広がったり、道幅で広がったり立ち止まることがあります。2組並んで歩いていると、大きく歩道側に出で通行することがあります。

4. 子どもの行く所に駐車・駐輪

学校や幼稚園、保育園のほか、公園やスイミングスクールや習い事の場所には走り退きの自転車や子どもの自転車が増え、狭い道幅に多く駐輪されていることがあります。そのために、歩道が走りづらくなることもあります。

5. 買い物の場所

路上駐車・駐輪が増えるため、建物から子どもが飛び出す危険があります。

6. 地下鉄

車道にはみだり通行、ふざけ合って飛び出す危険があります。

7. 購買の狭い通路での駐車

車道にはみだり通行、歩道にはみだり通行、すき間を渡る危険があります。

8. 歩道の命綱

自転車の飛び出しの危険があります。

自転車の安全について話を聞きました

下校時刻に、子どもたちがみだり通行する姿を見て、子どもたちも歩道に注意して通行していません。かくれんぼなどをしていないか、トラックの下も確認しています。

歩行者を助けて駐車してあっても、子どもも歩道に注意して通行していません。かくれんぼなどをしていないか、トラックの下も確認しています。

図 3-18 一般化したマップを活用する際の資料の例

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、危険回避につなが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

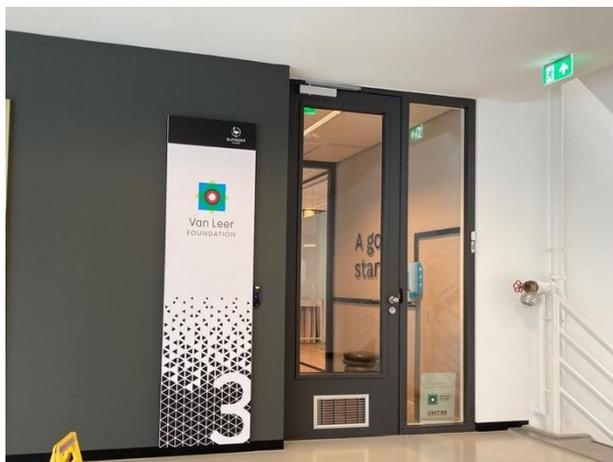
事業者、近隣の住民、行政の方と一緒に活用するパターンが考えられる。1)のような危険予知を確認するほか、2)の親子の意見交換結果を参照しながら、シーンごとに住民、事業者、行政ができる対策を話し合う。子どもの安全な移動のために、それぞれがどのように対応するかを想定し、それぞれの立場から改善策を検討して、ワークシートにまとめ、今後の対応策につなげる。

(7) オランダ調査の結果

① Urban 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）

<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はアップされている。
- 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

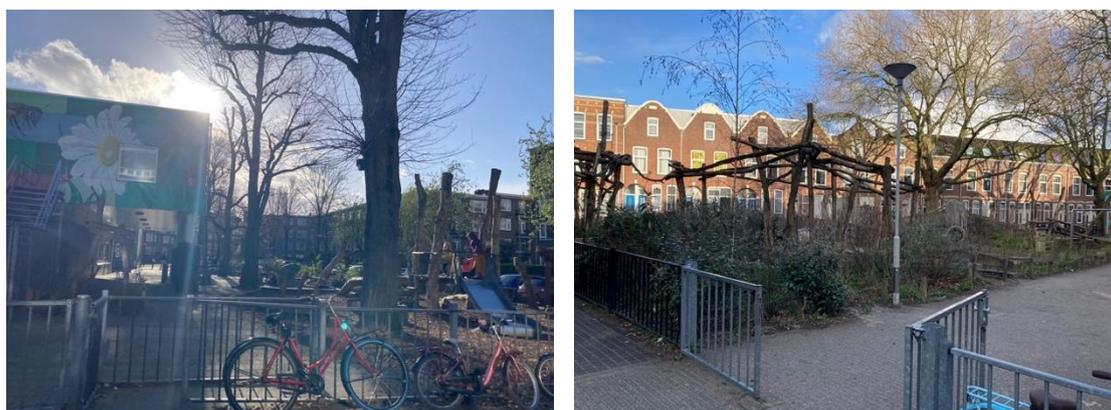


図 3-19 Urban 95 に参加している国々
(<https://www.urban95academy.org/>)

- 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）

< 写真 3-2 ロッテルダム 自然あふれる校庭の事例 >



左：閑静な住宅地にある小学校の校庭が自然豊かな設になっており、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：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のみで遊んでいた。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

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、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

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＞



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。

<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

< 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。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(オリンピック施設予定地の転用住宅群)

<写真 3-10 ルイアームストロング住宅地>



住宅棟のすぐ脇にある遊具では、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。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。

<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過し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。

<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

<写真 3-13 アムステルダム・オズドルプのケア農園>



<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。

農地の周辺は車も入り込んでくる様子がなく、静かで安心できる環境であった。しかし、インタビューの結果、農地に子どもが遊びに来ることは稀で、イベントの時くらいであることがわかった。インタビュー協力者は低学年と幼児の母親であった。保育士資格を持ち、父親から譲られた農地を活用して、障害者のデイケア活動と草花や野菜などの生産活動を両立させる活発な人物であった。自身もこの地域で育っているにもかかわらず、現在は交通のことや治安のことが不安で子どもをひとりで遊びに行かせる考えはほとんどの人が持っていないということであった。友達の家で遊ぶ際も、どちらかの親（遊びに行く方か迎える方）が送り迎えを交代で担当するということがわかった。

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 ([Delft University of Technology](https://www.tue.nl/en)) 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について、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。

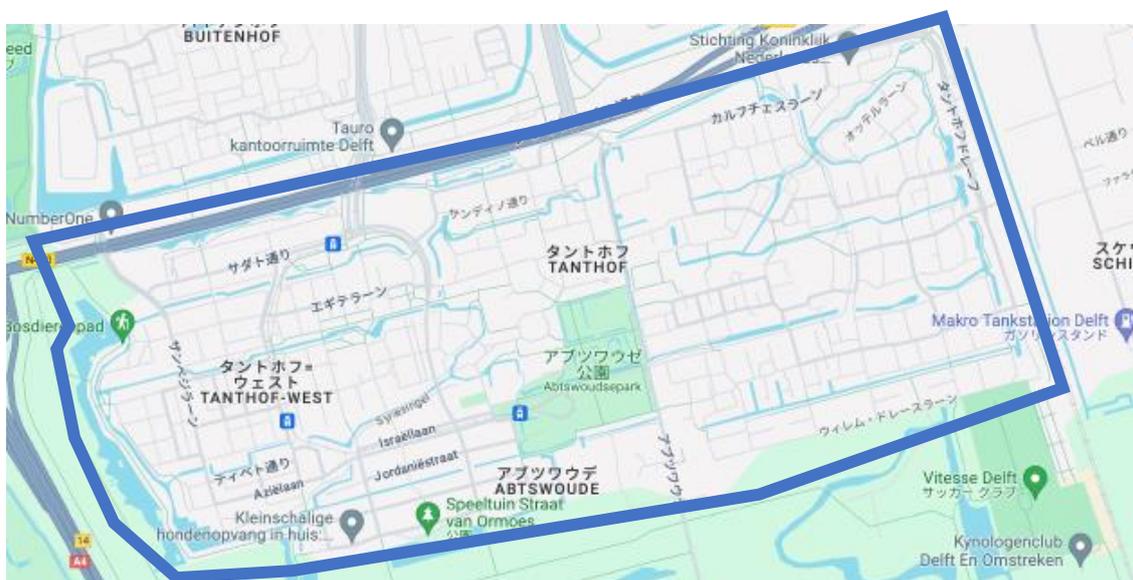


図 3-20 タントフの地図

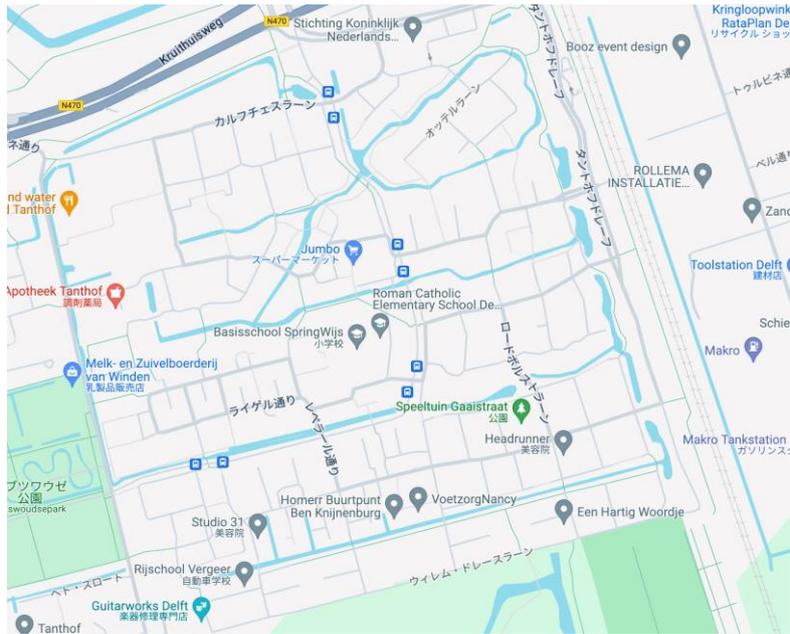


図 3-21 Helleman 博士が説明しながら踏査した地区の地図

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 3-22 Helleman 博士提供資料によるタントフ住宅地の建設年

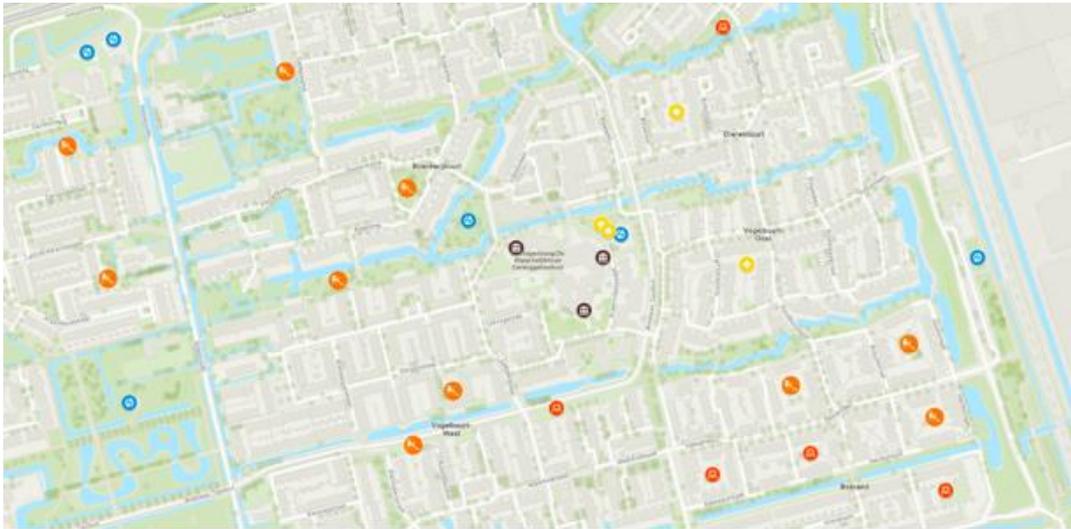


図 3-23 Helleman 博士提供資料によるタントフ住宅地内の遊び場

< 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 3-17 子どもの好きな公園 >



< 写真 3-18 タントフ住宅地内の駐車スペース >



< 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 >



< 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 >



(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、その時々で状況で、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。

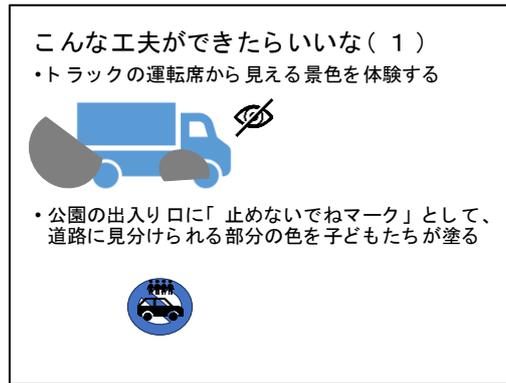


図 3-24 調査から見えてきた工夫の例(1)

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。

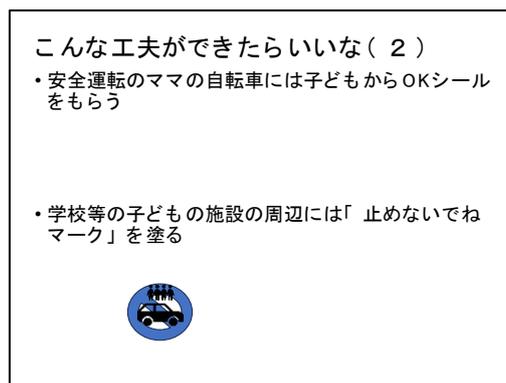


図 3-25 調査から見えてきた工夫の例(2)

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きている。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。

<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>



こんな工夫ができればいいな (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 3-26 調査から見てきた工夫の例 (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、子ども関連施設周辺の駐車車両の多さ、歩道の自転車や二輪車の駐輪がある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い状況などが把握された。子どもの視点からの環境観察は大人とは異なっており、重要な課題を独自に見出していることもわかった。その視点の重要性を共有した。子どもの自立について日本とオランダの共通点は年齢に応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くつかの単元に分けて考え、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

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/R6harunoundou_koutsuuujikobunseki.pdf アクセス日 2024/5/15
Van Leer Foundation Urban 95 <https://vanleerfoundation.org/urban95/> アクセス日 2024/3/16

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/habitat-expandingarchitecture/tanhof-delft> アクセス日 2024/3/1

Growing Up in the City (GUIC)

<https://growingupincities.ucdavis.edu/guic-global-overview> 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/851/201711090933022375.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