

# 特集:通学路の安全

## V 特集：通学路の安全

### 1 通学路における交通安全

成迫俊美（財団法人日本交通安全教育普及協会教育推進室主幹）

#### ◇通学路における学校別交通事故

表1 「通学路における幼小中高別交通事故の状況（死亡事故）」

	小学校	中学校	高等学校	幼稚園・保育所
車道	4	2	11	3
交差点	3	1	7	1
歩道	1	5		1
横断歩道	4	2	2	
側路帯		1		
踏切			1	
駅			1	
その他	2		1	
不明	1	1	2	
合計	15	12	25	5

表2 「通学路における幼小中高別交通事故の状況（障害事故）」

	小学校	中学校	高等学校	幼稚園・保育所
車道			1	
交差点				
歩道	1		1	
横断歩道				
側路帯				
踏切				
駅			1	
その他			1	
不明	2	4	15	
合計	3	4	19	0

報告からの事故事例は、死亡事故57件、障害事故26件で総数83件である。一部どのような交通手段により事故を起こしたかについて不明な回答があったが、それらは出来るだけ事故から分類を試みた。事故実態の傾向をうかがうことができると思う。

死亡事故は表1と障害事故は表2でまとめた。

## 〔1〕 死亡事故についての考察

- (1) 死亡事故では、高校生が25件で最も多く、次に小学生が15件、中学生が12件の順である。
- (2) 性別の死亡事故では、小学生で男子が13件、女子が2件・中学生で男子が7件、女子が5件・高校生で男子が14件、女子が11件である。
- (3) 交通事故の相手は、自動車（普通・軽・大型）が5割弱を占めて最も多く、特にトラック・トレーラ・大型バス・クレーン車等となっている。
- (4) 児童・生徒が事故にあった状況をそれぞれみると、小学生は歩行中が最も多く9割を占める。中学生は自転車乗用中が最も多く4割である。高校生は自転車が5割強、原動機付自転車乗車中が1割弱、それに自動二輪車、その他が続く。
- (5) 児童・生徒の学年別では、小学生は1年生が5件、2年生が3件、3年生が3件、4年生が4件、中学生は1年生が5件、2年生が4件、3年生が3件、高校生は1年生が5件、2年生が11件、3年生が7件、定時制高等学校は、2年生が1件、4年生が1件である。
- (6) 事故の要因は、徒歩や自転車等で、交差点での一時不停止や道路での左右の安全不確認から接触・追突・衝突事故となっている。

## 〔2〕 障害事故についての考察

- (1) 障害事故発生件数では、高校生が19件で多く、次に中学生が4件・小学生3件の順である。
- (2) 児童・生徒の学年別では、小学生は3年が1件、4年が1件、6年が1件、中学生は1年生が1件、2年生が3件、高校生は1年生が9件、2年生が4件、3年生が6件である。
- (3) 性別では、小学生で男子が2件、女子が1件、中学生で男子が2件、女子が2件、高校生で男子が11件、女子が8件である。
- (4) 児童・生徒の状態別では、小学生は徒歩、車椅子、自転車、中学生は自転車、高校生は、自転車9割強、原動機付自転車、その他の順である。
- (5) 障害事故の要因は、自転車で登下校中、下り坂や急カーブ等でスピード超過でバランスを崩して転倒し、顔面や前歯を負傷している。

依然として、児童・生徒の学校管理下の通学路における事故、交通事故が非常に多い。一昨年文部科学省から特に登下校中の安全対策の通知が出された。今こそ、安心、安全が重要な教育課題として捉え、そして、子どもたちが安心して教育を受けられるようにすることが求められている。

私たちは、成長と共に色々な乗り物を経験しながら交通社会に参加している。クルマを運転するときであっても、歩行者であっても、道路を通行するときは周囲の異常や危険に気づく気配りができていることが必要である。（一秒の気づきの遅さが歩行者もクルマもお互いに避けることが難しくなる）それには、自己中心的な考えでなく、優しい思いやりの心で行動しなくてはいけない。

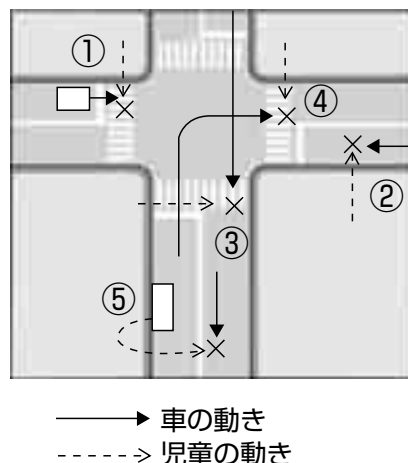


自転車を運転する際に目に付く事は、交通社会の一員であることの意識が十分でないように感じた。自転車の立場は被害者のみならず加害者にもなりうるという視点を持つことである。このように当然のことが意外と認識しているようで、できていないことである。

### 〔3〕 登校下校時における事故状況を考える

(1) 小学校（登校中8件・下校中5件・その他）の死亡事故発生状況

- ① 徒歩で登校中、十字路で停止していた車の前を横切ろうとした際、轢かれた。
- ② 徒歩で登校中、急いでいた様子で横断歩道を渡らず近道をしようとして車道に飛び出し巻き込まれ轢かれた。
- ③ 徒歩で兄弟と共に登校中、交差点を横断した際、左側から直進した車にはねられた。
- ④ 通学班で登校中、横断歩道を渡っている際、右折してきた車に轢かれた。
- ⑤ 学校のプールに行くため、路線バスに乗り学校前の停留所で降りた。その後バスの後ろから道路を横断しようとしたところ対向車に衝突した。



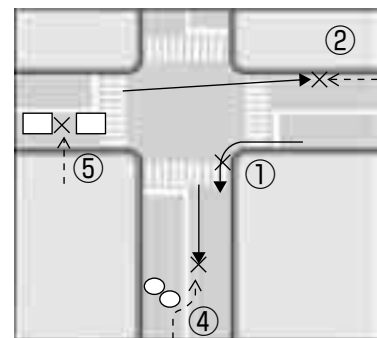
徒歩で登下校中の事故を防止するためには、道路の横断中の起こる事故が多い児童に、発達段階に合わせて道路という環境の持つ危険の発見をさせると共に、安全な横断の行動様式（例えば、道路横断時の潜在危険・身につけたい安全な横断の行動様式・安全な横断の習慣化を図るための手立て等）を低学年から繰り返し身につけさせることが大切である。

なお、学校の管理下にかかわらず児童の交通事故の発生パターンを見ると、以下のことが多いことがわかる。

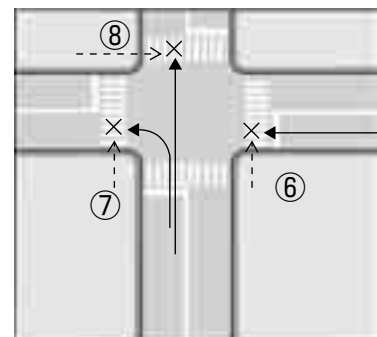
- ・児童の交通事故の発生場所等
  - ア 自宅から500m以内のところで発生。
  - イ 道路幅6m以下の裏道の交差点やその付近。
  - ウ 学校や遊び場所から家庭に帰る途中では、午後2時～午後6時に集中。
- ・児童の主な交通事故の原因
  - ア 道路への飛び出し等
  - イ クルマの直前直後の横断
  - ウ 自転車乗用中の一時不停止

(2) 中学校（登校中5件・下校中4件・その他）の死亡事故発生状況

- ① 自転車で登校中、青信号の交差点で左折してきた大型バスの前輪にぶつかり後輪に巻き込まれ10mほど引きずられ、ほぼ即死状態となった。
- ② 自転車で路側帯走行中にわき見した車と正面衝突した。
- ③ 自転車で下校中、学校前の道路を横断しようとしたときクルマにはねられた。
- ④ 自転車走行中、道路左側の子どもを避けようとして道路の中央に寄り正面衝突。
- ⑤ 自転車で下校中、車両間を通り抜けようとした際、クルマが急発進したため、跳ね飛ばされた。
- ⑥ 下校中、信号機のある横断歩道を渡った際、直進車にはねられた。
- ⑦ 下校中、青信号で渡ろうとした際、左折して来たクルマに轢かれた。
- ⑧ 下校中、先に道路横断していた友だちを追いかけ、反対側道路を横断したところ右方向から来たクルマにはねられた。



——→ 車の動き  
-----> 生徒の動き

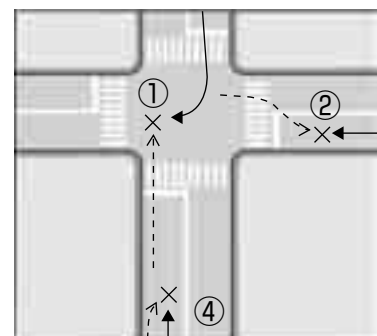


——→ 車の動き  
-----> 生徒の動き

自転車乗用中の事故（転倒・転落・接触、追突・衝突の事故が多い）を防止するためには、自転車の正しい乗り方や交通ルールを厳守させる、運転技術を高める、安全点検を実施する等の指導を強化する必要がある。

(3) 高等学校（登校中8件・下校中9件・その他）の死亡事故発生状況

- ① 原動機付自転車で下校中、下り坂の道路を直進していたところ、右折したクルマに衝突した。
- ② 原動機付自転車で帰宅途中、片手運転しながら前方注意散漫となって、反対車線を走行していたクレーン車と正面衝突した。
- ③ ミニバイクで登校中、出会い頭にクルマとぶつかる。
- ④ 部活の活動中、大会会場に自転車で移動する際、対向車線の歩道へ右折横断しようとして、後方からのクルマにはねられた。
- ⑤ 自転車で下校中、ガード下を潜り抜け、側道を横



——→ 車の動き  
-----> 生徒の動き

切ろうとしたとき、左方面から来たクルマと衝突した。

- ⑥ 自転車で下校中、停車している電車が発車しそうにないと思い、誤って踏切内に自転車を持って入り特急電車と衝突した。

原動機付自転車、自動二輪車の事故の原因は、運転未熟や運転マナー・交通ルール遵守の欠如であることから、実技指導や講習会を定期的を実施する、学校と家庭が十分な連絡を取り心理的要因を払拭する、人命の尊さを知る、注意力を集中する、譲り合いの精神、運転技術を過信しない等の指導が重要である。

特に多い自転車等の法令違反に至る要因を列举すると以下のとおりである。

- ・ 発見の遅れ（遊びに夢中。傘等で見えなかった。風景・事物に見とれていた。他の車、歩行者の動静を見ていた。安全確認が不十分であった。）
- ・ 判断の誤り（相手が譲ってくれると思って注視を怠った。運転感覚、速度、車幅距離等）を誤った。相手がルールを守ると思った。相手が譲ってくれる。停止してくれると思った。他の事故を避けようと思った。相手の行動予見等の判断を誤った。
- ・ 交通環境で交通規則に対する認識、交通安全施設、道路形状、線形に対する認識を誤った。

自転車は車道の左よりを走るのが原則。しかし1978年の道路交通法改正で、「自転車通行可」指定された歩道を走れるようになった。車の急増に伴い、自転車を交通弱者とみなして歩道上げたのである。自転車側に見れば、狭い車道は危険だし、歩道では歩行者から煙たがられるという状況にある。協力し合って歩行者、自転車、クルマが仲良く共存する方法を見つきたい。

まず、自転車の利用者が「自転車は軽車両」という認識をきちんと持つことである。又、歩行者・自転車・クルマが共存のための環境も欠かせない。

#### （4）幼稚園（登園中3件）・保育所（登園2件）の死亡事故発生状況

- ① 登園中、親の自転車後部座席に乗り交差点を出たところ、右手より通行の車と接触し飛ばされた。
- ② 登園中、親が運転する自家用車で園前で降りた直後、そのクルマが坂道だったため突然バックした際、車に接触し倒れ、前輪に轢かれた。
- ③ 通園バスのバス停が道路をはさみ、家と反対側にある。道路の反対側にいた母親のもとへ行こうとして道路を渡ろうとした際、クルマに轢かれた。

自家用車中、通園バスの利用での事故を防止するために、クルマの乗り降りの不注意と横断の不注意・飛び出しからクルマの乗り降り等では一時停止させ、左右安全確認を実行させる指導が必要である。

## 〔4〕 通学路における交通事故防止対策

## (1) 「いつでも、どこでも、誰にでも起こり得る」を基盤にした安全指導

さて、安全指導は、即効性においても、また、将来性においても重要性を増している。「交通事故・災害は身近な問題」と捉え、「いつでも、どこでも、誰にでも起こり得る」次はわが身と考えることである。学校での教育活動では、自他の生命や人格の尊重を基盤として、児童・生徒の発達段階に応じ、「命を大切にす意識、安全に必要な知識の理解や的確な判断力」等の資質や能力を育て、安全にとって望ましい行動の変容を図り、安全に関して適切な意思決定や行動選択できるようにすることである。学校での交通安全指導は、「生きる力」をはぐくむ学校での安全教育に示された目標・内容・方法で行われる。とりわけ、交通安全は事故防止の見地から、意図的・計画的な交通安全教育及び交通安全管理の両面から捉え、教職員との協力はもちろん、地域や家庭と連携して組織的に進めることである。

## (2) 通学路を見直し、新たに指定するときの留意事項

近年、道路環境は改善が見られるものの、地域格差があり全てが決して望ましい状況にあるとはいえない。現在の道路状況を考察すると、人口が集中する都市部と農村地域等では、その格差もまだ大きいといえる。児童生徒の登下校の安全を考えると、より好ましい通学路を選定する必要がある。また、このことが事故防止にも大きく関わりを持つといえる。

## ① 通学路の目的と性格

- ・ 通学路は、児童生徒の登校下校時における安全確保するため、市町村及び関係機関が協力して学校毎に地域の実状を考慮して通学路の設定を行う。
- ・ 設定にあたっては、下記の事を十分調査し、関係機関等との綿密な相談が必要である。

## ア 通学路の順路

イ 交通量〔自動車・自転車・歩行者数等〕

ウ 児童生徒の家庭分布（居住分布）

エ 道路環境（安全施設の有無）

## ② 通学路の設定基準

- ・ 設定にあたっては一定の基準を設け、距離・時間的なものだけの考察に終わらないよう十分な検討が必要である。
- ア 車両の交通量が比較的少ないこと。
- イ 道路の幅員が児童生徒の通行を確保できる状態にあること。
- ウ 路面の占用状況が良好であること。
- エ 安全施設が出来るだけ整っている道路であること。
- オ もの寂しい、ひとどおりが極端に少ない道路等も痴漢、誘拐等の観点から避けること。
- カ 無人踏切や見通しが極端に悪い道路は避けること。

## ③ 通学路に対する措置

住民や道路利用者から見て、「通学路」である事が理解され、使用、その趣旨を明確に表

示することが望ましい。また、歩車道の区別がない道路においては、その状況に即応して次の措置を講ずる。

- ア 学校周辺で必要と認められる道路においては、時間規制を申請し認可を得る。
- イ 学校周辺で必要と認められる道路において、駐車禁止を行う。
- ウ 路肩の整備、路上放置物件の整理を行い、右側端の安全な通行を確保する。
- エ 通学路上での危険排除につとめ、良好な道路環境の保持向上に努める。

#### ④ 通学路の決定権と設定までの手立て

地域社会と関係の深い通学路にあつては関係機関や地域住民との連携が重要となる。通学路の設定までは下記の手順を踏んで、校長が決定する。

- ア 調査：交通量、児童生徒家庭分布、道路環境施設等
- イ 協議：PTA、地域自治会、職員会議、安全部、生徒指導部等
- ウ 援助：交通安全課、交通対策課、警察署交通課、交通指導員
- エ 決定：校長
- オ 報告：教育委員会

#### ⑤ 通学設定後の配慮事項

設定後にあつては、十分に観察に心がけ、その妥当性について調査にあたる。また、保護者から変更希望等には配慮をもって接するが、土地権利関係が生じる場合もあるので即答は避け安全面を第一優先として変更等にあたる。また、変更の場合は速やかに関係機関に報告し、事故を未然に防ぐ事が肝要である。

### (3) 登下校指導と安全点検の強化

登下校指導には、通学の安全を通学路の「環境」と児童生徒の「行動」の両面から点検する安全管理の側面と安全な登下校に関する安全指導の側面とがあり、両者の表裏一体の活動を展開することが大切である。

#### ① 登下校指導のねらい

##### (1) 安全指導面

- ア 一人ひとりが、安全な登校下校に対する自覚と自主的な判断力を高める
- イ 右側一列歩行、集団での安全な横断が出来る。
- ウ 登校下校の安全に必要なきまりを守る。

##### (2) 安全管理面

- ア 児童生徒の通学状況の把握
- イ 道路状況の把握

#### ② 登校下校指導と安全点検を効果的に行うために

##### (1) 安全計画・安全点検等をしっかり位置づける。

- ア 組織作りと運営、児童会、生徒会、安全委員会の組織を活用して実施。
- イ 指導の時期、回数を適切に行う。



(例、毎月安全の日10日、学期はじめと終わり、学期の中ごろ等)

ウ 毎回、指導のポイントを明確にする。

エ 学級活動や交通安全教室の学校行事との関連を考慮する。

オ 通学路の安全点検（定期、月例、日常、臨時）、信号機、標識、標示

安全施設、通学班の集合場所等点検表に記入し不備な箇所については早急に改善を図る。

③ 事前、事後指導を徹底する。

ア ワンポイント指導（短時間）

例1 歩く時「ストップします」

飛び出しはとても危険です。道路の端で必ずストップしてクルマが来ないか確かめましょう。

例2 自転車に乗る時「ストップします」

広い道路に出る時は、必ずストップして安全を確かめましょう。

イ 必要に応じて朝会等で全体指導／安全便り等での啓発を行う。

④ 教師の登校下校指導、場所は固定しない。当番制が望ましい。

⑤ 教師の言葉かけ、児童生徒が考えて行動できるような言葉かけ（あいさつ等）

(4) 家庭や地域社会と連携をして安全対策を考える。

どうしても家庭、地域社会との協力を緊密にして効果的な推進を図る事が必要である。特にPTAは児童生徒の直接的な組織であり、その組織力、役割を十分に生かすことは、交通事故防止や安全対策など児童生徒の生命の保護という直接的な立場からも重要な意義をもつものであるといえる。

① 通学路危険マップの作成を通して安全対策についての意識を高める。

ア 手順

- ・ PTA全家庭に作成の意義を周知
- ・ 現地調査の調整
- ・ 子どもとの関わり方を考慮しながら通学路の点検の方法・人数の調整をする
- ・ 危険箇所を絞り込む
- ・ 交通状況を調査
- ・ 関係機関と相談し危険箇所絞り込む
- ・ 危険箇所の載せ方を検討
- ・ PTA全体会議や職員会議で周知

イ 活用

- ・ 交通安全教科指導のポイント等
- ・ 教師と保護者の登下校指導
- ・ 地域との安全点検活動

- ・ 関係機関の支援
  - ・ 学校行事への協力個人指導の強化
  - ・ 事前学習時のヒヤリ体験
  - ・ 教室掲示
  - ・ 道路の改善や安全確保
- ウ 効果
- ・ 被害防止能力の向上
  - ・ コミュニケーション能力
  - ・ 地域への愛着心、事故防止能力
  - ・ 大人の交通安全意識の向上

(5) 安全教育の新しい取り組み。 —気付けさせる教育へ—

「危険予測学習を導入して「危険を早期に発見するための危険予測学習を通して回避能力を高める」

① 意義

子どもの交通事故の多くは、交通状況に潜む危険意識の乏しさや危険の遅れに起因している。目前に迫った危険に気付いた時には既に時遅く、その危険を回避することができず、自動車も急には止まれないことから事故になってしまう。そこで、自分の周りには、「どのような危険があるか」について、自分自身の行動に伴って発生するかもしれない危険にも関連させて考えさせ、その危険は「どうしたら防ぐことができるか」ついて理解させることが必要である。

危険学習とは、見えている危険（顕在危険は交差点、カーブ、雨、雷走行車両、夜間道路の状況）や、直接見えていない危険（潜在危険は急ぎ、感情、錯覚、自信過剰、思い込み、見落とし、脇見、攻撃性、急発進、急な右左折、急停止、安全不確認、一時不停止、スピード、死角による危険）、さらには自分の行動の仕方が危険を防ぐ上で大切であること等について、お互いに話し合ったり、意見を出し合ったりしながら、安全な行動への動機付けを高め、交通社会人としての実践化を図ることである。

② 危険予測学習の指導過程

ア 交通状況の前景図（歩行者や自転車常用者等として）を示して（OHPや絵図等）、その場面の読み取りをさせる。

例題：「あなたは、自転車でこの交差点を直進しようとしています。」



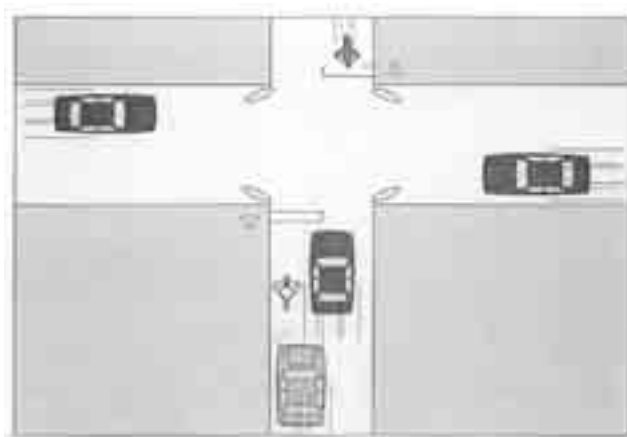
「反応例」

- ・ 見えるもの（カーブミラー、女性バイク等）
- ・ 見えないもの（うしろの車、歩行者、自転車等）
- ・ 交通状況を的確に読む学習となり、感受性を豊かにさせる。

- ・ ビデオ等による動画は臨場感があり、効果的である。
- イ この場面にはどのような危険があるか考え、回答させる。
  - ・ どのような解答も受け入れ、自由でのびのびとした雰囲気でお互いに発言させる。
  - ・ 奇想天外な発言もあり得るが、お互いの発言を尊重し合うようにさせる。
  - ・ 発言内容は箇条書きに板書するのがよい
- ウ 箇条書きされた危険項目の中で、最も起こりやすく重要なものはどれかを検討させ、回答させる。
  - ・ 回答のみでなく、その理由を確認させる。
  - ・ 最終的には1～2項目に絞り込んで考察を深めさせる。
- エ 絞り込んだ危険について、どのようにしたら回避できるかについて考える。
 

反応例 「左右安全確認」「停止線で必ず停止」「降りてなるべく左側寄る等」

  - ・ 幾つかの回答が考えられるが、この状況に最も適した回避方法を選択させる。
  - ・ 好ましくない回答の例「安全確認をする。」「一時停止をする。」「死角に気をつける。」
  - ・ 導き出したい回答の例「この場面では対向車の動きに気を取られやすいので、左右の状況の安全確認もしっかり行う。」「この信号機のない交差点の角は樹木が死角となるので、一時停止を2段階に行って、十分に安全を確かめる。」「交通量の少ないこの住宅街の道路では、車はめったに来ないと思込みやすいことに留意して、左右の安全確認を確かめてから道路を横断する。」
- オ 選ばれなかった他の回答項目についても、幾つか取り上げる。(時間の余裕があれば)
  - ・ 回答理由を発言者に求め、それを評価するコメントをして学習意欲を向上させる。
- カ 回答を示す



- 一時停止
- 左右安全確認
- 道路の左側による

- ・ 示し方としては、OHPや絵図の掲示等で予測される危険を指摘するのもよい。
- ・ 危険回避しなかった場合の事故となる様子を示すように2～3段階に分けた俯瞰図（ふかんず）で説明すると、具体的に理解させることができる。
- ・ この俯瞰図はOHP等で全員が一度見えるようにすると効果である。
- キ 教師のまとめとして次のことに触れる。
  - ・ 他者の次の行動や心の動きを読むことの大切さと、こうしたことを読み取りには

自らの情緒の安定と冷静な判断力が必要であること。

- ・ 自らの不用意な行動が他者の危険を誘発することになること
- ・ 相手がエラーしても、それを予め予測して相手の間違っただ行動を補う行動が取れるようにすること。(防衛的)
- ・ 交通場面では常に危険感受性を豊かにし、危険予測に基づく安全行動に徹するよう心がける。

このような手順で指導するとよいと思います。なお、この手順の要領は、グループ討議型や個別学習型でも基本的には共通しています。

## おわりに

小学校・中学校・高等学校の児童生徒の通学中に発生した事故（供花料を含む死亡及び障害）をみると、平成14・15・16・17年度の4年間の事故発生件数は473件（小学校134件・中学校99件・高等学校240件）と多い。

このように、学校管理下で発生する障害、死亡事故が子どもたちの将来の健やかな生活に最も深刻な影響を及ぼしている。学校事故は依然として危惧すべき状況であり、交通事故や登校下校時における子どもたちが被害者、加害者になるような事が日常的に起こっている。

このような中、学校においては、安全管理の徹底に加え、安全学習等では、子どもたち自身が危険を認識し、回避する資質や能力を身につけさせ、思考や行動面に目を向けたスキルを高める安全教育が必要である。

特に、登下校時の安全確保は学校だけでは限界があり、前述のように家庭、地域社会といかに連携するかが課題である。

## 2 通学路の安全・不審者対策

小宮信夫（立正大学教授・社会学博士）

### 〔1〕犯罪機会論と犯罪に強い3要素

通学路における子どもの安全を確保するには、長年に渡る欧米諸国の犯罪研究の成果を、日本の安全対策に取り入れることが必要である。欧米諸国の犯罪対策は、1970年代までは、犯罪者が犯行に及んだ原因を究明し、それを除去することが主流であった。この対策は、犯罪者は非犯罪者とはかなり違っており、その差異のために、ある人は罪を犯すが他の人は犯さないということを前提としていた。そして、犯罪者と非犯罪者との差異としては、人格や境遇が考えられていた。つまり、犯罪者の異常な人格や劣悪な境遇に犯罪の原因を求め、それを取り除くことによって犯罪を防止しようと考えていたのである。このような考え方は、犯罪原因論と呼ばれている。

しかしながら、結局、犯罪原因論は激増していた犯罪を減少させることができなかった。そのため、犯罪の原因を究明することは困難であり、仮に原因を解明できても、それを除去するプログラムを開発することは一層困難であることが認識されるようになった。こうして、欧米諸国の犯罪原因論は大きく後退していった。

犯罪原因論にかわって、欧米諸国では、1980年代に、犯罪機会論が台頭した。それは、犯罪の機会を与えないことによって犯罪を未然に防止しようとする考え方である。この立場では、犯罪者と非犯罪者との差異はほとんどなく、犯罪性が高い者でも犯罪機会がなければ犯罪を実行しないと考えられている。この考え方に基づいて、欧米諸国の犯罪対策では、犯行に都合の悪い状況を作り出すことが主流になった。

これが、欧米諸国で起こった「原因論から機会論へ」というパラダイム・シフト（発想の転換）である。このパラダイム・シフトによって、欧米諸国の犯罪対策は、上昇し続けてきた犯罪発生率を横ばいにすることに成功したのである。

では、どのような要素があれば、犯行に都合の悪い状況を生み、犯罪者から犯罪の機会を奪うことができるのだろうか。このような要素を、これまでの研究成果に基づいて、犯罪者の標的と犯行の場所について導き出すと、表1のようになる。

表1 犯罪に強い3要素

犯罪の機会（状況）	犯罪に強い要素	ハードな要素	ソフトな要素
標 的	抵抗性	恒常性	管理意識
場 所	領域性	区画性	縄張意識
	監視性	視認性	当事者意識

表1でいう抵抗性とは、犯罪者から加わる力を押し返そうとすることであり、ハード面の恒常性（一定不変なこと）とソフト面の管理意識（望ましい状態を維持しようと思うこと）から

成る。領域性とは、犯罪者の力が及ばない範囲を明確にすることであり、ハード面の区画性（区切られていること）とソフト面の縄張意識（侵入は許さないと思うこと）から成る。監視性とは、犯罪者の行動を把握できることであり、ハード面の視認性（自然な視線が確保されていること）とソフト面の当事者意識（自分自身の問題としてとらえること）から成る。

このうち、抵抗性を高める工夫は、物や人に対して施されるものである。例えば、一つのドアに二つ以上のカギを取り付けたり、持ち物に名前を書いたりすれば、標的が強固になり恒常性が高まる。もっとも、ハード面で恒常性を高めてもソフト面の管理意識が低ければ、抵抗性が高いとはいえない。例えば、カギをかけ忘れてたり、持ち物を置き忘れてたりすれば、犯罪者の標的にされる可能性が高まる。

このように、抵抗性を高める工夫は、物や人に対して施されるものであるのに対して、領域性と監視性を高める工夫は、場所に対して施されるものである。犯罪者は、物理的・心理的なバリアによって領域性が高められた場所では、標的への接近を躊躇・断念する可能性が高い。つまり、高い領域性は、犯罪者を締め出すことができるのである。また、犯罪者は、監視の目が光っている場所では、犯行を躊躇・断念する可能性が高い。つまり、高い監視性は、犯罪にブレーキをかけることができるのである。

このような領域性と監視性のうち、ハード面を重視する手法が、欧米諸国で「セプテッド」(CPTED : Crime Prevention Through Environmental Design) と呼ばれ、日本で「防犯環境設計」と訳されているものであり、ソフト面を重視するのが、ジェームズ・ウィルソンとジョージ・ケリングが提唱した「割れ窓理論」(Broken Windows Theory) である。

防犯環境設計が区画性を高めることによって、標的への接近を防げる物理的なバリアを築こうとするのに対して、割れ窓理論は、縄張意識を高めることによって、心理的なバリアを築こうとするものである。また、防犯環境設計が、視認性を高めることによって、犯行を抑止する物理的な視界を良好にしようとするのに対して、割れ窓理論は、当事者意識を高めることによって、心理的な視界を良好にしようとするものである。このように、犯罪機会論においては、防犯環境設計と割れ窓理論が車の両輪をなすのである。

## 2 地方自治体の責務

通学路や遊び場など、校外における子どもの安全を確保するためには、まず、地方自治体が、防犯環境設計の視点から、道路や公園などの区画性と視認性を高めることを目指さなければならない。イギリスの「犯罪及び秩序違反法」では、地方自治体に、犯罪への影響と犯罪防止の必要性に配慮して各種施策を実施する義務が課されている。内務省の説明書では、地方自治体がこの義務に違反した場合には訴えられる可能性がある」と指摘されている。

また、地方自治体は、割れ窓理論に基づいて、コミュニティの縄張意識と当事者意識を高めることも必要である。割れ窓理論におけるブローケン・ウィンドウズ（割れた窓ガラス）とは、縄張意識と当事者意識が低い「場所」の象徴である。割れた窓ガラスが放置されているような「場所」では、縄張意識が感じられないので、犯罪者といえども警戒心を抱くことなく気軽に立

ち入ることができ、さらに、当事者意識も感じられないので、犯罪者は「犯罪を実行しても見つからないだろう」「見つかっても通報されないだろう」「犯行は制止されないだろう」と思い、安心して犯罪に着手するのである。

そこで、割れ窓理論は、地域における秩序違反行為への適切な対応を主張する。縄張意識と当事者意識が高ければ、秩序違反行為が放置されるはずがないからである。ここでいう秩序違反行為とは、不快や不安を与え、生活の質を低下させる振る舞いである。例えば、落書きすること、ゴミを投げ捨てること、自転車を放置すること、雑草を伸び放題にすることなどが秩序違反行為である。割れ窓理論は、このような秩序違反行為が犯罪の呼び水になると主張する。

つまり、割れ窓理論では、犯罪の多発という大きな変化は、秩序違反行為の放置という小さな変化から始まると考えられているのである。したがって、割れ窓理論によれば、犯罪の減少という大きな変化を引き起こすためには、秩序違反行為の減少という小さな変化を起こすことから始める必要があることになる。

このような視点からは、地域住民によるパトロールについても、地方自治体は、犯罪原因論的なパトロールから犯罪機会論的なパトロールへと住民を導くことが必要になる。原因論的なパトロールは、犯罪者（不審者）を探したり、追いかけてりするパトロールである。このようなパトロールは、単調なので飽きたり、犯罪者がそうそういるわけではないので必要性を感じなくなったり、危険なので参加をためらったりして、パトロールの継続・拡大が難しい。

しかし、機会論的なパトロールであれば、その継続・拡大も期待できる。というのは、機会論的なパトロールは、秩序違反の放置が散見されるような、コミュニティの縄張意識と当事者意識が低い場所を改善することを目的としたパトロールなので、変化に富み、問題を意識しやすく、安全なパトロールといえるからである。また、原因論的なパトロールでは、犯罪原因論に影響されて、特定の犯罪者イメージを抱き、特定の人や集団を犯罪者扱いした差別的なパトロールが行われる危険性もある。しかし、機会論的なパトロールは、その対象が犯罪者ではなく、場所なので、差別的なパトロールになる可能性は低い。

このような機会論的なパトロールによって見つけた地域社会の物理的・心理的なほころびを、地域住民が自ら、あるいは行政への要請を通じて修繕すれば、コミュニティは犯罪に一層強くなる。つまり、このようなパトロールは、問題の発見、解決策の立案、解決策の実行という問題解決のプロセスを起動させるものなのである。

また、機会論的なパトロールは、それ自体「見せるパトロール」として、犯罪者を寄せ付けない地域づくりや犯罪を起こさせない地域づくりにつながるものでもある。言い換えれば、地域住民のプレゼンスの展開は、コミュニティの縄張意識と当事者意識のメッセージになり、犯罪者から犯罪の機会を奪うことになるのである。

### 3 安全教育の必要性

このように、地方自治体や地域住民が、犯罪対策に積極的に関与するようになれば、子どもの安全性のレベルも高まる。もっとも、地方自治体が安全なまちづくりを進展させるには予算

も時間も必要である。また、地域住民が24時間すべての場所で子どもを見守ることも困難である。仮にできたとしても、子どもはいずれ独り立ちしなければならない。したがって、子ども自身にも、被害に遭わない力をつけることが必要になる。つまり、子ども自身が、被害を防止する意志と能力を持つことが必要になるのである。学校に、安全教育を強力に展開することが求められるのは、このような理由からである。

もっとも、安全教育については、これまでも、警察官が学校に出向いて護身術を指導したり、地方自治体が防犯ブザーを配布したりしてきた。しかし、それらは、犯罪者に近づかれたときの対処法であり、したがって、表1に示された犯罪に強い3要素のうち、抵抗性だけに的を絞ったものである。

しかし、例えば、防犯ブザーについても、その被害防止効果には限界があるといわざるを得ない。例えば、子どもは、襲われたら気が動転してしまい、防犯ブザーを鳴らせないかもしれない。また、防犯ブザーを鳴らすことで相手を逆上させるかもしれない。さらに、だまされた子どもは、防犯ブザー鳴らそうとは思わないはずである。

このように、腕力の弱い子どもに、抵抗性の向上を求めることは酷である。しかしながら、日本においても、かつては、領域性と監視性が重視されていた。殿様を守るために家来が築いた城がその典型であり、城には領域性と監視性を高める工夫がふんだんに盛り込まれている。現代の日本が防犯ブザーだけで子どもを守ろうとしていることは、城を築かないまま殿様に刀を渡して事足りるとすることである。

このように、防犯ブザーや護身術は、被害防止の最後の手段であって、防犯ブザーにしろ護身術にしろ、使わないで済むのなら、それに越したことはない。したがって、子どもたちには、それらを使わないで済むような状況に自分を置く方法も教えるべきである。それが、本来の安全教育であり、まずは犯罪が起こりやすい場所には行かないこと、やむを得ず行く場合にはすきを見せず、犯罪者に犯罪の機会を与えないことを教え込むことである。

このような意識と能力を高めるのに有効な手法が、地域安全マップの作製である。地域安全マップとは、犯罪が起こりやすい場所を表示した地図である。地域安全マップは、犯罪機会論を教育に応用するため、私が考案したものであり、領域性と監視性の視点から、地域社会を点検・診断し、犯罪に弱い場所を洗い出したものである。

#### 4 地域安全マップの誕生

私が最初に地域安全マップに取り組んだのは、2002年9月、広島県三原市でのことであった。それは、立正大学文学部社会学科の設置科目「社会調査実習」における実査として行われた。

従来、学生主体の「社会調査実習」では、調査票調査が一般的であり、私の実習クラスでも、2001年には、茨城県の高等学校に赴き、高校生に対して、メディアと非行の関係をめぐる意識と行動について、自記式による調査票調査（いわゆるアンケート調査）を実施していた。しかしながら、立正大学文学部社会学科の設置科目「犯罪社会学」では、犯罪機会論を中心にした講義を行っていたため、「社会調査実習」でも、犯罪機会論と関係がある実査ができないものか



と考えていた。そこで思いついたのが、地域安全マップづくりである。実習クラスの学生は、既に「犯罪社会学」の授業で、どのような特徴のある場所で犯罪が起こりやすくなるのかを学んでいたもので、その知識を活用させようと考えたのである。

もっとも、発案当時は、地域安全マップがこれほど参加者を惹きつけるものであるとは予想できなかった。そのことを思い知らされたのは、実習地での出来事であった。企画当初から、学生は地域安全マップづくりにすぐに飽きるだろうと思っていたので、レクリエーションとして、調査2日目に、「シトラスパーク瀬戸田」というかんきつ類のテーマパークに学生を連れて行った。三原警察署での意見交換会を翌日に控えていたので、テーマパーク到着後、まずは、レストランに入り、班ごとに発表内容をまとめるように指示した。私は、用がないので、一人でパビリオンや広場で遊んでいたが、学生が一向に外に出てこないで、不可解に思いゼミ長に電話をしてみると、皆まだ、発表内容をめぐって議論しているというのである。せっかくテーマパークに来ているのだから、議論を切り上げて外に出るように指示した。しかし、それでも、いつまで経っても外に出てこないで、たまたまレストランに戻り、無理矢理学生を連れ出した。結局、学生は、3時間近くレストランに留まり地域安全マップについて議論していたことになり、外では20分程度しか遊ばなかった。

そこで気づかされたのである。地域安全マップづくりは、テーマパークで遊ぶことよりも面白いのではないかと、そして、大学生をも夢中にさせるのであれば、子どもたちも楽しんで取り組めるのではないかと。

三原での地域安全マップづくりの様子は、中国新聞によって伝えられ、また、その調査結果は、「地域安全マップと安全・安心まちづくり ——大学生によるフィールドワーク報告書——」としてまとめられ公表された。しかしながら、どこからも地域安全マップの相談や依頼は来なかった。

私が最初に小学校で地域安全マップづくりを指導したのは、2003年12月、埼玉県越谷市立南越谷小学校でのことであった。それは、内閣府広報番組「ニッポンみたま」の中で放映される、安全・安心まちづくりの紹介事例として、つまり、取材を目的として取り組まれたものであった。つまり、この場合も、依頼に基づくものではなかった。番組制作への協力を依頼された私が、当時、埼玉県「防犯のまちづくり委員会」の副座長を務めていた関係から、埼玉県に対し、地域安全マップづくりの実施を要請し、埼玉県が受け入れ先として南越谷小学校を選定したのである。

南越谷小学校の地域安全マップづくりでは、5年生の児童35人が取り組み、その模様は、全国のケーブルテレビで放映されたが、またしても、どこからも地域安全マップの相談や依頼は来なかった。

## 5 地域安全マップの展開

私が、依頼に基づいて、最初に小学校で地域安全マップづくりを指導したのは、2004年6月、沖縄県でのことであった。沖縄県では、同年4月に、「ちゅらうちなー安全なまちづくり条例」

が施行され、同月、条例施行記念講演会に私が招かれた。講演の中で、地域安全マップを紹介したところ、当時の警察本部長が関心を示し、ちゅうちな安全なまちづくり推進会議に諮り、地域安全マップづくりの導入が決定されたのである。

私と立正大学犯罪社会学研究会（私のゼミの有志で構成）の大学生が、沖縄の小学生に地域安全マップづくりを指導した模様は、テレビや新聞などで大きく取り上げられ、沖縄県の地域安全マップづくりは、大きな一歩を踏み出すことに成功した。

沖縄県では、地域安全マップづくりの第二弾として、2004年11月に、緊急地域雇用創出特別交付金を活用して、31名の「地域安全マップ作製指導員」を採用した。その平均年齢は29歳であり、29名が教員免許の取得者であった。このような指導員によって、地域安全マップづくりは、県下全域の小学校に拡大された。

市区町村レベルでも、2004年6月に大阪府八尾市で、同年9月に東京都中央区で、それぞれ二つずつの小学校で地域安全マップが作製された。八尾市の場合には、担当者が毎日新聞社主催のシンポジウムで私の基調講演を聞いたのが契機になり、中央区の場合には、私が中央区「安全で安心な区民生活を考える懇談会」の座長を務めていた関係から、指導の依頼があった。

2005年に入ると、地域安全マップづくりの輪は着実に広がっていった。その中でも特筆すべきは、東京都の取り組みである。

東京都では、従来の防犯教室を大幅に拡充し、本格的な被害防止教育を学校教育に導入するため、2003年12月に「非行防止・犯罪の被害防止教育の内容を考える委員会」が設置され、私はその座長を仰せつかった。この委員会は、中学生からの意見聴取なども交えながら、教育プログラムの検討を進め、2004年8月に「非行防止教育及び被害防止教育に関する提言——子どもを被害者にも加害者にもしないために——」と題する提言をまとめた。

この提言では、被害防止教育に関して、「事前に危険を察知し、回避する力（被害を回避する力）」と「遭遇した危機を適切に管理する力（被害を最小化する力）」を身に付けさせる必要性が指摘されている。そして、このような能力を向上させるための手法として、提言では、「コミュニケーション学習」「地域学習」「体験学習」の三つが挙げられている。

地域安全マップづくりには、これら三つの手法のすべてが組み込まれている。そのため、地域安全マップの重要性が各方面で認識され、2005年7月に、自治体職員、学校教員、警察署スクールサポーター（警察OB）、臨時的任用教職員採用候補者、安全・安心まちづくりアカデミー修了生などを対象に、地域安全マップづくりの普及指導員を養成する東京都「地域安全マップ専科」が開設された。私も「総合アドバイザー」としてこの事業に参画した。

この地域安全マップ専科は、専門機関間のパートナーシップの実践という意味でも、画期的なプロジェクトである。というのは、それまで縦割りで別個に行われていた、行政、学校、警察の研修が、この専科では一本化されたからである。三者の専門家による混成チームが、子ども心に戻って、フィールドワークや地図作製といった共同作業に挑むことで、関係機関相互の理解と信頼が深まった。

このマップ専科に加え、東京都では、2006年1月に、都内の小学校の教員約1,400人を対象に、

「地域安全マップづくり」研修会が、青少年・治安対策本部と教育庁の共催により開かれた。また、同年9月に中央区立日本橋小学校で、10月には国立市立国立第三小学校で、「地域安全マップづくり」の公開モデル授業が開催され、都内の小学校から両日合わせて約160名の教員が参加した。

さらに、2006年8月には、都内及び近県の小学校教諭を志す大学生を対象にした、もう一つの「地域安全マップ専科」がスタートした。このマップ専科には、玉川大学、東京学芸大学、大妻女子大学、明星大学、日本女子大学、昭和女子大学、埼玉大学、創価大学、立教大学、文教大学、東京家政大学、慶應義塾大学の大学生が参加した。

このように、地域安全マップづくりの輪が広がっていったが、それにつれて、指導者不足が表面化してきた。この問題を解消するための一助になればと思い、私は『地域安全マップ作製マニュアル』を執筆し、東京法令出版株式会社から出版した。2005年12月6日付けの文部科学省通知「登下校時における幼児児童生徒の安全確保について」も、基本的にこのマニュアルに依拠して、地域安全マップづくりを学校関係者に要請している。

## 6 地域安全マップの方法と効果

地域安全マップづくりでは、まず教室で、子どもたちに、犯罪が起こりやすい場所を見極める判断基準を与える。犯罪が起こりやすい場所、つまり、危険な場所は、前述したように、領域性や監視性が低い場所であるが、子どもには、理解しやすいように、「入りやすい場所」と「見えにくい場所」が危ないと教える。だれもが「入りやすく」、だれからも「見えにくい」場所は、悪い人も「入りやすく」、悪いことが「見えにくい」場所になってしまうことを理解させるのである。逆に、「入りにくい場所」や「見えやすい場所」は安全であることを付け加えることも望まれる。

次に、班を編成し、分担地区を決めて、カメラ持参でフィールドワーク（街歩き）を実施する。なお、調査地は、被害防止能力向上のための訓練場として位置づけられるものなので、必ずしも学区内のすべての場所を調査する必要はない。

街に出た子どもたちは、まず、物理的な「入りやすさ」「見えにくさ」をチェックする。例えば、どこからでも入れる公園は「入りやすい場所」であり、植物で遊具が見えない公園は「見えにくい場所」である。また、ガードレールがない道路は「入りやすい場所」であり、街灯が少ない道路は「見えにくい場所」である。

さらに、子どもたちは、心理的な「入りやすさ」「見えにくさ」もチェックする。例えば、落書き、散乱ゴミ、不法投棄された粗大ごみ、公共施設の割れた窓ガラス、放置自転車、違法な路上駐車、伸び放題の雑草、廃屋同然の空き家などがある場所は、犯罪者にとって、心理的に「入りやすく見えにくい場所」である。というのは、管理が行き届いてなく、秩序感が薄い状況は、犯罪者に警戒心を抱かせることができず、気軽に立ち入ることができる「入りやすい場所」になるとともに、無関心な人が多く、顔の見える関係がない「見えにくい場所」にもなり、犯罪者に、「犯罪を実行しても見つからないだろう」「見つかっても通報されないだろう」と思わ

せてしまうからである。

このようにして見つけた犯罪が起りやすい場所では、誘拐や暴行の手口を参考にして、ロールプレイング（役割実演）やシミュレーション（模擬実験）を行うと、危機対応能力（表1に示された犯罪に強い3要素のうちの抵抗性）が高まる。教室の中でロールプレイングをやっても、現場のリアリティが感じられないので、単なる演劇やお遊戯になってしまう可能性があるが、危険な場所で行えば、記憶に定着する可能性が高まるのである。

街の探検を終えたら、街歩きで発見した危険な場所を、地域安全マップとしてまとめる。まず、模造紙に道路や建物などを描き、次に、そこに現像した写真を貼り、最後に、色紙などを使って、なぜそこが危ないのかの理由を書き込む（写真1）。



写真1 地域安全マップ

このような体験学習を行うと、次のような効果が期待できる。

#### (1) 被害防止能力の向上

子どもたちは、どのような場所で犯罪が起りやすいのかを理解できるようになる。その結果、より安全な道を選ぶようになり、危険な道を歩かざるを得ないときにも、その自覚があるので、友達と一緒に行動したり、いつもより注意力を高めたりすることができるようになる。

#### (2) コミュニケーション能力の向上

友達同士で話し合いながら作業を進めると世代内コミュニケーション能力が伸び、また、大人から話を聞くことで世代間コミュニケーション能力も伸びる。その結果、説得や交渉というコミュニケーションを通して、自分の欲求を満たしたり抑えたりすることができるようになる。

#### (3) 地域への愛着心の向上

子どもたちが、地域を探検し、様々なことを発見すると、地域への関心が高まる。また、インタビューを通して住民と触れ合うと、子どもたちは、地域には自分たちを守ってくれる大人が大勢いることに気づき、地域を愛する心も育つ。その結果、地域のリーダーに成長していくことができるようになる。

#### (4) 非行防止能力の向上

友達や地域住民との対面的コミュニケーションを通して社会性（対話を通して対人関係を築けること）が育ち、地域社会の安全に貢献する活動を通して市民性（参加を通して社会を担えること）が育つ。その結果、良好な人間関係や社会生活の構築が可能になり、犯罪に走らないことができるようになる。

#### (5) 大人の防犯意識の向上

地域住民が、子どもたちによる地域安全マップづくりを見かけたり、協力したりすることを通して、子どもを地域で守るという意識が高まる。その結果、子どもが住民同士の「かすがい」になって、地域ぐるみで犯罪者を子どもに近づけさせないまちづくりが進む。

次の文章は、東京都の小学校で行った地域安全マップの授業について、小学6年生から寄せ

られた感想文である。ここからも、地域安全マップづくりが持つ被害防止効果を読み取ることができる。

「地域安全マップ作りを経験して、私は、危険地域の多さにおどろきました。調査した地域は、学校や駅、お店があってよく使う場所だったので、犯罪にあうかもしれない所があると知って、最初はこわいなあと思いました。でも、私がもう少し注意をすれば犯罪にあいにくくなることも知り、細かいところにも注意をして生活していこうと思いました。他の人にも、いつもより少し注意することの大切さを知ってもらいたいです」。

## 7 事件の教訓

地域安全マップづくりは、前述したように、犯罪のほとんどが、「入りやすい場所」と「見えにくい場所」という、二つの基準が満たされた場所で起きることを前提にしている。そこで、このことを、実際の事件を通して確認したい。

幼女連続誘拐殺人事件（1988年～1989年）で、宮崎勤が、誘拐殺害の目的で選んだ都営アパート1階にある保育園玄関前付近も、入りやすく見えにくい場所であった。そこは、アパート西側の公園からもアパート東側の階段からも近づくことができる「入りやすい場所」であり、しかも、薄暗く物陰も多い「見えにくい場所」でもあった（写真2）。そこで彼は、女兒を「写真を撮らせてね」「向こうで撮ろうね」などと誘って、車まで付いて来させたのである。



写真2 宮崎勤幼女誘拐殺人事件

奈良女兒誘拐殺害事件（2004年）で女兒が連れ去られた場所も、入りやすく見えにくい場所でもあった。連れ去り現場は幹線道路なので、車を使う犯罪者にとっては「入りやすい場所」であり、しかも、道の両側には防護壁があり、歩道がよく見える一軒家もないので、「見えにくい場所」でもあった（写真3）。報道によると、事件当日、加害者は、まず、大阪府八尾市に行って連れ去り相手を物色したが、適当な標的を見つけられなかったのが奈良に戻ったという。ここで興味深いことは、八尾市では、前述したように、「入りやすい」と「見えにくい」という、犯罪が起



写真3 奈良女兒誘拐殺害事件

りやすい場所を見極めるための二つの基準を子どもに教え、子どもたち自身による地域安全マップづくりが推進されていたのに対して、奈良市では、不審者マップや犯罪発生マップが、大人によって作られていたということである。

栃木の女儿殺害事件（2005年）で、被害女儿が歩いていたとされる近道も、入りやすく見えにくい場所であった。門もロープもなく「入りやすく」、雑木林で「見えにくい」だけでなく、粗大ごみの不法投棄（写真4）や落書きがあり、犯罪者から見て、心理的にも「入りやすく見えにくい場所」であった。落書きと散乱ごみは、広島的女儿殺害事件（2005年）の死体遺棄現場にもあった。そのような、管理が行き届いてなく、無関心がはびこる状況は、前述したように、犯罪者に警戒心を抱かせることができず、犯行が通報されることもなさそうだとおぼせてしまうのである。



写真4 栃木女儿殺害事件

滋賀県長浜市で幼稚園児2人が刺殺された事件（2006年）の容疑者が選んだ場所も、入りやすく見えにくい場所であった。犯行現場となった農道は、国道から一本入った「入りやすい場所」であり、周囲からの視線が感じられない「見えにくい場所」であった。犯行の発覚が避けられない、このような犯罪者でさえ、場所を選んでいるのである。秋田県藤里町の男児殺害事件（2006年）の現場も同様な特徴を持った場所である。そこは、県道からすぐ入った「入りやすい場所」であり、周囲に畑が広がり、視線が存在しない「見えにくい場所」であった。

川崎市のマンションで男児が投げ落とされ殺害された事件（2006年）の現場も、入りやすく見えにくい場所であった。エントランスがオートロック方式ではなく、しかも、一つのエレベーターホールを3階にもわたる多数の住人が使っているため、犯罪者が紛れ込める「入りやすい場所」であり、最上階で、しかも、各住戸の玄関ドアが共用廊下に面して並んでいないので、犯罪者のことが「見えにくい場所」であった。

## 8 無効で有害な地域安全マップ

地域安全マップづくりにおいて、前述したような効果を最大限に引き出すためには、正しい作り方を守ることが必要である。

まず、地域安全マップは、犯罪が起りやすい場所を表示した地図であって、実際に犯罪が起きた場所を表示した地図（犯罪発生マップ）ではなく、不審者が出没した場所を表示した地図（不審者マップ）でもない。

第一に、犯罪発生マップによって、犯罪が起きた場所を丸暗記させるだけでは、知らない場所で危険性を判断できる応用力は育たない。転校しても遠出しても、被害に遭わないためには、子ども自身の力で危険性を判断できるようになる必要がある。

また、犯罪が起きた場所に執着すると、子どもの被害体験を聞き出すことに躍起になり、子どものトラウマ（心の傷）を深める危険性もある。子どもから被害体験を聞いたアンケートは人権侵害に当たるとして、弁護士会に人権救済の申し立てがなされた地域もある。被害に遭った子どもの心のケアには十分な配慮が必要なのである。

ただし、フィールドワークの際に子どもから被害体験を告白された場合には、それをしっかりと受け止めて共感するとともに、再被害防止の自信を持たせることが必要である。情報収集のために子どもから被害体験を聞き出そうとすることはトラウマを深める危険性があるが、子どもが安心できる大人に被害体験を自ら打ち明けて支えを得ることはトラウマの回復につながる可能性がある。

第二に、不審者マップは、不審者かどうかの判断が主観的であるため、特定の人や集団（知的障害者、ホームレス、外国人など）を不審者扱いした差別的な地図になる危険性がある。そもそも、不審者かどうかを事前に見極めるのは不可能に近い。行方不明になった愛犬を、車で捜していた女性から尋ねられた子どもが、警察に通報したため、騒ぎになった地域もある。子どもたちに、単純に「不審者に注意しましょう」と指導することは、「進んであいさつをしましょう」とか「困っている人を助けましょう」などと指導していることと矛盾し、子どもたちを混乱させてしまう。

このように、不審者という人に注目して、子どもたちに無理な要求をすれば、結局、子どもの大人不信を増長させかねない。しかし、犯罪が起りやすい場所を事前に見極めることは可能である。したがって、子どもたちには、「犯罪が起りやすい場所にいる大人には十分警戒し、犯罪が起りにくい場所にいる大人とは積極的に関わろう」と指導することが望まれる。

なお、家の表札、車のナンバープレート、通行人の容姿など、個人情報に係るものについても、切り取るか、消し去ることが必要である。また、子どもの顔や氏名も、プライバシー保護のため記載すべきではなく、個人の住宅を表示することも、個人攻撃になったり、犯罪者への情報提供になったりするのを避けるべきである。

このように、地域安全マップは、犯罪が起りやすい場所を描く、未来志向の地図である。もっとも、地域安全マップは、子どもが日ごろ不安に感じている場所を表示した地図のことではない。日ごろ不安に感じている場所では、子どもでも注意しているはずなので、その場所を単純に地図に落とすだけでは、地域に潜む危険を発見する能力は育たないからである。

そのような能力を向上させるためには、犯罪が起りやすい場所のキーワード、つまり、「入りやすい」と「見えにくい」を十分に意識させる必要がある。このような「物差し」を子どもに与え、それで地域を測らせれば、地域に潜む危険性の発見という「気づき」も生まれてくる。例えば、「この公園は安全だと思って一人で遊んでいたけど、入りやすく見えにくい公園なので、これからは別の、入りにくく見えやすい公園に行こう」というような意識と行動につながる。二つのキーワードに照らして、場所の危険性を判断し、地域に潜む危険性を発見するという「気づき」の過程こそが、危険回避にとって最も重要なのである。

また、地域安全マップは、子ども自身が作製することが望ましい。大人が地域安全マップを作製する目的が、地域の具体的な改善策を導き出すための地域診断や情報収集、あるいは、子どもに指導するための練習であれば意味がある。しかし、子どもへの配布を目的にしても、それだけでは、子ども一人ひとりの被害防止能力の向上は期待できない。

「学びのピラミッド」という学習理論によると、記憶への定着率は、読んだだけでは10%に

すぎないが、実際自分でやってみると75%になり、他人に教えれば90%にまで高まるという。したがって、この理論を地域安全マップづくりに当てはめると、大人が地域安全マップを作製して子どもに配布し、子どもがそれを読んだとしても、子どもの記憶に残るのは10%であるが、街歩きをして自分の力で作製すれば75%が残り、さらに、下級生に教えたり、保護者や地域住民に発表したりすれば、90%が記憶に残ることになる。要するに、記憶への定着度を高めるためには、子ども自身が試行錯誤しながら相互に協力してマップを作り上げ、それを多くの人にアピールする過程こそが、最も重要になるのである。

正しい地域安全マップは、人間不信や差別を生まず、トラウマも悪化させない地図である。そのような地図であれば、被害防止能力を高めるとともに、他人と協力することの大切さ、そして、地域に貢献することの喜びを子どもたちに伝えられるはずである。未来からの留学生である子どもが、よりよき未来を創れるように、被害防止の方法を教えるだけでなく、地域安全マップづくりを通して、人を信じることの大切さ、そして、社会を担うことの喜びを、子どもたちに実感させることが望まれる。

地域安全マップという教育方法を取り入れて、子どもの被害防止能力が高まり、さらに、そこに、犯罪機会論の車の両輪である、防犯環境設計と割れ窓理論に基づく施策が加われば、通学路の安全性は格段に高まるのである。

[本稿の内容を詳しく知りたい場合には、次の文献を参照されたい]

- ① 小宮信夫『犯罪は「この場所」で起こる』光文社新書
- ② 小宮信夫『地域安全マップ作製マニュアル』東京法令出版