

日本における子どもの移動自由性の 把握に関する基礎的研究

宮崎 耕輔¹・松尾 幸二郎²・吉城 秀治³・葛西 誠⁴

¹正会員 香川高等専門学校教授（〒761-8058 香川県高松市勅使町 355 番地）

E-mail: miyazaki@t.kagawa-nct.ac.jp(Corresponding Author)

²正会員 豊橋技術科学大学准教授（〒441-8580 愛知県豊橋市天伯町雲雀ヶ丘 1-1）

E-mail: k-matsuo@ace.tut.ac.jp

³正会員 熊本大学准教授（〒860-8555 熊本市中央区黒髪 2 丁目 39 番 1 号）

E-mail: syoshiki@kumamoto-u.ac.jp

⁴正会員 秋田工業高等専門学校准教授（〒011-8511 秋田県秋田市飯島文京町 1-1）

E-mail: kasai@akita-nct.ac.jp

子供の移動自由性（Children Independent Mobility; CIM）とは、子どもが大人からどの程度独立した移動が許容されているかという考え方であり、近年、子どもの移動のあり方を考える上で国際的に重要なファクターとなっている。CIMに着目した調査研究は、Policy Studies Institute（以下、「PSI」と記す）によって、1971年に英国を対象に初めて行われた。1990年には英国と西ドイツ、2010年には英国、ドイツを含め16カ国において実施された。その際、6つのライセンスという考え方が用いられた。本研究では、この6つのライセンスという考え方に着目し、全国を対象としたアンケート調査結果を用いて、日本におけるCIMの現状について報告する。

Key Words: *times, italic, 10pt, one blank line below abstract, indent if key words exceed one line*

1. はじめに

「子供が大人からどの程度独立した移動が許容されているか」は、Children Independent Mobility (CIM ; 子供の移動自由性)と呼ばれ、近年、子供の移動のあり方を考える上で国際的に重要なファクターとなっている。CIMが高ければ、子供の健康状態が良いといったことなど、社会的にも良いとされる¹⁾。また、将来、大人になったときに、自らの子供の子育てのみならず、まちづくりの考え方等に、子供時代の経験が影響すると考えられるため、CIMはまちづくりを含め、極めて重要なテーマであるといえる。しかしながら、我が国においては、CIMに関する研究は極めて少ない^{2,3)}。一方の海外に目を向けると、1970年以降、Policy Studies Institute（以下、「PSI」と記す）によって調査研究がなされてきた。このときにCIMを評価する指標として、「6つのLicense」という考え方が提案された。この「License」は、子供の「移動」について、親からの独立（移動の許可）という意図で、

日本語では「許可」にあたる。PSIは1971年、1990年、2010年と3時点にわたり、この「6つのLicense」を用いて実態調査を行ってきた¹⁾。本研究では、この考え方をを用いて、日本全国を対象に、CIMの実態について把握する。

2. 本研究で採用したCIM評価指標

本研究では、PSIが実施した「6つのLicense」を利用することとした。具体的には、以下のとおりである。なお、すべて子供が単独での外出行動である。

- (1) 登校することができる。
- (2) 学校以外の自宅近くへ歩いて行くことができる
- (3) 幹線道路を自転車で横断することができる
- (4) 公共交通を利用することができる
- (5) 幹線道路を横断することができる
- (6) 暗くなってから外出することができる

日本の場合、小学校 1 年生になると、子供のみで登下校するケースがほとんどであるため、本研究は登下校の実施状況について、詳細に把握することとした。

3. アンケート調査の概要

本研究で実施した Web アンケート調査の概要を表-1 に示す。全国の小学生の子供を持つ親を対象に、もっとも年齢の低い子供について、登下校の状況、6 License の状況などをたずねた。都道府県別の傾向分析を行うために、最低 90 票以上となるように、調査票を割り付けた。その結果、図-1 に示すように都道府県別にサンプルが得られた。また、得られたサンプルの子供の状況は図-2 に示すとおり、小学 1 年生が最も多く、学年があがるにつれ、サンプルが少なくなった。

表-1 web アンケート調査の概要

調査名	子供の活動に関するアンケート調査
対象者	小学生の子供がいる全国の人 都道府県別に94票以上となるように、サンプルを割り付け
アンケート方法	WEBアンケート NTT docomo のプレミアパネル
調査期間	2022年3月14日-2022年3月21日
有効回収数	4,324 サンプル
アンケート項目	個人属性 (子供の学年, 性別) 登下校の状況 (集団登校, 交通手段, 所要時間等) 6 License 現在の子供への許可状況, 親が子供だった時の状況 外出行動の頻度 (子供, 親) 安全性 子供の携帯電話, スマートフォンの保有状況 自宅周辺の交通安全, 防犯の状況, 自宅周辺の交通状況 (公共交通利便性, 自動車保有台数)

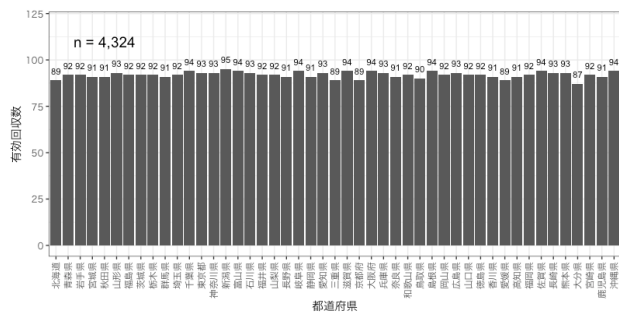


図-1 都道府県別有効回収数

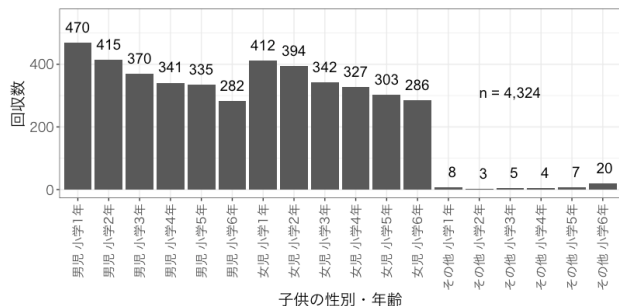


図-2 得られたサンプルの最年少の子供の年齢と性別

3. 親世代と比較した子供の CIM の状況

日本における CIM の状況について、今の子供の状況に加え、親が子供だった頃と比較した。まずは、登校についてである。図-3 に登校の状況について、整理した。その結果、集団登校している割合が最も高く、子供で 49.3%、親が子供だった頃で 55.5% となった。親が子供だった頃に比べて、集団登校の割合が減少していることがわかった。また、一人で登校している割合が非常に高く、子供で 15.2%、親が子供だった頃で 18.2%。子供複数人の子供のみでの登校は、子供で 14.8%、親が子供だった頃で 15.6% となった。これら上位 3 つについては、すべて親が子供だった頃に比べて、今の子供の割合が低下している。一方で、今の子供の割合が増加したものとして、自動車、スクールバス、親の付き添いとなっており、子供単独で登校スル割合が相対的に低下していることがうかがえる。つぎに、都道府県別にみた集団登校をしている割合を示したものが図-4 である。これによると、都道府県別によって集団登校の割合が異なっていることがわかった。

つぎに、学校以外の自宅近くへ歩いて行くことができる学年については、図-5 に整理した。その結果、今の子供でみると、最も割合が高いのが小学 3 年生以降で 21.7%、ついで小学 1 年生以降で 20.5% となった。一方の親が子供だった頃では、小学 1 年生以降で 24.8% が最も高

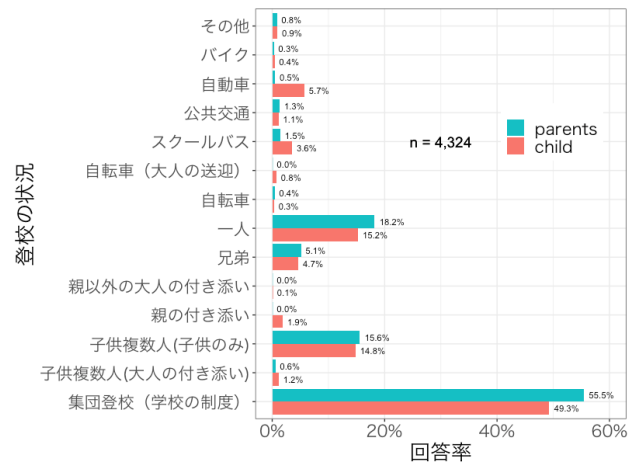


図-3 登校の状況

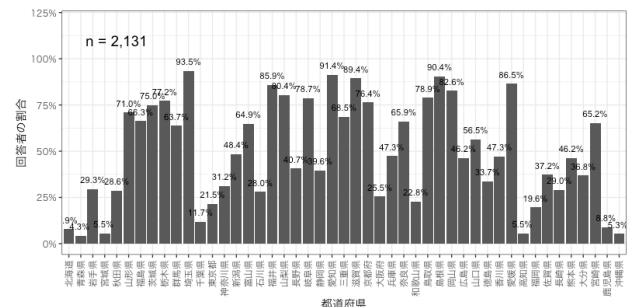


図-4 都道府県別にみた集団登校の状況

く、ついで小学 1 年未満の 24.1%、小学 3 年生以降の 18.3%となった。子供も親が子供だった頃も 2 極化しており、小学 3 年生未満か小学 3 年生以降でわかれている傾向にある。

つぎに、幹線道路を一人で自転車で横断できる学年については、図-6 に整理した。その結果、今の子供でみると、最も割合が高いのが中学 1 年以降で 22.7%、ついで小学 4 年以降で 18.0%となった。一方の親が子供だった頃では、小学 3 年生以降で 20.1%が最も高く、ついで小学 4 年以降の 17.1%、小学 1 年生以降の 13.8%となった。親が子供だった頃に比べて、今の子供の移動自由性が失われていることがわかる。

つぎに、公共交通を一人で利用できる学年については、図-7 に整理した。この結果から、今の子供でみると、最も割合が高いのが中学 1 年以降で 52.6%、ついで小学 5 年以降で 13.3%、小学 6 年以降の 11.9%となった。一方の親が子供だった頃では、中学 1 年以降で 39.2%が最も高く、ついで小学 5 年以降の 13.2%となった。親が子供だった頃では、小学 1 年生未満や小学 1 年生以降がそれぞれ 4.3%、5.6%と今の子供に比べて、高い傾向にあることが特徴的で、今の子供の移動自由性が失われていることがわかる。

つぎに、幹線道路を一人で横断できる学年については図-8 に整理した。この結果から、今の子供でみると、最も割合が高いのが中学 1 年以降で 80.2%、ついで小学 5 年以降で 5.7%、小学 6 年以降の 4.6%となった。一方の親が子供だった頃では、小学 1 年以降で 23.5%が最も高く、ついで小学 3 年以降の 10.7%、小学 4 年生以降の 9.7%となった。親が子供だった頃よりも、今の子供の移動自由性が失われていることがわかる。

つぎに、暗くなってから一人で外出できる学年については、図-9 に整理した。その結果、今の子供でみると、最も割合が高いのが中学 1 年以降で 45.3%、ついで小学 5 年以降の 8.8%、小学 6 年以降の 6.7%となった。一方の親が子供だった頃では、小学 1 年以降で 17.2%、小学 2 年以降の 23.5%、小学 3 年以降の 19.6%、小学 4 年以降の 12.4%、小学 5 年以降の 7.2%、小学 6 年以降の 3.0%となった。親が子供だった頃よりも、今の子供の移動自由性が失われていることがわかる。

4. 都道府県別にみた 6 ライセンスの状況

つぎに、都道府県別に、今の子供の CIM の状況について整理した。自宅近くへ一人で外出できる学年についてみると(図-10)、北海道、神奈川県、京都府、大阪府、兵庫県、和歌山県、広島県、高知県、佐賀県、熊本県で早い学年で許可している。一方で、岩手県、栃木県、群馬県、長野県で遅い学年にならないと許可していない傾向にあることがわかる。

つぎに、幹線道路を一人で自転車で横断できる学年について整理したものが図-11 である。この図から、全体

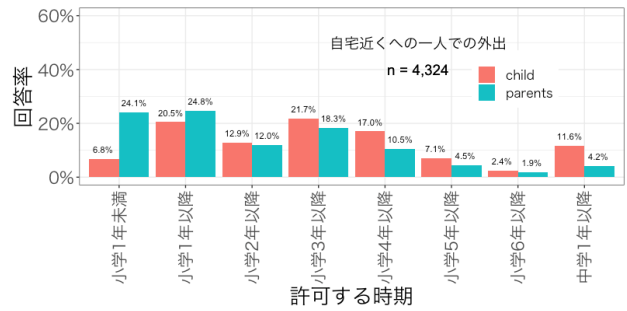


図-5 自宅近くへ一人で外出できる学年

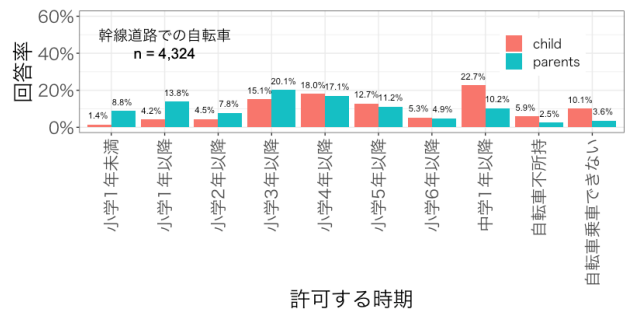


図-6 幹線道路を一人で自転車で横断できる学年

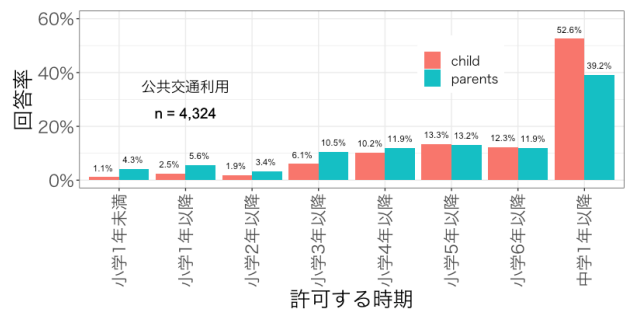


図-7 公共交通を一人で利用できる学年

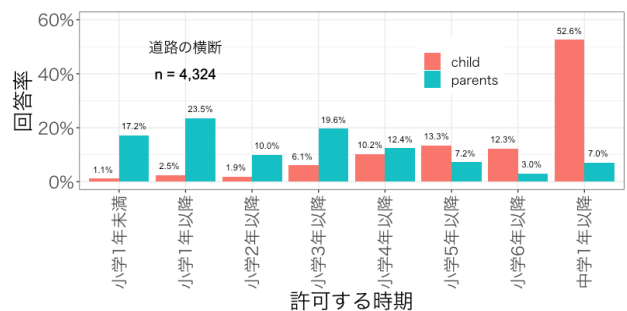


図-8 幹線道路を一人で横断できる学年

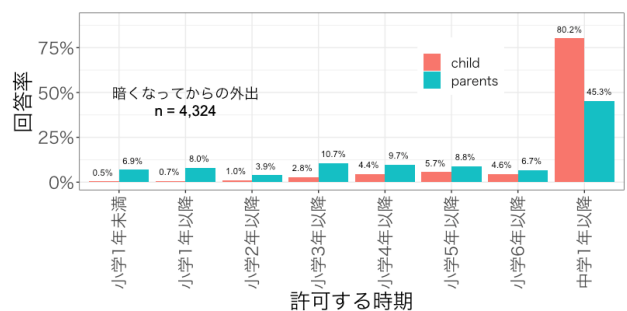


図-9 暗くなってから一人で外出できる学年

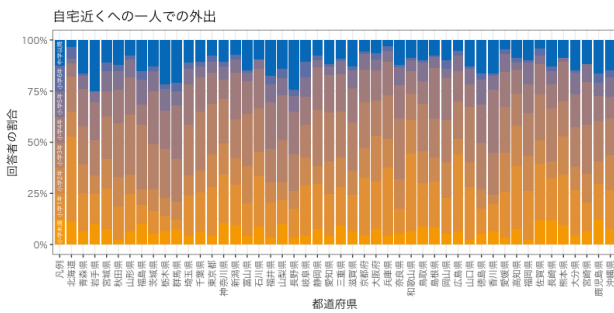


図-10 都道府県別にみた自宅近くへ一人で外出できる学年

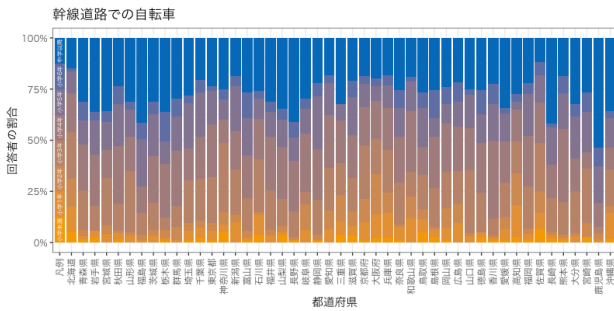


図-11 都道府県別にみた幹線道路を一人で自転車で横断できる学年

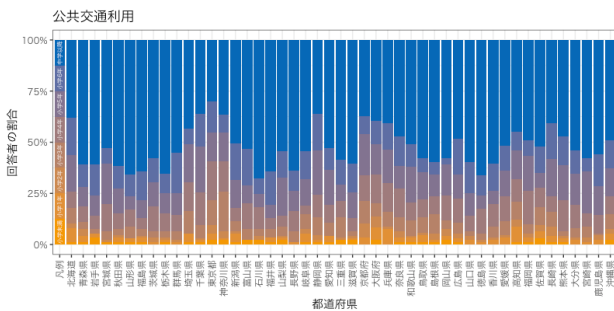


図-12 都道府県別にみた公共交通を一人で利用できる学年

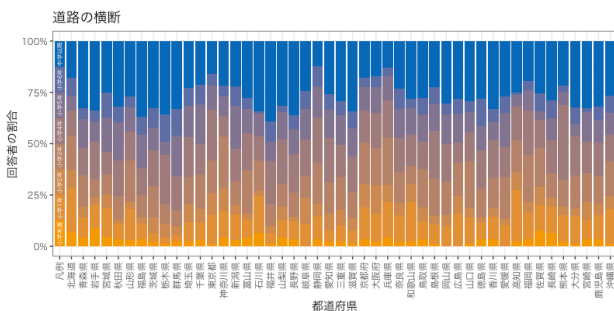


図-13 都道府県別にみた幹線道路を一人で横断できる学年

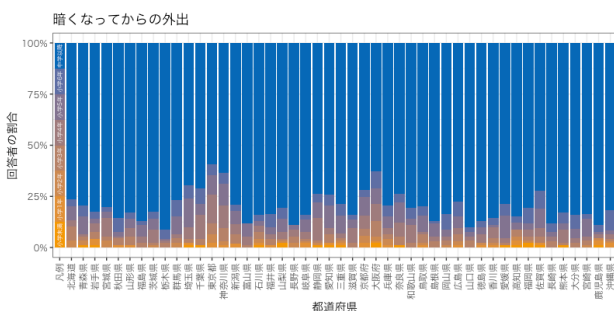


図-14 都道府県別にみた暗くなってから一人で外出できる学年

的には、許可する学年が遅めの傾向にある。その中でも、福島県、長野県、長崎県、鹿児島県で、特に遅い傾向にあることがわかる。

つぎに、図-12 は、公共交通を一人で利用できる学年について整理したものである。この図から、全体的に、許可している学年が遅い傾向にある。その仮名でも、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、静岡県、京都府、大阪府、兵庫県、高知県は、相対的に早い学年で許可している。

つぎに、図-13 に幹線道路を一人で横断できる学年を整理した。遅めの学年で許可を出すのは、青森県、岩手県、秋田県、福島県、茨城県、栃木県、群馬県、石川県、福井県、長野県、滋賀県、香川県、大分県、宮崎県、鹿児島県となった。

つぎに、図-14 には、暗くなってから一人で外出できる学年について整理したものである。この図から、ほとんどの都道府県で、中学生以降でなければ許可をしないとなっている。その中で、東京都、神奈川県、大阪府は相対的に、早い学年で許可している。

以上より、都道府県によって、子供が一人で移動することを許可する学年が異なっていることがわかった。また、大都市圏ほど許可する学年が早い傾向にあることがわかった。一方で、許可する学年が遅めの傾向にある県についてもおよそ特定できそうであることがわかった。

5. おわりに

本研究では、日本の CIM の実態を把握することを目的に、PSI で提案された 6 License の考え方を援用した。その結果、親が子供だった頃と比べて、今の子供たちの CIM が低下していることがわかった。また、都道府県によって、CIM の程度が異なっていることがわかった。

さて、本研究では、6 License の考え方に基づいて、CIM の実態を把握することにとどまっておらず、なぜ、このような結果になったかについては、今後の課題としたい。

謝辞：本研究は、豊橋技術科学大学 高専連携教育研究プロジェクトの助成、ならびに JSPS 科研費 20K04743 を受けたものである。ここに記して謝意を表す。

REFERENCES

- 1) Ben Shaw, Martha Bicket, Bridget Elliott, Ben Fagan-Watson, Elisabetta Mocca, Mayer Hillman; Children's Independent Mobility: an international comparison and recommendations for action, Policy Studies Institute, 2015.
- 2) 宮崎耕輔, 松尾幸二郎, 吉城秀治, 葛西誠：子どもの移動自由性に着目したモビリティギャップに関する一考察, 土木計画学研究発表会・講演集, Vol.64,

36-7 (6p), 2021.[Kosuke MIYAZAKI, Kojiro MATSUO, Syuji YOSHIKI and Makoto KASAI: Consideration of an issue of Children Independent Mobility, Proceedings of Infrastructure Planning, JSCE, Vol.64, 36-7 (6p), 2021]

- 3) 雨宮 護, 畑 倫子, 菊池 城治, 原田 豊: 保護者による子どもに対する行動規制の要因と子どもの遊びへの影響に関する実証的研究, (社) 日本都市計画学会都市計画論文集, No.45-3, pp.79-84, 2010.[Mamoru AMEMIYA, Tomoko DOI HATA, George KIKUCHI and

Yutaka HARADA: An empirical study of determinants of parental restriction on children's outdoor activities and its effects on children's play- A case study of an elementary school in Tsukuba city, Ibaraki prefecture -, Journal of the City Planning Institute of Japan No. 45-3, pp.79-84, October, 2010.]

(Received September 30, 2022)

Overview of Children Independent Mobility in Japan

Kosuke MIYAZAKI, Kojiro MATSUO, Syuji YOSHIKI and Makoto KASAI