CIM とコミュニティ・街路空間における環境要因の分析

越智　日和[1]・松永　千晶[2]

[1]非会員　福岡女子大学　国際文理学部環境科学科（〒813-8529　福岡市東区香住ケ丘 1-1-1）
[2]正会員　福岡女子大学　国際文理学部環境科学科（〒813-8529　福岡市東区香住ケ丘 1-1-1）
E-mail: matsunaga@fwu.ac.jp（Correspondng Author）

近年，子どもの権利を重視する背景や，子どもの健康的，身体的，社会的，精神的な発達への貢献から，CIM（子どもの移動自由性）の重要性が注目されている．日本では交通環境をはじめ子どもが自立した活動を支援する環境は整っているが，子どもの移動を制限する親が増えている可能性があり，CIM の向上と安全性を両立させるまちづくりや交通計画が求められる．そこで本研究では，CIM の向上と安全性に資するまちづくりや交通計画を検討することを目的とし，福岡市内の小学校区を対象に，CIM 及び環境要因の調査を行ったうえで，CIM とまちづくり・交通計画で制御しうるコミュニティや街路空間の環境要因との関係を分析する．

Key Words: *CIM，traffic planning，town planning，children development，sustainability*

1. はじめに

(1) 研究の背景

現在，国際連合で“子どもの権利条約”が採択されており，これが子どもの権利を尊重し実践していくことが目的となっていることから，国際的に子どもの権利が重視される社会情勢であることが分かる．そして近年，日本では子どもにとって安心安全な社会生活を送るためのまちづくりをする上で CIM（子どもの移動自由性）の重要性が注目されている．

CIM とは，Children Independent Mobility の略称であり，子どもが大人の同行なしに外を出歩くこと，またそれを親が認めることを示す．つまり，子どもが大人から独立した移動が許容されている程度を示すものである．これは保護者が子どもの行動に対して与える許可の程度によって測定される．また，CIM の向上は，子どもの健康的，身体的，社会的，精神的な発達に貢献していると言われており，子どもの権利について考えるうえで重要視されるべき項目である．CIM は子供のどのような行動が大人から認められているかの概念を示す“6 つのライセンス”を基準に評価される．これは 1971 年のイギリスにおける実地調査の際に子どもの行動を把握するために作られた指標であり，1. License to travel home from alone（登下校時），2. License to travel to places other than school within walking distance alone（近所へ歩いていく），3. License to cross main roads alone（幹線道路を横断），4. License to use local buses alone（公共交通利用），5. License to cycle on main roads alone（幹線道路を自転車で通行），6. License to go out alone after dark（日没後の外出）の場面で分けられる．

(2) 既存研究

Hillman らのイギリスでの先行研究によると[1)] 1970 年代から 1990 年代にかけて，7 歳から 8 歳の子どもが自ら学校に通う割合が 80%から 9%に急激に低下していることが挙げられ，この CIM の低下は，イギリスのみならず，北欧地帯やヨーロッパ諸国，ニュージーランド，アルゼンチン，メキシコなどでも同様の調査から共通して挙げられる結果である．雨宮らによると[3)]，CIM の低下は，子どもの野外活動を低下させ，それらが心身の健全な発達を妨げる可能性があるため問題視されていることが挙げられている．CIM の低下の背景として，最大の要因は交通事故の多発や見知らぬ人への危機意識などによる親の心配が以前より強くなったためだと考えられている．また，親の危機意識が強くなった背景には，メディアの情報を受け取りやすくなったことや，交通量の増加などが考えられる．加えて，小島らの先行研究によると，[2)] 年齢が上がるとともに CIM は

高くなることが示されており，これは自転車での移動が可能になったり，キッズ携帯などの所持により心配が減るためだと考えられる．

(3) 本研究の目的と内容

日本では CIM に関する研究は多くされていないため CIM の実態については明らかではないが，交通環境をはじめ子どもが自立した活動を支援する環境は整っているものの，交通事故や犯罪遭遇のリスクから子どもの移動を制限する親が昔に比べて増えている可能性がある[4]．しかし，CIM が向上することで子どもの発育に貢献するという利点がある一方，子どもの移動自由性を高めることで子どもの安全性が確保できなくなるのではないかという懸念点が挙げられる．そのため，CIM の向上とともに，安全性を高められる街づくり，交通計画が必要不可欠であると考える．そこで，本研究ではコミュニティ単位での CIM の実態を調査し，環境要因との関係性を明らかにすることを目的とする．

2. 調査概要

(1) 調査対象

本研究の調査は，福岡県福岡市西区にあるひとつの校区を対象とする．校区周辺の地図を図-1 に示す．この小学校区は，埋め立てや人口増加等により新たに小学校が開校されたことから，近隣2校区の区域の一部が分離・合併してできた新しい校区である[注 1)]．この地域の住宅建て方別世帯数の割合は福岡市全体の割合と大差なく，また，大規模な商業施設を有している福岡市の中でも平均的な校区である．しかし， 2010 年から世帯数が上昇しており，また人口が増加している地区であるため，居住期間に応じて親の居住地に対する安心感や子どもへの心配の仕方が異なる可能性があることが，この校区を対象とした理由である．

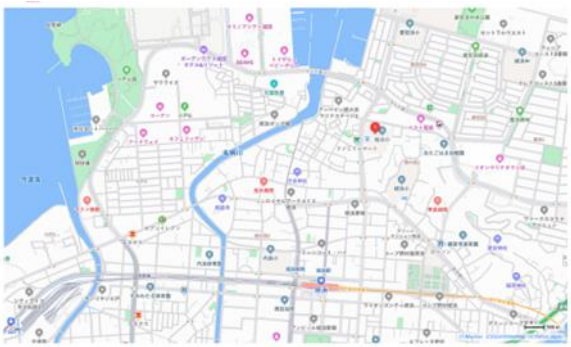


図-1 対象鉱区周辺地図

(2) 調査方法

調査は，現地調査，アンケート調査の2つの方法で行う．

現地調査では，調査対象である学校の校区の，主に子どもの移動に制限を与えうる要因の調査を行い，具体的には，道路の幅員，交通量，歩車分離の有無などを調査する．

アンケート調査は，CIM の評価項目である 6 つのライセンスに関する調査を行う．具体的な調査概要は表-1 に示し，また現時点での調査結果は図-2，図-3，図-4，図-5 のとおりである．

表-1 CIM（子どもの移動自由性）に関するアンケート

調査方法	Google form を利用した WEB アンケート
調査対象	福岡市内の小学校に通う児童の保護者 550 名 10 月 8 日時点の回収数：43 件
実施期間	2023 年 9 月 22 日（金）～10 月 12 日
主な調査項目	性別・年齢・居住地・居住年数， 登下校時の方法と移動制限について， 6 つのライセンスの場面ごとの移動制限について， お子さんの 1 人での移動を許す際の判断材料

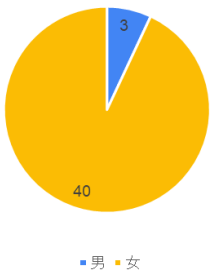


図-2 保護者の性別内訳

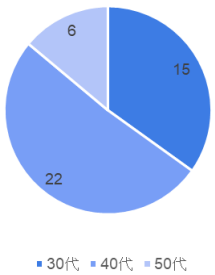


図-3 保護者の年齢内訳

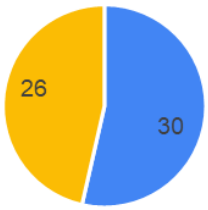


図-4 児童の性別内訳

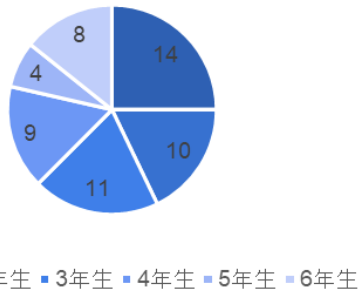


図-5 児童の学年内訳

3. 結論

本研究は，子どもにとって安心安全な社会生活を送るためのまちづくりをする上での CIM の重要性が注目されている背景から，コミュニティ単位での CIM の

実態を調査し，環境要因との関係性を明らかにすることを目的とし，福岡市西区の小学校区を対象にアンケート調査を行う．現在調査を行っている段階であるため，結果及び考察については当日会場で発表する．

謝辞：本研究は科学研究費補助金（基盤研究(C)，課題番号：22K04355）の交付および日本都市計画学会九州支部　新規研究分科会の助成を受け実施されました．また，小学校関係者の皆様から多大なご協力を賜りました．末筆ながらここに示し，謝意を表します．

NOTES

注1)　福岡市校区データ（ホームページ）：https://www.city.fuku-oka.lg.jp/data/open/cnt/3/52538/1/r01_n1_meino-hama_book.pdf?20211125095217, 2023 年 10 月 8 日閲覧．

REFERENCES

1) Hillman M.， Adams， J.， & Whitelegg， J. (1990). One false move: A study of children’s independent mobility.
2) 小島康生，「就学前から小学校高学年にかけての移動自由性の発達と関連要因」，『中京大学　心理研究科・心理学部紀要』，2020 年 9 月，第 19 巻，第 1 号，pp. 23-27
3) 雨宮護，「保護者による許可から捉えた子供の移動自由性と野外遊びとの関連の地域差」，『ランドスケープ研究』，2012 年，第 75 巻，第 5 号，pp. 477-482
4) 宮崎耕輔，「子どもの移動自由性について」，『日本都市計画学会九州支部　新規研究分科会』，2023 年 5 月 29 日

(Received ???，　2023)
(Accepted ???，　2023)