

第七章 結論

7-1 各章のまとめ

ここで、第一章から第六章までの内容と結果をまとめる。

第一章では、本研究の背景、目的と意義について述べた。

第二章では、本研究で実施した調査の概要を述べた。通学路における危険箇所調査とアンケート調査について述べた。また、調査対象小中学校についてもここで説明した。

第三章では、本研究で行った分析方法について述べた。単純集計による分析や、数量化及び類型化による分析について方法を説明した。

第四章では、本研究で実施した調査の単純集計などの結果を述べた。また、調査の実施状況やサンプリングなどについてもここで述べた。第四章で得られた結果は以下の通り。

《危険性認識について》

- 小・中学生は交差点を危ない道として最も多く認識している。次いで、直線道路、横断歩道を危ない道と認識している。
- 学区の違いによる特徴的な危ない道は、郊外の小学校において路肩、市街地の小学校において路面状況や歩道脇の溝など、歴史的な町並みの中学校において曲がり角である。
- 小学生は危ない道だと感じるとき、交通量、見通し、路面や路肩の整備状況、信号や歩道の整備状況などから判断している。
- 中学生は信号や歩道の整備状況を最も大きな判断基準としている。また、交通量、見通しなども判断基準となっている。

《好きな場所の認識について》

- 小・中学生にとって好きな道は直線道路が最も多く、次いで川・水路・堀のそばの道、お店・建物の前の道が多かった。
- 郊外の小学校では、田んぼや公園、山などを中心として、きれいな景色・景観の場所が好きな道として認識される。
- 市街地の小学校では、沿道の草花から特定のお店や建物まで様々な場所が好きな道として認識される。また、通学中の快適さが強く求められ、動植物に関する関心も高い。
- 歴史的な町並みの中学校では、城の堀や桜並木などのきれいな景色・景観の場所が好きな道として認識される。

《外遊び体験について》

- 小学生は週に二、三日程度遊んでいることが最も多く、毎日遊んでいる子どももいる。また、遊び場所は友達の家が最も多く、公園や学校も多い。

- 中学生は週に二、三日程度もしくはそれより少ない頻度で遊んでいることが最も多い。また、遊び場所は友達の家が最も多い。小学生の頃は公園や学校で遊ぶことが多いが、中学生になるとコンビニ・スーパーなどで遊ぶことが増える。
- 中学生は小学生の頃の方がもっと多く遊んでいたと感じている。
- 外遊び体験は地理的要件の違いにそれほど左右されない。

第五章では、第四章の結果を受けて数量化や類型化による分析結果を述べた。第五章で得られた結果は以下の通り。

《危険性認識について》

- 道で危険を感じる時、直線道路では交通量や設備に整備状況、交差点では見通しの悪さや交通量、歩道では設備の整備状況、それ以外の特定対象に危険を感じる場所では路面・路肩の状況やその他の状況が主な原因となる。
- 危険を感じるときの因子として、車の危険であるか、突発的な危険であるか、近接する危険であるかが重要である。
- 特定対象に対して危険を感じる場所では、車の危険よりその他の危険を認識している。また、そこでの危険は継続的危険であり、遠方から確認できる危険である。
- 歩道での危険は近接する危険である。
- 交差点では車の危険に限らずその他の危険も少なからず認識しており、どちらの危険でも突発的危険である。
- 直線道路では車の危険を認識している。そこでの危険は継続的危険である。
- 中学生はその他の危険より車の危険を強く認識している。
- 市街地の小学校では遠方の危険より近接する危険を強く認識している。
- 性別、通学距離、通学人数、通学手段による影響は特に認められない。
- 写真集約危ない道撮影サンプルは、継続的危険認知型、その他の危険認知型、車の危険遠方認知型、突発的危険認知型の四つのタイプに分けられる。

《好きな場所の認識について》

- 道で魅力を感じる時、特定対象に魅力を感じる場所では動物や植物、景色に魅力を感じる場所では景色・景観それ自体、建造物に魅力を感じる場所では快適さ、安全性、建物それ自体、景観に魅力を感じる場所では遊び体験があること、景色・景観それ自体が主な原因となる。
- 道に魅力を感じる時の因子として、集中して対象を捉えているか、自然物を対象として捉えているか、遊び体験を伴う場所を対象として捉えているかが重要である。
- 景観に魅力を感じる場所では、空間を広く認識していると言える。また、対象に遊び体験を通して魅力を感じている。

- 建造物に魅力を感じる場所では、その人工物を中心とした空間を狭く認識していると言える。また、対象を観察することによって魅力を感じている。
- 景色に魅力を感じる場所では、自然的な空間を広く認識していると言える。また、対象を観察することによって魅力を感じている。
- 特定対象に魅力を感じる場所では、その自然物を中心とした空間を狭く認識していると言える。また、対象に遊び体験を通して魅力を感じている。
- 郊外の学校では子どもは自然的な空間を広く認識しており、市街地の学校では空間を構成する特定の要素を強く認識している。
- 通学距離が長い子どもは空間を広く認識している。
- 自転車通勤する中学生は空間を広く認識している。
- 性別、通学人数による影響は特に認められない。
- 写真集約好きな道撮影サンプルは、遊び場所型、景色嗜好型、特定自然物嗜好型、特定人工物嗜好型の四つのタイプに分けられる。

第六章では、第四章や第五章で得られた類型や分類を用いてクロス集計による分析結果を述べた。第六章で得られた結果は以下の通り。

《外遊び体験と危険性認識の関係について》

- 外遊びにおいて場体験が貧困な子どもは、突発的な危険を認知することが難しく、遠方からでも確認できる車の危険や継続的な危険を認知していることが多い。
- その他の危険に関しては、外遊び体験とは関係なく認知されと言える。

《通学行動と危険性認識の関係について》

- b 小のような市街地の小学校では、その他の危険を多く認知している子どもが多い。
- 中学生は突発的危険やその他の危険はあまり認知していない。
- 自転車通勤する中学生は車の危険を遠方で認知したり、その他の危険を認知したりすることが多い。
- 徒歩で通学する中学生は継続的な危険を認知したり、車の危険を遠方で認知したりすることが多い。

《通学行動と好きな場所の認識の関係について》

- a 小のような郊外の小学校では景色や遊び場所に魅力を感じる人が多い。
- b 小のような市街地の小学校では特定の物に対して魅力を感じている。
- A 中のような城下町の特徴を残す町並みでは遊び場所や景色に魅力を感じる人が多い。
- 通学距離が短いと特定の人工物に魅力を感じるが多く、好きな場所の数が少なくなる

が、通学距離が長いと景色や遊び場所に魅力を感じる人が多い。

- 通学人数が多い子どもほど遊び場所に魅力を感じる人が多い。
- 自転車通学の中学生は遊び場所に魅力を感じる人が多い。

以上の結果より、本章では子どもの視点から見た道路環境について考察を加え、外遊び体験や通学行動が認識に与える影響について考察する。そして、最後に本研究の課題と今後の展望について述べる。

7-2 子どもの視点から見た道路環境

7-2-1 子どもの視点から見た危ない道

子どもにとって危ない道を対象別と学区別に考察する。

(1) 対象別の危ない道

子どもにとって最も危ない道とは交差点である。交差点においては、見通しが悪いことや車の交通量が多いことなどが原因で危険を感じていることが多い。それらの危険は車に起因する危険であるが、その他の原因による危険も少なからず感じている。交差点での危険は突発的危険として認識されることが多い。つまり、車がスピードを出して曲がってくる、急に飛び出してくるなど突発的に発生する危険である。

直線道路においては、歩道が無かったり、道幅が狭かったり、設備の整備が不十分であることから危険を感じていることが多い。車の交通量が多いことが原因となることも多い。直線道路での危険を継続的危険と認識されることが多い。つまり、設備の整備状況や車の交通量など常に感じる危険である。

横断歩道も含めた歩道においては、信号の有無や歩行者信号の青である時間の短さなどの設備の整備状況、車の交通量が多いことなどが原因で危険を感じていることが多い。また、建物の入口などからの車の飛び出しなども原因となることもある。

路面、橋、高架、踏切、堀などのその他の場所では、路面の凸凹、路肩の整備状況、溝・堀などの存在が原因で危険を感じていることが多い。これらの危険は車の危険より転倒や転落の危険と言える。そこでの危険は継続的な危険が多く、遠方からでも確認が可能な場合が多い。

(2) 学区別の危ない道

郊外の小学校に通う子どもにとって最も危ない道は交差点である。また、路肩、直線道路も危ない道として認識される。危険を感じる主な原因は設備の整備状況が最も多く、交通量や見通し、路面・路肩の状況も原因となる。特に柵や歩道が無い路肩での転落の危険は、郊外の小学校において特徴的に認識される危険である。

市街地の小学校に通う子どもにとって最も危ない道は交差点である。また、横断歩道、歩道、路

面も危ない道として認識される。危険を感じる主な原因は見通し、交通量、路面・路肩の状況、設備の整備状況である。特に路面の凸凹による転倒の危険は、市街地の小学校において特徴的に認識される危険である。

城下町の特徴を残す古い町並みの中学校に通う子どもにとって最も危ない道は交差点と直線道路である。また、曲がり角も危ない道として認識される。危険を感じる主な原因は設備の整備状況であり、交通量や見通しも原因となる。特に城の石垣で見通しの悪い曲がり角における危険は、古い町並みの中学校において特徴的に認識される危険である。

国道近くの新しく開発された街並みの中学校に通う子どもにとって最も危ない道は交差点である。また、直線道路や横断歩道も危ない道として認識される。危険を感じる主な原因は設備の整備状況である。交通量や見通しも原因となる。特に信号のない交差点や歩道の無い直線道路における危険は、新しく開発された街並みの中学校において特徴的に認識される危険である。

学区とは関係なく、交差点が最も危ない道である。次に危ない道は直線道路である。

7-2-2 子どもの視点から見た好きな道

子どもにとって好きな道を対象別と学区別に考察する。

(1) 対象別の好きな道

子どもにとって最も好きな道とは直線道路である。直線道路で魅力を感じる原因は、日陰などによる涼しさ、道路沿いの桜並木、見通しの良さに起因する安全性などである。直線道路を中心としてその景観に魅力を感じている時はその空間全体に広く魅力を感じている。また、直線道路でも日陰部分など特定の場所に魅力を感じている時はその空間の部分に魅力を感じている。

川・水路・堀のそばの道で魅力を感じる原因は、その景色や景観それ自体に対して魅力を感じているためである。また、涼しさや魚などの生き物の存在も大きな原因である。景色に魅力を感じている時その空間全体を広く観察して魅力を感じていると言える。魚など特定の対象に魅力を感じている時遊び体験やその空間での関わりを通して、空間よりも対象に魅力を感じていると言える。

お店・建物の前の道で魅力を感じる原因は、その建造物の外観の良さ、果物屋の匂いなどの快適さ、大学や城などに見られるその地域のシンボル性などである。この場合、その建造物を中心とした狭い空間を観察することで魅力を感じていると言える。

その他、歩道では日陰の涼しさに魅力を感じ、道沿いに草花のある道ではその草花自体に魅力を感じ、田んぼのそばの道ではその景色に広く魅力を感じ、公園の前の道ではその公園で遊ぶことができるため魅力を感じている。

(2) 学区別の好きな道

郊外の小学校に通う子どもにとって好きな道とは田んぼや山、小川を中心としてきれいな景色が広がる道である。また、遊ぶことができる、もしくは景観がきれいである公園の前の道にも魅力を感じ

じている。郊外の小学校に通う子どもは自然的な空間を広く認識し、好意的な評価をしていると言える。

市街地の小学校に通う子どもにとって好きな道は多様である。まず、沿道にきれいな草花が生えていたり、花のプランターが置いていたりする道である。花屋や果物屋の前の道にも魅力を感じている。また、日陰のある歩道や直線道路、ベンチのある歩道など、通学中に快適さを感じることができる道にも魅力を感じている。市街地の小学校に通う子どもは小さな自然や街の変化をよく観察しており、空間を構成する特定の要素を強く認識し、好意的な評価をしていると言える。

歴史的な町並みの中学校に通う子どもにとって好きな道とは城の堀や桜並木などのきれいな景色、景観が広がる道である。また、大学など外観が良い特定の建物の前の道にも魅力を感じている。歴史的な町並みの中学校に通う子どもは彦根市のシンボルである彦根城を中心とした景観や景色に好意的な評価をしていると言える。特に彦根城の天守ではなく、身近に存在する堀や桜並木などに魅力を感じている。

7-2-3 子どもの視点から見た理想的な道路環境

子どもにとって理想的な道路環境はある程度安全性が確保され、魅力的な道路環境である。それを実現するために、子どもの視点から考えた道路整備が必要とされる。

まず、安全性の確保について考える。様々な場所で子どもの視点から想定される危険や具体的な対策などを表 7-1 にまとめた。

表 7-1 道路において想定される危険と具体的な対策

場所	原因	危険の種類	実際の危険	具体的な対策
交差点	見通しの悪さ 交通量	突発的危険	車の飛び出し	信号の整備 路面の凹凸舗装
直線道路	設備の整備 交通量	継続的危険 車の危険	車との接触	歩道の整備 自動車進入禁止の措置
横断歩道	設備の整備 交通量	継続的危険	車との接触	信号の整備 歩行者青信号の時間延長
歩道	見通しの悪さ ルール・マナー	突発的危険 近接する危険	車の飛び出し	ハンプ(段差)の整備 路面の凹凸舗装
路面・路肩	路面・路肩 設備の整備	その他の危険 継続的危険	転倒 滑落	路面の整備 柵や側溝のふた設置
橋	設備の整備 路面・路肩	その他の危険 継続的危険	滑落 車との接触	歩道の整備 柵の設置
踏切	設備の整備 交通量	継続的危険	車・電車との接触	歩行者通行幅の確保

交差点では見通しの悪さなどに起因する突発的な危険を回避できるように信号の整備、子どもの目線からも見やすいカーブミラーの整備、路面の凹凸舗装やハンプ(段差)などの整備が必要である。直線道路では設備の整備状況の悪さなどに起因する継続的な危険を回避できるように、

歩道の整備、柵の整備、狭い道路での自動車一方通行規制や通行禁止の措置などが必要である。横断歩道では、信号の整備、歩行者信号の青信号の時間を子どもが横断歩道を渡る時間を考慮して設定することなどが必要である。歩道では、建物の入口などから急な飛び出しを防ぐため、ランプやカーブミラーなどの整備が必要である。また、路面の凸凹やふたのない溝は転倒や転落の危険があるため早めの対応が必要である。橋や踏切などその他の場所ではそれぞれの場所で予期される危険を把握し、対応する必要がある。

安全性がある程度確保されたら、魅力的な道路環境の創出について考える。様々な場所で子どもの視点から見た魅力と具体的な整備方法を表 7-2 にまとめた。

表 7-2 道路における魅力と具体的な整備方法・留意点

場所	魅力	具体的な整備方法	留意点
直線道路	景観 植物	道沿いに桜並木を植える 道沿いに草花を植える	見通しを悪くしない
川や堀などのそばの道	景色 動物	川岸の道・川の清掃 川岸の整備	景色を阻害しない 魚などを身近に見れる
公園の前の道	遊び体験 景色	主要な道からアクセス可能にする 様々な草木を植える	開放感がある
特定の建物のそばの道	建物 快適さ	商店：開放感のある店構えにする	近づきやすい 景観を阻害しない

直線道路では見通しを悪くしない程度で道路沿いに桜並木や草花を植えることが効果的である。川や堀などのそばの道では、その景色・景観を阻害しないような配慮が必要である。また、魚などの生き物に対する興味を喚起するためにも立ち入り禁止にするのではなく、水面のそばまで近づけるような整備が必要である。公園の前の道や特定の建物のそばの道などその他の場所ではそれぞれの場所で魅力を把握し、対応する必要がある。特にきれいな景色・景観を確保することと、遊び場所として残すためにも対象に近づくことができるような整備が望まれる。

このように子どもにとってある程度安全性が確保され、魅力的である道路によって街がネットワークされていれば、家の外に出る機会が増え、街の環境に目を向ける機会をより多く持てるのではないかと考えられる。今後このような道路整備を進めていく必要がある。

7-3 体験が認識に与える影響

7-3-1 体験が危険性認識に与える影響

外遊びや通学行動における体験が危険性認識に与える影響について考察する。

外遊びにおいて様々な場所で遊ぶ体験が貧困な子どもは突発的な危険を認知することは難しく、遠方からでも確認できる車の危険や継続的な危険を認知していることが多い。遠方からでも確認できる車の危険や設備の整備状況の悪さなどに起因する継続的な危険は、認知しやすい危険、誰でも発見しやすい危険であると言える。突発的な危険に関しては、子どもが自ら危険に気付き、危険

を予測する過程が必要であり、その危険を認知している子どもは内発的な危険性認識が育っていると言える。様々な場所で遊ぶ体験が少ない子どもはこういった危険を認知することは難しい。逆に言えば、様々な場所で遊ぶ体験が多い子どもほど突発的危険をよく認知していると言える。

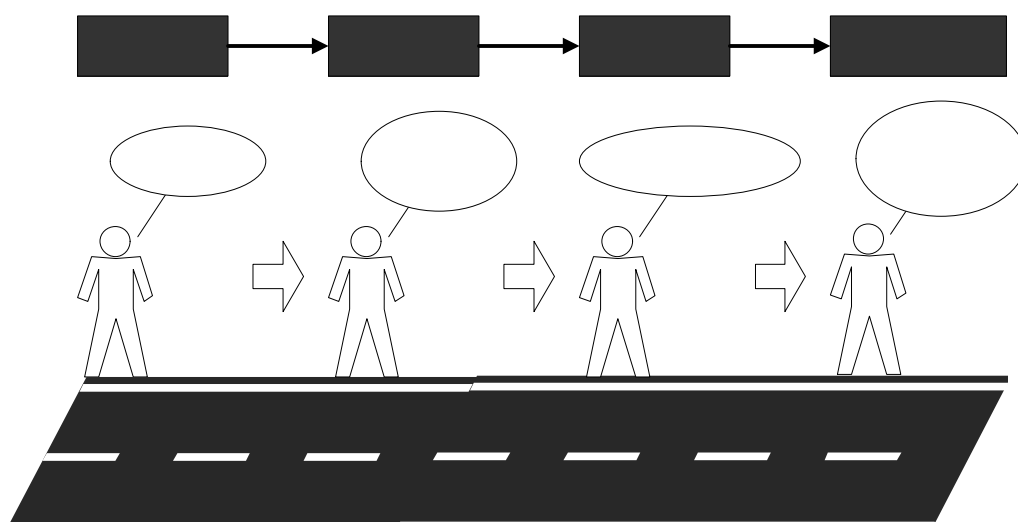


図 7-1 内発的な危険性認識

通学行動において、市街地の小学校に通う子どもはその他の危険を多く認知している。このことは学区の地理的要件の影響を強く受けていることが考えられる。そのため、市街地の小学校に通う子どもがその他の危険を認知しているのか、その他の危険が多い学区が本研究で対象とした市街地の小学校の学区であったのかは明らかではない。

また、中学生は突発的危険やその他の危険はあまり認知していない。その他の危険は心身の成長に伴って感じなくなることが考えられる。突発的危険については認知していても、設備の整備状況が原因であり、整備すれば改善されると考えていることが多い。設備の整備状況の悪さは継続的な危険であるため、中学生は突発的危険をあまり認知していないという結果になったのではないかと。そのため、中学生は突発的危険をあまり認知していないと言い難い。

7-3-2 体験が好きな場所の認識に与える影響

通学行動における体験が好きな場所の認識に与える影響について考察する。

郊外の小学校に通う子どもは景色や遊び場所に魅力を感じる事が多く、市街地の小学校に通う子どもは特定の物に対して魅力を感じる事が多い。歴史的な町並みの中学校に通う子どもは遊び場所、というより深い関わりがある場所や景色に魅力を感じる事が多い。これらのことから郊外の学校に通う子どもは広い空間に魅力を感じている事が多く、市街地の学校に通う子どもは狭い空間の特定の対象に魅力を感じている事が多い。

通学距離が短いと特定の人工物に魅力を感じる事が多く、好きな場所の数が少なくなるが、通

学距離が長いと景色や遊び場所に魅力を感じる人が多い。つまり、通学距離が長いと空間を広く認識し、通学路の中にも多くの好きな場所を持つことがあると言える。ただ、これは単に短い通学距離ならば、好きな場所や遊び場所の前を通ることが少ないことが原因とも考えられる。また、自転車通学の中学生は遊び場所に魅力を感じる人が多いという結果に対しても通学距離が原因なのか、通学手段の自転車が原因なのか分からない。

通学人数が多い子どもほど遊び場所に魅力を感じる人が多い。これも通学人数が多いとその場所で実際に遊ぶことがあるためではないかと考えられる。

7-3-3 外遊び体験の必要性

外遊び体験は危険性認識に関係があることが分かった。また、通学行動は危険性認識と好きな場所の認識の双方に関係があることが分かった。しかし、通学行動に関しては、学区の地理的要件、学校、通学路、通学人数、通学距離、通学手段など多くの影響が考えられるため単に統計的に有意な関係性があったとしても、一つの項目が危険性認識にある影響を及ぼしていると明言しづらい。本研究の最も大きな目的であった、外遊び体験と危険性認識に関係があることが分かった。これも遊び頻度や遊び場所、過去の遊び体験など多くの影響があり、細かく関係性を見出すことはできない。ただ、外遊び体験として一まとめにして考えた場合、外遊び体験を通して突発的危険を認知していると考えられる関係性が認められた。つまり、子ども自身の気付きによって得られる内発的危険性認識を育てるためにも、身近な街の環境に目を向ける機会をより多く持たせるためにも外遊び体験は必要である。

7-4 本研究の課題と今後の展望

7-4-1 本研究の課題と考察

本研究の課題と考察を調査方法、分析方法の二点から述べる。

(1) 調査方法について

調査対象の選定における課題は調査依頼を行った五つの小学校のうち受け入れが二つの小学校だけであったことである。小学生と中学生の危険箇所を比較するため、学区が重なる小学校と中学校を選定した。しかし、調査を断られたことによって比較には至らなかった。調査対象の選定や調査方法に工夫が必要であったと言える。

カメラ調査の最も大きな課題は枚数の少なさである。通学路という場所の制限があったのが原因とも言える。しかし、子どもを対象としているため、学区全体でカメラ調査を行うと危険であり、実施は難しい。また、調査の指示が難しかった点も枚数が少なかった原因である。既往の写真投影法では抽象的な指示を行い、できる限り研究者の意図を排除し、サンプルの潜在意識を引き出している。しかし、本研究の「事故になりそうな危ない道」という指示はやや具体的で、子どもは指示に

合致するか考えた上で撮影し、子ども自身によって選別された可能性がある。さらに、好きな場所ではなく、「好きな道」という指示は子どもにとって分かりづらかったのではないと言える。実際に本研究の指示には合わないが興味深い写真もあった。そのため、子どもの自由な発想をできる限り引き出せる指示が大切であると考え。地図の記入では撮影場所の記入間違いが多く、道を書き足していることもあった。つまり、より詳細な地図が必要だったのではないかと考える。

写真記録表調査の課題はコメントの量の差が大きかったことである。これは写真撮影日から二日程度経っているため、忘れていたり、面倒であったりしたのではないかと考えられる。とはいえ、写真を見ながらコメントを記入することで具体的にどこがどう危ないと感じたのかを把握することができた。この点は有効であったと考える。

外遊び体験アンケート調査の課題は遊び場所が一般化した項目であったことである。選択肢の中には「川や池」、「スーパー・コンビニ」という選択肢がある。しかし、選んだ選択肢の数を遊び場所の数として扱っており、その点はやや問題があったのではないかと考える。アンケート作成時に、各学区の特徴を踏まえ、具体的な遊び場所を項目にするなどの工夫が必要であった。

(2) 分析方法について

本研究では、単純集計による分析と数量化や類型化を行った分析の大きく二つの方法がある。特に数量化や類型化を行った分析についての課題を述べる。

数量化Ⅲ類を用いた分析については、カテゴリーと結果の固有値・累積寄与率の低さが課題である。カテゴリーには写真の分類を行った「主要素」を扱ったが、このことで筆者の選別基準という軸が入り込んでしまうという問題があった。固有値と累積寄与率の低さはカテゴリーに重複する内容があったためである。「視線の高さ」が低いものは「距離」が近いなど、一定の関係性があるのではないかと考えられる項目があった。より詳細にカテゴリーを検証し、絞込みをするか検討するべきであったと考える。

類型化を用いた分析については、統計解析ソフトに頼ってしまったことが課題である。クラスター分析によって分かれたものをほぼそのまま採用したが、個別サンプルの考察を行う中で写真の類型などに疑問を感じるものもあった。もっと定性的な評価を加えることを検討するべきだった。

クロス集計を用いた分析については、統計的に有意な値を得られず、結果を活かすことができないことが多かったことが課題である。本研究で採用した有意な結果と、有意でない結果が必ずしも同一の結果を示しておらず、関係性について明確に言えない可能性もある。より多くのサンプルを確保することや類型化を工夫する必要があった。

また、全体を通して外遊び体験と危険性認識との因果関係まで証明することができなかったことが課題である。関係性があることはわかったが、どちらが原因で、どちらが結果であるかまではわからない。条件を絞り込み、詳細な調査計画を立てる必要があったと言える。

7-4-2 分析方法の選択における課題と考察

本研究では類型化やクロス集計などを用いて主に定性的な分析を行った。しかし、分析方法を検討する上で単相関による定量的な分析も試みた。結果的に単相関による分析では明確な関係性を見出せなかったことが課題である。この項では単相関の結果について述べる。

危ない道枚数・好きな道枚数と外遊び体験・通学行動との関係について相関係数を求めた。その結果は表 7-3 の通り。

表 7-3 危ない道枚数・好きな道枚数と各項目との相関係数

危 な い 道 枚 数	現遊び頻度	-0.26115	好 き な 道 枚 数	現遊び頻度	-0.13988
	遊び場所数合計	0.30966		遊び場所数合計	0.40322
	過去遊び頻度	0.06278		過去遊び頻度	-0.00771
	通学距離	0.10530		通学距離	0.35186
	通学人数	0.18540		通学人数	0.30139
	通学手段(中学生)	-0.07016		通学手段(中学生)	0.16617
	性別	-0.12955		性別	0.00757

危ない道枚数に関しては、遊び場所数合計との相関係数が 0.31 程度とやや高くなっている。好きな道枚数に関しては、遊び場所数合計との相関係数は 0.40 程度、通学距離との相関係数が 0.35 程度、通学人数との相関係数が 0.30 程度とやや高くなっている。その他の項目については相関係数が低くなっている。

これらの項目以外で関係がありそうな各項目について相関係数を求めた。その結果は表 7-4 の通り。

表 7-4 関係がありそうな各項目の相関係数

通学距離	写真枚数	0.17155
危ない道枚数	好きな道枚数	0.50690
現遊び頻度	現遊び場所数	-0.09610
過去遊び頻度	過去遊び場所数	-0.33721

通学距離が長ければ写真を撮影する場所が多くなり、結果的に写真枚数が増えると考えたが、相関係数は 0.17 程度で特に大きくなかった。また、危ない道をよく知っている子どもは好きな道もよく知っているのではないかと考えた。この項目に関しては相関係数が 0.5 とやや高くなっている。遊び頻度と遊び場所の数との間に相関があると考えたが、相関係数はそれほど高くなかった。

一般的に相関係数は 0.5 以上でないと相関があるとは言えない。しかし、他の項目に比べて相関係数が高ければ、その項目の中ではより強い相関があると言える。つまり、この単相関による分析から、危ない道枚数、好きな道枚数、遊び場所数合計の三項目の間に何らかの関係があると言える。また、通学距離や通学人数も関係があると言える。しかし、いずれも明確な相関を確認できなかった。そこで、それらの関係を深く検証するため、定性的な分析を行うことにした。定量的な分析でも関係が見出せるように条件を絞り込み、詳細な調査計画を立てる必要があったと言える。

7-4-3 今後の展望

本研究では外遊び体験と危険性認識の関係性を明らかにした。しかし、因果関係までは明らかにされていない。今後は外遊びの何がどう影響を及ぼして危険性認識が培われるかという因果関係を明らかにすることが望まれる。

本研究では小学生と中学生の危険性認識をそれぞれ明らかにした。しかし、当初の調査計画では小学生と中学生の比較を考えていた。調査を断られたことでこのような比較はできなかった。今後、同じ学区にある小学生と中学生を対象に調査を行い、危険性認識の成長過程を明らかにすることが望まれる。

本研究では危険の中でも交通事故の危険のみを取り上げた。しかし、昨今の報道を見る限り、子どもが被害者となった凶悪犯罪は後を絶たず、子どもが犯罪に巻き込まれる危険性は高まっていると考えられる。これらの危険から子どもを守るための社会的な取り組みや犯罪による危険を取り上げた研究などを進めていく必要がある。