

地域社会・学校・子どもたちの絆を築く「ウォーキングバス実践」に関する報告

佐藤 一 美

**Report of the "Invisible Walking Bus Practices",
which leads to build up a stable ties among the local community, school and children.**

SATO Hitomi

【要旨】

人間関係・近隣社会関係の構築も追いつかない人口増加著しい新興地域において、地域のNPOがコーディネーター役を担い、学校と地域と子どもたちをつなぎ「子どもの安全・地域の安心」を目的とする諸活動を展開した。平成20年に実施した「ウォーキングバス」は、イギリス発祥の取組みであり、その効果は「防犯」にとどまらず、多面的なコミュニケーションを通して子どもたち、大人たち双方の社会性を育む「人づくり活動」に発展している。本稿は、「ウォーキングバスの実践」と、その実施に至る「連携」を築いた、NPOが行ってきた、人と人との絆づくり・まちづくりのアプローチについて報告する。

【キーワード】

ウォーキングバス、防犯、まちづくり、地域連携

I 地域の概要とNPOの役割

1. はじめに

苫小牧市拓勇地区では、欧米各国で実施しているウォーキングバス（写真1.）を実践しているが、本来のコンセプトでの実施は、日本で唯一のものであると考えられる。これは、イギリスで1991年から実施されている通学方法で、運転手役と車掌役の大人が、乗客の子どもを囲み、共に歩く取組みであり、子どもの安全や防犯教育の専門家である小宮信夫氏⁽¹⁾が、『犯人目線に立て！危険予測のノウハウ』⁽²⁾の中で紹介している。

一般的な集団登校と混同される場合がある

が、環境保護と健康増進というコンセプトがあること、バスごっこという遊び感覚があり「楽しい」が第一の理由で、子どもたちが参加したがる点が、従来の集団登校との決定的な相違点である。ウォーキングバスの効果の一つに防犯も含まれるが、「敵を探し、敵か



写真1. ウォーキングバスの様子

ら守る」防犯活動ではなく、地域に「味方」を作ることで、つまり「安心・安全のための人と人との絆づくり」が目的であり、「歩きたくなるまち」「歩いて楽しいまち」を目指すのである。このウォーキングバスの体制を築いたのがNPO法人エクスプローラー北海道である。この取組みを始めてわずか数ヶ月間で、内閣府発行の情報誌「子どもと若者」⁽³⁾や、北海道の広報番組などで取り上げられ、反響も大きい。

犯罪の機会を与えないことにより犯罪を未然に防止する考え方、「犯罪機会論」を理論根拠として「犯罪が起こりにくいまちづくり」を考えた時、まちのハード面は一般の子どもたちや地域住民には簡単に変えることはできないが、今すぐに対応でき、それが未来へつながるのは、人と人の絆を深めることである。その絆をいかに築き、深め、広げていくかを探り、提案し実施することが、子どもが健全に育つまちづくりを目的とするNPOの役割と考え、「ウォーキングバスの実践」と、その実施に至る「連携」を築いた4年間について報告する。

2. 苫小牧市東部 拓勇地域の概要

北海道の玄関口である新千歳空港や、国際流通拠点である苫小牧西港・東港から自家用車で20分という新興住宅地「拓勇」の人口増加は著しく、平成15年に新設された拓勇小学校は、開校3年で児童数が1,200名を超え、平成18年には、1.5Km離れた所に同規模の小学校が新設された。この人口増加は、企業誘致で沼ノ端近郊に進出した大手自動車メーカーやその関連企業に勤める若い世代が多く住居を構えたことに起因する。

3. NPO法人エクスプローラー北海道設立の経緯と目的

NPO法人エクスプローラー北海道(以下、NPOと略す)は、国際都市苫小牧で育つ子

どもたちを「地球的視野を持つ国際人に育てたい」という目的で、平成17年7月に苫小牧市内の小学生の母親たちが設立したNPO法人であり、子どもが健全育成されるまちづくりのための諸活動を行っている。活動内容の基本は「地球的視野を持ちながら、まずは家庭から、親子で始めよう」という視点で、国際理解教育、環境教育、安全教育の推進、指導を行っている。法人設立当時、わが子たちが学校から「不審者情報」のプリントをかなりの頻度で持ち帰ってくるのがきっかけで、「子どもの安全」に関する事業に特に力を注いできた。

法人設立後、苫小牧市防犯協会の防犯推進団体の委嘱を受け、自主パトロール活動を行っていたが、すぐに人手不足という壁に突き当たった。その後も「不審者情報」は増え続け、このため保護者も子どもたちも「知らない人はみんな不審者」という誤った認識さえ持ち始め、各家庭や子どもたちがますます閉鎖的になったことで、体感的な治安も悪化した。そこで、子どもたちの安全に関する意識と認識を把握し、親子で共通の安全認識を持つことを目的に、NPOと苫小牧市防犯協会共催で「苫小牧児童1万人安全意識調査」を実施した。調査結果を子ども防犯情報誌としてまとめ市内全小学生に配布し、親子で共通の安全認識を持つために対話することを促したのである。

この調査を行うにあたって、さまざまな全国の子どもの安全の取組みを調べている中で出会ったのが「地域安全マップづくりによる犯罪未然防止防犯力をつける」という、東京都や広島県の事例であった。そこで、平成18年、平成19年の2回、日本財団の助成を受け、地域安全マップ開発者である小宮信夫氏を招き、子どもの安全に関する講演会や地域安全マップ教室を苫小牧で開催した。NPOの理事3名も小宮氏の指導を受け、希望する町内会やグループに対して「地域安全

マップ出前講座」を実施し、平成18年、19年、20年に「ほっかいどう地域安全マップコンテスト」を開催している。拓勇小学校とNPOのかかわりは、筆者が小学校PTAの一人であり、NPOの拠点が筆者自宅であることから、地域にあるNPOとして、子どもの安全対策を共に模索していた中、平成17年9月、学校と地域と保護者の中からボランティアを募り「拓勇小学校子どもの安全サポートボランティア」を発足させたことに始まる。

Ⅱ 組織づくりと「ウォーキングバス」運行の方法

1. 「拓勇小学校子どもの安全サポートボランティア」活動の推移

発足後、町内会報等で地域住民への参加を促し、保護者も合わせて約70名がボランティア登録をした。活動内容は「見守り作戦」「ステッカー作戦」「腕章作戦」と、防犯効果があると思えるあらゆることである。しかし、活動それぞれの連携はなく、ボランティア登録者の自発性に任せているという状態であった。そこで「ウォーキングバス」を平成17年11月に提案したが、「ボランティアの負担が増える」、「通学時くらいは好きな友だちと自由にさせたい」という理由で理解を得られなかった。その後も「ボランティア交流会」を開催するも、回を重ねるにつれ、連日防犯活動している町内防犯部しか集わなくなった。

そんな中、平成20年3月、隣接する校区内で、女兒が刃物を持った男に追いかけるという事件が発生したことから、NPOがボランティア登録者の中の顔見知りの地域住民に個別に連絡し、自宅から小学校まで歩く「ウォーキングパトロール」を依頼し、その活動に呼応する人が一人、二人と増えた。これは、家の前や交差点に立つ「見守り活動」では、人員が足りず広い校区全体を見守ること

とができないため、自宅から通学路を小学校まで歩くことで人員不足を解消することと、ボランティアの活動が、子どもたちにも教職員にも、他のボランティアにも見えるようにしたいという思いから、「ウォーキングパトロール」と称して依頼したのである。「ウォーキングパトロール」開始から1ヶ月ほどして、10数名の地域住民の間に顔と顔が見える人間関係が構築されはじめてきた。

そして、平成20年4月に、筆者が小学校PTAの育成委員長になったことをきっかけに、PTA総務委員会にも「安全サポートボランティア」の重要性を理解してもらい、PTA予算から「オレンジジャンパー」を100着購入してボランティア登録している保護者、地域住民、教職員に配布し、全国防犯団体連合会の『防犯協力員団体総合補償保険制度』に加入した。このことで、連帯意識も高まり、活動がますます活発になった。校長も、毎朝校門前に立ちすべての児童を出迎えながら、学校までウォーキングパトロールするボランティア全員に挨拶し、感謝を伝えた。さらに、「安全サポートボランティア交流会」を平成20年4月から毎月1回開催したことで、登下校時の子どもたちの様子や地域内の危険な場所などについて、学校、保護者、地域住民の情報共有の促進につながった。また、その交流会で話し合われたことや、日々の活動の様子などをまとめた「チーム・オレンジ通信」をNPOが作成し、PTAが発行して全児童の保護者に配布し、地域住民の活動を広く伝えると同時に、ボランティア参加の呼びかけを定期的に行い、この結果、平成20年10月までに登録者は110名となった。

2. ウォーキングバスの提案

地域住民協力者は、これまで以上に地域の子どもの安全と健全育成に行動しようという気運が高まっていた。そこで、NPOが「ウォーキングバス」を20年7月の交流会の際

に再提案し, 学校とボランティアに協力を促したところ, ただちに「試運転」が決定した。ウォーキングバスとは, 運転手役と車掌役の大人の間, 子どもたちが並び歩く「見えないバス」である。運転手・車掌は, 「安全サポートボランティア」のメンバーである地域住民協力者や, 保護者, そして教頭が行い, 運行表の作成や運行マニュアル, 子どもやボランティアに説明するための紙芝居はNPOが作成し, ボランティア, 保護者と児童への連絡は事務局である学校が行っている。オレンジジャンパーの他, 苫小牧市防犯協会から貸与されている反射ベストや腕章などの管理はPTAが行い, それぞれの役割も明確になってきた。

バスは, 9路線あり(図1.路線図), 最低18名の大人が必要であるが, 毎回20名以上の協力者がいる。ウォーキングバス定期便は, 毎月第1回目の登校日としており, その人員配置はあらかじめ調査した「稼働票」を元に前日までに学校とNPOが協議し決定する。保護者の協力者は, わが子の登校支度があるので, 毎回同じ自宅付近の始発場所やバス停から「乗務」する。途中から「乗務」する保護者もあり, その際は「第二車掌」「第三車掌」として配置される。地域住民は, なるべく「乗務路線」を変えて配置する。これは, 子どもたちにより多くの地域の人々と接

してもらい, 子ども大人双方のネットワークをさらに広げることを目的としている。

3. ウォーキングバスの運行の様子

ある日の一号車の様子。一号車の「発車時刻」は7時25分。小学校までの距離は1.8Kmである。ウォーキングバスがない時は, 子どもたちは7時ごろに始発箇所付近を通過し, 45~55分間の徒歩通学をしている。運転手さん役と車掌さん役は, 7時15分ごろに, 始発箇所であるコンビニエンスストア前の駐車場で, ボードを持って子どもたちを待つ。運転手さんたちよりも早く来て待っている子どもも2~3人いる。この始発箇所は, 国道36号線に面しており, コンビニエンスストア前の交差点には, 町内防犯部の方や老人会の方々が毎朝立っけてくれている恵まれた環境である。出発時間になるころには, 10名~15名が集まり, 運転手さん役が「出発します!」と言い交差点を渡る。車掌さんは最後尾につき, 交差点を安全に渡れるように配慮する。地域防犯部が途中まで一緒に歩いてくれ, 見た目にも心強い「見えないバス」が形成される。運転手さんの横には, すでに手をつないでいる子どもがいる。バスの中は2列に並ぶことになっているが, 車掌さんと話がしたい時は, 最初にいた「座席」からずれて後方へ行く子どももいる。5分ほど歩くと, 道の途中でお母さんと待っている子どもがいて, 「おはようございます。乗せてください!」と言ってバスに乗る。実際は, 「列に加わる」のであるが, 特に取り決めはないものの, 低学年は前方へ「座り」, 高学年は後方に「座る」ようである。停留所は「第二車掌」「第三車掌」が乗務する地点であり, 通過時間が決まっているわけではない。子どもは「途中乗車」自由。路線図上, どこでも「乗ります!」と言えば乗れることになっている。運転手さん, 車掌さんは一切, 乗車強要も乗車拒否もしない。「乗らないかい?」とやわ

図1. 路線図 校区をカバーする9つの路線



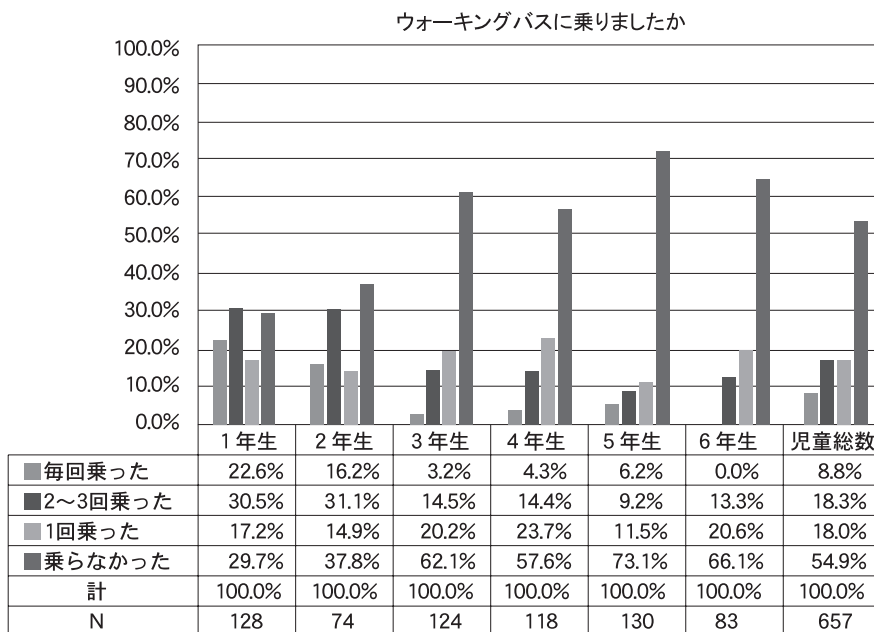
らかく誘うこともあるが、だいたい高学年は「あっ、いいです」と断る。「走行スピード」は、かなりゆっくりであり、時々あまりのペースに「走って行きたい」とバスから降りてしまう男の子もいる。そんな「お客様からの苦情」は気にせず、会話を楽しみながら、ゆっくり歩く。バスの乗務員は「乗客」になるつもりがない子どもたちにも『おはよう!』と声をかける。乗ってはいないけれどバスと「並走」している子や、バスの後をついてくる子どもたちも大勢いる。途中下車した子どもの前にも、さらに別の便のバスが前方や反対側の歩道もたくさん運行しているので、不安は感じない。この一号車は、7時55分に学校正門前に到着した。所要時間はわずかに30分。子どもたちだけで通学するよりも20分近く時間短縮が図れる。途中、乗客が増えて最終的には50名を超え「大型バス」になっていた。正門前で、「いってらっしゃい!」と運転手さん、車掌さんに見送られ、校長先生に「おはよう!」と出迎えられる。他の路線のウォーキングバスも大体同時刻に正門前に到着し、大勢の運転手さん、車掌さんたち

がまるで「オレンジの花道」を作っているかのような「終点・学校前」になる。

4. ウォーキングバスの乗車実績

9つの路線すべてで、毎回何名が「乗車」しているかについては、正確に数えるチャンスはない。9月末に、NPOが企画し、小学校PTAが実施した「ウォーキングバス児童アンケート調査」によると、この時点までに実施した、試運転、臨時便、定期便の4回で「毎回乗車した」は8.8%、「2~3回乗車した」が18.3%であった(図2.ウォーキングバス乗車回数について)。この調査は全校児童849名に対し実施され、有効回答数は658で、回答率は77.5%であり、実際に「乗車」している児童でも、アンケートに答えていないことも考えられる。特に、3年生以上の子どもたちは、各学級でアンケートに記入し、即時に担任が回収したので100%に近い有効回答であるが、1年生、2年生は、アンケート調査票を一度持ち帰り、保護者に読んでもらって答えるという方式を取ったため、回収率は1年生で59%、2年生で48%となっている。

図2. ウォーキングバス乗車回数について 児童アンケート結果 2008.9. 実施



実際の「乗客」は、1～2年生が多いことから、毎回乗車した児童はこの8.8%よりかなり多いのではないかと考えられる。

5. 大型化するウォーキングバス

一番「大型化」するバスは、もっとも人口増加が著しい、小学校までわずか800mしかない地域が始発のバスである。配置されている運転手と3～4名の車掌は、全員が保護者ボランティアで、走行距離はわずかながら、50名以上の「乗客」が始発地点からおり、途中1ヶ所ある交差点では、横断歩道を一度に渡りきれないため、車掌たちが素早くバスを「小型化」し、交通安全に気を配る。

6. 乗務員の服装

ウォーキングバス乗務員は、オレンジジャンパーに紺色のベストを着用し、そして運転手役は「ウォーキングバス運行中」というボードを持っている。組織的に毎日活動している小学校から最も遠い地域の町内防犯部は、そろいの黄色ジャンパーや交通安全指導推進員の制服を着用している。定期便については、稼働できる日についてあらかじめ「安全サポートボランティア」の協力者にアンケート調査をしており、運行日の前々日までに「配置表」を配る。その際、運転手役には「ボード」も一緒に渡していたが、すでに5回の実施で、毎回運転手役を引き受ける方が9名おり、バス終了後に持ち帰ってもらうスタイルが定着し、配布する手間が省けている。

7. 運行表と路線図

運行表や路線図は、NPOが作成し小学校が配布する。路線図に限らず、連絡文書はすべて「子どもの安全サポートボランティア事務局」になっている教頭が、保護者へは在校児童を通じて配布し、地域住民へは保護者の許可を得て、協力者の近所に住む在校児童に「配達」を頼んでいる。また、地域住民協力

者の中にも、パトロール時に文書配布を手伝う方もいる。協力団体である新聞販売店や校区内に二つある町内会へは、教頭が届ける。回覧板がないこの地域において、この配布もご近所の玄関先まで行く理由づけになることを視野に入れ、このような体制をNPOと学校とで構築した。

8. 運行実施頻度

運行は、定期便と臨時便がある。定期便は、毎月第1回目の登校日、そして臨時便は、地域内や市内で声かけ事案など、不安な事件が発生した際に運行する。実際、第1回目の定期便の運行前に「臨時便」を2回運行した。夏休み最終日に、地域内で「連れ去り未遂事件」が発生したことを受け、警察が捜査と巡回を行っていた。その中で、子どもたちを「不安な気持ちを持ったまま」登校させたくない、そして「どんなことがあってもこの地域は犯罪者には負けないまち」ということを知ってもらいたいという思いを、筆者と教頭が個別に電話で地域住民協力者に訴えたところ、「その通りだ」と賛同を得、始業式から二日連続でバスを運行することができた。

9. 緊急時の連絡体制

このような緊急時の連絡体制は、形にはなっていない。だが、毎日活動を続ける中で、地域住民と学校、そしてNPOの間で日常的に連絡を取り合う「チーム」ともよべるような関係が構築されている。初めて「臨時便」運行を学校とNPOが決定をした際も、即日のうちに学校とNPOが手分けして電話連絡し、運転手・車掌の配置を完了させた。この際に、ボランティア登録者ではない保護者の中からも「手伝うよ」と声があがり、オレンジジャンパーや腕章、たすきを学校へ取りに来てもらい、翌朝の運行に備える事ができた。

Ⅲ ウォーキングバス北海道コンセプト

1. 環境汚染抑制から交通事故防止まで

ウォーキングバスの本家であるイギリスでは、ウォーキングバスに自家用車送迎による環境汚染や子どもたちの肥満防止などのコンセプトも含まれている。拓勇小学校のウォーキングバスにも独自のコンセプトがある。それは、自家用車送迎による交通事故発生防止があげられる。急速な人口増加に伴い、異例の早さで建設された小学校のため、学校の周囲にスクールゾーンはない。「不審者」などに対して不安を抱える保護者たちから学校へ相談があっても、対処方法がなく、「不安でしたら、送迎してください」と答えるしかない状態であった。防犯上の理由や雨天時、車道も歩道もブラックアイスバーンになる冬期間は、送迎する保護者の自家用車で、学校周囲300メートルの渋滞ができ、学校前の私有地（無断で使用）に100～200台が駐車し、正門前から出てくる子どもたちを待っている状態であった。駐車場となっている私有地へと渡る道路にも、駐車列が並び、また、その列を追い越そうとする保護車の車があるため、いつ同じ学校内で、被害者と加害者が出てもおかしくない状況であった。PTAがスクールゾーン設置の要望をしたが、「結局は他者ではなく、自校の保護者の車が危険を作っているのです、それは自助努力で改善してほしい」と言われ、警察に取り締まってもらう方法も断念された。保護者たちに対して文書で何度も呼びかけるも、ルールを破る保護者に「注意」「指導」することは学校としては難しい。4月当初は、正門前まで送迎する保護者が多くおり、ウォーキングパトロール実施者らは、子どもたちと同じく学校正門前まで歩き、保護者の車両に対して交通整理を実施した。意図したわけではないが、結果的に自家用車送迎の「抑止効果」もあったようで、日々の送迎車両は20～30台から、2～

3台へ推移している。雨天時にはやはり渋滞ができるが、ウォーキングパトロール実施者たちが「絶対にこの地域で悲惨な交通事故は起こさせない」と、合羽を着て交通整理し、大雨や吹雪の中を歩いてくる子どもたちを、送迎車両から守っている。

2. 肥満防止から歩くことへの抵抗感減少・実施者の健康増進

本家イギリスのコンセプトである「肥満防止」については、こちらの実施者にはその認識はない。ただし、一緒に学校へ行く友だちがいない、家から遠い、学校へ行きたくない、と徒歩通学を渋っていた1年生の保護者より、アンケート調査の自由記述欄に「家が遠く、徒歩で登校を嫌がる子どもを自家用車で毎日送っていたが、ウォーキングバスをきっかけに、自分から友だちを誘って毎日登校できるようになった。」と記入があり、親が子どもの可動性（mobility）が高まったことを実感している。このように、毎朝「安心」しながら、そして多くのオレンジジャンパーの人々を見て「安全」を実感しながら、元気に挨拶をして歩くこと自体が、心身ともに健康に育つ一助となっているといえる。一方、ウォーキングパトロール実施者の「健康増進」にはなっているという声があがっている。ウォーキングパトロール実施者の中には、万歩計をつけて、毎朝、校区の通学路全体を歩く人もいる。長期休暇や三連休が明けると「やっと学校が始まった、また毎日歩けるわ！」と喜んでいる地域住民協力者も多い。

「郊外」という地理的要因があり、車依存が日常となっているうえに「防犯」が重なると、学校も、塾も、友だちの家も、公園も、自家用車送迎になってしまいがちな中、ウォーキングバスやウォーキングパトロールの人々を見かける子どもたちは、歩くことに対して、抵抗が少なくなっているであろう。逆にいえば、以前このまちは、歩いている

人を見かけることすらあまりなかったのである。

3. 集団登校

拓勇地域には、大手自動車メーカーに勤務する本州からの転勤家族も多く暮らしており、「子どもの安全」「不審者」が最大の懸念事項になった平成17年4月当初から、集団登校ができないかという声は上がっていたが、教職員にも、地域住民にもそして子どもたちにも理解されることはなかった。そもそも苫小牧には「集団下校＝緊急災害時」という概念はあるものの、「集団登校」というものはない。冬期間の天候不順により、歩道がなくなるほどの大雪が登校後わずかな時間で降り積もったり、猛吹雪で交通機関がすべて止まったりする事態になった場合、全市的に臨時休校となり、その際に地区会ごとに教職員が引率して「集団下校」するのである。集団下校には、必ず大人の引率者がつくのが北海道では標準的である。しかし、平成20年4月からのウォーキングパトロールで、顔と顔が見える地域住民同士の関係が構築されはじめ、絆ができたところに再び「ウォーキングバス」という集団での登校形態をNPOが提案したことで、学校、PTAそしてボランティア協力者である地域住民が同意し、運行が決定された。これが単なる「防犯」や「不審者」対策にとどまらず、子どもを含めた地域住民みんなのための実践であることは、毎日パトロールを実施している地域住民協力者たちには、言葉にせずともすぐに理解された。

IV NPOの役割

NPOは「拓勇小学校子どもの安全サポートボランティア」協力団体として、ウォーキングバスの運行管理と広報を担っている。運転手・車掌をはじめ、ウォーキングパトロールの方々とのコミュニケーションの活性化

を目的に「チーム・オレンジ通信」を編集しているほか、これまでNPOが地域安全マップ出前講座の依頼を受けた他の自治体や、取材を受けた報道機関とのネットワークを通じて、ウォーキングバスの取組みを伝えている。また、公益ブログを開設し、学校でもPTAでもない第三者的立場から、広く日本中に発信している。広報の目的は、子どもたちが人々の絆の中で育つことを実感できるまちとして名前が知れ渡り、結果的に犯罪者に入るすきを与えないことにつながると考えるからである。さらに、以前、市内全小学生に調査を行ったNPOとして、PTAが実施した「ウォーキングバスアンケート調査」の分析結果を、経験と人材を活かして短時間でまとめることができた。PTAや学校が行うことがむずかしい分野、特に地域との連携、マスコミや行政機関等への周知、そして情報収集などはNPOの得意分野といってよいであろう。そして、ウォーキングバスに限らずすべての活動について、実践事例として発表するのにも公益活動を行うNPOの大切な役割であると考ええる。

V 効果

1. 地域安全マップコンテストとウォーキングバスからわかる到達点

NPOはこれまで、地域安全マップコンテストや安全マップ講演会を日本財団の助成事業として行ってきた。苫小牧市教育委員会では、文部科学省が平成17年12月に全国の教育委員会に通知した「登下校時における幼児児童生徒の安全確保について」をもとに、マップコンテストの有意性について校長会や教頭会などの場で周知し、ポスターや募集チラシ配布を促すなど等、陰で支えてくれている。NPOは一貫して、犯罪機会論に基づいた地域安全マップづくりで「犯罪被害に遭わない力をつける」ことと、「犯罪自体が起こ

りにくいまちづくり」こそが、子どもの安全を守ることだと主張してきた。それに共鳴した、苫小牧警察署や防犯協会、そして地元ショッピングセンターや地域防犯部の方々の絶大な協力のもと、参加者を集めてマップコンテストは実施できたが、全小学校での取組みというところまでには到達できずにいる。しかし、このマップづくり事業とウォーキングバスを行ってきたことで、NPOの「目指すところ」が明確になった。それは「最強の安全は人と人の絆」ということであり、「防犯」は「絆づくり」が最も重要な視点であるということである。地点、地区、地域を見えないバリアで守ること、即ち、人と人の顔が見えるネットワークづくりがまちづくりであり、その目的達成の道は「人づくり」の積み重ねに他ならない。まさに、「人づくり」は地域安全マップとウォーキングバスのコンセプトであり、目指すべき到達点そのものである。

2. 保護者の意識の高揚

「子どもの安全サポートボランティア」では、毎月1回の交流会を開催し、これは学校とPTAと地域の唯一の情報交換の場になっている。地域住民協力者の都合を考慮すると、夕方の開催となるが、毎回多くの地域住民や保護者らも参加し、活発に意見や情報を交換している。その際、学校は全保護者に知らせた方がよいと思われることは「学校便り」などで伝え、子どもたちに指導する必要があるものについては、校長・教頭・指導部長から各担任へ伝えられる。この交流会の存在は、地域と学校に風通しのよい良好な関係を築くきっかけとなっており、今後は、PTA主催で地域住民協力者を参加対象にした「給食試食会」なども実施される予定である。

3. 学校とNPOの連携

学校との連携のコツは、NPOの得意分野でかかわることだと思う。学校以外に向けて

の情報発信や、情報収集、データ分析や画像づくりなどは、NPOならではの迅速な対応ができる。これは、筆者自身がPTA役員の一員であることも影響しているかもしれないが、保護者・NPO・地域住民のどの立場であっても、学校の先生方とは「子どもたちを健全に、いい子に、健康に安全に育てたい」という同じ目的を持つ「チーム」と感じているので、学校との関係は筆者の子どもが卒業しても続くであろう。

VI ウォーキングバス児童アンケート調査結果から

今後、ウォーキングバスはどのような形になるかは未定である。しかし、保護者を対象としたウォーキングバスアンケートにあった「新入学の時期に実施してもらえたら、もっと学校に楽しく通うことができたかもしれない」という意見などを参考に、実施回数を増やすことになるであろう。児童アンケート調査では、希望実施頻度について「月1回」38.6%、「週1回」27.9%、「週2～4回」16.5%、「毎日」19.9%であった。保護者の協力状況によっては、実施頻度を増やすことも考えられるが、ウォーキングバスは何ひとつ誰に対しても「強制」はしない。乗っている子どもも、乗せている大人も「楽しい」ことだから続けたい、と感じているのである。ゆえに、実施頻度を増やすために保護者を当番制にするということは、NPOも学校も考えてはいない。「強制」や「強要」があると、特に防犯や安全といった、すべての人々が当事者であるはずの事柄について、不平等感や不満が募るのは明らかである。しかし、この「楽しい」取り組みは、子どもたちの手で実施頻度を増やすことは考えられる。児童アンケート調査で、「ウォーキングバスの運転手さんや車掌さんをやってみたいと思いますか」という問いに、「やりたい」14.2%、「た

図3. ウォーキングバスへの協力について 児童アンケート結果 2008.9.実施

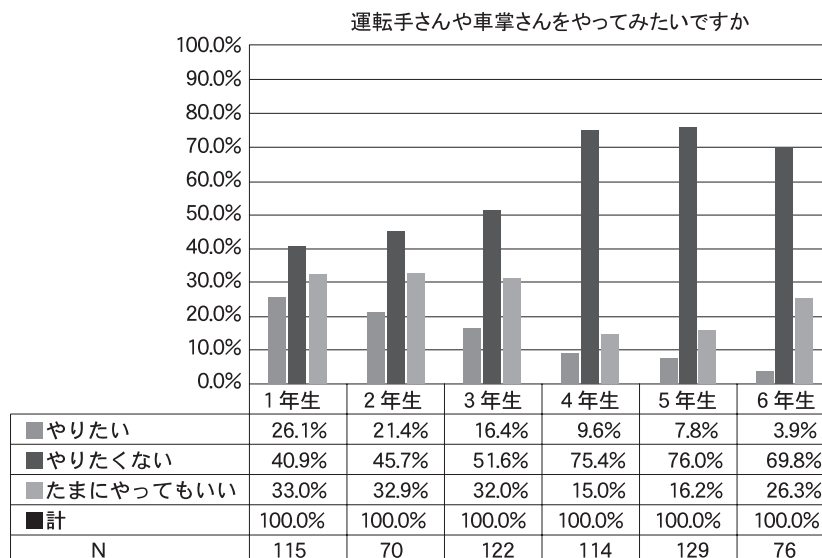


表1. 児童自由記述抜粋 児童アンケート結果2008.9.実施

「毎日あいさつしてくれてありがとう。毎日見守ってくれているから安心します。私はウォーキングバスが好きです。またウォーキングバスに乗りたいです。」
「毎回、ウォーキングバスをしてくれたり、私たちを見守ってくれたりしてくれてどうもありがとうございます。私たちも下の学年の子を安全に学校へ行ったりしてあげます。」
「わたしは、ウォーキングバスにのったら友達ができました。すごくかんしゃしています。」
「パトロールの人へ。まいにちみまもってくれてありがとうございます。いつもオレンジいろのじゃんばあ、わたしもきてみたいです。」
「毎日あいさつしてくれたので自分からあいさつすることが少し増えたと思います。これからも安全のためにがんばってください」
「いってらっしゃいと言ってくれてありがとう」
「地域の方々へ いつもみんなの安全のために、あさ、はやくきてくれてありがとうございます。いつもかんしゃしています。」
「雨の日もいてくれてありがとうございます。これからもよろしくおねがいします。」
「いつもありがとうございます。はやくいけてうれしい。たのしい。いっぱいともだちがつくれてうれしい」
「いつも、みんなを、見ている人は、つかれていると思うから、よければ、こうたいとかで、やってください」
「いつも私たち子どもの平和というか安全を守ってくれてありがとうございます!!できるだけ低学年を中心に見てあげてください」
「ウォーキングバスにのっていろいろお話ができたのでうれしかったです。みんなで歩くのが楽しいです。もっとウォーキングバスがあればいいな。」

まにやってもいい」25.2%、「やりたくない」60.5%という結果があった。中でも1年生の26.1%が「やりたい」（図3. ウォーキングバスへの協力）と答えている。ウォーキングバスで楽しく通学している低学年が、やがて高学年になったとき、ウォーキングバスは大人の手を離れることになるかもしれないという期待が高まる。また、現在6年生の子どもたちでも「やりたい」3.9%、「たまにやってもいい」26.3%とあり、「たまにやってもいい」子どもは、4年生（15%）、5年生（16.2%）よりも多かった。最高学年として、下級生を思いやる心と責任感が、ウォーキングバス運行実施協力者たちの姿を通じて芽生えたのではないかと、期待を込めて推察する。

おわりに

児童アンケート調査自由記述欄に、子どもたちの多くは、自分たち地域の子どもたちを宝物のように思って行動してくれている地域の人々へ感謝の気持ちを素直に述べている。そして、高学年の子どもたちは、低学年児童たちに、地域の人々同様の気持ちを持っていることもわかる。子どもたちが書いたメッセージから、子どもたちに与える影響と実践効果を読み取ることができる（表1. 児童自由記述抜粋）。多くの子どもたちが、安心な大人たちに安全な地域でたくさん話しかけられることを喜んでいる。ウォーキングバスが「うれしい」と書いている子どもたちは、この絆を実感し、安全な地域を継承していくであろう。地域の人々の毎日の行動と思いで少しずつ形成される「絆」を目の当たりにしている子どもたちは、将来的に非行にも走りにくいし犯罪者にもなりにくいなど、地域安全マップと同様の効果が期待できる。ウォーキングバスを著書で紹介している小宮信夫氏は、“個人が他人や集団と結びつくことをサポートする学校環境や地域環境を整備すること、そし

て、個人が他人や集団と結びつく力（換言すれば、対話をとおして良好な人間関係を築く「社会性」）を身につけられるような教育が必要”⁽⁴⁾と指摘している。この教育は、保護者と学校そして地域が手を携え、早急に手打すべき課題であり、ウォーキングバスはその第一歩としてどこの地域でも実践できる手法の一つであると思われる。

ウォーキングバスは「見えないバス」である。「見えない」ながら、地域の連携を「見える」形にしており、その影響力は大きい。この実践を通じ、「挨拶してくれてありがとう」、「話しかけてくれてありがとう」と感謝の気持ちを表す子どもがとても多い。「見えないバス」が地域を走ることで、見えないバリアを形成し、主観的な「安心」と客観的な「安全」のどちらも高めることになる。そのバリアを持つ人々が多ければ多いほど、「点」から「面」への広いバリアとなるであろう。拓勇小学校は新興住宅地域に建つマンモス校であり、人間関係や絆は決して深くはない地域での実践である。ウォーキングバスは、実施すれば「楽しいこと」と、まずは子どもたちが気づき、そして保護者や地域の理解を得られるであろう。

ウォーキングバスやウォーキングパトロールは、多面的なコミュニケーションを通して子どもたち、大人たち両者の社会性を育む「人づくり活動」に発展する可能性を持つ。このような取組みをさらに探求し、人づくり・絆づくりのために、まちのコーディネーター役として様々な人々をつなぎながら、種々の活動を展開していきたい。

参考文献

- (1) 小宮信夫、「犯人目線に立て！危険予測のノウハウ」、PHP 研究所、2007、pp.251-253.
- (1) 小宮信夫 犯罪社会学の専門家 社会学博

士 立正大学文学部社会学科教授 地域安全マップの考案者として全国で技術指導を行っている。

- (2) 小宮信夫, 「犯人目線に立て! 危険予測のノウハウ」, PHP 研究所, 2007, pp. 251-253.
- (3) 内閣府政策統括官 (共生社会政策担当) 付 青少年育成第1担当, 情報誌「子どもと若者」 2008/No.4, 2008, p.3-7.
- (4) 小宮信夫, 「子育て支援シリーズ 第4巻 安全・安心の環境づくり 地域で守る・自分で守る」, ぎょうせい, 2008, pp.21-22.