

## 特集

保育現場で「**気**」になるコトバ考

# 「安全」って何だ？

## 幼児にとって安全とは？

木下 勇

(大学教員)

リスクとハザード

安全を脅かす危険性については、リスクとハザードという言葉がよく使われます。リスクとは行動に伴って起こり得る危険性であり、ハザードは危険の原因となるものを指します。わかりやすく言えば、園舎の軒裏にスズメバチの巣があったとします。それはハザードです。その近くに寄ることはリスクとなります。巣を取り除くことはリスクを負って行動することになります。巣の駆除は専門業者に頼みますが、子どもたちがスズメバチを見たら、大声を出したりあわてたりしないで静かに離れ、巣には絶対近づかない(5m以内が危険)という対処をすることはリスクマネジメントと言います。

木下 勇(きのしたいさみ)  
千葉大学大学院教授。都市計画。著書『ワークショップ』  
他。UNICEF Child Friendly Cities Advisory Board (ユ  
ニセフ「子どもにやさしいまち」国際諮問委員会)委員。

このように、リスクというのはまったく除去できるものではなく、スズメバチという危険な存在を知る経験はリスクマネジメント能力を高めることになります。つまり、幼児の成長において、リスクを感じ、対処する力や知識を得ていくことは、生きていく上で大事なことなのです。

遊具の安全性についての議論でも、リスクとハザードの考え方が基本となっています。都市公園の遊具の安全確保に関する指針では、子どもの遊びに内在する危険性が遊びの価値の一つであるという前提に立ち、子どもの事故回避能力を育むためにもリスクの存在を認めています。事故につながるハザードは除去するという方針に立っています。滑り台を普通に滑るのに飽きたら、頭を下に腹ばいに滑ってみたりするのが子どもです。既成品の遊具は、日本公園施設業協会（JPF A）のSP（遊具以外はSPL）マークが安全基準を満たしている保証となりますが、手作りの遊具にはそういうものがありません。だからといって手作り遊具が安全でないとは言いません。小さい子には登れず、あるレベルに達したら登ることができるよう、最初の入り口で能力によるふり分けをして対処している例もあります。<sup>注2</sup>子どもは日々成長しますから、自分の身体を試しながら、自分でリスクマネジメントをしていくようになります。多少の小さいけがは、むしろその力を身につける勳章のようなものと見たほうがよいでしょう。

## 道路の安全について

幼児の成長は早いですが、その発達段階において身体・知覚能力は未熟な部分があります。道路での交通事故を防ぐために交通安全教育を徹底して行いますが、それだけでは不十分で、六歳ぐらいまで「ピアジェによる「前操作期段階」」は視野も大人ほど広くなく、気を取られ

やすく衝動的に動くこともあり、情報の取捨選択もできません。子どもに安全教育を行つても幼児の事故は減らないことから、幼児が使うような生活道路では、車の速度を落とさざるを得ないように、こぶや狭窄を設ける等、道路の構造を変える動きが一九七〇年代に起こりました。交通事故の統計では時速30 km以上から死亡率が上がっています。オランダやドイツでは幹線道路から住宅地に入ると「ゾーン30」という時速30 km制限の道路になり、さらに静かな住宅地では時速15 km制限の道路（オランダでは 'Woonerf'、ドイツでは 'Spielstrasse'）になります。子どもが遊ぶことも認められ、飛び出しにも配慮しながら車より人が優先される道路です。<sup>注4</sup>

ところが日本ではこのような道路作りへの法改正がされていません。二〇〇六年九月、川口市で保育園児の列にライトバンが突つ込み、園児四人が亡くなるという悲しい事故が起きました。保育園児が日常歩く道路も、何の制限も無い時速60 km走行の抜け道として常態化していたのです。以降、国もゾーン30の導入に積極的になってきましたが、車は幼児にとってハザードそのものという認識を社会的にもっと共有してほしいところです。

### 犯罪から、そして災害からの安全について

日本ではそれほど多くないものの、世間を震撼しんかんさせる事件が起こつたり、不審者情報が出回つたりすると、子どもたちにも「通りで知らない人と口を聞いてはいけない」などと注意します。また通称「声掛け禁止条例」というような防犯のための条例を整備している自治体もあります。

しかし、このような状況は海外でも見直しの機運が出てきています。英国で、二歳の女の子が保育園から出てきて池の方に歩いていくのを車から見た人が数人いたが、誰もその子を保護せずそのままにしていた結果、その子は池でおぼれ死んだという事故が起こりました。その目

撃者が言うには、声を掛けたら誘拐犯と間違えられるからとのこと。一方、英国やオーストラリア、米国等では、犯罪への不安から子どもの移動はいつも車でということで、運動不足のみならず、社会性にまで問題をきたしているようです。このような行き過ぎた過保護状態は、パブルラップドキッズ（梱包材で包まれた子ども）という社会現象として問題視されています。

日本では、地域の自治会の防犯パトロールや横断歩道の見守りボランティアが、子どもと高齢者の交流の機会になり、高齢者の生きがいにもなっている例も見られます。<sup>注5</sup> 空き地を菜園にしたり、通りを花で飾り、水やり等でできるだけ外に人が出て、通りに目を、という運動も海外で起こっています。近隣付き合いが活性化してくると、一人住まいの高齢者の福祉にもつながり、そして近隣の絆が防災やいざという時の力になります。犯罪や災害はいつ起こり得るか分からないハザードです。しかしその最善のリスクマネジメントは地域のコミュニケーションにあり、幼児の段階からそんなコミュニケーション感覚を養うことも大事です。幼稚園、保育園の活動の一環として、周辺、近隣と関係を結んでいくことが安全性を高めることになるでしょう。

## 注

- 1 国土交通省「都市公園における遊具の安全確保に関する指針」平成十四年三月
- 2 世田谷区のプレーパークはじめプレーリーダー常駐の遊び場では、プレーリーダーが遊具や遊びの仕掛けには年齢等発達特性に応じた配慮がなされるように訓練されている。また事故が起こると病院や保護者にすぐに連絡し、対処方法はじめ事故情報を共有するようにしている。
- 3 ピアジェ・J『知能の心理学』（波多野完治・滝沢武久訳）みすず書房 一九六七年
- 4 木下勇『遊びと街のエコロジー』丸善 一九九六年
- 5 詳細は、子ども安全まちづくりパートナーズ <http://kodomo-anzen.org> 参照。