

子育て支援 - 子どもの安全を考える -

The support for childrearing

- Considering about the safety for children -

石王敦子・落合正行

Atsuko Ishio, Masayuki Ochiai

Abstract

We considered about the safety for children in the present paper. First, we examined the properties of the crime such as kidnapping and the traffic accidents, entangled with children in order to avoid a various kinds of the danger which children were exposed to. We suggested the some attempt solutions. Then, we focused on the children's mental abilities such as attention, metacognition etc. to recognize and understand the danger. Finally, we suggested that the rational solution for assuring children's safety was to integrate among the children's abilities for avoiding the dangerous things and situations, the design for avoiding the danger and the supervise of rearer.

Key words : crime, danger, metacognition, children's safety

はじめに

少子高齢化がいわれはじめて久しいが、出生数はなかなか増えない。平成24年版子ども・若者白書によれば、子ども・若者人口（0～29歳）の推移は、昭和50年以降ほぼ一貫して減少している。合計特殊出生率は、平成17年に最低1.26を示して以来上向き傾向であり、平成22年は1.39であったが、依然として低い水準にあり、人口の維持に必要な2.08には及ばない。2012年に発表された国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口（平成24年1月推計）」によると、現在の傾向が続けば、2060年には、我が国の人口は8,674万人となり、1年間に生まれる子どもの数が現在の半分以下の50万人を割り、高齢化率は約40%に達することになる（平成24年版厚生労働白書）。

出生率の低下は、ライフスタイルの変化、

結婚観、子ども観等の変化によって、男女ともに晩婚化が進んでいること、子育てに不安を感じていることなども、その原因と考えられる。たとえば、平成24年版厚生労働白書によれば、2030年には生涯未婚率が男性で約30%、女性では約23%になるものと見込まれている。また共働き世帯と専業主婦世帯とを比べると、1997年には既に前者の数が後者の数を上回っている。第14回出生動向基本調査（2010年 独身者調査）によると、結婚する意思をもつ未婚者は約9割であり、子どもについても男女とも2人以上はほしいと希望している。このことから、多くの人が結婚して子どもを産みたい、結婚しても子どもを持って働きたいと望んでいるにもかかわらず、その希望がかなえられず、結果として少子化が進んでしまっているものと考えられる（平成24年版厚生労働白書）。そこで、安心して子育てができる環境を整えるために、ま

た、せっかくもうけた子どもが安全に大人になるためにも、本稿では特に子どもの安全について考察していく。

近年「安全な国」と言われてきた日本でも、そうではないと感じることが多くなってきた。近隣の住民との接触が少ない都会とは異なり、地方は安全であると思われがちであったが、都会や田舎に関わらず安全な街という概念は消えつつある。幼い子どもが事件に巻き込まれることも多くなってきた。「小さな子どもまでは（かわいそうなので）ねらわない」という考えより、むしろ「小さな子どもだからこそ、思い通りになりやすくねらう」という考えもあるようである。2003年度に1年間住んだカナダのオンタリオ州でも、報道によって、子どもが犯罪に巻き込まれることを多く目にした。そしてそのような報道に触れるたびに、それらを防ぐための手立てが、いろいろとたてられていることを知った。比較的安全な国と言われてきた日本では、何か事件が起こってから対処するということが多かったが、私たちももう少し積極的に、子どもの安全に対して考える必要があるのではないだろうか。

子どもが巻き込まれる犯罪

私たちは、昔に比べて子どもの巻き込まれる犯罪が増えたと感じるが、実際のところは、平成23年中に20歳未満の少年が被害者となった刑法犯の認知件数は22万8,025件で、前年に比べ約11.0%減少している（内閣府 平成24年版子ども・若者白書）。ここ10年間の推移をみても、総件数は毎年減少している。ただ小学生や未就学児については、被害者数はそれほど減っているわけではない。また凶悪犯被害の年次推移では、高校生や中学生の被害は、平成14年、平成15年をピークにそれぞれ減少傾向にあるが、小学生及び未就学児についての被害はほぼ横ばい傾向にある（平成24

年版子ども・若者白書）。すなわち、増えているわけではないが決して少なくなっているわけでもなく、毎年のように犯罪に巻き込まれる子ども達が一定数いることを示している。

八巻（2010）は、2009年度の警察庁の統計から、小学生で略取・誘拐（いわゆる連れ去り）の被害が多いことを紹介している。また同じく八巻（2010）は、2003年度の警察庁の統計をもとに、15歳以下の子どもが対象となった略取・誘拐事件の具体的な発生状況を紹介している。それによると、未遂も含む126件のうち、小学生が被害者となったのは64.7%で最も多く、性別では女子が77.0%であった。さらに、小中学生が被害にあった時間帯は、15時から18時までが54.5%であり、12時から15時までが14.1%であった。被害にあった場所は、「学校付近の道路上」「その他の道路上」が57.1%（小中学生以外を含む全体値）となっていた（八巻、2010）。これらから、犯罪は特別な場所や状況で起こっているわけではなく、日常生活の中で偶然一人になった時をねらわれたものと考えられる。

カナダでも子どもの略取・誘拐を目にする機会は多かった。特に衝撃的だったのは、自宅で寝ている間に11歳の女兒が連れ去られた事件であった。犯人は、2階の女兒の部屋に窓から巧みに侵入しており、家族は、翌朝母親が女兒を起こしに行くまで気がつかなかった。この事件は、安全であるはずの自宅から子どもが連れ去られたということが大きな衝撃となって、カナダ全土で連日報道された。

同じ北米でも、カナダはアメリカとは異なって銃の所持が認められていないこともあり、かなり治安のよい国だと認識されている。それでも、このように子どもが巻き込まれる事件は後をたたない。誘拐して子どもに労働をさせたり、人身売買の対象にしたりすることもあるようである。身内の犯罪も多い。裁判の末に子どもの養育権を失った親が、子どもを連れ去ってしまうこともあった。子ども

の誘拐や失踪が多いことに気づいたのは、毎月送られてくる民間のケーブルテレビ会社の請求書の封筒の裏に「行方不明の子ども」として、捜索中の子どもの情報が写真付きで掲載されていること、しかもそれは毎月違う子どもが載っていることや、街中で多くの捜索写真を見かけたことからである。

カナダに限らず多くの欧米国ではそうであるが、基本的に「子どもたちは保護すべき存在」になっており「法で守られる存在」である。子どもをたたくと逮捕されるという法律も、カナダでは2003年度に制定されている。また、12歳ぐらいまでの子どもに一人で留守番をさせることは禁じられている。同様に、一人で買い物をしたり道を歩いたりしている子どももほとんどいない。日本では、幼い子どもが留守番をすることや一人でお使いに行くことは、「成長のあかし」として周囲に歓迎されるが、外国では養育の放棄とみなされる。場所によっては、身近に歩いて行けるような店や友達の家がないという国事情にもよると思われるが、家に一人で置いておくことも含めて、原則として子どもを一人で行動させないようにしている。駐車場の車の中で待っている子どもも見たことがなく、車の中に残っているのはペットの犬だけであった。日本では、買い物中、車に置いていた乳児が脱水症状になる事件が何回か報じられたことがあるが、おそらく外国では、子どもが車に残っていることに気づいた人が警察に通報することになるのであろう。また、カナダを含めて外国のスーパーやショッピングモールで見かける親子連れは、いずれも大人が子どもの手をしっかり握っているのが印象的であった。これは、手を離すと隙をねらって子どもを連れ去るという事件が起こりうるからであり、未遂ではあったが実際にトロントでもそのような事件があった。保護者の手を離れ、スーパーの中を走り回っている日本の子どもたちに比べると、保護者の安全性の認識

に大きな差を感じる。「ある年齢以下の子どもを一人で行動させない」ということを広く義務づけることによって、子どもが巻き込まれる事件や事故はいくらか減らすことができるのではないだろうか。

交通事故

子どもは交通事故にも遭いやすい。平成22年に不慮の事故により死亡した子ども・若者（0～29歳）の数は2,001人となっており、年次推移をみると、平成元年をピークに減少傾向が続いている。不慮の事故の内訳は、乳児以外では交通事故が最も多い。平成23年の交通事故による子ども・若者（ここでは25歳未満の者）の死者数は551人で、前年に比べて29人（5.0%）減少し、負傷者数は19万8,081人で、前年に比べて1万4,099人（6.6%）減少した。平成23年の交通事故による子ども・若者死者数を年齢層別・状態別にみると、6歳以下では自動車乗車中及び歩行中が、7～12歳では自転車乗用中及び歩行中が、13～15歳では自転車乗用中が、16～19歳と20～24歳では自動車乗車中及び二輪車乗車中がそれぞれ多くなっている（内閣府 平成24年版子ども・若者白書）。

カナダでも、子どもと高齢者が交通事故に遭う割合は多かった。ただ日本と異なる点は、基本的に子どもが一人で外出するような機会が少ないことと、登下校中の交通事故を避けるために、公立の学校ではスクールバスの運用がなされていたことである。このスクールバスは、道路交通法上かなりの優先権を持っている。子どもたちが乗り降りをしている間は、バスの前後左右のランプが一斉に点滅して大きな手のひらのような「STOP」サインが出る。この間は、すべての車はスクールバスの前後40mの距離をあけて停止していなければならない。中央分離帯のない道路では、対向車線も含めてすべて停止である。これら

は、バスを降りて思わず駆け出す子どもの事故を防ぐためと考えられる。この規則に違反すると高額な罰金が課せられる。

高木（2010）は、子どもが交通事故に遭いやすい要因として、子どもが自分の興味関心の対象に注意を集めてしまうと周囲の状況に気を配れないこと、行動が突発的で予測しにくいこと、体が小さく運転者が気づきにくいことを挙げている。確かに、子どもは注意の容量が大人に比べて少なく、同時にいくつかのことに注意を払うことが困難である。したがって、何かに興味を奪われてしまうと、道路に出る前にいったん止まらなければならないことも忘れて走り出てしまう。またワーキングメモリの容量も小さい。ワーキングメモリとは、「記憶の保持をしながら処理をする」という動的な短期記憶のシステムであり、暗算や会話、読書をするときなどに働いている。ワーキングメモリは、その背後に、目標に向かって注意を維持する機能を持っており、今から始める行動を正しく方向づけるものである。またワーキングメモリの保持と処理はトレードオフの関係にあり、処理に容量を使いすぎると保持がおろそかになる。石王と荳阪（1994）は、リスニングスパンテストを用いて幼児のワーキングメモリ容量を測定する試みを行っている。その結果、幼児のワーキングメモリ容量は大人よりも小さく、さらに注意をうまくコントロールできない幼児が多くみられた。教示では課題のやり方を理解しているにも関わらず、その教示どおりに実験を遂行することが困難で、エラーを起こしていたのである。荳阪（2002）によると、高齢者のワーキングメモリ容量を測定した際にも、幼児と同じようなエラーをする者が多かったことがわかった。幼児はワーキングメモリの形成の初期であり、高齢者は加齢によってワーキングメモリが脆弱になってくる時期である。両者に共通の誤りがみられることは、ワーキングメモリの機能が不安定な場合に、

注意のコントロール、特に抑制機能がうまくコントロールできないことを表している（荳阪、2002）。

注意のコントロールがうまくできない時期に、大量の情報が一挙に入ってくるような交通量の多い場所に、子どもを一人で置くことはかなり危険であるといえる。

家庭内事故

厚生労働省の「人口動態統計」によると、1～4歳児、5～9歳児は「不慮の事故」が1位である。全年齢と比較しても、幼児の「不慮の事故」は特に注意しなければならないことである。国民生活センターの調査によると、乳幼児の場合は交通事故よりも家庭内事故の割合が多いという結果である。乳幼児の家庭内事故としては、浴槽転落による溺死・溺水、転倒・転落、誤飲、熱・高温物質との接触など、さまざまな様態がみられる。家庭内で危ない箇所としては、風呂場、台所、ベランダ、階段、洗濯機等であり、誤飲に関しては、たばこ、吸殻、灰皿の水、硬貨、ボタン、ペットボトルのキャップ、ボタン電池、小さなおもちゃ、安全ピン、各種洗剤、医薬品、化粧品、乾燥剤、殺虫・防虫剤、飴玉、ピーナッツなどが指摘されている。

これらは、乳幼児が必ずしも危険と察知できる対象物とは限らない。従って、危険の察知については、乳幼児の認知的な能力だけではなく、事故が起こらないような環境のデザインを工夫することや、乳幼児のメタ認知の不十分さを親の認知で補うようにしていくことが重要だと考えられる。メタ認知については後述する。

行政での取り組み — スクールバス —

子どもが連れ去りなどの被害にあったり交通事故に遭ったりするのは、登下校中や放課

後であることが多い。いくら言い聞かせても、言葉巧みに誘われるとついでに可能性があったり、自分の興味あることだけに夢中になってしまい車の前に飛び出す可能性があったりすることを考えると、ある程度の年齢まではできるだけ子どもを一人にしない工夫が必要である。

文部科学省による「国内におけるスクールバス活用状況等調査報告書（平成20年3月）」は、全国でスクールバスを導入している自治体の取り組み状況を報告している。文部科学省がスクールバスを導入する目的は、へき地における通学支援と通学路における安全確保のためである。へき地の学校だけでなく、市町村の合併で学校が統廃合され、小学校でも通学距離が遠くなった児童生徒を対象とした、スクールバスの国庫補助も行われている。通学路における安全については、近年発生した通学路における児童生徒等に対する犯罪の発生を受け、へき地支援のスクールバスに、通学距離が短い児童生徒を同乗させる取組等がなされている。さらに、文部科学省としても各省庁と連携し、各都道府県及び指定都市教育委員会に対して、路線バス等をスクールバスとして活用することについて、登下校の安全確保の方策の一つとして検討するよう求めている。

さて上記報告書によると、全国の62.7%の自治体（市区町村および事務組合をいう。以下同じ）において、公立小学校児童及び中学校生徒の通学に供するためにスクールバスが導入されている。新潟県、山形県、青森県、富山県、北海道、岩手県、島根県など、山間部や降雪の多い地域を抱える道県では導入率が高く、導入している自治体が9割を超えている。また、東京都、神奈川県、埼玉県、福岡県、愛知県では、3割を下回っており、大都市部の都府県での導入率が低い傾向がみられる。スクールバスの運用形態は、専用スクールバスの運行と、路線バス等その他の交

通機関の活用の2種類がある。専用スクールバスは、スクールバスを導入している自治体の82.0%で運行されており、路線バス等、その他の交通機関は、55.1%の自治体で児童生徒の通学に活用されている。それぞれの運用形態で、児童生徒の安全確保についての意識を調べてみると、専用スクールバスを運行するグループでは、児童生徒の安全確保対策を目的の一つとするグループが43.4%あり、「へき地対応」を目的とするグループ（75.1%）とともに、安全確保対策がスクールバス運行の主要な目的となっているが、安全確保対策のみを主たる目的とする運行グループは7.2%に留まっており、安全確保対策を主な目的としてバスを運行している例は少ない。またバス停留所までの送迎を地域の保護者が当番で担当するなど、保護者や地域の支援を得ている運行グループは22.3%であった。路線バス等を運用するグループでは、児童生徒の安全確保対策を目的の一つとする運行グループが50.8%あり、「へき地対応」（69.9%）とともに「安全確保」が主な目的となっているが、安全確保対策のみを主たる目的とする運行グループは14.0%に留まっている。また、バス停留所までの送迎を地域の保護者が当番で担当するなど、保護者や地域の支援を得ている運行グループは21.7%であった。

同報告書には、全国で特徴的な取り組みをしている20の自治体の報告がある。子どもの安全への取り組みについては、バス停までの間を集団登下校している例や、地元住民や老人会のボランティアによって、自宅からバス停までの道に子ども見守り隊を置くという例もあった。また保護者からは、スクールバスによって子どもの登下校について心配をしなくてもよくなったという意見もある一方で、歩く機会が減って体力が落ちるので歩かせてほしいという意見もあった。学校によっては、季節の良い時期には、集団登下校で子ども達

に歩く機会を設けているところもある。

同報告書には、諸外国のスクールバスについての報告もある。アメリカとイギリスについての報告であり州によって多少の違いはあるが、アメリカ（ニューヨーク州）では低学年で2マイル（3.2km）以上、高学年で3マイル（4.8km）以上の通学をする児童生徒達に、スクールバスが供用されている。アメリカもイギリスもスクールバスの安全性にはかなりの注意が払われている。アメリカニューヨーク州では、スクールバスの運転手にトレーニングプログラムを課しその終了を義務づけている。また地元警察と連携をとりながら、治安の悪い地域では、警察官が児童生徒の通学に付き添っている。さらに、児童生徒の安全を確保するために乗降時には教員がついている。アメリカコネチカット州では、8割の児童生徒がスクールバスを利用している。ここでは、スクールバスの運転手に対して、年に数回、抜き打ちで薬物及びアルコール検査を行い、他の商業車両の運転手よりも厳しいアルコール濃度値の規程を超えていることが判明した場合は、運転免許が剥奪される。また、幼稚園から小学校低学年の幼児児童がスクールバスを降りる際は、運転手は保護者が自宅にいることを確認しなければならず、玄関先に保護者の姿が見えない場合は、幼児児童を学校に連れ帰ることとなっている。スクールバスの運転手は、毎日同じルートを決まった時間に走行していることから、地域の中で起こっている変化や異常事態を察知しやすい。ここでは、何かあればすぐに関係部署に知らせることができる体制も整っており、地域の安全を見守っているといえる。

イギリスは、5歳から16歳の児童生徒の通学手段をみると、徒歩が半数弱で最も多く、次いで自家用車が30%、路線バスが14%、専用スクールバスを利用している児童生徒は全体の5%程度である。しかし、送迎の車による交通渋滞も問題になっており、スクールバ

スの利用が見直されている。イギリスサリー州では、スクールバスのパイロットプロジェクトが導入されている。ここでの子どもを守るための取り組みは、バス専任の添乗員がいること、そして彼らが、児童の降車時にバス停に迎えに来ている大人が児童の保護者であることを確認していることである。もともと、バス停に児童を迎えにくる大人は事前に登録することになっている。保護者が現れない場合は保護者に連絡を取り、プロジェクトの運営事務所もしくは学校へ連れ帰り、保護者が迎えに来るまで一緒に待つこととなっている。また、児童がスクールバスを降車した後に自宅まで一人で帰宅する場合は、保護者は承諾書とともにその旨を、書面で州のプロジェクト担当職員に申請しなければならない。

アメリカもイギリスも、スクールバスの車両の安全性や運転手のチェックなど、スクールバスそのものの安全性とともに、基本的に子どもを一人にしないことに気をつけているといえる。

行政の取り組みとして、ここではスクールバスの運行を挙げたが、他にも種々さまざまな取り組みが広く行われている。共働き家庭の子ども達が放課後に安心して過ごせる場を、地域や地域の学校と協同して用意したり、徒歩通学の子ども達を、地域の大人達がボランティアで見守ったりするなどである。このようにして、子どもは子育てをしている当事者たちだけでなく、「社会で育てる」という意識をより浸透させる施策が行われている。

子どもの危険を察する能力

強制的な連れ去りはともかく、言葉巧みに子どもを誘って連れ去ってしまう事件も多い。子どもはある程度の年齢になると、「知らない人について行ってはいけない」ことを、さんざん教えられる。八巻（2010）によると、2007年に首都圏で小中学生を対象に行

われた調査でも、「犯罪から自分で自分の身を守るよう、家の人から注意されたことがある」とする回答は、小学生で73.9%、中学生で58.9%になり、性別では女子の方の比率が高い。具体的にどのような注意を受けたのかを調べてみると、小学生は「知らない人について行かない」という注意が2割を超え、続いて「大声を出す」「逃げる」など具体的な行動が多くなっている。中学生では、「あやしい人や場所を避ける」「暗いところに行かない」など自分で考えて判断するような注意が増えている（八巻、2010）。しかし現実の場面では、必ずしもその教えに従っているとは限らない。

江尻（2010）は、保育園の年中児・年長児、小学校1年生・2年生を対象に、個別面接で子ども達の危険を認識する能力を調べている。紙芝居で、主人公の子どもが一人で歩いているところに、大人（見知らぬ人やよく知っている人）がやってきて、「子犬が産まれたので見に行こうよ」というような子どもにとって興味がありそうな誘いをする場面を見せ、その後子ども達に、自分が主人公だったらどうするかを聞いた。その結果、小学校1年生以上になると適切な行動ができるようになり、相手が知っている人でもより慎重な行動をとるようになることもわかった。しかし、何らかの誘いで声をかけるのではなく、たとえば「ものをなくして困っているのだから一緒にきて探してほしい」というように、自分は今困っているのだから助けてほしいという声かけをされると、誘われる場面ではついていかなかった子どもでも、ついて行きやすくなることがわかった。江尻（2010）は、見知らぬ人からの誘いを断る能力はまだ発達途上であり、状況によっては相手について行ってしまふことを、大人は知っておくべきだと述べている。

清水（2010）も「困っている人は助ける」という向社会的行動と「知らない人にはついて行かない」という危険回避の行動のジレン

マについての実験を紹介している。この実験では、年長の幼児と小学校1・2年生の児童を対象に、はぐれた親を探しながら一人で歩いている時に、車に乗った見知らぬ男の人（女の人）がやってきて、一緒に車に乗って駅に行く道を教えてほしいと頼む場面で、子どもはどうするかを調べた。約4分の3の子どもが「ついて行かない」と回答し、約半分の子どものみが「道を教える」と回答した。「ついて行かないし道も教えない」と回答した子どもは49.1%で、「ついて行かないけど道は教える」と回答した子どもは23.1%いた。「ついて行かないけど道を教える」方法として、児童では「方向を指さして教える」「地図を書いてあげる」という回答がみられたが、幼児では具体的な方法を回答できた者はほとんどいなかった。さらに、条件を変えて調べてみると、子どもが「自分も駅に行きたい」という欲求を持っているときには、「ついて行く」という反応が、幼児で約60%、児童は約50%に増加した。また「道を教える」という子どもも、自分の欲求と一致としたときに多くなった。その理由には、見知らぬ人が自分を助けてくれるのだと思ったり、車の方が速いので自分の欲求が効率的に満たされると思ったりすることなどが挙げられている。清水（2010）は、児童期前期までは、場面によっては子どもの危険認知が弱まる場合があることを述べ、向社会的性の発達を阻害しない年齢別の安全教育が必要であるとしている。

メタ認知の発達

清水（2010）では、自分の欲求と一致すると、子どもの危険察知能力が低くなることが示されたが、女子大学生が「モデルにスカウトしたいので写真を撮らせてほしい。」と誘われて車に乗りこみ、あやうく性犯罪に遭いそうになった事例もある。年齢に関わらず、自分にとって有利なものや興味のあるものを

提示された場合には、危ないかもしれないと危険を予想する能力が影響を受ける可能性がある。この危険察知能力には、広い意味でのメタ認知も関わっていると考えられる。

メタ認知とは「認知についての認知」といわれ、自分自身の知的な活動を把握したり、認知過程を監視しコントロールしたりすることである。イメージとしては、一段高いところから今の自分の活動を見るような感じである。Brown (1978) は、自分がわかっているか否かがわかるというメタ理解、行為やその結果、課題の困難度の予測などの認知についての知識、計画立案点検やモニタリングなどの監視機能や注意配分機能等を、メタ認知と呼んでいる。メタ認知を使うということは、自分の能力を客観的に見るということでもある。もし自分が、記憶をすることは苦手だとわかっていたら、大事な予定を忘れないために「メモをとろう」「何回も繰り返して覚えよう」などという行為をするが、自分が忘れそうだと気づくことがメタ認知の働きである。このように自分の認知処理の過程だけに限らず、広く客観的に自分が置かれている状況をとらえることもメタ認知とすると、危険察知の能力もメタ認知に関わっていると見える。自分の置かれている状況がどれぐらいの危険を持っているか、また危険な状況になりそうであるかを判断するのは、メタ認知であろう。そしてその判断には、危険についての知識や過去の経験なども影響してくる。

一般的に、メタ認知は小さい時には未発達で徐々に発達していくと考えられている。3、4歳児でも、一度に多数の項目を覚えるのは困難だということを知っており、外的道具（メモなど）を使うと有効であることを知っている。このように、幼児でもメタ認知はみられるが、その働きは十分ではない。幼児に「どれだけの項目を覚えられるか」と聞いてみると、4歳児では、実際には少ししか覚えられないにも関わらず多くの個数を答える。

大人は同じ質問をされると、ほぼ自分が覚えられる個数を答える。すなわち、幼児は自分の能力を客観的にみることができないのである。メタ認知は幼児から使われ始め、小学校にはいると急速に発達していき、11、12歳頃にまでには完成するといわれている。

危険察知能力にメタ認知が関わっていると考えると、幼い子どもほどその発達が不十分であるため危険を予想することは困難だと予想される。Wertsch (1979) は、Vygotsky の発達の最近接領域の考えをもとに、メタ認知（自己統制力）を、大人の子どもの統制的働きかけがその後の自覚的コントロールというメタ認知の基礎になると考え、大人（母親）と子どもとの相互交渉に求めている。このことからすると、メタ認知の育成にも、また危険に関する知識の習得にも、大人のガイドが発達初期には必要であることが分かる。

終わりに

少子化社会において、安心して子どもを産み育てるために、子どもの安全について考えてきた。本稿では触れなかったが、子どもが巻き込まれる犯罪や事故が減りつつある状況の中で、虐待だけは増加の一途をたどっている。内閣府の平成24年版子ども・若者白書によると、児童虐待に関する相談対応の件数は、平成22年度は5万6,384件（前年度比27.5%増）となっている。その内容は、平成22年度は身体的虐待が38.2%と最も多く、次いでネグレクトが32.5%、以下心理的虐待、性的虐待の順となっている。虐待を受けた児童の年齢構成は、0歳～就学年齢以前の乳幼児が全体の43.8%を占めており、虐待が早い時期から始まっていることを示している。主たる虐待者は、平成22年度においては実母が60.4%と最も多く、次いで実父が25.1%となっている。

カナダでも虐待は大きな問題であった。離

婚率が高いため子どもを連れて再婚することも多く、義理の父や母から性的虐待や暴力を受ける事件を耳にした。虐待の原因は個々のケースによって異なりその背景も異なるため、一律の対応は困難である。しかし、虐待の深刻さは緊急を要しており、一刻も早い対応が望まれる。

引用文献

- Brown, A. L. (1978). Knowing when, where, and how to remember: A problem of meta-cognition. In R. Glaser (Ed.), *Advances in instructional psychology* (Vol. 2, pp. 77-165). Hillsdale, NJ: Erlbaum.
- 江尻桂子(2010). 児童は見知らぬ人からの誘いを断ることができるか 袖井孝子・内田伸子編 *子どもの暮らしの安全・安心～命の教育へ2* II-2. pp.24-28. 金子書房.
- 石王敦子・苧阪満里子(1994). 幼児におけるリスニングスパン測定の試み *教育心理学研究*, 42, 50-56.
- 厚生労働省(2012). *安心して子どもを産み育てることができる環境の整備 平成24年版厚生労働白書 第2部 特集2* 308~325.
<http://www.mhlw.go.jp/wp/hakusyo/kousei/12/dl/2-01.pdf> (2013年1月13日閲覧)
- 厚生労働省(2012). *平成24年度我が国の人口動態 (平成22年度までの動向)*
<http://www.mhlw.go.jp/toukei/list/dl/81-1a2.pdf> (2013年1月13日閲覧)
- 文部科学省(2008). *国内におけるスクールバス活用状況等調査報告書 (平成20年3月)*
www.mext.go.jp/component/a_menu/education/detail (2013年1月13日閲覧)
- 内閣府(2012) *子ども・若者の近年の状況 平成24年版 子ども・若者白書 第1部第1章第1節. 子ども・若者の安全 第3章第1節. 犯罪や虐待による被害 第3章第2節.*
<http://www8.cao.go.jp/youth/whitepaper/h24honpenpdf/> (2013年1月13日閲覧)
- 苧阪満里子(2002). *脳のメモ帳 ワーキングメモリ* 新曜社.
- 清水由紀(2010). *危険回避と向社会性のジレンマをどう解決するか* 袖井孝子・内田伸子編 *子どもの暮らしの安全・安心～命の教育へ2* II-3. pp.29-34. 金子書房.
- 高木友子(2010). *子どもはなぜ交通事故に遭いやすいか* 袖井孝子・内田伸子編 *子どもの暮らしの安全・安心～命の教育へ2* I-2. pp.8-9. 金子書房.
- 八巻睦子(2010). *子どもを対象とする犯罪は増えているのか* 袖井孝子・内田伸子編 *子どもの暮らしの安全・安心～命の教育へ2* III-1. pp.52-57. 金子書房.
- 八巻睦子(2010). *子どもはどのような犯罪に遭っているのか* 袖井孝子・内田伸子編 *子どもの暮らしの安全・安心～命の教育へ2* III-2. pp.58-62. 金子書房.
- 八巻睦子(2010). *親はどのような注意をしているのか* 袖井孝子・内田伸子編 *子どもの暮らしの安全・安心～命の教育へ2* III-3. pp.63-68. 金子書房.
- Wertsch, J.V.(1979). From social interaction to higher psychological processes. *Human Development*, 22, 1-22.