

## 〈子どものための道〉の思想水脈

— Independent mobility概念の展開 —

久 保 健 太

### 問題の所在と先行研究

欧州では、子どもの育ちの場としての道づくりが進行している。イギリスにおけるホームゾーンは、そのような取り組みの一つである。ここでは、道は「遊びplay」の場としてとらえられている。このような道の把握は、道を子どもにとって安全な場へと、子どもの育ちの場へとつくり変えていく際の、一つの原動力になっている。

しかし、道が子どもにやさしい場、子どもの育ちの場へとつくり変えられていく際、もう一つ、重要な役割を担っている概念がある。それがindependent mobilityである。independent mobility、直訳すれば「自立移動」なのであるが、そのような直訳では、この語がもっている膨らみは伝わらない。例えば、最近では、independent mobilityが安心感に支えられていることが主張されていることから分かるように、independent mobilityは「自立」という言葉が伝えるほど自力だけで達成できることとは捉えられていない。本稿で明らかにするが、independent mobilityはさまざまな意味を背負い、その意味は定まっていない。これらの理由から、本稿ではindependent mobilityを特に訳さず、英語のまま、この語を用いる。さしあたり、直接には大人に依存しない子どもの移動、子どもの一人歩き、と理解しておいてさしつかえない。

さて、ヨーロッパで子どものための道づくりが進行するとき、遊びの確保と合わせて、このindependent mobilityの確保が目標とされている。しかし、そのように重要な役割を果たしているにもかかわらず、この概念は、日本に紹介されていない。

本稿は、independent mobilityの概念を紹介することを目的の一つとする。その際、1990年のヒルマンの研究から、2000年代までの研究にいたるindependent mobility概念の展開を紹介する。

また、日本における、その導入可能性を探るため、

independent mobilityについて言及しているEU白書（「若者に関する白書Commission of the European Communities, 2001」以下、EU白書）と、それをモデルにしたと思われる内閣府の報告書（内閣府「若者の包括的な自立支援方策に関する検討会報告」（宮本みち子座長）以下、2005年報告）を比較し、後者においてindependent mobilityの概念が欠落した論理構成を「参画」「積極的シティズンシップ」という概念を補助線に、明らかにする。

本稿は、以下のような構成をとる。1～4節でindependent mobility概念、およびその展開を紹介し、5節で同概念の日本への導入可能性を検討する。なお、independent mobilityという語に注目し、それを紹介した研究は、管見の限り存在しない。また、2001年のEU白書と2005年の内閣府報告を比較し、independent mobility概念の導入可能性を検討した研究も目にしていない。

なお、単にindependent mobilityと記すとき、英語圏では、身体の不自由な人々の自立移動を意味することが多い。本稿で扱うのは、子どものindependent mobilityであることを断っておく。

### 1 ヒルマンらによるindependent mobility概念

independent mobilityという概念を前面に打ち出した研究は、ヒルマンらによる『一步間違えれば…(One false move…)』を嚆矢とする。この研究で、ヒルマンらはindependent mobilityという概念をもち出し、子どもの一人歩きが減少しているという問題を世に問うた。もちろん、independent mobilityという語を使わずに、それと同様の問題、すなわち、子どもの一人歩きの減少に関わる問題について述べた研究はそれまでも存在したが、それをindependent mobilityという概念にまとめたのはヒルマンらの研究が最初である。

## 1.1 independent mobility概念の内容

ヒルマンらの研究では、independent mobilityは単純に「大人に依存しないで移動できること」を意味している。例えば、independentの言い換えとしては、unaccompanied（大人を同伴しないこと [Hillman1990: 77]）、alone（一人でやること [同: 77]）、unsupervised（管理・監督されていないこと [同: 79]）といった語が用いられるが、これらはどれも、大人との関係において、依存を脱していること（independence）をその内容としている。

ヒルマンらのindependent mobilityイメージを理解する上で、次のパラグラフは重要である。

我々はindependent mobilityを測るのに、2つの指標を選んだ。1つ目の指標は、4つの「ライセンス」に関するものである。その「ライセンス」とは、子どもが育つに連れて親から与えられるもので、自分で（on their own）動き回ってよい（主に歩きで）というライセンス、具体的には、自分で道を横断していい、学校以外の場所に行ってもいい、学校の登下校をしてもいい、暗くなってから外出してもいい、という4つの「ライセンス」である。2つ目の指標は、16才以下の子どもに許されているたった2つの機械化された交通手段（mechanized mobility）、すなわち、一般道路での自転車とバス利用の「ライセンス」に関するものである。[Hillman1990: 20]

この文において、ヒルマンらがon their ownという言葉がイタリックで強調したことに表れているように、「自分で（on their own）」という語が、independentの中心イメージをなしている。

が、そうだとするとここでは、independent mobilityにおけるindependentは、「大人に依存しないこと」以上のものを意味しない。

しかし、子どもたちのindependent mobilityは、環境を無視して成立するものではない。つまり、independent mobilityは安全な環境などに依存（dependent）することで、成立するはずである。しかし、ヒルマンの研究では、independent mobilityが依存（depend）しているはずのものが何であるかは明らかにされていない。大人たちへの依存（dependence）に対して、independenceを主張することが主眼になり、independent mobilityを成立させるはずの他の要因（例えば、子どもが得る安心感、コミュ

ニティの結びつきなど）の原理的考察にまでは進んでいないのである。

加えて、「大人に依存しないこと」はindependent mobilityを消極的に定義しているのみであって、independent mobilityがもつ人間形成上の意味を積極的に定義しているわけではない。

これには、イギリスにおいてindependent mobility概念が背負った社会的役割が関係している。詳細は次項で述べるが、イギリスでは、子どもの移動に対する大人の干渉の激増を告発するという社会的役割をindependent mobility概念が担った。そのことが、同概念の内容を原理的に、積極的に掘り下げることが妨げている。

しかし、日本の文脈を考えた場合、イギリスと同じやり方でindependenceを主張するのではなく、もう少し、積極的にindependenceの価値を主張する必要があるだろう。というのも、日本では「大人に依存しない移動」は、いまだ保たれているからである。それゆえ、日本では今あるindependent mobilityを保つために、さらには、子どもにやさしい道づくりを進め、independent mobilityを拡大するために、independent mobilityの人間形成上の意味を原理的に、積極的に深めることが必要となる。これについては、independent mobility概念の展開を追う中で、その都度触れることにして、次項ではindependent mobility概念の社会的役割を見ていく。

## 1.2 independent mobility概念の社会的役割

independent mobilityの内容として、これほどまでに大人からの自立（independence）が強調されるようになった背景には、当時のイギリスで大人の手を離れて、自分ひとりで道を歩ける子どもが激減していたという社会的状況がある。ヒルマンらが同書で報告した調査結果によると、1971年に80%であった大人なしで学校に行く子どもの数（7、8才）は、1990年には9%まで落ち込んでいる [Hillman1990: 45]。ヒルマンたちは、independent mobilityという語で、子どもたちが一人で歩けないそのような状況を告発しようとしたのである。

この告発は、車によって子どもが危険な目に遭っていることを告発するというヒルマンらの問題意識の所産でもあった。というのは、1986年のイギリスでは、車1台あたりの子どもの交通事故数が1922年の50分の1まで減ったことを受けて、イギリスの道

路は、安全になったということが、政府・省庁によって、喧伝されていた[Hillman1990:1-2]。それに対して、ヒルマンらは、交通事故件数が、道の安全性を示す指標ではないことを明らかにしようとした。彼らは、交通事故件数が減少したのは、子どもが自由に道を使うことができなくなり、それゆえ、道に出てくる子どもの絶対数自体が減少したからだ、と考えた。

道にいる子どもの数を数え上げ、過去のそれと比較することが方法的に困難であるため、ヒルマンらは、子どもがどれだけの自由を与えられているかという点を、親から発行される「ライセンス」の量から調査し、子どものindependent mobilityが激減していることを示したのである。つまり彼らは、子どもが享受している安全の指標として、independent mobilityという概念をもち出すことで、交通事故件数で安全性を測ろうとする潮流に抗えたのである。

### 1.3 independent mobilityが人間形成に及ぼす意味

以上、independent mobilityが「大人からの自立した移動」を中心イメージとしていたこと、またindependent mobility概念が要請された社会的背景を確認したが、ヒルマンらは、なぜindependent mobilityを守ろうとしたのか。すなわち、彼らがindependent mobilityに見出していた人間形成上の意味、すなわち、independent mobilityの積極的意味についても、述べておかねばなるまい。

彼らは、independent mobilityを可能にするような安全な環境が「インフォーマルな外遊びplayや家庭の外での社会化socializeを可能にさせていた」と述べている[Hillman1990:80]。この箇所に示されているように、ヒルマンらがindependent mobilityに見出す人間形成上の意義は、〈遊び(play)〉と〈社会化(socialize)〉の二点である。

だが、実際の子どもたちの活動を見れば明らかのように、子どもの活動においては、動き回ること(mobility)と〈遊び(play)〉と〈社会化(socialize)〉は、交じり合っている。つまり、子どもは、動き回りながら遊び、遊びの中で動き回り、それらの活動を通じて社会性を身につける。

その実際を反映してか、ヒルマンらの議論においても、independent mobilityは遊びと社会化という

二つの要素をもちながら、その二つの要素の内容はかなりの部分、重なっている。彼らの叙述に従って、〈遊び〉と〈社会化〉の内容をもう少しみってみる。まず、遊びについて、ヒルマンらはアレンの著作から次の文章を引用する。

[子どもの遊びというのは] 貴重な体験である・・・リスクに対処し、乗り越えられるようになる [機会であり]・・・危険な道具 (lethal tools) を安全に使えるようになるための [機会である]。人生には、勇気、忍耐、強さが必要である。・・・我々は、リスクに対処し、危険 (danger) がもたらす刺激を楽しみ、自ら物事を見出していく (finding out things for themselves) 子どもたちの能力を過小評価し続けている。[Hillman1990:80 [ ] 内はヒルマンによる補足。・・・はヒルマンによる省略]

ここでは〈遊び〉によって「自ら (for themselves)」危険や人生に対処していく能力が育まれることが主張されている。

これに続けて、彼らは〈社会化〉の内容を、independenceという言葉を用いながら説明する。少々長くなるが、これも引用しよう。

児童心理学者たちは、子どもたちがそれまで以上の自由に対処できるようになったら、彼・彼女らに、その自由を与えて、そうすることで子どもたちのindependenceが発達するよう手助けすることの重要性を強調している。生まれたときの、完全な依存状態 (total dependence) から始まって、自分自身の判断ができ、自分自身で人生を切り拓いていける (run his own life) と見なされる子ども／大人に到達するまで、保護者 (carer) から、徐々に巣立っていくのである。[Hillman1990:80]

〈遊び〉の件では、「自分自身で見出していく」 (finding out things for themselves) といわれていたことが、対処する (cope with)、自分自身でやっていく (run his own life) と言い換えられているが、〈遊び〉と〈社会化〉に通底している原イメージは同じであろう。

すなわち、自ら (on his/her own) 危険に対処し、世界を切り開いていく力を身につけること、言い換えれば、on his/her ownを準備する活動としての役割が、〈遊び〉・〈社会化〉の役割として両者を貫いており、〈遊び〉・〈社会化〉を準備するものとして、

independent mobilityは、人間形成上の意味をもつ。つまり、independent mobilityが「遊び」と「社会化」を通じて、「自立」を準備する。これがヒルマンらの人間形成論である。

さて、以上のヒルマンの研究は、道は安全になったという言説に対抗して、independent mobilityが失われたことを告発するというインパクトをもち、またindependent mobilityがもつ人間形成上の意義を、遊びと社会化として提起した点で、重要な嚆矢となるものであった。

筆者の見るところ、ヒルマンより後、independent mobility概念は、三つの方面に展開した。

一つ目は冒頭に書いた、子どものための道づくりの理論的支柱の一つとしての展開である。二つ目は、安全・安心への懸念が強まる中で、子どもへの過剰な保護が拡がっていることを批判する概念としての展開である。そして、三つ目は、シティズンシップ論への展開である（EU白書）。

と、このように書くと、三つの支流どれもが、ヒルマンを源流としているように読まれるだろうが、そうではない。前2者がヒルマンを参照していることは確認できているが、後1者がヒルマンを直接参照していることは確認できていない。正確に言えば、independent mobilityと同内容のことを語ってはいるものの、mobilityという語に、independentという形容詞がつくことはなく、したがってindependent mobilityという語が使われているわけではない。

とはいえ、直接の連続がなくとも、EU白書の発想と、ヒルマンのそれとの間に近似性があることは明らかである。4節で検討するように、両者はindependent mobilityが「自立」をもたらすと考えている点で重なっている。本稿では、ヨーロッパにおけるindependent mobility概念の膨らみを示すためにも、シティズンシップ論におけるmobility概念の登場も、independent mobility論の一系譜として参照しておく。

## 2 Home zones推進運動におけるindependent mobility概念

冒頭に述べたが、イギリスでは、ホームゾーンと呼ばれる子どものための道づくりが進められている。

本節では、同政策の評価書としてロンドンプレイが発行した『外で遊んでいい…? [原題“Can I Play Out…?” 副題は「ロンドンプレイのホームゾーンプロジェクトからの教訓Lessons from London Play’s Home Zones project]』を参照しよう。同書の著者であるティム・ギルは、「子どもの遊び協議会」の代表を務めた人物でもある。同協議会は90年代後半ホームゾーンをつくる運動が高まったときに中心的役割を担った団体であり、ギルはちょうどそのころ、同協議会の代表として活躍した人物である。本節では、そのような著者の手によるホームゾーン評価書の中で、ホームゾーンの理論的背景について述べている部分を検討素材とし、ホームゾーン運動を支えている理論を紹介する。

### 2.1 independent mobility概念の内容

『外で遊んでいい…?』では、independent mobilityという言葉は使われていない。もちろん、大人に依存しないで、子どもが一人で歩きまわることがホームゾーンの目標になっていることは間違いない。が、ヒルマンらがindependent mobilityと呼んだ、子どもの一人歩きに、ギルはsemi-independentという修飾語を用いる（正確に言えば、semi-independentは、「遊び」につく修飾語であるが、ギルにおいては、mobilityと遊びは溶け合ってもいるので、ここではsemi-independentをmobilityの修飾語としても捉える）。

independentがsemi-independentと言い換えられている背景には、子どもがindependentに動き回るためには、大人が見守ってくれているという安心感が不可欠であるという観察があるように思われる。

ここには、independent mobilityの条件を原理的に考察する萌芽が含まれている。しかし、ギルにおいても、彼の提唱するhome streetにおける子どもと大人との物理的近さが述べられるのみで、その心理的近さが生み出す安心感など、independenceが依存しているはずのものは考察されていない。independenceの条件の原理的考察は、やはり課題として残っているといえる。

### 2.2 independent mobilityが人間形成に及ぼす意味

さて、ギルがindependent mobilityの積極的意味、すなわち人間形成的意義をどのように考えているの



かも見ておこう。

ヒルマンにならって、independent mobilityが人間形成においてもつ意味を、〈遊び〉と〈社会化〉とに分けるとすれば、ギルの議論においては、〈遊び〉の面が特に注目されている。ヒルマンが動き回ること(mobility)自体が遊びであると述べていたのに対して、ギルは、遊びにおけるmobilityの役割を、mobility自体が遊びである点と、mobilityが遊び場へのアクセスである点とに分けて整理し [Gill2007a:5]、ヒルマンが前者だけに論及していたのに対して、後者の点からも、遊びにおけるmobilityの意義を主張している。

とはいえ、この分類は、ギルにおいても便宜上のものであり、やはり子どもの活動においては、遊び・社会化・mobilityは、渾然一体に溶け合っている。それを示すのが、home streetという言葉である。

ギルによれば、home streetは、半自立的に遊ぶ [play semi-independently] ことを許された場であり、自然に人と出会う場であり、自分の陣地(home territory)を拡げる拠点でもある [Gill2007a:6-7]。そして、このhome streetで行われる活動がmobilityなのであるから [Gill2007a:6]、mobilityは遊びであり、人々の交わりであり、自分の陣地の拡大手段だということになる。

自分の陣地(home territory)という言葉についても説明が必要だろう。自分の陣地は、「自分ひとりで歩き回ることmove around on their ownを許された範囲area」と言い換えられていることから分かるように、またその直後にヒルマンらの研究が参照されていることから分かるように、independent mobilityが許される範囲として、想定されている場である。先ほど、ギルにおいては、mobilityが遊び自体であると同時に、遊びへのアクセスであると述べたが、それにシンクロして、自分の陣地は、遊び場であると同時に、遊び場へのアクセス路である。

mobilityはこのような自分の陣地の拡大手段なのであるから、以上をまとめれば、mobilityは三つの役割を担っていると考えてよい。つまり、遊びそれ自体としての役割、遊び場を拡大していく(アクセスできる遊び場を増やしていく)役割、人々と出会うという役割の三つである。

ギルにおいては、〈遊び〉におけるmobilityの役割が二つに分けて整理され、そこにmobilityの〈社会化〉機能(ここでは「人々と出会うこと」を〈社会

化〉として捉えた)が付け加えられ、mobilityの三つの役割として整理されたといえる。

ヒルマンに比して、〈社会化〉と〈遊び〉は統一的に把握されておらず、かつmobilityの役割としても、〈社会化〉より〈遊び〉が強調されている。ここには、イギリスでは道をつくり変える運動の担い手が、遊び場を増やす運動を進める団体であることが影響しているのだろう。だが、それによって、議論としてはmobilityと〈遊び〉の関係が整理され、運動としては遊び場を求める運動と、independent mobilityを求める運動との協力が成り立っている。

このようにmobility概念は、遊び概念とのつながりを強めることで、ホームゾーン運動のひとつの推進力となっている。

### 3 強まる子どもへの過剰な保護を批判する概念としてのindependent mobility

安全・安心への懸念が強まる中で、子どもへの過剰な保護が強まっていることを批判する論者たちが、independent mobility概念を用いている。これが、independent mobilityの二つ目の展開である。

#### 3.1 independent mobility概念の社会的役割

##### 3.1.1 保護主義の批判

代表的論客の一人であるジル・ヴァレンタインは、その著作『公共空間と子ども文化(Public Space and the Culture of Childhood)』において、independent mobility概念を用いているが、そこではindependent mobilityが、子どもに対する保護主義を告発する概念として使われている。

ヴァレンタインの議論がヒルマン、ギルと異なるのは、彼女がルソー以来の伝統として、ヨーロッパ近代に蔓延している保護主義を批判対象として取り上げているという点である。つまり、ヒルマンが「ライセンス」の問題として提起したindependentの問題を、ヴァレンタインは、保護主義という子ども観の問題として把握している。

確かに、ヒルマン、ギルの議論においても、批判されているのは、保護主義であった。つまり、子どもを傷つきやすく、弱い存在であると見なすがゆえに、子どものみで外出することを許さない(「ライセンス」を発行しない)という「保護主義」が批判されていた。

しかし、彼らにおいて「ライセンス」の問題が近代に根深い保護主義的子ども観の問題であると意識されてはいなかった。ヴァレンタインによって、ライセンスの問題が保護主義の問題として把握されたとも言える。

ヒルマン、ギルとヴァレンタインの違いは、ヒルマンの論敵が政府・省庁であったのに対して、ヴァレンタインが保護主義という近代的孩子観を批判しているという、批判対象の違いから生じている。

### 3.1.2 independent mobilityの阻害要因としての stranger-danger

加えて、ヴァレンタインは、子どものindependent mobilityを阻害する要因として、車の危険 (traffic-danger) だけでなく、不審者の危険視 (stranger-danger) が拡大していることを指摘した。すなわち、親たちが子どもの外出を制限する理由として、交通事故の懸念だけでなく、不審者・誘拐・犯罪への懸念が大きくなっていることを明らかにしたのである。

つまり、ヴァレンタインは、independent mobilityに関する議論を、保護主義という子ども文化との関わりで捉えた点で、および、Stranger-dangerの拡大をその阻害要因として指摘した点で、新しいといえる<sup>3)</sup>。

### 3.2 independent mobilityが人間形成に及ぼす意味

さらに、ヴァレンタインは、ウィニコットの「移行空間」概念を用いることで、independent mobilityの人間形成上の意味について検討している。

ヴァレンタインは、independent mobilityが外遊びをもたらす点で意味をもち [Valentine2004: 72-4]、そのような外遊びは移行空間で可能になる [Valentine2004: 76]、と述べる。ウィニコットの概念である移行空間について、ヴァレンタインは次のように述べている。

ウィニコットの移行空間の概念、特に「遊び空間」の概念では、自己形成を規定する遊びの重要な条件として、自由に意味づけできるように、あらかじめ意味が定まっていらないような柔軟な環境に焦点が置かれている。このような移行空間はいろいろ試してみるのに安全な場所であ

る。というのは、それは社会のルールを越えたところにある場所であり、それゆえ、そこは社会のルールが子どもたちによって、揺るがされてもいいとされる場所だからである。 [Valentine2004: 76]

そして、ヴァレンタインはこのような移行空間が「社会的役割」をもつと述べ、それについて次のように論じる。

子ども達が創造力と想像力を働かせるこの種の場所は、それらの場所で若者たちが自分たちのアイデンティティを試してみ、道徳や共感についての自らの考えを発展させるためのプライベート [大人の目から逃れる場所: 久保注] を若者たちに与えるという点で、社会的役割をもっている。 [Valentine2004: 76]

これは空間がもつ社会的役割について述べた箇所であるが、そこで行われる活動、すなわち外遊びの社会的役割について述べていると読むことも可能であろう。だとすると、ここでヴァレンタインは、〈遊び〉と〈社会化〉の関係について考察を加え、両者を貫くものとして「社会のルールを問い直すこと」を見出しているとも言える。

これは、ヒルマンにおいては、on their ownという言葉でのみ統一されていた〈遊び〉と〈社会化〉の関係がヴァレンタインによって、社会のルールをめぐる営みとして統一的に把握されなおしたのでとも言える。

また、ヒルマンが述べていたindependent mobilityの〈社会化〉機能は、状況対処能力としての「自立」であり、またギルが述べていたindependent mobilityの〈社会化〉機能は、人との交わり (コミュニケーション能力) であったのに比して、ヴァレンタインが述べる〈社会化〉は、政治能力の養成に近いものを含んでいる。その点では、EU白書におけるindependent mobilityの〈社会化〉機能 (詳細は後述)、つまり、シティズンシップを準備するものとしてのindependent mobilityと発想が近い。ヒルマン、ギルが検討対象としたindependent mobilityの主体の年齢は10歳以下であるのに対して、ヴァレンタインのそれは、ティーンエイジャーを含んでいることが、その要因であろう。

さらに、ヴァレンタインの議論においては、「移行空間」という概念によってindependent mobilityの条件に関する考察が深められてもいる。すなわち、

ギルにおいてはsemi-independentという言葉のみでベクトルが示唆されていたのみだったが、ヴァレンタインにおいては、「社会のルールを越えた場所」として、内容にまで踏み込んでindependent mobilityの成立条件が明らかにされている。

以上見たように、ヴァレンタインは、〈遊び〉と〈社会化〉にindependent mobilityの価値を見出し、さらに、〈遊び〉と〈社会化〉の関係を「移行空間」概念を用いて論じ、そのindependent mobility観からindependent mobilityを制限する過剰な保護主義を批判しているのである。

#### 4 EU白書におけるmobility

EU白書にはindependent mobilityという言葉は登場しない。そこに登場するのはmobilityという概念である。そこからわかるように、またEU白書でのmobilityは、その主体を、15—25歳の若者としてということからもわかるように、同白書はヒルマンの議論の水脈に直接、位置づくものではない。

しかし前節で見たように、ヴァレンタインもindependent mobilityの主体の年齢を10歳以上の主体に引き上げ、それにとまって、independent mobility(がもたらす外遊び)の社会的役割に言及し、independent mobilityがもつ政治能力の形成という役割を主張していた。EU白書も同様の人間形成的意味をmobilityに見出しているし、何より「自分で(on their own)」を可能にさせることを目標とする点で、EU白書とヒルマンは一致している。それゆえ、本稿では、EU白書におけるmobility概念もindependent mobilityの一水脈として扱うこととする。

##### 4.1 mobilityが人間形成に及ぼす意味——インフォーマルな参画を準備するmobility——

さて、EU白書において、mobilityは経験を拡大させる(Expanding of experimentation)ものとして、重視されている。この「経験」は、インフォーマルな学習機会として把握されており、具体的には、家族、学校、友人関係、地域での参画経験がその内容である [EU2001: 13]。

さらに、この参画は、「積極的シティズンシップ(active citizenship)」として、同白書で重視されている。同白書をたびたび紹介している宮本みち子の

言葉を借りれば、

若者を意思決定のプロセスに参加させること。これを積極的シティズンシップとおさえている。若者の社会的統合をシティズンシップとして位置づけ、社会への参画を大胆に進めようという政策をシティズンシップ政策という。そこには、権利の主体としてのシティズンシップから、参画する主体としてのシティズンシップへの転換がある。[宮本2006: 146]

のである。

つまり、mobilityには、若者の経験の幅を拡大させることで、参画を進め、積極的シティズンシップを育てるという役割をあたえられている。さらに、積極的シティズンシップが若者の「自立」を大目標としていることを鑑みれば[宮本2006: 145]、mobilityは、自立を下支えする役割をも果しているのである。

以上のEU白書の論理は次のように再構成できるだろう。つまり、インフォーマルな場への参画も含めた「経験」が積極的シティズンシップを育て、若者の自立を達成する。その際、mobilityは、インフォーマルな場への参画を準備するものとして重視されている、と。

このように、EU白書は、independent mobilityをシティズンシップの問題として語っている。これはindependent mobilityがもつ〈社会化〉機能を引き継いだものと見ることもできるが、両者は同一ではない。ヒルマンにおける社会化は、状況対処能力としての「自立」の問題であり、その内容に政治能力は含まれていなかったのに対して、EU白書におけるシティズンシップは、ヴァレンタインの議論と同様、政治的能力までもを、その内容とするからである<sup>2)</sup>。ヒルマンやギルが「自立」「コミュニケーション能力」の問題とした「社会化」はヴァレンタイン、EU白書によって、政治能力を含むものとして拡張されたのである。

以上、概括すれば、independent mobilityに関する議論は、まずは、車の危険を告発するところから始まり、不審者に対する危険、子どもからindependentを奪う保護主義への批判、交通システムの不整備を告発する内容にまで展開したこと、また〈遊び〉・〈社会化〉を軸に、independent mobilityの人間形成上の意義が検討されてきたことが明らかになった。

次節では、日本へのindependent mobility概念の

輸入の可能性をめぐって、EU白書を素地にした内閣府の報告からindependent mobilityが欠落した要因を、その論理構成に着目して明らかにするが、紙幅が限られている。構図的な説明になることをお許しいただきたい。

## 5 2005年内閣府報告におけるmobilityの欠落

本節では、EU白書において、シティズンシップの土台として把握されたmobilityが、日本の議論ではなぜ欠落してしまうのか、その要因を検討する。前節ではEU白書が想定する人間形成において、mobilityが担っている位置を検討したが、その際、EU白書の中から、自立と積極的シティズンシップ（参画）、体験について述べている箇所を参照した。同箇所の紹介は、やはり自立と参画、体験といったキーワードに目配せしながら、宮本が行ってもある [宮本2006：145-7]。

本節では、EU白書の議論を念頭に置きながら、宮本が座長を務めた2005年報告の、特に自立と参画、体験について書かれている箇所を検討し、日本にindependent mobility概念を導入する際の課題を明らかにしたい。

早速だが、以下の引用が、2005年報告が自立と参画、体験について述べた箇所である。

若者の自立を促進していくためには、その育成の基礎となる地域社会において若者がさまざまな活動に参加し、体験を豊かにし、多様な人々と交流していくことが極めて重要である。このため、地域においてさまざまな取組みを工夫していく必要があるが、特にまちづくりや地域起こしなどさまざまなプログラムへの子ども・若者の参画を促すことは、彼らが自分自身の意志や興味、責任で社会に参加する機会となり、また地域での人間関係を再構築し、他者と触れ合う中でコミュニティのセンスを学ぶ場ともなり、自立の力の育成にとって非常に有効であると考えられる。[内閣府：2005年報告 16ページ]

2つの文章から成る、若者の社会的自立について述べている箇所であるが、この箇所から次の2つの論理を読み取っておこう。1つ目は引用箇所全体が示す論理、すなわち、(a)自立のための体験、交流と

いう論理であり、2つ目は特に後半の文章が示す論理、すなわち、(b)体験としての参加（参画）という論理である。

ともに前節で見たEU白書の論理を踏襲しているように見える。か(b)に問題がある。すなわち、(b)では、(a)で「体験」と述べたものを「参画」と言い換えて、論理を展開しているが、ここでは、参画がプログラムへの参画になってしまうのである。EU白書では参画がインフォーマルな参画を含んでいたにも関わらず、である。

積極的シティズンシップの思想が根づいていない日本で、その思想の核である「参画」を主張したことに敬意を表しつつも、参画がフォーマルなプログラムへの参画の話になってしまっているのは残念である。というのも、mobilityの役割という点からみれば、EU白書では、mobilityはプログラムされていないインフォーマルな参画を準備するものとして重視されていたのであり、つまりmobilityが着目されるにはプログラムされていない参画への着目が前提となるからである。実際、2005年報告では、参画がプログラムされた場への参画に限定されてしまったことによって、プログラムされていない場への参画（これもEU白書では「経験」の内容である）というmobilityの役割が抜け落ちてしまっている。

ここから、independent mobilityが根づくための課題として、さしあたり、次の3点を挙げるができるだろう。

まずは、積極的シティズンシップ（参画）の思想を根づかせること。次に、プログラムされていない場所での参画も、積極的シティズンシップとして捉えること。そして、その参画を広げる手段として、independent mobilityに着目すること、である。

この点からすると、日本は未だ第一段階が課題となっているのが現状である。それゆえ、2005年報告では、プログラム化された参画だけでも根づかせようとするのに努力を注がざるを得ず、その結果、mobilityによる人間形成は欠落してしまったのだ。

より大局的に捉えれば、次のような課題もある。independent mobilityの役割として、〈遊び〉と〈社会化〉があるとして、〈社会化〉としてのindependent mobilityは、シティズンシップを通じて、概念輸入の端緒ができている。しかし〈遊び〉においてindependent mobilityが果たす役割は、その概念輸入の端緒すら開かれていない。ヒルマンがそうであったように、



mobility・〈遊び〉・〈社会化〉の一体性を日本の教育学において主張することも課題となる。

## おわりに

最後に、今後の課題を挙げておく。たびたび述べたように、independent mobilityが成立する条件、independent mobilityにおけるdependenceの問題は原理的に深める必要がある。つまり、independent mobilityは、安全な環境などに依存（depend）することで、成立するはずだが、independent mobilityが依存しているはずのものが明らかにされていないのである。すでに書いたように、イギリスでは大人への依存の問題が強すぎるあまり、大人への依存に対してindependenceを主張することが主眼になり、independent mobilityを成立させるはずの他の要因の検討にまでは進んでいない。しかし、その問題については、ギルがsemi-independenceという言葉で、また、ヴァレンタインが移行空間の概念を用いることで探求の先鞭をつけたといえる。

independent mobilityにおけるdependenceの問題、この問いの追求は、日本においてこそ可能であるかもしれない。というのは、日本では、イギリスに比べてindependent mobilityが残っており、大人たちへの依存を告発するという役割からindependent mobility概念が一定自由でいられるからだ。

加えて、日本でもindependent mobilityの検討が課題になりつつある。日本では、車の危険と不審者の危険が、イギリスほど強くないため、independent mobilityが残っているが、しかし、日本でも、independent mobilityは脅かされつつある。つまり、安全・安心まちづくりの中で、不審者の危険が叫ばれ、子どものmobilityに対する過剰な保護は強まっている。それだからこそ、日本においてもindependent mobilityを確保すること、そのためにindependent mobilityの人間形成的意味を明らかにし、independent mobilityの積極的意味を主張することは、早晚、課題になる。

independent mobilityのさらなる研究によって、いま日本に残っているindependent mobilityの成立基盤を明らかにし、それを守ることも課題となる。

そうした課題への応答は機会を改めて行いたい。

## 註

- 1)ただし、先述のギルも、2007年の著作では、リスクを忌避する社会の問題を子どものindependent mobilityが減少している要因として指摘している。同書のタイトルにもある危険を嫌う社会（risk-averse society）への問題意識は、現代のイギリスでわずかながらも広がりつつあり、そのような社会状況の中で、independent mobilityがますます制限されている事態は、心ある教育関係者の関心となっているといえる。[Gill 2007b]
- 2)ここに発達段階の視点を入れれば、ヒルマンやギルが考えたコミュニケーション・「自立」（主体は10歳以下）が、ヴァレンタインやEU白書の考える政治能力としてのシティズンシップ（主体は15—25歳）を準備する、とも言える。

## 引用文献

- 宮本みち子「社会的排除と若年無業」『日本労働研究雑誌 533号』2004年
- 宮本みち子「スウェーデンの若者政策」小杉礼子、堀有喜衣編『キャリア教育と就業支援』勁草書房、2006年
- 内閣府：若者の包括的な自立支援方策に関する検討会〈宮本みち子座長〉「若者の包括的な自立支援方策に関する検討会報告」、2005年
- Allen, Marjorie “*Planning for Play*”, Thames and Hudson, 1968
- EU: Commission of the European Communities “European Commission White Paper: A New Impetus for European Youth” 2001
- Gill, Tim “*Can I play out…?*” London Play, 2007a
- Gill, Tim “*No Fear –Growing up in risk averse society–*” Calouste Gulbenkian Foundation, 2007b
- Hillman, M., Adams, J and Whitelegg, J “*One False Move… A Study of Children’s Independent Mobility*”, London, Policy Studies Institute, 1990
- Valentine, Gill “*Public Space and the Culture of Childhood*” Hants and Burlington Ashgate, 2004