

京都大学	博士（工学）	氏名	安 俊相
------	--------	----	------

論文題目	住宅および街路における犯罪に対する高齢者の不安感の研究
------	-----------------------------

（論文内容の要旨）

本論文は、犯罪の発生していない場所で高齢者が感じる不安感が高齢者の日々の生活の質(QOL)を低下させると考え、不安感の生起要因となる住宅前や街路、沿道空間の環境情報との関係を分析し、このような不安感を軽減するための基礎的な知見を提示したものである。論文は全6章から構成されている。

第1章は序論である。環境犯罪学や防犯環境設計の分野では、犯罪と犯罪に対する不安感（以下、不安）は、近年個別に対処すべき課題とされていること、高齢者割合の高い日本では、犯罪被害者になりやすい高齢者の不安を軽減させることが重要であることを述べている。本論文では、戸建住宅団地の独居高齢者が訪問者に対して感じる不安、高齢者が街路で感じるひったくりに対する不安を対象とした分析を行った。後者では特に、犯罪の発生していない場所での不安や犯罪の発生した場所での安心など、過去の犯罪発生の有無をもとに、不安・安心を同時に分析した点に独自性がある。さらに、犯罪と犯罪不安の発生地点の相違、高齢者の犯罪不安、住宅や街路での犯罪不安に関する既往研究の検討を通して、本論文の位置づけを行っている。

第2章では、戸建住宅団地に居住する独居高齢者5名の自宅への訪問者に対する不安を訪問者の来訪がある度に記録し、モニタ付インタホンの写真画像から得た訪問者の姿や行動、門扉前での立ち位置、訪問者の背後に見える自動車の有無などとの関係を、決定木を用いて分析した。知人、近所の人、宅配以外の訪問者にはインタホンを介した応対で終わることが多い。インタホンを介しての応対では、訪問者が門扉から90cm以上離れて立つときや、訪問者の背後に自動車がない、もしくは営業以外の自動車があるとき、高齢者の不安が大きいことを明らかにした。

第3章では、曲線状の細街路を含む住宅市街地とこれを取り囲む幹線道路とからなる市街地に居住する高齢者121名へ、この対象区域にある約1,000本の道路のうち普段歩く道路の位置と、各々の道路で街頭犯罪のうち特にひったくり犯罪（以下、犯罪）に対して感じる不安・安心の理由をヒアリングし、これと犯罪発生の有無との関係を明らかにした。犯罪に対して感じる不安の理由を「暗いので」「視界がひらけていないので」など16項目、安心の理由を「明るいので」など12項目設定した中でも、人や車の通行量に対する不安・安心と犯罪発生の有無との関係が最も大きい。「人や車の通行量が多いために安心」を感じる道路のうち、犯罪が発生していた道路は約35%であった。これに対して、「通行量が少ないために不安」を感じる道路のうち、犯罪が発生していた道路は約13%であった。つまり、「人や車の通行量が多いために安心」であると感じられた道路が、犯罪が発生していた道路であることが、不安であると感じられた道路に対して約3倍多いことを明らかにした。

京都大学	博士（工学）	氏名	安 俊相
------	--------	----	------

第4章では、第3章で得たデータを用い、犯罪に対する不安・安心の理由が10件以上回答された83本の道路を、回答された不安や安心の理由の別をもとに10のグループに分類し、各グループでの犯罪発生の有無、道路の交差点間距離（長さ）や幅、歩道の有無、沿道建物の用途などの道路の空間的特徴を明らかにした。

「人や車の通行量が多いので安心」、「建物の用途のため安心（コンビニエンスストア、工場など）」、「道路脇に空地がないので安心」などの理由で安心を感じる道路が集まったグループでは、犯罪が発生した道路が45.2%と10のグループの中で最も多い道路群であることを明らかにした。このグループの沿道には、店舗が45.6%、住宅が20.8%と続き、道路の長さは長く、幅も広い。また、沿道に面する空地の長さの割合が最も小さい。これに対して、「人や車の通行量が少ないのでこわい」、「視界がひらけていないのでこわい」、「歩道がない・狭いなどのためこわい」など、不安を感じる道路が集まった2つのグループでは、犯罪が発生している道路は10%前後と少ない道路群であることを明らかにした。この2つのグループでは沿道には住宅が多く（約60%）、調査対象道路の長さ・幅の平均より短い。また、歩道のある道路は少なく、沿道に面する空地の長さの割合が高いことを明らかにした。

第5章では、第3章、第4章で分析した市街地の道路で、犯罪のあった道路、なかった道路の昼夜別の静止画像合計40枚に対する高齢者37名の道路の空間構成要素への注視傾向と、犯罪に対する不安・安心との関係を明らかにした。犯罪の発生していない道路で不安を被験者が示す場合には、1回あたりの平均注視移動量が少ない。建物の用途の別によって不安・安心は変化し、住宅や工場を見る場合に不安が大きい。また、夜の時間帯に「店舗の窓を見ない、看板を見ない、高架道路などを見る」時に、不安となる割合は70%と高くなるが、このうち犯罪が発生していない道路である割合は68.6%と最も高い。また、昼の時間帯に「置き看板を見ない、車道を見ない、3階以下のビルの正面の壁を見る」時に、安心となる割合は66.1%と高くなるが、このうち犯罪が発生している道路である割合が39.3%と最も高いことを明らかにした。

第6章は結論であり、本論文で得られた成果を総括し、住宅前や街路および沿道空間などの環境情報や道路空間の空間構成要素への注視傾向の特徴と、犯罪の発生の有無との関係を取りまとめている。また、犯罪に対する不安を軽減する空間のあり方として、戸建住宅では訪問者を確認しやすい環境の整備が重要であることを述べている。街路空間では、交差点間距離、沿道建物の用途や空地の比率によって、さらに、注視されていない物を目立たせるよう誘導することによって、犯罪の発生していない場所での不安、犯罪の発生した場所での安心を感じさせないようにすることが重要であることを述べている。最後に、以上で得た知見を地域住民と共有することが重要となることを示すとともに、今後研究すべき課題を示している。

(論文審査の結果の要旨)

本論文は、犯罪の発生していない場所で高齢者が感じる不安感が高齢者の日々の生活の質(QOL)を低下させると考え、不安感の生起要因となる住宅前や街路、沿道空間の環境情報との関係を分析し、このような不安感を軽減するための基礎的な知見を提示したものである。得られた成果は次の通りである。

1. 調査対象とした戸建住宅団地に居住する5人の独居高齢者がモニタ付インタホンを通して訪問者に対応する場合、訪問者の属性や性別、服装などの姿ではなく、訪問者が門扉前で立っている位置やモニタに映る自動車の有無や種類が不安感(以下、不安)と関係が大きいことを明らかにした。特に、訪問者の姿や様子を高齢者が十分に確認できない場合に不安を感じていると考えられることを示した。

2. 街路でのひたたくり犯罪(以下、犯罪)に対して、人や車の通行量が多いために安心であると高齢者に判断された道路では、通行量が少ないために不安であると判断された道路よりも、犯罪が多く発生した道路であることを明らかにした。人や車の通行量の多い道路では防犯監視性は高いが、本調査対象地では犯罪は多く、必ずしも犯罪に対する安全が担保されない場所で感じられる安心であることを示した。

3. 「人や車の通行量が多い」「視界が開けている」等の理由で犯罪に対して安心を感じる道路は交差点間距離が長く、沿道に店舗が多く、沿道に面する空地の長さの割合が小さい。これらの道路は、過去に犯罪の発生した道路であることが多い。逆に「人や車の通行量が少ない」「視界が開けていない」等の理由で不安を感じる道路は交差点間距離が短く、沿道に住宅が多く、沿道に面する空地の長さの割合が大きい。これらの道路は、犯罪の発生していない道路であることが多いことを明らかにした。

4. 道路の空間構成要素に対する注視では、夜間に「店舗の窓や看板を見ず、高架道路を見る」時は犯罪に対して不安を感じる人が多いにも関わらず、犯罪が発生していない道路であることが多いこと、逆に、昼間に「置き看板や車道を見ず、低層のビルの道路沿の壁を見る」時には犯罪に対して安心を感じる人が多いにも関わらず、犯罪が発生している道路であることが多いことを明らかにした。

5. 犯罪に対する不安を軽減する空間のあり方として、戸建住宅では訪問者を確認しやすい環境の整備が重要であることを示した。街路空間では、交差点間距離、沿道建物の用途や空地の比率によって、また、注視されていない物を目立たせるよう誘導することによって、犯罪の発生していない場所での不安、犯罪の発生した場所での安心を感じさせないようにすることが重要であることを示した。

以上、本論文は、過去の犯罪の発生の有無と高齢者が感じる不安や安心との関係について、住宅前、街路、沿道空間の環境情報への注視傾向の特徴を提示するとともに、これらの不安や安心を軽減する空間のあり方、及び地域でのそれらの知識の共有の仕方を提示したものであり、学術上、實際上寄与するところが少なくない。よって、本論文は博士(工学)の学位論文として価値あるものと認める。また、平成23年11月8日、論文内容とそれに関連した事項について試問を行って、申請者が博士後期課程学位取得基準を満たしていることを確認し、合格と認めた。