

DOI: 10.13718/j.cnki.xdzk.2018.09.024

通过幼儿步行巴士提高社区儿童友好度的研究^①

李圆圆¹, 吴琚琚²

1. 西南大学 园艺园林学院, 重庆 400715; 2. 西南大学 实验幼儿园, 重庆 400715

摘要: 从步行巴士项目的角度出发, 阐述步行巴士的发展与意义, 并结合幼儿步行巴士的案例研究, 分析其在改善道路安全设施、改变公众观念、促进儿童参与和体现儿童权利的重要价值, 提出在我国推行步行巴士计划的策略, 达到提高社区儿童友好度的目的, 为我国创建儿童友好城市提供借鉴与参考。

关键词: 儿童友好城市; 步行巴士; 幼儿; 社区

中图分类号: TU984.191

文献标志码: A

文章编号: 1673-9868(2018)09-0171-10

现代都市人群对于汽车的高度依赖造成的交通安全威胁, 剥夺了儿童对于户外空间的自由使用权。1982—2002 年, 英国儿童行人死亡率显著下降, 但这是限制儿童不接触交通环境的结果^[1]。儿童从街道上被排除, 而不是街道变得对儿童更安全。中国 14 岁以下儿童每年死于交通事故的数量位居世界第一(2015 年), 其中 1.6 万多名儿童在步行时因交通事故造成伤亡^②。因此, 许多父母选择开车接送儿童上学^[2]。但采用机动车出行代替步行上学, 令大多数儿童错过了日常体育活动的机会, 成为各国肥胖儿童增多的原因之一。我国儿童步行条件不充分源自交通安全设施不完善、行人优先政策实施度差、社会安全感低下、儿童交通安全教育普及度不够, 因此儿童的独立活动性受阻, 不利于儿童身心健康发展和儿童友好型社会氛围的营造。

儿童友好型是指对儿童友好, 儿童有权利享有健康的、被保护的、受到关心的、得到教育的、令人鼓舞的、没有歧视的、有文化的环境^[3]。世界儿童友好组织强调“儿童友好型”社区环境鼓励采用步行或骑行等儿童友好的出行方式, 在给予社会安全保障的前提下提升社区活力, 为儿童独立活动创造条件。近年来, 欧美等发达国家持续加强儿童的安全教育, 并采取改造儿童出行率高的道路、强调交通减速、实施步行巴士计划等措施, 结合“儿童友好型”社区评估指标, 积极推进儿童友好型交通环境的建设。其中, 儿童独立活动性作为评价城市儿童友好性的积极指标, 而步行巴士被视为促进儿童独立活动性、提升社区儿童友好度最适当的干预措施^③。

① 收稿日期: 2017-09-27

基金项目: 中国国家留学基金委青年骨干教师出国研修项目(201506995082)。

作者简介: 李圆圆(1981-), 女, 硕士, 中级实验师, 主要从事儿童友好城市、园林景观规划设计理论与实践的研究。

② <http://news.163.com/15/0802/16/B01DH95I000146BE.html> 《新闻晚高峰》交通部统计资料 2017-06-01。

③ Victorian Health Promotion Foundation(vic Health) Walking the Walk: evaluation of phases 1 and 2 of the Walking School Bus Program [R]. Irina Ross and RM ITCIRCLE for Victorian Health Promotion Foundation, 2007a.

1 步行巴士的发展与意义

1.1 步行巴士的发展研究

1992 年,澳大利亚社会改革家戴维·恩格维希提出“步行巴士”(也叫步行校车)的概念^①,具体指一群小学生按规定时间,在规定的地方集合,在成人轮流陪同下,步行上下学.被认为是一种健康又环保的出行方式.

自 20 世纪 90 年代末,全球第一次“步行巴士”在英国试行以来,步行巴士在英国得到推广和普及,并在美国、新西兰、澳大利亚、丹麦、日本、南非、德国、加拿大和法国等国家进行不同程度的实施.相关研究显示,英国、新西兰和南非等国拥有相对完善的评估体系,英国、澳大利亚和丹麦等国的参与人数和持续时间相对较长^[4]. Kearns^[5]、Kingham^[6]、Collins^[7]等人对步行巴士进行了定性评价,采用问卷调查、参与观察和访谈评估步行巴士的好处、局限性和可持续性; Sirard^[8]等人研究了步行巴士对提高儿童活动水平的影响.由于各国国情的不同,步行巴士在解决实际问题方面,存在国家与国家之间、城市与城市之间的差异(表 1)^{②[6,9-11]}.

步行巴士可分为由政府主导,政府、学校和其他机构合作共同主导,家长和社区主导 3 种方式.相关研究显示,由政府主导或政府、学校和其他机构合作共同主导的形式,通常具有充足的经费支持和人力保障,并能更好地促进步行巴士线路途经的社区环境的改善,因此这类步行巴士活动的安全性更高,可持续性也更强.很多个人组织主导的步行巴士或经费、人力短缺的城市,步行巴士活动的可持续性较差,通常 3~6 个月或者更短时间就被迫终止了.同时,根据各国、各城市的实际情况,步行巴士的开设频率为 1 次/周、3 次/周、1 次/月、不定期等.步行巴士的开展对象为小学生,针对学龄前儿童的步行巴士未出现.

表 1 步行巴士计划在全球的实施情况汇总表

国家	代表城市	主办机构	实施特点	实施效果和意义
英国	韦克菲尔德、特拉福德、莱斯特郡、赫特福德郡、德文郡、伍尔弗汉普顿、考文垂等	英国行人协会, 市议会, 市教育部, 学校, 社会团体或个人	政策提倡步行上学(2—3 英里内不提供校车); 实施方案多(12 种以上); 实施相对规范、成熟(相关组织对自愿者培训, 创造各种实施条件); 评估体系相对完整(相关组织进行安全性、成本和发展的评估);	社会: 提高了安全性, 减轻交通拥堵; 减少空气污染和噪音污染. 儿童: 倡导积极的生活方式; 使儿童了解道路安全; 减少肥胖, 提高儿童健康水平; 避免迟到和减少旷课; 减少对陌生人的恐惧; 提高儿童独立性、纪律性, 增强责任感; 会见朋友. 家长: 提高家长满意度, 节约家长时间; 加深社区的友情.
		市规划局, 相关市政部门(警察局、消防局等)、健康和福利部(HHS)等	骑自行车的警察和消防员带领儿童开展步行巴士活动	增加儿童运动量; 促进学校周边交通线路的基础设施优化

① David Engwicht. Reclaiming Our Cities and Towns: Better Living with Less Traffic. Philadelphia: New Society Publishers, 1993.
日本和韩国的小学服务半径一般为 4 km; 英国对住地距离学校 2—3 英里(约 3.2—4.8 km)以外的学生才提供校车, 其他学生提倡步行上学; 美国提倡住地距离学校 1 英里(约 1.6 km)的儿童步行上学. 我国小学服务半径不大于 0.5 km, 幼儿园服务半径不大于 0.3 km.

② 佐藤一美. 地域社会·学校·构筑儿童的纽带“步行巴士实践”的相关研究报告[R]. 国立青少年教育振兴机构研究纪要, 2009 年(9): 83—94.

续表 1

国家	代表城市	主办机构	实施特点	实施效果和意义
新西兰	奥克兰、基督城	市议会、区域运输政府机构等	评估体系相对完整；基础设施改善及时；政府提供创意补助金和参与儿童的奖励；参与人数多，开设线路多	提高儿童安全性
澳大利亚	维多利亚州	州政府、维多利亚健康促进基金会、地方政府、公路局等.	充足的基金支持；实施范围广、时间长；相关研究和教育活动支持；实施“绿灯工程”计划	减少汽车和陌生人威胁；市政交通设施得到改善
丹麦		联邦政府，国家安全路线学校中心	参与学校基数大(2011 年底为止有 1 万多所)，并组织参加国际步行上学日(4200 多所)；有专门的经费	减少肥胖；提高儿童专注力
日本	北海道苫小牧市	内阁府，文部科学省，教育委员会，市教育委员会，NPO 法人等	编制地域安全地图；通过杂志和电视节目宣传；实施志愿者注册制度，全国犯罪团体联合会的“防止犯罪合作人员团体综合补偿保险制度”；每月举办“安全支援志愿者交流会”	在当地社区居民之间、学校和儿童之间建立起稳定的联系，并逐渐加深纽带关系、扩大影响范围；提高儿童安全意识，确保儿童的安全、身心健康；增强对社会空间的认知；防止犯罪的发生
南非	开普敦	卓越研究中心 rondebosch 项目，非洲公共和非机动车部门，南非全球道路安全伙伴	相对完善的评估体系	作为贫富社区的干预措施；促进儿童独立出行

1.2 步行巴士的实施意义

步行巴士的安全性和可实施性得到各国的认可，其社会意义对于解决不同国家的社会问题有着积极作用. 健康的儿童是能自由进入和使用城市空间，以合理、正常、独立和安全的条件在社区自由活动^[10]. 步行巴士计划让儿童步行重回城市街道，积极开展步行巴士活动的城市，获得“儿童友好城市”的认证度高，具有良好的政策支持和群众基础；而步行巴士又会进一步促进儿童友好型社区的建设 and 城市儿童友好度的提升.

1.2.1 促进儿童独立活动性

儿童友好城市亚太网络日本支部法人、儿童公众参与研究专家、千叶大学木下勇教授 20 年来持续研究城市儿童世代地图，记录了四代人儿童时期的游戏范围，发现儿童被允许独立出行的距离越来越近，独立玩耍的范围越来越小^[11]. 儿童的独立活动性研究始于 1970 年的英国，1990 年在德国继续开展，其后在南非也进行了一系列实践. Hillman 等人^①的研究结果也表明儿童独立活动性不同程度地呈下降趋势，发达国

① Hillman, M. , Adams, J. and Whitelegg, J. One False Move: A Study of Children’s Independent Mobility, Policy Studies Institute, London. 1990.

家中德国、日本、芬兰、英国的儿童独立活动性最高,其中德国、英国为代表的国家正是通过实施步行巴士活动来提高儿童独立活动性,提升社区的儿童友好度.此外,步行巴士采用同龄人结伴出行的方式,也促进了儿童的独立活动性.

1.2.2 增强儿童的社会安全感

对于儿童社会安全的担忧,主要来自陌生人威胁和交通安全隐患,诸多研究表明,10岁以下的儿童独立上学比例并不高.步行巴士可以平衡儿童独立出行和车辆交通的关系,减少陌生人威胁,其实施可有效缓解家长的顾虑,让更多居民熟悉儿童,并促进交通减速和交通安全设施的改善;也可让公众转变观念,明确“儿童友好型”社区的服务对象不只是儿童,而是以“儿童友好型”作为指标,提升整个社会环境的品质并为所有人服务.在公众达成共识的社会背景下,有利于形成相互依存的社会观,增强对儿童的社会责任感,共同守护儿童的安全,创建友好共融的和谐环境.

1.2.3 营造儿童的社区归属感

儿童的活动能成为成人交往的纽带,活动频率的增加使户外交往的概率增大.在步行巴士计划中,儿童充分发挥良性媒介的作用,有助于扩大家庭的交往圈、实现邻里互助、减轻家长负担、减少犯罪行为.同时,社区感与社区信任、社区参与正相关^[12].通过睦邻关系营造儿童友好型社区文化氛围,儿童的社区归属感、认同感和社区公众参与意识随之增强,利于儿童身心健康发展和对社区空间的自由使用.

1.2.4 提高儿童社会认知能力

儿童有独自探索的自由和权利,儿童自身的独立活动能力远远高于成人允许的范围.对于儿童而言,独自在拥挤的街道上行走或骑行、横穿马路、搭乘公交车和电梯等,都充满冒险和乐趣.步行巴士可作为儿童突破社会认知的途径,增强空间识别能力和场所感,引导儿童接触真实的世界并亲身体会社会环境之间的联系与方位感的辨别,鼓励儿童融入社会、培养儿童独立活动的的能力.

2 幼儿步行巴士的案例实践

步行巴士目前在中国还没有推广,受众认知度很低;而针对4~6岁幼儿开设的步行巴士在世界范围内非常少见.相关研究显示,低龄儿童已经能表达他们对于居住环境的需求,并体现出其高于成人许可的独立活动能力.为增加幼儿的交通安全意识、鼓励儿童主动认知社会空间、解决幼儿步行上学的实际问题,以西南大学实验幼儿园学生作为研究试点,开设“西大幼儿步行巴士”.

2.1 实施对象与区域现状

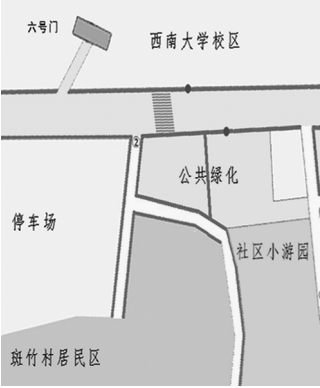
重庆市北碚区为重庆市主城区之一,常住人口78.62万人(2015年)^①,教育资源优越,目前全区共有合格幼儿园91所(2015年),其中西南大学实验幼儿园是全区两所市级示范幼儿园之一^②.

西南大学实验幼儿园南校区小、中、大班3个年级共6~7个班(各年度入学人数有变动),每个班约有60%以上的儿童居住在学苑小区.每天早上7:40~8:10这半个小时内,有一百多名儿童在家长护送下,从小区出发到达幼儿园,而此时段与上班高峰刚好重合.学苑小区大门距离幼儿园约0.4 km,步行时间5~8 min,经过3个路口,包括两处市政道路和一处社区道路,人车混行,交通安全状况令人堪忧(表2).

① 2014年重庆市北碚区国民经济和社会发展统计公报.北碚区统计局[引用日期2015-05-16].

② 重庆市北碚区教育委员会 <http://www.bben.cn/index.php/cms/item-view-id-15934.shtml>2017-6-5.

表 2 步行巴士线路交通情况分析表

路口名称	区域位置和交通状况图	实景照片	道路级别	交通设施状况	现状情况	危险指数
① 将军路路口			城市道路	有斑马线 但无红绿灯	车流量大, 上班 上学高峰期行人 众多, 人车混行	高
② 斑竹村路口			城市道路	有红绿灯 和斑马线	车流量中等, 但 红绿灯未根据上 学线路设置	中
③ 幼儿园大门外路口			社区道路	无任何安全设施	车流量在幼儿上 学期间较多, 主要为家长接送 车辆、驾校车辆、 居民区上班车辆	中

2.2 案例实践研究

“西大幼儿步行巴士”于 2017 年 4 月至 2018 年 4 月正常运行一年(雨天、幼儿园活动日、节假日除外), 实施频率远高于其他国家, 而步行巴士运行超过 3~4 个月被视作评估的有效期^[12].

本研究借助观察追踪、问卷调查、儿童绘画、认知地图、一对一访谈等方式, 从参与者的满意度和转变、方案优化与活动的可持续发展几方面, 分析幼儿步行巴士的实施情况. 共计 43 名参与者, 约占总数的 30% (“总数”指目前该小区就读西大幼儿园儿童的数量), 问卷调查表返回率 88.4%. 尽管样本数量较小, 但结果指明了步行巴士成为一种交通系统的可能性^[13].

2.2.1 参与者对活动高度认可

家长作为活动的参与者和重要决策者, 对于新事物的认知直接影响活动的顺利开展. 儿童尤其是学龄前儿童的活动组织, 首先需要获得家长的支持. 虽然 81.6% 的家长表示此前完全不知道“步行巴士”, 但均高度评价步行巴士的实施方案, 特别在运行线路(94.7% 赞同)(图 1)、开车时间(86.8% 赞同)、活动装备

(84.2%非常满意)、安全责任书(100%完全赞同)等方面的认可度高。

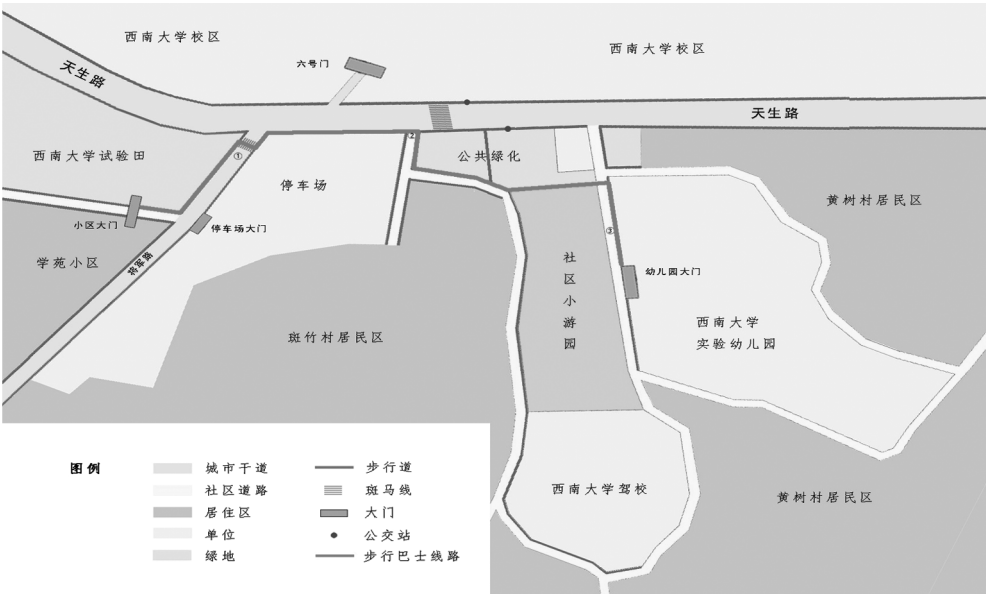


图 1 步行巴士线路图(作者自绘)

儿童作为活动的主要实施对象，其主动参与的意愿较高(图 2 和图 3). 74%的成员每周定期参加，次数不等，30%以上每周固定参与 3 次及以上(图 4). 儿童对步行巴士持有浓厚兴趣的原因主要在于角色扮演的乐趣和相关附属活动的开展(图 5)，符合该阶段儿童的行为心理特点。



图 2 幼儿步行巴士过马路情景

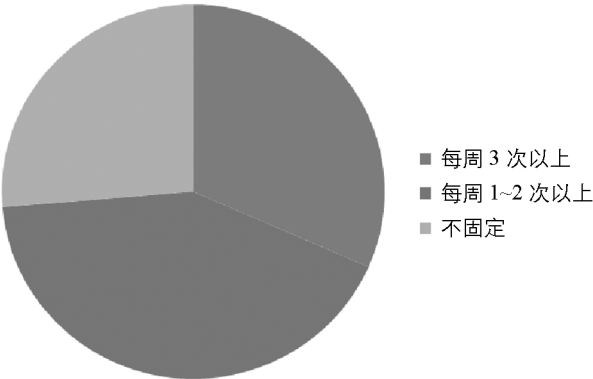


图 3 儿童参与频度分析图



图 4 儿童参与步行巴士手册绘制的活动

此外, 路线途中的交通协勤和司机、社区居民和幼儿园教师也是该活动的重要支持者. 通过访谈显示绝大部分人均愿意配合, 鼓励活动的持续开展.

2.2.2 参与者的良性转变

受访者中 18.4% 的儿童偶尔用私家车、摩托车或自行车护送. 步行巴士开设后, 100% 的参与儿童坚持完全步行上学. 大部分家长们认为, 步行巴士计划能够有效促进儿童集体意识的培养、儿童行为的规范和自律性的增强(图 6). 参加步行巴士的儿童, 最显著的变化在于交通安全意识明显提高(68.4%), 其在规则遵守、协调互助和自觉起床等方面也体现出良性转变. 对于提高儿童社会空间的使用和认知方面, 在短时间内很难呈现出显著的变化, 但通过“我的步行巴士绘画”活动, 部分儿童能够清晰地表达步行巴士线路、交通空间和社区环境等元素, 反映出步行巴士能促进儿童的自我发展; 在“步行巴士线路优化”活动中, 参加步行巴士活动频率高的儿童, 体现出较强的空间认知能力, 对于线路的选择更富有主见.

同时, 家长们也成为活动的直接受益者. 很多家长认为该活动不但有助于结识更多的家长朋友、增强社区凝聚力, 还能获得更加轻松快乐的亲子交流时光.

2.2.3 方案的优化与活动的可持续发展

方案实施过程中, 面临着诸多问题(图 7). 首先, 家长对“参与者不固定、联络不畅”表示极大不满, 其主要原因为雨后地湿、天气变化病儿增多、节假日收假后作息时间调整等, 后期通过建立活动群、发布值班表的方式, 有效缓解了该问题. 其次, “孩子难以按时到达乘车点”也是家长头疼的难题, 尤其是“司机”和“乘务员”的迟到导致发车时间推后、影响入园用餐, 而当班人员的临时缺席直接影响活动的正常开展. 通过与家长的多次沟通, 让家长重视幼儿阶段集体观念的树立和守时意识的培养, 协助儿童合理安排时间, 并结合一些奖励机制, 减少迟到现象. 对于其他问题, 也提出了相应解决措施.

活动的可持续发展更离不开社会的支持. 幼儿步行巴士得到了西南大学校工会的重视, 由校保卫处和幼儿园积极协商制定相关方案, 采取交通整治、高峰期加强监管和疏导、扩大在家长群中的宣传等途径, 改善幼儿园门口的交通安全状况, 为儿童出行提供有利条件.

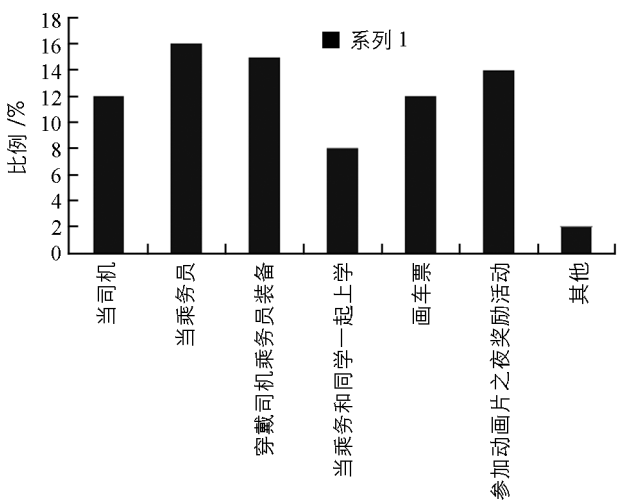


图 5 儿童喜欢步行巴士的原因汇总分析图

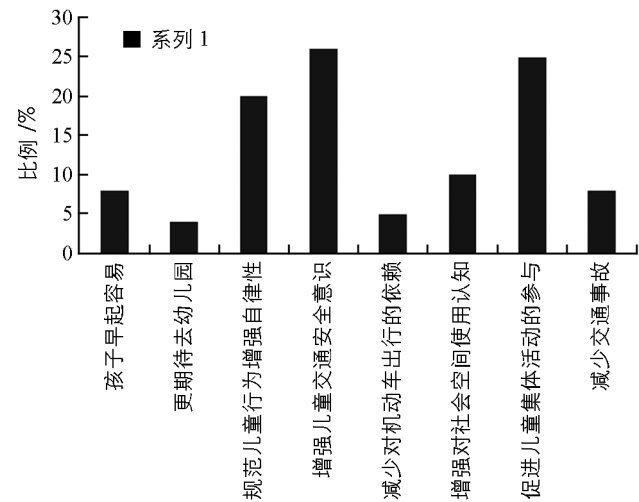


图 6 儿童参加步行巴士后的转变情况汇总分析图

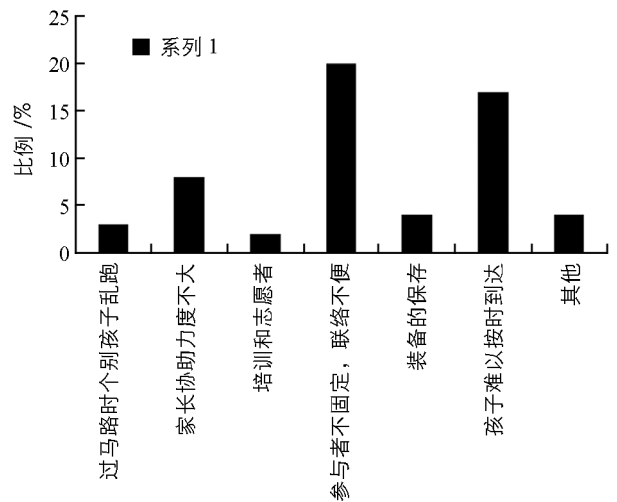


图 7 问题汇总分析图

3 实施步行巴士计划的关键策略

3.1 获取政府支持，改善道路安全设施是根本

市政部门应加大投资建设，督促交通减速制度的实施；优化校区周边的市政设施，完善步行道、增设斑马线和红绿灯、补充减速慢行标识牌、维护电线杆/井盖/盖板明沟等设施、修补铺装、清除障碍、修剪高大乔木；同时加强儿童对公共空间使用程度的研究，鼓励更多的社会交往和儿童游戏空间，因交通减速浪费的时间，换取的却是人们的健康与幸福。

3.2 改变公众观念，普及相关概念是基础

提高“儿童友好城市”以及“儿童友好型社区”等相关概念的普及度，并通过步行巴士计划及相关活动，强调步行巴士计划与创建儿童友好城市的关系，吸引更多的人加入，以获取广泛的理解和支持。倡导成人采用步行、骑行和公共交通的出行方式，对于这些儿童友好出行方式的高频率使用，尤其是对步行系统的利用，将给儿童带来更多的安全感，保障儿童享受独立安全步行的权利。

3.3 促进儿童参与，实现儿童权利是核心

儿童有参与家庭、文化和社会生活的权利，包括儿童有权对影响他(她)的任何事情发表意见。儿童参与城市规划，并在地区决策过程中占有一席之地，拥有一定的发言权。当成人学会尊重儿童的意见，停下脚步俯身倾听儿童的声音，你会接收到一些意想不到的讯息。促进儿童权利的实施，加强儿童公众参与，是儿童友好城市的中心思想。步行巴士计划提高了儿童对道路的使用权，为儿童获得更多独立活动的“许可”奠定基础；也让儿童意识到，他们自身的行为是可以改变环境的；同时，每一个环节都让儿童参与进来，增强儿童主人翁意识，鼓励儿童敢于表达自己的看法，步行巴士计划才能够可持续性的发展。

3.4 结合实际情况开设步行巴士

各城市、各学校应根据实际情况制定符合自身特色的步行巴士计划(图 9)。步行巴士的形式可以为全步行、步行+公共交通、步行+校车等不同开设方式，开设频率也可根据实际情况进行调整。在实施过程中，注重发挥家长和志愿者的积极协助作用；通过培训增强家长对活动的理解和实施的安全性，以及规范儿童交通安全行为和树立儿童时间观念；建立家长交流平台，保持顺畅的联络；与物管/社区、幼儿园积极沟通，为活动开展、物品存放和站牌设置等提供便利。

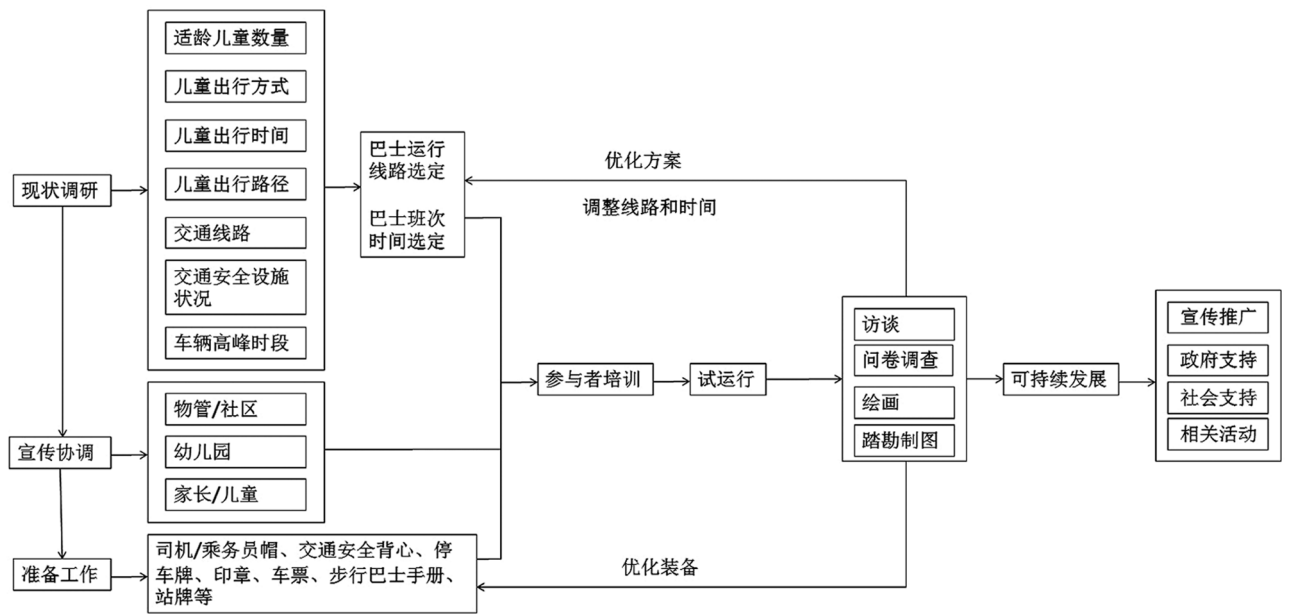


图 8 实施方案结构图

4 总 结

步行巴士计划是通过儿童和家长的实际行动, 呼吁社会关注儿童交通安全的一种手段, 是提高儿童独立活动性和社会认知能力的开端、增强儿童社会安全感和社区归属感的途径, 也是从社区开始营建儿童友好城市的起点. 从政府到公众、从社区到校区都应重视其存在意义, 积极推进相关工作. 然而, 这仅仅是一项儿童的日常活动, 无法从根本上改变城市中汽车的主导地位, 对于减少儿童交通安全事故、缓解交通拥堵等方面, 还需要社会各界的共同努力, 才能在更多的社区中推广, 以实现儿童友好城市的建设.

此外, 城市化的高速推进带来交通设施的不完善性、人口的流动性等社会问题, 令城乡结合部地区的儿童时刻面临交通安全和社会安全的威胁; 在居民凝聚力较强的乡村, 儿童步行上学距离更远, 道路安全性更低. 步行巴士可以作为一种有效途径介入, 增强当地社区的儿童友好度.

参考文献:

[1] ROBERTS I. Why Have Child Pedestrian Death Rates Fallen? [J]. British Medical Journal, 1993(306): 1737—1739.

[2] METCALF B, VOSS L, JEFFERY A, et al. Physical Activity Cost of the School Run: Impact on School Children of Being Driven to School [J]. Early Bird 22, BMJ, 2004(329): 832—3.

[3] 王楠, 周建华, 李旭. 儿童友好型社区户外活动空间设计策略 [J]. 西南师范大学学报(自然科学版), 2017, 42(7): 119.

[4] 布伦丹·格利森, 尼尔·西普. 创建儿童友好型城市 [M]. 北京: 中国建筑工业出版社, 2014: 111.

[5] KEARNS R A, COLLINS D C A, NEUWELT P M. The Walking School Bus: Extending Children's Geographies Area [J], 2003, 35(3): 285—292.

[6] KINGHAM S, USHHER S. Ticket to a Sustainable Future: An Evaluation of the Long-Term Durability of the Walking School Bus Programme in Christchurch New Zealand [J]. Transport Policy, 2005(12): 314—323.

[7] COLLINS C A, KEARNS R A. Geographies of Inequality: Child Pedestrian Injury and Walking School Buses in Auckland New Zealand [J]. Social Science and Medicine, 2005, 60(1): 61—69.

[8] SIRARD J R, ALHASSAN S, SPENCER T R, et al. Changes in Physical Activity from Walking to School [J]. Journal of Nutrition Education and Behavior, 2008, 40(5): 324—326.

[9] MENDOZA J A, LEVINGER D D, JOHNSTON B D. Pilot Evaluation of a Walking School Bus Program in a Low-Income, Urban Community [J]. BMC Public Health, 2009, 9: 122.

[10] DAVIS A, JONES L. Children in the Urban Environment: an Issue for the New Public Health Agenda [J]. Health and Place, 1996, 2(2): 107—13.

[11] 杨超, 陈红, 罗念, 等. 西方社区心理学研究新进展: 理论、方法、研究领域及其启示 [J]. 西南大学学报(社会科学版), 2018, 44(1): 105—114.

[12] KINGSTON, WRIDT, CHAWLA, et al. Creating Child—Friendly Cities: The Case of Denver [J]. Municipal Engineer, 2010(6): 3—4.

- [13] MUCHAKA P, BEHRENS R. Evaluation of a ‘Walking bus’ Demonstration Project in Cape Town: Qualitative Findings, Implications and Recommendations [J]. *Neurological Research*, 2012, 26(5): 598—602.

A Research of Improving Child Friendliness of the Community Through Walking School Bus

LI Yuan-yuan¹, WU Jun-jun²

1. School of Horticulture and Landscape Architecture, Southwest University, Chongqing 400715, China;

2. Experimental Kindergarten of Southwest University, Chongqing 400715, China

Abstract: The United Nations has advocated building Child Friendly Cities (CFC) for a long time. With this background, some cities in China have begun to pay attention to constructing CFC. This paper expounds the development and significance of the walking school bus program and, combining with the case study, analyzes the important values of this program in improving road safety facilities, changing the public opinion, promoting children’s participation and embodying the rights of children. Then, this paper proposes a strategy for China to implement this program so as to improve community children’s friendliness and provide reference for building CFC in China.

Key words: child friendly city; walking school bus; preschool child; community

责任编辑 潘春燕