



## オリジナルの生涯教育手法で交通安全

タカタ財団・二〇一二年研究助成の対象テーマ

「交通安全生涯教育プログラムの開発」

「高学年児童を核にした生涯教育手法の構築と普及促進」

この研究の概要について、大谷 亮氏に語っていただきました。

一般財団法人日本自動車研究所  
主任研究員 博士（心理学）

# 大谷 亮 氏

（研究内容概要は[こちら](#)）

「この研究を始めるに至る経緯を教えてください。」

もともと私は交通心理学を専攻しており、ドライバーや歩行者などの交通参加者がより良い態度をもつための安全教育のあり方などについて、発達心理学や教育心理学の知見を基に研究を行いました。

現在所属している一般財団法人日本自動車研究所に入ったのは十一年前のことです。ここで私は、先進安全運転支援システムに関する研究を人間工学的見地から行うようになったのですが、このような便利なシステムを上手く使うためには、交通参加者の態度が重要であるという認識を改めて強く持つようになりました。そして、人間の態度は大人になってから急に変わるものではないため、小さいころからの発達段階に応じた継続的な教育が重要と考え、高学年児童を核にした生涯教育の研究に取り組むことにしたのです。

「意識された社会背景などはありましたか？」

日本で実施されている子どもを対象にした交通安全教育は、理論に基づくもの

## パターン化された交通安全教育の改革を目指す

が少なくパターン化されており、効果が限定的と思います。また、実施された交通安全教育を定量的に評価して、新しいプログラム開発に繋げる研究の積み重ねが欠けている印象があります。これでは望むべき効果は期待できません。私たちは、こうした問題点を解決するため、「効果的で継続的な交通安全教育の実施と研究」を目指すことにしました。

—交通安全教育の改革という大きなテーマ。スタートはスムーズに行きましたか？

正直、研究に取りかかった当初はなかなか理解・協力が得られず、悩ましい日々が続きました。ですが、懸命に動き回った結果、研究所の中に同じ志をもつ者を数人見つけ出すことができ、次いで、近隣の小学校、つくば市危機管理課や茨城県警察本部交通企画課の皆さんなどのご理解が得られ、さらには、タカタ財団の支援までいただくこととなり、なんとか現在のような取り組みができるように

なりました。皆様には、心より感謝しています。

—一年目の研究で、どのようなことを調べ、どのようなことがわかってきたのか、概要を教えてください。

一年目の研究内容は、大きく分けて二つになります。一つは、私たちが考えた小集団討論と役割演技法(高学年の子どもたちが教師役となって低学年の子どもたちに適切な道路の横断方法を教える手法)による教育効果を把握したこと。もう一つは、一般の人でも子どもたちに教育を施せるようになるための安全教育用簡易マニュアル(案)を作成したことです。

前者の研究においては、小集団討論を2日間と役割演技法を2日間というスタイルで行い、最終日には公道での子どもたちの行動を観察することによる効果測定も行いました。その結果、高学年の行動変容は認められたものの、低学年の行動変容は認められませんでした。これは、教育日数が少なかつたのが主な原因と考えられます。

後者の安全教育用簡易マニュアル(案)作成においては、子どもたちの交通安全教育に参加した大人たちの意見を元にして、リアリティ溢れる内容のものを作るようにしました。また、日ごろ忙しくて子どもたちの交通安全教育に携わることができない人でも、子どもへの教え方が簡単に理解できるようにマニュアルを作成するように心がけました。このマニュアルについて、識者に意見を求めたところ、内容は悪くないものの、デザインなどの表現上の問題がいくつかあるとの指摘を受けました。



高学年が低学年に教えている様子

## 小集団討論&役割演技法の実施とマニュアル案の作成

—それら二日目の研究で見つかった課題は、二日目の研究でどう解消されていくのでしょうか？

現在、小集団討論と役割演技法による教育効果については、低学年の行動変容を目的として、教育日数と時間を増やして行うようにしています。細かくいうと、一日目…交通事故の原因についての小集団討論、二日目…事故対策の小集団討論、三日目…低学年への教え方と接し方の小集団討論、四日目…役割演技法の事前学習（低学年への教育の実践）、五日目…役割演技法の本学習といった具合です。まだ結論は出ていませんが、一日増やしたことで、高学年の子どもたちが、より適切に低学年への指導を行えるようになり、低学年の行動変容が期待できる流れとなっています。

安全教育用簡易マニュアル(案)については、まず、指摘されたところを中心とした改訂を進めているわけですが、同時に、利用可能性と子どもを指導する大人の態度の変容を把握するために、低学年

## 教育人員のスキルアップと地域の協議会設立も必要

の保護者のみなさんや地域のボランティアのみなさんに実際にマニュアルを使用しながらの安全教育を担当してもらっています。その効果については、現在、検証中です。

—この研究における、最終的な着地点について教えてください。

学校現場で私たちが提案した教育手法を引き続き実践していく、それにとまなうアンケート調査や行動観察調査などから児童の態度および行動変容をより詳細に把握していく予定です。また、マニュアルを使用した方々へのアンケート調査によって、簡易マニュアルの問題点を整理・改善し、マニュアルを完成させていく予定です。ですから、とりあえずの最終目標は、効果的な交通安全教育の提案と、それを可能にするためのマニュアルの完成ということになります。

ただ、より先のことに目を移せば、効果的かつ永続的な生涯教育を実施するためのしっかりとしたスキームを構築する必要があります。

そのため現在、英国をはじめとする先進的な安全教育を行っている諸外国の例などを参考にしながら、**地域が主体となつて、教育を担当する人員の確保とスキルアップが可能となるスキームの構築に向けた研究にも取り組んでいきます。**更に言えば、確立できた交通安全教育法が他の分野への安全（例えば、災害安全や生活安全）にも適用可能かについても検討が必要で、その準備も始めています。そういう意味では、それらが形になるまでは最終ゴールを迎えられないような気がしています。

この研究で得られるであろう子どもの発達段階に応じた安全教育手法、及びそれを可能にするマニュアルの完成により、これらの目標が叶い、交通事故のない安全な社会が実現されることに期待したいところです。

—最後に聞きします。研究で得られた成果は、今後、社会でどのように役立てられればいいとお考えでしょうか？

国の第九次交通安全基本計画（内閣府二〇一〇）には、子どもの特性に応じた安全教育の重要性が記されています。また、学校安全の推進に関する計画では、地域との連携のもとで安全教育を実施するといった目標が示されています。

## 2012年度タカタ財団助成研究 「交通安全生涯教育プログラムの開発

— 高学年児童を核にした生涯教育手法の構築と普及促進 — 概要

【研究代表者】

一般財団法人日本自動車研究所  
主任研究員 博士（心理学）  
大谷 亮

本研究では、効果的で持続的な子どもの交通安全教育の実現のために、高学年向けの継続的な教育プログラムの有用性と、専門家以外の人員が子どもの教育を担うことによる長所と課題、さらには、子どもの安全教育に携わることにより、教育担当者自身の安全態度が変容するかどうか等を、質問紙および行動観察により把握した。また、先行研究例調査により、効果的かつ持続的な子どもの交通安全教育実現のための要件と課題を示した。加えて、有識者との研究会の開催などから、専門家以外の人員が短時間で教育担当者としての知識を習得するためのマニュアル（案）を作成した。

高学年向けの教育として、二回の小集団討論と二回の役割演技法による継続的なプログラムが適切な態度と行動の変容に有効であることがわかった。ただし、プログラムの運用などを考慮すると、計五回の実施が望ましいと考えられる。また、専門家以外の担当者（大学生や保護者）が、子どもの安全教育に携わることによる担当者自身の態度変容は見られなかった。一方、マニュアルを用いて事前の打ち合わせを行うことで、これらの人員でも子どもの安全教育に携わることが可能であった。

今後、本研究に示した効果的な安全教育の要件を参考にして、高学年向けの交通安全教育プログラムを完成するとともに、教育担当者候補の状況などを整理して、持続的な実施が可能となる枠組みを示す必要がある。