

SJ

The Safety Japan
since 1971

Close Up

クローズアップ 教育プログラム

交通安全教育プログラムの効果について
小学生を対象に検証

Honda は様々な年代や社会のニーズに合わせた交通安全教育プログラムを開発し、地域の交通安全指導者や学校などに提供している。そして、これらのプログラムを活用した交通安全教育が、その教育を受けた人々の安全行動にどのような影響を及ぼすかを調べるための効果検証を実施した。今回は、小学生を対象に教育前後で交通行動にどのような変化が見られるかについて調査した結果を紹介する。



3～6年生には「将来社会で活躍する君たちへ」を活用した交通安全教室を実施

交通安全教室などで活用されている Honda の交通安全教育プログラムだが、その効果については、これまで検証の機会がなかった。そこで、受講者に与える影響を調べ、教育手法の見直しや新たなプログラムの開発などに役立てることを目的にプログラムの活用が受講者の行動変容につながっているのか、その効果について検証をすることとなった。

昨年12月から今年1月にかけて静岡県浜松市内にある小学校で、全校児童を対象に以下のような流れで行われた。

表1：効果検証の流れ

日程	内容
12月9日	教室1週間前の行動を調査
12月16日	交通安全教室開催 ↓ 直後の行動を調査
12月23日	教室1週間後の行動を調査
1月13日	教室1ヵ月後の行動を調査

交通安全教育の実施前後で
児童の行動がどのように変わるか

まず、12月9日に児童が交通安全教育を受ける前の行動を調査。小学校の正門を出て約90m先の信号機のない交差点(1ヵ所)に定点カメラを設置し、下校する児童を撮影。調査項目は「横断歩道までの歩行状態※1」「横断歩道手前での停止動作」「横断前の左右の安全確認」「横断する意思表示としての手あげ」の4つである。12月16日、(一財)静岡県交通安全協会 浜松中央地区支部による交通安全教室が開催され、同支部の交通安全指導員が Honda のプログラムを活用して指導を行った。各学年の交通安全教室の内容は表2の通りである。

※1 一人が複数か、複数の場合は縦列(縦一列で歩いている)か、並列(横に並んで歩いている)か。

表2：交通安全教室の内容

学年	内容
1・2年生 (140名)	①できるニャンと交通安全を学ぶ 小学校低学年歩行編 ②実技：横断練習(教室前廊下) ③交通安全目標記入
3・4年生 (159名)	①将来社会で活躍する君たちへ(歩き) ②自転車講話 ③実技：自転車での安全確認(観察学習) ④交通安全目標記入
5・6年生 (138名)	①将来社会で活躍する君たちへ(歩き) ②将来社会で活躍する君たちへ(自転車) ③交通安全目標記入

同日の下校時とその1週間後、さらに1ヵ月後に事前調査と同じ交差点を通過する児童を撮影。記録した映像をもとに、4つの調査項目について分析した(各観察日とも同一人物の特定ができないため、学年ごとの区分けのみ)。その結果が表3(P2)である。

交通安全教室で活用した Honda の交通安全教育プログラム

「できるニャンと交通安全を学ぶ 小学校低学年歩行編」

Honda 交通安全啓発キャラクター「できるニャン」が登場するアニメーションを活用した対話型のプログラム。「左右が見えにくい交差点」「クルマが停まっている時」「信号のある交差点」それぞれの危険シーンの映像を見せた後、指導者が児童に「どうして危ないのか」を問いかけ、意見を引き出しながら進める。その後、同じ場面上空や運転者視点からの映像などで振り返り、他者視点も理解してもらえるようになっている。

「将来社会で活躍する君たちへ」

「歩き」「自転車」「標識」の3つのテーマで構成される小学校高学年・中学生向けの対話型プログラム。歩行中や自転車乗用中にやっと思い間違いがちなルール・マナー違反の映像を見せた後、指導者が児童・生徒に問いかけ、意見を引き出しながら進める。そして、そのルール・マナー違反による事故の再現映像などを見せることで、どのように行動すれば安全か考えてもらえるようになっている。



Contents

- P1 Close Up クローズアップ 教育プログラム
- P3 Close Up クローズアップ 四輪販売会社
- P4 Safety Report セーフティルポ 子ども
Safety Report セーフティルポ 若者
- P5 Close Up クローズアップ 交通教育センター
- P6 SJ Interview 金沢大学 准教授 藤生慎さん
- P7 TRAFFIC SCOPE 交通参加者の行動を観察する
- P8 危険予測トレーニング (KYT)
SJ クイズ



Safety for Everyone

Honda はすべての人の
交通安全を願い活動しています。

SJ ホームページは

ホンダ SJ

検索

編集室：本田技研工業株式会社 安全運転普及本部内
〒107-8556 東京都港区南青山2-1-1
TEL：03(5412)1736
https://www.honda.co.jp/safetyinfo/

編集人：鈴木英樹

※ご不明な点がございましたら、下記までお問い合わせください。
(株)アストクリエイティブ安全運転普及本部係
TEL：03(5439)1191
E-mail：sj-mail@spirit.honda.co.jp

交通安全教育の効果を評価することに意味がある

今回の効果検証について、日本交通心理学会主幹総合交通心理士 大谷亮さんは、Honda の取り組みを次のように話す。「以前から実施した教育の効果を検証することの重要性が叫ばれており、一部の研究者において教育の効果評価が実施されてきました。ただし、実施した教育が子どもの行動にどのような影響を及ぼすのかについては、資料が未だ不足している状況です。このような現状の中、子ども向けの交通安全教育プログラムを開発し、地域に普及するだけでなく、子どもの行動変容の点から効果を検証されたこの取り組みは、非常に有益なものと考えています」。

大谷さんは、児童の行動観察の結果に見られる4つの特徴に対し、次のように見解を述べた。

1 点目は、1 年生では教育後に（意図しない）並列歩行が増加（グラフ 1）し、横断時の停止および左右確認に教育の影響は見られなかったことについて。

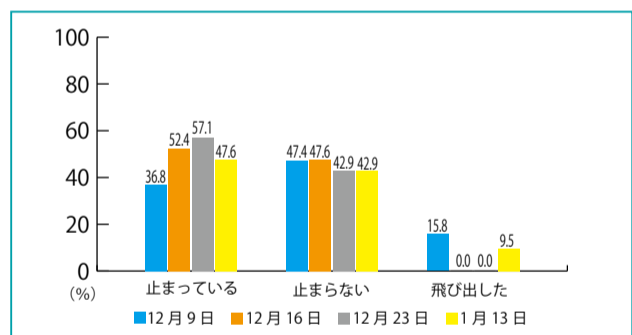
「今回実施した教育では多くのルールや行動を児童に教えています。1 年生ではこれらの内容のすべてを学習することが困難だった可能性があります。その中で、停止動作において教育直後、飛び出しがゼロになった（グラフ 2）のは大事なことだと思います」。

2 点目は、2 年生では教育直後に縦列歩行が 7.7% から 53.6%、「右を見る」児童が 34.6% から 53.6% と有意に増加したことについて（グラフ 3・4）。



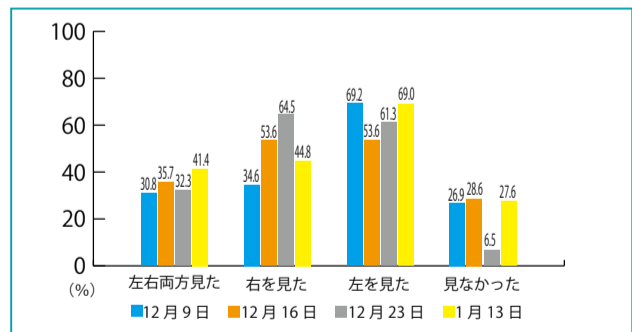
下校する児童の行動を観察

グラフ 2：1 年生「停止動作」の変化



教育直後に飛び出しがゼロになった

グラフ 4：2 年生「左右の安全確認」の変化



教育直後に「右を見た」が増加

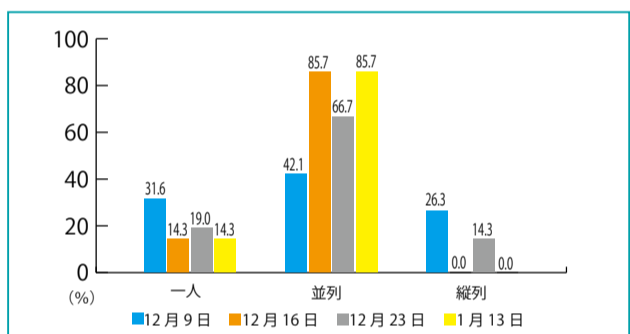


検証を実施した交差点



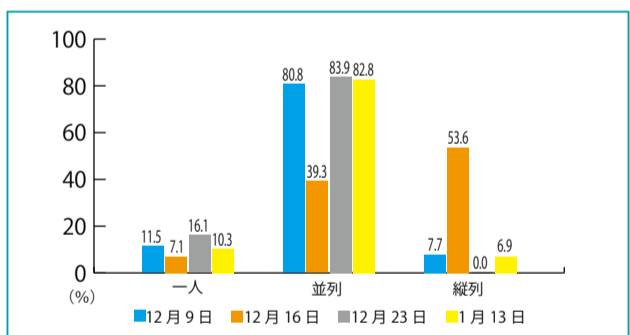
「縦列歩行の増加はその後の追加調査（教員へのインタビューや教育状況のビデオ視聴）の結果、指導員および担任の先生による児童への問いかけが影響した可能性が示されました」。あるクラスでは、担任の先生が交通安全教室の最後に、友達と話しながら歩くことがいけないのか問いかけた。そして、話しながら歩くことがいけないのではなく、歩き方に気をつけることが重要だと説明。横に並ばずに縦一列で歩

グラフ 1：1 年生「歩行状態」の変化



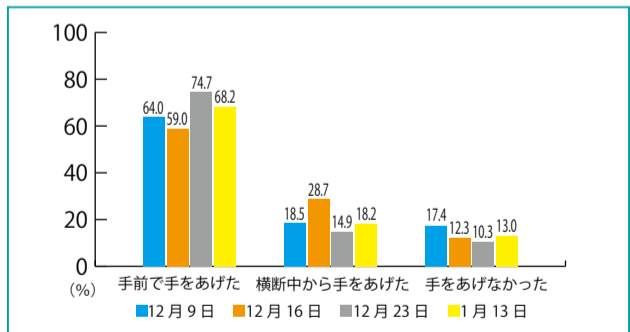
教育前と比較して並列が増加

グラフ 3：2 年生「歩行状態」の変化



教育直後に並列が減少し、縦列が増加

グラフ 5：全学年「意思表示の手あげ」の変化



教育前から手あげをする児童が多い

表 3：交通安全教室前後の児童の行動観察結果

	歩行状態	停止動作	左右の安全確認	意思表示の手あげ
全体	教室直後で若干並列が縦列になっているが、差はほとんどない。並列は1週間後、1ヵ月後は増加している	ほぼ変化なし。6割の児童が止まらない	「左右を見た」「右を見た」が増加傾向にあるものの、「左を見た」が減少	手前、横断中を合わせると、9割ほどが「手あげ」で横断している
1 年生	複数人での下校の際は、教室前より並列歩行が増えている	教室後「止まっている」が増加。飛び出しがゼロ。1ヵ月後は「止まっている」が減少しており、飛び出しが2名	左右とも「見た」児童が増加	教室後は、ほとんどの児童が「手あげ」を実行している
2 年生	並列が減少し、縦列が増加している	「止まっている」が微増。飛び出しも見受けられる	「右を見た」が若干増加しているが、「左を見た」が教室当日に減少。ただし、1ヵ月後には教室前の水準に戻っている	1年生ほど顕著ではないが、教室後の「手あげ」は増加している
3～6 年生	教室受講との差はなく、並列が8割を占めている	飛び出しは少ないものの、高学年になると「止まらない」の比率が高い	大きな行動変容は見られていないが、2年生と行動パターンが似ている	概ね「手あげ」は行っているが、教室での指導に関係なく一定数「手をあげなかった」児童が見受けられる



小学校から交差点へ続く道路



交差点の先に歩道橋があるため、学校が左側通行を指導

く、このような安全行動が命を守る上で大切であることを児童に伝えたのである。「また、『右を見る』児童が増加した明確な理由は現時点では不明で、教育以外の影響が作用した可能性があると考えられます」。

3 点目は、3～6 年生に教育による大きな影響が見られなかったことについて。

「3～6 年生は、自転車の乗り方や交通社会人としてのあり方を学習しており、今回の行動観察調査で対象とした歩行時の基本的な横断行動には影響を及ぼさなかったと推察されます」。

4 点目は、全学年で教育前から横断時の手あげが多かったことについて（グラフ 5）。

「行動観察地点に調査のため数名の大人がおり立哨のような状態となったことから、大人に期待されていると子どもが認識する目立つ行動（手あげ）を遂行した、または当該小学校が普段より手あげを指導している可能性が考えられます」。

効果検証の結果を活かし、継続的な教育ができるように

今回の交通安全教室で提示したすべての内容を 1 年生は理解できていない可能性があり、教育担当者（指導員など）は子どもが第 1 当事者※ 2 となる事故原因を理解し、直接原因となる行動（飛び出しの抑制や周囲の確認）に焦点を絞ってメリハリをつけて教えていく必要があると、大谷さんは指摘する。

「児童が既に習得している行動（今回の例でいうと、手あげ）を重点的に教える必要性は低いと思います。児童が何を習得できていないかを、教育を実践する中で見つけ、その行動に焦点を当てるのが、幼少期の子どもの教育にとって大事です。また、2 年生の教育では行動変容が見られましたが、教育プログラムの内容を伝達する交通安全指導員や担任の教員の問いかけが影響を及ぼした可能性があります。低学年でも理解できるように、日常の行動からイメージしやすい具体的な行動に基づく問いかけを行う（例：並列で歩かない、並んで歩かない→友達と横に並んでお話ししながら歩かない）ことも必要です」。

さらに、教育直後に観察された 2 年生の行動変容がその後見られなくなったことから、継続的な教育（日常からの継続的な教育を実践することが期待される保護者や地域ボランティアが交通安全教育に参加して、適切な歩行や子どもの教え方を理解できる教材の開発）を進めていかなければならないという。

「Honda の普及活動の良い点は教育プログラムを単に開発するだけでなく、地域の交通安全指導者を対象とした勉強会などで、その使い方を伝達していることにあります。効果検証により得られた結果は、このような勉強会に活用できると考えます。今回、子どもが適切な行動や考え方（態度）を習得するには時間を要することを確認することができました。継続的な教育を可能にするプログラムや取り組みが望まれます」と、大谷さんは効果検証の結果を活かした Honda の今後の活動に期待していると語った。

※ 2 交通事故の当事者のうち、過失が最も重い者または過失が同程度の場合は被害が最も軽い者。