

2021 年度運用益事業（研究事業）に関する研究報告書

事業名	歩行者事故低減に向けた子どもに対する安全教育および周囲の監視に関する研究
報告者	大谷 亮 （一財）日本自動車研究所
報告内容	
1. 目的と方法 ※研究の目的と方法（当年度分 or 研究の全体）に関して記載ください。	
<目的> 近年の日本の交通事故死者数を瞥見すると、自動車乗車中よりも歩行中の死者数が多い。人口 10 万人あたりの歩行中の交通事故死傷者数を見ると、7 歳児が犠牲となる事例が最も多く、子どもの飛び出しが原因となる割合が多数を占めている。 この点から、第 10 次交通安全基本計画（現在第 11 次）に記されている死者数および負傷者数の低減目標を達成するには、同計画に記されている「高齢者及び子供の安全確保」の視点が必須となる。また、文部科学省が策定した第 2 次学校安全の推進に関する計画に示されているように、子どもの発達段階に配慮して、交通安全教育および周囲の監視活動（見守り活動）を遂行する必要がある。 本研究では、子どもの交通安全確保に関する家庭および学校の取組みとして、交通安全教育や監視に関する取組みの基礎データを収集し、子どもの発達段階に応じた交通安全教育プログラム、および監視活動の普及促進の可能性と要件を明らかにすることを目的とした。 最終年度となる本年度（2021 年度）は、一昨年度の基礎データの収集や、昨年度の子どもの交通安全教育および監視活動の普及可能性の検討の中で得られた結果の妥当性を検証するとともに、子どもの発達段階に応じた効果的な交通安全教育と監視活動の要件を整理することを目的とした。	
<方法> 本研究では、以下の 3 項目の実施内容について、下記の方法により調査を実施した。	
1. 交通安全に関する子どもの発達特性に関する追加調査と歩行者行動に関する調査	
1.1. 発達段階に基づく効果的な交通安全教育の検討 発達段階に応じた交通安全教育を実施した前後に、1 年生 51 名と 2 年生 45 名（低学年）、3 年生 52 名と 4 年生 53 名（中学年）、および 5 年生 46 名と 6 年生 59 名（高学年）を対象としたアンケート調査を行い、教育による影響を把握した。	
1.2. Table-top モデルを用いた児童への面接調査結果の妥当性検証 小学 1 年生 24 名、4 年生 18 名、および 6 年生 20 名を対象にして、玩具で交通状況を模擬する Table-top モデルを用いた半構造化面接調査を行い、交通に関する児童の認識について調査した。	
1.3. 歩行者行動質問紙の妥当性検証 一般交通参加者 800 名を対象にして、歩行者行動質問紙（Pedestrian Behavior Questionnaire：PBQ）を用いた web アンケート調査（web 調査）を行い、同質問紙の妥当性を検証した。	
2. 交通安全教育および監視活動の普及促進の要件検討 3 歳から 10 歳までの子どもを持つ保護者 865 名を対象にして web 調査を実施し、子どもの交通安全教育や監視活動の普及促進の要件について調査した。 また、子どもと一緒に横断する保護者 40 名の様子を実地で観察し（自然観察法）、web 調査の結果の妥当性を補足的に検証した。	
3. 発達段階に応じた安全教育と監視活動の普及促進に向けた要件の整理 有識者および交通安全教育や啓発に関連する各種団体を訪問し（帝塚山大学蓮花一己教授および静岡県浜松市における登下校時の視察など）、日本における教育や啓発の普及促進状況について調査し、3 ヶ年のまとめを行った。	

2. 実施した内容と結果 ※具体的に研究した内容と結果を記載してください。

<実施した内容>

本研究で実施した内容は、下記の3項目であった。

1. 交通安全に関する子どもの発達特性に関する追加調査と歩行者行動に関する調査

1.1. 発達段階に基づく効果的な交通安全教育の検討

発達段階に応じた児童対象の交通安全教育を実施し、交通事故の可能性（リスク）などに関する子どもの認識の変化をアンケートにより調査し、一昨年度と昨年度の結果を踏まえて、発達段階に応じた効果的な安全教育の要件について検討した。

実施した安全教育は、先行研究を参考にして、低学年に対して、適切な道路の横断方法の習得を目指した訓練を実施し、中学年については、自転車乗用方法の習得や自転車乗用の適切な自己評価を目標にした視聴覚教材による教育を行った。また、高学年は、登下校時のリーダーの育成を目的として、他者（低学年）と歩いている際の事故の原因やリスク、さらには低学年が事故に遭わないために高学年各自ができること（他者配慮）を小グループで討論する教育を実施した。

1.2. Table-top モデルを用いた児童への面接調査結果の妥当性検証

Table-top モデルを用いて、道路の横断方法に関する小学生児童（児童）の発達的特徴を調べ、一昨年度および昨年度の結果の妥当性を把握し、効果的な交通安全教育を実施する際の留意点を抽出した。

1.3. 歩行者行動質問紙の妥当性検証

諸外国で広く利用されている PBQ について、昨年度得られた結果の妥当性について検証し、本質問紙を利用する際の留意点を把握した。

2. 交通安全教育および監視活動の普及促進の要件検討

3歳から10歳までの子どもを持つ保護者を対象にして web アンケート調査（web 調査）を実施し、子どもの交通安全に関する保護者対象の教育や啓発の普及促進に関する要件を抽出した。また、保護者の監視に影響を及ぼす要因を同 web 調査により調べ、一昨年度と昨年度に得られた結果の妥当性を調査した。

なお、当初は地域ボランティア（保護者など）や教員への面接調査を予定していたが、コロナ影響による3密回避のため、web 調査により上記の検討を行った。

3. 発達段階に応じた安全教育と監視活動の普及促進に向けた要件の整理

有識者および交通安全教育や啓発を推進する各種団体を訪問し、日本における教育や啓発の普及促進状況について調査した。また、3カ年の成果をまとめて、子どもの発達段階に応じた安全教育と監視活動の普及促進に向けた要件を整理した。

<結果>

3項目の実施内容について、得られた結果は下記の通りである。

1. 交通安全に関する子どもの発達特性に関する追加調査と歩行者行動に関する調査（実施内容1）

1.1. 発達段階に基づく効果的な交通安全教育の検討

児童対象のアンケート調査により、以下のことがわかった。

- ・全学年とも、交通事故のリスクに関する児童の認識に教育前後で差はみられなかった。
- ・中学年では、自転車乗用の自信について教育前後で差がみられなかった。
- ・高学年では、低学年に対する配慮に関する意見に教育前後で差がみられなかった。
- ・交通事故のリスクについて、一昨年度、昨年度、および本年度の結果の比較を行ったところ、保護者や地域ボランティアが参加した一昨年度において、1年生では教育後に青信号や横断歩道を利用時に自分も事故に遭う可能性があることと認識する児童が多かった（表1）。

表1 1年生の3カ年の結果の比較（教育後について）

注）各質問番号の数値は%を表し、数値が高いことは以下の意味を表す。

質問1：「事故に遭わない」と回答。

質問2：「事故に遭わない歩き方を知っている」と回答。

質問3：「青信号時に事故に遭わない」と回答。

質問4：「横断歩道横断時に事故に遭わない」と回答。

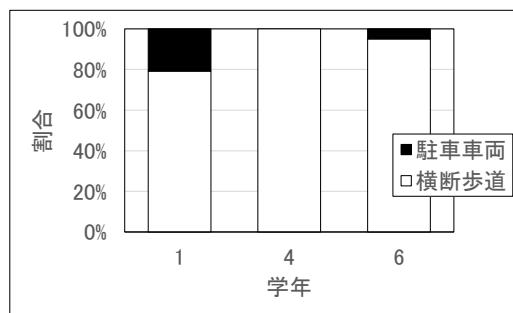
質問5：「事故は偶然に生じる」と回答。

学年	質問番号	年度			検定	効果量(V)
		2019	2020	2021		
1	1	39.13	64.29	37.50	$\chi^2(2) = 7.91, n.s.$	0.24
	2	86.96	100.00	97.92	$\chi^2(2) = 9.08, p<.01$	0.26
	3	17.39	57.14	45.83	$\chi^2(2) = 15.66, p<.01$	0.34
	4	17.39	61.90	35.42	$\chi^2(2) = 18.70, p<.01$	0.37
	5	34.78	47.62	41.67	$\chi^2(2) = 1.50, n.s.$	0.11

1.2. Table-top モデルを用いた児童への面接調査結果の妥当性検証

Table-top モデルを用いた児童対象の面接調査により、以下のことがわかった。

- ・模擬した交通状況の中で目的地にまで到達する際の横断位置について、1年生は、4年生や6年生と比較して、横断歩道ではなく、近くの駐車車両の間を通過する割合が高かった。この結果は一昨年度と同様であったが、昨年度にはみられなかった（図1）。
- ・一昨年度および昨年度と同様、1年生は、4年生や6年生と比較して、見通しの悪い交通場面の中で、物理的に視認が不可能な走行車両を視認可能と回答する傾向が高かった（表2）。
- ・歩行者の視点でみる駐車車両間の写真を提示して、児童に視認可能な車両について聴取した。その結果、過去の研究と同様、俯瞰的もしくは鳥瞰的にみる交通状況に比べて、視認できない車両を視認不可と回答する1年生が増加した。
- ・4年生と6年生では、危険と認識される車両の理由として、「ドライバーが間違えることがある」「歩行者からみえない」といった回答が聴かれた。



$\chi^2(2) = 5.85, p<.05, V=0.31$, 効果量中

図1 学年別の横断位置の結果

表2 視認可能と認識した車両の結果（単位：%）

注）網掛け箇所の車両は、アバターの位置から物理的に視認可。

学年	駐車車両間			横断歩道近傍		
	車両 1	車両 2	車両 3	車両 1	車両 2	車両 3
	視認可	視認不可	視認不可	視認不可	視認可	視認可
1	75.00	50.00	33.33	75.00	83.33	41.67
4	61.11	0.00	0.00	33.33	88.89	77.78
6	70.00	10.00	5.00	25.00	100.00	95.00
$\chi^2(2)$	0.94, n.s	17.38, p<.01	11.37, p<.01	12.80, p<.01	3.53, n.s	15.45, p<.01
V	0.12, 小	0.52, 大	0.43, 中	0.45, 中	0.24, 小	0.50, 大

1. 3. 歩行者行動質問紙の妥当性検証

PBQ を用いた web 調査から、以下のことがわかった。

- ・昨年度の結果と同様、PBQ を日本人に適用した場合には、諸外国と異なる因子が抽出された。
- ・昨年度と同様に、日本人に特有の歩行者行動として、急ぎ横断行動の因子が抽出された。この点から、昨年度の結果の妥当性を確認できた（表 3）。
- ・PBQ の設問には攻撃的行動や他者配慮などの項目が多く含まれており、社会的望ましきバイアスにより床効果が生じるものがみられた。
- ・歩行者の年齢、性別、子どもや孫の有無、さらには免許の有無が PBQ の結果に及ぼす影響は小さかった。

表 3 歩行者行動質問紙の因子分析結果（5 因子）

質問番号	原著因子	第一因子	第二因子	第三因子	第四因子	第五因子
	寄与率	0.30	0.13	0.04	0.04	0.04
	累積寄与率	0.30	0.43	0.48	0.52	0.56
	因子名	不安全・反社会的行動	急ぎ横断行動	向社会的行動	中央分離帯横断行動	無意図的行動

2. 交通安全教育および監視活動の普及促進の要件検討

保護者対象の web 調査により、以下のことがわかった。

- ・子どもの交通安全に関する保護者対象の教育や啓発の媒体として、Youtube 動画の視聴などよりも、保育所・幼稚園・小学校などが開催する保護者対象の教室への希望が多かった。
- ・教育や啓発の時間は 30 分程度や 1 時間（60 分）程度が望まれた。
- ・教育の内容としては、「子どもの正しい道路の歩き方」や「道路上での子どもの正しい監視方法」に関する内容を学習したという意見が多かった。
- ・上記の回答に、子どもの就学状況、保護者の性別や年齢、子どもの人数、対象児の性別、さらには居住地などによる差はみられなかった。
- ・歩行中の子どもの監視（保護者からの手つなぎ）について、交通状況による差はあるものの、子どもの性別や年齢、保護者の危険認識や養育態度が影響していた（表 4）。この結果は過去の研究により得られた知見と類似しており、妥当性が確認された。
- ・歩行中の子どもの手つなぎ拒否について、交通状況による差はあるものの、子どもの性別や年齢、保護者の危険認識、子どもの横断歩道などの理解に関する保護者の認識、愛着傾向および養育態度が影響していた。この結果は過去の研究により得られた知見と類似しており、妥当性が確認された。

表 4 保手つなぎを目的変数とするロジスティック回帰分析の結果

注) 説明変数に付された数値の上段は偏回帰係数，下段はオッズ比，カッコ内はオッズ比の上限と下限。

注) 説明変数は偏回帰係数で 5%水準以上の有意差がみられたもののみを記述。

保手つなぎ	説明変数			
	協力者 性別	協力者 年齢	同居の子ども人数	
目的 変数	不安 場面	0.64*	-0.30***	0.92***
	安心 場面	1.89 (1.13-3.17)	0.74 (0.65-0.83)	2.50 (2.07-3.03)
目的 変数	不安 場面		-0.31***	0.91***
	安心 場面		0.73 (0.67-0.79)	2.48 (2.11-2.92)

保手つなぎ	説明変数				
	優先権と法規 (保護者認識)	道路横断 (保護者認識)	付帯物理解 (保護者認識)	受者	
目的 変数	不安 場面			0.03***	-4.86***
	安心 場面			1.04 (1.02-1.06)	0.00 (0.00-0.06)
目的 変数	不安 場面			0.03***	-3.67***
	安心 場面			1.03 (1.02-1.04)	0.03 (0.02-0.09)

保手つなぎ	AIC	Hosmer-Lemeshow検定	AUC (C統計量)
	不安 場面	424.66	$\chi^2 (8) = 5.80,$ <i>n. s.</i>
安心 場面	736.26	$\chi^2 (8) = 5.82,$ <i>n. s.</i>	0.84 (0.82-0.87)

3. 発達段階に応じた安全教育と監視活動の普及促進に向けた要件の整理

訪問調査により、以下のことがわかった。なお、上記の訪問調査に加え、発達段階に応じた安全教育と監視活動の普及促進に向けた要件の整理(3カ年のまとめ)を行ったが、この内容は、「3. 結果等を踏まえた考察」に記載している。

- ・小学校入学後の事故防止を目的とした事業の中で、一部の保育所や幼稚園をモデルとした取り組みを行い、モデル園で得られた成果を講習会などの場で広く啓発する県があった。
- ・歩行者の安全横断に関する検討会を開催し、子ども、保護者、およびドライバーを対象にした啓発のために、県下の保育所および幼稚園での安全教育の実施と効果の検証、youtube 動画やリーフレットによる情報提供を行っている県があった。
- ・交通安全に関心の高い教員が園や学校にいた場合には普及促進が可能であったが、このような人材がいないと、継続的な実践が困難な事例があった。
- ・歩行中の児童にヘルメット着用を推奨し、また、交差点などでボランティアが多く立哨する市があった。
- ・2021年度より5カ年計画で第11次交通安全基本計画が開始され、「交通安全思想の普及徹底」を具体的対策として、「交通安全ボランティア等への幅広い年代の参画」が明記された。ただし、幅広い年代の参画については、現時点で具体的な方策はないようであった。

3. 結果等を踏まえた考察 ※2. で得た結果を受け、どのような気づきがあったか記載してください。

<考察>

3項目の実施内容の結果にを踏まえた考察は、下記の通りである。

1.1. 発達段階に基づく効果的な交通安全教育の検討

交通安全教育前後の児童へのアンケート調査の結果などから、発達段階に応じた効果的な安全教育の要件として、以下の点が重要と考えられる。

- ①1年生を対象にした交通安全教育の場合、保護者が参加するなどしてきめ細かな教育を実現し、また、日常から保護者が道路の横断方法などを訓練できるようにすること。
- ②中学年以上を対象にした安全教育で、自転車乗用などの自己評価スキル、他者配慮のための社会的スキル、およびリーダーシップの育成を目標とする場合には、習得までに時間を要するため、教育時間などに配慮すること。

1. 2. Table-top モデルを用いた児童への面接調査結果の妥当性検証

Table-top モデルを用いた児童対象の面接調査より、発達段階に応じた効果的な交通安全教育の実現のために、以下の留意点が重要と推察される。

- ①道路横断方法に関する知識について 1 年生では年度差がみられることから、教育担当者は各年度の学年の特徴を理解すること。
- ②1 年生の空間的視点取得能力は未熟な可能性があり、視認不可能な車両などの潜在的な危険について教える際には、俯瞰的もしくは鳥瞰的な交通状況の提示だけではなく、歩行者の視点（子どもの目線）で交通状況をみるように工夫すること。
- ③4 年生以降では、人間の特性（例えば、人間の視野の限界やエラーの種類）を理解できる可能性を有しており、交通事故の原因や機序をより深く理解できるようにするため、人間の特性を学習できる内容を実践すること。

1. 3. 歩行者行動質問紙の妥当性検証

一般交通参加者対象の web 調査より、PBQ を日本人歩行者に適用する場合には、以下の点に留意することが重要と考えられる。

- ①諸外国において抽出された 5 種類の因子をそのまま採用して分析をするのではなく、日本人特有の潜在因子を特定した上で分析を行うこと。
- ②床効果が生じる尺度を除外することや、虚偽尺度の結果を参考にして協力者を選定するなどの工夫を行うこと。

2. 交通安全教育および監視活動の普及促進の要件検討

保護者対象の web 調査から、子どもの交通安全に関する保護者対象の教育や啓発の普及促進のために、以下の要件が満たされることが重要と考えられる。

- ①教育や啓発の媒体として、保育所・幼稚園・小学校などから保護者に参加を求めること。
- ②教育や啓発の時間は、60 分以内を目安とすること。
- ③教育や啓発の内容は、「子どもの正しい道路の歩き方」や「道路上での子どもの正しい監視方法」を学習できる安全教育や啓発とすること。

また、歩行中の保護者の監視を適切にするために、保護者の危険認識、愛着傾向、および養育態度が重要であることが示された。この結果から、交通安全という範疇にとらわれるのではなく、保護者の監視を育児の一環として捉え、ペアレンタルトレーニングなどの機会を利用して、歩行中の手つなぎなどを具体例とした教育が実践されることも、子どもの安全確保のための保護者の教育や啓発の普及促進に有用と推察される。なお、別に実施した保護者と子どもの行動観察調査とアンケート調査の結果、歩行中の子どもとの手つなぎに、保護者の愛着傾向や養育態度の影響はみられなかったため、今後、手つなぎ遂行に関する機序のさらなる調査が必要である。

3. 発達段階に応じた安全教育と監視活動の普及促進に向けた要件の整理

本年度の訪問調査および 3 ヶ年の研究および過去の先行研究から、効果的な交通安全教育の要件として、以下の内容が考えられる。

【 幼少期の子どもを対象にした安全教育の要件 】

- ・特定の行動（例えば、横断前の停止や確認行動など）に特化した訓練。
- ・領域を限定した訓練（交差点などの具体的な場面での教育）。
- ・児童の知識や空間的視点取得能力などの学齢段階に応じた教育。
- ・双方向のコミュニケーション（子どもへの問いかけなどの重要性）などにより子どもが主体となる教育。
- ・社会的・政治的・文化的要因を考慮した教育。
- ・両親が参加する教育。

【 中学年および高学年児童を対象にした安全教育の要件 】

- ・交通事故の原因や機序について学び、人的要因が事故原因の多くを占めることを理解することで、交通事故の低減や教育に対する児童の動機づけが高まるようにすること。
- ・小集団討論などの手法を用いて、友人などの他者との比較から自らの能力や技能を客観的に評価できるようにすること。
- ・自転車乗用などの自己評価スキル、他者配慮のための社会的スキル、およびリーダーシップの育成には時間を要するため、教育時間の確保などに配慮すること。

また、効果的な安全教育や監視活動を実現するためには、取り組みの継続性が重要となる。交通安全教育や監視活動の継続のための資源（時間や人員）の確保として、昨年度の調査では、以下の要件が抽出された。

【 交通安全教育や監視（見守り）活動の資源（時間や人員）確保の手段の一例 】

○若年層

- ・友人からの勧誘により交通安全教育や監視に参加するという意見が多かったことから、若年層が通学する中学、高校、もしくは大学などが地域貢献活動の一環として、幼児および児童の見守り活動や交通安全教育を遂行する取り組みを構築する。
- ・少子化社会に伴い、小中などの一貫校が増加していることから、上級生が下級生の見守り活動や交通安全教育を遂行するための体制を構築する。
- ・謝金や謝礼が見守り活動や交通安全教育の誘因となるとの回答が得られたため、地方公共団体や企業などにおいて地域貢献のための財源を確保し、若年層がこれらの取り組みに参加できるような体制を構築する。

○保護者層

- ・自身の子どもが通学する学校などからの要請があれば、見守り活動や交通安全教育に参加すると回答した保護者が多かったことから、家庭と学校との連携を図り、継続的かつ組織的な取り組みができる体制を構築する。

○高齢層

- ・地域の区会からの要請により、見守り活動や交通安全教育に参加するといった回答が多かったことから、地域の区会などと学校が綿密に連携し、継続的かつ組織的な取り組みができる体制を構築する。

さらに、低学年の安全教育などでは、保護者の役割が重要となるが、保護者対象の教育と啓発の普及促進の要件として、以下の点が考えられる。

【 保護者対象の教育と啓発の普及促進の要件 】

- ・教育や啓発の媒体として、保育所・幼稚園・小学校などから保護者に参加を求めること。
- ・教育や啓発の時間は、60分以内を目安とすること。
- ・教育や啓発の内容は、「子どもの正しい道路の歩き方」や「道路上での子どもの正しい監視方法」を学習できる安全教育や啓発とすること。

4. 結論・今後のスケジュール ※1～3. を踏まえ、結論や今後の研究の方針（研究後の展開）を記載してください。

<結論>

本研究では、子どもの交通安全確保に関する家庭および学校の取り組みとして、交通安全教育や監視（見守り）活動に関する取り組みの基礎データを収集し、子どもの発達段階に応じた交通安全教育プログラムおよび監視活動の普及促進の可能性と要件を明らかにすることを目的とした。

3カ年の調査により、子どもの発達段階に応じた効果的な交通安全教育のプログラムや監視活動の普及促進に関する要件について検討したが、これらの普及促進のための方法は、地方公共団体

などの各所の状況に大きく依存することがわかった。したがって、本研究で得られた普及促進のための要件は一般論として位置づけ、各所の状況に応じて柔軟に取り組みを遂行することが求められる。また、一昨年度の調査で明らかになったように、保育所、保育園、さらには学校の状況の違い、例えば、公立校か私立校かなどによっても、交通安全教育の取り組み方法に差異がみられたため、様々な状況に応じて、各所で効果的な交通安全教育や監視ができるようにして、関係機関の間で相互に情報交換ができる体制を構築することが望まれる。

以上の対応により、第11次交通安全基本計画の中で、これからの5年間（計画期間）において特に注視すべき事項として明記されている「人手不足への対応」や「高まる安全への要請と交通安全」を実現できると推察される。

＜今後のスケジュール＞

本研究の今後の課題は以下の通りである。

- ①本研究では、子どもの交通安全教育の効果や保護者の監視の影響要因をアンケート調査により把握した。今後、交通安全教育により子どもの実際の行動が変容したか否かを、観察調査などの手法により把握する必要がある。また、同様に、保護者の監視についても、本研究で得られた結果の妥当性を検証するため、観察調査などにより検討することが重要である。なお、後者については、実地の行動観察調査によって、手つなぎの有無と保護者の愛着傾向や養育態度との関連を予備的に検討しており、両者に大きな関連が認められないことがわかった。今後、保護者の監視に影響を及ぼす要因と機序について、さらに検討することが求められる。
- ②本研究では、子どもの交通安全教育に保護者や地域ボランティアが参加するプログラムを実現することで、保育所、幼稚園、および小学校の負担を軽減し、かつ、子どもの認識を適切に変容できる可能性が示唆された。また、効果的な監視活動の要件を抽出した。今後、この効果的な交通安全教育や監視活動が実際に普及可能か否かについて調査する必要がある。この取り組みが普及することで、第11次交通安全基本計画に記されている「交通安全ボランティア等への幅広い年代の参画」を実現し、具体的目標の一つである交通安全思想の普及徹底が可能になると推察される。
- ③本研究では、歩行中の保護者の監視に影響を及ぼす要因として、交通状況の違いにより程度の差があるものの、保護者の危険認識、愛着傾向、さらには養育態度などが関連することが示された。先述の通り、子どもの監視に影響を及ぼす要因と機序については引き続き検討が必要であるが、歩行中の監視を育児の一環として捉えて、ペアレントトレーニングなどの機会を通して保護者が道路上の子どもの安全確保について学習できる取り組みにより、交通安全思想の普及徹底に寄与すると考えられる。今後、育児の一環として子どもの交通安全について学習できる取り組みの効果を検討する必要がある。
- ④本研究では、子どもの発達段階に応じた効果的な交通安全教育や保護者の監視の普及促進の要件について検討したが、今後、子どもや保護者が適切な能力や技能を習得するための具体的なツールを、普及促進の観点を考慮して開発することが重要である。

上記の内、「子どもや保護者が適切な能力や技能を習得するための具体的なツール」については、2022年度以降も継続して検討していく予定であり、この中で、課題①から③も考慮していくことを考えている。

5. その他留意事項 ※計画どおり進捗していない場合の要因や、その他損保協会が知っておくべき事項があれば記載してください。

- ・今後、2021年度に得られた成果の学会発表を考えております。
- ・「2020年度自賠責運用益拠出事業報告書」も記しましたが、子どもを中心とした歩行者の交通安全教育、および保護者の監視に関する研究については、その重要性が認識されているものの、研究のための具体的な支援が得られ難い現状です。貴財団より継続的なご支援いただいていることは、研究結果の妥当性を把握するといった大変重要な内容を検討する上で、本当に有り難く考えております。
- ・本年度も、昨年度に引き続き、COVID-19の影響により、研究を遂行することが困難な局面が

あり、実施時期や内容を再検討する必要がありました。しかしながら、当初予定通りの研究を実施できたことは、調査にご協力いただいた小学校および茨城県つくば市防犯交通安全課などの皆様のおかげとっております。調査にご協力いただきました多くの方々に、この場を借りて深く感謝いたします。

以 上