

中学校地理授業における学習達成水準の研究 (1)

—単元「道路は誰のもの？」を事例にして—

池野 範男 小原 友行 棚橋 健治 湯浅 清治
宮本 英征 和田 文雄 土肥大次郎
(研究協力者 伊藤 直哉 丹生 英治 田口 紘子
川口 広美)

1. はじめに

現在の教科教育研究における主な評価研究は、到達度を評価するものである。それは、1人ひとりの子どもが、一定の目標に到達したか、しなかったかを調べるものである。このような評価研究では、1人ひとりの子どもの達成度を評価対象としていない。達成とは、子どもの成長を評価するものである。例えば、授業を行った結果、生徒がどの認識レベルからどの認識レベルへ変容したかを評価することである。

達成という観点は、到達度評価が対象としない到達しなかった子どもにも目を向けるものである。そして、目標に到達していなくても、どのように、どのレベルまではたどり着いたのかを把握するものである。

筆者の1人である池野は、このような達成という観点から社会科授業を評価する方法を開発し、理論化することが必要であると考えている。これまで、池野らによっていくつかの研究¹⁾が行われてきたが、地理の事例は示されておらず、地理においてどのようにすれば、達成度の評価が可能になるかを検討することが課題として残されている。

2. 研究の目的と方法

1) 研究の目的

本研究では、教育学部の教員、附属中・高等学校、および附属福山中・高等学校の教員が連携・協力し、中学校地理授業を対象に、生徒の学習達成水準を客観的に評価する方法を開発、理論化することを目的とする。池野らの先行研究では、生徒が社会に対する見方・考え方をすでに持っており、それを成長させるものが社会科授業であるという前提に立っている。その

ため、本研究でも、見方・考え方の成長を評価する授業と評価問題の一体的な開発を目指す。

到達度ではなく達成度によって社会科授業を評価する意義は、授業の効果を正確に評価できることにある。つまり、ある授業を受けた生徒の認識のうち、その授業が成長させた部分を見極めることができるということである。これまでの到達度評価研究が行ってきた、生徒の認識が目標に到達したかどうかを測る評価研究では、その認識が日常生活ですでに獲得されていたものか、授業を受けて成長したものかが区別できなかったが、達成度評価によってその区別が可能になる。

本研究では、その区別を行うために、授業で形成される認識レベルを段階的に設定し、それにもとづき授業を構成し、授業の前後に評価を行うことで、授業による認識の成長を客観的に把握することを目指すことにする。

2) 研究の計画

本研究は、2年間の期間で、以下の内容を実践する計画である。

【2007年度の研究計画】

- ①学習達成水準型中学校地理授業とその評価計画を開発する。
- ②附属中学校にて授業と評価を実施し、数量的質的考察を行う。
- ③第一次研究結果の報告を行う。

【2008年度の研究計画】

- ①附属福山中学校にて授業と評価を実施し、数量的質的考察を行う。

Norio Ikeno, Tomoyuki Kobara, Kenji Tanahashi, Seiji Yuasa, Hidemasa Miyamoto, Fumio Wada, Daijiro Dohi, Naoya Itou, Nyu Eiji, Hiroko Taguchi, Hiromi Kawaguchi,

A Study on the Learner's "Progress" in Teaching and Learning Geography on the Junior Highschool [1]: based on the Unit "Whose is Douro?"

- ②両年度の研究成果を比較考察する。
- ③学習達成水準型授業計画と評価計画の方略の有効性を検証し、最終報告を行う。

本年度は、2007年の①②の研究を遂行し、③の第1次研究結果の報告は、次年度と関連づけて行うことにする。そのため、本稿では、実験授業の概要と、その学習達成を確認するためのテスト問題とその評価方法を解説することにする。

3) 研究の方法

本研究では、数量的質的考察方法によって、達成水準の客観的な評価を目指す。

数量的考察とは、生徒の見方・考え方のレベルの変容を計測、計量化し、傾向性や相関関係を考察することである。これは、授業、評価問題、および研究方法を批判可能なものとするためである。そのため、授業は、生徒たちが見方・考え方を成長させるように、複数の見方・考え方を設定し、各々の見方・考え方が成長・深化するように、学習達成水準に応じて段階的に構成する。また、評価問題は、授業内容に対応して客観的に学習達成水準を明らかにするために、選択肢式の問題を作成する。それによって、1人ひとりの生徒について、学習の達成度を測ること、またクラス全体で話し合った場合には、話し合いの土台となるような共通認識のレベルを評価できると考える。さらに、自由記述問題を作成し、生徒たちの事前の水準と事後の水準の間に見られる変化・成長を解明できるようにする。

質的考察とは、個別の生徒の解答例を抽出して、生徒の発言や記述をもとに考察することである。そのため、自由記述の評価問題では、生徒に社会問題の解決に向けた具体的な提案を書かせている。それによって、統計数値やグラフで把握された授業を、生徒の発言や記述内容を参照しながら検討することができる。それぞれの学習達成水準にある生徒が、実際にどのような言葉を用いて解答するかを把握することができる。また、これは調査結果を教師が形成的評価に活かしていくことにもつながる。例えば、「生徒からこの言葉が聞かれるということは、価値的認識に達しているな」というようにである。このような数量的質的考察方法に適った授業計画と評価方法を以下に示すことにする。

3. 研究の内容

1) 地理授業の単元内容と授業計画

中学校地理授業として取り上げる単元は、「道路は

誰のもの？」²⁾である。この単元は、現行の中学校社会科地理授業を、目標設定、単元内容、授業方法の3点から改革したものである。目標設定としては、公(市)民的資質の育成と結びつけた地理授業、とりわけ、社会形成力の育成を目指すものに改革している。単元内容としては、道路という空間に関して複数の見方・考え方を提供し、空間に関する生徒の見方・考え方を多様化するとともに、成長させるものを設定している。また、授業方法としては、生徒の見方・考え方を成長・深化させるように、学習過程を段階化するとともに、空間に関する2つの見方・考え方を考察し、よりよい社会を形成する可能性を吟味・検討させるものにしていく。

以上のような単元「道路は誰のもの？」は、次の2点に配慮して構想したものと特徴付けることができる。

1点目は、生徒がもつ道路の見方・考え方を多様にするることである。これまでの自分の見方・考え方とは異なる、新たな見方・考え方を選択できるように、新古典派経済理論的な道路の見方・考え方と、社会的共通資本論的な道路の見方・考え方を用意している。³⁾

2点目として、生徒が授業を通してそれぞれの見方・考え方を、段階的に発展させることができるようにすることである。見方・考え方を、感覚的なもの、功利的なものから、価値観にもとづくもの、社会的な関係や制度を考慮したものへと成長させるようにしている。

ここでは、各々の見方・考え方に即して各々の学習を説明しておこう。

1つの見方・考え方である新古典派経済理論にもとづく学習では、生活道路を抜け道ととらえるドライバーの見方・考え方、また東京都の都市計画の見方・考え方を学ぶ。ドライバーが抜け道をする理由を、便利だから(感覚的認識)、利益があがるから(功利的認識)ととらえる。次に、東京都の外かく環状道路計画をとりあげ、道路は「金のなる道」すなわち経済活動のための空間であるという考え方によって計画を根拠づける(価値的認識)。さらに、計画への反対意見があっても、費用を便益が上回り黒字になるならば、計画が進められていることを学習する(社会的認識)。

もう1つの見方・考え方である社会的共通資本論にもとづく学習では、生活道路を生活に必要な唯一の道路ととらえる地域住民の見方・考え方、フライブルグ市の都市計画の見方・考え方を学ぶ。お年寄りや小学生が小さな道を通る理由を、お年寄りは「そこに自宅があるから」、小学生は「好きな子の家があるから」(感覚的認識)、「体調を考えると他の道を選べないか

ら」「通学路でそこを通らないと怒られるから」(功利的認識)などととらえる。次に、フライブルグ市をとりあげ、一般車両の乗入れが禁止されている市街地を、道路は安全な空間であるべきだという考え方によって根拠づける(価値的認識)。さらに、環境定期券や郊外のパークアンドライド型駐車場について、誰が運営

しているかを考え、それらを国や市の制度としてとらえさせている(社会的認識)。

2) 単元の展開構造

ここでは、単元の展開構造を、学習指導案にもとづいて説明しておく。

学習指導案「道路は誰のもの？」

【単元の目標】

- (1)生活道路で増加している交通事故を、偶発的な問題事象ではなく、生活道路をめぐる不平等な社会的関係がもたらす問題事象として理解する。(知識・理解)
- (2)日常生活の「道路」に問題を発見し、解決にむけての関心や意欲を持って取り組む。(関心・意欲)
- (3)生活道路の写真(生活者の視点)と道路地図(鳥瞰的な視点)から見えることを描写する。(技能・表現)
- (4)道路についての2つの見方・考え方にもとづき、地域の状況を考慮して、解決の方略を考える。(思考・判断)

【単元計画】配当時間…2時間

導入	様々な道路	第1時
展開1	小さな道路で起きる交通事故の原因	
展開2	小さな道路を通る理由(ドライバーの立場)	第2時
	(地域住民の立場)	
展開3	道路の見方・考え方とつくり方(東京の場合)	
	(フライブルグの場合)	
終結	これからの盛岡市の道路づくり	

【第1時：12月6日(木)第6限 1年a組】

展開	認識	発問・指示	教授・学習活動	資料	生徒の答え(反応や「発言」)
導入 様々な道路	感覚的認識	これからの岩手は、どのようにあるべきだろうか。	T:発問する	地図帳	(比較的早く見つける)
		今日は、道路について考えよう。道路は、どのようにつくれば良いだろうか。	T:発問する		
		地図帳で、今から黒板に書く道路を探してみよう。(八戸自動車道、秋田自動車道、東北自動車道)	T:板書する S:起立し、見つけたら着席		
		今日はさいたま市の事例を学習するから、東京やその周辺の道路を見てみよう。岩手県とどう違うかな。 (関越自動車道、東北自動車道、中央自動車道、常磐自動車道、東名高速道路、東関東自動車道、上信越自動車道)	T:指示する S:起立し、見つけたら着席		
		すべての道路は、どこからスタートしているかな。	T:発問する S:答える		
		今みんなで見つけたのは、高速道路と呼ばれる。では、道路には、他にどんな道路があるだろうか。	T:発問する S:答える		
		まず小さい道路について考え、そして大きい道路についても考えていこう。	T:提案する		
		小さい道路とは、道路の幅が0~5.5mの道路のことなんだ。5.5mとは、どれぐらいの幅だろう。男子2人に手伝ってもらって、やってみよう。	T:指示する TS:3人で手をつなぎ、両端の生徒は片手を下ろす		
		これで、5.5mくらいである。こんな幅の道路はどこにあるかな。	T:発問する S:答える		
		道路の幅を、0~5.5m、5.5~9m、9~13m、13m以上に分けたとき、(車対人の)交通事故が多いのは、どの道路だろうか。	T:発問する S:挙手で答える		
実は、交通事故が増えているのは、0~5.5mの道路なんだ。資料1を見ると、大きい道路ほど(車対人の)交通事故は減っていることがわかるね。	T:発問する S:答える	資料1	学校の前の道路がちょうどそれぐらいの幅だと思う。 (0~5.5m…7名、5.5~9m…18名、9~13m…7名、13m以上…0名)		

展開	認識	発問・指示	教授・学習活動	資料	生徒の答え（反応や「発言」）
展開2 小さな道路を通る理由（地域住民の立場）	功利的認識（社会的共通資本論）	<p>前回は、道路を道つくろうかという話をしてきたね。小さな道路について考えてきたよね。どうしてドライバーは小さな道を通るのだったかな。</p> <p>では、地域住民はどうして小さい道路を通るのかな。</p> <p>道があるから、とはどういうことかな。</p> <p>道路を見る視点が2つあることに気付いたかな。まとめてみよう。</p> <p>こういった道路を生活道路と呼ぶ。どうしてかな。</p>	TS：表1（後掲）を完成	資料5	<p>得だから。楽だから。都合が良いから。（考えてきた意見を自主的に発表。） （「小さい道をなくせば良い」、「すべての道を歩行者専用道路にすれば良い」、「突き抜けられないよう柵をつくる」など。）</p> <p>お婆さんは、道路沿いに家があるから。体調もあって遠回りできないから。自転車は、信号が少ないから、いちいち止まらなくて良いから。小学生は、好きな女の子がいるから。通学路だから。道があるから。</p> <p>そこを使わざるを得ないから。</p> <p>生活のために必要だから。 （「ホームレスみたいに？」）</p>
展開3 道路の見方・考え方とつくり方（東京の場合）	価値的認識（新古典派経済理論）	<p>前回、東京やさいたま市の道路を見てきたね。都市の写真を2枚（A、B）を見てみよう。どんな違いがあるかな。</p> <p>Aは新宿、Bはドイツのフライブルグの写真なんだ。フライブルグは、市街地まで車で入ることを禁止しているんだ。</p> <p>では、東京の道路づくりを見てみよう。今の都知事は誰か知っているかな。</p> <p>資料8は、東京都が新しくつくる道路なんだ。黒い線が今までにつくられた道路、点線部分がつくる予定の道路なんだ。</p> <p>新しく出てきた3つの道路を地図帳で探してみよう。（館山道路、第三京浜道路、東京湾アクアライン）</p> <p>どうして、この図のような道路を次々につくっていくのだろう。都知事のコメントを読んでもみよう。</p> <p>（経済効果は推定だから）違うかもしれないし、そうかもしれない。</p> <p>渋滞をなくしたら、どうして経済効果があがるのかな。</p> <p>都知事の道路づくりは、ドライバーと地域住民のどちらの考え方に近いかな。</p> <p>そうだね、都知事は、東京やそのまわり全体のことを考えているね。</p>	<p>T：発問する S：答える</p> <p>T：説明する</p> <p>T：発問する S：答える</p> <p>T：説明する</p> <p>T：指示する S：見付けた者から着席</p> <p>T：資料8を読む S：聞いて、答える</p> <p>T：生徒の質問に答える</p> <p>T：発問する S：答える</p> <p>T：発問する S：答える</p> <p>T：まとめる</p>	資料6 資料7 資料8 地図帳 資料8	<p>Aは車が多い。Bは車が見られない、市電が走っている。</p> <p>石原さん。良純。石原慎太郎。</p> <p>（「近道ができるところを見つけた」）</p> <p>お金のため。高速道路を、金のなる道にしようとしている。 環境保護のため。 渋滞をなくすため。 （『本当にそんなに経済効果があるの』）</p> <p>回転率が上がるから。</p> <p>ドライバー。</p>
	社会的認識（新古典派経済理論）	<p>じゃあ、（東京の環状道路計画の）悪いところはないかな。</p> <p>誰が訴えるのかな。</p> <p>どうしてかな。</p> <p>実際に、反対意見は出ているんだ。</p> <p>都知事の道路づくりをまとめよう。良い点は、経済効果があること、悪い点は、住民への配慮が足りないことだった。</p>	<p>T：発問する S：答える</p> <p>T：発問する S：答える</p> <p>T：発問する S：答える T：説明する</p> <p>T：まとめる</p>		<p>邪魔なものをつくっている。 騒音で訴えられる。</p> <p>周りの住民。</p> <p>できると迷惑だから。プーイングがあるから。国の借金を減らすため。</p>

展開	認識	発問・指示	教授・学習活動	資料	生徒の答え(反応や「発言」)
展開3 道路づくりの考え方(フライブルグの場合)	社会的共通資本論による見解の根拠づけ	<p>じゃあ、今度はフライブルグのまちづくりを見てみよう。</p> <p>フライブルグは、広島でいうと横川で車から市電に乗り換えて、紙屋町に来るしくみになっている。だから、紙屋町の道路に車がいなような感じなんだ。</p> <p>このようなまちづくりの何がメリットなのかな。</p> <p>(信号については)調べておくれ。</p> <p>フライブルグは、ドライバーと地域住民のどちらの考え方に近いかな。良い点と悪い点を考えてみよう。</p>	<p>T: 指示する</p> <p>T: 説明する</p> <p>T: 発問する S: 答える</p> <p>T: 答える</p> <p>T: 発問する S: 答える</p>	資料7	<p>歩けるところ。 交通事故がない。危険も少ない。 地下道が必要ない。 (「信号はないの?」)</p> <p>地域住民に配慮した考え方に近い。 ドライバーは、めんどくさい。市電は、時間がかかるのでたいがい。お金もかかる。</p>
	社会的認識(社会的共通資本論)	<p>そう。お金がかかるので、安くて乗り放題の環境定期券や市街地周辺の無料駐車場がつけられている。では、誰がお金を負担するのかな。</p> <p>ということは、市の財政はどのような状況になっているだろうか。</p> <p>フライブルグの道路づくりの良い点、悪い点は、東京の良い点、悪い点と逆になっているね。ドライバーにとって不利になっている。ということは、経済効果はどうだろうか。</p>	<p>T: 発問する S: 考える</p> <p>T: 発問する S: 答える</p> <p>T: 発問する S: 答える</p>	資料9	<p>フライブルグ市、国。</p> <p>赤字になっている。</p> <p>経済効果は少ない。</p>
終結 これからの盛岡市の道路づくり	2つの見解をふまえた提案 社会的認識	<p>岩手県盛岡市の道路づくりを考えると東京とフライブルグの道路づくりのどっちがいいと思うかな。</p> <p>東京がいいと思う人は手を挙げて。</p> <p>フライブルグがいいと思う人は、手を挙げて。</p> <p>君たちが、盛岡市の市長だったら、どのような道路づくりをするかな。道路には2つの見方があった。そのことを考えてどうつくっていけばいいだろう。</p>	<p>T: 発問する S: 答える</p> <p>T: 発問する S: 手を挙げる</p> <p>T: 発問する S: 手を挙げる</p> <p>T: 発問する</p>		<p>どっちでもいい。3つめを選ぶ。足して2でわったものがいい。</p> <p>(10名)</p> <p>(クラスの約半数)</p>

資料1: 道路の幅員別の交通事故件数『Honda 安全運転普及活動 トラフィックタウン』

<http://www.honda.co.jp/safetyinfo/kyt/town/town1.html>

資料2: asahi.com『スクールゾーン無法車両・警察・住民、対策強化の動き』

<http://www.asahi.com/national/update/0707/kyk.html>. 2007年7月7日

資料3: 道路標識「通学路」(財団法人全日本交通安全協会『交通の教則』, 2007, p.79.)

資料4: さいたま市郊外の「抜け道」<http://www.and.or.jp/~ruino/Nukemichi/>

資料5: 「抜け道」となる生活道路(国土交通省ホームページ「あんしん歩行エリア」)

<http://www.milt.go.jp/road/ir/ir-funds/sp-funds.html>

資料6: 写真「新宿」(五味文彦他『新編 新しい社会 地理』, 東京書籍, 2005, p.208.)

資料7: 「フライブルグの市街地」(高橋彰他『新詳地理B (最新版)』帝国書院, 2003, p.278.)

資料8: 東京都市圏の環状道路構想と都知事のコメント 東京外かく環状道路「リングステップ」

<http://www.ktr.mlit.go.jp/gaikan/>

資料9: 村上教「第4回子どもの視点で作られた町」日経BP「穏やかな暮らしへー緑のまちドイツフライブルグからのレポート」

<http://premium.nikkeibp.co.jp/mirai/lg/index.shtml>

表1：授業（第1時）のまとめ

発問・指示	ドライバーの見方・考え方	地域住民の見方・考え方
①小さい道路はどんな道か。	抜け道	通学路
②どうしてそのように見えるのか。	利益があがるから。得だから。	必要な道だから。

(発問・指示、ドライバーの見方・考え方、地域住民の見方・考え方は、教授・学習過程から取り出した。この表は、実際の授業で板書されたものである。)

表2：単元「道路は誰のもの？」プレテスト

<p>第1問. あなたは今までに「近道」をした事がありますか? 「近道」について、あなたの考えに最も近いものを1つ選びなさい。</p> <p>ア. 近道をしたとはあまり思わないのではない。(社会的共通資本論に通じる自己を基準とした意見)</p> <p>イ. 近道ができると便利なので、した方がよい。(新古典派経済理論に通じる自己を基準とした意見)</p> <p>ウ. 「立入禁止」でない限り、近道はしてもかまわない。(新古典派経済理論に通じる他者も考慮した意見)</p> <p>エ. 近道は便利だけど、他人の迷惑になる場合はやめておく。(社会的共通資本論に通じる他者も考慮した意見)</p> <p>第2問. 交通事故を防ぐために、町には色々な看板や標識があります。例えば、「飛び出し注意!」という看板があります。この看板について、次の問いに答えなさい。</p> <p>問1. 「飛び出し注意!」の看板は、どんな場所で見かけますか?</p> <p>ア. 市電通りのような交通量の多い道路</p> <p>イ. 国道で横断歩道や歩道橋のない道路</p> <p>ウ. 住宅街のなかでは、最も車がよく通る道路</p> <p>エ. 近くに老人ホームや病院がある道路</p> <p>問2. 「飛び出し注意!」の看板には、ボールを取ろうとして道路に飛び出した子どもが車に轢かれそうな絵が書いてあります。友達に「どうしてこんな看板があるのかな?」と聞かれた場合に、あなたはどうか答えますか?</p> <p>ア. 車道の近くで遊ぶことがよくないが、子どもは遊びに夢中になると車が目に入らないから、注意を呼びかけている。(新古典派経済理論・価値的認識)</p> <p>イ. 子どもが、道路で安心して遊べるように、子どもやドライバーに注意を呼びかけている。(社会的共通資本論・価値的認識)</p> <p>ウ. 子どもが事故にあうと、かわいそうだから注意を呼びかけている。(社会的共通資本論・感覚的認識)</p> <p>エ. 予測が難しい子どもの飛び出しのせいで、事故が起きるとドライバーがかわいそうだから注意を呼びかけている。(新古典派経済理論・感覚的認識)</p> <p>オ. ドライバーは、ゆっくり走ると損だと思えなかなカスピードを落とさないだろうから、事故を起こさないように注意を呼びかけている。(新古典派経済理論・功利的認識)</p> <p>問3. 飛び出しによる交通事故を防ぐためには、「飛び出し注意!」の看板を設置すること以外に、どんな方法があるでしょうか。自分なりの考えでいいので、自信を持って思いきって提案してみましょう。また、そう提案した理由も述べなさい。</p>

(各設問や選択肢の後の()内の斜字体の言葉は、出題の意図を示したもので、実際のテストには示されていない。)

まず、導入では道路には大小様々なものがあることを把握する。東北地方や東京大都市圏の高速道路を地図帳で探したり、身近な小さな道路の幅員を教室で示したりする。そして、小さな道路で交通事故が増えている現状をとらえる。

展開1では、小さな道路で起きる交通事故の原因について考える。スクールゾーンで起きた交通事故の原因を考えるなかで、歩行者である地域住民の不注意、ドライバーの不注意やルール違反などが原因として考えられる。

展開2では、小さな道路を通る理由を、ドライバーと地域住民それぞれの立場にたって考える。そうして、得だからというドライバーの理由と、その道しかないからという地域住民の理由を学ぶ。

展開3では、道路の見方・考え方とつくり方について、東京とフライブルグを事例に考える。東京では、都市圏全体の経済効果が費用を上回り黒字であれば、道路がつくられているのに対し、フライブルグでは、自動車利用者に不便になっても、赤字になっても、安

全を優先した道路づくりが行われていることを学ぶ。

終結では、ドライバーや東京の道路づくりに見られた見方・考え方と、生活道路の周辺住民やフライブルグの道路づくりに見られた見方・考え方をふまえて、また、本単元の前に行っていた岩手県の地域調査学習の成果をふまえて、これからの盛岡市の道路づくりについて考える。

3) 単元の評価計画

単元の評価計画は、プレテスト、ポストテストによって授業による生徒の認識の容や認識レベルの成長を評価するように設定した。

実施した評価問題を示したものが、表2(プレテスト)、表3(ポストテスト)である。プレテストは、授業の1~2日前の宿題(a組、b組)、授業実施の当日朝のSHR(c組)で行った。ポストテストは、授業後に宿題として配布し、後日回収した。

ここでは、プレテストとポストテストの構成を簡潔に述べておく。プレテストは、生徒が日常生活で既に

表3：単元「道路は誰のもの？」ポストテスト

- 第1問. 交通事故の予防のために、町には色々な看板や標識があります。例えば、「飛び出し注意！」という看板をよく見かけます。
- 問1. 「飛び出し注意！」の看板は、どんな場所で見かけますか？最もよく当てはまるものを1つ選びなさい。
- ア. 幹線道路と幹線道路の交差点
 - イ. 市電が通るような幹線道路と生活道路の交差点
 - ウ. 歩道が無いような幹線道路と生活道路の交差点
 - エ. 歩道橋や横断歩道のないところ
- 問2. あなたがタクシーに乗っているとします。
- (1) 運転手が「飛び出し注意！」の看板を見て、「飛び出す子どもが悪いんだ！」と言ったとします。あなたは、どのように答えますか？
- ア. 「交通事故を起こすと、あなたが損をするのですよ。」(新古典派経済理論・功利的認識)
 - イ. 「家の周りの道路は、子ども達にとって遊び場でもあると思います。そのことも考えてあげてください。」(社会的共通資本論・価値的認識)
 - ウ. 「まだ、子どもなのだから、仕方がないでしょう。」(社会的共通資本論・感覚的認識)
 - エ. 「そうですよね、冷や冷やしますよね。どうにかして欲しいですね。」(新古典派経済理論・感覚的認識)
 - オ. 「原因がどちらにあっても、怪我や死亡事故になったら取り返しがつかないでしょう。」(社会的共通資本論・功利的認識)
 - カ. 「飛び出しに注意しなくてもよい、効率のよい道路を、この周辺に作って欲しいですね。」(新古典派経済理論・価値的認識)
- (2) タクシーが目的地の近くで渋滞に巻き込まれたとします。その運転手に「抜け道を通りましょうか」とたずねられました。あなたはどのように対応しますか。
- ア. 抜け道は歩行者に危険かもしれないので、抜け道は通らないようにと答える。
 - イ. それは助かります。お願いしますと言う。
 - ウ. 渋滞の状況や用事の内容によって、お願いすることもあるし、お願いしないこともある。
- 第2問. 日本では、様々な道路づくりが求められていますが、一方で道路建設に反対している地域や住民もあります。道路づくりについて、あなたの意見に最も近いものを1つ選びなさい。
- ア. 国や都道府県の道路づくりは、その費用を払っている車の所有者に有利になるような道路づくりが必要だ。国や都道府県は生活道路よりも幹線道路の整備を急ぐべきだ。(新古典派経済理論・社会的認識)
 - イ. 国や都道府県の道路づくりも、例えば東京都と岩手県では必要とされる道路が異なるので、地域に必要な道路づくりを心がけるべきだ。(社会的共通資本論・社会(地域)的認識)
 - ウ. 救急病院がない市町村を、救急病院のある市町村と結ぶための道路は、赤字になる場合でもつくるべきだ。(社会的共通資本論・価値的認識)
 - エ. 生活道路での交通事故が増えているので、住民の意見を採り入れる制度を使いながら生活道路整備を急ぐべきだ。(社会的共通資本論・社会(制度)的認識)
 - オ. 道路づくりには、必ず賛成派と反対派が生まれる。全体が黒字になるならば、一部の人が迷惑することになっても仕方がない。(新古典派経済理論・価値的認識)
- 第3問. 生活道路での交通事故をなくすには、どうすればよいでしょうか。
- (1) 今回学習したことをよく思い出して、あなたの考えをたくさん書いてみましょう。
 - (2) そう提案した理由を説明しなさい。

(各設問や選択肢の後の()内の斜字体の言葉は、出題の意図を示したもので、実際のテストには示されていない。)

持っている認識とそのレベルを把握することを目的とした。第1問では、近道をした、しなかったという経験をふりかえることで、その時の判断基準が新古典派経済理論と社会的共通資本論のどちらに近いものであったかを自覚させる。第2問では、道路についての見方・考え方を問う。まず、問1で飛び出し注意の看板を見た生徒が、どのような道路をイメージするかをとらえる。次に問2で、子どもの飛び出しによる交通事故の解決策を、どちらの見方・考え方をとるか、またその認識レベルをとらえる。最後に、問3では、授業前の見方・考え方にもとづけば、どのような解決策が、どのような言葉で語られるかをとらえる。

ポストテストは、授業を通した認識レベルの成長、新たな見方・考え方への受容・寛容などを把握することを目的とした。第1問は、まず問1で飛び出し注意

の看板から、どのような道路をイメージするかをとらえる。問2(1)ではプレテストと表現と順番を変えて、問題解決に向けての見方・考え方、またその認識レベルをとらえる。(2)では、どうすべきかという一般論ではなく、自分の場合にどうするかを問い、見方・考え方と実際の行為との関連をとらえる。第3問では、プレテストの第2問の問3と同じことを問うている。飛び出し注意の看板を事例に、地域住民とドライバーのどちらの立場に立ち、どのような認識レベルで解決策を正当化しているかを把握する。

プレテストとポストテストを以上のように構成し、同一の問題をどのように考えるかによって、認識の変容を見ることができるよう心がけた。また、単に、選択肢問題による立場選択だけでなく、自由記述問題を入れることで、生徒独自の考えを意見として表明で

きるようにも心がけた。

4) 2007年度研究授業の計画と実施内容

本年度の研究授業は、広島大学附属中学校において、以下の日程、クラスで行い、宮本英征教諭が授業を担当した。

日程：2007年12月3日（月）～7日（金）

クラス：中学校1年生 a組, b組, c組

12月3日4限：c組（第1時）

12月4日2限：b組（第1時）

12月5日3限：c組（第2時）

12月6日4限：a組（第1時）

6限：b組（第2時）

12月7日4限：a組（第2時）

授業は、附属中学校のカリキュラムとの関係で、都道府県レベルの地域調査を行う大単元の一環として組み込まれ行われた。

4. 2007年度の研究内容と次年度への課題

本稿では、本研究の目的と方法、研究計画、研究授業の内容と構成、評価問題の内容と構成、研究授業の実施内容について報告した。研究授業は概して、順調に進み、生徒たちも興味深く取り組んでいた。その学習内容に関する認識内容とそのレベル、またその成長や変容については、次年度に報告する予定であるが、手応えのあるものだったという感想だけをここでは、報告しておく。次年度の課題としては、附属福山中学校での研究授業の実施、評価結果の比較検討、個人、クラスごとの学習評価の達成・変容の考察、地理授業における学習達成水準の評価方略の確定が挙げられる。

註

1) 主な研究として、以下のものがある。

池野範男・渡部竜也・竹中伸夫「認識変容に関する社会科評価研究（1）」、広島大学大学院教育学研究科附属教育実践総合センター、『学校教育実践学研究』第10号、2004、pp. 61-70.

池野範男・竹中伸夫・田中伸・二階堂年恵・川上秀和「認識変容に関する社会科評価研究（2）—小学校地図学習の評価分析—」、広島大学大学院教育学研究科附属教育実践総合センター、『学校教育実践学研究』第12号、2006、pp. 255-265.

池野範男・竹中伸夫・田中伸・二階堂年恵・丹生英治・田口紘子「認識変容に関する社会科評価研究（3）—中学校公民単元「国際連合について考える」学習の評価分析—」、広島大学大学院教育学研究科附属教育実践総合センター、『学校教育実践学研究』第12号、2006、pp. 267-282.

池野範男・竹中伸夫・柳生大輔・田口紘子・田中伸・二階堂年恵・丹生英治「認識変容に関する社会科評価研究（4）—中学校歴史単元「喧嘩両成敗について考える」学習の評価分析—」、広島大学大学院教育学研究科附属教育実践総合センター、『学校教育実践学研究』第13号、2007、pp. 63-73.

2) 伊藤直哉・田口紘子・川口広美・池野範男「見方・考え方を育てる中学校地理授業の開発（2）—小単元「道路は誰のもの？」の場合—」、『広島大学大学院教育学研究科紀要第二部（文化教育開発関連領域）』、第56号、2007、pp. 83-91.

3) 宇沢弘文『自動車の社会的費用』、岩波書店、1974.

宇沢弘文『社会的共通資本論』、岩波書店、2000.

参考文献

1) 安彦忠彦「カリキュラムの評価的研究」、安彦忠彦『新版カリキュラム研究入門』、勁草書房、1999、pp. 181-207.

2) 池野範男「社会形成とその成長評価—社会科の哲学」教育科学『社会科教育』No.554、明治図書、2004、pp. 132-133.

3) 徳本侑子「授業改善過程の実証的研究—理論の精緻化をはかる社会科授業における指導と評価の一体化—」中国四国教育学会『教育学研究紀要（CD-ROM版）』第52巻、2006、pp. 144-149.