

教育カリキュラムへの定着・質的向上に資するMM教育の展開方策に関する考察

—行政・交通事業者からの資源提供によるカリキュラムマネジメントの促進—

土崎 伸（株式会社オリエンタルコンサルタンツ, tsuchizaki@oriconsul.com）

松村 暢彦（愛媛大学 社会共創学部, matsumura.nobuhiko.bc@ehime-u.ac.jp）

神田 佑亮（呉工業高等専門学校 環境都市工学科, y-kanda@kure-nct.ac.jp）

岡本 英晃（公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団, h-okamoto@ecomoto.or.jp）

加賀 有津子（大阪大学 大学院工学研究科, kaga@mit.eng.osaka-u.ac.jp）

An analysis on implementation of mobility management education to contribute to establishment and qualitative improvement in curriculum

Nobu Tsuchizaki (Oriental Consultants Co., Ltd.)

Nobuhiko Matsumura (Faculty of Collaborative Regional Innovation, Ehime University)

Yusuke Kanda (Department of Civil and Environmental Engineering, National Institute of Technology, Kure College)

Hideaki Okamoto (Foundation for Promoting Personal Mobility and Ecological Transportation)

Atsuko Kaga (Graduate School of Engineering, Osaka University)

要約

昨今、教育現場において子供たちが未来社会を切り開くための資質・能力を育成するため、外部の人的・物的資源も活用しながら、各教科での活動を横断的に活かし、教育目標をより良く達成していくカリキュラムマネジメントを確立することが求められている。これに対し、モビリティ・マネジメント教育は、児童にとって身近な交通素材からシティズンシップを醸成するとともに、外部と学校との関わりを形成することで、カリキュラムマネジメントを促し得るものと推察される。これを検証するため、筆者らが教育カリキュラムへの寄与を意識して取り組んだモビリティ・マネジメント教育の実践事例のプロセス分析を行った。その結果、モビリティ・マネジメント教育を学校の教育課題について考えるきっかけとなるような問い・切り口を持った教材として提供すること、車両の観察等において交通事業者の主体的な参画・関わりをつくること、関係者との効果の共有等意識して進めていくこと等により、その特徴・利点を活かしてカリキュラムマネジメントを促すことができると考えられ、モビリティ・マネジメント教育は、学校がカリキュラムマネジメントやカリキュラムの質の向上を進めていく上で重要な観点・ツールになり得るものと考えられる。

キーワード

モビリティ・マネジメント教育, カリキュラムマネジメント, 実物素材, 概念の一般化, 交通事業者

1. はじめに

地球温暖化や公共交通の衰退等、交通に関わる社会問題の深刻化を受け、幼少期から公共交通に親しむことを通じてシティズンシップの涵養を目指すモビリティ・マネジメント教育（以下、MM教育）の必要性が高まっている（藤井他、2009）。しかしMM教育は、一般的なMMを子供へ展開する形で小学校等においてバスの乗り方教室や環境効果に関する座学等の出前講座として実施されるケースが多く、学校側の理解を得ることができずに単発的に取り組みが終了する場合も多い（交通エコロジー・モビリティ財団、2017）。このような状況から交通行政の視点だけでなく学校教育の視点からも有益な機会となるように実施していくことが課題となっている。

一方で教育の現場では、平成29年に学習指導要領が改

訂され、子供たちが未来社会を切り開くための資質・能力を育成するために各学校においてカリキュラムマネジメント（以下、CM）を確立することが求められている（文部科学省、2017）。小学校におけるCMのあり方に関する検討会議（2017）ではCMに関して、教育内容と時間をどう効果的に組み合わせれば、児童の思考の流れと学習活動の流れがかみ合い、主体的・対話的で深い学びに向かっていくことができるかを考え、創意工夫を重ねていくことが必要としている。各教科や活動を横断的に活かして子供たちに今求められる能力をいかに形成していくかということが基本になると考えられるが、中央教育審議会（2016）の答申においては、地域・外部の人的・物的資源を活用することも重要なポイントとされている。これに対しMM教育は、CMの目的となる子供たちが未来社会を切り開くための資質・能力をシティズンシップ等の観点から育成することに良い影響をもたらすとともに、児童にとって身近な交通の実素材（物的・人的）・専門家等と学校との関わりをつくることで学習活動の流れ

を活性化し得ると考えられる。そのためこのような観点から MM 教育を導入することで、対象となった学校や教師における CM やカリキュラムの質的向上を効果的に促し得るものと推察される。

これに対し近年、札幌市や京都市等では MM 教育を定着させる観点から学校・教師を主体として交通素材を用いて実施できる単元の指導案や副読本の作成等もなされているが（宮川他, 2015；大井他, 2018）、CM の観点から重要と考えられる実物素材や事業者等と連携させた取り組みはほとんど見られない。また、これらが学校のカリキュラムの質に与えた影響について検証した例も存在していない。

一方、CM についても、これを推進するためのモデルやポイントが明らかにされてきているが、学校外との協働・連携の有効性を論じた研究はほとんどない。例えば、田村（2005）は先行研究を踏まえて従来の教育課程経営を阻害してきた要因に着目し文化的要因を取り込んだ CM モデルを開発している。このモデルに基づき教師用の実践分析用ワークシートを開発・評価し、これらが学校での実践の問題点や今後の課題を明らかにする効果を把握している（田村・本間, 2014）。また、朴（2017）は幼児教育における実践から CM の実現には保育士同士が協働的に模索する体制が必要であることを示しているが、学校外との協働に関する知見は見られない、一方、古谷（2016）は小学校での実践から、課題分析や改善策の検討・実行を特別支援コーディネーターや外部講師等を含めて組織的に仕組むことが教員一人一人の CM の推進につながったことを明らかにしているが、MM 教育の有効性に関わる、授業の素材・資源を外から取り込むことの効果に関

する知見は見られない。

以上を踏まえ本稿では、筆者らが CM 的な教育効果を意識して取り組んだ MM 教育の実践事例の分析を通じ、CM の推進における MM 教育の有効性、その特性等を明らかにすることを目的とする。

2. CM を考慮した MM 教育展開手順の整理

2.1 CM の概要と構成要素

学習指導要領の改訂を経るごとに社会に主体的、創造的に働きかけていく資質・能力の育成に資する各教科のあり方が意識されてきた。CM は今回の改訂においてその具体的手立てとして位置付けられたものである。

CM とは田村（2011）によれば、「各学校が、学校の教育目標をより良く達成するために、組織としてカリキュラムを創り、動かし、変えていく、継続的かつ発展的な、課題解決の営み」とされている。CM ハンドブック（田村他, 2016）によれば、CM を進めるには、教育の目標を具体化しこれに向けた PDCA を回す（教育活動）とともに、組織構造、学校文化等に働きかける（経営活動）ことが必要となる。具体的には、教育目標をキャッチフレーズとしてではなく、目指す子ども像、つきたい力として具体化・明確化し、カリキュラムをより良いものへと発展させそれを具現化するために、1 年単位や学期単位のマネジメントサイクルを単元や授業レベルの見直しも行いながら展開していくこととなる。これに対し、カリキュラムをつくり動かしていくためには、必要となる人・物・予算・組織等を、カリキュラムの実施等に当たって重要な規定要因となる組織文化、生徒文化、校風文化等の学校文化を考慮しつつ、動かしていく必要がある。リーダー

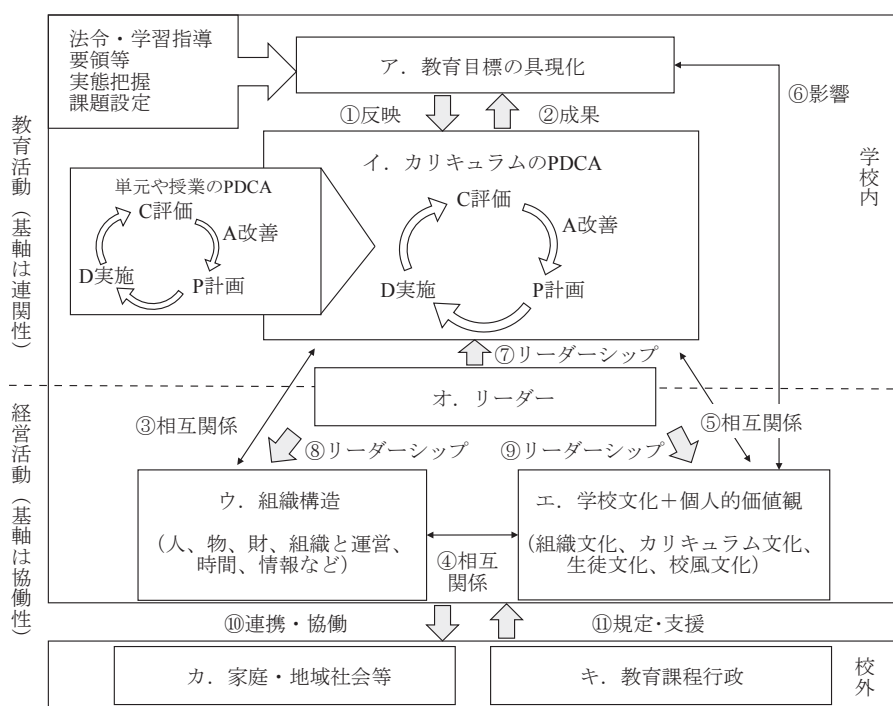


図1: CM モデル（田村）

層はこれらを一人ひとりの教師が学校としての目標やカリキュラムを十分に理解、納得した上で、主体的・自律的に取り組むことができるよう、マネジメントしていくことが求められる。また、これらの展開にあたって、保護者や地域社会、企業といった外部関係者とのパートナーシップ、教育委員会等の支援を得ながら進めることも求められる。このように、教育の目的・内容・方法系列の要素と、条件整備系列の要素を一体的に捉える点がCM理論の特徴である。

2.2 展開プロセスの整理

教育活動面と経営活動面それぞれを考慮しつつ、MM教育をカリキュラムの活性化に寄与させるため、まず一般的なCM進め方や教育分野での既往研究等を踏まえ、基本的な進め方を整理した(図2)。

教育活動面に関して、CMハンドブックでは、教科学習でCMを進めていく方法として各単元での本質的な問い(社会はどのような要因で変わっていくのか?等)に対し、移転可能な概念や複雑なプロセス処理能力、それらに基づく原理についての永続的理解を得られるよう、児童が考え表現するパフォーマンス課題を段階的に設定することが効果的としている。

単元単位での目標や本質的な問い、パフォーマンス課題は学校や教師が設定するものとして、外部から実施するMM教育には地域素材を授業に取り入れることで社会事象を移転可能な概念へと一般化し、考えるきっかけを与えられる点に有用性があると想定され、その点を意識

したテーマ設定が必要と考えられる(⇒図2、②に対応)。移転可能な概念への一般化については、高山(1999)の教材開発研究の実践結果を踏まえると「なぜ」という問いを用い自分で説明を行わせることや、自分との関わりで教材を解釈させることが必要と考えられる。また、パフォーマンス課題のような取り組みを促すことを意識し、これらを何らかの形でアウトプットすること等も考慮しておくべきと考えられる(⇒③)。加えてMM教育を単元・教科の目標を達成する上での要素として機能させるには、全体の目標を考慮した上で、内容に応じて評価を提示できるようにすることも重要と考えられる(⇒⑥)。

経営活動面では、組織構造や地域社会との連携の視点から、まず外部の交通事業者や行政が無理なく関わっていくことが可能な対象や内容とすることが必要であり(⇒①)、実施した効果を交通事業者等と共有していくことも重要と考えられる(⇒⑥)。また学校文化等の視点からは、学校・教師が交通に対する興味・理解を深め、その活用を検討できるよう、内容や素材の活用方法に関する議論を十分に行うこと(⇒②～④)、生の素材としての意義・魅力が高まるよう準備・実施すること(⇒④・⑤)等が重要になるものと考えられる。

これらに加えて、学校側にMM教育が理解されていないことを踏まえた現実的な調整、実施のあり方にも配慮する必要がある。つまり、初めから素材だけを提供し学校に使いこなしてもらうことは難しいため、調整やMM教育プログラムの実施に当たっては行政等が中心となる必要があると考えられる。また、行政や交通事業者にと

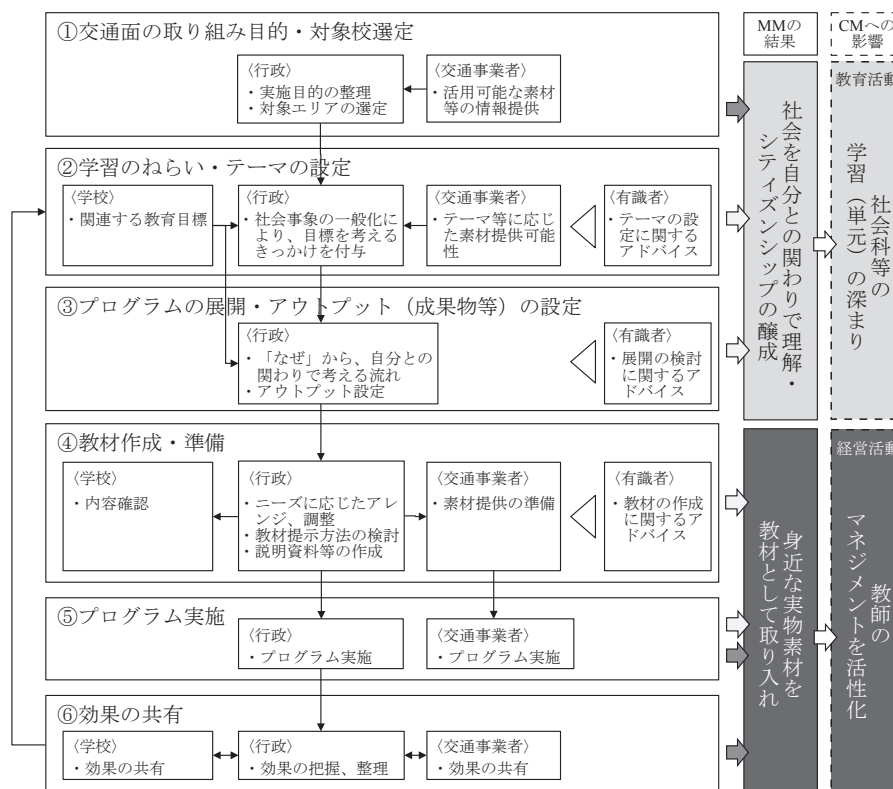


図2：教育カリキュラムへの定着・有効活用を考慮したMM教育展開プロセス

分な教育面の知識がないことが多いと考えられるため、検討にあたって交通・教育双方に精通した有識者等の支援を受けることも必要と考えられる。

これらの点を考慮してMM教育を展開していくことで、シティズンシップ醸成（⇒主に②～⑤）の観点から単元やカリキュラムの学習を深める（教育活動面）とともに、地域社会から児童にとって身近な交通に関する実物素材を取り入れる（⇒主に①、⑤、⑥）ことでマネジメントを活性化でき（経営活動面）、CMを促すことができるものと考えられる。

3. 実践例の展開プロセスの整理

前項の考え方を踏まえ、京都府亀岡市のA小学校においてMM教育のプログラム作りや実施・改善等を行った。本章ではその展開経緯を整理する。

3.1 対象とする実践例の概要

この実践例は、様々なMMを推進する京都府とコミュニティバスや路線バスの利用促進を図りたい亀岡市が中心となって交通事業者、コンサルタント、学識経験者等と連携して平成23年から25年にかけて実施したものである。

モデルとなったA小学校は亀岡市の人口密度が低い市

表1：対象とする事例の概要

地域	- 京都府亀岡市 - 低密度な市街化調整区域
実施概要	H23 1回目：バス車両観察（2時限） 2回目：バスのあり方WS（2時限弱）
	H24 バス車両観察（2時限）
	H25 バス車両観察（2時限）
結果の概要	- 通学でバスを利用しており課題にフィット - 当初は試行錯誤があったが3年間で定着 3年目には、総合学習（環境）において、独自に振り返り学習を実施

表2：関係者の特性（動機・考え方やその変化）

行政	京都府	府下でMM教育を推進・普及させるためのモデル検討
	亀岡市	コミュニティバスの利用促進のための効果的なMM教育の実施
交通事業者		市からの委託関係などもあり、行政の依頼を受けて対応 ⇒やりがいを実感し対応を拡大
小学校		交通に教材としての興味は持っていなかったが、バス通学の子どももおり利用マナーに課題認識あり（市担当者とのつながりから依頼） ⇒学校にとって有益と認識し、定着・定番化
学識経験者		本プロジェクトの検討会議に会長として参画（MM教育の専門家）

街化調整区域に位置し、学校の統廃合で校区が広くなり通学に学校の前を通っているコミュニティバスが利用されている。このこともあり、バス利用時のマナー向上を含め、地域社会を理解し自ら判断・行動できるような教育を行いたいという目標・課題認識を持っていた。このような課題に対し、2章で整理した流れを踏まえて5年生向けのプログラムを検討・試行し、総合学習の一部として定着、活用されるようになったものである。事例および地域の概況を表1、図3に、関係者の特性を表2に、行政から実施したプログラムや活用された単元の流れを図4～6に示す。

3.2 実践例の展開経緯の整理

以下に、各実施年度の展開経緯の整理を行う。

3.2.1 平成23年度

3.2.1.1 ①交通面の取り組み目的・対象校選定

亀岡市の狙いはコミュニティバスの利用促進にあった



図3：対象校付近のバス路線の状況

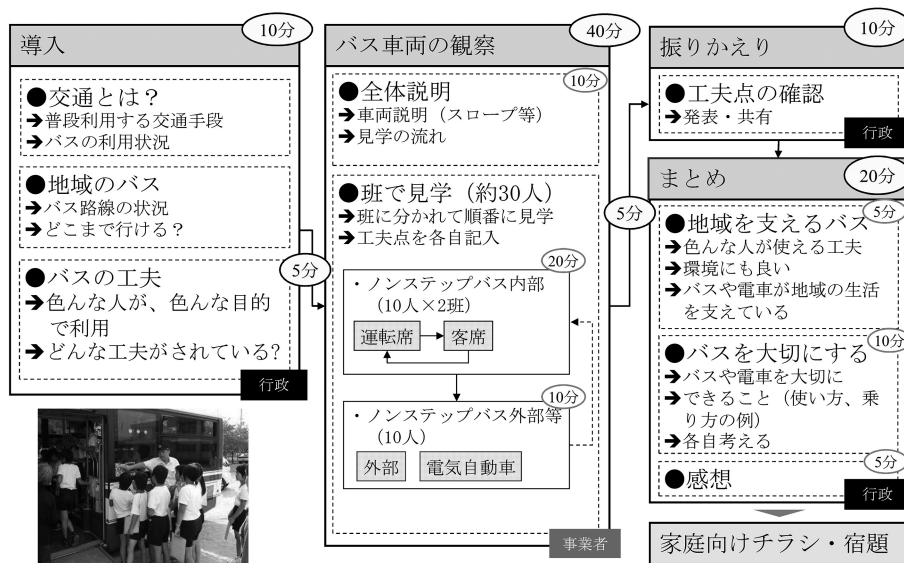


図4：バス車両観察（2時限）の概要



図5：バスのあり方WS（2時限）の概要

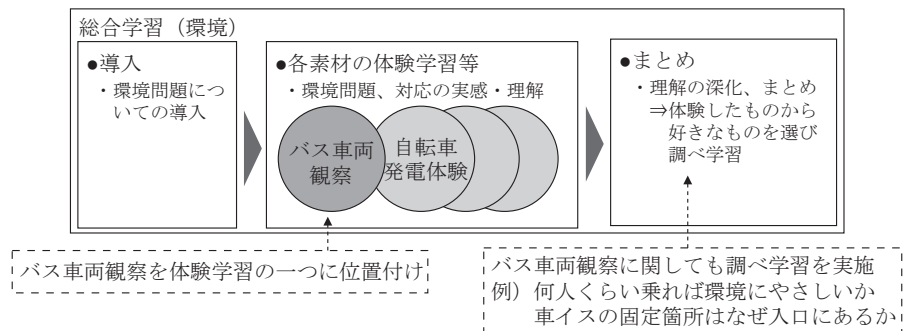


図6：A 小学校3年目における活用の流れ

ため、コミュニティバス沿線の学校をターゲットとして教育委員会を通じて校長会で声掛けを行ったが、どの小学校からも手が挙がらなかった。事業としていずれかの小学校で実施する必要があるため、当時の市担当者が知っていた校長が在籍していたA小学校に依頼した。A校では通学でコミュニティバスを利用しており、結果的に市としては適切な対象であったが、A小学校としては特にMM教育やバスを題材にした授業に興味を持っているわけではなかった。なお、このタイミングで、コミュニティバス等を運行する交通事業者には、詳細は未定だが1校で授業を実施するのに車両提供を含め何らかの協力をお願いしたいことを依頼し了解を得ていた。

プログラムは短いものを基本と考えていたが、行政側としてバスの利用促進も考慮した取り組みとして1回の出前授業だけでは効果が得られにくいという意見もあり、秋に府全体で実施しているバスエコファミリー（チラシについてのチケットを提示すると大人一人につき、同伴の小学生以下2名までが無料でバスに乗れる取り組み）とも関連づけ、前後に1回ずつ・計2回の出前授業を実施する方針とした。

3.2.1.2 〈1回目〉②学習のねらい・テーマの設定／③プログラムの展開・アウトプットの設定

まず、A小学校の校長および教務主任と打ち合わせを行い、多くの児童がバス通学しており児童にとってなじみが深いバスを題材にすることは可能であることを確認するとともに、5年生（1クラス）を対象に2時限90分の授業を2回実施することを確認した。併せて「通学時のマナーが良くないことが課題となっており、マナー向上につながるような話にしてほしい」、「身近なものであることに対しこれまでの思い込みをひっくり返すような内容になると良い」という要望・アドバイスを受けた。また、検討にあたってイメージをつかむため、対象のクラスで実施している社会科の授業を一度見てはどうかという提案があり、後日、行政とコンサルタントが見学を行った。その際にも教務主任から「抽象的なことに考えを深めていけるようにするため、具体物をうまく使って興味を持たせる、考えを深めていけるようにすることが必要」というアドバイスを受けた。これらから、A小学校では社会的な教育課題として、乗車マナーの問題に加え、身近な素材を通じて地域社会を理解させ、自ら判断・行動できるような教育を行いたいといった点が意識されていることが伺えた。

このため、身近な具体物であるバス車両を用いて授業を行うことを念頭に、交通事業者との打ち合わせを実施し、年1回程度なら乗務員がバス車両を持って行き、説明等を行うことは無償でも可能という回答を得た。また、MM教育に精通する学識経験者との意見交換を行い、「学校からマナーや地域社会の理解への要望があるなら、バス車両の工夫の意味を考えてもらうことを通じて、地域でバスが色々な役割を果たしていることを実感できるものにするのが良いのではないか」という意見を得て、1回

目のテーマを設定した。

これを受けて校長等と2回目の打ち合わせを実施し、1回目の授業は2時限90分とし、ノンステップバス1台を校庭に持ち込み、初めに地域のバスの現状を話した後、車両に施されている工夫点を観察し、その理由を考えながら地域とバスの関係をまとめる流れを基本に、公共交通の利点として5年生で学習する環境負荷の低さにも触れてまとめることとした。また、利用促進の観点から親にも考えてもらうため、授業後、授業の概要について家庭に周知するとともに、一緒に考えてもらえる宿題を実施するものとした。

3.2.1.3 〈1回目〉④教材作成・準備

車両観察の部分について交通事業者との打ち合わせを実施し、授業の流れと観察の位置付け、観察時の班分け等の基本的な流れを伝えた。主なポイントとなる、車いす用のスロープ、跳ね上げ椅子、安全バー等について確認し、具体的な車両観察の方法は交通事業者にて検討、準備を行うこととした。また、学識経験者とも打ち合わせを行い、教室に戻ってきてから気付いた車両の工夫点を共有することがポイントとなるため、手を挙げて発表をしてもらいホワイトボード等に全て記入するとともに、その工夫が誰のためになされているのかを説明していく流れとすると良い、というアドバイスを受けた。

これらの結果を踏まえ、車両観察前後の説明資料、ワークシート等をコンサルタントと行政が連携して作成した。また校長・教務主任との3回目の打ち合わせを行い、これらの内容を確認し、了解を得た。

3.2.1.4 〈1回目〉⑤プログラムの実施

行政が導入およびまとめ、車両観察を交通事業者・乗務員が担当する形で第1回目の授業を実施した。その後、実施の概要・結果をまとめた家庭向けのフィードバックシートを作成し、バスエコファミリーの機会を活用しバスでの外出を促す宿題と併せて配布した。

3.2.1.5 〈1回目〉⑥効果の共有

1回目の授業実施後の校長、担任の感想として「子どもが実際の車両を見てとても興味を持っており、良い授業だった」との評価とともに、「次に（この年の2回目の授業）どうつなげるかが重要」とのコメントを受けた。また交通事業者からは「普段からバス通学の児童が多いため手持ち無沙汰になるのではないかと心配していたが、目を輝かせて車両を見ていた。児童が発見した工夫が家族に伝わり、大人のライフスタイルが変わるきっかけになり得る授業だったのではないかと思います」との意見があった。

3.2.1.6 〈2回目〉②学習のねらい・テーマの設定／③プログラムの展開・アウトプットの設定

学校との2回目の打ち合わせにおいて校長から「親や地域に発信できるものがあると教育的意義が大きい」という意見があったことを受け、宿題での実践結果を踏まえて

新聞づくりなどのアウトプット作成を実施する方向で検討・協議を進めた。しかし、その後1回目の授業の内容が具体化する中で、3回目の打ち合わせでは新聞づくり等を行うための準備時間の確保が難しいという意見があった。そのため、1回目の授業・宿題の結果を踏まえて、地域のバスがどのようになったら良いかを考えてもらうワークショップ型の授業を実施する方針とした。これに対し、学識経験者との打ち合わせを行い、1回目の授業で自分との関わりでバスを考えるきっかけを得たことを活かすとともに、奇抜なアイディアを出すことに偏らないよう、車両以外にも目を向けさせて児童の具体的な行動につながるようなものにする必要があるとの意見を受けた。

これらを踏まえ、まず現在なぜバスが普段使えないのかを考えた上で、地域のバスに対して自分にできると、こうなったら良いというアイディアを考えていく流れとした。

3.2.1.7 〈2回目〉④教材作成・準備

学校と4回目の打ち合わせを行い上記の流れについて了解を得た。併せて2回目の授業が社会科で情報について勉強しているタイミングとなるため、情報技術の工夫と関連づけられないかという要望があった。そのため、課題に対する改善策のヒントとして情報技術に関する事例を含めた紹介を行うこととし、宿題の結果のまとめやワークシート作成、バスロケや検索システム等を含むヒント集をコンサルタント、行政が連携して作成した。

なお、当初1回目と同様に2回目も2時限90分の予定であったが、他の授業時間を確保するため70分に短縮したいという要望があったため、これに対応して実施時間を短縮した。

3.2.1.8 〈2回目〉⑤プログラムの実施

行政が全体を運営する形で2回目の授業を実施した。事業者はオブザーバーとして授業に参加した。

3.2.1.9 〈2回目〉⑥効果の共有

2回目の授業実施後に校長、教務主任から「室内だけの学習だったが事例を見ながら子供から様々な意見が出た」、「日ごろ利用するバスについて意識が高まったと思う」という評価を受けたが、他の行事等で多忙であるため本取り組みを今年1年で終わりにしたいという要望も出た。事業者からは、「バスを使わない理由等について色々な意見が出ていたが、結果としてどこにたどり着いたかが明確でなかったと感じる」という意見があった。また、行政担当者からも「2回に分けて実施するのは実施側、学校側とも検討や準備の負担が大きい」という意見があった。

3.2.2 平成24年度

3.2.2.1 ②学習のねらい・テーマの設定／③プログラムの展開・アウトプットの設定

上記の通り1年で終了したいという意見があったが、

モデルとして1年目の反省も踏まえブラッシュアップしていくことを目的としていることから、継続して実施してもらうよう再度依頼し了承を得た。前年の結果を踏まえて授業は2時限1回のみとし、前年1回目の授業を基本に実施することに加え、交通事業者にとってのメリットとなる点の評価ができるよう、宿題と併せてトラベルフィードバックプログラムの要素も取り入れた親へのアンケートを実施する方針とした。この内容について校長および教務主任（前年から交代）と打ち合わせを実施したところ、「普段から利用しているバスを見学することは、あまり気にしていないことを改めて考える機会になる」という意見とともに了解を得た。このことから身近なものから社会への理解を深めるという課題認識に対し、一定の有効性のある素材と受け取られていることが伺えた。

3.2.2.2 ④教材作成・準備

事業者とは昨年度と同様に実施することだけを確認、共有し、特に検討・調整等は実施しなかった。授業に用いる説明資料、ワークシート、授業後に配布する親へのアンケート等を前年度のものをベースにコンサルタントと行政が連携して準備した。

3.2.2.3 ⑤プログラムの実施

前年度と同様の役割分担で授業を実施した。その後、家庭向けのフィードバックシートや宿題と併せて、親へのアンケートを配布した。なお、授業当日にバス車両が学校に来ていることを知った1年生の担任から急遽見学したいとの要望があり、1年生もバス車両を見学した。

3.2.2.4 ⑥効果の共有

学校・交通事業者において評価を共有し、理解・連携をより深めるため、親へのアンケート結果や児童のワークシート、宿題シート等を簡潔にまとめ、報告・ヒアリングの機会を設けた。

その結果、教務主任から授業に対し「毎日バスを利用しているが、細かく説明したことがなく考えたこともないと思われるため、とても良い機会になった」、「親にも見える形で、フィードバックシートをつくり、宿題・アンケートへと展開したのも良かった」との評価を得た。また、マナーに関する効果として「登下校の指導時に昨年度から授業を受けている5・6年生の様子を見てみるとバスの中での振る舞いが違ってきていると感じる」との評価もあり、「この学校で実施する交通の授業としてはこのようなバスの内容が最適ではないか」、「同じ授業を継続し、定番化することも継続に向けては重要だと思う」というコメントを受けた。1年生の見学については、ちょうど国語で乗り物の話を学習しており、実物を見ると実感できると思ったためお願いしたという話であった。

交通事業者からは「授業の内容が親にも伝わっていること、その効果が親を通じて具体的に確認できたことが良かった」との感想があった。併せて、実施方法が概ね

固まってきたこともあり、よりバスを利用してくれる可能性が高い地域に展開することも考えたいとの積極的な意見があった。

3.2.3 平成 25 年度

3.2.3.1 ②学習のねらい・テーマの設定／③プログラムの展開・アウトプットの設定

2 年間実施して取り組みが浸透してきた中で、より学校で活用してもらい効果的なものとするを念頭に初めに教務主任（前年度と同じ教師）と意見交換を行った。結果として、やはり通学時に乗車するバスが自分のバスの感覚になっていることを問題と考えており、基本的にこれまでの内容で良いが、できるだけ公共の乗り物に乗っている感覚が養えるように強調してほしいという要望があった。

3.2.3.2 ④教材作成・準備

学校の要望を踏まえ、まとめの内容において、多くの人が利用し地域の暮らしを支えるために存在しているバスであることが強調できるよう説明資料の修正を行った。事業者とは昨年度と同様に実施することだけを確認、共有し、特に検討・調整等は実施しなかった。

3.2.3.3 ⑤プログラムの実施

前年度と同様の役割分担で授業を実施した。その後、家庭向けのフィードバックシート、宿題、親へのアンケートを配布した。

3.2.3.4 ⑥効果の共有

前年と同様に、アンケート結果等をまとめて学校・交通事業者への報告・ヒアリングを行った。その結果、教務主任からは「内容が定まり本校での取り組みとしてこのプログラムが定番化してきた」という感想があった。また担任から「昨年度の授業の結果・評判を昨年度の担任から聞いており、内容を把握できていたため、年度当初の計画として総合学習で実施する環境の体験学習の一つにバスプログラムを位置付けた」とことと併せて、ヒアリングを実施した段階で実施していた学習のまとめにおいて「いくつか体験したものから好きなものを選び調べ学習を行っているが、バスを選んだ児童が 1 クラスのうちで 10 名程度おり、車イスの固定箇所はなぜ入口にあるのか、何人くらい乗れば環境にやさしいのかといった、見学をしたからこそ興味・実感を持ってできる学習を実施している」、「他の体験として自転車を扱ったものもあり、バスと自転車の関係でつながりがありより有効に活用できている」といった活用がなされたことを確認した。併せて、次年度も今年度のように色々な工夫や連携を考えながら実施できると良いとのコメントがあった。

交通事業者からは、3 年目に入り「準備も前年の観察のポイントを振り返るくらいで特に必要なくなってきた」、「慣れてきて理想的な規模・内容になっていると感じる」との感想があった。また、この年の子どもの感想に「ちよっ

とバスの仕事をやってみたいと思いました」というものがあつたことに対し、授業を実施した乗務員の中に同校出身者もいた中で「子どもに興味を持って話を聞いてもらえると嬉しく、抵抗がなくなってきた」との感想もあつた。

4. 実践事例を踏まえた MM の有効性の検証

2 章で整理した手順を意識して授業内容の検討や関係者間の調整を行った結果、1 年目では理解が得られなかったものの 3 年間の取り組みにより、特にバス通学時のマナーという学校の具体的な課題への有用性が理解され定着するとともに、総合学習の素材の一つとして位置づけてまともに活用することで学習を深めるといった CM 志向の展開がみられた。

発展途上ではあるものの、この実践結果から MM 教育が CM を促し得るものと推察されるが、CM に対する MM 教育の利点と考えられる児童にとって身近な素材からのシティズンシップの醸成（主に図 2 ②～⑤）や外部と学校の関わり形成（主に図 2 ①、⑤、⑥）がどのように影響したか（実際に MM 教育が CM に寄与したか、どう寄与したか）を確認するため、図 2 の①～⑥の各段階でなされた検討や調整、各者の関わり等と取り組みの結果との関係について考察を行う。

4.1 ①交通面の取り組み目的・対象校選定（経営活動面）

展開プロセス（図 2）においては、主に経営活動面から行政や交通事業者が連携し、施策方針や事業環境等を踏まえて実施者にもメリットのある地域や対象校を選ぶことが必要と想定した。結果的にコミュニティバスを通学で利用する学校であり行政としては継続的に取り組みやすい対象となったが、亀岡市はその点をそれほど重要視して調整したわけではなかった。また、交通事業者にとっては営業的なメリットが出にくい（利用増が収益増につながらない）地域であったが、乗務員のモチベーション等の面で一定のメリットが感じられていたことで取り組みが継続された。

一方、学校としては 1 年目終了時点で事業終了の可能性があった。これは、後述するプログラム回数の負担感等もあったと考えられるが、学校の意向とは関係なく対象校を選定したため、初めは学校の期待・興味が小さく理解が得られにくかったことが影響していると考えられる。

これらを踏まえると、実施者側のメリットはそれほど重要視しなくても CM を促すような事業者の連携をつくることは可能であり、少なくとも MM 活用の当初段階では、学校側の興味・意向や教材としての地域への適合性を優先することが円滑な取り組みにつながるものと考えられる。

4.2 ②学習のねらい・テーマの設定（教育活動面）

展開プロセス（図 2）においては、CM の理念を踏まえ、単元等の教育目標に寄与する形で社会事象を一般化し、

表 3 : A 小学校における取り組み経緯

	①交通面の取り組み 目的・対象校選定	②学習のねらい・ テーマの設定	③学習の展開・アウト プットの設定	④教材作成・準備	⑤プログラムの実施	⑥効果の共有
1 回目	〈行政〉 ・市の狙いはコミュニティバスの利用促進 ・教育委員会を通じて声掛けを行ったものの、手が挙がらず ・市担当者が知っていた校長が在籍していた A 校に依頼 (A 校では、偶然通学でコミュニティバスを利用しており結果的に適切な対象) ・1 回の授業だけでは効果が得られにくいと考えられたため、計 2 回の出前授業を実施する方針	〈学校〉 ・多くがバス通学しており児童にとってなじみが深いためバスを題材にすることが可能 ・5 年生 (1 クラス) を対象に 2 時間 90 分の授業を 2 回実施 ・通学時のマナーが良いことが課題、マナー向上につながるように ・抽象的なことに考えを深めていけるよう、具体物をうまく使って興味を持たせること (乗車マナーの問題に加え、身近な素材を通じて地域社会を理解させ、自ら判断・行動できるような教育を行いたいといった点が意識されていることが伺われる)	〈交通事業者〉 ・年 1 回程度ならバス車両を学校に持って行き、説明等を行うことは無償でも可能 〈学識経験者〉 ・福祉・マナーの要望があるなら、バス車両の工夫の意味を通じて、地域でバスが色々な役割を果たしていることを実感できるものに ↓ 〈行政〉 ・バスを校庭に持ち込み、車両の工夫点を観察し、その理由を考えながら地域とバスの関係をまとめる ・親にも考えてもらうため、授業後に概要を家庭に周知	〈交通事業者〉 ・授業の流れと観察の位置付け、観察時の班分け等の流れを共有 ・観察方法は交通事業者が検討 〈学識経験者〉 ・車両の工夫点について気づいた点を共有することがポイント ・発表してもらい黒板等に全て記入、その工夫が誰のためのものになされているかを説明する流れに ↓ 〈行政〉 ・前後の説明のための資料、ワークシート等を作成	〈行政・交通事業者〉 ・行政が導入およびまとめ、車両観察を交通事業者・業務員が担当 〈行政〉 ・実施の概要・結果をまとめた家庭向けのフィードバックシートを作成 ・バスでの外出を促す宿題と併せて配布	〈行政〉 ・授業後にヒアリング ↓ 〈学校〉 ・子どもが実際の車両を見てとても興味を持っており、良い授業だった ・次にどうつなげるかが重要 〈交通事業者〉 ・普段からバス通学の児童が多いため手持ち無沙汰になるのではないかと心配していたが、目を輝かせて車両を見ていた ・児童が発見した工夫が家族に伝わり、大人のライフスタイルが変わるきっかけになり得る授業だったのでは
H23	—	〈学校〉 ・親や地域に発信できるものがあると教育的意義が大きい (校長) ・しかし、新聞づくり等を行うための準備時間の確保が難しい ↓ 〈行政〉 ・1 回目の授業・宿題の結果を踏まえ、地域のバスがどのようになったら良いかを考えてもらう (ワークシopp型)	〈学識経験者〉 ・自分との関わりでバスを考えるきっかけを得たことを活かす必要 ・奇抜なアイデアに偏らないよう、車両以外にも目を向けさせて具体的な行動につながるように ↓ 〈行政〉 ・なぜバスが普段使えないのかを考えた上で、地域のバスに対して自分にできること、こうなったら良いというアイデアを考える	〈学校〉 ・社会科で情報について勉強するため、情報技術の工夫と関連づけられないか ・2 時間 90 分の予定であったが、他の授業時間を確保するため 70 分に短縮したい ↓ 〈行政〉 ・課題に対する改善策のヒントとして情報技術の事例を含めた紹介 ・時間を調整し資料作成	〈行政〉 ・行政が全体を運営	〈行政〉 ・授業後にヒアリング ↓ 〈学校〉 ・日ごろ利用するバスについて意識が高まったと思う ・しかし、他の行事等で多忙であるため本取り組みを今年 1 年で終わりにしたい 〈交通事業者〉 ・結果としてどこにたどり着いたかが明確でなかった
H24	〈行政〉 ・1 年目の反省も踏まえブラッシュアップしていくことを目的としているため継続を再依頼 ↓ 〈学校〉 ・2 時間 1 回のみで実施	〈行政〉 ・前年 1 回目の授業を基本に実施 〈学校〉 ・あまり気にしていないことを改めて考える機会になる	〈行政〉 ・交通事業者にとってのメリットとなる点の評価ができるよう、宿題と併せ、トラベルフィードバックプログラムの要素も取り入れた親へのアンケートを実施	〈交通事業者〉 ・昨年度と同様に実施することを確認、共有 〈行政〉 ・説明資料、ワークシート、親へのアンケート等を作成	〈行政・交通事業者〉 ・前年度と同様の役割分担で授業を実施 〈学校〉 ・急遽見学の要望があり、1 年生がバス車両を見学 〈行政〉 ・家庭向けのフィードバックシート、宿題と併せて、親へのアンケートを配布	〈行政〉 ・親へのアンケート結果やワークシート等をまとめ、報告・ヒアリング ↓ 〈学校〉 ・毎日利用しているが、説明したことがなく考えたこともないと思われ良い機会 ・授業を受けた 5・6 年生はバスでのマナーが違ってきている ・この学校で実施する交通の授業としてはこの内容が最適では ・同じ授業を継続し定番化も重要 〈交通事業者〉 ・授業が親にも伝わっていること、その効果が確認できたことが良かった ・バスを利用してくれる可能性が高い地域に展開したい
H25		〈学校〉 ・やはり通学時に乗車するバスが自分のバスの感覚になっていることが問題 ・基本的にこれまでの内容で良い ・できるだけ公共の乗り物にのっている感覚が養えるように		〈交通事業者〉 ・昨年度と同様に実施することを確認、共有 〈行政〉 ・多くの人が利用し地域の暮らしを支えるために存在しているバスであることを強調	〈行政・交通事業者〉 ・前年度と同様の役割分担で授業を実施 〈行政〉 ・家庭向けのフィードバックシート、宿題と併せて、親へのアンケートを配布	〈行政〉 ・親へのアンケート結果やワークシート等をまとめ、報告・ヒアリング ↓ 〈学校〉 ・内容が定まり本校での取り組みとしてこのプログラムが定番化してきた ・昨年度のことを聞いていたため、当初より総合学習の環境の体験に位置付け ・体験したものから好きなものを選び調べ学習を実施 ・10 名程度がバスを選び、車イス固定箇所はなぜ入口にあるのか、何人乗れば環境にやさしいか等を調べている 〈交通事業者〉 ・準備も特に必要なくなってきた ・子どもの感想に「ちょっとバスの仕事をやってみたいと思いました」というものもあり、子どもに興味を持って聞いてもらえると嬉しく、抵抗がなくなってきた

注：明朝＝教育活動関係、ゴシック＝経営活動関係

考えるきっかけを与えることをねらいテーマ設定することが必要と想定した。

実践においても、当初段階で授業見学なども行いながら「自分のバス」の感覚で通学しているという具体的な課題に加え、その先にある身近な素材を通じて地域社会に対して理解を促したいというニーズを把握した上で、学識経験者からのアドバイスを得て、色々な人が暮らす地域の中でのバスの役割を考えるというテーマを設定した。その結果、「(過去に受講した) 5・6年生のバスの中での振る舞いが違ってきている」と実際の課題に対する変化が認められるとともに、「普段から利用しているバスを見学することは、あまり気にしていないことを改めて考える機会になる」、「(今まで) 考えたこともないと思われるためとても良かった」と教材として理解され、「この学校で実施する交通の授業としてはこのような内容が最適」と評価されるようになった。学校での「定番化」とともに、身近で、地域社会を考えるきっかけとなる素材・教材として理解されたことが、3年目の総合学習での活用のベースになったと推察される。

これらを踏まえると、想定したようにMM教育を学校の教育目標や課題認識に対して考えるきっかけを与えるテーマとすることがCMを促すために必要になると考えられる。またこれに加え、学校や地域の具体的課題に児童が気づき、実際に行動するきっかけとなるよう工夫することで、学校文化として定着させていく視点も重要となる。

4.3 ③学習の展開・アウトプットの設定（教育活動面）

展開プロセス（図2）では、MM教育プログラムが単元等の目標に対して有効な一要素となるよう、有識者と連携しながら社会事象の一般化が可能となる適切な問いを用いた展開やアウトプットを設定することが必要と考えた。

まず取り組みの全体構成は、公共交通の利用促進についても児童への意識付けを強くしたい観点から、行政側の考えで2回構成を前提として依頼した。また、学校の意向を踏まえつつ1回目ではバスの役割等を理解させ、2回目ではバスを使いやすくするためどうすべきかを考えてアウトプットをまとめるという流れを検討していった。その結果、1年目2回目の授業時に時間短縮を求められる等、理解がされず、2年目以降は1回のみとし定着・活用されるようになった。これは、1年目2回目の授業が行政の意向が強く入った座学・アウトプットづくりとなっていたため教師にとってメリットが小さく、負担をかけるものになっていたためと考えられる。

また、継続的に実施された車両観察プログラムの内容については、②で示したテーマ設定に対し、2章で整理した「なぜ」という問いを用いて自分との関わりで解釈させるという点や学識経験者のアドバイスを踏まえ、バス車両の工夫点を観察しその理由から他者の存在やバスの役割を理解するという展開とした。その結果、②で示したように定着するとともに、3年目には「車イスの固定箇

所はなぜ入口にあるのか…（中略）…といった、見学をしたからこそ興味・実感を持ってできる」振り返り学習が実施されるようになった。これが、出前授業で提示した切り口を新たなバリエーションから深めるようになっていたことを踏まえると、上記のような検討を経て、単元の流れの中で教師が応用しやすい切り口で交通の素材を提供できていたものと考えられる。

以上を踏まえると、学校にとって外から取り入れるメリットがある内容のみとすることを前提とし、それが設定したテーマの理解につながるとともにその応用・活用をし得る問いや切り口を持たせることで学校の教育活動を活性化させCMを促すことができるものと考えられる。また、当初想定したアウトプットを出すことは、多忙な学校にとってメリットとなる内容・時間とすることが簡単でないことも考慮すれば、必要性はそれほど高くないものと考えられる。

4.4 ④教材作成・準備（教育活動面／経営活動面）

展開プロセス（図2）では、内容が学校・教師にとって使いやすいものとなるよう、学校側のニーズを踏まえて、調整・準備を行うとともに、交通素材の教材としての意義・魅力を有効に活用するため事業者主体で実施できるように調整していくことが必要と考えた。

まず、プログラム細部の調整については、1年目に教師のニーズを踏まえ、環境や情報の単元に絡めて環境面の負荷の低さ等にも触れるよう構成した。その結果、3年目に総合で実施する環境の学習に位置付けられるようになった。教師とコミュニケーションを図りながらある程度幅広く位置づけることができるよう対応したことが学校での活用性を高めたものと考えられる。

また、車両や交通事業者の魅力の活用については、当初より交通事業者に対して全体の流れや構成のみを説明・共有しており、車両観察は各乗務員が考えて独自に実施した。結果、1年目より車両観察は高く評価された。児童からの「バス運転手になりたい気がした」という感想や交通事業者からの「子どもに興味を持って話を聞いてもらえると嬉しく抵抗がなくなってきた」という感想を踏まえると、身近な公共交通を支えている乗務員が主体的に児童とコミュニケーションを図ったことで児童の印象に残りやすくなり、それが自らのメリット・モチベーションへもつながることで、素材としての魅力・活用性が高まったのではないかと推察される。特に、児童が自分事として「バスの運転手になりたい」と思ったのは、上記の関わりがシティズンシップを醸成したことによると考えられ、MMの利点である身近な交通素材による外部との関わりや創出とシティズンシップの醸成が、相互に影響し合い教材としての効果が高まった結果とも考えられる。

以上を踏まえると、教師のニーズに応じてある程度幅広く位置づけられるように調整を図ることでCMにつながりやすい状況をつくることができる。また、地域の交通を実際に支える事業者等が主体的に取り組むことで、

素材の印象の深まりやシティズンシップ醸成を通じ、学校・児童と外部の連携を強めることができ、強く CM を推進する要素になり得ると考えられる。

4.5 ⑤プログラムの実施（教育活動面／経営活動面）

展開プロセス（図2）では、素材の魅力を活かすことや MM 教育が学校側に理解されていないことを踏まえ、行政と交通事業者が連携し出前授業の形を基本と考えた。

実践においても、バス車両観察は交通事業者が車両観察の運営を行政が導入とまとめを行い継続した。この方法は学校にとって楽である一方、経験のない行政や交通事業者でも有効な内容になるかどうか懸念があったが、素材を中心にして事業者が主体的に関わったことで、学校にとっても意義のあるものになったものと考えられる。

4.6 ⑥効果の共有（教育活動面／経営活動面）

展開プロセス（図2）では、教育活動面で単元の一要素を担えるよう MM 教育プログラムの評価について学校と共有する機会を設けるとともに、経営活動面で交通事業者が意義を実感できるよう効果の共有が必要と考えた。

実践では、学校とは1年目は授業後に感想等のヒアリングのみ実施し、2年目以降はアンケート結果等のフィードバック機会を設けた。その結果3年目の担任が「昨年度の授業の結果・評判を（昨年）担任から聞いており、内容を把握できていたため、年度当初の計画として、…（中略）…位置付け」られる素地ができ、活用がなされた。これは、2年目からフィードバック機会を設け、校長や教務主任を含めて効果が意識化・共有化される機会ができたこと、次年度も同じスタイルで実施する方針を確認したことが影響したものと考えられる。

交通事業者との共有も1年目には実施しなかったが、2年目から親へのアンケート結果等をフィードバックした。その結果、交通事業者から「親に伝わっていることを実感できて良かった」と評価され継続につながる一方、金銭的な補償は無い中でよりバスを利用してくれる可能性が高い他の地域でも実施したいという意向も示された。

これらを踏まえると、学校・交通事業者ともに児童や家庭に対する効果を評価・共有することで、教育活動・経営活動それぞれにおける MM 教育の有効性の理解を促し、CMを進める素地になるものと考えられる。なお、交通事業者との連携を続けていく上では、そのメリットとなるような地域への展開も検討していくことが重要と考えられる。

5. まとめ

4章での考察を踏まえると、MM教育を学校の教育目標・課題を考えるきっかけづくりや交通事業者の主体的な関わり、関係者との効果の共有等を意識して進めていくことで、その特徴・利点である身近な実物素材によるシティズンシップの醸成や外部と学校の関わり形成を活かして CM を促すことができると考えられ、MM教育は学校が CM を進めていく上で重要な観点・ツールになり得る

と考えられる。

4章での考察結果からの知見として、CMを促すための MM 教育の進め方、関係者の関わり方について、以下にまとめる。

5.1 ①交通面の取り組み目的・対象校選定（経営活動面）

交通を用いた学習が学校・教師に認知されていない状況で効率的に CM を促していくには、交通事業者や行政にとってのメリットよりも、学校にメリットがあるかどうかを優先的に考慮しながら、対象校設定を行うべきと考えられる。そのため、行政や交通事業者が学識経験者やコンサルタント等の有識者と連携しながら、候補となる学校・地域にとって地域の交通素材がどのような意味があるかを検討し、学校に理解・共感してもらえるように紹介・PRをしていく必要がある。

5.2 ②学習のねらい・テーマの設定（教育活動面）

学校に MM 教育プログラムに対して積極的な意義を感じてもらい、その活用・CMを促すには、学校の教育目標や課題認識に対して、考えるきっかけを与えるようなテーマとすることが必要となる。また、学校や地域が抱えている具体的な課題つながるように検討し、定着化を図りながら進めることも効果的と考えられる。

そのため、まず行政が学校・教師の課題認識等を把握し、有識者等のサポートを得ながら、効果的な内容となるよう議論・検討を行うことが求められる。

5.3 ③学習の展開・アウトプットの設定（教育活動面）

設定したテーマに対し、外から取り入れるメリットがある内容のみをシンプルに実施するものとし、プログラムの中身は、テーマの理解につながるとともにその応用・活用をし得る問いや切り口を持たせることが教育活動を活性化させ CM を促す上で特に重要となると考えられる。なお、プログラム展開のつくり方を本実践例から整理すると、扱いたい課題・テーマに関する社会事象と児童を、交通素材がどのようにつないでいるかを考え、その交通素材に対してどのような問いを発すれば、交通素材から自分と社会のつながりやその課題を実感、感得させられるかを考えるということであった。

ここでも、学校からのニーズ・アドバイスを行政だけでなく、有識者や交通事業者と共有し検討していく必要があると考えられる。

5.4 教材作成・準備（教育活動面／経営活動面）

教材作成に当たっては、主要なねらいと学年（各教科の単元の内容）を踏まえ、必要に応じてある程度幅広く位置づけられるよう、行政が教師とコミュニケーションを図りながらアレンジを加えていくことが有効となる。

交通事業者との調整においては、交通事業者が主体的に考えて進めていくように調整を図っていくことが重要である。これにより児童への素材の印象の深化やシティズンシップの醸成と、乗務員のモチベーション向上の相

乗効果が発生し、教育活動面と経営活動面を跨ぐ循環が生まれ得る。これはCMを強く推進する極めて重要な要素であると考えられる。

なお、交通事業者がこの手の取り組みに慣れていない等の場合は、行政がその意見を引き出ししながら、観察時の誘導パターンを整理する等の対応も必要になると考えられる。

5.5 ⑤プログラムの実施（教育活動面／経営活動面）

素材を中心としたものであれば、交通事業者や行政が実施しても意義あるものとなり、活用を促すことは可能であり、まずは、行政・交通事業者が連携し主体となって実施することが基本になると考えられる。なお、交通事業者は取り組みが家庭に伝わることに意義を感じる一方で、単独では躊躇したり効果的に実施できない場合も

あると考えられる。そのため、交通事業者を実質的な主役としつつ、行政が対外的に表に出て学校と調整・発信を行うといった、進め方への配慮も必要と考えられる。

なお、学校側に浸透・定着してれば、校庭での車両観察以外の部分は全て学校が考え実施すること等も検討していくべきと考えられる。

5.6 効果の共有（教育活動面／経営活動面）

学校内で次年度に向けて定着や活用を促すためには、児童や家庭に対する取り組みの効果、今後の取り組み方等について複数の教師と話し合う等のコミュニケーションの機会をつくることで、効果の意識化・共有化や信頼関係醸成等を行うことも重要になると考えられる。

交通事業者との連携を継続し、経営活動面から活性化を図っていく上では、授業の内容を利用者となり得る親

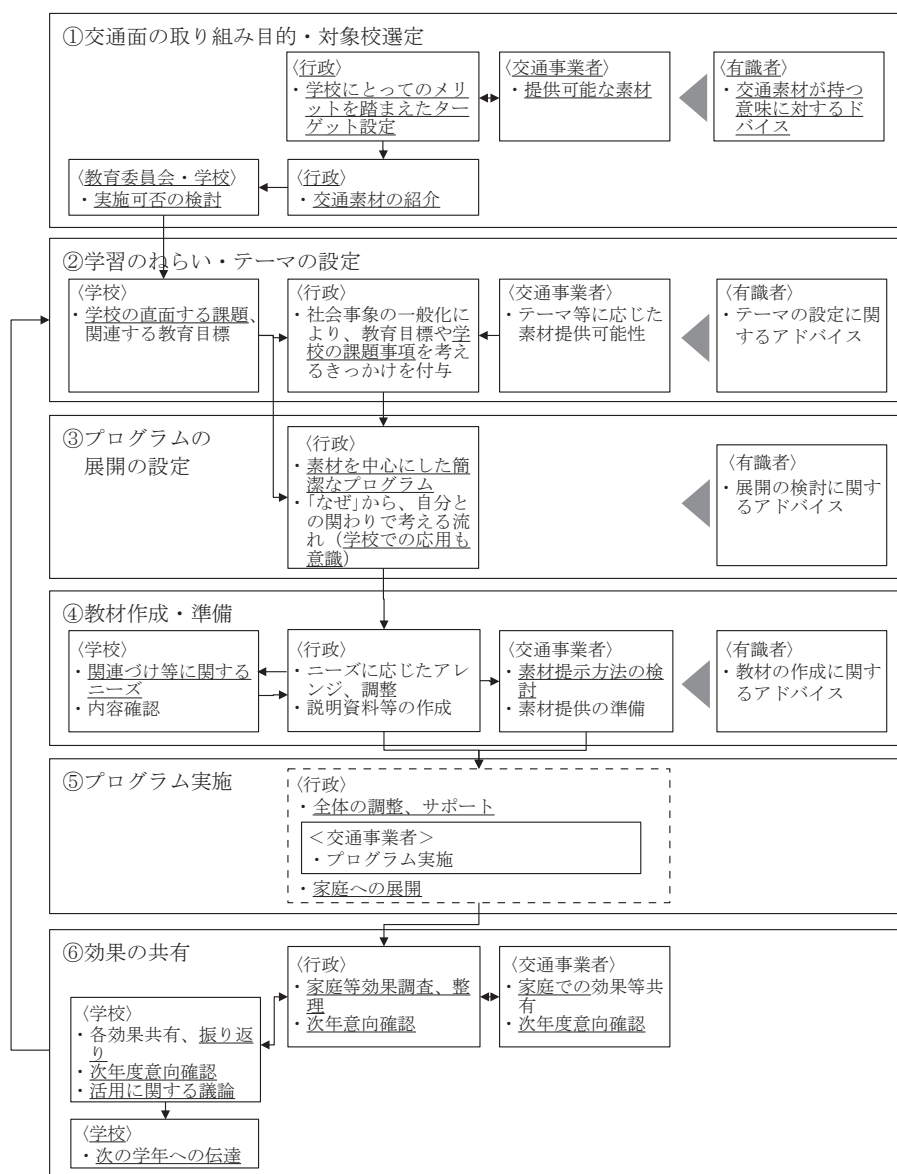


図7：事例分析を踏まえたMM教育展開プロセス

注：下線は図2からの変更箇所。

へも波及させるとともに、その効果を把握しフィードバックする機会をつくることで、モチベーションを高めることが重要となる。また、事業者にとってよりメリットとなる地域へ展開していくことも適宜検討が必要となる。

以上をまとめたMM教育展開プロセス（再整理）を図7に示す。

今後、上記のように、MM教育が地域の交通素材が教材として効果的に学校に紹介・提供される形で組み込まれ、学校における内発的な努力だけに頼らないCMの推進に寄与していくことが期待される。

これはMM教育を実施する行政・交通事業者側から見ても、結果的にその定着や実施機会が増加につながることに加え、公共交通の社会的な必要性の理解とともに相乗的な効果が発現されることが期待でき、望ましい方向と考えられる。MM教育を実施する際、短絡的に公共交通利用に関する啓発や行動変容効果を求めるのではなく、教育活動の質的向上に寄与することを目指して実施することは極めて重要なアプローチとなると考えられる。ただし、本稿で紹介した実践事例においても当初理解されなかったようにMM教育に関しての行政や交通事業者と学校側の認識の差は大きい。これを乗り越え協働していくため、行政や交通事業者が広く長期的な視野を持ちながらまずは効果を出しやすい地域・学校を対象とするとともに、交通事業者等が主体的に関わり教育課題への実践に寄与する教材提供や、結果共有等のコミュニケーションを図りながら、教師や学校、さらには学校を跨ぐ地域での信頼関係を創っていくことが重要になると考えられる。

なお、本稿で取り上げた実践例のように複数年次の経緯が一通り把握できる事例は少なく、1事例の分析のみに留まっている。今後取り組み結果が蓄積されることで、横断的な比較分析等が行われ知見が精緻化、充実化されることが望まれる。さらに、MM教育からCMをより本格的に促進していく観点からは、交通素材が、新たな学習指導要領で求められる「生きる力」につながるような児童の思考の流れを創出する学習の展開を教科横断的に生み出すのに、具体的にどのように寄与し得るのかについて検討・実証していくことも望まれる。

また、実際に学校や教育委員会の理解を促すには、本稿での観点のように個別の取り組みの進め方を的確なものにしてだけでなく、地域で副教材を作成し制度的インセンティブを働かせたり、影響力のある教師や研究会等を取り込んで波及させていくこと等も戦略として重要になってくるものと考えられ、この点の知見も求められる。

謝辞

本稿は、公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団の支援および関係各位のご協力により実現致しました。ここに深謝の意を表します。

引用文献

- 中央教育審議会（2016）．幼稚園、小学校、中学校、高等学校及び特別支援学校の学習指導要領等の改善及び必要な方策等について（答申）．
- 藤井聡・唐木清志・松村暢彦・谷口綾子・原文宏・高橋勝美（2009）．モビリティ・マネジメント教育—日常移動場面のジレンマを題材としたシティズンシップ教育—．土木学会教育論文集，Vol. 1，25-32．
- （公財）交通エコロジー・モビリティ財団（2017）．「鉄道やバスを題材とした学習」に関する調査結果について．古谷成司（2016）．教員一人一人のカリキュラム・マネジメントに向けた実践的研究—分析・改善を意識した組織的な取り組み—．授業実践開発研究，Vol. 9，61-70．
- 文部科学省（2017）．幼稚園教育要領、小・中学校学習指導要領等の改訂のポイント．
- 宮川愛由・東徹・大井貴之・水山光春・松村暢彦・藤井聡（2015）．モビリティ・マネジメント教育の継続的・広域的展開に向けた実践研究．土木学会論文集H（教育），Vol. 71，No. 1，70-77．
- 大井元揮・原文宏・新保元康・高野伸栄（2018）．モビリティ・マネジメント教育の“継続・拡大”に関する研究—札幌市の取組事例より—．実践政策学，Vol. 4，No. 1，101-110．
- 朴信永（2017）．協働によるよりよい幼児教育を目指したカリキュラム・マネジメントの実践について．相山女学院大学研究論集，Vol. 48，141-149．
- 小学校におけるカリキュラム・マネジメントの在り方に関する検討会議（2017）．小学校におけるカリキュラム・マネジメントの在り方に関する検討会議報告書．
- 高山芳治（1999）．社会科教材開発研究（1）—学習書編—．全国社会科教育学会「社会科研究」，Vol. 50，151-160．
- 田村知子（2005）．カリキュラムマネジメントモデルの開発．日本教育工学会論文誌，Vol. 29，137-140．
- 田村知子（2011）．実践・カリキュラムマネジメント．ぎょうせい．
- 田村知子・本間学（2014）．カリキュラムマネジメントの実践分析方法の開発と評価．カリキュラム研究，Vol. 23，43-55．
- 田村知子・村川雅弘・吉富芳正・西岡加名恵（2016）．カリキュラムマネジメントハンドブック．ぎょうせい．

Abstract

Recently, in order to allow the classroom to foster the qualities and abilities for children to lead the way in our future society, there is a need for established curriculum management that will better achieve educational objectives by using external human and material resources and enable interdisciplinary activities between each subject. In this regard, mobility management education has the potential to promote curriculum management by forming relationships with other schools and fostering citizenship by using transportation related materials that are familiar to students. In order to verify this, we conducted a process analysis of practical cases of mobility

management education in which the authors consciously prioritized contributing to the educational curriculum. The results indicate that it is possible to encourage curriculum management by leveraging features and advantages such as providing innovative teaching materials and questions that will inspire thinking about mobility management education as an educational issue in schools, fostering proactive planning and involvement of transportation operators through activities like the observation of vehicles, and proceeding with an awareness of the efficacy of cooperation with shareholders. In doing so, we can realize the potential for mobility management education to be considered to be an important perspective and tool for schools in promoting curriculum management and curriculum quality improvement.

(受稿：2018年6月23日 受理：2018年11月13日)