

〈原著論文〉

小学校社会科におけるモビリティ・マネジメント教育の実践のための基礎的研究
 - 韓国コンジュ市における児童の交通に対する認識の分析を通して -

大高 皇
 (常磐大学)

キーワード：小学校、社会科、交通、モビリティ・マネジメント、モビリティ・マネジメント教育

KEY WORDS : elementary school, social studies, traffic,

mobility management, educational mobility management

モビリティ・マネジメント教育（以下「MM教育」と略記）は、モビリティ・マネジメント（以下「MM」と略記）の有効な手法として注目されるとともに、社会科教育の立場からもシティズンシップ教育の一手法として注目を浴びている。しかし、MM教育は総合的な時間などで単発的に実践されるに留まっており、その効果が限定的になっている。そこで、MM教育の実践の前提となる児童の交通に対する認識を明らかにすべく、乗り物の利用機会の増大、知識の蓄積、興味・関心の動向を韓国コンジュ市の小学生に対する質問紙調査等で分析した。その結果、先行研究が示唆する、交通機関の利用頻度・利用経験と興味・関心との相関は弱く、教科書や授業の内容と児童の興味・関心との対応の再検討の必要性が浮き彫りとなった。

I 問題の所在

MMは「過度に自動車に頼る状態」から「公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適度に（=かしこく）利用する状態」へと少しずつ変えていく一連の取り組みを指す。MMは地域モビリティの衰退や渋滞等の様々な交通問題を、単なる技術やシステムの問題として取り扱うのではなく、人間が引き起こした社会的な問題だと捉え、その上で対処する新しい交通政策である¹⁾。

そして、このMMの有効な手立てとして注目されているのがMM教育である。MM教育は、われわれ一人ひとりの移動手段や社会全体の交通流動を「人や社会、環境にやさしい」という観点から見直し改善していくために、自発的な行動を取れるような人間を育成することを目指した教育活動と定義される²⁾。我が国では、MM教育は既に約100校・約7000名の児童・生徒を対象として実践され³⁾、その効果も実証されている⁴⁾。MM教育はまた、地域の一人ひとりの公的資質に働きかけ、一人ひとりの主体的な協力行動を期待する取り組みであることから、学校教育、特にシティズンシップ教育を担う社会科教育の立場からも、シティズンシップ教育の一手法として注目されている⁵⁾。

しかし、MM教育は総合的な時間などで単発的に実践されるに留まっており、その効果が限定的になっている⁶⁾⁷⁾。そのような状況の中で地域の交通に存在する問題をわかりやすく示し、かつ、児童・生徒の興味・関心を刺激する「湊線すごろく」⁸⁾や「CO2排出量シート」⁹⁾のような、優れた

教材が開発されている。また札幌市をフィールドとした研究¹⁰⁾では、自治体が主導で専門家と現職教員のワーキンググループを組織し、現在の社会科教育の枠組み（現行の学習指導要領・教科書等）に適合した実践を開発させて普及を図ろうとしている。

とはいえ、地域の交通の現実的理解や客観的分析の必要性¹¹⁾など、MM教育の実践にはまだまだ検討の余地が多い。とりわけ実践の前提となる児童の交通に対する認識に関しても十分な研究はなされていない。

そこで本研究が目にするのが、公共交通機関が発達している大都市において、乗り物の利用機会の増大、知識の蓄積、興味・関心の動向を、東京都心部に近接する小学校の3～6年生133名に対して質問紙調査を行い、交通、とりわけ、児童の興味・関心の強い乗り物について、認識の発達メカニズムを研究した大島(1987)¹²⁾である。小学校の社会科では長らく「身近な地域」の交通網や運輸の働きなど交通に関する学習が行われてきた¹³⁾。大島はこの交通に関する学習に対して、交通に対する児童の認識は地域や家庭環境によって大きく異なり、また、個人の性格・心理などの側面が作用するため発達心理学的視点からも考察されなければならないことから、社会科で取り扱われる他の事象とかなり性格を異にしているにもかかわらず、内容・方法とも、従来から画一的な教育が行われてきたと批判した。そして、①乗り物の利用機会の増大、②知識の蓄積、③興味・関心の動向の三つの観点から交通に対する児童の認識の発達を調査し、①児童のみによる乗り物利用は小学校3～5年生の間で始まり、6年生ではほぼ全員が体験すること、②乗り物に関する知識は、生活に必要とされるものに留まり、それ以上の理解を深めようとする意志が弱いこと、③児童にとって身近ではない飛行機に興味・関心を持つ児童が多いことを明らかにした¹⁴⁾。MM教育の実践もまたこうした批判に応え、大島が解明したような児童の交通に対する認識に合致するものでなくてはならないものと考えられる。

しかし、大島は東京都心部を対象地域とした自身の研究に対し、「地域的差異、とくに公共交通機関が発達している大都市以外の地域では大きく異なる」と述べたうえで、「その差異を検出することも重要な課題である」と述べている¹⁵⁾。そこで本研究は公共交通機関の発達という観点において、児童を取り巻く環境が東京都心部とは大きく異なる大韓民国忠清南道コンジュ市(공주시)において、交通、とりわけ、児童にとって興味・関心の強い乗り物についての興味・関心と利用状況や児童の行動の状況を質問紙調査によって明らかにすることで、児童を取り巻く環境の違いによる交通に対する認識の差異を分析することとする。併せて、交通に対する認識と社会科教育における交通に関する学習との関連を検討すべく、当地において、交通に関する学習がどのように行われているのか、教科書分析と教師への聞き取り調査によって明らかにする。以上から明らかにした児童の交通に対する認識の状況から、MM教育の実践への示唆を得ることを目的とする。

コンジュ市は、首都ソウル特別市の南方125km、忠清南道庁所在地のテジョン広域市から西北西25kmの地点に位置する、かつて百済の都として栄えた四方を山に囲まれた都市で、韓国を代表する主要河川であるクムガン(금강)沿いに広がる。

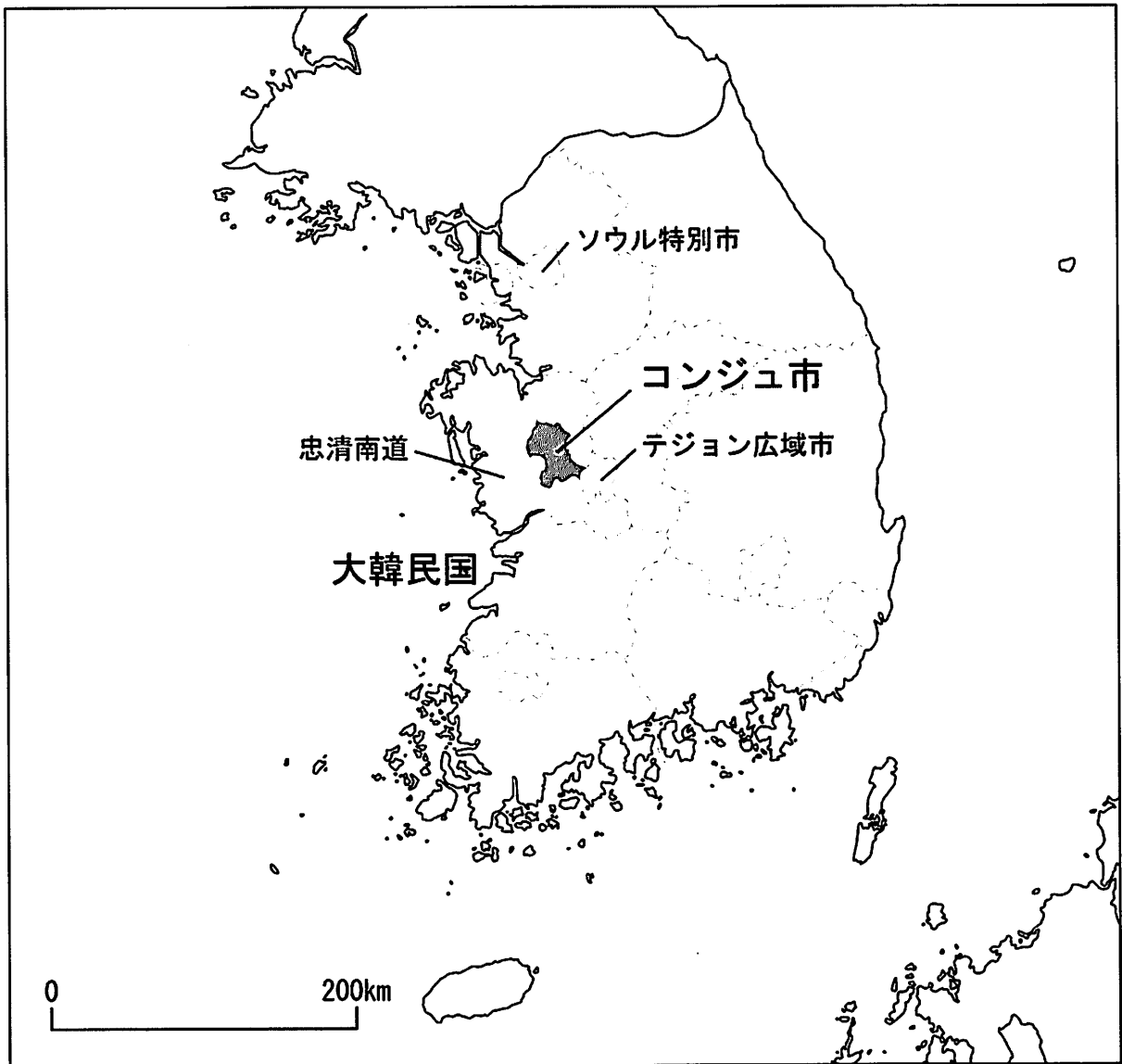


図1 コンジュ市の位置

市街地中心部には文周王が475年にソウルから遷都した際に建造したコンサン城(공산성)が残っている他、市街地の西方には武寧王とその王妃の陵とされるムリョン王陵(무령왕릉)を含むサンソンニ古墳群(송산리고분군)が残されている。市街地はクムガンの南岸にある旧市街地と、クムガンの北岸にある新市街地とに大きく分けられる。また、市街地には国立大学のコンジュ大学校(공주대학교)の本部キャンパスであるシンガンキャンパスとオンニョンキャンパス、そして公州教育大学校(공주교육대학교)がある。

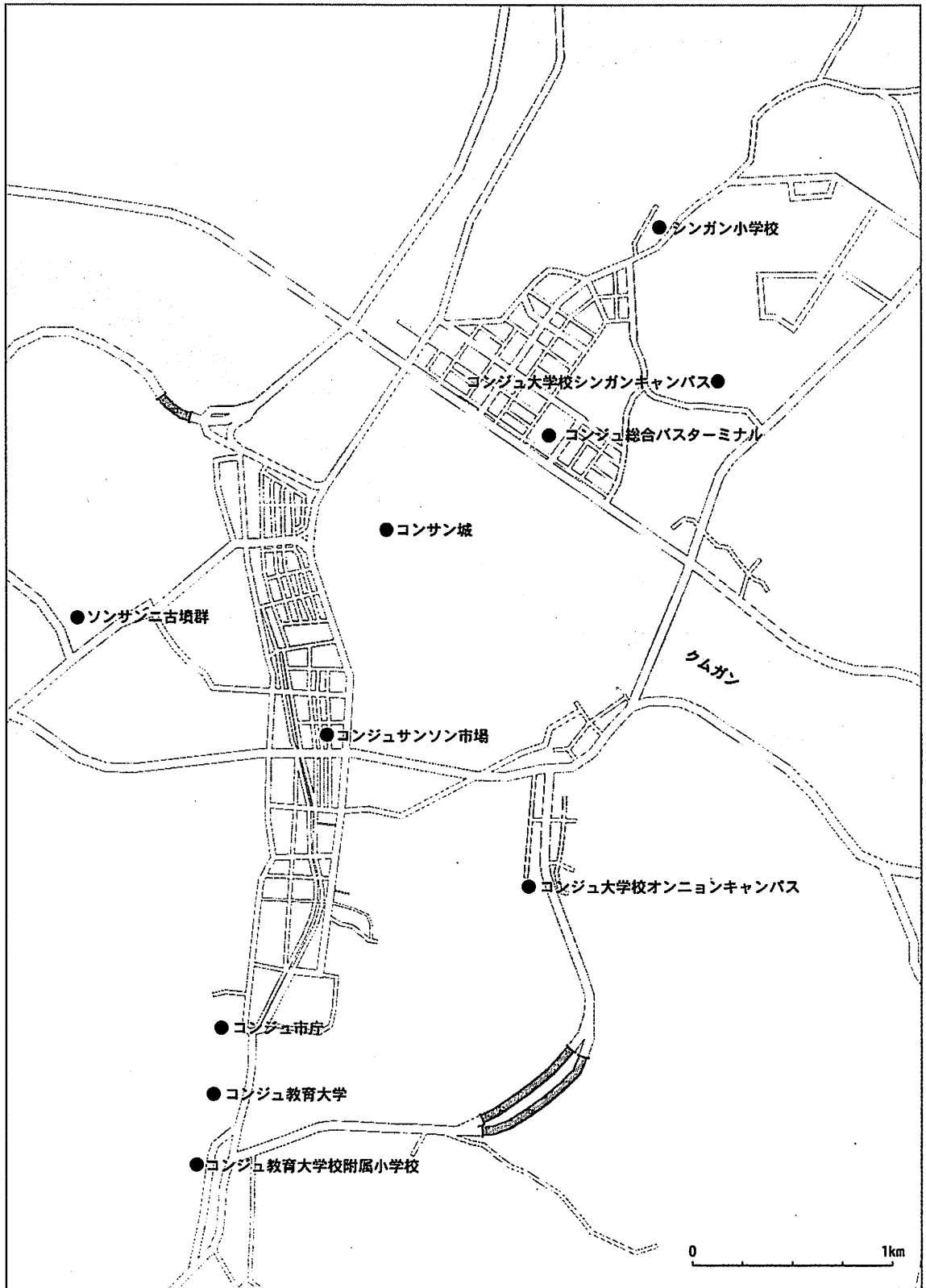


図2 コンジュ市の中心市街地

鉄道はコンジュ市を經由しておらず利用は難しい一方、市街地におかれたコンジュ総合バスターミナルとソウル高速バスターミナルとを1時間50分で結ぶ高速バスは概ね30分間隔の高頻度で運行されている他、コンジュ総合バスターミナルとテジョン広域市とを1時間で結ぶバスも運行されているなど、高速バスの利便性は高く、そちらの利用が主になっている。

またコンジュ市内の公共交通機関はバスのみであるが、タクシーの料金が安いことから児童にも盛んに利用されているなど、都市間交通についても都市内交通についても児童を取り巻く環境は東京都心部はもとより我が国の地方都市などと比しても大きく異なる。もちろん交通だけではなく、小学校のカリキュラムや文化的背景の差異も大きい。

そこで、本研究ではこのように児童を取り巻く環境に明確な差異のあるコンジュ市を対象地域とすることによって、児童の交通に対する認識と児童を取り巻く環境との関係性をより端的に示すこととした。一方で児童の乗り物の利用機会や行動圏による差異を検討すべく、同じコンジュ市内でも児童の乗り物の利用機会や行動圏が異なると考えられる2つの学校を対象校に選定した。

II. 調査の手続きとその結果

(1) 調査の手続

質問紙調査はコンジュ市内のシンガン小学校(신관초등학교)とコンジュ教育大学校附属小学校(공주교육대학교부설초등학교)の2つの学校の、小学校3～6年生274名に行い、うち266名から回答を得た¹⁶⁾。調査対象者数は小学校3～6年生各学年1クラスずつ行った大島(1987)とほぼ同等とした。このうち質問紙に回答した児童の内訳を表1に示す。

表1 質問紙に回答した児童の内訳

(単位:名)

	シンガン小学校	コンジュ教育大学校附属小学校
3年生	36	32
4年生	37	30
5年生	36	28
6年生	42	25
合計	151	115

公立で、クムガン北岸の新興住宅地にあるシンガン小学校は、シンガン住公団地(신관주공단지)に囲まれるように立地しており、この団地をはじめとする近隣の住宅地から小学生が通う学校である。シンガン小学校では殆どの児童は徒歩で通学している。一方、クムガン南岸の旧市街地南端のコンジュ教育大学校に隣接してあるコンジュ教育大学校附属小学校は、学費は公立と比して高いものの高い質の教育が受けられるということから、広範囲から小学生が集まっている。なお、附属学校といっても我が国の附属学校のように入学試験による選抜が行われるわけではなく、希望者を抽

選によって入学者を決めている。学校近隣に居住する生徒は徒歩で通学しているが、バスを用いて通学している児童も多く、児童のみでバスを利用する機会が多い。従って、シンガン小学校とコンジュ教育大学附属小学校とでは特に児童の乗り物の利用機会が異なるほか、もちろん行動圏も異なっている。従って、児童の乗り物の利用機会の差異による交通に対する認識の差異が確認できるものと考えられる。

質問紙調査においては、大島による児童の乗り物についての興味・関心と利用機会の調査¹⁷⁾に準じることで大島が対象地域とした公共交通機関が発達している東京都心部と、本研究が対象地域とするコンジュ市とを比較できるようにした。質問項目作成に当たっては対象が小学生であること、調査実施時間に限りがあることを考慮し、自由記述回答欄を極力減らし、客観的尺度を多く用いる様、留意した。また質問紙の選択肢の作成にあたって、予備調査として各小学校の6年生各3名の児童に対し聞き取り調査を行った。

(2) 児童の好嫌傾向

大島は、交通に対する児童の認識の発達は地域や家庭環境によって異なり、また個人の性格・心理などの側面が作用するため、発達心理学的視点からも考察されなければならない¹⁸⁾、とした。そこで、本研究では大島の調査に加え、中・高・大学生へのアンケート調査、及び、香川大学の大学生への面接調査と同大学生の記述した回顧文から社会科地理学習に対する好嫌傾向の分析を行った篠原(1992)¹⁹⁾が行った調査に基づいて、内向性・外向性、積極性・消極性、社会科の学習、そして乗り物に対する好嫌傾向について調査し、本研究では質問紙調査の調査項目として、「(1)出掛けるのは好きですか」「(2)まだ行ったことがない、遠いところへ行くのは好きですか」「(3)他の人に会うのは好きですか」「(4)ひとりで過ごすのは好きですか」「(5)社会科の勉強は好きですか」「(6)乗り物は好きですか?」の6項目を用意し、好嫌傾向は「とても好き」「好き」「嫌い」「とても嫌い」の4段階の尺度を設定した。

回答は、まず「出掛けるのは好きですか」という質問に対しては、95.0%が「とても好き」または「好き」と答え、「まだ行ったことがない、遠いところへ行くのは好きですか」という質問に対しては、97.5%が「とても好き」または「好き」と答えた。また、「他の人に会うのは好きですか」という質問に対しては93.7%が「とても好き」または「好き」と答えるなど、全体的に積極的な姿が見て取れる。但し、「社会科の勉強は好きですか?」という質問に対して「とても好き」または「好き」と答えた児童は51.5%に留まった。「乗り物は好きですか」という質問に対しては「とても好き」と答えた児童が46.9%、「好き」と答えた児童が42.1%と、やはり非常に積極的であることが窺えた。なお、各質問の学年段階による回答の変化は少なく、有意差は見られなかった。

(3) 児童の乗り物の利用機会

大島は、交通に対する児童の認識と乗り物の利用機会の関係について「児童は身近な地域の理解を深めるにつれ、主体的に独自の行動を行うようになる。しかし、乗り物を自分たちだけで利用するには、①乗り物の概要を知る必要がある、②切符を購入したり未知の人々と席を共にする、など

の点で児童にとってはある種のためらいがあろう」と述べた上で、「やがてこの壁を打ち破って、乗り物を自分たちだけで利用する喜びを味わう」と、特に児童のみでの利用との関連を強調している²⁰⁾。

そこで本研究では、乗り物の利用機会と、各乗り物の利用頻度の実態について調査すべく「①自転車」「②自動車（自家用車）」「③タクシー」「④バス」「⑤電車」「⑦飛行機」「⑧船」という8種類の乗り物について、利用経験と利用頻度を「①ほぼ毎日」「②週に1～3回」「③月に1～3回」「④あまり乗らない」「⑤乗ったことがない」という5段階の尺度によって確認した。

利用頻度が高かったのは自家用車で、次いでバス、タクシーとなった。このことから都市内交通については前述のようにコンジュ市は、児童を取り巻く環境が東京都心部と大きく異なることが確認できた。

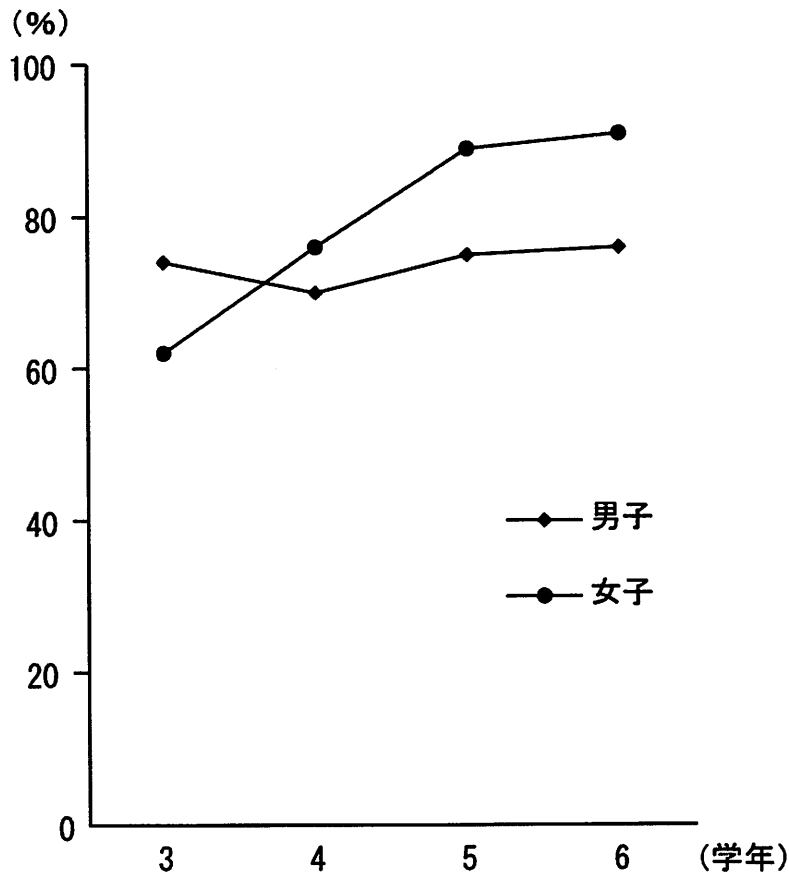


図3 児童のみによる乗り物利用の経験

続いて、大島が強調するところの児童のみによる乗り物利用の経験について解明すべく、「今までに子どもたちどうし、または自分ひとりで、タクシー、バス、電車、KTX²¹⁾、飛行機に乗って、どこかへ行ったことはありますか。」という項目において、「①ほぼ毎日」「②週に1～3回」「③月に1～3回」「④あまり行かない」「⑤行ったことがない」という尺度によって利用経験と利用頻度を確認した。その結果を図3に示す。

このうち女子の場合、3年生は62.1%、4年生は76.7%、5年生は88.8%、6年生は90.9%と学年が進むにつれて増加している。一方、男子は、3年生は74.2%、4年生は69.7%、5年生は75.0%、6年生は76.4%と推移し学年段階との相関は見られなかった。

また、そのうち「⑤行ったことがない」以外の回答をした児童に対して、「子どもたちどうし、または自分ひとりで、タクシー、バス、電車、KTX、飛行機に乗って、どこかへ行ったときの乗り物の種類と、その区間を下の表に書き込んでください。」という自由記入欄を設け、児童のみで利用した交通機関と行先についても確認した。

利用した交通機関はバスが82.8%、次いでタクシーが20.3%（重複回答有り）多かった。行先は買い物（書店、文房具店、スーパーマーケットなど）、塾、習い事（焼き物教室、ピアノ教室、バイオリン教室など）、ネットカフェなどが見られた。予備調査として行った児童に対する聞き取り調査によれば、レストランや買い物、友達の家、塾、習い事へは徒歩、保護者の車や塾の送迎車だけでなく児童のみでバスを使うことも多くあるということであったが、それに沿う結果となった。

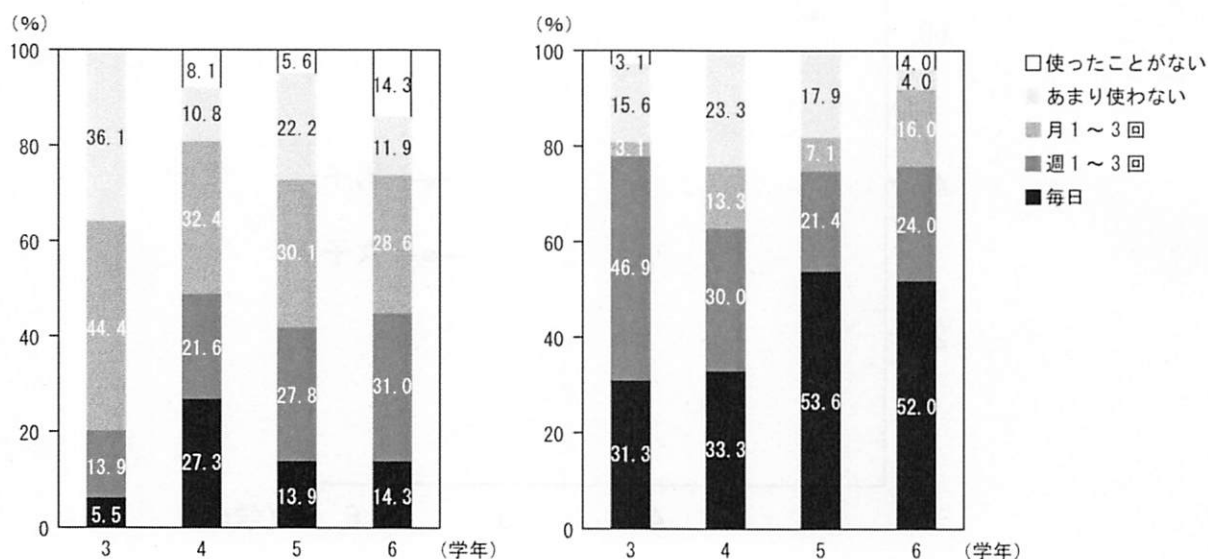


図4 バスの利用頻度の状況
(左：シンガン小学校 右：コンジュ教育大学附属小学校)

そこで、コンジュ市における主たる公共交通機関であるバスについて、この回答から得られた児童らの利用頻度を学校ごとに検討してみることにした。その結果を図4に示す。シンガン小学校に対し、コンジュ教育大学附属小学校の方がバスの利用機会が多くなっている。これは、コンジュ

教育大学附属小学校は通学圏が広いために通学でバスを用いる児童が多いことが利用頻度に影響していることが見て取れる。

(4) 児童の乗り物に対する興味・関心の動向

続いて、前項で明かにした利用頻度の増加あるいは児童のみでの利用が、乗り物に対する興味・関心の動向に影響を及ぼしているのか検討すべく、「この中でどの乗り物について興味がありますか」という質問を「①自転車」「②自動車（自家用車）」「③タクシー」「④バス」「⑤電車」「⑥KTX」「⑦飛行機」「⑧船」「⑨その他」「⑩何も知りたいとは思わない」という選択肢を用意して設定し、児童の興味・関心を確認した。その回答を図5に示す。

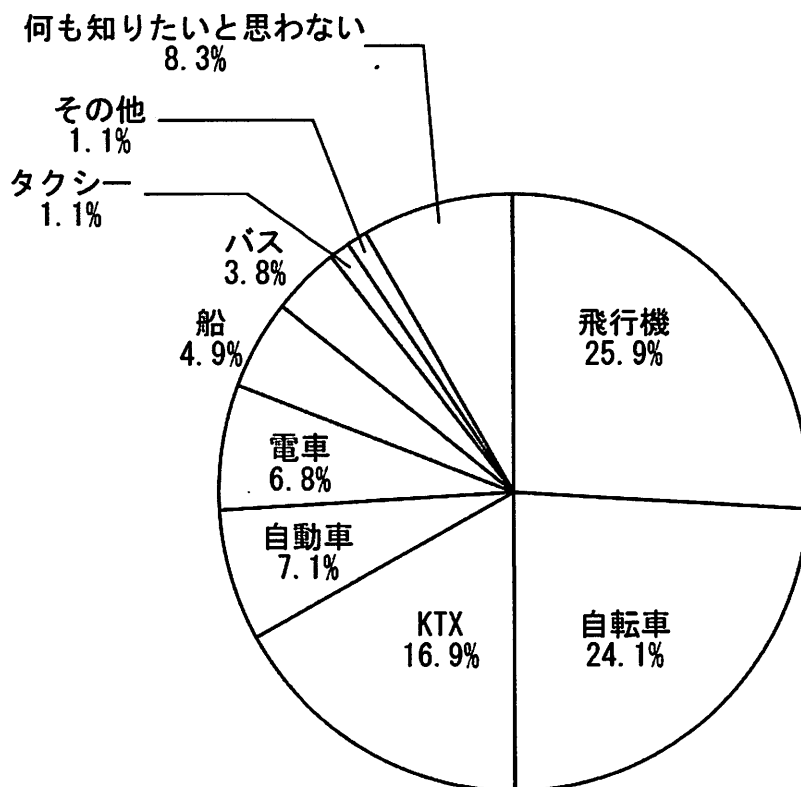


図5 児童の乗り物に対する興味・関心

これによると、児童のみでの利用頻度が高いはずの公共交通機関であるバスに対する興味・関心は低く、また、利用頻度の高いタクシーや自家用車に対しても興味・関心は低く、利用頻度との相関は見られなかった。利用頻度は前項に見られるようにさほど高くはないが、児童自らで所有することの出来る身近な存在である自転車に興味・関心が高いほか、利用頻度の低い飛行機やKTXへの興味・関心が高い。大島が行った調査では半数近くの児童が飛行機に興味・関心を持つという結果であった²²⁾が、それと似た傾向であるといえる。

「乗り物のこういった点について、とくにどんなことを知りたいですか」という質問は複数回答可の選択肢として「①色や形」、「②切符」、「③運転士さん・車掌さん・乗務員さんなどの働く人々」、「④

道路や線路の広がり」、「⑤仕組み」、「⑥駅・バス停・空港・車庫などの設備」の6項目を設けたが、これに対しては「仕組み」と答えた児童が31.2%、「色や形」と答えた児童が22.5%、「道路や線路の広がり」と答えた児童が19.1%であった。

大島が行った調査では「運転士さん・車掌さん・乗務員さんなどの働く人々」に関心を持つ児童が最も多く、「駅・バス停・空港・車庫などの設備」が次いで多かった。大島は自由記述に対する分析から「運転士さん・車掌さん・乗務員さんなどの働く人々」の中でも駅員、とりわけ日常最も接する機会が多い改札係に関して興味・関心を抱く児童が多くいたことを明らかにしている²³⁾。それに対し、鉄道の利用頻度が低く、またICカードや自動改札機が普及しているために改札係に接する機会がないコンジュ市の児童にとっては興味・関心を抱きにくいのではないかと考えられる。

(5) 児童の行動に関する調査

続いて、交通に関する認識の形成の土台となる児童の生活について、主に児童の行動から明らかにすべく、今回の調査では、児童がアンケート前日学校以外に行った場所を調査した。

結果は、児童が質問紙調査前日、学校以外に行った場所について「塾」「教会」「ネットカフェ」「買い物」「習い事」「大学・図書館」「レストラン」「遊び」というカテゴリーに分けて分析した。

「買い物」には、書店・文房具店・スーパーマーケットなど、「習い事」には、テコンドー教室、ピアノ教室など、「遊び」には、友達の家や公園などが含まれている。「大学」は、市内にあるコンジュ大学が地域の教育拠点として、自習場所などとして解放されているため、図書館と同じカテゴリーとした。また、「ネットカフェ」はゲームセンター感覚での利用が多いようであることが予備調査より明らかになっている。結果を図6に示す。

3年生ではレストランや買い物、遊びなどへ盛んに外出するが、学年が上がるにつれネットカフェや大学・図書館に行くようになり、特に6年生になるとネットカフェの利用も増える。相対的に他のカテゴリーの回答は減少している。これは、ネットカフェや大学・図書館への外出が増えたことで、行動圏、即ち行動する距離や範囲が狭まったのではなく、児童の行先が塾やネットカフェ等に集中し、行先の選択肢が減少したものと考えられる。

なお、4年生が全体的に低下しているのは、調査前日が研修旅行であったため、時間が制約されてこのような結果となったものと思われる。

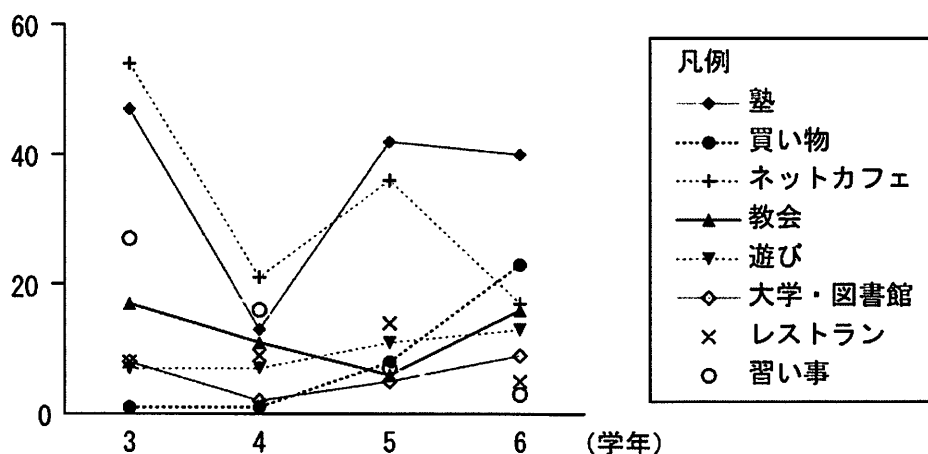


図6 児童の行動の状況

(6) 教科書分析と教師に対する聞き取り調査

当地において、交通に関する学習がどのように行われているのかを解明すべく、教科書分析と教師への聞き取り調査を行った。

教科書分析の対象としたのはコンジュ市内の小学校社会科で主たるテキストとして教科書的に用いられている副読本である。まず、4年生においては交通のネットワーク地図に周辺の都市の名前を穴埋めさせたり、そこへのアクセス方法について考えさせたりする活動が示唆されている。また5年生においては市内の高速バスターミナルに行き、きっぷ売り場やバスベイ、売店などの施設について、その様子を見学する活動も示されている。これらは交通に関する極めて地域色の強い学習内容といえるが、前述のような児童の興味・関心とは関係性が見出しにくい。

また教師に対して交通に関する取り扱いにおいて何か留意している点について聞き取り調査を行ったところ、「通常の授業において、特に力を入れている点はない。旧市街地は道路が狭隘なため、児童が犠牲になる事故が多く、登下校指導を行っている。」との回答が得られた。当地の警察署の統計によれば、このプログラムに取り組んだ1998年以降、毎年児童が犠牲になる事故が減少しているという。その減少傾向を図7に示す。

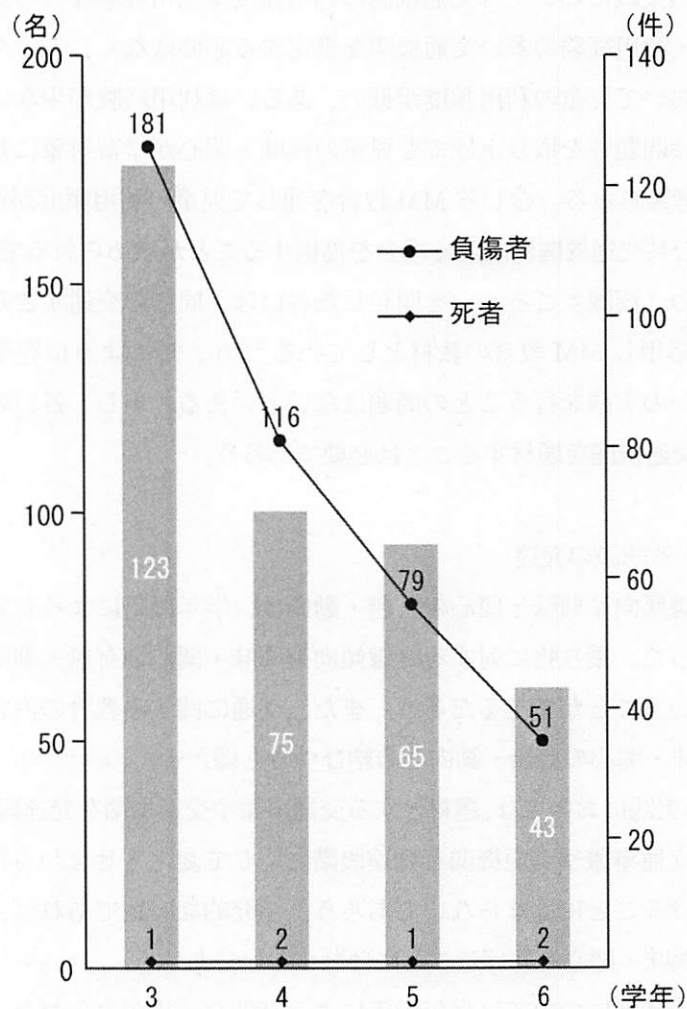


図7 児童が犠牲となった事故件数および負傷者数・死者数の推移

Ⅲ. 考察 —児童の交通に対する認識の状況から得られる MM 教育の実践への示唆—

質問紙調査、教科書分析、および、教師への聞き取り調査から明らかになった児童の交通に対する認識と、そこから導出される MM 教育の実践に対する示唆として、以下の 2 点を挙げる。

(1) 児童の乗り物の利用機会と児童の乗り物に対する興味・関心の動向

児童の乗り物の利用機会は、在学する学校の通学圏、通塾の有無などの児童のおかれている社会的要因によって大きく異なることが明らかになった。しかし、バスの利用頻度が高いコンジュ教育大学校附属小学校の児童が、バスの利用頻度が相対的に低いシンガン小学校の児童に対して、乗り物に対する好嫌傾向調査において「好き」という児童が多かったり、乗り物に対する興味・関心が高かったり、あるいはその動向においてバスに偏ったりといった、有効な相違は全く見られなかった。

換言すれば、交通機関の利用頻度や利用経験の違いによる、交通機関に対する興味・関心の差異はないといえる。また大島が行った調査と比した場合に、乗り物に対する好嫌傾向や、興味・関心の有無・動向との有効な差異は見出しにくく、児童を取り巻く環境が児童の交通に対する興味・関心に与える影響は少ないといえる。

従って、MM 教育の実践においては交通機関の利用頻度や利用経験を強く意識して、児童の利用頻度の高い交通機関・利用経験の多い交通機関を選定する必要はなく、モータリゼーションが著しく進んだ地方都市において児童の利用頻度が低い、あるいは利用経験が少ないと目される公共交通機関を教材化し、社会問題性を取り上げても児童の興味・関心が学習対象に対する意欲に影響することにはならないと考えられる。むしろ MM 教育を通じて児童の利用頻度が低い、あるいは利用経験が少ないであろう公共交通機関に触れる機会を提供することが求められるであろう。

また、例えば前述の「湊線すごろく」を開発した谷口は、同様の交通すごろくを地域の公共交通機関に対応する形で応用し MM 教育の教材としている²⁴⁾が、このように児童を取り巻く環境が異なる地域で、ほぼ同一の実践を行うことの問題はないといえる。但し、谷口のように児童にとってより具体的な身近な交通機関を題材することは必要であろう。

(2) 児童の交通に対する認識の発達

乗り物に対する好嫌傾向や興味・関心の有無・動向は、学年段階による有効な差異は見出しにくいことが明らかになった。乗り物に対する好嫌傾向や興味・関心の有無・動向は児童の発達段階には左右されにくいといえることができるだろう。また、交通に関する教育の内容と、児童の乗り物に対する好嫌傾向や興味・関心の有無・動向との結びつきも弱かった。

従って、MM 教育の実践においては、題材とする交通事象や交通機関を発達段階に応じて選定する、あるいは題材とする交通事象や交通機関を発達段階に応じて変化させなかったとしても、児童の学習に対する意欲を妨げることはないであろう。単発的な実践であれば、異学年で同一の教材を試用しても児童の興味・関心を妨げることはないであろう。

一方、児童の行動の状況については学年段階による有効な差異がみられた。児童の行動の状況もまた、通塾、図書館での自習、ネットカフェの利用など児童のおかれている社会的要因によって大

大きく異なることが明らかになった。これは、学年が上がるにつれ行動圏が広がるという大島が行った調査の結果とは異なっている。学歴社会で進学競争の激しい韓国文化を反映して、学年段階が上がるにつれて放課後に通塾や大学・図書館での自習をする児童が増加すること、あるいは、インターネット環境が充実しオンラインゲームの開発が旺盛である韓国では児童が発達段階に従って次第にゲームセンター感覚でネットカフェを利用する機会が増えること、これにより行先が塾や大学・図書館、ネットカフェ等に集中して、行動の選択肢が減少した結果であるといえる。

この児童の行動の状況に対応するように、質問紙調査中の内向性・外向性、積極性・消極性、社会科の学習、そして乗り物に対する好嫌傾向について調査の「出掛けるのは好きですか」という質問に対しては、3年生「とても好き」が54.4%であるのに対し、6年生が40.3%と、外出への興味・関心が若干下がっているのが窺える。つまり、児童のおかれている社会的要因、即ち児童が激しい進学競争にさらされていることやオンラインゲームの開発が旺盛であることによって外出への興味・関心が薄れ、内向化しているものと考えられる。こうした傾向はMM教育に限らず社会科教育の前提となる社会参画への意欲の低下につながるものが危惧される。

従って、MM教育の実践においては例えば前述の「CO₂排出量シート」のような児童の外出を想定した教材の場合に、児童の外出に対する興味・関心の状況を、児童のおかれている社会的要因から推測することが必要であると考えられる。また児童の行動の状況は児童のおかれている社会的要因の影響を受けるため、実践の前段階として、児童の行動の状況を調査し、児童の行動の状況に即したものにすることが必要であるだろう。

IV. おわりに

本研究はMM教育の実践のための基礎的研究として、児童を取り巻く環境の違いによる交通に対する認識の差異を質問紙調査、教科書分析、及び、教師への聞き取り調査によって明らかにし、MM教育の実践への示唆を得てきた。その結果、児童を取り巻く環境の違いが児童の交通に対する認識に与える影響は少ないことが明らかになった。

これまで小学校の社会科で行われてきた交通に関する学習について、蓮花(1997)²⁵⁾は児童の年齢段階に応じた継続的な教育システムが不十分であること、現代の交通社会と交通システムを児童に理解させる教育が不十分なことを批判している。また塩川・大宮(2004)²⁶⁾は社会の変化・児童を取り巻く状況の変化にともなって、交通に限らずさまざまな対応が迫られるにも関わらず、どの教科においても交通に関する内容は、従来から削減されているか、あるいは従来の内容を殆ど変更していないことを批判している。

そこで、MM教育がこうした批判に応えるものとして普及していくことが求められるが、MM教育の実践に際しては、上述の通り児童を取り巻く環境が異なる地域で、ほぼ同一の実践を行うことの問題はないことが明らかになったため、他地域で行われた優れた実践を基に教材や教育方法を積極的に取り入れ実践に活かすことで、より普及が進められるものと思われる。その際、MM教育の先進国と目されるドイツ・ニーダーザクセン州の取り組み²⁷⁾なども検討されるべきであろう。

また実践に際しては上述の通り、児童の行動の状況は児童のおかれている社会的要因の影響を受

けることから、児童の行動の状況をどのように実践に反映させていくかが一つの課題となりうる。今後もこれらの課題を克服すべく MM 教育の実践についての継続的な検討が必要であろう。

注・引用文献

- 1) 藤井聡、谷口綾子 (2008)『モビリティ・マネジメント入門 ～「人と社会」を中心に据えた新しい交通戦略～』学芸出版社、pp.3-13
- 2) モビリティ・マネジメント教育 教育宣言検討委員会 (2009)『モビリティ・マネジメント教育のすすめ 持続可能な社会のための交通環境学習』交通エコロジー・モビリティ財団、p.1
- 3) 松村暢彦 (2008)『学校教育で MM を展開するときの配慮事項』第三回日本モビリティ・マネジメント会議資料
- 4) 谷口綾子、小林三千宏、田中義晴、平石浩之 (2010)「モビリティ・マネジメント教育の長期的効果継続性に関する実証分析—モビリティ・マネジメント実施 3 年後の意識調査より—」土木学会論文集 H (教育)、2、pp.45-52
- 5) 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—』土木学会論文集 H(教育)、1、pp.25-32
- 6) 大高 皇、唐木清志 (2012)『ドイツ・ニーダーザクセン州の学校教育におけるモビリティ・マネジメント』土木学会論文集 H(教育)、68-1、pp.11-22
- 7) 新保元康、新津順一、原文宏、谷口綾子、高野伸栄 (2013)『札幌市内全小学校への拡大的展開を見据えた MM 教育の実践的取り組み』、第 5 回土木と学校教育フォーラム (ポスター発表)
- 8) 谷口綾子、原文宏、高野伸栄、加賀屋誠一 (2002)「TDM の心理的方略 "TFP" の効果継続性に関する研究」土木計画学研究・講演集、25 (CD-ROM)
- 9) 前掲 5)
- 10) 前掲 7)
- 11) 前掲 6)
- 12) 大島登志彦 (1987)「大都市における児童の交通に対する認識の発達」、新地理、35-2、pp.34-47
- 13) 塩川亮、大宮英揮 (2004)『『静岡市オムニバスタウン計画』教材化の可能性について』、運輸と経済、64-8、pp.44-55
- 14) 前掲 12)
- 15) 前掲 12)
- 16) 質問紙調査は 2006 年 11 月 19 日～ 24 日に実施した。有効回答数は 97.1%である。
- 17) 前掲 12)
- 18) 前掲 12)
- 19) 篠原重則 (1992)「社会科地理学習に対する好嫌傾向の形成機構」、新地理、39-4、pp.20-32
- 20) 前掲 12)

- 21) KTX は韓国的高速鉄道システム、韓国高速鉄道 (Korea Train Express) の略称である。前掲 12) の研究における同様の質問項目の選択肢として、普通鉄道とは別に我が国的高速鉄道システムである新幹線が設定されていたため、これに対応する形で KTX を選択肢として設定した。
- 22) 前掲 12)
- 23) 前掲 12)
- 24) 谷口綾子 (2011) 「交通すごろくの実践と応用—茨城県ひたちなか市と北海道当別町の実践—」交通エコロジー・モビリティ財団 (監修)、唐木清志、藤井聡 (編著) 『モビリティ・マネジメント教育』東洋館出版社、pp.88-106
- 25) 蓮花一巳 (1997) 「子どもたちのための学校交通教育—ヨーロッパでの展開と日本の課題」、IATSS Review 国際交通安全学会誌、22-3、pp.25-33
- 26) 前掲 13)
- 27) Curdt, E., Lindenberg, B., Ulbrich, K.P. (2005) Das Niedersächsische Curriculum Mobilität, Autostadt GmbH (HG.): Denk(t)räume Mobilität Bildung-Bewegung-Halt, transcript, S.13-27.