

# 交通環境学習実施状況等アンケート調査

## 報告書

平成 26 年 3 月

公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団

# 目 次

1. 業務の目的と概要 .....	1
1.1 目的.....	1
1.2 業務の概要.....	1
1.3 業務の流れ.....	2
2. 全国における交通環境学習の実施状況の把握 .....	3
2.1 自治体の実施状況 .....	3
2.2 小学校の実施状況 .....	7
3. アンケート調査.....	9
3.1 自治体アンケート調査.....	9
3.2 学校アンケート調査.....	54
4. 課題の抽出と対応策の検討 .....	77
4.1 交通環境学習の普及に向けた自治体側の課題 .....	77
4.2 交通環境学習の普及・支援対応策の検討 .....	80

## 1. 業務の目的と概要

### 1.1 目的

全国的な人口減少や高齢化の急進、バス等の公共交通の衰退により、今後、さらなる移動困難者の増加が予想される。このため、公共交通サービスの維持・活性化は不可欠であり、行政主導による各種取組みが進められているが、中でも「交通環境学習（モビリティ・マネジメント教育）」の役割は極めて大きく、位置づけも重要である。

交通エコロジー・モビリティ財団においても自治体や学校に対して各種支援を行っており、交通環境学習に取り組む自治体や学校等は年々増加しているが、全国的にみると実施割合はまだ少なく、また、一度実施されても継続されていない場合も少なくない。

交通環境学習実施に向けた障壁を抽出・整理し、かつ可能なものから排除することで、交通環境学習の受講者数を徐々に増やし、我が国全体での公共交通利用意識のボトムアップを図るため、本業務では、アンケート・ヒアリング調査手法を用いて、全国での取組み状況や実施の課題等を抽出・整理するとともに、今後の普及方策及び支援方法を検討することを目的とする。

### 1.2 業務の概要

#### 1.2.1 業務の内容

##### (1) 実施状況の把握

既存資料やホームページをもとに、各自治体での交通環境学習の実施状況等の把握を行う。

##### (2) アンケート調査の実施

(1) で整理した実施状況をもとに、交通環境学習実施の有無に応じて自治体名等を整理し、合計 300 件程度を対象にアンケート調査を行う。

##### (3) 課題抽出と対応策の検討

(1) で整理した事例とアンケート・ヒアリング結果より、取組み上の問題や課題の整理した上で、交通環境学習の普及方策・支援方策について検討を行う。

### 1.3 業務の流れ

本業務の実施フローを以下に示す。

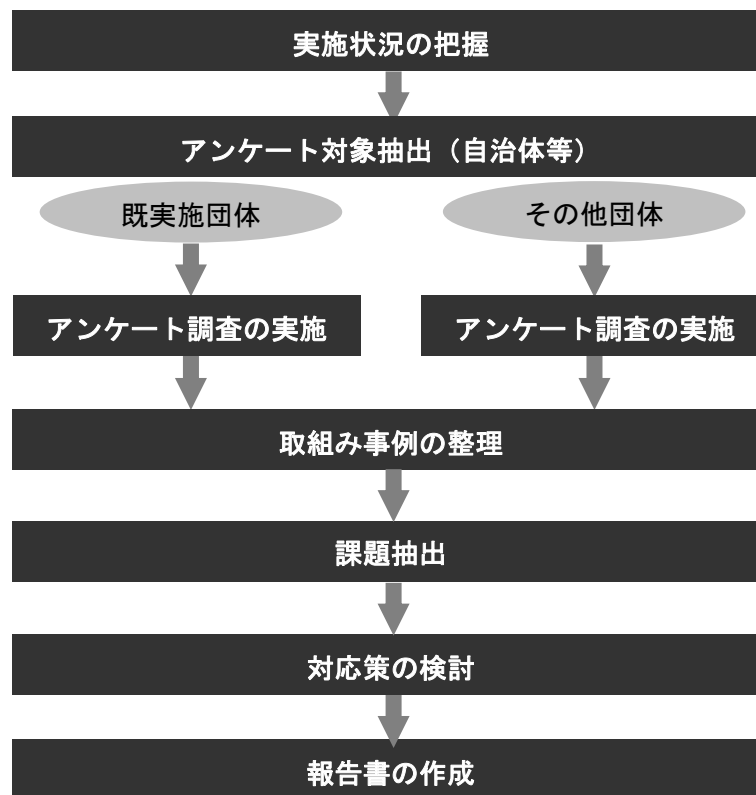


図 1-1 業務の実施フロー

## 2. 全国における交通環境学習の実施状況の把握

エコモ財団の支援状況や Web、学会論文等の既存資料をもとに、各自治体や小学校での交通環境学習の実施状況の把握を行う。今後の交通環境学習の糸口となることが想定されることから、運輸局主催の交通エコロジー教室等児童を対象とした交通環境学習イベント等についても収集を行う。

表 2-1 収集リスト

収集資料
エコモ財団の支援状況
運輸局・運輸支局ホームページ
自治体ホームページ
小学校ホームページ
交通事業者ホームページ
JCOMM
学会論文 等

### 2.1 自治体の実施状況

#### 2.1.1 概要

自治体における交通環境学習の実施状況について、自治体特性の他、環境への取組みの状況や所有する交通モードについても収集する。実施状況については、可能な限り詳細に収集を行った。

表 2-2 収集・整理する情報

区分	整理内容
自治体特性	地方区分 人口規模 所有交通モード 担当課
交通環境学習取組み状況	年度 対象 取組み形式（授業、出前授業、イベント 等） 活用メニュー
環境への取組状況	環境モデル都市 環境自治体会議

## 2.1.2 実施自治体の状況

情報収集の結果、全国の130自治体で何らかの交通環境学習の取組みが確認された。これらの実施自治体の特性及び交通環境学習の取組みの概要を以下に示す。

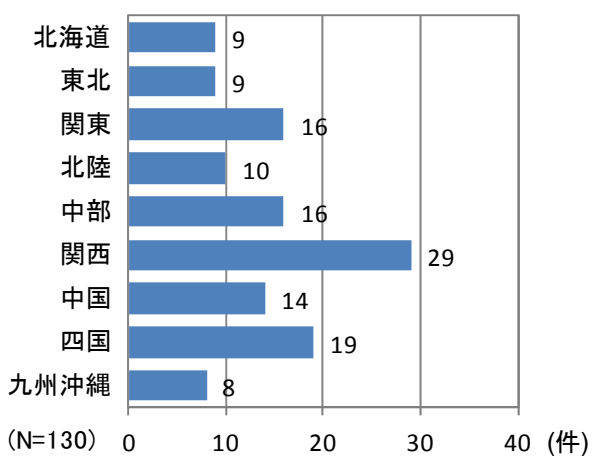
### (1) 属性

#### ① 地方区分

地方別にみると、「関西」での実施件数が多くなっている。これは、京都府や大阪府などが主体となって自治体での取組みを実施しているためであると考えられる。

地方別の自治体数に対する割合でみると、「四国」、「関西」、「中国」の順で実施割合が高い。

#### ■地方区分別実施自治体数



#### ■実施自治体の割合

※割合 (実施自治体数/全自治体数)

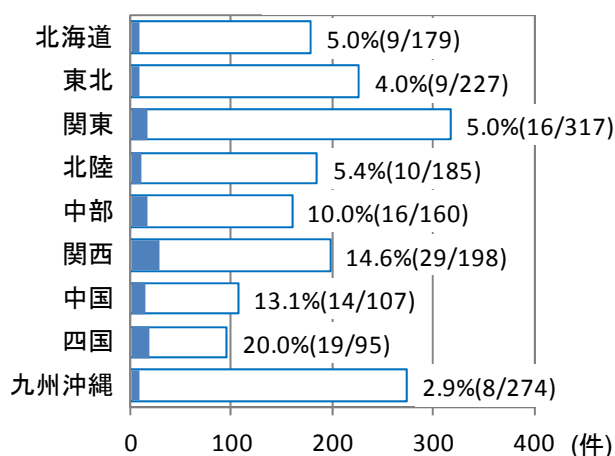
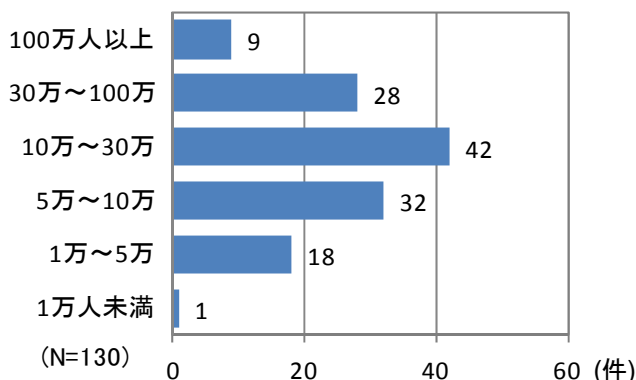


図 2-1 地方区分

#### ② 人口規模

人口規模別にみると、「10万～30万人」規模での自治体での実施件数が多くなっているが、人口規模の大きい自治体ほど実施割合が高い傾向にある。

#### ■人口規模別実施自治体数



#### ■実施自治体の割合

※割合 (実施自治体数/全自治体数)

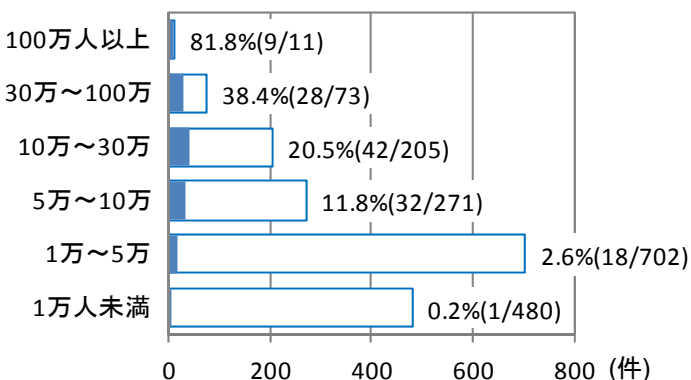


図 2-2 人口規模

### ③ 所有交通モード

ほとんどの実施自治体で「鉄道」や「民間バス」が運行している。また、「コミュニティバス」を運行している自治体も多い。

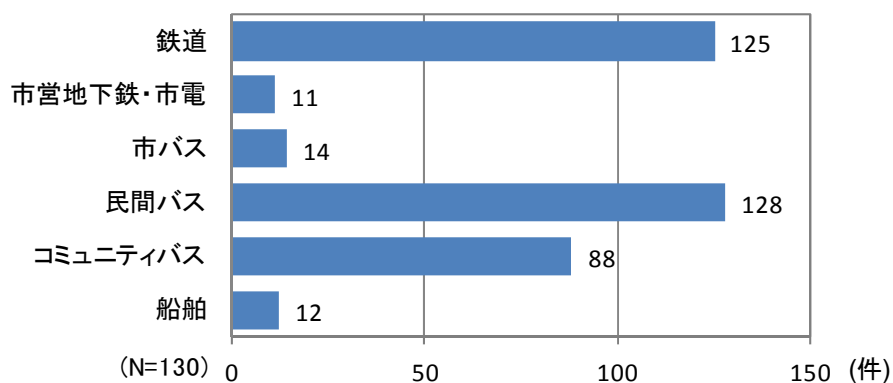


図 2-3 所有交通モード

## (2) 取組み概要

### ① 取組み年度

年々取組みは増加傾向にある。

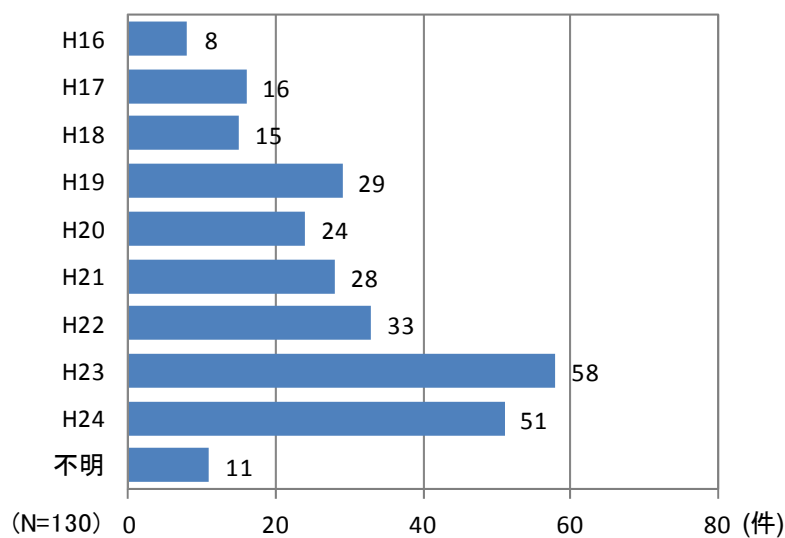


図 2-4 取組み年度

平成 24 年度まで継続的に「複数年実施している自治体」が 33 件あるが、単年度実施の自治体が 55 件と最も多い。また、継続的に実施していたにもかかわらず取組みが終了してしまった自治体も 13 件あった。

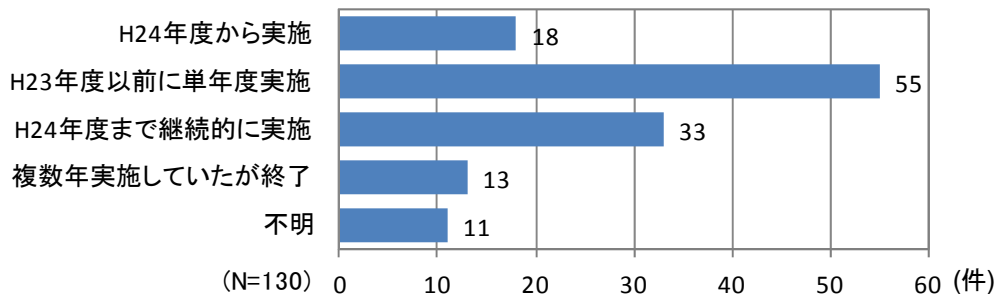


図 2-5 取組み年度

## ② 取組み形式

「出前授業」が大多数を占め 77 件となっている。次いで「通常のカリキュラム」での実施も 35 件あった。

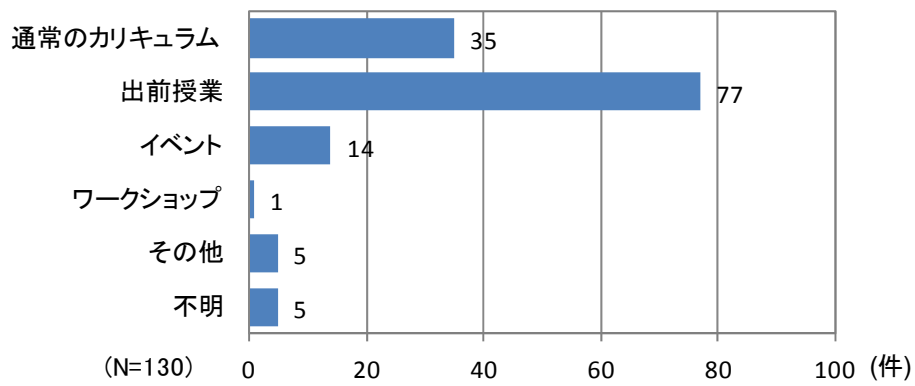


図 2-6 取組み形式



## 2.2 小学校の実施状況

### 2.2.1 概要

小学校における交通環境学習の実施状況について、近年取組まれているものを中心に収集を行った。実施状況については、下記の視点によって、可能な限り詳細に収集を行った。

表 2-3 収集・整理する情報

区分	整理内容
小学校特性	地方区分
交通環境学習取組み状況	年度 学年 取組み内容 実施主体

### 2.2.2 実施小学校の状況

情報収集の結果、全国の216校で交通環境学習の取組みが確認された。これらの実施小学校の特性及び交通環境学習の取組みの概要を以下より示す。

#### (1) 属性

##### ① 地方区分

地方別にみると、「関西」での実施件数が多くなっている。これは、京都府や大阪府などが主体となって自治体での取組みを実施しているためであると考えられる。

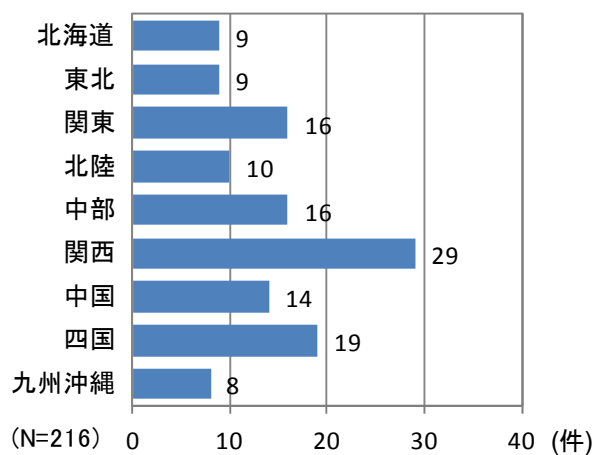


図 2-7 地方区分

## ② 取組み学年

取組み学年は、「5年」が最も多いが、2年～4年の中学年も多くなっている。

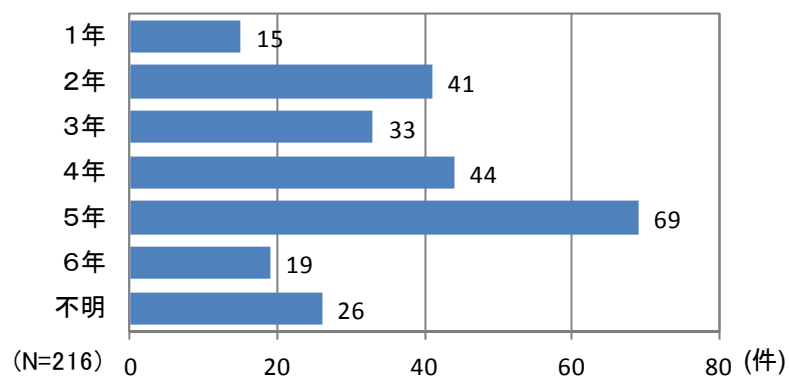


図 2-8 取組み学年

## ③ 取組み内容

取組み内容は、「体験乗車・乗り方教室」が最も多くなっている。

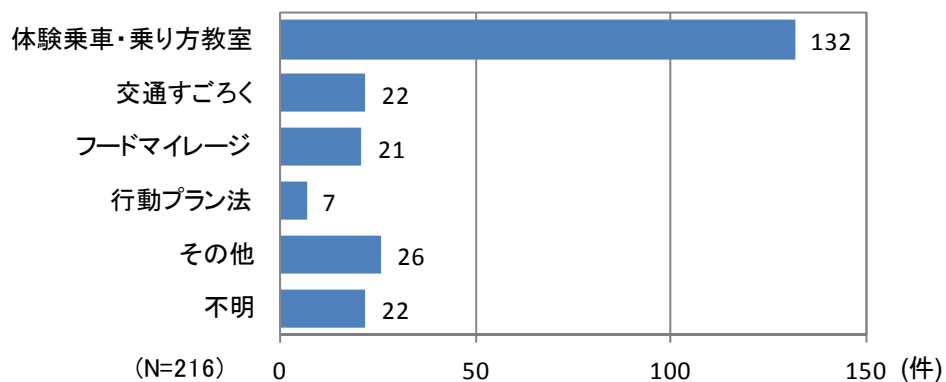


図 2-9 取組み内容

### 3. アンケート調査

#### 3.1 自治体アンケート調査

##### 3.1.1 自治体アンケート調査の概要

###### (1) 調査の目的

JCOMM や土木と学校教育フォーラム、学会等で発表されていない事例の発掘（例えば、事業者や学校だけで連携している事例等）や取組みの実施や継続していく上での課題等を把握し、整理を行う。

###### (2) 調査概要

表 3-1 自治体アンケート調査の概要

項目	内容
調査対象	全国より抽出した 251 市区町村 (交通環境学習実施済み 126、未実施 125) ※抽出方法は次ページに掲載
配布回収方法	郵送配布、郵送・FAX回収
配布物	・調査票 (A3両面) ・依頼文 (A4片面) ・単元指導計画の見本 ・エコモ財団による支援事業のPRチラシ ・返信用封筒 (角2)
調査期間	平成 25 年 8 月 30 日～9 月 25 日
有効回収件数	166 件 (回収率 66.1%)

###### ① 配布・回収方法

アンケート調査票の配布・回収方法は次の通り。

ただし、回収方法③（電子ファイルでの受信）は、希望自治体のみとする。

【配布方法】：郵送配布

【回収方法】：下図の方法（①～③）より選択

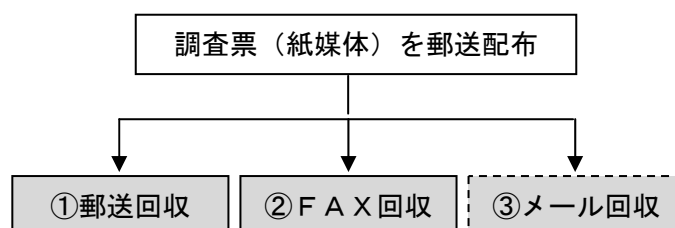


図 3-1 地方区分

## ② 調査対象

全国の自治体の中から、小学校での交通環境学習の取り組み実績が見られる自治体を抽出し、未実施自治体と併せて合計 251 件を調査対象とした。

表 3-2 自治体アンケート調査対象

分類	抽出方法	件数
実施自治体	・ ホームページや論文で過去に小学校での交通環境学習の実施が確認できら市区町村 ※エコモ財団の支援を受けた自治体は除く	126
未実施自治体	・ 実施は確認が、以下のいずれかの条件を満たす市区町村 ○ 県庁所在地 ○ 政令指定都市 ○ 中核市 ○ 特例市 ○ 環境モデル都市 ○ 環境自治体会議参加市町村 ○ その他人口の多い市町村（特別区を除く）	125

## ③ 調査のポイント

アンケート調査により把握するポイントを以下に列記する。

- ・ 交通環境学習の概要や実施体制等を把握（事例を収集・整理を実施するため）
- ・ 自治体等から学校への効果的なアプローチ・PR方法を把握
- ・ 授業実施に向けた課題を把握（実施出来ない理由）
- ・ 自治体の継続した支援に向けての課題を把握（継続出来ない理由）
- ・ 継続実施に向けて有効な外部支援の内容の把握 など

#### ④ 調査項目

アンケート調査の設問項目を以下に示す。

表 3-3 自治体アンケート調査の設問項目

	設 問 項 目
a. 自治体における交通環境 学習の取組み状況	交通環境学習の取組み状況
	(取組み経験がない場合) 実施意向の有無・その理由
	(現在取組み中) 取組みの問題点
	(取組み経験はあるが中断中) 中断した理由
	取組みの目的<自由記述>
	取組み期間 (何年度～)
	取組みのきっかけ
	取組みの体制
	教育委員会との連携
	授業における当該自治体の役割
	取組みの内容
	取組みの効果<自由記述>
	効果を把握した場合、その方法
	取組みの実施成果等の広報方法
	取組めた要因
	国や都道府県からサポートがあった場合、その内容
	目標とする将来像
単元指導計画の作成	
b. 小学校へのアプローチ方法	自治体から小学校への情報提供方法
	自治体から小学校へのアプローチ (協力依頼等) の方法
	自治体による協力校を選定した要因
	自治体から小学校へのアプローチの時期
c. 具体事例の詳細 (3事例)	その授業を実施した期間
	その授業を受けた対象 (小学校名、学年、人数)
	その授業で活用した教科学習
	コマ数 (期間全体の合計)
	授業の内容
	その授業の役割分担 (企画、講師、費用負担、教材準備)
	その授業をサポートした外部組織等
d. その他の取組み	間接的に関与した事例
	関与していない事例
e. 今後の方針など	取組みの必要性
	今後の取組み予定
	今後取組まない場合、その理由
	取組みに向けて必要な情報
	取組みに向けて予想される問題点や支援要望内容<自由記述>
f. 自治体属性	保有公共交通
	公共交通学習の担当部署・担当人数

### 3.1.2 アンケートの結果

#### (1) 自治体における交通環境学習の取組み状況

##### ① 交通環境学習の取組み状況

問1 貴自治体では、小学校における「交通環境学習」を主体的に取組んだことはありますか？

- 小学校での交通環境学習の主体的な取組み状況をみると、「これまで取組んだことがない」が74.7%と大多数となっている。「現在取組んでいる」は21.1%で、中断中も含めた取組み実績のある自治体は25.3%となっている。
- アンケート対象のうち、ホームページや論文で過去2年間に小学校での交通環境学習の実施が確認される自治体が半数あったが、主体的に取組んでいる自治体はその半数の1/4という結果となった。これは、実施実績としてとらえた取組みが、運輸局や都道府県、事業者等が主催した取組みで、市区町村は後援等で名前は掲載されているものの、実際には主体的に取組んでいないということが考えられる(44件)。

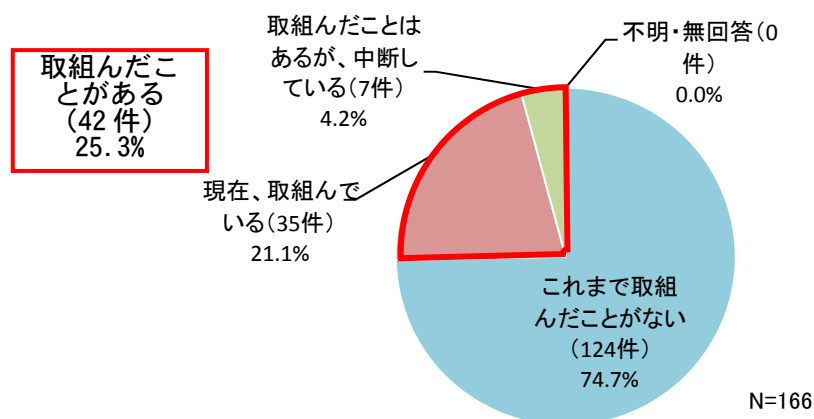


図 3-2 取組み状況

#### 【自治体の人口規模別・取組み状況】

- 人口規模別にみると、「30万人以上」の自治体で取組み実績が最も多くなっているが、「5万人以下の」の自治体がそれに続くなど、規模による差はあまり見られない。これは、未実施自治体については人口規模の大きい自治体、環境に関心のある自治体を選定したことも影響していると考えられる。

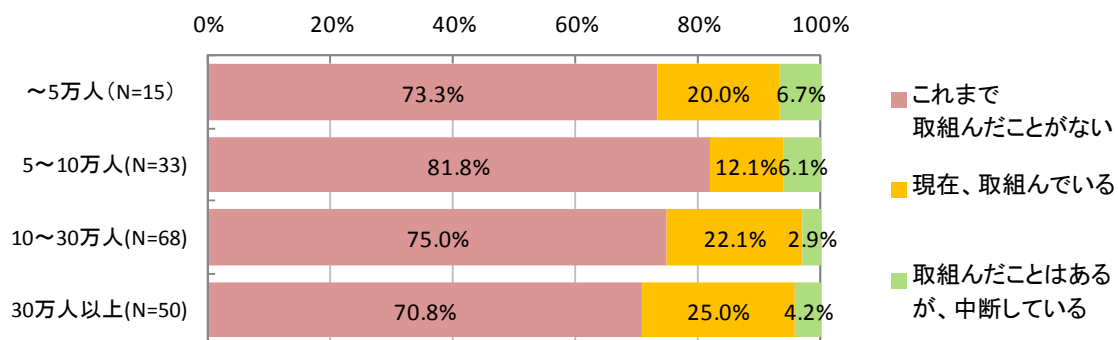


図 3-3 人口規模別取組み状況

### 【保有交通モード別・取組み状況】

- 保有交通モード別にみると、市町村営バスを保有している自治体で、取組み実績が高い。

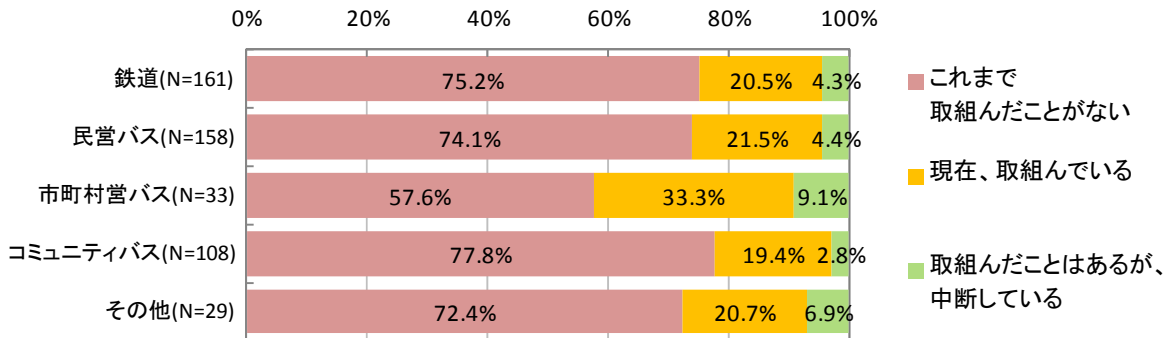


図 3-4 保有交通モード別取組み状況

### 【担当人数別・取組み状況】

- 担当人数別にみても、大きな違いは見られない。

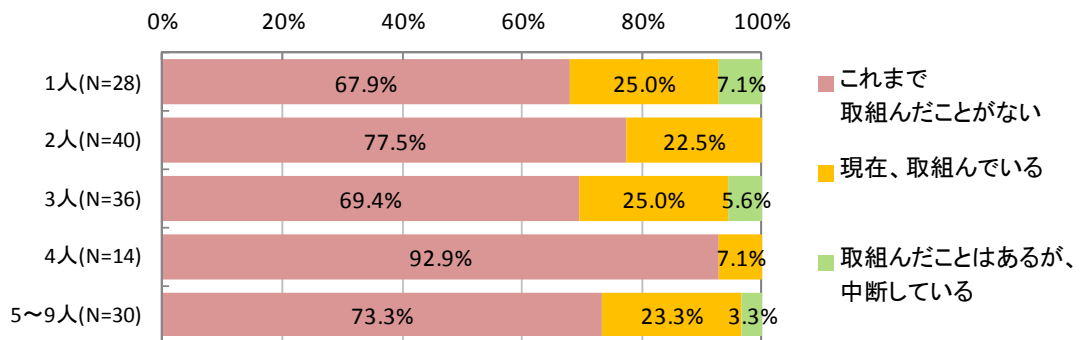


図 3-5 担当人数別取組み状況

### (取組み経験がない自治体のみ回答) 取組み意向の有無・その理由

副問 1.1 今までに「交通環境学習」に取組む意向はありましたか。その主な理由は何ですか(いくつでも)

- 交通環境学習への取組み意向をみると、「関心はあったが検討しなかった」が 65.3%。「取組みに向けて検討したが断念した」(8.1%)も含め、関心のある自治体が 73.4%と7割を超え、交通環境学習への関心の高さが伺える。

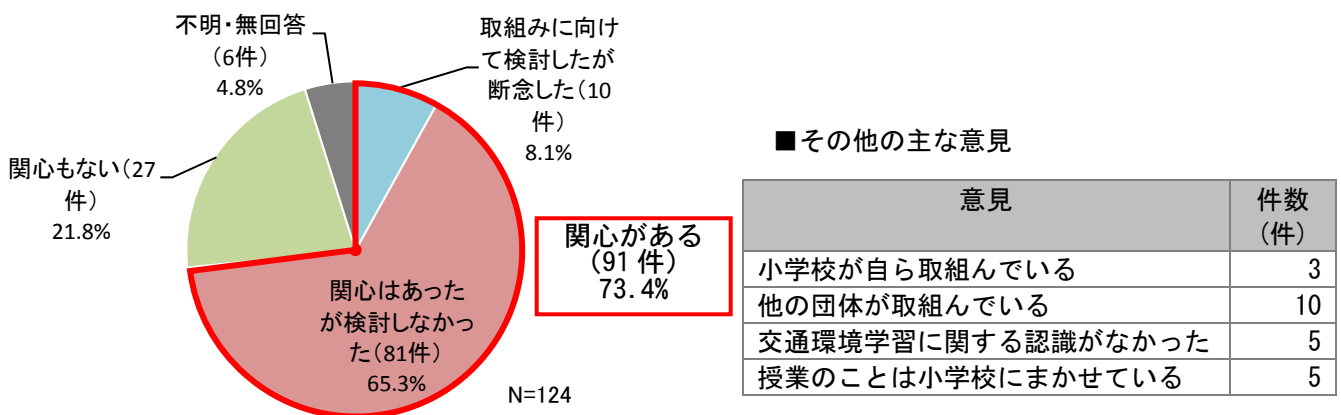


図 3-6 取組み意向の有無とその理由

### 【取組み意向別取組まない理由】

- 取組み意向別に理由をみると、検討したが断念した自治体では、「実施校が見つからなかった」が40.0%と最も多く、取組みたいが、できなかったという状況が伺える。
- 関心はあったが検討しなかった自治体では「担当部課の人手不足」や「授業の取組み方法や進め方が分からない」「どのようなことを教えたらいいのか分からない」が上位を占め、取組み方法や教える内容など、情報不足やノウハウ不足が課題となっていることが伺える。
- 関心もない自治体では「担当部課の人手不足」や「授業の取組み方法や進め方が分からない」「どのようなことを教えたらいいのか分からない」のほか、「学習の効果が分からない」が多くなっている。

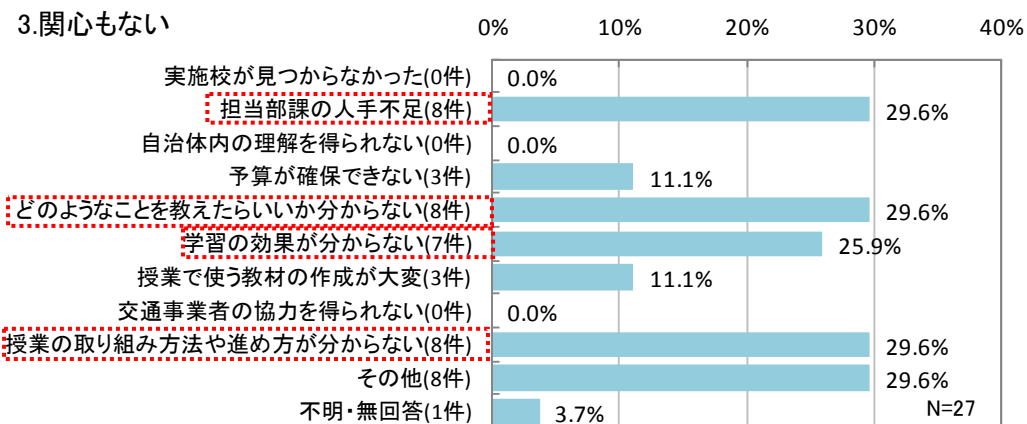
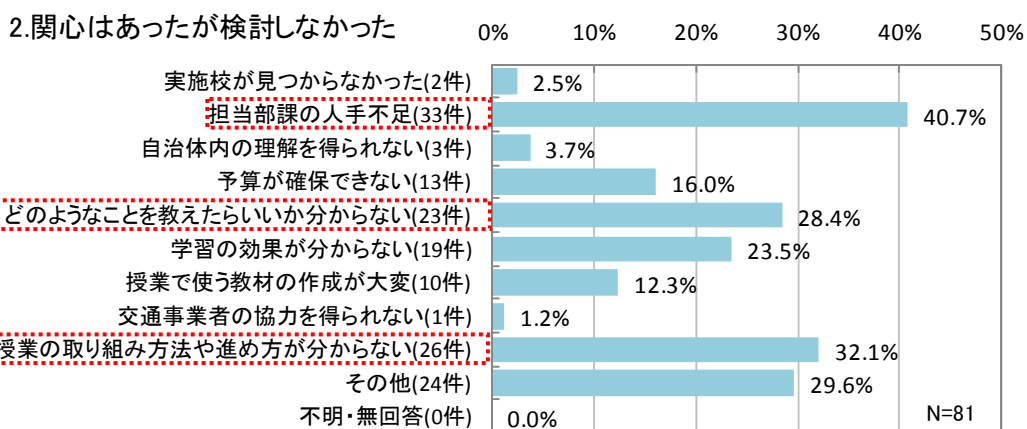
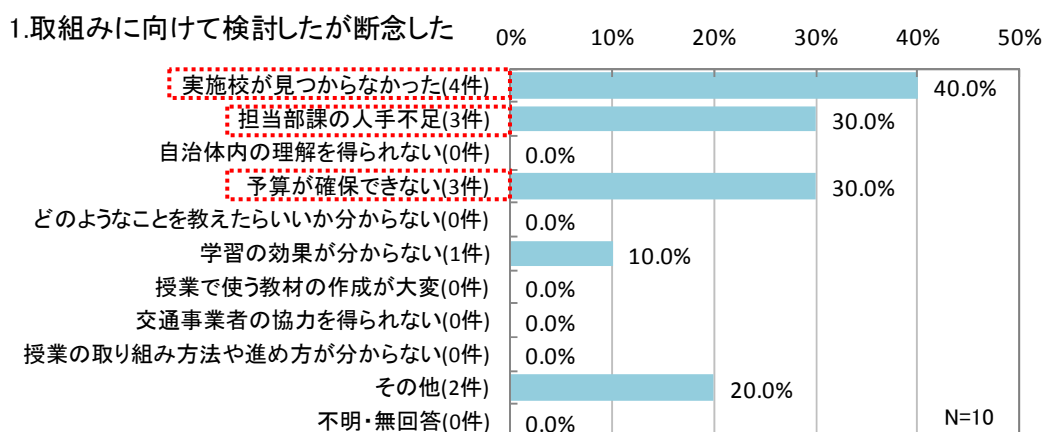


図 3-7 取組み意向別取組まない理由



(現在取組み中の自治体のみ回答) 取組みの問題点

副問 1.2 現在取組んでいる「交通環境学習」において、特に問題とを感じる点は何ですか？(いくつでも)

- 現在取組中の交通環境学習での問題点は、「実施校を見つけるのが大変」が40.0%と最も多くなっている。取組を断念した理由(副問 1.1)でも「実施校がみつからなかった」が多く挙げられ、取組みに向けて実施校を見つけることが大きな課題となっていることが伺える。

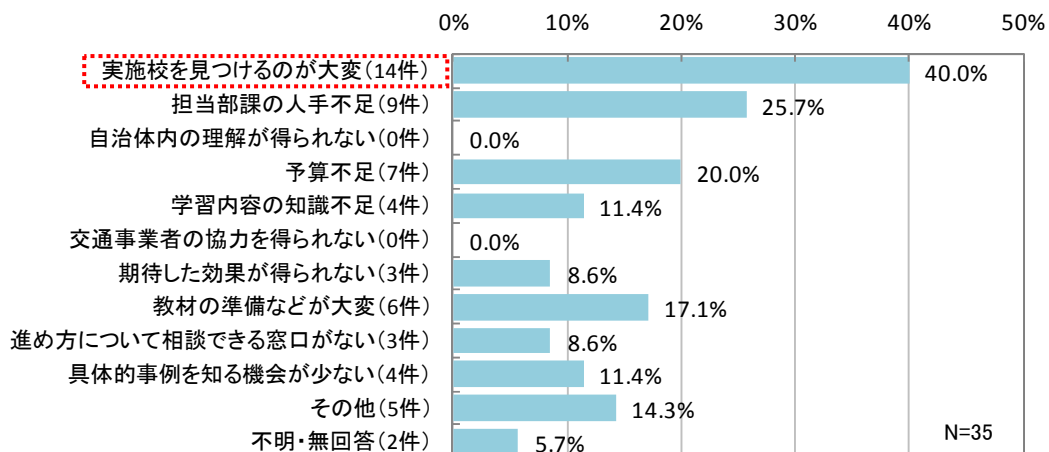


図 3-8 取組みの問題点

(取組み経験はあるが中断中の自治体のみ回答) 中断理由

副問 1.3 「交通環境学習」を中断した主な理由は何ですか(いくつでも)

- 中断した理由では、「予算が確保できない」「期待した効果が得られない」が同数で多くなっている。

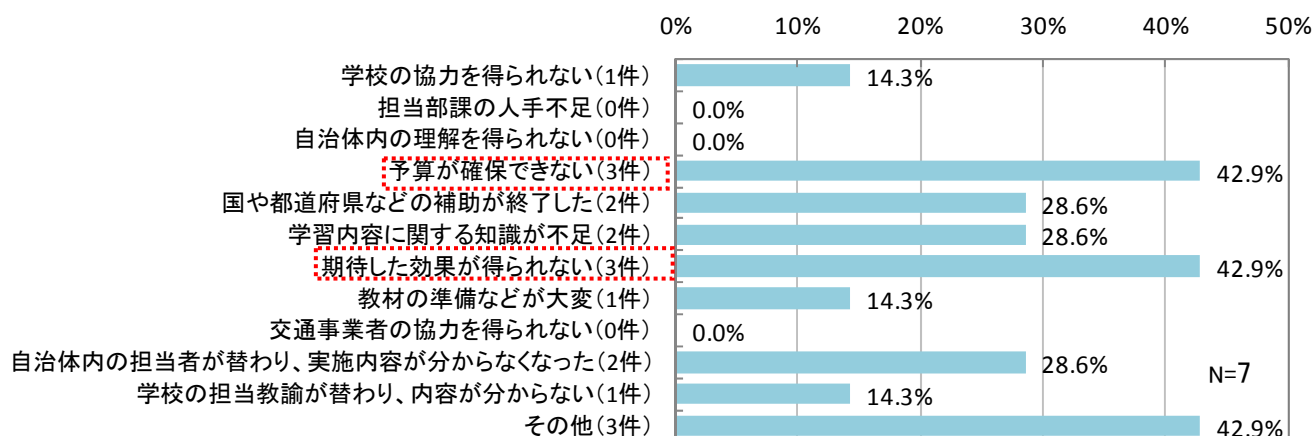


図 3-9 中断理由

## ② 取組み目的

### 問2 貴自治体が「交通環境学習」に取り組む目的は？〈自由記述〉

- 自由記述の意見を下記のような分類で整理したところ、「公共交通利用促進」が最も多い結果となっている。子どもの成長や教育的効果といった学校側の目的とする視点はほとんど見られない。  
※なお、ひとつの意見に複数の分類が重なっているため、回答自治体数の合計と一致しない。

表 3-4 取組み目的の分類別件数 (n=42)

分類	件数(件)
公共交通利用促進	30
環境負荷軽減	6
渋滞緩和	1
乗車マナー向上・交通安全対策	7
過度に自動車を使う生活を考えるきっかけづくり	10
その他	3

表 3-5 取組み目的（自由記述内容）

#### ■公共交通利用促進

自治体	取組の目的
帯広市	過度な自家用車依存から脱却し、公共交通を利用する習慣への転換
北広島市	将来の公共交通利用者となる児童・生徒に、公共交通に慣れ親んでもらうため、バスの良さ、楽しさを実際に体験する機会を提供し、今後の公共交通利用者の確保につなげる。
当別町	今後利用することとなる公共交通の利用方法を、当別町の地域の足である「当別ふれあいバス」の路線図・時刻表を使用したシミュレーションを通して行うとともに、当別ふれあいバスのPRも行う。
八戸市	過度にクルマに依存せず、公共交通を賢く利用するように、児童（市民）の成長を促し、公共交通の利用促進と維持活性化を図る。
延岡市	バスの乗車経験が少ない又は乗車経験がない児童が多く見受けられることから、教室を通してバスをより身近な乗り物であると認識してもらうことで、公共交通に対するイメージや意識の変化を促し、利用促進を図る。
水戸市	マイカー利用中心の生活に伴って、公共交通を利用する機会が減少していることから、将来の利用者となる子供たちに公共交通に関するルールやマナーを学習してもらうとともに、利用の促進を図る。
那珂市	路線バス利用者が減少していることから、小学生に対しバスの乗り方教室を実施することで、近い将来通勤や通学での利用者が増加するようにするため。
横須賀市	交通不便な高台にある団地に、地元要望でバス事業者が新規バス路線の運行を開始したが、要望があったわりには利用率が低く、赤字路線となっている。このバス路線の利用率を少しでも上げることを目的に、この団地の小学生が通う小学校で取組を始めた。
上越市	公共交通の利用促進
上田市	公共交通の役割、重要性等について理解を深め親んでもらい、利用促進にもつなげていく。
富士市	公共交通に日頃あまり馴染みのない子供たちが、日常生活に根ざした「交通まちづくり」をテーマとした学習に主体的・自主的に取り組むことにより、公共交通に対する関心を高

自治体	取組の目的
	める。
岡崎市	次世代を担う子どもに公共交通利用についての関心を高めてもらうことを目的に実施。
津市	公共交通への理解を深め、今後の利用を促すため。
四日市市	公共交通の維持、利用促進
福知山市	公共交通の大切さを知ってもらい、公共交通の利用促進を図るため
宇治市	公共交通（特にバス）の利用促進
久御山町	鉄道駅のない本町において、バス交通への知識・理解を深めてもらい愛着を持ってもらう。
堺市	現在、区域で推進しているバスの利用促進において取組んでいる。
明石市	公共交通の維持、利用促進。
伊丹市	バスに触れる機会を提供し、環境・福祉・交通マナーの観点から、公共交通機関の役割や重要性について理解を深め、市営バスの利用促進を図ることを目的とする。
加古川市	モータリゼーションの進展や市街地の衰退等、公共交通を取巻く環境が悪化する中、高齢社会の進展、環境負荷の軽減等、様々な課題に対応するため、公共交通のはたすべき役割はますます重要となっています。こうした中、将来を担う子供たちの公共交通の仕組みや役割等を実物を見ながらの体験学習を通して感じてもらうことにより、利用促進の一助とするため。
川西市	公共交通利用促進。
松江市	路線バスの利用促進。
倉敷市	バス教室を通じて将来に向けた公共交通利用の促進を図る。
山口市	マイカー社会の進展に伴い、バスの乗車経験がなく乗り方・降り方を知らない小学生が増えている。路線バスの基本的な乗り方・降り方などを実際に体験することで、バスに対する興味や親しみをもち、身近な存在として感じる
徳島市交通局	将来の顧客確保。
松山市	将来のユーザーである小学生児童を対象に、公共交通の学習・体験授業を行うことで、公共交通への興味や関心を高め、自分ができることを教えてもらい、電車・バスへの利用転換を目指す。
東温市	公共交通離れを食い止め、公共交通に対する理解を深める。
北九州市	幼少の頃に交通環境学習に触れた児童には、成人後も公共に配慮した交通行動を期待できる事例があることなどから、将来にわたって公共交通の利用促進を促し、利用者増加と路線存続を図る。
大分市	自動車に比べ環境によい公共交通を紹介することで、公共交通の利用促進を図ることを目的としている。

#### ■環境負荷軽減

自治体	取組の目的
室蘭市	室蘭市環境基本計画に基づき、環境学習や環境に関わる情報の共有化などを通して意識の向上を図るため。
那珂市	バスを含めた公共交通を利用することは、環境にやさしく健康にも良いというような啓発をするため。
四日市市	環境負荷軽減のため
明石市	クルマ利用に伴うCO2発生量の削減。
竹原市	公共交通の役割や地球環境問題を考える契機とするため
福山市	家庭でのコミュニケーションを通しながら、習慣的になっている過度なマイカー利用を見直し、自動車利用から公共交通や自転車・徒歩への転換など「かしこいクルマの使い方」を自ら考え実践することにより、渋滞緩和と交通に起因する温室効果ガスの削減を目的とする。

■渋滞緩和

自治体	取組の目的
福山市	家庭でのコミュニケーションを通しながら、習慣的になっている過度なマイカー利用を見直し、自動車利用から公共交通や自転車・徒歩への転換など「かしこいクルマの使い方」を自ら考え実践することにより、渋滞緩和と交通に起因する温室効果ガスの削減を目的とする。

■乗車マナー向上・交通安全対策

自治体	取組の目的
水戸市	マイカー利用中心の生活に伴って、公共交通を利用する機会が減少していることから、将来の利用者となる子供たちに公共交通に関するルールやマナーを学習してもらうとともに、利用の促進を図る。公共交通の重要性や優位性等の意識向上を図る。
大竹市	実際のバスを使つての乗り方（マナー）、交通安全などを体験してもらう。
倉敷市	バスの乗り方やマナー、料金の支払い方などの公共交通の基本的な知識やバリアフリー、交通安全などについても学び、適切な利用を促す。
山口市	クイズや説明を通して楽しく社会に対するマナーや交通安全などの理解を深めるため。
徳島市交通局	安全対策（事故防止）。バスの乗り方や車内外で注意すること。
松江市	車内事故防止、乗車時のマナー習得。
鹿児島市交通局	駐車場での電車待ちの行動及び態度について。乗車、降車時のルールについて。車内でのマナーについて。

■過度に自動車を使う生活を考えるきっかけづくり

自治体	取組の目的
北広島市	児童・生徒に対して、自動車による環境と健康への影響などを考える機会をつくる。
当別町	自家用車の利用を控え、公共交通を利用することで環境・健康・費用について、どんな影響があるか学習する。
横浜市	過度にマイカーに頼る生活から、公共交通などを適度に利用する生活への転換を促すため
相模原市	小学生が公共交通に触れあうとともに、役割・必要性を考えてもらうため。また、子どもを通じて保護者にも公共交通について考えてもらう機会をつくるため。
秦野市	将来においてクルマに頼りすぎない交通意識を身につけるきっかけづくりを行い、快適で環境に配慮した交通体系の実現を図る。
岐阜市	モビリティマネジメントを児童に働きかけることで、将来の交通のあり方の改善可能性が期待でき、その保護者等地域への広がり期待。
岡崎市	学習を通じ、自動車への過度の依存が環境問題など、様々な社会問題の要因となっていることを知ってもらう
豊橋市	自動車は豊かな生活の支えになっているが、反面、地球温暖化による環境への影響など様々な社会問題の原因にもなっていることを学習し、自動車をかしこく使う生活スタイルについて考えてもらう。
八幡市	モビリティ・マネジメントの一環
竹原市	公共交通の役割や地球環境問題を考える契機とするため

■その他

自治体	取組の目的
豊中市	自動車が排出する二酸化炭素や窒素酸化物などの問題について、それを改善するためにエコカーが開発されているという状況を理解してもらう。
川西市	次世代を担う子供たちにまちづくりについてしっかり考えてほしい。
大竹市	環境の問題や高齢者の交通手段としての公共交通の必要性を児童のみなさんに考えてもらうこと。

### ③ 取組み年度

#### 問3 貴自治体において「交通環境学習」に取り組んだ年度は？

- 過去2年間に取組みが確認できた自治体を調査対象としているため一概には言えないが、「平成24年度」が最も多く78.6%となっており、年々取組みが増えていることが伺える。  
※H26年度以降は取組み予定の自治体

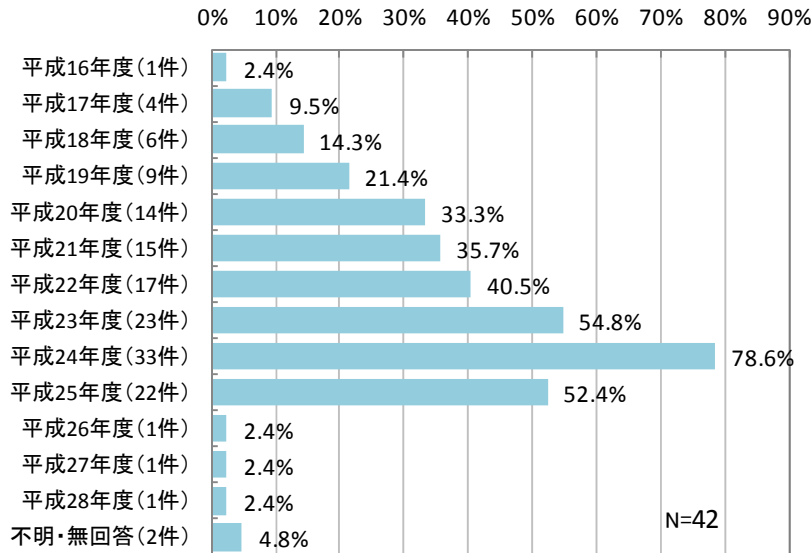


図 3-10 取組み年度

### ④ 取組みのきっかけ

#### 問4 貴自治体における「交通環境学習」の取組みの状況は？（いくつでも）

- 取組み状況を見ると、「出前講座を用意し、小学校からの依頼に対応」が40.5%と最も多く、「自治体側から依頼し、毎年どこかの小学校で単発的に実施」が38.1%と続く。
- 小学校が主体的に実施している自治体は4.8%とわずかしは見られない。

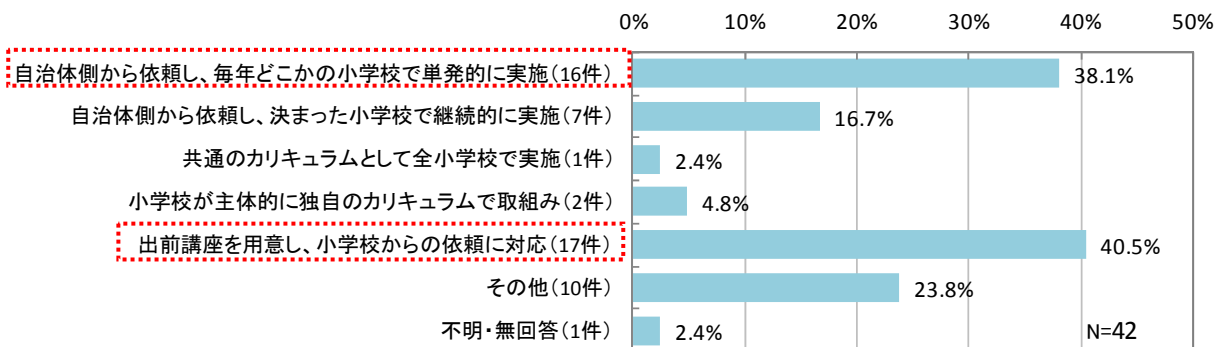


図 3-11 取組みのきっかけ

#### ■その他の主な意見

意見	件数（件）
協議会で募集	2

## ⑤ 取組み体制

### 問5 貴自治体における「交通環境学習」の取組みの体制は？（いくつでも）

- 取組みの体制は、「担当部署のみで必要に応じて検討」が64.3%と半数を超えている。

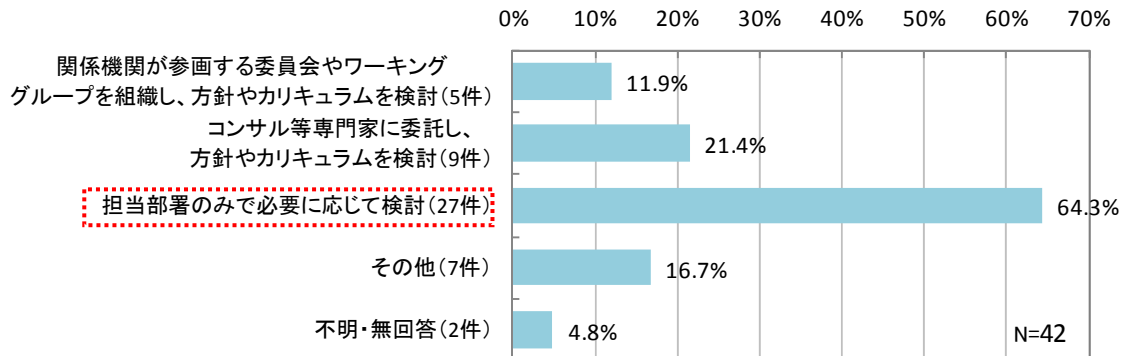


図 3-12 取組み体制

## ⑥ 教育委員会との連携

### 問6 「交通環境学習」の取組みに際して、教育委員会と連携を図りましたか？

- 教育委員会との連携については、「教育委員会と交通担当部署が協働で取組んだ」は11.9%で、「教育委員会とも一部連携を図った」が54.8%と半数を超え、ほとんどの自治体が何らかの連携を図っている。

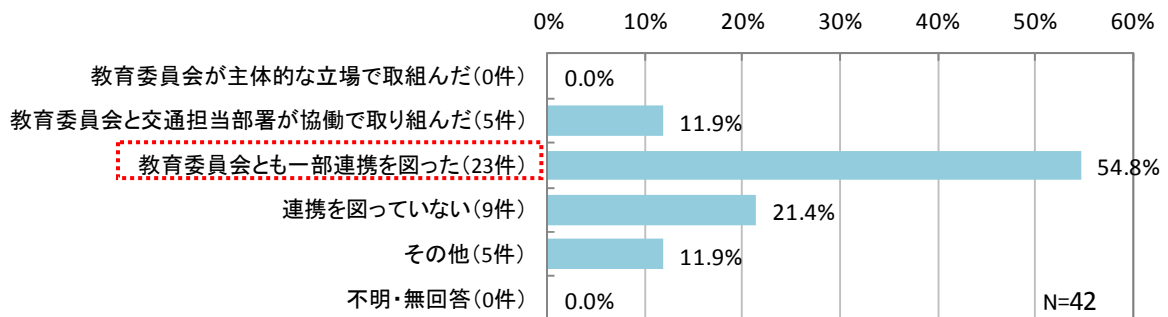


図 3-13 教育委員会との連携

【取組み体制別（問5）・教育委員会との連携】

- 担当部署のみで必要に応じて検討した場合でも、半数以上が教育委員会と何らかの連携を図っている。

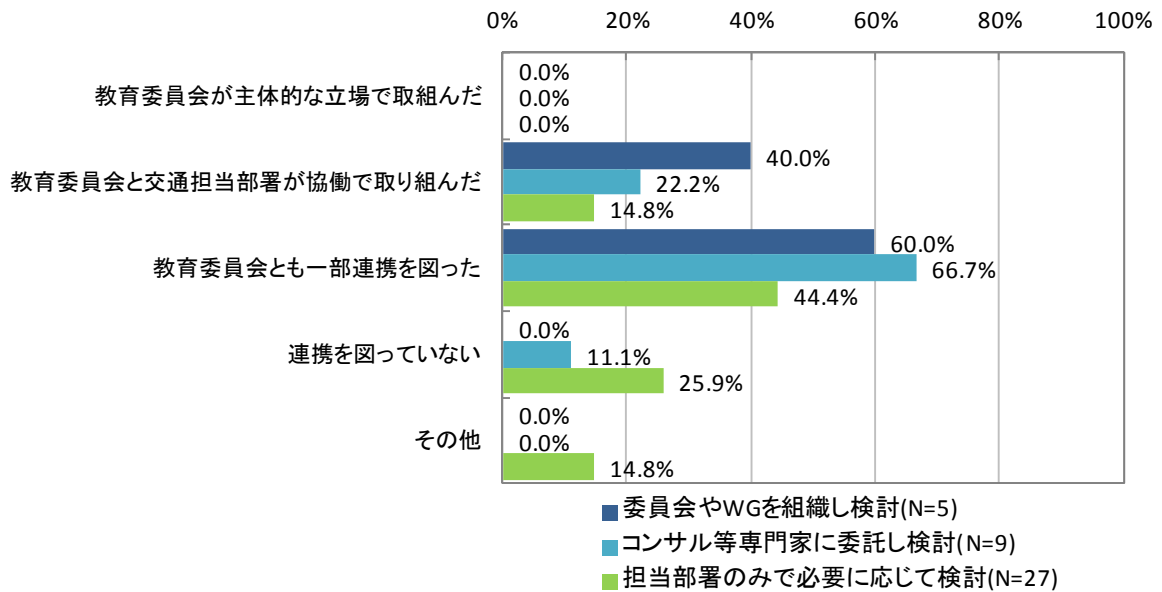


図 3-14 取組み体制別教育委員会との連携

⑦ 授業における当該自治体の役割

問7 これまでに取組んだ「交通環境学習」において、貴自治体が果たした主な役割は？（いくつでも）

- 自治体が果たした役割については、「実施校の選定や小学校との調整」が76.2%で最も多く、「授業の講師（出前授業等）」と「交通事業者等との調整」が続く。

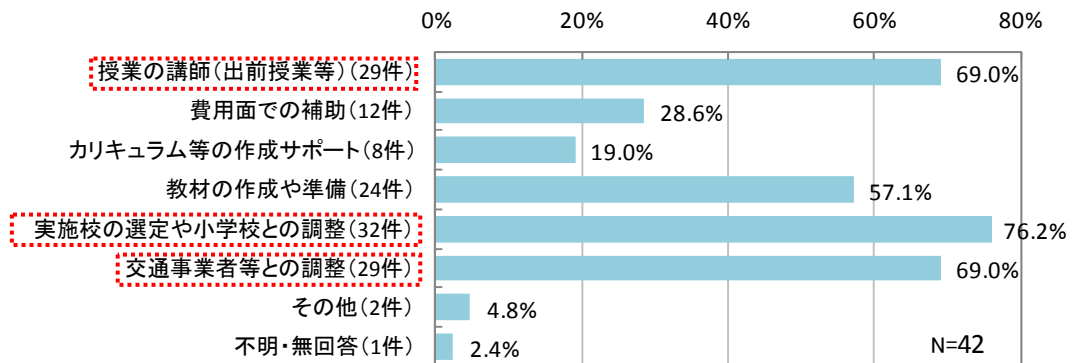


図 3-15 授業における自治体の役割

**【自治体が授業の講師（出前授業等）を担当している場合の取組み状況（問4）】**

- 授業の講師（出前授業等）を行っている自治体について、取組み状況（問4）をみると、出前講座を用意し、小学校からの依頼に対応している自治体が約5割、自治体側から小学校に依頼して実施しているケースが約6割となっている。

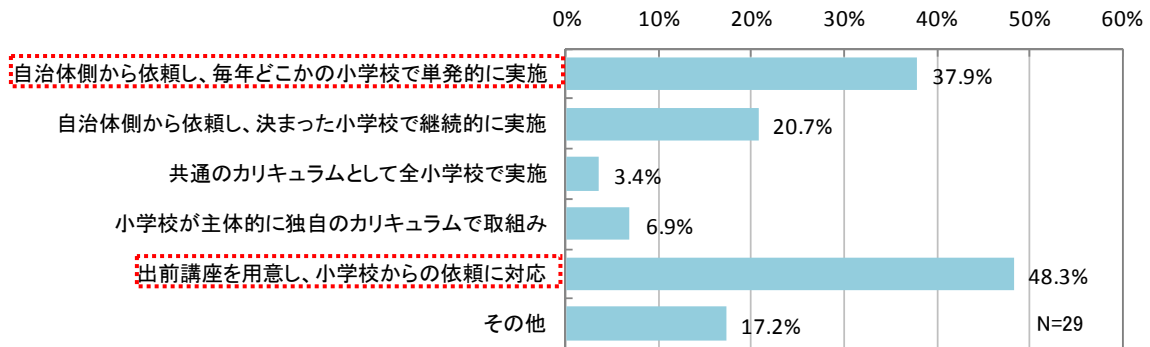


図 3-16 自治体が授業の講師を担当している場合の取組み状況

**【取組み体制別（問5）・授業における自治体の役割】**

- 委員会やWGを組織したり専門家に委託した自治体に比べ、担当部署のみで必要に応じて検討した自治体では、「教材の作成」や「カリキュラム等の作成サポート」などの割合が低い。

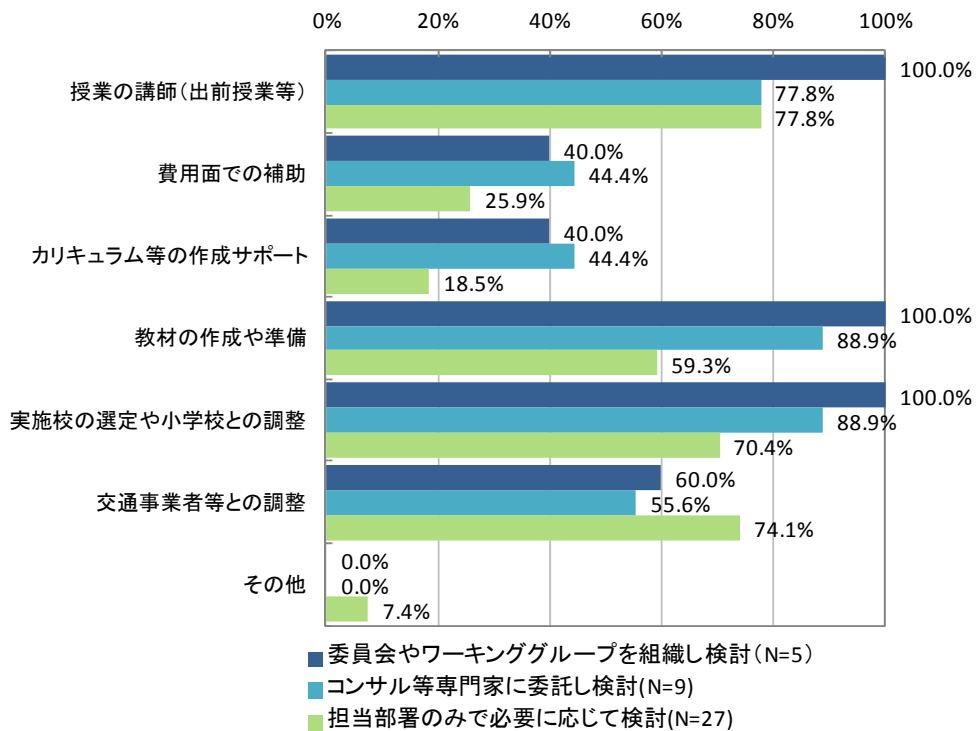


図 3-17 取組み体制別・授業における自治体の役割



【教育委員会との連携別（問6）・授業における自治体の役割】

- 教育委員会との連携別にみると、教育委員会との連携を図っている自治体ではカリキュラムや教材の作成や準備など、より深く関わっている様子が伺える。

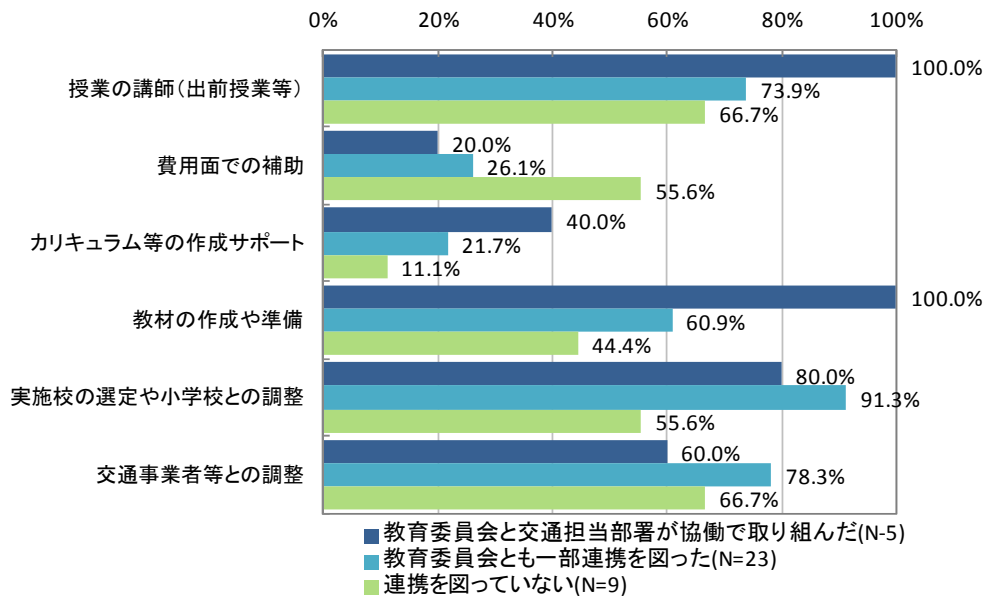


図 3-18 教育委員会との連携別授業における自治体の役割

⑧ 取組み内容

問8 これまでに貴自治体で取組んだ「交通環境学習」の内容は？（いくつでも）

- これまでの取組み内容をみると、「バスや電車の体験乗車・乗り方教室」が76.2%と最も多く、次いで「地球環境問題と交通に関する座学」が57.1%となっている。

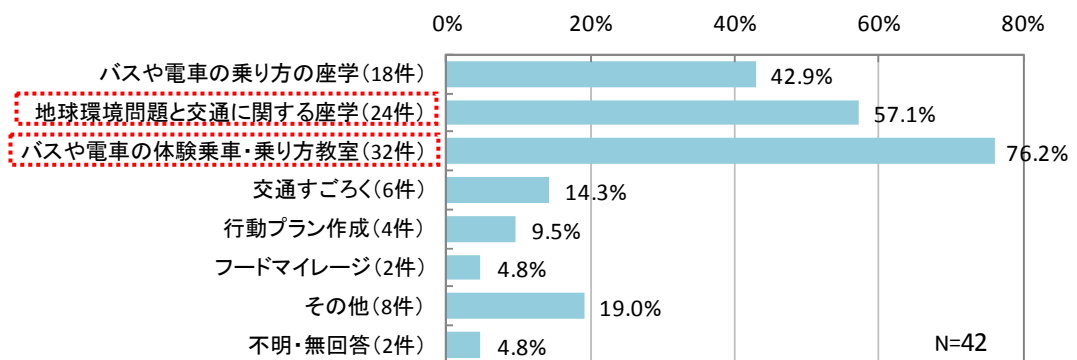


図 3-19 取組み内容

**【取組み体制別（問5）・取組み内容】**

- 委員会やWGを組織し検討している自治体やコンサル等専門家に委託し検討している自治体では、「地球環境問題と交通に関する座学」が最も多く、担当部署のみで必要に応じて検討している自治体では「バスや電車の体験乗車・乗り方教室」が最も多くなっている。

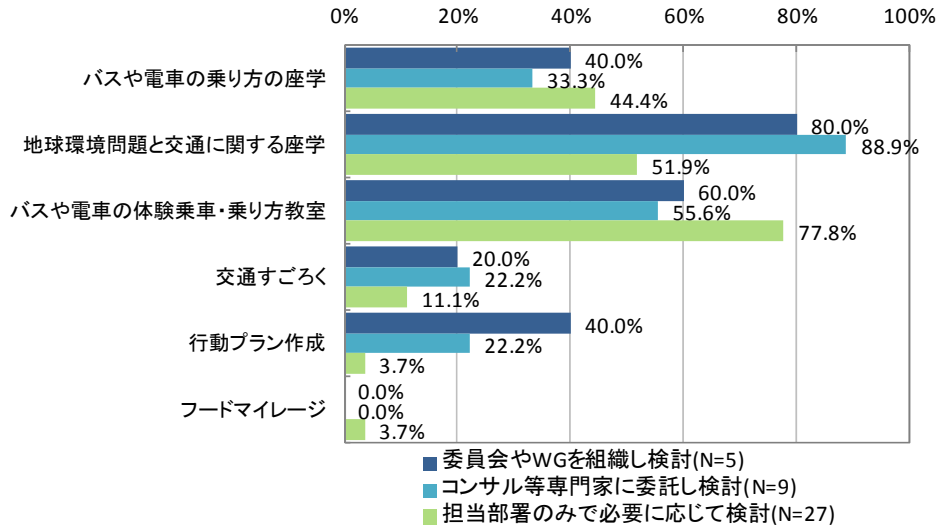


図 3-20 取組み体制別・取組み内容

**【教育委員会との連携別（問6）・取組み内容】**

- 教育委員会と協働で取組んでいる自治体では、「地球環境問題と交通に関する座学」が最も多く、その他の自治体では「バスや電車の体験乗車・乗り方教室」が最も多くなっている。

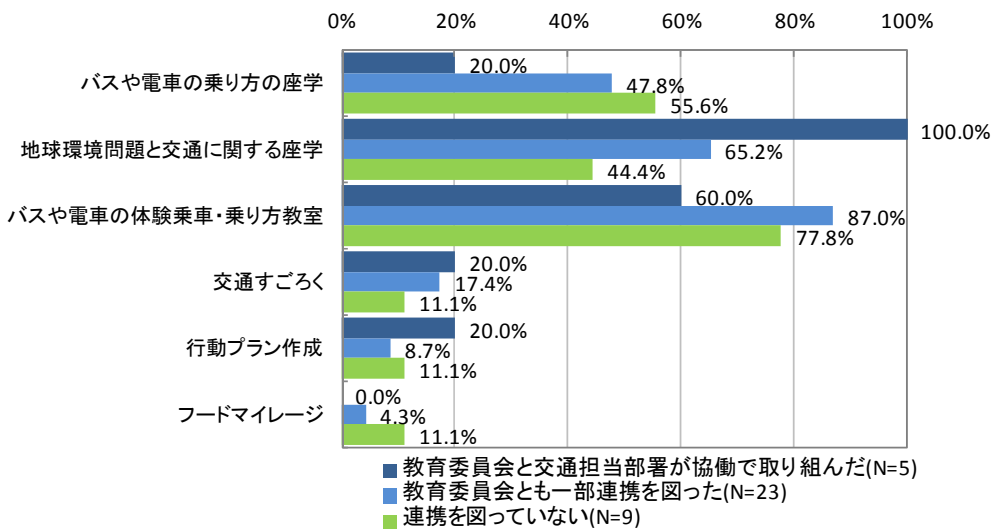


図 3-21 教育委員会との連携別・取組み内容

## ⑨ 取組み効果

### 問9 「交通環境学習」に取り組んで、どのような効果があったと思いますか？〈自由記述〉

- 交通環境学習の効果について自由記述の意見を下記のような分類で整理したところ、「交通手段の選択が及ぼす影響の理解」が14件と最も多い結果となっている。
- 取組み目的（問2）として公共交通利用促進をあげている自治体が30件あったにも関わらず、「公共交通利用者の増加」が効果としてあがっているのはわずか2件であった。「交通手段の選択が及ぼす影響の理解」や「公共交通の乗り方の理解や親しみの醸成」といったような、将来の利用促進に繋がる可能性はあるが、明確な数字としての効果が把握できていないといった結果となっている。

※なお、ひとつの意見に複数の分類が重なっているため、回答自治体数の合計と一致しない。

表 3-6 取組み効果の分類別件数 (n=35)

分類	件数(件)
交通手段の選択が及ぼす影響の理解	14
公共交通の乗り方の理解や親しみの醸成	10
公共交通利用者の増加	2
環境に対する意識の変化	8
公共マナーの向上	2
高齢者や障害者への思いやり意識の醸成	2
特に効果はない	3
その他	2

表 3-7 取組み効果（自由記述内容）

#### ■交通手段の選択が及ぼす影響の理解

自治体	取組みの効果
帯広市	自家用車利用抑制、公共交通への転換。
弘前市	多くの児童が公共交通機関の利用に対する理解を深め、日常の省エネ等にも取組む意志がアンケートに見られた。
八戸市	子ども、教師、保護者の交通環境に対する意識が変化したと感じている。
延岡市	日常生活における移手段のひとつとして、公共交通があることの意識づけ、実際に利用するためのきっかけづくり。
横浜市	電車、バス、マイカー、自転車といったいろいろな交通手段を目的や状況に応じてかしく使い分ける視点を児童が身につけてくれた。
津市	公共交通への理解が深まり、移動に対する公共交通の選択視野が広がったと思う。
四日市市	自家用車よりも何倍も環境にやさしいこと、実際に乗車することにより親しみやすい乗り物であること、また利用しなければ公共交通はなくなる可能性があることを理解してもらい、今後の利用促進につながるものと考えている。
川西市	子供たちの作文では交通・環境への意識は高まったと思われる。
堺市	将来の公共交通利用者である児童に環境にやさしい公共交通について理解してもらった。
加古川市	参加者に公共交通の大切さを改めて感じてもらい、利用促進の一助になったと思う。
明石市	児童と保護者に交通に対する考え方の変化のきっかけを与えることができた。安易な

自治体	取組みの効果
	クルマ利用のデメリットを理解させることができた。
東温市	マイカーで移動が多い児童が公共交通を考えるキッカケとなった
大分市	児童に交通と環境の関係を説明する中で、社会的ジレンマを感じてもらい、クルマで移動するばかりでなく、時と場合に応じてバスを使うことの大切さを学んでもうらうことができたと思う。
北九州市	参加した児童及び担任の先生方の意識改革につながっている

■公共交通の乗り方の理解や親しみの醸成

自治体	取組みの効果
那珂市	路線バスに乗ったことがない、あるいはバスの乗り方が分からない小学生が多かった。例えば、回数券の使い方が分からない、運賃表・時刻表の見方が分からないといったことであった。バスの乗り方教室を実施したことにより、バスの乗り方を学習でき、路線バスを身近に感じることができたのではないかと。また、路線バスに乗ろうというきっかけになったのではないかと。
水戸市	児童に、路線バスを身近な存在として認識してもらうことができた。また、「らくがきバス」実施の際には「自分で絵を描いたバスに乗車してみたい」との児童の意見もあったことから、保護者を通じて、今後、路線バスの利用促進に繋がると考える。
上田市	バスの乗車体験が初めての生徒もいることから、乗り方や乗車マナーを覚えるだけでなく、公共交通に興味を持ってもらう良い機会となった。
豊橋市	学習前後にアンケートを実施し、地球温暖化やバスの乗り方についての理解が向上しているという結果が毎年出ている。
富士市	まちづくりや公共交通に対する関心が高まり、その後、関係地区へのコミュニティ交通導入の足がかりとなった。
秦野市	公共交通利用に対する意識の高まりや自動車のかしこい使い方に対する関心が高まった。
久御山町	バス利用意識の向上
伊丹市	取組校の児童の感想文の中に、今後もバスを利用したい等の記述が多数あり、市営バスの利用促進に一定の効果があったと考える。
福山市	家庭でのコミュニケーションを通じた学習の効果として、学習後もエコ通勤を続ける保護者も多い。児童に、バス等の公共交通機関を身近なものと感じてもらえる。
山口市	バス教室後、実際に路線バスに乗り社会見学に行かれたり、児童からは「バスの乗り方が分かって良かった」「また乗りたい」などの感想をいただき、バスに対して親しみを持っていただけのように感じる。

■公共交通利用者の増加

自治体	取組みの効果
帯広市	公共交通利用の増加。
川西市	保護者に対するアンケートでは、MM教育を実施して子供たちの成果発表等により、今まで乗ったことのなかった地域内公共交通のバスに、5割程度の保護者が実際に利用しました。

■環境に対する意識の変化

自治体	取組みの効果
室蘭市	多くの児童が公共交通機関の利用に対する理解を深め、日常の省エネ等にも取り組む意志がアンケートに見られた。
帯広市	環境問題（地球温暖化）や公共交通に対する理解の浸透。
当別町	自家用車の利用がどのように地球温暖化と関わっているのか、また、自家用車の利用

自治体	取組みの効果
	と公共交通の利用で影響の差がどれだけあるのか学習できた。
横須賀市	自動車から排出されるCO2の量がいかに多いかを認識してもらえた。公共交通機関を利用することが、CO2削減につながる事を理解してもらえた。
上越市	講座に参加した児童の環境対策に係る意識が向上した
豊橋市	学習前後にアンケートを実施し、地球温暖化やバスの乗り方についての理解が向上しているという結果が毎年出ている。
宇治市	子どもが身近な所でCO2削減できることを理解してもらえたと思う
竹原市	「乗り方教室」の後にアンケートを行っているが、その結果によると地球環境問題や高齢者に対する思いに変化が出てきており、環境問題、高齢者問題を考える一助となっている。

■公共マナーの向上

自治体	取組みの効果
上田市	バスの乗車体験が初めての生徒もいることから、乗り方や乗車マナーを覚えるだけでなく、公共交通に興味を持ってもらう良い機会となった。
鹿児島市交通局	児童会自体で乗車、降車時及び車内でのマナーについて協議し、若干の効果があった。

■高齢者や障害者への思いやり意識の醸成

自治体	取組みの効果
堺市	高齢者や障害者等への思いやりの心を知ってもらった。地域が公共交通を守り育てる意識をもってもらった。
竹原市	「乗り方教室」の後にアンケートを行っているが、その結果によると地球環境問題や高齢者に対する思いに変化が出てきており、環境問題、高齢者問題を考える一助となっている。

■特に効果はない

自治体	取組みの効果
岐阜市	実績なし
大竹市	実施していません
徳島市交通局	目に見える効果は今のところないが、期待している。

■その他

自治体	取組みの効果
北広島市	昨年始めて現在検討中である
豊中市	エコカーに対する知識が深まった

### ⑩ 効果を把握した場合、その方法

#### 問 10 「交通環境学習」に取り組んだ際の効果の確認や評価方法は？（いくつでも）

- 取り組みの効果の確認や評価方法をみると、「児童へのアンケート等により効果を把握」が40.5%と最も高く、次いで「取り組み校の教諭との意見交換」が31.0%となっている。「特に効果の確認や評価は行っていない」は21.4%で、多くの自治体は何らかの効果把握を行っている。

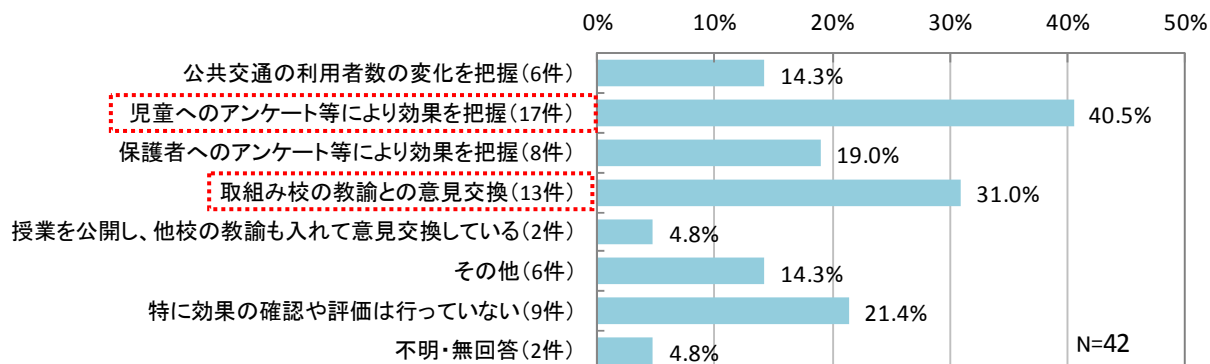


図 3-22 効果把握方法

### ⑪ 取り組みの実施成果等の広報媒体

#### 問 11 「交通環境学習」への取り組み成果の広報は？（いくつでも）

- 取り組みの実施成果等の広報については、「広報は行っていない」が40.5%で、半数以上の自治体は何らかの広報を行っており、「ホームページでの公表」が31.0%と最も多い。

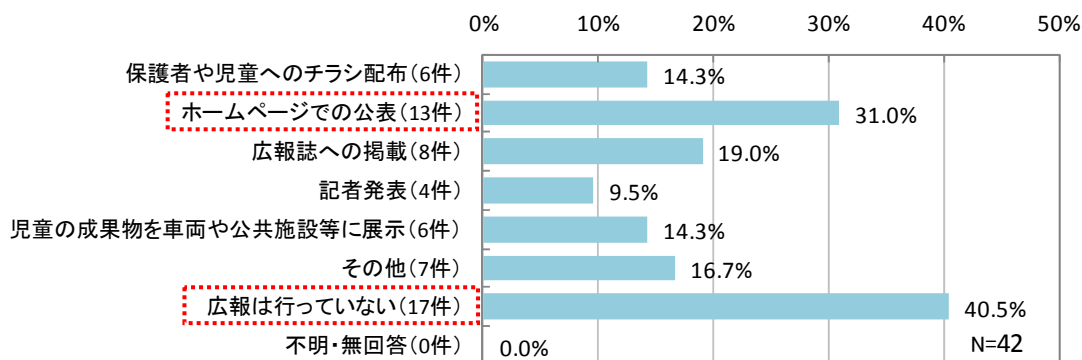


図 3-23 成果の広報媒体

⑫ 取組めた要因

問 12 貴自治体において「交通環境学習」に取組めた主な要因は？（いくつでも）

- 交通環境学習に取組めた主な要因としては、「総合計画や交通関連計画などに位置づけられていた」が最も多く 35.7%となっており、総合計画等への位置づけは予算を確保するためにも取組みの要因として重要であることが伺える。
- その他では「交通事業者の協力があつた」が多くなっている。

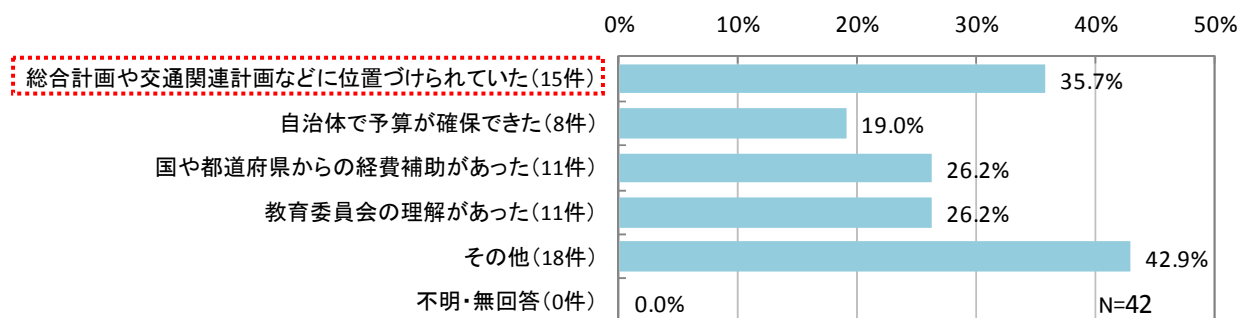


図 3-24 取組めた要因

■ その他の主な意見

分類	件数(件)
交通事業者の協力があつた	6
学校の協力・理解があつた	3

⑬ 目標とする将来像

問 13 貴自治体における「交通環境学習」の目標とする将来像は？（いくつでも）

- 目標とする将来像をみると、「毎年どこかの小学校で実施し、取組みを広げたい」が 45.2%と最も多く、次いで「1校でも多く取組実績をつくりたい」が 31.0%となっており、まずは小学校での取組みの拡がりを期待している状況が伺える。

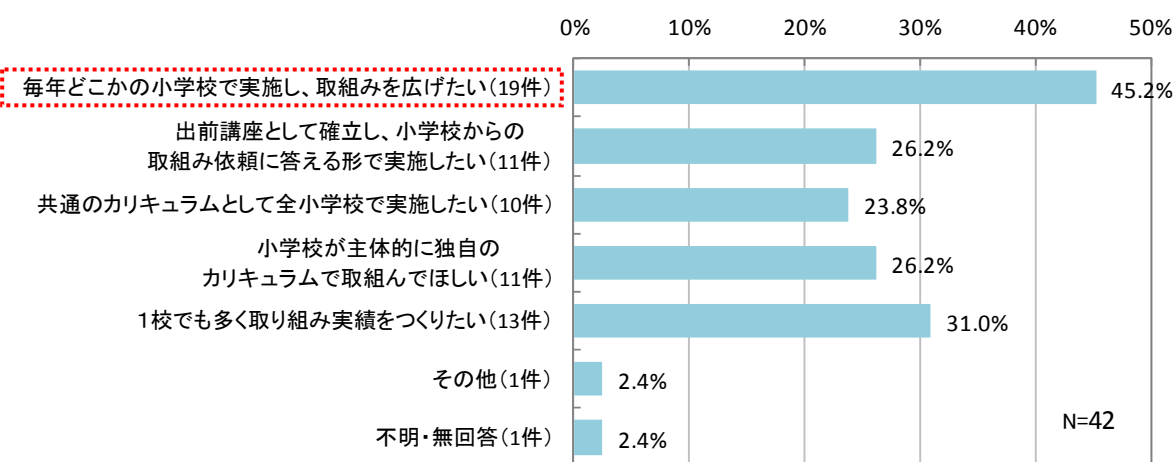


図 3-25 目標とする将来像

### 【取組み体制別（問5）・目標とする将来像】

- 委員会やWGを組織し検討している自治体では、「小学校が主体的に独自のカリキュラムで取組んでほしい」が半数を超えている。

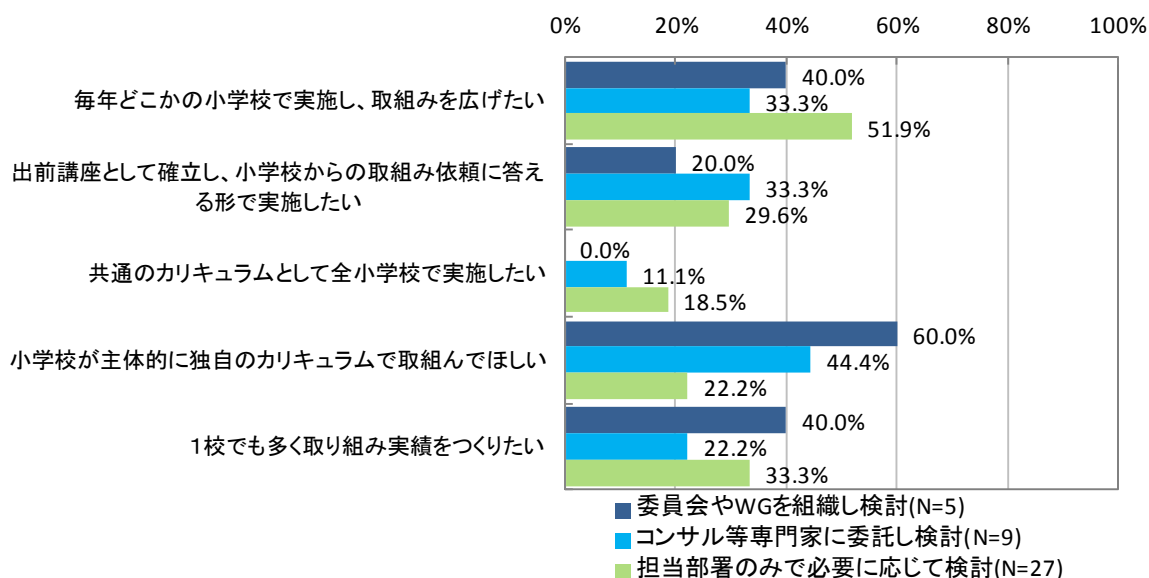


図 3-26 取組み体制別・目標とする将来像

### 【教育委員会との連携別（問6）・目標とする将来像】

- 教育委員会との連携別にみると、教育委員会と協働で取組んでいる自治体では、「小学校が主体的に独自のカリキュラムで取組んでほしい」が大多数を占める。

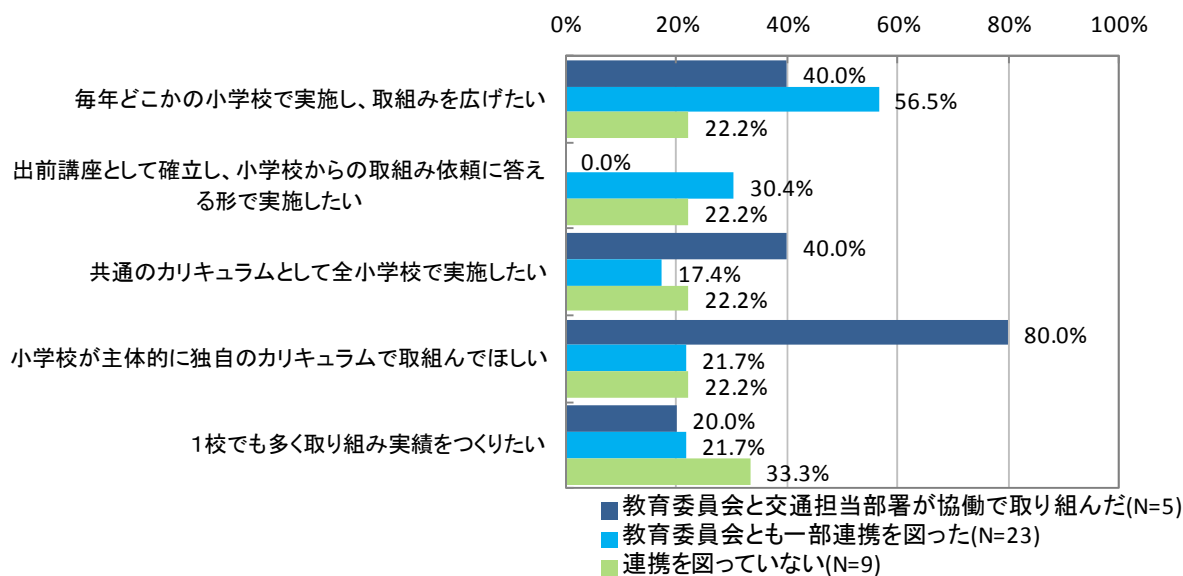


図 3-27 教育委員会との連携別・目標とする将来像



⑭ 単元指導計画の作成

問 14 実際の実践にあたり、小学校で「交通環境学習」に関する単元指導計画を作成されましたか？

- 単元指導計画については、「作成していない」が 54.8%で半数を超えている。

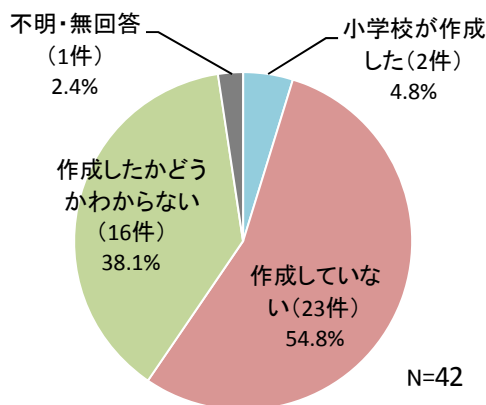


図 3-28 単元指導計画の作成

(2) 小学校へのアプローチの方法

① 自治体から小学校への情報提供手段

問 15 「交通環境学習」に関する情報をどのような方法で小学校に提供しましたか？（いくつでも）

- 小学校への情報提供については、「校長会等での説明」が 54.8%と半数を超えている。その他の意見では、「教員研修の実施や研究会での説明」「小学校への個別説明」など、積極的な情報提供が多く見られた。

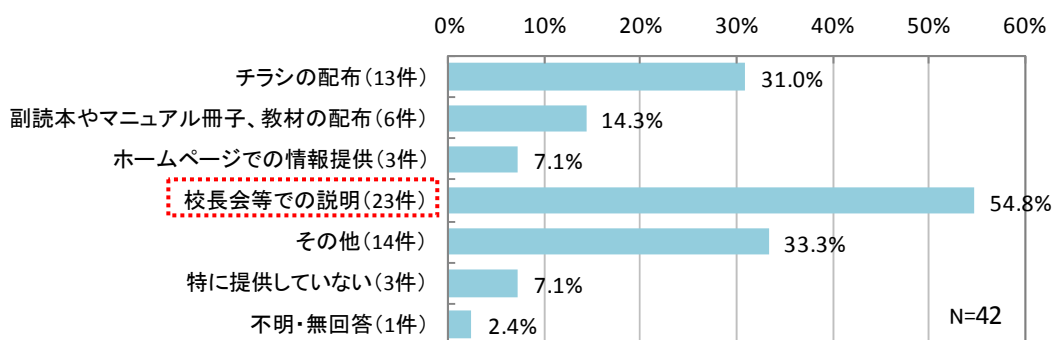


図 3-29 小学校への情報提供手段

■ その他の主な意見

分類	件数 (件)
教員研修の実施や研究会での説明	5
小学校への個別説明	4

### 【教育委員会との連携別（問6）・小学校への情報提供手段】

- 教育委員会と協働の場合は「副読本やマニュアル冊子、教材の配布」が多く、教育委員会と一部連携を図っている場合は、「校長会等での説明」が多く、具体的な小学校へのアプローチを行っていることが伺える。一方、教育委員会との連携を図っていない自治体では「チラシの配布」や「特に提供していない」が多く、小学校教諭まで情報が届いていない可能性が考えられる。

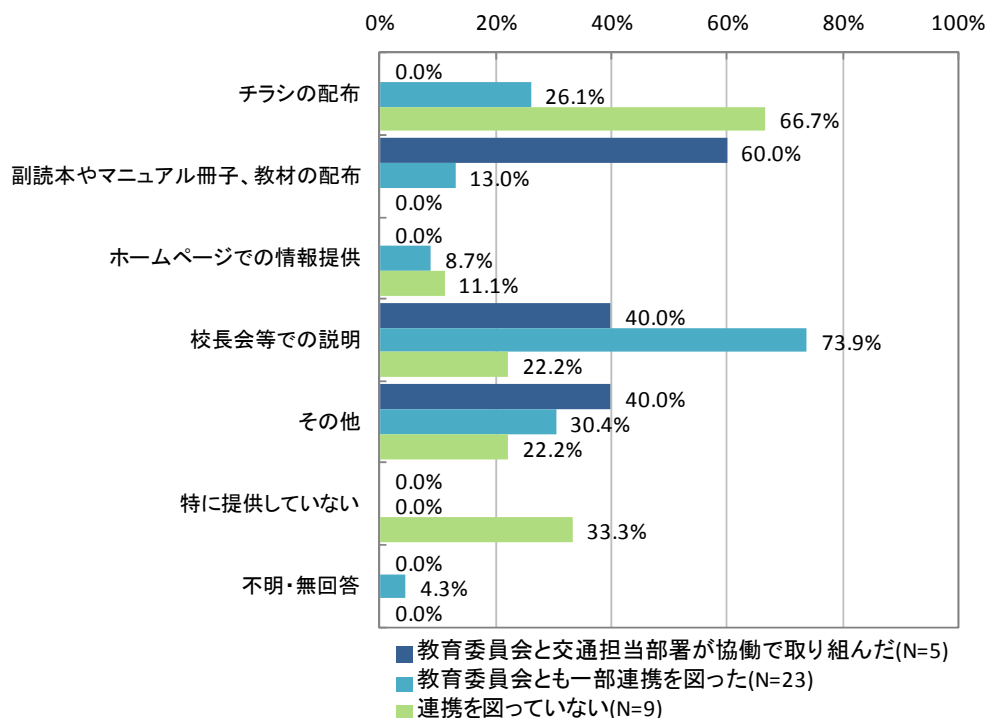


図 3-30 教育委員会との連携別・小学校への情報提供手段

### ② 自治体から小学校へのアプローチ方法

問 16 実際の実施にあたり、どのような流れで小学校にアプローチしましたか？（いくつでも）

- 小学校へのアプローチ方法については、「貴自治体の取組みとして、小学校に取組みを依頼した」が66.7%で大多数を占め、「小学校から出前授業や体験乗車の依頼があった」は26.2%となっている

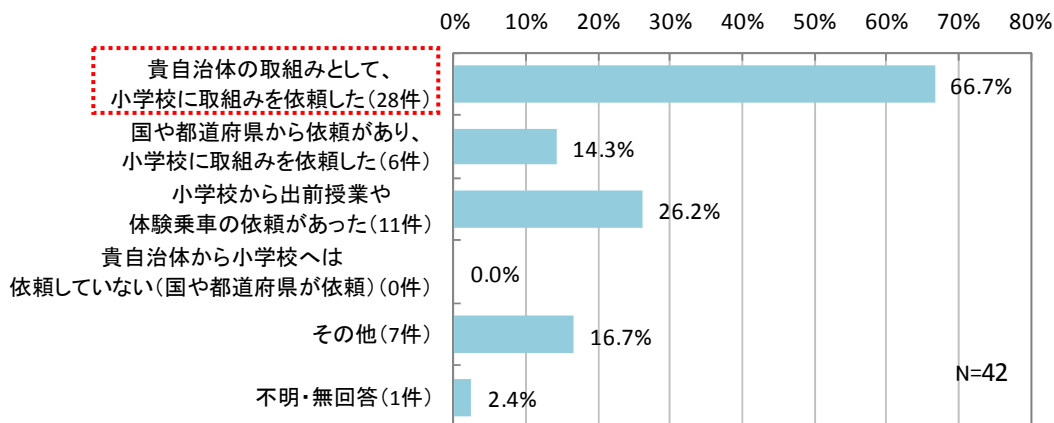


図 3-31 小学校へのアプローチ方法

(小学校に依頼した自治体のみ回答) 取組み小学校を決めた要因とアプローチ時期

副問 16.1 取組み小学校を決めた要因は？ (いくつでも)

小学校へのアプローチ時期は、概ね何月頃でしたか？

- 取組み小学校を決めた要因をみると、「小学校から立候補があった」が 65.3%と大多数となっている。

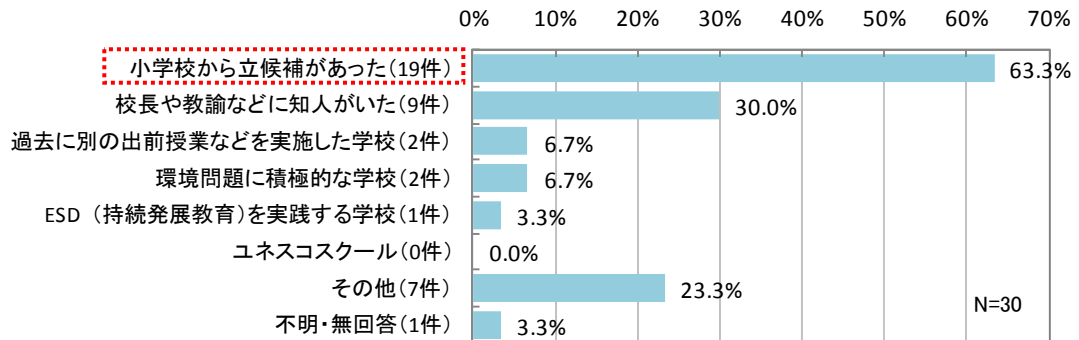


図 3-32 取組み小学校を決めた要因

- 「4月頃」が 23.3%、「5月頃」が 16.7%で、新年度始まってすぐの時期が多い。

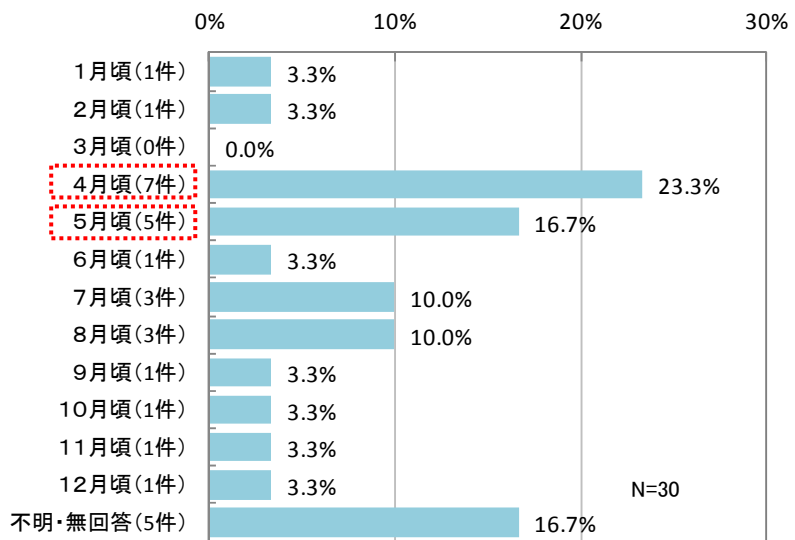


図 3-33 小学校へのアプローチ時期

### (3) 取組みの具体的事例

問 17 貴自治体で取組まれた授業のうち、最新の事例や貴自治体が大きく関わった具体的な事例についてお答えください。(最大3事例)

39 自治体について 70 事例の記載があった。記載された事例より、共通するものを集計した。

#### ■学年

- 「5年生」が30.0%と最も多いが、全学年に渡って取組みが実施されている。

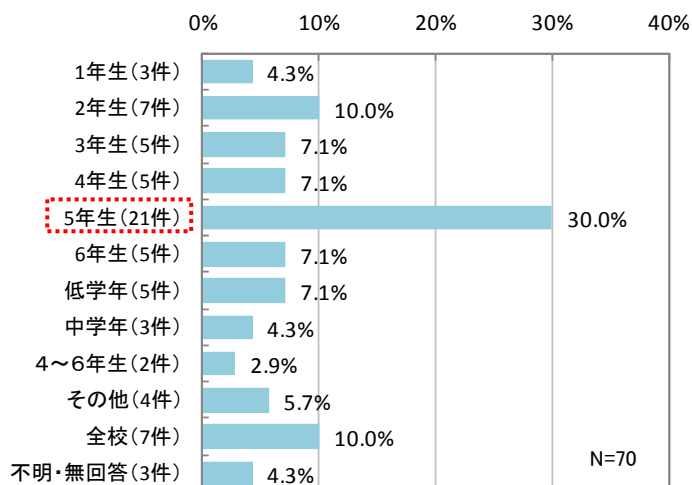


図 3-34 取組み学年

#### ■教科

- 「総合的学習の時間」が最も多く半数を占め、次いで「社会」が多くなっている。その他では「不明」が多く8件となっている。

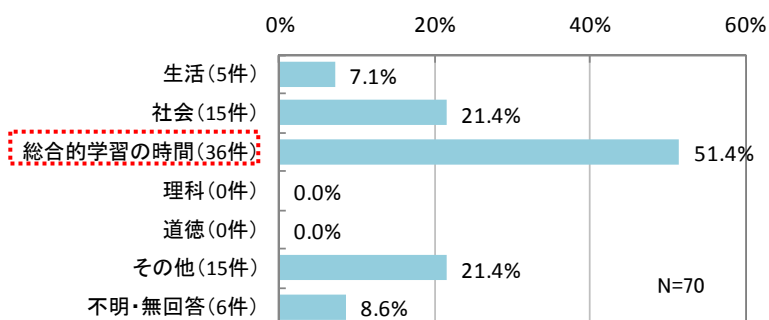


図 3-35 取組み教科

## ■コマ数

- 「1～2 コマ」での取組みが半数以上となっており、短いコマ数の方が取組みやすいことが伺える。

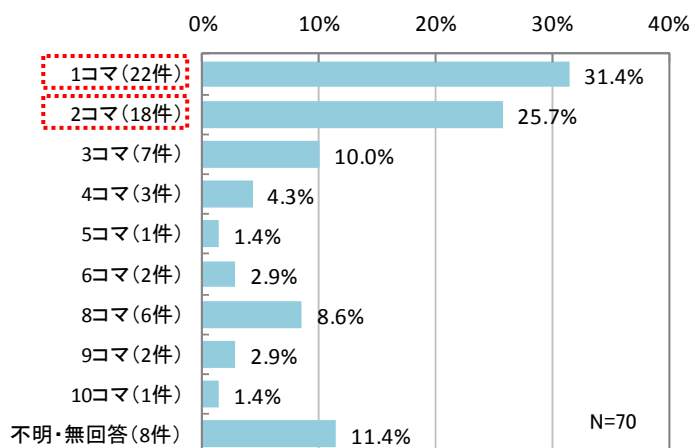


図 3-36 取組みコマ数

## ■取組み内容

- 「バスや電車の体験乗車・乗り方教室」が 67.1%、「地球温暖化と交通に関する座学」が 60.0%と多くなっている。

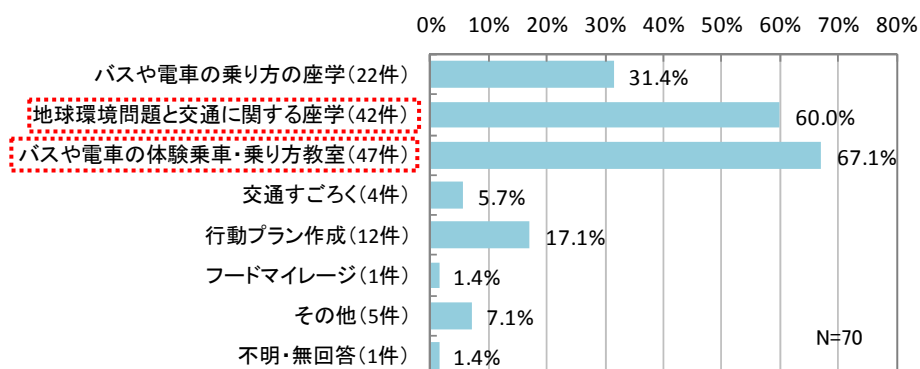
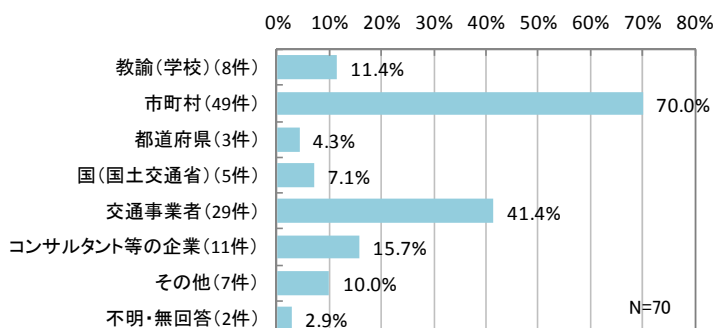


図 3-37 取組み内容

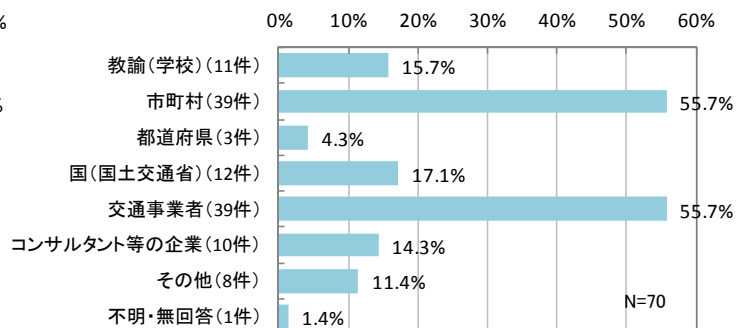
## ■ 役割分担

- 「カリキュラムの企画・作成」「費用負担」「教材等の作成・準備」は市町村が、「講師や説明の担当」は市町村と交通事業者が役割分担を担っており、学校が主体的に実施していないことが伺える。

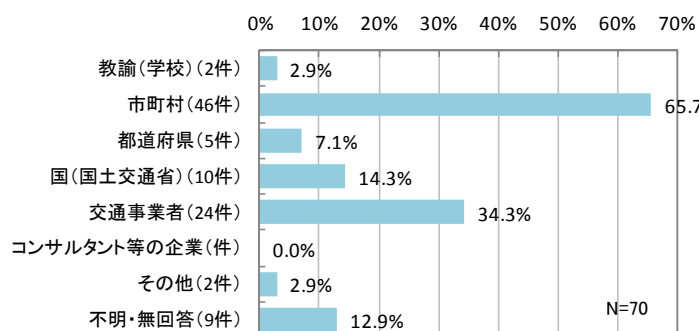
### ア) カリキュラムの企画・作成



### イ) 講師や説明の担当



### ウ) 費用負担



### エ) 教材等の作成・準備

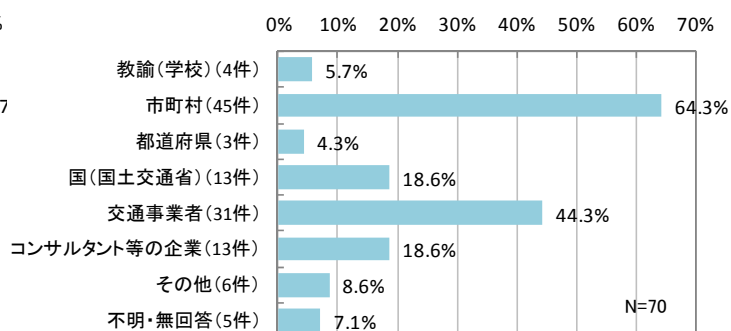
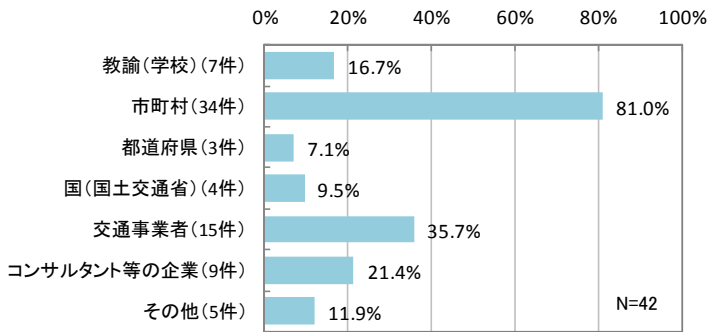


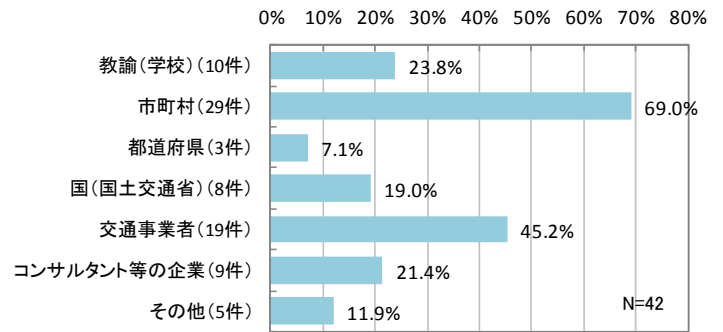
図 3-38 役割分担

【取組み内容別：地球環境問題と交通に関する座学の役割分担】

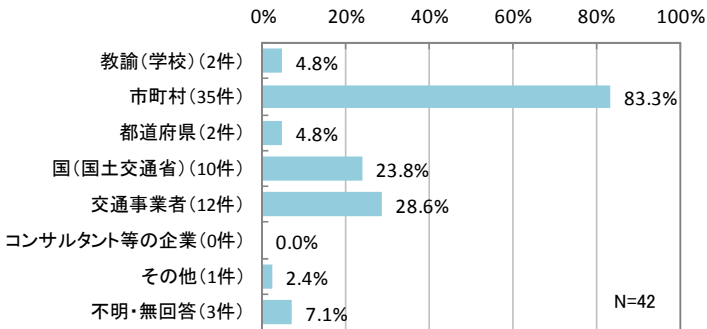
ア) カリキュラムの企画・作成



イ) 講師や説明の担当



ウ) 費用負担



エ) 教材等の作成・準備

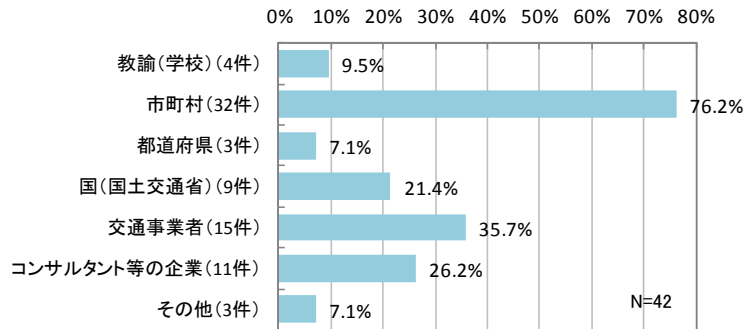
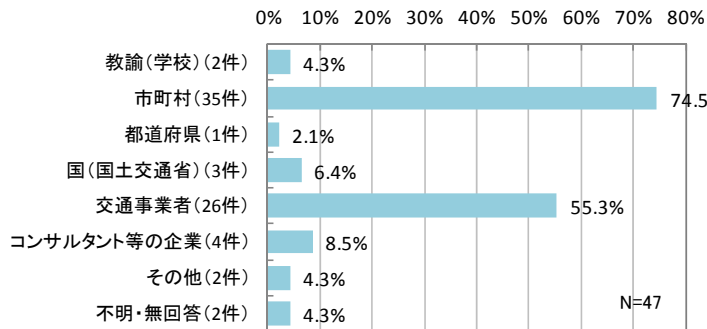


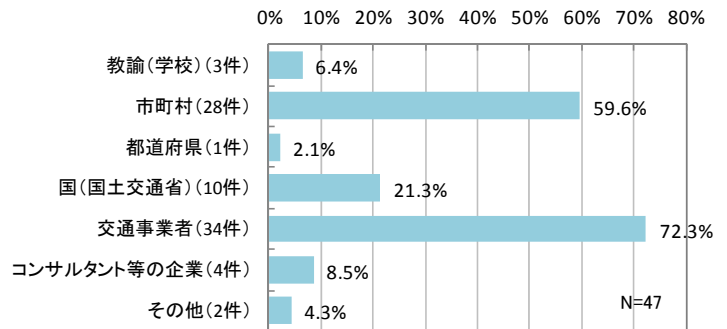
図 3-39 「地球環境問題と交通に関する座学」の役割分担

【取組み内容別：バスや電車の体験乗車・乗り方教室の役割分担】

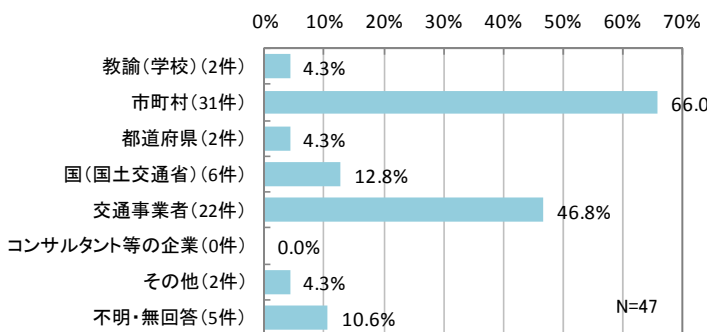
ア) カリキュラムの企画・作成



イ) 講師や説明の担当



ウ) 費用負担



エ) 教材等の作成・準備

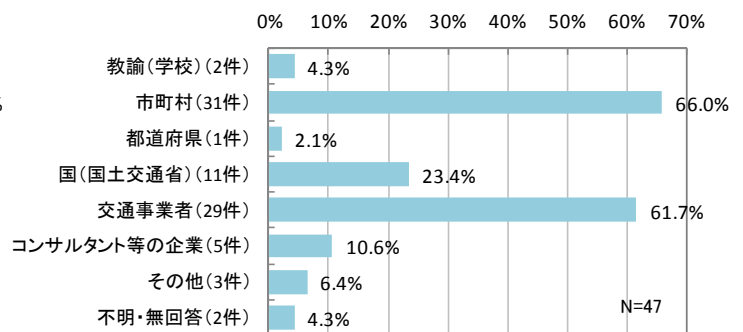


図 3-40 「バスや電車の体験乗車」の役割分担

■サポートした外部組織

- サポートした外部組織は「交通事業者」が最も多く 7 割近くとなっている。これは取組みの多くがバスや電車の体験乗車や乗り方教室であったためである。

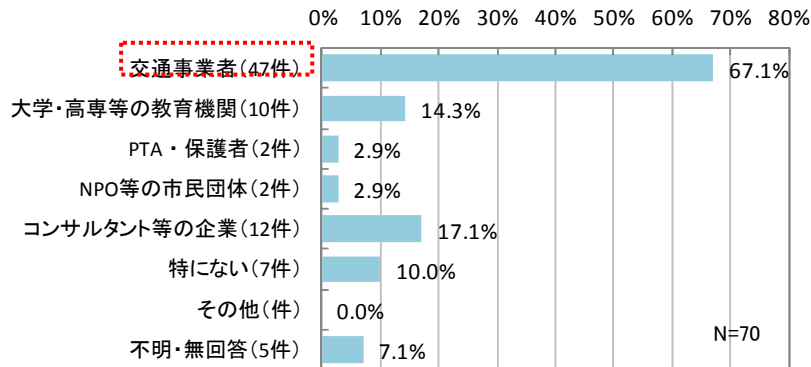


図 3-41 サポートした外部組織

(4) その他の取組み

① 間接的に関与した事例

問 18 貴自治体が間接的に関与された「交通環境学習」の事例はありますか？

- 間接的に関与した事例がある自治体は 20.5%。

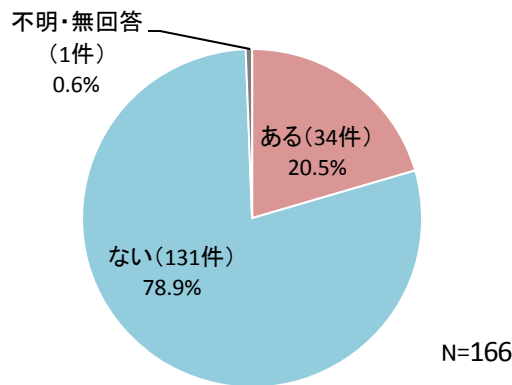


図 3-42 間接的に関与した事例

② 関与していない事例

問 19 貴自治体の地域内で、貴自治体が関与されずに、交通事業者団体や交通事業者などが主体となって取組まれている「交通環境学習」の事例をご存知ですか？

- 自治体が関与せず、交通事業者などが取組んでいる事例を知っている自治体は 16.3%

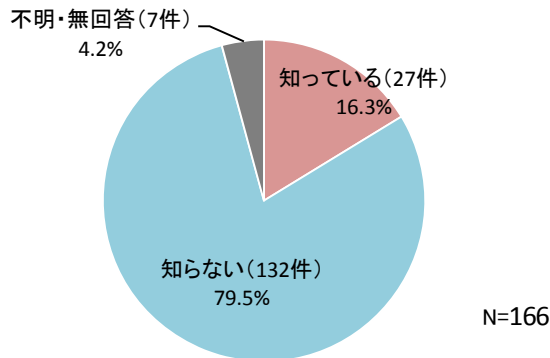


図 3-43 間接的に関与した事例

■実施主体

実施主体	件数 (件)
交通事業者	19
バス協会	2
都道府県	2
運輸局	1
小学校	1
商工会	1
エコモ財団	1



(5) 今後の方針など

① 取組みの必要性

問 20 貴自治体において、今後「交通環境学習」の取組みは必要だと思いますか？（1つに○）

- 取組みの必要性については、「必要である」が61.4%、「とても必要である」が15.1%で7割以上の自治体が必要性を感じている。

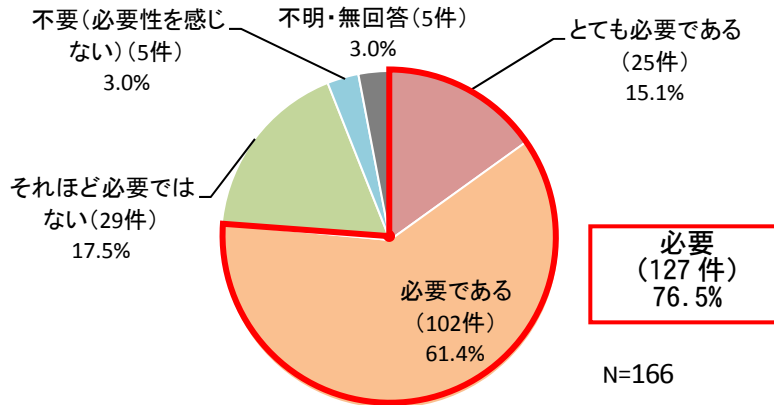


図 3-44 取組みの必要性

② 今後の取組み予定

問 21 今後、「交通環境学習」に取組む予定はありますか？（1つに○）

- 今後の取組み予定については、「取組む予定がある」は21.7%、「予定はないが機会があれば取組む」は38.0%で、約6割が取組み意向を示している。

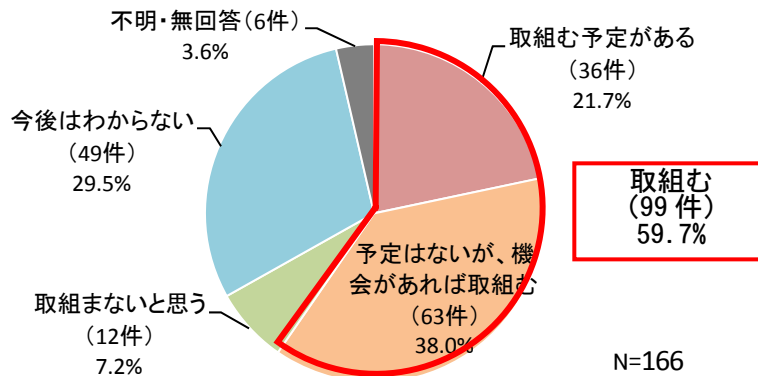


図 3-45 取組み予定

**【取組み実績別（問1）・今後の取組み予定】**

- 現在取組んでいる自治体ではほぼ 100%取組み意向を示している。これまで取組んだことがない自治体では、約半数が取組み意向を示している。

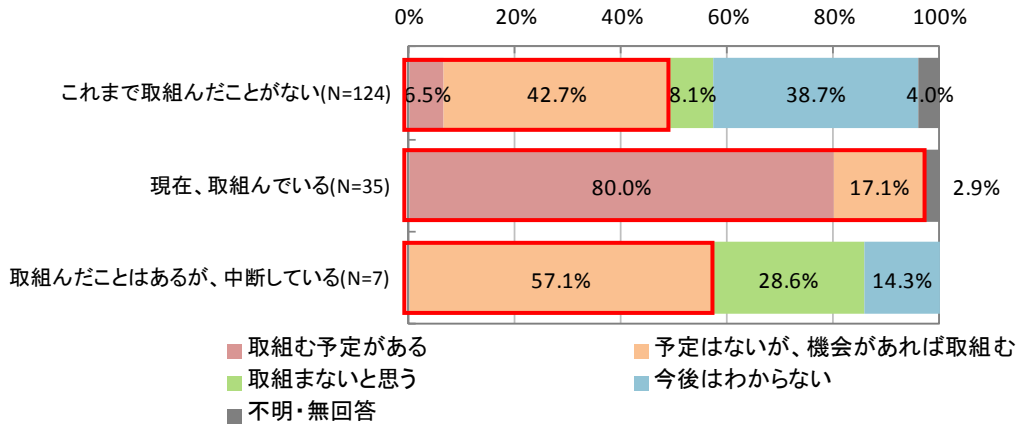


図 3-46 取組み実績別・取組み予定

**（今後取組み予定がない自治体のみ回答）その理由**

副問 21.1 その理由は？（いくつでも）

- 取組み予定がない理由をみると、「教材やノウハウが不足しているから」が 44.0%、「人手不足で負担が大きいから」が 41.3%となっている。

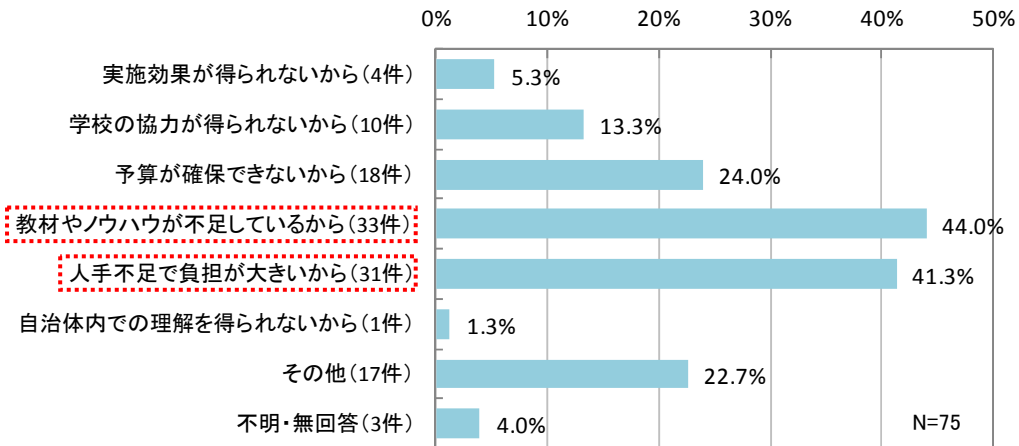


図 3-47 取組み予定がない理由

■ その他の主な意見

分類	件数(件)
検討中	3
交通事業者等他団体が取組んでいる	3
必要性を感じない	3
要望があれば検討する	2

【取組み実績別（問1）・今後の取組み予定がない理由】

- 取組み実績別にみると、現在取組んでいる自治体では学校の協力が得られないことが、中断している自治体では予算確保が、これまで取組んだことがない自治体では、教材やノウハウ不足、人手不足が、取組み予定がない主な理由となっている。

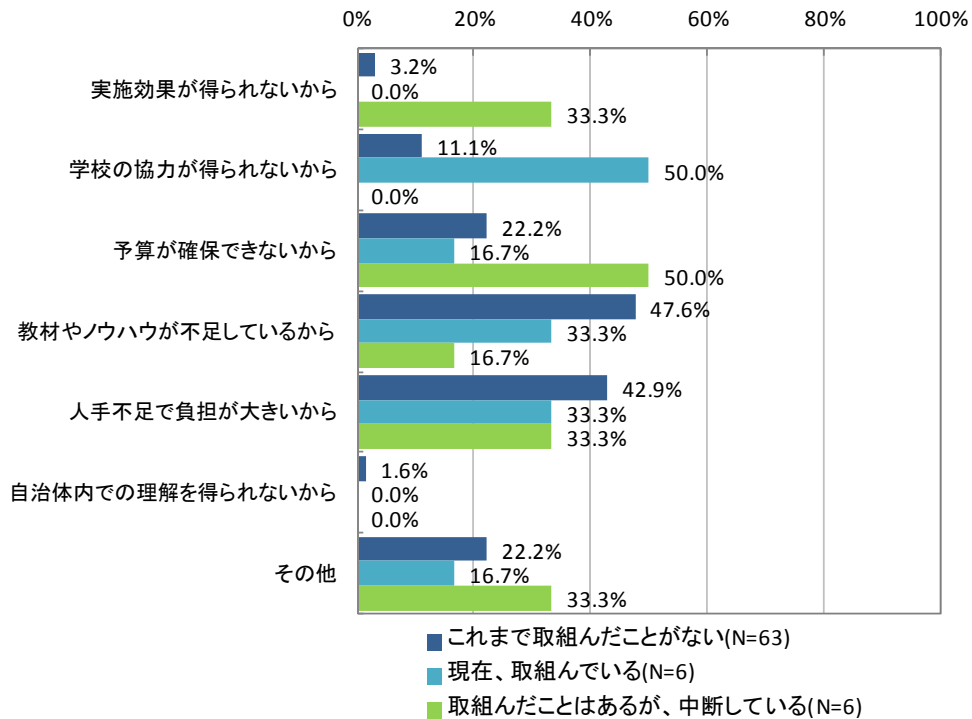


図 3-48 取組み実績別・取組み予定がない理由

③ 取組みに向けて必要な情報

問 22 仮に、今後、貴自治体で「交通環境学習」に取組む場合、特に知りたい内容は何ですか？  
重要なものより上位3つについて、選択肢から番号をお書きください。

- 取組みに向けて必要な情報をみると、最も知りたい情報では「事例」や「得られた効果」が上位に挙げられており、2番目には「得られた効果」や「効果把握の方法」が上位に挙げられている。

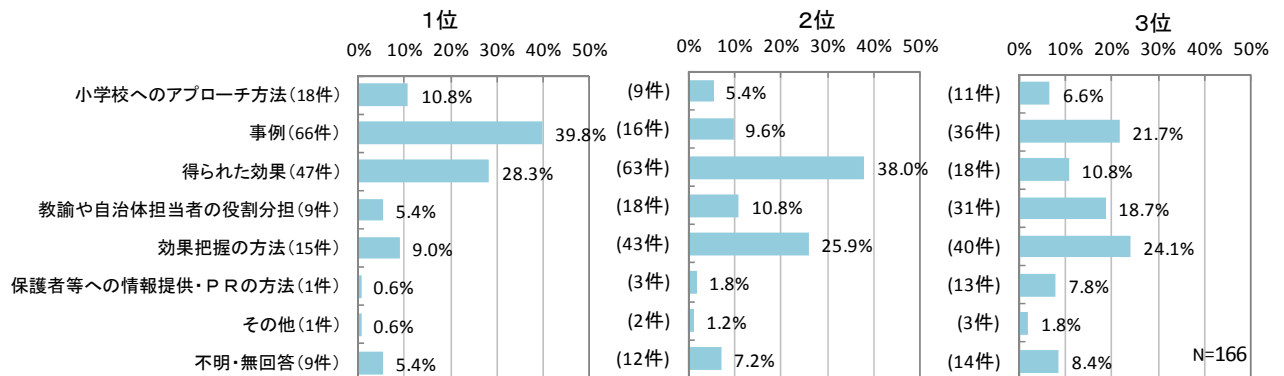


図 3-49 取組みに向けて必要な情報（上位3位）

- これらの結果について、1位に3点、2位は2点、3位は1点として点数化すると「得られた効果」と「事例」が知りたい情報として上がっている。

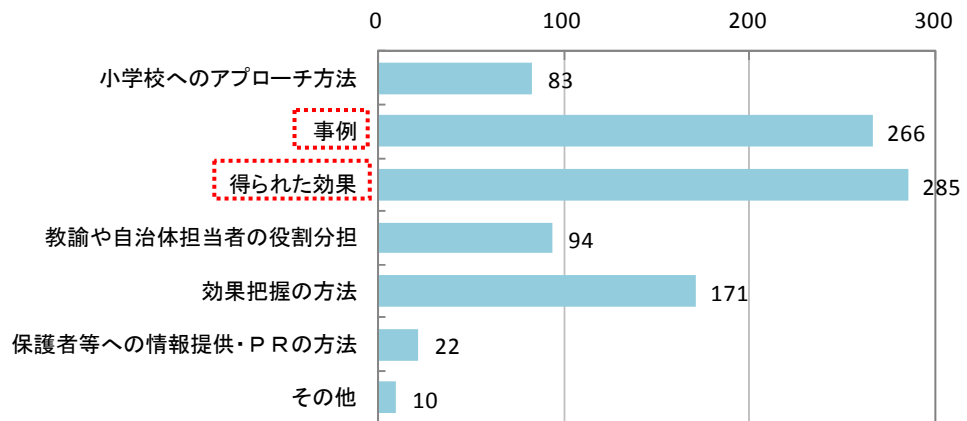


図 3-50 取組みに向けて必要な情報（点数化）

**【取組み実績別（問1）・取組みに向けて必要な情報（点数化）】**

- 取組み実績別にみると、これまで取組んだことのない自治体では「得られた効果」と「事例」が大多数を占める。また、取組んだことのある自治体では「効果把握の方法」が上位に上がっている。

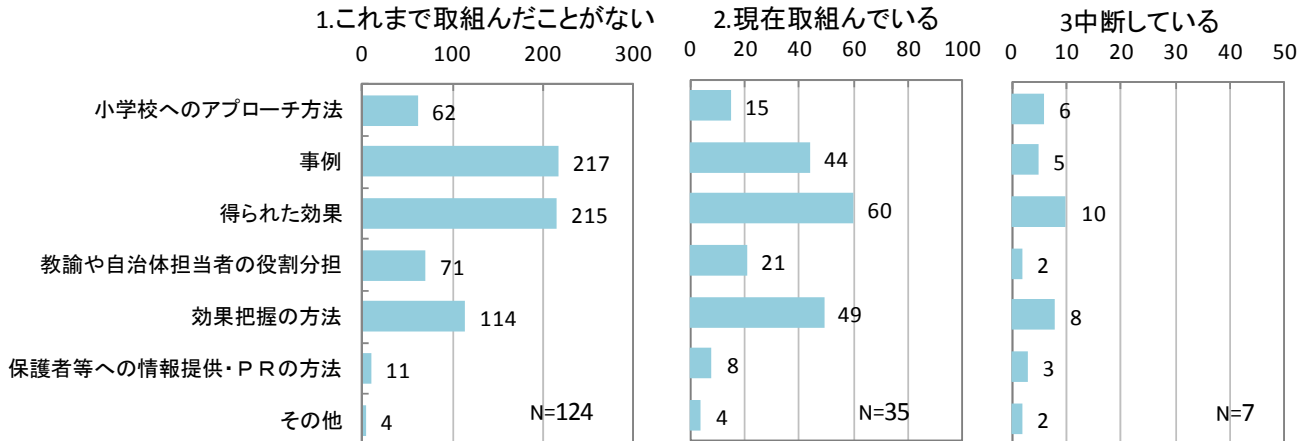


図 3-51 取組み実績別・取組みに向けて必要な情報（点数化）

④ 取組みに向けて予想される問題点や支援要望内容

問 23 仮に、今後、貴自治体において「交通環境学習」に取り組む場合に、予想される問題点や、支援して欲しい事柄などについて、具体的に教えてください。〈自由記述〉

- 取組みに向けて予想される問題点や支援して欲しい内容について下記の分類で自由意見を整理した。問題点の中では、「小学校の協力や調整」に関することが最も多く 23 件の意見があった。
- 支援内容に関することについては、「事例紹介」や「学習プログラムや教材の提供」に関することが多くなっている。

表 3-8 取組みに向けて予想される問題点や支援要望分類別件数

分 類		件数 (件)
1. 問題や課題に関すること		55
	・ 小学校の協力・調整	24
	・ 学習内容・教材	17
	・ 予算の確保	11
	・ 人材の確保	7
	・ 効果把握方法	8
	・ 実施校の確保	3
	・ その他	8
2. 支援内容に関すること		31
	事例紹介	10
	学習プログラム・教材の提供	10
	ノウハウ提供	8
	費用負担・補助	7
	講師の派遣	3
	効果検証の方法	3
	小学校へのアプローチ方法	3
	その他	4

【1. 問題や課題に関すること】

■小学校の協力・調整

自治体	問題や課題に関すること
旭川市	学校、交通事業者、学識経験者、運輸局、旭川市などからなる委員会の立ち上げ、運営。
水戸市	問題点：実施予定校の理解と協力を得ること。交通部門担当者、学校、事業者の役割分担。
ひたちなか市	小学校では実施すべきプログラムが既に多くあり、新規に「交通環境学習」に取り組む余裕がない状況である。
市原市	カリキュラムに交通環境学習を組み入れる等、学校側の理解と協力が得られるか。
越谷市	担当教員との打ち合わせの時間の確保がどれくらいできるか。
福生市	各学校では年間指導計画に基づき、限られた授業時数の中で様々な教育活動を展開している中、新たに「交通環境学習」の実施を市として推奨していくことは難しく、学校の判断に委ねるのが現状である。
大和市	学校の教育プログラムとの整合。実施主体、費用、場所など。
藤沢市	教諭等との調整
小田原市	授業の年間スケジュールとの折り合いが課題と考える（年度途中で提案をした場合）
野々市市	学校のカリキュラムとの調整。
多度津町	取り組むための時間を確保できるか、
富士宮市	学校との連絡調整を図ることが難しい可能性がある。
安城市	授業カリキュラムと交通環境学習の実施の調整。交通事業者の協力を得ること。
知多市	予想される問題点としては、予算の確保と学校が取組んでくれるかである（学校では他にもいろいろな取組がされていると思うため。）
城陽市	小学校との調整として、カリキュラムとの調整をスムーズにできる対策が必要
岸和田市	学校の理解、協力が得られないことが考えられる
枚方市	学校との連携・協力体制。
加古川市	予想される問題点は、関係団体組織との連絡調整。
川西市	問題点は学校や教員の理解。
呉市	小学校における他のカリキュラムとの調整
山陽小野田市	小学校等との調整
古賀市	小学校におけるカリキュラム作成等についての調整
大分市	今後バス路線の縮小が進むと、バスの乗り方教室や交通環境学習を行っても路線バスが走っていないため利用できないといった問題がある校区が増えることが考えられる。実施効果を上げるためには、全小学校で実施可能な学習プログラムを作成し、小学校に主体的に取り組んでもらう必要があるが、教育委員会や各学校の協力をどのように得るかが課題。
宮崎市	座学だけでなく、「実践学習」など子供たちに学習効果を定着させるための取組をするためには、継続的に授業をしないといけないが、それだけ授業時間を確保する必要がある。子供たちが興味をもって取組める教材にするために小学校の先生方と協力して教材を作っていく必要がある。

■学習内容・教材

自治体	問題や課題に関すること
旭川市	教材の開発、確保。
帯広市	学校が自主的に取組むための教材の開発とその費用。
水戸市	カリキュラムの作成及び教材の準備。授業効果指標の設定。
小美玉市	教材やノウハウなどが不足している
川越市	教材不足
春日部市	小学生または保護者が交通と環境問題についてどのようなことを知りたいのかわからない。担当部課の人数が少ないため、小学生または保護者が満足できる授業を行うことができるかわからない。
秦野市	教材
多度津町	小学生にどのように教えればよいか。
大垣市	教材やカリキュラムの準備。
豊川市	ノウハウの不足、専門知識の不足
八幡市	教材の準備や学習の進め方のマニュアルが必要
久御山町	講師（職員）の知識不足
高槻市交通部	「交通環境学習」を取組むにあたり、効果的な教材の作成が困難
伊丹市	当局が実施する「交通環境学習」は、校庭内にノンステップバスを持ち込み実施しているが、持ち込みが不可能な学校がある。また、周辺にも実施可能な敷地がなく、市内全小学校での実施が困難となることが予想される。
山陽小野田市	授業の進め方
高知市	日常生活において、児童が交通環境についてどのような認識を持っているのか、実態把握の調査が必要であると考えられる。その調査結果から見られる課題をもとに取組を進めなければ、現場との温度差が生じることが考えられる。
佐世保市	全国的に統一された認識、数値、根拠等に基づく教材を全校配布してほしい。各学校で同様に取組んでもらえるのか（バラツキがでないか）。

■予算の確保

自治体	問題や課題に関すること
帯広市	学校が自主的に取組むための教材の開発とその費用。
いわき市	予想される問題点としては、人員の確保や教材の作成等にかかる予算の確保が考えられる。予算の確保については、詳細な内容と根拠が必要となることから、検討段階での確保は難しいと考えられる。
大館市	バス事業者のPRとなりかねないことから、予算がつかない。
横須賀市	算が確保できない。
上越市	費用対効果の観点から予算確保が困難
野々市市	教材を作製するための予算確保。
大垣市	実施校の選定（複数の希望がある場合など）。教材やカリキュラムの準備。学校や自治体の役割分担、事業者の協力。関連予算の確保。
知多市	予想される問題点としては、予算の確保と学校が取組んでくれるかである（学校では他にもいろいろな取組がされていると思うため。）
秦野市	財源
大津市	予算の確保。
堺市	事業者負担により進めているため、事業者努力の限界を崩すには予算が必要。

■人材の確保

自治体	問題や課題に関すること
横須賀市	担当部課の人手不足。
いわき市	予想される問題点としては、人員の確保や教材の作成等にかかる予算の確保が考えられる。人員については、当室の職員は4名であり、複数の学校への同時派遣は難しい状況にある。
川越市	人員不足
豊川市	人手不足
堺市	学校と行政とは連携できても、教育委員会の学習プログラムにはそぐわないため、一定の人材の確保と時間が必要である。
枚方市	人員の確保。
藤沢市	継続的な学習の実施に係る人手の確保等

■効果把握方法

自治体	問題や課題に関すること
帯広市	取組の効果把握と検証。
水戸市	授業効果指標の設定。
佐倉市	事業の必要性や効果をどうPRしていいかわからない。
船橋市	効果をはっきりして頂き、掛けるべき費用と求めるべき効果という説明が出来るようにしないと具体化していかない。
市原市	交通行動の転換を促すだけのインフラとしての公共交通が備わっていないため、効果ははかりにくい。
四日市市	県バス協会の協力によって実施しているが、今後、回数を増やすためには自治体での予算化が不可欠である（現在、バス協会の負担で実施）。そのためには費用対効果を明確にしなければ予算取ができない。
大津市	実施効果の分析が困難。
西宮市	直感的に「交通環境学習」を実施することで、公共交通への理解が深まり、最終的には手段としての交通の充実につながるであろうと予測できる。しかし、定量的指標や効果が掴みづらく、また、短期的な成果も得られづらいアプローチの仕方であると感じる。もっとも「学習」であるから、人格形成を含むため、即席とはいかない。少なくとも「学習」である以上、アウトプットの充実を図り、くり返し学べる環境づくりも大切ではないかと思います。

■実施校の確保

自治体	問題や課題に関すること
横浜市	昨年度から交通環境学習に取組んでいるが、昨年度は1校、今年度は2～3校の実施にとどまっており、実施校の拡大が課題である。市立小学校約350校に広く展開する為の方策を考えたい。
藤沢市	授業に使用する教材の作成、実施小学校の選定
相模原市	実施校を見つけるのが困難



■その他

自治体	問題や課題に関すること
千歳市	子どもに対する学習の前に親に対する学習指導等が必要である。
伊勢崎市	移動手段がほぼ自家用車に限定されているため、公共交通への興味は極めて低い。
大垣市	実施校の選定（複数の希望がある場合など）。学校や自治体の役割分担、事業者の協力。
関市	自家用車への依存度が高い関市では、高校を卒業（18歳以上）すると普通自動車免許を取得し、公共交通を利用する時は遠出の時のみとなる。また、乗り換え抵抗が高いため、駐車場のある最寄りの駅等まで自家用車で行く傾向である。果たして効果があるのか疑問であるが、「やらない」より「やった方がよい」ため、出来る限りの協力はしたい考えである。
大津市	役割分担（業務など）
福山市	バスの減便や廃止など、車から転換できる代替交通手段のサービス低下が進む中で、交通環境学習が実施しにくくなることが懸念される。
松江市	交通事業者の負担（説明、運転手の手間）
久留米市	モビリティマネジメントの一環として交通環境学習は必要と考えるが、自治体内部での合意形成が得られていない状態であるため、内部的な説明資料（教育資料）が必要と感じている。

【2. 支援内容に関すること】

■事例紹介

自治体	支援内容に関すること
水戸市	実施に向けての調整や役割分担を含めた事例の紹介。
流山市	他自治体における「交通環境学習」の事例にかかる情報を提供して欲しい。
越谷市	最新の事例を紹介していただき、指導方法のアドバイスをいただきたい。
市川市	まだ教材開発に主体的に取り組んだ例がなく未知数。社会科の工業（自動車工場）の内容の一部で環境に優しい自動車の開発に触れる程度。有効な取組例が知りたい。
福井市	全国の事例・情報の提供
八尾市	効果のある事例を紹介していただけると取組みやすいと考えます。
加古川市	支援して欲しい事柄は、他自治体での事例や教材の紹介。
藍住町	参考事例等の支援
高松市	本市では現在、「高松市公共交通利用促進条例」の本年9月議会での制定を目指しており、条例の基本方針のひとつに「教育、啓発等を通じた公共交通に関する意識の醸成」を掲げ、学校教育においても、公共交通の積極的な利用を促す取組を推進することとしている。しかしながら、現時点で交通環境学習に関するノウハウが殆どないため、他自治体における取組事例の紹介や、実施に当たってのノウハウの提供を受けたいと考えている。
松山市	他自治体の事例の情報提供

### ■学習プログラム・教材の提供

自治体	支援内容に関すること
当別町	教材として活用している家庭からの CO2 排出量などの各種資料の更新作業が大変となってくる。必要な資料がそろっているサイトなどがあれば教えて欲しい。
弘前市	使用する教材や学習の進め方についてノウハウがないため支援してほしい。
福島市	教材や具体的な進め方等のノウハウに関する情報について提供いただけると助かります。
いわき市	予算確保負担軽減のため、無料もしくは低額での配布資料等の提供
水戸市	支援：カリキュラム、教材等の提供。
横須賀市	教材の情報提供。
福井市	教材の作り方。
和歌山市	教材の提供をいただきたい
藍住町	教材の支援
東温市	交通すごろくにとても興味があるので、交通すごろくの学習パッケージをせひ作って欲しいです。

### ■ノウハウ提供

自治体	支援内容に関すること
弘前市	使用する教材や学習の進め方についてノウハウがないため支援してほしい。
福島市	教材や具体的な進め方等のノウハウに関する情報について提供いただけると助かります。
いわき市	少ない授業で効果的に行うことが出来る教材やノウハウについて。
越谷市	最新の事例を紹介していただき、指導方法のアドバイスをいただきたい。
横須賀市	ノウハウの情報提供。
川西市	支援は取組の具体例集的なパンフレット、各学校のアプローチから実施にいたるまで詳細なもの。
和歌山市	ノウハウの提供をいただきたい
高松市	本市では現在、「高松市公共交通利用促進条例」の本年9月議会での制定を目指しており、条例の基本方針のひとつに「教育、啓発等を通じた公共交通に関する意識の醸成」を掲げ、学校教育においても、公共交通の積極的な利用を促す取組を推進することとしている。しかしながら、現時点で交通環境学習に関するノウハウが殆どないため、他自治体における取組事例の紹介や、実施に当たってのノウハウの提供を受けたいと考えている。

### ■費用負担・補助

自治体	支援内容に関すること
室蘭市	後年度においても地方運輸整備局の支援を受けられるようであれば問題ないが、市単独実施となると、人的に余裕がない状況のため、引き続き現状と同様の支援が望まれる。
延岡市	費用面での支援
新潟市	長期に渡って実施していく上で、貴団体からの継続的なバックアップを実施する際には検討していただきたい。
龍ヶ崎市	バス・電車を使った体験学習の場合、その費用負担に対する支援
川西市	財政支援。
倉敷市	経費補助をお願いしたい
高松市	実施に必要な経費の補助制度があれば是非活用したい。

■講師の派遣

自治体	支援内容に関すること
いわき市	無料もしくは低額で講師として出向くことが出来る人材の紹介。
甲府市	講師のサポート等
知多市	支援については、職員が学校へ行って教えるノウハウを持っていないので講師を派遣してもらいたい。

■効果検証の方法

自治体	支援内容に関すること
甲府市	フォローアップ方法
河内長野市	学習後の効果把握の方法等の資料提供を希望します。
松山市	効果を検証する方法

■小学校へのアプローチ方法

自治体	支援内容に関すること
平塚市	過去、別の事業で学区との連携を試みていたが、学校側に興味を持ってもらえず、事業が難航した経緯がある。興味を持ってもらった学校では、総合学習の時間の中で実施が出来、最初に興味を持ってもらうことが課題として予想されるため、そのための工夫について情報提供があると有り難い。
大竹市	公共交通を教材とした「出前講座」を予定していたが、実施には至っていない。校長会での事業目的・内容の説明を行い、小学校からの依頼を待ったが、ない状況である。実施に向けての対応を検討しており、参考となる事例等があればご教示いただきたい。
大分市	「交通環境学習」の実施校の選定する支援をしてほしい。

■その他

自治体	支援内容に関すること
弘前市	他市などで取組んでいる交通環境学習の体験が出来る（見学が出来る）機会があれば提供して欲しい。
小平市	交通担当だけでなく、教育機関（小学校等）にも交通環境学習についての意識調査を実施し、相互に学習効果や必要性について認識する機会を提供していただきたい。
河内長野市	対象とする小学校の選定基準の資料提供を希望します。
高知市	交通環境学習のねらいや必要性・方法等が学校で十分に共通理解できていないことが考えられるため、啓発の為の資料（リーフレット等）を発信してほしい

(6) 自治体属性

■保有公共交通

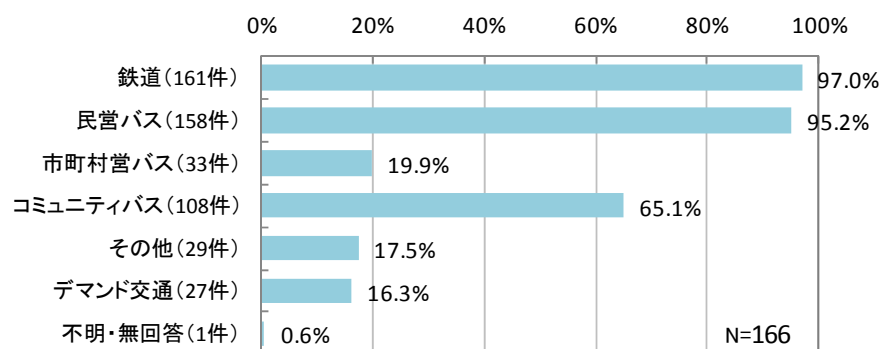


図 3-52 保有公共交通

■交通環境学習の担当部署

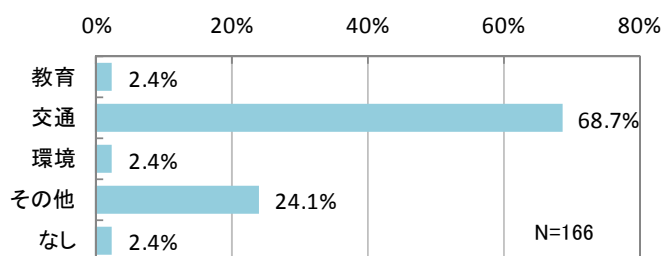


図 3-53 担当部署

■担当人数

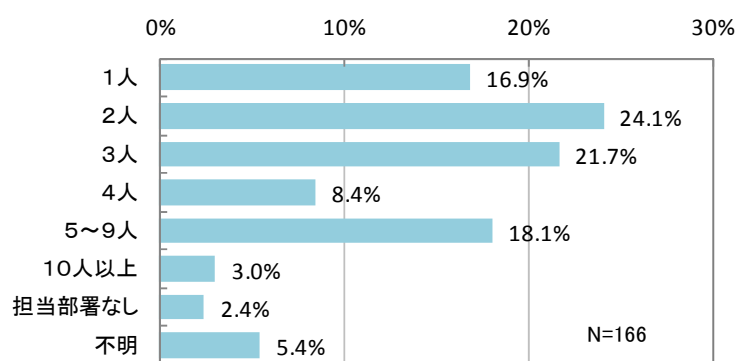


図 3-54 担当人数

### 3.1.3 自治体アンケートのまとめ

#### (1) 自治体アンケートで確認できた事項

##### (ア) 自治体における取組み状況や必要性

###### ①取組み実績の有無

- 回答された自治体の約3割弱が交通環境学習に取組んだことがあり、取組みは年々増加傾向にある。
- 取組み実績がない自治体でも7割以上が関心を持っている。

###### ②交通環境学習に取組めた要因

- 交通環境学習に取組めた主な要因として、約4割が「総合計画や交通関連計画等に位置づけられていた」と答えており、計画等において位置づけることが、行政内における理解や予算確保のために重要といえる。

###### ③必要性に対する意識

- 回答された自治体の7割以上が交通環境学習の必要性を感じており、また約6割が今後の取組み意向を持つなど意欲は高い。

##### (イ) 取組み概要や実施体制

###### ①目的の設定

- 交通環境学習を取組む場合、公共交通利用促進を目的に取組む自治体が大多数となっている。その反面、児童の学びや成長など教育的目的を設定しているケースは少ない。

###### ②取組み方と授業内容

- 交通環境学習の取組み方では、小学校が主体的にカリキュラムの中で実施しているケースは少なく、自治体側からの依頼で単発的に実施したり、小学校からの依頼に出前講座で対応している場合が多い。
- 取組み内容では、「体験乗車や乗り方教室」「地球環境問題と交通に関する座学」を実施する自治体が多く、全体の6割を超える。

###### ③取組み体制

- 取組み体制としては、6割以上が担当部署で必要に応じて検討している状況で、教育委員会と協働で取組むケースは少ないものの、何らかの連携を行っている自治体が半数を超える。
- 各自治体の役割については、出前授業の講師や実施校の選定、小学校や交通事業者との調整を担うケースが多い。

###### ④小学校へのアプローチ方法

- 自治体から小学校へのアプローチする場合の方法では、校長会等での説明が半数を占める。数は少ないものの教員研修の実施や研究会での説明、小学校への個別説明など、積極的に小学校への情報提供を行っている自治体も多い。

###### ⑤取組みの成果

- 利用者数の変化が効果としてあらわれているのはわずかであり、「交通手段の選択が及ぼす影響の理解」や「公共交通の乗り方の理解や親しみの醸成」といったように、将来の利用促進に繋がる可能性はあるが、明確な数字としての効果が把握できていない結果となって

いる。

- また、取組みの成果の広報については、4割が行っていないと回答している。

#### ⑥取組み実施・継続に向けて必要な情報

- 取組みに向けて必要な情報には、「事例」や「得られた効果」が上位にあげられており、現在取組んでいる自治体では「効果把握の方法」があがっている。

### (ウ) 取組み実施を断念・中断した理由

#### ①取組みを断念した理由

- 交通環境学習に取組んでいく中での問題点、また取組みを断念した理由としては、実施校の確保の大変さに関する意見が多く、全体の4割を占めている。
- 取組みに向けて予想される問題点でも、小学校の理解を得ること、カリキュラムとの調整に対する意見が多くあげられている。

#### ②取組みを中断した理由

- 取組みを中断した理由では「予算が確保できない」「期待した効果が得られない」が4割を超えている。

#### ③取組み予定がない理由

- 今後の取組み予定がない理由としては「教材やノウハウ不足」「人手不足」が4割を超えている。

### (2) 交通環境学習を実施・継続に向けた問題・課題

#### ①取組みに向けての問題・課題

- 多くの自治体が交通環境学習の必要性を感じており、取組み意向はあるが、取組み方法や内容がわからず、担当部署の人手不足もあり実施に至ってない状況である。
- これらを解消するために、事例や学習プログラム、教材、ノウハウや効果の把握方法について、自治体が取組むために効果的な提供することが必要である。

#### ②小学校へのアプローチにおける問題・課題

- 本来小学校が主体的に取組むのが望ましいが、現状では自治体が体験乗車や乗り方教室などの出前授業等を用意し、小学校に取組み依頼したり、小学校からの依頼に対応して実施している状況である。そのため取組んでいく上で、実施校の確保が大きなハードルとなっている。
- 各自治体とも校長会等での説明やチラシの配布などにより小学校への情報提供を行っているものの、現場の教諭まで情報が届いていない可能性がある。

### ③継続実施のための問題・課題

- 教育委員会とも一部連携を図っているものの、具体的な内容については交通担当部署のみで検討を行っているケースが多く、取組みの中に子どもの成長など学校が求める効果の視点がなく、公共交通の活性化や利用促進といった目的のみで進めている可能性がある。
- このため小学校側が交通環境学習のメリットや必要性がわからず、実施校が見つからない、また一度実施しても小学校での主体的な取組みや継続実施に結びつかないと考えられる。
- また、公共交通利用促進を取組み目的と考えているにも関わらず、児童へのアンケートや教諭との意見交換以外の効果の把握方法がわからず、公共交通の利用者数の増加など具体的な効果が現れないため、予算の確保が難しいことが、継続実施していく上での大きな課題となっている。

### ④自治体の目的設定に係る問題・課題

- 学校教育において“交通”は馴染みがないため、交通環境学習の重要性について学校教諭の理解を得るのは難しい。さらに現在自治体サイドの目的としては教育的視点よりも、公共交通の利用促進等が主に設定しており、一層教育現場の理解を得るのが困難になっていると考えられる。

### ⑤情報提供に係る問題・課題

- 実施に向けて知りたい情報としては、先進事例や学習プログラム、教材、ノウハウが上位に挙げられている。
- 一方で、現在インターネット等で先進事例の情報などが提供されていることを踏まえると、提供されている関連情報が入手できていない、またはその内容が自治体担当者（実務者）のニーズと整合していない、などの問題が考えられる。

## 3.2 学校アンケート調査

### 3.2.1 学校アンケート調査の概要

#### (1) 調査の目的

JCOMM や土木と学校教育フォーラム、学会等で発表されていない事例の発掘（例えば、事業者や学校だけで連携している事例等）や取組みの実施や継続していく上での課題等を把握し、整理を行う。

#### (2) 調査概要

表 3-9 調査概要

項目	内容
調査対象	全国より抽出した 60 小学校 (過去 2 年間に交通環境学習の実施が確認できる小学校のうち 60 校) ※抽出方法は下記に掲載
配布回収方法	郵送配布、郵送回収
配布物	・依頼文 (A 4 片面) ・調査票 (A 3 両面) ・エコモ財団による支援事業の PR チラシ ・返信用封筒 (角 2)
調査期間	平成 25 年 11 月 25 日～12 月 11 日
有効回収件数	27 件 (回収率 45.0%)

#### ① 調査対象

全国の小学校の中から、ホームページや文献等から平成 23 年度以降に交通環境学習の実施実績が見られる小学校を抽出し、そのうち下記の条件を満たす小学校 60 校を調査対象とした。

- 継続実施されている
- 学校が主体となって実施
- 自治体が主体となって実施
- 自治体アンケートで取組が紹介

#### ② 調査のポイント

アンケート調査により把握するポイントを以下に列記する。

- ①交通環境学習の概要や実施体制等を把握（事例を収集・整理を実施するため）
- ②自治体等から学校への効果的なアプローチ・PR方法・時期を把握
- ③授業実施に向けた課題を把握（継続実施出来ない理由）
- ④継続実施に向けて有効な外部支援の内容の把握 など



### ③ 調査項目

アンケート調査の設問項目を以下に示す。

表 3-10 設問項目

	設 問 項 目
①交通環境学習の取組み状況	交通環境学習の取組み状況（学年、教科、方法、内容）
	取組み期間（何年度～）
	取組みのきっかけ
	行政からの依頼があった場合の説明のわかりやすさ
	取組み内容を決めた要因
	取組みの参考とした情報
	授業の役割分担（企画、教材準備、講師、サポート、費用負担）
	取組みの目的・目標
	児童に学んでほしいこと
	取組みの効果の有無・具体的効果＜自由記述＞
	取組み上の問題や課題
	単元指導計画の作成
	②今後の方針など
今後の取組み予定	
今後取組まない場合、その理由	
自治体から小学校へのアプローチの時期	
取組みやすいコマ数	
学校単独での取組みの可能性	
一部支援があれば可能な場合の最低限必要な支援	
取組み可能性が広がる教科・単元への関連付け	
継続的な取組みへの留意点や必要な情報等	
③小学校属性	学校名、連絡先
	アンケート記入者

### 3.2.2 アンケートの結果

#### (1) 学校における交通環境学習の取組み状況

##### ① 交通環境学習の取組みの具体例

問1 最初に、貴校における「交通と環境問題に関する授業」の取組みについてお伺いします。取組んだ学年ごとに、教科、方法及びその内容をお書きください。(複数回答)

- 取組みは複数の事例を聞いており、全部で27校36事例の回答があった。
- 取組状況は、学年、教科、内容とも自治体アンケートとほぼ同様の傾向となっている。(※自治体アンケートでは方法は質問していない)

#### ■学年

- 取組み学年は「5年生」が最も多く40.7%、次いで「2年生」が29.6%と続く。

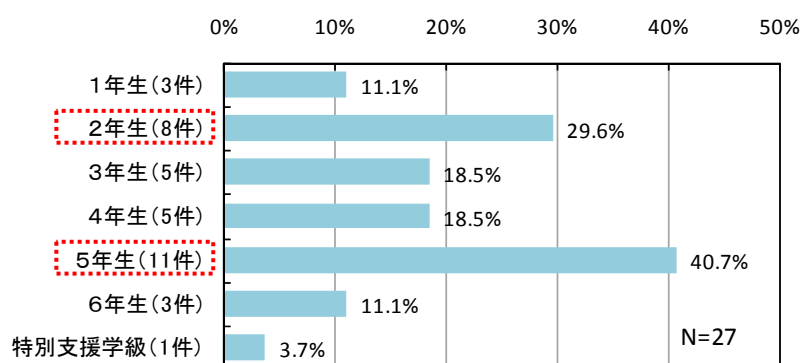


図 3-55 取組み学年

#### ■教科

- 教科をみると、「総合的学習の時間」が74.1%で大多数を占め、「生活科」「社会科」がともに37.0%で続く。

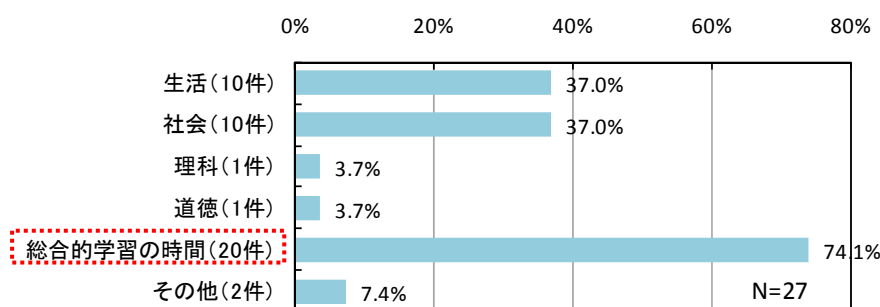


図 3-56 取組み教科

○その他の教科 ・ 図工

## ■方法

- 取組み方法は、「単発の出前授業として実施」が最も多く77.8%で、次いで「社会見学に併せて実施」が44.4%と続く。「通常のカリキュラムの中で実施」も29.6%となっている。

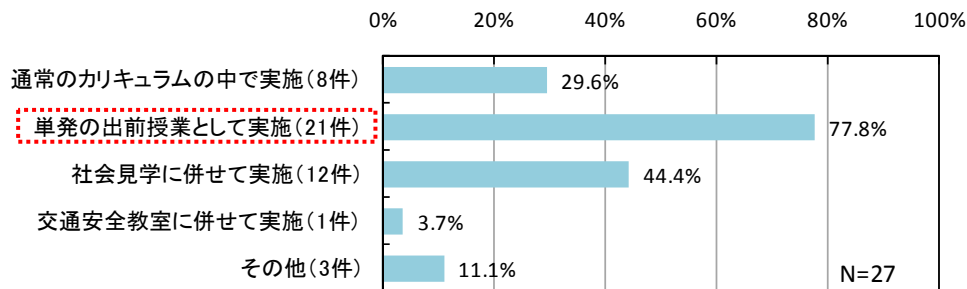


図 3-57 取組み方法

○その他の方法 ・ 2学期のまとめとして

## ■内容

- 取組み内容は、「バスや電車の体験乗車・乗り方教室」が最も多く全ての取組み校で実施されている。

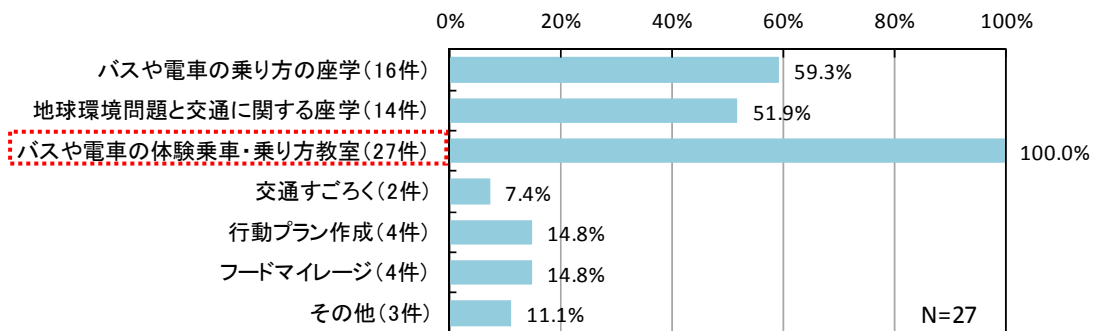


図 3-58 取組み内容

### 【取組み内容組み合わせパターン ※36事例ごとに集計】

- 「バスや電車の乗り方の座学」については、単独で実施されることはなく他の内容とセットで実施されている。「バスや電車の体験乗車・乗り方教室」と座学の組み合わせが最も多く実施されている。

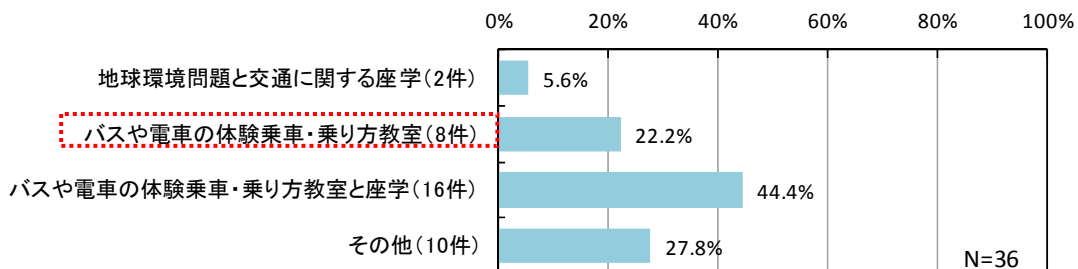


図 3-59 取組み内容組み合わせパターン

【取組み内容パターン別・取組み方法 ※36 事例ごとに集計】

- 「バスや電車の体験乗車・乗り方教室」のみは出前授業や社会見学時に実施されている。通常カリキュラムの中では、座学との組み合わせで実施されていることがわかる。

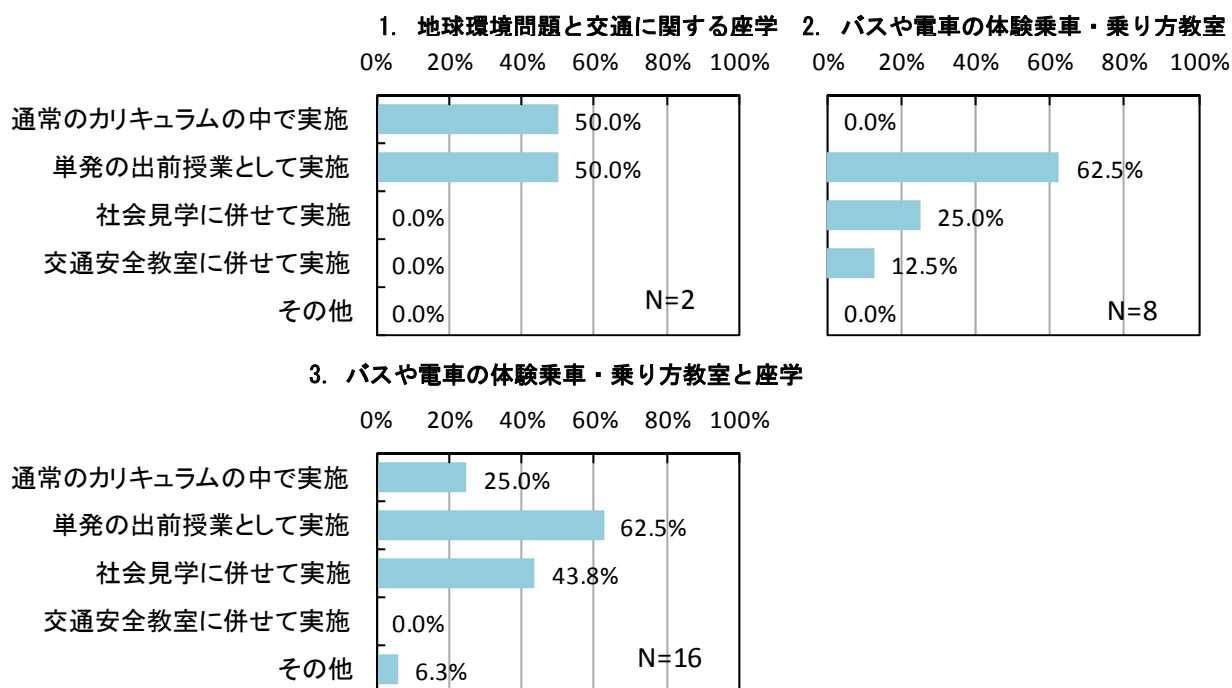


図 3-60 取組み内容パターン別・取組み方法

【教科別・取組み方法 ※36 事例ごとに集計】

- 「社会科」は通常のカリキュラムや社会見学に併せて実施されるケースが多く、「生活科」や「総合学習」は出前授業として実施されるケースが多くなっている。

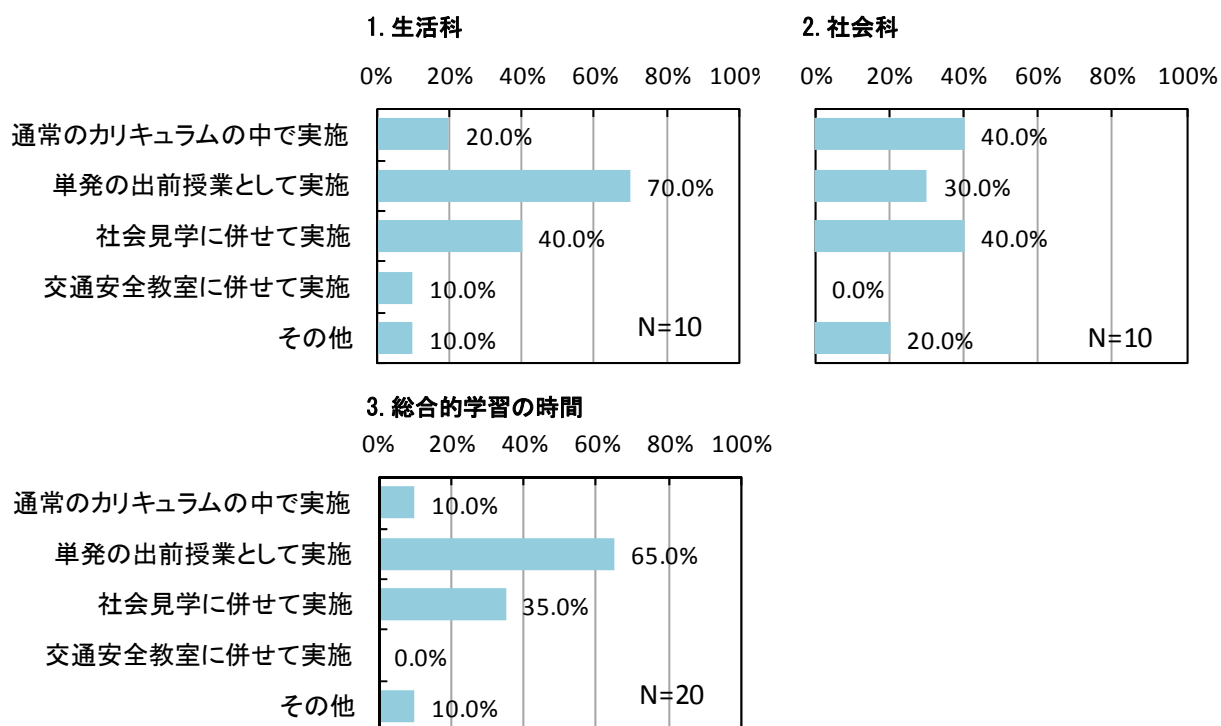


図 3-61 教科別・取組み方法

【教科別・取組み内容パターン ※36 事例ごとに集計】

- 「社会科」ではその他に含まれるフードマイレージや交通すごろく、行動プラン作成などより深い内容が多くなっており、「生活科」や「総合学習」では「バスや電車の体験乗車・乗り方教室と座学」が多くなっている。

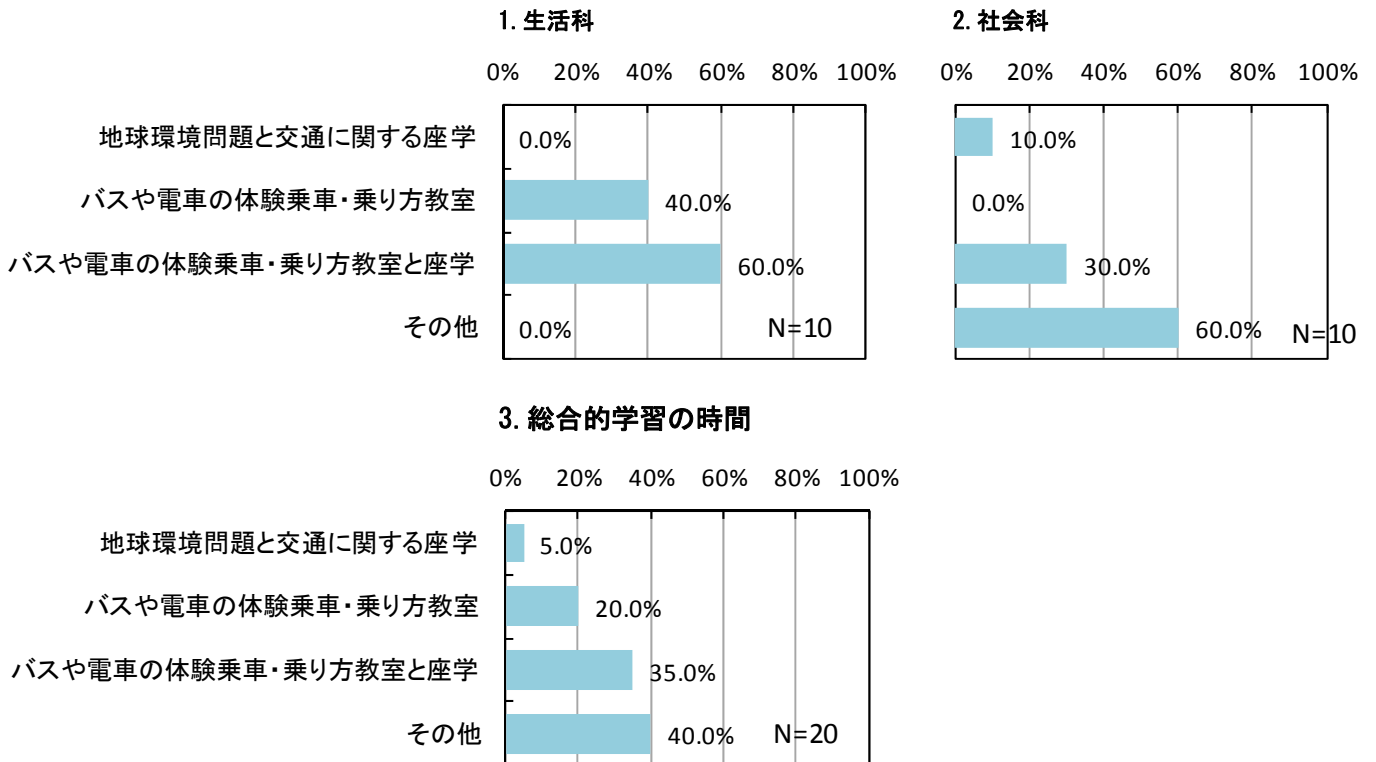


図 3-62 教科別・取組み内容パターン

② 取組み年度

問 2 問 1 の授業に取組んだのはいつですか？ ※複数年の場合は、すべての年度をお書きください。

- 取組み年度をみると、平成 24 年度単年度実施が最も多く 48.1%。複数年に渡って継続実施されているケースも 25.9%ある。
- 平成 23 年度～平成 24 年度の過去 2 年間に取組みが確認された小学校を対象としているが、平成 25 年度のみ実施との回答が 4 件あった。

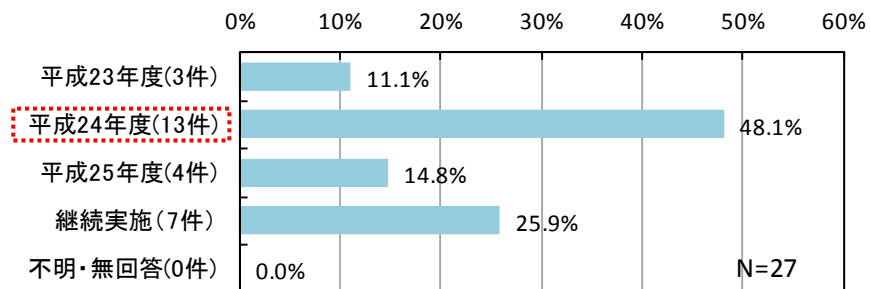


図 3-63 取組み年度

### ③ 取組みのきっかけ

#### 問3 問1の授業に取組まれたきっかけは？（いくつでも）

- 取組みのきっかけは、「行政から複数校へ呼びかけがあり、貴校が立候補した」が51.9%で最も多く、過半数を占めている。小学校の発案で実施した事例は、25.9%（7件）となっている。

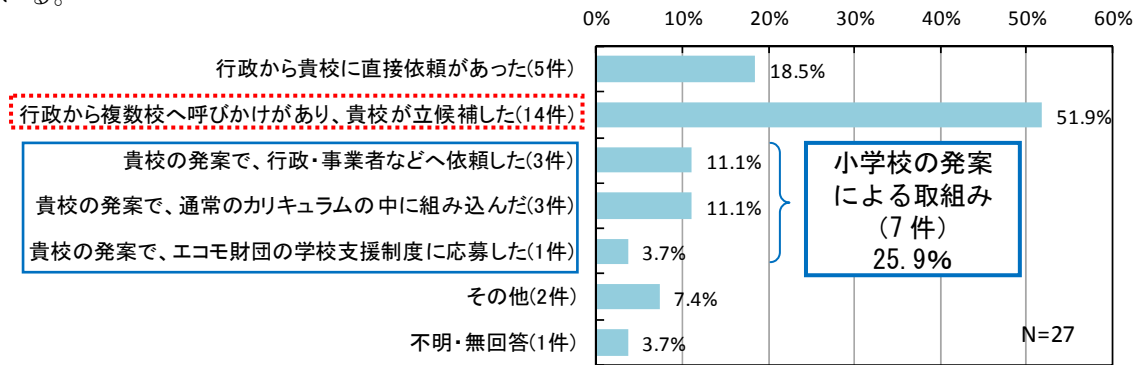


図 3-64 取組みのきっかけ

- その他
- ・バス事業者からの提案により実施した
  - ・大学の教授よりすすめられた

#### 【取組みのきっかけ別・取組み内容パターン ※36事例ごとに集計】

- 取組みのきっかけ別に取組み内容パターンをみると、行政からの依頼で実施する場合は、「バスや電車の体験乗車・乗り方教室」が大多数を占めているが、小学校の発案で実施する場合は、その他に含まれる「交通すごろくや行動プラン作成、フードマイレージ」など、より深い内容となっている。

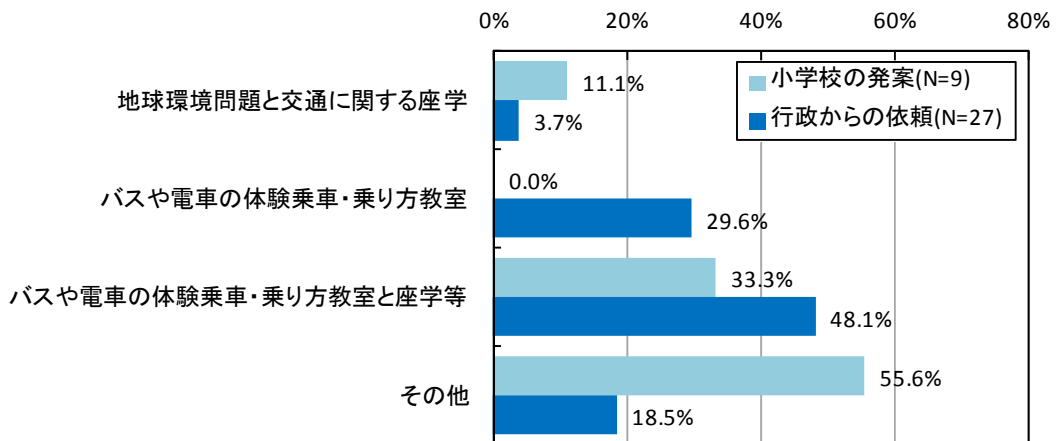


図 3-65 取組みのきっかけ別・取組み内容パターン

(行政から依頼や呼びかけがあった学校のみ回答)

副問 3.1 行政から依頼や呼びかけがあった際の説明はわかりやすかったですか？(いくつでも)

- 行政からの依頼や呼びかけ時の説明については、「チラシやパンフレットを配布されたので、取組み内容がイメージできた」と「プログラムや教材を提供されたので、取組み内容がイメージできた」が同数の 52.6%となっており、内容がイメージできるチラシやパンフレット、具体的なプログラムや教材の提供が取組みを始めるきっかけとして有効であることが伺える。

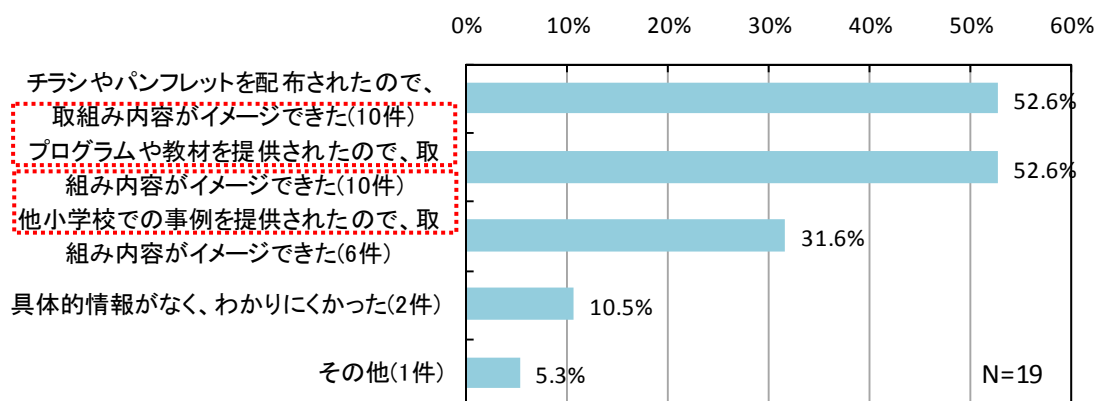


図 3-66 行政からの依頼等のわかりやすさ

○その他の意見 ・ 複数回打ち合わせのため来校くださり、具体的な計画ができた

④ 取組み内容を決めた要因

問 4 問 1 の授業の取組み内容を決めた主な要因は？(いくつでも)

- 取組み内容を決めた主な要因は、「児童が興味を持ちそうだった」が 74.1%で大多数を占め、次いで「外部（行政等）からの人的支援（講師など）があった」が 48.1%となっている。
- 支援面での要因についてみると、「外部からの人的支援」が 48.1%と最も多くなっている。

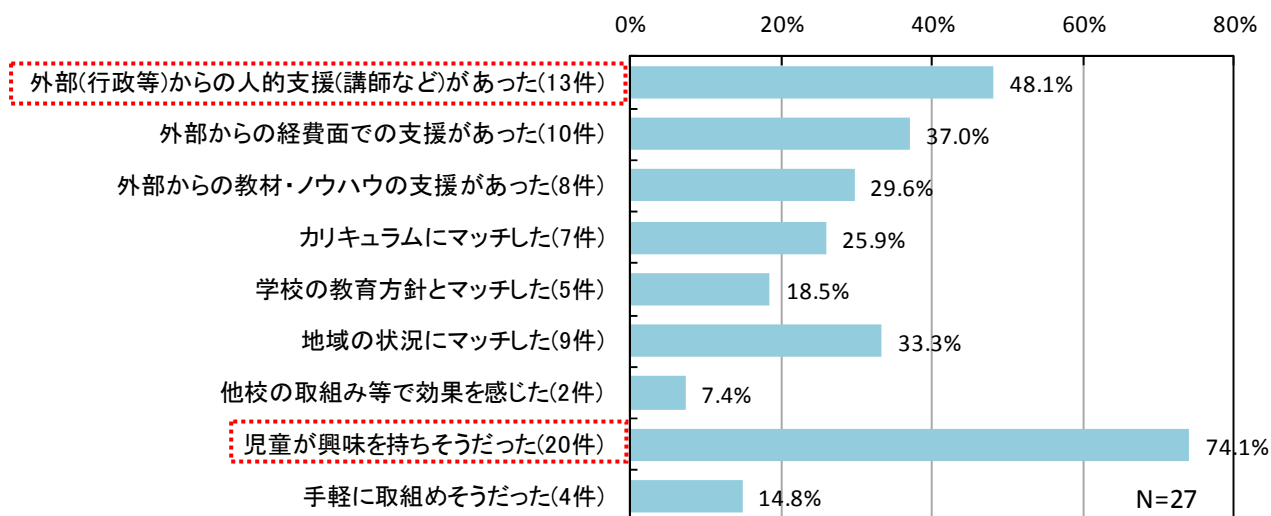


図 3-67 取組み内容を決めた主な要因

⑤ 取組みの参考にした情報

問5 問1の授業の取組み内容を考える時に、参考にした情報は？（いくつでも）

- 取組み内容を考える時に参考にした情報は、「行政のチラシやパンフレット」と「交通事業者のチラシやパンフレット」が最も多く、それぞれ 48.1%と半数近くを占め、次いで「行政が提供するプログラムや教材」が 40.7%となっている。

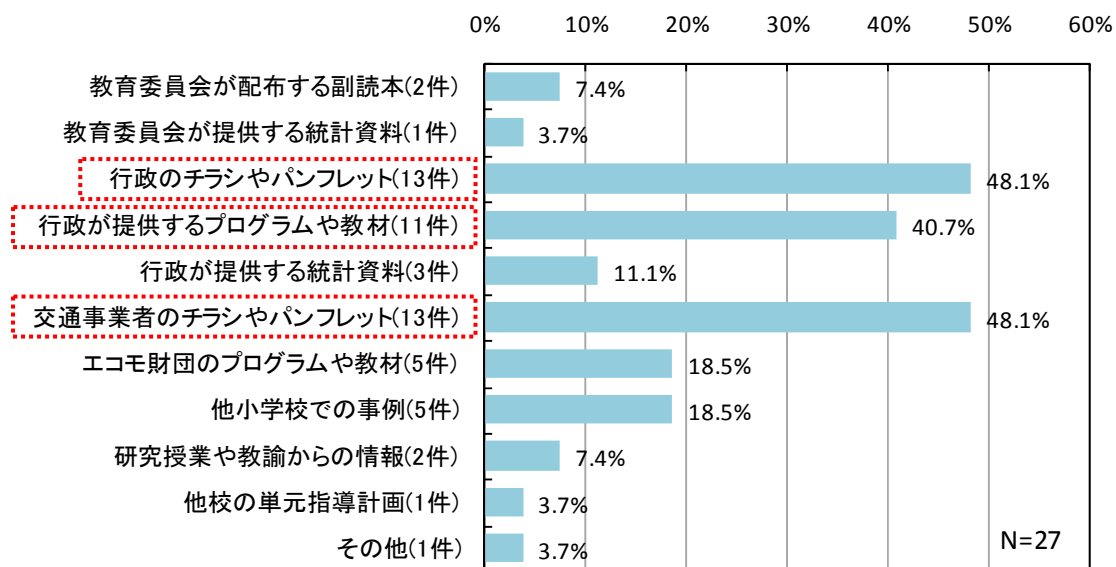


図 3-68 取組みの参考にした情報

○その他 ・書籍

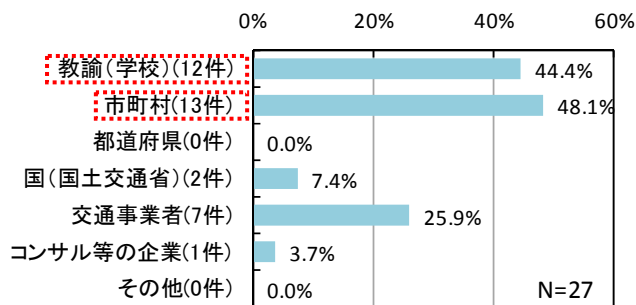


## ⑥ 役割分担

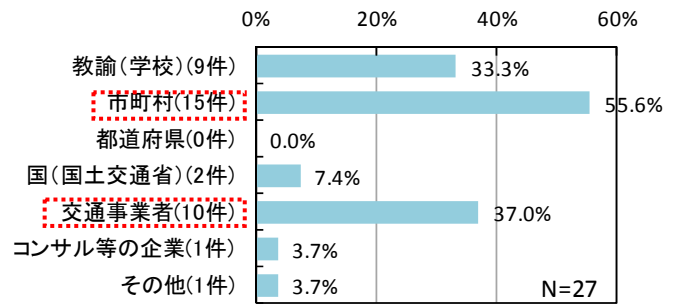
問6 問1の授業の取組みを実施した時の役割分担についてお書きください。

- 「カリキュラムの企画・作成」については、教諭（学校）と市町村が、「教材等の作成・準備」「講師や説明の担当」「費用の負担」については市町村が、「授業中のサポート」については教諭（学校）が役割分担を担っており、問1で「単発の出前授業としてバスや電車の体験乗車・乗り方教室」の実施が多いことからわかるように、市町村や交通事業者が主体となって準備や説明を行い、教諭がそのサポートをするという形で実施されていることが伺える。

### 【カリキュラムの企画や作成】

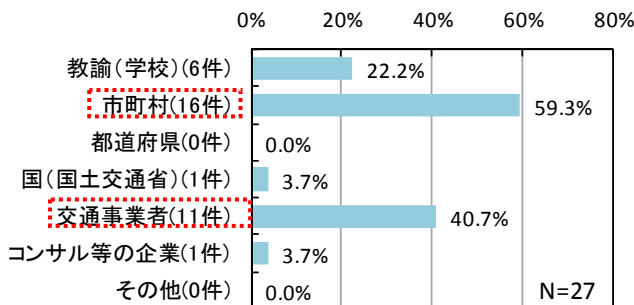


### 【教材等の作成・準備】

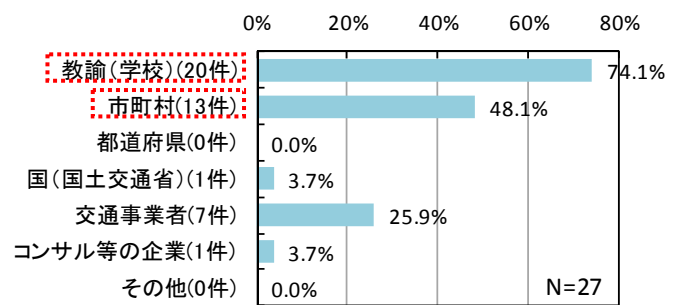


○その他 ・あおぞら財団

### 【講師や説明の担当】



### 【授業中のサポート】



### 【費用の負担】

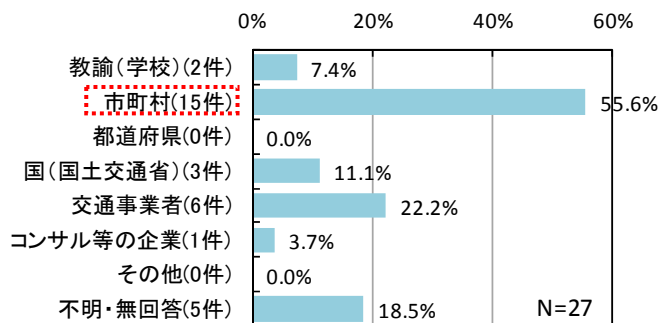


図 3-69 役割分担

⑦ 取組みの目的や目標

問7 「交通と環境問題に関する授業」に取り組んだ目的や目標は？<自由記述>

- 取組みの目的や目標について自由記述の意見を整理したところ、「公共交通のマナーや乗り方の理解」や「交通手段選択が環境問題に与える影響」が多くなっている。

表 3-11 取組みの目的や目標（自由記述内容）

<p><b>■公共交通のマナー・乗り方の理解</b></p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 公共交通としての路線バスの大切さを学ぶとともに、乗り降りの仕方やマナーについて学ぶため。</li> <li>◆ バス教室によって公共の交通手段のルールを学ぶ</li> <li>◆ 「じどう車くらべ」の学習と関連させて、バスのしくみ、乗り方について学ぶ。</li> <li>◆ 本校は大分市中心部に位置しており、バスの利用（乗り方）経験が少ない子どもがいたと思ったので。バスの乗り方を学ぶとともに地球環境にも目を向け生活して行ってほしいと考えたため。</li> <li>◆ 郊外における集団活動を通して、仲間づくりを促進し、公衆道徳を身につけさせる。自他の安全に気をつけ行動する態度を養う。</li> <li>◆ 児童に交通ルールや公共の場での正しいマナーについて実感を伴った学習をさせるため</li> <li>◆ 本校付近のバス路線が過疎化等により便数が少なく、児童がバスを利用する機会もほとんどない。公共交通の利便性や価値を知ることができなかつたので、この企画を活用することとした。</li> <li>◆ バスの乗車体験、乗り方教室を通して、バスの乗り方やマナーについて理解する。</li> <li>◆ 本校は校区内にバス停がなく、日常生活の中でバスについて知る機会が少ないため、バスの乗車体験等について経験させたかったから。</li> <li>◆ クールバスを利用している地域なので、マナーやまちへの思いやりなどを持つチャンスと考えた。</li> <li>◆ 最近、家用車を持っている家庭が多く、子供たちが公共の交通機関（バス等）を利用する機会がほとんどないため、学習するよい機会だと考えた。</li> </ul>
<p><b>■交通手段選択が環境問題に与える影響</b></p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 公共交通機関の利用が地球温暖化をおさえることにつながることを知り、バス利用の意識化を図る。便利な生活を送っている毎日ではあるが、それが自分たちの生活環境、さらには将来を脅かすであろう問題提示をしながら、家族と一緒に生活を振り返り、将来の展望をしてもらうこと。</li> <li>◆ 長野市及びその周辺自治体を運行していた長野電鉄屋代線が平成24年3月末をもって廃線となり、代替手段のバスが綿内小学校校下を走り出しました。子供たちがバスの乗車体験を通じて、地球にやさしい公共交通であるバス利用の大切さを考え、高齢者への思いやりを育てることを目的とする。</li> <li>◆ バスの乗り方、働くクルマの見学・試乗、事業説明を通して、環境により取組とは何かを知る。環境問題について、身近な交通手段とからめて学習することで、こどもたちへの環境についての意識を高める。</li> <li>◆ ハイブリッド乗車体験から環境問題を考えてもらいたかった</li> <li>◆ 地球温暖化などの環境問題に目を向け関心を持ってほしいと考えたから。</li> <li>◆ 環境問題に対する意識づけ及び廃油を用いたバス（交通機関）への乗車を通してのエコロジーの視点の養成。</li> </ul>
<p><b>■地域の歴史やまちづくりへの関心</b></p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 昔の地域の交通に興味を持たせるため</li> <li>◆ 「福祉バス」について、体験活動を通して学ぶことにより、住みよいまちづくりへの関心を高める。</li> <li>◆ 地域の財産として広見線を残したいという意識を高める。普段自分たちで電車に乗れるようにするため。</li> </ul>

■その他

- ◆ 町として積極的に取り組んでいることと、今日的課題として本校がこのテーマを考えていることから。
- ◆ フードマイレージを理解するため
- ◆ 総合学習～環境教育
- ◆ 総合的学習の時間や社会科で環境問題について学習していたから
- ◆ エコロジー教育の一貫として

⑧ 児童に学んで欲しいこと

問8 「交通と環境問題に関する授業」を通じて特に児童に学んで欲しいことは？(いくつでも)

- 交通環境学習を通じて特に児童に学んで欲しいことは、「公共の場でのマナー」が63.0%と最も多く、「バスや鉄道の乗り方」(51.9%)、「地球温暖化問題」「自分で考える力」(48.1%)の順となっている。

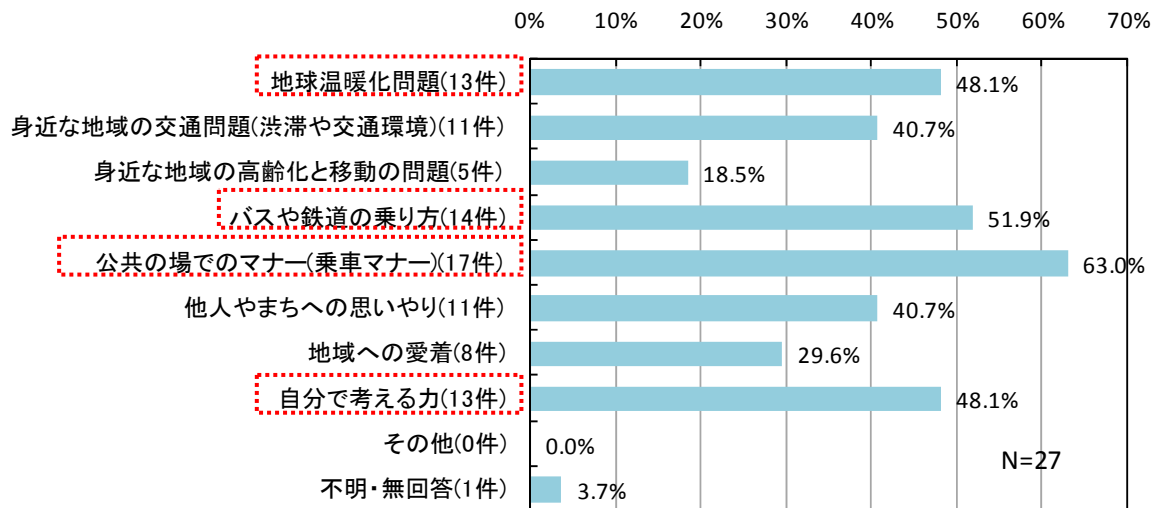


図 3-70 児童に学んで欲しいこと

⑨ 教育的効果の有無

問9 「交通と環境問題に関する授業」により、成長や学びなど教育的効果はあったと思いますか？(1つに〇)

- 交通環境学習による教育的効果については、「かなり効果があった」が18.5%、「効果はあった」が77.8%で、ほぼすべての学校で効果があったと感じている。

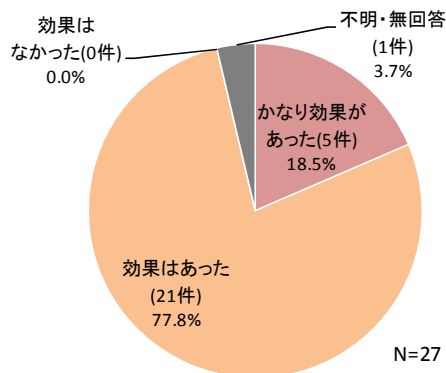


図 3-71 教育的効果の有無

(効果があつた学校のみ回答)

副問 9.1 どのような効果がありましたか？<自由記述>

- 取組みの効果について自由記述の意見を整理したところ、「公共交通の乗り方の理解や親しみの醸成」が最も多くなっている。

表 3-12 具体的効果（自由記述内容）

■公共交通の乗り方の理解や親しみの醸成
<ul style="list-style-type: none"><li>◆ 電車が廃線になり、公共交通機関としての路線バス（代替）へ目を向けることができるようになり、家族でお出かけの時に利用したり、社会見学の際に利用するなど関心が広がった。</li><li>◆ バスに乗る機会がほとんどないので、乗る手順等がわかった。</li><li>◆ 積極的にバスを利用しようという思いが芽生えてきた</li><li>◆ 子供たちにとって貴重な体験ができた。バスの乗り方、公共の場でのマナー、地球環境についてなどいろいろなことを学ぶことができた。</li><li>◆ 乗車マナー、地域の活性化へ向けて、子供たちが学び考えることができた。</li><li>◆ ハイブリッドへの関心が高まった</li><li>◆ バスの乗降の仕方やバスの中でのマナー等を知ることができた</li><li>◆ 福祉バスについて話を聞いたり、実際に乗車体験をしたりすることにより、実感的に学ぶことができた。</li><li>◆ 家族への呼びかけ、地域への関心が高まった。興味をもち電車に乗る子が増えた。</li><li>◆ 一人一人が車で移動するよりも、バスなどの公共交通機関を利用したほうが地球にやさしいことを知ったこと。</li><li>◆ バスを利用する際の運賃の支払い方、非常口等、今まで知らなかったことを学び、知識となった。また、利用してみたいという意識を持つこともできた</li></ul>
■交通手段の選択が及ぼす影響の理解
<ul style="list-style-type: none"><li>◆ 郊外バスや電車の乗り方の理解。公共交通機関利用における環境問題への効果。</li><li>◆ 環境問題について、CO<sub>2</sub>を減らすにはどうしたらよいかなど、考えることができた。バスの乗り方、マナーについて意識できるようになった。</li><li>◆ 乗合バスに初めて乗った子が多く、お年寄りや交通弱者にとって大切な交通機関であることに気づくことができた。</li><li>◆ 自家用車を持たない方々にとって、公共の交通（バス）はとても大切だということに気づくことができた。また、環境問題についても関心が高まり出かけるとき、マイカーで行くのか、公共の交通を利用するのか話題となった。</li><li>◆ 公共交通を利用したことでCO<sub>2</sub>がどれだけ減らせたか計算したので実感できたこと</li></ul>
■環境への意識の変化
<ul style="list-style-type: none"><li>◆ ハイブリッドバスに興味をもったことから、環境問題に対する意識を高めることができた。</li><li>◆ ファミリー割引があること、温暖化対策になることなど、子どもから保護者へ学んだことが伝わった。保護者への参加も呼びかけ、当日、8名ほどの参加があり、一緒に学習できた。</li><li>◆ 環境問題に関心が高まった</li><li>◆ 今までに環境に関心のなかった子に種を植え付けられた</li><li>◆ 今までに気にしなかったバスが廃油を用いて運行している等、環境を配慮されたものになっているというエコロジーの具体化をイメージできた。</li></ul>

■地域への関心の変化
<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 昔の暮らしの交通について学んで発表することができた</li> <li>◆ 身近なことでありながら、なかなか意識されないことであり、取組むことで交通と環境問題をつなげて考えられたり、地域の実情を知ったりできた。</li> </ul>
■その他
<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 社会科自動車工業の学習と関連づけ、さらには後のフードマイレージ単元においても生かされる。また、家庭科や理科等の環境を考える内容へも反映されてきている。</li> <li>◆ 興味関心が増したこと</li> <li>◆ 日常生活の中でも、学習したことを生かしていきたいという意識をもたせることができた。</li> </ul>

### ⑩ 取組み上の課題

問 10 実際に取り組んでどのような問題や課題を感じましたか。

- 取組み上の問題や課題については、特にないといった意見も多く、「他の教科や単元に結びつかない」「参考となる資料が少ない」が多くなっている。

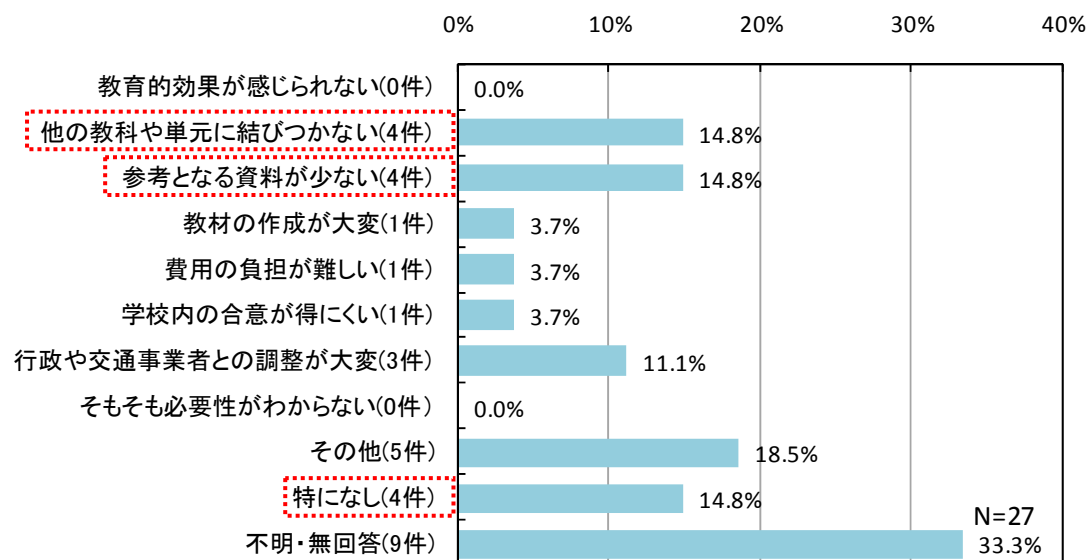


図 3-72 取組み上の課題

### ○その他の意見

- ・ 校内対象の取組であったが、地域まで巻き込むとなると負担感が大きい。
- ・ 大変ではないが、カリキュラムにどう位置づけるかが問題
- ・ 7月の暑い時期だったので熱中症が心配だった
- ・ 事後の学習の充実（校内）
- ・ 小1から小6まで系統的なカリキュラムがあるとよい

### ⑪ 単元指導計画の作成

問 11 実際に取組むにあたり、単元指導計画を作成されましたか？（1つに○）

- 単元指導計画については、「作成しなかった」が81.5%で大多数となっている。
- 取組のきっかけ別に、単元指導計画の作成状況をみると、学校の発案で交通環境学習に取組んだ事例で単元指導計画を作成した学校はない。

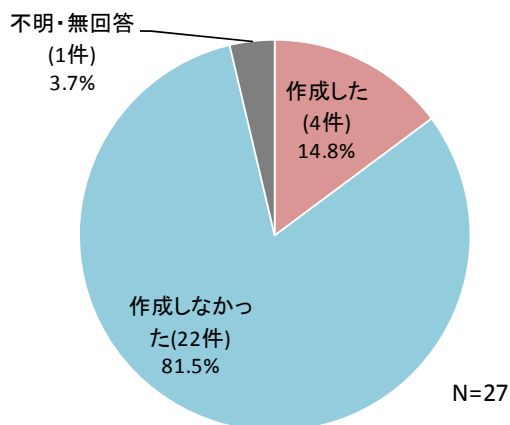


図 3-73 単元指導計画の作成

#### 【取組みのきっかけ・単元指導計画の作成】

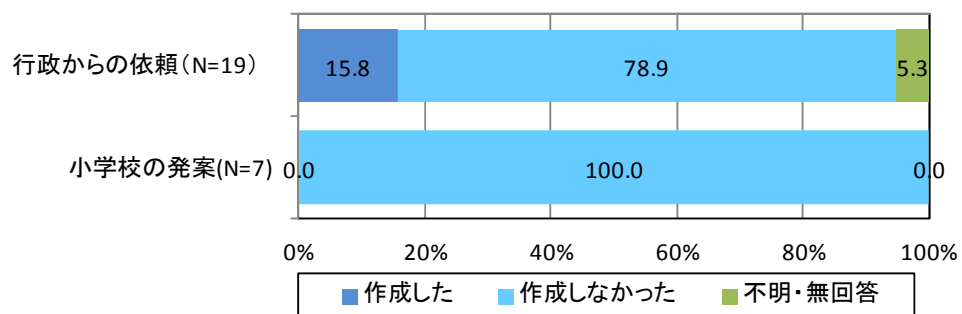


図 3-74 取組みのきっかけ別単元指導計画の作成

## (2) 今後の取組みについて

### ① 取組みの必要性

問 12 今後も「交通と環境問題に関する授業」は必要だと思いますか？（1つに○）

- 今後の必要性については、「とても必要である」が22.2%、「必要である」が74.1%で、ほぼすべての学校で必要性を感じている。

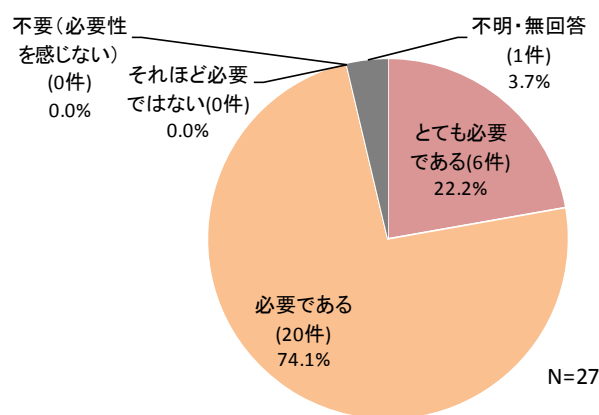


図 3-75 取組みの必要性

### ② 今後の取組み予定

問 13 今後も「交通と環境問題に関する授業」に取り組む予定はありますか？（1つに○）

- 今後の取組み予定は、「今後も取り組む予定」「予定はないが、機会があれば取り組む」がそれぞれ44.4%となっており、取組み意向は高い。

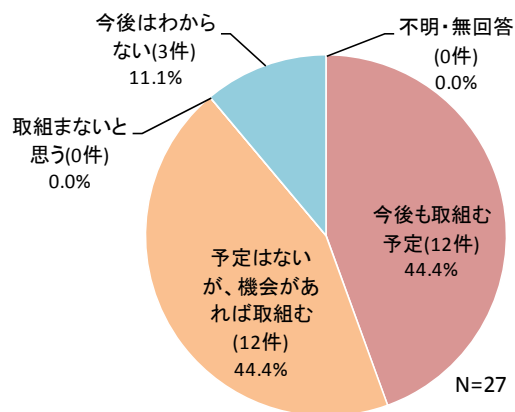


図 3-76 今後の取組み予定

(取組む予定がない学校のみ回答)

副問 13.1 その理由は？ (いくつでも)

- 取組み予定がない理由は、「実施できる授業枠や時間がないから」が大多数を占める。

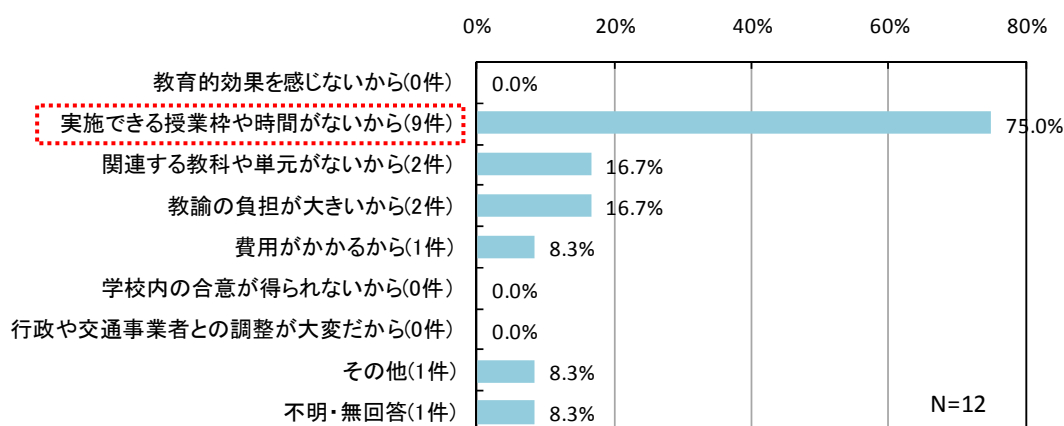


図 3-77 取組み予定がない理由

○その他 ・学年担当に応じて取組みます

③ 行政からのアプローチ時期

問 14 今後、行政などから貴校に「交通と環境問題に関する授業」の取組みへの協力依頼がある場合、概ね何月頃にアプローチがあれば、検討等の際に都合が良いですか？

- 行政からのアプローチ時期は、「4月頃」が37.0%と最も多く、次いで「5月頃」が22.2%となっている。
- 小学校でのカリキュラムは前年度に決められるが、年度当初の「4月～5月頃」のアプローチが望まれている。「9月～12月頃」は3学期に実施するためのアプローチか次年度に実施するためかが判断できないが、前年度（1月～3月頃）も25.9%あり、早めのアプローチが取組みにつながることを伺える。

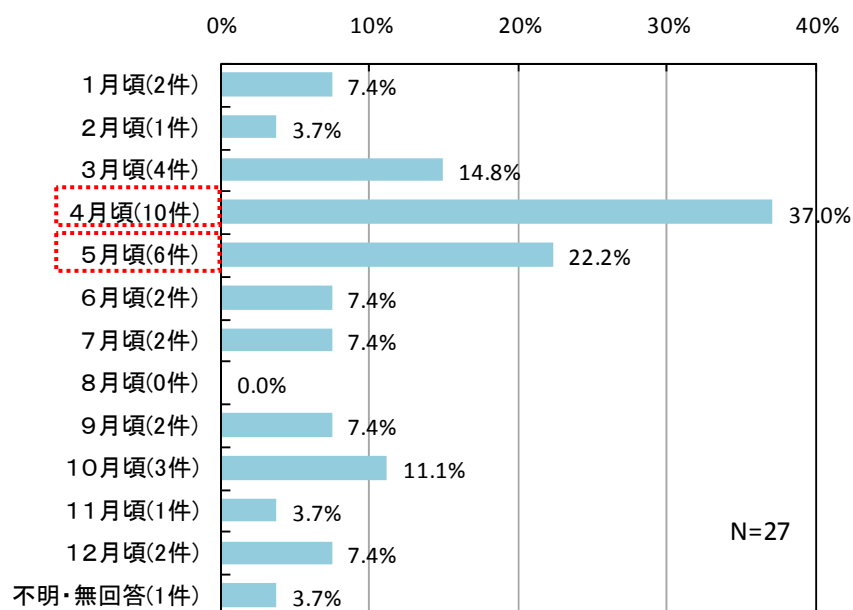


図 3-78 行政からのアプローチ時期



#### ④ 取組みやすいコマ数

問 15 今後、「交通と環境問題に関する授業」に取り組む場合、どれくらいのコマ数のプログラムであれば取り入れやすいですか？

- 取り入れやすいコマ数は、「2コマ」が63.0%と最も多くなっている。

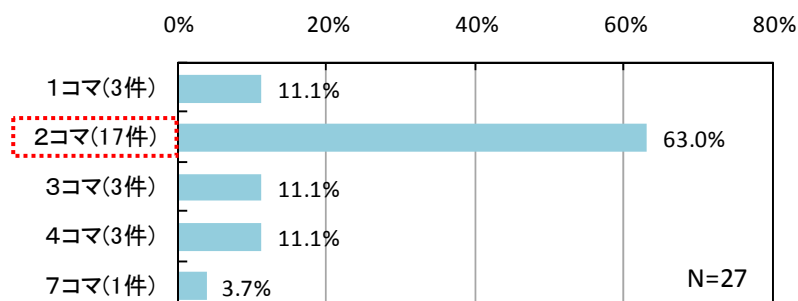


図 3-79 取組みやすいコマ数

#### ⑤ 学校単独実施の可能性

問 16 外部講師等の支援がなくても、**貴校単独**でも取り組むことは可能ですか？（1つに○）

- 学校単独での取り組みの可能性については、「学校単独では取組めない」が55.6%と過半数を占める。

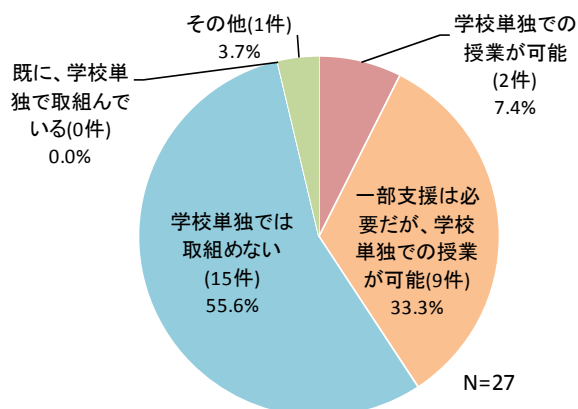


図 3-80 学校単独実施の可能性

○その他 ・そのときの学年メンバーによる

### 【取組み内容パターン・学校単独実施の可能性】

- 「体験乗車・乗り方教室」を単独で実施している場合には、学校単独での実施は難しいとの割合が多いが、「交通すごろくや行動プラン作成、フードマイレージ」が実施されているその他のケースや組合せで実施されているケースでは単独実施の可能性が高い傾向となっている。

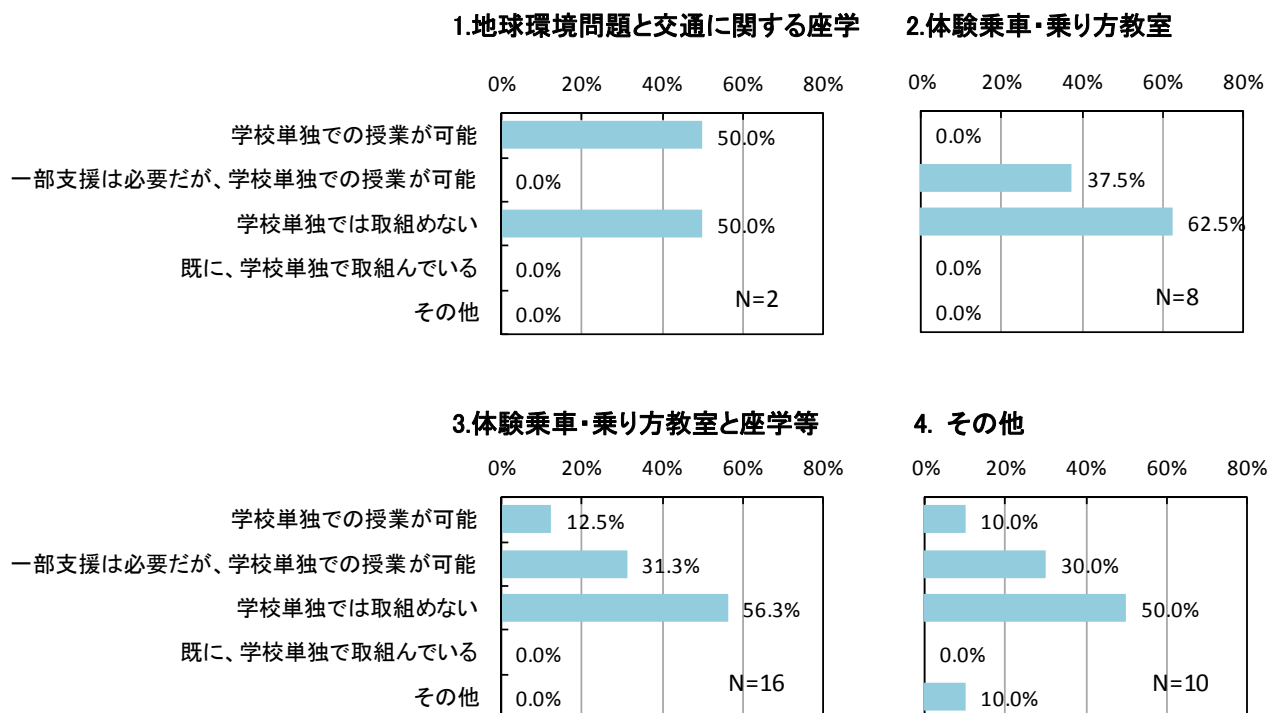


図 3-81 取組み内容パターン別・学校単独実施の可能性

### 【取組み年度・単独実施の可能性】

- 単年度取組では「学校単独では取組めない」の割合が6割と大きくなっているが、複数年度取組んでいる学校では、単独実施の可能性が高まっている。

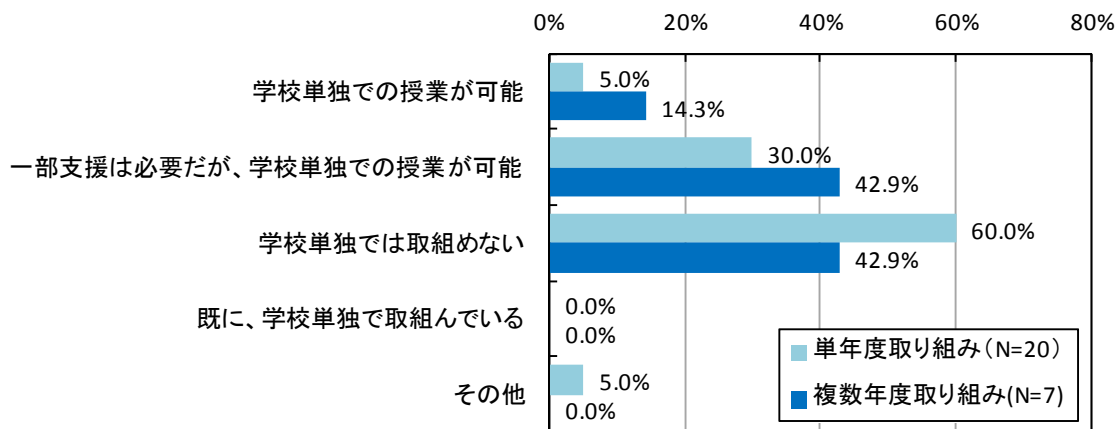


図 3-82 取組み年度別・学校単独実施の可能性

(一部支援は必要だが、学校単独での授業が可能である学校のみ回答)

副問 16.1 最低限必要な支援は？ (いくつでも)

- 問 16 で「一部支援は必要だが、学校単独での授業が可能」が 33.3%と 2 番めに多いことから、費用負担や資料支援などの外部支援があれば、取組みは可能であることが伺える。

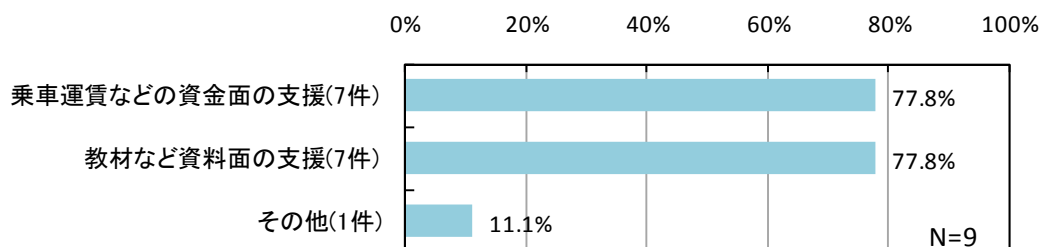


図 3-83 最低限必要な支援

- その他 ・バスについての機能など実際に見たり試したりすることが必要だから

⑥ 取組みの可能性が高い学年や教科

問 18 どの学年のどの教科・単元に関連させると、「交通と環境問題に関する授業」の取組みの可能性が広がると考えられますか？

- 関連させる学年は「高学年」が 45.7%で半数近くを占め、教科では「社会科」が 12.0%と最も多く、次いで「総合的な学習の時間」10.0%となっている。

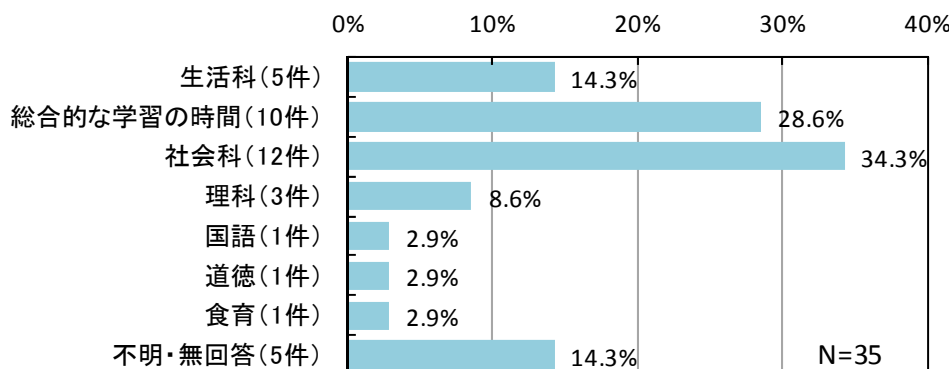
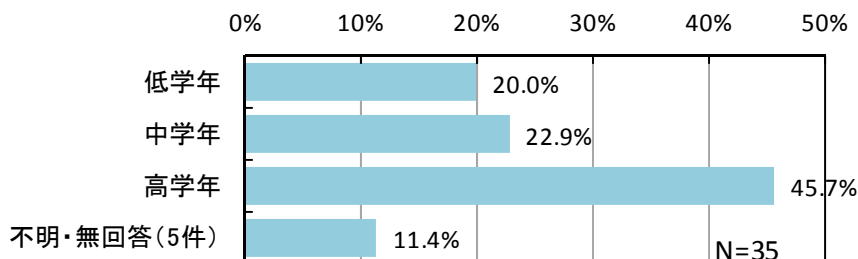


図 3-84 取組みの可能性が高い学年や教科

## ⑦ 今後も継続的に取組むための留意点等

問 19 今後も継続的に取組むために、行政がアプローチする際の留意点や支援内容、必要な情報など、具体的に教えてください。〈自由記述〉

- 今後も継続的に取組むには、行政の年度にとらわれないアプローチやフレキシブルな対応や予算面での支援が求められている。

### (行政からのアプローチの際の留意点)

- ◆ 学校には指導要領に示された学習内容、時数が決められており、余裕がないのが現状。前年度から話を進め、年度当初には年間指導計画に位置づけておく必要がある。
- ◆ 学校現場は多忙化しているため、授業の準備や打ち合わせ時間が思うように確保できず、大変苦戦する昨今です。長期休業中もなかなか調整が難しく、授業直前になってしまうのが現状。
- ◆ 単年(1年ごと)に申し込むようになっていたのを、数年(例えば3年間)できるようにしたり、前年度取り組んだ学校を次年度優先的に取り組めるようにするといったかと思う。
- ◆ 単発で出前授業のような形でもよいと思う

### (支援内容について)

- ◆ 乗車運賃などの資金面の支援
- ◆ 乗車運賃など、資金面での予算が学校にはありません。有効な学習活動を組むには予算が必要だと思います。
- ◆ 1年生にも理解しやすいように、地球温暖化、バスの利用がなぜ温暖化をおさえることになるかなど、とてもわかりやすく教えて頂いたのがよかった。
- ◆ 事前にパネルをかりたりして、パンフレットもあってよかったです。DVDなど映像があればよいかもしれません。
- ◆ 地域の特性に応じた対応、プログラムを策定していただくとありがたいと考える。
- ◆ 以前は、バス教室後、遠足にも使わせてもらったので大変有意義だった。昨年度は、時間・場所が限られていたので、その枠を広げていただけるとありがたい。

### (必要な情報)

- ◆ 地域の「交通と環境問題」に関する最新の情報を分かりやすくまとめていただけると、調べ学習等の事前事後学習に役立てることができると思います。
- ◆ 学習内容やタイムスケジュールを示してほしい
- ◆ 具体的な単元構成計画。統計資料やアンケート調査資料。交通関連の行政や会社とのコンタクトをとるための方法。

### (その他)

- ◆ 現状で十分

### 3.2.3 学校アンケートまとめ

#### (1) 学校アンケートで確認できた事項

##### (ア) 交通環境学習の取り組み状況

###### ① 取り組みのきっかけ

- 取り組みのきっかけは、「行政からの呼びかけに立候補した」ケースが半数を超えており、内容がイメージできるパンフレットや具体的なプログラムや教材の提供が取り組みの参考となっている。一方、小学校の発案によるケースも3割近くとなっている。
- 取り組み内容を決めた要因としては、「児童が興味を持ちそうだった」が7割を超える。支援面では、「外部からの人的支援」主な要因となっている。

###### ② 取り組み内容

- 「総合的学習の時間」や「生活科」の中で、「バスや電車の体験乗車・乗り方教室」を中心に単発の出前授業として実施されているケースが多い。また、社会科の中で実施される場合は、通常のカリキュラムとして行動プラン作成やフードマイレージなどとの組み合わせで実施されたり、社会見学に併せて体験乗車や乗り方教室が実施されている。

###### ③ 取り組みの成果

- 交通環境学習の目的は、「公共の場でのマナー」や「バスや鉄道の乗り方」が多く、他にも「地球温暖化問題」や「自分で考える力」のいったものが求められている。
- 実際に取組んで、ほぼ全ての学校で、教育的効果があったと答えており、公共交通の乗り方の理解や親しみの醸成、交通が環境や地域へ及ぼす影響、地域への関心の高まりなど児童の理解について具体的な効果を感じている。

###### ④ 取り組みの課題

- 取り組み上の問題や課題については、特になかったといった意見も多く、課題としては「他の教科や単元に結びつかない」「参考となる資料が少ない」といった意見がみられる。

##### (イ) 交通環境学習の必要性や今後の状況

###### ① 取り組みの必要性今後の意向

- ほぼすべての学校で交通環境学習の必要性を感じており、「今後も取組む予定」「予定はないが、機会があれば取組む」がそれぞれ4割以上を占め、取り組み意向は高い。
- しかし、小学校の単独実施の可能性は、5割以上が「学校単独では取組めない」としている。

###### ② 取り組みの可能性が高まる方法

- 行政からのアプローチは、前年度から年度当初までが望まれており、取り組みやすいコマ数は「2コマ」、高学年の社会科や総合学習の時間で取り組みやすいとの回答が多くなっている。

#### (2) 交通環境学習の実施・継続に向けた問題・課題

- ほとんどの小学校が教育効果を感じており、今後の取り組み意向も高いものの、学習指導要

領との関係性が不明瞭であったり、授業時数の確保が困難なこと、参考資料（データ）が少ないことが障壁となっている。このため、学習指導要領との関連性の整理をしたものや参考資料等の整備が必要である。

- 継続実施されている小学校では、単独実施の可能性が高まっていることから、まずは、行政からの依頼で体験乗車・乗り方教室を実施し、継続的に実施していくことで、小学校側の取組みへのハードルを下げる 것이重要である。
- そのためには、前年度から年度当初までに行政から小学校へアプローチを行い、2コマ程度の時間数の体験乗車や乗り方教室などのプログラムの情報提供を行い、高学年の社会科や総合学習の時間で実施していただくことで、継続的な取組みへの可能性が高まると考えられる。
- また、小学校の発案で実施している場合でも、一部支援がないと単独実施できないとの回答があり、行政からの人的支援や資金面での援助は必要であると考えられる。

## 4. 課題の抽出と対応策の検討

### 4.1 交通環境学習の普及に向けた自治体側の課題

これまでの検討結果を踏まえて、今後の交通環境学習の普及に向けた自治体側の問題点、課題を整理する。

#### ①自治体内での問題・課題

アンケート結果より、未だ実施経験のないところも含めて、多くの自治体において交通環境学習の必要性を感じており、また今後の取組み意向を持っている。しかしながら、実態としては、実施しても継続できない、また新しく関連した事業を起こせない自治体が多い。その原因は、自治体（担当者）の思い・意識と、現実的な問題とのギャップが生じているためと言える。

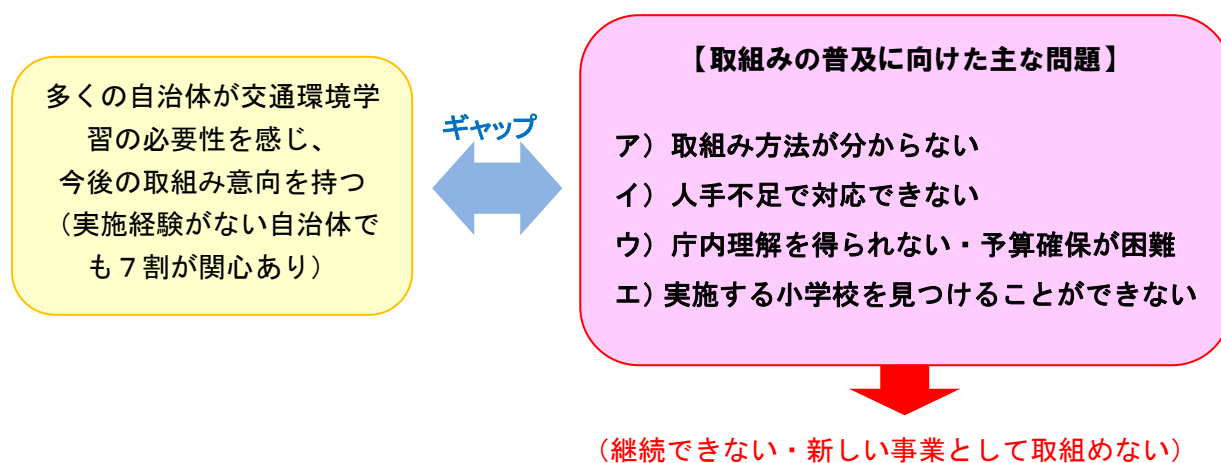


図 4-1 普及に向けた自治体側の問題

そのため、交通環境学習の普及に向けては、自治体が抱える諸問題を可能なものよりひとつずつ解決する必要がある。以下、解決に向けた課題を整理する。

#### ア) 取組み方法が分からない

これまで全国各地で展開している実施事例（学習プログラム）や教材を、実施意向を持つ自治体に提供することが必要である。しかしながら、既にインターネット等において、数多くの先進事例等の情報が公開されている。これを踏まえると、次の点が課題と言える。

- 単に事例提供に取り組むのではなく、自治体担当者のニーズを十分把握した上で、本当に必要とする内容について、分かりやすく提供する。
- その際、各自治体担当者の置かれている環境でニーズが異なるため、多様な条件（交通手段、自治体規模、過去の実施経験、予算など）を予め想定し、幅広く網羅できる内容について提供する。

また、自治体内部で担当職員の異動が必ず生じることを踏まえて、ノウハウの継承を図る必要がある。その際、例えば異動により取組みが中断することのないように、複数の担当者が交替で取組むこと等の工夫も必要といえる。

○複数の担当者が交代で取組む等、ノウハウを継承し、中断しないような工夫をする。

#### イ) 人手不足で対応できない

人手が不足している、というのは、交通環境学習の重要度が、他の諸問題に比べて相対的に低い扱いであることと換言できる。すなわち、日常的な職務が多忙であり、手が回らないというのが実態であろう。これを踏まえると、次の点が課題と言える。

○自治体職員のマンパワーに限りがある場合でも対応可能な、学習プログラム事例や、取組みノウハウ等を提供する。

○交通環境学習の重要性に対する理解を深めるために、戦略的な情報提供を行う。

前者は、例えば、外部の関連組織（NPO 団体、交通事業者等）との連携実施や、また最終的に学校独自の取組みにつなげることを目標に据えることも重要といえる。

また後者は、自治体の事業計画、例えば総合計画の取組みに反映させるような働きかけを、国等が実施することも考えられる。

#### ウ) 庁内理解を得られない・予算確保が困難

実施理由として、公共交通の利用促進を主目的と考えている自治体が多いが、交通環境学習の効果（公共交通の利用者数の増加等）は直ぐに顕在化するものではないため、結果的に庁内の理解や、その結果として予算確保が困難という問題が生じている。これに対する、普及に向けての課題としては、次の点が挙げられる。

○交通環境学習の重要性に対する理解を深めるために、戦略的な情報提供を行う。

○実施効果の考え方や計測ノウハウ、また表現（周知）方法について、分かりやすく情報提供する。

前者は、先ほどと同じく、自治体の事業計画、例えば総合計画の取組みに反映させるような働きかけを、国等が実施することである。また、担当職員自身も、取組みの意義付けを明確に理解し、必要な場合は予算確保を図る必要がある。

また自治体における実施理由として公共交通の利用促進を当てはめるのは、庁内理解が得やすい、わかりやすいからであると考えられるが、一方で効果とのギャップが必ず生じる。そのため、多面的な実施効果の考え方、例えば教育的な効果などを、教育現場と一緒に検討・確立するとともに、その計測の考え方、周知方法についても合わせて、広く情報提供すること



が必要である。

## エ) 実施する小学校を見つけることができない

自治体から小学校へのアプローチ方法として、校長会や教頭会などで情報提供を行い、学校側からの立候補を待つ自治体が多い。また、学習を実施している自治体では、単発の出前授業を直接学校へ依頼する場合も少なくないが、教育現場の理解を得られず、継続性が問題となっている。こうした実施校の確保に向けては、次の点が挙げられる。

- 学校へのアプローチのノウハウ（手法、タイミング、媒体など）の事例を、分かりやすく情報提供する。
- 学校へのアプローチ時には、プログラムの詳細も含めて十分な情報提供を行う。

前者に関して、アンケート結果を踏まえると、自治体は、例えば各小学校へのツール配布、訪問説明、教員研修会の活用、ツテ（自治体職員の個人的な繋がり）の活用、教育委員会との連携など、多様な方法、ルートでアプローチされている。また、小学校のカリキュラムは前年末頃に決定することを踏まえて早い段階からアプローチするなど、タイミングの問題もある。これらは、各自治体が置かれている状況により異なっているが、学校や各教諭に教育的効果を含めて、取組みの必要性を理解してもらうためには、戦略的に多面的なアプローチの展開を図ることが重要である。そのため、成功事例を中心として、多様なノウハウの整理、提供が必要といえる。

また後者は、小学校教諭にとっては、交通と環境の結びつきが理解し難いと考えられるため、交通環境学習の内容のみならず、通常の学習カリキュラムとの結びつきや学習指導要領との関係性についても整理、提供するなど工夫が必要といえる。

## 4.2 交通環境学習の普及・支援対応策の検討

整理した課題を踏まえて、国や外部団体から自治体や学校へ支援を行う場合に、望まれる具体策を以下に示す。

### (1) 自治体向け取組みマニュアルの開発

交通環境学習の取組み内容や実施までの流れ等を整理したマニュアルを開発し、情報提供を行う。作成にあたっての主なポイントを以下に示す。

- 交通環境学習の実施意義や必要性を明確に示す。その際のコンテンツは、庁内における理解向上支援に活用できる資料とすることを念頭に検討する。
- 交通環境学習の取組みに向けた流れ（準備・計画→実施→効果検証）を示す。
- 小学校へのアプローチ方策について、多様な方策を具体的に示す。
- 学習プログラムは、多くの自治体が参考になるように、多様な条件で適応可能な内容を示す。その際、学習指導要領との関係性など、学校への説明資料を意識した内容とする。
- 効果計測の方法や考え方を、具体的に示す。

なお上記以外にも重要かつ効果的な事項があることも考えられるため、例えば作成過程で自治体や教育現場の意見を確認することで、より実効性の高い内容とすることが重要である。

### (2) 学校向けの取組みマニュアルや副読本の開発

教育現場（学校、教諭）の取組みに対する理解を得て、実施を促すことを支援するため、取組みマニュアルや授業で使える副読本を開発し、情報提供を行う。作成にあたっての主なポイントを以下に示す。

- 既存の事例集をもとに、今回の調査で把握できた以下の点を盛り込む。
- 交通環境学習における教育的効果への理解や、学習指導要領との関係性、教科学習への上手な当てはめ方について、分かりやすく示す。
- 教育現場に負荷のかからないような学習プログラム等を整理する。（その際、乗り方教室など交通事業者の協力を得なければ実施できないものだけでなく、社会見学の移動時に公共交通を使う、安全教室の活用など、通常のカリキュラムの中で取組める方法も想定する。）

取組み実施に向けては、学校の教育方針等に位置づけられていると、継続的な実施や小学校が主体となった取組みに繋がりやすい。そのため、教育委員会への働きかけにより、交通環境学習の必要性への理解を得るとともに、マニュアルや副読本の開発や、授業の実施等についても、協働で進めることが重要である。

また、作成したマニュアルや副読本については、小学校への周知を拡大するため、様々なチャンネルでの積極的なPRを図る必要がある。

### (3) 自治体と教育現場との連携機会の提供

取組み意向を持つ自治体と小学校とが、連携して交通環境学習に取り組めるように、これまでエコモ財団で実践されてきた協議会形式の支援の継続が必要である。

さらには、こうした協議会に参画する学校・教育委員会を通じて、他の学校等へ取組み効果を情報提供する働きかけも有効と考える。

### (4) 行政・教育現場への意義・必要性の周知

行政内、また教育現場における取組みへの理解は未だ十分とは言えないことが、自治体で取組み継続に支障を来している。そのため、例えば、学校や各種研修会などの機会を活用して、積極的な周知を、粘り強く継続的に実施することが必要である。