

京都市立桃山中学校

(様式4-2：令和5年度 モビリティ・マネジメント教育（交通環境学習）にかかわる教員支援制度
実施結果報告書)

実施結果報告書

1. 学習名称：社会科公民的分野「公共交通から考える地方自治」					
2. テーマ：模擬請願を通じた公共交通の利活用に関する考察と構想					
3. 実施教科：社会科					
4. 関連単元：社会科地理的分野「地域の在り方」、総合的な学習の時間					
5. 実施単元数：7時間					
6. 学年	3	7. クラス数	4	8. 生徒数	110名
9. 実施内容 11月下旬から12月上旬にかけて、中学校社会科公民的分野「地方自治」の単元において授業を実施した。単元を貫く問いとして「請願を通して自分たちの思いを実現させるためにどのようなことが必要なのだろうか？」を設定し、地方自治の仕組みについて教科書を基に確認した後、生徒自身の地域の課題を調査し、その解決策をグループで構想し、模擬請願の形式で表現した。 また、2月下旬には、作成した請願書を別のグループで再度見直し、修正した上で、来校いただいた伏見税務署の広報官の方に発表し、さらなる改善に向けたコメントをもらった。 本単元の実施に至るまでに、生徒は第2学年時に地理的分野の単元「地域の在り方」において、京都市の抱える課題を調査の上、公共交通の利用による解決策を構想する学習を経験している。具体的には、京都市の財政が厳しい中、税収の確保と観光業の分散化が課題となっている現状を踏まえ、公共交通機関を活用して、京都市のさらなる観光資源の開発と観光客の分散を図ることができれば、まだ注目されていない地域の活性化を含め、課題の解決につながるのではないかと、という視点で探究を進めた。そのため、多くの生徒が公共交通の現状やその活用方法に着目しながら考察・構想を進めることができた。 今回の学習では、公民的分野、特に地方自治の仕組みを踏まえることで、効率と公正や公共の福祉といった新たな視点を用いて解決策の修正を繰り返し、思考・判断・表現を鍛えるものとなった。また、広報官への発表を通して、実現可能性を高めることを意識し、地域の課題を多面的・多角的に考察・構想することを通して、社会参画への意識を高めることにつながることができたと考えられる。					

10. 学習のながれ：

	学習内容	発問・学習活動
1	京都市の政治（地方自治）の仕組み 【課題把握】	<ul style="list-style-type: none"> 京都市の政治はどのように行われているのか。 国の政治とどのような相違があるのか。
2	単元を貫く問いの設定 【課題把握】	<ul style="list-style-type: none"> 請願を通して自分たちの思いを実現させるためにどのようなことが必要なのだろう。 予想し、見通しをもつ。
3	私たちの地域の課題 【課題把握・追究】	<ul style="list-style-type: none"> 私たちの地域（小学校区から京都市全体までの地域）の課題を地域の人へのインタビューを通して把握する。
4		<ul style="list-style-type: none"> 把握した課題の要因を分析し、解決の優先順位を整理する。
5	解決策をグループで共有・整理する。 【課題解決】	<ul style="list-style-type: none"> 課題を解決するための方法をグループで考え、請願案としてまとめる。
6	解決策の全体共有・再検討 【新たな課題把握】	<ul style="list-style-type: none"> 請願案をクラス全体で発表し、改善点を見出す。
7	解決策の発信と振り返り 【課題解決】 【新たな課題把握】	<ul style="list-style-type: none"> 解決策を伏見税務署の広報官の方に発表し、コメントをもらうことで実現可能性をさらに向上させていく。 単元全体を振り返り、自身の成長やさらなる改善点を見出す。

※学習で使用した教材やワークシート、学習風景を撮影したビデオや写真、指導計画書などを添付して提出してください。

2024年2月27日

京都市会議長あて

請願書（陳情者）

住所 京都市伏見区桃山町因幡〇〇〇

氏名 印

（電話番号 090--）

※紹介議員 伏見 秀吉 印

【※請願には紹介議員の記名・押印が必要です。】

公共交通機関を活用した、桃山地域の活性化
に関する 請願(陳情)

【請願（陳情）趣旨】

- 一部の交通機関への利用者の集中
- 税収の不足
- 京都市内でも地域によって観光客数に差がある
などの問題を解決してほしい。

【請願（陳情）の具体的な内容を記載してください。】
駅からバスで観光スポットや酒蔵を巡るバスツアーを
開催してほしい。

京都市には、

- 公共交通機関の価格が高い
- 公共交通機関が混雑している
- 有名な観光スポットは観光客が多く訪れているが、魅力が観光客に認知されていない地域も存在している

という課題がある。

これだけ高い！

京都市のバス、地下鉄運賃

自治体	地下鉄 (初乗り運賃)	公営バス (均一区間)
京都市	220円 →250円	230円 →250円
早ければ2024年度に値上げ		
札幌市	210円	—
仙台市	210円	120円
東京都	180円	210円
東京メトロ	170円	—
横浜市	210円	220円
名古屋市	210円	210円
大阪市	180円 (大阪メトロ)	210円 (大阪シティ)
神戸市	210円	210円
福岡市	210円	—

※ICカードの割引は除く。大阪市は2018年度に民営化。札幌、東京メトロ、福岡に公営バスはない

京都市をのぞく全国7つの公営地下鉄のうち、初乗り運賃は札幌市、仙台市、横浜市、名古屋市、神戸市、福岡市が210円で並ぶ。利用客が多い東京都は180円と群を抜いて安い。京都市は2019年度の消費税増税にともない、初乗り運賃を210円から10円値上げし、全国で最も高い運賃となった。

その理由を京都市交通局は「バブル期の工事費がかさみ、借金返済を補うために他都市より運賃設定を高くせざるを得なかった」と説明する。1997年に完成した東西線は当初想定した2450億円の総工費が4515億円まで膨らんだ。二条城周辺に埋蔵文化財が見つかったことなどをを受け、工事が難航したのが原因だ。92年3月まで160円だった初乗り運賃は、4回の改定を経て現在の運賃になった。

それらの課題の解決策の例として、伏見区の公共交通機関を活用して**酒蔵巡りのバスツアー**を開催することを提案する。

この取り組みを行うことによって、地下鉄などに観光客が多く集まり交通機関の負担が大きくなることを防ぎ、交通機関の収入を増やすことができる。また、地域の魅力を観光客に認知してもらうことにつなげられる。

更に、十石舟、寺田屋などの観光スポットもツアーに盛り込めば、お酒が飲めない世代の集客も見込める。

桃山学区周辺の湧き水



桃山学区周辺の酒蔵



予算例(バスを5台走らせる場合)

- バス $3000\text{万円} \times 5 = 1\text{億}5000\text{万円}$
- バス運転手 $400\text{万円} / \text{年} \times 5 = 2000\text{万円}$
- バスガイド $300\text{万円} / \text{年} \times 5 = 1500\text{万円}$

1年目 1億8500万円

2年目以降 3500万円/年

利益例

$1\text{人}5000\text{円} \times 50\text{席} \times 5\text{台} = \mathbf{125\text{万円} / \text{回}}$

→1年目は148回、2年目以降は28回

運行すれば元がとれる

電車、バスの運賃が高い問題について

3年5組 2班

これだけ高い！

京都市のバス、地下鉄運賃

自治体	地下鉄 (初乗り運賃)	公営バス (均一区間)
京都市	220円 →250円	230円 →250円
早ければ2024年度に値上げ		
札幌市	210円	—
仙台市	210円	120円
東京都	180円	210円
東京メトロ	170円	—
横浜市	210円	220円
名古屋市	210円	210円
大阪市	180円 (大阪メトロ)	210円 (大阪シティ)
神戸市	210円	210円
福岡市	210円	—

※ICカードの割引は除く。大阪市は2018年度に民営化。札幌、東京メトロ、福岡に公営バスはない

京都市をのぞく全国7つの公営地下鉄のうち、初乗り運賃は札幌市、仙台市、横浜市、名古屋市、神戸市、福岡市が210円で並ぶ。利用客が多い東京都は180円と群を抜いて安い。京都市は2019年度の消費税増税にともない、初乗り運賃を210円から10円値上げし、全国で最も高い運賃となった。

その理由を京都市交通局は「バブル期の工事費がかさみ、借金返済を補うために他都市より運賃設定を高くせざるを得なかった」と説明する。1997年に完成した東西線は当初想定した2450億円の総工費が4515億円まで膨らんだ。二条城周辺に埋蔵文化財が見つかったことなどを受け、工事が難航したのが原因だ。92年3月まで160円だった初乗り運賃は、4回の改定を経て現在の運賃になった。

課題

地下鉄の運賃が高い！！

ミニア割ならぬ

ファミリー割

ファミリー割とは

子供が2人以上の家庭では通常の運賃額の1割引
子供が成人（18歳）するまで利用可能（定期も同じ）

手順

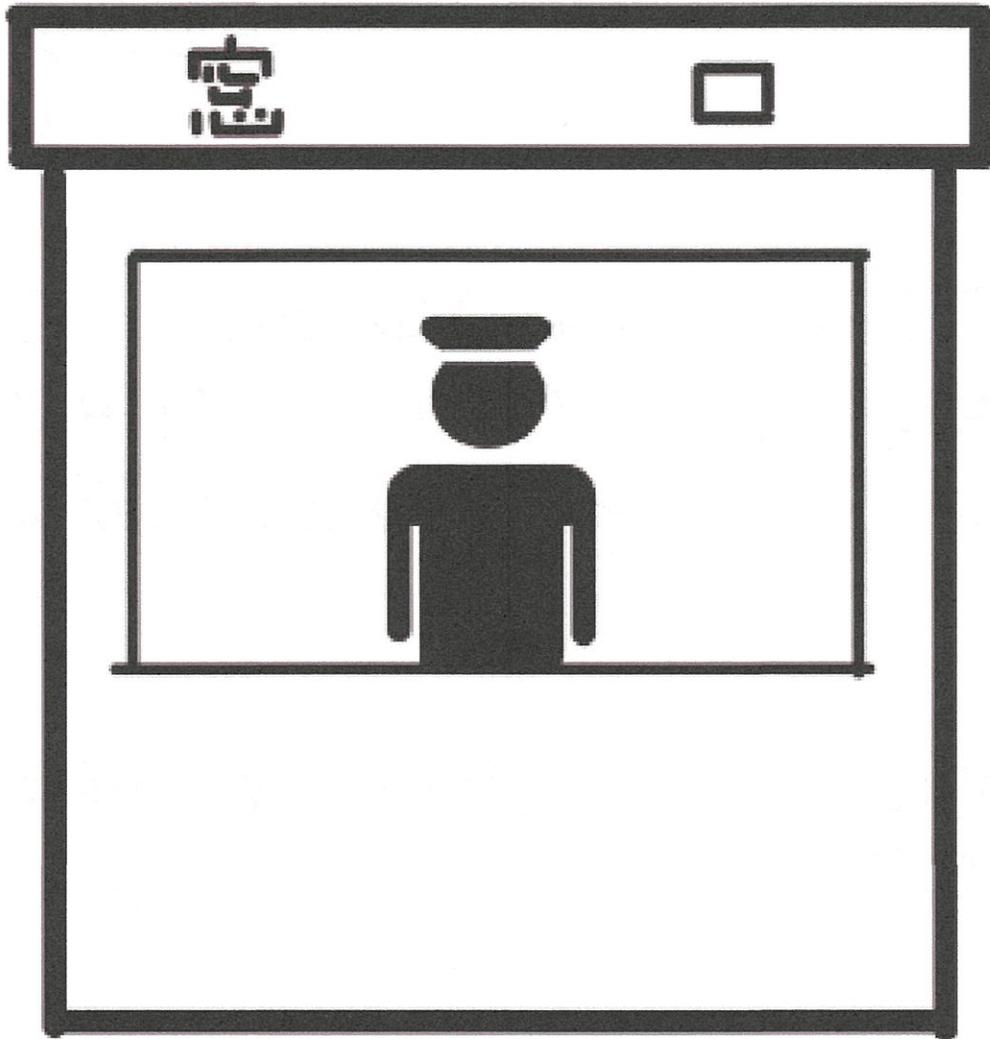
駅の窓口で子供のマイナンバーカードまたは保険証を駅員さんに出し、ファミリー割専用の定期をもらうための手続きを行う。（切符の場合は切符をそこで購入する。）

効果

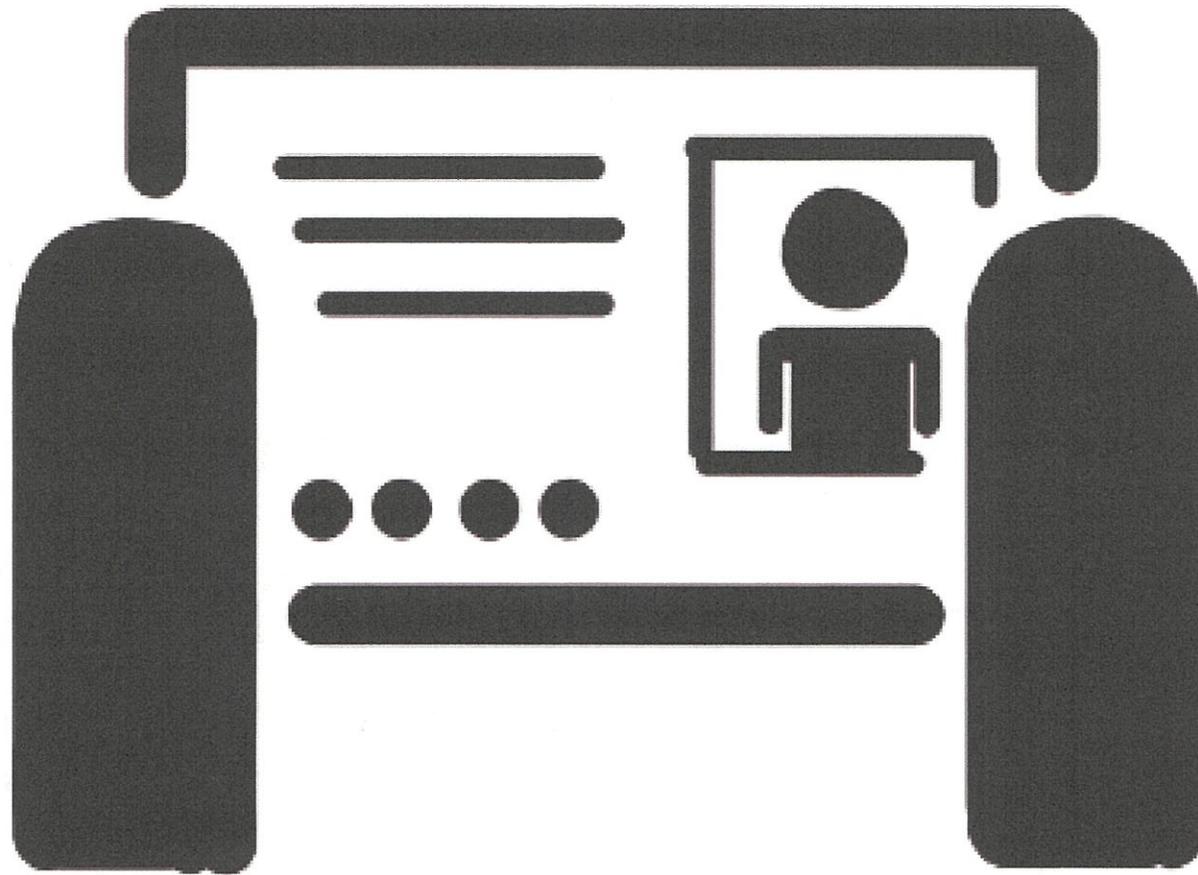
少子化対策

家庭への負担が少なくなる。

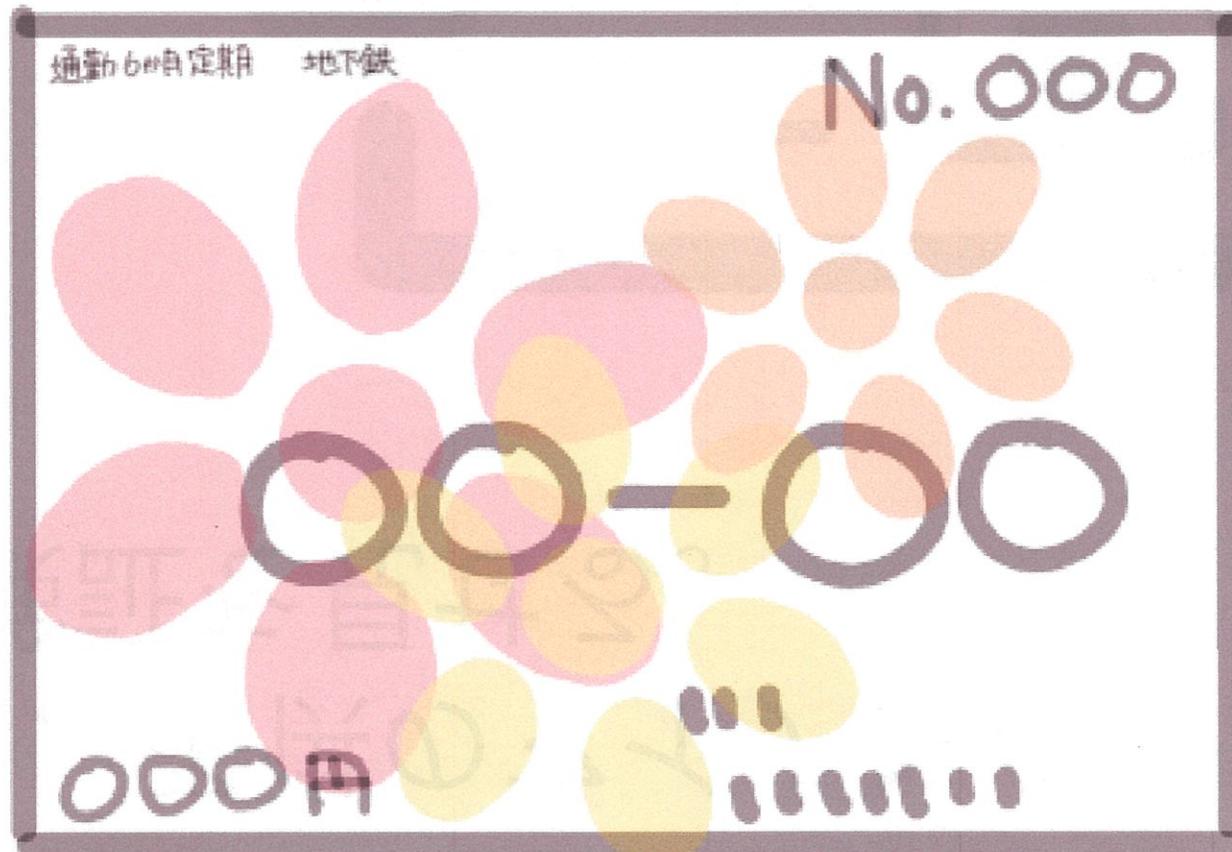
1. 駅の窓口に行く



2. 子供のマイナンバーカードor保険証を見せる。



3. 通常時の運賃額から1割引きされた金額を支払い、ファミリー割専用の定期（または切符）をもらう。



← デザイン

2024年2月27日

京都市会議長あて

請願書（陳情者）

住所 京都府京都市伏見区桃山水野左近東町 1 9

氏名 2班印

(電話番号 090--)

※紹介議員 伏見 秀吉 印

【※請願には紹介議員の記名・押印が必要です。】

公共交通機関2班に関する請願(陳情)

【請願（陳情）趣旨】

バス、地下鉄の運賃が高いことで困っています。

【請願（陳情）の具体的な内容を記載してください。】

子供が二人以上の家庭では通常の運賃額から1割引きされた定期または切符を買えるようにしてください。
(ファミリー割の導入)

日本社会科教育学会 第73回全国大会
自由研究発表Ⅱ 第3分科会 令和5年10月29日(日)

オンライン交流を取り入れた 地域の在り方の構想学習

—「京都市都市計画局歩くまち京都推進室」との
協働を事例として—

弘田真基(京都市立桃山中学校)

上畑直久(京都市立西京高等学校附属中学校)

亀井隆次(京都市立栗陵中学校)

水山光春(京都橘大学)

発表の構成

1. はじめに 「歩くまち京都」とは
2. 単元「歩くまち京都」開発の経緯と概要
3. 単元の実践 オンライン交流
4. まとめ

補足 モビリティ・マネジメント(MM)教育とは

「「交通」が社会にどのような影響を及ぼしているのか、よりよい社会のためにどのような交通システムが必要であり、一人一人がどのような交通を行うべきなのかを考えさせる教育」(藤井、2011)

→「ジレンマを把握する力」と「モビリティ・マネジメント力」(知識・能力・態度)

MM教育が示す学力像は「公民としての資質・能力」の育成をめざす社会科教育、シティズンシップ教育とも通底する。(藤井、2011)

公益に対して協力的に振る舞わねばならないとする一種の道徳的価値の習得に帰結するきらいがあり、答えが一つしかない問いとしてのイメージが強い。

→社会科としてMMに迫ろうとするならば、多面的・多角的に考察した結果を踏まえて、より多様な価値判断ができるように、授業を構想する必要がある。

補足 MM教育の先行実践

- 平成12年に札幌市で交通に関する授業実践（谷口ほか、2001）が報告されて以降、小学校社会科を中心に国内各地で実践事例が蓄積
- 交通渋滞をテーマとした市川（2011）
- 高等専門学校での実践（阪上・川端、2018）
- 中学生へのアンケート調査を通して小学校での学習経験の中長期の効果特性を分析した研究（土崎ほか、2017）

中学校での具体的な授業の開発・実践・改善研究が未開拓

地理的分野 中項目C(4) 地域の在り方

地理的分野の最終単元＝探究的な地理的分野の学習のまとめ

- 空間的相互依存作用、地域などに関わる視点に着目し、地域の在り方を地域的特色や地域の課題と関連付けて多面的・多角的に考察し、表現する力
 - 世界と日本の様々な地域で学習した知識や概念、技能を生かす
 - 地域の課題を見出し考察するなどの社会参画の視点を取り入れる
- 主権者として地域社会の形成に参画し、その発展に努力しようとする態度

京都市は、世界有数の観光地である（観光名所がある）とイメージされる一方、人口減少や高齢化に伴う財政難、観光公害などの課題も有している。

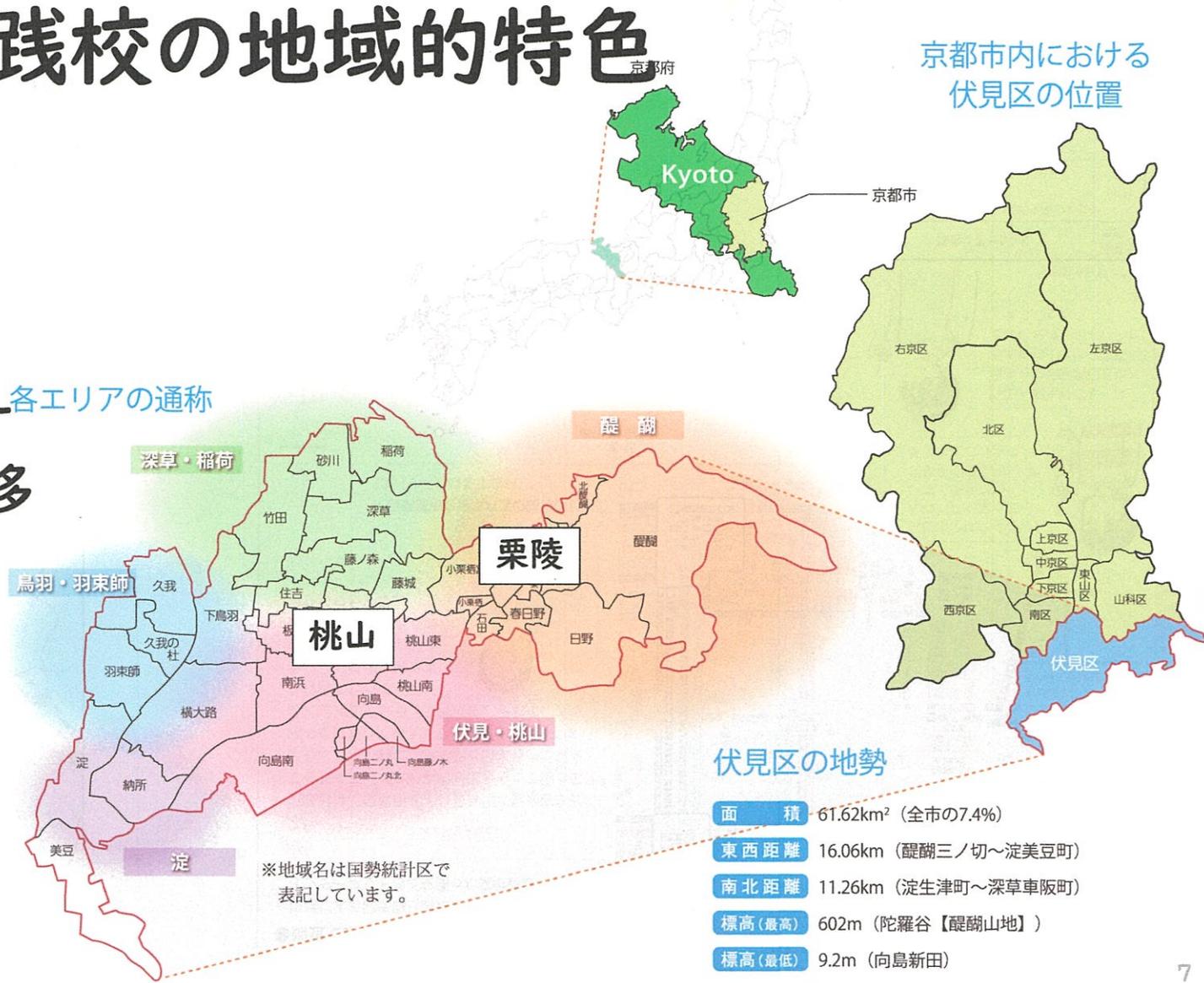
これらの課題を空間的相互依存作用によって改善する方途を見出すことが京都市民としての生徒にとって重要な学習となる。

オンライン交流実践校の地域的特色

伏見区

…約28万人の人口を擁する京都市内で最も人口の多い行政区
(令和3年1月1日現在)

cf.伏見観光協会





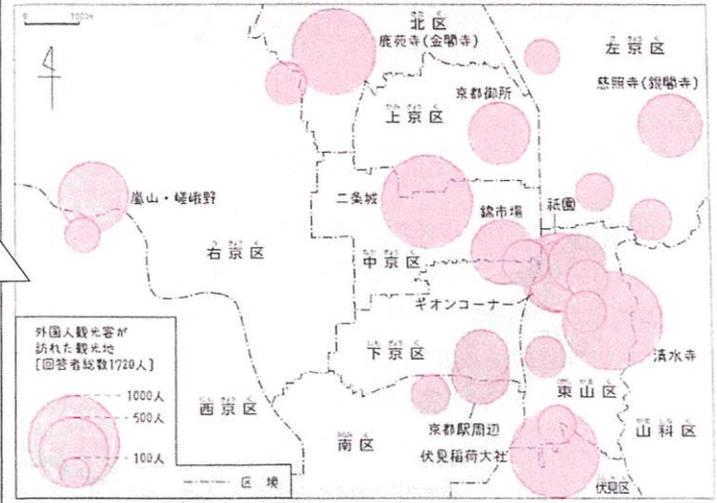
調査で分かったこと
 電話による聞き取り調査結果・インターネットなどを使った文献調査結果

京都市に暮らす祖母の話

最近、京都市を訪れる外国人観光客がとても多くて、バスの車内が混み合って困っているんだよ。特に、京都駅と清水寺や祇園を結ぶ路線がとても人気で、時間帯によっては、よく混雑しているって聞よ。それに、大きな荷物を持ってバスに乗り込む外国人観光客もいるから、車内の通路が狭くなって乗り降りがしづらいね。



京都市を走るバスの路線図(部分) (2019年) (京都市資料)



外国人観光客が訪れた観光地を地図でまとめてみると… (2018年) (京都市資料)

京都市にはたくさんのバスが走っていて、便利だね！京都駅や清水寺、祇園はどこかな？

外国人観光客の多くは、清水寺や祇園周辺を訪れるんだね！だから京都駅とこの地域を結ぶバスが人気なのかな？

残念に思ったこと

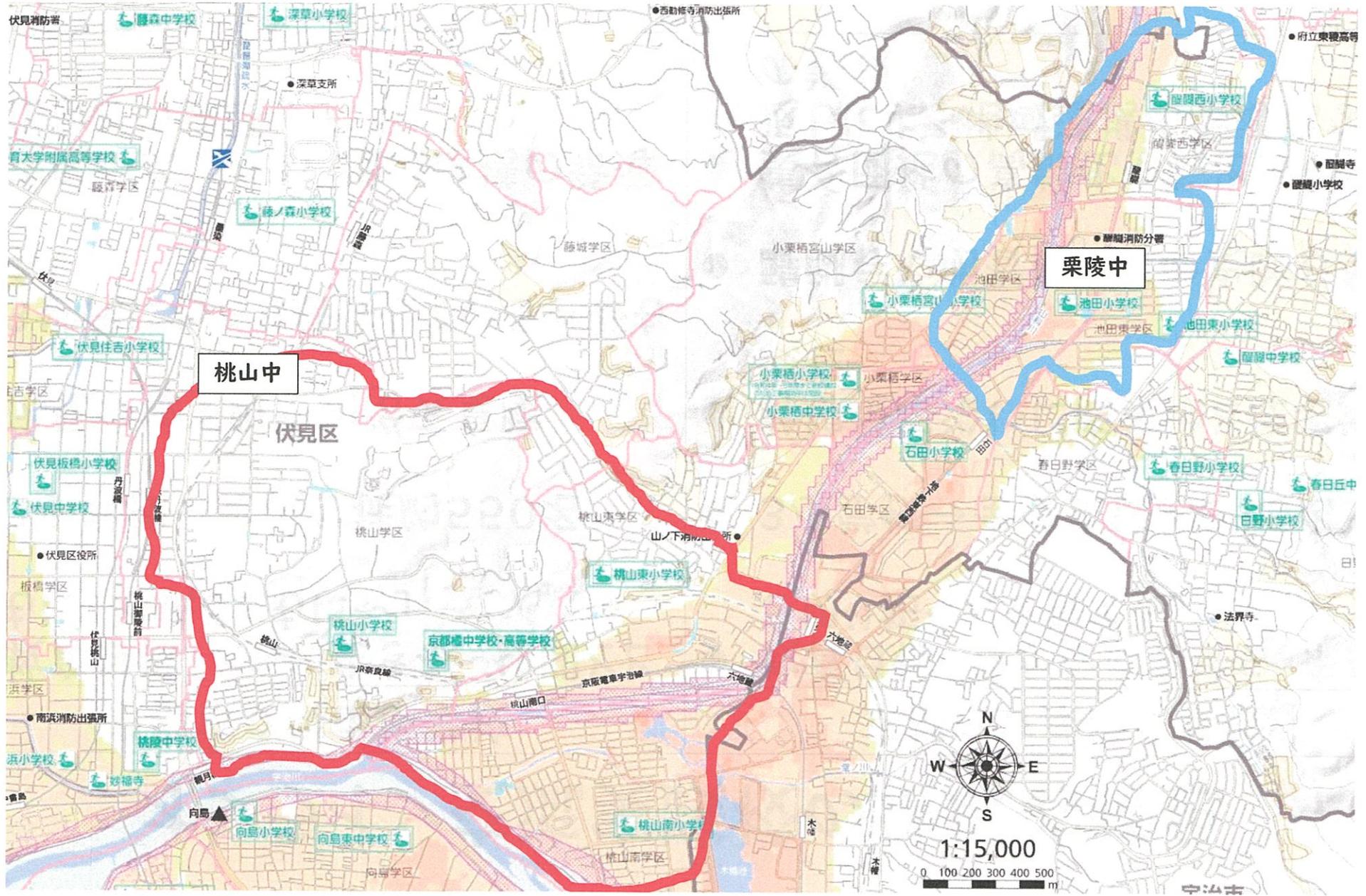
残念に思ったこと	回答者の割合
観光客が多すぎて、観光を楽しめなかった	19.7%
混雑していて、落ち着かなかった	
大きな声で騒ぐなど、観光客のマナーが悪い	11.7%
路上駐車が多いなど、交通マナーが悪い	
バスがわかりづらくて、何度も乗り間違えた	10.0%
バスの運転が遅かった	

京都市を訪れた日本人観光客の感想 (2018年) (京都市資料)

使用教科書の「地域の在り方」のページより。
 オンライン交流実践校はいずれも観光地よりも南部・南東部に位置し、観光公害とは異なる特色や課題が想定される。

調査結果を整理した例





オンライン交流実践校の地域的特色

京都市立桃山中学校	京都市立栗陵中学校
<ul style="list-style-type: none">● 教育目標「ともに生きる～仲間とともに、地域とともに～」● 3小学校→全校生徒約550名● 伏見の城下町や明治天皇陵● 3世代にわたり居住している世帯も多い● 校区が広いいため、地域連携の希薄化などの課題	<ul style="list-style-type: none">● 教育目標「豊かな心を持ち、未来を切り拓く人を育てる」● 3小学校→全校生徒約315名● 幹線道路沿いに商業地と住宅地が混在● 醍醐寺や明智藪などの史跡も多い● 集合団地の高齢化や転出入の繰り返しによる地域連携の希薄化などの課題

「歩くまち・京都 観光プランGP（グランプリ）」



1. 単元設定の理由（意義）

本単元は、学習指導要領の大項目「(C) 日本の様々な地域」の中項目「(1) 地域調査の手法」及び中項目「(4) 地域の在り方」での活用を想定している。
 京都市は、世界有数の観光地である（観光名所がある）とイメージされる一方、公共交通機関をはじめとする行政サービスの質が財政難によって低下するという危機的課題を有している。また、観光地では混雑やマナー問題、コロナ禍による観光客激減などの観光課題がある一方、郊外では高齢化・過疎化の進展など、解決すべき課題は生徒が居住する校区によっても異なる。これらの現状や課題の変因を考察し、あらゆる世代の京都市民が暮らしやすく、かつ観光客とも共存できる京都市、換言すれば、持続可能かつレジリエンス（困難な状況でもしなやかに適応し、乗り越えて行く力）のある京都市を構想することが京都市民としての生徒にとって重要な学習となる。

本単元では、地理的な見方・考え方の一つである「空間的相互依存作用」を働かせながら、市内観光地における課題と、市周辺部の社会的・経済的な課題とを、公共交通機関を介して結び付けることで、WinWinの関係で解決できないかを多面的・多角的に考察し、「地域」の在り方を構想する。具体的には、地域調査を通して「私たちの校区は公共交通によってどこ、どのようにつながっているのか」「観光客の分布から、観光客が多い地域と公共交通のネットワークを重ねたときに見えてくる課題とは何か」「公共交通機関を使って、観光客を分散することができないか、そのために必要な、観光資源や町づくりとは何か」といった課題を追究し、自校区の特色を生かした観光プランを構想することで、単元を貫く問い「私たちの校区の課題を解決することが、京都市の課題解決にどのようにつながるのか」に粘り強く答えていく。

構想した観光プランを発表する機会は、自校での建設的な学習の時間や文化祭の活用も考えられるが、GIGA端末を活用しながら「歩くまち京都 観光GP（グランプリ）」を開催し、市内各校の観光プランを比較する上、各プランのコラボレーションを構想することによる

「私たちのまち 京都の公共交通の在り方を考えよう」—交通を視点に—



1. 単元設定の理由（意義）

本単元は、学習指導要領の大項目「(C) 日本の様々な地域」の中項目「(1) 地域調査の手法」及び中項目「(4) 地域の在り方」での活用を想定している。ここでは、京都市の公共交通を題材に、「地域の在り方」について考察し構想することを目指す。
 京都市は、多くの歴史遺産を有する観光都市としての性格を持つものの、近年では市の財政問題がクローズアップされることが多く、なかでも公共交通機関の赤字はしばしばメディアでも取り上げられている。一方、京都市では、「歩くまち・京都」の取り組みとして、メインストリートの四車道の歩道の拡幅や、観光地周辺でのパークアンドライドを実施するなど、様々な交通関係整備を進めている。これら交通をめぐる課題や論議には、市民にとっての生活の利便性向上と観光の促進という2つの側面がある。京都市に対して、歴史ある観光地としてあり続けてほしいという願いと共に、住民としてより住みやすいまちにしたいという強い思いを持っている生徒たちにとって、上に述べた京都市における公共交通の在り方を考えることは、持続可能な地域づくりを考える上での題材を提供している。

「20年後を見据えた京都市の在り方—子育て世代と公共交通を視点に—」



1. 単元設定の理由（意義）

本単元は、学習指導要領の大項目「(C) 日本の様々な地域」の中項目「(1) 地域調査の手法」及び中項目「(4) 地域の在り方」での活用を想定している。ここでは、「20年後を見据えた京都市の在り方—子育て世代と公共交通を視点に—」を構想した。
 この単元では、「ポスト・SDGs」といわれる2030年代の更に10年後を見据え、生徒らが親世代となる時代どのような社会としていくのか、その展望を持つきっかけとして自分たちの暮らす地域の実態を知り、その上で何がどのように行われ、現状の課題は何かを理解し、何ができ、今後どうしていくべきなのかを考えることを学習活動とすることを目指している。その際、地域の実態や結びつきに着目し、下記の課題を追究したり解決したりする活動を通して、地域的な課題の解決について多面的・多角的に考察していく。その上で京都市民として、未来を見据えた地域の在り方を構想し、議論し発信（表現）することを学習活動のねらいとしている。

また、本単元は中学校社会科地理的分野の最終単元であり、世界と日本の様々な地域で学習した知識や概念、技術を生かすとともに、地域の課題を見出し、考察するなどの社会参画の視点を取り入れることで探究的な地理的分野の学習のまとめとして位置付けている。そして、生徒一人一人が、主権者として地域社会の形成に参画し、その発展に努力しようとする態度を育むこともねらいとしている。

◎若年層・子育て世代と公共交通の課題について

- ・人口減少社会・少子高齢社会において、若年層・子育て世代の支援策は重要な課題である。
- ・鉄道では、ベビーカーの利用支援（広報）や、駅準保育園の開設、子育て支援イベントの実施などが取り組まれている。またバスでは、ベビーカーの利用支援（広報）や、妊産婦のバス利用無料化、バドミントン、乗り方教室の開催などが取り組まれている。

Type A「歩くまち・京都 観光プランGP」
 →京都市立桃山中

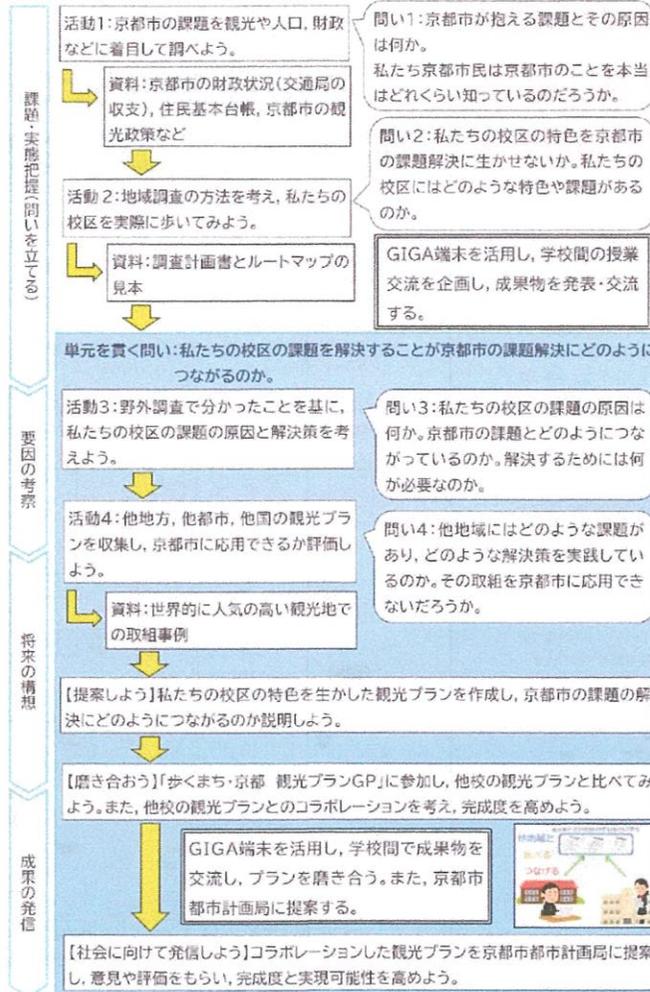
Type B「私たちのまち 京都の公共交通の在り方を考えよう」
 →京都教育大学附属桃山中

Type C「20年後を見据えた京都市の在り方—子育て世代と公共交通を視点に—」
 →京都市立栗陵中

2. 単元計画 地域の在り方 「 歩くまち・京都 観光プランGP (グランプリ) 」

単元を貫く問い	私たちの校区の課題を解決することが、京都市の課題解決にどのようにつながるのか。			
補助的な問い① (解決に向かう問い)	補助的な問い② (解決に向かう問い)	補助的な問い③ (解決に向かう問い)	補助的な問い④ (解決に向かう問い)	
私たちは京都市民だが、京都市のことを本当はどれくらい知っているのだろうか。京都市が抱える課題とその原因は何か。	私たちの校区にはどのような課題や特色があるのか。実態や原因を把握するためにはどのような手順で調べればよいのか。	私たちの校区の課題の原因は何か。京都市の課題とどのようにつながっているのか。解決するためには何が必要なのか。	他地域にはどのような視座があり、どのような解決策を実践しているのか。その取組を京都市に応用できないだろうか。	
解決に向けた活動	解決に向けた活動	解決に向けた活動	解決に向けた活動	
観光や人口、財政などに着目して京都市の課題を調べよう。	地域を分析するための調査方法と調査結果の分析方法・まとめ方を考えよう。また、実際に校区を歩いてみよう。	野外調査で分かったことを基に、私たちの校区の課題の原因と解決策を考えよう。	他地方、他都市、他国の観光プランを収集し、その効果を京都市に応用できないか考えよう。	
大切にす資料	大切にす資料	大切にす資料	大切にす資料	
・京都市の財政 ・京都市の公共交通の路線図 ・京都市の観光政策 ・外国人観光客数 ・住民基本台帳	・調査計画書とルートマップの見本 ・野外調査やメモ、スケッチ、撮影、聞き取り調査の方法の説明	・野外調査の結果 ・観光交通と生活交通の違い ・都市鉄道の運賃回収率 ・バスの運送原価	・世界的に人気の高い観光地での取組事例(パークアンドライド、LRT・BRT、自動運転技術など) ※付属資料を参照	
構想に向けて	提案しよう	私たちの校区の特色を生かした観光プランを作成し、京都市の課題解決にどのようにつながるのか説明しよう。		
	磨き合おう	「歩くまち・京都 観光プランGP」に参加し、他校の観光プランと比べてみよう。また、他校の観光プランとのコラボレーション(公共交通機関で二つの地域をつなぐプラン)を考え、完成度を高めよう。		
社会に向けて発信しよう	コラボレーションした観光プランを京都市都市計画局に提案し、意見や評価をもらい、完成度と実現可能性を高めよう。			

3. 具体的な取組【授業のステップ】



A3用紙二つ折り

3つの授業プランを京都市立中学校に全校配布

Type A観光を例示します

3. 具体的な取組【授業のステップ】

課題・実態把握(問いを立てる)

活動1:京都市の課題を観光や人口,財政などに着目して調べよう。



資料:京都市の財政状況(交通局の収支),住民基本台帳,京都市の観光政策など



活動2:地域調査の方法を考え,私たちの校区を実際に歩いてみよう。



資料:調査計画書とルートマップの見本



単元を貫く問い:私たちの校区の課題を解決することが京都市の課題解決にどのようにつながるのか。

問い1:京都市が抱える課題とその原因は何か。

私たち京都市民は京都市のことを本当はどれくらい知っているのだろうか。

問い2:私たちの校区の特色を京都市の課題解決に生かせないか。私たちの校区にはどのような特色や課題があるのか。

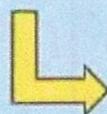
GIGA端末を活用し,学校間の授業交流を企画し,成果物を発表・交流する。

単元を貫く問い: 私たちの校区の課題を解決することが京都市の課題解決にどのようにつながるのか。

活動3: 野外調査で分かったことを基に、私たちの校区の課題の原因と解決策を考えよう。



活動4: 他地方, 他都市, 他国の観光プランを収集し, 京都市に応用できるか評価しよう。



資料: 世界的に人気の高い観光地での取組事例



【提案しよう】私たちの校区の特色を生かした観光プランを作成し, 京都市の課題の解決にどのようにつながるのか説明しよう。



問い3: 私たちの校区の課題の原因は何か。京都市の課題とどのようにつながっているのか。解決するためには何が必要なのか。

問い4: 他地域にはどのような課題があり, どのような解決策を実践しているのか。その取組を京都市に応用できないだろうか。

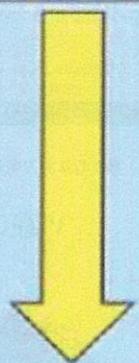
要因の考察

将来の構想

【提案しよう】私たちの校区の特色を生かした観光プランを作成し、京都市の課題の解決にどのようにつながるのか説明しよう。



【磨き合おう】「歩くまち・京都 観光プランGP」に参加し、他校の観光プランと比べてみよう。また、他校の観光プランとのコラボレーションを考え、完成度を高めよう。



GIGA端末を活用し、学校間で成果物を交流し、プランを磨き合う。また、京都市都市計画局に提案する。



【社会に向けて発信しよう】コラボレーションした観光プランを京都市都市計画局に提案し、意見や評価をもらい、完成度と実現可能性を高めよう。

「歩まち・京都」 学習勉強会 教材案

2021.12.20



観光交通と生活交通の違い

京都市の交通に関する特色として、生活交通だけでなく観光交通が日常的に多いことが挙げられる。

	観光交通	生活交通
時間帯	・休日の昼間利用が多い ・特に京都市では、秋の観光シーズンや年末年始等の特定日が多い	・平日の朝～夕方が多い ・特に通勤・通学や帰宅が重なる朝～夕ピークが多い
利用者	・地元以外の観光客（外国人観光客を含む）のため、初めて地域を訪れる方も多い	・地元住民のため、普段からその交通を利用している方が多い
料金	・料金が高くても利便性が高ければその交通を利用する傾向	・料金が高ければ利用しない傾向
利用経路	・初めて地域を訪れる方も多いため、観光地への行き方や乗継が効率的ではない場合がある	・地元住民の生活に必要不可欠なルートになっている

高齢者（交通弱者）向け交通施策

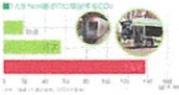
「駅・バス停から観光地までの徒歩移動」に焦点を当てると、以下の2つの方策が考えられる。

- **徒歩を前提として安全性・快適性を向上する方策**
→ 歩道整備、観光地周辺をの自動車流入禁止など
→ 京都市では、観光シーズンの嵐山地区で、社会実験が実施されたことがある
- **徒歩の代わりとなる交通手段を用意する方策**
→ グリーンズローモビリティと称される低速の電気自動車や、電動車椅子やセグウェイ的な1人乗りの超小型モビリティなど
→ 利用者負担のみで事業採算性を確保することは困難である場合が多く、送迎シャトルバスのように目的地施設や地域が連携した経費負担を検討することが有効

公共交通を活用した人と環境にやさしいまちづくり

二酸化炭素（CO₂）の排出量の違い

→ 1人を1km運ぶ際の二酸化炭素（CO₂）排出量を比較すると、自家用車はバスの約2倍、鉄道の約7倍のCO₂を排出しており、自家用車より公共交通の方が環境にやさしい



歩くことを中心とした健康的な暮らしを前提としたまちづくり

→ 同じ距離を移動する場合の消費カロリーを比較すると、電車は自家用車の約2倍のカロリーを消費するため、自家用車より公共交通の方が健康的な生活が送れる

安全性の向上

→ 過度な自家用車利用を控えてまちなかの自動車交通量が減少することで、交通事故の発生件数が減少

出典：京都府環境政策部地域環境課「まちづくり環境部会（中野生用）令和3年度版」日本モビリティ・マネジメント協議会事務局「『歩く』というクルマの使い方を考える』ための基礎データ」
(<https://www.jcomm.or.jp/publicmentdata/>)

パークアンドライドとは…

パークアンドライドとは、マイカーを駐車して、公共交通に乗り換えやすくして、公共交通利用を促す施策。京都市では観光客や買物客をターゲットとして実施

① 駐車場の整備

→ 観光シーズンなどのみの公共施設の駐車場を開放や、河川敷の臨時駐車場を整備など。
→ 京都市では平常時の利用を想定したまちなかのパークアンドライド駐車場導入も進められている。



出典：京都市「歩いてまちを京都府交通計画」

② 公共交通の利便性向上

→ 駐車場と連携した料金設定や、シャトルバスの運行、1日乗車券の導入など。

③ マイカーの抑制策

→ 観光地周辺の流入規制や課金など。

欧米各都市における都市鉄道の運賃回収率

都市	運賃回収率 (%)	都市	運賃回収率 (%)
ロンドン（地下鉄）	125	ストックホルム	47
リヴァプール	87	マドリッド	51
リヨン	50	ローマ	23
パリ	65	ウィーン	60
フランクフルト	42	ニューヨーク	48
ハンブルグ	71	ボストン	28
アムステルダム	35	ポートランド	23
ブリュッセル	33	モントリオール	48

運賃回収率：運行費用に対する運賃の割合（不足分は行政的補助が充てられる）
出典：Jane's Urban Transport Systems 2014 2015

交通システムの効率性



輸送密度の違い

→ 1時間に3mの幅で運べる人数を比較すると、バスは自家用車の約5~10倍、鉄道は自家用車の約5~100倍の人数を運ぶことができ、自家用車より公共交通の方が効率よく人を運べる



省エネ

→ 同じエネルギーで1人を運べる距離を比較すると、バスは自家用車の約5倍、鉄道は自家用車の約7倍の距離を運ぶことができ、エネルギーの観点からも自家用車より公共交通の方が効率よく人を運べる

出典：交通エネルギー・モビリティ・財源HP「交通環境学習（モビリティ・マネジメント教育）ポータルサイト」
新刊ダウンロード「電車・バスはみんなの乗り物」 (<http://mm-education.jp/text.html>)

LRT・BRTとは…

LRT・BRTは、バス以上鉄道未満の輸送力を担う交通手段。観光需要だけでなく、平日の需要も考慮して検討することが望ましい。

● LRT

→ Light Rail Transit（次世代型路面電車システム）の略
→ 交通環境負荷の軽減、交通転換による交通円滑化、移動のバリエーション、公共交通ネットワークの充実などの効果

● BRT

→ Bus Rapid Transitの略
→ 連節バス等を中心とする交通体系の整備により、公共交通の利便性向上、利用環境の改善などの効果



出典：国土交通省HP「LRT・BRT等の都市公共交通機関への支援」
(https://www.mit.go.jp/toshutoshu/gairo_06_000045.html)

京都市地下鉄・バスの経営状況

- **京都市地下鉄**（京都市交通事業白書2019年度）
→ 利用者数は、2020年1月までは、前年度に比べて3.6%増と好調に推移
→ しかし、新型コロナウイルスの影響により、2月以降利用者数は大幅に減少し、前年度に比べて+0.8%の増加にとどまった
→ 経常損益は、前年度並みの23億円の黒字を計上したが、有利子負債は3750億円と依然、多額にのぼっている

項目	2018年度	2019年度	増減
在籍車両数	222両（177編成）	222両（177編成）	0
走行キロ数（1日平均）	58.0千km	58.0千km	0千km
経常損益	23億円	23億円	0億円
計	3843億円	3750億円	-93億円
赤字	114億円	305億円	+191億円
営業	3529億円	3445億円	-84億円

出典：京都市交通局HP「事業の概況」 (<http://www.city.kyoto.jp/kotoku/pag0000073257.html>)

ご提供いただいた教材集

スライド資料をPDF化してロイロノートの資料箱へ
→ 生徒自身が取捨選択

R5	京都市立桃山中 (Type A観光) 	京都市立栗陵中 (Type C子育て(世帯)) 
3/6	7組： LRT導入と路線の再検討	2組 京都と歩む未来 (公共交通の積極的な利用)
3/6	3組：伏見の観光地でバスツアー	4組 醍醐地域の課題 ～バスの利用者の増加に向けて～
3/7	4組：バス新路線の開発とテーマパークとの連携	3組 野外調査の結果報告 (高齢社会とコミュニティバスの課題)
3/7	6組：日本酒とコラボしたエコツーリズム	5組 醍醐の課題と対策 さらなる発展に向けて
3/8	5組：アニメとコラボしたバス・電車・駅の改革	3組 (2回目)

京都市立桃山中での単元の展開（令和5年2月27日～3月8日）

課題把握①	<ul style="list-style-type: none"> 事前アンケート 京都市都市計画局歩くまち京都推進室からのビデオメッセージ パフォーマンス課題①「私たちの校区の特色を生かした観光プランを作成し、京都市の課題解決にどのようにつながるのかを説明しよう」 パフォーマンス課題②「他校のプランと比較しながら、コラボレーションを考え、京都市の課題解決に向けて互いに完成度を高めよう」
課題追究③ 考察と構想	<ul style="list-style-type: none"> 校区の特色と要因の考察（地域調査・他地域との比較は省略して実施） 校区の課題を公共交通で解決するためには？（将来の構想）
課題解決② 成果の発信	<ul style="list-style-type: none"> クラス内での発表・代表班決定 Zoomによるオンライン交流発表会 京都市立栗陵中学校、学識経験者、歩くまち京都推進室、と交流 →子育て世代と公共交通を視点に地域調査も実施（授業モデル Type C）
振り返り①	<ul style="list-style-type: none"> 事後アンケート、新たな課題やプランの改善点は何か？

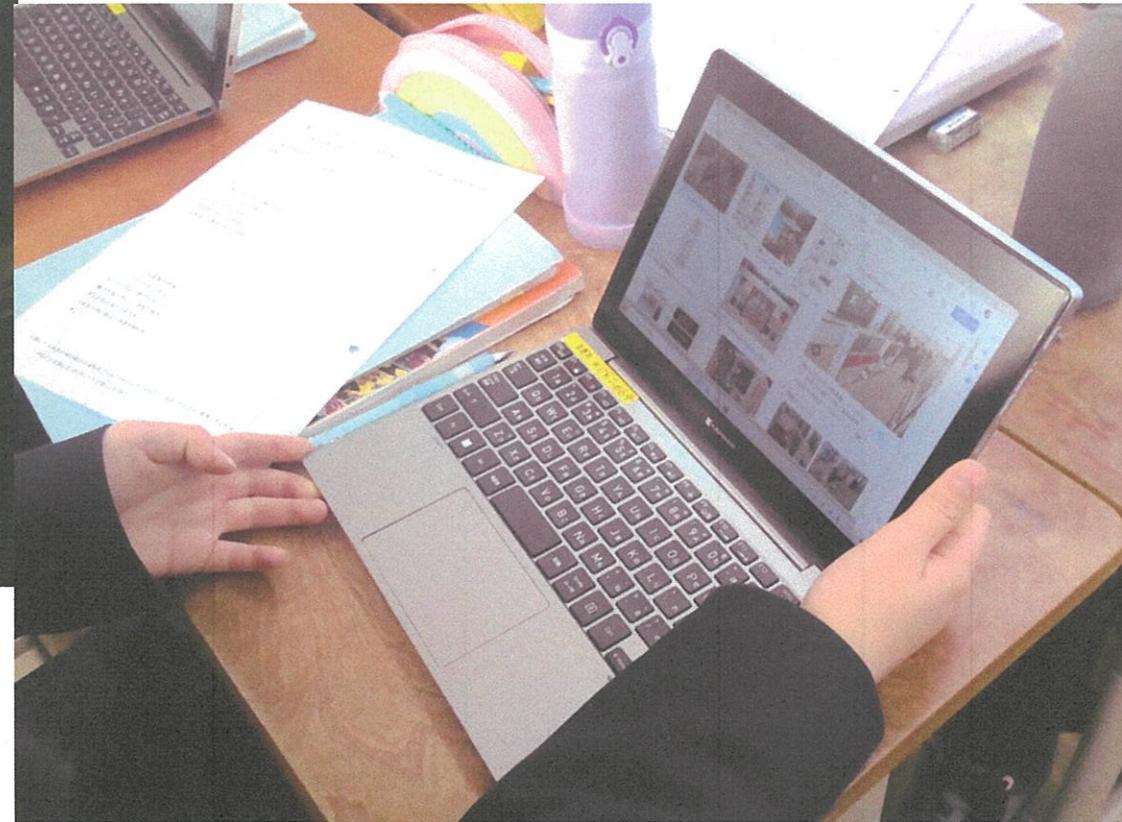
丸数字は時数。アンケートの分析結果は別の機会にて発表予定。

単元の導入
歩くまち京都推進室の
ご担当者様からビデオ
メッセージ



皆さんならではの視点で
公共交通の改善策を考案していただけないでしょうか！？

京都市立桃山中学校での実践



京都市立桃山中学校での実践



京都市立桃山中2年4組 学習成果一覧

- 伏見桃山をラーメンの聖地に!
- 地下鉄延伸&京阪電車との直通化でスタンプラリーを開催
- 新型コロナに負けない観光業の発達(お酒のネット販売・任天堂とのコラボ・レンタル自転車・オリジナルキャラクターなど)
- 居酒屋を増やし、自動車の利用を減らし、観光客を増やす!
- 公共交通機関と地元企業のコラボレーション
- 桃源城プロジェクト(オンライン交流の代表班)

京都市立栗陵中学校での単元の展開

【単元を貫く問い】地域の人々がくらしやすい、住みやすい環境の発展・維持をすすめながら、未来に役立つ公共交通のあり方を考え、提案しよう。

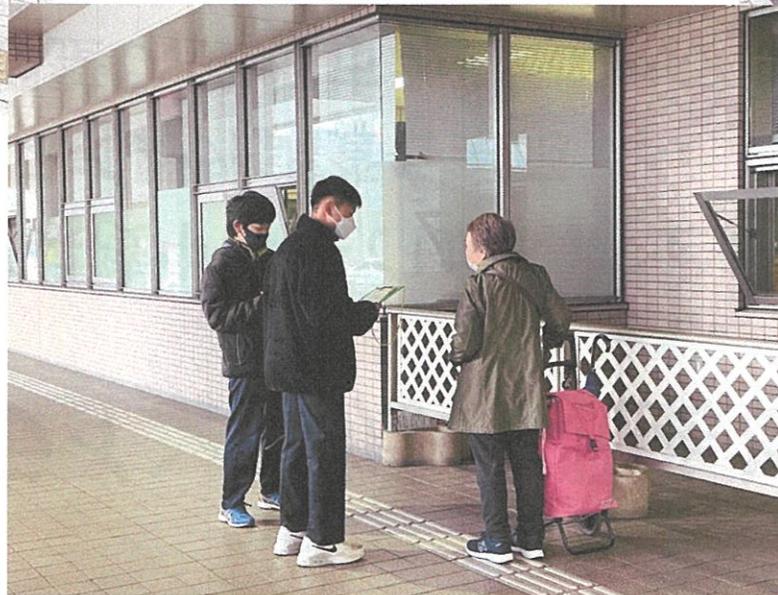
- | | | |
|------|-----------------|---------------|
| 1時間目 | 京都市の課題について | 【課題把握】 |
| 2時間目 | 醍醐地域の課題について | |
| 3時間目 | 醍醐地域の課題の解決に向けて | 【要因の考察・将来の構想】 |
| 4時間目 | フィールドワーク→スライド作成 | |
| | 中項目C(1) 地域調査の手法 | |
| 5時間目 | クラス発表会 | 【成果の発信】 |
| 6時間目 | 京都市立桃山中とZoom交流会 | |
| 7時間目 | 振り返り | |

4時間目 フィールドワーク(1クラスのみ)

- ①校区内の5つのポイントに分かれてインタビューを行う。
- ②各ポイントで3つの質問をする。
 - ・醍醐地域は、暮らしやすい環境になっているか？
 - ・醍醐地域の公共交通に満足しているか？
 - ・自分たちが考えた解決策について、どう思うか？
- ③調べたこと、フィールドワークでわかったことを班ごとにパワーポイントにまとめる。

4時間目 フィールドワーク(1クラスのみ)

京都市栗陵中での実践



オンライン交流の概要と成果

- 桃山中学校では観光・栗陵中学校では子育て世帯をテーマに
- 栗陵中学校では1クラスで野外調査を実施
- 事前に両校で日程を調整し、京都市からZoomアカウントを提供
→全クラスで代表班によるオンライン交流が可能に
- 両校はいずれも異なる地域的特色
→自地域の相対化や解決策を見直す契機に
一般校同士の交流の実態
- 【課題把握】と【成果の発信】の場面で京都市職員や大学教員からコメント
- 学習への動機付けを高め、学習の意義を見出す

R5	京都市立桃山中 (観光)		京都市立栗陵中 (子育て(世帯))	
3/6	7組: LRT導入と路線の再検討		2組 京都と歩む未来 (公共交通の積極的な利用)	
3/6	3組:伏見の観光地でバスツアー		4組 醍醐地域の課題 ~バスの利用者の増加に向けて~	
3/7	4組:バス新路線の開発とテーマパークとの連携		3組 野外調査の結果報告 (高齢社会とコミュニティバスの課題)	
3/7	6組:日本酒とコラボしたエコツーリズム		5組 醍醐の課題と対策 さらなる発展に向けて	
3/8	5組:アニメとコラボしたバス・電車・駅の改革		3組 (2回目)	

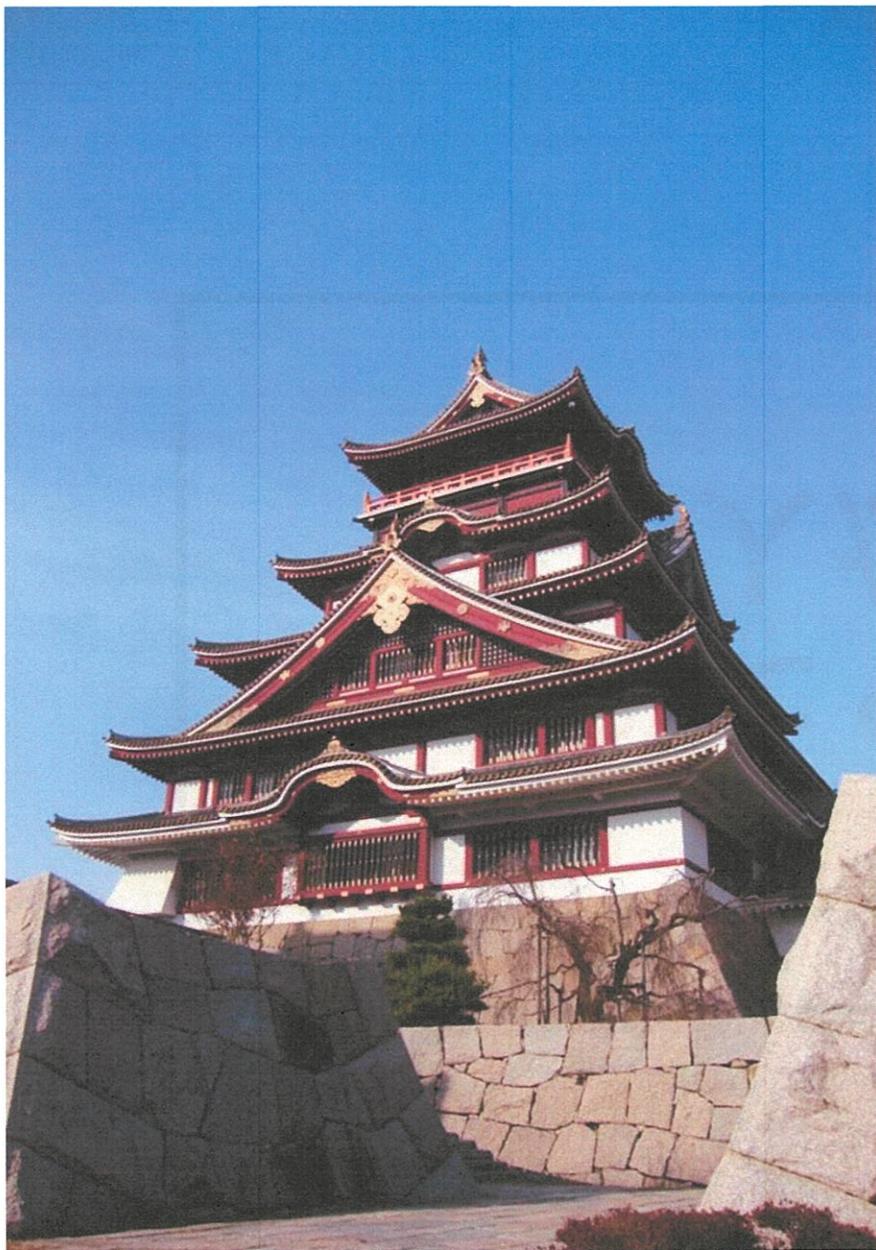


桃源城プロジェクト

京都市立桃山中学校 2-4

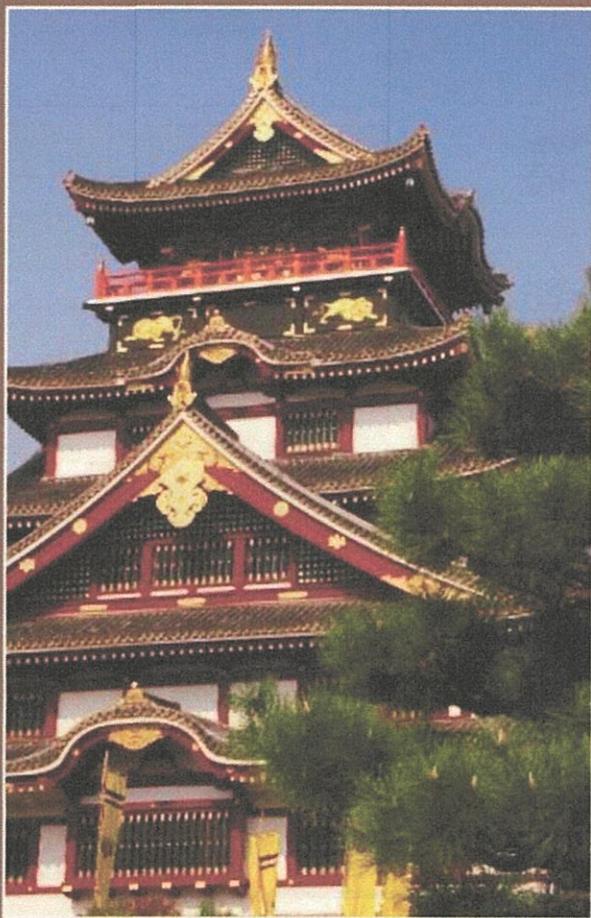
2024年4月10日

魅力がたくさんあるのに
人が来ない！



桃源城プロジェクト

1	概要
2	課題
3	タイムライン
4	工夫
5	イメージ図
6	桃バスについて
7	宣伝方法
8	まとめ

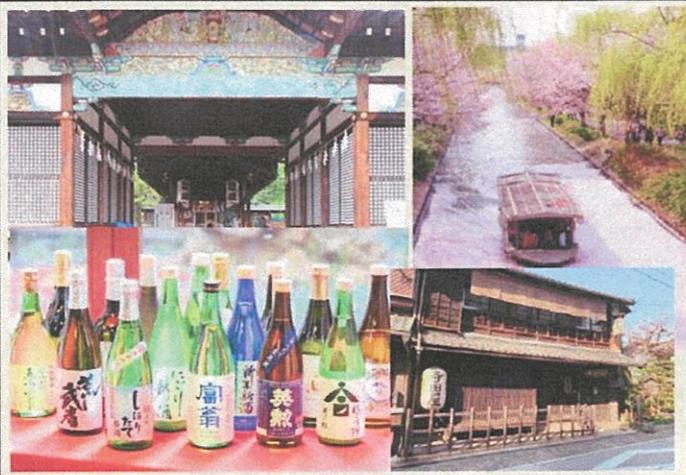


概要

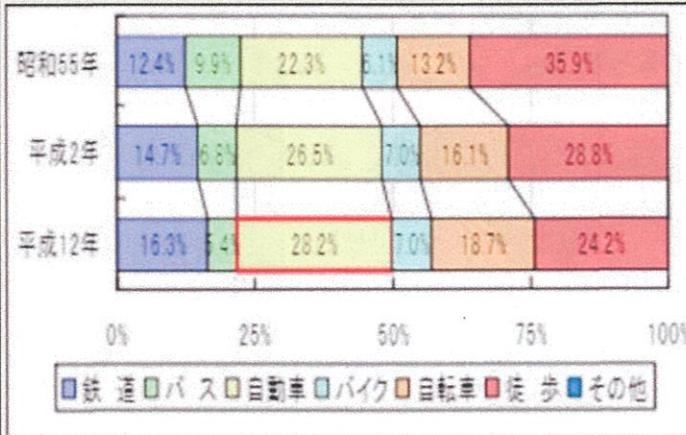
桃源城プロジェクトは桃山学区の活性化、
京都の環境モデル都市目標達成のため
桃山城を利用したプロジェクトです。

戦略はお酒を利用したマイカーの削減と
バス利用者の増加です。

課題

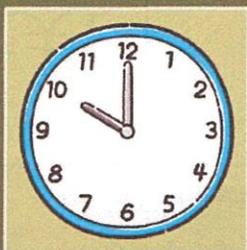


- 伏見には魅力がたくさんあるのに **知られていない**



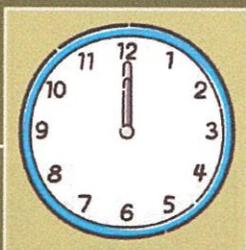
- 環境モデル都市目標達成には
鉄道2割増加、**バス8割増加**、**自動車3割減少**
が必要

タイムライン



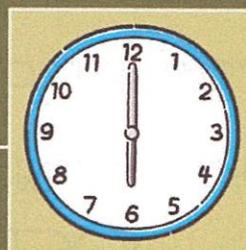
10時

オープン



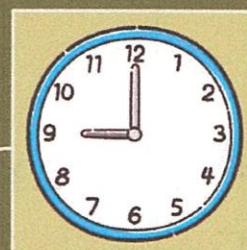
12時

チケット制での
お酒の提供開始



18時

20歳未満の入園禁止
20歳以上飲酒、購入可能



21時

閉園



← ターゲット

桃源城プロジェクト



1

工夫1

和風建築にすることで景観を崩さないようにする

工夫2

伏見のお酒スペース、
京野菜のおつまみスペースを
設置する。

②

工夫4

飲酒スペースを制限して
安全にする

④

工夫3

季節に合わせた植物を植えて
いつでも楽しめるようにする

③

工夫5

朝と夜でターゲットを変更する

⑤

イメージ図



ミニ桃バスの経路



ミニ桃バスの追加

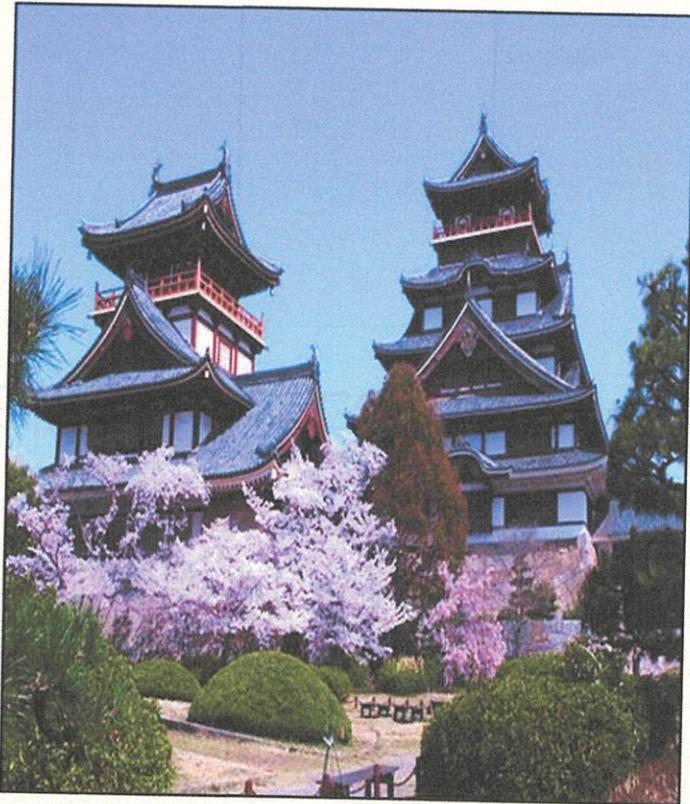
- 2台ほど設置する
- 中書島→御香宮→桃山城
- 中書島←御香宮←桃山城

中書島→十石船
にも行ける!



宣伝方法

ポスター



instagram



CM



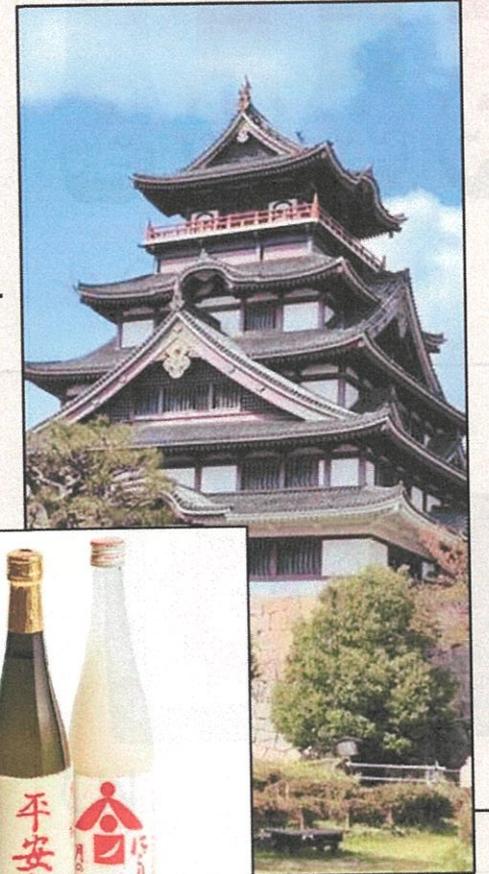
テレビ



イベント



有名な観光地に隠れている私たちの校区を
活性化するために桃源城プロジェクトを提案します



ご清聴ありがとうございました

本実践の成果と課題

自治体・ 一般社団法人
システム科学研究所・学識経験者と連携した単元開発とオンライン交流

成果① GIGA端末を活用したオンライン交流の実践事例

成果② 地域を主題とする切実性のある課題

成果③ 公共交通を視点とした汎用性のある単元開発

成果④ デジタル教材集の開発・活用とデータの収集・分析

課題① 新しい授業モデルの開発 例) 防災、環境、歴史など

課題② 構想内容の実現可能性→公民的分野や総合への接続

課題③ 小学校・高等学校「地理総合」との接続

地域の実情に合わせた柔軟なカリキュラム・マネジメント

参考文献

- ・ 梅津正美(2022)「1「主体的に学習に取り組む態度」の指導と評価の手立て」梅津編『中学校社会「主体的に学習に取り組む態度」の学習評価完全ガイドブック』明治図書
- ・ 石井英真(2020)『未来の学校』日本標準
- ・ 石井英真(2023)『中学校・高等学校 授業が変わる学習評価深化論』図書文化
- ・ 上畑直久(2022)「空間的相互依存作用」の視点から、「ポスト・SDGs」を考える」明治図書『社会科教育』59巻3号
- ・ 交通エコロジー・モビリティ財団監修、唐木清志・藤井聡編(2011)『モビリティ・マネジメント教育』東洋館出版
- ・ 国立教育政策研究所(2020)『「指導と評価の一体化」のための学習評価に関する参考資料【中学校 社会】』東洋館出版社
- ・ 白井俊(2020)『OECD Education2030プロジェクトが描く教育の未来』ミネルヴァ書房
- ・ 二井正浩編(2022)『レリバンスの視点からの歴史教育改革論』風間書房
- ・ ニューマン、F.M. 著、渡部竜也・堀田諭訳(2017)『真正の学び/学力』春風社
- ・ 原田智仁(2019)「歴史総合」をどう構想するか:ねらいと授業化のポイント」明治図書『社会科教育』56巻1号
- ・ 樋口とみ子(2020)「観点別評価の改善と3観点の捉え方」田中耕治編『2019年改訂指導要録対応 シリーズ学びを変える新しい学習評価 理論・実践編1 資質・能力の育成と新しい学習評価』ぎょうせい
- ・ 弘田真基・上畑直久・水山光春(2022)「中学校地理的分野における単元「地域の在り方」の開発」京都教育大学教育学部附属環境教育実践センター『環境教育研究年報』第30号
- ・ 藤井聡(2011)「シティズンシップ教育のための土木学習—「モビリティ・マネジメント教育」と「防災教育」の展開を—」日本社会科教育学会『社会科教育研究』No.113
- ・ 藤井聡・堀畑仁宏・原文宏・松村暢彦・唐木清志・工藤文三・池田豊人・岡村美好・緒方英樹・高橋勝美・谷口綾子・日比野直彦(2010)「土木」と「社会科教育」の連携の意義と可能性」『土木学会論文集H(教育)』Vol.2
- ・ 藤原孝章(2009)「時事問題学習の現代的意義と単元開発の方略」藤原編『時事問題学習の理論と実践』福村出版
- ・ 水山光春(2017)「主体的・対話的で深い学び」を実現する環境教育—社会科教育の視点から—」日本環境教育学会『環境教育』第26巻3号
- ・ 溝上慎一(2019)「主体的な学習とは—そもそも論から「主体的・対話的で深い学び」まで—」<[http://smizok.net/education/subpages/a00019\(agentic\).html](http://smizok.net/education/subpages/a00019(agentic).html)>(2023年1月31日最終閲覧)
- ・ 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.7, No.1
- ・ 渡部竜也(2019)『主権者教育論』春風社
- ・ 渡部竜也・井手口泰典(2020)『社会科授業づくりの理論と方法』明治図書

第72回 全国社会科教育学会 全国研究大会
第16分科会 令和5年11月19日(日)

モビリティ・マネジメント教育を取り入れた
「地域の在り方」の構想

—「京都市都市計画局歩くまち京都推進室」との協働を通して—

弘田真基(京都市立桃山中学校)

上畑直久(京都市立西京高等学校附属中学校)

亀井隆次(京都市立栗陵中学校)

水山光春(京都橘大学)

発表の構成

1. はじめに（社会科・MM教育・地域のあり方）
2. 単元「歩くまち京都」の開発と実践
3. アンケート結果の分析
4. まとめ

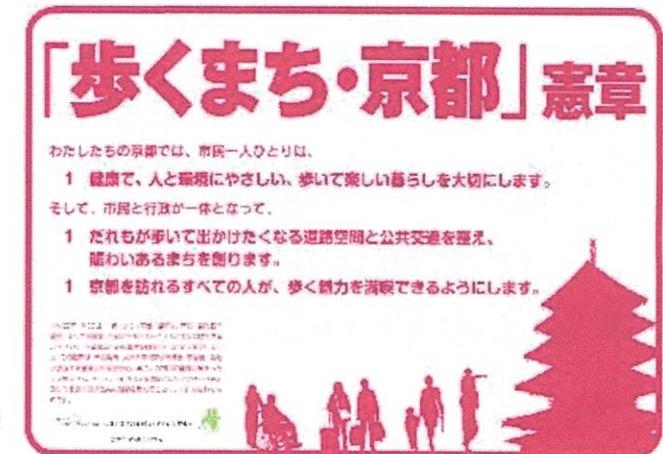
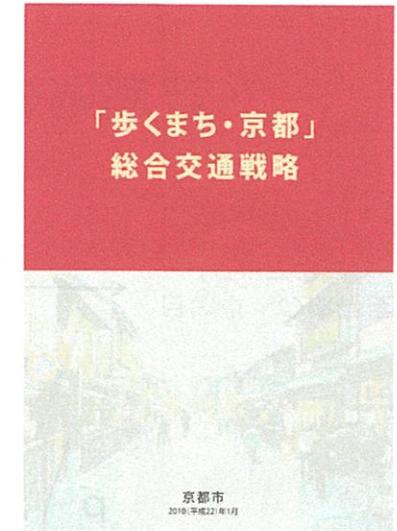
1. はじめに 「学校MM」から「歩くまち・京都」学習へ

A 背景

- ・京都市における交通渋滞、環境悪化(Co2の増大)
→2010「歩くまち京都・総合交通戦略」策定
「歩くまち京都憲章」制定
 - ・人と公共交通優先のまちづくり
 - ・持続可能な都市社会の基盤となる交通まちづくり

B 学校MMとしてのスタート

- ・2012-2021 **学校MM検討会を設置**
メンバー:学識経験者(京都大学・京都教育大学)
京都市小学校環境教育研究会
京都市教育委員会指導主事
シンクタンク(システム科学研究所)
京都市都市計画局
- 小学校でのモデル授業の開発・実践、効果検証、DVD作成
- そこそこ成功、しかし課題も…。
(自動車の排気ガス中のCO₂を測定し、最後は「歩くまち京都憲章」の確認で終わる)



C 学校MMの問い直しと「歩くまち・京都」学習としてのリスタート

そもそも,

- ・MMとは、当該の地域や都市を「**過度に自動車に頼る状態**」から「公共交通や徒歩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」へと変えていく一連の取組み
- ・「**自発的な行動の変化**」を導くための「**コミュニケーションを中心とした交通施策(政策)**」
(cf. 国土交通省 2007「モビリティ・マネジメント」)

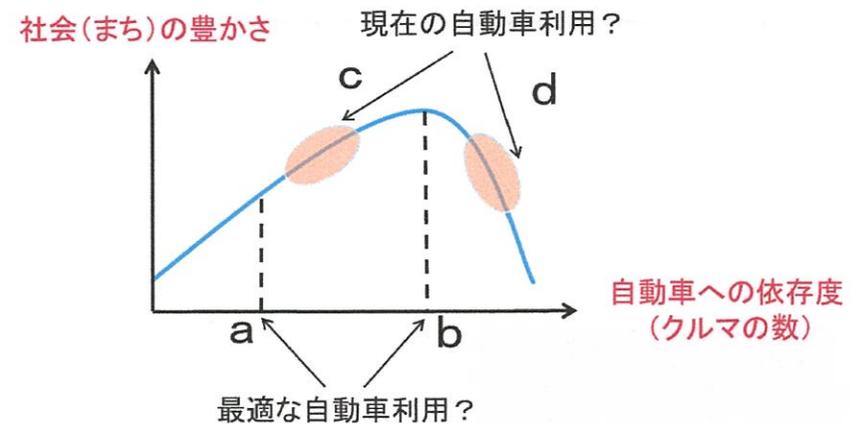
ともすると,

- ・現状認識では一致しても、人々を無意識的に誘導する要素が含まれることに無批判では?
- ・教育は人々の無意識的な誘導・動員にはどこまでも批判的でなくてはならないのでは?
- ・行動は意識的な選択の結果であるべきでは?

・2021 総合交通戦略の改定

→京都市中学校社会科教育研究会に協力を依頼

京都市立中学校教諭を加えての検討会・京都市や他都市の交通政策の勉強会
勤務校の実情に合わせた授業モデルの構想・開発



○ モビリティ・マネジメント(MM)教育

・「『交通』が社会にどのような影響を及ぼしているのか、よりよい社会のためにどのような交通システムが必要であり、一人一人がどのような交通を行うべきなのかを考えさせる教育」(藤井、2011)

→「ジレンマを把握する力」と「モビリティ・マネジメント力」(知識・能力・態度)

・MM教育が示す学力像は「公民としての資質・能力」の育成をめざす社会科教育、シティズンシップ教育とも通底する。(藤井、2011)

- ・札幌市で交通に関する授業実践(谷口ほか、2001)が報告されて以降、小学校社会科を中心に国内各地で実践事例が蓄積
- ・交通渋滞をテーマとした市川(2011)
- ・高等専門学校での土木教育実践(阪上・川端、2018)
- ・中学生へのアンケート調査を通して小学校での学習経験の中長期の効果特性を分析した研究(土崎ほか、2017)

中学校での具体的な授業の開発・実践・改善研究は未開拓

○ 社会科と地域交通（地域の在り方）

- 社会科教育にとっての恒常的課題

いかに橋渡しするか

社会認識 ———— 意思決定・価値判断 ———— 社会との関り（参加・参画）

- 手段・視点…提案, 共感, 当事者性, アナザーストーリー, 多様性etc.

- 主題例 …原発再稼働=話が大きすぎて, 個人の意思決定・価値判断の結果が社会とつながりにくく, 当事者意識が持ちにくい,
節電・節水 = 意思決定・価値判断の結果が個人的レベルに止まり, 社会とつながりにくく, 道徳教育的性格が強くなる,
地域交通 = 個人的な意思決定・価値判断と地域社会との適度な関わり
• 今, 考えておかないと取り返しのつかないことになる地域課題

○ →C(4)「地域の在り方」

2022 中学校でのモデル授業の実践

中学校社会科において地域公共交通を取り上げるねらい

- 自らが暮らす地域と他地域をつなぐ方策として活用するとともに、生徒自らが暮らす地域の諸課題を、他地域との相互依存作用を基に解決するプロセスを見通せるようにしたい。
- 公共交通をこのように位置づけることができれば、
- 公共交通の導入・維持を巡るメリット・デメリットについて検討する「ジレンマを把握する力」としての思考力・判断力、「モビリティ・マネジメント力」としての(知識・技能)、さらには、今、考えておかないと取り返しのつかないことになる地域課題に対する社会的・道徳的責任感、ひいては「公民としての資質・能力」の育成をめざす社会科教育、シティズンシップ教育とも通底するのではないか。

地理的分野 中項目C(4) 地域の在り方

地理的分野の最終単元＝**探究的な地理的分野の学習のまとめ**

- 空間的相互依存作用、地域などに関わる視点に着目し、地域の在り方を地域的特色や地域の課題と関連付けて多面的・多角的に考察し、表現する力
 - 世界と日本の様々な地域で学習した知識や概念、技能を生かす
 - 地域の課題を見出し考察するなどの社会参画の視点を取り入れる
- **主権者として地域社会の形成に参画し、その発展に努力しようとする態度**

京都市は、世界有数の観光地である（観光名所がある）とイメージされる一方、**人口減少**や**高齢化**に伴う**財政難**、**観光公害**などの課題も有している。

これらの課題を空間的相互依存作用によって改善する方途を見出すことが京都市民としての生徒にとって重要な学習となる。

「歩くまち・京都 観光プランGP（グランプリ）」



1. 単元設定の理由（意義）

本単元は、学習指導要領の大項目「(C) 日本の様々な地域」の中項目「(1) 地域調査の手法」及び中項目「(4) 地域の在り方」での活用を想定している。

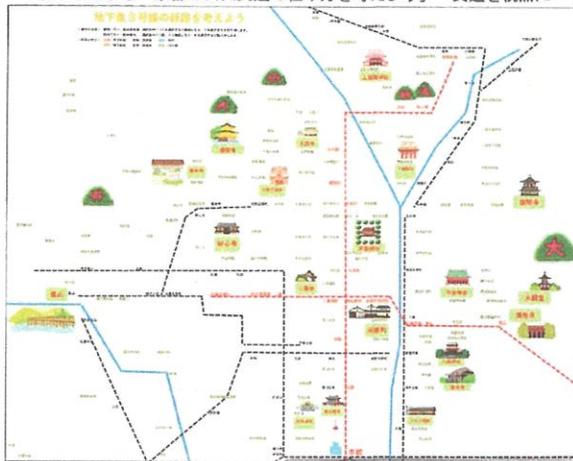
京都市は、世界有数の観光地である（観光名所がある）とイメージされる一方、公共交通機関をはじめとする行政サービスの質が財政難によって低下するという危機的課題を有している。また、観光地では混雑やマナー問題、コロナ禍による観光客激減などの観光課題がある一方、郊外では高齢化・過疎化の進展など、解決すべき課題は在来が居住する校区によっても異なる。これらの現状や課題の要因を考察し、あらゆる世代の京都市民が暮らしやすく、かつ観光客とも共存できる京都市、換言すれば、持続可能なレジリエンス（困難な状況でもしなやかに適応し、乗り越えて行く力）のある京都市を構想することが京都市民としての生徒にとって重要な学習となる。

本単元では、地理的な見方・考え方の一つである「空間的相互依存作用」を働かせながら、市内観光地における課題と、市周辺部の社会的・経済的な課題とを、公共交通機関を介して結び付けることで、WinWinの関係で解決できないかを多面的・多角的に考察し、「地域」の在り方を構想する。具体的には、地域調査を通して「私たちの校区は公共交通によってどこ、どのようにつながっているのか」「観光客の分布から、観光客が多い地域と公共交通のネットワークを重ねたときに見えてくる課題とは何か」「公共交通機関を使って、観光客を分散させることができないか、そのために必要な、観光資源や町づくりとは何か」といった課題を追究し、自校区の特色を生かした観光プランを構想することで、単元を貫く問い「私たちの校区の課題を解決することが、京都市の課題解決にどのようにつながるのか」に粘り強く答えていく。

構想した観光プランを発表する機会、自校での総合的な学習の時間や文化祭の活用も考えられるが、GIGA端末を活用しながら「歩くまち京都 観光GP（グランプリ）」を開催し、市内各校の観光プランを比較する機会、各プランのコラボレーションを構想することによる

Type A「歩くまち・京都 観光プランGP」
→京都市立桃山中

「私たちのまち 京都の公共交通の在り方を考えよう」—交通を視点に—



1. 単元設定の理由（意義）

本単元は、学習指導要領の大項目「(C) 日本の様々な地域」の中項目「(1) 地域調査の手法」及び中項目「(4) 地域の在り方」での活用を想定している。ここでは、京都市の公共交通を題材に、「地域の在り方」について考察し構想することを目指す。

京都市は、多くの歴史遺産を有する観光都市としての性格を持つものの、近年では市の財政問題がクローズアップされることが多く、なかでも公共交通機関の赤字はしばしばメディアでも取り上げられている。一方、京都市では、「歩くまち・京都」の取り組みとして、メインストリートの四車道の歩道の拡幅や、観光地周辺でのパークアンドライドの実施するなど、様々な交通課題を解決している。これら交通をめぐる課題や進展には、市民にとっての生活の利便性向上と観光の促進という2つの側面がある。京都市に対して、歴史ある観光地としてあり続けてほしいという願いと共に、住民としてより住みやすいまちにしたいという強い思いを持っている生徒たちにとって、上記述べた京都市における公共交通の在り方を考えることは、持続可能な地域づくりを考える上での

Type B「私たちのまち 京都の公共交通の在り方を考えよう」
→京都教育大学附属桃山中

「20年後を見据えた京都市の在り方」
— 子育て世代と公共交通を視点に —



1. 単元設定の理由（意義）

本単元は、学習指導要領の大項目「(C) 日本の様々な地域」の中項目「(1) 地域調査の手法」及び中項目「(4) 地域の在り方」での活用を想定している。ここでは、「20年後を見据えた京都市の在り方」—子育て世代と公共交通を視点に—を構想した。

この単元では、「ポスト・SDG」といわれる2030年代の更に10年先を見据え、生徒らが親世代となる時代にどのような社会としてののか、その展望を携つきっかけとして自分たちの暮らす地域の実態を知り、その上で何がどのように行われ、現状の課題は何なのかを理解し、今何ができ、今後どうしていくべきなのかを考えることを学習活動とすることを目指している。その際、地域の愛着や結びつきに着目し、下記の課題を追究したり解決したりする活動を通して、地域的な課題の解決について多面的・多角的に考察していく。その上で京都市民として、未来を見据えた地域の在り方を構想し、議論し発信（表現）することを学習活動のねらいとしている。

また、本単元は中学校社会科地理的分野の最終単元であり、世界と日本の様々な地域で学習した知識や概念、技能を生かすとともに、地域の課題を見出し、考察などの社会参画の視点を盛り入れることで探究的な地理的分野の学習のまとめとして位置付けている。そして、生徒一人一人が、主権者として地域社会の形成に参画し、その発展に努力しようとする態度を育むこともねらいとしている。

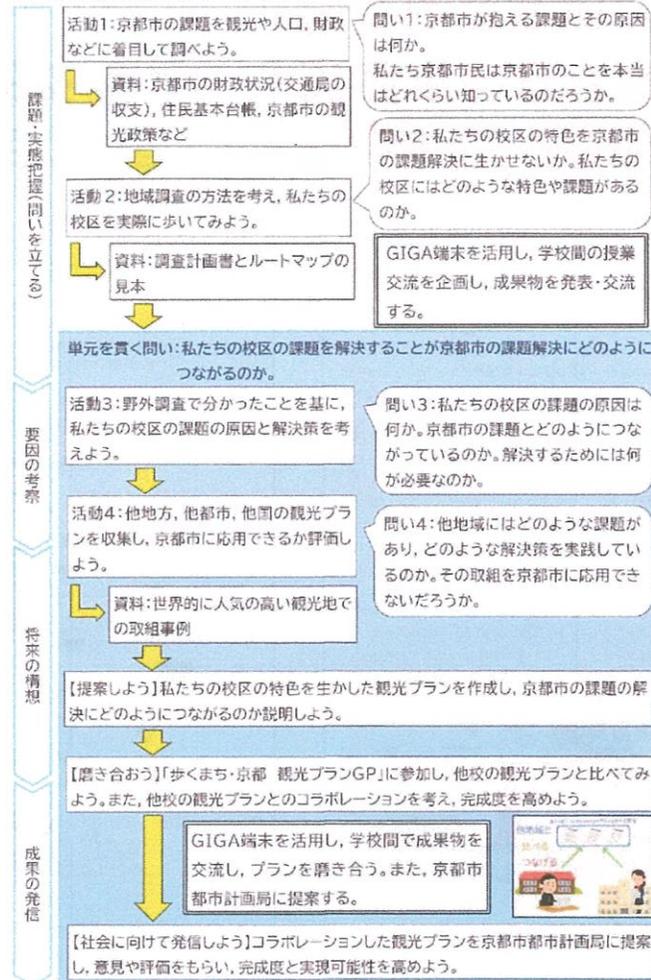
○若年層・子育て世代と公共交通の課題について

- ・人口減少社会・少子高齢社会において、若年層・子育て世代の支援は重要な課題である。
- ・鉄道では、ベビーカーの利用支援（広報）や、駅係保育園の開設、子育て支援イベントの実施などが取り組まれている。またバスでは、ベビーカーの利用支援（広報）や、経産婦のバス利用無料化、ベビーカーの乗降、乗り方教室の開催などが取り組まれている。

Type C「20年後を見据えた京都市の在り方—子育て世代と公共交通を視点に—」
→京都市立栗陵中

2. 単元計画 地域の在り方 「 歩くまち・京都 観光プランGP (グランプリ) 」				
単元を貫く問い		私たちの校区の課題を解決することが、京都市の課題解決にどのようにつながるのか。		
補助的な問い① (解決に向かう問い)	補助的な問い② (解決に向かう問い)	補助的な問い③ (解決に向かう問い)	補助的な問い④ (解決に向かう問い)	
私たちは京都市民だが、京都市のことを本当はどれくらい知っているのだろうか、京都市が抱える課題とその原因は何か。	私たちの校区にはどのような課題や特色があるのか、実態や原因を把握するためにどのような手順で調べればよいのか。	私たちの校区の課題の原因は何か、京都市の課題とどのようにつながっているのか、解決するためには何が必要なのか。	他地域にはどのような課題があり、どのような解決策を実践しているのか、その取組を京都市に応用できないだろうか。	
解決に向けた活動	解決に向けた活動	解決に向けた活動	解決に向けた活動	
観光や人口、財政などに着目して京都市の課題を調べよう。	地域を分析するための調査方法と調査結果の分析方法・まとめ方を考えよう。また、実際に校区を歩いてみよう。	野外調査で分かったことを基に、私たちの校区の課題の原因と解決策を考えよう。	他地方、他都市、他国の観光プランを収集し、その効果を京都市に応用できないか考えよう。	
大切にする資料	大切にする資料	大切にする資料	大切にする資料	
<ul style="list-style-type: none"> 京都市の財政 京都市の公共交通の路線図 京都市の観光政策 外国人観光客数 住民基本台帳 	<ul style="list-style-type: none"> 調査計画書とルートマップの見本 野外調査やメモ、スケッチ、撮影、聞き取り調査の方法の説明 	<ul style="list-style-type: none"> 野外調査の結果 観光交通と生活交通の違い 都市鉄道の運賃回取率 バスの運送原価 	<ul style="list-style-type: none"> 世界的に人気の高い観光地での取組事例 (パークランドライド、LRT・BRT、自動運転技術など) ※付属資料を参照 	
構想に向けて	提案しよう	私たちの校区の特色を生かした観光プランを作成し、京都市の課題解決にどのようにつながるのか説明しよう。		
	磨き合おう	「歩くまち・京都 観光プランGP」に参加し、他校の観光プランと比べてみよう。また、他校の観光プランとのコラボレーション (公共交通機関で二つの地域をつなぐプラン) を考え、完成度を高めよう。		
社会に向けて発信しよう		コラボレーションした観光プランを京都市都市計画局に提案し、意見や評価をもらい、完成度と実現可能性を高めよう。		

3. 具体的な取組【授業のステップ】



3. 具体的な取組【授業のステップ】

課題・実態把握(問いを立てる)

活動1:京都市の課題を観光や人口,財政などに着目して調べよう。



資料:京都市の財政状況(交通局の収支),住民基本台帳,京都市の観光政策など



活動2:地域調査の方法を考え,私たちの校区を実際に歩いてみよう。



資料:調査計画書とルートマップの見本



単元を貫く問い:私たちの校区の課題を解決することが京都市の課題解決にどのようにつながるのか。

問い1:京都市が抱える課題とその原因は何か。

私たち京都市民は京都市のことを本当はどれくらい知っているのだろうか。

問い2:私たちの校区の特色を京都市の課題解決に生かせないか。私たちの校区にはどのような特色や課題があるのか。

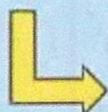
GIGA端末を活用し,学校間の授業交流を企画し,成果物を発表・交流する。

単元を貫く問い：私たちの校区の課題を解決することが京都市の課題解決にどのようにつながるのか。

活動3：野外調査で分かったことを基に、私たちの校区の課題の原因と解決策を考えよう。



活動4：他地方，他都市，他国の観光プランを収集し，京都市に応用できるか評価しよう。



資料：世界的に人気の高い観光地での取組事例



【提案しよう】私たちの校区の特色を生かした観光プランを作成し，京都市の課題の解決にどのようにつながるのか説明しよう。



問い3：私たちの校区の課題の原因は何か。京都市の課題とどのようにつながっているのか。解決するためには何が必要なのか。

問い4：他地域にはどのような課題があり，どのような解決策を実践しているのか。その取組を京都市に応用できないだろうか。

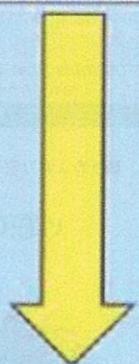
要因の考察

将来の構想

【提案しよう】私たちの校区の特色を生かした観光プランを作成し、京都市の課題の解決にどのようにつながるのか説明しよう。



【磨き合おう】「歩くまち・京都 観光プランGP」に参加し、他校の観光プランと比べてみよう。また、他校の観光プランとのコラボレーションを考え、完成度を高めよう。



GIGA端末を活用し、学校間で成果物を交流し、プランを磨き合う。また、京都市都市計画局に提案する。



【社会に向けて発信しよう】コラボレーションした観光プランを京都市都市計画局に提案し、意見や評価をもらい、完成度と実現可能性を高めよう。

「歩まち・京都」 学習勉強会 教材案

2021.12.20



観光交通と生活交通の違い

京都市の交通に関する特色として、生活交通だけでなく観光交通が日常的に多いことが挙げられる。

	観光交通	生活交通
時間帯	・休日の昼間利用が多い ・特に京都市では、秋の観光シーズンや年末年始等の特定日が多い	・平日の朝～夕方が多い ・特に通勤・通学や帰宅が重なる朝夕ピークが多い
利用者	・地元以外の観光客（外国人観光客を含む）のため、初めて地域を訪れる方も多い	・地元住民のため、普段からその交通を利用している方が多い
料金	・料金が高くて利用しにくい傾向 ・初めて地域を訪れる方も多いため、観光地への行き方や東郷が効率的ではない場合がある	・料金が高ければ利用しない傾向
利用経路	・初めて地域を訪れる方も多いため、観光地への行き方や東郷が効率的ではない場合がある	・地元住民の生活に必要不可欠なルートになっている

高齢者（交通弱者）向け交通施策

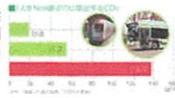
「駅・バス停から観光地までの徒歩移動」に焦点を当てると、以下の2つの施策が考えられる。

- **徒歩を前提として安全性・快適性を向上する施策**
 - 歩道整備、観光地周辺の自動車流入禁止など
 - 京都市では、観光シーズンの嵐山地区で、社会実験が実施されたことがある
- **徒歩の代わりとなる交通手段を用意する施策**
 - グリーンズローモビリティと称される低速の電気自動車や、電動自転車やセグウェイ的な1人乗りの超小型モビリティなど
 - 利用者負担のみで事業採算性を確保することは困難である場合が多く、送迎シャトルバスのように目的地施設や地域が連携した経費負担を検討することが有効

公共交通を活用した人と環境にやさしいまちづくり

二酸化炭素（CO₂）の排出量の違い

→ 1人を1km運ぶ際の二酸化炭素（CO₂）排出量を比較すると、自家用車はバスの約2倍、鉄道の約7倍のCO₂を排出しており、自家用車より公共交通の方が環境にやさしい



歩くことを中心とした健康的な暮らしを前提としたまちづくり

→ 同じ距離を移動する場合の消費カロリーを比較すると、電車は自家用車の約2倍のカロリーを消費するため、自家用車より公共交通の方が健康的な生活が送れる

安全性の向上

→ 過度な自家用車利用を控えてまちなかの自動車交通量が減少することで、交通事故の発生件数が減少

出典：京都市環境政策局地域環境課「環境政策推進（まちづくり）資料集」（中野正博）「令和3年度版」日本モビリティ・マネジメント協議会事務局「「歩」のまちづくりのあり方を考える」ための基礎データ」（<https://www.jomm.or.jp/document/data/>）

パークアンドライドとは…

パークアンドライドとは、マイカーを駐車して、公共交通に乗り換えることで、公共交通利用を促す施策。京都市では観光客や買物客をターゲットとして実施

1 駐車場の整備

→ 観光シーズンのみの公共施設の駐車場を開放や、河川敷の臨時駐車場の整備など
→ 京都市では平常時の利用を想定したまちなかのパークアンドライド駐車場導入も進められている。



出典：京都市「P&R」

2 公共交通の利便性向上

→ 駐車場と連携した料金設定や、シャトルバスの運行、1日乗車券の導入など。

3 マイカーの抑制策

→ 観光地周辺の流入規制や課金など。

欧米各都市における都市鉄道の運賃回収率

都市	運賃回収率 (%)	都市	運賃回収率 (%)
ロンドン（地下鉄）	125	ストックホルム	47
リヴァプール	87	マドリッド	51
リヨン	50	ローマ	23
パリ	65	ウィーン	60
フランクフルト	42	ニューヨーク	48
ハンブルグ	71	ボストン	28
アムステルダム	35	ポートランド	23
ブリュッセル	33	モントリオール	48

運賃回収率：運行費用に対する運賃の割合（※運行費用は補助が充たされる）
出典：Jane Urban Transport Systems 2014 2015

交通システムの効率性



輸送密度の違い

→ 1時間に3mの幅で運べる人数を比較すると、バスは自家用車の約5~10倍、鉄道は自家用車の約5~100倍の人数を運ぶことができ、自家用車より公共交通の方が効率よく人を運べる



省エネ

→ 同じエネルギーで1人を運べる距離を比較すると、バスは自家用車の約5倍、鉄道は自家用車の約7倍の距離を運ぶことができ、エネルギーの観点からも自家用車より公共交通の方が効率よく人を運べる

出典：交通エネルギー・モビリティ・創設HP「交通環境学習（モビリティ・マネジメント教育）ポータルサイト」新刊ダウンロード「電車・バスはみんなの乗り物」（<http://mm.education.jp/et.html>）

LRT・BRTとは…

LRT・BRTは、バス以上鉄道未満の輸送力を担う交通手段。観光需要だけでなく、平日の需要も考慮して検討することが望ましい。

● LRT

→ Light Rail Transit（次世代型路面電車システム）の略
→ 交通環境負荷の軽減、交通転換による交通円滑化、移動のバリアフリー化、公共交通ネットワークの充実などの効果

● BRT

→ Bus Rapid Transitの略
→ 連節バス等を中心とする交通体系の整備により、公共交通の利便性向上、利用環境の改善などの効果



▲LRTの事例
出典：国土交通省「LRT・BRT等の都市公共交通機関への支援」（https://www.mlit.go.jp/ish/hashi_gaio_000045.html）

京都市地下鉄・バスの経営状況

- **京都市地下鉄**（京都市交通事業白書2019年度）
 - 利用者数は、2020年1月までは、前年度に比べて3.6%増と好調に推移
 - しかし、新型コロナウイルスの影響により、2月以降利用者数は大幅に減少し、前年度に比べて+0.8%の増加にとどまった
 - 経常損益は、前年度並みの23億円の黒字を計上したが、有利子負債は3750億円と依然、多額にのぼっている

項目	2018年度	2019年度	増減
存続事業額	222億（17増減）	222億（17増減）	0億
運行赤字（1日平均）	58.04千円	58.04千円	0千円
経常損益	23億円	23億円	0億円
計	3842億円	3750億円	-92億円
対外	314億円	327億円	13億円
負債	3529億円	3445億円	-84億円

出典：京都市交通局「事業の経緯」（<https://www.city.kyoto.lg.jp/kotsu/0600073237.html>）

提供してもらった教材集

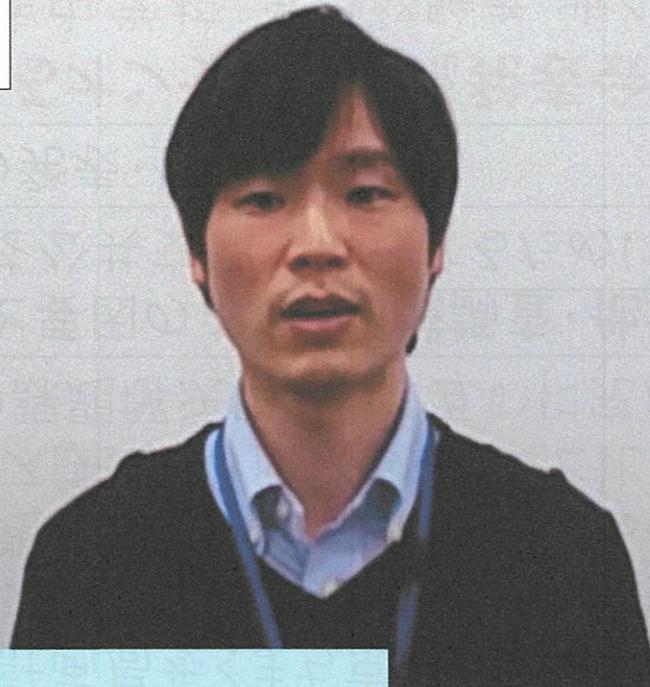
スライド資料をPDF化してロイロノートの資料箱へ → 生徒自身が取捨選択

京都市立桃山中での単元の展開（令和5年2月27日～3月8日）

課題把握①	<ul style="list-style-type: none"> 事前アンケート 京都市都市計画局歩くまち京都推進室からのビデオメッセージ パフォーマンス課題①「私たちの校区の特色を生かした観光プランを作成し、京都市の課題解決にどのようにつながるのかを説明しよう」 パフォーマンス課題②「他校のプランと比較しながら、コラボレーションを考え、京都市の課題解決に向けて互いに完成度を高めよう」
課題追究③ 考察と構想	<ul style="list-style-type: none"> 校区の特色と要因の考察（地域調査・他地域との比較は省略して実施） 校区の課題を公共交通で解決するためには？（将来の構想）
課題解決② 成果の発信	<ul style="list-style-type: none"> クラス内での発表・代表班決定 Zoomによるオンライン交流発表会 京都市立栗陵中学校、学識経験者、歩くまち京都推進室、コンサルと交流 →子育て世代と公共交通を視点に地域調査も実施（授業モデル Type C）
振り返り①	<ul style="list-style-type: none"> 事後アンケート、新たな課題やプランの改善点は何か？

丸数字は時数。アンケートの分析結果についてこの後詳述。

単元の導入
歩くまち京都推進室の
ご担当者様からビデオ
メッセージ



皆さんならではの視点で
公共交通の改善策を考案していただけないでしょうか！？

京都市立栗陵中学校での単元の展開

【単元を貫く問い】地域の人々がくらしやすい、住みやすい環境の発展・維持をすすめながら、未来に役立つ公共交通のあり方を考え、提案しよう。

1時間目 京都市の課題について

【課題把握】

2時間目 醍醐地域の課題について

3時間目 醍醐地域の課題の解決に向けて

【要因の考察・将来の構想】

4時間目 **フィールドワーク**→スライド作成

5時間目 クラス発表会

【成果の発信】

6時間目 **京都市立桃山中とZoom交流会**

7時間目 振り返り

4時間目 フィールドワーク(1クラスのみ)

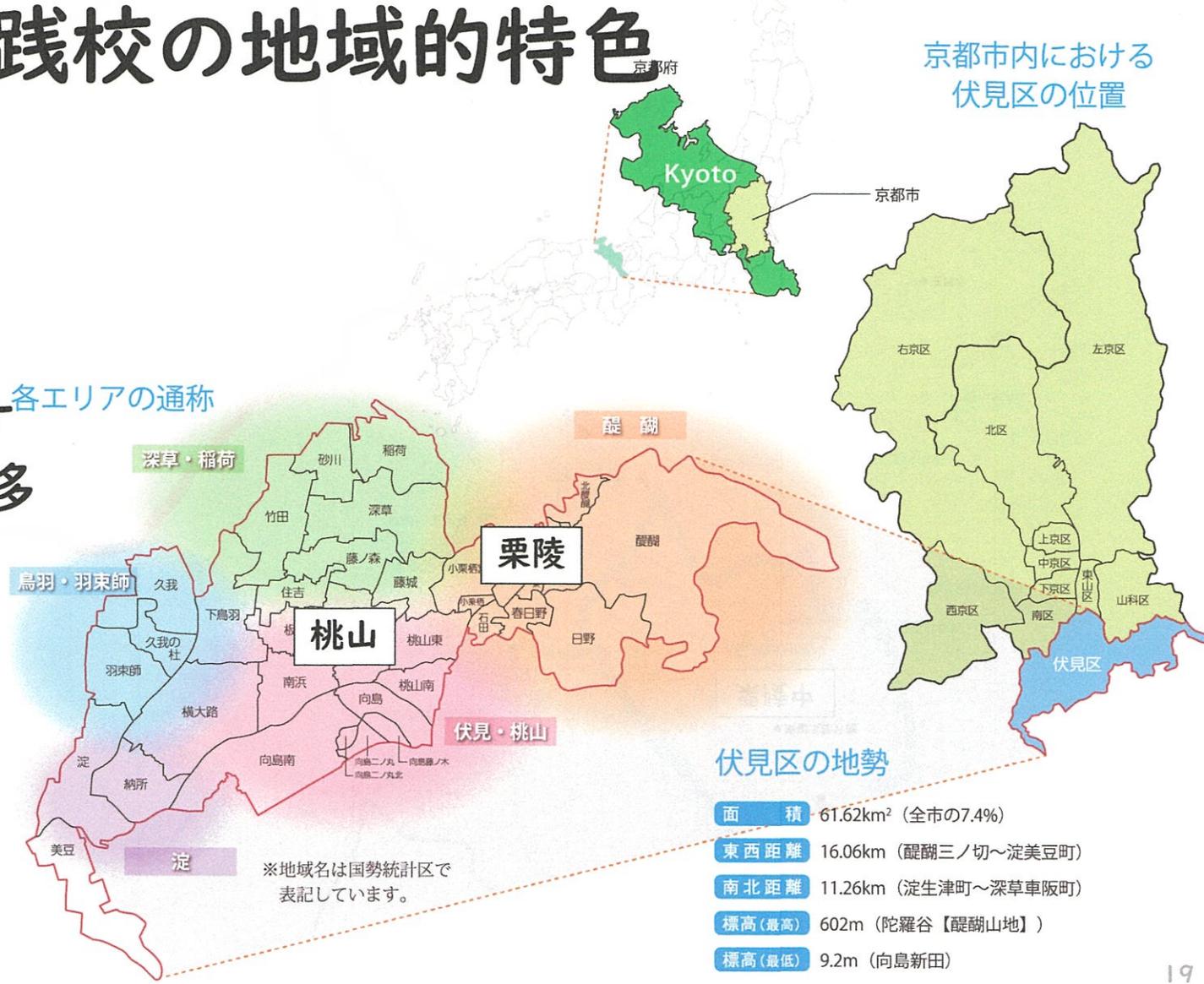
- ①校区内の5つのポイントに分かれてインタビューを行う。
- ②各ポイントで3つの質問をする。
 - ・醍醐地域は、暮らしやすい環境になっているか？
 - ・醍醐地域の公共交通に満足しているか？
 - ・自分たちが考えた解決策について、どう思うか？
- ③調べたこと、フィールドワークでわかったことを班ごとにパワーポイントにまとめる。

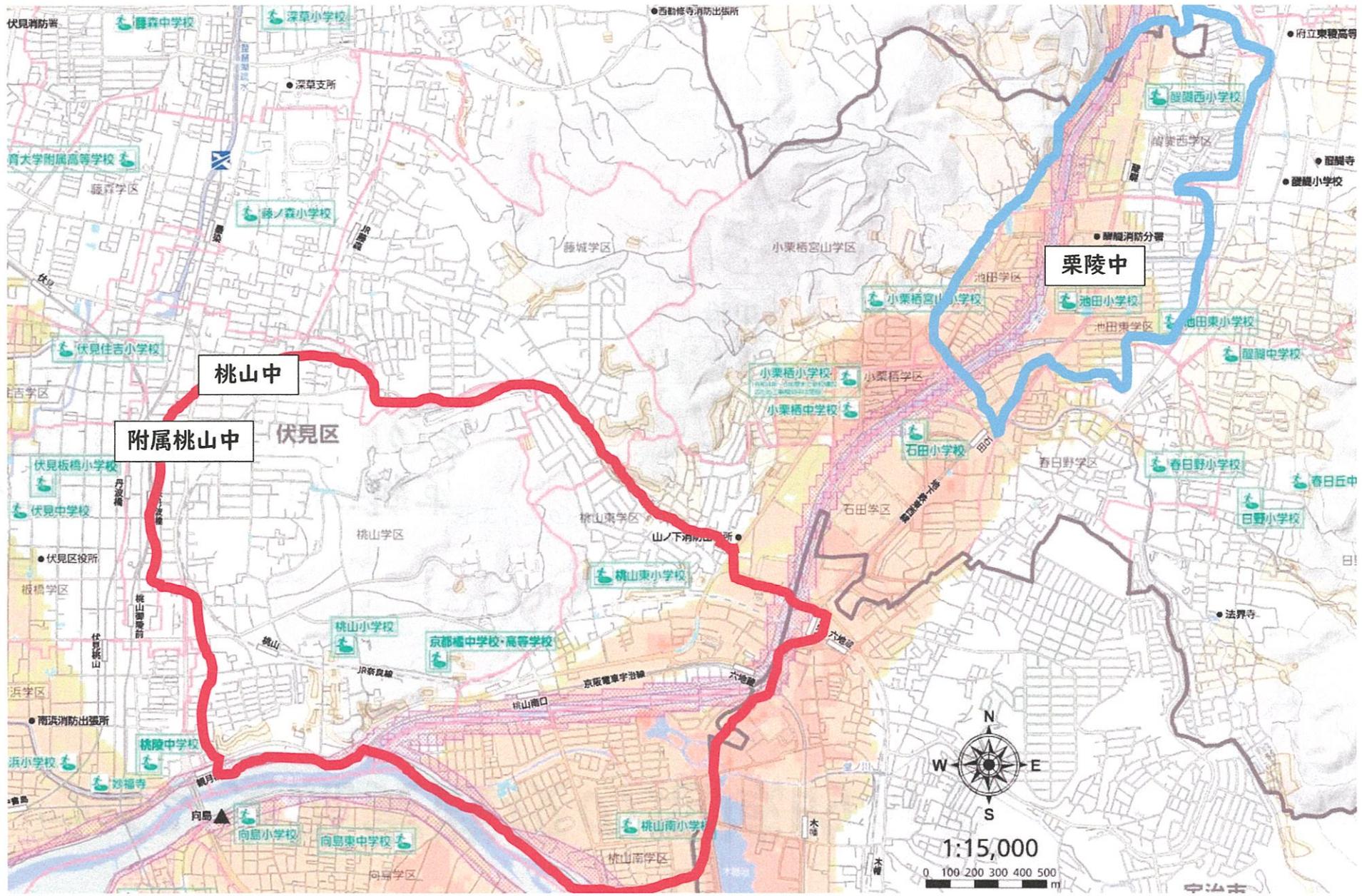
オンライン交流実践校の地域的特色

伏見区

…約28万人の人口を擁する京都市内で最も人口の多い行政区
(令和3年1月1日現在)

cf.伏見観光協会







使用教科書の「地域の在り方」のページより。
 オンライン交流実践校はいずれも観光地よりも南部・南東部に位置し、観光公害とは異なる特色や課題が想定される

●調査で分かったこと
 一電話による聞き取り調査結果・インターネットなどを使った文献調査結果一

両京都市に暮らす祖母の話
 最近、京都市を訪れる外国人観光客がとても多くて、バスの車内が混み合っていて困っているんだよ。特に、京都駅と清水寺や祇園を結ぶ路線がとても人気で、時間帯によっては、よく混雑しているって聞くよ。それに、大きな荷物を持ってバスに乗り込む外国人観光客もいるから、車内の通路が狭くなって乗り降りがしづらいね。

清水寺・祇園エリア

市バス202・207号系統は、一部の便を京都駅八条口/シティ前経由で運行しています。京都駅へはこちらもご利用ください。

地域の在り方

京都市を走るバスの路線図 (部分) (2019年) (京都市資料)

京都市にはたくさんのバスが走っていて、便利だね！京都駅や清水寺、祇園はどこかな？

外国人観光客の多くは、清水寺や祇園周辺を訪れるんだね！だから京都駅とこの地域を結ぶバスが人気なのかな？

外国人観光客が訪れた観光地 (回答者総数1720人)

外国人観光客が訪れた観光地を地図でまとめてみると… (2018年) (京都市資料)

調査結果を整理した例

★

残念に思ったこと	回答者の割合
・観光客が多すぎて、観光を楽しめなかった	19.7%
・混雑していて、落ち着かなかった	
・大きな声で騒ぐなど、観光客のマナーが悪い	11.7%
・路上駐車が多いなど、交通マナーが悪い	
・バスがわかりづらくて、何度も乗り間違えた	10.0%
・バスの運転が荒かった	

京都市を訪れた日本人観光客の感想 (2018年) (京都市資料)

オンライン交流実践校の地域的特色

京都市立桃山中学校	京都市立栗陵中学校
<ul style="list-style-type: none">● 教育目標「ともに生きる～仲間とともに、地域とともに～」● 3小学校→全校生徒約550名● 伏見の城下町や明治天皇陵● 3世代にわたり居住している世帯も多い● 校区が広いため、地域連携の希薄化などの課題	<ul style="list-style-type: none">● 教育目標「豊かな心を持ち、未来を切り拓く人を育てる」● 3小学校→全校生徒約315名● 幹線道路沿いに商業地と住宅地が混在● 醍醐寺や明智藪などの史跡も多い● 集合団地の高齢化や転出入の繰り返しによる地域連携の希薄化などの課題

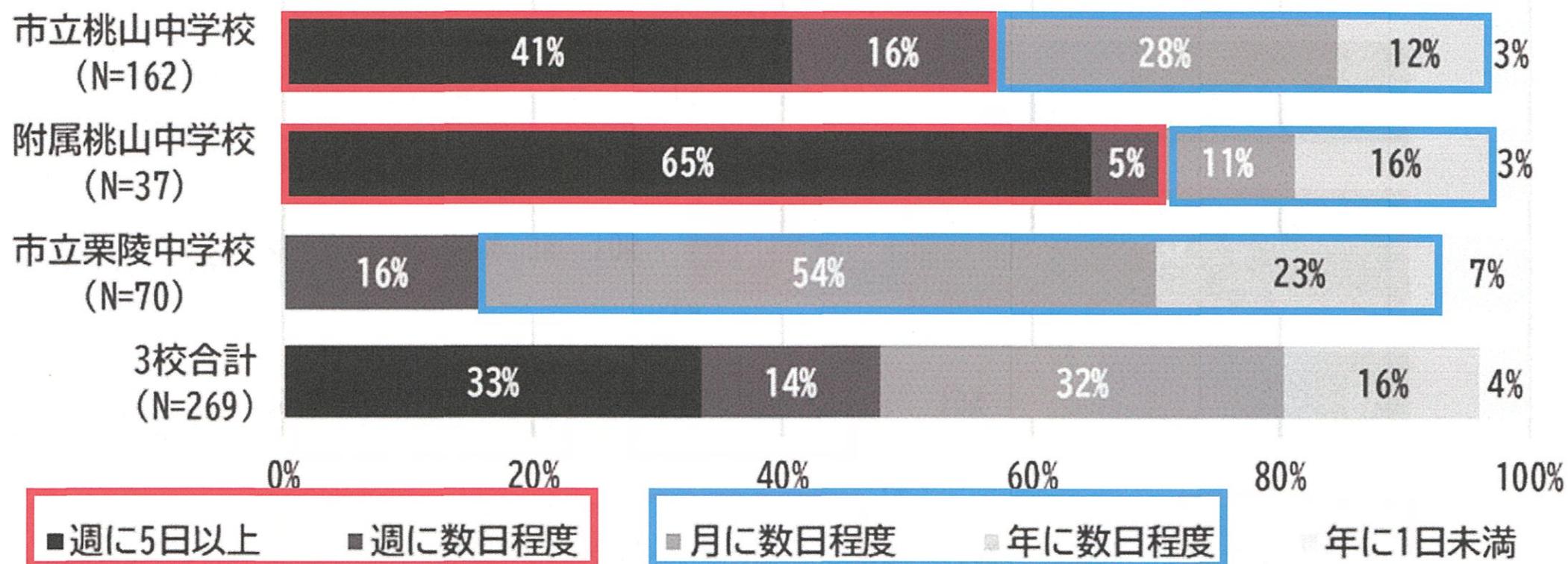
R5	京都市立桃山中 (Type A観光)		京都市立栗陵中 (Type C子育て(世帯))	
3/6	7組: LRT導入と路線の再検討		2組 京都と歩む未来 (公共交通の積極的な利用)	
3/6	3組:伏見の観光地でバスツアー		4組 醍醐地域の課題 ~バスの利用者の増加に向けて~	
3/7	4組:バス新路線の開発とテーマパークとの連携		3組 野外調査の結果報告 (高齢社会とコミュニティバスの課題)	
3/7	6組:日本酒とコラボしたエコツーリズム		5組 醍醐の課題と対策 さらなる発展に向けて	
3/8	5組:アニメとコラボしたバス・電車・駅の改革		3組 (2回目)	

オンライン交流の概要と成果

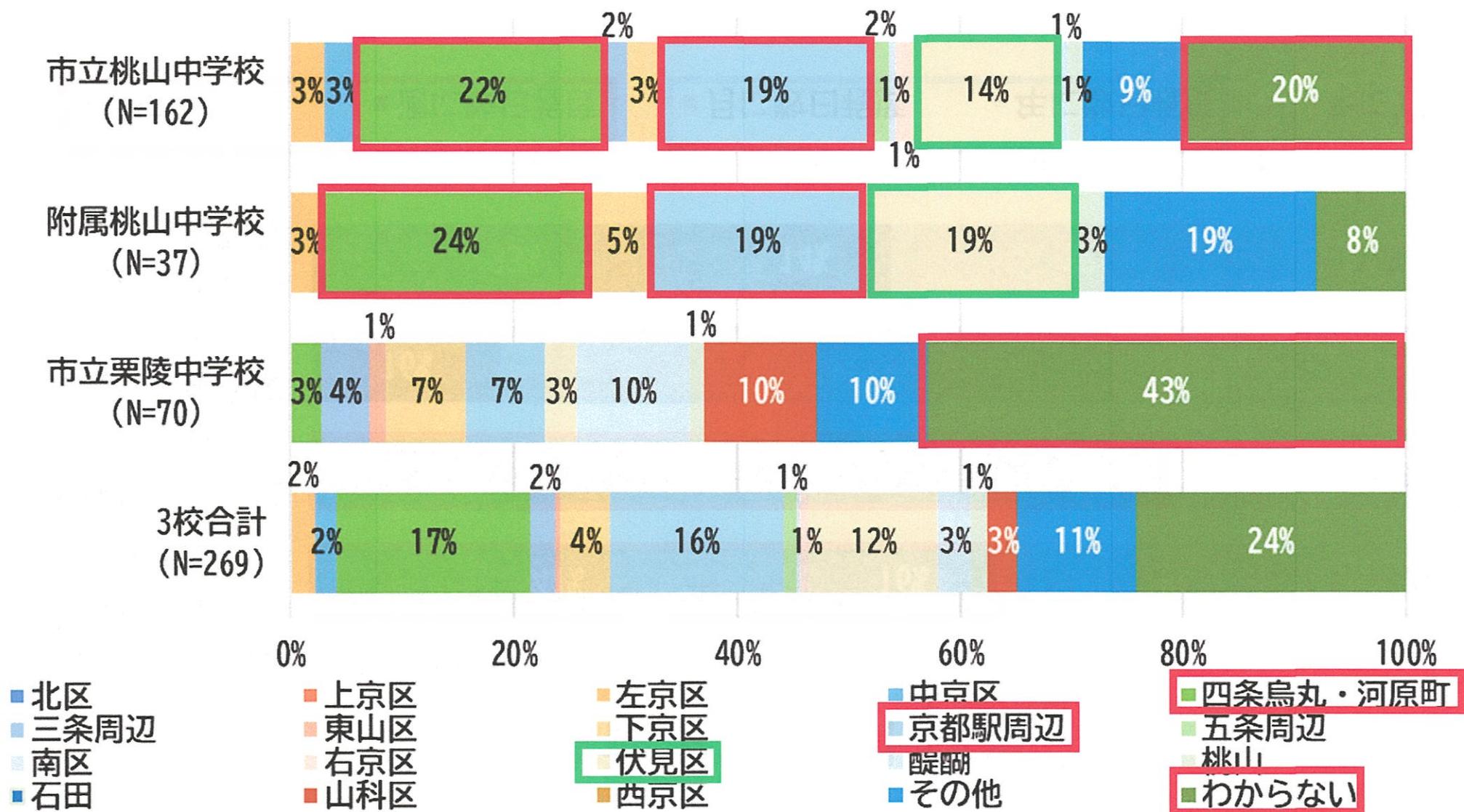
- 桃山中学校では観光・栗陵中学校では子育て世帯をテーマに
- 栗陵中学校では1クラスで野外調査を実施
- 事前に両校で日程を調整し、京都市からZoomアカウントを提供
→全クラスで代表班によるオンライン交流が可能に
- 両校はいずれも異なる地域的特色
→自地域の相対化や解決策を見直す契機に
一般校同士の交流の実態
- 【課題把握】と【成果の発信】の場面で京都市職員や大学教員からコメント
- 学習への動機付けを高め、学習の意義を見出す

事前アンケート結果

Q3_京都市の公共交通の利用頻度×学校別



Q13_公共交通の利用が多いと思う地域×学校別



アンケートの概要

	授業前	授業後	授業前かつ授業後
市立桃山中学校	162	162	151
附属桃山中学校	37	38	35
市立栗陵中学校	70	81	66
合計	269	281	252

授業前アンケートの項目

設問番号	回答方法	設問内容
SC1	自由回答	あなたの学年・組・番号を教えてください。(半角数字で回答してください。例:2年1組1番の場合「20101」)
SC2	単一回答	あなたの性別を教えてください。
Q1	単一回答	「歩くまち・京都」憲章ということばを聞いたことがありますか。
Q2	複数回答	京都市で行われている次の取組を知っていますか。
Q3	単一回答	普段どの程度、京都市の公共交通(バスや鉄道)を使っていますか。
Q4	単一回答	市バスは全部で74系統(コロナ前の平成30年度は84系統)ありますが、そのうち何系統が赤字だと思えますか。
Q5	単一回答	1人を1km運ぶ場合、自家用車はバスの約何倍の二酸化炭素を排出していると思えますか。
Q6	単一回答	1人を1km運ぶ場合、自家用車は鉄道の約何倍の二酸化炭素を排出していると思えますか。
Q7	単一回答	同じ距離を移動する場合、電車を利用する人は自家用車を利用する人の約何倍のカロリーを消費できると思えますか。
Q8	単一回答	1時間に3mのスペースで運べる人数を比較すると、バスは自家用車の約何倍の人数を運ぶことができると思えますか。
Q9	単一回答	1時間に幅3mのスペースで運べる人数を比較すると、鉄道は自家用車の約何倍の人数を運ぶことができると思えますか。

授業前アンケートの項目（続き）

Q10	単一回答	あなたは公共交通を積極的に利用したいと思いますか。
Q11	単一回答	京都市の公共交通（バスや鉄道）の現状についてどう思いますか。
Q12	単一回答	あなたは京都市の公共交通を維持していかなければならないと思いますか。
Q13	自由回答	京都市内で公共交通機関の利用が多いと思う地域を1つ挙げてください。
Q14	自由回答	京都市内で公共交通機関の利用が少ないと思う地域を1つ挙げてください。
Q15	単一回答	京都市内の人の移動で観光と通勤通学がどのように違うか知っていますか。
Q16	自由回答	地下鉄を建設することにどのような利点がある（あった）と思いますか。
Q17	自由回答	地下鉄を建設することにどのような問題点やリスクがある（あった）と思いますか。
Q18	単一回答	自宅（又はあなたの中学校）から徒歩圏内に京都市営地下鉄の駅・京都市営バスのバス停はありますか。
Q19	単一回答	京都市地下鉄を1日当たり約30万人の人が利用しているがどう思うか。
Q20	単一回答	京都市バスを1日当たり約27万人の人が利用しているがどう思いますか。
Q21-a	自由回答	観光において、市バスを使う上で便利だな、と感じることは何ですか。それはなぜですか。
Q22-a	自由回答	観光において、市バスを使う上で不便だな、と感じることは何ですか。それはなぜですか。
Q23-a	自由回答	観光において、地下鉄を使う上で便利だな、と感じることは何ですか。それはなぜですか。
Q24-a	自由回答	観光において、地下鉄を使う上で不便だな、と感じることは何ですか。それはなぜですか。
Q21-c	自由回答	子育てにおいて、市バスを使う上で便利だな、と感じることは何ですか。それはなぜですか。
Q22-c	自由回答	子育てにおいて、市バスを使う上で不便だな、と感じることは何ですか。それはなぜですか。

授業後アンケートの項目

Q1	自由回答	自分の住む地域をより良くするためには、どのようなことに取り組むとよいでしょうか。
Q2	自由回答	そのうち、京都市の公共交通（バスや鉄道）について、自分の住む地域をより良くするためには、どのようなことに取り組むとよいでしょうか。
Q3	単一回答	あなたは公共交通を積極的に利用したいと思いますか。
Q4	単一回答	京都市の公共交通（バスや鉄道）の現状についてどう思いますか。
Q5	単一回答	あなたは京都市の公共交通を維持していかなければならないと思いますか。
Q6-a	自由回答	観光において、市バスを使う上で便利だな、と感じることは何ですか。それはなぜですか。
Q7-a	自由回答	観光において、市バスを使う上で不便だな、と感じることは何ですか。それはなぜですか。
Q8-a	自由回答	観光において、地下鉄を使う上で便利だな、と感じることは何ですか。それはなぜですか。
Q9-a	自由回答	観光において、地下鉄を使う上で不便だな、と感じることは何ですか。それはなぜですか。
Q6-c	自由回答	子育てにおいて、市バスを使う上で便利だな、と感じることは何ですか。それはなぜですか。
Q7-c	自由回答	子育てにおいて、市バスを使う上で不便だな、と感じることは何ですか。それはなぜですか。

Q4 大変そう思う・そう思う・どちらともいえない・あまりそう思わない・全くそう思わない

Q5 非常に厳しい・厳しい・どちらともいえない・厳しくはない・全く厳しくない

Q4とQ5について授業前後を比較、クロス集計。同じ変化でも

・少しでも変化があったものを**相対的な変化**

・「思う」→「思わない」または「思わない」→「思う」のように前後で明瞭に変化があったものを**絶対的な変化**と考え、以下に結果を示す。

表1 京都市の公共交通の現状の変化と規範の変化【授業後】全体

		規範（公共交通を維持しなければならないか）						
		絶対維持すべき	相対維持すべき	変化なし維持すべき→維持すべき	変化なしどちらともいえない→どちらともいえない	変化なし維持すべきと思わない→維持すべきと思わない	相対維持すべきと思わない	絶対維持すべきと思わない
公共交通の現状	絶対 厳しい	1%	0%	2%	0%	0%	0%	0%
	相対 厳しい	0%	9%	12%	3%	0%	3%	0%
	変化なし 厳しい→厳しい	1%	8%	19%	2%	0%	7%	0%
	変化なし どちらともいえない→どちらともいえない	0%	5%	6%	1%	0%	2%	1%
	変化なし 厳しくない→厳しくない	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
	相対 厳しくない	1%	2%	6%	1%	0%	4%	0%
	絶対 厳しくない	0%	1%	0%	0%	0%	0%	0%
	計	3%	25%	45%	7%	0%	16%	1%

現状：授業後に「厳しい」と考えるようになった生徒は30%

規範：授業後に「維持すべき」と考えるようになった生徒が28%。

表2 京都市の公共交通の現状の変化と規範の変化【授業後】
市立桃山中学校

		公共交通を維持しなければならないか							
		絶対維持すべき	相対維持すべき	変化なし維持すべき→維持すべき	変化なしどちらともいえない→どちらともいえない	変化なし維持すべきと思わない→維持すべきと思わない	相対維持すべきと思わない	絶対維持すべきと思わない	
公共交通の現状	絶対厳しい	0%	1%	2%	1%	0%	1%	0%	
	相対厳しい	1%	7%	9%	4%	0%	4%	1%	
	変化なし 厳しい→厳しい	1%	7%	22%	1%	0%	10%	0%	
	変化なし どちらともいえない→どちらともいえない	0%	3%	4%	1%	0%	3%	1%	
	変化なし 厳しくない→厳しくない	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	
	相対 厳しくない	1%	2%	7%	2%	0%	3%	1%	
	絶対 厳しくない	0%	1%	0%	0%	0%	1%	0%	
	計	3%	21%	44%	9%	0%	22%	3%	

表3 京都市の公共交通の現状の変化と規範の変化【授業後】
市立栗陵中学校

		公共交通を維持しなければならないか						
		絶対維持すべき	相対維持すべき	変化なし維持すべき→維持すべき	変化なしどちらともいえない→どちらともいえない	変化なし維持すべきと思わない→維持すべきと思わない	相対維持すべきと思わない	絶対維持すべきと思わない
公共交通の現状	絶対厳しい	2%	0%	2%	0%	0%	0%	0%
	相対厳しい	0%	5%	10%	2%	0%	2%	0%
	変化なし厳しい→厳しい	0%	10%	16%	2%	0%	5%	0%
	変化なしどちらともいえない→どちらともいえない	0%	7%	11%	0%	2%	0%	0%
	変化なし厳しくない→厳しくない	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
	相対厳しくない	3%	5%	8%	0%	0%	8%	0%
	絶対厳しくない	0%	2%	0%	0%	0%	0%	0%
	計	5%	29%	47%	4%	2%	15%	0%

表4 京都市の公共交通の現状の変化と規範の変化【授業後】
附属桃山中学校

		公共交通を維持しなければならないか							
		絶対維持すべき	相対維持すべき	変化なし維持すべき→維持すべき	変化なしどちらともいえない→どちらともいえない	変化なし維持すべきと思わない→維持すべきと思わない	相対維持すべきと思わない	絶対維持すべきと思わない	
公共交通の現状	絶対厳しい	3%	0%	3%	0%	0%	0%	0%	
	相対厳しい	0%	23%	29%	0%	0%	3%	0%	
	変化なし厳しい→厳しい	0%	9%	9%	3%	0%	0%	0%	
	変化なしどちらともいえない→どちらともいえない	0%	11%	6%	3%	0%	0%	0%	
	変化なし厳しくない→厳しくない	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	
	相対厳しくない	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	
	絶対厳しくない	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	
	計	3%	43%	47%	6%	0%	3%	0%	

表5 京都市の公共交通の現状×京都市の公共交通を維持しなければならないか【授業前→授業後】全体

		公共交通を維持しなければならないか				
		授業実施により 考えが変わった (維持すべきと 思う)	変化なし 維持すべき→維 持すべき	変化なし どちらともいえ ない→どちらと もいえない	変化なし 維持すべきと思 わない→維持す べきと思わない	授業実施に より考えが 変わった (維持すべ きと思わな い)
公共 交通の 現状	授業実施により考えが 変わった (厳しいと思う)	10%	14%	3%	0%	4%
	変化なし 厳しい→厳しい	9%	19%	2%	0%	7%
	変化なし どちらともいえない→ど ちらともいえない	5%	6%	1%	0%	2%
	変化なし 厳しくない→厳しくない	0%	0%	0%	0%	0%
	授業実施により考えが 変わった (厳しくないと思う)	4%	6%	1%	0%	5%

表6 京都市の公共交通の現状×京都市の公共交通を維持しなければならないか【授業前→授業後】市立桃山中学校

		公共交通を維持しなければならないか				
		授業実施により考えが変わった (維持すべきと思う)	変化なし 維持すべき→維持すべき	変化なし どちらともいえない→どちらともいえない	変化なし 維持すべきと思わない→維持すべきと思わない	授業実施により考えが変わった (維持すべきと思わない)
公共交通の現状	授業実施により考えが変わった (厳しいと思う)	8%	11%	5%	0%	5%
	変化なし 厳しい→厳しい	9%	22%	1%	0%	10%
	変化なし どちらともいえない→どちらともいえない	3%	4%	1%	0%	4%
	変化なし 厳しくない→厳しくない	0%	0%	0%	0%	0%
	授業実施により考えが変わった (厳しくないと思う)	3%	7%	2%	0%	5%

表7 京都市の公共交通の現状×京都市の公共交通を維持しなければならないか【授業前→授業後】市立栗陵中学校

		公共交通を維持しなければならないか				
		授業実施により 考えが変わった (維持すべきと 思う)	変化なし 維持すべき→維 持すべき	変化なし どちらともいえ ない→どちらと もいけない	変化なし 維持すべきと思 わない→維持す べきと思わない	授業実施に より考えが 変わった (維持すべ きと思わな い)
公共 交通の 現状	授業実施により考えが変 わった (厳しいと思う)	7%	11%	2%	0%	2%
	変化なし 厳しい→厳しい	10%	16%	2%	0%	5%
	変化なし どちらともいけない→ど ちらともいけない	7%	11%	0%	2%	0%
	変化なし 厳しくない→厳しくない	0%	0%	0%	0%	0%
	授業実施により考えが変 わった (厳しくないと思う)	10%	8%	0%	0%	8%

表8 京都市の公共交通の現状×京都市の公共交通を維持しなければならないか【授業前→授業後】附属桃山中学校

		公共交通を維持しなければならないか				
		授業実施により考えが変わった (維持すべきと思う)	変化なし 維持すべき→維持すべき	変化なし どちらともいえない→どちらともいえない	変化なし 維持すべきと思わない→維持すべきと思わない	授業実施により考えが変わった (維持すべきと思わない)
公共交通の現状	授業実施により考えが変わった (厳しいと思う)	26%	31%	0%	0%	3%
	変化なし 厳しい→厳しい	9%	9%	3%	0%	0%
	変化なし どちらともいえない→どちらともいえない	11%	6%	3%	0%	0%
	変化なし 厳しくない→厳しくない	0%	0%	0%	0%	0%
	授業実施により考えが変わった (厳しくないと思う)	0%	0%	0%	0%	0%

分析結果の考察 「地域」に対する生徒の認識

- ①京都市の公共交通の利用率について地域差
 - 生徒の「地域」に対するイメージは中学校区が限界？
 - 京都市全体をイメージするのは難しい？

- ②公共交通の現状の厳しさを認識しつつ、維持するためにどうすべきかを構想することができた
 - 単元の導入部のビデオメッセージがネガティブイメージとして残っていた？

- ③京都市立桃山・栗陵中学校では「維持すべきとは思わない」と回答する生徒が附属桃山に比べて多い
 - 財政問題への認識を強調し過ぎると地域の課題になりにくい？

本実践の成果と課題

成果① MM教育のブラッシュアップ

成果② GIGA端末を用いたオンライン交流

成果③ 「地域の在り方」における「地域」の問い直し

- ・生徒の「地域」に対するイメージ→中学校区が限界？
- ・京都市全体をイメージすることは難しい
- ・財政の問題への偏重→地域の課題になりにくい
- ・シミュレーションを取り入れると建設的に考えられる

課題 以上の成果を踏まえた単元の改善・実践

参考文献

- 上畑直久(2022)「空間的相互依存作用」の視点から、「ポスト・SDGs」を考える」明治図書『社会科教育』59巻3号
- 交通エコロジー・モビリティ財団監修、唐木清志・藤井聡編(2011)『モビリティ・マネジメント教育』東洋館出版
- 国立教育政策研究所(2020)『「指導と評価の一体化」のための学習評価に関する参考資料【中学校 社会】』東洋館出版社
- 白井俊(2020)『OECD Education2030プロジェクトが描く教育の未来』ミネルヴァ書房
- ニューマン, F. M. 著、渡部竜也・堀田諭訳(2017)『真正の学び/学力』春風社
- 弘田真基・上畑直久・水山光春(2022)「中学校地理的分野における単元「地域の在り方」の開発」京都教育大学教育学部附属環境教育実践センター『環境教育研究年報』第30号
- 藤井聡(2011)「シティズンシップ教育のための土木学習—「モビリティ・マネジメント教育」と「防災教育」の展開を—」日本社会科教育学会『社会科教育研究』No.113
- 藤井聡・堀畑仁宏・原文宏・松村暢彦・唐木清志・工藤文三・池田豊人・岡村美好・緒方英樹・高橋勝美・谷口綾子・日比野直彦(2010)「「土木」と「社会科教育」の連携の意義と可能性」『土木学会論文集H(教育)』Vol.2
- 藤原孝章(2009)「時事問題学習の現代的意義と単元開発の方略」藤原編『時事問題学習の理論と実践』福村出版
- 水山光春(2017)「主体的・対話的で深い学び」を実現する環境教育—社会科教育の視点から—」日本環境教育学会『環境教育』第26巻3号
- 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.7, No.1