

実施結果報告書

1. 学校名 : 雲雀丘学園中学高等学校					
2. 学習名称 : 探究ゼミ「日本の交通網」					
3. テーマ : 鉄道を中心とした日本の交通について、					
4. 実施教科 : 探究活動 (自由参加のゼミ)					
5. 関連単元 :					
6. 実施単元数 : 1 回 15 分、毎週木曜 12:55~13:10 合計 24 回、 校外の見学やイベント参加					
7. 学年	中 1~高 3	8. クラス数		9. 生徒数	28 名登録、 毎回約 10 名参加
10. 実施内容 本校では、教科・学年を越えて自由に学ぶ「探究ゼミ」という取り組みを行っており、昼休み・放課後・長期休暇などを利用し、教員が企画立案して生徒が積極的に学び、考え、発表、対外活動など実施している。 その中で、探究ゼミ「日本の交通網」は、鉄道をはじめ交通問題を学ぶ目的で毎週木曜の昼休み昼食後 12:55~13:10 に会議室で開催した。6 年目を迎え、今年は 24 回実施した。中 1 から高 3 まで 28 名登録し、毎回 10 名弱の生徒が参加し、その時々の交通問題について活発に意見交換した。 年度末に、参加者全員が、このゼミで学んだことをポスターにまとめ、ゼミ内で発表したうえで、4 名のゼミ生が 4 月に開催される校内の「グローバル探究 EXP0」のポスターセッションで発表する予定である。 今年は、鉄道研究部と合同で以下の校外イベントにも参加した。 11/16 地域イベント (プラレール遊び、コープこうべ売布店 (宝塚市)) 12/9 JR 西日本脱線事故現場「祈りの杜」見学 (尼崎市) 12/10 カワサキワールド見学 (神戸市) 2/2 旅行講座 (地域住民に鉄道旅行の魅力を研究発表 (尼崎市)) 2/15 地域イベント (プラレール遊び (宝塚市立国際・文化センター))					

1 1. 学習のながれ：

○探究ゼミ「日本の交通網」

年度初めに受講生を募集 28 名が登録

毎週木曜の昼休み 12:55～13:30 会議室に集まり、交通の諸問題を皆で意見交換

5/16 1 限マップ、5/30 教育実習生 JR 芸備線、6/13 大阪～神戸開業 150 年

6/20 青春 18 きっぷ、6/27 バス乗客増加、7/11 駅の簡素化、9/5 DMV、

9/12 新幹線バイパス、9/19 社会実験、9/26 減便、10/3 新幹線 60 年、

10/10 貨物、10/24 歩道、10/31 地方活性化、

11/7 モビリティマネジメント教育、11/14 青春 18 きっぷ、

11/21 第 3 セクター、1/9 弘前弘南鉄道廃止、1/16 路線延伸、

1/23 廃止反対、1/30 発表Ⅰ、2/6 発表Ⅱ、2/13 発表Ⅲ

2/20 発表Ⅳ

○校外見学

12/9 JR 西日本脱線事故現場「祈りの杜」見学（尼崎市）

12/10 カワサキワールド見学（神戸市）

○地域イベント

11/16 地域イベント（プラレール遊び、コープこうべ売布店（宝塚市））

2/2 旅行講座（地域住民に鉄道旅行の魅力を研究発表（尼崎市））

2/15 地域イベント（プラレール遊び（宝塚市立国際・文化センター））

※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。

探究ゼミ「交通網」第1回1限マップ

今日から探究ゼミ「日本の交通網」が始まり、中1～高3の21名が参加しました。鉄道をはじめ交通問題を学ぶ目的で毎週木曜の昼休み昼食後に会議室で開催しています。去年は24回実施し、今年で6年目を迎えます。

今日は第1回、テーマは「1限マップ」です。立命館大学地理学研究会が、1時間目開始の9時に日本のどこから間に合うかという地図を2021年に作製したところ、話題になりました。新幹線を活用すれば、関東からでも間に合います。

コロナ禍で外出しづらくなり、地理や地図に触れる機会が減っている今だからこそ、学園祭の機会に来場者に、地理や地図に関心を持ってほしいという考えの下、制作したそうです。これに触発され、他大学でも作成したところがありました。

本校は私学なので、自宅から通学できれば、通学範囲に限定はありません。他私学では新幹線通学があるようにも聞いています。そこで、この地図を見たうえで、参加者が自宅からどれだけの時間かかって通学しているか発表してもらいました。

これまででは、新十津川村、学園前、亀岡、北条（兵庫）などから通学した生徒がいます。教員では、洲本・加古川から通勤した例もあります。

どれくらい通学に時間がかかり、どのような交通手段を利用しているか発表する中で、私学にとって交通手段が重要であることを考えていきました。

感想は「前から興味ある内容だったので嬉しかった」「高速交通網の発達で山口から関東まで通学可能なことがわかり、日本全体がつながっていると感じた」「これからの活動が楽しみ」「初めて探究ゼミに来て、案外堅苦しくないと思った」などがありました。

次回は、5月30日に開催します。多くの方の参加をお待ちしています。



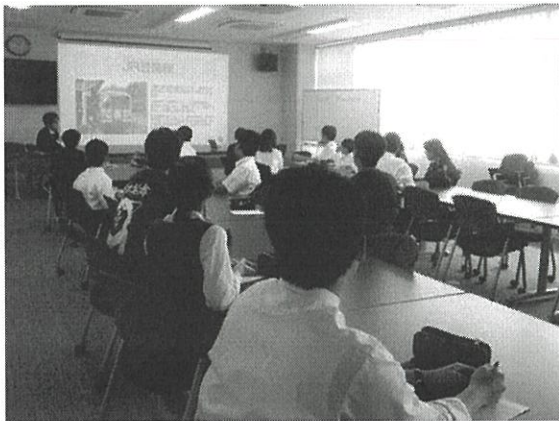
探究ゼミ「交通網」第2回実習生

今日の昼休み、「日本の交通網」が会議室で開催され、中1～高3の17名が参加しました。今日は第2回、内容は教育実習生による発表です。

今回社会科で教育実習に来ている本校OBは、在校時は鉄道研究部で活躍し、大学では、経済学部地域政策コースで、過疎地の交通、鉄道について研究しています。彼の卒業研究である「JR 芸備線」をテーマに、赤字ローカル線の存廃について、これからのあるべき道として「オンデマンド交通」を皆で考えました。

「東京一極集中をなくすべし」「町の規模にあわせて交通を変えていきべし」「ウーバーのようにライドシェアが普及すると良い」「誰でも予約できるようなくみをつくりたい」「自治体の協力・援助は欠かせない」「アニメなどキャンペーンも大切」「バス・タクシーと鉄道の利点を行かして活性化」などの意見がでました。皆で意見を出し合いながら考えていくことが大切です。

来週は高2修学旅行でお休みです。次回は6月13日に開催します。多くの方の参加をお待ちしています。



探究ゼミ「日本の交通網」第3回開業150年

今日の昼休み、「日本の交通網」が会議室で開催され、中1～高3の18名が参加しました。今日は第3回、内容は大阪～神戸開業150年です。

新橋～横浜に続く国内2番目の官設鉄道として大阪～神戸間に鉄道が開業し5/11で150年を迎えました。JR西日本は、様々な記念イベントを行っています。いまでこそ、JR・阪急・阪神・メトロの拠点となっている大阪（梅田）だが、開業当時は町外れの場所でした。地元の猛反対で町外れにしか駅をつくれず「埋田」につくりました。そこに阪急・阪神が競合路線を開業し、私鉄2社は球場・住宅分譲など乗客獲得競争をしました。この競争が都市発展をもたらしたわけです。

新聞記事を読んだ上で、新駅・新路線など、どこに設置したら良いかなど意見交換しました。新路線・新駅について「新大阪は大きくなりすぎ」「人口減で減るのでは」「都市部の人口集中で便利さが求められている」「初期投資・維持費の大きさはあるが、一定数の開業は増える」「阪急塚口から尼崎（JRや阪神）を結んだらいい」「国道171号線沿い」「伊丹～大阪空港モノレール延伸」「豊中・岡町間に新駅」などの意見がでました。人口減は避けられませんが、開業するか廃止するか、さまざまな考えがあります。

次回は6月20日に開催します。多くの方の参加をお待ちしています。

探究ゼミ「日本の交通網」第4回青春18きっぷ

今日の昼休み、「日本の交通網」が会議室で開催され、中1～高2の16名が参加しました。今日は第4回、内容は青春18きっぷです。

12,050円で春・夏・冬の任意の5日間、JRの普通・快速列車が乗り放題となる「青春18きっぷ」。今夏分については、なかなか発売の発表がなく廃止の噂が流れたものの、例年通り発売されることがJRグループから発表されました。18きっぷの強みは何ととっても「自由」なことで、早朝や深夜までひたすら乗り継いで遠くを目指すのもいいし、行程を決めずに思いつきで途中下車してもいいです。「青春」とつくものの年齢制限はなく、子供からお年寄りまで使うことができます。

この記事を読んだ上で、これまで18きっぷを使って行った旅行、またどんな旅行をしたいかのプランを考え、発表しました。

「立ち食いそばツアー」「姫路のおばあちゃんの家訪問（十分、元がとれます）」「高山本線神社と氷菓の聖地巡礼」「和歌山観光」「始発で行けるところまで」「中国地方一周」「東京へ行き大宮で新幹線を見る」「信越・北陸方面」「3泊4日で稚内」「福知山・姫路・明石・尼崎（城巡り）」「千葉一周」などの意見がでました。短時間のゼミでしたが、いろんなアイデアが出てきました。自由にプランを立て、鉄道で旅をする、まさに探究の醍醐味です。

次回は6月27日に開催します。多くの方の参加をお待ちしています。

探究ゼミ「日本の交通網」第5回利用増加

今日の昼休み、「日本の交通網」が会議室で開催され、中1～高2の16名が参加しました。今日は第5回、内容は利用者増加です。

兵庫県丹波市では、ここ3年間で路線バス利用者数が約2.7倍に増加しています。その背景には、減便や廃止を防ぐために、市とバス事業者らが取り組んでいる通学定期購入補助やルート見直しなどの努力がありました。全国的に、バスをはじめ地方公共交通の経営状況は厳しく、県内の多くの地域でも需要減や経営悪化、運転士不足の深刻化などにより、公共交通の維持・確保が厳しい状況です。

広大な市域に集落が点在し、マイカー移動が多い丹波市でも、公共交通利用者は減少傾向です。鉄道の減が顕著ですがバスも利用者が減っていて、約19万7000人（2004年度）が約4万8000人（2020年度）と4分の1ほどまで落ち込みました。

そこで市とバス事業者らは、路線再編や、学生向け通学定期購入補助、神姫バスICカード乗車券配布といった施策を実施したところ、利用者数は2020年度比で約2.7倍となる年間約13万人まで回復したそうです。

今年4月からは、新規路線運行の社会実験もスタートし、路線バスが非走行地域と医療センターを結ぶルート需要を検証し、

鉄道や路線バスを基幹交通、デマンド（予約）タクシーやふれあいバス（コミュニティバス）などを補助的な位置づけとして、だれでも・わかりやすく・利便性の高い公共交通づくりを進めていくそうです。

路線は一度廃止になると復活は難しいです。利用減は減便・廃止につながり、利用者がさらに減少する悪循環に。路線再編や需要掘り起こしでV字回復した丹波市の取り組みは、公共交通維持に課題を抱える自治体の参考になりそうです。

この記事を読んだ上で意見交換し、この取り組みを取り入れることができないか、考えてみました。「この良い例を他の地域にも普及してほしい」「利用する年齢層をターゲットにした政策を打ち出す事が重要」「努力すればなんとかなる」「利用者2.7倍は驚いた」「行政の積極的介入が必要」などの意見がでました。アイデアと挑戦で利用増へという前向きな取り組みです。

次回は7月11日に開催します。多くの方の参加をお待ちしています。

探究ゼミ「日本の交通網」第6回駅の簡素化

今日の昼休み、「日本の交通網」が会議室で開催され、中1～高2の7名が参加しました。今日は第6回、内容は駅無人化による効率化です。

高松市にあるJR予讃線・端岡駅は、1日平均利用者数が2400人ですが、トイレから駅無人化によりトイレットペーパーが消えました。経営環境が厳しいJR四国は、経費削減として無人化に舵をきり、全259駅の222駅に駅員がおらず、無人化率86%はJRで最高です。

トイレットペーパーも「補充状況を管理できない」との理由で置かれなくなりました。近くの男性が、ほぼ毎朝、トイレを確認して無償でトイレットペーパーを補充する活動を続けています。

JRの駅効率化は無人化にとどまらず、14～22年度に13駅の駅舎を取り壊し、簡素な駅舎を整備しました。木造の古い建物は維持費や修繕費の負担が重く、安全性でも新駅舎の方が向上するためだそうです。

この記事を読んだ上で意見交換しました。「駅は即物的役割だけでなく地域社会に大きな役割を持つことに気づいた」「駅に魅力をもたせて活性化し整備できたらいい」「駅に自習室があるのは便利」「有料トイレにするのはどうか」「駅の簡素化を初めて知った」「地域と鉄道のコミュニケーションで決定できるのでは」「地域の商店がトイレ整備するのも一つ」などの意見がでました。効率化は必要ですが、利用者の利便があまりにも損なわれたり、コミュニティの場所としての役割をどう考えるか、考えていかねばなりません。

次回は9月5日に開催します。多くの方の参加をお待ちしています。



探究ゼミ「日本の交通網」第7回バスが鉄道を走る（DMV）

今日の昼休み、「日本の交通網」が会議室で開催され、中1～高2の10名が参加しました。
今日は第7回、内容は「バスが鉄道を走る」です。

2021年、高知と徳島間の阿佐海岸鉄道でDMV（デュアルモードビークル）という線路と鉄道の両方を走る乗り物が運行を開始しました。高齢化が進んでいる地域で乗り換え不要な乗り物を新設することにより、地域の足の確保になること、災害時に線路が通行止めになっても運行可能な点を挙げていました。

この記事を読んで意見交換しました。「電車よりいろいろなところに行けるので乗ってみたい」「画期的な乗り物」「整備の後継者をどう育成するかが課題」「いろんな組み合わせを考えたい」「縦横無尽すごい」「LRTみたいに都市でも展開できるかも」などの意見がでました。

次回は9月12日に開催します。多くの方の参加をお待ちしています。

探究ゼミ「日本の交通網」第8回新幹線バイパス

今日の昼休み、「日本の交通網」が会議室で開催され、中1～高3の9名が参加しました。

今日は第8回、内容は「東海道新幹線のバイパスとしての北陸新幹線」です。

台風10号など、自然災害で東海道新幹線が運休するケースが相次ぎました。北陸新幹線の延伸など、代替路線の整備の必要性について議論されるべきではないかという問題です。

東海道新幹線の代替として北陸新幹線の必要性は高まっています。今の新大阪―敦賀間が新幹線になれば、どのようなルートでもより便利になります。

北陸新幹線延伸について、国交省は「小浜ルート」の建設費が従来の2・1兆円から3・9兆円に増えると公表しました。費用対効果は「1・1」から「0・5」程度に下がる見込みです。

「米原ルート」の建設費は従来の5900億円から1兆円、費用対効果も「2・2」から「1」程度になる見込みです。

与党は「小浜ルート」とすることを決めているが、未着工です。費用対効果では採択基準を満たしておらず、その変更には政治決断が必要です。

この記事を読んで意見交換しました。「延伸は米原ルートの方がいいのではないか」「東海道新幹線も運休しないよう強化するのも一つ」「小浜ルートの新駅は立地の良い所に計画されているのでパークアンドライドで観光需要の創出が見込める」と、様々な意見がでました。

次回は9月19日に開催します。多くの方の参加をお待ちしています。

探究ゼミ「日本の交通網」第9回社会実験

今日の昼休み、「日本の交通網」が社会科教室で開催され、中2～高3の8名が参加しました。今日は第9回、内容は「社会実験」です。

宝塚市山本地区、安倉地区で宝塚市立病院等への移動について実証実験を実施します。市では人口減少や高齢化が進展し、公共交通利用者数の低下による交通事業者の収益が悪化しているほか、運転手不足の深刻化、さらには新型コロナウイルス感染症の影響等により公共交通事業者を取り巻く環境は非常に厳しくなっています。市内を運行する阪急バスは、地域の交通維持のため2022年4月に利用状況に応じた路線改編を実施し、一部地域は宝塚市立病院への路線バスが減便となりました。このような課題解決を図るため、宝塚市立病院や福祉施設、公共施設等への移動手段の確保を検討し、宝塚市立病院等への移動手段の確保に向けた実証実験を実施します。としてバンを病院まで走行する実験を2ヶ月間実験します。

また、山手住宅地域に位置する宝塚市売布地域の一部で、現在運行する路線バスよりも小型の車両を利用したAIオンデマンド交通に切り替え、よりきめ細かな運行とエリアの拡大を行うことで、高齢者の方などの移動手段の確保を図るための実証実験を行います。利用者の予約に対してAIによる最適な運行ルートを設定し配車をリアルタイムで行い、運行エリア内の乗降場所（ミーティングポイント）であれば、どこでも乗降が可能な次世代の交通システムです。

この記事を読んで意見交換しました。「利用本数・コスト面で課題はあるかもしれないが実験として考えてみるのもいい。こういったニュースをこのゼミで情報発信するのも大切ではないか」「車の免許を定年制にして公共交通機関を利用せざるを得なくすると確実に利用者は増える」「前日予約制も一つ」「コンパクトシティみたいに駅に全施設を集中させたらバスは必要最小限ですむ」と、様々な意見がでました。

次回は9月26日に会議室で開催します。多くの方の参加をお待ちしています。



探究ゼミ「日本の交通網」第10回減便

今日の昼休み、「日本の交通網」が会議室で開催され、中1～高3の11名が参加しました。今日は第10回、内容は「減便」です。

JR四国が9月29日から運転士不足を理由に香川、愛媛の両県で1日17本減便します。構造的な赤字で国から経営改善を迫られ、給与を抑えてきた結果、若手の離職が相次いだためです。

JRは「影響を最小限に抑えたかった」と説明しますが、原因は若手の離職による運転士不足です。2023年度決算で最終損益が35億円黒字ですが、営業損益は116億円の赤字です。国の支援など営業外利益の157億円がなければ立ち行かない厳しい状況に追い込まれています。コロナ禍で落ち込んだ輸送人員はコロナ禍前の9割まで回復したものの、四国の人口は2020年の約370万人が2050年に約260万人（30%減）まで減ると推計されています。利用促進を進めても効果には限界が見えるため、鉄道事業以外で増収を目指す一方、懸命に経費削減を進めています。アルミ製簡易駅舎に切り替えたり、無人駅は2023年度末で全体の85%に達しました。交通系ICカードを利用できるのは香川県の一部だけと運行維持に手いっぱい、乗客サービスまで手が回らないのが実態です。

職員も、定年のほか、若い運転士の離職が目立ち、300万円台の年収では家族を持ってないと将来の不安を訴える社員もいます。給与の低さ・不規則なシフト制・厳格な運行時間管理などが敬遠され、異業種へ転職したり、より給与の高い会社へ移ったりする例が後を絶ちません。社会インフラ・地域の公共サービスと考え、地域で支える体勢を取る必要があるという内容の記事を読み、意見交換しました。

「鉄道以外の事業の積極的展開」「四国新幹線による攻めの改革」「社員家族にフリーパスなどの福利厚生」「四国を舞台にしたアニメの聖地巡礼」「観光地とコラボした特別切符」「JR他社との合併」「駅ビル・観光列車・外国人の積極的誘致」「新たに再出発」「財政支援の増額」と、様々な意見がでました。

次回は10月3日に開催します。多くの方の参加をお待ちしています。

探究ゼミ「日本の交通網」第11回新幹線60年

今日の昼休み、「日本の交通網」が60ホールで開催され、中1～高2の10名が参加しました。今日は第11回、内容は「新幹線60年」です。

新幹線は10月1日、東海道区間（東京―新大阪）が1964年に世界初の高速鉄道として開業し60周年を迎えました。時代とともに消えたものや進化をとげたものもあります。車内公衆電話・ビュッフェ（食堂車）・ダイヤ・輸送人員・車両・個室・トイレといった視点に関する記事を読んで意見交換しました。

感想は「時代の進化とともにその時の乗客のニーズにあわせて変化していることがよく分かる」「60年にしてはとても凄いスピードで進化し快適に過ごせるので今後の成長が楽しみ」「食堂車がなくなってしまう悲しい」「外国人の利用増・リニアなど話題になっているがどうなることやら」「新幹線のカチカチアイスなくなって残念」「いろんなサービスを体験し、いろんな所に行ってみたい」「観光列車より高速列車に着目した役割に変化し、立派な交通網になった」と、様々な意見がでました。

次回は10月10日に会議室で開催します。多くの方の参加をお待ちしています。

探究ゼミ「日本の交通網」第12回貨物

今日の昼休み、「日本の交通網」が60ホールで開催され、中2～高2の9名が参加しました。今日は第12回、内容は「貨物新幹線」です。

JR 東日本が荷物だけ運ぶ貨物専用新幹線を開発されていると報道されました。石油など重量のある品目を長距離輸送するJR貨物に対し、JR東は生鮮品や電子部品といった高単価で比較的小さい荷物を運ぶことで差異化する意味で、貨客混載で1編成の新幹線に貨物専用車を組み込むことで、輸送量アップをめざす考えです。背景には、コロナ禍の有効活用としての荷物輸送「はこビュン」を2021年から始めたことがあります。2017年7月には「朝採れ新幹線マルシェ」で朝収穫した野菜や果物を新幹線で運んで東京駅で販売したところ、荷主・消費者とも好評でした。特にニーズが高いのは生鮮品です。客室内に数百箱搭載する「多量輸送」の実証実験を昨年から行っており、2025年度にサービスを開始する予定です。貨物列車で運んだ商品に「エコレールマーク」をつけることも伝えたところ、知らなかった生徒が多かったです。

感想は「これから必要不可欠。早く専用列車を作るべし」「専用車両も作るとおもしろい」「朝どれ野菜や医療系にも利点あり」「乗り物は人を運ぶだけでないことがわかった」「北海道の貨物問題対策に有用」「新幹線の騒音問題で本数を増やすより貨客混載のほうが良いのでは」「東北や北海道は余裕があり東海道は難しいので路線により対応を考える方が良い」と、様々な意見がでました。

次回は10月24日に会議室で開催します。多くの方の参加をお待ちしています。

探究ゼミ「日本の交通網」第13回歩道

今日の昼休み、「日本の交通網」が60ホールで開催され、中1～高2の10名が参加しました。今日は第13回、内容は「高架鉄道の下の中歩道」です。

バンコクは、発展の段階で「クルマ中心」に舵を切ったため、歩行者は凸凹で電柱や消火栓など多い歩道を歩き、歩行者用信号がない車道を、クルマとその間をすり抜けてくるバイクに注意しつつ渡るといった状況が長く続いていました。

しかしこうした環境は、2010年代以降、大きく変貌しました。高架鉄道の橋脚を利用した中歩道「スカイウォーク」です。

駅コンコースから、橋脚を支持基盤としたスカイウォークが、沿線のビルと連絡通路でつながりつつ、線路の下を"二階建て"の形でどんどん延びていきました。

朝夕は通勤客が多く利用し、日中は買い物客や海外からの観光客で賑わいます。もしスカイウォークがなければ、これだけの人数を受け入れる地上の歩道はひどい混雑に見舞われていたはずで

す。各ホテルへのアクセスが大きく向上し、さらに連結する新築オフィスビルが多数誕生しました。巨大交差点を空中で渡れるようになり、連結ビルへの移動時間は、従来の地下鉄のコンコース経由・長い信号待ちが必要な地上の横断に比べ3-5分ほど短縮しました。

日本では、都市部の鉄道が地下鉄を中心に整備されていることもあり、こうした高架の橋脚を利用した歩道の設置はほとんど行われていません。ビルの改装を伴う開発は、利害関係の調整も難航しそうです。

バンコクでの成功例を目にするにあたり、「ゆりかもめ」やモノレールで導入できれば街の活性化につながるところも多いのではないのでしょうか。この記事を読み意見交換しました。感想は「車でなく歩くという選択肢も増えるといい」「東南アジアに行ってみたくなった」「阪急からJR大阪駅への歩道に屋根をつけるといい」「JRの下の商店街で廃墟化している所を改良した方がいい」「高架の歩道は暑さ対策も必要」「駅や病院の近くは導入してもいい」と、様々な意見がでました。

次回は10月31日に会議室で開催します。多くの方の参加をお待ちしています。

探究ゼミ「日本の交通網」第14回地方活性化

今日の昼休み、「日本の交通網」が60ホールで開催され、中1・高2の6名が参加しました。今日は第14回、内容は「地方の活性化は交通から」です。

先日の衆議院選挙では、地方が抱える課題も大きな論点のはずなのに、各党の公約で地方活性化は、あまり力点が置かれていませんでした。経営に行き詰まった地方交通の再建を行ってきた両備グループ（岡山）の児島さんのインタビュー記事が新聞に掲載されていました。

以下の内容です。

子どもや高齢者の移動手段を守るのは公共交通しかなく、欧州は「公設民営」が基本なのに、日本は「民設民営」が基本で赤字補填を補助金とする形をとっています。両備グループが運営する和歌山電鉄は「猫の駅長」などで多くの乗客を呼び、設備維持にも公費を投入する「準公設民営」となったので、このように切り替えていくべきと語っていました。この記事を読み、意見交換しました。

感想は「地方について探究論文を書いたが交通は重要と感じた」「財政の重要性を考えた」

「大井川鐵道も観光で頑張っているが、地域住民の力が大きい」「祖母が和歌山電鉄沿線に住んでいて乗車したが、アイデアが素晴らしい」「国と民間が協力して考えた方がいい。民間でここまで変えられることに驚いた」と、様々な意見がでました。

次回は11月7日に会議室で開催します。多くの方の参加をお待ちしています。

探究ゼミ「日本の交通網」第15回モビリティマネジメント教育

今日の昼休み、「日本の交通網」が会議室で開催され、中1・高2の3名が参加しました。
今日は第15回、内容は「モビリティマネジメント教育」です。

モビリティ・マネジメント教育とは、一人ひとりの移動手段や社会全体の交通流動を「人や社会、環境にやさしい」という観点から見直し、改善していくために自発的な行動を取れるような人間を育成することを目指した教育活動を意味します。今まで実践してきた授業を振り返ってみると、つながるものが少なからず存在します。以下が例です。

○地域の電車・バスなど公共交通について考える学習、○クルマ社会の問題（渋滞・環境問題など）について考える学習、○交通を通じて自分たちの地域やふるさとについて考える学習、○その他、まち・環境・公共（政治や公民的資質、シティズンシップなど）と交通に関わる様々な学習

今年度、この探究ゼミ「日本の交通網」が、交通エコロジー・モビリティ財団からモビリティマネジメント教育支援校に選ばれました。そこで、我々のゼミで何ができるか、皆で考えました。

これまでに受けた教育として「交通マナー」「通学の安全について地域の方が何回も教えてくれた」「『生活』で阪急の方が来校し、教えていただいた上で、平井車庫・川西能勢口で学習した」がありました。

このゼミで取り組みたいこととして『小学校や公共の場所で、鉄道の状況を伝えたい』『バスの存続問題を考えたい』『交通網の現状を発信していきたい』という意見が出ました。とりあえず、11月16日に宝塚市売布神社駅前のコープでイベントに参加するので、そこでどんなことをしたいか聞いたところ「子どもに交通に関心を持ってもらう資料やポスターの作成」「鉄道の問題点を伝えたい」「交通問題の啓蒙活動」が出ました。

次回は11月14日に会議室で開催します。多くの方の参加をお待ちしています。

入場 無料

コープめふ 2階 2024

笑顔の秋！
高校生と一緒に楽しもう！
赤ちゃんからお年寄りまで
フレイルを知って健康になろう！

11.16 土
14:00-17:00

大ホール

デジタル庁「データ分析賞受賞」
フレイル調査 プレゼンします!!
イベントが盛りだくさん！

書道パフォーマンス	鉄道研究部 ブラール	飲食の飯席！ ジュースやお菓子・飲み物
封筒式スマホ教室	勉強会 対象：小学生	絵本の読みきかせ
フードドライブ	ネットヨタ ミニ印刷 Netat In-Fun. ネットヨタ神戸	毛氈ツク

【主催】雲雀丘学園 【協賛】 ネットヨタ神戸 宝塚店

探究ゼミ「日本の交通網」第16回青春18きっぷ

今日の昼休み、「日本の交通網」第16回が会議室で開催され、中1～高2の8名が参加しました。今日の内容は「青春18きっぷ」です。

全国のJR普通列車乗り放題の「青春18きっぷ」が大幅に改定され、利用者から「改悪だ」という声も上がっています。これまで、1日乗り放題をばらばらな日に5回できたり、5人グループ旅行で1日分として同時使用も可能でした。この冬から、1人で5日間もしくは3日間の連続使用しかできなくなります。とりあえずきっぷを買っておいて、『休みがとれたら出かける』というフレキシブルな使い方ができなくなりました。

JRによると、今回の改定は、自動改札機対応にしたことが大きいそうです。自動改札のシステム上、複数人利用や利用回数の判別ができないため、「1人の連続使用」に限定されました。スーパーの特売品のような18きっぷがあれば、「定価のきっぷ」が買われる機会は減ります。でも「顧客獲得に費やしたコストを長期間にわたって回収するビジネスモデルがあったから」発行していました。

現在、国内旅行の需要を支えているのはシニア層です。「このきっぷがいい」と繰り返し使うなじみ客には苦痛になるが、新規顧客にはクレームになりません。近年、高速バスやLCC利用客も増加しています。だが、鉄道には高速バスやLCCにはない魅力があります。

この記事を読んで、意見交換しました。感想は、「1日1枚の5枚で販売すべし」「不便になるが、新たな使用法が楽しみです」「廃止・存続はJRも6社あるので、会社により思惑は異なるであろう。妥協の産物としてこのような改訂になったのではないか」「四国や北海道は経営が苦しいためかフリー切符を販売しているが西日本や東日本はそうでもない。足並みをそろえるのが厳しいのではないか。ローカル線はこの切符で人数を確保できるが、枚数が減るとそれすら厳しくなる。春版はどうなるのか。」「使ったことがないので、3日間使えるなら悪くないので使ってみたい」「使う人が減り認知度が下がるのでは」「改訂しても転売の可能性はある」「シニア層に別の切符を販売してみても」「学割も使っている人が少ないので、何か併用できないか」などありました。

改善か改悪か、難しいところです。JRの思惑も理解できますが、今後どうなるのでしょうか。改訂しても、ユーザーは、また新たな方法を考えるような気がします。

次回は11月21日に会議室で開催します。多くの方の参加をお待ちしています。

探究ゼミ「日本の交通網」第17回3セク鉄道

今日の昼休み、「日本の交通網」第17回が会議室で開催され、中1～高2の10名が参加しました。今日の内容は「赤字常態化の3セク鉄道」です。

住民や観光客の「足」として地域を支えてきた各地の「第3セクター鉄道」が、岐路に立たされています。人口減にコロナ禍や物価高が重なり、自治体による赤字補填も限界に近づいているためです。福岡県を走る平成筑豊鉄道もその一つ。県の主導で将来像を探る検討が始まりますが、存続のための代替案には課題も多く、着地点は見通せません。

この記事を読んで、解決策があるか意見交換しました。感想は、「アニメのコンテンツとのコラボがあるが権利料の問題がある」「城のラッピングやコラボグッズなどアイデアを提供するのも私たちの役割」「他の地域から乗りに来てもらうため、観光列車・古い車両などはどうか（SL人吉など）」「乗客の好きなキャラクターのラッピング列車」「地域住民に寄り添うことを忘れてはならない」「地元のイベントとコラボして地域の活性化」「推し活、LRT、地域と観光のバランス」などありました。

国鉄からJRに移管されたものの、赤字で地元企業と自治体が出資して第3セクターに引き継ぎました。各社いろいろアイデアはだしているものの、なかなか苦勞されています。どうすべきか、皆で考える必要があります。

次回は1月9日に会議室で開催します。多くの方の参加をお待ちしています。（写真は、鉄道研究部夏合宿で訪問した阿武隈急行車庫です）



探究ゼミ「日本の交通網」第18回弘前

今日の昼休み、「日本の交通網」第18回が会議室で開催され、高1・2の9名が参加しました。今日の内容は「ローカル線存続の是非」です。

弘南鉄道大鰐線が廃止される見通しとなりました。沿線自治体は支援継続に前向きな姿勢を見せていましたが、一転して、同社が廃止方針を正式に表明しました。自治体は2021年度から運行費や設備投資費を補助してきました。

ただ、利用状況が悪い大鰐線については、2023年度末に経営改善などの状況とその後の見込みを評価したうえで、「事業者と協議する」としていました。経営改善の見通しが立たない場合、支援打ち切りも視野に入れる、という話になっていたわけです。

23年度の決算で、大鰐線の赤字は1億3068万円に達し、収支見通しの1億80万円を約3000万円も上回りました。利用者は約27万1000人で、ピーク時の1974年度の389万人に比べ、10分の1以下にまで減少していました。

青森は人口減少が激しいなか、利用促進策を打ち出したところで、効果は限られるでしょう。鉄道設備の老朽化は進み、人手不足も深刻です。

起点の中央弘前駅周辺は、昭和まで市の中心部でしたが、令和の時代は必ずしもそうではなくなっています。利用者の少なさと、人口減少、並行するJR線の存在を考えれば、これ以上、赤字補填に税金を費やすよりは、「次のステージ」に進むという判断に、十分な合理性があります。廃止まで3年間の余裕を持たせるのは、25年春入学の高校生が卒業できるまでは、運転するということでしょう。

この記事を読んで意見交換しました。車に乗ることができる大人はいいかもしれないが、高校生やお年寄りが困るだろうという話が出ました。感想は「通学の高校生が車の送迎になると渋滞の問題がある」「自治体もできるだけ支援して複数の交通を確保してほしい」などありました。

次回は1月16日に会議室で開催します。多くの方の参加をお待ちしています。



探究ゼミ「日本の交通網」第19回 延伸

今日の昼休み、「日本の交通網」第19回が会議室で開催され、中1～高2の12名が参加しました。今日の内容は「ローカル線延伸」です。

茨城県ひたちなか市の第三セクター、ひたちなか海浜鉄道は、国営ひたち海浜公園方面への延伸について、国が工事認可を行いました。延伸はローカル線で極めて異例です。国営ひたち海浜公園の西口付近までの3.1kmを延伸させ、海浜公園にはネモフィラやコキアなどを目当てに年間200万人が訪れることから、公園の来場客を取り込もうと延伸計画が進められてきました。事業費は59億のうち、海浜鉄道側が18億円、自治体側が41億円余りを負担し、国の補助金も活用して延伸事業を進める方針です。

15年前に利用減で廃線の危機もありました。脱するために、新駅設置やダイヤ変更などで地域の需要を生み出し、利用の促進を続けた海浜鉄道。その結果、地域の足として定着し、17年度には単年黒字化を達成しました。そして、継続的維持のために選んだのが「鉄道延伸」です。年間200万人前後が訪れる来園客に目を付けました。いまは終点駅からのシャトルバスに頼っていますが、鉄道延伸によってより多くの需要獲得につなげたい考えです。さらに、県の新たな工業団地整備計画で、大手企業による半導体関連工場建設が進んでいます。新駅を作ることで、海浜公園へのアクセスを向上させて観光需要を増やすほか、工業団地への通勤、ビジネス関連の需要も見込めると判断したのです。

この記事を読んで意見交換しました。感想は「自動車削減や町おこしをして需要を掘り起こすことが大事」「攻めの姿勢が大切」「自治体との協力が大切」「DMV（費用下げる）の普及・路面電車化など様々な手がある」などありました。

次回は1月23日に会議室で開催します。多くの方の参加をお待ちしています。

探究ゼミ「日本の交通網」第20回廃止反対

今日の昼休み、「日本の交通網」第20回が会議室で開催され、中1～高2の6名が参加しました。今日の内容は「ローカル線廃止反対を社会学の観点から考える」です。

近年、赤字ローカル線の廃止論が加速するなか、効率性一辺倒の議論が地域社会の価値を見失わせているという記事がありました。久留里線の例では、1日60人の利用者と高い営業係数が廃止理由です。しかし、合理化の先に潜む「鉄の檻」の問題を考えると、公共交通が持つ社会的意義を再考する必要があるのではないかという主張です。

社会学者マックス・ウェーバーが提唱した「鉄の檻」という概念は、合理化が進むと、社会は効率や収益性ばかりを追求し、人間らしさや公共性を見失う危険があるという考えです。

「鉄の檻」概念は、赤字ローカル線の存廃問題にも当てはまるというのが著者の主張です。単に採算の問題にとどまらず、地域社会の未来や公共交通の本質を見直すきっかけにもなるので、数字や効率だけで結論を急ぐのではなく、路線が地域や社会全体にどのような価値をもたらしているのか、広い視点で考える必要があると訴えています。

この記事を読んで意見交換しました。感想は「合理化と効率化を重視してしまいがちだが、人間本来の生き方を大切にする雰囲気もよいのではないか」「アイデアを出し合って何とか廃止しない方向をもってほしい」「駅にいろいろな施設を集めるなど解決策はいくらでもある」などありました。

次回は1月30日に会議室で開催します。次回から、今年度学んで考えた成果ポスターの発表に入ります。多くの方の参加をお待ちしています。

探究ゼミ「日本の交通網」第21回発表Ⅰ

今日昼休み、探究ゼミ「日本の交通網」第21回を開催し、中1～高2の8名が会議室に集まりました。

今日は、ここまで参加してどのようなことを学び考えたのか、中2の2名が発表しました。

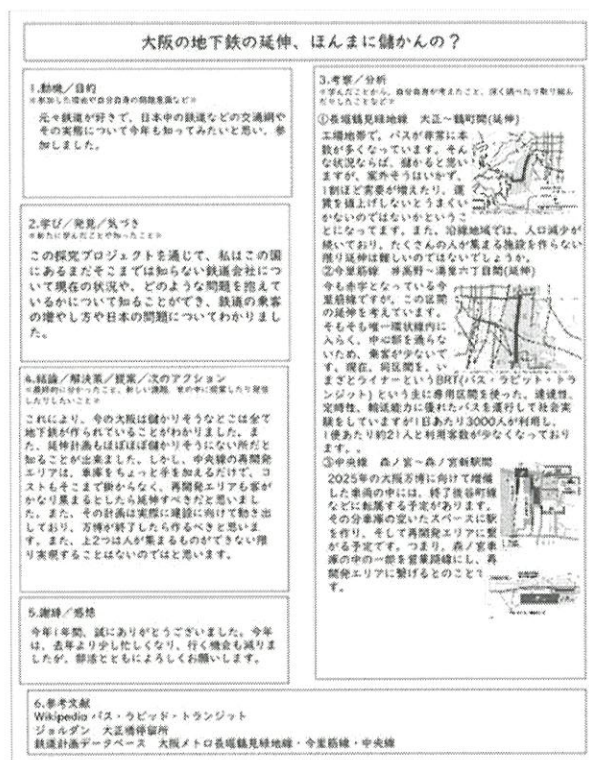
1 名は「北陸鉄道石川線」です。金沢郊外を走り、徐々に終点を短くしている路線ですが、金沢市内への LRT 化などで活性化できないかという提言でした。

もう1名は「大阪メトロは儲かるのか」です。長堀鶴見緑地線や今里筋線など、延長計画のある路線の収支を検討しました。

発表後、発表者にコメントの紙を渡し、フィードバックすることができました。発表者にとって、良い贈り物になったことと思います。

感想として「視点が様々で楽しい」「周囲の交通機関との融合を考えるのが大切と思った」、発表者は「少し不安だったが無事終わり良かった」「簡潔にまとめるようがんばりたい」といったものがありました。

次回 2/6 も、発表会を行います。どうぞお越しください。



探究ゼミ「日本の交通網」第22回発表Ⅱ

今日昼休み、探究ゼミ「日本の交通網」第22回を開催し、中1～高2の7名が社会科教室に集まりました。

今日は、ここまで参加してどのようなことを学び考えたのか、3名が発表しました。

1名は「地方鉄道の未来を救え（中1）」です。地方鉄道の赤字の実情を踏まえた上で、これからどうすれば良いか考えねばならないという提言でした。

もう1名は「井原鉄道～鉄道も地域も活気づける第3セクター（高2）」です。岡山県の第3セクターを取り上げ、収益改善のため、ネーミングや町民駅長などさまざまな取り組みをしていることを紹介しました。

最後は「エンターテインメントは日本の交通の危機を救う？（高2）」です。エンタメとコラボして、赤字鉄道の収益を向上できないかという提言でした。

発表後、発表者にコメントの紙を渡し、フィードバックすることができました。発表者にとって、良い贈り物になったことと思います。

感想として「3人とも地方鉄道について調べていて改めて地方鉄道の魅力について分かった」

「ローカル線の問題のテーマがメインでとても面白く、いろいろ考えさせられ、新しい視点を見つけることができた」、発表者は「改めて地方について考えることができた」「鉄道の活性化にはさまざまな方向からの取り組みがあることを知った」「上手くまとめられたか分からないが、いい機会になった」といったものがありました。

次回2/13も、発表会を行います。どうぞお越しください。

地方鉄道の未来を救え!!

1.動機/目的
僕は鉄道大好きですが、僕が知っていたのはあくまでも近畿地方の鉄道で首都圏や地方の鉄道の現状については全く知らなかった。興味を持って、地方の鉄道や鉄道の未来を知るために参加しました。

2.考察/分析
先ほど述べたように地方に赤字路線が存在するが現状です。そして、今は少子高齢化の時代、つまり今後ますます人口は減り、多くの人は都会へと流れていくでしょう。すると、もちろん赤字路線も増えていきます。
しかし、逆にひたひたな海浜鉄道は延伸することによって黒字へ。
多くの鉄道会社は赤字路線に対して減便や廃線の守りをしますが、般を破り攻めの姿勢をして、革新が必要で。またこの時は自治体や国から援助が出ています。
つまり、アイデアと自治体との協力が大切なのです。

3.結論/解決策/提案/次のアクション
このように、このままでは赤字が増えていき、地方鉄道に未来はありません。上記のように守りではなく、攻めに転換する必要があります。そして、多くに鉄道会社は自社の利益のために廃線や減便を続けますが、利用する人々にこそ考えなければ結局は廃線へと至ってしまいます。だからこそ、自治体と協定して共に新たな政策を講じていく必要があると僕は思います。

4.課題/疑問
今回、この約一年間のゼミを通して、地方の鉄道の赤字問題や利用者の問題を知ることができました。僕たちが使っているのはたまたま黒字路線なのであまり意識していませんでしたが、今後地方鉄道を救えよう取り組んでいきたいです。

ら、参考文献
https://www.hitachinaka-rail.co.jp
NHK
http://www.hitachinaka-rail.co.jp

井原鉄道～鉄道も地域も活気づける第三セクター～

井原鉄道
私は以前から乗り物に興味があり、このゼミを受けることでよりその興味を広げることができると考え、受講した。また、地域住民の定着と公共交通機関が抱える問題や現状、取り組みを知ることは、自分自身がより地方活性化について学び考える機会になると感じた。

井原鉄道とは?
第三セクター
→市民が共同出資して設立する鉄道事業者。
1987年の国鉄民営化に伴い、1日の利用者が1kmあたり4000人未満の不採算路線を有線させるために転換した事例が多い。
井原鉄道
開業年：1994年（平成11年）1月1日
（11時11分1秒）
区間：鶴田駅（岡山県瀬戸市）～神辺駅（広島県福山市）
走行距離：41.7km
→2003年（平成15年）にみなし上下分離式を導入。みなし上下分離式は鉄道会社は運行に専念し、駅や線路は自治体などが保有する方式。
発展
2022年度→黒字、2023年度→赤字
2024年度→赤字の見通し
現状
・観光客（定期客以外）の利用が増加
・定期客利用客数の伸び悩み（沿線地域の人口減少）
・沿線地域の高齢化
・関係自治体からの支援金の減少
・2025年10月1日から運賃の値上げ（開業以来初）

井原鉄道の取り組み
①「駅名ネーミングライツ」事業
2023年度から始まった、井原線全15駅に駅名（駅裏）をつける事業。沿線の企業、事業者とともに取り組む。
②特別乗車の運行
・スクール列車
・フット列車
・夢やま号
・戦国列車
③駅小町やゲーター制度
目的：沿線の賑わい創出や活性化の推進
内容：駅舎と駅構内の安全管理や清掃、観光案内、乗客のサポートの自主的な実施。
対象：社員が配置されていない13駅
備考：会社による審議委員会と協議（～1月中旬）を通過して、任命された者。（～2月中旬）
第三セクターの北条鉄道（兵庫県）で導入済み

井原鉄道のキャラクター
一年間をゼミを実施し交通網と地方に対する様々な考え方を教えて下さり、ありがとうございました。

参考文献
・https://3sec-hitachinaka.jp/company/64「井原鉄道株式会社（第三セクター鉄道等協議会）」
・https://3sec-hitachinaka.jp/section/2616「三セク協だより」
・https://www.hokuriku-railway.co.jp/「北陸鉄道」
・本ゼミで配布された資料（第17回）

次回最終回 2/20 も、発表会を行います。どうぞお越しください。

[illegible]

探究ゼミ「日本の交通網」第24回発表Ⅳ

今日の昼休み、「日本の交通網」が社会科教室で開催され中 1～高2 の 11 名が参加しました。今日は第 24 回、前回に続き成果発表を行いました。

一人は「B`z 稲葉浩志さんの地元・津山を巡る鉄道旅（中 1）」です。B`z ファンの生徒が津山までの旅行をプラン済ました。

もう一人は「四国新幹線 実現可能か（中 2）」です。各ルートを具体的に検討し、それぞれの魅力を伝えていました。

一年ゼミに参加しての感想を書いてももらいました。「この 1 年間で知識が深められた」「面白いアイデアや他の人の考えまで吸収できるととても有意義な時間だった」「交通に詳しくないけどついていけるか少し心配だったが、いろんな課題やアイデアがあることがわかりいい経験になった」などありました。

また、参加した生徒に受講証明書を渡しました。

今日で最終回です。6 年目を迎えた探究ゼミ「日本の交通網」ですが、2024 年度は合計 24 回開催しました。今年度は、交通エコロジー・モビリティ財団からモビリティマネジメント（交通環境）教育の支援校に選定され、支援金をいただきました。ここまで参加いただいた皆さん、ありがとうございました。来年度も、多くの皆さんの参加をお待ちしています。

B`z 稲葉浩志さんの地元・津山を巡る鉄道旅	四国新幹線、実現可能か
1.動機/目的 ・私は鉄道研究部に入っており、鉄道や地理の授業がとても好きでしたが、交通網の分野については知らないこと（例えば地方ローカルの鉄道事情など）も多かったため、このゼミで少しでも交通網の分野について深めたいと思い、参加しました。	1.動機/目的 ・新幹線は国や自治体の発展を促すだけでなく、内閣での日本列島改造論に新幹線の基本計画路線にさまざまな路線があるのですが、その中に四国新幹線はほとんど計画されておらず、それらから自分で考えてみようと思いまとめてみました。
2.学び/発見/気づき ・私はこのゼミの第4回で、電車で旅の計画を大まかに立てる方法を学びました。そして、私はB`zが大好きなので、そのボーカルの稲葉浩志さんの故郷・津山を巡る旅について計画を立てました。（内容は考察で書いています）	2.学び/発見/気づき ・新幹線には3つの種類があり、それぞれの特徴や役割が異なります。また、新幹線は単に速いだけでなく、国土の広さを考えると、地方の発展にも大きく貢献しています。
3-1.考察/分析 ①B`z稲葉浩志さんの故郷・津山を巡る旅</p> <p>②B`z稲葉浩志さんの故郷・津山を巡る旅 ③B`z稲葉浩志さんの故郷・津山を巡る旅</p> <p>④B`z稲葉浩志さんの故郷・津山を巡る旅 ⑤B`z稲葉浩志さんの故郷・津山を巡る旅</p> <p>⑥B`z稲葉浩志さんの故郷・津山を巡る旅 ⑦B`z稲葉浩志さんの故郷・津山を巡る旅</p> <p>⑧B`z稲葉浩志さんの故郷・津山を巡る旅 ⑨B`z稲葉浩志さんの故郷・津山を巡る旅</p> <p>⑩B`z稲葉浩志さんの故郷・津山を巡る旅 ⑪B`z稲葉浩志さんの故郷・津山を巡る旅</p> <p>⑫B`z稲葉浩志さんの故郷・津山を巡る旅 ⑬B`z稲葉浩志さんの故郷・津山を巡る旅</p> <p>⑭B`z稲葉浩志さんの故郷・津山を巡る旅 ⑮B`z稲葉浩志さんの故郷・津山を巡る旅</p> <p>⑯B`z稲葉浩志さんの故郷・津山を巡る旅 ⑰B`z稲葉浩志さんの故郷・津山を巡る旅</p> <p>⑱B`z稲葉浩志さんの故郷・津山を巡る旅 ⑲B`z稲葉浩志さんの故郷・津山を巡る旅</p> <p>⑳B`z稲葉浩志さんの故郷・津山を巡る旅 ㉑B`z稲葉浩志さんの故郷・津山を巡る旅</p> <p>㉒B`z稲葉浩志さんの故郷・津山を巡る旅 ㉓B`z稲葉浩志さんの故郷・津山を巡る旅</p> <p>㉔B`z稲葉浩志さんの故郷・津山を巡る旅 ㉕B`z稲葉浩志さんの故郷・津山を巡る旅</p> <p>㉖B`z稲葉浩志さんの故郷・津山を巡る旅 ㉗B`z稲葉浩志さんの故郷・津山を巡る旅</p> <p>㉘B`z稲葉浩志さんの故郷・津山を巡る旅 ㉙B`z稲葉浩志さんの故郷・津山を巡る旅</p> <p>㉚B`z稲葉浩志さんの故郷・津山を巡る旅 ㉛B`z稲葉浩志さんの故郷・津山を巡る旅</p> <p>㉜B`z稲葉浩志さんの故郷・津山を巡る旅 ㉝B`z稲葉浩志さんの故郷・津山を巡る旅</p> <p>㉞B`z稲葉浩志さんの故郷・津山を巡る旅 ㉟B`z稲葉浩志さんの故郷・津山を巡る旅</p> <p>㊱B`z稲葉浩志さんの故郷・津山を巡る旅 ㊲B`z稲葉浩志さんの故郷・津山を巡る旅</p> <p>㊳B`z稲葉浩志さんの故郷・津山を巡る旅 ㊴B`z稲葉浩志さんの故郷・津山を巡る旅</p> <p>㊵B`z稲葉浩志さんの故郷・津山を巡る旅 ㊶B`z稲葉浩志さんの故郷・津山を巡る旅</p> <p>㊷B`z稲葉浩志さんの故郷・津山を巡る旅 ㊸B`z稲葉浩志さんの故郷・津山を巡る旅</p> <p>㊹B`z稲葉浩志さんの故郷・津山を巡る旅 ㊺B`z稲葉浩志さんの故郷・津山を巡る旅</p> <p>㊻B`z稲葉浩志さんの故郷・津山を巡る旅 ㊼B`z稲葉浩志さんの故郷・津山を巡る旅</p> <p>㊽B`z稲葉浩志さんの故郷・津山を巡る旅 ㊾B`z稲葉浩志さんの故郷・津山を巡る旅</p> <p>㊿B`z稲葉浩志さんの故郷・津山を巡る旅	3-2.考察/分析 ①B`z稲葉浩志さんの故郷・津山を巡る旅</p> <p>②B`z稲葉浩志さんの故郷・津山を巡る旅 ③B`z稲葉浩志さんの故郷・津山を巡る旅</p> <p>④B`z稲葉浩志さんの故郷・津山を巡る旅 ⑤B`z稲葉浩志さんの故郷・津山を巡る旅</p> <p>⑥B`z稲葉浩志さんの故郷・津山を巡る旅 ⑦B`z稲葉浩志さんの故郷・津山を巡る旅</p> <p>⑧B`z稲葉浩志さんの故郷・津山を巡る旅 ⑨B`z稲葉浩志さんの故郷・津山を巡る旅</p> <p>⑩B`z稲葉浩志さんの故郷・津山を巡る旅 ⑪B`z稲葉浩志さんの故郷・津山を巡る旅</p> <p>⑫B`z稲葉浩志さんの故郷・津山を巡る旅 ⑬B`z稲葉浩志さんの故郷・津山を巡る旅</p> <p>⑭B`z稲葉浩志さんの故郷・津山を巡る旅 ⑮B`z稲葉浩志さんの故郷・津山を巡る旅</p> <p>⑯B`z稲葉浩志さんの故郷・津山を巡る旅 ⑰B`z稲葉浩志さんの故郷・津山を巡る旅</p> <p>⑱B`z稲葉浩志さんの故郷・津山を巡る旅 ⑲B`z稲葉浩志さんの故郷・津山を巡る旅</p> <p>⑳B`z稲葉浩志さんの故郷・津山を巡る旅 ㉑B`z稲葉浩志さんの故郷・津山を巡る旅</p> <p>㉒B`z稲葉浩志さんの故郷・津山を巡る旅 ㉓B`z稲葉浩志さんの故郷・津山を巡る旅</p> <p>㉔B`z稲葉浩志さんの故郷・津山を巡る旅 ㉕B`z稲葉浩志さんの故郷・津山を巡る旅</p> <p>㉖B`z稲葉浩志さんの故郷・津山を巡る旅 ㉗B`z稲葉浩志さんの故郷・津山を巡る旅</p> <p>㉘B`z稲葉浩志さんの故郷・津山を巡る旅 ㉙B`z稲葉浩志さんの故郷・津山を巡る旅</p> <p>㉚B`z稲葉浩志さんの故郷・津山を巡る旅 ㉛B`z稲葉浩志さんの故郷・津山を巡る旅</p> <p>㉜B`z稲葉浩志さんの故郷・津山を巡る旅 ㉝B`z稲葉浩志さんの故郷・津山を巡る旅</p> <p>㉞B`z稲葉浩志さんの故郷・津山を巡る旅 ㉟B`z稲葉浩志さんの故郷・津山を巡る旅</p> <p>㊱B`z稲葉浩志さんの故郷・津山を巡る旅 ㊲B`z稲葉浩志さんの故郷・津山を巡る旅</p> <p>㊳B`z稲葉浩志さんの故郷・津山を巡る旅 ㊴B`z稲葉浩志さんの故郷・津山を巡る旅</p> <p>㊵B`z稲葉浩志さんの故郷・津山を巡る旅 ㊶B`z稲葉浩志さんの故郷・津山を巡る旅</p> <p>㊷B`z稲葉浩志さんの故郷・津山を巡る旅 ㊸B`z稲葉浩志さんの故郷・津山を巡る旅</p> <p>㊹B`z稲葉浩志さんの故郷・津山を巡る旅 ㊺B`z稲葉浩志さんの故郷・津山を巡る旅</p> <p>㊻B`z稲葉浩志さんの故郷・津山を巡る旅 ㊼B`z稲葉浩志さんの故郷・津山を巡る旅</p> <p>㊽B`z稲葉浩志さんの故郷・津山を巡る旅 ㊾B`z稲葉浩志さんの故郷・津山を巡る旅</p> <p>㊿B`z稲葉浩志さんの故郷・津山を巡る旅
4.結論/解決策/提案/次のアクション ・この旅にかかる費用は交通費6930円+宿泊費7613円+食費1250円+レジャー費1538円＝17331円であり、とてもお得だと感じました。 ・このゼミを通じて私が学べたことは、自分の旅の計画を立てるだけでなく、自分自身を楽しむことができるということでした。	4.感想/次のアクション 自分の想像など無理な計画が立てられましたが、次の計画として準備されるべき路線だと思います。観光客なども増えていけばいいと思います。
5.謝辞/感想 紙巻先生、今回は日本の交通網についての興味深い話を聞かせてください。本当にありがとうございました。このゼミでより深く交通網の事柄について知ることが出来ました。考察の所では、支障が6時以下ではないと特に収まらなかったのが小さく書いてしまいましたが、	5.謝辞/感想 紙巻先生にありがとうございました。ゼミを通じて交通網の知識や計画などさまざまな知識が得られました。また、ゼミを通じて得た知識や計画など、今後の参考にさせていただきます。
6.参考文献 ①Cokoyama-kanko.jp、刀剣ワールド 城、みんなの学校情報、津山五旗、津山朝日新聞社、津山ご城下めぐり、Yahoo!路線情報、ココシル津山	6.参考文献 ①四国新幹線実現に向けて 四国地方整備局 愛媛県庁HP

探究ゼミ「地域共生」・「みそ」、プロジェクト「やってみなはれ」イベント

11月16日（土）14～17時、コープめふ（阪急宝塚線売布（めふ）神社駅前）2階大ホールにて、「フレイルを知って健康になろう」というイベントを開催しました。このイベントには、本校からは、以下の団体が参加しました。

- ・探究ゼミ「地域共生」⇒フレイル調査の発表、スマホ教室、勉強会、
- ・探究ゼミ「みそ」⇒手作り味噌の販売
- ・探究プロジェクト「やってみなはれ」⇒フードドライブなど
- ・鉄道研究部・探究ゼミ「交通網」⇒プラレールくじ・プラレール遊び・ペーパークラフト・会報配布

- ・書道部⇒書道パフォーマンス

雲雀丘学園のゼミ・プロジェクト・クラブとさまざまなメンバーが協力して、一つのイベントに取り組みました。参加された皆様、ありがとうございました。



探究ゼミ「日本の交通網」祈りの杜

フロンティアウィークの午前中授業を活用し、授業後の12月9日午後、探究ゼミ「交通網」と鉄道研究部員の有志と顧問の14名で「祈りの杜」に行きました。ここは、2005年4月におこった福知山線列車事故現場で、なくなられた方々への慰霊碑が設けられています。あわせて、事故が風化しないように事故現場が保存されるとともに、追悼の空間や事故を伝える空間（資料展示）があります。

川西池田から尼崎までJRに乗車し、歩いて現場まで行きました。まずは慰霊碑で黙祷を捧げ、現場を見学しました。マンションに衝突した痕跡が残る部分や救急・救助活動の場所が保存されていて、事故の大きさに、改めて、衝撃を受けました。その後、事故の内容を展示してある空間を見学し、尼崎まで歩いて解散しました。

参加生徒は、厳粛な気持ちで命の大切さや安全の重要性について学び、この教訓を生かしていく必要性について考えさせられました。

心から冥福をお祈り申し上げます。

12月10日午後は、ゼミと鉄道研究部員有志と顧問の15名で、鉄道・バイク・航空機・船舶など製造している川崎重工の製造物を展示しているカワサキワールドの見学に行きました。

探究ゼミ「日本の交通網」祈りの杜

フロンティアウィークの午前中授業を活用し、授業後の12月9日午後、探究ゼミ「交通網」と鉄道研究部員の有志と顧問の14名で「祈りの杜」に行きました。ここは、2005年4月におこった福知山線列車事故現場で、なくなられた方々への慰霊碑が設けられています。あわせて、事故が風化しないように事故現場が保存されるとともに、追悼の空間や事故を伝える空間（資料展示）があります。

川西池田から尼崎までJRに乗車し、歩いて現場まで行きました。まずは慰霊碑で黙祷を捧げ、現場を見学しました。マンションに衝突した痕跡が残る部分や救急・救助活動の場所が保存されていて、事故の大きさに、改めて、衝撃を受けました。その後、事故の内容を展示してある空間を見学し、尼崎まで歩いて解散しました。

参加生徒は、厳粛な気持ちで命の大切さや安全の重要性について学び、この教訓を生かしていく必要性について考えさせられました。

心から冥福をお祈り申し上げます。

12月10日午後は、ゼミと鉄道研究部員有志と顧問の15名で、鉄道・バイク・航空機・船舶など製造している川崎重工の製造物を展示しているカワサキワールドの見学に行きました。

鉄道研究部 旅行講座開催 2025/02/02

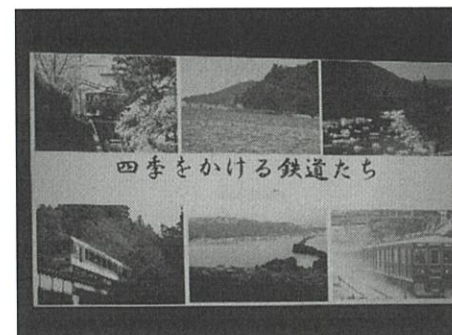
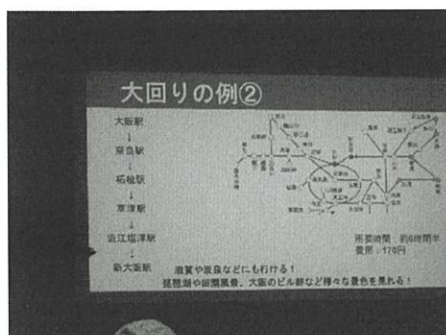
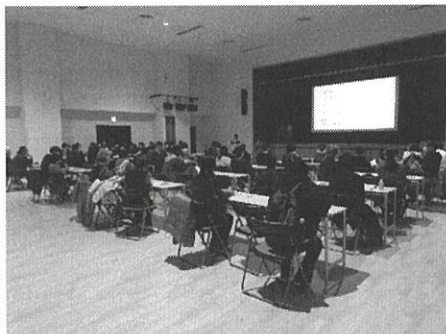
今日2月2日の13:30～15:00に、鉄道研究部は、尼崎市園田東生涯学習プラザにて鉄道旅行講座を開催し、部員18名が参加し、46名の方が来場されました。

このイベントも、今年で9年目です。この講座に向け、秋から準備してきたパワーポイントスライドを使用しながら、部員8名が以下の8テーマで発表しました。

1.雲雀丘学園鉄道研究部紹介 2.激安関西大回り旅 3.『謎解き』で行く鉄道旅 4.廃線跡探訪 in 碓井峠 5.大阪周遊バスを使った鉄道おもしろスポット巡り 6.サンライズ瀬戸・出雲 7.四季を駆ける鉄道たち 8.みんなに知ってもらいたいローカル鉄道の魅力

来場者の皆様、および、尼崎市園田地域課の皆様に、この場をお借りして御礼申し上げます。

「尼崎市園田地域課のインスタグラム」にも掲載されています。



鉄道研究部 地域イベント参加

2025/02/15

鉄道研究

鉄道研究部は、本日 2 月 15 日 14～16 時に宝塚市立国際・文化センターへ行き、「あつまれ！外国にルーツのある子どもたち」という地域イベントに参加しました。

この催しは、宝塚市国際交流協会が主催する、外国にルーツのある子どもと親が仲間づくりをする内容で、2022 年 3 月 26 日・7 月 23 日、2023 年 4 月 15 日に続く 4 回目の参加です。

鉄道研究部は、部員 7 名が、他のボランティアスタッフと共に、プラレールで子どもたちと交流しました。海外にルーツのある子どもだけでなく、10 名近いさまざまな子どもが参加し、楽しい時間を過ごしました。最初「プラレールくじ」で遊びましたが、来場した子どもの年齢が小さく、難しそうだったので、プラレールを自由に遊ぶ内容に変更しました。

お声がけしてくださり、ご協力いただいた国際交流協会の皆様に、この場をお借りしてお礼申し上げます。

