



地域再生を主眼とした地域立脚型教育活動の具体的
推進策についての検討：
交通問題を題材とした高校生による自主的な一般科
目活用への支援

メタデータ	言語: Japanese 出版者: 北海道教育大学 学校・地域教育研究支援センター へき地教育研究支援部門 公開日: 2010-03-21 キーワード: 作成者: 武田, 泉, 齊藤, 基雄 メールアドレス: 所属:
URL	https://doi.org/10.32150/00009897

地域再生を主眼とした地域立脚型教育活動の 具体的推進策についての検討

— 交通問題を題材とした高校生による自主的な一般科目活用への支援 —

武田 泉
(北海道教育大学札幌校)

齊藤 基雄
(財団法人政治経済研究所)

The examination of concrete promotion plan about
the region based on education activity for regional reproduction
— The Theme of the rural transportation problems to support
of use on independent general studies by highschool students —

Izumi TAKEDA and Motoo SAITOH

はじめに

2006年7月8日付『南日本新聞』は、鹿児島県肝属郡錦江町が、高校生の通学用であれば満15歳以上でも原付免許を取得可能とする特区を、政府の構造改革特別区域推進本部に申請したと報じた。同紙によると、錦江町がこのような判断に至った背景は、地元を走る岩崎グループの路線バス廃止問題がきっかけとされる。町議会『きんこう議会だより』によると、同年11月に同町を通る路線バスが、鹿屋市とを結ぶ7往復を除いてほぼ全廃の予定とされる。実際に廃止の場合、町内の一部地域から鹿屋市内に向かう生徒の通学手段が確保できなくなる。同町では、廃止路線については基本的に代替バスの運行を検討しているものの、利用者数増加の見込みがなく、県の補助制度の要件に満たないため、赤字額が膨らむ可能性から、長期的な運行継続の見通しは立っていない。

そこで、路線バスの代替手段として浮上したのが、高校生に対する原付バイク通学の導入である。しかしながら、道路交通法で認められた免許年齢が満16歳以上であるため、高校1年生で16歳の誕生日を迎えていない生徒は、現行法のもとでは保護者の自家用車による送迎か本人の下宿以外に、通学ができなくなるおそれがある。これでは、誕生日の遅い生徒が1年近く不便を被るため、町職員が「誕生日によって権利が制限されるのは不合理」として、特区を提案したという。

その後同町の特区申請は、警察庁など関係省庁で調整の結果、同年9月15日の最終回答で却下が確定した。警察庁はその理由として、「運転免許制度は、国民の生命

と身体の安全にかかわるものであり、若年者による交通事故件数が高水準にあるため、今回の提案は、道路交通の安全の観点から認められない。また、運転免許は、通学等の自転車等を運転する目的や地域に応じて付与することとはなじまない¹⁾とした。警察庁のこの見解は、後述する国家公安委員会の「交通安全教育指針」が定めた、高校教育での二輪車に関する指導の普及、すなわち高校生のモータリゼーション社会への順応を方向付けた通達と矛盾している。にもかかわらず現行の法体系の尊重が規制改革に勝ったのが、申請の結果である。

しかしながら錦江町のこの申請は、過疎化に伴う税収減による財政難のもと、日常の交通手段の確保に悩む自治体にとって、公共交通機関の存続が絶望的な地理的・経済的条件を持つ地域が共通して抱える問題によるものである。そのため今後は、各地で公共交通機関の縮小・廃止がさらに進んだ場合、同町の申請を手本に、沿線の各自治体やその議会が警察庁や国会に対し、免許年齢引き下げを目的とした道交法改正を、陳情ないしは請願する動きが出現することも想定できる。むしろ、今回の錦江町の申請は、失敗を承知での「過疎地からの問題提起」と捉えることもでき、この申請から人口希薄地域の高校を抱える町が、地域コミュニティの中心としていかに機能しなくなっているかがうかがえる。

本研究は、このような事態を抱える地域の拡大を防ぐため、「地域再生」という課題にあたり、社会人への入口段階に位置する高校生が果たす役割と、これを支えるために高校教育が成し得る機能について、人や物の集まる拠点としての地域コミュニティの維持という観点か

ら、交通問題を中心的な題材として検討するものである。

1. 本研究の動機と目的

1-1. 本研究の動機

今日わが国の人口分布は、首都圏・中京・近畿の三大都市圏に集中する傾向が続いている一方、農山漁村の過疎化や、三大都市圏以外の大半の都市における中心市街地の衰退が目立っている。加えて、人口密度の濃淡を問わず、生活空間・時間の分散化が進んだ状況のもと、大都市では人や車両の混雑度に対するインフラ容量の不足、それ以外の大半の地域では利用者減に伴う収入減により、鉄道やバスなどの公共交通機関の維持・運営は、困難化の様相を呈している。

とりわけ農山漁村や、三大都市圏以外の大半の都市(いわゆる「地方都市」)においては、上に挙げた過疎化や中心市街地衰退により、公共交通機関の地位が自家用車系交通(乗用車のほか、自動二輪車や原付も含む)の伸張に比べて、相対的に低下を続けている。

このような地域の公共交通機関は必然的に、自家用車系交通手段を自ら運転できない人、例えば高齢者や中学・高校等の通学生、幼児・児童などの利用に限られるようになり、特に登下校時にまとまった需要のある高校通学生は、各地の鉄道・バス事業者にとって「最後のお得意様」として位置付けられている。

しかしながら近年、高齢者の免許取得率の上昇、幼児や児童、中・高校生における私用や通学での自家用車送迎、そして一部の高校での主として原付によるバイク通学の導入がみられるようになった。そのため、これらの地域で公共交通機関の存続を正当化する理由として、いわゆる「交通弱者」に移動の機会を保障するという役割を挙げることは、より難しくなっている。

こうした傾向に追い討ちをかけるように、文部科学省および内閣府により、高校の教育現場での、自動車・バイクの運転を想定した、交通安全教育の普及・振興の必要性が唱えられている。それは、過疎地であるか都市圏であるかを問わず、「国民皆免許」といわれるほどの運転免許取得率の高さを根拠としたものである。

以上のように、これまで「交通弱者」とみなされてきた層において、自家用車系交通の利用がさらに進んだ場合、もともとの交通需要の規模が少ない農山漁村や、三大都市圏以外の大半の都市では、将来的に公共交通機関が根こそぎ壊滅することが想定できる。

しかし、このような状況が放置されることの是非は、次の視点により、問われる必要があると考えられる。

第一に、過疎地やいわゆる「地方都市」において、鉄道・バス公共交通機関(マス・トランジット)は、本当

に必要なのかという点である。地球温暖化(気候変動)による環境破壊(生態系崩壊)の抑制が世界的課題となっている今日、単位輸送量あたり温室効果ガスの排出量が自動車に比べて少ない鉄道やバスの活用は、持続可能な社会の構築に欠かせない。しかし、上掲のような自家用車系交通にしか依存できない地域が拡大した場合、これらの使用が前提の雇用・消費等の生活習慣は、大量同時輸送という公共交通機関の特性が発揮できる大都市圏においても無秩序的に拡散され得る。それは、他の交通手段と比較して走行する場所や時間帯等の制約条件が極めて少ないのが、自動車交通そのものの特性だからである。これを防止するためには、国全体として自家用車系交通のシェアの増大を抑制できる可能性を有する、交通需要発生源の集約策、例えば雇用時間や土地利用集約化等の検討も、必要になろう。これは環境面のみならず、安全面や福祉面からも当てはまる。

第二に、現存の鉄道やバスが存続不能となった際の、代替交通手段の確保の可能性についてである。ここ数年、過疎地やいわゆる地方都市において、乗合タクシーやデマンドバスなどのパラ・トランジット(準公共交通)の導入により、最小限の公共交通機関の機能をどうにか確保しようとする動きがみられる。これは、地域の需要規模により即応した、公共交通機関の供給規模の小単位化、すなわち縮小均衡化である。小単位化を呑んでも公共交通を守るという発想は、完全廃止になるよりはましであるが、縮小均衡型の交通手段でなければ安定供給ができないという観念にとらわれると、市場原理への即応性が追求されるにつれて縮小均衡が自己目的化し、結局のところ少なくとも現状において家計の面でよりコストの安い、自家用車系交通手段の増殖を招き得る。

第三に、公共交通機関が維持できなくなるほどの過疎化それ自体の問い直しについてである。ここでは第一の視点と関連して、公共交通機関の存続を可能とさせるための社会的・経済的条件を、より根源的に考える必要がある。それは、第一の視点にあげた環境負荷の拡大防止の面から、交通を発生させる人々の時間的・空間的拡大(とりわけ分散的拡大)の欲求を、過剰化させないことの必要性である。これを満たすためには、日常の生活交通や物流交通の最小限化を前提とした、持続可能性のための「交通を束ねる」という発想である。具体的には、現在の郊外型ショッピングモールの隆盛にみられるような、スプロール型土地利用や雇用時間のフレキシブル化(自家用車系交通による通勤を不可欠とする勤務時間の設定など)による生活空間・時間の拡散ではなく、伝統的な街区・集落による一定規模への集積化、そしてこれを成り立たせるための、できる限りの一次産品やその加工品の地産地消への努力などがあげられる。これが実現

できることは、過疎地やいわゆる地方都市において、地域産業や一次産品の集積拠点としての機能の再興、すなわち地域再生につながる。

以上から、公共交通機関にとって「最後のお得意様」であるとともに、日常生活における社会的・経済的な意思表示をより強く有する成人段階の直前に位置する高校生段階において、公共交通機関の維持・存続が可能となる社会的・経済的条件を満たす地域コミュニティの再生に資する教育活動が、どこまでどのように可能であるかについて、本研究で検討していきたい。

1-2. 本研究の目的

本研究には、大きく2つの目的がある。

第一の目的は、地域再生の面である。この目的には、さらに2つの側面がある。その一つは、先の本研究の動機で詳述した本研究の主題をなす、過疎地やいわゆる地方都市の高校及び生徒を対象とした、地域立脚型教育活動の支援である。ここでは、人や物の集まる拠点としての地域コミュニティの維持・発展に資する交通の役割、とりわけ公共交通機関の担ってきた社会的価値への理解を通して、生徒一人一人が地域再生の社会的・経済的条件に関心を持てるようにすることが目標とされる。

もう一つは、過疎地やいわゆる地方都市再生への理解を、大都市圏住民にも幅広く進めることである。国・地方行政ともに財政逼迫下の今日、農山漁村における各種の公共事業が、主としてマスメディアにより度々無駄として非難されるためか、新聞の論調や投書、あるいはテレビ番組の街頭インタビュー等において、過疎地やいわゆる地方都市の公共交通や関連インフラ、その他の社会資本の数々の維持に対して否定的な見解が目立つ。公共事業等における社会資本への過剰投資を問題視する視座は、財政逼迫による国民生活への悪影響を阻止する上で確かに必要ではあるが、過度の納税者感情の剥き出しや、それを煽る一部ジャーナリズムの論調は、三大都市圏とそれ以外の地域の社会的・経済的格差を拡大するだけであり、これは大都市圏以外の地域の自立を削ぐのはもちろんのこと、大都市圏へのさらなる人口集中を通じて、都市住民の居住環境を自ら悪化させる方向にもつながりかねない。納税者感情の尖鋭化による弊害を防ぐためにも、大都市圏住民に対する、地域再生への偏見なき理解、とりわけインフラ投資のようなハード面の強調ではない、ソフト面での地域コミュニティ再生を満たす社会的・経済的条件づくりへの理解は、必要と考えられる。

以上から、本研究が目指す教育活動は、単に過疎地やいわゆる地方都市の高校生だけでなく、将来的には大都市圏の高校生における活用も想定する。

第二の目的は、学校現場の面である。

農林水産業や地場産業の衰退による人口減に加え、モータリゼーションの進展による中心市街地ならびに公共交通機関の衰退などの問題を抱えた地域の高等学校では、従来から総合的学習の時間等において「地域学習」や生徒会活動等を通じて、地域活性化活動への生徒の参加を促す事例は散見されてきた。しかしながら、これらの大半は個別散発的であったため、さらなる発展には周辺の他校への拡大策の検討や、科目横断型教育プログラムの体系化も必要とされる。

地域活性化活動への生徒の参加という試みを周辺の他校に拡大するには、相手校にも同様の問題を扱う熱意のある教員や生徒会などの推進者が必要となるが、それが不在の場合には拡大が望めない。併せて、これらの授業等は一般科目との横断的連携が不十分な点も、こうした試みの拡大の障害となる。以上の問題を解決するために、本研究では交通問題を例として、①当該地域にファシリテータとなる1校を選定の上、②問題研究のための一般科目の活用方法を生徒に知らせる「科目ガイド」(仮称)を配布し、③現指導要領の範囲内の一般科目での能動的な学習活動を通じて、④課外の集会活動で問題解決のアイデアをまとめ、⑤校内文化祭や市民文化祭などを通じて、来場の他校生徒にも個人単位で一般科目活用の方法を伝播できることを検討する。

上のような拡充策を具体化するために、公共交通機関の存在意義について考える機会の教育現場での活用を軸に据えた、地域立脚型教育活動の新しいモデルを検討することが、本研究の学校現場に対しての目的である。

2. 本研究の位置付けと方法

2-1. 先行研究との比較

交通問題を題材に、地域再生を主眼とした地域立脚型教育活動を検討するにあたって、先行研究として比較・把握の必要な領域は、交通の視点から地域社会への関心に接近する教育の方法や理論を扱う研究、および逆に地域再生の面から交通機関への理解を扱う研究の、両面にわたるものと考えられる。

2-1-1. 交通の視点から地域社会への関心を扱う方法 —三ない運動論議とモビリティマネジメント—

最初に、交通の視点から地域社会への関心に接近する教育の方法や理論を扱う研究に言及する。わが国の学校教育において現在、交通手段の役割の認識とその利用に関わる領域は、学習指導要領により、交通手段の役割については小・中学校の社会科と高等学校の地理歴史科、交通安全教育については小・中・高校の保健体育科や特別活動において、各々扱われている。

これまで、社会科や地歴科における交通手段の役割に関する領域と、保健体育科の管轄にある交通安全教育とは、教育学・交通経済学のどちらにおいても、本節および別節で後述する一部の著作類を除き、相互に関連性が言及されることがなかったため、互いに完全に別次元の存在として捉えられる傾向が強かった。とりわけ交通安全教育については、従来の幼児・児童向けの歩行者教育のように、それ自身が交通手段の選択に直接の影響を及ぼすとは断定しにくいものとされる傾向が長らく続いてきた。しかしながら近年、内閣府および文部科学省では、高校での二輪車教育の普及推進や、普通自動車免許取得に向けた準備教育の検討の必要性を強調している。こうした状況を考慮すると、将来的にこの類の交通安全教育が結果として、運転可能な人口の比率を押し上げる作用を促した場合、これは単なる「交通安全教育」ではなく、より幅広い概念での、諸個人の交通手段の選択に介入する「交通教育」とみなすこともできる。そうした視点から本研究では、交通安全教育も含めて、以降は「交通教育」と呼ぶことにする。

さて、交通の視点から地域社会への関心に接近する教育の方法や理論を扱う研究のうち、公共交通機関の役割の重要性を唱えた最初の著作として、交通遺児学生の会によるブックレット『地球はそもそも歩行者天国』（1985年）が挙げられる。「三ない運動」（高校生に運転免許を取得させない、バイクを買わせない、運転させない）に反対する勢力（交通心理学者や一部教育学者、自動車関連業界など）が勃興しつつあった当時、これらの人々が掲げていた、三ない運動への反対と高校へのバイク実技教育の導入をセットにした主張に疑問を持った交通遺児学生のは、モータリゼーション社会への順応を指向する交通教育のあり方に問題意識を持ち、高校へのバイク実技教育の導入を「少年をますます車好きにする」²⁾として問題視し、これに警鐘を鳴らした。

この著作では、環境保護や安全性向上の面から、自動車を多用せずに済む社会の必要性の交通教育への反映が提言されており、過疎地において公共交通を守ることの重要性も提起されている³⁾。この著作は、「交通安全教育」において何が教えられ、教えられようとしているかの分析を通じて、この教育が単なる「事故に遭わない術」とどまらず、次代を担う青少年の交通手段の選択や、結果としての地域の交通体系にまで影響を及ぼすことを初めて解明した点で、重大な意義を持つものであるといえる。しかし残念ながら、この著作がモータリゼーション批判派の研究者や市民運動によって積極的に活用されたことはなく、高校現場において交通教材として採用されたことは殆どなかった。

その後、公共交通機関の存在意義を考えるべく教育現

場での活用を唱えた交通教育の著作は、暫く出現しなかった。しかし1990年代後半から、都市部の渋滞解消を主目的とした交通需要マネジメント（TDM）推進のために、混雑地域における公共交通の利用を推進するプログラム「モビリティ・マネジメント」（MM）が登場する。MMとは、「ひとり一人のモビリティ（移動）が、社会的にも個人的にも望ましい方向に自発的な変化を促す、コミュニケーション主体の交通政策」⁴⁾を意味するとされる。他の多くのTDMが、混雑地域への自家用車の乗り入れ禁止などの交通規制を伴うものであるのに対し、MMは交通行為者の交通手段選択行動を変容させる心理的方策である。MMは、豪州での「トラベルブレンディングプログラム」を手本に、札幌市内（あいの里地区等）で1999年度に試行段階として一般向け、2000年度から小学校「総合的な学習の時間」向けへの導入以来、国土交通省の地方整備局（道路行政）や地方運輸局（運輸行政）等により、主として各地の渋滞地域の大規模事業所や小・中学校向けに導入されている。

MMがわが国の交通教育の流れを、従来のモータリゼーション順応型の交通安全教育一辺倒（幼児・児童向け歩行者・自転車教育、高校生向け二輪車教育など）であった状況から、交通手段の選択のあり方、とりわけ公共交通の利用促進という選択肢も取り込む方向に変えた点は、確かに画期的である。しかし対象地域の大半は、都市部の渋滞で製造業の物流が迷惑を被る地域や、観光地の渋滞で地元民や業務用の車両が円滑に走行できない地域など、渋滞によって生産・雇用・流通・消費等の経済活動に支障が及ぶ場所に限られる。一方で、道路渋滞が殆ど発生しない過疎地の公共交通機関で廃線の危機に晒されている地域の事例は、殆ど皆無となっている。加えて、MMの対象は、小・中学生もしくは、製造物流に関連する大規模事業所の従業者が殆どである。とりわけ、学校教育におけるMMの主たる対象が小・中学生である理由は、土木学会が2005年に刊行した『モビリティ・マネジメント（MM）の手引き』によると、「全ての国民が義務教育を受ける」⁵⁾からとされる。これに対し、高校生がMMの主たる対象となっている事例は数少ない⁶⁾。他方で、文部省や内閣府が掲げる、高校でのバイク実技教育の推進など、自家用車系交通手段の促進につながりかねない、MMに逆行するような状況への対処法は、具体的には見出せないのが現状である。

『地球はそもそも歩行者天国』の提起した交通教育論とMMとを比較すると、前者が教育を受ける側から提供する側への教育内容の変革を要求する「下からの運動」であるのに対し、後者は主として渋滞解消を課題とする行政の意向による「上からの教育」であることがわかる。以上から本研究では、交通の視点から地域社会への関心

に接近する教育の方法・理論について、基本的に高校生による「自主的な」一般科目活用の支援という立場を取ることとする。その方向性として、『地球はそもそも歩行者天国』による問題提起の今日での活用を目指す一方、MMで提起された教育現場での実用可能性も、視野に捉えていきたい。

2-1-2. 地域再生から交通機関への理解を扱う方法 —地域学習の系譜と課題—

次に地域再生の観点からは、従来学校現場において「総合的な学習の時間」等における「地域」の学習がいかに取り組みられているのであろうか。地域の現実を知る方法としては、筆者（武田）の整理によれば、

- ① 地域の生の実情をリアルに感じる方法として、関係資料(教科書・副読本等を含む)だけではなく、出前講座等の方法で関係者を教室に招いて行う方法。
- ② 学校外の現場に調査・取材、もしくは巡検の手法で出かけて、直接五感で触れ体得する方法。

の2つが想定される。後者に関しては、遠足や社会科見学、修学旅行等の旅行的行事の機会の活用も考えられる。しかし、学習指導要領の単元として地域調査が取り上げられている割には、一部を除き実践されていることは、なかなか耳にしないものである。

さらに、地域学習の系譜と課題について言及する。府川によれば⁷⁾、「地域」の学習とは「地域を発見する目の育成」であり、「学習者による発見体験が必要とされ、社会科的観点(地理・歴史; 地域に存在する人や生産活動の様態等)や理科的観点(地域環境・生態, 天体, 山地, 海洋等)が存在する。また、「身近な地域」(無意識・あたりまえの日常の居住地)を客観的に観察・分析の対象とすることで、初めて見えてくるものを新たな目で再発見すること」とも指摘している。

地域学習の系譜として、1920~30年代のドイツでの郷土科(Heimatkunde)が世界恐慌期の日本国内に導入された。この際、地域への愛着は同時に地域共同体・国家への愛であるとされ、労作・体験・直観等から郷土を重視する主張(郷土史; 北沢種一ら)や、郷土の諸要素(土地・勤労・民族)の科学的把握と調査による学習を主張(地理学では小田内通敏や志垣寛ら郷土教育連盟の運動)が存在した。戦前の「郷土教育」は郷土の自然や生活・文化を教材とすることで、教授・学習の直観化が期待された。同時に、郷土愛ひいては祖国愛の育成が目的化し、第二次世界大戦中には戦争遂行の支柱として愛郷精神即愛国精神、つまり国家体制への奉仕を文脈とする郷土教育に変貌した(国民学校4年「郷土の観察」等)。

戦争終結後は、アメリカからプラグマティズムも踏まえた新たな社会科(Social Studies)が導入され、民主主義思想や地域を担う主体者等の理念に立脚するようになった。そして、地域を学ぶこと(つまり、地域の独自性の発見)が国際社会を知ることにも繋がるという、地域学習とグローバリズムという新たな文脈も生じた。その後、日本国内では高度成長期を経て、今日に至っている。近年の学習指導要領の解説(中学編)でも、「地域や学校の特色に応じた課題」として、「地域の自然, 歴史, 文化, 人物, 経済等あらゆるものが学習の対象になる」⁸⁾とされ、創意工夫の可能性が高められている。

また、全国一律の検定教科書では自分の住む地域への理解が不十分なため、小学校3・4年生の社会科で使用される地域副読本の作製も全国各地で進められている。

しかしながら一方で、度重なる学習指導要領の改訂や受験体制等の初等中等教育事情の変化を受け、このような地域学習も現場では様々な受け止められ方をしている。

まず一般論として、社会科担当の教師からは、次のような声も耳にする。地歴の学習を通し、地域を「知識」としては理解している。しかし、自分が住んでいる地域なのに知らないことが少なくない実態がある。学習指導要領では「身近な地域」を観察や調査などを通して理解や関心を深めさせるとうたわれている。しかし実際には、生徒たちは自分の地域に自発的に関心を持たないことが多く、「別段知ったところで何になるの?」との疑問も抱くことが少なくないという⁹⁾。

さらには、埼玉県内での中学校社会科教師への、次のような聞き取り調査結果も存在する¹⁰⁾。

すなわち、単元「身近な地域」の学習の停滞が垣間見れる。まず野外観察の実施状況を把握すべく、県内東部の18校の社会科教師に調査した結果、同単元について、野外観察の毎年実施校は2校のみで、16校が実施せずと回答した。実施しない学校では、この単元を教科書による地図の約束等の読図学習のみ、または地域の特色を確認する学習(小学校地域学習副読本の活用)、屋上からの景観観察にとどめている、とのことであった。

こうした野外観察を実施していない理由としては、時間確保の困難さ(50分単位の授業時間)、生徒指導・交通安全上の問題、入試に直接関係しないという意識、教師自身力量・熱意不足、等が指摘されていた。また、野外観察を敬遠する教師の本音として、コースがつくれない、野外で見せる内容が不明、地域不案内・調べ方も不明、大学時代学んだ経験もなく、指導している様子を見たことがない、資料や古い地形図(旧版地形図)や都市計画図の入手方法が不明で面倒、指導対象やポイントが不明、入試との関連性が不明(野外観察が入試に出題されたためしがない)、地理なら重要かもしれないが社会

科全体の学習としては重要と感じない、教科書の内容をきちんと身に付けさせた方が生徒に役立つと思う、等の回答が寄せられていたとされる。このような状況は、幅広い社会科の領域の中で、地理的もしくは地域の実情の解明を志向した学究の手法を学ぶ機会を逸してしまった教師の多さを、改めて再認識せざるを得ない。

ましてや高校レベルでは、社会科の地歴科と公民科への解体と世界史必修化の波紋が大きな影を落としている。全国の高校での履修漏れ騒動は記憶に新しいが、中央教育審議会の審議を受けた現行学習指導要領では、日本史と地理のどちらか一方の選択履修となっている。さらには、神奈川県教委のように「日本史は必修にすべし」という為政者のレベルからの動きはあるものの、地理の必修化について公言されることは無い。このことは、地理履修者の大幅減少を招き、現在の履修率は3割程度ともされている。高校で地理が履修されないことは、中学以降地理学習の機会が存在しないことを意味する。こうした現状に日本地理学会は危機感を抱き、「大学生・高校生の地理的認識の調査報告」を公表した¹¹⁾。

その中で、宮崎県の位置を半数以上の高校生が回答できていないことや、高校段階での地理の履修の有無が世界に対する認識に大きな差異をもたらしていると結論付けている。そうした状況は地理的能力の減退にも繋がり、地図で探すのは面倒で、安易なパソコンやカーナビへの依存者の増大を招いている。このように、そもそも高校では地理の履修が少数にとどまる現状では、地理の授業内容以前の問題ではなからうか。

地域学習の実施が教科として困難であるならば、総合的学習の時間の活用が考えられて良い。しかしながら高校での総合学習の現状は、進路ガイダンスに連動した大学への出前講座の依頼という、「丸投げ」に近い状況も垣間見られる。また依頼内容では、「国際」「情報」「環境」等の話題性のある分野が好まれ、身近な地域事情や地域の交通問題に関心を示すケースは極めて少ない。「進学校」を中心に受験指導との関連を口実に、高校で総合学習はある意味形骸化した状況も散見される。

このように、地域再生に不可欠な「地域学習」の現状は、期待される重要性とは裏腹な低調な現状にとどまっているのではないだろうか。次に、こうした「地域学習」の現状を基に、地域の交通が学校現場でどのように取り上げられているか、考えていきたい。

交通事情は、各地域に固有かつ特徴的に現れるものである。しかし学習指導要領では後述(4-1)の通り、高校での教科「地理」等での交通の扱いは、「国際社会の繋がり」という通信や貿易等と一括された事項であって、中心的・主題的単元ではなく、導入的・周辺的取り扱いに終始している。またテーマ学習を別にして、地域

の具体的な交通事情を取り扱うことは殆ど皆無に近い。従って、地域の交通事情と学校生徒、とりわけ高校生との関わりは、本項で検討した授業内での「教科」との関連よりはむしろ、次に述べるように、教科外の例えば生徒会活動等との関わりの方が大きいといえる。そうした状況は、現実の地方鉄道存続運動の場でも如実に現れていた。

例えば鹿島鉄道沿線では、沿線の高校生徒会(一部中学)が「かしてつ応援団」を結成し、駅の美化活動や文化祭での研究発表に取り組み、さらには鉄道廃止の危機を回避すべく署名活動や行政への陳情活動を積極的に展開した¹²⁾。一時は茨城県庁の幹部との面談や国土交通省の廃止手続きに定められた意見聴取会において沿線利害関係者として陳述の機会を得て発言する等、こうした積極的な活動は国土交通省鉄道局制定の「日本鉄道賞」の受賞にも至った。また、県内他地域の日立電鉄等の別路線の存廃論議の初期の段階で、運動のノウハウを地元高校生徒会に手紙を郵送して伝授する等、運動の輪を広げることに成功した。

しかし結果的には、鹿島鉄道・日立電鉄とも親会社の社内事情やかたくなで不退職な対応と、地元自治体や住民サイドによる足並みの乱れと消極姿勢、さらにはそれに起因した金銭的支援の断念及び廃止容認によって、高校生の存続運動が宙に浮く形となってしまった。このように高校生の運動は、何度も生じた地方鉄道の廃止の危機を一旦は押し留めるような迫力を有し、大人社会では思惑の違いで一本化できなかった方向性を定め、存続へ顕在化しなかったムード作りの面で大きな役割を担ったわけである。高校生が前面に出ることは、様々な要因が重なって生じたと言え、むしろこうした高校生の運動の健闘の背景には、顧問教員等による的確な情報提供やお膳立てが存在したことも、付け加えておく必要がある。

道内で近年、存廃論議が生じた北海道ちほく高原鉄道ふるさと銀河線でも、存続運動の初期においては、一時は主要な乗客である高校生が置戸町の存続集会等での意思表示も見られた。しかしその後は長続きせず、目立った運動のうねりにはならず、運行最終日に横断幕を持って別れを告げるばかりであった。

道内で銀河線廃止後は、地方鉄道と高校生に関する課題として、列車乗車マナーが問題化した。例年警察も協力し、新学期の年中行事と化した乗車マナーについて添乗巡回指導も行われているさ中、2007年5月に留萌線秩父別駅で朝の通学列車の積み残しが発生し、問題化して大きく報道された。原因は、たまたまその日に比較的乗車人員が多かったが、偶然にも収容人員の少ない型の元急行用車両が運用されていた、等の不運な要因が重なったことにある。しかし当日夕方の報道では、高校生の乗

車マナーが問題として指摘されたが、それは通学定期の大幅割引による事業者側の意欲の低さを背景に、リリースされたものであった。これに対して、当日利用の通学生から反論も出て、賛否両論が沸き起り、行政も調査に乗り出すことにもなった¹³⁾。

こうした地方鉄道での問題化の一方、高校生の活動が上述の茨城県内での活動に匹敵するような列車増発を実現させた事例も道内で出現している。それは、帯広近郊の芽室高校での列車増発・停車増加運動である。同校生徒による「最寄の大成駅（仮乗降場起源の無人駅）はなぜ通過列車が多いのか？」という素朴な疑問を発端として、高校新聞で綿密な取材活動が展開された。ここでは生徒が、近隣住民のみならず地元役場やJR（当初は地元駅長、その後支社）等を具体的に取材すると共に、なぜ通学に必要な時間帯にいかに通過列車が多いのかを具体的に研究した記事を掲載する等、盛り上がり行政を動かした。理解ある地元役場では、町長が自らJR本社へ乗り込み陳情した結果、数回のダイヤ改定の際に、徐々にダイヤの改善（停車列車増加・増発）が実現し、困難とされる鉄道の利用改善がなされたのである¹⁴⁾。

このように、高校生が地域交通を具体的に知る機会は、授業・教科との関連よりは、教科外の生徒会活動の一環としての方が多くなっている。ここでは、一部の高校生が熱心に取り組む一方、関心を示さない多数の生徒の存在も散見される。また、地域交通事情の教科との関連では、前述の鹿島鉄道について日本史の地域史の単元として同鉄道の歴史を取り上げた実践例等、一部の教員による地域に特化した学習課題となったこともあるが、そうした事例はごく少数にとどまっている。

2-2. 本研究の対象と方法

本研究ではその対象を、高校生と、地域立脚型教育活動を提供する主体としての高校に置いている。

まず、高校生を対象とした理由は、次の通りである。青年心理学によると、高校年齢層は、男子で12～13歳頃、女子で11～12歳頃から、男女ともに21～25歳頃までの「青年期」に属する。この年齢層は、親から精神的に独立する時期にあたり、自らの性格の規定要因である親への反発を通して、自分自身の価値観を形成していく傾向がみられるという¹⁵⁾。このような時期にあり、社会人の直前段階に位置する高校生は、幼児・児童に比べて、自らの意志で交通手段の利用も含め、ライフスタイルの選択をする機会が多くなる。従って、この年齢層に与えられる教育の内容は、小・中学校に比べて、成人期の社会行動により影響を与えるものと考えられる。

次に、地域立脚型教育活動を提供する主体としての高校に着目した理由である。高校が立地する町の多くが、

郡部でも市部でも拠点地域であり、従来そこに集まる生徒のために交通機関が機能してきたからである。青少年と地域社会とのつながりに関しては、自尊感情などの豊かな心を育む青年期において、地域全体で子どもを育てる機運を高め、家族揃って地域活動に参画することが必要でありながらも、地域コミュニティで青少年の成長発達を援助する体制が未整備であることが、問題提起されている¹⁶⁾。こうした課題を考慮した場合、高校生に地域再生を考える機会が提供されること、さらには高校生自身が社会参加への意識を高めて地域再生の一翼を担うことは、生徒の集まる高校の多くが地域コミュニティの中心に立地している点からも、青少年の成長発達を支える場としての地域コミュニティの機能向上に資するものである。一方、地域社会と学校との連携を純粋に考える視点でも、地域社会の様々な資源を教育活動の展開過程に活用することで学校の創造性を高めること、そして学校教育の機能の地域社会への開放により地域住民の生涯学習機会の増加を通じて、学校を核とした地域コミュニティ構築の必要性が提起されている¹⁷⁾。

次に、本研究の方法は、以下の通りである。

本研究は、地方公共交通の衰退問題を通して、地域再生を主眼とした地域立脚型教育活動を検討するものである。これを満たすためには、地方の公共交通機関の現状への問題意識を契機に、問題の要因と背景を解明しつつ、最終的には要因の予防とその是非にアプローチできることが目標とされる。つまり、地域衰退の結果として生じた交通現象への問題意識から、要因としての社会的・経済的背景につなげることを通じて、交通教育を地域再生の手段として再構築するものである。

地方における公共交通機関の存在を危機に陥れてきた要因として、モータリゼーションとさらなる過疎化の進行が挙げられる。この解明には、地域社会の置かれた社会的・経済的背景を知る必要がある。あらゆる社会問題の発生構造を理解するために、社会学では「世界モデル」¹⁸⁾が提起されている。このモデルでは、問題の対象となる人工物または自然物の相互関係が存在する背景として、財・サービス市場による関連物の取引の多寡があり、これが貨幣金融市場によって左右される。これらの市場の取引内容を規定する要因として、一人一人の価値観を形成する欲求（メタ世界）が存在する。

これを交通問題に当てはめると、図1のように表わすことができる。

例えば、地方における公共交通機関の廃止問題の場合、廃止を正当化する根拠として掲げられる「交通需要の減少」は、直接にはピラミッド図の先端にあるTraffic（交通流動）の減少を指すが、交通流動を形成するものは、日常の経済活動に伴うTransportation（財・サービスの

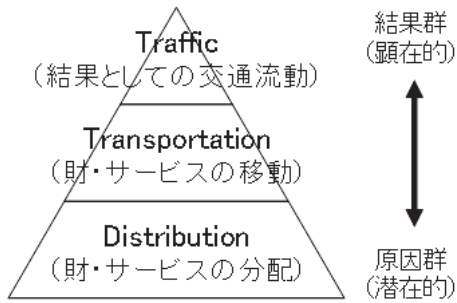


図1 交通問題における原因と結果

移動)である。このような経済活動の原因となっているのは、Distribution(財・サービスの時間的・空間的分配)である。一般的に、人々の居住空間や生活時間が多様化するにつれて、原材料の調達や労働力の雇用から生産・流通・販売に至るまでの、あらゆる財やサービスの分配(Distribution)量の増減は、金融市場も含めた需給条件の変化に応じて頻繁化する傾向にある。先の「世界モデル」になぞらえると、需給条件の変化を形成しているのが、一人一人の価値観を形成する欲求(メタ世界)ということになる。従って、ある交通機関を存続させるには、交通需要を形成する諸条件(原材料の調達や労働力の雇用から、生産・流通・販売に至るまで)に関わる人々の欲求を、その存続にふさわしい内容とすることが求められるわけである。

この図は筆者(齊藤)が案出したもので、底辺に至るほど幅が広がるのは、図中の「原因群」が人々の行動を潜在的に根強く支えており、これを動かすことにおいて、重みを伴う困難性が想定されるからである。

地方の鉄道・バスの廃止問題では、従来路線の存続が専ら目標とされ、ややもすると存続そのものが自己目的化する傾向がみられた。しかし今日、モータリゼーションの進行とさらなる過疎化により、既存鉄道の第三セクター化やバスの市町村代替が廃止の回避策として機能しなくなっている。そこで新たな回避策として、検討が望ましいとされる方法は、雇用・生産・消費の拠点としての地域コミュニティを再生し得る方向での配分(Distribution)のあり方への遡及である。ここから移動(Transportation)の集約化を可能とする条件が作成できれば、結果としてのTrafficは変わるであろう。

以上から本稿では、結果としての交通機関の賦存状況にのみ焦点を合わせるのではなく、交通教育の推移と現行学習指導要領の交通を扱う部分において、根底に流れる思想の分析を踏まえつつ、原因としての雇用・流通・消費のあり方に問題意識を広げることとする。その成果として、交通を事例とした地域密着型活動を支えるための、既存科目活用型アプローチの検討を目標とする。

3. 地方公共交通を取り巻く現状と背景

3-1. 疲弊する地方公共交通の現状

ここから2000年に始まる運輸法制の需給調整規制の撤廃により、地方公共交通(鉄道・バス)の廃止が進んだ。とりわけ第3セクター鉄道等では、地方自治体のさらなる財政負担が不可能なため、存続断念・廃止につながることも少なくなかった。前述の通り、今日の地方公共交通の最大の利用者は高校通学生である。筆者(武田)は、主に鉄道存続運動での地元での動きを追ってきたが(北海道内での名寄線・池北線・深名線他や、道外の北勢線・秋田内陸線・高千穂鉄道他)、そうした傾向は20年ほど前の国鉄特定地方交通線廃止施策当時、既に顕在化していた。高校生の彼らは利用こそするが、交通機関の機能を積極的に評価した上でというわけではない。実際地方部を中心に、彼らは高校卒業後すぐさま運転免許を取得し、その後は殆ど地方鉄道とは縁の無い生活に変わるのが通例であり、後述の高校生アンケートの運転免許取得の意向でも、如実に現れている。

3-2. 道内高校生の交通への認識

こうした状況のもと、地方交通の廃止も相次ぎ¹⁹⁾、高校生自身の公共交通機関に対する親近性の低下も感じられるようになった。今回筆者(武田)は、北海道内の都市部(札幌市近郊・江別市内)と地方郡部(日高支庁管内)において1校ずつ、高校側の総合学習(進路ガイダンスを兼ねる)にて出前講座を行うべく赴いた際に、地域交通についての話題提供と同時に、高校生に対して交通利用に関するアンケートを実施した。このアンケートは、前者が2007年10月24日に323枚、後者が同年12月19日に27枚の有効回答を得たものであり、回答率は双方とも8割を超えるものであった。

アンケートのうち、生徒と公共交通機関との関わりに触れた部分の回答結果の概要は、次の通りである。

まず、通学手段(複数回答可)について、公共交通機関を利用している生徒は、前者(江別市)ではJRが非積雪期に31.0%、積雪期に38.1%であり、路線バスが非積雪期に18.6%、積雪期に33.7%であった。これに対し後者(静内町)では、非積雪期、積雪期ともにJRが22.2%、路線バスが0.0%であった。一方、私的交通手段を利用している生徒は、前者では自転車为非積雪期で66.6%、積雪期で2.5%、家族の自家用車による送迎が非積雪期で2.8%、積雪期で5.3%であった。これに対し後者では、自転車为非積雪期で37.0%、積雪期で7.4%であった。家族の自家用車による送迎は、非積雪期で48.1%、積雪期で55.6%にまでのぼっている。この回答から、JRの利用が都市部・地方郡部とも年間を通して変動が少ない一方、

自転車利用は都市部の非積雪期に多く、地方郡部では自家用車送迎が年間を通して盛んであることがうかがえる。

次に、非積雪期における私用時（週末や休日の外出）の交通手段について、公共交通機関を利用している生徒は、前者でJRが31.0%、路線バスが10.2%であった。これに対し後者はJRが14.8%、路線バスが3.7%であった。一方、私的交通手段を利用している生徒は、前者で自転車が50.5%、家族の自家用車による送迎が33.7%であった。これに対し後者では、自転車が44.4%、家族の自家用車による送迎が51.9%という結果が出た。この設問では、都市部・地方郡部ともに、私用時における公共交通機関の利用が通学時に比べて少ない。その一方、家族の自家用車による送迎が主流であるのが特徴である。

公共交通機関を通学または私用で使っている生徒に対して、現在の鉄道や路線バスのサービスへの満足度を回答させた設問では、前者（江別市）では当該者280人（回答者全体の86.7%）のうち、「満足」が2.5%、「やや満足」が11.1%、「ふつう」が45.4%、「やや不満」が27.5%、「不満」が8.9%、無回答が4.3%であった。これに対し後者（静内町）では、当該者15人（回答者全体の55.6%）のうち、「満足」が6.7%、「やや満足」が6.7%、「ふつう」が53.3%、「やや不満」が13.3%、「不満」が6.7%、無回答が13.3%であった。公共交通機関の運行本数が少ない後者において、「ふつう」より上の満足度を挙げた回答の比率が高かったのは意外であるが、統計数字を良くみると、「ふつう」の比率が後者において多いことがわかる。しかしながら「ふつう」という回答に寄せられた理由には、「あまり使わないから」というものもあり、実際には「わからない」といった意味合いで回答した生徒も少なくないことがうかがえる。

そして、公共交通機関に対して改善してほしいことを全員に回答（複数回答可）させた設問の結果は、前者が「運行回数をふやしてほしい」（54.8%）、「運賃を安くしてほしい」（52.6%）、「座席の数をふやしてほしい」（29.4%）、「列車の両数をふやしてほしい」（21.4%）、「列車やバスが時間通り（もっと速く）走ってほしい」（20.1%）、「乗客のマナーが良くなってほしい」（15.5%）、「改善してほしいことは特にない」（8.7%）、無記入（4.6%）、「その他」（2.8%）の順であった。これに対し、後者では「運行回数をふやしてほしい」と「運賃を安くしてほしい」が同率（33.3%）であり、次いで「座席の数をふやしてほしい」（29.6%）、「列車の両数をふやしてほしい」（25.9%）、「乗客のマナーが良くなってほしい」（22.2%）、「改善してほしいことは特にない」（18.5%）、「列車やバスが時間通り（もっと速く）走ってほしい」と「その他」が同率（11.1%）、無記入（3.7%）の順が多かった。この結果から、運行回数や運賃、車内混雑へ

の不満が都市部、地方郡部ともに共通して高い一方、「改善してほしいことは特にない」は地方郡部の方が多くみられた。こうした点から、もともと公共交通機関が希薄な地域の場合、そのサービスの向上への関心も、相応に低いことが考えられる。

このような交通利用の現状を反映してか、JRの企画乗車券（「青春18きっぷ」や「周遊きっぷ」等）の商品名を、どれも知らない生徒は、前者が43.3%、後者が44.4%であった。同様に、JRの学生割引を利用した経験のない生徒も、前者で「知っていたが利用したことはない」が26.3%、「知らなかった」が63.5%、後者で「知っていたが利用したことはない」が40.7%、「知らなかった」が55.6%にのぼり、公共交通機関、とりわけ鉄道を業務や旅行等の余暇手段としての利用が、北海道という地方では都市部、地方郡部を問わず、生徒にとっていかに疎遠となっているかが理解される。

一方で、このアンケートの設問において、将来、運転免許を取得したい人の割合は、前者では「高校卒業後、なるべく早く取得したい」が54.5%、「大学卒業、あるいは就職までには取得したい」が30.3%、「取得したいと思わないが、将来の仕事・生活を考えれば取得せざるを得ないと思う」が6.5%、「取得したいと思わないし、できるなら運転免許の要らない仕事・生活がしたい」が4.0%の順であった。これに対し後者は、前者と同じ順位で55.6%、37.0%、7.4%、0.0%、0.0%であった。

以上から、道内都市部の高校では地方郡部の高校に比べて、公共交通機関のサービス改善への生徒の関心が若干高いものの、外出や旅行などの私的利用では、三大都市圏以外を反映して都市部・地方郡部ともに、その利用の仕方に疎い傾向が目につく。その一方、将来の運転免許取得への願望は共通して高いことがわかる。この年齢層が大人社会への加入期、すなわち社会的・経済的発言力が強大となる時期の直前に位置することを考慮した場合、高校生自身の公共交通機関への親近性の低下は、そのまま公共交通の衰退をさらに進める要因となることから、今回のアンケートから窺い知ることができる。

3-3. 地方公共交通の衰退の背景

公共交通機関が衰退する原因として、主に過疎化とモータリゼーションの進行による乗客減が挙げられる。その背景は、次の通りである。

まず、過疎化による人口減である。総務省自治行政局過疎対策室の年次報告書『「過疎対策の現況」について』によると、「過疎地域」の定義は、①過疎地域自立促進特別措置法（以下「自立促進法」という）第2条第1項に規定する市町村の区域、②自立促進法第33条第1項の規定により過疎地域とみなされる市町村の区域、③自立

促進法第33条第2項の規定により過疎地域とみなされる区域であるという²⁰⁾。

同報告書によると、2007年4月1日の時点で「過疎地域」の範疇に入る地域の人口は、1960年の1,765万人から2005年に1,068万人、わが国の全人口に占める割合で18.7%から8.4%にまで減少したという²¹⁾。一方、このような地域の総面積は204,268km²であり、国土面積に占めるその割合は54.1%にのぼる²²⁾。つまり、国土の半分を超える地域に全人口の1割に満たない人しか住んでいないのが、わが国の過疎化の現状である。

ここまで進んだ過疎化のプロセスを、乗本吉郎氏の研究では、次の三段階に分類している²³⁾。まず、高度経済成長下の1960年代、農山漁村の若年労働力が大都市圏の工業地帯や建設現場へ流出する（第一次崩壊）。次に、1970年代以降、農家のうち本家格でない零細農家が資産の少なさによる生産基盤の弱体性ゆえに、都市部に生活基盤を求めて転出するようになる（第二次崩壊）。最後に、集落に残った本家格の農家が後継者不在により、集落ごと衰弱し、解体状態となる（第三次崩壊）。

このような状況をもたらした要因として、高度経済成長期以降の国際競争力への対応に即した農業生産性の向上、例えば生産単位の大規模化、機械化による労働力の省力化を挙げることができる。加えて、1985年秋以降の急激な円高を契機に、1990年代まで段階的に進められてきた農産物の輸入自由化で、為替レートに比してコスト高の国内農産物が競争力を失うようになり、国内農林水産業と関連地場産業の衰退がもたらされた。以上から、農山漁村における第一次産業の省力化が必然的に、当該地域における人的かつ物的集積を不要とした。その結果、過疎化が進み、地域コミュニティが崩壊するわけである。

次に、モータリゼーションの拡大についてである。

これまで、数多くの公共交通機関擁護論では、鉄道やバスの存続を正当化する理由として、幼児・児童・通学生・高齢者等の、いわゆる「交通弱者」における日常交通の機会を保障することが掲げられてきた。しかし1-1.で述べたように、近年は高齢者の免許取得率の上昇、幼児や児童、中・高校生における私用や通学での自家用車送迎、そして一部の高校でのバイク通学の導入により、これまで「弱者」とみなされてきた層にまで、自家用車系交通の利用が拡大するようになった。

その直接原因として、自家用車系交通（原付も含む）の車両購入費や維持費の低廉化が挙げられる。例えば、車両購入費の場合、過疎地に比べてバス運賃が安く、自家用車購入費が高いとされる東京都内の例と比較してさえ、2006年12月末時点では、バス通勤定期代（東京都交通局）が3か月で25,650円に対し、軽中古車（都内における最安値）は1台15万円、新車原付（上に同じ）は59,800

円であった²⁴⁾。これは、バス定期代1年半分で軽中古車、9か月で新車原付の本体のみ価格を上回ってしまう計算となる。このような状況のもと、高齢層や低所得層においても、自家用車の所有が浸透するわけである。

表1の内閣府『消費動向調査年報』における、1996年から2004年まで9年間の乗用車世帯普及率の推移によると、年収300万円以下、70歳以上においても普及率が上昇し、全年齢層・所得層平均に比べて中古車の占める比率の高いことがわかる。この統計は標本調査であるものの、上の類の統計が入手できること自体、単に経済的弱者の保護という理由に依拠したモータリゼーション批判が困難化した様子を、端的に物語っている。

表1 乗用車世帯普及率の推移（単位：％）

年	全年齢層・所得層平均		300万円未満所得層		70歳以上年齢層	
	新車	中古車	新車	中古車	新車	中古車
1996	46.6	43.9	24.1	39.5	30.3	27.5
1997	48.1	44.5	22.6	42.4	28.2	35.3
1998	48.4	45.2	24.0	39.0	33.6	31.1
1999	48.0	45.4	24.1	43.7	31.8	30.6
2000	49.7	44.5	26.9	40.4	34.1	34.4
2001	51.1	45.3	28.8	41.1	35.3	33.0
2002	50.9	45.7	25.6	43.6	32.1	32.1
2003	52.0	47.6	27.7	46.9	38.0	37.7
2004	54.4	43.1	31.6	42.4	34.4	44.0

出典：内閣府経済社会総合研究所（旧・経済企画庁調査局）『消費動向調査年報』各年版より作成。

今日より多くの人々が、自家用車系交通に廉価でアクセスできるようになった。問題の解決手段として物的な豊かさの保障を尺度としがちな「弱者」論の安易な強調は、それが当の「弱者」層における車両保有を望ましい厚生水準とすればするほど、モータリゼーション批判と公共交通存続論には、かえって「命取り」となりかねない。なぜなら「弱者」とは、強者に対する相対的概念を自明的に表わしており、財・サービスの入手に関わる生活行為の場合、その時代毎に入手可能な財・サービスの種類が変われば、いかなる生活水準をもって「弱者」と定義付けられるかの基準が、異なるからである。

以上から、交通の場合、消費の大衆化が浸透した今日、環境面・安全面でより加害性の高い手段が相対的に廉価化してしまった。こうした実態から、従来の「経済的弱者＝環境・健康リスクの被害者」という図式が成り立たなくなった点にも、注意する必要がある。

さて、わが国において過疎化とモータリゼーションの拡大を不可避としてきた要因は、何であろうか。それは、

高度経済成長期において、農林水産業から工業への基幹産業の移行のもと、石炭から石油へのエネルギー政策の転換がされたからである。石油製品の大量供給体制の確立を通じて、自動車産業や建設業（道路ゼネコン）が発達した。とりわけ建設業は、1956年3月に公布された現行「道路整備特別措置法」や道路特定財源により、政府の建設行政に手厚く支えられてきた。

道路整備の進展をさらに磐石化する手段として、政府（旧国土庁）の「全国総合開発計画」の果たした役割も大きい。歴代の同計画の「国内幹線交通体系の長期構想について」では、各交通手段の整備項目が掲げられている。特に第四次全国総合開発計画では、高速道路・高規格幹線道路網、地方空港のジェット化ならびに新設、地方港湾の増築等が優先的に強調された。とりわけ高規格幹線道路網に関しては、「高速交通サービスの全国的な普及、主要拠点間の連絡強化を目標とし、地方中枢・中核都市、地域の発展となる地方都市及びその周辺からおおむね1時間程度で利用が可能となる」²⁵⁾ことが整備目標とされた。その一方で鉄道は、整備されるべき分野が「高速鉄道」²⁶⁾および大都市圏の通勤鉄道に局限され、逆に地方を中心に在来線の旅客・貨物両機能の活性化は軽視される傾向すらあった。

前出の乗本氏は、「すべての『道』はローマならぬ東京へ通じている。農山村や農林業の支配、収奪が進むにつれ、都市の資本や支配階層へ、この道を通じ、富と繁栄が集中する。巨大交通が発達すればするほど、中央の支配階層への富と繁栄の集中の速度は速くなり、地方の衰退は加速化する」²⁷⁾としている。全国総合開発計画の推進する高速道路等の巨大交通網の整備によって、過疎問題のさらに深刻化している実態が、ここで問題視されているのである。

4. 交通に関する教育の推移と現状

4-1. 高校社会科系科目における交通関連事項

わが国の学校教育において、正課授業で取り上げることのできる内容は、「学習指導要領」に記載されている。これが法律に準じた規準性を伴うようになったのは、1958年の学習指導要領（小・中学校向け）改訂時における学校教育法施行規則の改訂からであるという²⁸⁾。高等学校の場合、この改訂は1960年になされている。

ここでは、学習指導要領が上のような規準性を持つようになった1960年改訂以降の高校の社会科系科目²⁹⁾のうち、交通に関連する部分で扱われてきた内容³⁰⁾の推移を、概観していきたい。

1960年10月告示（1963年4月施行）の社会科では、地理Aの「交通・商業」において、「世界および日本の交

通の地域的特色に関して、日本の輸送問題を含めて取り扱う」ことが掲げられている。具体的には、国内の物資の需給と流通、国際間の物資の需給と流通、日本の貿易の特色と課題、世界および日本の消費の地域的特色が内容とされ、「物資消費量の地域的差異は、人口分布だけでなく生活水準の地域的相違に基づいている事実を取り扱う」ことが狙いとされている。一方地理Bでは、「交通・貿易」として交通の発達と世界の政治・経済をテーマに、世界および日本の主な交通路とその地域的特色について、日本の輸送問題を含めて包括的に本論の前段として取り扱うことが掲げられている。そこでは、主な国々の貿易の特色や、日本の貿易の特色と課題にまで触れること、とされている。

1970年10月告示（1973年4月施行）の社会科では、地理Aの「商業・交通」で商業の機能と生活、交通の機能と生活、消費とその地域的特色、「世界の結合」で交通・通信の発達と世界の縮小、世界の貿易とその動向、国家群の形成と国際協力が、内容とされている。一方、地理Bでは、「世界の諸地域」の「産業・経済の現状と動向」で交通と貿易、「世界の結合」の「世界の地域構成と結びつき」において、世界の交通・貿易が扱われている。

1978年8月告示（1982年4月施行）の社会科では、それまでの地理AとBが「地理」に一本化された上で、交通に関しては、「世界と日本」の「世界の結合」の枠内において、交通・通信が扱われている。

1989年3月告示（1994年4月施行）による社会科の解体後、交通分野は地歴科で扱われるようになった。地理Aでは、「現代世界と地域」の「地球儀、世界地図で読む現代世界」の項目において、「交通・通信の発達による世界諸地域の位置、距離関係の変化及び国境を越える交流の進展、国家間の結合、領土問題等に関する現代世界の特色と動向を、地球儀や多様な地図を活用して理解させる」ことが掲げられている。一方地理Bでは、「現代と地域」の「交通・通信の発達と世界の結合」の項目において「交通・通信の発達が、人々の地理的視野を拡大し地域間の交流を一層密接にしていることを理解させ、国際社会の形成に大きな役割を果たしていることについて考察させる」こと、そして「生活と産業」の項目において「世界の人々の生活の地域的特色とその動向を産業や居住の問題と関連付けて理解させ、交通・通信、流通などの産業の動向が人々の行動や地域の産業、文化などに及ぼす影響について考察させる」ことが、掲げられている。

さらに日本史Aでも、交通に関して言及する部分が登場する。ここでは、「内容の取り扱い」において、「我が国の歴史の展開を、時代ごとに区切らずに考察することを通して、学習の深化と歴史的思考力の育成を図る」た

めに設けられた5つの選択テーマの一つとして、「産業や生活の中の技術及び交通機関の発達などが、どのように生産の拡大、生活の変化、人、物、情報の移動をもたらしたかを考察させる」ことが記されている。

1999年3月告示（2003年4月施行、現在に至る）の地理科では、地理Aの「現代世界の特色と地理的技能」において、「結び付く現代世界」の項目で「交通・通信の発達、人や物の国際間の移動などに関する資料の収集、分析などを通して、諸地域間の相対的な位置、距離関係が変化し、人々の地理的視野が拡大するとともに国家間の結合や国際貿易などが活発化、複雑化していることをとらえさせる」こととされている。一方地理Bでは、「現代世界の諸課題の地理的考察」の「国家間の結び付きの現状と課題」において、「現代世界の国家群や貿易、交通・通信などの現状と課題を地域の環境条件と関連付けて追究し、それらを世界的視野から地域性を踏まえてとらえさせるとともに、国家間の結び付きを地理的に考察することの意義に気付かせる」ことが掲げられている。

そして日本史Aでは、「歴史と生活」の「交通・通信の変化」において、「交通や通信の変化がどのような時代的背景の下でもたらされ、それが人々の日常生活にどのような影響をもたらしたかを追究させる」と記されている。さらにこの告示以降、日本史Bでも交通に関連する部分が増えられるようになったが、その内容は、「我が国の歴史の展開について、時代ごとに区切らない主題を設定し追究する学習を通して、歴史的な見方や考え方を身に付けさせる」ことを狙いとした「歴史の追究」の「技術や情報の発達と教育の普及」という項目の一つとして「人々の生活の変化に着目して、各時代における産業や生活の中の技術、交通、情報などの発達や教育の普及の影響について追究させる」ものとされた。

以上社会科系科目を概観すると、地理は世界地理に比重を置いているため、交通の取扱いは国内の個別問題よりも貿易・流通等の海外とのつながりを焦点とした、本論の「前段」的内容が目立つ。一方日本史は、交通機関の発達が社会にもたらした影響や、逆に交通を発生させる社会的背景に着目する方向性がうかがえる。なお、どの交通手段を重点的に取り上げるかについては、歴代の改訂を通じて検定教科書に委ねられ、地理・日本史ともに必ずしも明記されていない点が特徴的である。

なお、交通需要を形作る要素が人々の日常の経済活動によるものであるにもかかわらず、公民科における「現代社会」と「政治経済」のいずれも、特に交通に焦点を置いた項目は、全くみられないのが現状である。

4-2. 高校生向け交通安全教育の動向

高校において、生徒の交通行動に直接接触する教育の

分野は、社会科系科目よりもむしろ、保健体育科や特別活動において実施される「交通安全教育」の方である。それは、この教育分野において、取り扱われる交通手段が具体的に明記されているからである。

高校の保健体育科において安全教育を取扱う項目として「交通」が初めて登場したのは、1970年10月告示（1973年4月施行）においてである。ここでは、事故分析、運転者の適性と健康管理、事故防止対策、救急体制が内容とされた。この改訂以降、保健体育科以外に、特別活動でも安全指導が実施されるようになる。

1971年、総理府（当時）交通安全対策室において、報告書『アメリカにおける交通安全教育の現状について』が出される。その内容は、米国の高校で正課授業に導入されている「運転者教育」（自動車運転教習）を、わが国に導入するための検討項目の列挙とその分析である。同府では、この報告書以降、文部省（当時）と連携して、わが国の高校においても「運転者教育」を導入することの可能性を想定した施策を、追求するようになる。

一方、同時期の高校の教育現場では、当時の「第一次交通戦争」（1970年における全国の交通事故死が16,765人）のもとでの生徒の交通事故の急増を防ぐ策として、「三ない運動」（生徒に免許を取らせない、バイクを買わせない、運転させない）が各道府県（東京都は都単位で実施していなかった）で導入されるようになる。

「三ない運動」はその後、1975年前後からのいわゆる「暴走族」の社会問題化につれて、単なる生徒の事故被害の防止から、生徒の「暴走族化」阻止へと焦点を移すようになる。これに応じて運動の実施地域も拡大し、1981年には31道府県に達した³¹⁾という。このような背景のためか、1978年8月告示（1982年4月施行）の学習指導要領改訂において、保健体育科では安全教育の項目において、交通に関して明記した部分が消える。

「三ない運動」導入地域が増加するにつれて、全国高等学校PTA連合会（全国高P連）は、同運動を拡充・強化するためのネットワーク化に着手した。1980年9月10日、神奈川県で「三ない」に「車に乗せてもらわない」と「親は子どもの要求に負けない」を加えた、同運動の“最強化版”として、「四プラスない運動」が開始された。この運動の実質的な立役者とされたのは、神奈川県PTA連合会の小島幸生会長（当時）である。彼はその後、自らが副会長を務めていた全国高P連において、「三ない」を全国的運動として推進すべく、特別決議文をまとめ上げた。これは、1982年8月25日の全国高P連大会（仙台市で開催）で採択された。

一方文部省（当時）では、学習指導要領で認めていない「三ない運動」に反対する立場から、体育局において、二輪車・自動車の運転免許取得を想定とした高校向け交

通安全指導書の整備が着手された。1984年1月には財団法人日本交通安全教育普及協会を通じて『高校生の交通安全』、同年5月には同協会を通じて『高等学校交通安全指導の手引』、そして1986年9月には国際交通安全学会を通じて『高等学校における課外の交通安全指導の手引』が刊行された。その後同体育局は、1986年度から翌年度にかけて、日本交通安全教育普及協会に交通安全教育調査研究事業「高等学校における二輪車に関する安全指導の進め方」を委嘱する。この研究成果として1988年11月に刊行されたのが、同協会による『二輪車に関する安全指導の手引』である。これは、わが国の交通安全教育において、二輪車利用に特化したものとして、初めての本格的なガイドラインである。

こうした状況を踏まえ、1989年3月告示（1994年4月施行）の学習指導要領改訂では、保健体育科で交通安全教育に関する記載が復活し、その内容は事故防止のための交通環境の整備と個人の適切な行動であった。

この年は、1976年以降12年間連続で1万人台を下回った全国の交通事故死が、前年（1988年）から再び増加に転じ、1992年（11,451人）まで上昇が続いた「第二次交通戦争」の最中にあった。全国高P連による「三ない運動」全国決議にもかかわらず、自動二輪を中心に二輪の運転による高校生の死者が減少しなかった。こうした実態から、政府部内では高校にバイク実技指導を導入し、将来は免許取得のための幼児期からの交通教育を体系化しようという考え方が支配的となった。

文部省は1989年9月、高校正課授業に運転免許取得に関する科目を導入する構想を発表した。この構想は、学科教習を高校内で行い、技能教習を既存教習所に委託するというものであった³²⁾。その後同省は、1994年度から翌年度にわたり、各都道府県に1校ずつの研究指定校を設け、高校でのバイク実技指導を実用化する研究に着手した。この報告書は1996年6月に「交通安全教育指導者中央研修会」で発表され、免許取得後の継続的な運転実技指導を高校で推進することが提起された。

総務庁（当時）においても、1993年10月に「免許取得前の若者に対する交通安全教育の在り方に関する検討会」が発足した。この検討会は、総務庁の他警察庁や文部省、各県教育委員会（神奈川・愛知・岡山）、全国高P連、全国高等学校校長会、学識経験者からなる17人で構成された。しかし、モータリゼーション交通体系に批判的な人は選定されなかった。最終報告書は1995年3月に発表され、免許取得を目的とした交通安全教育の高校現場での導入に向けた体制の推進が掲げられた。

一方、「三ない運動」を推進してきた全国高P連においても、運動内容の形骸化が進むようになる。1992年8月の全国大会では、「全国決議」の本決議に「学校の立

地条件等の特別な理由で正しく処置されたものに対する許可」という項目が追加された。その背景として、1987年の国鉄分割・民営化を皮切りに過疎地を中心に公共交通機関が衰退し、全国一律のバイク利用禁止が、実質上不可能となった点が挙げられる。これは、大半の地域においてバイクへの社会的評価が「暴走族の遊び道具」から、通学のための「生活必需品」という位置付けへと変化したことを意味する。

「三ない運動」全国決議の“原動力”になったとされる神奈川県「四プラス一ない運動」も、県内各層からの反対に抗しきれず、1990年4月に廃止された。その後は免許取得生徒に対して県警主催の課外でのバイク実技指導への参加を促す、「かながわ新運動」に転換した。

1991年5月27日には、東京で「三ない運動」の違憲判決が出された。これは、校則に反して自動二輪免許の取得を理由に退学処分を受けた元高校生が、本人の当時通っていた東京都葛飾区の私立高校に損害賠償を請求した訴訟である。判決内容は、「校則は違憲ならびに道路交通法に対する違法であり、校長に懲戒裁量権の乱用があった」とされ、被告の高校側に対して、東京地裁から賠償命令が出された。

さらに1994年5月には、福島県でバイクを運転中の高校生が、教員の生徒指導の車に追われて逃走中に事故死した事件によって、「三ない運動」の過熱ぶりが問題化した。そのため、全国高P連内部においてさえ、運動のあり方そのものを見直す動きが不可避となった。同年9月18日、当時の木本由孝会長が『毎日新聞』紙上において、個人的見解としながらも「三ない運動」を廃止し、高校でのバイク教育に転換することを容認するに至った。

このような状況のもと、交通経済学の側からも、「三ない運動」反対論が積極的に提起されるようになる。その理由は概ね、個人の自動車（バイクも含む）所有が容易となった今日、通学のためといえども不採算の公共交通を、行政改革の観点から、補助金を割いてまで維持すべきでないというものであった³³⁾。この観点からすると、「三ない運動」は交通サービスの需給均衡の実現にあたって、除去すべき障壁であるという。

1997年8月、全国高P連による「三ない運動」は、遂に事実上の終焉を迎えた。同月27～28日の2日間にわたって、山形市で開催された全国大会において、運動の内容を記した文書が、中央組織である全国高P連が単位PTAに対して強い拘束力をもつ「全国決議文」から、運動の採用の是非を単位PTAの手で自主的に決めることのできる「宣言文」に格下げされた。その上で、「地域の実態・学校の実情による二輪車安全運転指導の計画的実施」が新たに明記されるようになった。「安全運転

指導」の対象地域については、前回「全国決議文」（1992年）の「学校の立地条件の特別な理由を満たす地域」と比較して、特に基準が定められなくなった。このため、高校でのバイク教育の実施は、代替交通手段の有無に関係なく、いかなる高校でも受け入れが可能となった。

諸官庁は、バイクや自動車に関する教育の高校への導入をもともと志向していた。この年の「三ない運動」崩壊以降、極めて漸進的な遅さでありながらも、学校教育において「運転免許取得を目的とした交通安全指導」の積み重ねという方向性が、着実に進められていく。

例えば1998年9月に警察庁は、交通安全教育の目標として運転免許取得を位置付けることを各高校に要求する内容を含む、「交通安全教育指針」を告示した。

1999年には、総務庁（現内閣府）が諮問機関「免許取得前の若者に対する交通安全教育の推進方策に関する検討会」の報告書において、上の「指針」とほぼ同様の内容を打ち出した。2000年4月からは、取り扱い範囲をそれまでのバイクから普通自動車にまで広げた交通安全教育モデル校制度を、一都道府県当たり複数校以上に拡大し、今日に至っている。

文部科学省でも1999年3月告示（2003年4月施行、現在に至る）の学習指導要領改訂において、保健体育科では交通安全教育を事故防止のための車両特性の理解、安全な運転と歩行、生命尊重の態度、交通環境の整備、補償問題の理解といった内容で構成し、バイクや自動車を中心に扱うよう、具体的指示を明記している。

以上から、高校生向け交通安全教育の今日に至る推移は、「国民皆免許」状況のもとでの「モータリゼーション社会への習熟の必要性」を口実に、いかにバイク（将来的には自動車）を学校の交通教材として導入・活用するかを追求してきた歴史でもあるといえる。

5. 高校向けの新しい交通教育システムの提案

5-1. 高校向け交通教育の再構築

今日、より多くの年齢層・所得層において、自家用車系交通手段の入手が過去に比較して容易である。こうした時代に地域再生に役立つ方向で、公共交通機関の存続を正当化するにふさわしい新たな理由は、どのようなものであろうか。それは、いわゆる「弱者」にのみ焦点を当てた公共交通存続論ではなく、あらゆる社会階層の人々が自発的な意志から環境や健康に負荷をかけない手段を積極的に利用・維持していこうという方向での、公共交通機関の再認識である。つまり、「弱者の権利」から、「グリーンコンシューマリズムの権利」への公共交通機関存続論のパラダイム・シフトである。

昨今、「ロハス」（LOHAS；Lifestyles Of Health And

Sustainability）という消費形態が注目されている。この言葉をわが国の一般読者に初めて紹介した雑誌『ソトコト』によると、その意味は「地球環境保護と人間の健康を最優先し、人類が共存共栄できる持続可能な社会のあり方を望むライフスタイルのこと」³⁴⁾であるという。

持続可能性を重視する経済社会観は、財・サービスの量的な豊かさや取引の活発性をいわずらに煽るものではなく、環境や健康の面での質の豊かさと考えられよう。「ロハス」において、人類の共存共栄が目標とされる以上、その生成プロセスでは、新たな社会的「弱者」を生み出さないことが自ずと追求されるようになる。

つまり、公共交通機関を残すパラダイムとして、「弱者の権利」が「グリーンコンシューマリズムの権利」に転換されても、結果として「弱者」の生活の権利も、擁護されることになる。具体的には、環境や健康にあまり負荷のかからない交通手段を、いかに人々の協力の力で維持していくか、という点が追求されるようになる。それこそ、地域コミュニティの復権にもつながるであろう。

これは、交通教育の内部においても当てはまるものである。例えば4-2. でみてきたように、法律で許された免許取得を高校側が一方向的に禁止する「三ない運動」は、管理教育の象徴として内外からバッシングされ続けた結果、事実上の崩壊に陥った。それは、校則の存在自体が持つ法的視点での妥当性の脆弱さと、それ以上にこの運動がモータリゼーション社会の浸透に逆行することへの一般国民からの異議によるものである。しかしこれからの「ロハス」の時代では、環境に好ましい行動をしたいとか、地元の公共交通機関の存続に協力するためこれを積極的に利用したい層も出現するであろう。その結果免許を取得したくないとか、車両を自ら所有したくないといった生徒が出てきた場合は、逆に、「三ない運動」の反対派の多くが掲げてきた高校現場へのバイク教育の導入も、かつて「三ない運動」が批判されてきた「管理教育」と何ら変わらない。それどころかバイク教育の高校での実施は、モータリゼーション依存型の「要普免」雇用体制といった市場原理社会への対応も意図される。こうした点から、高校でのバイク教育は生徒の思想・信条、すなわち雇用経済観への介入と捉えることもできる。

このような問題を防ぐためには、免許取得生徒への安全教育は必要であるとしても、その実施媒体は学校ではなく、あくまでも地域の免許取得者が参加する自治体主催の交通安全講習の類に委ねるべきであろう。

以上を踏まえ、地域立脚型教育活動における高校生向け交通教育は、公共交通機関を題材に扱いながらも、教育の中立性から、特定の交通手段をいわずらに推奨するものではなく、知識の押しつけや一方通行の類ではない「学校による情報提供→生徒による自主的思考」への展

開を軸としたものが想定される。

ここで題材として提供する交通問題の範囲は、生徒による自主的思考の拡大という視点から、個別の交通機関にとどまらず、その交通機関の存廃の背景となる市場経済の現状や、その結果としての土地利用や労働力の雇用にまで広げられる。このような思考の拡大を通して、交通需要の現状を結果論的に輪切りで捉えた「縮小均衡」ではない、ベクトル（方向性）としての「公共交通機関が生存可能な条件を満たす、交通需要発生構造の再興」すなわち、交通需要の集約化が可能な条件づくりが、人々に認識されるものと考えられる。

5-2. システムの概念

現行の学習指導要領において高校の場合、4. で述べたように交通に言及する科目は、地理歴史科と保健体育科のみである。しかし、交通の発生原因や交通機関の利用方法、あるいは交通問題に関する各地との情報交換などを考慮した場合、実際には後述するように殆どの教科科目に関連性が及ぶといえる。生徒による自主的思考を促すことを旗印とする、地域立脚型教育活動での高校生向け交通教育を幅広い視点で推進するには、「総合的な学習の時間」をベースに、生徒自身が各教科科目を横断的に活用するモデルも想定できる。

「総合的な学習の時間」での実施にあたり、現存する各教科科目間の領域横断化が念頭に置かれる。その際、学校での教育のテーマが「交通」のみとは限らないため、各教科の教員間を通じた「交通教育」という軸での相互協力は容易でない。そこで、「総合的な学習の時間」でテーマとなった課題に取り組むには、これに必要な知識や技術を、生徒が自主的に各教科科目での学習を通じて得るとともに、課題に即した各教科科目間の知識連携を自ら組み立てる方法が考えられる。この場合、教員の役割は、生徒の活動を支援するためのものとされる。

これまでの各教科科目の学習では、受験勉強に象徴されるような「知識の詰め込み」が中心とされてきたが、「総合的な学習の時間」でテーマに関心を持った生徒は、各教科科目の知識を詰め込みとしての「目的」ではなく、自らの関心にもとづく学習を高めるための「手段」として獲得し、活用する意欲を高めるであろう。

地域立脚型教育活動として高校生向けの新しい交通教育をシステム化するにあたり、「総合的な学習の時間」をベースとした具体的手順は、以下の通りである。

①当該地域にファシリテータとなる1校を選定する。それは、一度に複数校以上で統一したテーマに取り組むのが困難だからである。②問題研究のための一般科目の活用方法を生徒に知らせる「科目ガイド」（仮称）を配布する。これは、生徒が興味をもって簡単に取り組みや

すいよう、観光案内のチラシをヒントに、極力、裏表の一枚物、あるいは一枚物の三つ折りとする。③現指導要領の範囲内の一般科目での学習活動では、生徒の自主性を尊重する視点から、ノルマを掲げることはしない。④問題解決のアイデアをまとめる場として、地域社会との接点を考慮し、課外の集会活動の活用を考える。⑤活動の成果は、校内文化祭や市民（町民、村民）文化祭などで発表する。このとき、来場の他校生徒にも、個人単位で一般科目活用の方法を伝播できるようにする。

5-3. システムの4つの側面

「総合的な学習の時間」を活用した地域立脚型教育活動における交通教育をシステム化するにあたり、各教科科目の知識を領域横断的に連携させることを通じて、次の4つの側面を、位置付けることができる。

第一の側面は、「環境教育」である。ここでは、単体としての自動車排出ガスの種類とその人体への影響、地球温暖化物質とその環境影響、代替燃料・燃料電池・太陽電池等の化学特性とその問題点、有害物質規制の緩い下請工業国での部品生産のもたらす環境問題や労働問題などをテーマとすることができる。

第二の側面は、「健康教育」である。ここでは、営業車の低運賃競争がもたらす交通労働者の過重労働や、病院の郊外移転が進んだために自家用車系交通による通院しか選べない状況は「健康増進」に逆行しないか、等の問題をテーマとすることができる。

第三の側面は、「消費者教育」である。ここでは、個人・世帯レベルにおける目先の安さ・便利さよりも、健康や環境に良いものを社会成員の合意で支えることの重要性や、そのような「健康」や「環境」の見極め方を、テーマとすることができる。

第四の側面は、「納税者教育」である。ここでは、税金の使い道に関わる意思決定としての参政権への認識とともに、集団で資金を拠出し合わなければ維持できない「環境」や「健康」の改善に寄与する社会資本やサービスを、目先の節税欲のために簡単に葬り去ってよいのか、といった課題などがテーマとして提起される。

以上の4つの側面が、さらに相互連携することによって、地域再生の妨げとなっている交通問題の内容を、生徒一人一人が立体的に理解できるものと考えられる。そのような立体的理解を助けるスキルとして、以下に2つのリテラシーの活用を提起する。

第一に「メディアリテラシー」である。能動的思考の拡大のためには、マスメディアなどの情報を一方的に鵜呑みにしない、自ら主体的な解釈力の育成が必要である。但し、「常識を疑うこと」が一人歩きして曲解が度を越すと、全ての他者に対する不信癖が付き、コミュニケー

ションに障害をきたすことも想定できるので、バランス感覚も考慮されなければならない。

第二に「統計リテラシー」である。確率・統計の読み方を多面的に知ること、当該の課題に関係する論者の主張を的確に読み取ることができるとともに、使い方を習得することで、発表者自身の説得力向上に役立つ。

4つの側面と2つのリテラシーが相乗効果を発揮して、地域立脚型教育活動は軌道に乗るであろう。

5-4. 各教科(科目)の活用法

地域立脚型教育活動での交通教育の掲げる課題に取り組むために、各教科科目の次の項目が基礎知識として活用できる。「高等学校学習指導要領」の「普通教育」で想定できる活用例を、以下のように箇条書きで示す。

- ・ **国語**：国語総合や現代文では、ディベートやワークショップに必要な話し方・聞き方、法令文や政策文を読む際の解釈方法。古典では、人や物の分配の歴史を知るために利用する原書、そして文語体時代の公文書の読み方など。
- ・ **地歴**：地理では、交通が依拠している地域の特性(生活・産業・文化・自然)や、地域間の結びつき(貿易や流通に果たす交通の役割)、地域事情など。歴史(世界史・日本史)では、交通を発生させてきた人や物の分配の変遷、交通をとりまく諸産業の歩みなど。
- ・ **公民**：生命の尊厳、交通需要と交通政策を規定する経済の仕組み、まちづくり等における住民参加、公害防止・環境保全、人権の意味とその倫理的尊重など。
- ・ **数学**：交通事故や交通公害など、交通リスクの推移を分析するための確率・統計。
- ・ **理科**：物理では車両の運動特性など。化学では自動車の製造と走行に関わる化学物質の特性など。生物では交通公害や地球温暖化の生態系への影響など。地学では交通公害や地球温暖化の気象への影響など。
- ・ **保健体育**：自家用車系交通への依存を減らす、健康な体づくり。交通サービスの維持に関わる人々の安全・健康の実態など。
- ・ **外国語**：諸外国の交通事情を知るための、インターネットの現地語ホームページの読み方や、電子メールでの質問に必要な文章の書き方など。
- ・ **家庭**：交通のもつ福祉的側面(交通のバリアフリー化など)。交通需要を生み出す衣・食・住の実態。幼児・児童や高齢者にとって安心できるまちづくり・むらづくりの内容。健康や環境にあまり負荷のかからない交通手段・インフラを選択する消費行動など。
- ・ **情報**：地域立脚型教育活動において利用できるPCソフトやインターネットの使い方。インターネットを利

用した高校間交流(例えば、地域再生で注目されている地域の高校とか、廃線寸前の公共交通機関を地元を抱えている高校など)。

以上の活用法を想定した「科目ガイド」の試作例を、別表1と別表2に掲げる。この試作例は、「総合的学習の時間」を週1単位時間(年35単位時間)とした場合のメニューである。特徴としては、生徒が自主的に取り組みやすいように、裏表で一枚物の構成としたことである。別表1と別表2では、2か月で小テーマをこなす構成となっているが、各々の小テーマには、タイトルと問題提起、「そこで」で始まる調査項目、そして「調べてみよう」では、調査項目を調べるために参照する教科書中の項目を掲げた。特に、参照する教科書中の項目については、教科書のページ数を、各高校で使用しているものに合わせ、後から記入できるようになっている。さらに、調査項目を調べるために参照する教科書やその科目については、一枚物である利点を生かして、必要に応じて最小限の手間で変えることができる。もちろん、この「科目ガイド」に写真やイラストを入れると、生徒の関心を、よりそそることもなろう。

最後に本研究では、地域立脚型教育活動の具体的推進策を検討するにあたり、中心的題材を交通問題としたため、高校生が現在、交通に関して受けている教育内容についての分析に、とりわけ比重を置いた。そのため、具体的推進策としての「高校向けの新しい交通教育システム」は、提案の段階にとどまり、実践はこれからである。本誌次号では、アンケート調査の総編と、さらなる高校での取り組み事例について紹介したい。今後「総合的学習の時間」において「科目ガイド」の配布を受け入れてもらえる高校が現れた場合は、その効果を定量的に測定したいところでもある。実現の際には、単に交通教育という視点だけでなく、「総合的学習」の成果発表を通した、高校と地域社会のつながりについても、その発展の推移を捉えるものとしていきたい。

おわりに

2008年4月10日、本稿の冒頭と同じ『南日本新聞』において、鹿児島県教育委員会が高校統廃合に伴う新設校に対する初めての通学助成を、通学バスの新設という形で実施したとの報道がなされた。その場所は種子島であり、この地はもともとバイク通学が盛んであったという。しかし、統廃合後の新設校に通う場合、隣町から17kmも離れているため、再編協議において生徒の保護者などから、バイク通学の危険性が指摘されていたという。過疎地を中心に各地で公共交通機関の衰退が進むなか、通

学手段としてのバイク利用のさらなる拡大に親たちが「NO」を突き付け、通学バスの新設にまで漕ぎつけたわけである。次代を担う高校生と地域社会のコミュニケーションにおいて、地域再生という文脈のもと、交通事故防止や地球環境保全のためにも、どのような交通手段が主役となる地域社会・地域経済の仕組みをつくるかということが、論点として欠かせなくなる。

なお本稿の執筆にあたり、北海道内で実施した高校生アンケートの集計・分析を担当した前田善弘さんに、感謝いたします。

注

- 1) 首相官邸「構造改革特別区域推進本部」ホームページ (<http://www.kantei.go.jp/jp/singi/kouzou2/bosyu9/060915/keisatu.pdf>) において閲覧可。
- 2) 交通遺児学生の会編『地球はそもそも歩行者天国』日本消費者連盟, 1985年, 18ページ。
- 3) 上掲書, 19~28ページ。
- 4) 土木学会土木計画学研究委員会『モビリティ・マネジメント(MM)の手引き』土木学会, 2005年, 1ページ。
- 5) 上掲書, 2005年, 76ページ。
- 6) 大阪府立西淀川高校におけるブロックを用いた大気汚染の理解(松村暢彦「持続可能な社会にむけた交通環境教育のすすめ」、『交通需要マネジメントを活用した持続可能な交通システムに関するセミナー資料集』土木学会関西支部大阪府車社会対策推進会議, 2002年, 19~20ページ)や、大阪府立三島高校における食品の輸送距離がもたらす環境負荷の理解(根本志保子「データでみる食生活の変化と環境への影響」、『月刊東京』東京自治問題研究所, 2004年2月号, 18ページ)があげられる。
- 7) 府川源一郎「『地域学習』を進めるために」(<http://www001.upp.so-net.ne.jp/gen-chan/tiikigakusyuu.html>)
- 8) 遠藤純夫「中学校における『総合的学習の時間』」, 山極隆編『中学校学習指導要領の展開総合的学習編』明治図書, 1999年, 37ページ。
- 9) 山里賢吾「沖縄県の学習一身近な地域を調べよう」, 『中学校地図・地理のしおり』2004年9月号, 帝国書院, 8ページ。
- 10) 藤崎顕著「単元『身近な地域』における野外観察の在り方」(<http://www.h6.dion.ne.jp/~chiri/fujisaki03.htm>)
- 11) 日本地理学会地理教育専門委員会『大学生・高校生の地理的認識の調査報告および調査票』, 2008年3月 (<http://www.ajg.or.jp/chirikyouiku20080319.pdf>)
- 12) 武田泉「地方部高等学校における地域に根ざした教育活動の展開」へき地教育研究60, 2005年, 123~135ページ。
- 13) 武田泉他「地方交通の現状と活性化に向けた地域の取り組み」北海道生涯学習研究8, 2007年, 145~155ページ。
- 14) 詳しくは本誌次号で取り上げる予定である。
- 15) 橋本秀美「青年期の社会性の特徴」, 塩見邦雄編『社会性の心理学』ナカニシヤ出版, 2000年, 169~170ページ。
- 16) 上掲書, 182ページ。
- 17) 新井郁男『学校教育と地域社会』ぎょうせい, 1984年, 164~170ページ。
- 18) 肥田野登『入門社会工学』日本評論社, 2000年, 9ページ。
- 19) 2002年の道路運送法改正による需給調整規制の撤廃により, 同年度以降4年間の廃止路線が全国で計3万1千キロあまりに及ぶという。『朝日新聞』2008年3月26日, 38面。
- 20) 総務省自治行政局過疎対策室『平成18年度版「過疎対策の現況」について(概要版)』, 2007年, 目次。
 なお, 過疎地域自立促進特別措置法によると, 第2条第1項において「この法律において『過疎地域』とは, 次に掲げる要件に該当する市町村(地方税の収入以外の政令で定める収入の額が政令で定める金額を超える市町村を除く)の区域をいう」と定義されている。
 その要件として, 同項第1号では「次のいずれかに該当すること。ただし, (イ), (ロ)又は(イ)に該当する場合には, 国勢調査の結果による市町村人口に係る平成7年の人口から当該市町村人口に係る昭和45年の人口を控除して得た人口を当該市町村人口に係る同年の人口で除して得た数値が0.1未満であること。(イ)国勢調査の結果による市町村人口に係る昭和35年の人口から当該市町村人口に係る平成7年の人口を控除して得た人口を当該市町村人口に係る昭和35年の人口で除して得た数値(以下「35年間人口減少率」という)が0.3以上であること。(ロ)35年間人口減少率が0.25以上であって, 国勢調査の結果による市町村人口に係る平成7年の人口のうち65歳以上の人口を当該市町村人口に係る同年の人口で除して得た数値が0.24以上であること。(イ)35年間人口減少率が0.25以上であって, 国勢調査の結果による市町村人口に係る平成7年の人口のうち15歳以上30歳未満の人口を当該市町村人口に係る同年の人口で除して得た数値が0.15以下であること。(ニ)国勢調査の結果による市町村人口に係る昭和45年の人口から当該市町村人口に係る平成7年の人口を控除して得た人口を当該市町村人口に係る昭和45年の人口で除して得た数値が0.19以上であること」, 続く同項

第2号では「地方交付税法（昭和25年法律第211号）第14条の規定により算定した市町村の基準財政収入額を同法第11条の規定により算定した当該市町村の基準財政需要額で除して得た数値で平成8年度から平成10年度までの各年度に係るものを合算したものの3分の1の数値が0.42以下であること」が掲げられている。

そして、第33条第1項では「過疎地域の市町村の廃置分合又は境界変更があった場合には、当該廃置分合又は境界変更により新たに設置され、又は境界が変更された市町村の区域で総務省令・農林水産省令・国土交通省令で定める基準に該当するものは、過疎地域とみなして、この法律の規定を適用する」こと、第2項では「合併市町村（市町村の合併（二以上の市町村の区域の全部若しくは一部をもって市町村を置き、又は市町村の区域の全部若しくは一部を他の市町村に編入することで市町村の数の減少を伴うものをいう。以下同じ）により設置され、又は他の市町村の区域の全部若しくは一部を編入した市町村をいい、過疎地域の市町村を除く。以下同じ）のうち合併関係市町村（市町村の合併によりその区域の全部又は一部が合併市町村の区域の一部となった市町村をいう。以下同じ）に過疎地域の市町村（当該市町村の合併が行われた日の前日においてこの項の規定の適用を受けていた市町村を含む）が含まれるものについては、当該合併市町村の区域のうち当該市町村の合併が行われた日の前日において過疎地域であった区域を過疎地域とみなして、この法律の規定を適用する。この場合において必要な事項は、政令で定める」ことが記されている。

- 21) 上掲書, 1 ページ。
- 22) 上掲書, 2 ページ。
- 23) 乗本吉郎『過疎再生の原点』日本経済評論社, 1989年, 17~20ページ。
- 24) 『オートガイド自動車価格月報（軽自動車）』オートガイド, 2006年11-12月号。
- 25) 国土庁編『第四次全国総合開発計画』大蔵省印刷局, 1987年, 86ページ。
- 26) 上掲書, 86ページにおいて、「高速鉄道」は、「中距離、大量輸送機関としての鉄道の特性を生かし、大都市圏、地方中枢都市及び主要な地方中核都市を相互に結ぶ路線により構成される」と定義され、「このうち新幹線については、全国新幹線鉄道整備法に基づく既定計画路線を基本としつつ、社会経済の動向、新たな鉄道事業体制への移行の成果、あるいは技術の進歩等を見極めながら対処する」と掲げられている。つまり、鉄道の特性の発揮分野を中距離かつ大量輸送に特化することを前提に、その活用範囲を著しく制限しようという意図が、この文言から読み取れる。

- 27) 上掲書23), 122ページ。
- 28) 柴田義松編『新・教育原理』有斐閣, 1996年, 62ページ。
- 29) 「社会科」は1982年4月施行まで、「現代社会」、「日本史」、「世界史」、「地理」、「倫理」および「政治・経済」の6科目で構成。1994年4月施行で「社会科」が、「地理歴史科」と「公民科」に分割・解体される。
- 30) 国立教育政策研究所教育研究情報センター「教育情報ナショナルセンター（NICER）学習指導要領データベース」（<http://www.nicer.go.jp/guideline/old/>）において閲覧可。
- 31) 阿部俊明, 遠藤満雄『三ない運動は教育かー高校生とバイク問題の現在ー』ペリかん社, 1994年, 13ページ。
- 32) 『東京新聞』1989年9月20日夕刊。
- 33) 例えば, 角本良平「都市を結ぶ」, 『JR EAST』交通新聞社, 1992年12月号, 7ページの「地方の道路が将来, 整備されてくれば, 何もムリをしてまで鉄道を残す必要もなくなります。都市整備を鉄道一本にしぼらず, もっと柔軟に考えて自動車やオートバイによる通勤・通学ができるようにしてもいいと思います」。あるいは澤喜司郎「交通弱者対策をめぐる諸問題」, 『山口経済学雑誌』第43巻第5号, 山口大学経済学会, 1995年5月, 31ページの「かりに彼ら（筆者注：原文における前後の文章から, 高校生や大学生等を意味する）が交通弱者であるとしても, そこには別の問題が提起されなければならないのである。それは, 高校生は通学手段として私的交通手段を法的に利用できる権利を有しているにもかかわらず, それが校則によって禁止されていることである。つまり『三ない運動』が問題となり, 校則によって交通弱者を生み出すことに問題があるといわねばならないのである」を挙げることができる。
- 34) 『ソトコト』木楽舎, 2004年4月号, 30ページ。

【別表1】「科目ガイド」試作例（おもて）

総合的学習 今年のテーマ

身近な交通手段について考えてみよう

通学に、休日の外出に、何気なく利用している電車（列車）、バス、自転車・・・。
生徒のみなさんは、日頃、あって当たり前のようにいろいろな交通手段を利用していることでしょう。
でも、これを維持・存続させるには、いろいろな人々の、いろいろな苦勞があることを、知っていますか？

私たちの利用する交通手段がこれからも、私たちの住む地域で生き続けてくれるのでしょうか？
今年度の1年間、みなさんと一緒に考えませんか？

4月・5月 私たちの通学路を点検しよう

通学路は安全？ 歩行中、あるいは自転車乗車中に、危険を感じませんでしたか？
みなさんの通学路に、歩道はありますか？ 見通しのよくない箇所はありませんか？
危険とわかっていても、だれに、何をいえばいいのでしょうか？

そこで → 通学路を管理している役所はどこでしょうか？

道路の管理者はいま、安全のためにどのような取り組みをしているのでしょうか？

私たちの使う道路は、どのような法律のもとで、管理されているのでしょうか？

道路管理者がしていない取り組みをしてほしい場合、誰に願い出ればいいのか？

●調べてみよう 「政治経済」教科書 … 行政機構の仕組みは、____ページ。
議会の仕組みは、____ページ。
「現代社会」教科書 … 法律の調べ方は、____ページ。

●発表・議論しよう 「国語表現」教科書 … ディベートの仕方は、____ページ。

6月・7月 私たちが住む地域の交通の安全性について調べよう

夏休みになると、個人や友人同士での外出が多くなるものです。
でも、私たちの使う道路や交通機関はいま、どの程度安全なのでしょう？
安全性は、交通手段ごとに大きく異なるのでしょうか？

そこで → 私たちの住む市町村、都道府県、そして全国の交通事故数は、どう推移しているのでしょうか？
交通機関別の事故数・発生率は、互いにどのように違うのでしょうか？

●調べてみよう 学校を飛び出して、市町村や都道府県の図書館に行ってみよう。
『〇〇県交通年鑑』で関心をもった統計をもとに、発生率を計算してみよう。
「数学基礎」教科書 … 社会生活と数学は、____ページ。
「数学C」教科書 … 確率・統計は、____ページ。

【別表2】「科目ガイド」試作例（うら）

9月・10月 私たちの利用する電車（列車）・バスについて調べよう（1）

私たちは普段、何気なく電車（列車）やバスを使っていることと思います。
私たちの利用する路線はいまのところ、そして将来も、存続できるのでしょうか？
電車（列車）・バスの存在が地球環境に果たす役割は、どのようなものなのでしょうか？

そこで → 電車（列車）やバスと、乗用車の、単位輸送量あたりエネルギー消費量は、いくらでしょうか？
同じく、単位輸送量あたり二酸化炭素排出量は、いくらでしょうか？

- 調べてみよう インターネットを使って、上の統計を調べてみよう。
「情報 A」教科書 … 情報の検索と収集は、_____ ページ。
エネルギーの有限性について、調べてみよう。
「理科総合 A」教科書 … 資源・エネルギーと人間生活は、_____ ページ。
地球温暖化問題について、調べてみよう。
「理科総合 B」教科書 … 人間の活動と地球環境の変化は、_____ ページ。

11月・12月 私たちの利用する電車（列車）・バスについて調べよう（2）

私たちの利用している鉄道やバスの路線が廃線の危機にあるとすれば、なぜ利用されなくなってしまったのでしょうか？

私たちの住む地域の暮らしと、公共交通機関の提供するサービスは、本当に合わなくなったのでしょうか？

そこで → 現在の地域の公共交通機関の利用状況と周辺地域との関係はどうなっているのでしょうか。
私たちの利用する鉄道路線の敷かれた理由は、何だったのでしょうか？
昔は貨物輸送もやっていたようですが、どんなものを、どこへ運んでいたのでしょうか？
私たちの生活空間・生活時間と、鉄道やバスのサービスが合わない理由は何でしょうか？

- 調べてみよう まずは地元の交通機関に乗車して利用状況を調べてみよう。
地形図を用いて、駅前商店街や郊外型ショッピングセンターと鉄道路線との関係を考えてみよう。
学校を飛び出して、郷土資料館に行ってみよう。
あるいは、昔のことをよく知っている人に交通の歴史を尋ねてみよう。
「地理 A・B」教科書 … 地域調査は、_____ ページ。
「日本史 A」教科書 … 交通・通信の変化は、_____ ページ。

1月 私たちの住む町の活性化について調べよう

交通手段が存続できる条件として、私たちの住む町に人が集まるために、どうすればよいのでしょうか？
これまで、町の大人たちがしてきた工夫には、どのような種類のものがあるのでしょうか？

そこで → 私たちの住む市町村に、「地域活性化」のプロジェクトはあるのでしょうか？

- 調べてみよう 学校を飛び出して、市町村役場や観光協会を訪ねてみよう。
そこで、私たちの利用する交通機関を存続させる取り組みがあるかどうか、質問してみよう。
「政治経済」教科書 … 住民生活と地方自治は、_____ ページ。

2月・3月 私たちの学習の成果を発表してみよう

私たちの総合的学習の成果を、町の公民館や文化会館など、住民の多くに見てもらえる場所に、展示しよう。
展示を見に来られた方々との語らいの場を、つくってみよう。