

# 青森県弘前市のバス事業者による 子ども向け出前講座の取り組みを通じた 実施上の諸課題に関する考察

大野 悠貴<sup>1</sup>・加藤 尚徳<sup>2</sup>

<sup>1</sup>正会員 名古屋大学大学院研究員 環境学研究科 (〒464-8601 愛知県名古屋市千種区不老町 D2-2(510))

E-mail: yuukiohno@urban.env.nagoya-u.ac.jp

<sup>2</sup>非会員 弘南バス株式会社 乗合部 (〒036-8326 青森県弘前市大字藤野 2丁目 3番地 6)

E-mail: katou.naonori@konanbus.com

公共交通利用促進の一方策として、学校等に出向いて行う「出前講座」が、行政や交通事業者の実施によって全国的に増えてきた。出前講座では、利用方法の説明や乗車体験にとどまらず、モビリティ・マネジメント教育をはじめとした学習プログラムを提供する事例も多くみられる。学習プログラムについては手法の整備と事例の積み重ねが進みつつあるが、出前講座の実施に至るには未だ多くの課題が残されており、今後、公共交通利用促進方策として出前講座の普及を図る上で解決が必要である。

本研究では、青森県弘前市のバス事業者による子ども向け出前講座の取り組みを通して、バス事業者の視点から、実施によって表出した課題を整理し、実施する上での留意点について明らかにする。

**Key Words:** mobility management, education, bus

## 1. はじめに

公共交通利用促進の一方策として、子どもたちに向けたバス・電車の乗り方教室や出前講座の実施があげられる。イベント等のプログラムの一つとして行われるものを「乗り方教室」とすれば、近年は、学校等に出向いて行う「出前講座」が、行政や交通事業者の実施によって全国的に増えてきた。例えば、平成 29 年度の中部運輸局管内における地域公共交通確保維持改善事業の中で、学校等に出向いた「出前講座」の実施を明記した協議会が 2 割程度存在し、加えて、イベント等での「乗り方教室」の実施が 1 割、具体的な実施場所の明記はないが子どもたちを対象とした利用促進方策の実施を示したものが 1 割存在しており、中部運輸局管内で約 4 割の協議会が何らかの形で子どもたちを対象とした利用促進方策を検討・実施している。

出前講座では、利用方法の説明や乗車体験にとどまらず、モビリティ・マネジメント (以下 MM) の考えを採り入れた MM 教育・交通環境学習をはじめとした学習プログラムを提供する事例も多くみられる。学習プログラムについては手法の整備と事例の積み重ねが進みつつあり、交通エコロジー・モビリティ財団による「交通

環境学習 (MM 教育) ポータルサイト」に掲載されている各種教材<sup>1)</sup>や、札幌市における「小学校における札幌らしい交通環境学習推進事業」で実践されてきた学習プログラム<sup>2)</sup>が代表例として挙げられる。

しかし、出前講座の実施に至るには未だ多くの課題が残されており、実施主体である行政や交通事業者が苦勞しているのも事実である。これらの課題は今後、公共交通利用促進方策として出前講座の普及を図る上で解決が必要である。

## 2. 既往研究の整理と本研究の目的

鈴木<sup>3)</sup>は、公共交通は子どもたちの社会性を養うことができる場としながらも、日常生活の中で公共交通の利用経験が乏しい子どもたちに、単発的に公共交通利用機会を与えても、単なるイベントにしかならない可能性があることを指摘した。加えて鈴木は、修学旅行や遠足などで子どもたちが鉄道駅構内で地べたに座り込むシーンを例に、一人ひとりで行えば非常識な行動が、学校という集団となったとき公式的に行われることがあり、学校団体で公共交通を利用しても「学校の延長」になってしまい、公共交通が子どもたちの社会性を育む社会との接

点にはならないことも指摘している。

したがって、出前講座の効果を高めるためには、利用方法の説明や乗車体験だけでなく、MM 教育等の学習プログラムを併用することが望ましいと言える。

ここで、子どもを対象にした交通環境学習に取り組む際に配慮すべき点として、松村ら<sup>4)</sup>は次の3つにまとめている。

- ①教育を環境問題の解決の手段として用いない。
- ②「子どもは独立してものを考える主体であり、ものごとを大人と一緒に決定する能力がある」という認識を持つ。
- ③身近な環境を体験することから始める。

加えて、松村らは子どもの発達段階に応じた交通環境学習のカリキュラム化の提案と、その継続的実施が必要としている。

MM 教育の研究としては、宮川ら<sup>5)</sup>が京都市における MM 教育の実践を例に、継続的かつ広域的展開を目指した組織体制や制度設計のありかたを報告している。土崎ら<sup>6)</sup>は京都府久御山町で MM 教育プログラムを受けてから 2~6 年が経過した中学生を対象にアンケートを行い、サービスレベルが低い地域においても、中長期的に利用促進効果を持つことを明らかにするとともに、MM 教育実施の際に考慮する点として次の3つを示した。

- ①体験等の要素をプログラムに取り入れる。
- ②発達段階を考慮して、社会性の強いプログラムを実施。
- ③利用促進を行う場合、実体験や調べ学習等と組み合わせ、地域との関係や自分の行動を考えるプログラムの実施が効果的。

谷口<sup>7)</sup>は秦野市 TDM 教育を事例に、公共交通サービスレベルが低い地域でも児童に一定の態度変容が示唆されたこと、車と環境の「葛藤」を体験する授業は公共交通を利用すべきであるという道徳意識が活性化することを明らかにしている。また、谷口ら<sup>8)</sup>は MM 教育の授業を受けた児童の保護者の交通行動変容は、児童を同伴する行動において、自動車利用時間が有意に減少し、公共交通利用時間が有意に増加することを示した。

以上のように、既往研究はいずれも MM 教育等の学習プログラムの効果や、その内容について考慮すべき点をまとめたものがほとんどで、出前講座を実施する主体側の視点からの課題の提示や、実施上の留意点を明記した研究や報告は見受けられない。

そこで本稿では、青森県弘前市のバス事業者、弘南バス株式会社（以下 弘南バス）による子ども向け出前講座の取り組みを通して、実施主体であるバス事業者の視点から、出前講座の実施によって表出した課題を整理し、実施する上での留意点について明らかにする。

### 3. 弘南バスによる出前講座の実施事例

#### (1) 出前講座の概要

弘南バスでは、同社独自の MM 事業「バスぷらすプロジェクト」の一環として、2016 年から MM 教育プログラムの実践を開始し、実車を用いた利用方法の説明や乗車体験を軸としつつ、子どもたちの年齢や発達段階に合わせた MM の考えに基づく座学プログラムを用意し、弘前市内外の小学校や幼稚園・保育園、児童センター、放課後子ども教室などで幅広く展開している（表-1）。

弘南バスの出前講座で用意されているプログラムは、大きく分けて次の4つである。

- ①交通すごろく「バス？クルマ？どっちでおでかけゲーム」
- ②紙芝居「リンゴちゃんバスでおでかけ」
- ③バス車両の清掃体験
- ④実車を用いた利用方法の説明（乗り方教室）・乗車体験

交通すごろくは、既存のものを弘南バス仕様にアレンジしたもので、小学3年生以上を対象に実施している。

紙芝居「リンゴちゃんバスでおでかけ」は、特別支援学校での出前講座実施を契機に、3・4 才児から小学校低学年の子どもたちを対象に新たに独自で作成したプログラムで、バスの利用方法やマナーをストーリー仕立てで紹介するものである。子どもたちの年齢や実施場所に応じて内容を組み替えられることや、試作版を作成して出前講座での試用を行い、子どもたちが飽きたり、注意が逸れたりすることがないように工夫を重ね、丁寧に作成した点が特徴である。

バス車両の清掃体験は小学校低学年を対象に、体験を通して公共物の大切さを学んでもらうもので、児童センターのような学校外・授業外での実施を想定して設けたプログラムである。

以上のように、既存のプログラムをアレンジしたものでなく、独自のプログラムも用意し、子どもたちの年齢や発達段階を考慮しながら出前講座を実施している。加えて、事前に学校教員や施設職員と相談して出前講座の授業での位置づけや子どもたちの特徴を確認し、それらを踏まえて内容の詳細を決めるため、上記プログラムをベースにアレンジを加えたり、新規にプログラムを作成したりする場合もある。

出前講座を受けた子どもたちのバス利用を促すため、終了後には毎回お試し乗車券を配布するほか、同伴が想定される保護者も対象に、バスの利用方法に加えて実施場所の最寄りバス停と弘前駅のバス停位置・時刻を掲載した乗り方ガイド（図-1）、お試し乗車券の利用ガイドを作成し、子どもたちを通して配布している。

表-1 弘南バスによる子ども向け出前講座の実施状況 (2016-2017年度)

	実施場所	実施日	対象・人数	内容	事後調査	備考
①	西小学校 放課後子ども教室	2016年6月6日	小学3～6年生	交通すごろく	感想(毎回終了後)	
		2016年6月13日	17名	乗り方教室	行動プラン法 お試し乗車券利用有無調査	
②	第三大成小学校 放課後子ども教室	2016年6月7日	小学3～6年生	交通すごろく	感想(毎回終了後)	
		2016年6月14日	20名	乗り方教室	行動プラン法 お試し乗車券利用有無調査	
③	千年児童センター	2016年8月18日	小学1・2年生 30名	乗り方教室・清掃体験	感想 行動プラン法 お試し乗車券利用有無調査	午前と午後の2回実施
④	弘前大学教育学部 附属特別支援学校	2016年9月9日	中等部2年生	紙芝居	乗り方復習シート	
		2016年9月16日	6名	乗り方教室・清掃体験	行動プラン法 お試し乗車券利用有無調査	
⑤	千年児童センター	2016年9月30日	小学3～6年生 7名	交通すごろく 乗り方教室	感想 行動プラン法 お試し乗車券利用有無調査	
⑥	桔梗野小学校	2016年10月5日	小学4年生 53名	環境教育(東北運輸局) 乗り方教室・車庫見学	感想(東北運輸局作成) 行動プラン法 お試し乗車券利用有無調査	東北運輸局と合同実施
⑦	高杉小学校	2016年10月18日	小学3年生 25名	乗り方等の座学 乗車体験・社会科見学	行動プラン法 利用有無調査 (※いずれも弘前市実施)	弘前市実施分への協力
⑧	城西小学校	2016年10月25日	小学4年生 38名	環境教育(東北運輸局) 乗り方教室・車庫見学	行動プラン法	東北運輸局と合同実施
⑨	高杉小学校	2016年10月27日	小学2年生 22名	乗り方等の座学 乗車体験・社会科見学	行動プラン法 利用有無調査 (※いずれも弘前市実施)	弘前市実施分への協力
⑩	明星幼稚園	2016年12月9日	3～6才児 19名	紙芝居	お試し乗車券利用有無調査	お試し乗車券等は 園児全員に配布(33名)
⑪	たしろ保育園 (西目屋村)	2016年12月14日	0～6才児 33名	紙芝居	お試し乗車券利用有無調査 (※回答数0)	
⑫	保育園みのり	2016年12月20・21日	5・6才児	乗り方教室	お試し乗車券利用有無調査 (※回答数0)	お試し乗車券等は 園児全員に配布(72名)
		2016年12月21日	29名	紙芝居		
⑬	東目屋児童館	2016年12月27日	小学1～6年生 41名	紙芝居	お試し乗車券利用有無調査 (※回答数0)	
⑭	たしろ保育園 (西目屋村)	2017年6月10日	0～6才児 35名+保護者 4才児5名+5才児9名 +保護者	紙芝居 乗り方教室・乗車体験	行動プラン法	保護者参観日に実施
⑮	弘前大学教育学部 附属特別支援学校	2017年6月23日	中等部1～3年 15名	座学 ・公共交通とは? ・バスに乗る時のマナー (紙芝居) ・電車に乗る時のマナー (紙芝居の電車版を作成)	行動プラン法	弘南鉄道との合同実施
		2017年6月30日		バス・電車の利用実践 (学年毎)		
⑯	弘前大学生涯学習教育 研究センター	2017年9月9日	1～8才児 14名+保護者 (7家族)	紙芝居 乗り方教室	簡易アンケート (行動意図の確認)	全3回の講座中1回を担当 次回(2017年10月16日)ま でにバス利用を宿題として 課し、2家族が実行
⑰	城西小学校	2017年9月25日	小学3年生 28名	座学 ・バス運行に係る仕事内容 ・バスの大切さ(社会的ジ レンマの説明) 乗り方教室・乗車体験	行動プラン法	授業テーマ「弘前の身近な 産業」に合わせたスライド を作成 社会科見学(リンゴ園の見 学)と併用
⑱	高杉小学校	2017年10月19日	小学2年生 26名	乗り方教室・車庫見学 清掃体験	行動プラン法	紙芝居は、乗り方教室内で フリップとして活用
⑲	大和沢小学校	2017年10月25日	小学1・2年生 14名	乗り方教室・車庫見学 清掃体験	行動プラン法	紙芝居は、乗り方教室内で フリップとして活用
⑳	相馬小学校	2018年2月21日	小学3年生 28名	乗り方等の座学 乗車体験・社会科見学	行動プラン法 お試し乗車券利用有無調査 (※調査中)	弘前市実施分への協力
㉑	高杉小学校	2018年2月27日	小学3年生 22名	バス運転手の仕事を知る・ 話を聞いてみる	感想	弘前市実施分への協力 お試し乗車券は未配布



図-1 保護者も対象に配布した乗り方ガイド

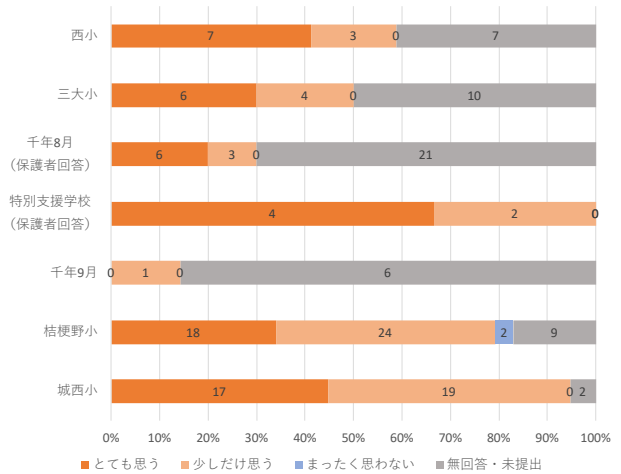


図-2 行動プラン法による子ども・保護者の行動意図 (2016年度実施分)

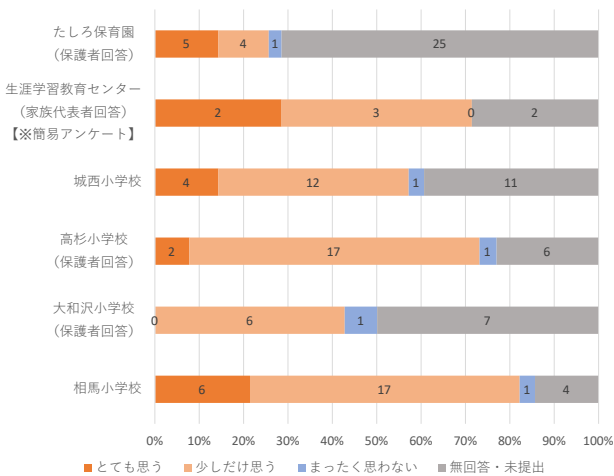


図-3 行動プラン法による子ども・保護者の行動意図 (2017年度実施分)

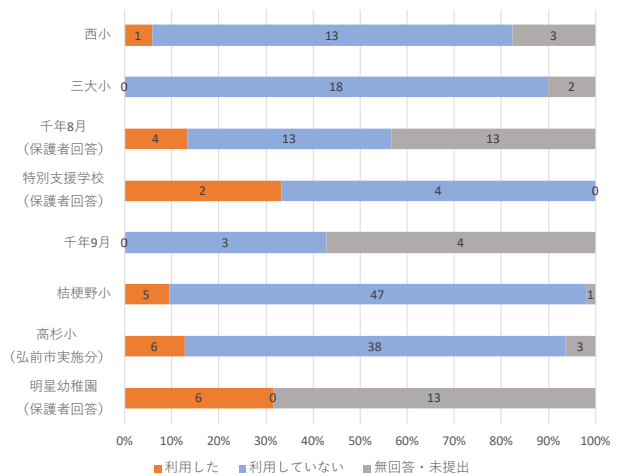


図-4 お試し乗車券の利用状況 (2016年度のみ)

(2) 出前講座の実施効果

可能な範囲で、行動プラン法に基づくアンケート調査と、お試し乗車券の利用有無調査を実施し、出前講座の効果を把握した。なお、調査票への回答は子どもたちの年齢等に応じて、保護者に協力してもらいながら子ども自身に回答してもらおうパターンと、保護者に回答してもらおうパターン、2パターンを用意している。

アンケート調査は出前講座終了時に配布し、2週間程度を目安に学校等を通して回収。利用有無調査は、お試し乗車券の利用期限である出前講座実施から約1か月後を目安に実施し、同じく学校等を通して回収している。

まず、アンケート調査において、行動プラン法に基づき作成してもらった「おでかけ計画」を実行したいかどうか尋ねた。ただし、2017年度に実施した弘前大学生涯学習教育センターについてはおでかけ計画の作成は行わなかったため、「クルマを使わず、バスや電車、歩き、自転車などで、お子様と一緒におでかけしたいと思いませんか」という問いを、家族代表者に回答してもらった。調査結果について、2016年度実施分を図-2、2017年度実

施分を図-3に示した。結果にばらつきがあるものの、「とても思う・少しだけ思う」という意思表示をした人が参加者全員のうち少なくとも1割以上、ほとんどの実施場所で半数以上を占めている。

次に、お試し乗車券の利用有無調査の結果を図-4に示す。人数として多くはないが、一部の実施場所を除けば、参加者全員のうち1~3割程度の人が「利用した」と回答している。

以上のとおり、実施内容が異なり、実施場所によって子どもたちや保護者の特性も異なるので、効果にばらつきは生じてしまうが、行動意図の形成には一定程度の効果があることは確認でき、お試し乗車券についても実際のバス利用の誘発を少なからず起らせていると言える。

4. 実施によって表出した課題

(1) 実施先の確保

出前講座を実施するうえで最初に表出する課題が、どのように実施先を確保するかということである。行政が



実施主体の場合は教育委員会や学校長が集まる会議等で呼びかけることも可能だが、民間バス事業者が実施主体である場合は、必ずしもこうした手段が使えるとは限らず、独自で開拓する必要に迫られることもあり得る。弘南バスでは、初動段階であった 2016 年度は実施先を次のように確保していった。

最初に行った西小学校と第三大成小学校では、放課後子ども教室を運営する市民ボランティアと担当者が知り合いだったことから、出前講座の話を持ちかけて実施が実現した。特別支援学校についても、学校教員と担当者が知り合いであったことから、同様に前出講座の実施を打診することができた。加えて、放課後子ども教室にスタッフとして参加していた市民から児童センターや保育園を紹介してもらい、さらなる展開へとつなげていった。2016 年 12 月に実施した明星幼稚園については、ある弘南バス職員の家族が園児として通園していることを契機に、出前講座の実施を打診して実現した。

2017 年度になると、東北運輸局や弘前市に協力する形で前年度に実施した小学校側から直接依頼を受けたり、新規で直接依頼を受けたりして、実施につながるケースも出てきており、出前講座の取り組みに対する学校や地域の認知度が徐々に高まってきたことがうかがえた。

以上のように、初動段階においては人的ネットワークを駆使して実施先を確保し、実施回数を積み重ねながら認知度向上を図っていった。

## (2) 人手不足

近年、バスを運転する乗務員不足が深刻化しており、これは弘南バスも例外ではない。出前講座のプログラムとして、実車を用いた利用方法の説明や乗車体験は定番ではあるものの、使用するバスを運転する乗務員を確保することが難しくなっている。事業者によっては、事務職員の中にバスの運転が可能な職員がいることもあり、車庫と学校間の回送運転を事務職員が行うケースも見られるが、弘南バスではバスの運転ができる事務職員はいない。そのため、車両の確保よりも乗務員の確保が最優先であり、乗務員の管理をしている営業所との調整は早期の段階から始める必要がある。加えて、GW や帰省シーズンなどの繁忙期は高速バス乗務員を増員する必要があるため、こうした時期の出前講座の実施は難しい。

ところで吉田<sup>10)</sup>によると、国内バス事業者の 10 万キロあたり従業員数と 10 万キロあたり運転者数は、1980 年度がそれぞれ 7.1 人と 3.4 人であったのに対し、2010 年度は 3.4 人 (52%減) と 2.6 人 (24%減) に減少しており、とくに従業員数の減少率が顕著である。これは、バス事業の企画や営業等を担う事務職員数が大幅に減少していることを意味しており、事業者が MM や出前講座をはじめとする利用促進施策に割けるほど人的資源に余

力がないことをうかがわせる。弘南バスでも事務職員が不足しており、既存の体制では対応できなかったが、MM 担当として嘱託職員を雇用し、出前講座も含めて「バスぷらすプロジェクト」の企画・準備、関係各所との各種調整や営業等を行った。

## (3) 社会科見学と組み合わせることの是非

2014 年 4 月から実施された貸切バスの新運賃・料金制度によって、貸切バスの運賃・料金が適正化された。一方で、利用者側から見たときに多くの場合で従来の金額より値上がりしたこととなるため、学校にとって遠足や社会科見学等の行事で貸切バスを利用する金額的なハードルが上がった。その結果、遠足や社会科見学等の移動手段として貸切バスではなく、通常運行の路線バスを利用したいという学校側のニーズが増加しており、出前講座と社会科見学を組み合わせるケースも見受けられるようになった。

2016 年度に弘前市に協力する形で小学校において出前講座を 2 度実施している。このときは弘前市が企画や当日進行等を担い、弘南バスはお試し乗車券や各種ノベルティの提供、乗車体験時のバス車両の用意などの裏方を担った。当日の進行例として 2016 年 10 月 18 日に実施したときの内容を表-2 に示す。弘南バスで実施するものと異なり、乗り方やマナーに関する説明は実車を用いず座学のみで対応、乗車体験を実際に営業している通常路線で実施し、乗車体験の往路と復路の間に社会科見学を組み合わせている。ただし、座学や乗車体験と社会科見学の内容は関連していない。

ところで、弘南バスでは過去に遠足や社会科見学等で通常の路線バスが利用されるケースで学校から運賃を徴収していたことから、弘前市企画分では乗車体験の際に運賃を徴収したが、このときは弘前市が運賃を負担し、小学校側の費用負担は生じていない。事実上、小学校側としては無償で社会科見学の訪問先までの移動手段を確保できることになるため、弘南バスとしては社会科見学の訪問先までの移動手段として出前講座が利用されるこ

表-2 2016 年 10 月 18 日の弘前市企画の出前講座実施内容

内容	詳細
座学	<ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通について</li> <li>・バスについて</li> <li>・バスの乗り方・マナーの説明</li> </ul>
乗車体験 (往路)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・通常路線の増便対応</li> <li>・運賃は弘前市が負担</li> <li>・車内でのレクチャー等は無し</li> </ul>
社会科見学	<ul style="list-style-type: none"> <li>・図書館見学</li> <li>・植物園での自然学習</li> </ul>
乗車体験 (復路)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・通常運行のバスに乗車</li> <li>・運賃は弘前市が負担</li> <li>・車内でのレクチャー等は無し</li> </ul>

とを実施前から懸念しており、弘前市側にも伝えていた。

出前講座終了時、子どもたちに今日の感想を尋ねたところ、社会科見学の訪問先に関する発話は確認できたものの、バス利用についての発話は確認できず、座学や乗車体験と社会科見学の内容が関連していないこと、小学校側の費用負担が生じていないことを踏まえると、出前講座が社会科見学の訪問先までの移動手段として利用された感は否めなかった。加えて、2017 年度に同じ小学校から直接依頼を受けた際、学校側に「出前講座を実施すれば、社会科見学の訪問先までの移動手段として、路線バスを無料で利用できる」という認識を与えていたことが判明した。

弘南バスは貸切バス部門を有しているため、社会科見学の訪問先までの移動手段確保を目的に出前講座が利用されることは、無償、もしくは安価に利用できる代替手段として貸切バス利用者を奪うことにつながるのでは望ましくない。加えて、弘南バスの出前講座に対して誤った認識を学校関係者に広めることにもなり、今後の展開に支障をきたす恐れがある。

そもそも、弘前市企画分については、弘前市の弘南鉄道大鰐線存続戦略協議会の事業の一環として行われたものであった。弘前市が市内小学校に対して出前講座の実施先を募り、当該鉄道路線沿線外の小学校が受け入れ表明をしたことで実施したという経緯がある。社会科見学の訪問先までの移動手段として利用される懸念は伝えていたにもかかわらず弘前市が実施に踏み切った背景には、鉄道・バスのモードの隔たりなく利用促進を実施しているという弘前市側の実績づくりのために行ったと捉えることもできる。

こうした状況もあり、弘南バスでも 2017 年度に城西小学校において社会科見学と組み合わせた出前講座を試行した。このときは社会科見学のテーマ「弘前の身近な産業」と関連付けた MM 教育プログラムを作成し、バス運行に係る仕事内容、過度なクルマ依存によって生じる社会的ジレンマの説明と公共交通の大切さ、社会科見学訪問先までの往路を利用して実車を用いた乗り方・車内マナーの説明を行った。ただし、事前に授業との関連付けなどを学校側と相談する時間がほとんどなく、弘南バス側が社会科見学と関連付けただけで、学校側が社会科見学や前後の授業等においてどこまで関連付けを行ったかは確認できておらず、十分とは言えない。

## 5. 出前講座実施上の留意点

課題を踏まえて、2 か年にわたり出前講座を実施してきたバス事業者の視点から、実施する上での留意点について整理する。

①実施先を確保するうえで、地域における人的ネット

ワークの充実を図ることは欠かせない。例えば、弘南バスが最初に出前講座を実施した放課後子ども教室の市民ボランティアと担当者とは、大学生と社会人が自由に話し合える交流の場として弘前大学が実施していた「やわらボ」という取り組みの中で知り合った。こうした場を活用しながら、地域のキーパーソンとつながるよう努める必要がある。

②バス乗務員が不足している中で、実車を用いた利用方法の説明や乗車体験のプログラムを実施する際は、早期の段階から調整を始める必要がある。加えて、学校の長期休暇の時期は事業者の繁忙期と重なるため、実施時期についても留意する必要がある。

③利用促進方策の企画・営業等に割けるほど、バス事業者は人的資源に余力がないことを鑑みて、行政は実施先の確保をはじめ、バス事業者の状況に応じて適切にサポートすることが望まれる。

④出前講座を社会科見学と組み合わせる機会やニーズは、今後増加することが予想されるが、社会科見学の訪問先までの移動手段として出前講座が貸切バスの無償・安価な代替手段とならないよう、社会科見学や前後の授業との関連付けを学校側と相談しながら行う必要がある。学校側の協力も不可欠であり、出前講座単体で行うよりも綿密に相談する必要があるため、授業計画が定まる前年度から調整を始めなければならないと考えられる。

⑤出前講座は実績づくりのために行うのではなく、学校の授業での位置づけや実施場所によって異なる子どもたちの特徴を確認し、子どもたちの年齢や発達段階を考慮しながら、丁寧に実施することを目指さなければならない。

## 6. まとめ

本研究では、弘南バスの MM 事業「バスぶらすプロジェクト」の一環として 2016 年から行われてきた子ども向け出前講座について、2 か年にわたる取り組み内容を概観したうえで、実施によって表出した課題を整理し、出前講座を実施する上での留意点について明らかにした。

弘南バスでは、子どもたちの年齢や発達段階に合わせて MM の考えに基づきながら複数のプログラムを用意し、授業での位置づけや子どもたちの特徴を踏まえながら、出前講座を実施してきた。出前講座は子ども、もしくはバス利用時に同伴が想定される保護者の行動意図の形成に一定程度の効果を確認することができ、バス利用機会の創出にも少なからず寄与していることがわかった。さらに、実施主体であるバス事業者の視点から、出前講座の実施先確保、実車を用いたプログラムで使用するバスを運転する乗務員や利用促進方策を担う事務職員の不

足、社会科見学と組み合わせることで貸切バスの無償・安価な代替手段として利用される危険性が、出前講座を実施する中で表出した課題として紹介し、一部はその対処方法についても記述した。そのうえで、人的ネットワークを充実させること、実車を用いたプログラムを行う際には早くから調整が必要なこと、バス事業者の事務職員が不足している中で適切なサポートが必要なこと、社会科見学と組み合わせる場合は出前講座との関連付けを学校側と綿密に相談すること、出前講座は実績づくりのためではなく子どもたちを第一に考えて丁寧に実施することを、実施上の留意点として挙げた。

一方、今回明らかにした出前講座を実施する上での課題と留意点は、弘南バスの視点に基づくものであり、他の事業者や地域においては異なる場合も想定される。例えば、社会科見学と組み合わせることの是非について、愛知県内の大手乗合バス事業者の場合は貸切バス部門を有していないため、社会科見学の訪問先までの移動手段として出前講座が利用されることを問題視しておらず、むしろ積極的であった。ただし、鈴木が指摘した「学校の延長」とならないよう、いずれにせよ、社会科見学と組み合わせる際には出前講座との関連付けを学校側と綿密に相談する必要がある。

加えて、弘南バスの取り組みも、必ずしも十分とは言えない。実施先の確保は人的ネットワークに頼らない方法もあるであろう。MM 担当として嘱託職員を雇用したのも一時的な方法でしかなく、継続性を鑑みれば体制としては不十分であるのが実情である。しかしながら、少なくとも出前講座の実施主体の視点から実践の積み重ねに基づき明らかとなった課題と留意点は、公共交通利用促進方策として出前講座の実施に苦勞している行政や交通事業者に広く共有すべき知見であるといっても過言ではないと考えている。

本研究においては、他の事業者や地域での実践には至っておらず、今後の更なる実践と事例の積み重ねを通して、より一般化を期することとしたい。

**謝辞：**本稿は、弘南バスによる出前講座実施先の皆様のご協力により実現いたしました。ここに、深謝の意を表します。

## 参考文献

- 1) 交通エコロジー・モビリティ財団：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、<http://www.mm-education.jp/>
- 2) 札幌市：交通環境学習、<http://www.city.sapporo.jp/sogokotsu/gakusyu.html>
- 3) 鈴木文彦：「子どもの心を育む公共交通」、『運輸と経済』、第 78 巻 第 1 号 p62-67, 2018.
- 4) 松村暢彦、片岡法子、傘木宏夫、平畑哲哉：「子ども

のための体験型交通・環境学習の試み」、土木計画学研究・論文集 Vol.20 no2 p365-374, 2003.

- 5) 宮川愛由、東徹、大井貴之、水山光春、松村暢彦、藤井聡：「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.71 no1 p70-77, 2015.
- 6) 土崎伸、松村暢彦、神田佑亮、岡本英晃、加賀有津子：「多様なモビリティ・マネジメント教育プログラムの中長期的効果特性の比較分析」、土木学会論文集 H (教育) Vol.73 no1 p22-33, 2017.
- 7) 谷口綾子、浅見知秀：「交通問題をテーマとした学校教育プログラムにおける「葛藤」の効果」、都市計画論文集 No.43-3, 2008.
- 8) 谷口綾子：「交通問題に対する小学生の態度変容と地域特性・授業プログラムの関連分析」、土木学会論文集 H (教育) Vol.1 p49-55, 2009.
- 9) 谷口綾子、今井唯、石田東生：「児童を対象とした交通・環境教育がその保護者に与える影響に関する研究」、都市計画論文集 No.44-3, 2009.
- 10) 吉田樹：「地域公共交通活性化の戦略と実践—生産的なネットワーク構築のために—」、第 41 回都市計画セミナー発表資料、p324, 日本都市計画学会, 2018.

( ? )