

『モビリティ・マネジメント教育』

大 高 皇*

本書まえがきにおいて、モビリティ・マネジメント（以下MM）は「一人ひとりの移動や、まちや地域の交通の在り方を、工夫を重ねながらよりよいものに改善していく取り組み」（p.1）と定義されている。MMは、モータリゼーションの進展に伴う渋滞・地球温暖化ガス発生・公共交通機関衰退・健康悪化などの問題を解決する手段として、土木や交通の分野で注目を集めている。本書は、このMMを学校教育へと導入した、モビリティ・マネジメント教育（以下、MM教育）を構想し、刊行されたものである。

本書の編著者の一人である唐木清志氏は、MM教育の構想に至った経緯として、三点をあげている。①学校教育を市民教育の場へと転換するためにMMの理念や方法が役立つ。②MMで重視する、行動変容を強制するのではなく、コミュニケーションを通じて人々の意識や認識に働きかけ、人々の主体的な行動変容に期待するという考え方が、学校教育に十分受け入れられるものである。③MMでは、かしこいクルマの使い方について考え、具体的な行動変容に至るには多くの時間を費やすと考えるが、その生涯教育的発想はまさに学校教育の場でこそ生かされる。そしてこの三点から、MM教育を導入することは、「市民を育てる」という学校教育の使命を今一度考え直す機会となる、とした。このように社会科教育・シティズンシップ教育の観点からも注目されるMM教育を、組上に載せた本書は、土木や交通の分野と社会科教育の分野、双方の研究者、そして、学校現場でMM教育を実践する教員、計11名が執筆にあたっており、その構成は以下のようになっている。

I 「モビリティ・マネジメント」とは

- 1 「モビリティ・マネジメント」について
- 2 日本・海外におけるモビリティ・マネジメントの取り組み

II モビリティ・マネジメント教育の理論と方法

- 1 モビリティ・マネジメント教育の構想
- 2 モビリティ・マネジメント教育の方法
- 3 モビリティ・マネジメント教育の教材
- 4 教科書に見られるモビリティ・マネジメント教育

III モビリティ・マネジメント教育の実践事例

- 1 かしこいクルマの使い方を考える授業―神奈川県秦野市の取り組み―
- 2 交通すどろくの実践と応用―茨城県ひたちなか市と北海道当別町の実践―
- 3 石川県金沢市「金沢版交通環境学習」
- 4 「モノの流れ」について考える―フードマイレージ買い物ゲーム―

IV モビリティ・マネジメント教育の可能性

- 1 モビリティ・マネジメント教育のカリキュラム化をめざして
- 2 学校と行政の連携に基づく交通まちづくり学習
- 3 教師力の向上とモビリティ・マネジメント教育
- 4 土木と学校教育の接点としてのモビリティ・マネジメント教育

まず、I章では施策としてのMMについて紹介がなされ、続くII章ではMM教育の理論的基盤が論じられる。III章では学校現場での四つの実践事例が紹介され、IV章ではMM教育の普及

*筑波大学大学院人間総合科学研究科

に向けた提言がなされる。このように、本書はMM教育の理論から実践までを包括した、いわばMM教育のバイブルというべき一冊といえる。

もっとも、MM教育の実践は、土木学会学会誌『土木学会論文集H分冊(教育)』などで、これまでも多数報告されており、本書に掲載された実践のいくつかは、このような学会誌で既に報告がなされているものもある。しかし、本書には四つの実践事例の他にも、寺本潔氏「学校と行政の連携に基づく交通まちづくり学習」(IV章2節)の「みち」を核とした総合的学習カリキュラムの紹介や、梅澤真一氏「教師力の向上とモビリティ・マネジメント教育」(IV章3節)の「通勤ラッシュの問題を考える」実践紹介、高橋勝美氏「土木と学校教育の接点としてのモビリティ・マネジメント教育」の「地域の公共交通(バス)の役割や大切さ」(IV章4節)の授業実践など、多数の具体的事例や多様な授業構想が一堂に会していることは魅力である。加えて、巻末の付録には、交通エコロジー・モビリティ財団から発行されたブックレット、「モビリティ・マネジメント教育のすすめ」も収録されている他、教材の入手方法や情報源なども示されており、実践の手引書として活用しやすい。

他方、理論書としての側面であれば、本書は、これまで関連学会誌などで個別に論じられてきたMM教育の理論を総ざらいした上で、各編著がそれぞれの立場から、MM教育の必要性を訴えたものだ、とみることができる。例えばドイツでは、カリキュラム「モビリティ」という独自のカリキュラムを作成し、全校種・全学校でMMを導入しているニーダーザクセン州をはじめ、MMが学校教育へ積極的に導入されている。それに比し、我が国のMM教育の普及は後塵を拝す状態にある。その遅れを取り戻す上で、MM教育の理論を集約した本書の果たす役割は大きい。

そのドイツでは、各州文部大臣会議の「学校における交通教育の勧告(1994年版)」が「現在

の道路交通は事故の問題だけでなく、攻撃的行動の拡大、騒音や大気汚染など人間の日常生活に多大な影響を及ぼしている」と、交通問題を社会全体の問題として捉えた。我が国では、このような、交通問題が社会全体の問題、私たち各々に関わる身近な問題だという認識が欠如しているように思われる。その点で、目を惹くのが藤原孝章氏「モビリティ・マネジメント教育の方法」(II章2節)である。

その冒頭で、著者は自身の前勤務地や故郷での日常生活を回顧し、そこでの通勤や移動(=モビリティ)を振り返る。そして、日常生活が如何にクルマに依存しているか、それがどういよう影響を及ぼしているかを省察する。そこから「地域の公共交通やクルマ社会について考えることは、すべての大人や子どもにとってまずパーソナルなことから考えてみる必要がある。現在もしくは未来の自分の問題として面と向かうものでなくてはならない。」(p.46)という主張を導き出す。このように実際の日常生活からMM、及び、MM教育を語ることは、交通問題に対する認識を改め、現実性を高めるために有効であろう。

本書のタイトルは、『モビリティ・マネジメント教育』と直球であるが、唐木清志氏が「学校教育には次々と新しい教育が導入され、それが先生方の多忙化を招いていることは承知している」(p.2)と指摘するように、本書もまた「〇〇教育」という枠組みの濫用を助長したものだ、とする向きもあろう。しかし、堀畑仁宏氏「教科書に見られるモビリティ・マネジメント教育」(II章4節)では、新学習指導要領に対応した教科書の、MM教育に関わる内容や教材を紹介し、「MM教育の実践化にあたっては、教科書などの既成の教材を手がかりに、できるだけ負担のかからない方法で進めていくこと」(p.76)を提案し、そうした批判に答えている。

さきの東日本大震災の折、評者は、自家用車はガソリンが入手できないために使えず、また電車は一向に止まったまま、という状況に置か

れた。実家との連絡も付かず、かといって実家を直接訪ねようにも、それが出来ないことに強い焦燥感をおぼえた。しかし、震災の翌日、地域のバス事業者が電車代行バスを自主的に運行し始めた姿を見て、私は勇気づけられた。それと同時に、交通、即ちモビリティが日常生活に及ぼす影響を痛感した。その電車代行バスの運行最終日、バスターミナルで、運行スタッフに深々と頭を下げて感謝の意を示す乗客を多く見た。彼ら彼女らも、きっと私と同様の感想を持っただろう。

この震災によって甚大な被害を受けた被災地の復興まちづくりに際し、本書のもう一人の編著者である藤井聡氏は、2011年7月に青森県八戸市で開催された第六回日本モビリティ・マネジメント会議で、MMは大災害に耐えうる強靱なコミュニティを形成する中心的役割を担う、と提言している。この提言に従えば、MM教育もまた、大災害に耐えうるコミュニティ形成、あるいは、まちづくりの一助になる、といえる。未曾有の大災害を経た今、本書がMM教育普及の礎となることを期待したい。

(東洋館出版社、2011年3月刊、194頁、2,000円)