

# 西京高等学校附属中学校

(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：EPA M4-6					
2. テーマ：探究学習					
3. 実施教科：総合的な学習の時間					
4. 関連単元：キャリア教育					
5. 実施単元数：30時間（うち、本活動に関係する部分として10時間）					
6. 学年	2	7. クラス数	3	8. 生徒数	120名中16名
9. 実施内容					
(1)ねらい					
自分の力で世界を変える→変化の激しい現代社会において、現在の京都の強みと弱点を探り、「20年後の京都」をより良いものにするための「価値」を熟考し、創造する。					
(2)生徒へのMission：「20年後の京都のあり方を提案し、一步を踏み出せ」					
Mission 解決のために生徒たちが設定した課題の中で、特に公共交通や観光問題に関連する内容を取り扱ったチームを対象とする。自分たちが情報を集め分析・考察し、課題に対する解決策をまとめたものを、公共交通政策を取り扱う行政担当者に提案する。行政担当者による評価及びさらなる改善策の協議を通して、公共交通の意味・意義について深く考察したり、持続可能な公共交通を創るために必要な要素は何かを構想したりする。					
(3)行政担当者：京都市都市計画局歩くまち京都推進室 京都市交通局高速鉄道部管理課					
(4)対象チームが設定した課題					
①スマホで進め！ 多言語駅情報アプリを作成する					
②さあ始めよう、地下鉄改革 残された道は民営化のみ 京都市営地下鉄の私鉄との「直通」を生かす					
③ITopia KYOTO—古都に新風を吹かす異次元の京都改革— IT×産業で観光と暮らしを両立した超(ネオ)京都へ					
④ち・か・て・つ!! 地下鉄駅近くのスポットを発信し、観光客に依存しない京都を目指す！					

## 10. 学習のながれ：2年生京都FW（公共交通・観光に関する提案）発表会

### (1) 趣旨説明【指導者から】

京都市の20年後を見通した持続可能な社会の創造を、公共共通・観光の視点から取り組んだグループに発表してもらう。対象は、課題解決への調査協力団体・課題についての関係団体(京都市の公共交通政策を扱う行政担当者)である。現状及び現行システムに対するオルタナティブな視点・考え方を提示し、意見交流を通して、さらなる解決策の模索と、課題解決に必要な要素について明らかにする。

### (2) 発表 (◇発表内容 ◆質疑応答の内容)

#### ①スマホで進め！ 多言語駅情報アプリを作成する

◇京都駅の駅員が、外国人などへの駅構内の説明や観光地へのアクセス案内など、駅員一人につき1日のべ200件以上対応しており、多忙を極めている。京都の地元民にとっても、京都駅は複雑で利用しづらいとのこと。そこで、これらの情報を自分で調べられる多言語対応情報アプリを開発し、駅利用客に利用してもらう。



◆京都駅はJRだけでなく地下鉄や近鉄、バスやタクシーもあるが、それが全てを対象とするのか→その通り、各事業者が情報を出し合って作成する。

◆財源は？→持続可能な街づくりの一環なので京都市が持つべきだと考える。

◆案内をすることで、紹介された手段(例えば観光地へ向かうバスなど)に利用者が集中し過ぎるかも？→確かに。分散するための仕掛けを考えておく必要がある。

◆外国人対応だけでなく、地方から来られた方の方言に対応するものを作っては？→話題性があるといいかもしれない。

◆外国人へのヒアは行ったか？→まだできていない。ただ、外国人観光客にとって京都駅は新宿駅に比べて分かりやすいという話は聞いたことがある。

#### ②さあ始めよう、地下鉄改革

残された道は民営化のみ 京都市営地下鉄の私鉄との「直通」を生かす  
◇京都市営地下鉄も、東京や大阪のように民営化すべき。その理由として、巨大な赤字を解消するには、地下鉄運行事業だけではなく、沿線の不動産開発も含めた事業拡大をもって収益を上げるべき。また、民営化を相互乗り入れする私鉄に依頼、ディベロッパーとしての蓄積をもって、今持つ資源を最大限活用すべきと考える。



◆京都市営地下鉄の抱える負債について→営業係数は

プラスに転じており、運行による経常利益は黒字化しつつあるが、建設に伴う負債が巨大であり、重荷である。

◆私鉄に民営化を委ねることについて→公営地下鉄は私鉄よりも利ザヤが少ない。東京メトロや大阪メトロは、分厚い客（高収益路線）があり、他の低収益路線を支えている。京都は稼ぐ資源が少なく、民営化しても黒字が見込めるとは限らない。GAF Aなど巨大企業に買い取ってもらうなら別だが。

◆公益企業による不動産開発は認められていない→法律そのものを見直し、公営交通事業者への不動産開発を認めてはどうか。

◆開発を行うためのプランはあるのか→都心と周辺地域の地下鉄による接続を進める→京都市の場合、山科地域との接続がまさにその形である。さらに、地下鉄からバスへの接続を見通していけばよいのではないかと。→私が暮らす久我の杜地域（京都市南西部）は、JRも阪急も、もちろん地下鉄からも遠く、バスしか通っていない。周辺地域の都心部との接続において、京都市で最も恩恵を受けていないところである。このような地域はどうすればよいのか。→だからこそ、路線開発も計画を考える必要があるのでは。地下鉄ではなく、LRTなども方法として考えられる。→（他の生徒から）では、私の暮らす洛西ニュータウン（京都市西部）も同様に考えてほしい。高齢化が進むが、新たな人々を呼び込むには公共交通がバスしかなく、車が無いと生活しにくい地域である。

【指導者から】公共交通の意味・意義が明らかになってきている。お互いの発表を自らの課題にリンクさせて考え、発表交流しつつも、さらなる最適解を考えてほしい。

### ③ITopia KYOTO—古都に新風を吹かす異次元の京都改革—

IT×産業で観光と暮らしを両立した超(ネオ)京都へ

◇オーバーツーリズムに悩む京都市では、ICTを活用して観光客の分散を行っている（バスロケーションシステムや空いている観光地を紹介するアプリなど）。ただし、これらの費用対効果はどうなのか、そもそも行政が



高額な予算をかけて行うことなのか。そこで、公共交通機関の混雑状況や観光地の渋滞状況など、関連する様々な情報をオープンデータ化し、民間がそれを利用してシステムを開発、利潤を上げる仕組みを提案すればよいのではないかと。そのための補助金制度などを整備し、民間企業が利潤を上げる目的で精度の高いアプリを作れば、行政がつくるよりもより良いものを、コストをかけずに生み出すのではないかと。公民共栄の形を模索しては。

◆今でも乗り換えナビなどのアプリのように、オープンデータ（時刻表）の情報をを使って民間企業がアプリを提供しているが？→オープンデータのバリエーションが少ない。例えば、公営バスの車内の混雑状況をオープンデータにしたり、観光地

の混雑状況を共有したりすることで、バスロケーションシステムに連動した乗客誘導が行える。→現在のバスロケーションシステムは、運転手からの情報をもとに運行状況が示されているとのこと。混雑状況などの細かな内容については、カバーしきれていない。京都の民営バスにおいては、車内の混雑状況をカメラで撮影し、バスの運行本数調整や乗客の分散のための方法検討に活用している。→バスの乗車時と降車時のバス停や時間帯、系統別の利用状況をオープンデータにすれば、観光地や地元客の利用状況も含め、どこがいつ混雑しやすいのかを把握でき、民間企業にとってもアプリの機能向上とニーズに合った情報提供がしやすくなる。→バスの乗降状況を把握するには、バスにそのためのシステムを搭載しなければならず、多額な費用が必要となる。→費用対効果が見込めるならば、どこかで民間企業の力を巻き込みながら実現の方向を探るべきでは。

**【指導者から】**行政が持つ情報をオープンデータ化することで、民間企業の力を巻き込んで持続可能な公共交通政策を展開する、という案である。他の発表でもあったが、どこまでを行政が担うのか、逆に行政が思い切って情報を公開し、情報を活用して市民にも企業にもベネフィット(恩恵)が生まれる状況を生み出す状況を構想することの大切さが明らかになってきた。

#### ④ち・か・て・つ!!

地下鉄駅近くのスポットを発信し、観光客に依存しない京都を目指す!

◇観光客過多の京都市の公共交通だが、コロナによるマイナス影響があまりに大きかった。そこで、観光客に頼らない持続可能な発展は、京都市民を公共交通に誘導すること。そのために、地下鉄沿線で京都市民が行きたい



と思える場所をSNSで発信したり、現在の京都市の公共交通利用促進ポイントシステム「もえぼっ」の利用頻度を高めたりするための方策を考える。

◆そもそも、地元民は日常が忙しく、観光地に向かうのか?どちらかということ、地下鉄沿線の観光地よりもそれ以外のところに向かうのでは?→地元民の休日の動静を調査する必要がある。買い物で都心部に向かうのか、車で郊外に向かうのかを把握したうえで、公共交通機関を使ってメリットが生まれる場所との接続を考えなければならない。→時間が無い人たちにとって、公共交通機関を利用する「第一歩」を踏み出させるための仕掛けが必要。

◆「もえぼっ」の認知度は高いのか?→そこが難点である。→私もバスや地下鉄車内の広告で知っているが、それを活用している人は知らない。そもそも、内容が認知されていなかったり、ポイントを集めたとしても利用するための基準が高いため利用をあきらめてしまったりするケースが多いのでは。→実際に「もえぼっ」の実施で集客効果があったかどうかは把握できているのか→効果があるかは把握できていない。把握するための方法が確立されていない。→それを明らかにするために、

ポイントを還元するための基準を調整することで、利用状況を測定してみてもどうか。→京都市交通局だけではなく、他のポイントサービスや電子マネーとの連動など、利用の幅を広げれば「もえぼっ」の利用率は上がるのではないかと？

【指導者から】4つの発表を繋げて考えてみることで、公共交通政策を立案する上で必要なことは、行政が担うことと民間企業などが担うことを見極め、目的を達成するための最適解をどのように見つけていくのかについて、共に考えることが大切なのではないか。発表が重なるにつれて、議論が行われるようになり、アイデアがリンクしていく様子が見て取れた。

#### (5) 全体振り返り

【行政担当者から】公共交通政策は、混雑解消のための方策を考えるだけでなく、過疎などの問題を抱える周辺地域の公共交通維持問題など、様々な側面を持っている。皆さんの発表を聞き交流することで、行政だけではなくもっと多くの力を取り入れて、地域を



つなぎながら課題を解決する方法を模索する大切さに改めて気付かされた。

【生徒から】自分たちの考えた提案を行政担当者の方に聞いていただき、さらには様々な意見をいただくことで、自分たちの考えをもっと違う視点から見直し考えることの大切さに気付かされた。いただいた意見を基に、見えてきた新たな課題を解決するべく取り組んでいきたい。

#### (6) 探究学習でモビリティ・マネジメント教育を行うために（指導の要点）

探究学習において、生徒が立てた課題を尊重しつつ解決するプロセスを通じて、社会を取り巻く様々な問題を「自分事」としてとらえ、「私」の役割を見出し、自らの理想とする社会の実現を目指す力を育むことが、目標の一つである。そのことを踏まえて、公共交通政策に関心を持った生徒に、より深く自分事として問題の核心に迫れるよう、現職の行政担当者との交流を企画し、生徒には無かった視点を提示したり、提案した内容について承認・共感したりしてもらった。これにより、自分たちの提案に何が足りなかったのか、あるいは方向性が良かったのか、一定の評価を得ることができる。探究学習で大切なのは、この評価し共有する場面を指導者が設け、生徒自身が考えたことを振り返ることができるようにしているかである。また、他の発表を聞きながら、自分の発表と比べつつ、自らの提案に生かせることはないか、重なることはないかを考え、公共交通を基盤に持続可能な社会を構想するために大切なことは何かを概念化する場面を作ることができればよい。その上で、新たな課題を整理し次の探究へと入るプロセスを指導者が誘うことが欠かせない。

※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。

## 2年生京都FW（公共交通・観光に関する提案）発表会

副校長 上畑

目的：Creativity：京都市の20年後を見通した持続可能な社会の創造

Responsibility：課題解決への調査協力団体、課題についての関係団体への提案

Diversity：現状及び現行システムに対するオルタナティブな視点・考え方の提示

日時：令和6年3月6日（水）14：00～15：00

場所：本館3階同窓会会議室

（生徒の皆さんは2階または4階から中央階段で来てください）

来校者：京都市都市計画局歩くまち京都推進室 三原様 池田様

京都市交通局高速鉄道部管理課 平井様

次第：1.趣旨説明（上畑）

2.発表

【発表5分程度→質疑応答5分程度】×4チーム その後全体で意見交流15分

3.来校者から感想

※発表順

(1)A15 交通 スマホで進め！多言語駅情報アプリを作成する

(2)B20 交通 さあ始めよう、地下鉄改革

残された道は民営化のみ 京都市営地下鉄の私鉄との「直通」を生かす

(3)B25 産業 ITopia KYOTO

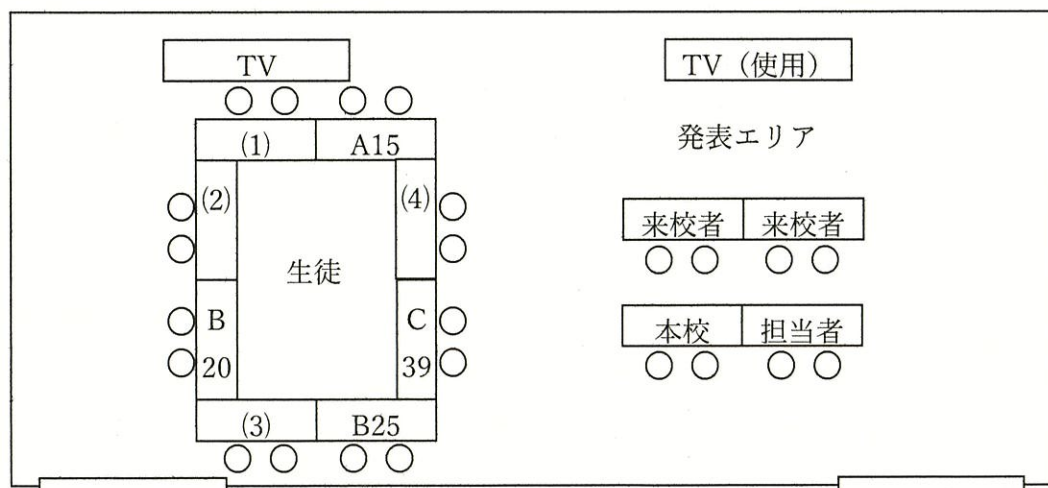
-古都に新風を吹かす異次元の京都改革-

IT×産業で観光と暮らしを両立した超(ネオ)京都へ

(4)C39 交通 ち・か・て・つ!!

地下鉄駅近くのスポットを発信し、観光客に依存しない京都を目指す！

配置図：同窓会会議室 発表者はTVにpptを映して発表します



※三者懇談期間中につき、途中参加または途中退席する生徒がいます。ご了承ください。