

見方・考え方を育てる中学校地理授業の開発 (2)

— 小単元「道路は誰のもの？」の場合 —

伊藤直哉・田口紘子・川口広美・池野範男

(2007年10月4日受理)

A Study on Developing a New View of Society in Geography Course in Junior High School:
Unit plan “Whose is ‘Douro’, route and street?”

Naoya Itou, Hiroko Taguchi, Hiromi Kawaguchi and Norio Ikeno

Abstract. The purpose in this paper is to develop the lesson plan for teaching junior high school social studies to consider “Douro” (route and street). We developed the unit plan “whose is Douro?”. The aim of this plan is for children to recognize the perspectives and views of “Douro”. We have prepared two views of space to plan the unit. One is a Neoclassical economics view. It thinks “Douro” from a bird’s-eye viewpoint. Another is a view of Commons Studies. It reflects “Douro” from the viewpoint of our daily life. As students have a common knowledge view already, we have planned the lesson that they recognize a common knowledge view, a Neoclassical economics view, and a view of Commons Studies. As a result of this plan, students will be able to consider how to society using three views.

Key words: junior high school geography course, view of society, “Douro”, neoclassical economics, commons studies.

キーワード：中学校社会科地理的分野，見方・考え方，「道路」，新古典派経済理論，社会的共通資本論

I. 中学校社会科における地理的 見方・考え方

本稿の目的は、生徒の事象に対する見方・考え方を多様化し、深化させる中学校社会科地理単元を新たに開発し、示すことである。筆者たちのグループは、見方・考え方を多様化、深化をめざした授業を開発してきた¹⁾。本研究はその継続研究である。

筆者たちの考える見方・考え方とは、事象を理解するとき用いる枠組みのことである。例えば、「東広島市の工場跡地に大型スーパーができた。」というニュースを聞いたとき、生徒は「大型スーパーの経営者が工場跡地を勝ち取った」とか、「市長や周辺住民がスーパーに頼んで来てもらった」と理解する。生徒たちは、競う、頼むという日頃の経験にもとづく枠組みを通して、スーパーができたという事象を理解して

いるからである。このように、筆者たちは、生徒たちが日常の見聞や経験に基いた自分なりの見方・考え方を持っており、地理授業はそれをより多様なもの、深めたもの、新たなものに育成するべきだと考えている。

一方、現行の中学校学習指導要領社会科（以下、学習指導要領と略記）は、地理の見方・考え方を、生徒たちの持つ枠組みではなく、地理学や関連諸科学にもとづく見方・考え方として客観的に存在するものとする。とくに、「生徒自身が変化する地域的特色を記述する力を育てることを目指し」、地理学の内容よりも、方法に重点を置いている²⁾。そうして、調べ方・学び方を学習し、方略的知識の獲得をめざすものとなっている³⁾。本稿では、まず学習指導要領にもとづく地理学習について、問題点を指摘し課題を設定する。そうして、その課題を克服する単元案を示すことにする。

II. 中学校社会科地理授業の問題点と課題

1. 中学校社会科地理授業の問題点と課題

現行学習指導要領は、調べ方・学び方学習を重視しているが、教育現場に十分に伝わっているとは言いがたい。

石戸谷は、学習指導要領が内容とする「三国三県」に関して、同じ調べ方・学び方の学習を繰り返すことの意味が十分に理解されていないことを指摘している。そして、地理教科書が取り上げる国や県を増やしており、多くの地理教員が、日本や世界の地誌を網羅的に学習させている状況を紹介している⁴⁾。

このような状況に対し、調べ方・学び方学習の改善策として、学習対象や獲得する知識の質を改善することが提案されてきた。

加藤は、調べ方・学び方学習の学習対象を変えること主張している。例えば、都道府県、市町村といった形式地域を所与のものとして取り上げる地理学習が、地域を批判的に見ないことを問題として指摘し、対象を実質地域に変更することを提案している。その事例として、矢作川の社会的機能に着目して、社会的流域という実質地域を確定し、水質問題の原因となる社会構造を探究する授業を示している⁵⁾。

大杉は、地理学習において、方略的知識の獲得に加え、概念的知識の獲得を目指すことを主張している。学び方・調べ方学習を繰返すことは、社会認識を広めるが、質的に深めないと指摘する。そして、北九州工業地帯の工業の特色と変化を、「利益を大きくするため生産費が最小となる地に工業が立地する」という概念的知識を見方・考え方として地理授業に組み込むことで、より社会認識が深まるとしている⁶⁾。

これらの改善策は、現状の社会を社会構造や概念的知識によってより正しく説明することをめざし、その成果を示している。しかし、社会科が「国家・社会の形成者」の育成をめざす教科であろうとするならば、現状の社会について、これでよいのかと批判的に見、新たなものにつくりなおすことを考える機会を与えることも必要である。

地理において「国家・社会の形成者」を育成するためには、地理的事象を理解するだけでなく、それらがどうあるべきか、という地理的事象のあり方について学習すべきであろう。例えば、交通弱者を生み出すような現在の日本の車社会も、何らかの価値観にもとづくあり方である。生徒たちには、その価値観に気付かせ、その他にどのような価値観にもとづく車社会のあり方があるか、どれがよいかを考えさせ、判断させる

機会を与えることが必要ではないかということである。そのため、日本の車社会に典型的な政策構想や他国の都市計画の事例などを、地理授業で複数の見方・考え方として提示し、根拠を持って、ひとつのあり方を選択することができるようにさせるということである。

そこで本稿では、地理的事象を理解する枠組みとしての見方・考え方を複数用意し、多様化、深化をめざす授業案を示すことを課題とする。

このような課題に取り組んだ先行研究として、丹生たちの研究がある⁷⁾。それは、事象理解の枠組みとしての見方・考え方を育てるため、空間認識について考察し、その結果を授業案として示している。

丹生たちは、学習指導要領が地域の環境条件や他地域との結びつきという制限の中で、地理の見方・考え方の育成をめざすため、空間認識が一つの見方・考え方に特化される問題点を指摘している。そして、社会学の視点から、家族という社会集団と住居という居住空間の関係に着目し、新たな空間認識を示している。

本稿では、丹生たちの研究成果に基づき、それを発展させ、地理の見方・考え方を育成する地理授業において、空間の認識のし方と、その認識のし方が果たす役割について考察する⁸⁾。

III. 地理単元「道路は誰のもの」

1. 単元の開発過程

単元の開発は、生徒の日常経験を出発点とし、複数の見方・考え方を育成するために道路をテーマとする。

道路は、交通、防災、遊び場や憩いの場など、様々な社会的機能をにやぶるべき公共空間であるからである。また、生徒がほぼ毎日接する生活空間だからである。しかし、現在の中学校地理授業では経済空間というひとつの見方しか提示されていない。そこで、経済空間と生活空間の両面から見るため、新古典派経済理論と社会的共通資本論という2つの見方・考え方を用意し、道路について見方・考え方を多様化・深化させることをめざす⁹⁾。

まず、生徒の道路観について考えてみよう。生徒が日常生活のなかで目にするものは、飛び出し危険の看板、黄色い旗を持った交通指導ボランティア、水道管のための道路工事、テレビで流れる道路公園問題のニュースなどがある。しかし、これらから形成される道路観は、感覚的、要素的なものであろう。価値的、社会的なレベルの認識は無く、漠然としたものである。

中学校地理教科書に基づく道路学習は、国土や都道

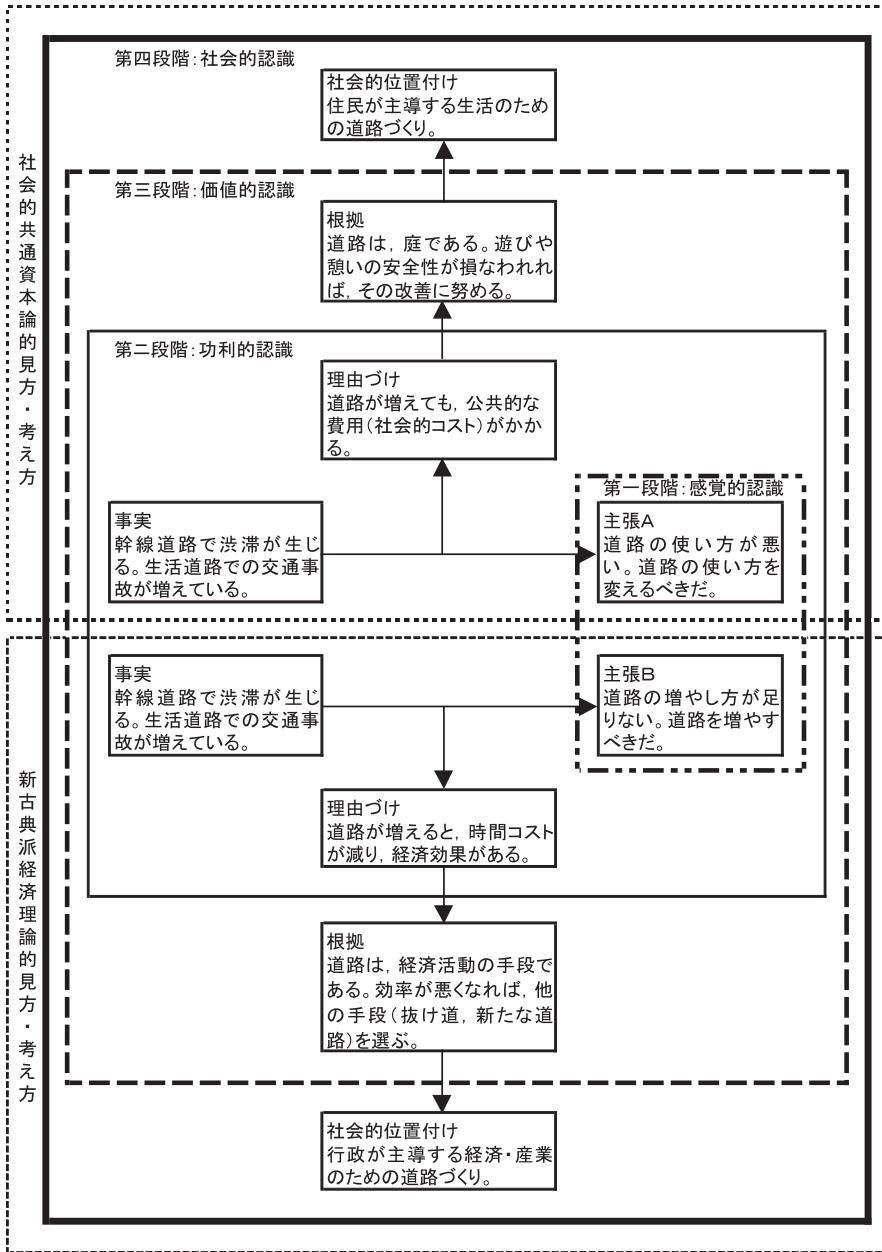


図 道路に対する見方・考え方の構造

府県スケールの交通機能を認識する道路学習である。そこでは道路を経済空間として、同質的にみなすものとなっている。

例えば、教科書には「全国各地が新幹線や高速道路、航空路によって結ばれ、…略…人やものの移動、そして産業が活発になりました。」「鉄道やバス路線が廃止になったり、道路網の整備が遅れたりして…略…地域間の格差が生まれています。」と記述されている¹⁰⁾。

このような記述に基づく学習の特徴は以下の2点である。1点目は、高速道路は産業を活発にする、道路網の整備が遅れると地域の生活や経済が停滞する、という経済空間としての道路観が形成されることである。2点目は、道路を線路、航路、航空路と同様に交通路としてみるため、道路を段階性の無い同質なものとする点である。他の交通路にはない、例えば子供の通学路、遊び場、老人の憩いの場などの機能に目が

向かないことである。

2点目のような視点は、身近な地域の調査を行う単元に求めるべきものかもしれないが、教科書にそのような視点からの記述はない。したがって、教科書全体を通して経済空間としての道路観が形成されることになろう。道路を経済空間と認識する学習は、大切である。日本の産業や経済発展は、道路網の整備なしにはあり得ず、今後の整備について考える事も重要である。しかし、生徒の生活経験や福祉的視点を含めて、多様な立場からの見方・考え方を提示して、道路を取りまく社会のあり方を批判的に考えることも重要である。本稿では、道路について、新古典派経済理論に基づく見方・考え方と、社会的共通資本論に基づく見方・考え方を準備し、単元を開発した。

2. 地理単元「道路は誰のもの？」の全体構造

(1) 見方・考え方の構造

地理単元「道路は誰のもの？」では、生徒の感覚的認識を、功利的、価値的、社会的なものへと段階的に深化させることをめざしている。本単元における「道路」の見方・考え方を図示したものが、前頁の図である。

図の下段には、地理教科書が依拠していると考えられる新古典派経済学的な見方・考え方を、そしてその視点を批判的に見る見方として、社会的共通資本論的な見方・考え方を下段に示した。

新古典派経済学論的な見方・考え方は、まず、「幹線道路では渋滞が生じている。生活道路では交通事故が増えている」という地理的事象について、「幹線道路では渋滞が生じている」という点に着目し、感覚的に「道路を増やせば良い」と考える（感覚的認識）。その主張は、平常時に比べて、渋滞時に生まれる損失（時間コスト）によって「道路を増やせば儲かるから」と理由づけられる（功利的認識）。さらに、時間コストの重視が、なぜ新道路建設につながるのかを考える。そうして、時間コストという考え方が、より早く合理的なルートを選択する経済人のものであること、また経済人は道路を合理的な経済活動の手段としてとらえることを認識する（価値的認識）。最後に、そのような価値観に基づく主張は、現代の車社会を作ってきた中心的な考え方であることを認識する（社会的認識）。

上段では「社会的共通資本」論を見方・考え方として設定する。この見方・考え方は、まず「幹線道路では渋滞が生じている。生活道路では交通事故が増えている。」という地理的事象について、「生活道路では交通事故が増えている」点に着目し、直感的に「車社会

のあり方を変えれば良い」と考える（感覚的認識）。その主張は、道路を増やしても交通事故やその予防費用（社会的コスト）が増加することによって理由づけられる（功利的認識）。さらに、なぜ社会的コストを理由にしたかを反省し、道路を庭のように考える価値観にもとづいて安全性を重視しているからだと気付かせる（価値的認識）。最後に、そのような価値観に基づく主張は、現実の社会では、生活者レベルでの取り組みとしてみられることを認識する（社会的認識）。

以上のように、生活道路の交通事故の解決を考える学習は、経済成長を重視する都道府県スケールの見方・考え方と、健康で安全な生活を重視する地域社会スケールの見方・考え方を、同じ空間上で重ねあわせる空間認識を形成する。

(2) 単元の構造

開発した単元は、道路をめぐる社会問題について、生徒が感覚的に提案した2つの見方・考え方を、その論理的根拠を功利的、価値的、社会的なレベルに高めること、また「道路」に関する2つの見方・考え方の関係について考えることをめざす構造になっている。そうして、2つの見方・考え方に基づいて、道路を取りまく社会の新たなあり方を構想し、そのなかで自分にできることを考えていくことをねらいとしている。

(3) 単元の展開構造

単元展開は、教材として道路やそこで見られる渋滞、交通事故などを事例に、以下のように構成した。

導入では、スクールゾーンなのに歩行者が犠牲になったさいたま市の交通事故を事例に、生活道路をめぐる不平等な社会的関係を把握させる。生活道路を公共空間と考える立場にたてば、この不平等な状況は社会問題となる。展開1では、その社会問題の解決に向けた主張を行い2つにまとめる。そうして主張A「道路を増やすべきだ」、主張B「車社会を変えるべきだ」という2つの見方・考え方について、どちらが良いかを考えるよう単元を展開する。そのなかで、なぜ良いかという説明を、感覚的認識に基づくものから、功利的、価値的、社会的認識に基づくものへと成長させていく。

展開2では、「渋滞＝問題」という構図を反省し、批判的に考える。日常生活をふりかえれば、渋滞を想定して行動している場合が多い。それでも、なぜ渋滞は解決すべきかを、時間コストを重視する石原都知事の政策、社会コストの重要性を喚起する交通事故の記事を事例に問うことで、主張A、Bに功利的な理由づけを行う。展開3では、時間コストに基づく道路づくりの価値観を見えやすくするため、道路を生活の庭ととらえる価値観が明確なフライブルグの町づくりを先

に学習する。そうして、再度都知事の政策を見ることで、道路を経済活動や生産手段とみなす価値観を理解する。展開4では、現在の日本の道路政策を手がかりに、主張A、Bの両者の考え方が現代社会にどのように組み込まれているかを認識させる。そうして、主張A、Bは、二項対立的なものではなく、状況、規模等に応じて、用いるものであることを理解させる。

展開5では、2つの見方・考え方を通して、校区の周りの道路を評価させる。そして、もし問題と感ずるところがあれば、展開4で学習した内容に基づき、解決の方略を考えさせる。

3. 地理単元「道路は誰のもの？」

(1) 単元名

「道路は誰のもの？」

(3) 単元の展開

過程	発問・指示	教授学習活動	予想される生徒の答え
導入「道路」って何？ — 幹線道路と生活道路 —	交通事事故事例を分析し、生活道路をめぐる社会的関係を把握する 問題状況の確定	・通学路で起きた交通事故の記事を見てみよう。 ・スクールゾーンって、近所で見ただことがあるかな。 ・誰のための道路だろう？ ・なぜ、この事故は起こったのだろうか。 ・このような事故は珍しいのだろうか。資料2を見てみよう。道路には、国道、都道府県道、市町村道などがある。市町村道の幅員5.5m未満の道路を生活道路と呼ぶ。	・2007年7月4日午前8時ごろ、さいたま市で、渋滞を避けるために、スクールゾーンを近道として利用した自動車が、登校途中の小学2年生をはねて死亡させた。この時間帯は、通学時のためカラーコーンが置かれ車は通行禁止であった。 ・電柱に『文』マークが貼ってある。 ・道路が赤色に塗ってある。 ・園児や小・中学生のための道路。 ・子供が安全に学校に行けるので、子供の親も安心できる。親のための道。 ・児童は、車が通らないと思いこんでいて注意しなかったから。 ・通行禁止なのに、運転手がルール違反をしたから。 ・カラーコーンが置いてあるだけでは、ついつい近道したくなると思う。
		○ どうして、生活道路での事故が増えているのだろうか。 ※ 渋滞している車の時速は平均18km/h ※ 車が急ブレーキをかけて人と接触しない時速は、15km/h未満 ※ 渋滞を避けて抜け道を走る車の時速は <input type="text"/> km	T: 資料1を提示する。 P: 資料1を読む。 T: 発問する。 P: 答える。 T: 発問する。 P: 自由に答える。 T: 資料2を提示する。 P: 資料2を読む。 T: 発問し、※を板書する。 P: 考える。 P: 答える。 T: 発問する。 P: 答える。 P: 答える。

(2) 単元の目標

関心・意欲目標

日常生活を振り返り、道路に問題を発見し、解決にむけて関心や意欲を持って取り組む。

技能・表現目標

生活道路の写真と道路地図から、読み取れる内容を記述する。

思考・判断目標

道路についての2つの見方・考え方にもとづき、地域の状況を考慮して、解決の方略を考える。

知識・理解目標

生活道路で増加している交通事故を、偶発的な問題事象ではなく、生活道路をめぐる不平等な社会的関係がもたらす問題事象として理解する。

過程		発問・指示	教授学習活動	予想される生徒の答え
		・そのスクールゾーンで、交通事故が起った。		○交通渋滞がいやなら、生活道路を抜け道にすれば良いという考え方を許す道路網になっている。生活道路は、抜け道をする人には便利だが、周辺住民には危険である。子供は遊べない、お年寄りには散歩できないなど、できないことが増える。不平等だと思う。
展開1	感覚的認識 抜け道をなくす方法	主張を発表する ○これまで、幹線道路が増えても渋滞は解決せず、生活道路での事故件数は増えてきた。生活道路での交通事故は、どうすればなくすことができるだろうか。	T:発問する。 P:答える。 T:主張を2つにまとめる。	・運転手をもっと歩行者に気をつけるべきだ。 ・生活道路に入らなくて良いように、渋滞をなくすための道路をつくる。 ・スクールゾーンのように、生活する人のためのゾーンをたくさんつくる。 ○2つの主張 主張A 道路の増やし方が足りない。抜け道をする車が無くなるように、幹線道路を増やすべきだ。 主張B 道路を増やしても、交通量が増えるだけだ。生活道路の使い方を変えるべきだ。
展開2	渋滞による損失―「時間コスト」と「社会的コスト」― 功利的認識	主張Aを理由づける ・渋滞は解決すべきだろうか。「渋滞でトラックが遅れてコンビニに商品がない」とか「バスが遅れて遅刻した」とはあまり聞かない。どうしてだろう。 ○それでも、渋滞は解決すべきだという主張を読んでみよう。資料3は都知事の主張である。都知事は、なぜ渋滞の解決が必要だと考えるのだろうか。 ・失われた時間に経済活動が出来た場合の利益の考え方を時間コストという言葉で説明しよう。	T:発問する。 P:答える。 T:資料3を提示する。 P:資料3を読む。 P:答える。	・渋滞は、当たり前になってきていて、みんな渋滞を見越して生活している。トラックは、渋滞を予測して早めに出発している。電車に乗る人に比べて、バスに乗る人は、渋滞による遅れを計算にいれている人も多い。 ・都知事は渋滞が経済的な利益（時間コスト）を損なうと考え、新たな道路建設が必要だと主張している。東京大都市圏の約600箇所の渋滞解消により、約80兆円の経済効果があるとしている。 ○都知事は、時間コストを減らし経済的利益を伸ばすため、渋滞を解決すべだと考えている。
		主張Bを理由づける ○さいたま市の事故を伝える記事は、渋滞をどう見ているか。 ・事故現場周辺では、再発防止のために何が行われているか。 ・もし危ないと感じる全国の全ての生活道路で、交通指導を行おうとすれば、ボランティアの人が集まるだろうか。 ・アルバイトやガードレールの費用を、社会的コストと呼ぶ。この記事の考え方を社会的コストという言葉で説明しよう。	T:発問する。 P:資料1を見て答える。 T:発問する。 P:答える。 T:発問する。 P:答える。 T:発問する。 P:答える。	・渋滞のせいで、生活道路の交通事故が増えていると考えている。 ・ボランティアの人が交通指導をしている。 ・無理だと思う。アルバイトの人を雇ったり、指導員が立たないならば、ガードレールを作ったりすることが必要だと思う。 ・道路が増えても、道路利用のルールを変えないと、同じような交通事故は起こる。交通事故予防には、社会的コストがかかる。
展開3	道路の役割―「生産手段」と「社会的共通資本」― 価値的認識	主張Bの理由を根拠づける ・君たちや近所の人にとって、生活道路はどんな場所だろうか。 ・この道路標識を見てみよう。これは「遊びの道路」の標識だ。 ・写真のように道路をふさいでいないが、事故は起きないと言われる。どうしてだろうか。フライブルグ市の地図を見ながら考えてみよう。 ○フライブルグでは、道路を「ボンエルフ（生活の庭）」と考えている。この道路は誰のための道路だろうか。	T:発問する。 P:答える。 T:資料4を見せる。 P:答える。 T:指示する。 P:資料5の地図を見て考える。 T:発問する。 P:答える。	・公園は狭いので、道路で遊ぶ。 ・お年寄りは、家の前にイスを置いて夕涼みをしたり、話をしている。 ・生活道路は遊び場、憩いの場でもある。 ・ドイツの「遊びの道路（交通静寂化区間）」を示す道路標識である。この道路では、例えば、クラクションを鳴らされても歩行者は道を譲らなくても良い。 ・市内の道路は自動車専用道路と歩行者専用道路にわけられ、市街地の中心部には通過交通が入らないように。市街地周辺に環状道路をつくっている。 ○ボンエルフとしての道路は、周辺住民にとっての庭の役割を果たしている。この道路は、周辺住民が生活するための道路である。

見方・考え方を育てる中学校地理授業の開発(2) —小単元「道路は誰のもの?」の場合—

過程		発問・指示	教授学習活動	予想される生徒の答え	
展開3 道路の役割—「生産手段」と「社会的共通資本」—	価値的認識	主張Aの理由を根拠づける	○都知事の主張について考えてみよう。時間コストを優先すれば、どうして道路を増やそうという考えになるのか。	T:発問する。 P:答える。	<ul style="list-style-type: none"> 早く目的地に着いた時。 地図に基づいて一番距離が短い道、もしくは少し遠回りで距離が長くなっても高速で走れる道。 道路地図やカーナビで、複数のルートと比較して、最も効率の良い道路が見つかる。 目的地に最も早く到着できるナンバーワンのルートである。時間コストを主張する人は、経済的利益を目的にしているの、ルートとしての道路は経済活動の手段と言える。
			<ul style="list-style-type: none"> 時間コストは、どんな時に低くなるか。 それは、どんな道を選ぶことで可能になるか。 そのような道は、どうしたら見つかるか。 時間コストを主張する人にとって、道路はどんな場所だろうか。 	<ul style="list-style-type: none"> T:発問する。 P:答える。 T:発問する。 P:答える。 T:発問する。 P:答える。 T:発問する。 P:答える。 	
展開4 道路と車社会の関係	社会的認識	主張A・Bを社会に位置付ける	○日本の道路づくりは、どのように行われているか。主張A、Bのどちらに似ているか。主張Aから考えよう。道路は増えているのだろうか。(道路整備予算を円グラフで提示する)	T:発問する。 T:資料6を提示する。 P:資料6を読み取る。	<ul style="list-style-type: none"> 国費は、9割以上が道路特定財源、地方費は約半分が道路特定財源から、残りが一般財源から出ている。ただ、地方費の一般財源は自動車税(都道府県税)、軽自動車税(市町村税)が大半を占める。 車の購入、所有、ガソリンにかかる税金で道路をつくる制度である。国土交通省は「受益者負担」、つまり「整備される道路は車の利用者に利益を与えるものだ」と説明している。これは主張Aと同じ考えだと言える。 幹線道路の整備率は約90%であるが、生活道路の整備率は60%と遅れている。 これらの対策は、住民が自主的に車道を一方通行にし歩道をつくることなどを発案して、実験し、有効ならば実現する。 主張Bに基づく対策は、個人やボランティア集団の対策が多い。
			<ul style="list-style-type: none"> 道路特定財源という制度は、どのような制度か。 その結果、どのような道路が、どれくらいつくられているだろうか。 主張Bは、誰がどのように主張しているだろうか。 例えば、国土交通省は「暮らしの道ゾーン」「安心歩行エリア」等の政策を提案している。 主張Bは、誰がどのように主張しているか。 	<ul style="list-style-type: none"> T:発問する。 P:資料6を見て答える。 T:発問する。 P:資料6を見て答える。 T:発問する。 P:資料6を見て答える。 T:発問する。 P:答える。 T:発問する。 P:答える。 	
展開5 まとめ・発展	社会的認識	校区で2つの主張を考える	○我々の学校周辺の道路について、問題を感じることもあるだろうか。学校の帰りに、観察し考えてみよう。	P:発問する。 P:地図で学校周辺を見る。	<ul style="list-style-type: none"> ○(例)学校の校門前の道路は、狭くて危ない気がするが、交通事故は見かけたことが無い。地図で学校周辺を見渡すと、東西、南北に幹線道路がつくる500mくらいの正方形の区画にある。その中の生活道路は斜めに走っていて、格好の近道になっている。学校のある区画は学校が邪魔になって近道が出来ないが、その他の区画では近道がたくさんある。地図で見ると、狭い道路も広い道路も同じ太さで書いてある。学校周辺は広島市の都心部にあるので交通量は多く、抜け道をする車も多いのではない。
			<ul style="list-style-type: none"> みんなは、何を使って考えたから、そのような視点の違いが生まれるのだろうか。 道路について、考える時どちらの視点が有効だろうか。 	<ul style="list-style-type: none"> T:発問する。 P:答える。 T:発問する。 P:答える。 	

過程		発問・指示	教授学習活動	予想される生徒の答え
展開5 まとめ・発展	校区的な主張を 校区的で2つの主張を 社会的認識		P:帰宅時に 校区を観察 する。 P:自分の意 見をまとめ る。	実際に学校周辺を歩いてみると、道路どう しが十字に交差しないところが多くあり危 ないと感じた。お年寄りが多いのに、高い所 のカーブミラーでは対策になっていない。 広島市の都心部にあるため、新しい道路に 作り変える「暮らしの道ゾーン」は難しい。 その対策には、お年寄りが関わる老人会や看 護・介護会社やNPO法人に働きかけ、「安心 歩行エリア」に申請することが良いと思う。

【資料出典】

資料1：asahi.com『スクールゾーン無法車両 警察・住民、対策強化の動き』

<http://www.asahi.com/national/update/0707/ky.html>資料2：『Honda安全運転普及活動 トラフィックタウン』<http://www.honda.co.jp/safetyinfo/kyt/town.html>資料3：石原慎太郎公式ウェブサイト『石原都知事の政策』<http://www.sensenfukoku.net/policy/policym.html>

資料4：杉原頼幸他『広島市の都心戦略・交通戦略』社団法人中国地方総合研究センター、2002。

資料5：地球の歩き方編集部『地球の歩き方 ドイツ』地球の歩き方編集部、2007。

資料6：国土交通省道路局ホームページ<http://www.milt.go.jp/road/ir/ir-funds/sp-funds.html>

4. おわりに

本稿では、現行の学習指導要領に基づく地理学習の問題点を指摘し、新古典派経済理論や社会的共通資本論に基づく道路の見方・考え方を提示することで、見方・考え方を多様化し、深化させる地理単元を示した。その成果は以下の3点である。

1点目は、見方・考え方を育成する地理授業が社会科の目標につながることを示したことである。国家・社会の形成者の育成をめざす社会科の授業において、生徒の見方・考え方を多様にするということは、新たな社会の構想を多様にするということである。本単元では、道路を増やすべきだ、使い方を変えるべきだという生徒の感覚的な主張を、道路をとりまく新たな社会の構想に発展させていた。

2点目は、見方・考え方を育成する地理授業における空間認識の役割を示したことである。社会の構想は、例えば東京都の環状道路構想図やフライブルグ市のボンエルフのように、地図や現実の都市として空間的に表される。そこで、本単元では、道路についての見方・考え方を多様にするため、新たな車社会の構想を学習する過程を、道路地図や生活道路の写真を読み解いていく過程として構成した。新古典派経済理論を読み解くには道路地図、社会的共通資本論を読み解くには生活道路の写真といったように、構想を読み解くにはそれにふさわしい空間表現があった。空間は今ある社会を分析し、わかるためだけでなく、新たな社会の構想をわかり、評価・判断するために授業に組み込まれることを示したと言える。

3点目は、見方・考え方を複数提示し、獲得させる意義を示したことである。「国家・社会の形成者」を育成するためには、今ある社会だけでなく、複数の社会のあり方を提示し、どれが良いかを根拠づけて判断することが求められよう。今回開発した地理単元では、都市政策や外国の都市を新たなあり方として提示し、根拠づけて判断させていた。

今後、本単元を授業として実践し、その効果をはかることが必要であるが、その点は別稿の課題とする。

【註】

1) 本研究は、以下の研究の継続研究である。

①池野範男・渡部竜也・竹中伸夫『「国家・社会の形成者」を育成する中学校社会科授業の開発—公民単元『選挙制度から民主主義社会のあり方を考える』—』、『社会科教育研究』、No.91、2004。

②池野範男・竹中伸夫・田中伸・二階堂年恵・川上秀和『小学校社会科における見方・考え方の育成方略—単元『地図とはどのようなものでしょうか？地図について考えてみよう！』を事例として—』、広島大学大学院教育学研究科紀要第二部 第53号、2005。

③池野範男・竹中伸夫・田中伸・二階堂年恵・丹生英治『公民単元『国際連合について考える』—「国家・社会の形成者」を育成する中学校社会科授業の開発(2)—』、『広島平和科学』No.27、2005。

④田口絃子・竹中伸夫・田中伸・丹生英治『見方・考え方を育てる中学校歴史授業の開発—小単元『喧嘩両成敗について考える』の場合—』、広島大学大学院教育学研究科紀要第二部（文化教育開発関連領域）、第55号、2006。

⑤丹生英治・田中伸・二階堂年恵・田口絃子『見方・考え方を育てる中学校地理授業の開発—小単元『家族と空間について考える』の場合—』、広島大学大学院教育学研究科紀要第二部（文化教育開発関連領域）、第55号、2006。

2) 文部科学省『中学校学習指導要領（平成10年12月）解説—社会編—』1999年（2004年一部補訂）。

3) 大杉昭英『中学校社会科における『見方や考え方』の検討—地理的分野と公民的分野の比較検討を通して—』、『社会系教科教育研究』、第14号、2002。

pp.87-94.

- 4) 石戸谷浩美「改訂地理教科書の分析と授業づくりの課題」, 『歴史地理教育』 No.697, 2006, pp.91-100.
- 5) 加藤有悟「流域を素材とする『地域の規模に応じた調査』の試み—中学校地理的分野『矢作川地域』の単元開発—」, 『社会系教科教育学研究』, 第14号, 2002, pp.43-50.
- 6) 前掲 3.
- 7) 前掲 1 ⑤.
- 8) 本稿では、空間とは社会を形成するコミュニケーションの要素であるとしてとらえている。この場合の空間とは、地理的空間、認知空間、行動空間である。地理的空間、認知空間、行動空間という区分は、以下の文献を参照した。

中村豊「『メンタルマップ』とは何か、また主体にとって『地域』とは何か」, 『地理科学』, 54-4号, 1999, pp.280-296.

- 9) 社会的共通資本論は、道路、港湾、公立病院、公立学校などを、公共的な資本としてとらえる理論である。この理論を視点に道路を見ることで、道路づくりに関して、誰に利益があり、誰に不利益があるかという社会的関係が見えてくる。

戦後の日本の道路づくりは、新古典派経済学の費用便益分析という方法が中心であった。費用便益分析の特徴は次の2点である。①道路の利用者や周辺住民など、社会全体の便益が費用を上回れば、それで良しとする。②便益や費用が、一部の人々や地域に偏ることを問題としない。

それに対し、社会的共通資本論は、①交通事故や環境破壊などの対策にかかる社会的費用を考えた時、費用が便益を上回る事例を指摘する。②便益や費用が、一部の人々や地域に偏ることを問題とする。

社会的共通資本論の立場に立つと、例えば、ボンエルフ構想やパークアンドライド方式にもとづいて都市計画を行い、その都市の財政が赤字になったとしても、環境保護や交通事故防止に効果があれば、黒字と評価される。

- 10) 五味文彦他『新編 新しい社会 地理』, 東京書籍, 2007. なお、この教科書では、長野県を事例に、道路づくりが広域医療の救急搬送時間短縮につながったことが紹介されている。

【主要参考文献】

- 青木仁『なぜ日本の都市はちぐはぐなのか—都市生活者のための都市再生論—』, 日本経済新聞社, 2002.
- 宇沢弘文『自動車の社会的費用』, 岩波書店, 1974.
- 上岡直見『自動車にいくらかかっているか』, コモンズ, 2002.
- 共同通信社編『人を生かし地域を活かす 暮らしを変えた道50選』, ダイヤモンド社, 2004.
- 杉田聡『道路行政失敗の本質 〈官僚不作為〉は何をもたらしたか』, 平凡社新書, 2003.
- 山内弘隆・竹内健蔵『交通経済学』, 有斐閣アルマ, 2002.
- 若林幹夫『地図の想像力』, 講談社選書メチエ, 1995.