中学校社会科教科書と国土教育

福澤諭吉の世界地理教育

「世界は広し万国は、おほしといへど大凡、五に分けし名目は、亜細亜、阿弗利加、欧羅巴、北と南の亜米利加に、堺かぎりて五大洲、太洋洲は別にまた、南の島の名称なり」で始まる『世界国尽』は、福澤諭吉の著書の一つだ。1869年（明治2年）発行の世界地理の入門書で、近代日本の地理教科書のベストセラーにも位置づけられる。

『世界国尽』は全巻、ほとんどのページに図が添えられて地理案内の図解のように構成され、日本中の老若男女に世界地理を諳誦しやすいよう、本文が七五調で統一されている。地理以外にその国の歴史を説明している箇所もあり、付録の最終巻では、地学を天文・自然・人間の3章に分けて説明している。

教科書ページ数は目減り

一方、戦後の中学校地理分野の検定教科書を見ると、教育内容を系統的に習得させることが強調されるようになった昭和30年の学習指導要領以降、学習項目・内容はほとんど変わらないが、「現代化カリキュラム」と呼ばれる昭和46年検定教科書と、平成17年検定教科書を比べると、教科書の全体ページ数は3分の2に減っている。

内容的にも、前者の教科書は日本の地誌、世界の国々の地誌を系統的・網羅的に学習できたのに、後者の教科書では一部の地誌しか学べない。例えば、アメリカ、中国、フランスについてはしっかり学べるが、あとはブラジル、マレーシア、オーストラリア、ガーナについて補足的に学べる程度で、それ以外の国については触れられてもおらず、学習範囲が限定的だ。ただ、平成24年度スタートの中学社会科地理分野教科書では「世界の諸地域の地理」が復活した。

日本と欧米の違いを比較して考える

我々が現在享受する豊かで安全な生活は、先祖が農業基盤や交通基盤を整備し、川を治め、水資源を開発するなど絶え間なく国土に働きかけることで、国土から恵みを返してもらった歴史の賜物だ。我々世代も、歴史の最先端に立つ責任ある者として、国土への働きかけを続け将来世代により良い社会基盤を引き継がなければならない。交通や情報が高度にネットワーク化され、政治・経済がグローバル化された21世紀に、世界の国々との互恵関係や競争関係を考慮せず、わが国が単独で豊かで安全な生活を実現することは不可能だ。従って、わが国の国土への働きかけの努力や成果は、我々と競争関係にある世界の国々との比較で認識され、評価されなければならない。

直結する生産や消費効率

高速で走れる道路ネットワークがどれほど築けているか、日本の現状は心もとない。近代的な交通は、一般道路は平均時速60キロメートル、高速道路なら時速100キロ程度で走行できなければ効率的にモノと人を移動させているとはいえないが、日本では「40キロ規制」などの表示ばかり目立つ。60キロ以上で走れる道路は、面積当りイギリスは日本の約3倍、ドイツは2倍以上で、100キロ以上は両国とも我が国の5倍以上に達する。

我々は道路によってものを集荷したり配達し、部品を集めてものを作り製品を消費者に届ける。道路ネットワークが効率的に使えるかどうかは、生産や消費の効率に直結しているのだ。

国際競争で生き残る為に

インフラが十分整備されなければ、グローバル化した世界の厳しい経済競争を生き残れない。オバマ米大統領は就任演説で「我々は新たな成長の礎を整えることができる。道路や橋を造り、電線やデジタル通信網を敷き商業を支え我々を一つに結び付ける」と語って以来、積極的なインフラ投資政策を続ける。

キャメロン英首相も今春の英土木学会で「社会資本は現代生活を支え経済戦略において重要な位置を占める。それはビジネスを成功へと導く見えない糸である。我々の社会資本が二流になれば我々の国も二流になる」と講演した。

相対的視点で物事本質を

福澤諭吉は、わが国の独立を得、わが国の「国体」を維持するため、「西洋に行はるる文明の精神」の移入・普及と、当時のわが国国民に根ざす封建意識の打破に渾身を傾けた。状況主義・情緒主義的思考を否定し、政治・学問・教育・商売などあらゆる活動は相対的な視点で物事の本質を見極めなければならないと、価値判断の相対（比較）主義、真理原則主義、機能主義を主張した。

「台風や大規模地震が頻発する」「大都市が軟弱地盤上に立地する」「高速で走れる道路ネットワークが未整備」など、欧米より厳しい自然条件・社会条件下にあるわが国が『荒廃する日本』とならないため、過去の世代が国土にたゆみなく働きかけて実現してきた安全で安心できる豊かな社会を、将来世代へ引き継ぐために日本人が学び行動すべきことは多い。

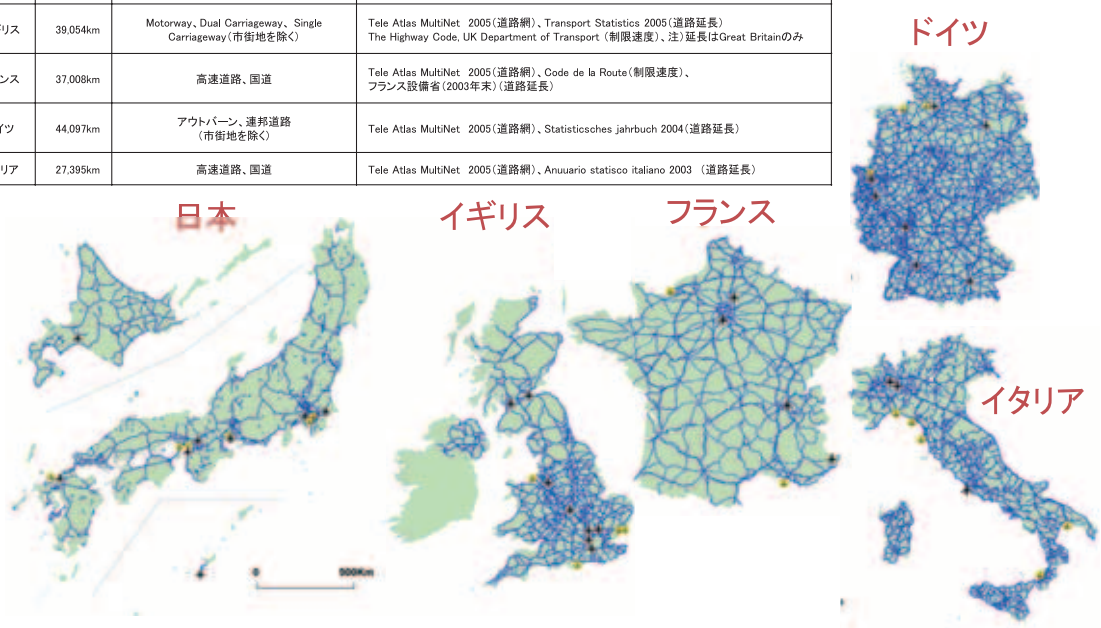
（国土交通省　国土技術政策総合研究所　総合技術政策研究センター　森田康夫）

日英仏独伊道路ネットワーク比較

（制限速度60km/h以上）

年間乗降客数600万人以上の空港
年間コンテナ取扱量50万TEU以上の港湾

	道路延長	対象	出典
日本	21,908km	自動車専用道路、一般国道	全国デジタル道路地図データベース標準、平成17年度　道路交通センサス
イギリス	39,054km	Motorway、Dual Carriageway、Single Carriageway（市街地を除く）	Tele Atlas MultiNet　2005（道路網）、Transport Statistics 2005（道路延長） The Highway Code, UK Department of Transport（制限速度）、注）延長はGreat Britainのみ
フランス	37,008km	高速道路、国道	Tele Atlas MultiNet　2005（道路網）、Code de la Route（制限速度）、 フランス設備省（2003年末）（道路延長）
ドイツ	44,097km	アウトバーン、連邦道路 （市街地を除く）	Tele Atlas MultiNet　2005（道路網）、Statisticsches jahrbuch 2004（道路延長）
イタリア	27,395km	高速道路、国道	Tele Atlas MultiNet　2005（道路網）、Anuuario statisco italiano 2003　（道路延長）



出典：財団法人国土技術研究センター

道の駅　点描

国道愛好家　松波成行

近年、「駅」のサービスの重要性がますます高まっています。鉄道の駅と道の駅。失われつつある鉄道というインフラに代わる「道」の公共性としての地域の「顔」が、互いにどこまで補完しあえるのでしょうか。

時代の変化に応じて駅の意味合いは異なります。現代では駅といえばもっぱら鉄道の駅ですが、かつては別の呼び方をしていました。夏目漱石の『行人』の書き出しには、大阪駅である「梅田の停車場」をおりる場面から始まりますが、明治5年に鉄道が開業したころは「停車場」と呼称されていました。その停車場が「駅」となったのは、実は昭和に入ってからのこと。

停車場は、その主体的な機能を含めて鉄道施設としてのシンボルを表していました。一方で、その中で働く人々（サーヴァント）を「駅夫」と呼んでいたように、「駅」はどちらかというとサービスの意が含まれています。

隣国の台湾や中国ではstationに相当する漢字は「駅」を使わず、「站（たん）」という漢字を当てます。駅という漢字を併せて表記する「駅站」という言い回しは宿や食堂の施設に使われ、人の滞在を促し、おもてなしする「サービス」としての意味が強くなります。

「駅」に込められた意味は、このようにみると、原点は古今東西共通するようです。駅はその地域のサービスの顔であり、人をおもてなしするあり方は、時代を越えても普遍的なのでしょう。それが、「道の駅」の原点でもあると思います。