シリーズ「国土教育」 人事を論ぜんと欲せば、先ず地理を観よ

歴史は国土の上でつくられる

「地を離れて人なく、人を離れて事なし。故に人事を論ぜんと欲せば、先ず地理を観よ」

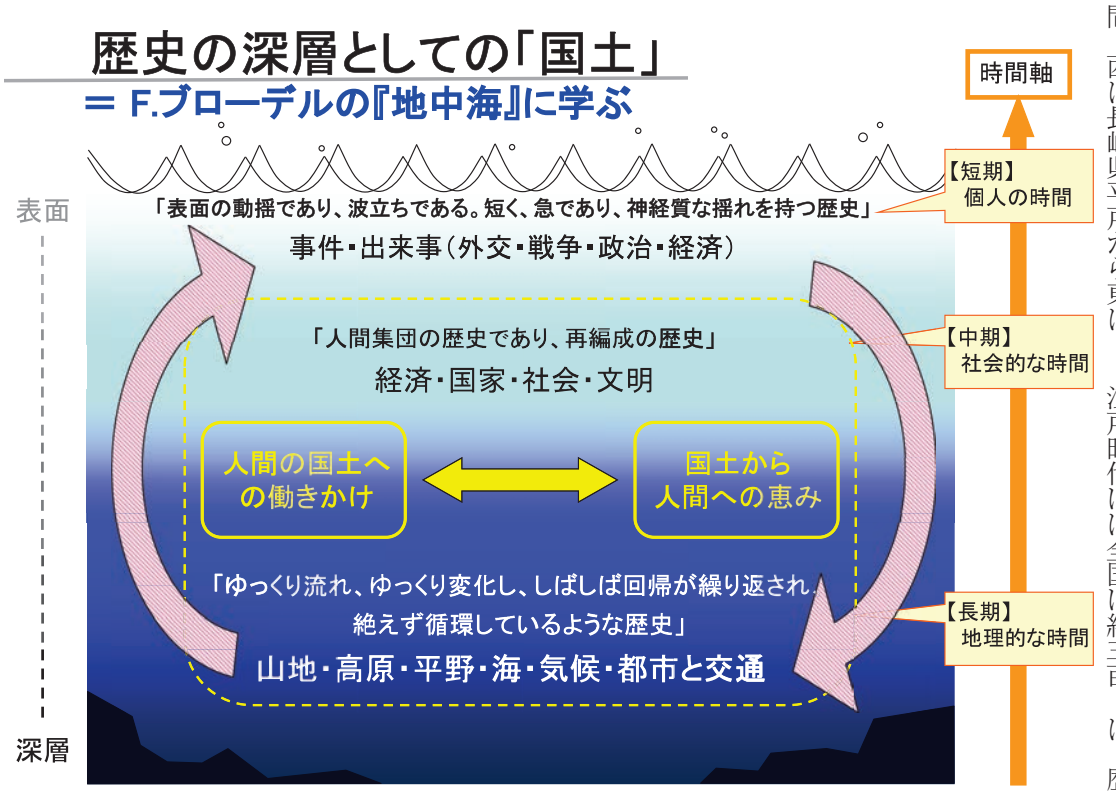
NHKの大河ドラマ「八重の桜」で小栗旬が演じた明治維新の精神的指導者・吉田松陰は、僅か29歳の生涯の全てを国難の打開にあてた。下田踏海の挙に失敗してからは身の自由はなく、獄囚幽囚の逆境下でこの言葉を書いた。

松陰は20～25歳までの数年間、西は長崎県平戸から東は青森県竜飛岬に至るまで、全国殆どの地域を踏破している。目的は「人は地理的環境に制約されている。まず地理的環境をくわしくねれば、そこに住む人間集団の大体がわかる。その人間集団―社会の解明をはなれて、事柄というものは出てこない。ゆえに、社会と社会現象を見ようとすればまず地理からはじめなくてはならない」（司馬遼太郎：世に棲む日々）であった。

江戸時代には全国に約三百もの藩があり、多様で活力ある地方（国土）が存在した。松陰を生んだ長州藩や薩摩藩は、農業生産を改革して国力を増大させ、幕末期に大幅な人口増を記録した。この国土への働きかけが西郷隆盛、大久保利通、木戸孝允（桂小五郎）、伊藤博文ら維新の志士たちを生み、彼らが欧米に対峙し得る「日本」という国家を建設していった。

わが国の歴史分野の教科書は、歴史上の著名な事象や人物・文化遺産等を主とする「事件史・出来事史」が中心で、国土形成の歴史や社会資本が果たしてきた役割・効果など「国土への働きかけ」に関連する記述は極めて限定的である。

例えば、条里制と五畿七道の整備（律令時代）、新田開発と五街道の整備（江戸時代）、鉄道・電信網の整備と北海道開拓（明治維新）など、「国土への働きかけ」に関係する記述もあるが「事件史・出来事史」で溢れる日本通史の中に散在する程度。「国土教育」を学ぶ材料として、現在の歴史分野の教科書に効果的役割を期待することは難しい。



フランスでは歴史と地理は１つの科目として学習

「地中海」に見るF.ブローデルの歴史思想

フランスの歴史学者フェルナン・ブローデルは、16世紀のスペイン帝国とオスマン・トルコ帝国が覇権を争った時代の地中海を主人公に歴史書『地中海』を著した。空間（地理的条件や自然環境）が歴史に果たす役割に焦点を当て、歴史が段階的に成層化された三つの次元、「地理的な時間（長期）」「社会的な時間（中期）」及び「個人の時間（短期）」に区別し大きな、生きた、全体の歴史を三部構成で展開する。

第Ⅰ部は「ほとんど動かない歴史」「人間を取り囲む環境と人間との関係の歴史」「ゆっくりと流れ、ゆっくりと変化し、しばしば回帰が繰り返され、絶えず循環しているような歴史」を取り上げている。

「深層の歴史」というキーワードでも表現され、山地の地理的制約とそこに住む人々の暮らし／平野における土地改良の歴史／気候の変化と農作物の収穫／パンの値段の変動／交通路としての陸路や海路／航海の仕方／都市の機能など…人間を取り囲む地理的環境、つまり人と国土との関係を詳細に調べ尽くしている。

第Ⅱ部は、動かない歴史の上に姿を現す「緩慢なリズムを持つ歴史」「さまざまな人間集団の歴史であり、再編成の歴史」を取り上げる。そこで経済、国家、社会、文明・宗教、戦争の諸形態を語る。

最後の第Ⅲ部でようやく「伝統的な歴史」「出来事の歴史」が登場する。レパントの海戦（1571年）はじめ戦争の歴史、外交の歴史を語り、ブローデルはこの階層の歴史を「深層の歴史」に対して「表面の動揺であり、波立ちである。短く、急であり、神経質な揺れを持つ歴史である」と説明する。

歴史の目で見るから、ブローデルのいう「自然環境」、筆者のいう「国土」と人間の関係が俯瞰的に見える。例えば人間と距離との戦いが「交通」であることは、現在の目線からのみでは、明確には読み取れない。

だからこそ如何に「国土」が人間にとって重要で、「国土」への働きかけと「国土」からの恵みの相互作用によって人間の生活が保たれているか、人類の幸せが担保されているか、歴史的視野（時間軸）と世界的視野（空間軸）を併せた学習が必要なのだ。

フランスでは、地理と歴史はセットになった1つの科目で、日本の中学・高校にあたるコレージュ（11～15歳）とリセ（15～18歳）の7年間毎年必修で学習する。わが国の高等学校にあたるリセの教育課程では文系、理系、職業系などのコース制だが、どのコースを選択しても「地理・歴史」は必修科目である。

（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）

道の駅 点描

国道愛好家　松波成行

平成５年に「道の駅」は103駅から始まり、平成25年３月末の段階でその数は1005駅までに至りました。足掛け20年で大台の1000駅に達したのです。単純に平均すれば、47都道府県あたり20余駅が配置されている計算です。実際は北海道単独で114駅を擁している一方で、東京都は１駅で、その分布に差が大きく、まだ各県均等とは言えません。ただ、大方の各府県で20駅前後が開業していることは、粗い見積もりでも間違っていません。

一方でほぼ同時期に市町村の数は「平成の大合併」によって平成７年４月の3234から平成25年１月の1719へと半減し、道の駅は市町村と対になる関係に近づいてきました。（合併によって同一市町村で複数の道の駅を持つ所もあります）。

道の駅が市町村を代表する「点」であるなら、それら市町村間をつなぐ「線」が次には重要になると考えます。鉄道でも明らかなように、駅という「点」が路線という「線」と明確に一対となって想起されることに大きな特徴があるでしょう。

その「線」となるべき対象は何か。それは「国道」です。道の駅1000駅余のうち、国道路線上にある道の駅の数は800駅弱。約８割に相当することからすると、本線ともいえる国道が市町村間をつなぐ「線」としてはふさわしいようです。今、道の駅を国道という「線」としてイメージさせることができないか、と思いを巡らせています。