シリーズ「国土教育」

# 「多数から一つへ」の「合衆国史」教育

## 「民族と宗教の多様性は最大の強み」

米国の歴史教科書と日本の社会科教科書。厚さの違いにも驚く＝いずれも小学5年生用

「国土教育」シリーズでは、日本の社会科教育を様々な角度から考えてきたが、今回は米国の教科書を題材にする。

2009年1月にアメリカ合衆国第44代大統領に就任以来、積極的なインフラ投資政策を続けるバラク・オバマ大統領は、1期目の就任演説で「新しい雇用を創造するだけでなく、成長の新しい基盤を築くために我々は行動する。我々は商業の糧となり、我々を結びつける道路や橋、送電網や通信網を造る」と宣言、さらに米国民としての彼の国家観、歴史観を語った。

その国家観、歴史観は「リスクをとり、行動し、物を作り出す人々が繁栄と自由への長いでこぼこ道を導いてくれた。多くは無名の働く男女だ。私たちのためわずかな所持品を鞄に詰めて海洋を旅し、新しい生活を探してくれた。工場で汗を流し、西部を開拓し、むち打ちに耐え、硬い大地を耕した。独立戦争のコンコード、南北戦争のゲティスバーグ、第二次大戦のノルマンディー、ベトナム戦争のケサンなどで戦い命を落とした。私たちがより良い暮らしを送れるよう苦闘し、犠牲を払い、手が腫れるまで働いてくれた。生まれや富や党派の違いを超越した国だった。これが今も我々が続けている旅だ。我々は依然として地球上で最も繁栄し、強い国家だ」。

歴代の就任演説同様、明確に建国の理念やナショナル・アイデンティティがあった。先人たちの国土への働きかけと努力の上に今の暮らしや「自由」の理念があり、将来世代に確実に引き継ぐ使命感があった。過去と現在と未来を繋ぐ壮大な物語があった。

米国には日本の学習指導要領のような全国的に統一されたカリキュラムはない。教育は州政府や学校区に任され、各学校区や学校は、連邦法を受けて民間教育関係団体が作った、教科毎の全米共通教育基準を参考にした各州の教育スタンダードを活用している。教科書出版社は自社教科書の採用を目指し多くの州の定める教育スタンダードを参考に教科書を編集する。

大手教科書出版社の小学5年生用「合衆国史」を例に取る。米国の歴史教育には4つの主題がある。

第1は「地理・国土」だ。「アメリカの国土」で始まり、古代先住民の時代＝灌漑施設整備／植民地時代＝河川・水路による水運と河口部の港／独立革命から南北戦争＝国道や運河・大陸横断鉄道建設／20世紀から現在＝大都市形成と都市インフラ整備、パナマ運河、テネシー川流域開発など、「地理・国土」の相互関係を、歴史を通して学ぶ。

第2は「移住・移民」。氷河期にベーリング地峡を渡り南北アメリカ大陸に移住した古代インディアンに始まり、入植・植民地時代はイギリス・フランス・オランダ系移民とアフリカ系奴隷、18世紀中頃からはドイツ・アイルランド系移民、第二次世界大戦まではイタリア・ユダヤ・スラブ系移民、大戦後はアジア・ラテンアメリカ系移民など。中心となる民族は時代とともに変化したが、常に世界中から移民を受け入れた。移民は、壮大な国土を永住の地と定め、より良い生活を目指して西部へ、北部へ大陸を移動した歴史を教える。

第3は「多様性」だ。ヨーロッパ系、ヒスパニック系、アフリカ系、アメリカ・インディアン、アジア系など世界でも有数の多民族国家。宗教もプロテスタントが主流だが、ローマ・カトリック、ユダヤ教、イスラム教など、多様な宗教を抱える。多民族・多宗教な集団こそが、アメリカの文化的価値を創り出した。

教科書の最終単元は「多様性」が大きな柱。「民族と宗教の多様性は合衆国の最大の強み」と教え、彼らの伝統文化を歴史の主流に位置付ける。女性の社会的貢献を高く評価しているのも特徴だ。

第4は「シチズンシップ」。キング牧師が訴えた人種平等実現の「夢」、民主主義国家の市民の権利と責任。若者の将来の投票権行使への期待も「しっかり学習して大人になった時に良い投票ができ、民主主義に貢献することが合衆国をより良い国にする」などと教えられる。

オバマ大統領の就任演説は、日本人には先達への畏敬の念や次世代への強い思いを込めた特別な演説に聞こえたが、米国民にはごく自然な、合衆国大統領にふさわしい演説だったに違いない。なぜなら学校でずっと学習してきた内容そのもので「合衆国史」の授業の延長だったからだ。

多様化が益々進む米国で、国家を統合し続けるオバマ大統領のチャレンジは、厳しく困難に違いない。だが、これからも「多数から一つへ」「神の下なる一つの国家」というモットーのもと、米国は「合衆国史」教育とともにチャレンジし続けるだろう。

翻って日本の社会科教育は地理、歴史、公民などがバラバラで、教育思想に統一感が乏しい。もっと重層的、立体的、統一的になってほしい、と願わずにいられない。

**（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）**

## 「地理・国土」の相互関係、歴史を通し学ぶ

## 道の駅 点描

国道愛好家　松波成行

家族連れドライブで、ガソリンスタンドでの給油を終え、いざ出発すると、子どもから「オシッコ」の声。まとめて済ませれば時間も節約できるのにと思いつつ、トイレのある休憩地をナビで検索、という経験をお持ちでしょう。車社会が発達しても、なかなか「人馬一体」いや「人車一体」でくつろげる休憩地点は少ない気がします。

駅という施設は、律令時代の駅伝制から江戸時代における飛脚制度を経て、明治中期の駅逓制度まで、一貫して情報の中継基地の役割を担っていました。情報のメッセンジャーである人と馬の休息とエネルギー補給が、古来からの駅のサービスの根幹です。

道の駅は、休憩機能、情報発信、地域連携の３つの機能を備えており、道の駅にいけば「人」は安心してくつろげるサービスを享受できますが、馬の代わりの「車」でみると、不思議とエネルギー補給できる道の駅は、あまり目にすることはありません。

東日本大震災はじめ数々の災害の教訓を踏まえ、道の駅は防災機能の拠点としての重要性が認識され、非常時に備えた電源確保の整備が進められています。加えて、動力源となるガソリン補給などの備えがあれば、電力源を含む総合的なエネルギーの備蓄基地にもなるのではないでしょうか。道の駅は新たなエネルギー保障の姿を思い描かせます。