

午前公開

第2学年社会科学学習指導案

2年1組 男子22名 女子18名 計40名

指導者 坂田 元 丈

1 単元名 日本の諸地域 ～北陸地方～

2 単元について

この単元は、学習指導要領の地理的分野の大項目「(2)日本の様々な地域」の中項目「ウ 日本の諸地域」に入る。中項目では「日本を幾つかの地域に区分し、それぞれの地域の特色ある地理的事象や事柄を他の事象と有機的に関連付けて追究する活動を通して、日本の諸地域の地理的特色をとらえさせる」ことをねらいとしている。また、この中項目の学習では、「事象の特色や事象間の関連を説明する学習などを通して、社会的な見方や考え方を養う(平成20年1月中央教育審議会答申)」ことを踏まえ、『(ア)から(キ)で示した考察の仕方』を基にして、地域の特色を端的に示す地理的事象を選択し、それを中核として指導内容を構成すること」とある。また、「改訂の要点」では「エ 動態地誌的な学習による国土認識の充実」を図るようにするとある。そのために「日本全体について任意に地域区分した上で、それぞれの地域の特色ある事象を中核として、それを他の事象と有機的に関連付けて、地域的特色を動的に」とらえさせる。ここでは、(キ)「他地域との結び付きを中核とした考察」から北陸地方を扱う。この考察では「地域の交通・通信網に関する特色ある事象を中核として、それを物資や人々の移動の特色や変化などと関連付け、世界や日本の他の地域との結び付きの影響を受けながら地域は変容していることなどについて考えること」をねらいとしている。

北陸地方の自然条件の特色としては、季節風の影響を受けて冬の降水量が多く積雪があること、他の地域と標高の高い山脈によって遮られていることが挙げられる。また、この自然条件を生かして平野部では稲作が行われていることなど、産業もこの自然条件に影響を強く受けている。ここで、他地域との結び付きを交通に関する視点から見ると、北陸地方は東京・大阪・名古屋の三大都市圏からおおよそ等距離に位置するが、鉄道輸送における旅客流動(運行本数および提供座席数)から見ると、関東地方をはじめとする東側よりも近畿地方をはじめとする西側の結び付きが強い。一方、航空輸送では羽田空港を中心とする関東地方との結び付きが強い。関東地方とのつながりにおいては先に挙げた地形の影響を受け、鉄道網は山間部や谷間を抜けるルートであるために直線的ではない。高速道路輸送は北陸自動車道や東海北陸自動車道が他の地方や北陸隣接県どうしを結び付けている。これらの地域的特色を捉えるためには、他地域との結び付きは地域間の相互依存関係や競合関係といった様々な関係がうまれるなど、社会の変化に伴い変化していくことを踏まえて考察することが効果的であると考えた。そこで、今回は平成26年度末の北陸新幹線開業を扱うこととした。

新幹線開業の先行事例として、東北新幹線(山形・秋田新幹線)や北陸新幹線(長野新幹線)や九州新幹線が挙げられる。これらの新幹線開業後の影響から考えられている北陸新幹線開業に伴うプラス面は、移動の短縮すなわち「時間短縮効果」や、年間の輸送座席数増加に伴う「輸送力増強効果」から交流人口が増加することで、地域の観光産業など関連産業への「経済波及効果」や「雇用創出効果」が見込めることなどが挙げられている。一方、マイナス面では高速交通機関の整備により経路上の中間地域は大都市に都市機能が吸収されてしまうという「ストロー効果」やJRから経営分離される在来線が赤字経営となるなどの「地域交通の衰退化」、観光やビジネス客が日帰り

することが可能になることで宿泊客が減少するなどの「宿泊関連産業の停滞化」が挙げられている。現在、新幹線開業にあわせ、行政をはじめ各方面で首都圏をターゲットにした観光PRがさかんに行われている。その一方で、新聞などの報道や一般的に県民の意識として、「観光客は金沢に集まり、富山は見向きされないのではないか」という意見がある。平成24年2月に富山県知事政策局が実施した「新幹線開業に関する首都圏住民に対する意識調査」によると、北陸新幹線開業で富山・石川沿線で、行ってみたい観光地や味わってみたい味覚（複数回答）では、石川県の兼六園が2位に入っているものの、黒部峡谷・トロッコ電車（第1位）や黒部ダム（3位）、五箇山合掌集落（4位）、立山・黒部アルペンルート（5位）というように富山県が上位に入っており、富山県内の観光資源に対する生徒を含めた富山県民の認識と首都圏住民の認識には差があると思われる。

生徒はこれまでの学習で「鑑真は奈良時代の日本をどう思ったのだろうか」、「今後20年、日本はアメリカと中国のどちらと関係を深めていけばよいか」、「日本は東アジア共同体に参加すべきか」といった課題で討論活動を行ってきた。そのため、資料などを根拠に自ら判断し、意見を述べるなどの表現活動はできてきている。一方、「四国新幹線が開業したら徳島県はどうなるだろうか」というプリテストを実施したところ、「徳島県の人々は阪神地区へ行きやすくなる」や「徳島を訪れる観光客が増える」といった意見は多く見られたが、「高速交通機関が開通するとスロー効果がおこる可能性がある」（例えば、徳島の人口が中国・近畿地方に流出してしまう、四国第一の人口をもつ松山に観光客が奪われてしまう）や「新幹線が開通した地域の在来線の経営はきびしくなる」（例えば、遠くへは移動しやすくなるが、地元での移動は不便になる）といった高速交通網ができることで起こりうる現象に関する「概念」にまではふれていない。

そこで、北陸新幹線開業が地域にどのような影響を与えるのかについて考察することを通して、北陸地方の他地域との結び付きを捉えさせたい。そのため、生徒がより切実感をもって取り組めるように、本校が位置する富山県を視点にして「北陸新幹線開業は富山県にとってどうなのだろうか」という課題を設定し、その影響について考えさせる。富山県にとってどうなのかを判断するにあたり、富山県と他地域との人々の「長距離移動の利便性の有無」や住民の移動手段や観光客の2次交通手段である「近距離移動の利便性の有無」といった『移動の利便性の有無』と、地域間の人々の流動がおこることで発生する『経済波及効果の有無』の2つを『選択の基準』として「討論」を行う。この討論を通して、北陸地方の地域的特色を多面的・多角的な見方や考え方で捉えることで、今後の社会的事象の変化に対する社会的判断力を高めさせたい。

3 単元の目標

- ・北陸地方の地域的特色に対する関心を高め、意欲的に追究して捉えようとしている。 【関心・意欲・態度】
- ・北陸地方の地域的特色について、課題を設けて追究したり、意見交換したりするなどを通して、地理的事象を関連付けて予想を立てたり、検証するために資料を基に考えたりすることができる。 【思考・判断・表現】
- ・北陸地方の地域的特色について、他地域との結び付きを視点に多面的・多角的に解釈し、価値判断することができる。 【思考・判断・表現】
- ・北陸地方の地域的特色について、資料から読み取れることを検証の根拠として活用することができる。 【技能】
- ・北陸地方の地域的特色について理解し、その知識を身に付けることができる。 【知識・理解】

4 全体計画（全5時間）

- 第1次：北陸地方はどのようなところなのだろうか・・・・・・1時間
- 第2次：北陸地方は他地域とどのように結びついているだろうか・・・1時間
- 第3次：北陸新幹線開業は富山県にとってどうなのだろうか・・・2時間(本時2/2)
- 第4次：北陸地方は今後、他地域とどう結びついていくだろうか・・・1時間

5 本時の学習

(1) 目標

北陸地方の地域的特色について、様々な資料を互いに関連付け、根拠を示しながら解釈したことを視点に、価値判断することができる。

(2) 身に付けさせたい力

「価値判断力」

北陸地方の地域的特色や先行事例などの知識や新幹線開業など高速交通網が地域の結び付きにどのような影響を与えるのかの概念を用いて思考し、命題に対して価値判断する。

(3) 取り入れる言語活動

「討論する」

(4) 期待される言語活動の有効性

討論は話し手と聞き手が入れ替わりながら展開することから、自分の立場等との共通点や相違点について比較・分類することが可能であり、異なる視点や価値観に気付くことができる。また、自分の見方・考え方を根拠付けるものに留意したり、同じ根拠であっても違う解釈が成り立つことに気付いたりすることができることから、思考力・判断力・表現力等を育む効果が期待される。

(5) 展開

学 習 内 容	指 導 上 の 留 意 点
<p>○前時までの学習を確認する。</p> <p>○本時の学習課題を確認する。</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 10px; margin: 10px auto; width: 80%;"> <p style="text-align: center;">北陸新幹線開業は、富山県にとってどうなのだろうか。</p> </div>	
<p>○課題に対して意見交換する。</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 5px;"> <p>A案「よいことである」</p> <p>なぜなら、富山県の経済が活性化し、富山県民の首都圏への移動や県内移動が便利になることは、よいことであるから。</p> </div> <p>↑ 【理由付け】</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <ul style="list-style-type: none"> ・ 県外からの交流人口が増加することで、観光産業をはじめ富山県内の経済が活性化することが見込めるから。 ・ 首都圏への移動がしやすくなることで、富山県の人々の仕事・学習・余暇の機会が増えることにつながるから。 ・ 2次交通を県外利用者が使うので、LRTなども導入しながら、地域の交通網を維持することができるから。 </div>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 判断する際の『選択の基準』が『移動の利便性の有無』・『経済波及効果の有無』であることを想起させ、判断の妥当性の検証を行うための話し合いであることを助言しながら、論点がずれないように意見を整理する。 ・ 反論する際は「理由付け」に対して「根拠」を明らかにしながら反論するよう助言する。

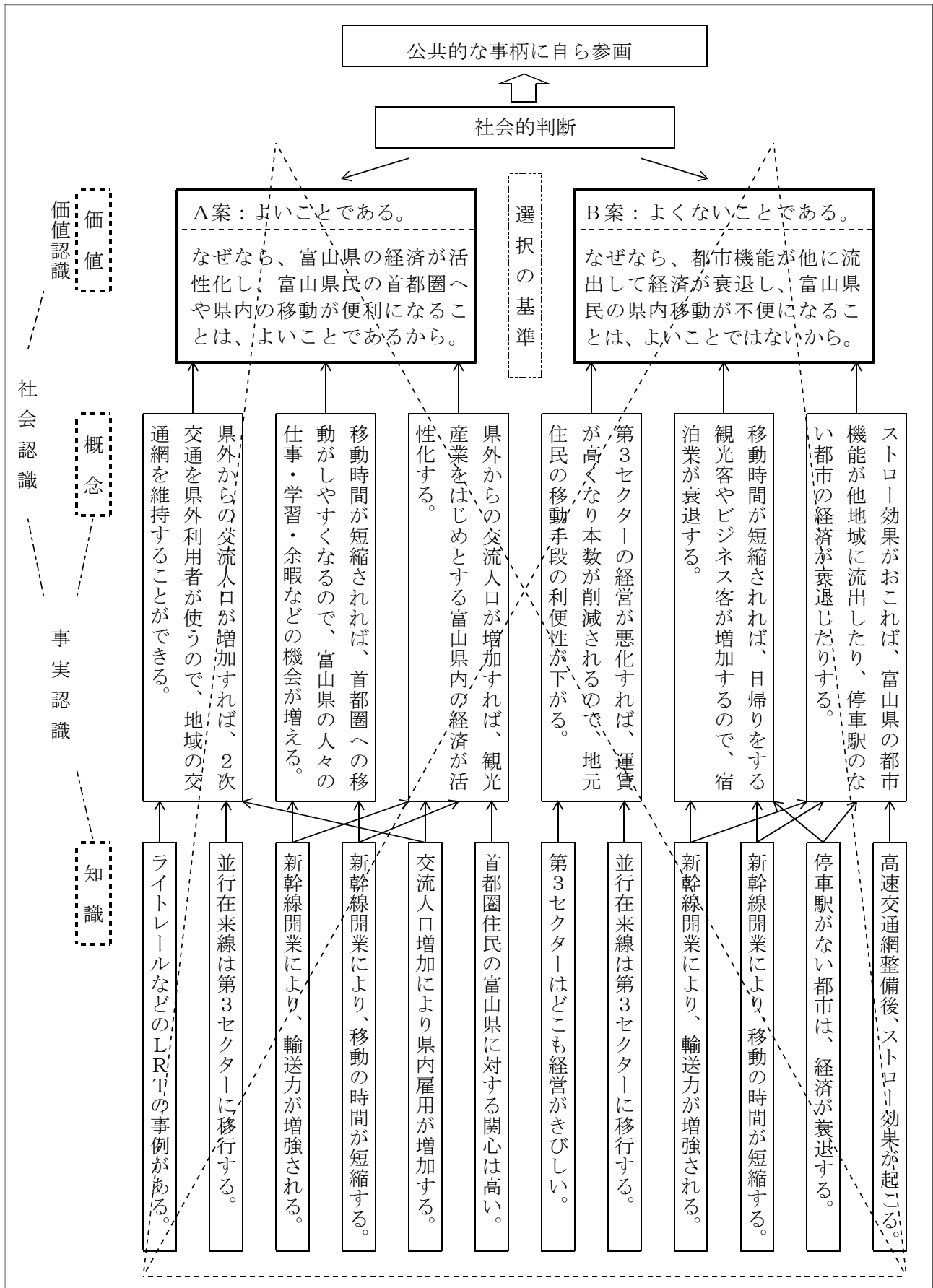
<p><資料から分かる根拠> ↑新幹線開業により、時間短縮・輸送力増強効果がおきる。 ↑首都圏に住む人の意識調査によれば、富山の観光に対し、関心が高い。 ↑在来線は第3セクターに移行する。LRTの事例がある。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・生徒の発言を「理由付け」があるかどうかに着目して、聞くようにする。
<p>B案「よくないことである」 なぜなら、都市機能が流出して経済が衰退し、富山県民の県内移動が不便になることは、よいことではないから。</p>	<p>→「主張」だけを発言している際は、そう考えた「理由付け」について発言するよう助言する。また、その「理由付け」の「根拠」となる資料を指摘しながら話合いができるように助言する。</p>
<p>↑【理由付け】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ストロー効果がおこり、富山県の都市機能が他地域に流出したり、停車駅のない都市の経済が衰退したりするから。 ・移動時間が短縮されると、日帰りの観光・ビジネス客が増加し、宿泊業が衰退することにつながるから。 ・富山県民の通勤・通学における移動手段の利便性（運賃や本数など）が下がるおそれがあるから。 	<ul style="list-style-type: none"> ・A案は赤、B案は青、どちらともいえないは緑のカードを胸ポケットに入れておき、立場が変わった場合はカードを変更する。また、意見の追加・質問・反論については、ハンドシグナルを用いさせる。こうすることで、常に自分の立場を明確にして発言できるようにさせる。
<p><資料から分かる根拠> ↑新幹線開業により、時間短縮・輸送力増強効果がおきる。 ↑沿線で停車駅がない都市は、停車駅がある都市に比べ、経済が衰退している事例がある。 ↑在来線は第3セクターに移行する。先行事例において、どこも運営がきびしいという状況がある。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・論点を構造的に板書することで、生徒の思考を整理するようにする。
<p>○課題について分かったことをまとめる。 ・新幹線開業後、富山県は今後どのように他地域とつながっていくか、どうしていけばよいのかについて考えをまとめる。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・気付いたことや考えをまとめることで、自らの学びを振り返り、次時への見通しをもたせる。

(6) 評価

北陸地方の地域的特色について、様々な資料を互いに関連付け、根拠を示しながら解釈したことを視点に、価値判断することができたか、ワークシートや発言によって評価する。

社会的判断力育成にかかわる関係図

(日本の諸地域「北陸地方」 —北陸新幹線開業は、富山県にとってどうなのだろうか— の場合)



6 参考・引用文献

<方法に関するもの>

- ・足立幸男 1984『議論の論理 民主主義と議論』木鐸社
- ・岡崎誠司 2013『見方考え方を成長させる社会科授業の創造（社会科の授業改善1）』風間書房
- ・桑原敏典 2001「見方・考え方を育成する社会科授業構成—価値的判断力育成を目指す授業構成諸理論の検討を通して—」『岡山大学教育実践総合センター紀要』岡山大学教育学部, 第1号, p. 1-9
- ・高良祐治 2007「社会を形成する一員としての判断力としての社会科学習—価値判断を迫る討論活動を位置付けた学習の展開」『教育実践研究』福岡教育大学教育学部附属教育実践総合センター, 15, p. 113-119

<内容に関するもの>

- ・井口圭一郎 2005「整備新幹線の建設過程と地域振興効果」『立命館法政論集』立命館大学, 第3号, p406-449
- ・石川県庁 1995『新幹線開業影響予測調査』
- ・奥田隆明・宇佐見俊介 2013「東海道新幹線が地域経済に与えた長期的影響の事後評価」日本地域学会, p1-9
- ・海老原浩一 1996『新幹線—高速大量輸送のしくみ—』成山堂書店
- ・川島令三 1995『全国鉄道事情大研究 北陸篇①』草思社
- ・鯉江康正 2012「北陸新幹線延伸に伴う地域経済への影響分析」『地域研究：長岡大学地域研究センター年報』長岡大学地域研究センター, 12, p17-41
- ・田本正一 2008「価値的対立の解消を学習させる社会科論争問題授業の開発—単元「長崎新幹線建設問題」の場合」『佐賀大学教育実践研究』佐賀大学文化教育学部附属教育実践総合センター, 25, p. 45-56
- ・波床正敏 中川大 2003「北陸新幹線全線が旅客流動に与える影響に関する研究」『第27回土木計画学研究発表会・講演集』土木学会
- ・野崎弘 1992『どうなる北陸新幹線—異議あり！第3セクター』桂書房
- ・富山経済同友会 富山活性化委員会 2007『高速交通網による逆ストロー現象を起こすために～東海北陸道開通、北陸新幹線開業後の活力あふれる富山へ～ 提言』
- ・富山県 知事政策局 2012『新幹線開業に関する首都圏住民に対する意識調査結果について』
- ・富山県 観光課 2007『富山県観光戦略基礎データ調査の概要』
- ・富山県商工会議所 2012『北陸新幹線の開業による地域社会への影響について』
- ・富山県並行在来線対策協議会 2011『富山県並行在来線経営計画概要(第1次)素案』、2013『同(最終案)』
- ・富山経済同友会 2001『21世紀、北陸新幹線と地域交通ネットワークの展望—新日本海時代の魅力ある拠点を目指して—』
- ・富山県交通政策研究グループ 2007『政策提言 北陸新幹線後の並行在来線を考える—県境を越えた市民連携—』
- ・フォーラム福岡 2008『長野新幹線にみる新幹線効果の「光」と「陰」』『フォーラム福岡ホームページ』
2014年4月27日最終確認 (http://www.forum-fukuoka.com/bullet_train/19_0815/)
- ・北陸新幹線建設推進同盟会 1998『北陸新幹線の需要予測・収支見通し・経済効果など』

本実践へのご意見・ご質問、各先生方の構想や実践などがございましたら、ぜひご連絡をお願い致します。

社会科研究室 坂田 元丈 (sakata@fuzoku.u-toyama.ac.jp)

