

新しい中学社会科教科書が描く国土教育の未来 —「失われた10年」を取り戻す、新しい地理教科書への期待—

森田 康夫

国土学アナリスト
元 国土技術研究センター
首席研究員



1. はじめに

現在、われわれが享受している豊かで安全な生活は、脆弱な国土と厳しい自然環境の中で、われわれのご先祖様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によって、国土から恵みを返してもらってきた歴史の賜物である。従って、現代に生きるわれわれの世代も、世界の国々と競争しながら、国土に対して働きかけを続け、将来世代に対して、より良い社会基盤を引き継いでいかなければならない。

私は、このような「国土学」の考え方が学校教育においてどのように取り上げられているかを検証するため、小・中・高等学校における社会科（地理歴史科）の学習指導要領の変遷に着目し、戦後から現在に至る間の学習指導要領を比較するとともに、検定を通過した代表的教科書を精査することによって、教科書の記述内容の変遷を整理してきた（JICE レポート第16号・17号参照）。こうした研究によって得られた成果の中から、特徴的事項を列記すると以下の通りである。

- 1970(昭和45)年検定の小学4年生社会科教科書では、「開発のむかしといま」という単元で46頁、「交通の発達」という単元で46頁の紙面が割かれている。これに対し、2004(平成16)年検定教科書では、「大河原用水（ハケ岳山麓）の開発」に14頁が割かれているに過ぎない。
- いずれの時代の中学地理教科書においても、わが国の国土・自然条件（火山や地震が多い、平野が狭い、川が急で短い、台風が来る等）については学習可能であるが、2005(平成17)年検定の中学地理教科書の頁数（本文215頁）は、1971(昭和46)年検定教科書の頁数（本文323頁）の2/3でしかない。
- 中学歴史教科書は、国土形成の歴史や社会資本の役割や効果、社会資本整備に携わってきた人々の苦労など「国土教育」に関係する記述が限定的である。

■ 高等学校の地理歴史科では、世界史を必修（地理と日本史はいずれかを選択）とする学習指導要領の影響や大学入学試験の受験科目の影響等から、地理履修者が全生徒の半数以下に低迷している。

一方で、2006(平成18)年12月、第1次安倍内閣において、約60年ぶりに教育基本法が改正され、教育の目標として、「公共の精神に基づき、主体的に社会の形成に参画し、その発展に寄与する態度を養うこと」、「伝統と文化を尊重し、我が国と郷土を愛する態度を養うこと」などの規定が新たに設けられた。また、これを受けて、学校教育法を始めとする教育3法が改正され、2008(平成20)年3月には小中学校の学習指導要領が、2009(平成21)年3月には高等学校の学習指導要領が改訂された。そして、この新しい学習指導要領のもと、小・中・高等学校で用いられる教科書の検定が順次実施され、2011(平成23)年4月からは小学校で、2012(平成24)年4月からは中学校で、そして2013(平成25)年4月からは高等学校で、新しい検定教科書を用いた授業が全面实施されている。

本稿は、これまでの研究成果を踏まえるとともに、生徒の発達段階と科目履修状況等を勘案し、新しい中学社会科（地理的分野・歴史的分野・公民的分野）教科書を取り上げ、出版されているすべての検定教科書を「国土教育」の観点から比較・分析するものである。

なお、本稿のアウトラインは、『土木広報アクションプラン中間報告書』（平成25年3月6日、土木学会土木広報アクションプラン小委員会（委員長：大石久和（財）国土技術研究センター理事長））等において一部紹介されているが、報告文としては未発表であるため、今回、寄稿文としてとりまとめ・公表させていただくものである。

2. 学習指導要領の改訂とその影響

2.1 学習指導要領と検定教科書の位置づけ

学習指導要領は、全国のどの地域で教育を受けても、一定の水準の教育を受けられるようにするため、各学校で教

育課程（カリキュラム）を編成する際の基準として文部科学省が定めるもので（ほぼ10年毎に改訂）、小学校、中学校、高等学校等ごとに、それぞれの教科等の目標や大まかな教育内容を定めている。また、これとは別に、学校教育法施行規則で、小・中学校の教科毎の年間の標準授業時数等が定められている。

また、わが国では、学校教育法により、小・中・高等学校等の教科書について教科書検定制が採用されており、民間で著作・編集された図書について、文部科学大臣が教科書として適切か否かを審査し、これに合格したものを教科書として使用することとなっている（教科書検定は概ね4年毎に行われる）。

各学校では、学習指導要領や年間の標準授業時数等を踏まえ、また、教科書採択地区（公立小中学校の教科書採択地区は全国で585地区）毎に採択される検定教科書を用いて、地域や学校の実態に応じて、カリキュラムを編成し、授業を実施している。

2.2 学習指導要領の改訂内容

本稿のターゲットである中学社会科（地理的分野・歴史的分野・公民的分野）の学習指導要領の改訂内容は、以下の通りである。

■ 中学「地理的分野」については、世界の地理的認識を深めるため、世界各地の人々の生活と環境とのかかわりや世界の諸地域の多様性について学ぶ項目を設けるとともに、わが国の国土に対する認識を一層深めるため、日本の諸地域における特色ある事象を他の事象と有機的に関連付けて地域的特色をとらえることができるよう内容の改善を図る。また、内容の全体を通して、地図の読図や作図などの地理的技能を身に付けさせることを一層重視するとともに、身近な地域の調査の学習において、諸課題を解決し地域の発展に貢献しようとする態度を養うことができるようにする。

■ 中学「歴史的分野」については、わが国の歴史の大きな流れを理解させ、歴史について考察する力や説明する力を育てるため、各時代の特色や時代の転換にかかわる基本的な内容の定着を図り、課題追究的な学習を重視して改善を図る。その際、現代社会についての理解が深まるよう、近現代の学習を一層重視する。また、例えば身近な地域の歴史学習などの中で、様々な伝統や文化について学習させるとともに、我が国の歴史の背景にある世界の歴史の扱いを充実させる。

■ 中学「公民的分野」については、現代社会の理解を一層深めさせるとともに、よりよい社会の形成に参画する資質や能力を育成するため、文化の役割を理解させる学習、ルールや通貨の役割などを通して、政治、経済についての見方や考え方の基礎を一層養う学習、納税者としての自覚を養うとともに、持続可能な社会という視点から環境問題や少子高齢社会における社会保障と財政の問題などについて考えさせる学習を重視して内容を構成する。

2.3 年間の標準授業時数の増加

学習指導要領の内容の変更（拡充）に呼応するかたちで、学校教育法施行規則で定められている小中学校の教科毎の年間の標準授業時数にも変更があった。具体的に中学校の年間の標準授業時数をみると、国語（350時間→385時間）、社会（295時間→350時間）、数学（315時間→385時間）、理科（290時間→385時間）、外国語（315時間→420時間）と、必須科目のいずれもが1～3割の授業時数増となっている。

社会科については、世界地誌・日本地誌に関する学習（地理的分野）、近現代を中心とした歴史に関する学習（歴史的分野）、法に関する学習（公民的分野）や宗教などについての指導の充実のため、第3学年において年間85単位時間（週2.4コマ相当）から140単位時間（週4コマ相当）に授業時数が増えたものであり、中学校学習指導要領（社会）では、「各分野の履修については、第1、第2学年を通じて地理的分野と歴史的分野を並行して学習させることを原則とし、第3学年において歴史的分野及び公民的分野を学習させること。各分野に配当する授業時数は、地理的分野120単位時間、歴史的分野130単位時間、公民的分野100単位時間とすること。これらの点に留意し、各学校で創意工夫して適切な指導計画を作成すること。」と規定されている。

ちなみに、私が中学生だった頃の年間標準授業時数は、国語525時間、社会455時間、数学420時間、理科420時間、外国語315時間であり、その頃に比べれば、国語と社会の授業時数はまだまだ少ない。

【改訂前の学習指導要領・学校教育法施行規則】

	1年	2年	3年	計
国語	140 (4)	105 (3)	105 (3)	350
社会	105 (3)	105 (3)	85 (2.4)	295
数学	105 (3)	105 (3)	105 (3)	315
理科	105 (3)	105 (3)	80 (2.3)	290
外国語	105 (3)	105 (3)	105 (3)	315



【新しい学習指導要領・学校教育法施行規則】

	1年	2年	3年	計
国語	140 (4)	140 (4)	105 (3)	385
社会	105 (3)	105 (3)	140 (4)	350
数学	140 (4)	105 (3)	140 (4)	385
理科	105 (3)	140 (4)	140 (4)	385
外国語	140 (4)	140 (4)	140 (4)	420

注：()内は週当たりのコマ数。

図-1 中学校の年間標準授業時数の変化（必須5科目）

2.4 教科書ページ数の増加

学習指導要領の改訂と標準授業時数の増加に伴い、小中学校の教科書・各分野毎の検定教科書のページ数も増加している。中学社会科について見ると、新しい教科書の平均ページ数は、地理教科書が271ページ（旧教科書の平均ページ数と比べると約23%増加）、歴史教科書が264ページ（同、約17%増加）、公民教科書が233ページ（同、約15%増加）となっている。

3. 中学地理教科書の分析

3.1 世界地誌・日本地誌学習の拡充と教科書目次の変化

前述の通り、中学「地理的分野」における学習指導要領改訂のポイントは、「世界の諸地域」と「日本の諸地域」という学習単元の充実、地図の読図・作図など地理的技能の重視、身近な地域の調査の学習における諸課題を解決し地域の発展に貢献しようとする態度の涵養である。

この学習指導要領の改訂が検定教科書にどのような影響を与えたのか、具体的な学習項目・内容がどのように変化したのかを確認するため、特に「世界の諸地域」と「日本の諸地域」にフォーカスをあて、改訂前後の学習指導要領

の比較を行うとともに、2011(平成23)年3月に文部科学省の検定を通過した4社の教科書（東京書籍、教育出版、帝国書院、日本文教出版）を対象として、新旧教科書の目次・頁数の比較を行った（表-1）。

結果、「世界の諸地域」では、旧教科書のように「幾つかの国」（アメリカ合衆国＋中国＋欧州1国の計3ヶ国）を事例として取り上げるのではなく、新しい教科書はいずれも、世界を6つの州（アジア、ヨーロッパ、アフリカ、北アメリカ、南アメリカ、オセアニア）に区分し、それぞれの地域的特色を理解させる目次構成になっていることが確認できた。

また、「日本の諸地域」についても、旧教科書のように「幾つかの都道府県」（3つの都道府県）を事例として取り上げるのではなく、新しい教科書はいずれも、日本全国を7つの地域（地方ブロック）に区分し、次の7つの中核テーマ（考察の仕方）と組み合わせながら、それぞれの地域の地域的特色をとらえさせる目次構成になっていることが確認できた。

- （ア）自然環境を中核とした考察
- （イ）歴史的背景を中核とした考察
- （ウ）産業を中核とした考察
- （エ）環境問題や環境保全を中核とした考察
- （オ）人口や都市・村落を中核とした考察
- （カ）生活・文化を中核とした考察
- （キ）他地域との結びつきを中核とした考察

この「中核方式」と呼ばれる学習方法は、対象とする地域の諸現象のうち最も重要なものに着目して、それを中核として記述を進めていく動態地誌的学習方法であり、新学習指導要領の目玉とされている。各地域と中核的事項の組み合わせについては、東京書籍、教育出版、日本文教出版の3社は同一で、九州地方（環境問題や環境保全）、中国・四国地方（人口や都市・村落）、近畿地方（歴史的背景）、中部地方（産業）、関東地方（他地域との結びつき）、東北地方（生活・文化）、北海道地方（自然環境）としており、これに対し帝国書院は、九州地方（自然環境）、中国・四国地方（他地域との結びつき）、近畿地方（環境問題や環境保全）、中部地方（産業）、関東地方（人口や都市・村落）、東北地方（生活・文化）、北海道地方（歴史的背景）としている。が、いずれの教科書も、各地域の地域的特色が多様であることを前提として、中核テーマのみの説明にとどまることなく、幅広い視点から各地域の地域的特色を説明

表-1 新旧学習指導要領と検定教科書目次（世界の諸地域、日本の諸地域）

	学習指導要領（平成10年改訂） 検定教科書（平成17年3月検定済）	新学習指導要領（平成20年改訂、平成24年4月から全面实施） 検定教科書（平成23年3月検定済）
学習指導要領抜粋 （主な改正ポイント）	世界の国々 世界の国々の中から幾つかの国を取り上げ、地理的事象を見いだして追究し、地域的特色をとらえさせるとともに、国家規模の地域的特色をとらえる視点や方法を身に付けさせる。 都道府県 47都道府県の中から幾つかの都道府県を取り上げ、地理的事象を見いだして追究し、地域的特色をとらえさせるとともに、都道府県規模の地域的特色をとらえる視点や方法を身に付けさせる。	世界の諸地域 世界の諸地域について、以下の(ア)から(カ)の各州に暮らす人々の生活の様子を的確に把握できる地理的事象を取り上げ、それを基に主題を設けて、それぞれの州の地域的特色を理解させる。 (ア) アジア (イ) ヨーロッパ (ウ) アフリカ (エ) 北アメリカ (オ) 南アメリカ (カ) オセアニア 日本の諸地域 日本を幾つかの地域に区分し、それぞれの地域について、以下の(ア)から(キ)で示した考察の仕方に基づいて、地域的特色をとらえさせる。 (ア) 自然環境を中核とした考察 (イ) 歴史的背景を中核とした考察 (ウ) 産業を中核とした考察 (エ) 環境問題や環境保全を中核とした考察 (オ) 人口や都市・村落を中核とした考察 (カ) 生活・文化を中核とした考察 (キ) 他地域との結び付きを中核とした考察
東京書籍 （目次）	世界の国々の調査(39頁) 1. 多面的に調べようー多様なすがたをもつアメリカー 2. テーマを決めて調べようー世界の人口をもつ中国ー 3. 比較や関連の視点から調べようー世界との結びつきを強めるフランスー自由研究(ブラジル、マレーシア、オーストラリア、ガーナを調べる) 都道府県の調査(34頁) 1. 多面的に調べようーさまざまな地域からなる岩手県ー 2. テーマを決めて調べようー地域の中心的な役割をもつ福岡県ー 3. 比較や関連の視点から調べようー世界と日本を結ぶ東京都ー※ 自由研究(兵庫県、北海道、愛知県を調べる)	世界の諸地域(56頁) 1. アジア州ー急速に進む成長と変化ー 2. ヨーロッパ州ー国どうしの統合による変化ー 3. アフリカ州ーおもな生産品にたよる生活からの変化ー 4. 北アメリカ州ーさかんな農業や工業の特色ー 5. 南アメリカ州ー開発の進展と環境問題ー 6. オセアニア州ー強まるアジアとの結びつきー 日本の諸地域(74頁) 1. 九州地方ー環境問題・環境保全に向き合う人々のくらしー 2. 中国・四国地方ー都市と農村の変化と人々のくらしー 3. 近畿地方ー歴史の中で形づくられてきた人々のくらしー 4. 中部地方ー活発な産業を支える人々のくらしー 5. 関東地方ーさまざまな地域と結びつく人々のくらしー 6. 東北地方ー伝統的な生活や文化を守り育てる人々のくらしー 7. 北海道地方ー雄大な自然とともに生きる人々のくらしー 8. 日本をながめて
教育出版 （目次）	世界の国を調べよう(29頁) 1. テーマを決めて調べようーアメリカ合衆国を例にー 2. さまざまな視点から調べようー中国を例にー 3. テーマを関連させて調べようーオランダを例にー※ わたしのレポート(サウジアラビア、オーストラリア、ブラジルを例に) 都道府県を調べよう(24頁) 1. テーマを決めて調べようー東京都を例にー 2. さまざまな視点から調べようー北海道を例にー 3. テーマを関連させて調べようー鹿児島県を例にー※ わたしのレポート(大阪府、沖縄県、岩手県を例に)	世界の諸地域(74頁) 1. アジアの多様性と経済発展 2. アフリカの人々の暮らしとその変化 3. 統合を強めるヨーロッパの国々 4. 世界に大きな影響力をもつ北アメリカ 5. 南アメリカの開発と環境 6. 他地域と結びつくオセアニア 日本の諸地域(97頁) 1. 九州地方ー環境問題と環境保全を中心とした考察 2. 中国・四国地方ー人口や都市・村落を中心とした考察 3. 近畿地方ー歴史的背景を中心とした考察 4. 中部地方ー産業を中心とした考察 5. 関東地方ー他地域との結びつきを中心とした考察 6. 東北地方ー生活・文化を中心とした考察 7. 北海道地方ー自然環境を中心とした考察
帝国書院 （目次）	世界の国々を調べよう(29頁) 1. 世界の国々の調べ方を身につけよう 2. 国内の地域のちがいに着目して国を調べようー中国の例ー 3. ほかの国との結びつきに着目して国を調べようーアメリカ合衆国の例ー 4. まわりの国との協力関係に着目して国を調べようードイツの例ー※ プラスα(ケニアを例に) 都道府県を調べよう(47頁) 1. 都道府県の調べ方を身につけよう 2. いろいろな地域に分けて県を調べようー東京都の例ー 3. 特色となるものを見つけて県を調べようー山形県の例ー 4. さまざまな視点で県を調べようー福岡県の例ー※ プラスα(兵庫県、大阪府、北海道を例に)	世界の諸地域(66頁) 1. アジア州 2. ヨーロッパ州 3. アフリカ州 4. 北アメリカ州 5. 南アメリカ州 6. オセアニア州 日本の諸地域(96頁) 1. 九州地方 2. 中国・四国地方 3. 近畿地方 4. 中部地方 5. 関東地方 6. 東北地方 7. 北海道地方
日本文教出版 （目次）	世界の国を調べる(32頁) 1. 国の調べ方 2. さまざまな角度から調べるーアメリカ合衆国を例にー 3. 国内の地域のちがいを調べるー中華人民共和国を例にー 4. 他地域との結びつきから調べるーイタリアを例にー※ プラスズームイン(オーストラリアと南アフリカ共和国を例に) 都道府県を調べる(40頁) 1. 都道府県の調べ方 2. さまざまな角度から調べるー愛知県を例にー 3. 県内の地域のちがいを調べるー福岡県を例にー 4. 他地域との結びつきから調べるー大阪府を例にー 5. 二つの県を比べるー北海道と沖縄県を例にー	世界の州のようす(68頁) 1. アジア州のようす 2. ヨーロッパ州のようす 3. アフリカ州のようす 4. 北アメリカ州のようす 5. 南アメリカ州のようす 6. オセアニア州のようす 日本の地方のようす(94頁) 1. 北海道地方のようすー自然環境をテーマにー 2. 東北地方のようすー文化をテーマにー 3. 関東地方のようすー結びつきをテーマにー 4. 中部地方のようすー産業をテーマにー 5. 近畿地方のようすー歴史的背景をテーマにー 6. 中国・四国地方のようすー人口をテーマにー 7. 九州地方のようすー環境問題をテーマにー

する努力を行っている。

また、こうした世界地誌・日本地誌の学習内容の増加に伴い、「世界の諸地域」と「日本の諸地域」の頁数は各社とも2～3倍に増加しており、これが新しい中学地理教科書の頁数の大幅増につながっている。

なお、新しい中学地理教科書の採択冊数（占有率）は、東京書籍が1,174,695冊（47.9%）、教育出版が346,821冊（14.1%）、帝国書院が777,630冊（31.7%）、日本文教出版が154,148冊（6.3%）となっている（図-3）。



図-2 新しい中学地理教科書

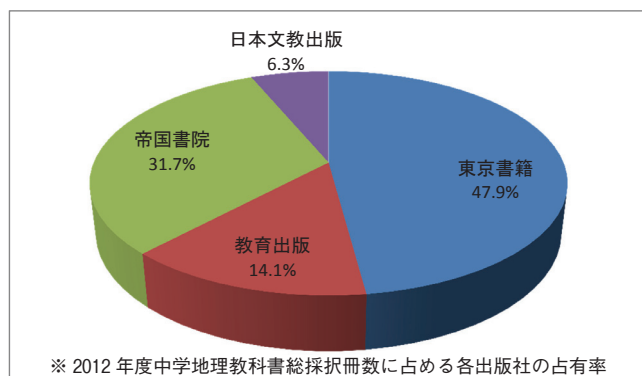


図3 新しい中学地理教科書の出版社別占有率

3.2 大項目「世界の様々な地域」における学習内容

新しい中学地理教科書の学習内容は、「世界の様々な地域」と「日本の様々な地域」の2つの大項目で構成されており、大項目「世界の様々な地域」は、「世界の地域構成」「世界各地の人々の生活と環境」「世界の諸地域」「世界の様々な地域の調査」の4つの中項目から構成されている。

前述の通り、大項目「世界の様々な地域」の中心的単元「世界の諸地域」では、世界を6つの州（アジア、ヨーロッパ、アフリカ、北アメリカ、南アメリカ、オセアニア）に

区分し、それぞれの州毎に地域的特色を学習することとなっている。結果、すべての教科書において世界地誌を学ぶ量（学習対象となる国・地域の数と全体頁数）は飛躍的に増加し、中学における世界地誌教育は復活したと言えるが、それぞれの国・地域毎にみると、自然、産業、生活・文化、歴史的背景等を概観するだけで学習単元が終了してしまうという点において従前の教科書と大きく変わることはなく、国土への働きかけの歴史やインフラ整備による産業・生活への影響といった記述が充実された箇所は極めて少ない。

一方、「国土教育」面での学習効果が期待できる（可能性のある）単元として、新たに設けられた中項目「世界各地の人々の生活と環境」をあげることができる。当該学習単元は、世界各地の人々の生活の様子を、衣食住や宗教とのかかわりを中心に、自然及び社会的条件と関連付けて考察させ、世界の人々の生活や環境の多様性を理解させることを主なねらいとしている。具体的な教科書記述をみると、暑い地域と寒い地域、山岳地域と島嶼地域など、特色のある自然環境とそれに関係する衣食住を事例として取り上げ、写真や映像資料などを用いて人々の生活の工夫や、伝統的生活と現代の変化が説明されている。

「世界の各地域の人々の生活はそれぞれの地域の地理的・社会的諸条件のもとに成り立っている」ということを、先人達の国土への働きかけの歴史やインフラ整備の現状と関連付けて学習するプログラムとすることができれば、また、日本で生活する自ら（中学生）の環境との違いに想いを馳せられる（比較して気付くことのできる）教育プログラムとすることができれば、当該単元は、「国土教育」の大きな学習教材になるのではないかと期待される。

3.3 大項目「日本の様々な地域」における学習内容

(1)「日本の様々な地域」の構成

大項目「日本の様々な地域」は、「日本の地域構成」「世界と比べた日本の地域的特色」「日本の諸地域」「身近な地域の調査」の4つの中項目から構成されている。

このうち、「世界と比べた日本の地域的特色」は、世界的視野や日本全体の視野から見た日本の地域的特色を取り上げ、わが国の国土の特色を様々な面から理解させることを主なねらいとした学習単元であり、従前の教科書と同様に、自然環境、人口、資源・エネルギーと産業、地域間の結び付き、という4つの観点から構成されている。

また、「日本の諸地域」については、前述の通り、すべ

ての教科書が日本全国を7つの地域（地方ブロック）に区分し、それぞれの地域の地理的特色を記述している。

以下では、「国土教育」に関連の深い「自然環境（世界と比べた日本の地域的特色）」、「地域の結びつき（世界と比べた日本の地域的特色）」及び7つの地域（地方ブロック）地誌を取り上げ、国土への働きかけの歴史やインフラ整備による産業・生活への影響といった面にフォーカスをあて、それぞれの教科書の記述内容を比較・分析した（表-2）。

(2)自然環境

いずれの教科書も本文8～12頁を割いて、世界的視野からみた日本の地形・気候の特色や自然災害と防災への努力等を取り上げている。この単元で整理されている「日本の国土・自然環境の特色」は概ね以下の通りである。

■ 世界には大地の不安定な地域と安定した地域があるが、日本は環太平洋造山帯に属し、地震や火山の多い不安定な大地上に位置している。

■ 日本の地形は、中央を走る脊梁山脈によって日本海側と太平洋側に分断されており、規模の小さな堆積平野が臨海部に点在している。また、日本の川の多くは、短くて急流である（各社とも、日本と世界の河川の延長・勾配に関する比較図を用いて説明している）。

■ なお、日本の河川の特徴を「短くて急流である」と説明した後、東京書籍では「日本では一年をとおして雨が降りますが、その降り方が季節によって異なります。そのため、川の水量の変化が大きく、ふだんは河原が広いところでも、大雨が降ると川はいっぱいに水が流れます。このため、川の上流部にダムをつくり、川の水量を調節したり、水資源の確保や電力の開発を行ったりしています。」と、教育出版では「川は農業や工業、生活のために重要な水資源ですが、急流であるために雨水が短時間で海まで流れます。このため、ダムや堰を造って、水をためる工夫がなされています。ダムには洪水を防ぐ役割もありますが、下流まで土砂が流れず海岸が浸食されたり、生態系に悪い影響を与えるという問題も起きています」と、ダムの役割やダム整備による効果・影響が記述されている。

■ 日本の国土は海に囲まれ多くの島々から構成されており、海岸線では砂浜海岸や岩石海岸などから構成される多様な景観がみられる。また、近海は海底に大陸棚が広がり、寒暖の海流が出会う世界的な漁場となっている。

■ 世界的視野からみると、日本の多くの地域は温帯に属し、梅雨や台風、冬の雪などの影響もあって、年間の降水量は多い。

■ 日本国内でみると、南と北、太平洋側と日本海側、内陸部と臨海部とで、気温、降水量とその月別の変化などに違いがみられる（冬：日本海側の雪⇄太平洋側の晴天）。なお、東京書籍では、「瀬戸内地方などの雨が少ない地域では、稲作などに使う水を確保するために、古くからため池がつくられてきました。」と、農業基盤整備（国土への働きかけ）の歴史が補足説明されている。（⇒教育出版にも同種の記述有り）

■ 日本には、地震、洪水、津波、高潮、土石流、火砕流、冷害、干害、なだれなどの多様な自然災害の発生しやすい地域が多く、各種の防災対策（河川堤防、ダム、地下調節地、海岸堤防等の整備、避難場所や避難路の設置、災害の危険地域の指定、気象予報の高度化、地震・津波警報システムの整備、ハザードマップの作成など）を進めてきた。（⇒例示されている災害の種類や防災対策のメニューは、教科書によって異なる）

(3)地域の結びつき

いずれの教科書も本文4頁を割いて、世界的視野からみた交通・通信網の発達と国際物流の特色（前半2頁）、及び日本国内の交通・通信網の整備と地域の結びつき（後半2頁）について説明している。

後半2頁についてみると、すべての教科書が「新幹線、高速道路、航路・航空路網、情報通信ネットワークなどの整備が進み、国内各地の時間的な距離が短縮され、それに伴って各地域間の結び付きが変化してきたが、一方で、地方都市間では時間的な距離が短縮されていないところもある」といった内容を取り上げているが、細部の記述には教科書毎に違いがみられる。

例えば、東京書籍は、[図] 日本的高速交通網の変化（国土交通省資料ほか）、[図] 北海道の交通網の変化（国土交通省資料ほか）など、時間軸を意識した図表を用いて交通インフラの整備状況・整備効果を説明するとともに、「人の移動では、大都市圏の通勤や通学のように、近距離の場合は電車やバス、自動車が利用されています。中距離（300～500km）になると新幹線が、さらにそれよりも長距離になると航空機の利用が増えてきます。しかし、利用者が少ない地方では、鉄道やバス路線が廃止になる場合もあります。こうした地方では、交通手段を維持するために、市

表-2 日本地誌における「国土への働きかけ」記述（1）

	東京書籍	教育出版	帝国書院	日本教出版
九州地方	【環境問題や環境保全を中核とした考察】 ○台風（豪雨・強風）に備えなければならない九州地方（本文5行） ○高速道路や新幹線の整備、鉄道路線のスピードアップ、高速バス網の整備による所要時間の短縮（本文5行） ○土砂くずれの原因と土砂くずれによる影響・被害・対策としての砂防ダムの建設、開伐と植林（本文15行） ○沖縄県：赤土の流出とさんごの被害、その原因（道路の建設やリゾートの開発等）と対策（本文10行） ○福岡市：都市型洪水とその対策（地下貯水施設による雨水貯留、防災マップの作成）（本文9行）	【環境問題や環境保全を中核とした考察】 ○九州南部や西南諸島は台風の襲来も多く、大きな被害を受けることがある（本文2行） ○沖縄県：観光産業の発展にともなう大規模開発（大型ホテルやゴルフ場、道路や港湾など）と赤土の海への流出・さんご破壊（本文4行） ○雲仙岳（平成新山）をはじめとする火山災害の状況（本文5行） ○シラス台地の生活（土砂災害防止の取り組みやハザードマップ作成をすすめる鹿児島県や鹿児島市）（本文16行） ○シラス台地の開墾やダム建設にともない、かんがいされた畑地では大根やキャベツ、茶の栽培が盛んになった（本文7行） ○九州地方の主な工業の分布→IC工場や自動車工場が高速道路沿いなど交通の便のよい地域に進出（図）	【自然環境を中核とした考察】 ○梅雨や台風などの集中豪雨によって洪水や土砂くずれなどの自然災害が多い九州地方（本文3行） ○桜島火山防災への取り組み（本文6行）と島原の火山災害（コラム） ○全線開通した九州新幹線など九州地方の鉄道の拠点・博多駅、国内及びアジアへの空の窓口・福岡空港（本文4行） ○輸送に便利な高速道路や空港近くに立地するIC工場（本文2行） ○シラス台地の開墾（鹿児島県等野原・ダムや農業用水の整備→畑作の多様化）（本文9行） ○沖縄：大きな川がなく、水不足が起こりやすい地下ダムの整備とかんがい用水（本文4行） ○ハザードマップから防災を考えよう（テーマ学習）	【環境問題や環境保全を中核とした考察】 ○火山災害、大規模な風水害の多い九州地方（本文8行） ○琉球の干拓と有明海（コラム） ○九州新幹線的全線開通による福岡周辺地域への一極集中の可能性（本文2行） ○沖縄県南部：人口が多いわりに水資源にとぼしく、水不足におちいることがある（本文3行）
中国・四国地方	【人口や都市・村落を中核とした考察】 ○年間を通じて降水量が少ない瀬戸内地方では、ため池によって農業用水を確保してきた（本文3行）と讃岐平野のため池（写真） ○都市の過密問題（住宅不足や交通渋滞など）と都市再開発（広島市、東広島市、岡山市、松山市、徳島市）（本文12行） ○過疎問題と地域活性化（徳島県上勝町の「つまもの」ビジネス、高知県梹原町の棚田オーナー制度等）（本文29行）と写真説明 ○本州四国連絡橋を始めとする高速道路の整備効果（通勤・通学、買い物、観光など）（本文23行）	【人口や都市・村落を中核とした考察】 ○一年を通じて降水量が少なく水不足に悩まされる瀬戸内（本文4行）と讃岐平野のため池（写真） ○中国・四国地方の中心「広島」の発展の歴史（太田川の三角州を干拓して築かれた広島城→明治時代の沿岸部の埋立て・港の整備→鉄道終着駅としての軍都広島→「平和大通」に代表される戦後復興→市街地の拡大とゴミ処理、水の確保、渋滞の問題）（本文36行） ○過疎問題（路線バスの廃止・削減、耕作放棄地の拡大等）と地域活性化（高知県黒川町のゆず栽培、徳島県上勝町の「つまもの」ビジネス等）（本文26+42行） ○中国・四国地方の交通網の発達（東海方面から南北方向へ）（本文10行） ○本州四国連絡橋の開通と生活環境の変化（通勤・通学や買い物交通の増加、徳島・大坂間の高速バスの利用便性向上、地元商店街の売上減少、フェリー運行への影響・航路廃止）（本文14行） ○交通手段の多様化（自動車、鉄道、新幹線、航空機、高速バス等）と地方空港の課題（例：右見空港）（本文14行） ○新築の進む日本の山村（テーマ学習）	【他地域との結びつきを中核とした考察】 ○日本のなかでも降水量の少ない瀬戸内地域では、ため池を利用して農業が行われてきた（本文3行）と讃岐平野のため池（写真） ○中国・四国地方の交通網の発達（海上交通から陸上交通へ）（本文11行） ○本州四国連絡橋の開通と生活環境の変化（移動時間の短縮、通勤・通学者数の増加、救急医療圏の拡大、地元商店街の売上減少、フェリー利用者の減少）（本文15行） ○広島市形成の歴史（本文10行） ○高速道路網の整備と工場立地・就労機会の創出（過疎対策）（本文14行） ○高速道路網の整備と栽培野菜の多様化（本文12行） ○高速道路網の整備と観光客の増加（本文9行） ○過疎問題（道路整備の遅れ、鉄道・バスの限定等）と地域活性化（徳島県上勝町の「つまもの」ビジネス等）（テーマ学習）	【人口や都市・村落を中核とした考察】 ○都市の分布と交通網の関係（山陽道や国道2号上に分布する主要都市、政令指定都市・広島市と岡山市の骨格を形成する鉄道網・道路網など）（本文18行） ○過疎問題と過疎地域の暮らしを守る努力（国からの支援を受けた道路整備、第三セクター方式等による鉄道路線の存続、市町村によるコミュニティバスとしてのバス路線維持等）（本文23行） ○梹原の棚田（を守る取り組み）（コラム） ○一年中雨が少なく温暖な瀬戸内海沿岸（本文2行）と讃岐平野のため池（写真） ○中国地方の高速交通網整備とその影響（過疎地域活性化のため優先整備された中国自動車道など）（本文7行） ○本州四国連絡橋の開通と生活環境の変化（通勤・通学者数の増加、四国地方の農産物・水産物の関西大都市圏への出荷増大、フェリーの廃止、地元商店街の衰退）（本文10行） ○巨大地震（南海地震・東南海地震・東海地震）に備えて（コラム）
近畿地方	【歴史的背景を中核とした考察】 ○自然災害への備え（堤防や水門、監視システムなどの高潮・洪水対策、阪神・淡路大震災を踏まえた住宅の耐震化、津波対策等）（本文10行） ○計画的に建設された「古都」京都・奈良（平城京・平安京の建設）（本文14行） ○関西における歴史的景観や街並みの保全（本文15行） ○淀川・琵琶湖・瀬戸内海の水運と商業都市・大阪（本文12行） ○私鉄による沿線開発（郊外住宅地開発、ターミナル駅周辺商業地開発、郊外行楽地開発）と都市の拡大（本文12行） ○神戸市の開発（丘陵地を切り開いたニュータウン建設と沿岸部埋立によるポートアイランド整備による都市拡張、地下鉄や神戸空港の整備）（本文11行） ○千里・泉北ニュータウン開発の歴史と現在（高齢化対応、若い世代向けの住宅建設や子育て支援）（本文9行）	【歴史的背景を中核とした考察】 ○京都の街並みと景観保全（平安京の条坊制の街割りが基本→広告看板、高層の集合住宅、耐震・防火コストなどの課題→歴史的景観保全の取り組み）（本文33行） ○大阪湾バリエイタ地区の再開発と交通インフラ（関西国際空港、阪神高速湾岸線）の整備（本文6行） ○鉄道沿線の住宅開発（図の解説） ○東海道新幹線開通や関西国際空港開港に伴う近畿経済への影響（本文3+7行） ○関西文化学術研究都市の開発（コラム） ○「近畿のみずがめ」琵琶湖の特徴・役割、周辺開発と水質悪化、環境保全の取り組みとその効果（本文35行）	【環境問題や環境保全を中核とした考察】 ○琵琶湖・淀川水系の水源地としての役割と水質改善の取り組み（本文10+7行） ○京阪神大都市圏におけるニュータウン建設、交通インフラ整備、市街地拡大（本文7行） ○大阪市の開発の歴史（舟運と水路・橋の発達、郊外の宅地化と鉄道整備、都心再開発）（本文11行） ○神戸市の開発の歴史（貿易港から国際都市へ、山をけずったニュータウン開発と人工島整備による都市拡張、琵琶湖・淀川水系からのポンプ排水）（本文12行） ○「古都」奈良・京都と街並みの変化（本文15行） ○歴史的景観の保全に向けた取り組み（奈良県橿原市今井町、京都市）（本文15行） ○森林の国土保全面での役割（農業・生活用水の安定供給、洪水防衛など）と企業の森づくり活動（本文10行）	【歴史的背景を中核とした考察】 ○計画的に建設された京都・奈良（平城京・平安京の建設）と伝統的街並み（本文6行） ○さまざまな歴史的都市と街並み保存（本文12行） ○神戸市の開発の歴史（貿易港から国際都市へ、六甲山の北側のニュータウン開発と大阪湾の埋立による都市拡張、阪神・淡路大震災からの復興、地下鉄建設や都市再開発）（本文9行） ○大阪の都市景観（コラム） ○私鉄による沿線開発（郊外住宅地、都心・ターミナル、郊外遊園地等）と大都市圏への影響（本文7行） ○関西国際空港の機能（本文3行） ○鉄道沿線郊外住宅地帯の歴史（テーマ学習） ○琵琶湖・淀川・大和川の歴史と役割（水上交通路から近畿地方の水源地へ、琵琶湖の環境保全）（本文10行） ○地図からわかる地域の歴史（淀川と大和川の河川改修、奈良盆地の条里制）（コラム） ○歴史的都市（京都市）の景観保全（テーマ学習）
中部地方	【産業を中核とした考察】 ○黒部ダム（図説写真） ○日本アルプスの存在が交通の障害となり、三つの地域（東海、北陸、中央高地）独自の文化や産業を生んだ（本文8行） ○濃尾平野の輪中地帯（写真解説） ○交通路の沿線に連なる都市（東海地方と北陸地方：東西方向に連続又は点在。中央高地：トンネルによって接続）（本文10行） ○東海道・中山道などの街道沿いや小浜・富山などの小京都に残る歴史的な町並み（本文7行） ○中央高地：高速道路整備等による観光農業、高原野菜農業（レタス、キャベツ）の発展（本文16行） ○牧・原台地の開墾とお茶栽培（本文7行） ○知多半島・渥美半島：愛知用水や豊川用水の整備による水不足の解消、農業振興（本文5行） ○越後平野：河川改修と水田開発（写真解説） ○東海地方：名古屋港や中部国際空港からの工業製品の輸出（本文4行） ○北陸地方：新潟市の物流拠点づくり（新潟港、新潟空港、新幹線、高速道路）、東海北陸自動車道的全線開通による名古屋大都市圏との結びつき（本文4行）	【産業を中核とした考察】 ○東名高速道路や鉄道に沿って発達する東海工業地域（本文3行） ○名古屋市中心とした鉄道網・高速道路網の整備と名古屋大都市圏（本文5+7行） ○中部国際空港の開港（本文2行） ○牧・原台地の開拓とお茶栽培（写真解説） ○東海地方：農業の発展と立地条件（大消費地名古屋に近い、高速道路で首都圏・京阪神大都市圏に接続）（本文5行） ○中央高地：高速道路の整備による観光農業の発達（本文6行） ○中央高地：高速道路沿いに立地する電子部品・自動車部品工場（本文3行） ○北陸地方：用水路や排水施設（大河津分水路等）の整備、干拓などによる新田開発（土地改良）→米の収穫量の増加（本文7行） ○北陸地方：減反政策による休耕田や耕作放棄水田の増加（本文3行）	【産業を中核とした考察】 ○高速道路・新幹線（鉄道）を介した名古屋市中心（都市圏）と他地域の結びつき（本文4行） ○大規模な用水路整備による農業振興（渥美半島・知多半島）（本文4行） ○中央高地：高速道路・鉄道整備による観光農業の発達（本文5行） ○中央自動車道等の高速道路沿いに立地する電気機械工場（本文6行） ○野辺山原の開拓（土地改良）と高原野菜農業（レタス、キャベツ、はくさい）→保冷技術の進歩と高速道路利用により東京・名古屋都市圏が消費地に（本文10行） ○北陸地方：ダム、堤防、放水路整備の効果→全国有数の米の産地に（本文6行） ○北陸地方：過疎化や高齢化による未耕作水田の増加（本文3行） ○雪を利用した観光とその変化（上越新幹線と開越自動車道の開通によるスキー客の増加：新潟県湯沢町）（コラム）	【産業を中核とした考察】 ○大規模な用水（明治用水、豊川用水、愛知用水、三方原用水）による水の供給（本文4行） ○中央高地：高速道路沿いに立地する情報通信機械工場（本文2行） ○高速道路・新幹線等の交通網の整備と産業発展への影響（東海や中央高地で栽培された野菜の大消費地における競争力向上、東海地域等における新規工場立地、中央高地の観光業への影響）（本文16行） ○リニアモーターカーが変える結びつき（コラム） ○名古屋港・中部国際空港と貿易（本文3行） ○交通網の整備による三つの地域（東海、北陸、中央高地）の結びつき強化（本文3行） ○濃尾平野西部の結核と排水設備整備による洪水被害の低減（本文4行） ○OLRTの走る富山市（コンパクトシティ）（コラム）

※「国土への働きかけの歴史やインフラ整備による産業・生活への影響」に関する記述を取り上げ。

※自然災害、防災・減災、水・国土管理に関する記述は「青色」

※農業基盤整備、森林保全に関する記述は「緑色」

※交通インフラ（施設整備・管理）に関する記述は「赤色」

※都市開発、面整備、都市景観に関する記述は「茶色」

※国土の荒廃と維持（過疎問題、限界集落問題など）に関する記述は「黒色」

表-2 日本地誌における「国土への働きかけ」記述（2）

	東京書籍	教育出版	帝国書院	日本文芸出版
関東地方	【他地域との結びつきを中核とした考察】 ○東京を中心とする放射状の交通網（新幹線、高速道路、東京国際（羽田）空港と成田国際空港、東京湾岸の貿易港）（本文8行） ○通勤・通学圏と都市機能の分散（地下鉄と郊外鉄道の直通運転→通勤・通学圏の拡大、通勤混雑→「みなとみらい21」「幕張新都心」「さいたま新都心」の建設、「筑波研究学園都市」建設と新たな鉄道路線開通）（本文16行） ○北関東工業地域：国道などを利用して東京大都市圏や東京湾岸の貿易港に輸送一北関東自動車道の開通により常陸那珂港経由で（本文8行） ○毎日の生活のための協力（利根川・荒川・多摩川の利水）（コラム） ○成田国際空港や東京港・横浜港＝日本有数の貿易港（本文4行） ○東京を中心として全国に向かって放射状にのびる高速道路や鉄道→人やものの移動が活発（本文4行）	【他地域との結びつきを中核とした考察】 ○日本の交通網の中心「東京」（東京駅と新幹線、高速道路、東京国際（羽田）空港と航空路線）（本文7行） ○副都心（新宿、渋谷、池袋などの鉄道ターミナル）と臨海副都心の再開発（本文10行） ○東京大都市圏の拡大（東京への人口集中→郊外の住宅地開発、ニュータウン建設、東京を中心とした放射状の鉄道網や高速道路の整備→郊外の都市どうしを環状に結ぶ交通の整備）（本文23行） ○都心機能の移転（「幕張新都心」、「さいたま新都心」、「みなとみらい」）（本文7行） ○北関東工業地域：高速道路インターチェンジ周辺に立地する工業団地（本文9行＋写真・図解説） ○世界との交通の拠点（横浜港＝日本有数の貿易港、成田国際空港＝日本最大の貿易港）（本文10行）	【人口や都市・村落を中核とした考察】 ○日本の交通網の中心「東京」（鉄道、高速道路、航空路線）（本文5行） ○空間の立体利用（高層ビル、高架の高速道路、地下鉄）（本文5行） ○東京大都市圏の拡大の歴史（高度経済成長期の中心部人口集中→郊外の住宅地開発→都心や臨海部の再開発）（本文18行） ○横浜市の開発の歴史（貿易港から国際貿易都市へ、内陸部の住宅地開発、臨海部の再開発「みなとみらい21」）（本文10行） ○都市問題を解決する試みとしての中心部の再開発と新都市建設（筑波研究学園都市、幕張新都心、さいたま新都心）（本文12行） ○東京大都市圏のまわりの変化（高速道路沿いのアウトレットモールやショッピングセンター、圏央道・北関東自動車道等の大都市環状道路の整備）（コラム） ○北関東工業地域：高速道路沿いに立地する機械工場（本文10行＋コラム） ○群馬県榛木村のキャベツ栽培、房総半島南部の花の栽培：保冷技術の進歩と高速道路整備により東京大都市圏が消費地に（本文7行） ○過疎地域の取り組み（例：群馬県上野村）	【他地域との結びつきを中核とした考察】 ○交通網（東京国際（羽田）空港と航空路、新幹線、高速道路）によって多くの人や物が集まる関東地方（本文6行） ○東京の都心と副都心、都市再開発（本文8行） ○東京大都市圏の形成（衛星都市、ニュータウン建設、東京を中心とした鉄道網や高速道路の整備、横浜・千葉・さいたま市におけるオフィス街整備）（本文10行） ○関東内陸工業地域：高速道路沿いに立地する工業団地（本文4行） ○関東地方の工業と貿易港（成田国際空港や東京港・横浜港）（本文4行） ○日本最大の貿易港、成田国際空港（コラム） ○関東地方への一極集中（本文11行） ○地域の結びつきの変化を見る（川崎市中区：鉄道路線整備、武蔵小杉駅再開発）（テーマ学習）
東北地方	【生活・文化を中核とした考察】 ○新幹線や高速道路の沿線に集中する都市と人口。東北新幹線の青森延伸にともなう地域発展への期待（本文8行） ○東北自動車道に沿って立地する工業団地（IC・半導体／電子機械／自動車工場）（本文4行） ○東京と新幹線で2時間程度で結ばれているため、関東地方からも多くの観光客が訪れる仙台市（本文2行）	【生活・文化を中核とした考察】 ○東北自動車道や東北新幹線などにより首都圏とも結ばれる政令指定都市「仙台市」（本文3行） ○圃場整備や排水路のコンクリート化による農業生産性の向上→水田周辺の生態系の破壊（本文6行） ○高速道路沿いや空港付近に立地する電子・電気機器／自動車工場（本文6行）	【生活・文化を中核とした考察】 ○耕地整理と大型農業機械使用による米の生産量の増加（本文4行） ○高速道路沿いに立地する工業団地（本文4行） ○伝統的な町なみの保存（青森県黒石市の「こみせ」ほか）（本文15行） ○仙台中心部の道路沿いの「けやき並木」（本文10行） ○東北地方の交通網の中心「仙台」（高速道路、新幹線、高速バスターミナル、仙台空港）（本文4行） ○「森は海の恋人」運動（かき漁師による植林運動）（コラム）	【生活・文化を中核とした考察】 ○人口の減少による過疎化（本文2行） ○伝統的な街なみの保存（福島県下郷町の大内宿ほか）（本文3行） ○交通網の整備と工業の発展（交通の便のよい内陸部を中心に工場が立地）（本文8行＋図） ○東北地方の交通網整備と関東地方との文化的な結びつきの強化（結果として、東北地方の文化の地域差が少なくなる原因に）（本文6行＋図）
北海道地方	【自然環境を中核とした考察】 ○北海道の開拓の歴史（屯田兵などによる大規模な開拓、アイヌへの影響）（本文8行） ○電熱線や温水パイプの熱で雪をとくロードヒーティング（本文3行） ○土地改良や排水施設整備による稲作の発展（新潟県と一位、二位を争う米の産地へ）（本文9行） ○火山災害（有珠山噴火による洞爺湖温泉付近の大被害等）と対策（避難情報の発信、防災マップによる避難経路の確保、砂防ダムを設置など）（本文9行） ○植林による漁業の活性化（コラム） ○北海道の航空交通の拠点・新千歳空港（新千歳－羽田間は国内線で最も利用者が多い路線）（本文4行）	【自然環境を中核とした考察】 ○開拓の歴史と自然環境の改変（本文11行） ○流雪溝や雪堆積場、道路のロードヒーティングなど（本文4行） ○十勝平野：泥炭地の土壌改良による耕地面積の拡大と生産量の増加（本文8行） ○大規模な農地開発による自然の喪失（湿原の消滅、野生生物の生息場所の減少）（本文8行） ○火山災害に備えたハザードマップの作成（本文4行） ○観光による地域活性化と交通（世界遺産知床半島周辺の交通網の課題、道内での新幹線建設の期待と財政負担の課題など）（本文9行）	【歴史的背景を中核とした考察】 ○北海道開拓の歴史（きびしい自然環境の克服に対する苦労とさまざまな工夫、農業の発展、天然資源の開発、工業の発達、都市建設、鉄道整備）（本文16行） ○計画的につくられた都市（基盤の目のような街路が多くみられる北海道の都市「札幌」「旭川」など）（本文11行） ○北海道のきびしい自然環境の中で農作物をつくる挑戦（人々のたゆまぬ努力の成果、石狩平野の稲作：泥炭地の水路整備・土地改良、十勝平野：広大な原野の台地を切りひらいて畑にした）（本文20行）	【自然環境を中核とした考察】 ○根釧台地：稲作や畑作に向きかな不毛の地を大規模な開拓によって酪農地帯に（本文3行） ○自然環境を克服する農業の努力（大規模な土地改良によって泥炭地が稲作地帯になった石狩平野）（コラム） ○北海道の開拓（森林や原野の開拓→田や畑に、炭田の開発、開拓による農村景観の形成）（本文8行） ○札幌市の発展と新千歳空港の活用（新千歳－東京間の航空路の利用者数は世界有数）（本文6行） ○温水パイプや電熱などで凍結を防ぐロードヒーティング（本文3行） ○火山防災への取り組みをみる（有珠山火山防災マップほか）（テーマ学習）

※「国土への働きかけの歴史やインフラ整備による産業・生活への影響」に関する記述を取り上げ。

※自然災害、防災・減災、水・国土管理に関する記述は「青色」

※農業基盤整備、森林保全に関する記述は「緑色」

※交通インフラ（施設整備・管理）に関する記述は「赤色」

※都市開発、面整備、都市景観に関する記述は「茶色」

※国土の荒廃と維持（過疎問題、限界集落問題など）に関する記述は「黒色」

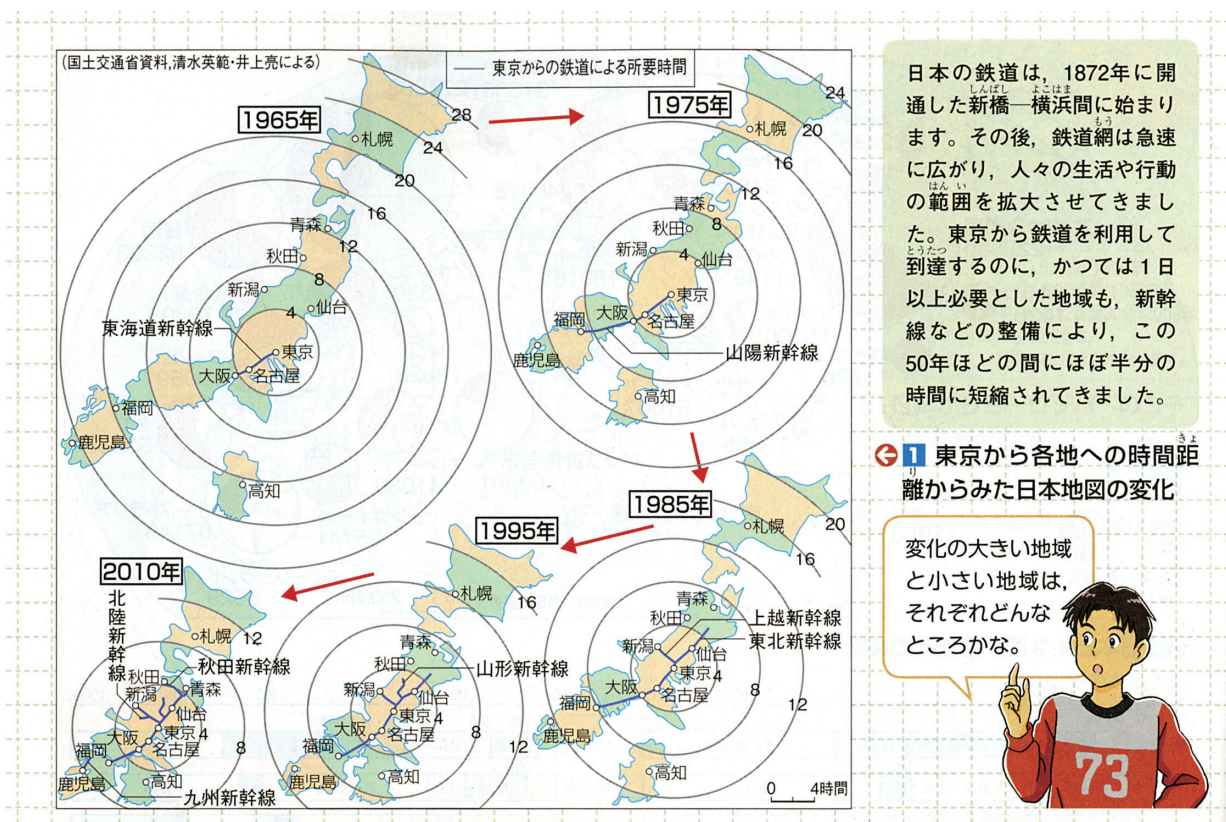


図-4 東京から各地への時間距離からみた日本地図の変化（教育出版の中学地理教科書より）¹¹⁾

町村などが鉄道会社やバス会社のかわりにバスを運行する例も見られます。貨物の輸送では、鉄道がなれが目立つ一方、トラックなどによる道路交通の割合が高くなっています。そのため、高速道路のインターチェンジ付近には大きなトラックターミナルが立地しています。低料金、大量輸送が可能な海上交通は、旅客の割合が減っているものの、貨物では現在も重要な役割を果たしています。時間や費用、環境問題などへの配慮から、これらの輸送手段を組み合わせる運ぶ貨物の輸送方式もとられるようになっていきます。」と、人流と物流に分けて、交通手段毎の特徴を丁寧に解説している。

また、教育出版も、[図] 東京から各地への時間距離からみた日本地図の変化（国土交通省資料、清水英範、井上亮による）、[図] 東京―大阪間の鉄道による所要時間の変化（「JR時刻表」ほか）、[図] 日本の新幹線網と高速道路網の変化（国土交通省資料ほか）など、時間軸を意識した多様な図表を用いて、交通インフラの整備状況・整備効果を説明するが、一方で「日本では、本州と北海道とは青函トンネル、本州と四国とは本州四国連絡橋、本州と九州とは関門トンネルと関門橋によって、それぞれ結ばれてきました。これらの施設のなかには、想定していた交通量を

下回り、厳しい運営を迫られているものもあります。しかし現在でも、地域開発の基盤として、新たな新幹線や高速道路の建設を求める動きが各地で続いています。交通の発達には、日本各地でさまざまな地域の変化をもたらしました。例えば、各地の高速道路のインターチェンジ周辺には、工業団地や流通センターなどが造られています。これは、原材料や工業製品などの商品を消費地や市場などへ、より短時間で効率的に運ぶための立地です。また、郊外の幹線道路に沿って進出した、大型のショッピングセンターがにぎわいをみせるようになりました。その一方で、同じ地域にある駅周辺の中心商店街の利用客が減少し、街がさびれるなどの影響もみられます。」と、効果だけでなく課題を並記することを忘れない。

(4)九州地方の地誌

いずれの教科書も、「環境問題や環境保全」又は「自然環境」を中核テーマとしていることもあって、台風による集中豪雨、火山災害、土砂災害等に関する記述が多く、一方で、交通インフラに関する記述が少ないのが特徴である。

東京書籍は、砂防問題とその対策にまとめたページを割く。「火山が多い九州の多くの地域には、水がしみこみやすく、もろい火山性の地層が広がっています。台風や梅

雨前線の影響で豪雨がが続くと、斜面はくずれやすくなり、土砂くずれを引き起こすことがあります。土砂くずれによって斜面の木が流れたり、台風の強風で木がなぎ倒されたりすると、人々の生活への被害がさらに拡大するうえ、地域の林業などにも打撃をあたえます。これらの木が川の流れをせきとめると、低い土地では水害の危険も高まります。そこで、これらの地域では、河川の上流に土砂や木の流出を防ぐ砂防ダムを建設しています。また、間伐や植林を行うなど、山林に計画的に人の手を入れることによって、森の保水力を高める取り組みも展開されています。このように、九州地方では、ほかの地域とは異なる地質や気候がもたらす問題に対して、さまざまな対策が行われています。これにより、人々は安全な生活を送ることができるのです。」という本文記述と、[写真] 土砂くずれにより脱線した列車の復旧作業（鹿児島県指宿市 2007 年）、[図] 全国の土砂災害発生件数（国土交通省資料）、[写真] 土砂や木の流出を防ぐ砂防ダム（熊本県美里町 2007 年）を用いた説明は、中学生にとっても十分に分かりやすい。また、沖縄県の赤土問題（赤土の流出とさんごしょう被害、その原因と対策）や、福岡市の都市型洪水とその対策（地下貯水施設による雨水貯留、防災マップの作成）を丁寧に取り上げているのも、他社にない特徴である。

教育出版は、「薩摩藩の城下町として成立した鹿児島市の市街地は、もともと台地に囲まれた低地にありました。しかし第二次世界大戦後の人口増加により、崖ぎわや台地の上まで住宅地が拡大しました。シラスの特性を無視して造られた住宅地では、豪雨の時の崖くずれ、土砂くずれなどにより大きな被害を受けることがあります。鹿児島県や市では、崖ぎわの宅地利用を規制したり、斜面を安定させる工事など土砂災害への対策に努めたりしています。また、こうした自然災害を軽減するために、地域の危険度をあらかじめ住民に知らせるハザードマップを作成し、災害に対する情報を提供しています。」や「九州地方南部に分布するシラス台地は、水の確保が難しく農地の開発が遅れました。江戸時代には、少ない水で育つさつまいもの栽培が広がるとともに、シラス台地の開墾が進みました。第二次世界大戦後、ダムが建設されシラス台地に水が供給できるようになると、かんがいされた畑地では大根やキャベツ、茶の栽培が盛んになりました。」と、シラス台地というハンディキャップとその克服の歴史を丁寧に説明する。

帝国書院は、シラス台地の開発（鹿児島県笠野原：ダム

や農業用水の整備→畑作の多様化）について歴史的な取り組みを紹介するほか、沖縄独自の水不足問題を取り上げ、「沖縄には大きな川がなく、水不足が起こりやすいという問題もあります。そのため、住居の屋根に給水タンクを設置したり、地下にダムをつくってかんがい用水に利用したりするなど、さまざまなくふうをしています」と説明しているのが特徴である。また、宮崎県の大淀川を例に、「ハザードマップから防災を考えよう」というテーマ学習を設けている。

(5) 中国・四国地方の地誌

「人口や都市・村落」を中核テーマとする東京書籍、教育出版、日本文教出版と、「他地域との結びつき」を中核テーマとする帝国書院とでは、記述の分量等は異なるものの、中国・四国地方の地誌の主題は間違いなく「本州四国連絡橋を始めとする高速交通体系の整備とその影響」である。

帝国書院は、中国・四国地方の交通網の発達の歴史（海上交通から陸上交通へ）、本州四国連絡橋の開通と生活環境の変化（移動時間の短縮、通勤・通学者数の増加、救急医療圏の拡大、地元商店街の売上減少、フェリー利用者の減少）、高速道路網の整備と工場立地・就労機会の創出（過疎対策）、高速道路網の整備と栽培野菜の多様化、高速道路網の整備と観光客の増加等について、実質 6 ページを割いて詳しく説明する。また、[図] 岡山市と各都市の鉄道による所要時間の変化、[図] 岡山県～香川県間の 1 日あたりの通勤・通学者数の変化、[図] 中国・四国地方の交通網とおもな都市や観光地を訪れる人の変化、[図] 中国・四国地方のおもな工場と中国自動車道沿いのおもな工業団地、[図] 高知県産野菜の輸送形態とおもな集荷先への輸送手段、[図] 島根県を訪れる観光客数の変化、[図] 島根県に県外から訪れる観光客の地域別割合と交通手段（2008 年）など、その説明に利用される図版も多種多様である。

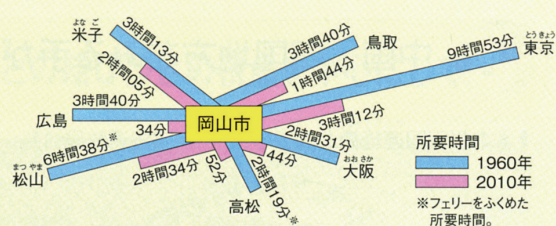
教育出版も、中国・四国地方の交通網の発達の歴史（東西方向から南北方向へ）、本州四国連絡橋の開通と生活環境の変化（通勤・通学や買い物交通の増加、徳島－大阪間の高速バスの利用便性向上、地元商店街の売上減少、フェリー運行への影響・航路廃止）、交通手段の多様化と地方空港の課題（例：石見空港）など、交通インフラの整備と地域の変化について 2 ページを割いて説明する。また、中国・四国地方の中心「広島」の発達の歴史（太田川の三角州を干拓して築城された広島城→明治時代における沿岸部の埋立て、港の整備→鉄道整備と軍都・広島の発展→戦後



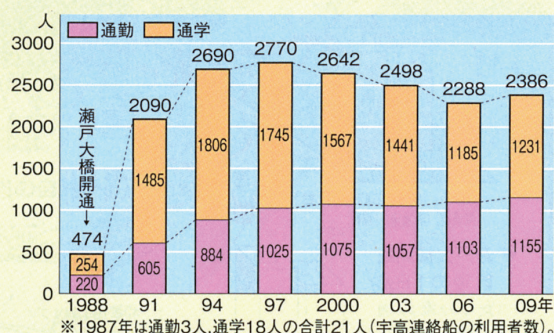
① 香川県側から見た瀬戸大橋（香川県，坂出市）



おかやま かかわ
岡山県と香川県の間を通勤・通学
する人が増えたのはなぜだろう。



② 岡山市と各都市の鉄道による所要時間の変化<JT
時刻表 2010年4月号，ほか>



③ 岡山県～香川県間の1日あたりの通勤・通学者数の変化<JR 四国資料，ほか>

図-5 本州四国連絡橋の開通と生活環境の変化（帝国書院の中学地理教科書より）¹²⁾

復興と「平和大通り」→市街地の拡大と都市問題）にも2ページを割いているが、この説明は、国土への働きかけによって政令指定都市・広島がどのようにして形成されてきたのかということを学べる点において、極めて興味深い。

日本文教出版も、中国地方の高速交通網整備とその影響（過疎地域の活性化のため優先整備された中国自動車道など）、本州四国連絡橋の開通と生活環境の変化（通勤・通学者数の増加、四国地方の農産物・水産物の関西大都市圏への出荷増大、フェリーの廃止、地元商店街の衰退）など、交通インフラの整備と地域の変化について1ページ半を割いて説明するが、その前段として、都市の分布と交通網の関係（江戸時代以前の山陽道や現在の国道2号上に主要都市が分布する。鉄道網と道路網が政令指定都市・広島市と岡山市の骨格を形成する。など）について2ページを割いて説明している点に違いが見られる。

東京書籍は、本州四国連絡橋を始めとする高速道路の整備効果（通勤・通学、買い物、観光など）とあわせて、都市の過密問題（住宅不足や交通渋滞など）と都市再開発というテーマにも1ページを割いて説明する。

さらに中国・四国地方の地誌では、いずれの教科書も、過疎問題と地域活性化の取り組みを大きなテーマとして取

り上げているという点に特色がある。とりわけ、教育出版と日本文教出版の教科書には、「国土への働きかけと国土からの恵み」という観点からみて、参考となる記述が多い。教育出版は、過疎問題を路線バスの廃止・削減や耕作放棄地の拡大等の面から捉えるとともに、「荒廃の進む日本の山村」というテーマ学習を設け、限界集落の問題を深く掘り下げている。また日本文教出版は、過疎地域のくらしを守る努力として、国からの支援を受けた道路整備、第三セクター方式等による鉄道路線の存続、市町村によるコミュニティバスの運行等を丁寧に説明するとともに、コラムを設けて、景観保全や洪水・土砂流出防止にも資する「檜原の棚田」を守る取り組みを紹介している。

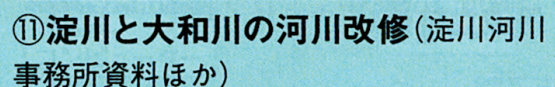
なお、本文3行程度の説明と写真という小さなパッケージではあるが、一年を通じて降水量が少なく水不足に悩まされてきた瀬戸内地域の気候が「讃岐平野のため池」を生んだ、という国土への働きかけの歴史的エピソードが、すべての教科書の必須アイテムとなっていることは興味深い。

(6) 近畿地方の地誌

「歴史的背景」を中核テーマとする東京書籍、教育出版、日本文教出版と、「環境問題や環境保全」を中核テーマと

また、神戸市の開発の歴史の説明に力を入れるのが、東京書籍、帝国書院、日本文教出版の3社。こちらも、東京書籍によれば、「日本有数の港湾都市である神戸市は、海と山の間にあり、都市の発展に限界がありました。そこで考えられたのが、海と山の一体的な開発です。神戸市は、1970年代から丘陵地を切り開き、ニュータウンの建設を始めました。都市の中心部とニュータウンを地下鉄で結び、

なお、日本文教出版が「地図からわかる地域の歴史」というコラムを設けて、「淀川と大和川の河川改修」と「奈良盆地の条里制」という国土への働きかけの歴史的エピソードを取り上げている部分が興味深い。



58 • JICE REPORT vol.23/ 2013.7

(7) 中部地方の地誌

中部地方の地誌の中核テーマは4社とも「産業」であることから、いずれの教科書においてもインフラ整備による産業への影響に関する記述が多い。また、地形的制約から独自の文化や産業が生まれたという歴史的背景を踏まえ、三つの地域（東海、中央高地、北陸）に分けてそれぞれの特色を説明している。

東海地方については、愛知用水や豊川用水の整備による農業振興、東名高速道路に沿って発展する農業・工業、名古屋港や中部国際空港からの工業製品の輸出、という項目を複数の教科書が取り上げている。

中央高地については、各社とも、高速道路整備等による観光農業（果樹栽培、観光農園）や高原野菜農業（レタス、キャベツ）の発展、高速道路沿いの工場立地を取り上げている。

北陸地方については、教育出版が「北陸地方の沿岸部に位置する平野では、米作りのために土地改良などの整備が必要でした。そのため、江戸時代より、それぞれの平野では用水路や排水施設（写真：越後平野の大河津分水路）の整備、さらに干拓などによって新田開発が行われてきました。こうして土地改良が進み、現在では稲作は機械化され収穫量も増えました。」と、帝国書院が「冬の積雪量が多い北陸の農業の特色は、稲作の占める割合がとて高いことです。北陸では春になると大量の雪がとけて、水を豊富に得ることかやできますが、昔は洪水がたびたび発生していました。現在はダムや堤防、放水路の整備を進めることで、豊かな水を有効に使えるようになり、全国でも有数の米の生産地になりました。」と説明するように、治水事業や農業基盤整備による稲作の生産性向上（米の収穫量の増加）が説明される。また、東京書籍は、「北陸地方で最初の政令指定都市となった新潟市は、新潟港と空港、新幹線、高速道路とを結びつけ、物流の拠点づくりを進めています。また、2008年に東海北陸自動車道が全線開通し、富山県は名古屋大都市圏と環日本海を結ぶ役割が期待されています。」と、物流拠点としての北陸地方の役割に着目している。

(8) 関東地方の地誌

各教科書の中核テーマは、「他地域との結びつき」（東京書籍、教育出版、日本文教出版）と「人口や都市・村落」（帝国書院）とに分かれるが、国土への働きかけに関する記述はいずれの教科書もほぼ同様で、交通インフラの役割・機能と東京大都市圏の拡大の歴史が中心となっている。例え

ば、帝国書院の関東地方の地誌における記述項目は以下の通りである。

- 日本の交通網の中心「東京」（鉄道、高速道路、航空路線）
- 空間の立体利用（高層ビル、高架の高速道路、地下鉄）
- 東京大都市圏の拡大の歴史（高度経済成長期の中心部人口集中→郊外の住宅地開発→都心や臨海部の再開発）
- 横浜市の開発の歴史（貿易港から国際貿易都市へ、内陸部の住宅地開発、臨海部の再開発「みなとみらい21」）
- 都市問題を解決する試みとしての中心部の再開発と新都市建設（筑波研究学園都市、幕張新都心、さいたま新都心）
- 東京大都市圏のまわりの変化（高速道路沿いのアウトレットモールやショッピングセンター、圏央道・北関東自動車道等の大都市環状道路の整備）（コラム）
- 北関東工業地域：高速道路沿いに立地する機械工場
- 群馬県嬬恋村のキャベツ栽培、房総半島南部の花の栽培：保冷技術の進歩と高速道路整備により東京大都市圏が消費地に
- 過疎地域の取り組み（例：群馬県上野村）

(9) 東北地方の地誌

東北地方の地誌の中核テーマは4社とも「生活・文化」であるが、他の地域（地方ブロック）と比べ、いずれの教科書においても国土への働きかけに関する記述は少ない。例えば、教育出版の東北地方の地誌における記述項目は以下の通りである。

- 東北自動車道や東北新幹線などにより首都圏とも結ばれる政令指定都市「仙台市」
- 圃場整備や排水路のコンクリート化による農業生産性の向上⇔水田周辺の生態系の破壊
- 高速道路沿いや空港付近に立地する電子・電気機器／自動車工場

(10) 北海道地方の地誌

北海道地方の地誌の中核テーマは、「自然環境」（東京書籍、教育出版、日本文教出版）と「歴史的背景」（帝国書院）とに分かれる。前者（3社）は、北海道開拓の歴史、基盤整備による農業の発展、雪国の生活の工夫（ロードヒーティング等）、火山災害と対策、北海道の交通と新千歳空港、という項目を取り上げており、共通点が多い。

しかし、各項目に対する記述のウエイトや方向性は異なり、例えば東京書籍は、「北海道には活発な火山が多いため、火山活動によりたびたび被害を受けてきました。2000年には有珠山が噴火し、洞爺湖温泉をはじめ付近の市町村に大きな被害をもたらしました。（中略）気象庁による避難情報の発信や防災マップによる避難経路の確保、火山の噴火にともなう噴出物の流出を防ぐ砂防ダムの設置、避難訓練の徹底などにより、現在では火山による被害が大きく減少しています。」と、火山災害と対策について詳細に説明する。

これに対して教育出版は、大規模な農地開発による自然の喪失（湿原の消滅、野生生物の生息場所の減少）や観光による地域活性化と交通について関心を寄せ、例えば後者については「世界自然遺産に指定された知床半島は、周辺の交通網の整備が十分ではありません。新千歳空港と羽田空港の間には多くの航空便数があり、年間旅客数が1,000万人近い世界一の航路となっていますが、知床半島周辺の空港までの便数は少なくなっています。また、北海道では、バスを利用して短期間に道内を移動する観光が多く、ゆっくり自然を楽しむエコツアーなどを増やすにはさまざまな課題があります。道内での新幹線建設の期待も高まっていますが、地元の地方公共団体の財政負担が課題となっています。」と現状と課題を丁寧に説明する。

一方で、「歴史的背景」を中核テーマとする帝国書院は、北海道開拓の歴史や厳しい自然環境の中で農作物をつくる努力について重点的にページを割く。具体的には、「北海道には古くから独自の文化をもつアイヌの人々が多く住んでいました。アイヌの人々は狩りや採集を中心とした生活をしてきたため、北海道には手つかずの原野や森林が広がっていました。明治時代の初めに開拓使という役所が置かれて以来、北海道の開拓が本格的に進められました。とくに、北方の警備の役割をかねた屯田兵と、全国各地からの移住者が開拓のおもな担い手となりました。開拓を行った人々は、きびしい自然環境の克服にたいへん苦労しましたが、さまざまなくふうを重ねて農業を発展させてきました。明治政府は、北海道の豊富な石炭や森林などの天然資源の開発にも力を入れました。とくに石炭は、石油を使うようになる以前は、重要なエネルギー資源だったため、多くの炭田が開発され、北海道は日本のエネルギーの供給地となりました。炭田周辺や工業が発達した地域には、人々が集まって新しい都市ができ、それらの都市を結ぶように

鉄道ものびました。」や、「北海道には、生産量が全国で1位をしめる農産物がいくつもあります。これらは北海道のきびしい自然環境の中で、人々がたゆまぬ努力を続けながらつくってきた成果です。北海道の中では夏の気温が比較的高くなる石狩平野は、稲作がさかんで、全国有数の米の生産地となっています。もともと、石狩平野には、泥炭地が広がっていましたが、水路を整備して余分な水を取り除き、農業に適した土をほかの場所から運びこんで土地を改良し、米をつくることができるようになりました。」など、先人達の国土への働きかけの努力とその恵みについて、熱心に記述しているところが特徴である（「」引用部のアンダーラインは著者による加筆。以下同様）。

3.4 新しい中学地理教科書のまとめ

以上、新しい中学地理教科書の内容について比較・整理してきたが、「国土教育」面から見たその特徴（旧教科書からの改善ポイント）は次のように整理できる。

- 新しい中学地理教科書では、学習指導要領の改訂を踏まえ、いずれの教科書も、日本を7つの地域（地方ブロック）に区分し、それぞれの地域について、中核テーマを軸にしながら、国土整備の歴史、自然災害と対策、インフラ整備と産業・生活への影響等について詳説するようになった。
- その結果、「日本の諸地域」における「国土教育」面での学習量（教科書における関係頁数）は大幅に増加したが、これは「中核方式」と呼ばれる学習方法の採用によって、日本の地誌学習が画一的・網羅的な学習スタイルから解放され、各地域（地方ブロック）単位で特徴的なテーマや課題について掘り下げて学習するようになったことと相まって実現した。
- さらに、これに呼応する形で、「世界からみた日本のすがた」や「日本の諸地域」の単元では、土木技術者を始めとする幅広い関係者が作成（関与）した分析データや整理結果（図表）が、学習教材として採用されるようになった。とりわけ、高速道路を代表とする交通インフラの整備効果に関連する図表が数多く用いられている。

地方ブロック単位の視点で見ることによって、また、日本のすべての地域の地誌的特徴を一つずつ丁寧に解き明かすことによって、国土への働きかけ（の歴史）とその効果が鮮明に記述されることになった。また、その前提として、教科書の著作・編集関係者たちが、国土への働きかけの歴

史や効果に関する、全国単位又は地方ブロック単位の優れた分析データや整理結果（図表）をこれまで以上に求めるようになった。こうした点において、新しい中学地理教科書は、国土教育における「失われた10年」を取り戻す未来への希望であると言っても過言ではあるまい。

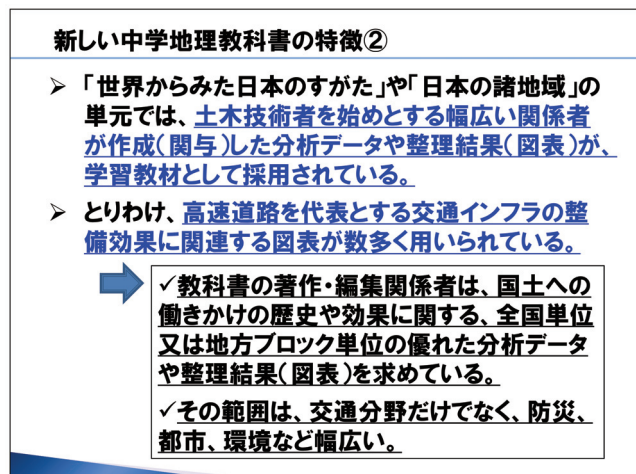
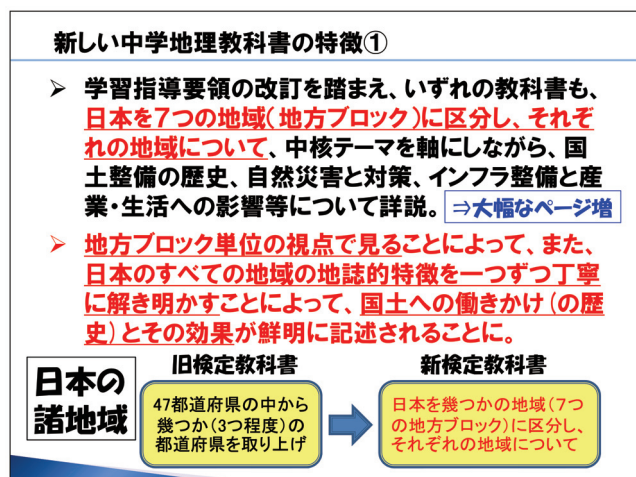


図-7 新しい中学地理教科書の特徴

4. 中学歴史教科書の分析

前述の通り、中学「歴史的分野」における学習指導要領改訂のポイントは、①近現代史学習の重視、②伝統や文化についての学習の充実、③わが国の歴史の背景にある世界の歴史の扱いの充実であったが、この学習指導要領の改訂は、新しい中学歴史教科書にどのような影響を与えたであろうか。

以下では、2011(平成23)年3月に文部科学省の検定を通過した7社の教科書（東京書籍、教育出版、帝国書院、日本文教出版、清水書院、育鵬社、自由社）を対象として、国土への働きかけに関する記述を時代区分毎に整理し、比

較・分析を行った（表-3）。

なお、新しい中学歴史教科書の採択冊数（占有率）は、東京書籍が679,038冊（52.8%）、教育出版が188,058冊（14.6%）、帝国書院が180,787冊（14.1%）、日本文教出版が161,584冊（12.6%）、清水書院が27,248冊（2.1%）、育鵬社が47,812冊（3.7%）、自由社が830冊（0.1%）となっている（図-8）。

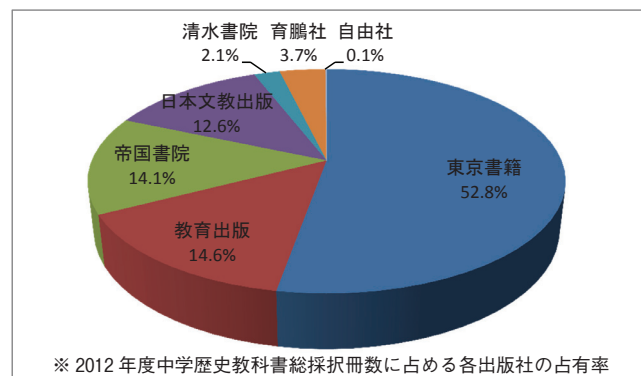


図-8 新しい中学歴史教科書の出版社別占有率

4.1 原始～古代における「国土への働きかけ」記述

原始から古代の時代区分においては、他の時代区分に比して、また当該時代区分の全体記述量に比して、国土への働きかけに関する記述量が多い。まず「わが国の歴史の背景にある世界の歴史」についてみると、すべての教科書が、古代世界文明（エジプト文明・メソポタミア文明・インダス文明）とインフラ（農耕、灌漑、都市、城壁）、及び中国文明とインフラ（農耕・シルクロード・万里の長城）に関する記述を取り上げており、さらに一部の教科書では、ローマ帝国とインフラ（道路網・水道）に関する記述も見られた。

一方、わが国の歴史についてみると、植物栽培の開始【縄文時代】、灌漑用水路を伴う水田稲作の拡大【弥生時代】、古墳建設と大和朝廷の国力【古墳時代】、渡来人による土木（ため池等）技術の伝来【5世紀頃】、太宰府防衛と大野城・水城の建設【7世紀】、平城京の建設【奈良時代】、中央と地方を結ぶ幹線道路（七道）の整備【奈良時代】、土地開墾と墾田永年私財法【奈良時代】、行基による橋や用水路整備【奈良時代】、土地開墾と荘園【平安時代】といった項目が、国土への働きかけに関する記述として取り上げられている。なお、教科書中の興味深い記述としては、以下の3点をあげることができる。

古墳建設と大和朝廷の国力に関して、育鵬社では、「世

表-3 歴史教科書における「国土への働きかけ」記述

	国土への働きかけに関する記述	東京書籍	教育出版	帝国書院	日本文教出版	清水書院	育鵬社	自由社
原始～古代	古代世界文明とインフラ(農耕・灌漑・都市・城壁)	(◎)	◎	○	◎	◎	◎	(◎)
	ローマ帝国とインフラ(道路網・水道)	●	(○)	●	—	(◎)	—	—
	中国文明とインフラ(農耕・シルクロード・万里の長城)	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎
	植物栽培の開始【縄文時代】	◎	—	—	●	○	◎	○
	灌漑用水路を伴う水田稲作の拡大【弥生時代】	◎	○	(○)	◎	◎	◎	◎
	古墳建設と大和朝廷の国力【古墳時代】	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎
	渡来人による土木(ため池等)技術の伝来【5世紀頃】	○	○	(○)	◎	●	○	○
	太宰府防衛と大野城・水城の建設【7世紀】	◎	◎	◎	◎	—	◎	◎
	平城京の建設【奈良時代】	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎
	中央と地方を結ぶ幹線道路(七道)の整備【奈良時代】	◎	○	◎	○	○	○	○
	土地開墾と墾田永年私財法【奈良時代】	○	○	○	○	◎	◎	○
	行基による橋や水路整備【奈良時代】	○	●	—	◎	—	○	●
	土地開墾と荘園【平安時代】	○	○	○	◎	○	○	○
中世	平清盛による大輪田泊整備と日宋貿易【平安時代末期】	○	◎	◎	◎	○	○	◎
	農業の発達(二毛作・牛馬耕・用水技術)【鎌倉・室町時代】	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎
	交通の発達(馬借・車借・問丸)【鎌倉・室町時代】	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎
近世	戦国大名による治水・灌漑・交通路整備【戦国～安土桃山時代】	○	○	◎	○	◎	◎	○
	河川改修・新田開発と耕地面積の倍増【江戸時代】	○	○	◎	◎	◎	○	◎
	五街道の整備【江戸時代】	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎
	内航航路(西廻り航路・東廻り航路・河川水運)の開設【江戸時代】	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎
近代	欧米諸国の発展と交通インフラ(産業革命と鉄道:イギリス)	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎
	欧米諸国の発展と交通インフラ(西部開拓とアメリカ大陸横断鉄道)	○	◎	○	◎	●	—	—
	欧米諸国の発展と交通インフラ(スエズ運河)	○	◎	—	●	●	—	—
	欧米諸国の発展と交通インフラ(シベリア鉄道)	◎	—	—	—	◎	—	◎
	鉄道の開通、電信網の整備【明治時代】	◎	○	○	◎	◎	(◎)	◎
	港や道路の建設【明治時代】	—	○	—	—	—	—	(○)
	全国鉄道網の整備と国有化【明治時代】	◎	◎	◎	○	○	◎	◎
	国内・外国航路の開設【明治時代】	○	○	—	—	—	○	—
	北海道開拓【明治時代】	◎	●	◎	◎	○	◎	◎
	水力発電所の建設【明治時代】	—	○	—	◎	—	—	—
	電気・ガス・水道の普及【大正～昭和時代初期】	○	○	●	○	—	○	○
	関東大震災後の復興、都市計画【大正～昭和時代初期】	●	○	○	●	○	◎	—
	市電・郊外電車、地下鉄、ターミナル駅の整備【大正～昭和時代初期】	—	◎	◎	○	○	○	◎
	世界恐慌とニューディール政策／大規模な公共事業(アメリカ)	◎	○	◎	◎	○	○	○
	東海道新幹線と高速道路整備【昭和時代・戦後】	◎	—	◎	◎	◎	◎	◎
現代	宅地(団地)・ニュータウン開発【昭和時代・戦後】	—	●	◎	○	—	◎	—

◎:本文＋補足資料(テーマ学習、コラム、図・表・写真・解説)において記述あり、○:本文において記述あり、●:補足資料において記述あり、—:記述なし
()はキーワードの一部(アンダーライン部)が欠けていることを示す。

「朱書き」は、「わが国の歴史の背景にある世界の歴史」に関する項目を指す。

界最大の墓・大仙古墳(仁徳天皇陵)」というコラムを設け、「大仙古墳は全長 486 m、高さ 35 m、三重の壕を含めた総面積は約 46 万㎡という巨大な墓です。土の総量だけでも 10 トントラック 25 万台分といわれ、1 日 2000 人が働いたとしても、約 16 年もかかる大土木工事でした。この時代には、これほどの大工事を完成させた大和朝廷の国力と技術には目を見はります。」と、古墳建設がいかに大土木工事であったかを定量的に説明している。

平城京の建設に関して、自由社は、教科書本文において「平城京は唐の都の長安を手本にして設計された。ただし、日本の国情に合わせてつくられた部分もあり、長安には城壁がもうけられていたが、平城京には城壁はなかった。都には、碁盤の目のように道が通され、その北側の中央に、天皇の住まいや役所のある平城宮が置かれた。」と、中学歴史教科書の中では唯一、平安京と長安の相違(＝城壁の有無)について説明を加えるとともに、後述のコラムと写真解説において、高さ 10 m を超える城壁で囲まれていた長安と城壁が無かった平安京を比較し、「平城京では、外敵も住民の逃亡も想定していなかった。」と結んでいる。なお、都市城壁の経験の違いが日本と西欧・中国等とのインフラ整備に対する認識の違いを生んだとする説明仮説の詳細については、参考文献 2) を参照されたい。

また、中央と地方を結ぶ幹線道路(七道)の整備に関して、清水書院は、「平城京と全国をむすぶ、できるかぎり直線になるように計画された幹線道路(七道とよばれた)も整備され、約 16 キロメートルごとに駅家がおかれて各国と都のあいだを役人が行き来した。」と、当時の幹線道路が直線性にも優れていたことを説明している。

4.2 中近世における「国土への働きかけ」記述

中近世における国土への働きかけに関する記述としては、いずれの教科書も、平清盛による大輪田泊整備と日宋貿易【平安時代末期】、農業の発達(二毛作、牛馬耕、用水技術)【鎌倉・室町時代】、交通の発達(馬借・車借・問丸)【鎌倉・室町時代】、戦国大名による治水・灌漑・交通路整備【戦国～安土桃山時代】、河川改修・新田開発と耕地面積の倍増【江戸時代】、五街道の整備【江戸時代】、内航海路(西廻り航路、東廻り航路、河川水運)の開設【江戸時代】といった項目を取り上げている。

また、テーマ(発展)学習やコラムには、以下のような興味深い学習内容も含まれている。

○ 読み物コラム「戦国大名の富国策－信玄堤」(育鵬

社)・・・領国の安定をもたらした治水事業、優れた土木技術

○ 「武田信玄の領国支配～信玄堤(山梨県)～」(清水書院)

○ 地域史「信玄堤」(帝国書院)

○ 時代末コラム「宝暦治水にみる水とのたたかい」(帝国書院)・・・江戸幕府の命による木曾三川の大規模治水工事、資金準備に苦心した薩摩藩財政担当家老・平田鞠負(自害)を含む 80 余名の犠牲者

○ 郷土の歴史を探ろう「地域の街道や港を訪ねて」(教育出版)

○ 歴史の舞台「世界有数の百万都市 江戸」(帝国書院)・・・上水道が整備されていた

4.3 近現代における「国土への働きかけ」記述

最後に、近現代についてみると、学習指導要領改訂のポイント(①近現代史学習の重視、③わが国の歴史の背景にある世界の歴史の扱いの充実)を受けて、この時代、特に近代における国土への働きかけに関する記述が充実されている。

例えば、欧米諸国の発展と交通インフラについて最も詳しく説明している東京書籍によると、「製鉄、機械、造船、武器などの産業も発達し、蒸気機関車の走る鉄道によって交通の便がよくなり、19 世紀のイギリスは「世界の工場」と呼ばれるようになりました。」「1869 年には大西洋岸と太平洋岸とを結ぶ大陸横断鉄道が建設され、やがてアメリカは民主主義と資本主義の大国へと、急成長をとげました。」「国内では、近代化の必要にせまられて農奴を解放し、フランスの援助でシベリア鉄道を建設し、19 世紀末からロシアは急速に成長しました。」「蒸気船や鉄道が国際的な交通手段として発達し、人や商品の動き、情報の伝達がいっそう活発になりました。日本の開国をきっかけに、北アメリカと東アジアを結ぶ太平洋横断航路が開設され、次いで 1869(明治 2)年に、アメリカで大陸横断鉄道が完成し、地中海とインド洋を結ぶスエズ運河が開通すると、世界を一周する交通ルートができあがり、世界の結びつきは急速に強まりました。」というように、それぞれの記述分量は少ないが、交通インフラの整備とその影響(効果)について分かりやすく説明されている。

わが国(日本)の近代史では、鉄道の開通、電信網の整備、港や道路の建設、全国鉄道網の整備と国有化、国内・外国航路の開設、北海道開拓、水力発電所の建設【以上、明治

時代】、電気・ガス・水道の普及、市電・郊外電車・地下鉄・ターミナル駅の整備【以上、大正～昭和時代初期】といった内容が取り上げられている。

例えば、教育出版は、明治維新と交通インフラに関して、「交通では、1872(明治5)年、新橋・横浜間に初めて鉄道が開通し、数年後には神戸・大阪・京都間も開通しました。政府は、港や道路を建設し、海運会社に補助金を支給するなど、交通網の整備を図りました。通信では、これまでの飛脚に代わる郵便制度が、1871年に始まったほか、国内各地が電信で結ばれました。こうした整備によって、人や物資の輸送、情報の伝達がしだいに便利になり、全国的な交流も活発になっていきました。」「1872年に初めて開通した鉄道は、その後、官営に加えて民営による建設が進み、全国に鉄道網が広がっていきました。日露戦争後には、経営の統一や軍事輸送の目的から、民間の主な鉄道は国有化されました。」「海運の発達もめざましく、国内・外国航路が次々に開設され、貿易の発展に役立ちました。こうした鉄道や海運の広がりにより、人や物資が短時間で大量に輸送できるようになりました。そして交通の発達は、通信網の広がりとともに経済を発展させ、人々の生活する範囲を広げる役割を果たしました。」というように、交通インフラの整備とその影響(効果)について丁寧に説明している。

また、以下にあげるように、テーマ(発展)学習やコラムにおいて、国土への働きかけに関する興味深い学習内容が取り上げられているのも、近代の特徴である。

- 歴史の舞台「世界に開かれた港 横浜」(帝国書院)・・・日本最大の貿易港、欧米文化の窓口、コレラ騒動と上下水道の整備
- 先人に学ぶ「日本の衛生行政の始まりー長与専斎」(日本文教出版)・・・コレラ対応、神田下水道事業
- 課題学習「お雇い外国人」(育鵬社)・・・横浜水道をつくった「近代水道の父」ヘンリー・スペンサー・パーマーほか
- 歴史の舞台「移住と開拓が進む北海道」(帝国書院)・・・北海道開拓の歴史
- コラム「刀を捨て茶畑づくりに精魂を傾けた武士のエリートー静岡県牧之原お茶物語」(育鵬社)
- 人物コラム「台湾にダムをつくった八田興一」(育鵬社)
- コラム「台湾に巨大ダムをつくった八田興一」(自由

社)

- 歴史の舞台「発展する産業都市 大阪・神戸」(帝国書院)・・・アジアに開かれた神戸港、私鉄の発展と市街地の拡大

一方、現代(第二次世界大戦以降)については、東海道新幹線、高速道路整備、宅地開発、ニュータウン開発といった言葉が、教科書本文に散りばめられている程度であり、国土への働きかけ(インフラ整備)に関する記述は極めて少ない。

戦災からの復興(名古屋市や広島市にある100メートル道路の整備など)、枕崎台風・カスリーン台風・アイオン台風・伊勢湾台風といった風水害との闘い、数次にわたる全国総合開発計画にもとづく国土造り、道路整備とモータリゼーションの進展による経済成長など、教科書には記述されていない国土への働きかけの歴史が第二次世界大戦以降には沢山ある(参考文献1)参照。

4.4 新しい中学歴史教科書のまとめ

以上、新しい中学歴史教科書における国土への働きかけに関する記述内容について7社の教科書を比較・整理してきたが、各教科書ともに、国土形成の歴史や社会資本整備に関する主要な事項を取り上げていること、また、テーマ(発展)学習やコラムを活用しながら、「国土教育」面での優れた素材を生徒たちに提供しようとしていることが確認できた。

しかし、いずれの教科書(全体頁数:250～300頁程度)も、歴史上の著名な人物や文化遺産等を主人公とする「政治史・人物史」「事件・出来事史」であることにはかわりなく、国土形成の歴史や社会資本の役割や効果、社会資本整備に携わってきた人々の苦労などは、教科書全体の中に散見される程度の記述量であるため、これらを体系的に学習することは難しいと言わざるを得ない。

なお、日本人の国土への働きかけの歴史については、参考文献1)に体系的にまとめられており、今後の歴史教科書への活用を期待したい。

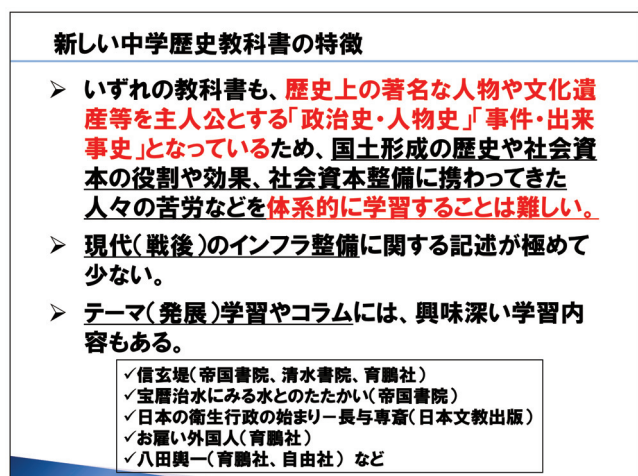


図-9 新しい中学歴史教科書の特徴

5. 中学公民教科書の分析

公民的分野については、国土への働きかけに関連する以下の5項目(①社会資本の整備、②財政の役割、③景気変動と公共事業、④財政赤字(国債発行)と公共事業、⑤メディア・リテラシー)を取り上げ、2011(平成23)年3月に文部科学省の検定を通過した7社の教科書(東京書籍、教育出版、帝国書院、日本文教出版、清水書院、育鵬社、自由社)を対象として、その記述内容について比較・分析を行った。

なお、新しい中学公民教科書の採択冊数(占有率)は、東京書籍が686,738冊(57.0%)、教育出版が158,848冊(13.2%)、帝国書院が106,665冊(8.9%)、日本文教出版が169,480冊(14.1%)、清水書院が32,972冊(2.7%)、育鵬社が48,569冊(4.0%)、自由社が654冊(0.1%)となっている(図-10)。

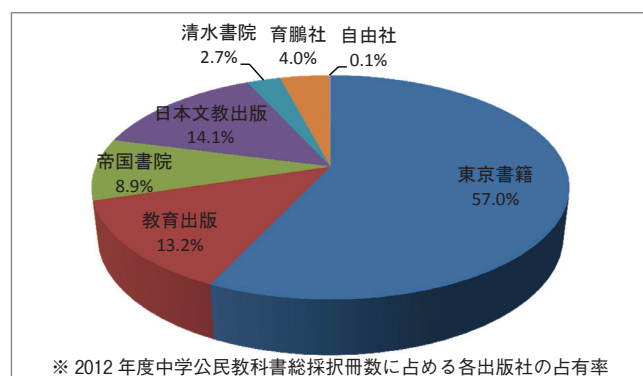


図-10 新しい中学公民教科書の出版社別占有率

5.1 「社会資本の整備」に関する記述

新学習指導要領において、「国民の生活と福祉の向上を

図るために、社会資本の整備、公害の防止など環境の保全、社会保障の充実、消費者の保護など、市場の働きにゆだねることが難しい諸問題に関して、国や地方公共団体が果たしている役割について考えさせる。また、財源の確保と配分という観点から財政の役割について考えさせる。その際、租税の意義と役割について考えさせるとともに、国民の納税の義務について理解させる。」と記述されているように、中学校社会科(公民的分野)教育では、「社会資本の整備」を学習することが明示的に位置づけられている。

表-4に示すように、新学習指導要領に基づき、すべての教科書(7社)が「社会資本の整備」に関する記述を展開しているが、その内容(説明のシナリオや分量など)は出版社によって様々である。

東京書籍は、「社会資本の整備」について事項立てしておらず、「市場と政府」の説明文章のなかで、「市場では供給されにくい公共施設(社会資本)」の整備を「政府の重要な役割」と位置づけるにとどまる。

教育出版は、社会資本の役割を説明した後、[図]社会資本の整備に使われている予算の推移、[図]主な国の社会資本と公共サービスの整備率(下水道普及率、道路舗装率、一人当たりの公園面積、人口10万人当たりの図書館数)を用いながら、「戦後の日本では、大規模な工業用地や港湾をはじめ、産業に関連する社会資本が優先的に整備されてきました。その結果、工業生産を中心に経済が大きく成長した一方で、生活に関連する社会資本の整備は後まわしにされてきた面があります。今後は、福祉施設や病院などの社会資本を含めた、生活環境全体の整備と充実が必要です。」と説明を加える。

帝国書院は、社会資本と環境保全を関連づけて説明しているところに特徴がある。また、教育出版と同様に、時代の変化に伴って求められる社会資本や公共事業が変化してきたとした上で、「これからは、持続可能な社会を築くために、地球温暖化対策などの環境対策にも力を注ぐことが重要です。また、広い地域を結び航空路の拠点となる機能をもつ国際空港や港湾の整備など、グローバル化のなかで日本の国際競争力を維持するための公共投資など、21世紀にふさわしい公共事業を行う必要があります。」と説明する。

日本文教出版は、社会資本とNPO(非営利組織)活動を関連づけて説明しているところに特徴がある。具体的には、社会資本の役割や種類を説明した後、「現在、産業基

表-4 社会資本の整備に関する記述（公民）

教科書名	「社会資本の整備」に関する記述（本文、図、表、写真、コラム）
東京書籍	「市場と政府」もし政府が存在せず、人々の必要とするものやサービスがすべて民間企業によって供給されるとしたら、どのようなことになるでしょうか。学校はすべて私立になりますから、学費が高くなるなどして教育を受けられない人が出てくるでしょう。通学したり買い物に行ったりするための道路も、まったく建設されないか、建設されても、民間の道路会社に通行料を払わなければならなくなります。この通行料は輸送される商品の価格に反映されますから、わたしたちはその分、高い商品を買わされることになります。有料の遊園地やレジャーランドはつくられるでしょうが、子どもたちの遊ぶ無料の公園はまちから姿を消すことになるでしょう。さらに、公的な社会保障がないために、高齢者や、病気、けがで働くことのできない人たちは、生活していくことが困難になります。 市場経済においては、人々は市場での売買をおして必要なものやサービスを手に入れ、価格の変化によって生産資源の効率的な利用が図られます。しかし、市場の売買だけでは、人々の豊かなくらしは成り立ちません。市場では供給されにくい公共施設（社会資本）をつくらせたり、医療や教育などの公共サービスを提供したり、あるいは社会保障のための支出を行ったりして、国民のくらしをよくするのは、政府の重要な役割です。
教育出版	「社会資本とは」わたしたちの生活や産業を支える基盤となり、だれもが共同で利用できる公共施設のことを社会資本、サービスのことを公共サービスといます。これらは、民間の企業によって利益を得る目的で供給されるのではなく、国や地方公共団体による公共事業として、私たちの生活を向上させるために、公平に供給される必要があります。 「社会資本の充実のために」戦後の日本では、大規模な工業用地や港湾をはじめ、産業に関連する社会資本が優先的に整備されてきました。その結果、工業生産を中心に経済が大きく成長した一方で、生活に関連する社会資本の整備は後まわしにされてきた面があります。今後は、福祉施設や病院などの社会資本を含めた、生活環境全体の整備と充実が必要です。 その際、年齢や、障がいがあるかないかにかかわらず、みな同じように社会の一員として自立した生活が送れるようにすること（ノーマライゼーション）が大切です。例えば、階段に車いす用のスロープを付けたり、歩道から段差をなくしたりするなど、現在ある物理的・心理的な「壁」を取り除くこと（バリアフリー）や、初めからだれもが利用しやすい設計にすること（ユニバーサルデザイン）は、すべての人にとって、暮らしやすいつながりにつながっていきます。 [写真] 熊本市内を走る路面電車、[写真] 段差がほとんどない乗降口、[図] 社会資本の整備に使われている予算の推移、[図] 主な国の社会資本と公共サービスの整備率（下水道普及率、道路舗装率、一人当たりの公園面積、人口10万人当たりの図書館数）
帝国書院	「社会資本の整備」私たちの生活は、道路や下水道、公園、文化会館などの社会資本によって支えられています。こうした社会資本の整備は公共事業とよばれ、国や地方公共団体の歳出、そして財政投融资計画のお金でまかなわれています。高度経済成長期には、道路が社会資本整備の約4割をしめていました。しかし、現在ではその比率は低下し、下水道環境衛生などの比率が高くなっています。 「環境保全と社会資本」高度経済成長期、日本の経済は急速に発展しました。その一方で、工場からのけむりや排水などにより環境の悪化が進み、さまざまな公害が発生しました。これに対して、環境の保護を求める動きが活発になり、1967（昭和42）年には公害対策基本法が定められ、71年には環境庁が設置されました。これにより、政府も企業も環境保護に積極的に取り組むようになり、社会資本の整備も環境保全を意識したものに変わってきています。 80年代になると、地球環境問題が議論されるようになり、93（平成5）年には、環境保全に対する社会全体の責務を明らかにした環境基本法が施行されました。2001年には環境庁が環境省になり、持続可能な社会へ向けて、環境に配慮した社会資本の整備や法律の制定が進められています。 「これからの社会資本のあり方」このように、時代の変化とともに、求められる社会資本と公共事業は変化していきます。これからは、持続可能な社会を築くために、地球温暖化対策などの環境対策にも力を注ぐことが重要です。また、広い地域を結び航空路の拠点となる機能をもつ国際空港や港湾の整備など、グローバル化のなかで日本の国際競争力を維持するための公共投資など、21世紀にふさわしい公共事業を行う必要があります。 社会資本は、税金などの国民のお金を使って整備するものですから、どのような社会資本が必要なのか、私たちもよく考える必要があります。 [コラム] 拡大する羽田空港、[図] 社会資本整備の割合、[コラム] 環境型社会資本、都市の取り組み（神奈川県横浜市）
日本文教出版	「社会資本の整備」多くの人びとが社会的に共同で利用する施設を、社会資本といいます。社会資本の整備は、個人や企業努力だけでは達成しにくいために、これまでは国や地方公共団体が公共事業として整備してきました。社会資本には、高速道路、港湾や工業用水など、産業活動の基盤となるものがあります。また、上下水道、街路や公園や緑地、学校・図書館・体育館、病院や老人ホームなど、衛生、環境、教育・文化、社会福祉などの生活基盤となる施設もあります。 「私たちが生かす社会資本」現在、産業基盤は充実し、生活基盤の施設もかなり整ってきました。これらの施設をじょうずに活用していくためには、コミュニティやボランティア、NPO（非営利組織）など、地域社会の支援組織が欠かせません。今後、社会資本の整備には、既存設備の活用を含めて、人びとの生活の質を向上させることを重要な目標にして、地域社会の支援組織と協力することが不可欠です。特に、都市の景観や環境、防災、高齢者福祉、子育て、男女共同参画社会などの分野での協力が必要になってきています。 [図] 教育の整備、[図] 社会資本の整備とNPOの役割、[写真] 公共事業の見直しを報じる新聞（2009年） 公共事業のあり方や要不要をめぐる、費用と効果の面で議論がさかんです。
清水書院	「これからの社会と社会資本」※本文掲載の重要語句「社会資本」を解説する文章（小さい文字サイズ）より 社会資本とは、道路・上下水道・学校など生活や産業の基盤となる公共的な施設のことである。 高齢者や障がい者など、すべての人が利用しやすい交通手段の整備やバリアフリー化、地震や洪水などによる災害を未然にふせぐ街づくりなど、地域の特性や実情を考慮しながら、人びとが安心してくらしできるように、生活者の視点に立って社会資本を充実させていくことが求められている。
育鵬社	「社会資本と公共サービス」市場経済は、市場のはたらきによって成り立っています。しかし、それだけで望ましい結果が達成できるわけではありません。市場のはたらきには限界があり、市場で購入できる財やサービス（私的財）の消費だけから、生活の豊かさが得られるわけではありません。それをおぎなうのは政府の役割です。公共財である学校や図書館、公園や病院などを充実させることによって、私たちの生活は真に豊かなものとなります。このような施設を一般に社会資本とよびます。社会の基盤づくりのための活動を行うのも、政府の重要な仕事のひとつです。 [写真] 暮らしの中にある社会資本→日本では、産業道路や港湾・空港の整備など、産業基盤のための社会資本の整備はかなり行われてきました。より高度な産業基盤のために、今後は科学技術の研究・開発や教育の充実が重要です。
自由社	「生活と生産を支える社会資本」みなさんの住む地域には、古くからある道路や橋、溜め池や用水、堤防などがありますか。そのそばにその完成を祝ったり、建設を指導した人を讃えた石碑がありませんか。昔から人々は、生活と生産のために必要な大規模な工事を、地域の共同体で協力して行ってきました。そうしてつづられ、社会が共同で利用する施設・設備・財産を総合して社会資本（インフラストラクチャー）といいます。 今日の社会資本には、上下水道、ごみ処理場のように国民の日々の生活に欠かせないもの、港湾施設、工業用水など産業基盤として生産活動に欠かせないもの、さらには道路、鉄道、空港、電気の供給、電話やインターネットなどの通信の施設・設備など、国民生活にも生産活動にも共に欠かせないものがあります。 また、学校、図書館、博物館、公園、運動場などのように多くの人が使う教育・文化施設も社会資本です。保健所や病院のような保険・医療施設も社会資本です。そのほか、自然環境保護の観点から行う自然環境の補修・整備や、遺跡、寺院などの文化財・文化遺産の保護・整備なども、過去から未来へと持続していく社会のための社会資本の整備として考えられます。 「社会資本充実のための費用」社会資本の建設と維持には巨額の費用がかかるため、多くの場合、通常の収益事業として行うことができません。なかには、電気・ガス・水道や公共交通機関などのように、使用料金を徴収して施設・設備の建設費や運用の費用をまかなう場合もありますが、多くのものは、国や地方公共団体によって税金や公債からなる公的資金を投入して整備されています。特に道路、港湾施設、ダムなど長期にわたって巨額の費用がかかる建設事業は公共事業と呼ばれ、公的資金を主な財源として、長期にわたって投資したり融資したりしてまかなわれます。 「求められる質の充実」快適な生活という意味から、最近では、社会資本の質も問われるようになりました。公共交通機関や公共の施設・設備は、高齢者や障害のある人々も利用しやすいように、段差をなくしたり、点字の併記を設けるなどのバリアフリー化が進んでいます。2000（平成12）年には、高齢者や障害者も公共交通機関を利用しやすいように、交通バリアフリー法が制定されました。 [写真] 東京たま広域資源循環組合の二ツ塚処分場、[写真] 羽田空港、[表] 社会資本の種類、[図] 公共投資の分野別配分の推移、[図] 公共投資予算額の推移、[表] 教育関連施設数

※朱書き、アンダーラインは筆者編集。

盤は充実し、生活基盤の施設もかなり整ってきました。これらの施設をじょうずに活用していくためには、コミュニティやボランティア、NPO（非営利組織）など、地域社会の支援組織が欠かせません。今後、社会資本の整備には、既存設備の活用を含めて、人びとの生活の質を向上させることを重要な目標にして、地域社会の支援組織と協力することが不可欠です。特に、都市の景観や環境、防災、高齢者福祉、子育て、男女共同参画社会などの分野での協力が必要になってきています。」と記述している。

清水書院は、東京書籍と同様に、「社会資本の整備」について事項立てしておらず、「財政の三つのはたらき」の本文のなかに出てくる重要語句「社会資本」の解説において、社会資本の役割と今後のあり方を述べるにとどまる。なお、解説文は「生活者の視点に立って社会資本を充実させていくことが求められている。」で結ばれている。

育鵬社は、「社会資本と公共サービス」というタイトルのもと、「公共財である学校や図書館、公園や病院などを充実させることによって、私たちの生活は真に豊かなものとなります。このような施設を一般に社会資本とよびます。社会の基盤づくりのための活動を行うのも、政府の重要な仕事のひとつです。」と説明する。また、[写真] 暮らしの中にある社会資本（解説文）では、「日本では、産業道路や港湾・空港の整備など、産業基盤のための社会資本の整備はかなり行われてきました。より高度な産業基盤のために、今後は科学技術の研究・開発や教育の充実が重要です。」と、今後の社会資本整備の方向性を述べている。

自由社は、見開き2頁を使って、社会資本の役割から、種類、費用、今後のあり方まで、詳しく説明している。なお、「みなさんの住む地域には、古くからある道路や橋、溜め池や用水、堤防などがありますか。そのそばにその完成を祝ったり、建設を指導した人を讃えた石碑がありませんか。昔から人々は、生活と生産のために必要な大規模な工事を、地域の共同体で協力して行ってきました。そうしてつくり、社会が共同で利用する施設・設備・財産を総合して社会資本（インフラストラクチャー）といいます。」

今日の社会資本には、上下水道、ごみ処理場のように国民の日々の生活に欠かせないもの、港湾施設、工業用水など産業基盤として生産活動に欠かせないもの、さらには道路、鉄道、空港、電気の供給、電話やインターネットなどの通信の施設・設備など、国民生活にも生産活動にも共に欠かせないものがあります。」という冒頭のくだりは、柳

田国男監修の小学校社会科教科書（参考文献3）参照）を彷彿させる。

以上、各教科書における「社会資本の整備」に関する記述をレビューしてきたが、「産業基盤としての社会資本はかなり整備された」とする教科書が少なくないことが気に掛かる。わが国の経済は日本単独で成り立っている訳ではなく、アメリカ、EU諸国、中国、韓国などの国々と競争しながら、その均衡において成立しているのである。そして、グローバル化した世界において厳しい経済競争を生き残るためには、自国の社会資本整備は十分でなければならない。少なくとも、彼らはこのような認識のもと、過去から現在に至るまで首尾一貫して産業・経済の基盤となる社会資本の整備を進めているのである（参考文献1）参照。

そういう意味では、国際空港や港湾の整備など日本の国際競争力を維持するための公共投資を行う必要があるとする帝国書院の認識（教科書記述）は称賛に値する。また、対象とする社会資本は限定的ではあるものの、インフラの整備状況を諸外国と比較（グラフ化）している教育出版のアプローチも興味深い。わが国の社会資本の整備水準（あるべき姿）は、少なくとも日本が競争している国々の整備水準と比較することを抜きにして、判断することはできない。さらに付け加えれば、国土の自然条件・社会条件の違いを考慮して比較・評価しなければならないのである。

5.2 財政・景気・公共事業に関する記述

(1) 財政の役割に関する記述

財政の役割（機能）には、資源配分機能、所得再配分機能、需要創出効果、経済安定化機能があるが、ほとんどの教科書が社会資本整備を含む資源配分機能を第1位に位置づけている（表-5）。また、所得再配分機能（公平な税負担）を説明するにあたってすべての教科書が累進課税制度を説明しているが、教科書によっては、道路整備とガソリン税（揮発油税）を例にとって、受益者負担の考え方を説明するものもある（日本文教出版、自由社）。

表-5 財政の役割に関する記述(公民)

教科書名	財政の役割に関する記述
東京書籍	①社会資本や公共サービスの提供 ②景気の安定化 「租税と公正」については、前頁の「政府の経済活動と租税」で記述。
教育出版	①資源配分機能(道路・ダム・港などの社会資本、警察・消防・教育・国防といった公共サービスの提供) ②所得の再配分機能 ③経済の安定化機能
帝国書院	①社会資本や公共サービスの提供 ②所得の格差の是正 ③財政政策
日本文教出版	②社会資本の建設(道路や住宅・上下水道、学校・図書館・博物館・病院・公園など)、公共サービスの提供(警察・消防、教育・科学振興、社会保障など) ③貧富格差の是正、社会保障 ④経済の大きな変動の防止 ※経済にかかわる政府の仕事の①番は「経済関連法制度の整備」
清水書院	①社会資本や公共サービスの提供 ②所得の再配分(所得の格差の是正) ③景気の変動調整
育鵬社	明示的な表現はないが、「公共財の提供」、「税負担の公平」及び「景気変動の調整」についての記述あり。
自由社	①公共財の提供(道路、橋、港湾施設、下水道、下水道、警察や国防、保健衛生、医療、教育、公園の整備など) ②所得の再配分 ③景気変動の調整 ④財政投融资(巨大なダムの建設、高速道路の建設、宇宙開発、環境保全など)

(2) 景気変動と公共事業に関する記述

景気変動と公共事業との関係については、ほとんどの教科書が「不況(デフレ)時には公共事業を増やす」「好況(インフレ)時には公共事業を減らす」とする財政政策を明示している(表-6)。

表-6 景気変動と公共事業に関する記述(公民)

教科書名	景気変動と公共事業に関する記述
東京書籍	○不景気(不況)・・・減税、公共事業への支出(公共投資)を増やす ○好景気(好況)・・・増税、公共事業の削減
教育出版	○好況の時・・・増税、公共事業などの歳出減 ○不況の時・・・減税、公共事業などの歳出増
帝国書院	○不況の時・・・減税など
日本文教出版	○不景気(不況)時・・・公共事業を盛んにする、減税 ○インフレの危機がある時・・・公共事業をひかえる、増税
清水書院	○不景気の時・・・財政支出を増やす、減税 ○インフレ傾向の時・・・財政支出を減らす
育鵬社	○不況の時・・・公共事業への支出(公共投資)を増やす、減税 ○景気過熱(インフレ)の時・・・公共事業をひかえる、増税
自由社	(明示的な記述はない。)

(3) 財政赤字(国債発行)と公共事業に関する記述

財政赤字(国債発行)の要因の捉え方・説明の仕方は、教科書によって異なる。「税金だけでは必要な収入を得ることができない場合」とする東京書籍、「税収が歳出をまかなうのに十分でないため」とする帝国書院、「財政の規模が大きくなり、租税収入だけではまかないきれなくなると(不景気がつづき租税収入が減少し)」とする清水書院、「不景気で税収が減ると」とする日本文教出版に対し、教育出版は「社会保障関係費などの歳出の増加や、度重なる景気対策などのため」と歳出増加要因をリストアップする。また、財政赤字(国債発行)の要因を「道路や河川の改修

などの大規模な建設事業を行うときや、景気対策で支出を増やさなければならないときなど、税金だけで財政支出をまかなえないとき」とする育鵬社や「行政組織の複雑化、行政の権限・費用・人員の肥大化」を財政赤字の要因としてあげる自由社のような教科書もある(表-7)。

公共事業(社会資本整備)を目的に発行する国債を建設国債、社会保障費など公共事業以外に充てるための国債を特例国債(赤字国債)と呼ぶが、財政法では国の借金を返済する将来世代にも恩恵がある建設国債以外の国債発行は原則、認めていない。(建設国債は、財政法第4条の但し書き「公共事業費、出資金及び貸付金の財源については、国会の議決を経た金額の範囲内で、公債を発行し又は借入金をなすことができる」)に基づいて発行が認められている。)

しかし、近年では、特例国債の増加により国債残高が急増している。財務省データによると、例えば1990年度に65兆円だった特例国債残高は2010年度には390兆円と325兆円増えている(6.0倍に急増している)が、同期間中の建設国債残高の増加額は144兆円(倍率は2.4倍)である。また、この間、一般会計の主要経費別歳出額は、社会保障関係費が11.5兆円から28.2兆円へと16.7兆円増えている(倍率では2.5倍弱の伸びである)のに対し、公共事業関係費は7.0兆円から5.8兆円へと1.2兆円減っている。さらにこの20年間、一般会計税収は伸びておらず、逆に60.1兆円から41.5兆円に減少している。つまり、社会保障関係費の急増と税収の落ち込みが、財政赤字の主要な原因なのである。

また、欧米主要国の名目GDPの推移(IMFデータによる)をみると、1990年から2010年までの20年間に、アメリカが5.8兆USドルから14.5兆USドル(倍率では2.5倍)、イギリスが5,700億UKポンドから1.5兆UKポンド(同2.6倍)、フランスが1.0兆ユーロから1.9兆ユーロ(同1.9倍)、ドイツが1.3兆ユーロから2.5兆ユーロ(同2.0倍)にそれぞれ名目GDPを増加させているのに対し、日本の名目GDPは450兆円から480兆円になったのみで、ほとんど増えていない(2000年からの10年間でみると、510兆円から480兆円に減っている)。このことは、欧米主要国とは異なり、わが国の経済がこの20年間停滞したままであることを示している。ちなみに、わが国の名目GDPは、さらに10年前の1980年から1990年の10年間でみると250兆円から450兆円に大幅に増加しているが(倍率では1.8倍)、これに呼応する形で、一般会計税収も

26.9 兆円から 60.1 兆円へと大幅に増加していた（倍率では 2.2 倍）。

表-7 財政赤字（国債発行）と公共事業に関する記述（公民）

教科書名	財政赤字（国債発行）と公共事業に関する記述
東京書籍	収入は原則として税金によってまかなわなければなりません。しかし、税金だけでは必要な収入を得ることができない場合、政府は税収の不足を補うために公債（国の場合は国債、地方公共団体の場合は地方債）を発行して借り入れを行います。
教育出版	社会保障関係費などの歳出の増加や、度重なる景気対策などのため、深刻な財政赤字が続き、公債の発行残高が年々増加しています。
帝国書院	日本の財政がかかえる大きな問題は、税収が歳出をまかなうのに十分でないため、財政赤字が拡大していることです。それを補うために国債を発行しなければなりません。
日本文教出版	国が公共事業に必要なお金を国債でまかなうのは、家計が住宅の建設費用を住宅ローンとして借り入れることに似ています。また、不景気で税収が減るとやむをえず国債を発行しなければならないこともあります。
清水書院	財政の規模が大きくなり、租税収入だけではまかないきれなくなると、政府は国債を発行して民間から借金をするようになった（赤字財政）。不景気がつづき租税収入が減少し、多額の国債が発行されて、国の財政を大きく圧迫している。
育鵬社	国や地方公共団体には、道路や河川の改修などの大規模な建設事業を行うときや、景気対策で支出を増やさなければならないときなど、税金だけで財政支出をまかなえないときがあります。このような場合、国や地方公共団体は、収入の不足を補うために公債を発行し、…。(中略)国債や地方債の残高は年々増加しており、果たして返済できるのかという懸念もあります。
自由社	行政の仕事の増加→行政組織の複雑化、行政の権限・費用・人員の肥大化→財政赤字の深刻化

新しい中学公民教科書の特徴
➤ 学習指導要領に基づき、すべての教科書（7社）が『社会資本の整備』に関する記述を展開しているが、その内容（説明のシナリオや分量など）は出版社によって様々である。 ➤ なお、「産業基盤としての社会資本はかなり整備された」とする教科書が少なくない。 ➤ 「財政の役割」について、ほとんどの教科書が社会資本整備を含む「資源配分機能」を第1位に位置づけている。 ➤ ほとんどの教科書が「不況（デフレ）時には公共事業を増やす」とする財政政策を明示している。 ➤ 財政赤字（国債発行）の要因の捉え方／説明の仕方は、教科書によって異なる。

図-11 新しい中学公民教科書の特徴

5.3 メディア・リテラシーに関する記述

「民主政治の推進と、公正な世論の形成や国民の政治参加との関連について考えさせる」とする新学習指導要領を受けて、すべての教科書がメディア・リテラシーを学習単元として取り上げている。例えば、育鵬社のメディア・リテラシー関連記述は次の通りである。

「日本でも戦前・戦中の一時期、あるいは終戦後の占領期に、政府やGHQによりきびしい言論統制が行われました。そのため、国の進路を左右する重大な場面でも、正しい世論が形成されず、大きな反省につながる結果をまねいたという事例があります。

今の日本では、広く言論や報道の自由が認められていま

すが、マスメディアがある事件について同じ事実を伝えても、分析や解釈や結論のちがいが報道の差となって表れることがあります。それにより、受け手がまったくちがった印象をもつこともあります。

また、マスメディアから得られる情報が常に正しいとは限りません。マスメディアが自社の思惑に基づいて一面的な情報を流す世論操作が行われたり、購読者や視聴者を増やすため、人々の興味を引く内容を大きく取り上げ、重要な情報を小さくあつかうこともあります。

国民はマスメディアの情報をうのみにするのではなく、なるべく種類や立場のちがう複数のメディアから情報を得るなどして、きちんと判断する能力（メディア・リテラシー）をもつことが大切です。」

民主主義社会では、国民が主権者としての自覚を持ち、その責任を果たすため判断に必要な情報が、十分な量と質を持ってタイミングよく届いているかがポイントとなる。わが国の国土への働きかけ（社会資本の整備や管理）に関する基本的な政策などは、まさに主権者である国民が判断しなければならない事柄であり、そのためには国民に対して、十分な量と質の情報がタイムリーに届けられていなければならない。逆に、わが国が民主主義国家であるという認識があり、有権者の判断や感覚がこの国の政治・政策を決めていくことになるのだという自覚があるのであれば、どの情報媒体からどのような情報をとるのかについて、われわれ国民は神経質でなければならないのである。

6. おわりに

『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、獄囚幽囚の逆境下において書かれたのがこの言葉である。

松陰は、20 歳から 25 歳までの数年間、遊学のため、西は長崎平戸から東は遠く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。その目的は「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)ということであった。

極度な東京一極集中の弊害に悩む現在とは異なり、江戸時代には全国に約三百ともいわれる藩があり、そこには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では、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)、伊藤博文といった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くこととなる。

さらに、明治維新という時代は、わが国を代表する啓蒙思想家・福澤諭吉をも生み出した。福澤は、わが国を近代化するため(わが国の独立を得んがため)、西洋文明の精神を取り入れることを強く主張するとともに、「惑溺」の精神であるとして江戸時代の封建意識の打破に渾身を傾けた。1875年に『文明論之概略』を発表した福澤は、西欧と日本を比較して、「天地間の事物を規則の内に籠絡すれども、その内に在て自から活動を逞うし、人の気風快発にして旧憤に惑溺せず、身躬からその身を支配して他の恩威に依頼せず、躬から徳を脩め躬から智を研ぎ、古を慕わず今を足れりとせず、小安に安んぜずして未来の大成を謀り、進て退かず達して止まらず、学問の道は虚ならずして発明の基を開き、工商の業は日に盛にして幸福の源を深くし、人智は既に今日に用いてその幾分を余し、以て後日の謀を為すものゝ如し。是れを今の文明と云う。」と西洋文明を定義付けた。このとき、英語の "civilization" を「文明」と訳したのが福澤である。

"civilization" の語源は、ラテン語で「都市」を意味する "civitas" (キヴィタス) や「都市住民」を意味する "civis" (キーウィス) に由来する。この "civis" から派生した形容詞が "civil" (和訳：市民の、一般市民の、社会的秩序のある、礼儀正しい) であり、その "civil" の動詞形が "civilize"、名詞形が "civilization"、すなわち「文明」である。換言すれば、「文明」は都市を築き上げるところまで進んだ市民社会の生活様式のことなのである。ギリシャ・ローマ時代の文明とは、字義通りに都市化や都市生活のことであった。そして、現在の文明社会(民主主義社会)も、これらと同じ語源を持つ "citizen"(公民)や "civics"(公民科)を前提として成り立っている。

一方、土木工学は英語では "Civil Engineering" と表

記する。もともとは軍事以外の部門を意味する "Civil" を "Military" の反意語として用いた "Civil Engineering" に由来するとされているが、上記の通り語源をたどると「土木」は "civilization" に通じていて、"Civil Engineering" は文明化のための工学(文明工学)と訳してもおかしくない。

また、英語の "culture" は、ラテン語で「耕す」を意味する "colere" (コレレ) から派生した言葉で、はじめは土地を耕す意味で用いられていたが、英語に入り「心や精神を耕すこと」の意味で用いられることとなり、そこから「教養」「文化」をも意味するようになったそうだ。ラテン語 "colere" から派生した言葉には、"cultivate" (耕す) や "agriculture" (農業) がある。育鵬社の公民教科書にも、「文化は英語で「カルチャー (culture)」といいますが、その語源は「耕す (cultivate)」という言葉だと言われています。採集から農耕へと、人間が自然に手を加え、野山を切り開くことによって文化が発展し、私たちの生活を豊かにしてきました。」と記述されている。

つまり、"civilization" (文明) も "culture" (文化) も、"Civil Engineering" (土木工学) や "cultivate" (耕す) という「国土への働きかけ」を表す言葉と同じ語源を有するのだ。

国土(地理)が人をつくり、歴史をつくる。「国土への働きかけ」が文明をはぐくみ、文化(教養)を醸成する。そして、民主主義社会の主権者として、国民が自覚をもって自らの責任を果たす。国家とはこのようにして形成されるものではないだろうか。

「アメリカの第35代大統領を務めたJ・F・ケネディ(1917～63)は、大統領就任演説で国民に「国があなたのために何をしてくれるかを問うのではなく、あなたが国のために何ができるかを問おう」と訴えたことがあります。公民とは、そのように公の一員として考え、行動する人たちのことです。そのような公民意識を身につけることこそが公民学習のねらいです。」(中学社会 新しいみんなの公民(育鵬社)より)

謝辞

本寄稿文をまとめるにあたり、問題の提起から、向き合うべき素材への気付き、人と国土との相互関係を時間軸と空間軸から見る「国土学」の視点など、俯瞰的で示唆に富んだご指導と格別のご鞭撻を賜った大石久和先生((一財)国土技術研究センター国土政策研究所

長)に、深甚なる感謝を捧げます。また、同センター情報・企画部の生内明子さんには、本稿の作成・編集に当たり、ひとかたならぬご協力をいただきました。厚くお礼申し上げます。

参考文献

- 1) 大石久和、『国土と日本人 災害大国の生き方』、中央公論新社、平成 24 年 2 月
- 2) 大石久和、『日本人はなぜ大災害を受け止めることができるのかーグローバル時代を生きるための新・日本人論』、海竜社、平成 23 年 10 月
- 3) 森田康夫、『「国土教育」の視点から見た社会科教科書の検証と次世代教育論』、JICE REPORT vol.16、(財)国土技術研究センター、平成 21 年 12 月
- 4) 森田康夫、『「国土教育」(その 2) 高等学校地理歴史科教育を考える』、JICE REPORT vol.17、(財)国土技術研究センター、平成 22 年 7 月
- 5) 公益社団法人土木学会・社会コミュニケーション委員会・土木広報アクションプラン小委員会、『土木広報アクションプラン中間報告書～「伝える」から「伝わる」へ～』、平成 25 年 3 月 6 日
- 6) 森田康夫、『国土教育を考えるー日米の社会科教科書比較を通してー』、第 37 回土木学会トークサロン、土木学会企画委員会、平成 25 年 2 月
- 7) 文部科学省ホームページ
- 8) 社会科教育 2012 年 4 月号／Vol.49 No.636、明治図書出版
- 9) 特集『2012 年度中学校教科書採択状況ー文科省まとめ』、内外教育 2011 年 12 月 2 日 第 6125 号、時事通信社
- 10) 五味文彦・戸波江二・矢ヶ崎典隆ほか 46 名、平成 23 年 3 月 30 日検定済、『新しい社会 地理』、東京書籍
- 11) 竹内裕一・笹山晴生・中村達也ほか 37 名、平成 23 年 3 月 30 日検定済、『中学社会 地理 地域にまなぶ』、教育出版
- 12) 中村和郎・谷内達ほか 9 名、平成 23 年 3 月 30 日検定済、『社会科 中学生の地理 世界のすがたと日本の国土』、帝国書院
- 13) 金田章裕ほか 12 名、平成 23 年 3 月 30 日検定済、『中学社会 地理的分野』、日本文教出版
- 14) 五味文彦・戸波江二・矢ヶ崎典隆ほか 46 名、平成 23 年 3 月 30 日検定済、『新しい社会 歴史』、東京書籍
- 15) 笹山晴生・竹内裕一・中村達也ほか 36 名、平成 23 年 3 月 30 日検定済、『中学社会 歴史 未来をひらく』、教育出版
- 16) 黒田日出男ほか 10 名、平成 23 年 3 月 30 日検定済、『社会科 中学生の歴史 日本の歩みと世界の動き』、帝国書院
- 17) 鈴木正幸・藤井譲治ほか 13 名、平成 23 年 3 月 30 日検定済、『中学社会 歴史的分野』、日本文教出版
- 18) 三谷博ほか 9 名、平成 23 年 3 月 30 日検定済、『新中学校 歴史 日本の歴史と世界』、清水書院
- 19) 伊藤隆ほか 14 名、平成 23 年 3 月 30 日検定済、『中学社会 新しい日本の歴史』、育鵬社
- 20) 藤岡信勝ほか 13 名、平成 23 年 3 月 30 日検定済、『中学社会 新しい歴史教科書』、自由社
- 21) 五味文彦・戸波江二・矢ヶ崎典隆ほか 46 名、平成 23 年 3 月 30 日検定済、『新しい社会 公民』、東京書籍
- 22) 中村達也・竹内裕一・笹山晴生ほか 37 名、平成 23 年 3 月 30 日検定済、『中学社会 公民 ともに生きる』、教育出版
- 23) 谷本美彦ほか 10 名、平成 23 年 3 月 30 日検定済、『社会科 中学生の公民 よりよい社会をめざして』、帝国書院
- 24) 佐藤幸治ほか 9 名、平成 23 年 3 月 30 日検定済、『中学社会 公民的分野』、日本文教出版
- 25) 中村研一ほか 9 名、平成 23 年 3 月 30 日検定済、『新中学校 公民 日本の社会と世界』、清水書院
- 26) 川上和久ほか 14 名、平成 23 年 3 月 30 日検定済、『中学社会 新しいみんなの公民』、育鵬社
- 27) 杉原誠四郎ほか 7 名、平成 23 年 3 月 30 日検定済、『中学社会 新しい公民教科書』、自由社
- 28) 財務省ホームページ
- 29) IMF ホームページ『World Economic Outlook Database』
- 30) 龍岡文夫、『土木とは、なんでしょう?』、東京理科大学理工学研究科土木工学専攻ホームページ公開資料、平成 17 年 4 月、http://www.rs.noda.tus.ac.jp/civil/what_is_civileng.pdf

本稿は、執筆者個人の見解をもとにまとめられたものであり、所属機関の公式見解を示すものではありません。

森田康夫

現職：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
建設マネジメント技術研究室 室長