

— 中学校社会科における価値判断型の授業づくり —

<発表構成>

- 1 問題の所在と研究の目的
- 2 研究仮説
- 3 研究の経過
  - (1) 選択の基準を明確化した討論の授業実践
    - ・ 3年歴史的分野「戦後はいつから始まったのだろうか」を例に
  - (2) 価値判断を迫る学習課題と単元構成
    - ・ 1年歴史的分野「鑑真は奈良時代の日本をどう思ったのだろうか」を例に
- 4 開発した地理的分野における価値判断型の授業づくり
  - (1) 「北陸新幹線開業は富山にとってどうなのだろうか」の全体計画
  - (2) 討論を行う際の価値基準としての「選択の基準」の設定
  - (3) 本時の展開案
  - (4) 授業の実際（授業記録）
  - (5) 社会的判断力育成に関わる関係図
  - (6) 評価問題の作成
- 5 研究の成果と課題
  - (1) 研究の成果
  - (2) 今後の課題

尚、本資料は平成27年10月10日(土)の全国社会科教育学会(広島大会)、11月7日(土)の日本社会科教育学会(宮城大会)、および富山大学と附属小学校・中学校の共同プロジェクトで発表者が作成・発表した内容を再構成したものです。

期 日：2015年12月5日(土)

発表者：富山大学人間発達科学部附属中学校

坂田 元丈

## 1 問題の所在と研究の目的

社会科は「科学的社会認識形成を通して、市民的資質を育成する」とある。社会認識は価値認識と事実認識が重層的に捉えられており、知識－概念－価値を構造的に捉える研究成果がある。この社会認識形成をもとに社会的に判断し、公共的な事柄に自ら参画することが市民的資質の育成へとつながっている。このことについて研究した実践は現に多く存在している。

一方、中学校社会科において、価値判断を迫る授業実践は散見されるものの、その多くは公民的分野のものがほとんどであり、近年はE S D教育等との関連で地理的分野・歴史的分野においての実践はあるものの、公民的分野と比較すると少ないと言わざるを得ない。元来、価値判断を地理的分野・歴史的分野で実践するのは難しいと言われてきたし、価値判断はそぐわないと言われたこともその背景としてあり、実際、地理・歴史両分野の実践では知識－概念の事実認識に関する実践報告が多いように思う。

しかし、地理・歴史・公民的分野の3つが揃ってこそその中学校社会科であるとするならば、公民的分野以外でも価値判断を迫る授業実践はできないかと筆者は考えるようになり、本研究を行うに至った。

## 2 研究仮説

- |  |
|--|
| <ul style="list-style-type: none"><li>① 価値判断場面を設定した学習課題に対し、討論という学習形態は効果的である。</li><li>② 価値基準として「選択の基準」を設定すると、討論における価値判断が有効に行える。</li></ul> |
|--|

なぜ地理的分野・歴史的分野で価値判断を行うことが少ないかとするならば、学習課題において両分野とも「どのような、どのように」といった問いや「なぜ」といった問いに対して既成の事実やそこから構成される概念を捉えるものにとどまっているからであり、新たに「～すべきか否か」「～はよいことか否か」といった判断を迫る学習課題が構成しにくいということが挙げられる。

そこで、地理・歴史的分野において「どうすべきか」「よいことなのか」といった課題が生じるような教材開発や単元開発をするとともに、学習形態として「ディベート的な討論」（以下、討論）を取り入れる。

討論は学習者が自分の立場と相手の立場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。このことから討論を授業に取り入れることで価値判断力を育むことが期待できると考えた。

また、公民的分野においては生徒は生活経験や既習事項から価値に基づいて判断することができるが、地理・歴史的分野においては価値判断するための価値が基準として必要となると考え、その基準となる価値を「選択の基準」として授業では位置付け、それを論点に討論を行うこととした。

### 3 研究の経過

#### (1) 選択の基準を明確化した討論の授業実践

中学校3学年の歴史的分野において、時代の転換を捉える学習として「戦後はいつから始まったのだろうか」という学習課題を設けた実践を行った。本実践では、「選択の基準」として戦後を定義した。ここでの戦後の定義は「平和(戦闘が行われない状態)」・「民主的」・「平等」とキーワード化した。この定義をすることで、戦後がいつから始まったかの時代区分について、「1945年8月15日玉音放送」「1945年9月2日降伏文書調印」「1946年11月3日の日本国憲法公布」「1951年9月8日サンフランシスコ平和条約調印」などの意見に分かれて討論を行った。

この実践では、選択の基準を明確にすることで生徒は判断がしやすくなることは検証できた。しかし、知識や概念の事実認識については、他の時代(中世についての時代区分を問う問題)の評価問題でも成果が出せたが、実際には価値をもとにした判断は行われておらず、価値判断を想定した学習課題としては不十分さが残ったと言える。

#### (2) 価値判断を迫る学習課題と単元構成

中学校1学年の歴史的分野において、時代を大観する学習として「鑑真は奈良時代の日本をどう思ったのだろうか」という学習課題を設けた実践を行った。本実践における「選択の基準」は「鑑真の生い立ちから解釈できる鑑真の見方考え方」とした。授業の実際は「鑑真は争いを好まない」・「貧民を救済したい」・「正しい仏教を広めたい」となり、それをもとに奈良時代の日本について「よい」「よくない」を判断した。

本実践においては授業で扱っていない資料を根拠にした評価問題を作成し、討論を行ったクラス(実験群)と、まだ行っていないクラス(統制群)の比較において、実験群は転用して正答に導けた<下記, 参照>。このことから、歴史的分野においても学習課題の検討と価値基準を「選択の基準」として明確化して討論を行うことで、新しい命題に対しても価値判断を行うことに一定の効果があると検証できた。

【評価問題】「鑑真は奈良時代の日本をどう思ったのだろうか」という問いに対して、(つよしさん)と(こういちさん)は、それぞれ「いい国であった」・「いい国ではなかった」と主張した。その主張の「理由付け」を説明しなさい。

鑑真らが伝えた戒律に対する日本の旧派僧侶の反対があった。土佐国(高知県)道原寺の僧・専住は、新しく鑑真を中心に組織された僧綱(寺院の組織)を批判してはばからなかったの  
 で、ついに朝廷は専住を伊豆の島へ流した。  
 【根拠】とした資料

① (つよしさんの考え)  
 「いい国であった。」  
 -----  
 ② (こういちさんの考え)  
 「いい国ではなかった」  
 【主張】鑑真の思い

そう考えた【理由付け】  
 【記述欄】

#### 【正答の分布】

① (つよしさんの考え) の場合			② (こういちさんの考え) の場合		
人(%)	実験群	統制群	人(%)	実験群	統制群
正答数(率)	35(87.5%)	4(10.0%)	正答数(率)	31(77.5%)	3(7.5%)
誤答数(率)	5(12.5%)	26(65.0%)	誤答数(率)	9(22.5%)	23(57.5%)
無答数(率)	0	10(25.0%)	無答数(率)	0	14(35.0%)

#### 4 開発した地理的分野における価値判断型の授業づくり

##### (1) 「北陸新幹線開業は富山にとってどうなのだろうか」の全体計画

上記3での成果を踏まえ、中学校2学年の地理的分野において、平成27年3月14日に開業した北陸新幹線金沢延伸を教材化した(最初の授業実践は昨年度開業前に行った)。

##### ① 単元について

##### (i) 北陸地方の地域的特色

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。

##### (ii) 新幹線開業の先行事例と北陸の観光地の特色

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。

### (iii) 勤務校における生徒の実態

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」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、「徳島県の人や阪神地区へ行きやすくなる」と「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ト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。

#### ②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】

#### ③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：北陸新幹線開業に対し富山県はどうすればよいだろうか・・・1時間

(2) 本時の展開案討論を行う際の価値基準としての「選択の基準」の設定

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る。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ることを目標とした。

(3) 本時の展開案

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 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>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><b>A案</b>「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>↑ <b>【理由付け】</b></p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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。</li> <li>・ 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。</li> <li>・ 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。</li> </ul> </div>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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。</li> <li>・ 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。</li> </ul>

<p>&lt;資料から分かる根拠&gt;</p> <p>↑新幹線開業により、時間短縮・輸送力増強効果がおきる。</p> <p>↑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。</p> <p>↑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"> <li>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。</li> </ul>
<p><b>B案</b>「よくないことである」</p> <p>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。</p> <p>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"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul>
<p>&lt;資料から分かる根拠&gt;</p> <p>↑新幹線開業により、時間短縮・輸送力増強効果がおきる。</p> <p>↑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。</p> <p>↑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"> <li>・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。</li> </ul>
<p>○課題について分かったことをまとめる。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul>

### ③ 学習の評価

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。

(4) 授業の実際 (授業記録)

学習活動	発問・指示	生徒の反応
<p>本時の学習課題を確認する。</p> <p>「立論タイム」で立論を展開する。</p>	<p>「北陸新幹線開業は富山にとってどうなのだろうか」について考えてきました。その結果、今回はA案とB案に分かれました。</p> <p>A案の人、手を挙げてください。B案の人、手を挙げてください。17人と23人に分かれたね。</p> <p>まずはA案からの立論です。どうぞ。</p> <p>B案、続いてどうぞ。</p> <p>今のことを何と言いますか？ 続いてA案、どうぞ。</p> <p>今の内容はどの視点ですか。 これに対して、B案の意見を聞いていきましょう。どうぞ。</p> <p>A案、付け足しですか。では、どうぞ。</p> <p>これに対して、B案は。</p> <p>A案から、付け足しどうぞ。</p> <p>B案、意見がありますか。</p>	<p>(A案「よいことである」の生徒が挙手) (B案「よいことではない」の生徒が挙手)</p> <p>A：私はA案で、資料の12-3を見てください。調査にある「富山に行ってみよう、富山で食べてみたい人と答えている人が上位だから、人が来るんじゃないかなと思います。</p> <p>B：地域間格差について言いたいと思います。年間商品売上額で、膨大なのは駅周辺。例えば、資料12を見ると、黒部とか、金沢とかに経済効果が限られてしまうと思います。</p> <p>全：経済波及効果だと思います。</p> <p>A：資料3の一番上のところに、時間短縮効果と書いてあり、より早く首都圏に行ける。富山-東京間は1時間も短縮できる。これは富山にとってよいことだと思います。</p> <p>全：移動の利便性にふれています。</p> <p>B：資料3からは負の効果も読み取れる。宿泊客が少なくなると、富山への経済効果は出ないと思います。</p> <p>A：資料10を見てください。赤字が危惧されるのが2次交通について。並行在来線やライトレールとかの在り方が変わってくるのでは。乗換とか割引とか組み合わせるという工夫をすればよい。高齢化に伴い、交通弱者、運転をしない人が増えると思うんですが、今後いろんな場所へ足を運ぶのを工夫していけば、十分黒字も見込めるのでは。</p> <p>B：資料を見ると、並行在来線の赤字はなかなか取り返しにかかると。新幹線ができることで、最寄りの乗換路線は廃れることも考えられる。</p> <p>A：Hさんの意見に付け足して、資料8をみると、富山に来る人の多くは年齢層が高い。現にライトレールは高齢者の足になって黒字を出しているから、彼らの足にもなるだろうから、赤字にはならない。</p> <p>B：富山から関西方面に直接いけなくなることは見過ごせない。実際、今富山に来ている人のほとんどが関西方面からで、不便になると関西方面からの観光客が減ってしまう。これは経済波及効果にも影響として出る。</p>



<p>「作戦タイム」 でA・B案それぞれ相談する。</p>	<p>それでは、今から3分間の作戦タイムをとります。作戦タイム中は移動してもよいです。どの意見に反論できるかなと、同じ立場の人同士で相談してください。では、始めてください。</p>	<p>全：(3分間の作戦タイム。A・B案に分かれて話合っている)</p>
<p>「反論タイム」 で反論する。</p>	<p>今から反論タイムに移ります。反論に対する反論もして下さい。今からは、ハンドシグナルを用いてください。A案側の反論から聞きます。 これについて。 付け足しを先に聞きますね。</p>	<p>A：周辺地域が廃れるについて反論します。資料10をみると、下から2番目である。収益の効果はある。新幹線によって、在来線も活性化し、まちづくりの効果がある。</p>
		<p>A：過去の事例が載っている資料6から、確かに新幹線が停車する地域とそうでない地域には格差が生じている。でも資料9・10から、新幹線の乗客が並行在来線を使ってもらって、いろいろなところに呼び込む体制づくりをすれば、赤字の打開もできるし、観光客増加もみこめるので、格差は小さくなる。</p>
		<p>A：資料6・9、12-3にあるように黒部や立山、雪の大谷に全国の人は行きたがっていることが分かる。これらの所には新幹線から並行在来線や富山地方鉄道を使わないと行けないわけだから、移動の利便性と共に富山市以外にも経済波及効果は広がると思う。</p>
		<p>A：今言ってくれたように、新幹線が停車するのは高岡・富山・黒部の3箇所だが、立山など富山市ではない地域にもメリットはある。</p>
	<p>いろんな場所について説明してくれたけど、前に掲示してある地図を用いて、説明してもらえるかな。</p>	<p>A：黒部はここ。あと、おわらで有名な八尾はここ。まあ、ブラックラーメンを食べに来る人は市内のいろんな場所。氷見の方は海鮮館とかがある。富山は各地域に観光スポットがある。ライトレールとか万葉線、並行在来線などはこれらの地域とつながっている。これを強化する。</p>
		<p>資料10にある各地へのいろいろなものの誘致も大切。舟橋駅舎につくった利用率日本一の図書館の事例からも、駅からの活性化を行うことで復活できる。</p>
	<p>ここまでの反論に対してどうですか。B案から挙手がありましたね。では、どうぞ。</p>	<p>B：実際、今の話は富山に入ってきた収入を富山で分配しているという話であって、全体を見れば、隣の金沢の方に人は行ってしまふ。</p>
		<p>B：事業を呼び込めばいいとA案の人は言っていますが、資料5にあるように、またお金がかかります。資料4にあるとおり、工事後の効果がどんどん続くとも限らず、利用者を引き留め続けられるかも分からない。そんな状況で新事業展開は厳しいのではないのでしょうか。</p>
		<p>B：富山市の市内にはたしかに人気スポットが分布はしていますが、パンフレットを見る限り、駅の規模だけが大きい。各地の人気スポットとこの駅の工事はつながりとして意味がないのではないのでしょうか。</p>

A案から反論への反論が出てきましたので、聞いてみます。

今のに反論ですか。どうぞ。

関西と関東とのつながりのところで意見が対立していますね。

B：資料5のJR鉄道収益とか、今までの交通弱者へのバリアフリーは期待できなさそう。シニアの方は増えない。むしろ減少の可能性がある。並行在来線の維持は厳しいままでは。

A：今出てきた意見に反論します。新幹線は富山市以外のスポットに直接は行けません。しかし、新幹線が無ければ、地味なままでは。資料8で、富山への旅行者は5回目以上とリピーターの割合が高い。富山県は何度も来なくなる県。手軽に行ける方法があれば、来なくなる。シニアの方は来にくい。飛行機よりも乗換のない日帰りのできる直通の新幹線があれば、移動の利便も経済効果も両方期待できる。赤字も経済活性化を継続して行けば、取り返していける。

B：開業前の時点ではあるけれど、富山への旅行者の実態として関東からのお客は30%。開業して関東と直通になっても増えるかの不安は残ります。

B：高齢者の方ならば直通の方が助かる。新幹線開業で関西との直通がなくなるから、今までたくさん来ていた関西からの観光客は減少する。これは富山にとっては経済的に痛いと思います。

B：A案の人は関東のことしか見ていない。図3を見ると北陸三県では関西方面からの旅行者が多い。関東とのつながりが強化された分、関西からの利用は分散してしまう。

A：関西とのつながりにくさを取り除くために、乗換はあるものの金沢～富山間を結ぶシャトル形式の新幹線「つるぎ」という電車がある。与えられた手段の中でトータルの時間も短縮されている。

資料8を見ると、5回以上来てくれるって、だいぶ気に入っている。直通が無くなっても行きたい人を乗換などを便利にすることで減らないし、乗換の便利さで関東からも呼び込める。

A：富山って自然が豊か。東京はビルばかり。直通ができれば四季折々に見に来てもらえる。

A：もともと富山に来県する観光客は資料8にある50～60代の年齢層が多い。若年層に魅力はあまりないかもしれないが。資料からは9割以上の人が開通したら富山に行ってみたいと言っている。そうすれば富山にお金も落ちる。

B：このデータで若い方って富山に興味がない。このまま年数が経てば、地味な富山に来たがらない。未来を考えるとデータは今よりも変わっていると思う。

残りの時間もわずかとなってきていたので、違う視点で意見がある人はいませんか。はい、どうぞ。

A: ちがう、ちがう。このデータは今の人からとったものだけど、若い人たちの世代が50代に入ってくれば、富山の魅力に気付くということ。新幹線が開通すると、年齢を重ねた若い世代だった人たちも富山を好きになる。完成は年齢で変わるもの。自分も今は銀閣の方が金閣よりも好きになった。

A: 交流の活性化が期待できる。交通の便がよくなると、そっちに人は流れるもの。

B: 飛行機が衰えることへの危惧がある。海外に乗り継ぎができなくなる。これは移動の利便性として問題では。

A: 飛行機については、富山は台湾やロシア便もあって国内線だけではない。新幹線と国際便という連携も生まれるのではないかと思う。

B: ライトレールについてですが、自分は利用していたので分かるのですが、主に乗る人は6時から8時で、サラリーマンか学生。おばあちゃんたちは満員過ぎて、この時間は利用していない。ピークではない9時から16時の利用者は4、5人しかいない。観光目当てで乗っている人もほとんど見かけたことがない。沿線の観光地も岩瀬浜とかしかない。メインは通勤・通学。これだけで稼ぐのは難しい。

A: 今の意見は平日。休日の状況はちがう。観光と組み合わせた並行在来線やライトレールの利用を促進すれば現状は変わることも。観光客は多くなると思う。

本時まとめ  
次時の予告

A案の人たちが言っていたメリット、B案の人たちが考えていたデメリット。これらのことを活かして、今後こうしていけばいいのではということについて考えることができましたね。

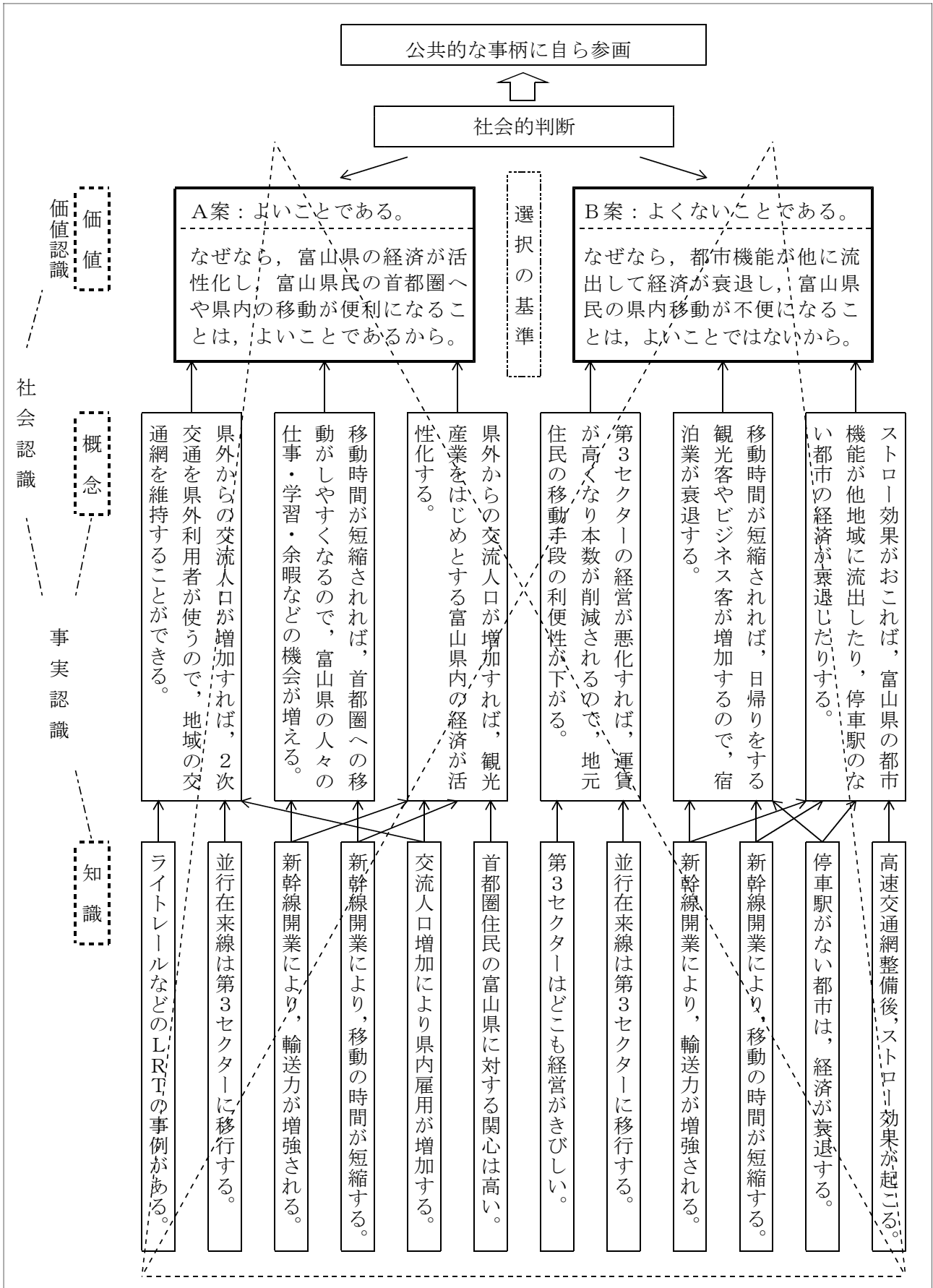
次の時間では、富山はこれからどうしていけばよいかについて、考えていきます。

< 板書の実際 >

選択の基準	経済波及効果	長距離	近距離
<b>A案</b> よいことである。 (B案への反論)	1~10位まで、ほぼ富山県の観光地。開業後、外からお金が入る。(対清面) 発展した都市の税収を県内市町村に配分したり、新駅設置で対応 観光客をよびこむ政策を打ち出す 富山市ではないところに人気スポットが分布 大隈く東の人口 効果ある 開業は観光の好マシ ← リピーターが多い、つまり1回来れば戻ると持続する 開業の人が来たら ← (富山のことを相当気に入っている客、継続する観光地) 経済効果を広げられる → 来た、観光富山の自然を求め	首都圏と早くつながる「時間短縮」 → 富山県を発信できる 効果 首都圏から50~60代の人をよびこめる 時短、のりかえなし 関西からの人は金沢 ↔ 富山のネットワークののりかえやすくはあけはのりかえ 国内線はOK	在来線のPRで需要を3やす、観光が倍のことと赤字をへらす例)ライトレールのりかえ割引などを使う 今後の高齢化(交通弱者)にも対応 50~60代の県外客のためにも必要 新幹線駅 → 観光地を結びこむが利用者を確保 (駅から行ける) 駅舎に人をよびこむ例) 新橋駅
<b>B案</b> よいことである。 (A案への反論)	金沢の人口が多い、新幹線駅のある市だけ経済効果、周辺は得られない、創設小諸、指原者減少 若い人の観光客をよびこめないまま → 持続しない 赤字は分散、大隈二県は関西との結びつきが強いので、効果は大きい 新駅設置にもお金がかかるし、取り返せないという危惧あり 例) 成田新幹線 富山への人気 関西方面からの直通は金沢まで 航空便の衰退は経済ダメージ	高速化で、日産客増加 関西方面とはのりかえ不便になる → 飛行機の直行もできない 衰退 富山に早く着いても乗りが少ない 関西のこれまでのお客さんには嫌いで (50~60代のは特に)	在来線のJRからの分離(赤字) 開業1年後に1億円とれる 在来線の維持経費は既に大きいので、新しいことはしにくいのでは 本数が多、時間帯は通勤・通学 高齢者が少ない、も使用していない

(5) 社会的判断力育成に関わる関係図

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



## (6) 評価問題の作成

### ① 評価問題

四国新幹線(仮称)が松山[松山～新神戸]まで開業したら、徳島県はどうなるだろうか。

### ② 評価問題作成の意図

本評価問題は、中学校第2学年の思考・判断・表現の能力を評価しようとしている。授業では、「北陸新幹線開業は、富山県にとってどうなのだろうか」について判断させ、討論を行った。「どうなのだろうか」という問いに対して、「よいことである」もしくは「よくないことである」という立場からそれぞれ理由付けを話合うという授業が展開された。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」を行った。この「選択の基準」を明確にして、地域的特色をとらえることで、思考・判断・表現する場が生まれると考えた。そして、評価問題で扱う資料は授業では用いられていない資料を用意し、以下の評価基準を設定して出題した。

### ③ 評価基準

評価する視点は、以下の【概念】にふれているかどうか。

#### <メリット>

- ・ 地域外からの交流人口が増加すれば、観光産業をはじめとする地域内の経済が活性化する。
- ・ 移動時間が短縮されれば、大都市圏への移動がしやすくなるので、地域の人々の仕事・学習・余暇などの機会が増える。
- ・ 地域外からの交流人口が増加すれば、2次交通を地域外利用者が使うので、地域の交通網を維持することができる。

#### <デメリット>

- ・ ストロー効果がおこると、地域の都市機能が他の地域に流出したり、停車駅のない地域の経済が衰退したりする。
- ・ 移動時間が短縮されれば、日帰りをする観光客やビジネス客が増加するので、宿泊業が衰退する。
- ・ 第3セクターなど地域密着型の交通機関の経営が悪化すれば、運賃が高くなり本数が削減されるので、地域住民の移動手段の利便性が下がる。

④プリテスト・ポストテストの比較

プリテスト（複数回答，40名に実施）	ポストテスト（複数回答，40名に実施）
・観光客が増える 25	・松山に観光客を奪われる 20
・人口が流入する 13	・首都圏・関西圏から観光客増加 15
・人口が流出する 11	・日帰り客が増加し，宿泊業衰退 15
・関西方面に働きに出る 7	（日帰り客はたくさんの観光地をまわる 内1）
（ストロー現象と書いている 内1）	・地元の交通網へダメージ 14
・自然破壊がおきる 7	・駅周辺だけが経済発展する 12
・お店が増える 3	・都市部に人材が流出する 7
・宿泊業がもうかる 2	・観光PRすれば観光はさかんになる 5
・公共交通（鉄道・高速）が衰退 2	・観光客が2次交通を利用する 3
・交通網が必要になる 1	・高齢者など都市に行きやすくなる 2
・事故が増える 1	・自然破壊 2
・旅行会社が増える 1	・旅行会社が増える 1
・騒音被害 1	・人口が増加する 1
・工業が衰退する 1	・医師不足の街に医師が回れる 1
・観光客が減る 1	・技術が集まる 1

⑤評価問題の分析

他に応用して考え，自ら解決方法を見つけ，取捨選択したことを言語化する能力を評価するという点から，授業で扱っていない資料を用いたので，仮説について検討できる問題であったと考えられる。一方，ポストテストでは「ストロー現象」の概念を用いて，観光客が松山に奪われることや他の都市に若者や買い物客が流出してしまうことを指摘したり，新幹線の高速交通網が開通することによる地元交通網の衰退を指摘したりしているなど，北陸新幹線の学習で得られた「概念」を用いて説明できている。

一方で，プリテストでは「人口が増加する」または「減少する」と答えているものの，理由付けの「概念」の部分がかかれていないか，理由自体が書かれていなかったりする。「観光客が増加する」と書いてはあるが，その問題点や条件が書かれていない場合もある。学習で得られた「概念」を用いて，新たな命題に対し，思考・判断・表現する力を伸ばしてゆきたい。また，ポストテストにおいて，変容が見られない解答も散見されるので，その原因を解明してゆきたいと考えている。

## 5 研究の成果と課題

### (1) 研究の成果

- ① 地理的分野においても，知識－概念－価値の知識構造を考慮しながら単元全体を構成して，学習課題を設定することで，価値判断場面を学習に取り入れることができるということが分かった。
- ② 価値判断場面においては，互いの意見交換を行う討論という学習形態を取り入れることで，主体的な学習が行われる中で判断力を育成することができるということが分かった。
- ③ 討論を行う際には，ただ話合うだけでは論点が多岐に亘ってしまうのに対し，価値基準である「選択の基準」を全体で共有してから話合うことで，見方考え方を深めながら話合うことができるということが分かった。
- ④ 「どうなのだろうか」という形式で学習課題を設定したことで，実際の授業では「よいことである」「よいことではない」という意見から「～～すべきではないか」「～～した方がよい」という価値的な発言もあらわれるようになった。このことで，本時の次時において記述させたワークシートには「今後富山には～～ということが必要である」といった意見が見られた。

### (2) 今後の課題

- ① 学習課題において，「どうなのだろうか」という課題は成果で述べた一方，曖昧さを残すことになり，「メリットがあるのか否か」「利益をもたらすのか否か」というより焦点化した課題設定も検討の余地として残る。
- ② 授業の実際では，反論に対する反論を行う場面あたりから，資料からかけ離れた意見交換が行われるようになり，科学的(社会認識)という面において課題が残った。生徒の資料分析や資料収集能力についての指導の必要性があると思われる。
- ③ 移動の利便性・経済波及効果といった基準はあくまで社会事象を捉える一つの視点に過ぎず，価値判断の価値をどう授業に位置付けるか，位置付けてもよいものなのかなど，先行研究・先行実践の分析がさらに必要である。

## 6 参考・引用文献

### <北陸新幹線の授業の方法に関するもの>

- ・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一価的的判断力育成を目指す授業構成諸理論の検討を通して一」『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学習一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
- ・森分孝治・片上宗二編集 2000『社会科 重要用語300の基礎知識』明治図書

### <北陸新幹線の授業の内容に関するもの>

- ・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『新幹線一高速大量輸送のしくみ一』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一単元「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一異議あり！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一新日本海時代の魅力ある拠点を目指して一』
- ・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一県境を越えた市民連携一』
- ・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/](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』