

地域の産業を素材とした学修活動のための教材研究

奈良県立大学地域創造学部
教授 小松原 尚

成果報告の概要

奈良県立大学においては、地域創造学部発足以来、地域志向教育研究に関する先駆的成果の蓄積がある。それらを学外の諸研究と突き合わせ、相対化させることによってその価値も一層高められる。本研究においては、申請者自身もかかわってきたこうした奈良県立大学における学士課程教育の実践を踏まえつつ、以下の調査や教育活動を実施した。

経済地理学や地域構造論の講義内容を実体視するために、地域における体験的学習を実施する。その際に、産業施設の見学や生産物にふれることは、教育効果を高める上で大切である。こうした学習活動のためには、見学地の精選と移動費用の節約、時間の効率的利用を考える必要がある。そこで、近年関心の高まっている産業観光の教育現場への活用を考えた。産業観光には、工場見学、近代化遺産の見学、産業用地の用途変更後の周辺地域の観察などが考えられるが、いずれも地域志向教育のための格好の素材となることも再認識した。

また、過疎地や遠隔地への移動には、チャーターバスを利用した。それぞれの地点は域内に点在しており、それらの展示見学施設を団体で、要領よく巡回し、見学時間を確保するためには、目的地での移動時間の短縮は不可欠である。そのため、現地にあつては、公共輸送手段よりも、出発地点よりバス等の利用の方がより有効であり、大学生の団体移動を伴う教育旅行にあつては、その必要性は小さくないこともわかった。

本研究は、学生に対する教育の質的改善に資することにその眼目があるので、調査において学生の関わり方を工夫した。また、情報の速やかなる共有化も欠かせない。後者における、特に画像情報への対応に関しては、ポラロイドカメラの活用を試行した。

I 学修空間環境調査

1. 奈良県内における調査活動

(1) 宇陀市 (2014年9月10日)

小松原の指導のもとで、小松原研究室の学生である端野良介が調査保補助にあたった。そして、次のように調査結果を得た。

宇陀市でのモニタリングツアーでは観光資源の発掘と有効活用について学んだ。これは、やまとまほろば学第8回の奈良県中南部の振興施策を実際に学習したことになる。観光振興は「地域の魅力の発見・創造」→「情報(魅力)発信」→「交流人口の増加」というプロセスで行われている。今回のツアーは「地域の魅力の発見・創造」をするものであった。

鹿の革製品を扱っている「春日」では、特産品の毛皮製品について、地域産業の振興と、毛皮製品の利用範囲の拡大について学んだ。これは、地域と産業の「産業と地域」について実際に学習したことになる。地域の活性化には「産業」の存在が必要であつて、その「産業」を構成する企業の存在が地域に活力を与える。つまり地域の活性化は活発な企業活動とつながっている。

(2) 黒滝村 (2015年2月17日)

地域志向教育とは日常の講義、すなわち座学で学んだことを大学の外で学生自らが実際に確認する教育である。同時に、学生が訪れた地域において、その活動がそこで生活する人々にとっても暮らしつづけるための刺激となるものである。そして、学生自身も自らの活動が社会化されることに気付く学習活動の一環でもある。

この調査の対象となる学習環境とは、学生諸君の学びの場と教育活動のための素材である。また、この種の教育活動においては、座学で得た知識を踏まえ、実体験を通して定着させることも大切となる。そのためには行政機関や工場・作業での担当者からの聞きとり調査や見学など、体験的調査活動も併せて実施した。

今回の調査対象地とした黒滝村は、杉材の生産においてわが国にあって強い市場競争力を有している地域の一翼を構成している(山本,2014:113-114)。その高次な生産を支える地域的基盤を学生諸君がある程度理解できたことが調査からわかった。

山本俊一郎(2014):京阪神地域(竹内淳彦・小田宏信編著『日本経済地理読本(第9版)』東洋経済新報社,102-117頁.所収)

2. 淀川流域から大阪湾の地域志向学習の成果

(1) 京都・伏見を歩き学んだことと、その予習(2014年5月31日 小松原研究室、谷内義和)

① テキストを確認しての事前研究

私たちは、日本地理学会の方々と共に京都市伏見区を歩き、「人々の生活と水」をテーマに問題が出された日本での地理オリンピックの題材として選ばれた、京都市伏見区の治水についてフィールドワークを行いながら学んだ。また、伏見でのフィールドワークを行う前に、私はあらかじめ古今書院「近畿I地図で読む百年」、京都市ホームページ『高瀬川 都市史 22』2003-2009、から伏見区や高瀬川、さらに伏見区内にかつて存在した巨椋池の歴史を以下のように学んでから現地へ向うことにした。

伏見は昔から京都と大阪を結ぶ交通の要所であった。伏見区の治水は1592年の豊臣秀吉による伏見城建設の際より始まり、そのころには伏見城下には巨大な池である巨椋池が存在し、宇治川、桂川、木津川の合流地点となっていた。そこに建設された伏見港から、伏見～大坂間が淀川の舟運、伏見～京都間は陸上交通というのが一般的であり、伏見は舟運と陸路の中継点として重要な役割を果たしていた。そして江戸時代も交通の要所とされていた伏見だが、度重なる洪水被害のため、明治時代には大規模な河川の付け替えが行われました。これにはオランダ人技師ヨハネ・ディレイケイらの指導があった。しかし、蒸気船による水運は京都市と大阪市などを結ぶ鉄道が開通したことや淀川(宇治川)での水運の衰退とともに港も衰退したため1962年(昭和37年)に廃止になったということを学んだ。

② 現地での研究活動

実際に伏見に向かい私が注意していたのは、伏見の水運と高瀬川、巨椋池の関係である。旧巨椋池付近にある三栖閘門資料館では、かつて存在した巨椋池から高瀬川へと船を侵入させるための水門の資料を展示していた。資料館によると宇治川と高瀬川を結ぶ三栖閘門はオランダのディレイケイらによって明治時代に建設されたもので、水門によって水を上下させ、水面の高さの違う巨椋池と高瀬川の間の船の行き来を可能にしたものだそうだ。現在は高瀬舟による水運は行われていないが、現在でも三栖閘門は使用することができるようである。

もう一つの水運の大きな要素であった高瀬川は、かつての高瀬舟が復元されていたり、高瀬舟を体験する遊覧船のようなものも行われていたり、歴史を利用した観光スポットとして扱われているようであった。高瀬川の周辺は遊歩道として整備されており、川端には木々が植えられている。しかし、日本

地理学会の方からは「この川は昔の高瀬川とは水源が違って、本来の高瀬川とはつながっていない」と教わったので、後日このことについて調べてみると、私たちが歩いた高瀬川は河川の架け替えにより、かつては鴨川を水源とするものだったが、今は鴨川とは間接的にしかつながっていないということがわかった。

参考資料・文献

山田 誠：古都の近代化 京都市

秋山元秀：巨大な池が近郊都市に 巨椋池干拓地

(所収：平岡昭利・野間晴雄編「近畿 I 地図で読む百年 京都・滋賀・奈良・三重」古今書院 P1-P16)

京都市『高瀬川 都市史 22』2003-2009

<https://www.city.kyoto.jp/somu/rekishi/fm/nenpyou/htmlsheet/toshi22.html>

(2) 近世の大坂のインフラ整備を現代にみる (2014年4月26日 小松原研究室、端野良介)

大阪城跡の周辺の散策で、大阪城の現在の状態や立地について学んだ。大阪城は台地の上にあり、石垣が三重の荘厳な城で、かつての大坂の中心であったこと、徳川による破壊の痕跡が現代にも残っていることが分かった。これは、経済地理学で学んだ「三大都市の個性と経済活動」(日本経済地理読本第3章第2節)の大坂について実際に学習したことになる。

太閤下水見学施設では約400年前の下水道を見学するとともに、現在の区割りとして残っていることを学んだ。これは、都市計画論の16世紀の都市計画の意味を実際に学習したことになる。16世紀後半から17世紀の都市計画は敵から都市を守ること、権力の象徴とすること、統治機構を具体化することが主な目的である。

(3) 大阪湾岸の開発 (2014年6月21日 小松原研究室)

この学外活動調査は、大阪湾開発の歩みをテーマとし、大阪湾がどのような開発がされてきたか、現在どのような様子であるかを理解することを目的としていた。内容は、インテックス大阪で開催された夢ナビライブ2014にて小松原尚先生の「17世紀は海の底～大阪湾沿岸域の歩き方～」という講義を受け、大阪港の周辺をインテックス大阪～コスモスクエア駅～(電車移動)～大阪港駅～旧住友倉庫(赤レンガ倉庫)～海遊館～天保山～(船移動)～JR桜島駅というコースで巡検した。

講義では、大阪湾沿岸域の産業構造の変化による土地利用の変化について取り上げられていた。19世紀、工業化が急速に進み、大阪沿岸域は造船所や製鉄所などの工場地帯となった。しかし、日本の造船業は衰退したため、造船所は不用となり、その跡地の利用を考えなければならなくなった。そこで、大阪湾ベイエリア開発法によりユニバーサル・スタジオ・ジャパン(USJ)の建設が決定した。また、造船所からUSJへと変わったことで鉄道の引き直しや、駅の移動などが行われた。

巡検では、講義で学んだことを振り返りながらコースを歩いた。再開発によって完成した街並みや、工場地帯の残っている地域を実際に見ることができた。USJや海遊館などのサービス業的土地利用と旧住友倉庫(赤レンガ倉庫)のような工業的土地利用が近接していてとても興味深い景観であった。

3. 京都府舞鶴市 (2014年11月28日 小松原研究室、大下紗季)

今回の学外活動調査の内容は、舞鶴赤れんがパーク、赤れんが博物館、舞鶴引揚記念館、関西電力エル・マールまいづる(舞鶴親海公園)への見学と、奈良から舞鶴までのバス車内外調査活動であった。舞鶴赤れんがパークには、舞鶴市政博物館があり、舞鶴市の成り立ち、歴史を学ぶことができる展示がされていた。赤れんが博物館は、舞鶴市の赤れんが倉庫の歴史に限らず、煉瓦そのものの性質や国ごとの煉瓦の違いなど、煉瓦に特化した展示をしており、個性的な博物館であった。舞鶴引揚記念館は、引

場の歴史や引揚者やその家族が体験したことが、文字資料や、引揚者の実際の持ち物などの展示があった。関西電力エル・マールまいづる（舞鶴親海公園）は、建物が大型の船の形になっており、エネルギーや電力のことはもちろん、船に関する展示や、舞鶴の歴史や風土、プラネタリウムなど盛りだくさんな内容であった。展望デッキからは、舞鶴港が一望でき、山々に囲まれた港の様子がよく分かった。往復の車内外調査活動は、往路は、奈良から大阪府、兵庫県を經由して舞鶴市へ向かい、復路は、舞鶴市から京都市を經由して奈良へ向かった。

舞鶴市市政博物館の展示内容は、専門ゼミで学んだことと深く関連していた。舞鶴市は、明治34年に日本で「4番目の海軍鎮守府が……開庁した。軍港建設にともない多くの軍関係者およびその家族のため……また軍港を中心とした運輸交通網の整備の必要性から、……新たな都市づくり」（上野,2006,p.31）が行われ、軍港都市として発展した。戦後、鎮守府は解体し、軍需から民需への変換が進んだ舞鶴市は、「貿易港としての性格を強め」（上野,2006,p.34）た。現在、港湾都市の歴史と城下町の歴史といった「舞鶴の歴史を活かした新たな都市更新」（上野,2006,p.34）を行っている。テキストの文章や、地図を見て学んだことから、赤レンガをはじめとした異国情緒溢れる舞鶴市街地を想像していたが、赤レンガ以外は特に異国のような建物が少なく、山々が連なっていて市街地が狭いという印象を受け、ギャップを感じた。

引用文献

・上野裕(2006)：軍港都市の建設と変容(所収 平岡昭利・野間晴雄編『近畿 I 地図で読む百年 京都・滋賀・奈良・三重』古今書院：31-34)

II 教材素材調査

1. 群馬県富岡製糸場（2014年6月14日）

地域創造学とその関連分野や諸大学の「地域」を標榜するにおける地域志向教育に関する先行研究とその実践事例の実態調査の一環として参加した。選ばれたコースは群馬大学教育学部における野外活動においても利用されており、今回のコース設定にあたってはその教育研究活動の成果が活用されている。また、訪問地は今夏に世界遺産に登録をみた地域であり、世界遺産地域を教育に活用するという意味において、本学の地域志向教育研究にも資するものと考えられる。

2. 北海道ニッカウキスキー余市蒸留所（2015年3月19日）

年月日	乗車地	利用交通機関	降車地	備考
2015年3月18日	近鉄奈良駅	近鉄奈良・難波線	大阪難波駅	
	なんば駅	南海本線・関西空港線	関西国際空港駅	
	大阪（関西国際）	JAL2503便	札幌（新千歳）	
	新千歳空港駅	JR千歳線・函館線	札幌駅	
3月19日	札幌駅	JR函館線	余市駅	
	余市駅	徒歩往復	ニッカ余市蒸留所	
	余市駅	JR函館線	札幌駅	
3月20日	札幌駅	JR千歳線・函館線	新千歳空港駅	
	札幌（新千歳）	JAL2500便	大阪（関西国際）	
	関西国際空港駅	南海本線・関西空港線	なんば駅	
	大阪難波駅	近鉄奈良・難波線	近鉄奈良駅	

NHK で放映中の朝のテレビドラマの主人公が設立した醸造業(ウイスキー)の会社の工場を見学した。町中に「あやかり」が溢れている。新築間もないと思われる消防署も工場の関連施設を連想させるつくりになっているし、工場に至る国道は主人公の配偶者の名前が付けられ、研究室として使われていた構内の建物も彼女の名前を冠している。この日も見学者は多く、構内のガイドツアーでは、49人が一組編成になっていた。このことは、蒸留棟の見学者の様子からもわかる。ウイスキー樽の貯蔵庫を転用した、見学者の待合室である。梁がV字型に天井を支えるトラス構造になっている。ニッカは1930年代の設立であるが、19世紀の後半(明治時代初期)に建設をみた、富岡製糸場の構造とも通底するものと考えられた。現在、この建物は来客の安全に配慮し、鉄骨材での補強されている(白い棒状の部分)。見学者の交通手段はバスか鉄道である。マイカーでの来場も可能ではあるが、昨今の飲酒運転に対する罰則強化や社会的な趨勢を考慮すれば、飲酒が予想される工場見学には、公共輸送機関の利用が無難であろう。最寄のJR余市駅では、いわゆる「朝ドラブーム」の影響で、この時間帯は50人以上の乗客があった。駅員の話によると、通常なら10人程度とのことである。1両増結の2両編成で運行中である。

産業の立地や配置を学ぶには、講義における原理・原則の学習を踏まえて後、臨地での体験的活動も重要となる。今回の調査の対象は「経済地理学」あつては、食品工業に関する教材研究の一環である。食品工業は生産から消費までの時間距離が短く、その点から市場立地型の生産配置をみるが、醸造業にあつてはむしろ、製品行程において時間を要し、貯蔵のための倉庫群の建設を必要とするため、用地立地の傾向もある。更に、製品出荷までの時間のつなぎに果汁など、短期出荷可能な製品の製造も行われる。原料は地元の果実を利用し、その意味から原料立地の性格も有する。このような醸造業の特徴を現地の実際にふれることで、より充実した授業展開の可能性が高まったと思う。

III 貢献公開活動

奈良県立生駒高等学校における進路探究研究会への参加(2014年9月25日)

標記の高校において、上記の淀川流域から大阪湾の地域志向学習の成果を学生が発表し、大学における学修活動の一端を披露した。さらに、高校生との座談会を行い、学生諸君は以下のような気づきを得、今後の学修活動の展開に資することが可能と期待される。

3名の高校生と奈良県立大学について座談会を行った。3名とも奈良県立大学の説明会には、動機らしい動機はなく参加していた。地域創造学部はどのような学部であるかの説明や、学生目線ではどのような学校であるかを話した。私は、受けた講義をほとんど自由に受けることができ、興味のある分野を特定せずに学ぶことができるという話をしたが、2014年度の入学生からカリキュラムが変わるため、高校生に向けて講義をどのように受けるかや、雰囲気というものを伝えづらかった。説明会に参加した3名は、構えずに素直な考えを話してくれたため、こちらとしても話しやすかった。【大下】

高校生が思っていたより「大学でどんな勉強以外のことをしているのか」について興味を示していることが意外だった。【谷内】

スライドの写真は各要素で一番分かりやすいものを選んだ。発表中に詰まることの無いよう、手持ちの資料の文字を大きくし、ゆっくり発言しようと心掛けた。また、質問に備えてウィキペディアの記事をコピー&ペーストしたものを資料に加えておいた。【端野】