

地理紀要

第 31 号



川崎駅西口にあったかつての「明治製糖」（1984年撮影）

2014

神奈川県高等学校教科研究会社会科地理分科会

地理紀要

第 31 号

2014年3月発行

神奈川県高等学校教科研究会社会科地理分科会

目 次

研究紹介

- 北タイ(ランナー)での NGO による山地民観光の現状 大胡 秀行 (県立磯子工業高等学校定時制)・・・1

世界を見る

- アメリカ合衆国
ーロッキーからニューオーリンズへー 斉藤 正 (県立麻生総合高等学校)・・・13

私の教材紹介

- 地理Aに「防災」をどう取り込むか
ー実践的な問題を作ろうー 根元 一幸 (県立座間高等学校)・・・23

夏季野外調査報告

- 岩手・震災を乗り越えた今 北宮枝里子 (清泉女学院中学高等学校)・・・27

秋季野外調査報告

- MM21視察 ー事業着工30年を迎えてー 高木 正樹 (県立旭高等学校)・・・32

委員会報告

- 身近な地域の教材化
ー茅ヶ崎市の地理学雑学ノートー 井上 達也 (県立鶴嶺高等学校)・・・34

- 教材委員会の副教材紹介と活用例 山本 敦 (県立相模原中等教育学校)・・・38

表 紙

川崎の近代工業は、多摩川の河畔に沿ってつくられた工場から始まっている。近代工場の第1号となったのは、横浜製糖(明治製糖)で1906(明治39)年のことであった。設立の中心となったのは、横浜の砂糖貿易をしていた安倍幸兵衛と増田増蔵の2人で、土地は川崎町の初代町長となった大地主の石井泰助から安価で購入した。台湾やジャワ島からの原料を横浜港に輸入し、そこからさらにハシケで多摩川の水運を利用して運び込んでいた。また、工場は川崎駅にも近く、製品の輸送にも便利であった。 『新・神奈川県地理』 p.81より抜粋

北タイ(ランナー)でのNGOによる山地民観光の現状

大 胡 秀 行(県立磯子工業高等学校定時制)

はじめに

2013年7月21～8月3日まで、北タイのチェンラーイ県(ジャンワット)ムアン郡(アンプー)メイヤオ地区(タンボン)において、山岳民族(山地民:Chaau Kkau)への多面的な支援活動を行っているミラー財団(The Mirror Fondation)のエコ・ツアーを含む2週間の長期ボランティアに参加した。目的はこの活動を通して北タイ(ラン・ナー Lan Naa)からミャンマー・中国・ラオスへと連なる地域に居住する山地民の生活文化や、これと係る観光を体験しその実態を観察することである。さらに、マス・ツーリズムに替わるものとして注目されるオルタナティヴ・ツーリズム(Alternative Tourism)として住民主体の持続可能な観光であるCBT(Community Based Tourism)の現状を調査し、サスティナブル・ツーリズム(Sustainable Tourism)の課題を考察するための基礎資料の収集を実施した。

1 チェンラーイ県について

対象となるチェンラーイ県は北タイの最北部に位置しミャンマーやラオス国境と接し、かつてのケシの取引地は現在ゴールドトライアングル(Golden Triangle: 3カ国の国境)と呼ばれる代表的な観光地も位置している(図1)。

このチェンラーイは1292年、タイ族では3大王の1人と呼ばれるマンラーイ(Mangrai)王が建設し、先住民であるモン族の「ハリプンチャイ」国を滅ぼしランナー(100万の水田)・タイ王国を興し当初はここに都を置いたが、1269年にはフアンにその後チェンマイ(新しい城壁都市)に遷都している。この地域の歴史や文化には長い間の交流があり、1955年以降約200年間統治されたビルマ(ミャンマー)等の周辺地域からの影響を受けている。その後はランナー・タイとの柵封関係にあり、1786年にタイ王国

に編入され、1910年にタイの1県となった。歴史的には現在のBKKのチャクリー王朝により滅ぼされるまでは、ムアンタイと呼ばれ大陸国家の柵封関係が成立していた。

北部の気候も3季であり、2～5月の暑季、5～10月の雨季、10～2月の乾季となっている。

2 ミラー財団について

タイの現地NGOであるこの財団は、1991年BKKに芸術と演劇で社会問題の改善や政治活動を行っていた若者たちによりThe Mirror Art Groupとして誕生した。1996年には現在のチェンラーイに事務所(リーパー村:アカ族)を開設し、社会的弱者である山地民支援に活動の中心を置き、差別・エイズ・麻薬等を対象としていた。2004年には財団化し、南部の津波や中部の洪水被害への支援活動も実施している(表1)。

この地域に居住する山地民(チャウ・カウ)は平地主流民のタイ人(コンタイ)に対して、少数民族として位置付けられている(表2)。現在でも、貧困、子どもや女性の売買春、文化・伝統の侵食、村の過疎化、教育機会の不足等の多くの問題を内包している。ミラーは山地民同志が連帯・協力し合うという理念で支援し、これらの複雑な課題を彼ら自身で解決するように活動

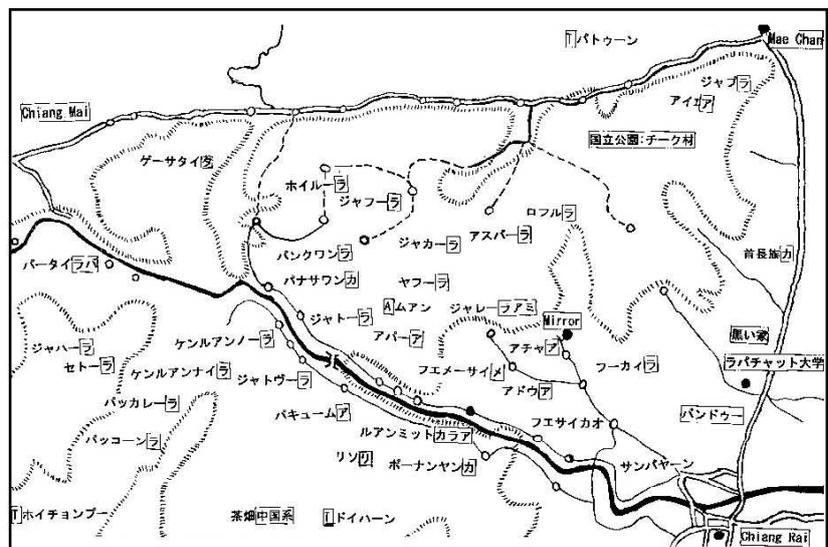


図1 チェンラーイ県の位置

している。彼らの宗教や民族に関係なく、さらに山地の人々と低地の人々がお互いに協働し学びながら、共に生きる平和な社会を目指している。

表1 ミラー財団の活動

	活動内容
1	エコツアープロジェクト
2	タイ国籍取得運動プロジェクト
3	ICT社会開発プロジェクト
4	街と村の文化交流プロジェクト
5	農業マイクロファンドプロジェクト
6	若者育成プロジェクト
7	古着販売プロジェクト
8	山岳民族博物館プロジェクト など

ミラーのHPより作成

表2 タイの主要民族

北部民族系	モン・クメール語族	ラワ族、パラウン族 ティン族、カム族 ムラブリ族
	チベット・ビルマ系	ラフ族、アカ族、リス族 スゴウ・カレン族 ポー・カレン族、パダウン族 モン族(ミャオ)、ミエン族(ヤオ)
	タイ語族	ラオ族、ラオ・イサーン族 タイ・ダム族、コラート・タイ族、タイ・ルー族、プー・タイ族、タイ・ユアン族、タイ族(シヤム)
インドシナ系	13	オラン・ラウト、チャム族 モン族、プアン族等
近隣諸国系	8	マレー族、カンボジア族 ベトナム族、ビルマ族、漢民族

『タイの民族』世界民族博覧会HPより編集

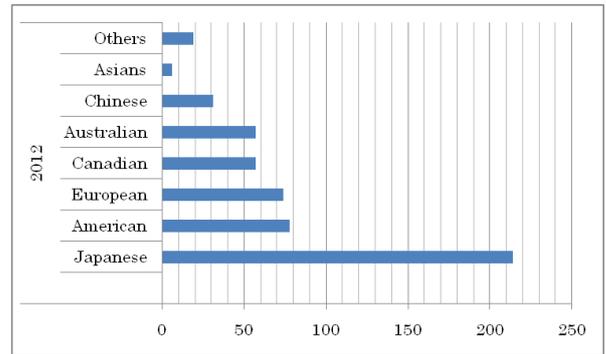
3 ミラー財団の様々な支援活動

(1) ボランティアについて

各国のボランティア(日本、アメリカ、オーストラリア、イギリス、ドイツ、カナダ、シンガポール等)は、ミラー財団の敷地内の寮に滞在しながら、スタッフやタイの大学生のインターン等と共に活動する(表3)。ボランティアの事例としては教育福祉関係では、依頼を受けた小中高校での日本語と日本文化の授業や、ミラー近

隣村の子どもに日本語を教え、さらにChild Care Center(CCC:保育園)での子どもの世話等がある。また、山岳民族博物館やエコツアー・プロジェクトの日本語資料の作成、英語やタイ語の資料の翻訳の活動、販売する古着の整理、ホームページ作成等がある。さらにオーガニック農場や、山地民の村のトイレや橋建設等の野外作業、ボランティア募集の活動等もある。また、ボランティア参加者はホームページ(FB)に活動日記を書き、日々の活動を世界に発信している。

表3 ミラーのボランティア参加者数(2012)



ミラーの統計資料より作成 2013.8



写真1 ミラー財団入口



写真2 ボランティア参加者



写真3 陸稲のオーガニックの畑での作業

参加者の専門的な能力に応じた経験、技術を活かした活動として、子どもの健康チェック(看護師)、子ども達に性教育の提供(養護教諭)、有機農業の企画・実施(農業専門家)等がある。

現在33人のスタッフが活動するミラーでは、多様な人々と共に生活をし、タイの文化や社会から各民族の言葉や各国の事情に触れることもできる。日・月曜日が休みのため彼らと周辺の観光地や、彼らの山地民の村を訪問することもできる。

4 ミラー財団の行うエコ・ツアーの実態

この財団では長期・短期ボランティアにかかわらず参加者には、「山岳民族の村にホームステイし、彼らの生活を見て体験し理解する(HPより)」ことを目的としたエコ・ツアーがある。ミラーの場合では、参加者の多くが2泊3日のエコ・ツアー(トレッキング)に参加する。この体験により山地民の置かれている現状や、生活文化を体得してもらうことが意図されている。私もこのNGOが主催し山地民と協働して行う2泊3日のエコ・ツアーに、到着翌日から参加した。

この様な観光形態はCBT(コミュニティ・ベースド・ツーリズム)と呼ばれるもので、マス・ツーリズムの弊害を是正するため、観光の規模拡大や利潤を追求するという資本主義的な観光に対抗し住民が主体となって企画するものである。途上国だけでなく例えばヨーロッパ等の先進国でも農村地域を対象にした観光が実施されている。途上国での主眼としてはグローバル資本から、社会的弱者であるホスト側の文化や伝統・

習慣が、消費・歪曲・消滅されることがないような持続可能な観光を目指すものである。近年アフリカやアジアの低開発国でも徐々に普及・浸透してきているサステナブル・ツーリズム(Sustainable Tourism)のカテゴリーに含まれる観光形態である。

ミラーの主催するエコ・ツアーは2週間以上の長期ボランティアと、5～6日の短期ボランティアにおいても地域の理解を目的に実施されている。基本的なコースは、①ジャレー村(アカ・ラフ・ミエン族)、②ヤフー村(ラフ族)、③アパー村(アカ族)、④ルアン・ミット村(カレン族)の4つの村をめぐる実態としてはトレッキングである。通常コースでは②と③の異なる山地民の村の民家に宿泊し、彼らの生活・文化・宗教や生業を体験・見聞するために、地元の山地民ガイドとともに巡るものである。以下コースに沿ってエコ・ツアーの概略と、付随する各事象について補足を加えながら3日間のエコ・ツアーを報告する。

今回のツアーにはミラーから依頼された日本語・英語ガイドのヤカー氏(ラフ族:26歳)と、参加者としてミラーのインターン生のラパッチャット大学の日本語学科4年次生でカレン族(パガニョー)の女子学生、そして長期ボランティアの日本人の大学生2名と社会人2名と、そして私の総勢7名である。日本人の初めてボランティアに参加する者は、ほとんどが日本の海外ボランティア紹介業者を経由して申し込んでいた。タイや海外のボランティアを検索するとこのサイトにアクセスするとのことで、Webを活用した紹介・仲介業者である。

ガイドのヤカー氏は中学まで④のルアン・ミット村に居住し、生活のため山地で象を使い木材の伐採・運搬等に従事し、学校へは週に2回程しか登校できなかったという。ミラーで2004年に開催された山岳地域限定のローカルガイド養成講習に参加し19歳で合格、その後BKK(バンコク)やチェンラーイで仕事をし、BKKではラフ族役の俳優として映画にも出演したという(ユーチューブでラフ・ファニーマンを検索)。



写真4 ヤカー氏とガイドライセンス

【第1日目】7月22日(日曜日)

14時00分、日本語ガイドのヤカー氏が、居住しているヤフー村からミラーにバイクで30～40分かけてやって来た。参加者全員がミラーのピックアップ・トラック(ソントィオ)に乗車し出発、20分程で①の村であるジャレー村に到着、この村には先住民のラフ族が生活していたが、後にアカ族が高地から移動し、現在はミエン族も暮らすという複数の民族が共生している。村の立地は平地から山地に入る谷口集落にあたり、まだ周辺には水田も広がり陸稲と両方を栽培している。戸数70軒ほどで600人?が暮らす。

ここでの見学はミラーやメイヤオ郡地域行政組織とチェンラーイ観光局の支援で運営している山地民博物館(Hill Tribes Museum)で、ガイドから彼らの多様な文化・生業・宗教や複雑な民族の特徴等の概説を、展示物を見ながら受けツアーの予備知識を授かる。

ここからは徒歩となり車道と山道を20分程歩き、フエメイスイの滝に到着する。高さは10m程度の滝で、雨季のため水量は多く濁っているため水浴びをすることもなく、足を浸けて冷涼感を得ることとする。この滝は観光ルートにあたり、我々の様なトレッキング客だけでなく一般観光客(ガイドは一般ガイド資格)やサイクリスト等も見物に来ていた。



写真5 フエメイスイの滝

ここから標高500m以上あるラフ族のヤフー村までは、2回の小休止をはさみハイキング程度のコースとなっていて、尾根や谷筋を水田(Naadam:ナーダム)や畑(Rai:ラーイ)の作物や景観を見学しながら進む。雨上がりのため湿気が多く汗だくとなり、足元も滑りやすいため靴はしっかりしたものがよい。観光シーズンのベストは乾季の12～2月という。次回は冬休みの12月に再訪する予定なのでその時に再度エコ・ツアーを体験し比較することとする。コースは山道や畦道・獣道のようなルートを巡るため、不慣れではガイドなしではトレッキングも困難かと考えられる。

17時45分、やっと②の村であるヤフー村に到着、集落の最上部に村の小学校の教師(アジャー)の家があり、その裏口から集落に侵入。ゆっくり尾根筋にある集落の中央の道(広場)を下り、今夜はガイドの叔母の家に逗留するために荷を解いた。



写真6 ヤフー村へ

ラフ族は生活の中で周囲に繁茂している様々な竹を巧みに活用している。家屋も基礎の部分には木材を使用するが、壁や床などには様々な種類の竹が活用されている。しかし、木材の床の方が、生活する部分では快適である。



写真7 ラフ族の典型的な竹の家屋

まずは、乾ききった汗を流すため水浴び(Aap naam: アップ・ナム)、勿論お湯はなく水だが快適である。乾季(冬季)の観光の場合では、子に高地での夕方の水浴びは寒いのではないかと想像する。体も冷え、爽やかになったところで、売店のビアチャン(65B: 1B=3・3円)でガイドとともに喉を潤し、半日の労を労い村の概括的な情報を得る。このコースでは普段八ヶ岳や周辺の山を闊歩している私には物足りないが、運動不足の方には適当なトレッキングコースかと思われる。ファラン(欧米人)のトレッキングは相当にハードで、1日7~8時間歩き、日本人は2~3時間程度で満足してしまうため楽であるとガイドは語る。

夕食は我々ゲストだけで家の玄関口のテラス(食事場)においてタイ風料理をいただく。使用されていた米はタイ米(インディカ米)よりもやや短い形状で味もジャポニカ米に近く、ガイドが「民族のコメ」「山のコメ」と呼ぶものである。山地民は民族毎に複数の稲を所有し、様々な使い分け祭時には餅もつかれる。食後には、町とは異なる村のマッサージを1時間受ける(120B)。足腰を中心とした素朴な、山地部の急斜面での農地等での激しい労働を癒すための施術であった。

(1) タイ・マッサージについて

政策としてヘルス・ツーリズムも推進しているタイの観光では、その一つとして従来からマ

ッサージを受ける観光客も多い。日本とは比較できない程の価格であり、サバーイ(快適!)感覚が「痛た気持ちいい」とも表現される心地良さがある。料金は2時間で300~400B(店の設定により数千Bも)程度、心付けとして50~100Bをチップとするのが一般的である。最近のインラック政権の最低賃金の上昇政策により、近年価格の上昇があった。タイではかつて、性風俗が蔓延していたが、これも歴史的に考察すると欧米からの莫大な資本投入と商業主義が大きく関与していたことが明らかになっている。

元来のマッサージは、山地民や農民の激しい労働をいやすための農村部で広範に行われていた伝統治療の一環であった。これらの伝統を寺院で寡婦等の生業として技術体系を整理したものがタイ・マッサージである。著名なものとして南部系のBKKのワット・ポーがあり、また北部系としてはチェンマイの伝統病院から伝播したのものもある。



写真8 タイ・マッサージ店：チェンラーイ市

ヤフー村には電気がひかれていないため、政府の支援により各家庭に1台のソーラーパネルと大型バッテリーが配置されている。このため、夜には若干の電灯がつき、TVも見ることができるが、ホームステイした家ではTVはなく、ただそのまま闇夜となったため、9時前には寝る。

(2) ヤフー村と観光について

戸数42軒約186人で、生業は農業であり、自給用の水田・陸稲の稲作と、商品作物としてトウモロコシ栽培が中心で、価格の高いパイナップルは標高が高いため栽培ができない。パイナップルは1年で何度か収穫できるがトウモロコシ

は1回のみであるという。

表4 村での作物の取引価格

	作物	価格(B/kg)
1	トウモロコシ	4
2	パイナップル	5
3	コメ	x

(現地での聞き取り調査により作成 2013.7.)

農村地域でも徐々に商品の流入があり、貨幣経済が浸透してきている。このため村人も農閑期には、チェンラーイ等の街に出かけ建設関係などの日雇い仕事に従事するものもいる。タイ語の能力や教育レベル等から、就労機会においても排除され社会的弱者となる場合が多く、収入も最低賃金(1日300B)程度を得るがせいぜいである。しかし、これより低賃金がミャンマーから不法就労者にあたる社会構造が成立している。この様な多くの建設現場や農場での危険な仕事に従事する日雇いで稼ぐ労働者であり法的保護や権利が保障されていないという。



写真9 チェンラーイでの道路工事風景

工事監督のタイ人と外国人労働者・山地民
ヤフー村でミラーのツアーによるゲストを受け入れているのは36軒であり、宿泊先は村長が村全体で平等になるように差配している。この村にはミラーからのツアーが月に2回程定期的に入り、日程はミラーの担当者により調整されている。また、チェンラーイ等の旅行業者が企画した観光客や、BKKのガイドが引率するツアー客がこの村を訪れている。

現在ゲストを受け入れていない6軒は、子どもが多く世話ができない・家が集落からから遠く不便である・老人夫婦だけの世帯等の理由に

よるものである。また、この村のガイドの有資格者は7名で、その内2名は現在ガイド業はしていない。その理由としては村長は自身の仕事(観光関係)で多忙であり、他の1名は町の仕事に従事しこの村には居住していない。

表5 ヤフー村の現役ガイドと生業

	氏名	年齢	言語	G回数(2012)	生業
1	Y	26	日/英	23	農業(ライチ・米)
2	U	32	英	x	農業(トウモロコシ・米)
3	J	34	英	x	農業(トウモロコシ・米)
4	Y	34	英	x	農業(トウモロコシ・米)
5	J	48	英	x	農業(トウモロコシ・米)

(現地での聞き取り調査により作成 2013.7)

【第2日目】7月23日(火曜日)

夜中に大雨があり藁の屋根から若干の雨漏り、4時前に一番鳥の雄叫びで目覚め、5時半には起床し村の散策、朝霧が谷筋からラフ集落を包み静寂の中、起きだしてきた豚の嘶きが響きわたる。ヤフー村では黒豚は放し飼いで村を徘徊・清掃しているが、明日行くアカ族の③アパー村では、村内に作物や花などが栽培されているため豚は柵に入れられ、村で歩き回る豚を見ることはなかった。ヤフー村の飼い主は自分の豚を判断でき、他家の豚には餌は与えない。その餌はバナナの茎を短く切り、臼でつぶし与えていた。調査中にはガイドの家で子豚が9匹生まれ、後日母豚の乳の関係で4匹に減らすために殺し、そしてこのための精霊の儀式を盛大に行うという。



写真10 ヤフー村の黒豚



写真11 早朝のヤフー村の朝霧

本日は火曜日だが、昨日の月曜日と共にタイ仏教の祭日のため学校は休みで子どもたちは4連休である。ヤフー村にも低学年を対象とする少学校はあるが、山麓のフエメイサイの学校・保育園に通うため7kmを下る。この村には車が2台しかないため親がバイクで送迎している。未舗装の部分も多い山道は、雨天時にはまるでオフロードのレースかトライアル状態で非常に危険であった。

(3) 上座部仏教：サンガとラック・タイ

この休日は上座部仏教における雨季の出家日にあたる入安吾(カオパンサー)日であり、仏教の発祥のインドの風土と東南アジアの豊かな生活とが合致したものである。太陰暦に基づいて設定され、「三宝節」という重要な日の翌日にあたるため連休となる。

タイの仏教は南伝仏教(テラワダ仏教)の上座部仏教であり、これは出家による修業者のみが救済され、在家者は寺に参詣し、善行により徳を積むことで功德(タンブン)を行うことになる。本来の出家者の修業というは遊行の遍歴が前提で、生業を持たず托鉢による在家からの供養を受け、清貧を旨とする生活が基本である。しかし、徐々に雨季の定住が恒常化し、寺という場において修行するための出家が中心とった。

トレッキング参加者も早朝からの雨のためゆっくりと起床、ラフ料理の竹の子スープも食した朝食後、しばし休息。10時00分にヤフー村のビューポイント(展望台)に向かう。途中の森でガイドは直径10cm以上の太い竹を伐採し、これを担ぎながら小1時間で到着。昼食にこの竹を使ったパフォーマンスを行う。これも1つの演出された観光の一場で、ラフは竹を巧みに使

用する民族であることをアピールする。かつてラオス北部のルアン・ナムター(Luang Namtha)での地元民のエコ・ツアーにおいても、現地のローカル・ガイドとポーターが竹や葉を利用した昼食を、同様の嗜好により振る舞ってくれた。

展望台は数年前に日本人ボランティアが建設し、「望雲庵」と記されていた。名前のように本日も雲が多く、チェンラーイや今日向うアカ族の村や、明日の目的地である西方のコック川沿いのカレンの村への展望はない。

昼食は米と豚肉・野菜炒めなどのラフ料理であり、すべて竹や葉を駆使して行われていた。2本の太竹には「民族のコメ」、1本は野菜スープで、豚肉は竹に挟み焼くものと、蒸すものがあった。ガイドは食事を聖霊に捧げ安全を祈り、昼食を取っているうちに雲が上がり展望がきいてきた。13時にビューポイントを出発し、ガイドのライチやトウモロコシ畑を見学しながら14時に村に戻る。



写真12 展望台の建設者



写真13 ビューポイントでの昼食



写真14 食事を精霊に奉げるガイド

15時00分、アカ族のアパー村に向かって下山を開始し、ヤフー村の北方に位置する観光地のドイ・ボー(Doi Boo)等の山地から南方に延びる尾根を幾度か越え、雨季のため蚊も多く湿気が高く汗が滴る。

16時40分、かの有名な大きなブランコが目に入る、第3の村アカ族のアパー村③に到着である。ヤフー村よりも標高が低く200m程度であり、家屋にも多くの木が使われ大型である。一般的にアカ族はラフ族に比べて商才があるとされ、村には35軒、280人が暮らし、猟師が1名いるという。ここのアカ族は全てが仏教徒であるが、これより低地のアカ族の村にはキリスト教徒も多く、欧米人による布教や支援活動が広範に行われている。

私が泊った家のホストもかつてミラーの英語ガイドであったが、今は農作業が忙しくガイド業はしていない。彼は17ラーイ(1Lai=1600㎡)の畑でパイナップル・ゴムの木を栽培し、自給用にも米を栽培している。

(4) アパー村の形成と観光

この村は観光にも力を入れていて、名称もアパー・パッタナー(Apha Pattanaa)と開発(パッタナー)が入っている。1993年(仏歴2537年)の今から20年前、1000mを越える現在は観光地であるドイ・ボーの山地から、現村長であるアパー氏が1人で移住して以降開発された。かつての村は標高が高いため水稲栽培が不可能で、そこが水源地に当たるため森林局の保護政策による移住であったが、移住条件は遵守されず対応が非常に厳しかったという。現地は標高見低く観光と農業も盛んで、トウモロコシ・パイナップルなどの換金作物が盛んに栽培されている(NGO

「LINK」の参加者レポートより)。

このアパー村ではツアー客の宿泊に対して、村長が1軒に4人程度の客を順番に配分しているという。ホスト曰くこの村にはツアー客だけでなく、海外からの多くのボランティア入っていて、村や周辺の橋・家屋の建設やインフラ整備に対する支援があり助かっているという。また、訪問する彼らから多くの文化や良いアイデアを得ることができ、さらに観光により自分達の文化にも自信や自尊心が形成されてきたという。しかし、近代的な文化や商品の浸透により、子どもたちに対する外国文化や**の影響が心配でもあるという。

私が追調査で滞在した時にも、かつてミラーでボランティアをしていたアメリカ人女性が、FB(フェイスブック)を駆使して海外からの学生ボランティアと資金を集めて活動していた。しかし、村人からは彼ら若い学生は理由を付けては、あまり働かないと揶揄していた。

夕食は男性中心のアカ族ではあまりしないという男性(主人)が調理していた。食後に村のガイドやホスト等と英語を通し談話しながら、さらにヤカー氏をタイ語とアカ語の通訳として、アパー村の観光の現状や課題について聞き取り調査を実施した。

夜も更け漆黒の中、観光用の装置としてのアカ族のダンスに参加するため、ゲストの女性達はアカ族の民族衣装である黒服とコイン等の装飾の特色ある帽子を身につける。この帽子にはアカ族の信仰では頭から悪霊が入らないようにと、かつては常時この帽子を着用したが、現状では通常は身につけていない女性がほとんどである。



写真15 アパー村でのアカ族のダンス

徐々に山間の村にも闇が広がり、会場の村の入り口にある広場で、アカ族の女性の歌に合わせて20人を超える観光客と数人のアカ族の女性が焚火を囲むようにして踊り出した。このダンスを彼ら山地民の伝統文化として、真正性(Authenticity)に満ちた正統性があるものとして受容するか否かが問われている。つまり、これは住民主体の観光開発であるCBTにおいても重要な課題であるが、文化というものが常に外部との接触・交流により変化するものであるという前提に立脚するならば、これも広範な許容の範囲に入るとも考えられる。これは観光学者のマキャネルのいう、「演出された真正性(Staged Authenticity)」と呼ばれるものである。すなわち観光客はこの様な疑似的な「表舞台」と、一般の観光客には触れることの少ない真正性に満ちた「裏舞台」とが相互に交錯する観光地という空間を旅しているのであると述べている。

【第3日目】7月24日(水曜日)

05時30分、まだ熱帯の朝は遅く、集落には霧がたちこめていてうす暗い。7時前後になると子どもたちが学校へ向かうためバイクやソンテオに乗り込み騒々しくなる。高学年や中学生になると学校まで歩く者も多く見られる。チェンラーイの町からトラックが来て、荷台には多くの食品や雑貨等の商品を載せて販売していた。

朝食は婦人が調理したタイ料理で、食後、食堂の脇ではアカ族の民族衣装や財布などの小物が販売されている。これらの山地の村で作成された土産物は、チェンマイやチェンラーイのナイトバザールの店や、行商する山地民によって販売されるのを度々散見した。

08時30分、食堂では英米豪の学生ボランティアがゆっくりと起き出し、パン・コーヒー・玉子料理という欧米スタイルの朝食ととりだす。私もパンとコーヒーのご相伴にあずかり、久しぶりの洋食で懐かしいパンの食感、タイ入国後は米か米麺のみを食してきたのであった。

09時30分にソンテオでコック川(Nam Kok)に面する④の村であるカレン族のルアン・ミット(Ruan Mit)村に向かい、象乗り体験となる。30分程で村に着く。この村は古くからカレン族が山地部の木材(チーク)を象によって運び、筏に組み、コック川に流した地点にあたる。やはり現在は複数の民族が生活するが、象使いには

カレン族が従事し、エレファント・ライドは車道からキリスト教会が立地するこの集落を巡る30分程のコースである。乗象記念の写真(100B)を購入し、隣の土産物店では熱帯特有の巨大蛇との記念写真が行われていた(蛇の冷たさが気持ちいい?)。

11時00分に村を出発し、40分にミラーに帰着。食堂で昼食、エコ・ツアーは終了となった。

午後は明日のフエメサイのCCC(保育園)での幼児対象のプログラムを、同行の日本人ボランティアやタイ人のインターンと検討する。



写真16 ルアン・ミット村の中心部



写真17 ルアン・ミットでの象乗り



写真18 コック川の右岸からのルアン・ミット村：2つの観光の結節点

5 山地民の歴史的な背景と観光の現状

今回のガイドであるヤカー氏に、ミラーの休日を含め3泊4日の個人的な調査のガイドと通訳を依頼した。7月28日から31日まで、再度ヤフー村とアパー村を訪問し、聞き取りにより集落の組織や生業と観光の関係等を中心とした現地調査を行った。以下、第2回目での調査結果を踏まえて、メイヤオ地区の観光と山地民の現状とその背景を若干の考察を含めて記す。

ミラーでは一般的なタイ平地民を、山地民に対し低地に住む人ということで低地民とも呼んでいる。これらの名称についてもタイ国における民族区分と同様に、非常に複雑で重層的・階層的な区分による呼称が認められる。例えばこの北タイ地域での民族呼称においても、山地民(Hill Tribes)はタイ語ではチャウ・カウ(Chau Kkau)であり、これはChaauは人を、Kkauは山を意味するタイ語によるものである。しかし、北タイ語では山をドイ(Doi)と呼ぶため、この地ではコン・ドイとも呼ばれる。また、さらに北タイ人にはコン・ムアン(Khon Muan)という言葉があり、Khon は人を、Muanは街を意味し山地民との相違が表意され、さらにタイ人をタイ語では広くコン・タイ(Khon Thai)と呼ばれている。これより広範な言語学的なタイ語族としてのタイ(tai: の英語表記ではhが無い)があり、これにはタイ族発祥の地である中国のシーサンパンナー(Xishuangbanna 西双版纳)から雲南までの人々が包括されている。

また、Chaau Kkauと一括りにされている山地民においても、サブ・カテゴリー(各民族)では各自の民族の意識が色濃く生活の各領域で反映されている。つまりガイドのヤカー氏は、自分はラフ族(ラフ人の意識を持つ)であり、さらに下位層ではラフ・ニであると主張する。さらにラフ族においても民族毎に言語や風習が異なり、ガイドのヤカー氏にしても自分はレッド・ラフであると主張し、自身の精霊に対する敬虔な信仰の詳細を篤く語るといふ現実がある。また、文字をもたなかったこのラフ族では、戦後キリスト教の宣教師によりブラック・ラフの言葉をローマ字化したため、当時からはこれがラフ族の共通言語とされてきた。だがしかし、現在ではほとんどの子どもが小学校通学し必修の国語としてタイ語を学習しているため、現在ではタ

イ語のローマ表記が共通語となっている。このように国民国家の民として言語だけでなく、生業・宗教等の山地民の文化・生活スタイルの様態は日々変貌している。

(1) 山地民の社会的排除の経緯

この山地民に対する政治的な位置づけの経緯には、東南アジア大陸部のこの地域を取り巻く世界システムの渦中にある国内的・国際的な非常に複雑な歴史的な背景が存在する。

前者のタイ国内の背景には、アジアの途上国においても欧米の植民地支配や日本の侵略体制から近代国民国家として形成された過程で新たに創出された「国民文化」によって国内の少数民族を統合することが大きな目的となった。このための装置としての観光の役割が重視されていき、これ以降の国内での軋轢や議論があった。特に国内に多様なエスニシティが存在するインドネシアや中国・シンガポール等の多民族国家では、観光開発が経済発展と対立するエスニシティ感情への対策となってきた。すなわち旧来の伝統の多くを遮断した近代を内包する国民国家では、新言説としての「ナショナル・ヒストリー」に対する正当化が必須となった。このため「国民文化」というものを、国家の共同意識の構築としての真正性であると主張する『伝統の発明』論が形成された。この様な潮流から、タイ国における山地民等の少数民族の文化は、公式な国家の文化からは非真正なものとして排除・差別の対象とされてきた。

しかし、北タイにおける事例として、従来排除されてきたこれらの文化が、近年の山地民観光が脚光を浴びることで価値がでてきた。

このタイ観光の発展の経緯としては、1970年代のベトナム戦争時の米兵の保養地であったタイに、プーケットを好例に欧米からの大規模な外資がリゾート地に投資されたことに始まる。しかし、戦争終結によりタイ各地でのこれらの外国等の資金回収のため新たな観光開発が策定された。当初は北タイでも自然や史蹟を対象に観光客の誘致が図られたが、多くの欧米人には山地民の村を巡るトレッキング(当時はジャングルツアーと呼ばれた)が人気をはくした。

これらの動向によりタイ政府は、山地民への排除から包摂へと政策の急転回を行った。山地民はタイ人社会から疎外され、さらに社会的弱

者としてケシの栽培者と非難・排除され、遅れた野蛮な文化とされてきた。しかし観光開発が自身の文化に対する自尊心や、自民族に対するアイデンティティの形成の動機となっている。

(2) ガイドの現状

タイのガイドは数種類のグレードから構成されて、各種のガイドが多様なエージェントを介してこの山地民の村を訪れている。山地民のガイドでは、これを専業でやっているものは少なく、ほとんどが農業を生業とし自給用の米・野菜等は出来るだけ栽培している。さらに、村が位置する地域性により高地ではトウモロコシ、低地では温暖のため市場価格が高く複数収穫が可能なパイナップルが商品作物として栽培されている。ある者は、価格の高いレイチ等を栽培する者も出てきて、外部の商業市場との接合が濃くなってきていると考えられる。主食の米は豊富にあり、さらに複数の種類が生産されている。野菜等も季節にもよるであろうが多彩なものがあり、食生活は質素だが豊かと考えられる。国王の云う知足経済(足るを知る)のスタイルと、外部の者は安易に捉えてしまうだろう。しかし、若いガイドには、もっと観光客に来てもらいガイド業を専業にしたいという意向を持つ者もいる。さらに、将来的には子供の教育や就職等を考えて、町に出てガイドではなくレストランなどをやってみたいと感懐している者いて、個人や民族に対する複雑な心境を吐露する。

(3) 参加者の現状

ここでは今回参加したボランティア多くがエージェント経由で参加していることに驚くとともに、その様な動向の背景の分析も必要と思われる。さらに、これらの業者には現地のボランティア状況についての詳細に把握していないものも多い。一般論としてはボランティアに参加するならば、自身の問題意識やテーマ等を現地のNGOの理念やボランティア活動の内容を精査することが重要であろう。直接現地と連絡を取りながら、対象者が置かれている状況等を把握して参加した方が、両者にも良い成果があると考える。私の場合は2011年に北タイのチェンマイで、環境保護・森林保全による手法で少数民族支援を行っている『Link』というNGOによるST (Study Tour)を実施した。この団体の代表者は大阪の大学で地理教員をしていた木村茂氏であり、

知人の紹介により有志でSTを企画し、木村氏には日本での講演も実施して頂いた。今回のアパー村にも関わっており、その関係者から紹介されミラーとの連携を図り、さらに事前に担当者との連絡を取り、今回の研究を目的とした予備調査を兼ねたボランティアとなった。

おわりに

今回の調査では山地民ガイドによる観光(エコ・ツアー)を体験し、さらにNGOとの関係を考察し、NGOと山地民の多面的な関係性の現状分析を進めた。今後の研究から更に実施主体としての山地民の観光に対する意向や課題、今後の観光発展による将来像等に焦点を当てた追調査が必要となってきている。

今冬には、再度ミラー訪問しこれらに焦点を合わせた調査を実施し、研究テーマである住民主体のCBTの本質と課題、連携するNGOとの関係の分析を継続する。また、住民の生業と観光の関係についても地域研究の視座から検討する。さらに、調査中に信心深く語るガイドの精霊信仰や各民族の文化の継承性・真正性等と観光との関係にも考察を行う。この地理紀要発行時にはその追調査も終了している。

最後に、地理的な手法である地域研究を通じて、この北タイ地域(LAN NA)と当該山地民の理解を深化させ、将来は日本人に対し北タイへのエコ・ツアーやアグロツーリズムを紹介する計画である。これらの活動を通しての多様な異文化や自然との関わりや現地の人々との触れ合いによる生活を体験することで、大きな視野から多面的に物を考えることのできる、内剛で柔軟な人材を育成したいと考えている。

タイや山地民観光関係の参考文献

- 柿崎一郎[2007]『物語 タイの歴史』中央公論新社
 柿崎一郎[2011]『東南アジアを学ぼう』筑摩書房
 石井米雄[1991]『タイ仏教入門』めこん
 田幸子・野林厚志編[2009]『「先住民とはだれか」』世界思想社
 やまもとくみこ[1990]『美しきカレンー北タイを訪ねてー』古今書院
 江口信清・藤巻正己編[2010]『貧困の超克とツー

- リズム』明石書店
- 橋本和也・佐藤幸男編[2003]『観光開発と文化－南からの問いかけ－』世界思想社
- 須永和博[2012]『エコツーリズムの民族誌－北タイ山地民カレンの生活世界』春風社
- 石井香世子[2007]『異文化接触から見る市民意識とエスニシティの動態』慶応義塾大学出版会
- SarassawadeeOngsakul (ThaiText) [2005] 『History of LAN NA』 Silkworm Books Translated by Chitraporn Tanratanakul (English Text)

アメリカ合衆国 – ロッキーからニューオーリンズへ –

齊 藤 正 (県立麻生総合高等学校)

はじめに

2013年夏、私は初めてアメリカ合衆国(以下アメリカと略する: 大学院時代南米からの留学生との話の中で合衆国をアメリカと言っていたら、彼は「アメリカは合衆国だけでは無い、メキシコとか中南米もアメリカなんだぞ」みたいな事を言われ、この事は以降気をつけている。)を訪ねた。

世界のあちこちを歩きこの目で見る。そんな事が人生の大事な部分になってしまった筆者はこれまで三十カ国以上訪問したが、アジア、ヨーロッパ方面が多く、アメリカ大陸自体は2012年のキューバ、カナダが初めてであり、アメリカはまだハワイすら行っていなかった。それは一つにロスやニューヨークはいつでも行けるだろうと言う事と、歴史の浅さや、ヨーロッパやアジアの方が文化・民族遺産の濃さから魅力的だった事が大きい。

私が世界の旅の魅力にはまったのは蔵前仁一や下川祐二のアジア物や沢木耕太郎の深夜特急、椎名誠のあやしい紀行文などの影響が大きく、彼らの足跡も影響しているのだろう。それと世界一のGDP、軍事力を持つアメリカのイラク攻撃など国際政治での横暴さから、国家自体への嫌悪感が有った事も大きかった。しかし、私も少し歳をとってきたので、この辺りでアメリカへ行っておかないと一生行かずじまいかと思いついた事にした。

1. どんな旅か・行程など

次の視点から今回のアメリカの旅をアレンジしてみた。

- ①旅の日程: 勤務と予算の関係で7泊9日程度
 - ②広いアメリカの多様性を垣間見たい: 北部と南部とか
 - ③広大な自然: ロッキー山脈を見てみたい
 - ④文化・民族的に多様でユニークな物を見たい: ニューオーリンズでジャズライブ
 - ⑤大陸横断鉄道に乗ってみたい
- という欲張りな要素満ちた計画を立ててみることにした。

鉄道予約が入るので、以前、東欧の鉄道チケット予約で的確な手配と助言を頂き大変助けられたHIS新宿のO氏を訪ね、相談した。その結果、シアトルInでロッキー山脈へ鉄道で入り、ミネアポリスへ抜け、空路ニューオーリンズへ行きそこから成田Outというルートが決まった。航空運賃は準ピーク時で約17万円(燃油等込み)でかなりリーズナブルでその場で発券出来た。しかし、アムトラックの方(寝台)は代理店価格が高く、HPで直接予約することにした。

旅の費用

航空券代	171,340円
ホテル 3泊	46,000円
グレイシャーパークロッジ 2泊	52,000円
アムトラック(大陸横断鉄道個室寝台)	
シアトル～グレイシャーパーク 1泊	21,000円
グレイシャーパーク～ミネアポリス	
	1泊58,000円
上記計	約350,000円

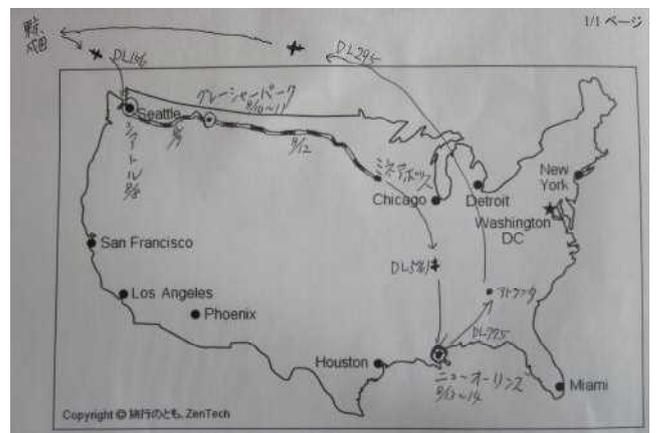


図1 旅程

- 8月8日(木)
 - 成田15:30→DL156→シアトル8:15
 - シアトル市内見学 シアトル泊
- 8月9日(金)
 - 午前 ボーイング社見学
 - シアトル16:40→EMPIRE BUILDER号車中泊
- 8月10日(土)
 - イーストグレイシャーパーク9:54着
 - 午後 シークレットバレーツアー
 - グレイシャーパークロッジ泊

8月11日(日)
 終日 ビッグスカイサークルツアー
 グレーシャーパークロッジ泊

8月12日(月)
 イーストグレーシャーパーク9:54発 →
 EMPIREE BUILDER号車中泊

8月13日(火)
 →ミネアポリスーセントポール7:05 着
 ミネアポリス市内見学 ミネポリス17:30
 →DL5761 →ニューオーリンズ20:16
 ニューオーリンズ泊

8月14日(水)
 終日 ニューオーリンズ市内見学
 ニューオーリンズ泊

8月15日(木)
 午前トロント市内見学
 ニューオーリンズ8:30→DL775→アトランタ
 10:57(乗り継ぎ)13:45→DL295→成田16:25(8
 月16日)

2. デルタエアーでシアトルへ

①8月8日(木) いざ出発

デルタ156便で成田を出発しシアトルに予定通り8時過ぎに到着。時差16時間マイナス(夏時間)なので飛行時間は約9時間でアメリカでは日本から一番近い地点に入る。アメリカ初入国の手続きに緊張したが、西海岸しかも北部と言う事か、ごく簡単に通過した。例によって空港ロビー出口の喫煙所で一服。アメリカ北部、特にシアトル辺りは健康志向が強く建物内は禁煙が徹底している。主要ホテルで喫煙可能部屋を探したが一軒も見つからず、立地にこだわってコートヤードパイオニアスクエア・ホテルを選んだ。



写真1 シアトル-タコマ国際空港 喫煙所

最近、開通したリンク・ライトレイルで空港から市内中心へ30分、2ドル75セントと格安、空港が郊外20kmと近接しているせいもあるが、アクセスは極めて良好である。



写真2 リンク・ライトレール

②坂の町シアトル

リンクレイルで市内中心部のパイオニアスクエア地下駅を降り、地上に出ると快適・清潔な街並みが現れる。この季節で気温24度前後、空気が清々しく高原のような爽やかさである。シアトルは南に切れ込んだピュージェット湾の東岸に沿って海岸沿いに発達した港町であるため、海岸から東に向かって傾斜が有り、南北の街路は高低差が無いが東西方向の道は結構な坂道となっている。



写真3 坂の街、シアトル：手前が海岸線

昼前にホテル到着。幸いチェックイン出来、2時間程昼寝。何しろ16時間の時差は日本時間では翌日午前3時頃、西海岸は飛行時間は短い、初日の時差は厳しい。その後、パイオニアスクエアにあるホテルから徒歩10分程にあるシアトルの観光スポットであるパイク・プレイス・マーケットへ。ここは1907年に開設されたアメリカの公設市場の先駆けとなった場所で、

多くの業種が軒を連ねているが、港町ということから、特にアラスカサーモンや蟹などの海産物商店が活気に満ちていた。



写真4 マーケット内の鮮魚店

シアトルの歴史は1851年、イリノイ州出身のアーサー・デニーをリーダーとする開拓者たちがウエスト・シアトルの西にあるアルカイ・ビーチに上陸したのが始まりと言われている。開拓移民と友好的であったスクワミッシュ族の酋長シールスの名にちなんでシアトルの名がつけられた。街の歴史は峡湾に切り立つ急崖を均し干満の大きい海岸沿いの低湿地を埋め立てそこに市街地を拡大していくと言うものであった。



写真5 マーケットから港湾地区を望む

低湿な造成地は日に2回、満潮になると下水道が逆流してきて配管の水圧が変わり 街は汚水で汚されることになる。1889年に起きた火災で、街が火の海と化してしまった。これも水道のシステムに問題があったために消火活動が遅れた結果だった。こういった教訓をもとに道路を高くしたりなどの工夫が施され、その中に新しい

下水道を通すことで、汚物の逆流を防ぐという処置が施された。その過程でその当時の建物の一階の部分はすっかり新たな盛り土に埋もれ、地下に埋もれた都市が形成された。現在その地下の廃屋部分は街の歴史を語り継ぐ遺産として保存され、そこを巡るアンダーグラウンドツアーが催されている。



写真6 かつての1階は地下に埋もれていた

③ボーイング社工場見学

翌9日午前、市内中心から北へ40km程のエベレット市にあるボーイング社の工場を見学した。都心から距離があり、公共交通機関の利用は難しいので、日本語ガイド付きツアーで見学。シアトルは港湾交通機能と森林資源を背景とする製材業により発展してきた街であったが、1916年シアトルにて設立されたボーイング社の誕生はシアトルを大きく変えた。ボーイング社の発展によるシアトルへの影響は計り知れないほど大きく、関係者は人口のおよそ3割を占めるともいわれ、2001年の本社のシカゴ移転は大きな衝撃となった。

移転の理由は近年のグローバル化に伴う国際的なビジネス展開には巨大なハブ空港を持つシカゴが有利であり、特にエアバスとの競争のためヨーロッパとの商談が増え直行便が多数発着する利点が大きく、ニューヨークなど東部の経済・政治拠点との連絡も遙かに便利であるという事ようだ。シアトルは環境は良いが本社機能を置くにはローカル過ぎるようだ。

本社は移転したもののエベレットの工場は健在で敷地面積東京ドーム89個分、工場床面積は東京ドーム8.5個分の約40万km²の広大なもので、ジャンボ機6機、767型なら8機を同時に組み立

てられる程である。筆者の見学時には製造中のJAL向けの787を見る事が出来た。工場見学の後には、隣接ギャラリーで、実際に使用されているジェットエンジンや設備を見る事も出来き、お土産のギフトショップもここでしか手に入らないものが多く充実していた。



写真7 工場隣接のギャラリー

3. エンパイヤー・ビルダー号でロッキーへ

午前中のボーイング社見学を終え、エンパイヤー・ビルダー号の出発まで時間があったので、先述のアンダーグラウンドツアー(85分間)を体験。ホテルはパイオニアスクエアに近接しているので、ツアー後、ホテル預けた荷物を受け取りアムトラックのキングストリート駅まで平坦な道を徒歩7、8分で着く。多少、高額でも街歩き重視の旅程を考えダウンタウン中心部のホテルを選択したのは、大正解であった。



写真8 開業当時の面影を留めるキングストリート駅

いよいよ今回の旅の一つの大きな目的である大陸横断鉄道に乗る機会が近づいてきた。最北

の大陸横断鉄道として建設されたグレートノーザン鉄道は1893年1月7日セントポールとシアトルの間で貨物営業を開始した。キングストリート駅は1906年に建てられた時計台のあるレンガ造りの開業当初からの古い駅舎だ。エンパイヤー・ビルダー号はシアトル16時40分に出発。深夜12時45分スポークンでポートランドからの列車を併結しロッキー山脈を目指し、山脈を横断し東側の麓のイーストグレーシャーパークに翌朝9時54分に到着する。



写真9 2階建てのスーパーライナー

列車はアムトラックのスーパーライナー車両を使用し、座席車(コーチクラス)と寝台車(ルームメット：1～2人用簡素な個室とベッドルームとデラックス寝台など)からなる長大な編成で、筆者が乗車した時は夏のシーズンである事からほぼ満席状態であった。今回は列車の旅を楽しむ事が目的であり、疲労回避のためルームメットを利用した。シアトル～イーストグレーシャーパーク1,052kmで242ドルは3食付きを考えると高くは無いと思われた。



写真10 日本人にはボリューム十分なステーキ：大変美味でした

個室寝台なので寛げ、食事が期待以上に充実していた。寝台の客は乗務員が食事時間を予約してくれるし、ステーキの肉はかなり美味しく、アメリカの飯はまずい、との予想は良い意味ではずれた。コースのディナーは少なくとも30ドル位の価値は有りそうだった。そして、食堂車での相席のアメリカ人とのつたない会話から、フレンドリーで明るい彼らに好感を抱けた事も貴重な体験であった。車中で何人かのアメリカ人と話したが、在日米軍に勤務していた退役軍人など日本に在住した方が多く、日本人に対する感情に親愛の情を感じた。それは列車の旅を楽しむゆとり有る世代の方々だという事も大きいかもしれないが。快適な時間を過ごし、目を覚ますと列車はロッキーの山越え区間を走り、車窓の 右左に溪谷を従え、ゆっくりと走行しほぼ定刻にイーストグレイシャーパークに到着した。

駅の直近に建つイーストグレイシャーパークロッジにチェックインする。このロッジはグレートノーザン鉄道が1913年にグレイシャーパーク国立公園の観光開発の為に先住民の土地を買い取ってオープンしたリゾートホテルでグレイシャーパーク国立公園の入り口となる拠点施設である。グレートノーザン鉄道は、ルイスW. ヒル大統領の監督の下に、公園内で1910年代を通してセントメアリー、メニー・グレイシャーなど多くのホテルと山小屋を建てた。これらの建物は建設と稼働をグレイシャー公園会社と呼ばれる子会社にゆだねられ、現在も同社が管理し、筆者もここのHPで予約を行った。

3. グレイシャーパーク国立公園

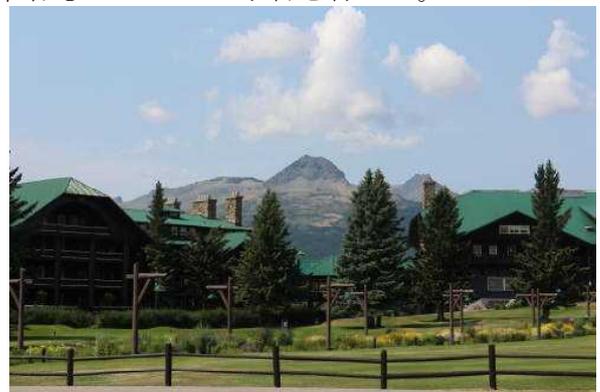


写真11 イーストグレイシャーパークロッジ



図2 グレイシャーパーク国立公園概略図

グレイシャーパーク国立公園は1910年5月11日にアメリカ合衆国議会の承認が得られ、設立された。面積：1,584 mi² (4,101 km²)であり、そのほとんどを森林、山と湖でしめる。園内には名前のある湖が130以上あり、1,000種類以上の植物と数百種に及ぶ動物が生息している。

10日午後、シークレットバレーツアーに参加し、ロッジから近いトゥーメディソン湖へ向かう。本当はシャトルバスを使い、部分的にトレッキングを試みたかったのだが、シャトルバスは定員制で確実に乗れる保証は無く、旅程から使える時間が1日半しかないので、今回は両日ともバスツアーを利用する事にした。

1936年から運行しているツアーバスは、当時のスタイルを残した赤いボンネットバスで、グレイシャーパークの名物ともなっている。バスで30分程でトゥーメディソン湖入り口に着き、ここから、遊覧船で湖の奥へと進む。グレイシャーパークはその名の通り、氷河が作った地形の自然美が見所であるが、氷食によって細長くU字状に山頂部から浸食された大小の河谷の組み

合わせによって成り立っている。ここも、正面にそびえるSinopah Mt. (2,521m)などの山体からの河谷を削った氷河が作ったトゥーメディン湖などの細長い三つの湖が基本的な地形を形成している。写真に見るように氷河の削ったU字谷が至るところで観察できる。上流部の船着き場の上陸し、ツインフォールズまで軽くウォーキングし高山植物の可憐な姿と爽快な空気を満喫、帰りの車中では名物？熊の姿もチラリと見て帰着した。



写真12 トゥーメディン湖から望める氷食地形の明瞭な山体

翌11日は丸一日時間があるので、グレイシャーパークのハイライトである公園の中心部のローガンパスを通るゴーイング・トゥ・ザ・サンロードという観光道路を巡るビックスカイ・サークルツアーに参加した。



写真13 マクドナルド湖

イーストグレイシャー駅からアムトラック沿いに走る国道を西へ、途中グレートノーザン鉄道が初期に開発した駅直結のロッジに寄り、ロッキー山麓の鉄道観光開発の歴史を垣間見て、ゴーイング・トゥ・ザ・サンロードの入り口となるマクドナルド湖に到着。ここは西側からグレイシャーパークへの入り口となっており、や

はり氷食による細長い形状をしており、北東側にU字谷がReynolds Mt. などの中核部の山岳地帯へ連なっている。このU字谷に沿って大西洋側との分水嶺となっているローガンパスへ続く道路がゴーイング・トゥ・ザ・サンロードである。

高度を上げていく車窓からはU字谷の形状や山頂部のカール地形やモレーンなどがはっきりと観察された。特にサミットであるローガンパス付近の景観はまさにジオパークそのものの素晴らしいものであった。標高そのものは高くStimson Mtn. の3,091m位でロッキー山脈の中ではそれほどの高さではなく、U字谷の開放的な景観もあって、極めて山深く急峻というイメージはこあたりのロッキー山脈には感じられなかった。一口にロッキー山脈と言っても実際は長さは4,800kmを超える複数の山地を連ねた山系である事を実感させられた。

ローガンパスから大西洋側に注ぐ河谷を下りU字谷の麓に形成されたやはり細長い氷食湖であるセントメリー湖を右手に眺めながらイーストグレイシャーへ帰着した。



写真 14 レッド・バスツアー



写真15 ローガンパス付近のU字谷

4. 経由地ミネアポリス-セントポールへ

12日、9時54分発の一昨日シアトルから乗ってきたエンパイア・ビルダー号に再び乗車。この先は徐々に山並みは低くなり、グレートプレーンズをひたすら東へ向かって走る事になる。放牧地帯の牧草地から小麦地帯に変わるHavreの辺りで昼食、さらに大平原をひたすら進むため景色は単調そのもののため、寝台車の乗客にはおやつにワインの試飲会が食堂車で催される。



写真16 広大なグレートプレーンズ



写真17 食堂車でのワイン試飲会

そして、夕食を摂り、ミネアポリス・セントポールには翌朝7時05分着の予定、1,806kmを約21時間かけて走るので評定平均速度86.0km/hとなり速度はJR在来線の最速の電車特急とほぼ同じで、結構俊足である。翌朝、目を覚ますと車窓にはコーンベルトの景観が見え、ミネアポリスに近づいたんだな、と感慨を覚えた。

しかし、これは大いなる誤解であった、列車は4時間近くの遅れで進行していたのだった。結局ミネアポリス・セントポール駅には11時頃到着した。今までオンタイムで走行していたのでほぼ定刻到着を期待していたが、やはりそれ

は日本のみの常識だという事を認識させられた。この旅程を組むためにHISのO氏との旅程検討の際、本当はシカゴまで完乗して、そこで空路ニューオーリンズも可能ではないかと筆者は提案したが、彼から「う〜ん、列車からの乗り継ぎは最低8時間は見て下さい」と忠告されたのが現実になったのだった。



写真18 ミネアポリス付近のトウモロコシ畑

ニューオーリンズ行き飛行機の出発時刻は17時30分であったのでまだ余裕があり、市内を少し見学する事にした。ここでちょっとしたトラブル発生、ミネアポリス・セントポールに関する地球の歩き方のコピーを持ってくるのを忘れてしまっていたのだ。全米最大規模のショッピングセンター：モールオブアメリカとミシシッピ川は見たいかなと、だいたいのイメージは頭の中に入っているのだが、具体的にダウンタウンや空港へのアクセスの情報が無いのだ。ミネアポリス・セントポール駅は双子都市の中間地点にあり周りはほとんど何も無く、駅にもインフォメーションも無くバス停も見当たらないので、数台停まっているタクシーを利用して、まず空港へ行く事にした。空港へは20分、22ドルで11時30分には到着、空港のインフォメーションでモールオブアメリカへの情報を得た所、空港からライトレールで10分、ミネアポリスのダウンタウンへも25分で行ける事が判明した。

モールオブアメリカは、500軒以上のショップを収容する面積39万㎡の施設で、全米最大のショッピングモール(世界最大のモールはカナダのアルバータ州にあるウェストエドモントンモール)である。世界初の回転ローラーコースターや高さ23mの観覧車など、多彩なアドベンチャーを取り揃えた米国最大級の屋内テーマパークと

なっている。ここを見学し館内のいかにもアメリカガールらしいウエイトレスが接客するフーターズにてハンバーガーで昼食、ライトレールでミネアポリス、ダウンタウンの景観を遠望する地点まで行って空港に引き返した。列車到着が予定通りなら、ミシシッピ川の景観とダウンタウン散策とミネアポリス繁栄の中心的産業である製粉業の歴史を展示したミルシティ博物館を見学できたのにと、その点が残念であった。



写真19 全米最大のモールオブアメリカ



写真20 ライトレールの背後に見えるミネアポリスのダウンタウン

5. いよいよニューオーリンズへ

13日20時25分ニューオーリンズ、ルイ・アームストロング国際空港に到着。高温多湿な南部の気候を反映し、熱帯的な驟雨の夜であった。滞在中もほぼ曇り、にわか雨という天候であったが、かえって直射日光が少なく暑さはしのげたのは幸いであった。旅程の都合で二泊だが深夜到着、早朝出発なので、ホテルはフレンチクォーター内でバーボンストリートに近い伝統的建築様式のセント・マリーホテルを予約した。

シャトルバス20ドルで40分程でホテル前まで



図3 フレンチクォーター概略図

着き、チェックイン後、日程が短いので22時頃早速フレンチクォーターを散策した。

雨にもかかわらずバーボンストリートなどの繁華街はネオン煌めき、多くの観光客がそぞろ歩いていた。中心部の主要ストリートの要所には騎馬警官など多くの警備要員が配置され治安を維持しており、限られたエリア内では夜の歩行は全く安全安心であった。セント・マリーホテルはバーボンストリートに隣接し中心部のジャクソン広場まで徒歩5分で、この安全な環境を100%享受出来た点で、やはり、ホテル選びは立地が第一というセオリーを再認識した。

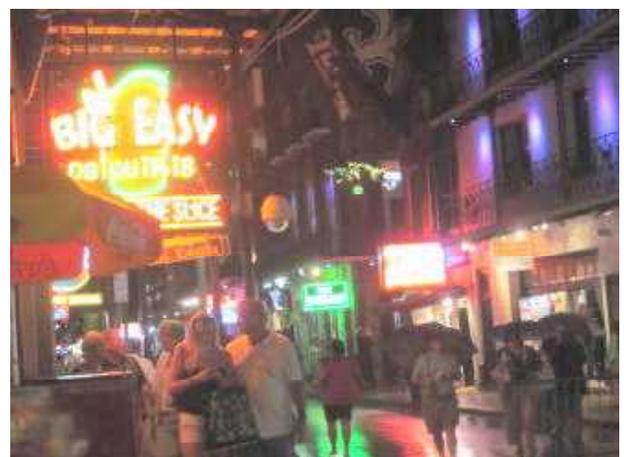


写真21 フレンチクォーターの夜

翌14日、まずはシティーツアーで街の概観を知ろうと2時間コースでフレンチクォーターの外周を巡った。まず訪れたのがセントルイス第3墓地。高温多湿で水害の多い風土から、墓をすっぽり一つの家として建設しており、沖縄の亀甲墓に似た形態であった。ニューオーリンズ気候風土は確かに沖縄の亜熱帯的湿潤に酷似している。



写真22 セントルイス第3墓地

第3墓地はフレンチクォーターの北西に有るが、ここから南西に下り、アップタウンにある郊外の住宅地へ、一軒一軒の豪邸もさることながら街全体が醸し出す優美さが素晴らしかった。ここから東方へフレンチクォーター方面に向かうと高層ビルが林立する新市街のビジネス地区となり旧市街との明瞭なコントラストは鮮明であった。東京の街造りも日本橋、浅草、神田辺りを江戸からの歴史を残す歴史地区として、赤坂・六本木・渋谷・新宿などや臨海部は高層ビジネス・商業地区などとはっきりゾーニングするべきではないかと思った。



写真23 フレンチクォーターから新市街の高層ビル群を望む

さて、いよいよフレンチクォーター内を散策することにしよう。ミシシッピ川に面して横1.2 km、縦550m程の四角い街区に、フランス植民地時代やスペイン植民地時代の建物が残り、南部開拓時代の雰囲気の色濃く残している。19世紀後期から20世紀初期の建設された二階建てでテラスを持つ建物は、独特の景観を形成している。名前はフレンチクォーターだが、現存するのはフランスよりスペイン統治時代の建物が多し。



写真24 ジャクソン広場から見たセントルイス大聖堂



写真25 バーボンストリートの大道芸人

フレンチクォーターの中心にはジャクソン広場がある。この広場には、観光客、大道芸人、アーティストが集まる。第7代大統領アンドリュー・ジャクソンの銅像があり、広場から見て中央にセントルイス大聖堂、左には元スペイン政庁のカドルド、右側に司祭館があり、現在はルイジアナ州立博物館として植民地時代からのルイジアナの歴史やジャズの歴史、ニューオーリンズの最大カーニバル、マルディ・グラのコレクションがを展示している。

昼食にニューオーリンズの郷土料理であるガンボ、シュリンプクレオール、ジャンバラヤなどのセットメニューを賞味した後、スチームボート・ナッチェズによるミシシッピ川クルーズに乗船した。同船は本格的な蒸気船でジャクソン広場近くの観光桟橋を14時に出発し2時間のクルーズを楽しめる。船は港から下流方向に進むが、船上からは穀物の積み出し施設や石油関連の荷受け用の施設などを見ることが出来、ミシシッピ川が同地の産業に現在でも大きく貢献

している事が実感できる。30分ほどで引き返し、再びジャクソン広場付近を通過、シンボルのセントルイス大聖堂を遠望しながら上流方向に向かうと新市街の高層ビルやリバーサイドの再開発地区などを巡り再び出発地点に戻った。



写真26 ガンボ(左)シュリンプクレオール



写真27 ミシシッピ川からの新市街遠景

いよいよ、この旅も最後の晩を迎え、ジャズのライブハウス巡りに出かけた。ニューオーリンズはルイ・アームストロングを生んだ街であり、ジャズ発祥の地として、バーボンストリート周辺には数多くのライブハウスが点在している。最も歴史のあるのがプリザベーションホールであるが、開演前から大行列が出来ており、残念ながら今回は見送り、他のライブハウスを2軒程ハシゴしてホテルに戻った。いずれも、ワンドリンク(10ドル程度)で何時間でも楽しめる。実際に体験してみて生のバンドを聴きながら杯を傾けるのは至福の時であったし、何より治安がとても良く、ほろ酔い気分で歩いても危険は少なく、街全体が作る雰囲気は大人のディズニーランドといった感じがした。いや、ランドの方がこの雰囲気を再現してるんだっただと納得した。



写真28 メイソン・バーボンでのディキシードジャズのライブ

おわりに

駆け足の7泊9日であったが、アメリカの大自然、南部の風土とジャズライブ、大陸横断鉄道の三大目的は果たせた。まあ、短期間に多くの視点から見る事は出来たが、ニューオーリンズではミシシッピ川上流のプランテーションハウスやスワンプと呼ばれるアメリカ最大の広大な湿地帯、そして、カトリーナによる災害復旧の様子など、踏査出来なかった課題が多く残ってしまった。しかし、実際見てみたアメリカは出かける前に比べ、ずっと筆者の中で具体的なイメージの湧く存在となった事は確かである。アメリカ人の明るさ、楽天性、日本人へのフレンドリーな対応は予想以上であり、国家、アメリカに抱く嫌悪的イメージを払拭するものを持っていると感じたことも大きな収穫であった。

写真集のような拙稿となってしまったが、これらの画像を含め多数の画像をPP化する事と、ニューオーリンズ、シアトル両市の地図を含んだ都市地理学的分析(今回オリジナルな地図を提供できなかった)を今後の課題としたい。また、電子ファイル化された画像はリンクフリーで活用していただければ幸いです。

地理Aに「防災」をどう取り込むか ―実践的な問題を作ろう―

根 元 一 幸(県立座間高等学校)

はじめに

2013(平成25)年度、すなわち今年度の1年生から、新しい『学習指導要領』¹⁾が実施された。この地理Aには、「(2)生活圏の諸課題の地理的考察」に、「イ自然環境と防災 我が国の自然環境の特色と自然災害とのかかわりについて理解させるとともに、国内にみられる自然災害の事例を取り上げ、地域性を踏まえた対応が大切であることなどについて考察させる。」とあり、「防災」が項目として登場した。さらに、「3内容の取扱い」では、「(2)内容の取扱いに当たっては、次の事項に配慮するものとする。」として、「(ウ)イについては、日本では様々な自然災害が多発することから、早くから自然災害への対応に努めてきたことなどを具体例を通して取り扱うこと。その際、地形図やハザードマップなどの主題図の読図など、日常生活と結び付いた地理的スキルを身に付けさせるとともに、防災意識を高めるよう工夫すること。」とあり、地理的スキルの習得と防災意識の高揚が記載されている。

もちろん、この学習指導要領は、2011年の東日本大震災以前に作られたものであり、自然災害と防災を扱う意義は、震災後さらに高まっている。

1. 教科書の「防災」の扱い

2013年度時点で、発行されている地理Aの教科書は、5種類である(2014年度用として帝国書院から地A306が発行される)。表1に、「自然環境と防災」の部分の各教科書の比較をしてみた。

新しく導入された内容だけあって各社各様であり、個性が出ている。しかし、全体的には、自然災害の事象を紹介している部分が多く、「防災」の意識については概念的な記述であったり、ハザードマップについては見方の紹介であったり、実践性に欠ける内容であった。

この中で、第一学習社版(地A305)にある、同地域で同宿尺のハザードマップと地形図を左右ページに並べたワークは良くできている。まず、

左ページの津波ハザードマップから危険性を読み取らせ、右ページの地形図でDIG(Disaster Imagination Game=災害図上訓練)に挑戦させている。このページでは、海岸のキャンプ場で大地震に遭遇した時に、どのように避難するのが良いか、4つの経路を示して、話し合いをするよう指示している。知らない海岸に出かけ、そこで大地震に遭遇することは、充分考えられることである。実践的な問題として、自分の身を守るためにも、ぜひ取り組ませたい。

2. 「防災」を授業にどう取り込むか

地理教育の分野でも、防災教育への関心は高まっている。主に高校の地理教員が集まって編集された『防災教育のすすめ』²⁾では、水害、台風・高潮、地震災害、津波、多様な災害(火山災害・雪害・雷・干ばつと干害・竜巻)について、災害事例の教材化が試みられている。

例えば、自宅周辺の自然災害の危険性や災害時の対応を研究させることが望ましい。しかし、残念ながら時間が無い。かつて、地理は4単位必修という時代があったが、新設教科や他科目に押され、今や2単位必修を確保することすら難しくなっている。

座間高校では、幸い1年生に2単位必修の地理A、3年生の文系に4単位必修選択の地理B、2単位自由選択の地理研究が置かれている(地理研究はこの数年成立したことは無いが)。大学受験で地理選択者もいることから、この枠組みを、1年地理Aで、主に地球と地図、地形図、地形、気候、環境問題(特に地球温暖化)、3年地理Bで、主に産業、生活・文化、村落・都市、地球的課題、3年地理研究で、地誌にあて、網羅するように組み立てている。

週2時間の地理Aでは、従来の内容でもパンク状態で、新たに「防災」を取り込む余裕は無い。そこで、今年度は、新課程初年度ということもあり、従来授業とテストに「防災」の視点を取り込むことにした。次年度以降、従来内容と表題を入れ替え「防災」を表に出すこともあり得る。

表1 地理A教科書「自然環境と防災」部分記載の比較

出版社 「教科書名」 (教科書記号・番号) 総ページ数	東京書籍 「地理A」 (地A301) 216p.	清水書院 「高等学校 現代地理A 最新版」 (地A302) 206p.	帝国書院 「高等学校 新 地理A」 (地A303) 214p.	二宮書店 「新編 地理A ーひろがる世 界とつながる 地域ー」 (地A304) 198p.	第一学習社 「高等学校 地 理Aー世界に 目を向け、地 域を学ぶ」 (地A305) 184p.
該当のページ数	14p.	22p.	18p.	14p.	16p.
項目として扱っ ている自然災害	台風、気候災 害、豪雪、地 震、津波、噴 火、火砕流と 泥流、洪水、 集中豪雨、ヒ ートアイラン ド	台風、地震、 津波、火山災 害、噴火災 害、洪水、土 砂災害、斜面 崩壊・土石流	火山災害、火 砕流・土石流、 降灰、地震(直 下型地震、海 溝型地震)、津 波、風水害、 土砂災害、浸 水被害、都市 型水害、台風	火山災害、噴 火、豪雨・台 風、地震、津 波・高潮、都市 河川災害	火山災害、水 害、地震・津 波
自然災害、防災 に関わる地理的 な技能のページ	無し (1ページ分の 日本列島の衛 星画像、1/2ペ ージ分のハザ ードマップに Workあり)	「地図を知ろ う、地域を知 ろう」 ③新旧の地形 図から土地の 改変を探ろう。 2p. ⑤水害に対す る工夫を読み 取ろう。2p.	「技能をみが く」 ・ハザードマ ップの見方1p. ・新旧地形図 比較で災害の 危険度を考え る。1p.	「ステップア ップ」 ・防災に地図 を活用しよう。 2p.	「ワーク」 ⑮津波ハザ ードマップを読 み取ろう。1p. ⑯DIGにチ ャレンジしよ う。1p.
内容の特徴	・ページ数は 少ないが、扱 っている事象 は多い。その 結果、一つひ とつの内容は薄 い。 ・本文ページ 内に大きな図 版でWorkが2 か所あるが、 特設ページは 無い。	・ページ数は 多いが、扱っ ている事象は 少ない。その 結果、津波だ けで2ページ など、深く突 っ込んだ記載 あり。 ・「地図を知 ろう、地域を知 ろう」という 特設ページに、 地形図読図あ り。	・「火山のめぐ みと災害」の ように概観を してから、島 原、桜島によ うな事例を扱 う。 ・「技能をみが く」という特 設ページに、 ハザードマッ プ、地形図読 図あり。	・ページ数が 少なく、扱っ ている事象も 少なく、内容 は表面的な印 象。 ・「ステップア ップ」という 特設ページに、 地形図、ハザ ードマップ活 用の紹介あり。	・気候・地形 の特色にペー ジ数を割り、 自然災害の扱 いは少ない。 ・「ワーク」と いう特設ペー ジ⑮⑯に、同 地域の地形図 で、ハザード マップの読図 とDIG (Disaster Imagi -nation Game= 災害図上訓練) あり。

3. 授業での扱い

従来の内容に、自然災害と防災の視点を盛り込んでいる例を以下にあげる。

- ① GPSの活用事例として、地震による電子基準点の移動を取り上げる。
- ② GISの活用事例として、ハザードマップを取り上げる。
- ③ プレートテクトニクスで、地震と津波のメカニズムを取り上げる。
- ④ 火山で、噴火災害を取り上げる(地形図読図あり)。
- ⑤ 氾濫原で、水害や液状化を取り上げる(地形図読図あり)。
- ⑥ 地球温暖化で、巨大台風を取り上げる、など。

4. テストでの扱い

特に実践的な「防災」を意識して作ったテスト問題の例を以下にあげる。

問 君たちは、部活動の会場に向かうため横浜駅にいた時に、大地震に遭遇した。幸いスマートフォンは使えたので、インターネット上の横浜市の防災マップを見ることができた。駅の近くには、地域防災拠点は無く、図1Aの4つの防災拠点のいずれかに矢印の道を通って避難したい。どこに避難するのが一番安全と考えられるか、図1Aの①～④のうちから一つ選べ。

この問題は、横浜市の行政地図情報システムにある「わいわい防災マップ」のGIS画面を加工したものである。実際の地震や津波がどのように起こり、どのような被害が出るかは分からないので、このような問題には、正解はない。しかし、それではテストにならないので、シミュレーションとして、適解を①とした。正答率は53.8%

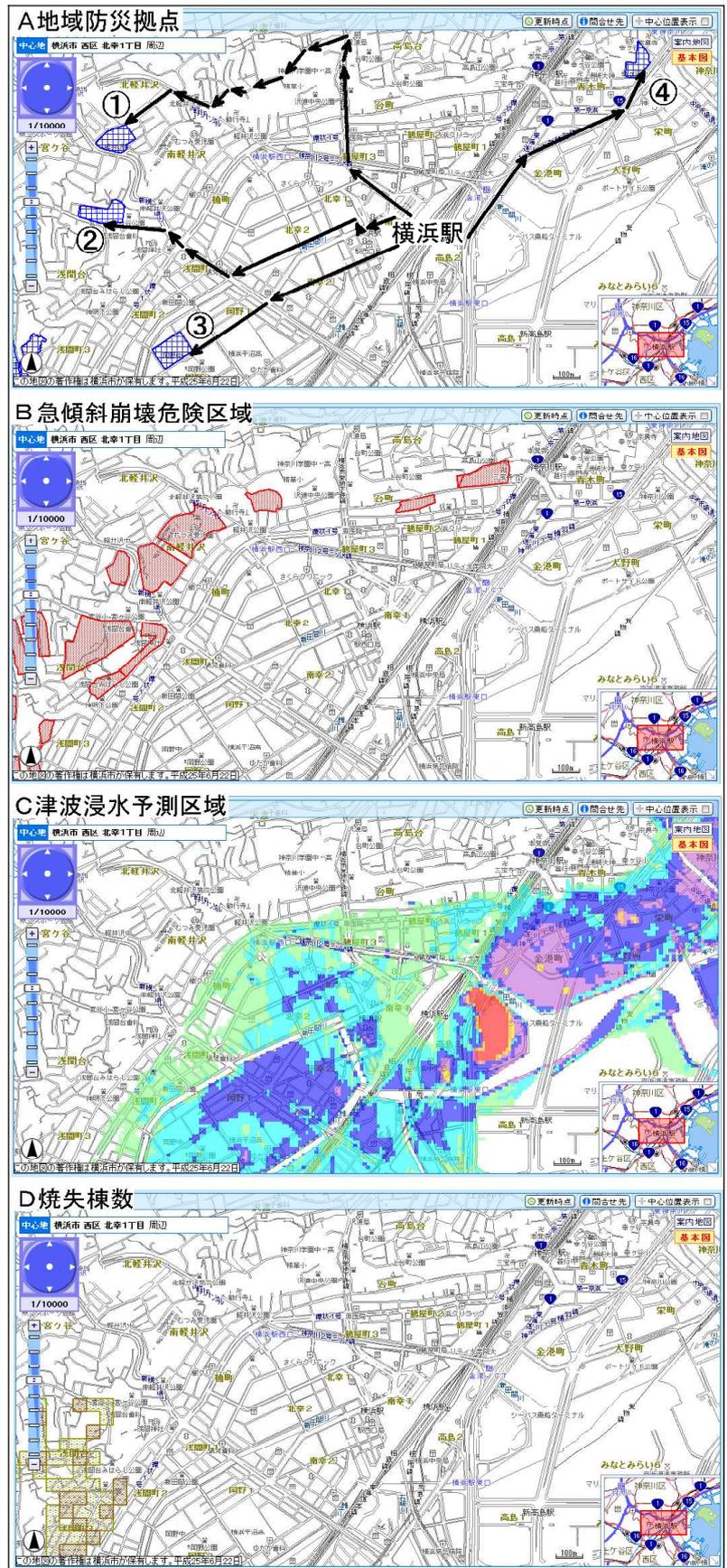


図1 (横浜市わいわい防災マップを加工)



図2 (拡大してある)

であった。

配布した解説には、「②は急傾斜崩壊危険区域に挟まれていて、近づけない可能性があり、また火災の危険性もある。③は津波浸水危険区域にあり、ここに逃げることで自身が危険。④は防災拠点としては安全だが、ここまで逃げる間に津波に襲われる危険性がある。相模湾が震源地の地震の場合、津波は5～10分で到達すると予測されている。非常時には、正確な情報を入力し的確な判断をして行動を起こすことが求められる。」と記載した。

問 君たちは、地形図を持って徒歩で図2の地域調査をしていた。ちょうど図2中のA地点にいた時に大地震に遭遇した。どのように避難するのが一番安全と考えられるか、次の①～④のうちから一つ選べ。

- ① 川の左岸を1km程北上して、鉄道の近くまで逃げる。
- ② 西へ進み国道を北に向かい左折、消防署の脇を通って神社まで逃げる。
- ③ 西へまっすぐ進み、そのまま電子基準点のある学校のグラウンドに逃げる。
- ④ 東へ進み、右に折れて250m程進んだ所で左折、北東に進んで神社まで逃げる。

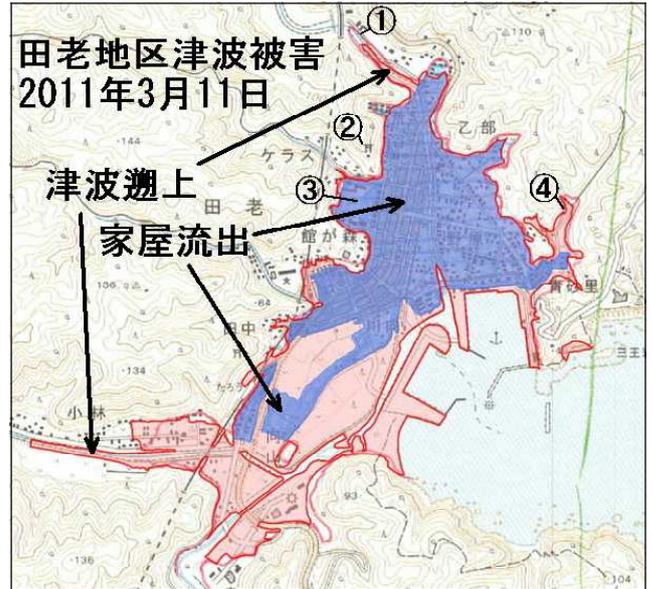


図3 津波被災マップ

この問題は、土地勘の無い場所で地形図を頼りに避難できるかを試すもので、地形図の読図と津波襲来予測を合わせたものである。このような問題では、実際の津波がどこまで押し寄せたかの裏付けをとる必要がある。解説には、日本地理学会災害対応本部津波被災マップ作成チームの津波被災マップ(図3)を載せた。42%の生徒が③を選び(適解②、正答率は33.6%)、避難は広い場所というイメージがあるようだ。

おわりに

「喉元過ぎれば熱さを忘れる」で、日本人は物事を水に流すのが得意である。次から次へと起こる自然災害に、原発事故などの人災が加わり、一つひとつを引きずっては、やっていけないのかもしれない。また、「防災」は無理なので、「減災」を考えるべきであるという意見もある。大地震の人的被害の多くは、家具の転倒などで起きており、日頃から災害を意識して暮らしていくことは大切だろう。この点では、自然災害と防災をまとめて扱うのでは無く。授業でも、忘れた頃にこれが取り上げられる方が良くかもしれない。

参考文献

- 1) 文部科学省(2008):新学習指導要領
- 2) 岩田貢、山脇正資編(2013):『防災教育のすすめー災害事例から学ぶー』古今書院

図2の出典 2万5000分の1地形図「田老」

岩手・震災を乗り越えた今

北 宮 枝里子 (清泉女学院中学高等学校)

はじめに

2013年度の夏季野外調査は、8月17日(土)～19日(月)に行われた。今回は、岩手県をフィールドとして、2011年の東日本大震災で大きな津波被害を受けた三陸海岸の視察と、釜石市が誇る鉄鋼業の歴史や葛巻町のクリーンエネルギーに関する取り組みについて学ぶことを目的として行われた。被災地に赴くということもあり、様々な専門分野の教員19名が参加し、充実した野外調査となった。

行程は、次の通りである。

- 17日 遠野市(伝承園・資料館・博物館)
- 18日 釜石市(鉄の歴史館)、大槌町、宮古市
(田老漁港・たろう観光ホテル・防潮堤)
- 19日 葛巻町(自然エネルギー関連施設)

1. 遠野市

初日は恵まれた天気の下、東北新幹線の新花巻駅から巡検が始まった。さっそくバスに乗り込み、遠野へ向かう。ここでは、現地ガイドの菊池さんの案内とともに、柳田國男著『遠野物語』の世界観をたどりながら、町を巡った。

遠野は、「河童」「座敷ワラシ」「オシラサマ」といった多くの伝説が残る町として有名である。これらの説話は『遠野物語』に詳しく書かれているが、驚くことに、当書に記された怪奇現象が見られたとされる現場は、現在でも「誰の家」「どこの道」というところまで断定できるのだそうだ。

まずは、伝承園で語り部の黒淵さんから民話を聴いた。もの静かで流れるように語る姿からは、親から子へ途切れることなく伝えられた伝説への敬虔な思いを感じた。その後、オシラサマを祀るオシラ堂や、河童伝説ゆかりの常堅寺・カッパ淵を見学した。

伝承園の周りにはホップ畑が広がっている。もともとは畑や水田であったが、50年ほど前にキリンビールが市と栽培契約をしたことにより、現在、遠野は日本一のホップ生産量を誇っている。



写真1 ホップ畑

伝承園を後にして、城下町資料館や遠野市立博物館を見学した。ここでは、馬と人の共存により育まれた遠野の民俗文化や、歴史を学んだ。

菊池さんによると、かの震災時、遠野は内陸部と沿岸部を結ぶ中間地点であるため、被災地に支援物資を送る最前線基地となった。また、今年の7月に天皇陛下が岩手県をご訪問される際、震災から2年もの間、地割れの放置されていた道路が、あっという間に直されていたのが何とも言えないと、苦笑していた。

2. 釜石市

この日は釜石市に宿泊した。市に着いてまず目に入ったのが、仮設店舗で飲食店や商店街を営む様子である。



写真2 プレハブで経営している飲食店「呑ん兵衛横丁」

二日目、まずは市役所の方に案内をしていただいて、津波の際に避難場所となっている高台に登った。話によると、津波の襲来時、高台の下では川を遡って町に流れ込んだ水と津波とが衝突し、大きな渦を巻いたという。町を歩いていると、壁に「○」や「×」印が書かれた建物がいたるところで見られたが、これは生存確認をした自衛隊が、後続隊に遺体の有無などを伝えるための暗号であるそうだ。



写真3 自衛隊による暗号

続いて、「鉄の歴史館」へ向かった。歴史館では、釜石製鉄所の歴史と沿革、「近代製鉄の父」と呼ばれる大島高任の活躍や、洋式高炉の仕組みについて理解を深めた。

釜石には鉄が豊富に採れる鉱山と、水力を得るための川、木炭の供給地となる森林が揃っていたため、明治政府は1880(明治13)年に官営製鉄所を創業した。しかし、稼働が上手く行かず、わずか3年で払い下げになり、実業家の田中長兵衛が民間企業として再出発を図った。このときに建造した高炉のひとつは、かつて大島高任が出銑を成功させた洋式高炉と同じつくりのものであった。

製鉄所の責任者として派遣された横山久太郎は多くの失敗を乗り越え、1886(明治19)年、49回目の挑戦により出銑に成功する。その後、製鉄所は戦時中に旧日本製鐵の中へ組み込まれ、戦後に財閥解体が進められると富士製鐵釜石製鉄所となった。1970(昭和45)年には八幡製鐵株式会社と合併し、新日本製鐵株式會社が発足、現在は新日鐵住金株式会社として、JR東日本のレールやトヨタの車に使用されるネジなどを生み出している。

館内には、高炉を塞いでしまうため取り除かなければならない鉄のカス「炉底(ろてい)」や、鉄の含有率が高く鉛のように柔らかい「餅鉄」などの、なかなか普段見られない珍しい鉄が展示されており、大変関心をそそられた。

3. 大槌町

次に、国道45号線を北上して大槌町を訪れた。大槌では、若者が地元復興の中心的存在になることを目指し、高校生が語り部となって被災地をガイドする取り組みが行われている。今回は、「おらが大槌夢広場」の小林さん(高校2年生)が案内をしてくれた。

まずは、大槌町旧町役場で黙祷を捧げた。この役場は、当時の町長が災害対策本部を舎内に設置してしまっただけで、町長を含めた職員40名余りの犠牲者を出してしまった現場である。



写真4 大槌町旧町役場

当時、小林さんは中学校の卒業式前日ということで早めに帰途についており、友人の家(蓮浄寺という寺)に向かう最中であった。揺れが収まるとすぐに裏の山を登り、助かったという。しかし、彼女の祖母様は津波に呑まれ、亡くなられた。ガイドの終わりに、小林さんは「私は今、生きているのではなく生かされている。生かしてくれてありがとうと感謝している。」と語った。亡くなった者がいる一方で、生き残った者もいる。それを“運命”という言葉で片付けてはならない、ということ、高校生の一言から痛感させられた。

町が抱える課題の一つに、復興基本計画に対する行政と町民とのずれ違いが挙げられる。

2011年12月に復興基本計画を示した大槌町

は、新しく設置する堤防の高さを14.5mにしようとしているが、高すぎて港の景観が損なわれるという懸念により、町民から批判が生じているのである。いずれ再び襲来する津波から人と町を守るのか、それとも美しい海の景観を守るのか、行政と町民との衝突は続いている。

昼食には「おらが大槌復興食堂」で新鮮な海鮮丼を頂いた。この食堂は、震災によって元の姿を思い出すことすらできないほど変わってしまった町に、希望の光を灯したいという思いからスタートした店である。



写真5 おらが大槌復興食堂

昼食後、我々はJR山田線の線路をたどり、大槌駅へ向かった。辺りは背の高い草で覆われ、それらしいものがなかなか見当たらないまま歩き続けると、突然コンクリートのホームが現れた。駅舎があった場所には、改札や駐車場の跡が見える。電車はおろか、駅前を走る車や人の動きさえまったく見られない空間の中、まるで時が止まってしまったかのような錯覚を覚えた。



写真6 大槌駅

4. 宮古市

大槌町を後にして、人形劇「ひょっこりひょうたん島」のモデルとなった蓬莱島（ほうらいじま）を車窓より眺めながら、二日目の最後は最も津波の被害が大きかった地域の一つである宮古市の田老地区に向かった。

宮古市では、「すまいと暮らしの再建」「産業・経済復興」「安全な地域づくり」を復興の柱として、市民アンケートや市民懇談会を通して得た意見を参考にしながら、新しいまちづくりの方向性を定めている。

市の基幹産業は水産業であり、特にワカメやカキなどの養殖と、アワビやウニなどの採介藻漁業が盛んに行われている。震災の影響で、これらの水産物は2011年度の水揚高が大幅に落ち込んだが、現在は設備等の復旧で少しずつ元に戻りつつある。港からは、新しい製氷工場が見られた。水産業には氷が不可欠であるため、製氷工場は優先的に建て直されたのだという。

次に、津波が2階までの壁をすべて破壊した「たろう観光ホテル」へ向かい、社団法人宮古観光協会が主催する「学ぶ防災」を体験した。ここでは、ガイドの元田さんに案内されて、ホテルの内部や防潮堤に足を運んだ。



写真7 たろう観光ホテル

たろう観光ホテルは、第一防潮堤と第二防潮堤の間に建つ6階建ての建物である。壁がALCパネルという軽量気泡コンクリートで作られていたため、津波により簡単に破壊され、現在のような姿を残した。最上階に上がると、ホテルの社長がビデオカメラで捉えた、津波が襲ってくる瞬間の映像を見ることができる。この映像は、マスコミには未公開である。それは、撮影

したこの部屋で、社長と同じ目線で津波を見ることで、恐ろしさを肌で感じて欲しいから、ということであった。津波が瓦礫とともにメキメキと防潮堤を越え、ホテルに衝突して壁を打ち抜いたときの凄まじい衝撃と音は、映像から流れてくるものとは言え、あまりにも筆舌に尽くしがたいものであった。

続いて、損壊の少ない第一防潮堤に登った。



写真8 第一防潮堤

田老の防潮堤は、高さ10mもの堤防がX状に配置されており、「スーパー堤防」とも呼ばれていた町のシンボルである。

今回の津波では、特に第二防潮堤の大部分が破壊されてしまった。しかし元田さんによると、当時は田老の人々の多くがこの堤防を過信し、津波が来ると言われていても、即座に逃げる者が少なかったようだ。そして驚くことに、この堤防の内部には鉄筋が入っておらず、砂利と石が詰め込まれていただけであった。人々はその事実を、崩壊した堤防を見て初めて知ったのである。新たに建造する堤防は、三重に張り巡らせる予定で、その高さは14.7mにもなる。

現在、町の東の山を切り開き、住宅地を開発している。しかし、もともと田老にいた住民の約4割程度しか居住を希望していない。その多くが、後継者のいる漁業関係者である。過疎は震災復興の遅滞に拍車をかけている。このような現状について、地理の教員として生徒とともに考えていかねばならないと、強く感じた。

最後に元田さんは、「津波のときは、どんなに周りを助けたくても、自分がまずは逃げること」と強調した。田老には、昔から「つなみてんでんこ」という教訓がある。津波が来たら各自で

逃げて、まずは自分の命を守れ、という意味である。その理由を、元田さんは「命さえあれば必ず家族と再会できるから」と語った。この言葉は、各地で様々な災害が頻発している今こそ、大きな意味を持つのではないだろうか。

5. 葛巻町

最終日は、「ミルクとワインとクリーンエネルギーの町」として知られている葛巻町を訪れ、主に様々なエコ発電システムの稼働状況を視察した。福島の凄惨な原発事故を経験し、改めて自然エネルギーへの関心が高まっている中で、この町の取り組みは必見に値するものであった。まずは「森のこだま館」で、ガイドの鈴口さんから話を聞いた。葛巻町は、町の9割以上が標高400mを超える山岳地帯であるため、水田耕作よりも林業が盛んに行われている。木材に加工するときは木の内側だけを使用するため、樹皮の処理が課題となっていた。そこで、これを押し固めたペレット(ストローを1cm程に切った大きさで、非常に固いもの)を生産し、ストーブやボイラーの燃料として導入したのである。ペレットを使用すると、同じボイラーを重油で稼働するよりも、費用が2～3割削減される。その上、ペレットを燃やすことは、木が吸収した二酸化炭素を大気に戻すことになるので、CO₂の排出として数えられないのである。現在は公共施設のボイラーなどでペレットの導入が進むほか、家庭用のペレットストーブも開発されている。



写真9 家庭用ペレットストーブ

次に、葛巻中学校の校庭を利用した大規模な太陽光発電を見学した。太陽光発電は、町民がクリーンエネルギーの取り組みに興味を持つ良い「教材」となるよう、学校や牧場、公共施設などに設置されている。葛巻中学校の太陽光発電では、学校で使用する電気の約4分の1をまかなっている(年間約5万kWhを発電)。質問で「生徒が発電パネルにいたずらをしないのか」というものがあがった際に、「まったく考えたこともなかった」という回答をいただき、みな舌を巻いてしまった場面があった。



写真10 葛巻中学校の太陽光パネル

続いて、家畜の糞からガスを抽出する、バイオガスプラントを視察した。葛巻では、林業と並び酪農も盛んに行われている。今からおよそ10年前、家畜の排泄物の処理に関する法律が作られたのを機に、処理の過程で発生するメタンガスを有効利用しようとしたのが始まりである。プラントでは、1日あたり約200頭分の糞からメタンガスが抽出され、残ったものは肥料として土に還る。プラントの中は異臭がするものの、一つ一つの工程を経てガスが精製されていく様子は、見ていて驚きの連続であった。

最後に、風車を12基保有する上外川高原風力発電所や、地中熱や太陽光などによってゼロエネルギーを実現したモデル住宅を見学した。これらの取り組みによって生み出されている電気は、町で消費される量の約160%（年間総発電量約5,700万kWh）にも上り、電力会社に売電を行っているということであった。

おわりに

この巡検が終わっても目に焼きついて離れないもの。それは釜石市で目撃した建物の壁の“印”である。印の意味を知ったときのショックは大きく、シャッターを切って良いものか非常に悩んだ。

大槌町旧町役場も、たろう観光ホテルも、震災の悲惨さを伝え残すために保存の動きが取られる一方、思い出したくない負の遺産として、新しく生まれ変わらせたいとの声も上がっている。保存か破壊かの選択は、津波をテレビ画面でしか見えない我々に出来るものではない。しかし、震災に関する記憶がたった2年余りで風化しつつあることは確かである。この記憶をいかにして残し伝えていくのか、国全体で真摯に考えなければならないときが来ている。

3.11から2年経ったこの時期に、被災地の復興における課題や、地元の方の率直な思いを知ることができて、大変貴重な巡検であった。ここで見聞したものや感じたことを生徒に伝えられるよう、また震災復興に少しでも貢献できるよう、努力していきたい。そして、今後どのように町や人々の生活が生まれ変わっていくか、その変化を追い続けていきたいと思う。

末筆ではありますが、巡検を企画・運営してくださいました先生方に、厚く御礼申し上げます。初参加でしたが、様々な学校でご活躍されている先生方に温かく迎えていただき、誠にありがとうございました。

以上を、夏季野外調査の報告とさせていただきます。

MM21視察 —事業着工30年を迎えて—

高木正樹（県立旭高等学校）

はじめに

12月6日(金)に秋季野外調査が行われた。調査地は、「みなとみらい(MM)21」である。2013年は、みなとみらい21事業着工30周年にあたり、1982年横浜に生まれ横浜で育った私としては、非常に興味深い調査地である。行程は以下の通りある。

【行程】

かながわ県民センター → クイーンズスクエア
→ マークイズ横浜～ドックヤードガーデン～汽
車道～万国橋 → 横浜駅東口

1. 横浜駅東口、そして、みなとみらい

横浜駅の神奈川県民センターに集合後、大型バスにてみなとみらい地区へと向かった。

道中、座間高校の根元先生より「みなとみらいの変遷」についてお話をいただいた。そもそもみなとみらいは、1965年に横浜市「六大事業」の一つである「都心部強化計画」として開発がスタートした、とのことである。この「六大事業」という言葉を、恥ずかしながら私はこの時初めて知った。横浜のシンボルの一つである「ベイブリッジ」も、始点(終点)が藤沢市になってしまった「横浜市営地下鉄」も「六大事業」の一環である。さらに言うと、「都心部強化計画」は、「従来の古い横浜である関内地区を再生させるとともに、ターミナル駅として発展を遂げている新しい横浜である横浜駅周辺との新たなつながり」を見出すことにある。1968年より1981年まで横浜市企画調整局局長として横浜の都市づくりに当たった田村明氏は、この状況を「二つの『クサビ』から『カスガイ』へ」という言葉で表現している。

国道一号線から青木橋を右折。ポートサイド地区からみなとみらい大橋を渡り、みなとみらいへと入った。この横浜駅東口からのアクセスルートは、ここ10年間で大きく発展した印象がある。以前は、みなとみらいといえば使用駅は桜木町駅であった。2003年の航空写真(写真)からは、当時北側およそ3分の1(写真では左に当たる)は空き地であることが分かる。

それが、「日産自動車本社」や「マリノスタウン」などの完成により、この地区の空き地は随分と減っている(図)。道路も整備され、現在では横浜駅東口から直接みなとみらいへと向かう人の流れが確実にできあがっていることが、

バスの車内からも確認できた。田村氏の言うところの「カスガイ」が形になっていると言えるのではなかろうか。

2. 計画的都市づくり

みなとみらいに入った後、バスは「パシフィコ横浜」まで直進し、クイーンズスクエア隣に停まった。バスの中で印象的であったのが、下校途中と思われるランドセルを背負った小学生を数名見かけたことである。車内では、「どこの小学校に通っているのか」「みなとみらい地区に小学校はつくられないのか」といった声が参加している先生方から上がっていた。たしかに、今みなとみらいに高層マンションは多い。これもここ10年の流れのように感じる。根元先生がおっしゃるには、「けいゆう病院」隣の区画の「M. M. TOWERS」3棟が地区最初の高層マンションらしい。調べてみると、現在では4つの区画に10棟の高層マンションが建ち並び、4,000戸以上8,000人の人がみなとみらいに住んでいることが分かった。とすると、小学生も見かけて当然である。では、上記二つの問いの答えはいかなるものであろうか。それは、クイーンズスクエア到着後に明らかになった。

みなとみらいのマネジメントを行う「一般社団法人横浜みなとみらい21」という法人が、クイーンズスクエア3階にオフィスを構えている。

バス到着後に、講師の飯島部長からみなとみらいについての説明をいただいた。そこで印象的であったのが、未来都市としてのみなとみらいの姿である。電力線や水道管を収容した共同溝やエリアの効率的なエネルギー供給を可能にしている地域冷暖房システムなどのインフラにより、省エネが可能となっている。これらは環境にやさしいのみならず、都市景観の向上にも一役買っている。また、防災対策にも力が入れている。計4基設置の地下給水タンクにより50万人分の飲料水が3日間確保できる他、緊急物資輸送のための耐震バースも整備されている。先の東日本大震災の時には、各地で見られた液状化現象がみなとみらいでは起きなかったことから、みなとみらいは高度な防災都市という側面も持っていると言えよう。

みなとみらいについての説明後、質疑応答が行われた。質問内容は、居住人口の人口構成や津波対策の実状など、参加している先生方から多くの質問が挙がり盛り上がった。私も長年抱えていた「みなとみらいの土地利用は果たして

順調に進んでいるのか」という疑問もぶつけてみたが、回答としては、「概ね計画通り」とのことであった。しかし、私としては少々腑に落ちなかった。なぜなら、この10年間の記憶にあるだけでもいくつもの企業誘致の大きな計画が見送りになっており、資料(図)からも空き区画がまだまだ残っていることが分かるからだ。今後、防災面や観光地としての利点、都心とはまた違った魅力を前面に出した企業誘致および区画利用が今後期待されている。

質疑応答では、前述のみなとみらいに住む小学生の話題も上がった。みなとみらいには学校は存在せず作る計画もなく、公立の小学生は桜木町駅西口から徒歩5分ほどにある横浜市立本町小学校に通っているそうである。ランドセルを背負って下校する小学生の姿に、一大住宅地としてのみなとみらいを見た。

おわりに

クイーンズスクエアでお話を伺った後、みなとみらいの視察に向かった。今年度にオープンした商業施設マークイズに向かったのち、方角を変えてドックヤードガーデン、日本丸メモリアルパークから自動車・ナビオス横浜を抜けて万国橋に停車しているバスまで移動し、横浜駅にて解散となった。

視察中に何人かの先生と話をした。視察先は全て訪れたことはあったが、建設当時の様子や歴史的経緯など私が知らないことは多くあった。参加されている先生方に教えていただいたり、意見の交流をし、共に考える。自分一人だけでは得られない貴重な学びの経験をさせていただいた。これこそが野外調査の醍醐味であると、初めての参加ながらも強く感じた。

私が小学校1年生の時に横浜博覧会が開催された。大勢の人で賑わうその会場で、なんとなくの「未来への期待感」を抱いたのを覚えている。そして、みなとみらいの発展とともにわたしも大人になっていった。それはまた、現在の児童・生徒も同様であろう。町の成長と人の成長は、同じ時の流れで動いている。県を代表する開発地区であるみなとみらいの発展と自分史とを照らし合わせて自らの成長を確認する授業、という構想を今回の調査で得た。機会があれば、是非行いたい。

参考文献

田村明(1983):『都市ヨコハマをつくる』中公新書



写真

『みなとみらい21インフォメーション2013』Vol.84
横浜市都市整備局みなとみらい21推進課 2013年
3月より引用



図

出典 神奈川新聞 2013年11月29日版

身近な地域の教材化 ―茅ヶ崎市の地理雑学ノート―

井上 達也 (県立鶴嶺高等学校)

はじめに

私ごとであるが、今年度、茅ヶ崎市にある鶴嶺高校に転勤した。湘南地区の学校勤務は教員生活の中で初めての経験で、土地勘も知識もなく、生徒よりも地元を知らなくて、地理の授業はやっていけるのかと多少の不安も感じた。

地理教員の大先輩で、一昨年亡くなられた渡部遼先生は、異動が決まると、まずは異動先の学校が載っている地形図を買い求め、転勤後は地形図に掲載された道路をすべて歩いたと、生前ご本人から伺ったことがある。ちなみに、鶴嶺高校は渡部先生のかつての勤務校でもある。そこで、私も先生に及ばないまでも、茅ヶ崎について知識を得て、教材化できればと思い、この地の地理を調べてみた。

1. 茅ヶ崎市のイメージ

茅ヶ崎といえば「海」のイメージが強いが、このイメージはいつごろから作られたのだろうか。

茅ヶ崎駅北口のペDESTリアンデッキ上には、宇宙飛行士野口聡一氏、土井隆雄氏、俳優・歌手の加山雄三氏、歌舞伎俳優12代目市川團十郎氏の手形が展示されている。いずれも、茅ヶ崎市にゆかりの著名人である。また、茅ヶ崎市はサザンオールスターズの桑田圭祐氏の出身地としても知られている。1999年、市内の茅ヶ崎海水浴場は、サザンの人気にあやかり「サザンビーチちがさき」に改名された。また、2013年夏には、茅ヶ崎市営球場でサザンの復活ライブも開催された。

茅ヶ崎は、東海道の宿場ではないため、東海道線の横浜・国府津間の開業(1887年)当初、駅が設置されなかった。だが、開業直後に駅の開設運動が起き、1898年に茅ヶ崎駅が現在の場所に設置された。『茅ヶ崎市史ブックレット 茅ヶ崎駅の一世紀』(茅ヶ崎市史編集委員会)によれば、駅開設後の最大の変化は、東海道線の南側を中心に、別荘地と海水浴場が発展したことだった。駅開設前年の1896年、歌舞伎役者の九代目市川團十郎が、孤松庵という別荘をすでに茅

ヶ崎に構えていた。前述の十二代目團十郎の手形が飾られているのは、この縁による。そして、駅開設後は、すでに別荘地開発が進んでいた湘南の他地区(藤沢、鎌倉、大磯)とくらべ地価が安かったこともあり、海岸部に次々と別荘が建設された。著名な人物としては、後に首相となる清浦圭吾、團十郎を慕ってやってきた川上音二郎などがある。また、別荘地の拡大に伴い海水浴場も多く海水浴客を集め発展した。



写真1 高砂緑地は川上音二郎の別荘跡地



写真2 中海岸から江ノ島を臨んだ様子

1899年には駅の南側に、結核療養所の南湖院が開設される。当時国民病であった結核の療養施設(サナトリウム)は、1880年代～90年代、風光明媚で穏やかな気候の湘南地区に次々と建てられた。中でも南湖院は「東洋一」の規模と謳われ、作家の坪田譲二や国木田独歩もこの地で

療養生活を送った。

戦前の別荘、海水浴場、サナトリウム、戦後の加山雄三やワイルドワンズに代表される湘南サウンド、そしてサザンオールスターズと、これらの系譜が着実に茅ヶ崎と海のイメージを作り上げていったと言える。

2. 茅ヶ崎市の産業

学生時代(30年以上前のことだが)、茅ヶ崎に友人がいたため、何度かこの地を訪れた。その当時目についたのは、東海道線の下りがスピードを落とすあたりの右手に見える「TOTO」の看板と、当時としては珍しい、大規模なディスカウントショップ「ダイクマ」であった。

茅ヶ崎市への工場進出は、年表を見ると分かるように、大きく3期に分けられる。

第1期の第一次世界大戦中の好況期は、茅ヶ崎市とその周辺地域の原料・資源、すなわち、当時盛んであった養蚕業や相模川の砂利によるところが大きい。

第2期は、戦時体制に向かう満州事変後の時期で、「軍都」相模原・横須賀を控える湘南地区は、茅ヶ崎のみならず藤沢、平塚、寒川に軍需関連産業が立地した。年表中の茅ヶ崎製作所は、大戦末期に特攻機「桜花」の製造にあたり、東都製鋼や日本精麦なども深く軍需とかかわっていた。

前述のTOTO(東洋陶器)茅ヶ崎工場の進出もこの時期であるが、同社の立地の理由は、関東大震災後の復興事業で、生活の洋式化が進んだことと、大戦によって幻となった東京オリンピックの開催が決定したことで、関東における衛生陶器の需要増が見込めたためである。また、これらの工場は、東海道線・相模線と引き込み線で結ばれていた。

第3期は、戦後の高度経済成長期で、中でも最大規模のものは、水力発電全盛時代に事業を担った、電源開発(J-POWER)の進出である。同社は、16万5000k㎡の田畑を転用し、ダム開発のための工場および倉庫を建設した。また、茅ヶ崎市は1960年代に市西部に工業団地を造成し、企業を誘致したため、この時期に都内などから移転してきた企業も多い。

戦後、茅ヶ崎市内で工業以上に急速に発展したのが宅地開発である。1964年、市の南西部



写真3 電源開発跡地に建設された中央公園

に日本住宅公団(当時)が浜見平団地を建設、続けて北部に鶴が台、松風台団地が完成した。この結果人口は急増し、茅ヶ崎は工業都市のイメージよりも、「ベッドタウン」という言葉が似合う町となった。

急速な人口の増加に合わせて、1960年代後半に、大規模スーパーやデパートが、駅前を中心に店舗展開した。前述のダイクマの進出は1968年である。続いて、1970年にはスーパーの西友とさいか屋デパート(いずれも現在は撤退)が、1979年には地元商店街の出店反対運動にあいながらも、イトーヨーカドー茅ヶ崎店が駅前に開店した。私が学生時代に茅ヶ崎を訪れたのは、まさにこのイトーヨーカドー出店の頃である。

3. バブルとその後

1985年、松下政経塾(茅ヶ崎市汐見台)の第1期生15名が卒業、中にはのちに首相となる野田佳彦がいた。4月には文教大学湘南校舎が開校。同月、駅ビル茅ヶ崎ルミネ(現ラスカ)がオープン。湘南なぎさプランの提出もこの年と、85年は茅ヶ崎市にとって何かと話題の豊富な年であった。

1990年、相模湾に面する13自治体と、県、企業が協力し、海の総合イベントSURF'90が開催された。翌1991年には「湘南ナンバー」の誕生が確定(1994年登録開始)。世はまさにバブル経済の最中で、バブルと同時に「湘南」ブランドの価値も高まっていった。

やがて、バブルは崩壊。1990年代には、企業の海外移転に伴い、日本国内では「産業の空洞化」が進んだが、その波は茅ヶ崎にも及んだ。

移転する企業が目立ち始め、跡地には大型ショッピングセンターやマンションなどが建設された。1995年、阪神淡路大震災、地下鉄サリン事件となにかと暗いニュースが続いた年である。この年、日本精麦の跡地に、マイカルタウン茅ヶ崎(現イオン茅ヶ崎店)が出店した。また、2000年には、三和鋼機茅ヶ崎工場跡地にジャスコ茅ヶ崎店(現イオン茅ヶ崎中央ショッピングセンター)がオープンした。



写真4 茅ヶ崎のシンボル烏帽子岩はアメリカ軍の実弾演習の目標となり変形した

4. 戦争と茅ヶ崎

転勤が決まり、面接に行った日の帰り道、茅ヶ崎ラスカ(駅ビル)の書店に立ち寄り、茅ヶ崎市史ブックレットを数冊買い求めた。その中の一冊に「コロネット作戦 第二次世界大戦と茅ヶ崎」があった。

同書によれば、コロネット作戦とは、太平洋戦争におけるアメリカ軍の日本本土侵攻作戦の最終作戦のことで、東京・横浜を陥落させ、日本を無条件降伏させることを目的としていた。そして、この作戦の上陸地点として選ばれていたのが、茅ヶ崎を中心とした湘南海岸であった。コロネット作戦の実施は1946年3月1日に予定されていたが、日本が1945年8月に降伏したため、本土上陸作戦は幻となった。

降伏後、茅ヶ崎・辻堂の海岸にあった日本海軍演習場は、アメリカ軍の演習場になった。市民にその記憶も今では大分薄れてはいるが、アメリカ軍は「演習場チガサキビーチ」で、上陸、砲撃などの演習を頻繁に実施した。特に朝鮮戦

争の最中は、兵士達はここで実戦演習を行った後に、戦場に送られた。1959年10月に演習場チガサキビーチが返還されるまで、茅ヶ崎では演習は続き、市民生活や漁業などの産業にも多大な影響を与えた。

また茅ヶ崎市内には、海軍演習場以外の施設にも、アメリカ軍は進駐した。ちなみに、南湖院(前述のサナトリウム)も接收され、返還された跡地に、茅ヶ崎西浜高校などが建設された。

鶴嶺高校に通う、茅ヶ崎市在住の生徒に話を聞いても、戦争中のことや演習場のことなど、知っている生徒はほとんどいない。だが、これらの事実は、戦争を身近に感じる教材として活用できるだろう。

5. 鶴嶺高校からの風景

1月7日に鶴嶺高校で実施された(この原稿はそれ以前に執筆)、ミニ講座&ミニ巡検に参加された方は、写真5・6の風景を見られたかも知れない。鶴嶺高校の5階北側からは、冬の晴れた日には毎日のように、正面には富士山、右手に丹沢、大山の峰嶺、そして左手には箱根の外輪山(カルデラ)の眺望が可能で、プレートテクトニクスの説明にはもってこいの教材である。その他にも、正面に広がる平野は相模川の沖積平野、標高50メートル前後の大地は洪積台地と、巡検に出なくても、校内で地形の授業展開が可能である。

また、推測だが、かつて鶴嶺高校に勤務した能勢先生(小田原高校)のミニ巡検では、学校周辺の砂丘や、この地が水田地帯であった時の名残である相模川左岸用水路が紹介されたと思う。このように、学校からわずか数分の範囲で、簡単な巡検を行うことも可能である。

おわりに

今回のレポートは、茅ヶ崎やその周辺に住む人にとっては、当たり前のことで、目新しいものはなかったと思う。だが、私にとってはどれも初めて知ること、茅ヶ崎もなかなか面白い街であると思えた。冬休み中には、生徒に「アド街ック天国」にならば、「わが街のベスト5を探せ」という宿題を出した。うまくいけば、来年の紀要に使えるネタが来ることを期待している。



写真5 鶴嶺高校から見た富士山



写真6 鶴嶺高校から見た富士山

【工場の進出年表】

※『茅ヶ崎市史』他より作成

① 第一次世界大戦の好況期：

茅ヶ崎純水館(生糸紡績)相模窯業

② 満州事変以後(平塚、藤沢も工場進出相次いだ時期、鉄道沿線に立地)

1935年 松下電器産業蓄電池工場

1937年 東洋陶器茅ヶ崎工場

茅ヶ崎製作所：「桜花」、木製プロペラ、舟艇などの製造

1938年 東海電極製造(現東海カーボン)：小物炭素製品

1939年 日東製作所茅ヶ崎工場：鉄工品加工⇒
1953年に跡地を東邦チタニウムが買収
東洋カーボン：炭素製品

東都製鋼株式会社茅ヶ崎工場(現トピー工業) ⇒戦争中は海軍に特殊鋼納入、ロケット部品や人間魚雷の音響板製造

1942年 日華産業：機械製造

1943年 園池製作所：精密工具製造

相模工業株式会社茅ヶ崎工場：築炉製造
大日本塗料株式会社極光工場：発光物
木村築炉

1944年 富士乾電池用紙器

日本精麦茅ヶ崎工場⇒跡地は現イオン

③ 戦後(農地の転用)

1947年 茅ヶ崎市誕生 神奈川県戦後最初の市

1957年 電源開発株式会社が工場・倉庫用地買収
⇒その後市に売却 現在の市庁舎、中央公園などはこの跡地に建設

1964年 宮田工業 蒲田から工場を新設・移転：
防災用品・自転車製造

教材委員会の副教材紹介と活用例

山 本 敦(県立相模原中等教育学校)

教材委員会では『高等学校新地理演習帳』および『トライ地理20』の2冊を作成し、帝国書院を通して発行している。おかげさまで初版からの改訂を重ね、より充実した内容になってきている。

教材委員会の活動としては、年に1～2回程度帝国書院の担当の方を交えての会合、編集作業を行うほか、各自分担を決めて持ち帰りで行っている。おもに図版や統計資料の改訂が中心である。ここ数年は部分改訂のみの作業が続いてきたが、新学習指導要領実施にともない、次年度以降大幅な見直しも視野に入れて検討している。

近年、高等学校での地歴科目は、神奈川県では世界史に加え日本史が必修化され、地理を必修でなく学校が減ってきている。大学の受験科目をみても地理を置いている大学は世界史、日本史に比べて少なく、それにともないこの演習帳の採用数も大幅に減少しているのが現状である。

次に教材の特色と活用事例を紹介する。

1. 『高等学校新地理演習帳』

『新地理演習帳』は、各出版社が発行している教科書準拠の白地図や演習帳とは異なるため、どの教科書にも対応できるものであることともに、大学受験にも幅広く対応できるような内容をめざしている。限られた紙面のなか、できるだけ世界全体をくまなく網羅するようにした。

【新地理演習帳の特色】

- ① 典型的な地形を理解させるため、地形図を多く掲載した(神奈川県内に見られるものはできるだけ神奈川県のものを使用するようにした)。作業は先生方が自由に設定しやすいように作業内容をあえて記していないものも多く設けた。新指導要領でも地図を使った地理的技能の習得について具体的に示されているので積極的に活用してほしい。
- ② 各地域の作業は、地図とは別の表に記入するのではなく、位置を把握させるために、できるだけ地図中の場所に直接書き込むような形態をとった。見やすさという点では問題が残るが、他の演習帳にはあまりみられないものだと思う。
- ③ 後半部には自由に作業ができるよう、世界全国および各地域の白地図を掲載した。白地図は各地

域の縮尺ができるだけ大きいもので、海岸線などがより精密なものを選んでいく。

今回の改訂では「鎌倉」の地形図に防災をテーマにした作業項目を加えた。白地図にはまた、白地図では陸地と海の区別がつきにくいいため、海の部分に薄く色をつけるなどの変更も行った。

2. 『トライ地理20』

一方、『トライ地理20』は『高等学校新地理演習帳』が教材委員会の白地図演習帳として軌道にのってから、違うコンセプトで何か作れないかというなかで生み出されたものである。演習帳にくらべ、簡単でより多くの生徒が興味をもって取り組めるようなものという観点から、教科書の内容にとらわれず、地理に関する常識や基本的事項を中心に構成にした。

【トライ地理20の特色】

- ① 一部の例外を除いて、各項目を20問に厳選した。1ページが15分～20分で取り組めるようになっている。
- ② ワークシートとして、1枚ずつ切り離せるようにした。作業や提出のしやすさを考慮した。バラバラになりやすいという面もあるが、使い勝手についてはご意見をいただければと思う。
- ③ 世界だけでなく、日本および、身近な神奈川県に関する作業を入れた。
- ④ 解答を導き出すヒントを設けた。ヒントが重要なキーワードとなっている。自分で考えて答えを導き出すために役立つと思われる。

では、次に実際に授業での活用例をいくつか見てみたいと思う。

3. 『新地理演習帳』の活用例

- ① 第7図 世界の大地形は、たいていの白地図演習帳には地形の初めの部分にこの図が載っている。この図の作業は代表的な地名を入れて世界の概観をつかむことであるが、あえてカラー刷りとして大地形の3分類が視覚的にわかりやすくしてある。各造山帯の代表例を確認させるだけではなく、この地図中にプレートを記入させ、プレートの境界と大地形の関連について学習させるのがよいと思う。地形的にみた日本の特殊性についても理解さ

せたい。

- ② 第8図 世界の気候区はケッペンの気候区分を色分けする作業と各気候区の雨温図をそれぞれ作成するボリュームある内容である。地図によっては代表都市が違うこともあるので、都市名は適宜地図帳の統計資料に掲載されているものと変更してもよい(その際は地図中に都市名を記入させる)。雨温図から気候の特徴(雨季・乾季や気温の年較差など)を判断させたり、海流と気候区の間接関係を読み取らせたりすることができる。また、地図中に代表的な砂漠を記入し、砂漠の分布についての考察や、北極圏を記入させて白夜、極夜の解説を加えてもよいかもしれない。
- ③ 第11図 世界の民族問題は、作業としては場所の把握で終わってしまいがちである。また、ここに出ているのがすべてではないので、社会の情勢に応じて多少の付け加えや解説が必要になってくるであろう。国連の役割などもこれにあわせて授業展開に加えるとよいと思う。
- ④ 第19図B、第28図Bにおいて東南アジアとアフリカにおける旧宗主国(植民地支配国)との関係を見る作業がある。また、第47図はアメリカ合衆国の州と独立以降の領土拡大がわかる図である。世界史においても大事な部分であり、歴史的背景とともに解説を加えると理解が深まるであろう。
- ⑤ 第21図A 南アジアの宗教と言語については多様な言語と文化をもつ南アジアを理解させるために教科書に掲載されているインドの紙幣を例に出し、言語の分布の作業をさせる。また、戦後イギリスから独立した南アジアの国々の宗教分布も理解させたい。カシミール問題やスリランカの民族問題についても考えさせたい。
- ⑥ ヨーロッパについては、第32図のEUの成り立ちや第34図の外国人労働者などヨーロッパの統合という観点からは使える作業である。また、言語と宗教との関係は第33図に上下で比較できるようになっており、民族との関係や例外などを把握するのによいと思う。
- ⑦ 第37図ヨーロッパ中央部はヨーロッパの国際河川、運河と河川交通についての理解を深めることができる。発展学習としては、陸上交通(高速鉄道や高速道路)についても調べて記入させるとより、ヨーロッパの統合という観点からも理解が深まるものと思う。
- ⑧ 第53図 オセアニアは、オーストラリア、メラ

ネシア、ポリネシア、ミクロネシアの範囲を東京中心の正距方位図法であらわしたあまり見慣れない地図である。日本からの距離や位置関係などを意識させることができる。オセアニアと日本のかかわりを学習するときにも利用してもらえないかと思う。

- ⑨ 第66図「鎌倉」は今回新たに防災を意識して作業内容を加えたものである。東北地方太平洋沖地震以降、地震や津波に対する意識も高まり、防災に対する内容も地理の中に位置づけられるようになった。各地域でハザードマップが作られたりしているが、この作業は等高線をたどることによってできる作業なので、これを応用して自分の居住地のものを地形図から作ってみてもいいかもしれない。なお国土交通省ハザードマップポータルサイトから各地域のハザードマップを簡単にダウンロードすることもできる。
- ⑩ 第73図「横浜」は3枚の地形図から横浜の変遷を読み取らせるものである。横浜駅西口やみなとみらいの変貌ぶりを理解させたい。また、作業としては明治の地形図と現在(平成)の地形図を使って、鉄道の変遷や東海道をはじめとする道が、現在どの部分にあたるか線を引かせるなどするとよい。

4. 『トライ地理20』の活用例

『トライ地理20』は授業以外でも自習課題や宿題、長期休業中の課題などさまざまな場面で使ってほしいと考えている。また、対象も高校生だけでなく、中学生や大人の方全般にも使っていただける内容である。平易なものから多少難しいもの、雑学的な知識のものまで取り入れてある。就職試験対策など広く一般教養としても使えるものであると思うので、より多くの人に知っていただき活用していただけたらと思っている。