義務教育で重視される項目をたどる北東北～道南フィールドトリップ
―2012（平成 24）年度「地理学特講」の覚え書き―

香川貴志
（京都教育大学）

Practice of the Northern Tohoku and Southern Hokkaido (Donan) Field Trip which Following Important Items through the Social Studies in Compulsory Education

Takashi KAGAWA

2012 年 11 月 30 日受理

抄録：本論文は、隔年開講の前期集中科目「地理学特講」のシラバス設計、受講者予備登録、事前学習、フィールドワーク、事後レポートの分析を盛り込んだ備忘録である。2002（平成 14 年）の東京フィールドトリップから始めた記録は、その後のコース立案や現地行動の改善に大きく寄与し、事前学習における学生たちの文献研究も洗練されてきた。今回は義務教育（小中学校）での学習指導要領で重視される諸項目をふんだんに盛り込んだエクステンシブ型のフィールドトリップを設計したが、文化的・歴史的要素の組み込みが奏功してか、例年にない多くの受講生が集まった。その概要を記し分析を加えることで、更なる授業改善の礎とし、また同規模の行動をとる場合の留意点を洗い出すことが本論文の目的である。

キーワード：米作、世界遺産、地域文化、八郎潟干拓地、白神山地、弘前、函館

Ⅰ．現地実習地域の選定コンセプトと本稿の目的

地理や地理学の学習において「百聞は一見にしかず」や「机上の空論」という伝承は、この上なく含蓄に富んでおり、ことに学校教育の場では地域に対する児童・生徒の関心を高めるために忘れてはならないものである。そこで京都教育大学では、総合科学課程の廃止による開講科目の改廃に際しても、フィールドトリップを伴う「地理学特講」と「地理学研究」の両科目を積極的に維持してきた。これらの両科目は、現在のところ香川（2012）に記したように明確な内容の差を設けていないが、毎回異なった実習地域を設定している。

ここ数年の実習地域は、景観保全や地域活性化など、大学生が関心を持ちやすい対象を意識して設計してきた。一方、教員免許状の取得を卒業要件としない総合科学課程の在学生が殆ど居なくなったため、今年度は義務教育の学習指導要領で重視される諸項目を多く盛り込んで、現地実習のコース設計を行った。盛り込んだ内容は、農業（米作や果樹栽培＝八郎潟干拓地、津軽地方のリンゴ栽培）、環境保全（世界自然遺産＝白神山地）、交通（交通網の整備と変化=東北新幹線、青函トンネル）、地域文化（伝統行事や史跡＝弘前城下町と弘前ねぷた、五稜郭）、特色ある地形と都市形成（函館山と函館市街地）、まちづくり（函館ウォーターフロント）など多岐にわたる。歴史的要素を積極的に盛り込んだためか、歴史に関心が深い学生諸君も多く集まった。

事前学習は別途実施して現地行動を共にする大学院「人文地理学特論」の受講生を含めると借上げる大型バスが満席になるほどの人数で、その規模は概ね小中学校や高等学校の標準的なクラス規模よりも少し多い。修学旅行をはじめ学校教育の場で校外に出る活動では、こうした規模での引率がしばしば生じる。そこで本稿では、従来の授業実践の記録と分析を通じた教育改善の他に、１クラス規模での集団行動の留意点を明らかにすることも目的に含めた。

Ⅱ．予備登録、受講学生の確定、第１回事前学習会

シラバスに記載した内容にしたがって、４月９日の開講日の昼休みに、香川研究室のドア横のフックに予備

登録用紙を挟んだクリップボードを掲出した。この方法は数年来の習慣となっており、学生の間でも認知度が高まっている方法である。そのことも手伝ったのか、今回は予備登録用紙への記入の出足が早く、初日で 30 名を突破し、翌日には 34 名のところに「以下に記入した場合はキャンセル待ちになることがあります」との注記を加筆する必要があった。結局、予備登録者は 36 名となり、予備登録用紙の掲出から 1 週間後の 4 月 16 日に予定していた「定員に満たない場合の 1 回生の受付」には至らず、4 月 16 日に予備登録を締め切った。その後、1 名のキャンセルが発生したが、大型バスの定員が補助席を使わない場合 45 名であるため、現地行動で帯同する大学院「人文地理学特論」の枠を確保するため、キャンセル分の追加募集は見送った。大学院生の受講希望学生が 9 名いるという情報を事前に得ていたことから、学部と大学院の合計が 44 名であるのは、引率者である筆者の座席確保を考えれば限界であった。こうして次の段階の第 1 回事前学習会に進んだ。

前回の第 1 回事前学習会の集まりが極端に悪かったため、今回は予備登録学生の名簿を教務課に届け、教務システムのポータルサイトで連絡を徹底できる環境を整えた。この方法は結果的に大成功で、学生への諸連絡が最初の段階から円滑に進んだ。ただ、教員採用に向けた様々なセミナーが年々増えていて、事前学習会を 1 回にまとめることが困難だったため、ポータルサイトで第 1 回事前学習会を 4 日に分散させて開催することを告げた。第 1 回事前学習会を開催したのは、4 月 23 日(月)5 限、4 月 25 日(水)昼休み、5 月 7 日(月)5 限、5 月 9 日（水）昼休みである。学年および男女別の内訳は、4 回生 4 名（男 3、女 1)、3 回生 19 名（男 13、女 6)、2 回生 13 名(男 6、女 7)である。学生の所属は、4 回生女子が教育学専攻である他は全て社会領域専攻である。

並行して進めていた大学院「人文地理学特論」の受講学生は 8 名となった。内訳は修士 2 回生 4 名（男 1、女 3)、修士 1 回生 4 名（男 2、女 2）である。修士 2 回生の男子学生は社会科教育専修の現職教員、修士 2 回生女子学生のうち 2 名が社会科教育専修（うち 1 名は留学生)、同 1 名が発達障害教育専修である。また、修士 1 回生の男子学生はともに社会科教育専修、女子学生は 2 名ともに留学生で、所属は社会科教育専修と発達障害教育専修である。

上記のように 4 回に分けて同一内容をリピートした第 1 回事前学習会では、①現地実習での概要、②第 2 回および第 3 回事前学習会、直前学習会の日程と内容、③秋田までの利用希望交通機関、以上の 3 点を説明し、③については希望が定まっている者に意向を記してもらった。このような問いかけをしたのは、現地集合の前日午後まで前期試験を受験する者が多く、新幹線と寝台特急（上越線経由の「あけぼの」）を利用するケースが多発すると考えたからである。仮に学生が 8 人以上集まれば学生団体乗車券（学生 5 割引、引率教員 3 割引）が適用できる。しかし、東北各地での夏祭りシーズンに「あけぼの」の寝台券類は確保するのが難しいと懸念され、これを確保しなければ学生団体乗車券そのものが成立しないことになる。そこで、旅行手配の一部を依頼している旅行会社に「あけぼの」の寝台券確保を依頼した。結局のところ「あけぼの」のＢ寝台券は人数分を団体扱いの特枠で確保してもらえた。

Ⅲ．第 2 回～第 4 回事前学習会、直前学習会

今年度は、学部学生が 35 名(後述する直前学習会の直前に 2 回生男子学生 1 名がキャンセル)に及んだため、事前学習会は 4 時間（2 コマ）を 3 回設定した。各回の内容は、対象地域にかかわる論文をＡ４用紙 1 枚片面使用で簡潔にまとめ、その内容を発表して質疑を交わすという例年のスタイルである。紹介された論文は、事前学習や現地説明で担当者（香川）が使用した論文と合わせて、文末の文献表にまとめた。第 2 回～第 4 回の事前学習会は、従来の経験を踏まえて教員採用セミナーなどとの重複を避け、すべて土日を選んで、6 月 16 日（土)、6 月 24 日（日)、7 月 7 日（土）の各 3・4 限に設定した。これら 3 回のうち 2 回の出席を義務付けたものの、全て出席した者は僅か 7 名で、卒業要件や免許取得要件との関係から義務的に履修している者が少なくないと懸念される。一度も出席できなかった者には、代替措置として対象地域に関わる論文 2 本の要旨をまとめさせ、１回しか出席しなかった者については同様に論文１本の要旨を提出させた（ここで扱われた論文については、紙幅の都合により文献表から割愛した)。事前学習の欠席について、正当な理由を届けられなかった者は減点対象とした。

ところで、論文の要旨をＡ４片面にまとめさせる作業は、冗長な発表資料を作成する者が多い実情を踏まえ、

限られたスペースで簡潔に書く訓練を兼ねたものである。多くの学生諸君は近い将来に初等・中等教育の教壇に立つ。学級新聞や学年便りなどでは字数に限りがあることがほとんどなので、こうした訓練を大学の授業の中で施しておく意義は大きい。

直前学習会は7月27日の5限に実施し、集合から解散に至るまでの概略の説明を、とくに団体乗車券で移動する8月3日について慎重に行った。また、団体乗車券や宿泊の手配を依頼した旅行会社に支払う代金の他、現地での集金に手間取る入場料金などの団体割引料金を含めて、旅行費用の事前集金も実施した。

この直前学習会の直後、最終段階で1名（2 回生男子学生）のキャンセルが生じた。事情説明により必要性を認めたためキャンセルを許可したが、直前でのキャンセルゆえに各所で取消手数料が生じ、結果的には当該学生に約1万円の負担をしてもらうことになった。

Ⅳ. 現地実習の実施

1. 現地実習1日目—8月4日（土）、晴れ、弘前市の最高気温 28.7℃（13時）

前期試験を受験して京都から団体乗車券で移動したものの、事前・事後にできるだけ自由行動をしやすいよう配慮するため、本授業科目は現地集合・現地解散を旨としている。したがって、今回も集合は秋田駅であった。集合時間は7時30分、この日の移動のために借上げている大型バスの配車地点である秋田駅東口とした。ここで、八郎潟にある大潟村干拓博物館まで、秋田大学の篠原秀一教授が同行してくださった。事前にこちら側の希望を伝えていたため、八郎潟に向かう途中で八橋（やばせ）油田にも立ち寄って、水飲み鳥のようにコミカルに動く汲み上げポンプ（写真 1）も見学できた。

写真1　八橋（やばせ）油田の原油採掘現場
住宅地の中にあり「水飲み鳥」のように動く
（2012年8月4日、香川貴志撮影）。

八橋油田を後にしてバスは八郎潟干拓地に入った。そのスケールの大きさにバスの車内では学生たちが感嘆の声を上げる。やがて一行は大潟富士で小休止した。ここは干拓地内に盛り土をして周囲の展望が得られるように設けられたスポットで「日本一低い山」としても知られている。地面からの比高は 3.776 メートルで富士山の標高の1/1,000にあたり、山頂が海抜標高0メートル（つまり干拓地の標高は約マイナス3.8メートル、写真2）になるよう設計されている。ここでは、ほぼ全員の学生が山頂まで登って周囲の景観を撮影した。

写真2　八郎潟のランドマーク大潟富士
富士山の 1/1,000 の高さで、山頂が海抜 0m
にあたる（2012年8月4日、香川貴志撮影）。

再びバスに乗り込んで大潟村中心部を目指し、車内から集落の景観を観察して大潟村干拓博物館に到着した。ここには八郎潟の環境、干拓の歴史や営農の労苦が無駄なく展示されており、学生たちは真剣な眼差しで展示物を観察していた。小学校社会科の学習指導要領では、米作を必ず扱うことが明記されているため、入植から減反政策を経て現在に至るまでの展示は「見応えがあった」と評価する者も多かった。減反政策の導入以降、八郎潟では野菜生産も活発化しており、その様子は博物館の展望コーナーからも眺められたが、それ以上に農業の多角化を実感できたのは博物館に隣接する「大潟村特産品センター」である。「道の駅」も兼ねたこの施設には、地元や県内各地で収穫あるい

は生産された物産が多く扱われており、減反政策以降の栽培作物の多様化、さらに今日の学校教育現場でキーワードの一つとなっている「食育」や「地産地消」を現実的にとらえることができた。買い物を兼ねた若干の休憩の後、ここまで案内をリードしてくださった篠原教授と別れ、我われ一行は次の目的地である白神山地ビジターセンターを目指した。

バスの中では学生たちが眠ってしまう恐れもあったため、車窓観察を怠らないよう工夫した課題（後述）を、大学院生の助力を得て配布した。昼食はバスの運転手と相談して、少し早目に大館付近の「道の駅」で摂った。本節のタイトルには当日の最高気温を弘前の観測記録で代用したが、昼食時の大館の体感温度は 30℃を超えていたように思う。

昼食後、バスが青森県に入ったころを見計らって、今回の現地実習に地理学研究室の OB として合流してくれた筑波大学大学院博士後期課程の栗林 賢さんから、弘前や青森県のリンゴ栽培に関するレクチャーを受けた。同氏は博士論文のインテンシブ調査フィールドを弘前周辺に定め、我われの訪問前日に夏のフィールドワークを終えたばかりであった。わざわざ秋田まで駆けつけてバスに同乗してくれたため、こうしたレクチャーが可能になった。栽培だけでなく流通や保冷倉庫にまで及んだ説明は専門的でありながら分かり易かった。

白神山地ビジターセンターへの道で、事前に交渉して説明を快諾してくださった弘前大学名誉教授の牧田 肇先生に乗り込んでいただけた。センターまでの道中、白神山地の研究で良く知られた牧田先生からの説明を拝聴できたため、事前学習会の論文紹介で牧田先生の論文を紹介した学生は感激したようである。ここが世界自然遺産に指定された背景には青秋林道の建設に先駆けた環境アセスメント調査があるとの説明は、自然保護の大切さと難しさを理解するには最高のレクチャーであった。牧田先生は所用のためビジターセンター到着直後に我われのもとを辞されたが、センターにはうまく連絡が届いており、ビデオ鑑賞の後、館長に展示の工夫なども含めて丁寧に案内していただけた。今回は時間的な制約で白神山地に歩いて入ることはできなかったものの、この施設での経験は学生たちが教職に就いた後、教育実践の際に必ずや役立つであろう。

センターを発ったバスは約 30 分で弘前市街地に至った。途中、この日も市街地で開催される「弘前ねぷた」の準備をする集会所もみられ、メンバー一同「ねぷた」を直接体験できることへの期待が高まってきた。「ねぷた」については、事前学習で多くの論文が紹介されており、学生たちも既に知識は豊富である。小学校の教科書では地域文化を扱う単元で「まつり」が大きく取り上げられるケースが多く、「ねぷた」の見学は本授業科目の狙いに合致した行事といえる。

宿舎に投宿後、連絡の行き違いから秋田駅から参加できなかった附属高等学校の新井教之教諭が合流した。新井教諭は昨年の「地理学研究」でも同行実績がある。附属高校での教育に現地実習の内容をフィードバックできると同時に、附属高校で教育実習を行う学生にとっては交流機会を増すことでも大きな意義がある。

観光シーズンで宿舎は夕食抜きであった。そのため、夕食はグループを組んで各自で摂ることを指示した。また、翌朝の駅までのバス時刻を宿舎の下足箱に貼付した用紙で連絡徹底し、「ねぷた」（写真 3）は自由参観とした。雑踏の一画を団体で占拠せずに、気の合うメンバーと自由に観覧できるよう配慮したつもりである。

写真 3　「弘前ねぷた」の様子
交差点や広場では回転して観客を楽しませてくれる（2012 年 8 月 4 日、香川貴志撮影）。

2. 現地実習 2 日目—8 月 5 日（日）、晴れのち曇り、函館市の最高気温 26.0℃（12 時, 15 時）

この日は午前 8 時 9 分に弘前を発つ普通電車で新青森まで移動する必要があったため、6 時半起床として 7 時 30 分前後の路線バス（時刻は前日に調査済）で弘前駅に向かった。新青森までは 6 両編成の電車だったが立ち客も多く弘前・青森間の密接な結びつきを感じることができた。新青森に到着後、函館に向かう特急電車の

入線を待つ。始発駅で扉が開いて乗り込むと空席が多かった。しかし、やがて接続列車の新幹線が到着すると、観光シーズンでもあり座席はほぼ満席となった。こうした旅客流動を観察することも地域理解の基礎であることを車中で適宜説明した。なお、函館到着後、すぐに行動に移れるように、昼食は新青森駅で調達のうえ車内で摂っておくよう指示した。朝食も弘前駅や周辺のコンビニエンスストアで手配させたため、朝昼兼用の食事にした者も珍しくなかったようである。

函館に向かう特急電車は車輌も新しく快適で、青函トンネルもあっさりと潜り抜けた。今日では、北海道に行く者の多くが航空機を利用するが、こうして鉄道で北海度入りするのも学生たちにとっては良い経験、忘れ難い思い出になったであろう。事実、函館駅に着いた際、かなりの学生が函館駅の駅名標をカメラ撮影しており、北海道に上陸した感動が見て取れた。函館では、順序こそ若干異なるものの 2008 年「地理学特講」とほぼ同じコース（香川 2009）をたどるため、不要な荷物を宿泊先のマイクロバスで先に宿まで運んでもらった。こうしてコインロッカーを使わずに身軽になって行動することができた。

上に記した 2008 年との違いは、旧函館桟橋に展示されているメモリアルシップ摩周丸に入館したことである。2008 年は函館集合であり、この施設は外から眺めるだけで十分と判断した。しかし、今回は全員で青函トンネルを通過して北海道に上陸したため、トンネル開通前に動脈の役割を果たしていた青函連絡船を見せておきたかった。交通システムの変化にともなう函館の盛衰についても展示物から読み取ることができ、後述するレポートをみても価値ある訪問であったといえる。

メモリアルシップを後にして函館朝市の商店群を見ながらウォーターフロントのレンガ倉庫群を目指した。旧函館郵便局を改装した商業施設である函館ヒストリープラザ（写真 4）で一時解散し、自由散策の時間を 1 時間ほど設けた。この周辺は観光客が多く、40 人を超える団体行動は違和感を与えかねないため、2008 年の現地行動に倣って自由散策とした。その後、日本最古で今も現役のコンクリート電柱を見て、函館の和洋折衷文化を説明し、八幡坂から函館西高等学校まで上った。ここからの眺めは函館の観光ポスターにも常用される風景で、異国情緒にあふれた教会群や洋館群もここから近い。景観保全に関する簡単な説明の後、末広町電停に再集合する時間を周知して再び一時解散とした。

写真 4　函館ヒストリープラザ
建物に巻きついたツタが異国情緒を増幅する（2012 年 8 月 5 日、香川貴志撮影）。

末広町電停には全員が遅れずに集合できたが、到着した路面電車に乗りきれなかったため、先発組を大学院生にリードしてもらって、後発組を著者（香川）と新井教諭が引率し、五稜郭電停まで移動した。先発組には電停到着後に五稜郭タワーの搭乗口付近まで先行するよう伝えておいた。この日はあいにくの曇天であったが、時折薄日も差してタワーの展望台からは壮大な五稜郭の全貌が観察できた（写真 5）。食事の時間との関係もあり、五稜郭の城内には入らず、再び電停に戻って 2008 年「地理学特講」でも利用した湯の川温泉の宿舎に向かった。この移動でも地元の乗客に迷惑をかけないよう配慮して、2 つのグループに分かれて乗車した。

写真 5　五稜郭タワーから俯瞰した五稜郭
タワーに上らないと全貌を見通せない（2012 年 8 月 5 日、香川貴志撮影）。

市街地を目一杯に行動したため、食事前に入浴時間が確保できなかったのは残念であった。しかし、今回の現地実習のフィナーレを飾る函館夜景観賞バス（事前に貸切を手配済）の時刻との兼ね

合いもあったため、投宿後すぐに食事にして、食事の際に印刷したレポート課題を配布し、締切日については口頭でも周知徹底した。また、今回は参加学生が多く事前学習で 8 コマ（16 時間）を費やし、盛りだくさんであった 1 日目と 2 日目を合わせれば 10 コマ（20 時間）を超えたため、3 日目は朝食後に特別措置として自由解散する旨を告げた。先の旅を急ぐ者に対しては朝食のキャンセルも認めた。せっかくの北海道でもあり、早めに解散した方が得るものが多いと判断したからである。

写真 6　函館山からの夜景
市街地の燈火が陸繋島を浮かび上がらせる
（2012 年 8 月 5 日、香川貴志撮影）。

函館夜景観賞バスは定刻に宿舎を発車し、函館山の登山道を順調に上った。現地到着前から天候は小雨に代わっていた。「一年に数回」という好天に恵まれた 2008 年に比べれば天候面で劣ったものの、学生たちは市街地の燈火で浮かび上がる陸繋砂州（写真 6）のダイナミックな形状に感嘆していた。沖合の漁火とも併せて、ここから眺める夜景は、函館の地理を語る際のエッセンスが見事に凝縮されている。

3. 現地実習 3 日目—8 月 6 日（月）、曇り時々晴、函館市の最高気温 26.8℃（13 時）

前節にも記したように、今回は 3 日目の現地実習を特別措置で行わなかった。朝食の折、学生たちには解散後の予定を尋ねたりして、質問に対して回答やアドバイスを与えた。3 日目の有効活用という点では物足りなさが残ったが、1 日目と 2 日目は多くの内容をこなして相当にタフなフィールドトリップであった。そういう意味では、疲れを残したまま道南を巡るよりも、事故無く解散できたのは幸いであったといえよう。

Ⅴ．事後レポートの分析と評価

今回の現地実習では、前章の第 1 節で触れた課題（課題①）を第 1 日目のバス車中で配布し、第 2 日目の弘前駅出発前に、課題①も再掲して同②と同③を刷り込んだプリントを配布した。課題①を再掲したのはバス車中で配布したプリントを紛失した場合に備えてのことで、課題②と同③については現地で観察する前に観察眼を研ぎ澄まさせるためである。課題の内容は次の通りである。

課題①：八郎潟から白神山地ビジターセンターに至るまでの車窓から観察される事柄で、小学校または中学校の社会科で教材化してみたいものを示し、どのような授業を展開したいかについて 561～600 字で説明せよ。

課題②：函館における観光を一層活性化するにはどのようにすればよいか。その内容を自身で観察した函館の様子を参考にして 561～600 字で説明せよ。

課題③：今回の現地実習の集合から解散に至るまでの間で最も印象に残ったものを示し、その理由を添えて 761～800 字で説明せよ。

細かな字数制限をしたのは 1 行当たり 40 字で書式指定した様式で 1 行単位での推敲を促すためである。大学卒業後は、限られた字数で必要な情報をまとめる機会が多く出てこようし、字数を制限しなければ「長ければ良い」と考えた冗長なレポートが提出される懸念もある。なお、レポートの締め切りは、著者（香川）に 8 月 17 日より海外出張する予定があったため、8 月 15 日の 23:59 とし、提出はすべて E メールの添付ファイルで行わせた。幸いにも締め切りに遅れた者は全くいなかった。これらの結果をまとめたものが表 1 である。

1. レポート課題①の分析と評価

課題①では、授業の対象となる事象について車窓観察を通じて挙げさせた。複数の事象について触れた者も散見されたが、最初に取り上げられた事象に着目すれば、最も多くの者に取り上げられたのは「気候と生活の

表1　レポート課題に対する記載内容の整理

属性	レポート課題１	レポート課題２	レポート課題３
4m1	果樹栽培	函館までのアクセス向上、外国人観光客の取り込み	白神山地ビジターセンター
4m2	自然エネルギーの活用	函館までのアクセス向上	弘前ねぷた
4m3	風力発電の風車	函館までのアクセス向上、道内の他の地域との連携	函館の街並み
4f1	米作と果樹栽培	子供も楽しめる「まちづくり」で家族客を取り込む	八郎潟
3m1	道の駅	一層の景観整備、シンプルで分かり易い市内交通	弘前ねぷた
3m2	高速道路と一般道の比較	函館山からの景観を観光の軸にする	金森レンガ倉庫群
3m3	八郎潟で暮らしてみよう	格安ツアーの設定、ご当地キャラの作成、芸能人親善大使	弘前ねぷた
3m4	特産品を景観にする工夫	路面電車の路線拡充や利便性の向上	弘前ねぷた
3m5	針葉樹林と広葉樹林	夜景を前面に押し出した観光地設計、外国人観光客の取り込み	函館山からの夜景
3m6	信号機、家屋の形態	新しいタイプの観光客の掘り起こし（ゆるキャラや祭）	函館山からの夜景
3m7	八郎潟の大規模農業	観光スポット間で楽しめる工夫を施す	函館山からの夜景
3m8	「動物注意」の道路標識	函館までのアクセス向上	函館山からの夜景
3m9	米づくり	「学ぶ」施設の追加、観光客も地元住民もともに楽しめる商業	八郎潟
3m10	コンビニの積雪・防寒対策	函館までのアクセス向上、函館～新千歳のLCC運航	八郎潟
3m11	風力発電の風車	函館までのアクセス向上	弘前ねぷた
3m12	積雪対策の様々な工夫	外国人観光客の取り込み、函館までのアクセス向上	八郎潟
3m13	積雪対策の様々な工夫	函館までのアクセス向上	函館山からの夜景
3f1	日本の主食と特産品	高齢者が安心して楽しめる「まちづくり」	函館山からの夜景
3f2	八郎潟の広大な景観	観光客を退屈させないスポット増設	白神山地ビジターセンター
3f3	積雪に対する生活の工夫	観光客が分かり易い公共交通機関のソフト面の充実	弘前～青森でみた大文字
3f4	屋根の形状	通過客ではなく滞在客を獲得できる「まちづくり」	函館山からの夜景
3f5	八郎潟の米作	路上地図の増設、市内移動の利便性向上	メモリアルシップ摩周丸
3f6	八郎潟の大規模農業	ゆるキャラの作成などソフト面の充実	弘前ねぷた
2m1	家屋の屋根の傾斜	新幹線を活用した高速交通ネットワークの構築	大潟村干拓博物館
2m2	家屋の屋根の傾斜	函館駅周辺にくつろげる広場（お金を使わせる）	弘前ねぷた
2m3	信号機の形状	観光客に対するソフト面の充実（空港利用者へのサービス等）	弘前ねぷた
2m4	八郎潟干拓の理由と現状	知名度を上げるための積極的な広報活動	五稜郭
2m5	米作、寒冷地の建物の工夫	知名度のアップ＝宣伝活動の強化	函館の景観、夜景
2f1	信号機の形状	巡回バスの充実	函館山からの夜景
2f2	コンビニの立地	ご当地キャラの作成、インパクトのあるご当地グルメ創作	白神山地ビジターセンター
2f3	家屋や商店の形状	函館までのアクセス向上、景観の統一	函館市街地の景観
2f4	信号機の形状	レンタサイクルの充実（坂に備えて電動アシスト自転車も）	白神山地ビジターセンター
2f5	家屋の屋根の形状	歴史を強調した広報、近代遺産のアピール	弘前ねぷた
2f6	積雪対策の様々な工夫	夜景に限らず夜間も楽しめる「まちづくり」、一層の情報発信	弘前ねぷた
2f7	果樹栽培	観光客と地元客の両方が使いやすい公共交通機関の充実	函館市街地の景観

注1）課題1～3の内容（理由などの詳細な記述を除く）について　資料：受講学生が提出したレポート
（課題1）八郎潟～白神山地ビジターセンター間の車窓から観察できた事柄のうち小学校または中学校で教材にしたい事象と授業内容
（課題2）函館観光を一層活性化させるために必要なもの
（課題3）今回の現地実習で最も印象に残ったところ
注2）「属性」列の番号とアルファベットについて
（1文字目）学年、（2文字目） m：男子学生、f：女子学生、（3文字目）シリアル番号

関係」に関するものであった。家屋の屋根の形状、縦置き型の信号機、コンビニエンスストアの風除け入口など、積雪に対する工夫を景観から読み取っているケースが多かった。これとほぼ同数を数えたのが、米作を中心とした農業に関するものであった。とりわけ八郎潟に関しては、篠原教授の説明を得られたことも手伝ったのか、干拓博物館を教育活動に活用したいというレポート、大潟村特産品センターのような地産地消を「食育」の観点から取り上げたいというレポートもみられた。他には風力発電の大型風車を題材にして再生可能エネルギーを扱う授業、高速道路や空港などの地域間交通をテーマにした授業、植生から気候を読み取る授業、商業立地から消費生活を考えさせる授業という提案もあった。

着眼点はおおむね予想していた通りであったが、農業に関しては予想を上回る数の回答が得られた。これには、小学校社会科で米作が必ず扱われていることも深く関連していよう。

レポートの出来具合に関してみると、総じて無難に仕上がっているものの、規定量まで引き延ばして書いたように感じられるレポートが多く認められた。まずは書きたいポイントを整理して書き流し、それを推敲しながら規定分量に近づけていくという作業は骨が折れるものの、学生たちが卒業までに会得しておかねばならない技術である。そうした意味で、次回からは論文やレポートの書き方についての事前指導をさらに徹底しておくつもりである。

2. レポート課題②の分析と評価

課題②では、函館観光の一層の活性化に必要な取り組みを考えさせた。広い枠組みでは、観光客にも市民にも使いやすい案内、「ゆるキャラ」などの導入による知名度や親近感の創出や促進など、都市の持つ潜在能力を引き出すようなソフト面の充実が多く取り上げられた。他方、より絞り込まれた提案としては、函館へのアクセスを向上させるべきであるとの指摘が最多を数える提案となった。今回は青森側から青函トンネル経由で函館に乗り込んだため、時間距離を実感した学生が多かったのかもしれない。しかし、帰路のこともあってか航

空路線を調べた学生も少なからずいたようで、航空路線の脆弱さも指摘された。つまり、現在の北海道は新千歳空港が玄関になっていて、函館は小樽運河、旭山動物園、富良野の丘陵地など北海道の人気スポットから外れているとの洞察もあり、期待していた水準のまとめができていることに感心した。

ソフト面の充実について触れたレポートでは、昨今ブームになっている「ゆるキャラ」の導入が多く提案されたが、その大半は具体的なキャラクターの提案までには至れていなかった。また、「函館は大人向きの観光地」という指摘も多く出され、それを一層伸ばして中高年のリピーターを増やす工夫をすべきという提案の一方、幼児や小学生連れでも安心して楽しめる施設が不足しているので当該施設を拡充しないとリピーターは期待できないという提案も得られた。

3. レポート課題③の分析と評価

課題③では、今回の現地実習で最も印象に残った訪問地とその理由を問いかけた。最も多くの者が回答を寄せたのが「弘前ねぷた」であったが、これは事前学習会でも多く扱われたテーマであったし、景観（ランドスケープ）だけでなく音風景（サウンドスケープ）が伴っていたことも大きな要因であろう。「ねぷた」を取り上げた者の多くが、ほぼ漏れなく参加者の多様性を指摘していた。つまり「一部の者だけでなく、老若男女、自治会、職域、観客のすべてが創りあげた祭」という、地域の歴史を反映した盛り上がりに魅力を感じていた。そこには小学校社会科で扱われる「地域の伝統と文化」の縮図があり、身をもってそれが体験できたことは学生たちにとって貴重な経験となったに違いない。

「ねぷた」に次いで多くの者が回答を寄せたのは、函館山からの夜景であった。我われの訪問時にはあいにくの天候となったが、それをもってしても多くの者が深い印象を受けたのは、美しさもさることながら、経済活動を投影した夜景が地形的特色をも忠実に反映しているからであろう。陸繋島やトンボロという大学入試でも頻出する用語を示し、それを自身の眼で確認できた喜びを語った者も多くいた。「百聞は一見にしかず」を体現する地理学の醍醐味がここにある。

これら 2 点に比べれば回答数が若干少なかったものの、一日目の行程からは八郎潟と白神山地ビジターセンターの 2 つが、2 日目の行程からは日中に巡った函館市街地の景観や風情が複数の回答を得た。このように今回の現地実習では、関心（感心）を得たポイントが万遍なく散布しており、エクステンシブ・フィールドトリップの優れた点が具現化したといえよう。レポートで触れた場所への再訪への意志を記した者も多く、今後とも風聞に頼らず「地域の生の姿」から学ぶ姿勢を維持してほしいと願わずにはいられない。

Ⅵ. まとめ

本授業科目では、義務教育で重視される項目をたどり、それを地理的な認識のもとに理解することを目標にして授業を進めた。従来にない多人数での現地実習となったが、おおむね当初の目的は果たせたのではないかと思う。しかし、40 名近い学生たちを 1 人の教員で引率するのは決して楽ではない。たとえば、乗り物に乗る際の点呼に時間を要する、集合時間に全員が揃わないことがある、屋外の徒歩行動で集団が縦長になり口頭での説明が行き届かない、部屋割りや集金に手数がかかるなどの難点がある。こうした難しさの一方で実習を無事に終えることができたのは、ブックレットの作成から現地での指導補助まで、多方面にわたる活躍をしてくれた大学院「人文地理学特論」の受講生諸君によるところが大きい。数年前から大学院生には、教育現場での引率業務を視野に入れて参加をお願いしているが、取り組みに対する院生一人ひとりの濃淡はあるものの、多大な教育効果が上がっていると考えている。

学部の受講生に関しては、かなり前向きな者がいる一方で、「教員免許の取得に必要だから」という決して積極的ではない理由から受講している者がいることも否定できない。総合科学課程の廃止以降、開講科目数が減少したため、学生諸君からみた教員免許取得のための時間割編成がタイトになっている。こうした要件を何らかのかたちで解消できれば、現地実習を伴う本授業科目の一層の質的向上が図れよう。授業内容の充実に更なる工夫を施すとともに、カリキュラム上のフレキシビリティを増すための努力も怠らないようにしたい。

謝辞　現地実習の際に大変お世話になった弘前大学名誉教授の牧田 肇先生、秋田大学の篠原秀一先生に末筆ながら厚く御礼申し上げます。

蛯原宏（2006）「既存交通と対峙する北国の第 3 種空港―大館能代空港/庄内空港、東京へ飛ぶ白銀の翼―」、鉄道ジャーナル、40-5、pp. 46-59.

藤塚吉浩（1997）「函館市西部地区における歴史的町並み保全運動の展開」（浮田典良編『地域文化を生きる』、大明堂、所収）、pp. 188-200.

林郁代・松原仁（2007）「ハングル表記函館観光情報提供の現状分析」、観光と情報、3-1、pp. 10-18.

林勇希（2003）「函館観光の現状と課題―魅力ある街づくりのために―」、札幌国際大学刊行教育研究年報、9、pp. 101-106.

平野幸子（2007）「北海道三都（札幌・小樽・函館）のクリスマス」、照明学会誌、91-12、pp. 740-741. および pp. 782-792.

黄孝春・山野豊・王健軍（2012）「知的財産権をベースにしたりんごの生産販売体制の再構築」、人文社会論叢・社会科学編（弘前大学）、27、pp. 1-19.

井上能孝（2008）「五稜郭（亀田御役所土塁）築造と函館観光の原点―函館開港 150 周年に想う―」、函館大学論究。39、39-53.

岩本英和（2011）「世界遺産保全とエコツーリズムの活用に関する一考察―日本の世界自然遺産・白神山地を事例として―」、アジア太平洋研究科論集（早稲田大学）、21、pp. 68-94.

香川貴志（2003）「東京を歩く―地下鉄銀座線沿線のフィールドトリップ、平成 14(2002)年度『地理学臨地実習』『地域環境学臨地実習』の覚え書き―」、京都教育大学教育実践研究紀要、3、pp. 27-38.

香川貴志（2005）「道央探訪―平成 16(2004)年度『地理学臨地実習』『地域環境学臨地実習』の覚え書き―」、京都教育大学教育実践研究紀要、5、pp. 33-43.

香川貴志（2007）「長崎ば、さるかんね―平成 18(2006)年度『地理学特講（地理学臨地実習）』『地域環境学臨地実習』の覚え書き―」、京都教育大学教育実践研究紀要、7、pp. 1-10.

香川貴志（2009）「函館・札幌・小樽のエクステンシブ型フィールドトリップ―平成 20(2008)年度『地理学特講（地理学臨地実習）』『地域環境学臨地実習』の覚え書き―」、京都教育大学教育実践研究紀要、9、pp. 1-10.

香川貴志（2010）「歩くぞなもし城下町―松山市街地のフィールドトリップ、平成 21(2009)年度『地理学特講（地理学臨地実習）』『地域環境学臨地実習』の覚え書き―」、京都教育大学教育実践研究紀要、10、pp. 13-22.

香川貴志（2011）「歴史的遺産の『まちづくり』への応用から学ぶ―津和野、萩、石見銀山を巡るフィールドトリップ、平成 22(2010)年度『地理学特講（地理学臨地実習）』の覚え書き―」、京都教育大学教育実践研究紀要、11、pp. 1-11.

香川貴志（2012）「香川健地理学漫遊―平成 23(2011)年度『地理学研究』の覚え書き―」、京都教育大学教育実践研究紀要、12、pp. 1-13.

河南　透（2011）「青森ねぶた祭におけるねぶた題材の変遷」、情報と社会、21、pp. 161-174.

金藤志朗（1998）「函館ヒストリープラザ―倉庫から商業施設へ―」、*Re: Building Maintenance & Management*、19-4、pp. 58-65.

川島智生（2011）「20 世紀初頭・函館の建築の史的探究―明治 40（1907）年大火の復興を巡って―」、神戸女学院大学論集、58-1、pp. 43-67.

小松田儀点（2010）「八郎潟―期待と回想との間で―」、秋田県立大学総合科学研究集報、11、pp. 5-16.

近藤武明（2006）「八郎潟周辺地域と大潟村における住民の関係構築過程」、立正大学社会学論叢、5、pp. 3-12.

小杉八郎（1976）「城下町弘前の保存修景をめぐる諸問題」、日本都市学会年報、10、pp. 119-132.

黒瀧十二朗（2002）「弘前城下に於ける都市問題の諸相」（弘前学院大学地域総合文化研究所編『地域学』所収）、pp. 23-41.

牧田　肇（2002）「振興の観光対象『世界遺産・白神山地』とエコツーリズムの模索」、地理科学、57-3、pp. 176-186.

牧田　肇・竹内健悟、奥村清明（2002）「世界遺産『白神山地』の自然保護と利用の問題」、地理、47-3、pp. 42-47.

正木　聡（2007）「路面電車の観光活用に関する研究―函館市の事例―」、日本観光研究学会第 22 回全国大会論文集、pp. 321-324.

松村公明（1994）「東北地方における宿泊機能の地域的特性」、筑波大学人文地理学研究、18、pp. 19-36.

三島佳恵・檜垣大助・牧田　肇（2009）「白神山地の小規模地すべり地における微地形と植生の関係」、季刊地理学、61-2、pp. 109-118.

三浦　修（1996）「裸地へのミズゴケの侵入過程とミズゴケ泥炭の形成―東北大学八甲田山植物実験所における例―」、季刊

地理学、48-1、pp. 1-13.
三浦俊一・大谷良光・立田健太（2009）「弘前ねぷた祭り運行団体と子ども・学校との関わりの現状と意識」、弘前大学教育学部紀要、102、pp. 125-132.
三浦鉄郎（1970）「八郎潟東岸平野における開発の歴史地理学的研究」、地理学評論、43-11、pp. 674-685.
森下満・柳田良造・野田孝博（2005）「変化と多様の町並み色彩形成のしくみ―函館市西部地区のペンキ色彩と住民の暮らしのかかわり―」、日本建築学会計画系論文集、592、pp. 139-145.
中島義一（1975）「岩手・青森両県交界地方における定期市」、駒澤地理、11、pp. 57-66.
七尾伸太郎・久保勝裕（2005）「寺社の配置計画からみた城下町の都市デザインに関する研究」、日本建築学会北海道支部研究報告集、78、pp. 481-484.
成田弘成（2004）「刊行のグローバリゼーションとは何か？ 世界遺産『白神山地』を事例の中心にして」、桜花学園大学人文学部研究紀要、6、pp. 233-246.
西村達弘（2011）「青森県のりんご輸出振興の取組みと今後の展開」、農業および園芸、86-8、pp. 798-807.
大隈一志・吉谷地裕（2012）「白神山地の恵みを活かすエコツーリズムの推進―白神山地の保全と活用に向けて動き出した“環白神”地域取り組みから―」、観光文化、36-1、pp. 21-25.
岡本哲志（2008）「函館―坂と水際に潜む近代港町の歴史的固有性―」（岡本哲志＋日本の港町研究会『港町の近代―門司・小樽・横浜・函館―』、学芸出版社、所収）、pp. 141-203.
奥平忠志（1988）「青函トンネルと青函連絡船」、地理、33-3、pp. 35-41.
大谷良光・立田健太・井上怜央（2006）「青森ねぷた・弘前ねぷたへの子どもの関わりと意識―小学校 4 年生を対象にした調査―」、弘前大学教育学部紀要、96、pp. 51-60.
斉藤茂樹（1988）「青函トンネルの開通と新生函館の都市づくり」、オペレーションズ・リサーチ（経営の科学）33-12、pp. 599ˆ604.
酒井多加志（2004）「北海道の港湾の史的展開」釧路論集（北海道教育大学釧路校研究紀要）、36、pp. 49-56.
坂本犬之介（2009）「五稜郭開城までの 400 日―ドキュメント箱館戦争―」、歴史群像、18-1、pp. 64-79.
坂本進一郎（1985）「八郎潟における大規模農業経営」、月刊自治研、27-8、pp. 46-53.
佐藤敦（1990）「八郎潟干拓地の土壌と農業」、粘土科学、30-2、pp. 115-125.
佐藤敦（2005）「八郎潟干拓の歴史」、砂漠研究、15-3、pp. 159-163.
佐藤延子（1993）「都市景観条例と地域開発―金沢市と函館市の場合―」、大垣女子短期大学研究紀要（調査・研究編）、34、pp. 9-21.
佐野静代（2005）「エコトーンとしての潟湖における伝統的生業活動と『コモンズ』―近代の八郎潟の生態系と生物資源の利用をめぐって―」、国立歴史民俗博物館研究報告、123、pp. 11-34.
四宮俊之（2007）「りんごの消費や需要に見る歴史文化性の差異について」、弘前大学大学院地域社会研究科年報、4、pp. 21-38.
白取裕士（2011）「東北新幹線新青森駅周辺のまちづくり―青森都市計画事業石江土地区画整理事業―」、区画整理、54-4、pp. 71-80. および巻頭図 2p.
鈴木章生（2011）「都市祭礼の伝統と変容―弘前の『喧嘩ねぷた』を中心に―」、人文学研究（目白大学）、7、pp. 97-115.
竹谷勇勝（2011）「青森県リンゴ産業における加工事業の取り組み」、果実日本、66-8、pp. 51-55.
田中重好（1983）「弘前ネプタ祭の研究―参与観察を中心として中間報告―」、文経論集（弘前大学）、18-3、pp. 33-72.
立田健太・佐藤紘昭・大谷良光（2009）「ねぷた祭への高校生の観覧・参加状況と祭への意識（思い）調査―ハネト若者離れ問題を焦点として―」、弘前大学教育学部紀要、102、pp. 105-114.
戸祭由美夫（2000）「幕末に建設された北海道の囲郭―五稜郭の囲郭プランの持つ意義の探求―」（足利健亮先生追悼論文集編纂委員会編『地図と歴史空間―足利健亮先生追悼論文集―』、大明堂、所収）、pp. 303-315.
戸祭由美夫（2002）「箱館奉行所方形囲郭に関する近代以降の跡地利用」、歴史地理学、41-1、pp. 60-72.
豊田　隆（1987）「果樹市場とりんご産地商人」、弘前大学農学部学術報告、48、pp. 28-76.
八木浩司ほか（1991）「東北地方におけるスキー場開発の推移とその立地類型」、東北地理 43-3、pp. 161-180.
山野明男（2003）「秋田県八郎潟干拓地における干拓地農業の展開過程」、地學雑誌、112-1、pp. 114-130.
横尾　実（1987）「弘前の都市構造への歴史的制約」、東北地理、39-4、pp. 302-315.

横尾　実（1993）「秋田における都市構造の歴史的再編」、人文地理、45-3、pp.244-260.
横尾　実（2002）「東北地方の城下町起源都市における地域構造の歴史的形成様式―1945 年から 1990 年代まで―」、季刊地理学、54-4、pp.201-219.
米地文夫（1995）「戊辰戦争時～明治初年における地名『東北』―史料および明治前期地歴教科書の分析―」、季刊地理学、47-4、pp.267-283.