

【指定テーマ2 海事教育の現場から】

《研究論文》

小学校社会科における海運教育の変遷と今後の課題

木村 博一
(広島大学)

目 次

1. はじめに
2. 戦後初期（敗戦直後から 1950 年代前半まで）の
小学校社会科教科書における海運の記述の特色
3. 1960 年代から 1980 年代にかけての
小学校社会科教科書における海運の記述の変遷
4. 1989（平成元）年学習指導要領改訂と
小学校社会科産業学習における運輸学習の位置づけ
5. 小学校社会科産業学習における運輸学習が直面した課題
－自動車工業の学習との比較を通して－
6. 小学校社会科における海運教育の充実と定着に向けての課題
7. おわりに

1. はじめに

社会科は、今から 70 余年前、敗戦直後の教育改革によって設置された教科である。本稿では、紙幅の制限などの理由により、小学校社会科のみを考察の対象とする。

小学校社会科において、海運教育はどのように取り扱われてきたのか。筆者は、本稿の執筆に当たって、今日までの小学校社会科教科書における海運関係の記述の変遷を改めて辿ってみた。その結果、他の時期と比較して海運の記述が充実している時期を二つ見出すことができた。その一つが、戦後初期（敗戦直後から 1950 年代前半まで）の社会科教科書である。もう一つが、1989（平成元）年の学習指導要領改訂にともなって発行された社会科教科書である。

もっとも、相対的に充実した記述がなされた時期が見出されるということは、そうでない時期の方が長いということを暗示している。こうした変遷が生じた根本的な理由はどこにあるのか。本稿の目的は、この問いの考察を通して、今後の海運教育を充実させていくための課題を浮き彫りにしていくことである。

その目的を達成するために、本稿では次のような手順で考察を進めていく。

2. と 3. では、業界最大手である東京書籍発行の小学校社会科教科書を取り上げて、太平洋戦争後の社会科成立当初から 1980 年代にかけての教科書記述の変遷と各時期の教科書の特色について考察していく。他社の教科書記述を引用する紙幅はないが、概ね同様

の傾向を帯びていることは確認済みである。そして4. と5. では、他の時期と比較して充実した運輸学習（海運学習）が展開された1989（平成元）年版の学習指導要領に準拠した社会科教科書と授業の内容を検討し、それがなぜ定着するに至らなかったのかについて、社会科産業学習の定番とされてきた自動車工業の授業と対比しながら検討していく。その上で6. では、小学校社会科における海運教育の充実と定着に向けての課題を述べていく。

2. 戦後初期（敗戦直後から1950年代前半まで）の

小学校社会科教科書における海運の記述の特色

2. 1 戦後初期の小学校社会科教科書における海運の記述

まずは、戦後初期の小学校社会科教科書の「海運」関係の記述を概観していく。

◎海後宗臣監修『新しい社会科 六年上』（東京書籍、1950年、124～151頁）より

四 世界への道

- (一) 貿易館の外国人 (略)
- (二) 工業をおこすために (略)
- (三) 海外から物資を

朝早く港に大型の貨物船が一せきはいつてきました。はと場に横づけになると間もなく、荷物の陸あげが始まりました。荷物はすぐにはと場の近くの倉庫に運ばれ、うす暗い倉庫の中に山のように積み上げられました。午後になると、また一せきの小型貨物船がはいってきて、大型船の後に横づけになりました。

これらの船は何を運んできたのでしょうか。大型船の荷物は穀物でした。二つの倉庫が小麦とまめのふくろでいっぱいになっています。こんなにたくさんの食料を外国から輸入しなければならないのです。小型船からおろした物は綿とパルプで、すぐに倉庫に入れられました。綿は綿糸や綿織物、パルプは人造絹糸にしたり、またその糸で布に織ったりして売り出すために輸入したのです。けれども小麦やだいの量に比べるとそれほど多くはありません。…（中略）…

- (四) 海外へ生産品を (略)
- (五) 外国と結ぶ生活

私たちの着物は、たいてい日本で織っていますが、原料は外国から来たものが多いのです。木綿はアメリカ合衆国やインドやエジプトで作る綿から、毛糸はオーストラリアから輸入する羊毛から、人造絹糸はフィンランドやスウェーデンでできるパルプから作ったものです。これらを作るためにどんなに多くの人が働いていることでしょうか。またこうして作った物を集めて、トラックや汽車や汽船を使って日本に運んでくるまでも、ずいぶんたくさんの人が働いています。これでも、たった一まいの着物でも私たちの手にはいるまでには、遠い国々の人々の働きがどんなに必要かわかります。…（後略）

◎海後宗臣監修『改訂 新しい社会科 六年下』（東京書籍、1952年、89～90頁）より

また、日本は四面海に囲まれているので、外国貿易のための海上交通もたいせつです。以前は、国内の港と港を結ぶ航路のほか、世界のおもな港との間にも航路が開かれていて、多くの船が人や物を運んでいました。けれども今では、特別の場合のほかは内国航路だけにかぎられています。それで食料や工業の原料を輸入したり、できた工業製品を輸出したりするのは、外国の船にたよっています。

このように海上交通が発達したおかげで、私たちは世界の国々と安全に、またわずかの日数で行き来することができるようになってきました。こうして世界の国々との行き来がさかんになるにつれて、今では外国との結びつきなしには、私たちは一日もくらしていけないようになってきました。

◎海後宗臣監修『新しい社会 六年上』（東京書籍、1954年、95～96頁）より

日本を中心とした航路 日本は四方を海にかこまれた国です。それで外国といききするには、どうしても汽船か飛行機にたよらなければなりません。ことに日本を復興させ、国民の生活を高めるためには、貿易をさかんにすることが大切です。それで大量の貨物を、安い運賃で運ぶ海上交通がひじょうに重要なも

のになっています。

下の地図（引用者註：省略）は日本を中心にした、世界の定期航路を示したものです。ニューヨーク航路、ヨーロッパ航路、南アメリカ航路、バンコク航路、インド・パキスタン航路、ラングーン・カルカタ航路、ボンベイ・カラチ航路、インドネシア航路の九つの大きな航路があります。このうちで、ニューヨーク航路とヨーロッパ航路は、ヨーロッパやアメリカの国々にとっても大切な航路として知られています。日本の貿易をさかんにするために、これらの航路が日本にとって、どんなに大きな役目をはたしているかを考えてみましょう。

日本の海運のうつりかわり 1860年、咸臨丸は、アメリカに行く幕府の使節を乗せて、浦賀を出発し、37日目にサンフランシスコにつきました。これが日本の船が太平洋を横断した最初です。

ところが明治の終わりから大正へかけては、日本の産業が急にさかんになり、それにつれて1万トンもある大きな汽船が国内でつくられ、海をわたってアジアやアメリカ、ヨーロッパなどいききをするようになりました。また大正時代からは、汽船の数もますますふえて、第一次世界大戦の終わった1918年（大正7年）には、イギリス、アメリカについて世界第3位の海運国にまでなっていました。このころから日本と釜山、大連、天津、青島、上海、香港をつなぐ大陸への航路はもとより、太平洋の航路では、日本の商船が外国を圧倒していました。そして、1938年（昭和13年）日本の貨物船「金華丸」はふつう12、3日はかかる横浜、サンフランシスコ間を、10日5時間4分で横断して、当時の世界記録をたてました。

こうした優秀船は、日の丸のはたをかかげて、七つの海に活躍したのです。けれども、第二次世界大戦中に、この優秀船もほとんどしずめられ、戦前600万トン以上もあった汽船が、わずかに150万トンになってしまいました。しかもこの残った汽船の大部分は、戦争中まにあわせにつくった汽船や、いたんで動けない汽船でした。

それが、近ごろになって、ようやくりっぱな船もできるようになりました。そして世界の海上交通の仲間いりも許され、1953年3月31日、横浜を出港した明石山丸（1万トン）は、パナマ・スエズの両運河を通過して、8月12日世界一周の旅から帰りました。こうして戦後はじめて、日本の船が世界を一周しました。そして戦後5年をへた日本の商船隊は、1951年には、やっと世界第八位にまで回復しました。

日本の海運がさかんになり、むかしのようにたくさんのりっぱな船を持って、日本ばかりでなく世界の国々の人や荷物を積んで働けるように早くしたいものです。

2. 2 戦後初期の小学校社会科教科書における海運の記述の特色

戦後初期の小学校社会科教科書の海運の記述の特色は、日本という国家・社会の復興、特に人々の生活の安定という観点から貿易振興の必要性を強調するとともに、貿易を担っている海運の重要性について詳述していることである。3番目に引用した1954年版の教科書に最も顕著に表れているように、戦後初期の小学校社会科教科書は、貿易を担う海運を復興することの重要性を子どもたちに語りかけることに力を注いでいた。

ちなみに、1957年に発行された海後宗臣監修『新編 新しい社会 六年上』（東京書籍）は、1954年版の教科書と同様に「日本を中心とした航路」「世界の航路」について記述しているが、明治から第二次世界大戦直後にかけての日本の海運の盛衰についての記述はなく、1957年頃の状況をわずか3頁で淡々と記述しているのみである。代わって、世界の鉄道や世界の航空路について記述されていることが注目される。

3. 1960年代から1980年代にかけての小学校社会科教科書における海運の記述の変遷

1958（昭和33）年、学習指導要領が改訂された。小学校社会科の学習指導要領は、1947（昭和22）年に初めて発行され、1951（昭和26）年と1955（昭和30）年に学習指導要領が改訂されてきた。1958年の改訂までの社会科は「問題解決学習」（子どもが自らの疑問を追究していく学習）を基本的な学習指導原理としていた。そこで、1958年の学習指導要領は「系統学習」（知識を系統的に習得していく学習）への一大転換を図ったと言われている。

る¹⁾。本稿で用いている「戦後初期の社会科」という概念は、このように社会科という教科の性格が大きく転換する以前の社会科という意味であり、以後の社会科と区別するために社会科教育学界で広く用いられてきている表現である²⁾。ちなみに、「道徳」の時間が特設されたのも、この1958年の学習指導要領改訂の時のことである。

1958年に改訂された後、学習指導要領は、ほぼ10年ごとに改訂されながら、今日に至っている。本節では、1960年代から1980年代にかけての小学校社会科教科書の海運関係の記述の特色と変遷について考察していく。広く見渡せば、日本の国家・社会が戦後復興期から高度経済成長期に入り、加工貿易による経済発展が推進されていた頃のことである。

3. 1 1960年代から1980年代にかけての小学校社会科教科書における海運の記述

◎海後宗臣監修『新しい社会 5年上』（東京書籍、1961年、72～75頁）より

（四）海と空の交通運輸

産業と海上輸送 船は重い荷物や大きな製品を、いちどにたくさん運ぶことができます。それで石炭、石油、鉄材、機械、木材などの輸送には、貨物船がぜひひつようです。これらの原料や製品は、外国と取引するので、海上輸送はわが国の産業にとって、とくにたいせつなはたらきをしています。

船でいちばん多く運んでいるのは、石炭や石油です。北海道や北九州の石炭は、おもに海上輸送によって、京浜、名古屋、阪神などの工業地帯へ運ばれています。石油は、外国から船でたくさん運んでいます。ちかごろでは、四万トンもある大きなタンカーが、製油工場のある港にはいっています。

わが国は、第二次世界大戦前は海運国といわれ、商船のトン数も世界で三番めに多かったのですが、戦争のために、ほとんど全部を失いました。しかし、最近では、しだいに商船の数もふえてきました。

港と施設 わが国は海岸線の出入りが多いので、よい港が開けています。なかでも、神戸、横浜、大阪、東京、名古屋などは、せつびのよく整った港です。港には、大きな貨物の積みおろしにひつようなさんばしがいくつもあり、臨港鉄道がさんばしまではいり、高いクレーンもできています。また、大きな倉庫がいくつもならんでいて、原料や製品の出し入れに使われています。

国内航路 国内の航路は、日本の南西部に発達していて、よい港もたくさんあります。ことに北九州工業地帯の若松、門司、下関などから、阪神、名古屋、京浜工業地帯への港へは、多くの航路が開かれていて、船の出入りがさかんです。また、瀬戸内海の東のはしにある神戸、大阪を起点として、西日本ばかりでなく、東日本、うら日本への航路も開かれています。そのほか、名古屋工業地帯にある名古屋、四日市、東海地方の清水、京浜工業地帯の東京、横浜、川崎、うら日本の新潟、高岡（伏木）、北海道の函館、室蘭などの港の間には、航路が開かれていて、それぞれの地方の産業にひつような貨物の積みおろしをしています。そのほか、日本には島が多いので、これらの島をつなぐ航路が、それぞれの土地の産業をおこす支えになっています。

外国航路 産業の中心地に近い大きな港は、外国との船の行き来がさかんです。アジア、アメリカ、ヨーロッパをはじめ、世界の各地へいく航路がいくつも開かれています。この港に出入りする日本や外国の貨物船は、工業原料や食料を運びこみ、工業製品などを運び出して、産業になくってはならないはたらきをしています。

◎海後宗臣監修『新しい社会 6年下』（東京書籍、1961年、46～48頁）より

（一）せまくなってきた世界

進歩した交通 交通機関が発達して、国と国との間の人々の行き来は、むかしよりはずっと短い時間でできるようになりました。…（中略）…いまでは海上交通の発達により、二十五日で東京からローマに行くことができます。ジェット機を使えば、およそ三十時間あまりでローマに着きます。…（中略）

交通機関の発達によって、人々の行き来が便利になっただけでなく、運ばれる物資の量はたいへんふえてきました。海運だけでも、世界の国々の間では、九億二千万トンもの物資が運ばれています。また、一そうで十万トンもあるような大がたのタンカー（引用者註：写真付き）がはしっています。

このような交通機関の発達によって、世界の国々は、これまでにない深い関係をもつようになりました。

◎海後宗臣監修『新しい社会 6下』（東京書籍、1971年、65～72頁）より

(一) 結びあう世界

1 交通、通信による結びつき

交通機関のはたらき (略)

海の交通 船が発達するにつれて、海上交通は、大陸と大陸を結ぶ重要なはたらきをするようになってきました。船は大量の貨物を安く運ぶことができます。現在、世界の貿易品の約三分の二は船が運んでいて、国々の産業や国民生活を結びつけています。

大量の貨物を安く運ぶために、大型の船が使われています。1968年（昭和43年）に、わが国で作られた31万トンのタンカーは、石油を運ぶタンク車1万台もの石油をいちどに運ぶことができます。

陸の交通 (略)

空の交通 (略)

通信機関のはたらき (略)

報道機関のはたらき (略)

◎海後宗臣顧問『新しい社会 6下』（東京書籍、1980年、94～96頁）より

(一) 日本と関係の深い国々

貿易で結ばれている国 わたしたちは、五年生のときの学習で、日本は多くの食料を輸入していることや、輸入した原材料を加工して、製品を作り、大量に輸出していることがわかりました。日本は、貿易によって世界の国々と結びついています。どんな国々と結びついているのか、自動車を例にして調べることにしました。…（中略）…

つぎに、わたしたちは、日本の貿易全体について、貿易額の多い、おもな輸出の相手国と輸入の相手国を調べてみました。…（中略）…

わたしたちの毎日の生活は、外国とのつながりなしにはなりたたなくなっていることがわかります。…（後略）

3. 2 1960年代から1980年代の小学校社会科教科書における海運の記述の特色

1960年代から1980年代の海運の記述の特色は、次のようにまとめることができる。

まず、海運が十分に復興した水準に到達したという認識のためか、海運を復興する必要性を強調する記述が姿を消したことである。当時の日本の海運や港湾整備の状況が、どちらかと言えば、誇らしげに記述されている。その一方で、海運で働く人々の姿の記述が見られなくなり、海運について記述している文章量が減少したことも大きな特色である。

日本という国家・社会を成り立たせていくために、貿易が不可欠であることは説かれている。その時々日本の貿易の状況についても記述されている。貿易の大半を海運が担っていることも記述されている。しかし、海外から日本へ、日本から海外へ、海運に携わる人々が船で様々な物資をどのように運んでいるのかに関する記述は著しく減少した。この頃の教科書で学んだ子どもたちが、船で運ぶというのは至極当たり前の行為であると認識してしまい、海運が直面している課題や人々の苦労や努力への想像力を欠くようになったとしても不思議ではない記述がなされるようになったということである。

4. 1989（平成元）年学習指導要領改訂と

小学校社会科産業学習における運輸学習の位置づけ

4. 1 1989（平成元）年学習指導要領改訂

1989（平成元）年、小学校学習指導要領が改訂され、第5学年の社会科産業学習において「運輸、通信などの産業」が大きく取り上げられることになった。当該部分の学習指導

要領の記述は次のとおりである。

(3) 我が国の運輸、通信などの産業の現状に触れ、それに従事している人々の工夫や努力について理解できるようにするとともに、国民生活を支えるこれらの産業の意味について考えることができるようにする。

ア 我が国の陸上、海上、航空などの運輸業や主な貿易相手国と輸出入の品目などについて、地図や地球儀、資料などで調べて、我が国の運輸業の働きや貿易の特色について理解するとともに、これらの産業に従事している人々の工夫や努力に気付くこと。

イ 我が国の放送、新聞、電信電話などの産業について、…（後略）

この改訂がなされる前の1968（昭和43）年版と1977（昭和52）年版の学習指導要領において、小学校第5学年の社会科産業学習で取り上げることになっていたのは、農林水産業と工業のみであった。したがって、これらの基幹産業と同列に「運輸、通信などの産業」の学習が位置づけられたということは画期的なできごとであった。

3. 1の教科書記述の引用を振り返っていただきたい。1960～1980年代の小学校社会科教科書において海運関係の記述がなされていたのは、第6学年の「結びあう世界」「日本と関係の深い国々」といった国際関係について学習する頁であり、産業学習として位置づけられていた訳ではない。このように考えると、1961年版の第5学年の社会科教科書の記述は、1950年代の教科書の海運関係の記述の名残りと言ってよい。

後述するように、現行の2008（平成20）年版の小学校学習指導要領においては、第5学年社会科産業学習における工業の学習の一環として「貿易や運輸」の学習が位置づけられている。以上のことを考え合わせると、1989年版の学習指導要領における「運輸、通信などの産業」の学習の位置づけが如何に大きかったのかは明瞭である。

4. 2 1989（平成元）年版学習指導要領に準拠した

社会科教科書における海運の記述

学習指導要領が改訂されると、教科書各社は、それに準拠した内容構成に創意工夫を懲らすことになる。他方で、教科書無償制度などの理由によって、日本の教科書の頁数には一定の制約があることから、「我が国の陸上、海上、航空などの運輸業」のどれを重点的に取り上げるのかについては教科書各社で対応が分かれることになる。

子どもにとって身近な運輸業という観点から、多くの教科書会社が宅配便を取り上げたこともあって、どのように宅配便の授業を実践するのが大きなブームとなったのも、この頃のことである。そのような中で、海運に最も多くの頁を割いていたのが、学校図書の小学校社会科教科書である。ここでは、筆者の解説を交えながら紹介しておく。

【わたしたちのくらしと海上輸送】と題された本単元は、12頁で構成されている。

冒頭の4頁には、神戸港やコンテナ船などの写真が大小9枚掲載されている。その中には、「長さ6メートルのコンテナが約3000個も積めるんだよ」というキャプションが付いたコンテナ船の写真、「高さ70mもあり、最大40tの重さの物をあげさげすることができる。1時間に約40このコンテナを積みおろすことができる」ガントリークレーンの写真、「コンテナを陸上の決められた位置におく」トランスファークレーンの写真などが含まれている。さらに、「昔の貨物船では、工場などから送られてきた荷物を、1こ1こ積みこんでいました。そのため、これだけの荷物を積むには、1週間から10日もかかり、働く人もたくさん必要でした。コンテナは、いろいろな種類や大きさの荷物をひとまとめにして積みこむので、仕事がかんたんです。しかも、大きなクレーンがそなえつけられているので、速く、少ない人数でできるよ

になりました。コンテナに入れておけば、雨がふっても、中の荷物をぬらさずに積みおろしができます。」という【コンテナふとうで働く人の話】が掲載されている。

次の2頁のテーマは【コンテナ船を追って】である。大きな地図とともに、12月1日に神戸を出港したコンテナ船（神戸丸）が、名古屋、東京、ロサンゼルス、オークランド、東京、名古屋、神戸、ホンコン、カオシュン、プサンを経由して翌年の1月5日に神戸に帰港する航海日程が紹介されている。「ホンコンに着いたコンテナは、小さなコンテナ船に積みかえられて、東南アジアの国々まで運ばれます」という記述は、今日の実情を知る立場から見れば何とも感慨深いものである。

次の2頁のテーマは【コンテナ船で働く人々】である。「コンテナ船は休みなく、港から港へとコンテナを輸送します。船員も一度船に乗ると、約9か月間は船をはなれることはできません。」という本文とともに、「この船で働いている人は、わずか13名です。決められた日に、きちんと入港するためには、昼も夜も船を走らせます。船員が2名ずつ交代で、船を運転します。船を安全に航海させるためには、台風の位置などの気象情報をせいかくに知る必要があります。そこで、人工衛星からの電波を利用して、現在の船の位置をたしかめます。数時間おきにファクシミリで送られてくる天気図をもとに、どのようなコースをとったらよいかを判断します。安全に、しかも決められた日時に入港することが、コンテナ船の大切な役目です。」という【神戸丸の船長さんの話】も掲載されている。

次の1頁のテーマは【わが国のおもな港】、最後の3頁のテーマは【わが国の貿易】で、日本のおもな貿易相手国が輸出入の円グラフ付きの世界地図で紹介されている。

（加藤一郎、他『小学校社会 5下』（学校図書、1991年、26～37頁）より）

他社の小学校社会科教科書も、例外なく海運について記述しているが、割いている紙面は学校図書よりも少なく、多くて半分程度である。貿易（日本の輸出入）に関する記述の量は各社で大きな差は見られないが、海運の記述量の差は顕著である。

4.3 1989年版学習指導要領を踏まえた小学校社会科における運輸学習の問題点

本誌が『海事交通研究』であり、本特集のテーマが「海事教育」であることから、前項では学校図書の教科書の海運の記述を紹介した。しかし、運輸学習として当時さかんに実践されたのは、宅配便の授業であった。この宅配便の学習の問題点について、鳥取大学の小山直樹助教授（当時）は次のように指摘している。

本稿で扱う宅配便事業の場合、教科書に初出という事情もあり、教材解釈も流動的である。現行学習指導要領の延長線上で宅配便事業をとらえて行われる授業の場合は、「私たちの生活に役立つ」宅配便との解釈が採用される。この場合の「役立つ」とは「安全、丁寧、正確、迅速な輸送」という事実（それ自体は事実であるが）であり、企業努力や工夫を対象視することなく、「自分（子どもたち）にとって便利である」という自我に軸を置いた理解の形成に終始しがちである。「なぜ、宅配便各社はそのような工夫や努力をするのか？ せざるをえないのか？」を問い、「工夫・努力」を余儀なくさせる社会の仕組みやシステムの存在を探索させるという、社会科本来の役割は後退している³⁾。

この当時、全国各地の小学校で「昨日発送された魚が、今、宅配便で届きました。こんなに早く届いたのはなぜだろうか？」といった類の問いを追求する授業がさかんに展開された。筆者が見せていただいた授業では「優れた配送システムがある」「宅配便のトラックは渋滞に遭遇しないための連絡網を備えている」「宅配便のトラックは交代で運転しており、夜も休まずに届けてくれる」等の具体的な理由が出され、「宅配便業者は様々な工夫や努力をしているから」と結論づけられていた。その上で、子どもたちは「宅配便は自分たちの生活を便利にしてくれているのであり、役立っている」という理解に至っていた。

さて、この授業では、企業努力や工夫も思考の対象とされている。しかし、それは表面的な認識に止まっている。「工夫・努力」を余儀なくさせる社会の仕組みやシステムの存在

を探究させるという社会科本来の役割から後退しているという小山氏の宅配便の学習に対する指摘は、この授業にも当てはまるのである。

5. 小学校社会科産業学習における運輸学習が直面した課題

－自動車工業の学習との比較を通して－

5. 1 小学校社会科における自動車工業の学習の特長

ここでは、同じ小学校社会科第5学年の自動車工業の学習について、比較対象事例として考察していく。宅配便と同様に自動車が子どもにとって身近な存在であり、私たちの生活を便利にし、役立っているという点については誰もが認めるところであろう。

自動車工業の学習は、「自動車を組み立てる大きな工場」→「シートなどの大きな部品をつくる工場」→「アームレストのような小さな部品をつくる工場」という風に展開される（逆方向の展開でもよい）。子どもたちは「それぞれの工場でどのように自動車（部品）をつくっているのか」を学習し、「それぞれの工場で働いている人々はどのような工夫や努力をしているのか」を学んでいく。それとともに、子どもたちは「大きな組み立て工場」→「大きな部品の工場」→「小さな部品の工場」、いいかえれば、親会社→子会社→孫会社という自動車工業の階層構造を理解していくことになる。こうした階層構造が見えてくれば、例えば「孫会社の小さな工場は生産している部品の品質向上に磨きをかける」「労働者の賃金を低く抑える」等の企業努力をせざるを得ない理由も見えてくる。小山氏が述べていた「『工夫・努力』を余儀なくさせる社会の仕組みやシステムの存在を探究させるという、社会科本来の役割」とは、具体的には、このような社会の構造やしぐみを「社会の見方・考え方⁴⁾」として子どもたちに学ばせていく授業のことである。

自動車工業の学習であれば、教科書に準拠した授業であっても、教師は、広く日本社会の構造やしぐみを子どもたちに認識させていく授業を展開していくことができる。そのような認識に子どもたちを到達させることのできる社会科授業のあり方が既に構築されてきているのである。これが、小学校社会科第5学年の産業学習の定番として、自動車工業の授業が支持され続けてきている大きな理由である。

5. 2 小学校社会科において運輸（宅配便）の学習が定着しなかった理由

それに対して、運輸学習、特に宅配便の学習では、事業者の工夫や努力、言い換えれば、宅配便が驚くほど早く届くしぐみを子どもたちに理解させることはできていた。しかし、自動車工業の学習のように、広く日本社会の構造やしぐみを理解できる運輸業の学習を構築し得ているのかという点については疑問符が点灯する状況が続いていた。学習指導要領が求めているところの「国民生活を支えるこれらの産業の意味について考える」という点についても、「私たち教師は運輸の本質的な意味を子どもたちに考えさせることができているのだろうか」という模索が続く中で、月日が経過していったのである。

結局、小学校社会科第5学年の産業学習における運輸学習の大単元は、次の1998（平成10）年の学習指導要領改訂で姿を消すことになった。そして、現行版の2008（平成20）年の学習指導要領においても、「工業生産を支える貿易や運輸などの働き」を学習するということで、運輸学習は工業学習の一環という位置づけに止められているのである。

6. 小学校社会科における海運教育の充実と定着に向けての課題

6. 1 2017（平成 29）年学習指導要領改訂

2017（平成 29）年 3 月 31 日、小学校社会科学習指導要領が改訂された（※2020 年から全面実施される）。この学習指導要領で注目されるのが、社会科第 5 学年の工業学習における貿易や運輸の学習に関して、次のような記述がなされたことである。

- ・貿易や運輸は、原材料の確保や製品の販売などにおいて、工業生産を支える重要な役割を果たしていることを理解すること。
- ・交通網の広がり、外国との関わりなどに着目して、貿易や運輸の様子を捉え、それらの役割を考え、表現すること。

貿易や運輸の学習が、社会科第 5 学年の工業学習の一環として位置づけられているという点に関して変更は見られない。しかし、現行の 2008 年版学習指導要領における貿易や運輸の扱いよりも、その扱いが高められたことは間違いない。

加えて注目されるのが、2017 年版学習指導要領の小学校社会科全体の「目標」が次のように改められたことである。

社会的な見方・考え方を働かせ、課題を追究したり解決したりする活動を通して、グローバル化する国際社会に主体的に生きる平和で民主的な国家及び社会の形成者に必要な公民としての資質・能力の基礎を次のとおり育成することを目指す。（以下、略）

現行の 2008 年版小学校社会科学習指導要領の「目標」は、「（前略）…国際社会に生きる平和で民主的な国家・社会の形成者として必要な公民的資質の基礎を養う。」となっている。海運教育の充実に向けての観点から特に注目されるのが、「国際社会」が「グローバル化する国際社会」に改められたことである。これまでの「国際社会」であれば、日本とアメリカの関係のような二国間関係を学習することが求められていると解釈することも可能である。しかし、「グローバル化する国際社会」について学習するとなれば、世界的な視野で学習できる教材が求められてくる。海運、特に外航海運は格好の素材であり、海運教育の充実に向けた追い風が吹き始めていると解釈するのが自然である。

6. 2 海運教育の充実と定着に向けての課題

では、貿易や運輸の学習を充実させ、定着させていくために何が必要なのか。

通常、社会科教育実践者は、学習指導要領に準拠しつつ、教科書に広がりや深まりをもたせるように教材研究をする。故に、教科書で取り扱われていない社会事象にまで教材研究が及ばないというのが一般的傾向である。

2017 年の学習指導要領改訂で貿易や運輸の扱いが高められたことにより、社会科教科書の内容も充実するものと推察される。教科書の内容に広がりや深まりをもたせる教材研究をした海運学習の実践報告も多くなるものと予想される。

しかし、海運教育の充実と定着という観点から見ると、そこには越えていかねばならない大きな壁があると、筆者は考えている。

一つ挙げるとすれば、貿易や運輸の学習の充実を図る場合、貿易の学習ばかりが手厚くなり、運輸（海運）の学習が置き去りにされる可能性があるということである。より具体

的に言えば、「日本はA国から〇〇を輸入し、B国に△△を輸出している」といった貿易の関係ばかりが目目されるようになり、船で物資を運んでこそ貿易が成り立つにもかかわらず、運輸（海運）の観点が手薄になってしまうのではないかということである。このような筆者の危惧が杞憂に終わらない可能性が高いことは、本論文の前半で引用してきた教科書記述を含む今日までの社会科教科書の変遷が物語っている。

では、貿易や運輸の学習における海運の学習をどのように充実させていけばよいのか。「グローバル化する国際社会」を支えている海運、あるいは、「グローバル化する国際社会」における日本の海運について、何を、どのように子どもたちに学習させていけばよいのか。次項では、私たちの取り組みの一端を紹介する。

6. 3 海運教育の充実と定着に向けた筆者たちの取組

本号に活動報告を寄稿している村上忠君教諭と私は、授業改善のための教員の自主的な研究会（授業研究サークル）である「教職人の会」を9年前から年に数回のペースで広島県三原市で開催している。村上教諭が自身のテーマとして一貫して取り組んできているのが「海から見た社会科」の授業開発である。これまでに村上教諭は「村上海賊と石山合戦」「ノルマントン号とエルトゥール号」「航路啓開」などの授業を開発してきた。

そのような中で、資料の提供をお願いしたこと等が縁となって、日本船主協会の方々から「教職人の会」に足を運び、海運に関する様々な興味深い話を聞かせて下さるようになった。日本船主協会の方々からいただいた知識や情報をもとにして、「教職人の会」のメンバーが開発してきたのが、次のような授業である。

○村上忠君（2017年2月17日の実践当時は広島県尾道市立原田小学校教諭）

単元：「我が国の貿易－海族と呼ばれる人々－」

主発問：福島第一原子力発電所の事故により、貿易相手国が日本への寄港を禁じたり、寄港を拒否したりした船舶や船員がいたのに、日本の輸出入が止まらなかったのはなぜだろうか？

理解目標（説明的知識）：日本政府や国際原子力機関（IAEA）の発表に基づき、日本の船会社が各船に対して、福島港以外は安全であることを知らせた。今日のグローバル化された国際社会の核心を構成しているのは、情報伝達（発信）であり、情報理解（受容）である。

（※2017年10月28日、全国社会科教育学会第66回研究大会で発表）

○高松勇氣（広島大学大学院教育学研究科の大学院生）

単元：「海運とコンテナ輸送」

主発問：世界を変えたのは「箱」＝コンテナの発明だったとは、どういう意味だろうか？（コンテナの発明と貿易量の増大にはどのような関係があるのだろうか？）

理解目標（説明的知識）：規格が統一（標準化）されたコンテナが発明されたことで、荷物の積み降ろしの人数や時間が大幅に削減され、コンテナの取扱量が増えたことで貿易が活発になった。

（※2017年10月28日、全国社会科教育学会第66回研究大会で発表）

○梅野栄治（広島大学附属三原小学校教諭）

単元：「国民生活を支える海事産業」

主発問：（ソマリア沖の海域では）自分の国の輸送船だけを護衛すればいいのに、なぜ自衛隊は他国の輸送船も護衛するのだろうか？

理解目標（説明的知識）：海事産業が命がけて燃料や貨物を運んでおり、その上に国民生活が成り立っている。また、輸送船（海事産業）が世界経済の根幹を支えており、世界は海を越えてつながっている。

（※2017年12月2日、広島大学附属三原小学校公開教育研究会で実践）

これら3つの授業は、今日の日本や世界の海運の構造やしぐみ、国民生活を支えている海運の意味の一端を理解させることができた社会科授業だと高く評価できるものと筆者は考えている。けれども、日本や世界の海運の最も本質的な意味や特色を的確に理解させることができていると評価できるのか。海運に関する知識が十分ではない筆者には、その判断が難しいというのが正直なところである。

7. おわりに

実は、筆者も彼らの海運の授業開発を支援しようと教材研究を重ねてきた。しかし、広く日本や世界の海運の構造やしぐみを理解させ、国民生活を支えている海運の意味を深く考えさせる社会科授業を構想しようと教材研究をすればするほど、輸出入や船・港湾などに関する様々なデータ（数値的な情報など）としての知識を入手することはできるが、子どもたちに教えるべき「説明的知識」を見出すのが難しいという壁に遭遇した。

ここで言う「説明的知識」とは、平たく言えば、「なぜ？」という疑問に答える知識のことである。社会科では、具体的事例として提示される様々な社会事象に対して、子どもたちが「なぜ？」と問うことによって、その答（説明的知識）を習得していくように授業が展開される。一つの社会事象の成り立ちを理解することができれば、他の社会事象についても追究し、より広い視野で社会を認識できる（説明的知識を習得する）ようになっていく。より深く追究し、本質的な「説明的知識」に迫っていくこともできるようになっていく。このようにして、子どもたちは、広く国家や世界を見渡して、あるいは、人間や社会そのものの意味を問いながら、より広く、より深く「説明的知識」に迫っていく。

このように考えれば、社会を認識するための「説明的知識」には、個々の社会事象についての「説明的知識」もあれば、広く社会全体を見渡した「説明的知識」もあることが理解される。「説明的知識」は層構造をなしているのである。

同様に、海運に関する「説明的知識」も層構造をなしている。6. 3で紹介した3つの実践は、日本船主協会の方から提供された海運の具体的事例に関する「説明的知識」を土台にして構成した授業である。一つの授業で海運の一側面が見えてくれば、他にもどんな側面があるのかという疑問が生まれてくる。海運に関する様々な社会事象を追究したいという問題意識が高まってくる。さらには、次のような問いかけも自然に芽生えてくる。日本や世界の海運は、どのような構造やしぐみで成り立っているのか。今日の海運が直面している課題は何か。

そして、教師が海運の学習に真摯に取り組むようになれば、次のような問いかけも芽生えてくる。海運の学習で教えるべき最も本質的な知識は何か。海運の学習を通して、今日の日本や世界のどのような社会構造が見えてくるのか。そのような社会構造や説明的知識を子どもたちにどのように学ばせていけばよいのか。

こうした基本的な問いかけに対する説明的知識を提供してくれる一般向けの文献（教育関係者にも理解しやすい文献）⁵⁾を充実させていくことが、海運教育の普及と定着に向けての一つのカギである。

子どもたちにとって、道路を走っている宅配便などのトラックは身近な存在だとしても、洋上を航海しているタンカーやコンテナ貨物船は遠い存在である。であれば、海運につい

での興味や関心を喚起する様々な情報を流布することが必要である。しかし、それ以上に、「なるほど!」と納得できる説明的知識を提供することが、海運に対する人々の理解の増進には不可欠である。人間は、物事のしくみや理由が腑に落ちてはじめて、物事を理解できたと感じ、さらに探求していこうとする。そうした中で、その物事を尊重していこうとする気持ちも芽生えてくる。知ることも大切だが、わかることはもっと大切である。

海運をめぐる諸事象に対する「なぜ?」という疑問に答える知識は一つではない。視点を変えれば、様々な説明が成立する。そうした説明的知識を豊富に入手できるようになれば、私たち社会科教育の研究者や実践者は、それぞれに社会科授業を構想し、実際に授業を展開して有効性を検証した上で、社会科教育の学会や研究会で発表していくことができる。そうした中で、多くの教育研究者や実践者が高く評価する授業が生まれ、その趣旨が社会科の教科書に反映されるようになっていくことが期待される。このような地道な努力や営みの積み重ねこそが海運教育の普及と定着につながっていくというのが、広く社会科教育における海運教育の変遷を振り返ることから導いた筆者の結論である。

<引用・参考文献>

- 1) 魚住忠久・山根栄次共編『初等・中等社会科教育』学術図書、1990、等を参照。
- 2) 平田嘉三・初期社会科実践史研究会編著『初期社会科実践史研究』教育出版センター、1986、小原友行『初期社会科授業論の展開』風間書房、1998、等を参照。
- 3) 小山直樹「情報化と産業学習－情報管理がものをいう宅配便授業－」岩田一彦編著『小学校産業学習の理論と授業』東京書籍、1991、179頁。
- 4) 木村博一「社会の見方や考え方を育てる社会科」日本教科教育学会編『今なぜ、教科教育なのか－教科の本質を踏まえた授業づくり－』文溪堂、2015、を参照されたい。
- 5) 次の文献は、筆者がわかりやすく記述されていると判断して教材研究に活用させていただいた。
 - ・川上博夫・森隆行共著『6訂版 外航海運のABC』成山堂書店、2000。
 - ・森隆行『外航海運とコンテナ輸送』鳥影社、2003。
 - ・森隆行編著『新訂 外航海運概論』成山堂書店、2016。
 - ・池田龍彦・原田順子『海からみた産業と日本』放送大学教育振興会、2016。
 - ・池田良穂『基礎から学ぶ海運と港湾』海文堂、2017。
 - ・拓海広志『新訂 ビジュアルでわかる船と海運のはなし』成山堂書店、2017。
 - ・菅哲賢『最適物流の科学』ダイヤモンド社、2017。