

中学社会（公民的分野）における総合的単元の開発

－国際空港を素材とする学習単元の試み－

Development of Integrated Learning Unit for Social Studies:
In the Case of International Airport in Japan

藤原孝章
(富山大学)

はじめに－問題意識

2002年より実施される中学校学習指導要領社会（公民的分野）では、新しい試みとして「広い視野から社会的事象を総合的にとらえる学習を促す観点」¹⁾ から、分野の「最初と最後に高度経済成長以降の世界と日本との結びつきや動向を通して現代日本の特色や人類の課題など」²⁾、地歴公3分野を関連づけて扱う項目（以下「3分野関連単元」という）が設定された。

分野の最初の「内容（1）現代社会と私たちの生活 ア 現代日本の歩みとわたしたちの生活」では、「現代日本の発展の過程と国際化の進展のあらましについて理解させるとともに、現代社会の特色に気付かせる。その際、高度経済成長から今日までの我が国や国際社会の変容について、国民生活と関連させて理解させるとともに、国際社会における我が国の役割について考えさせる」³⁾ とされた。その取り扱いについては、世界と日本の比較など地理的な学習、高度経済成長以後の節目となる歴史的事象や現在との比較など歴史的な学習の成果をそれぞれ踏まえながら、現代日本の様々な事象について、たとえば、「日本経済の発展に伴う国民生活の向上、貿易を通しての日本と世界の結び付きの変化、国際社会における日本の役割の変化」などの「適切な課題」を設け、「調査や討論など多様な学習活動」を取り入れて行なうこととしている⁴⁾。

本研究は、公民的分野の導入時において、日本の国際空港を素材にした「3分野関連単元」の開発を試み、社会科における総合的単元の課題について明らかにしていこうとするものである。

1 単元開発の方略

1.1 単元名

「国際空港－モノに国境なし、人に国境あり」（5～6時間）

1.2 単元設定の理由

国際空港が素材として「3分野関連単元」に適合していると考えられる理由は以下の3点である。

- ①貿易港としての国際空港は、日本の産業構造の高度化を示し、ボーダーレス化した世界経済を象徴していること。
- ②日本人の出入国のゲートとしての国際空港は、海外旅行をはじめとするわたしたちの余暇生活の多様化、大衆化を象徴していること、
- ③外国人の出入国のゲートとしての国際空港は貿易とは対照的に、人の移動のアンバランスを象徴していること。

本単元では、以上の理由から、素材としての国際空港を単元化し、国際空港という「窓」から貿易や人の移動の様子や変化の様子を分析することを通して、「3分野関連単元」である「内容1、ア 現代日本の歩みとわたしたちの生活」のねらいを達成しようとするものである⁵⁾。

1.3 単元のねらい

- ①日本の高度成長以後、「重厚長大」型から「軽薄短小」型へと推移する産業構造を、貿易港としての空港の変化を示す資料の分析を通して理解する。
- ②24時間型空港や「成田漁港」という言葉の背景にある、私たちの生活の変化や日本と世界との結びつき、相互依存の深まりについての社会認

識を育てる。

- ③海外旅行や外国人の就労といった人の移動について、貿易の自由度と比較し、私たちの未来社会や国際交流の意味について考える。
- ④学習方法として、カードゲーム（クイズ）や資料分析を通して課題に対して積極的に関わろうとする態度を育てる。

1.4.各授業場面の概要と3分野

①交通機関の発達と縮小する世界（地理・歴史的分野と関連）

現代日本や私たちの生活の変化について、国際空港にかかわる交通、モノの移動、人の移動などに関する基礎的事実をとりあげ、クイズを使って、積極的に話す態度や興味・関心を引き出し、単元全体の導入とする。

②高度経済成長以後の交通の発達と貿易港の移り変わり（地理・歴史的分野と関連）

日本の高度経済成長以後の交通の発達を確認したのち、資料やデータを分析することによって、同時期の日本の産業構造の変化が、貿易港や貿易額、貿易品目の変化に現れていることに気づくとともに、経済のグローバル化、産業の高度化、自由貿易の拡大が国際空港の比重を急速に高めていることを理解する。

③私たちの生活の変化と海外旅行（地理・歴史的分野と関連）

資料やデータを分析することによって、最近10年間の日本人の海外旅行者数（うち観光が約8割）が爆発的に増えていることを知るとともに、観光が、余暇やレジャーの拡大に伴う消費生活の変化を示すものであり、国際空港が身近になっている背後には、そのような社会の変化があることを理解する。

④世界との結びつきと外国人の就労（公民的分野と関連）

資料やデータを分析することによって、国際空港は、出国する日本人（海外旅行者）にとってのゲート（自由な出入り口）だけではなく、日本で働きたいという外国人にとってもゲート（入口）であり、就労が在留資格によって限定されている現状では、時には入国を拒否される「壁」となっ

ていることを知る。

⑤私たちの課題－国際社会に果たす日本の役割（公民的分野と関連）

モノと人の移動の自由度に違いや矛盾があり、地球規模で見た場合、南（開発途上地域）から北（先進地域）への人口と経済の格差を要因とする移動は、国境を越えて大きな流れとなっており、将来にわたっても続くことを理解する。そのような国際社会の中で21世紀の日本が果たす役割は何であるか考え、これからの公民的分野の学習について課題意識を持つことができるようにする。

2 授業展開例

2.1. 交通機関の発達と縮小する世界（第1時）

単元の導入場面に当たって、この単元で学習する基本的な事項をクイズ形式で確かめていく。資料1に掲げた「国際空港うそ・ほんとカード」を4人1組のグループになった生徒に配り次のようにいって始める。

「今日は、『国際空港うそ・ほんとカード』というクイズをやってみましょう。15枚のカードを1枚ずつとって、そこに書かれていることが、‘ほんと’か‘うそ’か話しあいます。決まったら、カードにある指示どおりに次のカードに進みます。カードは何番からはじめてもかまいません。全問正解ならば、カードは手元からなくなってすべてつながります。1つでも間違っていると手元に残ります。さあ、知恵を出してやってみましょう。」

①～⑮のカードは次時への展開を考慮して、単元内容にそって次のように作成してある。

- 1) 交通機関の発達と縮小する世界
 - ①航空機の所要時間
- 2) 高度経済成長以後の交通の発達と貿易港の移り変わり
 - ②および③高度経済成長以後の日本の交通の発達、④日本の貿易港と国際空港、⑤日本の貿易額と国際空港
- 3) 私たちの生活の変化と海外旅行
 - ⑥日本の航空機利用者数、⑦日本の海外旅行者数、⑧日本人の海外旅行先
- 4) 世界との結びつきと外国人の就労
 - ⑨外国人の入国者数、⑩外国人の来日目的とニュー

カマー, ①外国人の上陸拒否, ⑫上陸拒否外国人の国籍, ⑬難民の受け入れ, ⑭日本に在住する外国人とオールドカマー

5) 私たちの課題—国際社会に果たす日本の役割
⑮国際労働力移動

資料1 「国際空港うそ・ほんと」カード (筆者作成⁶⁾)

① 日本から出発する直行便のうち南極を除く各大陸には12時間以内に到達することができる。 ほんと→⑮ うそ→⑩(正解)	② 青函トンネルと瀬戸大橋の開通は、関西国際空港の開港よりも早い。 ほんと→⑭(正解) うそ→③	③ 成田空港(新東京国際空港)の開港は、山陽新幹線の開業よりも遅かった。 ほんと→⑨(正解) うそ→⑥
④ 貿易額では、横浜港が日本で最大の貿易港である。(1997年) ほんと→⑤ うそ→⑬(正解)	⑤ 日本の国際空港全体の貿易額は全貿易額の15%を占めている。(1997年) ほんと→⑦ うそ→⑪(正解)	⑥ 日本では、年間約1億人が航空機を利用している。(1997年) ほんと→④(正解) うそ→⑬
⑦ 日本では、年間約1600万人が海外旅行をしている。(1998年) ほんと→⑫(正解) うそ→⑧	⑧ 日本人が訪れる海外の旅行先を多い順にあげると、アメリカ合衆国、韓国、中国である。(1998年) ほんと→①(正解) うそ→⑩	⑨ 1996年には、約200万人の外国人が、国際空港を利用して日本を訪れた。 ほんと→④ うそ→⑥(正解)
⑩ 働くことを目的に来日する外国人のなかで最も人数が多いのはブラジル人である。 ほんと→⑮(正解) うそ→②	⑪ 1997年の日本では、毎日約40人(年間約1万4000人)の外国人が入国を拒否されている。 ほんと→⑦(正解) うそ→⑫	⑫ 最近5年間(1992-97年)、国際空港で入国を拒否された外国人は、中国人が連続して1位である。 ほんと→① うそ→⑧(正解)
⑬ 日本は、国連の「難民の地位に関する条約」に調印している。日本が受け入れた難民のうち、最も多いのはベトナム人である。 ほんと→⑤(正解) うそ→⑪	⑭ 日本に在住する外国人は約150万人に達する。このうち最も多いのは韓国朝鮮人で、40%余を占めている(1997年)。 ほんと→③(正解) うそ→⑨	⑮ 地球規模で見した場合、多くの出稼ぎ外国人労働者が日本に向かいはじめたのは、高度成長を達成した1970年代からのことである。 ほんと→⑭ うそ→②(正解)

(注: 正解の表示は実際のカードにはない)

カードゲーム(クイズ)の目的は、これから学習するであろう基本的事項について、ゲームを通して固定観念を揺さぶり、興味と関心を引き起こすことにある。たとえば国際空港や外国人について固定観念をもっていいると間違ってしまうカードは④⑤⑩⑭⑮などである。

カードゲームが終わったあと、ひととおりの解答を伝え、まずカード①をとりあげ交通機関の発達と縮小する世界について説明していく。カード①の正解は「うそ」であるが(アフリカや南米に行くには12時間以上かかる)、航空会社のルートマップ(地理的分野で履修した東京からの距離と方位がわかる地図)などをみながら、日本からロンドン、ニューヨーク、シドニー、シンガポールなど世界の主要都市に航空ルートが確保されている様子を知る。同様に、徒歩から小舟、馬車へ、帆船から鉄道、自動車、ジャンボジェット機へと、乗り物の進歩によって人類の移動時間が「Jカーブ」をえがいて短くなっていることを図などで示し⁷⁾、世界は縮小しつつあり、その象徴が航空機であり国際空港であることに気づいていく。

最後に、交通手段だけではなく「衛星放送」や「インターネット」など情報通信の発達も私たちの生活に大きな影響を与えていることにもふれ「宇宙船地球号」や「地球社会」の意識化を図り、次時へとつなぐ。

2.2. 高度経済成長以後の交通の発達と貿易港の移り変わり(第2時)

カード②と③をとりあげ、高度経済成長以後の日本の主な交通の発達についてふれる。高速道路、新幹線など日本列島を縦断・横断する交通網と海外との新たな窓口である国際空港が経済成長に応じて整備されてきたことを振り返るのである。

次いで、カード④と⑤を取り上げる。両方とも間違えやすいカードである。「実は最大の貿易港は成田です」と告げ、資料2, 3を分析しながら、貿易とかかわる日本の産業構造の変化に気づいていく。以下、展開例を示してみる。

教師による発問	予想される答え・引きだしたい知識
<p>・高度経済成長(1955年ごろから1973年ぐらいまで)を象徴する交通網は何だったか？(資料2)</p> <p>・80年代、90年代を象徴する交通網は何か？(資料2)</p>	<p>・東海道新幹線と名神・東名高速道路(世界銀行から援助を受けた国家プロジェクトで、日本の高度経済成長を交通網から支える)。</p> <p>・成田空港(新東京国際空港)と関西国際空港(日本の産業の高度化と経済の国際化を交通網から支える)。(資料2)</p>
<p>・主要港貿易額のデータから何が読み取れるか？(資料3)</p>	<p>・1970年では成田・関空とも未建設で貿易はほとんど横浜や神戸に偏っていた。</p> <p>・成田や関西空港ができ空港での貿易がふえてきた。</p> <p>・現在では空港での貿易額は20%を超えるようになった。</p>
<p>・成田と横浜の貿易品目の特徴はなんだろうか？(資料4, 5)</p>	<p>・自動車海の港で、半導体が空の港。重くてかさばるものは船で運び、小さくて軽いものは航空機で運ぶ。</p> <p>・成田の比重が高くなり、自動車などの重厚長大工業製品から、コンピュータ、半導体など軽薄短小型工業製品へと日本の貿易(輸出)が変わってきた。</p>
<p>・成田では他にどんなものを輸入しているだろうか？(資料4)</p>	<p>・冷凍マグロやエビ、ウナギなどの生鮮魚介類(「成田漁港」といわれる)やマツタケ、野菜、牛肉などを輸入している。</p> <p>・高級衣料、金などの貴金属も多く輸入している。</p>
<p>・国際空港は現代社会のどんな特徴を表しているだろうか？</p>	<p>・日本の産業構造の変化(ハイテク化、ソフト化)が国際空港の貿易品目の変化に表れている。</p> <p>・国際空港は、貿易の拡大をもたらした経済の国際化の最先端の場所である。</p>

資料2 高度経済成長以後の交通網の整備

(1859年 横浜港開港 1867年 神戸港開港)
1952年 羽田空港(東京国際空港)開港
1964年 東海道新幹線開業(東京オリンピック)
1965年 名神高速道路開通
1969年 東名高速道路開通(1970年大阪万博)
1975年 山陽新幹線(博多まで)開業
1978年 成田空港(新東京国際空港)開港
1982年 東北(盛岡まで)・上越新幹線開業(91年東京乗り入れ、92年山形・97年秋田延伸)中央自動車道開通
1983年 中国縦貫道開通
1987年 東北縦貫道(青森まで)開通

1988年 青函トンネル、瀬戸大橋開通
1994年 関西国際空港開港
1997年 長野新幹線開業(1998年長野オリンピック)

資料3 主要港貿易額(『日本国勢図会』より^{*)})

主な港	1997年		1987年		1970年	
	億円	%	億円	%	億円	%
1.成田空港	154,930	16.9	61,926	11.2	—	—
2.横浜	109,900	12.0	80,841	14.7	28,573	20.8
3.東京	96,108	10.5	64,745	11.8	10,773	7.8
4.名古屋	93,730	10.2	51,498	9.4	10,901	7.9
5.神戸	72,654	7.9	59,406	10.8	24,087	17.5
6.大阪	44,688	4.9	20,847	5.5	8,404	6.1
7.関西空港	39,827	4.3	—	—	—	—
計	918,942	100	550,521	100	137,516	100

資料4 成田空港の貿易品目の変化(『日本国勢図会』より)

1997年		1987年	
輸出品目	%	輸出品目	%
半導体等電子部品	19.3	事務用機器	18.0
事務用機械	15.8	集積回路	14.8
電気計測機器	4.0	時計	5.5
電気回路用品	3.8	電気回路用機器	4.0
通信機器	2.6	—	—
輸入品目	%	輸入品目	%
事務用機械	21.4	金	15.0
半導体等電子部品	13.8	事務用機器	9.0
衣類	4.1	航空機	6.3
電気計測機器	3.9	白金	5.8
通信機器	2.9	集積回路	4.3

資料5 横浜港の貿易品目の変化(『日本国勢図会』より)

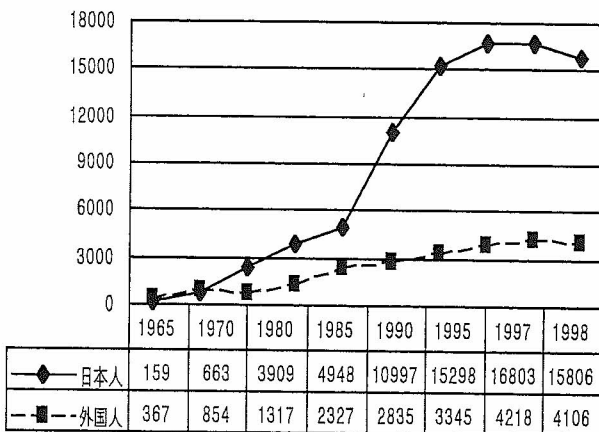
1997年		1987年		1970年	
輸出品目	%	輸出品目	%	輸出品目	%
自動車	13.0	自動車	15.0	自動車	12.3
事務用機械	6.2	事務用機器	6.8	ラジカセ	6.2
自動車部品	5.5	テープレコーダー	5.1	光学機器	5.3
半導体等電子部品	4.0	原動機	3.2	鉄鋼	5.4
金属加工機械	3.1	—	—	—	—
輸入品目	%	輸入品目	%	輸入品目	%
アルミニウム	6.9	自動車	8.9	石油	11.9
衣類	6.2	石油	7.7	銅	5.2
石油	5.6	アルミニウム	7.5	事務用機器	3.8
自動車	4.6	衣類	2.8	大豆	2.5
事務用機械	2.6	魚介類	2.8	—	—

2.3. 私たちの生活の変化と海外旅行（第3～4時）

カード⑥の正解（ほんと）の理由から、日本で航空機を利用した人の数が国内線・国際線合わせて約1億人に達し30年前の6倍に増えたこと、中でも国際線の増加が著しいことにふれ、本時の主な内容であるカード⑦をとりあげていく。以下、展開例を示してみる。

教師による発問・説明	予想される答え・引きだしたい知識
・1985年、90年、95年という区切りでみるとどのような増え方をしているか？（資料6）	・85年が約500万人、90年が約1000万人、95年が約1500万人、5年ごとに500万人ずつ増えている。
・このうちの約80％が観光だが、なぜ増えたのか？	・円高、休みがとりやすくなった、バブル、旅行代理店の安いパック旅行商品など。
・どこに出かけているか？（資料7）	・アメリカ（ハワイがあるから）。韓国、中国（近い、安い、短い日数だから）。
・海外旅行は、私たちの考え方や暮らし方にどんな影響を与えるだろうか？	・国際空港が身近になった。 ・いろいろな人が暮らしていることが実感できる。 ・視野や考え方が広がる。

資料6 日本人の海外旅行者数、訪日外国人数の推移（単位千人）（『観光白書』より⁹¹⁾）



資料7 日本人海外旅行者数の旅行先（『観光白書』より¹⁰⁾）

旅行先	1998年（人）	順位	1996年（人）	順位
アメリカ	4,951,065	1	5,182,940	1
韓国	1,898,940	2	1,438,086	2
中国	1,001,590	3	1,018,621	4
タイ	777,552	4	693,657	8
台湾	766,000	5	834,660	5
オーストラリア	726,787	6	773,910	6
香港	651,422	7	1,508,657	3
シンガポール	556,273	8	740,047	7
イタリア	477,580	9	477,580	9
イギリス	398,889	10	400,890	10
北マリアナ	331,281	13	375,417	10

2.4. 世界との結びつきと外国人の就労（第3～4時）

これまでは、この20年間に海外旅行が大衆化し、私たちの暮らしが世界にむけて開けるようになり、その窓口が国際空港であったことを学習してきた。ここでは、「国際空港は、観光（海外旅行）の出口だけだろうか？」と問いかけ、カード⑨をとりあげ、資料8の分析から、外国からも日本に来る人々がいることに気付かせ、授業を展開していく。

教師による発問・説明	予想される答え・引きだしたい知識
・約400万人の外国人が毎年日本を訪れている。空港別集計をみて、入国する外国人の数で気付くことは何か？（資料8）	・1989年と比べて、全体として1.4倍になって増えている。 ・全体よりも多いのは関西／大阪と名古屋である。 ・名古屋が3倍も増えている。
・なぜ関西／大阪と名古屋が増えたのか？ ・名古屋（愛知県）の代表的な産業はなんだろうか？	・関西空港ができたから。国際線が移り、規模も大きくなったから ・トヨタ自動車 ・トヨタの関連工場で働く外国人が増えたから名古屋空港の利用が増えた。
・主にどこから来た人か？	・ブラジルなど、日系人
・カード⑩からわかることは何か？ ・日系ブラジル人はどれだけ増えているか？（資料9）（1990に法律が改正されて日系人は合法的に働くことができたようになった）	・日本で働くことが認められている外国人のうち日系ブラジル人が最も多い。 ・1986年が2000人ほどだったのに1997年は23万人になっている。約100倍も増えている。

<ul style="list-style-type: none"> 他に増えているのはどの国籍の人たちか？（資料9） ブラジルを含めて全体に占める割合はどれくらいか？（資料9） 減っていたり、それほど変化がないのはどこの国の人たちか？（資料9） 	<ul style="list-style-type: none"> 中国、フィリピン、ペルーがおよそ10年間で増えている。 4つ合わせると86年では12.2%だったのが、97年では41.7%になっている。 減っているのは韓国・朝鮮。 少し増えているのは米国。
<ul style="list-style-type: none"> 韓国・朝鮮の人たちは「永住者」という資格で暮らしているが、なぜ日本にいるのだろうか？ 	<ul style="list-style-type: none"> 第2次大戦前や戦時中に日本に強制的につれてこられた人たちの子どもや孫が外国人とされているから。

資料8 主要港の出入国外国人（人）（『出入国管理統計年報』より¹¹⁾）

	入国外国人			出国外国人		
	1996年	*	%	1996年	*	%
総数	4,244,529	1.4	100	4,155,419	1.4	100
成田	2,262,009	1.2	55.9	2,231,581	1.2	56.7
関西／大阪	920,491	1.6	19.6	889,243	1.6	20.1
名古屋	240,506	3.0	5.7	217,644	3.1	5.2
空港	4,142,593	—	97.6	4,049,279	—	97.4

（注）* 1989年に対する人数比

資料9 国籍別外国人登録者数の推移（人）（『国際人流』より¹²⁾）

	1997年(A)	%	1986年(B)	%
1.韓国・朝鮮	645,373	43.5	677,959	78.2
2.中国	252,164	17.0	85,397	9.7
3.ブラジル	233,254	15.7	2,135	0.2
4.フィリピン	93,265	6.3	18,897	2.2
5.米国	43,690	3.0	30,695	3.5
6.ペルー	40,394	2.7	553	0.1
総計	1,482,707	100	867,237	100

（注：日本に3カ月以上滞在する外国人の登録者数）

次に、ブラジルやペルーの日系人だけでなく中国やフィリピン、タイなどから外国人が日本に働きに来る理由について問いかけ、同じ動機で来日しているとはいえ、日系人と他の外国人とでは日本への入国に大きな差があることなどを検証していく。

教師による発問・説明	予想される答え・引きだしたい知識
<ul style="list-style-type: none"> ブラジルは新興工業国で経済力もあるし、地下資源も豊富である。また日系人はそんなに貧しくないといわれている。なぜ日系人は日本に来るのだろうか？ 	<ul style="list-style-type: none"> インフレで物価騰貴が激しい。 円高の日本で稼ぐお金は大変魅力的。
<ul style="list-style-type: none"> 日系人比べて他の外国人は仕事の種類が制限されているのに、それでも中国やフィリピン、タイからくるのはなぜなのか 	<ul style="list-style-type: none"> 母国では仕事がない。家族に送金する必要がある。 日本で働いて成功すれば大きなお金になる。
<ul style="list-style-type: none"> 無理をして来ることにならないのだろうか？ 	<ul style="list-style-type: none"> 多額のお金を借りてでも来る。 観光でやって来て働いている。
<ul style="list-style-type: none"> どの国の人が無理をしてでもやって来て、上陸を拒否されているか？（カード⑪、⑫の確認、資料10の分析） 	<ul style="list-style-type: none"> 中国人の密航など耳にするのが韓国人が多い。 年によって多い国がちがっている。

資料10 主な国の国籍別上陸拒否数の推移（人）（『国際人流』より¹³⁾）

	1997年	1996年	1995年
総数	14,189	16,166	19,199
韓国	2,530	3,339	4,264
ペルー	1,343	530	1,732
中国	1,000	1,307	1,235
フィリピン	867	1,029	1,155
マレーシア	671	1,635	1,768
タイ	564	1,061	1,388

最後に、入国拒否の理由は、虚偽の申請（観光、短期商用、親族・知人訪問、全体の66.4%）、パスポート・ビザの偽造（同14.5%）などで、それらが空港の入国審査の際に見つかってしまうこと、空港別に見ると、成田がもっとも多く、関空、名古屋がそれにつづいていることなどの事実を紹介し、貿易（モノの移動）や日本人の海外旅行に対して、日本で働きたいという外国人にとっては、国際空港は一つの「壁」になっていること、「人の移動」ではアンバランスになっていることなどを説明して本時を終える。

2.5. 私たちの課題－国際社会に果たす日本の役割（第5時）

ここまでは、貿易や海外旅行の玄関としての国際空港だけではなく、日本に働きに来たいという外国人に対する制限の窓口としての国際空港についても学んできた。本時はこれを踏まえて、地球規模の人の移動に視野を広げ、その中で日本の課題について考えていく。

カード⑮をとりあげ、その正解についてふれ日本で働きたいと望む人は、この10年ほどの間に増えたことや、日本だけではなくアメリカやヨーロッパでも働きたいと思っている人は多いことを説明したあと、次のように展開する。

教師による発問	予想される答え・引きだしたい知識
・1970年や1980年ごろ地球規模の人の動きはどうだったか（資料11）	・1970年ごろは、アメリカ、西ヨーロッパ中東へ矢印が向かっている。 ・1980年ごろは、東南アジアからアメリカへ矢印が向かいだした。
・日本に矢印が向かいだすのはいつごろからか？ ・矢印はどこからか？（資料11）	・1990年ごろから。最近である。 ・東南アジア、中国、ブラジル、中東から日本へ向かっている。
・矢印は全体的に見てどちらからどちらへ向かっているか？（資料11）	・アフリカとヨーロッパ、メキシコとアメリカ、東南アジアと日本では矢印が縦・垂直になっている。 ・「南」から「北」に向かっている。

こうして図を見ながら、南北の関係に気付いたところで、次のように説明する。

地球上の「南」にある国々を発展途上国といい、「北」にある国々を先進国という。発展途上国では、人口増加や経済の停滞や貧困、失業などいくつかの問題を抱えており、「北」の先進国とは大きな経済格差がある。そこで先進国に行って働こうとする。航空機によって地球規模の移動が簡単になった。

最後に、これまで学習してきたことを、地球規模の大きな流れや構造の中でとらえるとどうなるか、図にしてみようとい問かけ、たとえば資料12の図（「国際空港からみえる世界」）をもとに、これから公民的分野で学ぶべき課題は何かについて

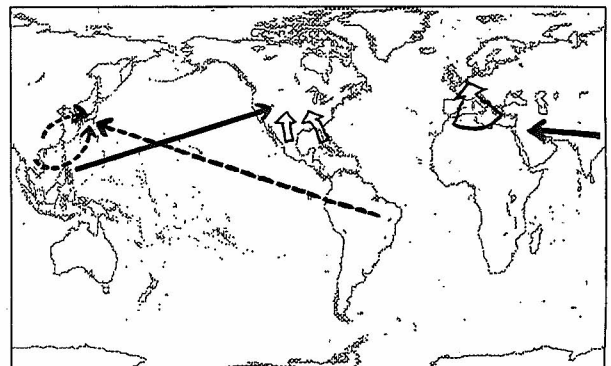
考え、この単元を終える。

教師による発問	予想される答え 引きだしたい知識・関心
・これまでの学んできたことを図にするとどうなるだろうか？ ・方向と太さの違う2つの矢印は何を意味しているだろうか？ （資料12）	・図中（資料12）の太字（先進国と開発途上国）と太い矢印の関係（垂直関係）、と「壁」。 ・先進国からは商品やお金が開発途上国に行くが、途上国からの人の動きには先進国は「壁」をつくって制限している。 ・矢印の太さは移動のアンバランスを表している。
・移動の自由は世界的に認められた人権の1つなのに、なぜ先進国は「壁」をつくるのだろうか？	・「壁」をなくしてしまうと南から北に多くの人がやってくるから。 ・違った文化をもった人が入ってきて国のまとまりがつきにくいから。
・20年後の地球で、2つの矢印はどうなるだろうか。先進国の「壁」はどうなるだろうか？ （資料12）	・「壁」はなくなっていくだろう。 ・先進国に向かう人の流れの矢印がもっと太くなって「壁」は壊れるだろう。 ・先進国の「壁」はもっと高くなるだろう。
・これからどんなことに興味をもって学習していけばいいだろうか？	・国境を越えた動きが増す中で多様な文化を持った人たちとどう付き合っていけばよいか。 ・日本が国際化する世界の中で果たしていく役割は何だろうか。

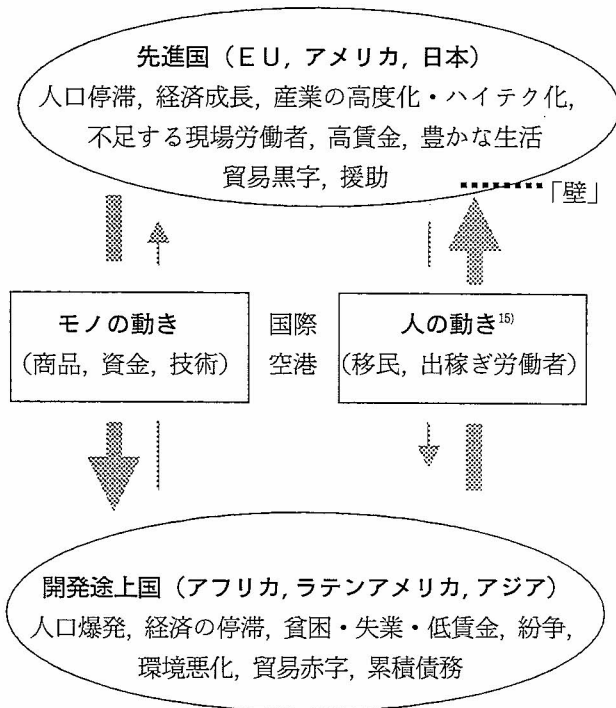
資料11 主な国際労働力の流れ（筆者作成¹⁴⁾）

（凡例）

- ⇨ 1970年, 1980年, 1990年
- 1970年, 1980年
- 1990年



資料12 国際空港からみえる世界（筆者作成）



おわりにー「3分野関連単元」開発の課題

「3分野関連単元」については、どのような素材を社会科本来の総合的な単元として、どう構成していくかが課題になる。本稿では、国際空港が、その建設時期や発展の歴史、産業や経済との関わり、身近な生活への影響、世界との結びつきなどの点で「3分野関連単元」にふさわしい素材であることをあきらかにし、それらの内容を総合的な単元として構成し、資料分析などの学習方法によって学習指導要領のねらいにこたえていく単元案を提示した¹⁶⁾。

国際空港は、「モノに国境なし、人に国境あり」という副題が示すように、高度経済成長以後の現代日本をとりまく世界のなかにおいて、国境を越えたモノや人の移動を象徴する場所であり、また国民国家の規制が現れる場所でもある。またそのような動きを発見することによって、現在および将来の私たちの生活や日本社会のあり方について課題を持つことができるのである。

[註]

- 1) 文部省『中学校学習指導要領（平成12年12月）解説－社会編－』大阪書籍，1999年，7頁。

- 2) 同上，11頁。
 3) 文部省『中学校学習指導要領（平成12年12月）』大蔵省印刷局，1999年，29頁。
 4) 同上，31-32頁。
 5) 筆者の前任校（兵庫県西宮市私立報徳学園中学校・高等学校）では、中学3年時の海外研修、高校2年時の海外修学旅行が実施され、国際空港は身近になっている。本単元はそのような学校の特徴も考慮して構想されている。
 6) クイズの形式については、筆者が1998年にリーズ開発教育センター（英国）を訪問した際、そこでのワークショップの手法に学んだ。
 7) 「旅の速度に見る変化」の図（G. パイク・D. セルビー『地球市民を育む学習』明石書店，1997年，29p）などが参考になる。
 8) 資料3～5は『日本国勢図会』（国勢社）より作成。1997年は『1999／2000年版』347-348頁，1987年は『1989版』390-391頁，1970年は『1972年版』182-183頁より引用。
 9) 総理府『観光白書（平成11年版）』大蔵省印刷局，34頁より作成。
 10) 同上，平成11年版35頁より作成
 11) 法務大臣官房司法法制調査部編『出入国管理統計年報』（平成元年版，平成九年版）より作成。
 12) 『国際人流』（入管協会），1997年10月号，1998年8月号より作成。
 13) 同上，1998年7月号より作成。
 14) 桑原靖夫『国境を越える労働者』岩波書店，1991年，39，47，53頁をもとに作成。
 15) 単元の学習内容からいえば、先進工業国から発展途上地域へと向かう「人のグローバル化」の動きのなかに海外旅行者が入るが、図では、観光よりも労働による人の移動を主に取り上げた。
 16) 身近な生活に関連して、高度経済成長以後の「食材の即席化，冷凍化，パック化と輸入食品の増加」「全国高速道路網の拡大とモータリゼーション，日本の産業構造や地域社会の変化，地方空港の国際化」なども単元の総合化の素材となるだろう。