

## 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—

香川 貴志

(京都教育大学)

### Extensive Field Trip around Hakodate, Sapporo and Otaru —A Memorandum of Field Trip in the Southern Part of Hokkaido—

Takashi KAGAWA

2008年11月28日受理

**抄録:** 本論文は、著者が隔年で担当している「地理学特講(旧課程での名称は地理学臨地実習)」と「地域環境学臨地実習」の実施記録である。これら兩科目は、特定地域に滞在してインテンシブなフィールドワークを行うもの(香川 2003、2007a)と、少し広い地域において移動を伴いながらエクステンシブに実施するもの(香川 2005)とがあるが、今年度は後者の形態を採用した。著者による上記の小稿とともに、本論文は類似の行事を行う際の参考に資することを主目的としている。

**キーワード:** フィールドトリップ、ウォーターフロント、野外博物館、函館、札幌、小樽、北海道

#### I. はじめに—訪問地域の決定、シラバス作成、受講許可学生の選別—

前回実施の平成18(2006)年度における同科目の経験を活かし、大学院の開講科目「人文地理学特論」をリンクさせる必要性から、地理学研究室所属の学生を中心に希望地域の情報を集め、函館・札幌・小樽を中心とした道南地方を2泊3日で巡るエクステンシブ型フィールドトリップを実施することにした。

シラバスの「授業の概要」には、おおよその対象地域が道南と道央であること、函館集合が8月6日(水)の午前であること、解散が8月8日(金)の昼下がりであることを記した。函館集合が午前となったのは、前期集中科目としての時間数の確保のためである。他方、解散時間は当日中に関西に帰着できるよう配慮を施した。

上に述べたシラバスに従って、前期開講日の4月10日(木)の正午に予備登録用紙を研究室前に掲出した。ところが、予備登録用紙を掲出した初日の夕刻に受講希望者が早くも50名近くに及び、受講に関する照会が電子メールや研究室への訪問で殺到した。通常業務に支障が生じ始めたため、翌週の月曜日(4月14日)、予備登録の繰上げ締切の告示を掲出し、4月16日(水)の正午、当初の予定より約1週間早く予備登録を終了した。

予備登録を終了した時点での受講希望者は、4回生が8名(男女各4名)、3回生が19名(男14名、女5名)、2回生が24名(男15名、女9名)であった。旧課程の4回生の受講希望学生8名は、6名が「地理学臨地実習」、2名が「地域環境学臨地実習」を希望していたため、全員が「地理学特講」となる3回生19名を合わせると、3・4回生の受講希望者は27名となった。予備登録用紙には「希望者多数の場合、2回生は受講できないことがある」と記しておいたこともあり、2回生の受講希望者には全員に受講を遠慮してもらった。3回生と4回生については、当初の予定を2名上回るだけだったので全員の受講を認めた。後に諸般の都合により辞退者が出て、現地実習に参加する学生は23(男15名、女8名)となった。

受講が叶わなかった2回生数名に話を聞くと「高等学校地理歴史科の免許を取得するには、時間割の関係もあり選択可能な科目が少なく、資格要件を満たす科目として選択しようとした」という理由が少なくなかった。これは、平成18(2006)年4月入学生から学生募集が学校教育教員養成課程だけになったことに伴い、総合科学課程設置で教員免許状の取得にも使える諸科目が順次廃止されていったことによる。

改組後の京都教育大学は、義務教育教員、とりわけ初等教育教員の養成に舵を切った。とはいえ、大学独自の卒業最低要件が「小学校1種+中学校2種」または「小学校2種+中学校1種」となっていること、社会領域専

攻(旧来の社会科学科)では「小学校1種」または「中学校1種」に代えて「高等学校地理歴史科+同・公民科」でも卒業要件として認められるという学内の特例も相まって、社会領域専攻の多くの学生が「小学校1種+中学校1種+高等学校地理歴史科+高等学校公民科」、以上4種類の教育職員免許を取得して学部から巣立っていく。

他方「初等教育教員を多数輩出しておけば教育大学の責務は果たせるし、大学も安泰である」との考え方は、こと教員就職率の向上には直接的に貢献し得ても、学校現場だけでなく教育委員会でも卒業生が重要な位置を占めて教育行政に貢献し続けるという長期的な展望に立てば、危険な賭けに他ならない。換言すれば、初等教育教員の養成に腐心するあまり中等教育教員の養成を怠るという愚策は避けるのが穏当であろう。むろん中等教育教員への過度の志向は、採用試験の競争倍率の高さや合格難易度から判断して慎むべきである。

## Ⅱ. 現地出発まで—事前学習の実施—

本稿で扱っている前期集中科目は、30時間で2単位である。つまり、2泊3日の現地実習だけでは時間数に不足が生じる。加えて、現地での最終日となる3日目を2コマ(4時間分)にすると、第1日目と第2日目を各4コマ(8時間)設定にしても、トータルで5コマ(10時間)が不足する。そこで、従前と同様に文献研究と現地行動準備を中心とした事前学習会を3回(1コマ=2時間を1回、2コマ=4時間を2回)設定した。

本章では、各回の事前学習会で段階的に協議や案内を進めた諸項目について、第1節で整理した。また、各回に分散して学生に発表させた文献紹介の概要を第2節に記す。なお、「地理学特講(地理学臨地実習)」と「地域環境学臨地実習」の事前学習会は、今年度は後者の受講登録者数が少なかったため、事前学習会では両者を統合して同時に実施した。さらに第3節では、フィールドトリップ(エクスカージョン)の設計を中心とした準備、現地での行動管理に目標を据えた、大学院科目「人文地理学特論」の事前学習と事前活動の概略を記載する。

### 1. 第1回～第4回事前学習会のアウトライン

事前学習会は、第1回を5月14日(水)、第2回を6月4日(水)、第3回を6月25日(水)、補講となった第4回を7月9日(水)に実施した。設定時間は、第1・4回が3限(12:50~14:20)、第2・3回が3・4限(12:50~16:05、途中で15分の休憩あり)である。第1回は、予備登録時点で受講希望学生に告知しておいたが、就職関連の行事と重複して参加できない学生が一部にいたため、第1回に限って5月15日(木)の7限(19:40~21:10)に、後述する大学院科目「人文地理学特論」と変則的に合同実施とした。第2回以降については、担当者と受講生のスケジュールを擦り合わせながら事前学習会の日程調整を図った。なお、各回とも若干名の欠席者があったが、これらについては別の回の事前学習会において論文紹介を指示し、欠席した回の出欠は、事前に欠席理由を書面や電子メールで届け出なかった者については、通常の講義の無断欠席と同様に扱った。

第1回事前学習会は、主に当該科目の趣旨、現地実習に至るまでの事前学習の果たす意味と取り組み内容の説明、現地実習の概要(集合・解散を含むおおまかなスケジュール)などを担当者から説明し、出席した学生の質問を受け付ける形式で行った。過去の当該科目の実施状況が「京都教育大学教育実践研究紀要」に掲載されていることにも触れ、香川(2003、2005、2007a)の何れかを読んでおくように指示した。

第2回事前学習会は、その大半を受講生による論文紹介に費やした。総勢12名が論文紹介を行ったので、かなりタフな授業となったが、この時点では第4回事前学習会の実施予定は無く、受講生の総数から判断して、第2回事前学習会で12名に発表させておくことが必須であった。論文紹介の他では、現地で必要になる費用の概算を示すとともに、次回までにその概算合計額を持参するように伝えた。ただ、函館からのJR団体乗車券については、利用者数が予想できなかったので簡単な案内にとどめたが、結果的には第3回事前学習会の直前で、全員が団体乗車券を選択した。さらに、平岡昭利編(2001)『北海道 地図で読む百年』の中から、函館・札幌・小樽の3都市の項目を配布し、第3回事前学習会までに提出させる宿題を課した。これは、3つの都市について、記述内容を要約させるというものである。結果的に提出者は21名で未提出の2名は減点した。

第3回事前学習会は、論文紹介が7名で第2回と比較すれば余裕のある学習会となった。一部の論文紹介は相互連絡の不徹底もあり、第1回事前学習会で紹介されたものと重複したが、今回は競作扱いとして別の論文を再度探させる指示は出さなかった。他方、諸連絡に関しては、現地実習の際の宿が内定したことを告げたが、宿泊

料金は概算であったので、おおよその宿泊料金を提示するに留めた。また、上述のJR団体乗車券を全員が選択したため、函館から新札幌までの指定席特急券と合わせた金額を、この会合に先立って掲示と電子メールで連絡したうえで追加集金した。反省点としては、集金が二度にわたったため会計処理が煩雑になったこと、受講学生に釣銭のない支払いを二度させてしまったことがあげられる。

第4回事前学習会は、論文紹介が3名であった。最終的に論文紹介をしなかった者は男子学生1名で、この学生は第4回事前学習会で発表を予定していたものの、内定先企業の研修との重複により発表を諦めざるを得なかった。その論文紹介の代替措置として、後日この学生を呼び出し、本人が選んだ論文の内容に関する口頭試問を実施した。ところで、論文紹介の残りの時間は、本章第3節で後述する「人文地理学特論」において大学院生が作成した、今回のフィールドトリップのパンフレットを配布し、それをもとにして現地での行動計画を説明した。このパンフレットは、現地行動の際のタイムテーブルをはじめ、現地での宿泊場所の詳細、必要な物品などについてまとめたもので、A5サイズで持ち運びに便利のように設計されている。

## 2. 事前学習会における論文紹介

前節に記した第2回～第4回事前学習会において紹介された論文は全部で22本、事前学習会で紹介できなかった論文が1本である。これらの要旨を列挙していく紙幅は無いので、全体の傾向を簡潔に記し、紹介された論文は、そのリストを文末の「参考文献」欄に整理した。このリストを一瞥すると、平成16(2004)年に実施した道央でのフィールドトリップの際に紹介された論文との重複が殆どないことがわかる。ただし、文献リストには、事前学習会では受講生が紹介できず口頭試問で内容確認をした文献、事前学習会で担当者が紹介した文献、本稿の文中で触れた文献、現地実習の際の口頭説明で参考にした文献も加えている。これらの他にも授業実施の際に参考になった文献は多いが、同一著者の論文で内容が重複するもの、専門性が強過ぎて本授業科目に適さないもの、極端に古いものについては、リストから除外した。

論文の選定に際しては、香川(2003、2005、2007a)のいずれかを読んでおくように指示したため、受講生が意図的に香川(2005)に掲出された論文を避けたことも考えられる。ただ、今回は新しい論文も多く紹介されたので、地理学演習室(旧・地理学実習室)に配架している文献目録だけでは検索できなかったはずである。新しい論文を紹介した学生のうち数名に検索の方法を尋ねたところ、最近の学術専門雑誌の各巻最終号に掲載される年間総目次が最も多く、国立情報学研究所の論文情報ナビゲータ(CiNii)との併用がそれに次ぎ、CiNiiのみの者も数名みられた。ネットワークを介した文献検索が普遍化する中で、ネットワーク利用による文献検索が「狭く深い」検索に陥りがちなため、担当者(香川)は、それが決して初学者向きではないと考えている。いわば、時間にゆとりがある学生時代に雑誌を手にとって文献を探すのは一種の贅沢であり、それを経験させるために「雑誌の目次で検索するのが最も良い」との指示を、担当者は常々与えている。現地での行動空間から遠方にある道内(たとえば道東など)を扱ったものもあったが、それらについては文献リストから除いている。

## 3. 大学院「人文地理学特論」事前学習会と事前活動

大学院設置科目「人文地理学特論」は、エクスカージョンの設計と実施を教育目標としているので、本来ならば学部の事前学習会にも出席させるべきであるが、現職教員や日中は非常勤講師として勤務している者も居るため、それは不可能であった。そこで、基本的に夜間開講である大学院の講義に合わせ、更に受講登録した大学院生の時間割にも合わせて、学部の事前学習会の翌日(木曜日)の7限(19:40～21:10)に授業を設定し、不定期に開催した事前準備・調整と合わせて5コマ(10時間)を確保した。受講登録者は当初7名で、現地実習への参加者は5名(男3名、女2名)であった。女性のうち1名は、附属京都小学校に勤務する現職教員である。不受講となった2名は、1名が他科目との日程調整の関係、もう1名が教員採用試験一次試験合格を受けての二次試験実施日程との重複であった。

大学院「人文地理学特論」の事前学習会は、第1回が5月15日(木)、第2回が6月5日(木)、第3回が6月26日(木)で、すべて1コマ(2時間)である。これだけでは事前学習のコマ数が不足するので、受講生各自に担当パートを決め、宿泊手配(函館と札幌)、現地行動の素案作成、パンフレット作成、現地での会計処理の責任者を分担させ、それぞれのパートについて相談と指導を行って不足する時間の代替とした。

第1回事前学習会は、その前日に実施した学部の第1回事前学習会に参加できなかった学部生3名を含めて実施した。内容は学部と同様、当該科目の趣旨、現地実習に至るまでの事前学習の果たす意味と取り組み内容、現地実習の概要（集合・解散を含むおおまかなスケジュール）などの説明、およびこれらをめぐる質疑である。

第2回と第3回は、各々の前日に開催した学部の事前学習会の状況説明に加え、大学院生と担当者との共同作業に費やした。この二度にわたる事前学習会で、現地実習第1日目の函館市内、同・第2日目の「北海道開拓の村」と札幌市内、同・第3日目の小樽市内、それぞれの場所におけるエクスカージョンの大枠を決めることができた。また、第3回事前学習会では、学部の第4回事前学習会に間に合うようにフィールドトリップ全体をカバーするパンフレット作成を命じた。この場面では、遠足や修学旅行などの校外学習を多くこなしてきた現職教員院生の経験が存分に発揮され、新卒で入学した大学院生にも大きな刺激になったようである。

こうした作業を進める過程において中途キャンセルが発生したため、人数に応じた計画立案や会計管理が大変になることを実感してもらえたように思う。とりわけ、JRの団体乗車券と指定席特急券については、購入後（第3回事前学習会の終了後）に1名分のキャンセルが発生したため、これについては払い戻しが不可能で、相当費用をキャンセルした本人に負担してもらわざるを得なかった。

なお、大学院生に対しても、平岡昭利編（2001）『北海道 地図で読む百年』の函館・札幌・小樽に関する部分の写しを配布した。ただ、学部生が事前学習会で紹介した論文のコピーを配布するには至らなかった。これについては反省すべき点として明記しておきたい。

### Ⅲ. 現地実習の記録

本章では、8月6日（水）から8月8日（金）に至る2泊3日での現地実習の概略をまとめる。第1日目の集合が午前9時であったため、参加者の大半は前日に函館入りしたようであるが、それについては割愛する。ただ、前日（8月5日）の関西空港で、早くも飛行機（午前中の臨時便）に乗り遅れた学部生が2名いた。

まず、航空会社に照会した結果、午後の函館行き定期便は全て満席であることが判明した。当該学生に対し落ち着くように説得し、当初は翌日の午前便で渡道し、途中合流するよう指示した。しかし、8月5日の前泊は授業時間外であるのに対し、8月6日の遅刻は授業時間の一部欠席にあたることから次善策を検討し直し、8月5日の新千歳空港行きに空席があればそれに搭乗し、新千歳空港からJR特急で函館に向かうように修正指示した。新千歳行きは便数・座席数ともに多いことから残席のある可能性が高いと予想した措置である。結局、当該学生2名は8月5日の夜遅くの函館入りに成功した。なお、大学院生5名と担当者は、授業マネージメントの必要性を鑑みて、第1日目（8月6日）の宿泊施設に8月5日に投宿し、そこで翌日の打ち合わせを実施した。

#### 1. 第1日目、函館市内のエクスカージョン「函館の都市構造とウォーターフロント再開発」

集合は8月6日、JR函館駅ビル正面入口横（外側）で午前9時であった。前泊していた宿から担当者と大学院生3名が路面電車で集合場所に向かった。参加者全員分の8月6日の一日乗車券を宿で購入（費用は出発前に集金したものを充当）しておき、早速これを活用した。学部生の一日乗車券は集合場所で出席確認と同時に配布した。定刻に全員の出席を確認し、フィールドトリップ全般の簡単な説明を集合場所でした後、不要な荷物を預かってもらうため、路面電車で宿のある湯の川に向かった。総人数が多いため一般乗客への配慮から二便に分けて乗車し、降りた停留所で先行グループが後続グループの到着を待った。

電停から宿までの道中、湯の川温泉の説明をしつつ宿に到着した（図1）。ここで残っていた大学院生が合流し、全員で路面電車の始発駅まで温泉街を縦横に歩き、道中で企業保養所の分布などの補足説明を行った。その後、次の目的地である五稜郭まで路面電車で移動した。始発停留所からのため、全員が同じ便に乗ることができた。五稜郭電停に到着後は、函館の副都心的な五稜郭の業務街・商業地域を説明しつつ五稜郭公園に向かった。五稜郭タワーの団体入場券を購入した際の現地係員によると「今日は一年のうち数回というくらいの展望です」という絶好のコンディションで、津軽半島の山々まで鮮やかに望めた。ここで展望を続けるのも郭内に足を延ばすのも自由ということにして、各自で昼食を済ませてから午後1時15分にJR函館駅の朝の集合地点へ再集合するよう告げた。



図1 函館市街地でのフィールドトリップの集団行動コース（その1）

\* A→B→C→Dの順に移動した。路面電車での移動、および個人・小グループでの移動については表現していない。

国土地理院 1/25,000 地形図「五稜郭」昭和 53 年第 2 回改測，平成 17 年更新，平成 17 年 9 月 1 日  
発行 1 刷（原寸大）

再集合には数分の遅刻者が 2 名生じたが全員が揃うまで待ってから、遅刻者に注意して午後エクスカージョンに出発した（図 2）。まず駅前の函館朝市を見てからメモリアルシップ摩周丸に向い、係留された連絡船の横で、函館朝市と青函連絡船による輸送についての説明をした。連絡船からの上陸地点には北海道の鉄道の 0 km ポストも残されており、ここが象徴的な場所であることが視覚的に分かるようになっている。

メモリアルシップを後にして、ウォーターフロント再開発地区を目指した。道中では、函館で特徴的な和洋折衷の建物も散在しているため、再開発の説明とともに建築文化についても説明した。ユニオンスクエア明治館（旧・函館郵便局）に到着後、各自でウォーターフロント再開発地区を観察すること、1 時間 15 分後に再集合することを告げ、一時解散した。こういう場所では全員での行動よりも個別行動に実効面で分のあることが、2004 年の小樽市内で既知のものとなっており、その経験を活かすことができた。

続いて、景観保全が図られている函館山の山麓部の西部地区へ向かった。ここでは、映画やドラマのロケに多用される坂道や街並み、そして教会群を現地で説明しつつ巡り、ハリストス正教会付近で夕食時間と「函館山夜景ツアー」の集合時間を告げ、宿まで好みの場所を巡りつつ戻るように指示した。当初は、ロープウェイでの往復を考えたが、夜景が美しく望める時間と夕食時間の折り合いがつかなかった。結果的には、ツアーバス利用は参加学生からも大好評であった。日中の五稜郭タワーと同様「一年に数回」というコンディションにも恵まれ、見事な陸繋島の夜景が我われを魅了した。バスで宿に到着後は、翌朝の案内をして各自の部屋に散った。



図2 函館市街地でのフィールドトリップの集団行動コース（その2）

\* A→Bの順に移動した。路面電車での移動、および個人・小グループでの移動については表現していない。

国土地理院 1/25,000 地形図「函館」昭和54年第2回改測，平成18年更新，平成18年12月1日発行1刷（原寸大）

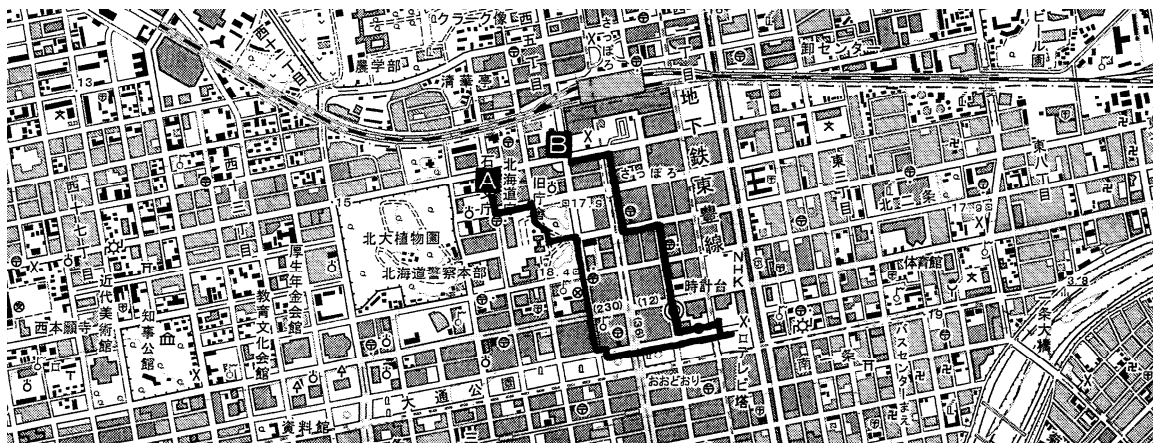


図3 札幌市街地でのフィールドトリップの集団行動コース

\* A→Bの順に移動した。個人・小グループでの移動については表現していない。

国土地理院 1/25,000 地形図「札幌」昭和50年第2回改測，平成18年更新，平成18年12月1日発行1刷（原寸大）

## 2. 第2日目、野外博物館「北海道開拓の村」体験、および札幌市中心部ミニツアー

沖合にイカ釣り漁船の漁火を望む天然温泉の宿の夜が明けた。第2日の8月7日(木)も晴天に恵まれ、一同で朝食の後に当日の行動予定を確認し合い、宿の前から路線バスに乗り込んで函館駅に向かった。荷物も多く大勢であったので積み残しが懸念されたが、宿のフロントのアドバイス通り、それは杞憂に終わった。

函館駅到着後、発車時刻15分前に改札前に再集合と告げる際、車内での昼食を購入しておくよう指示した。団体乗車券を使用することに加えて、特急列車から「北海道開拓の村」へのバスの乗換時間が新札幌駅では十分に取れないためである。ただ、我われの団で駅構内の売店やコンビニエンスストアのレジが混雑し、実際全員が揃ったのは発車時刻の10分前で少し肝が冷えた。

一同を乗せた特急「スーパー北斗3号」は、定刻の8時30分に函館駅を後にして、北海道らしい雄大な風景の中を気動車としては驚異的なスピードで疾走した。この車両が他の交通機関との対抗上、振り子制御で高速運転を可能にしていること、途中での車窓(農業的土地利用、大沼公園の観光開発、駒ヶ岳、噴火湾、室蘭工業地域、サラブレッド牧場など)は、事前学習会の折に説明済みであったが、実際にこれらを体験して感嘆する学生も少なからずいたようだ。参加学生たちは、事前学習会や第2日目の函館駅での指示通り、登別駅を過ぎたあたりから車中で各自が昼食を摂った。

新札幌駅に到着後、不要な荷物をコインロッカーに入れさせてから、バスで「北海道開拓の村」に向かった。コインロッカーの所在は、2004(平成16)年のフィールドトリップで確認済みであったため、その経験が十二分に活かされた。晴天ではあるが気温は快適な温度で、野外博物館を巡るにはこの上ないコンディションであった。入場は団体入場券によったが、場内で団体行動を終始とると他の入場者に迷惑をかけるので、帰りのバス乗り場での発車10分前の集合を指示し、場内では個人またはグループによる見学をさせた。見学時間は約2時間とした。この見学時間の設定にも2004(平成16)年に同じ場所を巡った時の経験が活かされた。

「北海道開拓の村」を後にして、バスとJRを乗り継いで札幌駅に至った。商業・オフィス・ホテル機能からなるJRタワー、駅ビルのステラプレイスの説明を札幌駅前の交番付近で施したのち、北海道庁近くの宿まで徒歩で移動した。道中では、札幌の都市計画や旧北海道庁の説明をし、チェックイン時にフロントに再集合する時刻を告げて荷ほどきをした。

フロントに再集合の後、夕刻でもあったのでコンパクトに札幌市中心街を巡るコースで、旧北海道庁→大通公園→テレビ塔→時計台→札幌駅の順に巡り(図3)、反省会兼コンパ会場(札幌駅付近)に着いた。今回は3回生以上のみの参加者であったため、アルコール類に関する注意が不要であったが、最近は無茶をする学生も少なく、以前に比べるとコンパの開催や管理が楽になった。多くの学生が今回のフィールドトリップで地域観察の面白さを実感したと語ってくれた。「来て良かった」という声は、担当者にとってはこの上ない喜びである。

## 3. 第3日目、小樽市内のエクスカージョン「小樽の都市構造とウォーターフロント再開発」

宿のフロントに8時10分に集合して徒歩で札幌駅に向かい、8時42分の電車で小樽に向かった。車中は相応な混雑があり、札幌と小樽の相互交流が盛んであることを実感できた。両都市の往来については、小樽到着後、鉄道だけでなく高速バス便が多いことも説明した。小樽駅と駅前通りの幅広の歩道では、駅ビルが保存対象になっている由緒ある建造物であること、坂の多い市街地に函館との共通性を見出せること、かつては北海道経済の中心地であり「北のウォール街」と呼ばれる金融街が残っていること、衰退後に観光を基軸とした街づくりを実施したこと、歩道の幅が広いのは除雪後の雪を蓄積する幅が確保されていること、運河に至る途中で横切る鉄道廃線跡が北海道の鉄道発祥の遺物であること、小樽運河の盛衰と再開発手法などを説明した。

小樽は、団体観光客も多く、ガラス工芸品をはじめとする土産物店が都市の重要な構成要素であるため、これらの店内における団体行動は不適切と考えて上記の事前説明を丁寧に施し、運河付近で正午過ぎの再集合を指示したうえで、各自で運河付近の諸地域や諸店舗を巡るように伝えた。見どころは限定的な地域であるため、担当者が市街地や店舗を巡っていても多くの学生たちと邂逅した。求められれば質問に答えたが、中国・台湾や韓国からの観光客の多さに関する質問が目立った。実際に多くのガラス工芸店では、中国語や韓国語の表記を認めることができる。これらの国家・地域は距離的な近さが観光客の多さの主因であろうが、特に台湾からの観光客は「さっぽろ雪まつり」に大挙して来日するので、冬季は雪が観光資源になっていることも指摘しておいた。

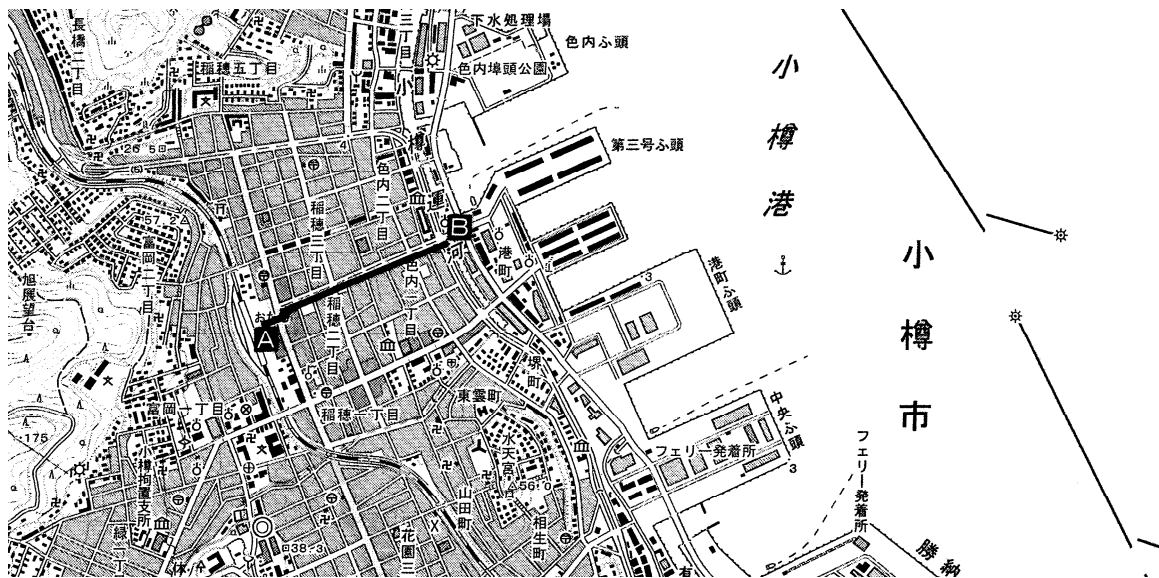


図4 小樽市街地でのフィールドトリップの集団行動コース

\* A→Bの順に移動した。個人・小グループでの移動については表現していない。

国土地理院 1/25,000 地形図「小樽東部」昭和51年第2回改測，平成20年更新，平成20年4月1日発行1刷（原寸大）

午後1時前、レポート課題の再確認をしたのちに、小樽運河付近で今回のフィールドトリップを解散した。これは、航空機で無理なく同日中の関西地区帰着が可能な時刻であり、2004（平成16）年に小樽で解散したのも、ほぼ同時刻の同じ場所であった。このようにして、連日の晴天、しかも涼しく乾燥した北海道らしい気候を満喫できた現地実習が無事に終了した。

#### IV. 学生のレポートの分析、および選択科目拡充の必要性—むすびに代えて—

本章では、8月16日を締切日に設定し、電子メールで提出させた1500字前後のレポートの内容を分析する。レポート課題は、今回のフィールドトリップで訪問した3都市（札幌については「北海道開拓の村」を含む）の訪問に関する「評価できる点」と「改善を要する点」の指摘、およびそのように考えるに至った理由を記述するというものである。すべてのレポートを詳細に記す紙幅は無いので、内容が秀逸であったものを中心にまとめる。

学生たちが取り上げた対象は、函館市街地が6名、「北海道開拓の村」が10名、札幌市街地が1名、小樽市街地が4名、未提出が2名であった。未提出者については、成績評価の際に減点の対象とした。

まず、函館のレポートでは、6名中の5名が旧来の建造物を用途転換のうえ再利用（コンバージョン）していたことを高く評価していた。函館は小樽とともに建造物のコンバージョンが盛んな都市であり、その点を評価した者が多くいたことは、コンバージョンが一定水準で成功したことを物語っている。一方、改善を要する点では、道案内地図が足りないことについての指摘が3名によってなされた。

次に「北海道開拓の村」に関するレポートでは、全員が何らかの表現で野外博物館としてのユニークさとその魅力について触れていた。建造物だけでなく、村内の各所で働く従業員やボランティアに対する好感度も例外なく高かった。一方、改善を要する点については、10人中7人が土足厳禁の建物の多さを指摘し「靴の脱着が面倒なので、小さな建物だと素通りしてしまう」という趣旨の意見を述べていた。こうした中、一家揃ってサンダル履きの家族を見かけた。地元のリピーターかもしれないが、全ての建物を順に見学するには、このくらいの覚悟が必要なことも事実である。また「良い施設の割には宣伝が多くなく知名度が低い」「自家車利用が前提なのかバスの便数が少ない」との指摘がともに5人から指摘された。これらの問題点は2004（平成16）年に同じ場所を訪問した際にも少なからず指摘された点（香川 2005, p.41）であり、改善が望まれる。



札幌市街地を取り上げた者は1名で、整然とした都市計画に感心した様子が記されていた。他方、改善を要する点では、ブロック単位の住居表示が特に交差点では分かり難いとの指摘がなされた。街路が住居表示の基軸となる京都に慣れていけば、ブロックを基盤とした札幌のそれは確かに分かり難い。

小樽市街地を取り上げた4名は、全員が都市の歴史を残そうとした運河整備を高く評価した。運河畔のプロムナードがスロープを伴っていることも好感をもって受け止められている。駅前から運河地区に至る歩道の幅についても評価が高い。他方で、3人が運河周辺の道路沿いにおける景観の不統一、同じく3人が運河沿いの道路の歩道（運河と反対側）の陳腐さ、2人が過度の観光地化への不快感を記述していた。しかし、観光関連の整備が講じられていなければ、小樽に現在の活況が無いことは間違いない。活況の中で抑制を図ることは甚だ困難であるが、成熟した地域振興を実現するには、今後そうした節度ある針路を模索していくことが必要であろう。

ところで、第I章で述べたように、総合科学課程の廃止に伴う科目の統廃合は、教員免許取得にかかわる科目の減少を促し、免許取得を希望する学生たちが科目選択する際、その幅を狭めている。他方で、教科専門分野の教員には徐々にではあるが担当科目数に余裕が生じてくると考えられる。その余裕を活用し、従来は教科教育分野の教員や非常勤講師が担当していた教科内容論的な講義を、教科専門分野の教員が担当するようにしてきた。

科目担当の余裕が一層進んでくれば、教員免許取得にかかわる選択科目を充実させ、学生たちに科目選択の幅を保障すべきであろう。こうした考え方を実践するため、さらには卒業延期となる総合科学課程の現4回生の一部に対する卒業要件保障のため、偶数年度に開講されている「地理学特講（地理学臨地実習）」と「地域環境学臨地実習」を2009（平成21）年度にも開講することにした。これは1年限りの特例措置であり、今のところ奇数年度の開講をレギュラー化して毎年開講とするか否かは未定である。レギュラー化に際しては、受講生の動向を精査する必要があるが、仮に現行の偶数年度開講科目とは異なる名称の新設科目とした場合、同一学生が複数回の登録をする恐れがある。それを避けるためには、同一名称科目の毎年開講とする、あるいは別科目名とする場合には類似科目の履修者に受講制限をかけるなどの措置が理想であろう。

いずれにせよ、フィールドトリップを中心に据えた地理学特講（地理学臨地実習）では、事前学習で数多くの文献と戯れることができ、現地実習では様々な地理的事象と対峙し、生じた疑問の多くをその場で解決できる。高等学校の地理歴史科において「地理」の選択率が低い現状を鑑みても、濃密なフィールドワークとまでは至らないまでも、フィールドで「本物」に触れることができる点で、本授業科目は地理（地理学）の楽しさを理解するには極めて適した科目であるといえる。学生たちの強い受講希望に応えるために、今後も彼らの要求を頻繁に聴取し、その実現を図れるよう努めていきたい。

## 参 考 文 献

- 相原正義（2000）「戦後地理・地理教育を取りまくアイヌ民族記述の検討」, 僻地教育研究, 55, pp. 67-78.
- 足利亮太郎（2000）「北海道における都市周辺の空間変容—追分町を事例として—」, (足利健亮先生追悼論文集 編纂委員会編（2000）『地図と歴史空間—足利健亮先生追悼論文集—』, 大明堂）所収, pp. 502-515.
- 遠藤匡俊（1997）『アイヌと狩猟採集社会—集団の流動性に関する地理学的研究—』, 大明堂, 203p.
- 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.
- 麓 慎一（1999）「維新政府の北方政策」, 歴史学研究, 725, pp. 14-31.
- 原 昭宏・安江みゆき・竹川雅子・岩月祐二（1995）「北海道における水面積」, 地域研究（立正大学）, 35-2, pp. 18-23.
- 橋本雄一（2008）「札幌市における建物用途の時空間構造と居住空間の都心再集中」, 地学雑誌, 117-2, pp. 491-505.
- 平井松午（2002）「近代日本における移民の送付過程と多出地域の形成—北海道移民と海外移民との比較から—」, 歴史地理学, 44-1, pp. 20-36.
- 岩間英夫（1997）「室蘭における鉄鋼業地域社会の内部構造と発展過程」, 地学雑誌, 106-1, pp. 87-101.
- 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』の覚え書き一」, 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』の覚え書き一」, 京都教育大学教育実践研究紀要, 5, pp. 33-43.
- 香川貴志 (2007a) 「長崎は, 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』の覚え書き一」, 京都教育大学教育実践研究紀要, 7, pp. 1-10.
- 香川貴志 (2007b) 「札幌市中央区における分譲マンション供給の特徴—バブル期前後の比較考察を中心として—」, 人文地理, 59-1, pp. 57-72.
- 中村英重 (2002) 「北海道移住の特質と移住動態」, 歴史地理学, 44-1, pp. 37-47.
- 岡本哲志+日本の港町研究会 (2008) 『港町の近代—門司・小樽・横浜・函館—』, 学芸出版社, 206p.
- 奥平忠志 (1993) 「地価高騰とマンション建設—函館の事例—」, 北海道地理, 67, pp. 7-12.
- 奥平忠志 (2001) 「水産都市から観光都市へ 函館市」, (平岡昭利編 (2001) 『北海道 地図で読む百年』, 古今書院) 所収, pp. 55-60.
- 斎野岳郎 (1990) 「札幌市における人口高齢化の地域的考察」, 東北地理, 42-2, pp. 105-110.
- 酒井多加志 (2004) 「北海道の港湾の史的展開」, 釧路論集, 36, pp. 49-56.
- 酒井多加志 (2007) 「北海道の“みなとまち”を散策する」, 地理, 52-10, pp. 16-26.
- 高野岳彦 (1995) 「札幌市における住民属性と居住地域構造の変化—1970 年と 1985 年の比較分析—」, 季刊地理学, 47-1, 13-33.
- 寺谷亮司 (1993) 「企業の支店配置よりみた北海道の都市階層」, 地理科学, 48-3, pp. 41-49.
- 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もつ意義の探求—」, (足利健亮先生追悼論文集編纂委員会編 (2000) 『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.
- Tsutsumi Jun (2007) 'Office Location in Sapporo City, Japan: Centralization or Decline?', *Annals of the Japan Association of Economic Geographers*, 53-5, pp. 38-49.
- 山田 誠 (1999) 「札幌大都市圏の形成と特質」, (成田孝三編 (1999) 『大都市圏研究(上)』, 大明堂) 所収, pp. 160-184.
- 山田 誠 (2000) 「明治中期における札幌の地域構造—『札幌實業家便覧』を主な資料として—」, 足利健亮先生追悼論文集編纂委員会編 (2000) 『地図と歴史空間—足利健亮先生追悼論文集—』, 大明堂) 所収, pp. 464-477.
- 山下克彦 (2001) 「北方圏の中心都市 札幌市」, (平岡昭利編 (2001) 『北海道 地図で読む百年』, 古今書院) 所収, pp. 1-8.
- 山内正明 (2001) 「観光開発にかける商都の再生 小樽市」, (平岡昭利編 (2001) 『北海道 地図で読む百年』, 古今書院) 所収, pp. 21-26.
- 横尾 実 (2007) 「札幌の都市構造の歴史的形成」, 北海道教育大学紀要 人文科学・社会科学編, 57-2, pp. 15-28.