

## 総合討論

**司会(井村)**：これからシンポジウムの総合討論を始めさせていただきたいと存じます。私は、総合討論の司会を務めさせていただきます日本大学の井村博宣と申します。どうぞよろしくお願ひいたします。先ほど質問票の受付を締め切りましたが、質問として提出された方はございませんでした。提出し損ねた方はいらっしゃいませんか。いらっしゃらないようですから、それでは先ほどコメンテーターから報告者へと、それぞれに質問が出されておりますので、これらにつきましてプログラムの順番に従いご回答いただきたいと存じます。

最初に第1セッションでは、コメンテーターの東先生から末田先生にございました、移動漁民の受け入れ側の対応よりお願ひいたします。

**末田**：東先生、有り難うございます。この問題は非常に大きく、西海地域では受け入れ側の資料がなかなかございません。これは私が捕鯨業の研究を進める中で、よく質問されることですが、長州の北浦地域の資料に、そういった漁村、領主とかと鯨組との関係について書かれた資料があるということなので、私の方も知りたくて今進めているところでございます。

対応と論理と言われましたが、条件ということで答えさせていただきますと、漁村の方、領主の方も、当然条件を提示します。ただ九州の鯨組が来たいというだけではなくて、当然、先ほど仲介人とかの話をしましたけど、萩の城下町の商人・町人であるとか下関の地元の投機屋が入って条件をきっちりと決め、漁村の方から領主の方へと、また領主

の方からこういった条件でという遣り取りがあり、運上金とか御用改めとか、あるいは喧嘩口論などということも起こったりしますので、取締りをきっちりやってくれといったこともありますし、他の漁村との関係も大きく、他の漁業、あるいは鯨をどこに販売するかということの取締りも出てきます。漁村の方としては、先ほど少し話しましたけれど、鯨組が来ると芝居ができるので、漁家を、藩をあげて行きます。あるいは納屋場どとか宿、そういった設備も整えて行きます。技術も盗用できるということで、そういった受け入れや、また販売ですね、食用米、500人とか来ますので、そういった米なんかの受け入れなんかもしっかりやっつけていかなければならない。なにぶん3か月から6か月くらい滞在するので、そういった受け入れ側もしっかりとした条件を出します。それを九州鯨組が飲めるかどうかということが問題になってくるので、こういったところをまた詳しくやっつけていきたいと思っております。有り難うございました。

**井村**：東先生、今の回答で如何でしょうか。

**東**：はい。

**井村**：はい。有り難うございます。ご了解をいただきましたので、続きまして2番目の服部先生への質問に移ります。使用する資料、とくに出稼ぎの漁民の方一人を使っていることに関わるご質問がございましたが、こちらについてお願ひします。

**服部**：東先生、有り難うございました。この資料なのですが、どうしても一人の人からなので、ほかの出稼ぎ漁夫の傾向と同じなのかどうなのかをよく質問されます。私もずっと

よく考えているのですけれども、まず同じような資料が見つからないという問題があります。出稼ぎ者の記録はもうこれ一つと今はなっています。ただし、中期のところに出てきた、福原再出漁時のニシン漁失敗というのは裏付けがあります。ここから次の新しい漁業をおこなっているということは、ニシン漁の失敗というのが、一因になっているのかと思います。今回、菊地の例を出したのは、一生における出稼ぎ活動というのは、同じではなくて変わっていくのだということをお示ししたかったから、こちらの資料をお出ししました。そしてニシンだけでなく、ほかの漁業も行っているということは、その後の、今出稼ぎの聞き取りができる戦後の経験者の人たちも、同じようにニシン漁の後は違う漁業にとか、そのあと土建業に従事している人とかもいたので、複数漁場が出稼ぎ漁業になっていたというのは、概ね妥当なのかと考えています。それから出稼ぎ者の年齢についてですが、15歳くらいの卒業を機に、卒業式に出られずに北海道に出かけるという人たちも沢山いました。そこからまた、最後の働けなくなるまで行っている人たちもいました。菊地の資料と出稼ぎ者の行動については十分解明できると思います。

**井村：**東先生、今の回答で如何でしょうか。

**東：**もう一つ確認ですが、菊地は二期で不漁にその漁場で直面した後に、余市自体は倒産しますよね。その影響といいますのは、ほかの移動漁民にはあったのでしょうか。

**服部：**余市自体は倒産するのですが、実はこの時に、ニシン場以外のところにも働きに行こうというような、もっと稼げることを考える人たちも出てきています。菊地の場合、菊地が従事したところに関しては、替えなくてもボーナスがもらえないくらいであったのですけども、その時代においては出稼ぎ者たちも、もっと稼げるであろうという欲も出てきたということもあるかと思います。

**井村：**如何でしょうか。

**東：**良いです。有り難うございました。

**井村：**はい。有り難うございます。次に第2セッションでは、コメンテーターの南出先生から、まず阿部先生に昭和40年頃から鉄道輸送が減るのは自動車への転換なのでしょうか、プラスチックへの転換なのでしょうか。また陶業全般についての動きなのでしょうかとのご質問がございましたが、よろしくお願ひします。

**阿部：**焼き物と瓦、それぞれ鉄道統計を基にして図を作っているのですけれども、焼き物の方は丁度グラフの最後の昭和40年です。子供の頃の印象があるのですが、駅にストックとして焼き物、水瓶がものすごく積んであったのが40年代です。これはやはりモータリゼーションというよりは、もう売れなくなった。もう滞貨としてずっと残っていたと考えた方が良いと思います。水道とプラスチックの登場でまったく売れなくなったというのが、現在の焼き物職人の先代、あるいは先々代の話として、活字体もあり伝わっています。一方、瓦が残っているのは建築ラッシュです。瓦の場合は鉄道プラス、トラックによる輸送もありますので、鉄道が維持しているのではなく、瓦の場合はプラス、トラックです。すなわちモータリゼーションで増えている。焼き物が衰退していく時、逆に瓦は非常に儲かっていって、焼き物関係で働いていた職人さんたちが瓦の方へ、いわゆる瓦の労働者として移ったというのがあります。それともうひとつ、その背景として、焼き物の方は一貫して手仕事、手作業なのですけれども、昭和30年代に瓦の方は機械化のオートメーションが始まっており、それから登り窯のトンネル窯という、台車の上に乗せてそのまま焼くという、その技術革新がありますので、瓦の方は維持したというよりもプラス、トラックもあった。焼き物の方は完全にクリアーになったとみたら良いと思います。

井村：南出先生、よろしいでしょうか。

南出：ええ。ちょっと一つだけ言わせてもらいます。どうも有り難うございます。要するに、特定地域のある生産品がある輸送方法でどんどん減っていく時に、それをどう、どの要因によって説明するのかということのを、もしできたらほかのデータ、例えば、もし石見焼きの生産組合が何かあったら、その生産量そのものの減少とかを示す別のデータがあったら、連動しているということはわかるのですけれども。あるいは全国のそういう陶器生産の中で石見焼きのシェアが落ちてきたというみたいな相対的なものなのかということも、あるいは陶器全体がただしく変わっていったということなら、それは全国の陶器生産額からみていけばそれも確かめられる。何かそういう、これはこういう影響で減ったのだという説明をする時に、その地域に固有の現象なのか、全国的な傾向なのか、あるいはそういう双方向の変化による輸送量の変化なのか、2つのデータを比べてもらえたらもっと分かり易かったというのは感想です。すみません。

井村：それでよろしいでしょうか。

南出：はい。

井村：また明治以降の内容になりますので、実質的な運賃というものが資料として使えませんが、阿部先生如何でしょうか。

阿部：これも随分、発表の時には色々なところで質問されるのですが、難しいというか、わからないですね。鉄道貨物については、一般的な貨物の運賃というのは出てくると思いますが、船の方はわからない。それから船については、いわゆる北前船と言って良いと思うのですが、船頭が買い積みをするものと並行して、石見では問屋が船を持ち焼き物専用船で運ぶものの2つがありますが、それも両方ともわからないということになります。頑張ってみようと思っています。

井村：南出先生、これでよろしいでしょうか。

南出：はい。

井村：有り難うございます。続いて三木先生への質問に進めます。先の質問とも重なるのですが、明治以降ということになりますと、実質的な運賃から分析できるような資料がございませんでしょうかとのご質問についてお願いします。

三木：これについては、先ほどのご質問を受けた阿部先生ともお話をしたのですが、旅客運賃と違いまして貨物運賃の場合、運賃というのを汽車に載っている部分だけの部分は鉄道省なり、運賃統計の中にはっきりあり、簡単に出すことはできるのですが、それが出たところで、それを積み込むための費用とか、貨車を調達するための費用とかが全然出ませんから、いわゆる輸送費にはならないということになります。ですから、結局のところ輸送費が出ないということは船との比較などはできませんので、やはり私もこれは難しいと考えています。逆に、特定の品目だけであるとか、特定の店の支払った額とか、そういうものは多分あり、出すことはできますけど、秋田―函館間の運賃とか、函館―土崎間の船の運賃と比較して、どちらが高い安いということ、多品目に対していうのはかなり難しいと感じます。

井村：南出先生、如何でしょうか。

南出：はい。私もだいたい無い物ねだりであることは分かっているうえで、敢えて質問させてもらいました。古代の延喜式なんか、船積みする時に、こと細かな規定があり、純粋な運送とは別に、馬車に載せる、舵取りにいくらとか、それから馬に積み替える時の駄賃とかの規定がある。あれは国が決めた規定ですから明確なのはわかる。ただ、現在のコンテナ輸送においても、全然話も時代も違うのですけど、たとえば日本からオーストラリアに1ユニットをコンテナ輸送するのに、色々手続きとか、前後運賃含めて、だいたいその2

倍くらいで業者の間では通っている。代替相場のような何か明確に規定されたデータではなくて、何か目安はないものかと、実はこれ僕自身も悩んでいる問題ですので、ヒントがあればと敢えて質問させてもらいましたので、そんな明快、直接的な回答は求めておりません。はい。

井村：はい。有り難うございます。もう一点、何らかの加工をして移出しておりませんかというご質問もございましたけれども、こちらはどうでしょうか。

三木：シベリア鉄道はよろしいでしょうか。確か、さらに2点、半製品化するというこの意味というお尋ねと、シベリア鉄道を介しての清津（せいしん、ちよんじん）航路についてのお尋ねが確かあったと思うのですが。

まず、半製品化するというこのことについてのお尋ねですが、これは非常に見難い細かいものですが表1と表2を見ていただきまして、大豆ではなく大豆糟として運んで来てとか、鮮魚でなく塩干魚として入ってくるのがあって、これがたぶん完成品になるでしょうし、逆にセメントとか、コークスも完成品でしょうか。品目の書き方自体も、表1は港湾統計を使って書いているのですが、表2は鉄道統計を使って書いているものです。実は両者を付き合わせるということは、かなり至難の業であり、統計の取り方が全然違います。港湾統計は金額ベースで作っているが、これに対して鉄道統計は必ずトン数ベースで作っており、基本的に金額は載せない。なぜこういう習慣になったのかというのはわからないですけども、まあ金銭的なものを引っ張っている要素があるのではないかと思います。そういうこともありまして、品目の方が合わないのです。同じようなものでないかと思われるのですが、果たして同じものまでいえるかというのもわからないということですので、ちょっとその半製品を使うことに、半製品化することによって、どういうメリットが

出てきているのかというのは、はっきりとここから読み取れるものは、ちょっと見つからなかったように私は思うのですが、ひよっとするとよく読み込めば半製品化することによって、コスト面を、かかっているものがあるかもしれない、というには思います。ちょっと、読み切れていない、自分で作っていて読み切れていないということで、ちょっと逃げるようなので申しわけないのですが、まずそれをお答えしておきたいと思います。

それからシベリア鉄道ですけれども、シベリア鉄道の誤解が多くて、ヨーロッパへ行く鉄道だと思われている方が今もって多いのですが、少なくとも現在のシベリア鉄道にまったくその機能はない、あれは単なる観光列車であって、実質的には貨物輸送線というのが、シベリア鉄道の本来の機能で、これは時代を遡りましても基本的にこれは変わらないと私は思っています。確かに時代を遡れば飛行機が無い時代とかになり、比重が高かった時代があることにはありますが、それでもたぶん貨物を凌ぐだけの旅客シェアになったことはおそらくないであろうと思っています。これは大陸鉄道の一つの特徴で、基本的にはやはり貨物ベースで、むしろ島国の日本の鉄道というのが、世界的に異質で、こんなに人を積んでいるというのが、おそらくほかのところにはないタイプなんじゃないかと思っています。

清津への航路というのは、満州湖水論という、日本海湖水論というなかで出てきたものでありまして、まあ日本海を湖のごとく行き来を容認してしまおうという話があって、清津とか羅津（らしん、らじん）とかに日本海側から航路を引いて、国内輸送と連携させようとしたのですが、まず一つはこれみんな新潟より南の話で、東北地域は結局これにリンクすることができなかったわけですね。それからもう一つは言われていたほど盛況になら



なかった。今でも清津とか羅津とかに輸送量  
がかなりあったのではないかという論  
文を政治史の人はよく書かれるのですが、実  
際には日本から大陸に渡る航路はやはり釜山  
航路が一番メインで、釜山航路をこの清津航  
路、羅津航路を追い抜いた時代は、あったと  
しても極めて限られていたのではないかと考  
えているということで、お許しいただきたい  
と思います。

**井村**：南出先生、よろしいでしょうか。

**南出**：有り難うございます。最後の話とい  
うのは、シベリア鉄道というのは誤解のない  
ように申し上げておきたいのですが、日本人が  
シベリア鉄道を利用する場合には、やはり旅  
客が多くて、敦賀—ウラジオストク間の貨物  
が、貨物輸送がシベリア鉄道経由で膨大な量  
に上ったというように考えるのは、ちょっと  
考えすぎかと、そういう意味で申し上げまし  
た。

**三木**：それはないと思います。

**南出**：ちょっと考えすぎかと、そういう意味  
で申し上げました。

**三木**：そうですか。はい。

**南出**：シベリア鉄道そのものの評価は貨物が  
中心である。これはもう、その歴史から当然  
起こり得る。以上です。

**三木**：はい。

**井村**：よろしいでしょうか。有り難うござ  
います。次の第3セッションでございませ  
ども、青木先生、質問はないと解釈してもよ  
ろしいのでしょうか。

**青木**：はい。

**井村**：はい。それでは先に進めさせていただ  
きます。第4セッションですが、コメンテ  
ーターの磯部先生から、まずは橋村先生に社会  
経済的な影響を入れてはというご指摘がござ  
いましたが、如何でしょうか。

**橋村**：はい。どうも有り難うございました。  
非常に大切なお指摘をいただき有り難うござ  
います。実は今回使った名所図会にしてもス

ポンサーがあって作られているということも  
ありますので、いろいろとあると思います。  
当然、資本があって名所図会が作られ、記録  
されているという背景がありますので、ま  
あ、そういうところに、こうゆう形の名所図  
会として残り、観光の場というふうになって  
いるので、社会経済的な面をみながら捉えて  
いかないと、本当はわからないと思ってお  
ります。よろしいでしょうか。

**井村**：如何でしょうか。

**磯部**：結構です。

**井村**：続きまして品田先生の方に、先ほどは  
お時間の関係でお話ができなかったのでは  
ないでしょうか、海からの鉱業地理の可能性に  
ついて、石油以外に砂鉄や石炭というのを加  
えてはとのことでしたが、どうでしょうか。

**品田**：はい。私は、今日初めて海のこととか  
を調べて、今回の話が来た時に、私自身も海  
で鉱業地理を今まで考えたことがありません  
でした。今日の発表は、たまたま海だったと  
いうか、あくまでも海での鉱業地理という  
ことなのですが、歴史地理に限らず鉱業地理  
というどうしても陸上であり、鉱業景観とか  
鉱山集落の研究が中心であったので、どう  
しても陸上の話となります。これは歴史地理  
となると、あまりわからないのですが、今日  
はあまり触れなかった昭和30年代以降の秋  
田から始まる海洋開発とかも、将来的には  
歴史地理のテーマになるかと思えます。ま  
た、油田とか鉱山という形になる前の試掘  
も含めた活動という、日本海でも広い範囲  
でいろんなボーリングを行っています。それ  
を考えると、海自体を対象とした鉱業地理  
活動というのは、石油以外としては金属資  
源など、コバルトリッチクラスト、天然ガ  
ス、メタンハイドレードとか、近年いろい  
ろニュースになるものがあります。これは  
歴史地理の対象としては新しいのですが、  
地理学で鉱業地理というはまだ手つかず  
の分野です。ガスですと東シナ海ガス田  
は、いろいろ地政学とかの文脈

で語られることがあります。地理学として、海の鮎区がどうなっているとか、海の鮎業活動がどうなっているとかについては、ほとんど手が付けられていないで、実際にどのように海からの鮎業地理が進むのかというのは、まだ漠然としてしか考えておりませんが、一つの地理学の大きな研究テーマにはなり得るのではないかと考えています。まあ、考えさせていただきます。

**井村**：よろしいでしょうか。

**磯部**：はい。

**井村**：有り難うございます。これでコメンテーターの先生からのコメントに対するご回答を一通り終えました。こちらの方に届いておりますのは、ご意見として1点出ておりますが、とくに回答を求める質問として出てきましたものはございません。なにぶん短い時間での提出となりましたから、なかなか書き切れなかった方もいらっしゃるのではないのでしょうか。そこで、ここでフロアーの先生方からのご質問を受け付けたいと存じますので、挙手していただければ幸いです。ございませんでしょうか。どなたもいらっしゃるのでしょうか。はい。それでは河原先生、どうぞよろしくお願いします。

**河原**：オーガナイザーをしておきながら質問するのも変なのですが、今日は海洋ですけれども漁業をみた場合に、非常に研究者が少なく、そしてその後継者もなかなか育てていかない状態だと思うのです。また、東先生からお聞きしたのですが、日本史の場合もなんとなくそのような状況みたいだというのも聞いております。私は、人文地理学会の年間展望、漁業のところを書くのも今度で3回目です。(会場がざわつく) そういったなかで、よく言われていますし、私も学生に伝える時に痛感するは、やはり海面を可視的にみることができない。農業地理のように農業的な生産をみて地図化するという、簡単なことができないということがあったりしますし、学校の

教育でも、悪しき産地を覚えるというやつですね。それもなんとなく漁業ではできずに、子供の勉強を小学校・中学校とみていると、農業の産地、工業の産地じゃなくて、漁業の場合は港湾の水揚げ高の順番を覚えていっているのです。これが毎年変わっていったりするので、非常に地理的なセンスが漁業からはなかなかみつけていくことができない状況ということだと思っております。そうした時に、地理総合も始まりますし、来年から2年間の共同テーマが「地理教育と歴史地理」でしたでしょうか。そういう点で、この海洋とか漁業に関わることを、どのようにして小・中・高の教育でやっていくのが良いのか、皆さんのなかでなにかアイデアがあったら教えていただきたいなと思っております。その時に、今度の、教科書の改訂の時なんかでも、防災・減災というのは表だって出てきておりますので、今日のお二人の先生の発表、コメントにつきましては本当にこう防災、海に関する津波の防災・減災に関することは非常に効果的なことが期待できるのですけれども、漁業とか、そのほかの海洋に関わることのご意見がございましたら、よろしくお願いします。

**井村**：はい。最初に防災はということもございましたが、林先生からお願いしたいと思うのですけれども。

**林**：はい。非常に難しい。宿題をいただいたような質問なのですけれども、コメンテーターからもありましたけれども、まあ地理の場合は空間とか、場所性とか、そこである意味を考えながら、やっていけるメリットはあると思うのです。地理総合は、やっぱり、そんな身近な生活のなかで、あるいは自分たちの地域のなかで、起きているさまざまなこと、課題となり得ることを、もっと自分のこととして捉えるための知恵であったり、見方であったり、道具の使い方であったりというものを習得していくというようなことが、まあ究極の目標というか、役目だと思うので、

そんなかで、防災の場合は、もちろん単元として、大きなまとまりとして、取り上げていただけていますし、そういうなかで、その場所性とか、空間、その広がりであるとかということも、展開できて、理解してもらいやすいのかなあとと思います。それからそれだけじゃなくて、歴史的に起きたことを今に繋げていくということもできるので、そういう意味でのメリットはあるのかな。まあ漁業の方なのですが、私も自分で言うのも寂しいなと思っておりますのですが、前に漁業地理のメンバーで本を作った時も、なんとかそうゆう、海に目を向ける魅力みたいなものを、気づいてもらえるような、なにかそうゆうことがしたいなあとと思って、あの本を作ったのですけれども。やはり、扱おうと思っている海とか、水産資源ならではの特性っていうのがあると思うのです。農業とは違う。そうゆうものに目を向けながら、今起きていることとか、自分の身の周りのものを考えるということで、農業とは違うところでの表現というのは、できるとは思います。それで農業を覚えたり、漁業を覚えたりってやっても、たぶんそれは網羅主義で、受験対応にはなると思うのですが、もう少し広く、資源ってなになのとか、それを使う人ってなになのとか、そうゆうものがある地域ってなになのとかいうのを考える時に、まあ農業のような特性のようなものもあれば、漁業のようなものもあるよねというような、使い方をしてもらえるようになると思うのかなと思います。それを、現代だけじゃなくて過去から遡りながら、われわれ人間はどう付き合ってきたのかということでもみていけば、もう少しなにかメリットがあるのかなという気はしています。以上です。

**井村：**はい。有り難うございます。

**河原：**たとえば地形、地学とかからはどうなのですかねえ。物化生地で、いつもなんか地学も頑張っているのを、すごく理科教育の方

から聞くのですが。

**鎌滝：**そうですね。まあ地学っていうと。今日のテーマの一つで津波、被災史研究とか、災害史、被災史という部分では、まあ災害、自然災害っていうと、だいたい地学の分野がほとんどかかわってくるわけです。けれども、そういったなかでも、子供たちが、子供たちと言ってもわかりませんが、中学生、高校生も地学を学んで来ないと言うか、学んで来られない。おそらく受験というのがありますので、なかなか地学を学べないということもあって、なかなかそういった地学を学んで来ないことで、大学でまた地学なり、われわれがやっているようなことを教えているところは結構、やはり基礎がなかなか厳しいのかなあというところはあります。まあ、なかなかちょっとマイナーな分野ではあるので難しいのですが、それを如何に防災教育に繋げていけるかというところで、なんか、まだちょっとわれわれは考えていかなきゃいけないのかなあと思っております。

**井村：**ほかの先生方から、なにかほかにございませんでしょうか。

**河原：**現場の阿部先生。

**井村：**現場の阿部先生、如何なものでしょうか。

**阿部：**あの、来ると思って無い知恵を絞ろうと思っていたのですけれども。まあ、海に限らず、今の学校教育、今の高校の現場なのですけれども、やはりモノ作り、第一次産業プラス工業も含めたモノ作りについての、まあ何ていうのか意識の低さというのか、そうゆうのは別に高校生に限らず、社会全般の社会構造としてあるのかなあ。まあ、それを受けての学校教育ですから致し方ない部分もあるのかなとは思っていますが、ただ、私はものすごく思っているのは、なんでこうも小学・中学校・高校と産業を扱う時には苦労の話ばかりするのかなあと思っています。大変だ、しんどい、辛いということばかりやるからみんな

な第一次産業、あるいはモノ作りから離れていくのではないかというように思うことがすごくあって。もっと儲かる話をしたらどうかかなあと思っているのです。ここだけですけれど、実際、工業では大企業の立地の話はしましけれども、中小のしんどさは地理では扱わないわけです。それでなんで漁業、水産業なんか、農業にしてもすごく儲かっている農業の話とか、水産業の話を教科書で教えてあげて、儲かる仕事だよと、しんどいこともあるけど儲かるよと。工業ではこういった教え方はせずに、工業もしんどいのに、儲かる大企業の話しか載っていないわけですから。同じようなスタンスでおそらく載っていると、まあ面白い分野というか、ちょっと違うことが、たとえば地理総合のなかにできるのかなというように思ったりはしております。あとはやはり水産業に関しては、高校になると水産高校、海洋系の高校というのがあって、私も実は今の研究を始めたのは、前々任校で、浜田水産高校という水産高校に勤めたことがきっかけでした。なぜこれを始めたかという、自分が思っている、小学校・中学校・高校で勉強して、教科書に書いてある水産のことなんかよりも、もっともっと詳しくて、もっともっとしっかりとしたことを水産高校では勉強しているわけです。そういうところの成果も、むしろわれわれは学んで、地理の授業にも取り入れなければいけないのではないのか。その時にすごい焦りがあって、自分ならではの教材研究ということでこれを始めているのです。それも関連分野でとか、そういうところの成果とかで。それから高校に関しては、農業高校、農業系の高校、工業系の高校、水産系の高校、そういうところの使っている教材との摺り合わせを、地理なんかも関連分野が非常に広いので、そういうところが、新しい教科、必修科目の地理総合などの突破口になるような気はしております。学会というよりは、関連分野との摺り合わせとい

うのが教材に生きてくればいいのかと思います。まあ、あまりお答えになっていないようですが、こういう印象を持っています。

河原：有り難うございました。

井村：フロアーの方から、今の意見に対して何かございませんでしょうか。次年度の共同課題へと繋がっていくわけですので、ここである程度、希望のようなものを入れておくのもよろしいかと思うのですけれども。この機会にございましたら。

井村：はい。藤田先生どうぞ。

藤田裕嗣(神戸大)：気にはなっていたのですけれども。次、私だけじゃないですけど、立場上、地理教育でやってくれて。今、阿部先生が言われたこと、すごく真摯に受けとめたいなと思います。と言いますのは、地理総合も含めて歴史総合で、今全国で唯一、一貫教育を受けている中学教育で校長を仰せつかっているの、歴史地理学会でも地理教育をテーマとしてやらせてほしいと手を上げたなかで、中等学校、うちの中等学校では地理総合は完全にできています。これからの課題は、各いろんな高校の現場で、できる地理総合ってなんだろうという応用編のようなものです。6月22日に展開するのですけども、そこで中学との連携みたいな関係をどうしましょうかという、去年もやったのですけど、引き続きやりましょうということになっています。さらに、今申し上げたようなことにもって行くということだと。去年もやってみただけけれど、ちょっと上手くいかなかったの、中学校との連携ということ、今度6月、来月にやるということになっているのですけど、その後はやはり、おっしゃったように水産高校とか高校があるわけですから、そこで、地理総合どうゆう風に見えるかという話をすべきであって。ただ2年後どうゆう形でシンポジウムするかはまだ白紙です。私は、まだそれまでに積み上がる議論との関係でやりたいとずっと思っています。まあ現場



ということでは、地理の先生が教えていただけたら安心できるのですが、そういうわけにもいかないので、そうした場合に地理総合は、どうゆうような形でできますという、いろんな多様性みたいな、これでもいけるんじゃないですか、こういう調整もあり得ますよというようなことを提示すべきだと思っています。そのところでは、歴史地理学はいろんな可能性を示せるのではないかという提案をしたいのです。それにもっていけるようにしたいので、今のご発言をうれしいなと思います。

**井村**：有り難うございます。よろしいでしょうか。ほかにございませんでしょうか。

**井村**：はい。どうぞ。

**栗山知士(秋田地理学会)**：私も阿部先生に。秋田地理の栗山です。私も30年前に水産高校で勤めておりまして、初めての水産高校だったのですけれども、船川、今名前が変わって男鹿海洋高校と言うのですが、当時地理の授業を受け持った時に、3年生になると各実習があるのですね。夏休みかけて企業に、たとえば缶詰だとマルハだとでやっている。それから各実習では、缶詰をつくるとか、蒲鉾をつくるとかしたものを、先生方あるいは校祭の時に安く売ります。生徒から先生方に、たとえば「先生、これおれがた、つくったやつだよ。かいがろよ。」と、こういう言葉出てくるのです。そうかということで、買うのですけどね。そういったことも非常に漁業では大切だと思います。また、さっき儲かる話が出てきたのですけれども、水産校の場合、とくに船乗りになる、かつて漁労科の生徒に対しては、確か3か月だかの遠洋航海実習があります。船乗りになったら家が軒建つほど儲かると船乗りになったりする。私の中学の同期で水産高校に行って、すごいわれわれでは建てられないような家を建てた者が結構おります。現在どうかわかりませんが、そういったものも大切だし、なかに

は土佐の一本釣りで有名な土佐清水かどこかでは、中卒で船乗りになって、なんか儲かってベンツ乗り回すのがいたという話もあるし、それだけ儲かるのだと、そういった話しをしていた。現在はどうか、あまりよくわかりませんが。そういったことが学校教育の場合は、そういった第一次産業とか、増やすのであれば、そうした部分もしておく、もしかすると生徒がのってくるのではないかと、当時は考えました。以上です。

**井村**：有り難うございます。地理教育に関しては、今回の共同テーマ「地理教育と歴史地理」となっております。こうしたご意見を生かしていただくということでお願いし、また「海からの歴史地理」に戻させていただきます。ほかに、どなたか質問はございませんでしょうか。ないようでしたら、先ほど鎌滝先生にご発表いただきました秋田県における津波の痕跡ですが、日本海中部地震までを取り扱っていただけけれども、その後には北海道南西沖地震津波もございました。こうしたほかの、先ほど先生が示されていた以外の波源については、如何でしょうか。

**鎌滝**：まあ、先生のいわれたような北海道南西沖とか、別の波源に関しても、私は青森から秋田でしか直接はやっていないのですけれども、ほかのグループの方々がみています。やはり、そういったところでも、過去に繰り返し発生しているのは明らかになっていきます。だいたい東沿って言いますが、まあ新潟から北海道の方までずっと、いくつかの波源で、やはりそれぞれ起こしているというのはわかってきていると言えると思います。

**井村**：有り難うございます。それでは、先ほど林先生が日本海側では10分ほどしか逃げるための退避時間がない場所もあるとおっしゃっていましたが、それは太平洋側とは少し違う特徴であり、また日本海は津波の場合、対岸に当たって繰り返し帰って来るとい、まさに湖のような状況になってしまう

と思うのですけれども、その点、防災面では如何なものでしょうか。

**林：**はい。日本海側にお住まいの方は、まず来る来ないのところが最初のハードルとしてあり、今まで自分の生きているなか、まあ爺ちゃん、婆ちゃん世代のなかまでみた時に、少ないので安心しているのですけれども、先ほどもお話ししたように、いろんな条件をきちんと理解できるように示してみても、意外に太平洋側よりも深刻な問題を抱えている地域であることがあります。地理の人間だけじゃないと思うのですけれども、いろいろな情報を示しながら、こういうことがあるだろうと、危険なのだと、その点はお話ししてあげても良いのかなと思うのですけれども。

**青木：**補足しましょうか。

**林：**はい。

**井村：**はい。お願いします。

**青木：**では、少し補足しましょう。太平洋側では、いわゆるプレート境界型の地震というのが多く発生しますので、沿岸から少し離れたところで非常に巨大な津波が発生して、一定の時間をかけて沿岸域に到達するというのが、非常に大きな津波災害として取り上げられるタイプになります。日本海側でも、鎌滝先生が扱われていた新潟から北に向けてというのは、いわゆるプレートバウンダリーにあたりまして、ある程度再来性のある大きな地震津波が発生するのですけれども、能登半島以西では大きなプレート境界がないものですから、波源となるのは海底にある活断層なのです。比較的地震の規模自体は小さいのですけれども、それが沿岸の直近で発生すると、大きな津波が沿岸にやって来る。距離が近いものですから、津波の波高は大きくなるというような傾向が出てきます。ですから、石川県なんかそのパターンでして、いわゆる海底プレートバウンダリーによる大津波ではなくて、直近にある小規模な地震だけでも、狭い範囲に大きい津波になるというタイプの

ものになります。福井県以西の山陰海岸も含めて同じような津波が想起されているので、同じような短い距離で狭い範囲に大きい災害というのが想定されていると言えるのではないかなと思います。

**井村：**はい。有り難うございます。そうしますと、日本海側というのは、本当により注意を要すると、ここに到達するのに10分かからないですよというような、高い緊急性を示すなかメッセージを伝えなければいけない。

**青木：**そうですね。リスクというのは、そのハザード、起こった時の被害と、そのハザードの発生頻度の高さとの比較でみます。太平洋側は発生頻度も高いですし、一回起きると、まあ東日本大震災もそうですけど、非常に大規模になりますから、非常に大きなリスクを太平洋側沿岸では抱えている。日本海側は、発生頻度は低いのですけども、起こってしまうと、極小的に深刻なダメージがある。リスクは小さいのですけれども、まあハザードは決して小さくはないという、理解の仕方をします。太平洋側では津波タワーを建ててしまえばとか、巨大な防潮堤を造ってしまえば、というようなトータルリスクを下げるという対応が現実的なのですから、日本海側は次の地震が来るまで何百年ですから、コンクリートや鉄でモノを造ったって、どうせ壊れてもたないのです。そうすると、なおさら社会だったり、ルールのかなかに逃げるといふのであったり、産業構造そのものを強くするというような考え方をしなければいけない。日本海側と太平洋側、たぶん同じ沿岸域であっても、津波対策のあり方というのは違うということは考えていかなければならないのかなとは思いますが。

**井村：**有り難うございます。非常に良い勉強になりました。やはり太平洋側とは違っており、せっかくこの日本海側の秋田において、第一線で活躍する先生方に集まっていたいただきましたので、そこはきちんと記録に残させて

いただければと、質問させていただきました。ほかにございませんでしょうか。ございませんようでしたら、司会が不慣れなもので

すから時間が超過しておりますので、ここにお詫びのうえ、全体討論を終了し、最後の総括へと進めさせていただきたいと存じます。

(記録：井村)