た。玄関の土間に4,5台の自転車がおいてあるのが印象的であった。

ライン・マース河口の洪水防止を計画するデルタ・プランは，デルフトの水理実験所を見学した後，ランチに乗って現場を訪れた。ロッテルダムの都市再開発を調べ，ユーロ・ポートの巨大な石油タンク群をみて，何れも小さな国の壮大な事業をみた。古いポルダーから新しいポルダーへと排水工事，植林，農場，中心地等の多方面に至って実験を積重ねて計画されているのに心を打たれた。

一日はハーグにある社会経済研究所のタイセイ教授を訪れた。教授は国連の阪神大都市圏調査団の一人として来日し，愛用のヴァイオリンを旅先で奏でる名手でもある。旧王宮の奥深い研究室の両側は，世界各国から集められた地域開発の文献で埋まっていた。開発途上国から多くの研究生が集まり，その文献が役立っていると言う。計画の進行はオーケストラのように調和的でなければならぬであろう。

駅前旅館（ホテル）は叙上のような土産を恵んでくれた。この他，国内国外に亘る珍談・佳談は後日の楽みにしよう。

昭和51年の巡検

籠瀬良明

印象に残った巡検や小旅行を拾ってみたい。

2月1日　霞ケ浦・北浦　金子晶子・重松澪子，院生荒川裕子・松崎正子の4名。後日執筆した記事「地理7月号」では，その折金子さん撮影のパイプラインの写真を借用した。同じく金子さんの手をわずらわした1枚には，レンタカーを往復運転してくれた日大の院生たちの顔もうつっている。その写真をさがしていたら，3月12日本郷江知勝での記念写真も見つかった。永い間，もっと正確にいえば満40年間お世話になったお茶の水地理，現在のオールメンバーがうつっている写真なので，大切に保存してあったものである。私についても65才を記録する大切な写真になった。

日記を調べたら，3月末までに7回も公私の巡検を行っている。冬のほうが地面も空も乾いていて好きなのである。でも時には天気がはずれる。院生たちとでかけた霞ケ浦は小雨だった。女性を4人もつれ出したのが，いけなかったらしい。

5月4日は日本地理学会の皆さんを伴ない，帝京大学の柴田教授に協力して埼玉北部へ巡検。その準備の巡検を4月に何回も行ったのが思い出される。学生や院生と違った人たちの案内には，また別の苦労がいるものだと痛感した。学生の巡検は8月と10月，武蔵野台地と前橋付近で行った。また暮の1日，沢田清教授指導の院生の巡検を，都内でやったことがある。早稲田大学前集合だったから，そこらを少し歩くのだろうと，うっかりついて行ったら，3時間後には神田須田町まで歩かされていた。ジクザクコースなので9キロもあった。そのコースの中に，茗荷谷の一端が入っていた。私は沢田さんのおかげで，40年前を回想し得た。というのは，私は当時そこのキリンスタン坂近くのアパートに住み，歩いて10分もかからない近い職場を感謝していたからである。その回想に引かれて，数日後再度茗荷谷かいわいを歩いてみた。住む人，家の形は一変していても，昔日の記憶はじゆうぶ

んによみがえった。当時飯本信之先生は若手の教授で，保井コノ，黒田チカなどという偉い女性教授は，私などそばへも寄れないおごそかな存在だった。

ところで，51年は事情があって国内の各地をかなり数多く単身歩き廻ることができた。12月など，月の半分の日数は東京を外にしていた。その最後の小旅行を山口・島根の県境で行った。ここで私は地形の面白さ，地形と人間のいとなみの巧みな結合の片鱗にふれて，心から楽しかった。どのように心をひかれたかは，数ケ月後に記事にすることができるかも知れない。（昭和52年1月3日）

地域住民の心を／

尾原信彦

昭和20年代の後半頃，電源開発のブームが数年間続き，私もそれに狩り出されて，ダムサイトの地質調査に，地下足袋にハンマー携行のいでたちで，峻しい渓谷を跋渉したことがありました。その当時，非常に不思議に思ったことですが，ダム建設計画が公示されますと，必ずと云っていゝ程，将来締切により水が溜められる筈の盆地内に，木の香も新らしい納屋とか鶏舎とか，甚だしい場合は，畳敷きの住宅すら惜し気もなく建てられるのです。〝何と無駄なことだなあ〟と思ったのですが，計画担当の当事者側は苦々しい表情で〝将来の補償金目当ての先行投資なんですよ〟と，吐き捨てるように云っていたのを，思い出します。

現在，私はさる民間のコンサルタントに身を寄せて，新幹線とか高速道路の建設に先立つ地質調査に当面していますが，路線発表がありますと，必ず地元との用地交渉に手間が掛かりまして，立入許可をはじめとして，測量・伐採の容認，ボーリング地点の確保，踏み荒し料の支払い，跡片付けから原状復元まで，一々地主に立合いをして貰う始末です。ところが，いざ着工となると，これまた大変で，施工側はその諒承を取り付けるのに，気の長い交渉を続け．やっと補償金その他が決着した区間から，順々に工事を始めますが，談し合いの付かなかった区間は，何年でも放置されます。したがって，上越新幹線のようなケースでは，新潟県下でさえ，飛び飛びに寸断された儘で，〝開通はいつのことやら〟という風景が，到る所で望見される仕儀となります。成田空港なども，その最もひどい例でして，政府もいよいよ〝今年こそは〟と，滑走路の延長に建てられた鉄塔取壊しの決意を固めたと，報道されましたから，最后にもう一悶着が起き，定めし物々しい凄惨な場面が発生することでしょう。

一体これらはどう云うことなのかと思索してみましたが，日本人の土地に対する執念の現われとも考えられますし，またゴネ得というエゴイズムの表現かも知れないし，〝親方日の丸〟・〝寄らば大樹の蔭〟という甘えの構造かと諦観してみました。いずれにせよ，このような思潮が国中に蔓延しているという状況は，確かに不健全な事態と云わざるを得ません。しかし一方政府側にも，何か手落ちがあるのではないかと，疑って見たくなりました。

職務柄，情報蒐集の出張に旅立ち，偶々さる地方農政局の計画官に面接して，取材した際に，この人から聴いた〝農政の心〟という談話に，思わず膝を乗り出しました。彼曰く，『農林省でも，大型ダムや長距離用水路や舗装農道・林道を建設しております。でも，必ず農村・山村の共同体からの要