

1. 長野盆地西縁の山地斜面は航空写真をみると地滑り地形が良く残っている。それは新しいものと古いものがあり、条件によって、これから地滑りが発生する可能性のある斜面も多い。これら斜面の状態は信越線の車窓からも観察できる。

2. そして、斜面の形状や植生から上記の地滑り地形に関係のあるところを不安定斜面、そうでないところを安定斜面と考え境界線を入れてみた。すると、古い神社や寺は安定斜面の中に入っていることがわかった。寺に残る過去帳や墓石の享年月日の刻印からわかったことである。古人は知っていたのである。大地が動くことを……。

3. 地滑りが発生してから、土木や地質の専門家が現地を見ていろいろとコメントを出している。上記2のような不安定斜面のところに発生する崩壊は30～50年に1～2回、100年に3～5回であるという話はなかった。もちろん不安定斜面という話もない。地附山では30年間に1～2回、斜面のどこかで必ず崩壊が発生している。(地滑り発生の原因といわれているバードラインの有無にかかわらず)。これはこの地域の自然の摂理、営みであって特別なことではない。このようなことは、造型的な感覚のある人ならば、山の斜面の姿を見れば了解できることである。

4. 地附山の山体をつくっているのは石と泥と水である。この三者のバランスが、天の配剤によってくずれ姿を変えることになる。大地は姿を変えてこそ(地形変化と呼ぶ)自然なので、いつまでも変わらないと考える方がおかしいのである。大地が姿を変える状態は地域によって違いがあるので山の特徴が出てくる。地附山には地附山の変わり方がある。このように、山の姿を充分捉えずに、くずれた石や泥をいくら調べても、その他に働く地形変化の歴史や営力(いとなみ)はわからない。

したがって予測はできない。テンションメーターを眺めていては遅いのである。困ったことである。

5. 地附山の地滑りは、地形変化の立場からみると、当然すぎるほど当然の現象であって特異なものではない。多孔質で空隙率の大きい水持ちのよい地附山に、過剰の降雨があり何カ月かは斜面はバランスを保っていたが、このバランスは何ものかによってくずれ崩壊が発生した。このような山体斜面の内側の水の動きを追求するのが「斜面水文学」で、地形変化を知るための重要な手がかりを与えてくれる。

6. 現在、行政側の責任が問われているようであるが、前記の学者ですら専門的立場が地形変化を専門とする方々ではないので地滑りの予測は充分ではないように見えた。まして、行政側に理解せよということは現時点では無理というもの。

バードライン¹⁾は斜面崩壊の時期を早めたに過ぎず、前記3のように地附山の不安定斜面が変化するのは時間の問題であった。但し、不安定斜面であるという認識を欠いてヘアピンカーブのバードラインを設計した道路技術家の美意識にも潜在責任はあるように思う。大地に手を加えるには、大地の性格を良く理解することが肝要である。これを怠ると相当の反撃を受けることになる。そして、今後このような災害は無くしたいものである。

- 1) 長野一戸隠を結ぶ有料道路、長野から地附山を迂回する道路からの眺望は見事である。地滑りは長野市を見下ろすヘアピンカーブ付近から発生していることが問題となった。

(千葉大学)

ローマ道を歩く

木下 良

1982年9月初旬、私は国際地理学連合(I・G・U)のワーキンググループ「空間組織の歴史的変遷」のシンポジウムに参加するため、ローマを訪

れた。私にとっては初めてのイタリアであったが、8月末に国内で学会があったのと、間もなく大学の講義が始まるために、日程に余裕がもて

ず、ナポリとポンペイの見学はシンポジウムに組み込まれていたが、その他の歴史的都市を巡ることはできなかった。

シンポジウムの始まる前の一日だけの自由な日を、アッピア街道の踏査に費した。周知のとおり、「全ての道はローマに通ず」といわれた古代ローマ道は、直線的な路線をとって計画的に測設され、現在もなおその痕跡はヨーロッパ各地に残っている。その最も著名なものがアッピア街道で、ローマ郊外の部分はローマオリンピックの際にはマラソンコースにも組み入れられ、訪れる観光客も多い。

しかし、私が見たいのは観光客などの来ない所で、できるだけ古い状態を留めている部分で、しかもローマから日帰り可能な所である。従来、日本の古代道である駅路は、自然発生的な踏分路を若干拡張整備した程度の、曲折の多い小路でローマ道とは性格も形態も全く異質なものと考えられていた。それが、私もその一翼になってきた近年の歴史地理学的研究によって、日本の古代道もまた古代的中央集権国家の官道の世界的例にもれず、直線的な計画道であったことがしだいに明らかになってきたところから、名にし負うローマ道の、ごく普通の所をこの目で見たいと思ったからである。

出発前に、イタリアの1/25,000地形図を検討して見付け出したのが、ローマ東南方約20kmの火山の中腹にあるアルバーノから、火山麓のチステルナ・ディ・ラチナまで、火山の山腹を斜めに直線に通る部分である。アッピア街道は現在の国道に踏襲される部分が多いが、この区間は19世紀に建設された新道が迂回路を作って、これが現在の国道となっているので、旧道は多分に昔時の面影を残していると考えられ、またアルバーノまでは

ローマからローカル線の電車があり、チステルナ・ディ・ラチナはローマ・ナポリ間の幹線鉄道の沿線であるから、この間約20kmを歩けば日帰り可能な筈である。

イタリアの9月はまだ暑く、乾燥していて日射しは強く、持っていた小さな水筒はたちまち空になって、猛烈に喉が渇いてどうなることかと思ったのが思惑外だったが、結局は目的を果した。ローマ道が日本の古代道と共通する処が多いことを実感したのは大きな収穫であった。このことについては、『歴史地理学』124号(1984)に「日本古代駅路とローマ道との比較研究——序説——」と題して小論を書いているので、興味のある方は一読していただければ幸いである。

しかし、ここで強調したいのは地図の効用についてである。この小調査行は独りで計画して独りで実行したものであるが、言葉も通じない初めての土地でも、地図さえあれば案内者がなくても自由に行動ができて、ある程度の調査も可能であることを体験して大きな自信を持った。

これに味を占めて、1984年の国際地理学会議(I・G・C)の時には、小林健太郎(滋賀大)・大嶽幸彦(上越教育大)の両氏を誘って、パリ西北郊に残るローマ道の痕跡の踏査に一日を費した。この時は同行者があるだけに気が楽で、何よりもフランス語に堪能な大嶽教授が一緒なのが心強かった。

思えば、地図は万国共通の言語みたいなものである。この言葉を解する者にとって、その行動範囲は地図がある限り拡大する。地理を学ぶ者にとって大きな力となるものであって、我々はこれを大事にしたい。以来、私は各地のローマ道を地図上で歩いている。

(国学院大学)

インテリジェント・シティー

高 阪 宏 行

このところ、至る所でハイテク・ブームが広がっている。先日、なにげなしにテレビをつけると、企業のハイテクを紹介する番組をやっ

た。そこでは、インテリジェント・ビルの紹介を行っており、私には、今まで聞いたことのないビルの名前が頭に残っただけであった。