

間が追っていることもあり、どうにかゴマカシてしまったという感じがする。でもやったことに意義があったと思って満足している。

最後に巡検の楽しさを満喫させて下さった浅海先生に深く感謝致します。 (2年 西谷)

## 巡検の記録 中国～四国 (正井教官)

昭和45年3月10～13日

2年生の春休み、正井先生の御指導で、集落の観察を主目的とする中国～四国方面への巡検を行った。

第1日目 — 倉敷に到着した時は、雨がしとしとと降るあいにくの天気であったが、その古風な景観にひかれ、私達は傘の行列をつくって歩き始めた。倉敷は古い町並がところどころに残り、細い通路や、昔米の運搬に使われた堀の両側には、白壁に黒の貼り瓦の家が続いている。考古館、美術館、民芸館、歴史館、郷土玩具館等々が、その歴史の古さをよくあらわしているようである。中でも民芸館は、昔の米倉を改装したものだそうである。戦前には紡績だけの軽工業であったが、現在では製鉄と石油の水島工業地帯をひかえているため、岡山・倉敷を中核として広島をしのぐ都市をつくらうという岡山県南100万都市構想にも岡山ほど積極的ではない。

第2日目 — 鷲羽山から下津井を経て、フェリーボートで丸亀へ。いよいよ四国上陸である。船にかわって本州と四国を結ぶ連絡橋については、明石・鳴門架橋、岡山と香川を結ぶ瀬戸大橋、尾道と今治を結ぶ瀬戸内海大橋の3計画がある。これが実現すれば、現在とは較べものにならない程便利になるだろう。ただ、橋ができると瀬戸内海的美観をそこなうという若干の反対もあるそうだ。瀬戸内といえば製塩業が有名だが、以前の上浜式にかわり現在では枝条架流下式の製塩法をとっている。赤字のため政府が保護をしているが、国内消費の殆んどは安価な輸入岩塩によっている。現在の傾向としては、塩田はどんどん埋め立てられて工業地帯へとかわりつつある。フェリーの中では、瀬戸内海の美しい島々がところどころ無残に切りくずされ、削り取られているのが目についたが、道路工事などに使う砂利を採石するためと聞いて驚いた。フェリーの終点丸亀は昔の城下町である。ここから列車でさらに30分、この日の目的地琴平に到着する。琴平は日本の信仰集落の中でも最も典型的な町で、江戸時代から鳥居前町として栄えてきた。現在では観光都市となっており、訪れる人が多い。琴平山中腹の金刀比羅宮に登ると、讃岐平野の散村を一望のもとに見渡すことが

できた。この平野の西側を流れる土器川の扇状地は緩斜して海岸までのびているが、降水量が少なく、しかも傾斜に沿って降水が流出することから、土器川の水量は少なく工業開発には適さない。讃岐富士ともよばれる飯野山は typical な butte である。地図からも四条、五条などの地名が読みとれるようにここでは条理制の遺構がみられる。従ってここは日本でも最もはやくからひらけた平野の一つであるといえることができるだろう。農家の経営規模は五反百姓といわれるように小さいが、兼業が発達しているため、農業収入は少なくとも農家収入は大であるという。瀬戸内に顕著にみられた溜池も現在では土地不足のためどんどん埋め立てられ、かわって深井戸を掘ったり川にダムをつくるなど、近代的設備が考えられている。

第3日目 — 大歩危・小歩危を訪れた。紀伊半島からのびてきた中央構造線は東西に走り四国を北側の内帯と南側の外帯とに分けている。外帯の四国山地では、古生層、中生層が帯状構造をなしているが、吉野川がこの山地の中央を横谷をなして横切っている。この峡谷が大歩危・小歩危である。両岸は数十～数百mの断崖が続いていたが、峡谷に沿って立派な自動車道路がつけられていた。周囲は急傾斜の階段耕作が多くみられ、段も水平でないことが多い。この後、工讃線で高知へと南下したが、列車の中で気づいた山地の北と南とでの気候の違いは鮮烈な印象であった。

(3年 石田)

## 那 須 (松井教官)

昭和45年10月11日～14日

11日 車中景観, 12日 南金丸, 13日 乙連沢, 14日 大田原市郊外の水田地

〔車中景観〕 上野～大田原市

地形・作物・集落・防風林の地域変化に注意する。

荒川の沖積低地である川口では町の中に水田が見られる。大宮台地にさしかかるとおかげとなりさつまいも、そして白岡付近の菜、そばの白い花と、景観が変わってゆく。大宮をすぎると照葉樹を混えた防風林をもつ集落が見られる。防風林はかやぶきの屋根を保護するためのものであり瓦となった現在はあまり必要としないそうだ。スレートぶきの新しい家は防風林をもっていないのが多い。宇都宮から宝積寺にかけて台地の比高が大きくなる。鬼怒川を越えると宝積寺面に上る。矢板あたりでは揚水ポンプがあちこちに見られ那須盆地に入ってゆく。