

— 羅 針 盤 —

ヨーロッパとアメリカの 地理学界現状の比較

渡 辺 光

昨年(1960年)の7月から8月にかけて、ロンドンで開かれたIGUの地理学会議出席を機にヨーロッパ各地を廻り、12月末から今年の4月初めにかけてミシガン大学に赴いたついでに米国メキシコの各大学を訪ねた。僅か4ヶ月の時の距たりであったので、両大陸の学界の対照が目につき興味があった。結論的に云うならば、4年前のストックホルム会議の時にくらべて、ヨーロッパの着しい抬頭と米国の停滞が特に注意を惹いた。

ヨーロッパでは主としてイギリス・ドイツを巡った。各大学としても研究教育共に郷土地理を基盤とし、国土から世界に及び、また自然・人文・地図写真判読等の諸分野・技術的方面についてバランスのとれた体制が備わっていた。また30才より若いと思われる助手の学力が高く、私を案内してくれた人はどの大学でも、自然・社会・人文・歴史地理の多方面に亘る話題を持ち、別れに望んで中心テーマ乃至興味を中心の地方を聞くまでは、何が専攻であるかわからぬ程であった。流石に現代地理の源流であり、フ・ホルト、リッター、ヒトホーフェン、ヘットナー等を出した土地柄だけのことはあった。

アメリカの地理学界は1960年のストックホルムの会議の時には、戦争による被害がなかったせいも、ヨーロッパに比して一段と活潑のように見えた。しかしロンドン会議の時には4年間の進歩の跡があまり認められないようであったばかりでなく、何となく精彩を欠くように見受けられた。4ヶ月後に私がアメリカに亘って、各地の地理学教室を訪ねた時にも同様の印象を受けた。ここで先ず驚いたことは、大学の地理学教室が人員・施設・研究費等の点で日本は勿論のこと、ヨーロッパをも凌駕していることは当然として、大学の所在地の地形図すら備えていないところが多いということであった。また学者の専攻も極めて社会・人文に偏っていて、例えばミシガン大学の如きは11人のスタッフの中で自然地理は氷河学の専門家が地形と気候とを兼ねて教えている状態である。しかし日本の大学よりは少しよい点は、*master* を終るまでは、自然・人文にあまり偏することなく教育を受けていることである。

このような自然地理軽視の風潮は約40年前に米国の地理学教室が相つい

で設定された際に地形・気候等の基礎部門を地質学教室に置いて来たことによるのが大きい。ただ今日65才以上の地理学者は各学部か *master* の課程では地形学、気候学、地質学等の自然素養を享けているから、それらの人口の地理は確固たる土地的基盤の上に築かれている。しかし彼等が引退又はそれに近い状態になった今日にあっては、彼等につぐ年齢層の中からは、自然地理の素養の弱体が災して、指導性の豊かな後継者の輩出が見られず、これが斯学の停滞の主因となすもののである。日本の大学の地理教育の内容を考える場合に、他山の石以上の教訓が含まれていると信ずる。

自動車運転の効用

運転手という一人の人間を道具に使って、高級車のリアシートにふんぞりかえる重役部長クラス、お買物やPTAの会合に足代りに乗りまわす輿探族、日曜以外は車庫にしまっておくレジャー族が、まだオーナードライバーの大きな割合をしめる現状では、どんな大義名分があるにせよすべて白ナンバーの運転者は特殊な目で見られ、高い税金を払わされ、絶えず悲喜交々の感慨にふけらざるをえないことになっている。しかしそのような過渡期の状態は、間もなく終りを告げるだろう。好むと否とにかかわらず高速道路時代はやってくるし、いずれ国民皆ドライバーの時代になるに違いない。10年後には5000kmの高速道路が完成されるという。その頃に50才の中年にしておずおすとオーナーの仲間入りするのはいかにもさえないので、今年の年頭からとにかくくるまを使いはじめしてみた。

使ってみて意外の副産物的効用におどろきこんなことなら5年前に必死の無理算段をしてくるまを買うべきだったと悔んでいる。どの自動車メーカーの宣伝でもなく、普通の運神の持主で、公務員なみの月給とりで、エンジン

