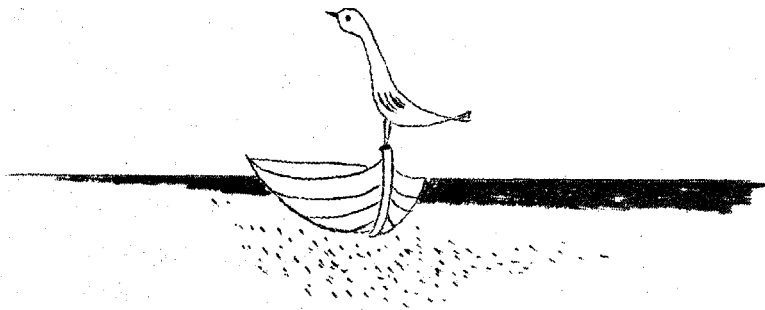


で設定された際に地形・気候等の基礎部門を地質学教室に置いて来たことによるのが大きい。ただ今日65才以上の地理学者は各学部か *master* の課程では地形学、気候学、地質学等の自然素養を享けているから、それらの人口の地理は確固たる土地的基盤の上に築かれている。しかし彼等が引退又はそれに近い状態になった今日にあっては、彼等につぐ年齢層の中からは、自然地理の素養の弱体が災して、指導性の豊かな後継者の輩出が見られず、これが斯学の停滞の主因となすもののである。日本の大学の地理教育の内容を考える場合に、他山の石以上の教訓が含まれていると信ずる。

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



つきの道具と動く乗物が嫌いでなかったら、誰でもオーナーになれるはずであり、無理と油断さえしなければ、これほど安全な交通手段はほかにないことを強調したい。(いま駆業上の便利さと効用についてはふれないでおく)ただしそれには条件がある。それは前述の意外の副産物的効用に結びつくもので、これをのべるのが本論の主題である。

自動車を運転するには次のような諸点に関する適性が要求される。A: 性格的な面で、(1)計画性----例、目的地までのコースの送定や道路上の進路の決定。(2)臨機応変---例、計画の下に走ってきた進路に対し、状況の急変に応じた判断をくだし、かつ直ちにハンドルなり、ブレーキ、時にはアクセルペダルに行動としてうつす。(3)几帳面さ----およそ機械類を扱う基本的な態度として。B: 社会性の面で、(1)遵法精神----とかく法規は免許取得と同時に台済におき捨てられる。(2)互譲の精神----他人(他のくるま)の存在を無視したら都会の街路は走れない。(3)人権尊重人命重視----概念論でなく、たえず身をもって実践しているところに独特の意義がある。交通機関としての環境の面で、(1)通勤のコースと距離。(2)駐車可能の場所---自宅と勤務先で。(3)道路の混雑度----これらは日本の現状では不適格な場合がたしかに多い。

以上の諸点について私の場合、もともと適格であったもの(いわば性に合う点)もあり、経験を重ねながら向上すべき面もある。とくにAとBのすべては人格の反映として、くるまの運転操作に外見的にあらわれるものであって、他のくるまをみていると羨ましい興味が湧き、運転の最大の妙味である。また、ドライバーの現在の心理状態、個性的な相違(積極性のある人か消極的な人か)、行動が早いか、がまん強いのか、他人をおしのける人か等々が、前車の腰のふり方一つにもうかがわれる。かえりみてわが身を反省するチャンスでもある。信号柯回まちかの交叉点は、せつからな性質のため直す絶好のチャンスだと思えばよい。

ドライバーには、自分は運転をしているんだぞという歩行者への優越感と、個室におさまっている特殊な心理が共通性としてひそんでいるので、無意識のうち(にそれが言動に現われやすい。例えば、何かあるとすぐ口ぎたなくののしる者、あるいは未熟そうに見えるひとの運転をからかう者……これらは日頃抑圧された生活に甘じているか、他に優越を感ずるものを持っていない人、気の毒だと思って見すごしてやればよい。マニヤ的な趣味オーナーには、スピードや追越しのテストをやっていると見うけられるものがあるが、相手にならなければよい。

しかし結論的に云って、この数ヶ月都内を乗ってみた経験では、適性を甚

だしくあくドライバーは極めて例外的な数にすぎない。起った事故は印象的ではあるが、あくまでも不幸な例外である。無理と油断さえしなければ、くるまは極めて安全確実かつ快適なもので、更に取業上の効用が加われば全く申し分のない道具と云えよう。

月面の地形

式 正 英

アメリカのレインジャー・ロケットの打ち上げやソヴィエトの月の裏面撮影の成功などで月も身近な存在になってきたものだとぼんやり考えていた程度私のところ、朝には思ってもいなかったことが突然にふりかかってきた。昨年8月1日、共同通信社科学部から「レインジャー7号が月面の近接写真撮影に成功しましたが、その写真が今日の午後1時にNASA(U.S.A. 航空宇宙局)から発表になります。ご覧になりませんか。」という電話があった。自分の専門にもたいして関係ないし、ワシントンで発表されるものをどうやって観るのかも判らず、着突で訳のわからぬ話だと思ったが、始めてみられる筈の月面の細部の地形には何とも言い知れぬ興味を誘われて、つい同意の返事をしてしまった。その日は、夏休み中のことさら暑い土曜日の午後であったが、日比谷公園の中にある料理屋の2階にカンズメにされて、その発表を待った。

NASAで午後1時に発表された写真は、そのまま電波によって、日本の、いや、世界中の主要通信社や新聞社に電送され、1時10分頃には現像焼付された写真をこの場所で手にすることができるという。もっとも月面の撮影開始から衝突までの瞬間がテレビに受像される時代なのだ考えれば理解はできるが。しかもその写真と解説記事がその日の都内夕刊紙を賑わす筈だという。私共のふだんの生活感覚からは信じられない様なスピーディな話だったが、とにも角にも、輪転機の吼るダイナミックな轟音の世界に身ぐるみひきずりこまれてしまった様な思いだった。

結局、オノ報の写真を手にしたのは、午後2時少し前、曇りの残っている印画紙の写像は、撮影開始向もなくの2080km、770km上空のもので、天体望遠鏡でも捕捉できる程度である。月面図で位置同定を行ってみたら、ルビニエツキー山やゲーリック山が認められる。それから数枚送られてくる順に従って、月ロケットが「雲の海」の平坦部へ指向しながら突入し