

買い占めるだろう。これらはいずれも知覚圏の友達である。従って、絵本の最大の顧客であり、愛読者であり愛蔵者が、女子学生やOLだと聞かされても、別段驚くに値しない。知覚圏を余すところなくあばき出そうとする無精な地理学は、このため女子にはどうしても敬遠されがちになるのである。

### 3 《生活様式》の再吟味

これまで述べてきたような視点に立つ限り、女性に地理学を期待するのはかなり絶望的に思われてくるが、実はそうとばかりはいえないのである。それどころか、少なくとも人文地理学に関する限り、実際にはむしろ女性に積極的に受け入れられる素地があるともいえそうである。

ブーラッシュ以来、人文地理学のキー・ワードの一つと考えられてきた《genre de vie》は、通常《生活様式》と訳され、そのイメージが余り明確ではないが、その意味するところは、要するに「文化」であり、「民俗」に相当するものといえよう。従って、料理も裁縫も、育児も、凡そ家政学の研究対象となるものは、本来全て人文地理学の研究対象ともなり得るものなのである。農業も、牧畜も、漁業も、もちろんいずれも経済現象としてとらえることはできるが、それらは同時に、料理や衣料の材料を入手するための行動であり、基本的には生活であり、文化としてみることもできる。

いささか二段論法めくが、家政学が今なお、女性から絶大な支持を得ている以上、同じ材料を扱う人文地理学も当然、女性から熱烈に歓迎される学問となっても不思議はないのである。それにもかかわらず、人文地理学が

これまで女性に敬遠されがちであったのは、それを社会科学化させることが発展であるとする奇妙な理論が通念化していたためであり、これまでの日本の地理学界にも一ばんの責任があるように思われる。

### 4 女性に愛される地理教育を目指して

筆者の地理教育に関する当面の課題は、中学や高校の女生徒達に受け入れられるカリキュラムの開発である。それは結局、文化地理学、或いは人文主義的地理学など、人文科学としての地理学を基礎とし、発達心理学や文化人類学などの諸成果を採用したものとなってくる。

実際、現在の地理教育は、いわば、無理を承知で、自然地理学のうえに経済地理学を乗せたようなものであるが、これでは人間不在、無味乾燥の地理学といわれても仕方あるまい。

地理学のキーワードである環境一つをとってみても、従来の様に、単に所与のものとしてはとらえきれぬものではない。その地域の住民のもつ文化の体系に内在する自然観や環境観をフィルターにして、はじめて環境像はあらわれるものだからである。こうした視点に立てはじめて自然環境も人間のものとなってくる。女性も十分に満足できるはずの思索の糧となる地理教育もまた可能になるのではあるまいか。

こうした新しい地理教育の研究は、まだようやく緒についたばかりである。今後の研究の進展には、やはり自らの人生を探検し得る多くの女性の参加が、何よりも期待されるのである。

(東京学芸大学)

## フルカ峠の郵便バス

### 新井 正

1983年夏、フランス、リヨン市で開催された国際陸水学会に参加した後、スイスを旅行した。スイスでは連邦工科大学(ETH)の大村教授のお世話で、実験流域の見学、湖沼研究者との意見交換、氷河の調査などを行なったが、その旅行の最後はローヌ氷河の研究施設の見学であった。さきに滞在したリヨンがかつてのアルプス氷河の outwash plain の末端であったから、この旅行はかつてローヌ谷に展開した大氷河の跡をたどったことになる。ローヌ氷河では氷河上や末端のモレーン上に多数の気象観測点が設定され、地理教室の大学院生が研究を

行なっていた。データのほとんどがコンピューターで処理されており、観測の手数はほとんどかからないようであった。

ローヌ氷河では19世紀以降のモレーンの後退が確実に記録されており、ホテルの廊下にも文献のコピーが多数展示されている。私は夏中この実験地で過す大学院生のアンドレの案内でモレーンや氷河や実験機械を見学し、フルカ峠まで送ってもらった。私はここから郵便バスと鉄道でチューリッヒに帰り、アンドレは麓の観測所へもどる。

フルカ峠の郵便バスは1日3本しかない。9月上旬とはいえ、すぐ上の岩峰には新雪が積っている。麓のホテルでは昨夜雨だったが、峠では雪になっていたので、セーターの上にパーカーを着ても寒いし、心細い。

バスは定時に来たが、中学生の団体で満員らしい。乗れるかどうか。バスはここで小休止をする。その間に席を見付けねばならない。運転手がおりに来る。彼はすこぶる、あいそがいい。「切符はあるのか。okどこまで行くの」「リュックはあずかりましょう。席は確保しますから、一番後で乗りなさい。」実際にこやかに話が進む。そして親切すぎる。スイスの山の中にすごい親日家がいるものだと思っていると、彼がそのなぞを明かしてくれ

た。「I'm Jūdō teacher, Sandan, Kuro-obi」なるほど彼の首や腕は太く、柔道家の体格である。

「ところで、どうしてこの山の中で日本人がバスを待っているんだ。」私は、いきさつを説明する。「変な日本人と思っただが、わかった。ところで山下は強いね……。」バスに乗ると案の定空席は見付からない。中学生は、ここはだれ、ここは私とやっているし、他の乗客は話しに夢中である。しかし、柔道三段の運転手が声を掛けてくれて、席ができ、バスは発車した。

フルカ峠の郵便バスでは、国際理解、親善の面で、思いがけない経験をした。

(立正大学)

## メキシコの朝

高橋 伸夫

けたたましい自動車のクラクションの音で目が覚めた。頭がもうろうとしていて、身体もだるく、喉も少々痛かった。昨年6月29日にメキシコ市へ着いた翌朝のことであった。

メキシコ市が標高2300mに位置するため、空気が薄いことを念頭においてホテルの窓をわずかに開けて寝入ったのが災いしたようだった。夜分の冷気が部屋に入り、しかも、ホテルからあまり遠くないインスルヘンテス・スールと名づけられた大通りを走る自動車の大群から吐き出された排気ガスによって喉をやられたらしい。勿論、酸素が薄いために軽い高山病にかかっていたにちがいない。

土地の人びとは、「メキシコ市には1日のうちに四季がある」という。もちろん、1年間のうちに四季は存在するのだが、日較差が年較差よりも目立つためにこのように表現する。到着したころはちょうど雨期であり、毎日夕方から夜にかけて雨が降り、夜の冷え込みのために外出にはセーターが必要だった。雨はうっとおしかったが、この雨がもしなかったら、よごれた空気を洗い流さずに、しかも埃の多いこの都市の生活は果してどうなってしまうのかと考へもした。

西暦2000年には、メキシコ市は人口2000万になるとも、あるいは2500万に膨れあがるともいわれている。いずれにしても、今世紀末には人類がこれまで経験したことのない人口2000万の巨大都市が出現することになる。そのため、首都であるメキシコ市はつねに肥大化を続け、諸機能の集中度を高めている。自動車の数も例外ではなかつ

た。大通りという大通りは朝晩のラッシュアワー時に、自動車で溢れていた。しかも、朝晩の2回のラッシュアワーに加えて、さらに2回あるのが特徴的であった。空気の薄いメキシコ市では、夜の食事を軽くするため、昼食に自ずと時間をかけて沢山食べる。昼食時間が午後2時頃から4時頃までであり、自宅で食事をとる習慣が残っているため、午後2時頃には職場から自宅へ、また午後4時前後には自宅から職場方向へのラッシュアワーがあった。

自動車は日本と同じように定期的な点検が義務づけられていると聞かされていたが、多くの車は黒い煙を吐きながらけたたましい音を発して走っていた。バスやトラックはとくにひどい状態のものが多かった。標高が高いために酸素が不足しており、自動車のガソリンが不完全燃焼になることから、大気汚染を一層悪化させていた。同行した日本人はすべて喉をやられ、また、眼をやられてまぶたをはらす人まであらわれた。都心部へ向うほど、それはひどく、時には鼻をつく悪臭をともっていた。現地メキシコ人でさえも、喉をやられる人がいるという。この大気汚染には、また、盆地状の地形も災いしていた。盆地の底に位置する都心部に住んでいた人が、大気汚染を逃れるために郊外の傾斜地に移転した。しかし、毎朝、盆地の底にたまる汚染した大気層を見ながら、今日またあの中で働かなければならないかと思うたびに、通勤の足が鈍ると嘆いていた。

大都市の成長に伴って、大気汚染をはじめ各種の公害が深刻化する中で、目に見えない問題も潜んでいること