

地理学会ニュース 2022年度 第3号

法政大学地理学会 2022年12月20日発行

2023～2024年度評議員選挙投票のお願い

先日ご案内しました「公示1号」におきまして、投票受付に誤りがありましたので、お詫びして訂正いたします。

(誤) 2023年1月15日(日) 必着

(正) 2023年1月16日(月) 必着

本ニュースに同封されている投票用紙と投票用封筒にて**2023年1月16日(月)【必着】**投票をお願いいたします。投票の方法の詳細につきましては、投票用紙の注意事項をお読み下さい。評議員選挙の選挙権および被選挙権は、一般会員(2022年6月30日までに入会)のみ有します。選挙権のない会員(名誉会員、今年度退会予定者、2022年7月1日以降入会者、学生会員)には、投票用紙および投票用封筒を同封しておりません。

(選挙管理委員長 佐々木達)

法政大学地理学会 2022年度 第1回例会(日帰り巡検)の報告 テーマ: 交通からみる郊外核の発展と変化

本年度の第1回例会(日帰り巡検)は2022年10月16日(日)に、「交通からみる郊外核の発展と変化」とのテーマで開催し、応募者ならびに委員合わせて25名が参加しました。巡検の趣旨・狙いとしては、鉄道等の交通条件の変化によって郊外地域、とりわけ郊外における商業機能や業務機能の中心である郊外核がどのように発展・変化してきたのかを観察することにあります。また、既に開発がなされた地域だけでなく、今後の開発が予定されている地域も観察し、将来的な変化を予察することも狙いがありました。

午前10時に小田急小田原線の新百合ヶ丘駅に集合し、まずは同駅周辺の商業施設の集積や背後に広がる住宅地域を観察した後、バスで移動し、2030年に開業が予定されている横浜市営地下鉄ブルーライン延伸計画の新駅周辺(ヨネッティー王禅寺付近)を見学しました。この新駅周辺は川崎市と横浜市の境界に位置し、小田急小田原線新百合ヶ丘駅や東急田園都市線あざみの駅、たまプラーザ駅などからは離れています。それゆえ、路線バスを除けばやや交通不便な地域であるため、ブルーラインが開業すれば交通条件が大いに改善されることが予想されますが、見学した現状では、まだその兆候を感じることはできませんでした。また、その場所ではリニア中央新幹線の東百合丘非常口の立坑の工事が行われています(写真1)、巡検当日が日曜日であったために工事の様子を見ることはできませんでした。

次に、小田急小田原線ならびにJR横浜線の町田駅周辺を歩きました。この辺りでは16世紀から市が設けられて近隣の農村の物資が売買されていた地域でしたが、江戸時代末期の開国と同時に、生糸の産地・集積地である八王子と積出港である横浜港とを結ぶ町田街道(絹の道)がこの地



写真1 ブルーライン新駅予定地ならびにリニア中央新幹線非常口工事現場(道路の向こう側が非常口工事の現場です)

を通過していることもあり、商業地区としての性格を強めてきました。そして、1908年に横浜鉄道（現、JR 横浜線）の原町田駅（現、町田駅）が開設され、またその後小田急線の駅も設けられたことで、東京大都市圏の郊外核としての性格を強めてきました。しかし、他地域と同様に、1990年代以降、周辺のロードサイド型の大型商業施設の進出の影響を受けて同地区の商業機能は低下してきましたが、2010年代に入り、コンテンツ系の若者向けの店舗が進出するなどにより再び活気を取り戻しつつあります（写真2）。同様に、タワーマンションの建設に伴う人口増加も同地区の賑わい復活の起因となっていることもうかがい知れます。以上より、同地区の商業地区としての性格を観察すると、町田街道沿いの老舗の店舗とアニメショップやゲームセンターなどの若者向けの店舗が混在し、また、マンションなどの非商業機能も入り交ざった空間であることが実感できました。

なお、後述するように、町田駅には多摩モノレールが延伸する計画もあり、今後、さらに郊外核としての性格・機能を変化させることも予想されます。

町田での昼食後、JR 横浜線に乗り、橋本駅に向かいました。途中の横浜線の車窓からは、米軍関係の敷地・施設や、工場群が確認できました。相模原台地上には第二次世界大戦以前から軍事施設が多数立地していたことから、戦後においても米軍関係の施設が設置されましたが、それらの多くの土地は払い下げられて現在では工場や大学などの教育機関、グラウンドなどの公共施設として活用されており、車窓からはそのような様子を



写真2 町田駅周辺の商業集積地区
（写真の道路は町田街道で、かつての「絹の道」でした）

見て取ることができます。ただ、やはり、最も目に付くのが、矢部駅から相模原駅にかけて横浜線の北側に広がる米軍相模補給廠です。200ヘクタールほどの広大な面積を占めており、否が応でも戦後の日本とアメリカ合衆国との関係性や、相模原市における米軍の存在を意識せざるを得ません。今回の巡検のテーマに則して考えると、仮に将来的にこの施設の土地が相模原市に返還されるとすると、新たな郊外核が形成されることになるのか、また、東京大都市圏の構造に影響を及ぼすのか興味が尽きないところです。

そのような米軍関係施設や工場が建ち並ぶ車窓景観を眺めていると、橋本駅に着きました。相模原駅にはJR 横浜線とともに、同相模線と京王相模原線が乗り入れています。橋本駅の周辺も大型商業施設など商業機能が充実しています。元々相模原市の商業機能の中心は相模原駅周辺と相模大野駅周辺にありましたが、1990年に京王相模原線が橋本駅まで延伸開業し、複数路線の乗換駅として乗降者数が増加した結果、当地区の商業機能は飛躍的に伸び、相模原市の新たな商業中心地として発展してきました。つまり、交通体系の変化に伴い、新たに郊外核として発展してきた事例といえるでしょう。

そして、現在、橋本駅の南側ではリニア中央新幹線の神奈川県駅（仮称）が建設中です（写真3）。したがって、リニア中央新幹線が開業すると、橋本駅はさらなる交通の拠点となり、さらに郊外核としての機能が高まると推察されます。巡検当日が工事の休止日であったため、工事の様子をうかがうことができなかったのは、残念でした。

最後に、橋本駅で京王相模原線に乗り換え、多



写真3 リニア中央新幹線新駅（橋本駅周辺）工事現場での集合写真
（写真の奥側が新駅の工事現場です）

摩センター駅に向かいました。昨年の巡検でも多摩センター駅周辺を訪れ、多摩ニュータウンの現状を観察しましたので、今回は多摩モノレールについてのみ見ることにしました。

現在、多摩センター駅は多摩モノレールの終着駅であり、その様子が写真4から分かるかと思えます。一方、同写真からは軌道が唐突に切られているようにも見えますかと思えます。実際、元々は軌道がもっと先に延ばされる計画であったのですが、さまざまな要因により、多摩センターが終着駅となっています。しかし、近年、多摩モノレールの延伸計画が浮上しており、写真4の軌道の部分が延びる可能性が出てきました。具体的には、多摩センターから町田方面に向かう延伸路線と、南大沢を経由して八王子に至る延伸路線が計画されており、前者は2032年度の開通に向けて動き出しており、2022年2月には具体的なルートも決定されました。この延伸計画のルートの地域は、現状、多摩センター駅あるいは町田駅から路線バスで結ばれており、やや交通条件が悪いとされています。したがって、モノレールが延伸されることで交通条件は大いに改善されると期待されていますが、採算性や速達性の面から厳しい見解も出されています。この巡検の参加者からも、リニア中央新幹線の計画やブルーラインの延伸計画と合わせて、この多摩モノレールの延伸計画の賛否について、多くのディスカッションがなされました。

実際の現場に赴き、さまざまな情報を得る形でディスカッションを行うことは有意義であるかと思えます。その意味でも、今回の巡検参加者が



写真4 多摩モノレール終着点ならびに延伸
予定地点（多摩センター駅周辺）
（延伸計画では、写真奥側の道路上に軌道が
延びることになります）

得るものは大きかったかと思えます。今後も、このような活発なディスカッションが展開される巡検を企画していきたいと思えます。そのためにも集会委員会ではいろいろと巡検先を検討していますが、会員の皆さんからの希望も受け付けていますので、奮ってご提案ください。

なお、この例会（巡検）報告で使用した写真は加藤美雄会員と宇津川喬子会員から提供を受けました。末筆ではありますが、御礼申し上げます。
（集会委員 小原文明）

<地理学研究の窓 第4回>

～「地理学への入口に囲まれていた過去」から
「礫と砂との対話を楽しむ現在」まで～
（宇津川喬子）

2022年4月に助教として着任いたしました宇津川（うつがわ）と申します。この度「地理学研究の窓」の執筆機会をいただきました。まずは紙面を借りてご挨拶申し上げます。どうぞよろしくお願いいたします。以下、少々気恥ずかしくも、「地理学」と関わる身の上話を研究にも絡めて二三失礼いたします。

1. 起

都内でも緑多き多摩ニュータウンで育ちました。両親が福岡の出身ということもあり、言葉や食文化など、多少、福岡気質などところがあります（この年齢になっても、日常的に使っていた言葉が実は方言だったと気がつくこともしばしばあります…）。多摩ニュータウンは、ジブリ映画のおかげもあってご存知の方が多いように、高度経済成長期にベッドタウンとして開発されました。そのため、出身地も実に様々なご近所さんに囲まれて、様々な地方のお話を聞く機会にも恵まれた環境でした。

盆と正月の帰省時にはついでに関西に立ち寄ったり、春休みにも北関東を中心に旅行したり、と折に触れて東京以外の世界を見て回ることができた子ども時代でした（本当に感謝しています）。今思えば、小学校の社会の授業など、授業の内容よりも教科書に載っていた地名や写真を見て「ここは行ったことがある！」という感覚を楽しんでいたように思えます。旅行先（山や川や露頭…）に行っては服を汚し、博物館や記念館に行っては館内のボタンを押し続けていた子どもだ

ったわけですが、実際に様々な場所を訪ね、自分の目で見る楽しみを知ったことが、いつの間にか地理や地球科学への興味に繋がっていたのかもしれない。

2. 承

私は首都大学東京（現：東京都立大学）の地理学教室出身で、専門は自然地理学（特に地形学）と堆積学です。元々教職志望で、少々迷って社会ではなく理科の教員免許を取得しつつも、2012年に学部を卒業した後、そのまま大学院も博士後期課程まで5年間、首都大でお世話になり続けました。大学入学時には想像もしていなかった人生です。

現在に至るきっかけの場所のひとつは、学部3年の野外巡検（4泊5日の通称「大巡検」）で出逢った秋田県の能代砂丘のように思います。米代川の河口から男鹿半島まで南北約30 km 伸びる海岸砂丘で、頂面高度は標高40~60 mにも及びます。この高さの理由は砂丘の形成過程にあり、能代砂丘は、形成された時代ごとに砂丘列が複数伸びる「並列砂丘」ではなく、古い時代の砂丘（古砂丘）の上に新しい時代の砂丘（新砂丘）が重なった「累重砂丘」に分類されます。そのため砂丘の内部構造は、砂層と腐植土層（植物が定着していた時期とされる層）の互層になっています（写真1）。能代砂丘の面白さのひとつに、この周辺の地盤が傾いているため、北部と南部で内部構造（層の数）に違いがみられた点（白石1990）が挙げられます。この砂丘のことをさらに細かく知りたいと、卒業論文の題材に選びました。

地形図での地形判読で、ある地域を境に北部と南部で砂丘の形状も異なることがわかり、現地では北部3地点と南部2地点で内部構造と構成する層の調査を行いました。能代砂丘の一部は採砂場となっており、調査では現地の方々に多大なるご協力をいただきました（本場のきりたんぽの味を教えてくださいましたことにも感謝しています）。

研究の過程で、砂丘砂に加えて海岸砂、そしてそもそもの供給源である米代川の砂も採取し、ふるいによる粒度分析を行いました。なお、この際の実験室でひたすら砂をふるい続けたことで、砂の粒径を見た目や指先の感覚でわかるようになったことは大きな経験だったと振り返ります。結論のひとつとして、河口から離れる（南下する）

につれて運搬された砂の量が減少していたであろうことや、そもそも砂の粒径が細かくなっていたことが、北部と南部の砂丘地形の違いを生んだのだろうという可能性を提示しました。目新しさはなかったと思いますが、学会でのポスター発表で他大の先生に「面白い」と好評をいただいたり、曲がりなりにも論文（Utsugawa and Shirai 2013）としてまとめたりしたことが、次に繋がったように思います。



写真1 能代砂丘（南部）にて。下層の黒い腐植土層は層厚約70 cm。（2011年8月撮影）

3. 転

能代砂丘を調べていく中で、ふとどうにも気になる疑問が湧いてしまったのが、大袈裟にも人生の分かれ目でした。「そもそも砂はどのようにできているのだろう」という、小学校の理科の教科書にも載っていないような事柄ですが、礫から砂ができる過程を真面目に知りたくなりました。それはいつしか大学院そして現在に至る研究のテーマになりました。

私の研究のコンセプトは「砂や礫はどのように生まれてどのように運ばれていくのか」、つまり「砂礫の生産・運搬過程」を基にした「河川～海岸における地形発達理解」です。山地から侵食された岩石が運搬の過程で粒径を減じて砂や泥ができる、という過程も、丹念に調べてみると、明らかではない（決着がついていない）ことが未だにあるのです。短距離で急勾配の日本河川は、大陸河川の上流域に相当すると言え、研究をする上でも好所だと考えています。

修士課程では手始めに岩石の種類（岩種）に注目しました。岩種によって砂の生産過程に違いがあるだろうと考え、硬いチャートと柔らかい頁岩（泥岩が圧密を受けてより締まった岩石）の砂礫

が多い足尾山地をフィールドに選びました。時には炎天下あるいは水が凍って河床が露出した河川で礫と砂を採取し(写真2)、粒径や岩種の組成、そして粒子の輪郭のかたちである円磨度を調べました。これらの指標を使うことで、砂礫の生産過程を評価できそうだと、好感触をつかめてしまい、教員採用試験の勉強を途中でやめてしまいました。

博士課程に入り、まず、砂礫のかたちがこれまで国内外でどのように調べられてきたのか、その研究史をまとめました(宇津川・白井2016)。19世紀後半の論文にはなかなか読みにくいものもありましたが、紙媒体の入手も含め、非常にやりがいがありました。また、日本河川では無視できないダムという存在が砂礫の生産過程に影響するかどうか調べてみました(Utsugawa and Shirai 2016)。

河川や海岸の砂礫は運搬中に破碎や摩耗をする過程で新たな粒子を生産しています。従来の研究では、破碎と摩耗の両作用が粒径や岩種(硬さ)に依存すると指摘されつつも、実際には比較的調査しやすい手頃なサイズの礫のみが研究対象となることが多かったのです。そこで私が力を入れたのは、「礫」と礫が壊れることで生産される「砂」の両方を研究の対象とすること、そして岩種ごとに粒径を細かく区切って粒子のかたちを分析することでした。この「粒径」「岩種」「かたち」の3関係を総合的に調べることで、砂礫にはたらく破碎作用や摩耗作用を評価でき、砂礫の生産・運搬過程を知ることができる、という研究のひとつの流れをつかみました(宇津川・白井2019)。

実のところ、大学院では地理学というよりも地質学(堆積学)を軸とした研究が中心でしたが、ひたすらに砂礫に向き合った5年間があったからこそ、地層中の砂礫に注目した古地理復元という新たなテーマに、今、独自の視点で取り組めているように思えてなりません。

4. 結

最近では、段丘構成層に含まれる砂礫の供給源推定に挑みつつ、羽村市史編さん事業の一環で武蔵野台地西縁部の地形・地質調査を行ったり(羽村市2019)、豪雨に伴う増水の影響を受けた都市型河川の地形変化を調べたり(Utsugawa and Shirai 2020)、人文地理学の専門家と河川の堤外

地利用について共同研究する機会もありました(原ほか2022)。大規模土石流による河道地形の変化や関連する諸現象を解明する共同研究は、南海トラフ地震に関連した災害の理解にも繋がる好機会となっています(白井ほか2020)。

いずれの研究も、野外での調査が欠かせず、地道な作業ばかりです。けれど、時間を要しつつも、砂や礫の声に耳を傾けて“彼らの旅路”を知りながら、河川・海岸環境の理解を深めるために、今後も日々自分なりに精進してまいります。

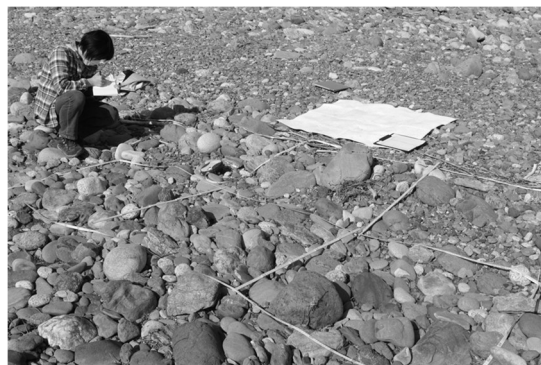


写真2 河原の上にメジャーでコードラート(区画)を設置した筆者。

河原での調査方法は博士課程でも試行錯誤しました(2015年2月撮影)

<引用文献>

- 宇津川喬子・白井正明 2016. 地理学評論 89: 329-346.
- 宇津川喬子・白井正明 2019. 堆積学研究 78: 15-31.
- 白井正明・宇津川喬子・渡辺万葉 2020. 第四紀研究: 59, 17-29.
- 白石建雄 1990. 地質学論集 36: 47-69.
- 羽村市 2019. 『羽村市史資料編 自然』 379p.
- 原 将也・横山貴史・宇津川喬子・伊藤徹哉・島津弘 2022. 地域研究 61: 1-14.
- Utsugawa, T. and Shirai, M. 2013. Geographical Reports of Tokyo Metropolitan University 48: 1-12. <http://hdl.handle.net/10748/5626>
- Utsugawa, T. and Shirai, M. 2016. Geographical Reports of Tokyo Metropolitan University 51: 101-108. <http://hdl.handle.net/10748/7701>
- Utsugawa, T. and Shirai, M. 2020. Geographical Reports of Tokyo Metropolitan University 55:

13-21. <http://hdl.handle.net/10748/00011628>

宇津川喬子助教の論文が 2022 年日本第四紀学会論文賞を受賞しました。

白井正明・宇津川喬子・渡辺万葉 2020. 赤水の滝の形成過程から考える大規模土石流が安倍川上流域の地形に与えた影響. 第四紀研究: 59, 17-29.

会計委員会より

会費を滞納されている方にお知らせ致します。本会は 2 年以上滞納されたら納付の督促を行い、3 年以上滞納されたら会誌等の発送を停止しております。また滞納期間が 5 年に達しますと、自動的に除籍する対応を取っております。会員各位におかれましては、住所変更等で学会からの連絡が届かず、結果として会費滞納状態になっている方もいらっしゃると思います。住所変更等がありましたら、かならず学会にお知らせいただきますようお願い致します。また、卒業後、学生会員は一般会員となります。卒業された学生会員はメール等でお知らせ下さい。メールアドレスの登録を推進しております。学会ウェブサイトより学会メールを利用してお知らせください。

<<会員動向>>

(2022. 9. 1~2022. 11. 30 まで。敬称略、申し込み順)

【入会】

- ・[一般] 石川 恵架 (東京)
- ・[学生] なし

【退会】

- ・なし

2022 年度法政大学地理学会
「地理学研究奨励金」の授与について

2022 年 10 月 4 日に法政大学地理学会地理学奨励金授与審査委員会を開催し、下記の者に授与することに決定した。

海邊 健二 (法政大学大学院人文科学研究科地理学専攻博士課程)

授与対象論文: 森林資源のエネルギー利用の特徴—山形県におけるバイオマス発電を事例として— (法政地理第 54 号掲載)

奨励金授与額 70,000 円 但し、図書券 (図書カード) で授与する。

以上

付記 2023 年度総会において賞状、奨励金を授与する。

法政大学地理学会副会長

地理学研究奨励金授与審査委員会委員長

大塚 一雄

法政大学地理学会
「地理学研究奨励金」制度について

法政地理 55 号に掲載される論文の執筆者に、審査により「地理学研究奨励金」を授与します。

3 月法政地理 55 号発行、6 月末までに申し込みを締め切り、その後審査して 10 月末までに決定して常任委員会へ報告し、2024 年の総会で授与する予定です。

なお、執筆者が氏名、連絡先、卒業・修了年度などを明記の上、下記担当に 6 月末日までに応募してください。ただし教員との共著論文は、応募の対象になりません。

担 当 : 法政大学地理学会副会長 大塚一雄
問合せ先: kotsuka415@gmail.com

2022 年 12 月 20 日発行

編集 法政大学地理学会庶務委員会

発行 法政大学地理学会常任委員会

〒102-8160

東京都千代田区富士見 2-17-1

法政大学文学部地理学教室内

Fax. 03-3264-9459

E-mail hoseichiri@chiri.info

Web <http://www.chiri.info/index.html>

郵便振替 00170-9-167442