

展覧会情報

松尾城 III—市内遺存資料—

会場 山武市歴史民俗資料館
電話0475-82-2842

期間 11月7日(土)～3月28日(日)

ツイン・タイム・トラベル イザベラ・バードの旅の世界

会場 京都大学総合博物館
電話075-753-3272

期間 1月13日(水)～3月28日(日)

「竹島の日」条例の制定5周年記念企画展

会場 竹島資料室(島根県、松江市殿町)
電話0852-22-5012

期間 2月22日(月)～3月30日(火)

特別企画展「暮らしの中の吉野川」

会場 徳島県立文書館
電話088-668-3700

期間 1月26日(火)～4月25日(火)

大切なお知らせ

メールサーバ移転に伴い、(財)地図情報センターのメールアドレスが変更になりました。

新アドレスは chizujoho@coral.bforth.com です。

chizujoho@gmail.comも利用できます。

なお、ホームページURLの変更はありません。

URL <http://wwwsoc.nii.ac.jp/icic/>

mini地図NEWS

〈奄美群島に統一〉

国土地理院は2010年2月19日、地図などで「奄美諸島」としていた表記を次回の刊行から「奄美群島」に統一すると発表した。

同院によると、法令や、現地の鹿児島県では「群島」が多く使われ、海上保安庁刊行の海図ではすでに「群島」と表記されている。このため、同院などの「地名等の統一に関する連絡協議会」が「奄美群島」を「決定地名」として採用したという。(朝日新聞)

〈日本史も必修に、地理履修者に負担?〉

東京都教育委員会は2月5日までに、すべての都立高

校で「地理歴史」の選択科目の日本史を必修科目とする方針を決めた。早ければ2011年度から実施される見通し。都教委によると、対象は全日制175校と定時・通信制59校。既に5割の高校が独自に日本史を必修にしているという。都教委は6月までに現場の意見を聞いた上で、履修単位数など教育課程を固めたいとしている。

現在の学習指導要領では、高校の地理歴史の必修は世界史だけ。日本史を必修とすると、地理を選択した生徒は地理歴史の3科目すべてを履修することになる。(後略)(共同通信)

地図に関する最新のニュースは当センターホームページでも随時更新しています。

<http://wwwsoc.nii.ac.jp/icic/>もぜひご覧下さい。

巡検開催のご案内

■ 船橋地区巡検

平成22年度第1回巡検(地域見学会)を4月に開催いたします。近代化産業遺産の「行田無線塔跡」、「船橋大神宮」など太宰治も散歩した知られざる船橋の過去と現在を巡ります。

ご案内：伊藤 等先生(日本大学)

開催日：平成22年4月10日(土)(予備日17日)

定員他：20名前後。参加締切は3月26日(金)。

申込み：電話 03-3262-1486 Fax. 03-3234-0872
mail chizujoho@coral.bforth.com

集合：JR総武線船橋駅 改札外 10:00(予定)
ルート：詳細は現在検討中です(以下は見学予定先)。

①行田無線塔跡(海軍無線電信所船橋送信所)

②船橋大神宮

③海岸地区、親水公園

その他

参加費：1,000円(資料費含)。なお現地までの往復交通費、昼食代は各自ご負担下さい。

地図絡み

第40回 東北道の山越え区間 -盛岡・弘前間-

帝京大学理事 井口悦男

八戸までの新幹線「はやて」で、津軽の弘前の南、山の口にある大鰐温泉に行くのに、一番早く着けるのは、盛岡から東北道経由、2時間少々弘前行「ヨーデル号」高速バスに乗換える行きかたである。

「ヨーデル号」は、跨線橋の先、新しく整備された、盛岡駅西口から発着するようになり、東口正面からの時、駅周辺での渋滞から解放され、東北道と駅との間の所要時間が短縮され、定時運行の確率が高くなった。

バスは、途中「花輪S.A.」で少々休憩するだけで、次は「東北道大鰐」である。所要時間は、時刻表提示より10分以上、いつも早着する。そして、この間奥羽山脈を横断し、十和田南I.C.まで、ほぼJR花輪線と並行している。その先は鉄道のように西の大館には向わずに北行し、秋田、青森両県境の長い「坂梨トンネル」を抜け、碓ヶ関からJR奥羽本線沿いに弘前に向かう。

永年、大鰐へは東北道を往復してきた。近頃新幹線と在来線かバス利用となったが、東北道経由の盛岡～



梨木トンネル 下り線(820m)ここが分水嶺。ブログ、The Road Site KAWASAKIより。

弘前間バスの客となれば、車利用で楽しめる区間、山越え部分を全部味わえるので、ほぼ同じと言える。

大鰐まで片道600キロほど、コンクリートとアスファルトに蔽われた、幅広の平面を常ににらみ、周囲が水田続きの平坦面を走り続けるのは、単調この上ない。浦和から300キロほどの仙台西側、新住宅地沿い丘陵地の連続的急カーブのアップダウンの繰返部分を、都市域で増えた車への対応に神経を使って過ぎるとホッとすると同時に「盛岡まで200km」のサインに触れ、少々ガクッときたものである。

走り続けることに専念して3時間ほど、盛岡を過ぎると、本日待望の100キロたらずの山越え区間が近づき、ひたすら努力してきた走行がようやく報われる思いになる。平坦地の車窓に代わり、目線近くに山肌が連なり、細かいカーブに加え、トンネル区間となり、単調さから解放される。俄然、飽き飽きしていた気分が、沿線観察の輝きとなるから不思議である。

美しい火山を真近に望める「岩手山S.A.」先の急勾配は、弘前に向かう折に感じないのに対し、東京に戻る時は、岩手山の麗姿を正面に見すえ、ずっと下にS.A.が目に入るので一瞬驚ろかされる。

あしる
安代のジャンクションの大カーブ点を過ぎ、太平洋と日本海各斜面の分水嶺のトンネルを抜け、深い山合いの湯瀬温泉街を後に「花輪S.A.」に入る。ここから「小坂I.C.」手前まで、山中の鹿角小盆地の直線平坦面が続く。ついスピードを上げたくなる所でもある。

並行する花輪線は、高速道走行時見過ごしやすい上、この線の急勾配なのも、感じ取れない。列車から川の流れの方向の東と西への変化は、身近に認められるが、高速道上からは、残念ながら分かりにくい。(10.01.30)



東北道 盛岡～弘前間 道路図から

「全国高速道路SAPAガイド 東北自動車道」PART2 村田～青森 外 財団法人 道路施設協会 65万分1(20万分1地勢図使用)'97