

# 砂と砂浜の地域誌(13)

## 知多半島の砂と砂浜

### —都市化で変わる浜, 鑄物砂の里を訪ねて—

須藤 定久<sup>1)</sup>・有田 正史<sup>2)</sup>

#### 1. はじめに

知多半島は名古屋市付近から南へ伸びる長さ約50km, 幅約15kmほどの半島で, 西側の伊勢湾と東側の知多湾・三河湾を分けている(第1図)。

半島の北西岸を名古屋鉄道常滑線が, 中央部を同河和線・知多新線が, 東岸をJR武豊線が走り, 半島と名古屋方面を結んでいる。名古屋に近く, 交通の便にも恵まれていることから, 半島の北半部は, 臨海工業地帯や名古屋のベッドタウンとなっている。また半島の中部から南部にかけては, 多くの海水浴場や潮干狩場, 宿泊施設などがあり, 名古屋圏の人々の行楽地となっている。



第1図 知多半島の概略。枠で囲んだのが第2, 3図の範囲。

半島西部の常滑市は常滑焼きで知られ, その沖合には中部国際空港が開港し, 交通・観光の要衝となった。岬の先端・師崎港と伊勢の鳥羽港, 渥美半島の伊良湖港はフェリーボートで結ばれて, 広域的な観光ルートの起点ともなっている。

この半島は珪砂や山砂・粘土などの資源に恵まれた地域である。粘土は古くから陶磁器原料として利用され, 常滑は日本六古窯の1つにも数えられており, 今も我が国有数の陶業地となっている。野間地区に産する山砂は「野間砂」, 半島南西部の海岸で産する砂は「知多珪砂」と呼ばれ, 使いやすい鑄物砂として, 戦前戦後を通じて, 国内に広く供給され, わが国の機械や自動車などの産業の発展に大きく寄与してきた歴史を持っている。

今回は, この半島を訪れる機会を得, 主にその西側の海岸を訪ね, 砂と変わりゆく浜の姿や地質現象などを観察した。

#### 2. 知多半島の地形と地質の概要

知多半島の地形の概要を第2図に, 地質概要を第3図に示し, 地質・地形の概要を復習しておこう。

##### (1) 地形の概要

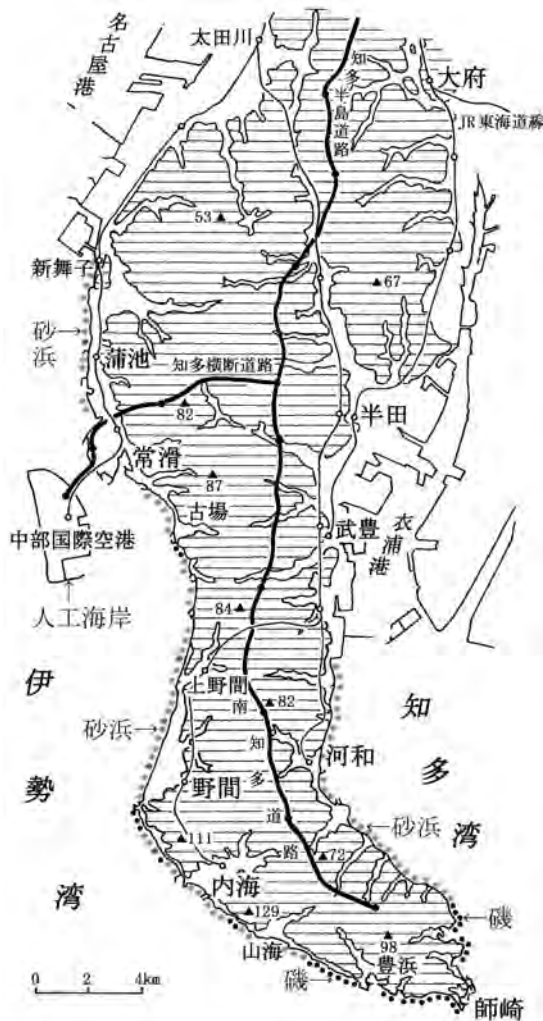
知多半島は全体に緩い台地ないし丘陵からなっており, これを削る川沿いと海岸沿いにごくわずかに低地が発達するのみである。

台地～丘陵は, 概ね標高50mから100m程度であり, 半島の南部に向かって標高が徐々に高くなり, 半島南部では最高129mに達する。

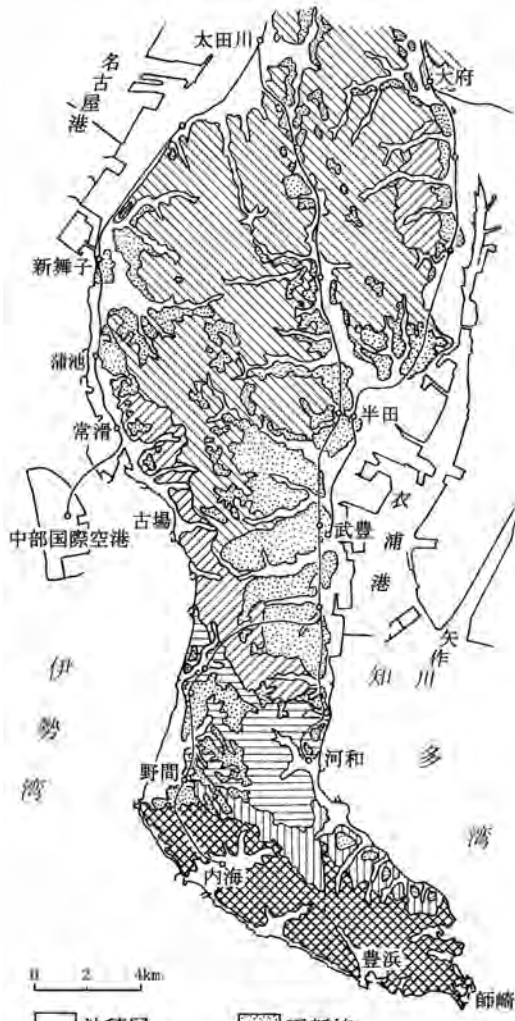
これらの台地ないし丘陵を, 小河川が浸食し, 谷を刻んでいるが, いずれも極小規模なものである。海

1) 産総研 地圏資源環境研究部門  
2) 元地質調査所

キーワード: 砂, 浜, 新舞子浜, 野間砂, 知多珪砂, 千鳥ヶ浜, 伊良湖岬, 恋路ヶ浜



第2図 知多半島の地形. 牧野内(1975a)の図や1:200,000地勢図を基に作成.



第3図 知多半島の地質略図. 牧野内(1975a)の図を簡略化し、一部加筆した.

	沖積層		更新統
	布土累層上部		布土累層下部
	河和累層		豊丘累層
	師崎層群		

岸沿い及び小河川沿いに平地が発達するがその規模はごく小さい.

海岸線は概ね砂浜からなるが、丘陵が直接海に接する半島南部では、磯も多く見られる. 半島北部の名古屋港や衣浦港の周辺では海岸は埋め立てられ、港湾や工場となり、殆どが人工海岸となっている.

### (2) 地質の概要

半島の地質は柴田(1988), 桑原・牧野内(1988), 牧野内(1988)などによれば, 下位より, 中新統師崎層群, 中新統~鮮新統常滑層群, 更新統, 完新統に区分される(第3図).

中新統師崎層群は, 半島の南西部に分布し, 北東へごく緩く傾斜している. 下位より豊浜累層(主に凝灰質泥岩からなる)・山海累層(凝灰岩や凝灰質砂岩・頁岩からなる)・内海累層(主に凝灰質砂岩・頁岩互層からなる)に区分されている.

中新統~鮮新統常滑層群は, 師崎層群を不整合に覆って, 半島の台地部に広く分布している. 下位より豊浜累層(主に砂礫層で砂岩や泥岩を挟む)・河和累



第4図  
新舞子浜付近の地形の  
変化。左は1890年頃、  
右は2002年頃の状況。  
いずれも国土地理院の5  
万分の1地形図「半田」  
による。

層(不規則な砂岩泥岩互層からなる)・布土累層(砂岩泥岩の互層からなり火山灰層が挟まれる。上下に細区分される)に区分される。

更新統は、常滑層群を覆って、半島の台地の縁に分布している。下位より武豊層・富貴層・野間層・多屋層などに区分される。いずれも、砂岩泥岩互層からなり、砂や礫、シルト層などが伴われる。

半島に刻まれた谷沿いの低地には完新統の堆積物が分布している。

師崎層群・常滑層群は半島の延びとほぼ同じ方向の軸を持つ緩い褶曲構造をしている。

### 3. 新舞子から蒲池へ

平成18年3月18日に知多半島を訪れる機会を得た。半島北西岸の浜を目指して、名古屋駅から名鉄・常滑線の中部国際空港行電車に乗車した。

名古屋の中心部を抜け、神宮前を過ぎると、右側の車窓には埋め立て地に林立する工場群が続く。工場群が終わったところに新舞子駅という駅がある。良く知られた海水浴場であるので、まずこの駅で下車する。

#### (1) 新舞子浜の今昔

駅を出て線路を渡るとすぐ新舞子海岸である。名前の由来は言うまでもなく、美しい海岸として知られた兵庫県の「舞子海岸」にちなむものであろう。舞子



写真1 新舞子の海岸通。モダンなホテルやレストランが並んでいる。

海岸にもひけをとらない美しい浜として付けられた名前であろう。

新舞子海岸のかつてと今の状況を地形図から見ておこう。第4図に1890年頃と現在(2002年頃)の5万分の1地形図を示した。かつてはのどかな砂浜で背後に松林が続き、その陸側に人家が散在していた様子が読みとられる。なお、鉄道は1912年に建設されている。一方、現在では北方から海岸が埋め立てられ、新舞子駅の北1km付近までは海岸線が沖合1kmへ移動している。新舞子駅の前にも、幅300m程の水路を挟んで、大きな人工島が造られ、橋で結ばれている。海岸線は護岸で固められ、その下に砂浜がわずかに残されているようである。



写真2 護岸堤の下、傾斜護岸の下の砂浜はやせ細り、護岸には海苔が繁茂している。



写真4 新舞子浜の砂、画面左右が1.4cm. 硬質なチャートの細礫が多く含まれる粗い砂である。



写真3 新舞子海岸遠望。春の大潮で潮干狩客が多かった。背後は石油化学コンビナート。



写真5 新舞子と埋立地の公園を結ぶ橋。手前が埋立地の人工海浜。

駅から浜方向へ歩くとすぐに海岸通に出る。海岸通には南欧を思わせる洒落たレストランやホテルが建ち並ぶ(写真1)。しかし道路の反対側には、浜は殆ど残っていなかった。

階段状の緩傾斜護岸が延々と続き、その基底部には青海苔が付着・成長し、その下、満潮時には没してしまう位置に、わずかに砂浜が見られる。かつての砂浜はすっかり階段状の緩傾斜護岸の人工海岸となってしまうようだ(写真2)。

北側には石油タンクの林立するコンビナートが迫り、新舞子浜を連想させる風景は見当たらなかった。春の干満の差の大きい時期、干潮の浜には潮干狩りを楽しむ多くの人々の姿が見られた(写真3)。

傾斜護岸の下、おそらく満潮時には水深1.5m程の水面下となるであろう位置にある砂は径1~4mmの砂礫で構成粒子はチャート・石英・貝殻・砂岩、径1mm以下の砂や泥は殆ど伴われていない(写真4)。

橋のたもとの満潮時にも水没しないと思われる位置にある砂は、径~2mmの褐色の分級やや不良の粗粒砂で、構成粒子は石英が多く、チャート・砂岩貝殻・褐色珪岩などが混じる。

新舞子の駅前から対岸の人工島に造られた公園「新舞子マリンパーク」へは立派な橋が架けられている。橋の上から下の海底を見ると、見事な砂地となっている様子がうかがえる。公園にはバーベキューを楽しめる広大な芝生広場と海水浴客のための人工



写真6 埋立地の人工海浜。背景には風力発電装置が設置されている。



写真8 蒲池港南側の浜。画面右後方に、中部国際空港の管制塔が見える。



写真7 人工海浜の砂。画面左右が1.4cm。瀬戸内海や北九州産の海砂が投入されたようだ。



写真9 蒲池港南側の浜の砂。画面左右が1.4cm。チャート・細礫の多い粗粒砂である。

海浜、大型駐車場が整備され、人工海浜の背後には大型風力発電装置2基が設置されている(写真6)。

人工海浜は防波堤と離岸堤によって、さらに鮫除け?の網も設置され、厳重に守られている(写真6)

人工海浜の砂は径 $\sim 5\text{mm}$ の分級不良の淡褐色砂礫で、構成粒子は多い順に石英・長石・花崗岩片・貝殻で、良く円磨された褐色の石英が目立つ(写真7)。おそらく主に響灘から玄界灘にかけての海域や瀬戸内海で採取された海砂が投入されて造成されたものであろう。

## (2) 蒲池海岸へ

再び名鉄電車に乗り、新舞子海岸から南へ約5km

にある蒲池駅で下車し、鬼崎漁港の南、蒲池海岸を覗いてみた。静かな漁村のたたずまいを残した海岸である(写真8)。雨の降り出しそうな曇り空の一画から、航空機の離発着の轟音が聞こえてくる。目を凝らすと、管制塔と思われる塔がもやに霞んで見える。最近開港した中部国際空港は目と鼻の先なのである。

海岸には防波堤と砂の移動を防ぐ突堤が造られ、その間に幅30 $\sim$ 50mの砂浜が残っている。渚の砂は径 $\sim 4\text{mm}$ の分級不良の淡褐色砂礫で、構成粒子はチャート・石英・貝殻・黒色頁岩・砂岩からなり、円磨度はやや良好である(写真9)。

浜の上部には風で吹き上げられたと思われる径0.8mm前後の粗粒砂が見られる。石英に褐色珪質

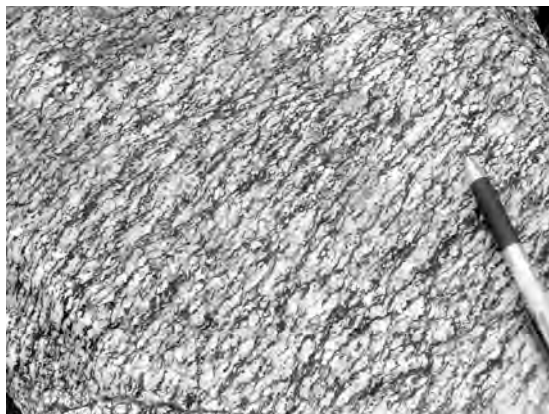


写真10 蒲池港南側の護岸に使われている片麻岩のブロック。

岩・貝殻・砂岩・頁岩が混じる砂で、かつての美しい砂を連想させるようであった。

ふと漁港の護岸を見ると、見事な片麻岩が見られ、つい1枚写真を撮ってしまった(写真10)。おそらく蒲郡周辺の碎石場で採取されたものであろう。

今にも泣き出しそうだった空から雨が落ち始めた。今日はここまでとし、本降りになる前に、帰途についた。

#### 4. 半島南部へ

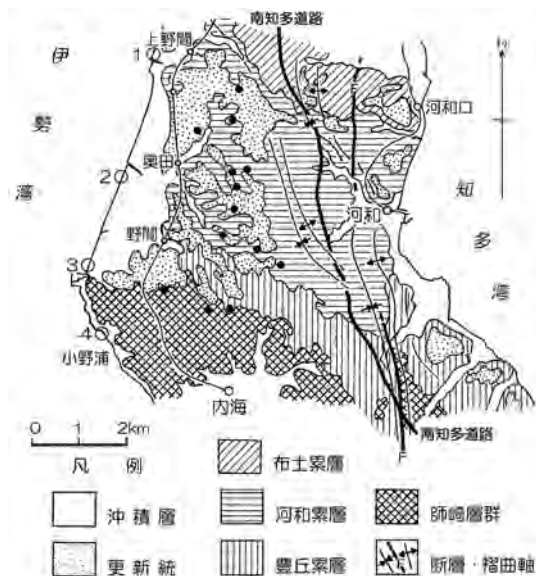
知多半島を再び訪れる機会を得たのは、6月2日のことであった。地形図を見ると前回、雨のために退散した蒲池から南へ、常滑市のあたりの海岸は殆どが人工海岸となっており、自然の海岸は残されていないようなので、今回は、その南の海岸を訪ねてみることにした。

名古屋駅から名鉄・知多新線の内海行に乗り、内海の少し手前の上野間駅を目指した。線路はここで海岸に近づくものの、その先は、海岸沿いではなく内陸部を走る。電車から上野間の街で出会った元漁師さんが運転するタクシーに乗り換え、海岸沿いの国道を南下した。

##### (1) 野間地区の砂と砂浜

###### A. 山砂の里・野間地区

電車が上野間駅に近づくと、丘陵のあちこちに山砂の採取場が望まれる。この野間地区一帯は、使いや



第5図 野間地区の地質と山砂産地。牧野内(1975a)の地質図と河野編(1960)のデータから作成。黒丸で1960年当時の山砂の産地を示した。

すい様々なタイプの山砂や粘土を産することで知られている。粘土は常滑焼の原料として利用されており、上野間の街にも常滑焼を製造する小工場が見られる。

山砂は、鋳物砂として優れた品質を有しており、「野間砂」・「知多珪砂」などとして、近隣の工業地帯へ、さらに全国へ移出され、戦前戦後の鋳物産業、ひいては機械工業や自動車工業などの発展を支えてきた。

1960年頃の鋳物砂産地を野間地区の地質図に重ねてみた(第5図)。殆どの砂採取場が、更新統の砂岩・泥岩の分布域にあること、当時の採掘現場の写真から採掘深度が極浅かったようであることから、主に更新統の砂岩・泥岩が採掘されて利用されていたようだ。

また1960年頃には海岸沿いの砂も知多珪砂として採取されていた。当初は浜砂が採取されていたが、観光面で支障を来すとして、沖合でサンドポンプを使って採取されるようになっていたようだ、その産地として、野間海岸、小野浦海岸、学校裏、高峰、大泊海岸などが記録されている。

こんな歴史を頭に置いて浜と砂を見ていこう。



写真11 上野間の海岸。漁港の脇に静まりかえっていた。沖には海苔の養殖場がある。



写真13 奥田海岸の砂。画面左右が1.4cm。チャートや石英が多い粗粒な淡褐色の砂である。



写真12 奥田海岸の浜。陸側には松原も残されており、かつての白砂青松の情景が忍ばれる。



写真14 野間海岸。小漁港脇の浜は白い中粒砂の浜であった。

## B. 上野間海岸

昔懐かしい街並みを横切って海岸へ出てみる(写真11)。潮干狩り場という表示もある。沿岸漁業用の小漁港が造られており、陸に揚げられた小型漁船が並んでいる。浜沿いの道路に「潮干狩り場」の表示があり、潮干狩りや釣り大会などが催されているようだ。きっと休日には名古屋方面からの観光客で賑わうのであろう。

防波堤の下、砂浜がすっかり失われている所もあるが、浜の一面に、幅20mほどの砂浜がかろうじて残っている場所もあった。浜には貝殻や海藻が打ち上げられ、浅瀬にはまだまだ自然が息づいていることが実感される。

砂は径 $\sim 0.8\text{mm}$ 、灰色の分級やや良好な中 $\sim$ 粗粒

砂で、構成粒子は石英・砂岩・頁岩・貝殻などからなっている。浜の上部には風で吹き上げられたより分級良好な砂が見られる。

## C. 奥田・若松海水浴場

上野間から南下し、奥田地区の若松海水浴場を訪ねる(写真12)。海岸沿いの松原を抜けると直線的な浜に出た。低い護岸の下に幅20mほどの砂浜が延々と続き、海岸沿いに海の家が点在している。

浜砂を見ると、上野間海岸と異なり、褐色で粗粒な砂である。さっそく観察してみる。渚の表層は中粒砂で、すぐ下には砂礫質部がある。全体としては径 $0.2\sim 3.5\text{mm}$ 、褐灰色の分級不良な砂礫といえよう



写真15 野間海岸の砂。画面左右が1.4cm。チャートや石英・貝殻片からなる白い中粒砂である。



写真16 小野浦灯台付近の磯。師崎層群の分布域に入ると磯が現れるようになる。

(写真13)。構成粒子は石英・褐色珪質岩・砂岩・長石などで粒子の円磨度はやや良好である。浜の上部では吹き上げられた砂があり、渚に比べやや細粒で分級が良好な砂が見られるが、それでも粗～極粗粒砂である。

#### D. 野間海水浴場

若松海水浴場から野間海岸まで延々と海水浴場と海の家が続く。富具崎港の北側の浜を覗いてみる。砂の移動を押さえるための突堤が造られ、その間に小さな浜がある(写真14)。

渚の砂は径～4.5mm、淡褐灰色の分級不良な砂礫である。構成粒子は石英・砂岩・褐色珪質岩・頁岩・貝殻などからなる(写真15)。一方、浜の上部では径～1.2mm、淡褐色の分級やや良好な粗粒砂で、構成粒子は石英を主とし、褐色の珪質岩片や少量の貝殻片が混じる。

#### (2) 小野浦の磯と浜

富具崎港の北側は直線的な海岸線とその背後の平地が特徴的であった。しかし南側は、丘陵が海に迫り、海岸は磯となる。その磯の一画には野間灯台がある(写真16)。大正10年に建造された高さ18mのこの灯台は、伊勢湾航路の守り神として、知多海岸のビューポイントとして親しまれているようだ。

磯が出現する背景には、地質の差がある。富具崎港付近から、中新世の師崎層群の分布域となる。磯にはやや固結が進み、南東方へ緩く傾斜した灰白色



写真17 小野浦の海水浴場。磯の南に、広い砂浜が広がっている。

の凝灰岩質砂岩・凝灰岩質頁岩互層が露出している。

灯台の脇を通過すると、小野浦の平地があり海側には小野浦海岸が広がる。長さ1kmほどの弓状の浜が広がり、階段状の護岸が整備され、中央部に野外ステージが設けられている。夏の海水浴シーズンの賑わいが想像される(写真17)。

小野浦海岸の北端部で砂を観察した。渚では径～2.5mm、灰色の分級やや不良な粗粒砂で、石英を主とし、褐色の珪質岩片や貝殻片が混じる砂であった。浜の上部では、吹上のためかやや細粒で分級もやや良好なようだ。





写真18 千鳥ヶ浜と立ち並ぶリゾートホテル。砂は灰色の中粒砂である。



写真20 山海海水浴場。真っ白くて細かいきれいな砂からなり、海水浴場として人気が高い。



写真19 唐人お吉の碑。内海は幕末・明治に歴史に翻弄されて生きたお吉の生誕の地である。

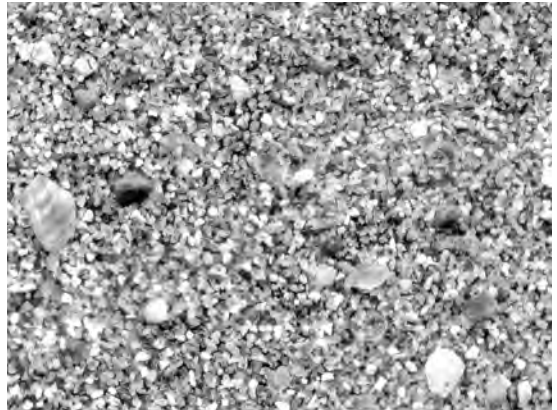


写真21 山海海水浴場の砂。画面左右が1.4cm、径0.3mm前後の石英粒子からなる灰色の砂である。

### (3) 千鳥ヶ浜と山海海岸

海岸沿いにしばらく南下すると、内海の街に着く。南知多第1の海水浴場の街として知られる内海、その千鳥ヶ浜に沿った海岸通には、近代的ホテルが林立し、一大ビーチリゾートを形成している(写真18)。また、江戸から明治にかけて歴史に翻弄され波乱の人生を送った「唐人お吉」の生誕の地でもあり、浜通りの一画には「記念像」も建てられている(写真19)。

#### A. 千鳥ヶ浜

千鳥ヶ浜は長さ1kmほどの弓状の海岸で、日本の渚100選にも選ばれている。世界で最も細かい砂が自慢だという。

砂浜に下りてみる。幅50～100mの広い灰色の砂

浜が広がっている。渚の砂は、径～0.5mmの灰色の分級良好な中粒砂で、構成粒子は石英を主とし、褐色の珪質岩片や貝殻片が混じる。確かにきめ細かい砂で、径1mmを超える大型粒子は少ない。浜の上部では灰色の分級良好な細～中粒砂となっている。

#### B. 山海海水浴場

内海の街を通り抜けて2kmほど南下すると山海地区に入る。小さな平地に集落があり、海側に山海海岸が広がる。長さ800mほどのゆるい弓状の浜である(写真20)。国道から階段状の防波堤を下りると、幅20～50mの美しい浜が広がっていた。沖には離岸堤が造られ、これによって砂浜が維持されているようにも思われる。浜の中央部にイルカ像のついた監視塔



写真22 大泊海岸の露岩。師崎層群のやや凝灰岩質な砂岩泥岩互層が東へ緩く傾斜している。



写真24 大泊海岸の磯の砂。画面左右が1.4cm。生物遺骸の多い磯特有の砂礫である。



写真23 階段状のコンクリート護岸の浸食。伊勢湾の波も想像以上に荒いようだ。



写真25 師崎西浜。砂礫の浜が500mほどにわたって続いている。

があり、夏の賑わいを想像させる。

浜に下りてみる。渚の砂は径 $\sim 0.4\text{mm}$ 、灰色の分級良好な細粒砂である。構成粒子は石英を主とし、褐色の珪質岩片や貝殻片が混じる(写真21)。浜の中部では径 $1\sim 1.5\text{mm}$ の褐色珪質岩片や貝殻片がやや増加している。浜上部では径 $0.3\text{mm}$ 前後、淡灰色の分級良好な細粒砂が分布している。海風により吹き上げられたものであろう。

### C. 大泊海岸

山海海岸の南側は再び磯となる。大泊海岸の磯に下りてみた。磯には東方へ緩く傾斜した灰白色の凝灰岩質砂岩・泥岩互層が露出している(写真22)。浜

の一画に造られた階段状の防波堤、波静かな内湾であるのに、意外なほどに浸食が進んでいる(写真23)。内湾といえども伊勢湾台風に象徴されるような大型台風の襲来時などには、強い浸食作用が働くことを示しているのだろう。

露岩の間に磯の砂が見られた。渚には径 $\sim 0.3\text{mm}$ 、灰色の分級良好な細粒砂が見られた。構成粒子は石英を主とし、褐色の珪質岩片や貝殻片が混じる。浜上部の岩の間には径 $\sim 6\text{mm}$ 、褐灰色の分級不良な砂礫が分布している。粒子は師崎層群に由来すると思われる砂岩や頁岩、珪質岩、貝殻、石英などからなり、ウニの棘が印象的であった(写真24)。



写真26 羽豆岬の先端。岩礁を造る砂岩・泥岩・凝灰岩は南東方に緩く傾斜している。



写真28 師崎港の船客ターミナル。名古屋と伊良湖・鳥羽・篠島・日間賀島などを結ぶ海上交通の要衝である。



写真27 羽豆岬の砂。画面左右が1.4cm。生物遺骸の多い磯特有の砂礫である。

岩・褐色珪質岩などで、海風で吹き上げられて濃集したようだ。

#### B. 南端羽豆岬

14時に師崎港に到着、フェリーターミナルでフェリーボートの時刻を調べ、進むか、戻るかを判断する。14時35分のフェリーボートで伊良湖へ向かうことにした。

フェリー出発まで35分、港の脇にある知多半島南端の羽豆岬を訪ねてみた。丘陵がここで海に落ち込み、岩礁を造り、海に完全に没していた。岩礁仁保突端部に小さな灯台が建てられている(写真26)。曇天で見晴らしは良くないが、あちらこちらに漁船や貨物船の往来が眺められる。

岬は干潮で、露岩の下に小さな砂浜が出現していた。径～5mm、淡灰色の分級不良な砂礫で構成粒子は貝殻片が多く、凝灰質砂岩・硬質砂岩・石英などが混じる。ウニの棘が印象的な砂であった(写真27)。

フェリーボートの出発時間が近づいた、乗り場へ急ごう。

#### (5) 岬の南端へ

豊浜港を過ぎてさらに南下する。丘陵が海に迫り、磯伝いに海岸の国道を半島の南端にある師崎港を目指して南下する。師崎の手前に小さな砂礫の浜があった(写真25)。

#### A. 師崎西浜

露岩が点在する小さな浜であった。渚付近には径～6mm、褐灰色の分級不良な砂礫が見られた。構成粒子は砂岩・貝殻・頁岩・珪質岩・石英などからなり、砂岩や頁岩は新第三系に由来するものが多い。浜の上部には径～2mm、淡褐色の分級やや良好な粗粒砂が見られた。構成粒子は石英・砂岩・凝灰

#### 5. 伊良湖岬へ

師崎港(写真28)を定時に出発、フェリーボートは一路南下し伊良湖港を目指す。左手に日留賀島、篠島を見ながら、大型貨物船が往来する三河湾口を横切る。左手に、離岸堤が並ぶ渥美半島西ノ浜を眺めな



写真29 伊良湖のリゾートホテル。すぐ右側はもう伊良湖港、間もなく入港だ。



写真31 恋路が浜。長さ1.5kmの湾曲した浜。前方の丘の上はリゾートホテル。



写真30 伊良湖港の風景。隣には鳥羽行のフェリーが接岸していた。



写真32 恋路が浜の砂。画面左右が1.4cm。良く円磨された砂岩やチャート・石英などが多い極粗粒砂である。

がら進み、海岸に大きなホテルが見えてくともう伊良湖港だ(写真29)。正面に伊良湖岬と灯台を、その右側に神島を眺めながら、伊良湖港に15時20分に入港した(写真30)。

田原行のバスの時刻を確認し、小走りで恋路が浜へ向かう。

#### A. 恋路が浜で

伊良湖のバス停から、古い砂丘を乗り越え太平洋側へ降りたところが「恋路が浜」だ。伊良湖崎の東に発達する約2kmの美しい浜である。広い砂浜の背後は草原に、そして灌木林へととなっている。季節には様々な海岸に特有な植物が花を咲かせるのであろう。

曇天の夕刻、浜はどんよりとした灰色の中であつたが、青い空と青い海の素晴らしい景色を連想した(写真31)。

渚には径 $\sim$ 3.5mm、淡褐色の分級不良な砂礫が分布していた。構成粒子は砂岩・頁岩・石英・珪質岩・貝殻など。大型粒子は良く円磨されている(写真32)。

浜の中部に粗砂濃集部が見られた。径 $\sim$ 2.5mm、淡褐色の分級良好な粗砂 $\sim$ 細礫からなっている。

浜の上部には径2.5 $\sim$ 5.0mmの細礫濃集部が見られた。構成粒子は砂岩・珪質岩・頁岩・石英・貝殻などで、いずれも良く円磨されている。

さらに、浜の最上部には吹き上げられたと思われる

る径～1.5mm、淡褐色の粗粒砂が見られるが、分級が不良である。風の強さや向きが一定しないための現象かも知れない。

ゆっくり観察したいところではあるが、時間切れである。小走りでバス停へ急ぎ、かろうじて16時5分のバスに乗ることができた。三河田原駅で電車に乗り換えて豊橋へ、18時過ぎの「ひかり」に飛び乗ることができた。

## 6. おわりに

知多半島の浜を北から南まで駆け足で見てきた。北部では開発が進み、浜は埋め立てられ工業地帯となっていた。そして埋立地に飲み込まれそうな浜も見た。中部では護岸の下に狭い浜がかろうじて残されていた。南部には、まだまだ自然の浜や磯が多く残されているようである。しかし、失われつつあるようにも見える浜もあった。

都市化の進行により徐々に浜が失われていくことを再確認する駆け足の旅であった。

## 文 献

- 河野良治郎編(1960):日本の鍔物砂, 139P. 日本鍔物協会鍔物砂部会.  
 桑原 徹・牧野内 猛(1988):第四系・東海地方, 日本の地質5, 中部地方(Ⅱ), p.163-166.  
 牧野内 猛(1975a):知多半島南部の常滑層群, 地質学雑誌, 81, p.67-80.  
 牧野内 猛(1975b):知多半島南部の武豊層, 地質学雑誌, 81, p.185-196.  
 牧野内 猛(1976):知多半島南部の地質構造と伊勢湾周辺地域の構造運動, 地質学雑誌, 82, p.311-325.  
 牧野内 猛(1988):第四系・知多半島地域, 日本の地質5, 中部地方(Ⅱ), p.166-171.  
 柴田 博(1988):新第三系・知多半島地域一師崎層群, 日本の地質5, 中部地方(Ⅱ), p.125-126.

---

SUDO Sadahisa and ARITA Masafumi (2007): Sand and beach of Japan (13) Sand and beach of Chita peninsula, Central Japan.

---

<受付:2006年11月29日>