集合の種類及び樣式に種々あつて、其の外形及び集合内に於ける家屋の配列を異にするものがある。其等の關係は如何。

3. 散在と稱するものの定義。

散在にも亦多數の種類があるだらうか。アモー hameau (hamlet, Weiler) は集合の形式と認めるか或は散在の中に入るべきものであらうか。又孤立した大農場は集合散在の何れに屬するであらうか。數百の勞働者或は移民を收容する大農場も散在聚落と云へるか否か。

II 聚落形式の起原

1. 自然條件の影響は如何なるものであるか。

a. 地形の影響は如何。平野或は山地の何れが何れの種類の聚落形式に都合がよいか。

b. 土地表面の性質の影響は如何。乾燥地か濕地か或は氾濫を受ける土地か。森林地か裸出地か。

c. 水源の影響は如何。水の存在、寡少或は缺乏等が、其の結果として各或る種の聚落條件を作るであらうか。

2. 社會狀態の影響は如何。

a. 人類居住の起原に關して、或る種の聚落は他の種のものよりも重要であると云ふやうな關係。

b. 民族的影響として或る聚落の樣式は或る人種に特有であるか。

c. 安全に對する要求、防禦の必要から、或る種類の聚落が他に比して重要となることがあるだらう。

d. 恐らく聚落樣式と農業制度との間に關係が存在するに違ひない。所有物の大小及び經營の大小が、集中及び散在に對して如何に便利或ひは不便利であるだらうか。

e. 人口密度が聚落形に影響を與ふるか否か。

3. 農業經濟の影響は如何。

a. 農業文明の或る段階が、或る一定種の聚落を作らしめる傾向は無いか。農業が遊牧性である時と定着性である時とによつて、聚落の上に差違を來すであらうか。又集約的であるか疎放的であるかに從つて差違が來されないであらうか。

b. 農業組織の程度(耕作地の繼續的輪作、耕作地の週期的使用、三毛作、不規則な輪作)に從つて、聚落の性質が定まるか否か。

c. 農產物の種類が或る種の聚落の形成を導くか。例へば穀物、野菜、果實、濕地耕作等。

d. 地方聚落の種々な形式の中で、耕作地と耕作者の家屋との距離との關係は何うなつて居るか。

III 聚落形の地理的分布

1. 聚落の分布は與へられた土地に於て常に同じであらうか。歷史の敎へる所に從へば、或る土地に於て聚落形式の逆轉を見ることがあるのでは無いか。

2. 諸方の土地に於ける農業的植民の歷史を見るに、集合聚落の著しく發達する時期と、散在聚落が多數である時期との交代があるらしいが、其の眞相は何うであらうか。

3. 先史時代に於ける聚落の狀況を知ることが可能であるか。

4. 新開地に於て植民が現代に行はれると、聚落形狀は如何なるものであるだらう。

IV 地方聚落と他の人文地理學的事實

1. 或る種の聚落形式と一定の家屋形式との間に於ける關係の有無如何。

2. 聚落の地方經濟に及ぼす影響、耕作法に及ぼす影響又は耕作物の選擇に及ぼす影響があるとすれば何物であらうか。

3. 聚落の社會組織に及ぼす影響、人間相互間の關係、風習思想に及ぼす影響、及び地方文化に及ぼす影響は如何なるものであるか。

結　論

最後に希望する所としては、出來る丈多數の土地を取つて、地方的地誌研究法により、局限された地域の中に於ける、聚落形式の分布の研究を行つて、此等聚落の定義、分類、及び說明を下すのを、最も良い方法として勸めることである。(A. Demangeon, Ann. de Geogr. 三十五卷一九六號、地理學評論三卷辻村太郎氏紹介)

聚村及び散村の地方の實例

(一)聚村の地方　主として地味のよい古い農業地帶である。西、中央ヨーロッパの平原、時としては森林山岳地方に存する事もある。主要な地方は、

西ヨーロッパ、フランスの北及東の地方、ベルギーの南部、オランダのドレント地方、英國ではヨークシャイヤーの平原其他に僅か存在してゐるにすぎない。

中央ヨーロッパ、北獨逸のヴェーゼル川以東、丁抹、瑞典の南、ボヘミヤ、ハンガリー。

南ヨーロッパ、フランスの地中海岸地方、ポー流域では散村と入り組んで居るが、高山地方に村が多い。殊に南イタリー、シシリーなど。

東ヨーロッパ　ロシヤの東南黑土地方、モスコー附近の森林地方。

東洋　廣く存在する。特に印度、ジャヴァ、トンキン、北支那など。

以上大西洋より太平洋に至る間の聚村は總て舊く、組織的の形をなして居る。

(二)散村の地方　聚村の地方に於ては住居と耕地とが各分れて集つて居るが、散村の地方では住居が各耕地の中に散在して、耕地と住地と住居とが强く結び附けられてゐる。

西ヨーロッパ　僅許の聚村の地方を除いた英國、フランスでは三分の二の地域を占め、ブリー、ヴァロアの高地、アルモリカン、フラマンド地方、リムウサン、中央高原地方等に、ベルギーではフランドル地方より獨逸のライン河下流、ウェストファリヤ方面、及びオランダに迄及んで居る。

中央ヨーロッパ　ライン、ウェストファリヤ等の平原、黑林其の他の獨逸の數ヶ所、スウィス等。

南ヨーロッパ　大部分は聚村であるが、ポー河、ロンバルディー等には散村が見られる。バルカン半島の北西カルスト地方にも多い。

北ヨーロッパ　一般に散村でエストニヤ、リツアニヤ、フィンランド、北部瑞典ノールウェー、アイスランド等に多い。

東洋　揚子江の南、バンジャブの南、マラバル地方に見られる。

聚落の起源と理由

聚落の起源を説明するには、土地に依り時代に依り樣々の因子を考へなければならない。文化の過程が現在の住居の形に及ぼして居る影響も忘れてはならない。我々は到る所に進化の跡を見る。聚落の起源を定める影響を、(一)自然狀態の影響、(二)社會狀態の影響、(三)農業經濟の影響と三つに分つて考へて見る事が出來る。

自然狀態の影響　聚落の起源を定める自然的條件は地形、土地の性質、水利の三である。

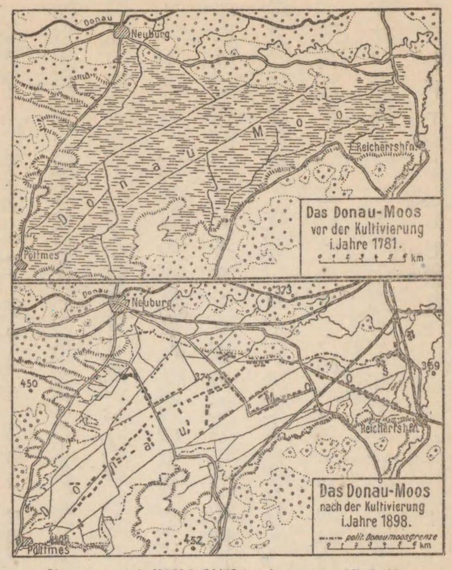
地形　一般に平坦な所には聚村が多く發達し起伏の多い所では散村が發達する事が知られる。ヴィダル・ドゥ・ラ・ブラーシュも「聚村は耕地が連續して統一した耕作の可能な所に生ずるので協同の必要により團結を生じ、井戸や貯水池を營みなどするために居住を集合する必要が生ずる」と云つて居る。之に反し起伏の多い所では運搬の困難其他の理由に依り一個所に住居が集まる事が少くなる。此事は廣く知られた事でエリザベス朝のハリソンの著したDescription of Englandにも「平原地方の町村の家屋は道路に依つて集合して居るが、森林地方(こゝでは山地になる)では家屋は各自の耕地の中に散在する」と書かれて居る。

Domesday Book (一〇八六年ウィリアム一世の世に作られた土地測量簿) の時代にも森林中卽ち起伏多い地方には住居の散在する事が知られて居た。同じ頃ダービーシャイヤーの山谷に二哩の間隔を置いて小村(Hamlet)が散在した。フランスでもヴォージュでは山地に散村が多く、コニーの西、石灰質の高原には聚村の傾向が現はれる。獨逸でも同樣にヴィルテンベルグの平原には聚村が、コンスタンツ湖の北の堆石の岡には散村が見られる。之はスウィス、バルティック地方、或は印度、支那、日本に於ても見られる。

併しながら、之にはスウィスのルツェルンの平原、フランドル地方、イギリスの平原に於ける散村、中央イタリー、北部リーゼンゲビルゲ等の山地に於ける聚村の如き例外が存する。之はグラードマンも認めて居る。

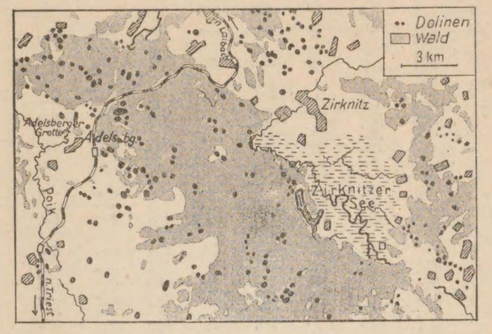
土地の性質　土地が乾燥して居るか濕潤であるかに依つて聚落に大きな差を現はす。河や海の害を防ぐために屢々聚村を生ずる。イタリーのミンシオとアヂヂの間の平原では谷底が不健

康なために住居は高地に決つて居る。ポー河の三角洲に於ては住居は堤の上に長い線をなして聚り、和蘭に於ても海の危險が住居を聚合さして居る。



27. ドナウ沼澤地(1781年)とその排水後の文化景觀 (1898年)(Lütgens)

水利　多くの人は水利の聚落に及ぼす影響を簡單に考へて石灰質の樣な透滲性の岩石の地方では地下水面が低いので深い井戸を要し、しかも數多く求められぬため聚落の聚合を來し、之に反し不透滲性の聚落の地方では水が至る所で得られるので聚落も散在すると説明して居るが、實際例へば地中海地方の如き雨量の少い地方では聚落が水に支配されフリオール、アブリー、ギリシャ等では總て聚落は聚合して村々が各一つの水源の周圍に置かれて居る。バンジャブ、デカンでは農家はその耕作上の重要機關の貯水池、井戸等の所に聚つて居る。併し雨の多い西ヨーロッパ等では水利狀態と聚落の分布との間に關係を見出す事は困難で、聚村の存するフランスのピカルディ地方と類似した狀態にあるイギリスのチルターンには散村が分布して居る。水利問題は第二次的のもので之を決定的のものと考へるのは誤りである。



28. カルスト地方に於ける水系と聚落分布
ネドリは黑點(Lütgens)

社會狀態の影響　聚落の起源は又人爲的の力に依つても定められる。夫は其他の文明の產物と同じく原始的傾向、或は民族本來の傳統の現はれである事は防禦の必要、土地所有の制度等から由來する形態である事がある。

原始の傾向　我々は人類社會の原始の傾向の例を見る事は少く、我々の有する原始時代の記錄から假說を導く事が出來るだけである。散村と聚村のいづれが先の形であらうか、又兩者共に原始の形であらうか。それはともあれ同じ祖先から下つた社會的集團が、聚落を集合する事は自然の樣に思はれる。そして農業が進んで各人が耕地の內に住む樣になつて散村を生じたのではあるまいか。

民族の傳統　聚村散村の相違は民族傳統の相違にあると考へる人がある。マイツェンは聚落はゲルマン民族、散村はケルト民族の特徴とした。併し之はゲルマンの中にも散村の地方があり、ケルトでも聚村をなすものも多い事實から否まれる。之はコリネリも云ふ如くむしろ經濟上の必要から來て居る樣だ。

安全な條件　世情の不安な時は防禦の必要上農夫が聚村を造り安全になれば又思ひ思ひに分散する事がある。地中海地方の耕地から離れた高い崖の上の村の如き防禦のために造られたものである。フランスでもルウシロンの大部分のものは十二、三世紀にアフリカ人の盜賊をのがれて平野を去つて山地に聚つたと云ふ。併し防禦の必要は必ずしも聚村を將來するものでなくフリオール等には反對に分散して居る例を見る。平野の聚村は決して防禦の必要に依るものでなく之は豐饒な地の中央に聚つて來たものである。

耕地に關する制度　廣い面積で大開墾が行はれる時、農家の位置が支配者に依つて定められる事がある。南イタリーの大村の多くは地主が小作人の聚合する事を欲したのに依り、露亞西、バルカン半島、メキシコ等にも同じ樣な聚合を見る。一方支配者が分散した方が利益を得る場合にはバルティック地方の如き散村を見る。

農業經濟の影響　人口の疎密、耕作法の程度に依つて同じ土地の價値も大いに異る。この農業經濟の形式と聚落の形式との間の關係を考へて見る。

遊牧時代　農業の初めは遊牧であつたらしく之は人口少く耕作法の幼稚な時代である。こゝでは居を移すと共に耕地も棄てられる。

註一　**火住民**　が定着性を帶びて部落の構成を見るに至り、一戸が數戸に數戸が更らに大きな部落に成長するやうになると、それに伴ふ耕地も擴張せられ從つてその位置も今まで宅地の周圍にばかり耕されてゐたのが、遠い地區へと延びてゆく、火田の所在が住家から遠ざかり、作物の播種や收穫によつて多くの時間と勞働とを要する場合には、一時的の住家卽ち農事幕又は田直幕を建てる。

註二　長く火田の耕作に從事してゐる彼等は常に漂動的に森林の間に出沒し、そこの森林を燒き拂ひ、一時的の住家を建つると同時に燒き拂つた土地を耕作し、そこの土壤の含んでゐる自然的肥料がなくなると家族と共に新しい土地を求めて移動するを常とする。

彼等は燒いた樹林から灰と飼育から得た僅かな肥料で經營する。その土地は五六年以上支持する事が困難になると、彼等は新しい土地を求めては同じ方法を繰返へす。だから秋の收穫時になつて作物の質量が激減すると家長達は來春新に移住すべき適地を選む爲に附近をあるき、雪解を待つて家族と共に、簡單な家具と農具とを或ひは背にし或は手にして新らしい耕地へと移動する。卽ち彼等は耕作可能期限のみ一定の土地に居住するが地方が衰へると直ちに漂動する。かくてその部落には彼等の棄て去つた空家が散在し、その耕地

のみは相當な價格で讓渡される場合が多い。（小田内通敏氏、朝鮮の火田民　人文地理一號）

牧畜のための空所の必要、耕地を度々取換へる必要、狩獵の場所を殘す必要等のために聚落に孤立又は分散する。

定期に再分割を行ふ時代　人口が增加し可耕地が少くなつて來るとお互の耕地の境界を定める事が必要になり、不公平を避け新しく生れた者も加へた爲に定期的にこの境界が改められる樣になる。こゝに單純なる共產關係を生じ收穫を高めるため一部の土地は耕作を休んで森林、牧場として共有する制度が生じて來る。この狀態は永い間獨逸、瑞典、ロシヤ等の各所に存し、ハンセンは一八三五年迄ライフェル等にそのおもむきを見た。この農業經濟の進化と聚落の進化とが結ばれて居る所を見ると、不思議に或は散村であり或は聚村となる。瑞典に十二世紀迄存した制度の行はれる所では、住居は分割された耕地に散在して再分割の場合には聚落も改められた。之に反しロシヤで十六、七世紀からこの再分割の制度が必要になつたが、之を古いミル（Mir）の制度と相まつて分割毎に移動しない固定した聚村を形造つた。

所有地の固定した共同農業時代　人口が更に增加すると更に高度の勞力を土地に費す事より自分の加へた勞力を完全に享受するために固定した土地の所有を欲する樣になる。この狀態への推移の時代はまち〳〵であるが、その制度は歐洲の大部分に於て同じで土地を三部分に分ち、冬の穀類、春の穀類の耕作及牧場として循環的に利用する方法である。この方法では全耕地をこの三つの部分に分つために住居を耕地の間に散在さす事が出來ぬので、聚村を生ずる樣になるのである。

耕作法の分化せる時代　田園の經濟が新な進展をなし新な慾望が生じて來ると共に段々土地の區劃が複雜になり、各人の間の關係が少くなつて來ると聚村が不便になり、耕地を一つにまとめてその內に居を占め、共同から獨立した農業に移るに至つた。英國ではこの分散への變化は、十五、六世紀及十七、八世紀の二期に行はれた。

如何にして或は聚村或は散村（分散又は小村 hameaux）をなすかは、その生活狀態の依つて居る自然、社會、農業等の總てに付いて考へなければならぬものがある。聚落の形式を分類するには必ずしも自然の地理によつて決定されぬ人類の經營の現はれを考へなければならぬ。

聚村の形式

聚村は農耕者の群が居を占めた村落として現はれる。この古居形式の分類をするには村落に

對する耕地の位置を考へる必要がある。之に依つて村落に三つの別を見出す。卽ち(一)循環耕地の聚村——古く西及中央ヨーロッパに存したもので古い起源のものと思はれる。(二)接續せる耕地の聚村——前者より新しく人口の增加のため古い村落の中間に殘されて居た所を開墾して出來たもの。(三)分離せる耕地の聚村——經濟的見地からは不可解のもので不安を避けるためか大地主により造られたものかである。

循環耕地の聚村　可成進んだ農業文明の所產でヨーロッパではずつと古代に現はれた。限られた地域を耕す多人數の共產的で永久的な聚落として著しい特徵を持つて居る。耕地は人を養ふための冬の穀物と春の穀物を培ふ二區劃と畜類のための牧場の一區劃とに三分され之が循環して行はれる。耕作區劃も收穫の終つた後は村中の畜類のための牧場となる。この樹木も垣もない廣い所を英國では Open field と呼んだ。こゝでは仕事に共同が必要なのと共に自分の住居の周圍に耕地を一まとめにする事が出來ぬために住居は一所に集合する事になる。之の形はフランス、ベルギーでは九世紀に、獨逸では八世紀に、英國では七世紀に夫々知られて居る。

英國では既に新石器時代にこの制度があつたらしく紀元前十世紀の頃東イングランドに來たアルパイン屬が中央ヨーロッパに於けると同樣にこの種の農業を行つたと見える。グラードマ

ワイラーとホーフ (Huttwil, Schweitz)

耕地の分割がモザイックの樣になつてゐる。聚落は從つておのづからワイラー(小村)かホーフ(孤立家屋)である。森林は次第に蝕まれてゆく。

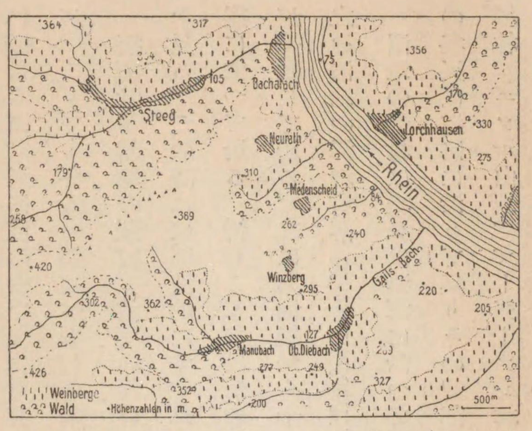
ンの研究に依ると獨逸でも聚村の地は最も古く新石器時代に人類の住んだ所と一致すると云ふ。フランス、ベルギーでも同樣で循環耕地の聚村の起源を知るには有史時代以前に遡らなければならぬ。又印度の古い文化を有する地方には共同的耕作法の行はれて居る所に聚村を見るが、こゝでも各人の耕地が少し各所に散在するのを例とする。

接續せる耕地の聚村　前述の古い村のかたはらに其後中世紀頃森や沼地を開いて出來た聚村を見る。この時には經濟的にすぐれた散村が起つて居るのに尙こゝに聚村を生じたのは自然狀態に依つて居る。併しこゝでは前の聚村と異り住居は道路の左右に並びその背後に各自の耕地が接續して居る。之は九世紀から十四世紀頃に出來たもので獨逸の學者は Reihendörfer と呼び之を沼地の澤地村落 Marschhufendörfer と森林の林地村落 Waldhufendörfer に分つて居る。

沼地の聚村は堤又は運河に沿つて居り多く和蘭、獨逸の北海岸等に見る。森林の聚村は山地の谷又は道路に沿うて集りその背部に段々登つてつひには林にうつる耕地を持つて居るもので黑林、エツル山地、ズーデーテン其他に見られる。

分離せる耕地の聚村　隣人間の直接の關係もなく耕地も住所から離れて存在する聚村を見る場合がある。

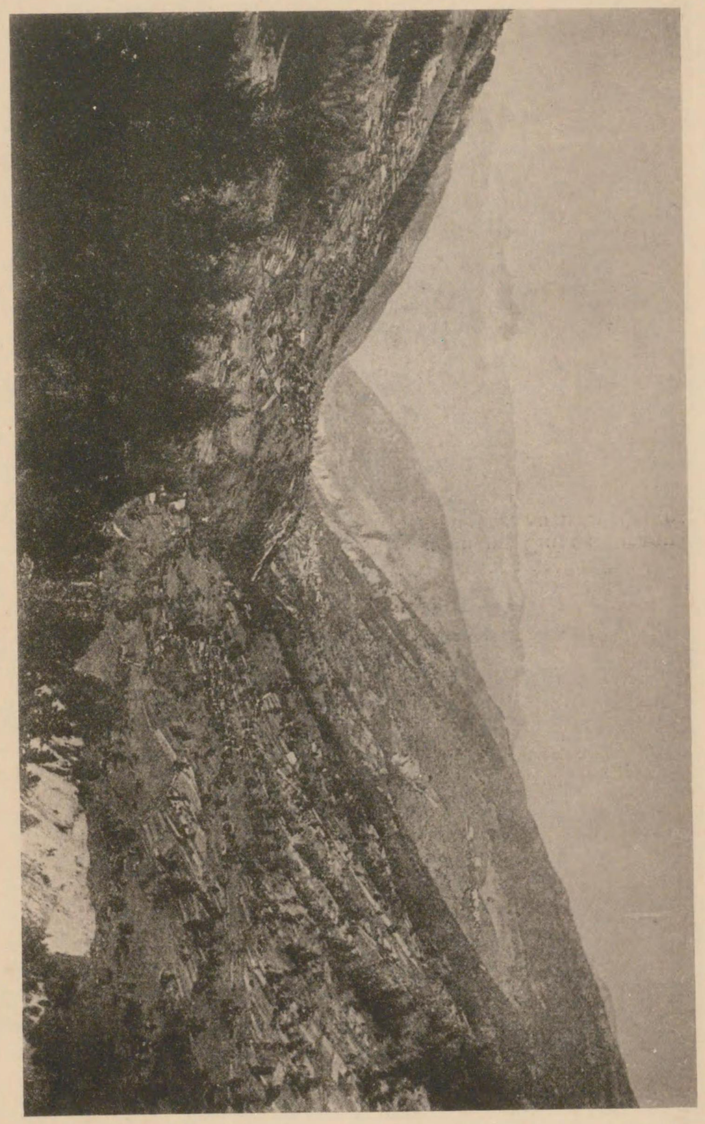
此の聚落は耕地と同じ平面になくて離れた高所に存在する。之は防禦のために生じたもので南アルプス、南イタリー等に見る。耕地と住居が二三千粁も離れて居る場合があり、ペロポネーゼに於けるものでは數日の行程の距離がある事がある。この樣な場合には耕地の内に假の聚落が造られて居る。



29. ライン Schiefergebirge の森林及葡萄畑と高地聚落の分布 (Lütgens)
葡萄畑の開墾地が森林地に細長く喰ひこむ

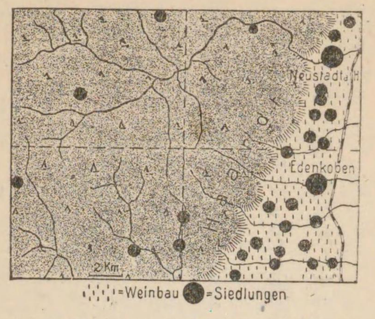
散村の形式

聚落の分散は個人的傾向の社會的傾向に對する勝利を示すものである。どうして或國では散村が古くから存し他の國では之が聚村から改まり又新に拓かれた地方が聚村をなさずに散村を形成するか、之を主としてその發生の時期から次の四つの形式に分けて考へて見る。即ち(一)古代の一次的の分散(二)挿まれた分散(La dispersion intercalaire)(三)二次的の分散(四)近代の一次的の分散である。

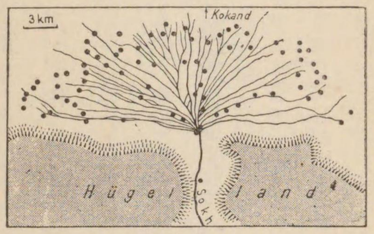


アミビエの谷の眺望(端西バレー縣)
聚落は谷の兩側の森を拓いた中腹にある。村落の位置は氷河の堆石の上にある。

古代の一次的分散　森林山地等で土地がやせてゐて耕作より牧畜に適した樣な地に見るもので、聚合體を造る事が出來ず耕地は離れ離れに存し廣い牧場が續いて居る。各聚落を圍んで居る牧場となり境界となる森林を持つた景觀は聚村地方の木の無く廣々として一面に續いて居る景觀と著しい對象をなして居る。この古い散村は英國の西部（アイルランド、デヴォン其他）、フランスの西ブルトン、ノルマン地方、アルプスの山地、バルカン半島の西部、メキシコ山地、印度の主として椰子を栽培する地方等に見る。



30. Pfälzer 山地の葡萄畑と聚落分布（Lütgens）



31. 中亞フェルガナ盆地 Sokn 河の水系と聚落分布（Rickmero）

挿まれた分散　聚村の間に後に開拓された所に生じた散村で、フランスのバ・メイン地方、獨逸の黑林、ウェストファリヤ地方、スウィスのチューリッヒ湖畔等に見る。

二次的の散村　或地方では聚村では耕作するのが困難になつて來たために散村にかはつたも

のがある。この變化には無意識的に行はれたものと計畫的に行はれたものとがある。前者の例はハンガリーの大村に於ける如く村落に住んで居ては遠方の耕地で働けぬため一時的の居をそこに造つたのが後に永住的になり、聚村の分散を生ずるに至つたものでスウィス、ロシヤにも之を見る。エヂプトの三角洲地方の棉花栽培に伴ふ分散も之で、フランスでも亦見られる。次に組織的に行はれたものは、グラードマンも南スラヴで過去四世紀の間に散布した耕地をまとめその中に住居を夫々獨立して造る慣習が行はれた事を述べて居る。シュレスウイッヒ・ホルスタインでも同樣十七世紀の初めから一七六六年迄にこの改造が行はれ、スウィス、ロシヤにも之を見た。英國に於ても Open field より**圍地**(Enclosure)へ移ると共に聚村は散村になつた。

註一　**エンクロジュアー**(圍ひ地)　イギリスに於て十六世紀に牧場運動の盛んな時、荒蕪地原野を拂ひ下げて、その土地に圍ひをして牧場をした。又は、共有の原野をもつと收穫をあげるために拂ひ下げて牧場とした。

後十八世紀十九世紀の產業革命の時には農業の收益をあげるために卽ち農業の合理化をなすために、農業投資をなし大地主が小地主から土地を買收して耕地の整理を行ひ、耕地に圍ひをなした。

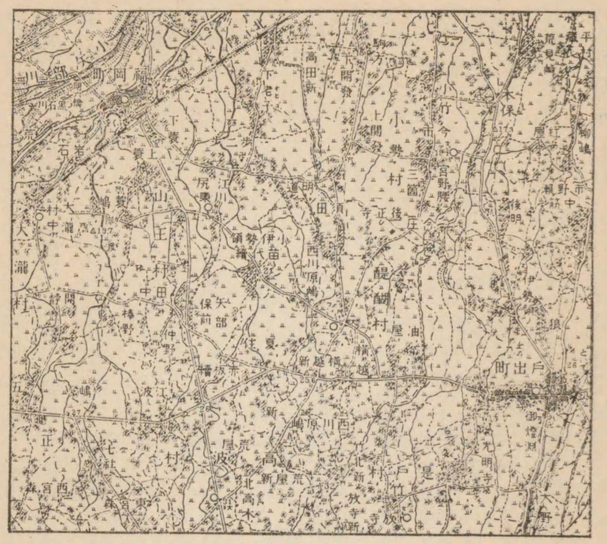
これをエンクロジュアーと言つた。本位田教授の「英國經濟史」には、これを綜劃と譯されてゐる。

註二　古代のエンクロージュア卽ち防禦のために小屋、村落を包圍する所の垣又は柵を以つて境界の初期の形態と觀る人もゐる。(イタリヤ Viezzoli 氏)

近代の一次的の分散　防禦其他の必要がない近代の開墾地は總て散村である。又現代文化の力に依り自然力を支配するに至つた所でも亦散村を生じた。ベルギー、オランダの海岸平野の大部分は散村で占められて居る。シベリヤ、北海道、其他南アフリカ、濠洲、合衆國等の新しい農村は總てさうである。合衆國の地形圖を見ると County 及 Township の二つの區劃が存する。各 County の內に幾何學的の形に分けられた幾つかの Township があり、この內に散在する農園(Homestead)が學校、教會其他を核とした社會組織を形成して居る(本項は主として細井一六氏紹介　地理學評論第四卷に據る)。

第三　我國の聚落

舊加賀藩では新村開立の場合には散居制をとるやうに令しておつたことがあり、庄川、小矢部川の流域に散居制の村落が發達した。こゝには一つの街村も存在しない。各耕作地は直ちに屋敷地を遶つて約半町乃至一町の距離で他の孤立家屋と離れてゐる。(牧野信之助氏、舊加賀藩の散居



32. 越中の散村　1:75.000
石動五萬分一地形圖(七尾)

作することになつてゐる。尙散村の原因には飛彈高原からの山颪(Foehn)があると言はれる。

越中國西部の散村　この地方の農村の散布狀態が頗る規則正しく大約百米乃至二百米の殆んど等距離である。これは昔の班田制度の遺制が、又河流の氾濫河道の變遷のため農家は耕地の興廢と共に移轉した。新開の土地への移住が散村居住を促した。これは領主前田氏三百年に亘る農政によるのである。卽ち二十年毎に村の耕地を割替へる制度になつてゐる。このために農村の耕地は狹く分割されてゐる。そして自家の周圍の土地はその所有權の如何にかゝはらず自分でこれを耕

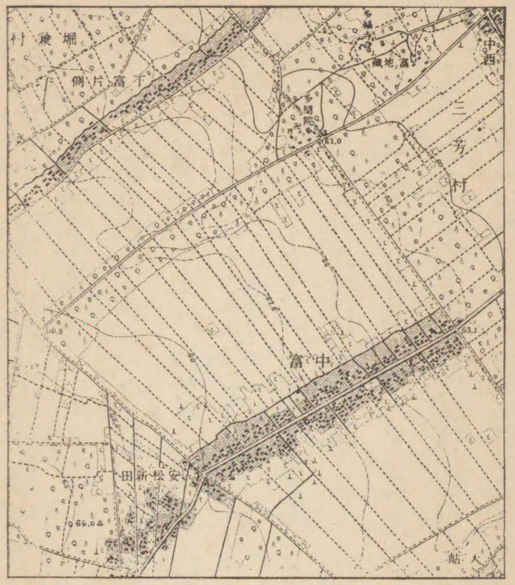
この風はことに雪融けの前後に吹き、火災の害は甚大なので、火災の蔓延を防ぐために散村になつたのであらう。(小川琢治氏、越中國西部の莊宅ホームステードに就いて　地學雜誌一九一四年)

小川琢治氏のこの論文に對して柳田國男は「鄕土研究」で、「所謂野方場の畠作地方ならばこの類の地割方法は行はれ易かつたらうが水田の中央に點々の孤立農屋を分布せしむるにはよほど面倒な計算が必要であつたと思ふ。蓋しこの地方の開發はさして古いものでもあるまいから、調査の資料はいくらもあらう。吾々はこの現象を研究するために**資本の關係**を明かにするのが第一かと思つてゐる。全體越中には小規模の開墾が多かつたと見えて大字の數と飛地の數とが全國の何れの地方よりも多い。舊藩の拓地政策はその上に猶これを細分して煩雜をいとはずに無數の免許狀を下附するの方針であつたと見える。卽ち他の幕府領ならば大資本家の總請負の下に勞働者としてあり附かねばならぬやうな小民がこの地方では皆若干の保護を得て獨立したのであらう。小川博士が條里時代の遺物かのやうに想像せられたのは些し危險がある。

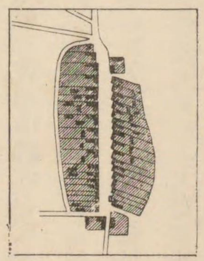
越中の新田場は火災の甚しかつた處であれば荒蕪地や河原が小片をなして到る所に散在し、勢ひこんな開拓策を喚起したのかもしれない。猶これに類する地形の多くは比照して村の構成條件を詳かにしたいと思ふ。」と、批評せられてゐる。

村の形式二種　柳田國男氏の論文（「鄉土研究」第一卷三號）に、村の形式についての發生學的な見解を述べられてある。柳田氏によれば、莊園の時代にも村の中には町になり易かるべき村となり難かるべき村との二種があつた。

この二種の由つて來る所は決して今日學者の想像するが如き交通路の關係ではなかつた。今日新道が平野を直線に横斷し從つて四辻又は橋本坂本に後から多くの出屋敷が出來、町形になる例をみて昔からの**連簷村落**（街村）も亦この通と思ふのは誤りである。水路には或ひは天然の約束があつたかも知れないが陸路は少くとも元は在所と在所との連絡であつた。本州を



33. 街村の背景（聚落—桑園—畑地—森）　1:35.000
所澤二萬五千分一地形圖（八王子近傍）



34. タリスブルン（ドイツ）の街村

縱斷する種々の官道でも曲り曲つて人の住む里を辿つたもので、通運からの收入で居民の生計を維持し得ざる限りは、耕作を離れての在所を作ることができないから、所謂驛家はどうしても既存の鄉村の中から選定せねばならなかつたのである。然らばこの道路開通に便利であつた村は如何にして發生したのであらうか。

地方の都會の種子とも謂ふべき一線の上に並列した村を作つた原因は屋敷地割の樣式從つて開發企畫者の勞力及び資本に對する地位に基くものと認められる。この差別は幾分か今日の自作小作の關係と似てゐるやうである。免許狀の券面に表はれた名儀人の誰であるを問はず、開墾の實權を總括する社家なり武家なりが自分で農作を直營するの志がある場合と、自分は遠方に住んでゐて秋毎に作料を取立てに行くつもりで開く場合とに由つて、どうしても村の地割は變らねばならない。自作大地主にとつて必要なのは、今日の語で言へば日傭人足とその世話人である。これに反して全部又は大部分の新開地を下作に渡す場合は澤山の獨立した農家を要する。卽ち一つの莊園を大な一個の農場で經營するか、或は數十の小さな中心に分配するかに由つて始めから村の形が違ふ筈である。

又後世の惣受（さうけ）新田のやうに一家一村から分れた一國の百姓で其間に主從上下の關係のないも

のが共同して開發をする場合にも農作の中心が分立する點は同じである。

村の形を圓くするときは勢ひ耕地に近い家と遠い家とが出來る。それを避けんとすれば地面を何番にも細別して點々に持たねばならぬ。何れにしても往復の勞力の損である。故に些も國道縣道と關係がなくとも、なるだけ村の形を細長くして屋敷の耕地に接する面を多くするのである。

然るに戰國時代を經て大農が段々なくなり直營農場の農僕も請負作をなし獨立した小農の中にも借地農ができ、二種の農村の農法の差別が不明となり、持地も遠近錯離したため村の圓いと長いとは別に意味を有たないやうに考へらるゝに至つたのである。この區別は又一の莊園の中にも存立し得る。普通百町二百町の山野を開發する場合には、必ず附近の武士名田の特權を豫約して設計又は浮浪招集の事務を管理させるので、莊内には唯の作人の部落と名主の分と大小二種類の農場が出來る筈である。從つて名主の垣内は農僕の小屋を周圍に集めて所謂圓い村をなしその隣の作人部落では新田道路の幹線に沿うてどんぐりの背競をする農家ができる。而も武士は武備の便宜をも考へるから多少の往復のしにくい高處又は入りに屋敷を構へたがために後世却つて小百姓の村の方が平和時代の經濟には有利な地位を占め得たのである。戰國時代に牢人か郎從を連れて隱れたといふ村もやはり多くは圓い村になつてゐたと思はれる。

聚村散村聚落の發生の原因について、私の考ふるところを述ぶれば耕地の別、卽ち水田か畑地かの別によつて制約せられた栽培植物の種別の**勞働力需要**の差によるものと思ふ。水田耕作と畑地耕作とによつてそれに要する勞働力配分に著しい差がある。又同じ作物についても各生産時期に於て勞働力配分に著しい變化がある。水田耕作と乾田耕作との勞力配分を比較してみるに前者は農繁期に多くの勞働力を要するけれども他の時期には勞働力の餘剩あり、これに反して後者は農繁と農閑との勞働力の配分の差大ならず從つて勞働力の餘剩が尠いのである。

勞働力の餘剩大なる水田耕作の地方には必然的に他の産業が發達する可能性があつて核心的聚村聚落形成の傾向が强い。もしこの地に工業的産業のおこるべき素地があれば忽ち都會化するのである。勞働力需要の差異大ならざる地方は常に一定の勞働力を要するを以つて、たゞ耕作上の便宜のみに依つて耕地を中心として各戸が散在するのである。

かくて、水田耕作地には戸口大なる聚落が疎に散在し、乾田耕作地では戸口小なる聚落が密に而も萬遍なく散在するといふ原則を生むのではないかと思はれるのである。尙これについては拙稿「盆地聚落の機構に就いて」地理學評論二卷九號を參照せられたい。

第四　英國の聚落

英國に於けるサクソン人の聚落は八つに分類することが出來る。卽ち、一散村、二交通線より離れた聚落、三交通線上の聚落、四環狀の垣を有する聚落、五橋畔村落及び二重村落、六焙形狀の村落、七蜘蛛網狀の村落、八保塞村落である。

この中最初の一を除き他は全部聚村である。

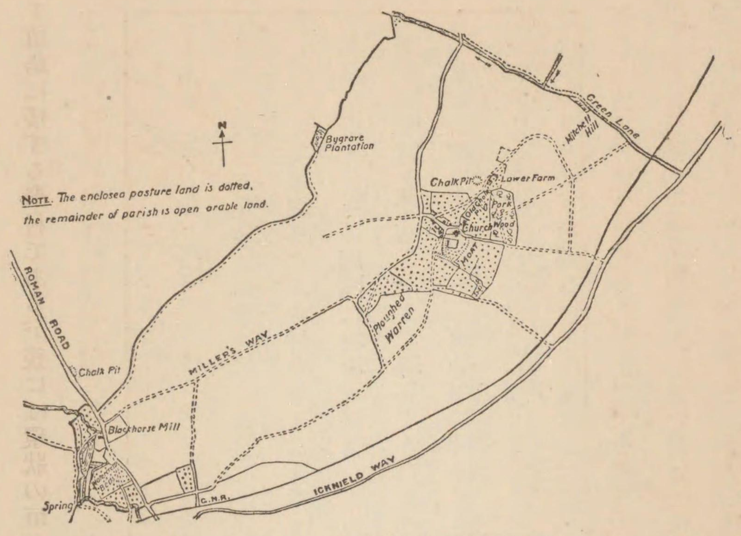
散村　は主としてウェールスの西部及び北部に見られ大敎區にその起源を有してゐる。これは牧蓄のために採られた形式であり、場所は一般に野原か山地で、それらは大敎區に屬してゐるのである。村落の位置は敎區の境界地點、高地、主要道路の會合點又は橋畔である。この散村聚落の發達には色々な起源が存在してゐる。十二、十三世紀のバロン戰爭の結果大莊園のいくつかは小さく細分された。而してこれらの土地は戰爭で利得した倫敦の商人に買はれ、かくしてもと聚村であつたのが散村になつてしまつた。

聚村　の住民は散村の住民よりも、自らを守るにも經濟的にも多くの便宜を有してゐる。貿易のために發達した村落は必然的に道路又は河に沿うた聚村となつてゐる。そしてその兩側に彼

らの所有地がある。これに反して純粹な農民は村を交通線上からいくらか遠ざかつた所有地の中央につくる。それは言ふまでもなく耕地のあらゆる部分に容易に達し得るを目的とするからである。又これは現代人の一寸氣のつかぬことであるが、大道を荒し廻る惡人の禍から免れる爲でもある。斯くして此種の村にあつては村の境として道路とか河水路などが採用せられてゐる。

道路に沿へる聚落は商業村落に發達した。旅行者の休む地點に村落の位置が定められた。これに反して交通線外にある村の主なる性質は一般に現在でも昔ながらに殘つてゐるが、常に高い場所にあり、その周圍に牧場が展開してゐる。

聚村の形態と分布とをよく理解するために一二の地方について實地に例を求むるに、ローマ人の軍隊の撤退の後のこの國最初の村は五世紀の中頃東ケント地方にヂュートの侵入によつて營まれたものと思はれる。その基礎はストール河の口に築かれたが、東ケントの支配を得るためにはカンタベリーを獲ることは絕對に必要であつた。ローマ人のつくつた道路も村落や水路と共にカンタベリーに集中してゐた。その上ストール河は河口からカンタベリーまで非常に屈曲して居り又途中には廣い卑濕の地が橫はつてゐたので、最初の侵入者がこの河筋を交通の用に顧なかつたことは明かである。ローマ人の道路は海岸から高地にもつと直接に結ばれてゐたの

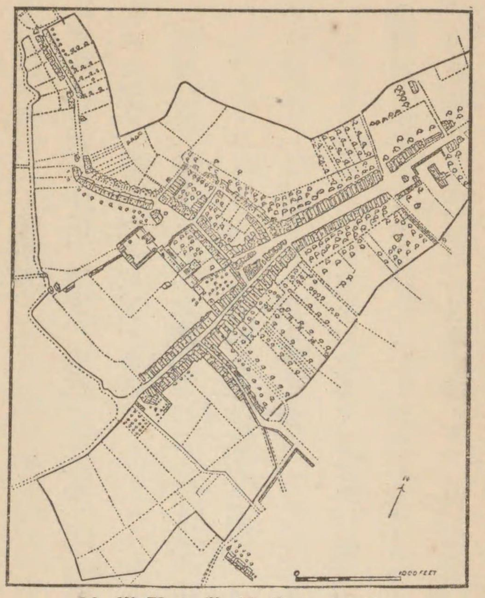


35. 主要交通路の外にある村落の例

である故この道路が用ひられた。このことは道路の側にサクソン人の最初の墓地があることによつても知られる。かくて殊に道路が河をよぎるやうな場所に聚落が發達した。

デュート人の侵入者は貿易人であつたことは明かであるから勿論彼等は交通線上に居を構へた。而も彼等はラインランドから來たと考へられるのでひどくローマ人のやり方の影響をうけてゐた。ケント以外の地方は交通は未だ冒險の域にあり、人口の增加も遲々たるものであつたから聚落の發達も見るべきものがなかつた。殊に南部及西部の森林地には九五七年のセントオーガスチンの上陸まで聚落をみなかつた。森林地方の聚落の形は主として道路に接する聚村であるが後には環狀の垣を有する村となつた。

こゝに境界の發生について最も興味あることは最初には村に正確なる境界といふものがなかつた。土地が開かれ人口集中し聚落榮ゆるに及び他の聚落の壓迫によつてはじめてここに境界を必要とさせたのであつた。このことは英國だけでなくかうした發達の段階に於ていづこにもみらるゝところである。



36. 道V字狀村落の延長

コンウォール地方では河は常に境界として用ひられた。それはこの地方の河の沿岸は大陸からの植民地であつたからで河岸には初期サクソン人の墓が多い。河を利用した彼等はローマ人の道路は用ひなかつた。河の背後の土地が開けていつたのは餘程後のことである。

十世紀に於けるデーン人の貿易の影響で新しい聚落の形が發生した。卽ち交通線上から離れ

た聚落が發達して道路に面するやうになつた結果、Vを逆にした樣な形となつたのである。そしてもとの聚落は次第に打捨てられ教會とか領主の家が殘るだけであつた。しかし又教會と市場とが密接な關係を有することはセントニコラス教會の場合など有名であるが、これも東西にその例の多いことである。

橋畔の村落は守護、支配、徵稅に好都合だつたので、他の部分に消長があつてもこの場所は常に安定した確固たる位置である。

環狀の垣を有する村落は森林地にある。ミッドルセックス、サーレイ、ケント、サセックス、ハンプシャイヤーなどの森林地によくみられる。それは一つの廣い場所(草地が共有地)が一本の道路によつて圓形に一周されてゐる。

これらの廣場は牛を安全に牧畜するために森林を切り開いたものであり、そこの住民は環境農耕地を提供する餘裕がないから樵夫の類であつたらうと考へられる。

市場村落は逆V字形の道路の廣くなつたところを利用して發達してゐるもので、英國到るところにみられる。これは勿論この種の村落の最も便利な形でその場所は必ず「本通り」(High road)でなければならなかつた。

城下町で市場のあるところでは廣場に向つてゐる家屋は後方に延びた長く狹い帶のやうな庭を有してゐる。而してこの庭の終りは一般に城市の境界になつてゐる。市場は最初掛小屋屋臺店であつたが十四世紀になつてはじめて永久的の店舗となつた。教會は市場の一端にある。この種の發達の最もいゝ例はセントアルバンスにみることができる。あらゆる道路はみなこの廣場で出合ふやうにされてゐる。場所の選擇は民族的地方的及び時代の影響を受けてゐることと思ふ。散村の形式はケルトに聚村はチュートンに起源を有してゐる。しかし西デルビイの鉛鑛山地方では早期サクソン人の散村が墓の中に見ることが出來る。この地方は農業には極めて不適當なのでここに居を構へたサクソン人は疑ひもなく聚村の方法で土地を開拓することの無用なことを知つたのである。しかしサクソン人の入ることの遲い地方では散村と聚村との混合中間型をみる。即ち聚村は河岸に散村は背後の地に發展してゐる。

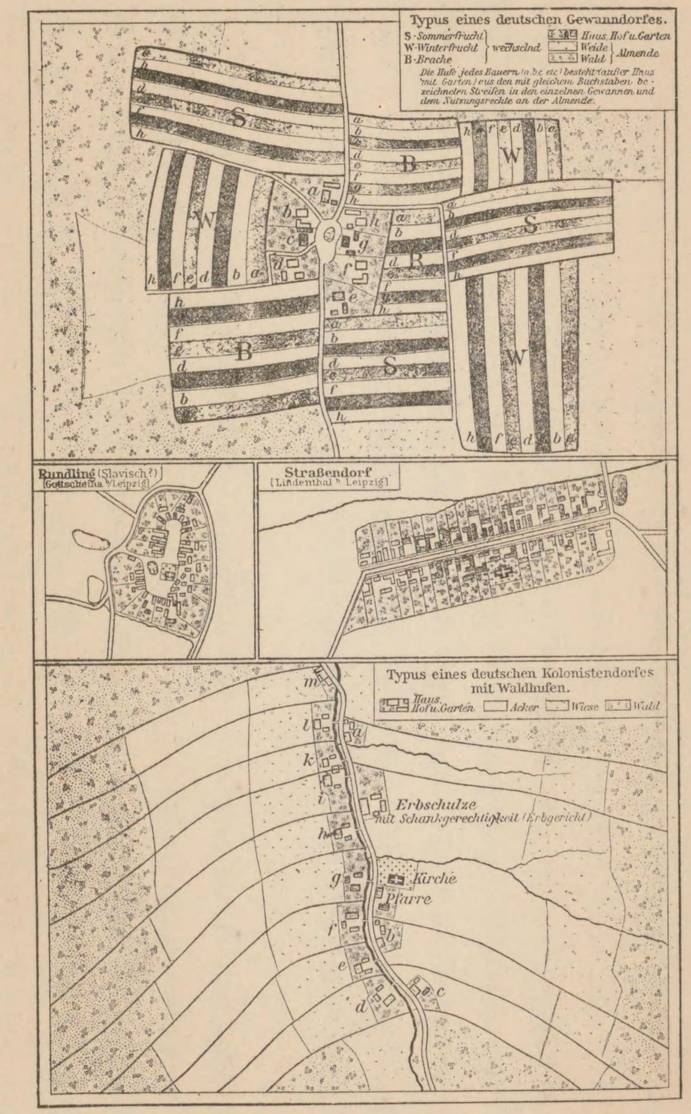
聚落の形態と分布との問題は土壤氣候地理的位置などの自然的要素との相關々係は勿論無視されぬが、經濟史的立場からの觀察が最も大切と考へられるのである。

第五　獨逸の聚落

獨逸の聚落は、古代に於ける多くの民族によつて繰返された移動と居住と基因してゐるのである。

獨逸に於ける太古の植民に就ては、紀元前二五〇〇年から二二〇〇年までの石器時代に於て北インドゲルマン人がエムス河とエルベ河との間に居住した事が知られて居り、又北イリリヤ人はオーデル河を越えて東方に植民したことも明らかになつてゐる。青銅時代はゲルマン人の發展時代であつて、彼等は東方及び東北地方へ大いに進出し、東ゲルマン人として廣く分布したのであつた。更に紀元前一二〇年頃にはイングウェーネン人が、北海の沿岸及びデンマークに居住し、一方またイストウェーネ人が、ライン河及びライン・ライネ河間の地域に分布した。獨逸内地にはヘルミノン人或はシュウェーベ人が居住し、東部には東ゲルマン人及びゴート人が居住した。かくてエルベ河を中心とする地域は、獨逸の歴史以來、ゲルマン民族の居住する土地であつたことが知られるのである。ドイツに於けるゲルマン人の植民に對してラテン民族及びスラヴ民族の發展もその聚落に特徴を與へてゐる。

ライン河がローマ時代に於ては、重要なるラテン文化の東北境界であつて、この河川以西の地には廣くローマの都市が建設された。今日のケルン、ボン、コブレンツはそれである。然る



37. 獨逸の聚落形態 (Putzger)

にライン河以東の地域に於ては、古代の都市は發見されず、たゞ近代的都市デュセルドルフ及びカールスルーエなどの如きがみられてゐるにすぎぬ。(この都市については後で述べる)。爰に於てラインの地帶が古代に於てラテン民族とゲルマン民族との文化的緩衝地帶であつたと云ふことが知られると共に、また南獨逸をうるほす東流のドナウ河も亦兩文化の接觸線を形成してゐたことが知られる。今日ドナウ河岸のレーゲンスブルグ、パッサウなどみなローマ時代の都市である。

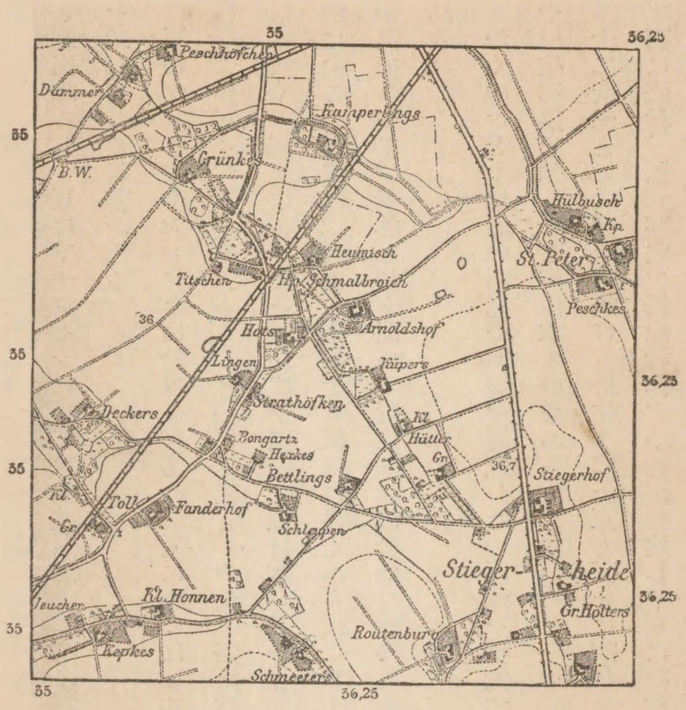
現在の地名の語尾を追究することによつて民族による都市の分布を知ることが出來る。卽ちハノーヴァーやシュワーベンに於ける都市村落に於ては、ingen (バイエルンに於ては ing) を以て終る語尾が多くみられ、上ラインの平野には hein の語尾を以て、マグデブルグの沃野には leben を以て、シーファーゲビルゲには scheidt を以て、また中央獨逸に於ては hausen を以て更にスペザルト及びオーデンワルドに於ては bach を以て終るものが多い。また西南獨逸に於ては hofen 及び weiler を以て聚落の語尾ととするもの多く、特に後者はスウィスに於ては wil となり、佛蘭西に於ては ville に變化してゐるが、これは何れもラテンの villa に由來してゐるものであつて、かの有名なライン・ドナウ間の西部に廣く分布してゐるものである。またローマ帝國の發展地域に於ては ach (ache=aquae, bach) にて終つてゐる地名を屢々發見することが出來るし、更に下ザクセンに於ては dorf, torp を以て終るもの、エルベ下流に於ては büttel を示してゐる村落がある。

更にザクセンやシレジヤに於ける村落の地名に於ては rode, roth, rade, rath schwand, schwend, grün, schlag, bau, (hai), bach, wald, wa'dau の如き語尾がみらるゝが、これは一見して明かなる如く、語尾によつてその居住形態は**林地村落** (Waldhufendorf) であることが知らるゝと同時に、この形態は、黃土の覆掩せる低地に多くみられたローマ時代の居住以後に於てみられた形態であつて、森林を切り開いて行はれた設計的な秩序ある開發による形態であることが知られる。

かくのごとく地名の語尾や前綴を討究しその語源を探究することによつて、その都市の起源や居住形態を知ることが出來るのである。

十二世紀までに獨逸に於ける居住形態が東と西とに著しく相違してゐる。卽ちこれを境として西に聚村、孤立莊宅、澤地村落、小村が發達し、東に街村、圓村、林地村落、澤地村落が分布したのであつて、これらは過去に於ける民族居住のあとを示してゐるのである。

聚村(Haufendorf)はライン河の中流を越えて遠くアルサス・ローレィンに至るまでの地域に發達してゐるゲルマン民族獨特の居住形態であつて、古代からみられてゐる孤立莊宅から自然に發達したものであつて謂はゞ聚村は群居的合體に於ける孤立莊宅であると云ふことが出來る。その聚村に於ける田園の位置は、中央部分に於て大家畜を飼育するに充分な廣場を設けることによつて決定されたのである。今日この形態が西獨逸一帶にみられてゐるのである。



38. 孤立莊宅

エルガー市 (Elgg, Schweiz)
各方面の主要道路が一點に會したところに發達した聚村。聚落の背後に細長く耕作地が延びてゐる。

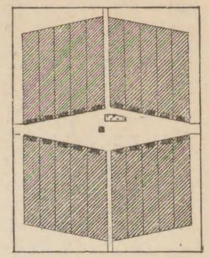
標式的なホーフ(孤立家屋)　(Lank bei Appenzell, Schweitz)
波狀の地形がかゝる聚落形態をとらしめたのであらう。

而してウェーゼル河下流以西の地域に廣く分布してゐる**孤立莊宅**(Einzelhof)はケルト民族の影響をうけて發達したる形態であつて、獨り北歐羅巴のみならずアルプスの北斜面にも存在してゐる。孤立莊宅は小川博士によれば「周邊に附屬せる田畑を有る屋敷、卽ち換言すれば、田莊を有する家宅」の意味である。卽ち Hof は獨立的な居住であつて、平均六〇—八〇モルゲンの土地を附屬して農業を營み、家屋、庭園、土地、家族に於て全く政治的一單位を形成してゐるのである。アルプスの如き山間に於ける孤立莊宅は多くの場合、道路から少しく離れた所に横つて居り、繞らされた垣は屢々大地積を包括して、その中に野菜園をもつてゐるものである。勿論家畜を養ふ牧場もこの垣内にあることは云ふまでもない。ウェストファリヤに於ける莊宅が最も古いものであつて、ウェーゼル河以西の地にあるものは、多く他の聚落形態と混合してゐることが知られるのである。　また中央獨逸の山地に於ては、マインハイムとエルバッハ間のオーデンワルドに於て、またキンチッヒ、上エンツ及びムルグに於ける黑森に於て、乃至はライネルツ郡に於て明かなる孤立莊宅を見ることが出來る。また上墺地利、上バイエルン、スウィス、チロール、南部の上シュワーベンなどに於ても認むることが出來る。更に獨逸領を越えて佛蘭西の東北部分からノルマンヂーに至るまでの地域に於て、またユトランドの東海岸に

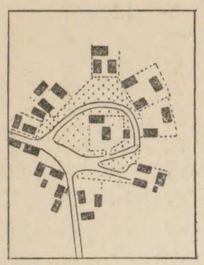
於けるデンマーク、更にノールウェー及びモンテ・ローザに於て、これが分布をみることが出來る。街村、聚村について獨逸國内に於いて廣い分布を示してゐる聚落形態は實にこの孤立莊宅である。

更にエルベ河、ウェーゼル河、エムス河の河口一帶の非常に低い土地に於ては**澤地村落**(Marschhufendorf)が、著しく發達して居り、これと同じ形式をもつてゐる**低地村落**(Moorhufendorf)は、またオーデル河の下流より東海の海岸、ポメルンの海岸に於て或はオーデル河以東に於ける低地及び沼澤地域に於て發見されてゐるのであつて、何れも沼澤的土地を整頓して聚落に適合する樣にし、この上に建設せられたる村落の一形態であるのである。

東部の聚落の形態について第一に敍述に値するものは、スラヴ民族による**環村**(Runddorf 或は Rundling)である。ゲルマン民族の核心地域に、孤立莊宅及び聚村の聚落形態が作られ、またこれが古代のラテン民族の地域にまで發展して行つた一方に於て、スラヴ民族による環村は該民族の漸次的西進と共に廣くエルベ河流域一帶に建設されたのである。卽ち環村は、ゲルマン民族とスラヴ民族間の混合居住地帶に於て、防禦の動機によつて造られたものであつて、その原因は云ふまでもなく兩民族の長い間の戰鬪準備的な接觸に基くもので、當時に於ける唯一の生活の保護を完全ならしめんとして斯くの如き環村なる村落形態がつくられたのである。ある環村のごときは只一つの入口をもつて他の侵入を防いだことがみられる。又環村は外敵の防禦に役立つたのみならず藝術的にみても、聚落の最高理想形態である。



39. ラーデランドの環村(Brandenburg)



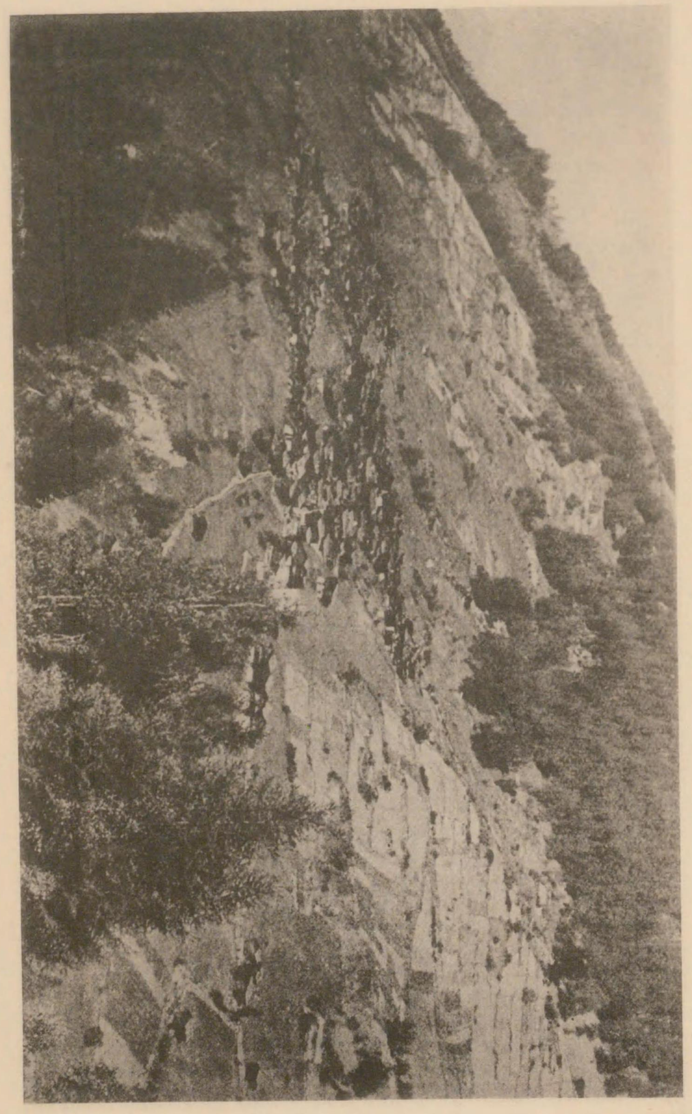
40. ミューゲルハイムのフリードリツヒ村落

環村と共にエルベ河以東の全獨逸を支配してゐるものは、同じくスラヴ民族による**街村**(Strassendorf)である。(これについては前に述べた)。元來、スラヴ民族の本質的な聚落形態は、孤立莊宅であるが、スラヴ民族はその征服先きの到る處に於て、その地の環境に適應したる居住形態をとつたのであつて、環村はもとより、街村の建設、諸侯田莊の設定なども自然に順應にして造つたのである。この街村の一種とも云ふべきは、**草地村落**(Angerdorf)であつて、これはオーデル河の西部に廣く分布してゐる。この草地村落は街村に平行に走る植民形態をとつてゐるか或は牧畜の觀念に基いた形態によるか、その何れにしても、とにかく中央に廣い草地(Anger)をもつてゐるものである。如何なる場合でも草地村落は、純粹な低地の形態であつて、中央に敎會を有してゐる。こ

の前の廣場は村人の祭典場として或は尊嚴の場所である。

更に街村に由來して起つたものは、**フリードリッヒ村落**(Friedrizianisches Dorf)であつて、これは全く人工的施設に係はるものである。これはフリードリッヒ大帝が、聰明なる諸侯に命じて建設させたるものであつて、十八世紀に於ては、この意味に於て新らしい設計になる多數の新村落が、發生して來たのである。ブランデンブルグのミューゲルハイム(Müggelheim)は實にフリードリッヒ村落の典型的なものであつて、中央に於ける廣場は經濟的或は宗教的意味よりつくられたるものであつて、上述の草地村落や街村に於ける廣場よりは、その地積更に大きく、これが使用價値も重大視されてゐるのである。

これらのスラヴ式の聚落形態から離れて、東部に於て尙重大なる聚落形態が存在してゐる。卽ちそれは**林地村落**(Waldhufendorf)であつて、諸侯によつて決定されたる森林の間に於ける開墾地域の居住形態である。これは小川博士の所謂、**林隙村**に相當すべく、かゝる村落形態が南獨逸から東ズーデーテンに至るまでの山間地域に廣く分布し、またシレジヤの一部、ウェーゼル河上流の西部に存在し、その地名の語尾には上述の rode, rotlを以て強い特徵をその分布の上にあらはしてゐるのである。



アイエルの聚落(瑞西バレー縣)

階段文化景觀の一例。南西に向つた傾斜面に山頂近くまで森林を拓いて畑地となしてある。聚落は斜についてゐる山道に沿ふて密集し屈曲してゐる。

これを要するに獨逸に於ける村落形態の主なるものは、これを東方より觀察して、第一は街村であり、この街村と共にエルベ流域に於ては環村が混合して存在し、更にザクセンに於ては街村と林地村落とが混合して居り、後者を除いてはその大部分が悉くスラヴ文化のもたらした居住形態であることは、特に注目する所であり、スラヴ民族が民族本來の居住形態たる孤立莊宅から脱却して、征服地の自然環境に適應したる居住形態を各地で開展したことは、これまた聚落研究に一異彩を投ずるものである。次いで著しい聚落形態は、云ふまでもなく、カールル大帝の境界以西に於けるゲルマン民族本來の聚落とケルトに基因する孤立莊宅とである。實にゲルマン民族は、獨逸の歴史以來、エルベ河とウェーゼル河との間に居住して、長い間、民族唯一の村落形態である聚村を持續して來たのである。（本項は主として佐藤弘氏　獨逸の聚落形態　地理學評論　第四卷に據る。）

第六　都　市

都市も亦聚落の一つであるが、都市と特に言ふ場合は村落に對して言ふので、人口の比較的に多く、且商工業的で非農業的居住所の謂である。

註　古代では住民は農業牧畜をやつてゐても家屋が密集してゐるところ卽ち大なる聚村が都市の起源となつた。卽ちかゝる大聚村の住民は、その中に土地から離れた人工的な職業をするやうになつたのである。ギリシャの都市にはかうしたものが多い。

都市發生の原因　「古代都市」の著者クーランジュ(フランス人)は都市の發生について、宗教起源說を抱いてゐる。ある神を祀つてその神の社を中心として都市が發生したといふのである。

それに反してエーリング(ドイツ人)は軍事に起源を持つと言つてゐる。ダヴィッド・ヒュームの言葉に、「陣營は都市の母なり」といふことがあるが、まことにその通りであつて軍事的團體生活がある一定の地に行はれるやうになつて都市が起つた。卽ち封建時代こそ都市發生の時代である。例を我國に求むるに、西曆十二世紀の末に至るまで、日本に於て都市とみなすべきものはたゞ京都あるのみであつた。而して、當時の京都は後のいかなる時代に於ける京都よりも廣大であつた。京都以外には都市といふ名に値すべきものは殆んどなかつた。封建時代に大小名は敵軍に對抗して己が領地を守るため軍事上要害の地に「城」を設け、其周圍に卽ち城下に已が從臣を住まはしたので、周圍の農村(在中と呼ばる)からはこの消費中心地に人口が集中するやうになつた。

鎌倉幕府以前には、士農の區別なく、地方の豪族は同時に百姓の頭領であり、士農同一であつたが、鎌倉幕府の時になり、戰爭を職とする侍と農を事とする百姓と殆んど完全なる分業をなす樣になり、この士農分離が都市の發達を促したのである。時に周圍の農民はその領主から年貢賦役を輕減せられる等の特權を與へられてゐたので益々人口が集中するやうになつた。而して武士の必需品、殊に武器の製造からはじまつて、各種の工業が起り、それが城主の保護をうくるやうになつた結果、堪能なる手工業者は有力な城主の周圍に集るやうになつたので、城主の權力が强いほど多くの人口を集めることが出來た。而も、我國の都市は支那及び歐洲の都市と異り、外に對して明確な限界卽ち城壁をとりめぐらすことがなかつたので、城主の支配する地域の廣きに從つてその經濟上の發展は益々大であるから、從つて住民も多く、都市も廣大であつた。

今日の都市の大多數はこのやうにして起つたのであるから、日本の都市の殆んどすべては大小名の城下町である。

註一　**中世に於ける關東の都市**をみるに鳥羽正雄氏によれば豪族の城下であつて、これらは軍事上政治上の中心地であり、經濟上の中心たる市場であり、交通上の要地たる宿驛或ひは港津、宗教上の中心たる社寺の

所寺地たるすべての條件を具備してゐた。兩毛の地方では館林を中心とした藤岡、板倉、大島、青柳、舞木、小泉、是に足利、新田、金山、桐生、反町で又相模の三浦氏次で後北條氏の小田原、江戸、川越、岩槻、深谷等の上杉氏の城市などみなそれである。然し近世田武家の權力の增すと共に中世的社寺の勢力が失墜し城下町が榮えた。もと寺院は地方に於ける經濟的社會的文化的の中心であり、その地理的位置も最もよいところにあつた。生產的の集散、各所より多數の信徒參詣者の集合又それがための旅舍、緣日の時の市、寺のための大工、佛師、經師の工匠などがあつて所謂門前町を形成してゐた。

寺院の大建築を凌ぐやうな武士の城廓が發達し寺院の勢力が失墜して武士が之に代り、地方中心が門前町から城下町になつたのは室町中末期の頃であつた。しかし城廓と寺院とは都市發生の上に互ひに分離的要素でなく結合的要素となり、相共にその大を來さしめた。（人文地理學報、都市地理研究し）

支那の歷城（濟南の本名）とか歸化城、鳳凰城、海城といふやうに、又、朝鮮の漢城（京城の舊名）開城、鏡城の如く、明かに其の地名が示すが如く、城より起つてゐるが、これらは後で述べる外國の例と同じく、都市の中心に城を設けるといふのでなく、領主も居住民も城の中に住んでゐるのである。從つてその都市たるや周圍何里といふ堂々たるものが少くないのである。

註二　支那最古の都市は略々周代以後に屬するやうである。即ち周代に到つて封建制度が確立し、各地に諸侯が封ぜられ王都の外の地方に城下町的の都市が次第に發生することとなつた。王都は今日の陝西省長安縣の附近なる鎬即ち宗周で之を西都と稱し、外に河南省の今日の洛陽縣に天下の諸侯を朝會すべき東都があつた。地方的都市としては今日の河北省に燕の都の薊、戰國時代趙都であつた邯戰があり、山東省には齊都であつた臨留、河南省には韓都たる陽翟、湖北省には楚都の郢、安徽省には壽春などが大都市として知られるやうになつた。これらの各都市は地方諸侯を中心とした政治上の都市で、消費を主とした都市であつたやうである。

經濟の發達と共に商業的都市があらはれた。先秦時代今日の河南省宛（南陽）、廣東省の番禺（廣州即ち廣東）等の如きはその適例であつた。政治的都市たる逞都江陵の如きは又商業的都市でもあつた。

五千年前バビロンの古都の如きは舊記によれば、面積四八四平方基哩（ベルリンの八倍）に及びその周圍には巨大なる城壁をめぐらし、中には市街のみならず、畑も牧場もあり、都市即ち國家であつた。

註　紀元前六百年頃のネブカトネザル王のバビロン（このバビロンは新バビロニヤの首府である。もとのバビロニヤの都の舊バビロンは大きくなかつた）はヘロドタスの記錄によれば、その面積四八四平方基哩で伯林の八倍巴里の七倍即ち市の外壁が廻り二十二里であつたと言はれてゐるから、これを方形とすれば一方が五里半、圓形とすれば直徑七里の大都市となるわけである。

その他、アッシリヤの都のニネヴェも大都市であつた。

ギリシャの古都市たるアテネ、スパルタ、テーベの如きはこの都市國家の好標本であり、自給自足の都市であつたが、都市は小さかつた。都市は丘を中心として、その山麓に町をつくり、

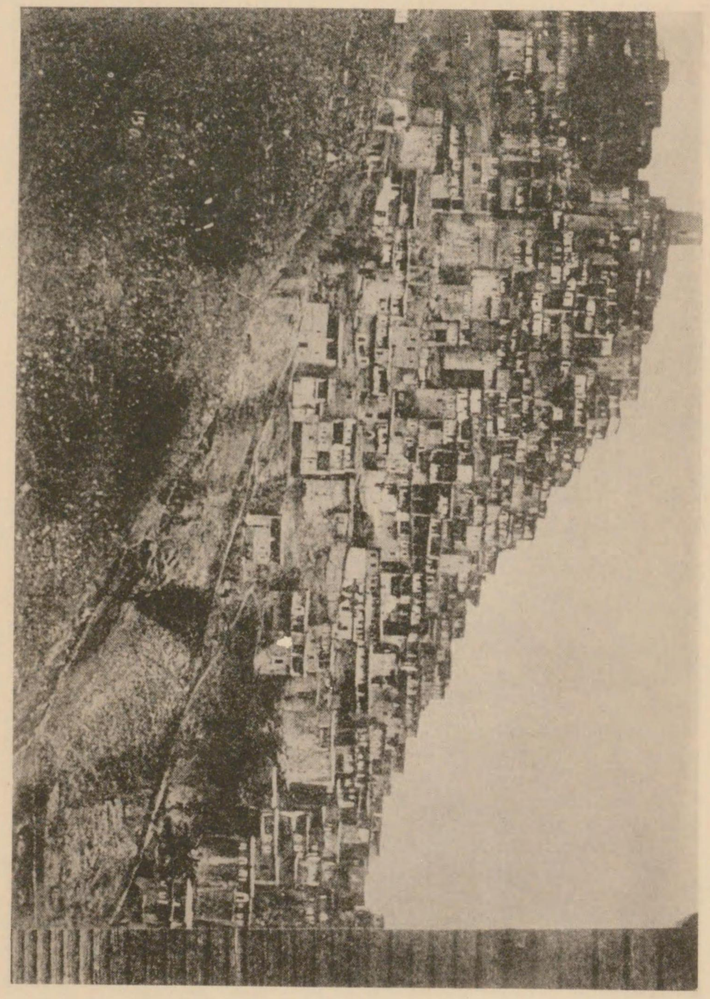
丘上には神を祀つてゐた。アテネのアクロポリスは「高き市」の義であり、コリントのアクロコリントも「高きコリント」の意味である。

ローマ人の都市も丘を中心としてつくられたが、都市全體が山の上にあつた。今日もヨーロッパの各地にあるローマ人の建設した都市にそれを見ることができる。朝鮮に於ても三韓時代卽ち三國對立の時の古代都市は城塞都市であつた。今日朝鮮の到るところに山城をみる。北九州の豪族の居所も山上にあつたのが多い。

その外ヨーロッパの都市はほとんどみな「城」に關係のないものはないのは、その地名に「城」を意味するものが、各國ともにあることによつて知ることができる。卽ち、ドイツのブルグ(-burg)例へばストラスブルグ、フライブルグ、イギリスのバラ(-burgh,-bourgh)或はキャッスル(-castle)卽ちエヂンバラ、ニューキャッスル、ロシヤのグラード(grad)又はゴロッド(gorod)卽ちレニングラード、ノヴゴロッド、フランスのシャトー(chateau)シャトーザラン等によつて覘はれる。

註　**ゴロッド**は色々な意味をもつてゐる。最初この語は「墻で圍んだ場所」を意味してゐた。防禦的な聚落のことである。後には地方的首都をも意味するやうになつた。

「圍ひ」は石郭、煉瓦郭、木郭、土郭の色々あつた。一般にロシヤ領内に散在した無數の城郭都市は木又は



階段狀の山上聚落(東部コーカサス　ダゲスタンの村落)
この村は山の中腹に聳つてゐて外敵の防禦に向くやうにせられてゐる。

土の固めで卽ち保壘とそれをめぐる柵とで固められた、諸都市はその周圍に河川とか峽谷のやうな天然の障害のあるところに布置され、その一方が城壁で、他の二方面が湖、池、沼等に臨み外部からかなり危險のある場所には城壁の下に濠を通じたのである。（ロシヤの聚落と都市とに關しては「都市地理研究」に詳しい。）

城下に非ずして、商業地より起つたものがある。或が國では足利時代にすでに農村より起つて商業工業を營む都市になつたものは少くない。卽ち、堺、兵庫、山口、小田原及び大阪である。堺はその先驅をなすものであり、而してその代表的なものである。

堺は其名の示すが如く攝河泉の三國の境界にあるがため名づけられたのであが奈良朝時代交通上の要衝としてすでに重要なる國境都市であつた。ことに源平二氏の爭覇つゞいて南北朝の時に於て四國山陽道九州方面との海上交通が繁くなるにつれ、堺は其京師に對する直接の門戸として益々重要な位置を占めたのであつた。されば戰國時代近畿に於て覇を唱へた山名淸居は居をここに構へ泉府と稱し、經濟的樞軸を扼し以て政治的權力の實力を把握してゐたのであつた。のち大内、細川、三好氏などみなこの地の守護となつたのも堺の地理的位置の如何に優れてゐたかを物語るのである。而もその航路が瀨戸内海だけにとゞまらず、遠く支那、臺灣安南、呂宋との間に及んでからは、當時日本を代表した重要なる國際的港市であつた。

京都も古來の政治都市としての性質を失つてからは、貴族の年貢米の市場として經濟都市に轉じて繁榮した。同樣に米穀を中心とする商業都市として榮へたものは西南地方の山口であり關東地方に於ては小田原であつた。秀吉が大阪を繁榮せしめたるため堺の富裕な商人を己が居城大阪に招いたが、經濟都市としての大阪は益々その大を來し、德川時代には江戸の政治都市に對し全國の物資殊に米穀の一大市場となつた。

ヨーロッパに於ても同樣である。近東を通じてのインドの物資がヨーロッパの市場に重大なる價値を有してから、地中海の貿易は期せずして發達した。數回に亙る十字軍の遠征はその口火となつた。ゼノア、ヴェニスはその雄たるものであつた。

北海及びバルト海の貿易は沿岸の諸港ダンチヒ、リガ、リューベック、ステチンなどを急激に發達せしめた。

大陸貿易は歐羅巴國境に位し且つヴォルガ河流域のニジニノヴゴロドの町を繁榮せしめた。これらの經濟都市の發達は「市場」がその重大な動因となつてゐる。

我國でも定期市場が交通貿易の要衝として早くより都市となつたものに四日市がある。

註一　**定期市場**に人口集合して一時性の市場聚落 Marktflecken を作ることがある。朝鮮では河原を利用してゐる。朝鮮では定期市場がさかんでその數大小千三百六十個所(昭和三年)もあり、開市回數十萬六千五百四十九回、その取引額は一億五千六百八十餘萬圓の多きに達して居り。地方の日用品の取引はすべてこれでやる。約一二五〇平方粁が一つの「市」の地理的單元となつてゐる。(これについては地理學評論四卷八號所載拙文「市場圈の地理的限界」の參照を乞ふ)。アジヤの內地殊に農牧文化の境界地點では最も定期市場が盛んである。

註二　蒙古で一番大きい市の立つところは多倫諸爾である、海拉爾の西南約一五〇粁にあり、ここは同時に喇嘛教の本山甘珠寺がある。每年八月さかんな市がたち、蒙古人の畜產物と支那人ロシヤ人との雜貨の取引をする。その時期が過ぎれば經濟的意義を失つて宗教の町となつてゐる。經濟的だけでは永久的聚落の價値がないのである。この現象は近來アラビヤ地方にまで行はれる。メジナ、メッカ巡禮相手の商業法要の時に於ける大商業市が開かれる。

今日大都會に於てもこの定期市の名殘りがある。これが宗教と密接な關係があることは、定期市が神社佛閣の祭祀と結びついてゐることによつても窺はれる。

都市の成立の種々なる要件の內最も見易いのは外國にも見る如く神社佛閣に依る**門前町**である。日本に於ては、八幡宮の信仰は中世以後盛になつた。先づ山城の八幡町、諸國の八幡といふ町のは必ず大きな宮があつた。そしてその門前が立派な町となるのであつた。大和の初瀨、三輪龍田、三河の豐後、關東では香取鹿島大山日光筑波成田妙義、關西では宇治山田粉川琴平

嚴島大宰府宇佐など全くわざ〳〵そこに巡禮する人のために繁昌してゐる町である。

讃岐の觀音寺善通寺佛生山、紀伊の御坊などはその地名の示すが如く大寺の所在地であつて肥後の宮地宇佐なども同樣である。門前町の發達は發生的には巡禮參詣へ相手のためといふやうな簡單な原因ばかりでなかつた。中世の大社大寺には甚だ廣い境内が附與せられてあと、境内と言つても今日の境内の如く營造物の構内ではなくむしろ直轄社領寺領であつて、その一部分は無論教堂坊舍として利用するけれども、そのあるものは貸附けて地利を收入する。田畑を作らせる農夫には屋敷地をも與へねばならない。これが所謂門前百姓である。門前百姓は農作の傍常に商賣する機會を得るが、場合によつては始から農民を招致せずに町屋を開いて市を立てさせ、專門の商工を呼寄せる社寺がある。これを近代まで地子地又は單に地子と稱してゐた。かくて社寺を中心とした町は出來上つたのである。今日の奈良市の如きも全部興福寺東大寺の門前である。

註、經費の都合上で「市」にあたるべき聚落が「町」或ひは「村」である場合が多い。鹿兒島縣下の町村(谷山村、串木野村、揖宿村、隈之城村)、銚子の(本銚子町、銚子町、西銚子町)三町などがそれである。

第七　港　市

港の種類　港はその性質によつて、輸出港、輸入港、兩者の均等せる港、中繼港などの別がある。輸出港といふのは後背地が大生産地であり、輸入港は大消費地を後背地として有する港である。天津は東洋に於ける最大の輸入港で、神戸は紡績原料の輸入港、横濱は生絲の輸出港、北九州の諸港は石炭、名古屋は陶器、清水は茶、いづれも輸出港として著名なものである。

中繼港は遠洋航路の寄港地又は遠洋航路と河船航路との會合點たる港に發達す。その標式的なものは香港である。香港は太平洋航路の終點であり、ヨーロッパ航路の出發地である。また印度、濠洲航路の寄港地であり、加ふるに支那海岸航路の中心點である。言ひ換へれば、世界の諸方より集まり來る貨物の仲繼所なのである。日本より香港に送る貨物は數千萬圓の高にのぼつてゐるが、それは香港で消費するのでなく、此處で中繼されるための貨物なのである。かく香港が仲繼港となり且つ繁榮を來したのは、香港は一切の關稅を要しない港卽ち自由港であることが仲繼港として便利なのである。それは英國が香港の優れたる地理的位置を巧みに利用すべく講じた方法なのである。

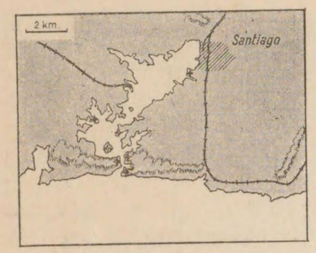
又、中繼港は保稅倉庫の設備がある。保稅倉庫とは貨物の輸入徵收を一時猶豫し、國內に入れるとき初めて稅をとり、其儘外國に出す時は無稅にするために用意しておく倉庫である。

又、ハンブルグの如く港の一部分に自由區なる區域を設けてゐるところがある。自由區の中に居住したり、工場を建てたりすることは許されないが、それ以外は貨物の出入を自由にし、港を繁榮せしむるべき方法を採るのである。

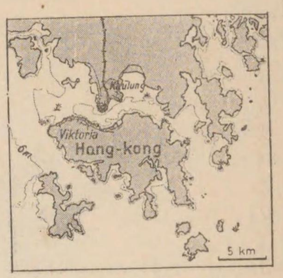
如何なる自然地理的位置が港として利用されてゐるか、先づ地盤の陷落によつて成れる神戸、敦賀、河口の三角形をなさる灣港のロンドン、杭州、三角洲上に發達してゐる大阪、カルカッタ、ニューオルリーンス、氷河の作用によつて成れる峽江港の諾威の兩岸の諸港、ベルゲン、ソーネの如き港、珊瑚礁の環礁港は南洋諸島に、砂丘に包まれた潟湖港のダンチヒ、メメル、舊噴火口に海水を湛えた火口港の馬公、山川港、波浮港、その外に全く人工によつて成れる港（ポケットと呼ばれてゐる）には、マドラス、コロンボが有名である。

その他遠洋漁業の目的のための港、航路の貯炭所たる港、檢役港、避難港の別がある。

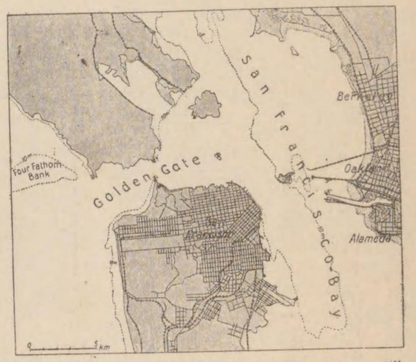
港の條件　良港としての條件としては、一、自然的位置と、二、經濟地理的位置の優れてゐることを要するのである。



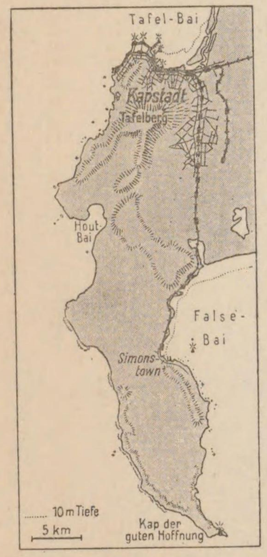
44. 灣の奥の港
サンチャゴ港



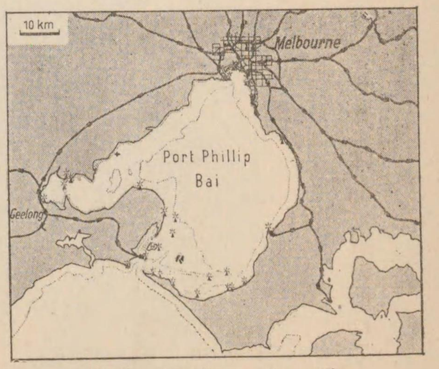
41. 海峽を利用した港
ホンコン (Lütgens)



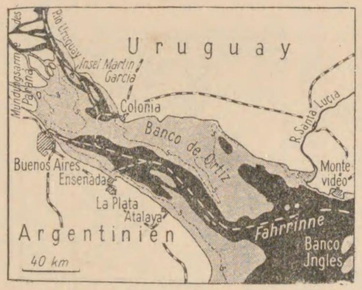
42. 灣の入口の內部の港サンフランシスコ港



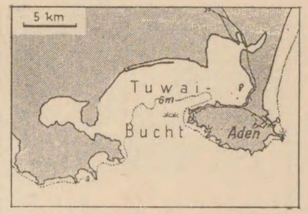
45. 大陸の先端岬の港
ケープタウン港



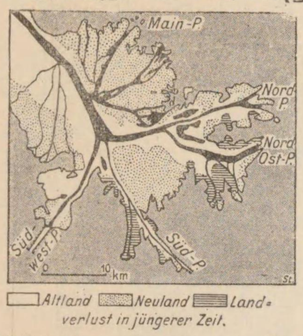
43. 灣の奥の港メルボルン港



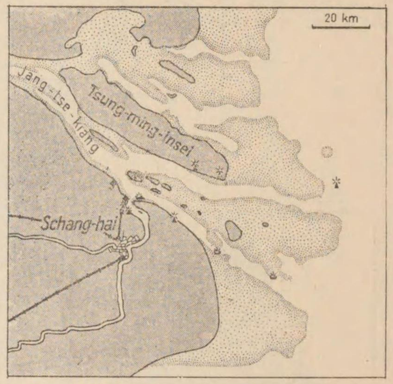
48. 河口の港ブエノスアイレス港



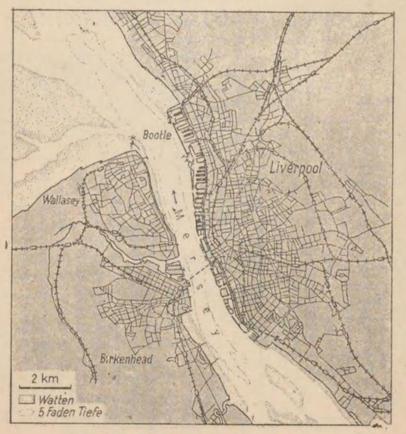
46. 半島の港アデン港



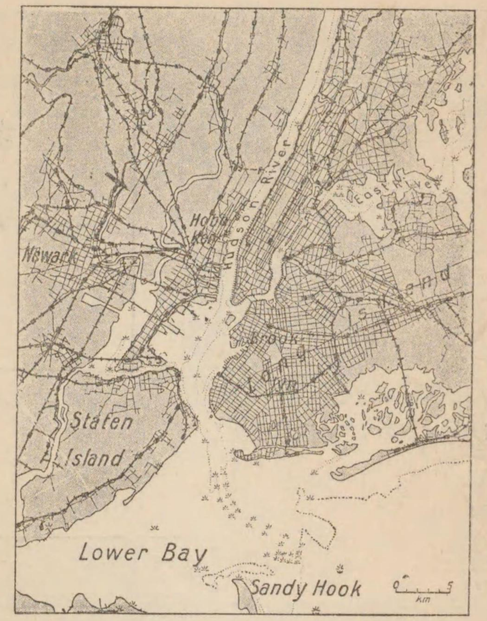
49. 河口港ニューオルリーンス港（ミシシッピー河口が今日は後退した）



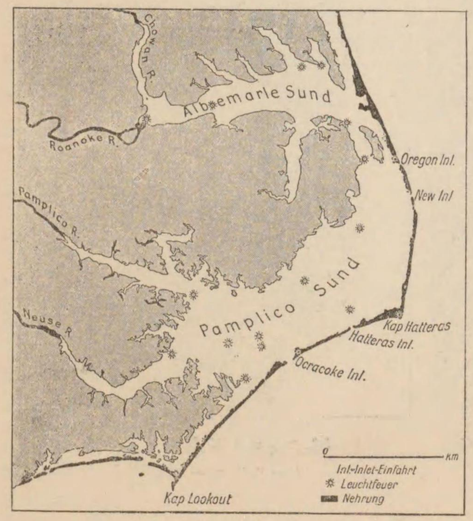
47. 河口の港上海港



50. 河口兩岸の港リヴァプール港とバーケンヘッド港

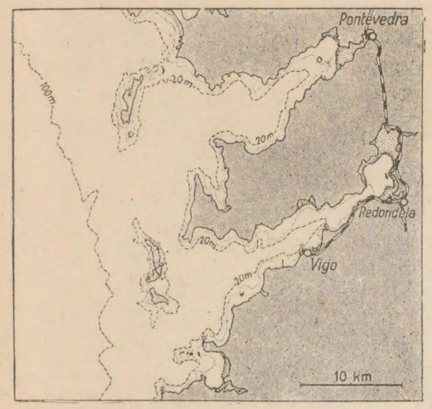


51. 河口兩岸の港（ニューヨーク港）

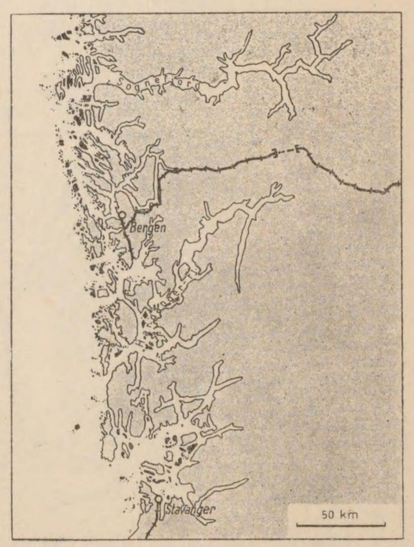


25 砂嘴內部の港　北米合衆國北カロライナ州の港

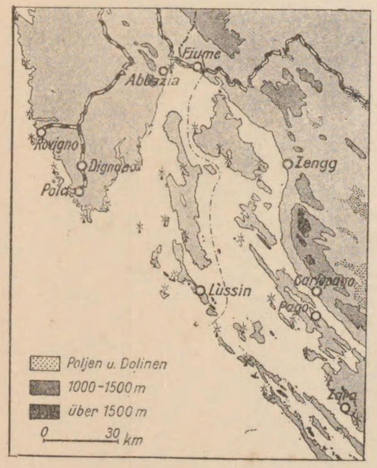
53. 砂嘴の入口の港
高　雄　港



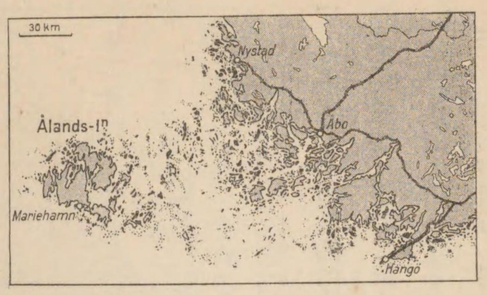
55. 西北スペインのリアス海岸の港



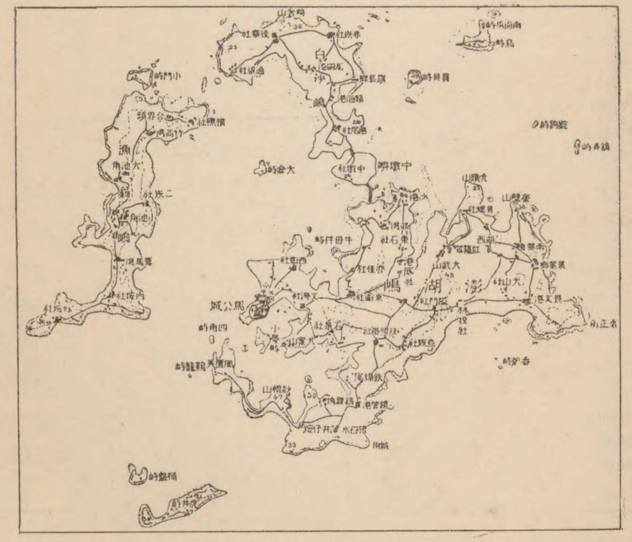
54. フィヨルド海岸とその港
ノールウエーの海岸



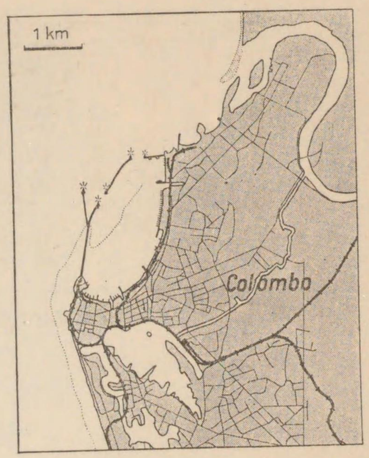
56. 多島海内の港ダルマチヤ海岸



57. フィンランド多島海内の港



58. 火口港の媽公



59. 陸のポケット
のコロンボ港(Lütgens)

一　良港としての自然的位置

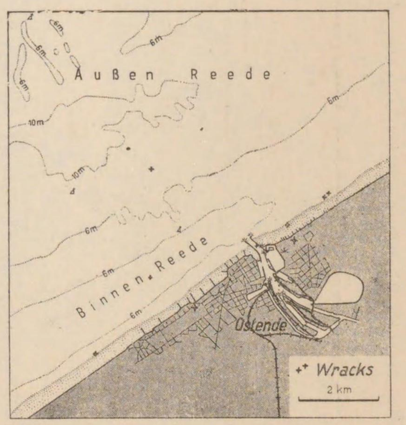
(一)　風波に對して安全なること。

(二)　水面の廣いこと。

(三)　港口が通行し易きこと。

(四)　水深の大なること(三六呎以上)、然しあまり深過ぎぬこと。

(五)　海底の地質の優れてゐること。(堅い岩石は不可、泥質、砂質を可とす)。



60. オステンドの人工港(Reede)

(六)　潮汐干滿の差の少きこと。

等である。しかしながらその自然的條件の不備は人工的設備を以て補ひ得るのである。卽ち、築港である。卽ち

(一)に對しては、波堤をもつて、

(二)に對しては突堤、船渠によつて船の着くべき汀線の延長をつくり、

(三)に對しては、港口の擴張によつて、

(四)に對しては、掃海浚渫によつて、

(六)に對しては、水閘によつて、

補ふことが出來る。

潮汐の差大なれば、荷役の困難、潮流等を生じていけない。潮汐の差の大なるは、カナダのファンディー灣の一五・四米を世界に於ける最大とするが、イギリス水道の如きも潮汐の差割合に大なるため水閘を設備せる港が多い。ロンドン港の如きも、潮汐の差六・四米あり、且つ水面の狹きを補ふため船渠、水閘の設備が多い。吾が國では仁川港の六米、三池港の四・六米はいづれの水閘の設備で有名である。

二　良港としての經濟地理的位置

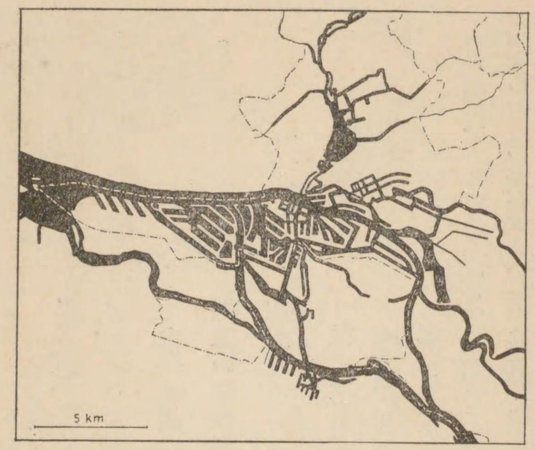
（一）　後背地の優れてゐることがある。卽ち、後背地が大生産地であり、又、大消費地であるやうな地點が必要である。ニューヨーク、ハンブルグ、リヴァプール港の如き世界著名の港はみなこの條件を供へてゐる。

（二）　世界の主要航路にあることが必要である。シンガポール、香港、上海、横濱などそれである。

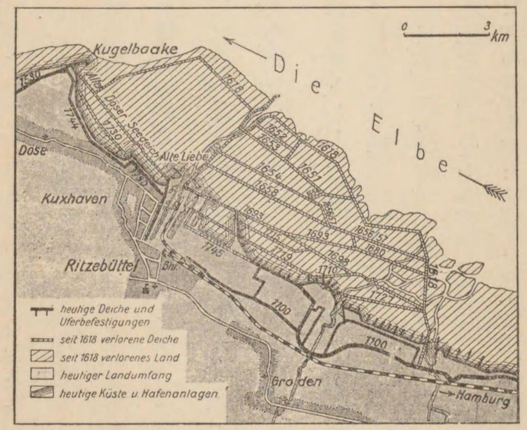
同じく昔榮えた港であつても、ヴェニスが衰微し、ゼノアが依然繁榮をつゞけてゐるのは、その位置がよく北イタリヤの平野の物産を集散するばかりでなく、アルプス横斷鐵道の開通によつて中央ヨーロッパの物資をアジヤ方面に送る捷路となり、又、アジヤ方面よりの物資を中歐に送る最短捷路たるからである。

昔は殆んどすべての港は河の流域の貨物の吐け口として、河口に發展したが、河より運ばる土によつて港が河口より遠ざかり、且つ巨船時代となると共に古い港が港としての條件を失ふ樣になつたことが多い。かゝる港に於てはその分身として新たに港をつくり、その河口と舊港との關係を密接にして、舊港の生命を保つことが多い。北ドイツの港にその例が多い。ブレ

ーメン港の如きはその著名なるものである。かゝる港を舊港の**外港**とか**前港**と呼ぶ。



61. 最も經濟地理的效果を發揮してゐるエルベ河とその港ハンブルグ(Lütgens)

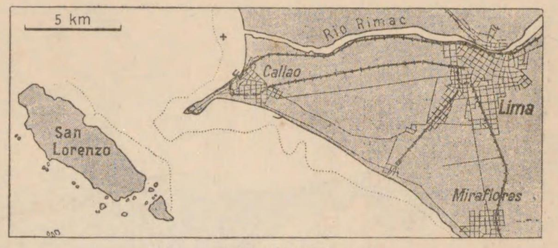


62. ハンブルグの外港クックスハーフェン(Lütgens)
水深を大ならしめる爲1618年以來海岸を削つて後退した

ブレーメン(Bremen)は河口に第二のブレーメンをブレーメンハーフェン(Bremenhafen)の新港をつくり、經濟中心はブレーメンに置き、ブレーメンハーフェンはたゞ港としての運命を維持し

てゐる。ヴェーゲソック(Vegesock)も亦ブレーメンの前港たる位置にある。その外ハンブルグのクックスハーフェン(Cuxshafen)、ケェベックのトラーブムンデ(Travemunde)、ステチンのスワインムンデ(Swinemunde)、ダンチヒのノイファールワッサー(Neufahrwasser)、ケーニヒブルグのピラウ(Pillau)などが前港たる位置にある。

尙長崎港は夏には香港の艦隊の避暑港、冬にはウラヂヴォストックの艦隊の避寒港に利用されてゐた。佐渡の夷港は新潟港の冬港としての副港であるが、夏は沖がかりの漁港である。



63. リマとその外港カラオ

註　都市相互の位置が空間的に近く、そして性質的に充分異つてゐる場合には、兩者間に競爭の代りに分業が行はれる。港に於ては海洋汽船のはいり得ない港都市は更に海に近く前港をつくる。ブレーメンとブレーメンハーフェンなどこの好適例で、この分業によつて兩者ともに都市としての機能を活かしてゐる。港とその前港との距離が短く兩者の性質の差が少ない時には前港は單なる附庸港となる。ハンブルグとクックスハーフェンは兩者の距離は一〇八粁もあるけれども、エルベ河は大洋汽船航行に充分なので、クックスハーフェンはたゞ流氷期及び暴風雨に際して役立たれるにすぎない。この港もカイゼル・ウィルヘルム運河の開鑿以來、この運河に入らうとする船の待合場として獨立の機能が加はつた。ブレーメンとブレーメンハーフェンとの間は五五粁であるが、ウェーゼル河は五・五米以上の吃水をもつた船がブレーメンに來ることを妨げる。從つてブレーメンハーフェンに於ける大洋汽船交通は次第に增大し、それと共にこの港はブレーメンから獨立して又前港としての意義が少くなつた。

アテネとピレウスの如く一は內陸の商業都市で一は海の都市である場合には永く相互扶助的な役割を果してゆく。(ラ、ツエル　大都市の地理的位置　政治地理學)

第七　近代的大都市の發達

十七世紀の初め迄、人口百萬を超ゆる都市(百萬都市　Millionstadt)は世界にその例甚だ乏しかつた。

註　古代都市の人口　古代にも巨大なる都市があつた。バビロンの如きはその代表的のものである。しかし古代都市の人口はこれを知ることが難い。これの推定人口も人によつて區々である。秦の始皇帝の都した咸陽は、始皇帝が天下の富豪十二萬戸を徙したといふから、富豪一戸の平均十人とみてもそれだけで既に百二十萬人となる。

又、支那の文物の最高潮に達したと見るべき唐の都の長安の人口は、記錄の徵すべきものがないが、それが約百萬であつたらうかと思はるるのは文公の書いたものに朧氣にその事が載つてゐるから知られる。江戸

の人口の判つてゐる數字は町人の人口で武人御家人を除いてあるから、はつきりした數字は不明であるが、明治初年旗本士族が離散し而も新しい人口の增加せぬ時に八十萬あつたから、人口百萬以上はあつたと思はれる。

オルブリヒトの研究によつて、ローマ帝國の最盛時、西曆紀元一世紀の頃の大都會の推定人口をみるに、

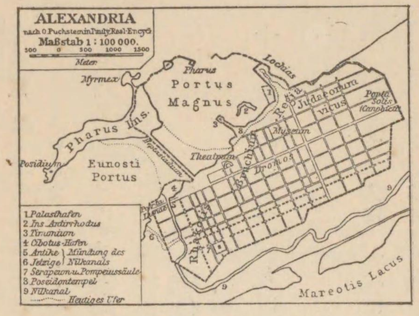
ローマ	百萬

しかしこれには諸說があつて八十萬乃至二百萬といふところである。

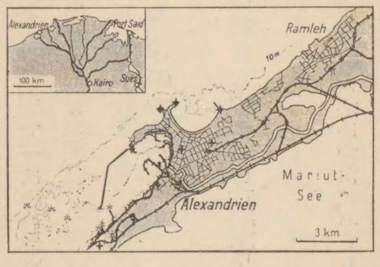
アレクサンドリヤ(埃及)	三十萬

もつともこの都市は紀元前三世紀乃至一世紀の頃ギリシャ人の植民都市としてプトレミー家の支配の下にあつた時は百萬人はあつたと思はれる。

北アフリカのカルタゴの首府カルセージはその最盛時は七十萬人はあつたらしい。後ローマ人に占領されて全く破壞され、牧場にまでされたが、又都會が建てられ二十萬位になつた。ここはエヂプト及びシリヤの船が地中海を東西に航行するに、この北アフリカの突出した位置が船がかりに最もよかつたので、フェニキヤ人がこの地に植民都市を建てたのである。



64. 古代アレキサンドリヤ(Putzger)



65. 今日のアレキサンドリヤ(Lütgens)

アンチォーク(シリヤ、今のアンタキヤ)はシリヤ、アラビヤの隊商路の海への出口であつて、二十萬と言つてゐるが古代はもつと大きかつたと思はれる。

メソポタミヤのクテシフォンは今日は全くない都市であるが、ここはパルチャの首府であつた當時の紀元一世紀の頃人口二十萬となつてゐる。

ギリシャのコリント市はその頃十萬、エフェサス(今日は一寒村アヤザルク)はミレトスと共に小アジヤに於けるギリシャの植民都市であるが當時は十萬の人口があつた。

ギリシャ人の母國の首都アテネはその最盛時たるペリクレス時代には二十萬乃至二十五萬の人口があつたと見られてゐる。

それ以後の大都市としては、八世紀の頃、バグダードは約五十萬の人口を有してゐた。

十六世紀に至つては

コンスタンチノープル	四十萬	ネープルス	二十萬
ヴェニス	十五萬	モスコー	十萬
ローマ	十萬	ミラン	十萬
パレルモ	十萬	リスボン	十萬
パリー	十萬	ロンドン	十萬

ローマ人の植民市であつたロンドンは十五世紀までは五萬人位の人口であつた。ロンドンは海の向ふを問題とする樣になるとき大きくなる都市である。ロンドンの位置は國內的には中心的位置ではない。

十六世紀當時のウィンナの人口僅に三萬五千人であつた。

十八世紀に至つて

パリー	五十萬	ロンドン	四十萬乃至五十萬
ネープルス	三十萬	アムステルダム	二十萬
ウィンナ	十萬		

十六世紀當時のベルリンの人口は六萬、ストックホルムとコペンハーゲンは各四萬、ブリストルは三萬、グラスゴーは一萬二千、マンチェスターとリヴァプール各五千、フィラデルフィヤは一萬二千、ボストンは七千、ニューヨーク六千の小都市であつた。新大陸でもスペイン人の侵入前のアズテック帝國のメキシコの首府は人口二十萬人あつたと言はれてゐる。

アメリカインディアンの都市　メキシコに於けるマヤ族のテイァファナコの廢墟及びテノックティトランは吾々の驚嘆をよび起す。又古代ペルウ人の古い主都クスコはインカの支配以前からあつた。テノックティトランの建設は傳說によれば千三百二十五年とされてゐる。これは古代アメリカの最大の人口中心であつた。その住民をイスパニヤ人は約三十萬乃至五十萬と計算した。これを當時のヨーロッパの都市に求むればコンスタンチノープルがこれに近い人口を有するだけであつた。マルコポーロが支那の人口の稠密な都市について傳へた記述は當時一般には殆んど信ずべからざるものとされてゐた。

然るに、今日に於ては、百萬を超ゆる都市は二十一を數へてゐる。卽ち、(內閣統計局刊行國際統計摘要一九二七年に依る)

		人口(單位千人)	調査年代
1	ロンドン	七四七六	一九二一
2	ニューヨーク	五六二〇	一九二〇
3	ベルリン	三九三二	一九二五
4	パリー	二九〇六	一九二一
(接續町村を加へると		三五〇〇)	一九二〇
5	シカゴ	二七〇二	一九二五
6	大阪	二一一五	一九二六
7	モスコー	二〇一八	一九二五
8	東京	一九九六	
(接續町村を加へると		三九八三)	一九二三
9	ウィンナ	一八六六	一九二〇
10	フィラデルフィヤ	一八二四	一九二二
11	ブエノスアイレス	一七二〇	一九二六
12	レニングラード	一六一一	一九二〇
13	上海	一五〇〇	

14 漢口	一四六一	一九二〇	
15 北平	一三〇〇	一九二〇	
16 ボムベー	一一七六	一九二一	
17 リオデヂャネロ	一一五八	一九二〇	
18 コンスタンチノープル	一一三五	一九二四	
19 カルカッタ	一一三二	一九二一	
20 ハンブルグ	一〇五四	一九二五	
（接續町村を加へると	一二〇〇）		
21 グラスゴー	一〇三四	一九二一	
（接續町村を加へると	一三〇〇）		

註一　これらの大都市は行政區域を單位として計算としたので、實際首都區域の人口（Metropolitan district）としての世界の巨大都市は半徑四十哩で人口凡そ九百四十七萬のニューヨークと人口七百七十四萬人のロンドン、シカゴがこれに次ぐ。人口五百萬は東京、伯林で、巴里は五百七十七萬である。

ニューヨークでは半徑五十哩を區域とし人口一千萬以上を包含するニューヨーク地方計畫の基本的計畫を進めつゝある由である。

註二　大ベルリンは一九二〇年隣接七市八十七ゲマインデを編入しその人口三・八〇四・〇〇〇で面積は八七八平方粁である。

註三　パリーは一九二一年その人口二、九〇六、四七二であるがその郊外町たるセーヌ區は人口四、四一一、六九一で面積四八〇平方粁であるので、直接隣接する町村を入れるとパリーの人口は三五〇萬となる。

註四　リヴァプールも川向ひのバークンヘッドを、マンチェスターも隣接サルフォードを加えれば共に百萬都市で、グラスゴーも隣接町村を加へれば百三十萬、ハンブルグもアルトナを加えれば百二十萬である。これらは事實上地理學的には全く都市の一部とみるべきである。これらは大きい郊外町を有しないケルン、ミュンヘン、ドレスデンとは區別して比較しなければならぬ。（今井登志喜氏　大都市と郊外町　都市問題　三卷六號　大正十五年）

註五　**大都市の膨張**が舊都市の四方に圓心的に等分に行はれる場合がないではないけれども多くはある方向に特に膨脹してゆくのが普通である。面白いことには西歐の大都市は概して西の方に向つて殊に著しく郊外町が出來て來た傾向がある。例へばロンドンはテームス河の上流に向つて又西北ハローの方角に向つて最も多く延長し、パリーはセーヌの下流に、ベルリンは西方シャーロッテンブルグ、ウィルメルスドルフから西南ポッタムに向ふ方向に特に膨脹してゐる。これはわが東京についても同樣である。西歐の都市が西方に延びる理由の一つとして歐洲では一般に西風が多く從て西風は都會の汚塵を免れて比較的清爽な空氣をもつ快適な住宅地を提供してゐるのが數えられてゐる。（今井登志喜氏　大都市と郊外町　都市問題　三卷六號　大正十五年）

これらの都市の地理的位置をみるに、いづれも原料の生産地に近く動力若くは勞働力の供給豐富な所、又は交通運輸の要衝、販賣取引の便利の多い地點である。而もその發達も急激で、大部分十九世紀以後、換言すれば産業革命以後人口の增加した所である。

ニューヨークも十九世紀の始めまでは人口六萬内外の小都會、ロンドンもその歴史は二千年を算ふるにかゝはらず、その人口の五分の四は十九世紀になつてから增加したものである。

（弓家七郎氏　現代大都市の發達とその限度　政治論叢　第一卷第三號　大正十五年）

パリーは一八〇〇年に比すればその人口五倍に膨脹し、ベルリンも十七世紀の半には人口八千に過ぎなかつた。今日、百七十萬の人口を有するシカゴの如きは十九世紀の初めは一軒の人家とてもなかつたのである。

註一　**パリー**は紀元前半世紀の頃ローマ人がやつて來る前にすでにパリジ（Parisii）と呼ぶ小部族の都としてセーヌ河上の小さい島にあり、ルテチヤ（Lutetia）と呼ばれてゐた。これがパリーの起源であり、又中心となつた。この島は今日パリーの中央の中島シテー（Cité）である。パリーはパリー盆地の中心にあり、周圍は適當な高地に圍まれ、アルデンヌ、ヴォージ、ノルマンディー等の丘陵地と南方の中央山地とによつて限られてゐる。盆地の中には河流が輻輳してゐる。だからこの河谷を利用して他の地方との交通も甚だ便利である。更にこれらの河は運河によつて遠く他の河谷にも連絡されて居る。そしてパリーはその大きな水路網の中心的位置にあり、その上鐵道網やその他の陸上交通路の中心となつてパリーはおのづから發展すべき地理的位置にあつたのである。又パリーの發展の自然的要素の一つとして注目すべきことはその近隣地方に建築材料が豐富であることである。寺院建築や彫刻に用ひられた石灰石は市内からもセーヌ左岸地方からも出る。北部の丘陵地に多く産する石膏は接合材料に用ひられ陶器瓦の材料となる粘土は諸處から出るのである。

羅馬街道が渡河に好都合な點からこの中島の所を利用した。後世のサン・マルタン通やサン・ジャック通は昔の羅馬街道の名殘である。この中島は二つの橋で兩岸に連絡された。ローマ人の支配をうけてからセーヌの左岸の高地にローマの新しい都市が建設され劇場や競技場共同浴場を有するローマ風の都市が出現した。紀元三世紀に蠻族侵入のため破壞されてしまひ巴里は再び狹い河中の島となり住民は圍壁を施して町を防禦した。その後色々な變遷を經たが、その四通八達の交通上の至便の要地がパリーをしてそのフランス歴史發展の中心たらしめた。十二世紀末から十三世紀始に亙つて、フイリップ・アウグスト王は巴里防衛のためにセーヌ兩岸を包む城壁を築いた。巴里の發展は主として右岸に行はれ、十四世紀末チャールス五世の時代には舊城壁の外方に更に新しい城壁がめぐらされ市の區域も擴大した。十六世紀の前半フランシス一世時代には右岸の北西部が擴大された。人口もそれに從つて增加し、一三九九年には推定人口二十九萬人だつたがその頃には五十萬位あつた。十九世紀になつて一七八九年に五十二萬四千、一八六一年には百六十九萬人となつた、一八四〇年には全市を堅固な城壁で包み、その内に約十一の郊外地を包含させた。一九二一年には二百九十萬以上の人口をもつてゐる。次第に郊外移住が增加して市内の人口はそれ程增加しなくなつた。かくて巴里の郊外は著しく發展し、その住民はセーヌ縣をこえて、セーヌ・オアーズ縣やセーヌ・マルヌ縣へも及ん

である。一九二一年には巴里市及び郊外の人口と共に四百五十萬となつた。十九世紀に於ては西方の郊外に發達した。四百五十萬と言へば全フランス人口の一割にあたる。かく人口が首府に集中したのはパリーの集約的な地理的位置の然らしめたのである。

註二　パリーはフランスの中心としては偏在してゐた。中心的位置としては遙にオルレアンがよい地點にある。これは全く歴代の王にとつて、首府として選まれ保護されたといふことも重要なる要素であつた。

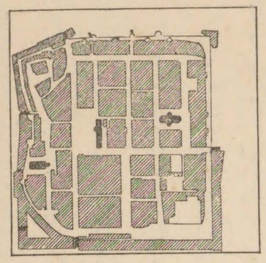
古ドイツの一境界都市たるウインがハプスブルグ家により、又スラヴ人との國境貿易の町たるベルリンが世界都市的意味を有するやうになつたのはホォヘンツォルレン家に負ふ所大である。

註三　**ベルリンの起源**は十三世紀の始である。今町の中央を貫いて流れてゐるシュプレー河の右岸にあつた同名の村と河の中洲にあつたコエルンといふ村とがその前身である。もとはスラヴ系のヴェント人(その子孫は今もシュプレー河上流の沼澤地に住んで變つた生活樣式をしてゐる)が住んでゐた所であるらしい。又、マルクブランデンブルグの領地としてドイツ人の町であつた。それが段々大きくなつて十七世紀の始めには人口一萬四千を數へ、のち三十年戰爭の慘禍で、同世紀の半には八千に減じた。その後又大選定公フリードリッヒ・ウィルヘルムを始め、フリードリッヒ一世、フリードリッヒ・ウィルヘルム一世、フリードリッヒ大王等の歴代諸王の努力によつて逐次今日の大となつたのであつた。

註四　**大阪**は十七八世紀に於ては世界有數の大都市であつた。佐古慶三氏の研究によれば十七世紀の中葉に十九萬、末葉に三十五萬、十八世紀の中葉に四十一、二萬あつた、當時に於ける世界の大都會たるアントーワップ、アムステルダムが二十萬、パリーは十七世紀の中葉に五十四萬、末葉に七十萬、ロンドンは十七世紀始めに十五萬、十八世紀の始に十七萬である。しかもこれらは一國の首府であつたのだが單なる一經濟都市としてかほどの人口を集めたのであつた。それは全く大阪の地の利を得たるが故である。殊にその水路の利用である。これなくては大阪が天下の商權を握ることも至難のことであつたらう。

近代的商工業の發達がかく急激に大都市の發達を示したので、産業の發達の速かであつた國程その都市の發達は急激であつた。

それ故に、植民地に於て殊にさうであつた。その最も著しい例は北米合衆國であつた。卽ち十九世紀の始めまで人口八千以上の都市は僅に六個でその六都市の人口を合計しても二十一萬餘、之を當時の全人口に比較すれば、百分の四にしか當つてゐないが、その後百二十年の今日に於ては人口八千以上の都會は殆んど一千に近く、全人口の過半數は都會生活をしてゐる。濠洲の如きは人口二十萬以上の都市六個で、全人口の約四五%を占むるほど人口都市集中である。



66. ドレスデンの植民都市

ドイツの如き、近代的産業の盛んな國では殊にさうである。卽ち、一八七一年以來その村落人口は逐年多少の減少を示しつゝあるに拘らず都市人口は約三倍の大增加をなし、今日に於て

は全國人口の三分の二は都市生活をなしてゐる。殊に、人口十萬以上の大都市人口の増加割合は最も著しく、一八七一年には八個しかなく、その人口は總計するも百九十七萬にみたず、全人口の四・八％に過ぎなかつたが、一九二五年の國勢調査によれば、その數四十五、その人口總計千六百六十二萬人に達し、全人口の二六・七％を有するに至つた。

次に、主なる國の都會人口（人口二千人以上）の増加をみるに

イングランド及ウエールス	六五％（一八七一年）	七九％（一九二一年）
ベルギー	六七％（一八七六年）	七八％（一九二〇年）
スウィス	四〇％（一八七〇年）	六一％（一九二〇年）
フランス	三一％（一八七二年）	五四％（一九一一年）
デンマーク	二五％（一八七〇年）	四三％（一九二一年）
日本	一八％（一九二〇年）	二二％（一九二五年）

都市には核心となるべき場所がある。それを**都心**（Civic centre）といふ。ギリシャ人の建設した都市は都心を丘陵に置き市街はその麓につくられた。ギリシャ人に學んだローマ人の建設した都市も丘陵を中心としてつくられてゐる。ローマも七つの丘をめぐつて建設された。今日イタリヤに山上都市の多いのもさうした關係からであらう。

第九　ドイツの都市

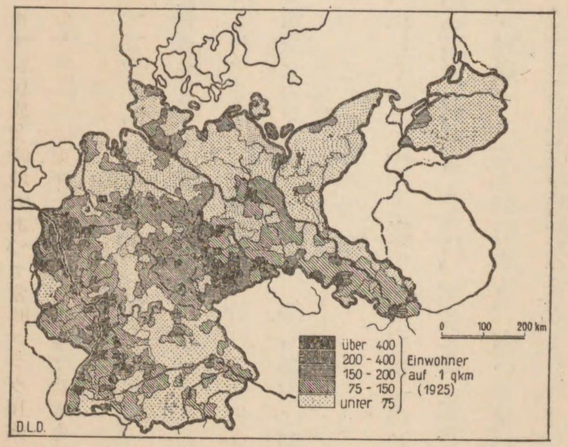
都市は獨逸に於ては比較的新らしい形態であつて、この都市は二の形態を以て示される。即ち一は自然的發達にかゝはる聚合都市（Haufenstadt）であり、他は規則的に設計せられたる植民都市（Kolonistenstadt）である。勿論この中間物としてライン左岸地域に於ける古代ローマの陣營の位置に發達したローマ都市（Römerstadt）を列擧することが出來る。即ち都市に關するこの三形態は、今日明かにその輪廓に於て區別を認めることが出來る。

聚合都市は大體に於てその都市の發達が規則正しく行はれず、從つてその唯一の特徴は不規則なる市街路を表現してゐることであつて、この都市に屬するものは、Münster, Aachen, Halle, Nördlinger, Bamberg, Kolmar, Mülhausen. などを列擧することが出來る。次いで植民都市はエルベ以東の地域に廣く分布してゐる都市であつて、その都市の特徴とするところは、市街路の直交して將棋盤式（Schachbrett）に規則正しいこと、都市の中央に週期市場開設の場所（普通Marktplatz と稱せられてゐるが、シレジヤ地方に於ては "Ring" と云はれてゐる場所）をもつてゐることゝである。この植民都市に附屬するものは獨逸の首都である伯林を始めとして、キ

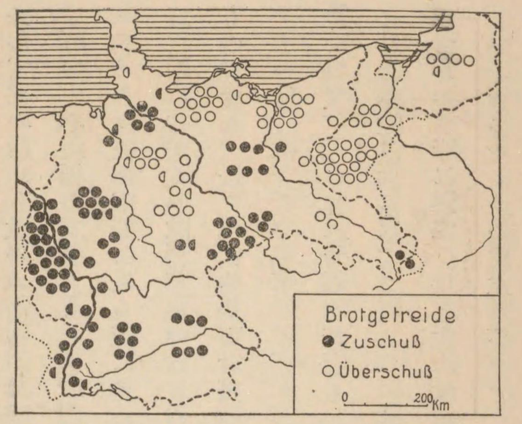
ール、リュベックの海港は勿論、Wismar, Stralsund, Greigswald, Stettin, Posen, Breslau などの如き大都會があげられる。

註 ドイツ東北部の植民都市は十一、二世紀のドイツの本土なる西南地方の經濟的發展の結果として、舊ゲ

67. 獨逸の人口移動（1907年）（Scheu）
黑點に人口增加、白點は人口減少、一點は十萬人を示す



68. 獨逸人口密度圖（1925年）（Scheu）



69. 獨逸に於ける食糧（穀物）の過不足分布（Scheu）
黑點の地方は穀物の不足せる地方
白點の方は過剰の地方
一點は二十萬人分の食糧を示す

ルマン民族發祥地であつて當時スラヴ民族の占居してゐたエルベ以東ザール以北の土地に盛大な植民をなし農村と相並んで都市の建設せられたものが少からず所謂植民都市となつた。初期の城市や聚落が丘陵の絕頂や水邊に建てられたが、これらの都市は平地に進出して來たが、その形態は古代ローマ都市に似た極めて正確な幾何學的輪廓を有しその外部は圓形或ひは楕圓形で、內部は東西南北に走る路線によつて方形に細分されてゐる。コェスリン、ノイブランデンブルグ、プリーク、アルトベルリン、ライプチッヒ、クラカウ、ブレスラウ、ポーゼン、ロストック、トルンの諸市はこの都市に屬するものである。これに關しては都市地理研究所載奧井復太郎氏の獨逸都市計畫の史的考察に詳しい。

國主によつて人工的に設計されたる都市には、Karlsruhe, Karlshafen, Karlstadt, Mannheim, Gotha, Kassel, Weimar, Jena, Göttingen, Freiburg などがあつてこれは何れも新しい都市である。これらが中世の都市の如く城廓で護られてゐる。Marienbung, Marienwerder, Bautzen など

はかゝる都市である。又 Fulda Hameln の如き僧院の都市も人工的に設計された都市である。

（佐藤弘氏　獨逸に於ける聚落形態　地理學評論　第五卷三號　昭和四年に據る）

都市の形態　の上に著しい特色を示して居るのは上述の獨逸のバーデン地方のカールスルーエ（Karlsruhe）及びマンハイム（Mannheim）の兩市である。卽ちカールスルーエは町の北端の中央舊宮城の所から數多の街路が放膽に放射線狀（Strahlenförmig）に走り出して居り、マンハイムは町の中心が極めて整然とした所謂碁盤割（Schachbrettförmig）をなし、其上街區の名稱が現代のアメリカの都市等に見る樣にアルファベットと數字とを併用して極めて規則的につけられて居る。兩市共多くの歐洲都市の如き古めかしい形狀でなく、全體が頗る整然たる幾何學的統一をもつて居り、恰も現代的都市計畫の設計に髣髴たるものがある點に於て共通である。カールスルーエは一七一五年以來バーデン、デュルラハ伯の居城であり、一八〇六年其家が大公の稱號を得て以來バーデン大公國の首府として續いて來た。マンハイムは一七二〇年から一七七八年迄ファルツ選帝侯の居城であつた。此程近い距離にある兩市の現在の都市計畫の起源は共に其等の聯邦の首府に選定された十八世紀の初期である。

カールスルーエの成立及びマンハイムの形態の起源に重大な關係をもつて居るのは、かのルイ十四世のファルツ侵略戰爭である。一六八八年ファルツの戰が起り佛軍はラインを渡つて此地方に侵入して來たが、英吉利、和蘭以下の歐洲列國が同盟してルイ王の敵となつたので、フランスの陸軍大臣ルヴォは此の方面に於ける敵軍の根據地を破壞すると云ふ理由から所謂「ファルツの燒拂ひ」を敢行した。其結果ライン右岸の多くの都市要塞が徹底的に破壞された。此時代迄ファルツ選帝侯の首府はハイデルブルグでありバーデン・ヴルラハ侯の居城はデルラッハにあつたのであるが、ハイデルブルグは一六八九年佛將メラクの爲めに燒拂はれ、華麗な宮殿は砲火の爲めに慘憺たる破壞を受け、ヴルラハも同年同じくメラクに完全に破壞された。其後ファルツ侯もバーデン・ヴルラハ侯も破壞された首府を再興し、更に居城を再建し樣と試みたが共に費用の窮乏等の爲めに計畫が思ふに任せず、遂にヴルラハのカール・ウィルヘルム伯は一七一五年ハドワルドの森の中に新しく居城を設計して都を其所に遷し、ファルツ選帝侯カール・フィリップも同じく首府をハイデルベルグからマンハイムに遷した。マンハイムはネッカー河のラインに注ぐ所にあり軍事的經濟的に重要の地點だつたので、一六〇六年選帝侯フリィードリッヒ四世が此處にフリィードリッヒスブルグの塞城を築き新市街を設計してユグノーやワロン人等の宗教上の亡命者を招寄せ、大に產業的に發展させ樣としたが、三十年戰爭が起つて一六二三年

チィリイに攻落され、其後再び盛になりかけたのを、一六八九年此地方の多くの都市と運命を同じくし佛軍の爲に全く破壞されて仕舞つた。そこで選帝侯ヨハン・ウィルヘルムは和蘭の將軍コーホーンの設計に從つて一六九八年から新しく宮城と新市街を建設した。マンハイムの現在のプランは大體此時に定まつた。一七二〇年前述の如く首府がハイデルブルグから此町に遷されたのである。

カールスルーエは從來全然野獸の棲むに任せた森林の中に於ける新宮城の建設であり、マンハイムは之に反し從來の都市への首府の移動である。而も兩者の場合を通じて、(一)戰爭による舊都市の破壞に起因する遷都、(二)新樣式の都市の成立及び發達と云ふ基礎的事實に要約することが出來る。

兩市の遷都は上述の如く佛軍が舊宮殿、舊市街を破壞したのが直接の原因となつて居る。ハイデルブルグの破壞された後を承けて選帝侯ヨハン・ウィルヘルムは鋭意其再興に努力し、其後を繼いだカール・フィリップは、大破したハイデルブルグの城を修繕してもう一度立派な居城を復興する計畫を進め西方の最も崩れて居る部分を取り拂つて其前の濠を埋め、其場所に美しい宮殿を建てる案を立て、一方荒廢に歸した庭園を手入してマーキュリーやビーナスやキューピッド等の巨像を以て飾らせて居る。

其計畫は半にして中止された。それはこの事業遂行に要する費用の支出に苦んだのと、先代が舊教の家の出であつてその爲め二代引續いて新教徒の市民との間が圓滑を缺いたので遂に一七二〇年マンハイムへの遷都を決行したのである。

カールスルーエの方も稍是に類似して居る。ヅルラハの破壞の後マルクグラーフのフリィードリッヒマグヌスは更に宮城の復興を大規模に設計し其町が濕地で健康によくない理由で排水の爲めに色々工夫して居た。其子カール・ウィルヘルムの代になつて、先代の計畫の遂行が莫大な費用を要するのに厭氣がさした際、後に述べる樣に市民との關係が面白くなく、ヅルラハ以外に新に地をカールスルーエに土を相して新しく宮殿を營んだ。

而してカールスルーエやマンハイムの選定は決して偶然と見るべきでない。深い森林の中に新都を營んで而も極めて突飛な設計が實現されたので、カールスルーエの成立には幾多の小說的な傳說が生れて居る。その一は次の樣である。

カール・ウィルヘルム侯は首府ヅルラハを大きく美しく飾らうとした、然るに市民は商人根性から此計畫を妨げた。一日侯はハルトワルドに狩に出た。それは熱い夏の日の事であつた。狩に夢中になつて居る內に

侯は從者達からはぐれて仕舞ひ、疲れて槲の木の下に横つてまどろんだ。其時奇異な夢を見た。それは侯の頭の上に冠が宙に浮び、其下に塔や高閣の美しい町があつた。夢から覺めて其夢に見た町をこゝに建て、冠を夢みたので此町を首府にした。

此等の傳説は要するに其豫想外の地點の選定と、其放膽な都市計畫に對して世人の持つた驚異の感情を物語るものである。卽ち何れも諸侯の城下がある外的事情を機緣にして古い中世以來の山地の町から離れて、平野の中に新しい宮殿と都市とを營む傾向を示すものと見るべきである。これは軍事的な山上もしくは山麓の舊都を捨てゝ政治的經濟的なラインに近い平地の中に移る傾向のある事が看取される。兩市の遷都の一つの意義は是である。

又、ドイツ國内の各聯邦は當時最早中世的封建諸侯でなく小規模乍ら漸次近代的國家の形式を備へる樣になつた。聯邦の君主は小さい中央集權の國君として中世の城下町でない近世的首府を要求した結果である。卽ち國君が傳統的な舊城下を去つて歷史の繫縛のない君主の思ひの儘なる新時代の首府を營みたいといふ希望からである。

又、各國君主の奢侈的生活と其享樂的氣分からの轉都であつた。政治上の中央集權は同時に富の集中であり、其は主君の宮廷生活の奢侈を可能ならしめた。それで十七八世紀の國君は大方驕奢と享樂にひたつて居る。ルイ十四世が巨費を投じてヴェルサイユの宮殿を造營して以來各國君主の宮殿趣味とでも名付くべきものゝ流行を來した。獨逸に於ては各聯邦の君主が競つて美しい離宮を建造し、ドイツ各地の僧正領主迄此流行を追つて今に傳はつて居る多くの新宮殿を造つて世俗的享樂を逞うしたのはむしろ驚嘆に値する。斯う云ふ趣味は十八世紀の初期兩市附近の地方に於ても甚だ旺盛であつた。

此等の聯邦の渴仰する所はヴェルサイユであり、彼等は好んで其に模倣した。各君主は彼等の首府は小パリーたり彼等の宮殿は有名なるヴェルサイユ王宮の模型たる事を欲した。

選帝侯ヨハン・ウィルヘルムは前述の如き異常なる宮殿趣味の持主であり、マンハイムの新市は其人の努力によつて成立したものである。カールスルーエの宮殿の造營に就ては、カール・フィリップの最初の計畫は必ずしも新市街の設計でなく、むしろ森林の中に物靜な新宮城の建設であつた。侯は最初むしろ市街から離れた離宮の如き居城を設計したのであるが、後新首府の建設を計畫するに至つたものと推定される。かゝる史的背景をもつて兩市は建設されたのであるがその設計は其時代の都市計畫の好個の代表者と見るべきものである。都市は何時の時代でも其が自然の發達に放任された時は多く不規則な所謂阿彌陀割(Strahlenförmig)の形となり、

之に反して最初から設計的に建設される時は多く所謂碁盤割(Schachbrettförmig)となる。斯う云ふ碁盤割の都市は已に太古からある。エヂプトのカフンは紀元前三千年の昔已に碁盤割に建てられて居る。アジヤの方ではかのホルサバード(BC八世紀)等が碁盤割であつたらしく、バビロンも規則的なプランをもつて居たものと推定されて居る。ギリシヤでは後れて出來た植民市に整然たる碁盤割のものがあり、其中殊に有名なのはかのアレキサンドリヤである。ローマも又後に出來る植民市は兵營の形から來て居る一種の變態の碁盤割になつて居る。其明瞭な實例はアフリカのチムガッドの廢市である。現在モデナ、ボログナ、トリノ、ベロナ、フィレンチェ伊太利以外ではケルンストラスブルグ、ウイン等の古い部分に幾分かローマの樣式が認められる。(後節參照)

中世に於て規則的な設計の見られるのは十三世紀以後である。當時獨逸のエルベ河ザール河以東に無數の植民市が起つたが其等は何れも規則的に計畫された。其は圓又は楕圓の外廓の中を碁盤割にしてある。其最も標式的なのはデンミンである。此の形式の都市は獨逸人の多く植民した東方に多いが、多く古くからの都市が發達して新都市の起る餘地のなかつた西歐には殆ど見られない。

近世は都市の衰微時代である。其故に新しい樣式の實現する機會が頗る乏しかつた。然し已に十六世紀の末から中世と異なつた新しい形態が現はれて來て居る。例へば一五九九年ザルツブルグを逃亡した新教徒が造つたフロイデンスタットの如きである。一六二〇年に舊市の周圍に新しく設計されたケルン附近のミュールハイムは已に整然たる碁盤割をなし一世紀後のマンハイムの形式に著しい類似を示して居る。此町は間もなく三十年戰爭によつて破壞された。古くからの都市は新しい樣式を實現する事はもとより不可能であるから、斯う云ふ試みは僅に新都市の建設の際にのみ限られた。而も古い都市も能ふべくんば新樣式によつて面目を新にし樣とする思想が現はれて居る。其例はロンドンとベルリンである。ロンドンでは例の一六六六年の大火の後其燒失區域の復興に市區の大改正を加へ樣とし、有名なクリストファ・レーンによつて復興計畫が立てられ王及び議會に提出された。其計畫は全く現代の都市の如き樣式である。此計畫は個人の所有權の問題と住宅移轉の障害とによつて實現されなかつた。ベルリンでは十七世紀末プロイセンの勃興に伴ひ首府擴張の必要を生じ、十八世紀の初にかけて所謂舊市の西方に接續して新しき樣式のドローテンスタット及びフリードリッヒスタットの部分を設計して居る。今此等の圖面を見れば新時代の町の特色が明瞭に理解される。其は中世の單調な樣式と

異り碁盤割と斜線とを併せ用ひ、各中心點卽ち都心(Civic Center)に圓形又は正多角形の廣場を設け、シンメトリーを用ひて整然と幾何學的であるが而も頗る奔放で自由な近代的精神を表現して居る。カールスルーエとマンハイムは新しく都市の建設される事の極めて少なかつた時代に於て、偶々此新樣式が遺憾なく其特色を發揮した一例である。カールスルーエは本來宮殿が出發點であつたからして市街迄が其影響を受けて宮殿本位の設計であり、全體が恰も一の大庭園の獨特の形となつたものと解釋される。マンハイムは其前身たる十七世紀の形が已に頗る中世の樣式と異つて居た。然し其時代は城塞的性質が顯著であり從つて宮城は市街から獨立して別個のものとなつて居る。是が破壞されたのでヨハン・ウィルヘルムは其修繕に際し宮城と市街とを有機的に結合させ全體を統一ある形に改めた。而して在來の市街が已に碁盤割であつたから、其を更に發展させ整然とまとまりのある碁盤割に改良した。此兩市は共に宮殿を中心として其設計に多少我が平安京等に通ふ所があり、相共に官僚的都市計畫の市街と呼ぶべきものである。(今井登志喜氏　カールスルーエとマンハイム　史學雜誌に據る。)

そしてローマ都市は古代ローマの名殘りを今尙ライン左岸の地に殘してゐる。卽ちケルン、ボン、コブレンツ、ストラスブルグ乃至ツリヤーなどは普く人口に膾炙してゐるところであつて、パッサウ、レーゲンスブルグ、コンスタンツ、スパイアー、ウォルムス、マインツなども有名なローマ都市である。

以上の三都市形態と別に存在する形態は、近代的發達にかゝはる工業都市である。十九世紀の產業革命はドイツに新都市の勃興を促した。卽ちゲオルグス・マリエンヒュッテ、ビスマルクヒュッテ、ケーニヒスヒュッテ、シーメンススタットのごときは何れも、そのために發達したる近代的工業都市であり、またその代表的なものはライン・ウェストファリヤ工業地帶に於て、特にハンボルン及びブアーに於てみることが出來るのである。

ロシヤの都市

ロシヤに於ける都市の發達には四期ある。第一期は主として軍隊の所在地に出來た。いづれの町も木造堡壘や木柵に圍まれてゐた。この國の木材の多かつたことは十四世紀にスカンヂナヴィヤの一旅行者がこの國を指して「木柵の國」と言つたことからも窺はれる。かうした木造城廓を中心として放射狀の道路が各軍隊の屯田地に通じた。從つて軍事上からつくられた大多數の市街は、今日でも猶放射道路の中心を持つてゐる。この中心にもし石造物があれば、それは必

ずクレムル(Kraml)といふ名を持つてゐる。たとへはモスコウ、ニジニノヴゴロド、スモレンスクなどにこれがある。

第二期に於て西ロシヤは漸次ポーランドやリツアニヤと交渉をもつやうになり、その境界地方の町は通商と工業との特許をうけ、ユダヤ人の居住を許した。

第三期はモスコバイト國家が、ロシヤ帝國となつた時からである。十八世紀の始めになつて國内統一が完成し、最早軍事上の要塞を必要としないで、むしろ行政の中心を必要とした時に古い時代の木柵要塞は全くなくなつて多くの中心圓式の市街は、その中心に四角な廣場をもつ所の方形市街に變更された。さうした廣場の中心には石造の敎會寺院があり、之をめぐつて一般の石造の行政官廳が建ちならんで十九世紀に入つて最後の時期となる。工業市が發生し、同時に十九世紀の後半から鐵道に沿ふての商業市が出來た。モスコウとペテルスブルグ内の古い鐵道線路に沿へる主要な停軍場は七十七年の間にすべて立派な町になり、その附近に多くの小さい市邑が發達してきた。多くのシベリヤの都會は最初土人を威壓するために建てられたので純粋に軍事的及支配的であり、各市同樣の形式をもつて居たがのちにその必要がなくなつてから、地理的にも不適當の場所の所に建てられたのがすべて無くなつた。又、西シベリヤの貨物が廉くてかさの多い穀物や皮革類であるのに、東シベリヤの貨物は高價な贅澤品である金や毛皮や茶であつた。從つてシベリヤ鐵道の開通する以前に西シベリヤの商人は貨物をウラル河畔の市場の年市又はその近くの市場へしか持ち運びしなかつたけれども、東シベリヤの商賈は聖京やモスコウやニジニノヴゴロドの年市へ出入した。從つてその影響でロシヤから距離が遠かつたけれども、東方シベリヤの町の方が早く開けた。又、流刑された知識階級の人々の多數の移住によつても東シベリヤの開け方は餘程早められた。

又、スラヴがトルキスタンに植民したときは、そこに多數の人口の多い古代からの都會、サマルカンド、タシュケント、ボハラ、キバをはじめ多くの河岸に存する泉地の中の都邑がそれであつた。ロシヤ人はこれらの都市の美を少しも毀損することなしに、その古都に接近して田園都市風の都會をつくつた。又統治上の必要から新しい純ロシヤ式の都會をつくつた。しかしその位置はやはりヴェルニイ、アスカバッド、クラスノボドスクの如き古い都會の荒廢した跡である。中央アジヤ及タシュケント鐵道の開通と共に、人工灌漑の工事も起り、多くのロシヤ人はここに移住した。從つてこれらの都市はその經濟的位置が速かに發展した。

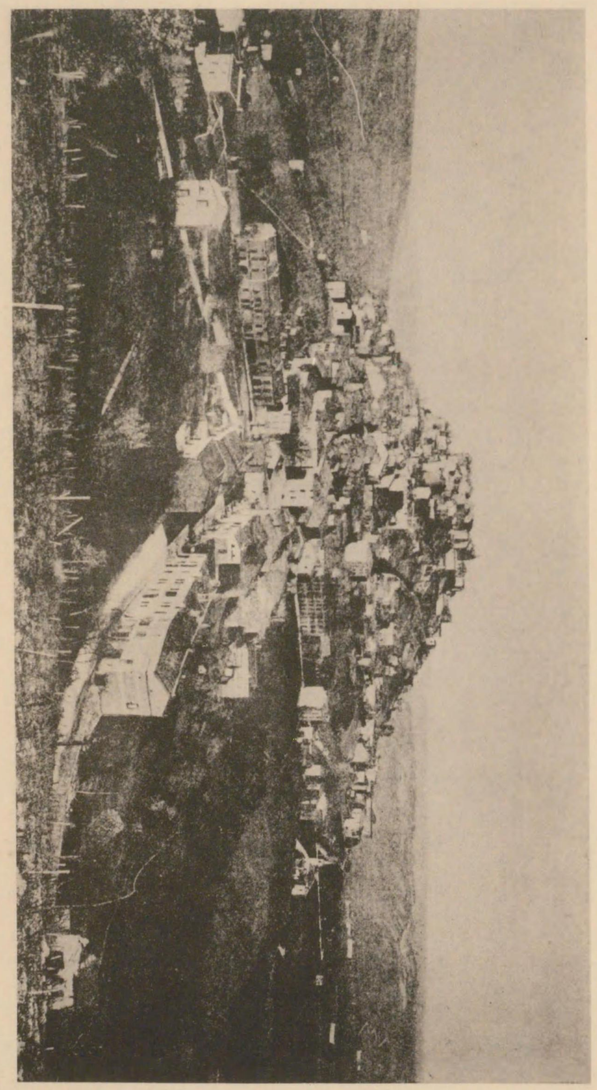
アメリカの都市の起源

アメリカに於けるヨーロッパの都市はイスパニヤ人に依つて創設された。一五一九年に建てられたハヴナはメキシコ又はリマに於けると同樣の城塞で、華麗なジェスイト式の古い大伽藍及びその他の建物が十七八世紀の精神を傳へてゐる。

合衆國では一五六五年に堡塞として築かれたセント・アウグスティン（フロリダ）一六〇五年のサンタ・フェ（ニュウ・メキシコ）が最古の都會である。これは今に至るまでイスパニヤ的型式を殆ど純粹に保持してゐる。その外フランス人の都市、イギリス人の都市にも古いヨーロッパ都市の形態を見ることができる。ケベック、ボストンなどはそのやうな歴史的性格をもつ都市である。

都市の形態

都市の形態を發生的に觀るときまづこれを古代の都市に求めなければならない。ジョセフ・ガントナーの「ヨーロッパ都市の基礎的形態」（一九二八年ウィン版）に據つてみるに、小アジヤに



フランス・コルドの舊小都市

山上都市の一例。山頂より平原に向つて道路に沿ふて放射的に發達してゐる都會。頂上には古代の建築物があり，下ほど近代的な建物がみられる。

於けるギリシャ人の植民市テラ（Thera）は山上都市であり、その街路は不規則を極めたものであるが、街路はその土地の不規則なる地形に順據したものであるから、その意味に於て「計畫的」なものであつた。又、同じく小アジヤの古代ペルガモンの都市もよく地形を利用し、非常に不規則な街區であるけれども、計畫的であつた。シシリー島のギリシャ都市セリノスは山上にあるがやはり同樣である。

シシリー島のギリシャ都市のセリナントはやはり山上都市で、これは東西の主要道路があらはれてゐる。これは都市の中心となるやうな東西大道路都市計畫思想のあらはれである。この都市は都市全體の形は地形の制約をうけながら、都市の內部は地形を無視してゐる。

地形を問題にせず眞に幾何學的な設計をしたのは小アジヤに於ける古代ギリシャ都市ミレトス及びクニドスであつた。同じ樣な地形的位置にある都市でもベルンは全く地形に據りローマ時代のベロナは全く地形を無視して建てられた都市である。

小アジヤに於けるヘレネジム時代のギリシャ人の都市プリエネは傾斜地にあるが、地形をよく加工して幾何學的條里制の都市計畫をやつてゐる。ローマの植民都市として最も大きな條里的設計的都市は帝政時代紀元一、二世紀の建てられたアフリカの沙漠の緣にあるチムガットで

ある。今日では全く無人の廢都となつてゐるが、昔の路ははつきりみることが出來る。

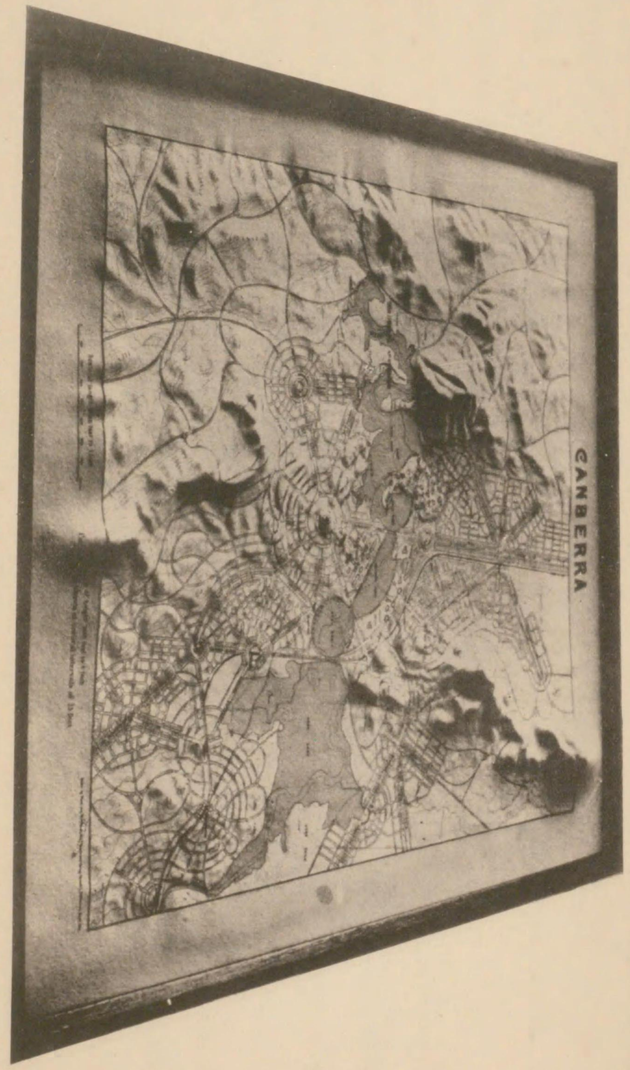
ドイツに於けるローマ都市のオクセンフルトは街區が實用的に不規則化してゐる。

フランスのモンパチェルは中世末期に於けるイギリス人の植民市であり、又フランスのエグモルノはフランス人の建てた都會で、四角な陣營都市の典型的のものである。米國のフィラデルフィヤもその最初の形はモンパチェルに似てゐる。米國の都市はヨーロッパ都市の形が細長く、主要東西道路のある點など、ヨーロッパの中世の都市計畫思想をうけてゐる。

西南ドイツのフロィンデンスタットはマンハイムより前に建てられた都會であるが全く幾何學的都市である。イタリヤのアルプスの山にあるヴェニス國の城塞都市たるマルマノバは近世的な幾何學都市で放射狀になつてゐる。この都市の設計者は東西道路の都市も建設してゐるから、當時は兩樣の都市思想があつたと思はれる。

美しい完全に放射狀の都市に中世フランスのカルカッソンのブラオとドイツのアーヘンとがある。

都心にはもとは寺院と市場とがあつたが、近世王權の大となると共に王宮が位置されるやうになつた。一五九九年に建つたフロィンデンスタットの如きその魁をなすものである。



濠洲聯邦の首府キャンベラ

幾多の都心から放射的に發達した街路の組合せより成る。各都心は直線道路を以て結ばれてゐる。放射道路と碁盤目道路との長所を採用した最も近代的都市の標本である。

マンハイムはもと城と市民街とは全く別個になつてゐたが破壞されて後合同した。

一方的の都市計畫に不便があり、色々な樣式を併用するやうにしてゐる。ローマの市街の一部を放射線狀に改めて近代化し、ニューヨークも非常な巨費を投じて放射線狀にしてゐる。

新しい都市ではこんな經驗に鑑みて色々な樣式を用ひるのである。濠洲の首府キャンベラの如きその有名なものである。

ロンドンの大火の後クリストファ・レーンの設計圖(これは實現はしなかつたが)にも多くの樣式を採用して居り、又市內に多くの廣場を設けて都心分散と共に火防の用に備へた點は江戸が大火毎に廣小路を設けていつたことと東西その軌を一にしてゐる。ガントナーはイギリスのこしらえた都市の最も藝術的な而も地形を巧みに利用した理想的な美しい都市として十八世紀のバスをあげてゐる。

都市計畫の思想は遠く先史時代にこれを求めることが出來る。イタリヤの先史時代の聚落アステルラッソオは幾何學的の道路が發達し、小アジヤのセンヂェリイの石器時代の聚落は又完全に圓形で入口を三つ有し後世のマドリガルの都市を想はしめるものがある。

第五章　交通地理上よりみたる各大陸

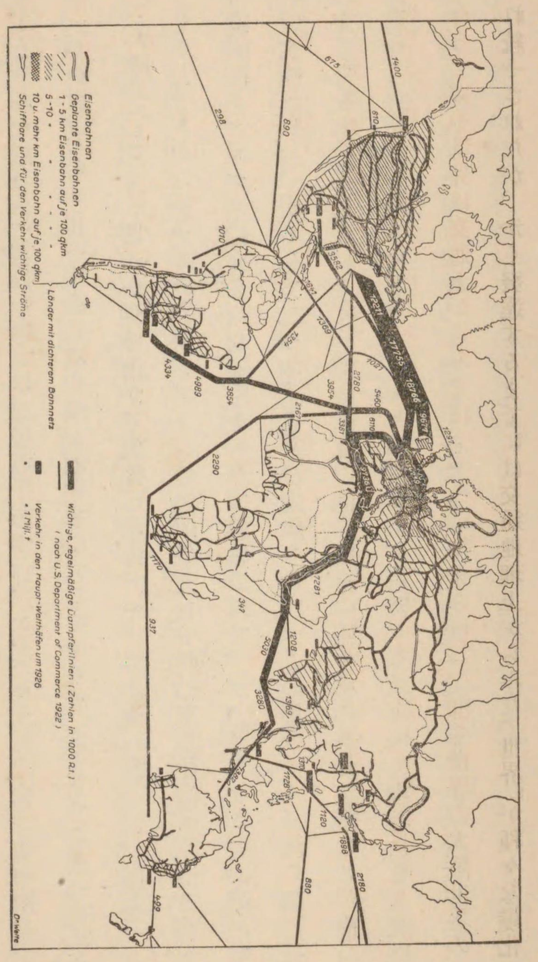
交通の發達は各々その國の地理的事情、ことに地形に支配されることが多い。ことに陸上交通についてさうである。

次に各大陸について交通發達と地理的關係とについて述べやう。

第一　世界交通の中心

今日の世界は決して切り離された個々の國々の集合ではない。一つの統一體である。而してそれは全く交通通信機關の媒によるものである。ことに交通機關の進歩は普通の旅客をして一ケ月で世界を一週せしめ、又世界の出來事を瞬時にして全世界に擴大せしめ得た。

かく今日では全世界は交通上からみてほゞ一つに統一された。卽ち世界の大陸世界の海洋は連絡され統一されたが、かく發達するまでには交通地理上からみた「世界」が種々な變化をして



70. 世界交通圖 (Supper)

交通地理からみて歐米兩大陸は一つの地理的單元である。米國は歐洲の一部である。

來たのである。

地球上の最初文化の中心が四つあつた。卽ちエヂプトのナイル河畔、メソポタミヤのチグリ

ス・ユウフラテス兩河の流域、インドのガンヂス、インダス兩河の流域、支那の揚子江黃河の流域とである、

これらの文化の中心は互ひに交通的に隔てられ從つて文化的に孤立してゐた。世界の太洋もこれらの文化を連絡するに役立たなかつた。

交通上よりみた最初の「世界の海」は地中海であつた。フェニキヤ人に依て地中海の沿岸は一つに統一された。その文化の中心は地中海交通の中心たるアレキサンドリヤに集つたのである。

「第二の海洋」は明るい暖かい地中海から霧深い北海バルティック海へ移つた。卽ちハンザ同盟に依てリューベック、ハンブルグ、ブレーメンの港が榮えた。然し又地中海も北海方面とライン河の內陸水路とアルプス越えとの交通路をもつて連絡されて、ヴェニス、ゼノアの港が榮え南北の產物が交換された。かくして二つの「世界」は連絡された。この場合ライン河の縱に長い谷が非常に重要な役割を果した。ライン河は南北の海洋連絡の兩中心の最短距離なるが故にこれが最も利用せられたがその外にもウェーゼル河、オーデル河、ローヌ河の南北に長き流路が兩地帶連絡に役立つたのである。從つて南歐と北歐との文化の統一は容易であつたに反し、東歐と中央又は南歐との文化の連絡が充分でなかつたのは水路方面によるところが大である。

トルコ人が地中海とインドとの交通を絕つてからヨーロッパ人は他に印度への道を求めるやうになつた。或は北東通路を求めて北極洋に向つた。それはその方面の地理發見に大きな貢獻をしたものもあつた。その方面からの途は氷のために實行はできなかつたが二十世紀の最初遂にノルデンショルドがこれを實行するまで、ヨーロッパ人はその理想を棄てなかつたのである。

南の方から迂回して印度に至る途は遂にポルトガル人ヴァスコダガマによつて拓かれてから又直ちに西方よりインドに達せんとして圖らずもコロンブスがアメリカ大陸を發見し、又カブラルが北東の貿易風と赤道海流とを利用してインドにゆく途からはぐれてブラジルを發見してから、急に今迄ヨーロッパの裏通りであつた北海沿岸がヨーロッパの正面又世界の表玄關となり、その海に臨むオランダ、イギリスがハンザ同盟の港よりもよりよい位置を占めるに至つた。そして四百年後スエズ運河が開かれるまで地中海は「ヨーロッパの湖水」たる役目しか果さなくなつた。

かくして印度洋、大西洋が世界の海洋となつた。

又、マジェランが南米を廻つて太平洋を橫斷して世界を一週して、はじめて世界の三つの海洋が連絡された。

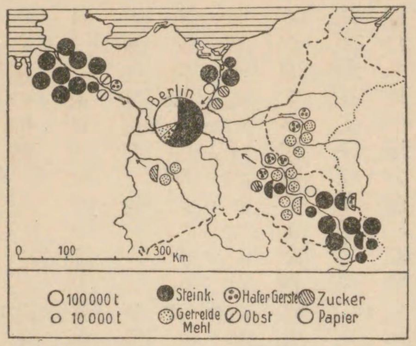
そしてスエズが開かれ、パナマが開かれて又アメリカ、シベリヤの横斷鐵道が完成してからは太平洋は世界の裏ではなくなつた。極東の重要さが加はると共に世界の注目は太平洋に集るやうになつた。かくて「將來の世界は太平洋である」と言はれるやうになつた。

交通の機關　としては陸上では擔夫、馬背、馬車であり、水上では帆船であつたが、汽船と汽車との發明によつて世界交通が非常に迅速に完成され統一された。それはそれらの機關が迅速に而も大量的に而して長距離輸送をなし得るものであるからである。この二つの交通機關が世界文化の先驅をなしたのである。今日では更に航空時代に入つてその迅速と長距離輸送の點で世界交通に革命的な變化を與へてゐる。尙自動車も亦その運輸の輕便自由而も迅速なる點に於て汽車の補助的交通機關として國內交通は勿論世界交通の上にも重大なる役割を果してゐる。

第二　ヨーロッパ大陸の交通

ヨーロッパ大陸は東歐と中歐西歐とはその事情を異にするけれども、地形は新しい褶曲のアルプス系の山脈を除いては久しい間侵蝕せられた古い皺の丘陵たるにすぎないので、平均高度僅に三百米に過ぎず、アジャの九八〇米（ペンクに依る）に比すればその三分の一以下である。

而して全歐の大半は二百米以下の低地で五百米を越ゆる地は僅に六分の一に過ぎない。ことに中歐は低山性の山地があるけれども概して平地が多い。それらの分水界は極めて低く、地中海黑海裏海方面よりビスケイ灣イギリス海峽北海バルト海白海方面に通ずる重要な通路をなしてゐる。ローヌ河、セイヌ河、ドナウ河、ライン河及びエルベ河等の河谷は古くから利用された。十八世紀の初めの頃からは石炭の運搬に車馬は高價であるが水運はその半額であることから運河熱を煽り、汽車の發明さるゝ迄盛んに運河開墾の事業が興つた。河流の速さの緩、水量の豐富、分水界の低きことは益々その發展を促しフランスの北部東部、イングランドの南部、オランダ、ドイツの北部等は運河密度が甚だ大である。



71. 河川交通によるベルリンの消費貨物(1913)(Scheu)

次の表は主要諸國の水路の全長と運河の長さ及び全長に對する運河の百分比を示したものである。

國名	水路全長（粁）	この中運河（粁）	百分比
フランス	一一四〇〇	八九一八	七八
イギリス	七五〇〇	五一三七	六九
オランダ	五二〇〇	三五六一	六九
ロシヤ	四三三〇〇	一九六二	四五
ドイツ	一四七〇〇	六六〇二	四四
イタリヤ	二五〇〇	九二〇	三七
スエーデン	六一〇〇	四七一	八

フランスはロアール河は九〇%も航行可能で、その外セイヌ河、ローン河、ガロンヌ河なども上流近くまで船をやることができ、これらは更に上流に於て運河にて連絡されその上ライン河にも地中海方面にも出られるやうになつて居る。重なる運河は

（一）ライン――ローン運河

（二）ライン――セイヌ運河

（三）ローン――ロアール運河

（四）ロアール――セイヌ運河

（五）ガロンヌ河とローン河及び地中海への連絡（メヂ運河）

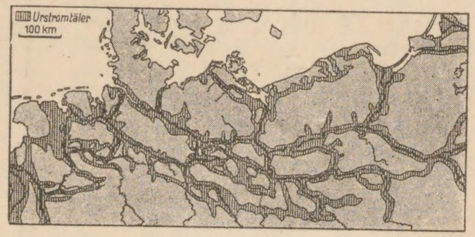
ドイツも氷河の作つた古い谷を利用して運河を作つてゐる。ウェーゼル河は河口に近いブレーメンでライン河と連絡してゐる。又ウェーゼル河とエルベ河との連絡もできて、更にそれらの中央にあるベルリンはドイツの内陸水路の中心となつてゐる。ドイツの全水路一四七〇〇粁の中自然の水路を利用してゐるので八〇九七粁で、他は悉く運河である。

ライン河はたゞにドイツ國内に於ける重要なる水路たるばかりでなく、ヨーロッパ水運の中心となるべきものである。その流域はラインランド及びウェストファリヤ地方の最も經濟的に發達した地方で、全ドイツ内陸航行交通の半以上はこの河によつて行はれてゐるやうな次第である。たゞその河口が他國にあるためその利用を全くすることが出來ぬので、ライン河をドルツム・エムス運河でドイツ北海岸のエムデンに出られるやうにした。

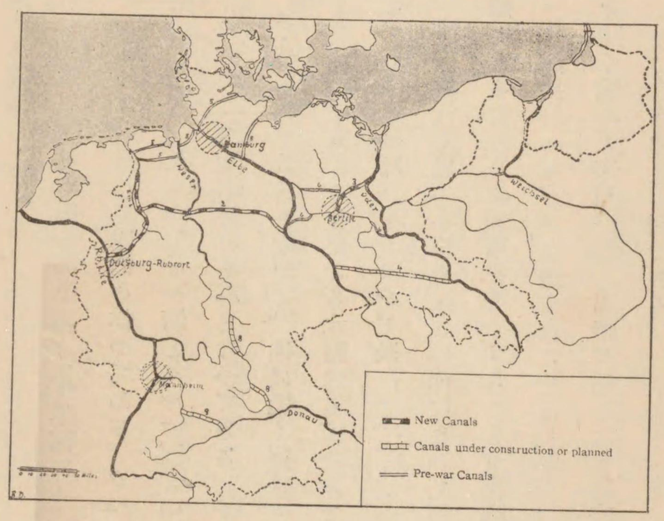
戰後のウェーゼル河を除く他の大河川が悉く國際河川となり國際委員會の管理に屬するやうになつたことはドイツにとつて非常に不利である。

ドナウ河も亦同樣國際河川になつた。ドナウ河はその出口がヨーロッパの重心を離れた黑海

に注ぐのと、その流域に重要な國がないので、その距離の長く水量が豊富であるのに比してその交理地理上の價値に乏しい。且その支流に航行可能な河川が少く、中流に鐵門の急流などがあり、且河口が淺いデルタであるといふ自然的條件も大いに影響してゐる。し

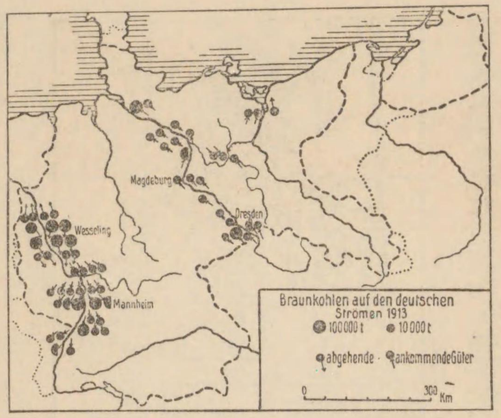


72. 獨逸の氷河の谷と河水路(Lütgens)

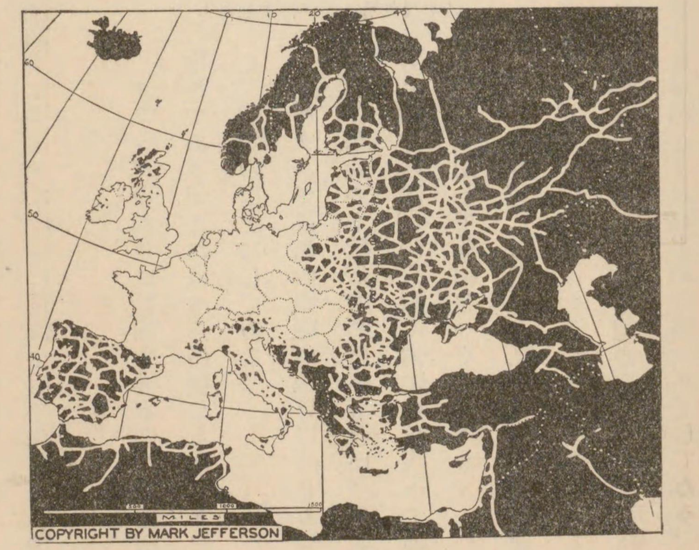


73. 獨逸の運河網(Dietrich)

ドイツ貨物の東西と南北との聯絡は運河による低廉なる運賃によつて原料と製品とが活潑に流動す。(斜線は内陸水路の河港)

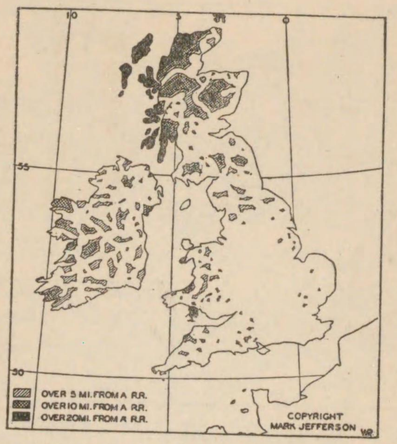


74. 獨逸河川交通(1913年)(Scheu)
褐炭運輸よりみたるライン河が吐口としてエルベ河が入口としてその地理的位置に於ける機能を果してゐる。



75. 歐羅巴の鐵道密度(Jefferson)(白線は鐵道より十哩以内)

かしドナウ河流域地方にとつてはこの河は全くその活動の根幹をなしてゐるのは言ふまでもないのである。ことにそれが北海斜面の河川と連結さるゝときは非常に價値を增すことは明かである。



76. 英吉利の鐵道密度(Jefferson)

白圈は五哩以內、斜線は五哩より十哩以內、次は十哩より二十哩以內、黑は二十哩以上

オランダの如きは低地の排水のため運河を作つてゐるがこれは水運の便なるばかりでなく、國防の用をなしてゐる。

イギリスでは河の距離は短いけれども河幅廣く、水量多く航行の利用が大きい。又北部では兩方の海岸から深く內地には入つてゐる入江を利用して運河をつくつてゐる。

東ヨーロッパでは中央分水嶺たるヴァルダイの丘地は高さ僅に三百米に過ぎず、ここより源を發してゐる諸大河は低平な平原の間を流るゝので河口より源まで水運の便があつて、ロシヤでは水路が鐵道の不足を補つて、交通に利用されてゐる。冬季には河筋に橇を用ひてゐる。ヴォルガ河とドン河との連絡は一七〇一年ペータ

ー大帝の時計畫せられ、一七〇六年ヴォルガ河とラドガ湖との連絡ができ、バルティック海とカスピヤ海とが連絡された。その後五十年間に南北の斜面の大河はすべて連絡せられ、この工事は政府の事業として行はれ且つ保護せられた。

かやうにヨーロッパでは鐵道の布設せらるる以前からその水路をよく利用してゐたが鐵道布設後もよく利用せられてゐる。

鐵道密度　鐵道の發達はその地方の文化の程度の標準となるのである。百平方粁についての鐵道の長さをみるに

英國	一〇・三粁
ドイツ	一一・四
フランス	七、八
イタリヤ	七・一

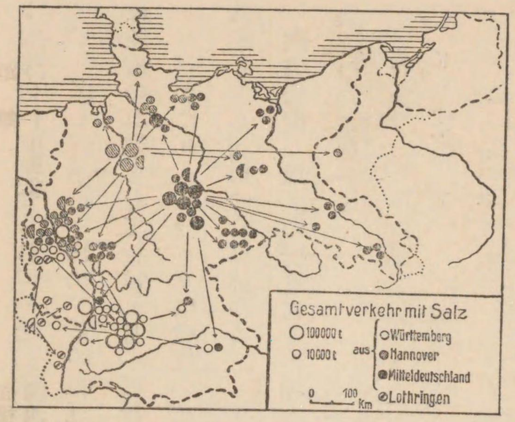
となり、人口一萬人につき

英國	七・三粁
ドイツ	八・五
フランス	一〇・三

イタリヤ　四・一

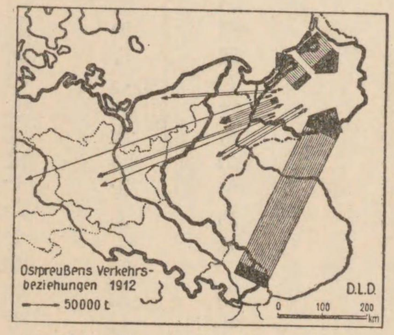
である。

又聚落と鐵道線路との距離をあらはした數字も鐵道普及の程度を示すが、イタリヤについてみると



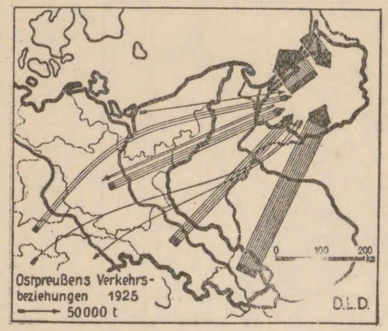
77. 鹽の運輸よりみたる獨逸鐵道及河川交通の分野(1913年)(Scheu)

白はウユルテンベルヒから斜線はハノーヴァーから、黑は中央獨逸から他はロートリンゲンからの鹽、矢線は鐵道交通のもの



78. 戰前に於ける(1912年)東プロシャの交通地理的關係

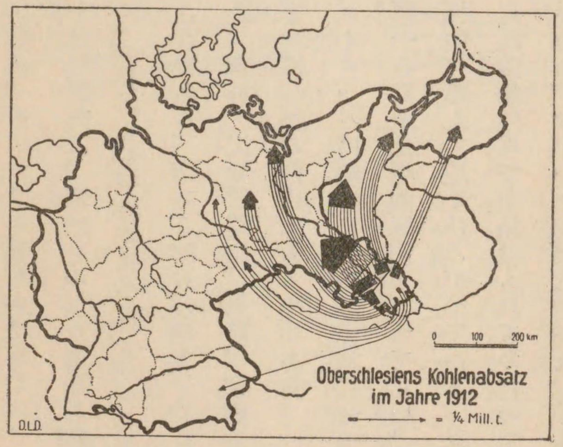
東プロシャ發展の基礎は上シレシヤにあつたことが知られる(Scheu)



79. 戰後(1925年)に於ける東プロシャの交通地理的關係

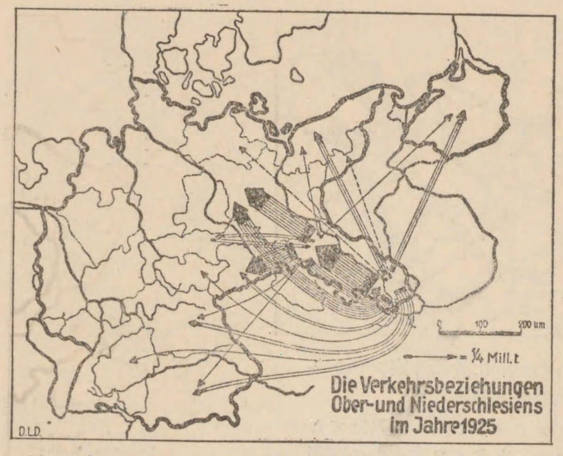
ポーランドコリドールに阻れても東プロシャとドイツ本土との關係は愈緊密である(Scheu)

距離	面積の比率
○——五基米	四四・四二%
五—一五	三九・五五
一五—二五	一一・五四
二五—六二	四・一二



80. シレジヤ石炭の販路(1912)(Scheu)

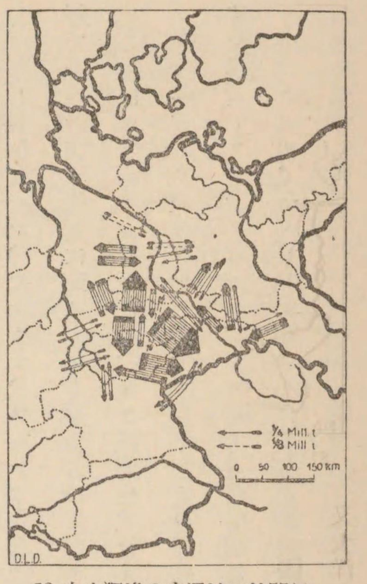
この數字はたゞイタリヤについてみたのであるが、ドイツ、イギリス、オランダ、ベルギーデンマーク、チェコスロバキヤ、ハンガリーを含む地方は、國内いかなる地點も鐵道より十哩も離れたところがなく、又、フランス、スウィス、オーストリヤの大部分及びスウェーデンの南半



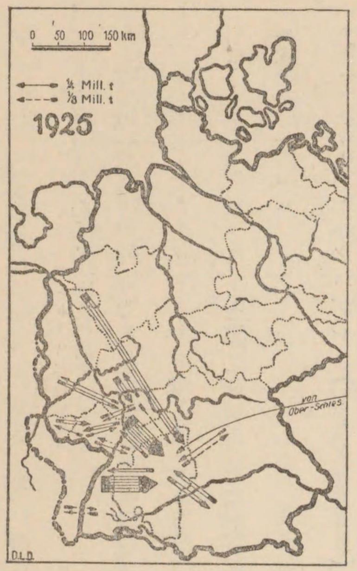
81. 上及び下シレジヤの交通地理的關係(1925年)(Scheu)

もさうである。卽ちこれらの地方に於けるあらゆる平野、森林、工場、鑛山、聚落、家庭悉く容易に鐵道を利用し得る圈内にあるのである。

ヨーロッパは鐵道によつて完全に一つの統一體卽ち同一の交通地理的單元と言つてよい。その分布は北極圈を超えて遠くひろがつてゐる。又、バルティック海は渡船列車で連絡せられてゐたので鐵道によつてスカンヂナヴィヤ半島と中歐とは直ちに陸つゞきになつたと同樣である。而も鐵道は國内的ばかりでなく國際的になつて居り、數ケ國を貫き大陸を貫き、又大洋を横斷する汽船とも連絡してゐる。



82. 中央獨逸の交通地理的關係(1925)(Scheu)



83. 南獨逸の交通地理的關係(1925年)(Scheu)

ヨーロッパに於ける主なる國際鐵道線を記すと

(一)　インディアン・エクスプレス (Indian Express)

これはロンドンからパリー、リヨン、トリーを經てブリンヂシに至るものでロンドンよりビスケー灣を經由せずに最も早くインドに到る陸上交通路である。

この通路は又、ロンドンからオステンド、ケルンを經てミラノ、ブリンヂシに至るライン河谷經由のものもある。

(二)　オリエント・エクスプレス (Orient Express)

ロンドン、パリー、ストラスブルグ、ウィン、ブタペスト、ベルグラード、ソフィア、スタンブールに到るもの（これはボスポラス海峽をこえて小亞細亞に連絡する）

この二つは東西の幹線であるが、西歐との連絡には

（三）サウス・エクスプレス（South Express）

パリーよりマドリードを經てリスボンに到るもの。

北歐との連絡は

（四）ノース・エクスプレス（North Express）

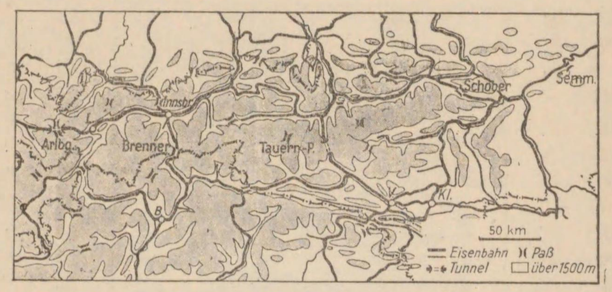
パリーよりケルン、ベルリン、ワルショーを經てモスコウに到るものと、ベルリンよりリガを經てレニングラードに到るものとがある。

これはモスコーより更にシベリヤ鐵道に又オルデンブルグより中央アジヤ鐵道に連絡する。

その外ゼノアからトリノ（又はミラノ）スウィス、ベルリンを經てコペンハーゲンからズンド海峽を越えてストックホルム、オスロー方面に到るヨーロッパを縱貫する鐵道がある。

又、ナポリ、マルセーユもゼノアと同じく南歐より中歐を經て北歐との連絡する縱の交通線の出發點である。

かくて縱に横に國際急行列車が活動してゐる。これらの幹線の交叉點としてドイツ、フランスは重要地點となつた。ことにドイツの地理的位置はヨーロッパのあらゆる重要な交通の中心をなしてゐる。世界戰爭前二四の國際急行列車中一一がドイツ國内を通過してゐた。從つてドイツの中心たるベルリンは又おのづからヨーロッパ交通の焦點となつてゐる。ヨーロッパ主要交通路は殆んどベルリンに集められ、ベルリンより放射されてゐる觀がある。



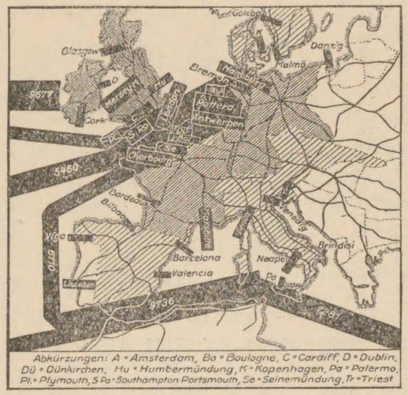
54. 東アルプスの峠と鐵道（Lütgens）

横谷縱谷をよく利用してゐる

ドイツは又、國内到るところによく鐵道網が完成してゐる。されば產業的許りでなく軍事的にも重要な役割を果し、ドイツの政治的經濟的統一の最も重要なる機關であつたが、世界戰爭後ポーランドによつて東プロシヤが中斷さるゝに及び著しくその機能を損せられた。これは國際交通の上にも大なる障害を與へてゐる。

ヨーロッパの横斷鐵道はヨーロッパの水系が縱斷的なるのをよく補つてゐるが、又アルプス横

斷鐵道は南北ヨーロッパの障壁を破つて全ヨーロッパを一單位とさせた。アルプス横斷鐵道はゼムメリング、タウエルン、ブレンナー、アールベルグ、シンプロン、ゴッタード、モン・スニイの七個あり、南北の連絡統一に遺憾がない。海洋航行より觀ればヨーロパは世界の中心である。實にヨーロッパは世界の汽船の出發點であり、集合點である。ヨーロッパが世界政治經濟の中心であるのは一に全世界の交通がヨーロッパに吸收されてゐるためである。地中海もスエズが開かれてから單なる歐洲の內海に非ずして東方航路の通路としてインド洋の延長となつた。ドイツは陸上交通の中心であつたが海上交通の中心はイギリスである。その地理的位置たるやヨーロッパ及びアメリカ大陸の貨物を吸收し發散させ得るが如き絕好の位置を占め、加ふるに世界各地の海洋航行上の要衝を占める自國の領土を足場として、又その世界第一の噸數を有する商船をもつて世界航海の覇權を握つてゐる。ドイツも戰前イギリスに次いでゐたが戰後衰えたが而も尙その經營の優秀の聲價を有してゐる。ヨーロッパ、アメリカとの交



85. 歐洲の正面は北海沿岸である(Sapper)

通のいかに大であるかは二五一頁に揭げたザッパーの世界交通圖によつても明かであらう。交通地理的に兩大陸は一つの大陸と言ひ得るのである。

ヨーロッパの航空交通はすでに大陸全體が航空網化したばかりでなく、アジヤ、アフリカにも連絡してゐる。

ことにイギリスはインド、スーダン、南阿、濠洲などの隔離してゐる領土の政治的統一の上にも般空路を利用してゐる。又ロンドン、インド間は第三路（第一路とはロンドンより喜望峯迂回の海路、第二路は地中海スエズ經由の海路、第三路とはペルシヤ灣、メソポタミヤ、小アジヤを經てロンドンに到る航空路）と稱して重要視されてゐる。

一體イギリスよりインドに到る通路の確保はイギリスにとつて最も重要であり、インドに到る海上の要衝の占領も全くその通路を守るためであつた。又、英濠航空路も英印航空路の延長として完成されんとしてゐる。かくて大英帝國は船によらず、鐵道によらずして空によつて統一されんとしてゐる。ドイツは鐵道と同樣そのヨーロッパの中央たる地理的位置を利用してやはり細かい航空網をもつてゐる。かくてベルリンは又ヨーロッパ航空網の中心となつてゐる。その網は更に東方モスコー、カザンにまで進出してゐる。

又嘗つて長い間ヨーロッパ人の理想であつた北東通路も二十世紀の初めノルデンショルドが船によつて開いたが今日では航空路によつて極東との最短距離の通路を開かんとし、すべに一九二九年八月グラーフ・ツェペリン號の世界一週の際に開拓された。

かくて全世界は海洋によつてへだてられてゐるのでなく、航空路の統一によつて一つの單位にならうとしてゐる。

第三　米國の交通

北米合衆國は鐵道の全長に於ては世界第一であり、ヨーロッパの全鐵道延長よりも大である。その密度もヨーロッパの百平方粁につき三・八粁なるに對して四・五粁である。新大陸はヨーロッパと違つて鐵道によつて開發された國である。殊に米國は國内が幾多の南北に走る山脈によつてその東西が隔離せられ河流も亦南北に流るゝもの多く大陸横斷に役立つことが尠かつたが、横斷鐵道の完成によつて國内が統一せられたのである。

而して又米國横斷鐵道は唯單に國内的に重要なるばかりでなく、實に國際鐵道として重要である。

86. 北アメリカの鐵道密度(Jefferson)
白線は十哩内以

從つて米國鐵道の中心たるシカゴは又世界交通の中心である。米國の鐵道の密度をみるに西經一〇〇度以東が特に稠密になつてゐる。この緯度は一方に自然的境界でもあるが又經濟的境界であり米國の東部が西部に比しその經濟的發展の大なることを物語るものである。そして又東部に於ては近代産業の基礎たる鐵と石炭との中心地で而も五大湖及びミシシッピー河の内陸水路を利用し得るためにシカゴが全米の交通密度の中心となつたのも當然である。

今日米國に於ける主要なる横斷鐵道は七本あつて、

(一)　ユニオン・セントラル・パシフィック(Union Central Pacific)

桑港と大鹽湖、シカゴ、紐育を結ぶもので最初に完成した横斷鐵道である。

(二) サザーン・パシフィック(Southern Pacific)
桑港、ロスアンゼルス、エルパソ、ニューオルリーンスとを結ぶもの、

(三) サンタフェ・パシフィック(Santa Fé Pacific)
ロスアンゼルスよりカンサスシティに至るもの、

(四) ノザーン・パシフィック(Northern Pacific)
タコマ、ポートランド、セントポールに至るもの、

(五) グレート、ノザーン(Great Northern)
シャトル、セントポールに至る。

(六) シカゴ・ミルウォーキー・アンド・ピューゼットサウンド(Chicago-Milwakee-and Puzetsound)
これはシャトルよりミルウォーキーを經てシカゴに至るもので電氣鐵道である。

米國の鐵道はその發達奬勵のためその經營は自由競爭で、全部民有である。そして五大巨頭たるモルガン、ハリマン、ヒル、ヴアンダービルト、ゴールドによつて支配されてゐる。

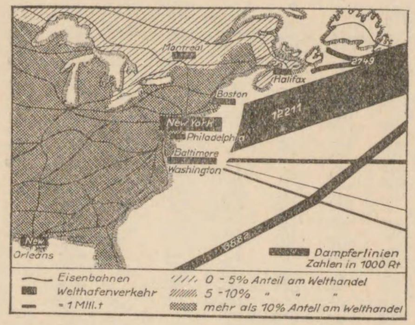
陸上交通は鐵道の外に近代交通の機關の寵兒たる自動車飛行機も遺憾なく利用せられ、自動車の如きは世界で最もよく普及利用せられて一九二七年に於て世界人口六十六人に一臺が米國では五人について一臺の割である。しかのみならず、自動車は米國の最も重要な輸出品の一つとなつてゐる。

航空路は一九二四年三月十七日から九月二十八日に至る世界一週飛行の先鞭をつけただけあつて、ニューヨーク、サンフランシスコ間の郵便飛行の幹線を初めとし幾多の支線を有し、夜間飛行の航空港(Air Port)の設備あるところも多い。又飛行機と汽車との連絡で大陸横斷が僅に二晝夜でなし得るに至つてゐる。航空機はたゞ單に軍事上や運輸上ばかりでなく、米國では大森林に於ける火災、盜伐、森林農作物の害蟲驅除、種蒔き、灌漑等に利用せられてゐる。

水上航路についてみるに、內陸水路がよく利用せられてゐる。西部の方は河流は急流或ひは兩岸が峽谷をなしてゐる關係で利用せられることが尠いが、東部は鐵道の普及と相待つて湖水河流は運河で連絡せられて居り、五大湖はもはや「アメリカの湖水」でなく「大西洋の灣」たる働きをなしてゐる。

五大湖の河川及び湖水と海とを連絡する河川はナイヤガラ瀑布をはじめとして瀑布急流が多

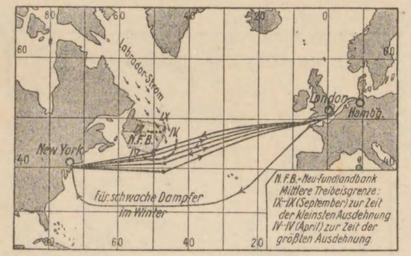
いけれどもこれらは開鑿運河のためその不便がとり除かれてゐるのである。唯一年の中四、五ケ月間凍結のため利用できぬ缺點がある。それにもかゝはらず五大湖の利用の大きいことはこの湖上水運が全米水運の七〇%を占め、又スペリオル湖とヒューロン湖とを結ぶスー・サン・マリー運河の交通噸數だけで一九二〇年に於てスエズ運河に四倍し、ドイツ港灣の全海洋交通よりも大であることによつても知られる。そしてシカゴは陸上交通の中心たるばかりでなく湖上交通の中心となつてゐる。これは五大湖附近は最も工業の盛んな所であると共に、この地方は鑛業物に富みスペリオル湖附近には世界に著名な鐵鑛床銅鑛床あり、エリー湖の南にはペンシルヴァニヤの炭鑛區あり、又農產物としては小麥の產出の最も多き地域であるためこれらの產物の吐け口として重要な通路をなすのである。



87. 歐洲の外端としての米國(Sapper)

ハドソン河はその長さが短いけれども五大湖及びミシシッピー河と連絡しその利用度からみればライン河、揚子江と比し得べきものである。

海洋交通についてみるに戰後米國は英國に次ぐ汽船國となり、世界海洋交通に於て英國と覇を爭ふやうになつた。從前は米國の輸出品は殆んど外國の汽船によつて運ばれてゐたが、それも次第に自國船をもつてすることが出來るやうになつた。



88. 大西洋に於ける汽船航路(G. Schott)
流氷を避けてニューヨークに集る。
冬季は迂回す。

海洋交通の重點は對ヨーロッパであるだけに大西洋航路が最も重要な量を占めてゐる事が挿圖によつても知ることが出來る。アメリカ大陸よりヨーロッパに至るにはカナダの港が最短距離にあるのであるが、ニューファウンドランド沖の流氷による危險のため、おのづからニューヨークにその繁榮を奪はれるに至つた。

而のみならず米國がパナマ運河所有によつて一躍して世界交通の鍵を握り得たのである。

パナマ運河の重要性はアメリカ大陸の大西洋岸と、太平洋岸及びアジヤ、濠洲諸港との距離の短縮である。そしてパナマ運河がヨーロッパ諸國の太平洋方面への距離接近には何等の利益を與へないことは更に米國の優越を增すことになるのである。

ことにスエズ運河は國際運河であるがパナマは純然たる米國の勢力範圍の中にあり且つ運河は十二吋砲と十四吋砲の圏内に守られてゐる。

ことに南米西海岸は米國西海岸とよりよく採近し從來南米の背面たる觀のあつたこれらの地方は合衆國の政治經濟の中心と近接したことによつて次第に重要性を加えて來た。

89. パナマ運河の重要性(Whitbeck 及 Finch)
合衆國東海岸と西海岸及南米西海岸との接近

カナダも米國同樣南北に走る山脈によつて東西の交通が障害されて居り且つ多くの河は北氷洋に出口を有して居り一年の大部分は利用されることがないため、從つて從來カナダの經濟的價値は甚しく低く見られ、曾つて一七六三年英國が七年戰爭後カナダを取るか西印度諸島の小島ガドロープ島とマルチニック島をとるかについて非常な論爭があつた位である。

その交通もカナダの西部にゆくにはハドソン海峽をこえてハドソン灣に入り、それから小舟で河を溯つて内地にゆくやうな不便で陸路による横斷は非常に困難であつた。

カナダを開拓したのは全く鐵道であつた。

カナダには二本の横斷鐵道がある。

(一) カナディアン・パシフィック(Canadian Pacific)
バンクーバーよりモントリオールを經てハリファックスに至るもの。

ニューヨークより	ホーン岬經由	パナマ運河經由	パナマ運河による短縮
サンフランシスコ	13620	5290	61,2%
ヴァルパライソ	8340	4630	44,5
横濱	16200	10000	38,3
香港	17270	11580	33,0
シドニー	12740	10150	24,1

(二) グランド・トランク・レイルウエー(Grand Trunk Railway)
プリンスルパートよりケベックを經てハリファックスに至るもの。

カナダの水上交通内陸水路は上述の如く河流が北方に向いてゐるため氷結し一年の大半之を利用することが出來ないがセントローレンスは大西洋に出口を有しアメリカ大陸中最もヨーロッパに近く且米國の心臟ともいふべき五大湖地方と水上連絡あるをもつて非常に重要であるが、ニューファウンドランド沖の流氷のための航海不安によつて甚だしくその利用を減じてゐる。

太平洋岸のバンクーヴァー、ビクトリヤは米國のピューゼトサウンド諸港と共にアジヤに對する太平洋横斷の最短距離にある最もよき地理的位置を占めてゐるが、唯高緯度のため冬季海が荒れ勝ちで不便である。

フレーザー河はバンクーヴァーに出口を有し急流と峽谷のため交通には利用されないが、流域の森林を搬出し直ちに太平洋岸の港に運び得るに役立つてゐる。

廣大なカナダの北部地方の開拓には航空機が將來大切な任務をもつてゐることであらう。

メキシコ及び中央アメリカ　の地峽横斷鐵道は短距離としてパナマ運河開通まで重要であつた。

これらの長い地帶は縱斷鐵道なきため南北の連絡統一が行はれてゐない。

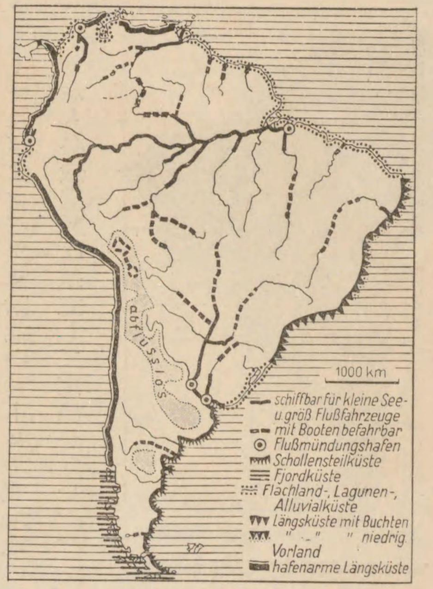
第四　その他の大陸の交通

南米大陸

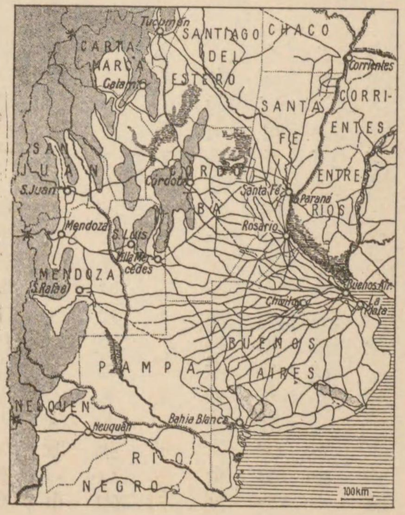
高峻なアンデス山脈のため鐵道の建設が困難とされた。ブエノス・アイレス附近とリオ・デ・ジヤネイロ及びサンパウロ附近のコーヒー栽培地の鐵道網を除いては鐵道の發達は普及してゐない。しかも各鐵道群は孤立して連絡がない。アンデス山脈横斷鐵道としてはブエノス・アイレスよりヴァルパライソに至るものが一本あるのみである。

90. 南アメリカの鐵道密度(Jefferson)
白線は十哩以内

内陸水路はアマゾン河の本支流、オリノコ河などが内地深く利用せられ、殊にアマゾン河に至つては海洋航路の汽船が中流まで交通してゐる。たゞ鐵道と内陸水路との連絡なくこの大陸全體として交通地理的に統一されてゐない。卽ち交通



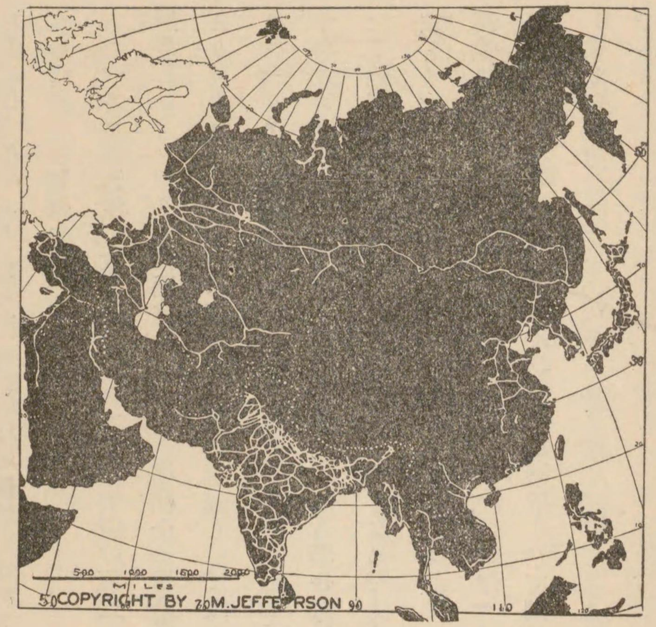
91. 南アメリカの海岸地形と可航水路



92. ラプラタ地方の鐵道網(Lüttgens)
すべての鐵道は河口に集中してゐる

地理的には一單位をなしてゐない。縱斷鐵道のあるのはチリだけで北アメリカとは陸上交通上全く孤立してゐる。

アジヤ大陸



93. アジヤの鐵道密度(Jefferson)
白線は十哩以内

アジヤ大陸では大河が中央より四方に向つて放射的に流れてゐる。しかし高地より直ちに流れるので急流をなす所が多いが、又シベリヤの如く河がその出口を北氷洋にもつてゐるため又冬季の氷結のため利用されることが尠く黃河の如く淺く且つその流域の重要な地點がないため殆んど航行の價値なく、揚子江の如き最も利用せられてゐる河川の如きも全河長の三分の一にも足らぬ有樣である。

鐵道の發達も一本のシベリヤ鐵道を除いては、各國に地方的に發達した鐵道網を有するのみで、そ

れらは孤立的であり、航空網も亦同樣局部的で連絡も統一もないので、アジヤは交通地理の上から未だ一つの單位をなしてゐない。

シベリヤの河流が大低縱に流れて大陸横斷の便宜とならないだけ、この横斷鐵道の效果は一層著しい。シベリヤの開發はカナダと同樣全く横斷鐵道に負ふものである。又この鐵道は極東よりヨーロッパの中心へ到る陸上最短距離として最も重要なものである。

シベリヤ鐵道の補助的鐵道としてトランス・カスピ鐵道及びオレンブルグ・タシケント鐵道は中央アジヤ開發の上に又インドと連絡さるる場合には一層その重要性を加え地方鐵道としてでなく國際鐵道の最も重要なるものゝ一つとなるであらう。その意味に於てバグダード鐵道の完成とインドとの連絡はより望ましきものである。その外東支鐵道、南滿洲鐵道、北寧鐵路、北漢鐵路、津浦鐵路はシベリヤ鐵道と連絡し、シベリヤと北支那中支那統一の作用をなしてゐる。廣東までの延長はこの大陸唯一の縱斷鐵道として期待されてゐる。

又北綏鐵道はアジヤの内部に最も深く延びてゐる鐵道として、奥地の開拓の上に重要なものである。

かくアジヤでは鐵道網の普及がまだ局部的であつて、大部分の交通は原始的な隊商の交通に依つてゐる。この隊商路は近年自動車によつて利用せられるやうになつた。

ことに沙漠の横斷の定期自動車としてゴビ沙漠は十數年前までは張家口から庫倫まで馬車で十數日を費したのが、今日では三日で達し得る。シリヤ沙漠の横斷は一晝夜で達し得る。

シリヤ沙漠横斷に最近航空路が完成された。

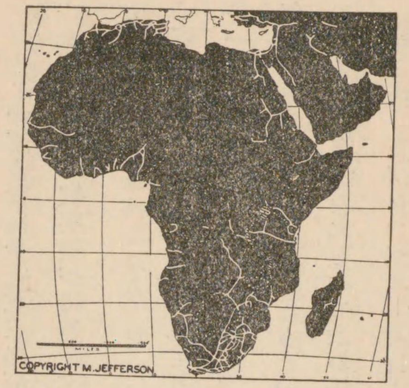
かくて自動車航空機が鐵道に代り又鐵道の補助として將來大いに發達利用されるものと思はれる。

海洋航路はスエズが開かれてヨーロッパと近接し、スエズを利用するものは世界全海洋交通の一二%を占めてゐる程である。太平洋はパナマが開かれてからアメリカの中心たる米國の東部諸州及び南米の東海岸ともその距離を大いに短縮したがまだ大西洋に比し甚だ淋しい。しかしアジヤの富源の大と共に太平洋の航路は益々將來をもつものであらう。

ホンコン及びシンガポールは太平洋航路、濠洲航路、歐洲航路、アフリカ航路の分岐點としてアジヤ海洋航行の中心である。上海はアメリカ航路の出發點として全支那の集約的吐け口であり又集中的入口であり、日本の神戸、横濱はアジヤの最東端として又單に國内的ばかりでなく國際的に重要な港である。そして太平洋と大陸との玄關として太平洋の運命と共に洋々たる

將來をもつであらう。

アフリカ大陸



94. アフリカの鐵道密度(Jefferson)
白線は十哩以内

アフリカ大陸はごく最近まで暗黑大陸であり、局部的、孤立的に文化地域があり、それらは陸上水上航空交通ともに一つの單位となつてゐない。これにはアフリカの自然地理的事情が大いに原因してゐる、卽ちこの大陸全體が一つの大きな高原であり、海岸に至つて急に陷落してゐるのでその河流は大概河口近くで急流となり又瀑布となつて他の大陸の如く河流は內地の誘引者とならなかつた。從つて河水航路が局部的であり、鐵道がその間を連絡して居る有樣で、一つの交通機關で全流域が統一されなかつた。その上この大陸は出入極めて尠いため汽船で內地深く入ることが出來ぬため、大陸の中心は交通的にも最も遠かつた。交通機關としてはアジヤと同樣隊商によつてなされてゐた有樣であつた。

然し北からはエヂプトの鐵道が、南からは南阿聯邦の鐵道が互ひに延びて連絡されやうとしてゐるし、これが完結されるならばアフリカの唯一の縱貫鐵道といふので、そのもたらす文化史的意義は大きいものであらう。又沙漠にはやはりアジヤと同じく自動車が用ひられつゝある。未だ局部的鐵道ながら東アフリカ鐵道、西南アフリカ鐵道、南アフリカ鐵道はアフリカ內地に入るに重要な鐵道である。コンゴー河も中流上流は河航水路として利用されてゐる。航空網の發達は將來に屬してゐる。

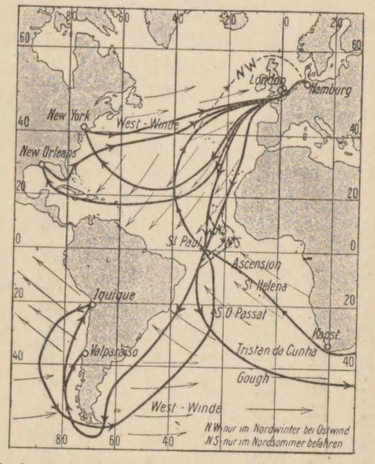
濠洲

濠洲は新大陸としてアメリカと同樣その開發が鐵道によることが多大であり、且その發達は大きいものであつたが、その鐵道網は東部及東南部及西南隅に限られてゐるが、一九一七年西南隅の鐵道網が南海岸に沿うて東南部と結ばれて南方に於て濠洲は不完全ながら統一されたがまだ西北部及び中央部、北部一帶は殆んど交通未開の儘にある。たゞアジヤ、アフリカの沙漠橫斷に自動車を利用してゐるが如く、こゝでも東海岸より西部沙漠地帶の交通に利用せられてゐる。この大陸の特長として內陸水路が交通上に殆んど利用されてゐないといつてよいことである。

海洋交通も羊毛穀類の重要なる供給地として世界の船を集めてゐるが、それは對英本國との關係に強く世界海洋交通よりみて僻邊の地たるを免れない。

以上述べた如く世界の交通は汽車汽船自動車航空機によつて開拓されてゐるが、一方陸上交通に於てアジヤ、アフリカの沙漠地方に於て隊商を今尚さかんに利用してゐるのである。又海洋交通に於ても定期的風向を利用しての帆船がさかんに航海してゐるのである。動力に自然力を利用した經濟的なる點に於て貨物船として用ひられてゐるのである。帆船航路の交通地理的價値はその航路の世界的なる點に於てまだ滅ばないのである。

95. 濠洲の鐵道密度(Jefferson)
白線は十哩以内



96. 太平洋に於ける風向と帆船航路(Schott)

第六章　民族の政治的活動の地理的觀察

第一　地理的位置の重要

一國又は一民族にとつて地理的位置が如何に重大なものであるかは、その政治的價値の上に及ぼす點を考へれば足りる。

トルコの勢力が今日尚ヨーロッパに殘續しつゝあるのは全くそれがボスポラス海峽に位置することに原因してゐる。オランダがその王國の保全を、又ルーマニヤはその國土の保全を有してゐるのは、全く一はライン河に、他はドナウの河口に位置してゐることに負ふのである。ヨーロッパのあらゆる利害の上に關係をもつこの二大動脈の門戸を危險なき弱小國に保たしめることが必要であるからである。又、スウィス、パナマなどみな同じ意味からである。

廣漠として際限なき地域に位置するときは國民の力の分散となり、歴史的過程からその偉大さを奪取しその效果を低減せしめる。アメリカに於けるフランス植民地の勢力が忽ちにして消盡しその跡をとゞめないのはこの種の分散の故である。卽ち、セント・ローレンス河及びミシ

シッビー河の際限なき廣い流域、及び利潤多い毛皮の賣買は彼らを誘ふて、彼らを政治的並びに經濟的に破滅せしめた無暴を敢てなさしめたのである。ロシヤの歴史も亦その政治的地平線があまりに遠いために禍害を齎らした多くの例を示してゐる。

これに反して、地域が若干の山脈を擁し、或ひは海洋をめぐらす等の障害的境界をもつてそれを圍繞するときは、限定された地理的基礎の上にその勢力を集中せしめ、その民族的努力を强盛ならしむることによつて、ローマ、ギリシヤ、イギリス、日本及び古代ペルー及びアメリカ十三州植民地はその發達を贏ち得たのであつた。

センプル女史によつて地理的位置を形態の上から分類すれば次の如くである。

(一) 中央的位置

ドナウ流域のマヂャール人、モホーク河及びフィンガー湖のイロコイ族インディアン、十世紀より十八世紀に至る間に於けるロシヤ、一〇〇〇年より一七九五年に於ける最後の分割に至るまでのポーランド、ポリヴィア、スウィス及びアフガニスタン等。

(二) 國家的位置

古代フェニキア、小アジヤ及び南部イタリヤに於けるギリシヤ植民地、オーガスタスの卽位時代に於けるローマ帝國、一七五〇年に於ける十三州植民地、島國及び半島國等。

(三) 散在的位置

一七〇〇年以前のアメリカに於けるイギリス及びフランス植民地、合衆國インディアン及び南アフリカのカフィール人、東洋に於けるポルトガル領及びインドに於けるフランス領等。

(四) 點綴的位置

沙漠路に沿うて蝟集せるオアシス諸國、重要航路に沿ふ位置ある諸島嶼。

中央的位置は領域を擴大すべき機會を有すると同樣に又危險を伴ふ。大陸の中心に位せる國家はそれが强國である場合には各方面に向つて膨脹し廣きに亙つてその勢力を及ぼし得るのであるが、それが弱國である場合に於てはそれは四邊悉く敵の侵略に暴露されて居るために國家の存在そのものすら脅威をうける。ことに自然的境界といふ防禦物を有しない中央的位置に於てさうである。その適例はポーランド王國に之を求むることが出來る。境界が絶えず移動しその所屬の變動はげしき國は、常にその中央的位置たることの犧牲である。中部ドナウに國をたてたるハンガリーの如く、又、歐洲の中央たるドイツの如くである。ドイツはフランス、ロシヤ及びオーストリヤ三大强國に圍まれてゐるが故にその位置は優勢なる常備軍と難攻不落の國境防備とをもたらしめた。ロシヤは等しく中央的位置を有して居るにかゝはらず、ヴォルガ河系を悉く含んで却つて政治的結合がその自然的統一によつて補助された。それに反してバルテ

イック海からバルカンに至る諸國はその地勢の多種多樣、複雜な山系及び種々な河川の方向が分離的勢力として働きその政治的統一を妨げてゐるのである。故に中央的位置を有する國がその外的發展のために又中央的位置より生ずる危險より脱せんがために海なる「窓」を求め、その國と密接なる利害を有する國はこの窓の封鎖に努めてゐるのである。南阿のトランスヴール共和國オレンヂ自由國はいづれも「海」を求めて滅ぼされた。

又一方中央的位置を占むる國家中その要塞的な地勢の故にその存在を長からしむるものがある。スウィス、アビシニヤ、アンドラ、ネパール、ブータンの如きである。

周邊的位置　中央的位置の國に對して周邊的位置の國はその地理的位置より受くる特性がある。古代ギリシャに於てすら內陸國と沿海國との間には、その特性と文化との種類に多大の相違があつた。卽ち、ギリシャの內陸人は確乎たる精神を有すると共に粗野であり、想像の知識を缺いてゐた。沿海地方は活動的であり敢爲敏捷であり想像の力に富んでゐた。

今日に於てもバルカン半島及び小アジヤの內陸にトルコ人及びスラヴ人が住んでゐるに對して、海岸一帶にギリシャ人が分布してゐるのは、全くその位置に適した分布現象と言はねばならない。アフリカは地形上その全部が中心を爲すもので、その周邊を極めて狹少な海岸緣邊に局限し、世界に於ける大貿易國民がその僅かな有利地點を有するに過ぎない。ヨーロッパは十六、十七世紀に於てその海事的、植民的膨脹の活動を始めたときも、周邊的突出が捉へられた。アジヤに於てもさうだ。大陸より半ば分離した形にある突出部の住民たちはアジヤの周邊に帶狀をなしてヨーロッパよりの感化を速かに受けた。かく周邊地帶の接續容易な位置が利用された。アラビヤの如きはその內地が悉く不毛の地であるため、アラビヤが歷史の上にあらはるゝ地域は悉く周邊地帶に限られてゐる。島嶼はその海岸地方がよく開發されてゐるに拘らず、奧地は依然として太古のままであるのも、その接近し難きと周邊の利用し易きが故である。

ひとしく周邊地帶でもそれが中心地方に對して向日面にあるか暗蔭面にあるかによつてその發展の上に著しい相違がある。ヨーロッパとアジヤとの中間海として地中海が向日面であつた時には、アテネ、ローマ、コンスタンチノープル、ヴェニス、及びゼノアは順次に榮えたが、その時はイギリス及びポルトガルの諸港は暗蔭面であつた。後、アメリカとの交通開けるに及んで全く反對の結果となつた。ヨーロッパの正面は西方に移動し、その歷史的指導の地位を地中海方面から奪つたのである。（「世界交通の中心」參照）

フランスのブレトン沿岸が目覺めると共に、南方の海岸は次第に睡に陷つた。かくて、トラ

ファルガルよりノールウェーに至る西ヨーロッパの諸國は世界の新交通路に於ける絶好的位置を占める事となつた。リヴァプール、プリマス、リスボン、カジスの日蔭にあつた邊境の漁港は華々しい中心地へと轉移し、新らしい活動の焦點となつた。かくて大西洋岸の諸國は大西洋岸を隔て、隣接國たる處女地アメリカを獲得したのであつた。

ドイツが舊ローマ帝國の後繼者として政治的及び商業的理想のためにイタリヤに牽引されてゐた。然るに一たび引力の中心が大西洋に移るに及んで、今まで國民的發展が阻止されてゐたのが、國際的舞臺に正面するに及んで、驚くべき歴史的役割を果したのであつた。

かく地理的位置はそれ自身最も主要な單獨の地理的要素たると共に、他の要素とも隨伴して世界文化の變遷に係はりをもつことが多大である。

フェニキヤの交易商港が散在的周邊位置を爲したること又、後地中海岸に於けるギリシャ植民地がこれと同樣な位置を有してゐたことは、これら二民族が交易活動及び海洋活動の民族であつたことの表現であるにすぎない。これと同樣なアラビヤ人根據地の散布が東部アフリカ、マダガスカル、及びスンダ諸島中の西部等に於ける諸海岸に於て存在したことは、オーマン及びエーメンのマホメット教徒商人の偉大なる商業的膨脹を示證するものである。

民族の占居した地理的位置はその民族の殘した言語によつて察し得らるゝ。現今イギリス及びアイルランドの西部に現はれてゐるケルト語の島嶼は、そこの地點が示してゐるやうに、嘗つては全國に擴がつてゐたケルト語領域の縮少したものなのである。同樣に又、ロシヤ全國に亙つて存在するフィン種の地名は嘗つてその言語を使用する民族が全土を領してゐたが、やがて、移入者たるスラヴ族に包蔽され、只民族的島嶼として、極北部及びヴォルガ河の迂曲點附近に維持してゐるものであることを示してゐる。

かく民族が衰頽の途にある場合、その居住地は一般に近接困難で不利且不便な地理的位置を有するのをその特徴とする。

しかし、形態は民族的又政治的「島嶼」であつても全くこれと反對の、民族が成長の途上の場合がある。その時はその「島嶼」は良好なる位置、前哨地點たるべき位置を有する。廣大なる地方へ近接のとき足場たる地點である。例へば、インド西海岸のポルトガル領の斷片たるゴア、英領のシンガポール、ホンコン、ドイツの租借地であつた青島の如きである。

一民族が土地を保有し得る限り人口上の減少といふが如きは左まで重要な結果を將來しない。何故ならば、彼等は再び民族の興隆增加をなすべき資源地域を有するからである。支那に

於ける黄河の猛烈なる洪水のために幾度か繰返へさるゝ生靈幾百萬の喪失は、その偉大なる河が再び築堤され、氾濫の終つた平野が再び挽回さるゝとともに全く忘失し去らるゝ一時的挿話となつてゐる。

合衆國に於ける南北戰爭は人口の一時的減少と進歩の阻止とを招來したが、領土の喪失が無かつたために、國民的衰弱は永續しなかつたのである。

これに反して、アメリカ・インディアンがミシシッピー峽谷の豐富な狩獵區域と、大西洋側に面した原野より逐はれて、西部に於ける遙かに狹小な不毛地に逃れたこと、及び、オーストラリヤの土民が、肥沃なる海岸地より内地の沙漠へ退却したことなどは、生活の資源に對してなされた種族的放棄を意味したのである。これは丁度、古代ブリトン人がサキソン人に依つて、又スラヴ人がエルベ、ニーメン兩河の間に位する土地より、中世ドイツ人に依つて逐はれたこと、アフリカに於けるカフィール人がオランダ人及びイギリス人に依つて、又、アイヌ人が内地から日本人によつて、原住者たるアルプス種族が後繼者たるチュートン族によつて豐饒な峽地及び曠野から西部ヨーロッパの遙かに不毛高地に追ひやられたやうに、一の民族が征服されその領土より追はれた場合には、彼らがその領土を奪還し得る機會は永遠に來ない。

小地域　峽少な地域は侵入者によつて容易に圍繞され住民は直ちに窮地に陷る。而して、外形的條件及び經濟的發達が同一である場合には、地域の大小と住民の數との間には、一般的相關々係が存在するので、小地域は更に人口の數的弱小といふ不利な條件を有するのである。

ギリシャは常にその半島の狹隘及びその地理的小區劃の惹起する政治的分裂のために、民族自身の有した卓越した文明民的精神とにも係らず、殆んど凡ての侵略者にとつて敗北の憂目を見たのであつた。

大地域　弱小民族に對して大地域は庇護の任に立つてゐる。タスマニヤ人は一八七六年にその最後の一人を喪つたが、四倍の面積のニュージィーランドでは一八四〇年以來土人マオリ族の三分の二を失つたけれども、尚百萬のイギリス植民者と土地を爭つて、退却すべき餘地を見出してゐる。濠洲土人はその廣袤たる沙漠又は草原に白人の追蹤を免れてゐる。

又、ラテンアメリカに於てその先住種族は島嶼では殘虐なるスペイン人の手によつて壓滅されたが、メキシコ及びペルーの如く大陸の内部に於てはよく殘存し、後年その獨立を恢復するを得たのであつた。カナダ及び合衆國の廣汎な地域はインディアンのために避難地を與へ得たのである。

ロシヤの廣漠なる地域はロシヤが信賴し得る同盟軍である。モスコーへの長途がナポレオンの戰勝を敗北へと轉じたのである。

成長發達は人類が群居を好む本能が發生して以來人類社會の法則となつた。このことは次第に廣大な地域を占有する社會的集團を形成することに於て現はれた。又このことは、地理的には人種的境界の進出に於て、經濟的には次第にその度を增加する土地の集約的利用に於て、社會的には增進し行く人口密度に於て、そして政治的には次第に大なる國民的領土集合の形成等に於て確實に現はれて來た。

狹小な地理的基礎を有する沿海民族は、彼らが地域に對して有する低度の評價を反映する特色ある膨脹の方法を有つてゐる。耕作に適する土地の狹小なことは、商業に依つて得られるべき國外供給の資源に依ることを餘儀なくせしめる。彼らは容易に防禦が出來又同時に海上の貿易通路を支配する岬角又は海邊に近き小島の如き地點を擇んで遠隔なる海岸地域に於ける異國人間に自らの貿易地又は部落を作成する。かゝる交易のために用ひらるゝ植民地域はその差し當つての目的に適ふやうに、能ふだけ狹小なものとされる。かくすることが防禦の上に於て一層容易だからである。

地中海沿岸のフェニキヤ人及びギリシヤ人の植民地又中世紀に於てアフリカの東海岸及び印度に設けられたアラビヤ人及びポルトガル人の植民地はこの種のものであつた。そしてこの方法が小地域封鎖、地方的自治組織等の諸點に於て最も極端に達したものはハンザ同盟諸市がノールウェー及びロシヤに於て有してゐた貿易支所であらう。これらの地點は唯全く商業上の目的のために工夫されたものであり、堅き經濟的基礎として建設したのでないから、他の襲擊に直ちに放棄されて長く存續しなかつたのである。

大地域内の統一結束は國内の大鐵道によつて達し得らるゝ。生產の著しく分化したる生產地域の間に於ける遠隔な距離に亙り、又大陸的地域の廣汎な企業を反映する商業に適應せんために合衆國の鐵道の發達の基礎があつたのである。

第二　境　界

境界の觀念の發生

土地を所有しようとする意志のないものに境界の觀念のないのは當然である。狩獵民族遊牧民族が境界の觀念を有せぬか或ひは甚だ漠然であるのは當然であつて、彼等は獲物を追ひ或ひ

は水草を追うて土地を移りゆくものであるので一定の土地を所有する必要がなかつたのである。境界は理の當然のことであるが、必要あつて始めて發生したのである。

發生の過程について注意に値することは、西歴三世紀末に於て西アジヤに於ける遊牧民族たる匈奴と東胡とが冬季に於て兩者の冬籠りの間に棄地千里を設けたことである。これはフンヌの語で甌脱（ôdatu）と呼び、今日の言葉で言へば中立地帶のことである。甌脱の原義は穴倉又は土室の意味で、この穴倉は兩民族對立の間に設けられたのである。けだし北方の牧畜民族は冬地土室に住んだのである。今日朝鮮のオンドルは北方牧畜民族の地下の土室を地上に移した過程にあるもので、オンドルなる音は朝鮮語でなく漢音であらう。朝鮮では家室のことをティップ（Tip）といふ。これはウラルアルタイ語の Odak, Otap, Otep, Odup と同じ語源である（白鳥庫吉氏説）。日本でもアイヌは唐時代までは竪穴、横穴にすんでゐた。

とにかく彼等牧畜民族が冬季定住するときだけ敵に對して境界なるものを必要としたのである。

而して、境界は土地に定着する農業民族に至つて始めて確立された。メソポタミヤを領土とした幾多の民族の中牧畜民族の時はその境界は頗る不明であり、農業民族の場合は明確になつてゐるなども、境界の發生的意義を物語るものである。（ヘンクの「政治的境界論」）

境界の種類

兩國間に何ら著しい自然物が存在しない場合に初期に於て境界として利用されたのは荒廢地帶と城壁とであつた。

荒廢地帶　は上述の如き、フンヌの棄地千里などもそれであるが、兩國の主權なき土地を指すのである。この土地に於ては、兩國は共に軍事その他の設備をせざる土地で、兩國の直接の接觸を避けんとしたものである。最近まで支那と朝鮮との間に於て鴨綠江右岸一萬五千平方粁の土地は「無人地帶」、「鴨外地帶」と言つて太宗皇帝（一六二七年）朝鮮人の移住を防ぐ目的で設けられた荒廢地帶であつた。のち（一八六七年）この土地は漢人移住のために開放された。

この種の境界の機能は今日緩衝國（Buffer State）なる形式で利用されてゐる。卽ち强國が直接に境を接し、兩者の衝突する機會を多くすることを防ぐために、兩者間に中立國の形式である地帶をさし挾んでゐる。

英領インドとロシヤとの間にアフガニスタン、フランス、ドイツ間のベルギー、ルクセンブ

ルグ、スウィスなど、又は今日反露地帶(Unti-Soviet Ring)とてロシヤと中歐諸國との間に世界大戰後フィンランド、エストニヤ、ラトヴィヤ、リツアニヤ、ポーランドなどの新國が赤露の防壁としてつくられてゐる。卽ち**政治的緩衝地帶**である。

又、ヴェルサイユ會議に於てライン左岸或ひは河の東方五〇粁の線の西方の地帶に軍事的設備及び駐屯兵を禁止したり、ローザンヌ會議に於てトルコ、ギリシャ間に兩國境に沿うて各三〇粁の帶地に軍備を禁じたるが如きもこの種の境界機能のあらはれである。

中立地帶は滿洲と關東州との間、スペインとジブラルタルとの間、パナマ運河の兩岸、シャムとビルマとの間、無防備地帶はスウェーデン、ノールウェー間の一五粁幅の地帶がある。

城壁　を境界に利用したのは、東洋に於ては萬里の長城、滿洲の柳條邊牆があり、西洋に於てはイギリスに於てローマ人が、ケルト種のゲーリック族を防ぐために築いたアントニヌス長城及びハドリアン長城、ドイツに於けるカール大帝の作つた境界城、ライン河畔にローマ人の建設したリーメス・ゲルマニカス(リーメスは境界を意味するラテン語)、ドナウ下流地域に同じくローマ人のつくつた土塊の長城などその主なるものである。

現代は人爲的境界として經緯度線或ひは幾何學的線を利用する場合が多い。カラフトの日露の境界、米國本土とカナダとの境界、アラスカとカナダとの境界、米國の州界、濠洲の州界、カナダの州界などである。これらはその地域の地理的事情や住民の意志に關係なく決定されたものである。

自然的境界　これは地表に於ける自然的特徵を利用したもので、卽ち山脈、沙漠、河川、湖沼、森林が境界線として利用せられてゐる。

山脈を利用してゐるものにはイタリヤはアルプス山脈を、インドはヒンヅークシ山脈とヒマラヤ山脈を境とし、又、アンデス山脈はチリ、アルヘンチナの境界をなし戰前のルーマニヤはトランシルヴァニヤによつて、スペインはピレネー山脈によつて、スウェーデン、ノールウエーはスカンヂナヴィヤ山脈によつて境界をなしてゐる。

又、ライン川、ドナウ河を始めヨーロッパの河川は古來幾多の國家の境界たる役割を果した。

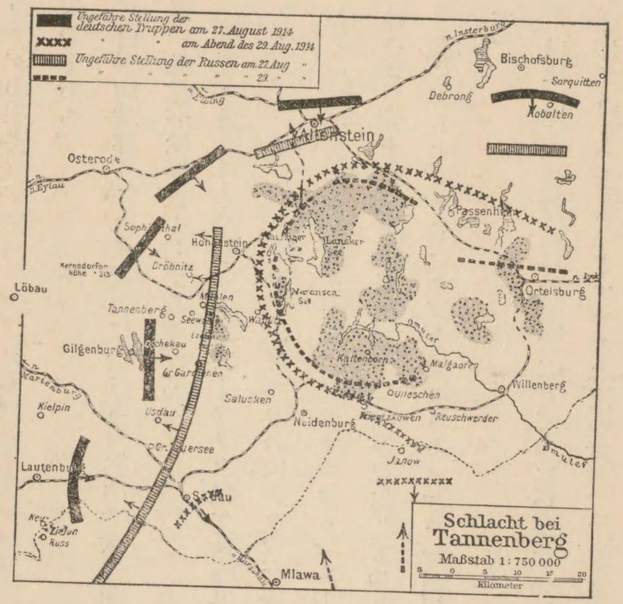
森林はそれ程重要な役割をなしてゐないがそれでも、フランス、ドイツの自然的境界地帶をなしてゐる。南米のアマゾン上流の森林、アフリカの熱帶林など防禦物となつてゐる。

註　アフリカの熱帶森林地帶に於けるネグロの國にもすでに國家の胎子的形態をなしてゐる。個々の部族間

の境界は廣い森林地帶を成し、隣國との間には僅かに一二の歩道があるのみといふ。

湖沼を利用したのには大戰後のドイツ、ロシヤの境界で、これは世界大戰東部戰線でドイツの有力なる防禦物となつたことはタンネンブルグのドイツの大勝によつても有力に裏書されてゐる。又オランダ人は沼澤を防禦として利用してゐる。

以上に述べた人爲的及び自然的境界線の防禦線として得失を考へるに荒廢地帶は人口の移動、その地方に於ける經濟的社會的發展を妨げるもので、文化の發達と共におのづからその防禦的機能を失つてゆくものである。



97. タンネンブルグの戰
軍露されたる圍包に地沼

城壁は今日の進歩した武器に對して何等防禦たる價値なきものである。

經緯線の境界線はその地方の經濟的自然的事情を無視したものであつて、この境界線に接する兩國の爭論を惹起してゐることは米國本國とカナダ、アラスカとカナダとの境界についてみて多年の境界の爭ひのあつたことによつても知られる。

註　自然的境界は過去の境界である。言語はこれに代るべきものとして境界線成生の要素となつてゐる、殊に民族主義の名の下にフランス革命以來民主主義勃興と共にさかんになつて、言語分布を境界とすることは民族自決と稱して世界大戰後の境界劃定に際し、中歐同盟國及び勞農ロシヤの領土に對し徹底的に適用された。しかし同一民族が二種の言語を用ひることが多い。その場合は標準語或ひは文化語が境界の要素となるが、標準語が壓倒的勢力を占めるまでに發達しない時に、民族分界線を引くことが困難でこれが政治的擾亂の絶えない理由となる。

特にバルカンでは以前の公用語たるトルコ語は文化語として用ひられる價値がないので、その上に山嶽重疊して自然的境界が多いために全く系統を異にした地方語が相隣り同志に存在し、そこで最近數十年間に地方語を基礎とした小國民が成立し、それらの小國民が文化語として、僅に上流社會のみに知らるる遠隔地の言語を借りて來たのである、卽ちルーマニヤ、ギリシャはフランス語、セルビヤ、ブルガリヤは佛、獨兩語を用ひ、モンテネグロやアルバニヤに至つてはかかる文化語を必要とするまでに文化が發達してゐない。

又文化語が分化して幾多の地方語に變じてゆくのであるから、言語境界は勢ひ小國簇生の傾向を助成する。

自然的境界は一見最も安全なる境界線の如くみゆるも、實は最も不安定なものであつて沙漠や氷結する海洋を除いて却つて兩國紛爭の原因をつくるものである。

自然的境界線として最もよく利用せらるゝ山脈と河川とについてみるに、**山脈**は交通の障害として自然的障害物として最も有力なものであるが、山脈と民族移動の歴史的事實は全く山脈の境界線としての價値を疑はしめる。山脈は却つてその峠によつて民族の移動、侵入を誘惑してゐる。山脈の兩側が同一民族によつて占められる事が屢々ある。

ペルシャ帝國がその帝國内に幾多の重疊する山脈があつたにかゝはらず東は中央アジヤより西はドナウ下流に及んだ、アルキサンダー大王の帝國も亦同樣であつた。アルプスもシーザーによつてその山脈の彼方に容易にローマの領土を擴張されたし、ハンニバルは又反對にアルプスをこえてローマの本土を侵した。ヨーロッパの民族大移動に對してはアルプスもピレネーも何の役にもたゝなかつた。カール大帝も領土は中歐からイタリヤ、スペインに及んでゐる。ナポレオンの國家も亦同樣であつた。

註　沙漠とか草地地方の如き不毛の土地は兩隣國に無價値といふよりも厄介な空間として存し、この土地に境界を設けて區劃する必要は起らない、漢武帝が西域を經略した頃の狀態を漢書西域傳に據つて推すに、且末國が人口千六百十人、隣の小宛國が人口千五十人といふ小國で、その間の距離が三日行程だといふから日本里程で三十里で、一泉地と他の泉地との間が茫漠たる曠地を成した。この玉門陽關から天山南麓に達する漢代の孔道に當つた交通は沙漠に遮られ、國家の存立すらも卓越風向に隨ひ移動する流沙に脅かされる狀態であつた。

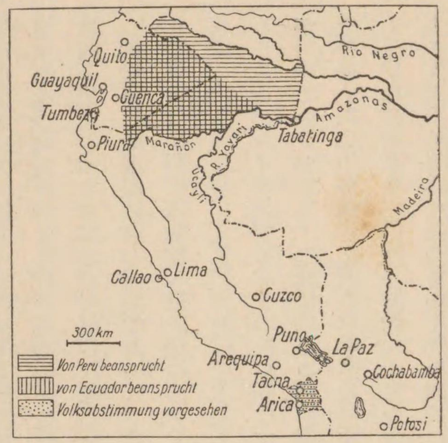
河流が境界として利用せられるときは、その河川が航行不可能なるときは兩岸よりの中央をもつて定め、その航行河川のときは水道の中央と定めるやうに國際公法には規定されてゐるけれども事實は必ずしもさうでなく、テキサス、オクラホマ兩州間のレッド河は一八〇三年合衆國がルイジアナを買收したときに締結された條約に南岸を以つて境界とするとあり、實地の測量と標柱の設置を缺いてゐたので、一九一八年この河の中及びその沿路一帶に豐富な油田が發見されてから兩州間の紛爭を惹起し、米國大審院までもち出されて、一九二三年漸く解決されたことがあり、西プロシヤとポーランド界のウィスツラ河は、ポーランド側に利益を與へて、河川の右岸をもつて境界線としてゐた。このため西プロシヤは多大の經濟的不利を被り、ドイツのウィスツラ河利用が全く出來ないやうにされたため、戰前に比しこの河の利用が甚だ減じたのである。

又河はその流路を變化するのでその意味に於ても不安定なものである。アメリカ合衆國とメキシコ國境はリオ・グランデ・デル・ノルテをもつて國境としてゐるので、よくその流路の變化によつて領土の歸國の問題を起してゐる。

元來河は境界としての障害物であつたよりも、流路として民族移動の道案内者であつたのである。從つて河によつて導き入つた民族はその河全體卽ち河の全流域を支配せんとするのであつた。一つの河川に於て上流と下流とその支配する國を異にする時は必ず兩國間の紛爭を惹き起してゐる。エヂプトに於てナイル河上流地方のスーダンを得なければ全く完全な獨立を得ないのである。卽ちイギリスは白ナイル、青ナイルに包まれた地方を開墾せんとしてナイルの水を利用せんとして一大灌漑工事を施した結果、下流エヂプトは非常な恐威をうけたのである。又、スーダンの開墾はアビシニヤの領土たる青ナイル上流及びその水源のタナ湖の水利權を確得せねばならぬのである。そのためにイギリスはアビシニヤにエヂプトはイギリスにナイル河の水をめぐつて爭つてゐる。ナイル河は政治地理的にみれば地理的一單位たるべきである。

註一　一般に河川は自然的單位であつて同時に人文上の單位である。されば同一河川を兩斷し異なれる二或はそれ以上の種族或は國家がその流域を支配する時は必ず紛爭を惹起する基となる。

註二　河川の方向に從つてその流域に成立する國家を**河條國家**と言ふ。大きな河流は政治的にも大きく結合する能力をもつて居る。國家の統一及び諸國家の協調が、これを貫流する大河川に依存することが大である。これはエジプトがナイルの國でありコンゴーがコンゴー河の國でありアメリカ合衆國中部諸州がミシシッピー諸州であり、元の墺匈國がドナウ王國と呼ばれドイツの西部國境地方がラインランドと言はれることからも知らる。



98. 南米西海岸に於ける國境紛爭地(Lütgens)
アマゾン河上流流域地と太平洋岸硝石產地方

國の發達と統一とがドナウによつて結ばれてゐた墺匈國が今日四裂五裂してしまつた。しかし果していつまで今日の河成單元の分裂がつゞくであらうか。これについてラッツェルの次の言葉が意味深い。

墺匈國がドナウ王國と言はれる所以は單にその國土の八二%がドナウ流域にあるからと言ふ許りではなくその國の發達及び統一に於てドナウ河及びその支流が生命の緒であるからである。この緒を下部で斷つことはこの國を分解せしむることになる。

註三　自然的境界が**國家の背面**となる。その最も大規模なのはロシヤとカナダである。その法外な長さをもつ極北の海岸は如何なる國家に對しても何等の脅威を感じる事がない。一般海洋も沿海國に對して或る程度

の背面保障をなす。その效果は沿海國が自己の面する同一海洋に面してゐない他の國家に對する限りに於て著しい。例へば半島國であつた時のスウェーデンは曾つてその軍隊をバルティック海の南岸と東岸とに置き、ロシヤの勃興まで之を有效ならしめることが出來、今日のポルトガル、チリ及びノールウェーの知きは常に國家の前面を東方に置くことの出來る所以はこの點にある。これに反してもし一國が自己の面する同一海洋に面する他の國家に對する時はその海洋は背面保障の作用を減少する。（飯本信之氏　國家の位置　地理教育六卷）

註四　條文の示す地點の不明から惹起した國境問題

伊墺國境最東端はペク高地であつて、此地點は伊、ユーゴースラヴ國境の北端と一致すべきであるのに、この兩國境に關する條例を對照すると一致しない。即ち伊墺國境を規定して居るサンゼルマン條約では其最東端に關しては單に「標高一五〇九米ペク高地に至る」と記載してあるが、伊ユーゴースラヴ國境を規定してゐるラッパレイ條約では、その點に關してはペク山（一五一一米）と記載してあつて同一地點の筈だのに標高が二米の差異がある。これは以上の條約制定に際し使用した地圖が一致して居らなかつた關係であつて、止むを得ず現地の再測量を實施したが尚一致せず、遂に兩國妥協の結果約一ケ年の後漸く圓滿に解決した。然し一點に交會した三國境線は約六十米の長のユーゴースラヴ國の領土が長い廊下の樣に墺伊の國境の間に入りこんだため世界に類のない奇妙な國境の形態を有する樣になつた。而かもこの廊下の幅は僅に一米內外を人が辛うじて通過し得るに過ぎない細さである。これは關係國委員が各自その領土を寸尺と雖も讓らない結果である。

註五　分水線の見解の相異から惹起した國境問題

分水線を地形地質の上から仔細に探究する時は三種の分水線を認めることができる。即ち

一、山脈の自然に高起せる軸線

二、水系上より見た分水嶺

三、一見明瞭なる山脈最高稜線

この三つは多くの場合一致するものであるが。伊墺國の新國境 Mont Croce Carnice 附近の地形地質をみるに一致してゐない。即ち山脈最高稜線は透水性の岩石より成り、水系よりみた分水線は耐水性岩石の最高稜線であると伊國が主張した。それは國境線がたまたまアルプス越の重要なる峠であるブレンネル峠を通過して居り、そこには停車場もあるため、問題はこの停車場の爭奪によつて起つたのである。停車場附近は一米內外の高さの差で分水線が南若くは北二三百米突の間を左右し、停車場はこれに依つて兩國の何れかに屬する事になるので關係兩國が躍起となつて爭ふたのも無理はないのである。

國境委員會は兩國委員の主張が相反するので、眞實の地形の變化を知るために兩國測量班に精密なる測量を命じた所、この測量班は統一指揮の下に協同實施されなかつたので約一ケ月半餘の後に完成された兩國の大梯尺の地圖は再び一致せず、恰度分水線が自國に都合のよいやうに巧みに調製されて來た。ここに於て委員會は中立の位置にある英國委員を現場に派遣して親しく兩測量班を指導し更に一ケ月の後漸くにして一測量圖が調製されたが、其判決は更に此問題をして紛糾せしめた。ブレンネル停車場附近は之が構築の際の除積土工事と溪流の沖積作用のため谷底は自然の間に變形し單に測量のみで眞の分水線を發見することは不可能である。ここに於て折角二回の精密な測量の結果は問題解決には何等の效果を與へない事になり、その中

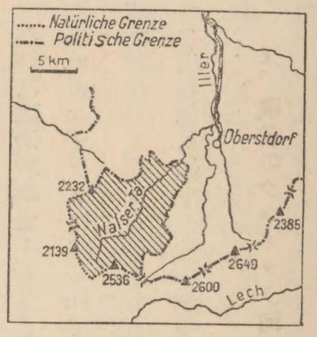
に國境附近は降雪時期に入る事になつて實地踏査は翌年解雪以後に繰伸ばされなければならないやうになつた。此間熱心機敏なる伊國委員は自國のためにその附近の歴史を深く審査して百年前の狀態を調査した百頁に餘る調査書類を巴里に於て開催した冬期の委員會に提出して一同を驚かせた。かくてこの問題はその後數回の論議を重ね約一ヶ年半を費して漸く停車場が伊國側に屬する事となり結末を告げたのであるが、伊國がこの附近の境界に標柱を建立するやその除幕式には特に伊國の皇帝皇后各大臣悉く列席して盛大なる儀式を擧行したことからみても伊國が如何にこの軍事上經濟上重要な停車場を獲るに努力したかゞ知られる。

尙伊墺國境制定に附帶した一挿話がある。

國境線が偶然にも頂界線にあるアルプス山中の石造の一避難所を横ぎる事になつた。然るにこの難所は獨逸アルプス登山倶樂部の建設に係り、兩國の何れにも屬して居なかつた、關係國は何れも自國に屬せしむることを希望し、日本委員は問題を殘さないために爆破消却を主張したが結局は中央の敷居を國境が通過する事になつた。

所が墺國側に屬した方に寢室があり、伊國側に屬した方には寢室はなくて料理部屋と便所だけあるといふことになり、換言すればこの避難所に宿泊すると墺國に寢て料理は伊國から運び便所には國境を通過して隣國迄通はなければならないといふことになつた。（當時の日本委員歩兵大佐服部兵次郎氏「接壤國境（伊、墺 劃定に關して」に據る）

又、戰前のウィスツラ河の中流はロシヤ領であり、ロシヤはドイツ領たる同河の下流の航行を出來るだけ不便にするため中流の治水工事をなさなかつた。又戰時に於てドイツ軍の侵入の際中流の氾濫流域を防禦線としたのである。然るにオーデル河は全河流をドイツが支配してゐるので同河に堰止工事を施して完全にこれを利用した。



99. 悪い境界の例

政治的境界は墺國にあるが自然地理的境界からみて獨逸に屬すべきである（Lütgens）

100. 交通地理的單元を無視したオイペンマルメディの分割

ドイツ領内にベルギー所有の鐵道（黒線）がある（Lütgens）

ライン河、ドナウ河は古來國境としてよりもその流域に幾多の民族を導き入れ、それを接觸させた機會をつくつた。

日本の河川でも流路の變化のため村の境界に變化を來したところが多い。

境界線の長さ　も亦境界の得失の問題となる。防禦の境界として最大の面積に對して最小の境界線として圓形的境界線が最も理想的である。故に他國の領土の

間に長く延びた境界は最も不安定である。

註一　墺國と洪國との新境界たるブルゲンランドの如きは全く自然を無視した國境でレフニッチとストレムバックとの間で一貫した交通路を前後七回切斷してゐるが如き、無謀なる境界の模範である。

註二　半島は陸地が國境の一部分をなすから隣接地域の交通が容易であると共に、國境の移動が行はれ易い。朝鮮半島はその一例で、日本島と大陸の間に所謂「陸橋」を成し、大陸文化の我が國に渡り來る仲繼ぎ場となり、又、日支の勢力の衝突する舞臺ともなつた。

イベリヤ半島は西歐と西北アフリカとの間に宛かも朝鮮と同じ位置を占め、中世にはアラビヤ文化の北進する徑路を開き、フランス革命の時に亦た此處で英佛間の陸上の衝突が起り、互に勝敗があつた後終に佛軍を半島から驅逐した。百年後の朝鮮半島もその役割をなした。

これは**政治的半島**と看なされ得るものである。ドイツのシレジヤの如きはポーランドとチェコスロヴァキヤとに狹まれてゐる。ポーランドの領土がドイツを分離せしめて延びてゐるのも政治的半島で**ポーランド渡廊**（コリドール）といはれてゐる。又政治的半島が更に一歩進んで**政治的島嶼**となつた場合卽ち領土が他の國土によつて分離されてゐる場合、境界線として最も不利なものである。ポーランド渡廊（コリドール）によつて隔てられたドイツは、行政的經濟的統一の上よりみても國防の上よりしても非常な不利益である。過去に於てかうした境界は以前のドイツ聯邦の中の小國に又、十六世紀中葉のスペイン王國に於てこれを有してゐたがかゝる境界の國は解體するか或ひは連絡してゐる。ドイツは一八六六年にラインランドに政治的島嶼を有してゐたがその後統一してつながり世界戰爭の結果再び東プロシヤを分離したわけである。聯合國はポーランドの海への出口を與へるためかゝる不自然な領土分割をドイツに强ひたのである。今日ではアラスカ河とパナマ地峽帶とは米國にとつて政治的島嶼である。

註一　植民地には交通上、軍事上の理由から政治的半島をつくる。その例は、元獨領南西アフリカのカプリヴィ楔狀地（Caprivizipfel これはザムベジ河の可航點に達するがため）同カメルン北部（これは隊商交通の要地なるチャッド湖に達するがため）、米國メリーランド州西部（これは拓殖の動脈たるポトマック河の要地を扼するため）、ボリビヤ西北部に於てこれを見ることが出來る。

ヴェルサイユ條約がドイツの國土を兩斷したのは時代錯誤で、理想的境界は國防線の短い圓又は四邊形と考へられる。

註二　統治上の便宜又は經濟上の利害關係によつて、飛地や不規則の國境を整理し、國防線を短縮し、又は天然の障壁を國境として國防線を固め、單一なまとまつた國家を作り上げるのである。

註三　侏儒國　今日尙世界の各地に散在する掌大の國で、中米諸國の如き人種的特性たる協同心の缺如から、サンマリノの如く中世歷史的遺物、或ひは又アンドラの如き山間の餘葉たるものがある。太平洋の孤島の酋長國はハワイ王國をはじめとして十九世紀中に於て整理され、世界大戰に於てもモンテネグロとモレーネー

中立地とが整理された。

然るに他方ラドヴィヤ、エストニヤ、リツアニヤの如き小國が創立されたが、これらは地方語を國民の基礎とするといふものの反ソビエト政策のために聯合國側のつくつたもので確に時代錯誤である。小國は時と共に整理されその國境が還元さるる時が來るであらう。

海洋境界

然らば自然的境界としてはいかなる境界が比較的安定であるかといふに、それは**海洋境界**であらう。

海洋は一方他の襲撃は受け易いとはいふものの又海軍の力に依つてこれを防ぎ得るばかりでなく、平時には貿易によつて利益を得ることが出來るのである。

海洋は如何に國家にとつて必要なものであるかは海洋を有しない國の海への出口を求めてやまないことからもこれを察することができる。ボリヴィヤがチリから奪はれたタクナ・アリカの二州を恢復せんとしていかに努力してゐるかは連年の兩國の紛爭によつてこれを知ることが出來る。又嘗つてロシヤは不凍港を求めてバルティック海黑海太平洋岸に進出せんとしてその度毎に、スウェーデン、トルコ、日本と戰つたのであつた。而してコンスタンチノープルの占領も英佛に阻まれ、旅順は日本に阻まれて、僅に諾威沿岸の北氷洋トロムゾーを得たがそれもフィンランドの獨立と共に失つた。

ポーランドの全歷史も海洋門戸獲得の歷史であつた。同國は初め内陸國であつたが十一世紀の頃ポンメルンの沿岸を領有して、間もなくドイツ武士團のためにこれを失つたが、南方に於て黑海にその出口を得、黑海がトルコに奪はれるや、リツアニヤと合併してバルティック海に門戸を得たが一六六〇年バルティック海から追はれ、つゞいて東西プロシヤを失つて全く内陸國となり、遂に國家も滅ぼされたが再び世界大戰によつて生れた新しいポーランドはウィスツラ河流域を獲得した。

又、内陸國チェコスロバキヤはエルベ河と河口のハンブルグを利用する權利を與へられて僅に海洋への出口を得てゐる。戰前のオーストリヤ・ハンガリーはアドリヤ海への出口を求めて漸くダルマチヤを得たが間もなく同じくアドリヤ海へ門戸を求めるセルビヤと事を構へ世界戰爭となつた。その結果はセルビヤは多年の宿望を達しモンテネグロを併せてユーゴースラヴィヤを建たが良港フィューメの爭奪から伊太利と爭ふに至つた。

オーストリヤとハンガリーとは分解しともに内陸國となり、ドナウ河によつて海への出口を求めてゐる。

ブルガリヤは初め黒海を得、後黒海、エーゲ海、イオニヤ海の三海岸へ出口を求めてゐたが後黒海だけに減縮せられ、後エーゲ海への出口を得たが、世界戰爭の結果再びこれを失つた。かつて近世の政治的不安の根源であつたバルカン半島はみなこの海を求むる要求に原因してゐた。

アフリカ大陸に於ても嘗つてトラスヴァール共和國及びオレンヂ自由國は内陸國として海を求めんとして努力しつゝ英國に滅された。英國はこの内陸國を滅すに對して彼等の外部への交通を絶つことが最も有力であつた。かく觀れば海洋への出口を有するか否かは實にその國の死活に關する程重大なのである。

海洋境界はその國家を守護する點では理想的であるが、又國家間に海洋境界爭奪の原因をつくるのである。

されば海洋への出口を得たる際にはその沿海全部を支配せんとするに至るのは當然のことである。エーゲ海を支配せんとするギリシヤとペルシヤ人、全地中海を支配せんとするローマ人とカルタゴ人の爭ひ、かくて遂にローマ帝國によつて全地中海沿岸が完全に支配されるに到つた。ブランデンブルグ、プロシヤが一六一八年以來海洋を求め一八九一年ヘリゴランドを英國より獲たるまでの歴史は北海及びバルティック海への進出の歴史であつた。

近くはアドリヤ海の利海權を得んとするイタリヤとユーゴスラヴィヤの爭ひなども沿海を統一せんとする希望からである。

合衆國はカリブ海を完全に自己の勢力範圍に置かんとして居る。

對岸國を支配せんとするのも沿海を全くその支配下に置かんとする結果である。ギリシヤがエーゲ海をめぐつて小アジヤに到る全地域を得んとしたが、新トルコの勃興のために小アジヤより追はれた。

海洋支配の世界的理想を實現したのはイギリスである。イギリスは大洋上の門戸或ひは支撐點を聯絡的に支配したことによつて事實上世界の海を支配してゐる。かくて有史以來すべての國家の理想たる世界帝國を建設した。

境界にはかゝる自然的事物よりも今日に於ては**人文的境界**をもつてしなければならない。即ちまづ民族分布の境界である。此の民族分布の境界線が政治的境界と一致しない場合にはこの

境界は安定でない。世界戰爭前に於けるオーストリヤ・ハンガリー及びロシヤはその例であつたが、戰爭後瓦解してほゞ民族單位の國となつた。

民族分布が複雜なところでは境界の設定も困難である。上シレジヤに於けるポーランドとドイツとの爭ひ、フィユーメに對するイタリヤとユーゴー・スラヴィヤ、ウィルナに對するポーランドとリツアニヤ、東スレースに對するトルコとギリシヤにその例を見ることが出來る。それに反して一國が唯一の民族から形成されてゐる國、かゝる純粹な國は極めて稀であるがスウェーデン、ノールウェー、デンマーク、戰後のドイツ、オーストリヤ、ハンガリー、ブルガリヤで、國の大部分が一民族によつて形成されてゐるのは日本、支那、イタリヤ、ポルトガル、オランダ、イギリス、スペイン、フランス、ギリシヤ、ルーマニヤ、エストニヤ、アメリカ合衆國などである。民族分布と共に宗教分布、言語分布とも人文的境界の上に重大なるものである。アイルランド問題、ポーランド、ロシヤ間の問題に宗教上の相違が基となり、ベルギーに於てゲルマン系のフラーメンとフランス系のヴァローネンの境界あり、イギリスに於けるケルト語、イベリヤ半島に於けるポルトガル語、スペイン語、カタロニヤ語、バスク語の相違がこれらの國の行政、外交、通商、軍事的統一にとつて大なる阻げとなつてゐる。

境界は自然的境界より、人文的境界へと趨移してゆくと共に、人文的分布の變化によつてその境界に變化あるのも又止むを得ぬことである。

植民地

ラッツェルの言つてゐるやうに、自然界の生物の發達に種々の段階があるが如く、國家も亦種々の發達の段階がある。國家がその領土擴張の結果他の國を直接間接に自己の勢力範圍内に置くとき、その程度によつて領土或ひは保護國勢力範圍の別があるが植民地をつくるに至る。而してその土地の利用の種類によつて經營植民地、栽培植民地、商業植民地、漁業植民地、罪囚植民地、軍事的植民地等に分つ。

註一　植民地の本來の意味は「開拓地」(Plantation)を意味するラテン語の Colonia より來てゐることから知らるゝ如く、ある人間の一團が農業を目的として移住する新しい土地のことである。

註二　植民地とは或國家が世界經濟及世界政策の目的のために自分の國内以外の地域に統治權を有する區域である。

イギリスはあらゆる種類の植民地を有し又あらゆる發達の段階にある植民地、就中植民地の

最も發達したもので他の國で有しない自治植民地を有してゐるから、今イギリスについてこれをみるに、大體八種類に分ちてみることができる。

(一)特許會社植民地　イギリスがアメリカ、インドに植民したときまづこの方法を採つたがその後東アフリカは一八八八年に、南アフリカのローデシヤ地方を一八八九年にこの方法によつて獲て以來、ドイツ、ポルトガル、フランスもこの制度を模倣してゐる。これは國王が新領土開拓にあたり、その土地を開拓經營する會社に特許狀を與へて、法律の制定、租稅の徵收、人民に命令する權利貿易の專有權を與へ、或ひは軍隊を起すの權限、貨幣發行の權利までこれを認めてゐる。現在この種のもので有名なのには英領ボルネオにある。

ナイヂャナ會社及び東アフリカ會社は數年前その權限盡きてその權利を賣却し、今日ではたゞローデシヤ南アフリカ會社がある。

(二)王領植民地　これは直隸植民地とも言ふべきもので、その名の示すが如くその權限が王室にあり、英國の政治格式たる議會の發言權若くは民選議員の制度を廢し、全然主權の發動によるものである。太守若くは總督が直接王國を代表する獨裁官であつて本國政府の他何人も之を動かすことが出來ないのが原則である。

英國は一八八九年の解釋法によつては英佛海峽諸島、アイル・オヴ・マン及び印度を除く以外の領有地をもつて、植民地なりと稱することに決定し、この定義によると英國の植民地はほゞ四十三になり、その中王領植民地と稱せられるものは、フィジー、ジャマイカ、トリニダード、レーラレオン、ガミヤ、ゴールドコースト、ラゴス、フォークランド、ホンジュラス、ジブラルタル(陸軍管轄)、セント・ヘレナ、アッセッション(海軍管轄)、セイロン、マウリシャス、海峽植民地、香港、ラバン及びトランスヴァールの十九である。

(三)自治植民地　これは植民地の中で最も發達したるもので、植民地議會の代議士を選擧し責任内閣をもつて立法行政をなすものである。カナダ、ニューファウンドランド、南アフリカ、濠洲、ニュージーランド、アイルランド自由國がこれに屬す。

(四)半自治植民地　これは半責任内閣制度とも見ることが出來る。これは王領植民地より自治植民地に至る階程のものである。植民地の人文產業の進步發達によつて近い將來に必ず參政權を唱へるに至るやうな場合、英國はなるべく巧妙な制度を構成して土人に參政權を與へず、なるべく英人のみに與へんとするけれども土人の數が非常に多くて如何ともなし得ない時は英人と土人との選擧の標準を同一にせず卽ち英人と土人の選擧方法を同一にせず被選擧者の數の

み英人に優勢ならしめやうとする不法的選擧制行はるる自治制の植民地で、バルバドウス、バハマ、リーワード、ウヰンドワード、英領ギヤナ、ベルムダ、ナタル等の植民地がこれである。

(五)保護國　保護國も一種の植民地である。ニューギニヤ、マレー半島のイショウル、サラワク、ナイジャア、ビジョナランド、ザンジバル、ソマリ・コーストなどでその内部の制度は同一ではない。マレー半島ではシンガポールが直隷植民地に屬し、ニューギニヤは濠洲聯邦に屬し、毎年二萬磅の補助金を濠洲政府より受け、ソマリ・コーストは始めは印度政府に屬してゐたが今は外務省の直轄となり、サラワクは英人ブルックが自立して王となつたものである。英國政府の植民政策の不文憲法として特許會社の植民地は、當然保護國としてその年期の盡きたとき、若くはこれを廢止したときは、直隷植民地又は保護國とするのが常である。

(六)從屬植民地　これは政治産業文化上の地位甚だ重要ならざるものであつて、これを他の重要な植民地に從屬せしめるものをいふのである。卽ちラブラドルがニュー・ファウンドランドに、タークス島がジャマイカに、トバコがトリニダッドに屬する如きである。この外に南ジョルジャ、アデン、ペリム、ソコトラ、ロドリグス島、セェーシェル及びアミラント島、チャゴ、オイル島がある。その中ペリム、アデンはインド政府に屬してゐる。

(七)特殊植民地　これに屬するものはインド、サイプラス、ザンジバル等である。インドは政治上よりみれば植民地であるけれども、法律上より見れば嚴然たる一大帝國を形成し、英國皇帝は印度皇帝の位を兼攝するもので、植民地といふよりはむしろ領有地といふべきものである。故にこれを管轄するために、印度事務大臣を置き内閣に列せしめてゐる。印度を統治する者は印度副王で、總督がこれを兼ね文武の全權を握る。印度事務大臣はその下に一種の評議會を置きその會員は嘗て十年以上印度に在住し印度を出でてより十年に達したる英國紳士よりこれを任命し、その任期は十年とし、上下院には勿論席を有し能はざるものである。

(八)委任統治　これは舊ドイツ植民地を國際聯盟の委託をうけて統治するものである。これにはその土地の人文上の發達の段階によつてA式B式C式の三つに分てゐて、各々その統治の方法を異にしてゐる。

第七章　世界の經濟地理的觀察

——依存經濟の世界——

第一　地理的環境と食糧

食物の供給は人類とその地理的環境との間に於ける最も緊密な絆である。異つた風土環境には異つた營養が要求さる。世界に於ける主要食物の相違はさうした結果である。エヂプト人、シリヤ人、地中海沿岸の住民、中歐人、或ひは北歐人、漢人、日本人、又はエスキモー人、アメリカインディアン人等は各々その環境の食糧資源をもつて自己の食糧としてゐる。次に世界の食糧資源を五個の地理的環境の形式に分類して考究してみたい。

地中海の形式

地中海沿海地方は明確な氣候的特性を有してゐる。卽ち二つの主要季節、乾燥せる夏と溫暖な冬とが、多少濕度を持つた轉移時期に依つて結合せられてゐる。小麥、大麥、及び大豆はエ

階段文化景觀の例 (Morcote am Luganersee, Schweitz)
聚落は狹い湖岸にのみ沿うて長く密集してゐる。山腹は薤畑式に層々開拓されてゐる。

101. 地中海に於けるオリーブ生産の分布（一點五千立方米噸）
(Finch and Baker)

ヂプトの最も古代の塚の中に發見せられる。同時に、無花果樹、葡萄及び玉葱は最も古代の繪に現はれて來る。これらの食用植物は太古と同樣に今日埃及人が其れによつて生活してゐるものである。彼等は長い間の經驗と努力とによつて農耕の改良をなし以前には廣くこれらの地方に野生してゐた植物を遂に主要食糧品まで完成させたのである。そして幾多の異つた種類をつくつた。エヂプトはバビロニヤから又は殊にスーダンから、植物を移植する事に依つて自らを富ます事ができた。穀物の中でも大麥が愛用せられてゐた。十一月に種が蒔かれ、三月或は四月に收穫せられるので、小麥より早く成熟する。そして灌漑された地方にとつて特に有益な事は、大麥は長い期間他の作物の耕作に必要な土地を空けておくのである。然し、全地中海の周圍に於けると同じく、小麥が次第に大麥に代つて地步を占めて來た。小麥は秋雨の後すぐ蒔かれて、冬の短い時期に成長し春の最後の雨に膨らまされて、著い乾燥した地中海の夏の間に、完全に成長するのである。

植物成長の週期は、嚴密に、季節の週期に適應してゐる。地中海地方の堅い小麥は、豐富な麩質に其のすぐれた慈養分を有してゐる。從つて其等の地方における主要食料品として存在してゐるのである。

樹木ではバイブルに『全ての樹の君主』と呼んでゐるオリーヴが最も重要なものである。オリーヴに與へられたこのやうな稱號は、それがバイベル人の食料品の中で果す役割がいかに重要なものであるかを理解する事ができる。北アフリカ及び隣接地方のオリーヴ油は、輸出の品物よりも、遙かに多く消費の品物である。この樹木は改良を加へられて早くから野生の域を脱した。そして地中海の氣候に非常によく適應して居り、殆んど六ヶ月ばかりの間に卽ち四月に開花して、十一月に成熟する。そしてその油はエヂプト人の日常の生活に缺くべからざるものである。かく大麥、小麥、オリーヴはエヂプトを始め地中海沿岸に最も良い生長の地をもち、その住民の實に密接な生活資源となつてゐる。

アメリカの形式

春の降雨が初夏まで續く溫暖な風土では玉蜀黍が主要食用植物である。玉蜀黍の成長に必要なこの降雨の遲れた時はコロラド州のロッキー山脈の麓近く住むプエブロ・インディアンは雨乞ひをする。恰も、小麥が古代歐羅巴文明と關聯してゐるが如く、玉蜀黍は、アメリカの文化の發展と離すべからざる關係にある。歐羅巴人が、アメリカに上陸した時、彼等は此の植物が、マサチュウセッツ州の海岸にも、メキシコ及びペルーの高原の上にも、耕作されてゐるのを見出した。後に、その穀粒は、ミシシッピイ河沿岸の石器時代の古い塚の中に發見された。その頃既に相異つた種々の風土に適した特徵を有する多くの種類があつた。然し四十五度の北に於ては少しも耕作されてゐなかつた。昔と同じく、今日のアメリカ人にとつても、玉蜀黍は『穀物』であり、主要穀類である。丁度、小麥が地中海岸の人々にとつて然うである樣に、ペルーの高原地に於ても、玉蜀黍は、馬鈴薯及びヤノアと共に、主要食用穀物であつた。メキシコに於ても同樣に黑豆の如き荳科植物と共に主要食物であつた。

玉蜀黍は、もとアメリカの獨專的生產穀物ではあつたが久しい以前からさうで無くなつた。然し生產の中心地は尙世界の全產額の九〇%を供給する合衆國である。

玉蜀黍は、小麥、米、葡萄及び茶と共に、文明の媒介物としての役を果して來た交易の主要要素の一つである。其の培養はアメリカに初まり、卽ち、恐らくコロンビヤ州に初まつて、其

處から尙歐羅巴に、アフリカに、そして北支那の遠きに迄も擴張して行つた。小麥がはじめて西部アジヤの谷の野生的穀物群から、又米がモンスーンの吹く東南アジヤの週期的な河水氾濫原から培養されたと同樣に、玉蜀黍は又其の傳播、散布に困難な重い粒がアメリカの土着民によつて培養されて世界に捧げられた。そして其れが受け容れられた何處に於ても著るしい社會的意義を持つに到つた。卽ち玉蜀黍の急激な成長はアメリカの植民に貢獻したのであつた。

何となればその耕作は容易であり、まだ充分成熟せぬ時期に於てさへも食べられ得るばかりでなく僅か七或は八週間の短い期間に生產し得、且つそれは、粒の形に於ても又は、粉、焙つた穀粒の形に於ても食用となし得る便利な食物である。かくて玉蜀黍は、其の急激な成長によつて、移住者の最初の生活を支へた。そして小農の基礎をつくつてやつた。歐羅巴に入つた時には、やはりそこの小農を救つた。玉蜀黍は小麥よりも麩質は少いが含水炭素、葡萄糖を豐富に有してゐるのでその粉は種々の名稱の下に南歐の大部分の田舍の日常の食事の一部となるに到つた。

中部歐羅巴の形式

玉蜀黍はアメリカに於ては主要穀物であるが、歐羅巴に於ては、旣に豐富になつてゐる食物の補助であるにすぎない。古くから南方地中海地方の小麥とオリーヴ油の消費者に對して、中歐に於ける北緯四十五度以北では、地方的な特有の食物を有してゐた。古代民族たるゴール人、ゲルマン人、イリリヤ人、ダキヤ人、トラキヤ人、サルマチヤ人など各々皆それ自身の常習とする食物を有してゐた。例へば、殊に東歐とスラヴ族との間に於ては種々の稗類、ゲルマン人の間におけるライ麥或は獨逸小麥、中歐の湖畔住居者の間における稗及びライ麥、小麥等である。小麥及び葡萄が共に東洋から齎らされたものであるとしても、早くから中歐に於て事實上支配的主要要素となつてゐた。

此の著るしい發展を惠んだものは土壤と氣候との條件の結合であつた。この條件の土地は歐羅巴に於ては大體、四十五度及び五十五度の緯度の間に見出される。卽ち、ロンバルヂヤと南スカンヂナヴィヤとの間に、バルカン半島とモスコー附近との間に見出される。其れより南に於ては、激しい夏の暑さと腐植土との缺乏によつて適せず、又は屢々霜害をうけ且成長期が餘りに短かくて生長に不利である。然しヨーロッパには其等二つの緯度の間には、利用すべき廣い地帶がある。又、これらの地方では栗や胡桃が村の最も大切な隨伴者であつた。それは以前は

冬期の間穀類の代りをつとめたからである。胡桃は其の實の外に、日常生活に必需品なる油を供給する。セルビヤ及びツラキヤにおける胡桃の收穫期は、フランスに於いて葡萄の收穫期と同樣の地方的重要性をもつてゐる。

森林と農業とは互ひに相容れないものである。これらの地方に於ける森林の重要性は薪或ひは建築材料としてよりも狩獵地として尊重せられた。今日全く森林の伐り開かれ追ひやられた地方に於て、偶然にも取り殘された樫の林の孤立的に立つてゐるのを見るのは珍らしい事ではない。これらは農業に對して道を開いてやつた森林或は林園の最後の殘存せる面影であり、證據である。

北歐の形式

食用穀物の種類は土壤がその腐植土に乏しくなり、又、年々の植物の成長季節が四ヶ月或は五ヶ月より少くなる地方には非常に減少する。かゝる土地には玉蜀黍及び冬小麥は生育しない。又大抵の果樹が生長しない。リンス豆、豌豆の如き種々の荳科植物は歐羅巴人の食料の大なる部分を占めてゐるものであるが、それもモスコーの緯度附近に於ては育たなくなる。

それでは、五十五度の北に於ては、田園の生活は益々貧弱になつてゆくばかりだと思はれよう。然し乍ら、北西地方に於ては遠い北方の地まで海洋氣候が效果を與へ、恐らく西歐に土着のものと思はれるキャベヂや、アブラナや、カブラの樣な野菜が、北歐のケルト人及びゲルマン人の食用となつてゐた。此等の植物は、ライ麥、燕麥及びあらゆる穀類の中で最短の成長週期を有する大麥等と共に、この地方の主要食物であつた。北歐の農業の發祥は非常に古く初期の農業の痕跡は新石器時代より遲からぬ時期より初まつてゐる。大西洋の影響はこの地帶に亙つてひろく感ぜられる。北海、バルティック海の沿岸からラドガ湖の北部までも西風の勢力の及ぶところこの影響の下にある。燕麥は北歐の氣候狀態に最もよく適したものである。大麥粒は急激に成熟しないが春と霜の降る迄の間、充分長い成長の季節を持つてゐる。それでスカンヂナヴィヤの內部に迄もよく生育する。此の地帶に於ては燕麥は牧畜と結びついて益々主要な穀物となりつゝある。燕麥が成長しない所には馬鈴薯が生育し雨の多い氣候の中によく生育してこの地方で必要缺くべからざる食用品となつた。この馬鈴薯によつて少しく放棄せられてゐた泥炭地及び沼澤地が開拓されることが出來た。馬鈴薯は十八世紀にプロシャの一部にはじめて植えられたものであつたが、今日ではこの地域は勿論北極地帶の部分にまで植えられてゐる。

古代に於けるローマの征服によつて小麥、葡萄、其の他の南方の作物が北方にまでその範圍を擴げた。そして極北の限度に迄も植えられるやうになつた。キリスト敎の普及はこのキリスト敎發祥地の作物の地域を擴大するのに役立つた。地理的及び社會的原因は、斯くて、共通の結果を得るために共に結合する。

アジヤの形式

モンスーンの影響の下にあるアジヤの地域は東部印度から支那に亙つて代表的な食料を發展させてゐる。夏期の降雨に依つて植物に與へられる大きな刺戟のために多くの食用植物は僅か二三ヶ月の間に成育する。それ等の中の特に一つの穀物が急激な成長と豐富な滋養價値によつて、いち早くこの地域の主要耕作穀物となつた。それは稻である。そして稻は一年に數回の收穫をあげることが出來るまで改良された。

而も稻は灌漑、種蒔き、植付け、除草、刈入れ、除殼等に於て多くの人手の協力を必要とするのであつて、おのづからこの耕作地域には協同社會を形成した。であるから稻は何億の人類の主要植物であるといふ計りでなく、この地域の文明の推進力であつた。

北アジヤでは大豆が米に代る。殊に北支那の氣候に大豆が生育に適して非常に古い時代から用ひられた。大豆は北アジヤの人類にバタと同樣の營養を與へてゐる。日本ではその豐富な魚肉が必要な補助食料となつてゐる。狹い細長い日本の島は魚を內地の至るところにゆきわたらせるに便であつた。日本のいづこの村でも魚を日常の食物の一部としてゐないところはない。

西アジヤではその乾燥した氣候の下で早くから果樹農業が發達した。そしてその產物は東洋と西洋との文明の媒となつた。

農業の形式の擴張

原生的な植物から非常に多くの種類が相異れる氣候狀態の下に各々有用植物として發達して行つた。その結果はそれが發生した地方よりもそれが風土に馴化した地方に於て大きな重要性をもつに至つた。例へば、小麥は今日ではそれが最初に耕作された地方に最大の收穫を持つてゐるのではない。

今日では地中海地方の收穫は中部ヨーロッパの平原の收穫と比すべくもない。玉蜀黍の最も大きな收穫は今日熱帶の高原に見られず、合衆國中部プレイリイの上に見出される。米もその

故郷に最大の産額を有してゐない。

各地域に於ける産物の異つた地理的分布は交易を刺戟し、又文化の媒介をなす社會的役割を果す。であるから、異つた産物の地理的分布は人類文化の動力である。

第二　商品とその國際的關係

總論

吾々日本人の日常生活は一つの世界經濟の細胞である。まづ住む家は合衆國か露領沿海州の木材で作られ、英米獨白の鐵材の建物で働き、朝起きてすぐ使ふ齒磨楊子は支那の豚毛、石鹼は蘭領東インドの植物油に、英國の苛性曹達、味噌汁は滿洲の豆、砂糖はジャバの産、米は内地米と思つても必ずビルマか佛領印度支那の米が混じてゐる。新聞もそれに廣告をのせてゐる書籍雜誌の紙はスエーデンかカナダかのパルプで作らるゝもの多く、身につけるものは帽子から靴下まで、アメリカとインドの棉花か濠洲の羊毛でつくられ、靴底は海峽植民地のゴム、下駄だけは内地産と思つても支那の奥地の河南陝西から遙々來るもの多く、街頭にゆき交ふ自動車は言ふまでもなくアメリカ製で、それが又アメリカとボルネオ産のガソリンで走つてゐる。

自轉車は勿論人力車の原料も英米獨白から市電省線の電車の車體もレールもみなさうである。

パンはアメリカの小麥、コーヒーはブラヂル産で、テンプラは支那卵に支那油、牛肉は山東省から、活動のフィルムは米國製で、映畫も殆んどアメリカもので、夜具の綿はインド、エヂプトの棉花である。

これと同時にアメリカ人とフランス人は日本の生絲で絹を織り、支那人とインド人、アフリカ人は日本製の綿布、メリヤスをつける。又支那人は日本近海の魚を、アメリカ人は日本のお茶を飲んでゐるし、活動のフィルムには臺灣の樟腦を用ひてゐる。

かやうに今日ではお互ひに世界經濟が「依存經濟」となつてゐるのである。

人類の生活に必要な品物は數限りなくあるが、その中で重要な品物、卽ち國際經濟の中最も大切なる商品はその産地の地理的分布によつて色々な國際關係の彩りを織り出してゐる。

次に國際的意味をもつた商品卽ち國際商品の産地の經濟地理的位置と國際關係とについて述べてみよう。

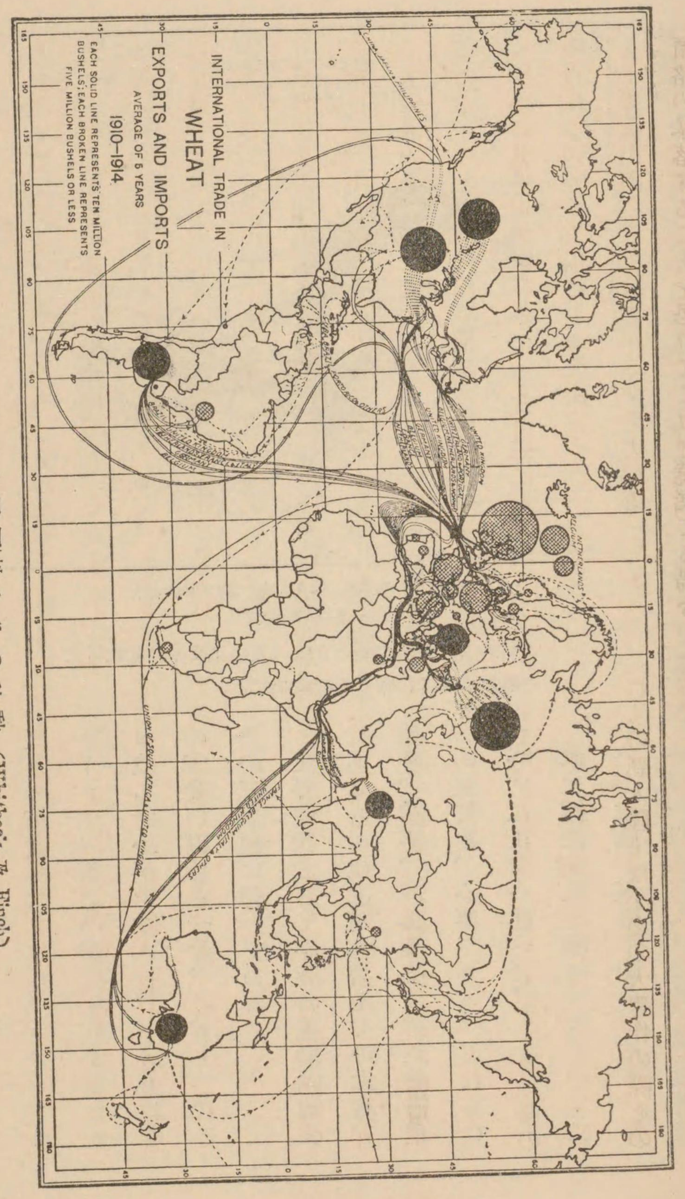
小麥

穀類の原生地及びその分布については前節に述べた。穀類の中、國際商品として代表すべきものは小麥である。小麥は今日その産地の地理的分布に於て且つその需要に於て「世界穀物」である。而してその産地の中心地卽ち世界穀倉ともいふべきものは五つある。卽ちヨーロッパでは南ロシヤ、ウクライナ、ブルガリヤ、ルーマニヤ、西南ドイツ、フランス、地中海地方を含む地域、アジヤでは北インド及び北支那、新大陸では米國の北部とカナダの南、南米アルヘンチナのパンパスの大平原、濠洲東南部である。

小麥はその種類が多く種類によつて小麥の收穫期を異にす。而してその産地が地球上ひろく分布しその中心地も全世界の各部分に亙つてゐるので、小麥は種類を異にして年中いづれの月でも世界のどこかに産することになる。その小麥の收穫を追つて世界の汽船が連續的に循環してゐる。その有樣はほゞ棉花に於けるが如くである。

小麥の世界市場をみるに、其市場は米國によつてリードされてゐる。しかも米國小麥地帶の中心たるシカゴ市場にとつて決定されてゐる。

小麥輸出國としてはアルヘンチナが第一である。これらの新大陸では小麥の大豐作の際その價格の暴落することを恐れてこれを燒棄てる場合がある。



102. 小麥の産地と需要地とその移動 (Whitbeck 及 Finch)