

近代交通研究における歴史地理学の性格と方法

青 木 栄 一

一 はじめに

現代のわが国における歴史地理学研究を概観すると、近代交通を対象とした研究が比較的少ないことに気付く。それは、明治期を境として、その前後を比較すると交通形態の上で著しい断絶があり、研究方法においても大きく異なっていることと深く関わっているように思われる。

産業革命以降に登場した交通機関、すなわち近代交通機関を対象とした歴史地理学的研究は、近年、増加しつつある。しかし、近世もしくはそれ以前の交通を対象とした研究にくらべると数的にはなお著しい劣勢の状態にあるといわねばならない。

最近約二〇年間の交通史研究を回顧すると、そこには経済史学、経営史学などの学界からの近代交通発達史研究への進出が著しい。鉄道史研究に例を求めらば、鉄道の建設、経営などをその鉄道の通過する地域社会との関連で説明、分析する方法が多く採用されており、それは正に地理学の方法にほかならぬものであった(1)。にもかかわら

ず、歴史地理学の世界において近代交通を対象とした研究が少ないということは、過去二〇年以上にわたってこの種の研究、調査に従事し、地域社会との関連で近代交通、とくに鉄道の発達を追跡してきた筆者から見ると、ある種のもどかしさを感じるのである。

本稿は近代交通を研究対象とした歴史地理学のあり方について、筆者の考えをまとめたものである。同時に、交通を研究対象とする地理学を交通地理学と呼ぶならば、歴史地理学と交通地理学との近代交通研究における接点についても触れてみたい。とくに近代交通研究において、従来の地理学に欠けていた視点を具体的にとりあげ、その重要性にも言及することとする。

二 交通地理学の方法と問題点

近代交通の歴史地理学的研究を論ずるに先立って、交通を研究対象とする地理学である交通地理学の体系について、筆者の考えを述べてみたい。

古典的な交通地理学の方法については、すでにコール(Kohl, J. G.)が極めて明瞭に次のように説明している(2)。(カッコ内は筆者による解説)。

- (1) 人類の交通とは何か……(交通網の分布と形態の把握)
- (2) 地表およびその状態を観察、把握する……(交通路の存在する地域の環境の把握)
- (3) 地表のそれぞれ異なる状態は、交通に対して、それぞれいかに異なった価値を有するか……(交通と地域の環境との間の因果関係の把握)

すなわち、地表に展開されているさまざまな交通現象をそれが立地する地域の環境との関連で説明する、とする立場が明確に示されていた。

第二次世界大戦前における日本の交通地理学研究をみると、前記のコールの方法に比較的忠実であった。筆者は戦前における日本の交通地理学研究は次のように類型化できると考えている⁽³⁾。

- (1) 交通路や交通施設の分布の自然環境決定論的な説明
 - (2) 近世以前の交通路や交通集落の状態と発達過程の説明
 - (3) 交通ターミナル(港湾、駅など)の勢力圏の設定
 - (4) 政治史的視点に立つ鉄道交通の研究
- (1)は、交通の状態を歴史的発展の所産としてとらえるよりは、自然条件に従属している関係を強調したタイプで、歴史的視点、経済的視点を欠いていた点に特徴があった。コール、ヘットナー(Hettner, A.)などの流れをくむドイツ学派交通地理学の原始形態に最も近いタイプであった。しかし、日本における研究例をみると、「交通地理学」の教科書としての概論はあったが、具体的な地域における交通現象を研究対象とした論考は少ない。
- (2)は、「歴史地理学」や「集落地理学」の研究として多くの論考があった。とくに具体的な商品流通を指標として過去の交通路の分布を明らかにしたり、宿場町や港町のような交通集落の内部構造との関連において過去の交通路の分布と性格を追求するものが多く、交通の歴史地理学とはこのタイプの論考によって代表された。
- (3)は、交通流の方向を分析・説明する立場で、非歴史的な考察が多かった。
- (4)は、第二次世界大戦前においては極めて珍しいタイプで、筆者の知る限りでは藤野義明がタイの鉄道を植民

政策史の視点から考察した論考が地理学の世界では唯一のものである(4)。戦前における地理学の分野で近代交通の発達を研究対象とした珍しい論考であるが、当時の学界の風潮を反映して、雑誌の特集「大東亜の地政学」編集にあたって執筆されたものであった。一九三〇年代後半から日本の地理学界に大きな影響を及ぼした地政学研究は多くの欠陥を含みながら、政治史や植民政策史的視点の重要性を地理学者に気付かせた点は評価せねばならぬと思う。この藤野論文は単発的な論考であるが、従来の交通地理学に欠けていた要素を提示した点で注目してよいと思う(5)。

ここに示した各タイプのうち、交通の歴史地理学的研究と称せられるものは、主として(2)であって、研究対象としては、江戸時代および明治前期の街道や河川交通が多くとりあげられた。しかし、産業革命以降の近代交通をとりあげるための方法論はまったく確立していなかったというべきであろう。

第二次世界大戦後の交通地理学は、従来の自然環境決定論的傾向に対する反省からか、従前の研究とは異なる傾向が現われた。

第一は、交通路が形態的、定性的に把握されがちであった従前の傾向に対して、交通量や交通流のような、交通の量や質を分析し、機能的な面を重視して、社会的な条件との関係を積極的にとりあげるようになったことである。第二は、交通現象を他の現象を説明する要因としてとりあつかい、交通現象が研究目的ではなくて、所与の条件として考えない方法が盛んとなったことで、この種の研究も交通地理学の名称に包括させるようになった。この第二の傾向は明らかにコールの提示した交通地理学とは異なるもので、従来の交通地理学とは逆の立場に立っていた。このことは現代の交通地理学を論ずる上で極めて重要な問題点であるが、それについては稿をあらためて論ずることとする(6)。

近代交通の地理学的研究は、一九六〇年代以降にいたって、少しづつその数を増やし、海上交通や港湾、道路交通や鉄道交通などの公共交通機関の研究が輩出した。そのなかで具体的な地域における交通の発達過程を追求する歴史地理学的方法もようやく発表が行なわれるようになったが、研究方法の特徴や視点については、従来あまり論じられる機会はなかった。次章においてこれらの問題を総合的に論じ、その基本的な視点を考えてみたい。

三 近代交通の歴史地理学への視点

交通の歴史地理学とは、本論文の冒頭で述べたように、具体的な地域社会とのかかわりで交通の発達を考察する立場である。あるいは地域発達の過程のなかに交通現象を位置づけてゆく立場であるといってもよいであろう。したがって、近代交通の歴史地理学は、産業革命以後、現在にいたるまでの交通の発達を地域社会を構成する諸環境との関連で考えてゆくことになる。

近代交通の中心となるのは各種の公共交通機関であり、公共交通機関の整備とその効率的な運用が近代交通における最大の特徴であった。もちろん、近代のいかなる時代にあっても個人交通機関は存在し、とくに近年はモーターゼーションの進展で、家用自動車による道路交通の重要性の増大は著しいものがあるが、公共交通機関の存在が総合的な交通体系の基礎にあると考えることができる。

したがって、近代交通の研究の中心となるのは、各種の公共交通機関の実態分析となるはずである。従来の交通地理学は交通機関に対する関心が薄く、その重要性を正しく評価しようとする努力を欠いていた。近代の公共交通機関にはさまざまな種類があり、それぞれの特性がある。各種の交通機関の特性を適切に評価するためには、交通機関に

関する専門知識が必要であるが、それは近代以前の交通機関とくらべて、はるかに多岐にわたり、かつ体系的な知識が不可欠なのである。

従来の地理学や歴史学で近代交通機関の発達過程の追跡といえ、鉄道の場合でみるならば、鉄道線区や駅の開業年月日の羅列にすぎないものが多々あった。やや研究が進むとその地域に立地する産業との関連で鉄道の性格を論ずるようになるが、多く用いられた手法は特定の品目の貨物輸送量を指標とするものであった。しかし、日本の鉄道は必ずしも産業との関連で性格の説明ができるとは限らず、むしろ、沿線の都市の発達や勢力圏の拡がり、集落相互の結びつき、古くから用いられていた在来交通路の存在などによって、鉄道の意義づけをする手法がとられていた。

また、鉄道をはじめとする公共交通機関の計画から開業に至るまでの成立過程についての考察は一九六〇年頃までの地理学ではまったくといってよいほどとりあげられなかった。公共交通の発達は与えられた条件であり、それによって地域がどのように変容するかというテーマが地理学徒には好まれていたのである。

このようななかで、近代交通機関の実態を歴史地理学的に考察するための新しい視点の導入が一九六〇年代からはじまった。新しい視点はさまざまな形で、散発的に導入されたが、これらは大別して次の四つの視点にまとめることができると思う。

- (1) 経済史・経営史的視点
- (2) 政治史（政策史・制度史）的視点
- (3) 技術史的視点
- (4) 文化的視点

本来、これらの視点はそれぞれ固有の学問分野で独自に発達してきたものであった。そしてそれぞれの分野においても近年は交通史研究が盛んに行なわれ、具体的な地域社会との関連で考察するという地理学的手法が導入されつつある。したがって、近代交通の歴史地理学的研究も、関連するこれら学問分野との情報交流のなかで進められねばならない。

筆者がこれまで主として関心をもつて研究を進めてきた鉄道交通の発達史についてみると、これらの視点は次のような形で次第に体系化されてきたものである(？)。

交通発達史への経済史的視点の導入は、日本では一九三〇年代にとり入れられたが、当初は日本の交通発達を唯物史観に基く資本主義発達史のなかに位置づけるといふ巨視的な見方が支配的であり、地域的な条件はむしろ捨象されてしまっていた。鉄道発達史の経済史的考察に、地域社会との関連がとり入れられるようになったのは経営史分野からの鉄道史研究が契機であった。一九五八・五九年に石井常雄が両毛鉄道の性格を考察するにあたって、その資本調達の実態を明らかにした(？)の、この種の研究のバイオニアとされている。ここでは株主の社会経済的性格が論ぜられ、株主を指標として、鉄道と地域社会との関係が論じられたのである。

資本調達という行為を通じて、鉄道と地域社会を結びつける研究方法が開発されたことは、従来の地理学が商品や人の動きの上で考えていた産業や都市と鉄道との関係を表現するもう一つ別の手法を獲得したことでもあった。

政治史的視点とは、一国の鉄道政策や法制のあり方とその歴史的な変化を把握し、個々の地域社会が鉄道政策を受け入れる形態を評価することである。同時に、政策というものは議会政治の国家にあっては、かなりの程度まで地域社会からの要求を吸い上げ、全国の地域社会の要求の最大公約数が盛りこまれているとみるべきで、政府が一方的に

地域社会に押しつけるものではない。しかし、いったん一つの政策が確定すると、全国の地域社会に同じ形で影響が及ぼされるため、個々の地域社会の特性によって対応が異なってくるのは当然である。

政治史的視点からの鉄道研究もまた一九六〇年頃までは政府側からのアプローチあるいは日本全体の経済発展という視点だけからの政策論に重点が置かれ、地域社会との関連を追求する論考はほとんどなかった。この面で新しい視野を拓いたのは、政治史の分野から鉄道史研究を進めていた原田勝正で、日本の幹線鉄道網の建設のルールとその将来像を明確に示した点で画期的な政策というべき鉄道敷設法の制定（一八九二年）の背景を、政府側と地域社会側の双方から分析したのであった⁹（前者の視点がなお主力を占めてはいるが）。その後、地方政治史と鉄道とのかわりや政府や地方自治体による地域開発政策との関連で交通の発達を位置づける手法も用いられるようになった。

技術史的視点は、従来の人文、社会科学の学問分野ではあまりとり入れられなかったものであるが、それぞれの時代と地域に適応可能な技術を具体的に理解することである。いかに社会経済的に要求されていても、技術的に可能な範囲でしか実現できないことはいうまでもなく、技術的条件を無視して地域社会と交通機関とのかわりを求めることは不可能である。たとえば、大都市の郊外住宅の立地はラピッド・トランジット（rapid transit 高速電車）の発達と密接に関係しているが、それは電動機の出力や総括制御の有無という技術的条件とのかわりに他ならないのである。

注意せねばならぬことは、地形や気候のような自然的条件と交通とのかわりは、多くの場合、技術的条件を介して結びついているという事実である。たとえば、鉄道の勾配は動力車の種類や性格を規定し、輸送力と密接に関連しているし、線路の曲線半径は列車のスピードと深くかかわっている。自然的条件も技術のレベルによって交通への影

響はまったく異なるのであり、技術史の理解を欠いたまま交通機関の発達を正しく評価することはむずかしい。

文化史的視点は最も新しい見方といえるであろう。ここでいう文化とは、地域社会の住民の生活にかかわる習慣、思想などを指す。従来ともすれば、経済的な条件のみで鉄道の建設や廃止条件を考えがちであったが、経済的条件ではなかなか説明のむずかしい現象も文化史的な視点をとり入れることによって解決する例は多い。たとえば、明治末期の軽便鉄道に対する地域社会ぐるみの資本調達は、地域社会の共同体意識を理解しなければとうてい説明できないのである。

地域社会のなかで交通の発達を論ずる場合には、それぞれの視点を個々ばらばらにはなく、総合的に考察することが望ましい。従来の社会科学系の学問分野では、経済史的視点と政治史的視点の総合化はある程度まで行なわれていたが、技術史的視点と文化史的視点はまだほとんど考慮されていない。技術史は従来 of 社会科学では疎外され勝ちであり、社会科学系の研究者に理工科系の教養が普及していなかったことと相まって、社会科学系の研究者による交通史研究にはなかなかなじまなかった。また、文化史的視点は、経済史的視点一辺倒の風潮が長く続いてきたため、軽視されてきた。しかし、地理学が地域の総合科学であることを目指すならば、さまざまな視点を総合的にとり入れる努力を避けてはならないと思う。

本稿では主として鉄道交通の研究例をとりあげて説明したが、それはこれまでの筆者の研究上の関心が最も鉄道に深かったからであり、また近代の陸上交通機関では鉄道の研究例が圧倒的に多かったからである。しかし、近年、道路上の公共交通機関であるバスに関する歴史地理学的な研究も現われるようになり、鉄道交通とバス交通を総合した研究に進むことを期待したい。近代の定期航路や航空交通の歴史地理学的研究については、地理学界では、ターミナ

ルとしての港湾史の研究を除いては、ほとんどなされておらず、今後の開発が望まれる。

四 近代交通の歴史地理学的研究の地域的スケール

一般に近代交通の研究は、次の三段階のスケールで考えることができる。

- (1) 全国的スケール（マクロスケール）
- (2) 地方的スケール（メソスケール）
- (3) 小地域的スケール（ミクロスケール）

全国的スケールとは、交通の発達を日本経済の総合的發展との関連で考察する立場であり、県レベルの広さの地域を単位とする地方的スケールではじめて地域社会のなかの有力な現象、たとえば産業や都市などとの関連の追求が可能となる。小地域的スケールは市町村レベルの広さの地域を単位とする研究で、一般に地域社会との関連はこのスケールで行なわれる。

歴史地理学的研究は一般に小地域的なミクロスケールで行なわれることが多いが、地方的メソスケールの段階にも注目する必要があると思う。それはミクロスケールの研究だけでは、地域社会と交通機関とのかわりがあまりに個別すぎて、一般性のある評価がしにくい点にあり、個々の地域社会を包括している地方を対象としたメソスケールの研究を併行して行なうと、有効な評価が期待できる。

再び鉄道発達史に例をとるならば、地方的メソスケールの研究とは、府県程度の広さの地域を単位として、そこににおけるあらゆる鉄道の免許と開業の年月日をリストアップし、これをさまざまな産業立地や地域開発、都市の発達な

どの事項との関連を概括的に追跡してゆく方法である。たとえば、北海道の鉄道発達であるならば、炭田の開発と分布の拡大、農業開拓の推進と政策転換、林業資源の開発、製紙工業の発達、札幌大都市圏の都市化などが鉄道網の形成と性格規定に深くかかわっている⁽¹⁰⁾。このようなメソスケールの研究について、北海道における個々の鉄道や個々の小地域の鉄道網の発達を大局的に意義づけ、評価することが容易となるのである⁽¹¹⁾。

全国的、地方的、小地域的の各スケールの研究で、いま仮により広い地域の研究を上位、研究対象地域が狭くなるものを下位と定義すると、上位スケールの研究は、常に下位のスケールの研究に対して仮説を提示するが、下位スケールの研究は具体的な事実と明らかにされた因果関係を多数集積し、総合することによって仮説を検証し、ある場合には仮説の修正を行なう役割を果たす。鉄道発達史を例にとると、一九五〇年代までに行なわれたような地域的な考察を欠いた極めてあらっぽい全国的スケールでの結論は、その後の小地域的スケールの研究が数多く発表されることによって、大幅に書き直されてきた。その過程で最も重要な役割を果たしてきたのは、地域社会との関連で鉄道の発達を考察する歴史地理学的な手法であり、経済史・経営史・政治史・技術史・文化史などの視点をとり入れることによって、地域鉄道史として総合された評価が可能となったのであった。

しかしながら、地理学の世界においては、前章で述べた視点の理解はなお十分ではなく、近代交通研究にあたっての方法論が広く定着しているとはいえない。歴史地理学の分野においても、近代史研究と近代以前を対象とする歴史研究の間に横たわる研究手法上の障壁をのりこえて、多くの研究者が進出してくることが望ましい。

本稿においては、近代交通機関を研究対象とするときの歴史地理学の性格と方法について筆者の考え方を述べた。とくにこれまで筆者が調査研究する機会の多かった鉄道交通に関する若干の研究例をとりあげて説明した。

近代交通研究と中心となるべきものは、公共交通機関の研究であり、その歴史地理学的研究にあたっては、在来の地理学でも用いられた地域の産業や都市、およびこれらによって発生する交通流、さらに在来交通路との関連などについての分析に加えて、(1)経済史・経営史な視点、(2)政治史(政策史・制度史)的視点、(3)技術史的視点、(4)文化的視点などの諸視点が有効に活用されなくてはならない。この種の視点を総合化することによって、はじめて地域社会のなかで、近代交通機関の意義を適切に評価することができる。

また、市町村レベルの小地域を単位としたミクロスケールの研究が歴史地理学的な研究方法には適しているが、より広い地域の交通網の形成を考察するメソスケールの研究手法を併用すると、個々の小地域における交通の評価に有効である。

今後、前記の視点を適切に加え、ミクロスケールとメソスケールの手法を併用した近代交通の歴史地理学研究が盛んとなることを期待したい。

本稿は歴史地理学会一九八五年大会(一九八五年四月二二日)における発表を基礎とし、これに若干の資料を加えてまとめたものである。

参考文献・注

- (1) 青木栄一「日本における鉄道史研究の系譜」、交通史研究九、一九八三、一〇二五頁
- (2) Kohl, J. G. : Der Verkehr und die Ansiedelungen der Menschen in ihrer Abhängigkeit von der Gestaltung der Erdoberfläche. 1841. — 淡川康一(訳)(一九三五)「交通及び聚落と地形」、古今書院、一二頁
- (3) 筆者がすでに発表した次の論考を基礎として、若干の修正を行なった
青木栄一「交通地理学の研究系譜に関するノート——第二次世界大戦前における日本の交通地理学の導入と展開を中心として——」、地域研究一五—一、一九七四、一〇七頁。
- (4) 藤野義明「泰国の鉄道交通構造」、地理学二〇—四、一九四二、五二八—五三八頁
- (5) 青木栄一、前掲(3)参照。
- (6) この問題について、筆者は次の論考において、その概要に触れている
青木栄一(一九八五)「交通地理学の問題点と反省——日本における第二次世界大戦以降の研究史を回顧して——」、『地理学の社会化——清水馨八郎教授退官記念論文集——』(千葉大学教育学部地理学研究室編、大明堂刊)、一一三—一二四頁
- (7) さまざまな学問分野からの鉄道史研究への進出については、筆者による前掲(1)にその研究系譜と論文のリストが収録されている
- (8) 石井常雄「両毛鉄道会社における株主とその系譜」、明治大学商学論集四—一九・一〇、一九五八、一二九—一五二頁
石井常雄「両毛鉄道会社の経営史的研究」、明治大学商学研究所年報四、一九五九、一六一—二〇七頁
- (9) 原田勝正「鉄道敷設法制定の前提」、日本歴史二〇八、一九六五、二二—四一頁
- (10) 青木栄一「北海道の鉄道網のあゆみ」、鉄道ジャーナル別冊五(「北海道の鉄道」、一九八〇、一三八—一五四頁
青木栄一「北海道の開発と鉄道」、鉄道ビクトリアル三八四、一九八〇、六—一二頁
- (11) 青木栄一「メソスケールの鉄道史に関する考察」、東京学芸大学紀要第三部門社会科学三七、一九八五、三三—四二頁