

新 訂

経 済 地 理 III

交通・商業・都市

山口 平四郎 編著

小林 博

鈴木富志郎

須原英士雄

戸所 隆

著

人文地理ゼミナール

人文地理ゼミナール

新訂經濟地理 III

交通・商業・都市

山口 平四郎 編著

小林 博

鈴木富志郎

須原英士雄

戸所 隆

著

大明堂發行

著 者 略 歴

山口平四郎 (やまぐち へいしろう)

1935年 京都大学文学部史学科卒

現 在 立命館大学名誉教授 文博

小林 博 (こばやし ひろし)

1950年 立命館大学文学部地理学科卒

現 在 大阪市立大学文学部教授

鈴木富志郎 (すずき ふじお)

1962年 ワシントン大学大学院修了

現 在 立命館大学文学部教授

須原英士雄 (すはら ふじを)

1970年 京都大学大学院文学研究科卒

現 在 立命館大学文学部教授

戸所 隆 (とどころ たかし)

1974年 立命館大学大学院文学研究科卒

現 在 立命館大学文学部助教授

本書の内容の一部あるいは全部を、著者または発行所に無断で複写複製（コピー）することは、著作権法違反となります。複写複製する場合は予め発行所あて許諾を求めて下さい。

人文地理ゼミナール 新訂 経済地理Ⅲ

昭和 57 年 4 月 17 日 発 行

定価 2,400円

編著者 山 口 平 四 郎

発行者 神 戸 祐 三

発行所

東京都千代田区神田小川町 3-22
郵便番号101 振替東京0-15270番

株式
会社

大明堂

©山口平四郎 1982 Printed in Japan 印刷・三美印刷／製本・協和製本

S. K.

ISBN 4-470-00005-1

は し が き

地表のさまざまな人文現象のうち、交通・商業・都市の3者はとりわけ深い相互関係をもっている。それぞれを対象とする交通地理学・商業地理学・都市地理学の研究領域が、さまざまな点で重なりあっていることは、よく知られている通りである。

交通は人や物資などが空間的に移動しつつ、多くの地点や地域をたがいに結びつける現象であるが、その動機としては商業にもとづくものがとくに重要であり、また交通路の結節点には大小さまざまな都市を成立させる。これを商業の側からみれば、商業中心地の機能にしても、商圏の形成にしても、交通を基礎としていることはいうまでもない。さらに都市の発生と発展にかかわる多種多様な要因のうちでは、交通や商業の結節点という性格がとくに目立っている。また都市は周辺の広い地域に対して中心として機能し、それによって都市圏が形成されるが、このような圏域を支える最も重要な要素は商業と交通である。本書が人文地理ゼミナル叢書の1冊として、交通・商業・都市をあわせて取り上げている理由も、またここにある。

本書の成立は、1966年に公刊された同名の旧版書のあとをうけたものである。この旧版書はさいわいにして読者の要望にこたえ、いくたびか版を重ねることができたが、年月の経過のうちに、対象とする地理的事実には大きな変化が生じ、また新しい学説や研究方法もつぎつぎにけけにされてきた。このような事情によって、ここに改訂版を世に送ることになったが、旧版書を上梓してから16年を経ていることもあって、執筆者の顔触れも同じではない。旧版の執筆者であって本書には名を連ねていない兼子俊一・森川洋の両氏に対して、この機会に編者から改めて御礼を申し上げたい。

本書の編集に当っては、部分的な改訂にとどまらず、その大部分にわたって新たに書きおろす結果になった。ただし全編の構成については、ほぼ旧版の様

II

式をうけ継ぎ、第1編総論と第2編各論とに分ける方法をとった。前者においては、交通・商業・都市それぞれの地理的な意味や研究方法を概観し、後者においては、とくに重要と思われるいくつかの問題を、個別的に明らかにするようにつとめた。

本書は旧版との関係から筆者が編集を担当し、全編の形式上の統一をはかったけれども、叙述された内容については執筆者5名の共著というべきものである。以下におおのの執筆分担を誌して、その責任を明らかにするしだいである。なお索引の作製については、立命館大学博士課程の津川康雄君の労を煩わした。本書の出版が当初の予定よりも大幅に遅れ、読者に対しても、出版社に対しても多くの御迷惑をかけたことは遺憾であるが、その間、本書の完成に向けて絶えざる御尽力をいただいた大明堂編集部の伊藤暢氏、および編集の実務を担当された川島幸子氏に厚く御礼を申し上げる。

1982年2月

山口平四郎

本書の執筆分担

- はじめに・第1章 山口平四郎
第2章 須原英士雄
第3章 小林 博
第4・5・6・7章 山口平四郎
第8章 戸所 隆
第9章 須原英士雄
第10章 $\begin{cases} 1 & \text{戸所 隆} \\ 2・3 & \text{須原英士雄} \end{cases}$
第11章 小林 博
第12・13章 鈴木富志郎
第14章 小林 博

地理学の基礎

五訂 人文地理学

藤岡謙二郎著 定価 ¥1600
人文地理学を一貫して系統的に把握できるように、やさしく総合的に詳述した入門書。

人文地理学序説

藤岡謙二郎著 定価 ¥1700
人文地理学の諸問題とその基本的な考え方を明らかにし、現代の地理学を学び深めるための道標たるべき好著。

現代社会と地理学

伊藤郷平編 定価 ¥1500
地理学は何を成し得るか。その社会的使命、本質を示し、新しい分析法を駆使して社会をいかに捉え導くかを追求。

社会の発展と地理学

伊藤郷平・高野史男共編 定価 ¥1600
激しい社会発展に焦点をおき、そこに生起する公害、ヒズミ等地域的問題に立向う地理学の新しい姿を明らかにする。

現代地理学の基礎(増補版)

木村・坂本・高橋共編 定価 ¥1700
地理学の動向あるいは学問的水準の基礎的展望を与えつつ、地域論や機能論あるいは立地論などの視角からあり様を解く

現代地理学の論理

クラバル／竹内啓一訳 定価 ¥1800
地理学が近代科学として脱皮して以後誕生した、さまざまな学説を克明に分析して、現代にマッチした方法論を追求。

環境の科学としての地理学

宮川善造・田辺健一編 定価 ¥1600
環境を新しい観点から科学的に再認識すべく、具体的・典型的事例を豊富に掲げて、オリジナルな図表を用いて論述。

地理学と環境

田辺・福井・岡本編 定価 ¥1800
変化する環境を分析的に取り上げ、また産業における生活環境の諸問題を提示し地理学が環境をいかに捉えるかを示す。

政治地理学

横山昭市・ジャクソン著 定価 ¥2100
日米の第一人者が共同して、政治地域に関するシステム論的アプローチを試み、新しい体系的な政治地理学を確立。

新訂 人口地理学

岸本 実著 定価 ¥2400
隣接諸科学の成果もとり入れ、これまでの先学の研究の紹介と論評を試み、研究上の着眼点や資料の整理の方法にも言及

交通地理学

有末・梶・青木共編 定価 ¥1800
激変する交通の動向に対し、地理学はいかに対処すべきかを論じ、さらに交通地理学の進むべき道を提示する。

観光地理学

浅香幸雄・山村順次共編 定価 ¥1800
観光開発と自然保護の問題を根底に、今まで地理学がどのように観光問題を取りあげ、これからどう取り組むべきか。

目 次

第1編 総 論	1
はじめに	1
第1章 交通の地理的性格	4
1 交通の研究	4
2 交通の空間的規模	6
3 交通と自然環境	8
4 異種の交通路の関係	11
5 交通手段の分布	14
第2章 商業地理学の課題	19
1 商業とは	19
2 商業地理学の課題とその変化	25
3 商業中心地の発達	30
4 商店街と商圏	34
第3章 流通結節点としての都市	40
1 都市の立地と交通・商業	40
2 都市の形態と交通・商業	45
3 都市の機能と都市圏	52
第2編 各 論	63
第4章 道路と鉄道	63
1 踏分け道	63

2	人工的な道路網の形成	66
3	鉄道網の発展と分布	73
4	鉄道が地域に及ぼす影響	79
第5章	航路と港湾	87
1	内陸水路	87
2	海上航路	94
3	港 湾	100
第6章	航 空	110
1	航空輸送の発展とその要因	110
2	航空路の分布	112
第7章	交通地域の事例	116
1	碓氷峠をめぐる交通路の変遷	116
2	関 門 海 峡	119
3	ニューオーリンズ港	123
第8章	商業中心地	129
1	小売業の変化と商業中心地	129
2	商業中心地の多様化	133
3	中心商業地の新しい形態	141
4	購買行動と商業中心地	146
第9章	商圏の分布	151
1	小売商圏規模の商品別固有性	151
2	小売商圏の階層的分布のモデル	153
3	小売商圏の階層的分布の実際	158
4	小売商圏分布の理論的推定法	162
5	卸 売 商 圏	167

第10章 商業地域の事例研究	172
1 前橋市の中心商業地	172
2 兵庫県三木市及びその周辺における商圏分布	179
3 西独バーデン・ヴュルテンベルク州北部における商圏・ サービス圏の分布	190
第11章 都市の地域構造	200
1 機能分化と地域の形成	200
2 都市計画と地域構造	204
3 都 心 部	209
4 都市内における中心地の階層的関係	213
5 メトロポリタンエリアと中心地	218
第12章 都 市 圏	225
1 都市域のひろがり	225
2 都市圏の設定	230
3 通勤圏の諸問題	232
第13章 都市群と中心地構造	238
1 群としての都市	238
2 都市群の規模と分布の法則	245
3 中心地としての都市	254
第14章 都市研究の事例	261
1 トロントの都心部	261
2 カールスルーエ——計画都市とその鉄道駅の移動	265
索 引	269

図 表 一 覧

〔図 版〕

図 1-1 山地の交通路のモデル..... 8	ン駅付近.....76
図 1-2 鳥居峠付近の新旧交通路..... 9	図 4-8 1903年末における満州の鉄道82
図 1-3 世界の交通様式.....17	図 5-1 内陸運河の類型.....90
図 2-1 わが国における商品の主要流 通系路.....24	図 5-2 北西ヨーロッパの主要水路...92
図 2-2 定期市の市日設定のモデルタ イプ.....31	図 5-3 19世紀における大西洋の帆船 航路.....95
図 2-3 琴平町の中心部の路線価格地 域図.....35	図 5-4 わが国近世の主要沿岸航路...97
図 3-1 ランス（フランス）の交通位 置.....42	図 5-5 港湾泊地の類型..... 102
図 3-2 都市の立地.....43	図 5-6 ハンブルク・ブレーメン両 港とその外港群..... 106
図 3-3 バンクーバーの発展と交通路45	図 6-1 主要国の航空路の総トンキ ロ..... 113
図 3-4 不規則型の都市形態 （Viterbo）.....46	図 7-1 稚氷峠付近の新旧交通幹線 117
図 3-5 港湾都市の発展型.....50	図 7-2 明治中期の関門海峡..... 120
図 3-6 オックスフォードの中心地区54	図 7-3 現代の関門海峡とその航路 121
図 3-7 近江盆地における米の集荷圏58	図 7-4 合衆国中央部の水系と Deep Waterway 124
図 3-8 Siegen（西独）の都市圏.....59	図 7-5 ミシシッピーデルタ..... 126
図 4-1 ワジの断面模式図.....64	図 7-6 ニューオーリンズ港主要部 127
図 4-2 シルクロードの主要部.....65	図 8-1 くずはモール街..... 139
図 4-3 インカ帝国の道路網.....67	図 8-2 郊外ショッピングセンター： Northland Centre, Detroit..... 140
図 4-4 北西ヨーロッパの高速道路網71	図 9-1 クリスタラーの中心地シス テムにおける商圏の階層的分布の 立体モデル..... 154
図 4-5 わが国の高速道路.....72	図 9-2 レッシュの中心地システム における商圏の階層的分布..... 157
図 4-6 山科盆地における東海道本線 の転移.....75	図 9-3 同一中心地の商品別商圏の
図 4-7 サンゴタルド鉄道——ワッセ	

規模格差……………	160
図 9-4 同一商品の商圏の中心地間 規模格差……………	161
図 9-5 アポロニウスの円と 2 中心 地の理論的商圏……………	164
図 9-6 4 中心地間の理論的商圏分 布……………	165
図 9-7 都道府県単位卸売商圏分布 ……………	167
図10-1 前橋市中心商業地の商業機 能分布……………	173
図10-2 前橋市中心商業地の街路別 機能構成……………	174
図10-3 前橋市の街路別徒歩通行量 の変化……………	175
図10-4 前橋・水戸両市の中心部に おける路線価……………	177
図10-5 前橋・水戸両市の中心商店 街の分類とその発展方向……………	178
図10-6 菓子の商圏 (三木市域) ……	181
図10-7 魚・肉の商圏 (同 上) ……	182
図10-8 普段着の商圏 (三木市域と その周辺) ……	184
図10-9 家具の商圏 (同 上) ……	186
図10-10 時計の商圏 (同 上) ……	187
図10-11 よそゆき着の商圏 (同上) ……………	189
図10-12 医薬品調剤 サービス の 顧 客分布 (西独バーデン・ヴェルテ ンベルク州北部) ……	194
図10-13 映画興行の顧客分布 (同 上) ……	196
図10-14 既製衣服販売の顧客分布 (同上) ……	198
図11-1 ロサンゼルス の 社会階級的 地区分化……………	202

図11-2 ハノーバーの発展計画モデ ル……………	205
図11-3 大阪の流通業務センター…	207
図11-4 ノイシュタットの中心部…	209
図11-5 エドモントンのシビックセ ンター……………	210
図11-6 大阪の都心部……………	212
図11-7 パリの商店街……………	214
図11-8 ボストン都市地域の中心地 (a)・(b)……………	219
図11-9 阪神間地域の商圏よりみた 地域結合……………	220
図11-10 カルカッタのメトロポリ タンエリアの都市……………	221
図12-1 京都市と近郊のDID…………	226
図12-2 東京の通勤圏……………	234
図13-1 新宿培養圏の領域……………	240
図13-2 分布のパターン……………	246
図13-3 都市の順位と規模との関係 ……………	248
図13-4 都市の規模別分布の発展モ デル……………	250
図13-5 因子分析による地域区分の 手続き……………	252
図13-6 クリスタラーの中心地階層 別配置モデル……………	255
図14-1 トロントの都心部の位置…	261
図14-2 トロントの都心部……………	262
図14-3 トロントにおけるオフィス 床面積の変化……………	263
図14-4 カールスルーエの概略図…	265
図14-5 カールスルーエの中心部— 新旧鉄道駅・鉄道線の対比…………	267

〔表〕

表 2-1 商業の業種分類……………	22
表 3-1 サマーセット州における人口 の構成比……………	42
表 3-2 合衆国の機能別都市数……………	54
表 4-1 わが国内における輸送手段別 の貨物輸送総量……………	84
表 4-2 わが国内における輸送手段別 の旅客輸送総量……………	84
表 8-1 岡山県南地域における小売商 業機能の立地変化と販売額県内比 率……………	134
表 8-2 商業吸引力係数と分配所得 格差指数……………	135

表 8-3 郊外型ショッピングセンタ ーの類型とその特徴……………	140
表 8-4 名古屋都心部地下街建設経 過……………	142
表 8-5 全国のおもな買物公園……………	145
表11-1 都市研究における概念とモ デル……………	203
表11-2 大阪駅前再開発の効果……………	208
表11-3 都市内中心地の階層……………	214
表11-4 東京の中心地……………	216
表12-1 ブーステットの都市域区分 ……………	231
表13-1 中心地の階層例……………	258

第1編 総 論

は じ め に

地理学のさまざまな研究対象のうちで、地表における交通・商業・都市という3つの現象の間には、とくに密接な相互関係が見いだされる。これは産業別分類においても、運輸業・通信業など交通関係の産業と、卸売業・小売業・金融業などを含む商業とが、ともに第3次産業（流通産業）という同一の大枠の中に分類されていることから、容易に理解されよう。そして、都市には多種多様な機能があるとはいえ、本来は交通・商業の結節点に発生し、かかる機能によって発展したものの多いことはよく知られている。地理学のうちには、交通・商業・都市の三者をそれぞれ主題として、交通地理学・商業地理学・都市地理学という分科が成立しているが、それらの研究領域には重複した部分が少ない。本書がそれらを一括して主題に取り上げた理由も、またここにある。

まず交通は、人や物資や思想・情報などが空間的に移動する現象であるが、地理学で扱われる交通は、一定のルートの上を、なにほどこ反復して往来する人や物資の動きが中心になっている。交通をひきおこす要因は、政治的・経済的・文化的など多方面にわたっているが、とりわけ商業によって生ずる交通、すなわち商業交通 *Handelsverkehr* が大きな比重を占めている。とくに産業革命後のめざましい交通の発展は、近代的工業地域の成長に伴って、ますます大量化してゆく商品を、より速くより低廉なコストで輸送しようという商業上の需要に応じた結果である。そのことは、交通路の改変や交通能率の向上など、さまざまな面で地表の交通像を変貌させてきた。

また交通路の結節点には、交通上・商業上の機能によって大小さまざまな都市が発生する。ひとたび発生した都市は、交通路から栄養分を吸収しながら成長し、交通路と都市とはたがいに相手の機能を補完しつつ、長らくその位置を

持続させることが多い。古代ローマ帝国時代に、いわゆる Roman Road の要衝に設けられた宿駅都市のうち、2千年後の今日にいたるまで、都市として続いているものの多いのは、その一例である。とくに異種の交通路の相接する地点には、旧大陸たと新大陸とを問わず、都市が立地しやすいことが知られている。山地と平地との境に当る谷口、砂漠と農耕地との境界、内陸ルートと海上航路との相まじわる海岸などがこれである。

つぎに広義の商業のうち、地理学の対象としてとくに重要なのは卸売業と小売業である。これらはいずれも、仕入れた物品を加工せずに需要者に販売する流通産業である。それが地理学の対象になるのは、商業地や商圈、あるいは商品の場所的移動のように、商業という経済現象が空間的な形をとってあらわれたものを主としている。

商業地は卸売業や小売業の店舗が、空間的に集中することによって形成された地区であるが、それが都市に存在していることは、なによりも都市を村落から区別する重要な指標のひとつである。それは都市の中心部にあるか周辺部にあるかによって、商業の規模や、顧客を引きつける範囲などがさまざまに異なるが、このような商業地の地理的な性格を明らかにすることは、商業地理学と都市地理学の共通の課題である。

商圈は卸売業または小売業が、その商品を仕入れあるいは販売する空間的な範囲を指すものであるが、地理学で最も多く扱われるのは小売業の販売圏である。それは一般に個々の店舗についてではなく、特定の商業地の販売圏を取り上げている。かかる商圈が形成されるということは、商品が商業地から放射状に周辺へ向けて流れ、また顧客が住地と商業地との間を往復して移動することを意味している。いい換えるならば、交通の仲介なしでは商圈は形成されえない。同時に商圈は、都市地理の立場から都市圏を設定する際に、重要な研究課題になっていることはいうまでもない。さらに global な広がりをもつ商品の流通は、外国貿易の構造や世界的な交通路の役割と直接かかわる問題であるが、それは商業地理と交通地理の双方からテーマとして取り上げられている。

以上に述べたことから明らかなように、都市地理の研究領域の中には、多種

多様な形で交通および商業にかかわる事項が含まれている。都市はその周辺の地域に対して、さまざまな面で中心地としての機能をもつものであるが、かかる機能はいずれも交通の媒介によって成立している。交通上の位置の良否、すなわち近接度 *accessibility* の問題が、ある地点に都市を発生させまた発展させるための、重要な因子であることはよく知られている。

大小多数の都市の周辺には、広狭さまざまな都市圏が形成されている。そこでは中心都市とこれを囲む圏域内の諸地点との間に、頻繁な通勤交通が日常的におこなわれ、それを容易にするために放射状の交通路が整備されている。都市圏の拡大と交通路網の成長とは、たがいに原因となり結果になって進行する。また都市内の中心商業地の小売圏は、都市圏の広がりとは不即不離の一体関係に立っている。

以上に概観したところは、交通・商業・都市について、たがいに関連し合った部分である。この三者が相互に密接な関係をもちながらも、地表における別個な自立的な現象であることはいうまでもなく、それが地理学の3つの分科においてそれぞれの対象になっている理由である。それゆえ本書においては、叙述の形式を総論と各論とに分ち、総論においては、交通地理・商業地理・都市地理の基本的な課題を概観し、それぞれの研究領域の範囲を明らかにすることにつとめた。それを受けて各論においては、各分野のうち地理的に重要ないくつかの項目を選んで、これを具体的に説明したものである。(山口 平四郎)

第1章 交通の地理的性格

1. 交通の研究

交通とはなにか 一般に交通とは、人や事物や広義の情報が空間的に移動する現象をいう。しかし、それらのすべてを含む最広義の交通は、地理学の研究対象として必ずしも適切でない。たとえば民族移動、戦時の軍事輸送、金融上の取引などは、他の分野で研究する方が適当である。地理学の対象としてふさわしいのは、ある程度の規則正しさでくりかえされ、ある程度の空間的距離をもつ旅客や貨物の移動である。交通現象を空間的にみれば、出発点（出発地域）、目的点（目的地域）、および両者を結びつける交通路の3者から成り立つものである。情報や思想の移動、すなわち広義の通信は、地域間の結び付きを検討する尺度にはなるが、空間性がとぼしいので、交通地理の主題に取り上げられることは少ない。

交通地理学の課題 交通を主題とする地理学は交通地理学と呼ばれる。それはさまざまに異なる地表の諸地域において、交通がいかに多様に形成されているかを記述し、説明して、科学的な法則を導き出すことを目的としている。その際、交通を地域の構成要素として取り上げ、交通現象自体よりも、「交通のおこなわれている地域」を解釈するのが、交通地理の本道である。それゆえ、一方においては交通と自然環境との関係、他方においてはその地域の産業・人口・都市との関連を考察することが、基本的な問題である。

交通地理を研究する方法には、交通路に重点をおくものと、交通の手段・能率・輸送対象（旅客や貨物など）に重点をおくものがある。本来この両者は一体不可分に関連したものではあるが、ここでは便宜上、2つに分けて考えてみよう。

交通路については、道路・鉄道・内陸水路・海上航路・航空路の別があり、それぞれは、上に述べた地域の個性と関係づけながら研究されている。しかし、

それぞれは本来孤立して考察されるべき対象ではなく、相互間の関連にも充分留意する必要がある。たとえば、道路や鉄道の発展しにくい条件をそなえた地域で、沿岸航路や航空路が補完的な役割を果たしているような事例は珍しくない。また旅客や貨物の移動の流れを具体的にとらえると、異種の変通路の上をAからBへ、さらにBからCへと乗換え、積換えられて完結するのが現実の姿である。それゆえ、研究の順序としては個々の交通路の分析から着手しても、究極的にはそれらを総合して、一体的に織りなされた交通路網の全体を、認識の対象とすべきである。それは交通地理の創始者コール J. G. Kohl が、すでに19世紀の前半に明らかにした通りである。

つぎに交通手段の分布をみると、担夫 ^{たんぶ} porter, 駄獣 ^{だじゆう} pack animal, 家畜の曳く車, 橇 ^{そり}, 無動力船など古来の伝統的な様式は、各地域の環境条件から直接的に影響をうけることが多く、家畜の種類や運搬具の構造などに、地域の個性がよくあらわれる。これに反し、自動車・鉄道・動力船・航空機など近代的な交通手段は、形態の上では地域ごとの特色は少ない。しかしそれらの輸送能率・交通頻度・確実性・規則性は、地域の文化的・経済的レベルに従って、さまざまに異なっている。また、同一地域に共存する異種の交通手段は、ときには競争的であり、ときには相互補完的である。さらに輸送対象である旅客や貨物の数量・方向・種類・輸送距離などは、いずれも交通のおこなわれる地域の性格を反映している。

結局、交通地理の課題を簡潔に表現すれば、交通がいかなるコースの上を流れてゆくのか、その手段や能率や輸送対象はなにかという問題を、地域の性格に即して解釈することである。それには、主題として取り上げられた特定の交通現象に関して、その起源や変遷についても正しい理解が要請される。現実の空間的な構造が、過去からの発展の所産であることを忘れてはならない。

交通地理の隣接科学 地理学のうちでは、商業と都市に関する研究が、交通地理と最も深くかわるが、地理学以外の諸科学による交通研究の成果も、これを積極的にとり入れて、地理的認識にいたる補助手段として活用すべきである。交通経済学・交通政策・交通行政など、一般社会科学の立場からする交