

Profile

国際人間学研究所 歴史学・地理学専攻 特任教授

林 上 (HAYASHI Noboru)

名古屋大学大学院文学研究科博士課程修了後、名古屋学院大学経済学部助教授、名古屋大学環境学研究科教授などを経て2008年に中部大学人文学部教授に就任。『中心地理論研究』(大明堂)で日本都市学会賞、『名古屋圏の都市地理学』(風媒社)で人文地理学会賞を受賞。文学博士。『都市と港湾の地理学』『ゲートウェイの地理学』など多数の著書と、『現代都市地域の構造再編』『飛騨高山 地域の産業・社会・文化の歴史を読み解く』などの編著がある。



ゲートウェイ概念で都市立地を説明する



都市経済立地の3つのタイプ

筆者はこれまで都市活動の本質を経済と見定め、そのありようを時間的、空間的に究明してきた。ただしその研究視点は経済活動そのものを対象とする経済学や、過去に関心を寄せる歴史学のそれではない。経済活動ではあるが空間や地域の中での経済活動であり、過去から現在へと続く時代にとらわれない経済活動である。地理学は、経済学や歴史学では見落とされそうな側面に光を当て、経済活動がいかなる地理的環境や時代状況において行われてきたかを考える。都市に引きつけていえば、地表上のどの地域のいかなる時代にどのような経済活動を担う都市が形成され盛衰したかに関心がある。このように書くと、研究のスタート時点からこうした学問観があったかのように思われるかもしれないが、決してそうではない。むしろこの年齢になり、これまでの足跡を振り返ってそのような思いを強くするに至った。

前置きが長くなったが、2020年4月に上梓した拙著『ゲートウェイの地理学』は、都市の経済活動のひとつのタイプに注目し、その普遍性を示すために著した。ここでいうタイプとは、都市の本質的機能である経済活動は、地理学的には大きく3つのタイプに分けられるという仮説においていうところのタイプのことである。中心地、交通立地、工業(資源)立地の3タイプである。こうした仮説を導くために実に多くの地理学研究が積み重ねられたが、詳細は略す。一般に、研究を進めるには、複雑多様な事象を分類する必要がある。

自然科学ほどではないが、人文・社会科学においても、共通の土台で議論するには基本認識を研究者が共有するのが望ましい。都市の経済立地に3つのタイプがあることをふまえた上で、さらに研究は深化する。

農村を背景とする
市場起源の中心地都市

さて、ゲートウェイは、このうちの2番目すなわち交通立地タイプと深く関わる。しかしそのまえに、まず中心地タイプから説明しなければならない。教科書的にいえば、このタイプの都市は歴史的にもっとも古く、人類が農業を営むようになって以降、地表上のあらゆる地域に現れるようになった。余剰農産物を互いに交換する場所すなわち市場を起源とする都市である。交換品は農産物に限らず、海や川で採れたものや、林産物、手づくり品なども含まれる。市場は、産物の交換だけでなく、飲食、娯楽、占いなどサービスの提供や、世間話・結婚相手を探すための情報交換などの場としても機能した。

中心地はかなり普遍的な概念であり、市場でのモノやサービスの交換のほか、政治、文化、宗教など、経済以外の活動が行われる場所でもある。実際には市場を利用する農民や商人に税を課する見返りに彼らを保護する為政者とその縁者、歌舞音曲など文化の担い手、農作物の作況を占う占星術師、髪結、代書屋など、さまざまな人々が都市に集住した。こうした中心地の空間的特徴は、比較的狭い範囲から人々が集まり、モノやサービスの受

給が終わったら、もとのところへ戻っていく移動パターンである。これは現代でいえば、コンビニ、スーパー、クリニック、図書館などを利用するための日常的な移動パターンである。移動距離には差があり、コンビニ、スーパー、デパートの順で長くなる。根底には供給されるモノやサービスと移動距離の間に対応関係があるからで、求めるモノやサービスの種類ごとに出掛けてもよいと思う距離があるため、集まってくる範囲が異なる。

長距離交易を起源とする
交通立地都市

歴史的に言えば、中心地タイプのあとに生まれてくるのが交通立地タイプの都市である。交通も普遍的現象であるが、ここでは遠く離れた場所から何かモノが運ばれてくる場合の交通である。古代世界でいえば陸や海のシルクロードが思い浮かびやすい。アラブを經由して古代ローマとインドの間で行われた交易もこれに似ている。その後はイタリアの都市国家ベネツィア、ジェノバ、フィレンツェなどによる地中海交易が登場する。さらに北に目を転じれば、北海、バルト海におけるリューベックを盟主とするハンザ同盟諸都市による交易、アルプス山脈を陸路で越えるドイツとイタリアの間の交易もあった。さらには、オスマン・トルコの勢力で押し戻されたイタリア都市国家に代わり、ポルトガル、スペインによる大航海時代の交易へと歴史は進んでいく。

このように、農業主体の局地的経済圏の中

にあって中心的機能を担ってきた都市とは別に、長距離交易を担うことで、より広い地域に影響を及ぼす都市が生まれてきた。多少のリスクを犯しても、希少な産物を遠路運んで売り捌けば大きな利益が見込まれる。そのために海沿いに港を設け、船を建造して交易相手先へ出掛けていく。海だけでなく、場合によっては川や湖にも港が生まれ、港を拠点として集落や都市が形成されていった。港は出発地と到着地だけでなく、途中にも生まれた。初期の頃は、一度の航続距離が限られていたため、途中の寄港地に立ち寄りなければ交易できなかったからである。途中の中継地は海上交易だけでなく陸上交易でも生まれた。シルクロードの場合、東の交易拠点は長安で、途中に敦煌、タシケント、サマルカンド、ブハラなどの中継地があった。

産業革命で生まれた工業立地都市

中心地タイプ、交通立地タイプとも違う工業（資源）立地タイプの都市は、歴史的には産業革命以降に登場してきた。中世までの農業社会にあっても、麻、生糸、綿花、羊毛などを原料として衣服をつくったり、金属、木材、陶土などの原料を加工して日用品を生産したりすることはあった。水車や人の力を使って糸を紡いだり、穀類や石を砕いて粉にしたりすることもあった。しかし蒸気機関が発明され、それを動力源とする文字通り革命的進歩が製造や移動の分野で生じた。石炭や鉄鉱石を大量に用い、産業や生活に必要な生産用具や生活用品が生み出された。こうした製品の生産には天然資源と労働力を必要とする。むろんそれらを組み合わせて生産するために、資金を投じて工場や機械を揃えなければならない。イギリスで始まった産業革命は、やがてヨーロッパ大陸や新大陸、アジア・アフリカへと広がっていった。

歴史学や経済学なら、産業革命の基本的理解はこれでこと足りるかもしれない。しかし空間にこだわる地理学は、産業革命後の生産活動がどのような場所に立地し、またその後、空間的にどのように変化していったかを問う。詳しい説明は省略するが、基本的には、資源、労働力、輸送費をキーワードとし、生産立地を説明しようとする。経済の原則にしたがえば、地表上の希少資源をいかに効率的

に活用して効用を生み出すかが、経済活動の目的である。利益の最大化は企業家の望みであり、市場での販売価格が同じなら、できるだけ安く生産して大きな利益を得ようとする。工場までの資源輸送費、工場から市場までの製品輸送費、それに生産費の合計が最小になる場所が最適地である。しかしこれは労働費がどこも同じという前提に立っているため、かりに安価な労働力が得られるならその影響を受けて最適地は変わる。概略、このような論理の組み立てで生産地が決まると考えたのが、初期の工業立地論であった。

三角グラフによる都市立地タイプの説明

これまで述べてきた都市立地の3つのタイプは、いずれも純粋型あるいは理念型の都市である。実際は、海岸の背後に農村が広がってれば、中心地立地の都市は、時間とともに交易活動も担うようになっていくかもしれない。似たことは街道の中継地についてもいえる。やはり周辺に農業地域が広がってれば、遠方から運ばれてきた産物をその場で販売することもあったであろう。いずれも中心地的な小売・サービスと交通の2つの機能を兼ねるため、下図の小売・交通都市に相当する。

この図は、三角グラフを用いて3つの立地タイプがどのように組み合わせられているかを示す。純粋型、理念型は三角形の頂点（●）に位置し、2つのタイプの折衷型は辺の中点（○、◎、●）に位置する。時代が進んで工業活動が盛んになると、小売・サービスと交通のほか、工業も組み合わせられた都市へと近づいていく。世界の大都市は3つのタイプを合わせたものが多く、これは三角グラフでは中心に位置づけられる。

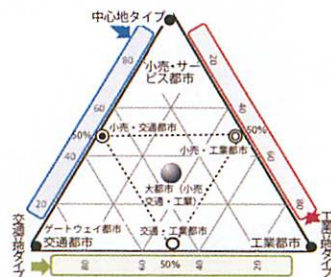


図 三角グラフによる都市立地タイプの説明

ゲートウェイで説明できる新大陸の都市立地

話を「ゲートウェイの地理学」に戻すと、交通立地タイプの都市は、昔から中継機能を果たしてきた。古くは長距離交易や街道の中継地であり、近代以降は国際貿易港、鉄道の主要駅、国際空港などがこれに加わるようになる。ゲートウェイを幅広く考えれば、昔の関所や宿場の出入口など人の出入りを管理・調整する場所も、これに含まれる。現代では高速道路のインターチェンジ、内陸部のインランドポートもこれに含まれる。インランドポートとは、混み合う港湾を避け、内陸の工業地域で通関機能を果たす場所のことである。このように、古今東西、モノや人の集中と分散に関わる機能を果たす場所はゲートウェイという概念で整理できる。貨物や旅行者は港湾、駅、空港に集まり（集中）、移動後の目的地で分散する。つまり集中・分散が、ゲートウェイの空間的特徴である。

筆者は、長年、カナダ、オーストラリアの都市研究や港湾研究にも携わってきた。中心地タイプの都市が歴史的に形成されてきた旧大陸とは異なり、新大陸では港湾から上陸した移民によって国がつけられてきた。当初は宗主国からの輸入物資に依存し、開拓地へ向け中継地を介して送られていった。開拓後は、内陸地から港湾へ生産物や資源が輸送され送り出されていった。州都がすべて港湾都市のオーストラリアが典型的に示すように、新大陸の主要都市はゲートウェイすなわち交通立地タイプに近い。むろん国土の発展とともに、農業地域にモノやサービスを供給する中心地タイプ、製造業の発展とともに工業立地タイプも生まれていく。実際には、3タイプを組み合わせられた複合型として都市は形成される。新旧大陸の都市比較の重要な手がかりとしてゲートウェイ概念が有効であることを、拙著では言いたかったのである。