

ゲートウェイの地理学

風媒社、二〇二〇年

林 上

◎中部大学特任教授



中心地研究や工業立地研究の時代

何か新しいテーマで著書を執筆する場合、多くの白紙状態から始めることはないであろう。これまで書いた論文や著作においてすでに若干触れたことがあるか、あるいは逆に十分に触れなかった部分があるか、あるいは新たなテーマが生まれることがある。現象としてあちらこちらに散らばっていたものを整理してみると、意外なかたちをもつてその姿が立ち現れてくる。今回、上梓した『ゲートウェイの地理学』もそのような過程を経て誕生した。その糸口になったものは、著者が過去に研究テーマとして取り扱ったことのある「中心地」や「工業立地」や「港湾」などである。

まず「中心地」であるが、これは人文地理学を学んだ人なら必ずテキストに登場するキーワードである。現実世界との対比でいえばコンビニやスーパー、デパート、それに図書館、病院などであり、要するに消費者や利用者が商品やサービスを求めて出かけていく相手先のことである。人々が

集まってくるので一般的に中心地と呼んでいる。世の中に存在する種々雑多ではあるが、人が集まり、そこで何か商品やサービスが受け渡される場所を中心地という概念で一般化している。こうした一般化や概念化が学問研究の糸口となり、これを手がかりにものごとの本質が追究される。

中心地に関する地理学研究は、第二次世界大戦の少し前から一九八〇年代頃まで世界中で行なわれた。それと並行して行なわれたのが、工業立地の研究である。これは平たくいえば、工業生産を行なう工場がどこに立地するかを明らかにする研究である。多くの場合、複数の原料をもとに機械を使い、労働者を雇用して生産が行なわれる。そのさい、原料や製品の輸送費、労働費、生産費などいくつかの費用を足し合わせて総費用が計算される。総売上との差が利益として生まれる。利益は多いほどよいと考えるのが一般的であるため、できるだけ総費用を抑えるか、あるいは総売上を多くしようとする経営者は考える。その駆け引きで最も適した場所が決まり、そこに工場が建設される。

中心地研究や工業立地研究は、昔から人間が行なってきた市場取引やものづくりの場所を空間や地域に着目して明らかにしようという試みである。しかしこれらに関する研究のピークはすでに過ぎ去ったように思われる。実際には商業、サービス業、工業の活動は以前と比べると複雑さを増しており、明らかにすべき点は多くなっているにもかかわらず、である。いさか逆説的ではあるが、本来なら次の時代のピークを目指して進むべきなのに、現実の動きがあまりにも速く、それに研究が追いついていけないのが現状である。高度情報化、グローバル化などかつては想像できなかった動きが加わり、個人による素朴な研究ではとても及ばないような世界が展開している。ここに伝統的な地理学研究とは異なる新たな研究パラダイムが必要とされる余地がある。

中心地と工業立地の狭間にあるゲートウェイ

中心地と工業の立地点は、商品やサービスを最終消費者に供給する場所、あるいは製品を製造する場所である。これらは誰もがイメージを思い浮かべやすい場所である。ところが、中心地と工場の間には何かなければ、両者は結びつかない。最近の言葉でいえば、サプライチェーンが成り立たない。両者を仲介しているのが卸売機能である。卸売は、これも平たくいえば、工場からトラックを使って小売店舗まで製品を届ける役割を果たしている。言葉でい



はやし・のぼる◎名古屋大学環境学研究科教授、中部大学人文学部教授を経て現職。名古屋大学名誉教授。専門は人文地理学。主著として『中心地理論研究』（都市学会賞）、『名古屋圏の都市地理学』（人文地理学会賞）など多数。

えばこれだけであるが、その実態はというと千差万別であり、とても簡単には要約できない。卸売が扱う製品は、工業製品だけでなく、農産物、海産物なども含まれる。海外からの輸入品も含めれば、その範囲は一気に広がる。卸売機能を担う主体も、卸売企業、商社、輸送業、倉庫業、物流業など種類が多く、複雑に絡まっている。

こうした現実の多種多様性がアプローチを妨げているのか、卸売に関する地理学研究は多くない。どこをどのように研究すればよいのか、その糸口や手がかりが見つからない。たとえ見つかったとしても、中心地や工業立地のように一般化したり概念化したりするのが困難である。むしろ、経済学や商業学など卸売業を真正面から研究対象として取り上げている学問分野もある。しかし地理学は空間性や地域性にこだわるため、一般的なモデルや図式として美しくまとめることができない。あれほど多くの中心地研究や工業立地研究が積み上げられていったのに、卸売業に関する地理学研究は驚くほど少ない。誰もが手を付けたがらない領域として半ば放置されてきた。経済学ではかつ

て「卸売業は暗黒大陸」といわれた。それほど流通過程は複雑であり、ブラックボックス的存在である。中を覗こうとしても簡単には見えてこない不可思議な領域なのである。

自分自身の研究を振り返っても、中心地に関する研究は実証と理論の両方からできる範囲で行なつた。しかし中心地である小売店舗へ商品を送り届ける卸売業については、ほとんど行なつたことがなかった。わずかにあるとすれば、陶磁器の生産地と消費地に立地する卸売業に関する研究である。陶磁器は多種多様な製品の種類が多いため、生産地にも消費地にも卸売業はなくてはならない。品揃えと輸送の両面で不可欠な存在である。にもかかわらず、あまり目に触れない存在であるせい、研究の関心を呼ばない。一方で、大規模メーカーのように、自社内の営業網を通して製品を実質的に卸売する傾向が増えてきた。これは伝統的な卸売業とは異なり、企業研究やオフィス研究の対象である。いずれにしても、生産の現場と小売・サービス供給の現場の間をとりもつ卸売は目立たない存在なのである。卸売をゲートウェイとして考える視点は見過ごされてきた。

中心地とは異なるゲートウェイの本質

しかし、隆盛を見せる中心地研究や工業立地研究の傍らにあつて、卸売に関心をもつて研究をしていた地理学者もいるにはいた。イギリスのバー

ドやアメリカのヴァンス・ジュニアである。ただし彼らの関心は、卸売業の実態それ自体を研究するという方向には向かわなかつた。むしろ中心地という概念との違いを明らかにする方向に向けられた。すなわちバードは、ゲートウェイの空間的特性に関心を抱き、対外的な交易活動を行なう港湾の形成と発展がこの概念でどれほど説明できるかを明らかにしようとした。またバンス・ジュニアは、長距離交易を行なう都市の立地と形成をゲートウェイ概念で説明しようとした。

ただし残念ながら、彼らの研究はその後ひきつがれることなく、いつの間にか注目されなくなつてしまつた。彼らの研究の中でとくに著者が注目したのは、ヴァンス・ジュニアが新大陸の都市の立地を説明するさい、ゲートウェイ概念を用いた点である。当時は中心地研究の創始者であるクリスタラーの理論が都市立地の説明理論として一世を風靡していた。一方で中心地理論を意識しながら、ヴァンス・ジュニアは旧大陸の都市形成は中心地概念で説明できるが、海外からの移民がつくりあげていった新大陸ではむしろゲートウェイが説明概念として有効だと主張した。

ゲートウェイという英語は日本語にすると関門や玄関くらの言葉にしかならない。関門はまだしも玄関となると、学術的表現としてはいささかためらわれる。逆にセントラル・プレイスは中心地とした方が学術用語としてはすわりがよい。言

葉が表すニュアンスは微妙であり、やはり日本語で議論しようと思うと、関門や玄関ではなくゲートウェイとした方がしっくりくる。今回の拙著の中では、ゲートとゲートウェイの違いについても論じた。単なる扉のゲートと、扉（ゲート）があつてその向こうに道や途（ウェイ）が続いているゲートウェイとは、やはり違いがあるのではないか。異なる二つの世界を結び合う境界にゲートウェイの本質が隠れているように思われる。

ゲートウェイは何か特定の姿かたちのあるものを指しているのではない。具体的に何かを言いたすのではなく、空間的にモノや人の出入りのある場所を表現している。バードの場合はたとえば港湾であり、テムズ川沿いの港が経済発展とともに拡大していく過程をゲートウェイ機能の強化としてとらえた。ヴァンス・ジュニアは港湾をもっとふくらませて港湾都市とし、都市機能の本質がゲートウェイにあるとした。とくに彼の研究で注目されるのは、港湾は臨海部のみならず内陸部にもあるとした点である。ヨーロッパから運ばれてきた工業製品を降ろす海の港だけでなく、それを内陸奥地にまで運んでいつて中継する「陸の港」もまたゲートウェイ機能を果たしていると考えた。

ゲートウェイに似た概念や用語

バードやヴァンス・ジュニアのようにまとまつた著作研究のかたちはとらないが、ゲートウェイに

似た概念は地理学の研究や教育の場でも使われてきた。たとえば谷口集落や渡河地点などはその一例である。山間地域と平野が接する地点、あるいは川を横断するために人が集まってくる地点のことである。前者は関東地方でいえば青梅や八王子などであり、山村と平地村でそれぞれ採れた産物が交換される。後者の渡河地点の例としてよく引き合いに出されるのがパリのシテ島である。セーヌ川を渡るのに中洲があるのは好都合であり、自然に人々が集まってきて集落も生まれる。山地と平地の境界地点は世界中、無数といつてよいほど存在する。渡河地点も川が流れていけば、たいいていのところには存在する。そのように数多く分布する場所に共通する機能は何か？その点を深く究めることの重要性に気づくかどうかで、その後の研究展開が異なる。

港湾は典型的なゲートウェイといつてよい。国内にしても海外にしても、異なる二つの世界の接点にあり、多くのモノが集められて運ばれていく。逆にまとまつて運ばれてきたモノが降ろされて各地に散つていく。かつては人もまた港あるいは湊というゲートウェイを経由して移動したが、現在は国内では在来線や新幹線、国際的には空港がその役割を果たしている。港湾、鉄道駅、空港は一般には交通機関の施設であり、地理学では交通地理学が関心を示す。道路交通も合せて空間的移動を扱う地理学研究は少なくないが、これをゲートウェイ

イという概念を通して一般的に論じた研究はほとんどない。とくに日本では港湾や空港を対象とした地理学研究は少なく、ほとんど関心を呼ばない。著者の場合、ある時期から港湾に関する研究をするようになった。それは研究フィールドの中に名古屋港があることが背景要因のひとつであるが、当初は港湾の実態をとらえるのが難しく苦労した。

鉄道交通や道路交通に関心を抱く地理学研究者は日本にも多い。しかし港湾を真正面から取り上げようとする研究者は驚くほど少ない。四方を海に囲まれた島国で研究を行なう地理学者として、これは矛盾した現象と思われる。しかし実際問題として、港湾に関わる業務の実態は外部の者からすると理解しにくい側面が多い。これが地理学者を港湾研究から遠ざけている理由かどうかは判然としないが、港湾に関する地理学研究は卸売業に関する研究と同じように少ない。

港湾の地理学研究から発想を広げる

港湾に関する学会は少なくない。著者は経済学の一分野として港湾にアプローチする学会に属しているが、論じられている内容はかなり専門的で、港湾だけでなく港運、倉庫物流、海運、航海、それに貿易などに関する実務的知識がないとついていけない。こうした分野の専門家からすれば、港湾を単なるゲートウェイとして表面的に取り上げるだけでは物足りないであろう。これは学問的関心

の違いによるものであり、同じ現象でも見方や視点の違いで取り上げ方が異なる。何が重要であるか、どんなところに興味を抱くかは、ほとんど直感的なものである。学会に所属して初めて興味のわく研究対象が見つかるのではなく、興味を覚える研究対象が先にあって所属学会を選んでいるのである。その意味では、港湾に関する研究は、とくに港湾を看板に掲げる学会に所属しなくてもできるといえる。むしろ、なまじ学会に属すると、見方や考え方が縛られてしまい、越境的な研究ができなくなる恐れがある。

さて、すでに気づかれた読者もいるかと思われるが、卸売業と港湾の間には共通性がある。それは、いずれも比較的遠いところから運ばれてきたものを積み降ろしたり、積み替えたりすることが行なわれている場所だという点である。この共通性に気づけば、それをもっと広い範囲からとらえ、その本質に迫る道が見えてくる。個別の細かな業務実態につかまってしまうと先へ進めないが、卸売業や港湾が果たしている本質的機能に迫ることができ。本質のひとつとして浮かび上がってくるのが、集中と分散という空間的パターンである。空間は地理学の独占物ではないが、学問的抛り所のひとつである。この空間的パターンをゲートウェイ概念に結びつけていく。

集中と分散の空間的パターンは中心地においてもみとめられる。消費者や利用者は周辺地域から

スーパーや病院へ集まり、商品を手に入れたりサービスを受け取ったりしたあと、再び散っていく。違うのは空間的広がり大きさであり、卸売業や港湾はその広がり大きいのに対し、小売業・サービス業のそれは小さい。日常的移動かそうでないかが、こうした空間的パターンの違いを説明するのに適している。中心地がほぼ毎日のように利用されているのに対し、卸売業や港湾の利用は一定の日数をおきながらの利用である。

こうした違いは、流通過程すなわちサプライチェーンの段階の違いによるものである。中心地での商品・サービスの取引はほぼ毎日のように行なわれる。しかし卸売業者が小売業者のもとへ商品を届けるのは、一定の期間をおいてである。なぜ一定の期間をあけるのか、それは商品・サービスが中心地で販売・供給し終えるのに一定の時間を要するからである。船の入港も毎日である必要はなく、実際そのような多頻度入港は困難である。海外の生産地から遠い距離を移動するには長い時間を要する。卸売、港湾ともに間隔をおいた移動であるため、小口ではなくある程度まとまった量の移動である。小口輸送より大量輸送の方が単位あたりの輸送費が少なく、この方が経済的合理性にかなっていることはいうまでもない。

著者が商品供給の頻度や輸送間隔の違いに興味を抱くようになったのも、過去に中心地や工業立地の研究を行ってきたことが背景にある。これ

に交通地理学での研究経験が加わり、モノやサービス、あるいは人の移動に関わる空間や時間の共通性や異質性がおぼろげながら見えてきた。共通性としては、モノやサービスの移動の根底には「取引」があるということである。受け取ったモノやサービスに価値を加え、さらに次の取引相手へ手渡す。バリエーションという概念がわかりやすく、取引のたびに「空間的移動」があり、節目、節目で固有の空間的パターンが生まれる。卸売業や港湾なら広域的な集中・分散と長距離輸送が特徴的であり、小売業・サービス業なら中心地での局地的集散が一般的である。物理的・化学的变化を利用する工業生産でも、原料調達や出荷のさいに移動はある。生物学的変化を活用する農業でも、用水や農産物出荷のさいに移動がある。

歴史の中のゲートウェイと地理的条件

ここまで、小売業、卸売業、工業といった経済活動との関連性からゲートウェイについて述べてきた。またゲートウェイの典型として港湾が挙げられるとした。しかし想像をたくましくすれば、現代の経済活動や港湾に限らず、ゲートウェイは遠い昔から、また港湾以外にもこれに相当するものがあることに気づく。古代や中世という時代にあつても、距離は今日のように遠くはなかったが、長距離交易は行なわれており港も存在した。そのように考えると、ゲートウェイを時間や空間を超え

たより広い視野からとらえなければならぬという思いが強くなる。いささか専門の領域を超えるのは承知のうえで、世界史や日本史の研究分野にも足を踏み入れる覚悟をした。まさに浅学非才を顧みることなく、冒険の海に漕ぎ出す心境であった。

大学で教壇に立つて講義をしていると、学生たちがどんなことに関心をもっているか大いに気にかかる。自分が日頃から専門分野としている領域に関するテーマを細かく講義しても、なかなか関心をもつて聴いてもらえないことは誰しも薄々と感じている。ただでさえ魅力ある授業が求められる昨今の風潮である。講義技術の上手い下手もあろうが、なんといつても講義内容の良し悪しが大きなポイントである。所属が人文学部の歴史地理学科ということもあり、地理学専門といえども歴史分野に対するアレルギーはまったくない。むしろゲートウェイのような時代や地域を超えた現象を扱うには、幅広い視野が求められる。現代の産業や港湾といった限定された対象を超えた領域にまで入り込み、それにふさわしい現象を拾い上げつなぎ合わせる必要がある。

拙著のタイトルは『ゲートウェイの地理学』であるが、扱っているテーマは古代から現代に至るまでの長い歴史的時間に及んでいる。それぞれの時代を専門とする研究者からお叱りを受けるのを承知の上で、あえて地理学的立場から考えたら過去にゲートウェイとして機能した港や都市がどの

ように読み解けるか。大胆とも思われる試みに挑戦した結果が、今回の拙著である。

先に紹介したヴァンス・ジュニアの新大陸都市のゲートウェイ仮説は、本書において個別に検証した。むろん厳密な検証ではないが、北アメリカにしてもオーストラリアにしても、主要都市の多くは物資や移民を含む人々の積み降ろしや中継を基本機能として果たしてきた。そのさい、なぜその場所が海の港湾や陸の港湾として選ばれたか、それを解き明かす重要な手がかりが地理的条件である。研究対象は近代以降の新大陸における都市や港湾であるが、海岸や河川の地形、気候や地形の境目、資源分布の空間的差異など地理的特性がゲートウェイの形成と深く関わっていることがわかる。

著者は海外研究ではカナダの都市研究に関心をもち、またカナダとの比較でオーストラリアについても研究してきた。歴史が比較的新しい両国の都市や国土の形成過程には類似点も多く、構造がとらえやすい。移民の流入と資源の輸出において港湾が果たしてきた役割は大きく、とくにオーストラリアは州都のすべてが港湾都市という国である。都市研究は必然的に港湾都市の研究になるため、あえてゲートウェイという言葉を使わなくても、都市の本質的理解には長距離交易や貿易に関する知識は不可欠である。どの都市を訪れても、新大陸開発の時代から今日に至る時間の中で、いかに個々の都市がゲートウェイとして機能してきたか

を痛感する。新大陸の港湾都市に顕著なこうした特徴は、旧大陸の港湾をもつ都市についても等しくみとめられる。交易、交流、貿易の仕方は歴史的变化しても、ゲートウェイを都市の形成と発展の拠り所とする事例は世界中に多く存在する。

ゲートウェイとともに変わる名古屋圏

拙著の第八章から第十章までは、著者の主な研究フィールドである名古屋圏にある主要な鉄道駅、港湾、空港を取り上げた。名古屋駅、名古屋港、中部国際空港である。これら三つの交通・輸送・運輸施設は日頃から関わることも多く、過去にも論文を書いたことがある。そこで痛感したのは、近世が終わって近代へと時代が移り、この地域や都市の構造変化に対して駅や港や空港が果たした役割の大きさである。空港の登場は時代的に新しいが、それでも戦前にすでにその萌芽がみとめられる。しかしやはり大きかったのは、主要駅すなわち名古屋駅の都市や都市圏における位置と役割の重要性である。これは他の大都市圏にも共通するが、城下町時代の徒歩交通が近代になって鉄道交通に変わり、都市間移動の出入口すなわちゲートウェイが誕生した。名古屋圏の場合、名古屋駅がその後、圏域全体に及ぶ鉄道網の一大結節点となり、物資や人の流れを大きく左右するようになった。

武豊線の途中駅として生まれた名古屋駅はまもなく東海道本線の駅になり、関西鉄道、中央本

線、名古屋鉄道など多数の鉄道路線の起終点となった。これによりこれまでなかった遠隔地との間の交易や交流が生まれ、モノや人が出入りする名古屋駅周辺の都市における位置づけが変わっていく。それまでは、尾張藩以来の広小路や栄町が名古屋の中心地であった。しかしゲートウェイとしての名古屋駅が誕生したことで、愛知県、岐阜県南部、三重県中部・北部を包み込む広域圏がこの駅を中核に形成されるようになった。名古屋駅周辺には東西大都市圏の企業支社も入居するオフィス街が生まれ、県外居住者も通勤する通勤圏が名古屋駅を中心に形成された。極め付きは東海道新幹線の開業であり、これに国鉄民営化後の大型デパート・オフィスタワーの出現が加わって陸のゲートウェイ機能は強められていった。

一方、海のゲートウェイとしての名古屋港のデビューは、東西の港湾に比べると遅かった。遅れた理由として、徳川御三家筆頭という旧尾張藩の歴史的背景に絡む政治社会的状況が考えられる。しかしそれにも増して大きかったのが、港湾建設候補地の地形条件である。伊勢湾では特別輸港として先行する四日市港や、大型汽船が入港できた武豊港が深水条件に恵まれていた。これに対し名古屋では、いくら遠浅の熱田湊から離れて沖に出ても条件は変わらず、木曾三川や庄内川からの排出土砂が港湾建設を阻害してきた。

こうした不利な自然条件を解決したのは、適切

な港湾建設計画と浚渫技術である。オランダから持ち込んだ浚渫船をフル稼働させて航路と船溜まりを確保し、大型汽船の入港条件を満たした。その後は背後圏の工業発展をばねにして埋立地を広げ、当座は使い道がないほど広大な埋立地が造成された。埋め立て用の土砂は海底に無尽蔵に堆積しており、この点は天然の良好といわれた東西の港湾にはない条件であった。戦前は全国を代表する木材輸入港として、また戦後は陶磁器輸出から鉄鋼、機械、自動車へと輸出品目を変えながら発展した。かつては産業技術首都を標榜したこともあるほど活発なもののづくり圏を背景に、過去一七年にもわたって貿易額全国一の記録を保持する名古屋港は、海のゲートウェイとして十分な資格をもっている。

最後はセントレアという愛称がすっかり定着した中部国際空港である。その歴史をひもとけば、名古屋港に戦前あった名古屋飛行場にまで遡ることができる。敗戦間際に生まれた陸軍の小牧飛行場が戦後になって名古屋空港となり、名古屋圏の空のゲートウェイとしてその役割を果たすようになった。しかし市街地に囲まれた内陸の空港や自衛隊との共同利用という点で限界があり、愛知万博開催を機に常滑沖に海上空港として誕生した。開港当初は地方空港からのトランジットが期待されたが、羽田空港の国際化や那覇空港の貨物輸送強化などのあおりを受け、空港利用状況は伸び悩

んだ。しかし名古屋港とともに、名古屋圏と海外との間で直接交易・交流するゲートウェイとしてなくてはならない存在である。地域レベルの空港としてその良質なサービスが国際的に高く評価されているのが、せめてもの救いである。

歴史と地理の垣根を超えて考えるゲートウェイ

拙著『ゲートウェイの地理学』の出版後、幾人かの方から読後感をお聞きする機会があった。社交辞令があるとはいえず、著者が密かにねらった執筆の意図を言い当てた方もあった。「このような切り口もあるのか」という意外性をともないつつも、チャレンジ精神だけはわかっていただけたのではないかと愚考している。本来なら世界史や日本史の中で取り扱うべき内容を厚かましくも地理学者が執筆することに対し、躊躇の念がなかったわけではない。しかしそれに勝ったのは、ここは歴史学だ、いや地理学だという領域の垣根を超えて、古今東西、ゲートウェイ的な対象を取り上げて類似性や共通性を論じたいという気持ちであった。読者心理を考えれば、専門分野にこだわった狭い知識内容より、想像を掻き立てるような意外性に満ちた内容の方が満足度が高い。けっして読者に媚びるわけではないが、著者自身が時間と空間を超えておもしろいと感じているテーマをまとめて提供した。それが今回はゲートウェイの地理学という名のもとでまとめ上げられたと思っ