

る著しい不等運動が行はれ、南部には一般的に可成の隆起を行ひたるも、北部秀姑巒溪以北にては地溝内の沈降運動と共に山脈地壘は沈下し特に北端部に於て其程度が大であつた。(海岸上位段丘の時代)

其後最近の海岸全般の運動(所謂隆起珊瑚礁)は平均二十米内外の陸地上昇に據り、海岸に於ける低位段丘を作り尙地溝内に於ける舊段丘の下部段丘を作ると共に既に完成されたる各河流

の大デルタにも回春作用を行はしめつゝあるのである。

本文記述中地學雜誌一月號に丹理學士の新竹・竹東臺地の地形記事を読んだが該地域に於ける臺地礫層後にB・Cの二段丘を觀察されたのを知つたが東海岸山脈附近に於ける上記の状態は同氏の考察に大體一致する如く思はれ、臺灣島の東西に於て略同様な運動が最近行はれつゝある事を知つたのである。(昭和九年一月十三日稿)

## 考現地理學の三四の研究

森 重 夫

### 一 考現地理學に就いて

冒頭に際して筆者は不肖を省みず茲に考現地理學 Modern-geography の語を試みに提起す

る。この語たるや敢て適切なりとは愚考だもせぬ所であり、適當の語あれば之が改名を希ふ程のものではあるが、最近漸く盛になりつつある

考現學(又は考今學) Modernology」と相關連す所多く且つ考現學的方法を以て研究せんとする地理學との意味に於て先づ斯の語を冠したるものである。

擬て茲に考現學について一言を加へる。考現學とは現代の風俗、社會の状態その他を自然科學的に視やうとするもので、拾集と調査と考察の三階梯の方法により之らを統計學的數理的に研究しやうとするものである。この學は先に明治の中年、かの有名なる人類學者坪井正五郎博士により風俗測定の名稱を以て提唱せられ、最近早稻田大學教授今和次郎氏により考現學と名づけられたるものである。詳しくは今和次郎・吉田謙吉兩氏の共著「モデルノロデオ (Modernology)」について見られ度くこゝには簡單な説明一言を加へるに止める。

考現地理學に關しては既に佐々木彦一郎氏の地理學評論第九卷第九號に「東京の都心調査」と題した發表がある。氏は考現地理學又は類似の

語を冠しては居らぬが今迄の研究とは明に異なるもので、考現地理學の第一聲であり斯學研究の發頭をなす一文である。猶ほ前記「モデルノロデオ」中にも數ヶ所考現地理學に關する部分が記されてある。

今筆者は前述のみに止めて以外の空論を欲せぬ。直ちに以下に於て最近の研究二三を擧げて以つて考現地理學の意味の實際的説明とはしたる。

## 二 香川縣下各地の交通量

本項以下交通に關する部分のデータは大部分之を香川縣土木課の好意により得られたもので茲に謝意を表す。次に掲げる表(第一表)は内務省に於て全國的に調査統計し以て國道線及び指定府縣道線の補裝とか幅員の決定に對する研究資料となせるものの中、香川縣下に於ける指定地點九十三ヶ所中の一部分を、而も簡約統括して示したものである。第一表中に念の爲に添へたる換算重量は路面構造の決定に對する、又

第 一 表

香川縣道路交通調查成績表

太字ハ春季一昭和八年六月一、二、三、日三日間平均一曰表  
 細字ハ秋季一昭和八年十月十八、廿三、廿四、日三日間平均一曰表  
 各日午前六時ヨリ午後八時ニ到ル十四時間内

路線名 (及區間)	觀測個所	歩行者	牛馬	自轉車 自動自 轉車	牛馬車 荷車 人力車	自動車 貨物自 動車	換算 重量	占用值
國道二十 二號線	高松市壽町	4146	1	3795	236	388	569	5329
		4279	1	4782	277	572	785	6284
	高松市築地町	4377	6	3921	472	245	578	8518
		3206	4	3767	494	176	486	6541
	木田郡古高松村新 田	505	1	2367	129	179	338	2312
		861	8	2106	114	127	251	2217
	木田郡牟禮村牟禮	1067	7	1325	76	101	200	1739
		1091	7	1612	87	87	181	1904
	大川郡志度町志度	3275	6	2349	269	174	342	4498
		4408	15	3018	202	257	462	5129
	大川郡津田	3410	1	1046	62	61	115	2607
		3217	5	1209	71	63	123	2654
	大川郡丹生村馬篠	428	2	357	11	15	27	450
	473	2	409	24	39	64	630	
大川郡三本松町上 所	1289	9	1487	183	107	244	2661	
	1129	4	1439	120	135	225	2116	
大川郡引田町大道	1238	17	867	156	105	235	2193	
	1015	2	944	76	105	211	1559	
國道二十 三號線	高松市西濱町	2842	4	3227	242	109	293	4458
		2128	7	2935	266	127	347	4263
	高松市西濱新町	1766	11	3357	531	187	539	6127
		1947	22	3950	589	226	659	7009
	香川郡上笠居村衣掛	159	2	732	44	82	155	808
	綾歌郡端岡村新居	97	8	729	34	52	143	707
	綾歌郡府中村綾坂	1442	8	1377	97	143	289	2156
		1379	12	1329	70	169	353	1977
	綾歌郡坂出町中通	6717	1	4022	256	137	249	6605
	綾歌郡宇多津町田 尾坂	6103	5	4167	263	99	244	6323
		1242	1	1914	127	67	170	2315
	丸龜市通町	1166	3	1809	113	74	166	2148
		8418	12	5331	562	501	504	10125
		7026	14	4802	600	216	553	9467
	仲多度郡善通寺町	218	27	524	65	127	234	1069
上吉田務主	126	2	611	52	115	217	857	
仲多度郡琴平町川 西	5178	5	1580	137	195	348	4373	
	4604	3	1345	98	227	360	3720	
仲多度郡十郷村道 上	312	16	271	43	51	103	691	
	324	4	297	24	29	58	498	
國道二十 四號線	仲多度郡龍川村金 藏寺本村	651	11	771	38	22	55	949
		885	2	935	55	38	86	1206
	三豐郡大見村烏坂	435	13	736	28	87	153	881
		375	3	882	29	86	145	863
	三豐郡笠田村笠岡	459	8	828	112	71	165	1474
		788	6	1201	75	74	154	1504
	三豐郡豐濱町和田 濱	1639	6	1832	178	107	257	2927
	1735	10	2027	181	118	277	3053	

地

球

第二十一卷

第六號

四三

四四

路線名 (及區間)	觀測個所	歩行者	牛馬	自轉車		牛馬車		自動車		換算 重量	占用值
				自動	自轉	荷力	貨物	自動	貨物		
縣道高松 琴平線	高松市南新町	7702	0	7477	301	103	284	8672			
		6893	0	7194	331	147	333	8387			
	高松市藤塚町	3751	1	5629	378	352	748	7030			
		3080	0	4569	268	333	661	5553			
	香川郡圓座村横内	1612	6	2707	158	168	398	3256			
		1932	19	3026	164	163	355	3612			
	綾歌郡陶村	1298	13	1055	123	117	256	2036			
		1548	12	1476	170	195	384	2799			
	綾歌郡栗熊村馬指	818	16	1069	60	84	194	1579			
		1382	54	1575	73	116	228	2165			
仲多度郡琴平町川 東	2679	27	2610	267	114	283	4367				
	3723	2	2612	190	131	295	4346				
縣道多度 津丸龜線	丸龜市地方内間	2287	3	2371	237	140	284	3709			
		1929	2	2050	222	127	264	3322			
縣道多度 津琴平線	仲多度郡多度津町 大道	2530	3	1484	203	213	377	3061			
		3077	3	1934	185	197	385	3659			
	仲多度郡多度津町 櫻川	743	3	1057	155	103	221	1990			
		718	5	1270	179	86	210	2166			
縣道高松 脇町線	香川郡佛生山町	151	3	643	65	56	137	875			
		300	7	929	93	57	137	1257			
	香川郡川東村	939	12	967	180	113	283	2305			
		865	8	1040	84	63	151	1560			
	香川郡鹽江村岩部	694	29	858	271	110	289	2709			
796	29	459	115	71	186	1633					
縣道高松 長尾線	高松市鹽屋町	2162	9	2866	235	175	431	4281			
		2019	4	2850	592	166	547	6534			
	高松市鹽上町	4122	127	4652	623	200	553	8541			
		3192	0	3243	334	83	292	5222			
	木田郡川添村元山	441	3	2038	200	141	366	2652			
		491	9	1969	160	124	315	2375			
木田郡平井町池戸	779	8	2301	139	168	377	2545				
707	4	2240	74	236	269	2116					
縣道長尾 三本松線	大川郡長尾町長尾 西	1914	6	2286	74	201	375	2668			
		1396	3	2150	60	176	316	2197			
	大川郡松尾村田面	1480	2	1011	39	94	182	1555			
		2100	1	1159	36	87	164	1883			
縣道琴平 豐濱線	三豊郡財田大野村 長瀬	980	39	1214	184	137	312	2639			
		1771	28	1421	192	182	419	3388			
縣道觀音 寺池田線	三豊郡一ノ若村江 藤	447	1	575	85	47	116	1099			
		493	1	692	47	74	132	980			
縣道豐濱 觀音寺線	三豊郡觀音寺町觀 音寺踏切	1989	0	4127	371	96	310	5190			
		2933	10	5221	372	157	394	6232			
縣道志度 脇町線	大川郡志度町志度	768	1	335	54	33	69	911			
		1300	1	982	99	80	163	1809			
	大川郡多和村	932	2	302	23	63	109	859			
		966	3	327	16	38	72	801			
縣道長尾 坂出線	木田郡川島町	1721	8	1759	133	80	201	2593			
		1603	9	2115	106	67	167	2469			
縣道坂出 港線	綾歌郡坂出町	5767	305	3371	1063	404	1161	13215			
		6152	57	3728	745	172	569	9962			

路線名 (及區間)	觀測個所	歩行者	牛馬	自轉車 自働車	半馬車 自働車 人力車	自動車 貨物車	換算 重量	占用値
縣道坂出 貞光線	綾歌郡坂出町富士見	3991	0	3070	620	110	412	7381
		4309	15	3709	657	171	590	8348
	綾歌郡岡田村天神	1145	18	846	68	52	119	1538
		1173	2	978	35	32	77	1281
	綾歌郡美合村尾井平	397	64	174	28	24	51	702
	323	15	251	20	25	49	477	
縣道多度 津詫間線	仲多度大見村津島神社西踏切	105	1	358	8	33	47	287
		101	0	333	31	28	53	437
縣道善通 寺莊内線	三豊郡詫間村松崎	2144	4	1669	164	105	214	2910
		2290	4	2145	245	173	382	3899
縣道仁尾 瀬音寺線	三豊郡仁尾町仁尾	3430	1	1966	170	186	329	3906
		4887	2	2980	656	354	795	8404
縣道琴平 豊濱線	三豊郡大野原村大野原・辻	1579	18	1130	197	93	221	2751
		2499	17	1613	107	55	126	2707
縣道觀音 寺池田線	三豊郡財田村財田上・雉子尾	807	4	571	119	67	168	1561
		784	5	686	70	51	135	1389
縣道高松 土庄線	小豆郡土庄町吉ヶ浦	2417	1	1441	107	153	270	2686
		2609	27	1680	140	175	306	3219
縣道土庄 坂手線	小豆郡池田村池田西谷	1061	7	644	61	93	174	1324
		1302	8	812	93	88	177	1709
	小豆郡草壁町下村	3229	3	2556	262	101	292	4609
		2703	3	2382	119	119	249	3272
縣道草壁 懸線	小豆筋草壁町西條	2722	14	1092	238	28	143	3495
		2150	14	1126	268	79	183	3357

占用値は道路幅員決定に資する係數であつて、之を求める指數も第二表として別に表示添付する。

扱てこの交通量の考現地理學の意味はその地點並びに附近に於ける人口密度、産業状態と相關連するもので、換言すればある地域に於ける住民各個人の平均富有度と貨幣流通度を示すもので之を繁榮度と稱する。之が相對値を繁榮値又は繁榮度係數と云ひ、之に關する研究は未だ完成に遠いけれどもこの繁榮値は交通量よりして先刻述べたる占用値の如き相對値を之と同様の方法によつて求めることが出来る。占用値はこの意味に於て不十分乍らも繁榮値決定の參考となるべく、依つて添へ記したるものである。尙その地域が地方中心、農村、交通半專用路地域と異なるにつれ又異なつた係數を與ふべきものなることを附言して置く。本項に於ては單に交通量の研究方針の一

用値  
占 0.5  
3.5  
1.4  
0.4  
6  
6  
4  
7  
7  
8  
8  
0.3  
1  
1.4  
2  
2  
5  
0

第二表 係數表

換算及占 重值 換算 (内務省規定)

者馬車車車	0.01	空盈	空盈空盈	用合空盈
行力轉	0.01	輪輪	輪輪	物物
合馬	0.13	二二四四	乘乘貨貨	
步牛人自荷同乘牛同同自自	0.27			
	0.27			
	0.33			
	0.67			
	0.67			
	0.27			
	1.00			
	1.67			
	1.13			
	2.33			

つをのべ考現地理學の一進路を示すのみに止めて詳細なる研究は後日にゆづる。尙未完成の研究を厚顔にも指針のみを示し表迄をへて掲げたのは他に又何等かの研究の參考ともなるものがあるればとの筆者の意に出でたるものである。

三 各時刻に於ける歩行交通人員量とその各種型式

ある時期午前六時より午後八時迄の各一時間毎に於ける歩行交通人員量を調査し之を横に時

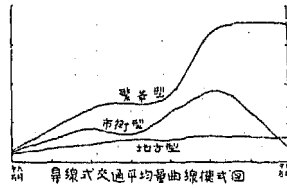
刻、縦に人員數をとつて折れ線のダイヤグラムに表したるものを交通測定量曲線と稱し、次にこの曲線の各折れ線の中點を求めて之を結び更にその線の各中點を求めると、大體その時刻附近に於ける交通量の平均状態を示す可成滑かな曲線が得られる。後の曲線を交通平均量曲線と稱する。

各地に於けるこの二種の曲線多數を求め之を綿密に分類統括すると三種の型と各型に共通なる五種の式都合十五箇の型式が得られた。則ち交通測定量曲線に於ける最大値(L)並びに交通平均曲線の最大最小兩値の差(D)を標準とし且つ各地の性質を吟味して次の三型に分類するを得た。特に附言するが前記二曲線の最大値は互に異なるものであることに注意を要する。その三型は(第一圖參照)

A 繁華型、最大値(L)は約五〇〇人以上、最大最小兩値の差(D)は約二〇〇人以上のもの。

B市街型、最大値(L)は約五〇〇人以下二〇〇人以上最大最小兩値の差(D)は約二〇〇人以下八〇人以上のもの。

第一圖



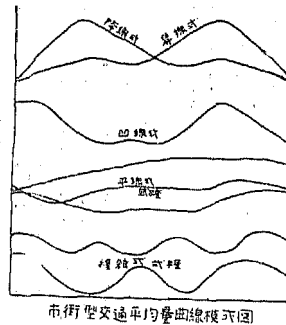
C 地方型、最大値(L)は約二〇〇人以下最大最小兩値の差(D)は約八〇人以下。

A は中都市以上に於ては中央部主要繁華街及び小都市の極めて中心の一小部分に相當し所謂目貫通りや之に

亞ぐもの歡樂街に當るもので、Bは中都市以上では外廓部や繁華部の裏町小都市の中央主要部に相當し商業も可成に行はれ居る部分に當り、Cは郊外や農漁山村等に當る。本分類は要するに所謂賑かさ換言すれば繁華度より分つたものである。

次に交通平均量曲線の狀況傾向よりして又五式に分ら得られる。(第二圖參照)

第二圖



1 昇線式、夕刻に最大値を有し晝に一箇の極大値を有するも朝には極大値なし。最大値と極大値の間に可成の差がある。

2 降線式、昇線式と正反對なるもの。

3 三線式、朝夕に極大値を有する。最大値の位置は朝夕

色々であるが兩極大値の差は著しからぬ。  
4 平線式、著しい極大極小の値を認められぬ。従つて曲線は大なる凹凸なくDの値も又小さい。

5 複線式、極大値三個以上を有するもの。  
1乃至5各個の意味は特殊性に基き複雑なもので一概には言ひ難いが、例へば1は歡樂街とその近接部に多く3は通行半專用路地に多い式である。尙四線式に正反對なるもの(凸線式)も考

第三表

香川縣下各地に於ける各時刻間毎の歩行交通人員量調査

昭和八年十月十八、廿三、廿四三日調査平均一日表

香川縣土木課調

観測ヶ所	高松市 藤町	高松市 築地町	高松市 西濱町	高松市 西濱新町	高松市 南新町	高松市 藤森町	高松市 鹽屋町	高松市 鹽上町	丸龜市 通町	丸龜市 地方内	高松市 坂出町 中道	高松市 坂出町 富士見町	大川郡 三本松 上所	大川郡 志度町	大川郡 長尾町 長尾西
午前 時 6—7	208	147	99	118	137	67	56	82	214	58	113	121	53	181	28
7—8	280	301	255	215	504	273	113	319	643	250	344	447	173	386	150
8—9	240	155	123	113	287	142	122	312	407	131	334	265	85	267	108
9—10	237	196	126	118	374	187	152	174	468	91	386	253	50	317	95
10—11	309	196	103	128	403	206	148	164	459	99	448	360	90	219	86
11—12	250	184	105	111	443	255	148	170	421	94	419	229	63	425	112
午後 12—1	300	204	232	106	473	258	163	210	587	100	359	245	119	221	120
1—2	314	209	139	111	433	210	151	260	497	130	389	369	90	241	96
2—3	332	219	95	152	516	254	160	204	467	124	447	388	47	325	90
3—4	347	211	169	108	591	303	155	284	490	189	571	329	64	260	128
4—5	466	341	201	201	684	311	143	271	565	175	607	320	105	247	125
5—6	375	340	196	222	719	278	208	309	653	252	536	335	96	447	101
6—7	318	263	213	133	627	190	147	305	633	160	610	422	51	481	74
7—8	328	241	72	106	704	148	148	230	513	76	539	232	42	329	83
型式	B <sub>1</sub>	B <sub>3</sub>	B <sub>5</sub>	B <sub>3</sub>	A <sub>1</sub>	B <sub>1</sub>	B <sub>4</sub>	B <sub>3</sub>	A <sub>1</sub>	B <sub>3</sub>	A <sub>1</sub>	B <sub>5</sub>	C <sub>5</sub>	B <sub>5</sub>	C <sub>5</sub>





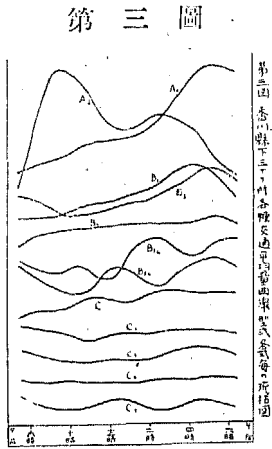
である。之によつて他の場合各種をほぼ同様なものと想像して可い。

#### 四 香川縣下三十ヶ所に於ける歩行

交通人員量及びその交通平均量

曲線の型式について

香川縣下三十ヶ所に於ける歩行交通人員量は第三表に示したるが如くである。之ら三十ヶ所の交通平均量曲線の型式は前記のA B乃至C、1乃至5の組合せ十五式中十一式に該當するものを得たが、 $A_3 A_4 A_5 B_2$ の四式は全く得られなかつた。之は縣下に中都市以上の都市少き爲であることは明瞭である。之らについて以下各一的



第三表 香川縣下三十ヶ所の交通平均量曲線の型式を以て示す

説明は省略し第三表の調査表中に各型式を記入し、又各式毎の

平均、統括圖を第三圖として示す。但し複雑式は統括困難なるものであるから本式に包含さる各例を個別的に一部示して置く。

#### 五 高松市夜の研究の一部

他地に於てこの種の研究なき爲本項に於て比較研究をすることが出来ぬ事は遺憾であるが、主觀的立場に倚つて作成したる「高松市夜の地圖」第四圖を中心とし之に簡單な説明を加へる。本圖は次項畫の圖も同様必要部のみ止めてあるが高松市の中央部全體を示し市街地の六七割を圖中に包含して居る。尙他方高松市全圖を参照せられ度い。又圖中の道路は主要なのみを記入し畫の圖に於ては特に重要と思推する線のみに簡略した。

先づ第一に市内に在る活動常設館數五その他萬歲芝居レジャー専門のもの三合計八座がある。之を吳市(人口二十一萬餘)の計七と比較すると不可解な對照である。事實は高松市はやや多く吳市が甚だ少いのであるがよく考へると吳市の

特殊な状態を何か暗示するものがある。

次にカフェー及び同類のものであるがその數四八で中四は休業と一時休であつた。他に喫茶店一(一)一、アルコールは中

三)。縣保安課の約半年程

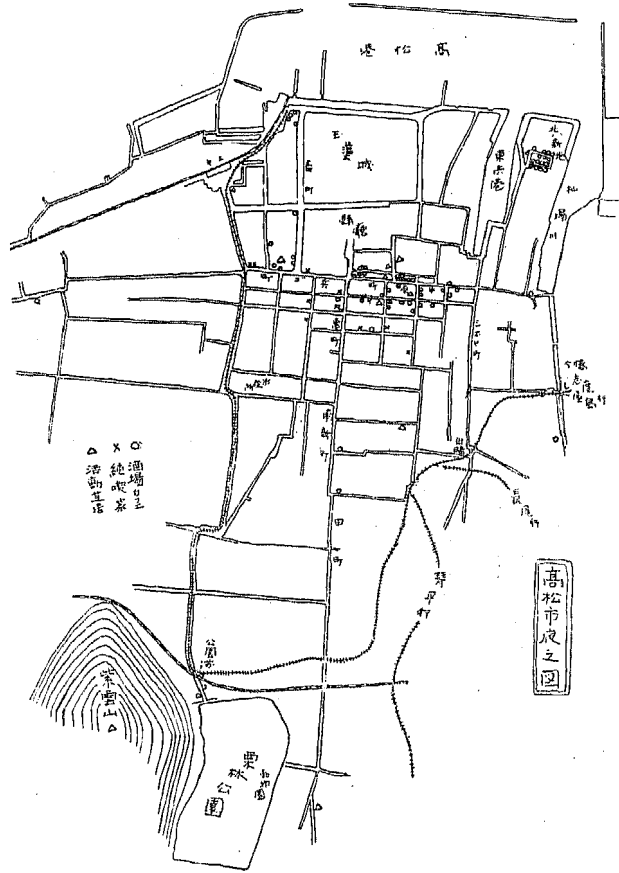
前の調査に依ればカフェー四六でその女給數二〇八、酒場八女給數六、喫

茶店五こゝでは十三歳以上のものは働けない規定の爲女給なし。

保安課の數字と筆者の

調査と異なる理由は約半年の時日の懸隔(筆者の調査は昭和九年二月下旬)と認定の相違で、偶然乍ら總計數は一致して居る。

この外に洋食堂(デパートを加へて)四、支那



第四圖

料理店三がある。

尙北の新地にカフェー類似のもの十六ありこゝは遊廓で兼業してゐるものであつて、之は前の數字からは除外してある。この部分の調査



の爲縣保安課某氏を煩はしたがこゝに謝意を表する。

以上に依つて高松市の夜の狀態を推察しえられることと思ふが、猶茲に數軒のカフェーは舞臺を設けてあり(今は禁止された)踊つてゐたさうで、且つカフェーの大多數がカバレーと稱してゐることは注意を要する。人口八萬三四千の高松市に對してこのカフェーの總數はやゝ多すぎる——、又舞臺を備へたカバレーのあること及びカフェーの分布が餘りにも中心部に偏在する以上の事實は、高松市が商業都市として榮えても居るが一面これ以上に觀光都市として榮えてゐる事を物語る。

## 六 高松市畫の研究の一部

第五圖「高松市畫之地圖」は前項の研究と比較せんが爲に作成したもので、之にも簡単な説明を加へやう。

先づ學校では専門學校一、男子中等學校五、女子中等學校四、特殊學校三、小學校一一(圖

外に一校)、幼稚園六(?)がある。次に一等郵便局一、三等郵便局七、銀行二〇、中市内に本店を有するもの二、新聞社及支局一一、中で日刊は七。市中に本社を有する日刊新聞は二つある。他は圖に示してある如くである。

以上二種の地圖で商業街、住宅街、學校地區歡樂街、官衙地區等は一目瞭然と判る。之以上は繁多となる爲云ふを欲せぬ、又取上げて述べる程の事も少い故本項は之迄で止める。

## 七 獾麟に際して

以上五項目に亘り考現地理學の一部の研究を示して以てその説明に代へた。之等を要するに以上によつて明かなる如く現在迄の地理が表面より觀察するに反し、考現地理學は裏面的研究で以て進むものなることを附言しておく。叙上によつて筆者は考現地理學の語の提起をなし且つ大方諸先輩の御叱評を仰ぎ度いと希望する。

尙先に記せる方々以外に本研究に何かと御助力を賜つた數氏があり末筆乍ら深謝する次第である。(昭和九年三月十六日)