

者であつて、茲まで論及すると此の科の系統分類上に於ける重要性も亦自ら明確に會得されることと思ふ。(未完)

信濃及び飛驒への鐵道開通前の鹽の移入路に就いて

今 村 學 郎

田中啓爾氏の本邦内陸部への鹽の移入路は、大量の生の材料の集積である。⁽¹⁾⁽²⁾この問題も材料さへ殘して置けば、將來優れた地理學者の出現によつて大成されるであらうから、自分も今こゝでは事實に就いてのみ多少の修正を行ひ、結論はこれを他日に留保したいと思ふのである。

針ノ木峠の牛ウマヤ址

昭和十年九月—十月に、自分は氷蝕地形研究の目的を以つて、大町から立山連峰にこの峠によつて往復した。以前にこの峠を通過した時も多少の疑を持つたのであるが、今回の調査で愈

々事實を確めたから、その得た事實を記して置く事にする。

猶移入路としてのこの峠に關しては「當時は殆んど利用出来なかつたに違ひない」と斷定的に記され、後に發表されたものには全く觸れる所がないのである。

元來針ノ木峠は南アルプスの三伏峠と共に、平地の迂廻路に比して著しく水平距離を短縮する峠として知られて居るが、一方山日記などを見ても知られるやうに、高度に於いても本邦の

第一位及び第二位を占めるのである。然し兩者の難易を比較すれば決して同日の談でなく、三伏峠が甲府盆地から伊那の谷まで五日を要するのに對して、針ノ木峠は二日半で兩側の平地を連絡し得るのであつて、移入路としての價値に大差のあるのは當然である。そのためかとも思ふが、筆者は未だ三伏峠を通つて伊那の谷に多くの貨物が移入されたといふ事を聞いた事がない。

針ノ木峠が移入路として利用されたのは、偶然にも三伏峠が改修された時と前後して居たらしい。そして貨物は大部分が鹽で、少量の鹽魚をも運んだといふ事である。移入路としての生命は短かつたけれども、決して採算が取れなかつたから中止したのではなく、他の何等かの理由のために中絶したものであり、従つて鐵道開通前の移入路としては充分有意義なものであつた。

鹽の移入路として使用された證據としては

信濃及び飛騨への鐵道開通前の鹽の移入路に就いて

(1)當時運般に従事した人々が大町や越中側に現存して居る事



鉢ノ木峠ノ牛ウマヤ址

中央から向つて左方に當時の建築用角材が倒れて居る

(2)所謂牛ウマヤの址が見られる事を挙げれば充分であらうと思ふ。

針ノ木の本谷が舟窪の澤と出會ふ地點の、本谷の左岸の高所に、當時の角材が人工の長方形の穴を残したまゝ、十數本倒れて居る。その位置も當時の小屋の形を示して、長方形に横臥して居る。これが所謂牛ウマヤの址であつて、この現在の有様を示すのが挿入した寫眞である。この種の牛ウマヤは沿道に處々にあつたので、例へば南澤の出合近くにもあつたさうであるが、洪水のために流失してしまつたのだといふ事である。

何れにしても當時は現在よりも良好な道路であつた事は確實で、今のやうではとても牛を通すことは出来ないのである。この意味で「今尙登山家のみの利用する路」といふのは少々可笑しい。

當時は平で黒部川を筏で越してから針ノ木谷を遡り、牛ウマヤに一泊して愈々峠にかゝつたものと思はれる。峠から信州への降路も現在の登山路ではなく、マヤクボ擬圈谷の方をまいて

大澤へと向つたとの事である。何れにしても、牛背に貨物をつけて針ノ木を越すのは相當困難であつたであらう。この峠に立つて兩側に落ち込んで行く針ノ木谷と籠川谷とを見下せば、その難澁さが想像され、又遙に小規模乍ら、長谷川傳次郎氏の記されたクングリビングリ越えのキアラバン難の面影を偲ぶ事が出来やう。

× × × × ×

針ノ木峠が移入路としての生命が短くとも、又こゝを通つて移入された物資が大量でなくとも、その故にこの移入路を無視することは、地理學に於いて科學的・統計的・法則樹立的立場を取る人々に對してのみ許されて居ることを忘れてはならない。個別記載の立場を取り、特に歴史的時間的變化に重きを置く者は、このやうな現象を注意して見逃さないやうにすべきである。その時々都合によつて立場を二三にすることは許されぬ事であり、程度問題だなどといふのも遁辭でしかないといふことに注意して置

く。

下伊那の遠山

田中啓爾氏の調査では、遠山へは常に岩淵から金澤峠を経て運ばれたといふ事になつて居る。尤も前の報告では、全然大平・神坂の二つの峠が利用されて居ないやうに書いてあるが、後には訂正されて居るのである。然し遠山に對しては少しも訂正されては居ない。

遠山は今日でも鐵道の影響を受けること尠く自分が赤石岳以南縦走の折や、その他の機會に訪れたときも、その有様をよく觀察する事が出来たのであつた。

遠山は暫く置いて、甲州への移入口たる富士川の下流に就いて書いて見ると、この地方は必しも富士川の水運によつたばかりとはさまらなかつたのである。興津川を遡り、富士見峠を越えて実原へ出る街道は、餘り確かなことは材料不足で斷定出来ないが、ある時期の河道であつたらしいことは、平坦面分布や、堆積物の性質

信濃及び飛驒への鐵道開通前の鹽の移入路に就いて

から推測される。この地形を「通谷」といふのは、決して地形學現時の術語ではないから、止める方がよろしい。

この特殊な地形が鹽の移入路として利用された事を、自分は昭和六年に野外調査の結果知る事を得たのであつて、自分の知る限りでは、これ以前には知られて居なかつたのである。

さて遠山であるが、移入路のやうなものは、決して赤石構造谷の支配などを受けるとはさまらない。小川路峠や、天龍川の水運を利用することは現在も行はれて居るのであるから、過去に於いて金澤峠の一途のみから常に鹽を移入し些の時間的變化もなかつたといふことを證明するには、これまでの材料では少々不足であると思ふ。現に自分が飯田と遠山で蒐めた少しばかりの材料でも、以上の豫想を助けるものがあるのである。この點も、歴史的・個別記載的立場の者は一考してもよいかと信ずる。

飛驒の白川

白川村方面と越中の平地とを隔てる小瀬峠、細尾峠等の兩側では地形に著しい相違が見られる。北面に於いては、現輪廻の急な地形が殆んど全部であるが、南側では、前輪廻の遺物たる小起伏面の破片が方々に保存されて居る。マルツンポリ山の如き一例であつて、この地形の差異が、交通上・人類占居上に重大な決定的因子として作用して居る。庄川の谷に於いても同様であつて、上梨から下流では、段丘が斷片的に、大なる *Areabstand* を持つて表れて來るが、これより上流では一般に低く、又よく連続して居る。即ち川沿ひでも、峠越しでも、困難なのは外側であつて、一度内部に達すれば餘程樂になるのである、これが聚落の位置を決定し、鹽の移入路を深く内部に及ぼした主因であつた。

鹽は出町から移入されるものが多く、以前はポッカによつて城端や二つ屋を通つて運搬された。ポッカは一人三十貫位を限度とし、百貫目などといふ事は決してなかつた。三十貫にして

も馬一頭に匹敵するから大したものである。現在でも小白川までの運賃は城端までの運賃に比して五六倍であるから、以前は奥地では鹽は相當高價であつたことは明瞭である。

然し乍ら越中からは荻町・平瀬附近まで鹽を移入した事は確實で、これ以北には飛驒鹽は及ばなかつたのである。兩方の移入路の會點は時間的に多少は變動したさうであるが、先づ前述の如く荻町・平瀬邊にあつたのである。猶この會點を鹽尻とは云はず、又この邊の人は鹽尻といふ語を普通名詞として知つても居ない。

馬背を利用したことは自動車開通前の三ヶ年程に過ぎなかつたといふ。外側の急な地形の部分を馬で通り得るためには、相當良好な道路を必要としたからである。従つて、統計的に云へば、ポッカからトラックに變つた事になるが、これ亦この地方の地形の特色によつたものと考へて差支ない。

- (1) 田中啓爾 信州に於ける鐵道開通前の鹽の移入路に就いて 三宅博士古稀祝賀記念論文集 昭和四年。
(2) 田中啓爾 本州島内陸部に於ける鐵道開通前の鹽の移入

路に就て 地學雜誌 昭和六年。
(3) 長谷川傳次郎 ヒマラヤの旅 昭和七年

人類に於ける氣候馴化能力の限界に就いて

小 山 口 丹 海 共 譯

本稿は一九三二年三月十日ミュンヘン、バイエルン科學學士院に於けるサツパー教授の講演(註一)の抄譯的紹介である。

ラツツェルが其の人類地理學第二卷に於いて住域の研究を行ひ其の水平的限界を確立して以來(特にシュピツベルゲンと南ジオルシアとを入れる事に依つて)殆んど訂正される所はない。又、熱帯に於いて最高を示す垂直的住域(ペルーに於いて五二一〇米突)にも其後本質的な變化はない。併し兩者に於ける人間の活動範圍

は著しく増加した。

併し、理論的には水平的限界は、地球上人間が防寒法を講じ得ない所はない故、擴大すべきであるが、實際上、本質的變化はも早や無いと思はれる。何となれば極地の長夜は、營養困難の點は別とするも、精神的影響(註一 W. Hellpach, Geopsychische Erscheinungen)の爲に永續的移住を不可能ならしめるからである。假令極地飛行の根據地は作られたとしても其れは永續的に同一家族が住むものではなく、

人類に於ける氣候馴化能力の限界に就いて