

黨の保護貿易論の對立を指摘される。

最後の第五編に於いては、工場制確立過程と相互媒介的に産業資本確立過程の兩翼をなす農業領域に於たる資本主義過程たる第二次練劉運動が顧みられ、それが科學的農法を適用する爲耕作改良を旨とした大土地所有制の確立である點に第一次のそれとは異つた本質的性が與えられ、次に工業革命を綿織物業に於ける諸機械の發明と鐵鑛業に於ける新たな製鋼法の發見に、又交通業の變革を運河鐵道海運の發達に跡づけた後に、一八三二年の選舉法の改正と四六年の穀物條令の廢止及び翌年の十時間労働法の成立等の諸事件が、この段階におけるブルジョアジーのまがうことなき勝利を表わす政治的過程として取り上げられると共に、産業資本の確立に伴つて生じて來る労働者と資本家との階級對立並びに労働者の階級的自覺に發する労働者運動が、オーストリア主義、チャーティスト運動を経て十九世紀の半ばまで續けられてゐる。

以上は各篇章に於ける個々の敘述内容についての克明な追求と批判ではなく、本書の性格や筆者の能力、わけても紙數の制限に妨げ

られて唯本書の構成を多少浮彫的に示して見たものに過ぎず、拙い筆はこゝにきえも本書の輪廓を描き出し得ては居ないのである。本書はその根本方向としてマルクス、レーニンを狙いそれを肉附けるためにアンウィン、アシュレーその他幾多ヨーロッパ諸先學の、又大塚氏をはじめわが國に於ける諸々の研究成果を隨所に引用し初學者にとつてはその點便利なる書物となつてゐる。特に小營業、マニユーフ、アクチュアの二段階の敘述に際してはアンウィンに據る所が多いようである。又此の部分は著者が日常研鑽を重ねられている領域だけに他の箇所と比して秀れているように思われる。又著者の階級史觀は、その當否は別として全篇を通じて一應一貫性を保ちて居り、經濟と政治との聯關の追求に於いても亦大し

た破綻を感じない。大塚教授がマニユーフ、アクチュア段階を史家的に設定することによつてわが國の西洋經濟史學の研究に大きな足跡を残されたのであるが、著者がそれ以前の段階として小營業概念を抽出した一事は一應注目せられてよいのではあるまいか。問題史的考察の度が薄く、今少しの感を抱く所少しとしない。その點に於いて大塚教授に未だ及ばないが二百數十頁の通史にそれを望むのは無理であろうか。今までの諸著書諸論文に尖鋭な分析力と強靱な綜合力を見せて來られた著者に、しかし乍ら、將來を期待するものは筆者一人のみではないであろう。

—— 田村 滿穂 ——  
(三笠書房 經濟學全書)

第三卷 一六〇頁)

Ernst Hittmann;

Verkehrsgeographische Probleme am Beispiel der Eisenbahnen

Schleswig = Holsteins.

Hamburg 1949

本書はリュトゲンス教授のもとに戦争中(一九四一)に設立されたハンブルグ大學の經濟

地理學會の叢書の一つである。昨年出版されたもので、戦後の獨乙地理學の水準や方向の一端を知る一つの手懸りとしても興味があるが、本書の内容の特色ともいふべきは標題も示すように、シュレスウィヒホルシュタインという一地域を取扱つてゐるが、具體的事實を通じてたえず交通地理學上の諸原理が説かれてゐるといふ點であろう。「人間と空間とは自明的な個別要素として又更にそれ等の相互作用に於いて鐵道系統の形成と發展を條件づける。これをシュレスウィヒホルシュ

タインの鐵道に就いて研究するのが本書の課題である。」と序論にも述べてゐるが、之れは一つの新しい交通地理學原理の書物といふべきである。

本論は一、地理的條件、二、シュレスウィヒホルシュタインの鐵道網の發達と現狀、三、シュレスウィヒホルシュタインの鐵道交通の三部に分れ多くの統計、圖表等によつて記述されてゐる。尙別に交通圖八葉が附してある。第一部においては一般の地理的條件を取扱つてゐるが、當地域が最後の氷期の氷河によつて形成された特有の自然條件を有

し、概して起伏が少く單純に見えるが、土地の性格が異なるために非常に變化に富んだ經濟形態、經營形態や人口密度に示すのであり、此の點が當地方の空間的交通形態にとつて重要な要因である。都市については、西部でエルベ河や運河の河口が都市成立に重大な意義を有する如く、東部では入江や灣入が避難所、横斷交通の最短距離連絡地點として都市成立の基礎をなしてゐる。其の他此の地域で特色あるものは海水浴場のために成立した都市である。

第二部において最初に當地方の交通發達の歴史的概観を行い、特に鐵道發達については可成詳細に述べてある。

北海と東海との間にはさまれた半島としての當地方の特殊な地理的位置の結果、此の地域自體の交通の他に、通過交通が重要な意味を持つてゐる。従つて以前から東西方向の交通需要が大きく、既に一三九一年にはハンブルグとリュベックを連絡するためにシュテクニッツ運河が作られた。東西連絡に對する強い要求と努力は鐵道創設時代にもよく現れてゐるし、現在の交通量も此の方向が最も多い

のである。

シュレスウィヒホルシュタインの鐵道の發達は二期に分たれる。前期は主要路線の建設時代、後期は狹軌鐵道、私設鐵道の建設時代で、兩期は一八九〇年を以て画される。というのは此の頃迄に當地方の鐵道網の大綱が形成され、國有化も完成したからであり、これ以後は狹軌鐵道の發達が著しいのである。

次に今日の鐵道網の章において鐵道の自然への依存性をのべてゐる。當地方では土地の起伏による交通障礙は少いが、沼澤地、低湿地、湖沼水路が多く、これ等のものに制約されること他地方に比べて多い。氣候上の直接的影響として鐵道交通を阻害するような現象は冬季の結氷、降雪、春秋の霧などを除けば、殆んどないが、間接的影響として、雨量不足により河川水位が低下して航行不能となり、此の結果貨物輸送が鐵道に轉化された一九三〇年の如き場合と、農産物收量の増減を通じて氣候が輸送貨物數量に影響する點とを指摘してゐる。

鐵道と經濟との相互關係については、例えばアルトナ・キール線について、經濟發達に

よつて以前の豊産物移出から、今日石炭、工業原料移入に輸送重點が移つてゐること、又集落は交通幹線の位置を決定するが、他方交通は集落形成に大きな意義を持ち、人口増加、商工業發達を來たすことを述べてゐる。

ノイミュンスター<sup>ノイミュンスター</sup>の如き鐵道發達によつて一八四〇年から百年間に人口が一三倍に増加した。「交通最大の所には最大の都市が存在する。」とラツツエルが言つたように、交通と都市發達とは並行するのである。

次に鐵道停車場の意義について、停車場の集落に對する位置、及び停車場の線的分布、即ち平均驛間距離と平面的分布、即ち停車場密度について述べ、シュレスウィヒ<sup>シュレスウィヒ</sup>ホルシュタイン<sup>ホルシュタイン</sup>の全面積の七九%が鐵道から五軒以内の地域であり、十軒以上の地は一%にすぎぬ。斯かる場合單に漠然と鐵道からの距離という概念は無意味であつて、停車場からの距離を考えなければならぬ。又停車場密度は人口密度や町村密度を特に考慮した場合に鐵道密度の反映と言ひうることを強調してゐる。第三部は貨物交通、旅客交通を取扱つてゐるが、發送貨物輸送として家畜、野菜など

は季節的に數量の變動がはげしく、此の點で此の地方の交通に特性を興えてゐる。家畜輸送は、アメリカの競争によつて、英國に對する販路を失つたが、鐵道の發達によつて獨逸國內への輸送が重要になつた。到着貨物は石炭、肥料、石材などで中、西部獨逸からもたらされる。その他、主な漁港から獨逸國內への漁類の通過輸送、デンマークからの家畜の通過輸送が特色あるものである。輸送貨物については詳細なデータを以つて説明されてゐる。

旅客交通については特に乗車券販賣數をとり擧げてゐる點に特色がある。これによつてハムブルグなどの如き大都市のその周邊に及ぼす影響、又大都市が交通發達に對して如何に有利に作用するかが分る。人口の少い小都市でもヴェステルラントの如きは海水浴場が出來てから乗車券販賣數が急激に増加してシュレスウィヒ<sup>シュレスウィヒ</sup>ホルシュタイン<sup>ホルシュタイン</sup>十位を占めるに至つた。

當地方の交通の特性として、此の季節的な水浴旅客交通を忘れてはならぬし、又、ハンブルグやリュベックからの遠足、週末旅行な

どの觀光旅行も重要なものであるが、此等は統計的には把握出來ない。

第三部の終に鐵道の自動車交通との競争を論じてゐる。自動車交通の迅速な小運送に適する特性が、鐵道に及ぼす影響は少くないが、特に狭軌鐵道は自動車交通の急速な發達に抗し得ず休止に至るものが多いという。

以上で本論は終り最後に「景観像中における鐵道」について、鐵道構造物、ヒンデンブルクダム、ホーホドン及びレンツブルクの高架橋梁について述べてゐるが、特筆すべき事はなく終末としてはやゝ物足りない。

以上本書の内容について出來るだけ余蘆に亘るように要約紹介したつもりである。唯紙面の都合上一々について批評を加へることは出來なかつたが、全體を通じての感想を二三簡単に述べれば、先づ本書の記述し方が多くの事項を網羅したためにやゝ羅列的になつた感があるということである。此の點に却つて著者の公正な立場がうかがえるのかも知れない。次に記述に當つて他地域と比較出來るような材料を掲げることが甚だ少いために、我々にはシュレスウィヒ<sup>シュレスウィヒ</sup>ホルシュタイン<sup>ホルシュタイン</sup>の交

通の全體的な地位がはつきりしない憾がある。併し結語にも述べてあるように細かい具體的事實に入ることに於いて、大きな全體的關連を忘れず普遍的なものを把握するという本書に一貫した行方は、唯早急獨斷的に何で

も一般化するということは慎まなければならぬとしても、正しい意味において我々の大いに學ぶべき點ではないかと思う。鐵道交通に關して色々な角度から、新しい方法を於て取扱い、特に交通と經濟との關係を詳細に檢

討し、貨物、旅客の輸送に多くの頁を費してゐる點、從來の形式的平板的な交通地理書よりはるかに内容のあるものであり、色々教えられる所の多い書物である。

——春日茂男——

口給(表)の解説

近江國依智菰檢田使

勘匠水田事

合參町參宿壹拾步

一町百八十步勘加地子

三段二百八十步方付指換并増地子

二段廿步本自常荒令勘見熟

二段七十步成百姓家今勘取之令進地子

七段二百十四步成百姓治田今勘取之

四段二百六十六步成公田今勘取之

右件

以上目録

右件水田挂畏 勝寶感神聖武皇帝以先

帝施納物以去天平勝寶五六年所買也自

余以降或坪上品而被名中下田或坪百姓之

間指換其方取沃壤地以移薄鹵處或坪本

自見熟而稱常荒或坪成百姓家不進利地

如是之類觸端有數委使延保投身於龍

樹聖天歸命悉自在天神任理勘匠每色

惣畢然下利懷不言致破延保爲功

不顯誰知仍略舉呈若有嫌疑自承和十

在子細狀

八條九里十一胡桃本田五段六十步

十八胡桃本田一段七十步

右二坪本自中田令臨地見尤是上田因

茲召尚田刀前伊勢宰依知秦公安雄勘

云是尤上田何進中田地子豈無犯三寶

物罪哉答云此昔所定非今之事作意不

鮮有何罪矣使迫云假令司愚不辯

便之田刀何不匡申須理爲上田答

云任理被行若爲拒捍仍爲上田即進地

子

九條九里廿二中荒木田二百步下

右坪自往古注常荒令臨地勘見熟即進

地子

卅五下古家田五段二百步下

右坪田刀依知大富愁云此田唯有名少

實無山進地子雖前々使愁申而都不弁

以強迫无實地子於劣民大愁者仍令勘

推之前々者所預三段二百步被奪公田

二段也披陳其山口分戶主依知眞象申

云已不知寺田給口分今承賢者教更不

預作申避已畢

即進地子

十里一荒木田百卅步下

右坪本注下田今臨地爲上田即進地子

五梨本田一段百六十步中

右坪本注常荒令臨地勘已成遠江掾依知

秦公乙長治田委使論云此坪本有寺田一

段百六十步治田六十步而今寺田稱常荒

本少治田有數見熟推量此是本寺田對爲

治田答云本寺田稱東今治田有中方指

已異何云寺田安雄宰使論云本此坪內

有寺田一段百六十步治田六十步謂此二

田中寺田在

東治田在西非謂寺田在東畔邊加以田

自窪地始開何本寺田在岡今治田在溪於

是治田主屈理即進地子