

K240.2

1

暫定
中等地理
四

文部省

文部省調查局刊行課寄贈

(前) ¥ .30

(51)

目 録

第三 交 通	一
一 内陸交通	二
二 海洋交通	五
三 航 空	六
四 通 信	七
第四 住民・人口	八
一 人類の起原と進歩	八
二 人種とその分布	九
三 民族と文化	十一
四 人 口	十三

昭和21年5月28日印刷 同日翻刻印刷

昭和21年6月1日發行 同日翻刻發行

(昭和21年6月1日 文部省検査済)

著作権所有

著 作 者

文 部 省

著 者 行

翻刻發行者

東京部神田區本町三番地

中等學校教科書株式會社

代表者 加々野 庄 吉

東京部千代田區市谷加賀町一丁目十二番地

大日本印刷株式會社

代表者 佐久間 長吉郎

APPROVED BY MINISTRY
OF EDUCATION
(DATE May 28 1946)

印 刷 者

第三 交 通

交通は人や物或は無形の文化が二つの場所の間を移動する現象である。移動は唯一回限りのこともあるが、多くは繰り返して行なはれる。それはほぼ一定の通路に従つてをり、これは自然條件及びその時代の技術、國家社會の關係から定められる。二つの場所の間には生産地と消費地といふやうな經濟上の結びつき、或は文化上の差があつて、これらの差異・關係は交通によつて明瞭に示される。又交通は、一つの場所に置かれたのみでは値打の無いものも、二つ以上を結合することによつて價值を高め、人々の集りに組織と統一とを與へる役目を有してゐる。

人は異なつた世界に憧れをもつ。探検は交通の始まりである。熱帯森林の狭い林隙に自給自足を行なふ原始民の生活には、本當の意味の交通は無い。自己以外の世界を発見する時に交通が開始される。そこには異なつた自然が開け、産物があり、又向かふに缺けてこち

らにのみある物も見出される。玉類などはその例で、これらの交換のために人々は往復する。異なつた種族との間には屢々戦争も行なはれ、それは又、文化の交流を起した。宗教上の目的や學藝のために、支那から險難なバミルを越えて印度に旅した僧侶もあつた。

交通の進歩は交通方法の改良、これに關係する人々の必要と努力によつて行なはれた。進歩は他の文化現象と相互に關係しながら行なはれたのである。交通路の開拓は、始めは本能的に行なはれた。今日でも草地の遊牧民は方位や位置を知る鋭い感覺をもつてゐる。颱風に難破し、海流に送られて、偶然新しい交通路が知られることも稀ではなからう。

靜謐な内海、赤道帶の群島の間は、獨木舟などによる自然のよい航路であつた。造船の技術が進み、船が大形になると次第に外海へ出て行く。大洋の航行が確實になつたのは、蒸氣機關の發明以後であつた。羅針儀・海圖の使用によつて一層安全な航海ができるやうになつたのである。しかし海流や潮流の利用は、機械化された現代でも忘れることができない。陸上交通に

あつても、駄馬より馬車、馬車鐵道より蒸氣列車へと進歩したが、地形・氣候への適從に地方文化の反映が見られるのである。

交通はそれを使用する人々の組織によつて有効に運営される。古代ギリシヤは都市ごとに團結して東部地中海に貿易路を開き、植民地を設け、イギリスの商船隊は海軍の後立てを得て、インド・オーストラリヤへの航路を推進したのである。氷に閉された北極海の航海が試験された時も、ソビエト科學者達の協力によることが大きかつた。

一 内陸交通

道路 道路は最初、食物及び燃料を求めるため、野獸の足跡を利用して踏み固められた。狩獵・遊牧によつて路は次第に開かれて行つた。物を運ぶために、人類は先づ自分の身體で擔ふ方法をとつたが、このために簡單ではあるが巧みな手段を工夫し、それらは今もなほ各地に獨得な風習となつて残つてゐる。籠を例にとつても、或は肩に或は額に紐を掛け、海女の頭上に頂く習慣はまた朝鮮・西亞とも共通である。支那の苦

力、チベットの牦牛はよく重い荷を運ぶ。

駄獸は殊に沙漠や山地の横斷に役立ち、車をひく方法は、草原や地形の平坦な地方で有利である。車の發明は交通上の一大進歩であつて、これによつて多量の荷を遠距離まで運ぶことができるやうになり、その原理は數々の器具・機械の發明を導いた。家畜は石器時代から飼ひ馴されて、農耕と運搬に使用されるやうになつた。支那の驢、ゴビの駱駝、チベット人や、インドのリヤマ、極地の馴鹿など、それらの風土に適應した種類が見られ、牛・馬は最も廣く分布してゐる。このやうに、人類は家畜の助けを得て、地上の距離を克服した。世界に於いて古くから文化の開けた東洋とヨーロッパとが、中央アジアの乾燥地を通つて早くから交渉が開けたのも、家畜の助けによることが大きい。

街道と呼ばれた東西兩洋を結ぶ道は、その後、航路の發達によつて重要さを減じた。嘗ては輕くて高價な品が主要な貨物であり、それを求めるために、意外に遠方との交渉が行なはれた。バルト海沿岸の琥珀を

求めて北歐と南歐との間には史前時代から交易路が開かれてゐた。現代は食糧や工業原料或はその製品が大量に輸送されるのである。

商業上の必要のみに止らず、政治的・軍事的にも道路は大切である。交通路は國を身體にたとへれば、その血管に相當する。すべての道路はローマに通ずるといはれたやうに、古代ローマの鋪裝路は、ローマ帝國の統一と繁榮をもたらした。南船北馬の語のある支那では古代に於いて、運河と共に道路の建設に力を注いだ。現代は自動車を通ずる公路計畫にとめてゐる。

インカ帝國の道路も遺蹟として保存されてゐるが、かやうに道路網の整備された時代は、國としての統一があり、適に少しでも管理に緩みがあると、道路は忽ち荒廢してしまふ。多雨で植物の繁茂し易い風土では、殊にさうである。

内燃機關の發明は、蒸氣機關に次ぐ交通方法上の革命であつた。自動車交通はアメリカ合衆國に著しく發達し、太平洋岸と大西洋岸との間を、快適に走破することもでき、フランスから中米・南米に至る汎アメリカ

カ路の縦貫計畫も立てられてゐる。道路を鐵道と比較すると、前者は重量物の大量輸送に劣つてゐるが、一つの地方を隅々まで覆ふことができ、貨物の積み換えなしに、工場や農場と消費地とを直接に繋ぐ利點がある。高速化のためには、專用路を設け、ドイツの例では、交叉はすべて立體式にし、都市は迂回して、そこに入るには支線を設ける。佛印・ジャワ・フィリピン等も自動車路が鐵道よりも整備してゐる。

河川・山岳は陸上交通の障礙となるが、橋をかけ、峠を選んでこれらを突破する。ビルマと支那の間の山地では、サルウィン・メーコン兩河上流の溪谷を蔓橋で越え、坂路は石壁となる。山地にあつては、先づ尾根道が利用された。展望がきく上、豪雨によつて通路の破壊されるおそれが少かつたためである。交通量が増し、手入れも行き届くやうになると、路は漸次山腹より谷底を選ぶやうになる。自動車輸送には勾配を緩和するために、辛腸たる屈曲路を設ける。箱根越えにこれらの變遷を見ることができ、

わが國は畿内を中心として道路網が發達し、北陸・

東山・東海・南海の諸道へ主な街道が通じてゐた。街道には果樹の並樹さへあり、旅行者が咽喉を潤した。傳馬の制度は早くから設けられ、江戸時代に入ると國內交通は著しく發達し、江戸日本橋を中心に、東海・中山・奥州・甲州・日光の五街道が整へられ、宿場町が賑つた。しかし政治上の理由から關所を設け、又河川によつては架橋を禁じ、車の使用は行なはれなかつた。物資の遠距離輸送は、陸路より海路が多く利用され、庄内米の如きも日本海を南下し、瀬戸内海に入り、江戸へと運ばれた。現在は大都市を中心として鋪裝路が多くなり、バス網の密度は高く、トラックによる長距離輸送も行なはれてゐるが、なほ鐵道の補助機關たるに過ぎず、燃料の工夫と共に、道路の改良が一層必要とされる。

水路 内陸水路はヨーロッパ及び北米によく發達してゐる。分水界の低い河川は運河によつて連絡され、歐洲では北海から黒海へと、一隻の舟で抜けることができる。特殊な場合には閘門或はインクラインを設ける。上海附近のやうに、三角洲にはクリークが縦横に

發達し、舟は住民の足の役をつとめる。河川の汽船は吃水が浅く細長い形をなしてゐるが、揚子江やアマゾン川では、大形船舶が通航でき、大河は海洋の延長をなしてゐる。河川は水深・流速、水量の變化、凍結などの條件で、利用度には著しい差がある。内陸水路は鐵道が發達したために一般に衰へたが、アフリカでは舟航が瀑布などのために不可能な部分を、鐵道がその補助をつとめてゐる。

鐵道 蒸氣機關は軌條の採用と相俟つて運搬力を増加し、遠距離輸送を容易にした。いづれの國でも鐵道建設の初期は、隣接の都市を結ぶ局部的なものであつたが、次第に重要都市を連ねる幹線が延長し、多くの支線と共に鐵道網が張りめぐらされるやうになつた。鐵道網の發達した地方は、歐洲・北米・アルゼンチン・印度・南阿・オーストラリア・南東部・北支・滿洲及び日本である。古くから開けた國では、鐵道は街道に沿つて敷設されてゐる。新しい國、例へば北米やアルゼンチンのパンパでは開拓鐵道が先づつられ、そこに産する穀物・棉花・肉類等の農・畜産物が大西洋

の港へ運ばれた。歐洲の工業化、人口の都市集中と、南北アメリカの農場の開発とは關係が深い。森林鐵道は臺灣などに發達してゐるが、工・鑛業地域は鐵道密度を局部的に著しく高める。北九州・石狩炭田地方はその例である。海路から放射狀にのびるレールの網、森林・草野のうち續く大陸を横斷する唯一本の鐵路など、われ／＼は鐵道の分布圖を眺めることによつて、その地方の經濟活動の大小や、關係する國の政策を推測することができる。

鐵道は牽引力と速力の大きいことを要するから、できる限り直線路を選び、勾配を緩和する。このためにはルーフ線をつくり、トンネルを穿つ。上越線と信越線は山地を越える新舊の對照である。地形の複雑にも拘らず、丹那トンネルを始め多くの障礙を克服したのは、わが國技術の進歩を示すものである。

日本海斜面は世界にも稀な多雪地帯であるが、そのため防雪林・崩雪止めの設備がある。動力も風土によつて特徴があり、シベリヤ鐵道は薪を使用し、水力の豊富な日本・イタリヤ・スイス等は電化が進み、トン

ネルの多い勾配線を快走するのである。

二 海洋交通

海洋は空と共に最も廣くて且つ自由な交通圏である。航海術の幼稚な時代には、大洋は寧ろ交通の障礙であつたが、技術が進むにつれ、それを媒介するやうになつた。マレー・フェニキヤ・ギリシヤ・ノルマン人達は航海に熟達した民族であり、わが國人もその素質を有してゐる。最初は各々の近海を活動の舞臺とするに止つたが、太平洋・大西洋及び印度洋がそれ／＼その役割を發揮し出したのは、ヨーロッパ人の東亞及びアメリカ航路發見以後である。この時の先驅者は、地中海と大西洋の間にあるイスパニヤ人・ポルトガル人であつたが、やがて中心はオランダに移り、更にイギリスへ移動した。

海峡・内海及び縁海は、交通地理上重要である。日本と大陸との關係は、有史以前より行なはれ、種々の文化が、支那海・朝鮮海峡を通つて輸入された。瀬戸内海の帆船・支那のジャンクは、現在も輕視できない輸送力をもつ。遣唐使の渡海にも季節風が利用された。

貿易風は熱帯植民地との交易に利用されたことからその名を得た。汽船の發達によつて、自然の制約から解放され、帆船時代とは異なつた航路を選ぶやうになつてゐる。現在大西洋を横斷する航路には、六萬トン以上、毎時三十哩を超える豪華船が就航してゐる。アジアの東部とアメリカとを結ぶ太平洋が、これを凌ぐ活動を示すことは大いに期待されるべきである。

スエズ運河及びパナマ運河の開鑿は、東西の交通上に大きな貢獻をした。北米東岸から南米に行くためにも、パナマ運河は最短距離に當つてゐる。

わが國の海運は、第一次世界大戦當時から著しく發展し、支那や南洋はもとより、歐洲・西亞・北米・南米及び濠洲に至る航路が擴張され、ディーゼル機關使用で、當時最大の鎌倉丸などが使用された。貨物は主として工業原料の輸入、纖維品・土產品の輸出にある。海運業は自國の植民地・資源・工業との關係のない場合にも、ノルウェー船のやうに經營され、貿易外の收入を擧げることが出来る。

航海のためには、港灣の位置及び設備が重要である。

舍の材料、食糧品・娛樂品等を空輸して開發を行なつた。航空路は鐵道と同様に、經濟的意義が大きい。

歐米では都市間を縦横に結ぶ路線があり、空港の設備も行き届いてゐる。航空燈臺・ラジオビーコンが航路を指示し、氣象觀測・航空地圖も完備してゐる。

氣象・地形は航空活動に大きな影響を與へ、飛行場の位置・土質・水利はその能力を左右する。わが國では臺地や火山の裾野などが屢々飛行場として用ひられてゐる。地形判別装置によつて、普通の雲霧の場合でも飛行し得るやうになつたが、颱風や熱帶の積亂雲は突破し難い。上空の偏西風を利用して、大阪・東京間を一時間で連絡した記録があり、逆行には低空を飛ぶ。航空圖と天測による盲目飛行は別として、列島は航空路として重要な役割をつとめ、三十分も陸影を見ない飛行は、心理的に不安を感ずるといふ。山岳・河川や文化景觀の特徴をよく知つておくことは、航海以上に大切である。

航空機による大洋横斷飛行が實用化されたのは、この十年以來である。數千キロに及ぶ無着陸飛行には燃

自然の港としては、河口やリヤス式の入江が利用され、又風波を遮る丘陵や人工の防波堤が必要とされる。香港・シンガポールのやうに、本土から離れた小島嶼にある位置は、海洋交通上特に便利である。昨今は工場地帯或は消費市場に、直接航洋船を横着けるやうになり、又平坦な海岸にも築港によつてりつばな港が出來てゐる。

三 航空

航空機は地球表面の地勢の障礙に拘らず、二點間の最短距離を結ぶことができる。北極や太平洋の小さな島々が注目されるやうになつたのも、航空發達のためである。

着陸地の多い大陸内部や、天氣の靜穩な赤道地方などでは、航空機は安全な交通方法として、他の交通機關よりも先に發達する場合がある。イランの乾燥地方では、テヘランその他の都市を連絡する航空路があり、途中には給油する着陸地が用意され、ペルーの熱帶森林では、水上機を利用して河中に着水する。ニューギニアやシベリヤの奥地では、探鑛・探油の資材や、宿

料を著しく多量に積まねばならず、經濟飛行のためには、珊瑚礁・火山島等の洋島が、給油地として利用される。成層圏飛行が進歩すると、大圏路による大陸間の直接連絡が行なはれるが、これと共に、中距離航路も、一層普及されることになるであらう。

四 通信

鐵道・道路を國家の血管にたとへれば、通信網は神經系統に相當する。事件の報道、文化の傳播には是非必要であり、これを失ふ時は、政治・外交・商業等の活動は、麻痺するであらう。鐘・のろし等を用ひる原始的通信方法は、その傳達する内容も距離も極めて限定されてゐた。江戸時代には飛脚の制度があつたが、その速度や利用される範圍は、今日の郵便制度とは比較にならない。電信・電話は一層迅速な連絡を可能にする。無線電信・電話は國際間の距離を短縮し、海底電線はなほ島嶼間の通話に役立つてゐる。

ラジオはわれわれの日常生活の一部となつた。氣象・漁況等の狀態がわかるのも無線通信のお蔭である。

註文

- (1) 交通によつて、人類はどのような恩恵を受けるか。
- (2) 各目的の郷土に於いて、道路・橋梁・峠等の分布図をつくり、それらがいかん利用されてゐるかを調査せよ。
- (3) 縣別又は地方別に、鐵道密度(對面積・對人口)を計算し、經濟活動及び自然との關係を考へよ。
- (4) 各種の交通機關別に、東京(又は他の都市)を中心とする等時線を描け。
- (5) 東京から東廻り又は西廻りし、ニューヨークに至る實際の航空路を圖化し、沿線の氣象・氣候及び地形と飛行との關係を見よ。

第四 住民・人口

これまでは、自然及び資源といふ物質的基礎と、それらを利用して行なはれる産業や交通について述べて來た。ここではこれらの活動の主體である人類の性質や分布などについて考察しよう。

期と同氷期とであつて、氣候の變化と土地の形狀に従つて各大陸間に移動し、その間に分化して、今日の人種が成立したのである。

最後の氷河が後退して沖積世に入り、現代の人類(ホモサピエンス)が現れた。これと共に文化は新石器時代に移り、舊石器時代に比較して著しい發達を遂げた。人類の進歩は、その使用する器具によつて跡づけられるが、この時代には磨製石器や土器が現れ、次いで青銅器時代・鐵器時代に入つて、歴史時代となるのである。さうして家畜が飼育され、栽培植物が作られるやうになつた。

ナイル沿岸・メソポタミア・印度平野・黄河沿岸等は、農耕生活が早くから榮かれた地方である。農業は定住した生活により、文明の進歩、社會の組織、國家の發生への基礎となつた。

日本の石器時代は、關東・奥羽方面の遺蹟に多く發掘される縄紋式土器文化と、これより新しく近畿以西に多く分布する彌生式土器文化とに區別されてゐる。その人種起原については、南方・蒙古・ツングース等

一 人類の起原と進歩

人類の起原については、まだ明瞭に知られてゐない。後に述べる人種の種々特徴の分布から、一定の居住中心があつて、そこから次第に世界の各地へ移動して行つたやうであるが、人類への進化は、各地で獨立に行なはれたものらしい。

今日までのところ、最初の人種として、ジャワの直立猿人(ピテカントロプス)及び北平の南方で發見された北京人(シナントロプス)と名づけられるものの骨格が擧げられてゐる。これらの出現した時代は約百萬年前、洪積世の始めであつた。頭腦の發達は直立歩行や手の使用と關聯し、又、言語と火の利用は、人類を他の哺乳動物から分つ大きな特徴である。

舊石器時代の人種は、アジアの北と南、アフリカ及びヨーロッパの各地に遺蹟を残してゐる。かれらは狩獵・漁撈及び植物採取によつて榮養をとり、洞窟を住居としてゐた。この時期の後半に現れたクロマニオン人は、牛・マンモス等の巧みな繪を洞窟の壁に残してゐる。當時の環境は洪積世中、四回に互つて變つた氷

の諸系が考へられてゐるが、今日榮えてゐる文明國人の殆どすべてが混血を行なつたやうに、わが國でも種種の系統が遠い過去に於いて混合し、發展して來たものと思はれる。稻の耕作が傳へられたのも、彌生式時代からであつて、これに應じて平野の利用が進んだのである。

二 人種とその分布

人種は身體の形狀や性質によつて分類され、民族は言語・生活様式によつて分けられる。同一の人種に屬しながら、異なつた文化の發達を遂げることもあり、一方、異なつた人種や民族が、一つの國をつくる場合も少なくない。

體質上の特徴としては、頭形・顔面形・身長等の骨骼に關する性質のほかに、毛髮・皮膚・眼・鼻等や、血液型などの生理方面が注意される。

身長では男子百七十センチ以上のアフリカに分布する人種から、百五十センチ以下のネグロイドに至る間區々であり、頭形は長頭・中頭・短頭に分類され、日本人は中頭に近い短頭である。又毛髮の形と色とは、

人種分類上極めて重要視されてゐるが、こゝでは皮膚の色によつて三大別し、ヨーロッパ人種群・蒙古人種群及び黒色人種群とする。これらは更に細かく分類されて中間種や混合種があり、進歩したものと、甚だしく原始的な人種とがある。

人種の分布状態を概観すると、原始的な種族は劣敗者として、大陸の縁邊或は島嶼・寒冷地・熱帯森林、或は沙漠地域に驅逐されてゐる。オーストラリア人、マレー及びフィリピン人のネグリト、カラバリ地方のホッテントット・ブッシュメン、極地のエスキモー、北海道のアイヌなどはその例である。

アジア大陸の一部に人類居住の中心地域があり、後の時期に現れた種族が、古い種族を外側へ追ひやつたものと考へられてゐる。

ヨーロッパ人種群は、主としてヨーロッパ大陸からアジア西部、及び印度・アフリカ北部にあり、黒色人種群は、アフリカの大部分、及びオーストラリア・ニューギニア等に分布してゐる。蒙古人種群は、ユーラシア大陸の中部以東にひろがり、同じ黄色皮膚系統の

を中心として、分布してゐる。

人種の特徴や能力は、遺傳のほか環境によるところが大きい。が、本来の居住地と異なつた土地に移つて、その氣候に適從することを氣候順化といふ。随つて生理的方面のみでなく、風土の條件を克服する文化の力をも考慮しなくてはならない。

一般に温帯北部の住民は寒冷な地方に住み易く、南部の人々は、著熱の強い土地の生活に適してゐる。それ故、カナダや合衆國北部には北歐系の移民が多い。

三 民族と文化

精神文化の要素として、民族の團結に最も重要なものは、言語及び文字である。これに次いで大切なものは風俗及び習慣であつて、日常の衣食から禮儀・儀式等がこれに含まれる。

一 各國の習俗には固有の性質があつて、中には風土と關係の深いものがあり、田植・刈入れに關する儀禮は、稻を栽培する東亞の諸地方に共通な點が多い。一定の裝飾や器具が牧畜生活或は農耕生活に伴ひ、又これに關聯する傳説や制度をつくつてゐることは、原始民

インディアン人種群は、南北兩アメリカを占めてゐる。

蒙古人種群は眼瞼に特徴があり、頭髮は黒く直線狀で、頬が凸出してゐる。ウングース族・蒙古族・漢族はその代表的なものであり、マレー人や印度支那半島に分布する多くの種族のほかに、それらの縁邊にはキルギス人・チベット人等がある。

ヨーロッパ人種群は、毛髪及び瞳の虹彩の色に従つて、明色から暗褐色に至る變化が見られる。長身・金髪・淡青眼の北方人に對し、地中海人は黒髪・黒眼である。この人種群にはアラビヤ人・ユダヤ人を含む東方種や、アリアン・印度・イラン・セム等の諸族が分類される。

黒色人種群は毛髪が甚だしく縮れ、時には渦卷狀をなし、又特色ある顔面形を具へてゐる。アフリカのエチオピア・ニグロ・バンツ等を主要な種族とし、それに印度支那南部のドラビタ族、及びメラネシヤ人などもこれに含まれてゐる。

氣候順化 人種の分布と氣候との關係を見ると、白人はほど寒冷な土地に、黒人は熱帯に、黄色人は温帯

族の中によく見受けられるところである。

文化の傳播は思はぬ遠い地方に及び、古の言葉が縁邊の地に殘ることも稀でない。琉球語では日本語の古い發音が使はれ、九州と本州北部で、類似の方言が聞かれるのも、近畿を中心に言葉が波紋のやうに傳はつたからである。地名や風の呼び方などの分布を調べても、文化の移動路を明らかにすることができる。

言語の分布 同じ言葉を使用する地域を、言語地域と名づけ、圖示することができる。世界に分布する言語は凡そ十箇の系統に分たれ、アジアの東部には、支那チベット語系とアルタイ語系が廣く分布してゐる。

言語は異なる國民の間に知識を交換し、利益を授受するに必要であつて、その異同は、甚だしい便利とも障礙ともなる。

國際的に使用される言語は、數種の歐洲語に過ぎず、英語は、その使用される地域の面積に於いて第一であり、フランス語は外交用語として、ドイツ語はこれまで學術語として用ひられてゐる。マレー諸島や南米には、オランダ・イスパニヤ・ポルトガルの諸語、北ア

ジャではロシア語、西亞からアフリカ北部には、アラビア語が分布し、南洋植民地では、マレー語が一般に使はれてゐる。

特殊な場合には、文化の生ひ立ちを研究するために、印度語・ギリシヤ語が學ばれるやうに、言語はそれを裏づける文學・宗教・科學等の内容と、それを伸す民族の經濟的、政治的發展とによつて、世界的な價值と分布範圍とをもつてゐる。

宗教の分布 文化の低い民族の間には、原始的な宗教と迷信がある。鳥獸に神靈を認めることに由來する禁忌(タブー)や、自然の威力を恐れるアニミズムは、今もいろいろな形で残つてゐる。

世界に最も廣く分布する主な宗教は、いづれもアジア大陸の南西部に起り、各その源から遠い地域に傳はつてゐる。佛教は主としてアジアの季節風地域に廣く分布するが、チベット・蒙古の乾燥地にも傳はつて、特殊の色彩をもつラマ教となつた。マホメット教(回教)は、沙漠及び草地の民族間に流布して、アジア西部からアフリカ北部に至る廣大な面積を占め、マレー諸島

ド、南部アジアの各一部に、文化の發達する條件が具つてゐることがわかる。石炭の産額、人口密度、土地の標高及び氣候の要素などを組み合はせて、各地の經濟圖式をつくつても、類似の分布圖が出来る。

古代文明は、概ね現在の乾燥地に當る地方に榮えてゐた。長い年月の氣候的變化と文明の盛衰との關係が、中央アジアその他で調査されてゐる。現代の文明は、溫帶の北部に當る大西洋の兩岸地方に、最大の發達を示してゐる。

四 人口

人口密度 人口分布は地方によつて著しく疎密があるので、人口密度に大小の變化を生ずる。

人口密度の特に大きい地域は、先づ大都市及びその周縁であることはいふまでもないが、それに大工業地帯が擧げられ、ヨーロッパ北西部の工業地域は、その代表と見ることが出来る。又古くから文化が開け農業が集約的に行なはれる支那や印度の平野は、密度が非常に高く、二平方キロ百五十人を超えてゐる。殊に珠江や揚子江の三角洲では、部分的に七百人にも及ぶと

では森林地域へも及んでゐる。

キリスト教は、先づ溫帶のヨーロッパ全部にひろがり、白人の移住に伴なつて、南米・北米の大部分と、太平洋諸島及び極地にまで弘布された。印度には印度教が廣く行なはれ、支那では、道教が儒教と共に普及してゐる。

文明と氣候 人間の肉體的及び精神的活動は、多分に氣溫と濕度との影響を受けるので、これら氣候要素の上から、ほゞ一定の限界をもつて、その活動が最も旺盛となるに適する條件がある。この條件は民族によつて多少の差がある。

更に又、氣候の變化といふことが、肉體並びに精神の働きに必要であつて、季節による溫度と濕度の差異、殊に低氣壓の移動によつて生ずる急な變化は、心身を刺激して能率を高める。

これらの氣候要素を用ひて、世界に於ける活動能力の等値線圖をつくと、北半球では、ヨーロッパ・アジア東部及び北米の溫帶に高い數値が示され、南半球では、南米南部・濠洲南東部・それにニュージーラン

ころがある。熱帶地方ではジャワが特別に密度高く(二平方キロ三百十五人)、同じ地方にあつてしかも著しく低いボルネオ・ニューギニア等と、著しい對照を示してゐる。

このやうに島嶼の密度は非常に高いことがあり、わが國も平均百九十二人に達してゐる。明治時代までは、全人口の約八割までが農村に分布したが、現在では全體の約半數が、都市を中心とする商工業地域に集中してゐる。

新しく開拓された北米・南米及び濠洲では、住民は廣大な農場の中に散在し、たゞその中心になる都市附近にのみ稠密である。これらの諸地域では、居住地・耕作地のみを測つても、二平方キロ十人以下の地方が廣く分布してゐる。

氣候帶と人口分布との關係を調べると、密度の高いところは、乾期・雨期の交代する亞熱帶、多雨の溫帶であり、これに對して、熱帶森林地や草原・沙漠の乾燥地は少く、極端な場合として、寒冷な極地方は密度が一人にも満たない。山地は一般に密度が小さいが、

メキシコの例が示すやうに、亞熱帶地方の高原は氣候がよく、健康に適するので、却つて低地よりも住民が多く集つてゐる。

わが國は海をめぐらしながら、山がちの國であつて、山間の盆地や谷の斜面を利用して、山地地方にもよく人口が分布してゐる。

このやうに、人口密度は氣候・地形によつて大いに左右されるが、なほその地域の生産量や歴史の古さなどによる影響も多い。經濟生活と人口密度との間には、ほゞ一定の關係が見られ、牧畜地方は三人から十五人、粗放農業を営む地方は五十人以下、集約農業地は五十人以上、農工を兼ねる地方は百人から百五十人、工業地方は百五十人から三百人であり、都市化された地域は一千人以上を示す。

人口の増減 人口は出生と移入によつて増加し、死亡と移出によつて減少する。増減の狀態は、ある國では殆ど停滞し、稀には減少も見られるが、多くの國では増加の傾向にあり、わが國は年々非常な勢で増加して來た。明治五年と昭和二十年とを比較すると、約三

千三百萬人から七千二百萬人となり、二・二倍に増えてゐる。

又、衛生狀態が改良されると、死亡率は減少し、假に出生率が減つても、差引き人口の増加となる。

人口の地域的増減を正しく比較するためには、増加率を計算し、これを地圖に描く必要がある。今日増加の著しいのは工業地域であつて、大都市を離れた農村や山地は、増加率が極めて小さいか、或は減少を示してゐる。この主な原因は人口が工業地に引きつけられて移動するためである。今世紀に於いて人口の都市集中は、各國を通じて著しく行なはれて來た。

國勢調査 以上のやうに、人口に關することは國家の運営上、重要な問題であるから、文明國では一定年度ごとに國勢調査を行なひ、人口數が男女年齢別に調べられ、又職業別のほか、失業者・出生地、或は通勤する場合など、いろいろの事項がとりあげられる。

わが國では大正九年第一回の國勢調査以來、五年ごとに調査が行なはれ、貴重な資料を提供してゐる。世界の人口は、近年になつて急激に増加して來た。

暫定 中等地理 四

文部省

〔後〕¥.45