

英国で入手した一地図帳に就いて

淡 川 康 一

経済地理学 (die Wirtschaftsgeographie) は此の学科の発達の上から観るならば、商業地理学 (die Handelsgeographie) を其の母体とする。而して後者は欧羅巴列強の中で其の植民地獲得の競争に於いて最後の勝利を占めた英国に、実用的な理由から胚胎し、勢ひ新たに獲得した海外植民地の物産並びに之を母国に運搬する通路の調査・表彰が、其の主内容を為したのである。而して之を最も何人にも容易に認識せしめる方法としては、地理学の見地よりするならば、物産の分布並びに其の異同及び母国、植民地間の通路を地図上に表現すると云ふ方法である。而して此の方法は、英国に起った統計学の一派で、数的表現を以つて国勢を比較、

英国で入手した一地図帳に就いて (淡川)

概覽せんとする政治算術学派 (Political Arithmetics) の発展と相俟つて、あたかも英国独自の方法たるかの如き観を呈し、イングラム教授 (Ingramm) の所謂「地理学に於ける政治算術的方法」(Politisch statistischer method in geographie) の風潮を愈々熾烈ならしめたのである。

而して此の種地図は英国に於いて出版されたものが、其の伝統に於いて最も旧く、引き続いて現今に至る迄、其の種類及び内容の点で、到底他国の追隨を許さないものがある。今一例を挙げるならば、オックスフォード大学の出版になる「進歩的経済地図」(The Advanced Economic Atlas) の如き、其の収載せる物産分布図の

一二七 (六〇九)

多様多種なる点に於いて、又之が相互移動を図上に示す商路の概観に於いて、殆ど完璧に近いものがある。唯同地図帖が出版されてから可なり年数を閲し、爾來改訂増補のことを聞かないままに、何か他の、最近の国際事情を公平に採り入れた地図帖を以て、前掲の欠を補わんと思つていた筆者は、今回外遊中に英国の書店で入手した、下記の地図帖は、正に此の目的に適つてゐるので、以下簡単な解題・紹介を試みようと思ふ。

Pictorial. Political. Statistical Collins Essential World Atlas 24 Pages of up-to-date political maps
air age maps index to towns great cities of the world statistics (以上表紙)

Collins Essential World Atlas Political maps in full colour with new boundaries. Four pages of photographs. Statistical diagrams. Black and white maps. Indese with latest population figures of

most towns with over 35,000 inhabitants.

Collins Clear-Tyhe Press London Glasgow Toronto
Sydney. Auckland: Johannesburg New York (以上本扉)。

さて一般の地図帖の編成の問題であるが、其の起源は彼のメルカトル投影図(Mercator's Projection)を創案したゲルハルト・クラムメル(Gerhart Crammer)が、縮尺の比較的小なる、一葉の世界図のみを以つてしては地形の觀察に不充分なりとし、之に添付するに各大洲別の図を併せて収載し、従つて自から一冊の帖となつたので、之を特にAtlas(地図帖)と称し、之に対して一葉の図幅を地図(Map)と呼び、以つて兩者を區別するに至つたのである。爾來地図帖を作製する者は何れも此の方法を踏襲し、開巻の第一頁にメルカトル投影図(Mercators Projection)に依る世界全図を掲げ、続いて各大洲別の図に入る様に仕組まれてゐるのである。大洲とは云う迄もなく、阿弗利加

(Africa)・亜米利加 (America)・亜細亞 (Asia)・濠太刺利 (Australia) 及び欧羅巴 (Europa) の五個の大陸である。此処で問題となるのは、是等五大洲の夫々に就いて、之を更らに如何なる観点に立脚して区劃するかと云うことである。今此の問題に入る前に、先づ本地図帖の内容を紹介して見よう。

初めに世界全図に互るものとして、政治地図・人口地図・植物分布図・雨量図・気温図及び物産分布図等がある。次に航空時代時代の補遺 (Air Age Supplement) として、倫敦 (London) よりの空路・ウィニペック (Winnipeg) よりの空路・シドニー (Sidney) よりの空路が列示され、此の項の終りには空路による距離が示されている。続いて各大洲別の地図に入るのであるが、其の列序は阿弗利加・亜米利加・亜細亞・濠太刺利及び欧羅巴と為っている。

巻頭の目次に掲げられた阿弗利加大陸の細別は、埃及 (Egypt)・北阿弗利加 (North Africa)・中央阿弗利

英国で入手した一地図帳に就いて (淡川)

加連邦 (Central African Federation) 及び南阿弗利加連邦 (Union of South Africa) となつてゐる。此の細目に於ける第一・第三及び第四は、何れも政治的区劃に基くものであり、第二のみが風土的單元に依るものである。斯く政治的区劃に基くものと、風土的單元に依るものとを同じ項目の下で一括していることは、其の採択に一定の方針なきが如く思われるのであるが、之は総計二十四図版の中に世界の各国を書く収載せんとする編纂の便宜に出たもので、又止むを得ないであろう。以下阿弗利加に続く各大洲の細目を掲げて見よう。亜米利加 (アルゼンチン [Argentina]・ブラジル [Brazil]・カナダ [Canada]・カリブアン [Caribbean] 及び亜米利加合衆国 [U. S. A.])・亜細亞 (トルマ [Burma]・セイロン [Ceylon]・支那 [China]・印度 [India]・印度ネミン [Indonesia]・日本 [Japan]・馬來 [Maraya]・中近東 [Middle East] 及びパキスタン [Pakistan])・濠太刺利洲 (濠太刺利 [Australia]・

新西蘭 [New Zealand] 及び南極洲 [Antarctica] ・
 歐羅巴洲 (塊太利 [Austria] ・バルカン諸国 [Balkans]
 ・白耳義 [Belgium] ・チェコスロヴァキヤ [Czechos-
 lovakia] ・仏蘭西 [France] ・独逸 [Germany] ・和蘭
 [Holland] ・愛蘭 [Ireland] ・伊太利 [Italy] ・波蘭
 [Poland] ・葡萄牙 [Portugal] ・スカンヂナヴィア諸
 国 [Scandensavia] ・西班牙 [Spain] ・瑞西 [Switzer-
 land] ・連合王国 [United Kingdom] 及びソヴィエッ
 ト連邦 [U. S. S. R.] となっている。而して各大洲に
 就いては、夫々其の全図を掲げた後で、歐羅巴洲では
 「英吉利諸島及び大陸」 [British Isles and Continent] ・
 大ブリタン (Great Britain) ・愛蘭 (Ireland) ・地中海沿
 岸地方 (The Mediterranean) ・仏蘭西 (France) ・中央
 歐羅巴 (Central Europe) ・西部ソヴィエット連邦
 (Western U. S. S. R.) の各図に分たれている。歐羅巴
 洲に続く中近東 (The Middle East) の全図が収めら
 れ、之に次いで亜細亞洲の全図が来る。而して亜細亞洲

に於ては、南方亜細亞 (Southern Asia) ・支那、日本
 及び朝鮮を一括する図 (China, Japan and Korea) の二
 個の図版に分たれている。次に阿弗利加洲の全図とな
 り、之を承けて南阿弗利加 (Southern Africa) の図が
 収められる。更らに北亜米利加洲の全図となつて、之
 は加奈陀 (Canada) と亜米利加合衆国 (United States
 of America) とに分れている。続いて南亜米利加洲・
 濠太刺利及び新西蘭となつて終る。政治的区劃と地理
 的单元とを巧みに復合せしめた。此の編纂方法は、最
 近経済地理学の一研究分野として注目されつつある経
 済景観論の考究に當つても、正に其の目的に適合する
 ものと云へよう。蓋し経済景観の構成には、自から其
 の政治的区劃が一要因となり、之から制約を受ける面
 を考慮せなければ、経済景観を正しく区分することは
 出来ないからである。

世界全図を示すものとして、先づ二頁より三頁に互
 つて、最新の国境を明白ならしめている。色刷りの政

治地図 (The world: political) が、掲載されている。之は他の地図帖の其と比較して特筆す可きことはないのであるが、唯此の政治地図の副図 (Inset: Nebenkarte) として、特に世界の交通関係を明示する地図が、其の下方に示されている点である。凡そ世界の政治が結局は各国の政治体制を基礎にして運営されている以上、諸国間の交通関係は世界政治現象を理解する上に於いての、一個の重要な前提であらう。又経済地理学と云つても、結局は各国の国民経済が集つて世界全体の経済を構成して行くのを、地理の立場より説明するに外ならぬのであるから、此の場合に於ても亦、交通関係は不可欠の問題となる。今此の世界政治地図に同載された交通地図は、海路・鉄路及び空路の三種である。而して是等三種の交通路は、空間的距離の克服であとる云う点では同一の職能を果すものであるが、又他の観点よりするならば、夫々別個の職能を有する。先づ海路は大量生産による嵩高商品の大量運搬を引受

けることが、其の主要職能であり、次に鉄路は交通の本質である、空間的距離の克服と云うことと同時に、其の幹線に従うて附近の交通支線を集中せしめること、あたかも河川の本流が多数の支流を合流せしめる作用に於いて、他の二種の交通機関、即ち海路と空路との到底企及し得ざるものがある。之あるが故に、鉄路は未開地方の開発に最も効果ある影響を及ぼすことが出来、今仮りに其の影響の及ぶ範囲と一本の鉄路幹線の鉄道影響圏と称するならば、其の勢力の到達する限界は、一本の幹線の左右に三十軒乃至五十軒と概算されている。尤も此の距離の算定は人により異なるのであるが、何れにしても交通機関としての鉄道の意義は、以上の様な面に於いて重要となりつつある。最後に空路は最初の海路が貨物輸送を主として引受けつつあるのに対して、今日では旅客運輸の最も重要な交通機関となつている。

以上三種の交通機関に対して夫々別個の職能が認め

られるとして、今本地図帳が示す交通地図の各図のものを検討して見よう。

先づ海路を示す図であるが、之は航路を示す線の幅の広狭により、運輸の頻数を比較概覽せしめる方法を採っている。而して此の地図では同時に吃水十呎の航洋船舶が其のまま通航し得る内陸河川を合せて示している。河川は海洋と直触すること、あたかも其の触角

の如きものであると云うのが、人文地理学上の一原則であり、殊に何れの交通も世界交通の一端に關連を持ち来る現時に於いては、海洋船舶の内陸水路との直結

は、今後一層重要な問題となるであろう。鉄道の發達を見る迄は、各国何れも内陸水交通が其の主要なる交通機関であつたが、鉄道の普及すると共に、一時稍に衰勢を伺わせたが、最近再び活況を呈して来たのは、

之が鉄道や海路と直結して、此の両者に刺激されて来たことに依る。此の意味に於いて、海路と共に内陸水航路を合せ示したことは、極めて適宜の処置と云う可

きである。

次に鉄路の図であるが、之は既述の鉄道路線の勢力圏の問題が、考慮されている。其の図示の方法としては、一本の鉄道路線からの距離が十哩以下なる範囲を濃褐色を以つて、又十哩乃至百哩の範囲を淡褐色に依り、更らに百哩以上の範囲を黄色を用いて、夫々表現している。

最後に空路の図は、前の海路の図に於けると同様に、航空線の幅員の広狭により、運輸の頻繁度を示す方法を採用している。

要するに航路と空路とは夫々運搬の対象を異にするも、何れも空間的距離の克服そのものが重視され、鉄路に至つては、其の沿線開發問題が一層眼目であると云う立場が、明白に表現されている。

此の、色刷りの世界政治地図 (Political maps in full colour) の外に、世界全図としては、白黒地図 (Black and white maps) として、人口 (Population) ・植物 (Vege-

tation)・雨量 (Rainfall)・気温 (Temperature) 及び物産 (Economic) の夫々の分布を概観せしめる地図が収載されている。今次に是等の各々に就いて、略解を試みて見よう。

先づ人口図であるが、標題は単に「世界・人口」(The World Population)となつてゐるが、其副題名は「人口の密度」(Density of Population)と附せられてゐることに、注意せなければならぬ。

人口密度とは言う迄もなく、一定の単位面積に割り宛てられた一国人口の比率である。而して此の単位面積の取り方は、英・米の地図では一平方哩にすることが慣例になつて居り、独逸系の地図にあつては一平方呎とする。本地図帖に於いては、勿論一平方哩となつて居る。何れにしても此の場合重要なことは、一国の総面積 (Total area) に対する割合ではなくして、現に開発された面積 (Cultivated) に対する比率である。欧羅巴で云えば瑞西の如き、亜細亜で見れば日本の如き、

英国で入手した一地図帳に就いて (淡川)

何れも其の全地積に殆ど山岳の蟠屈する国にあつては、全地積に対する割合の如きは問題とならず、現実に開発された地積に対する比率こそ、総ての政治・経済問題に関連する要点である。此の人口密度図に併記されてゐる統計表を見ると、現に瑞西は一平方哩の人口が全地積に対しては二百九十五人となつて居り、又其の開発地積に対しては二千四百五十九人と計算されて居る。日本を見ると、前者にあつては五百八十八人、後者に於いては実に四千二百人と報ぜられて居る。歐羅巴にあつては、羅馬尼が瑞西を遙かに上廻つて前者の百八十五人に対して後者四千七百四十四人となつてゐることを注意しつつ、中国を見ると、前者百五十七人に対して後者一千七百四十四人と記されてゐる。之は可なり高い密度値であり、日本の其と原因を同じうする極東季節風地域に位置することより生ずるのであるが、唯兩者の間に存す相違は中国は尚お今後開発し得る見込みの豊富なる地積を死蔵せるに對し、日本は国内殆

ど開発し尽し、殆ど余地を残さざること、之れである。中国及び日本、何れも多量の農産物を外国から輸入しつつも尚お農業国たるの一面を保有するのであるが、中国農業は将来自給自足し得る見込み確費なるに反し、日本農業は一国人口を自給自足により給養し得ないのである。尚お中国の開発問題は古来識者の関心事であったらしく、伊藤東涯の「制度道」を繙くも、漢代の地積を算定するに当って、其の開発された部分と未開発の部分とを数字的に區別して表現している。

人口密度と土地開発との関係に就いて当然提起される問題は、如何なる開発方法によることが多数の人口に可及的に給養し得るかの点である。開発の種類・方法如何の問題である。而して此の点に就いては、近代ではラッフェル (F. Ratzel) が其の「人類地理学」の中に於いて、大胆なる概括表を考案して以来、多数同学の引用する処となり、経済学の方面にあつては、シュモラー (G. Schmoller) が之を其の「国民経済学綱要」

中に踏襲又引用している。本図に於いても、同じ方法が採用されて居り、一平方哩当りの給養人口を二人以下・二人乃至二十二人・二十人乃至百人・百人乃至四百人・四百人以上と、五段階に区分されている。而して是等の五段階は夫々其の主要なる人類生業 (human occupations) と大体に於いて占居的の (Groudy) 一致すると為し、次の如くに説明されている、即ち一平方哩二人以下の地方は現実の無人地方・游牧による獵師及び収夫・孤立せる鉱業聚落及び泉地、二人乃至二十人の地方は放牧・林地・交替耕作・粗放的な穀作農業（北亜米利加及び濠太刺利）、二十人乃至百人の地方は作物と牧畜との混合 (mixed farming)・粗放的な穀作 (ソヴェット社会主義連邦等)、百人乃至四百人の地方は耕地開発・小規模の工業、最後に五百人以上の地方は集約的な開発（亜細亜及び埃及）、一層重要な工業的及び都市的面積であると、夫々説明されている。而して此の説明が施された個処の下方に、「住民五十

万人以上の都市は、夫々図形に大小の區別を設けて之を三段階に分ち、五十万人・百万人及び五百万人の大都市が図中に示されている。」と註記がある。

最初の段階である。一平方哩について二人以下の地積が主として游牧生活を営んでゐるのに対し、最終の段階である。一平方哩について四百人以上を給養し得る地方が、「集約的開墾」(亜細亜・埃及等)、一層重要な工業的及び都市的地積 (Intensive cultivation [Asia, Egypt, etc.] Major industrial and urban areas) と説明されている点に、多くの問題が含まれている。

最少の地積に最大の人口を給養し得る生業は、無論工業であるからして、一定地積に人口を集積せしめる点では、工業が冠絶する訳である。然し人口を集積せしめる作用は独り工業にのみ之を求め得るのではなくして、商業・農業・鉱業・交通・其の他の人間活動も、之に關与するのである。然し其の最大の要因は工業であろう。而して凡そ人類聚落なるものは、相互に群を形

成して發達するものなる以上、是等各聚落間には当然交通が発達し、其の交通機關の中で鉄道は、鉄道幹線が支線を輻輳せしめる作用を果す点で、自から沿線地方を開発する結果となる。是等の地方を活動中心地 (Aktionszentrum) 又は經濟圏 (Wirtschaftskreis) 或いは經濟範圍 (Wirtschafts feld) と稱する。而して是等の活動中心地を、其の主要成立要因に關連せしめて、夫々世界の工業地方・貿易地方・農業地方等と稱することも出来るであらう。

さて經濟景觀が世界各地に於いて夫々殊異性を呈するのは、夫々の地方が直面している經濟發展の段階の支配する処である。而して此の經濟發展の段階の区分の仕方は、凡そ地理学が人類が其の地的環境に対する關係を究明することを以つて職能とする以上、環境對人間活動の關係を一眼して把握し得る様な暗語的方法に訴えなければならぬ。其には人類が自然の地理的環境に絶對的に支配される反射經濟の段階・之より稍に

進歩して人類が其の地理的環境に少しく作働し掛ける段階たる、本能経済の段階、次に地理的環境を利用する經驗を集積して之に基いて行動する伝統経済の段階、最後に伝統を脱却した科学技術の段階の四個の段階に区分する方法が最も適當であろうと信ずる。

是等四個の段階の中で、其の最終の段階たる科学技術の段階を代表する産業は元より工業であり、此の産業形態が最も小なる地積を以つて最も大なる人口を給養することが出来るのである。従つて勢い都市集住的な景觀を呈することになるであろう。然し此処に注意す可きは、都市集住的な景觀を呈するのは必ずしも工業に限らないと云うことである。工業が其の尤たるものなることは之を認め得るが、他に商業あり、交通上の要衝地たることあり、又農業都市として見る可きものもあるであろう。而して是等は何れも前述の活動中心地を形成する主因となるものである。経済発展の形態より見るならば、活動中心地は科学技術の段階に入

つたものと云い得るであろう。而して人類の文明が進歩して止まない以上、将来は尚お一層多数の地帯に活動中心地が形成されるであろう。

尚お此の世界人口密度分布図を見て興味あることは、此の副図として北東亜米利加(North Eastern America)の人口密度地方と北西欧羅巴(North Western Europe)の人口密度地方とを、収めていること、之れである。然し世界地理的に見るならば、尚お他の、一個の人口密度地方として印度・中国及び日本を中心とする極東季節風地域を挙げなければならぬ。而して此の、最後のものは、前二者とは其の性質を異にし、前二者が人間の穎知による工業を主因として形成されたる人口密度たるに反し、極東季節風地域の其は季節風の連吹による米作を主因とする天然現象に、其の成立主因を有するのである。故に前二者が都市集住的の景觀を呈し、又科学技術の段階の典型たるに対し、後者は都市分散的の景觀を示し、又尚お伝統経済の段階の余龍を残し

てゐるのである。地図表現の技術的見地よりよらなれば、後者は副図たるに適せまいために、前二者を収めて、後者は之を放棄したものと解す可きであらう。

次に世界図としての植物育成図(The World Vegetation)である。而して之は「植物育成及び栽培」(Vegetation and Cultivation)・「農業の形態」(Types of Farming)及び「成育時期」(Growing Season)の三図に分たれてゐる。

先づ最初の「植物育成及び栽培」(Vegetation and Cultivation)の図に於いては、「開墾地」(Cultivated Land)と自然の植物育成地域との峻別が施され、後者は細別されて、「赤道及び熱帯の雨林地方」(Equatorial and Tropical Rain Forests)・「熱帯の草原」(Tropical Grassland)・「熱帯の乾燥林」(Tropical Dry Forest)・「沙漠及び半沙漠」(Desert and Semi-Desert)・「大草原」(Steppe Grassland)・「亜熱帯の混合林」(Sub-Tropical Mixed Forest)・「亜熱帯及び温帯の草原」(Sub-

Tropical and Temperate Grasslands)「針葉樹林」(Coniferous Forest)・「苔原及び高山型」(Tundra and High Mountain Type)の九個となつて居り、「開墾地」(Cultivated Land)に比すれば、此の地図を概見しただけでも、其の地域が遙かに広大なことが看取され、尚お自然景観が人類による開発を待つてゐることを明白に認めしめる。

「開墾地」(Cultivated Land)には夫々の地方の地理的事情に応じて、各種の農業が営まれてゐるのであるから、此処に農業形態の分布図が当然問題となるであらう。本地図帳にあつても、「農業の形態」(Types of Farming)と題して下方の左に掲げられてゐるのである。唯漠然と農業形態と云つても、其は種々の角度よりして色々の内容を持ち得るであらうが、此の図にあつては、例えば日本の米作りを見る如き自給的のものと亜米利加の綿作に於けるが如き他給的のものとの区別が重視され、前者は之をSubsistenceと称し、後者は之を

Commercial と呼び、其の分布が明示されているのである。此の区別を重視する当然の結果として、貯蔵可能な農耕作物と、其の然らざるものとの別が問題となるのであるが、此の点に於いても、夫々の区別が図示されている。要するに、かかる観点に立脚する農業形態別は、経済地理学の側より見るならば、極めて意義に富むものである。而して以上の諸形態も、尚お「酪農業及び市場園芸」(Dairying and Market Gardening)の一形態が加えられていることを注意す可く、又夫々の地域の特殊獲物として、印度の棉花・濠太刺利の小麥・西印度諸島の砂糖等の農産物名が附記されている。前掲の如き農業形態の区別を重視する以上、次に問題とす可きは、收穫物の成育期間の長短である。之れ本図の下方右端に「成育期間」(Growing Season)として、月を単位とする、平均成育期間の長さ、示されている所以である。而して此の問題は其の開墾地たると又其の自然景觀に属する地域たると問うことなく、

發生するのであるから、世界の全地域に互って示さる可きである。本図に於いては、六個月以上、四個月乃至（六個月・三個月乃至四個月）三個月以下と、四種の成育期間を区別して、標号別に示されているのである。沙漠帯を除く熱帯圏が、六個月以上の成育期間を有するのに対し、極圏地方が三個月以下の成育期間を有することが、明瞭に比較される。

是等の植物分布図及び農業地図に次いで、一般の氣候図が示されている。而して之は「年平均雨量」(Annual Rainfall)・「季節別雨量及び風」(Seasonal Rainfall and Winds)・「気温」(Temperatures)・「気温較差」(Temperature Ranges)・「氣候型」(Climatic Types)及び「氣圧」(Air Pressure)の六図が収められてゐる。此の中の「氣候型」は前掲の「農業の形態」と特に密接の關係があり、惹いては又經濟景觀の區別及び其の成立の主因たる可きものである。而して之が区分の標準及び其の称呼は人により夫々異なる処であるが、今

本図の示すものを次に掲げて見よう。「赤道型」(Eq-

natorial)・「熱帯型」(Tropical)・「熱帶的季節風型」(Tropical Monsoon)・「亜熱帶的季節風型」(Sub-Tropical Monsoon)・「地中海型」(Mediterranean)・「沙漠及び半沙漠型」(Desert and Semi-Desert)・「大草原型」(Prairie-Steppe)・「暑熱大陸東海岸型」(Warm East Coast)・「温暖大陸東海岸型」(Temperate East Coast)・「温暖海洋型」(Temperate Oceanic)・「寒冷大陸型」(Cold Continental)及び「極地並びに山地型」(Arctic and Mountain)の、十一の氣候型が、本地図帳の独創・採用する処となっているのである。

凡そ世界の氣候型を設定するには、従来の数学的氣候帶に風系・気温・地形・降水量等の諸要素を勘案して考察す可きものとなっているが、本地図帳にあるには、特に季節風及び偏西風の作用を重視して、之が主因となって形成された氣候型たる季節風型の大陸東海岸型・海洋型等が特設されていることは、注意す可

英国で入手した一地圖帳に就いて(淡川)

き処であらう。

是等の氣候圖の後を承けて、「世界・經濟」(The World Economic)とて、主要物産並びに動力源の分布図がある。其の内容は次の如くである、「穀物類」(Cereals)・「羊及び牛」(Sheep and Cattle)・「燃料及び動力」(Fuel and Power)及び「纖維及び彈性護謨」(Fibres and Rubber)。而して其の細分を見れば、「穀物類」は「小麦」(Wheat)・「玉蜀黍」(Maize)・「ライ麦」(Rye)及び「米」(Rice)に分たれ、「羊及び牛」に於いては羊肉(Mutton)と牛を「牛肉」(Beef)・「バター」(Butter)・「チーズ」(Cheese)及び「獸皮」(Hides)と区分されたものが示され、「燃料及び動力」に於いては、「炭田」(Coal Fields)・「油田」(Oil Fields)及び「水力電気」(Hydro-Electric Power)が、夫々分たれ、最後に「纖維及び彈性護謨」に於いては、「棉花」(Cotton)・「羊毛」(Wool)・「黄麻」(Jute)及び「亜麻」(Flax)等の分布が示され、彈性護謨に於いては、其

の人造のもの（Synthetic）と自然のもの（Natural）とが、夫々図示されているのである。

従来の経済地理学に於ける慣用例に拠れば、経済地帯（die Wirtschaftszone）と云えば、天然物の分布地帯、従つて之に基く産業、例えば農耕地帯の如きものを指したのである。本書の用語例にあつても、今紹介した物産の分布図は、「経済」（Economic）となつてゐるが、唯天然物に加うるに、世界の動力源が附加されていることを注意す可きである。何れにしても、此の種の分布図に於いては、地域局限性（die Lokalität; die Ortlichkeit）が其の強調せんとする眼目である。

物産の地域局限性は気候型と関連して解釈さる可きことは勿論であり、此の点鉱産物の如きものにあつても、其の分布が過去の地質時代の変遷に支配されていることに着目するならば、気候の影響が世界の富源を支配していることの大なるを認めるのである。

此の気候帯に支配される経済地帯と相並んで、近代

交通関係の輻輳すると共に、活動中心地の形成されるものが愈々多きを加え、是等の両者が相互に関連して世界経済景観を総合的に構成するものと見る可きであり、此の経済景観の分布及び其の原因を探求することが今後の経済地理学の主要課題となるであらう。此の意味に於いて、上来紹介した、此の地図帳の内容及び編纂の編次は、極めて示峻に富むものであると思ふ。