

# 国土計画が地政学的状況に与える影響に関する歴史的研究

坂井 琳太郎 (京都大学 大学院工学研究科, sakai.rintaro.85m@st.kyoto-u.ac.jp)

川端 祐一郎 (京都大学 大学院工学研究科, kawabata.yuichiro.8x@kyoto-u.ac.jp)

藤井 聡 (京都大学 大学院工学研究科, fujii@trans.kuciv.kyoto-u.ac.jp)

A Historical study of the interaction between national planning and geopolitics

Rintaro Sakai (Graduate School of Engineering, Kyoto University)

Yuichiro Kawabata (Graduate School of Engineering, Kyoto University)

Satoshi Fujii (Graduate School of Engineering, Kyoto University)

## 要約

近年、我が国を取り巻く安全保障環境が一層厳しさを増すと同時に、米軍の東アジア駐留縮小が議論され始めるなど、地政学的環境の変化の兆候が見られる一方で、海上輸送などロジスティクス面の整備の遅れや、有事の際の交通機関の統制ルール欠如などが指摘されている。輸送・交通網の整備や統制は国土計画に属する課題でもあり、安全保障計画と国土計画の統合的な検討が必要と考えられるが、そのような研究及び実践はこれまでほとんど行われていない。坂井ら(2021)は戦前の国土計画に地政学的見地が多分に取り込まれていたことを指摘した上で、戦後にその傾向が希薄化したことを明らかにしている。一方本研究では、国土計画ではなく地政学理論に関する文献を調査する事を通して、地政学的状況が交通を中心とする国土計画に本質的かつ依存的な影響を受けているか否かを明らかにする。そして現代においても安全保障計画は国土計画と連動させながら策定・運用することが望ましいことや、その場合に重要となる戦略要素について、地政学理論に基づき提案を行う。

## キーワード

国土計画, 交通, 地政学, 国防, 安全保障

## 1. はじめに

### 1.1 国土計画と地政学の関わり

2013年12月17日に閣議決定された「国家安全保障戦略」は、「我が国を取り巻く安全保障環境が一層厳しさを増して」おり、「我が国の複雑かつ重大な国家安全保障上の課題に直面している」と述べた。その後も我が国は、近隣諸国とのあいだでいくつかの安全保障上の懸念事象を抱えている。例えば中国との間では尖閣諸島の領有権問題が存在し、中国船の接近などが相次いでいることに対して、日本政府は中国政府に対する抗議を行うとともに、解説ウェブサイト大幅拡充するなどして日本側の領有権を主張し、また2021年4月の日米首脳共同声明でも懸念の共有が確認された(読売新聞, 2021; 産経新聞, 2020)。北朝鮮のミサイル実験も度々問題となっており、特に2017年には日本の排他的経済水域への落下も相次いだ(読売新聞(西部本社版), 2017)。また、特にトランプ政権下の米国では、米軍の東アジア駐留規模を縮小するという声が何度か上がった経緯があり、近い将来の地政学的環境の大きな変化も予想される(毎日新聞, 2016; 日本経済新聞, 2018)。

一方、地政学的リスクへの対応には課題も多い。北村(2019)は、海上輸送をはじめとするロジスティクスへの関心が薄いのが日本の防衛戦略の大きな課題であると指摘している。2017年の北朝鮮ミサイル発射時には、一部鉄道の運行が見合わされるなどしたが、我が国の鉄道行

政においては、有事の際の対応方針が公的には存在せず、鉄道各社の判断に任せるしかないのが現状であるとの指摘がある(東洋経済オンライン, 2017)。輸送や交通網の整備・運用は、平時の利用も合わせて考えれば、土木計画の基礎的な領域である国土計画に属する課題である。すなわちこれらのことは、国土計画の内容次第で、我が国の地政学的リスクに対する対処能力が左右されることを意味していると言える。

現在の国土計画は原則として非軍事的な政策を担うものとされるが、以上のような課題を踏まえれば、非軍事的領域における国土計画が、有事の際には防衛活動の遂行に大きな影響を及ぼす可能性があり、政策立案にあたっては国土計画と防衛計画の関連性を十分に認識しておく必要があると言える。そのような議論は、現代においてはごく限られた範囲でしかみられず、研究蓄積は不十分である。本研究はこうした状況に鑑み、坂井ら(2021)が「地政学的要因が国土計画に与える影響」について実証的な整理を試みていることを踏まえつつ、国土計画が地政学的状況に本質的、そして依存的影響を与えているか否かについて、地政学に関する過去の文献の調査を通して明らかにしようとするものである。

### 1.2 研究手法と用語の定義

国土計画と地政学の関連性に関する学術的知見は限られている。詳しくは後述するが、第二次大戦中からそうした議論が存在してはいたものの、戦後には両者が分離される傾向が強くなった。そのため、過去の地政学・国土計画の双方の文献において、有意義な示唆がいくつか

見られるものの、それらは断片的に述べられたのみであり、系統だった整理が行われてきたわけではない。

したがって、国土計画と地政学の関わりについて考察するにあたっては、実証的分析や政策提言を本格的に行う前に、まずはこれまで歴史的に得られてきた知見の十分な確認と、理論的整理が必要であると考えられる。そこで本研究では、国土計画と地政学の関連性を述べた現代の研究に触れた後で、地政学に関する主要な文献中、国土計画的な営みを前提としている議論を幅広く抽出し、重要と考えられる理論的示唆について整理を行い、あわせて今後の政策実践において留意すべき点について取りまとめることとする。

なお、具体的な検討に入る前に、以下のとおり用語の定義を確認しておく。

「国土計画」とは一般に、「国土における自然条件と社

会条件を総合的に加味しつつ、国土の利用、整備及び保全を推進するために定められる長期的かつ基本的な計画」(藤井, 2018) であり、国土総合開発法 (1950) あるいは、国総法を改正した国土形成計画法 (2005) に法的根拠を置く全国計画を指す。

一方「地政学」とは、もともと Geopolitics (英)・Geopolitik (独) と呼ばれる学問で、その定義は時代や学者によってさまざまである (表 1)。フリント他が整理しているように、地政学はいくつかの種類のものに分類できるが、本研究では、マッキンダー、マハン、チェレン、ハウスホーファーらの研究が含まれる「伝統地政学」に注目する。表 1 に示す定義例を踏まえると、伝統地政学は一般に、地理的条件と政治の関係を考察し、それを理論や実践に役立てるといえる学問であると言える。また、「安全保障」「国防」「防衛」戦略が、地理的条件と国際政

表 1：地政学の定義例

文献	定義及び指摘
飯本, 1925a	政治的力と空間との関係を研究する学問 (p. 19)
ハウスホーファー他, 1941	自然的生活空間に於ける政治的生活形態の学問であり、また政治的生活形態を歴史的運動によるその地的制約性及びその制限に於て捕捉せんと努めるもの (p. 27)
ハウスホーファー他, 1942	政治現象の地的制約性に関する理論である。地政治学は政治的空間有機体及びその構造に関する理論としての地理学、特に政治地理学の広汎な基礎の上に立つものである。(p. 41)
ハウスホーファー他, 1942	地理政治学 (地政学 = Geopolitik) — 凡ての国家的な生活形態が、地球上に生活空間 (Lebensraum) を得んがために敢行する生存闘争における政治的行動の藝術の科学的基礎 — の任務と目標とは、地球の表面に依って規定せらるる諸種の特徴、すなわち、右の闘争の中にあつて唯一に永続的なる諸形相を認識し、実験的応用より進んで、法的的に支配せらるる応用の域に達することにあるであろう。(p. 1)
グレイ著・小島訳, 1982	地政学というのは、“地理的に占める位置に対する国際政治の力関係” に照らして理解される (p. 20)
山室, 2006	(ナチスに利用されたドイツ地政学について) 地政学 (Geopolitics) はドイツの地政学 (Geopolitik) とは区別しておく必要がある。(p. 54)
山室, 2006	国家を単に国家誌や自然地理の対象として、あるいは国民経済や法制の観点からのみ記述するだけでなく、その国土空間が地球上において占める地理的位置や自然的特性が国際政治の変動要因となることに注目する学知 (pp. 45-46)
フリント他, 2014	伝統地政学：「諸国家間の覇権争いの一つとして政治の舞台を見通すもの」(p. 4) 批判地政学：1990年代から成長してきた手法で「批判的に言葉を選択し、政策声明、地図、エッセイ、映画など、ほとんどのメディアに焦点をあて、その背後にある言説として知られる」(p. 6) 世界の成り立ち方を認識しようとするもの。 フェミニスト地政学：「政治が作用している様式を理解するために」(p. 8)、「特定のコンテキストにおける特定の個人」(p. 8)である「現実の場所における現実の人々について語る」(p. 8)もの。
川上, 2014	地理的な位置関係が政治や国際関係に作用する影響を研究する学問領域 (p. 32)
木下, 2015	一国の地理的条件と、政治、外交、軍事戦略などの関係を論じる学問 (pp. 1-2)
中野, 2016	国際政治学に地理学的視点を導入した理論や戦略 (p. 19)
柴田, 2016	伝統的な地政学：「国家の地理的位置やそれを取りまく地理的条件の理解をもとに、大国間の政治的関係、とくに軍事的対立を含む外交の分析を行い、特定の国家の軍事・外交政策への応用を目指す学問分野」(p. 359)
柴田, 2016	批判地政学：1980年代後半から90年代前半にかけて発展した学問であり、地政言説と呼ばれる「特定の文化が描き出す世界政治に関する地理的な物語やイメージ」(p. 361)を分析するもの。
加藤, 2017	国家が行う政治的行動を、地理的環境、条件と結びつけて考える学問 (p. 2)

治の双方に関わる地政学的概念であることは言うまでもない。

## 2. 国土計画と地政学の関係を示唆する諸研究

本節では、国土計画と地政学がもともとは相互に関連する知的営為であったことを、総論的に確認する。2.1節では、かつて両者が密接な関わりを持っていたことを指摘している、現代の学説史的研究の指摘を取りまとめる。2.2節では、坂井ら(2021)の調査を要約する形で、戦前日本における国土計画論における地政学との関連性の概略を確認する。そして2.3節で、戦後に両者の関連性が希薄化したとの指摘に触れつつ、2.4節で、現代において改めて統合が図られるべきであることを論ずる。

### 2.1 歴史的研究の概観

#### 2.1.1 初期の国土計画と地政学の不可分性

我が国初の鉄道(新橋横浜間)開業から5年後の1877年に西南戦争が生じた際、九州地方への兵員・物資の輸送において政府軍は鉄道の重要性を認識した。その後、民間による鉄道投機の過熱時代を経て、井上勝が鉄道の国有化を唱える上申書を1891年に政府に提出し、1892年には鉄道敷設法が制定されて政府主導による鉄道網整備が開始された。同法に基づいて、「予定鉄道線」として全国にわたる鉄道網の整備が計画されたが、この際、軍事的な重要性はかなり強く意識されており、実際、その後の日清戦争や日露戦争時の軍事輸送において鉄道網は重要な役割を果たすことになる(山本編, 1986)。中川ら(1996)は、戦前から戦後にかけての鉄道整備に関わる政策の変遷を整理し、各政策の目的の分類などを行っているが、明治・大正期に議会や政府に提出された鉄道関連の様々な意見書、建言書、具申、建議書、そして検討・制定された法律や条例には、軍事的な目的を持つものが非常に多い。

このように、地政学や安全保障を意識した交通網整備計画の歴史は、近代日本において明治前期まで遡ることができる。なお、これらが国土計画の構成要素であり得ることは言うまでもないが、当時においてはあくまで鉄道網という特定のインフラの計画であって、先に述べた「国土における自然条件と社会条件を総合的に加味しつつ、国土の利用、整備及び保全を推進するために定められる長期的かつ基本的な計画」とは、計画の「総合性」という点において、少々性質を異にする側面がある。次節以降では、1930年代以降に策定され、戦後の「全総」等へと連なる総合的計画としての「国土計画」に着目し、地政学との関係について述べる。

#### 2.1.2 初期の国土計画と地政学の不可分性

初期における国土計画においては、そもそもの策定目的が地政学的なものであり、国土計画と地政学は不可分な状態にあった。

日本の1930年代の「東亜新秩序」と地政学を研究した波多野(1981)は、国土計画の展開及び国土計画と地政学

との関係について述べている。1938年に国土計画の概念が日本に導入され、内務省、商工省及び企画院において国土計画の検討が行われた。1940年に閣議決定され、大東亜共栄圏建設を政策目標とする端緒となった「基本国策要綱」が日本国土計画の起源であったが、それはドイツ式の「防空都市政策」としての意義と「東亜新秩序」運動の一貫としての意義を付与された計画であったという。一方、国土計画と地政学の関係に関して波多野は、国防国家体制建設を目指した当時の国土計画において、地政学が有効な指標として取り込まれており、国土計画議論には地政学者も参画していて、地政学的手法が色濃く反映されたことを指摘している。

戦前戦中の欧米諸国及び日本における地政学の動向を明らかにした柴田(2016)も、地政学と国土計画の関わりを述べている。柴田は地政学の定義や主要な研究者を紹介しつつ、当時の日本の国土計画議論に地政学者が参加していたことを指摘している。一方で満州における地政学の展開に関して柴田は、満州国の文科系の最高学府であった建国大学に在籍した地理学者宮川善造が、建国大学研究院における調査研究活動を通じて、総務庁の進める「総合立地計画」(国土計画)に関与し、その経験を通じて地政学への関心を高め、「満州国」の国土を地政学的に考察するに至ったことを指摘している。

日本の国土政策の基本方針が「効率主義」と「平衡主義」という2つの国土政策思想で変動してきたことを論じた川上(2008)も、国土計画の歴史を、地政学と関係させながらまとめている。例えば、日本の国土計画の起源と変遷に関して、その嚆矢が満州国で策定された「総合立地計画策定要綱」であったこと、その「総合立地計画策定要綱」は「食糧の独立」「工業の独立」「国防強化」等を目指したドイツ式の計画であったことを指摘している。また「総合立地計画策定要綱」の策定主体であった満州国総務庁の長官星野直樹を企画院に迎えた第二次近衛内閣の「基本国策要綱」(1940年)を受け、同年「国土計画設定要綱」が閣議決定された経緯を描いている。

#### 2.1.3 日満支の領土計画

初期の国土計画は、大東亜共栄圏の建設という取り組みの中で策定されたものであり、日満支を中心に、領土・植民地・同盟国をあわせた勢力圏全体の地域経営計画であった点が特徴的である。

「政策の総合」という視角から権力過程の分析を行う研究において国土計画を取り扱った御厨(1996)は、「本来の国土計画はイギリスの地方計画やドイツのゲオポリテイクに政策としての端を発する」(p. 5)のものであり、昭和10年代初頭までは「国土の将来像を積極的に描く試みは、まったく存在しなかった」(p. 208)ものの、日中戦争の勃発と長期化によって、「高度国防国家の実現とアウタルギー的な東亜新秩序の確立が最優先課題となり」(p. 213)、「日満支という日本以外の領土をも含んだ国土の総合利用計画の策定が具体化」(p. 213)していったと、戦前戦中の国土計画が高度国防国家建設及びアウタルギー

(自給自足)を目指す地政学的な計画であり、日本以外の領土の運営を視野に入れた計画であったことを指摘している。

また、「これまで等閑に付されてきた」(p. 52) 国土計画と地政学の関係を研究した高木(2019)も、1937年7月の日中戦勃発を契機として高度国防国家体系の構築の必要からドイツをモデルとし、日滿支を視野に入れた国土計画が策定されたこと、そして「1940年後半以降、国土計画と地政学とは、政策と理念という表裏一体のものとして、日本では展開した」(p. 78) ことを論じている。広大化した勢力圏の運営とその防衛の必要が生じたことから、ドイツの先例を参考に、理念としての地政学と、実務としての国土計画が、一体となって国策の中心に据えられたのである。

日本の国民国家形成と帝国形成の二つの過程が重なり合いながら進行していった中で現れた空間に関わる学知の相互関連性に焦点を当てた山室(2006)は、日本における地政学の展開を示しながら国土計画についても述べている。その中で山室は、上述の諸研究と同様に、国土計画という概念が国策として明示されたのは「基本国策要綱」が初めてであったこと、大東亜共栄圏という他の主権国家を含めた地域の一体性を正当化するために「生活圏」という地政学概念が利用されたこと、「地政学と国土計画と大東亜共栄圏が緊密な三位一体をなしていた」(p. 64) ことを指摘した。

## 2.2 戦前の国土計画文献に関する調査

坂井ら(2021)は、地政学が国土計画に与えた影響を検討するため、内務省の技師石川栄耀、鉄道省事務官兼企画院事務官の堀口大八、元陸軍省嘱託、当時企画院調査官の日下藤吾による国土計画論について調査しており、それらの中に表れた地政学的見地の抽出と整理を行っている。詳しくは坂井ら(2021)を参照されたいが、初期の国土計画が地政学的理念を意識したものであったことや、国土計画的営為が安全保障上重要な意味をもつことを具体的に理解するのに有用であると考えられるため、その概略を以下に示す。なお、枠線内は引用箇所であり、新字体、現代仮名遣い、及び下線強調は筆者による。

例えば石川(1941)は、世界覇権及び国境と交通技術との関係について、

恐らく、飛行機の次に現わるべき高速度の交通機関は、世界にただ一つの覇者を残すに至るだろう。兎まれ、前大戦は恐らく自動車の作った国境修正であり、今度の大戦は飛行機の要求する国境修正である。そして、既に、欧羅巴と東洋に、小数覇者の形が形成されつつある。(pp. 308-309)

と、新たな交通技術の登場及びその利用が国家間の勢力関係に変化を与えることを強く意識している。

また堀口(1942)は、戦争と交通について下記のように論じ、交通機関の重要性を指摘している(なお、○は

脱字である)。

大東亜戦争は、まさに交通戦である。交通機関による交通機関の撃破であり、戦時経済の運営は、輸送力の確保を眼目とする。

政治圏の大地域化は、より速く、より強く、より大なる力を有する交通機関を必要とする。

国防国家にしめる交通の地位は重大かつ大である。(p. 6)

第一は、交通機関そのものがそのまま兵器であるということである。

第二は、交通機関が軍隊および軍需品を輸送するということである。

第三は、交通機関が軍需工業の原料品や労務者を輸送し、国民生活の最低限度維持に必要な食糧品その他を輸送するということである。

第四は、交通機関は攻撃または襲撃の対象となりやすいということである。(pp. 74-75)

また、国家の勢力範囲と交通の関係を下記のように論じ、交通機関の整備が政治における地理的束縛性に変化を与えること、つまり地政学環境に影響を与えることを示唆している。

この広大なる東亜共栄圏内の地域が一つの共存共栄の有機体に構成されるためには、一つの結合帯が必要である。その結合帯とは何であろうか。…合理的に配置された輸送力である。この強力に配備された輸送力を前提として、東亜共栄圏における物資の有無相通、軍事の迅速なる移動が初めて可能となり、平時においては能率高きアウトルキーを可能ならしめ、また共栄圏を分裂の危機から防止することも可能ならしめるのである。(p. 3)

国家が地域的存在であること—国家の最大要件の一つが土地の広がりであること—に注意するならば、その地域の広さの征服をその使命とする交通が、国家にとっていかに大切なものであるからは、おのずから明らかになるであろう。

一国がどの位の広さの領域を統治しうるかは、交通の発達の程度に依存するといっても過言ではあるまい。(p. 100)

そして日下(1943)は、まず地政学を政治における地理的束縛性を主張するものであるとし、国土計画が地政学に基づくべきものであるとした上で、下記のように地政学の認識する「土地の意味」を乗り越える行為こそが、国土計画であると論じている。

国土計画は、方法論・技術論の世界に於いて、必然的に、自然地理学と政治地理学との総合である所の地政

学の広汎なる基礎に立たなければならない。此の事は、明らかである。然し乍ら、之は、国土計画の一つの面であるに過ぎない。それは、国土計画が地理的自然に束縛される事から生ずる一面一然も極めて重要な一ではあるが、決して国土計画の全体を蔽うものではない。国土計画の今一つの面は、自然を乗り越える所にある。自然に縛られながら自然を乗り越える所に、国土計画の本領がある。自然の終わる所に国土計画が始まるとも云えるであろう。即ち、其の根底に於いて深く地政学に連続しつつ同時に地政学を超越する所に、国土計画の世界が開けて来る。地理の終わる所に歴史が従って政治が始まると云い得るならば、地政学の終わる所に国土計画が始まると云えるであろう。(pp. 173-174)

以上のように、国土計画というものは、地政学にとっても有用でありまた不可欠な学知であり営為であるとされてきた。

### 2.3 戦後におけるタブー視

ところが戦後には、地政学と国土計画とが、分離されることとなった。

国土計画の意義と役割を論じた山崎 (1999) は、戦前戦中の国土計画について、「戦前の国土計画は、大東亜共栄圏の確立、高度国防国家の樹立という軍国体制のもとでの国土計画であったことも災いして、本格的な研究対象として取り扱われてこなかった」(p. 60) としている。つまり、戦前戦中の国土計画が国防を目的とする計画であったことを指摘するとともに、それが理由となって、戦後に国土計画というものがタブー視される傾向にあったと主張している。

一方、国土計画は戦後において、地政学から切り離されることによって再び重要な地位を得たという議論もある。山室 (2006) は、戦後の国土計画は、あたかも大東亜国土計画など存在しなかったかのように、軍事とは無関係の国土空間生産のためのスキームとして継承され、戦前戦中よりもむしろ重視されてきたと述べている。要するに、国土計画が変質したのである。

同様の指摘は高木 (2019) にも見られ、また川上 (2008) も、敗戦後には戦中の国土計画を反省し、アメリカ式の(軍事的色彩が排除された)国土計画への方針の大転換が生じたと論じている。

御厨は、敗戦後の国土計画について、内務省土木局が敗戦1ヶ月後にまとめた「国土計画基本方針」を引用しつつ、「明らかに、ドイツモデルの地政学的なブロック計画の側面を切り捨て」(p. 229) たとし、防空のための人口・産業配分計画的側面、及び地域ブロック制を基とする地方計画的側面が放棄されたと述べている。

川上 (2014) は、地政学の定義及び歴史を概観した上で、戦前戦中の国土計画が地政学に基づいていたことを指摘し、今後の国土計画においても、地政学が「国家・国土をめぐる大局観として世界の動向を窺う先見性は計画策定の前提として必要なことは言うまでもない」(p. 35) と、

その重要性を指摘している。しかしながら川上は、「現代の国土計画における地政学的な要素を考察するに当たっては、国土計画が非軍事部門の行政を対象としていることから、国土防衛の領域を除外して考えることが妥当である」(p. 35) としており、現実の実務においては両者を切り離しておいて差し支えないと考えているようである。

### 2.4 再検討の必要性

2.1 で触れたように、過去の国土計画と地政学の関係を振り返り、確認する研究はいくつか行われてきた。しかしこれらはいずれも主として歴史学的な関心から述べられたもので、現代の国土計画や防衛計画の策定及び運用において、両者の結びつきをどのように考慮していくべきかが論じられたものではない。むしろ、川上 (2014) のように両者の分離を積極的に擁護する声すらある。そのため、現在あるいは将来の安全保障のための取り組みにおいて国土計画をどのように活用していくか、あるいは国土計画が地政学的状況に与える効果をどのように制御するかといった検討は、依然として不十分である。

そうした問題意識から坂井ら (2021) は、地政学的要素を含めた総合的見地からの国土計画策定に資するため、地政学が我が国の国土計画に及ぼした影響を過去の国土計画文献に基づき検討し、戦前戦中の国土計画では「独立」「アウトルキー」「国防」が重視され、それらの目的を達成する手段として交通を含めた国土計画が従属していたことや、そのための具体的論点として、「軍事活動に資する交通インフラ整備・運用」「交通途絶に備えた交通インフラの防衛」「他国の攻撃を想定した国土計画」「大都市の分散」「太平洋岸への偏在の解消」「人口の分散」「工業の分散」「二重のアウトルキー」等が国土計画上の課題として議論されていたことを明らかにした。つまり、国土計画の分野でも、「政治における地理的束縛性、あるいは土地の意味を分析し、それを政策に生かす」という地政学の知見が積極的に利用されていたわけである。一方、その逆に、地政学に対して国土計画が及ぼす影響についての詳しい検討は、坂井ら (2021) においては行われていない。

もちろん現代においては、地政学的環境そのものが戦前・戦中とは大きく異なっており、当時の議論がそのまま現代の政策実践に役立つとは考えにくい。しかし過去における地政学と国土計画の結びつきを確認することは、両者が本質的に無関係でないことを理解する上で有用であるし、冒頭に述べたように地政学と国土計画の両域にまたがる課題が生じている現状を踏まえると、改めて再考されるべき論点であるとも言える。

そのために本章では、過去の国土計画が安全保障の取り組みに資するものとして組み立てられてきたことを振り返った。こうした再考の作業を深化させるにあたっては、既往の地政学の理論において国土計画的営為がどのように前提として組み込まれていたかを詳しく確認することも、有意義な作業となろう。そこで次章では、地政学の主要な文献を調査し、その理論において国土計画が

いかなる形で内包され、位置づけられていたかを概観し、現代の国土計画及び防衛計画に生かされるべき論点を取りまとめる。

### 3. 地政学における国土計画の影響の分析

本章では、国土計画が地政学に与えてきた影響、つまり交通インフラの整備等が、政治における地理的束縛性や土地の意味を変容させる効果について、地政学関連の文献調査により理論的な整理をする。具体的には、チェレン、ハウスホーファー、マハン、マッキンダー、スパイクマン、稲垣、及び戦前戦中日本のその他の地政学文献を調査する。なお枠線内は引用箇所であり、新字体、現代仮名遣い、及び下線強調は筆者による。

#### 3.1 チェレンの地政学

地政学という用語を始めて用いたスウェーデンの歴史家・政治学者のチェレンは、『生活形態としての国家』（チェレン、1936：阿部市五郎訳）において、国家有機体説に基づき、「われわれはここでアウタルキーの大法則…に触れる、即ち領土は自然地域にして、それが一つの好ましいアウタルキーを保証するようなものでなければならない。」(p. 100) と自給自足（アウタルキー）の必要性を説いた。そしてチェレンは「あらゆる国家は必然的に国土を前提とする」(p. 73)、あるいは「領土は国家の体躯である」(p. 81) と、国家における土地の重要性を指摘し、国家の行動について、「国家の行動に及ぼすすべての地理的影響のうちで、位置から生ずる影響は最も数多く且つ最も強いものである。」(p. 113) と論じた。また、チェレンは国家有機体説に関連して、有機体的国家のなかに占める交通の位置づけについて、「現代の交通路線は国家にとって力の支配として役立つ—その力の支配によって国家はその勢力を及ぼすことができる。」(p. 78) と述べ、国家の力及び勢力を担う機能があることを指摘した。またそのような交通が、土地の意味合いを変更する可能性について、次のように述べている（以下の「境界」とは領土の境界のことを指すもの、「日本の太陽」は日本の比喩的表現と考えられる）。

境界の弱点も亦国民と国家によって一部分征服される、…。自然は概ね、よい境界型を何等十分によく選択しないので、此の如き境界の弱点の征服は政治の変化にとっても常に存在するのであろう。…弱い境界は境界住民に関してよく熟慮された交通政策によっても亦強化される。…概して、「交通時代」に於ける交通問題は領土の内外の関連の問題のうちに優れた重要性を有するのである。(pp. 101-102)

日本の太陽は、太平洋が一般的世界交通のうちに移されたように、初めて現実に現れることができた。けれども、エジプトはスエズ運河の開墾によってどれだけ信ずべからざるほどの地価の増大を経験したであろうか。(p.118)

このようにチェレンは、国家有機体説に基づきアウタルキーの重要性を説き、そのためにも国家の行動に占める地理的位置の意味合いに着目する必要がある、交通網の整備はその土地の意味合いを変えるのだと主張した。

#### 3.2 カール・ハウスホーファーの地政学

ドイツの軍人であるハウスホーファーの地政学に関する文献として『地政治学の基礎理論』（ハウスホーファーら、1941：マウルらと共著、玉城訳）、『太平洋地政学』（ハウスホーファー、1942：太平洋協会編訳）が戦中に訳出されている。

まず、『地政治学の基礎理論』において、ハウスホーファーらは、地政学と交通の関係に関して、以下のように、地政学的考察には交通網の分析を行うことが必要であると指摘した。

国家を自然の天賦、位置、大きさ、地勢についてではなくしてその境域を、交通の範囲及び構成、経済の範囲及び構成、植民の領域および構成として、人種・民族・国民及び文化に応じこの住民共同体として観察することが、地政治学にも最も固有の目的である。(p. 170)

土地は単なる自然ではなく、交通インフラ整備や国民の経済力を前提に、それをどのように、どれだけ利用できるか重要で、そういうものとしての土地がもつ政治的效果を論ずるのが、地政学だということである。

そして、実際に太平洋地域を対象とした地政学的分析を行った『太平洋地政学』（ハウスホーファー、1942）において、ハウスホーファーは、交通網の分析を行ったうえで、交通技術及び交通網の発達によって太平洋地域の地政学的運命が強制的に変化したことを、

太平洋の阻隔力が、航海技術の発達、急速に増加する船舶噸数、これに依って与えられる大量交通の成功に依って征服せらる (p. 31)

大西洋が尚お依然として幾倍も濃密なる交通紐帯を示して居るとは謂え、交通変位が方に始まりつつあることは争われない。…太平洋に向かう交通濃化と爾余の凡ての大なる世界的問題との相関は之を拒むことを得ないであろう。…旧大陸諸国家、ヨーロッパの諸帝国は、好むと好まざるとに関わらず、交通の少なくとも一部を彼等の手に残さんが為に揉み合い、それが全然彼等より奪い去らるることを喰い止めなければならなかった。さも無くば彼等は恐らくは次第に且つ無抵抗に此の移動の犠牲となったであろう。(p. 336)

と論じ、海上交通の発達が太平洋地域の国家の地位を高め、世界の政治・覇権に大きな影響を与えたとした。

ハウスホーファーは、曾村（2017）がいうように、「太平洋におけるシーレーンと航空路線の稠密な発達の徴候」

(曾村, 2017: p. 118) を極めて重視している。そして恐らくこうした交通網の存在は、今後も、中国・ロシア・日本・アメリカ・オーストラリア・インドネシアなど、環太平洋地域の大国間の関係に影響を与え続けると思われる。

### 3.3 アルフレッド・T・マハンの地政学

アメリカ海軍軍人のマハンは歴史的研究から、シー・パワーが世界史、あるいは戦争の勝敗に及ぼす影響を分析した人物であるが、ここでは『マハン海上権力史論』(A・T・マハン著、北村謙一訳)における交通に関する記述に注目し、交通が地政学に与える影響を確認する。

マハンが、シー・パワーの定義について以下のように、海運という海上交通能力をも含めている。

広い意味におけるシー・パワーとは、武力によって海洋ないしはその一部を支配する海上の軍事力のみならず、平和的な通商及び海運をも含んでいる。(p. 46)

曾村(2017)は、このマハンのシー・パワーの概念に関して、平時、戦時を通じて海上交通を維持し、また保護する機能、海上の軍事力、および基地や寄港地を整備し維持できる物理的並びに外交的な能力の存在のことでありと指摘している。

また、マハンが、そのようなシー・パワーに影響を及ぼす主要条件として、①地理的位置、②自然的構造(それに関連して天然の産物及び気候を含む)、③領土の範囲、④人口、⑤国民性及び、⑥政府の性格(国家の諸制度を含む)を挙げて、①地理的位置について、

もしある国が、攻撃上の便宜に加えて、公海に容易に出ていくことができ、しかも同時に世界交通の重要通路の一つを管制することができるような位置を占めているならば、その国の戦略的位置の価値が非常に高いことは明らかである。(p. 50)

と論じ、②自然的形態に関しては、

もし長い海岸線を持っているが全く港湾を持たない国があるとすれば、このような国は自分自身の海上貿易も、海運も、海軍も持つことはできない。

…

水深の深い港湾が多数あることは力と富の源泉であり、もしもそれらが航行可能な河川の河口にあればなおさらそうである。河川によって国内通商をそこへ集中するのに便利であるからである。しかしそれらの港湾は、非常に接近しやすいためもし適当に防衛されていなければ、戦争の場合弱点の因となる。(p. 55)

と、港湾整備、港湾背後地の整備、及び港湾への交通インフラの整備がシー・パワーに影響を与えることを指摘し、加えて、それを防衛する必要性を説いた。上記のマハンの指摘を踏まえると、日本のように太平洋の重要な

シーレーン上に位置し、長い海岸線を有する国は、地政学的に重要な地域であるということが示唆される。

### 3.4 H・J・マッキンダーの地政学

英国の政治家でもあるマッキンダーは、歴史的研究を行い、地政学でとりわけ有名なハートランド理論、つまり「東欧を支配する者はハートランドを制し、ハートランドを支配する者は世界島を制し、世界島を支配する者は世界を制する」という命題を提唱した学者である。ここで世界島はユーラシア大陸及びアフリカ大陸、ハートランドはユーラシア大陸の中央部分を意味している。

曾村(2017)は、「彼の立論の根拠となった観点を要約していえば、一方において大陸内部における鉄道交通網の発達と、他方において英国の海上権力の衰退という二つの重要な兆候が挙げられます」(p. 16)と指摘し、ハートランドと呼ばれるユーラシア大陸の内陸地帯について「海上交通の立場から見て接近が不可能な地域」(p. 34)を意味しているとした。さらに以下のように、マッキンダーの地政学の基礎が交通と世界覇権の関係の分析であることを説明している。

したがって彼の地政学を一貫しているのは、主として交通手段を意味するコミュニケーションの発達が、いかに歴史を変えてきたかという考察である。…そこで、このよう進歩した交通と運輸の手段を駆使して、ユーラシア大陸を独占的に支配する国家が出現することのないようにするために、絶えずして集団的な監視を怠らないようにする、というのが彼が考えた国際連盟の最も中心的な思想だった。(p. 34)

これを踏まえ、『マッキンダーの地政学 デモクラシーの理想と現実』(マッキンダー, 2008: 曾村保信訳)における交通に関する記述を確認する。マッキンダーは直接的に地政学という用語を用いてはいないが、地政学について以下のように述べており、そこには交通の観点が含まれている。

歴史上の大戦争…は、ことごとく直接または間接的に国家間における成長の度合いの不均衡から端を発している。…おおよそ自然のなかには、はじめから諸国家にとって機会の均等というようなことはあり得ないはずだ。…つまり陸地や海の配置、それに天然資源および自然交通路などの利用によって、優に大帝国の建設が可能になるばかりでなく、結果的には単一な世界帝国の出現までも考えられる、ということである。(p. 3)

また、マッキンダーはシー・パワーについても言及しており、「一般にわれわれがシー・パワーについて語るとき、よくその機動性とか、またその行動半径の長いことなどが長所として取り上げられる。しかしながら、とどのつまりシー・パワーを生かして使えるようにするのは、よく整備された、また生産力に優れた、安全な基地

である。」(pp. 46-48) と良好な港湾基地を整備する必要性を指摘している。そして、マッキンダーのハートランド理論の中心的な論拠は以下のように、交通の考察にある。

すなわち陸と空における近代的な交通通信手段の発達によって、今や大陸の迅速な一体化が行われつつある、ということがそれだ。(p. 87)

まずアジアの北岸一帯は、原則として氷の海で閉ざされているため、一般的な交通手段によっては接近が不可能である。(p. 88)

今日では大陸内部の鉄道の発達によって、全体としてコミュニケーションと統一が一層容易になった。この条件のもとで不日新たな世界戦争が準備されたらばいい、いったいその結果がどうなるであろうかを考えれば、だれしも一抹の不安を感じないではいられまい。(p. 186)

そして彼はハートランドと呼ばれるユーラシア大陸の中央地域についても、交通を基準として次のように定義している。

これまで海からの交通は絶えて不可能であった。したがって、今までほとんど道路らしい道路もなかったこれらの地方に今後鉄道が開設され、さらに航空ルートが開かれる時代が遠からず来るものとすれば、それはさらに大きな世界の地理的事実及び人間とのかかわりにおいて、まさに革命的な出来事といえるだろう。それでわれわれは、以上に述べた巨大な地域を、これから大陸のハートランド(心臓地帯、the heartland of the continent)と名付けることにしたい。(p. 90)

以上のように、マッキンダーの地政学は交通網の分析を基礎とするものであり、交通網の発達が地政学的環境に影響を与え、世界史の動因となってきたことを論ずるものである。

### 3.5 ニコラス・J・スパイクマンの地政学

米国のスパイクマンはマッキンダーと並ぶ地政学の有名な論者で、「世界政治とアメリカの戦略」を1942年に著した地政学者である。曾村(2017)が指摘するように彼の中心命題は、西半球の防衛という観念が果たして現実に役立つかどうか、あるいは西半球全体として経済上の自給自足(アウトルキー)が可能かどうかというものであった。本項では渡邊により訳出された『スパイクマン地政学:『世界政治と米国の戦略』における交通に関する記述を紹介し、交通が地政学に与える影響について確認する。

まず、スパイクマンによる分析の観点は以下のようなものである。

このような世界では、国家は常にパワーポリティクスに専念することでしか生き残ることができない。結局のところ、パワーは戦争を行う力のことだから、国家は常に軍備に相当な努力を注いできた。しかし、各国が持つ相対的なパワーは、軍勢力以外の様々な要因によっても左右される一領土のサイズ、国境の性質、人口の多寡、資源の有無、経済的・技術的な進歩、経済力、人種の均一性、社会統合、政治的安定、国民精神など。パワー闘争において、これらの要素は重要な二次的目的となった。これらはいずれもそれ自体に価値があり、パワー獲得の手段にもなりうる。(p. 27)

また戦争と平和について、スパイクマンは、以下のように戦争を直視する必要があることを指摘した。我が国の戦後国土計画は、主に経済発展のための計画となっており、戦争が起きる可能性を考慮したものではないが、スパイクマンのこの指摘を考慮するならば、戦争を踏まえた国土計画というものが必要となることは言うまでもないと考えられる。

ともすれば平和が正常で戦争が異常とみなされがちだが、こうした発想は戦争への感情的反応から生まれる知性の混乱に由来するのである。戦争は不愉快なものだが、主権独立のユニットから成る国家間システムの本質の一部分である。戦争を望まないからといって現実を見ないと、破壊を招くことになる。(p. 35)

また、スパイクマンはマハンが論じたシー・パワーに対して、エア・パワーという概念を使用し、その重要性について「現代のように航空機が発達するとその航続距離も拡張していき、エア・パワーが遠方の国にとっても、シー・パワーと同じくらいに脅威となる。」(p. 29)とし、沿岸防衛において航空機が役割を十分に果たすためには「沿岸の要所に航空基地が必要となる」(p. 167)と空港という交通インフラの重要性に早い時期から着目していた。

そして、スパイクマンはランド・パワーとシー・パワーの相対的な力関係について、ランド・パワーが優位であることを以下のように交通の面から論じている。

相対的な機動性やその他の要因でも、ランド・パワーに対するシー・パワーの優位性は減退している。帆船の開発と、とりわけ蒸気機関の開発から、シー・パワーは相対的な速さを手に入れた。足で歩くよりはるかに早く兵隊を輸送できるようになったのである。しかし、鉄道・幹線道路・自動車による輸送の開発により、輸送システムが進歩した特定の大陸地域において、再びランド・パワーの優位性がもたらされた。航空機と将兵の空中輸送の発達により、この差はさらに大きくなった。こうした変化は陸上攻撃機で守ることのできる海峡での海上輸送と比較すると、空の優位性を確立することが困難なこと、また航空基地が海軍基地よりも迅速に建設することができるという事実と相まって、と

りわけ内陸部や縁海部のシー・パワーとランド・パワーとの間に存在する戦略的優位性に変化をもたらした。(p. 44)

また下記でスパイクマンは、西半球の防衛の可能性について、鉄道・道路の整備を考察しているが、このように戦時には、交通機関が軍事的輸送を担うことになるという観点は今の日本には希薄であると考えられる。

現代の戦争では、先進工業国である場合、そう簡単には侵略されることはない。近代化された陸海空軍を有し、その軍によって防衛態勢を整えているから、仮に敵軍に上陸されたとしても、近代装備を施した陸軍が国中に張り巡らされた鉄道や幹線道路を効率よく移動して、敵軍の上陸拠点を直ちに包囲し、破壊することが可能である。南北アメリカ大陸において、こうした防衛態勢が整っているのは、米国とカナダ南部で構成する北米大陸地帯のみである。北米緩衝地帯の防衛態勢は、十分とはいえない。また「アメリカ地中海」と南米大陸の国々では、そのほとんどが艦隊や近代化された空軍、機動力を有する陸軍を有しておらず、さらに鉄道や道路も整っていない。(p. 158)

そのような交通インフラが攻撃対象となる可能性について以下のようにスパイクマンは指摘しているが、このように、ダムあるいは原子力発電といった重要インフラの防衛や冗長化は、現代の日本でも検討すべき課題であると考えられる。

パナマ運河は様々な理由で通行できなくなる恐れがある。まず、サボターージュが起こる可能性である。艦隊による攻撃、または空母や近隣の飛行場から発進した航空機による爆撃で、閘門が破壊されることも考えられる。また地滑りが発生する恐れもある。これは自然に発生するばかりでなく、意図的に起こされる可能性もあるのだが、それによってダムや放水路が決壊すると、海拔およそ 30 メートルの人工水路であるダム湖の水が流れ出てしまう。(p. 165)

### 3.6 稲垣万次郎の地政学

次に、日本の地政学の中でもとりわけ古いものとして、稲垣万次郎 (1891 年) の研究を取り上げる。稲垣は、地政学的考察から、当時の英国のカナダ太平洋鉄道及びロシアのシベリア鉄道の発達に注目し、太平洋及び日本が世界政治の中心になると予想し、日本の世界戦略を検討するために、『東方策第一編』及び『東方策第二編』を著し、交通整備が世界情勢に与える影響を分析した。このことについて、先述の山室 (2006) は「国家の意味や機能も交通手段や交通ルートの変化によって大きく変容していくことに止目し、日本の地球空間上の位置づけを独自に論じたのが稲垣満次郎であった。」(p. 47) とその獨創性に注目している。

例えば、稲垣は鉄道整備によって世界政治の中心が太平洋に移ってきたことを、

太平洋は将に來世紀 (第二十世紀) に於いて全世界の政策及び貿易の一大活劇場たらんと欲する事是なり (p. 31)

茲に於て。太平洋に英は南よりし。魯は北よりし。英魯二雄国相争鬪するの端初て現わる。(p. 39)

と指摘している。つまり、シベリア鉄道によりロシアが、そしてカナダ太平洋鉄道によりイギリスが太平洋に容易にアクセス可能になることでこの地域に両者の拮抗関係が生まれるが、その只中に日本があることについて、「是に於てか日本は欧州より隔離の患を絶ち。我日本は全世界の中心に立つことを得。東洋の航海其他諸般の全権を握るに至るは実に容易なりと云うへし。」(p. 61) と指摘している。

そして稲垣は、以下のように、カナダ太平洋鉄道がイギリスの太平洋戦略を可能にしていること、カナダ太平洋鉄道が太平洋の政治的環境に影響を与えることを指摘した。

サー、チャーレス、スデルク氏此政策を敷演して曰く。…又巨文島を以て常に加奈陀太平洋鉄道より起る貿易。即ち支那日本と加奈陀との貿易の首府となし。且つ魯西亜を太平洋に於て進撃するとき。之を以て基本營となすは尤も今日に於て緊要なり云々と。(p. 42)

加奈陀太平洋鉄道は。一千八百八十七年に於いて。已に成功せり。其延長大凡三千哩。大西洋岸のクエベックに起こりて太平洋の新コロンビヤなるヴァンクーバアの港に終わる。此偉大なる事業の成功は太平洋の大勢を変化せんこと。巴拿馬域は尼加刺瓦運河の比にあらざるなり。(p. 80)

また、稲垣はイギリスの太平洋政策の鍵を握っているのは日本であると以下のように指摘した。

サー、チャーレス、スデルク氏は我日本の価値を知らざる者なり。太平洋に於いて我日本国が占めるところの地理の勝を知らざるものなり。看よ対馬は日本海の鎖鑰たり我日本は之に依りて以て北支那海及び日本海を掌握す形勢の勝豈東方問題上等閑に附す可べきものならむ哉。(p. 43)

また、同様のことをウラジオストックに 11 年滞在する兄稲垣雄太郎の言葉を引用して下記のように示した。

知らずや魯国人は却て日本国が東洋に於て有為の位置に在るを大に畏るる者たるを (p. 44)

一方、ロシアの太平洋政策における鉄道整備政策について、稲垣は

千八百九十年正月魯帝は西比利亜鉄道を成功し。之をして中央亜細亜に至る高加索横截の路線と連絡せしむるの建議を嘉納し玉ひ。而して遅くとも五月一日を以て起工する旨を令せり。(p. 57)

と紹介し、日本がこれに恐れるよりも寧ろ、利用することが必要だと論じた。また、稲垣は、そのような鉄道整備の意義についてシベリア知事であったソイモンフ氏の言葉「今日は鉄道電信の縮地的世界たり。昔日の長路も亦恐る所に非ざるなり」(p. 107)を引用しているが、この記述はまさに、交通が土地の意味を変えることを意味している。そして、稲垣は以下のように台湾の地位を考察し、台湾の領有が太平洋覇権に与える影響を指摘した。これはマハンのシー・パワーの考察に類似するものと考えられる。

台湾島を本府とし。精銳の軍艦を以て太平洋中に立たば。何れの国たるを論せず。南北支那海上の大権及び香港より豪州巴拿馬。尼加刺瓦。桑港。バンコバー。日本上海に至る太平洋航海の全権を握ることを得べし。(p. 95)

第一台湾島は支那を侵撃するに当たって最も形勝の地にして。亦太平洋に於ける英国の権勢を殺くに於いても最も要衝の地なり。(p. 96)

若し又琉球諸島の主領者にして。台湾島を以て軍事上の基礎を建つるに至れば。其国は太平洋の全権を握るの主権者とならん。(p. 98)

その他に、海上交通路が戦争の勝敗に与える影響について、稲垣は以下のように指摘し、海洋上の島々の重要性を指摘した。

凡そ今日列国間戦争の勝敗を決するには。航路を絶て敵国を苦しむるより善きはなし。是れ実に英国が近時太平洋上航路に当て良港を得んを熱望し。サンドウィッチ島を窺視する所以也。航権占領の緩急得失斯くの如く明著にして。列国の力を此に用ゆる此くの如く精到なる今日に在て。我日本が固く対馬を守りて。日本海の全権を握り。兼て支那海の全権をも把る可きは。理の上にも事の上にも勢の上にも必要の上にも動かす可からざる主義国是に非ずして何ぞ。豈啻に此に止まらむや。南琉球及び鹿兒島島。海軍上の守備を厳かにし。勁臂雄腕を南洋群島及び台湾に伸ばし。以て太平洋面の航海及び海軍の全権を左右する可きは。百世更ゆ可からざるの国計方向にして。天の我日本国を世界の雄邦たらしむる所以の数に冥する者也矣。(pp. 101-102)

### 3.7 その他、戦前戦中の日本の地政学

日本に地政学が本格的に輸入された20世紀前半の時代の論者に、飯本信之がいる。飯本は地政学文献として『人種争闘の事実と地政学的考察(一)、(二)、(三)』(飯本, 1925a; 飯本, 1925b; 飯本, 1925c)、『世界政策の交通地理的概観(一)、(二)、(三)』(飯本, 1927a; 飯本, 1927b; 飯本, 1927c)、『所謂地政学の概念』(1928)を著したが、『世界政策の交通地理的概観』の中で、交通が土地の支配に与える影響についてラッツェルを引用しつつ「交通は空間との競争であり、此の競争の賞品が即ち征服したる空間である。」(p.25)と指摘している。

その他に『地政動態論』(1943年3月)の井口一郎はロシアの軍事政策を分析する中で

交通の分野においては、極めて顕著な四つの施設がある。その一は、シベリア横断鉄道であり、ヨーロッパ・ロシアとアジア・シベリアとを連結する。その二は、現に建設中の北方線、所謂バム鉄道である。その三は、北氷洋航路の開拓であり、その四は、シベリア航空路の開設である。(p. 46)

と、鉄道・航空・海運をあわせた、北方交通の高度化に注目している。また坂井ら(2021)が取り上げている川西正鑑は東亜の一体性を論ずる際に「交通は社会の紐帯をなすと云う事実である。」(p. 376)と述べており、ここでも交通が地域の一体性にとって重要な役割を果たすものとされている。

一方、戦中日本で地政学と国土計画を扱った地政学研究者には、『日本地政学宣言』(1940年9月)、『東亜の地政学』(1942年3月)の小牧実繁や『東亜地政学序説』(1941年10月)の米倉二郎、『地政学と東亜共栄圏の諸問題』(1944年1月)の国松久弥がいた。まず小牧は『日本地政学宣言』の「日本地政学の諸問題—航空、交通、国土計画、等の問題に関して—」(p. 123)において以下のように、空間の支配における交通の重要性を論じている。

空間支配ということは結局は距離の支配と云うことに帰着する。「路は羅馬に通ず」るが故に羅馬はその広大な領土を維持することを得たのであり、英国はインドへの航路を自己のものとしていたが故に、之を自らの宝庫たらしめ得ていたのである。大なる地域の永続的支配は高度に発達せる交通機関と、その通路の支配とによってのみ可能である。日本地政学が陸海空路の支配に注意を向けなければならないことは勿論である。…陸海空路の研究が極めて重要なテーマとなることは知らなければならないのである。

ある地域を政治的に経済的に皇道に化せしめる最も有効な方法は、それとの間及びその上に於ける陸海空の支配であることは改めて論ずるまでもない。(pp. 123-124)

そして彼は、後に書かれた『東亜の地政学』において、国防上の見地から満州の辺境地域の交通機関整備の必要

性を指摘している。

また、国土計画と地政学について、小牧は、先の『日本地政学宣言』において、

国土計画は要するに国土をしてその最も正しき、従って最も大なる能力を発揮せしめる如く、換言すれば国土をしてその潜在力乃至はその可能性を最も正しく、従って、最大限に発揮せしめる如く之を計画編成することを目的とすると言えるであろう。然らば、それは皇道の即地的発現たるべき、日本地政と二にして一なるもの、即ち日本地政に帰一すべきものであることは最早明瞭であると言わなければならない。日本地政学の任務は重大である。(p. 133)

と、国土計画が地政学に与える貢献を説いている。

その他に米倉は、『東亜地政学序説』において、東亜地政学の内容について国土計画との関係を、以下のように、大東亜共栄圏建設のための手段として統合されるべきだと論じた。

吾々の当面せる現実、民族社会の上部構造としての拡大された云わば人種的な民族共同社会の建設世ある。それには先ずヨーロッパ社会の不当なる拡大により歪曲された世界の現実を摘発して世界の諸民族社会の本来の姿を復原し、然る後に再構成する事が必要である。その地域は一国家の範囲を超えて数国家を包含する広域にとらるべきで、地政学と国土計画はこの広域の画定整齊に帰一統合されねばならぬ。(p. 45)

また米倉は、地域的一体性の成立条件に自給自足を上げつつ、第2条件として交通を以下のように挙げた。

大地域政治経済の成立する基礎条件として次の三者が挙げられる。

- 一、地域内にて必要資源の略自給自足が可能なる事、
- 二、大地域内の国家群が地理的交通的に接近し、人種民族的に親近の関係にある事、
- 三、地域内に増大人口の移住に適する開発の余地存する事、
- …

ブロック成立の第二の条件たる地理的近接性、人種民族親近性はそれが大ならば大なるほどブロックの成立を容易ならしむるものであり、之が不完全であるならば之を克服する如き施設工作を必要とする。例えば交通機関を整備して地理的遠隔の不利を軽減し、或は文化、経済工作により民族的対立感情を緩和するが如きである。(pp. 51-52)

その他に米倉は、以下で、イギリスの世界覇権や世界政策に関して、当時のイギリス植民地が交通や資源的観点から形成されていったことを指摘した。

之は実は大戦前に至る国際主義時代を導けるイギリスの世界制覇の過程に於て、世界の交通上資源上の要衝要地を略取して構成されたもの (p. 54)

更に米倉は、次の時代の覇権について交通的考察から、

なるほどイギリス型の飛地的基地を連結する線的海洋ルートによる大地域の形成は過去のものである。けだし潜水艦や航空機の発達によりそのルートは容易に遮断されるに至った。さればと云って単なる大陸的結合にとどまり海洋を含まぬものとずる事はできない。大陸的結合は古代又中世の大帝国に見られた処であり、海洋航通の発達した近世に至ってその主要ルートを抑えたイギリスが代わって覇者となったが、来るべき大地域連合は大陸と海洋との連結せるもの、線的でなく面的結合を基礎とするであろう。(p. 60)

と論じた。つまり、陸路単体でも海路単体でもなく、その両者が一体となった交通の全体像を考慮しなければならないということである。

最後に、『地政学と東亜共栄圏の諸問題』で国松はハウスホーファーらの地政学に基づき、国防地政学、及びその手法における交通の位置づけについて

- しかして土地・地域は更に種々なる要素の複雑な組み合わせから成っている。国防地政学において重要な意義をもつものとしては位置・境界・広狭・輪郭・高低・地殻・河川・湖沼・島嶼・海洋・気象・生物・資源・交通・住民・集落等の要素である。しかして上述の地政学の根本原理からの帰結として、国防地政学においてはこれ等の諸要素について次の観点から夫々が国防において有する意義を明らかにせんとするものである。
- 一、政治地理的位置 国土の他の国土又は他の地域に対する位置、或はある地域がより大なる地域において占める位置
  - 二、国土の広狭・輪郭形態
  - 三、国境の形態・種類・延長
  - 四、国土の高低起伏、山地・平原の組合わせ状況やそれに対する位置
  - 五、河川の大小長短、その組合わせの如何、河川に対する位置
  - 六、湖沼の有無大小、その組合わせ状態、湖沼に対する位置
  - 七、海洋の有無、海洋に対する位置、海岸の性質、肢節、島嶼、半島
  - 八、気候の性質、気候帯に対する位置、国土の気候上の構成
  - 九、生物の種類、有無、成育の状況、沙漠・森林・草原・凍土帯等との関係
  - 十、地下資源・地上資源・水産資源の如何、その分布の状態
  - 十一、工業の分布、工業から見た国土の構成

十二、交通網、交通形態、国土の交通構造

十三、住民の数、その分布状況、集落

これ等の諸要素が集まって土地・地域の特性を形成しているものと考えられる。従って国防力の構成要素としての土地・地域の意味を明らかにすることはこれ等の土地・地域の諸要素が国防・戦争において果たす役割と云うことにほかならない。(pp. 40-41)

と示し、交通網の分析が、地政学の要素として、自然環境と並んで重要であることを論じた。上記の13項目は、より大括りにまとめると、自然・資源・工業・交通・居住が、地政学の重要要素だということである。

上記のように小牧をはじめとする地政学研究者は、その理論の中で国土計画を不可欠のものとして位置づけているが、その理由として、人口や資産等の配置計画である国土計画によって、望ましい地政学環境に変容させることができるとの前提があると考えられる。

そして、3.の文献調査によって、国土計画あるいは交通インフラ整備が、政治における地理的束縛性・土地の意味に影響を与えるということ、つまり国土計画が地政学に影響を与える側面があることが明らかになった。

また、坂井らの分析で明らかとなった地政学が国土計画に影響を与えるということと合わせると、国土計画と地政学には、相互に影響を与え合うという関係があることが明らかとなった。

#### 4. 総合考察

本研究では、地政学を含めた総合的見地からの国土計画策定に資するために、国土計画が地政学的要因に与える影響、及び国土計画と地政学の相互影響を、地政学文献を主な対象とした調査により検討した。その結果、現代における政策実践に対する示唆として導かれたのは、以下のような点である。

- 交通インフラの整備や運用は、土地の意味を変えることを通じて、地政学的条件に大きな影響を与えている。
- 交通網により、国境付近への輸送力が向上すると、その国境の頑健性が増大する。そのようにして、交通網国境防衛に大きな貢献をなす。
- 20世紀前半と比較すると、現代においては直接的な領土争いよりもむしろ貿易の重要性が増しているという点において大きな相違がある。それ故、現代においては、自給自足の内実は、単に自国領土内で必要な物資を調達できるか否かということだけではなく、「貿易の持続可能性」に大きく依存していると考えられる。そして、貿易の持続可能性は輸送路の効率性や安全性等に直接的に依存していることから、現代においては国家の自給自足体制に、交通インフラの整備状況が大きな影響を与えていると言える。
- 太平洋における各国の輸送力が、環太平洋地域の各国間の外交的な力関係を大きく左右する可能性がある。
- 武力としての海軍だけではなく、平時にも活用される

海運の総合力が、安全保障において重要となる。港湾は、国家の安全保障を大きく左右する。

- 世界史を政治的観点から分析するのみならず、交通網の整備や交通テクノロジーの革新の結果とみる歴史観は、将来の国際関係を見通す上でも、重要な視点を提供すると期待される。

以上を踏まえれば、輸送・交通網の整備・運用という国土計画の営為は、「土地の意味を変える」ことを通じて、地政学の前提条件に顕著な変更をもたらすものであると言える。したがって防衛計画、安全保障計画において、輸送や交通網の整備・運用という、国土計画の営為を、無視することはできないと考えられる。

今後は、このような視点に基づき、現代において具体的に、どのような交通計画が安全保障にどのような、どの程度の影響を与えるのかについて、実証的・定量的な分析を行い、国土計画並びに防衛計画の双方において、政策実践を高度化させるのに資するような研究を蓄積する必要がある。

なお、本研究では主として軍事的な意味での安全保障を対象に文献調査及び考察を行ったが、安全保障の概念は1970年代以降に、二度にわたるオイルショックの発生や冷戦の緩和及び終焉を経る中で、エネルギー安全保障、食糧安全保障、経済安全保障などを含めた「総合安全保障」へと広がっている(李, 2002; 山口, 2017)。食糧や資源の確保は、輸入依存度が高い現状では貿易ルートを確保する必要から地政学的状況と密接に関わることとなり、同時に国内における国土開発の計画においてもその供給体制の確保が検討されるべき課題である。今後の研究及び政策実践においては、国土計画と地政学の関係を考察する際に、こうした非軍事的な意味での安全保障についても十分考慮される必要がある。

また、21世紀に入ってからさらなる状況の変化がある。サイバー空間や宇宙空間における活動が安全保障に大きな影響を及ぼし得ることが現実的となり(防衛省, 2020)、第二次安倍政権期には日本政府が「自由で開かれたインド太平洋」戦略を提唱するようになった(防衛省, 2021)。これらに共通しているのは、新たな「国際的公共空間」における安全保障の問題だということである。サイバー空間は、少なくともインターネットに関しては、原則として特定国家の政府が統制を及ぼすことはできず、公共的な領域となっている。宇宙空間は、宇宙条約により大量破壊兵器の配置が禁じられてはいるものの、その他は軍事利用を含めて大きな制約がなく、国際法上は公海など同様の「国際公域」として扱われている(浅田, 2019)。「自由で開かれたインド太平洋」は、インド太平洋地域一帯を国際公共財とみなし、域内諸国の協調の下で海賊やテロ対策など共通の課題に対処しつつ平和的発展を目指すというコンセプトである。こうした、新たな国際公共空間の秩序形成が現代における重要な課題であることは間違いないが、公共空間におけるルールの作成は完全に中立的な立場から為されるものではなく、各国

の力関係が反映されると考えるのが自然であり、その力関係が各国の保有しているインフラから大きな影響を受けることは論を俟たない。そこで、本研究の示唆が重要な意味を持ち得る。実際、本研究で明らかにしたように、伝統的な地政学において交通インフラの整備は「土地の意味」を変えることを通じて地政学的前提条件に影響すると論じられてきたが、同様に、たとえばサイバー空間においてある国家が強力なネットワークインフラや技術を保有すれば、その空間の意味は変わり、安全保障戦略に大きな影響を与えることも十分に考えられる。ただし、そうした可能性はあくまでも、本研究で明らかにした伝統的地政学と交通インフラの関連から類推される一つの「仮説」である。したがって今後は、本研究で行った作業をサイバー空間や宇宙空間等にまで拡張して検証を重ねて行くことも、重要な課題である。

#### 引用文献

- 浅田正彦 (2019). 国際法 第4版. 東信堂.
- アルフレッド・セイヤー・マハン (北村謙一訳, 戸高一成解説) (2008). マハン海上権力史論. 原書房.
- 朝日新聞 (2021). 日米首脳、共同声明全文. 朝日新聞 2021年4月18日付朝刊.
- 防衛省 (2020). 令和2年版防衛白書.
- 防衛省 (2021). 自由で開かれたインド太平洋 (FOIP) ビジョンにおける防衛省の取組 第二版.
- コーリン・フリント (高木彰彦編訳, 山崎孝史他翻訳) (2014). 現代地政学—グローバル時代の新しいアプローチ—. 原書房.
- 藤井聡 (2018). 改訂版 土木計画学 公共選択の社会科学. 学芸出版社.
- 外務省 (2019). 外交青書 2019.
- コリン・S. グレイ (小島康男訳) (1982). 核時代の地政学. 紀尾井書房.
- 波多野澄雄 (1980). 「東亜新秩序」と地政学. 日本の一九三〇年代—国の内と外から—. pp. 13-48. 彩光社.
- ハウスホーファー (太平洋協会編訳, 佐藤荘一郎訳) (1942). 太平洋地政学. 岩波書店.
- ハウスホーファー, マウル他 (玉城肇訳) (1941). 地政治学の基礎理論. 科学主義工業社.
- 堀口大八 (1942). 国防国家と交通. 東洋堂.
- 井口一郎 (1943). 地政動態論—現代地政学の諸問題—. 帝国書院.
- 飯本信之 (1925a). 人種争闘の事実と地政学的考察 (一). 地理学評論, Vol. 1, No. 9, 852-873.
- 飯本信之 (1925b). 人種争闘の事実と地政学的考察 (二). 地理学評論, Vol. 1, No. 10, 955-967.
- 飯本信之 (1925c). 人種争闘の事実と地政学的考察 (三). 地理学評論, Vol. 2, No. 1, 47-60.
- 飯本信之 (1927a). 世界政策の交通地理的概観 (一). 地理学評論, Vol. 3, No. 1, 22-42.
- 飯本信之 (1927b). 世界政策の交通地理的概観 (二). 地理学評論, Vol. 3, No. 2, 88-113.
- 飯本信之 (1927c). 世界政策の交通地理的概観 (三). 地理学評論, Vol. 3, No. 3, 190-216.
- 飯本信之 (1928). 所謂地政学概念. 地理学評論, Vol. 4, No. 1, 76-99.
- 稲垣満次郎 (1891). 東方策 第1編・第2編. 活世界社.
- 石川栄耀 (1941). 防空日本の構成. 天元社.
- 加藤洋一 (2017). なぜ今、地政学、地経学なのか. 現代日本の地政学, 序章. 中央公論新社.
- 川上征雄 (2008). 国土計画の変遷: 効率と衡平の計画思想. 鹿島出版会.
- 川上征雄 (2014). 国土計画における地政学的要素 (特集 国内外の国土計画的課題の再整理). 人と国土 21, Vol. 40, No. 4, 32-35.
- 川西正鑑 (1942b). 東亜地政学の構想. 実業之日本社.
- 木下富夫 (2015). 地政学の視点からみた日本と国際経済. 武蔵大学論, Vol. 63, No. 1, 1-19.
- 北村淳 (2019). タンカーの安全確保に関心薄い日本、ロジスティクス軽視の反映だ. 朝日新聞 GLOBE+. <https://globe.asahi.com/article/12666262>.
- ルドルフ・チェレーン (阿部市五郎訳) (1936). 生活形態としての国家. 叢文閣.
- 小牧実繁 (1940). 日本地政学宣言. 弘文堂書房.
- 小牧実繁 (1942). 東亜の地政学. 目黒書店.
- 小谷哲男 (2017). 中国が脅かす海洋安全保障. 現代日本の地政学, 第2章. 中公新書.
- 国松久弥 (1944). 地政学と東亜共栄圏の諸問題. 東京開成館.
- 日下藤吾 (1943). 国土計画の基礎・構造. 大鵬社.
- ハルフォード・ジョン・マッキンダー (曾村保信訳) (2008). マッキンダーの地政学—デモクラシーの理想と現実—. 原書房.
- 毎日新聞 (2016). 米大統領選—トランプ氏勝利 基地の街に困惑 商売どうなる／従属見直しを—. 毎日新聞, 2016年11月10日付夕刊.
- 曾村保信 (2017). 地政学入門—外交戦略の政治学—. 中央公論新社.
- 御厨貴 (1996). 政策の総合と権力—日本政治の戦前と戦後—. 東京大学出版会.
- 中川大・吉川耕司・西村嘉浩・山本垣平 (1996). 明治期以降の鉄道整備に対する考え方の変遷に関する研究. 土木計画学研究・論文集, Vol. 13, 711-720.
- 中野剛志 (2016). 富国と強兵 地政経済学序説. 東洋経済新報社.
- 日本経済新聞 (2018). 米朝融和、安全保障に余波、演習中止、在韓米軍縮小、防衛相、米側に懸念伝える. 日本経済新聞, 2018年6月15日付朝刊.
- 李貞玉 (2002). 安全保障概念の変容. 現代社会文化研究, Vol. 25, 201-210.
- 坂井琳太郎・川端祐一郎・藤井聡 (2021). 現代国土計画における地政学の政策的意義の検討. 土木計画学研究・講演集, CD-Rom, 63.
- 産経新聞 (2020). 尖閣解説サイト 政府が大幅拡充. 産

経新聞 2020 年 12 月 19 日付朝刊。

- 柴田陽一 (2016). 帝国日本と地政学—アジア・太平洋戦争期における地理学者の思想と実践—. 清文堂出版.
- ニコラス・スパイクマン (渡邊公太訳) (2017). スパイクマン地政学—『世界政治と米国の戦略』—. 芙蓉書房出版.
- 高木彰彦 (2019). 戦時下日本における国土計画と地政学. 史淵, Vol. 156, 49-82.
- 東洋経済オンライン (2017). 鉄道各社は「ミサイル発射」にどう対応したか 東北新幹線などストップ, 走り続けた路線も. <https://toyokeizai.net/articles/-/186721>.
- 山口航 (2017). 総合安全保障の受容—安全保障概念の拡散と「総合安全保障会議」設置構想—. 国際政治, Vol. 2017 (188), 188\_46-188\_61.
- 山本弘文編 (1986) 交通・運輸の発達と技術革新—歴史的考察—. 東京大学出版会 (国連大学叢書).
- 山室信一 (2006). 国民帝国・日本の形成と空間知. 岩波講座「帝国」日本の学知, 第 8 卷, 第一章. 岩波書店.
- 山崎朗 (1998). 日本の国土計画と地域開発. 東洋経済新報社.
- 読売新聞 (西部本社版) (2017). 北 深夜にミサイル発射 ICBM か 北海道沖 EEZ 落下 45 分飛行. 読売新聞 (西部本社版), 2017 年 7 月 29 日付朝刊.
- 読売新聞 (2021). 尖閣領海侵入 中国に「深刻な懸念」茂木外相、王氏に抗議. 読売新聞 2021 年 4 月 6 日付朝刊.
- 米倉二郎 (1941). 東亜地政学序説. 生活社.

## Abstract

In recent years, the security environment surrounding Japan has become severer, and there are symptoms of change in the geopolitical environment, such as security concerns with neighboring countries and the possibility of the reduction of the U.S. military presence in East Asia. On the other hand, insufficient development of logistics such as marine transportation, and the lack of rules for controlling transportation in emergency have been discussed. The development and control of transportation and traffic networks is one of the issues of national land planning, and it is thought that an integrated study of security planning and national land planning is necessary, but very little research and practice have been conducted. Sakai et al. (2021) pointed out that geopolitical perspectives were incorporated into national land planning in the pre-war period, and that the perspective has become unclear in the post-war period. On the other hand, this study examines the literature on geopolitical theories rather than national land planning to determine whether or not, and how much, geopolitical conditions have had an intrinsic influence on national land planning, especially transportation. In addition, based on geopolitical theories, this study propose that, national defense is desired to be planned and operated in conjunction with national land planning even presently, and what are the important strategic elements.

(受稿：2021 年 10 月 8 日 受理：2021 年 12 月 23 日)