

同規模の周辺町村と緩やかな広域町村圏をなす純農村地帯の一面となっている。

この一帯は、高度経済成長期において急激な人口減少をみた地帯で、当時「福島のチベット」と言われ県内でも最も開発の遅れた地域とみなされていた。その打開策として東京電力㈱福島第一原子力発電所の誘致がなされ、大熊町・双葉町にまたがる発電所の建設が昭和42年から始まったのである。この発電所建設には多数の労働力を要するため、都市部からのUターン者・転入者による人口の急激な増加がみられ、高校新卒の若年層はほとんど町内に定着するようになった。産業構造においては建設業が卓越した伸びをみせ、関連産業も含めた地元業者が急成長していった。また兼業農家が急増し、農外収入が増加すると、第Ⅱ種兼業農家の割合が年々高まり、中には離農する農家もでた。大熊町の農業は以前から稲作中心ではあったが、水利条件が比較的悪く、河川からの取水と大小の溜池からの取水によっていたため、養蚕などの副業はほとんどの農家で行われていた。

ところが原子力発電所建設の雇用に対応するために、農業従事者、特に基幹の男子専従者が減少したので、水田単作農家が急激に増加した。この背景には、土地改良事業と大規模農業基盤整備事業によるライスセンターを中心とした協業体制と受委託栽培体制の確立がある。

この結果、農家の極分化が進行し、第Ⅱ種兼業化に向かうものと、積極的な耕地拡大をして大規模経営の専業へと向かうものがある。先祖から引き継いだ土地との結び付きの強い地方であるため、土地売買はほとんどみられないが、あとつぎが恒常的勤務についている兼業農家が多いので、今後は少しずつ売買による土地の変動があらわれてくるものと思われる。

現時点では発電所の建設もほぼ完了し、建設中の活況も一応の安定をみせているが、他産業の誘致・育成が困難な地域であるから、今後も原子力発電所が大熊町の産業構造・農業構造を規定していくことは確実であろう。

埼玉県東松山台地における歴史的遺跡の 立地に関する考察

清水慶子

埼玉県の中央部に位置する東松山台地において、歴史的遺跡の立地について考察し、その条件を明らかにすることを、本論文の目的とした。

東松山台地は、西の外秩父山地、北の比企丘陵、南の岩殿丘陵、東の荒川氾濫原に囲まれている扇状の洪積台地である。そのほとんどは関東ローム層の武蔵野面で、下末吉面・立川面も形成されている。また、台地の北を流れる市野川と南を流れる都幾川に沿って、沖積地が発達している。水文については、この2河川と地下水・湧水が存在している。地下水は台地南東部において浅く、湧水は台地端部に多い。

歴史地名による分析と神社仏閣の創建年代を参考にし、遺跡分布の推移をもとにして、遺跡の立地条件について考察を試みる。

まず集落遺跡から述べる。縄文時代のものは台地上で、水の容易に得られる地に立地している。

縄文時代の人々は狩猟・採集によって食糧を獲得していたからであるが、稲作の行われた弥生時代になると、沖積地に面した低台地上に、人々は集落を造るようになる。沖積地や沼沢地を開拓して水田を造成したからである。古墳時代には、台地端部に集中する。この背景には、稲作技術の向上と共に、河川の氾濫に対処する土木技術の発展があったからである。奈良・平安時代になると、この地域に、比企郡4郷のうちの郡家（ぐらげ）郷と酉成瀬（からせ）郷が置かれたようで、生産力が高かったと想像される。ただし、この時代の集落跡は、発掘する際表土と共に剝脱されてしまったためか、遺跡数が少ない。

古墳に目を移してみると、当台地南東部に2基の前方後円墳がある。野本將軍塚古墳と熊野山古墳である。小古墳群も多く存在しているが、その立地は、稲作可能な沖積地を望める、台地縁部

である。特に、野本將軍塚古墳は全長115mの巨大古墳で、その南方の沖積地は広大。古墳被葬者がこの地を治める権力者であったことがわかる。

中世城館は台地縁辺・道路沿いに立地していた。大蔵館は、都幾川沖積地と岩殿丘陵にはさまれた小台地上に造られた。東方には鎌倉街道が通っていた。野本氏館は、都幾川北方に將軍塚古墳を物見塚として建てられた。この西側を八王子道が走っている。菅谷館は、都幾川をはさんで大蔵館と向かい合った所に造った天険の城で、鎌倉街道が東に通っていた。また、青鳥城は崖下に泥湿地を見る、やはり天険の地で、道路がその北にあった。

中世に造立された板石塔婆は、その目的が追善供養と逆修作善であることから、寺社境内や道路沿い・小高い場所など目立つ所に存在している。

さて、上述のごとく、歴史的遺跡の立地条件がはっきりしたところで、当地域の特色を考えてみると、早くから開け、中世に最も発展したということが言える。近世以降、開発は停滞気味であるが、遺跡の保存のためにはそれは良い条件となっている。将来については、東松山駅（東武東上線）を中心とした地区に発展の可能性があるほか、ほとんど現在の状態を維持するものと思われる。また、埼玉県は当地域を中心として「比企歴史のむら整備構想」を推進している。

横浜駅周辺の商業及び購買活動の実態

杉山圭子

横浜市は、古くは港湾都市として港を中心に発展してきたが、高度経済成長期が去ると同時に貿易面での役割が薄れ、商業活動の中止は港（関内地区）から約8キロ離れた横浜駅周辺へと移動した。横浜駅は現在、鉄道7路線をはじめ、バス、自動車（都市内高速）といったさまざまな交通手段の結節点に形成されており、一日の通行量では市内他地域を格段の差で引き離している。

横浜駅周辺の商業地域の開発は、まず駅西口に始まった。昭和31年の駅名品街開設をはしりに、39年には地下街（ザ・ダイヤモンド）が開店。40年代中に現在ある商業集積6つ（百貨店2つを含む）の建設がすべて完了している。これに対し、東口の開発が本格的に始まったのは50年代のことだった。55年、専門店ビル「ルミネ」と地下街「ポルタ」が同時に開店し、東口の商業活動はようやく活気を得たのである。しかしその後も、東西口の来街者の比率は2対9と、依然西口が大差で優位にあった。ところが、60年9月末、東口奥に日本最大の売場面積を持つ百貨店「横浜そごう」が開店した。以後2ヶ月間で横浜駅周辺全体の集客数は約11万人（21.3%）増加し、東口への来街者数は20万人（81.8%）増えたと推定されている。

実地調査等より、この百貨店の開店には2つの

意味があったと考えられる。駅周辺の商業活動を活性化させる契機となったこと、及び、元来サービス施設に乏しい駅周辺に“サービス機能完備”を銘打った新しい百貨店の姿を提示したことである。

一般に百貨店の進出は、近隣の商店に打撃を与えるといわれるが、駅周辺の商業集積8つのうち、そごう出店後に販売額が低下したのは、規模と立地にハンディのある百貨店と、改装オープン前の「ルミネ」の2つで、低下率は双方とも5%以内にとどまった。逆に、そごうに隣接する「ポルタ」では、20%近く販売額が伸びている。東口への来街者数増加の恩恵を最も受けたといっていよい。なお、そごう開店1年後の東西口来街者比率は、2対5.5へと変化していた。そごう出店後の売上高減少は、かつての商業中心であった港周辺をはじめとする近辺の商業地域で、むしろ顕著なように思われた。ただし、駅周辺でも、人の流れが東口へ広がり始めた分、西口奥やわきへの人通りが減り、主要通りを外れた店では売上げが思わしくないようではあった。購買行動パターンが、従来の回遊型から東西往来（直線型）の動きに変化しつつあると判断できる。

ところで、こうした変化を招いた「横浜そごう」自身はというと、客足の伸びが利益の伸びに