

て発達してきた。江戸時代に城下町としての体裁をとってから終戦まで、鹿児島市街地は低地部で少しずつ広がっていったのである。終戦後の人口増加と住宅難で初めて台地上が宅地として考えられるようになり、台地上の造成が盛んになった。台地上は平坦面、あるいは緩斜面であるため造成はしやすいが、シラス独特の性質を無視したために、宅地での崩災が問題化している。特に、斜面に平行に降下軽石層が見られる台地縁辺部が危険地域となっている。

もう一つの鹿児島市街地への影響力の大きい桜島降灰は、ここ数年被害が大きい。市民生活への影響は数字でとらえることが難しいが、水道供給量は確実に増えているし、降灰のために増えた備品、出費も見られる。しかしながら市民の心理的不快感はあっても、それが災害であるという認識はほとんど持たれていないというのが現実である。地方自治体鹿児島市にとっては、年間4億円もの被害を出す災害であるが、その対策は決して充分

とは言えない。

鹿児島市においては、市街地の広がり方はその独特な自然環境、中でも地形環境に負うところが大きい。自然災害という形で現れる市街地と自然環境の関わりを見ても、川の氾濫や洪水による低地での災害、市街地が臨海部まで達したために起こる台風時の高潮による災害、逆に台地直下へ住宅が建造されたための崖崩れ、そして台地上への市街化のために起こる乱されたシラスの崩壊による災害と、市街化の変化と自然災害の変化がほぼ一致しているといえる。今後は、台地上の開発が市街化の中心になるので、シラスの崩災を防げるような対策を講じる必要がある。

シラスの崩壊にしても桜島の降灰にしても、鹿児島市には宿命としてついてまわる自然環境である。そんな中に立地する都市が拡大するためには、災害に対する認識を確立し、防災に前向きに取り組んでいく必要がある。

## 東京の繊維卸売業の構造と機能について

——日本橋付近を中心として——

釘宮 由佳理

### 研究の目的と方法

流通革命を経て、尚、複雑な経路をもつ繊維業界において、重要な役割をもつ卸売業は、長い不況やアパレルメーカーの成長の中で様々な変化を迫られてきた。本論文では、日本橋付近、なかでも集散地問屋の集積する堀留地区を取り上げ、現状を明らかにする。更に地域形成や地域結合に与える影響を考察する。研究は、既存の統計・文献調査並びに聞きとり調査によってすすめる。

### 研究結果

堀留地区の集積状況：繊維卸売市場は、原糸・織物を中心とする繊維品市場と衣服・身の回り品市場に分けられる。4大集散地は、商品販路に異なる特徴がある。東京は、繊維品市場よりも衣服・身の回り品市場が卓越しており、販売先は小売業者が中心である。東京に大小無数の衣服製造

卸が存在すること、巨大な消費市場がひかえているためである。東京の衣服・身の回り品市場はアパレルメーカーの支配力が強い一方、その成長はめざましいので、織物卸を主とする堀留地区は東京市場での相対的地位を低下させている。

堀留地区の取扱い商品は、服地・着尺等織物、洋装品、和装細貨、寝具、タオル、インテリア、宝石、毛皮と多岐にわたっている。中核となるのは織物（総販売額比48%）であるが、堀留地区が江戸時代に織物問屋から始まったという歴史によるものであろう。次いで取扱い高の大きい商品は近年著しく伸びている洋装品や寝具寝装類である。

斯地区は、売上げ、従業員で都平均を上回っている。殊に、最も早くから集積の始まった核心部（主に京都呉服のこと）に規模の大きな問屋が多い。信用取引が主である堀留地区と隣接する現

金問屋街横山地区は、取引形態の違いから、街の景観、機能等が非常に異なる。

地域結合：販売地域は服地ではアパレルメーカーを対象とする為都内の比率が高い。高級呉服は都内、関東、東北への販売拠点となっており、一方実用呉服（主に関東物といわれる織呉服のこと）は他の大集散地への販売が多い。洋装品は都内、関東、東北が中心だが、他商品に比べ都内の比率が低い。仕入からみると、服地では、機産地と堀留地区は強い信頼関係で結びついている。量的には北陸、浜松、尾州、東北が多いが、斯地区への依存度の高い産地は近郊及び北関東である。染色は横浜が中心である。高級呉服は伝統的流通形態が維持されている為京都の間屋を経由してくる。実用呉服では、関東・東北各産地で堀留地区

への依存度が高い。洋装品は服地に比べ地域的結びつきは弱い。直営・専属工場が千葉・茨城に多く分布している。今後は、都内などより堀留地区に近い地域との関係が強まるだろう。問屋が企画生産機能を拡充しつつあるので産地との関わりはより緊密化している。

近年、他業種の成長や零細問屋の転業により地区内の繊維卸売業は低下している。これまでも、移転、倒産企業の跡地は時間的空間的集積効果により再び繊維関連業者が利用し問屋街は維持発展してきた。1984年に都・区が出した堀留地区を問屋街として再開発する計画はそれ自体意味がある。

堀留地区は今後も都内・関東の縫製業・織物業のパートナーとして機能を向上させつつ維持してゆくと思う。

## 新潟県湯沢町の地域性に関する観光地理学的考察

近藤優子

### 1 研究の目的・方法

新潟県南魚沼郡湯沢町を観光地理学的な視点から考察し、湯沢町の中の観光的性格を4つのパターンに分類し、それにより地域区分をして、各地区の特性を明らかにしていくことで、湯沢町全体の地域性を把握することが本論文の目的である。

主な方法としては、統計資料や文献の研究とフィールドワークによる聴取調査で、その結果に基づいて、4つの地域区分を行なって考察を試みた。

### 2 研究のまとめ

湯沢町の地域性としては、まず豪雪・山岳地帯であることがあげられる。

そして魚野川と清津川という2つの水系があり、魚野川水系での集落発生の基盤が農耕であるのに対して、清津川水系での集落発生の基盤は、三国街道の宿駅制度にある、というように、2つの水系で全く違った発達のしかたがみられるのも独自の地域性である。

また、湯沢町が都市から隔絶された豪雪・山岳地帯であり、川の氾濫や雪崩、冷水しか出ないた

めに米作が不利である、などの人間が生活しにくい、厳しい自然環境にあり、住民が農林業や出稼ぎにより、なんとか生活していたという時代から、現在のような新幹線・高速道路が利用できる「観光の町」として豊かに発展した。この発展の要因が何かを考えると、地域性を明らかにすることにつながると思われたので、以下に要因をあげてみた。

1つめは、三国街道の宿駅として、清津川水系に集落が発生できたことである。清津川水系の土地は、標高も高く、積雪量も多いので、人間が生活するには困難を伴うが、またそういう厳しい状況なだけに、街道を通行する人々にとって宿駅がなくてはならぬ存在であったことだろう。このような経緯で、首都圏と新潟を結ぶ大動脈の三国街道の宿駅が湯沢町内にでき、発展のきっかけを作ったのである。

2つめは、鉄道の開通である。江戸時代には、街道で発展したが、明治に入ってから鉄道（信越線）が開通し、特に昭和6年に、上越線が開通す