

和8年以後は下降傾向を辿る。そしてこの傾向は第二次大戦後の農地改革へと流れ込んだ。

中野から吉祥寺までの商店街の比較研究

中野篤子

明治22年に武蔵野の原野を一直線に切り開いて、以来武蔵野の発展と共に走ってきた中央線は主都の大動脈として、ふくれ上がる沿線の人口に対応しつつ西へ西へと伸びていった。その中央線沿線の、現在比較的発展しつつある吉祥寺と中野、及びその間の4駅の駅前商店街に関していくつかの指標を設けて、発展状況を比較観察してみた。

まず比較の大型の駅、中野と吉祥寺を業種分類の上で比較してみると、これらは異なったタイプを示すことがわかる。前者は歓楽的要素が強く、後者は商業的要素が強い商店街である。中野の商店街は吉祥寺ほどアカ抜けず、デパートなども少ないが、区役所や大規模な青少年会館の存在、歓楽街が密集していること、大きな通りが駅を貫ぬいていることなどが人を集める要素となっている。これに対して吉祥寺は、デパートやターミナルビルなどの大型商業施設が集中しており、商店街も明るく近代的であり、数字の上で予想される以上に商業活動の規模は大きいものと思われる。但し、すべてが見かけ通り繁栄しているわけではなく、中心部に意外とさびれた部分がある。

西荻窪と阿佐ヶ谷は吉祥寺と同じタイプであるが、道路網の形から商店街は線的発達しか出来ない為、規模は小さい。

高円寺は荻窪と同じタイプだといえるが店舗数において他の5駅を凌いでいることが注目される。景観的には南側に高いビルが目立つが、これはマンションや貸ビル形式が多く、商業施設との関連は薄い。従って今後、経済的要素や高層住宅の方面でのびていくことが予想できる。

荻窪は、外観的には大型の共同ビルが目立つし、商店街も明るくにぎやかな印象はあるが、交通の便がよく、昔から発達していた所であるにもかかわらず、数字の上ではあまりのびていない。

西荻窪は、駅前も通りも狭く、店舗数も一番少ないが、質の面では荻窪よりも充実している。ただ古い小規模な商店が密集しているだけで、今のところ、共同ビル建設や大型施設進出の兆しはほとんど感じられない。

以上の様に6駅の差は結局交通網の発達度、駅前の形態、公共施設の有無、後背地の規模と性格などに左右される。又、行政側が、駅前の発展に力を入れるか否かによっても差が出てくる。

西陣機業地域の研究—その実態と動向—

丹羽恵子

西陣機業地域は西陣機業によって特殊化された地域である。京都市街地の西北部一帯を占め、長い期間にわたる社会・経済・文化的諸条件により、形成され方向づけられてきたいわゆる伝統産業地域