

この結果、湘南台からの発生・集中を合わせた駅前広場利用者は約2倍に増え、湘南台を乗換駅として利用する人の数はのべ約6万人と考えられる。その内訳としては、小田急線18,820人、市営地下鉄道13,900人、相模鉄道線13,290人となっている。のぼり方面への3線の分担は小田急60.4%、地下鉄39.8%、相模鉄道28.5%となる。

新設される駅の乗降者数やその駅勢区について考えた結果新設駅の乗降者はそれぞれ「下飯田」駅（地下鉄）7,850人、「立場」駅16,670人、「中田」駅7,670人、「踊場」駅9,060人となる。

戸塚駅へのアクセス交通手段の変化も必然的に起こる。バスでのアクセスの割合は現在の約半数になると考える。これは横浜市が当初目標にしていたことで、この結果バス路線の縮小は必至であるが、逆に湘南台駅では駅勢区拡大のためにバス路線を増やす対策をとる予定である。

行政側の考えとしては、横浜市は「みなとみら

い21」計画の一部であるこの計画の実施で、横浜市の都市機能の充実を図り、同時にみなとみらい21地区での就業人口を増やすことで、300万都市としてふさわしい環境を作ろうという長期的目標を持っている。本音としては、東京に次ぐ日本第二の都市にも関わらず昼間人口が夜間人口を下回るという不名誉を打開したいのである。一方藤沢市は大きな影響を受けるというのにのんびりした構えである。地域住民は概して歓迎ムードであるが、湘南台地区の商業者は客足が遠くののではないかと不安を持っていることも事実である。事実私の受けた印象では延伸線はどれも採算がとれるほどの乗降者は見込まれず、また小田急線、バスともに乗車数は減り、良いことといえば周辺地域の開発が進んで人口が増えることぐらいのものである。もし鉄道業者、行政側とも長期的な視野での投資であったなら問題はないが、短期的にはあまり意味を持たない計画であるようだ。

都市周辺部混住化地域の町内活動と住民意識

—千葉市「おゆみ野」を事例として—

小川千春

千葉市は最近都市化が急速に進み、その一環として大規模な住宅地が次々と計画されている。今回の論文では、都市近郊農村を都市住民の居住空間として捉えた上で、旧住民を旧来からの居住者、新住民を他の地域から新興住宅地への来住者とし、その相互の交流と各々の生活意識をみることで、対象地域を捉えようとした。

激しい都市化による地域社会の構造的変化の中で、地域住民組織の崩壊の口にされて久しい。しかし、今回の調査結果から、この崩壊の前に来るべき構造体として、生活の充実を目標として目覚めた“市民型住民層”に指示をうけたコミュニティが成立されることが望ましい、といえるだろう。もしここでいうコミュニティを、市民の自発性と自立的な活動に支えられた地域生活の体系としてとらえ、地域住民組織を、そうした生活体系と地域への共属感情を契機として形成される住民活動の単位とするならば、間違いなく、既存の地域集団を支える基盤が大きく変化したのだと考

えて良く、すなわちそれは、下の6つの要因にあると考えられる。それは、1、都市化に伴う人口移動。2、昼夜間人口の格差の増大による地域社会の空洞。3、核家族化の進行。4、地域内における住民形態の多様化および事業所の混在における地域生活形態の分断化。5、地域連帯性の気迫化。6、住民の行政との距離の拡大。である。

また、上記したような地域社会の構造的変化とともに、都市化によって押し進められていく生活構造の変化や、生活圏の拡大、あるいは、都市機能の発達による私生活領域の自足性と閉鎖性、さらには町内会の単位としての家のもつ比重の低下という状況がある。そして同時に見逃すことができないのは、この変化があまりにも短期間に、しかも急激に引き起こされてきたということである。こうした状況の下で、旧慣的な地域集団にかわる新しい機能集団や組織が未成熟のまま、住民個々が裸の姿で急激な変化にさらされている。そして行政もまた、これへの対応に迫られていった時、

そこに、地域社会の集団活動にある種の空洞化が生まれたとしても、決して不思議一般的に都市化の進んだ地域社会においては、地域社会の共同性が希薄化し、生活が豊かになり選択性が増せば、相対的に、地域の中で町内会がしめる位置は低下する。そのような状況下で、町内会の衰退を阻止するものは、ひとつは、行政サービスの下請けで

ある。共同性が希薄化しているとはいえ、住民の側には交流親睦を図ることへの要望がある。つまり、住民の孤立化や阻害が進む中ではない、と危惧される。その中で、これを阻止し、人間性の回復を図るものとしてのコミュニティ形成が、今日の行政施策の柱となっており、その中枢を担う責務を期待されているのが、町内会だといえる。

日系ブラジル人・日本人間のコミュニケーションギャップ考

笠原真美

(掲載論文)

大田区の自動車部品工業における立地環境と下請関係

鎌田 亜里彩

筆者がこのテーマを卒業論文に選んだのは、いま産業の空洞化ということが言われているが、現在そして今後の日本の産業（工業）がどうなっていくのかを、この題材を通して確かめてみたかったからである。大田区は23区の中で最も工場が多く、工業が盛んであるということで選定した。また自動車工業は完成品に使われる部品が最も多いことと、日本の高度経済成長を担った産業であるということで選んだ。

第1章では、まずこれまでの中小企業論が中小企業を大企業との対立の存在として一括で捉えられていたことを延べ、中・小・零細企業のそれぞれの間に異質性があることを指摘した。さらに中小（零細）企業は大都市への高い集積を特徴としていて、この大都市中小（零細）企業（工業）の分析には、これらを地域的存在形態として捉えることが必要不可欠であると述べた。さらに、中小（零細）企業と深い関わりを持つ下請について、その機能（作用）と、大企業の完成品工場を頂点とする下請の垂直型段階構造を挙げた。

第2章では京浜工業地帯を業種別・工場規模別にみてその特色を挙げた。また周辺地域（神奈川西郊・東京多摩地区・埼玉南部・千葉東部）と中心地域（東京都区部川崎及び横浜・大宮・船橋に

囲まれた地域）に分けて特に中心地域を城北・城南・城東・城西・中央の5つに分けて、それぞれの工業の地域的生産体系について述べた。そして城南の特色である機械工業さらに自動車工業について、城南の再下請以下の零細工業群の集積技術が周辺部にある完成品工場を支えてきたが、現在は完成品工場の移転に伴い比較的大規模の部品工場も移ったため、城南の主導力は低下したことを挙げた。

第3章は、京浜工業地帯の自動車工業と比較させるため、単一企業都市である豊田について述べた。豊田市の形成に至るまでの経緯と、工業の集積機構・自動車工業と市としての性格について述べているが、工業の集積に至っては、公共資本や行政までもが大きな助力となったこと、量販量産体制の確立と同時に系列・下請企業を豊田市及びその周辺に合理的に配置したことを挙げている。さらに、豊田市の生産及び住民の生活にまで大きな影響を与えているトヨタだが、完成車・主力部品に偏っているため、底辺部門は名古屋・阪神などの周辺都市に頼っていることを指摘している。

第4章では前例として、既成市街地の中小工場を対象に行なったアンケート調査及びその結果を載せている。立地条件・事業及び取引内容・立地