

データを使用し、分析してみると、コンビニエンスストアの立地要因として、①高い人口密度、②高い若年人口（20～29歳）の割合、③高い高齢人口（65歳以上）の割合、④高い労働力人口の割合、⑤高い単独世帯の割合、⑥低い核家族世帯の割合、⑦高い民間借家世帯の割合、の7点をあげることができる。

また、さらに細かく立地をみると、コンビニエンスストアが集中して立地している地域でも駅前立地、駅前商店街立地、住宅地立地、主要幹線道路沿い立地の主に4つの立地パターンをとっている。これは、客層などの店舗の性質からⅠ駅前立地、Ⅱ駅前商店街立地、住宅地立地、主要幹線道路沿い立地の2つのグループに分けることができる。Ⅰの顧客は、通りすがりの人（独身サラリーマン、O.L.）であるため、買手となりうる歩行者の量が重要な立地要因となっている。それに対し、Ⅱの店舗のほとんどの顧客は、店舗周辺の住民である。そのためⅡの顧客はⅠの顧客より目的をもって来店するケースが多いので歩行者の通行量よりも、土地の入手や地代が立地の決定要因となっていると考えられる。また、郊外住宅地である町田市の立地と比較してみると、両者とも地域

的かたよりがみられるが、その生じた要因は異なっている。世田谷区では人口密度だけでなく、その地域の住民層も重要な要因となっていたが、町田市では人口密度のみが決定要因となっている。これは、①町田市が世田谷区とは異なり、まだ市街地化されていない地域が多く残されていること、②世田谷区程、コンビニエンスストアが立地していないので、競合がほとんど見られないこと、③町田市のコンビニエンスストアの店舗の性質をみると、Ⅱのタイプのもものがほとんどで、Ⅰのタイプのもものがみられないことに困っている。また、立地パターンをみると、町田市では世田谷区とは異なり、主要幹線道路沿い立地の店舗が多く、駅前立地の店舗はほとんどみられない。これは、町田市には、世田谷区程、鉄道が通っていないため、人々の主な交通手段が、バス、マイカーであるためである。

今後、コンビニエンスストアの店舗数は、都心周辺部の住宅地においても、郊外住宅地においても、ますます増加し、コンビニエンスストア間の競合が激化していくと考えられる。それに伴い、立地要因もさらに増え、立地要因を十分に満たした店舗以外は経営が困難になることが予想される。

新東京国際空港建設に伴う成田市の都市機能の変化

村山明子

成田を語るにあたって無視し得ないのは、歴史的には成田空港よりもむしろ「成田山あつての成田」と言わしめた成田山新勝寺の存在である。古来より新勝寺が成田市政に及ぼしてきた影響力には多大なものがあり、それは様々な側面に見られる。特に顕著なのは市街地形成の側面においてであり、成田市ではなかり最近まで新勝寺を中心に都市計画が策定され、成田市における街づくりが活発化するかどうかはすべて新勝寺の姿勢にかかっていた。図書館・公園・学校等数多くの市民サービスの機能を持つ施設が新勝寺によって建設されており、市当局はただそれらに依存していた。街づくりの主導権は専ら新勝寺の側にあり、市当局はそれを補足するのみで、市役所は新勝寺の出先機関であるときえ言われていた。事実、成

田山は市議会にも寺の幹部職員を送り、これまで3代に渡る市長はすべて新勝寺の壇家総代によって占められてきた。成田山は成田市行政における最大の圧力団体だったわけである。また地域経済の側面から見ても、年間数百万人といわれる参詣人を集める新勝寺が地域経済に及ぼす影響は大きく、信者から成田山に上納された膨大な布施は社会施設・学校教育施設等様々な形で市経済を潤し、ある時期まで成田市政の事実上の支配者は紛れもなく成田山であった。

しかし、昭和41年7月4日、三里塚にある下総御料牧場やその北方の県有地を中心とする地区に新東京国際空港の建設が閣議決定されると、成田付近は景観的にも急テンポで変容が始まった。そして昭和53年5月、古い歴史と信仰の町としての伝

統にはぐくまれた成田に新しい時代を告げるかのよう成田空港が開港すると、静と動が共存する中で国際文化都市への歩みが始められたのである。空港建設・開港が成田市に及ぼした影響について、まず人口面では、建設時に一時的に社会減が発生したものの、主として空港内に従業者の市内居住に伴い、昭和40年から55年の間に大幅に増加した。経済・産業構造面では、空港内事業所及び関連産業の立地に伴い、運輸・流通業を中心として第3次産業従事者が増加した。更に、建設業・製造業といった第2次産業の従業者も増加し、成田市は、空港開港後、周辺地域の中では雇用提供の場へと変化した。生活環境面では、東関東自動車道・国道51号・国道295号等の幹線道路網が整備され、都心へのアクセスが改善された結果、市民の交通利便性が格段に向上するとともに、成田N.T.の整備等に伴い下水道・公園等の生活環境施設の整備水準も向上した。更に人口増及び来港者の発生・増加に対応して大型店・ホテル等が立地し、こうした機能へのアクセスの向上及び選択の幅の広がりにより市民生活の向上がみられた。しかしながら、航空機の離発着の開始に伴い、騒音が発生するとともに、空港利用者の来港によって交通量が増加した為、騒音・振動の発生、交通事故の増加が見られた。ただし、航空機騒音に対しては、小中学校校舎の防音化を始めとして各種の対策が

行われている。財政面では、空港関連産業の立地を背景として、市税・固定資産税を中心として歳入が増加する一方、建設事業費を中心とする歳出も増加したが、全体としての財政力は昭和49年度より地方交付税不交付団体となっており（昭和53年度を除く）、強化されたといえる。以上のように、成田市は国際空港の建設により様々な面で変貌をとげ、建設決定以降の約20年間は成田の歴史の中でも非常に密度が濃いものとなったわけであるが、現在の成田にとって新勝寺の存在はどのようなものとなったであろうか。

一般に、宗教団体の影響下にあった都市が何らかの他の経済的要因で発展した場合には、都市の拡大に反比例して宗教団体の影響力は次第に拡散され薄れてゆくものと思われるが、その場合でも、その都市と宗教団体との歴史的・伝統的な結びつきの深さを考慮すると、その影響力は予想外に根強く存続する。成田市においても国際空港の設置を契機に新勝寺の勢力は薄れ始め、次第に門前町としての特質を失う傾向にはあるが、新勝寺は特に住民意識の面において未だその勢力を存続させ、挽回しようとしているようにも見える。21世紀を射程に入れた様々な国際空港都市構想による成田市の変化を新勝寺がどう受けとめてゆくか興味深い。

愛知県渥美町における農業の発展と最近の変化

森田 明子

渥美町は愛知県において最南端である伊良湖岬を有する町で、渥美半島最先端の町である。ここは古くから、横半島という地形条件のために、東西の結節点として栄え、現在においては、東京・大阪の東西2大市場の中間に位置するため、近年産業（農業）が活発化している。この地の気候の温暖性により、渥美町は全国屈指の農業地域になっている。渥美半島内では、大分すると3つの農業（施設園芸、露地野菜、畜産）があり、この町はそれを集約した形で地域分化をしている。

年間粗生産額は平均的に200億円を越え、一戸当りの販売金額は、総農家数の30%以上が、8桁

（1000万円）以上をあげている。一戸当りの農業所得においても県下では、田原町、赤羽根町に次ぐ第3位となっている。更に、農家数においても純農村的傾向はつよく、専業農家率が55.9%となっており、全国の農村が兼業化の深化を示すのにもかかわらず、その傾向は深まる一方である。

しかし、このような状況は以前より存続してきたわけではなく、昔はむしろ“貧農地帯”であった。気候の温暖性には恵まれているものの、半島全域が弓張山脈の延長である天伯原につづく洪積台地からなり、地質は強酸性で乏水地帯であったため、慢性的な水不足に悩まされていた。このた