

の機能の十分な活用が難しくなっている現状がわかった。第三の親水機能については、河川敷の利用者意向調査をアンケートによって実施した。その結果から、河川の形態により求められる像に差異はあるが総じて河川に対する関心は高く、殊に親水機能の充実が望まれていることがわかる。

ここまで三つの機能を別々に検討してきたが、これらは各々が関連しあっており単独で改善が望めるものではない。行政側の対応を見ると、治水・利水が以前として最大テーマであるが、住民の要望から環境機能にも力を注ぐようになっており総合的視点にたった河川政策がたてられている。その方法としては、環境護岸や親水公園化などの

新しいものを含む様々な方策が実行されているが、河川法を中心とする法体系を柔軟にし、財政運営を考慮した上で総合治水計画をたて、時間をかけて河川の修景計画にあたることが最も望ましい。

河川と人間の関係は長い歴史の中で変化してきたが、現在の河川をとりまく環境は決して良いものとはいえない。一度失われてしまったからでは修復不可能なものであり、都市に残された貴重な空間であるから、住民は河川に対し日常的関心を持ち、河川の再生に助力していくことが重要である。

東京における都心機能の集積と展開

——新宿副都心地区を中心として——

時 村 童 子

(1) 研究の目的と方法

都市の巨大化と郊外住宅地及び鉄道網の発達によって、沿線郊外人口の集散する複合ターミナルに副都心が成立した。東京における新宿・渋谷・池袋は、その代表的なものである。こうした副都心にはどのような機能が集積し、また、東京の都市構造の中において、どのような役割を果たしているのだろうか。本論文はこれを明らかにすることを目的とし、主として新宿を取り上げ、文献・統計調査、並びに聞きとり調査によって研究を進める。

(2) 要 旨

日本の首都であり、世界でも屈指の大都市である東京には、多様かつ高度な機能の集積がみられる。過度の集中による都心の膨張・地価高騰・交通マヒ等、都市機能の低下の中で、従来、商業・娯楽機能の集積地として促えられてきた副都心は、一点に集中している業務機能の受け皿としての役割を期待されている。

昭和33年に副都心整備地区に指定された3地区の1つ、新宿には、新宿駅東口に商業・娯楽街が広がり、西口に淀橋浄水場跡地の再開発によって出来た超高層ビル群から成る一大業務街が存在する。この業務街にはどのような事業所が集積して

いるのであろうか。事業所名鑑を用いた調査の結果、コンピューター関連産業を中心とするハイテク産業・情報産業が卓越し、金融・商社・重工業を中心とする都心丸の内地区とは大きく異なった産業構成であることが明らかになった。

こうした相違は両地区の業務街としての開発時期によるものであるが、情報結節点としての重要度によるところも大きい。新宿は新しい業務街として知名度が高い。ビル入居希望も増加、都心から移転してきた企業も多く、都心への集中緩和の目的を達成しつつある。しかし都心に遠いため、取引や官庁との接触、情報収集には不便な点も多く、その業務機能は都心と同質のものではない。国際化・情報化による企業間競争激化の中で、フェース・トゥ・フェースの情報の迅速な入手を必要不可欠とする全国的・国際的レベルの大企業本社の多くは都心に集中している。今後、都心の機能はより高次のものへと純化されていくと考えられる。一方、新宿には都庁移転が決定し、業務ビル需要が増加、交通面でも埼京線をはじめとして多くの計画があり、集積内容の質的变化も考えられ、今後の動向が注目される。

渋谷・池袋との比較においては、3地区の中で最も早くから都市の基盤を持ち、鉄道の集中にも恵まれていた新宿が最も発達している。殊に業務

機能においてその差異が著しく、新宿には大企業が多く、都心との関わりも深い。この優位性を決定づけたのは、副都心計画以降の整備方法である。大規模用地が存在し、東京都による積極的な再開発が行われた新宿には、まとまった業務街が作られ、この集積がより強い吸引力を持つようになったのである。

東京都は、この3地区の他に、上野浅草・錦糸町亀戸・大崎・埋立地13号地を新たに副都心として育成していく予定である。こうした育成によって、東京の都市構造が、従来の都心への一点集中

型から、特色ある機能集積を持つ副都心がそれぞれの個性を生かしながら都心を補完する多心型へと変化していくものと促えられる。その中で新宿は、歴史的基盤と位置的有利性、卓越した機能集積を持っており、さらに都庁移転により行政機能が付加され、副都心ネットワークの中で中心的地位を占めるであろう。都心部との交通の改善、東口・西口の関係の強化、副都心地区周辺における再開発等、解決すべき問題も多いが、業務地区としての性格をさらに強め、ますます発展していくものと考えられる。

大型観光開発が及ぼした地域の変容

——愛知県犬山市の場合——

西岡尚代

1 研究の目的

観光開発において、鉄道会社が主導をとる場合が多くみられる。こうした大資本によって開発された地域のうける影響を、開発目的、過程、観光地の性格を通して明らかにするとともに、都市化・工業化の動きと観光開発との因果関係を探ることが本論文の目的である。

2 要約

犬山は愛知県の北端に位置する人口約7万人の市である。市の東部は愛岐上陵と呼ばれるなだらかな丘陵が連なり、西部は木曽川の氾濫原であった低位面が広がっている。

観光地・犬山という場合には、「日本ライン」と呼ばれる木曽川の景勝と犬山市域のほぼ全域が含まれる。

犬山の観光開発を進めてきたのは名古屋鉄道であった。名鉄は名古屋を中心とする交通網を形成する一方、大正初期から名古屋―犬山間の開通と同時に各種観光施設を整備してきた。

こうした開発は全国の私鉄と時期と内容をほぼ同じくして、進行してきたのである。それは、鉄道利用客の増加を促すために大都市周辺に観光地を創出し、自然景勝にはじまって、恒久的な人工施設へ観光資源の主眼を移すという一連の動きである。

空間的にみると犬山では、木曽川河畔から東部丘陵へむかって開発が進んできた。観光施設の内

容では、季節・年齢層・目的などに見合うよう、多種多様な施設が整備され、総合的な観光地を志向していることがわかる。中でも文化・教養的性格をもつ施設が目玉になっているのが犬山の特徴であり、現在では、名古屋近隣のレクリエーション地の代表となっている。

観光地として発展していく一方で、犬山では昭和初期までに桑園が近郊農業的な畑地に変わり、昭和40年代後半には工業地が進出し、住宅団地が形成されて、内陸工業都市、名古屋の衛星都市としての性格も強めてきている。開通当初は観光客輸送が主であった鉄道も、名古屋への通勤者輸送としての意義が重要になったのである。

経済的影響をみると、観光開発がもたらした利益は、工・商業と比べて、はるかに少ない。それには、次の理由が考えられる。名鉄系観光施設は「財団法人」経営になっているため、市は税収が見込まれない。それらの施設で働く人はパート採用はなく、名鉄の社員に限られているため、地元の雇用機会の増加に結びつかない。又、日帰り観光地であるため、宿泊施設の需要が少ない、等である。

したがって、観光開発による影響は、産業構造にはっきり表われるほどのものではない。しかし、工業団地の工場の中には、観光案内に工場見学を掲載しているものがある。又、農業は全般に衰退しているが、近年、東部丘陵の一部に地元の