

その商業力に対して、商店街の形成は貧弱という傾向にある。また、柏や町田、松戸は、すでに大型店進出のピークの時期を過ぎ、落ち着いた状態となっているのに対し、川越、所沢ではこれより遅れて現在、あるいは今後にもその進出期を迎えることとなった。これは、各都市が人口増加を迎えた時期とも、関連している。

所沢市は、しばしば西武の町と評されるが、実際に、その中心商業地においても西武資本の及ぼ

す影響力が大変強く、これによって規定されている部分も大きいのが特徴的である。昭和60年代には、ここに西武本社を移転させ、プリンスホテル、駅ビルも建築が予定されている。一方、所沢市では、所沢駅周辺を広域的な商業拠点として、整備を進めていく方針である。今後は、このような市による計画と、西武資本の力が相まって、所沢の中心商業地はその中心性をより高めていくものと予想される。

船場における商業機能

——歴史的形成過程を中心に——

葉 倩 璋

1 研究の目的と方法

地域は、その時間的経過が複雑に絡み合い、累積されることにより形成される。現在の地域構造や地域性はその歴史的形成過程を明らかにすることによって、より明確に浮き上がらせることができると考え、本論では、船場をとりあげ、その商業機能を歴史的形成過程を通じて考察することを目的とする。研究方法としては、文献調査、統計分析を中心に、聞き取り調査も行った。

2 要 旨

船場は、大阪市の中心にあり、大阪城と港とを結ぶ間に位置し、その長い歴史の間常に大阪経済の中で重要な役割を果たして来た。江戸時代の大阪は諸国物資の集散地で日本の経済中心であったが、船場は、集散問屋の集積によってその経済活動を支えた。また現在は繊維卸売機能が集積する地域であるが、それは大阪が明治維新の打撃から紡績業によって起死回生した結果であり、さらに繊維偏重であるために、戦後の産業構造の重化学工業化に乗り遅れた原因ともなった。これは昨今よく話題にされる大阪の経済的地盤沈下と大いに関連するところである。戦後に経済中心が東京に移され、高度経済成長後は政治と経済の結びつきが強まり加えて産業構造の転換の過程においても大阪は東京に遅れをとることになったのである。

高度経済成長は船場の商業機能にも影響を与えた。船場卸売業の機能は繊維品及び衣服・身の回

り品卸売業の全国的集散地ということが出来るが、近年、衣服・身の回り品卸売業の全国に占める比重が低下傾向にあり商圏も狭まりつつある。それに対し東京の地位上昇が顕著となったのは高度経済成長後のことである。その要因として考えられるのはまず、流通革命により卸売機能自体に変革が求められたのに対して、船場の長い全国的集散地としての歴史と自信は、零細性、保守性から抜け出せず、今なお伝統的商取引が広く行われていることがあげられる。また消費者の指向が個性化、多様化する現代において、船場の、消費者のニーズより価格面を重視する風潮が適応しなくなってきたことも指摘できる。

船場が現在直面している問題は、船場内における寡頭競争による売上げの伸び悩み、問屋の集積による交通混雑などである。各問屋は商品の多様化やオリジナル商品の企画の方針において、或いは、商物分離、共同配送などの協同化において問題解決に向けて努力している。

厳しい現状にも拘らず、船場が繊維品及び衣服・身の回り品取引の中心で、問屋が数多く集積することの有利性は、卸売業者にとってやはり強い魅力だと言える。船場の問屋が激しく新陳代謝を繰り返していることからそれはうかがえよう。

船場は今後も繊維品及び衣服・身の回り品卸売問屋街としての機能を維持していくと考えられるが、発展を求めるならば、各問屋が体質を近代化し、船場全体が問屋街の再開発に向けて協力しあ

うことが必要である。船場商人が、その団結力によって幾多の危機を乗り越えてきたように、大阪

の地盤沈下も彼らが牽引力となって浮上する日があることを確信するものである。

神戸の住宅地形成

横道光

神戸市の市街地は、はじめ歴史的な都市的集落としての兵庫と住吉川扇状地扇端部の酒造集落にはじまり、開港後は現在の神戸市のCBDを中心とする神戸地区の発展に伴い、その東・西の両側に拡大しはじめた。この拡大は、六甲山地が海に迫り、東西に走る無数の断層崖によって形成された地形の遷移点の南側のわずかの南下りの傾斜地と、海岸低地の上で行なわれた。このため市街地は必然的に東西方向に細長く伸びることになったが、この幅のせまい帯状の市街地は神戸市の発展の歴史を投影して多彩な地域性をみせている。

住宅地に関して言えば、変化に富む地形は一方では自然の景勝を生み出し、須磨の海岸や東灘の山麓傾斜地などのように、海と山を一体とした景觀に恵まれ、又、東灘の一带は大阪に近いということから関西財界人や伝統的な問屋・商店等の経営者たちの住宅地として好まれ、豪邸が林立したが、さらに私鉄の発達に伴い、その周辺は良好な通勤住宅地となっていった。

しかし、日本を代表する国際貿易港を持ち、関連重化学工業も発達し、さらに酒造その他の地場産業をもつ神戸市は産業都市として活発な生産活動にもたずさわっている。このため、産業地区の

周辺には上述の上・中流の住宅地とは対照的な労働者の居住地区も形成された。その代表例が長田区である。そこには底辺労働力を駆使し、零細な経営規模からなるゴム工場が集積していて、住・工の混在した劣悪な住環境が作りだされている。

このような点を要約していえば、神戸市の既成市街地は、旧神戸を中心とするCBD地区、海岸部の臨海工業・港湾地区、国鉄線以北の住宅地に分けられる。さらに住宅地は、東の東灘区、西の須磨区を中心とする高級住宅地区、長田区を中心とする大衆住宅地区、及びその中間の一般住宅地区、に分けられる。

さらに、六甲山地の北側に戦後、とくに高度成長期以後に新しく発展した神戸市特有の近郊住宅地がある。これらについては、北東部が主に民間自力開発を中心に形成された自然発生的な近郊住宅地であるのに対し、北西部は西神ニュータウンを中心とする公共主導型の団地開発の盛んなところである。そして、これらは、海が見える六甲山麓にひらけた住宅地という、従来の神戸市の住宅地のイメージとは異なった、もうひとつの新しい神戸の顔としての住宅地へと発展しつつある。