

維持していかなければならなくなった。つまり「都市と調和した農業」である。そこで行なわれ始めたのが庭園樹及び芝生栽培、養豚、肉牛の飼育である。これらを市の助成を伴いながらより生産性を高く、かつ公害を防止しながら進めていくことが東久留米市の農業の路線の1つとなった。しかし、宅地化の進行する中での農業経営は極めて困難で、実際に土地を売却してしまったり農地を全く違った方法で利用し始める例も少なくない。

工業は不振であり、商業は10万都市と言うにはあまりに貧弱である。特に駅前商店街の立ち遅れは著しい。最近大型スーパーなどの進出は見られるものの、高級品は他市、都心へ購入に出ることが多い。

都市化に伴う問題点は、地価上昇と社会資本の不足が掲げられるが、これには財政的なものが大きく影響している。例えば学校建設にしても1校15億円かかるうち土地買収に13億円もかかっている。しかし、都の援助は、都の基準でなされるため、不足分は市で負担するという悪循環が繰り返されているのである。問題解決に大きな鍵を握るのは国や都の当市への正しい理解に基いた援助である。

新潟県白根郷の土地条件と土地制度

田 辺 ト ヨ

江戸—明治期は全国的に大地主の発展した時期であったが、新潟平野においても市嶋・白勢などをはじめとする千町歩地主が成長をみせ、明治期には既にその小作地率は50%を超え、最も巨大地主の多い平野となっていた。その多くは江戸時代後半期に農地集積を終えた地主であったが、明治維新による停滞傾向を積極的な農地への投資を通して引きのばし、大正から昭和初期に小作地率65%近くまでになる。こういった動きは他府県にも同様にあらわれるが、明治末期から大正初期にかけてピークのあらわれる県と大正後期から昭和初期にかけてピークのあらわれる県とに分けられる。例えば大阪府の小作地率は明治20年56%、明治40年62%、昭和4年60%、昭和22年50%となる。

近代農業の大きな流れの中で大地主制は捉えなくてはならないが、例えば新潟平野の場合、反当収量が明治22～26年全国で28位、明治44～大正4年43位、昭和10～15年13位、昭和31～35年5位であり、明治末から昭和前期にかけて大幅な伸びが新潟平野をどこよりも代表的な大地主制の平野に仕立て上げたのではないかと、という期待から、新潟平野の土地条件の特質を現在も成長の途中にある堆積沖積平野である点に見て、大地主制に土地条件がいかなるかわりを持ち得たのかを考えてみた。

まず水位が高く夏の高温と降雨にめぐまれたことは米作に有利であったが、第三紀から第四紀沖積世まで地殻運動が継続し、その堆積成層からみても現在においても未だ内野一帯を向斜軸とする造向斜運動をなしている沈降性平野であって特に平野の西半部は低湿である。その上信濃川が洪水をもたらしその生産量は低く押さえられていた。しかし江戸期後半からの土地改良への働きかけが明治末～大正年間に効を奏し、大河津分水をはじめ排水機の設置と相まって泥田は美田と化し、もともと土壌は肥沃であったこともあってこの時期に生産量は急速に伸びた。その結果小作人に余裕が生まれ、昭

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