

東大震災の後、横浜市はその復興に際し、港湾施設の修復と共に、そのころ芽生えつつあった京浜工業地帯を中心に埋立工事を進め、これまでの商業港から商工業港さらに工業生産都市としての性格を強めてくるのである。

第二次大戦後、横浜市は再び市街地、港湾施設を多く失っただけでなく、その後の米軍による接収は横浜市の経済活動の復興にとって大きなさまたげとなったし、市街地の主要部分の接収のため、新しい都市整備計画を進められなかったことなど現在まで影響を残すこととなった。ただ工業は戦時中、軍事産業優先により製鉄など基幹産業の工場施設が拡大されていたこと、埋立地域は戦災の被害が少なかったことなどから比較的早く立ち直ることができた。

昭和30年代に入り、接収解除が始まり、又、我国経済がいわゆる高度経済成長政策の段階に入ると、横浜市は港湾施設を整備拡充し、新しく工業用地を埋立て諸企業の進出を図った結果、工業生産額は著しく伸び、特に重化学部門の伸長が大きかった。今や横浜経済の基盤となったといえる。

経済の高度成長は一方で都市への人口集中をもたらしたが特に首都東京への集中は激しくもはや過密状態になり、人々は安い土地を求めて周辺部へと流出していくことになる。横浜市もこの影響を大きく受け流入人口による人口増加は昭和35年頃からいよいよ激しくなり、郊外部（特に港北・緑区、戸塚・瀬谷区）の丘陵地では宅地開発がさかんに行なわれるようになり、横浜市はこれまでの工業、港湾都市に加えて、東京のベッドタウンとしての、つまり住宅都市としての性格が浮び上ってきたといえよう。

別の面からみると横浜市は巨大都市東京に近接することから文化、管理機能の面で常に受身の立場にあることも一つの特徴であろう。

伊那谷中部、駒ヶ根市における地理学的考察

三田村 由 美

本調査域は、木曾・伊那両山脈に挟まれる南北に狭長な伊那谷のほぼ中央部に位置しており、そのほぼ中央を流れる天竜川を挟んで東西に広がる。現在の市（域）は、昭和31年に誕生したものである。

論文内容は、本地域の自然環境とそれらの自然環境条件等の上に展開される農業について考えることに重点を置いた。

論文構成は、第1章では当駒ヶ根市の地理的位置・沿岸・産業等の地域概説を、又第2章では気候・地形・地質・土壌の自然環境について述べ、第3章で農業用水利、農業土地利用の変遷及び現況、農業経営等の農業全般について記述することとした。以下にその要旨を述べる。

気候は平均気温が11.8℃であるが、年較差は比較的大で、年間平均2,000mm内外の降水が見られる。地形的には、本地域は木曾・伊那両山脈を含む山地、天竜川沿いの沖積地、及び台地に大別される。天竜川西岸の台地は40～50mの段丘崖により天竜川の沖積地と隔絶され、山地との境界部に、南北に山麓緩斜面が分布する。表層はローム層及び大田切・中田切の各支流により堆積されたと考えられる田切礫層が、又、下層には伊那累層が存在する。天竜川東岸の台地は、これも段丘崖により天竜川の沖積地と境されているが、段丘崖は20m程度で、西岸に比して低い。下層は礫層であるが、表層にはロームが乗り、西岸に比して、ロームの産状は下層と明瞭な境界をもって接している。農業については、現在、農家数は2,860戸で、全世帯数の約半数が農家であるが、戦後は農家の絶対数はほとんど横這い状態であるのに対し、非農家数の増加によって、農家率は次第に減少の傾向にある。又、農家人口は、核家族化の進展もあって、農家数の横這い状況とは異なり減少の傾向を辿っている。

本域の農業は、水稻を基幹作物として発展してきた農業と言っても過言ではない。天竜川沿いの沖積地のみならず、台地上においても古くから灌漑用水の確保がなされ、広く開田が促進され、伊那米の中心的産地を形成してきた。水田率は現在75.2%、ほとんどの農家が主な現金収入を水稻から得ていることからこの傾向が伺える。

しかし本域全域で必ずしも水稻作のみが優越しているのではなく、その他の桑・果樹・畑作物等の土地利用の相違、家畜の導入等の現況から、次のような地域区分を行なった。

天竜川右岸地域

赤穂農業地域 1 水稻作地域

” 2 水稻作・果樹・桑・有畜地域

大徳原農業地域 果樹作・酪農・畑作(牧草、飼料用作物)・水稻作地域

天竜川左岸地域

東伊那農業地域 水稻作・養蚕地域

中沢農業地域 水稻作・畑作・家畜(高普及)地域

又、本地域の農業を見ると、10年来の兼業化、特に第2種兼業農家の急増につれ、農業経営にも様々の変化が現われてくる。それを耕地利用別に見れば、桑園面積、普通畑、そのうちでも二毛作田面積の減少である。又、近年の家畜の導入のあり方、耕地面積(1農家当り)の広狭にも兼業

化の影響は顕著に見られ、専業農家は耕地の拡大あるいは小規模集約化を促進させ、兼業農家ではより省力的農業経営へと、指向しているように思われる。そして本域全体の将来としては、これから先も水稲作中心の農業経営が続行されるであろうが、その中に家畜の積極的導入、酪農、園芸農業等が、近年開通予定の中央自動車道の開設とともに、今後、本地域内での農業的發展という点で、重要な役割を果すものとなってくるように思われる。

地下鉄東西線沿線の地理学的研究

宮 島 悦 子

地下鉄東西線上に於ける大手町から西船橋に至る間の沿線地域は、著しいテンポの都市化現象が見られる東京周辺の中で、比較的開発の遅れた東京湾岸地帯東部に属する。論文ではこの地域を対象とし、そこに密着した産業の変容と都市的發展との関連性に着目して地域全体の發展方向を考察することを目的とした。また、地域を日本橋地域、江東デルタ地帯南部、葛西と浦安地域、行徳地域と、4つに分類した。

日本橋地域には中小卸売問屋街が集中的に立地するが、これは江戸時代に水運を利用して成立して以後現在に至るまで明治中期の形態を維持しているものである。都心において旧態依然とした形態に改革が迫られている。江東デルタ地帯はやはり江戸時代からの基盤の上にたつ工業地域で、中小工場が大部分を占める。しかし工場は各種公害を伴い、工場地帯として限界にきている状態である。そのため工場移転は重大な課題となっている。葛西と浦安は東西線開通まで交通面での孤立地帯であり、現在は最も変貌を見せているが特に浦安町は今日まで生業としてきた漁業が埋立により廃止されたこと、京葉工業地帯の一環としての開発が進んでいることなどから町にとっては一大転換期にきているといえる。行徳地域も広範囲にわたる区画整理事業が行なわれ、水田の住宅地化により埋立地の工業化と共に京葉工業地帯に含まれて發展する可能性が強い。

以上の産業が各地に立地し發達したことには共通の位置条件が考えられる。①東京湾に面し、隅田川、荒川、江戸川など大河川の下流にひらけた低温なデルタに位置する。②江戸時代から浅海を利用して埋立を重ね、面積を増加した。③江戸以来、大都市圏地域としてその存在の直接の影響を受けてきた。④河川から引いた多数の運河を作りこの水運によって各地の交通が結ばれた。昭和に入っても浦安では船に頼り、それ以降も葛西、浦安地域はバス交通のみで、都心から12Kmの範