

業地帯の一部をなすと目されている。

東部の市街地や工場地帯の周辺には農地が広がり特に西部の沖積低地には整然と区画整理された水田が広がり、本町農業の中心をなしている。稲作以外に余りみるべき農作物はなく、仙台市の近郊にありながら仙台市場向けの野菜や花卉の栽培は盛んではない。就業の機会に恵まれ、兼業農家が多く、耕耘機等の普及率が高い。

### 3 結 論

多賀城町の都市化は、戦時中の海軍工廠の設置に端を発した工業化と仙台・塩釜両市の都市化の影響を受けた宅地化を主因として進展したと考えられる。宅地化と工業化は時期的にはほぼ同時に進行した。すなわち昭和17年の海軍工廠の設置と同時に附属住宅が伝上山、旭ヶ岡、鶴ヶ谷に建設され宅地化も進んだ。終戦により工廠は閉鎖され、工業化は中断したが塩釜の影響を受け、下馬、伝上山の宅地化が進んだ。33年以降工業が盛んになり、この頃から仙台の都市化の影響を次第に強く受けるようになり、多賀城駅周辺の八幡、旭ヶ岡地区を中心に宅地化が進行した。このように宅地化が進むと住宅地の最寄商店地区は形成されたが、多賀城駅から仙台駅まで約20分、本塩釜駅へ約10分の距離にある本町では中心商店街は形成されず、一部には比較的都市化の進まない農村地域を残し、仙台市の外縁部として複合的性格のもとで都市化の進んでいる地域である。

## 前橋市と高崎市の地理学的比較研究

長 浜 富 子

前橋市と高崎市はほぼ同規模の都市であり（人口：前橋198,745人、DID人口112,843人、高崎173,887人、DID人口88,189人、以上S40年、前橋233,631人、高崎193,073人、以上S45年）、地方中心都市として上位の階層に属しながら隣接して配置する点で（国鉄前橋駅・高崎駅間9.8km）全国的にも稀な存在である。国土地理院による都市分類では両市とも標準都市として規定されているが両市の基盤となる産業には異なるものがあると考えられる。一方、巨大都市東京へは両市とも100kmの距離にあり、改善された陸上交通路により強く結びつけられ、その影響もほぼ等しく受けているものと考えられる。以上のことから両市を取り上げ、両市間の関係及び性格について実証的研究を行ない、両市の性格把握の一礎石としたい。

両市の性格を明確にするために本論文では比較論的方法を使用することとし、国勢調査による人口統計資料を基にして両市の産業別人口構成比の比較、その全国市部合計の基準値との比較、巨大

都市東京に対しほぼ同じ条件下にあるとみられる北関東都市の基準値との比較を行ない、両市の性格の類似点、相異点を求めた。また両市の性格的把握の一端として通勤圏及び中学生の家庭を対象とするアンケート調査による商圈を利用した。

### 両市に共通する性格

1) 両市とも古くから発達し、巨大都市の拡大による急激な人口増加は受けず、人口増加速度は概して緩慢である。2) 北関東は在来工業である繊維、木工、食品工業を基幹として展開し高崎では車産産業も発展したが、昭和30年以後京浜工業地帯の拡大により、耐久消費財生産の機械工業や原料指向の食料品工業の進出が著しい。

### 両市で異なる性格

1) 商業機能は販売額では前橋が高いが、店舗及び従業者当り販売額、商圈では高崎が前橋を大きく上回っている。店舗及び従業者当り販売額の差は主としてデパートによるものである。高崎では交通機関と直結した商店街が形成されている。2) 前橋に卓越する行政機能と高崎に卓越する運輸通信機能は、他方の都市では著しく低い対照的な機能であり、各々が両市の代表的機能であることから両市の基盤とする機能は相異なる。3) 両市の基盤とする機能に附随して前橋のサービス業、金融保険業、不動産業の卓越にも著しいものがみられ、高崎との差は大きい。これらは公務と同様の傾向を示し、行政機能と密接な関係にある。4) 商圈及び通勤通学圏は両市で異なった方向へ伸び複合することなく両市を中心とする交通路線に沿って形成されている。以上の点から両市は概括的には類似的性格を示すが、その内部ではかなり異なる性格を示し、対照的性格を示すものとみられ、両市の競合関係は薄いと考えられる。これらから性格の異なる都市がいかに隣接していようとも、両者は競合することなく発展するのではないかということが推察される。さらに両市と同様な関係にあると考えられる各地の双生児的都市の研究を行なう必要がある。

## 房総半島南部館山付近の地理学的考察

——沖積世の地盤隆起に伴う地形形成を中心に——

花 田 真 知 子

房総半島南部に位置する館山平野は、北条地溝の一部をなしている。この平野は隆起による新しい時代のものである。以下、その形成過程をまとめる。