

5 これら土壌型と地形面の対応関係をみると、G t I・G t IIには火山灰土壌が、G t IIIには沖積土壌・グライ性土壌・火山灰土壌が、G t IVには沖積土壌とグライ性土壌が主として発達する。なお微地形と土壌型の対応は、本地域全体を通じて、一般化することはできないことがわかった。

6 本地域における土地利用の特色は、昔より畑作の比重が非常に高いこと、しかも明治以来、田畑比率にほとんど変化のないことの2点があげられる。これは主として、地形と表層地質に影響されて、地下水が深く、利水が困難なことによると考えられる。

7 本地域では、安政開港以前は、麦・雑穀を中心とした自給的穀作農業が営まれていたが、開港を契機として、養蚕業中心へと移っていった。この時の桑園化は、上流の山間部より始まって、明始末には中流域に及び、昭和5年の最盛時には下流域の一部を除いて全流域に及んだ。その後、桑園は1929年の世界恐慌、それに続く第二次大戦により減少したが、桑園率は現在をおよそ40.2%を示す。

8 現在の農業は、高等園芸・畜産の導入など、新しい動きもみられるが、依然自給目的の米麦野菜作と換金目的の養蚕業の2つの柱からなるといえる。

9 地形面と土地利用の関係をみると、G t I・G t II・G t IIIの微高地は桑園又は畑となり、G t IVの旧河床と、北流する支川からの引水が容易な下流域のG t IV及び高田川・丹生川の谷底平野面は水田となっている。

## 発展過程からみた川崎市の都市地理的考察

矢野道子

現在の川崎市の都市的性格を考察するために、その発展過程からみることにした。論文の構成は次の通りである。

### 序文

- |          |            |
|----------|------------|
| 第1章 市域概観 | 1 自然環境     |
|          | 2 社会環境     |
| 第2章 発展過程 | 1 工業化以前の川崎 |
|          | 2 工業化の過程   |
|          | 3 住宅地化の過程  |

### 第3章 川崎市の都市的性格

川崎市における今後の問題

私の川崎市についての興味の中心は、その地域的な発展過程がいかにか現在の川崎市のあり方に影響を及ぼしたか、あるいは、現在も及ぼしているか、ということである。すなわち川崎市の都市としての性格を把握するために、二つの観点から考察を試みた。その一つとして、時間的な流れの中の川崎市の変化をみる。もう一つは現時点での川崎市の平面的な地域性格をみようとした。前者が第2章、後者が第3章になったわけである。そして発展過程がいかにか現在の地域性に影響しているかを考えて2・3章を関連づけようとした。

工業化においても住宅地化においても一貫して川崎市のあり方を決定づける一要因となったのは、その形態と位置であった。

この狭長な形態は、古くから多摩川の治水の協議の必要から、また二か領用水などの村々間の水利慣行の確立などを通じて多摩川沿いの村々の結びつきが強まっていった歴史的背景をもっている。さらに大きな意味をもっているのがその位置である。東京に近く海陸の交通の便がよいという立地条件は以前から市の都市化に非常に大きな影響を与えてきた。特に最近10年ぐらいは、私鉄に沿って東京からの住宅地化の延長として市北西部に大量に人口が流入している。そして市の他地区の人口がある程度飽和状態に達していて停滞ないしは減少傾向にあるにもかかわらず、北西部のみは東京からの外部的な都市化の圧力によって人口が増加しつづけている。

この位置と形態は、南北方向の交通路を多く作り出し、その結果、東西方向の結びつきは相対的に弱い。従って、南部・中部・北西部へいくにしたがって地区毎に工業においても住宅・通勤状況等においても性格にかなりの差がみられる。北西部での人口の流入は、機能的にみれば東京都の衛星都市としての性格が強いといえる。しかしながら、川崎市は市として独立した大きな経済力をもっている。その代表が川崎港を中心とする南部臨海工業地区で、この工業地区はそれ自体独自の能力を有しており、そこへ通勤する川崎住民も多い。現在は東西方向の鉄道は南武線のみであるが、さらに東西方向の鉄道が計画されている。将来ともに川崎にとって工業が一番重要な産業であることはまちがいないであろう。しかしこれからは、ただ工業についてのみでなく総合的な都市計画を考えていかなければならない。工業用地・公害など工業に伴ってあらわれてくる弊害と直面しながら、限られた土地をより高度に利用していくことが考えられねばならない時にきているといえるであろう。