

地所有の執着が強く、遠距離へも到達時間、労力の不利をも省りみず耕地を分散所有し、日陰耕地よりむしろ半日陰または日向耕地面積の方が多く広く所有している。

7) 肥料は緑肥が最も多く使用され、化学肥料は下流域では労力と時間の無い農家が上流域では遠隔に耕地を分散している農家が施肥の労力の節限のために用いている。

8) 日陰耕地利用において如何に行なわれるべきかは冬の日照時間三時間以上であることを限度とすること。

## 横浜地方の輸出用捺染スカーフ 産業に関する研究

篠 崎 十 朔

I わが国における輸出産業の意義は、わが国の発展にとつて非常に重要な意味をもっている。ここに小規模ではあるが、輸出産業の一端を担っている横浜地方を中心に生産されている捺染スカーフ産業をとりあげて、その分布、生産構造を通じてその立地要因を明らかにしようとするのが本研究の目的である。

スカーフ産業とは、スカーフ・マフラー、ショール・ハンカチーフ等の生産販売に従事する製造業、手捺染加工業、販売業（輸出入業）等の総称である。本研究の対象地域は生産量、取引量ともに全国の90%以上を占める神奈川、東京（特に横浜が中心である）をとり上げて考察する。

II わが国におけるスカーフ産業の歴史は明治22年の横浜に始まり、その後関東大震災による神戸への移動、また太平洋戦争による二度の衰微を越えて、今日の横浜がその中心地としてあげられる。特に横浜はそのスタートが神戸より50年以上も早く、しかも現在のスカーフ製造業82の83%、輸出額91.3億円の95%、輸出量1218万ダースの97%を占めて神戸をしのぎ、横浜における唯一の地



場産業となつている。スカーフ産業が貿易港である横浜に集中しているということとは次のように考えられる。

横浜は明治以来生糸・絹織物の積出港として発展してきたこと、さらにそれらに関連する商業取引の中心でもあつたという市場性に恵まれたことが母胎となつたのである。その上に生産加工を可能ならしめる諸要素が約70年間にわたつて地場産業としてのスカーフ生産を支えてきたものといえよう。

Ⅲ 横浜地方のスカーフ産業に従事する業者は次のような業者がその生産の主要部分を担当している。すなわち、製造業、捺染業、水洗整理業の三業者である。スカーフ生産の総括者ともいえる製造業者は、かつて輸出業や捺染業に従事していたものが多く、また捺染業者が生産過程で最も重要な部分を扱い、それぞれの業者間には発生的にも、生産過程からも緊密な関係にある。各業者の分布表（略）によつて次のようなことがいえよう。各業者の分布はスカーフ産業の発展及び立地移動の方向を示している。これを分析することによつて本産業の生産構造を明らかにすることができよう。すなわち、かつて捺染業を営んでいた多くの業者の中心地域（捺染業のみでなく本産業の中心地であつた。）は、現在では製造業者の最も集中する地域となつている。大岡川の中流より下流にかけての製造業者の75%集中がそれである。このために捺染業の中心は大岡川の上流地域60%、帷子川地域16%へと移動を行なつており、生産の最終過程である水洗整理業者は、大岡川より移動して帷子川に68%の集中を示しているのである。実際に統計としてとれなかつたが、これらの移動は、太平洋戦争後の現象であつて、さらにこの数年来、捺染業者の帷子川への移動、そして水洗業者の相模川支流地域（相模原厚木）への移動傾向が顕著になつてきている。このことは必然的に大岡川流域の捺染業、水洗業の衰退と共に製造業者との分化を来してくることになる。

この移動の現象を促進する諸要因を分析する前に、ここで留意すべきことは本産業に従事する業者は資本が比較的小規模である（100万円未満50%、200万円未満25%）が、かなりその中で大きな資本力を持つ業者の移動が目立ち、そ



れに伴つて生産力の改善による小規模業者の立遅れが大きくなつてきていることである。まず本産業の原反は福島県の川俣の織屋から買入れられる。この原反に施す色柄、数量を決定するのに横浜の如き貿易取引地が海外市場との関連から優位性をもつてくる。したがつて本産業を支持するのは、加工のための水、染色後の乾燥及びその敷地・そして各業者相互間の生産上の依存関係による距離が本業の分布における重要な要素となつている。

(1) 水 染色、仕上に使用される水が染色の生命ともいうべきものであり、一方排液の処理、使用量が多量であつたことさらに仕上効果からも、濁りが少なく、鉄分、硫黄分等の混入していない水質で、豊富な自然流水が最適であり、必要不可欠の条件といえる。

(2) 乾燥 水と同様、製品の仕上り、品質の優劣には、清浄な空気が必要とされる。

(3) 敷地 水利、乾燥という二条件を備え、しかも乾燥のために、かなりの広さの敷地を要することからも、各業者の分化、立地の移動というものが、戦後の住宅化、あるいはその他の工業の発展に伴う流水、空気の汚染、市街地の膨脹による敷地確保の困難等の諸要因により促進されたといえよう。

(4) 各業者の距離関係 本生産はすべて注文生産であり、しかも納入期が短期間で限定されることから、僅かな距離でも、各業者の関連度が高いために距離的な制約を受けている。しかし、近年の交通機関の充実は、その制約を次第に除去して地域分化を可能ならしめる一つの働きを示している。

以上のことから、不十分ながら本産業の横浜における生産を成立せしめている諸要素により、本産業を考察してみたが次のような問題点が残されている。本産業が海外市場からの注文生産に全く依存しており、しかもその受注量のピークがクリスマスからイースターにかけて著しい。一方小資本で経営の出来る本産業の業者が乱立することが、市場の不安定さと共に大きな弱点となつている。このために、資本の蓄積も十分行われず、また労働力雇傭の面においても浮動的である。このために、現在、組合組織の強化、最低賃銀法の適用等対策



がとられてはいるが、さらに経営の合理化と海外市場の新天地の開拓が望まれる。(数字はいずれも昭和33年度末による)

## 地下鉄銀座線および丸ノ内線の研究

柴 山 孝 一

産業革命以後、資本主義経済の発展に伴い、人口の都市集中現象は顕著になり、それは必然的に交通機関を要求した。交通機関の進歩発達は、都市の存立を可能にし、地域分化を促進させ、都市を成長させた。市域の拡大に伴い都市内に於て新たな交通機関が要求され、馬車鉄道、蒸気鉄道、電気鉄道などが次々と登場した。かくして、人口 100 万以上の都市になると、市民の複雑な移動と相まって高速鉄道でなければ輸送需要を処理しきれないというのが、世界各国の経験からいえる言葉となつた。

地下鉄道は高架鉄道に比して、建設費が 1 km につき 13 億円乃至 20 億円という具合に、高くつくという欠点を持つが、都市美観の点から、又都市の地面の利用からも好都合であるし、その上直線的に線路を敷設出来るので高速度運輸の目的に適する。かような見地から、昭和 2 年、免許を受けてから 8 年後に、上野～浅草間 (2.2km) に本邦最初の地下鉄道が敷設された。9 年 6 月に至ってようやく新橋迄 (8 km) 開通し、14 年に現在の銀座線 (浅草～渋谷間 14.3 km) がようやく全通した。一方、丸ノ内線は、昭和 29 年 1 月池袋～御茶ノ水間が開通し、31 年 3 月淡路町、同年 7 月大手町、東京と順次開通した。そして、丸ノ内線最大の難工事とされた東京～西銀座間が翌 32 年 12 月開通し、更に 33 年 10 月霞ヶ関、34 年 3 月赤坂見付で銀座線と相互連絡し新宿迄全通した。かくして、東京都内には、現在、2 系統の地下鉄線が設けられ営業を行つているが、この地下鉄両線の動態から、都市交通の現状の一端をうかがい知ろうとす