

立川市の成立とその都市化

梶 田 一 二

1. はしがき
2. 立川集落の発生
3. 明治維新と立川村
4. 村制時代の立川
5. 町制時代の都市化
6. 市制実施と都市化
7. 立川駅北口大通商店街と三大デパート
8. 数字に見る都市化
9. むすび

1. は し が き

東京都下には島嶼部を除き、23区を擁する区政地域と、郡部すなわち南・北・西の三多摩地域には12市18町・3村が存在する。そのうち昼間人口の増加するのは（昭和30・35年の各国勢調査を通じて）千代田・中央・港・新宿・渋谷・文京・台東・墨田・江東の9区で他の14区は何れも減少している。都市では立川市、町村中では福生町のみが増加を示している。筆者は昭和38年に東京都教育委員会の委託を受け、東京都文化財総合調査団員の一員として北多摩郡南部の調査に従事する機を得たが、たまたま立川市が上述の如く昼間人口のユニークな現象に興味を惹き、但つは北隣の砂川町の合併のことも問題化していたので、事前の立川市の性格を究明することは意義あることとし、纏めたものである。

(2)

立川市は昭和15年12月1日都下では先輩の八王子市について3番目に、全国において170番目に市制を実施したものである。その疆域面積8.79km²,昭和37年10月1日現在全国市数559都市のうち面積の小なことは蕨市5.09km²,与野市8.30km²に次ぎ下位から第3位にある。1km²当り人口密度は大阪・東京・蕨・布施・尼崎・守口に次で第7位の大密度を持っている。それは先頃来盛んに行われた隣接町村の合併によって今日の多くの都市が著しく広範な市域に拡大したため、都市といっても周辺都市の非都市的な地域の比重が相当に高い。然るに立川市は明治22年町村制施行の際、独立した行政上の立川村の村制を実施して以来、発展に伴って大正12年町制を施行し、昭和15年市制を実施する充填的実質的成長をとげながら隣接町村との分合を行わず行政上の地域拡大を行わずに現在に至った点に本市の特性がある。

当市は東は国立町、西は昭島市、北は砂川町に接し、南は多摩川を隔てて南多摩郡日野町に限られ、ほぼ等辺四角形にも似た整った境域を成している。市のほぼ中央にある立川駅からは徒歩15~20分で市内の何処にも達し得る程度の狭域である。その中に人口70,928(昭和37年10月1日現在)密度8,069人であるが、全面積のおよそ25%が、米極東駐留軍の飛行場と基地になっているので、居住地域の密度は一層大きく10,746人となる。Fig 1は立川市の現下の市街図であるが、今日の成長を見た本市の発展過程とその都市化について考察したいと思う。

2. 立川集落の発生

立川の最初の居住者並にそれ等の文化については、ただ多摩川に沿った低地河岸段丘部から発見された縄文式土器と多数の石器・石鏃・土器の破片などによって推断されているのみである。⁽²⁾縄文式石器時代の住居跡には、敷石住居遺跡が次の3箇所に発見されている。柴崎町大和田第4号住居跡、同第5号住居跡、羽衣町3丁目向郷住居跡がそれで、床とした平坦な河原石は多摩河原に得



Fig 1. 最近の立川市市街景観 (立川市役所, 昭和38年発行, 2万分の1)

易く、段丘崖下の湧水その他の水にも便利であったことが居住地をこの辺に定めさせたものと思われる。

南北朝時代から足利中期にかけて凡そ百数十年間は今の柴崎町の西南端の崖上の景勝の地、多摩川を眼下に見下す標高80m、河岸段丘との比高およそ10mに立地する普濟寺を中心として発展したとされている⁽³⁾。

普濟寺は村の南縁の台地上にあって、玄武山と号し、臨濟派の禅宗、鎌倉建長寺派に属し、寺伝には貞和4年(1348年)物外和尚の開創といわれ、関東の名刹である。当時の鎌倉街道が普濟寺の前にその街道跡といわれる古道をはさんで人家が並び、多摩川渡頭の集落として、また一方普濟寺門前町としての繁栄の時代があって、立川の名称はすでに此頃用いられていた。平安時代末期から鎌倉時代にかけて、武蔵の各地に勃興した豪族武蔵七党の一族、立川次郎宗

(4)

恒が立川の地に住み、立川氏を名乗り、立川郷と称えた。⁽⁴⁾宗恒9世の孫重尚に至り近郷を併有して館を構え、北条氏に属して関東の一重鎮であった。そしてここに土着して鎌倉街道をおさえ、渡頭集落としても栄えたのであった。現在の普濟寺の境内は立川氏の代々の居館跡地であったと伝えている。

鎌倉時代から戦国時代にかけて地方武士は方1町ばかりの本丸の周囲に土塁を繞らし、更にその外郭に柵や隄壕を設けて居住地とし、戦闘にあたっては臨時に天喚を利用してこれに立て籠り、防備を施すのが普通であった。戦略上から見て当時は一騎討的な戦で弓矢を主とした戦争で、大した設備のなかったのが当時の築城の特徴とされている。すなわち城郭史の上から考察すると、ここは立川氏の居館であり、鎌倉時代の遺構であることが考えられ、土塁の位置も当時からのものとされ、現在普濟寺には表門左右各々30mばかりと200m余り隔てて裏側墓地のところに30mあまりの土塁の残象が見られ、東京都では旧跡に指定している。

徳川氏が江戸に幕府を開くと共に、多摩川の連崖比高10mを要した南北系の鎌倉街道の渡津における要衝性を失って、立川の宿場の性格も自づと衰退老境への一路をたどって行った。たまたま徳川氏によって江戸を基点としての東西系の甲州街道が多摩川に沿って西進し、この地の一端を通るようになって、一応宿場性を若返らせて宿場的形相をとり、やがて徐々に繁栄するようになった。徳川氏は武田勝頼が天目山に亡んだ際、武田の残党の多くが当処付近に土着したので家康は後患を憂えて幕府の天領とし、代官支配のもとに置かれてきた。

3. 明治維新と立川村

慶応3年(1867年)幕府が大政を奉還すると代官支配を離れ、明治政府のもとに蕪山県に移され、その後神奈川県に所属して、十二大区四小区と命名せられ、単に柴崎村と称した。明治14年村名を立川と改称、明治17年本村以西の拝島村まで10箇村を併合し、村役場を字中神に置き、本村はこれに所属した。明

治22年町村制施行に当り、本村は分離して独立の村となり、心源庵の地に村役場を建て、村会を選挙し、村長以下吏員を挙げ、法律勅令の命ずる範囲内において完全な自治村となった。明治24年東京府の管轄に入り、東・南・北・西の4多摩郡の設定によって北多摩郡に属して現在にいたった。その時の四周疆域は、東は谷保村青柳に接し、西は郷地村に隣り、南は多摩川を隔てて東光寺・四ツ家・日野・万願寺・石田・新井・田村の諸村に相對し、畑並に林地を隔てて国分寺村平兵衛新田および砂川村に連なっていた。その後四周に変革があって現在の如くなっているが、立川村の疆域は当時そのまま面積8.79km²を以て現在の立川市に至っている。

国会図書館所蔵陸地測量部発行2万分の1「八王子駅」図幅、明治15年測図同19年製版図によって立川関係地域を見ると、前記の名刹普濟寺の位置は武蔵野台地の南縁部多摩川の河岸段丘に臨む所にあつて段丘面とは凡そ10m内外の急崖を以て界している。立川の集落は普濟寺の背後に集落の大部分が散村形態を成しての分布と、西方にのびる拝島道に沿つての分布が見られる。台地の急崖下には至る所に湧水があり、これ等の水は根川となつて段丘面上を東南流して末は多摩川に注いでいる。段丘面はこの根川の水を灌漑用水として水田化が見られる。村落の北東にひろがる台地面は、大部分桑園となりまた普通畑も見られ雑木林も分布する土地利用から農村としての景觀がよく觀察される。Fig 2は前記の国会図書館所蔵の図に対して、明治28年修正とある図を入手し得たので茲に掲げた。前者と比較すると Fig 2には立川停車場が立川村落からはるかに離れた北方に設置され、停車場から甲武鉄道と青梅鉄道が分岐している新しい現象が補入されている。そして立川停車場の北側の道路沿いと停車場の西方の立川部落に通ずる道路の踏切地点に近く数戸の集落が立地発生しているのが新しく加つた現象で、その他は国会図書館所蔵図と何等の変化も認められない。Fig 2に見る東方府中を経てきた甲州街道は村の東方において左折し、南下して多摩川の河畔に出で日野渡船場を渡つて日野宿に通じている。前記の

(6)

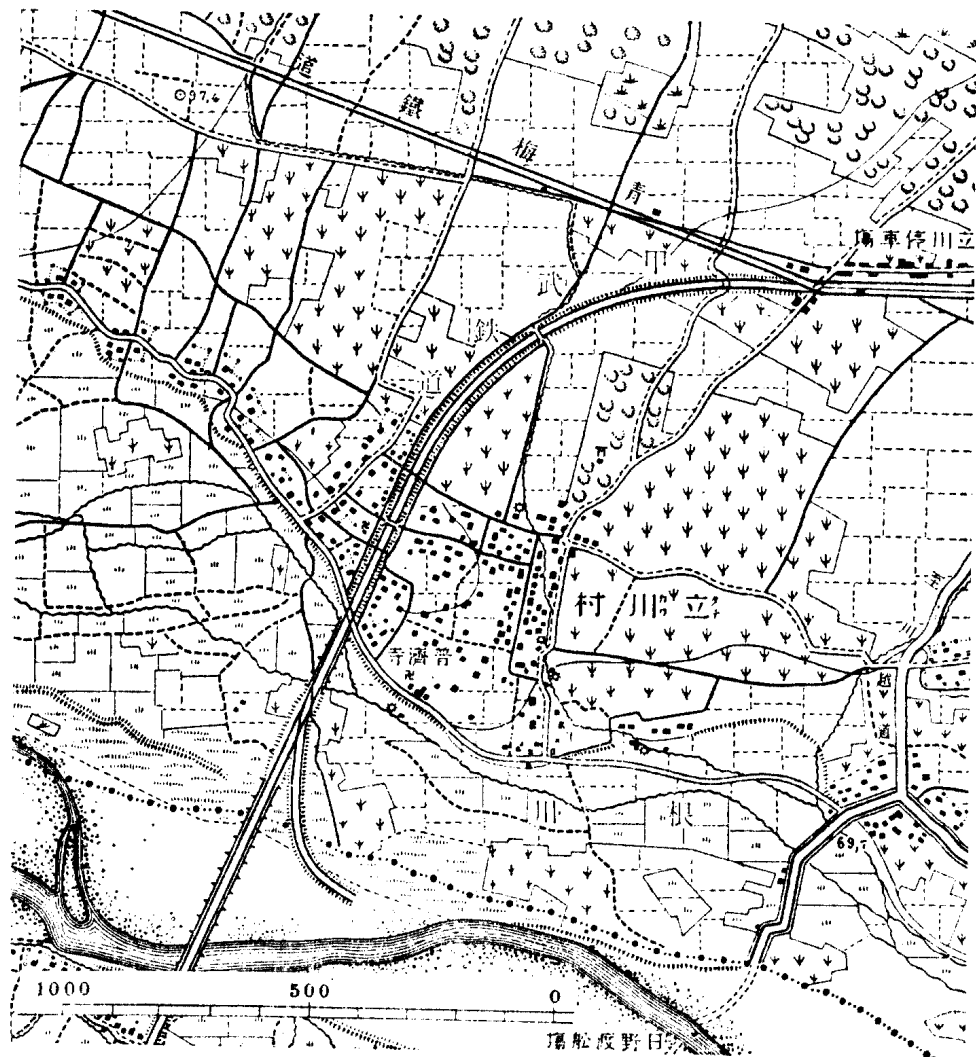


Fig 2. 立川村初期の景観（2万分1陸測図，明治19年測図，同28年修正）

左折の地点，追分地点で右折すると川越道となり北方の小川村を経て川越に達する街道で現在の羽衣町・錦町一円は桑畑になっている。

当立川村は武蔵野台地の南縁部に位置して，台地面は西北部が高く村域の西北部で海拔凡そ98mで漸次東南方に傾斜し，そこから1.5km，東南方の立川駅北口付近で84m，更にそこから1km余の東南部で標高80mとなっている。台地の南縁は凡そ8～10mの急崖を成して下って標高70m前後の平坦な河岸段丘面が台地と多摩川との間に西北から東南の方向に緩傾斜を持つ狭長な低地が展びている。

4. 村制時代の立川

立川の黎明 立川が村制を布いた明治22年、その年の4月11日近代化への天使ともいふべき鉄道、中央線の前身である甲武鉄道が新宿～立川間27.2kmの開通を見た。その中間駅として中野・武蔵境・国分寺の3駅が設置業務を開始した。路線のコースについても種々論議があったが、新宿を起点として青梅街道と甲州街道との中間すなわち和田・堀ノ内を経て西窪・関前から多摩川上流の堤敷に沿い小金井・砂川村を横切って、牛浜から西北に曲り、福生を過ぎ羽村に至る48kmを第1着とし、砂川から拝島を経て八王子に至る12km間を第2着とし、まず甲武馬車鉄道を敷設し、これが竣工後、漸次甲府まで敷設する計画で、資金30万円の甲武馬車鉄道会社を組織し、願書を東京府並に関係役所に提出した。時に明治17年4月22日であった。その後実測の結果建設の予算に異動を生じ、資本金35万円を以て明治19年11月10日新宿～八王子間に馬車鉄道建設の免許状下付を受けたが、その間に時勢はとみに変じ、汽車鉄道敷設の計画が諸方に勃興し、殊に甲武馬車鉄道に対する競争の勁敵は、沿道地方有志の計画にかかる新宿～八王子間に敷設せんとする甲武鉄道のあることを知り、資本金60万円に増額し、馬車鉄道を汽車鉄道に変更の願書を提出、新宿～立川間を現コースの如く最短の直線コースに、その他組織にも変更を行って資本金90万円に増額して21年3月31日本免許状が下付せられ、同年6月より着工、翌22年4月11日竣工開通を見たのである。馬車鉄道の計画を立てて最初の願書提出の明治17年より紆余曲折5年間、若し最初の計画通り馬車鉄道敷設がスムーズに進捗実現をみていたならば、或は立川市の今日の発展を成さしめなかったかもはかり難い。鉄道建設についてのこの紆余曲折こそ立川に幸運をもたらしたものと見える。

甲武鉄道開通 甲武鉄道の開通によって立川駅はターミナルの重要な地点となったが、間もなく鉄道は立川より八王子に延び、21年8月11日その開通を見、

(8)

鉄道業務を開始したのであった。

明治22年立川は村制施行，汽車鉄道の開通も見たが当時の村の機構・構造を知る基礎的数字を探めたが容易に見当らず，ようやくもとめ得たのが立川市史資料集⁽⁵⁾でその中から摘出作成したのが Table 1 で当時を知る貴重な資料として今後の変質・変貌を知る基礎材料である。

Table 1 のうち田・畑・宅地・山林等の村内分布の現象は田は台地下の多摩川の河岸段丘上に 100 %分布し，その他は台地上に前述の地形構造とよく一致

土地利 用の地目	面積			
	町	反	畝	歩
宅地	37	1	3	23
田	67	9	8	2
畑	329	7	3	24
山林	293	5	6	8
原野芝地	4	7	5	15
藪地			5	3
砂地	4	9	4	3
荒地	17	8	9	1
官有地	4	7	6	23
学校		1	5	26
社寺地	1	7	6	27
墓地		4	2	26
畦畔地	30	6	9	7
道路敷地	28	9	6	13
鉄道地	7	1	2	11
用水路地	3	9	9	21
悪水路地	11	3	9	5
堤塘地	11	0	1	20
土揚敷地	2	0	4	7
焼場			6	28
汚物捨場		1	6	11
計	858	6	4	4

Table 1. 立川村における明治24年現在の土地利用

している。当時の人口は 3,852 人に過ぎなかった⁽⁶⁾(Table 3. 参照)。Table 2. は前記の立川市史資料集第 2 集の中から摘出作成し

職業別	戸数
総戸数	545
自作農家	78
自小作農家	157
小作農家	125
商家	165
旅舎	2
飲食店	27
湯屋	2
理髪屋	8
蚕種製造業	2
中学校	1
小学校	1
巡査駐在所	2
隔離病舎	1
寺院	3
神社	3
水車場	7
撚糸水車場	2

Table 2. 立川村の明治24年現在職業別戸数

たもので，総戸数 545 戸とあるのでそのまま摘出し，職業別戸数を全部ひろいあげて表を作成，その集計では 586 戸となって 41 戸の差を生ずる。農業関係戸数表記の自作・自小作・小作の農家 3 種を合すると 360 戸，商家 165 戸から以下旅舎・飲食店・湯屋までを商業と見て合せて 196 戸，農業関係 61.4% 商業的職業 196 戸に理髪業も非農家であるから商業的職

業にふくめ 204 戸となり 35% となる。村とはいうものの自作農が少なく 21.7% に過ぎない。村としては非農家が多く商家 165 戸、旅舎・飲食店・理髪屋の多いのは、鉄道開通後僅かに 2 年であるが甲武鉄道の駅舎の置かれた影響によるものと思われ、都市的指向のあらわれと考えられる。

	男	女	計
本籍者	1,626	1,516	3,142
寄留者	390	320	710
計	2,016	1,836	3,852

Table 3. 明治24年現在立川村住民
(市央資料集に住民とあるのでそのままその語を使用)

次に前掲の立川市史資料集第2集 p. 103 によって住民表 Table 3. を作成した。住民(人口)総数 3,852 人で、うち寄留者 18.4% を占める点に特色があり、これは他地域からの入居者で、人口の社会的増加現象と考えられ、これ亦鉄道開通による新開拓地的傾向のあらわれと考えられる。なお本籍者・寄留者ともに人口性比が高い点も注意を惹く。

職業別住民を見ると Table 2. の職業別戸数におけるものと変った職業が出てくるが職業分類においても規制のなかった時代においてはやむを得ないことであるが、前記職業戸数を対比することによって地域の職業構成を理解するのに興味深い資料である。養蚕業が 466 人で最も多く Table 4. 中の学童を除いた職業住民 1,404 人に対し 33.1% が養蚕業に従事することになり、先にのべた明治15年測図、同19年修正同28年修正の 2 万分の 1 「八王子駅図幅」の立川地域の桑園の卓越、明治39年測図 5 万分の 1 「青梅図幅」 Fig 3. の中の立川地域にも依然桑畑の多いことに注意を惹くのであるが彼此比較して養蚕業の盛んなことは蚕種業者 2 戸が挙げられていたことからこの地域の性格を捉え得る如き感がする。職工の 271 人、漁業者 108 名、多摩川を漁場としてかく多数の漁業者の居たことは当時の

職業別	人員
養蚕業	466
農業	306
商業	206
職工業	271
漁業	108
銃猟者	9
神宮	2
僧侶	6
医師	3
産婆	1
官公史人	27
芸人	3
学童	280
男女	222

Table 4. 立川村の職業別住民

(10)

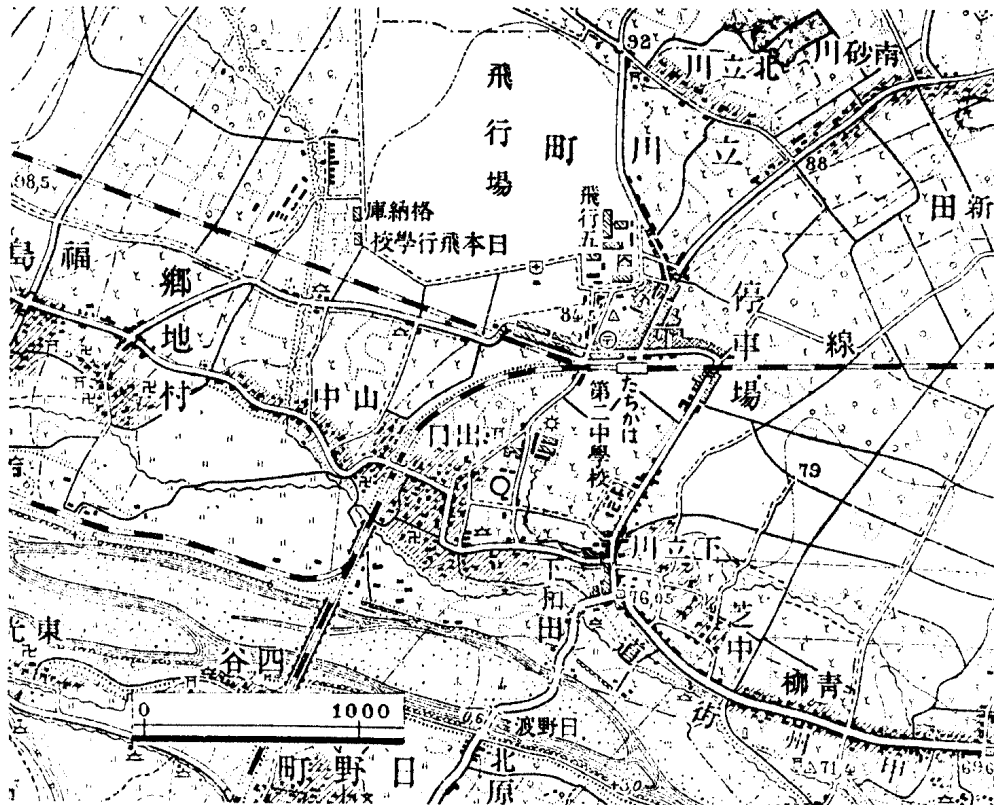


Fig 3. 立川村時代の地域景観（陸地測量部 5 万分 1 明治 39 年測図，大正 12 年修正測図）

多摩川の水産資源の価値を高く評価できると思う。Fig 3. は立川村地域のほぼ中央を東西に鉄道が横断して地域を南北に 2 分している。以下観察・説述の便宜上南部・北部としての地区名を用いることとする。図上南部の集落は台地の南端に近く東西に並んで立地し，そこには中山・出口・下立川・芝中・下和田など旧組名が残り，出口・中山の両組は現在の富士見町 4・5 丁目，他は柴崎町 4・5 丁目付近に該当するか。集落と鉄道線路までの間は桑畑または雑木林（地目山林）が大部分を占めている。線路の北部地区では飛行五連隊が置かれて広大な地積を飛行場が占め，格納庫や日本飛行学校があるが周辺は畑地や雑木林である。そこが開発されて現在の緑町の地となっている。北部での集落は駅前通からおよそ 200 m 北方の追分およびその道路筋と駅前から東西に伸びる道路にそって短距離間集落の立地が見られるが，鉄道開通後駅前並に駅前通りに発達を見たもので，駅を中心にして北部にのみ集落の発生を見るのは乗降口

が北側のみ的一方口で、南口が設けられず南部は封鎖状態にあることが読図される。南部は集落の密度からいってもまた立川の生い立ちからいっても立川の重点は南部にありながら駅口が南に開かれなかったことは南部の開発を遅れさせた一大原因で駅の南方一帯は現在の曙町1・2丁目で3丁目の所は図面で桑畑や雑木林として残されている。北部では前記の追分から先の一帯が現在の高松町である。

立川村発祥の地は南部の出口・中山の両組を貫ぬく青梅街道と中央線の立体交叉する所に陸橋があって中山陸橋と呼び、この陸橋付近が村制時代の立川の中心で、旧家もこの付近に多く種々の意味で立川村にとって話題になる陸橋であった。夏祭りや鎮守の祭礼の時などには付近の人々も此所に集まるという時代のもので、7月25日の天王祭の時には山中組の神輿がここを渡って出口組にある諏訪神社へ行く時など陸橋上は身うごきならず、橋畔には露天商が出て木立の間に祭の行燈が立てられ、村の中心的地位を持っていた。本村で最初の小学校は第一小学校の前身である柴崎小学校で、明治11年諏訪神社の傍に創立された。この付近が村のセンターであり揺籃の地であった。

立川駅北口の景観—古茶屋 歌人若山牧水が明治39年10月当時の一寒村立川駅の北口に降立って詠んだ“駅前の古茶屋さくら木のもみぢのかげに見送りし子よ” 駅前の古茶屋で色あせた赤毛布の床几に腰かけて、しばしの旅情にひたった駅前の数株の老桜と夕陽に映える紅葉、その下で無心に遊ぶ村童の姿、牧水の旅情のこの歌が表現する当時の立川は戸数320戸人口1,200武蔵野のひなびた駅前の景観、環境をよく象徴している。歌碑は現在雑沓の立川駅北口交番の傍らに建っている。

馬場吉蔵氏のスケッチでその頃の立川駅北口を描いた画数葉は当時の景観を知るに足るものがある。駅舎の北側には濡れ縁のようなものが取付けてあって、マント代りの毛布を引きかぶった客？ 縁に腰かけて待っている（待合室の代用）駅舎の左側東京寄りの位置に弁慶号を思わせる機関車の上部が一寸見えて

(12)

鈍く煙をあげている。下車したらしい3人の客が出て来る。右側に満開の桜が大きく描かれてある。これは後年「玉桜」と呼ばれ、駅の関係者や住民から親しまれたかなりの大木で、牧水の歌にある桜はこの木を詠んだものといわれている。まことに静かでのどかな駅前風景である。今は1日の乗降客多い日には20万人を吞吐する立川駅を思う時感無量である。同人の描写で「駅北口風景」と題した画は駅より北方を眺めたもので、2階建「塚善」という料亭とその傍らに大きな柳の木がある。駅前まで塚善は残っていたという。柳の木の下に乗合馬車が見えるが、これが6人が向い合って乗れる程度で立川～砂川間を土煙りを立て豆腐屋の吹くのに似たラッパを吹きながら2～3時間の間隔で発着する汽車に連絡して走っていたという。駅のぬれ縁で長時間待ちつかれた客が休む掛茶屋があって、客の姿が見える。左側に人力車のたまりがあって数台の駐車が見え、常駐していてこれが乗降客の足に大いに便利となったという。第3図の駅北口風景に駅前の現在のバス発着所の空地の所にあった旅館「あづまや」とその表通りが描かれている。あづまやは2階建て板塀に囲まれて門があり、向って右方に鍵の手に平家が出て道路に面した所が妻入になっていてそこが客引きの店頭になっている。通りには7人の人影と人力車に4輪をつけたような車を白馬に曳かせた馬車が走り、車上後方に紳士が乗り、前方に鞭を持った馭者が乗っている。車上の紳士は当時郡長をして羽振りをきかした時の砂川源五右衛門氏で、自宅から立川まで来るのにきまってこの馬車で駅に乗りつけたと絵に説明を付してある。

「所沢街道絵」というのがある。同じく馬場吉蔵氏の描写で屋敷をバックに1軒の草葺屋根のみすぼらしい家が描かれ前は広い空地になっている。木材を積んだ馬力車が休んでいる。車をつけたままの馬が飼葉桶に頭をつっこんだのと、袋入の荷を沢山積んだ馬力車の馬に飼葉桶を馬方があてがっている風景が見える。傍らに長い杖を持った旅人らしい(遍路姿?)人が1人草屋根の家の方に向って歩いている。その左側に用水がある。絵の説明では草屋根の家は昔

の人にはよく知られていた「八店」という屋号の立場茶屋とでもいえるめし屋である。砂川や所沢方面へ往来する荷馬車などの馬力が休み、馬を休ませ飼葉をやり、水を飲ませたりする。また立川へ用たしに来た人達が此処で休憩し、飯を喰い、または一ぱいやるといふ店であった。駅から 300m ばかりの所で、現在は米国駐留軍のフィンカム基地の正門前のロータリーの所で、所沢道と砂川道との追分の所にある「武蔵野」というすしやがこの場所という。駅から僅か 1 丁余の近い距離にありながら、その間にはもう畑があり「八店」だけが 1 軒はなれているので夕方ここまで来るのは淋しかったという。傍らの用水、これは野水とって、いわゆる武蔵野の「逃げ水」で森林地から流れて来る清らかな流水で、水量の多い時は道路をしたし、ぬかるみになって困ったといわれている。

府立第二中学校の創立 明治34年4月に都立立川高校の前身である府立第二中学校が創設開校した。府立第一中学校は現在の日比谷高校で名門中の名門校とされているが、その一中に次いで第二に中学が設立されたのが立川村であった。2番目の中学校を東京府下に新設するに当って八王子・府中・青梅・立川などと候補地があげられたが何れもが町制を布いている先進の町を措いて立川村に新設決定を見た理由を桜井三男現立川市長は次のように答えた。立川には女郎屋のなかったこと、この社会環境が第一の有力条件となった。第2に郡部の中心的位置の良好と既に鉄道が開通して通学にも至便と考えられたこと。第3に学校敷地を初代村長小川保一氏ほか2氏の寄附によってすみやかに敷地の確保ができたことなどが大きな牽引力となった。学校の位置は Fig 3. (明治39年度実測図) で知られるように、駅から近い場所にあるが設立5年後の学校周辺はなお桑園が広がっている。初代校長には森慎一郎氏が就任し、生徒募集のために校長は三多摩郡内を草鞋がけで勧誘して歩いた。入学生は全員寮に入寮せしめねばならぬ程、通学には不便な者が入学した。下宿させる便もないほどの寒村であった。のち次第に全寮教育が解かれ、大正期に入って寮は廃止され

(14)

た。

明治40年に甲武鉄道は国有となり中央線と改称された。

旧陸軍飛行第五連隊設置 大正11年陸軍飛行第五連隊とその広大な飛行場が北部の立川駅北口西北方に設置され、兵舎は立川駅北口近くに設営された。これを契機に飛行連隊を対象にした関係業者の進出によって駅前商店街が形成されて行ったことは Fig 3. (大正12年修正測図) によっても明らかである。しかし村の中心は前記の南部の陸橋を中心とした付近にあって、最初の小学校は明治3年に普濟寺境内に郷学校として村童40名を集めて開校し、明治8年所在地の地名を付して柴崎学校と改称、明治14年立川学校と改めた。校地は普濟寺から本村沢に移り、今の柴崎町2丁目と南から北に移動しているのは集落が北方へ漸次拡大されたためであるが明治・大正期を通じて小学校はこの一校のみで、現在の第一小学校がそれであるが、これによっても人口の増加に伴う住居・家

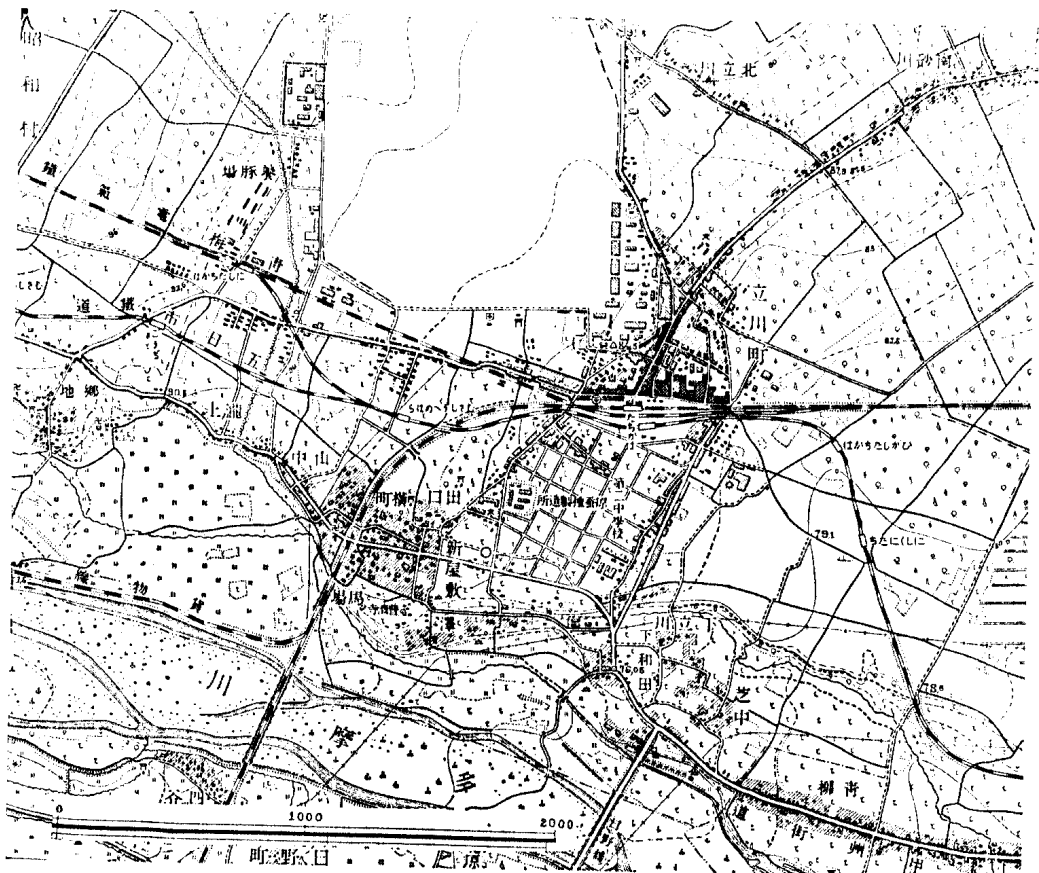


Fig 4. 立川町時代の地域景観 (陸地測量部2.5万分1, 大正10年測図, 昭和5年部分修正測図, 同10年鉄道補入)

屋の増加による都市化は遅々たるもので、人口も自然増加の時代であったといえる。

5. 町制時代と都市化

大正11年陸軍飛行第五連隊が設置された頃から人口は急に社会的増加を見、大正12年には関東大震災による住居を失った避難者の転住による社会的激増もあって戸数1,200戸を数え、人口6,000余人、村制施行当時の人口の凡そ3.2倍、戸数は3.8倍の増加を見た。ここに於て大正12年遂に踏切って町制を施行し立川町となったが、村制施行以来実に32年を要している。

諸機関の転入 大正13年には中野にあった東京府農事試験場が地を立川に選んで遠心的移動をなして当町に移って農事の研究指導に当り、次で東京府立種畜場並に養豚施設で日本一を誇った小安農園も亦同年新築工事の完成によって

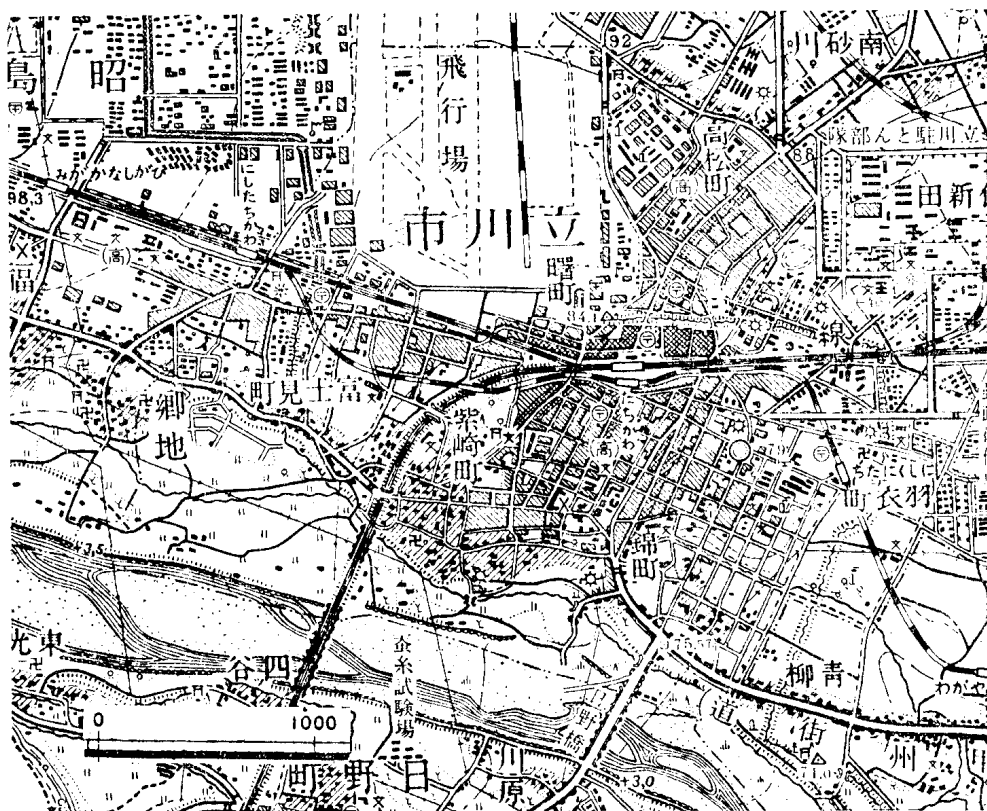


Fig 5. 同上 (地理調査所 5 万分 1, 明治39年, 大正10年, 同20年測図, 昭和12年修正測図, 同34年部分修正測量)

(16)

当町に移転を完了した。それに従来から研究・指導・取締りの任にあっていた蚕業取締所・蚕業試験場などと共に三多摩産業開発のセンターとして産業の伸長に偉力を加え、これに伴う転入移住も多くなり、人口の社会増の現象が急激にあらわれてきた。更に昭和3年には陸軍航空本部技術部が飛行第五連隊に隣接設置されると、これに関連する石川島飛行機製作所その他の大工場が町内並に周辺町村に設立され、これに伴ってその結果は北部の曙町地域が開発されて商家や住宅が増加し、現在の第二小学校の位置に校地3,264坪校舎2階建木造16教室、延建坪654坪、8学級390名の児童を擁して昭和4年9月2日立川小学校より分離して立川第一尋常小学校が開校されたのである。

三鉄道の開通と立川駅南口の開設 軍の諸機関・工場・府の各種指導機関の東京市街地よりの遠心的移動を受け入れた立川町は、三多摩地域のセンターとしての比重を増すに従って、その重要性が認められ、諸鉄道が立川を中心として敷設せられるに至った。即ち昭和5年3月には立川と工都川崎市とを結ぶ南武鉄道が開通して立川駅に結ばれ、立川駅設置当初から閉されていた南口が南部方面に向って開かれるようになり、これまでの北口のみ時代には南部は交通上の裏であり陰であって南部方面の開発発展は阻止されていた。更に同年7月には立川駅から五日市間を結ぶ五日市鉄道の開通を見て立川は4線の鉄道を集めて東京西部の交通センターとして益々その比重を大にするに至った。

Fig 4. は陸地測量部発行大正10年測図、昭和5年部分修正測図、同10年鉄道を補入したもので、昭和7年の五日市鉄道の開通によって立川駅が総ての鉄道を集めて鉄道網の核心的な地位が観察され、立川町内には立川駅のほかに南武鉄道には西国立駅と東立川駅が設置され、青梅鉄道には西立川駅、五日市鉄道には武蔵上野原駅が開設されている。Fig 3. は鉄道補入以外は昭和5年部分修正図であるから、立川南部の中央の地区は桑畑の中に計画的な井然とした街路網が設定されているが、集落は立川駅西方の踏切を渡った南方への道路沿いと支道の一部とに街村形態の集落立地が見られ、原蚕種製造所や柴崎小学校が

あり、町役場はその南方にあって、新屋敷・出口・横町・山中の地区はほとんど変化が見られず、旧村形態を留めている。立川駅東方のガード下をくぐって南にのびる道路沿いに街村的に集落が立地してその南方に府立第二中学校がある。立川駅北口から出て西の踏切を踏切った通りと前記の東のガード筋とに新しく集落が発生し、この両者の中間地帯で南部のうちで駅に近接する場に在りながら集落の発生景相が観られないのは、乗降口が一方的北口で南口のないことが南部の発展開発を阻止していることがよく考察される。

立川駅南口の開設と南部の都市化～小学校の増設 昭和5年南武鉄道の開通と同時に立川駅南口の開かれたことは既に述べたが、南部地域の柴崎町が Fig4. において桑園の中に井然と地割された街路網が見られたが、Fig5. においては更にその東方隣接の錦町・羽衣町にまで地割が行われ、西方の富士見町に於ても計画的街路設定の初象が観察され、南部の著しい都市化現象が見られ、なかでも駅南口前面の柴崎・錦の両町が都市化が進み、かつての桑園が市街地化して家屋が充填している。このことは人口の急激な増加となり、学童の増加を来たして昭和12年1月8日立川第二尋常小学校(現在立川市立第三小学校と改称)を錦町3丁目に児童483名を以て新設開校し、さらに間もない昭和15年11月25日南部の富士見町4丁目に児童589名を以て第四小学校を設立開校し、2日後の同15年11月27日に北部の高松町1丁目に児童573名を以て第五小学校を設立開校した。

6. 市制実施と都市化

大正12年町制を実施した立川町は何等隣接町村の合併を行うことなく独自で昭和15年12月1日世帯数6,552、人口34,729人を以て遂に市制を実施して立川市となったのである。

明治3年(1863年)立川第一小学校の前身郷学校を開設してから第二小学校が北部の曙町に新設開校した昭和4年(1929年)まで66年の長年月を経ている。

昭和年度	世帯数	増減数	人口	増減数
15	6,552	—	34,729	—
16	7,249	697	42,167	7,438
17	7,935	686	46,858	4,791
18	8,620	685	56,860	10,002
19	8,776	156	60,000	3,140
20	7,872	(-) 904	34,586	(-) 24,514
21	9,245	1,364	39,921	5,335
22	10,373	1,132	45,302	5,481
23	11,975	1,602	50,512	5,210
24	12,107	122	51,426	914
25	12,319	212	53,015	1,589
26	12,689	370	54,493	1,478
27	12,969	280	55,883	1,390
28	13,561	592	57,861	1,978
29	14,119	558	59,948	1,687
30	15,019	900	61,995	2,447
31	15,601	582	63,373	1,378
32	16,138	537	64,753	1,380
33	16,474	336	65,560	810
34	16,885	415	66,736	1,176
35	17,423	539	67,969	1,233
36	18,285	862	69,756	1,787
37	19,016	731	70,928	1,172
38	19,185	169	72,796	1,868

Table 5. 立川市市制施行後の世帯及び人口とその増減

さらに8年後の昭和12年に第三小学校の前身である立川第二尋常小学校が新設開校されたが、その後3年にして昭和15年に第四・第五の2校がほとんど同時に設立をみたとは只々驚嘆するほかはない急激な人口増加現象である。Table 5. に見る如く人口の急激な増加は住宅の不足を告げ、昭和13年立川町営軍事労務要員共同宿舎を設営して82世帯を収容した。また同年前記と同じ目的で2階建2棟を建て世帯を収容している。

昭和16年には既に支那事変が勃発しており、つづいて昭和年大東亜戦争となり、軍需工業がいよいよ殷賑をきわめて「軍都」のコースを一筋に発展し、昭和18年には陸軍獣医資材廠住宅として曙町3

丁目に71棟280世帯と4戸建20棟80世帯とが建てられ、陸軍軍属勤務者公舎が設営された。その年都営住宅として羽衣町1丁目から3丁目に瓦葺平家4戸建て250棟1,000世帯収容の住宅ができ、その周辺にはそれぞれ個人住宅が立ち都市化を一層促進した。

Table 5. は市制施行後の世帯数並びに人口とその累年増減である。昭和15年から19年迄は、増加の一途を辿り19年までの3年間は毎年凡そ700世帯の増加を見、18年の人口10,002人増を最高とし、19年には戦争いよいよ激化の中に

世帯・人口共に僅かながらも増加をみている。

20年の終戦の年には世帯数で904、人口で24,514人の大減少を見、市制施行年時の人口34,729人近い数に激減してその振出しに戻っている。終戦の翌21年には終戦年時の減少世帯数を取りもどしてなお460世帯の増加を見た。これに反し、終戦年に人口24,514人という大減少を来したのは、戦争激化に伴う疎開のための減少で、世帯数の減少が比較的少いのは老幼婦女の疎開の多かったためである。高松町には石川島飛行機製作工場ができて急激に都市化が行われ、人口増加を見たために15年11月第五小学校を開設、その後も学童増加の一途をたどっていたが、次のような報告⁽⁵⁾がある。

昭和20年4月4日大東亜戦争による至近弾十数発を受け校舎大破、学校付近罹災家屋多く、児童死亡5名、疎開者多くなり、児童数250名とある。これは一例であるが、これ等の脅威によって前記の如き大疎開となったのである。

三私設鉄道の一斉国有化 戦争激化の昭和19年には青梅・五日市・南武の三私設鉄道は全部国有鉄道となり、立川市に集る鉄道は総て国営のもとに能率の向上と最大機能を発揮する運営が行われるように機構が革新したのであった。

終戦と米駐留軍基地 終戦と共に旧飛行五連隊および飛行場は米軍の一大空軍基地となり駐留の将兵や軍属などの家族が居住して国際性の豊かな基地の町として変貌変質を見た。昭和26年にはわが陸上自衛隊立川駐屯部隊が立川市の東方曙町と国分寺町とに跨って立地しているが、位置上立川市に関係が深く立川駐屯部隊の名を成している。

立川の米軍基地は極東空軍最大の基地といわれ、この基地には完全武装した兵士200人が乗れるグローブ・マスターや2.5倍の積載量を誇るカーゴ・マスターなどの巨大な飛行機が翼を休め、ジェット機や多数の飛行機がすさまじい爆音を立て、為に学校や病院などは防音装置の施設によって漸く授業等を成し得る状態である。立川は極東米空軍輸送の中心地として毎日数百人の乗降者があるという完備したターミナルと東洋一と称される諸施設は国際空港として、

(20)

また航空機の整備工場として特殊な性格をもち、基地内には学校・病院・映画館などがあって、基地に直接関係する日本人従業員数1,000余人を数える。その他直接間接に駐留軍に依存して生計を立てる者も多く、国際性の豊かな都市を成している。

三多摩の核心立川 立川市はその位置三多摩の中心に立地し、古くから交通上三多摩の核心といわれてきた。

国鉄の客吸引力 Table 6. は立川駅に集まる中央線・南武線・青梅線・五日市線の国鉄線の各1日における電車発着回数並にその車輛数であるが、中央線は上り160回で1,420輛、下りは114回で679輛、立川どまりが10時から始まり以後回数を減じて57回、570輛を減じた運転で、上り電車に比重が高い。南武線では上り回数58回、車輛数232輛、下り回数60回、車輛数212輛。青梅線上り、下り回数ともに77回車輛数下り308輛、上り302輛である。五日市線は上り回数16回、車輛数64輛、下り回数23回、車輛数88輛となっている。南武線も中央線に似て、上りが比重が大であるが、青梅・五日市線は下りに比重が大なのは注意を惹く。1日中の発着回数総計642回、車輛数3,875輛が客を運んでいることになる。

昭和36年度1日平均乗降客数立川駅113,731人、吉祥寺駅151,804人、中野駅151,361人、荻窪駅132,099人で中央本線30駅中、神田・御茶の水・水道橋・飯田橋の4駅を除くと第4位である。⁽⁶⁾なお立川駅助役の談によれば、最近の最高乗降者37年9月1日乗車101,750人、降車107,349人、計209,099人、ほかに定期券92,000人を入れると301,099人、途中下車28,874人、総計329,973人。最低乗降者は同年1月30日で118,055人、年間通じて1日平均15万人と算定しているから、前年度に比し3.6万余人増加している。なお競輪開催中は毎日約1万人増加する。駅南口と駅北口との乗客取扱の比は40対60%であるという。なお昭和36年度の南武線西国立駅の1日平均乗車客2,950人、降車客2,957人、計5,907人が乗降している。青梅線西立川駅においての乗車客3,405人、降車客

1. 中央線

上り		時 刻	下り	
車輦数×回数			車輦数×回数	立川どまり
輛回輛			輛回輛	
7×2=14	4		7×2=14	
7×6=42	5		7×3=21	
10×1=10	6		7×7=49	
7×9=63				
10×6=60	7		7×8=56	
7×10=70				
10×11=110	8		10×7=70	10×3=30
10×7=70	9		3×1=3	10×4=40
10×9=90	10		3×5=15	10×7=70
10×6=60	11		3×5=15	10×6=60
10×5=50	12		3×5=15	10×4=40
10×5=50	13		3×5=15	10×6=60
10×7=70	14		7×5=35	10×2=20
10×9=90	15		7×5=35	10×2=20
10×7=70	16		7×4=28	10×2=20
10×9=90	17		7×6=24	10×3=30
10×9=90	18		7×5=35	10×3=30
10×9=90	19		7×5=35	10×3=30
7×9=63	20		7×6=42	10×3=30
7×6=42	21		7×5=35	10×2=20
7×8=56	22		7×6=42	10×3=30
6×7=42	23		7×6=42	10×2=20
7×4=28	24		7×4=28	10×1=10
	1		7×1=7	10×1=10
160回 1420輛	計		114回 979輛	57回 570輛

2. 南部線(立川—川崎)

上り		時 刻	下り	
車輦数			車輦数	
輛回輛			輛回輛	
4×2=8	5		4×2=8	
4×5=20	6		4×5=20	
4×4=16	7		4×4=16	
4×4=16	8		4×4=16	
4×3=12	9		4×3=12	
4×2=8	10		4×2=8	
4×3=12	11		4×3=12	
4×2=8	12		4×2=8	
4×3=12	13		4×3=12	
4×2=8	14		4×2=8	
4×3=12	15		4×3=12	
4×4=16	16		4×4=16	
4×4=16	17		4×4=16	
4×4=16	18		4×4=16	
4×3=12	19		4×3=12	
4×2=8	20		4×2=8	
4×3=12	21		4×3=12	
4×3=12	22		4×2=8	
4×1=4	23		4×2=8	
4×1=4	24		4×1=4	
58回 232輛	計		60回 212輛	

3. 青梅線 (立川—青梅・永川)

下り		時 刻	上り	
車輦数			車輦数	車輦数
輛回輛			輛回輛	輛回輛
2×1=2	4			4×4=16
2×1=2	5		2×2=4	4×4=16
4×1=4				
4×5=20	6		4×5=20	4×5=20
4×5=20	7		7×3=21	4×5=20
			4×4=16	4×3=12
4×5=20	8		7×5=35	4×4=16
4×3=12	9		7×4=28	4×2=8
4×5=20	10		2×3=6	4×2=8
4×4=16	11		2×4=8	4×1=4
4×4=16	12		2×4=8	
4×4=16	13		2×4=8	
4×4=16	14		2×4=8	
			77回 308輛	計 77回 302輛

4. 五日市線(立川—五日市)

他に拝島五日市がある。

下り		時 刻	上り	
車輦数×回数			車輦数	
輛回輛			輛回輛	
2×1=2	5		4×1=4	
4×2=8	6		4×1=4	
4×2=8	7		4×3=12	
4×1=4	8		4×2=8	
4×2=8	9		4×1=4	
	10		4×1=4	
4×1=4	14		4×1=4	
4×1=4	15		4×1=4	
4×2=8	16		4×2=8	
4×2=8	17		4×2=8	
4×8=32	18		4×1=4	
2×1=2	23			
23回 88輛	計		16回 64輛	

Table 6. 立川駅国電発着回数並にその車輦数

(昭和38年1月現在)

(資料は鉄道時間表並に立川駅助役室の協力により作成)

(22)

3,448人計6,853人, 合計12,766人に達している。前記の立川駅36年度1日乗降客数を合せると, 総計126,491人となり, 38年の1日平均15万人の算定に従えば国電客17万人内外と想定される。

バス交通 以上鉄道各線に脈絡して乗合自動車は現在都営バス・立川バス・京王帝都バス・西武バスの5経営体があって, 各運転路線と立川駅発着回数は, 都バス2路線79回, 立川バス68線路1,529回, 京王帝都バス14路線回数不明。バスに関しては概略であって正確な統計は得られず, 乗車人員は都バスの1日1,957人が得られたに過ぎない。立川市役所市民室調査昭和31年現在バス路線

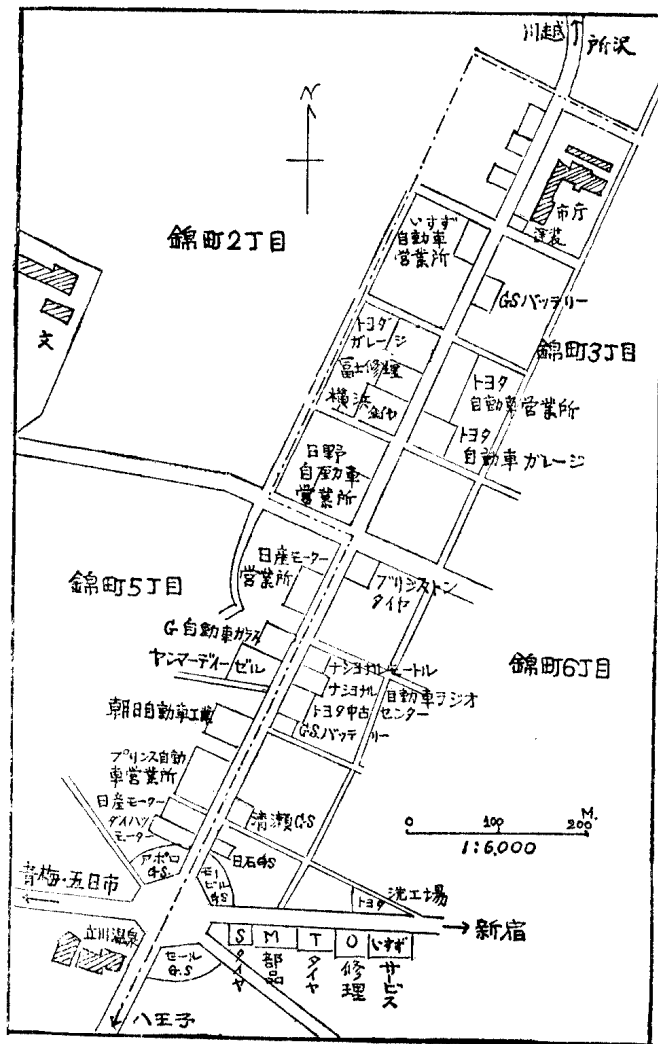


Fig 6. 立川市の自動車街 (昭和38年3月現在)
道路は縮尺によっているが店舗の間口は
実測によらず関係的位置と配列

24線とあるから, 現在の68路線は驚くべき発展でバスによる乗降客数は相当数に達する見込みで, 鉄道およびバスによるもの併せて15万内外の人が立川駅南口および北口から吞吐されて市中を交流しているわけである。更に当初に述べたように昼間人口10,195人増は都下においてその例を見ない都市で, これ等の諸人口の流れは立川市の発展的都市性格の上に大きく影響していることが知られるのである。

自動車街 本市が都下中部の交通の中心であることは既に述べたが, 特に本市の東南部錦町の一角において, 東西交通の幹線である国道第20号線 (甲州街

道) および都下西部の主要交通路を集めているために一般自動車はもとよりトラック等の自動車交通が輻輳し、歩行者の人かげはなく、自動車専用道路の観がある。この地点は東京～甲府間における自動車の給油に修理に整備に好個の位置にあるために、上記の自動車諸営業に着目して、Fig 6. に見るようにわが国の代表的自動車会社ならびに石油会社などが競って道路の両側の畑地に事業所や店舗を建て市街地化する傾向が著しい。今後ますます増加発展して独自の地域色をかもし出すものと思われる。

7. 立川駅北口大通商店街と三大デパート

立川駅北口商店街 駅北口前広場から大通商店街、駅前から 300m ばかり先の米駐留軍フィンガム基地のゲイト近くの三叉路までは中央にグリーンベルトを持ち、両側に並木のある広い通りがつづき、両側は近代的な高層建築がたちならび、フィンガム基地のゲイトの手前の曙橋まで僅か 200m 位の距離間において両側に昭和36年に開店した7階建ての銀座デパートがあり、その先に昭和31年開店の伊勢丹デパート支店これまた7階、これに向合って東側に中武デパート7階、何れも鉄筋コンクリートの近代建築の三大デパートが鼎立して共に栄えている。店内の商品は種類も量も多く陳列の様相も新味を出し、都内の名店の販売部もあって店内は客で雑沓し賑わうムードは到底人口7万余の小都市のデパートとは思われない。銀行支店・証券会社支店なども駅前大通の商店街に集まり、商店は北方所沢に通ずる高松通り展びている。駅前の銀座デパートの所を左に曲った通りが「銀座」の呼び名を持つ商店街で、立川駅に南口の開かれなかった時代は南部の住民はこの通りを経て西方にある踏切をわたって南部方面に出たもので、南口が開設された今日でもこの踏切の交通量は増加する一方で、その踏切は中央線と青梅線と五日市線との3線の踏切であるために交通遮断時間が長い上に遮断頻度が高いのでラッシュ時の交通量と混雑を避けるための立体交通の要を痛感させる。市の南部と北部との交通連絡を遮断する立

(24)

川駅並に線路が城壁の如く横わっていることは、市民生活の不便を思う時公道としての地下道又は陸橋の建造の要を切実に痛感する。この迂廻路となった所が銀座通としての商店街を形成し、その商店街の入口に建ったのが銀座デパートの名となったのである。筆者は調査中南北連絡上距離的にも時間的にも迂廻路となる上記の道を避けて、駅の入場券を買求めて駅構内の地下道によって交通して時間を有効にしたことは一再ではなかった。

南口駅前商店街 北口駅前大通商店街に対し、南口の景相は余りにも対照的である。南口駅前極めて狭隘で市内循環バス1台の回転操車が漸くで停車して時間待ちなどする空間もなく、バスが南口に到着客を降し直ちにバック客を乗せて折返し発車する現状である。北口を基点とするバス68路線に対して市内循環ただ1路線があるに過ぎない。市内循環といっても南部だけの循環でこの1事によっても南口と北口とは余りにも対照的である。これは南口は開設を予期せず閉された駅裏として最近に及んだためであって、駅の出口から直ちに商店街となって道幅の狭い商店街が南に伸び、間もなく東西にも展びているが、道路の狭いためにアーケードもなければ商店街の近代化への曙光も認められない、立川駅乗降客の40%は南口を利用するというが、速やかな南口駅前の再開発近代化が期待される。ともあれ鉄路以南の南部地域は立川市発祥の地であり、母体であって旧村地域にはスギ・ヒノキなどの生垣を繞らした大木の屋敷森を持つ旧家の屋敷構えもあり、その間に新住宅も見られる静かな住宅地区や、モダンな新庁舎をはじめ公民館・図書館・公会堂・検察庁・簡易裁判所・各種試験場など官公署のある行政的・文化的地区である所に地域性がある。

二つの歓楽街 立川市の歓楽街特にバーに就て見ると、バーには2種類の組合がある。1は立川バー組合、他は立川バー同業組合と称し、前者はオンリー米駐留軍人対象の業者で、現在組合員61名、一時100名に達したことがある。組合員1人1軒で61軒のバーには1軒平均15名の女子従業員がいる(立川署調)。この業者は全部立川駅北口側に限られ、北口盛場・駐留軍基地のゲイト先の曙

町・高松町盛場などに集団している。米兵対象であるから看板その他が英字で、夜のこの界限は特別のムードをかもし出す。時間的にも夜おそく賑わうのが常である。それは基地内にはクラブがあって厚生施設が行き届き、安値に飲酒もできる。クラブ内に欠くものは女性である。ためにクラブでの飲酒後第2次の遊興にバーに来るのである。朝鮮事変の頃はすばらしく繁昌したという。現在でもペイデーからその後の数日は特に賑わうという。こんな所に基地を持つ立川市の一面がある。

後者の立川バー同業組合は日本人対象のバーで組合員120名120軒あるが地域的に駅南口中心に分布していて、女子の従業員も1軒2～3名で地方の中小都市の場合と変わらないが、客種は市内の者よりも市外の者が多く宵には賑わうが、夜の9～10時には客の姿が少なくなり、やがて森閑として閉店するという所に帰途の乗物や時間を気にする客種は立川市における昼間人口増加による性格の一面がかかる業界の面にも現われている。北口側のバーに客が現われる頃、南口の客は引揚げて行く時間的差異も両者は対照的であるといえる。

8. 数字に見る都市化

以上立川市の成立発達過程について述べたが、数字的に見る資料はTable 7.にある。

昭和27年以前のもものは入手困難で、不完全ながらこの資料を得たことは幸であった。戦災疎開人心の不安定、加うるに建築資材入手の困難から漸く脱して建築がはじまって間もない頃で、この年次以後で一応大要を把握し得るからである。新築とは反対に取り壊されて坪数の減少した地域もある。各町とも戸数が増加し家屋密度が高度化したことが考察される。明治22年村制実施以来75年間面積は拡大せず同一面積内に昭和27年以降8,775棟の新築を見たのであるから正に填充性の都市化といえる。

Table 8. は都市化状態を見るために農業経営上における年次変化を観察する

年次	町名							合計 建坪数	合計棟数
	富士見町	柴崎町	錦町	羽衣町	曙町	高松町	坪		
昭和27年	3,551	2,879	2,136	(-)1,682	3,786	1,732	13,402	745	
28	1,494	2,224	3,512	1,601	3,093	3,839	16,218	1,815	
29	2,066	(-)145	4,712	2,562	5,636	3,351	18,182	887	
30	1,746	1,747	2,733	1,951	3,908	3,047	15,132	549	
31	1,399	435	1,231	5,497	931	3,077	12,570	563	
32	748	1,747	2,731	1,567	2,659	514	9,966	444	
33	1,925	1,138	2,081	1,358	1,787	1,729	10,018	1,323	
34	1,682	910	2,225	1,203	3,316	742	10,078	341	
35	1,053	1,464	1,921	1,275	1,901	1,380	8,994	339	
36	3,753	4,227	3,577	(-)104	1,728	3,611	16,800	647	
37	4,615	884	2,281	2,537	8,440	487	19,244	1,122	
計	24,487	18,510	29,140	17,765	37,185	23,517	150,604	8,775	

Table 7. 立川市における年次別新築家屋建坪数と全市新築棟数
(立川市課税課資料により作成。(→)は取毀による減少)

昭和 年度	総農家 戸数	専業	兼業		経営耕地						種類別経営耕地(単位畝)			
			総数	第1次	第2次	~3反	3~5反	5反~1町	1~1.5町	1.5町~2町	総数	田	畑	果樹園
25	342	81	261	93	178	141	74	97	25	4+1	13,463	3,915	8,843	704
28	254	53	201	100	101	97	67	76	11	3	11,485	3,872	6,927	684
29	291	99	192	99	104	136	66	72	12	2	11,640	4,039	7,004	596
30	290	125	165	76	89	144	64	65	11	3	14,541	4,048	6,555	595
31	298	120	178	91	97	144	64	75	8	2	11,411	4,155	6,545	709
33	270	39	231	26	205	127	55	70	11	2	10,693	4,208	5,667	818
34	255	44	211	65	146	122	52	69	8	2	10,218	4,108	5,451	659
35	249	39	210	70	140	117	53	67	9	3	10,090	4,111	5,340	639
36	229	44	185	34	151	106	49	60	9	2+1	9,317	3,972	4,626	719
37	208	40	168	56	112	95	50	52	9	1+1	8,567	3,884	3,982	701

Table 8. 立川市における年次別農業経営状態の推移。
(立川市産業課資料により作成)

ため資料を課長の協力を得て(年次変化中昭和26・27・32年次の各資料は発見されず)一応本表を作成したが、都市化に伴う農家総数の大減少、専業農家の

減少と第1次兼業および第2次兼業農家の一時的増加も、結局は兼業農家も漸次減少し、経営規模も零細化する。耕地の宅地転用は、田は畑の水田化による多少の増加もあったが12年間に田は1%減少しているのに対し、畑は55%減少しているのは宅地への転用で都市化し、先の8'775戸の大部分が転用宅地に建てられて都市化へと発展したのである。

明治22年村制施行以来75年間隣接地との町村合併を行わずして最近に至ったが38年5月1日旧殻から脱皮して北隣の砂川町（面積14.5km²、人口19,901人）を合併した。今後首都圏の一環として立川市の都市構造に大きく変化のあることが予想される。

9. む す び

1)立川市の前身は武蔵七党中の立川宗恒並にその後裔の居城にはじまり、普濟寺の門前町、鎌倉街道の多摩川渡河点として、城下町・門前町・渡頭宿場の機能にはじまる。

2)江戸時代になり、南北系の交通路としての重要性を失い、ために衰退、天領となる。東西系の甲州街道が開かれて、多摩川の渡河点はやや東に移って宿場性は復活を見た。

3)明治維新後新政府下に葦崎県に属し、次で神奈川県に所管が移った。その間村の疆域にも変化があって、明治22年町村制施行に当り、現在市の行政上の疆域を以て完全自治村の立川村として東京府に所属した。

4)村制時代甲武鉄道開通、府立第二中学校の新設開校、陸軍飛行第五連隊の設置等によって寒村は将来発展への曙光を見た。

5)町制実施と共に中央から郡部指導のための諸機関の遠心的移動による転駐開設、私鉄青梅・南武・五日市の3鉄道を相踵いで立川駅に集めて開通した。これによって三多摩の核心的性格を加えて発展、都市化現象への胎動、機運上昇遂に第2次大戦の初期に市制実施にまで発展した。

(28)

6)大東亜戦争への発展に伴い軍都的性格を強め、急激な人口増加により、立川駅集中の中央線ほか私鉄3線は一気に国営となり、交通機構いよいよ上昇都市化現象ますます顕著となる。大戦の激化と共に疎開により人口減少、終戦時には人口半減した。

7)終戦により米軍駐留航空基地となり、国際性と駅北口前大通りの近代化、三大デパートを擁した商業センターに発展を見た。

8)村制実施から75年間行政疆域を括めず家屋・人口の充填的高密度への都市化現象も限界に達し、理想的衛星都市建設への構想は隣接砂川町合併によってその実現を見んとしている。

本調査に当って東京都教育庁文化課の方々並に立川市長桜井三男氏をはじめ山田良治・新藤岩吉・川島時十郎・関口馨・石井雄三郎・鈴木健一の諸氏など多くの方々にお世話になった謹んで謝意を表する。

参 照 文 献

- (1) 東京都：第15回東京都統計年鑑（昭和40年）p. 138・p. 148。
- (2) 立川市教育委員会：立川市史資料集第3集（昭和35年）p. 12。
- (3) 新編武蔵風土紀稿，柴崎村普濟寺の項にいう。
- (4) 立川市教育委員会：立川市史資料集第1集（昭和30年）p. 23。
- (5) 立川市教育委員会：立川市史資料集第2集（昭和32年）p. 98・99・103。
- (6) 立川市教育委員会：1963年「立川の教育」p. 9。
- (7) 東京都：第13回東京都統計年鑑（昭和37年）p. 206。