

海岸地域の都市の構造

— 能代と酒田の場合 —

横 山 弘

1. はしがき

海岸地域の都市には、古くから港町として発達したものと、近代になって商工業機能が加わって都市化したものがある。^①

東北の海岸地域の都市には前者の例が多く、特に日本海に面した都市にその例が見られる。いま日本海に面し、河口に発達した港町能代と酒田を例にとり、市街地がどのように発展拡大してきたか、その経過をたどり、その発展の契機となった要因を突明すると共に、都市化の進展によって生ずる地域分化の特性をしようとするものである。

2. 能代の藩政時代の市街地と内部的分化

能代も酒田も共に米代川、最上川の河口に発達し、上流部との物資の輸送はすべて舟運で行われたので、港町として海運と河川交通の結节点的機能を果していた。^{②③}したがって市街地の発展も舟着場を中心として行われ、港の機能の活発な時期には市街地も活気を呈し、その拡大も見られた。

能代は佐竹藩の時代になってから、藩財政の補填の目的をもって米代川上流の杉材を伐りだし、或は上流部の鉾山から銅を積出すことによって重要な港になった。1611（慶長16）年に藩は材木受払勘定所を置き、木材販売管理にあたらせた。1681（天和元）年から1687（貞享4）年頃が山林経営の盛んな時期で、杉材の搬出が多く買積船の出入も繁かった。町の創設もこの時期になされ、それ以後明治初期までは市街地の変化はあまり見られなかった。戸数も1730（享保15）年に1231戸であったが、幕末に近い1849（嘉永2）年には1293戸で、100年余の期間にわずか62戸増加したのみである。米代川上流から伐採された杉材は筏に組まれ、能代まで流されるが、出口に近い曲流部に木山方があり、そこで集加した杉材を加賀、大阪、江戸方面に海上輸送した。能代の木山方の管轄区は藩内出材高の三分の二を占めたと云われ、藩の重要な宝庫であった。また、能代は米代川上流地域との物資の流通を行う川船の発着所でもあり、船着場の上川反町は船乗り、人夫、商人の往来が繁く、料理屋や花街で賑った。また、海上船の船着場は河口に近い清助町にあり、廻船問屋が位置を占め、加賀、越中、越後の商人の出入が多かった。特に日本海の手運は4月から10月までが運行期間で、11月から3月までは季節風が厳しく休航せねばならなかった。そこで、船乗り達はここで越冬するため、この場所にも料理屋や酒屋が店をだした。この様に、川船発着所と海上船発着所はそれぞれ分れて機能を分担していた。その背後に河川と平行して大町、上町、万

町などの商人町が出来、古着や日用品のほか、酒や豆腐などの商店の多いことがめだった。町のはずれに近く鍛冶町があり、鍛冶屋が集中していた。木材伐出道具や鋸及び鎌などの生産がなされたのも木材都市の特色と見られる。この様にして明治初期までは現在の市街地の北半分が市街地で、船着場を中心として構成されていた。

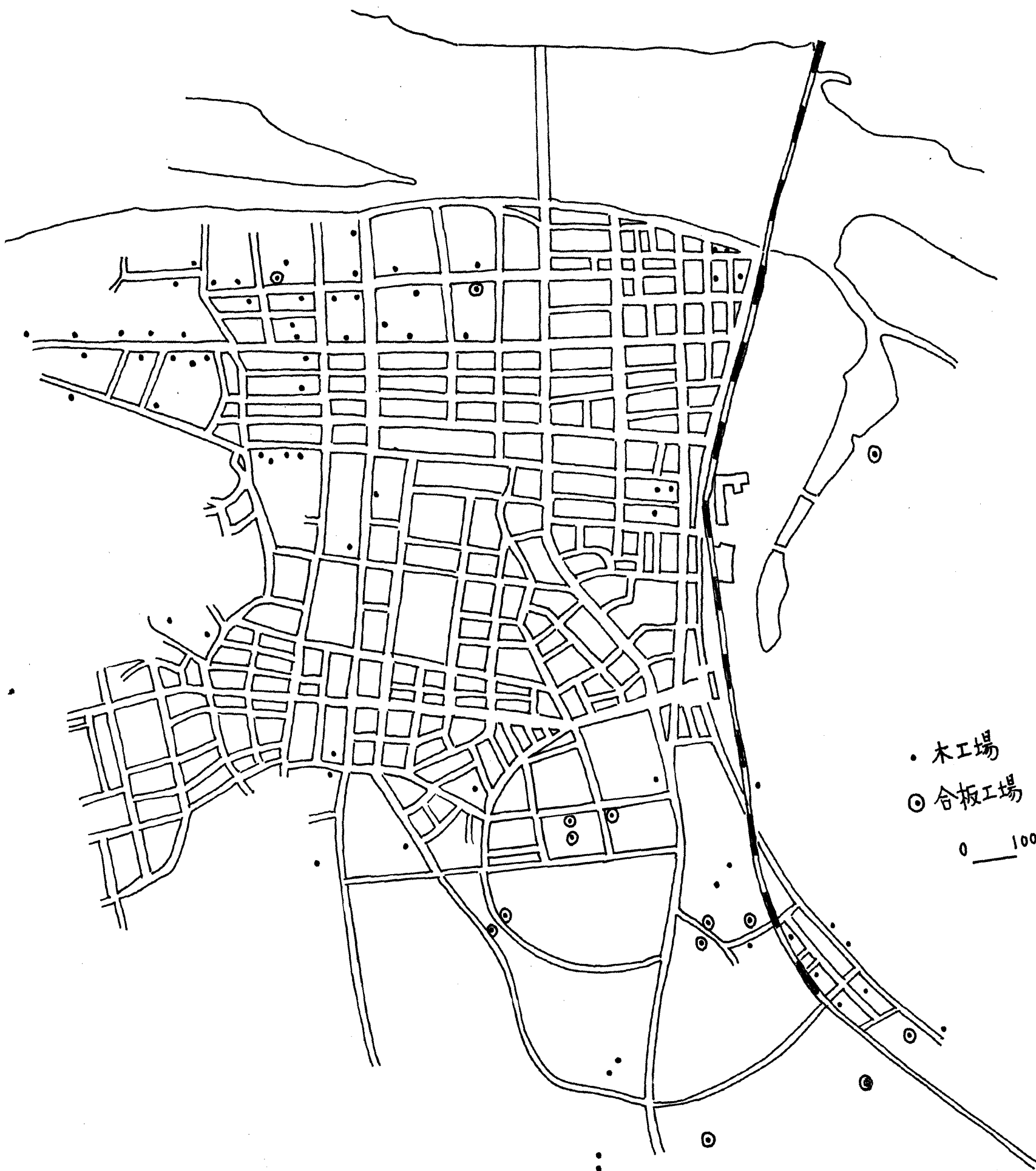
3. 能代の明治から戦前までの市街地の変化

能代の経済的基礎をなしていた藩有林が、明治維新の混乱期に官民有の地籍未確定のまま過伐されて大きく衰頽した。1874（明治7）年の地租改正で山林の官民有区分が行われ、大部分の藩有林が国有林に編入されることになった。したがって、木山方のあとには山林事務所が置かれ、米代川上流から伐出される国有林の杉材を管理することになった。筏に流されて来る材木の陸あげ地である上川反町には自然発生的に手挽製材工場がおこり、それに接続する材木町にもそれが増加して来た。そのために、川船の発着と相まってこの地域は以前にもまして活気を呈して来た。海上交通の廻船も1897（明治30）年頃までは盛んにおこなわれ、大町には廻船問屋が店をかまえていた。しかし、能代を本格的に木材都市としたのは1907（明治40）年に設立された秋田木材株式会社の製材動力革命である。国でもこの頃から米代川流域の国有林開発を積極的に進めることになった。即ち能代挽材株式会社、能代材木合資会社、秋田製材合資会社を解散して秋田木材株式会社を設立し、蒸気機関に電力を併用する近代的設備で開始された。これを契機として製材工場が逐次建設され、材木町から始めて大町、万町にも拡大した。それと並行して樽丸工場・桶工場・建具工場も建設された。（図1）

木材工場が増加するにつれて、製材機械の製作修理が必要となり、秋木工場の修理工場として設置された秋木機械製作所が、初めは自工場の機械の一部を製作していたのが、他の木材業者の要請もあって規模を拡大した。その後、秋木機械製作所を中心として鋳物工場・日立工場が駅の南側にたてられた。また檜山川の右岸に製鋼所、その協力工場の鉄鉋所がたてられた。

一万1899年（明治32）から1902（明治35）年にかけて米代川に平行して鉄道が開通したため、上流部との物資の流通も鉄道輸送に転換されることになった。東能代と能代間の鉄道は1908年（明治41）に開通し、木材も鉄道輸送で運ばれさらにトラック輸送も行われることになると、筏流しも漸減の傾向をたどった。したがって、製材工場も駅近くに立地する傾向がでてきた。鉄道の開通後は港の利用が不振となり、漂砂による港の埋積などでさらに拍車をかけた。

オ2次大戦に入ると機械工場は軍需工場に変化し、兵器・航空機部分品、木造船の製造が行われた。この頃は能代も約5000名を超える従業員をかかえるようになり、1942（昭和17）年には市街地の南にある豊祥台に秋木工場の住宅が建設され、市街地は工場や住宅地と共に南に伸展した。続いて学校も松林を伐り開いて南に進出した。



・ 木工場

◎ 合板工場

0 100m

4. 能代の戦後の市街地の拡大

戦後の能代市は引揚者住宅及び火災罹災者住宅の建設で市街地が拡大された。南部の豊祥台地区は戦時中の工場従業員住宅地として開発されたが、それを核として1946（昭和21）年からさらに市営住宅102戸建設されて、益々住宅団地としての性格をもつようになった。また、米代川をへだてた北部の向能代には保護施設の21世帯の住宅建設されたが、1949（昭和24）年に能代に大火が発生し2000戸を超す罹災者をだした。その罹災者の住宅として向能代に向ヶ丘住宅191戸、緑ヶ丘住宅140戸が建てられた。こうして北部にも市街地が拡大されたが、1956（昭和31）年再び大火に見舞われ、また1475戸の罹災者をだした。そこで市は罹災者のために南部の麒麟が原に60戸、男鹿街道脇に68戸、住吉町に108戸の住宅を建て、北部の向ヶ丘にも仮設住宅として328戸の住宅が建てられた。その後、砂丘の後背湿地である西南部の出戸沼を埋立てて分譲住宅が76戸建てられる等、南部の市街地拡大がめだってきた。それと共に、戦前には市街地北部の米代川沿岸地域に集中していた木材工場も、戦後は大分広範囲に拡がり、駅の裏側や東能代駅に近い仁井田、養蚕、南部の出戸沼、後谷地などに進出している。

5. 能代市の地域的分化（図2）

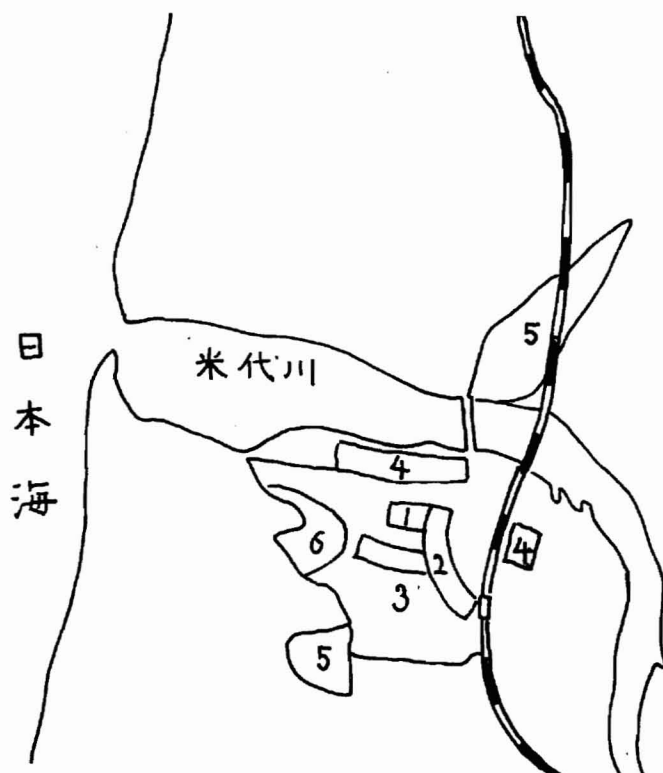


図 2
能代の地域分化図

1. 官公庁地域
2. 中心商業地域
3. 商住混在地域
4. 工業地域
5. 住宅地域
6. 公共地域

都市は発展するにつれて、市街地が拡大され、都市の機能も多様性をもつようになるが、これらの都市機能は都市の内部で分離する傾向をもつ。^{④⑤⑥}都市の中でも、とくに中枢となるところを都心というが、都心部には普通、官公庁街、会社銀行街、卸売商店街、都心商店街などが存在する。能代の場合に最初に都心部の形成をしたのは、官公庁地域と都心商業地域である。

1) 都心の形成

能代の官公庁地域は、藩政時代に能代奉行所のあったところで、港に近く、当時の市街地の中心的位置を占めていた。すなわち当時の都心であった。明治になって郡制がしかれると、ここに都役所がおかれ、町役場・地方裁判所支部・警察署が次々と集中し、官公庁地域として分化傾向を示し始めた。その後1940（昭和15）年に隣接村を合併して市制がしかれ、町役場は市役所となった。しかし、戦後二回にわたる火災は都市内部地域の分化を更に推進した。先づ官公庁は耐火建築に改められ、1950（昭和25）年に図書館と公民館が隣接して建てられ、1958（昭和33）年には公民館ホールが建てられるなど完全にこの地域は官公庁地域として分化した。

次に、中心商業地域を見ると、能代の場合は駅前と官公庁地域を連結する畠町・柳町に見られる。明治中期までは米代川に近い大町・上町・万町が中心商業地域であったが、港の機能の衰微と鉄道の敷設によって、駅の方角にその中心が移動し始めた。畠町は米代川の対岸にある向能代と駅を結ぶ道路でもあり、能代のメインストリートとしての性格をもつようになった。業種の構成も衣服・繊維品の専門店が31%、時計や靴などの買廻り品店もそれぞれ36%、17%集中し、金物・雑貨などの日用品店も31%集中している。この畠町に直角に交わる柳町は歓楽街としての機能を示している。ここは明治の末頃から料理店が多かったが、現在能代市の料理店・酒場・バーなどの39%が集中している。さらに衣料品店も加わり繁華街をなしている。

現在の路面地価分布図（図省略）を見ると、駅前から畠町にかけて最高価格を示し、それに次いで柳町が高いが、かつての商店街であった上町・大町などはそれと比較してずっと低いことから、都市中心が駅前の方向に移動していることがわかる。^⑦

2) 住宅地域、文教地域、公共用地の形成

能代の住宅地域が分化し始めたのは、1942（昭和17）年からで、才2次大戦が始り秋田木材会社も軍需工場化して工員が多数増加すると、南部の畑地であった豊祥台に工員住宅が建てられた。終戦になると、それを核として引揚者のための市営住宅が102戸建設されたがさらに住宅地域の拡充の要因となったのは1949（昭和24）年と1956（昭和31）年の2回にわたる大火である。能代は冬期の西風が強く、木造家屋の密集地帯は防火上危険であるため、北部の向能代の戦時中開拓した農地を潰瘍して緑丘、向ヶ丘の2住宅団地が形成され

た。この団地は五能線むかひのしろ駅の近くにあり、主要道路にも近く交通的にめぐまれていた。才2回の大火後は西部の砂丘後背湿地出戸沼の埋立てにより、分譲住宅76戸がたてられた。南部及び西部の住宅地域はバス交通により都心部と連絡され、北部の住宅地域は鉄道とバスの2交通によって連絡されている。

能代市において文教地域及び公共用地として分化しているところは能代公園を中心とする地域で、工業高校、中学校、小学校が集中しているほか、市営球場、市営グラウンドがある。能代公園は標高25mの砂丘上に造られ、景色もよく市民公園として活用されている。

3) 工業地域の形成

能代の工業地域は、米代川沿岸の製材工場を主とした川反町・材木町の地域である。1907(明治40)年に秋田木材株式会社が河岸に建設されたのを契機として、それまで手挽製材をやっていた工場が動力にきりかえられ、製材工場が逐次増加した。1909(明治42)年までに設立された木材会社は川反町に6、材木町に3、清助町に2であったが、1913(大正2)年には更に増加して川反町に11、材木町に8となっている。才1次世界大戦に突入すると、木材需要が高まり、製材工場は活気を呈した。それと共に鉄道による木材輸送もさかんになり、駅に近いところにも製材所がたてられるようになった。しかし、製材工場の地域的集中は米代川沿岸の地域にもっとも顕著である。製材工場と結びついて樽丸工場も集っていたが最近食品容器類の変革にもなって転換せざるをえない工場もでてきた。才2次加工である合板工場はむしろ駅に近いところに設立されている。

鉄工業は木材業に関係が深く、動力製材が行われる前までは鋏・鎌・山刀・伐木具などの鍛冶屋が鍛冶町、畠町新丁などに集中していたが、秋田木材会社が設立されてから自工場の諸機械製作所が設立され、その後鋳物工場、鉄工所、機械製作所が設立されたが、集中現象は見られず、分散傾向を示している。

6. 酒田の藩政時代の市街地と内部的分化

酒田は鎌倉時代の末頃から港町としてしられるようになり、関ヶ原役後最上氏がこれを治めさらに酒井氏の支城となった。城代町奉行は駐在したが町人の伝統が強く、廻船業を営む旧家36人を選んで郷土の資格が与えられ、その代表者3人が町年寄として町政をとった。1672(寛文12)年に河村瑞軒が貯米場を設け、大阪との連絡をはかってから出羽米の集散地として発展した。藩政時代の酒田の機能は問屋仲間の活動が中心で、問屋は商品の卸売買をなすほか商品荷物の蔵入をやり、問屋が自ら商業の原動力となっていた。問屋は多くの資本と倉庫をもち、他国商人を宿泊させて商取引をし、或は自ら海運や河川運送に従事した。

河口の船場町は海上船の船着場で、能代と同じく船乗りや商人の往来が繁く、その背後にある伝馬町や高野浜は料理屋の多い花街であった。市街地を東西に貫通する大通りには本町、中

町、内匠町、寺町があり、本町は最上川にのぞみ川船の停泊地で、荷物の横下しに便利のため問屋や商家が集中して中心商店街となっていた。その背後の中町は日用品の販売をなす普通商店街をなしていた。酒田の隆盛期は1683（天和3）年頃で、毎年春から秋にかけて300隻の船が入港し、港内には毎日70～80隻の他国船が停泊していたと云われる。1656（明暦2）年から1683（天和3）年にかけての戸数の変化を見ると、1277戸から2251戸に増加し、その繁栄ぶりがわかる。それと共に今まであった内匠町の寺院を後の寺町に移転させ、そこに商店街を形成した。職入町は中町の東側を占め、鍛冶町、桶屋町、大工町がおかれた。町全体が砂丘上にあり、飛砂の影響で市街地の拡大が妨げられていたが、1758（宝暦8）年豪商本間光丘が西浜に植林し、光ヶ丘に防砂林を完成してから北西部の新町、今町、浜畑に人家が立並ぶようになった。北東部は1708（寛永5）年に戸野町が出来、さらに新片町が延長されて市街地の限界は新井田川となった。北部は砂丘の最高部に寺町があり、城下町と同様に市街地の限界となっていた。

7. 酒田の明治から戦前までの市街地の変化

酒田の場合には、明治維新になると各藩の支庁が撤廃され、土地の貢租も全納となったので米倉庫の必要度が若干下すれた。そこで廻船問屋が共同して1877（明治10）年に廻漕会社を設立し、県から今までの米倉庫を借り受け、米を預り米券を発行した。こうして河口の船着場は明治になっても米を中心として活気を呈していたが、1879（明治12）年に最上川の大洪水があり、河口の両岸が欠壊し上流から押流された土砂のため、港内は著しく浅くなった。そのため、港の機能が一時停止状態となり、問屋や倉庫業なども倒産するものが出来た。1885（明治18）年から最上川治水工事が始められ逐次復興に向っていったが、またまた1893（明治26）年に大地震があり、火災も発生して市街地の南半分が焼失した。その際古い米倉庫も焼失したが、川向いにある山居倉庫は難をのがれたため、その後はここが中心となって米の取引が行われた。しかし、1901（明治34）年奥羽線が楯岡まで開通すると、上流部の最上・村山・山形地方との交易が減少し、酒田港の機能が弱められた。即ち、1900（明治33）年の酒田港における最上川筋の移出額は122万3650円であったのが、1902（明治35）年には62万2614円に減少している。また、移入額は28万6302円であったのが、22万3089円に減少している。

その後、1914（大正3）年に新庄と酒田間に鉄道が開通し、翌年臨港線が敷設され貨物駅が出来ると、港と後背地とが鉄道によって連結される事になり、再び曙光を見えだした。そこで県では産業振興のため酒田築港にとりかかり、1929（昭和4）年に才2種重要港湾に指定された。1931（昭和6）年には北鮮、北満ルートが開かれて日本海の手運界が活気づいてきた。港の機能が活潑になると、海岸地帯に県有埋立地を造設し1938（昭和13）

年に鉄興社を招致した。この工場は自家発電によって電気化学工業（電解ナトリウム、晒粉、塩酸）がおこなわれ、社宅は臨港線をこえて松林中にたてられた。さらに、1940（昭和15）年には花王石鹼工場が設立され、つづいて東北機械製作株式会社、日本石英ガラス株式会社等の工場も設立され市街地が北部に拡大された。これら一連の工場進出は軍需産業を中心に生産拡大をして、周辺農村から産業人口を吸収した。即ち、1930（昭和5）年の人口を100とすると、1940（昭和15）年の指数は105となり、1947（昭和22）年は163と増加している。

市街地の東部は新井田川を限界としており、南部は山居及び戸沢町、最上町まで、東北部は国道にそった元泉に線状的な拡大が見られるにすぎなかった。

8. 酒田の戦後の市街地の拡大

酒田の場合にも市街地の拡大は住宅地及び公共施設の進出によってなされた。市街地の東北部は戦前まで国道にそった元泉部落に線状的な住宅地が伸びていたが、戦後になると、小学校や中学校が進出し、1949（昭和24）年から1955（昭和30）年までに、253戸の市営住宅がたてられた。また、公共施設としては養老院・火葬場・公立酒田病院・野球場・陸上競技場等も進出して市街地が拡大した。また、南部は埋立てによる中嶋地区に中小規模の工場や学校がたてられ、住宅地も拡張された。

9. 酒田市の地域的分化（図3）

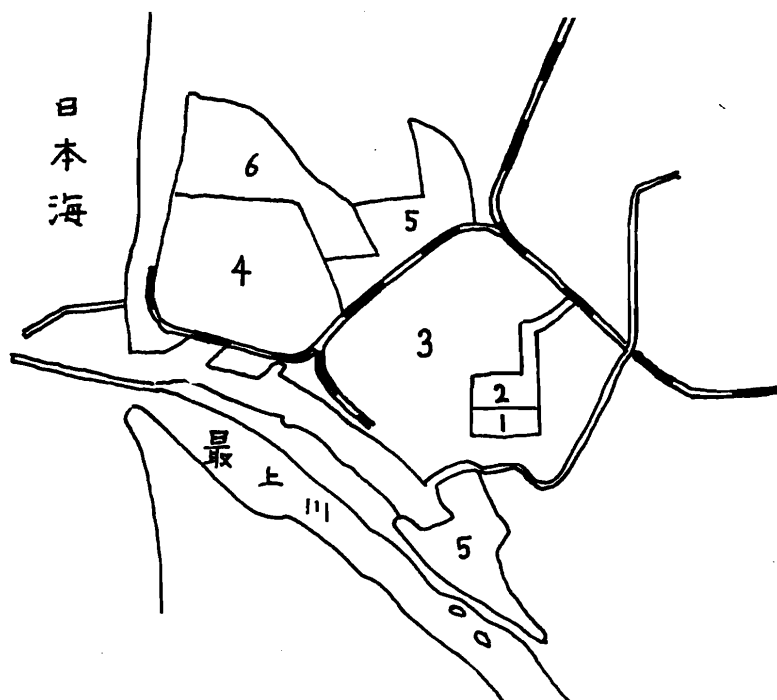


図 3
酒田の地域分化図

0 500m

1. 官公庁地域
2. 中心商業地域
3. 商住混在地域
4. 工業地域
5. 住宅地域
6. 公共地域

1) 都心の形成

酒田の官公庁地域は藩政時代には問屋街で、船着場に近く、荷の積下しに便利なところであった。問屋はいづれも屋数割の大きな家屋をもっていた。明治の末期に問屋の機能が低下するにつれて、官公庁機関がこの地域に進出してきた。すなわち、1889（明治22）年に町制がしかれると町役場が設置され、1897（明治30）年には商業会議所が設置された。1933（昭和8）年に市制がしかれ、町役場は市役所に昇格したが、しかし、この地域が官公庁地域として分化したのは戦後で、市民会館・教育委員会・税務署・電報電話局・消防署・公民館などの庁舎が次々に建てられた。更に、山形相互銀行・両羽銀行の二支店も進出し、隣接の中心商業地域と官公庁地域に金融機能を果している。

酒田の中心商業地域は、中町・大工町・桶屋町の連結した通りである。商店街としては古く、明治時代から営業している商店が30%近く占めている。中心商業地域と駅前との間にも商店街があるが、駅に近づく程商店の営業開始が新しく、駅前商店街は大正年間に営業開始した店が最も多く27%も占めている。また昭和になって才2次大戦までに営業を始めた店の多いのも駅前で31%を占めている。戦後に創立した商店の最も多いのは、中心商業地域と駅前との間にある浜町で69%を占めている。業種の構成を見ると、中心商業地域の中町・大工町・桶屋町は買廻品店率が40%以上を占め、最寄品店率はそれに比べて低率である。これと平行して北側にある上内町は買廻品も最寄品もどちらも低率で、飲食店率が35%の高率を示している。ここは明治の末に映画館が建てられたのを契機として飲食店が増加し、パチンコ店は全市8軒のうち5軒まで集中し、映画館も二館あり歓楽街をなしている。駅までの間にある商店街は最寄品店率が高く、駅前商店街は飲食店率が39%の高率を示して、買廻品店率が低いのは能代と違う周辺商店街的性格である。したがって、酒田の中心商業地域は能代の如く大きな変動は示していない。路西地価分布図にもそれがあらわれている。

2) 住宅地域・文教地域、公共用地の形成

酒田市の住宅地域が分化したのは終戦後で、酒田港線の北側と新井田川以南の埋立地である。北側は戦前鉄興社の設立によって近くの松林がきり開かれ社宅がたてられたが、それが核となって戦後1949（昭和24）年～1950（昭和25）年に市営住宅の松林団地、松風団地がたてられ、さらに1954（昭和29）年～1955（昭和30）年に松栄団地が建設された。その後市営住宅と旧市街地の間隙を普通住宅が充填しつつある。一方南部の埋立地は最初工場用地として考えられたが、造船・鉄工・木材の中小工場が立地しただけで、中嶋、小中嶋から竹藪地区にかけて住宅が拡張された。

酒田市の文教地区及び公共用地は港線の北部の光ヶ丘で、工場用地と住宅団地の中間の砂丘に戦後1946（昭和21）年から1947（昭和22）年にかけて小学校、中学校が建設さ

れ、それに市立高校も追加された。また公共用地として市営球場、陸上競技場、テニスコート市営プールなど市民の運動場がこの地域に集中している。この様に文教及び公共用地が砂丘の緩斜面を利用していることは能代と共通している。

3) 工業地域

酒田市は近代工業地域が明瞭に分化している。すなわち、1938（昭和13）年に県有地となっていた大浜埋立地に株式会社鉄興社を誘致することに成功した。それ以前はここで見られる工業は後背地の庄内平野農村の狹隘な需要を基盤とする家内工業的な紡織業或は食糧品工業、木材工業など地方的小規模なものに限られていた。この鉄興社は自家発電によって合金鉄を主として製造した。これを契機として1940（昭和15）年には花王石鹼、1943（昭和18）年には日新電化などが誘致され、ここに近代的な工業地域が形成された。これら工場新設は地元側からの積極的な誘致運動があったことは勿論であるが、当時としては比較的低廉な工場用地であり、開発可能な電力源、豊富な安い労働力、酒田港の整備による原材料移入の便などがあったからである。もう一つは当時進行し始めていた軍需インフレ景気が工業立地の従来の限界線を次におし拡げてきていたことである。そして、その後戦時経済の過程は疎開工場の新增設や既存中小工場の下請関係への再編成を通して、軍事的な部門の比重を高め多少とも近代的工業の性格をつよめていった。戦後1945年（昭和20）には東京タンクステン株式会社が設立され、1948（昭和23）年には防腐工場が設立されたが、共に輸送の便のよいことが立地条件となっている。

10. 結 び

以上、能代と酒田の2港市の発展過程を見たが、藩政時代には共に河口に発達した港町で、前者は後背地が木材の生産地で、後者は米の生産地であり、それらの産物と北海道や関西方面からくる日用品の取りつきをする結節点の機能を果していた。それが明治後期になって、能代は木材集散地の機能から更に製材加工工業の機能を加え、動力機械の導入によって製材工業地域を米代川沿岸に形成した。その反面、漂砂による埋積で港の機能は低下し、船問屋の衰退が見られた。その後鉄道開通によって、河川交通も重要性を失い木材も鉄道やトラック輸送に変わると、駅を中心に交通機能の重心が移動し、それと共に中心商業地域もその方向に移動した。

戦後に発生した2回の大火は住宅地を市街地の南部と北部に拡大させ、地域分化を示した。

それに対して酒田は、集散物が米で、問屋にとって港の機能は死活を決する重要な因子であった。したがって、地震や洪水で河口が何度も破壊されても、河川改修と築港は彼らの悲願であった。河川改修と築港の実現によって埋立地が造られ、ここに工場が誘致され近代的工業地域が形成された。その時期が才2次大戦の軍需インフレとかさなって、益々強化された。戦後は平和産業としての機能を果している。明治後期に一時鉄道開通によって後背地の大部分を失

ったが、その後大正初期になって港と鉄道が直結し、後背地が再び連絡された。したがって、現在でも港の機能が大きく、中心商店街の位置は移動していない。

参 考 文 献

- ① 木内・山鹿・清水・稲永：日本の都市化 1964
- ② 能代市：能代市誌
- ③ 酒田市：酒田市誌 1958
- ④ 木内 信蔵：都市地理学研究 1951
- ⑤ 田辺 健一：集落地理講座（地域分化の形成とその発展） 1959
- ⑥ 山鹿 誠次：都市地理学 1964
- ⑦ 杉村 暢二：路線価格の地理学的研究 人文地理 Vol.17 No.3 1965