

岩手県釜石市の都市地理学的研究

佐々木 弘

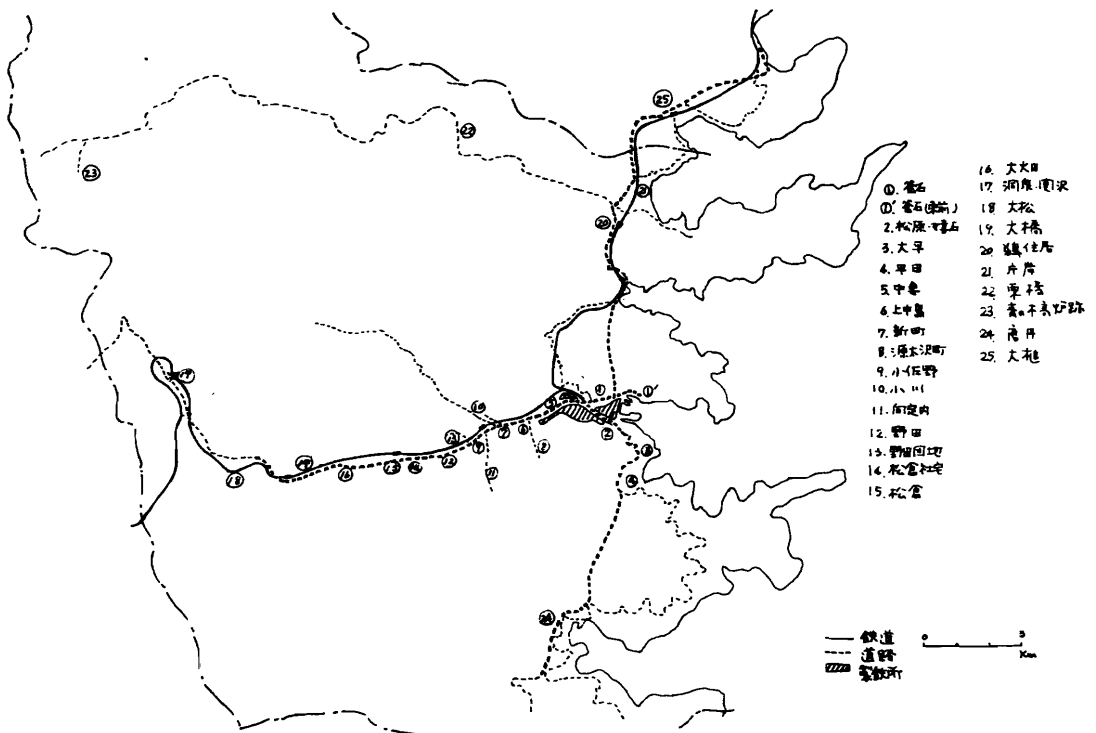
1. はじめに

市街地の発展過程や形態には、種々の複合要素が作用すると思われるが、ここでは釜石市を対象として、平地が少ないという地形の特殊性や道路整備・バス便数の増加などの交通事情、土地の価格・工業都市として起因する公害等の要因と市街地の拡大との関連をとらえてみようとするものである。

2. 釜石市の概観

釜石は江戸時代より三陸の主要な漁村であったが、1727年大橋に磁鉄鉱の鉱床が発見され、1857年には橋野町に洋式高炉が建設された。その後、現在地の鈴子地区に製鉄所が建設された。1890年に釜石町となり、昭和12年には市制を施くまでとなった。

第二次世界大戦で、アメリカ軍の艦砲射撃を受け、工場・市街地の大半を破壊され、市の人口は



半分にまで減少した。

戦後、市街地は整備され、人口も以前と同程度までに回復し、昭和30年には、隣村の甲子村、鶴住居村、栗橋村、唐丹村と合併し現在に至っている。

3. 人 口

昭和12年市制が施行され、当時の人口は4万人であった。それ以後、人口は順調に伸びているが、昭和21年、戦争により市街地の大部分が焼失するとともに、一時的に人口も減少した。

戦後、市街地の復興計画が行なわれ、加えて、朝鮮動乱によって製鉄所は繁栄し、市の人口も急激な増加をみせている。

しかし、旧市内は、大部分が工場用地であるために、30年代になると飽和状態となり、住宅地は甲子川の谷沿いに西方に伸び、近隣の村々の人口が著しく増えている。これは、製鉄所の社宅の拡大によるものと思われる。

また一市四ヶ村の合併により、人口は一挙に2倍に増加した。その後ののびにおいても、甲子町などの人口増加が大きく、旧市内においては、ほとんど増加はみられない。

昭和37年を境にして、市の人口は減少しはじめた。これは、鉄鋼界の経営悪化により釜石製鉄所が体質改善を強いられ、人員縮少を余義なくされたことに起因する。

この影響は、旧市内と新市街とは異なり、社宅がある新市街における人口減少が表われている。旧市内では、その産業が、漁業・商業中心であったため、直接人口減少にまでは至らなかった。

釜石市の人口の変遷をみると、製鉄所の影響をはっきりと見られる。これは、釜石市において、製鉄所がいかにか重要な役割を成しているかうかがえる。

4. 交 通

釜石市において主な交通機関は、バスと鉄道である。

国鉄釜石線と山田線の駅の利用をみると、釜石線内の駅では、定期券利用者と定期券外利用者数が、ほぼ同数であるのに対し、山田線の利用者では、定期券使用者と定期外利用者に大きな差がある。この差も、43年を境に違いがある。これは、44年の国道の改修が、バス便数増加と、時間短縮をもたらし、鉄道利用者の減少を招いたものと考えられる。釜石線の場合は、すでにバスが優位に立っていたことが山田線とは異なっている。

バス路線は、市内幹線と陸中海岸を南北に結ぶ路線がある。海岸線において、便数増加は国道が改修されてからである。1日の使数は幹線では180便で、陸中海岸線でも40～50便が運行されている。

釜石市のバス交通をみると、市街地の拡大と結びついている陸中海岸線の伸びが大きい。

5. 住宅地の拡大要因との関連

住宅地の拡大の要因を地形・公害・交通・地価の4点より関連をみようと思う。

釜石市は、三方を北上山地に囲まれ、平地と言えは東西に細長い甲子川の谷底平野と鶴住居地区などの極かな土地に市街地が形成されている。

甲子川の河口デルタ上には、中心市街地の約半分を占める面積に製鉄所が位置し、住宅は谷沿いに西方の甲子地区や、北部の鶴住居地区に発展してきている。釜石では住宅地が不足しており、特に釜石地区では昭和30年代には限界に達した。その結果、市では住宅団地の造成につとめ、市街地に近い大平地区や、野田地区の丘陵地を切りくずし、宅地不足の解消につとめたり、平田地区や大畑地区にも団地を造成している。ほかに鶴住居町片岸に団地を建設し、住宅不足に対処している。

このような公営住宅の建設や、平田地区のように学校建設によっても市街地が拡大された例もある。特に釜石市の場合、これら団地が、丘陵地を利用している点が注目される。

また、地形上、山地により各集落が分断されているため、市街地は分離した形で拡大せざるを得ない。

リアス式海岸のため、山地が海岸まで押し寄せまり、高度が南北で異なる点も、住宅地の拡大には影響していると考えられる。南部と北部の海岸部の高さは南部の方が高いため、市街地や交通も高度の低い北部の方が進んでいる。

次に公害との関連についてみると、釜石市の公害は、主として産業公害で、問題となるのは製鉄所などの工場から出される降下煤塵・騒音などである。特に汚染の激しい地域は製鉄所の東側及び南側である。降下煤塵の被害をみた場合、最も汚染のひどい地域は松原・嬉石地区で、中心街の釜石地区とともに高い数値を示している。

各地区別の人口・世帯数の変化をみると、特に降下煤塵の激しい松原・嬉石地区では、両者とも減少が大きく、釜石地区においてもその傾向がみられる。このような世帯数、人口数の減少は、これらの地域への公害の影響とも考えられ、地区住民の公害への危惧が、公害を避けて他地区へ移動したとも考えられるだろう。

次に交通事情と住民地域との関連について、公共輸送としての鉄道とバス交通からみることにする。

鉄道の場合、釜石線と山田線の利用のちがいがみられ、釜石線は、バス路線の発達により依存率は高くないが、山田線では通勤等のほかに買物などにも利用されていたと考えられる。それも、バス路線の発達で定期券外利用者を失なう結果となっている。

住宅地の拡大を考える時、山田線では国道の改良以前は、大きな役割を果たしていたと考えられるが、釜石線の場合には、バス路線が十分に発達していた関係で、鉄道の影響は少ないと言える。

バス交通については、釜石市の場合、住宅の拡大に大いに結びついている。市内幹線は、すでに住宅地として確立した地域を結んでいるため、住宅地の拡大に関しては、陸中海岸北線・南線の路線の発達より影響は少ない。

北部の鶴住居町、大槌町、南部の大平、平田地区の発展は、特に国道の改修以後で、南部よりも北部への拡大が大きい。これは北部の鶴住居・木槌町は、山田線が通っていたため以前から発達してきたことや、地形的に山地高度が違うため、道路状況が異なっていたことにもよる。また野田地区のように、交通関係の施設が、主要道路に集中したために宅地化したところもある。

釜石駅を起点として、バスによる時間距離が20分以内の地域はすでに住宅地化しており、現在宅地化が進んでいるのは30分内外の地域である。

住宅地の拡大の一因として、交通事情が重要な役割を果たしていると言えよう。

釜石市の地価分布をみた場合、旧市内から松倉地区までと、鶴住居町及び唐丹町の三地域に分けられる。北部の鶴住居地区と南部の唐丹町とでは、交通条件等で有利な北部地区が高い。住宅地化の進行している地域と地価とを比べてみると、だいたい3.3㎡当たりの評価額が54円の地域である。

以上、地形・公害・交通・地価の4点から市街地の拡大をみてきたが、釜石市の住宅地の拡大において、そのほかにどうしても見逃すことができないものに社宅の建設がある。

製鉄所の社宅は、明治時代に最初に建てられ、大正時代には松原・鈴子・中妻地区に建設され、昭和の代になると小佐野・上中島・小川地区にも社宅が建てられ、戦後になって社宅はさらに両方の松倉地区にもおよんだ。

このように、製鉄所の社宅の建設は、そのまま釜石市の市街地の拡大に大きな役割を果たしてきたと言える。

6. 結 び

釜石市の市街地の拡大は、地形上の制約や公害の影響、交通の変化などから、甲子川に沿って両方や北部の鶴住居地区、南部の平田地区などに進行している。

また、これら市街地拡大の要因のほかに、釜石市の場合、製鉄所の社宅の建設が、拡大に大きな役割を果たしていると言える。

地形上、平坦地が乏しいため、市街地は分離した形で拡大していき、交通によって結ばれることで、より一層拡大が早められる。

公害によって松原・嬉石地区の世帯数・人口数が大幅に減少していることが明らかとなった。また、公共住宅団地等の建設が、市街地の拡大の一要因ともなっている。

道路整備、バス交通の路線、便数の充実が、住宅地の拡大において関連性がある。

参 考 分 献

横山 弘 (1967): 宮古と釜石の都市構造 東北地理 19-2

奥平忠志 (1973): 室蘭市の市街地の拡大 東北地理 25-4

釜石市 (1969, 1971): 釜石市市勢要覧

釜石市 (1973): 釜石市の公害調査 12報

富士製鉄釜石製鉄所 (1955, 1966): 釜石製鉄所 70年史・80年史