

敦賀市の戦前と戦後の地域構造の変貌をめぐって

——地方小都市・敦賀市のケース・スタディーの一節——

大道 安次郎

敦賀市の歴史は極めて古い。このことは西暦前33年（崇神65年）に朝鮮任那王子都怒我阿羅斯等（ツヌガアラヒト）がすでに来朝していたことが、史実に伝えられていることから見ても明らかである。それは当時すでに敦賀が日本海に面した港としてその名が海外にまで知られていたからであろう。しかも敦賀は当時の王朝の近畿にも至近距離であったし、また北陸路の要衝でもあった。この海陸の要衝であったことが、2,000年以上を経た現在でもなお健在で命脈を保っている所以であろう。

だがその敦賀にも近い過去において、二度も存亡の危機に直面したことがあった。そのひとつは、明治維新前後のことであり、その二は、太平洋戦争終結前後のことであった。

第一のそれは、幕藩体制が崩壊して、首都が東京に移り、開国とともにこれまでの日本海時代が去って、太平洋時代に移った時機に訪れた危機であった。この危機はまたこれまでの北前船（千石船）にあって、洋船の時代となったことにも深い関係があった。これまで栄えていた日本海の多くの港まちはつぎつぎと姿を消したが、敦賀のみは依然として港まちとして生き続けた。それはさきにも触れたように敦賀港が日本海側としては極めて優れた港であったばかりではなく、陸の要路でもあったからである。敦賀のこうした海陸の利点は国家的見地からも生かす必要があった。いち早く明治29年（1896）外国貿易港に指定され、間もなく対ソ、対朝鮮との定期航路も開始された。その間にあって、明治10年～15年の鉄道庁直轄工事、

明治42年～大正2年の内務省直轄工事、大正11年～昭和7年の第2期修築工事などによって、現在の敦賀港の原型がほぼ出来あがった。また陸路としては、国鉄が明治17年敦賀～長浜間開通、明治29年敦賀～福井間開通、そして大正2年（1913）には北陸線全線が開通している。このようにして敦賀は実質的にも日本海に面した海陸の要路としての地位を確立した。昭和年代になってからは、満州事変、日華事変、つづいて太平洋戦争に突入したことによって、敦賀の中継寄地としての役割がさらに増した。

以上が明治維新の変革期の危機を見事に克服して、太平洋戦争終結まで隆盛を続けた経過である。だがその陰には、国家的要請をバックに敦賀の海陸交通の利点を充分生かした敦賀市当局と住民たちの官民一体の努力と推進があったことを見逃してはならない。決して単なる他力本願ではなかった。

ところで第2の敦賀の存亡の危機は、太平洋戦争終結前後に訪れた。その危機のひとつは地域構造の変化に現われ、その二は社会構造の変化に見られる。

まずははじめの危機について。

これは終戦直前の7月12日の米空軍機の爆撃によって、市の中心部（川東地区と川中地区）の殆んどが焦土と化し、また港湾施設もかなりな損傷を受け、加えて多数の投下機雷の残存のために、港の機能が全く停止したことによって生じた危機であった。爆撃によって住宅を失った多くの人びとは、住宅を求めて被害を受けなかった西方の松原地区や南方の平野部に移動せざるを得なかつた。それは人口移動による地域構造の変動であつて、その結果として、市街化が敦賀平野に拡散し

たのであった。

他方、投下機雷も掃海によって「敦賀港安全宣言」が昭和27年1月25日に出され、一時は閑古鳥が泣いていた港も、折からの「石炭ブーム」、つづいて「木材ブーム」によって漸く息を吹き返した。臨海部の施設も漸次整備され、また臨海用地も川東地区から川中地区へと拡がり、さらに川西地区でも松原公園の臨海部を除いて、港全面に及び、さらに西浦の常宮地区や東浦の鞠山地区にまで拡大している。だから臨海部の用途地域は川東地区から川中、川西地区へと海岸全面を掩い、さらに敦賀湾の一部にまで拡がっている（西浦の敦賀半島の先端には建設中を含め4の原子力発電所がある）。

以上が終戦直前の米空軍機による爆撃によって端を発した危機を、地域構造の変動に焦点を合わせてとらえた縮図である。その結果明らかになったことは、市街地が旧市の川東、川中、川西の三地区から、さらに西の松原地区に伸び、また敦賀湾の一部にまで及んでいることであった。

だが終戦直後に端を発したもうひとつの危機を見逃してはならない。それはわが国これまでの体制そのものの根底からの変革を企図したことによって生じた危機であって、しかも戦勝国のアメリカ占領軍の手によって行われたものである。それは明治維新の変革をはるかに上回るものであった。維新の変革は王政復古であり、廢藩置県であって、日本人の手で行われた。そして独立国日本の建設を目指しての富国強兵を国是とした。日清、日露の戦争の勝利によって味を占めた結果が軍国主義の横行となり、ついに日華事変、太平洋戦争に突入、その挙句の果が、敗戦、無条件降伏に終った。そして戦後処理の一切を戦勝国アメリカ占領軍の手に委ねざるを得なかった。このアメリカ占領軍の敗戦処理の基本的態度は、わが国が再び軍事大国にならないこと、これまでの「国家のための国民」を「国民のための国家」（主権在民）に改変すること、そのためにアメリカ的な自由主義・民主主義体制に変革すること、少くとも以上の三点に要約できよう。

アメリカ占領軍はこの占領政策を実施するため

にまず手がけたのは、明治憲法を廃して、新たに民主的な憲法を制定することにあった。この新憲法は主権在民と戦争放棄と国民の自由平等を高らかに謳いあげた（新憲法は昭和21・11・3. に制定、施行は昭和22・5・3.）。そしてこの憲法の精神を生かすために、政治、教育、経済その他の領域にわたる制度の改変のための法律がつぎつぎと制定され、施行された。それらはいずれもわが国の体制の根本的変革を目指したものであった。とくに人間天皇の宣言、財閥解体、農地解放などはまさに画期的な変革であった。無惨な敗戦と無条件降伏でなければ、このような体制的な変革が見られなかつたであろう。

ところでこのアメリカ占領軍の狙いはわが国の体制そのものの変革にあったが、それは当然ローカル・レベルの敦賀市の存亡にかかる危機でもあった。というのは、農地解放や財閥解体は終戦前までの敦賀市の在り方の社会的基盤を根底から変革したからである。その結果として、終戦前までは地主として、また財閥として安泰であった実力者たちは一挙にしてその社会的基盤を失って、戦後は新しく登場してきた別な実力者たちにその地位を譲らざるを得なかつたからである。この戦前と戦後の実力者の移行は、社会構造の変化のシンボルとしてとらえることができよう。

以上のように戦前戦後に敦賀市が直面した危機は、ひとつは地域構造の変化となって現われ、その二は社会構造の変化となって現われた。そこでこれらの変化をいま少し立入って考察するために、ここではまず地域構造の変化について考察し、別の機会に社会構造の変化について触れることにしたい。

二

さきにも触れたように、敦賀市の地域構造は、戦前と戦後とでは際立った変化の跡が見られる。この変化の跡は、とくに市街地の展開の変化と臨海部の用途別展開の変化の二つの面に集約的に現われている¹⁾。そこでこの二つの面に焦点を合わせて考察することにしたい。

1) 本文で敦賀市の「地域構造」が市街地の展開と臨海部の展開の二つの面に集約的に現われているといったことと関連して触れておきたいことがある。以下次頁に続く。

まず戦前の市街地の展開の変化について。

敦賀市は日本海沿岸のはば中央、若狭湾の東端の敦賀湾の奥に位置している。敦賀湾の両岸には殆んど背後地のない農漁村が点在しており、それぞれ東浦、西浦と呼んでいた。東浦は越前岬に通じており、西浦は敦賀半島であって、その先端には敦賀灯台があり、また4つの原子力発電所が集中している。その湾奥の北面した港を中心に、東、西、南の三方が山に囲まれた狭い平野部（敦賀平野）に現在の敦賀の市街地が形成されている。

市になる以前の敦賀の範域には、小屋川（児屋川、木谷川）と笙の川（庄川）の二つの川があつて、市街地はこの二つの川で、川東（川向）と川中と川西の三地区に区別されていた。この三地区の区別はかなり古い。近世初頭の1615年の一国一城令で、敦賀城（五万石）が破却されたために、これまでの氣比神宮の門前町、金ヶ崎城の城館町、敦賀城の城下町などの諸性格が一掃されて、港を中心の町柄となつたのである。二つの川にはさまた川中地区は町の中心部にあたり、そこには中世以前からの西町、東町、嶋寺、唐仁橋、三日市などの町があつて、商店、魚市場、日者座、馬借座などが商業・流通の機能を営んでいた。1579～1605にかけて、この地区的浜側（北方）に西浜町、東浜町、舟町なども新しく作られた。当時は近世初期の豪商といわれた道川、田中、打它（うた）などの舟道（舟持衆、舟仲間）が日本海を舞台に活躍していた。

小屋川の東側の川東地区の浜側に、1576ごろそれまで川中地区にあった御所辻子町と唐仁橋町で回漕業や漁業に従事していた人びとを移転させて、川向御所辻子と川向唐仁橋という二つの新し

い町がつくられ、さらに1670ごろには天満宮の裏側（南方）にこれまで各町に散在していた遊女たちを集めて遊廓（新町）が作られた。

笙の川の西側は川西地区と呼ばれていたが、一国一城令によって破却された城跡に、敦賀奉行所、代官所や陣屋などが設けられた。そしてその浜側の茶町に当時最大の移出品であった茶の取引所が1635ごろ設けられ、また1662にはこれまた当時重要な移入品であった塩づけの魚を取り扱う四十物（あいもの）町が作られた。このように当時の川東、川中、川西の各地区は港まちのそれぞれの機能を分担していた。そして笙川の両側に沿うている町々が敦賀の中枢的役割を演じて、庄橋と今橋の二つの橋が川中地区と川西地区を結んでいた。

そればかりではなく、以上の各地区的機能分担は敦賀郡一帯の広域にまで及んでいた。敦賀湾に面する磯（いそ）付の村々でも、西浦は本浦（漁村）として、湾内は網浦、塩浦に、外海に臨む浦は釣浦として、また東浦は塩浦のみに限定されていた。さらに敦賀の町の両隣にある泉村と今浜村は舟揚げと網漁・魚の行商権のみに限られていた。

このように見えてくると、近世初頭にすでに都市計画や広域行政、地域分業が行われていたことがうかがわれる。そしてそこには商農の分離、「生産は浦方、販売は町方」という原則で貫かれ、舟道三座が寛文期以降町方の町舟座の支配権を掌握していた^{2),3)}。やがて西廻り航路が開発されたために一時沈滞した時期があったが、近江商人の登場、つづいて北前船時代、そして問屋制の確立とともに初期の豪商時代は終わる⁴⁾。すでにこの頃

一般に都市の地域構造といえば、都市の範域内の「土地」の構造のこと、あるいは土地利用のことを探していれる。だが「土地」は都市の在り方によって、必ずしも地表のみに限定されず、空間や地下利用のこと、さらには海岸を埋め立てて土地を拡大することもある。だから敦賀市のような港まちでは、海との関連を考慮する必要がある。都市が山間の都市であるか、河や海に面した都市であるか、あるいは平地であるかによって、地域構造が異っているのは当然である。さらに、自然的条件を単に所与のものとして受けとめずに、人為的に変更を加えることもある。たとえば、市街地の形成にしても、平面的な使用を越えて、地下街を作ったり、高層建築を建設したり、海面にても埋め立てて新らしい「土地」を造成したりしている。このように考えて、本文での「地域構造」の用語を、一般的のそれとは異ってかなり広い意味に使っていることを予め承願したい。

- 2), 4) ここらあたりの近世初頭の叙述は、昭和59年6月20日敦賀ロータリークラブでの岡田孝雄氏（敦賀高校教諭）の卓話とその際配布された一連の資料に拠っている。記して同氏に感謝の意を現したい。
 3) 私はここでアメリカのシカゴ学派のバージェス E. W. Burgess の都市発達の同心円理論を想い出している。都市は中心商業地区から放射状に同心円的に発達するという理論である。バージェスのこの理論は、"The City", by R. E. Park, E. W. Burgess, R. D. McKengie, 1925. の第2章に収められている。邦訳「都市」、大道安次郎、倉田和四生共訳、鹿島出版会、昭和47年出版。

は幕藩体制の末期であり、やがて明治維新となる。その頃には和船（千石船）に代って洋船、蒸気船時代になっている。とくに大型の蒸気船ともなれば、個人の資本での所有は無理となる。あとで触れる大和田家などはその機を逃がさずに回漕業者（船問屋）として台頭してくる。明治・大正・昭和の初期には、これらの新興勢力が海陸の要衝の利点を生かして、敦賀の繁栄を支えていた。やがて日華事変、大戦突入とともに、軍需品の輸送港として重要な役割を演じた。

それはさておき、市街地の形成にもどろう。明治維新の廃藩置県によって、川西地区の官庁街は姿を消して、川中地区が名実ともに、中枢となっていたが、川東、川中、川西の称呼はその後もかなり続いた。戦前までは、「東」あるいは「新町」に遊びに行くといえば、川東の遊廓に行くことを指していたようである。

なお敦賀は明治22年泉、津内、三島の3村を合併して「町」となり、さらに昭和12年松原村を合併して「市」となった。当時の人口31,840人。その際旧敦賀町と松原村の境には沼があった。これが現在の新笙川に改修されたのである。小屋川及び旧笙の川は暗渠化や一部埋め立てが進み、都市下水の雨水幹線としての機能が主となってきているので、現在市内に流れている川といえば、新笙の川と井の口川（氣比の松原の西端）の二つの川だけになっており、従って川東、川中、川西の地区の名称も区別もなくなってきている。それはその区別の根拠がすでになくなつたからである。だが以下の叙述において、文脈の関係でときにこれらの地区の名称を使うことが間々あることを予めおことわりしておきたい。

三

さてつぎに戦後の市街地の展開の変化について触れよう。

戦後の市街地の変貌の軌跡は、川東、川中地区から川西地区と松原地区への移行と、さらに南部の敦賀平野への本格的な拡散としてとらえることができる。さきにも触れたように、この平野部への拡散はすでに戦前でもその兆しは見られたが、戦後のそれはさらに顕現化した本格的な形で見ら

れる。しかも戦前のそれは臨海部との関連と不可分離な形で行われていたのが、戦後のそれは無関係な形で行われている。だから戦前と戦後の市街地の展開は質を異にしたものといえる。

これらの点を明らかにするために、いくらかのことがらについて触れておきたい。

まず戦前と戦後の市街地の展開の跡を示すために、次頁の図形を用意した。

ところで市街地の推移の背景には、人口の移動があったことはいうまでもない。それを示すために若干の資料をつぎに掲げておこう。

まず市制施行当時（昭和12年）、終戦当時、それに最近までの人口の動きを示す資料である。終戦当時の人口激減とその後の人口漸増をうかがえる。次頁の「世帯数・人口推移」の表と「人口動態」の表がそれである。

つぎは地域（地区）別人口。

ところで市全体の人口の動きはさきの諸表で明らかであるが、各地区ごと（旧敦賀市、旧村）の人口にも変動がある。国勢調査ごとの（25～55）の変化の数字は表の通りで、旧敦賀市の人口が圧倒的な割合を占めてはいるが、45年以後いくらか伸びに陰りが見られる。とくに郡部では、旧東浦村、旧東郷村、旧愛発村の減少傾向が目につく。増加傾向の著しいのは、旧粟野村、旧中郷村の順で見られる。

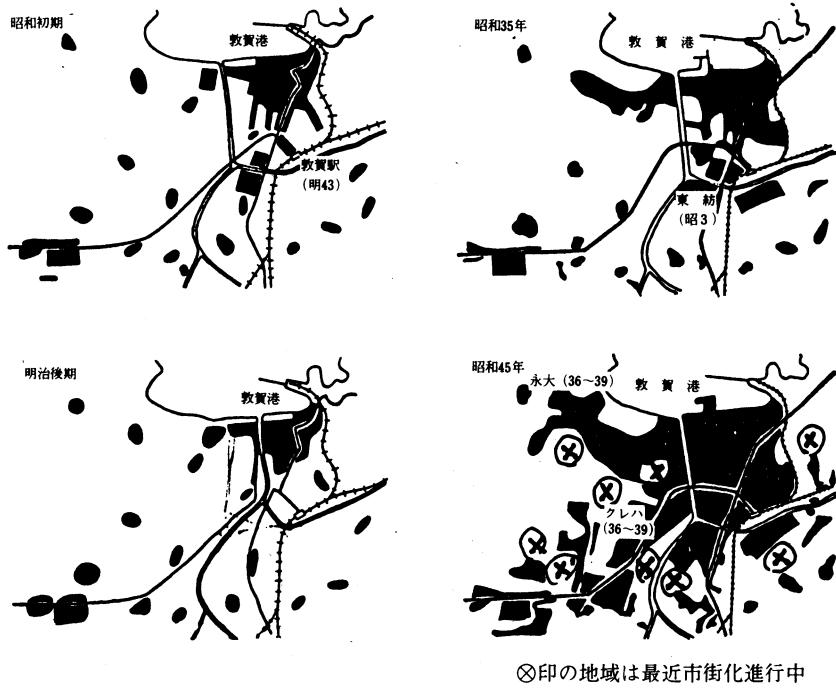
つぎは町内別人口の変動について。

地域（地区）別をさらに町内別に見られる人口の変動を次々頁の「町ごとの人口変動」の表で示しておこう。なお資料入手の関係で、40～50年の一駒に過ぎない点を了承して頂きたい。

この一駒で、しかも10年以前の資料で言えることは、つぎの通りである。北地区および清水町、舞崎町を除く南地区など、旧市街地においては、すべて人口が減少しているのに対して、松島一帯、国道27号線、国鉄小浜線周辺の旧中郷村や旧粟野村などでは、著しい人口増加が見られる。敦賀市でもすでにいわゆる人口のドーナツ化現象が現われていた。

ところで以上のこととは45～50年間の一駒に見られた現象であるが、総じて言えば、都市施設の廃止・新設に伴って、その周辺部の人口に著しい変動が見られることである。たとえば、49年の新市

敦賀市の市街地変化の図示



世帯数・人口推移

(各年10月1日現在 但し12年、20年は12月31日現在)

年別	昭和12年	昭和20年	昭和30年	昭和40年	昭和50年	昭和51年	昭和52年	昭和53年	昭和54年	昭和55年	昭和56年	昭和57年
世帯数 (世帯)	6,498	6,816	11,049	13,314	16,888	17,781	18,112	18,352	18,619	18,598	19,138	19,364
人口	総数	33,478	32,724	51,197	54,508	60,205	61,210	61,817	62,177	62,379	61,844	62,929
人 口	男	16,300	16,135	24,832	26,281	29,386	29,846	30,152	30,335	30,399	30,083	30,688
人 口	女	17,178	16,589	26,365	28,227	30,819	31,364	31,665	31,842	31,980	31,761	32,241
65歳以上人口 (対総人口%)	—	—	2,879 (5.62)	3,671 (6.73)	5,064 (8.41)	5,305 (8.66)	5,517 (8.92)	5,694 (9.15)	5,897 (9.45)	6,026 (9.74)	6,161 (9.79)	6,341 (10.01)
備 考	4月 市制施行		*1月近隣5ヶ 村編入合併	*	*					*		

資料：市民課 ※国勢調査、但し65歳以上人口については県統計課

人口動態

(各年1月1日～12月31日) (単位：人)

年別	昭和47年	昭和48年	昭和49年	昭和50年	昭和51年	昭和52年	昭和53年	昭和54年	昭和55年	昭和56年	昭和57年
自然動態	出生	1,108	1,157	1,069	1,028	1,136	1,007	997	948	936	903
	死 亡	423	391	424	408	390	383	415	390	421	402
	増 減	685	766	645	620	746	624	582	558	515	471
社会動態	転 入	3,204	3,278	3,332	3,315	3,188	3,134	3,035	2,641	2,489	2,554
	転 出	3,486	3,223	3,157	2,813	3,042	3,227	3,128	3,173	3,006	2,771
	増 減	△ 282	55	175	502	146	△ 93	△ 93	△ 532	△ 517	△ 227
差 引 増 減	403	821	820	1,122	892	531	489	26	△ 2	274	520

資料：市民課

地域ごと（旧敦賀市と各村）の人口変動

	25		30		35		40		45		50		55	
	人口	世帯												
全市	49,418	10,531	51,198	11,049	53,490	12,347	54,508	13,324	56,445	14,961	60,205	16,888	61,844	18,598
旧敦賀市	31,092	6,811	33,592	7,572	35,300	8,623	38,043	9,577	38,268	10,478	38,221	11,116	36,635	11,713
旧東浦村	3639	722	3,502	698	3,541	742	3,041	650	2,644	634	2,484	631	2,406	635
旧東郷村	3,177	618	3,111	588	4,255	801	2,118	478	2,145	469	2,435	596	2,488	635
旧中郷村	2,248	426	2,193	420	2,061	419	2,185	497	2,571	614	3,078	795	3,496	927
旧愛発村	2,962	609	2,528	503	2,125	438	1,968	427	1,664	394	1,541	391	1,471	380
旧栗野村	6,380	1,345	6,274	1,268	6,208	1,324	7,153	1,695	9,153	2,372	12,446	3,359	15,348	4,308

庁舎の中央町への移転、57年の敦賀新港着工、さらに近く開校予定の女子短大などが、その周辺部の人口変動に大きなショックを与えたし、また与えるであろうことは、容易に想像される。同じことが現在バイパス建設中の周辺部についてもいえる。

なお別の角度からの「旧敦賀市地区別人口変動」の資料を、本頁の下段に附加しておこう。この資料によって、戦前と戦後の地区別変動の一端がうかがわれるであろう。

戦前と戦後の市街地の移動については、以上の図示と数字によってある程度うかがえるが、このことはまた別な角度からも如実にうかがえる。そのひとつは「都心」の移動であり、その二は「地価」の変動である。

まず「都心」の移動について。

戦前の「都心」は、川中地区の蓬萊町、桜町、晴明町、大内町、橋町、幸町あたりであって、港に比較的近い地域から旧笙の川東岸にかけてであった。旧市庁舎、銀行、郵便局をはじめ、回漕業

者、海産物問屋などは蓬萊町、桜町、晴明町あたりに集中していたし、また魚問屋と魚市場は幸町にあった。当時はまだ現在のようなショッピング・センター街はなかったが、比較的高級品は大内町、橋町あたりの商店で手に入れることができた。

ところが戦後では、明確な形での「都心」が形成されている。気比神宮の西と南の地域であって、旧北津内、神楽（現在の本町通り、神楽町1丁目あたり）、それに駅前の白銀町通りあたりである。この地域に金融関係の機関をはじめ、商工会議所など一連の経済的中枢機関が集中しているし、またショッピング街もあるから、文字通り「都心」である。

これは戦前の「都心」が焼失したばかりではなく、海産物問屋や回漕業者などがすっかり様変りしたためでもある。新「都心」と旧「都心」とは同じ川中地区内に存在しているが、港に近い北から南に移動している。このことは戦後の市街地の展開が臨海部の用途別の展開とは無関係に行わ

旧敦賀市地区別人口移動

地 区 名	昭 19		昭 40		昭 45	
	人 口	割 合	人 口	割 合	人 口	割 合
川東（旧泉、現金ヶ崎から曙までの小屋川以東）	5,310	17.4	3,288	8.6	2,780	7.3
川中（旧笙の川から小屋川までの神楽以北）	7,140	23.4	4,693	12.3	4,215	11.0
津内（旧北津内、現本町1丁目から東筋までの旧笙の川以東）	9,690	31.7	13,542	35.7	12,582	32.9
川西（川崎、松栄、三島）地区等	4,650	15.2	7,412	19.5	7,362	19.2
松原（松島等、笙の川以西）	2,780	9.1	8,104	21.3	10,361	27.1
西 浦	970	3.2	1,004	2.6	960	2.5

町ごとの人口変動

町・区	世帯数		人口		町・区	世帯数		人口	
	40	45	40	45		40	45	40	45
金ヶ崎町	194	166	780	581	清水町1丁目	534	496	1,966	1,720
港町	205	196	813	724			143		493
栄新町	213	190	731	664	本町1丁目	312	302	1,198	1,092
曙町	254	233	964	811	本町2丁目	225	229	849	829
桜町	72	73	252	235	津内町1丁目	233	219	902	822
蓬萊町	138	146	444	400	津内町2丁目	236	244	923	843
元町	392	396	1,522	1,392	津内町3丁目	180	185	694	661
相生町	429	403	1,613	1,410	白銀町	260	266	1,028	937
神楽町1丁目	111	102	484	430	鉄輪町1丁目	274	241	1,104	844
神楽町2丁目	99	97	378	348	鉄輪町2丁目	113	114	399	373
木の芽町	78	81	339	308	東洋町	382	396	1,492	1,406
舞崎町	258	310	919	1,017	布田町	44	32	160	116
角鹿町	111	120	419	410	川崎町	359	306	1,269	1,024
松栄町	259	261	957	932	永大町	20	24	137	225
結城町	276	347	1,037	1,213	道ノ口	51	42	256	216
三島町1丁目	377	410	1,373	1,394	長沢	91	151	350	575
三島町2丁目	315	406	1,147	1,438	岡山町	32	75	126	267
三島町3丁目	233	178	885	656	古田刈	53	66	266	295
開町	179	171	657	576	堂	45	56	203	219
昭和町	73	91	232	313	山泉	70	78	302	344
吳竹町		216		715	櫛林	61	67	239	253
吳羽町	169	178	1,079	1,126	昉生野	169	201	766	832
松島町	464	553	1,924	2,053	金山	133	143	569	592
鑄物師	71	163	291	583	和久野	72	57	289	258
松原町	359	401	1,218	1,307	新和町		520		1,683
松葉町	406	485	1,471	1,611	野神	59	98	300	372
平和町	—	120	—	409	市野々	45	110	186	391
原電社宅	—	78	—	257	沢	87	141	344	505
木崎	57	58	286	278	桜ヶ丘町	330	364	1,144	1,242
櫛川	102	163	436	567	ひばりヶ丘町	—	59	—	238
原	33	34	158	173					

(注) 45年は、46年3月1日現在 45年国勢調査の正式発表がないので概数である。

れでいることを示している。このことについては、あとで触れる。

さてつぎに注目しなければならないのは、地価

の変動である。

まずそのための一助として、次頁に「戦前と戦後における地価の推移」の表を掲げておこう。

この表は、旧敦賀市内の川中地区から6地点（旧都心部と新都心部からそれぞれ3地点）と川西地区から2地点、計8地点を抽出して、それぞれの地点での戦前と戦後の地価の変動を比較することにした。

さてこの表で明らかに読みとることは、いずれの地点での地価も共通して桁違いに高くなっていることである。この高騰は単に地価だけではなく、日常の物価にしても、私たちのサラリーにしても同じである。貨幣価値がそれだけ変動したからであるといえばそれまであるが、それにしても地価の高騰には異状なものがある。

つぎに気がつくことは、それぞれの地点での地価の高低は旧都心部と新都心部とでは、戦前と戦後では著しく、またその順位は全く逆転している。なお川西地区の順位はいずれも戦前も戦後も同じである。

ではなぜこのように地点によって戦前と戦後では大幅な地価の変動の差があったのであろうか。それにはさまざまな要因があった筈であろうが、私はその要因の発見のきっかけをつぎのような事実に求めることから出発しよう。その事実というのは戦前第5位であった地点の地価が戦後は第1位になり、戦前第1位であった地点の地価が戦後は第6位に転落しているという事実である。これらの地点はいずれも川中地区に位しており、戦後第6位になった地点は旧都心部に属している。戦前と戦後の都心部の移行が、これらの地点の地価の変動に大きく作用していたであろうことは容易

に想像される。ではなぜ都心部が移行したかについては、その一端を別な機会に触れているので、ここでは避けよう。だがこの第1位の地点も最近ではさらに変動が見られる。次頁の「地価公示及び地価調査結果調」の表が示すように、国の公示価格の最高基準地は昭和58年以降本町2丁目12-5となっているが、この地点は新都心部の駅前白銀町から本町通りに右折する曲り角に当る地点附近であり、しかも国道8号線と国道27号線の交る地点附近である。戦前は旧都心部からかなり距っていたこともあって、地価は第5位だった。それが新都心部のほかの地点を抜いて第1位になったことの最大の要因は、その近くに平和堂という大規模のスーパーが昭和48年10月に進出したからである。平和堂は地元資本ではないが、ほかの都市にも多くのスーパーを経営している。地元ではないので、かなり無理してでもその土地を手に入れる必要があった。そのためにその周辺の地価が急騰したわけである。

なお次頁の「地価公示及び地価調査結果調」の表について一言しておきたい。

この表は、さきの表が旧敦賀市部のみを対象にして、戦前と戦後（平和堂進出以前）の地価の変動をそれぞれの地点に焦点を合してとらえようとしたのとは異って、戦後のみの、一部の地点を除いては殆んどが50年～60年にかけての期間に限っていること、しかも用途地域別毎の地点を全市域にわたって抽出して、それぞれの地点の地価の変動を明らかにしようという意図のもとに作製され

戦前と戦後（平和堂進出以前）における地価の推移

（固定資産税評価の推移）

単位：坪当り円

順位		町名	場所	終戦直前	昭26	昭35	昭45
戦前	戦後						
5	1	本町1丁目 (旧北津内)	モナコパチンコ店付近	165	7,200	9,400	105,000
4	2	白銀町 (駅前)	旧橋本旅館付近	182	5,800	7,600	91,900
2	3	神楽町1丁目	金美酒店付近	215	5,900	8,100	90,600
6	4	柏 (旧富貴)	金井フトン店付近	143	2,800	5,400	56,900
3	5	元 (旧橋)	菊谷印章店付近	198	1,400	1,900	18,000
1	6	元 (旧大内)	船徳商店付近	231	1,300	1,700	14,500
7	7	川崎町		75	1,200	1,600	13,200
8	8	松栄町		60	1,000	1,400	13,000

地価公示及び地価調査結果調（敦賀市内）

(m²/11)

所 在 地	種 別	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	備 考
1 清水町2丁目9-5 「9-12」	2住専	34,800	34,800	37,200									地価公示 (国)
2 新和町2丁目12-9	〃	18,200	19,300	20,600	22,300								〃
3 本町1丁目9-5「9-18」	商 業	165,000	165,000	165,000	168,000	175,000							〃
4 舞崎町2丁目20-2	2住専				49,000	52,000	57,200	63,000	68,300				〃
5 金山85-27-24(若葉町)	住 居					24,200	27,500	30,500	33,300				〃
6 本町1丁目18-17 「8-18」	商 業					250,000	267,000	280,000					〃
7 清水町2丁目11-8 「11-10」	2住専									100,000	(2,0) 102,000	(1,0) 103,000	〃
8 松島81-14-1外 「奥竹町1-40-4」	〃									77,200	(1,7) 78,500	(1,1) 79,400	〃
9 本町2丁目12-5 「12-3」	商 業									330,000	(1,2) 334,000	(0,6) 336,000	〃
10 三島21-19-2 「三島2丁目19-40」	2住専	20,500											地価調査 (県)
11 原69-6-8	住 居	17,700	18,800										〃
12 砂流50-38-4	2住専	12,200	13,000	14,000	14,700								〃
13 白銀町4-13「7-13」	商 業	110,000	113,000	115,000	119,000	125,000							〃
14 野神63-1-6外 「昭和町2-20-31」	準 工	34,000											〃
15 角鹿町1-22	住 居		24,600	25,000	25,800	28,000	30,800						〃
16 三島132-1-8	準 工		19,100	19,400	20,000	21,600							〃
17 二村10-1-3「松島土地 区画整理8-13街区5」	1住専			38,000	40,300	44,300	50,000	55,500	61,100				〃
18 砂流50-46-5外	2住専					29,800	32,200	35,400	38,600	40,500	砂流50-14-5 47,500		〃
19 三島20-41-10 「三島2丁目13-11」	〃					51,500	55,600	61,000	66,700	70,000	(1,4) 71,000		〃
20 昭和町1丁目18-10 「18-14」	住 居					48,500	52,400	57,400	62,500	65,600	(4,1) 68,300		〃
21 松島112-20-3 「松島町11-11」	住 居					42,400	45,800	49,400	53,000	55,500	(2,7) 57,000		〃
22 松島130-206-1	1住専					33,800	37,200	41,000	44,300				〃
23 相生町5-2 「相生町5-2」	商 業					124,000	132,000	139,000	146,000	152,000	(2,0) 155,000		〃
24 津内町2丁目1-5 「1-32」	〃					122,000	128,000	134,000	140,000				〃
25 三島18-14-6 「三島2-3-15」	近 商					91,000	95,700	100,000	104,000	108,000			〃
26 道ノ口35-3-15	住 居					28,500	31,300	33,800					〃
27 東洋町4-21「6-33」	2住専					50,000	54,800	59,200					〃
28 白銀町10-10「5-27」	商 業					220,000	231,000	241,000					〃
29 金山72-3-2外	近 商					52,000	54,600	56,800					〃
30 吉田刈55-1-1外	準 工					41,000	45,100	49,000	51,500	(4,9) 54,000			〃
31 桜町6-15「6-30」	〃					60,000	64,000	67,800	70,000	(1,4) 71,000			〃
32 野神15-8-3	〃					48,000	52,800	57,500					〃
33 新和町2丁目14-9	2住専							51,500	56,700				〃
34 新和町2丁目29-14 「29-14」	〃									68,700	(0,4) 69,000		〃
35 猛生野97-6-4	1住専									46,000	(3,3) 47,500		〃
36 柳川4-11-14 「柳川2-3-9」	〃									54,000	(3,7) 56,000		〃
37 山泉28-4-27	2住専									33,000	(3,0) 34,000		〃
38 津内町3丁目8-35外 「6-27」	住 居									86,000	(0,6) 86,500		〃
39 白銀町5-22「4-5」	商 業									323,000	(2,2) 330,000		〃
40 清水町1丁目15-4 「15-8」	近 商									133,000	(3,0) 137,000		〃
41 昭和町2丁目20-9 「20-28」	準 工									108,000	(4,6) 113,000		〃
42 繩間48-15-2	都市近 郊林地				350,000	360,000	370,000	380,000	386,000	390,000	(0,0) 390,000		(10a 当り)
43 三島町1丁目5-28	商業地										130,000		

ている。なお前表の地価は一坪当たりになっていたが、この度の表は m^2 になっていることも念のため付記しておく。

地価は市街化区域と市街化調整区域とでは格段の差のあることは、この表の42の縄間48-15-2の地価を見れば明らかである。

ところで同じ市街化区域内でも、第1種住居専用地域、第2種住居専用地域、住居地域、近隣商業地域、商業地域、準工業地域、工業地域、工業専用地域などの用途地域別によって、それぞれの地点の地価が異っている。概していえば、工業地区が最低であり、しかも工専、工業、準工の順である。つぎに少し低いのは住居地域指定のグループである。このグループには第1種、第2種の住居専用地域と住居地域の区別があるが、これらの地価の差はケース・バイ・ケースである。このグループより少し高いのは近隣商業地域地点の地価である。最も高いのは商業地域の地価である。だがこの地域の地価にも格差が見られる。最高はさきに触れた平和堂周辺部の地価である。

なお平和堂の進出は、単に地価だけではなく、買物客の動向にも大きな影響を与えた。その影響は周辺の商店街だけでなく、全市域の商店街にまで及んでいる。これまでの買物客の流れを変えたために、小売業者の経営環境を大きく変えた。これらの点については、別に「補論」を用意して考察したい。

ところでここで見逃してならないことがある。それは49年11月の新市庁舎の現在地への移転である。現在地は松原地区の南方の田園地帯であったにもかかわらず、その町名を中央町と名付けたのには、それだけの意気込みがあつてのことであろう。行政機関の移転はその地点の地価の高騰の要因となることは必至である。当時の地価は恐らく極めて低かったのが、現在は格段の地価であろう。ただ資料入手の関係で、その点を明らかにすることはできなかった。

なおこの市庁舎の移転がまた今後の市街地の展開の西部、南部の平野部への方向づけに一段と拍車をかけていることも見逃してはならない。

四

では敦賀市の市街地のこのような変貌がとくに戦後に見られたのは、何に起因しているのであろうか。

いうまでもなく、その直接の起因は、終戦間ぎわの米空軍機の爆撃によって、旧市街地の中枢部の川中地区と川東地区の住宅が殆んど焼失したためであった。住宅を失ったこれらの住民たちの多くは、被災を免れた川西地区、松原地区、さらに南方の平野部に、新しい住宅を求めて移動したのは当然であろう。戦災復興計画の一環として、市当局はいち早く松原地区などに彼らのための住宅建設を推進した。やがて彼らの多くはこの新住居地に定着した。これが市街地が東から西へ、さらに南の平野部に展開した直接の、しかも最大の要因だといえよう。

だがとくに平野部に拡散したのには、そのほかにさまざまな要因があった筈である。その要因のひとつに、明治の末期に国鉄の旧敦賀駅が現在の地に移転したことを見逃してはならない。

明治43年（1910）に、氣比神宮の大鳥居の近くにあった国鉄の旧敦賀駅が現在の白銀町に移った。新敦賀駅は市街地の南東のかなり離れた敦賀平野の北東部の田圃の中であった。駅までは当時としてはかなり幅員の広い道路がつくられた。それが現在の氣比神宮前から南に伸びている本町通りであり、さらに左折して駅に通ずる駅前通りの白銀町の原型である。敦賀駅は北陸線と小浜線の結接点であり、敦賀市の陸の表玄関でもあったから、すでに大正年代には駅に通ずる道路沿いは除々に市街化されていた。それまでは氣比神宮が市街地の南端であったのが、この駅の移転が契機となつて、敦賀平野が市街化される口火を切ったといえる。このような下地がすでに明治時代にあったのである。それから昭和9年にはすでに東洋紡績敦賀工場が敦賀平野の東北部に進出している。

この明治年代の終りの遠因は別として、戦後の戦災復興計画の生活基盤の整備の一環として、市内の道路が見違えるほど整備され、バスも運行されているので、住民たちは市域のどこからでも、

職場やショッピングにゆくのにそう不便を感じなくなっていることも、市街地の展開が全市域に拡散した要因のひとつであろう。

このことは住民たちの住意識の変化と対応していることも見逃してはならない。戦前までの住民たちの住意識は、職住一体型か、それとも職住至近型が望ましい住宅型であった。ところが戦後の彼らの住意識は、職場は働く場所であり、家庭は憩いの所として両者を明確に区別するようになった。職場が至近距離にあると、職場の空気を家庭に持ち込む恐れがあるので、いきおいある程度の距離を保つことが望ましい住宅型となるわけである。しかも道路事情が良くなっているので、市域のどこに住うと、自転車、バス、自動車などで通勤も容易になっている。さらに住宅の入手もローンなどで確保が可能になってきている。そのうえ職場も戦前とは違って多様化している。戦前までは港関係の職場が主なものであったが、戦後は陸運関係の職場や工業関係の職場、それに商業販売関係の職場やレジャー関係の職場など、極めて多様化している。もちろんこれらの職場は用途地域指定のために、市域のどこにでもというわけにはいかないとしても、全市域に拡散している。だから戦前の職場は一定の地区に限られていたのが、戦後の職場は地区とは関係なく、全市域的に展開している。職場に関する限り、戦前の一定の地区に限られていたのとは異って、戦後は市域全体にわたっている。このことも住民たちの住宅が全市的に、とくに敦賀平野にまで拡散したことのひとつの要因であろう。それとともに当時の市当局が、もし戦前のような職住至近型の住宅建設が望ましいならば、終戦直後の戦災復興計画の一環としてその実現が可能であった筈であったのを敢えてしなかったのは、戦後のこの動向を予見していた賢明な選択だったといえよう。

ところで戦後の市街地の全市的拡散は核家族化の傾向に起因していることも指摘しておく必要がある。敦賀市は人口急増都市ではない。昭和30年に近隣5ヶ村を合併して、都市として再出発した当時の人口は51,197人で、6万人を超えたのがやっと50年、そして58年では63,826人である。因みに福井県では、昭和30年以降の人口増は、福井市と武生市と敦賀市のみである。とはいっても敦賀

市では社会減を自然増で漸くプラスしている程度であるから、人口漸増都市であるというよりも、むしろ人口微増都市といえよう。だが微量であるが人口増であるから、それに対応して世帯数も増加するので、住宅需要も増加するのが当然であろう。加えて、敦賀市にも核家族化の傾向が見られるので、世帯数の増加は人口増以上に増加する。核家族化というのはこれまで三世代同居であった世帯構成員が、核分裂を起して親子二世代の世帯構成員になることを意味しているから、たとえ人口増が微かであっても、世帯数はそれ以上に増加するからである。世帯数が増加すれば、当然住宅需要も増加することになる。だから住宅を求めて全市域に、とくに入手が比較的に容易な平野部に市街地が拡散するわけである。因みに、敦賀市の世帯構成員は、30年は4.6人、58年は3.3人である。

以上のようなさまざまな要因によって、とくに戦後の市街地が全市域に、とりわけ平野部への拡散が見られたのである。

五

さてつぎの問題は、戦前と戦後の臨海地帯の変化の問題について。

まず終戦までの臨海地帯の概況についてである。

徳川時代の敦賀の絵図（敦賀八景「金ヶ崎満帆」や「越前国名蹟考」など）に見られるように、当時の敦賀の港は児屋の川以東から金ヶ崎にかけての臨海地帯が中心であった。当時はまだ人工的な大規模の防波堤がなく、湾内に突出した金ヶ崎岬が唯一の自然の防波堤だったので、この地帯の海域に多くの和船が集結したのは当然であろう。明治時代になってからは、国際港としての敦賀港の重要性の認識に加えて、和船から洋船への移行もあって、金ヶ崎岬から港内に延びる人工的な防波堤の建設が進められ、遂次延長された。同時に港の機能の多様化に対応するために、それまで泉、天満、金ヶ崎などの児屋の川以東の川東地区を中心とした臨海地帯の用途地域が、漸次、西方の川中地区の桜・蓬萊の臨海地帯にまで伸びて、旧笙川の東側まで拡がっていった。そして川東地区的金ヶ崎岸壁（桟橋）は大型船用と物揚場、泉・

天満は物揚場、さらに川中地区の桜岸壁や蓬萊岸壁は船溜・物揚場として、それぞれ用途を区別しながら、漸次旧笙川にまで伸びていったのである。もちろん金ヶ崎は国際港としての拠点であるから、その臨海地帯には早くから国鉄敦賀駅～金ヶ崎駅が開通しており、税関や検疫そのほかの機関、また大型船運航のための石炭や石油（スタンダード石油会社の赤煉瓦建造物）などの備蓄場もあったし、また川中地区の桜町の臨海地帯にはすでに大正15年にソ聯（ロシア）領事館が開庁されていた。やがて昭和年代となり、日華事変の勃発、つづいて太平洋戦争へと突入したことによって、敦賀港は満鮮向けの軍需物資の輸送港となった。そのためもあってか、終戦間ぎわに敦賀市は日本海側での最初の米空軍機の大空襲を受けて、市内の中心部の殆んどが焦土と化したばかりではなく、港湾施設でも鉄道上屋3棟（3,494.7平方米）、敦賀倉庫1棟（194.7平方米）、市営給水事務所、臨港駅などが全焼した。なお鉄道岸壁Aで荷役作業中の軍用貨物船などが被爆し、バラ大豆の機械も破損している。さらに7月30日の爆撃では市営上屋F.Gの屋根も被爆している。かくて終戦を迎えたわけである。

以上が終戦までの臨海地帯の概況である。

では戦後から現在までの変化はどうであろうか。

さきにも触れたように終戦間ぎわの米空軍機の爆撃によって、川東地区と川中地区の大部分の市街地は焦土と化したし、また多くの港湾施設も被害を受けた。そればかりではなく、無数の投下機雷が未処理のまま敦賀湾や若狭湾に浮遊していたので、船舶の出入が皆無だったのは当然である。国際港としての機能の停止は昭和27年1月25日「敦賀港安全宣言」が海上保安庁によって告示される日まで続いた。この告示は掃海の完了によって港内への船舶の出入の安全を公式に内外に宣言したものであった。だからこの日こそ瀕死の白鳥がフェニックスのように再生した日として、敦賀港にとってはまさに記念すべき日であった。

だがそれ以前の昭和26年にはすでに敦賀港は重要港湾に指定されていた。折からの朝鮮動乱によ

る軍需物資の輸送によって、さらに20年代後半の「石炭ブーム」によって時ならぬ港が景気に沸いた。これが戦後の敦賀港の再生の第1期といえる。第2期は30年代の「木材ブーム」を契機にした躍進の時期であった。31年10月に日ソ交渉妥結。戦後初のソ聯船の敦賀港入港は32年5月クイビセフ号（6,429トン）で、サハリンからの石炭8千トンの輸入、また同年9月には第一汽船のソ連マゴからの木材6千余トンの輸入。さらにそれ以前の31年4月には東邦海運の大吉丸（2,200トン）による北海道の風倒木の移入。だが32年からはソ聯材が船と海洋イカダの二本立てで入港するようになってからは、北洋材が石炭に代って、30年代以降の港の主役となった。そして35年6月長期の日ソ貿易協定が調印されて、懸案の日ソ経済交流の基礎が固った。

30年代以後の「木材ブーム」の一端を明らかにするために、当時の敦賀港の木材取扱量を次頁の「木材取扱量」の表で示しておこう¹⁾。

この表で明らかなようにソ聯材（北洋材）、南洋材、NZ（ニュージーランド）材、米材などの輸入が漸次増大し、40年代には20万トン以上に達している。そのための大型船（たとえば、34年入港のビーバー・ステート号、10,500トン、米国）や英和丸13,549トン、日本などの入港もあって1万トン岸壁が必要となり、また貯木場をどうするかなどが急務となってきた。石炭は野積みで何とか処理できたとしても、貯木はそうはいかない。塩水（海面）、淡水（川面）の貯木場が必要となり、そのため現在の水面貯木場は次頁の表「財木場」に見られる通りとなった。

この「木材ブーム」の兆しと国鉄北陸線電化と北陸トンネル36年完成を織込んで、敦賀港の関西、中京の流通基地としての役割を生かすために、33年には敦賀市当局は第4回敦賀港整備10ヶ年計画を発表している。この計画のなかには、「木材ブーム」に対処するために、井の口川河口を港湾区域に拡大変更したり、井の口川淡水貯木場設置計画などが組みこまれていたし、また船舶の大型化を考慮して1万トン級の桟橋を用意するために、鉄道桟橋や金ヶ崎岸壁の拡大や川崎岸壁の新設など

1) 「有馬義夫氏と敦賀海陸運輸30年の歩み」（編者坂田三郎、週刊福井「郷土の人物シリーズ」第2巻、昭和48年3月20日、研修社刊）41～42頁。

昭和31年～47年の木材取扱量

年・期	内地材	北洋材	南洋材	N L 材 ニュージーランド材	米 材	合 計
31 上	4,260	—	—	—	—	4,260
下	3,580	—	—	—	—	3,580
32 上	2,005	2,075	—	—	—	4,080
下	1,318	—	—	—	—	1,318
33 上	184	4,322	—	—	—	4,506
下	2,134	2,378	—	—	—	4,512
34 上	—	14,459	—	—	—	14,459
下	48	12,262	—	2,120	—	14,430
35 上	—	31,908	7,012	3,826	—	42,746
下	—	17,482	2,095	4,257	—	23,834
36 上	—	24,378	26,344	6,261	12,297	69,280
下	—	23,730	94,600	12,671	20,931	66,792
37 上	—	29,488	15,377	5,430	12,170	62,465
下	—	27,453	8,642	3,635	13,555	53,285
38 上	1,593	58,520	23,871	—	8,504	92,488
下	1,472	48,215	27,451	5,830	7,204	90,172
39 上	1,611	67,038	39,866	7,330	8,440	124,285
下	1,268	67,739	52,686	—	7,159	128,852
40 上	3,036	64,503	38,858	—	4,998	111,395
下	2,109	73,637	51,272	—	3,150	130,168
41 上	2,457	124,429	60,588	—	4,349	191,823
下	1,696	100,261	55,598	—	10,927	168,482
42 上	2,482	116,024	112,568	—	36,361	267,435
下	2,787	110,818	104,094	8,109	34,992	260,800
43 上	5,136	177,547	96,945	11,408	36,514	327,550
下	2,128	158,865	89,757	—	46,394	297,144
44 上	3,111	115,892	122,281	6,292	40,173	287,749
下	918	136,478	109,052	2,518	28,556	227,522
45 上	1,333	151,235	109,747	—	55,554	317,869
下	562	172,922	113,182	—	35,263	321,929
46 上	879	111,923	112,601	—	23,332	248,735
下	712	144,446	77,875	3,622	23,315	249,970
47 上	2,021	143,398	75,649	5,174	40,077	266,319

貯 木 場

名 称	位 置	管 理 者	淡 水 海 面 の 别	面 積
井の口1号貯木場	敦賀市井の口地先	福井県	水面(淡水)	24,540 m ²
〃 2号 〃	〃	〃	〃 〃	44,257
〃 3号 〃	〃	〃	〃 〃	21,077
〃 4号 〃	〃	〃	〃 〃	9,098
〃 5号 〃	〃	〃	〃 〃	44,866
名子貯木場	名子地先	〃	〃 (海面)	100,000
沓貯木場	沓地先	〃	〃 〃	130,000

が織込まれていた。それが現在の旧港の原型であった。

現在の敦賀港（旧港）は、つぎの各表に見られるように大型船係船岸壁、小型船係船岸壁、野積場、荷さばき地など必要な各種の施設に加えて機動力も導入されているので、ほぼ完備したといえる。ただ現在の敦賀港（旧港）は、30年度の原型

をつぎの点で大きく修正している。なお当時の原型は次々頁の「敦賀港整備計画図」であった。

そこひとつ。川崎・松栄A岸壁を大型フェリー用のために、新たに旧笙の川河口の西側に建設したこと。以前の計画では、この河口には別な施設が考慮されていたのが、44年に日本海沿岸の海の「新幹線」ともいえる大型フェリーの寄港（舞鶴・

大型船係船岸壁

名 称	管 理 者	延 長 (m)	エプロン 幅 (m)	水深 (m)	け い 船 能 力(隻)	構 造		主たる用途
						様 式	主 要 用 材	
鐵道岸壁	国鉄	163.6	9.2	8.5	1隻 8,000t	重力式	ケーンソ	石炭、石材
金ヶ崎岸壁	福井県	205.0	9.2	9.5	1隻 10,000t	横桟橋	鋼管杭、鉄筋 コンクリート	油、けい石
金ヶ崎岸壁物揚場	〃	98.6	9.7	6.5	1隻 4,000t	重力式	コンクリート ブロック	けい石
桜岸壁(E・F)	〃	190.0	15.0	5.5	2隻 2,000t	矢板式	鋼矢板、鉄筋、 コンクリート	雑貨
蓬萊岸壁(G・H・I)	〃	390.0	15.0	7.5	3隻 6,000t	〃	〃	雑貨、亜鉛鉱
川崎松栄埠頭A岸壁	〃	199.0	15.0	7.5	1隻 9,000t	〃	〃	フェリーポート
川崎松栄埠頭C・D岸壁	〃	370.41	20.0	10.0	2隻 15,000t	動力式 矢板式	ケーンソ、鋼 矢板	木材、亜鉛鉱、繊維
原電明神桟橋	日本原子 力発電株	67.0	10.0	6.0	1隻 3,000t	横桟橋	鋼管杭、鉄筋 コンクリート	原電資材、核燃料
敦賀セメント岸壁	敦賀セメント 株	150.0	20.0	7.5	1隻 6,000t	矢板式	鋼矢板、鉄筋 コンクリート	セメント・石灰石

小型船係船岸壁

名 称	管 理 者	延 長 (m)	エプロン 幅 (m)	水深 (m)	構 造		主たる用途
					様 式	主 要 用 材	
泉桟橋	福井県	63.6	7.5	4.0	横桟橋	鉄筋コンクリート杭	木材
入船物揚場	〃	154.7	9.0	2.0	動力式	コンクロートブロック間知石	〃
天満物揚場	〃	146.3	9.0	1.8	〃	〃	〃
蓬萊物揚場	〃	86.0	10.0	3.0	〃	L型ブロック	魚獲物
船留物揚場	〃	245.0	6.0	3.0	〃	〃	〃
相生物揚場	〃	72.0	2.0	1.5	〃	コンクリートブロック	砂利・砂
川崎桟橋	〃	147.2	5.8	3.0	横桟橋	鉄筋コンクリート杭PS床版	〃
川崎松栄物揚場	〃	869.2	10.0	4.0	矢板式	鋼矢板・重力式	木材、魚獲物、石材
花城物揚場	〃	30.0	9.2	3.0	プレバクト コンクリート	重力式	魚獲物
名子物揚場	〃	200.0	10.0	2.0	矢板式	鋼矢板	木材
常宮桟橋	敦賀市	2基 72.4	3.05	3.0	縦桟橋	鉄筋コンクリート	遊覧船
繩間桟橋	福井港 運株	2基 48.5	2.8	2.0	〃	〃	石材、木材
常宮南桟橋	福井県	27.0	3.0	3.0	〃	鋼管杭鉄筋コンクリート	魚獲物、遊覧船
繩間北桟橋	〃	20.0	4.0	4.0	〃	鉄筋コンクリート	〃
桜船揚場	敦賀市	120.0	7.3	2.0	〃	張石、コンクリート	魚船
天満桟橋	福井県	68.0	7.0	5.0	縦桟橋	鋼管杭コンクリート	官庁船専用

野積場

位 置	管理者	面 積	主たる貨物名
名 子	福井県	2,903 m ²	木材
金 ケ 崎	〃	4,278	けい石, 石炭, 鋼材
川崎・松栄埠頭	〃	56,863	フェリー駐車場に使用
松 栄	〃	5,680	砂利, 砂, その他
川 崎	〃	2,774	木材
金ケ崎埋立地	〃	17,146	石炭
金 ケ 崎	国 鉄	1,154	木材, 石炭
蓬 萊	敦賀市	2,559	〃

荷さばき地

名 称	位 置	面 積
川崎荷さばき地	敦賀市川崎町	945.0 m ²
泉 荷さばき地	〃 金ヶ崎町	561.6
蓬萊荷さばき地	〃 蓬萊町	3,485.7
入船荷さばき地	〃 港 町	1,507.9
天満荷さばき地	〃 〃	328.7
桜 荷さばき地	〃 桜 町	138.8
蓬萊荷さばき地	〃 蓬萊町	2,122
名子荷さばき地	〃 名 子	2,918

敦賀・小樽)が内定したために、急遽予定を変更してここに大型フェリー用のA岸壁を建設したのである。45年8月工事完成、大型フェリー「すずらん丸」就航。

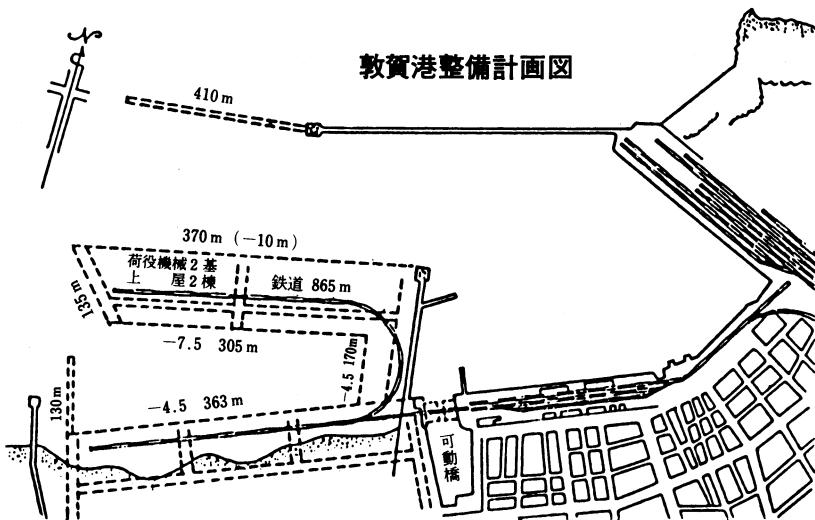
その二。川崎・松栄C・D岸壁をA岸壁の先端とリンクさせて西方に建設したこと。これは1万5千トン級の大型船舶2隻の接岸用のためである。

この川崎・松栄の新大型ふ頭建設は、35年には戦前の年間最高50万トンの貨物取扱量を突破し、37年には入港船舶5,554隻(844,570トン)、貨物取扱量は石炭・木材・石油など66万トンに達して、開港以来の最高を記録したことに加えて、国鉄北陸線の複線電化、北陸トンネルの完成、さらに国道8号線、27号線、161線の完全舗装によって、中京・近畿圏との距離がますます近くなったので、対岸貿易の窓口港としての発展がさらに期待されるからである。そのためにさきの敦賀港整備10ヶ年計画を修正変更したのである。39年7月下旬着工して、45年度の完成後の貨物の取扱量は年間170万トンを目指した。

そのためにさきにも触れたように、現在の蓬萊岸壁の左端、旧笙川の河口から沖へ伸びている長さ約35メートルの左側防波堤(現在の大型フェリー用岸壁)を利用して、これを軸に同防波堤左側の川崎・松栄地先(旧笙川の間の海岸)約15万平方メートルの海面を埋め立て、川崎・松栄ふ頭をコの字形に建設する。そして荷揚場は長さ363メートル、ふ頭の長さは外側370メートル、内側305メートルで、荷提場とふ頭は幅80メートルの護岸を取り付けた左側防波堤で結び、外側ふ頭には1万トン級の船舶2隻が横づけできるようにして、水深はふ頭外側10メートル。

なおはじめの計画では、旧笙川の河口には可動橋をつくって、荷揚場・左岸防波堤・ふ頭間に延べ1,200メートルの鉄道引き込み線を設けることになっていたが、大型トラックなどの流用によって、この計画はストップされた。

以上の敦賀港整備計画の完成によって一応は当面の事態に対処することが可能である。だがこんごの情勢を予測すると、現状に甘んぜずに抜本的な手を打つ必要がある。というのは、敦賀港整備計画の完成はこれまでの狭い敦賀港域内のみをフルに生かすだけであるから、こんごのより以上の発展が期待されないからである。たとえば、こんごは3万トンクラス以上の船舶の岸壁を用意する必要があろうし、また1万トンクラスや1万5千トンクラスの岸壁も数多く用意する必要があろう。これらの施設は現在の敦賀港のスペースでは建設不可能である。このままでは国際港として新潟港や富山新港の後塵を拝するだけである。そこで敦賀市としては現在の敦賀港の整備を行ひなが



ら、他方それに代る大型の新港建設計画を練ってきた。港域を従来のものより東浦の松ヶ崎と敦賀半島の先端近くの明神崎とを結ぶ線にまで拡大したこともその含みがあった。そして54年には新港調査が実施され、57年1月に65年度完成を目指して新港湾建設工事の起工式が挙げられた。

その計画図と内容は次頁の通り。

建設計画の目標年次を昭和65年とし、完成時の取扱貨物量は外貿240万トン（55年79万トン）、内貿880万トン（55年573万トン）の合計1,120万トン、現在の約2倍の取扱量を目指す大型港を金ヶ崎地区から鞠山地区にかけて建設するもので、総工費500億円（55年の計画決定時試算）となっている。

計画されている大型岸壁は、3万トンクラス1バース（延長240メートル）、1万5,000トンクラス3バース（延長555メートル）、わが国最大のフェリーを対象とする岸壁1バース（延長266メートル）、5,000トンクラス3バース（延長390メートル）の計8バース、それに1万5,000トンクラスの木材積込船が入港して水面投下取り扱いができるドルフィン1バース（水面整理場4万5,000平方メートル）、さらに専用ふ頭3バースが整備されることになっている。これらの係留施設を守るために、鞠山地区の田結崎から敦賀湾内に延長1,160メートルの防波堤を建設する。

このほか鞠山・金ヶ崎両地区に緑地を設け、環境保全とあわせて港湾労働者のいこいの場を整備するほか、ふ頭用地や工業用地など、全体面積64

万平方メートル（うち61万平方メートルは海岸線埋め立て）の造成を計画のなかに織り込んでいる。

以上が新港計画のアウト・ラインである。57年1月25日の起工式で運輸省第1港湾建設局の岡田局長が「現在の敦賀港はおよそ100年前の明治10年に建設が始まり、50年前に現在の形ができましたが、この新港の起工は次の100年の繁栄のための第一歩です」と力強く高らかに謳いあげたように、この計画は敦賀港にとって、また敦賀市にとっては、まさに世紀の大事業といえよう。当時の「敦賀新港計画図」を次頁に示しておこう。

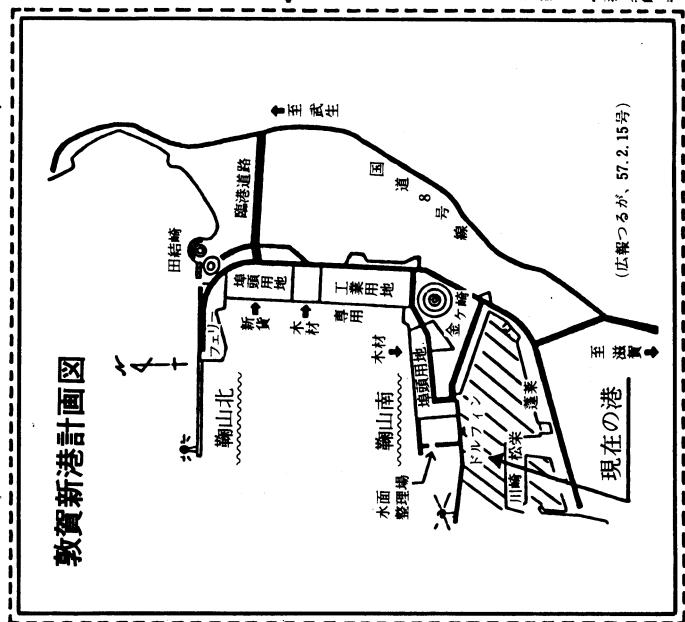
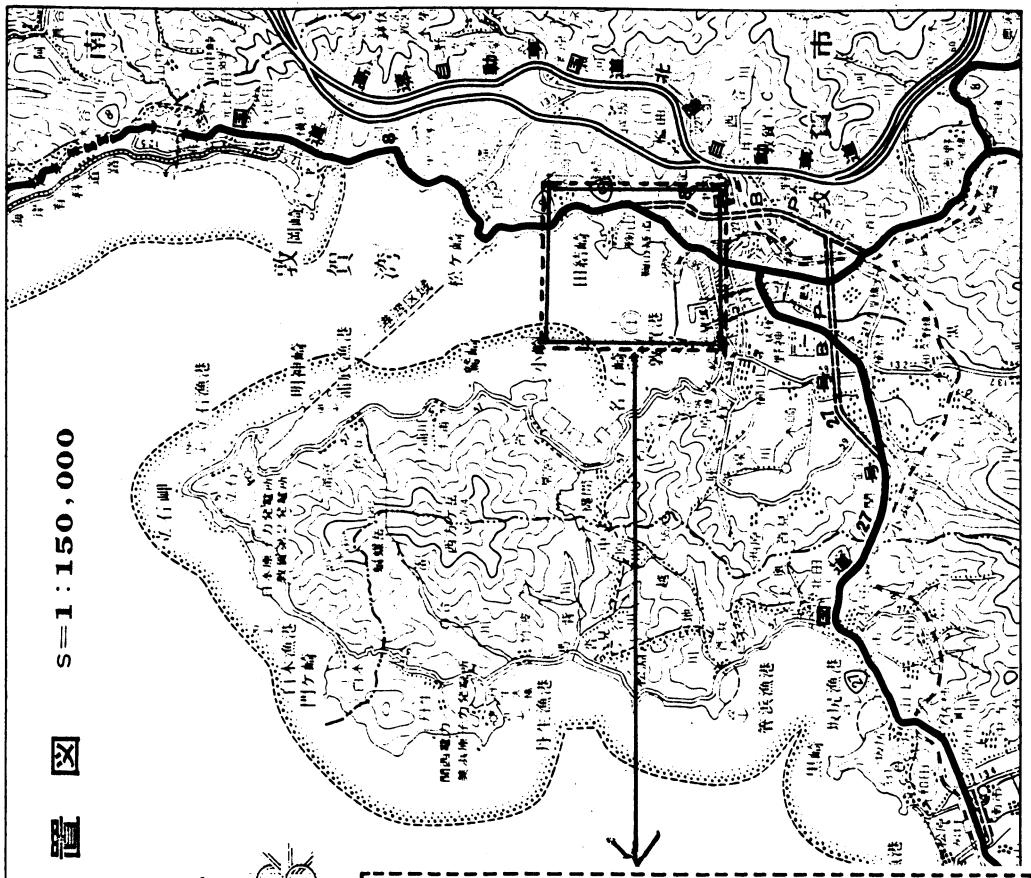
ところがこの計画は59年3月と60年3月の2回にわたって計画変更と追加が行われている。

59年3月のそれは、1. 石炭火力発電所の立地計画に対応して、専用ふ頭計画等を変更する必要が生じたためと、2. 香地区に在籍する漁船の安全を確保するため、小型船だまりを計画する必要が生じたためである。

そのために目標年次（昭和65年）における取扱貨物量をこれまでの外貿240万トン、内貿880万トン、合計1,120万トンを見直して外貿360万トン、内貿840万トン、合計1,200万トンに改めて、港湾施設の規模及び配置をつぎのように変更したり、追加したりしている。

1. 鞠山北地区専用ふ頭計画の変更としては、これまでの 50,000 D/w 級水深 13 m 水際線延長 270 m を 60,000 D/w 級水深 14 m 水際線 280 m に、5,000 D/w 級水深 7.5 m 水際線延長 260 m

位 置 図 $S=1:150,000$



を 15,000 D/w 級水深 10 m 水際線延長 250 m に、
それぞれ変更すること。

2. 水域施設設計画として、けい留施設の計画に

対応して、泊地を鞠山北地区に水深 14 m 面積 3 ha 水深 10 m 面積 1 ha を追加する。

3. 小型船だまり計画として、漁船等のための

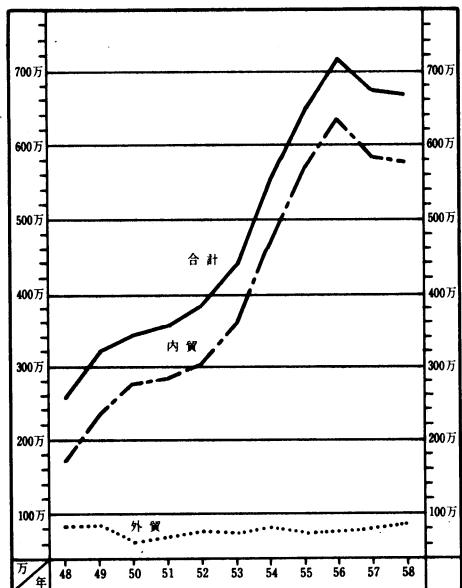
小型船だまりとして、沓地区防波堤延長 118 m 船揚場延長 50 m を追加する。

さらに港湾の環境整備をはかるために、これまでの鞠山北地区の緑地 2 ha を 3 ha に変更している。

また港湾施設計画に対応して、土地造成および土用利用計画をそれぞれ変更している。

つぎは60年3月の変更である。これは鉱石、木材等運搬船の大型化に対応するため、これまでの

出入貨物の推移



鞠山北地区の公共ふ頭計画、15,000 D/w 級水深 10 m 岸壁 2 バース延長 370 m, 5,000 D/w 級水深 8 m 岸壁 1 バース延長 130 m を 30,000 D/w 級水深 12 m 岸壁 2 バース延長 480 m に変更する。

以上のように起工式当時の計画を二回にわたって変更、追加している。私はここに市当局（敦賀港港湾管理者）が新港完成のぎりぎりまで情況の変化に対して最良の港づくりに取り組んでいる姿に敬意を表わしたい。と同時にその背後に敦賀の住民たちの支援と協力があることも見逃してはならないであろう。

なお最近までの敦賀港の実情をうかがうために、つぎに若干の資料を本頁と次頁に示しておこう。

その一。輸移出入貨物量と出入貨物の推移。

ここで明らかなことは、全体の取扱貨物量は年ごとに増加しており、この10年間に約2.6倍になっている。外貿と内貿との割合は1対6.5、外貿は微量の増加であるのに対して、内貿は3倍以上に増加している。

その二。58年度の主要貨物構成

その三。トン級別入港船と入港船舶の推移

その四。昭和58年主要貨物構成

隻数と総トン数が逆比例していることと、1万トン以上の入港船舶がかなり多いことにも注目すべきであろう。これらの大型の船舶は恐らく外貿用であろう。

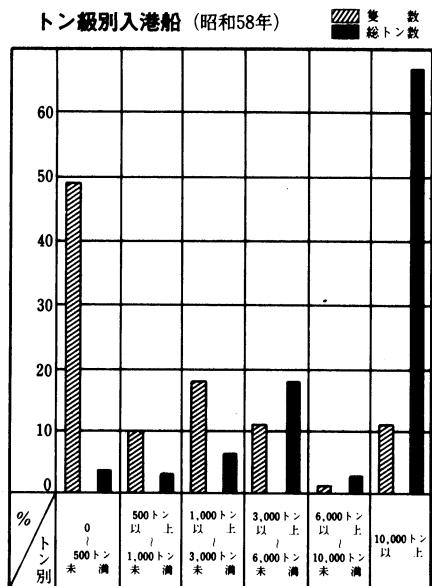
輸移出入貨物量

(昭和48年～昭和58年) 単位：トン

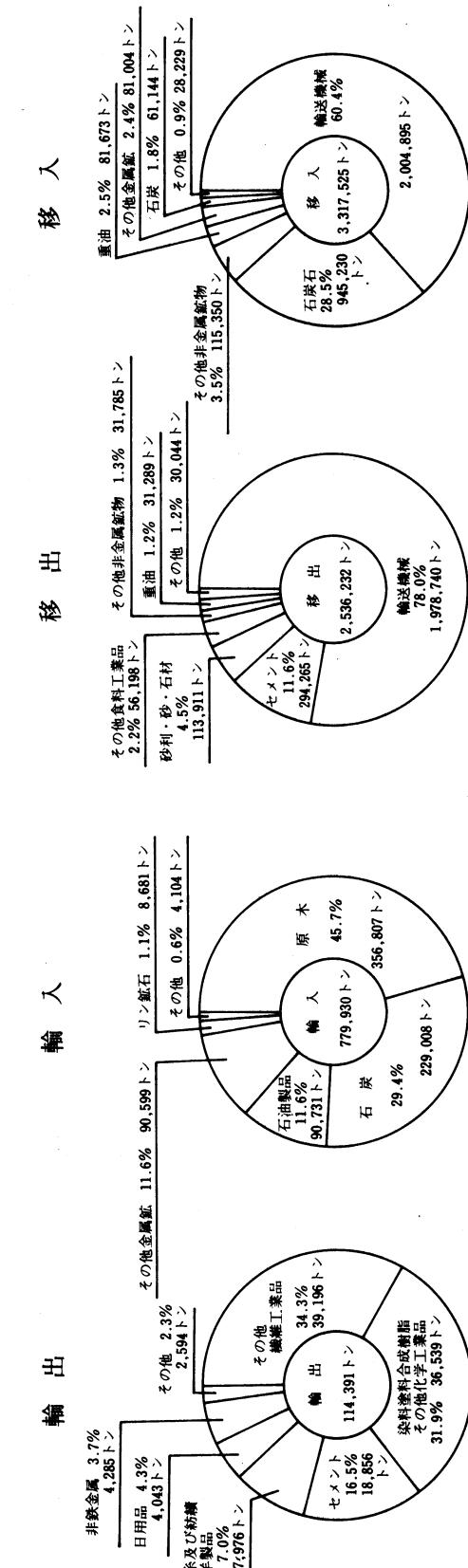
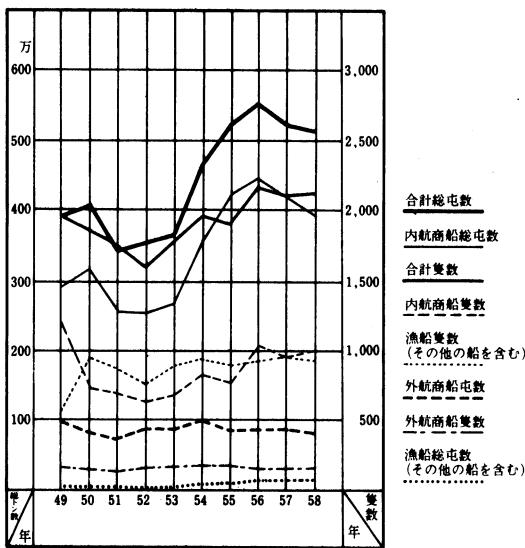
区分 年別	外 国 貿 易			内 国 貿 易			合 計		
	輸 出	輸 入	計	移 出	移 入	計	輸移出	輸移入	計
昭48年	26,850	818,681	845,531	917,808	797,815	1,715,623	944,658	1,616,496	2,561,154
〃49年	40,805	811,663	852,468	748,237	1,637,991	2,386,228	789,042	2,449,654	3,238,696
〃50年	60,616	584,804	645,420	891,939	1,909,561	2,801,500	952,555	2,494,365	3,446,920
〃51年	47,438	674,156	721,594	1,098,991	1,766,300	2,865,291	1,146,429	2,440,456	3,586,885
〃52年	70,922	720,440	791,362	1,191,666	1,868,886	3,060,552	1,262,588	2,589,326	3,851,914
〃53年	68,901	727,958	796,859	1,370,951	2,232,480	3,603,431	1,439,852	2,960,438	4,400,290
〃54年	105,789	742,510	848,299	2,005,145	2,735,374	4,740,519	2,110,934	3,477,884	5,588,818
〃55年	95,018	696,253	791,271	2,390,764	3,338,504	5,729,268	2,485,782	4,034,757	6,520,539
〃56年	89,652	712,674	802,326	2,713,930	3,705,401	6,419,331	2,803,582	4,418,075	7,221,657
〃57年	99,618	762,282	861,900	2,642,522	3,325,644	5,968,166	2,742,140	4,087,926	6,830,066
〃58年	114,391	779,930	894,321	2,536,232	3,317,525	5,853,757	2,650,623	4,097,455	6,748,078

六

戦前と戦後の敦賀市の変貌の跡を、地域構造(敦賀市は港まちであるから、その地域構造には特殊性があることについてはさきに触れた通り)に焦点を絞って、さらに市街地の展開と臨海地帯の変化とに分けてとらえた。その結果明らかになったことは、市街地の戦前の展開は港に面した川東、川中、川西の地区が中心であったのが、戦後は港に面した松原地区、それに港から隔った南部の平



入港船舶の推移



野部にまで拡散していることであった。その際注目しなければならないことは、これまで使用されていた川東、川中、川西などの地区別の名称が消えて、金ヶ崎地区、桜・蓬萊地区、川崎・松栄地区、花城地区（井の口川河口中心）という地区名が新たに登場してきたことと、市街地の展開の仕方が戦前は職場との関係が考慮されていたのが、戦後はその関係を無視して、全市域全体を考慮に入れて展開していることであった。全市域全体を考慮に入れているということは、臨海地帯はもちろんのこと、平野部をも組み入れた全市域的に展開していることを意味している。だから戦後の市街地の展開は、港の臨海部に添って東から西に、さらに港とは離れた南方にまで展開されているといえよう。

一方、臨海地帯の展開は、戦前は海岸添いの川東地区と川中地区の旧笙の川までを限度としていたのが、戦後は川西地区と井の口川地区にまで及び、さらに港域をこれまでの湾の半分ぐらいまで拡大した。そして港の臨海地帯としては、敦賀半島側は木材の海面貯水場として使用し、東浦側では大規模な敦賀新港建設などの用に当てられている。だから現在の敦賀港は旧港と新港に分けられている。戦後からごく最近まではこれまでの敦賀港だけでこと足りていたのが、将来の発展を夢見る際には、あらたに新しい港を建設する必要があるとして、金ヶ崎岬の北方に新港計画の実現に着工したのが、昭和57年のことであり、完成は65年度。さきに旧港と新港を区別したのは、このことを念頭に入れていた。それはともかくとして、戦後の臨海地帯の展開は、旧港の東部から西部に展開するとともに、これまでの港域を越えて湾にまで拡大している。だから旧港時代の港域がすでに敦賀湾の半分ぐらいに拡大されていたので、現在では「港」から「湾」への展開とはいえないであろう。

だがここで注目しなければならないことは、臨海地帯の展開の方向が北方に向っているのとは反対に、市街地のそれは全く逆の南方に向っていることである。

この市街地の展開と臨海地帯の展開の仕方が全く逆の方向であることは、戦後のそれが戦前のそれとは全く異っていることを示して。これは臨

海地帯が機能的に細分化されており、また多様化した職場も全市的に拡散しているからである。そしてこのことは戦前の市街地の展開はできるだけ職場に近いことと深い関連があったのが、戦後は市内の道路事情や交通事情の改善などによって、職場との関連を無視して、市内のどこにでも住むことを可能にさせていることに起因しているといえよう。そしてこのことはまた戦後の市街地の展開は、戦前のそれがそれぞれの地区的立場から展開されていたのを、広く全市的な立場から展開されていることにもなっている。

ここで職場が多様化したことについて一言触れておきたい。戦後の敦賀市の職業構造は港関係ばかりではなく、工場も多く、また観光関係の職場も多い。だから海運、工業、観光の三つを柱としているといわれているが、基本的には敦賀は港を離れては考えられないといわれているように、観光は海水浴客や釣り客を主としており、またそうしたお客様の土産物も海産物が多い。また工業にしても、永大産業に見られるように南洋のラワン材が敦賀港に輸入されているからである。だから敦賀の三本柱は港あってのことと一応はいえる。だが工業面に関する限りでは必ずしもそうとはいえない。戦前からの東洋紡敦賀工場の進出、また戦後の不二越鉱業、日本P Sコンクリートをはじめ多くの工場進出は必ずしも港運とは直接関係ではなく、むしろ陸運の便を考慮したことであろう。

(その間にあって戦前からの敦賀セメントのみは地元資源に拠っていた)。だから工業に関する限りでは、海運には直接的な関係はなく、むしろほかの条件、とくに敦賀が陸の要路であることと深い関係がある。また敦賀が港を離れては考えられないといわれていることも、敦賀が陸の要路であるからである。いずれにしても敦賀の職業の多様化はこのような敦賀の海は陸の要路であることに深い関係があることを見逃してはならない。

最後に一言。さきの敦賀港の建設は地方小都市の敦賀市の視野に基づくものであって、必ずしもグローバルな視野やナショナルな視野に基づいてはいない。これらのマクロ的な視野は所与の条件としているだけである。ローカルな敦賀市の立場としては海陸の要路という利点を積極的に生かして、こんごの繁栄を持続するために敢えて新港建

設に踏切ったのである。同じ市域内に4つの原子力発電関係工場を許容していることと併せて、新港建設は敦賀市当局と住民の先取り精神を生かしたものとして、高く評価したい。

ところでさきに「最後に一言」といったのは、この際敦賀市当局と住民に提案したいことがあるからである。敦賀市の人口はさきにも触れたように微増であるから、こんごも地方小都市であることは変りがないであろう。私の提案は敦賀市がこんごもこの地方小都市であることを手がかりとしてのことである。「山高きを以って貴しとせず」といわれているように、徒らに人口が多いことだけで都市の真の価値を論じてはならないと私は考えている。むしろ都市の価値は、そこに住んでいる人びとが心から住み心地がよいと感じているかどうか、またほかの都市の人びとがその都市を訪れた際にすがすがしい気分を味ったり、あと味がよかったですかどうかにあるということにある。こうした都市の価値は、巨大都市では到底味わえないものであって、小都市であってこそはじめて味わえるものである。だから敦賀市が地方小都市であることに引け目を感じず、むしろ誇りを持って積極的に生かる工夫をこらして欲しいというのが、私のここでの提案である。私はこの提案のヒントを、イギリスのE.ハワード (Ebenezer Howard, 1850~1928) の著書「明日の田園都市」 "Garden City of To-Morrow, 1898." から得ている¹⁾。彼は同書で、人間の住むのに最も適した都市の大きさは、せいぜい人口10万ぐらいが限度であって、その都市では住民と職場とは別々であっても、住宅と職場とが同じ市域内にあること、そして日常生活が快適に営まれるような文化的条件や社会的条件がある程度充されていること、とくに自然的条件が充分充されているような小都市こそまさに望ましい都市像であると述べている。これはロンドンのような巨大都市では到底期待でき

ないという考えが、彼の下地にあった。彼の著書が「田園都市」と名づけられている所以でもある。彼の提唱した「田園都市」の思想が、イギリスのニュー・タウン・アクトに生かされて、つぎつぎとニュー・タウンが創出された²⁾。ところでわが国では最近ニュー・タウンという名の都市が大都市の周辺部に輩出している。東京都の多摩ニュー・タウン、大阪市の周辺部の千里ニュー・タウンや泉北ニュー・タウンなどはそのよい例である。だがわが国のそれは、同じようにニュー・タウンと名づけてはいるものの、イギリスのそれとは「似て非なるもの」である。というのは、わが国のニュー・タウンは、職場は大都市にあって、住宅のみがニュー・タウンにあるという単なる住宅都市であって、職場と住宅とはそれぞれ別な都市にあることを、はじめから念頭に入れている。ところがイギリスのそれは、職場と住宅とは同じ市域内にあることを前提にしている「職住同居型」であるのとは異って、わが国のそれは、職場は大都市にあって、住宅のみが別な都市にあるという「職住分離型」の形をとっている。私がさきにわが国のそれは、イギリスのニュー・タウンとは「似て非なるものである」といったのは、このことを指していた。だからわが国のそれは単なる「住宅都市」であり、また「通勤者都市」であるといえよう。もちろんわが国のニュー・タウンがそのような型の都市であることには、それなりの事情があつてのことであるから、そのことについてここでとやかく文句をいう積りはない。

ところで敦賀市は幸にもイギリス型のニュー・タウンの建設に必要な条件に恵まれている。人口規模は現在6万人ぐらいで、こんごも微増を続けるであろうが、依然として地方小都市であることには変りはないであろう。それに何よりの強味は、職場と住宅とが同じ市域内にあるということである。そのうえ「地方独立型³⁾」の都市であるから、

- 1) ハワードのこの著書の邦訳は長素連氏訳で鹿児島出版会から「明日の田園都市」の書名で昭和43年SD選書28として出ている。
- 2) 私はいまから20年近い以前に訪英した機会に、これらのニュー・タウンのいくらかを訪れることができた。
- 3) ここで「地方独立型」の都市といっているのは、その都市で住民たちが日常生活をかなりな程度で営むことができる都市的施設が整備されている都市のことであって、敦賀市などはそのよい例のひとつである。この型と対照的なのは「他市依存型」の都市であって、都市的施設が必ずしも充分でないから、住民たちはそうした不足の施設の利用は近隣都市に依存せざるを得ない都市を指している。私の住んでいる宝塚市などはそのよい例のひとつである。

住民たちが日常生活を営むことが可能である文化的社会的条件⁴⁾にも充分恵まれている。さらに市域のどこからでも周囲の山々の緑を見上げることができる自然的条件にも恵まれている。まさにハワードのいう「田園都市」の建設に適わしい条件がすでに充されている。

このように見えてくると、敦賀市は地方小都市であればこそ、まさにハワードの提唱した「田園都市」の理念を実現できる都市であるといえよう。しかも何よりの強味は、ハワードの「田園都市」はあらたに造成するものであるが、敦賀市の場合はすでにそれらの条件が充分に整っているということと、市当局にしても、住民たちにしても、絶えず時代の動きを先取りしながら、敦賀市を「よりよい都市」に創りあげるために、海陸の要衝としての利点を積極的に生かそうとする意欲に充ちていることが見られるからである。だから市当局や住民たちがこのことを念頭に入れて、本腰に取り組めば、敦賀市こそまさに最初にわが国で田園都市の名に値する真の田園都市の建設が可能であろう。

私のここでの提案は、このようなことを踏まえてのことである。この提案に市当局や住民たちが少しでも耳を傾けて頂ければと、切に願っている次第である。

なお蛇足ではあるが、念のために附記しておきたいことがある。私は別に「田園都市」の名にこだわってはいない。敦賀市のような人口規模で、しかも「地方独立型」の都市では、住民たちが安全で、しかも自然と調和した快適な日常生活を営むことができるような町づくりを目指すこと、さらに敦賀市ならではの「品格」のある町づくりを目指すべきである。そして敦賀市を訪れる他都の人びとに後味のよい町として、再び訪れたいという魅力のある町づくりを目指して欲しいということである。(昭和60年5月28日、宝塚市紅葉が丘の自宅にて)

附記：本稿での数字や図示などについては、その都度出所を注で明らかにしているが、注で示していないものは、敦賀市要覧のほかは市人事課の坂本課長の手を煩わした。記して厚く謝意を表わしたい。

4) この点については、「関西学院大学社会学部紀要49号」所載の拙稿「行政都市としての敦賀市」でいくらか触れている。