

を強く受けていたようである。

⑤縄文海進以降現在までに、平野の北側において、局地的な隆起があったようである。

○地形変化

①旧河道，推定旧河道，地名等から，安倍川と藁科川とはかつては分流していた。

②2河川の合流は人為によるものである。

③安倍川の砂利採取の激化によって，昭和31年以降大浜海岸の海岸線が著しく後退した。

以上のことから，有史時代には，先史時代とは違って変わって安倍川下流沖積平野の地形を変化させる要因は，人工的なものになってしまったことがわかる。

高田・直江津両市の合併に関する地理学的考察

石 黒 令 子

(1) 研究の目的

直江津市と高田市が昭和46年に合併し，「上越市」となってから，9年の歳月が経過し，新しい街作りが進められてきている。しかしながら，この事実はあまり認識されているとはいえないようである。そこで，ここで改めて両市の，合併以前の関係について検討し，合併の必然性を考察すると共に，住民意識について検討することを，研究の目的とする。

(2) 研究の枠組

まず，現上越市の自然環境・人文環境について概観し，次に旧両市の産業の状況を把握し，ことに工業立地という点から，合併の一要因を考察した。ついで，合併前の関係を見る，ということで，歴史的な関わりや通勤通学圏の問題，公共施設の利用などについての検討を行なった。そして最後に，主に住民意識にスポットを当て，合併後の状況を考察したものである。

(3) 研究の結果

旧直江津市には，古くから国府が置かれ，また上杉氏時代には春日山城下とともに，人口5～6万を数え，繁栄をみせていたが，高田に城が移されるに伴い，藩による政策など様々な条件のもとで，港町としてのみ機能するに至った。そして，このことは住民に複雑な感情を植えつけていたようである。

戦後，町村合併促進法のもとで，両市は各々市域を拡大していったが，その過程においては，両市の合併を前提として分村合併を行なう町村が現われ，両市の合併を真剣に討議する協議会が結成された。以後，この活動は約10年の長きにわたって続けられたが，昭和46年にいたって，ようやく実を結んだのである。この時期になって合併が促進された理由としては，①新潟大学教育学部高田分校問題。②直江津臨海地域への工業立地。③直江津港の港湾整備事業。をあげることができる。明治時代から，文教育都市であることを自負してきた高田市にとって，分校存続問題は切実なものであり，それが教員養成大学の誘致問題と重なるに及び，文字通り上越地域の核となることで，その進展を図ったものである。一方，直江津への工業集積は豊かな固定資産税をもたらしたが，反面優遇措置により財政が

圧迫されることになったため、新市に債務を引き継ぐことで、脱皮を図ったといえる。そして、この問題が直江津港湾整備事業の困難さとあいまって、合併を考えさせる契機となったわけである。

こうして、上越市は形成されたのだが、住民意識はどうかというと、若干の問題がある。

通勤通学圏では、確かに密接な関係をもつが、両市とも独立した機構や施設を有していただけに、統一はむずかしく、住民の帰属意識はあまり高くないという側面を持っている。したがって、「連帯感の欠如」ということが住民の不満のひとつとして、浮かびあがってきているのである。内的にもひとつの市としてのまとまりを作るには、何年かかるかわからないが、一日も早く内面的にも「上越市」が確固たる地位を占める日の来ることを、祈りたいと思う。

関門北九州における門司の変容

— 交通機能を中心として —

磯 部 則 江

1 論文の目的

開港→関門鉄道連絡船の開通→関門鉄道トンネルの開通→関門国道トンネルの開通→関門橋・新関門トンネルの開通という交通手段の推移が、門司の変容にどう作用し、どの程度影響を与えたのかを明らかにしたい。

2 論文の枠組

第1章では、自然環境・人文環境と地域を概観し、特に本論文の基礎となる歴史については、別項を設けて解説した。

第2章が本論文の骨格をなすもので、前述した交通手段の変革を節目として時代を5つに区分して、門司の変容をとらえた。方法としては、交通機能そのものの推移を交通指標で、波及効果を人口指標で分析、近年ではこれに経済指標を加えて、交通手段変革の影響を考察した。これを、地図上でどこまで説明できるかが課題だったが、次図を参照されたい。近年はともかく、より現象が単純であった明治期から昭和中期（大戦前後）までは、十分に地図上で説明できうるものであると考える。

第3章で、交通手段の変革の影響を全体的に考察、本論文をまとめた。

3 まとめ

歴史的な伝統なしに明治中期に突如として発生した門司港の発生の事情は、近代的港湾としてはかなり特異なものであった。何ら経済的基盤を持たぬ全くの寒村への外的作用という不自然さが、急激な繁栄をもたらす一方、衰微の一因とも化したといわねばならない。

が、その外的な力を引きつけたものは、交通の結節点という門司の持つ地理的条件が大きかった。これに、①九州鉄道の起点及び本社の設置、②港湾設備の整備、③中央資本の進出等、諸条件が相乗効果的に有利に働いて後背地産業の発展・飛躍的な人口増をよび、短期間のうちに門司は、先進諸港