

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。

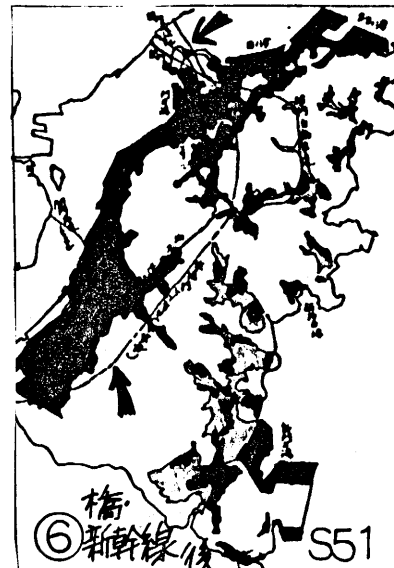
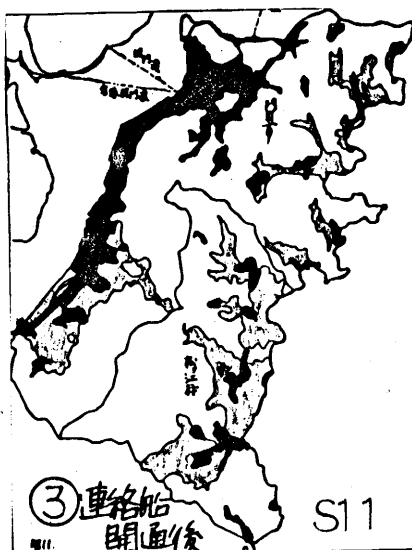
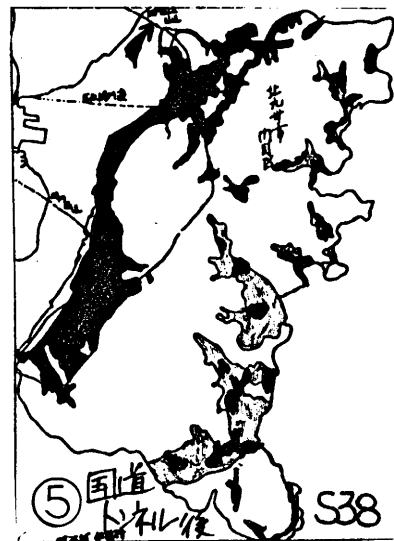
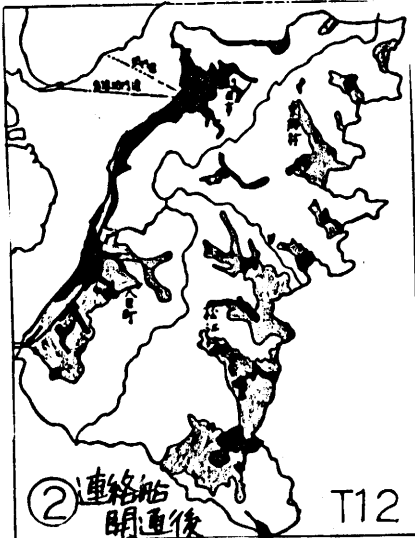
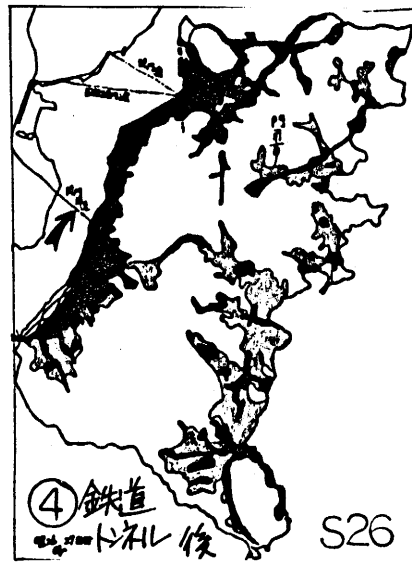
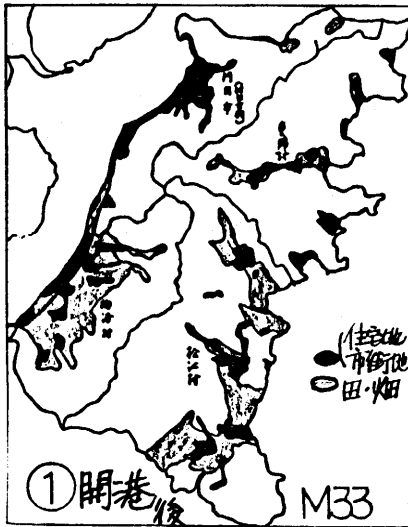
第2章が本論文の骨格をなすもので、前述した交通手段の変革を節目として時代を5つに区分して、門司の変容をとらえた。方法としては、交通機能そのものの推移を交通指標で、波及効果を人口指標で分析、近年ではこれに経済指標を加えて、交通手段変革の影響を考察した。これを、地図上でどこまで説明できるかが課題だったが、次図を参照されたい。近年はともかく、より現象が単純であった明治期から昭和中期（大戦前後）までは、十分に地図上で説明できうるものであると考える。

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



と比肩し得るほどの繁栄を見せる。

が、一方では、背後に平地に恵まれないという地形的制約や、関門海峡の急潮と狭小といった地理的条件が、発展を阻む原因でもあった。鉄道トンネル開通と大戦の打撃は、開港に匹敵するマイナスのショックを与え、鉄道連絡船の斜陽、大陸市場の喪失、港湾機能の麻痺、小倉・福岡市両商業圏への吸収、国家保護の喪失等、門司のあらゆる成長曲線を止めた。

鉄道トンネルの大里乗り入れは、門司港地区を交通系統上からははずすことになり、門司港地区衰微の大きな原因の1つであったし、逆に大里地区は、これを機に市街地化・住宅地化が進む。

戦後の国道トンネル及び関門橋の開通という自動車交通の変革は、より背後の小倉や福岡経済圏への効果の方が優位で、門司の発展には効かなかったと思われる。これは、五市合併による門司の位置の不利化に起因する部分が大きいが、自動車交通への評価は、まだこれから先に下されるべきものかもしれない。トンネル・橋の影響が大きくないことを地図上で表わすのは無理なので、人口指標の他に経済指標を用いたことによって、ある程度証明できたものと考ええる。

新幹線開通も、小倉乗り入れとなって、さらに大里地区をも交通体系からははずす格好となったが、海上一陸上交通連結体系の効果が発揮されるのはむしろこれからであるし、国際情勢の変化が再び、大陸との近接性という地理的条件を生き返らせており、福岡都市圏との競争は予測されるが、今後への期待がかかる。

あえて交通機能の面から門司の変容を言い切るなら、門司は港湾で生まれ、港湾に生き、鉄道でその生命を縮めた。門司は、交通手段の変革の最も恩恵に浴したが、犠牲にもなったといえないだろうか。自動車交通の効果はこれからに待たれるもので、門司が今後、新たな交通手段の変革にどう対応していくのか興味深いところである。

## 房総南端海岸段丘地域の自然環境

### — 土壌の風化度と段丘面の対比 —

加藤 弥生

土壌とは、母材が風化作用を受け、やがて土壌生成作用も加わって成熟してゆくものである。そこでこの風化の程度（風化度）と地形面の新旧の対応関係を明らかにする事を目的とし、房総南端（館山～白浜～千倉）の完新世海岸段丘において調査を行なった。

本地域には、丘陵と急崖をもって境された4段の海岸段丘が発達し、大きな河川の流域以外では基盤の新第三紀泥岩層を削った波食面から成っている。これらの離水年代は上位面より、約6000年前、約3500（4300?）年前、約3000年前、280年前であり、こうした時間因子以外の条件はほぼ同じと考え、段丘面の模式的に発達した数地区で、各段丘面毎に土壌のサンプリングを行なった。

サンプルは段丘の土壌25点、段丘上に形成された砂丘の土壌1点、さらに丘陵で3点を採取した。採土地点の土地の利用は様々だが、いずれも黄褐色を呈している。さらに各々の土壌は、風化度の目安として三相分布・土性、腐植量、腐植の形態を分析し測定した。