

釜石市街地の変化と釜石製鉄所との関わり

3 回生 河村陽智

I. はじめに

釜石市は岩手県沿岸部に位置する水産業を主力産業とする都市である。古くは三陸海岸の漁業基地、海運基地として発展してきた。釜石は日本の近代製鉄発祥の地であり、また明治時代に日本初の製鉄所である官営釜石製鉄所が建設されており、近代以降、釜石の街と鉄は深い関係にあるといえる。釜石製鉄所は明治時代に建設されてから釜石の街とともにあり、単に製鉄をするだけでなく、釜石で有名なラグビー部やご当地名物の釜石ラーメンなど、文化的な面においても強い影響を与えており、釜石の街の発展と釜石製鉄所との間には深い関係があるといえる。

そこで本稿では、官営釜石製鉄所建設から高炉が廃止される 1995 年頃までの釜石市街地の様子を年代ごとの地図と海図、統計資料から読み取り、釜石市街地の発展と釜石製鉄所との関係を調べる。

II. 釜石市街地の変化

まず、釜石市と釜石製鉄所の基本的な統計から両者の繋がりを見る。図 1 は釜石市の人口推移、図 2 は釜石製鉄所の従業員数の推移、図 3 は釜石製鉄所の出銑量の推移をそれぞれグラフにしたものである。加えて表 1 の釜石市と釜石製鉄所の主な出来事の年表から、流れを読み取る。

図 1 の釜石市の人口は、1920 年の国勢調査開始時の人口 33,392 人から増え続け、1937 年には市制施行、戦後の 1955 年には周辺の村と合併し、1960 年の調査時に最大となる 87,511 人となった。それ以降は減少を続け、2020 年の調査時には調査開始時の人口を下回り 32,078 人となっている。

図 2 の釜石製鉄所の従業員数の推移を見ると、最大の人数となるのは太平洋戦争末期にあたる 1945 年の 14,245 人であるが、これは戦時に動員された人数であるためこれを除くと、1962 年の 7,834 人が最大であり、これは釜石市の人口のピークと同時期である。

図 3 の釜石製鉄所の出銑量の推移を見ると、図 1・図 2 とは異なり最大出銑量となるのは 1976 年の 1,670,066 トンであり、人口・従業員数のピークとおおよそ 10 年ずれている。最大となった 1976 年の出銑量は人口ピークの 1960 年頃の出銑量の倍以上の量になっており、これは製鉄技術そのものや省力化が進んだためと考えられる。

これらのグラフから、釜石市・釜石製鉄所に最も人がいた時期は 1960 年頃であり、その時期が両者の最も繁栄していた時期であると考えられる。

表1 釜石製鉄所・釜石市の沿革

1874年	官営釜石製鉄所 着工
1880年	官営釜石製鉄所 操業開始
1883年	官営釜石製鉄所 閉鎖
1885年	工部省 釜石製鉄所の施設の一部を東京府の平民・田中長兵衛に払い下げ
1886年	田中長兵衛らが出銃に成功
1887年	釜石鉱山田中製鉄所 設立
1890年	市町村制施行 釜石町となる
1907年	会社組織化 田中鉱山株式会社 設立
1924年	三井傘下へ 釜石鉱山株式会社となる
1934年	日本製鉄株式会社 釜石製鉄所となる
1937年	市制施行 釜石市となる
1945年	釜石艦砲射撃
1948年	高炉作業再開
1950年	富士製鉄株式会社 釜石製鉄所となる
1955年	釜石市と周辺4村が合併 釜石市となる
1970年	新日本製鉄株式会社 釜石製鉄所となる
1985年	第2高炉休止
1989年	第1高炉休止 高炉作業終了

(『釜石市誌 通史』および『鐵と共に百年』より作成)

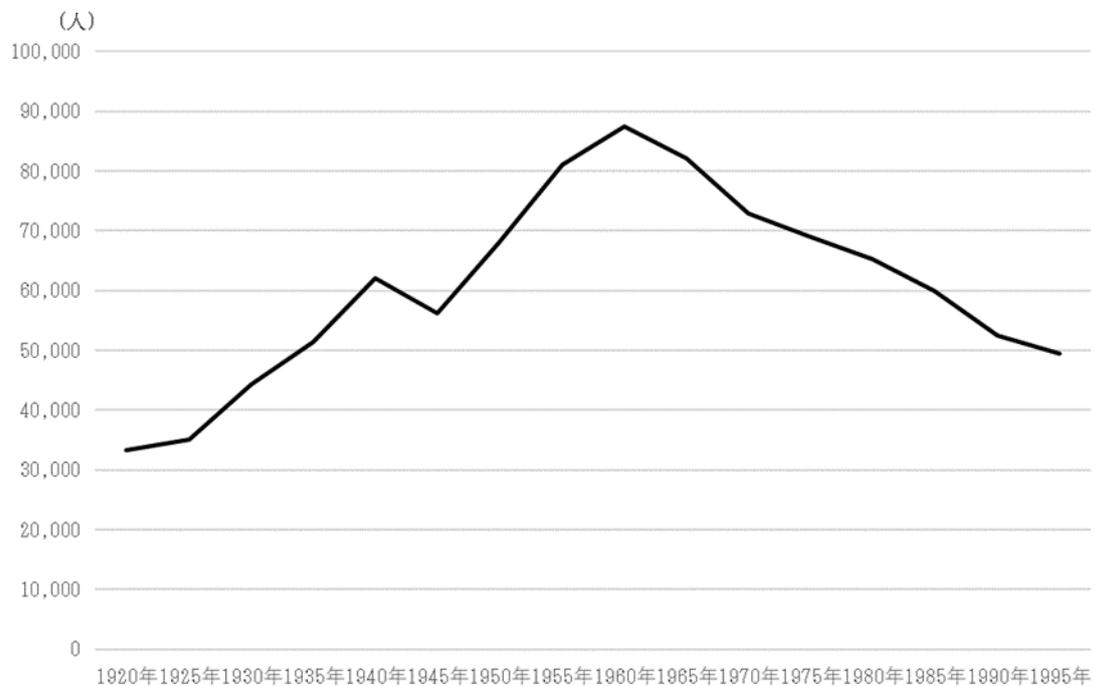


図1 釜石市の人口の推移 (1920～1995年)
(国勢調査 より作成)

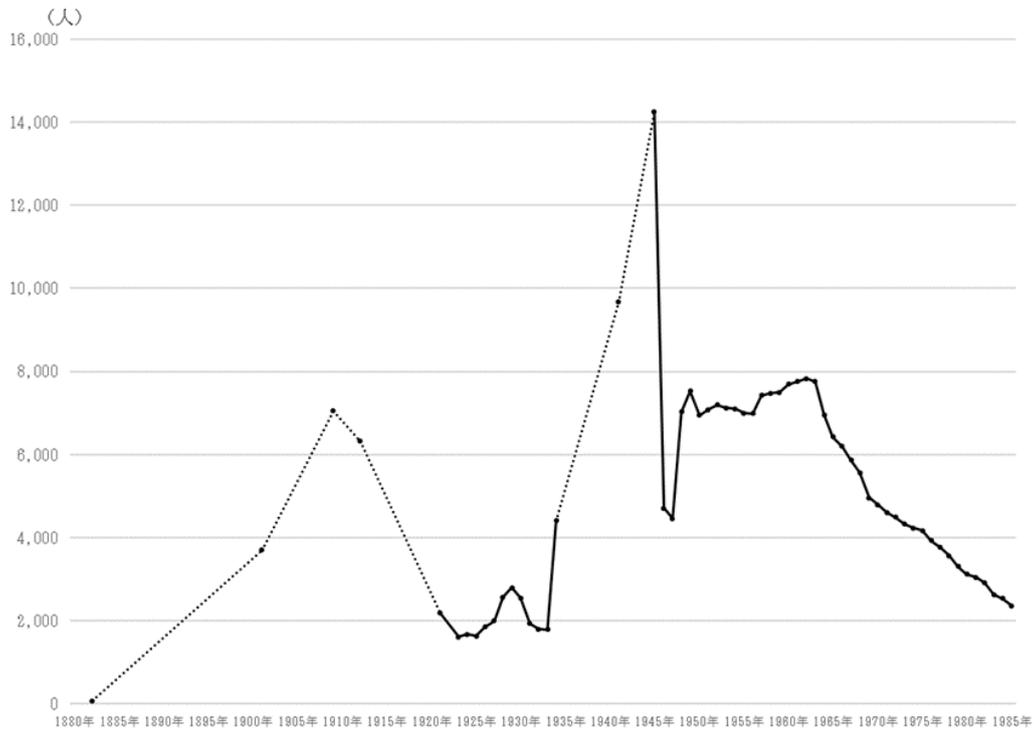


図2 釜石製鉄所の従業員数の推移（1880～1985年 点線部は非連続）
（新日本製鉄釜石製鉄所『鐵と共に百年』より作成）

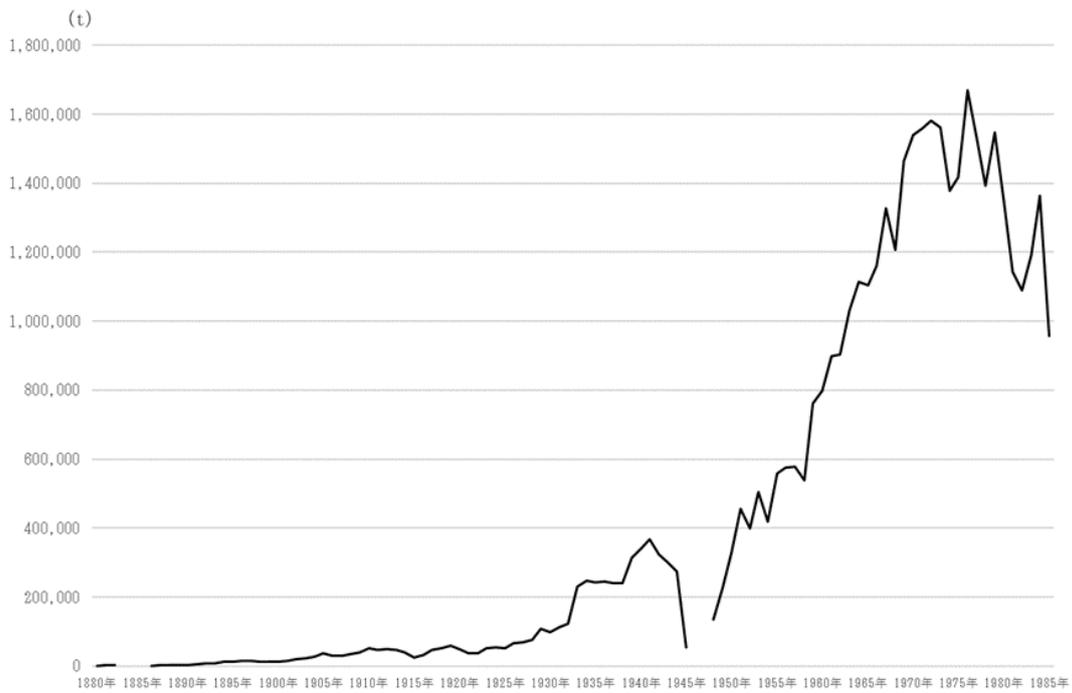


図3 釜石製鉄所の出鉄量の推移（1880～1985年）
（新日本製鉄釜石製鉄所『鐵と共に百年』より作成）

1) 戦前

1. 官営釜石製鉄所建設前

図4は1871年測量の海図で、釜石製鉄所が建設される以前の様子である。釜石湾の北側、現在の浜町周辺に市街地がある。釜石湾内は水深が深いが湾奥部では浅くなっており、港湾施設も整備されていないため大型船の接岸はできない。山から湾へ注ぐ甲子川（大橋川）の河口は砂州になっており、川の河口付近にも集落が描かれている。

甲子川沿いには道路が描かれているが集落は描かれておらず、人が住んでいない様子である。



図4 兵部省海軍部測量局 陸中国釜石港（明治4年測量）の一部

2. 製鉄所建設後

図5は1881年測量の海図で、1881年に官営釜石製鉄所が操業を開始する前後の釜石の様子である。官営釜石製鉄所は「鉱山分局」として記載されており、甲子川が北側へ大きく曲がっている部分で、図4にも描かれている釜石市街地から川沿いに山側へ向かう道沿いに建設されている。製鉄所建設に伴ってインフラも整備されており、製鉄所と釜石鉱山を結ぶ鉱山鉄道と、併せて釜石製鉄所用の棧橋が建設され、大型船舶の接岸が可能になっている。



図5 海軍省水路局 陸中国釜石港及大槌湾（明治14年測量）の一部

3. 田中製鉄所期

図6は1913年測量の地形図である。官営釜石製鉄所は民間に払い下げられ田中製鉄所となっている。また釜石の街も1890年に市町村制が施行され釜石町となっており、北側の山側に町役場が置かれている。町役場周辺の市街地に加えて新たに製鉄所の周辺に鈴子、甲子川（大渡川）を渡った対岸に大渡という地名の記載があり、市街地が広がっている。中妻には釜石製鉄所従業員のための社宅が建設されている。

線路より北側の道路沿いに市街地が形成される一方で、南側の甲子川の河口付近は砂州のままで開発されていない様子である。

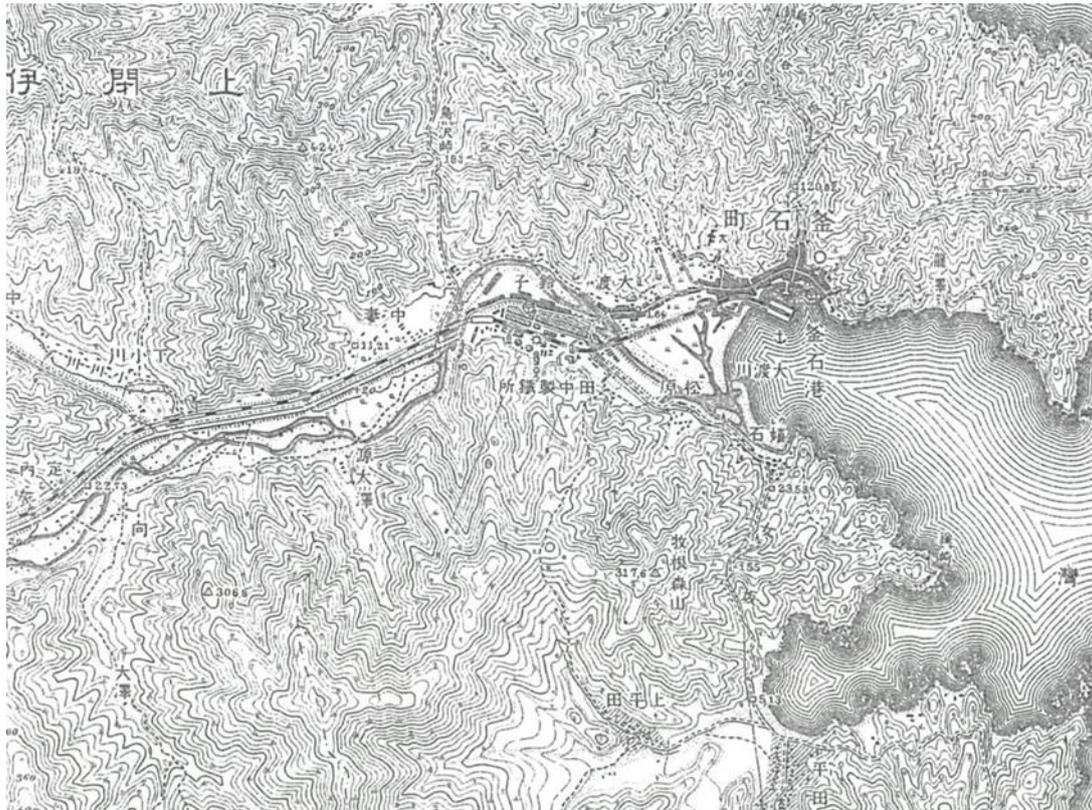


図6 参謀本部陸地測量部 5万分の1地形図 釜石（大正2年測図）の一部

4. 戦前・戦中期

図7は1944年に部分修正された地形図である。民営化された釜石製鉄所は1927年に三井の傘下となり、1934年には日本製鉄釜石製鉄所となった。釜石町は1937年に市制施行し釜石市となっている。

釜石釜山と製鉄所を結ぶ製鉄所の鉄道に並行して1944年に釜石東線が釜山のある陸中大橋駅まで開通、1939年には北側から山田線が盛岡駅まで全線開通し、製鉄所と甲子川の間釜石駅が設置された。釜石港も整備され、甲子川河口の砂州や池は埋め立てられ新たに埠頭が2つ建設された。

市街地は拡大して大渡と製鉄所建設前からの釜石市街地が繋がり、市役所も図6時点での釜石市街地の西端付近に移転している。甲子川沿いには上中島、小川、小佐野に社宅が整備され、それに伴ってそれまでの市街地より内陸の甲子川沿いにも学校や病院が建設されている。

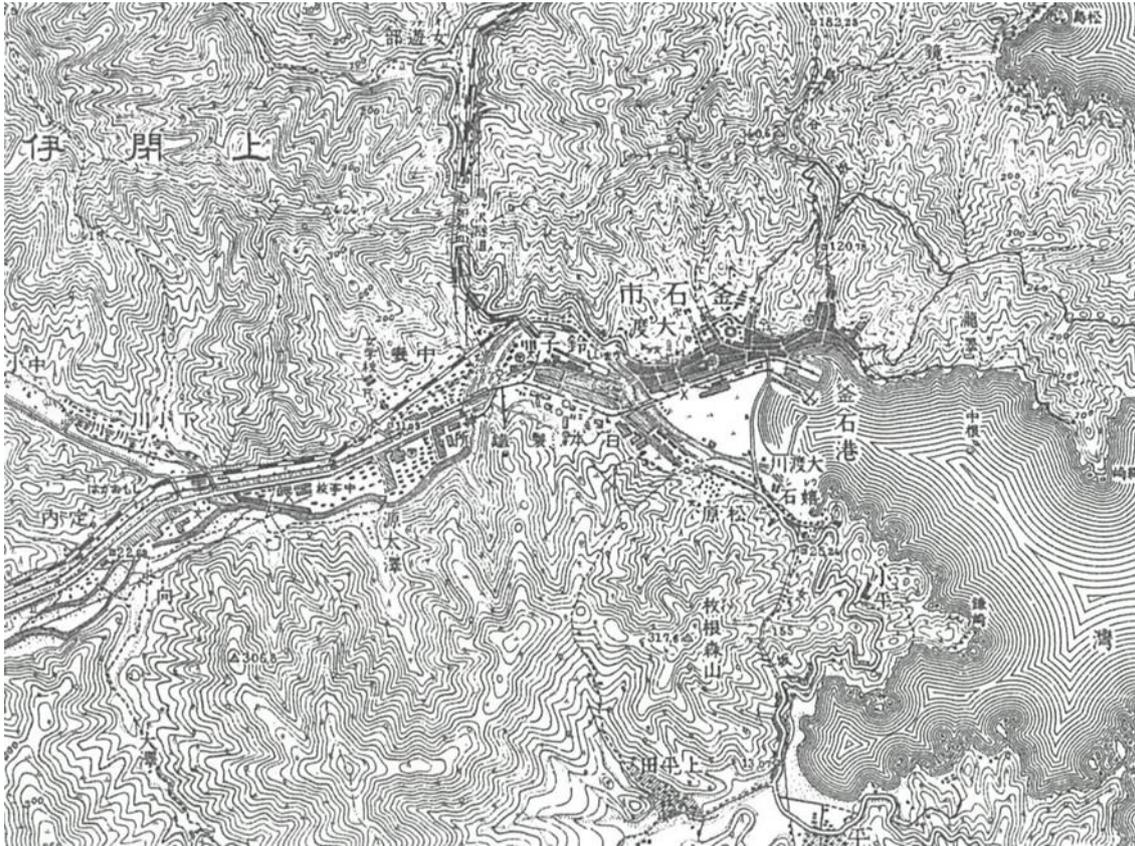


図7 参謀本部陸地測量部 5万分の1地形図 釜石（昭和19年部分修正）の一部

2) 戦後

1. 高度経済成長期

図8は1952年に応急修正された5万分の1地形図である。釜石線は図7時点では陸中大橋駅までの開通であったが、1950年に釜石駅から花巻駅まで全線開通した。図7と比べても市街地、交通網に大きな変化は見られない。

図9は1950年に測量された海図である。図8と同時期であるがより大縮尺で、釜石港周辺の様子が読み取れる。図8で空白地になっていた釜石港と製鉄所間の土地には製鉄所の施設と貯炭場があり、鉄道が接続している栈橋（北サンバシ・南サンバシ）には移動クレーンもあり、港湾施設が充実している。最も南側の公共埠頭と、最も北側の釜石漁港は海図が作られた時点では埋め立て中であった。港と製鉄所敷地との間にある須賀には海運局支局や海上保安部など港湾関連の施設がいくつか建設されている。



図8 建設省地理調査所 5万分の1地形図 釜石（昭和27年底急修正）の一部

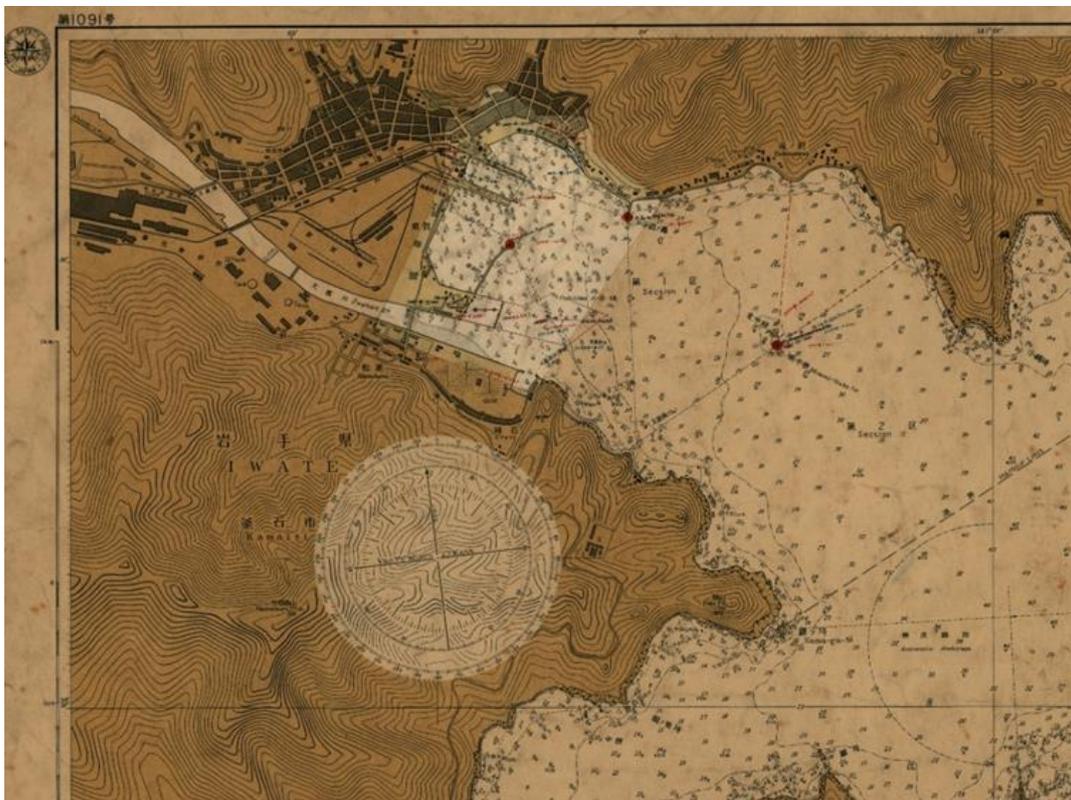


図9 海上保安庁水路部 1万分の1 日本本州東岸 釜石港（昭和25年測量）の一部

2. 高度経済成長期以降

図 10 は 1970 年測量の地形図である。図 7 の時期までに整備された釜石製鉄所の社宅街が分譲され、新たに小佐野町、上中島町などの地名が記載されている。また釜石港付近に新たに港町という地名が記載されており、港のすぐそばに建物が増えている。

釜石線に並行して西へ延びていた製鉄所専用鉄道が 1964 年に廃止されているが、新たに製鉄所から牧根森山を貫いて平田まで製鉄所専用線が敷設されている。これは今まで牧根森山の谷に製鉄の際に発生する残滓を捨てていたが、それをやめ、残滓を平田へ運んで海に埋め立てるようになったためである。そのため上平田、大向付近に広い埋め立て地ができています。

図 11 は 1983 年測量の海図である。図 10 と比べると 1984 年に三陸鉄道南リアス線が釜石駅から大船渡市の盛駅まで開業しており、新たにその線路が描かれている。釜石港周辺を見ると、図 9 の時点から南棧橋の長さが伸びており、公共ふ頭の埋め立ても完了している（1970 年）。港町付近にあった港湾施設はすべて北棧橋のそばの港湾合同庁舎に集約されているが、港町には建物が描かれている。

図 12 は 1962 年発行の住宅地図の港町周辺の様子である。図 10、図 11 よりも時代が前であるため、公共埠頭の埋め立ては完了していない。港に面した須賀町には倉庫や運輸会社、集約される以前の海上保安部などの建物がある。西側の旭町は歓楽街で、ほとんどの店がバーである。釜石市郷土資料館によると、旭町歓楽街は戦後にできた歓楽街で、主な客は釜石港に入港する船の船員であったということである。釜石製鉄所や釜石市街地からやや離れた場所に歓楽街が新たに出来たということから、釜石港が発展し、繁栄していたことがわかる。

3) まとめ

戦前の釜石では、釜石製鉄所の拡大に合わせて釜石港や鉄道路線、道路など交通インフラの整備と中心市街地の拡大、社宅街の整備による釜石市内陸部の宅地開発と公共福祉施設の整備が行われており、製鉄所の拡大が釜石地域の街の拡大に直接繋がる開発となっていた。

戦後は戦前ほどの急速な市街地の拡大は見られないものの、製鉄所の社宅街が分譲されたことによる甲子川沿い内陸部の住宅地化と、特に釜石港周辺、港町の歓楽街に代表されるような、製鉄所関連のインフラ整備による商業施設の拡大が起こっていた。

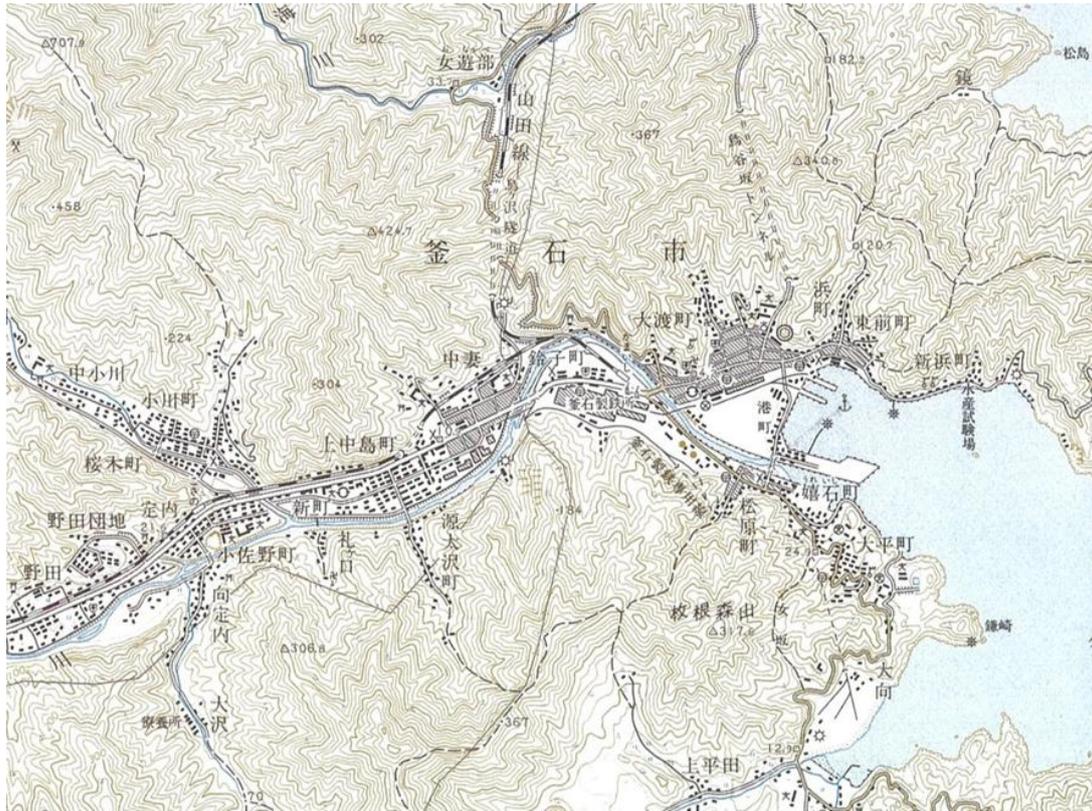


図 10 国土地理院 5 万分の 1 地形図 釜石 (昭和 45 年測量) の一部

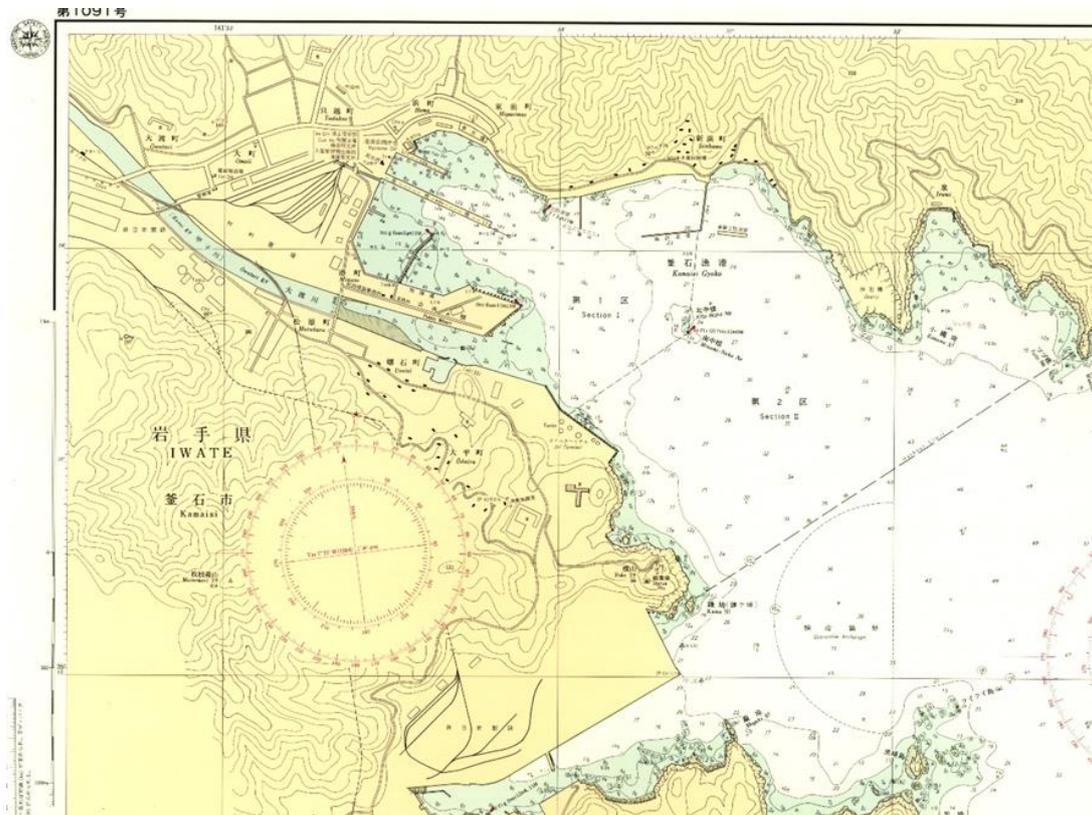


図 11 海上保安庁水路部 1 万分の 1 日本本州東岸 釜石港 (昭和 58 年修正) の一部

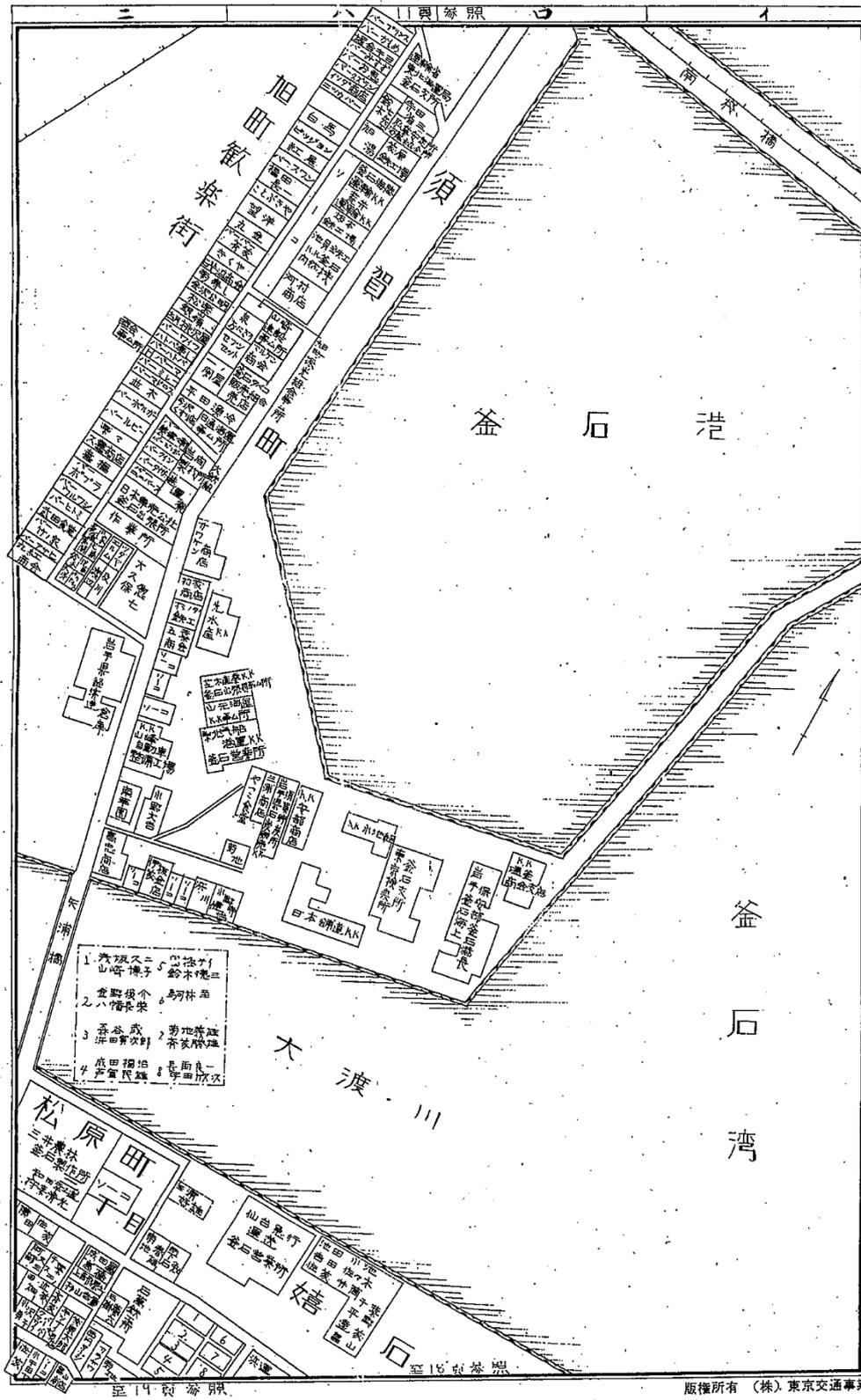


図12 港町周辺の釜石市住宅地図 (昭和37年)
(釜石市郷土資料館)

III. おわりに

戦前においては釜石製鉄所自体や、それに伴うインフラ・住宅地の整備によって釜石の市街地が急速に拡大している。戦後は釜石製鉄所それ自体による直接的な恩恵よりも、戦前に製鉄所の影響で整備されたインフラによる恩恵を受けて市街地が変化しており、特に商業に与える影響が大きかった。どちらの時期においても釜石製鉄所の存在が釜石市街地の変化に大きな影響を与えていた。

釜石製鉄所がもたらしたのは、釜石市の工業化ではなく、商業都市化であるといえる。釜石市世界遺産課によると、釜石には釜石製鉄所の関連会社の設立が少なかったそうで、地元の鉄工所はあるものの製鉄所と並んで釜石の鉄鋼業を牽引するような規模のものは生まれなかった。また主に釜石製鉄所社宅街に住んでいたのは釜石製鉄所に出稼ぎに来ている都市部の人間が多い一方で、地元釜石の人間は主に水産業に従事しており、一家の長男は家業を継ぎ、次男三男が製鉄所に就職するというケースが多かったとのことである。釜石市の住民ではなく都市部の住民が製鉄所に就業するという形態からも、釜石製鉄所そのものは地域の産業からは比較的独立した存在であったといえる。工業化は成功しなかった一方で、釜石市街地は製鉄所従業員や釜石港に入港する船の船員などをターゲットとした商業地として拡大していったと考えられる。

—付記—

本稿を作成するにあたり、釜石市世界遺産課の森一欽様には貴重なお話を聞かせていただきました。釜石市郷土資料館の皆様には地図資料やお話をいただきました。本当にありがとうございました。

—参考文献—

- ・釜石市 1977『釜石市史 通史』
- ・新日本製鐵株式会社釜石製鐵所 1976『釜石製鐵所九十年史 この十年の歩み』
- ・新日本製鐵株式会社釜石製鐵所 1986『鐵と共に百年』
- ・角哲ほか 2022 新日本製鐵(株)釜石製鐵所社宅街について 日本建築学会計画計論文集
- ・岩間英夫 1997 釜石における地域鉱工業社会の内部構造と発達過程 地理学評論 70A
- ・横山弘 1967 宮古と釜石の都市構造 東北地理 19 卷 3 号