

茨城県波崎町波崎地区における 居住地域の変容

尾藤 章雄・河野 敬一・平 篤志

I はじめに

波崎町の東部地域は、太平洋側から利根川側に向かって緩やかに傾斜する海拔高度10m以下の砂丘上に位置している。この地域は、1955年の若松村、1956年の矢田部村が波崎町に合併する以前から、この地域有数の人口密集地域であったが、合併後も一貫して波崎町唯一の中心市街地としての役割を果たしてきた。本報告ではこの地域を波崎地区と呼称することにする。利根川側から太平洋側へ短冊状にのびた地割を基本に、古くから様々な漁業活動に従事する船主とその船員達を中心とした漁業従事者が居住してきた。第二次世界大戦中にごく一部にしか戦災を受けず、伝統的な居住形態を維持し続けた波崎地区の居住者が変化し、それにともなって土地利用景観が変容し始めるのは、昭和20年代後半以降のことである。

昭和30年代になり、この地域に銚子大橋の開通と鹿島開発の進展がみられるに及んで、波崎町の居住地域は従来の波崎地区から町全体に拡大する様相をみせはじめた。さらに1973年、都市計画区域の指定によって、波崎地区に隣接した浜新田、本新町などが広く市街化区域に編入され、また土合が原住宅団地、若松工業団地など独立した市街地の建設が計画的に進んだ。このため、波崎地区の居住地域としての地位は次第に低下し、人口の郊外への移動と共にその質的変化がさらに明確になっていった。

本稿は、主に現地での聞き取り調査の結果と波崎町役場で収集した資料に基づき、旧来から伝統

的な漁業集落であった波崎地区の居住者と居住形態の変化を詳述すると共に、この変化をもたらした環境基盤の分析を行なおうとするものである。なおこの研究では居住者の居住形態が段階的に大きく変化することに着目し、まず第II章で第二次世界大戦以降を3つの時期に分け論述した。さらにIII章ではこのような変化をもたらした人口の移動形態を1980年を例にとって検討した。

II 波崎地区の居住形態の変化

一 まき網漁業船員を事例として一

II-1 納屋・長屋居住期（第二次世界大戦から1950年頃まで）

現在の波崎地区には漁業関係に従事する人々を中心とした住居が集中している。こうした人々の居住形態は、第二次世界大戦以降の様々な要因で大きな変化を見せた。ここでは、第二次世界大戦直後から、現在までの波崎地区における居住形態の変化を、まき網漁業に従事する漁船員の場合を事例として明らかにしていく。

まず本節では、波崎地区の伝統的な居住形態と見なし得る第二次世界大戦前後の居住形態を、「享保十五年戊九月改 波崎町地割」の史料と居住者からの聞き取り調査によって明らかにする。

現在の波崎地区の居住者からの聞き取りによると、第二次世界大戦前までは、船主（網元）が、利根川岸壁沿いに屋敷を構え、ほぼ6尺(1.8m)の通路を境にして太平洋岸の鹿島灘の海岸まで間口13間(30m)、奥行きおよそ218間(392m)の短冊状の土地を所有していた。そして、短冊状の地

割の境界には、「よのぎの木」と呼ばれる落葉樹が植えられており、このよのぎの木を含んで東側が地主の所有地であることを示している。よのぎは、塩風に強く、海からの風が通り抜けるこの地に適していた。波崎地区の西部では、所有地の境界を示すのに「地境の松」あるいは「コサ」と呼ばれる松を用いている。境界によのぎを用いた波崎地区東部の家は、紀州から移住してきた漁師であり、一方境界に松を用いた波崎地区西部の家は元から住む農家であった。「享保十五年 戌九月改 波崎村地割」¹⁾によると、現在の東町、仲町付近について、

「(前略) 五拾三軒町東西九拾四間同干場東西百貳拾間中道六兵衛土手より東ノ境迄百拾八間南北貳百拾八間北土手迄

六兵衛勸兵衛 表口拾七間中浜二而拾六間
長兵衛 表口拾六間中浜二而拾五間

(後略)」

という記載がみられ、現在の地割が少なくとも享保期以前に成立したものであることが窺える。このように、整然とした短冊状の土地の所有形態は、近世以前からの伝統的な所有形態であると考えられる。こうした船主の所有地の中に、船主の抱えるすべての船員(子がい)たちが地元波崎町の他、鹿島郡内、千葉県の上九十九里沿岸などから雇用され居住していた。このようなことから、船員の居住形態には、船主・船員という漁業経営に基づい

た雇用関係が大きく影響していたことを考慮する必要がある。

第二次世界大戦直後までは、船員たちは、主として利根川沿いの船主の屋敷の北側の短冊状の所有地内に居住していた。船主の土地に船員を居住させるというこのような関係には、現在まで大きな変化は見られない。船主は、自分の所有地内に納屋、長屋と呼ばれる建物を建て、そこに船員たちを無償で住まわせていた。また、独身の船員たちには日に3度の食事も食べさせていた。また、こうした船員の他、漁獲の一部を用いて燃料用の鱒油や飼料用の鱒かすを製造する「鱒かす炊き」の家族を借家に住まわせることも多かった。写真1は、1940年(昭和15)頃の波崎地区を利根川方面から望んだものであるが、家屋の間に多くの鱒かす炊きの煙突が見られる。このように、船主の所有地の中に、船主と複数の船員、水産加工関係者などで構成される共同体が存在していた。

船員の居住場所として船主が建てた建物には、納屋と長屋がある。一般に、納屋は独身者の共同生活に供され、長屋は妻帯者の世帯宿舎として建てられた。納屋、長屋の数は船主の所有する船団の規模によって異なる。1987年現在までまき網漁業を続けるM家の場合をみると、1932年(昭和7)頃の最盛期には、1漕25~30人乗りの船を2漕所有しており、約50~60人が納屋や長屋に居住していた。また第二次世界大戦直後には、M家は2棟の納屋と2棟の長屋を有していた。第1図は、1950年におけるM家所有地内の家屋配置状況を、聞き取りおよび空中写真を用いて復原したものである。ここでは、利根川と並行した上の通り沿いに船主の屋敷があり、その通りの南側と北側に、納屋と長屋が1棟ずつ建てられていた。それらは、それぞれ「浜の長家、納屋」「上の長家、納屋」と呼ばれていた。このうち、浜の納屋、長家はいずれも第二次世界大戦直後に取り壊されたが、上の納屋は近年取り壊されるまで残っていた。また、上の長屋は倉庫として現存している。

納屋は15~17坪程度の一戸建てで、一戸あたり5~10人程度の独身の船員が共同生活をしてきた。

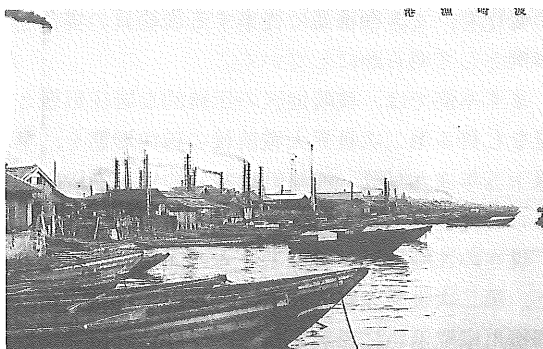
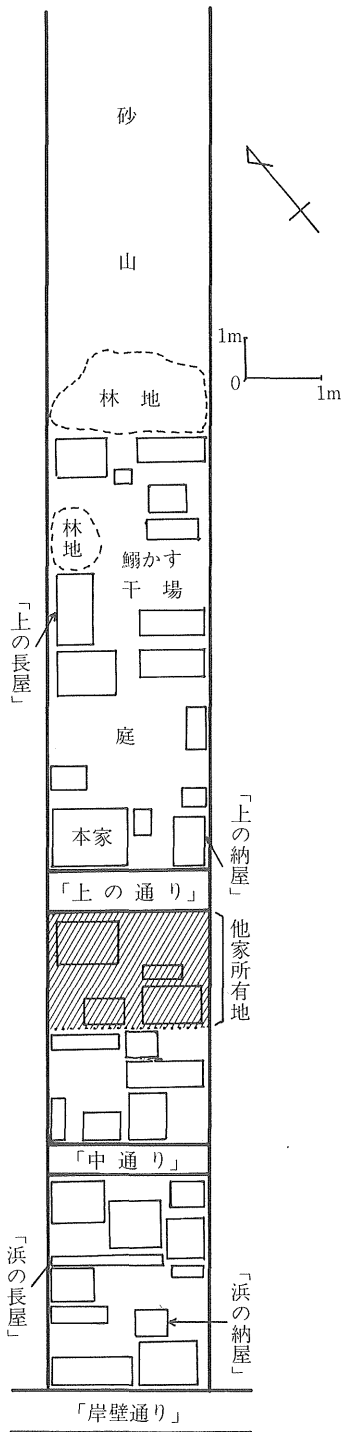


写真1 1940年(昭和15)頃の波崎地区
渡舟場から利根川河口をのぞむ
(広田写真館 提供)



第1図 1950年におけるM家所有地内の家屋配置
 (網代孝太郎氏からの聞きとりおよび空中
 写真により作成)

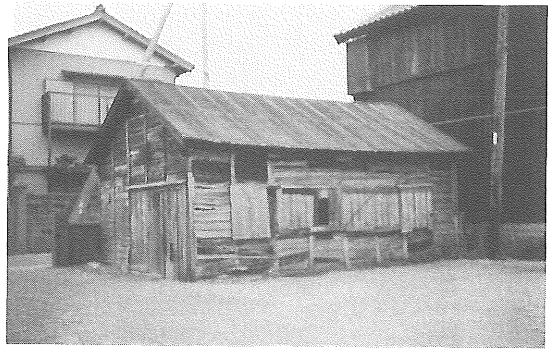
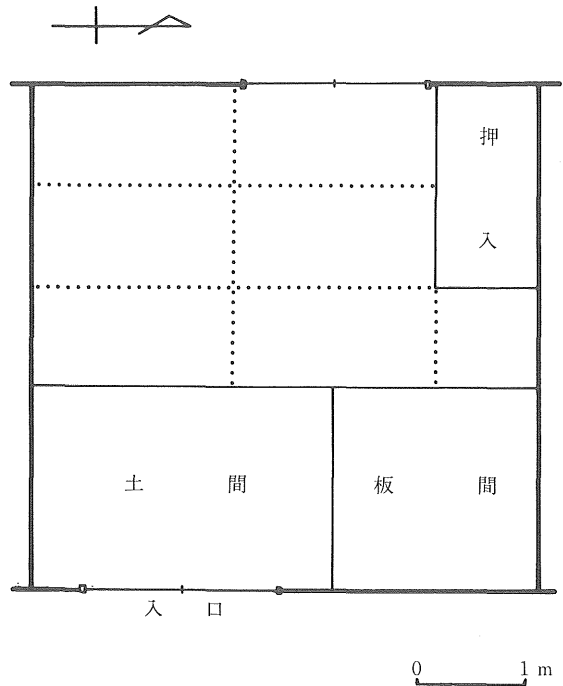
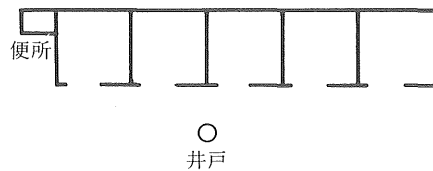


写真2 「納屋」の外観 (I家所有大正初期築)
 (1987年波崎町仲町にて撮影)



第2図 a) 「納屋」見取図 (I家所有, 大正初期築)
 (現地調査による)



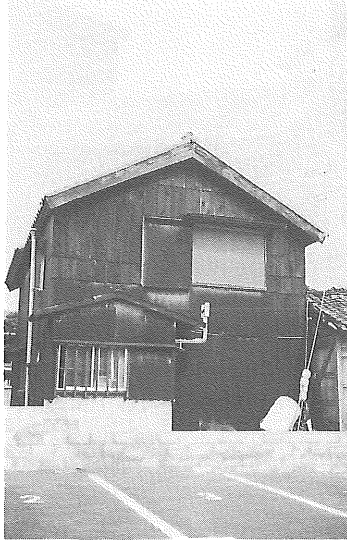


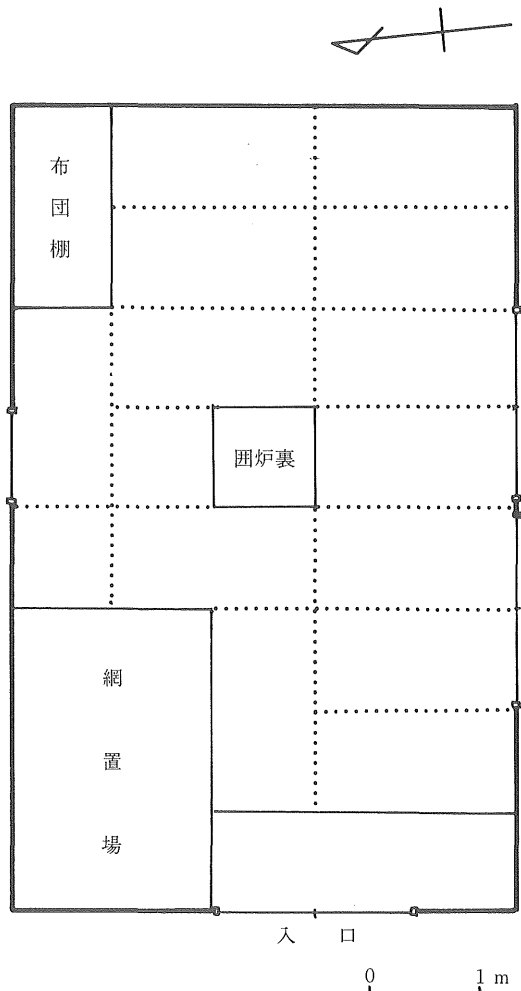
写真3 黒色に塗られた波崎地区の家屋の外壁
(1987年波崎町東仲島東組にて撮影)

波崎地区に唯一現存しているI家所有の納屋の外観と屋内の間取りを、写真2、第2図a)に示した。この納屋は大正期に建造されたもので、昭和30年代初頭まで納屋として居住に供されていたが、その後は現在に至るまで倉庫として利用されている。外観は、トタンの切妻式の屋根で、板張りの外壁であり、塩風による腐食を防止するため油カスとススを混ぜた塗料で黒色に塗られている。このような黒色の外壁は、現在の波崎地区でも極めて多く、写真3に見られるように板張りの外壁の多くは、黒色の塗料が塗られ、波崎地区の家屋景観を特徴づけている。納屋の室内は1.5畳の土間の奥に14.5畳の畳敷きの部屋がある。また、入口付近に網置き棚が、部屋のほぼ中央部に囲炉裏があることが納屋の特徴の一つである。既に取り壊されて現存しない多くの納屋についても、聞き取りによると、ここに見られるものとはほぼ同様の形態であることが明らかになった。

また、前述のM家の敷地内に現存する長屋の外観と室内の間取りを写真4、第2図b)示した。この長屋は第二次世界大戦直後に建てられた5世帯の居住用であり、それぞれ東側に入口を持つ形



写真4 「長屋」の外観 (M家所有、第二次大戦直後築)
(1987年波崎町東仲島東組にて撮影)



第2図b) 「長屋」見取図 (M家所有、第二次世界大戦直後築) (現地調査による)

態である。便所は戸外の建物南端に併設され、長屋の前には共同井戸が掘られている。室内は、各世帯ごとに3畳の土間と2畳の板の間、6畳の畳部屋からなり、この間取りの中で一家が生活していた。ここに示した長家は、先に述べた「上の長家」であり、M家が所有していたもう一つの「浜の長屋」も、ほぼ同様の外観、間取りであった。

こうした納屋、長屋を基本とした船員の生活は、当時独身で船員として船主の元へ働きに来た者が納屋で共同生活し、その後結婚して所帯を持つと同時に長屋へ移るという移行過程を経て変化していったのである。しかし、納屋・長屋を基本とする居住形態も、早いところでは第二次世界大戦直後に、また遅いところでも昭和30年代前半には消滅し、それ以降、一戸建ての借家を中心とした居

住形態へ移行していった。

このように、第二次世界大戦以前から昭和20年代までの伝統的な居住形態は、船主の所有地に建てられた納屋、長屋を中心としている。こうした居住形態は、船主、船員間のまき網漁業に基づく波崎町特有の雇用関係の上に成立していたものである。

II-2 借家居住期 (1950年頃から1965年頃まで)

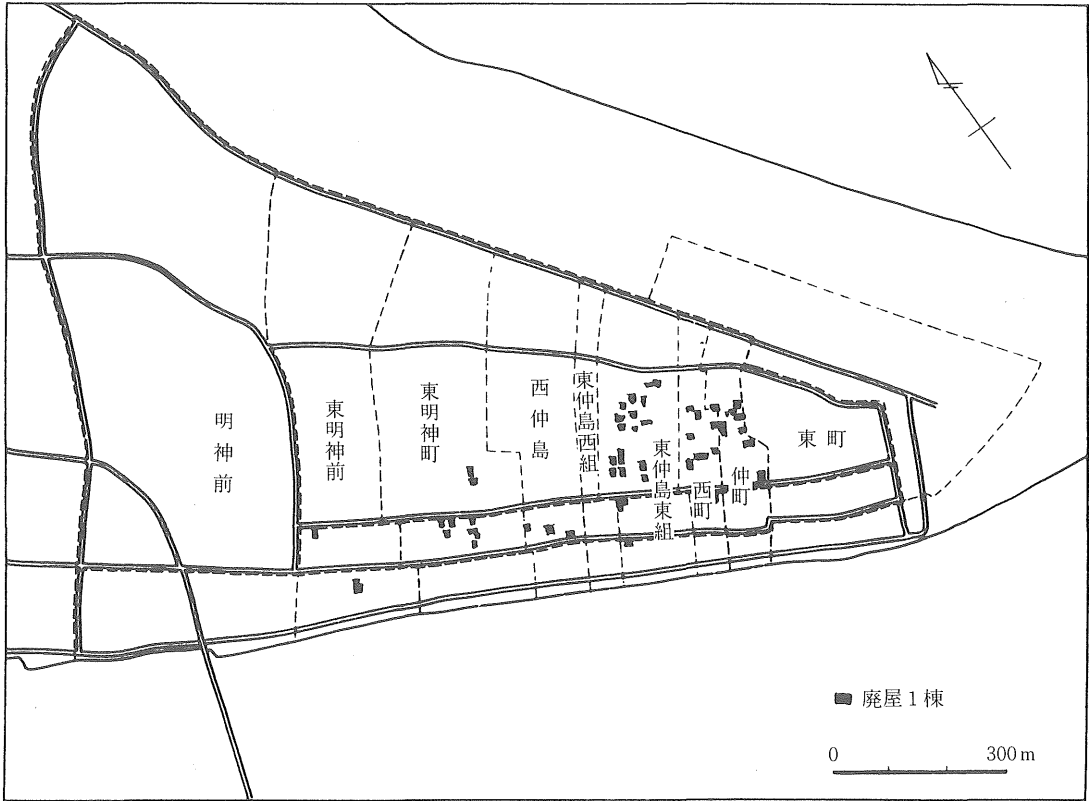
長屋に住む船員が、子供の成長にともなって住居に手狭さを感じるようになると、やはり船主の所有地内に借家を建てて居住するようになった。

この動きに関して以下ではM水産を事例としてみていくことにする。第3図はM水産に所属する

船員年代		1945	1955	1965	1975	1985
1	◎ 局長			S→N新		
2		納	→浜長	→銚		
3	○					N建替
4						
5	○				S建替	
6	○				S→N新	
7	◎ 漁労長			N→S		
8		倉庫2F	→N			→本郷新
9				銚田→N		
10				8区→S		
11				S→N新		
12	◎ 船長				S建替	
13	◎ 局長					
14	機長					上長→N新
15		納	→浜長	→銚		
16	○					S→S新
17				上長	→N新	
18		S	→N新			
19		S	→N新			
20				S	→N新	
21						
22			銚	→N新		
23	船長					

1～23：M水産所属船員 浜長：浜の長屋 上：上の長屋 納：納屋
 S：中通りより南 N：中通りより北 銚：銚子
 新：新築 ◎：M家の兄弟 ○：M家の親類

第3図 M水産に所属する船員の居住地移動
 (聞き取りにより作成)



第4図 廃屋の分布（1987年）
（土地利用図より作成）

船員の居住地移動を表したものである。これによると昭和20年代に長屋を出て、借家に移る事例が現れている。借家を建てるのは、船主の所有地内においてであり、この場合土地を無償で借りられるが、その代償に船員の子息もまた船員として船主の舟に乗り労働力を提供するという不平等がある。

船員達の借家住宅への移行をもたらした経済的な要因の一つには、船員の給与体系の変化を挙げることができる。1955年頃に船員は団結して船主側と交渉し、その結果水揚げ高に応じた一定割合の給与保証を獲得した²⁾。また、出漁中の食費も船主によってまかなわれることになった。それまで船員の給与は船主側が規定しており船員の生活は好不漁に左右されがちだったのである。この給与体系の改善により船員の生活の安定度は増し、

さらに経済的に余裕が持てるようになったため、長屋から借家への動きが加速された。借家での生活は、次に始まる持ち家住宅への移行の前段階として、船員が財産準備を行なう期間と考えることができる。

M水産の場合、昭和30年代に入ると、新たに納屋から長屋に移る船員はいなくなり、戦後まもなく建てられ、老朽化が進んでいた長屋は住む人も無く物置にされたり、放置されたりした。第4図は波崎地区における廃屋の分布を示したものである。これを見るとかなりの数の廃屋が分布しているのがわかる。中でも、東仲島東組及び西町に多く、渡船場から銚子大橋方向の市街地には少ない。また、廃屋が面する道路は、その多くが小路に面しており、上の通りなど利根川に平行して走る表通りに面するものは少ない。したがって、これら

の廃屋の多くが、以前船員が居住していた長屋か納屋の名残であると推定される。

II-3 持ち家住宅への移行期(1965年頃以降)

昭和30年代後半には、借家から持ち家への移行が活発化する。M水産をみると、その敷地内にかって居住し、あるいは1987年現在居住している23人のうち11人が持ち家を建てており、このうち8軒が昭和30年代以降の建築である。

昭和40年代に入ると各家庭で自家用車の保有率が高まった。このモータリゼーションの進行は、船主の短冊状の所有地内に居住する波崎の居住形態に大きな影響を及ぼすことになる。利根川に平行する岸壁通り、中の通り、上の通りは、乗用4輪自動車の通行には支障は無い。だが、中の通り、上の通りは大型車が荷作業で停車すると、スムーズな自動車の通行が阻害される。先の二つの通りに比べれば幅員のある岸壁通りも、不法駐車が目だっている。また、この岸壁通りは、同じ幅員のまま半島の先端まで達しているが、中の通りは仲町付近から幅員が減少し、上の通りは幅員は減少しないまでも、直角の急カーブが2か所あり、自動車の通行にあまり適していない。

それらの通りと直角に交わる道路はさらに幅員が無く、町営渡船乗り場へ通じる道路を除けば、まさに小路である。その中には二輪車のすれ違いさえ難しい所もある。西町から東町にかけては、それらの小路が途中でさらに直角に折れ曲がり袋小路をなしている。

またここ波崎地区では家屋が密集しているため、自動車の保管場所の確保もままならない。M水産のようにその所有地内に空き地がある場合は、そこを船員宅の駐車場として利用できる事例もあるが、多くの住民は同じ空き地を利用した有料駐車場を使わなければならない。特に、波崎地区東部においては、潮風を防ぐ屋根付きの駐車場が多数分布している。このように波崎地区の特異な土地所有形態がもたらすこの道路状況の不応答性が利用客に指向する各種諸施設の波崎地区への移転を促したのである。

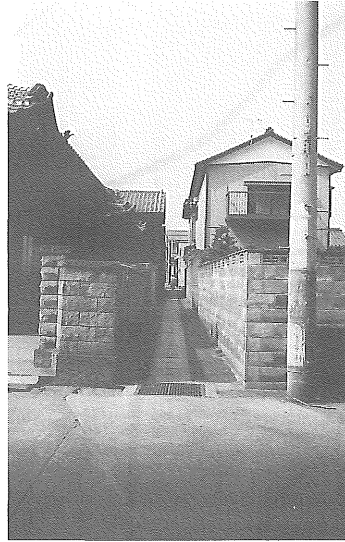


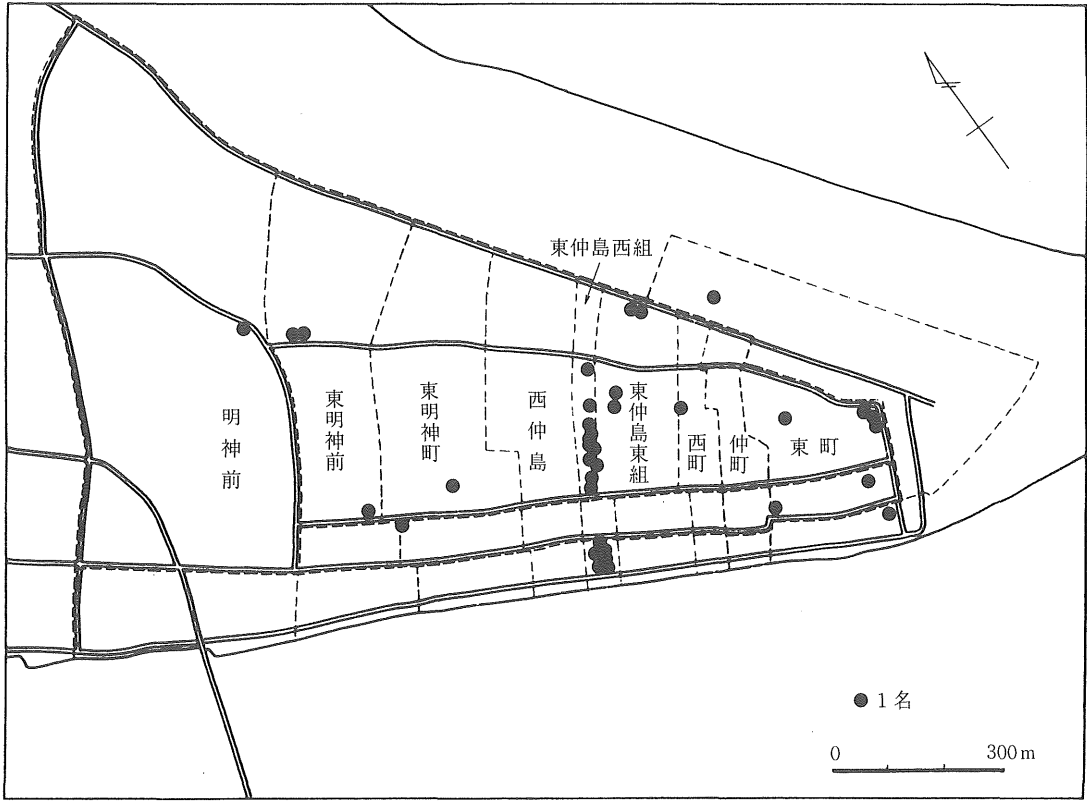
写真5 波崎地区の小路(1987年波崎町東仲島東組にて撮影)

昭和30年代にはまた、持ち家に住む船員の妻が出漁中の空き部屋を利用した民宿経営を始めるようになった。それら民宿は当初6月から8月にかけてのイワシアグリ漁期のみを開かれていたが、船団の大型化によって漁も通年化し、それにとまって民宿の開業期間ものびていった。

開業後の客数は最初さしたるのびを示さなかったが、1966年に新聞広告を出したことが契機となって、600人にもものぼる宿泊希望者が殺到した。民宿ではこの客数の増加にともなって家族労働のみでは手が回らず、高校生のアルバイトを雇うなど対応に追われた。

宿泊客はそのほとんどが南関東の居住者である。客層は主に家族連れによって占められ、1泊2日あるいは2泊3日の滞在が通常である。年間を通して、海水浴のできる7月下旬から8月中旬に客数はピークに達する。その他、遠浅の海岸を利用した潮干狩も行なわれている。

民宿間の動きとしては、1967年に民宿組合が発足し、観光地としての波崎の育成に努力している。現在では家族客のみではなく、大学、高校のクラブや、少年野球チームの合宿といった団体客の誘



第5図 M水産所属船員の居住地分布
(1987年船員名簿より作成)

致も行なわれている。

1962年には銚子大橋が開通し、1970年には役場も本郷に移転し、その周辺も1戸建て住宅を中心とした新興住宅地となった。例えば浜新田では耕地1反歩を3宅地として分譲し、小規模な住宅が表通りから短冊状に配列した。鹿島へ向かう国道124号線バイパスの開通後は鹿島-波崎の所要時間が1時間近く短縮され、車の流れにも変化が生じた。波崎地区にあった銀行と郵便局もそれぞれバイパス沿いに移転し、駐車場を備えたスーパーマーケットも1976年以降この道路沿いに開店して経済的諸機能は次第に波崎地区から離れていった。また、自家用車の普及以外に土地の賃貸を介した職業の世襲制から離脱したいという願望や、時代の流れに伴う価値観の変化等の意識面の変化もまた、船員家族の郊外移転の要因として挙げられよ

う。

以上のような動きと合せて、1963年に始まった鹿島臨海工業地帯の開発による波崎地区への影響も見逃すことはできない。1965年は不漁で、若手の船員の中には漁業で生計を立てる暮しに見切りをつける者が現れた。これは結果として漁業労働者を高齢化させることになった。この不漁を契機に鹿島臨海工業地帯のタグボートの仕事に30人が転出し、その結果波崎漁協は2漕のまき網を1漕にする合理化を迫られるなどしている。鹿島開発に伴う工事が終了して波崎へ戻った者もいたが、漁船内設備の機械化が徐々に進んだこともあって、人手不足とは逆に次第に雇用難が起きるようになった³⁾。

1980年から1985年にかけては豊漁が続く船員の経済状態は好転し、波崎地区外に持ち家住宅を建

てる動きはますます激しくなった。

第5図は1987年現在におけるM水産所属船員の居住地の分布図である。船主と船員を合計した総数は56人。そのうち船主の所有地に居住するものは23人。波崎地区に居住する者は24人、役場付近に4人、その他銚子、大洗に住んでいる者もある。船主も含めて船主の所有地に住む者の23人の内、20人は船主の住む短冊状の地割りの中に居住している(第6図)。さらにその中で、6人は岸壁通りと中の通りの間に、14人は中の通りから海岸側に居住する。M水産の場合、最も海岸側に建つ住宅群は、以前砂山であったものを切り崩して平地にし、船員が船主に土地を借りて建てたものである。建築年代は最も古いもので1950年代であるが、1966年以降建てられたものが多い。また、上の通り側では、1962年には存在した浜の長屋は解体されて、代わって住宅に建て替えられるなど、建築物の更新がみられる。

M水産の所有地は、この短冊状の土地以外にも矢田部地内等かなり広い範囲にわたって分布している。それらは、保安林としての山林か、あるいは、宅地であるが、これら住宅の多くにはM水産の船員が居住している。

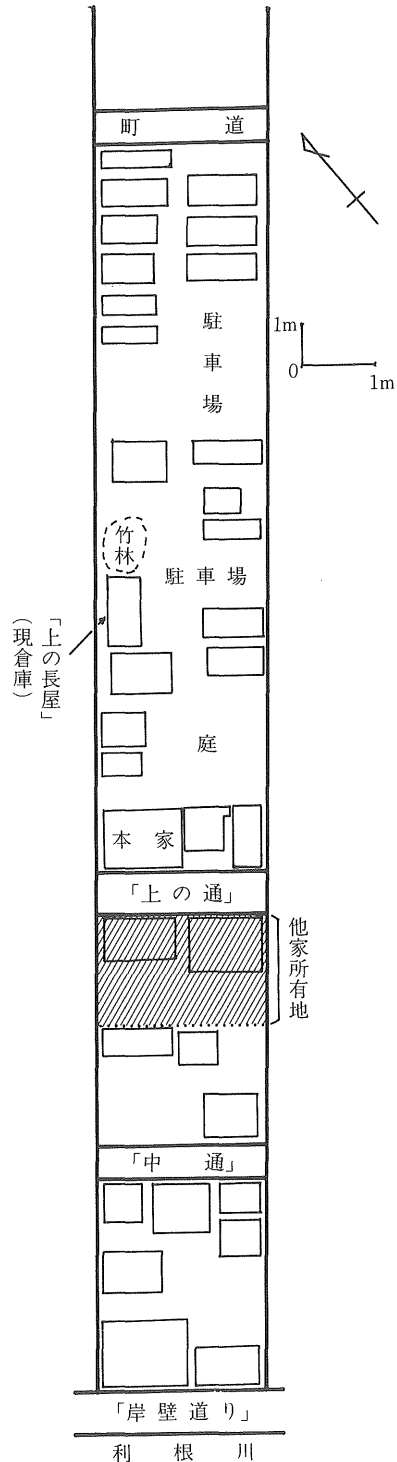
M水産の経営者であり船主であるM氏の所有する短冊状の地割りは、その形態を比較的良くとどめているが、波崎地区では一般的に、分家や、他人への土地の分割によって、その伝統的な地割りは徐々に失われつつあるのが現状である。

全国的なモータリゼーションの波と、それとほぼ時を同じくした、銚子大橋の開通による交通の流れの変化、鹿島開発による地域的な労働需要の増加等、1960年代以降の波崎の内外の状況は大きく変動した。享保期まで遡ることのできる整然とした地割りが徐々に消滅するとともに、その景観は大きく変化してきたのである。

III 転入・転出からみた波崎地区の人口移動

III-1 波崎町の人口動態

この章では国勢調査結果報告書および1980年の1月から12月までの住民異動届を利用して、波崎



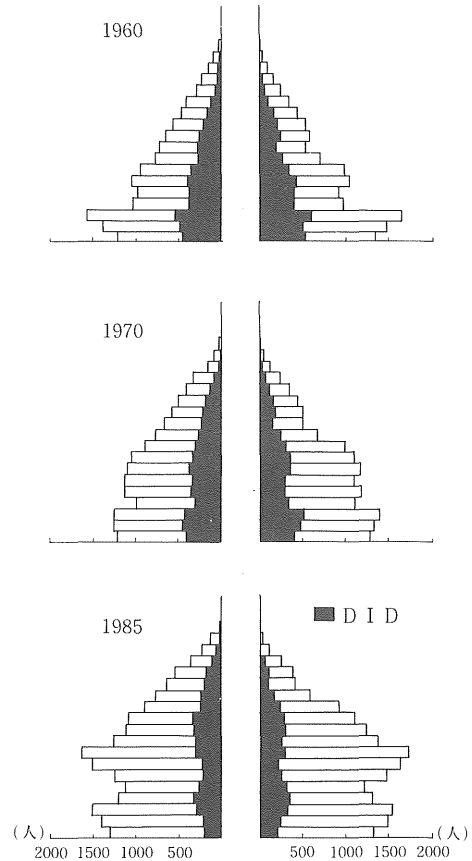
第6図 1987年におけるM家所有地内の家屋配置
(網代孝太郎氏からの聞きとりおよび空中写真により作成)

地区の人口動態について考察する⁴⁾。

国勢調査によれば、波崎町全体の人口は戦前の1940年（昭和15）に18,000人、第二次世界大戦の終わった1947年に24,000人に増加し、以降1965年までは減少傾向にあった。しかし1970年代前半以降の15年間に人口は急激に増加し、1985年現在36,560人となった。1970年以降の鹿島開発を契機とした人口の社会増は激しく、1970年には自然増が268人であるのに対し、社会増は2202人にも達している⁵⁾。

第7図は年齢5歳階級別・男女別人口構成の推移を波崎町全体、及びDIDについて示したものである⁶⁾。この図で示される人口ピラミッドは1960年の富士山型から1970年のつりがね型、さらに1985年の星型へと変化している。波崎町全体の人口構成は、鹿島開発にともない、若年人口の流出で特徴づけられる農村型から、生産年齢人口の流入で特徴づけられる都市型へと急速に変化してきたのである。

この一方でDIDの人口構成は、次第に町全体に占める比率を低下させているが、その人口ピラミッドは1985年になって典型的なひょうたん型を示すに至った。このことはDIDから若年層の流出が進み、それともなって年少人口が急速に減少してきたことを示している。



第7図 波崎町およびD I Dにおける年齢5歳階級別・男女別人口（1960・1970・1985年）
（国勢調査結果報告書より作成）

III-2 波崎町の転出入からみた人口移動

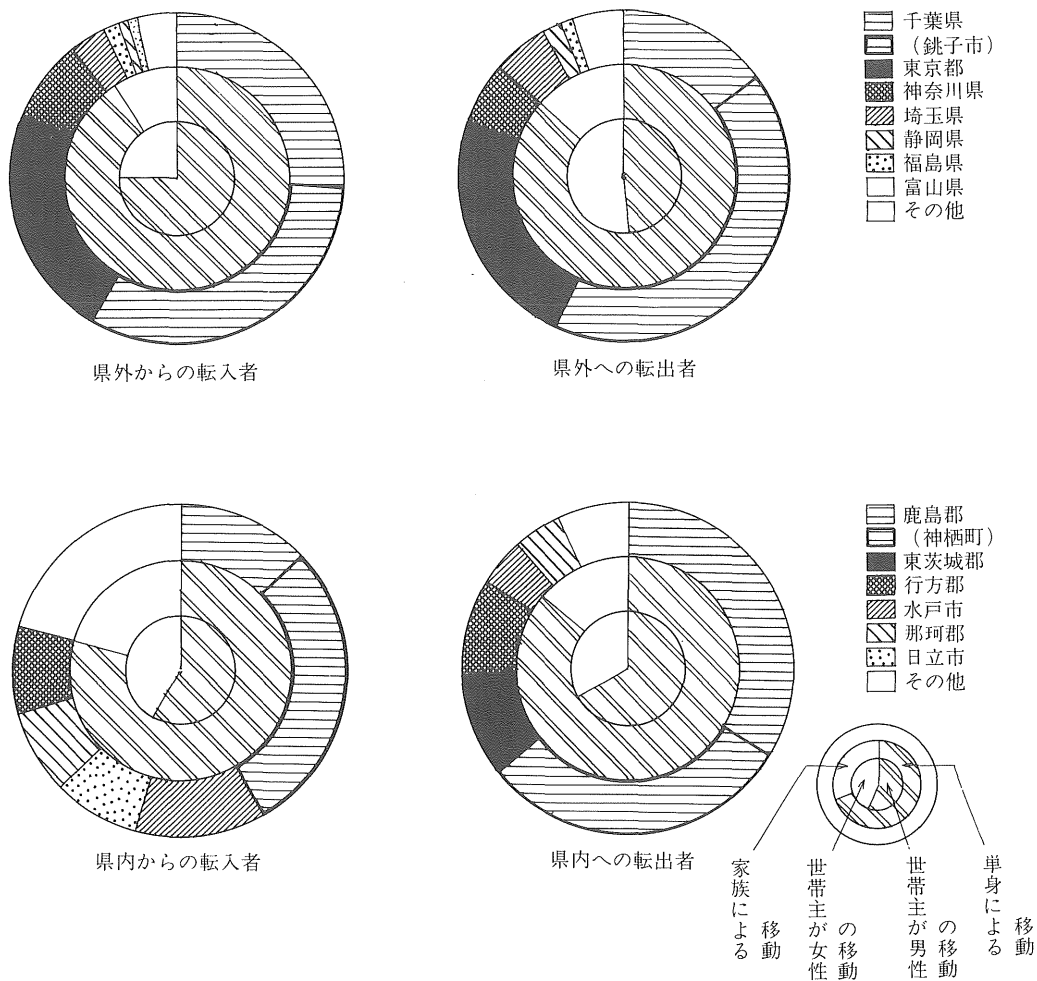
1) 全国・茨城県との間の人口移動

次に波崎地区に属する東町から明神前町までの9町について、住民の移動形態を具体的に知るために、1980年1月から12月までの住民移動届を集計して検討した。まず県外、県内と波崎地区との間の移動について略述する。

この1年間に波崎地区内の9町における転出入は596件であり、うち県外への転出は216件、県外からの転入は162件であった（第8図）。転出した移動者の転出先は千葉県127件を筆頭に東京都48件、神奈川県18件の順に多く、特に隣接する千葉県銚子市への転出は71件と全件数の33%を占めている。波崎地区へ転入した移動者の前住地も千葉県が92件、東京都38件、神奈川県10件の順に多く、やは

り銚子市からの転入が68件で全件数の42%を占める。

東京都と神奈川県を転出先とする48件のうち18、19歳の移動は30件（家族移動は5件）で全体の62%を占める。また、東京都と神奈川県を前住地とする転入50件をみると、単身移動が41件と大勢を占め、うち19歳から23歳の大学、短大卒業時のUターンによるとみられる移動が25件である。これら他都県への転出は高校卒業時の就業と進学にともなう移動が中心であることを示している。また銚子市への転出入者の年齢層は17歳から27歳を中心として40歳半ばまで幅広く分布し、やはり単身移動が卓越するのが特徴である。銚子市からの転入者68件のうち単身移動は58件、年齢構成は10代



第8図 波崎地区と茨城県内外との転出入（1980年）
（住民異動届個票より作成）

が15人、20代前半が12人、20代後半が15人、30代以上が15人である。また銚子市との間では女性の婚姻による転出入も多く、20代の女性の移動は女性の移動件数38件中25件を占める。これにより銚子市との転出入は東京の場合と異なり就業・婚姻に基づく比較的幅広い年齢層の人々によっていることがわかる。

波崎地区から茨城県内への転出者は42人、転入者は24人である。転出者の転出先は神栖町の13人を含む鹿島郡が27人、以下東茨城郡と行方郡が4人、水戸市と那珂郡が各々2人である（第8図）。

また転入者の前住地も神栖町の7人を含む鹿島郡の10人が最も多く、以下水戸市3人、日立市と那珂郡がそれぞれ3人である。県内との転出入は、鹿島開発の中心で隣接する神栖町をはじめとして、県東部の太平洋沿岸地域に集中している。鹿島郡内への転出者は21人までが20代であり、うち20人までが単身移動、さらにその内20歳前後の女性が4人、20代なかばの女性が5人含まれている。女性の20歳前後の転出者は就業に基づく移動であり、20代なかばの転出者は婚姻に基づく移動である。隣接する神栖町への転出が数の上で卓越するのは、

波崎地区からの就業先としてだけでなく、婚姻移動の先としても深く結び付いているからである。なお東茨城郡、行方郡への転出者も20代なかばの女性が半数を占め、これらの郡・市へも婚姻による移動が行なわれていることがわかる。

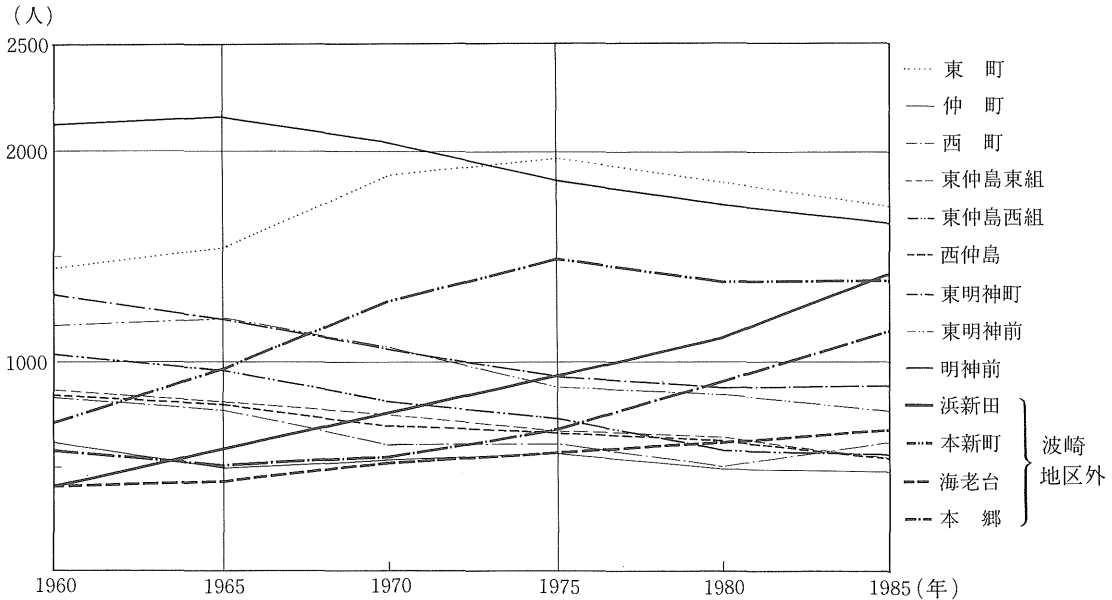
3) 波崎地区と波崎地区内との間の人口移動

町役場資料に基づいて波崎地区および隣接する4町（浜新田、本新田、海老台、本郷）の人口動態を検討した（第9図）。これによると、銚子大橋のかかる明神前を境として、町営住宅の建設された東町を除き東側の8町の人口は1960年以降一貫して減少傾向にある。一方、浜新田から本郷までの4町の人口は急増している。また1970年から1980年までの住宅の種類別住宅数を町丁別に検討すると、東町から明神前町までの9町の持ち家住宅数がほぼ横ばいであるのに対し、民営の借家は大幅に減少している。一方浜新田から本郷までの4町では持ち家住宅数が大きく増加し、特に浜新田、本郷の2町では倍増している（第1表）。東町から明神前までの9町における人口減少は、主として減少の著しい民営借家居住者の減少、浜新田から本郷までの4町における人口増加は持ち家住宅居

住者の増加によるものと考えられよう。前節で明らかになった船員家族の持ち家住宅への移動はここにも明確に現れてきている。DIDにおける人口の質的变化はこのような人口移動の長年の結果によってもたらされているのである。

波崎地区と波崎町内との転出入は80件、うち70%に当たる57件は波崎地区外への転出である（第2表）。全体的な人口減少傾向は依然として継続しているのである。町丁別に転出者を見ると、最も北西部に位置する明神前が27件と最も多く、ついで多数の町営住宅を持ち南東端に位置する東町が22件と続いている。しかし転出件数の各町の世帯数に対する比率をみると、全体的には南東部の町から北西部の町に向かって次第に大きくなる傾向がみられる。なおこの傾向は、地区外への転出者に限ってみても同様である。

転入者も転出者と同様に明神前の7件が最も多く、各町の世帯数に対する比率は東明神前と東明神町において高い。なお波崎地区9町内相互の移動においては、東町と明神前への移動が件数の上で卓越している。すなわち波崎地区においては、町営住宅を持つ東町および銚子大橋と国道124号バ



第9図 波崎地区および隣接4町における人口変化(1960~1985年)
(町役場資料により作成)

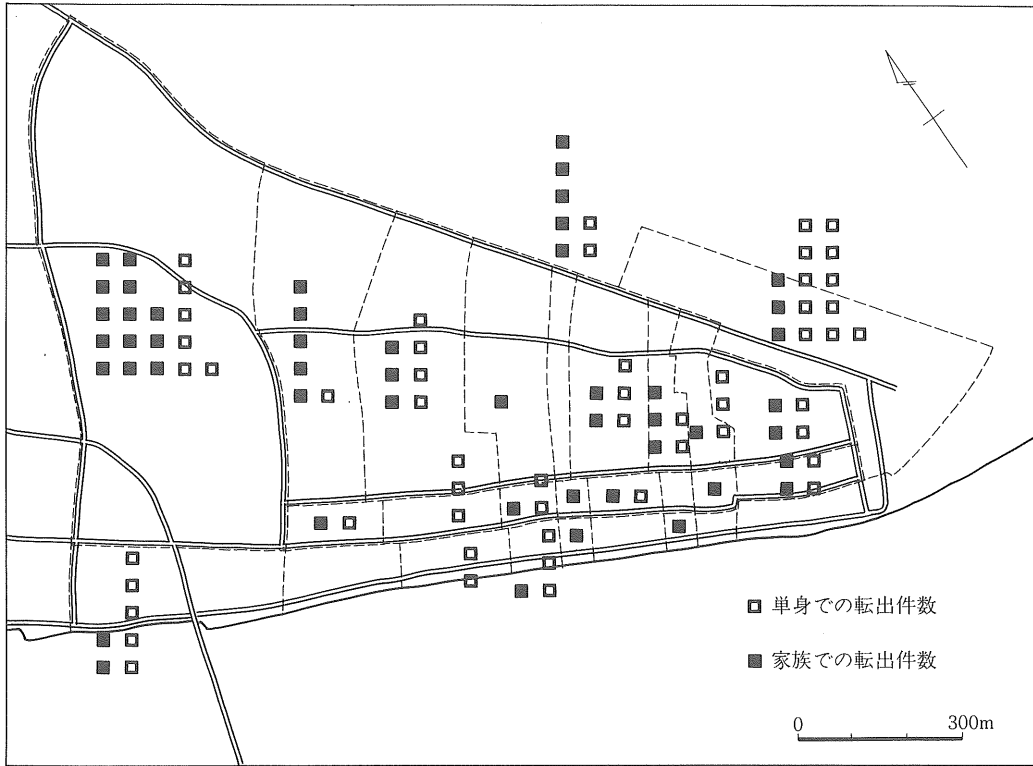
第1表 波崎地区および隣接4町における住宅の種類別住宅数（1970・1975・1980）（町役場資料より作成）

町名	住宅の種類			持ち家住宅			公営借家住宅			民営借家住宅			給与住宅・間借り		
	年次	1970	75	80	1970	75	80	1970	75	80	1970	75	80		
東町		232	224	215	197	226	244	26	16	8	1	4	6		
仲町		112	122	114	0	0	0	11	13	3	0	0	0		
西町		129	137	124	0	0	0	6	4	9	2	0	1		
東仲島東組		128	127	135	7	8	8	22	23	15	3	1	0		
東仲島西組		146	145	125	0	0	0	29	21	14	2	1	2		
西仲島		129	133	132	0	0	0	21	16	15	1	0	2		
東明神町		185	189	189	0	0	0	42	35	25	2	1	5		
東明神前		177	178	178	1	0	0	57	31	23	1	2	2		
明神前		335	340	350	1	0	0	102	89	68	29	20	16		
浜新田		132	195	261	10	0	10	29	18	11	20	8	2		
本新町		235	273	277	0	4	0	56	99	71	11	1	6		
海老台		94	114	126	9	12	9	6	12	12	3	4	7		
本郷		97	130	197	0	7	0	7	17	13	2	1	0		

第2表 波崎地区町丁別転出入者（1980年）

町名	町名									
	明神前	東明神前	東明神町	西仲島	東仲島 西組	東仲島 東組	西町	仲町	東町	
転出入者										
転出者数 (人)	27 (17)	7 (6)	11 (7)	8 (4)	9 (3)	7 (4)	6 (2)	5 (3)	22 (11)	
各町の世帯数 に対する比率 (%)	6.2 (3.9)	3.4 (3.0)	5.0 (3.2)	5.4 (2.7)	6.4 (2.1)	4.4 (2.5)	4.5 (1.5)	4.3 (2.6)	4.7 (2.3)	
転入者数 (人)	7 (4)	4 (4)	6 (6)	4 (1)	2 (2)	2 (2)	1 (1)	2 (0)	9 (3)	
各町の世帯数 に対する比率 (%)	1.6 (0.9)	2.0 (2.0)	2.7 (2.7)	2.7 (0.7)	1.4 (1.4)	1.3 (1.3)	0.7 (0.7)	1.7 (0)	1.9 (0.6)	
転出・転入者数 が各町の世帯数 に占める比率 (%)	7.8	5.4	7.8	8.1	7.8	5.7	5.2	6.0	6.6	

() 内は波崎地区外からの転出入者に関する数値



第10図 波崎地区町丁別（27地区別）転出者（1980年）
（住民異動届個票より作成）

イパスの接続する明神前を中心とした北西部の町において、住民の移動が盛んなのである。

第10図は波崎地区の9地区を岸壁通り、中の通り、上の通りによって区分し、波崎地区からの転出者の前住地を分類したものである（東町については町営住宅地区を別に設け、明神前についても国道124号の旧道を境に2地区に分けた。この結果波崎地区は全部で27地区に分けられた）。波崎地区から地区外への転出57件のうち家族移動は44件を占め、単身移動の卓越した県外、県内への移動とは対照的である。各町内においては一般に、上の通りより北側の地区からの転出件数が卓越するが、特に東仲島西組と明神前の北側の地区においては家族移動が単身移動の倍以上を占めている。逆に東町の町営住宅地区と東明神前の上の通りよりも北側の地区などからは単身移動が卓越する。

以上から、波崎地区の人口特性と人口移動につ

いてまとめてみよう。波崎町の人口構成は1965年以降農村型から都市型へと急速な変化を経験したが、その中で近年の波崎地区は町全体の一般傾向とは逆に若年夫婦と子供の流出で特徴づけられる。これら年齢層の波崎地区からの流出と地区外での一戸建て住宅、大規模団地の建設などによる人口増加が、DIDとしての波崎地区の町全体に占める地位を相対的に低下させてきたとみてよいだろう。

波崎地区と東京都の間には、主として進学を目的とした移動が存在し、また神栖町を中心とした鹿島郡内各町村および千葉県銚子市との間には就職、婚姻を目的とした移動が存在する。一般に高度経済成長期以降、地方での雇用機会が増大し、モータリゼーションがこの傾向を助長したといわれている。隣接する神栖町を中心とした鹿島開発の進行と、銚子大橋による銚子市との近接性が、増したことが、モータリゼーションの進行とあい

まって波崎地区とこれら町との結び付きを強めたのである。また通婚関係においてもこれらの町と結び付いていることは、大関・高橋(1984)⁷⁾が鉢田町で述べたように、就業を中心としておこる人的接触機会の増大がもたらした一側面とみることができよう。

波崎地区と波崎町内との間には、すみかえ移動が存在する。この移動は町営住宅を持つ東町と幹線道路である国道124号線バイパスに近接した北西部の町において顕著である。さらに細かくみると、各町とも上の通りより北側の地区からの転出が盛んであり、町営住宅地区を除けば、一般に家族世帯の転出が卓越する。波崎地区外にみられる一戸建て住宅の一部は、これら波崎地区から移動した家族世帯を中心として建てられたものである。

IV ま と め

本報告は、茨城県波崎町東部の市街地(波崎地区と呼称)を事例として、居住者の経年的変化とそれともなう居住地域の変容を詳細に記述し、さらにこの変化をもたらした環境基盤に言及することを目的とした。明らかになった点は以下のようによまとめることができる。

1) 波崎地区には古く享保期以前にさかのぼる短冊状の土地所有形態が残存し、土地所有者である船主と雇用関係によって結び付いた船員家族が居住している。船員らは、昭和初期の頃は鹿島郡内だけでなく、九十九里沿岸の村などからもやってきたが、近年は隣接地域からが中心である。

2) 船員はその子供が船主の舟に乗ることを条件に生活基盤となる住居、土地の提供を受けてきたが、その形態は時代を追って下記の3つの時代に大きく区分される。

第I期：第二次世界大戦以降1950年頃までの時期で、船主の所有地内で独身の船員が納屋、家族持ちの船員が長屋に居住していた時期

第II期：1950年頃から1965年頃までの時期で、家族持ちの船員が船主の所有地内で借家を建てて居住するようになった時期。

第III期：1965年頃以降の時期で、子供が漁船員以

外の職につくか、または船主の舟に乗らなくなった家族持ちの船員を中心に、波崎地区以外の郊外に持ち家住宅を建てて居住するようになった時期。

3) 居住形態の変化は、船員の賃金の安定と生活水準の向上、およびモータリゼーションの進行に波崎地区が不適合であったこと、さらには船員の子供の職業選択の自由が認められるようになったこと、などの要因によってもたらされている。

4) 波崎地区の人口動態をみると、高校卒業時の就業、進学にともなう東京方面との結び付きの外に、隣接した千葉県銚子市、鹿行地方とのあいだに幅広い年齢層にわたる就業、婚姻にともなう結び付きがみられる。銚子市との移動が漁業関係の就業にともなう移動と考えられるのに対し、鹿行地方への移動は、鹿島開発にともなう就業地の移動と考えられる。

5) 波崎地区では、町営住宅を持つ東町を除き、明神前など北西部の町において借家を中心とした層の転出者が多く、特に各町において上の通りより北側の地区から本新町、海老台など郊外の持ち家住宅へ家族で移動する事例が多い。波崎地区の人口構成が若年夫婦と子供の流出で特徴づけられるひょうたん型を呈するのは、長年のこの移動の結果と考えられる。

都市内の人口空洞化現象は従来から多くの都市において散見され、近年では大都市のみならず地方都市内においても指摘されるようになった。一般に都心部の人口減少は、都心部の都市的機能の高度化や住環境の劣質化(木内、1979)⁸⁾によって引き起こされ、人々が都心部から周辺部に移ることによって具現化される。これはいわゆる分散的都市化の一側面である。しかし本研究で対象とした波崎町中心市街地は、人口8000人たらずの小中心地にすぎず、郊外にみられる多数の住宅が中心市街地からの人口移動によるものではあっても、その移動要因は中心部の都市的機能の高度化によるものではない⁹⁾むしろ波崎地区に残存する伝統的な土地所有形態と都市的経済活動の郊外への移転が、人口の郊外化を引き起こす重要な要因とな

っているのである。

本報告をまとめるにあたり、波崎町役場企画財政課、商工水産課、都市計画課および波崎町漁業協同組合の方々には、資料収集の面でお世話になりました。また、網代考太郎氏、幸保騰弘氏、田向義雄氏をはじめ地元の方々には聞き取り調査の際に多大な御協力、ご援助を頂きました。さらに、広田写真館では、波崎町の古い貴重な写真の提供を受けました。製図の一部は、筑波大学の宮坂和人氏に依頼いたしました。あわせて御礼申し上げます。

〔 注 〕

- 1) 「享保十五年戌九月改 波崎村地割」(田向義雄家所蔵文書)
- 2) 賃金は(水揚げ高一諸経費)×0.37で計算されていたが、1950年代半ば以降に現在の給与体系の基本が確立された。
- 3) 茨城大学地域総合研究所(1974):『鹿島開発』古今書院, 177~179。
- 4) この章で対象とした波崎地区とは東町, 中町, 西町, 東仲島東組, 東仲島西組, 西仲島, 東明神町, 東明神前, 明神前の9町であり, これらの町を転出, 転入, 転居先にする596件について集計した。
- 5) 自然増加率は1965年以降一貫して1.8%前後で一定である。
- 6) この章で対象とした波崎地区は1960年以降の国勢調査で指定された「DID(人口密集地域)」の範囲とほぼ一致している。
- 7) 大関泰宏・高橋伸夫(1984): 鉾田町中心市街地における人口移動に関する地理学的研究, 地域調査報告, 6, 85~103。
- 8) 木内信蔵(1979): 都市化, 『都市地理学原理』古今書院, 88~102。
- 9) 波崎地区9町の1980年の人口は8174人である。