

久留米大学大学院比較文化研究科  
審査博士学位論文

第二次世界大戦前から大戦後にかけての  
軍港都市佐世保における地域構造の変化

川嶋 健司

2023年

# 目次

第1章	はじめに	1
第1節	問題の所在	1
(1)	問題の所在	1
(2)	軍港都市	2
(3)	研究の視点と用語の定義	3
第2節	既往研究	4
(1)	既往研究の概要	4
(2)	都市地域構造に関する研究	4
(3)	軍港都市に関する研究	6
(4)	軍港都市における都市地域構造に関する研究	9
第3節	研究の目的	14
(1)	研究の目的	14
(2)	対象地域	15
(3)	研究の対象時期	16
(4)	方法	17
第4節	論文の構成	17

## 第I部 戦前における軍港都市の地域構造

第2章	軍港所在都市における鎮守府	21
第1節	日本における軍港都市の地理的考察	21
(1)	軍港都市の地理的所在	21
(2)	軍港の立地条件	24
第2節	軍港所在都市における鎮守府の立地	26
(1)	鎮守府の歴史	26
(2)	明治期における鎮守府の立地	30
(3)	横須賀、呉、佐世保、舞鶴の各鎮守府概要	31
第3節	小括	37
第3章	軍港所在都市における海軍工廠	40
第1節	日本における海軍工廠の地理的考察	40
(1)	海軍工廠の沿革	40
(2)	海軍工廠の地理的所在	42
(3)	海軍工廠の機構	44
第2節	海軍工廠と地域産業	45
(1)	海軍工廠の特徴	45
(2)	海軍工廠と職工	47
第3節	小括	50
第4章	日本における戦前の軍港都市の地域構造	52
第1節	軍港都市における市街地形成	52
(1)	横須賀の市街地形成	52
(2)	呉の市街地形成	58
(3)	佐世保の市街地形成	63
(4)	舞鶴の市街地形成	68

第 2 節 軍港都市における鉄道敷設	72
(1) 明治期における鉄道敷設状況	72
(2) 大正期における鉄道利用状況	74
第 3 節 軍港都市における人口構造	76
(1) 軍港都市における人口推移の特徴	76
(2) 軍港都市における年齢別男女別人口の特徴	78
(3) 軍港都市における出生地別人口の特徴	81
(4) 軍港都市における産業別人口の構成	86
第 4 節 軍港都市における市街地形成の共通性	91
第 5 節 小括	92

## 第 II 部 戦前における佐世保の地域構造

第 5 章 戦前における都市地域構造の変化	97
第 1 節 戦前における市街地の形成と変化	97
(1) 海軍進出による市街地の形成と変化	97
(2) 戦前における佐世保市域の変化	111
(3) 戦前における佐世保の人口変化	114
第 2 節 水道整備と市街地の発達	118
(1) 軍港都市と水道整備	118
(2) 明治期における佐世保市内の水事情	120
(3) 水道普及と市街地の発達	121
第 3 節 遊郭と市街地の発達	124
(1) 軍隊の佐世保進出と遊郭	124
(2) 遊郭開設による市街地の発達	126
第 4 節 小括	129
第 6 章 佐世保における交通の発達と都市形成	133
第 1 節 海上交通の発達と都市形成	133
(1) 港灣の発達と都市形成	133
(2) 定期航路	141
第 2 節 陸上交通の発達と都市形成	143
(1) 鉄道敷設と市街地形成	143
(2) 佐世保軽便鉄道の開設	147
(3) バス事業の展開	149
第 3 節 小括	151
第 7 章 戦前における佐世保の石炭	155
第 1 節 佐世保炭田の分布	155
(1) 佐世保炭田の歴史	155
(2) 佐世保炭田の分布	161
(3) 佐世保炭田の出炭量	161
(4) 佐世保炭田以外の県内の炭田	164
(5) 佐世保の工業と石炭	166
第 2 節 海軍と佐世保炭田	169
(1) 海軍の石炭需要の経緯	169
(2) 海軍の石炭移送	173

第3節 小括	176
--------	-----

### 第Ⅲ部 戦後における佐世保の地域構造

第8章 旧軍用地転用による地域構造の変化	179
第1節 日本における旧軍用地の転用	179
(1) 旧軍用地の定義	179
(2) 旧軍用地の沿革	180
(3) 旧軍用地転用の流れ	181
(4) 旧軍港市転換法	181
第2節 日本における旧軍用地転用の状況	182
(1) 旧軍用地の所在	182
(2) 軍港都市における旧軍用地転用の状況	185
第3節 佐世保における旧軍用地転用による地域構造の変化	188
(1) 旧軍用地の分布	188
(2) 旧軍用地の転用状況	191
(3) 中央部地区における転用状況	195
第4節 旧軍用地の用途別転用	198
(1) 軍事施設用地としての転用	198
(2) 公共施設用地としての転用	204
(3) 工業用地としての転用	205
(4) 学校用地としての転用	207
(5) 公園用地としての転用	209
(6) 住宅用地としての転用	210
(7) 水道用地としての転用	211
第5節 佐世保市内における旧軍用地転用の特徴	213
(1) 中央部地区における旧軍用地転用の特徴	213
(2) 東部地区、北西部地区および北部地区における旧軍用地転用の特徴	214
(3) 地域構造における旧軍用地転用の意義	215
第6節 小括	217
第9章 戦後における都市地域構造の変化	220
第1節 戦後佐世保の市街地変化	220
(1) 戦後における市街地の変化	220
(2) 戦後佐世保の市域変化	230
(3) 戦後佐世保の人口変化	232
第2節 米軍基地都市	234
(1) 米軍基地の経緯と現況	234
(2) 米軍施設立地による佐世保市財政への影響	238
(3) 米軍基地と佐世保港	240
第3節 軍港都市の造船業	242
(1) 海軍工廠の事業継承	242
(2) 造船業にみる工業地域の特性	251
第4節 長崎県北部の中心都市	255
(1) 行政的中枢管理機能	255
(2) 経済的中枢管理機能	257
(3) 交通の結節点	260

(4) 通勤・通学流動の結節点	265
第 5 節 小括	269
第 10 章 戦後における佐世保港の港湾機能の変化と港湾地域の変化	274
第 1 節 戦後の港湾機能の変化	274
(1) 佐世保港の変化	274
(2) 戦後の佐世保港港湾機能	285
(3) 佐世保港臨海部の変化	293
第 2 節 再開発による港湾地域の変化	298
(1) 佐世保駅周辺再開発事業	298
(2) 佐世保港ポートルネッサンス 21 計画事業	301
(3) 佐世保駅周辺鉄道高架化事業	306
(4) 潮見地区市街地再開発事業	308
(5) 戸尾地区市街地再開発事業	309
第 3 節 小括	310

## 第IV部 市街地形成の総括的考証

第 11 章 軍港都市佐世保における地域構造の総括的考証	312
第 1 節 軍港の形成と廃止に伴う都市域の変化	312
(1) 軍港都市の形成に伴う都市域の変化	312
(2) 軍港都市の廃止に伴う都市域の変化	325
(3) 長崎県北部における中心都市の形成	334
(4) 佐世保港臨海部の変化	336
第 2 節 軍港都市形成における機能的配置と市街地の形成プロセス	339
(1) 佐世保港臨海部における都市機能、軍港機能の機能的配置	339
(2) 市街地の形成プロセス	343
第 12 章 結び	347
第 1 節 結論	347
第 2 節 今後の課題	352
謝辞	354
参考文献	355
初出一覧	367

## 図表一覧

### 第1章(表)

表1 太平洋戦争終戦前における佐世保市域の変遷

表2 太平洋戦争終戦後における佐世保市域の変遷

### 第1章(図)

図1 太平洋戦争前における日本の軍港都市の位置図

### 第2章(表)

表1 1939(昭和14)年当時の日本の海軍区域区割り表

表2 1901(明治34)年頃の鎮守府の組織表

表3 昭和初期における海軍予算

### 第2章(図)

図1 日本における軍港・要港分布図

図2 1939(昭和14)年における日本沿岸の海軍区図(4海軍区)

### 第3章(表)

表1 旧海軍工廠一覧

表2 1938(昭和13年)における海軍工廠の機構表

表3 1903(明治36)年から1945(昭和20)年までの工廠別主要艦船建造実績

表4 1989(明治22)年から1945(昭和20)年にかけての海軍工廠職工数

表5 1902(明治36)年における企業別でみた海軍工廠従業員数

表6 1931(昭和6)年における企業別でみた海軍工廠従業員数

### 第3章(図)

図1 海軍工廠の沿革

図2 旧海軍工廠分布図

### 第4章(表)

表1 1912(大正元年)年と1925(大正14)年における軍港都市の鉄道駅利用状況

表2 軍港都市の人口推移

表3 1930年における軍港都市の年齢別男女別人口(5歳階級年齢別人口による)

表4 1930年における軍港都市の出生地別人口

表5 1930年の軍港都市他府県生人口

表6 1930年国勢調査における軍港都市および陸軍師団設置都市における出生地割合

表7 1920年、1930年、1940年における軍港都市の産業別人口

### 第4章(図)

図1 江戸期における浦賀道

図2 横須賀の地形

図3 横須賀下町地区における埋立て地

図4 1931(昭和6)年頃の横須賀周辺の鉄道路線図

図5 幕末期の呉浦新開図

図6 1886(明治19)年頃の呉港

図7 1935(昭和10)年における呉と広の位置図および鉄道路線図

図8 1886(明治19)年の佐世保市街建設予定図

図9 2022(令和4)年における佐世保港と相浦港(佐世保港相浦港区)の位置

図10 明治期から昭和初期における九州内の主な鉄道路線図

図11 明治中期から昭和18年にかけての加佐郡内の町村合併変遷図

- 図 12 1920(大正 9)年の加佐郡図
- 図 13 1898(明治 31)年頃の余部鎮守府付近新市街地平面図
- 図 14 明治期における舞鶴周辺の鉄道路線
- 図 15 軍港都市の人口推移
- 図 16 1930 年国勢調査の 5 歳階級年齢人口(全国)
- 図 17 1930 年国勢調査の 5 歳階級年齢人口(市部)
- 図 18 1930 年国勢調査の 5 歳階級年齢人口(横須賀)
- 図 19 1930 年国勢調査の 5 歳階級年齢人口(呉)
- 図 20 1930 年国勢調査の 5 歳階級年齢人口(佐世保)
- 図 21 1930 年における軍港都市の出生地別人口割合
- 図 22 全国の産業別人口割合
- 図 23 市部の産業別人口割合
- 図 24 横須賀の産業別人口割合
- 図 25 呉の産業別人口割合
- 図 26 佐世保の産業別人口割合
- 図 27 舞鶴の産業別人口割合

## 第 5 章(表)

- 表 1 1886(明治 19)年から 1945(昭和 20)年にかけての佐世保の主な出来事
- 表 2 明治期から大正期にかけての佐世保市内の金融機関調
- 表 3 1927(昭和 2)年における佐世保市内の資本金 10 万円以上の会社
- 表 4 1924(大正 13)年と 1925(大正 14)年の商家数
- 表 5 1924(大正 13)年と 1925(大正 14)年の業種別商家数
- 表 6 1923 年から 1925 年にかけての佐世保市内従業員 5 人以上の工場数
- 表 7 明治期から大正期にかけての学校関係の主な動き
- 表 8 戦前における合併経緯
- 表 9 1884(明治 17)年から 1945(昭和 20)年までの佐世保市の戸数と人口
- 表 10 1925(大正 14)年から 1935(昭和 10)年にかけての佐世保市中心部の町の人口推移
- 表 11 明治期における呉と佐世保の人口比較
- 表 12 明治期から第二次世界大戦終戦前にかけての佐世保市水道の主な動き
- 表 13 1913(大正 2)年における佐世保市の貸座敷関係の職業別調査
- 表 14 1937(昭和 12)年の佐世保市内 3 警察署管内の風俗営業数

## 第 5 章(図)

- 図 1 1886(明治 19)年当時の佐世保市街地区画予定図
- 図 2 1892(明治 25)年当時の佐世保市街地
- 図 3 1901(明治 34)年当時の佐世保市街地
- 図 4 明治期から大正期にかけての佐世保市内の銀行、新聞社の分布図
- 図 5 1924(大正 13)年当時の佐世保市街地
- 図 6 1924(大正 13)年当時における学校の所在図
- 図 7 昭和初期における佐世保市域の拡大
- 図 8 1884(明治 17)年から 1945(昭和 20)年までの佐世保市の人口
- 図 9 1909(明治 42)年当時の海軍水道給水・分水区域図
- 図 10 1924(大正 13)年当時における佐世保の遊郭位置図

## 第 6 章(表)

- 表 1 佐世保港、相浦港の戦前までの主な経緯
- 表 2 明治初期における佐世保港、相浦湖所属の和船比較
- 表 3 明治期から大正期における佐世保港の主な定期航路

- 表 4 1917(大正 6)年から 1920(大正 9)にかけての相浦港の定期路線
- 表 5 戦前における佐世保駅の経緯
- 表 6 1925(大正 14)年から 1935(昭和 10)年にかけての佐世保市中心部の町の人口推移
- 表 7 佐世保駅、日宇駅、上佐世保駅乗降客数、貨物数調
- 表 8 戦前の佐世保軽便鉄道の経緯
- 表 9 明治後期から昭和初期にかけての佐世保におけるバス事業の経緯
- 表 10 1924(大正 13)年から 1926(大正 15 年)にかけての佐世保市内の車両台数

## 第 6 章(図)

- 図 1 佐世保港の位置
- 図 2 2020(令和 2)年現在における佐世保港区域図
- 図 3 1886(明治 19)年と 1997(平成 9)年における佐世保港の海岸線
- 図 4 1889(明治 22)年の佐世保軍港区域図
- 図 5 1930(昭和 5)年の佐世保港軍港区域図
- 図 6 1932(昭和 7)年の佐世保港における商港区域(万津町)
- 図 7 1945(昭和 20)年頃の国鉄線路線図
- 図 8 1934(昭和 9)年頃の佐世保軽便鉄道路線図
- 図 9 1955(昭和 30)年における佐世保市営バス路線図

## 第 7 章(表)

- 表 1 1848(嘉永元)年の「石炭積出改帳」による石炭の移送先
- 表 2 明治期から昭和初期にかけての佐世保炭田の主な歴史
- 表 3 1877(明治 10)年における佐世保の炭坑状況
- 表 4 1902(明治 35)年から 1911(明治 44)年における佐世保炭田(市内分)の総出炭量
- 表 5 1925(大正 14)年から 1934(昭和 9)年における佐世保炭田(市内分)の総出炭量
- 表 6 昭和初期における佐世保炭田と西彼炭田の出炭量
- 表 7 1935(昭和 10)年における国内及び長崎県内の出炭量が多い主な鉱山
- 表 8 1912(大正元)年から 1935(昭和 10)年までの佐世保における石炭消費量
- 表 9 1923(大正 12)年から 1925(大正 14)年にかけての佐世保における民用工場の石炭使用量
- 表 10 1923 年から 1925 年にかけての佐世保における工場用燃料の種別使用量
- 表 11 1925(大正 14)年における各海軍工廠職工整理の状況
- 表 12 新原炭田から各軍港までの石炭の移送経路
- 表 13 1920(大正 9)年から 1924(大正 13)年における佐世保・呉鎮守府における石炭等受入高
- 表 14 1919(大正 8)年から 1924(大正 13)年における佐世保海軍工廠到着石炭数量

## 第 7 章(図)

- 図 1 近藤家文書記載の地名位置図
- 図 2 大正期における佐世保炭田(北松炭田)の主な炭鉱分布図
- 図 3 1902(明治 35)年から 1911(明治 44)年における佐世保炭田(市内分)の総出炭量
- 図 4 1925(大正 14)年から 1934(昭和 9)年における佐世保炭田(市内分)の総出炭量
- 図 5 海軍の燃料採用の経過
- 図 6 海軍の石炭供給地位置図
- 図 7 佐世保要塞地帯区域図
- 図 8 1919(大正 8)年から 1924(大正 13)年における佐世保海軍工廠到着石炭数量

## 第 8 章(表)

- 表 1 戦後における旧軍用地の各財務局への引継ぎ数量
- 表 2 陸軍省用地面積の推移
- 表 3 海軍省用地面積の推移
- 表 4 軍港都市の旧軍用地面積



- 表 5 各軍港都市における旧軍用地転用の状況
- 表 6 佐世保市における旧軍港市転換法による旧軍用地の転用状況
- 表 7 旧軍用地の転用用途
- 表 8 佐世保中央地区における旧軍用地の転用箇所
- 表 9 主な旧軍用地の米軍への提供、陸上自衛隊、海上自衛隊の転用
- 表 10 佐世保港周辺の米海軍への提供用地
- 表 11 佐世保市内における主な海上自衛隊施設
- 表 12 旧軍用地の公共施設用地としての転用一覧
- 表 13 佐世保中心部における工業用地としての旧軍用地転用
- 表 14 旧軍用地転用による学校一覧表
- 表 15 旧軍用地転用による公園一覧表
- 表 16 旧軍用地の住宅用地への転用
- 表 17 旧軍用地の水道施設への転用
- 表 18 旧軍用地の一時使用(水道施設)

## 第 8 章(図)

- 図 1 戦後における旧軍用地の各財務局への引継ぎ数量
- 図 2 旧軍用地転用の流れ
- 図 3 陸軍省用地面積の推移
- 図 4 海軍省用地面積の推移
- 図 5 軍港都市の旧軍用地面積
- 図 6 各軍港都市における旧軍用地転用の状況
- 図 7 佐世保における旧軍用財産位置図
- 図 8-A 佐世保市内全域における主な旧軍用地の分布図
- 図 8-B 中央部における主な旧軍用地の分布図
- 図 9 佐世保市における旧軍港市転換法による旧軍用地の転用面積年別推移
- 図 10 旧軍用地の転用用途
- 図 11 佐世保港周囲の土地利用図
- 図 12 佐世保市中心地区における旧軍用地の転用箇所
- 図 13 佐世保鎮守府、佐世保海兵団、佐世保海軍工廠用地の転用位置図
- 図 14 施設部干尽燃料置場、第 21 航空廠跡地利用位置図
- 図 15 佐世保港周辺における米海軍への提供地位置図
- 図 16 佐世保港周辺における主な海上自衛隊施設位置図
- 図 17 佐世保中心部における工業用地としての旧軍用地転用分布図
- 図 18 佐世保市内における旧軍用地転用による主な学校分布図
- 図 19 佐世保中央地区における旧軍用地転用による公園分布図
- 図 20 佐世保市内における旧軍用地の住宅用地への転用分布図

## 第 9 章(表)

- 表 1 佐世保空襲による被害
- 表 2 佐世保市における大型住宅団地開発(5ha 以上)
- 表 3 戦前からの三ヶ町商店街・四ヶ町商店街における大規模小売店の出店状況(500 m<sup>2</sup>以上)
- 表 4 戦後の佐世保市域の変化
- 表 5 戦後佐世保市の人口及び世帯数の推移
- 表 6 2019(令和 2)年現在における米海軍佐世保基地への提供施設
- 表 7 2019(令和 2)年現在における米海軍佐世保基地への配属艦船
- 表 8 米海軍佐世保基地の軍人数
- 表 9 米海軍佐世保基地の日本人従業員
- 表 10 佐世保市の基地交付金、調整交付金調

- 表 11 米海軍佐世保基地のドル支出高
- 表 12 1945(昭和 20)年から 1961(昭和 36)年までの佐世保重工業の動向
- 表 13 佐世保重工業佐世保造船所の主要設備
- 表 14 佐世保重工業佐世保造船所ドック一覧
- 表 15 佐世保重工業の年度別売上高
- 表 16 佐世保重工業における新建造船、修繕船の竣工数
- 表 17 佐世保重工業の従業員、協力工数
- 表 18 1960 年から 1981 年までの事業所統計による従業者数と佐世保重工業従業員比較
- 表 19 佐世保市臨海部における旧軍用地払下げによる工業地区
- 表 20 長崎市と佐世保市における国の行政機関設置比較
- 表 21 佐世保市内における主要金融機関の立地状況
- 表 22 佐世保市内卸小売業の商店数・従業員数
- 表 23 1979(昭和 54)年と 2014(平成 26)年における佐世保の商業人口
- 表 24 交通機関の佐世保発市外への運行便数
- 表 25 西九州自動車道佐世保道路通行量
- 表 26 1955 年国勢調査における佐世保市への居住地別通勤者(長崎県・佐賀県)
- 表 27 1975 年国勢調査における佐世保市への居住地別通勤・通学者(長崎県・佐賀県)
- 表 28 2005 年国勢調査における佐世保市への居住地別通勤・通学者(長崎県・佐賀県)
- 表 29 2005 年国勢調査における軍港都市への就業者・通学者の移動先

## 第 9 章(図)

- 図 1 佐世保空襲による被害区域略図
- 図 2 1948(昭和 23)年当時の佐世保の中心市街地
- 図 3 1971(昭和 46)年当時の佐世保の中心市街地
- 図 4 戦後佐世保における工業地区の位置図
- 図 5 戦後における佐世保市の主な住宅団地開発位置図
- 図 6 2018(平成 30)年当時の佐世保の中心市街地
- 図 7 戦後における佐世保市域の拡大
- 図 8 戦後の佐世保市の人口及び世帯数の推移
- 図 9 米海軍佐世保基地の軍人数
- 図 10 米海軍佐世保基地の日本人従業員
- 図 11 佐世保市の基地交付金・調整交付金調
- 図 12 米海軍佐世保基地のドル支出高
- 図 13 佐世保港内の制限区域図
- 図 14 2006(平成 18)年現在の佐世保重工業造船所配置図
- 図 15 佐世保重工業の年度別売上高
- 図 16 佐世保重工業における新建造船の竣工数
- 図 17 佐世保重工業における修繕船数
- 図 18 佐世保重工業の従業員、協力工数
- 図 19 佐世保市臨海部における工業地区の分布
- 図 20 佐世保市中心部における旧軍用地払下げによる工業地区
- 図 21 佐世保市内の卸売業・小売業の従業員数
- 図 22 海上交通、陸上交通ターミナル位置図
- 図 23 西九州自動車道佐世保道路路線図
- 図 24 2009(平成 21)年における佐世保港の定期航路図

## 第 10 章(表)

- 表 1 佐世保港入港の漁船数
- 表 2 1949(昭和 24)年から 1988(昭和 63)年までににおける佐世保港の入港船舶数

- 表 3 1949(昭和 24)年から 1988(昭和 63)年までの米海軍艦船の佐世保港入港数
- 表 4 1949(昭和 24)年から 1988(昭和 63)年までの佐世保港の貨物移出入量
- 表 5 佐世保港における移出入貨物の品目別年別比較
- 表 6 1962(昭和 37)年における佐世保港三浦地区の港湾施設
- 表 7 佐世保港の港湾施設
- 表 8 1955(昭和 30)年以降の佐世保港の倉庫群
- 表 9 1955(昭和 30)年以降の佐世保港臨海部の上屋数
- 表 10 佐世保駅周辺の主な再開発事業
- 表 11 佐世保港の旅客船乗降客数
- 表 12 佐世保港再開発地域の定住人口
- 表 13 1952(昭和 27)年以降の佐世保駅における乗降客数、貨物取扱数
- 表 14 潮見地区再開発区域町の人口推移
- 表 15 戸尾地区再開発区域町の人口推移

## 第 10 章(図)

- 図 1 1950(昭和 25)年頃の佐世保港
- 図 2 1955(昭和 30)年頃の佐世保港三浦地区
- 図 3 1970(昭和 45)年頃の佐世保港
- 図 4 1970(昭和 45)年頃の佐世保港三浦地区
- 図 5 1985(昭和 60)年頃の佐世保港
- 図 6 1985(昭和 60)年頃の佐世保港三浦地区
- 図 7 2018(平成 30)年頃の佐世保港
- 図 8 2018(平成 30)年頃の佐世保港三浦地区
- 図 9 昭和期における佐世保港の船舶入港数
- 図 10 昭和期における米海軍艦船の佐世保港入港数
- 図 11 1949(昭和 24)年から 1988(昭和 63)年までの佐世保港の貨物移出入量の比較
- 図 12-1 1955(昭和 30)年における佐世保港臨海部の倉庫群
- 図 12-2 1964(昭和 39)年における佐世保港臨海部の倉庫群
- 図 12-3 1974(昭和 49)年における佐世保港臨海部の倉庫群
- 図 12-4 1984(昭和 59)年における佐世保港臨海部の倉庫群
- 図 12-5 1992(平成 4)年における佐世保港臨海部の倉庫群
- 図 13 佐世保駅周辺の主な再開発事業
- 図 14 佐世保港三浦地区
- 図 15 再開発前の佐世保港三浦地区
- 図 16 再開発後の佐世保港三浦地区
- 図 17 佐世保港鯨瀬棧橋乗降客数(上五島航路)
- 図 18 佐世保港新みなと棧橋乗降客数(近海航路)
- 図 19 佐世保港再開発区域の定住人口
- 図 20 1952(昭和 27)年から 1980(昭和 55)年までの佐世保駅における乗客数、貨物取扱数
- 図 21 潮見地区再開発区域町の人口推移
- 図 22 戸尾地区再開発区域町の人口推移

## 第 11 章(表)

- 表 1 太平洋戦争終戦前までの佐世保における地域構造の変化をもたらす事項
- 表 2 太平洋戦争終戦後の佐世保における地域構造の変化をもたらす事項
- 表 3 拠点性を示す類型と内容

## 第 11 章(図)

- 図 1 1886(明治 19)年の佐世保市街地区画予定図
- 図 2 1886(明治 19)年当初計画の市街区画整理図

- 図 3 1892(明治 25)年の佐世保市街地図
- 図 4 1901(明治 34)年当時の佐世保市街地
- 図 5 1924(大正 13)年当時の佐世保市街地
- 図 6 昭和初期における佐世保市域の変遷拡大
- 図 7 1945(昭和 20)年の空襲直後の佐世保市街地
- 図 8 1948(昭和 23)年当時の佐世保市街地
- 図 9 1971(昭和 46)年当時の佐世保市街地
- 図 10 2018(平成 30)年当時の佐世保市街地
- 図 11 1924(大正 13)年当時の佐世保港の軍港、港湾機能の配置図
- 図 12 2018(平成 30)年当時の佐世保港の軍港、港湾機能の配置図
- 図 13 市街地の形成プロセス(模式図)

# 第1章 はじめに

## 第1節 問題の所在

### (1) 問題の所在

幕藩体制崩壊後、日本では、急速な近代的国家建設が行われ、国家制度が改まっていく。その中で、日本における都市構造は大きな変化を見る。それは都市全体が機能的役割を担わされた都市が存在するようになったからであり、その一つの典型が軍港都市である。

この軍港都市では他都市とは異なる発達過程がみられる。ここでは、軍港からの機能的作用が働き、市街地は軍港機能に応じた形成が行われるからである。

鎮守府開設後の軍港都市は急激な人口増加、住宅地、商業地の急速な拡大が見られ、顕著な都市化が進む。都市化とともに、海軍工廠に立脚した産業構造での変化は大きいものがある。海軍工廠による重工業の発展により、軍港都市は艦船の建造修理、兵器製造を担う工業都市へと変容していく。それゆえ、海軍の存在を抜きにした発達過程は見られないのである。

軍港は「海軍の施設で、軍事上の目的により、艦船の碇泊、修理、補給等のために設置された港」<sup>1)</sup>とされる。これは港の用途による分類である。港は海軍の施設であるということは、港が海軍の管理下に置かれることを意味する。

本研究では、明治期における旧日本海軍の鎮守府が開設された港を軍港と称し、鎮守府所在の都市を軍港都市と定義する<sup>2)</sup>。具体的には軍港都市は横須賀、呉、佐世保、舞鶴の4市を指す<sup>3)</sup>(図1参照)。その際の領域設定としては、使用するデータの特性上、行政区分上の「市」とするが、舞鶴については合併前の旧舞鶴町、中舞鶴町、新舞鶴町を含む舞鶴地域全体を指す。

さらに、旧日本海軍では軍港とは別に要港が規定されている。要港は、軍港同様に軍事上の目的で軍用艦船の拠点として使用された港であるが、軍港より組織的規模が小さい港であり、鎮守府管轄下にある要港部が置かれた港を指す<sup>4)</sup>。

内地においては、1896(明治29)年に対馬国竹敷、1905(明治38)年に陸奥国大湊にそれぞれ要港部が設置され要港とされる。また、舞鶴鎮守府は一時期、ワシントン軍縮条約の影響による要港部への転換があり要港扱いとなる。さらに1938(昭和13)年には、山口県徳山港に要港部に代わる呉鎮守府管轄下の部署が設けられることで、最後の要港として指定される<sup>5)</sup>(第2章図1参照)。

従来の考察では、軍港都市における市街地形成の過程において、軍港機能が都市の地域構造にどのような影響を及ぼすか、都市機能が軍港機能にどのような影響を及ぼすかという都市と軍港の関係は、管見のかぎり明らかにされていない。

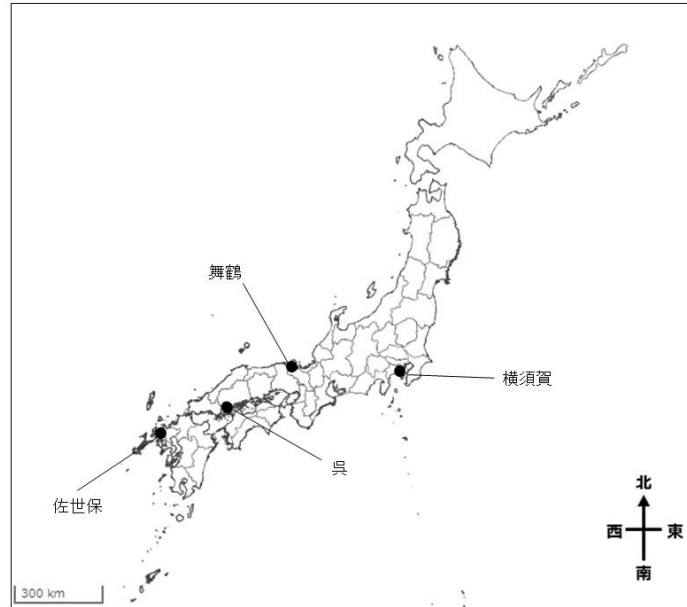


図1 太平洋戦争前における日本の軍港都市の位置図  
(出所) 地理院地図をもとに著者加筆。

この背景には、これまでの軍港都市の研究では、例えば鎮守府、海軍工廠を対象とする制度的研究が主であり、鎮守府、海軍工廠の研究が軍港都市の理解を促進するということに結び付けられているのではないかと考えられる。それは、軍港都市における軍事機能が都市全体の機能として一体化していたことによるものと考えられる。

しかし、都市機能と都市構造は区別されるものである。都市機能としての鎮守府立地により、立地基盤の土地の用途変化により、都市は変化していくという観点の欠如があるがゆえに、軍港都市における地域構造の変化についての考察が進んでいないものとする。

## (2) 軍港都市

軍港都市は早くから都市形態の一つとして分類されていた。小川琢治(1928)は都市の分類において、城下町、市場町あるいは鳥居町をあげている。それとともに、機能面における商港町とは別に軍港町を分類する<sup>6)</sup>。城下町と類似した構造を示すのがこの軍港町であり、今日における軍港都市である。

軍港都市における土地の階層構造を見たとき、中心としての鎮守府を囲むように海軍施設、海軍官舎の立地を見ることができ、また海軍施設周囲には商店街、住居地区が形成される構造がみられる。このように、軍港都市は鎮守府を中心とした構造を成しており、城を中心とし周囲に武家屋

敷が広がる城下町と同じ構造を持つことがわかる。明治政府が鎮守府を「海軍の城郭」<sup>7)</sup>としていることは、軍港都市の構造的性格を的確に示している。

それとともに、軍港都市は工業都市の性格を持つのも特徴である<sup>8)</sup>。海軍工廠は鎮守府の一部署である造船部を母体とする組織であり、軍港都市を産業面で支えた製造工場である。そのため、地域経済はこの海軍工廠に依存しており、海軍工廠は軍港都市を形成する核となる地区の一つとして成立している。つまり、軍港都市は都市全体が海軍工廠によって支えられた構図を持つことが特徴としてあげられる。そして、明治期における重化学工業の発展、特に金属・造船業の発展は、軍港都市に共通してみられることから、工業都市としての性格がみられるのである。

軍港都市の地域構造は軍港都市間でも異なる。それぞれの軍港都市の地域構造は次章以下に示すことになるが、大きな特徴として横須賀、呉、舞鶴においては鎮守府設置以前に、すでに都市化現象がみられると考えられるが、佐世保における都市化現象は鎮守府以降である。

横須賀は幕末から製鉄所が設けられるなど近代工業の礎が築かれたた場所であり、舞鶴は日本海側における交通の要衝、大陸との交易の歴史を持つ城下町である。呉では、鎮守府開設の1889年(明治22年)には、後日呉市を構成する宮原村、和庄村、荘山田村、二川町の人口総数は2万人を超えており<sup>9)</sup>、人口面からみても、都市化された地域とみられる。

他の軍港都市の状況から比べると、鎮守府開設前の佐世保は一集落が見られるに過ぎない地区である。人口流入による都市化は鎮守府開設後に見られる現象である。

このように地域の発生起源そのものが異なるため、その発展も一様には見られず、地域構造を一律に論じることが難しいことが挙げられる。

### (3) 研究の視点と用語の定義

軍港都市は軍機能が都市全体を支えるという特有の空間構造を持つ。これまでの研究は前述のとおり、鎮守府や海軍工廠など軍港都市の機能面に視点を置いた考察が見られたが、そこには、軍港都市形成の基盤的要素である土地の用途分析という視点からの考察が欠けていた。

そこで本研究では軍港都市の都市機能となる軍事機能、住宅機能、商業機能、港湾機能などが都市内部を構成している要素として捉え、この要素を実現している土地の用途形態に着目する。

ここで、本研究で使用する「地域構造」とは、都市の内部構造を示す概念である。それは都市内部における特定の機能である住宅地域、商業地域などが集積し、土地利用における空間構造<sup>10)</sup>を形成するものである。

また、「都市機能」とは、都市における様々な施設が独自の働きをしつつ組み合わせ、都市としての構造・形態を構築し、独特の都市景観を創り出すもので、こうした多種多様な都市施設が果たす役割・活動・働きを指すものである<sup>11)</sup>。

さらに、「中心市街地」とは、人口が集中し、高次の小売商業機能、消費者サービス機能、行政機関、オフィス、文化施設などが集積し、地域の公共交通拠点として機能する都市における中心地区<sup>12)</sup>として用いる。

## 第2節 既往研究

### (1) 既往研究の概要

従来の軍港都市に関する研究は海軍の制度的研究、鎮守府、海軍工廠の組織に関する研究、軍港都市でみられる個々の事象に関するものが主であり、都市史の視点からの研究が中心である。

そのため、軍港都市の地域構造に関する考察においては、その範囲が多岐に及ぶことから、関連する既往研究はある程度は見られる。しかし、これらの研究からでも地域構造に着目した研究は見られず、また、軍港都市における都市機能の全体像を示すまでには至っていない。

本研究が軍港都市の地域構造に関する研究であることに鑑み、ここでは地域構造の理論と研究動向を確認したなかで、軍港都市についての研究をあげる。

そこで、本研究での考察領域に関連する既往研究を次の3つの内容に分類する。この3つの内容とは、都市地域構造に関する研究、軍港都市に関する研究、軍港都市における都市地域構造に関する研究である。また、この中には、細分化して論述すべき内容もあり、軍港都市の地域構造の変化という研究の位置付けのなかに相互に関連させながら、既往研究を考察する。

### (2) 都市地域構造に関する研究

都市地理学における都市構造論に関する研究の系譜では、多様な理論が見られるが、ここでは、その代表的な理論とその研究について紹介する。

代表的な都市地域構造の理論として、古典的 3 モデル、居住地域分化、郊外への拡大を考慮したモデルなどの研究があげられる。

まず、アメリカにおける都市構造の古典的 3 モデルであるが<sup>13)</sup>、この研究は田辺(1979)の研究を始め、高橋・菅野・村山・伊藤(1997)、樋口(1985)による都市の内部構造の理論、松原(2006)による都市内部地域構造の理論<sup>14)</sup>の中などで紹介されている。



このモデルはアメリカ社会における都市の地域構造の変化を示したものであり、バージェスの「同心円地帯構造」、ホイトの「扇形構造」、ハリスとアルマンの「多核心構造」の 3 つのモデルがある。

「同心円地帯構造」では、都市の中心地区は中心業務地区として名付けられ、都市の中心から外側に行くにつれ大きく土地利用が代わるとされる。次に、「扇形構造」は、多くの都市の住宅地域では都心からの方向によって低級住宅地域と高級住宅地域といった異なる土地利用が形成される傾向があることを示したものである。さらに、ハリスとアルマンの「多核心構造」では、周辺商業地区などの CBD(中心業務地区)以外にも機能ごとに核心が存在することが紹介されている<sup>15)</sup>。

これらを日本の都市に適用したものととして、田辺(1979)の研究がある。田辺の研究は城下町の構造についてバージェスの同心円地帯モデルを適用したものであり、城下町の構造を城郭中心の城郭地区、武家屋敷地区、商人地区、寺院地区の 4 つの内部地域に区分している<sup>16)</sup>。城下町は城郭を中心とした構造であるが、軍港都市では鎮守府を中心とした構造であることから類似した構造と言えよう。

また、この古典的モデルの発展した形として居住地域分化の問題があるが、これについて高橋・菅野・村山・伊藤を始め、多くの文献によって紹介されている。この問題はシェブキとウイリアムズによって提唱されたものであり、アメリカの都市の社会地域分析では、セクター状の分布が見られる「社会・経済的特性」、同心円状の分布が見られる「家族的特性」、ある地区に集中するという「人種・民族的特性」の 3 つの指標によって区分される<sup>17)</sup>。この居住地域分化は前述した、古典的 3 モデルによって説明がつくものとされる。樋口による研究からも同様の主旨が示されている。

さらに、この研究の流れにある都市内部における民族ごとの集住を示す「インナーシティ」の問題としては、由井(2014)の理論紹介が見られる。

また、前述の松原は、「狭義の都市化」、「郊外化」、「反都市化」、「再都市化」という都市化の発展段階を捉えたうえで、「インナーシティ」問題や、荒廃した都心周辺地区が民間再開発により高級住宅地化する「ジェントリフィケーション」問題が新たな都市の変化の要因となることを論述する。

こうした地域構造の研究が見られる中で、日本における都市地域構造の研究においては次のような研究の展開が見られる。都市成長が郊外へと及び、都市化と都市圏形成、大都市圏、都市圏多核化論、コンパクトシティ論が見られるようになる。山神(2014)はこれらの問題について、特定の国の地域で都市の人口割合が上昇する過程や都市周辺の農地などの市街地化による都市化、あるいは都市交通の発達やモータリゼーションの進展なども加わり、空間的な連続性がともなわない市街地が広範囲に形成された都市圏を紹介する<sup>18)</sup>。

大都市圏の研究では、菅野(1997)の研究があげられる。菅野は東京を例にして、東京では実質的な本社機能が集中し、「一極集中化」が進行する。しかしその一方、大都市から郊外へ、居住機能・商業機能、生産機能が分散し、それらが「核」を形成することで、大都市圏の多極化が進むと論述する<sup>19)</sup>。

この大都市圏研究の系譜として、都市圏の多核化を示した研究として藤井(2014b)の研究があげられる。藤井はこの中で、一般に都市圏は市街地連担地域、日常生活圏、経済圏の3層を成すとするなどを論述する<sup>20)</sup>。また、日本においては大都市圏の通勤流動の変化の中で、日常生活圏の構造の紹介もこの理論の系譜になる。

藤井(2014c)は、コンパクトシティは集約型都市構造として紹介している。このコンパクトシティの理論は徒歩圏における基本的なサービス、複合的な土地利用、公共交通の維持・整備、駅周辺などへの居住促進など中心市街地と周辺の集約拠点となる中心地(地域生活拠点)を鉄道、バスなどの公共交通が結合するものである<sup>21)</sup>。

ここで紹介できなかった都市構造に関する研究は、この他にも数多く見られる。

### (3) 軍港都市に関する研究

#### 1) 鎮守府、海軍工廠の研究

軍港都市では、鎮守府、海軍工廠という軍事機能の立地により都市機能の全体が支えられ、都市の発達過程に大きな影響を及ぼす。その意味において、本研究では鎮守府、海軍工廠の地域的位置付けが重要であると考えられる。

鎮守府、海軍工廠の研究では横須賀、呉の研究が先行しているが、これは現存資料の有無などの要因が大きいと思われる。さらに研究対象施設が多く、同じ鎮守府でも格付けの相違からも考察対象の偏りが見られることにある。

横須賀市(1988a、1988b、2006、2009、2011、2014)が正史として、鎮守府、海軍工廠を中心に明治期から今日までの横須賀の実態を明らかにしているが、これは重要な研究書としてみることができる<sup>22)</sup>。この横須賀市史から、海軍鎮守府、海軍工廠の制度的内容を含め全体像がわかる。

さらに、舞鶴市(1978、1982)は同じく正史として、当時の資料を基にして鎮守府制度を示している。舞鶴市の特徴は、舞鶴鎮守府の考察に止まらず、明治期の軍港都市4市における鎮守府の状況を丹念に紹介していることにある。

そのほかに、軍港都市特有の鎮守府、海軍工廠を考察した研究では、横須賀鎮守府・海軍工廠の組織を体系的に考察した田中(2017)の研究<sup>23)</sup>、呉鎮守府と呉海軍工廠の形成過程を明らかにした千田(2002a、2002b、2018)の研究が挙げられる。

田中の研究の意義は、横須賀を含む鎮守府全体を体系的に整理したところにある。田中は、横須賀鎮守府は4鎮守府の中でも最も早く開設されて以降、太平洋終戦まで時代を通して中枢的位置付けがされていた点をあげている<sup>24)</sup>。このことから、田中は鎮守府としての先駆的役割を担う横須賀鎮守府であることから、横須賀では他都市に類を見ない海軍施設の集積がみられ、海軍の中で中心的位置を占めるに至ったことを指摘している。

さらに、田中は鎮守府との関係において、横須賀に置かれた海軍の諸施設・機関を論じ、横須賀鎮守府が日本における海軍組織のモデルになる過程を考察している。横須賀鎮守府の組織形態は、その後設置される呉、佐世保両鎮守府の原形になっている。また、各鎮守府には機能的役割がみられる。具体的には、横須賀鎮守府は海軍教育の中心として、呉鎮守府は内海という地理的特性を生かした造船の中心地として、佐世保鎮守府は中国大陸と近接性による外洋進出の拠点としての役割であることを示している。

千田の研究は呉海軍工廠に比重を置いた研究である。海軍工廠の成立過程のなかで鎮守府を考察しているが、呉の場合、鎮守府よりもむしろ海軍工廠が大きな比重を占めていることがこの研究から示されている。千田は、呉は瀬戸内海という穏やかな場所に位置することで造船に特化でき、呉が日本最大の造船地になったと指摘する。

呉海軍工廠は日本における最大の艦船造船能力を有する海軍工廠として捉えられているが、終戦までの建造実績では横須賀海軍工廠と大差ないように思われる<sup>25)</sup>。日本海軍を代表する軍艦建造があったことで注目されていることに過ぎない。

千田の研究では、用地買収の段階から呉に残された多くの資料から丹念に積上げ整理し、呉鎮守府開設の事情を詳細に検証していることが特徴である。また、これまでの軍港都市の研究では示されてこなかった鎮守府、海軍工廠と地域構造との関係性について言及しており、他の研究には見られない視点である。さらに、鎮守府設置決定後の用地買収、建設経過、海軍工廠の設立が呉における製鉄業を振興させるに至ったものであるとして、その経緯を分析していることがあげられる。そしてこの内容は、呉の地域構造を地理学的に見ることができるものである。

鎮守府、海軍工廠を対象にした研究では、この他に横須賀鎮守府の人員の視点から軍港都市を考察した鈴木(2017)の研究、横須賀海軍工廠を経営組織体と見なした池田(1990)の研究など

があげられる。ただこれらの研究においては、鎮守府、海軍工廠の制度的考証が主であることから、これらの施設と地域構造との関係における位置付けが言及されていないことを指摘できる。

さらに、佐世保鎮守府開庁の経緯を示した林美和(2017)の研究では、鎮守府配置および目的の経緯が示されている。しかし、鎮守府の成立過程などは、舞鶴市(1978, 1982)の舞鶴市史においてすでに整理されているものと重複する内容の部分も多く<sup>26)</sup>、補完的な研究としての位置付けになろう。

そのほかに、佐世保海兵団における教育を視点にした西尾(2018)の研究、舞鶴鎮守府の研究では舞鶴港の歴史的变化の中で鎮守府を位置づけた飯塚(2018)の研究があげられるが、いずれも個々の組織あるいは制度的研究であり、地域構造との関係については論じられていない。

### 3) 軍港都市史研究

2010年から各軍港都市の軍事的視点を踏まえつつ、総合的に研究した「軍港都市史研究シリーズ」(2010年～2018年)<sup>27)</sup>がある。これは、軍港都市に内在する様々な研究、人口分析、景観分析、産業構造、旧軍時代の軍隊の分析など、軍港都市に関する研究を集約した形で編集されており、体系的な流れを示したものではないが、最近における軍港都市研究の端緒となった研究書として位置付けられる。ただ内容が多岐にわたるため、この既往研究における該当研究部分において、個別に取り上げる。

また、軍港都市の都市史としては、前述の横須賀市、呉市、佐世保市、舞鶴市が刊行する市史など行政資料が詳しく言及している。

さらに、対象を佐世保市に絞ると、まず谷澤(2011, 2012, 2013)の研究があげられる。軍港都市佐世保の歴史を佐世保市史(総説篇)、佐世保市史(通史編上下)などに依拠しつつも、佐世保の歴史的特徴を分析している。

軍港設置から今日までの佐世保について考察した谷澤(2011, 2012, 2013)の研究は、ドイツの軍港都市キールと佐世保を比較した内容である。都市形成過程や都市の特徴的比較としてまとめられたものである。谷澤は軍港設置時期の佐世保の市街地状況を示すとともに、戦後は米軍、自衛隊との関係で軍港都市佐世保を分析している。その研究の中心は日清戦争から第二次世界大戦前後の佐世保の歴史的事項について考察であることから、都市の内部構造、土地利用の変化については全く触れられていない。

#### (4) 軍港都市における都市地域構造に関する研究

##### 1) 市街地形成に関する研究

軍港都市における都市構造の研究は多岐にわたる。市街地形成に関する研究、都市空間構造に関する研究、人口構造に関する研究、軍港都市の都市機能に関する研究、旧軍用地転用に関する研究、都市と港湾に関する研究があげられる。

このうち、市街地形成に関する研究であるが、この中では、平岡(1997a、1997b)の研究があげられる。国土地理院地形図(1/25000)、多くの時代にわたる佐世保市街地地図などをもとに市街地の変遷を示したものであり、明治初期から戦後にかけての市街地の集落変遷、商業地区の変遷などを明らかにしている。

このほかに横須賀の軍港都市としての成立過程に着目した上山(2017)の研究、横須賀の土地利用変遷や商工業の展開など産業構造を視点に横須賀を論じた双木(2010、2014、2016)の研究、土地所有という観点から横須賀の変遷をとりあげた双木・藤野(2009)の研究、鎮守府建設前の呉の中心的集落であった呉町の地域構造を示した中山(2014)の地理学的研究、戦後の佐世保を対象として米軍駐留のなかでの景観的变化から佐世保の地域構造を示した山本(2012)の研究、地域経済の視点から舞鶴の都市形成を考察した坂根(2018a、2018b、2018c)の研究などを挙げることができる。

市街地形成に関する研究では、その研究の数は軍港都市間でも異なり、地域的に偏った傾向が見られることは否めない。

##### 2) 都市空間構造に関する研究

旧日本陸軍を含む軍事都市の都市空間の研究では堂前(1997)の研究があげられる。堂前は沖縄の人口変化、都市への人口集中などを地理学的に分析し、戦後沖縄の都市化を考察している。この中で沖縄市の都市形成は、「まず戦争が続いているなかで、多くの避難民が収容地区に集められ、キャンプ的な『臨時集落』が形成されたことに始まる。」<sup>28)</sup>とし、「本格的な都市形成はアメリカ恒久的な基地建設に着手した 1951 年からである。」<sup>29)</sup>とする。この内容は、同じ沖縄の都市空間を歓楽街形成という視点から論じた加藤(2012、2014)の研究からも読み取れる<sup>30)</sup>。

堂前の研究では、都市化の起点を明確にしている点で特徴がある。戦後の沖縄はアメリカ合衆国の治世下の下、荒廃した都市が無からの出発を余儀なくされる状況であるなか、沖縄の都市化はアメリカ軍の駐留、商業活動としての青空市(闇市)から始まるとし、これに人口推移を重ね合わせ、沖縄の特徴的な空間構造である自動車社会との関係において都市形成が進められていく

ことを挙げている。

さらに、多数の島嶼部を交通との関係の中において都市空間が形成されるものとし、「島嶼都市」という空間概念を示している。そして、島嶼都市は、島あるいは島嶼地域という日常生活において完結された空間に立地する都市とする<sup>31)</sup>。

軍事都市の都市空間に共通してみられるものとして遊郭がある。

軍と遊郭の関係は戦前から強く、軍施設が立地する地域には遊郭がみられる。そのため、遊郭立地は、軍事都市の地域構造を理解する上の重要な要素である。この遊郭は1958(昭和33)年の売春防止法成立までは国家の庇護のもとに置かれており、社会通念上も許容されていた特殊な施設である。これまでの研究は遊郭の制度的研究が中心であり、地域構造における遊郭の位置付けを示した研究は、管見の限りみられない。

対象を佐世保に絞ると、戦後の佐世保における遊郭研究では、吉田(2015)の研究があげられる。吉田の研究は、戦後佐世保における遊郭の形成過程にあり、戦後の米軍駐留後が研究対象となっている。そのため、戦前における軍と遊郭との関係は考察されていない。戦後における遊郭は戦前からの延長にあると捉えることが重要であり、戦前からの経緯を踏まえた考察でなければ、軍と遊郭の関係を十分には描き切れないであろう。また、佐世保における2つの遊郭、勝富遊郭と花園遊郭の位置関係が重要となるが、この空間的分析も必要である。

他の軍港都市における遊郭研究は佐世保における遊郭研究と類似する状況にある。

戦後の横須賀における米軍向け歓楽街を考察した双木(2016)の研究、同じく軍港都市横須賀における施設立地、営業形態を詳細に示す加藤晴美(2010)の研究があげられるが、その考察の中心は制度的研究となろう。

この他にも、戦後の米軍との関係において、遊郭を対象とする研究は散見されるが、戦前における旧日本軍との関係での研究は少ないというのが実情である。

すでに述べたが、遊郭は軍との間に強い関係性を有する施設である。そのことを考えれば、この軍との関係において遊郭を論じることが重要となり、遊郭は軍港都市における地域構造の一つの要素として捉えることができる。

### 3) 人口構造に関する研究

軍港都市の人口構造に焦点を当てた研究として、前述の坂根(2018)の研究が挙げられる。坂根は軍港都市の地域構造の特徴として、急速な人口増加を自然的増加と社会的増加の2つの側面から分析している。

坂根は軍港都市の都市的性格を示し、各都市の人口動態を示している。この中では各市の人口推移を示し、人口構成の特徴として年齢別社会移動の検討、出生地割合の検討を行っている。その上で 1930 年国勢調査では自市生の割合が大きくなっていることをあげて、これまで考察されていなかった軍港都市の人口構造の特徴を明らかにしている。さらに、軍港都市と類似する地域構造を持つ八幡市と比較することで、軍港都市の重工業都市としての側面を測ろうとする点はこの研究の特徴である。

この中では、人口増加の要因において、主に 1 万人以下の町村から都市への人口移動であること、2 万人以上の都市では人口規模が大きくなるとともに、順次社会増加の割合が高くなっていること、年次別ではどの規模の都市でも順次自然増加の割合が高まっていくこと、10 万人以上の都市においては、呉や佐世保は社会増加の割合が大きいとする<sup>32)</sup>ことをそれぞれ明らかにしている。

山神(2009、2010、2012)の研究は舞鶴地域を対象とした人口構造の分析である。このなかで、市町村統廃合の過程の中で旧舞鶴町を始めとした舞鶴地域のより詳しい人口推移を示している。これにより、舞鶴の人口特性が明らかにされており、町村の編入合併における人口推移も明確に示されている。この点は他の軍港都市ではみられない人口動態の分析である。さらに、産業分類別に見た人口比較を舞鶴地域と全国との間で行っている点は注目されるが、舞鶴と他の軍港都市との相違性については示されていない。

上野(2016)の研究は、舞鶴地域の人口変化を都市形成過程の中に位置付け、その変化を明らかにしている。しかし、この研究では人口増加の点が触れられているに過ぎず、舞鶴の人口構造全体の特徴が示されていない。

北澤(2018)の研究は、坂根の研究を補完するものとして位置付けられる。この研究は戦前と戦後を対象としたものであるが、この中で軍港都市における就業人口は、工業、公務自由業でその割合が高いことなど、軍港都市の特徴が示されている。

このように、軍港都市の人口研究は近年において数を増す傾向にあり、各軍港都市における人口構造の全体像の把握が進むものと思われる。

#### 4) 軍港都市の都市機能に関する研究

軍港都市における特徴的な都市機能として鉄道、港湾、水道などがあげられる。その中でも、軍港都市の基盤的施設としての鉄道は、軍港都市発展の重要な要素であることから、この鉄道敷設が軍港都市の地域構造の変化を見る上で重要となる。田辺(1979)によれば、鉄道は、「一般に都

心は駅の方角に引き寄せられ、発展しつつある都市では商業地区が駅に向かって拡大する<sup>33)</sup>ものであり、鉄道駅の立地にもなって、都市の内部地域構造に変化がもたらされるとする。

軍港都市では、鉄道が主要な都市基盤となる。この鉄道については、宇田(1995)や松下(2004, 2018)の研究があげられる。宇田の研究は鉄道史に重点を置いた研究であるのに対し、松下は、「近代国家が必要とする規模の社会資本を構築していく政策がいかにかに策定され、実施されたかを解明する」という視点で考察を行っており、鉄道と都市との関係について言及している。この意味で鉄道政策が軍港都市にとっていかに重要な都市機能の構築であったかを理解できる研究であることがわかる。

また、港湾については、前述の軍港都市 4 市の自治体史に詳しいが、それ以外では研究の対象を軍港都市の港湾に置いたものは少ない。その中でも佐世保を対象とした中本(1984, 1985)の研究、舞鶴を対象とした飯塚(2018)の研究があげられる。これらの研究に共通するものは港湾機能ではなく、港湾史として位置付けられるものであり、軍港都市の軍港がその機能より、その立地面において重要性があることがその背景の事情として見られることは、軍港都市の地域構造を考察する上で、その特徴の相違が見られる点である。

また、水道に関する研究の多くは軍港都市の自治体史に依存することが多く、その内容も史実に沿った記述にとどまっている。

さらに、軍港都市にとって重要な都市機能は鎮守府、海軍工廠などの軍事施設である。これについては前述 1) の鎮守府、海軍工廠の研究となる。

## 5) 旧軍用地転用に関する研究

旧軍用地転用に関する研究では、まず杉野((1981, 2015, 2017)の研究があげられる。杉野は旧軍用地の実態を調査し、旧軍用地の工業用地への転用を体系的に示したところに特徴がある。基礎資料を大蔵省財政史室の内部資料に求め<sup>34)</sup>、全国における旧軍用地の転用数量を年次的、地域別に計量的分析を行っている。この分析により、杉野は旧軍用地転用が戦後日本における産業、とりわけ工業立地との関係について、経済学的に実態解明を行っている。一方、この研究からは、旧軍用地転用による地域において、どのような変化が見られたかについての地理学的視点がみられない。

また、都市計画の立場での研究が今村(2017)の研究となる。この研究では、旧軍用地転用による地域の空間形成について考察されている。特に軍港都市横須賀、佐世保を対象とする転用実態の分析が中心となる。今村の研究での特徴はその分析手法にある。それは、旧軍用地の転用用



途が立地場所との関係において決定されるという空間概念、戦後の高度成長期における急速な都市化への対応としての旧軍用地活用という時間的分析である。ただ、各軍港都市の地域構造における旧軍用地の機能的な働きについての十分な検討がされていない。

このほかに、軍港都市4市を対象として旧軍用地の種類や転用を論じた今村(2008)の研究、旧軍用地の転用と戦災復興公園の論じた今村・西村(2007)の研究、同じく今村・川原(2014)による佐世保における旧軍用地の転用計画、佐世保における旧軍用地の公園への転用実態を考察した筒井(2012)の研究などがあげられる。

これらの既往研究では旧軍用地の転用件数、転用用途は示されている。ただ一方では、海軍水道用地の転用における市の給水人口への効果、旧軍用地の公園への転用による市街地における緑地の面積割合への影響など、旧軍用地転用による機能的な働きが地域にどの程度の影響を及ぼすかということについては言及されていない。

このように既往研究をみると、旧軍用地転用の研究の多くは旧軍用地の種類や数量そのものが研究対象である。旧軍用地が地域構造に与える変化が大きいという点を考えれば、いずれの研究においてもこの視点が欠けていると思われる。なぜなら、この旧軍用地の転用意義が、明確には示されていないからである。

## 6) 都市と港湾の関係性に関する研究

都市地理学における都市と港湾の関係に関する研究では、北見(1976, 1993)、野澤(1978)、林上(2017)の研究が代表的な例としてあげられる。

このうち北見の研究では、都市と港湾の関係性を空間的概念に求めていることに特徴がある。北見はこの概念を、港湾における一次から三次までの重層的な地域構造という形で紹介している。

一次的な地域とは空間的に港の業務を行う地域、二次的な地域とは港湾機能と都市機能が結合している地域、三次的な地域が後背地など港の勢力圏に相当する地域である<sup>35)</sup>。この一次的な地域から三次的な地域の空間構造は、都市と港湾の相互関係を端的に示すものであり、佐世保における都市と軍港の関係も同じ空間概念で示すことができると考える。

北見は、戦後の港湾機能である物流などに特化した単能的機能は都市住民から港湾の共有意識を削ぎ、市民の生活空間を水際線から隔絶するものとして港湾空間を捉えている<sup>36)</sup>。都市と軍港は、北見が示す重層的な構造として空間的に相互に入り交ざっており、それゆえに、都市と軍港一体性がみられる所以である。

野澤は、港湾はその機能の集積の場として集落を形成し、都市を形成していくと同時に、交通手段を結びつける港湾はその交通手段によって空間を組織化する拠点で、都市的性格をもつとされる<sup>37)</sup>ことを示している。その上で日本における港湾は商港的機能を持つと同時に、港湾が工場に直結し、直接生産活動の一端を担う生産の場への転換があるとする<sup>38)</sup>。

林の研究では、港湾機能を単に交通機能だけでなく、それを支える関連機能や一見交通とは関係がないように思われる機能さえ集まっている場所という機能上の観点から、港湾を複合的な機能集積地すなわち都市として捉えており<sup>39)</sup>、都市と港湾の機能的な相互関係を持つと指摘する。軍港も港湾形態のひとつであるが、水際線でせめぎ合う港湾区域の空間には都市的要素を見ることができるとする。

それゆえ、都市と港湾は異なる空間であることを前提に考えれば、港湾機能による機能的な働きにより都市が形成されるものと考えられる。

軍港都市は鎮守府、海軍工廠とともに形成されてきた経過がある。そのため、軍港都市研究では鎮守府、海軍工廠を対象とした数多くの研究が行われてきた。その経過をみると、鎮守府、海軍工廠は地域産業や社会資本の整備で周辺地域に大きな影響を与えてきており、このことから、鎮守府、海軍工廠は地域における都市基盤とみることができる。

軍港都市は軍港の存在があって始めて成り立ち、軍港機能からの作用が都市形成や地域産業へ及ぶ。このような事情を持つ軍港都市であるが、軍港区域の機能立地は周辺地域へどのような影響を及ぼすか、空間的には都市と軍港との関係をどのように把握できるかという2つの視点を重ねた研究はこれまで見い出せていない。軍港都市における地域構造の変化の解明にあたっては、都市と軍港相互を空間的に位置付け、既存研究では得られていない考察視点が重要であると考ええる。

### 第3節 研究の目的

#### (1) 研究の目的

既存研究で見えてきたように、軍港都市に関する研究は、近年、多くなっている。ただ、研究の傾向として、軍港都市の都市史、個別軍港都市の人口研究、景観分析が主となっている。その中で都市内部の土地利用に着目した研究はほとんどなく、地域構造に関する研究は既存研究の中の断片的事項として取り上げられているに過ぎない。つまりこれらの研究には、都市内部の地域構造である、住宅地域、工業地域、商業地域などの形成プロセスを理論的に結びつけるものではないことが見られる。

そこで、本研究における目的は、第二次世界大戦前から大戦後にかけての軍港都市佐世保における地域構造の変化、特に市街地における各機能の配置がどのように変化するかを明らかにすることである。

軍港都市は地理的には異なるために、その発達過程は一様ではない。地理的相違性がある以上、軍港都市では鎮守府が担う役割も異なる。

具体的には、本研究では軍港都市における海軍、あるいは軍港機能を関連させながら、軍港都市佐世保における人口構造・産業構造の特徴、遊郭開設による市街地の形成プロセス、水道など社会基盤の整備、陸上・海上交通の発達における変化、石炭産業を主とする産業構造の特徴、旧軍用地の転用、さらには長崎県北部の中心都市としての機能に着目した上で、これらの機能は軍港都市佐世保における地域構造にどのような変化をもたらしたかについて研究を行う。

この位置付けのもと、本研究ではこうした相違性に着目した上で、軍港都市佐世保における地域構造の変化を見ていく。

## (2) 対象地域

本論は第二次大戦前から大戦後にかけての地域構造の変化を考察するものであり、研究対象地域は明治初期からの現在、主に平成期にかけての佐世保市である。なお、佐世保の市制施行は1902(明治35)年であるが、それ以前の東彼杵郡佐世保村時代についても、市制施行当時の行政区域を同様の扱う対象範囲としてみる。

佐世保市は長崎県北部に位置し、2015(平成27)年国勢調査における面積426.06 km<sup>2</sup>、人口255,439人を有する長崎県第2の港湾都市である。1889(明治22)年の海軍鎮守府設置によって戦前は海軍とともに発展し、現在は長崎県北地域、佐賀県西部地域の中心的都市となっており、2016(平成28)年4月に中核市に移行した都市である。

佐世保市の行政区域上の変化は合併により拡大している。佐世保市は1902年(昭和35)年の市制施行から2010(平成22)年までの間に、延べ9回、19町村との合併による市域の拡大をみる(表1、表2参照)。

表 1 太平洋戦争終戦前における佐世保市域の変遷

年次	合併経緯	市域面積(km <sup>2</sup> )	世帯数(世帯)	人口(人)
1902(明治35)	市制発足時	17.82	7,694	50,968
1927(昭和2)	佐世村と合併	52.03	21,753	133,581
	日宇村と合併			
1938(昭和13)	相浦町を合併	87.58	36,892	175,723
1942(昭和17)	早岐町を合併	139.24	50,427	271,346
	大野町を合併			
	皆瀬村を合併			
	中里村を合併			

(資料) 佐世保市総務部庶務課編 1982、『佐世保市史政治行政篇(復刻版)』、国書刊行会、原典は1957年、佐世保市役所発行。

(出所) 著者まとめ。

表 2 太平洋戦争終戦後における佐世保市域の変遷

年次	合併経緯	市域面積(km <sup>2</sup> )	世帯数(世帯)	人口(人)
1945(昭和20)	—	137.29	31,702	147,617
1954(昭和29)	柚木村と合併	172.66	48,582	240,436
	黒島村と合併			
1955(昭和30)	崎針尾村と合併	233.34	54,664	258,815
	江上村と合併			
	折尾瀬村と合併			
1958(昭和33)	宮村と合併	249.00	55,861	265,326
2005(平成17)	吉井町と合併	307.54	96,126	247,860
	世知原町と合併			
2006(平成18)	宇久町と合併	364.00	100,692	256,374
	小佐々町と合併			
2010(平成22)	江迎町と合併	426.47	104,587	261,044
	鹿町町と合併			

(資料) 佐世保市統計書(各年)、佐世保市ホームページ、

<https://www.city.sasebo.lg.jp/kikaku/seisak/toukeiportal.html>(最終閲覧日:2022年8月20日)。

(出所) 著者まとめ。

### (3) 研究の対象時期

研究の範囲は、佐世保港に鎮守府設置が決定した1886年(明治19年)以降、主に平成期までの軍港都市佐世保であり、軍港都市佐世保における地域構造の変化を地理学的に考察する。そ

の考察の過程において、軍港都市の機能的配置における相互作用についての概念を整理し、相互作用が都市と軍港相互の間に機能的に働く作用であることについて論じ、その検証を行う。

#### (4) 方法

そのための方法として、時代区分を太平洋戦争前後に分けて、まず戦前の市街図、旧版地形図(1/20000、1/25000)、現在における地形図、土地利用図などを用いた上で、地理学的に土地利用の変化を検証する。

本研究では、軍事施設としての用途である旧海軍用地、旧海軍工廠用地などを核として、周辺の地域構造に着目した変化を明らかにするものである。

また、作図上の留意点として、戦前における佐世保の都市構造は軍港都市の中心機能である鎮守府、海軍工廠に留意し、戦後においては鎮守府解体後の米海軍駐留、海上自衛隊の軍機能の立地に留意したなかで、佐世保市街地における工業地域、住宅地域、商業地域の空間的変遷、旧軍用地転用による土地利用の変化、産業構造の特徴、あるいは人口構造などを検証することで地域構造の変化を分析する。

本研究では、地域構造の変化を示す方法として地形図などを基にした作図を行う。作図に用いる資料としては次のものがあげられる。

都市の地域構造を示す資料としての旧版地形図(1/20000、1/25000)、現在における地形図(1/25000)、国土地理院の地図・空中写真、平岡(1997)の『地図でみる佐世保』、山口恵一郎(2011)の『日本図誌大系』など旧版市街地図である。

また、旧版地形図の発行年度は1901(明治34)年、1924(大正13)年、1948(昭和23)年(大正13年の修整のみ)、1971(昭和46)年、1985(昭和60)年の地形図がそれぞれあげられる。また、現在における地形図は佐世保市北部が2015(平成27)年、佐世保市南部が2020(令和2)年の地形図である。なお、1948(昭和23)年地形図は資料修正のみであることから当時の地形を示すものではない。そのため、補足資料として空中写真(国土地理院 地図・空中写真)、あるいは住宅地図を用いての市街地の確認、当時の地形の確認を行う。複数時点の地図による比較を行う。

これにより、戦前から戦後にかけての佐世保の地域構造の変化を示す。

## 第4節 論文の構成

本稿では本論を4部にわけ、第Ⅱ部、第Ⅲ部で行った時代区分に従い、第二次世界大戦前後における軍港都市佐世保の地域構造の変化を論述する。具体的には、明治期に形成された軍用

地つまり海軍用地は戦後どのような用途の変化をもたらしたか。また、これに隣接する市街地における住宅地域の変化、商業地域の変化、工業地域の変化をみる。

まず、第Ⅰ部においては、戦前における軍港都市 4 市の地域構造を論述する。ここでは、佐世保とともに比較対象となる横須賀、呉、舞鶴の地域構造の特徴について考察するが、これは都市地理学における地域構造の分析となる。軍港都市では鎮守府、海軍工廠が基盤要素となり、地域における核としての地区となっていることを鑑みれば、鎮守府、海軍工廠は市街地形成における都市機能として見ることができる。

こうした背景がある軍港都市を分析するため、鎮守府、海軍工廠の制度的意義、軍港都市の市街地形成や軍港都市の市街地形成における周辺地区との関係、市街地形成における鉄道の敷設状況、さらには軍港都市における人口構造の特徴に着目し分析することで、軍港都市の特徴を示す。

次に、第Ⅱ部においては、戦前における佐世保の地域構造の変化を論述する。第Ⅰ部における軍港都市全体の特徴の考察を受けて、第Ⅰ部で分析した内容を戦前の佐世保を対象として、佐世保の市街地形成のプロセスを分析する。市街地形成のプロセスでは地区による市街地の変化を示すとともに、市街地変化の重要な要素である、水道の発達、遊郭の立地、海上交通の発達過程、さらには、佐世保の主要な産業である石炭産業の面から分析し、これらが地域構造にどのような影響を及ぼしたかを考察する。これにより、戦前における軍港都市佐世保の特性が示されると考える。

また、第Ⅲ部においては、戦後における佐世保の地域構造の変化を論述する。終戦直前の市街地は米軍空襲による被害で崩壊する。終戦後の佐世保はこの空襲からの復興・再建に始まるが、その復興基盤となったのが旧軍用地である。

旧軍用地は、戦後残された遊休国有地である、そのため、戦災復興を目指す佐世保市にとって、社会基盤形成の基盤という位置付けが見られ、地域構造の変化をもたらす要因の一つであることから、その転用用途を分析し、変化の過程を追う。

さらに、戦後は旧海軍と入れ替わり、米海軍の立地をみるが、米海軍、戦後創設の海上自衛隊、佐世保重工業の 3 つを佐世保における核としての地区として捉え、戦後における佐世保の地域構造の変化を明らかにする。これら核としての地区は、戦前の旧海軍用地から、米海軍、海上自衛隊と戦前戦後を通して、一貫して軍港機能としての機能を有する佐世保港の機能的作用を分析する。そのため、佐世保港の港湾機能と港湾地域の変化について示す必要がある。

そして、第Ⅳ部では、第Ⅱ部、第Ⅲ部において時代区分したが、その区分によって考察した軍港都市佐世保における地域構造の変化の特徴を総括的考証として論述する。

最後に、結論を導く。この結論では、これまでの分析・考察を総括した上で、本研究で明らかにできたこと、できなかったことを総括し、本研究における学術的意義について述べる。さらに、本研究での課題をあげることで将来的な展望を描く。

本研究においてはこのように構成したが、この構成によって軍港都市における地域構造の変化の過程を見出すことができると考えられ、その過程における分析に本研究の意義があると考えられる。

(注)

- 1) 日本港湾経済学会編、2011、『海と空の港大事典』、成山堂:4。
- 2) 海軍省大臣官房編 1939、『海軍制度沿革巻三』、海軍省:1-9。
- 3) 4 軍港のほか、1906年(明治39)から1914年(大正3年)までの間、鎮守府が旅順口に置かれた時期がある。その後旅順口の鎮守府は廃止され、要港となる。また、舞鶴鎮守府は1923年(大正12年)から1938年(昭和13年)まで閉庁され要港となった経過があるが、その後鎮守府に昇格する。要港部は組織的に鎮守府管轄下にあり、例えば鎮守府は海兵団を持つことができるが要港部は持つことができない、あるいは艦船の本籍地は鎮守府であり要港部を本籍地とすることができないなど規模の違いがある。
- 4) 海軍省大臣官房編 1939、『海軍制度沿革巻三』、海軍省:1346-1358。
- 5) 坂根嘉弘 2016、要港部と地域社会、坂根嘉弘編『軍港都市史研究VI要港部編』、清文堂出版:3-17。
- 6) 小川琢治 1928、『人文地理学研究』、古今書院:115。
- 7) 伊藤博文編 1970、兵制関係資料『秘書類纂第10巻(明治百年史叢書)』、原書房:12。
- 8) 水野真彦 2014、工業都市、藤井正・神谷浩夫編『よくわかる都市地理学』、ミネルヴァ書房:82-83。ここでは、戦前の工業都市として位置付けられており、都市全体が何らかの形で海軍工廠と接点がある。
- 9) 千田武志 2018、『呉海軍工廠の形成』、錦正社:699。これによれば、1889年当時の人口が、宮原村、和庄村、荘山田村など併せて20,382人とされる。
- 10) 藤井正 2014a、都市地理学の視角、藤井正・神谷浩夫編著『よくわかる都市地理学』、ミネルヴァ書房:2-5。
- 11) 戸所隆 2013、都市機能、人文地理学会編『人文地理学事典』、丸善出版:334。
- 12) 伊東理 2013、中心市街地、人文地理学会編『人文地理学事典』、丸善出版:358-359。
- 13) 富田和暁 2014、都市構造論、藤井正・神谷浩夫編著『よくわかる都市地理学』、ミネルヴァ書房:48-51。
- 14) 松原宏 2006、『経済地理学 立地・地域・都市の理論』、東京大学出版会:204-206。これによれば、松原は地域構造を都市内部地域構造として体系付けている。
- 15) 田辺健一 1979、『都市の地域構造—改定増補版—』、大明堂:36-48。
- 16) 田辺健一 1979、『都市の地域構造—改定増補版—』、大明堂:48-51。
- 17) 菅野峰明 1997、都市の内部構造 高橋伸夫・菅野峰明・村山祐司・伊藤悟『新しい都市地理学』、東洋書林:117-118。
- 18) 山神達也 2014、都市化と都市圏形成、藤井正・神谷浩夫編著『よくわかる都市地理学』、ミネルヴァ書房 102-105。
- 19) 菅野峰明 1997、都市の内部構造 高橋伸夫・菅野峰明・村山祐司・伊藤悟『新しい都市地理学』、東洋書林:219。

- 20) 藤井正 2014、都市圏多核化、藤井正・神谷浩夫編著『よくわかる都市地理学』、ミネルヴァ書房 130-133。
- 21) 藤井正 2014、コンパクトシティ、藤井正・神谷浩夫編著『よくわかる都市地理学』、ミネルヴァ書房 184-186。
- 22) 横須賀市によって編纂された「新横須賀市史通史編近現代」および「新横須賀市史資料編近現代Ⅰ～Ⅲ」などは資料的価値が大きい。さらに、これ以前に出版された「横須賀市史上巻」「横須賀市史下巻」なども、簡潔に鎮守府、海軍工廠を取り上げている。横須賀市史の編さんにあたっては、研究者による執筆が行われているところに特徴がある。
- 23) 田中はこの他に、横須賀市編さんの『新横須賀市史通史編近現代』(2014年)において鎮守府関係を執筆している。
- 24) 2006年から2011年にかけて刊行された横須賀市の『新横須賀市史資料編近現代Ⅰ～Ⅲ』は軍事関係だけでなく、当時の当時の横須賀町はじめ関係町村の基礎資料が収集されており、資料的な価値を有している。
- 25) 田中宏巳 2017、『横須賀鎮守府』、有隣堂:50。艦船の建造数については、横須賀建造は戦艦6、巡洋艦7、航空母艦11、駆逐艦19、潜水艦2、海防艦6に対し、呉建造は戦艦8、巡洋艦5、航空母艦7、駆逐艦7、潜水艦46、海防艦0となっている。
- 26) 舞鶴市 1978、『舞鶴市史・通史編(中)』、舞鶴市役所:387-398から鎮守府の設立当時の状況が確認される。
- 27) 軍港都市史研究シリーズは、坂根嘉弘編の舞鶴編(2010年)を皮切りに、上杉和央編の景観編(2012年)、河西英通編の呉編(2014年)、坂根嘉弘編の要港部編(2016年)、上山和雄編の横須賀編(2017年)、大豆生田稔編の国内・海外軍港編(2017年)、北澤満編の佐世保編(2018年)として出版されている。
- 28) 堂前亮平 1997、『沖縄の都市空間』、古今書院:45。
- 29) 堂前亮平 1997、『沖縄の都市空間』、古今書院:45。
- 30) 加藤政洋 2014、コザの都市形成と歓楽街—1950年代における小中心地の簇生と変容—、立命館大学人文科学研究所紀要、第104号、42頁。これによれば、加藤は基地都市における固有の消費空間編成は、都市化最初期にはじまっていたものとし、1950年代初頭の段階ですでにその素地が確立されていたとする。
- 31) 堂前亮平 1997、『沖縄の都市空間』、古今書院:73。
- 32) 坂根嘉弘 2018、軍港都市と地域社会、坂根嘉弘編『軍港都市史研究Ⅰ 舞鶴編増補版』、清文堂出版:19-20。
- 33) 田辺健一 1979、『都市の地域構造—改定増補版—』、大明堂:52-53。
- 34) この経過については、杉野、前掲書、緒言iiiに記されている。
- 35) 北見俊郎 1976、『都市と港—港湾都市研究序説—』、同文館出版:116-118。
- 36) 北見俊郎 1993、『港湾都市 港湾研究シリーズ⑨』、成山堂書店:120-124。
- 37) 野澤秀樹 1978、都市と港湾—都市地理学的視点から—、人文地理、第30巻、第5号、人文地理学会:46。
- 38) 野澤秀樹 1978、都市と港湾—都市地理学的視点から—、人文地理、第30巻、第5号、人文地理学会:54。
- 39) 林上 2017、『都市と港湾の地理学』、風媒社:9。



## 第 I 部

### 戦前における軍港都市の地域構造

## 第2章 軍港所在都市における鎮守府

### 第1節 日本における軍港都市の地理的考察

#### (1) 軍港都市の地理的所在

日本では明治維新後、急速な近代的国家建設が行われる。例えば、明治政府では、幕藩体制崩壊に伴う版籍奉還や廢藩置縣など諸改革が実施され、国家制度が改まっていく。殖産興業、富国強兵などの政策は、中央集権体制の構築に直結する。

この急速な体制強化の背景には、幕末における鎖国日本を開国へと導いた欧米列強の脅威が存在し、その脅威への対抗手段として日本の国防力増強は喫緊の課題ともなる<sup>1)</sup>。

このような状況の下、明治政府は陸軍、海軍の軍事力増強に力を注ぐことになる。明治政府を樹立した原動力は各藩の陸軍とも称すべき組織であり、1868(明治元)年の戊辰戦争は陸軍中心に展開されるほど、軍隊とは陸軍を意味するものであった。

一方、海軍は各藩寄せ集めの色濃い組織で、当初は陸軍管轄下に置かれる。明治政府部内でも、海軍は陸軍組織の一部とされるほど、海軍の地位は低かったと考えられる。

これを裏付けるように、当時を代表する政治家伊藤博文、大隈重信などは海軍無用論を説く<sup>2)</sup>など、陸軍主体による国防意識が強かったものと思われる。

中国大陸進出を目論む欧州諸国の動きは、日本にとっては懸念される状況となる。海軍力増強を説く政府高官も出始めるなど、明治政府内において大きな動きが見られるようになる。

このような歴史的状況の中で、明治政府による軍事組織の強化が行われる。明治政府発足直後に創設された兵部省は陸軍省、海軍省に組織が分かれ、対等な組織として両立化が図られ軍事機構を整えていく。明治期の陸海軍の立地状況を見ると、陸軍では交通路が発達した旧城下町に師団等主要な施設が立地される傾向がみられ、一方、海軍を見ると、鎮守府立地により軍港整備が行われるのは新興地域であることが特徴としてあげられる。

明治初期において、当初旧日本海軍は軍港整備を進めるにあたって日本近海周辺を5つの海軍区にわけ、それぞれの海軍区に一つの拠点港を設ける計画を立てる。鎮守府はこの拠点港に設置された海軍の地方機関である。各鎮守府には鎮守府条例により管轄区域が定められ、鎮守府の長である鎮守府司令長官は軍港管理、艦隊運用などの指揮監督の権限を持つ。

当初の計画では、5海軍区構想が示すように、4軍港のほかにも胆振国室蘭に鎮守府を置く計画であった。この室蘭設置計画は対ロシアの南下政策に対抗するものであり、日本の北方を警備する目的で構想された。しかし、1904(明治37)年からの日露戦争によるロシアの南下政策阻止がで

きたことから、日露戦争は鎮守府配置にも影響を及ぼす。加えて、日露戦争直前に開設された舞鶴鎮守府が北方からの進出を防ぐ位置付けとなることで、第5海軍区はその後廃止され、室蘭への鎮守府設置計画は見送られることになる。

この後、1922(大正11)年のワシントン条約、1930(昭和5)年のロンドン条約による軍縮期を除き、日本では4鎮守府体制が1945(昭和20)年の終戦まで続くことになる。

鎮守府の歴史は1884(明治17)年、相模国横須賀に設置されたことに始まる。その後1889(明治22)年に安芸国呉と肥前国佐世保に同時に設置され、1901(明治34)年に丹後国舞鶴に4箇所目の鎮守府が設置される(図1参照)。

鎮守府が設置された軍港は太平洋戦争終戦時において4都市にあり、日本を取り巻く太平洋沿岸、瀬戸内海、東シナ海、日本海という沿岸域に立地しており、4軍港とも東京より以西に位置する共通性をもつ。

4鎮守府の地理的分布を見れば、この鎮守府配置は当時の対外情勢を鑑みたことがわかる。4都市への軍港配置の理由として、明治政府の国防政策構築にあたり、中国大陸に進出しフランス、イギリスなど欧州諸国と北方ロシアの日本への進出抑制があげられる。なかでも佐世保は東シナ海を挟んで中国大陸と対峙し、舞鶴は日本海を南下するロシアと対峙する地理的重要性という要因が確認できる。

第1章において述べたように、旧日本海軍は軍港とは別に要港を設ける。要港も広い意味では軍港と同じ軍事機能を持つ拠点港であるが、条例上は明確に区分されている。旧日本海軍では、1896(明治29)年対馬国竹敷、1905(明治38)年陸奥国大湊に要港部が設置されて要港となる(図1参照)。また、1938(昭和13)年には、徳山港(山口)は呉鎮守府の一機関を配置することで要港部は設けないが、要港指定を受けた経緯がある。旧日本海軍はワシントン条約による主力艦船削減等の影響により、舞鶴だけは特異な遍歴をたどることになる。1923(大正12)年から1939(昭和14)年の間、舞鶴では鎮守府が廃止されて要港部への組織縮小が行われ、要港扱いとなる。

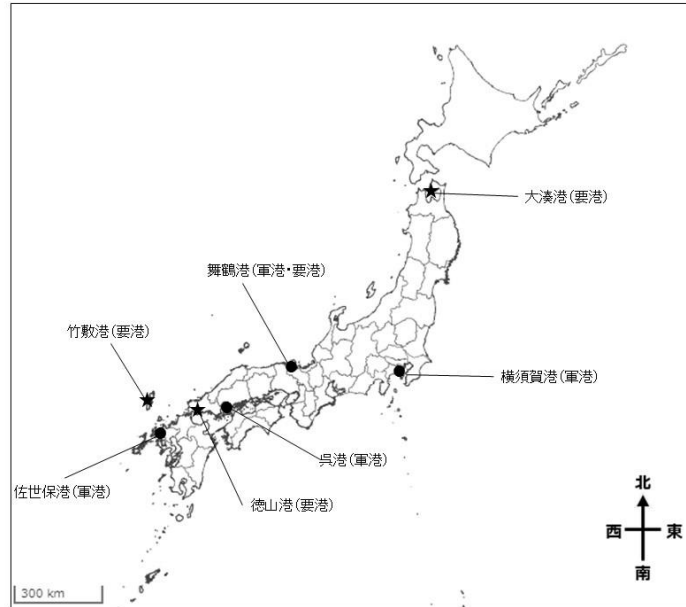


図1 日本における軍港・要港分布図

(注) 地名は当時の名称である。

(注) 舞鶴は軍港としての位置付けと要港としての位置付けの両方の時期がある。

(出所) 地理院地図をもとに著者加工。

軍港はその規定の根拠が鎮守府条例にあり、港を管理する司令官は鎮守府司令長官となる。要港はその規定が要港部条例にあり、要港の管理を行う司令官は鎮守府司令長官隷下の司令官が行うことが規定されている<sup>3)</sup>。1896(明治29)年の要港部条例第2条の規定では、要港とは「鎮守府ヲ置ク港ヲ軍港トシ海軍ニ於テ守備スル地ヲ要港」<sup>4)</sup>とされている。鎮守府が設置された港を軍港と呼ぶとともに、海軍が守備する港を要港とされている。条例上の規定は形式的な相違だけであり、軍港と要港の実質上の相違は条例からは明確には読み取れない。要港部条例から規定されることは、要港部司令官が鎮守府司令長官の指揮下にあること<sup>5)</sup>、軍需品の配給、艦船兵器の小修理をなすこと、そのために要港部司令官、副官などを置くこと、水雷施設隊・水雷艇隊を置き、要港部司令官が指揮することなどである<sup>6)</sup>。

これらの検討から、軍港と要港の相違は軍事拠点の港としては同じ機能を持つが、そこに置かれた鎮守府、要港部という海軍機関の機構上の格付けの相違によるものであると考えることができる。要港は軍港と同じ機能を有する軍事拠点港であることから、要港は軍港の補完的位置付けにある港と考えるのが妥当である。

海軍は軍港あるいは要港を指定しても鎮守府や要港部を設置しなかった例がみられる。1886(明治19)年に軍港指定された室蘭は、前述のとおり鎮守府が開設されておらず、1889(明治22)年に要港指定を受けた鳥羽(三重)、馬関(下関)など11港のうち、実際要港として開設されるのは竹敷(対馬)だけである。

軍港あるいは要港と呼ばれる港以外にも軍事拠点港がある。例えば宇品港(広島)などは、呉港とともに軍の兵員や物資の搬送に使われている。軍関係の艦船の港湾利用は軍港以外でも見られるが、軍港は艦船碇泊だけでなく、弾薬庫、兵員宿舎など補給機能が備わった海軍施設が置かれる港であることに他の港との相違がある。軍港あるいは要港と他の軍用で使用された港の呼称については、これまでの研究では明確になっていない。

軍港あるいは要港は、鎮守府条例<sup>7)</sup>、各軍港規則、各要港規則、勅令による軍港等の境域<sup>8)</sup>などの諸法律によって海軍の管理下に置かれることが規定にある。つまり軍港あるいは要港の呼称は法律に位置付けられた港として、海軍管理下にある港であると捉えることができよう。

この法律的根拠に基づく鎮守府あるいは要港部の開設地域では、海軍による施設整備とともに市街地整備の推進が行われるが、一方で市街地整備の推進では海軍の強い意向がそれぞれの地域に反映する。海軍は軍港指定による港湾の利用制限を行う。海軍は地域に対しては海軍助成金<sup>9)</sup>の交付を行うものの、海軍工廠などは国有地であることから当該地域には財政的にはあまり恩恵を与えなかったこと、市街地形成は海軍にとって運用しやすい軍優先の形での要求<sup>10)</sup>、強引な町村合併が進められたこと<sup>11)</sup>などがあり、海軍の実像の一面を示している。

## (2) 軍港の立地条件

軍港としての適する立地条件は、水深など艦船停泊には最適であること、港口が外側から見分けづらく敵からの攻撃を受けにくい構造を有すること、艦船の建造能力、修理能力の土台が築ける場所であることなどである。鎮守府はこうした適地に開設される。4軍港の地理的考察において、必ずしも軍港として適する条件をすべてにおいて満たすところばかりではない。軍港決定には港湾機能の優劣だけでなく政治的判断もかなりの重要な要素となる。軍港決定にこのような紆余曲折はあるが、その原因は港湾の機能性に重点が置かれたとは言えず、対外情勢に対応できる地政学上の理由であると考えられる。

そこで、4軍港について、その立地状況を見てみる。まず、横須賀港は急峻な山裾に海岸線が迫っているため平地が少ない地形を示している。港の特徴としては艦隊の集結場所としては狭隘

な港である点に加え、港口が北側東京方面に向いており、非常時での艦船出動には不利な点がある。

一方で東京湾の激しい潮流の中で、横須賀は比較的波が穏やかであることから、艦船の碇泊場所としては適した港である。横須賀には近隣に近代的造船所の建設があり、艦船の建造修理能力を有する点と、横須賀は東京に近く、中央の政府機関とのつながりにおいて優れた立地条件を有する。近接地域との間で多くの人の往来が可能な地域であることから、中央という地理的優位性という点において海軍教育や海軍施設運用に適する中心的役割として位置付けがなされる。

呉港は天然の良港とされるが、内海である瀬戸内海は水深が浅く、大型艦船の停泊には不向きとされた。瀬戸内海にはこうした多くの天然の良港が立地し、呉港の軍港選定理由を見出すのは難しい。一時期、瀬戸内海における軍港候補地として三原港、徳山港があげられるほどである<sup>12)</sup>。そのなかで呉の立地状況を見ると、江戸期における広大な埋立てがあり、これらの用地が開発可能であり、またそれは造船所建設には非常に適していたことがあげられる。呉市史では呉港の軍港としての適性を示しているが<sup>13)</sup>、軍港としての選択肢は広大な土地にあったと考える。

佐世保港は、その地形が三方を急峻な山に囲まれ、山裾からはすぐに海岸線が迫っており、港内は適度な水深を持ち合わせていることが艦船停泊には適することがあげられる。中国大陸に近いことも地勢的に有利な立地条件と考えられ、出師に際しては最前線基地としての適性を有していたことがあげられる。さらに、佐世保周辺には炭田が広く分布し、燃料確保に適した場所であることが、軍港選定の要因とされる<sup>14)</sup>。海軍はこの地理的要因に加え、佐世保が長崎という造船の要衝地に近く、長崎防衛での最適の場所であることも選定要因の一つとされる<sup>15)</sup>。

舞鶴港は旧城下町として栄えた商業港であり大陸との交易拠点港のひとつである。気象条件が厳しい日本海側の港湾の中でも、艦船停泊に適する優れた港湾構造を持つ港湾である。舞鶴港は日本海からの波浪を緩和する港湾構造を持ち、艦船停泊には非常に適した機能を持つ。さらに舞鶴港港内が東西二つに分かれる構造になっていることで軍港と商港という港湾機能を区分し、多様な機能を持つことができる構造的特徴を持つ。

地域構造を理解する上で、鎮守府の考察は重要な意味を持つ。軍港都市は新興都市として位置付けられ、寒村から都市への変化であった。新興都市では、急激な人口流入による市街地建設により、農業地域が住宅地域、商業地域、工業地域へと加速的に転換され、地域構造は大きく変化していく。

軍港都市はいずれも、その地域における第一の都市ではなかったことは特徴として見ることができる。また、軍港都市間でも地域構造の相違がみられる。

横須賀、呉はすでに鎮守府開設前に人口の増加現象が見られる。造船中心の製造業の隆興により、住宅地域形成は早くから進み、住宅地域に隣接して商業地域が形成されるなど都市化現象がみられる。

旧舞鶴町は丹後地方の旧城下町であり、江戸期からの商業活動が発達していた地域である。鎮守府が設置された余部地区、後の中舞鶴町は山あいの集落であり、旧舞鶴町とは地域構造が全く相違するが、舞鶴地域一帯では、広域的に海軍諸施設が立地した都市として捉える必要があり、他都市とは地域構造を異にする。

この3都市に比べ佐世保は農業、漁業を生業とする人口4千人程度の中心域がない集落である。軍港都市はそれぞれに熱心な鎮守府誘致活動の結果、鎮守府といういわば国家を象徴する機関とそこに投下される財政によって都市的構図を持つようになる。

鎮守府開設前の軍港都市では、鉄道、道路など交通環境の整備は見られず、整備されるのは鎮守府開設後のことである。軍港都市では、元々港町の性格をもっていたことから海上交通機能は備わっていたとはいえ、兵員、物資の輸送は陸上交通に依存するところが大きい。数多い海軍施設の立地により、陸上交通での外部とのつながりが必要とされる中、軍港都市では早い段階で鉄道が敷設されることになる。

港湾も地理的な相違がある以上、その港勢は相違してくる。軍港に指定されると港湾利用の制限が課せられ、どの軍港も商港機能が衰退していくことは軍港の一つの特徴である。

## 第2節 軍港所在都市における鎮守府の立地

### (1) 鎮守府の歴史

鎮守府はその任務の一つとして、艦隊の後方統括がある。これは次のことから示されている。「出師ノ準備軍港ノ防禦菅海ノ警備軍艦兵器ノ製造修理兵員ノ徵募訓練等ヲ掌ル所」<sup>16)</sup>であり、所轄海軍区の防備、所属艦艇の統率・補給・出動準備、兵員の徵募・訓練、施政の運営・監督にあたった。

鎮守府は海軍提督府を前身とする。海軍提督府は1871年(明治4年)に東京築地に設置されたとされるが、これまでの研究ではその詳細が不明である<sup>17)</sup>。1876(明治9)年、提督府は「提督府ノ名称ヲ廢シテ鎮守府ト改メ東海鎮守府ヲ横須賀ニ、西海鎮守府ヲ長崎ニ設置」<sup>18)</sup>するとされ、提督府が東海鎮守府と西海鎮守府に改められる。東海鎮守府は横須賀に設置されるとなっているが、実際の設置場所は横浜である<sup>19)</sup>。横須賀に設置されるべき鎮守府が横浜に設置された理由

は明確でないが、当時諸外国からの外圧を受け止める拠点は横浜港であり、東海鎮守府司令長官が横浜に駐在していたとされ<sup>20)</sup>、横浜に司令部機能があったものと思われる。

一方、西海鎮守府が長崎設置とされたのは、長崎海軍伝習所の存在が大きい。しかし、現実的に西海鎮守府の設置は実現していない。西海鎮守府構想はその後の鎮守府設置計画にも影響し、一時期、瀬戸内海の三原港が候補地としてあがってくる。鎮守府配置計画そのものが必要性あるいは実現可能性に裏付けられたかという点では疑問が残る。田中(2017)は、このことを「新しい体制・組織づくりに忙しかった明治初期は、朝令暮改もやむを得ない時期<sup>21)</sup>とする。しかし、その根底には各藩寄せ集めの色が濃い海軍組織における統一的な部内の考え方がとられていなかったことはある程度推測できる。

鎮守府という名称は、古代陸奥の国多賀城に置かれた蝦夷制圧のための軍政所<sup>22)</sup>に由来する。この名称を使用するにあたり、当時の政府内ではこの名称使用は陸軍が適切であって、海軍は「海衛府」あるいは「鎮戍府」という呼び方がふさわしいとの声も上がっていたことが当時の資料で示されている<sup>23)</sup>。これに対して、当時の海軍大輔川村純義は「海軍省ノ趣旨ハ東海鎮守府及西海鎮守府ト唱ヘ両者盛大トナラハ更ニ南海鎮守府及北海鎮守府ヲ設置シ以テ全国ノ四海ヲ鎮定スルニ在リ其ノ組織ノ大小ハ権限ニ依ル往時鎮守府ヲ陸ニ用イシモ今日之ヲ海ニ用イテ適當ニ設置スルニ於テハ世人ノ耳底モ自然従来ノ慣習ヲ脱スベシ<sup>24)</sup>として、鎮守府という名称がふさわしいとする意見具申を行うなど、海軍部内の意見としては、鎮守府という名称で一致を見ているようである。

その後明治政府は複雑化する海外情勢、特に清国の内乱等の状況に鑑み、1886年(明治19年)に海軍条例の制定により日本沿岸の海面を5海軍区に分け、各海軍区に鎮守府と軍港の設置を定めた。第1海軍区は横須賀、第2海軍区は呉、第3海軍区は佐世保<sup>25)</sup>、第4海軍区は舞鶴、第5海軍区を室蘭とした。1886年(明治19年)の呉、佐世保鎮守府設置決定に伴い設定された海軍区は次のとおりである。

第一海軍区は「陸中国南九戸北閉伊郡界ヨリ紀伊国南牟呂東牟呂郡界ニ至ルノ海岸海面及小笠原ノ海岸海面」、

第二海軍区は「紀伊国南牟呂東牟呂郡界ヨリ石見長門国界ニ至リ又筑前豊前国界ヨリ九州東海岸ニ沿ヒ日向国南那珂南諸縣郡界ニ至ルノ海岸海面及四国ノ海岸海面並内海」、

第三海軍区は「筑前豊前国界ヨリ九州西海岸ニ沿ヒ日向国南那珂南諸縣郡界ニ至ルノ海岸海面及壱岐対馬沖繩諸島ノ海岸海面」、

第四海軍区は「石見長門国界ヨリ羽後陸奥国界ニ至ルノ海岸海面及隠岐佐渡ノ海岸海面」、



第五海軍区は「北海道陸奥及陸中国北九戸両郡ノ海岸海面」とし、第五条にて「第五海軍区鎮守府ノ位置ハ別ニ之ヲ定ム」としている<sup>26)</sup>。

5 海軍区を設ける理由は次のとおりである。杉田定一<sup>27)</sup>らが作成したといわれる「海軍改革建議案」では「我国ニ五鎮守府ヲ設クルノ制ハ蓋シ仏国ノ制ニ倣フタル者ナラン、是レ大イニ誤レリ、仏国ノ地形タルヤ、地中海ト英海峡トノ海面ハ戦時『ジブラルタル』ノ要害ニ抛テ英国海軍ノ為ニ遮断セラレ、氣迫相通スルヲ得サルノ患アリ、且ツ仏国ハ其区画ヲ限リテ海兵ヲ徵募スル等ノ制アルニ由リ、五区ニ分ケチテ同等ノ鎮守府ヲ置ケリ<sup>28)</sup>とあり、この資料から、日本の国情に応じた必要性からではなくフランス海軍の制度を模写したに過ぎないとされていることを読み取ることができる。

当時枢密院議長職にあった伊藤博文は「兵制関係資料」の中で、舞鶴室蘭での鎮守府設置構想について次のように記している。「舞鶴室蘭ノ両軍港ハ将来等シク鎮守府ノ設置ヲ要スル所ナリ。其必要ハ即チ主トシテ露国ニ對スル戦畧上ニ在リ<sup>29)</sup>とする。第五海軍区はそのまま計画として残るものの、舞鶴、室蘭両鎮守府開設までは第五海軍区は横須賀、呉両鎮守府の管轄下におかれ、横須賀、呉両鎮守府の守備範囲とされる<sup>30)</sup>。舞鶴鎮守府開設後においても第五海軍区での鎮守府設置は実現しておらず、海軍としての一貫した方向性が貫かれていないことが読み取れる。この背景には対外情勢の変化、国内の財政事情などがあると考えられる。

舞鶴鎮守府開設により、鎮守府配置計画は変更される。鎮守府所在の実態に即して、1903(明治36)年には海軍区条例改正を受けた形で、それまでの5海軍区から4海軍区へと体制が変更される。

1939(昭和14)年当時の海軍区域は次のとおりである(表1、図2参照)。この海軍区中、1901(明治34)年の舞鶴鎮守府開設により、第5海軍区が廃止され、4海軍区とされる。この体制変更は舞鶴鎮守府開設により対ロシアの抑えとしての整備ができたことで、第5鎮守府設置の必要性が薄らいだことによると考えられる。その後、明治44年には再度、第5海軍区が設けられるなど、海軍区設定は戦時情勢において変化している。

表 1 1939(昭和 14)年当時の日本の海軍区域区割り表

海軍区	第一海軍区	第二海軍区	第三海軍区	第四海軍区
陸上区画	樺太、北海道、青森県、秋田県、岩手県、宮城県、福島県、茨城県、千葉県、栃木県、群馬県、埼玉県、東京府、神奈川県、山梨県、静岡県、愛知県、長野県、岐阜県及三重県	奈良県、和歌山県、大阪府、兵庫県(一部)、岡山県、広島県、山口県、香川県、徳島県、高知県、愛媛県、宮崎県、大分県及福岡県(一部)	福岡県(一部)、佐賀県、長崎県、熊本県、鹿児島県、沖縄県、朝鮮及台湾	山形県、新潟県、富山県、石川県、福井県、滋賀県、京都府、兵庫県(一部)、鳥取県及島根県
海上区画	樺太、北海道、青森県、秋田県、岩手県、宮城県、福島県、茨城県、千葉県、東京府、神奈川県、静岡県、愛知県及三重県の海上	和歌山県、大阪府、兵庫県(一部)、岡山県、広島県、山口県、香川県、徳島県、高知県、愛媛県、宮崎県(一部)、大分県及福岡県(一部)の海上	福岡県(一部)、佐賀県、長崎県、熊本県、鹿児島県、宮崎県(一部)、沖縄県、朝鮮及台湾の海上	山形県、新潟県、富山県、石川県、福井県、京都府、兵庫県(一部)、鳥取県及島根県の海上

(出所) 海軍省大臣官房編 1942、『海軍制度沿革巻十五』、海軍省:3-4。

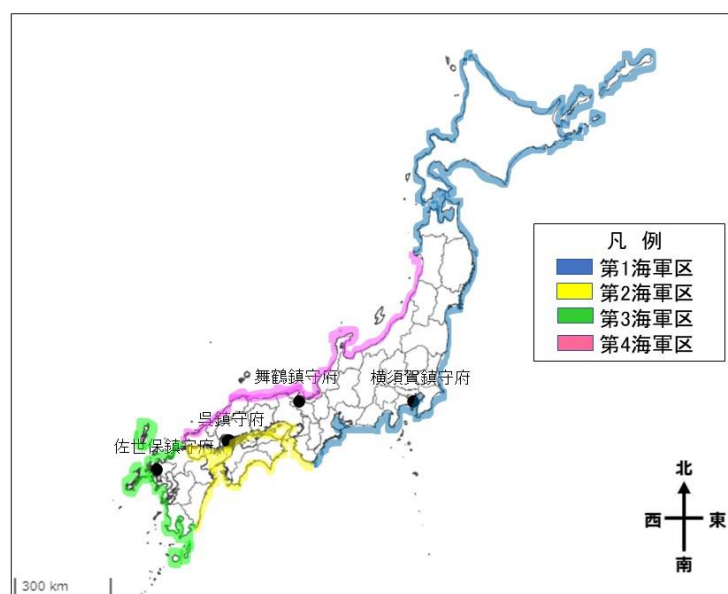


図 2 1939(昭和 14)年における日本沿岸の海軍区図(4 海軍区)

(注) 当時の日本の領海は 3 海里である。

(資料) 海軍省大臣官房編 1912、『海軍省年報』、海軍省:1 をもとに日本沿岸部のみを記載。

(出所) 地理院地図、<https://maps.gsi.go.jp/> をもとに著者加工。

このように日本では4鎮守府体制までは整っていくが、その後において進展は見られない。日本海における舞鶴鎮守府設置はロシアの南下政策に対応する抑止的なものであるが、各鎮守府に配置する艦船数は少ない状況である。1894(明治27)年日清戦争当時、旧日本海軍の保有艦艇は軍艦32隻、水雷艇24隻など<sup>31)</sup>であった。

仮に第五海軍区に鎮守府を設置したとしても、当時の国情では第五海軍区に配備する艦艇がなかった状況にある。これは根本的な問題として近代化計画を急いだ明治政府には体制、財政、建造技術という点において国力が伴っていなかったことに尽きる。

前述の伊藤博文が「国家経済ノ点ニオイテ成ルベク少数ノ軍港ヲ置キ、成ルベク少数ノ軍艦ヲ備エ、以テ全国ノ防禦ヲ完全ナラシムル術ヲ求ムルハ固ヨリ希望スル所」<sup>32)</sup>としていることは、この時期の日本の置かれた国家状況を端的に示している。こうした事情がありながらも海軍としては北方への守備にこだわった経緯があり、第五海軍区鎮守府に代わる日露戦争後の北方への抑えとしての新たな根拠地、大湊に1905年(明治38年)要港部が設置されることになる。日露戦争後の地政学上の変化として捉えることができる。

## (2) 明治期における鎮守府の立地

鎮守府の法的位置付けは鎮守府条例第1条で規定されている。その内容は、鎮守府は「海軍港ニ置キ艦隊其他ニ属セザル艦船ヲ管掌シ水兵諸工火夫ノ練習及ヒ器石炭物品ノ貯蔵配賦並ニ艦船ノ製造修理等ニ關スル事務ヲ總理シ且ツ其ノ所在港内ヲ管轄守衛スル所」<sup>33)</sup>である。

鎮守府配置の理由と目的について次のとおりである。鎮守府は「出師ノ準備、軍港ノ防御、軍艦ノ防御、管海ノ警備、軍艦兵器ノ製造修理、兵員ノ徴募訓練」<sup>34)</sup>などを掌る機関であり、いわば海軍の城郭というべき組織である。

このように、鎮守府の目的は鎮守府条例に根拠を求められるが、各鎮守府の個別の役割は条例からは示されていない。各鎮守府の役割を知るうえで重要な視点は、地政学上の観点である。当時の明治政府の考え方は伊藤博文が記した兵制資料から読み解くことができる。このなかで、伊藤は各鎮守府の性格、役割を次のように考えている。

横須賀鎮守府は「恰モ帝国ノ中央ニ位シ、鞏固ノ下ニ近接シ、実ニ咽喉ノ要地タリ。然レドモ海灣廣潤ニシテ防禦上不利シノ点多シ。故ニ一層其兵備ヲ嚴重ニスベキハ固ヨリ言フ俟タザル所ナリ。且該軍港ハ創立ノ久キ海軍ノ基礎タル造船所ノ構成モ累々備レルヲ以テ、将来益々造船業ノ進歩ヲ図リ兼ネテ出師準備ノ規模ヲ大シニ、兵員ヲ教育訓練スルノ地ト為スヲ以テ目的」とし、国防上の観点からは適していないが、日本の中央に位置することで鎮守府の中でも中心的位置にある

ことを示している。この中心的な位置付けの下で、横須賀鎮守府は海軍全般、特に海軍教育を施す場所としての適性が示されている。

呉鎮守府は「海勢深奥ニシテ独り佐賀関海峡ハ防御上欠点多シト雖ドモ、東西ニ紀淡海峡馬関海峡ノ天険ヲ有シ、(中略)有事ノ日ト雖モ容易ニ敵襲ヲ受クルノ虞レナク、実ニ安全無比ノ地タルヲ以テ、帝国海軍第一ノ製造所ヲ設ケ」とし、立地場所としては欠点があるが、敵からの攻撃を受ける恐れがなく、艦船建造場所としての適性が示されている。

佐世保鎮守府は「最モ枢要ノ位置ニシテ、(中略)支那及欧州諸国ト事ヲ生ズルハ必ず此方面ニ在ルコトヲ断言スベシ。故ニ該鎮守府ニ在テハ専ラ出師準備ノ規模ヲ大ニシ、造船業ノ如キハ長崎ニ製造所アルヲ以テ左ノミ之ヲ拡大ニセザルモ可ナルベシ。若シ夫レ位置ノ選定ニ至ルハ九州ノ全土港灣固ヨリ多シト雖モ佐世保ヲ措テ他ニ軍港ニ適スル地アルヲ認メズ」として、中国、欧州諸国との戦争を見据えての軍港としての適性が示されている。

舞鶴鎮守府は「舞鶴室蘭ノ両軍港ハ将来等シク鎮守府ノ設置ヲ要スル所ニシテ、其必要ハ即チ主トシテ露国ニ対スルノ戦略上ニアリ」とされた。日本海側における重要な拠点として位置付けられ、舞鶴、室蘭の鎮守府があれば艦隊の運動において利便を増すとともに、両鎮守府がなければ休養するのにも佐世保か横須賀に退かなければならないとし、地理的重要性が示されている<sup>35)</sup>。

鎮守府が設置された当時の対外情勢に鑑み、明治政府は中国大陸に進出した欧州諸国、ロシア、中国の清王朝を念頭に、鎮守府設置の場所選定を行っていたことがわかる。また、その軍備では海軍艦船運用が鍵となっていることも読み取れる。将来的な構想の中では、海軍教育を施す横須賀において中枢的機能を持たせ、艦船整備、造船については呉を中心に体制を整え、艦船の外洋進出では佐世保を前線基地として役割づけており、舞鶴については対外的な抑えとともに他鎮守府艦船の停泊場所としての役割を持たせていることがわかる。

### (3)横須賀、呉、佐世保、舞鶴の各鎮守府概要

1901(明治34)年当時の4鎮守府の組織を比較したものが次の表2である。呉、佐世保両鎮守府開設前は、その役割が横須賀鎮守府への一極集中状態であったが、4鎮守府時代になると、いずれの鎮守府においても人員数では平準化している。1884(明治17)年横須賀鎮守府開設以来、横須賀鎮守府の担う役割は大きく、日本全国を管轄する状況であったが、この4鎮守府体制が成立後、横須賀鎮守府の負担は軽減され、それぞれの鎮守府が地域の特性を生かした役割を担っていく。

表 2 1901(明治 34)年頃の鎮守府の組織表

鎮守府名		横須賀	呉	佐世保	舞鶴
設置決定年		1884(明治17)	1886(明治19)	1886(明治19)	1889(明治22)
設置年月		1884(明治17)	1889(明治22)	1889(明治22)	1901(明治34)
組織		参謀部 軍医部 主計部 造船部 兵器部 建築部 軍法会議 監獄署	参謀部 軍医部 主計部 造船部 兵器部 建築部 軍法会議 監獄署	参謀部 軍医部 主計部 造船部 兵器部 建築部 軍法会議 監獄署	参謀部 軍医部 主計部 造船部 兵器部 建築部 軍法会議 監獄署
定員(人)	鎮守府	115	112	124	123
	海軍港務部	103	90	109	93
	予備艦部	27	27	27	27
	海軍造船廠	90	83	69	43
	海軍兵器廠	46		35	32
	海軍病院	88	84	84	78
	海軍需品庫	16	15	15	15
	海軍測器庫	7	7	7	6
	海兵団	640	650	556	545
	舞鶴水雷団				442

(注) 組織、定員は舞鶴鎮守府設置後の 1901 年(明治 34 年)当時。

(資料) 舞鶴市史編さん委員会編 1978、『舞鶴市・通史編(中)』、舞鶴市役所:520-537。

(出所) 海軍省 1940、『海軍史制度沿革巻十』、海軍省。

鎮守府の役割は前述のとおり、所轄海軍区の防備、所属艦艇の統率・補給・出動準備などであることから見れば、業務内容はどの鎮守府も大差ない。業務運営を行う上で必要となる人員数が同じ程度であれば、鎮守府相互に差をつける必要はなくなる。

特異な事例として、舞鶴には鎮守府設置が決定する前から呉鎮守府管轄下の舞鶴海兵団があり、舞鶴鎮守府開設後もそのまま残される。また、舞鶴海軍造船廠が他の海軍造船廠に比べ人員が少ないのは、建造する艦船規模が当初から他の鎮守府よりも小さく構想されていたことによる。このような相違はあるが、どの鎮守府も機構的には平準化していることがわかる。

鎮守府の一部署である海軍造船廠は、その後海軍工廠へと改称されていく(第 3 章参照)。表 2 の人員数には海軍工廠の工員である職工数が含まれておらず、この部分において各鎮守府の配置人員数は異なってくると考えられる。

旧海軍は機構的には各鎮守府に同じ機能を持たせているが、その役割が違っていたことは前述のとおりである。鎮守府組織が開設されて以来、対外情勢、国内情勢における変化は絶えず起こり、その状況に応じた鎮守府の役割も変化していく。

鎮守府開設後、軍港都市における地域構造は、急激な人口流入、市街地の拡大、多産業の隆興と変化し、都市機能が拡大していく。鎮守府という中心的位置付けとなる組織が地域に与えた影響は大きく、鎮守府が中心的都市機能として存在していた事は軍港都市にとって大きな特徴である。

このように、鎮守府設置の意義について考察したが、ここで各鎮守府の概要について考察する。

### ① 横須賀鎮守府

横須賀鎮守府の開設は1884年(明治17年)で、4軍港の中でも一番早い。開設年は横浜の東海鎮守府が横須賀に移設された年であり、この移設を持って横須賀鎮守府の開設とされる。鎮守府設置前の横須賀には明治維新後、すでに海軍関係の諸施設が建設されていた経緯がある。

当時の工部省管轄の横須賀製鉄所は1871年(明治4年)、その名称を横須賀造船所とする(第3章図1参照)。この製鉄所は造船目的で設置されたものである。そのほかに兵学寮分校、水兵屯集所、浦賀水兵屯集所、浦賀仮病院、海軍病院などが横須賀、浦賀周辺に設立される<sup>36)</sup>。

横須賀は海軍機能の集中により中枢的位置付けの確立を見るが、横須賀鎮守府の重要性は首都に一番近い防禦拠点に立地する点にある。横須賀港は港口が東京湾奥の北側に向けて開いており、太平洋側からは港湾が見づらい地形構造であるため、敵からの攻撃を受けにくい地理的条件を持っている。

外洋出撃という点では適した立地とは言えず、このことが防御に欠点があるとされるところである。港湾機能は他港との比較において、特に優れていたという訳ではない。しかし海軍基地を構築するにあたって、横須賀は日本で最も港湾整備が進んでいる横浜の近接地点であること、浦賀を含め海軍の基地化の素地がすでにできていたこと、製鉄所が横須賀にあったことが総合的に評価され、横須賀への鎮守府設置となったと思われる。

横須賀鎮守府の特徴は、4鎮守府体制後においても中心的地位を持っていたことがあげられる。日露戦争までの艦船建造では、横須賀は明らかに中心である。しかし、呉、佐世保両鎮守府の開庁は横須賀鎮守府の負担を少なくし、艦船建造の役割も相対的に低下し、各鎮守府が組織的に平準化していく事情が見られる。

一方で、艦船建造能力の向上に伴い、操船する士官、下士官養成は急務となる。そうした士官、下士官の養成、教育にあたったのが横須賀である。横須賀には海軍機関学校(明治44年設立)、海軍砲術学校(明治44年設立)、海軍水雷学校(明治40年設立)、海軍通信学校(昭和5年設立)、海軍航空学校(大正2年、横須賀鎮守府所管の予備艦で開設)、海軍工機学校(明治40年設立)などの教育機関があり<sup>37)</sup>、海軍を担う諸教育がこれらの機関で実施される。

また、第1次世界大戦後の1912(大正元年)、横須賀に海軍航空隊が作られる。この航空隊の基地として、追浜(横須賀)飛行場が整備され、航空術学生や練習生の教育あるいは航空術に関する研究実験が行われている<sup>38)</sup>。

1901(明治34)年の舞鶴鎮守府開設により4鎮守府体制がとられて以降、横須賀鎮守府の果たす役割は変化し負担軽減が見られることは前述のとおりである。一方で横須賀鎮守府が海軍運用の中心的地位であることには変化がない。また、第一次世界大戦後、航空機の性能が向上し日本においても製造されるようになると、1916(大正5)年日本最初の海軍航空隊が横須賀の追浜に開設され<sup>39)</sup>、横須賀は海軍航空隊の中心地ともなっていく。

## ② 呉鎮守府

呉鎮守府は第二海軍区軍港として1886年(明治19年)に鎮守府設置が決定し、1889年(明治22年)に開設する。呉鎮守府の特徴は造船部門にある。呉鎮守府は「呉鎮守府ハ専ラ製造ノ事ヲ主トシ出師準備ノ規範ハ稍々少ナルヲ期シテ可ナルベシ。又該鎮守府ノ管區ハ海峡多クシテ航海練習ニ便ナラズ」<sup>40)</sup>として、呉は兵員の航海訓練には不向きとされるものの、海軍の一大造船地と位置付けられている。

呉鎮守府は地理的には瀬戸内海の内陸であり、港は遠浅で水深が浅く、軍港としての適性は十分とは言えないものの、内陸の奥まった場所にあることで敵からの攻撃の懸念がないことと、鎮守府管轄の造船部、後の呉海軍工廠建設のための広大な用地が分布していたことが鎮守府の候補地として最も評価された点である。敵攻撃からの防禦という点では、呉鎮守府が開設された1889(明治22)年当時は航空戦の概念はなく、もっぱら軍艦による戦闘が想定されていたことも理由としてあげられる。

## ③ 佐世保鎮守府

佐世保鎮守府は第三海軍区として1886年(明治19年)に鎮守府設置が決定し、1889年(明治22年)、呉鎮守府と同年の開設となる。前述のとおり、佐世保港が大規模の改修を行わなくても、

艦船停泊に適した地形になっていること、佐世保港周辺には広く分布する炭田、長崎に近いことが軍港決定の要因になる。

佐世保鎮守府は、日清戦争、日露戦から太平洋戦争までの期間、艦船の出師地としての役割を担う。佐世保海軍工廠ではもっぱら艦船修理が多く、新規造船においても戦艦等大型艦船の建造は見られない。この理由は大型艦船の建造は長崎造船所に任せるとの方針があったことが考えられる。しかし、太平洋戦争終戦までに建造した艦船数は他の鎮守府と大きな相違はない(第3章表3参照)。さらに、鎮守府の機構あるいは規模も他の鎮守府と変わらないものである(前掲表2参照)。

佐世保鎮守府の役割も、昭和前期においては変化がある。それまでは中国大陸はもちろんのこと、東南アジア方面への出師拠点でもあったが、戦地拡大とともに航空機登場による戦争形態の変化により、補給基地の性格を色濃くしていくことになる。

#### ④ 舞鶴鎮守府

舞鶴鎮守府は他の3軍港と違う側面を持つ。舞鶴への鎮守府設置決定が1889(明治22)年のことであり、舞鶴鎮守府開設は日露戦争直前の1901(明治34)年である。鎮守府設置決定から開設までに12年の歳月を要している。一方、横須賀を始め、呉、佐世保の3鎮守府には、鎮守府体制の早急な確立を求められていた事情がある。その理由として次の2点があげられる。

第1の理由は、舞鶴鎮守府の必要性は明治期の早い段階から指摘されており、呉、佐世保両鎮守府開設時に舞鶴への鎮守府設置が決定しているが、実際の舞鶴鎮守府建設は後回しにされている。その背景には日本政府が対外情勢で危機感を抱いており、当面3鎮守府体制の早期確立が優先事項となっていたことが推測できる。舞鶴鎮守府の建設用地確保も多大であり<sup>41)</sup>、海軍省がすぐには用地買収に取りかかろうとはしなかったことも開設が遅れたことがあげられる<sup>42)</sup>。

第2の理由は、鎮守府が開設されてから22年後の1923(大正12)年、一度鎮守府が閉庁され要港部として組織縮小が行われた経緯を持つ。鎮守府から要港部への組織改編にあたり、海軍工廠も海軍工作部となり大幅な規模縮小をみることにある。

この舞鶴鎮守府の要港部への転換の背景には次のことがある。第一次世界大戦後、各国では海軍の拡張、艦艇の建造能力における格段の向上をみる。日本は八・八艦隊と呼ばれる拡張建艦計画を発表するが、このことは世界各国、特にアメリカ合衆国に大きな脅威をもたらすものとなる。

その後、1921(大正10)年にアメリカ主導によるワシントン軍縮会議が開催され<sup>43)</sup>、日本も軍縮条約締結に至る。この条約の主たる内容は各国の主力艦の建造制限を行うものであり、この条約締



結により、日本は艦艇配備計画が根本から見直しされることになる。これにより、艦艇配備とともに海軍予算の大幅な縮小が行われ、軍縮の実施と経費削減のために舞鶴は鎮守府としての規模の維持ができなくなる<sup>44)</sup>という事情によるものである。

その後、日本の満州進出を始めとした軍事拡大政策は国際的な非難を受けることになる。この間、1927(昭和2)年ジュネーブ、1930(昭和5)年ロンドンと、新たな軍縮に関する国際会議の相次ぐ開催においても軍縮条約妥結までには至っていない。1934(昭和9)年には、日本はワシントン条約を廃棄し、1936(昭和11)年にはロンドン軍縮会議から脱退することになる。

ワシントン軍縮条約での拘束から解放されたことで、日本は軍備拡大へと進み(表3参照)、国際社会の中で孤立する道を進むことになる。表3ではこの時期における海軍予算が国家予算に対しての割合を示しているが、1936年にはすでに、国家予算の4分の1が海軍予算である。こうした状況の中に、1939(昭和14)年第2次世界大戦が勃発し、同年、舞鶴は再び鎮守府として組織の規模を拡大することになる。

この舞鶴鎮守府の任務は艦隊基地のある軍港の警備と、担当海面の日本海一帯とそれに連なる沿岸防衛にある<sup>45)</sup>。

舞鶴鎮守府は、国内事情と国際情勢に翻弄された鎮守府である。鎮守府開設初期においては、日本の当面の敵はロシアである。そのため、舞鶴鎮守府の必要性は他の鎮守府よりも大きかったと推測できる。荒天が多い日本海における数少ない艦船停泊の適地であることは、軍港としての適性を持ち合わせていることを示している。しかし、日露戦争後の対外情勢ではアメリカを含む欧米諸国が対峙する国になっていくに従い、昭和期における舞鶴鎮守府は軍事上の問題よりも政治上の問題が優先されてきた海軍機関となっていくことが、鎮守府の歴史的経過で示される。

表 3 昭和初期における海軍予算

(単位:千円)

年度	国家予算(A)	海軍予算(B)	比率(A/B)
1926(昭和元)	1,666,775	239,646	14.4%
1927(昭和2)	1,759,317	256,408	14.6%
1928(昭和3)	1,856,638	270,869	14.6%
1929(昭和4)	1,773,567	269,117	15.2%
1930(昭和5)	1,828,129	278,079	15.2%
1931(昭和6)	1,497,905	211,887	14.1%
1932(昭和7)	2,091,400	314,550	15.0%
1933(昭和8)	2,310,504	403,771	17.5%
1934(昭和9)	2,223,776	489,148	22.0%
1935(昭和10)	2,215,414	529,784	23.9%
1936(昭和11)	2,417,648	582,583	24.1%
1937(昭和12)	2,981,691	683,958	22.9%

(出所) 海軍歴史保存会編 1995、『日本海軍史第三巻』、海軍歴史保存会:378 表 2。

### 第 3 節 小括

本章では、日本における旧海軍鎮守府の概要を示した。ここでの論述にあたり、軍港都市の構造把握においては、鎮守府の地理的分布、歴史、機構、特徴が重要となることに留意した。

この中で、内地では横須賀、呉、佐世保、舞鶴の 4 都市に鎮守府が設置される。これは、日本の周囲を 4 つの海軍区、時代によっては 5 海軍区の時期も見られるが、それぞれの海軍区に 1 箇所設置されたことによる。

こうした地理的分布を捉えた中で、4 鎮守府の特徴をそれぞれ示した。横須賀は海軍の中核的な位置付けの下に設置された鎮守府であり、呉は造船建造の拠点として設置された鎮守府であり、佐世保は前線基地として任務を持つ鎮守府であり、舞鶴は日本海側におけるロシア抑制のために設置された鎮守府であることがわかった。

これらの考察から、本章では鎮守府は地理的に異なる場所での立地、また鎮守府開設の経緯が異なるため、鎮守府の役割もそれぞれ異なることが示された。

(注)

- 1) 落合弘樹 2018、「廃藩置県・秩禄処分」『明治史講義【テーマ編】』、筑摩書房:62-63。ここでは、明治政府は1870(明治3)に「藩制」を公布するが、その内容の一つとして、藩高の9%を海陸軍費にあて、そのうち4.5%は海軍費として政府に上納すると記されている。
- 2) 田中宏巳 2017、『横須賀鎮守府』、有隣堂:12。田中はこの中で、陸軍軍人は自分たちが存在すれば十分で、海軍などいらないと考えるものが多かったと紹介している。
- 3) 海軍大臣官房編 1939、要港部条例『海軍制度沿革卷三』、海軍省:1348。これによれば要港部の司令官は「鎮守府司令長官ニ隷シ」とあり、要港部司令官が鎮守府司令長官の配下にあることが規定されている。
- 4) 海軍大臣官房編 1939、要港部条例『海軍制度沿革卷三』、海軍省:1348。海軍は当初1889(明治22)年に全国で11港に要港部を設けることを内定していた。その後内定地の取り消しや新たな候補地の追加で、12港が対象とされた。ただ、実際に要港部ができたのは竹敷(長崎県対馬)と大湊(青森県)の2箇所だけである。
- 5) 要港部を規定する要港部令の改正を受け、1900(明治33)年から要港部司令官は鎮守府司令長官からの隷属から排されるなど要港部の権限が強化され、鎮守府と要港部の関係はその後変化していく。
- 6) 坂根嘉弘 2016、要港部と地域社会、坂根嘉弘編『軍港都市史研究VI要港部編』、清文堂出版:5。
- 7) 鎮守府条例(明治22年制定)では、第2条に「鎮守府ヲ置ク港ヲ軍港トシ海軍ニ於テ守備スル地ヲ要港トス」(海軍大臣官房編 1889、『海軍制度沿革卷三』、海軍省:15)とし、軍港、要港を位置付けしている。
- 8) 海軍大臣官房編 1889、『海軍制度沿革卷十五』、海軍省:11-55などから軍港としての境界域を明示し、海軍の管轄区域を明確に示している。
- 9) 横須賀市編 2014、『新横須賀市史通史編近現代』、横須賀市:254-258。海軍助成金とは、1923(大正12)年に設けられた海軍からの交付金の事である。軍港都市では、固定資産税収が見込めない海軍工廠はじめ国所有の施設が多く、税収不足で悩まされていた。海軍からの交付金という形で軍港都市が要望していたものである。
- 10) 坂根嘉弘 2016、要港部と地域社会、坂根嘉弘編『軍港都市史研究I舞鶴編』、清文堂出版:14。坂根は海軍による強引な介入例を明らかにしている。1943(昭和18)年、舞鶴では鎮守府その他海軍の主要施設が立地した中舞鶴、東舞鶴の両市と、旧城下町の旧舞鶴市では合併に対する立場が反対であった。海軍は戦時体制を強化するため一つの舞鶴市が必要であることをこの3市に強く要請し合併工作を行う。その結果、いわゆる「大合併」が実現した経緯がある。
- 11) 坂根嘉弘 2016、要港部と地域社会、坂根嘉弘編『軍港都市史研究VI要港部編』、清文堂出版:14。
- 12) 呉市史編纂室編 1964、『呉市史第三卷』、呉市役所:36。
- 13) 呉市史編纂室編 1964、『呉市史第三卷』、呉市役所:34-35。
- 14) 樺山資紀「甲號西海鎮守府及艦隊屯集場ヲ設置スヘキ意見書」『樺山資紀関係文書』(国会図書館憲政資料室所蔵)。樺山はこの意見書において石炭の産地が適攻略の企てる要地であり、肥前地方が日本の倉庫である旨記している。
- 15) 樺山資紀「甲號西海鎮守府及艦隊屯集場ヲ設置スヘキ意見書」『樺山資紀関係文書』(国会図書館憲政資料室所蔵)。
- 16) 伊藤博文編 1970、「鎮守府配置ノ理由及目的」『秘書類纂(第10巻)＜明治百年史叢書第119巻＞(復刻版)』、原書房:12。
- 17) 横須賀市編 2014、『新横須賀市史通史編近現代』、横須賀市:138-140。
- 18) 海軍大臣官房編 1929、『海軍制度沿革卷三』、海軍省:1、田中宏巳 2017、『横須賀鎮守府』、有隣堂:15。

- 19) 横須賀市編 2006、『新横須賀市資料編近現代 I』、横須賀市:622。
- 20) 横須賀市編 2014、『新横須賀市史通史編近現代』、横須賀市:141。
- 21) 田中宏巳 2017、『横須賀鎮守府』、15 頁、有隣堂。
- 22) 新村出編 2008、『広辞苑第六版』、1847 頁、岩波書店。
- 23) 海軍大臣官房編 1939、「鎮守府」『海軍制度沿革卷三』、海軍省:1。
- 24) 海軍大臣官房編 1939、「鎮守府」『海軍制度沿革卷三』、海軍省:1。
- 25) 1882 年当時は、第 3 海軍区として伊万里港が候補とされていた。
- 26) 海軍大臣官房編 1939、「鎮守府条例(明治 22 年)」『海軍制度沿革卷三』、海軍省:15。
- 27) 杉田定一 ウィキペディア、<https://ja.wikipedia.org/wiki/>(最終閲覧日:2021 年 12 月 10 日)。  
衆議院議長などを歴任した明治期の政治家。
- 28) 田中宏巳 2017、『横須賀鎮守府』、有隣堂:17-18。なお、原典は『海軍改革建議案(國學院大學梧陰文庫所蔵)』。
- 29) 伊藤博文編 1970、「鎮守府配置ノ理由及目的」『秘書類纂(第 10 卷) <明治百年史叢書第 119 卷>(復刻版)』、原書房、15。
- 30) 海軍大臣官房編 1939、「鎮守府条例(明治 22 年)」『海軍制度沿革卷三』、海軍省:18。
- 31) 佐世保市史編さん委員会編 2002、『佐世保市史軍港篇上巻』、佐世保市:284。
- 32) 伊藤博文編 1970、「鎮守府配置ノ理由及目的」『秘書類纂(第 10 卷) <明治百年史叢書第 119 卷>(復刻版)』、原書房:13。
- 33) 海軍大臣官房編 1939、「鎮守府條例(明治 17 年)」『海軍制度沿革卷三』、海軍省:7。
- 34) 伊藤博文編 1970、「鎮守府配置ノ理由及目的」『秘書類纂(第 10 卷) <明治百年史叢書第 119 卷>(復刻版)』、原書房:13-16。
- 35) 伊藤博文編 1970、「鎮守府配置ノ理由及目的」『秘書類纂(第 10 卷) <明治百年史叢書第 119 卷>(復刻版)』、原書房:15。
- 36) 横須賀市編 2014、『新横須賀市史通史編近現代』、横須賀市:142。
- 37) 横須賀市編 2014、『新横須賀市史通史編近現代』、横須賀市:625-628。
- 38) 横須賀市編 2014、『新横須賀市史通史編近現代』、横須賀市:399-400。
- 39) 横須賀市編 2014、『新横須賀市史通史編近現代』、横須賀市:399-400。
- 40) 伊藤博文編 1970、「鎮守府配置ノ理由及目的」『秘書類纂(第 10 卷) <明治百年史叢書第 119 卷>(復刻版)』、原書房:14-15。
- 41) 舞鶴鎮守府用地買い上げでは、83 町 5 反 8 畝 20 歩とされている。
- 42) 舞鶴市史編さん委員会編 1978、『舞鶴市史・通史編(中)』、舞鶴市役所:418-449。
- 43) ワシントン軍縮条約の内容は、アメリカの提案によって、主力艦の建造計画は実行中、未着手を問わず、すべてこれを放棄し、老齡旧式艦の一部を廃棄し、併せて主力艦のトン数に応じ補助艦艇の縮小を行う内容である(出典:舞鶴市役所編 1979、『舞鶴市史・通史編(下)』、舞鶴市役所:11-17)。
- 44) 舞鶴市史編さん委員会編 1979、『舞鶴市史・通史編(下)』、舞鶴市役所:16。
- 45) 舞鶴市史編さん委員会編 1979、『舞鶴市史・通史編(下)』、舞鶴市役所:687。

## 第3章 軍港所在都市における海軍工廠

### 第1節 日本における海軍工廠の地理的考察

#### (1) 海軍工廠の沿革

海軍工廠は旧日本海軍の艦船建造、艦船修理、兵器製造、航空機製造など軍用物資の製造のために設けられた海軍の工場である。この海軍工廠は鎮守府の監督下にあり、太平洋戦争終戦時までに全国で14箇所設置された。

この海軍工廠の起源は江戸期に遡る。1853(嘉永6)年、ペリー率いるアメリカ東インド艦隊の浦賀寄港を契機として、旧江戸幕府はそれまでの鎖国政策を改めて開国へと進む。同時期に、幕府はオランダに軍艦、兵器を注文し、海軍力の整備に乗り出す。もともと江戸幕府では、1635(寛永12)年の武家諸法度により、大型船の建造が禁止されていた事情がある。これは西国大名の軍事力を削ぐためのものであり、そのため江戸期においては大型船建造の歴史が見られない。しかし、このペリー来航は日本の海軍力増強を図る転機となるものとして捉えることができる。

海軍工廠は製鉄所を起源とする(図1参照)。図1は海軍工廠設立の系譜である。1855(安政2)年に、江戸幕府により長崎海軍伝習所が作られ、洋式の海軍教育が行われる。その後の長崎製鉄所の前身となる長崎鋳鉄所<sup>1)</sup>の開設を見る。長崎鋳鉄所開設から9年後の1866(慶応)年には、後の横須賀造船所となる横須賀製鉄所が開設される。長崎製鉄所や横須賀製鉄所は製鉄よりも軍艦の修理が主であったといわれる。

横須賀製鉄所は船渠、船台、鍛冶所などを備えた船の建造修理に関係する工場であり、製鉄所との名称ではあるが、軍艦の建造修理を行う実質的な造船所であった<sup>2)</sup>。

本格的な大型艦船建造が行われるのは日露戦争後の1906(明治39)年のことである<sup>3)</sup>。日露戦争を機に、それまでのフランス、イギリスなどからの外国製艦船購入から国産化へと方向転換する。これに伴い、横須賀海軍工廠では大型船渠が完成し、大型艦船の建造が可能となる。

鎮守府設立当時は、鎮守府の直轄組織としての造船部が設けられていた。1897(明治30)年の鎮守府条例改正により、新たな鎮守府所管の組織として海軍造船廠が設立される。これは海軍造船廠条例制定によるものだが、千田(2018)は従来の造船部時代との違いを、「造船部が鎮守府司令長官の直轄組織であったのに対し造船廠は監督を受けるが、実質的には独立した組織として扱われることになったものと思われる」<sup>4)</sup>とする。千田が推測するように、組織上の相違については、艦船建造を独立した機関で行うことが、その後の艦船建造に大きな成果を残すと考えられる。

年次		造船部門	兵器部門	備考
西暦	和暦			
1866	慶応2	横須賀製鉄所開設 ↓ (幕府所管)		長崎鎔鉄所開設(安政4) (後の長崎製鉄所) ↓
1868	明治元		兵器司設置 ↓	
1869	明治2	横須賀造船所(大蔵省所管) ↓	武庫司設置 ↓	長崎造船所(大蔵省所管) ↓
1871	明治4		海陸軍造兵司設置 ↓	(工部省管轄)
1872	明治5	(工部省所管) ↓ (海軍省所管)		兵部省廃止
1873	明治6			神戸鉄工所開設 (後の小野浜海軍造船所)
1875	明治8		兵器製造所設置 ↓	
1884	明治17			横須賀鎮守府開設 小野浜海軍造船所開設
1886	明治19	横須賀鎮守府造船部 ↓	海軍兵器製造所設置 ↓	鎮守府に造船部設置 鎮守府に兵器部設置
1889	明治22		海軍造兵廠設置 ↓	呉鎮守府開設 佐世保鎮守府開設
1897	明治30	海軍造船廠設置 ↓		
1900	明治33		海軍兵器廠設置 ↓	
1901	明治34			舞鶴鎮守府開設
1903	明治36	海軍工廠設置 (海軍造船廠、海軍兵器廠併合)		

図1 海軍工廠の沿革

(注) 明治17年海軍に買収された小野浜海軍造船所は、明治26年呉鎮守府造船支部となる。

(出所) 海軍省大臣官房 1939,『海軍制度沿革巻三』、海軍省:263-30、千田武志 2018、『呉海軍工廠の形成』、錦正社:516-573、瀬野精一郎・新川登亀男・佐伯弘次・五野井隆史・小宮木代良 1998,『長崎県の歴史』、山川出版社:297を基に著者まとめ。

ただ、この組織が独立した背景には、日清戦争後の海軍力の増強、特に艦船建造の能力向上急務であり、そのことが独立した機構につながったものであることは容易に推測できる。

その後 1897(明治 30)年、海軍造船廠は海軍工廠に改称される。海軍工廠では工廠長が鎮守府司令長官の監督下にあることは海軍造船廠と同じであるが<sup>5)</sup>、実質的に鎮守府から独立した機関となる。この組織改編には体制強化の意味があり、戦争遂行能力の向上にあることがわかる。

さらに 1903(明治 36)年、造船造兵の両廠を合併して一つの機関にした主旨は海軍省「海軍工廠制定ノ主旨」から見て取れる。それは、「事業ノ敏活ト経済ノ統一ヲ期スルニアル儀ニ候ヘハ諸般ノ事悉ク是ニ副ヘシムヘキ目的ヲ以テ取扱フヘキハ勿論各工場ノ如キ造船造兵ノ何レヲ選ハス同一種類ノ事業ヲナスモノハ差支無キ限り同一工場ニ於テスヘク廠舎倉庫其他諸建設物亦総テ此趣意於テ併用セサメラルヘキ儀ト御承知相成」<sup>6)</sup>ことである。このことから造船と造兵の両部門統合には経済的、効率的製造能力の向上を図り、体制の早期確立を目ざす明治政府と海軍の思惑がみられる。

明治末期には艦船建造の体制が確立し、本格的な艦船建造は第一次世界大戦(1914年)後の事である。その後艦船建造能力は向上し、竣工した艦船の中には欧米を凌駕する艦船も建造される<sup>7)</sup>ほど、技術水準が高まっている。

## (2) 海軍工廠の地理的所在

1903(明治 36)年から 1943(昭和 18)年にかけて日本で開設された海軍工廠は全部で 14 箇所ある(表 1、図 2 参照)。特に、明治期に開設された海軍工廠はすべて造船部門を備えている。

図 2 において海軍工廠の地理的分布を見ると、多くの海軍工廠は太平洋沿岸地域に立地している。さらに、各海軍工廠周辺には港湾が見られることから、工廠の開設場所は陸上交通、海上交通双方の発達した地域である。この物流に適した場所であることが、海軍工廠の立地を可能にした理由であることがわかる。特に大型製造物資の海上輸送が可能であることは重要な立地要因となる。

多賀城海軍工廠以外は東京より以西に立地する。これは鎮守府立地と同じ構図であるが、海軍工廠が鎮守府の監督下にあることから、ほとんどの海軍工廠が鎮守府周辺あるいは近隣に工場を構えていることがわかる。

さらに特徴としてあげられることは、表 1 のとおり横須賀鎮守府管轄下にある海軍工廠が多い。これは鎮守府の役割との関係で考えることができる。横須賀鎮守府の役割はすでに第 2 章で述べたところであるが、横須賀鎮守府は海軍の中心的機関として海軍全般の仕事を担当している経緯が

ある。海軍工廠についても、あらゆる艦種を始め、大正期に発達した航空機製造やレーダーなどの最新兵器など、海軍が装備保有するほとんどの業務を横須賀海軍工廠が担っていた点においてその特異性を見出すことができる。

また、海軍工廠の地理的分布をみると、多賀城海軍工廠を除けば、ほとんどの海軍工廠は関東以南に立地する。戦後太平洋沿岸に工業地帯が形成されるが、海軍工廠の分布はこの工業地帯と重なる。このことから、戦後の重化学工業の発展には海軍工廠の技術の継承が行われていたと考えられる。

横須賀海軍工廠の中心的位置付けとともに、呉海軍工廠においては大型艦船を主に艦船建造が行われる。呉への鎮守府設置理由では、鎮守府機能というよりも艦船建造のための造船所用地の確保が一番重要な点としてあげられる。これに対応できる広大な用地が呉にはあり、大規模な用地買収が行われている(第4章参照)。

表1 旧海軍工廠一覧

海軍工廠名	設置年	所在地	管轄鎮守府	主な製造種別
横須賀海軍工廠	1903(明治36)	神奈川県横須賀市	横須賀	艦船
呉海軍工廠	1903(明治36)	広島県呉市	呉	艦船
佐世保海軍工廠	1903(明治36)	長崎県佐世保市	佐世保	艦船
舞鶴海軍工廠	1903(明治36)	京都府舞鶴市	舞鶴	艦船
広海軍工廠	1923(大正12)	広島県呉市	呉	航空機
豊川海軍工廠	1939(昭和14)	愛知県豊川市	横須賀	機銃、弾丸
光海軍工廠	1940(昭和15)	山口県光市	呉	砲熕、製鋼、爆弾
鈴鹿海軍工廠	1943(昭和18)	三重県鈴鹿市	横須賀	機銃、弾丸
相模海軍工廠	1943(昭和18)	神奈川県寒川町	横須賀	化学兵器
沼津海軍工廠	1943(昭和18)	静岡県沼津市	横須賀	レーダー、航空用無線機
川棚海軍工廠	1943(昭和18)	長崎県川棚町	佐世保	魚雷
多賀城海軍工廠	1943(昭和18)	宮城県多賀城市	横須賀	機銃、弾丸
高座海軍工廠	1944(昭和19)	神奈川県座間市	横須賀	航空機
津海軍工廠	1944(昭和19)	三重県津市	横須賀	航空機

(注) 複数の工場を持つ海軍工廠は主たる所在地に統合し一つとした。

(注) 所在地は1945(昭和20)年の終戦時の市町村名とした。

(出所) 杉野窓明 2015、『旧軍用地転用史論上巻』、文理閣:39-40、呉市史編纂委員会編 1988、『呉市史第六巻』、呉市役所:535-558、多賀城市教育委員会編 2015、旧多賀城海軍工廠の調査。多賀城市文化財調査報告書、第124集、多賀城市教育委員会:9-10、佐世保市史編さん員会 2004、『佐世保市史軍港編上巻』、佐世保市:433-439をもとに著者まとめ。



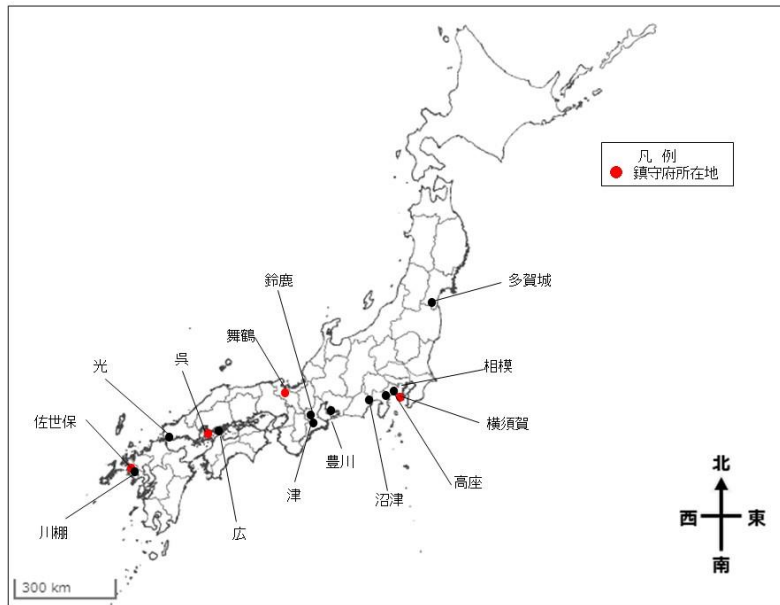


図2 旧海軍工廠分布図

(出所) 表1と同じ。

### (3)海軍工廠の機構

前述のとおり、軍港都市の海軍工廠は鎮守府管轄の海軍造船廠から独立した機関として、1903(明治36)年開設される(図1参照)。表2は1938(昭和13)年における鎮守府所在地の海軍工廠組織表である。この組織表は工廠発足時から大きな変化はない。この中では、呉海軍工廠の規模が大きいのが見て取れる。主に大型艦船の建造を行っているが、それ以外にも兵器製造が行われていることが機構から読み取れる。さらに、艦船の大砲部分にあたる砲煩は呉海軍工廠だけの製造である。このことから、呉海軍工廠の位置付けが見えてくる。

横須賀海軍工廠は造船部に加え、航空機発達による航空機実験部、光学実験部などを設けているのが、他の海軍工廠にない特徴である。横須賀海軍工廠では、航空機時代に対応するための組織が先駆けて構築されている。

表2 1938(昭和13年)における海軍工廠の機構表

工廠名	横須賀	呉	佐世保	舞鶴
機構	総務部 造船部 造機部 光学実験部 機雷実験部 通信実験部 航空機実験部 航空発動機実験部 機関実験部 会計部 医務部	総務部 造兵部 砲煩部 火工部 水雷部 電気部 造船部 造機部 製鋼部 潜水艦部 砲煩実験部 魚雷実験部 電気実験部 造船実験部 製鋼実験部 会計部 医務部	総務部 造兵部 航空機部 造船部 造機部 会計部 医務部	総務部 航空機部 造機部 機関実験部 機関研究部 会計部 医務部

(出所) 海軍省大臣官房編 1939、『海軍制度沿革巻三』、海軍省:307。

## 第2節 海軍工廠と地域産業

### (1) 海軍工廠の特徴

海軍工廠は、図1でみたようにその製造組織が造船と兵器の2つの系統から成り立つ。海軍工廠の主たる業務は艦船建造と銃・砲弾などの兵器製造である。軍港都市の海軍工廠は主に造船系統であるが、呉だけは他の軍港都市には見られない兵器部門の工場をも併せ持つ特徴がある。

これは旧海軍が呉鎮守府開設にあたり、造船、造兵を見込んだ整備計画を作成したことによる。これを裏付けるものとして、工廠成立過程において、兵器部門の工場である呉兵器製造所が造船廠に組み入れられた事情がある<sup>8)</sup>。

海軍工廠は、軍港を中心とした艦船建造を担う艦政本部系と海軍機製造を担う航空本部系に分けられる。艦政本部関係の工廠は、航空本部系である高座、津以外の海軍工廠が該当し、旧軍港都市に置かれた横須賀、呉、佐世保、舞鶴の各海軍工廠が代表的な工場である。

横須賀を始め4軍港都市の海軍工廠は艦船建造が主であるのに対して、大正期以降に開設された海軍工廠は造船以外の製造を主としている。1912(明治45)年海軍では、外国製飛行機による初飛行に成功して以来<sup>9)</sup>、航空機製造が行われるようになる。これは戦争形態が艦船主体の戦術から航空機を伴った戦術へと時代的变化があることによる。広海軍工廠開設以降は、海軍工廠の製造内容が戦時下の軍装備に必要な銃、弾丸、航空機を中心としたものとなり、造船を主とする

初期の海軍工廠とは性質を異にする。また、これらの海軍工廠の開設年は、横須賀を始めとする4海軍工廠とはかけ離れており、急ごしらえに短期間で開設された経過がうかがえる。

鎮守府所在地の海軍工廠も鎮守府の役割が相違するのと同じように、工廠によって艦船の建造種類に相違が見られる(表3参照)。表3は海軍工廠ごとに建造した艦種別の数字である。

横須賀海軍工廠は戦艦、航空母艦を中心とするあらゆる種類の艦船建造、呉海軍工廠は戦艦、大型巡洋艦、潜水艦の大型艦船、特殊艦船の建造、佐世保海軍工廠は中・小型巡洋艦、駆逐艦、潜水艦の建造、舞鶴海軍工廠は駆逐艦、水雷艇の建造が主となっている<sup>10)</sup>。佐世保海軍工廠の場合、軍事物資の補給基地であることと、近隣の長崎造船所が大型艦の建造能力があることから他の海軍工廠より艦種の割り当てが軽減されていたことが考えられる。舞鶴では機動力が求められる艦船建造が数多く行われている。このように同じ海軍工廠でも役割の相違が見られ、それぞれの海軍工廠が地理的特性を生かす形で役割を求められていたことがわかる。

日本海軍の艦船はこの海軍工廠で建造されるほか、川崎造船所(神戸)、長崎造船所などの民間造船所でも委託建造されている。昭和期における建造トン数は全体で1,794,000トンであるが、そのうち海軍工廠で建造した量が737,800トン、民間造船所で建造した量が1,056,500トンで、その比率は前者が41%、後者が59%<sup>11)</sup>となり、民間造船所の役割が大きいことがわかる。この民間造船所での艦船建造の数量は多い背景には、海軍工廠の設備や技術力だけでは追いつかない実態があったものと考えられる。

表3 1903(明治36)年から1945(昭和20)年までの工廠別主要艦船建造実績

(単位:隻)

	戦艦 装甲巡洋艦	巡洋艦	航空母艦	駆逐艦	潜水艦	海防艦
横須賀海軍工廠	6	7	11	19	25	6
呉海軍工廠	9	5	7	7	46	
佐世保海軍工廠		11	2	21	35	5
舞鶴海軍工廠				60		3

(資料) 横須賀海軍工廠会編 1990、『横須賀海軍工廠外史』、横須賀海軍工廠会:72

-73。

(出所) 著者作成。

## (2) 海軍工廠と職工

鎮守府所在地の4海軍工廠の職工数は表4のようになる。この表から、1897(明治30)年各鎮守府造船部が造船廠へと組織拡大した時期において、呉、佐世保の職工数が増加したことがわかる。

また、海軍工廠となった1903(明治36)年には舞鶴を含め各鎮守府の職工が大幅に増加したことがわかる。

なお、海軍工廠職工数の補足では、市によっては海軍工廠の開設期から一貫した統計的数字を見出せない。そのため、表4では各市史などにより補完できた数字を記した。

1906(明治39)年の急激な職工数増加は、日露戦争の影響もあり、それまで外国製艦船に依存していた時期から自国での建造へと移行する。これに加え、表4の職工数から艦船建造の中心が呉に移っていくことが読み取れる。

主力艦の総トン数制限を盛り込んだ1922(大正11)年のワシントン条約、補助艦の総トン数制限を盛り込んだ1930(昭和5)年のロンドン条約により、海軍は艦船建造量を削減するが、この時期における職工数の減少が各工廠で見られる。

表 4 1989(明治 22)年から 1945(昭和 20)年にかけての海軍工廠職工数

(単位:人)

年度	横須賀	呉	佐世保	舞鶴	年度	横須賀	呉	佐世保	舞鶴
1889(明治22)	2,215	733	—	—	1923(大正12)	13,419	—	10,743	4,578
1893(明治26)	2,876	1,712	45	—	1924(大正13)	11,128	—	10,185	3,677
1896(明治29)	3,751	3,780	1,114	—	1925(大正14)	10,246	—	7,993	3,543
1899(明治32)	3,832	6,383	2,510	—	1926(昭和元)	10,059	17,772	7,846	3,420
1903(明治36)	6,551	12,847	4,288	774	1927(昭和2)	9,914	17,475	7,612	3,354
1904(明治37)	7,919	—	5,198	—	1928(昭和3)	10,273	—	7,414	3,313
1905(明治38)	10,940	—	6,139	—	1929(昭和4)	10,528	17,860	7,314	3,463
1906(明治39)	15,810	—	6,887	—	1930(昭和5)	10,426	17,371	7,348	—
1907(明治40)	12,955	—	7,071	—	1931(昭和6)	8,571	—	7,236	—
1908(明治41)	11,991	—	6,653	3,793	1932(昭和7)	10,709	—	5,852	—
1909(明治42)	—	—	5,977	3,913	1933(昭和8)	12,065	24,539	8,246	—
1910(明治43)	—	—	5,972	4,128	1934(昭和9)	14,564	29,413	8,972	—
1911(明治44)	—	—	5,958	4,808	1935(昭和10)	16,455	31,267	12,040	—
1912(大正元)	11,224	—	5,919	3,831	1936(昭和11)	17,383	30,947	13,195	—
1913(大正2)	8,686	—	5,720	3,612	1937(昭和12)	24,001	38,867	14,604	—
1914(大正3)	—	—	5,034	4,107	1938(昭和13)	31,000	—	20,704	—
1915(大正4)	—	—	6,108	4,322	1939(昭和14)	35,000	—	22,738	—
1916(大正5)	11,747	—	6,112	4,731	1940(昭和15)	48,500	—	30,000	—
1917(大正6)	11,620	—	6,446	5,146	1941(昭和16)	58,000	—	31,205	—
1918(大正7)	13,454	—	7,850	5,533	1942(昭和17)	—	—	37,300	—
1919(大正8)	—	—	8,946	6,373	1943(昭和18)	—	—	41,057	—
1920(大正9)	—	—	9,853	7,476	1944(昭和19)	7,650	—	45,863	—
1921(大正10)	—	—	10,843	6,841	1945(昭和20)	—	—	37,507	—
1922(大正11)	16,619	—	12,049	5,967					

(注) 1903年の海軍工廠開設までは各鎮守府の造船部、造船廠の職工数。

(注) 「—」は人数が不明である。

(資料) 1889年から1903年までの各海軍工廠の人数は、小山弘健 1972、『日本軍事工業の史的  
分析』、お茶の水書房:120-121による。

(資料) 横須賀の人数は横須賀市編 2014、『新横須賀市史通史編近現代』、372頁、横須賀  
市、横須賀海軍工廠会 1990、『横須賀海軍工廠外史』、横須賀海軍工廠会:261-265  
により補完。

(資料) 呉の人数は呉市史編纂員会 1988、『呉市史第六巻』、呉市役所:266-268により補完。

(資料) 佐世保の人数は谷澤毅 2013、『佐世保とキール海軍の記憶 日独軍港都市小史』、塙  
書房:174により補完。

(資料) 舞鶴の人数は舞鶴市市史編さん委員会編 1982、『舞鶴市史・通史編(下)』、舞鶴市役  
所:43-44により補完。

(出所) 上記資料により著者作成。

表 5 は、全国企業の中で各鎮守府所在地の海軍工廠に従事する従業員数を調査した表である。この表は職工(工員)だけではなく、事業所としての海軍工廠の事務従事者数を含む。

表 4 と表 5 では統計上年代的相違があるが、同じ時期に海軍工廠の事業所規模を測る上で重要であり、民間企業と比較して捉えたものである。1930 年(昭和 5)年国勢調査の工業従事者は横須賀が 10,865 人、呉が 27,791 人、佐世保が 13,899 人である(第 4 章表 7 参照)。

この数字を同時期として捉えると、工業従事者における海軍工廠従事者の割合は横須賀が 78.8%、呉が 56.1%、佐世保が 42.0%となる。工業従事者の中でもとりわけ海軍工廠従事者が大きいことが見て取れる。特に横須賀の場合 4 人のうち 3 人以上が海軍工廠従事者となり、海軍工廠が地域の中で大きな存在であったかということが示されるものである。

表 6 は各海軍工廠の企業規模の順位が示されているものである。この表から 4 海軍工廠とも日本の大企業として 100 位以内に入っており、特に呉、横須賀、佐世保の各工廠は、事業所規模が大きかったことが示されている。

表 5 1902(明治 36)年における企業別でみた海軍工廠従業員数

(単位:人)

工廠名	横須賀工廠	呉工廠	佐世保工廠	舞鶴工廠
従業員数	6,551	12,847	4,288	774
全国順位(規模)	13	6	18	88

(出所) 阿部武司 1999、戦前・戦後の日本における大企業の変遷—従業員数順上位 200 企業に関するデータベースの分析—。社会科学研究東京大学社会科学研究所紀要、第 50 巻、第 4 号、東京大学社会科学研究所:172-176。

表 6 1931(昭和 6)年における企業別でみた海軍工廠従業員数

(単位:人)

工廠名	横須賀海軍工廠	呉海軍工廠	佐世保海軍工廠	舞鶴要港部工作部
従業員数	8,563	15,590	5,842	2,712
全国順位(規模)	20	10	30	75

(出所) 表 5 と同じ。

海軍工廠人員は海軍工廠開設から増加の一途を示すが(表 4 参照)、軍縮を目的としたワシントン軍縮会議(1922 年)による条約締結以降、艦船製造は制限されていくが、海軍工廠は厳しい経営環境に置かれることになる。艦船建造量の制限を受けることは、結果として職員の解雇という形になり地域経済に大きな影響を及ぼしていく。この影響を大きく受けるのが、艦船建造の中でも主力艦を建造する横須賀海軍工廠<sup>12)</sup>、呉海軍工廠である。

ワシントン軍縮条約、ロンドン軍縮条約締結により、海軍省は全体で約 8,200 名の海軍工廠職員の解雇を行う方針を打ち出す。1931(昭和 6)年には各海軍工廠では職員解雇が相次ぎ、横須賀では 1,837 名<sup>13)</sup>、呉では 3,723 名<sup>14)</sup>、佐世保では 1,373 名<sup>15)</sup>、舞鶴では 644 名<sup>16)</sup>の整理解雇が行われている。この数字は海軍工廠の規模に相当するものと考えられる。

このように、海軍工廠が地域経済の基盤として存在していた中での職員削減は、軍港都市の地域経済に及ぼす影響は大きかったことが示される。

### 第 3 節 小括

本章では、海軍工廠の概要を示した。ここでの論述にあたり、軍港都市の構造把握においては、海軍工廠の地理的分布、沿革、組織、特徴が重要となることに留意した。

日本では、太平洋終戦までに、海軍工廠が 14 箇所設置される。そして、この海軍工廠の分布では、戦後における太平洋沿岸の工業地帯形成に影響を及ぼすことが見られる。

海軍工廠は軍艦、航空機、軍需物資の製造を行う軍需工場であり、設立当初は鎮守府の一部門としての造船部に始まる。横須賀鎮守府以外での造船部の規模拡大とともに独立した海軍の機関となるが、これは地域における産業、特に製造業の発展に資するものとなる。

また、海軍工廠は鎮守府と同様、各工廠での役割が異なることが、設置経緯から示される。初期に開設された海軍工廠は専ら造船部門が主である。その後、航空機の発達、戦争での使用兵器の変化によって、それに対応する海軍工廠が設置されるようになることが示される。

さらに、海軍工廠は大規模の企業として見ることができ、その従業員数は日本における企業の中でも高順位に位置付けられる。このことから、海軍工廠は地域経済の中でも大きな位置を占めていることが示される。それゆえ、軍港都市は海軍工廠に依存する度合いが大きいことが見られる。

このように、本章では戦前における佐世保の地域構造の変化は海軍工廠の盛衰によって左右される面が大きく、地域とは不可分な関係が見られることを示した。

(注)

- 1) 楠本寿一 1992、『長崎製鉄所』(中公新書)、中央公論社:21-24。これによれば長崎鎔鉄所の呼称については、当初から長崎製鉄所とする。これは長崎奉行等に提出された諸文書では「長崎鎔鉄所」と呼称する文書が少なく、当時から「長崎製鉄所」の呼称が一般的とされる。ただ、年代的に最古の文書は「鎔鉄場」とされており、本研究では「長崎鎔鉄所」を呼称とする。
- 2) 田中宏巳 2017、『横須賀鎮守府(有隣新書)』、有隣堂:31-32。
- 3) 横須賀市編 2014、『新横須賀市史通史編近現代』、横須賀市:376-377。
- 4) 千田武志 2018、『呉海軍工廠の形成』、錦正社:195。
- 5) 海軍大臣官房編 1939、『海軍制度沿革卷三』、海軍省:309。海軍工廠条例(明治36年制定)では、その第3条中「廠長ハ鎮守府司令長官ニ隸市廠務ヲ総理ス」とされており、海軍造船廠条例と同じ扱いになっている。
- 6) 海軍大臣官房編 1938、「海軍工廠制定ノ件」『海軍制度沿革卷三』、海軍省:307。
- 7) 東洋経済新報社編 1950、『昭和産業史第1巻』、東洋経済新報社:466。
- 8) 千田武志 2018、『呉海軍工廠の形成』、錦正社:258。
- 9) 横須賀市編 2014、『新横須賀市史通史編近現代』、横須賀市:397。
- 10) 佐世保市史編さん委員会 2002、『佐世保市史軍港篇上巻』、佐世保市:434-435。
- 11) 東洋経済新報社編 1950、『昭和産業史第1巻』、東洋経済新報社:492-500。
- 12) 横須賀市編 2014、『新横須賀市史通史編近現代』、横須賀市:371-372。横須賀海軍工廠の職工はワシントン条約で3分の2まで削減され、満州事変(1931年)までに第一次世界大戦時の半分まで激減した。
- 13) 横須賀海軍工廠会編 1990、『横須賀海軍工廠外史』、横須賀海軍工廠会:265。
- 14) 呉市史編纂委員会編 1988、『呉市史第六巻』、呉市役所:180。
- 15) 佐世保市史編さん委員会編 2002、『佐世保市史軍港編上巻』、佐世保市:475。
- 16) 舞鶴市市史編さん委員会編 1982、『舞鶴市史・通史編(中)』、舞鶴市役所:46。



## 第4章 日本における戦前の軍港都市の地域構造

### 第1節 軍港都市における市街地形成

#### (1) 横須賀の市街地形成

これまで、第2章、第3章において軍港都市の基盤となる鎮守府、海軍工廠の制度的考察を試みた。鎮守府、海軍工廠が設置された軍港都市は、地方における中心都市から離れた地域に位置する特徴がある。そのため、軍港都市の都市規模は鎮守府設置前では大きくなかったと言える。そのことを示すものとして、『日本図誌大系』<sup>1)</sup>があげられる。

しかし、軍港都市4都市は鎮守府開設によって大きな変化を見せる。そこには、鎮守府、海軍工廠が都市機能として市街地を形成するようになるからである。

そこで、ここでは軍港都市4市における市街地形成での特徴を考察する。

まず横須賀であるが、横須賀は戦前において、神奈川県下の人口規模で第3の都市<sup>2)</sup>であった。横須賀は東側を東京湾、西側を相模湾に囲まれた三浦半島中央部に位置し、東京港への海上ルート沿いに位置する(図1参照)。横須賀港は1865(慶応元)年で、当時の横須賀村に製鉄所の建設が開始されたのを開港の起源とし<sup>3)</sup>、160年近くの長い歴史を有する。

戦前の横須賀では旧日本海軍のみならず旧日本陸軍機関の立地も見られ、横須賀は東京湾防衛の拠点地域として位置付けることができる。横須賀では海上交通の発達により、域外からの物資、労働力確保は比較的容易であったものと考えられる。そのため、横浜、東京を始めとする周辺地域からの人口流入により、横須賀は都市的様相を増していく。

明治期から昭和前期にかけての横須賀における市街地形成では次の点が重要となる。第1が浦賀地区との地理的關係、第2が横須賀下町地区の市街地埋立て、第3が軍の拠点地域、第4が他地域からの人口流入、第5が横須賀への鉄道敷設の5つである<sup>4)</sup>。

第1の要因として浦賀地区との地理的關係があげられる(図1参照)。浦賀は横須賀の南東部に位置し、江戸幕府の奉行所が置かれた要衝地であるとともに、1853(嘉永6)年、アメリカ東インド艦隊来航により日本との通商および開港を求められた地である。浦賀は江戸時代より干鰯問屋、廻船問屋<sup>5)</sup>が数多く軒を並べる市場機能を有する場所で、問屋組織は現在の商社形態であったとされる<sup>6)</sup>。この問屋仲間は特権的な組織として、房総半島を含んだ東京湾一帯の商取引を一手に担うことで、浦賀が東京湾の中心地になっていく。

当時の交通網をみると、東海道戸塚宿から南に分岐する西浦賀道、東海道保土ヶ谷宿から南に分岐する東浦賀道の2本の街道があり、横須賀は東浦賀道沿線に位置する。図1では東海道から浦賀までの陸路を示しているが、東海道から分岐した2つの街道は横須賀の南東側、大津で一本となり、その先が浦賀に通じる。横須賀がこの浦賀道沿いにある点が、明治期における横須賀の発展と大きく関わることになる。



図1 江戸期における浦賀道

(資料) 横須賀市編 1988、『横須賀市史上巻』、横須賀市:305-307、横須賀市編 2014、『新横須賀市史通史編近現代』、横須賀市:110-115。

(出所) 地理院地図、<https://maps.gsi.go.jp/>をもとに著者作成。

第 2 の要因として、横須賀下町地区における大規模な市街地埋立てである。横須賀の特徴として、海岸線まで迫る急峻な海蝕崖、平地の少なさという地形上の事情があげられる<sup>7)</sup>(図 2 参照)。図 2 から埋立て前の横須賀港周辺では海岸線まで山あいが迫り、平地はほとんど確認できない。こうした地形の中に、旧横須賀鎮守府の立地場所は海に囲まれた丘陵地であることがわかり、当時は最適の場所であったと考えられる。

横須賀市街地の特徴としては、市街地が上町地区、下町地区の両地区に分かれていることである。下町地区には鎮守府が立地し、下町地区は門前町の性格を有する地区とされる<sup>8)</sup>。

数多くの海軍施設が広範囲に立地しているのは、施設建設に適した用地確保が難しかったためであろう。そこで、明治政府は施設建設を行うために幕末期における埋立地を活用することになる(図 3 参照)。

図 3 から、段階的な埋立て状況が示される。埋立て面積は幕末の数年間で 10 万坪(約 3ha<sup>9)</sup>)以上とされ<sup>10)</sup>、1866(慶応 2)年開設の横須賀製鉄所用地(後の横須賀海軍工廠用地)埋立てでは広範囲な拡大がみられる。

双木・藤野(2009)の研究によれば、図 3 で示した部分が幕末から平成期にかけての埋立地である。図中、①は旧海軍工廠付近であり、幕末期からの埋立地である。海面埋立てに伴い、可住区域が増加し、工業地域が形成されるのが横須賀の特徴である。②は大滝町になり、1867(慶応 3)年に埋立てが竣工している<sup>11)</sup>。大滝町では明治期のはじめより商業・サービス業の占める割合が高く、1907(明治 40)年には中心繁華街として大滝商店街が形成されている<sup>12)</sup>。明治初期において、すでに鎮守府付近に商店街が形成され、横須賀下町地区は鎮守府開設前には都市的要素を備えていたことが考えられる。

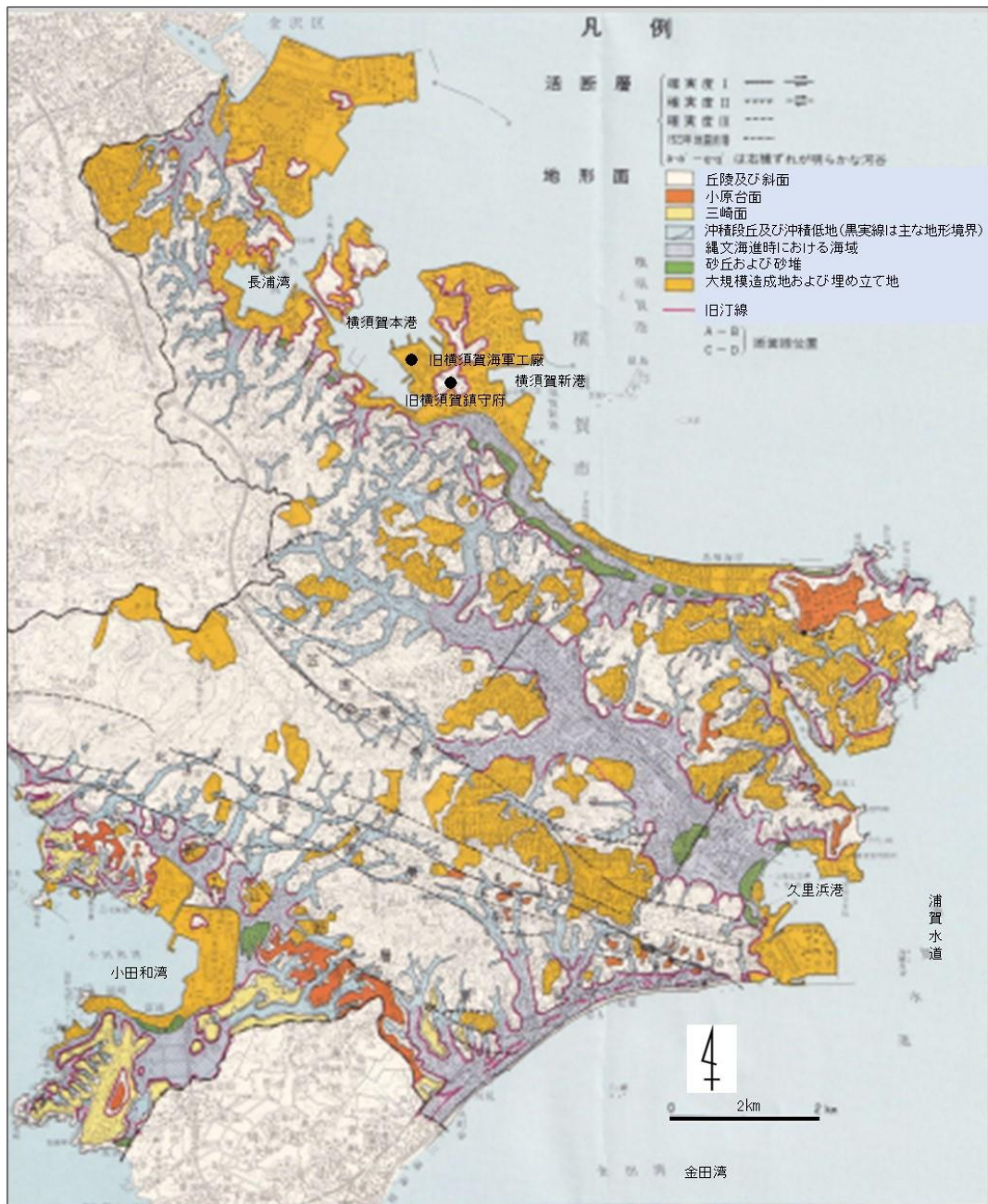


図2 横須賀の地形

(注) 図中、凡例の不鮮明な文字については、一部加筆した。

(出所) 横須賀市編 1988、『横須賀市史上巻』、横須賀市:18-19 とじ込み地図をもとに著者加工。

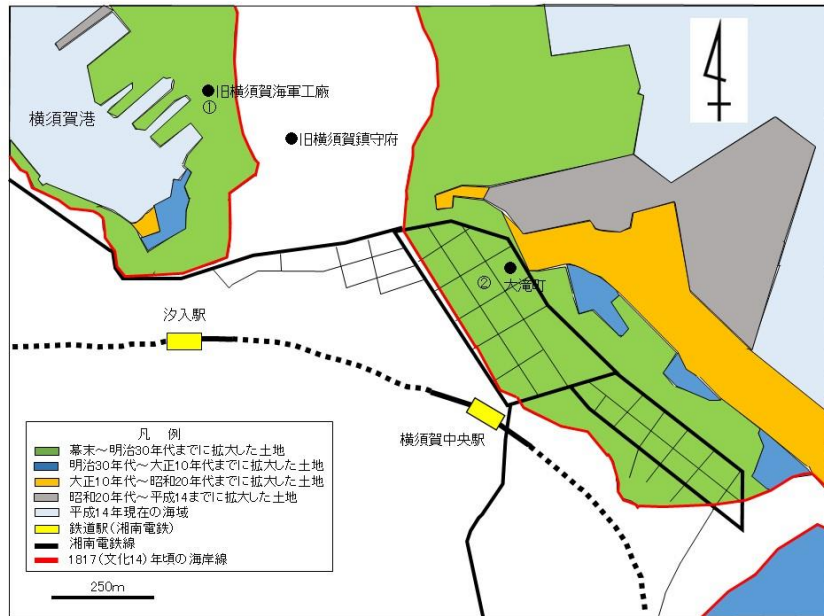


図3 横須賀下町地区における埋立て地

(注) 1817(文化14)年頃の海岸線は赤色の線で示した。

(出所) 双木俊介・藤野翔 2009, 軍港都市横須賀の形成と土地所有の変遷—横須賀下町地区を事例に—、歴史地理学研究、第13号、筑波大学人文社会科学研究所歴史・人類学専攻歴史地理学研究室:1をもとに著者加工。

第3の要因として、軍の拠点地域という点があげられる。浦賀地区を含む明治維新後の横須賀には、兵学寮分校・水兵屯集所・浦賀水兵屯集所・浦賀仮病院・海軍病院・水雷練習所などの数多くの軍施設が立地する<sup>13)</sup>。そして、1884(明治17)年の鎮守府開設は横須賀を日本の軍事拠点にする。幕末期の建設である横須賀製鉄所の実態は艦船の造修所であり、その後横須賀造船所へと名称変更される。横須賀は海軍のみならず陸軍の要衝地でもあり、陸軍では首都防衛のための陸軍東京湾要塞砲兵連隊が創設される。

1900(明治33)年、浦賀では民間造船所である浦賀船渠の開設があり、日本における重工業の拠点となる。横須賀に開設された海軍教育、製造機関は、当時の海軍の中心的役割として機能する。このように浦賀を含めた横須賀地区は鎮守府開設以前にすでに海軍の一大根拠地となっていく姿が映し出される<sup>14)</sup>。軍事拠点としての機能が拡大することで、製造業を中心とする産業の隆興がみられる。

第4の要因として、他地域からの人口流入という点があげられる。これについては本章第3節で詳述するが、横須賀は他の軍事都市と比較した中で、自市生人口割合が小さく、他府県生人口割

合が大きいことが特徴である(後掲表 4、図 22 参照)。横須賀が東京に隣接する港湾都市であることから海上輸送に優れた機能をもち、鎮守府建設に必要な資材の確保・流通、労働力の確保という点で横須賀の立地機能が活かされていることがあげられる。

横須賀鎮守府開設以降、海軍工廠職工を主とした人口流入は増加し、1907(明治 40)年市制施行の翌年には、すでに 7 万人を超える人口がみられる(後掲表 2 参照)。横須賀では、この人口増加は住宅問題など都市問題を抱える要因ともなる。人口流入が転機となり、横須賀では、都市基盤となる水道、住宅、土地区画整理、道路網の整備等が進められる。

軍港都市では、市街地建設において海軍主導あるいは海軍の意向に沿う形での市街地整備がみられるが、横須賀における市街地建設では、顕著な海軍の介入を確認することができない。

第 5 の要因として、横須賀への鉄道敷設があげられる。横須賀への鉄道敷設は官設鉄道として進められ、1889(明治 22)年横須賀駅の開業をみる。すでに開通していた東海道線戸塚・藤沢間の大船から分岐し、鎌倉・田浦などを経て横須賀に達する内陸を結ぶルートになる(図 4 参照)<sup>15)</sup>。横浜から横須賀まで海岸沿いに延伸するルートは、当初からの海軍の要望であったようだが<sup>16)</sup>、工事の難易度、財源等の問題とも関係して大船からのルートが取られる。

横須賀駅開業は、1872(明治 5)年開業の横浜駅開業と比べて 17 年遅れる。横浜から横須賀への鉄道ルートは大船乗り換えであり、横浜・横須賀間が直接結ばれなかったことは、鉄道路線を海岸線から離して敷設するという陸軍主張の結果であるとされている<sup>17)</sup>。しかし、1931(昭和 6)年、湘南電鉄<sup>18)</sup>によって横浜・横須賀間が結ばれる(図 4 参照)。

国鉄利用の場合、横浜駅・大船・横須賀駅間の所要時間が 39 分、運賃が 54 銭であるのに対し、湘南電鉄利用の場合、横浜・横須賀間の所要時間が 30 分、運賃が 50 銭とされ<sup>19)</sup>、鉄道敷設の面では横須賀の非効率な面もみられる。

大船・横須賀間では 1904(明治 37)年、田浦駅が開業する(図 4 参照)。田浦駅は横須賀港に隣接する長浦湾に面した地区での立地をみる。この駅の利用は主に横須賀海軍工廠の職工とされ、田浦地区は通勤圏を形成していたとされる<sup>20)</sup>。



図4 1931(昭和6)年頃の横須賀周辺の鉄道路線図

(出所) 横須賀市編 1988、『横須賀市史上巻』、横須賀市:519-520、横須賀市編 2014、『新横須賀市史通史編近現代』、横須賀市:353-355、地理院地図をもとに著者作成。

## (2) 呉の市街地形成

呉は広島県中央部に位置し、瀬戸内海に面する港町である。古代より瀬戸内海では、各所で港町が発達し、九州から江戸までの広い範囲での海上流通の経路が形成され、さらに大陸との交易路も形成されていた。中世における瀬戸内海の港町の空間的特性として、自由な港湾空間を形成し、経済にとどまらず独自の文化圏を形成されていることがあげられる。

呉港はこうした瀬戸内海の諸港とは少し異なる港湾事情がある。江戸期の呉港は大型船の出入りが不向きな干潟であり、漁船などの小型船利用に適する港湾である。海軍進出前の呉地域では製網、漁業、交易などの経済活動が展開されていたが、瀬戸内海諸港が交易経路を形成する中

で、呉はその形成網には入っておらず、瀬戸内海各地の港とのつながりは大きくはなかったことが考えられる。

明治期から昭和期にかけての呉の市街地形成では次の点が重要となる。第 1 が江戸期における呉港の大規模埋立て、第 2 が海軍用地のための広大な民有地買収、第 3 が碁盤目状の市街地形成、第 4 が呉の東隣町である広村(賀茂郡)における広海軍工廠との関係、第 5 が呉への鉄道敷設という 5 つの点である。

第 1 の要因として、江戸期における呉港での大規模埋立てがあげられる。呉の中心は瀬戸内海に面した呉浦と呼ばれる集落で、漁業を生業とする地区である。ここでは、17 世紀後半にはすでに漁業と製網業を柱とする市場としての性格を持つ町が成立する。このような集落では、江戸期における「新開」と呼ばれる埋立てが行われ、広大な耕作地として開発される(図 5 参照)。図 5 から、埋立てが行われた新開の分布がわかり、かなりの規模であったと思われる。

第 2 の要因として、江戸期に埋め立てられた広大な民有地の海軍による買収があげられる。海軍は 1886(明治 19)年から 1891(明治 24)年にかけて、呉地域一帯で約 137 町(約 137ha)<sup>21)</sup>の民有地買い上げを行う。この中で一番多く買収されるのは宮原村で、その面積は約 80 町である。そのため、宮原村の旧呉町は土地のほとんどを海軍に提供する状況となる。立ち退き戸数は 1,023 戸で<sup>22)</sup>、その住民のほとんどは近くの村への移転である。

広大な用地買収の背景には、日本最大の造船所を目指す目的がみられる。

横須賀における海軍用地拡大では埋立てが要素となるが、呉では既存土地の買収によって海軍用地の拡大をみる。このように、同じ軍港都市でも事情を異にすることがわかる。



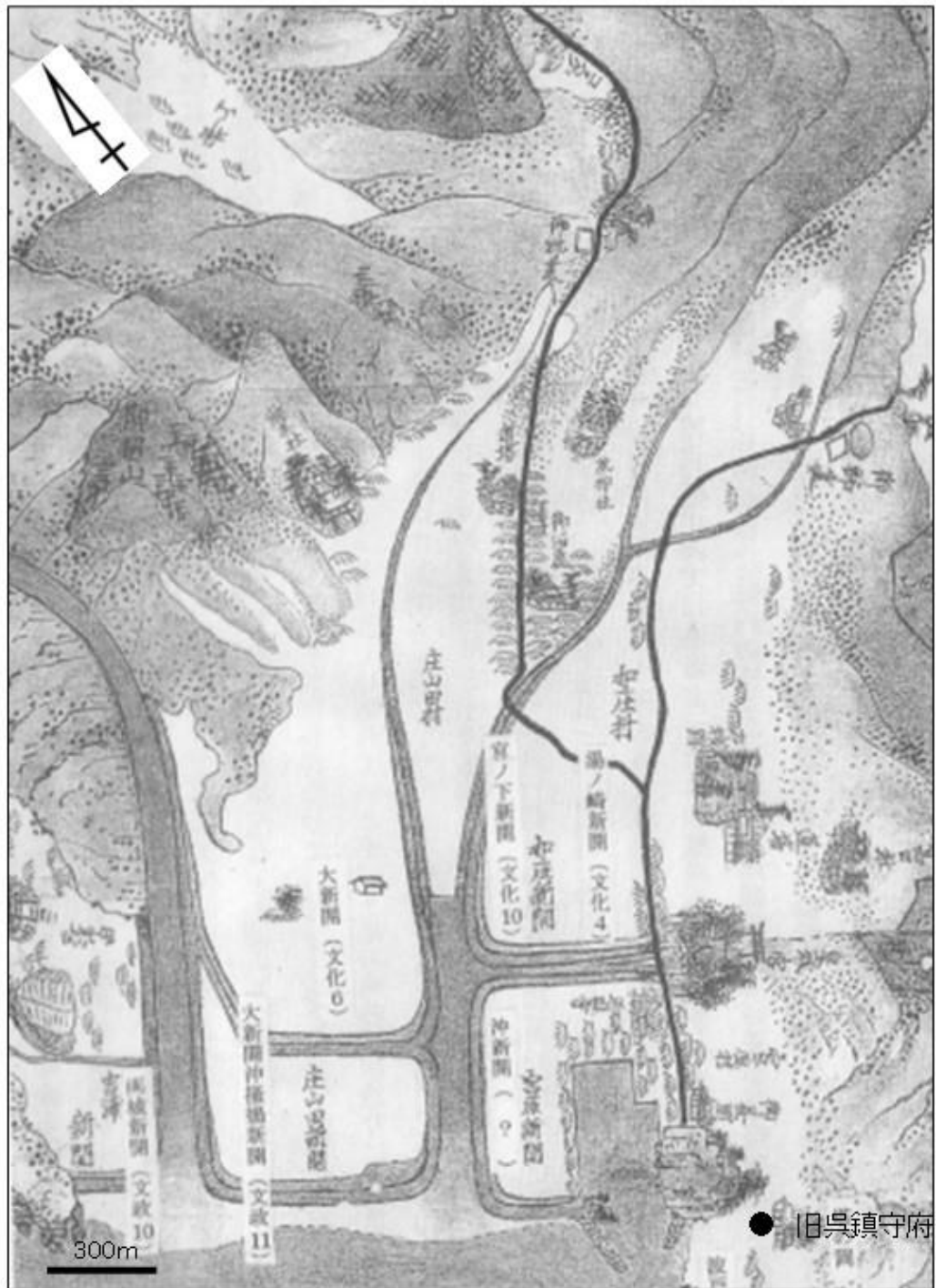


図5 幕末期の呉浦新開図

(資料) 「藩主廻在之図」『館報入船山第11号』にもとづく。

(出所) 中山富広 2014、呉軍港の創設と近世呉の消滅、河西英通編『軍港都市史研究Ⅲ呉編』、清文堂出版:24をもとに著者加筆。

第 3 の要因として、呉市街地では碁盤目状の区画整理が行われていることが特徴である(図 6 参照)。図 6 から、呉市街地は鎮守府から見て北東部への形成であることがわかる。また、この碁盤目状の区画整理が行われるのは、佐世保、舞鶴と同様である(後掲図 8、図 13 参照)。

海軍は理想とする軍港都市建設のため、海軍主導による河川の付替え、下水道建設、道路建設などを企図する<sup>23)</sup>。呉の市街地建設計画は東京で計画されるほど、国家事業並みに重要視される<sup>24)</sup>。この背景には横須賀鎮守府建設の際の教訓があったと推測できる。横須賀の場合、市街地整備のあたり一般人の家屋建築が容易であったことから海軍運用に支障をきたす事例があったとされている。こうした事情のもと、呉では中央において都市建設計画が検討されたものと考えられる。

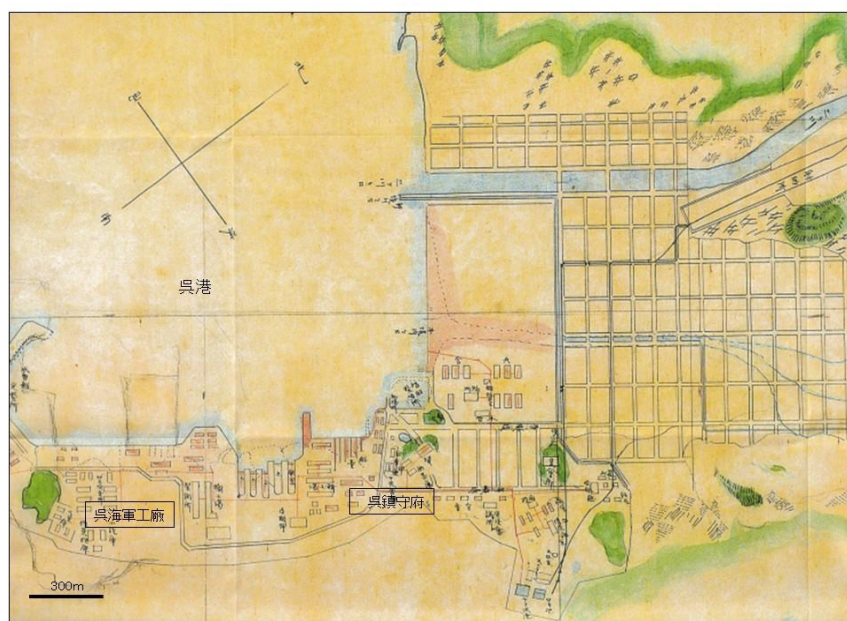


図 6 1886(明治 19)年頃の呉港

(資料) 青森家文書 入船山記念館蔵。

(出所) 呉市史編さん委員会 2018、『呉市史資料編近代 I』、呉市役所:付図に著者加筆。

第 4 の要因として、呉東部に位置する賀茂郡広村(図 7 参照)との関係があげられる。図 7 から呉と広村の位置関係がわかる。呉と広村は近距離である割には、双方の間にはトンネルがあるなど丘陵地で隔てられている関係であることがみられる。

その広村では 1921(大正 10)年、呉海軍工廠広支廠が開設される。広村では海軍航空隊の開設があることから、広支廠は自ずと航空機製造の拠点となり、2 年後の 1923(大正 12)年に広海軍工廠として、呉海軍工廠から独立した組織となる。

1923 年の時期は舞鶴海軍工廠がワシントン軍縮条約の影響で工作部に縮小される状況下でありながら、広支廠は規模を拡大する。これにはワシントン軍縮条約が航空機を軍縮の対象としていなかった事情がある。

呉はこのように、艦船と航空機の両部門において日本最大の製造地となるが、このことが呉の市街地形成では大きな要因となる。

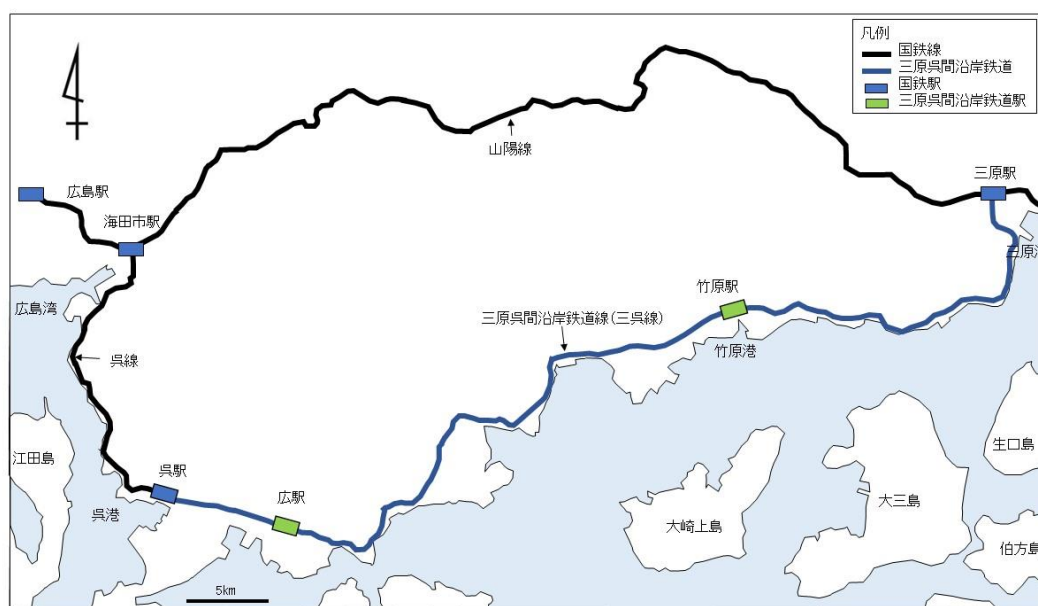


図 7 1935(昭和 10)年における呉と広の位置図および鉄道路線図

(資料) 呉史市編さん委員会編 1976、『呉市史第四巻』、呉市役所:422-434。

(出所) 地理院地図、<https://maps.gsi.go.jp/>をもとに著者加工。

第 5 の要因として、呉への鉄道敷設があげられる(前掲図 7 参照)。呉駅の開業は 1903(明治 36)年のことである。図 7 から山陽線海田市駅から南側に分岐する状況がわかる。

関西、中国地方の鉄道敷設状況を見ると、1875(明治 7)年には大阪・神戸間が官設により鉄道が開通する。その後は、1894(明治 27)年に、山陽鉄道株式会社によって進められていた神戸・広島間が開通し、大阪・広島間が結ばれる。

呉駅へはこの神戸・広島間の山陽線にある海田市駅から南に分岐し、官設の鉄道として延伸される。工事開始当初は民間の呉鉄道株式会社による工事であったが、途中から官設鉄道として工事が進められる。呉線開通後の運営は、1906(明治36)年の鉄道国有法の制定までは再び山陽鉄道株式会社が行うなど、呉では、この経緯から日露関係の緊迫した状況の中で鉄道開業が急がれた事情を見ることができる。

1935(昭和10)年には、三原・呉間を結ぶ鉄道「三原呉間沿岸鉄道」の呉、広間の開通をみる。これにより、呉海軍工廠と広海軍工廠が一体化され、呉地域が旧海軍の拠点地域として大きな発展を見るようになる。

### (3) 佐世保の市街地形成

幕末期の佐世保には佐世保浦という地域集落が存在する。この地域は江戸期までは目立った地域ではないが、伊能図<sup>25)</sup>には佐世保村の地名がみられる<sup>26)</sup>。

その中で、江戸末期ごろから平戸藩の郡代役所の設置、藩の貢米倉庫建設という動きは見られるが、海軍進出前の佐世保浦は交易拠点ではなく、港を取り巻く海岸域に集落がみとめられるに過ぎない(第5章図1、図2参照)<sup>27)</sup>。

佐世保浦は農業主体の集落である。人口の増加が見られるのは鎮守府設置の決定以降で、域外から佐世保浦への人口流入によって村は急速に拡大していく。鎮守府開設前の地域事情を見ると、都市化という点においては他の軍港都市とは事情を異にすることが指摘できる。

佐世保における市街地形成では、次の点が重要となる。第1が海軍主導による市街地形成、第2が相浦港との関係、第3が他地域からの人口流入、第4が佐世保への鉄道敷設の4つの点である。

第1の要因として、海軍主導による市街地形成があげられる。佐世保市街地の発展は元町を起点と考えてよい(図8参照)。図8から元町は佐世保鎮守府に隣接する地区で、東西を佐世保川と鎮守府に挟まれた集落地区であることがわかる。この元町を中心に佐世保川に沿って南北に市街地が拡大する。市街地建設では佐世保川流域を中心に区画整理が行われ、佐世保駅開業の1898(明治31)年頃には、元町付近から直線的に南側方向へ市街地が形成される。

南北に延びる直線的な市街地は本通りと呼ばれ、佐世保は本通りを唯一の都市軸とする線的都市が形成される。この本通りを基線として丘陵地が削られ、塩田、湿田の平地部分が埋め立てられ、その後、谷筋沿って佐世保川北側の上流へさらに市街地が形成されていく<sup>28)</sup>。佐世保川沿い

に、一本の線に沿って繁華街が形成されていく佐世保の市街地は、面的な広がりを見せる呉、舞鶴とは市街地形成の点において様相を異にする(前掲図 6、後掲図 13 参照)。

新市街地建設を行う長崎県は、1886(明治 19)年、東彼杵郡佐世保村の市街地建設について次の方針を示している。

- 一、海軍省用地以外 30 間ノ地所ハ、本建物ハ勿論、仮小屋ト雖モ総テ建築ヲ許サス
- ニ、予定市街地ニハ家屋等ノ本建物ノ本建築ヲ許サス、但一時仮小屋等建設ノ分ハ聞届ケ苦シカラスト雖モ、其地所要用ノ節ハ命令次第何時ニテモ解払フヘキ様承認書ヲ徴シ置クヘシ<sup>29)</sup>。

市街地開発においては、佐世保は呉と同じ課題を有していたとされる。西村(2021)は次のように状況を示している。その内容は「開発以前から存在する集落を抱えており、既存の市街地とどう接続させるか、という課題を有していた。開発の速度がおどろくほど早いブームタウンだったこと、そうしたスピードを実現するために、無秩序な住宅建設を抑制するなどといった他に都市には見られない事前予防的な都市計画が実施された」<sup>30)</sup>とするものである。

秩序だった市街地建設は佐世保に必要であり、丘陵地の掘削、埋立てによる新たな土地の創出という地形的要因が新市街地建設を可能にしたと考えられる。

1889(明治 22)年の佐世保鎮守府開設以降、佐世保村の人口増加は顕著である(後掲表 2 参照)。1902(明治 35)年の市制では、これに反対する地区が分村する形で施行される。これは町制を施行することなく市制を敷く特異な形態になるが、その理由としては、単一集落であることが、一気に市制に移行したと考えることができる。



図 8 1886(明治 19)年の佐世保市街建設予定図

(原典) 長崎県土木部編 1915、『佐世保新市街地一件』、長崎県。

(出所) 佐世保市役所編 1915、『佐世保志上巻』、佐世保市役所:巻頭図もとに著者加筆。

第 2 の要因として、隣接する相浦港<sup>31)</sup>との関係である(図 9 参照)。図 9 から佐世保港と相浦港は直線にして 7 km 前後の距離であり、比較的近いことがわかる。

相浦港は佐世保港から北西方向にある港であり、相浦港一帯に広がる集落は江戸時代までは平戸藩要衝の地として都市的集落が形成されていた。同一年での比較ではないが、1868 (明治元)年における相浦港所属の和船数が 259 艘、1887 (明治 10)年頃における佐世保港所属の和船数が 47 艘と、所属船の数として相浦港が佐世保港の 5 倍以上であることが記されている<sup>32)</sup>。相浦における港湾利用が多かったということは、相浦が都市として発達していることの表れである。

相浦港の近郊には佐世保炭田(北松炭田)が分布し、相浦港は江戸期より石炭積出港としての役割を担う(第 7 章図 2 参照)。

佐世保港の軍港指定により、港内では種々の制限が生じる。佐世保港を拠点とする漁船は港内から締め出されることとなる。その結果、相浦港が佐世保港の補完的役割を担っていくことは自然の流れであろう。このように、相浦港は石炭積出港としてだけでなく、水産基地としての港湾機能を拡大する。

佐世保港の軍港機能が拡大できた背景には、こうした補完的役割を担う港の存在に着目する必要がある。なぜなら、この補完的機能があることで、佐世保港が軍港機能を拡大させることができたからである。

このような関係は他の軍港都市にも見られる共通したことがある。横須賀における浦賀、呉における広村、舞鶴における東西舞鶴港がそれにあたり、軍港都市の特徴として考えられる。



図9 2022(令和4)年における佐世保港と相浦港(佐世保港相浦港区)の位置

(出所) 地理院地図、<https://maps.gsi.go.jp/>をもとに著者加工。

第3の要因として、他地域からの流入があげられる。佐世保では、横須賀同様、自市生人口の割合が小さく、他府県生人口の割合が大きいことが特徴である。この人口流入については、本章第3節で詳述する。

第4の要因として、佐世保への鉄道敷設があげられる(図10参照)。図10において九州鉄道の路線表示を開通年別に行っているが、路線敷設は民営の九州鉄道株式会社で行われている。

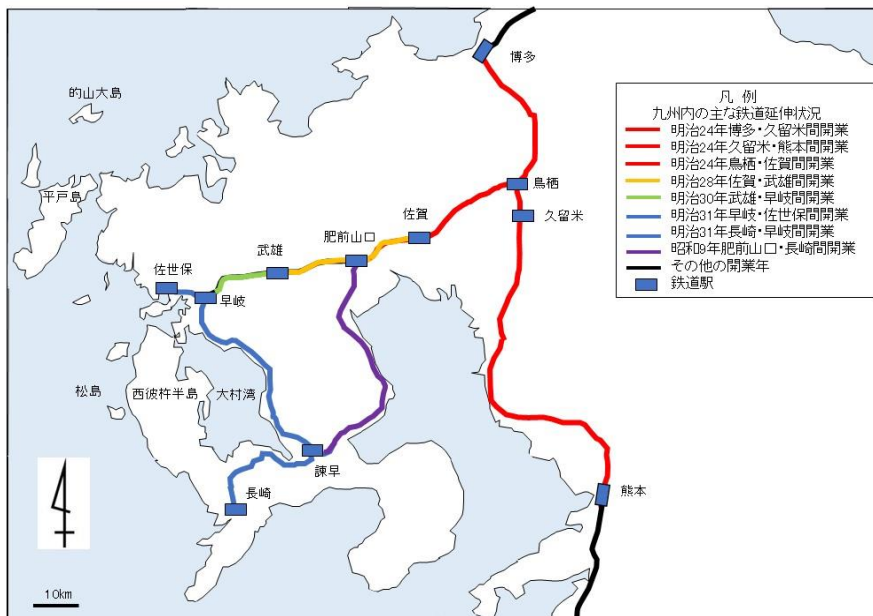


図 10 明治期から昭和初期における九州内の主な鉄道路線図

(出所) 地理院地図、<https://maps.gsi.go.jp/>をもとに著者作成。

呉、舞鶴においても当初、民設による鉄道敷設が予定されていたが、工期途中で官設による工事に変更されている。他の軍港都市ではこのような事情がある中で、九州内の主な区間は、九州鉄道によって鉄道敷設が実施される。

佐世保駅は 1898(明治 31)年の開業である。九州鉄道では、先に小倉から久留米・熊本の間が工事に着手される。1895(明治 28)年には博多・久留米間が開通し、その後久留米の隣、鳥栖から分岐して西側の佐賀方面へと延伸し、さらに、佐賀から早岐、早岐へと順次延伸し、1898(明治 31)年、佐賀・佐世保間が開通する。

国の鉄道敷設計画においても、この佐賀佐世保間は 1892(明治 25)年施行の鉄道敷設法による優先順位が最も高い 9 区間の一つになっている<sup>33)</sup>。当時の鉄道政策の基本は鉄道を海運の起点である海港へ繋ぐことにあった。軍港都市への鉄道敷設の優先順位が高い背景には、当時の外務大臣井上馨の構想があったと推測できるが、井上の構想は次の文言から推測せざるを得ない。政府は鉄道敷設の基準を示し、その中で幹線は『国家ヲ利益スル』鉄道テアリ官設ニヨリ敷設シ、支線は『幹線ノ外各処ニ開設シ』『専ラ其地ノ便宜ニ供スル』鉄道テアリ私設ヲ許可スルトシタ<sup>34)</sup>という位置付けである。このような考えの下、佐賀・佐世保間については「要用ノ港ニシテ、支線ヲ延線セサルヲ得ナイ場処ハ凡テ幹線<sup>35)</sup>とされた」と推測できる。



#### (4) 舞鶴の市街地形成

舞鶴は京都府北部の日本海に面した都市で、4 軍港都市の中で唯一、城下町としての歴史を持つ。舞鶴地域は大きく分けて 3 つの地域から形成されており、旧田辺藩の城下町である旧舞鶴町と五老岳東側に位置する余部町、新舞鶴町を主な領域に持つ(図 11、図 12 参照)。

図 11 は舞鶴地域の変遷過程を示したものである。地名は 1919(大正 8)年当時であるが、舞鶴では、旧舞鶴町と余部町、新舞鶴町という 3 地区の系譜がみられる。

また、図 12 は 1920(大正 9)年における加佐郡区域を示したものである。舞鶴地域は図の中央部になり、五老岳によって西側の旧舞鶴町、東側の余部町、新舞鶴町が隔てられているのがわかる。

鎮守府や海軍工廠などの主要な海軍施設は主に余部町、新舞鶴町に立地する。旧舞鶴町には海軍施設が少ないという事情はあるものの、海軍は舞鶴地域全体をひとつの拠点として捉えていた。なぜなら、今でこそ、舞鶴港は東西の港としてみられるが、当時は西舞鶴港が軍港として認識されていたからであろう。そのため、舞鶴の地域構造を理解する上で、3 つの町を一体として軍港都市としての考察を行うことが重要である。

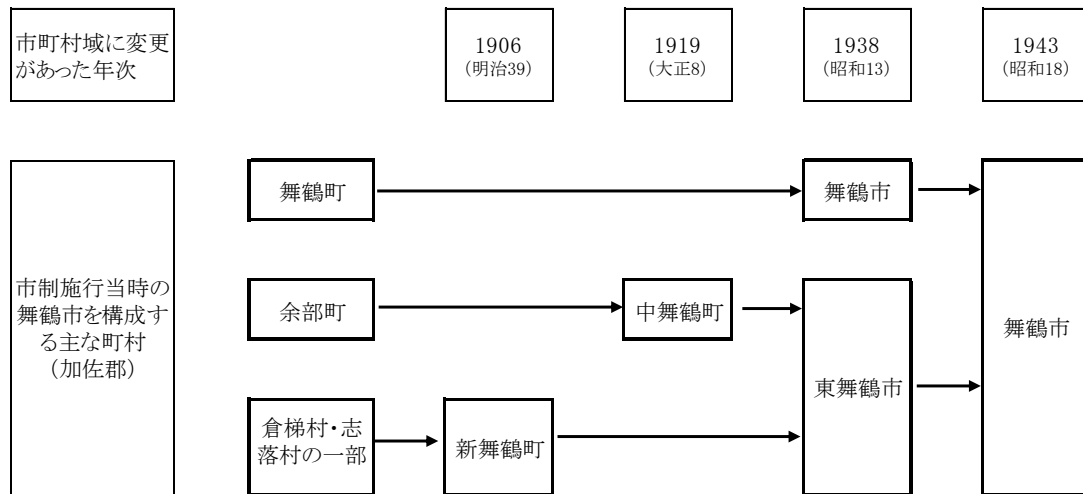


図 11 明治中期から昭和 18 年にかけての加佐郡内の町村合併変遷図

(出所) 舞鶴市市史編さん委員会編 1978、『舞鶴市・通史編(中)』、舞鶴市役所:592-662 をもとに著者まとめ。



図 12 1920(大正 9)年の加佐郡図

(原典) 加佐郡図(大正 9 年)。

(出所) 舞鶴市史編さん委員会編 1978、『舞鶴市史・通史編(中)』、舞鶴市役所:口絵をもとに著者加工。

舞鶴における市街地形成では、次の点が重要となる。第 1 は余部町における市街地形成と舞鶴市、東舞鶴市の合併における海軍の介入、第 2 は旧舞鶴市が旧城下町であること、第 3 は東西舞鶴港の存在、第 4 は舞鶴への鉄道敷設の 4 つの点である。

第 1 の要因として、旧余部町(後の中舞鶴町、東舞鶴市)における市街地形成と 1943(昭和 18)年における舞鶴市、東舞鶴市の合併時での海軍の介入があげられる。舞鶴は 1889(明治 22)年の鎮守府設置決定前から、鎮守府開設場所として余部町を候補地に進められる(図 14 参照)。これにより、余部町とその東側になる新舞鶴町には、海軍、海軍工廠関係者の居住地を始め、商業地域が一挙に形成されることになる<sup>36)</sup>。

図 13 は余部町付近の図であり、中央部東側が区画整理区域である。この図から基盤目状の区画線が記されているのがわかる。さらに、北側の沿岸部にも区画線がみられ、埋立てが予定されているものと考えられる。

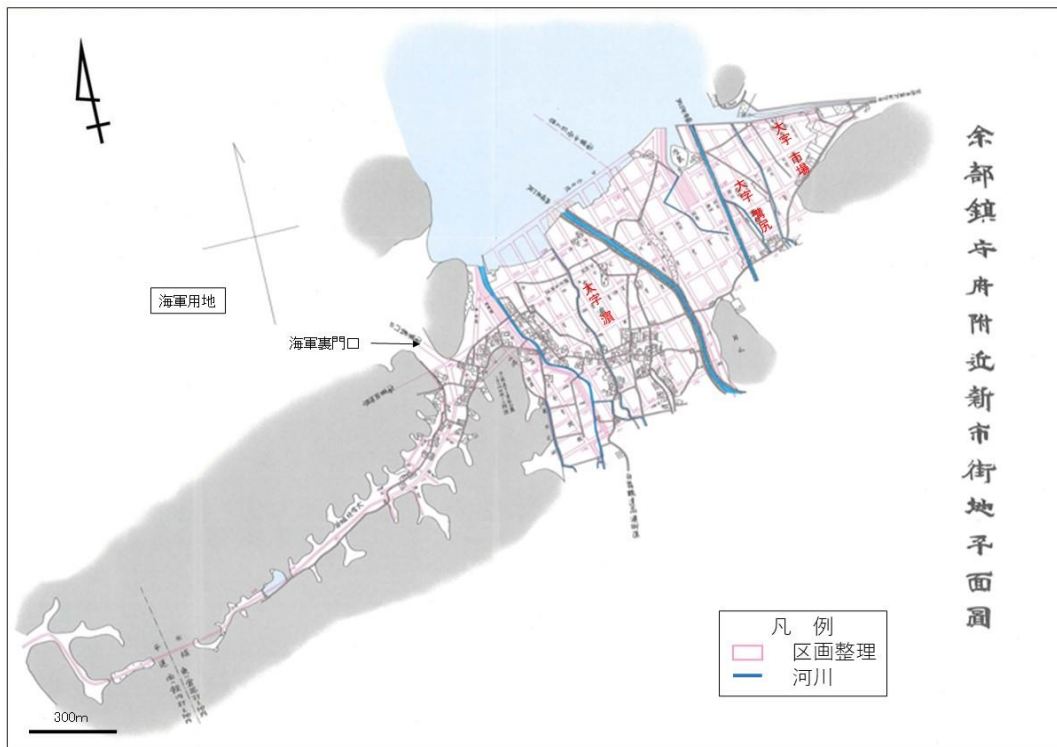


図 13 1898(明治 31)年頃の余部鎮守府附近新市街地平面図

(資料) 舞鶴市史編さん委員会編 1978、『舞鶴市史・通史編(中)』、舞鶴市役所:594-609。

(出所) 舞鶴市史編さん委員会編 1978、『舞鶴市史・通史編(中)』、舞鶴市役所:608 頁とじ込み  
地図をもとに著者加工。

余部地区は農業中心の村であることから、用地買収は住人の生計を奪うに等しいものである。しかし、海軍力拡張という国家目的のために市街地形成が計画されると、当時の政府の出先機関である京都府は、時に住民意向に反する強引な姿勢の下、計画推進を行った経過がある<sup>37)</sup>。

1906(明治 29)年、当時の内務大臣樺山資紀は京都府知事あてに「舞鶴軍港付近ニ於テ道路ヲ設ケ若クハ市街地区域ヲ定メントスルトキハ詳細ナル図面ヲ添ヘ其都度臨時海軍建築部長ヘ商議スヘシ」<sup>38)</sup>との訓令を発する。これにより、京都府は市街地計画立案に際して、必ず海軍建築部長の意向をたずることになる。このように海軍はこの新市街地計画の可否について最終決定権を持つに至ることがわかる。

市街地形成における具体的な海軍の要求内容を示すものとして、次のことが京都府から示されている。それは、「道幅十間(約 18m)<sup>39)</sup>ノ分ハ明治 33 年度ヲ限り竣成セシムヘシト云エリ其十間幅ノ道路トハ鎮守府表門ヨリ長浜及和田方面ニ至ル 5 百米突及鎮守府裏門ヨリ溝尻ニ至ル 614 間 5

分並ニ同裏門ヨリ北吸谷ニ入ル 75 間ノ間ナリ又鎮守府境界標第 13 号ヨリ第 12 号ニ至ル幅員 12 間ノ道路ハ鎮守府表門ヨリ同府用地界ニ沿比現在ノ鎮守府街道ニ接続スルモノニテ其延長 85 間ナリ」<sup>40)</sup>という内容である。

内務大臣樺山資紀は 1886(明治 19)年の呉、佐世保両鎮守府設置決定時の海軍次官であり、呉、佐世保の市街地形成計画に関与がある主要人物であることから<sup>41)</sup>、呉、佐世保における経験上、海軍が決定権を持つことの重要性を認識していたことを推測させる。

市街地形成においては、呉同様、碁盤目状の区画整理が行われていることが図 13 から確認できる。

第 2 の要因として、旧舞鶴町が城下町であることがあげられる。舞鶴地域は主に旧舞鶴町、余部町、新舞鶴町の 3 つの地区から構成されるが、このうち、旧舞鶴町は田辺藩の城下町である。この地区では、江戸期には市街地の形成がみられ、さらに、1897(明治 30)年には市街地人口は約 9,000 人をを超えるほどの地区となる<sup>42)</sup>。そのため、武家を中心とした商業で繁栄した町として、地域構造も他の地区とは異にする。また、舞鶴西港がある地域でもあり、交易による発展がみられる。

第 3 の要因として、舞鶴地区にある東西の舞鶴港の存在である。港湾機能が相違することで、舞鶴の 3 地区は独自の地域構造を持つ。舞鶴西港は旧舞鶴町に囲まれ、舞鶴東港は旧余部町、新舞鶴町に囲まれた港湾である。両港は地域性を異にするため、港としての機能も異にする(前掲図 12 参照)。

鎮守府開設以前は、舞鶴港は舞鶴西港を指す場合が多く、舞鶴東港については機能的な特徴が見られない。そのため、舞鶴東港は鎮守府設置決定後の 1901(明治 34)年頃に港湾整備が行われるほどである<sup>43)</sup>。

舞鶴西港は藩政期以前から大陸貿易あるいは日本海側諸港との交易が盛んであり、商港機能を有する有数の港湾である<sup>44)</sup>。この舞鶴西港は、北鮮航路、ウラジオストク航路、北海道航路などが開設されている日本海側における主要な港の一つとして立地する。

一方、舞鶴東港は、鎮守府開設以降、軍港として発展する。この発展は、それを阻害する要因がなかったからであろう。舞鶴東港には鎮守府開設の 1901 年(明治 34 年)以降、鎮守府、海軍工廠など多くの海軍施設<sup>45)</sup>が立地するなど、地域による軍機関の偏在が認められる(図 12 参照)。

このように、舞鶴港の地理的特性として軍港都市の中でも特有の東西に分かれる港湾構造がある。

第 4 の要因として舞鶴への鉄道敷設があげられる。舞鶴では 1904(明治 37)年、日露戦争最中に官設鉄道として、福知山・新舞鶴(現東舞鶴駅)間が開通する(図 14 参照)。図 14 は舞鶴地域

を主に近畿・関西地方における鉄道路線を開通年別により色分けしたものである。これにより、舞鶴は京都あるいは大阪から遠方に位置するにもかかわらず、日露戦争への準備として鉄道路線が段階的に敷設されていることがみられ、舞鶴地域の重要性がこの鉄道敷設状況からみられる。



図 14 明治期における舞鶴周辺の鉄道路線

(資料) 舞鶴市史編さん委員会編 1975、『舞鶴市史・各説編』、舞鶴市役所:196-211。

(出所) 地理院地図をもとに著者加工。

## 第 2 節 軍港都市における鉄道敷設

### (1) 明治期における鉄道敷設状況

明治期における鉄道政策は海運との関係で論じられてきた経過がある<sup>46)</sup>。その背景には明治期における陸上交通の未発達にあることから、海運は主要な交通輸送手段として位置付けられていた。輸送能力の向上を目指す明治政府は、海運と一体化することでその向上を図ったのである。当初の鉄道政策の主たる目的は、海運の拠点である海港への鉄道敷設により、輸送の効率化を図ることにあつた。ところが、海運を前提としない輸送経路を構築するために、官設と私設を併せた鉄道連携による鉄道政策が取られることになる<sup>47)</sup>。

鉄道は旅客・貨物の大量移送を可能にすることから、明治期における鉄道網は、軍の輸送を主とすることから、軍との密接な関係でその形成が成り立っていた。つまり、派兵のための移送手段として、大量移送が可能な鉄道は最も重要な交通手段だからである。

明治政府下における鉄道網形成は鉄道省の政策であるが、鉄道敷設の決定は、実態として軍部、特に陸軍に強い権限があったことがうかがえる。そこには、陸軍の師団と海軍の軍港都市を結ぶ必要性があったからである。

これまでの図 4、図 7、図 10、図 14 で示したように、鉄道敷設から軍港都市の立地状況がわかる。軍港都市はその特徴として幹線鉄道から離れた場所に位置している。そのため、軍港都市への鉄道敷設は幹線鉄道から分岐する形での路線形成がみられる。これは軍港都市が日本の主要都市から離れた場所に位置する地理的要因によるものである。さらに、陸軍立地の主要都市と軍港都市を繋げる目的での鉄道敷設が行われていることも背景にある。

1892(明治 25)年の鉄道敷設法の成立を機に、第一期建設予定路線として 9 路線<sup>48)</sup>が計画されるが、この頃にはすでに、東京・大阪間など基本となる幹線が形成されている状況である。

軍港都市への鉄道延伸の状況では、図 4 で示したように、まず 1889(明治 22)年の横須賀への鉄道敷設が見られるが、他の軍港都市への鉄道延伸はまだ未着工の状況である。

鉄道敷設法では軍港都市への鉄道延伸が盛り込まれ、京都・舞鶴間、海田市・呉間、佐賀・佐世保間はこの鉄道敷設法の第 1 期建設予定線として計画される<sup>49)</sup>。着工順位も優先度が高い計画とされるが、実際の着工は軍港都市によって異なる。

呉では呉鉄道株式会社、舞鶴では京都鉄道株式会社、佐世保では九州鉄道株式会社という民間事業者がそれぞれの鉄道敷設工事を行っている。しかし、佐世保を除けば、呉と舞鶴では鉄道敷設工事の途中から官設鉄道として工事が進められ、工期を終了する。工事遅延が主な原因であるが、その後、国が直接工事に乗り出す<sup>50)</sup>。

この背景には差し迫ったロシアとの戦争遂行に支障をきたすという状況があり、軍事的に鉄道開通が急務とされたことによる。このことから、軍港都市への早期の鉄道乗り入れを図る軍部の意向は強いものであったことが推測できる。

明治期の鉄道は基本線、幹線、支線、枝線などに区分されているが<sup>51)</sup>、基本的に幹線までは官設、支線は私設が可能という基準が設けてられていた。これは、「幹支線ノ関係如何ヲ考察し、其起業果テ要用ト認ルモノニシテ、其幹線ノ計画上ニ障碍ヲ及ホサルノ支線ニ在リテハ、之カ私設ヲ充可」<sup>52)</sup>ということに基づくものだが、この結果、鉄道建設には民間事業者の相次ぐ参入がみられる。

軍港都市への鉄道敷設は、鉄道敷設法の第一期建設に計画されたとはいえ、当初、官設ではなく民設に任せられている状況であるが、その事情には予算上の制約があり、軍事予算に集中的に配分された結果だと考えられる。

鉄道敷設は軍事都市と港湾、軍事都市間を結ぶ輸送手段という形で構築されるが、鉄道は都市への人口移動をもたらすものであり、鉄道敷設は地域形成を行う都市基盤である。

軍事都市への鉄道敷設は軍港機能を向上させ、それによって市街地形成における変化と地域の広域化がみられ、この広域化した地域を構築する社会基盤となる。

この鉄道が社会基盤であることを示す顕著な例として、舞鶴があげられる。舞鶴への鉄道敷設は京阪神と舞鶴を直接結びつける重要な都市基盤の要素となる。市街地においても旧舞鶴町、余部町、新舞鶴町の3地域相互の結びつきを強くするものとなり、鉄道敷設により3地域の一体化がみられる。

この舞鶴までの鉄道延伸は鉄道連絡船の就航をもたらし、丹後・若狭・山陰の日本海側諸港との間に定期連絡船の就航までを含む一体的交通の主要な交通路が形成されていく。さらに、外国定期船として、1906(明治 39)年には、ウラジオストックとの間に定期航路が開設され、また同年北朝鮮との間にも北鮮航路も開設されるようになる<sup>53)</sup>。このことから、舞鶴での鉄道敷設では、交通の結節点としての機能向上が顕著にみられることになる。

このように、鉄道敷設は地域構造の変化をもたらす。この関係を田辺(1979)は「鉄道駅の吸引力はかなり強く、都市が発達するにつれ、都市圏内の人口吸引の窓口としてますます力を増してゆく」<sup>54)</sup>とする。駅の立地による地域構造の変化を示したものだが、このことは中心地の移動と見られる。軍港都市の場合でも、地域構造の変化という点においては同様であると考えられる。

## (2) 大正期における鉄道利用状況

1912(大正元)年と1925(大正 14)年における横須賀駅、呉駅、佐世保駅、舞鶴駅、新舞鶴駅の鉄道駅利用状況では、旅客、貨物とも増加がみられる(表 1 参照)。

まず、旅客で見ると、各鉄道駅は乗車数、降車数ともほぼ同じで均衡がとれている。乗車数、降車数で一番多い駅は 1925 年の横須賀駅である。これを乗車数の増加率で見ると、一番大きいのが 1925 年の舞鶴駅で、1912 年と 1925 年の比較では 3 倍の増加である。降車数の増加率で見ると一番大きいのが新舞鶴駅で、2.9 倍の増加である。この他の駅でも 1912 年と 1925 年との比較では、乗車数、降車数とも 2 倍以上の増加であり、同様の傾向がみられる。

一方、貨物で見ると、舞鶴駅、新舞鶴駅を除く他の駅は、発送貨物よりも到着貨物が多い。1912 年と 1925 年の比較では、発送貨物の増加が一番大きいのが佐世保駅で、3.6 倍の増加である。到着貨物の増加で一番大きいのが呉駅で 2.1 倍の増加である。

貨物の発送貨物と到着貨物の間での差が大きく、1912 年では佐世保駅の 6.7 倍、呉駅の 4.7 倍、また 1925 年では横須賀駅の 5.5 倍、呉駅の 4.8 倍など、到着貨物が格段に多い。

このように、軍港都市の鉄道駅では、発送貨物と到着貨物の差が大きい、到着貨物が多いことは、消費都市としての軍事都市の性格を示しているものと考えることができる。

表 1 1912(大正元)年と1925(大正14)年における軍港都市の鉄道駅利用状況

駅名	年次	旅客(人)				貨物(トン)				発送対到着比率
		乗車数	対前期比	降車数	対前期比	発送量	対前期比	到着量	対前期比	
横須賀	1912(大正元)	1,048,338		1,006,928		20,959		63,164		301.4%
	1925(大正14)	2,110,146	201.3%	2,052,975	203.9%	23,898	114.0%	130,980	207.4%	548.1%
呉	1912(大正元)	658,950		653,312		5,941		28,205		474.8%
	1925(大正14)	1,643,313	249.4%	1,633,200	250.0%	12,419	209.0%	59,166	209.8%	476.4%
佐世保	1912(大正元)	324,077		328,505		10,472		70,130		669.7%
	1925(大正14)	833,078	257.1%	821,489	250.1%	37,566	358.7%	90,239	128.7%	240.2%
舞鶴	1912(大正元)	186,676		193,550		8,748		9,914		113.3%
	1925(大正14)	567,106	303.8%	566,554	292.7%	18,716	213.9%	18,606	187.7%	99.4%
新舞鶴	1912(大正元)	189,065		186,182		6,893		20,083		291.4%
	1925(大正14)	544,498	288.0%	548,367	294.5%	22,702	329.3%	19,781	98.5%	87.1%

(注) 発送対到着比率は同年による比較をしたもの。

(出所) 鉄道省編『鉄道統計資料(各年)』、鉄道省をもとに著者まとめ。



### 第3節 軍港都市における人口構造

#### (1) 軍港都市における人口推移の特徴

近代日本における都市形成において、歴史性を有しない軍港都市が急速な都市化現象をみせたことは特異に値する。軍港都市はそれぞれにおいて歴史的・地理的相違性を有するため、その地域構造は一様ではない。その中でも、軍港都市における地域構造の変化として特に顕著なことは、急激な人口増加があげられる。

この軍港都市の人口変化は、統一的な指標として1920(大正9)年からの「国勢調査」、及び国勢調査開始以前は「日本帝国人口静態統計」で把握できる<sup>55)</sup>。この2つの資料を用いて1898年から1947年までの人口推移を表したのが表2、図15である。

表2および図16から1903年から1918年までの15年間の軍港都市の人口をみると、横須賀2.4倍、呉2.3倍、佐世保1.8倍の増加である。昭和期に入った1930年から1940年までの10年間では、横須賀1.8倍、呉1.3倍、佐世保1.5倍の増加であり、いずれの時期においても、軍港都市においては2倍前後の人口増加であることが見られる。また、舞鶴についても人口把握ができる1908年から1918年までの間、人口増加が見られる。

ただ、図15からも見られるように、軍港都市4市とも増加傾向を同じくするものではない。呉はすでに1898年から継続的な大きな伸びが見られるが、横須賀、佐世保は呉より伸び率が小さいことがみられる。また舞鶴は1935年からの増加が顕著であるが、他の3市同様の増加傾向を示すものではなく、むしろ減少時期も見られる。

また、大正の一時期、軍港都市では1921(大正10)年ワシントン軍縮条約による軍備縮小によって人口減少みられる。この条約は主力艦の最大保有を制限するものであり<sup>56)</sup>、条約締結による影響は海軍予算の縮小<sup>57)</sup>、海軍軍人、海軍工廠の職工削減に及び、軍港都市自体の人口増減にも影響が表れる。1920年から1925年の間、軍港都市各市の人口が微増ないし減少傾向であることは、この条約による影響であると考えられる。

このように、軍港都市での人口増加は、海軍工廠の職工整理の一時期を除けば終戦まで続くことがみられる。この人口増加の要因として、海軍施設、海軍工廠の規模拡大による海軍力増強、鉄道など社会資本整備による人や物の移動を可能にしたことがあげられる。

表 2 軍港都市の人口推移

(単位:人)

年次	横須賀	呉	佐世保	舞鶴
1898(明治31)	24,750	48,373	37,485	-
1903(明治36)	36,956	66,006	68,344	-
1908(明治41)	70,964	100,679	93,051	33,275
1913(大正2)	85,473	128,342	94,914	39,496
1918(大正7)	88,742	154,687	123,555	44,810
1920(大正9)	89,870	130,362	87,022	45,407
1925(大正14)	96,351	138,863	95,385	38,667
1930(昭和5)	110,301	190,282	133,174	39,006
1935(昭和10)	182,871	231,333	173,283	42,694
1940(昭和15)	193,358	238,195	205,989	79,713
1947(昭和22)	261,805	185,740	175,233	92,139

(注) 呉の市制施行前は吉浦町、荘山田町、和庄村、宮原村の人口である。

(注) 舞鶴は旧舞鶴町(舞鶴市)、中舞鶴町(東舞鶴市)、新舞鶴町(東舞鶴市)の人口である。

(出所) 1898年から1918年までは日本帝国人口静態統計、1920年から1947年までは国勢調査報告による。

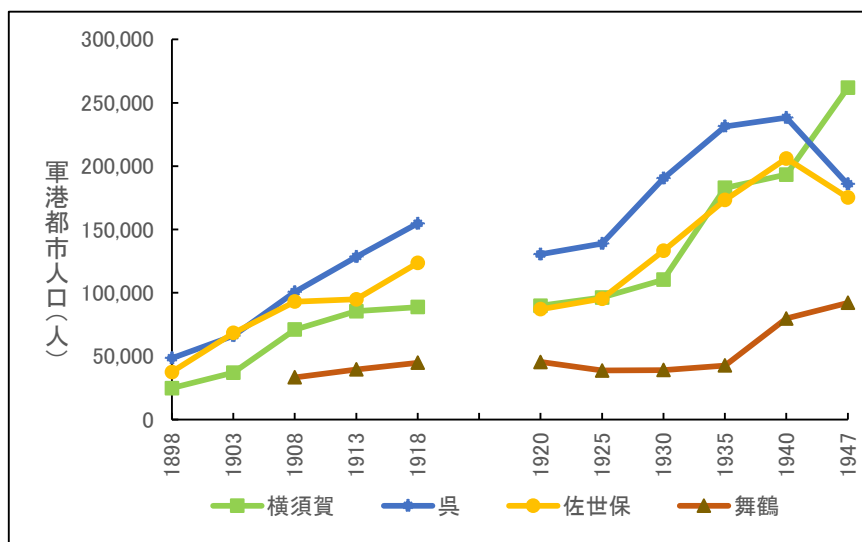


図 15 軍港都市の人口推移

(注) 1898年から1918年までと、1920年から1947年までは出所データを異にするため、連続性を持たせていない。

(出所) 表 2 と同じ。

## (2) 軍港都市における年齢別男女別人口の特徴

軍港都市における年齢別男女別人口では、1930 年当時まだ市制を施行していない舞鶴を除く軍港都市 3 市における男女の 5 歳階級年齢人口について、全国および市部と比較してその特徴を考察したものが次の図表である<sup>58)</sup>(表 3、図 16、図 17、図 18、図 19、図 20 参照)。表 3 は 5 歳階級年齢別人口によりまとめたものである。また、図 17 から図 21 までは全国、市部、軍港都市 3 市の人口ピラミッドである。

この年齢別男女別人口では、1930 年国勢調査を基としているが、その理由は鎮守府開設から横須賀が 46 年、呉、佐世保が 41 年経過しており、都市としての成熟度、データの入手性を勘案したことによるものである。

年齢別人口における全国の特徴としては、男女ともその形状は多産多死型であり、自然増加率が大きいことを示していることがあげられる。市部は全国の形状と類似するが、5 歳から 14 歳までの年齢層において男女とも少なくなっていることは、少し上の年齢階級での社会的増加が著しく、相対的にこの年齢層が少なく見えることにあると考えられる。

これに対して、軍港都市 3 市に共通する特徴として、市部の形状と類似しているものの、男性の 15 歳から 29 歳までの年齢層、特に 20 歳から 24 歳までの年齢層が市部より突出している。これは、軍人、職工等の軍港都市への集中が考えられる。

一方、男女別人口では、全国の男性割合が 50.3%で、女性割合の 49.7%を上回る。市部は男性割合が 51.7%で、全国同様に女性割合を大きく上回る。

これに対して、軍港都市の男女別人口では、男性割合が横須賀 61.2%、呉 55.7%、佐世保 57.8%と、いずれの都市も女性割合を大きく上回る。この理由として、鎮守府、海軍工廠の立地が大きく関係していることが考えられる。

このように、軍港都市は全国、市部と類似した構成であるが、20 歳から 24 歳までの男性割合が全国、市部よりも大きいことが特徴としてみられる。

表 3 1930 年における軍港都市の年齢別男女別人口 (5 歳階級年齢別人口による)

(単位:人)

年齢 区分	横須賀		呉		佐世保		市部		全国	
	男	女	男	女	男	女	男	女	男	女
0～4	6,396	6,340	12,535	12,136	8,278	8,006	968,812	948,490	4,543,442	4,467,693
5～9	4,968	4,790	10,494	10,252	6,676	6,465	776,839	761,107	3,914,786	3,852,299
10～14	3,839	3,837	8,361	8,214	5,416	5,290	727,598	700,911	3,436,560	3,364,485
15～19	7,557	4,472	11,219	8,311	8,713	6,101	1,058,818	950,310	3,318,663	3,220,941
20～24	19,699	4,863	21,004	8,698	18,606	6,025	952,942	813,492	2,815,406	2,716,100
25～29	7,467	4,250	9,814	7,356	8,081	5,082	758,480	663,128	2,480,757	2,354,877
30～34	4,744	3,241	7,536	6,082	5,113	4,062	620,053	534,443	2,175,040	2,038,625
35～39	3,225	2,520	5,626	4,731	3,703	3,150	493,173	423,726	1,856,905	1,727,928
40～44	2,777	2,191	4,974	4,141	3,005	2,535	423,026	370,123	1,687,934	1,598,544
45～49	2,267	1,902	4,636	3,913	2,716	2,436	357,052	332,995	1,525,157	1,521,106
50～54	1,809	1,570	3,787	3,310	2,240	2,146	301,245	293,699	1,410,576	1,420,118
55～59	1,107	980	2,363	2,309	1,620	1,672	212,670	220,425	1,085,866	1,130,237
60～64	703	771	1,561	1,808	1,143	1,273	146,804	170,664	820,315	901,770
65～69	476	484	961	1,140	801	853	90,358	115,829	577,193	678,637
70～74	244	342	621	929	449	566	55,455	83,592	403,984	522,617
75～79	127	179	326	567	233	359	26,806	50,028	222,451	329,267
80以上	49	115	172	395	115	245	11,117	30,090	115,120	214,606
計	67,454	42,847	105,990	84,292	76,908	56,266	7,981,248	7,463,052	32,390,155	32,059,850
割合	61.2%	38.8%	55.7%	44.3%	57.8%	42.2%	51.7%	48.3%	50.3%	49.7%

(出所) 昭和 5 年国勢調査報告。

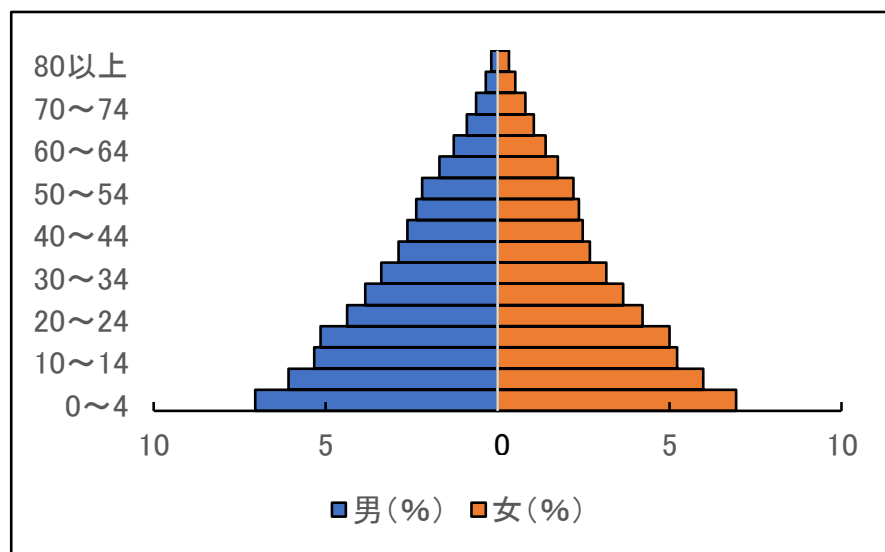


図 16 1930 年国勢調査の 5 歳階級年齢人口 (全国)

(出所) 表 3 と同じ。

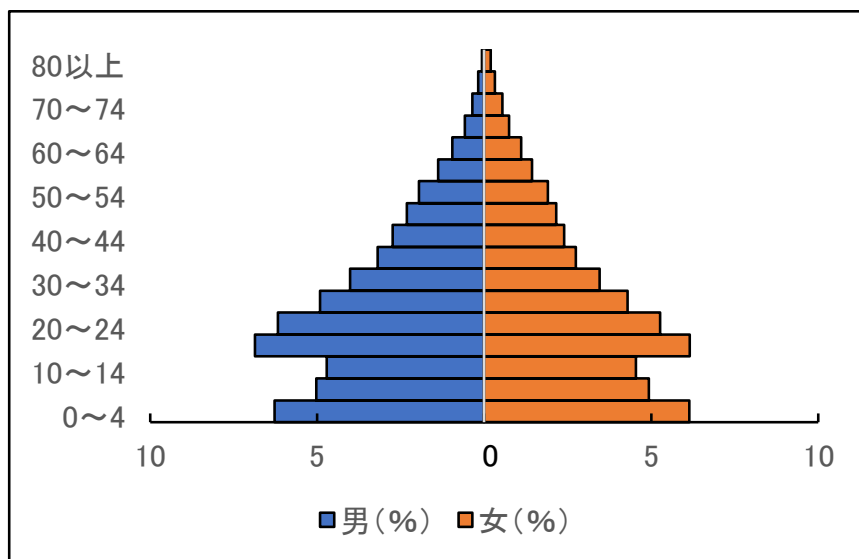


図 17 1930 年国勢調査の 5 歳階級年齢人口(市部)  
(出所) 表 3 と同じ。

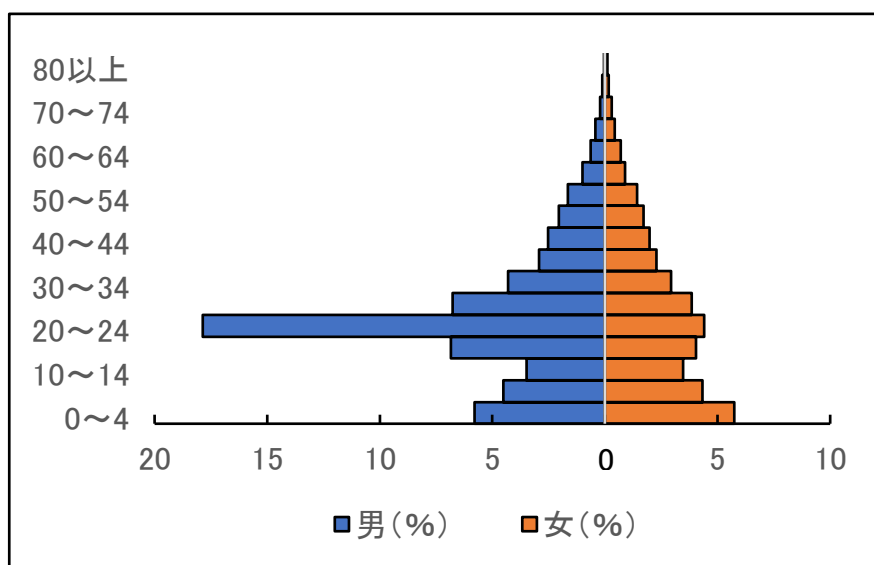


図 18 1930 年国勢調査の 5 歳階級年齢人口(横須賀)  
(出所) 表 3 と同じ。

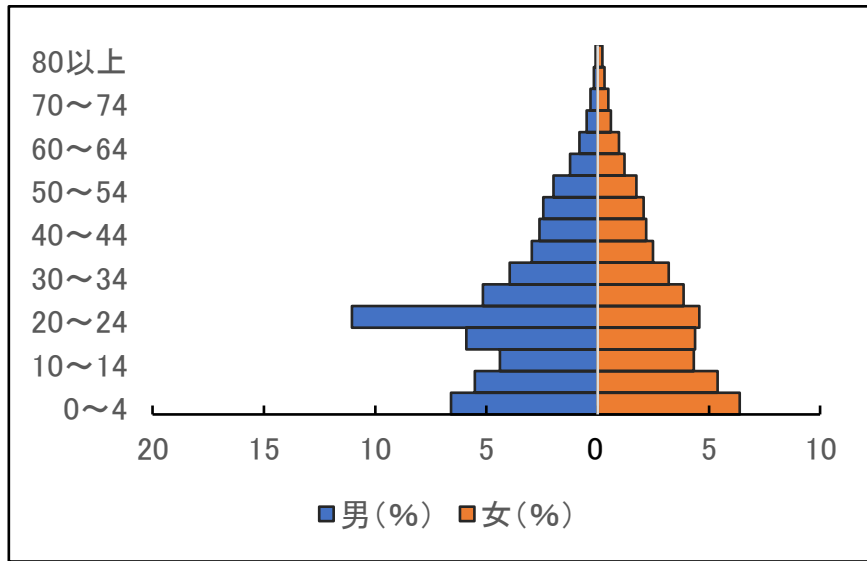


図 19 1930 年国勢調査の 5 歳階級年齢人口 (呉)

(出所) 表 3 と同じ。

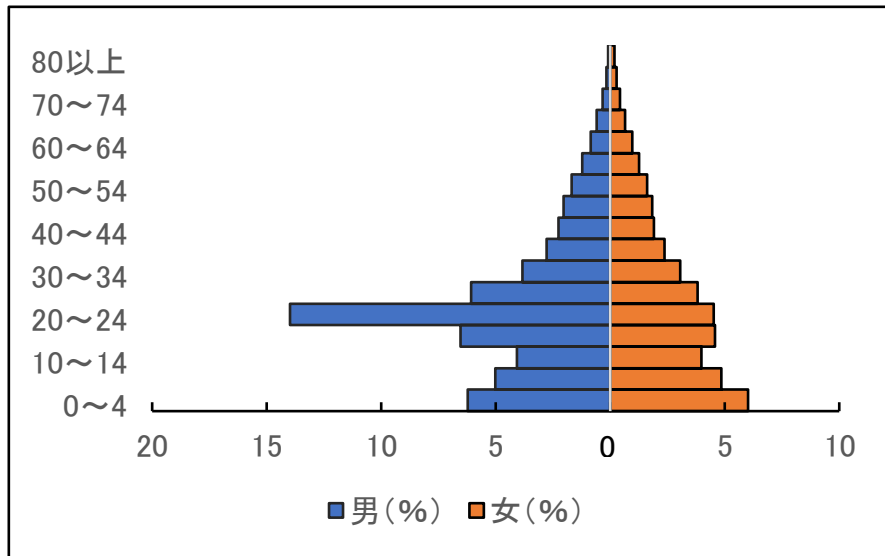


図 20 1930 年国勢調査の 5 歳階級年齢人口 (佐世保)

(出所) 表 3 と同じ。

### (3) 軍港都市における出生地別人口の特徴

#### 1) 出生地別人口の状況

1930 年国勢調査による軍港都市の出生地別人口を比較したものが表 4 と図 21 である。この表 4 と図 21 から軍港都市における出生地別人口の状況がわかる。

表 4 1930 年における軍港都市の出生地別人口

(単位:人)

都市名		自市生	同一府県内 他市町村生	他府県生	内地外生	計
横須賀	人口	34,029	15,224	60,137	911	110,301
	割合	30.9%	13.8%	54.5%	0.8%	100%
呉	人口	85,544	44,255	59,011	1,472	190,282
	割合	45.0%	23.3%	31.0%	0.8%	100%
佐世保	人口	43,842	21,442	66,760	1,130	133,174
	割合	32.9%	16.1%	50.1%	0.8%	100%
舞鶴	人口	15,523	9,865	13,172	446	39,006
	割合	39.8%	25.3%	33.8%	1.1%	100%
全国	人口	40,007,681	13,359,809	10,481,291	601,224	64,450,005
	割合	62.1%	20.7%	16.3%	0.9%	100%
市部	人口	6,822,511	3,018,941	5,319,579	283,269	15,444,300
	割合	44.2%	19.5%	34.4%	1.8%	100%
郡部	人口	33,185,170	10,340,868	5,161,712	317,955	49,005,705
	割合	67.7%	21.1%	10.5%	0.6%	100%

(注) 舞鶴は舞鶴、中舞鶴、新舞鶴の3町合計。

(出所) 昭和5年国勢調査報告。

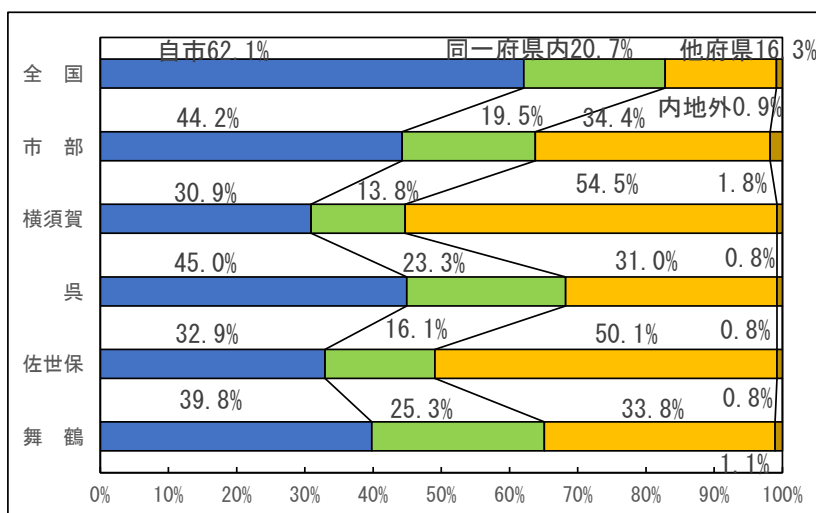


図 21 1930 年における軍港都市の出生地別人口割合

(出所) 表 4 と同じ。

軍港都市では鎮守府、海軍工廠などの施設建設だけでなく、海軍が円滑な運用を行うための都市基盤整備が必要とされ、市街地整備には海軍の意向が示され多大な労力を要している。例えば呉では 1886(明治 19)年当時、鎮守府建設の請負企業、大倉組、藤田組は当初労働者を日々

18,000 人投入したとされる<sup>59)</sup>。呉の労働問題を研究した千田(2018)は呉の状況を「当初の藤田組使用の近畿地方や山口県からの技術者集団に、しばらくして広島県の農閑期を利用した出稼農民が加わるようになった<sup>60)</sup>と示し、労働力確保は重要な問題であったことを指摘する。

このように、市街地建設の途上にある軍港都市では、流入人口割合の大きさがみとめられる。

## 2) 自市生人口

次に、表 4 と図 21 から軍港都市での自市生人口の割合がわかる。これで見ると、横須賀が一番小さく 30.9%である。次いで佐世保 32.9%、舞鶴 39.8%と続く。他の軍港都市より比較的割合が大きい呉でも 45.0%で、割合の半分にも満たない。

自市生人口の割合を市部で見ると、市部が 44.2%であり、市部平均に近い呉を除いて軍港都市の自市生人口の割合が小さいことがわかる。

一方、全国の自市生人口の割合が 62.1%で、軍港都市はいずれも自市生人口の割合を大きく下回る。

この自市生人口の割合に同一府県内他市町村生人口の割合を加えると、その合計割合は横須賀 44.7%、呉 68.3%、佐世保 49.0%、舞鶴 65.1%となる。横須賀、佐世保では同一県内出身者が半分にも満たないことがわかる。

## 3) 他府県生人口

軍港都市の人口の多くは他府県生、内地外生の府県外からの流入であるが、内地外生の比率は小さいため、ここでは他府県生を主に考察する。

この他府県生人口の割合も、同じく表 4 と図 21 からわかる。他府県生人口の割合を軍港都市別にみると、横須賀が 54.5%で最も大きく、次いで佐世保 50.1%であり、この 2 都市は市部の 34.4%より大きい。呉が 31.0%、舞鶴が 33.8%で市部より小さい。これは、前述の自市生人口の逆の状況である。

全国の自市生と同一府県内他市町村生の合計割合は 82.8%であり、同一府県出身者の占める割合が大きい。また、市部での合計割合が 63.7%であり、市部でも全国同様の傾向を示している。

## 4) 他府県生人口の主な流入府県

舞鶴を除く軍港都市 3 市の出生地別人口の中の他府県生で、どの府県からの流入が多いかを示したものが表 5 である。この中で 3 市とも他府県生の人口は 6 万人前後であり、同じ人口規模で



ある。

横須賀における他府県生では東京が一番多く、5.0%である。次いで静岡 4.9%、千葉 4.3%と続くが、いずれも隣県である。横須賀への流入府県の特徴としては、特定府県に偏っていないことにあり、関東、東海、東北、北陸と広範囲に渡っていることがあげられる。その理由として、横須賀が隣接県からの流入しやすい地理的位置になることに加え、4 鎮守府の中でも横須賀鎮守府が中心的地位にあること、陸軍施設も数多く立地することがあげられる。

呉における他府県生では愛媛が一番多く4.7%である。次いで山口 4.6%、岡山 3.3%と続く。呉の場合、瀬戸内海に面する地域からの流入が見られる。他府県生の割合は軍港都市の中では小さく、呉の周囲には労働人口が多く見られたことが他の軍港都市とは事情を異にする理由と考えられる。

佐世保における他府県生では、佐賀が一番多く20.4%である。次いで福岡 6.5%、熊本 5.1%と続くが、この他にも九州地方からの流入が見られる。佐賀は佐世保との距離が一番近いという地理的要因、福岡は人口規模が大きいこと、佐世保が鹿児島との間で海上交通が発達していたことがその理由と考えられる。

表 5 1930 年の軍港都市他府県生人口

(単位:人)

	横須賀		呉		佐世保	
	人口	110,301	人口	190,282	人口	133,174
他府県 生の主 な地域	東京府	5,533 5.0%	愛媛県	8,876 4.7%	佐賀県	27,223 20.4%
	静岡県	5,381 4.9%	山口県	8,682 4.6%	福岡県	8,603 6.5%
	千葉県	4,736 4.3%	岡山県	6,334 3.3%	熊本県	6,778 5.1%
	福島県	3,997 3.6%	兵庫県	3,606 1.9%	鹿児島県	6,279 4.7%
	新潟県	3,482 3.2%	島根県	2,510 1.3%	大分県	2,704 2.0%

(注) 上段が人口数、下段が人口に対しての他府県生の割合である。

(注) 舞鶴(中舞鶴町)は郡部であり、1930 年国勢調査では数値が示されていない。

(出所) 昭和 5 年国勢調査報告。

## 5) 各都市の出生地別人口

横須賀は自市生人口の割合が 30.9%、他府県生人口の割合が 54.5%と、人口の半分以上は

他府県生が占める。横須賀は海軍の中核的位置にある都市で海軍教育機関が集積し、造船所が立地するという要因があり、これらの事情は自市生人口が少なく他府県生人口が多い人口構成に影響を及ぼしていると考えられる。

呉は自市生人口の割合 45.0%と大きく市部の構成割合に近い。同一府県内他市町村生人口の割合が 23.3%と他の軍港都市よりも大きい。その一方、他府県生人口の割合が舞鶴に次いで 31.0%と小さい。呉の場合、市部の人口構成に類似することが見られる。

これは、千田が指摘するように、呉の周囲には農家などの労働人口が備わっていたことによるもので、呉の人口構成に影響を及ぼしていると考えられる。

佐世保は自市生人口の割合が 32.9%、他府県生人口の割合が 50.1%と、横須賀の状況と類似する。佐世保では呉のような豊富な労働人口がなく労働力不足がみられ、多くの労働者は鎮守府建設期以降に他府県から流入したと考えられる。

舞鶴は自市生人口の割合が 39.8%、他府県生人口の割合が 33.8%であり、呉の状況と類似する。舞鶴地域は陸軍施設が立地する城下町旧舞鶴町、海軍施設が集積した中舞鶴町、新舞鶴町の 3 町から構成される。旧舞鶴町は商業、交易で繁栄した城下町であり、中舞鶴町、新舞鶴町は農漁村の性格を有する新興地区である。他の軍港都市とは地域構造が相違することで、人口構造にも相違性がみられる。

これらの分析から、市部との比較の中で軍港都市間でも横須賀、佐世保と呉、舞鶴とでは相反する傾向が見られること、いずれの軍港都市も半数以上は自市以外の出生であり他地域からの流入による人口構成になっていることがわかる。

また、1930(昭和 5)年の国勢調査に基づく人口上位都市の中に、呉が 12 位、横須賀が 19 位、佐世保が 23 位と全国における上位都市のなかに軍港都市が名を連ねている<sup>61)</sup>ことが特徴としてあげられる。

この他にも軍港都市以外にも人口規模が大きい東京市、大阪市などの大都市では陸軍の中核施設が数多く立地<sup>62)</sup>するなど、軍関係施設の立地がある都市部の特徴は、地域構造からみる上で、重要な考察の視点となる。

さらに、同じ 1930(昭和 5)年の国勢調査をもとにした、軍港都市および陸軍師団設置都市での出生地割合の傾向として、軍港都市の自市生の割合が少ないことがわかる(表 6 参照)。

軍港都市と比較した中では、陸軍師団設置の都市では軍港都市のような傾向が見られない。城下町などの都市化した場所に立地した陸軍機関と新興地域に立地した海軍との立地上の要因の求められるものである。

表 6 1930 年国勢調査における軍港都市および陸軍師団設置都市における出生地割合

	自市生	道府県内他 市町村生	他府県生	内地外生
横須賀	30.9%	13.8%	54.5%	0.8%
呉	45.0%	23.3%	31.0%	0.8%
佐世保	32.9%	16.1%	50.1%	0.8%
旭川	31.2%	31.4%	36.7%	0.7%
弘前	61.0%	26.2%	12.4%	0.5%
仙台	52.1%	23.7%	23.4%	0.8%
東京	41.2%	4.6%	53.0%	1.2%
金沢	50.7%	30.9%	17.6%	0.8%
名古屋	49.8%	20.3%	28.0%	2.0%
大阪	40.8%	4.8%	51.0%	3.4%
姫路	40.0%	41.0%	17.9%	1.2%
広島	48.4%	29.8%	18.6%	3.3%
小倉	37.5%	24.3%	35.5%	2.7%
久留米	49.9%	29.8%	21.8%	1.4%
熊本	47.1%	33.6%	17.9%	1.4%
全国	62.1%	20.7%	16.3%	0.9%
市部	44.2%	19.6%	34.4%	1.8%
郡部	67.7%	21.1%	10.5%	65.0%

(資料) 館稔・上田正夫 1940 人口都市集中の地域的形態に関する一資料—都市人口の出生地別構成—『人口問題研究第 1 巻第 9 号』、人口問題研究所:15-16。

(出所) 昭和 5 年国勢調査報告。

このように、表 5 および表 6 から軍港都市における出生地別人口割合では、高い割合で他道府県出身者によって構成されていることがわかる。さらに、出生地別人口割合を他地域からの流入の面で見ると、この現象は軍港都市における都市化の要因の一つであると捉えることができる。

#### (4) 軍港都市における産業別人口の構成

海軍工廠は戦後日本の製造業発展の基礎となるが、海軍工廠は太平洋沿岸に立地しているのが確認でき(第 3 章図 2 参照)、戦後日本の工業地帯は戦前における海軍工廠の立地分布で捉えることができる。軍港都市は工業都市の側面を持つが、1920 年、1930 年、1940 年における軍港都市の産業別人口を示したものが次の図表となる(表 7、図 22、図 23、図 24、図 25、図 26、図 27 参照)。表 7 は軍港都市 4 市、全国、市部、郡部の産業別人口をまとめたものであり、図 22 から図 27 までは、その割合を示した図である。これらの図表から次の 4 点について軍港都市の特徴がみられる。

表 7 1920 年、1930 年、1940 年における軍港都市の産業別人口

(単位:人)

	年次	農業	水産業	鉱業	工業	商業	交通業	公務 自由業	その他 有業者	家事 使用人	有業者 計
横須賀	1920(大正9)	432	153	17	14,528	5,550	1,577	23,423	549	19	46,248
	(割合)	0.9%	0.3%	0.1%	31.4%	12.0%	3.4%	50.6%	1.2%	0.1%	100%
	1930(昭和5)	375	111	7	11,134	10,773	1,300	31,208	58	1,321	56,287
	(割合)	0.7%	0.2%	0.0%	19.8%	19.1%	2.3%	55.4%	0.1%	2.3%	100%
呉	1920(大正9)	1,747	146	27	28,609	8,190	1,857	16,379	946	12	57,913
	(割合)	3.0%	0.3%	0.1%	49.4%	14.1%	3.2%	28.3%	1.6%	0.0%	100%
	1930(昭和5)	3,073	486	21	27,791	14,062	2,042	29,986	121	1,431	79,013
	(割合)	3.9%	0.6%	0.1%	35.2%	17.8%	2.6%	38.0%	0.2%	1.8%	100%
佐世保	1920(大正9)	1,185	107	307	13,633	6,733	1,740	16,020	1,730	8	41,463
	(割合)	2.9%	0.3%	0.7%	32.9%	16.2%	4.2%	38.6%	4.2%	0.0%	100%
	1930(昭和5)	3,468	527	327	13,899	11,879	1,529	28,583	45	2,325	62,582
	(割合)	5.5%	0.8%	0.5%	22.2%	19.0%	2.4%	45.7%	0.1%	3.7%	100%
舞鶴町	1930(昭和5)	73	340	0	1,361	2,252	368	517	22	152	5,085
	(割合)	1.4%	6.7%	0.0%	26.8%	44.3%	7.2%	10.2%	0.4%	3.0%	100%
舞鶴市	1940(昭和15)	3,452	271	13	5,397	2,225	942	1,198	76	159	13,733
	(割合)	25.1%	2.0%	0.1%	39.3%	16.2%	6.9%	8.7%	0.6%	1.2%	100%
中舞鶴町	1930(昭和5)	204	2	2	2,009	735	158	1,859	3	49	5,021
	(割合)	4.1%	0.0%	0.0%	40.0%	14.6%	3.1%	37.0%	0.1%	1.0%	100%
新舞鶴町	1930(昭和5)	347	6	1	2,136	1,790	356	1,290	14	159	6,099
	(割合)	5.7%	0.1%	0.0%	35.0%	29.3%	5.8%	21.2%	0.2%	2.6%	100%
東舞鶴市	1940(昭和15)	2,342	9	8	12,358	2,835	686	2,393	78	293	21,002
	(割合)	11.2%	0.0%	0.0%	58.8%	13.5%	3.3%	11.4%	0.4%	1.4%	100%
全国	1920(大正9)	14,128,360	558,314	424,464	5,300,248	3,188,002	1,037,238	1,441,832	527,451	20,315	26,626,224
	(割合)	53.1%	2.1%	1.6%	19.9%	12.0%	3.9%	5.4%	2.0%	0.1%	100%
	1930(昭和5)	14,131,025	568,436	315,476	5,875,991	4,905,655	945,116	2,005,192	70,582	802,167	29,619,640
	(割合)	47.7%	1.9%	1.1%	19.8%	16.6%	3.2%	6.8%	0.2%	2.7%	100%
市部	1920(大正9)	134,616	27,595	19,852	1,742,002	1,254,408	380,087	520,243	129,021	8,482	4,216,306
	(割合)	3.2%	0.7%	0.5%	41.3%	29.8%	9.0%	12.3%	3.1%	0.2%	100%
	1930(昭和5)	261,526	50,304	31,017	2,327,495	2,295,513	406,755	803,908	39,721	350,511	6,566,750
	(割合)	4.0%	0.8%	0.5%	35.4%	35.0%	6.2%	12.2%	0.6%	5.3%	100%
郡部	1920(大正9)	13,993,744	530,719	404,612	3,558,246	1,933,594	657,151	921,589	398,430	11,833	22,409,918
	(割合)	62.4%	2.4%	1.8%	15.9%	8.6%	2.9%	4.1%	1.8%	0.1%	100%
	1930(昭和5)	13,869,499	518,132	284,459	3,548,496	2,610,142	538,361	1,201,284	30,861	451,656	23,052,980
	(割合)	60.2%	2.2%	1.2%	15.4%	11.3%	2.3%	5.2%	0.1%	2.0%	100%

(注) 大正 9 年国勢調査の数値は職業別人口である。三潁(1991)によると、大正 9 年および昭和 5 年国勢調査の職業分類は「産業分類的職業分類」であり、参考として示す<sup>63)</sup>。

(注) 昭和 15 年国勢調査は銃後人口<sup>64)</sup>の数値である。

(注) 昭和 15 年国勢調査時、舞鶴町は舞鶴市、中舞鶴町と新舞鶴町は東舞鶴市として市制施行されている。

(出所) 大正 9 年、昭和 5 年、昭和 15 年国勢調査報告。

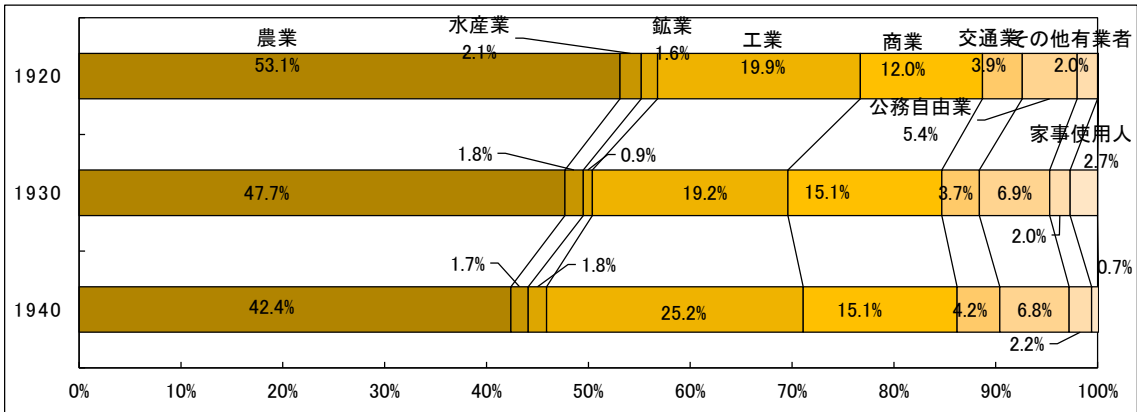


図 22 全国の産業別人口割合

(出所) 表 7 と同じ。

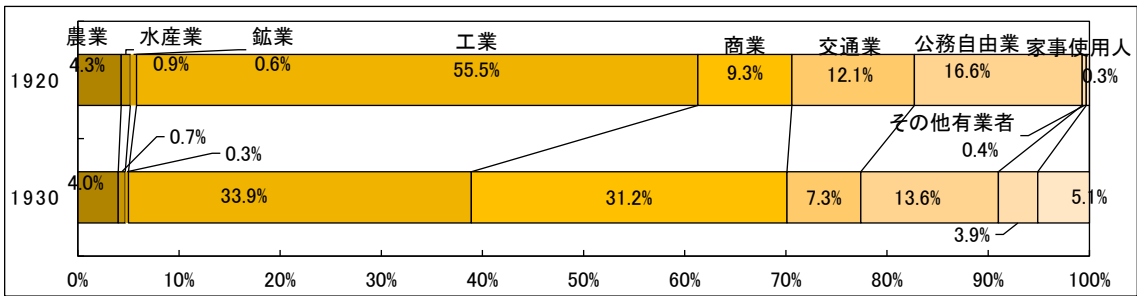


図 23 市部の産業別人口割合

(出所) 表 7 と同じ。

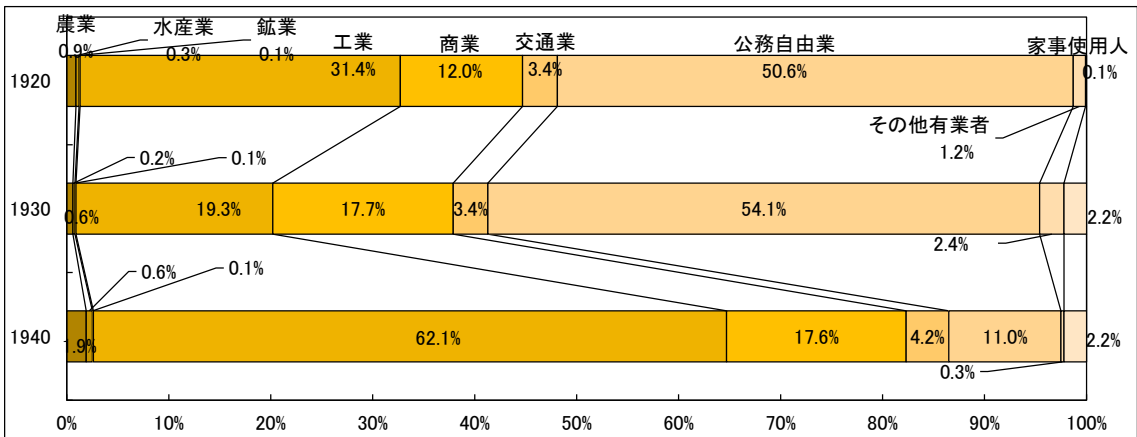


図 24 横須賀の産業別人口割合

(出所) 表 7 と同じ。

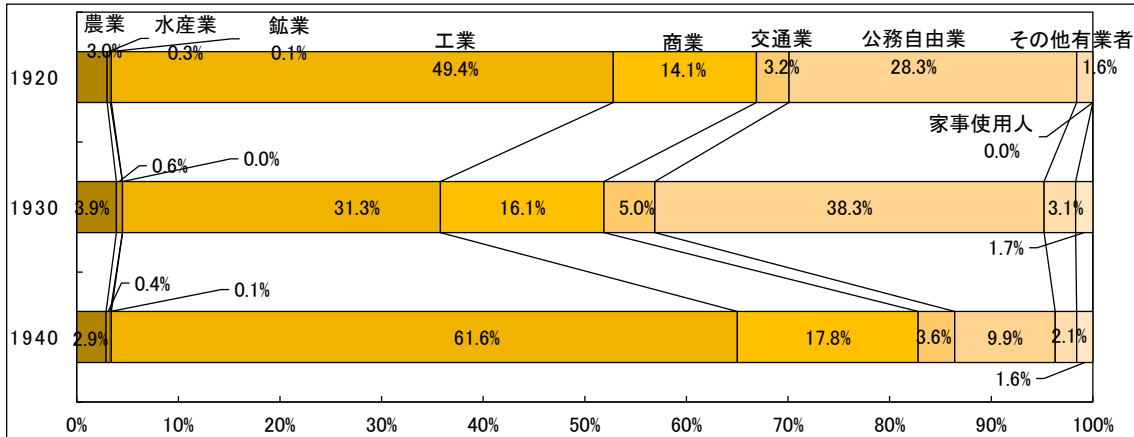


図 25 呉の産業別人口割合

(出所) 表 7 と同じ。

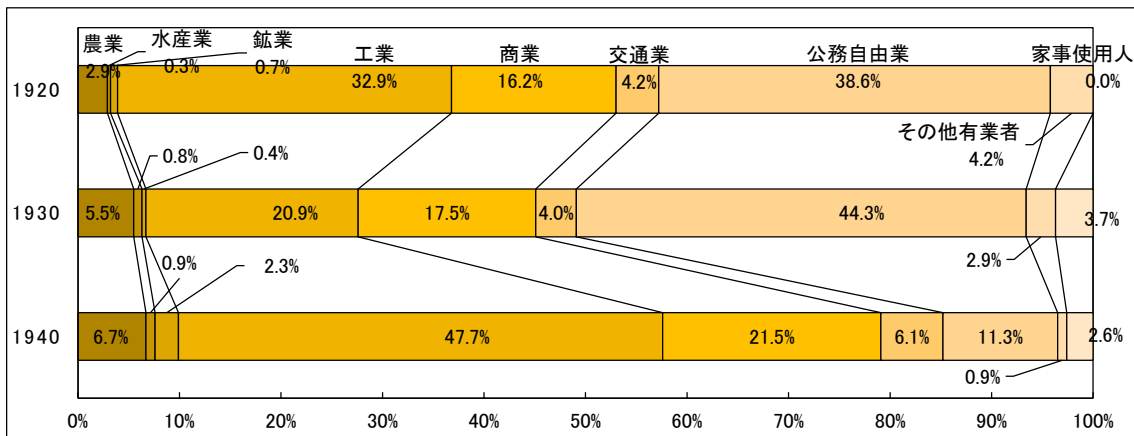


図 26 佐世保の産業別人口割合

(出所) 表 7 と同じ。

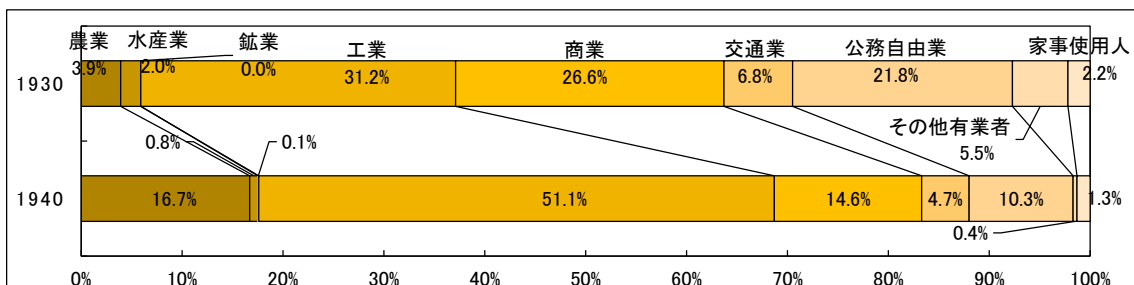


図 27 舞鶴の産業別人口割合

(出所) 表 7 と同じ。

第 1 に、軍港都市では工業従事率が大きい。1920 年国勢調査では 3 市いずれも工業従事率が 30%を超えている。特に、呉は 49.4%であり有業者の半数近くは工業従事者である。横須賀。佐世保でも工業従事率は 30%を上回っている。

軍港都市は工業都市の性格を持ち、その類型では軍需中心の重工業とされる<sup>65)</sup>。10 年後の 1930 年国勢調査では、この軍港都市 3 市の工業従事率の減少がみられる。この理由として、1922 (大正 11)年のワシントン軍縮条約締結による海軍工廠職工削減の影響が考えられる<sup>66)</sup>。

また、舞鶴の工業従事率は他の軍港都市 3 市と同様の傾向を示す。特に、舞鶴海軍工廠が立地する中舞鶴町の 1930 年国勢調査では、工業従事率が 40.0%で、軍港都市の中では比率が最も大きい。

1940 年国勢調査の工業従事者数では横須賀 47,540 人、呉 54,463 人と、1930 年国勢調査時よりも増加している。軍港都市の中でも、ワシントン軍縮条約による影響が少なかったとされる佐世保でも 1930 年国勢調査時より 2 倍以上の増加を示している。

一方、市部の工業従事率は 1920 年 41.3%、1930 年 35.4%と割合が大きいことから、工業従事率の大きさは軍港都市特有のものではないことがわかる。この理由として、戦時期における軍需関係の物資製造が都市部で行われたことが考えられる。

さらに、1920 年、1930 年国勢調査における全国の工業従事率は郡部の数字を含んでいることから軍港都市、市部より小さいが、工業従事率は農業従事率に次いで大きい。

第 2 に、1920 年、1930 年国勢調査における全国の公務自由業<sup>67)</sup>の割合が大きいことがあげられる。横須賀は 1920 年 50.6%、1930 年 55.4%、呉は 1920 年 28.3%、1930 年 38.0%、佐世保は 1920 年 38.6%、1930 年 45.7%であり、軍港都市 3 市はいずれもその割合は大きく、特に横須賀の割合が大きいことが顕著である。また、1930 年の中舞鶴町で 37.0%、舞鶴地域全体でも 22.6%であり、海軍進出による公務自由業の割合が大きいことがあげられる。

1940 年国勢調査では、軍港都市 3 市の公務自由業の割合が極端に小さくなっているが、これは 1940 年国勢調査が銃後人口での調査によるためである。

第 3 に、1920 年、1930 年、1940 年国勢調査における軍港都市での商業従事者割合では、横須賀が 12.0%から 17.6%に、呉が 14.1%から 17.8%に、佐世保が 16.2%から 21.5%にそれぞれ増加しているが、舞鶴地域では逆に減少している。全国の商業従事率は 12.0%から 15.1%へと増加しており、市部の商業従事者数も増加傾向が見られる。

軍港都市の商業従事率は全国および市部と同じ傾向を示しているが、商業発達は都市部の特有現象であることから、軍港都市特有の傾向とまでは言えない。ただ、軍港都市の商業従事者数

でみると、その数は工業従事者数には及ばないものの、一定の人口数を示していることは都市部の傾向と同じである。

第 4 に、1940 年国勢調査における農業従事率を見ると、全国が 42.4%と割合が大きいのに比べ、軍港都市では横須賀 1.9%など割合が小さく、伸び率も大きくないが、農業従事者数では増加が見られる。その中で、舞鶴市は農業従事率が 25.1%と割合では大きく、他の軍港都市とは違う傾向を示している。

以上 4 点の特徴以外にも、佐世保における鉱業従事者数は軍港都市では特異な事象としてあげられる。これは佐世保近郊に炭田があるためであり、1940 年国勢調査の鉱業従事者数が 2,000 人という数値は、他の軍港都市にはみられない状況である。

#### 第 4 節 軍港都市における市街地形成の共通性

本章第 1 節から第 3 節にかけて、軍港都市の地域構造の特徴を見てきた、そこから、軍港都市における市街地形成での共通性として次のことがあげられる。第 1 が市街地形成における海軍の関与、第 2 が軍港都市を側面から支える地域の存在、第 3 が軍港都市における早期の鉄道敷設、第 4 が軍港都市特有の人口構造であることの 4 つがあげられる。

第 1 に、軍港都市では鎮守府開設による地域構造の変化が顕著にみられることがあげられる。横須賀を除く呉、佐世保、舞鶴の 3 市では鎮守府海軍は市街地計画への関与がみとめられる。

3 市とも鎮守府を起点とした新たな市街地形成が行われている。この市街地計画は府県の権限で進められるが、計画段階から海軍の意向が反映されていたことはこれまで見てきたとおりである(本章第 1 節)。舞鶴に至っては、新市街地の計画作成は海軍当局がその計画の可否について最終決定権を持つに至ることが示されている。

第 2 が、軍港都市を側面から支える地域の存在である。

軍港都市には地域を補完的に支え、機能を代替する場所が必ず存在したことが軍港都市成長の要因としてあげられる。横須賀は浦賀地区、呉は広村、佐世保は相浦港(相浦町)、舞鶴は旧舞鶴市、旧余部町、新舞鶴町の競合である。鉄道敷設、流入人口など軍港都市を都市化させた要因はいくつかあげられるが、この補完性の地域があったことが、軍港機能を向上させ、軍港都市の機能が向上した背景になる。

第 3 が、軍港都市における早期の鉄道敷設である。この経緯については、本章第 2 節で考察したところである。



早い段階での横須賀への鉄道敷設を除けば、他の軍港都市での鉄道敷設は鉄道敷設法の第1期計画線となっている等、重要路線として計画されている。鉄道敷設工事が民設によるとされたが、九州鉄道による佐世保への乗り入れ以外は、官設によって工事が着工されている。これは、日露戦争を前にして開通を急ぐ軍の事情によるものである。戦争という状況が早期の鉄道敷設を可能とし、大量輸送交通の発達をみることになる。

第4に、軍港都市特有の人口構造が見られることである。

軍港都市は、新興都市としての性格を持つ。人口規模が小さい地域に鎮守府立地が見られると、他地域からの人口流入が増加し、都市機能が拡大する。こうした状況は軍港都市における人口構造の特徴であり、そのことを第3節において示した。

軍港都市の人口構造には、まず急激な人口増加が見られる。次に、年齢別では20歳から24までの階級における男性割合の大きさがあり、男女別では男性の割合が大きい。また、軍港都市の出生状況では自市生割合が小さく、他府県生割合が大きい。さらに、軍港都市では工業従事率や公務自由業の割合が大きいことが明らかになった。

このことから、軍港都市の人口構造の特徴から、軍港都市では他の市部とは異なる部分が多く見られることがわかる。

このように、軍港都市における人口構造の特徴では、軍港都市それぞれの構造的特徴がみられ、そこには軍港都市の共通性と相違性が見られる。さらに、全国あるいは市部との比較においても、異なる傾向が見られることは、軍港都市特有の地域構造での特徴としてあげられるであろう。

## 第5節 小括

本章では、日本における戦前の軍港都市の地域構造について論述した。ここでは、軍港都市の地域構造の分析においては、市街地形成の過程における特徴、鉄道敷設の状況、人口構造の特徴が重要となることに留意した。

まず、軍港都市の共通する特徴として、軍港都市はその都市だけでなく他地域との関係において発展した経過を持つことがあげられる。横須賀は浦賀地区、呉は広地区、佐世保は相浦地区、舞鶴は舞鶴地区と東舞鶴地区との密接な関係である。さらに、市街地形成の過程では横須賀を除き、呉、佐世保、舞鶴において海軍の関与が見られる。

次に、軍港都市における早期の鉄道敷設があげられる。軍港都市はその地域の中心都市からは離れて立地するが、軍港都市では早期の鉄道敷設による大量の人員、物資の移動が求められ

たことが背景になる。この鉄道敷設には、軍の派兵のための大量移送とともに、陸軍と海軍の都市を結節する目的が見られる。

さらに、軍港都市の人口構造では次の点で共通する特徴が見られた。軍港都市の人口構造の特徴では、人口推移における急激な人口増加、年齢別男女別人口における男性の20歳から29歳までの階級における割合の大きさ、出生地別人口における他府県生人口割合の大きさ、産業別人口割合における工業、商業、公務自由業の大きさがあり、全国あるいは市部との状況比較とは異なることが示される。

このように、本章では軍港都市では軍港都市だけでなく他地域との関係、早期の鉄道敷設状況、人口構造の特徴などにおいて共通部分の多いことがある一方、土地事情など地域性があることで、軍港都市の地域構造の特性を一様には見られないことを示した。

(注)

<sup>1)</sup> 山口恵一郎編 1972、『日本図誌大系関東Ⅱ』、朝倉書店:245、山口恵一郎編 1973、『日本図誌大系近畿Ⅱ』、朝倉書店:191、山口恵一郎編 1975、『日本図誌大系中国』、朝倉書店:230、山口恵一郎編 2011、『日本図誌大系九州Ⅰ(普及版)』、朝倉書店:268。これらの図から、軍港都市4市はいずれも寒村とみられる。

<sup>2)</sup> 昭和15年国勢調査報告。これによれば、神奈川県の人々のうち、横浜市は968,091人、川崎市300,777人に続いて横須賀市193,358人である。

<sup>3)</sup> 横須賀市 ホームページ、「横須賀港の概要」、

[https://www.city.yokosuka.kanagawa.jp/5570/minato/guide\\_gaiyou/documents/history](https://www.city.yokosuka.kanagawa.jp/5570/minato/guide_gaiyou/documents/history).

(最終閲覧日:2022年7月1日)。

<sup>4)</sup> 双木俊介・藤野翔 2009、軍港都市横須賀の形成と土地所有の変遷—横須賀下町地区を事例に—、歴史地理学野外研究、第13号、筑波大学人文社会科学研究所歴史・人類学専攻歴史地理学研究室:1-2。双木・藤野の論文では、軍の関与、埋立て開発、他地域出身者の流入の3点について留意する必要があるとされる。

<sup>5)</sup> 横須賀市編 2014、『新横須賀市史通史編近現代』、横須賀市:83。廻船問屋はふつう回漕業者をさすが、浦賀の廻船問屋は足軽身分を有し浦賀番所で船改めの業務を行う特殊な職分とされた。1870(明治3)年には浦賀地方では63軒を数えたとされる。

<sup>6)</sup> 横須賀市編 2014、『新横須賀市史通史編近現代』、横須賀市:82頁-88。

<sup>7)</sup> 双木俊介・藤野翔 2009、軍港都市横須賀の形成と土地所有の変遷—横須賀下町地区を事例に—、歴史地理学野外研究、第13号、筑波大学人文社会科学研究所歴史・人類学専攻歴史地理学研究室:1。

<sup>8)</sup> 双木俊介・藤野翔 2009、軍港都市横須賀の形成と土地所有の変遷—横須賀下町地区を事例に—、歴史地理学野外研究、第13号、筑波大学人文社会科学研究所歴史・人類学専攻歴史地理学研究室:1。

<sup>9)</sup> 1ha=10000 m<sup>2</sup>として換算。

- 10) 横須賀市編 2014、『新横須賀市史通史編近現代 I』、横須賀市:27。
- 11) 双木俊介・藤野翔 2009、軍港都市横須賀の形成と土地所有の変遷—横須賀下町地区を事例に—、歴史地理学野外研究、第 13 号、筑波大学人文社会科学研究科歴史・人類学専攻歴史地理学研究室:6。
- 12) 双木俊介・藤野翔 2009、軍港都市横須賀の形成と土地所有の変遷—横須賀下町地区を事例に—。歴史地理学野外研究、第 13 号、筑波大学人文社会科学研究科歴史・人類学専攻歴史地理学研究室:5-6。
- 13) 横須賀市編 2014、『新横須賀市史通史編近現代 I』、横須賀市:142。
- 14) 横須賀市編 2014、『新横須賀市史通史編近現代 I』、横須賀市:142。
- 15) 横須賀市編 1988、『横須賀市史上巻』、横須賀市:310 頁-311。
- 16) 横須賀市編 2014、『新横須賀市史通史編近現代 I』、横須賀市:125-128。
- 17) 横須賀市編 2014、『新横須賀市史通史編近現代 I』、横須賀市:125-128。
- 18) 湘南電鉄は 1941(昭和 16)年京浜電気鉄道、湘南半島自動車との合併により京浜電鉄(現在の京浜急行)になる。
- 19) 横須賀市編 2014、『新横須賀市史通史編近現代 I』、横須賀市:354。
- 20) 横須賀市編 2014、『新横須賀市史通史編近現代 I』、横須賀市:128-129。この当時、海軍工廠職工向けの定期券が発売されていたとされる。
- 21) 千田武志 2018、『呉海軍工廠の形成』、錦正社:78。
- 22) 千田武志 2018、『呉海軍工廠の形成』、錦正社:79。
- 23) 千田武志 2018、『呉海軍工廠の形成』、錦正社:693。
- 24) 千田武志 2018、『呉海軍工廠の形成』、錦正社:692。
- 25) 鈴木順子、2013、「伊能図の内容と構成」『伊能図大全第 6 巻伊能図の開設と各図解説』、河出書房新社:10-17。これによれば、九州地方の調査は 1810(文化 7)年から 1811(文化 8)年までと、1811(文化 8)年から 1814(文化 11)年までとされる。このうち、平戸地方が 1811 年から 1814 年の調査と見られていることから、佐世保についてもこの時期の可能性が強い。
- 26) 渡辺一郎監修 2013、『伊能図大全第 4 巻伊能大図九州・九州沿岸図』、河出書房新社:77。この図から佐世保村の地名等が記されている。
- 27) 佐世保市長室調査課編 1982、『佐世保市史総説篇(復刻版)』、国書刊行会:175-187、原典は 1955 年、佐世保市役所発行。
- 28) 西村幸夫 2021、軍港都市—佐世保。書齋の窓、No.674、有斐閣:40-43。
- 29) 佐世保市長室調査課編 1982、『佐世保市史総説篇(復刻版)』、国書刊行会:264、原典は 1955 年、佐世保市役所発行。
- 30) 西村幸夫 2021、軍港都市—佐世保。書齋の窓、No.674、有斐閣:43。
- 31) 相浦港は戦前においては独立した港湾である。戦後 1956(昭和 31)年 4 月に佐世保市の管理になったことで、佐世保港の一港区扱いとなるが、現在でも通称として相浦港とされている。
- 32) 佐世保市長室調査課編 1982、『佐世保市史総説篇(復刻版)』、国書刊行会:208-209、原典は 1955 年、佐世保市役所発行。
- 33) 松下孝昭 2004、『近代日本の鉄道政策—1890~1922 年—』、日本経済評論社:63-72。日本において官制で敷設すべき予定線を 33 項目にわたって列挙する。この中で佐賀佐世保間は第 1 期線として 12 年の間に完成させる主旨の法律である。
- 34) 小谷正典 2020、『明治日本の鉄道—近代的鉄道政策の形成—』、晃洋書房:92-93。
- 35) 小谷正典 2020、『明治日本の鉄道—近代的鉄道政策の形成—』、晃洋書房:93。
- 36) 舞鶴市史編さん委員会 1978 年『舞鶴市史・通史編(下)』、舞鶴市役所:592-594。
- 37) 舞鶴市史編さん委員会 1978 年『舞鶴市史・通史編(下)』、舞鶴市役所:593-594。
- 38) 舞鶴市史編さん委員会 1978 年『舞鶴市史・通史編(下)』、舞鶴市役所 594。
- 39) 1 間は 1.81m。
- 40) 舞鶴市史編さん委員会 1978 年『舞鶴市史・通史編(中)』、舞鶴市役所:596-597。これは京都府がまとめた市街地建設の一内容である。

- 41) 佐世保市市史編さん委員会編 2003、『佐世保市史通史編下』、佐世保市:70 では、海軍次官 樺山資紀が東彼杵郡長に佐世保港の軍港内定について協議している旨の記録がある。
- 42) 戸祭武 1979、舞鶴における近代都市の形成、紀要、第 14 号、舞鶴工業高等専門学校:134。
- 43) 舞鶴市史編さん委員会編 1982、『舞鶴市史・通史編(下)』、舞鶴市役所:61-92。
- 44) 坂根嘉弘 2018、軍港都市と地域社会、坂根嘉弘編『軍港都市史研究 I 舞鶴編増補版』、清文堂:47。
- 45) 舞鶴市史編さん委員会 1978 年『舞鶴市史・通史編(中)』、舞鶴市役所:418。ここでは鎮守府を含む海軍用地面積は83町5反8畝 20 歩とされ、そのうち大部分は買い上げが予定された。
- 46) 小谷正典 2020、『明治日本の鉄道 —近代的鉄道政策の形成—』、晃洋書房:15。
- 47) 小谷正典 2020、『明治日本の鉄道 —近代的鉄道政策の形成—』、晃洋書房:50。
- 48) 松下孝昭 2004、『近代日本の鉄道政策—1890~1922 年—』、日本経済評論社:47-52。鉄道敷設法では、第一期建設予定路線として、中央線(八王子または御殿場から甲府を経て名古屋まで)、北陸線、奥羽線、山陽線(三原~赤間関間と海田市~呉間)、九州線(佐賀~佐世保および長崎間、熊本~三角間)、舞鶴線、和歌山線、山陰山陽連絡線の 9 路線が対象となっていた。
- 49) 松下孝昭 2018、軍事拠点と鉄道ネットワーク、坂根嘉弘編『軍港都市史研究 I 舞鶴編増補版』、清文堂出版:210-220。
- 50) 呉市史編さん委員会編 1976、『呉市史第四巻』、呉市役所:66-70。
- 51) 小谷正典 2020、『明治日本の鉄道 —近代的鉄道政策の形成—』、晃洋書房:15-35。
- 52) 小谷正典 2020、『明治日本の鉄道 —近代的鉄道政策の形成—』、晃洋書房:38。原典:太政官 鉄道幹線ノ計画上ノ障碍ヲ及ホサル支線ハ私設ヲ充可スルノ件、公文別録明治 15 年~明治 18 年、第 1 巻、明治 15 年~明治 16 年。
- 53) 戸祭武 1979、舞鶴における近代都市の形成、紀要、第 14 号、舞鶴工業高等専門学校:151-155。
- 54) 田辺健一 1979、『都市の地域構造—改訂増補版—』、大明堂:53。
- 55) 人口統計は他にも各都市の市史、郷土史で確認できるが、出典明記がないことが多く正確性、年次間比較においても疑問がある。
- 56) 舞鶴市史編さん委員会編 1982、『舞鶴市史通史編(下)』、舞鶴市役所:12-13。
- 57) 舞鶴市史編さん委員会編 1982、『舞鶴市史通史編(下)』、舞鶴市役所:13、海軍省大臣官房編 1925、『海軍省年報 大正 10 年度』、海軍省大臣官房:会計 13。1923(大正 12)年度海軍予算は 2 億 8 千万円で、1921(大正 10)年度決算額 5 億 2 百万円の約半分にあたる。
- 58) 軍港都市の年齢別男女別人口の比較では、4 都市の共通比較ができる男女の特殊年齢別人口と、市部のみが対象の男女の 5 歳階級年齢別人口がある。両者には人口区分に相違があることで、同じ傾向を示すとは限らず問題がある。
- 59) 呉市史編纂室編 1964、『呉市史第三巻』、呉市役所:75。
- 60) 千田武志 2018、『呉海軍工廠の形成』、錦生社:96。
- 61) 東京市政調査会編 1931、『日本都市年鑑昭和 6 年』、東京市政調査会:74。1930(昭和 5)年の国勢調査の数値を基にしたもので、呉市 190,282 人、横須賀市 143,261 人、佐世保市 133,174 人と、全国の中でも軍港都市が上位にある。また、最も人口規模が大きい東京市、大阪市なども陸軍の重要な施設が立地する軍都としての機能を持ち、この当時は軍と関係する都市構造が顕著に見られる。ただこの表にある横須賀市の昭和 5 年の人口は、総務省統計局資料『昭和 5 年国勢調査』および横須賀市での統計 110,301 人と相違している。
- 62) 昭和 5 年に陸軍の師団が置かれた都市は旭川、弘前、仙台、東京、金沢、名古屋、大阪、姫路、広島、小倉、久留米、熊本である。
- 63) 三瀨信邦 1991、日本標準統計分類の発達と国際標準分類、城西大学大学院研究年報、第 7 巻、城西大学大学院経済学研究科:41-55。三瀨によると、1920 年および 1930 年国勢調査の職業分類は「産業分類の職業分類」とされる。この場合、1920 年と 1930 年の比較妥当性が問題となるが、1930 年国勢調査における軍港都市 4 市の「職業別人口」と「産業別人口」の相違を

みると、「職業別人口」においては、「その他有業者」が、横須賀の 2.3%から舞鶴の 4.3%の範囲にあるが、4 市とも 1930 年における「職業別人口」と「産業別人口」の大きな差はみられないことから、1920 年においても、「職業別人口」と「産業別人口」とに大きな差はないと考える。

<sup>64)</sup> 総務省統計局編 1961、『昭和 15 年統計調査の概要、調査の範囲及び用語の解説』、総務省。銃後人口は現役軍人、応召中の在郷軍人、軍人以外の艦船乗組員および内地又は外地以外の地域において従軍中の軍属、報道班員、従軍神官などを調査から除外したものをいう。

<sup>65)</sup> 水野真彦 2014、工業都市、藤井正・神谷浩夫編『よくわかる都市地理学』、ミネルヴァ書房：83。

<sup>66)</sup> 呉市史編さん委員会編 1976、『呉市史第四巻』、呉市役所：357。職工削減が最も多い呉の場合、その数は 6,682 人とされる。

<sup>67)</sup> 公務自由業は陸海軍軍人、官吏、公吏、雇用、宗教に関する業、教育に関する業、医務に関する業、法務の関する業、記者、著述家、芸術家、其の他の自由業を指す。

## 第Ⅱ部

### 戦前における佐世保の地域構造

## 第5章 戦前における都市地域構造の変化

### 第1節 戦前における市街地の形成と変化

#### (1) 海軍進出による市街地の形成と変化

##### 1) 海軍進出時の市街地

佐世保への海軍進出は 1889(明治 22)年の佐世保鎮守府開設に始まる。それより 3 年前の 1886(明治 19)年には、第 3 海軍区鎮守府の佐世保設置決定をみる(表 1 参照)。以来、佐世保では 1945(昭和 20)年の太平洋戦争終戦まで、海軍の盛衰とともに、市街地の形成が行われていく。

1886 年当時の佐世保村は長崎県東彼杵郡下にあり、戸数 1,113 戸、人口 4,111 人<sup>1)</sup>の小さな集落である(表 1、図 1 参照)。佐世保への鎮守府設置決定後、佐世保では海軍による土地家屋の買収が行われ、その数量は佐世保村内で 296,600 坪(約 98ha)<sup>2)</sup>にも及ぶ広範囲なものとなる。

海軍用地の整備で注目すべきことは、東彼杵郡当局からの指導である。東彼杵郡からの通達では、海軍用地の境界から 30 間(約 55m)<sup>3)</sup>以内の家屋建設は禁止とされているが、これは海軍の意向とされる。他の軍港都市同様、市街地整備での海軍の意向は強く反映されることになる。海軍は軍港建設だけではなく、軍港都市として適した市街地を構想していたことが考えられる。

市街地建設計画における海軍関与の転機になったのが横須賀における市街地形成と考えられる。第 1 海軍区鎮守府がある横須賀では、市街地形成の様子が次の内容から見て取れる。「横須賀鎮守府設置ノ際ハ右等予メ市区ノ制定等ナカリシ故ヲ以爾来人民等随意家屋ヲ建築シ今日ニ至リ頗ル困難ノ状況」<sup>4)</sup>とされる。海軍による市街地形成への関与がなかったことで、海軍にとっては横須賀の市街地を機能的に形成できなかった事情があげられる。このことは、海軍が関与した呉及び佐世保の市街地形成と比べると対照的である。

海軍進出時における佐世保村の集落状況は、「明治 19 年佐世保市街地区画予定図」から見ることができる(図 1 参照)。図 1 は 1886(明治 19)年当時の古地図であり、鎮守府設置決定後に、長崎県により計画された佐世保市街地区画予定図である<sup>5)</sup>。これによれば、海軍用地から北東側にあたる教法寺を起点に、黒く塗りつぶされた部分を見ることができる。ここは元町と称される集落であり、当時はまだ佐世保浦と呼ばれていた佐世保村の中心地区である。

1886(明治 19)年、長崎県は佐世保村の市街地区画整理公布までの間、佐世保村内の家屋建設を一時中止する。同年 12 月「佐世保新市街規則」が公布され、佐世保新市街地として南北約 2.5 km、佐世保川から東約 0.7 km、そして鎮守府用地北部の範囲が定められる<sup>6)</sup>。都市計画は市街地を基盤目状の長方形を基本として区画整理されるが、市街地中心部の地形上狭隘な丘陵地に

市街地が位置している。この区画計画図から数カ所の丘陵地の切り崩しが予定されているなど、鎮守府付近の市街地予定地区には平坦地が少ないことが確認できる。

表1 1886(明治19)年から1945(昭和20)年にかけての佐世保の主な出来事

年次	人口	世帯数 (戸数)	主な出来事
1886(明治19)	4,111	1,113	第三海軍区鎮守府、佐世保への設置決定。
1889(明治22)	6,149	1,304	佐世保鎮守府開設。
1894(明治27)	13,983	2,813	日清戦争(～1894年)。
1895(明治28)	17,345	2,817	下関条約。
1897(明治30)	22,578	4,797	海軍造船廠設置、九州鉄道早岐駅開業。
1898(明治31)	34,540	5,588	九州鉄道佐世保駅開業。
1900(明治33)	43,323	7,685	佐世保駅・八幡町間乗合馬車運航。佐世保工業技術学校創立。
1902(明治35)	50,968	8,386	佐世保市制施行、私立佐世保女学校創立。
1904(明治37)	61,630	11,200	日露戦争(～1905年)。
1905(明治38)	70,703	13,606	ポーツマス条約。市内電話開通。
1906(明治39)	74,163	13,497	市内に電灯がとまる。
1907(明治40)	76,012	13,689	九州鉄道、国有化される。
1908(明治41)	78,777	12,394	山ノ田水源地完成。水道の給水始まる。
1910(明治43)	82,102	13,275	日宇駅開設。
1912(大正元)	88,453	13,155	県立佐世保高等女学校創立。
1913(大正2)	89,936	13,660	市内で初めて自動車が走る。
1914(大正3)	94,525	14,095	第一次世界大戦参入。
1917(大正6)	113,967	18,972	佐世保・相浦間に乗合馬車が運行。
1918(大正7)	114,167	17,796	佐世保軽便鉄道が設立される。
1920(大正9)	116,724	18,118	海軍航空隊佐世保設置。
1921(大正10)	115,849	17,964	佐世保軽便鉄道、上佐世保・大野間開通。
1922(大正11)	117,540	18,127	ワシントン海軍軍縮条約調印。
1923(大正12)	118,201	18,327	県立佐世保商業学校が開校。
1926(大正15)	116,572	18,316	山ノ田第2浄水場竣工(市営最初の浄水施設)。
1927(昭和2)	133,581	21,753	佐世村・日宇村を編入。
1930(昭和5)	137,985	23,542	ロンドン海軍軍縮条約調印。
1937(昭和12)	175,723	32,937	日中戦争(盧溝橋事件)始まる。
1938(昭和13)	191,584	36,892	相浦町を合併。
1940(昭和15)	211,852	41,953	菰田水源地完成。
1941(昭和16)	224,316	43,984	太平洋戦争始まる。相浦に第2海兵団設置。
1942(昭和17)	271,346	50,427	早岐町、大野町、皆瀬村、中里村の4カ町村を編入。
1943(昭和18)	284,785	53,734	針尾に第3海兵団設置。
1945(昭和20)	147,617	31,902	佐世保大空襲。敗戦により連合国軍進駐。国鉄松浦線全線開通。

(資料) 佐世保市長室調査課編 1982、『佐世保市史総説編(復刻版)』、国書刊行会、原典は1955年、佐世保市役所発行、佐世保市史編さん委員会編 2003、『佐世保市史通史編下巻』、佐世保市、佐世保市史編さん委員会編 2002、『佐世保年表』、佐世保市、平岡昭利 1997、『地図でみる佐世保』、芸文堂。

(出所) 上記資料により著者作成。



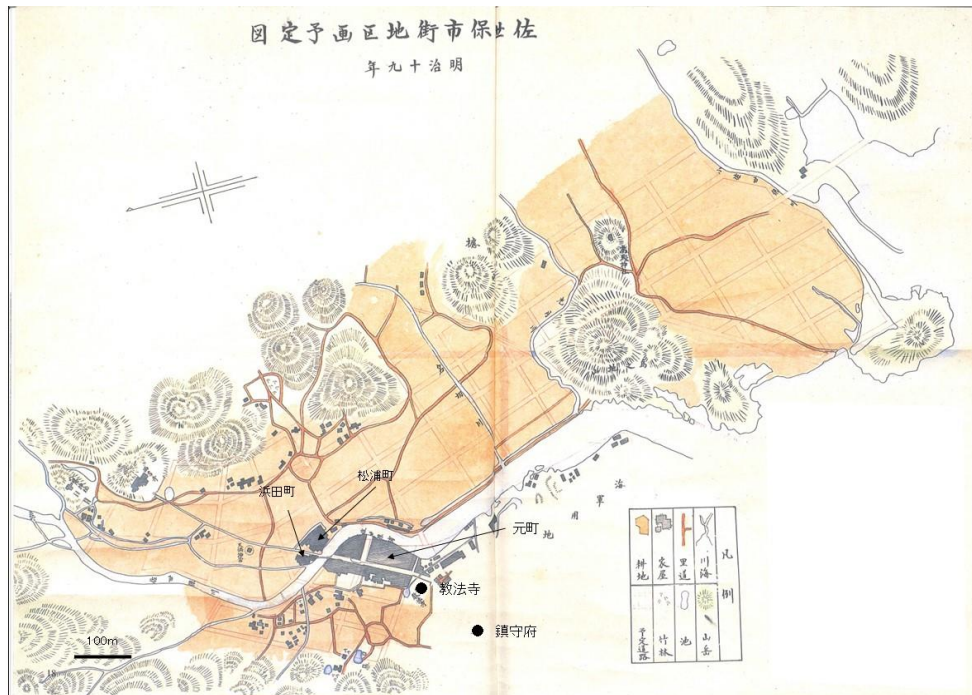


図1 1886(明治19)年当時の佐世保市街地区画予定図

(資料) 佐世保市役所編 1915、『佐世保志上巻』、佐世保市役所。

(出所) 平岡昭利 1997、『地図でみる佐世保』、芸文堂:18-19 をもとに著者加筆。

佐世保鎮守府の建設は1887(明治20)年から始められ、1889(明治22)年には参謀部、司令部などの中枢的部門の第1期工事が完成を見る<sup>7)</sup>。1889(明治22)年当時の人口が減少しているのは第1期建設工事完了が関係していると考えられる(後掲表9参照)。3期に分けられた海軍施設建設工事竣工を見るのが1891(明治24)年<sup>8)</sup>の事であり、鎮守府組織の外観上の形が完成するに伴って、この頃佐世保市街地の原形が形成されたと考えることができる。

佐世保鎮守府開設から3年後の1892(明治25)年には人口が急増し、1万人を超える(後掲表9、図8参照)。この人口増加に伴って、元町から北東側に集落形成が進んでいることが確認できる(図2参照)。

図2では、図1よりも区画整理された街路沿いに集落形成が進んでいることが確認できる。さらに、元町から佐世保川対岸の浜田町には郵便電信局<sup>9)</sup>の開設、佐世保川沿い元町北部の集落形成地、八幡町には勸商場の開設が見られる。この勸商場には陶器、漆器、金物などの全部で18の店舗が構えていた<sup>10)</sup>とされるように、商店街の発生としてみる事ができる。市街地区画予定図にある南北に延びる幹線道路沿線にも住宅地とみられる集落が発生しているのが確認できる。

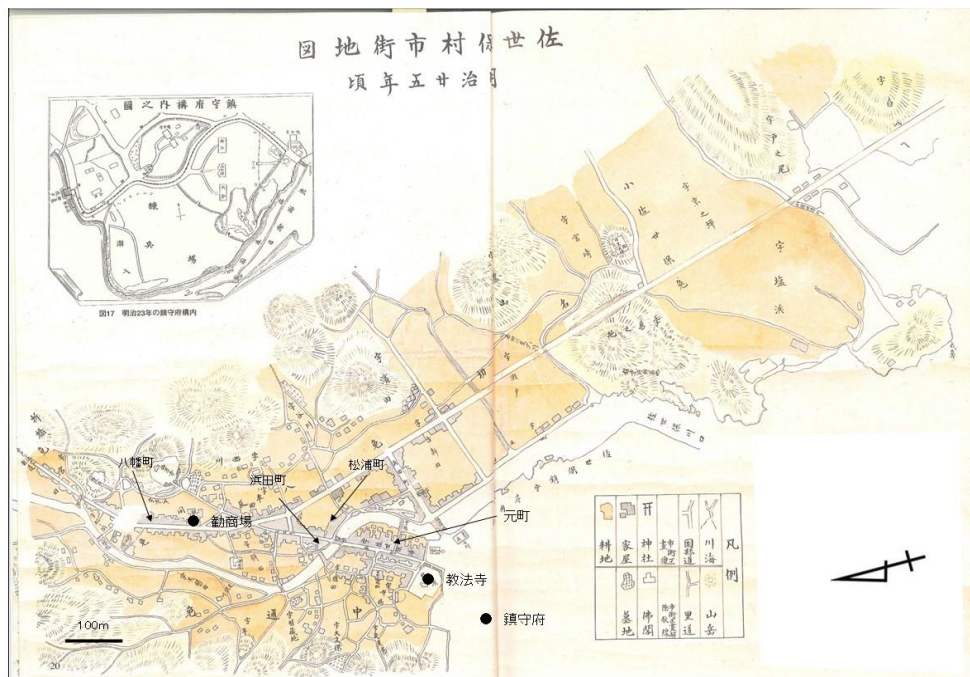


図2 1892(明治25)年当時の佐世保市街地

(資料) 長崎県土木課編 1915、『佐世保新市街一件』、長崎県。

(出所) 平岡昭利 1997、『地図でみる佐世保』、芸文堂:20-21 をもとに著者加筆。

## 2) 海軍進出以降の市街地

図2から見られるように、海軍進出以降の明治中期は市街地の区画整理に沿った変化が見られる時期で、鎮守府開設前の元町から佐世保川対岸の浜田町へと中心地の移動と見てよい。

明治中期の佐世保の様子を記したものに「佐世保繁昌記(1896年刊行)」<sup>11)</sup>がある。これによれば、当時の中心地である浜田町の状況について、「南北に貫通せる国道線數丁を幹とし、東西に分岐せる各坊を枝とし、(中略)其地域の廣潤なる他街に倍し、戸數亦之に、稱ふ、往還の人馬は前後相接し、出入の輕舫は首尾相銜み、幾輛の荷車隊を為して土石を運ふは、以て土工の盛んなるを示し、數百の工丁列を作して木材を搬ふは、以て建築の昌なる」<sup>12)</sup>と記され、街区整備とともに集落形成の拡大が記されている。

また、この「佐世保繁昌記」によれば、浜田町の発展は隣接地天満町にも及び、天満街は「港内の樞區にして、子女の往来絡繹として織るか如く、(中略)その繁昌は以て東京銀座街に比す可し」<sup>13)</sup>と街の様子が記されているほど、賑わいを見せていた。この界限に旅館、雜貨屋、呉服太物商、酒舗、時計店、紙店、度量衡販売店、陶器商、硝子機械、晷表商、菓子商店、造船器械商、割烹亭、名医の館などがあるとされている<sup>14)</sup>。

鎮守府建設の進行とともに、佐世保では市街地の拡大がみられ、商業の発達とともに多種多様な職種が生み出されていく様子がみられる(図3参照)。

図3は1901(明治34)年当時の佐世保市街地である。図3と図2との比較では、住宅地は佐世保市街地を南北に縦断する佐世保川沿いに形成され、北部方面は宮田町、浜田町、西部方面は矢岳町、今福町方面へと拡大していることが確認できる。佐世保川河川に沿った計画街路沿線に住宅地の形成が見られる。平坦地に乏しい佐世保においては、このように河川沿いに集落が形成されていることが地域構造の特徴としてあげられる。

こうした住宅地の拡大とともに、市街地の変化の中で大きな影響を及ぼすのが商業地の発達である。これにはまず、金融機関の進出があげられる(表2、図4参照)。表2は明治期から大正期にかけて佐世保に進出した銀行の一覧であり、図4はその銀行と新聞社の分布図である。

鎮守府開設とともに、市街地では銀行進出が相次ぎ、1885(明治18)年には相浦銀行<sup>15)</sup>が佐世保の北部地域である相浦から本町(元町)へ移転し、1889(明治19)年には十八銀行<sup>16)</sup>が鎮守府内に出張所を開設し、早岐企業銀行<sup>17)</sup>が設立される。1888(明治21)年には鹿島銀行が佐世保出張所を設ける<sup>18)</sup>。また、松浦町に有田銀行、湊町に九十九銀行など数多くの銀行の支店立地が見られる(図5参照)。この時期において、浜田町、松浦町には銀行の支店立地が見られることは、中心業務地区(CBD)としての機能発生とみることができる。このような金融機関の立地では、同じ地区への立地が見られるのが特徴である。しかも、幹線道路沿いであることも立地には関係していると考えられる。さらに、この中心市街地では、新聞社などの機関も見られる、銀行と同じ地区にあり、さらに幹線沿いにあることも銀行立地の特徴と類似する。

一方、交通の状況を見ると、佐世保駅は浜田町の2kmほど南側の埋立地に立地する。佐世保駅開業は1898(明治31)年で、佐世保鎮守府開設とともに佐世保の市街地形成において重要な要素となる。この開業が周辺地域への人口流入をもたらし、佐世保駅周辺の土地利用が商業地として変化する。また、図4に示されるように銀行など浜田町一帯の中心業務地域が南側佐世保駅方面に拡大する様子がわかる。この結果、明治中期から明治後期にかけての人口の増加からも示されている(後掲表9、図8参照)。

この中心地の拡大過程では、特徴として中心地南側にある佐世保駅に引き寄せられるような拡大が見られる。駅の立地による内部地域構造の変化を明らかにした田辺(1979)は、「一般に都心は駅の方角に引き寄せられ、発展しつつある都市では、商業地区が駅に向かって拡大する」<sup>19)</sup>とする。これは佐世保駅開業による南側への発達として見られるのと同じ類型であり、駅と商業地との関係においては一般的な法則の沿った形で形成されていくことがわかる。

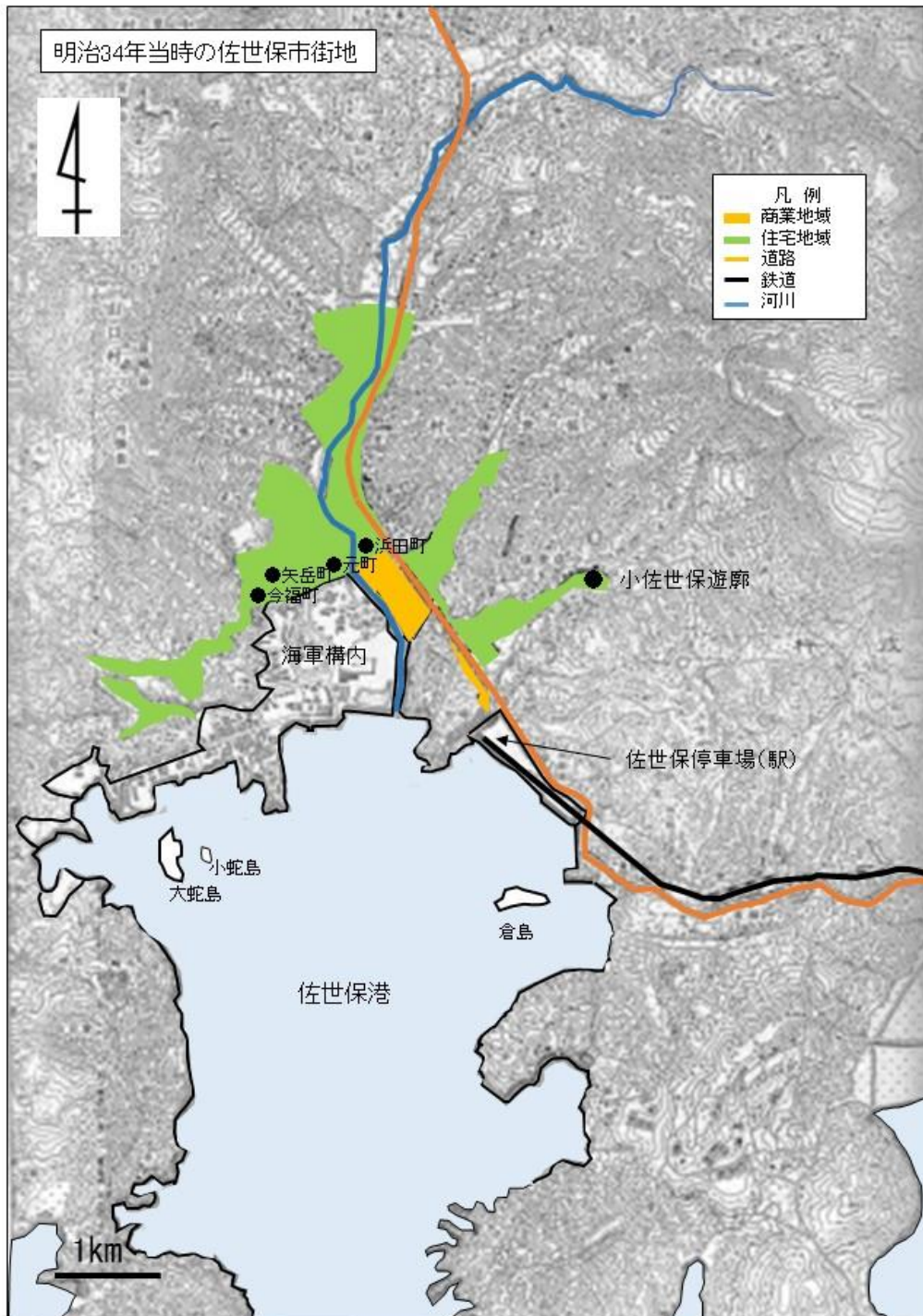


図3 1901(明治34)年当時の佐世保市街地

(資料) 陸地測量部 1/20000 地形図(明治34年測図)、山口恵一郎編 2011、『日本図誌 大系九州 I (普及版)』、朝倉書店:268 をもとに範囲を特定。

(出所) 上記資料をもとに著者作成。

佐世保市が市制施行した 1902(明治 35)年、市街地における新たな変化として陸軍要塞司令部の進出がみられる。軍港防禦にあたる要塞司令部は市街地区画予定とは少し離れた場所に立地することで、軍事拠点としてひと回り大きい佐世保の都市機能を示していく(図 4 参照)。

このように、明治中期から後期にかけての地域構造では、住宅地の拡大、商業地の形成拡大、浜田町に見られる中心業務地域の形成に特徴がみられる。

表 2 明治期から大正期にかけての佐世保市内の金融機関調

銀行名	本支店別	佐世保市内での創立年(本支店)	本店所在地	支店所在地
十八銀行佐世保支店	支店	1897(明治30)	長崎市	松浦町
伊万里銀行佐世保支店	支店	(本店) 1905(明治38)	伊万里町	浜田町
九十九銀行佐世保支店	支店	1906(明治39)	平戸町	常盤町
有田銀行佐世保支店	支店	1906(明治39)	有田町	松浦町
佐世保銀行	本店	1907(明治40)	浜田町38	
佐世保銀行京町支店	支店	1907(明治40)		上京町
佐世保銀行金比良町支店	支店	1907(明治40)		金比良町
同朋銀行佐世保支店	支店	1909(明治42)	西大村町	栄町
佐世保商業銀行	本店	1918(大正7)	島瀬町	
佐世保商業銀行京町支店	支店	1920(大正9)		上京町
西州銀行佐世保支店	支店	1920(大正9)	彼杵村	栄町
殖産銀行佐世保支店	支店	1911(明治44)	早岐町	福石町

(資料) 佐世保市 1929、『産業方針調書』、佐世保市:商工 39 頁－商工 40。

(出所) 著者作成。

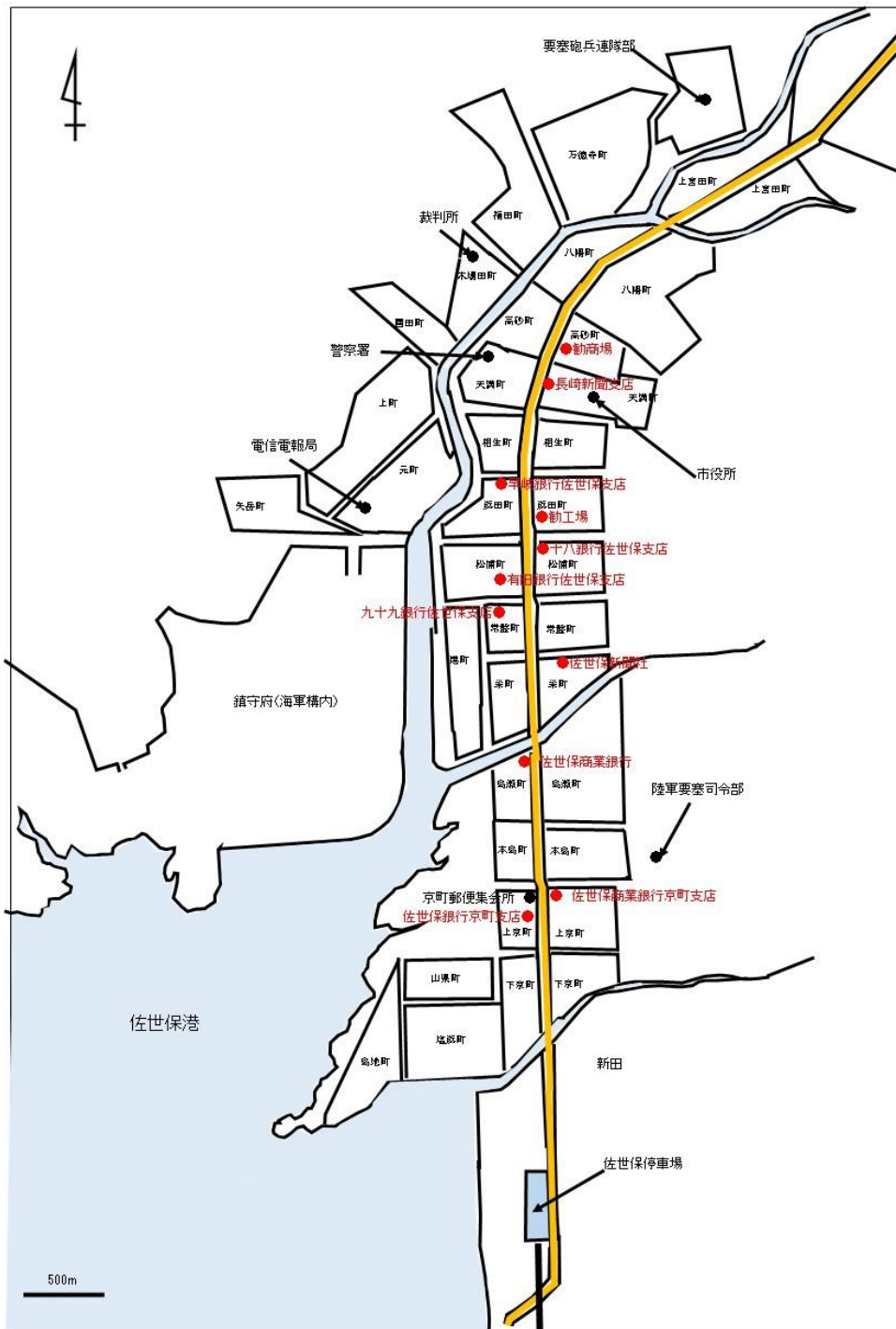


図4 明治期から大正期にかけての佐世保市内の銀行、新聞社の分布図

(資料) 佐世保市編 1929、『産業方針調書』、佐世保市：商工 39 頁－商工 40 頁、

平岡昭利 1997、「地図でみる佐世保」、芸文堂：25。

(出所) 上記資料をもとに著者作成。

### 3) 大正期の市街地

大正時代における地域構造の特徴として、住宅地域や商業地域などの社会基盤の整備が加速し、これに伴う市街地の拡大が見られることがあげられる(図 5 参照)。図 5 は 1924(大正 13)年当時の佐世保市街地である。この時期における発達は佐世保市役所周辺を起点とするものであると考えられる。この市役所を中心に、住宅地域は元町から北側方面へと佐世保川沿いに拡大しており、また、東側方面へと東側の谷筋沿いに集落形成がみられるが、これは遊郭立地とも関係があると考えられる。

住宅地域の拡大には、陸上交通の発達と大きな関係がある。明治後期から大正時代にかけては陸上交通が発達する時期である。乗合交通で馬車が使われたのが 1900(明治 33)年の事であり<sup>20)</sup>、八幡町・佐世保駅間を鉄道の時刻に合わせて走ったとされる。さらに、自動車の出現によって乗合バスの運行もみられ、1913(大正 3)年に「佐世保自動車」、現在の「西肥自動車」が南部地区早岐から佐世保を経由して北部地区大野までの間で定期便運航が行われる<sup>21)</sup>。

1920(大正 9)年、相浦・柚木間で開通した佐世保軽便鉄道は 1921(大正 10)年には左石(大野)・上佐世保間が開通する。これにより 1906(明治 39)年に国鉄佐世保駅と佐世保軽便鉄道上佐世保駅(俵町)間に連絡バスが運行され、佐世保駅と相浦間が鉄道交通でつながることになる。

商業地域では、大規模商業店舗の佐世保立地が見られる(表 3 参照)。中心業務地域である浜田町以外にも島瀬町、栄町などに立地し、さらに臨海部の万津町に立地する会社が見られることは、佐世保港との関係で発展しているものと考えられる(図 4 参照)。

こうした商業の発達に合わせるかのように 1921(大正 10)年、佐世保商業団<sup>22)</sup>の実質的組織化がなされる。この佐世保商業団の前身は佐世保実業団であり、1920(大正 9)年、「デパート田中丸呉服店」<sup>23)</sup>の佐世保進出への対抗策として組織されたものである。1917(大正 6)年において、商業戸数が本業 2,750 戸、副業 827 戸とされており<sup>24)</sup>、かなりの商業施設の立地が進んでいたことがわかる(表 4、表 5 参照)。このような商業発達には、第一次世界大戦前後の好景気を反映して、海軍からの用品調達が順調であったことが理由としてあげられる。

また、工業地域では、全体の工場数の増加が見られ、工業の振興がみられる(表 6 参照)。この中では飲食工業が増加しているのがわかる。さらに、器械及器具工場と製造業関連の増加が見られる。佐世保では海軍工廠による造船業があることで、関連業種の工場立地が多いとみられる。

商店とともに発達が顕著なのが教育施設である。明治後期から大正期にかけての市街地の変化の特徴として、初等教育を主とした学校整備が進むことがあげられる(表 7、図 6 参照)。明治後期から大正期にかけての学校の創設は、市街地への人口流入が多かったことを示している。

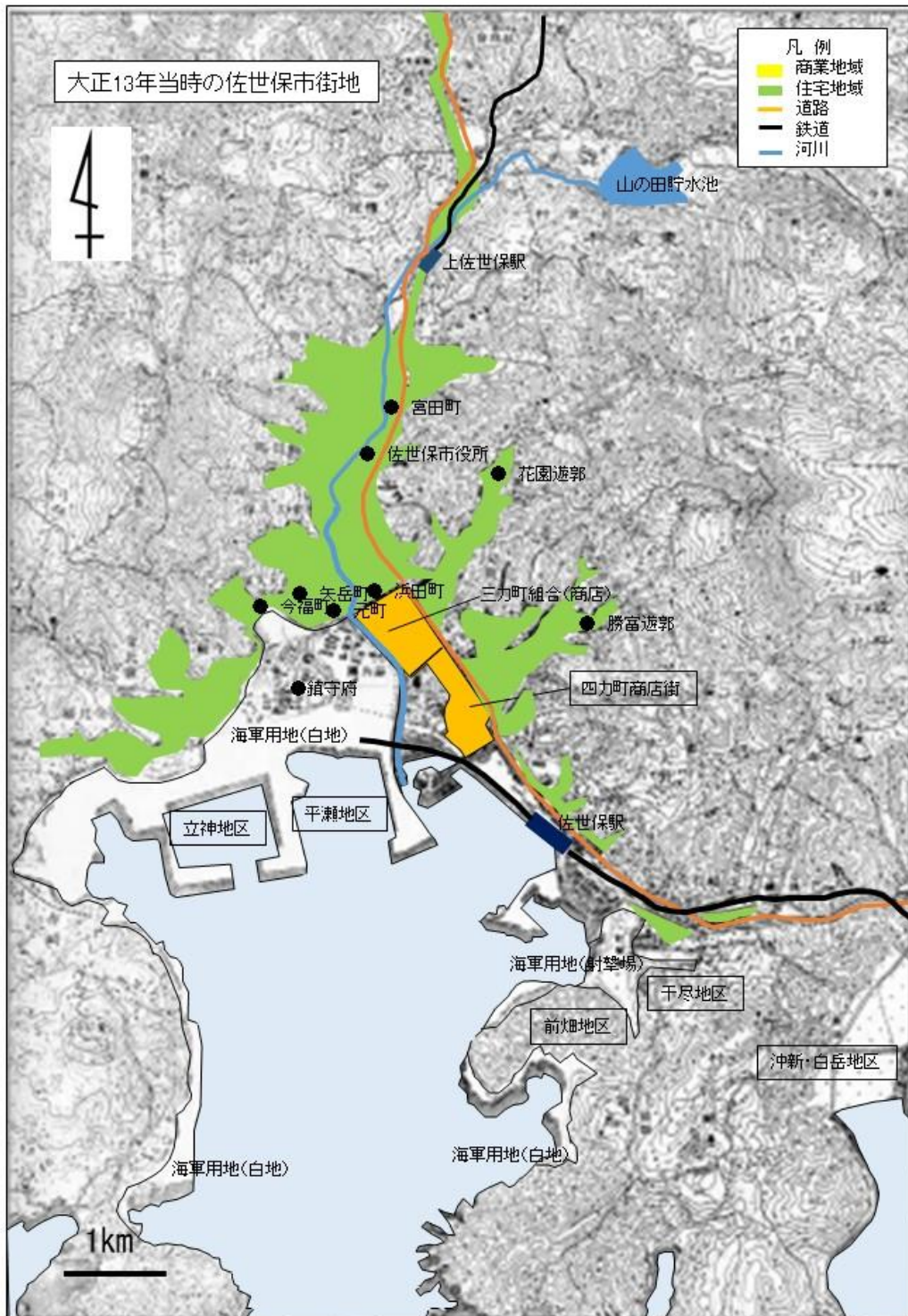


図5 1924(大正13)年当時の佐世保市街地

(資料) 陸地測量部 1/25000 地形図(大正13年測図)、山口恵一郎編 2011、『日本図誌大系九州I(普及版)』、朝倉書店:269をもとに範囲を特定。

(出所) 上記資料をもとに著者作成。



表3 1927(昭和2)年における佐世保市内の資本金10万円以上の会社

会社名	設立年	本店支店別	市内所在地	業務種別
東邦電力株式会社	1905(明治38)	支店	戸尾町80	電気事業
合資会社肥塚商店	1910(明治43)	支店	浜田町61	
五島電燈株式会社	1913(大正2)	本店	松浦町75	
株式会社日之出商会	1915(大正4)	本店	万津町1	
三菱商事株式会社	1918(大正7)	支店	港町4	
佐世保電気軌道株式会社	1918(大正7)	支店	島瀬町61	鉄道事業
佐世保鉄道株式会社	1918(大正7)	本店	俵町78	鉄道事業
佐世保土地株式会社	1918(大正7)	本店	相生町3	
株式会社田中丸商店	1918(大正7)	支店	栄町50	小売業
久富合名会社	1919(大正8)	支店	下京町69	
佐世保紙株式会社	1919(大正8)	本店	栄町38	
西肥自動車株式会社	1920(大正9)	本店	相生町18	バス事業
佐世保汽船株式会社	1920(大正9)	本店	島瀬町35	
株式会社共運組	1920(大正9)	本店	万津町51	
株式会社佐世保魚市場	1920(大正9)	本店	万津町1	
馬場商事株式会社	1921(大正10)	本店	常盤町67	
中村商事株式会社	1921(大正10)	本店	天満町34	
東邦瓦斯株式会社	1922(大正11)	支店	万津町43	ガス事業
株式会社大和屋呉服店	1922(大正11)	本店	松浦町31	
合名会社蒲原時計店	1922(大正11)	支店	浜田町31	
株式会社米倉魚市場	1923(大正12)	本店	日宇里免4194	
株式会社大丸呉服店	1924(大正13)	本店	島瀬町70	
平戸電燈株式会社	1924(大正13)	本店	保立町14	
ヤマコ醤油古賀合名会社	1925(大正14)	本店	港町52	
佐世保合同運送株式会社	1927(昭和2)	本店	三浦町35	

(出所) 佐世保市 1929、『産業方針調書』、佐世保市:商工5-商工7。

表4 1924(大正13)年と1925(大正14)年の商家数

年次	総戸数	商家戸数		計	総戸数対比
		国税営業税 納税戸数	県税営業税 納税戸数		
1924(大正13)	21,550	2,358	2,428	4,786	22.2%
1925(大正14)	21,551	2,184	2,249	4,433	20.6%

(出所) 佐世保市、1929、『産業方針調査書』、佐世保市:商工1。

表 5 1924(大正 13)年と 1925(大正 14)年の業種別商家数

業態別	1924(大正13)年度		1925(大正14)年度	
	国税営業税 納税戸数	県税営業税 納税戸数	国税営業税 納税戸数	県税営業税 納税戸数
物品販売業	1,886	1,134	1,796	1,133
銀行業	2		2	
金融貸付業	169	13	112	11
物品貸付業	5		6	
運送業	26	18	24	15
倉庫業	2		2	
請負業	118	100	98	87
貸席業	1		1	
旅人宿業	20	77	19	71
料理業	26	40	25	30
飲食店業		54		50
周旋業	37	10	33	8
代理業	41	10	41	23
仲立業		12		7
問屋業	17	2	17	
湯屋業		49		49
理髪業		69		73
渡船業		40		43
行商		794		643
その他	8	6	8	6
計	2,358	2,428	2,184	2,249

(注) 大正 13 年の県税営業税納税戸数の合計が原資料では 2,482 人となっているが、2,428 人の間違いと思われる。

(出所) 佐世保市、1929、『産業方針調査書』、佐世保市：商工 2。

表 6 1923 年から 1925 年にかけての佐世保市内従業員 5 人以上の工場数

		飲食物 工業	繊維及 染織工場	化学 工場	器械及 器具工場	雑 工場	特別 工場	計
1923年 (大正12)	工場数	18	4	2	8	15	1	48
	男	147	4	19	115	105	15	405
	女	47	30	6	1	483		567
	人員計	194	34	25	116	588	15	972
1924年 (大正13)	工場数	24	2	2	9	22	1	60
	男	184	2	10	92	189	13	490
	女	57	20	4	0	520	0	601
	人員計	241	22	14	92	719	13	1,101
1925年 (大正14)	工場数	28	2	2	10	33	1	76
	男	226	2	16	103	241	11	599
	女	63	18	0	0	481	0	562
	人員計	299	20	16	103	722	11	1,171

(注) 大正 14 年における工業戸数は 1,429 戸とされる。

(注) 特別工場の製造内容はガス工場である。

(出所) 佐世保市編 1929、『産業方針調査書』、佐世保市：商工 88。

表 7 明治期から大正期にかけての学校関係の主な動き

年次	主な動き	所在地	備考
1872(明治5)	学制頒布		
1874(明治7)	佐世保小学校創立(谷郷町)	谷郷町	児童数約90名
1890(明治23)	教育に関する勅語		
1890(明治23)	第12高等佐世保小学校創立	谷郷町	
1892(明治25)	佐世保尋常高等小学校創立	谷郷町	
1898(明治31)	佐世保女児尋常高等小学校創立	谷郷町	
1902(明治35)	佐世保女学校(私立)創立	八幡町	
1903(明治36)	佐世保裁縫女学校(私立)創立	高砂町	
1904(明治37)	佐世保自修学校(私立)創立	天満町	
1906(明治39)	私立佐世保軍港義塾創立	栄町	
1906(明治39)	白南風小学校創立	白南風町	
1909(明治42)	戸尾尋常小学校創立	戸尾町	
1909(明治42)	八幡尋常小学校創立	八幡町	
1909(明治42)	八幡女児尋常小学校創立	八幡町	
1909(明治42)	祇園尋常小学校創立	祇園町	
1909(明治42)	長崎県立佐世保中学校創立	保立町	大正10年度志願者514名
1912(明治45)	長崎県立佐世保高等女学校創立	三浦町	大正10年度志願者456名
1912(明治45)	私立成徳女学校(佐世保女学校改組)創立	八幡町	大正10年度志願者179名
1923(大正12)	長崎県立佐世保商業学校創立	八幡町	
1923(大正12)	佐世保市立夜間中学校創立	保立町	
1925(大正14)	私立西海中学校創立	八幡町	

(資料) 佐世保市史編さん室編 1982、『佐世保市史教育篇(復刻版)』、国書刊行会、原典  
 は 1953 年、佐世保市役所発行、佐世保市史編さん委員会編 2003、『佐世保市史  
 通史編下巻』、佐世保市。

(出所) 上記資料をもとに著者まとめ。

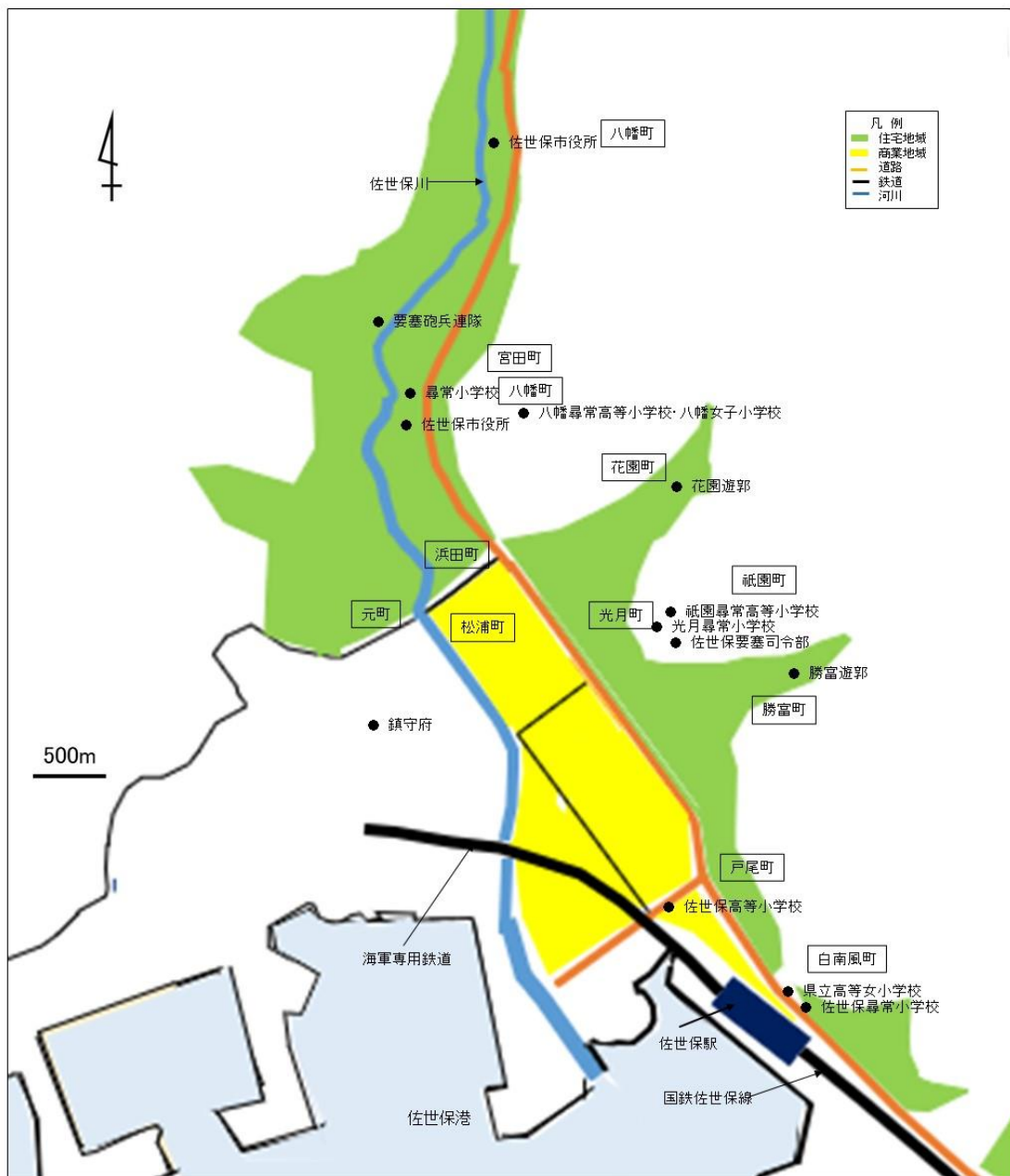


図6 1924(大正13)年当時における学校の所在図

(注) 学校名は資料上の名称を使用。

(資料) 陸地測量部 1/25000 地形図(大正13年測図)、平岡昭利 1997、『地図でみる佐世保』、芸文堂:44。

(出所) 上記資料をもとに著者作成。

#### 4) 昭和初期の市街地

昭和初期における市街地形成での特徴では、周辺町との合併があげられる(表 8、図 7 参照)。これらの合併に共通することは、佐世保の市街地がこれらの区域にまで拡大していることである。なお、市域の変化、合併は次項で述べる。

日中戦争、太平洋戦争と戦争の時期が集中する昭和初期には、戦争に伴う軍人の移動が多く見られる。佐世保においては太平洋戦争期において人口増加が加速し、特に 1942(昭和 17)年以降 3 年間は急激な増加をみる(表 9、図 8 参照)。

市街地では住宅地の拡大が見られるが、平地が少ない佐世保の地形上、丘陵地の斜面沿いを上方へと住宅地が形成されていく。軍港都市では都市の形成過程において過度の人口集積が認められるが、急激な人口増加に都市計画が対応できず、市街地も整然とした区画整理が追いつかない。

一方で商業地をみると、昭和前期においては、各店舗の寄り合い所帯の様相を呈している現在の三ヶ町、四ヶ町商店街の形成が見られる。

1931(昭和 6)年に佐世保商工会議所の発足を見る。この前身は 1925(大正 14)年に設立された商業会議所であるが、この商業会議所の有権者が 918 名とされる。また、1931(昭和 6)年、八幡町から下京町までの商店を網羅した「佐世保振興会」の設立を見る。この商店会は 1932(昭和 7)年に、商業組合法に基づく日本で二番目の商店組合となる。

「佐世保振興会」設立背景には海軍工廠の職工削減問題がある。1930(昭和 5)年のロンドン海軍軍縮条約締結の影響により、職工削減という事態が生じる。佐世保経済は海軍工廠に大きく依存しており、商店の立場から佐世保の衰退を防ぐという危機感の表れであったとされる<sup>25)</sup>。

住宅地や商業地の形成過程を見ると、多様な文化・習慣の下に育まれた人が集中する場に秩序だった空間が成立することは考えにくい。そこには市民各自が思うままに表現する市街地が形成されるだけである。当初の市街地形成計画が海軍主導であったことは、結果的に秩序ある市街地形成に結びついたと考えることができる。新興都市では、統一的な組織の下での秩序だった計画が必要とされ、軍港都市における海軍関与の是非は本稿の主題ではないものの、首肯できる部分が大いと考えられる。

#### (2) 戦前における佐世保市域の変化

佐世保村は 1902(明治 35)年、佐世保市として市制施行する。この市制施行時から大正期までの市域の拡大は見られない。

しかし、昭和期においては合併による市域拡大が続く。第 1 に、1927(昭和 2)年の日宇村と佐世村の合併、第 2 に、1938(昭和 13)年の相浦町、第 3 に、1942(昭和 17)年の早岐町、大野町、皆瀬村、中里村の 3 度にわたる合併を経ることになる(表 8、図 7 参照)。これらの合併により市域は、合併前 1926(昭和元)年の 17.92k m<sup>2</sup>から 1938(昭和 13)年の 139.24k m<sup>2</sup>へと拡大する<sup>26)</sup>。

第 1 の合併は、1927(昭和 2)年、日宇村、佐世村との間で実施される。両村の地域状況では、大正中期頃における佐世保市街地は両町にも拡大し、佐世保市とは不可分の地域形成が見られるようになる。この背景には両村における海軍施設の立地<sup>27)</sup>、佐世保軽便鉄道の開通による住宅地域の拡大、山の田貯水池建設による市街地の拡大があり、佐世保市とは市域を超えた同一の生活圏の形成による<sup>28)</sup>。また、この時期の合併で注目すべきは、合併における海軍の意向はほとんど示されていないことである。あくまで行政主導による地域発展を図る目的での合併であるとみられる。市制発足時と比較して、この合併による市域は 2.1 倍の拡大、人口は 2.6 倍の増加である。

第 2 の合併は、1938 年(昭和 13)年、相浦町<sup>29)</sup>との間で実施される。相浦町との合併では、佐世保港の港湾機能を相浦港に移転することが大きな目的とされた。佐世保港の軍港機能が拡大されるに従い、漁船の入港など佐世保港への入港が制限されることになる。そのため漁船の入港場所確保のため、施設が揃う相浦港が求められたことにある。

相浦町はすでに都市化された町であることで、佐世保市とは一線を画していた経過<sup>30)</sup>がある。そのため、当初は佐世保市との合併効果を見出せない状況であり、合併反対の声も強かった。しかし、合併に際して、相浦港の築港工事、相浦町における工業地域の形成、住宅地域の育成に期待が持てたことから<sup>31)</sup>、合併に進むことになる。

佐世保市と相浦町の合併は、舞鶴の合併事情と類似する構図を持つ。1943(昭和 18)年同じ軍港都市である舞鶴市が東舞鶴市と西舞鶴市との合併により誕生するが、旧城下町である舞鶴市と新興都市である東舞鶴市は、互いに風土の違いから合併にはそれぞれが難色を示した状況がある。市制発足時と比較して、この合併による市域は 4.9 倍の拡大、人口は 3.4 倍の増加である。

第 3 の合併は、1942(昭和 42)年、早岐町、大野町、皆瀬村、中里村 4 町村との間で実施される。この合併の背景としては、これらの地区では軍需工場、施設が多く立地したことにある。太平洋戦争の状況下であり、軍関係施設が複数の行政体にまたがることは軍運用の面で支障を生じるとされることにあった。そのため、海軍は同じ行政体への転換を要望し、長崎県が後押しするという状況が見られる。戦争遂行のための合併であり、海軍の意向が強く示されたことは、相浦町との合併でも指摘される場所である。しかし、国防が最優先事項として取り扱われたことに他ならない。市制施行時と比較して、この合併による市域は 7.8 倍の拡大、人口で 5.3 倍の増加である。

表 8 戦前における合併経緯

年次	合併経緯	市域面積(km <sup>2</sup> )	世帯数(世帯)	人口(人)
1902(明治35)	市制発足時	17.82	7,694	50,968
1927(昭和2)	佐世村と合併	52.03	21,753	133,581
	日宇村と合併			
1938(昭和13)	相浦町を合併	87.58	36,892	175,723
1942(昭和17)	早岐町を合併	139.24	50,427	271,346
	大野町を合併			
	皆瀬村を合併			
	中里村を合併			

(資料) 佐世保市総務部庶務課編 1982、『佐世保市史政治行政篇(復刻版)』、国書刊行会、原典は 1957 年、佐世保市役所発行、佐世保市統計書(各年)、佐世保市ホームページ、<https://www.city.sasebo.lg.jp/index.html>(最終閲覧日:2022 年 9 月 20 日)。

(出所) 上記資料により著者作成。

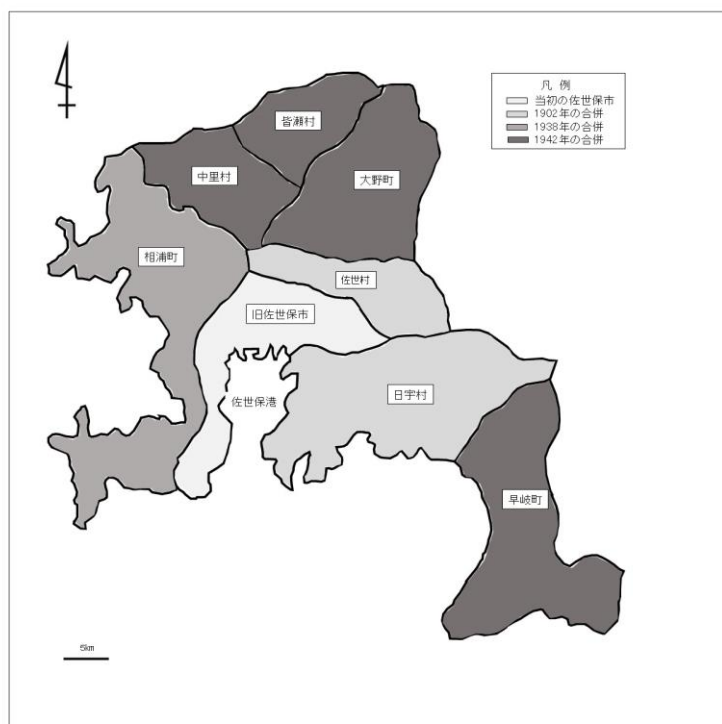


図 7 昭和初期における佐世保市域の拡大

(資料) 佐世保市総務部庶務課編 1977、『佐世保市史政治行政篇(復刻版)』、国書刊行会:88、原典は 1957 年、佐世保市役所発行、平岡昭利 1997、『地図でみる佐世保』、芸文堂:121 頁。

(出所) 上記資料をもとに著者作成。

このように、佐世保市では昭和初期において市域の拡大をみる。この市域の拡大の背景としては、これまで見てきたように、軍港都市という都市の性格が大きく関係していることがあげられる。

海軍拡張による施設建設は市域を超えて行われ、その結果、流入人口の増加がみられる。海軍施設は市制発足時の佐世保市域では収まらず、市境を超えた拡大をみる。海軍はこうした施設の掌握には、同じ行政体であることが望ましいものであったことは間違いない。こうした事情により佐世保市での市域の大きな変化があり、このことは、佐世保市の地域構造の特徴としてみるができる。

また、軍港都市の合併形態をみると、市制発足時において周辺市町村との合併を経る事例がほとんどであるが、佐世保市だけは単一村だけで市制を発足させている点に特徴がある。

### (3) 戦前における佐世保の人口変化

前項でみたように、戦前の佐世保では1927(昭和2)年、1938(昭和13)年、1942(昭和17)年の合併において、人口増加が顕著に見られる(表9、図8参照)。表9は、佐世保市から公表されている1884(明治17)年から1945(昭和20)年までの佐世保市の人口推移を示したものであり、さらに、図8から昭和初期における人口増加が顕著であることがわかる。

ただ、この合併による増加とは別に、明治期の佐世保では1886(明治19)年の鎮守府設置決定以降から増加傾向を示している。1889(明治22)年の鎮守府開設時は、1886年の人口と比較して1.5倍の増加であり、この3年間で大きな増加がみられる。さらに、その3年後の1892(明治25)年には1万人を超えている。この要因として、鎮守府建設が続いていた時期であることから、他地域からの労働者の流入が多いと考えられる。

その後、人口増加は日清戦争の1894(明治27)年以降も進んでいることがわかる。特に顕著な時期が1898(明治31)年である。前年1897(明治30)年の1.5倍の増加である。この1898年は九州鉄道による佐世保駅開業の年であることから、鉄道交通の発達を人口増加の要因として考えられる。さらに、1904(明治37)年から1905(明治38)における日露戦争時においても、人口の増加傾向が大きいことがみられる。

大正期に入ると、1917年(大正5)年の人口増加の傾向が大きいことがわかる。この年には佐世保と相浦間において乗合馬車の運行が開始されるが、ここでも交通発達が人口増加の要因とみられる。その後大正期では人口変動は大きくはなく、急激な増加も見られない。



表9 1884(明治17)年から1945(昭和20年)までの佐世保市の戸数と人口

年次	戸数(戸)	人口(人)	年次	戸数(戸)	人口(人)	年次	戸数(戸)	人口(人)			
1884	明治17	831	3,765	1905	明治38	13,606	70,703	1926	昭和元	18,316	116,572
1885	明治18	858	4,050	1906	明治39	13,497	74,163	1927	昭和2	21,753	133,581
1886	明治19	1,113	4,111	1907	明治40	13,689	76,012	1928	昭和3	22,138	135,476
1887	明治20	1,259	4,238	1908	明治41	12,394	78,777	1929	昭和4	22,546	137,259
1888	明治21	1,320	7,168	1909	明治42	12,769	80,267	1930	昭和5	23,542	137,985
1889	明治22	1,304	6,149	1910	明治43	13,275	82,102	1931	昭和6	24,135	139,827
1890	明治23	1,608	7,340	1911	明治44	12,755	86,409	1932	昭和7	25,347	143,594
1891	明治24	1,904	9,932	1912	大正元	13,155	88,453	1933	昭和8	25,128	147,852
1892	明治25	2,281	10,875	1913	大正2	13,660	89,936	1934	昭和9	28,594	152,648
1893	明治26	2,361	11,932	1914	大正3	14,095	94,525	1935	昭和10	30,457	161,593
1894	明治27	2,813	13,983	1915	大正4	16,195	101,640	1936	昭和11	31,968	169,536
1895	明治28	2,817	17,345	1916	大正5	17,206	106,676	1937	昭和12	32,937	175,723
1896	明治29	4,343	18,114	1917	大正6	18,972	113,967	1938	昭和13	36,892	191,584
1897	明治30	4,797	22,578	1918	大正7	17,796	114,167	1939	昭和14	39,528	201,896
1898	明治31	5,588	34,540	1919	大正8	17,235	115,462	1940	昭和15	41,953	211,852
1899	明治32	6,230	33,560	1920	大正9	18,118	116,724	1941	昭和16	43,984	224,316
1900	明治33	7,685	43,323	1921	大正10	17,964	115,849	1942	昭和17	50,427	271,346
1901	明治34	8,183	48,010	1922	大正11	18,127	117,540	1943	昭和18	53,734	284,785
1902	明治35	8,386	50,968	1923	大正12	18,327	118,201	1944	昭和19	54,253	287,541
1903	明治36	8,968	55,129	1924	大正13	18,143	115,638	1945	昭和20	31,902	147,617
1904	明治37	11,200	61,630	1925	大正14	18,243	115,947				

(注) 数値は佐世保市市長室調査課編 1982、『佐世保市史総説篇(復刻版)』、国書刊行会：23-26、原典は1955年、佐世保市役所発行によるものである。

(出所) 著者作成。

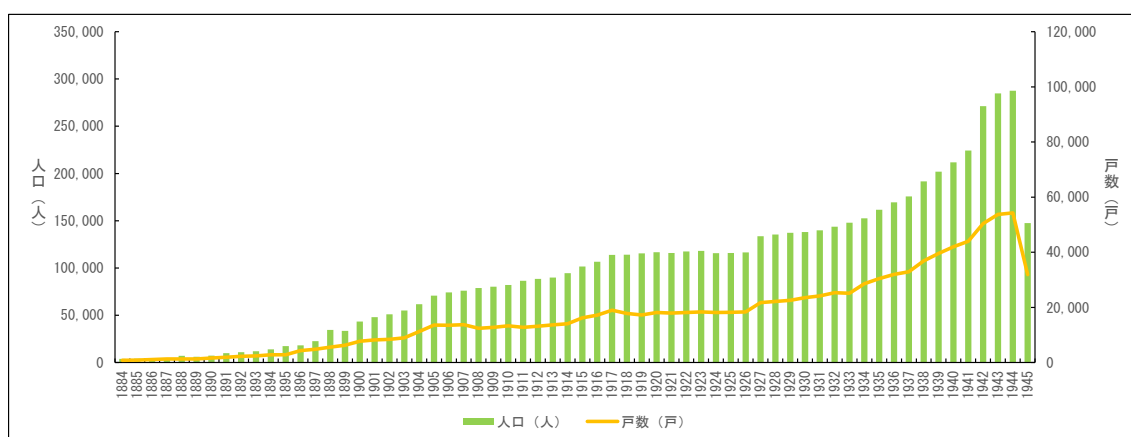


図8 1884(明治17)年から1945(昭和20)年までの佐世保市の人口

(資料) 表9と同じ。

(出所) 著者作成。

昭和期に入ると、佐世村、日宇村を合併した 1927(昭和 2)年において、急激な人口増加が見られる。当時の日宇村、佐世村併せての人口が 12,835 人であることから<sup>32)</sup>、合併による要因が大きい。昭和初期における人口推移では、毎年、数千人規模で人口増加が続く傾向が見られることである。この頃は 1931(昭和 6)年の満州事変から始まる日中間の戦争要因が人口増加の要因として考えられる。

1938(昭和 13)年、1942(昭和 18)年時には、大きな人口増加が見られる。これは相浦町など合併が実施された年であり、合併が人口増加増因であることがわかる。相浦町は当時の人口で 46,837 人<sup>33)</sup>、早岐町ほか 4 町村併せての人口が 45,851 人<sup>34)</sup>であり、合併による人口増加がその要因であることは相違ない。

太平洋戦争期、特に 1942(昭和 17)年以降の 3 年間は人口増加が顕著である。

佐世保における中心市街地の人口推移では、地域による相違がみられる(表 10 参照)。表 10 は 1925(大正 14)年から 1935(昭和 10)年にかけての拠点地区別に見た人口推移を見たものである。これによれば、中心住宅地では人口の増減は町によって相違するが、郊外である日宇駅周辺ではかなりの増加が見られる。また、中心業務地区での変化は中心住宅地と同様、町によって相違するが、全体としては大きな変化は見られない。

一方、大きな相違が見られるのが中心商業地である。特に 1935 年における各町の人口は 1925 年における人口より減少している。これは戦争という事情が関係しているものと思われる。

佐世保駅、上佐世保駅、日宇駅の鉄道拠点地区では、佐世保駅周辺の三浦町で増加しているのが特徴である。一方、佐世保軽便鉄道の拠点駅がある上佐世保駅周辺では人口の減少傾向が見られる。全体的な傾向として、中心部では人口の減少傾向が見られることがわかる。

表 10 1925(大正 14)年から 1935(昭和 10)年にかけての佐世保市中心部の町の人口推移

(単位:人)

拠点地区	町名	1925年 (大正14)	1930年 (昭和5)	1935年 (昭和10)	備考
中心住宅地	元町	442	357	418	
	上町	1,459	1,421	1,260	
	泉町	750	726	834	
中心業務地区	浜田町	1,121	1,146	1,146	
	松浦町	1,710	1,728	1,881	
	湊町	1,128	1,258	1,238	
中心商業地	栄町	1,328	1,406	1,336	
	常盤町	1,557	1,532	1,515	
	上京町	2,039	1,800	1,755	
	下京町	2,595	2,435	2,052	
	本島町	1414	1,432	1,284	
佐世保駅周辺地区	島瀬町	1,913	1,757	1,685	
	白南風町	1,931	1,875	1,787	1898年佐世保駅開業
上佐世保駅周辺	三浦町	362	804	1,072	
	俵町	3,180	3,305	3,211	1921年上佐世保駅開業
日宇駅周辺	城山町	2,163	2,079	1,771	
	日宇福石免		10,976	19,482	1910年日宇駅開業 1927年佐世保市に編入
海軍官舎		208	194	160	

(注) 拠点地区の区分は著者により行った。

(資料) 佐世保市役所編、『佐世保市勢要覧(各年)』、佐世保市役所。

(出所) 上記資料をもとに著者まとめ。

呉と佐世保では、1886(明治 19)年の鎮守府設置決定の時期、1889(明治 22)年の鎮守府開設の時期、1902(明治 35)年の市制施行の時期が同じである。同じ軍港都市で、比較的共通点が多いとされる呉との比較においては、相違点もみられる(表 11 参照)。

鎮守府設置決定時から鎮守府建設がおおむね竣工した 1892(明治 25)年にかけての 7 年間の人口推移比較では、佐世保が約 2.6 倍の増加であるのに対し、呉では約 1.9 倍の増加である。さらに鎮守府設置決定時から市制施行にかけての 17 年間の人口増加の比較では、佐世保では 12.4 倍の増加、呉では 5.4 倍の増加である。いずれも佐世保での人口増加が大きいことがわかる。

鎮守府建設では同じ程度の人口規模が必要されたと考えるが、佐世保での人口増加が大きいのは、鎮守府設置前の人口規模が小さかったことで、他地域からの労働者確保が必要であったとされる。また、単一自治体を母体に市制施行した佐世保と、広域合併により市制施行した呉では地域構造を含めた中で、都市事情に相違性があり、こうした事情が両市における相違点となっていると考えられる。

表 11 明治期における呉と佐世保の人口比較

(単位:人)

年次	呉	佐世保	備考
1886 明治19	11,160	4,111	呉・佐世保の鎮守府設置決定
1889 明治22	20,382	6,149	呉・佐世保の鎮守府開設
1892 明治25	20,786	10,875	
1902 明治35	60,124	50,968	呉・佐世保における市制施行

(注) 呉の人口は、市制施行以前は荘山田村、和庄村、宮原村、吉浦村の4村の合計である。

(資料) 呉市ホームページ、「呉市統計書」、呉市史編纂委員会編 1976、『呉市史第4巻』、呉市役所:14、佐世保市市長室調査課編、1982、『佐世保市史総説篇(復刻版)』、国書刊行会:23-24、原典は1955年、佐世保市役所発行。

(出所) 上記資料により著者作成。

比較時点での人口増加率は佐世保が大きく、類似性のある軍港都市でも人口の変化はかなり異なる。単に人口数だけでなく、地理的要因、産業構造、交通の発達に加え、各鎮守府の役割の相違が総合的に影響しているからと見られる。そしてこの人口増加の影響は鉄道駅開設にも大きく影響している。鉄道敷設法では同じ第一期線として佐世保、呉への鉄道敷設が予定されていたが<sup>35)</sup>、佐世保駅開業は1898(明治31)年で、呉駅開業は1903(明治36)年である。軍港都市への鉄道敷設が急がれていた時期における5年の差は大きい。

このように、戦前までの佐世保における人口推移を見てきたが、特徴として次の3点があげられる。第1が人口推移の傾向としては市制施行以来、増加傾向が続いていること。第2が人口増加は隣接町村との合併が要因であること。第3に人口増加の要因には海軍の動向が大きいことの3点である。

## 第2節 水道整備と市街地の発達

### (1) 軍港都市と水道整備

近代式水道の普及は欧米文化輸入の結果である。日本における諸状況を見た時に、幕末の開港場となった都市において水道の早期普及が見られる。横浜では1887(明治20)年、函館では1889(明治22)年に水道工事が竣工している。その後は長崎へと近代水道が幕末の開港場から創設されていく<sup>36)</sup>。一方で軍港都市では海軍独自の水道建設が行われ、1890(明治23)年において、呉軍港、佐世保軍港の海軍水道の建設を見る<sup>37)</sup>。

軍港都市の水道敷設状況を見ると、横須賀では 1876(明治 9)年、土管を利用して横須賀造船所へ水が引かれたのが始まりとされる<sup>38)</sup>。その後、横須賀鎮守府開設の翌 1885(明治 18)年に、海軍による軍用水道が敷設される。横須賀での市営水道の敷設は、軍用水道より遅れて 1908(明治 41)年のこととされる<sup>39)</sup>。

呉では、1889(明治 22)年呉鎮守府開設時に軍用水道工事が竣工している。呉では海軍からの余水を市民が分けてもらっていたが、呉市が市営水道を持つようになるのは 1918(大正 7)年のこと<sup>40)</sup>である。

佐世保では、佐世保鎮守府開庁後の 1890(明治 23)年、佐世保鎮守府内ではすでに上水道敷設が完成し給水を開始している(表 12 参照)。表 12 は明治期から第二次世界大戦終戦前にかけての佐世保市水道の主な動きをまとめたものである。

佐世保市が市営水道を持つようになるのは、横須賀と同時期の 1908(明治 41)年であり、軍港都市の中では比較的早い水道敷設である。

舞鶴では、1901(明治 34)年舞鶴鎮守府開設時に軍用水道として給水が開始される。旧舞鶴町、中舞鶴町、新舞鶴町など舞鶴を構成する地区では、海軍とは別に独自の水道を持つのは 1938(昭和 13)年のことである。

舞鶴では、日出紡績の工場に大量の上水道を必要としたことから、旧舞鶴町と日出紡績との官民共同での上水道敷設になる。舞鶴鎮守府は 1940(昭和 15)年、舞鶴市長、日出紡績株式会社に対して水道水(浄水)分与の要を行う<sup>41)</sup>。これは海軍工廠職工を含めた海軍関係者の増加が第一の理由とされている。海軍としては独自に軍用水道の拡大を図ることができなかつたものと考えられる。この背景には逼迫した戦争事情があり、他の軍港都市の事情とも相違するものである。

一方、軍港都市での市営水道の敷設は海軍よりも遅れるものの、全国の都市よりも比較的早い水道敷設がみられる。この理由として、軍港立地という特殊事情が考慮され、国による積極的補助金支出があったことが資料から示される。これは日露戦争時の 1905(明治 38)年、佐世保軍港における水道増設に関して閣議決定された時の内容である。佐世保における水道敷設における事情を配慮すべきとしたことを記したもので、「現下ノ時局ニ鑑見不得已儀都思考ス」<sup>42)</sup>とされているように、国の大きな補助を示すものである<sup>43)</sup>。

このように軍港都市では、海軍によって上水道が整備されるが、あくまでも海軍運用であることには相違ない。軍港都市の事情は何事につけても都市の中に海軍があるのではなく、海軍の中に都市が存在する立地状況にある。

表 12 明治期から第二次世界大戦終戦前にかけての佐世保市水道の主な動き

年次	佐世保市内主な水道施設建設の動き	施行主体
1890(明治23)	海軍部内に上水道敷設	海軍
1895(明治28)	矢岳町溜池から軍施設へ給水	海軍
1900(明治33)	岡本貯水池竣工	海軍
1901(明治34)	矢岳浄水施設竣工	海軍
1903(明治36)	海軍水道の市民への分与:1荷2斗入り2銭	佐世保市
1904(明治37)	海軍水道からの市への分与要請(県知事宛要請)	佐世保市
1905(明治38)	鎮守府、海軍水道の分与を許可 政府による、分与、起債の許可	海軍・国
1907(明治40)	山ノ田水源地竣工	海軍
1908(明治41)	市水道排水管工事竣工、延長36.5km (給水戸数7890、給水人口34639)	佐世保市
1909(明治42)	市水道管延長工事竣工、延長10,240km	佐世保市
1909(明治42)	市水道管延長工事竣工(日宇地区)、延長 1,315km	佐世保市
1922(大正11)	海軍、浄水に代わる原水を分与 市における浄水場の設置通知	海軍
1925(大正15)	山ノ田第二浄水場竣工:水道普及率65% 給水人口80,325人(人口126,396人)	佐世保市
1927(昭和2)	転石ダム(北松浦郡柚木村)竣工。 三本木取水場設置。	海軍
1929(昭和4)	海軍の市に対する原水分与打切り通告	海軍
1940(昭和15)	菰田貯水池竣工	佐世保市
1941(昭和16)	相当ダム(北松浦郡柚木村)竣工	海軍
1941(昭和16)	第二海兵団(相浦海兵団)水道建設工事竣工	海軍
1943(昭和18)	海軍水道大野浄水場竣工	海軍
1943(昭和18)	川谷貯水池(北松浦郡柚木村)築造工事開始。 竣工1955(昭和30)年。	海軍 → 佐世保市

(資料) 佐世保市総務部庶務課編 1977、『佐世保市史政治行政篇(復刻版)』、国書刊行会:  
86-96、原典は1957年、佐世保市役所発行、佐世保市史編さん委員会編 2003、『佐世  
保市史通史編下巻』、佐世保市:259-264。

(出所) 上記資料により著者まとめ。

## (2) 明治期における佐世保市内の水事情

近代式水道が敷設される前は、住民にとっての飲料水は河川水、井戸水である。これらの水は衛生上の問題が多く、コレラ、赤痢、腸チフスなどの伝染病が絶えず発生していた状況がある。佐世保も同様であり、1904(明治37)年当時、佐世保市が市内の井戸水について調査を行っているが、このなかで「飲料に適するもの222個、ろ過すれば使用に適するもの128個、煮沸すれば適するもの32個、全然飲料には適さないもの1,132個」<sup>44)</sup>と報告されるほど、飲料水の貧弱さが露呈されている。

明治期から大正期にかけての佐世保市内では、1906(明治36)年に初めて電灯がとるが、水道はまだ井戸水を使用している状況であり、佐世保が市独自に水道敷設を行うのは1908(明治41)年のことである。

海軍水道の敷設が早かったこともあり、佐世保市は上水道を海軍に頼ることになる。海軍によって建設された岡本貯水池(1900年)と矢岳浄水場(1901年)の完成により、佐世保市は海軍から飲料水の譲与を受け、1903(明治36)年には、1荷2斗2銭の手数料で水の配給を実施している。

これを受け、佐世保市は市民への配給実施にあたって、次のような内容の給水手数料条例<sup>45)</sup>を制定している。

第一条 飲料水ノ給与ヲ受クル者ハ左記ノ手数料ヲ納付スベシ

一 水樽一斗入、一個ニ付壹錢以内トス

第二条 水樽一斗入ヲ以テ一個トシ給水スルニ依リ其位数ニ充タサル端数ハ給水セルモノトス

第三条 手数料ハ毎月末日ニ徴収ス

全国的には河川水を水売りの手によって求めていたところが多かったようであるが<sup>46)</sup>、佐世保の場合、海軍による市民への便宜がみられる。佐世保市独自の水道工事を行う1909(明治42)年頃までは、海軍による水道供給の範囲は市中心部に限定されていたことがわかる(図9参照)。

佐世保における水道事情では、まず海軍水道が整備され、海軍水道の余水が市民に提供される構図である。これをみる限り、佐世保市は海軍の恩恵に預かっているようであるが、海軍はあくまで軍運用のための水道整備を行っているに過ぎず、しかも海軍提供水はあくまで余水であり、海軍が基盤としている軍港都市への配慮は見受けられない。佐世保市の姿勢として海軍頼みという構図は終戦まで続くことになる。

この点をどのように評価するかは難しいところであるが、「市」という行政組織の地位が当時は低く、行政遂行能力の欠如が根本的な課題であったことから、行政組織の中での上下関係もやむを得ない事情であったらうと考えられる。

この佐世保市の姿勢が試されたのが、海軍からの原水分与の打切りが行われた1929(昭和4)年のことである。当時、佐世保市の給水人口は10万人を超えていたとされる<sup>47)</sup>。この海軍からの原水分与打切りに対して初めて、佐世保市が積極的に水対策に乗り出している。この結果が1940(昭和15)年の菰田水源地の竣工であり、軍港都市佐世保における代表的な事例として挙げることができる。

### (3) 水道普及と市街地の発達

佐世保市での上水道敷設は、日露戦争後の1908(明治41)年である(前掲表12参照)。急激な人口流入は、市民の水道需要には追いつかず、給水対策に後れを生じる。前線基地としての佐世保軍港の役割上、艦隊入港時は70隻以上の大小艦船が港に停泊する<sup>48)</sup>。1万人以上の乗組員

上陸時には飲料水需要は急激に増加し、供給が追いつかない状況となる。艦船集結の地佐世保の状況では、他の軍港都市とは比較にならないほどの水需要は多かったものと思われる。

明治後期にもなると、市民のうち約3分の2は陸海軍関係者、海軍工廠関係者になり<sup>49)</sup>、この頃から佐世保市では水道問題解決への動きが見られる。佐世保市では、1905(明治38)年から政府の認可、海軍指導の下に初めての水道敷設工事が行われ、1908(明治41)年、工事の竣工を見る。

図9は、1909(明治42)年当時の海軍水道給水・分水区域図であり、この図から次のことがわかる。市営水道敷設後の1909(明治42)年以降、佐世保市では水道給水には海軍敷設水道管と市敷設水道管双方が使用されており、その区域は概ね鎮守府北側では海軍敷設の水道管が使用され、南側にあたる現在の三ヶ町商店街、四ヶ町商店街付近では市敷設の水道管が使用されている状況がみられる<sup>50)</sup>。

図9と前掲図5とに比較では、鎮守府北側の住宅地域においては、海軍水道の給水区域がまだ一部にしか普及していないことがわかる。

佐世保市で1923(大正12)年から浄水場建設に着手する。1925(大正15)には山ノ田第二浄水場竣工により、給水人口は83,257人、水道普及率は65%となる<sup>51)</sup>。1929(昭和4)年、急激な水需要に伴い、海軍からの原水分与が打ち切られる。一方、海軍は新たに相当ダムの工事などを進め、佐世保市市街地だけでなく、相浦海兵団への給水を行うことになる。

水不足の原因として、人口急増とともに干ばつの影響もあげられる。天候不順による水不足は、大正期に常態化する<sup>52)</sup>。

このように見てくると、佐世保市では人口流入、市街地形成をみた時に、水道普及の遅れは歴然としている。これは終戦によって海軍水道が市へ引継がれるまで続くことになる。1908(明治41)年から1909(明治42)年にかけての佐世保市による市水道工事の背景には、国からの補助金交付があり、これは鎮守府所在の軍港都市ということを考慮されての事情は前述のとおりである。





図9 1909(明治42)年当時の海軍水道給水・分水区域図

(資料) 陸地測量部 1/20000 地形図(明治34年測図)、山口恵一郎編 2011、『日本図誌大系九州I』、朝倉書店:268、佐世保市総務部庶務課編 1977、『佐世保市史政治行政篇(復刻版)』、国書刊行会 86-96、原典は1957年、佐世保市役所発行をもとに給水区域範囲を作成。

(出所) 上記資料により著者作成。

### 第3節 遊郭と市街地の発達

#### (1) 軍隊の佐世保進出と遊郭

佐世保における遊郭開設は 1887(明治 20)年とされ<sup>53)</sup>、佐世保鎮守府設置決定の翌年である。遊郭とは貸座敷の事であり、貸座敷は 1872(明治 5)年の娼妓解放令以降、法律用語の「遊女屋」が貸座敷に変更され<sup>54)</sup>、「遊郭」と呼ばれている。

遊郭は次のような場所として考えられる。遊郭は娼妓が寄寓し座敷を借りることを建前とする妓楼である「貸座敷」を、一定の区画に囲い込んだ土地を指すものである<sup>55)</sup>。

類似の言葉として「花街」があるが、「花街」は飲食店で男性客をもてなす酌婦、歌、舞踊、三味線などの芸を以て宴席に興を添える芸妓を本位に営業する街区を指す。娼妓を本位とする遊郭と、芸妓を本位とする狭義の花街とでは意味が異なる。遊郭には娼妓に売春を業とさせる貸座敷の空間的な囲い込みがあるのが特徴としてみられる<sup>56)</sup>。

1886(明治 19)年、佐世保鎮守府設置の決定に際し、当時の海軍次官樺山資紀は、長崎県令に対し次のような意見を具している。「人家隔絶の地へ遊郭場所御予定相成置候方可然見込候<sup>57)</sup>とし、遊郭出現は既定事実との考えを示している。軍の進出都市には遊郭が出現し、その位置も人家から離れた場所に設置されるなど、遊郭対策における極度の慎重ぶりが窺える。軍の進出には遊郭の出現が必然的のものであったことがわかる。

呉では次の資料が確認される。「自今遊廓設置出願之者有之哉モ難計ト存候就テハ本府接近之地へ相成候トキハ最モ軍紀風紀ニ影響ヲ及ボス事不尠甚以宣シカラサル義ニ有、(中略)、20 町以内ノ地へハ必ス許可セシメラレサル様予テ広島県知事へ御達シ置有之候<sup>58)</sup>という内容であり、軍紀風紀上遊郭の設置は 20 町(約 2 km)以内には設置許可をしないよう、海軍大臣から内務大臣に働きかけて欲しいという鎮守府長官からの上申である。これを受けて、内務大臣から広島県知事に対し、遊郭設置は「該府ヨリ直径 20 町以内ノ地ニ遊廓を設置スル義ハ許可セサル様取斗フ可シ此旨及論達候也<sup>59)</sup>との通達が見られる。同じ軍港都市でも風土が変われば取り扱いも相違してることがこの資料から読み取れる。

1887(明治 20)年に、当時の東彼杵郡日宇村木風免に3軒の遊郭設置が許可されている(図 10 参照)<sup>60)</sup>。図 13 から、木風遊郭の小佐世保移転後、小佐世保遊郭と花園遊郭の 2 箇所が確認できる。木風地区は鎮守府から 6 kmほど南側に位置し、木風への遊郭設置は鎮守府開設を見込んだ遊郭業者による行為である。木風遊郭は中心市街地から遠方であり、早くも木風遊郭開設の 2 年後 1889(明治 22)年には、業者が佐世保村小佐世保免への移転申請を行っている。翌 1890(明治 23)年には申請が受理され、小佐世保免一画が遊郭地に指定されている。



図 10 1924(大正 13)年当時における佐世保の遊郭位置図

(資料) 陸地測量部 1/25000 地形図(大正 13 年測図)、山口恵一郎編 2011、『日本図誌大系九州 I』、朝倉書店:268、佐世保市総務部庶務課編 1977、『佐世保市史政治行篇(復刻版)』、国書刊行会:86-96、原典は 1957 年、佐世保市役所発行、平岡昭利 1997、『地図でみる佐世保』、芸文堂:79。

(出所) 上記資料により著者作成。

## (2) 遊郭開設による市街地の発達

佐世保市内には、小佐世保遊郭と花園遊郭という 2 つの遊郭が存在する。2 つの遊郭とも鎮守府からは、市街地を囲む北東方面の丘陵地に立地する。

遊廓区域に指定された小佐世保、花園の両地区は丘陵地で未開発の地である。遊郭には独特の異空間<sup>61)</sup>があり、住宅地域が近くまで迫っている空間である(図 10 参照)。遊郭へ向かう道路は整備され、遊郭設置を機に市街地形成が進む様子が当時の資料から見る事ができる<sup>62)</sup>。中心市街地から北側にあたる花園遊郭についても、小佐世保遊郭と同様である。

小佐世保遊郭は設置場所の地名変更により勝富遊郭と呼ばれる。この勝富遊郭では建物が三層の高楼、大門などがあり、1 軒ずつ楼名がつけられ、壮かさ、美しさ、豪華さが備わっていたとされる<sup>63)</sup>。勝富遊郭は建物が大きく、遊郭の品位としては格式高いため、海軍士官の利用者が多いとされる。

勝富遊郭は鎮守府から 2 km ほど北東側に位置する。一方、花園遊郭も鎮守府から同じ程度の距離に位置する。当時の移動手段は徒歩もしくは腕力車(人力車)である。腕力車は 1896(明治 29)年当時、佐世保には 165 輛<sup>64)</sup>の車両があるとされるが、この腕力車が利用できるのは裕福な市民に限られており、ほとんどの遊郭利用者は徒歩での移動であったと考えられる<sup>65)</sup>。当時の交通手段を考えた時に、ある程度の近場であることは遊郭設置の必須条件と考えられる。

前出の「佐世保繁昌記」<sup>66)</sup>(1896 年刊行)では、小佐世保遊郭について次のような記事が記されている。「佐世保港の花街を小佐世保と称す、小佐世保は本島街の中央より東に距ること 5 丁(300 間、約 540m)許の所に在り、此間道稍斜なれども、腕車兩輛、轆を列ねて馳るを得可し饅飴屋あり、豆腐屋あり、表具屋あり、(中略)全街の妓嬢 18」<sup>67)</sup>とされ、遊郭を中心とした街全体に商店の進出がみられる。このように「佐世保繁昌記」から、遊郭周辺における商店の立地、遊郭街の街区整備が進んでいることが見られる。

花園遊郭は鎮守府の北東側に設置された遊郭であり、1909(明治 42)年遊郭免許地となる。この花園遊郭は市街地建設の煽りを受け形成された性格を有するとともに、近郊の陸軍要塞砲隊設置による影響が大きいと考えられる。

花園遊郭設置前は、陸軍要塞砲兵隊の隣である宮田町に数多くの料理店、飲食店があり、木賃宿が多く存在していたとされる<sup>68)</sup>。これが私娼婦の温床となる。私娼婦が昼夜間わず客引きのため集まり、宮田町周辺の街の景観は損なわれていく。この状況は宮田町の醜状とされ、その後公設による遊郭開設が要望されまでになり、その候補地が名切地区を含む花園一带になった経緯が

ある。花園への遊郭設置となったのは、宮田町が市の中心部、特に市役所、警察署など官庁街に近かったことも理由としてあげられる。

勝富遊郭の客層は花園遊郭に比べて客筋がよく、特に海軍士官が利用していたとされることは前述したが、一方、花園遊郭は大衆的で遊びやすく、陸海軍兵士、海軍工廠職工、一般住民などが客層とされる。

このように軍とともに繁栄した遊郭ではあるが、第一次世界大戦後の不況下で、大型店を誇った勝富遊郭は次々と潰れていく。その隙間をつくようにカフェー私娼の横行がはやり、窮状を見かねた警察の主導により、勝富遊郭の規模縮小が行われる。勝富遊郭は廃業した勝富遊郭の私娼婦を吸収し大衆的遊郭としての再生を見る。この勝富遊郭の変容は、勝富遊郭と花園遊郭が同じような営業形態になってきたことで、1919(大正 8)年両遊郭の合併に至る。

当時の遊郭従業者数は、1913(大正 2)年の佐世保市職業別調査において娼妓 668 人<sup>69)</sup>であることが確認できる(表 13 参照)。

また、長崎県がまとめた資料によれば、1937(昭和 12)年の佐世保市内 3 警察署管内の風俗営業数では、大正期よりも数が全体的に増加していることが確認できる(表 14 参照)。

表 13 1913(大正 2)年における佐世保市の貸座敷関係の職業別調査

業種	従事者数
娼妓	668人
芸妓	128人
女髪結	96人
料理屋待合	35軒
貸座敷	71軒
芸者置屋	24軒
呉服店	35軒
小間物商	58人

(資料) 佐世保市史編さん委員会編 2003、『佐世保市史通史編下巻』、佐世保市:68。

(出所) 著者作成。

表 14 1937(昭和 12)年の佐世保市内 3 警察署管内の風俗営業数

	佐世保警察署	早岐警察署	相浦警察署	長崎県下
純料理店	76	42	31	429
曖昧料理店	163	16	24	769
飲食店	329	84	170	2,153
カフェバー	22	-	-	101
芸者置屋	120	10	15	514
酌婦(娼妓)	948	55	59	2,815
女給	73	-	-	287
芸妓	297	25	65	1,213

(資料) 佐世保市史編さん委員会 2003、『佐世保市史通史編下巻』、佐世保市:68。

(出所) 著者作成。

こうしてみると、佐世保の中心街近くには遊郭という異空間が存在することがわかる。

中心市街地で昭和前期の遊郭、鎮守府、市街地の空間的把握を照らしてみると、次の 3 つの空間構造に区分できる。それは、第 1 が遊郭空間、第 2 が軍港、鎮守府など軍関係が集積する軍港空間、第 3 が住宅地・商店などが集積する市街地空間の 3 つである(図 10 参照)。

第 1 の遊郭空間は警察からの許可を得て営業する特別に設けられた空間であることから、排他的空間として捉えることができる。この空間には住宅地域の形成、拡大が見られる。

第 2 の軍港空間は軍施設が集積する空間に限定され、それ以上の拡大を見せることはない。この空間には一般の住宅地域の形成は見られない。遊郭空間と軍港空間では、その空間を利用するという特殊性において空間形態の類似性が見られる。第 3 の市街地空間は商業地域、住宅地域など社会生活の基盤が集積する空間で、工業地域はこの空間では見られない。人口の移動によって空間の広がりに変化する。

軍港都市佐世保では、市街地空間を挟むように軍港空間と遊郭空間が存在する。それぞれは独立した空間であり、相互に重なり合うことがない空間領域である。遊郭空間と軍港空間との間には市街地空間が形成され、この空間も相互の空間と重なり合うことがない特徴を持つ。

一方で、この 3 つの空間領域は共存関係にあり、相互において機能的な作用が見られる領域であり、全体としてバランスが保たれた空間配置であるといえることができる。このように、戦前の佐世保においては、この 3 つの空間が市街地の空間構造を形成している。

## 第4節 小括

本章では、戦前における佐世保の地域構造の変化について論述した。ここでの分析にあたり、鎮守府開設による都市機能としての鉄道、水道、遊郭が重要な基盤となることに留意した。

その分析手法として、明治期の古地図、市街図、陸地測量部の地形図(1/20000、1/25000)を用いて作図を行った。

佐世保では、鎮守府開設による市街地の形成過程が見られる。鎮守府開設とともに、海兵団、海軍官舎、海軍病院など海軍諸施設の立地が見られ、それと並行するように周辺地区における商業地域、住宅地域の形成と拡大が見られる。中心市街地では、金融機関、新聞社などが進出する様子が見られ、大正期から昭和にかけては、事業所や商業店舗の増加が見られる。さらには小学校を始めとした学校の立地も見られるようになり、市街地形成の拡大過程が見られる。

この形成過程においては交通の発達が大なる要素となる。佐世保駅開業によって、商業地域は駅方向への拡大を見るとともに、佐世保市北部地域においては佐世保軽便鉄道開業による住宅地域の発達を見ることになる。鉄道駅の立地により、駅方向へ向かう商業地区の拡大を見る。

戦前における佐世保は太平洋戦争終戦前に、日宇村、佐世村を始めとして周辺町村との合併を繰り返すが、これが市域拡大の要因となる。合併の背景には海軍の強い意向があることが示される。これにより、戦前の佐世保では人口増加が顕著に見られるようになる。

本章では、さらに水道整備や遊郭開設の視点から地域構造の変化の分析を行った。水道は当初、海軍によって敷設されるが、海軍水道の分与が佐世保市民に大きな効果を及ぼす。また、遊郭は鎮守府開設前から佐世保に進出するが、この遊郭の鎮守府近郊にある小佐世保町移転に伴って、中心市街地から遊郭までの一帯において住宅地域が形成されるまでになる。

このように、本章では戦前における佐世保では、鎮守府開設による市街地の形成や拡大プロセスにおいて、上記のような要因が大きく寄与していることが明らかとなった。

(注)

- <sup>1)</sup>佐世保市市長室調査課編 1982、『佐世保市史総説篇(復刻版)』、国書刊行会:23、原典は1955年、佐世保市役所発行。
- <sup>2)</sup>佐世保市史編さん委員会編 2003、『佐世保市史通史編下巻』、佐世保市:55。
- <sup>3)</sup>1間を1.81mとして換算。
- <sup>4)</sup>武井進 1962、佐世保新市街一件(その一)。談林、第4号、佐世保史談会:2-3。
- <sup>5)</sup>平岡昭利 1997、『地図でみる佐世保』、芸文堂:19。

- 6) 中野健 1988、「軍港都市」佐世保の都市形成。談林、第 29 号、佐世保史談会:20。
- 7) 佐世保市史編さん委員会編 2003、『佐世保市史通史編下巻』、佐世保市:56-57。
- 8) 佐世保市史編さん委員会編 2003、『佐世保市史通史編下巻』、佐世保市:58。
- 9) 佐世保市総務部庶務課編 1982、『佐世保市史産業経済篇(復刻版)』、国書刊行会:701-702、原典は 1957 年、佐世保市役所発行。1985(明治 28)年、2 等電信局と 3 等郵便局が合併し、元町に新庁舎が設置された。
- 10) 近藤鍬 1896、『佐世保繁昌記』、近藤鍬:24-25。
- 11) 1896(明治 29)年刊行された、当時の佐世保の社会状況を記すものであり、作者は近藤鍬とされる。
- 12) 近藤鍬 1896、『佐世保繁昌記』、近藤鍬:9。
- 13) 近藤鍬 1896、『佐世保繁昌記』、近藤鍬:7。
- 14) 近藤鍬 1896、『佐世保繁昌記』、近藤鍬:7-8。
- 15) 佐世保市史編さん委員会編 2002、『佐世保事典』、佐世保市:40。相浦銀行は 1881(明治 14)年、相浦町川辺に設立された「勸業会社」が、1885(明治 18)年に「相浦銀行」と改称したものである。
- 16) 1877(明治 10)年、国立銀行条例に基づき、「第十八国立銀行」として設置された銀行。
- 17) 佐世保市史編さん委員会編 2002、『佐世保事典』、佐世保市:40。平戸藩役人であった牧山有格によって設立された銀行で、1883(明治 16)年に早岐地区の有志を集め「早岐起業会社」が設立され、1995(明治 18)年佐世保の軍港設置を見越して佐世保支店が開設される。
- 18) 佐世保市史編さん委員会編 2003、『佐世保市史通史編下巻』、佐世保市:59-60。
- 19) 田辺健一 1979、『都市の地域構造—改訂増補版—』、大明堂:53。
- 20) 佐世保市史編さん委員会編 2003、『佐世保市史通史編下巻』、佐世保市:162。
- 21) 佐世保市史編さん委員会編 2003、『佐世保市史通史編下巻』、佐世保市:163。
- 22) 佐世保商業団は、その前身が 1921 年設立された佐世保実業団であり、1918 年の田中丸呉服店の佐世保進出に対抗した組織である。
- 23) 佐世保市史編さん委員会編 2002、『佐世保事典』、佐世保市:61。デパート田中丸呉服店は、明治期において海軍から綿布の調達を命じられた佐賀県牛津の商店が、11894(明治 27)年、佐世保への進出したことを始まりとする。
- 24) 佐世保市総務部庶務課編 1982、『佐世保市史産業経済篇(復刻版)』、国書刊行会:110、原典は 1957 年、佐世保市役所発行。
- 25) 佐世保市総務部庶務課編 1982、『佐世保市史産業経済篇(復刻版)』、国書刊行会:125、原典は 1957 年、佐世保市役所発行。
- 26) 佐世保市編 2021、『佐世保市統計書(第 31 回)』、佐世保市:3。
- 27) この時期、両村における海軍施設としては、日宇村では海軍刑務所、海軍航空隊、海軍消毒所などが立地し、佐世村近郊には海軍敷設の山の田貯水池があるなど、海軍の運用は両村にまで及んでいた。
- 28) 佐世保市総務部庶務課編 1982、『佐世保市史政治行政篇(復刻版)』、国書刊行会:179-182、原典は 1957 年、佐世保市役所発行。
- 29) 佐世保市総務部庶務課編 1982、『佐世保市史政治行政篇(復刻版)』、国書刊行会:224、原典は 1957 年、佐世保市役所発行。佐世保市との合併当時の相浦町は、北松浦郡山口村といい、山口村と新田村を合併した町である。
- 30) 佐世保市総務部庶務課編 1982、『佐世保市史政治行政篇(復刻版)』、国書刊行会:177、原典は 1957 年、佐世保市役所発行。これによれば、合併目の相浦町は人口 13,440 人で、役場、警察署、裁判所、郵便局、小学校のほか、水産会社、セメント会社などあり、都市的様相を備えていた。さらに、江戸期では、相浦は平戸藩の城下町としての性格を持ち、佐世保よりも発展してとされる。こうした事情が佐世保市との合併の障害ともされた。
- 31) 佐世保市総務部庶務課編 1982、『佐世保市史政治行政篇(復刻版)』、国書刊行会:227-228、原典は 1957 年、佐世保市役所発行。相浦町は合併に際し、相浦港の築港、工業用地の



形成、住宅地域の育成、小学校の統廃合など 20 項目に及ぶ要望書を佐世保市に提出している。

- 32) 佐世保市総務部庶務課編 1982、『佐世保市史政治行政篇(復刻版)』、国書刊行会:177、原典は 1957 年、佐世保市役所発行。
- 33) 佐世保市総務部庶務課編 1982、『佐世保市史政治行政篇(復刻版)』、国書刊行会:228、原典は 1957 年、佐世保市役所発行。
- 34) 佐世保市総務部庶務課編 1982、『佐世保市史政治行政篇(復刻版)』、国書刊行会:259、原典は 1957 年、佐世保市役所発行。
- 35) 松下孝昭 2004、『近代日本の鉄道政策－1890～1922 年－』、日本経済評論社 63。
- 36) 永元為市 1981、『佐世保と水』、永元為市:6-7。
- 37) 日本水道協会編 1967、『日本水道史総説篇』、日本水道協会:9-11。なお、佐世保軍港での上水道は佐世保市史(政治行政篇)86 頁の記載では 1890(明治 23)年となっており年代的に相違するが、本書では佐世保市史の記述を基本とする。
- 38) 横須賀市編 1988、『横須賀市史上巻』、横須賀市 365。
- 39) 横須賀市編 1988、『横須賀市史上巻』、横須賀市 365。
- 40) 呉市ホームページ <https://www.city.kure.lg.jp/uploaded/attachment/33795.pdf>(最終閲覧日:2021 年 6 月 19 日)。
- 41) 舞鶴市史編さん委員会 1988、『舞鶴市史・現代編』、舞鶴市役所:914-932。
- 42) 内務大臣編 1905、佐世保軍用水道施設方、公文類聚、第 29 編、明治 38、第 12 巻、国立公文書館蔵。
- 43) 内務大臣編 1905、佐世保軍用水道施設方、公文類聚、第 29 編、明治 38、第 12 巻、国立公文書館蔵。この文書中、国からの補助金は臨時軍事費から 60 万円拠出する旨閣議決定されている。
- 44) 佐世保市総務部庶務課編 1982、『佐世保市史政治行政篇(復刻版)』、国書刊行会:60、原典は 1957 年、佐世保市役所発行。
- 45) 佐世保市史編さん委員会編 2003、『佐世保市史通史編下巻』、佐世保市:79。
- 46) 日本水道協会編 1967、『日本水道史総説篇』、日本水道協会:9。
- 47) 佐世保市史編さん委員会編 2003、『佐世保市史通史編下巻』、佐世保市:262。
- 48) 佐世保市史編さん委員会編 2002、『佐世保年表』、佐世保市:63-91。これによれば、1912(昭和元)年の海軍大演習、1926(昭和元)年の連合艦隊入港では、それぞれ 70 余隻が佐世保港に入港していることが記されている。また、佐世保在籍下士官兵数が約 12,400 名とされているなど、艦隊入港時にはかなりの兵員の食料、飲料が必要とされていたことになる。
- 49) 佐世保市総務部庶務課編 1982、『佐世保市史政治行政篇(復刻版)』、国書刊行会:88。原典は 1957 年、佐世保市役所発行。
- 50) 佐世保市総務部庶務課編 1982、『佐世保市史政治行政篇(復刻版)』、国書刊行会:89-90、原典は 1957 年、佐世保市役所発行。
- 51) 佐世保市史編さん委員会編 2003、『佐世保市史通史編下巻』、佐世保市:260。
- 52) 佐世保市史編さん委員会編 2003、『佐世保市史通史編下巻』、佐世保市:261。
- 53) 佐世保市史編さん委員会編 2003、『佐世保市史通史編下巻』、佐世保市:65。
- 54) 佐世保市史編さん委員会編 2003、『佐世保市史通史編下巻』、佐世保市:65。貸座敷の営業は指定地以外の場所では認められておらず、警察の許可を必要とした。長崎県では、1872(明治 5)年に「遊女貸座敷規制」が定められ、公に認められたものとして遊郭が存在することになる。その後、1876(明治 9)年に遊女屋を「貸座敷」、遊女を「娼妓」と法制用語を改め、県内各地に免許を認めた。
- 55) 加藤政洋 2005、『花街 異空間の都市史』、朝日新聞社:18-19。
- 56) 加藤政洋 2005、『花街 異空間の都市史』、朝日新聞社:18-19。
- 57) 佐世保市史編さん委員会編 2003、『佐世保市史通史編下巻』、佐世保市:65。
- 58) 呉市史編さん委員会編 2018、『呉市史資料編近代 I』、呉市役所:838-839。

- 59) 呉市史編さん委員会編 2018、『呉市史資料編近代 I』、呉市役所:838。
- 60) 佐世保市史編さん委員会編 2003、『佐世保市史通史編下巻』、佐世保市:65。
- 61) 近藤鍔 1896、『佐世保繁昌記』、近藤鍔:52。この資料から、例えば軍人は「馬を蹴らし剣を閃めかし、千軍を叱咤するの猛将も、鉄蹄一度此郷に抵れば神激し心昂り、抜山蓋世の剣力は忽ち平時に百倍し」とあるように、一度この地に入れば別世界、別次元の空間である様子が見られる。
- 62) 近藤鍔 1896、『佐世保繁昌記』、近藤鍔:52。この資料から、花街は小佐世保と称され、豆腐屋、表具屋、印刻師、飲食店、仕出し料理屋、洋酒缶詰店、按摩屋、郵便切手販売所、理髪床、鰻屋、茶碗蒸し店、揚げ弓場などがあり、この一角は不夜城である様子を記している。
- 63) 山口日都志 2017、『佐世保遊里考』、芸文堂:29。
- 64) 近藤鍔 1896、『佐世保繁昌記』、近藤鍔:52。
- 65) 近藤鍔 1896、『佐世保繁昌記』、近藤鍔:52-53。人力車の運賃は定額ではなく、人力車の言い値であったようである。たとえば、佐世保早岐間は里程が3里であるが、30 銭から 60 銭という幅広い料金が要求される場合もあったことがそれを示している。
- 66) 市中新聞記者とされる近藤鍔によって書かれた本。原本は国立国会図書館所蔵。
- 67) 近藤鍔 1896、『佐世保繁昌記』、近藤鍔:62。
- 68) 佐世保市史編さん委員会編 2003、『佐世保市史通史編下巻』、佐世保市:67。
- 69) 佐世保市史編さん委員会編 2003、『佐世保市史通史編下巻』、佐世保市:68。

## 第6章 佐世保における交通の発達と都市形成

### 第1節 海上交通の発達と都市形成

#### (1) 港湾の発達と都市形成

##### 1) 佐世保港

佐世保港は長崎県北部に位置する港湾である(図1参照)<sup>1)</sup>。2020(令和2)年における佐世保港域は、港湾法の規定により港口である高後崎より西側に広がっており、相浦地区、鹿子前地区を含む区域となる(図2参照)。また、1997年(平成9)年における佐世保港中央部の海岸線は、1886(明治19)年当時とはかなり異なっている(図3参照)。

佐世保港では、はっきりとした満潮干潮現象がみられ、干満の差は約4.3mである<sup>2)</sup>。満潮時には、港口より最大1.5カイリ程度流入し、これより東側、南側、北側の三方向への流れがみられる。東側、南側への流れは、流速を増し、大村湾へ注ぐ。干潮時には満潮時とは逆路をたどるが、満潮時より流速が早いとされる。一方、北側への流れは流速が衰え、海水が港内を満たす構造である<sup>3)</sup>。

佐世保浦と呼ばれる集落が当時の佐世保村の中心で、船の接岸もこの付近で行われていたことが記されており<sup>4)</sup>、港は村の生活拠点であったことがうかがえる(図3参照)。軍港時代の佐世保港域は時代により変化が見られる(後掲図4、図5参照)。

軍港選定以前の佐世保港は知名度は低く、規模としても大きくはなかった。これを示すものとして長崎県の東彼杵郡誌があり、佐世保港の当時の様子が記されている。これによれば、佐世保港は「2等港に属す、東西大凡40間、南北250間余り、浦口<sup>5)</sup>より浦頭の上がる凡そ50間の間、深さ干潮凡そ2丈許り、其の他全く干落す、満潮に至り船舶を通ず、浦口に暗礁在り、鯨瀬と云ふ、(中略)、1年の出入船凡そ600艘余、出入穀物凡そ700石、魚類18万斤<sup>6)</sup>」という状況である。

佐世保港の玄関口は浦口、つまり現在の元町付近であること、満潮時の深さは6mほどで鯨瀬周辺には暗礁があり、船舶航行には難があったことが記されている。このような港湾の地形上、佐世保港には大型船の出入りは難しいことから、このことが重要な港湾としての位置付けがされていなかった要因であると考えられる。

佐世保港に第三海軍区鎮守府が設置されるまでは、佐世保港は漁港として地域住民に利用される港である。これに比べ、佐世保港の北西側に位置する相浦港は、藩政期より平戸藩松浦家管理下の重要な拠点港であり、1800年代になると石炭積出しで重要な役割を担うほどの港であることから、双方の港は異なる状況にあったと考えられる(表1参照)。

表 1 は、佐世保港と相浦港の機能的比較を行ったものである。この表から両港の相対的な立場と関係性が示される。特に佐世保港は鎮守府設置を起因として、軍港機能、商港機能において向上する変化が見られる。

佐世保港と相浦港はそれぞれに独立した港湾であることが、双方の関係を対等なものにしたと考えられる。佐世保港の軍港機能強化に伴う商港機能の相浦港移転は、この関係から捉えることができる。

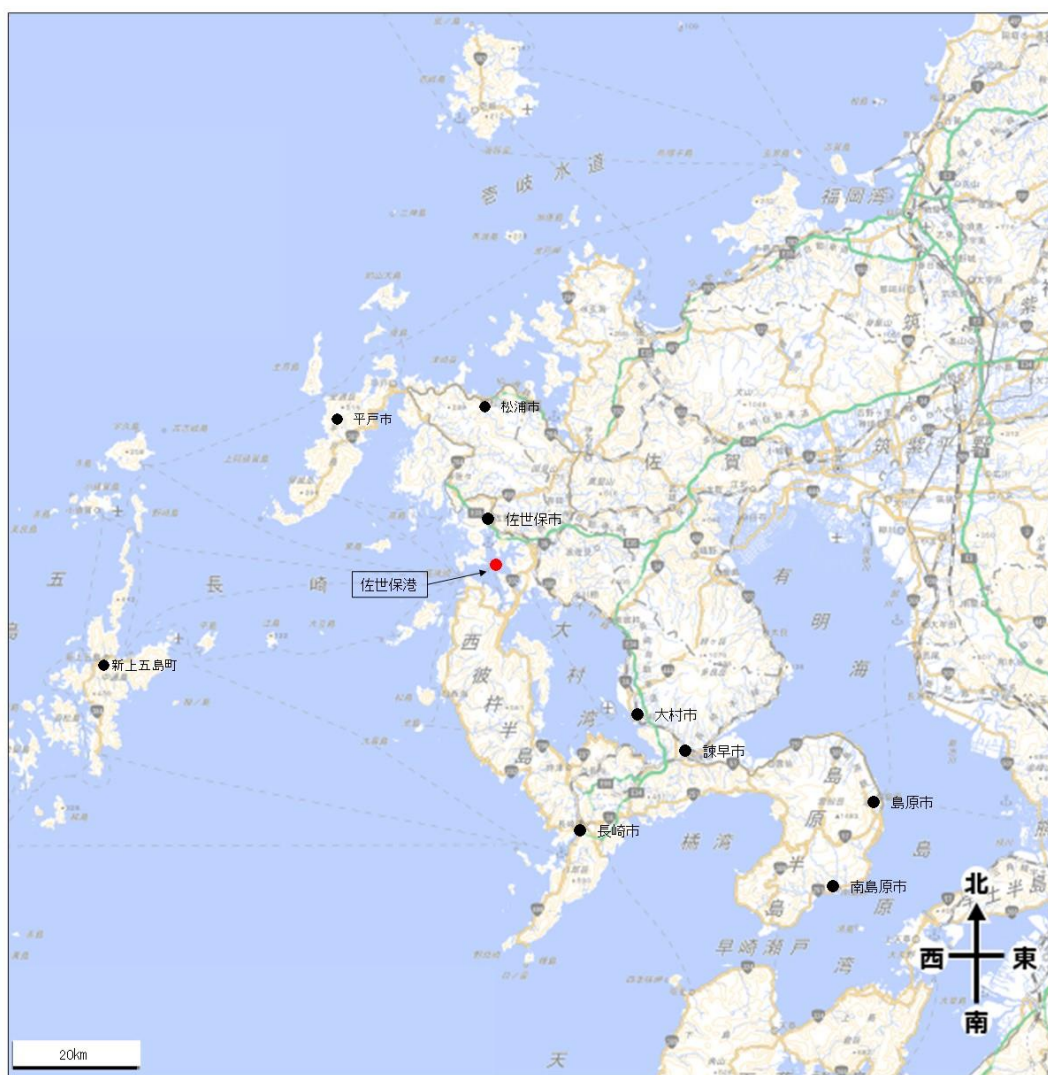


図 1 佐世保港の位置

(出所) 地理院地図をもとに著者加工。

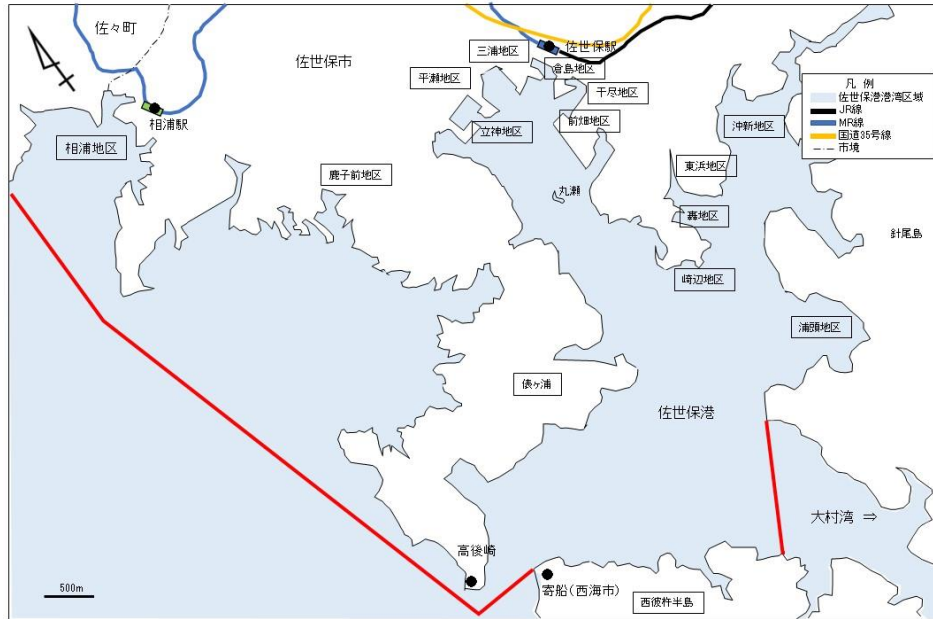


図2 2020(令和2)年現在における佐世保港区区域図

(注) 港湾水域は港湾法に基づくもので、図中、赤線内側になる。

(資料) 佐世保市港湾部編 2020、『佐世保港要覧 2020(一覧図)』、佐世保市。

(出所) 著者作成。

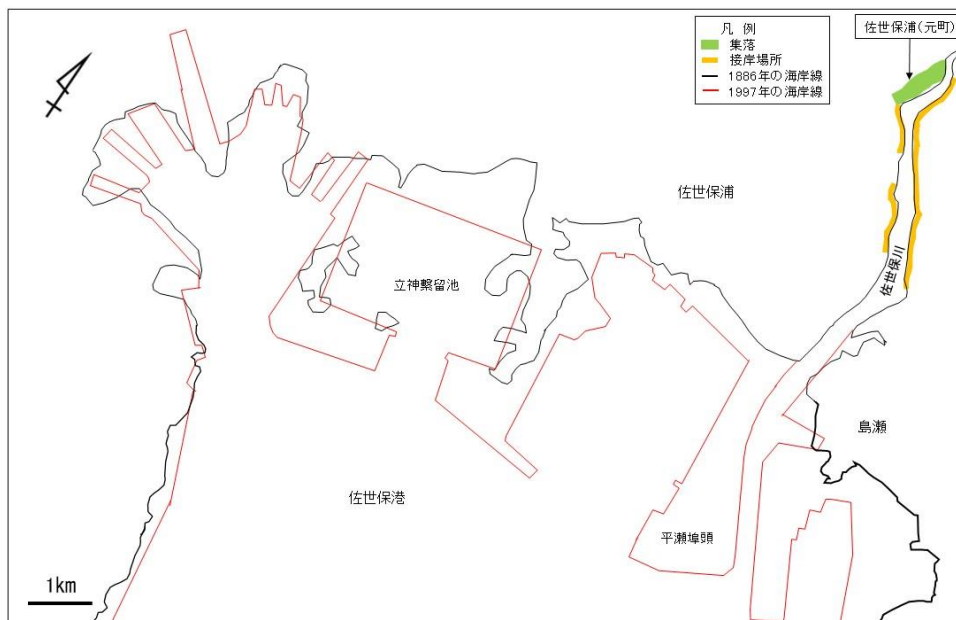


図3 1886(明治19)年と1997(平成9)年における佐世保港の海岸線

(注) 1997年の海岸線は一部著者により補足記入した。

(出所) 平岡昭利 1997、『地図でみる佐世保』、14頁、芸文堂をもとに著者加工。

表 1 佐世保港、相浦港の戦前までの主な経緯

年代	佐世保港		相浦港	特記事項
	軍港機能	商港機能	商港機能	
1459(長祿3)年頃			漁業、水陸交通拠点(松浦藩)	
1801(享和元)年頃			石炭積出港としての利用	斉藤松五郎、のち草刈太一左衛門による
1886(明治19)年	第三海軍区鎮守府設置決定			
1887(明治20)年		佐世保港内の禁漁区化(禁漁令第一号)		
1889(明治22)年	佐世保鎮守府開設			
1898(明治31)年				佐世保駅開業
1902(明治35)年				佐世保市政施行
1904(明治37)年		佐世保港内の禁漁区化(禁漁令第二号)		
1908(明治41)年			山口村漁業組合設立	山口村は相浦の旧名称
1916(大正5)年		指定港湾指定	第一期工事竣工	
1920(大正9)年		市営魚市場開設(万津町)		
1922(大正11)年			指定港湾指定	内務省
1924(大正13)年		市営棧橋築造		
1929(昭和4)年		市営魚市場移転(万津町から三浦町へ)		※この頃佐世保港は漁業基地化を模索
1930(昭和5)年				相浦町町制施行
1937(昭和12)年			第2種重要港湾指定へ要望	要望書は却下
1938(昭和13)年		中央卸売市場三浦本場魚類部開設	中央卸売市場相浦分場魚類部開設	相浦町、佐世保市への編入
1939(昭和14)年			第二期工事竣工(1933年～)	
1944(昭和19)年			佐世保漁業組合への合併	
1945(昭和20)年	GHQによる引揚受入港(浦頭)指定	・佐世保軍港の商港化 ・相浦港からの施設移転 市営製氷冷凍工場、魚市場、水産倉庫、市営棧橋	・第三期工事(1939年～) 佐世保港からの施設移転(修築工事未完了) ・佐世保港へ再度の施設移転	

(資料) 佐世保市市長室調査課編 1982、『佐世保市史総説篇(復刻版)』、国書刊行会、原典は1955年佐世保市役所発行、佐世保市総務部庶務課編 1982、『佐世保市史産業経済篇(復刻版)』、国書刊行会、原典は1956年佐世保市役所発行、佐世保市史編さん委員会編 2003、『佐世保市史通史編下巻』、佐世保市、海軍省公文備考、長崎県相浦港ノ第2種重要港湾ニ指定ノ件、防衛省防衛研究所:C05111096200。

(出所) 上記資料により著者作成。

明治初期の佐世保港、相浦港に所属する和船数は次のとおりである(表2参照)。表2の佐世保港は1877(明治10)年頃、相浦港は1868(明治元)年頃の和船数である。明治初期の船籍の取扱いは明確ではないが、この時期は船舶法<sup>7)</sup>制定(1898年制定)前の時期であることから、この頃から船舶は港に籍を持つことが慣行的に扱われていたと思われる。この和船数によって、相浦港の発達の度合いを垣間見ることができる。

表 2 明治初期における佐世保港、相浦湖所属の和船比較

佐世保港		相浦港	
		500石以上1000石未満	9艘
200石以上	1艘	200石以上500石未満	1艘
50石以上	1艘	50石以上200石未満	8艘
漁船	16艘	50石未満(漁船)	88艘
50石未満(荷船)	29艘	50石未満(舢舨)	153艘

(注) 佐世保港は 1877(明治 10)年頃、相浦港は 1868(明治元)年頃の数字である。

(資料) 佐世保市市長室調査課編 1982、『佐世保市史総説篇(復刻版)』、国書刊行会:208—209、原典は 1955 年佐世保市役所発行。

(出所) 著者作成。

1886(明治 19)年、佐世保港の軍港指定により、翌 1887(明治 20)年には長崎県令に基づく佐世保港内取締規則が公布される。その内容は、「佐世保港内丸瀬<sup>8)</sup>より以内を以て漁業を成すべからず」という漁業禁止令であり、漁船の港内利用が制限される。その後 1904(明治 37)年、1905(明治 38)年と相次いで鎮守府からの禁漁令が通達され、特に 1905 年の禁漁令は「佐世保、長崎の防禦海面<sup>9)</sup>の漁業採藻に関しては、鎮守府長官の許可を受くべし<sup>10)</sup>との厳しい内容の示達である。軍港区域の変更によるとはいえ、佐世保住民にとって漁業区域の制限は深刻な状況である。日露戦争の状況下にあつて、この長崎県令の取扱いは、海軍の意向を反映したものである(図 4、図 5 参照)。

図 4、図 5 から佐世保港の軍港としての区域が確認できる。図 4 の 1889(明治 22)年の軍港設置時と違い、図 5 の 1930(昭和 5)年の軍港区域は佐世保港内だけでなく、外洋にまで設定されており、拡大していることがわかる。軍港としての区域が拡大する中、先ほど述べたが漁業は縮小され、他港での水揚げを余儀なくされることになる。大正初期には佐世保港の水揚げ量は 25,758 貫(約 96 トン)<sup>11)</sup>で、1877(明治 10)年頃の水揚げ量、年間 18 万斤(108 トン)<sup>12)</sup>と比較して減少しており、漁港機能の縮小がみられる。

1886(明治 19)年当時の佐世保港の海岸線は、現在とはかなり相違している。軍港設置決定以降、佐世保港では港湾整備が各所で実施され、係船場所として立神繫留池、平瀬埠頭が整備される。立神繫留池は鍵型の形状を成しており、この埠頭整備は 1907(明治 40)年から着工し、1918(大正 7)年に竣工する難工事であったことが記されている<sup>13)</sup>(前掲図 3 参照)。



図4 1889(明治22)年の佐世保軍港区域図

(注) 東西の赤線に挟まれた水域が、佐世保軍港の区域である。

(資料) 海軍省編 1942、『海軍制度沿革巻十五』、海軍省:16。

(出所) 著者作成。

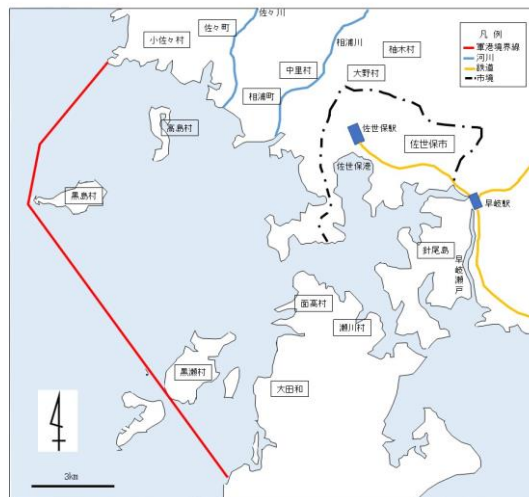


図5 1930(昭和5)年の佐世保港軍港区域図

(注) 赤線より東側の水域が佐世保港の軍港区域である。

(資料) 海軍省編 1942、『海軍制度沿革巻十五』、海軍省:24。

(出所) 著者作成。



佐世保港の転機となるのが 1915(大正 4)年、万津町の岸壁改修工事着工である。1915 年から着工されたこの整備工事により、商船の利用が可能になる。佐世保港域のほとんどは軍港区域としての指定であることから、この改修工事以前は定期旅客船などの運行に限られていた事情がある。1932(昭和 7)、係留岸壁築造により、1000トンの大型船舶の接岸が可能となる(図 6 参照)。

この修築工事は、佐世保港内で唯一商港機能を持つものとして、市街地形成に及ぼす影響は大きい。なぜなら、この時の修築工事により、その後の商港機能が今日まで維持されているからである。

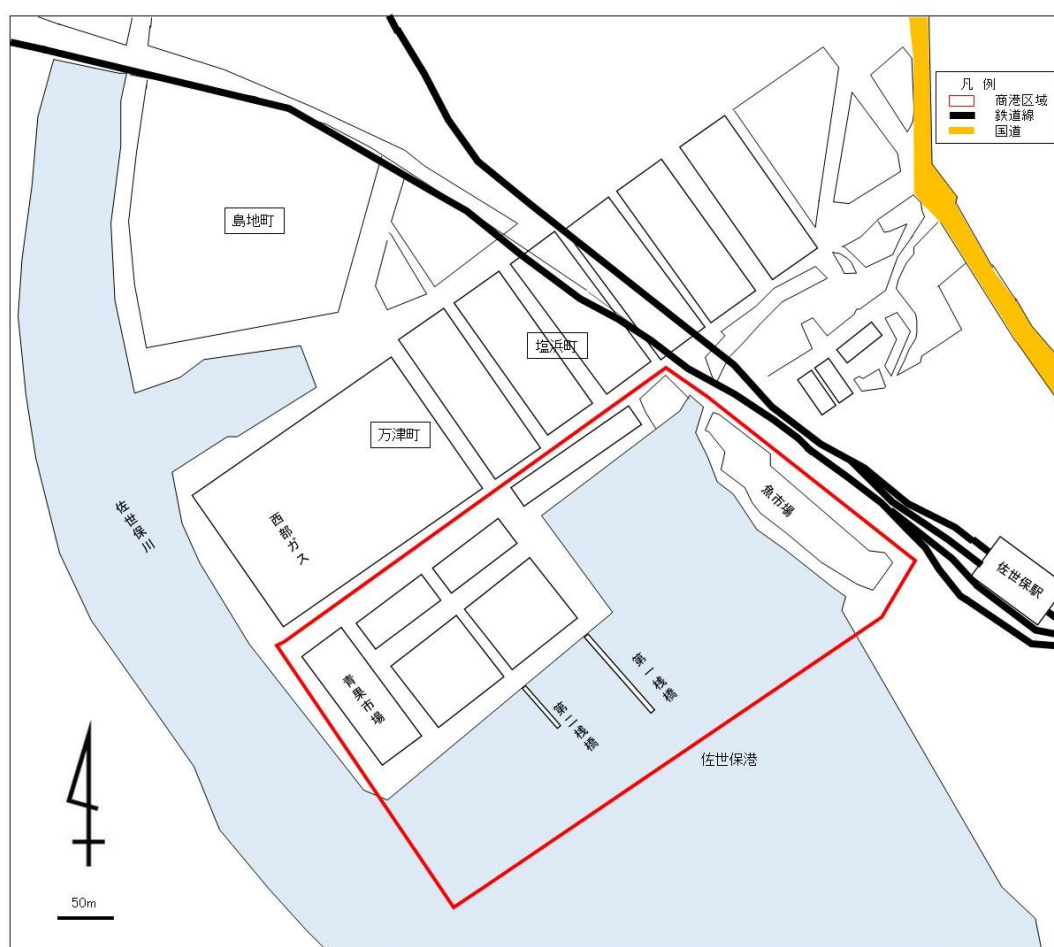


図 6 1932(昭和 7)年の佐世保港における商港区域(万津町)

(資料) 佐世保市総務部庶務課編 1982、『佐世保市史産業経済篇(復刻版)』、国書刊行会:43、  
原典は 1956 年、佐世保市役所発行。

(出所) 著者作成。

## 2) 相浦港

相浦港は佐世保港の北側に位置し、藩政期以前より朝鮮との交易が行われるなど、早くから漁業、水陸交通の拠点である。現在では佐世保港の一港区を形成している(前掲図2参照)<sup>14)</sup>。

当時の相浦港は平戸藩松浦家の領地で、1665(寛文5)年には相浦港臨海部一帯の埋立てが行われている<sup>15)</sup>。相浦港にとって商港への転機となるのは、1800年代初期における石炭積出港になってからである(前掲表1参照)。江戸期の一時期、この石炭業も途絶えることになるが、1830(天保年間)年頃の石炭業再開に伴って石炭港相浦の基礎が築かれる<sup>16)</sup>。

相浦港繁栄の要因は、相浦地域に戦国大名松浦氏の居城があり、相浦町は城下町の様相を示していたことがあげられる。

1922(大正11)年、相浦港は指定港湾に指定される<sup>17)18)</sup>。指定港湾は、重要港湾以外でも国庫補助により港湾整備が可能となる港湾である。国の港湾政策において、重要港湾は大きな位置付けとなるものである。その中で、第1種重要港湾<sup>19)</sup>が国の直接経営、第2種重要港湾が地方の経営という方式がとられ、港湾整備にあたっては国からの補助を受けるというものであった<sup>20)</sup>。

地方港湾の中には、大規模港湾に匹敵するほどの港湾機能を持つ港湾がある。そのため、この指定港湾制度は、多くの地方港湾への港湾機能分散を目指す政策であった。指定を受ける港湾にとって、重要港湾か指定港湾かは大きな相違となる。

相浦町から内務省に対して、第2種重要港湾への指定を求める建議書<sup>21)</sup>が提出されているが、結果的に相浦港の要望は実現せず、重要港湾への選定は行われていない。

相浦港では大正期から昭和初期にかけて3回の改修工事が行われる。

第1期工事は1914(大正3)年から1916(大正5)年にかけての築港時期に行われる。これにより石炭積出港としての機能向上が図られる。相浦港の繁栄により相浦町の市街地形成では大きな変化がみられるが、特に、臨海部には商店街、住宅地が形成されていく。1920(大正9)年開通する佐世保軽便鉄道相浦駅は柚木炭鉱からの石炭が運搬される鉄道拠点となる(後掲表8、図8参照)。

第2期工事は1923(昭和8)年からの1939(昭和14)年までの期間で行われる。相浦港では石炭積出しが優先されたことにより、漁業の水揚げには支障をきたしており、この工事はその改善を図る目的での施工となる。

第3期工事は1939(昭和14)年から1945(昭和20)年までの期間で行われる。この工事は佐世保港の港湾機能移転の受け皿としての目的を持つ。相浦港への港湾機能移転では、市営製氷冷凍工場、魚市場、水産倉庫、市営棧橋などの港湾施設の建設が予定されていたが、一部移転を

終えた中で終戦を迎え、工事の中止を見る<sup>22)</sup>。すでに相浦港へ移転していた港湾施設は、再び佐世保港へ戻ることになる。

1930(昭和5)年、相浦は町制を施行するが、町制施行時の人口は13,404人<sup>23)</sup>である。町制施行以前は北松浦郡山口村と称され、山口村には村役場、警察署、郵便局、佐世保区裁判所出張所、小学校3、実業補習学校1<sup>24)</sup>、郷社1、村社2、無格社11、寺院、相浦水産会社、昭和セメント会社<sup>25)</sup>など都市的機能が備わっており、北松浦郡管内では相浦町は平戸町と比肩するほどの町勢であったとされる。

町制施行時の産業生産額は、農産364,170円、養蚕28,022円、畜産43,388円、林産36,614円、水産38,276円、鉱産445,187円、工産238,282円、そのほかに魚市場300,000円など、農林水産だけでなく、鉱業、工業などの生産額もあり<sup>26)</sup>、産業構造からも都市的要素が備わっていたものと見ることができる。

このように、相浦港が相浦町の市街地形成において及ぼした影響は大きなものがある。

## (2) 定期航路

### 1) 佐世保港の定期航路

佐世保港では1889(明治22)年、佐世保鎮守府開設と同時期に佐世保・大阪間の定期航路の開設をみる(表3参照)。当時としては京阪神方面への唯一の交通手段であり、深川汽船の就航によるこの航路は、佐世保港では一番古い定期航路であり、4隻で月8回入港するほどの繁栄である。この大阪航路は大阪方面との間の商取引のため開設である<sup>27)</sup>。

また1897(明治30)年になると、大阪若津航路として深川汽船とは別会社の尼崎汽船による大阪・佐世保間の運航が行われる。大阪、神戸、今治、下関、博多、伊万里を経由して佐世保へ寄港する航路で、月2回の就航である<sup>28)</sup>。この大阪若津航路は「佐世保繁昌記」(1896年刊)の中で、その運賃表が紹介されている。また、寄港地として君津、三角、島原、長崎、佐世保、平戸、伊万里、呼子、唐津、博多、馬関、門司、三ヶ浜、今治、多度津、神戸、大阪があげられているが、この「佐世保繁昌記」は当時を知る貴重な資料である。

廻漕屋は佐世保にある9戸のうち浜田町に7戸が集中する。このうち6戸は佐世保を経由して平戸、長崎間を1日1往復する回漕業者である。残りの2戸は、伊万里、博多、門司、今治を経由して大阪まで向かう汽船をとり扱う店であったとされる<sup>29)</sup>。

この他にも、1910(明治43)年には佐世保五島間の航路が開かれる。この五島航路は佐世保への人口流入を加速させる要因となる。

1919(大正3)年には大村湾航路の開設がある。佐世保港では航路拡大が図られる中、係船場所の問題が浮上する。商港の必要性を認識していた佐世保市は1924(大正13)年、万津町に市営棧橋を築造する。商港としての佐世保港内での一部利用である。佐世保駅裏一帯が埋め立てられ、係留岸壁が完成する(前掲図6参照)。

1926(大正15)年には、佐世保港からの航路は朝鮮半島まで及ぶ。長崎を起点に壱岐対馬を経て釜山に至る釜山航路での佐世保寄港が実現する。

このような航路拡大の背景には、軍港都市への人・物の移動がある。軍事機能の増大とともに軍港都市への誘引の動きが加速していることが考えられる。

優れた軍港機能を持つ佐世保港であるが、諸外国との地理的要因を生かしながら、当時から港湾機能充実による商港機能としての活用も模索していた。

こうした海上交通は軍港都市佐世保の都市形成に大きく関わっていることが指摘できる。人口移動、貨物の流動実績が積み上がり、1916(大正5)年、佐世保軍港の一部が指定港湾に指定され商港となる。

表3 明治期から大正期における佐世保港の主な定期航路

年代	航路名	航路(主な寄港地)	就航回数	就航会社
1889(明治22)	大阪航路	大阪～若松～佐世保～長崎	月8回	深川汽船株式会社 ⇒飯野汽船株式会社(昭和3年より)
1897(明治30)	大阪航路	君津～三角～島原～長崎～佐世保～平戸～伊万里～呼子～唐津～博多～馬関～門司～三ヶ浜～今治～多度津～神戸～大阪	月2回～ 月15回	尼崎汽船会社
1910(明治43)	五島航路	佐世保～宇久平良～小値賀～長崎 佐世保～有川～福江富江～長崎	月7回	深川汽船株式会社 ⇒九州商船株式会社(明治44年から)
1919(大正3)	大村湾航路	佐世保～長浦～村松～時津～長与～大村～松原～千綿～ 彼杵～川棚～亀岳～瀬川～佐世保	隔日	沢山汽船株式会社
1926(大正15)	釜山航路	長崎～佐世保～壱岐・対馬～釜山	月12回往復	対馬商船株式会社
時期不詳 (大正期)	平戸航路	佐世保～平戸～大島～生月	毎日往復	松島汽船商会
時期不詳 (大正期)	平戸航路	佐世保～相浦～佐々～楠泊 ～歌ヶ浦～江迎～田平～平戸	毎日往復	吉住商会
時期不詳 (大正期)	平戸航路	平戸～佐世保～長崎	毎日往復	九州汽船株式会社

(出所) 佐世保市編 1929、『産業方針調査書』、佐世保市:商工 21 もとに著者まとめ。

## 2) 相浦港の定期航路

相浦港における定期航路は、平戸を中心とする長崎県北部の主要な港との間に開設されている(表4参照)。平戸航路には平戸に直行する航路と、平戸に向かう途中に県北部諸港に立ち寄る航路の2つがある。この海上交通は陸上交通の未発達な時期での主要な移動手段である。

この航路開設は相浦と佐世保炭田が分布する江迎、佐々、楠泊など長崎県北部諸都市との経済的な関係を強くする。特に、県北部の主産業である石炭業にも大きく寄与する。

このように、相浦港は佐世保港とは独自の発展進路を見出しており、このことが、相浦港の地位を高くした要因である。

表 4 1917(大正 6)年から 1920(大正 9)にかけての相浦港の定期路線

年代	航路名	航路(主な寄港地)	就航回数	就航会社
時期不詳 (大正期)	平戸航路	平戸～田平～江迎～歌ヶ浦～楠泊～佐々～相浦～佐世保	-	不詳
時期不詳 (大正期)	平戸航路	江迎～平戸～田平～歌ヶ浦～矢岳～楠泊～相浦(往復)	-	不詳

(出所) 相浦郷土史編纂委員会編 1993、『相浦郷土史』、佐世保市合併五十周年記念事業実行委員会:609 をもとに著者作成。

## 第 2 節 陸上交通の発達と都市形成

### (1) 鉄道敷設と市街地形成

#### 1) 佐世保駅の開業

佐世保駅開業は 1898(明治 31)年である(表 5 参照)。表 5 は戦前における佐世保駅の経緯を示したものである。

佐世保駅駅舎は東彼杵日宇村白南風の埋立地に立地する<sup>30)</sup>。前年 1897(明治 30)年には、武雄・早岐間の鉄道開通が見られ、翌年には早岐から佐世保までの鉄道延伸の実現を見る<sup>31)</sup>。これにより門司から鳥栖、佐賀を経て佐世保までが九州鉄道株式会社によって結ばれる。その後、1909(明治 42)年には佐世保・門司間で一日 8 便の列車が運行されるまでになり、うち 1 本は急行とされるほどの繁栄を見る<sup>32)</sup>。

佐世保駅開業の前年 1897(明治 30)年、早岐・大村間の開通を見る。これにより、大村経由で佐世保・長崎間が開通するのが、佐世保駅開業と同年の 1898 年(明治 31)年のことである<sup>33)</sup>。

軍港都市の特徴的出来事として、1903(明治 36)年、佐世保駅・佐世保鎮守府構内間の専用線開通があげられる。この路線開設の目的は軍港への軍需物資輸送を行うことであり、これにより、鎮守府との間で直接乗り入れが行われたものである。

1945(昭和 20)年には、佐世保軽便鉄道路線を継承した国鉄線の佐世保・相浦間で全線開通を見る(図 7 参照)。図 7 は佐世保駅から北側方面への鉄道路線図であり、一本の路線で各都市がつながっていることがわかる。

表 5 戦前における佐世保駅の経緯

年次	事項	区間
1897(明治30)	九州鉄道早岐駅開業	武雄～早岐間
1898(明治31)	九州鉄道佐世保駅開業	早岐～佐世保間
1898(明治31)	大村線経由での長崎駅との開通	佐世保～長崎間
1903(明治36)	海軍専用鉄道開設	海軍構内～佐世保駅
1906(明治39)	佐世保駅・上佐世保駅間連絡バス開通	
1907(明治40)	九州鉄道の国有化	
1910(明治43)	日宇駅開業	
1935(昭和10)	北佐世保駅開業	佐世保～北佐世保間
1936(昭和11)	佐世保鉄道株式会社買収	
1943(昭和18)	北佐世保～相浦間開通	北佐世保～相浦間
1945(昭和20)	松浦線全線開通	

(資料) 佐世保市総務部庶務課編 1982、『佐世保市史産業経済篇』、国書刊行会、  
 原典は 1956 年、佐世保市役所発行。佐世保市史編さん委員会編 2003、『佐  
 世保市史通史編下巻』、佐世保市。

(出所) 上記資料をもとに著者作成。

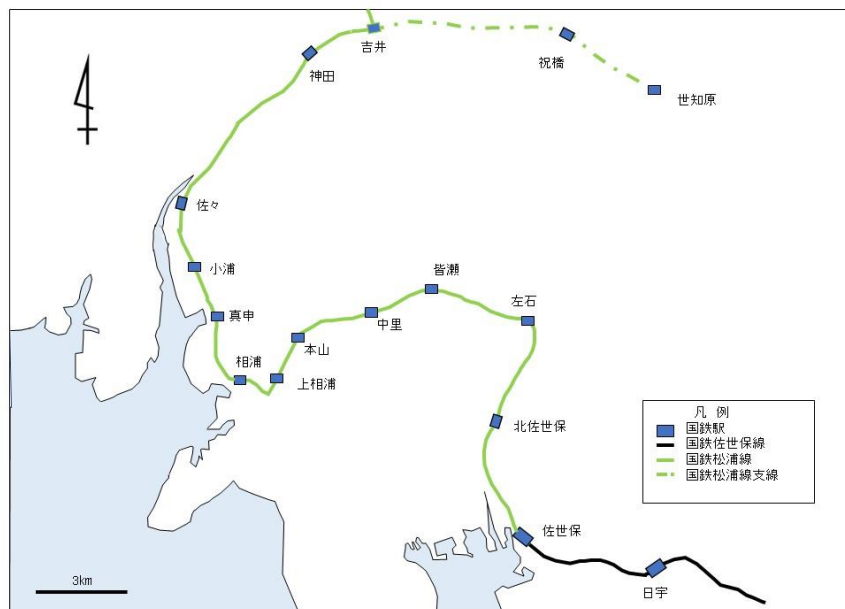


図 7 1945(昭和 20)年頃の国鉄線路線図

(資料) 佐世保市史編さん委員会編 2003、『佐世保市史通史編下巻』、佐世保市:164。

(出所) 著者作成。

1898(明治 31)年の佐世保駅開業から 27 年後の 1925(大正 14)年には、佐世保駅周辺の白南風町、三浦町の人口は 2,293 人で、中心市街地と同じ人口規模であり、埋立地の人口規模が大きくなっていることがわかる(表 6 参照)。また、10 年後の 1935(昭和 10)年では 2,859 人と増加し、鉄道駅開業による中心市街地としての拡大が見られる(表 6 参照)。

この佐世保駅開業は佐世保の市街地形成に大きな影響を及ぼす。佐世保駅開業前では、中心市街地の範囲は元町、浜田町などである。しかし、佐世保駅開業とともに、市街地の範囲は中心地区から南側にあたる佐世保駅方面にかけて拡大していく(第 5 章図 3、図 4、図 5 参照)。

こうした拡大の背景には、佐世保駅開業による人口の移動、物資の流通がある(表 7 参照)。表 7 は、佐世保市内における主要駅の人・貨物の移動量を示したものである。この中で、佐世保駅に着目すると、佐世保駅からの発送貨物の特徴では農産物が中心であるが、到着貨物では農産物のほか、和酒、洋酒など趣向品も多く到着していることがわかり、軍事都市としての性質が示されている。

発送貨物、到着貨物とも 1912(大正元)と比べ、1919(大正 8)年や 1924(大正 13)年などは流通貨物が多い。昭和期に入ると人口移動、流通貨物とも増加傾向になる。昭和期におけるこのような増加の要因には、満州事変を発端に日中戦争、太平洋戦争へと日本が進んだ事情が大きく関係していると思われる。

このように、地域構造の変化という点において、鉄道という要素は人口構造、市街地形成に大きな変化を及ぼすものであることを示していることがわかる。

表 6 1925(大正 14)年から 1935(昭和 10)年にかけての佐世保市中心部の町の人口推移

(単位:人)

拠点地区	町名	1925年 (大正14)	1930年 (昭和5)	1935年 (昭和10)	備考
中心住宅地	元町	442	357	418	
	上町	1,459	1,421	1,260	
	泉町	750	726	834	
中心業務地区	浜田町	1,121	1,146	1,146	
	松浦町	1,710	1,728	1,881	
	湊町	1,128	1,258	1,238	
中心商業地	栄町	1,328	1,406	1,336	
	常盤町	1,557	1,532	1,515	
	上京町	2,039	1,800	1,755	
	下京町	2,595	2,435	2,052	
	本島町	1414	1,432	1,284	
	島瀬町	1,913	1,757	1,685	
佐世保駅周辺地区	白南風町	1,931	1,875	1,787	1898年佐世保駅開業
	三浦町	362	804	1,072	
上佐世保駅周辺	俵町	3,180	3,305	3,211	1921年上佐世保駅開業
	城山町	2,163	2,079	1,771	
日宇駅周辺	日宇福石免		10,976	19,482	1910年日宇駅開業 1927年佐世保市に編入
海軍官舎		208	194	160	

(注) 中心部の対象地区は代表的とされる町を著者により選定した。

(出所) 佐世保市役所編、『佐世保市勢要覧(各年)』、佐世保市役所。

表 7 佐世保駅、日宇駅、上佐世保駅乗降客数、貨物数調

			1921(大正10)	1922(大正11)	1925(大正14)	1930(昭和5)	1935(昭和10)
佐世保駅	乗客 (人)	乗車	677,666	698,376	673,810	884,356	1,072,063
		降車	708,212	699,700	683,465	922,311	1,072,173
	貨物 (トン)	発送	2,451,769	6,444,326	4,393,145	1,607,900	1,558,440
		到着	139,827	177,474	143,488	188,326	257,978
日宇駅	乗客 (人)	乗車				144,572	161,076
		降車				138,591	154,243
	貨物 (トン)	発送				24,833	17,643
		到着				3,850	3,411
上佐世保駅	乗客 (人)	乗車	41,491	172,016	210,238	283,564	393,283
		降車	41,348	178,449	219,356	277,703	379,942
	貨物 (トン)	発送	9,556	32,737	32,719	9,795	10,662
		到着	13,642	59,437	16,975	3,505	10,860

(資料) 佐世保市役所編 『佐世保市勢要覧(各年版)』、佐世保市。

(出所) 著者作成。



## 2) 日宇駅

日宇駅開業は1910(明治43)年である(前掲表5参照)。この日宇駅開業によって、佐世保市内では鉄道省の佐世保駅と佐世保軽便鉄道の上佐世保駅とあわせて3駅となる。日宇駅は佐世保線の佐世保・早岐間の中に位置する。日宇駅がある日宇地区の人口規模は大きく、佐世保市街地が日宇地区にまで及んでおり、1927(昭和2)年の日宇村との合併前にはすでに佐世保の通勤圏に入っていたことが示されている<sup>34)</sup>。日宇駅周辺では、1935(昭和10)年の人口は5年前と比較して1.8倍に増加している(表6参照)。日宇駅開業が人口増加の大きな要因として考えられる。その中には、日宇駅から海軍工廠への通勤者も多く見られ、通勤者のうち海軍工廠への通勤者には、鉄道省から海軍工廠定期券<sup>35)</sup>の発売が行われているほどである。

この日宇駅での移動状況をみると、貨物数は他の駅よりも取扱量が少ないことが見られる(表7参照)。旅客数は貨物よりも格段に多い。1935(昭和10)年の乗客数は増加しており、人口の増加が鉄道利用にも大きな影響を及ぼしていることがわかる。

## (2) 佐世保軽便鉄道の開設

### 1) 鉄道敷設の経緯

1918(大正7)年、佐世保軽便鉄道株式会社が設立される(表8、図8参照)。表8は佐世保軽便鉄道の経緯をまとめたものである。また、図8は佐々・世知原間で営業が開始された1934(昭和9)年当時の佐世保軽便鉄道の路線図である<sup>36)</sup>。

表8 戦前の佐世保軽便鉄道の経緯

年次	経過	備考
1918(大正7)	佐世保軽便鉄道株式会社創立	資本金50万円
1919(大正8)	相浦・柚木間起工	
1920(大正9)	相浦・柚木間開通	資本金100万円に増額
1921(大正10)	大野・佐世保(上佐世保)間開通	
1929(昭和4)	佐世保鉄道会社と社名変更	資本金150万円に増額
1931(昭和6)	実盛谷・四つ井樋・臼ノ浦間工事竣工	
1932(昭和7)	松浦炭鉱専用鉄道買収	
1934(昭和9)	佐々・吉井・世知原間営業開始	資本金170万円に増額
1936(昭和11)	国鉄による佐世保鉄道買収 佐世保駅・北佐世保駅間開通	

(出所) 佐世保市史編さん委員会編 2003、『佐世保市史通史編下巻』、  
佐世保市:164-165をもとに著者まとめ。



図 8 1934(昭和 9)年頃の佐世保軽便鉄道路線図

(資料) 佐世保市史編さん委員会編 2003、『佐世保市史通史編下巻』、佐世保市:164。

(出所) 著者作成。

1920(大正 9)年には、第 1 期計画として相浦・柚木間が開通する。この相浦・柚木間の開通には、石炭輸送が大きく関係している。1921(大正 10)年には上佐世保・大野間開通し、佐世保市内の中心部に位置する上佐世保駅の利用者は急増していく(前掲表 7 参照)。

上佐世保駅開業によって、鉄道省の路線駅佐世保駅との間での連絡バス運行が可能となる。この鉄道交通のつながりにより、市中心部から北東部へかけての市街地は拡大を見ることになる。

1921(大正 10)年、佐世保軽便鉄道は佐世保鉄道へ名称変更を行う。1934(昭和 9)年には佐世保鉄道は佐々、吉井、世知原と長崎県北部へ路線を拡張し、石炭輸送を増大させるとともに、佐世保が長崎県北部の中心都市として位置付けされる起因となる(図 8 参照)。

その後、1936(昭和 11)年、佐世保鉄道が国有化されることにより、上佐世保駅に代わり新たに設置された北佐世保駅を経由して、佐世保駅と県北部の各駅とが、鉄道によって結ばれることになる。

このように、佐世保は鉄道交通において、県北部の中心都市としての機能を持つようになる。

## 2) 市中心部と周辺部の繋がり

佐世保軽便鉄道の開通により、佐世保市内の主な地区が面的拡大をみせる。これは県北部における佐世保の中心性を示すものとなる。これまでの過度な海軍へ依存する都市から、中心都市への脱皮<sup>37)</sup>と捉えることができるもので、佐世保軽便鉄道開通は軍港都市佐世保における都市構造に大きな影響を及ぼすことになる。その背景には、佐世保炭田と相浦港の活用を図り、県北部一帯を面的に拡大することで、海軍だけの都市から地方の中心都市への転換という佐世保市の姿勢が見られるものである。

## 3) 石炭輸送の手段としての佐世保軽便鉄道

佐世保軽便鉄道開設当初は県北部一帯における石炭輸送にあったことは確かである。しかし、佐世保市内では市民の交通手段として利用され、このことが市街地拡大に大きな影響を及ぼしたところに、この佐世保軽便鉄道の社会的基盤として意義を見出すことができる。

つまり、この佐世保軽便鉄道の開設は、旅客輸送と貨物輸送を行うことで北松炭田の開発と産業の発展の要因となるものであり、その後開通をみる佐世保・伊万里間の環状線形成においても大きな要因となる。このことが県北部における佐世保の中心都市としての拠点性を示すことになるのである。

### (3) バス事業の展開

明治期における佐世保市内の定期乗合交通の始まりは 1900(明治 33)年である。佐世保駅開業とともに、箱形の乗合馬車が佐世保駅・八幡町間を列車時刻に合わせて運航する<sup>38)</sup>。

その後、明治末期から大正期にかけて道路交通の主役は馬車から自動車へと移行する。1913(明治 32)年には佐世保自動車が発立され、乗用車 1 台での営業を始める。1926(大正 15)年には積載用トラックの初めて運行をみる(表 9 参照)。

このように大正期は道路交通に大きな変化がみられる時期となる。

交通手段に乏しい佐世保市では、当初、民間事業者による路面電車の敷設計画<sup>39)</sup>が行われる。1902(明治 35)年、民間事業者による開設願い出が出されるが、路面電車の実現を見ることはない。その背景には、佐世保市には市独自の路面電車計画があり、民間事業者の参入が抑えられていた経緯があるとされる<sup>40)</sup>。結果的に、佐世保での路面電車の事業計画は、平地が少ない地形的な事情により中止される。

市内では、乗合バスの運行開始は 1913(大正 2)年のことである(表 9 参照)。この年、西肥バスの前身となる「佐世保自動車会社」が設立され、当初は乗用車 1 台での運行が始まる。1918(大正 7)年には、社名を「中村自動車商会」に変更し、乗用車 3 台で早岐～佐世保～大野間の定期運航を行う。さらに、1920(大正 9)年には、「西肥自動車株式会社」が創立し、乗用車 6 台で早岐・八幡町間、大野・佐世保間、相浦・佐世保間を定期運航する(表 10 参照)。表 10 はこの時期における佐世保市内の車両台数であり、いかに乗用自動車が高貴であるかを示すものである。

表 9 明治後期から昭和初期にかけての佐世保におけるバス事業の経緯

年次	事項	事業主体
1902(明治35)	路面電車の敷設のための予測願い出提出	民間事業者
1913(大正2)	「佐世保自動車株式会社」設立	佐世保自動車株式会社
1913(大正2)	佐世保市内に初めて自動車が運行	佐世保自動車株式会社
1917(大正6)	箱馬車、乗合交通として初登場	
1918(大正7)	「中村自動車」による市内路線の運航	中村自動車
1920(大正9)	西肥自動車設立(中村自動車の譲受)	西肥自動車
1926(大正15)	佐世保市、市バス事業への参入決定	佐世保市・佐世保市議会
1927(昭和2)	佐世保市、佐世保市営バス事業の発足	佐世保市
1927(昭和2)	佐世保市、西肥自動車から市内路線を譲受	佐世保市
1927(昭和2)	西肥バス、路線営業を市外路線へ転換	西肥自動車

(出所) 佐世保市総務部庶務課編 1982、『佐世保市史産業経済篇(復刻版)』、国書刊行会:660-674、原典は 1956 年、佐世保市役所発行。

表 10 1924(大正 13)年から 1926(大正 15 年)にかけての佐世保市内の車両台数

年次	自動車		馬車		荷車	人力車	自転車	
	乗用	積荷用	乗用	積荷用			自動	通常
1924(大正13)	13	0	0	136	1,626	280	5	1,906
1925(大正14)	17	0	0	130	1,615	270	7	1,991
1926(大正15)	21	3	0	123	1,926	254	15	2,091

(出所) 佐世保市編 1929、『産業方針調査書』、佐世保市:商工 36-商工 37。

こうした民間のバス事業とは別に、佐世保市は路面電車に代わるバス事業に参入する。この時期、市内の交通状態は等閑視できない状況であることで、佐世保市は市営バス導入を図り、1926(大正 15)年、事業認可を受ける。これにより 1927(昭和 2)年、佐世保市はバス事業に参入する。営業にあたっては当時バス路線を保有していた西肥自動車から市内路線の譲渡を受け、市営バス運行を実施することになる。

昭和初期の市内のバス路線は次の図からある程度の見当がつく(図8参照)。それは、図8は戦後の1955(昭和30)年当時の市営バス路線ではあるが、1923(大正12)年当時の路線が基本となっているからである。

当初の路線としては、①佐世保駅～上佐世保駅、②佐世保駅～八幡町、③佐世保駅～鶴戸越、④佐世保駅～日宇新田、⑤佐世保駅～日野、⑥八幡町～崎辺、⑦八幡町～堺木、⑧花園線、⑨勝富線、⑩尼瀉線の10路線がある<sup>41)</sup>。

この路線図では、幹線道路である松浦町・佐世保駅・大宮町間での路線数が多いことがわかり、中心市街地の発達、拡大する地域と重複することがみられる。このことは、市街地の発達においては、交通手段が大きな要素であることを示すものである。



図9 1955(昭和30)年における佐世保市営バス路線図

(資料) 佐世保市総務部庶務課編 1982、『佐世保市史産業経済篇(復刻版)』、国書刊行会:折込み地図680、原典は1956年、佐世保市役所発行。

(出所) 上記資料により著者作成。

### 第3節 小括

本章では、戦前の佐世保における交通機能の視点から佐世保における都市形成について考察した。ここでの分析にあたり、戦前における佐世保の地域構造の変化においては、海上交通では

軍港都市の基盤である佐世保港と相浦港、陸上交通では九州鉄道佐世保駅と佐世保軽便鉄道が大きな位置付けであることに留意した。

海上交通では、軍港都市における軍港はその機能の面に注視しがちであるが、明治期においても、佐世保港では万津町における商船の定期航路網の形成が見られるなど多様な機能が備わっていることから、軍港・商港機能の両面において佐世保港の機能を捉えることができた。また、相浦港においても定期航路が開設され、さらには、石炭搬出港としての機能が大きいことみられるなど、佐世保港とは異なる独自の発展が示される。

また、九州鉄道佐世保駅、日宇駅開業による駅周辺における人口増加がみられ、これに伴う市街地の拡大が見られる。鉄道発達は鉄道駅周辺における人口の集中をもたらし、日宇地区は中心市街地と見做される地域となり、合併へと進展する。佐世保軽便鉄道における駅も同様であり、人口増加が見られる。また、この佐世保軽便鉄道は県北部における中心都市としての拠点性を示す交通機能として示される。

この他にも、昭和初期には国鉄による佐世保軽便鉄道買収が進み、九州鉄道と佐世保軽便鉄道の鉄道路線網が一つに繋がること示される。さらに、バス交通における佐世保駅を起点とするバス交通網の形成が示される。

このように、本章では戦前における佐世保の地域構造の変化においては、交通手段の要素が大きいことを示した。

(注)

<sup>1)</sup>佐世保市港湾部編 2020、『佐世保港要覧 2020(一覧図)』、佐世保市。

<sup>2)</sup>佐世保市役所ホームページ、佐世保港、  
<https://www.city.sasebo.lg.jp/kouwan/koukanri/gaiyo.html>(最終閲覧日:2022年9月7日)。

<sup>3)</sup>佐世保市港湾部編 2020、『佐世保港要覧 2020(一覧図)』、佐世保市。

<sup>4)</sup>佐世保市市長室調査課編 1982、『佐世保市史総説篇(復刻版)』、国書刊行会:207、原典は1955年、佐世保市役所発行。

<sup>5)</sup>浦口とは、佐世保港の当時の呼び名が佐世保浦であり、港の入口の意味である。

<sup>6)</sup>佐世保市市長室調査課編 1982、『佐世保市史総説篇(復刻版)』、国書刊行会:208、原典は1955年、佐世保市役所発行。

<sup>7)</sup>船舶法は明治31年制定の法律で、第4条に「日本船舶の所有者は日本に船籍を定め其船籍港を管轄する管海官庁に船舶の総トン数の測度を申請することを要す」とされており、船舶法制定前においても船舶所有者は船舶の籍を届けていたことがこの資料から窺える。

- 8) 佐世保市総務部庶務課編 1982、『佐世保市史産業経済篇(復刻版)』、国書刊行会:390、原典は1956年佐世保市役所発行。丸瀬は港内中央弁天島の一環を成している帯状の岩礁である。
- 9) 防禦海面は港界内及び港界外3海里以内の海面を指す。
- 10) 佐世保市総務部庶務課編 1982、『佐世保市史産業経済篇(復刻版)』、国書刊行会:391、原典は1956年、佐世保市役所発行。
- 11) 佐世保市総務部庶務課編 1982、『佐世保市史産業経済篇(復刻版)』、国書刊行会:398-399、原典は1956年佐世保市役所発行。
- 12) 佐世保市総務部庶務課編 1982、『佐世保市史産業経済篇(復刻版)』、国書刊行会:390、原典は1956年、佐世保市役所発行。
- 13) 志岐 叡彦 1995、『年表・佐世保港一百余年の「みなと」と街の歴史一』、年表・佐世保港刊行会:38-50。
- 14) 相浦郷土史編纂委員会 1993、『相浦郷土史』、佐世保市合併五十周年記念行事実行委員会:309。
- 15) 相浦郷土史編纂委員会 1993、『相浦郷土史』、佐世保市合併五十周年記念行事実行委員会:309。
- 16) 相浦郷土史編纂委員会 1993、『相浦郷土史』、佐世保市合併五十周年記念行事実行委員会:309-311。
- 17) 佐世保市史編さん委員会編、2003、『佐世保市史通史篇下巻』、佐世保市:167。
- 18) 黒田勝彦・奥田剛章・木俣順編著 2014、『日本の港湾政策—歴史と背景—』、成山堂書店:70頁-71。これによれば、戦前に港湾の種類と認定は、国の公益に重要な関係を有する港湾を1等港、1等港以外の枢要な港湾を2等港、地方的に枢要な港湾を3等港として、1等港、2等港は主務大臣が認定し、3等港は地方長官が認定するとされている。この内容は戦後、港湾法が制定されるまでの過渡的考えととられることができる。そのため、相浦港が第3種重要港湾に指定されるというのはこの時期の港湾の種類概念からは結びつかない。港湾の格付けを誇大したい行政側の都合だと考えられる。
- 19) 重要港湾の制度は1907(明治40)年制度化されたもので、1927(昭和2)年までに第1種港湾が横浜港、神戸港、関門海峡(門司港、下関港および小倉港を含む)、敦賀港の4港、第2種重要港湾が東京港、大阪港、鹿児島港、長崎港、境港、新潟港、船川港(土崎港を含む)、青森港、塩釜港、四日市港、名古屋港、清水港、那覇港、若松港、高松港、小松島港、今治港、伏木港、伊万里港、小名浜港、細島港、大分港、高知港、宮古港、七尾港、尾ノ道港、博多港、舞鶴港、酒田港、三角港、宇野港、広島港、和歌山港、八戸港、飾磨港、宇部港、唐津港の37港が選定されている。
- 20) 日本港湾協会編 2007、『新版日本港湾史』、成山堂書店:15。
- 21) 海軍省 1937、海軍省公文備考、相浦港ヲ第二種重要港湾に選定セラレンコトヲ政府ニ建議スルノ件、国立公文書館アジア歴史資料センター:C05111096200。
- 22) 終戦で工事が中止された相浦港では、1949(昭和24)年から1952(昭和27)年まで第4期工事が行われ、この工事では第3期工事の残存部分と石炭積出し施設の拡充工事が行われることになる。
- 23) 佐世保市総務部庶務課編 1982、『佐世保市史政治行政篇(復刻版)』、国書刊行会:226、原典は1957年、佐世保市役所発行。
- 24) 相浦郷土史編纂委員会 1993、『相浦郷土史』、佐世保市合併五十周年記念行事実行委員会:421。普通教育の補習とともに、実業教育を施していた2年制学校で、大正4年当時の児童数(男)が168人と、子弟教育が盛んだったことがわかる。
- 25) 佐世保市総務部庶務課編 1982、『佐世保市史政治行政篇(復刻版)』、国書刊行会:226、原典は1957年佐世保市役所発行。
- 26) 佐世保市総務部庶務課編 1982、『佐世保市史政治行政篇(復刻版)』、国書刊行会:226-227、原典は1957年佐世保市役所発行。

- <sup>27)</sup>佐世保市編 1929、『産業方針調査書』、佐世保市：商工 23。
- <sup>28)</sup>佐世保市総務部庶務課編 1982、『佐世保市史産業経済篇(復刻版)』、国書刊行会：688-689、原典は 1956 年、佐世保市役所発行、佐世保市史編さん委員会編、2002、『佐世保市史軍港史編上巻』、佐世保市：95。
- <sup>29)</sup>近藤鍈 1896、『佐世保繁昌記』、近藤鍈：40-45。
- <sup>30)</sup>佐世保市史編さん委員会編、2003、『佐世保市史通史編下巻』、佐世保市：93。
- <sup>31)</sup>佐世保市史編さん委員会編、2003、『佐世保市史通史編下巻』、佐世保市：92。
- <sup>32)</sup>佐世保市史編さん委員会編、2003、『佐世保市史通史編下巻』、佐世保市：94。
- <sup>33)</sup>佐世保市史編さん委員会編、2003、『佐世保市史通史編下巻』、佐世保市：92-93。
- <sup>34)</sup>佐世保市総務部庶務課編 1982、『佐世保市史産業経済篇(復刻版)』、国書刊行会：646、原典は 1956 年、佐世保市役所発行。
- <sup>35)</sup>横須賀市編 2014、『新横須賀市史通史編近現代』、横須賀市：128-129、横須賀市編 2009、『新横須賀市史通史編資料編近現代Ⅱ』、横須賀市：567。これによれば、「鉄道庁においては、横須賀市、呉、舞鶴、佐世保等、海軍工廠職工にして鉄道便を以て日々出勤する者の便を図り」(明治 41.3.5 付横浜貿易新聞)とされ、海軍工廠職工が優遇されていることが窺える。
- <sup>36)</sup>佐世保市史編さん委員会編、2003、『佐世保市史通史編下巻』、佐世保市：164。佐世保軽便鉄道では、佐々・世知原間の営業開始で全線の開通となる。
- <sup>37)</sup>佐世保市史編さん委員会編、2003、『佐世保市史通史編下巻』、佐世保市：164。
- <sup>38)</sup>佐世保市史編さん委員会編、2003、『佐世保市史通史編下巻』、佐世保市：162。
- <sup>39)</sup>佐世保市史編さん委員会編、2003、『佐世保市史通史編下巻』、佐世保市：216。この出願では、佐世保駅前から大野間、5.5 kmを対象としたものが提出された。
- <sup>40)</sup>佐世保市史編さん委員会編、2003、『佐世保市史通史編下巻』、佐世保市：216。
- <sup>41)</sup>佐世保市史編さん委員会編、2003、『佐世保市史通史編下巻』、佐世保市：218。



## 第7章 戦前における佐世保の石炭

### 第1節 佐世保炭田の分布

#### (1) 佐世保炭田の歴史

##### 1) 草創期における石炭事情

佐世保の炭鉱は藩政期に興されている。しかし、明確な開山時期は不明であり、その起源は古文書に頼るほかない。その中で、唯一とも言える江戸末期における佐世保炭の出炭先を記した「近藤家文書」<sup>1)</sup>から佐世保の炭鉱の存在をみることができる。この古文書は佐世保周辺の石炭搬出先について記されたもの<sup>2)</sup>で、表題には「嘉永元年石炭積出改帳」と記されており、1848(嘉永元年)当時の文献と推察される。

当時の炭鉱所在地については不明であるが、佐世保村内の炭鉱であったと考えられる。近藤家は平戸藩松浦家が拠点とする中里村を中心に、佐世保村、日宇村、早岐村など佐世保地域一帯を取り仕切っていた豪商とされており、このような古文書も残されていると考えられる。

山口(1983)の研究によれば、佐世保炭の搬送先は主に域外であり、特に中国、四国地方である伊予国、周防国に籍を持つ船によって搬送されていること、搬送先の一つに瀬戸内海の興居島(興居島)が記載されていることから、佐世保炭の主な搬送先として瀬戸内海方面であったことがわかる(表1、図1参照)。

石炭がこの地方に搬出されていた理由としては、製塩用として使用されていたことがあげられる。瀬戸内海では入浜式製塩法<sup>3)</sup>が取り入れられており、製塩の最終段階での濃い塩水を煮詰める作業に大量の石炭が使用されていたとされる<sup>4)</sup>。

表1 1848(嘉永元年)年の「石炭積出改帳」による石炭の移送先

船籍	回数	船籍	回数
伊予興居島	19	大手原(早岐)	7
伊予	15	田助浦(平戸)	2
周防	11	相神浦(相浦)	2
周防安下庄	6	その他(不明分含む)	44
周防平尾	7		

(注) 回数については1年間の積出し回数と考えられる。

(資料) 近藤家文書、佐世保市立図書館蔵。

(出所) 山口日都志 1983、佐世保およびその近郊における草創期の石炭産業、郷土研究、第10号、佐世保市郷土研究所:7。

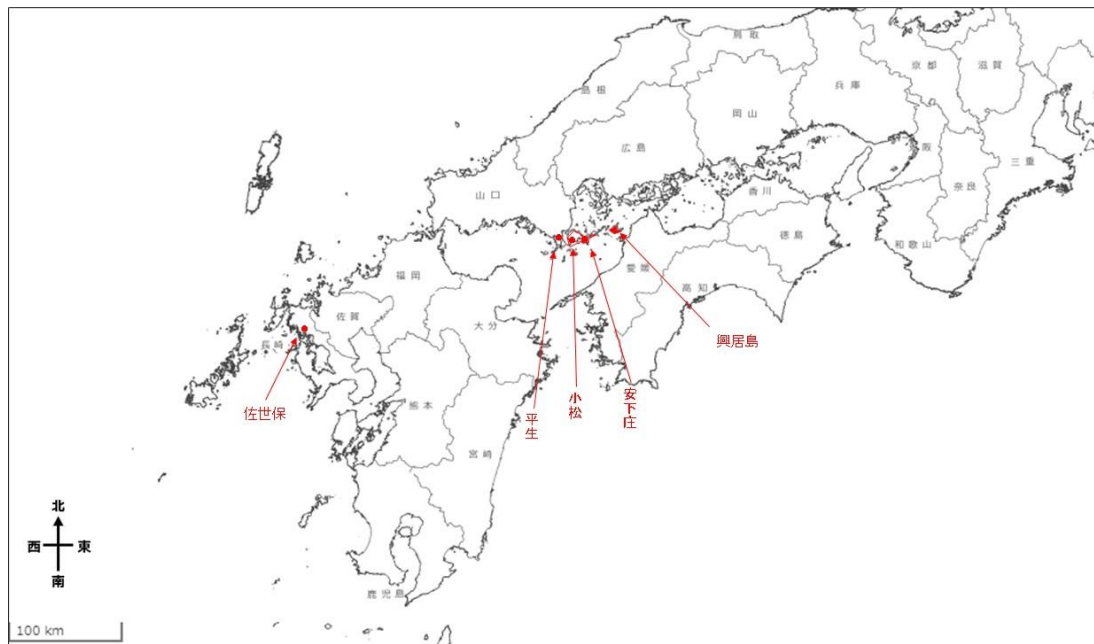


図1 近藤家文書記載の地名位置図

(資料) 山口日都志 1983、佐世保およびその近郊における草創期の石炭産業、郷土研究、第10号、佐世保市郷土研究所:7。

(出所) 地理院地図をもとに著者加筆。

このように、佐世保炭は佐世保近郊だけでなく、遠方の瀬戸内海方面で使用されていたことが示されている。その理由として挙げられるのは、佐世保炭はその利用が専ら家庭用であり、佐世保村周囲には石炭利用の産業が興っていなかったことが、域外への搬出となったと考えられる。ただ、佐世保と瀬戸内海の深い関係については不明である。

## 2) 明治期における石炭事情

明治時代における佐世保村での炭鉱の起源は、1870(明治3)年の佐世保村字高月における炭鉱の開山に求められる(表2参照)。その後、佐世保村では1872(明治6)年、9鉱山が開かれている<sup>5)</sup>。当時の佐世保村では農漁業以外はこれといった産業、産物はなく、石炭は産業振興を図る唯一のものとして期待されたことが炭鉱の開山の経緯からわかる<sup>6)</sup>。1874(明治8)年の最盛期には16鉱山<sup>7)</sup>の開山をみるまでになる。

ほとんどの炭鉱は中小業者による経営であり、短命に終わる鉱山も少なくなかった。また、佐世保炭田の特徴として石炭層が薄いことから、戦後まで狸堀りといわれる手掘り式が続くなど能率的

な採掘には程遠く、劣悪な労働環境も指摘されていた。明治期の佐世保炭田は石炭業の創成期ということもあり、炭鉱は乱開発の状況であったと思われる。炭鉱の開山を地域的な分布で見ると、佐世保村、日宇村、山口村(後の相浦町)など現在の佐世保市域一帯にわたっており、この地域の主要産業に育っていく様子が推測できる(表3参照)。

佐世保炭田に分布する鉱山は同時期での開山であることがわかるが、出炭量は鉱山による相違がみられる。一方で、佐世保村に隣接する南部の日宇村、北部の山口村(後の相浦町)でも開山する鉱山も多く、そこでの出炭量は多い。佐世保地区に限って炭田状況を見ると、北部山口村にある鉱山の出炭量が多く、これは戦後にまで続く状況である。

表2 明治期から昭和初期にかけての佐世保炭田の主な歴史  
(単位:トン)

年次	佐世保炭田の動き	佐世保村内の鉱数	佐世保村内の出炭量
1871(明治3)	字高月に開坑	1	
1872(明治4)	小佐世保免往岩、中通免中通山、字葛平、字船底、字大サマ、横尾免瀬戸山に開坑	7	
1872(明治6)	字谷口、字クロイケ、字赤崎、中通免二つ石、赤崎免カリマタに開坑	9	490
1873(明治7)		6	10,000
1874(明治8)		16	1,290
1876(明治10)		9	4,867
1898(明治31)	佐世保石炭合資会社設立		
1911(明治44)		4	
1921(大正10)	石炭鉱業連合会設立		
1922(大正11)	健康保険法制定		
1923(大正12)	工業労働者法制定		
1925(大正14)		3	2346
1930(昭和5)		8	
1935(昭和10)		7	
1940(昭和15)	石炭配給統制法公布 西九州石炭統制組合発足		

(注) 鉱山名はいずれも字名と思われる。

(注) 鉱山数は休鉱山を除いた稼働鉱山。

(資料) 佐世保市市長室調査課編 1982、『佐世保市史総説篇(復刻版)』、国書刊行会:210-234、原典は 1955 年、佐世保市役所発行、佐世保市役所発行佐世保市総務部庶務課編 1982、『佐世保市史産業経済篇(復刻版)』、国書刊行会:257-283、原典は 1956 年、佐世保市役所発行。

(出所) 著者作成。

表3 1877(明治10)年における佐世保の炭坑状況

(単位:斤)

	炭鉱名	開坑年	出炭量	備考		炭鉱名	開坑年	出炭量	備考
佐世保村	船底	1871(明治4)	6,620,000		山口村	船越	1872(明治5)	7,500	
	柱石	1871(明治4)	150,000			真申	1871(明治4)	536,000	
	中通	1871(明治4)	736,500			橋子岩	1862(文久2)		
	谷口	1873(明治6)	45,000			母ヶ浦	1869(明治2)	2,550,000	
	高月	1873(明治6)	90,000			清水谷	1872(明治5)	600,000	
	大サマ	1871(明治4)	61,500			椎木田尾	1872(明治5)	240,000	
	瀬戸ヶ岳	1873(明治6)	84,000			中ノ浦	1871(明治4)	978,000	
	クロイケ	1873(明治6)	270,000			石岳	1871(明治4)	580,500	
	葛平	1871(明治4)	60,000			石岳	1871(明治4)	691,000	
日宇村	滝川内	1871(明治4)	6,000		名切	1872(明治5)	700,000		
	白ハエ	1872(明治5)	270,000		自在田	1869(明治2)	708,000		
	御膳畑	1870(明治3)	180,000		盆ヶ浦	1872(明治5)	691,800		
	山下	1871(明治4)	1,590,000		岩間岩	1870(明治3)		廃坑	
	ゴソソウ	1873(明治6)	111,900		札ノ辻	1871(明治4)		廃坑	
	山川	1869(明治2)	6,900		其原	1871(明治4)		廃坑	
	三岳	1872(明治5)	419,850		里中村	高峯	1873(明治6)	9,000	
					新田村	浜野岳	1870(明治3)	2,700,000	

(注) 表中、佐世保村は1902(明治35)年佐世保市として市制施行し、日宇村は1927(昭和2)年佐世保市に編入、山口村は1920(昭和5)年相浦町として町制施行、里中村は1942(昭和17)年佐世保市に編入、新田村は1889(明治22)年、当時の山口村に編入されている。

(資料) 佐世保市市長室調査課編 1982、『佐世保市史総説篇(復刻版)』、国書刊行会:214-216、原典は1955年、佐世保市役所発行。

(出所) 著者作成。

### 3) 大正期の石炭事情

1919(大正8)年発行の「佐世保郷土誌」によれば、佐世保市内における大正期の炭鉱状況が記されている。鉱業の部では「市内各所に鉱物産せざるに非ざれども発達すべき見込少ない」<sup>8)</sup>と記され、1919(大正8)年には鉱山が4箇所存在し、明治期と比較すると減少していることがわかる。石炭業は有望産業としての期待はされていなかったことがうかがえる。

この背景には近代式採掘技術の未導入、炭鉱従事者にとって過酷となる労働環境、炭鉱特有の労使関係である納屋制度<sup>9)</sup>での労働者確保が難しい状況であり、こうした環境が石炭産業の振興を阻害していた面が大きい。その後、1925(大正14)年には鉱山数が3箇所に減少している。

一方、北松浦郡全体を包含する佐世保炭田では、日鉄鉱業の進出による鹿町炭鉱(現佐世保市)、神田炭鉱(現佐々町)の開鉱があり、住友石炭鉱業の進出による潜龍炭鉱(江迎)、芳野浦

(現佐々町)の2鉱の開鉱をみる(図2参照)。図2は大正期における佐世保炭田の主な炭鉱の分布図であるが、大正期にはかなりの炭鉱の分布がみられる。

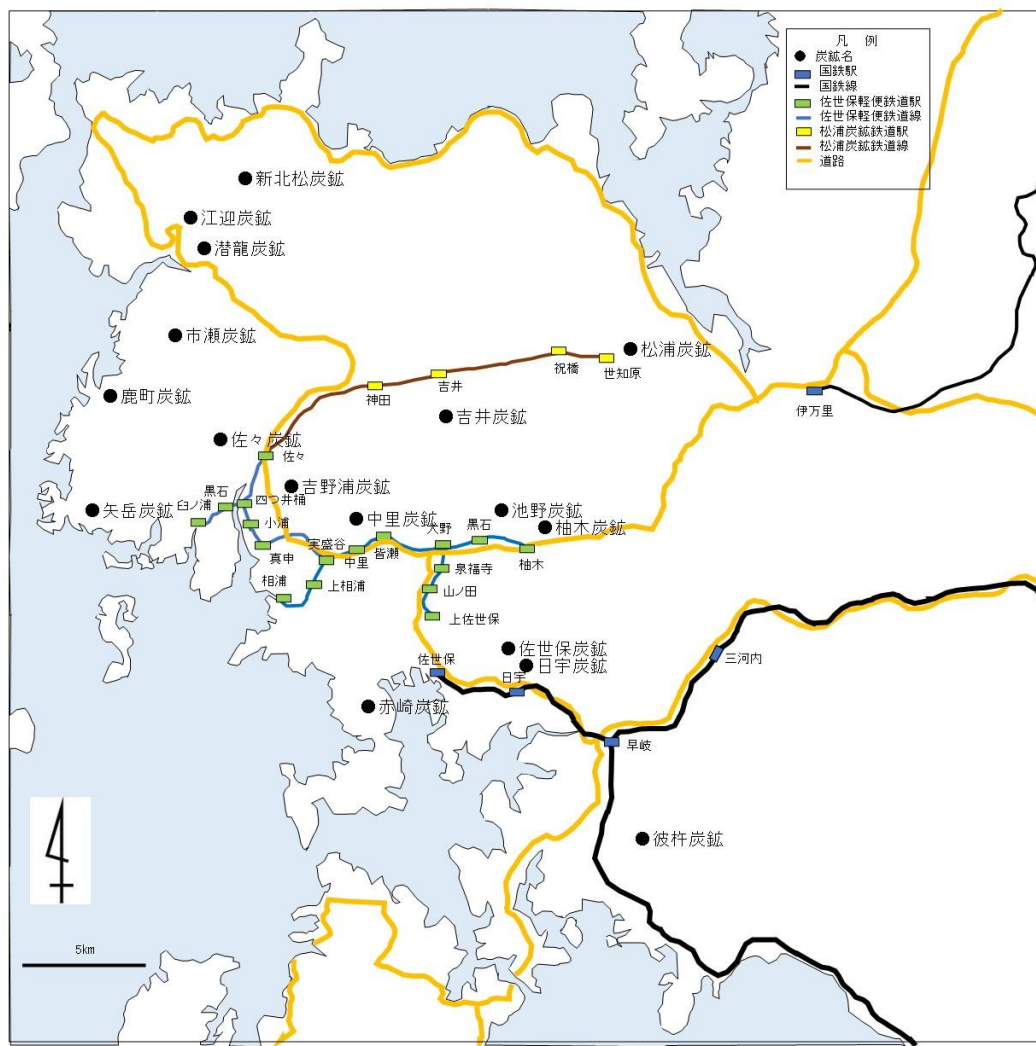


図2 大正期における佐世保炭田(北松炭田)の主な炭鉱分布図

(注) 佐世保村に所在する炭鉱は総称して佐世保炭鉱とした。

(注) 本図においては、佐世保炭田(北松炭田)を形成する主な場所を記した。

(資料) 佐世保市総務部庶務課編 1982、『佐世保市史産業経済篇(復刻版)』、国書刊行会：259頁、北澤満 2017、北松(佐世保)地域の石炭生産と流通：1920～50年代、エネルギー史研究、32、九州大学附属図書館付設記録資料館産業経済資料部門：89-106、江迎町郷土誌編纂委員会編、2000、『江迎町郷土誌』、江迎町教育委員会：464。

(出所) 地理院地図をもとに著者作成。

#### 4) 昭和初期の石炭事情

昭和期に入ると石炭を取り巻く環境は変化する。国内では重化学工業の発達があり、石炭の使用増加がみられる。佐世保炭田の中心となる炭田は、県北部になる北松浦郡に分布する炭鉱である。これらの炭鉱は大手資本の参入により急速に成長したと考えられる。

これら大手鉱の参入は炭鉱労働に大きな変化をもたらす。機械導入による生産能率の向上に加え、労働環境の改善もみられる。その結果、佐世保炭田全体の出炭量は増加するが、その一方で、労働力不足、従来の手掘り方式の採掘など旧態依然の佐世保市内の炭鉱では環境が好転しないままである。

大規模資本による機械化の促進、労働環境の改善、鉄道輸送の発達は、大量輸送を可能にする契機となる。この発達過程を見ると、鉱山、港湾、鉄道という社会資本の整備が進み、それとともにネットワーク拡大の構図がみられる。ネットワークによる佐世保炭田の広域的結合は、佐世保を県北部の中心都市とする地域形成の拡大を促進するものである。

佐世保炭田の分析を行った北澤満(2017)は佐世保炭田の特質を2点あげている<sup>10)</sup>。第1は日本でほぼ唯一、強粘結性の石炭を算出することであり、第2は断層が多く、また炭層が一般的に薄いという点である。こうしたことで、佐世保炭田所在の炭鉱の能率が他と比較して劣っており、かつて品質であることを指摘する<sup>11)</sup>。この強粘結性の石炭は製鉄業に適しているとされる<sup>12)</sup>。そのため、北澤は「1930年代の重化学工業化の進展、とりわけ製鉄業の発展が、北松炭田の発達と結びつくのは自明であろう<sup>13)</sup>とする。

しかし、佐世保炭田の特徴としてあげられるのは、佐世保炭田内の鹿町炭鉱への八幡製鉄所の進出、江迎炭鉱への日室鉱業など重化学工業系鉱業の進出はあるものの、その一方で三井、三菱という鉱業の大手企業の進出がなかったことがあげられる<sup>14)</sup>。

佐世保炭田の隆興は佐世保軽便鉄道開通の面からも言及できる(前掲図2参照)。図2から佐世保軽便鉄道沿いに炭鉱が集中していることがわかる。

この佐世保軽便鉄道は1919(大正8)年、柚木・相浦駅間の開通によって石炭搬送を拡大する。その後1932(昭和7)年には佐々・吉井間の松浦炭鉱専用鉄道を買収し、佐世保炭田の輸送経路を確立するまでに至る。

佐世保軽便鉄道は佐世保鉄道と名称変更するが、当初は、あくまで石炭運搬路線という性格であった。しかし、路線の拡大により住人の移動にも利便性を増すことになり、結果として県北部一帯の広範囲において、住民移動を促進することになる。

## (2) 佐世保炭田の分布

佐世保炭田とは、佐世保地区の炭鉱、長崎県北部一帯の炭鉱と一部佐賀県に分布する炭鉱を総称した炭田である。佐賀県の唐津炭田はこの炭田には含まれていない。石炭を研究した浅井(1941)によれば、この一帯の炭田を北松浦炭田とし、「長崎県北松浦郡に大部分があり、小部分は東彼杵郡、佐世保市、佐賀県西松浦郡に跨る」<sup>15)</sup>としていることから、早くから炭田として確立した地域であったことがわかる。

佐世保炭田は北松炭田(北松浦炭田)と呼ばれる場合がある。同じ領域の炭田であることには相違なく<sup>16)</sup>、戦前・戦時期を北松炭田、戦後期を佐世保炭田と区別して呼称されるに過ぎない。戦後の佐世保市域は戦前と比べかなり異なり、さらに戦後には佐世保の都市的位置付けが長崎県北部の中心都市として拡大することから、この呼称が使用されていたと考えられる。北澤によれば、北松炭田もしくは佐世保炭田の呼称範囲は明確にされていないとする<sup>17)</sup>。

一方、佐賀県には唐津炭田が存在する。唐津炭田は「佐賀県東松浦、小城、杵島、藤津四郡に亘る山地の間に介在」<sup>18)</sup>する炭田を指す。この唐津炭の質は概ね良好とされ、海軍予備炭田<sup>19)</sup>として海軍用に封鎖されたこともある。

佐世保炭田は長崎県北部に広範囲に分布しており、現在の佐世保市域内の炭鉱としては小佐世保炭鉱、日宇炭鉱、柚木炭鉱、中里炭鉱、池野炭鉱、鹿町炭鉱、吉井炭鉱、鹿町炭鉱、潜龍炭鉱、江迎炭鉱など、市域外においても佐々炭鉱、市瀬炭鉱、神田炭鉱、芳野浦炭鉱、松浦炭鉱、彼杵炭鉱など数多くの炭鉱がある。これらが佐世保炭田(北松炭田)を形成していた。

佐世保炭田では北松浦郡の炭田が大きな地位を占めていたと考えてよい。それは中小企業によって営まれた佐世保地区の炭鉱と大手企業の進出がある北松浦郡との炭鉱との相違から示されるものである。

## (3) 佐世保炭田の出炭量

明治期における佐世保市内の石炭出炭量は次のとおりである(表4、図3参照)。表4、図3は明治後期における佐世保市内の炭鉱の出炭量である。表4から、1902(明治35)年の出炭量は287トンであるが、この頃の鉱山数をみると5鉱と少なく、規模も小さいことがわかる。また、図3からその後の10年間の出炭量の推移では、出炭量に大きな変動があることがみられる。

出炭量の変動について、明確な理由は不明だが、1903(明治36)年は日露戦争の前年にあたることで石炭の供給が求められたこと、1906(明治39)年に出炭量が増加している理由は、市内に中通炭坑合資会社が設立され石炭採掘販売を行っていることがその原因だと考えられる。

表 4 1902(明治 35)年から 1911(明治 44)年における佐世保炭田(市内分)の総出炭量

(単位:トン)

年次	鉱数	出炭量	年次	鉱数	出炭量
1902(明治35)	5	287	1907(明治40)	4	1,013
1903(明治36)	12	1,459	1908(明治41)	4	929
1904(明治37)	4	192	1909(明治42)	4	963
1905(明治38)	4	591	1910(明治43)	4	1,606
1906(明治39)	4	1,015	1911(明治44)	4	380

(注) 原典では生産数量の単位が斤となっているが、トンに修正した。

(資料) 佐世保市総務部庶務課編 1982、『佐世保市史産業経済篇(復刻版)』、国書刊行会：263、原典は 1956 年、佐世保市役所発行。

(出所) 著者作成。

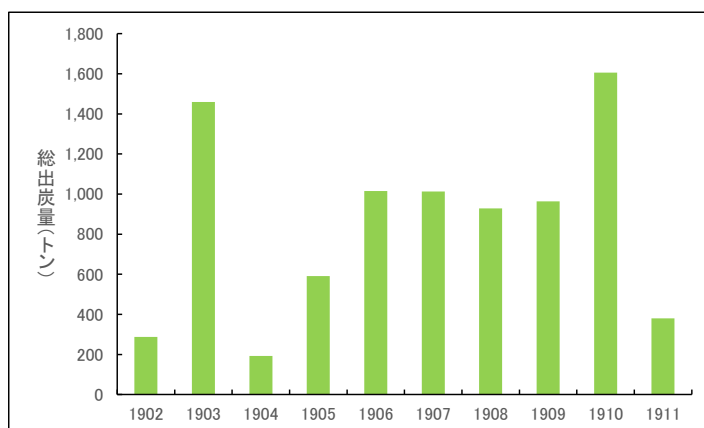


図 3 1902(明治 35)年から 1911(明治 44)年における佐世保炭田(市内分)の総出炭量

(出所) 表 4 と同じ。

昭和期に入ると、炭鉱数はわずかに増加する(表 5、図 4 参照)。表 5 から、1 鉱あたりの出炭量で見ると、昭和期には増加がみられる。また、図 4 から総出炭量の増加傾向が見られる。例えば 1910(明治 43)年の 1 鉱あたりの出炭量は約 400 トンであるのに対し、1930(昭和 5)年の 1 鉱あたりの出炭量で約 1,000 トンと増加している。

昭和期における 1 鉱あたりの出炭量増加の理由については、佐世保市内の炭鉱にも先端機器導入の効果が表れているためと思われる。これは、市外における潜龍、芳野浦炭鉱など炭鉱大手



表 5 1925(大正 14)年から 1934(昭和 9)年における佐世保炭田(市内分)の総出炭量

(単位:トン)

年次	鉱数	出炭量	年次	鉱数	出炭量
1925(大正14)	3	2,346	1930(昭和5)	8	8,125
1926(昭和元)	3	2,421	1931(昭和6)	7	10,827
1927(昭和2)	7	3,823	1932(昭和7)	7	8,700
1928(昭和3)	7	3,257	1933(昭和8)	6	8,653
1929(昭和4)	6	3,592	1934(昭和9)	7	12,492

(資料) 佐世保市総務部庶務課編 1982、『佐世保市史産業経済篇(復刻版)』、国書刊行会：277、原典は 1956 年、佐世保市役所発行。

(出所) 著者作成。

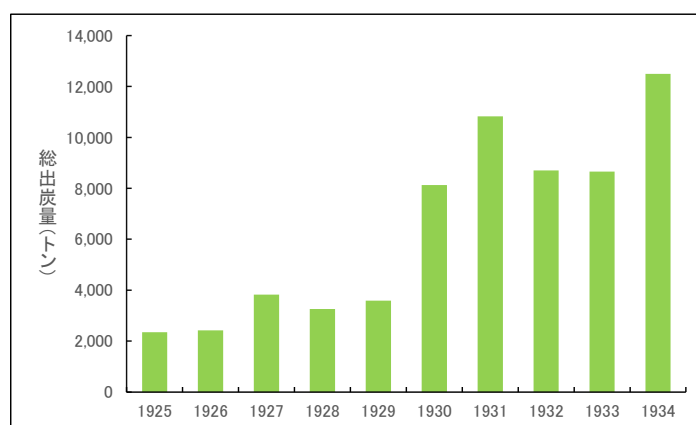


図 4 1925(大正 14)年から 1934(昭和 9)年における佐世保炭田(市内分)の総出炭量

(出所) 表 5 と同じ。

企業の経営する鉱山では切炭機などの先端機器機材が導入され、これによる生産力向上がみられることにある。

こうした 1 鉱あたりの出炭量が増加する中でも、佐世保地域の出炭量は佐世保炭田全体との比較ではかなり少ないことがわかる(表 5、後掲表 6 参照)。1927(昭和 2)年では、佐世保地域の炭鉱が 3,823 トンであるのに対し、北松地域を含む佐世保炭田全体の石炭出炭量は 656,916 トンで、佐世保地域の出炭量は 0.6%に過ぎない。また、1934(昭和 9)年では、佐世保地域の出炭量が 12,492 トンであるのに対し、佐世保炭田全体の出炭量が 1,277,324 トンであり、佐世保地域の出炭量は 1.0%である。

このことから、佐世保地域の炭鉱は佐世保炭田を形成するものの、佐世保炭田の出炭量のほとんどは、佐世保地域外の北松浦郡に分布する炭鉱の出炭量であることがわかる。

このような状況にあるにもかかわらず、佐世保炭田全体での出炭量は、昭和期に入り年を追うごとに増加している。特に1931(昭和6)年には100万トンを超え、1937(昭和12)年の支那事変前から急速に増加し、1941(昭和16)年太平洋戦争前の1939(昭和14)年には200万トンを越すようになる。この増加の理由として、この時期が戦時下にあることから、既存炭鉱の増掘、休鉱山の復活、新鉱の開発が進められていることが背景にあると考えることができる。

佐世保炭田の石炭は製鉄を始め製造業、あるいは他の産業への用途としてその活路を見出し、当時の状況から考えると、佐世保炭田の発展は国策の動向に左右されていることを見ることができる。

#### (4) 佐世保炭田以外の県内の炭田

長崎県内では佐世保炭田ほか、県南部には西彼炭田(西彼杵炭田)が分布する。西彼炭田は、長崎県西彼杵郡の海中に散在する崎戸、松島、高島その他の島嶼などに分布する炭田である。このうち崎戸炭鉱はその品質が良く、国内でも優位の石炭を算出するとされる(表6参照)<sup>20)</sup>。表6は、昭和初期における佐世保炭田と西彼炭田の出炭量を比較したものである。

崎戸、高島では炭鉱大手三菱により経営が行われる。大手による経営は先端機器機材の導入による効率的な採炭であり、西彼炭田の鉱山数は少ないながらも、佐世保炭田と同規模の出炭量であり、1鉱あたりの生産量が多いことが特徴としてあげられる。

また、表7は、1935(昭和10)年における国内の出炭量が多い炭鉱を抽出したものである。国内における出炭量の多い炭鉱は、福岡県、北海道に集中している。長崎県下においても国内における出炭量の上位にはいくつかの炭鉱が名前を連ねている。

1935(昭和10)年の崎戸炭鉱の出炭量が953,156トン、高島炭鉱が485,049トンである<sup>21)</sup>。出炭量が突出している三池炭鉱(福岡)は別として、崎戸炭鉱は国内においても有数の出炭量が見られる。

この表からは、北海道、福岡には三井三菱などの財閥系企業の進出がみられることが特徴である。一方、佐世保炭田、西彼炭田を有する長崎県内では住友などの企業の進出がみられる。大手企業参入の炭鉱は生産体制が確立されていることから、生産性の高さがみられる。

表 6 昭和初期における佐世保炭田と西彼炭田の出炭量

(単位:トン)

年次	佐世保炭田	西彼炭田	年次	佐世保炭田	西彼炭田
1926(昭和元)	604,385	1,438,193	1936(昭和11)	1,504,269	1,744,937
1927(昭和2)	656,916	1,604,162	1937(昭和12)	1,731,592	1,890,436
1928(昭和3)	758,728	1,720,079	1938(昭和13)	1,758,432	1,977,856
1929(昭和4)	852,002	1,690,094	1939(昭和14)	2,035,883	1,999,844
1930(昭和5)	942,596	1,487,240	1940(昭和15)	2,442,888	2,185,321
1931(昭和6)	1,010,440	1,413,570	1941(昭和16)	2,678,599	2,302,611
1932(昭和7)	1,015,350	1,419,161	1942(昭和17)	2,522,242	2,199,206
1933(昭和8)	1,191,361	1,619,722	1943(昭和18)	2,664,826	2,296,845
1934(昭和9)	1,277,324	1,738,422	1944(昭和19)	2,561,554	2,211,630
1935(昭和10)	1,381,607	1,597,695	1945(昭和20)	1,403,165	1,055,516

(資料) 佐世保市総務部庶務課編 1982、『佐世保市史産業経済篇(復刻版)』、国書刊行会:  
273-282、原典は1956年、佐世保市役所発行。

(出所) 著者作成。

表 7 1935(昭和10)年における国内及び長崎県内の出炭量が多い主な鉱山

(単位:トン)

国内			長崎県内		
炭鉱名	地域	出炭量	炭鉱名	地域	出炭量
三池	福岡	2,488,490	崎戸	西彼	953,156
大之浦	福岡	1,357,977	高島	西彼	485,049
夕張	石狩	1,274,048	鹿町	佐世保	248,488
三井田川	福岡	1,205,247	池野	佐世保	219,002
沖ノ山	山口	1,154,987	松浦(世知原)	佐世保	156,751
二瀬	福岡	1,020,342	住友芳野浦	佐世保	136,189
三菱美唄	石狩	957,568	住友大瀬	佐世保	122,982
三井砂川	石狩	839,878	神田	佐世保	119,733
内郷	福島	798,119	新中里	佐世保	87,958
鯉田	福岡	731,528	矢岳	佐世保	73,838
東見初	山口	687,452	江里	佐世保	53,750
三井山野	福岡	642,726			
中鶴	福岡	641,524			
杵島	佐賀	611,536			
飯塚	福岡	535,000			
海軍新原	福岡	516,499			

(注) 長崎県内の地域区分は佐世保炭田、西彼炭田として区別した。

(出所) 商工省鉱山局編 1936、『本邦鉱業ノ趨勢』、商工省鉱山局:57-59。

## (5) 佐世保の工業と石炭

大正期に入ると、佐世保の工業は手工業から動力工業へと形態が変化していく。それに伴い動力燃料としての石炭は使用量が増加していく。工業における石炭使用状況を示したものが次の表 8、表 9、表 10 である。

表 8 は 1912 年から 1935 年までの佐世保における石炭使用量をまとめたものである。佐世保における燃料使用量は、民用の工場消費量が 1920(大正 9)年をピークにそれまでの増加傾向から減少傾向になっている。

この事情には、第一次世界大戦による好況下から一転して不況下の時期を迎えることがある。その理由として、1921(大正 10)年のワシントン軍縮条約が関係していると思われる。この条約は主力艦削減が決められたものであり、この影響により、各海軍工廠での艦船建造量は減少し、職員の整理解雇という事態が発生する(表 11 参照)。艦船建造量の減少は下請けである民間工場での仕事量、石炭使用量に大きく影響する。この軍縮条約は海軍工廠だけの問題ではなく、民間工場における仕事量、さらには石炭消費量という連鎖的な影響を及ぼす結果となる。

表 9 は 1923 年から 1925 年にかけての佐世保における民用工場の石炭使用量をまとめたものである。工業燃料の主なものとは石炭で、76 工場の工業用石炭使用量は 13,862,730 斤である(表 9 参照)。業種別でみると、特別工業である瓦斯工業は 8,552,370 斤、飲食物工業 4,987,210 斤、化学工業 113,000 斤、機械及器具工業 210,150 斤となっている。工業用の石炭消費量は全体の石炭使用量の 31.8%にあたる。

表 10 は表 9 と同時期における佐世保の工場用燃料の種別使用量を 1923(大正 13)年から 3 箇年比較したものである。この中では、1923 年佐世保における工場の消費燃料量としては石炭、電力が大きい。その後、1924 年、1925 年と石炭からコークスや瓦斯など他の燃料への転換がみられる。その転換理由であるが、コークスは石炭を還流させることで元の石炭よりも発熱量を大きくする効果があり、そのためにコークス使用の増加がみられることによる。

表 8 1912(大正元)年から 1935(昭和 10)年までの佐世保における石炭消費量

(単位:斤)

年次	公用	民用				合計
	雑用	船舶用	工場用	雑用	計	
1912(大正元)	110,000	600,000	15,255,400	8,928,000	24,783,400	24,893,400
1913(大正2)	120,000	120,000	15,148,000	9,000,000	24,268,000	24,388,000
1914(大正3)	133,920	689,100	16,756,500	13,680,000	31,125,600	31,259,520
1915(大正4)		718,560	17,563,400	14,180,000	32,461,960	32,461,960
1916(大正5)		5,086,726	16,561,500	13,960,000	35,608,226	35,608,226
1917(大正6)	55,000	750,000	9,115,000	36,510,000	46,375,000	46,430,000
1918(大正7)	84,900	860,000	10,120,000	34,354,900	45,334,900	45,419,800
1919(大正8)	94,000	1,140,000	15,270,000	35,356,000	51,766,000	51,860,000
1920(大正9)	182,600	2,175,000	23,548,000	39,465,000	65,188,000	65,370,600
1921(大正10)	190,000	100,000	20,245,000	41,514,000	61,859,000	62,049,000
1922(大正11)	160,000	5,879,000	18,245,000	4,237,000	28,361,000	28,521,000
1923(大正12)	210,000	7,273,000	17,250,000	4,125,000	28,648,000	28,858,000
1924(大正13)	160,900	6,748,000	13,547,300	18,628,000	38,923,300	39,084,200
1925(大正14)	130,600	6,672,000	13,862,730	23,326,740	43,861,470	43,992,070
1926(昭和元)	231,000	6,172,000	14,098,000	23,413,000	43,683,000	43,914,000
1927(昭和2)	382,000	6,291,000	13,946,000	23,888,000	44,125,000	44,507,000
1928(昭和3)	370,000	6,072,000	13,592,000	24,011,000	43,675,000	44,045,000
1929(昭和4)	343,000	7,043,000	13,287,000	23,129,000	43,459,000	43,802,000
1930(昭和5)	318,000	6,487,000	10,978,000	24,360,000	41,825,000	42,143,000
1931(昭和6)	439,000	5,591,000	10,522,000	23,837,000	39,950,000	40,389,000
1932(昭和7)	895,900	8,983,000	9,318,000	26,333,000	44,634,000	45,529,900
1933(昭和8)	928,000	9,132,000	9,684,000	27,558,000	46,374,000	47,302,000
1934(昭和9)	725,000	10,485,000	9,745,000	31,918,000	52,148,000	52,873,000
1935(昭和10)	887,000	10,540,000	8,973,000	32,640,000	52,153,000	53,040,000

(注) 1 斤は 0.0006 トン。

(注) 表 4 における 1923(大正 12)年と 1924(大正 13)年の工業用消費量と、表 5 における民用工場の石炭使用量の数値が相違するが、そのまま使用する。

(資料) 佐世保市編『佐世保市統計書、大正 12 年、大正 14 年、昭和 10 年版』、佐世保市。

(出所) 著者作成。

表9 1923(大正12)年から1925(大正14)年にかけての佐世保における民用工場の石炭使用量

(単位:斤)

年次	飲食物工業	化学工業	機械及 器具工場	特別工業	計	備考
1923(大正12)	5,134,000	30,000	322,000	11,764,008	17,250,008	48工場
1924(大正13)	4,470,940	100,000	162,200	8,714,160	13,447,300	60工場
1925(大正14)	4,987,210	113,000	210,150	8,552,370	13,862,730	76工場

(注) 1斤は0.0006トン。

(注) 特別工業は瓦斯工場を指す。

(出所) 佐世保市編 1929、『産業方針調査書』、佐世保市:商工90。

表10 1923年から1925年にかけての佐世保における工場用燃料の種別使用量

年次	石炭(貫)	コークス(斤)	石油(石)	瓦斯(立方呎)	木炭(貫)	電力(kw)	備考
1923(大正12)	17,250,000	172,000	3.9	171,000	23,000	241,015.00	48工場
1924(大正13)	13,547,300	1,951,060	38.1	1,293,400	20,268	140,237.10	60工場
1925(大正14)	13,862,730	2,087,257	69.3	2,672,903	19,845	244,740.20	76工場

(注) 石油・、コークスの単位は斤、石油は石、木炭は貫、ガスは立方呎、電力はkw。

(出所) 佐世保市編 1929、『産業方針調査書』、佐世保市:商工91。

表11 1925(大正14)年における各海軍工廠職工整理の状況

(単位:人)

	横須賀	呉	佐世保	舞鶴 (工作部)	広
整理人員	4,484	6,862	2,766	2,165	124
整理前人員 1922(大正11)	17,539	29,632	11,199	6,346	1,994
整理後人員 1925(大正14)	10,618	20,813	8,002	3,569	1,608

(注) 舞鶴は1923(大正12)年、工廠から工作部に組織替えされている。

(注) 整理前と整理後では人員の誤差があるが、これは整理日以外での退職者があったり、季節雇用者が混入したりしているために数字が一致しない。

(資料) 佐世保市史編さん委員会編 2002、『佐世保市史軍港史編上巻』、佐世保市:144。

(出所) 著者作成。

## 第2節 海軍と佐世保炭田

### (1) 海軍の石炭需要の経緯

海軍は、明治初期には独自に炭鉱を保有するに至る。そして、海軍は石炭の供給先を条例によって規定する<sup>22)</sup>。その経過がわかる海軍省の資料をみると次のように記されている。それは「明治四年十月五日政府ハ唐津炭鉱ヲ鹿児島藩ヨリ受領シテ唐津海軍出張所ヲ置キ八年五月三日唐津石炭用所ヲ改置」<sup>23)</sup>という内容であり、海軍発足当初の石炭供給先として指定されるのは唐津炭鉱であり、1871(明治4)年のことである(図5、図6参照)。

図5は海軍の燃料採用の経過をまとめた図であり、図6は海軍の石炭供給地を示した図である。

もともと唐津炭田は鹿児島藩の所有であったことから、1871(明治4)年兵部省に献納される。兵部省廃止に伴って海軍省所管となった事情もあり、唐津に石炭用所が設けられ艦船用燃料として供給されたことが発端となる<sup>24)</sup>。

さらに、海軍は軍艦用の予備的炭を長崎県北部の炭鉱に求めたが、その中で佐世保炭田に関係するのが波瀬村(後の皆瀬村、現佐世保市)と本山村(後の中里村、現佐世保市)の2箇所である。この2箇所の炭鉱は佐世保炭田の一部を構成する地区である。

当初優良とされていた唐津炭田だが、その後、新しい艦船にはこの唐津炭がうまく適合せず質的にも劣ることが判明する。軍艦導入の創成期において、何が適するかを判断するには手探りの状態で、未知数の部分が多かったことを示している。

海軍は唐津炭鉱に代わる炭鉱を求め、1890(明治23)年に佐世保鎮守府が管轄する「新原炭鉱(福岡県糟屋郡須恵村)」一帯の炭田を指定する。さらに明治38年には日清戦争の教訓から、軍艦に適合する火力が強い燃料としての煉炭採用を促進するために、徳山に練炭部を、徳山近郊の大峯炭鉱(現山口県美弥市、下関市)に採炭部を設ける。

年次	燃料の種類			
	和炭	イギリス炭	煉炭	重油
1871(明治4)	唐津炭を採用⇒その後適しないことが判明			
時期不明		イギリス炭購入		
1886(明治19)	新原炭鉱(福岡県粕屋郡須恵村)の適正発見			
1890(明治23)	新原採炭所開庁(佐世保鎮守府管轄)			
1891(明治24)	貯炭庫設置(福岡県那珂郡千代村)			
1894(明治27)			煉炭製造の調査研究 取組み方針	
1889(明治32)			軍用煉炭採用 ⇒天草煉炭の採用	
1900(明治33)	新原採炭所、海軍採炭所へ名称変更			艦船燃料、重油への移行調査研究開始
1903(明治36)				
1904(明治37)		イギリス炭購入(日露戦争への備え)	徳山煉炭製造所設立 ⇒大嶺無煙炭鉱 ⇒朝鮮平壤炭との併用	
1906(明治39)				重油燃料の採用決定 諸艦艇に炭油混焼装置配備
1909(明治42)				横須賀に重油タンク完成
1911(明治44)				佐世保に重油タンク完成
1913(大正2)				呉に重油タンク完成
1914(大正3)				舞鶴に重油タンク完成
1918(大正7)				徳山に製油所設置
1936(昭和11)				大船に海軍燃料廠実験部設置
1941(昭和16)	第一海軍燃料廠(大船)、第二海軍燃料廠(四日市)、第三海軍燃料廠(徳山)、第四海軍燃料廠(新原)、第五海軍燃料廠(平壤)開設			

図5 海軍の燃料採用の経過

(資料) 佐世保市史編さん委員会編、2002、『佐世保市史軍港史編上巻』、399頁-413頁、佐世保市、燃料懇話会編 1972、『日本海軍燃料史(上)』、原書房：11-112。

(出所) 著者作成。



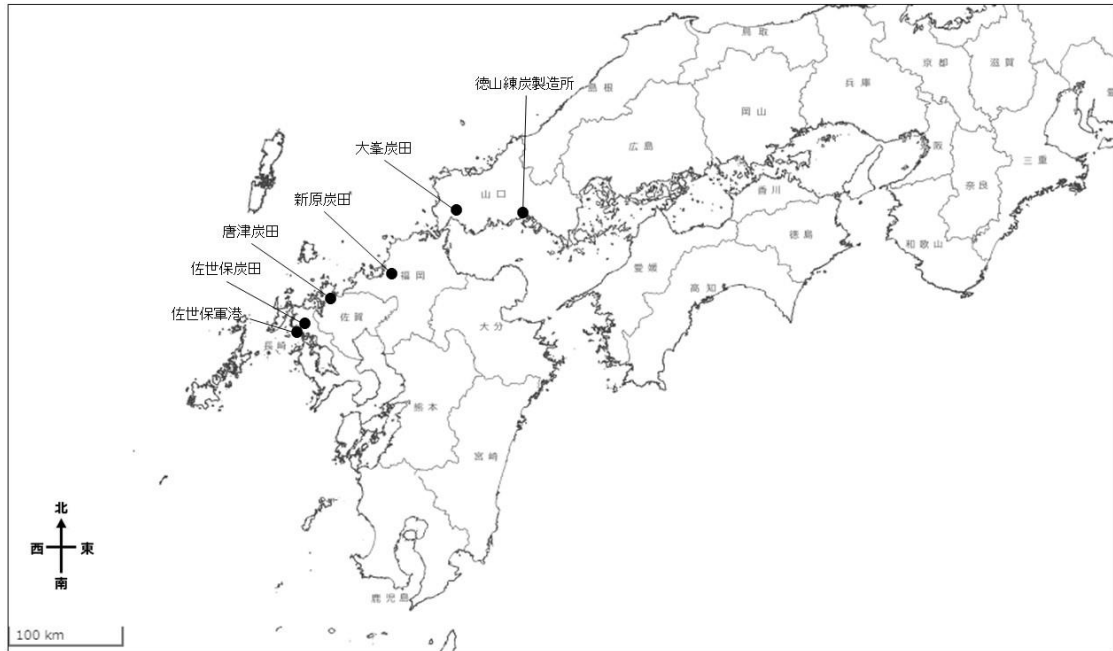


図6 海軍の石炭供給地位置図

(出所) 地理院地図をもとに著者加工。

海軍は軍艦用として和炭のほかにイギリス炭、特にカヂーフ炭<sup>25)</sup>の購入を行い、戦時に備えて備蓄を行う。いわゆるスポット購入のような燃料調達方法だったと思われる。1987(明治 30)年度の海軍石炭消費量は2,800万斤で、そのうち687万斤がイギリス炭であり、新原炭の採掘価格が1万斤あたり30円程度で、イギリス炭の価格は1万斤あたり65円程度とされる<sup>26)</sup>。このように価格が2倍以上になれば、海軍としても国内炭使用に踏み切らざるを得ないであろう。

日清戦争にはこのイギリス炭が間に合わず、その教訓から海軍の方針として和炭と同時にイギリス炭の備蓄を促進する。和炭は「殆ど瀝青炭に属し、揮発分を含むと共に、多量の灰分を含み、発熱量が小さく、高力汽釀は極めて困難」<sup>27)</sup>であり、多くの炭田はその開発が進むと炭層の質の劣化に直面するとされることも大きな備蓄理由となる。

その後海軍では石炭を煉炭化し、火力を大きくする技法を取り入れるとともに、1900年代に入ってから、エネルギーとして液化燃料を使用するようになる。艦船への炭油混焼装置を搭載し、稼働試験における好成績があることから、重油に取り替わる状況である中にも、石炭が用いられていくことになる。

前節において述べたが、佐世保炭田では明治初期から炭鉱の開山がみられるものの、佐世保要塞地帯法制定以降は、その周囲区域においては鉱山開発ができない状況となる<sup>28)</sup>(図7参照)。

また、佐世保炭の質は強粘結炭を含むことから製鉄業には向いているとされるが、艦船用としては不向きであるとされる。一方で、軍艦の燃料としては大峯炭田(山口県)、新原炭田(福岡県)産の石炭は、いずれも火力が強い良質の石炭とされている。

いずれにしても、佐世保炭が海軍、特に軍艦用には採用されていないことは確かである。

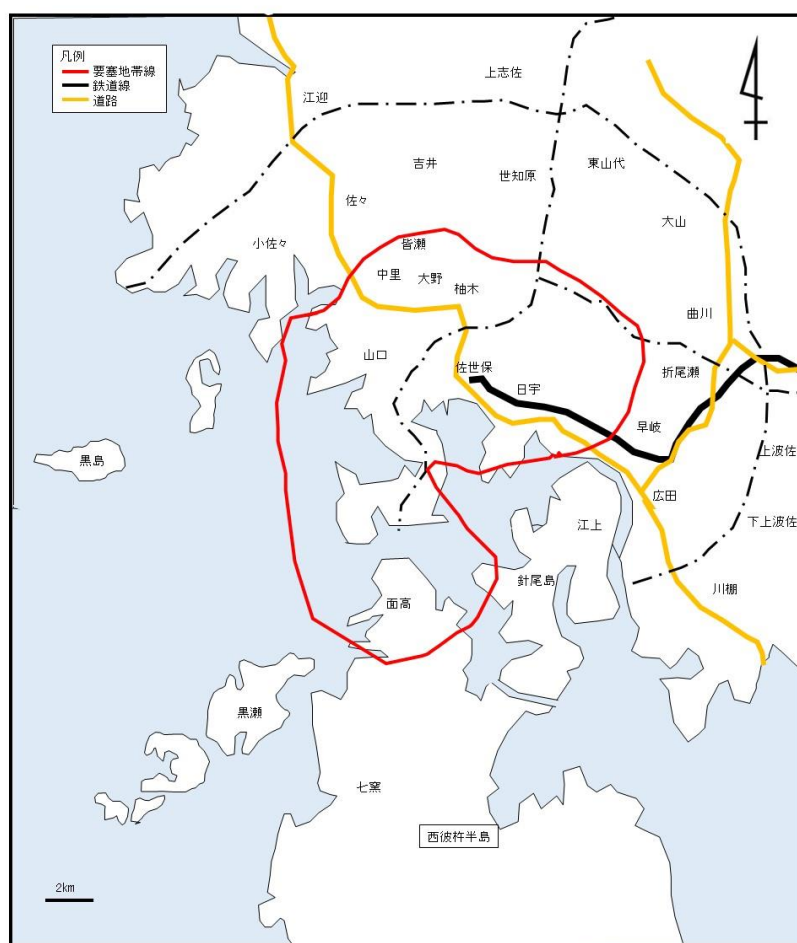


図7 佐世保要塞地帯区域図

(注) 図中、要塞地帯は赤線の内側である。

(出所) 海軍大臣官房編 1942、『海軍制度沿革巻十五』、海軍省:116 をもとに著者作成。

## (2) 海軍の石炭移送

軍用燃料の搬出は、鉄道敷設という時代の変化とともに変わってくる。新原炭田が海軍の軍用炭になって行われた搬出には、当初、荷車が使用される。炭鉱から荷車によって福岡県那珂郡千代村(現福岡市博多区千代)に設置された貯炭庫まで移送し、博多湾まで移送した後は船便で各軍港へと移送する方法がとられていた(表 12 参照)。

表 12 新原炭田から各軍港までの石炭の移送経路

年次	移送経路
明治23年以降	① 新原炭鉱(荷車)⇒ ②貯炭庫(荷車)⇒ ③博多港(船舶貨物)⇒ ④各軍港
明治31年以降	① 新原炭鉱(荷車)⇒ ②貯炭庫(荷車)⇒ ③雑餉隈駅(鉄道貨物)⇒ ④佐世保
明治37年以降	① 新原炭鉱(荷車)⇒ ②須恵駅(鉄道貨物)⇒ ③西戸崎(船舶貨物)⇒ ④各軍港
明治38年以降	① 新原炭鉱内新原駅(鉄道貨物)⇒ ②須恵駅(鉄道貨物)⇒ ③西戸崎(船舶貨物)⇒ ④各軍港

(注) 海軍の貯炭庫は福岡県那珂郡千代(現福岡市博多区千代)に設置される。

(出所) 佐世保市史編さん委員会編、2002、『佐世保市史軍港史編上巻』、佐世保市:403-405 をもとに著者まとめ。

1898(明治 31)年佐世保駅開業後、佐世保までの移送は那珂郡那珂村にある雑餉隈駅から鉄道による移送であり、他の軍港は博多港からの船便での搬送である。さらに 1905(明治 38)年、博多湾鉄道株式会社により新原炭鉱内に新原駅が開設されたことで、新原炭田から佐世保まで、鉄道直通での移送が可能になる<sup>29)</sup>。鉄道発達の経緯をみると、そこに石炭という大きな要因があり、石炭と鉄道との間、相互における機能的な働きとしての作用を見ることができる。

各鎮守府では、艦船用あるいは海軍工廠用燃料として多量の石炭受入れを行っている(表 13、表 14、図 8 参照)。その中で、大正期において佐世保、呉両鎮守府の石炭等の受入高を示したものが表 13、また佐世保海軍工廠への到着石炭数量を鉄道、船舶別に示したものが表 14 である。

表 13 は佐世保と呉両鎮守府の石炭受入高を表したものだが、呉の方が煉炭、和炭、重油と多いことがわかる。1920(大正 9)年は呉の重油燃料が佐世保より少ないが、煉炭、和炭の受入高はかなり相違する。この理由として、佐世保と呉の相違は海軍工廠の規模の相違にあることがあげられる。

また、1920(大正 9)年以降、年を追うごとに佐世保、呉とも和炭の受け入れが減少傾向になっているのに比べ、重油の受入高が増加傾向にある。和炭の受入が減少していることは表 14 の佐世保海軍工廠の到着石炭数量にも表れている。

表 13 と表 14 において、比較可能な 1920(大正 9)年の佐世保の状況を見ると、鎮守府での第 2 種和炭と第 3 種和炭の受入高は約 20 万トンであるのに対し、海軍工廠到着分(表 14 参照)だけに限ってみると約 5 万 8 千トンであり、それ以外は艦船用と見ることができる。

海軍と佐世保炭田との関係を見てくると、佐世保炭田は海軍によって見出された炭田であると考えることができる。しかし、その後は佐世保炭の質という要因もあり、海軍と佐世保炭田との関係は薄らいでいく。

一方で、佐世保炭田は海軍とは切り離された形で位置付けされるようになる。それは佐世保が佐世保炭田という産業の中核的位置を占めるようになることで、県北部の中心都市としての立地機能を示すことになることである。

表 13 1920(大正 9)年から 1924(大正 13)年における佐世保・呉鎮守府における石炭等受入高  
(単位:トン)

	1920(大正9)年		1921(大正10)年		1922(大正11)年		1923(大正12)年		1924(大正13)年	
	佐世保	呉	佐世保	呉	佐世保	呉	佐世保	呉	佐世保	呉
煉炭	660,839	348,818	113,696	183,382	68,149	152,103	53,030	108,431	22,912	55,644
第2種和炭	148,145	61,967	55,595	49,360	75,944	29,611	51,986	26,971	32,299	29,140
第3種和炭	52,585	30,028	11,737	1,620	18,511	4,000	23,432	5,936	22,818	98,321
重油	103,679	67,178	193,989	588,790	153,583	908,437	325,514	546,032	251,055	805,727

(注) 「第 1 種」～「第 3 種」は品質の違いであり、「第 1 種」はイギリス炭、「第 2 種」は北海道・九州産出炭のうち優良な品質を有するものが含まれる。

(資料) 北澤満 2018、軍港都市佐世保におけるエネルギー需要－石炭を中心として－、北澤満編『軍港都市史研究Ⅴ佐世保編』、清文堂出版:141。

(出所) 著者作成。

表 14 1919(大正 8)年から 1924(大正 13)年における佐世保海軍工廠到着石炭数量

(単位:トン)

年次	鉄道	船舶	合計
1919(大正8)	17,590	40,886	58,476
1920(大正9)	27,736	26,717	54,453
1921(大正10)	16,239	29,364	45,603
1922(大正11)	1,995	43,871	45,866
1923(大正12)	426	48,464	48,890
1924(大正13)	0	34,273	34,273

(原典) 門司鉄道局運輸課 1925、『産物と其移動・上』、531 頁。

(資料) 北澤満 2018、軍港都市佐世保におけるエネルギー需要－石炭を中心として－、北澤満編『軍港都市史研究V佐世保編』、清文堂出版:141。

(出所) 著者作成。

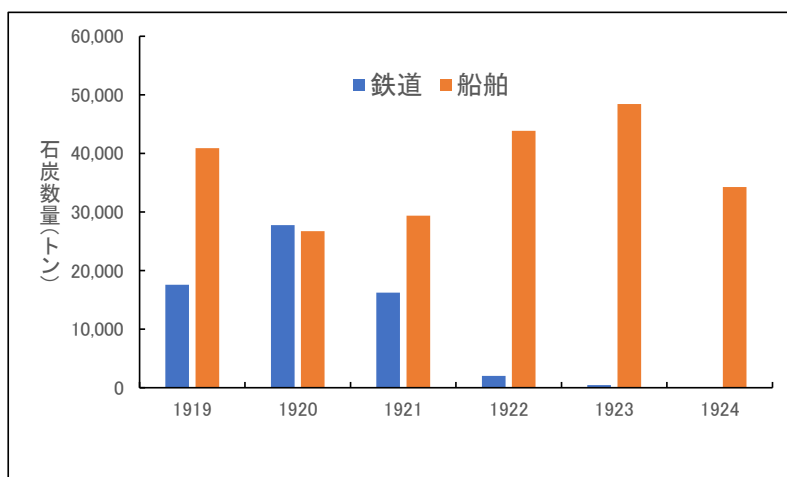


図 8 1919(大正 8)年から 1924(大正 13)年における佐世保海軍工廠到着石炭数量

(出所) 表 14 と同じ。

第三海軍区鎮守府の佐世保への決定理由の一つとして、佐世保近郊に炭田があることがあげられている。これを裏付けるものとして樺山資紀日記がある。

樺山は当時の海軍次官で 1884(明治 17)年、軍港選定調査のため佐世保巡検を実施している。この日記では佐世保港については、「当港ハ良港殊荷石炭産出凡一ヶ年 1 千 2 百万斤ヲ出ス上等 13 円下等 10 円唐津炭ニハ稍劣レリト併シ現品点検スレハ甲乙ナカルベキガ 1 万斤長崎出張所へ回送試験ノタメ達置タリ」<sup>30)</sup>と記されている。樺山は佐世保炭田の試験まで行ったうえで唐津

炭田よりやや劣るものの甲乙つけ難いとまで言い、佐世保炭を唐津炭ほどではないがその有望性を説いている。佐世保港の軍港決定には、佐世保炭田は質もさることながら、出炭量が多く見られることが大きな要因となった可能性が高い。

このことから、佐世保産の石炭の重要性が軍港決定の直接的要因ではなかったと考えられる。伊藤博文が「鎮守府配置ノ理由及目的」<sup>31)</sup>で、あえてこの石炭問題については言及していない事からもこの事情が推測できる。海軍としては佐世保炭田の重要性を考慮していたことは考えられるが、長崎近郊に分布する西彼炭田も視野に入れた中で、軍港形成の枠組みの中でその必要性を捉えていた可能性も考えられる。前述の新原炭田も「その後 10 数年に亘る新原炭の実績は予期に反し優良ではなかった」<sup>32)</sup>とされるが、その背景には炭田を長年掘り進むことによって、良質の石炭の十分な確保ができなくなったことが考えられる。

### 第3節 小括

本章では、戦前における佐世保炭田の歴史、分布状況を考察した。ここでの分析にあたり、佐世保の地域構造の変化において、石炭の分布状況、海軍との関係が大きな要素であることに留意した。

佐世保炭田は海軍との関係で見る必要がある。なぜなら、当初軍港設置の誘因の一つとされたことが、佐世保炭田の分布であったからである。江戸期からその分布が確認できる佐世保炭田の歴史は古いが、佐世保炭田は石炭質の問題もあり、結果的に海軍との関係は薄らいでいくことは注目される。海軍の拡大とともに、福岡の新原炭が海軍使用の燃料の置き換わっていく経過が見られる。

この佐世保炭田の位置付けは別の形で変化する。それは、佐世保炭田は長崎県北部に分布する炭田の中心となるものであり、早期の鉄道開通が見られる。鉄道による地域構造の変化が見られるなど、佐世保は県北部の中心都市として変化する。

このように、本章では戦前における佐世保の地域構造の変化において、明治期には石炭が軍港設置の要因となり、その後、佐世保が石炭という要因によって長崎県北部の中心都市としての機能を形成するなど、石炭の要素が大きいことを示した。

(注)

<sup>1)</sup>近藤家文書 1848、石炭積出改帳、佐世保市立図書館所蔵。

- 2) 山口日都志 1984、佐世保市及びその近郊の石炭産業の歩み—その一、江戸期から明治末期まで—、郷土研究、第 11 号、佐世保市郷土研究所:7。
- 3) 山口日都志 1984、佐世保市及びその近郊の石炭産業の歩み—その一、江戸期から明治末期まで—、郷土研究、第 11 号、佐世保市郷土研究所:7。この入浜式製塩は瀬戸内海で使われていた製塩法である。製塩の最後の過程で濃い塩水ができ、これを窯でゆでて水分を蒸発させる。そのための燃料として使用されていた。
- 4) 山口日都志 1983、佐世保市およびその近郊の草創期の石炭産業、郷土研究、第 10 号、佐世保市郷土研究所:7。
- 5) 佐世保市市長室調査課編 1982、『佐世保市史総説篇(復刻版)』、国書刊行会:210—211、原典は 1955 年、佐世保市役所発行。
- 6) 佐世保市市長室調査課編 1982、『佐世保市史総説篇(復刻版)』、国書刊行会:210、原典は 1955 年、佐世保市役所発行。
- 7) 佐世保市総務部庶務課編 1982、『佐世保市史産業経済篇(復刻版)』、国書刊行会:25—261、原典は 1956 年、佐世保市役所発行。原出所は『長崎県史稿』とされる。
- 8) 佐世保市編 1919、『佐世保郷土誌』、佐世保市役所:156。
- 9) 納屋制度は炭鉱の近辺に飯場と称して鉱夫を囲い、収入面の増加と勢力確保のため、鉱夫を親分の身辺に常置したのが始まりとされるものである。炭鉱発端の頃、保安設備はもとより、その技術も未熟で危険度が高かった。そのため普通の労働者ではなく、命知らずの若者、前科者等多かった事情がある。鉱主はその地方のいわゆる親分衆に労働者を頼み、作業面もその者たちに請け負わせていくのが一般的であったことから、このような組織形態が生まれた。
- 10) 北澤満 2017、北松(佐世保)地域の石炭生産と流通:1920～50 年代、九州大学学術リポジトリ、九州大学附属図書館付設記録資料館産業経済資料部門:90。
- 11) 北澤満 2017、北松(佐世保)地域の石炭生産と流通:1920～50 年代、九州大学学術リポジトリ、九州大学附属図書館付設記録資料館産業経済資料部門:90。
- 12) 北澤満 2017、北松(佐世保)地域の石炭生産と流通:1920～50 年代、九州大学学術リポジトリ、九州大学附属図書館付設記録資料館産業経済資料部門:91。
- 13) 北澤満 2017、北松(佐世保)地域の石炭生産と流通:1920～50 年代、九州大学学術リポジトリ、九州大学附属図書館付設記録資料館産業経済資料部門:91。
- 14) 北澤満 2017、北松(佐世保)地域の石炭生産と流通:1920～50 年代、九州大学学術リポジトリ、九州大学附属図書館付設記録資料館産業経済資料部門:92-93。
- 15) 浅井淳 1995、『日本石炭読本(復刻版)』、葦書房:145。原本は 1941 年の出版である。
- 16) 北澤満 2017、北松(佐世保)地域の石炭生産と流通:1920～50 年代、九州大学学術リポジトリ、九州大学附属図書館付設記録資料館産業経済資料部門:90。
- 17) 北澤満 2017、北松(佐世保)地域の石炭生産と流通:1920～50 年代、九州大学学術リポジトリ、九州大学附属図書館付設記録資料館産業経済資料部門:90。
- 18) 浅井淳 1995、『日本石炭読本(復刻版)』、葦書房:145。
- 19) 第 4 海軍燃料廠編 1943、『海軍炭鉱五十年史(復刻版)』、文献出版:11。海軍予備炭田とは、平時においてはこれを保存し、有事の際は多量の石炭を採掘、供給する炭田を指す。
- 20) 浅井淳 1995、『日本石炭読本(復刻版)』、葦書房:145。
- 21) 商工省鉱山局 1935、『本邦鉱業ノ趨勢概要』、商工省鉱山局:11。この当時、国内で一番出炭量が多いのが福岡三池炭鉱の 2,488,496 トンである。
- 22) 海軍省大臣官房編 1939、『海軍制度沿革卷三』、海軍省:384—404。
- 23) 海軍省大臣官房編 1939、『海軍制度沿革卷三』、海軍省:384。
- 24) 第 4 海軍燃料廠編 1943、『海軍炭鉱五十年史(復刻版)』、文献出版:6。
- 25) 浅井淳 1995、『日本石炭読本(復刻版)』、葦書房:123。イギリス炭のなかでもカザーフ炭は世界最良の無煙炭として有名で、日露戦争時にはこの石炭が使用されたとする。
- 26) 第 4 海軍燃料廠編 1943、『海軍炭鉱五十年史(復刻版)』、文献出版:11—12。

- <sup>27)</sup>燃料懇話会編 1972、『日本海軍燃料史(上)』、原書房:62。
- <sup>28)</sup>海軍省大臣官房編 1942、『海軍制度沿革卷十五』、海軍省:92。要塞地帯法によれば、「要塞司令官ノ許可ヲ得ルニ非サルハ屋内ト屋外トヲ問ハス累積スルコトヲ得サルモノ」の1つに、八尺(約240 cm)以上に累積する石炭が挙げられている。このことから、要塞地帯法の範囲では、要塞司令官の許可がなければ大規模の採掘ができないことになる。
- <sup>29)</sup>佐世保市史編さん員会編 2002、『佐世保市史軍港史編上巻』、佐世保市:403。
- <sup>30)</sup>樺山資紀 1884、『樺山資紀日記明治17年9月18日付』、国立国会図書館憲政資料室所蔵。
- <sup>31)</sup>伊藤博文編 1970、『秘書類聚第10巻(明治百年史叢書)』、原書房:15。この伊藤の明確な執筆時期は記されていないが、海軍歴史保存会編『日本海軍史第一巻』(1995)によれば、おそらく1896(明治29)年の執筆であろうとされる。
- <sup>32)</sup>燃料懇話会編 1972、『日本海軍燃料史(上)』、原書房:62。



## 第Ⅲ部

### 戦後における佐世保の地域構造

## 第8章 旧軍用地転用による地域構造の変化

### 第1節 日本における旧軍用地の転用

#### (1) 旧軍用地の定義

第二次世界大戦後、日本では広大な旧軍施設、設備、用地が残された。これらは旧軍用財産と称されるもので、陸軍省、海軍省など国家機関が所管し、軍用として使用されていたものである。

旧軍用財産は戦後日本の復興において活用され、大きな役割を果たす。旧軍用地は、学校、公園への転用、民間企業への払下げ転用による生活環境基盤、産業基盤としての整備が行われる。旧軍用財産の転用では、国民生活に直結する生活基盤の構築という重要な役割がみられる。

本章では、旧軍用財産のなかでも旧軍用地が遊休地であることに鑑みて、その転用が地域基盤整備における関係性、地域構造における土地利用変化を考察する。特に軍港都市横須賀、呉、佐世保、舞鶴の4市では、都市形成において、都市全体が海軍と一体化された経緯がある。

一方で、旧軍用地の多くは都市部に分布するため、戦前では都市独自の整備が阻害された面がある。軍港都市における旧軍用地は広大であり、その多くは軍港周囲に分布する。軍港は軍港都市の中心そのものであり、諸活動が軍港を介して機能していく。それゆえ、軍港都市にとって旧軍用地活用は都市の再建には欠かせない要素である。

旧軍用財産とは「旧陸軍省、海軍省、軍需省、逓信省航空局の所管に属していた普通財産(以下『旧軍用財産』という)」<sup>1)</sup>のことを指す。この法的根拠は1948(昭和23)年制定の「旧軍用財産の貸付及び譲渡の特例等に関する法律」に求められる。

旧軍用財産には、軍司令部、練兵場、演習場、兵舎などの駐留所施設を始め、飛行場、航空基地などの航空諸施設、工場、燃料廠および機械類などの諸施設や諸設備がある。この他にも、旧軍用財産は船舶、航空機、車両などの武器などがあり、これらを合わせた包括的な概念として捉えることができる。また、旧軍用財産には、土地、建物、工作物、立木竹などが含まれる<sup>2)</sup>。つまり、この旧軍用財産のうち、軍司令部など諸施設が立地する土地が「旧軍用地」である。

海軍省や陸軍省などが所管していた財産は、戦後直後の閣議決定による「戦争終結ニ伴フ国有財産ノ処理ニ関スル件」により、大蔵省に移管される<sup>3)</sup>。国有財産の処理にあたっては、国は国有財産を戦後の日本の復興資産として、さらに民生安定のために活用する方針を持っていたことがわかる。

## (2) 旧軍用地の沿革

旧軍用地は戦時中、軍事目的のために軍用財産として使用された土地である。所管は陸軍省、海軍省、軍需省であり、その数量(以下旧軍用地の面積等は「数量」と表示)は3,276 km<sup>2</sup>とされる(表1、図1参照)。主な軍用地は司令部等中枢的機能施設用地、演習場、練兵場、射撃場等教練関係施設用地、飛行場等航空関連施設用地、貯水池等水道施設用地、官舎、病院施設用地等があげられ、旧軍用財産種別も広範囲に及ぶ<sup>4)</sup>。

表1 戦後における旧軍用地の各財務局への引継ぎ数量

(単位: km<sup>2</sup>)

財務局名	口座数	数量	数量割合
関東	1,183	539,462,073	16.5%
近畿	641	129,186,680	3.9%
北海道	265	1,221,753,942	37.3%
東北	361	463,818,290	14.2%
東海	419	231,138,648	7.1%
北陸	92	35,678,415	1.1%
中国	645	202,239,139	6.2%
四国	169	41,786,785	1.3%
北九州	655	123,625,541	3.8%
南九州	316	287,347,058	8.8%
計	4,746	3,276,036,571	100%

(出所) 大蔵省財政史室編 1978、『昭和財政史第19巻  
—終戦から講和まで—』、東洋経済新報:338。

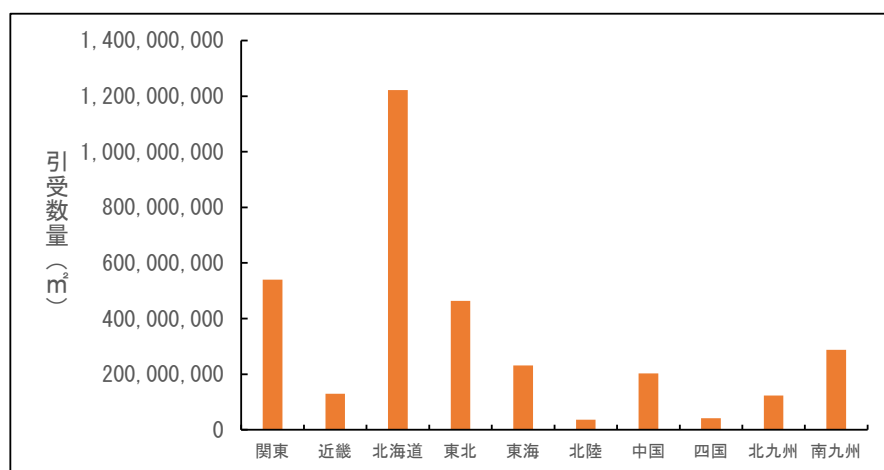


図1 戦後における旧軍用地の各財務局への引継ぎ数量

(出所) 表1と同じ。

### (3) 旧軍用地転用の流れ

前述のとおり、戦後旧軍用地は大蔵省に引き継がれる。その後は国有財産として他官庁への所管替え、地方自治体への貸付、譲渡、民間企業への払下げなどの諸形態により転用が行われる(図2参照)。図2は旧軍用地転用の流れを示したものである。

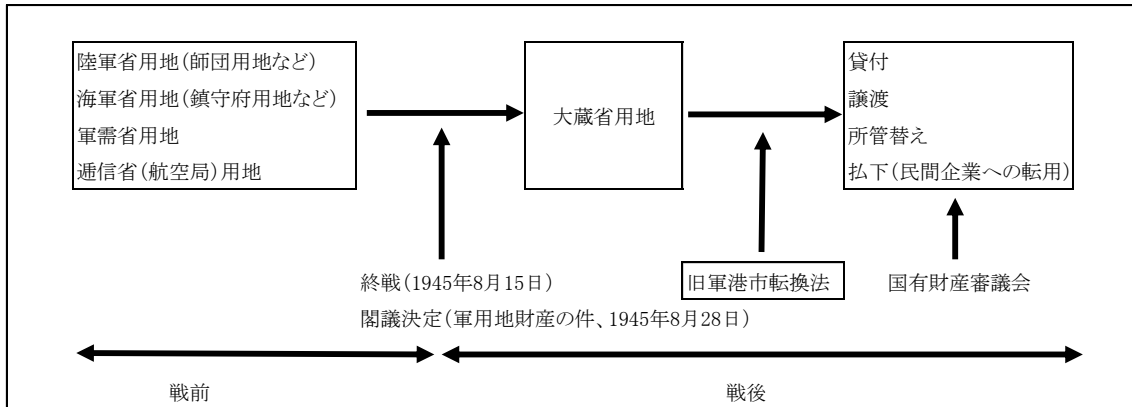


図2 旧軍用地転用の流れ

(出所) 著者作成。

旧軍用財産転用の法的根拠は「旧軍用財産の貸付及譲渡の特例等に関する法律(昭和23年法律第74号)」に基づくものであり、この規定に基づき旧軍用地の貸付及び譲渡が行われる。軍港都市では1950(昭和25)年成立の特別法「旧軍港市転換法(昭和50年法律第202号)」による特例があり、他の都市よりも優遇された条件で譲与、売払いが行われることになる。

広大な旧軍用地はまとまった用地として、学校用地、工場などに適する性質を持つ。医療施設、社会事業施設などは建物など附属設備とともに使用できる場合も多い。さらに、戦後の戦災復興計画での大きな位置付けとして、公園などの公共施設整備が図られるなど、幅広い活用が認められる。海軍工場などの軍需工場は施設そのものが転用可能である。そのため、このように施設を含む旧軍用地の財産的価値は大きい。

### (4) 旧軍港市転換法

軍港都市では、終戦とともに海軍工場が解体される。軍港都市の特徴として経済を含む都市全体の機能が海軍工場に依存していたことがあげられ、住民の多くは海軍工場との接点を持っていたとされる。このことは都市全体が海軍と一体的に運用されていたためと考えられる。この事情は部分的に軍との関りを持っていた他都市とは事情を異にする。

1947(昭和22)年、軍港都市は4市長名で「国有財産の特別処理に関する陳情書」を提出する。軍港都市への特別な措置を求める主旨として「軍港たりしに依り軍の経済に依存したる結果は、軍の要請と共に都市構成を歪曲せられ厖大に発展<sup>5)</sup>したことがあげられる。この「都市形成を歪曲せられ」という部分が他都市には見られない優遇措置をもたらす理由となる。

1950(昭和25)年、「旧軍港市転換法」は成立を見る。法律の目的は軍港都市の平和産業港湾都市への転換を図るとされるが、本来の主旨は旧軍用地の活用にある。「旧軍港市転換法」は「旧軍用財産の貸付及譲渡の特例等に関する法律」よりも譲渡、貸付などにおいて優遇された措置が盛り込まれている。

この法律制定の背景には、国が戦後の厳しい財政難の一助にするために、国有財産の低価格での処分には応じていなかった事情がある<sup>6)</sup>。「旧軍港市転換法」は一部の地方公共団体に適用される特別法であるため、日本国憲法第95条の規定により住民投票が行われる<sup>7)</sup>。

「旧軍用財産の貸付及譲渡の特例等に関する法律」と「旧軍港市転換法」の相違を比較すると、例えば医療施設、社会事業施設、学校などの用に供するときは、前者が時価の2割以内に減額した対価で譲渡できる<sup>8)</sup>としているのに対し、後者では時価の5割以内において減額した対価で譲渡できる<sup>9)</sup>としている点に大きな相違がみられる。

旧軍用地は全国に存在し、当該地方公共団体にとって、旧軍用地は都市再建のための基盤的財産である。こうした状況の中で、「旧軍港市転換法」が軍港都市だけを対象にした法律であることが、旧軍港都市の特異性を表していると考えられる。

この「旧軍港市転換法」の法律上の目的は、軍港都市を「平和産業港湾都市」にするものである<sup>10)</sup>。「旧軍用財産の貸付及譲渡の特例等に関する法律」においても、港湾を基盤とする平和産業港湾都市への転換を行うために旧軍施設の活用も可能である。都市全体が海軍と一体化した軍港都市の特殊性を考えた時に、この「旧軍港市転換法」制定の目的が国策に協力してきた軍港都市への見返りであることは否定できない。

## 第2節 日本における旧軍用地転用の状況

### (1) 旧軍用地の所在

#### 1) 旧軍用地の地域的所在

終戦による旧軍解体に伴って出現した全国における旧軍用地の数量は厖大である。その数量は3,276 km<sup>2</sup>にのぼり、日本の国土面積377,972 km<sup>2</sup><sup>11)</sup>の約0.9%を占める(前掲表1、図1参照)。旧軍用地は戦後、大蔵省に移管され、各地区財務局の管理となる。

戦後直後は全国 10 箇所には財務局があり、財務局に引き継がれた旧財産の中では北海道管轄の旧軍用地数量が大きく、その数量割合は全体の 37.3%である。北海道の数量割合が大きい理由は演習場、牧場など非都市立地型<sup>12)</sup>の軍用地の存在にあることがあげられる。

関東財務局に引継がれた旧軍用財産も多く、口座数では一番多い。日本の中央部に位置する関東には多くの旧軍施設が立地し、特に東京に残された旧軍用地面積は現在の 23 区内で 11.26 km<sup>2</sup>、区部面積の 2.0%にのぼる<sup>13)</sup>。東京では陸軍施設の立地が多く、陸軍省、陸軍司令部、陸軍各学校、近衛師団のほか陸軍中枢機関がみられる。海軍は陸軍と比べ口座数、数量は少ないが、海軍省、海軍大学校など海軍の中枢機関が立地するのが特徴である。東京の旧軍用地の立地形態として都市立地型が多い。

仙台を管轄する東北においても軍用地数量は多い。北海道と同様、東北でも演習場や牧場など非都市立地型が多かったことがあげられる<sup>14)</sup>。

名古屋を管轄する東海財務局管内では旧軍用地全体の 7.1%が引継がれているが、名古屋を含む愛知県には、明治海軍航空隊を始め 14 箇所の 100 万 m<sup>2</sup>を超える大規模施設の集積が見られることが特徴である<sup>15)</sup>。これら旧軍用地はまとまった用地として大学などへの転用が見られる。

大阪を含む近畿地方では旧軍用地の口座数は多いが、数量割合として少ない。大阪の特徴として、陸軍諸施設は数多く立地するが、その多くは大阪城周辺での集積がみられることから、数量割合が少なかったものと思われる。

南九州では、前線基地として南方へ進出する軍施設の立地が多いことが考えられる。

## 2) 陸軍省所管の旧軍用地

旧軍施設のうち、陸軍が所有した旧軍用地は次のとおりになる(表 2、図 3 参照)。表 2 は 1926 (昭和元)年度から 1937 (昭和 12)年度までの数値であり、陸軍省本省が一括して把握するものである。

陸軍は全国に展開し、その管轄する区域は海軍とは比較にならないほど数量が大きい(表 3 参照)。旧軍用地を研究している今村(2017)の調査では、1937 (昭和 12)年における陸軍用地は 1,782.4 km<sup>2</sup><sup>16)</sup>とされている。陸軍施設の立地状況を見ると旧城下町に設置されることが多く、司令部等の中枢機関はその城址内に立地する傾向がみられる。

表 2 陸軍省用地面積の推移

年次	面積		年次	面積	
	坪数	km <sup>2</sup>		坪数	km <sup>2</sup>
1926(昭和元)	654,354,561	2,159.4	1932(昭和7)	646,374,188	2,133.0
1927(昭和2)	628,127,301	2,072.8	1933(昭和8)	651,323,627	2,149.3
1928(昭和3)	628,155,342	2,073.0	1934(昭和9)	657,431,230	2,170.0
1929(昭和4)	630,125,060	2,079.4	1935(昭和10)	671,000,398	2,214.3
1930(昭和5)	628,004,844	2,072.2	1936(昭和11)	668,573,902	2,206.2
1931(昭和6)	638,896,911	2,108.4			

(出所) 陸軍省編『陸軍省年報昭和 11 年度、昭和 12 年度』、陸軍省をもとに著者まとめ。

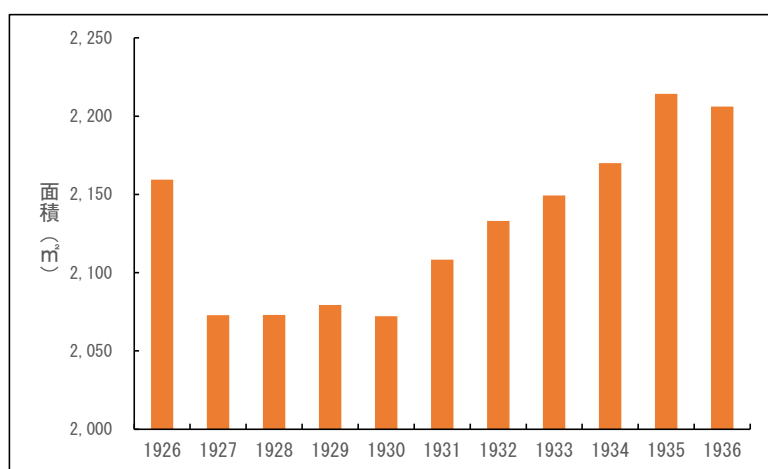


図 3 陸軍省用地面積の推移

(出所) 表 2 と同じ。

### 3) 海軍省所管の軍用地

海軍省所管の軍用地管理は、海軍省本省、各鎮守府、要港部など地方機関単位による集約が特徴である(表 3、図 4 参照)。全国的に展開し内陸部に立地する陸軍機関とは事情が異なり、海軍では部隊の性格から拠点施設が港湾部に集中していることが特徴としてあげられる。

表 3 および図 4 から、大湊要港部の数量が一番大きいことがわかる。大湊要港部の設置は、日露戦争直後の 1905(明治 38)年である。日中戦争の拡大とともに大湊には大湊警備府、大湊航空隊、大湊不時着陸場、樺山航空隊<sup>17)</sup>などの主要施設が立地し、このことが旧軍用地数量の拡大原因と考えられる<sup>18)</sup>。また、海軍では地方機関である鎮守府に旧軍用地が集中している傾向が見られる。

表 3 海軍省用地面積の推移

(単位: km<sup>2</sup>)

所管	1939年度	1940年度	1941年度
建築局	1.7	1.8	2.2
横須賀鎮守府	35.7	37.3	41.8
呉鎮守府	20.1	27.5	29.0
佐世保鎮守府	21.9	22.0	19.8
舞鶴鎮守府	4.0	5.1	5.1
大湊要港部	33.8	45.7	55.5
火薬廠	1.7	6.2	6.2
燃料廠	6.1	6.5	8.9
計	125.0	152.1	168.5

(出所) 海軍省大臣官房編 1943、『海軍省統計年報昭和 15 年度、昭和 16 年度』、海軍省をもとに著者まとめ。

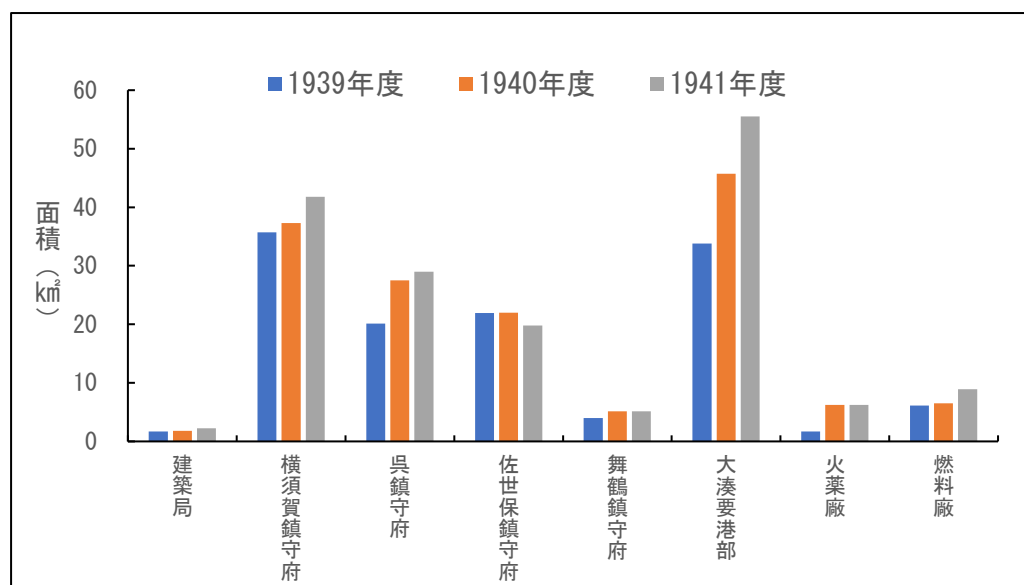


図 4 海軍省用地面積の推移

(出所) 表 3 と同じ。

## (2) 軍港都市における旧軍用地転用の状況

軍港都市 4 市における旧軍用地面積は次のようになる(表 4、図 5 参照)。表 4 は各財務局が引受けた旧軍用地件数と数量である。この表から、海軍用地は佐世保が一番多く、口座数で 188 件、数量で 35,687,941 m<sup>2</sup>であることがわかる。



表 4 軍港都市の旧軍用地面積

(単位: m<sup>2</sup>)

都市名	口座数	面積
横須賀	151	18,839,515
呉	180	27,298,020
佐世保	188	35,687,941
舞鶴	133	20,445,952
計	652	102,271,428

(出所) 大蔵省財政史室編 1978、『昭和財政史第 19 巻  
—終戦から講和まで—』、東洋経済新報:338。

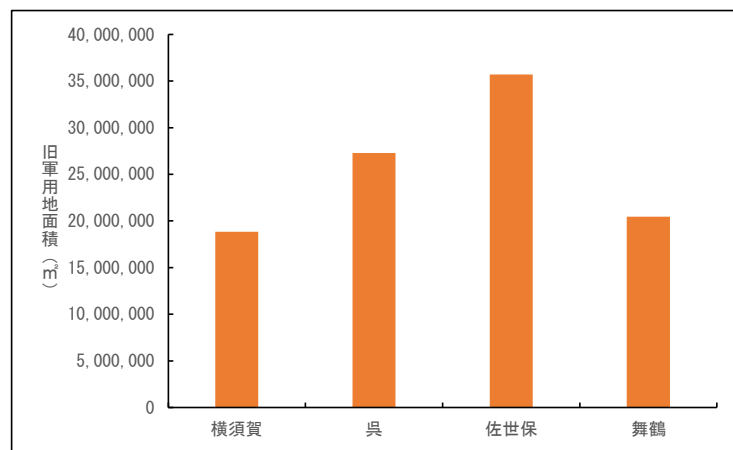


図 5 軍港都市の旧軍用地面積

(出所) 表 4 と同じ。

一方、表 4 とは別に軍港都市 4 市が独自に把握している旧軍用地の数量が、次の表 5、図 6 となる。この表から、舞鶴が一番多く、20,446,000 m<sup>2</sup>で、この数量は表 4 の各財務局が引受けた数量とほぼ一致し、また横須賀も同様である。これに対し、呉、佐世保は各市が把握する数量と各財務局引受け数量の比較では乖離が見られ、各財務局引受け分がかなり大きくなっている。

この表 4 と表 5 の差異については、次のように考えられる。北部九州財務局引受け数量は旧軍港市転換法による処分とされていることから<sup>19)</sup>、佐世保鎮守府管内の旧軍用地であることは確かである。旧軍用財産は鎮守府単位で管轄されており、県内他市町、県外に所在する施設など佐世保市以外での数量が各財務局引受け分には含まれており、各財務局引受数量が大きくなっていることが考えられる。

表 5 からは、旧軍港都市の中で、舞鶴が転用数量、転用済数量が最も多いことがわかる。軍港

都市4市の中でも、横須賀、舞鶴は市域の中に旧軍用地が集積し、呉、佐世保では市域以外にも多くの旧軍用施設が立地することが見られる。このように、海軍施設は都市部での集積や、広域的分布が見られるなどの地域的な事情が伴うことが考えられる。

表5 各軍港都市における旧軍用地転用の状況

(単位:千㎡)

都市名	転用済のもの(土地)				小計	今後処理を要するもの(土地)			合計
	公共施設	民間施設	所管換			提供施設	未転用施設	小計	
			防衛施設	農地その他					
横須賀	5,373 (28.4%)	3,625 (19.2%)	2,814 (14.9%)	2,239 (11.9%)	14,051 (74.4%)	3,372 (17.8%)	1,466 (7.8%)	4,838 (25.6%)	18,889 (100%)
呉	3,339 (35.1%)	3,250 (34.1%)	775 (8.1%)	1,467 (15.4%)	8,831 (82.7%)	237 (2.5%)	459 (4.8%)	696 (7.3%)	9,527 (100%)
佐世保	2,383 (17.9%)	948 (7.2%)	2,766 (20.8%)	1,810 (13.6%)	7,907 (59.5%)	3,885 (29.2%)	1,500 (11.3%)	5,385 (40.5%)	13,292 (100%)
舞鶴	2,630 (12.9%)	10,185 (49.8%)	2,212 (10.8%)	2,539 (12.4%)	17,566 (85.9%)	0 (0.0%)	2,880 (14.1%)	2,880 (14.1%)	20,446 (100%)
合計	13,725 (22.1%)	18,008 (29.0%)	8,567 (13.8%)	8,055 (12.9%)	48,355 (77.8%)	7,494 (12.1%)	6,305 (10.1%)	13,799 (22.2%)	62,154 (100%)

(注) 本表は2020年3月末現在の数字である。

(出所) 旧軍港市振興協議会事務局編 2020、『旧軍港市転換法施行70周年記念誌』、  
旧軍港市振興協議会事務局:30。

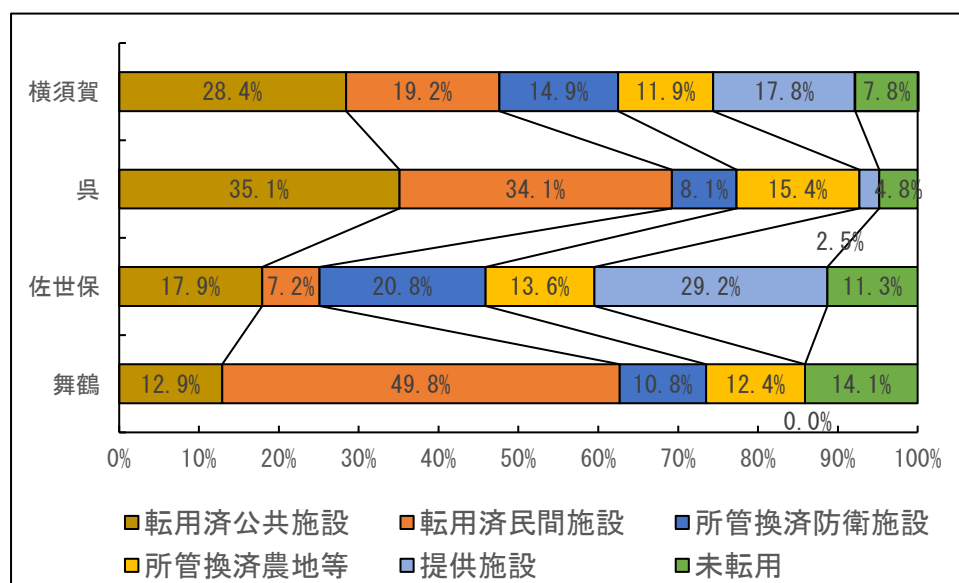


図6 各軍港都市における旧軍用地転用の状況

(出所) 表5と同じ。

軍港都市における旧軍用地転用の状況について表 5 から内容を見てみる。表 5 中、「転用済公共施設」は公園、学校用地などへの転用である。「転用済民間施設」は工業用地などとして民間に払い下げられた用地である。「所管換済防衛施設」は防衛省への所管換えであり、陸上自衛隊、海上自衛隊用地となっている土地である。「所管換済農地その他」は行政財産として農林省への転用である。「提供施設」は米軍への提供施設である。「未転用施設」は一時的に国有財産が使用されている土地あるいは転用が未決定の土地である。

横須賀では、公共施設への転用、民間施設への転用、農地その他の所管換えの合計割合が 59.5%であり、防衛施設、提供施設での合計割合が 32.7%である。このため、未転用施設の割合が少なく 7.8%である。

呉では旧軍用地の面積は軍港都市 4 市の中では一番少なく、転用が進んでいることがわかる。公共施設への転用、民間施設への転用、農地その他の所管換え合計が 84.6%であり、軍港都市 4 市の中でも最も割合が大きい。さらに未転用施設の割合が 4.8%と少なく、かなりの旧軍用地転用が進んでいることがわかる。

佐世保では公共施設への転用、民間施設への転用、農地その他の所管換えの合計割合が 8.7%であり、軍港都市の中で最も小さい。その一方、防衛施設への所管換え、提供施設は 50%を占めており、軍港都市の中で最も割合が大きい。

舞鶴では、転用数量が軍港都市の中で最も大きく、また提供施設用地が全くない。そのため公共施設への転用、民間施設への転用、農地その他の所管換えの合計割合が 75.1%であり、呉に次いでその割合が大きい。一方で、未転用施設の割合が 14.1%であり、軍港都市 4 市の中では最も大きい。

このように軍港都市でも旧軍用地の転用状況は異なることがわかる。この理由として、同じ軍港都市でも都市の立地状況、地域経済、地域情勢には相違があることが考えられる。

### 第 3 節 佐世保における旧軍用地転用による地域構造の変化

#### (1) 旧軍用地の分布

佐世保市内における旧軍用地の全体数量は、表 5 から 13,292 千㎡であることがわかるが、この数量は、1945(昭和 20)年当時の佐世保の市域面積 137.29 千㎡<sup>20)</sup>の 9.7%にあたる。

佐世保市内の主な旧軍用地の分布を示すと、次のようになる(図 7、図 8-A、図 8-B 参照)。

図 7 は、佐世保市内における旧軍用財産、その中でも旧軍用地の分布図である。この旧軍用財産位置図のピンク色に彩色された部分が旧軍用地にあたる。この図に佐世保鎮守府を中心とする

半径 1.5 km、4 km、8 kmの同心円を入れると、旧軍用財産の分布範囲が明確になってくる。さらに、この図に旧軍用地の名称を入れたものが、次の図 8-A および図 8-B である。

図 8-A および図 8-B から、旧軍用地の分布の特徴として、佐世保鎮守府から半径 1.5 km以内には、佐世保鎮守府、海軍工廠、佐世保海兵団、佐世保防備隊など海軍の中核施設が集積し、また、軍人宿舎では、高位の軍人等の宿舎がみられる。また、半径 4 km以内には軍人宿舎、工員宿舎が集積するとともに、航空隊、燃料置場、火薬庫などの危険物施設の立地をみる。さらに半径 8 km以内には、海軍施設が入っており、特徴的な立地施設としては、弾薬庫、水源池などの水道施設、射撃場、砲台、終戦直前に増設された海兵団などがみられる。

戦後の旧軍用地は口座単位<sup>21)</sup>で管理されている。佐世保鎮守府、佐世保海兵団など、施設名称が口座名として使用されている。口座は旧軍用地の管理上の扱いとされていたと考えられ、施設名称での旧軍用地所在確認は不明な点も多い。



図 7 佐世保における旧軍用財産位置図

(注) 図上の着色部分が旧軍用地の分布状況を示す。

(出所) 佐世保市企画調整部基地対策課編 2000、『旧軍港市転換法施行 50 周年記念誌』、佐世保市:附属地図をもとに著者加工。

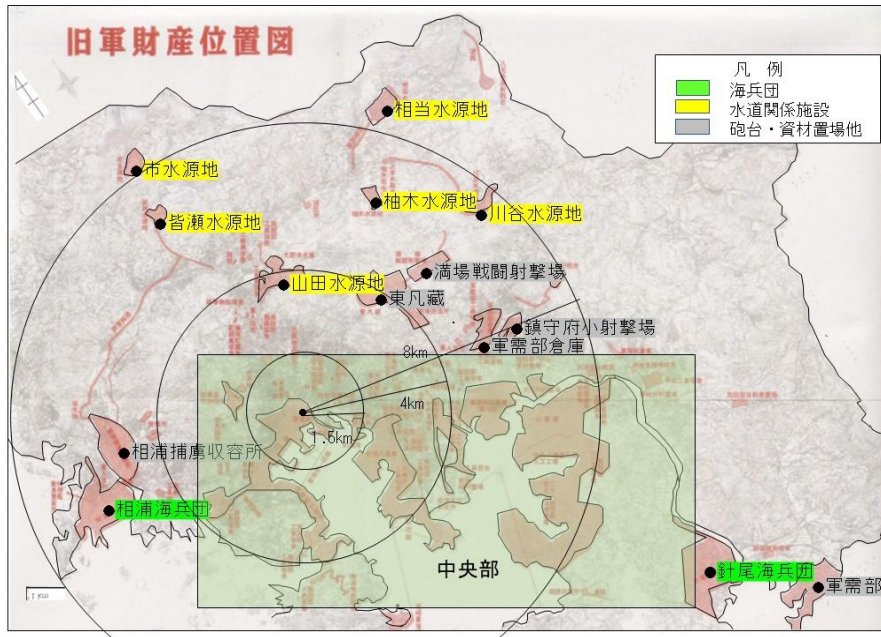


図 8-A 佐世保市内全域における主な旧軍用地の分布図

(出所) 佐世保市企画調整部基地対策課編 2000、『旧軍港市転換法施行 50 周年記念誌』、佐世保市:附属地図をもとに著者加工。

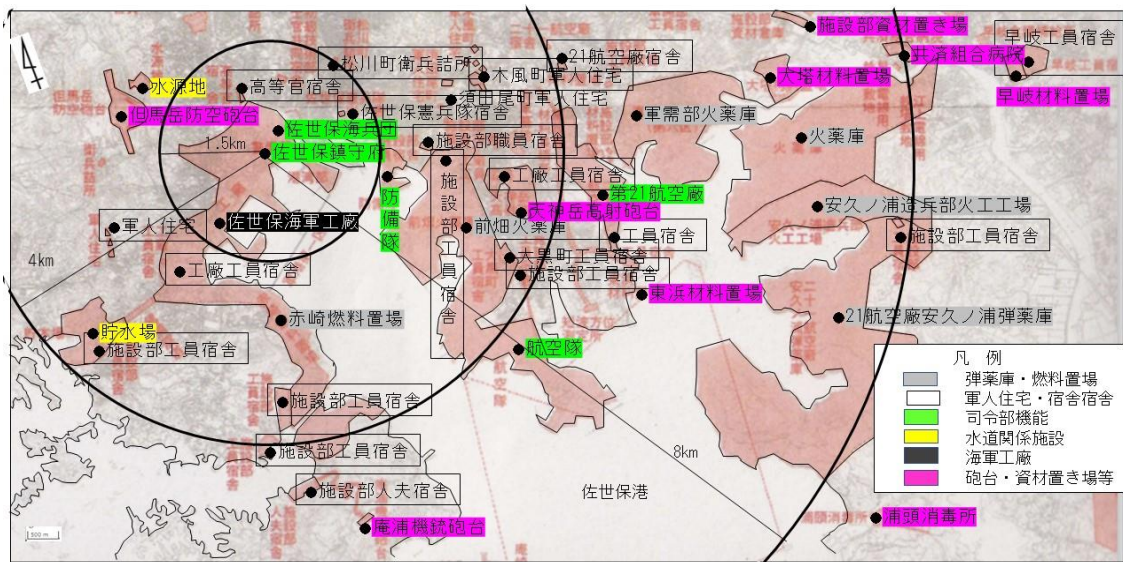


図 8-B 中央部における主な旧軍用地の分布図

(出所) 図 7-A と同じ。

鎮守府司令部、軍需関係、航空隊、軍人宿舎等の施設が立地する佐世保港臨海部では火薬庫が立地する。これらの施設は佐世保港の港湾機能からの配置であることが認められる。軍港都市の特徴として、軍港を中心として施設立地が見られ、これらの施設周囲に商業地域、住宅地域が形成されることがあげられる(第1章図3参照)。

図8-Aから、市内中央部以外にも佐世保第2海兵団(相浦海兵団)、佐世保第3海兵団(針尾海兵団)などの海軍教育施設、相浦捕虜収容所(北部地区)など一定の用地を必要とする施設立地が見られる。水道用地も海軍施設であり、佐世保市内全域において旧軍用地の分布が確認できる。これらの施設は中心地区に立地する必要性は低く、土地確保が容易な郊外での立地となったと考えられる。

さらに、佐世保では海軍施設だけでなく、陸軍重砲兵連隊、陸軍憲兵隊、陸軍砲台など海軍を守備する陸軍施設も立地し、これらの用地も旧軍用地として残されている。

## (2) 旧軍用地の転用状況

### 1) 旧軍用地の転用実績

佐世保での旧軍港市転換法による旧軍用地の転用状況は次のとおりである(表6、図9参照)。

表6から、佐世保では1950(昭和25)年成立の旧軍港市転換法により、翌1951年(昭和26)年から2019(令和元)年までの間に184件、3,303,502㎡の旧軍用地の転用が行われていることがわかる。

この他に一時使用の国有地が12件、6,954㎡あり、全体での旧軍用地転用は196件、3,310,456㎡である(後掲表7参照)。この一時使用の国有地は水道施設用地が該当する<sup>22)</sup>。

旧軍用地転用の年別推移では、旧軍港市転換法施行直後の1950(昭和25)年から1965(昭和40)年までの15年間に転用が進んでいることがわかる。この期間での旧軍用地転用は133件、2,582,725㎡であり、全体の件数では68%、転用面積では78%がこの期間に集中している。これは、戦後復興における社会基盤整備としてこの旧軍用地が必要とされたことが考えられる。

表 6 佐世保市における旧軍港市転換法による旧軍用地の転用状況

(単位: m<sup>2</sup>)

年次	転用件数	転用面積	年次	転用件数	転用面積	年次	転用件数	転用面積
1951(昭和26)	16	170,005.3	1966(昭和41)	1	21,702.9	1984(昭和59)	1	168.2
1952(昭和27)	16	80,419.8	1967(昭和42)	3	58,942.6	1985(昭和60)	2	125,379.7
1953(昭和28)	17	1,147,837.1	1968(昭和43)	1	32,819.3	1986(昭和61)	1	1,249.9
1954(昭和29)	6	273,821.1	1969(昭和44)	1	276.0	1987(昭和62)	2	27,786.2
1955(昭和30)	5	18,275.9	1970(昭和45)	3	2,812.3	1990(平成2)	1	6,155.5
1956(昭和31)	5	27,699.5	1971(昭和46)	1	3,084.2	1997(平成9)	2	994.6
1957(昭和32)	4	88,931.8	1972(昭和47)	1	6,301.3	1998(平成10)	1	124.6
1958(昭和33)	2	3,642.8	1974(昭和49)	1	1,051.0	1999(平成11)	1	134,036.6
1959(昭和34)	5	31,285.6	1975(昭和50)	3	4,518.9	2003(平成15)	1	3,185.3
1960(昭和35)	8	37,731.2	1976(昭和51)	1	2,720.9	2009(平成21)	1	31,727.5
1961(昭和36)	13	408,772.1	1977(昭和52)	2	29,815.2	2010(平成22)	4	133,007.1
1962(昭和37)	4	186,787.3	1979(昭和54)	1	58,289.9	2011(平成23)	2	3,813.6
1963(昭和38)	14	73,745.5	1981(昭和56)	2	467.4	2014(平成26)	2	9,347.9
1964(昭和39)	8	10,533.9	1982(昭和57)	4	7,567.6	2015(平成27)	1	1,613.7
1965(昭和40)	10	23,237.1	1983(昭和58)	2	9,941.8	2016(平成28)	1	289.0
小計	133	2,582,725.8	小計	27	240,311.3	2019(令和元)	1	1,585.8
合計						小計	24	480,465.2
						合計	184	3,303,502.2

(注) 本表には一時使用の国有地 12 件、6,954 m<sup>2</sup>は含まれていない。

(出所) 佐世保市編 2019、『令和元年度版読本』、佐世保市:137-147 をもとに著者まとめ。

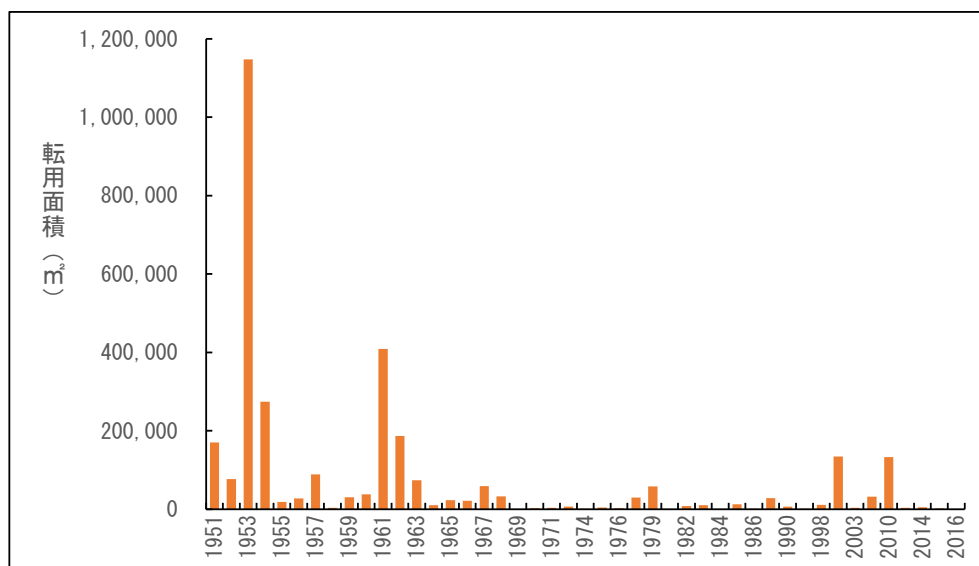


図 9 佐世保市における旧軍港市転換法による旧軍用地の転用面積年別推移

(出所) 表 6 と同じ。

## 2) 旧軍用地の転用用途

旧軍用地の転用用途は、その目的に応じて産業基盤施設用地、教育文化施設用地、生活環境施設用地、長崎県取得用地、無償貸付用地、民間会社への払下げに区分できる(表 7、図 10 参照)。表 7 は、旧軍用地を転用用途別に分類したものであり、この中で転用数量が最も大きいのが生活環境施設用地である。また、図 10 から、生活環境施設用地としての転用数量が大きいことがわかる。

産業基盤整備として、中央卸売市場や水産倉庫、港湾における荷揚場などへの転用があげられるが、特殊なものとして競輪場への転用もこの中に含まれる。佐世保における戦後復興の産業基盤として旧軍用地転用であることがわかる。

教育文化施設では、中学校、市立高等学校、市立図書館、青少年教育センター用地などへの転用が見られる。学校用地としての転用は、戦後の学制改革による中学校の義務教育化に伴い、中学校用地整備として転用されたものが多いのが特徴である(後掲表 14、図 18 参照)。

学校用地への旧軍用地転用は 1951(昭和 26)年から始まり、中学校 8 校を含む 23 件、209,814 m<sup>2</sup>が行われている。学校用地の分布図から、旧軍用地の学校用地への転用は佐世保市全域において行われていたことが示される。

生活環境施設は、都市公園、児童公園のほか、水道用地、水源地、上水道施設などであり、市民生活に不可欠な施設整備として転用が行われている。特に水道関係では、佐世保市の上水道が海軍に頼っていたことを如実に示すものである。

長崎県取得用地では、主に公営住宅敷地、高等学校敷地として転用されているが、特徴的な土地利用形態として工業団地への転用が見られる。

一時使用の国有地はすべて水道施設用地である。旧海軍時代からの水道施設の転用と共に戦後新たに作られた水道施設をも含む。

民間会社への払下げは 1952(昭和 27)年から順次行われている。全体の払下げ 55 件中、1960(昭和 35)年から 1965(昭和 40)年までの 6 年間で 32 件、転用面積で 659,897 m<sup>2</sup>の払下げが行われており、その割合も件数で 58%、転用面積で 70%を占めている。

民間会社への払下げでは、その多くは海軍工廠や軍需施設跡地などであり、土地利用形態を変更することなく、旧海軍当時の業務形態をそのまま引継ぐ形であることが特徴である。造船所、鉄工所、港湾関係倉庫、関連する施設への転用が認められ、佐世保における戦後復興の基盤となる造船業関連が主を占めている。



民間会社への払下げは工業用地としての払下げであり、戦前からの工業地区での払下げであることがあげられる。主な地区としては、佐世保港臨海部の干尽・前畑地区があげられるが、特に佐世保港臨海部周辺に集積する旧軍用地の払下げであることがわかる(後掲図 12 参照)。この民間会社への旧軍用地払下げは、佐世保における戦後復興の都市基盤整備としての要素である。

また、平成期においても旧軍用地転用が見られるが、これは米海軍への提供地が日本側へ返還され、転用が実現したことによる。そのほとんどが佐世保重工業株式会社への造船所用地としての払下げである。造船用地としての転用は旧海軍の施設設備をそのまま活用できる利点があり、この転用が戦後佐世保における産業基盤を構築するものとなる。

表 7 旧軍用地の転用用途

(単位: m<sup>2</sup>)

転用施設種別	転用用途	件数	面積
産業基盤施設	公共施設	16	70,701.5
教育文化施設	学校用地	29	237,384.3
生活環境施設	公園・水道	72	1,935,985.2
長崎県取得用地	学校・住宅	12	112,934.0
一時使用の国有地	水道施設	12	6,954.7
民間会社施設(払下)	工場・事務所	55	946,497.2
計		196	3,310,456.9

(出所) 佐世保市編 2019、『令和元年度版基地読本』、佐世保市:137-147 をもとに著者まとめ。

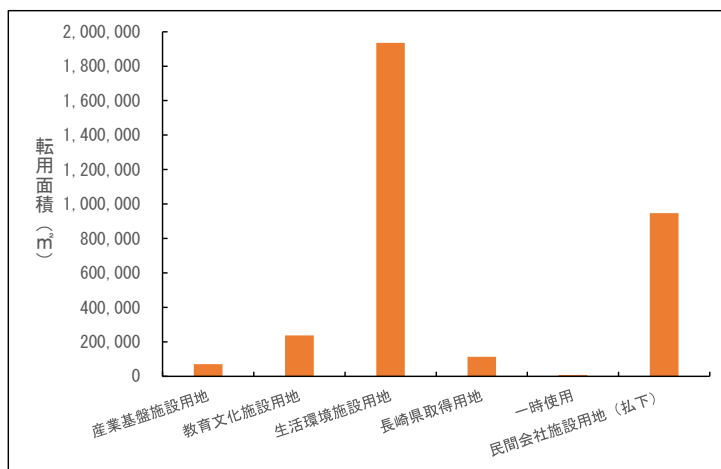


図 10 旧軍用地の転用用途

(出所) 表 7 と同じ。

### (3) 中央部地区における転用状況

佐世保の中央部での旧軍用地別転用では、佐世保海軍工廠、佐世保鎮守府、佐世保海兵団、旧名切谷住宅地区用地、干尽燃料置場などの旧軍用地が大きな転用面積を占めている(表 8、図 11 参照)。

旧軍用地の中で、転用件数、転用数量が最も大きいのが海軍工廠用地である。海軍工廠は造船工場という特殊性から、その転用では造船業としての民間企業への払下げが大半を占める<sup>23)</sup>。この海軍工廠用地では、佐世保重工業への払下げ以外にも、公共施設として中学校 8 校、小学校 8 校用地、都市公園 16 箇所、児童公園 8 箇所など多目的用途としての転用がある。

佐世保鎮守府用地、佐世保海兵団用地においても様々な転用が行われている。佐世保鎮守府用地は米軍施設として提供され、現在では海上自衛隊総監部用地としても共用されている(図 12 参照)。

佐世保海兵団用地は米軍提供地として多目的公園、海上自衛隊業務隊用地、自衛隊病院、都市公園としての佐世保公園、佐世保市立総合病院(現佐世保市医療センター)、佐世保市消防本部用地として幅広い用途への転用がある。

干尽燃料置場は旧軍用地の用途が艦船、航空機の燃料、施設の燃料置場であったことから、転用用途は限られてくる。そのため、戦後においては米海軍、海上自衛隊の弾薬、燃料置場として使用されている。

旧名切谷住宅地区は戦後、佐世保に駐留する米軍の家族住宅として使用され、日本側に返還後は、市立図書館、青少年教育センターなどの教育施設、中学校用地として転用されている。

佐世保市内にある各水源地は菰田貯水池を除いて海軍整備による水源地であり、水道施設のほとんども海軍整備によるものである。そのため、旧軍用地としての転用では水道施設がそのまま転用されることになる。

表 8 佐世保中央地区における旧軍用地の転用箇所

(単位: m<sup>2</sup>)

旧軍用地名	転用用途先	転用面積	転用種別	転用時期	旧軍用地名	転用用途先	転用面積	転用種別	転用時期
佐世保海軍工廠	御船町児童公園	1,188	譲与	S26.10.31	万津町施設予定地	島地公園	2,002	譲与	S26.10.31
	小島公園(神島児童公園)	2,712	譲与	S26.10.31		中央卸売市場魚類及び水産倉庫	4,491	譲与	S27.4.30
	愛宕中学校	24,487	譲与	S26.10.31		中央卸売市場旧青果部	3,601	譲与	S27.7.31
	赤崎町児童公園	1,656	譲与	S27.3.31		市営屠場敷地	7,505	譲与	S27.11.15
	神島町児童公園	2,448	譲与	S27.11.15		市交通局自動車修理工場	10,316	譲与	S30.10.31
	神島町児童遊園地	369	譲与	S27.11.15		建設部干尽作業場	10,189	譲与	S31.8.16
	光海中学校	19,490	譲与	S28.3.10		大阪鋼管	8,197	払下げ	S35.4.13
	御船小学校	15,287	譲与	S29.7.6		(株) 県北衛生社	6,301	払下げ	S47.12.13
	保育園敷地	1,605	譲与	S31.8.16		干尽公園	125,019	譲与	S60.7.15
	佐世保重工業	281,295	払下げ	S36.10.18		佐世保施設部干尽燃料置場	西日本製水(株)	5,788	払下げ
	佐世保重工業	154,478	払下げ	S37.5.28	佐世保軍需部尼瀧火薬庫	(株) 富高鉄工所	10,265	払下げ	S38.6.20
	佐世保重工業	32,819	払下げ	S43.2.23	潜水艦基地	(株) 金納組	10,191	払下げ	S38.6.24
	佐世保重工業	15,038	払下げ	S52.3.22		福石中学校	18,918	譲与	S26.3.31
	佐世保重工業	5,213	払下げ	S57.12.1		競輪場	30,809	売払い	S27.7.15
	佐世保立神工業協同組合	7,259	払下げ	S58.5.31		福石小学校	1,520	譲与	S30.7.30
	泉水田公園	2,269	譲与	H23.3.31		污水处理場敷地	12,458	譲与	S32.6.1
	立神岸壁(3号の一部、4号、5号の一部)	4,674	売払い	H26.7.11	但馬岳演習砲台	弓張公園	55,478	譲与	S42.9.30
警備部(鎮守府・佐世保海兵団)	市民文化ホール	2,107	譲与	S57.1.28	但馬岳公園	14,777	譲与	S52.2.19	
	消防庁舎建設用地	4,892	譲与及び売払い	S62.3.31	佐世保海軍工廠赤崎燃料置場	臨港施設公共野積場赤崎貯炭場	1,869	譲与	S30.7.30
	総合病院建設用地	22,894	売払い	S62.3.31	佐世保重工業(株)	31,728	払下げ	H21.11.30	
	佐世保公園	42,546	譲与	H22.3.31	佐世保海軍工廠女子工具宿舎	大黒公園	1,544	譲与	H23.3.31
	佐世保公園(平瀬緑地部分)	1,586	譲与	R1.8.20	児童保育所施設	1,185	譲与	S32.3.20	
佐世保海軍病院第2区	島地公園	2,884	譲与	S26.10.31	旧海軍墓地予定地	松山公園	2,729	譲与	H15.12.17
	市民病院(本院)	7,967	売払い	S27.11.15	前畑工具宿舎	天神西公園	374	譲与	S56.6.30
佐世保防備隊	中央卸売市場青果部敷地	4,054	売払い	S39.3.31	第21海軍航空廠日字分工場	伊藤鉄工造船(株)」	31,030	払下げ	S37.8.24
旧名切谷地区家族住宅	市立図書館	1,394	譲与	S35.1.20	(有) 鈴木材木店	大盛産業(株)	6,424	払下げ	S38.3.15
	市民会館	6,664	譲与	S36.9.25		港小学校	1,051	譲与	S49.8.27
	花園中学校(プール用地)	387	譲与	S38.11.1	第21海軍航空廠崎辺地区	佐世保重工業(株)	134,037	払下げ	H11.3.29
	青少年教育センター	1,296	譲与	S42.1.18	佐世保重砲兵連隊	清水中学校	29,395	譲与	S26.8.31
	花園中学校(プール用地)	276	譲与	S44.7.26		市立高校(夜間)	6,979	譲与	S34.12.24
	中央公園	89,218	譲与	H22.3.31					

(注) 本表中、旧軍用地は佐世保中心市街地を対象とした。

(注) 本表中、民間への払下げ面積は 5,000 m<sup>2</sup>以上を対象とした。

(出所) 佐世保市編 2019、『令和元年度版基地読本』、佐世保市:137-147 をもとに著者まとめ。

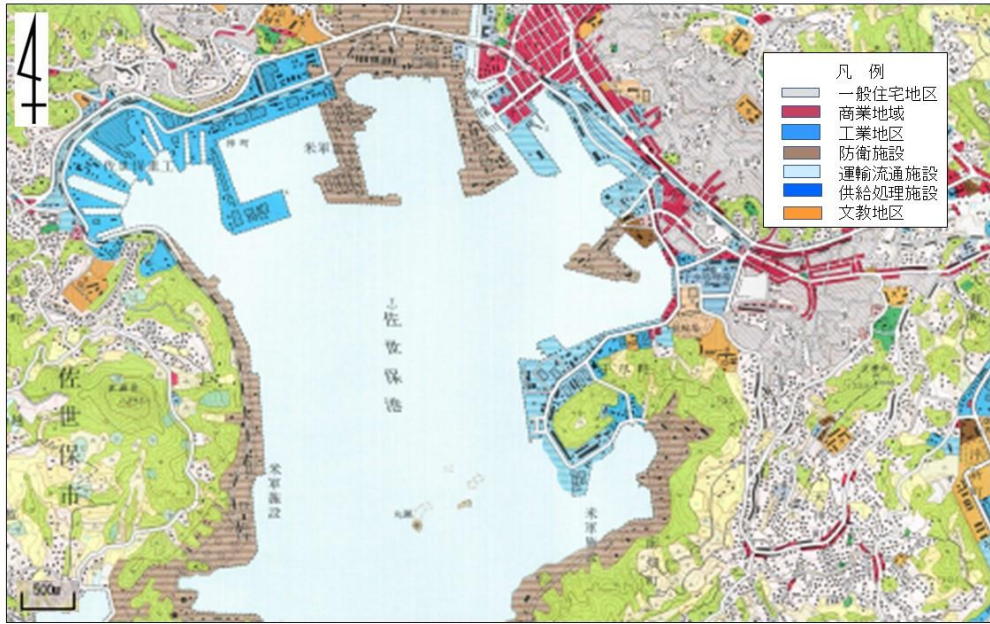


図 11 佐世保港周囲の土地利用図

(出所) 国土地理院土地利用図(昭和 46 年改測測量、昭和 54 年 10 月土地利用調査)。

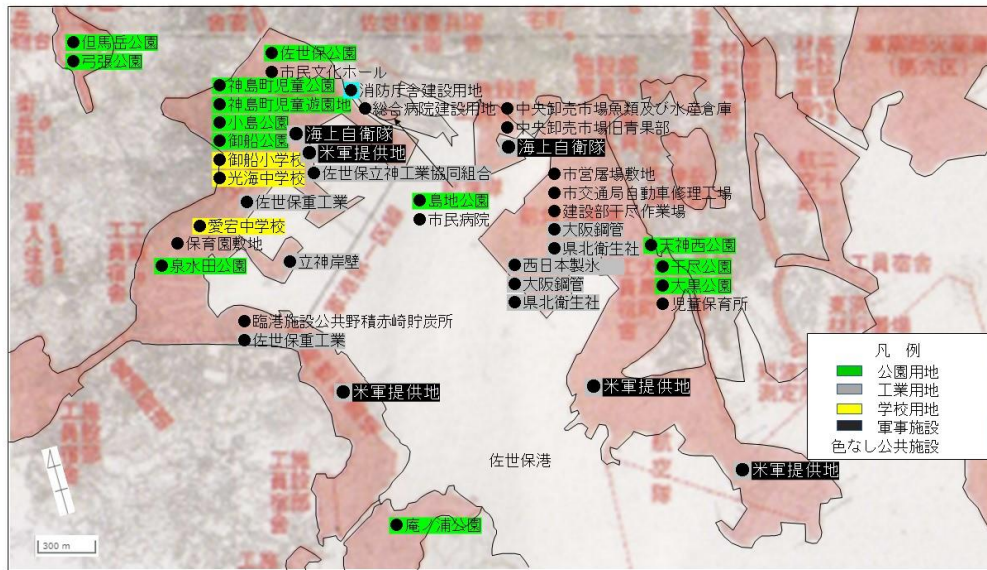


図 12 佐世保市中心地区における旧軍用地の転用箇所

(出所) 佐世保市企画調整部基地対策課編 2000、『旧軍港市転換法施行 50 周年記念誌』、佐世保市:附属地図をもとに著者加工。

## 第4節 旧軍用地の用途別転用

### (1) 軍事施設用地としての転用

#### 1) 佐世保港と旧軍用地

戦前の佐世保港臨海部では、旧海軍の中核施設が集積する。その施設は佐世保鎮守府、佐世保海兵団、佐世保海軍工廠などであり、軍港とは不可欠な関係にある施設である。これらの旧軍用地は戦後、同じ軍事施設として転用される。佐世保鎮守府跡地には米海軍(国連軍)司令部が設置されている。同じ跡地には海上自衛隊佐世保地方総監部も置かれており、旧軍用地としての土地利用については変化がないことがわかる(表9、図13、図14参照)。

佐世保海兵団用地は佐世保鎮守府用地に隣接するが、戦後は米海軍へ提供されるとともに、海上自衛隊業務隊、自衛隊病院などとしても使用されている。佐世保海兵団跡地は多くの用途への転用をみるが、その理由として中心地区の中でも、平坦な土地形状であることがあげられる。

表9 主な旧軍用地の米軍への提供、陸上自衛隊、海上自衛隊の転用

(単位:㎡)

旧口座名	現提供施設	部隊種別	数量	旧口座名	現提供施設	部隊種別	数量
警備部(鎮守府・佐世保海兵団)	佐世保海軍施設	米軍	496,150	防備隊	佐世保基地業務隊	海上自衛隊	53,612
	佐世保地方総監部	海上自衛隊	38,565		佐世保教育隊	海上自衛隊	196,355
	平瀬庁舎	海上自衛隊	8,121		崎辺分屯地	陸上自衛隊	134,040
	自衛隊佐世保病院	海上自衛隊	6,900	赤崎燃料置場	赤崎貯油所	米軍	753,641
	平瀬隊舎	海上自衛隊	14,799		庵浦貯油所	米軍	227,422
	佐世保資料館	海上自衛隊	3,620		第21航空廠	崎辺海軍補助施設	米軍
佐世保海軍工廠	佐世保地区ドライドック	米軍	82,732	第21航空廠安久ノ浦弾薬庫	針尾弾薬庫	米軍	1,297,173
	立神港区	米軍	134,864		針尾住宅	米軍	354,077
	佐世保造修補給所(西倉庫)	海上自衛隊	30,053		針尾弾薬庫	海上自衛隊	214,646
前畑弾薬庫	佐世保弾薬補給所	米軍	582,098	相浦海兵団	陸上自衛隊相浦駐屯地	陸上自衛隊	927,161

(出所) 佐世保市編 2019、『令和元年度基地読本』、佐世保市:59-99をもとに著者まとめ。



図 13 佐世保鎮守府、佐世保海兵団、佐世保海軍工廠用地の転用位置図

(注) 本図は旧軍用位置図(佐世保市発行)による佐世保海軍工廠、警備部(鎮守府用地)の範囲を地理院地図に重ねたものである。旧海軍工廠と旧佐世保鎮守府用地の境目は明確ではないが、現在の米軍、海上自衛隊、佐世保重工業株式会社の使用状況をもとに範囲を示している。

(出所) 地理院地図をもとに著者加工。

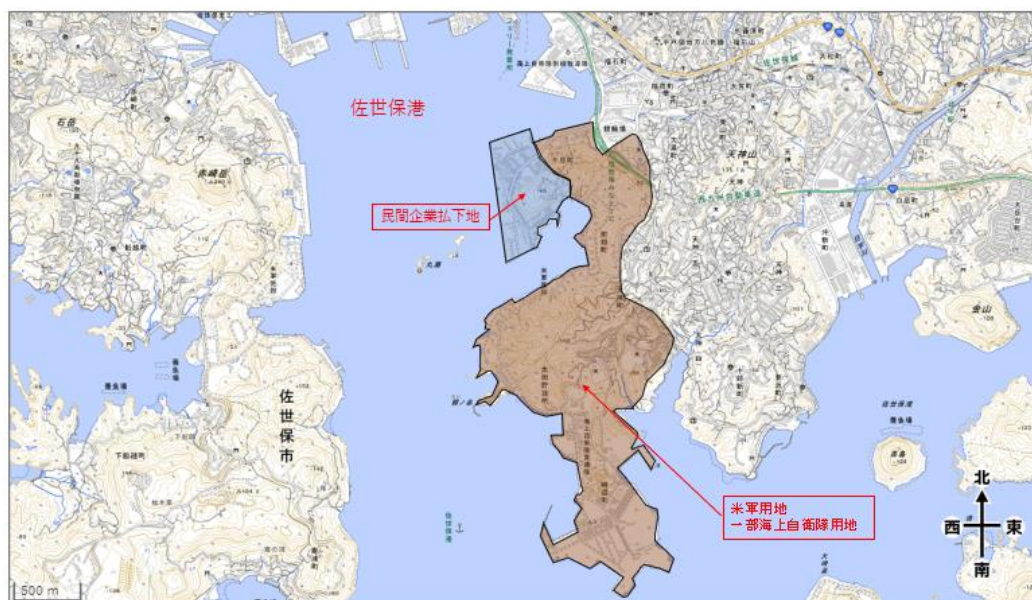


図 14 施設部干尽燃料置場、第 21 航空廠跡地利用位置図

(出所) 地理院地図をもとに著者加工。

佐世保市内の中心地区における土地利用形態は、戦前は旧陸海軍、戦後は米軍、自衛隊と、軍事機能という面において戦前戦後では変化が見られない。市内中心部の旧軍用地転用では、土地利用形態の変化は利用する主体の変化だけである。

戦後の一時期、佐世保市は佐世保港の商港化を模索し、佐世保港の軍港からの転換を試みる。1948(昭和23)年、佐世保港は貿易港、貯油港に指定され、1950(昭和25)年には食糧輸入港に指定される。佐世保港の商港化への動きに合わせて、佐世保市は1950年に「平和宣言」を発し、平和産業港湾都市への建設が進められる<sup>24)</sup>。

しかし、朝鮮戦争勃発を契機として、佐世保港は再度軍港としての拠点となる。日本における他の港湾よりも、佐世保港は軍事的に優れた適格性を有しているが、これは佐世保港の港湾地形にあるものと考えられる。地形的要因のほかにも日本の中央部から離れている地理的要因が加わっていることが、佐世保港の軍港化を現実化する大きな要因となっている。

旧海軍設置以来、佐世保市街地は軍港機能に適するように形成される。佐世保が日本最西端にある都市でありながら拠点都市として存在する理由は、市街地と軍港とが相互に機能していることにある。軍港都市4市に共通することであるが、この中で戦後1市たりとも軍港機能が消滅した都市はない。

## 2) 米海軍提供地としての転用

戦後における旧海軍解体により、佐世保市街地は大きな影響を受ける。都市全体が旧海軍への依存である佐世保では、数多い遊休地としての旧軍用地を抱えることになる。主な分布として、佐世保港中央臨海部に位置する佐世保鎮守府、佐世保海兵団、佐世保海軍工廠、第21航空廠用地などがあげられる。この多くの旧軍用地は米海軍に提供される(表10, 図15参照)。図15では、黄色で彩色した部分が米海軍提供地である。

佐世保鎮守府、佐世保海兵団、佐世保海軍工廠、第21航空廠用地は旧軍用地の中でも中心地区に立地し、佐世保鎮守府跡地は米海軍司令部用地として提供される。佐世保海兵団跡地は米海軍への提供地となるが、この提供地は市中心部における最大の平坦地であり、野球場、フットボール場など多目的運動広場として使用されている。

そのほかに佐世保港臨海部東側に干尽燃料置場、第21航空廠の旧軍用地が分布するが、戦前の用途が燃料、弾薬庫の保管場所であったことから、戦後は同じ弾薬庫として提供されている。

米軍への提供地は佐世保港臨港地区の中心的な位置を占めている。この旧軍用地跡地は、旧海軍から米海軍、海上自衛隊へと利用主体の変化であり、土地利用形態では変化が見られない。

表 10 佐世保港周辺の米海軍への提供用地

(単位: m<sup>2</sup>)

施設名	所在地	数量	施設名	所在地	数量
佐世保海軍施設(司令部)	平瀬町・立神町	496,150	立神港区	立神町	134,864
佐世保ドライドック地区	立神町	82,732	崎辺海軍補助施設	崎辺町	129,397
赤崎貯油所	赤崎町ほか	753,641	針尾島弾薬集積所	崎辺町	1,297,173
佐世保弾薬補給所	前畑町	582,098	針尾住宅地区	江上町・指方町	354,077
庵崎貯油所	庵浦町	227,422	合計		2,142,043

(出所) 佐世保市編 2019、『令和元年度版基地読本』、佐世保市:59 をもとに著者まとめ。

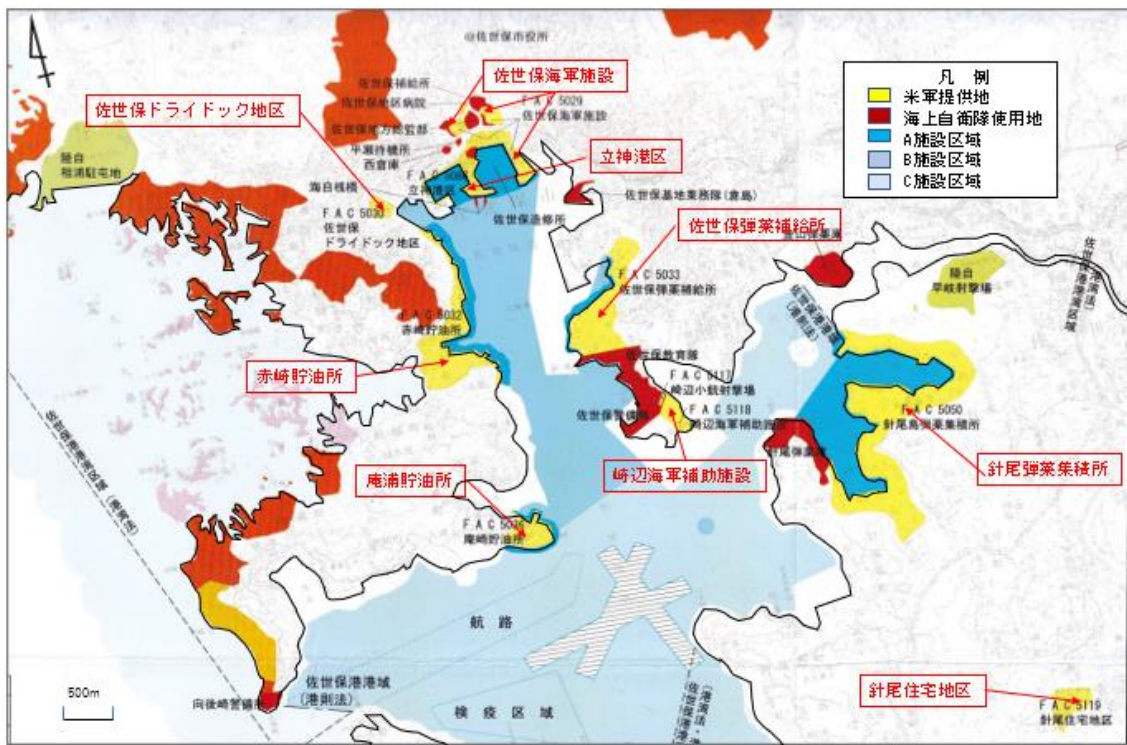


図 15 佐世保港周辺における米海軍への提供地位置図

(注) A 施設水域はすべての立入り制限区域、B 施設区域は漁労、潜水、サルベージ、停留、合衆国管理船舶及び水上機から 100m 以内の立入り制限区域、C 施設水域は潜水、サルベージ、合衆国管理船舶及び水上機から 100m 以内の立入り制限区域である。

(出所) 佐世保市港湾部編 2009、『佐世保港要覧(一覧図)』、佐世保市。



### 3) 海上自衛隊用地としての転用

海上自衛隊総監部は佐世保鎮守府跡に立地するが、海上自衛隊のほとんどの施設は佐世保鎮守府跡地から離れた場所に立地する(表 11、図 16 参照)。表 11 および図 16 から、海上自衛隊の利用区域は市内全域に渡っており、数量が大きいことがわかる。

戦後、米海軍と海上自衛隊が同じ港を拠点にして活動しているのは横須賀と佐世保だけであり、米海軍と海上自衛隊の運用が可能である背景として、軍事機能、商港機能を有する佐世保港の多機能性にある。

海上自衛隊創設は 1954(昭和 29)年である。1953(昭和 28)年、海上自衛隊の前身である警備隊佐世保地方隊が置かれる。海上自衛隊発足当初の司令部は干尽町、基地業務隊にあり、現在の佐世保地方総監部に新築移転したのが 1968(昭和 43)年である。

海上自衛隊の立地状況の特徴として、周辺部の旧軍用地に幅広く点在することがあげられる。佐世保港の主要区域は米軍使用地であり、その周囲に海上自衛隊が立地する独特の構造を示している。図 16 からも見られるように、旧海軍当時の施設立地状況がそのまま継続されていることがみとめられる。

表 11 佐世保市内における主な海上自衛隊施設

施設名	所在地	数量(m <sup>2</sup> )	施設名	所在地	数量(m <sup>2</sup> )
佐世保地方総監部	平瀬町	38,565	平瀬待機所	立神町	2,783
平瀬庁舎	平瀬町	8,121	佐世保基地業務隊	干尽町	53,612
自衛隊佐世保病院	平瀬町	6,900	佐世保教育隊	崎辺町	196,355
平瀬隊舎	平瀬町	14,799	佐世保警備隊港湾施設	崎辺町	91,415
佐世保資料館	上町	3,620	金山弾薬庫	大塔町	178,798
佐世保造修補給所(西倉庫)	立神町	30,053	針尾弾薬庫	針尾北町	214,646

(出所) 佐世保市編 2019、『令和元年度版基地読本』、佐世保市:99 をもとに著者まとめ。

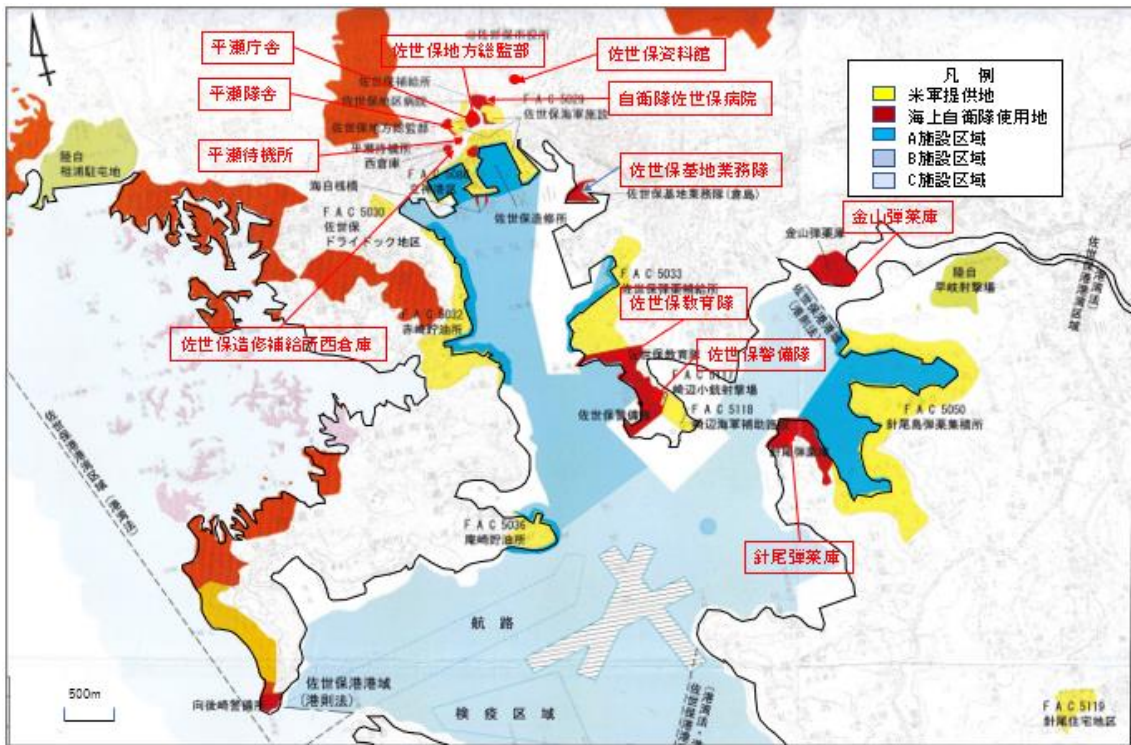


図 16 佐世保港周辺における主な海上自衛隊施設位置図

(注) A 施設水域はすべての立入り制限区域、B 施設区域は漁労、潜水、サルベージ、停留、合衆国管理船舶及び水上機から 100m 以内の立入り制限区域、C 施設水域は潜水、サルベージ、合衆国管理船舶及び水上機から 100m 以内の立入り制限区域である。

(出所) 佐世保市港湾部編 2009、『佐世保港要覧(一覧図)』、佐世保市をもとに著者加工。

#### 4) 陸上自衛隊用地としての相浦海兵団の転用

相浦海兵団は 1940(昭和 15)年、佐世保第 2 海兵団として兵員養成所の機関として開設をみる。相浦海兵団の佐世保郊外での立地は針尾海兵団と同様であり、海軍警備隊を併設し終戦まで使用される(前掲図 13、図 15 参照)。

戦後直後は米軍の駐留施設となる。朝鮮戦争勃発後は、米軍機能が平瀬町の司令部に集約される。そのため相浦海兵団跡地の使用頻度が減少するが、1955(昭和 30)年には陸上自衛隊の駐屯地業務隊の入居により陸上自衛隊の使用地となる。

佐世保鎮守府、佐世保海兵団、相浦海兵団用地は広大で平坦な敷地を有することから、多くの施設への転用が可能である。しかし、転用の状況を見ると、利用主体の変化であり、転用用途での変化はみとめられない。

## (2) 公共施設用地としての転用

戦後、佐世保市内において旧軍用地の転用により整備された公共施設は 21 件、142,433 ㎡である<sup>25)</sup>。主な旧軍用地は万津町施設予定地、潜水艦基地、佐世保海兵団、干尽燃料置場などである(表 12 参照)。表 12 から、数多い施設用地としての転用が行われているが、これらの旧軍用地は戦後復興への社会基盤としての転用であることがわかる。

例えば、万津町施設予定地は中央卸売市場魚類及び水産倉庫、中央卸売市場青果部が転用を受けており、潜水艦基地跡地には競輪場、汚水処理場敷地が転用を受けて立地する。

干尽燃料置場跡地には市営屠場、市交通局自動車修理工場、建設部干尽作業所が転用を受け、立地する。

旧名切谷家族住宅跡地は戦後、米海軍軍人住宅として提供される。この跡地は日本側への返還が実現したものであり、その跡地には中央公園、市立図書館、青少年教育センターなどが転用を受け、立地する。

近年では、佐世保海兵団跡地が市民文化ホール、佐世保市立総合病院(現佐世保総合医療センター)、消防本部庁舎として転用されているが、これは、米海軍提供地の日本側への返還を受け、転用が実現しているものである。

表 12 旧軍用地の公共施設用地としての転用一覧

(単位: ㎡)

施設名	旧口座名	転用面積	転用形態	契約年月日	施設名	旧口座名	転用面積	転用形態	契約年月日
中央卸売市場魚類及び水産倉庫	万津町施設予定地	4,490.9	譲与	S27.4.30	汚水処理場敷地	潜水艦基地	12,458.0	譲与	S32.6.1
競輪場	潜水艦基地	30,809.4	売払い	S27.7.15	市立図書館	名切谷地区家族住宅	1,394.0	譲与	S35.1.20
中央卸売市場旧青果部	万津町施設予定地	3,601.0	譲与	S27.7.31	市民会館	名切谷地区家族住宅	6,664.0	譲与	S36.9.25
市民病院(本院)	佐世保海軍病院第2区	7967.47	売払い	S27.11.15	中央卸売市場青果部敷地	佐世保防備隊	4,054.2	売払い	S39.3.31
市営屠場敷地	佐世保軍需部干尽燃料置場	7,505.2	譲与	S27.11.15	青少年教育センター	名切谷地区家族住宅	1,295.8	譲与	S42.1.18
早岐保育所	佐世保軍需部早岐倉庫	1,278.6	譲与	S29.3.4	労働福祉センター	矢岳練兵場	1,184.4	譲与	S50.1.13
臨港施設公共野積場赤崎貯炭場	佐世保海軍赤崎燃料置場	1,868.7	譲与	S30.7.30	市民文化ホール	佐世保海兵団	2,107.3	譲与	S57.1.28
市交通局自動車修理工場	佐世保軍需部干尽燃料置場	10,315.6	譲与	S30.10.31	総合病院建設用地	佐世保海兵団	22,894.4	売払い	S62.3.31
保育園敷地	佐世保海軍工廠疎開地	1,604.8	譲与	S31.8.16	消防庁舎建設用地	佐世保海兵団	4,891.8	譲与及び売払い	S62.3.31
建設部干尽作業場	佐世保軍需部干尽燃料置場	10,188.7	譲与	S31.8.16	立神岸壁(3号の一部、4号、5号の一部)	佐世保海軍工廠	4,673.9	売払い	H26.7.11
児童保育所施設	佐世保海軍工廠女子工具宿舎	1,185.4	譲与	S32.3.20	計21件		142,433.4		

(出所) 佐世保市編 2019、『令和元年度版基地読本』、佐世保市:137-147 をもとに著者まとめ。

### (3) 工業用地としての転用

工業用地としての転用は、主に佐世保海軍工廠跡地、干尽燃料置場跡地、第 21 航空廠日宇分工場跡地、針尾海兵団跡地に見られる。1952(昭和 27)年に西日本鋼業株式会社が干尽燃料置場跡地の払下げを受けてから、2014(平成 26)年までの間に、55 件、転用面積で 946,497 m<sup>2</sup>の転用が行われている(表 13、図 17 参照)。

転用での特徴は 1961(昭和 36)年から 5 年間に払下げが集中していることである。この理由として、経営悪化で苦境に陥っていた佐世保重工業の救済策として、造船関連会社の新たな基盤整備であるとされている。

しかし、この頃は佐世保市内各所で工業団地の造成がすすめられている。旧軍用地に関係する沖新・白岳工業団地は 1962(昭和 37)年に造成が開始される。この沖新・白岳地区には第 21 航空廠の工場が立地していたこともあり、用地も広大である。そのため、佐世保市としては一企業の救済というよりも市内全体の工業育成が主眼であり、旧軍用地活用での工業団地形成を図っていたと考えるのが妥当であろう。

工業用地としての転用は、佐世保市の社会基盤形成に大きな変化を及ぼすものである。そこで、次は旧軍用地単位でその転用状況を見てみる。

#### ① 旧海軍工廠の旧軍用地転用

佐世保海軍工廠の施設内容が造船業であったことから、その転用用途は限られてくる。海軍工廠の大部分は佐世保重工株式会社への払下げであり、その範囲も船渠、組立工場用地など臨海部にある平坦な旧軍用地である(前掲図 11、図 17 参照)。

佐世保重工業株式会社は 1946(昭和 21)年に設立された造船業を営む会社で、1945(昭和 20)年 11 月 30 日海軍省解体に伴う佐世保海軍工廠の跡地、設備の借受けにより操業の開始を行う。操業開始当時の主な業務は米軍指揮下での船舶修繕、旧軍艦解体、炭鉱機械の製造である<sup>26)</sup>。

その後、海軍工廠施設については国有財産処分に対する政府の基本方針により、「旧軍工廠のうち、火薬庫、造船所のような特殊施設で将来の自衛力の培養と絡んで原形保存を必要とする施設は、条件つき払い下げ又は民間による委託経営方式を採用し、増強への活用の道を開く」<sup>27)</sup>とする方針下で旧軍用地の転用方針が示される。終戦から 8 年後の 1953(昭和 28)年には、会社創立以来、初めての新造船建造を行う仮契約を船主と交わす。

表 13 佐世保中心部における工業用地としての旧軍用地転用

(単位: m<sup>2</sup>)

地区	所在地	払下げ企業	払下げ面積	払下時期	地区	所在地	払下げ企業	払下げ面積	払下時期
立神地区	立神町	佐世保重工業(株)	281,295.4	S36.10.18	白岳・ 日宇地区	白岳町	スタンドパキューム石油(株)	11,919.3	S36.2.27
		佐世保重工業(株)	154,478.1	S37.5.28			深川製磁(株)	59,082.4	S36.2.27
		佐世保重工業(株)	32,819.3	S43.2.23			大盛産業(株)	10,358.2	S36.3.13
		佐世保重工業(株)	15,037.7	S52.3.22			伊藤鉄工造船(株)	31,029.9	S37.8.24
		佐世保重工業(株)	5,213.2	S57.12.1			大盛産業(株)	6,424.9	S38.3.15
		佐世保立神工業協同組合	7,259.1	S58.5.31			(株)富高鉄工所	10,266.0	S38.6.20
		佐世保重工業(株)	505.0	H9.3.19			日宇造船鉄工所(株)	3,740.6	S38.6.21
干尺地区	干尺町	佐世保重工業(株)	4,673.9	H26.7.11		(株)金納組	10,191.0	S38.6.24	
		西日本鋼業(株)	3,254.9	S27.11.12		(有)鈴木木材店	18,815.3	S38.9.20	
		佐世保食糧(株)	3,315.4	S28.3.3		(株)西日本外材	2,682.8	S58.3.30	
		西九州倉庫(株)	4,950.1	S32.5.20		(有)海星工業	623.9	S38.3.16	
		大阪鋼管(株)	8,197.0	S35.4.13		親和電気(株)	1,681.3	S39.9.16	
		西日本製氷(株)	5,787.93	S36.7.7		福石町	西九州倉庫(株)	249.35	S39.10.6
		(株)森鉄工所	2,439.0	S38.2.12			宮地町	九州電力(株)	767.4
		西部道路(株)	2,521.6	S38.8.5	塩浜町	(有)西野総業	93.87	S56.4.30	
		福岡酸素(株)	1,103.8	S39.6.18		万津町	(株)佐世保港湾運輸	147.5	S57.10.1
		前畑造船鉄工(株)	1,294.9	S40.1.13	赤崎町	佐世保重工業(株)	31,727.5	H21.11.30	
		佐世保電気鉄工(株)	308.8	S40.1.18					
		(有)池田商會	1,919.4	S40.4.26					
		(株)県北衛生社	6,301.3	S47.12.13					
	西日本鋼業(株)	6,155.5	H2.3.14						
崎辺町	佐世保重工業(株)	134,036.6	H11.3.29						

(出所) 佐世保市編 2019、『令和元年度版基地読本』、佐世保市 137-147 をもとに著者まとめ。

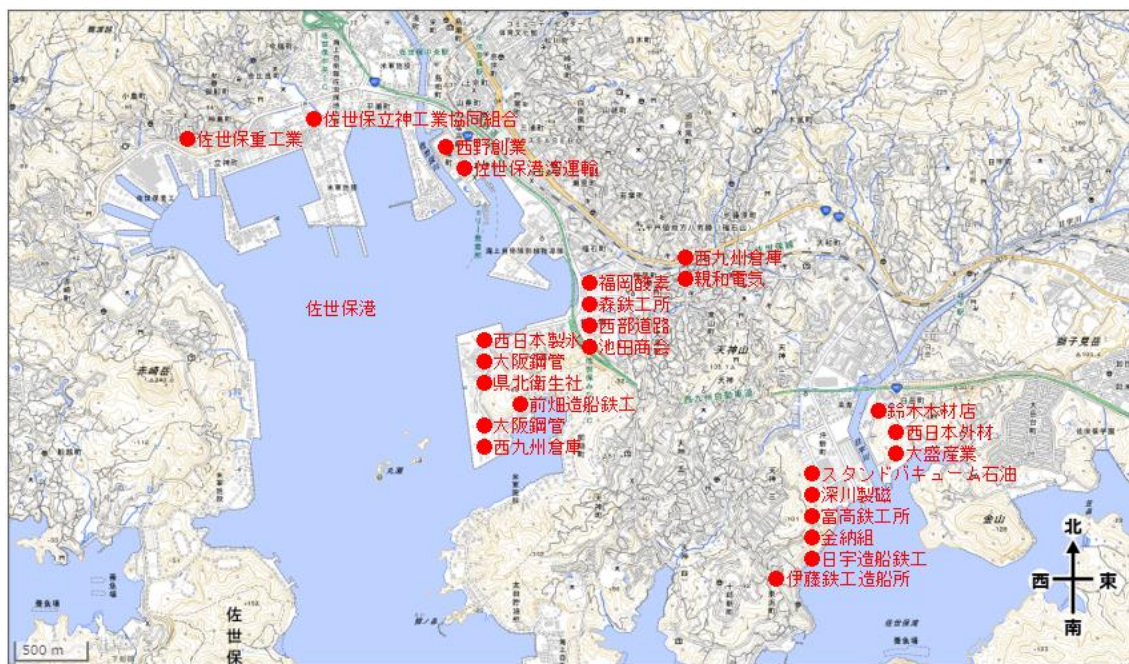


図 17 佐世保中心部における工業用地としての旧軍用地転用分布図

(出所) 地理院図をもとに著者加工。

## ② 旧干尽燃料置場跡地の転用用途

干尽燃料置場は佐世保港臨海部における整地され、利便性が高い旧軍用地である。この転用先の主な企業として、大阪鋼管株式会社、西日本製氷株式会社があげられる(図 17 参照)。またそれ以外にも、株式会社県北衛生社、西日本鋼業株式会社など鉄工業、漁業、清掃業などの会社への転用が行われている。

## ③ 旧第 21 航空廠日字分工場跡地の転用用途

第 21 航空廠跡地は、スタンドバキューム石油株式会社、深川製磁株式会社、大盛産業株式会社、伊藤鉄工造船株式会社などの会社に転用されている。これらの会社は、主に、石油業、窯業、造船業、鉄工業などであり、旧軍用地における業務を引継ぐような転用であることがわかる。

## ④ 旧針尾海兵団跡地の転用用途

旧針尾海兵団は佐世保市東部に立地する施設である(前掲図 8-A 参照)。1944(昭和 19)年の開設で<sup>28)</sup>、終戦直前の数ヶ月は海軍兵学校針尾分校も立地するなど、その転用面積は 58,289 m<sup>2</sup>と広大である。

針尾海兵団跡地は戦後の一時期、陸上自衛隊用地として使用される。しかし、相浦海兵団の陸上自衛隊使用に伴って、針尾の陸上自衛隊が移転する。その後、針尾海兵団は遊休地となるが、1970(昭和 45)年、針尾工業団地として長崎県への売却が実現する<sup>29)</sup>。

## (4) 学校用地としての転用

多くの旧軍用地で、学校用地としての転用がみられる。旧軍用地転用による学校整備は、幼稚園 1 件 489 m<sup>2</sup>、小学校 10 件 66,525 m<sup>2</sup>、中学校 8 件 131,773 m<sup>2</sup>、高等学校 2 件 11,027 m<sup>2</sup>である<sup>30)</sup>(表 14、図 18 参照)。表 14 および図 18 から、市内全域において学校用地としての転用が実施されていることがわかる。学校整備は一定の敷地を要することから、広大な面積を持つ旧軍用地は学校用地としての適性が示される。

1947(昭和 22)年の新学制発足により、1951(昭和 26)年から旧軍用地の学校用としての転用が行われている。当時の中学校数 11 校<sup>31)</sup>の中で、8 校が旧軍用地転用による開校であることから、大多数の中学校は旧軍用地転用より開校している。中学校が旧軍用地に依存している理由は「佐世保市では軍使用の建物があったため、差当之を使用して急場をしのご<sup>32)</sup>」というものであり、新制学制対応のための旧軍用地活用は、用地不足を解消する大きなものであった。

表 14 旧軍用地転用による学校一覧表

(単位: m<sup>2</sup>)

施設名	旧口座名	転用面積	転用形態	契約年月日	施設名	旧口座名	転用面積	転用形態	契約年月日
早岐中学校	佐世保軍需部早岐倉庫	28,384.0	譲与	S26.3.31	福石小学校	潜水艦基地	1,520.3	譲与	S30.7.30
福石中学校	潜水艦基地	18,917.7	譲与	S26.3.31	江上小学校	枇杷阪部隊	15,644.5	譲与	S31.8.16
清水中学校	佐世保重砲兵連隊	29,395.2	譲与	S26.8.31	愛宕幼稚園	赤崎地区	489.1	売払い	S33.1.1
相浦小学校高島分校	高島番岳砲台	4,187.2	譲与	S26.10.31	相浦小学校高島分校	高島番岳砲台	4,663.5	譲与	S34.3.31
相浦小学校大崎分校	佐世保警備隊高岳防空砲台	2,524.8	譲与	S26.10.31	市立高校(夜間)	佐世保重砲兵連隊	6,979.4	譲与	S34.12.24
愛宕中学校	赤崎地区佐世保海軍工廠工具養成所	24,487.0	譲与	S26.10.31	中学校敷地	枇杷阪部隊	1,727.5	譲与	S35.3.26
相浦中学校	相浦海兵団集会所俘虜収容所	8,708.9	譲与	S27.11.15	市立商業高校	佐世保海軍工廠疎開地	4,047.6	譲与	S38.5.6
黒髪小学校	佐世保軍需部葦ヶ岡倉庫	11,737.4	譲与	S28.3.1	花園中学校(プール用地)	名切谷地区家族住宅	387.1	譲与	S38.11.1
光海中学校	佐世保海軍工廠	19,489.7	譲与	S28.3.10	花園中学校(プール用地)	名切谷地区家族住宅	276.0	譲与	S44.7.26
庵ノ浦小学校運動場	佐世保海軍工廠庵ノ浦倉庫	3,893.9	譲与	S28.7.1	港小学校	第21空廠崎辺地区	1,051.0	譲与	S49.8.27
黒髪小学校運動場	佐世保軍需部葦ヶ岡倉庫	4,765.6	譲与	S29.3.4	庵ノ浦小学校プール敷地	佐世保海軍工廠庵ノ浦倉庫	1,249.9	売払い	S61.11.19
御船小学校	佐世保海軍工廠疎開地	15,286.9	譲与	S29.7.6					

(出所) 佐世保市編 2019、『令和元年度版基地読本』、佐世保市:137-147 をもとに著者まとめ。

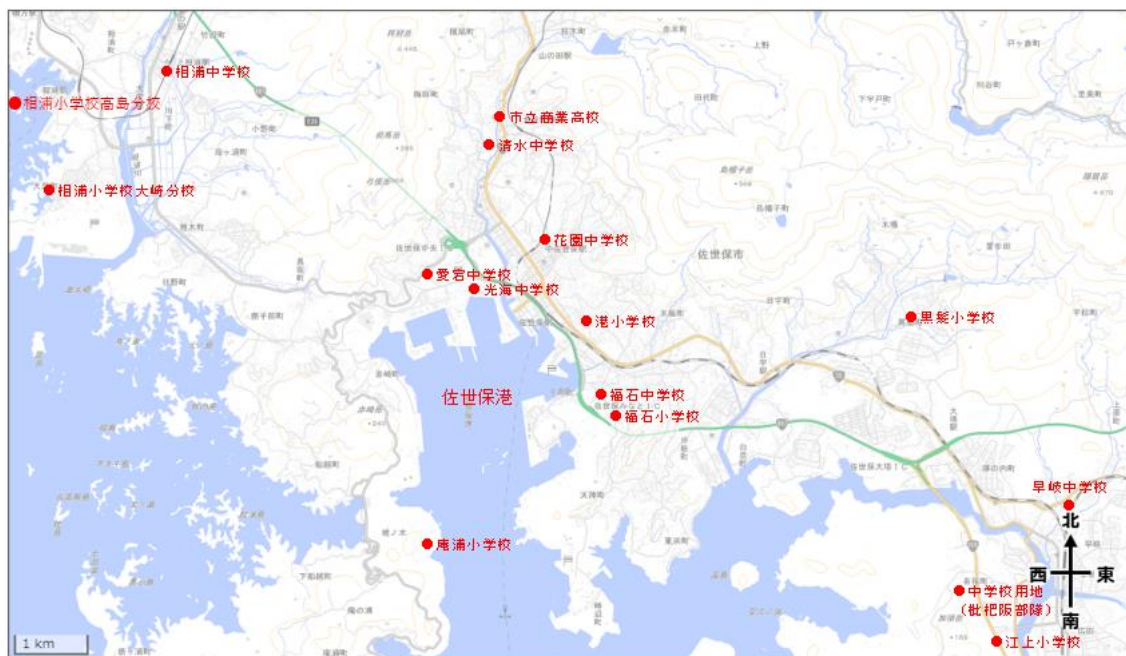


図 18 佐世保市内における旧軍用地転用による主な学校分布図

(出所) 地理院地図をもとに著者加工。

## (5) 公園用地としての転用

佐世保市内での公園用地としての旧軍用地転用は、全体で27件、393,010 m<sup>2</sup>の数量<sup>33)</sup>である。主な公園用地としては、海軍工廠用地を転用した御船児童公園、小島公園、神島町児童公園、泉水田公園などがあげられる(表15、図19参照)。図19から、市内全域に公園用地としての転用がみられる。

公園としての転用は1951(昭和26)年から行われ、2019(令和元)年まで続いている。旧軍用地の公園への転用は戦災復刻計画としての全国的な特徴である。公園は1919(大正8)年の都市計画法制定により都市施設の一つになる。しかし、戦前の都市計画は都市計画区域、街路計画の決定に重点が置かれ、公園決定は後手に回された背景がある<sup>34)</sup>。

但馬岳演習砲台は中心地区から離れた高台にあり、眺望に優れていることから、旧軍用地転用では弓張公園、但馬岳公園として転用されている。

戦後の閣議決定(1945年12月30日)である「戦災地復興計画基本計画」<sup>35)</sup>において、公園・緑地は主要施設の一つ定められる。各地方公共団体では荒廃した市街地の復興を目指す。旧軍用地はまとまった数量であるため大規模公園が計画された。しかし、これらの公園は計画面積を大幅に縮小される<sup>36)</sup>。そのため、児童公園、運動場の整備に重点が置かれることになる。このことは佐世保市における公園整備についても同様であることが指摘できる。

表15 旧軍用地転用による公園一覧表

(単位:m<sup>2</sup>)

施設名	旧口座名	転用面積	転用形態	契約年月日	施設名	旧口座名	転用面積	転用形態	契約年月日
小公園	佐世保陸軍墓地	1,264.5	譲与	S26.10.31	妙見公園	陸軍弾薬庫	142.1	譲与	S36.3.22
東公園	佐世保海軍墓地	27,279.0	譲与	S26.10.31	弓張公園	但馬岳演習砲台	55,478.5	譲与	S42.9.30
御船町児童公園	佐世保海軍工廠疎開地	1,188.4	譲与	S26.10.31	但馬岳公園	但馬岳演習砲台	14,777.4	譲与	S52.2.19
小島公園(神島児童公園)	佐世保海軍工廠疎開地	2,711.7	譲与	S26.10.31	天神西公園	前畑工具宿舎	373.5	譲与	S56.6.30
西公園(保立公園)	佐世保陸軍火薬庫	8,948.8	譲与	S26.10.31	千尺公園	佐世保軍需部干尽燃料置場	125,018.9	譲与	S60.7.15
島地公園	佐世保海軍病院第2区	2,884.4	譲与	S26.10.31	松山公園	旧海軍墓地予定地	2,728.5	譲与	H15.12.17
島地公園	万津町施設予定地	2,002.4	譲与	S26.10.31	中央公園	旧名切谷地区家族住宅	89,217.7	譲与	H22.3.31
赤崎町児童公園	佐世保海軍工廠工員養成所附属運動場	1,655.9	譲与	S27.3.31	佐世保公園	佐世保海兵団	42,546.5	譲与	H22.3.31
東大久保町児童公園	陸軍桜山演習砲台	592.8	譲与	S27.3.31	庵の浦公園	佐世保海軍工廠庵ノ浦倉庫	547.8	譲与	H22.3.31
西海国立公園候補地附属施設展望台	陸軍砲台丸出地区	1,506.9	譲与	S27.3.31	大黒公園	佐世保海軍工廠女子工員宿舎	1,544.1	譲与	H23.3.31
神島町児童公園	佐世保海軍工廠疎開地	2,448.1	譲与	S27.11.15	泉水田公園	佐世保海軍工廠	2,269.4	譲与	H23.3.31
神島町児童遊園地	佐世保海軍工廠疎開地	368.6	譲与	S27.11.15	佐世保公園(平瀬緑地部分)	佐世保海兵団	1,585.8	譲与	R1.8.20
春日町児童公園	佐世保陸軍練兵場	2,312.4	譲与	S27.11.15					
天神町児童公園	第21空廠天神町工員宿舎	663.5	譲与	S28.3.1	枇杷阪公園	枇杷阪部隊	952.9	一時使用	

(出所) 佐世保市編 2019、『令和元年度版基地読本』、佐世保市:137-147をもとに著者まとめ。





図 19 佐世保中央地区における旧軍用地転用による公園分布図

(出所) 地理院地図をもとに著者加工。

#### (6) 住宅用地としての転用

佐世保市内では旧軍用地を転用した住宅地整備は 14 箇所、179,591 m<sup>2</sup>確認できる(表 16、図 20 参照)。この中で海軍工廠女子工具宿舎は当初、保育施設(母子寮)として転用されるが、その後大黒団地として整備される。

住宅用地としての用地は、佐世保海軍工廠疎開地のように規模が大きい旧軍用地から小規模面積の旧軍用地までさまざまであるが、これらに共通するのは中心地区における住宅地域形成の大きな要素となっていることである。市内東部地区の枇杷阪部隊跡地も周辺には住宅地域が形成されており、地域における旧軍用地の拠点性が示されるものである。

また、旧軍用地の住宅用地としての転用では、そのほとんどが旧軍関係者の宿舎など小規模の範囲にとどまるため、住宅団地としての転用事例はなく、このことは佐世保における特徴である。

表 16 旧軍用地の住宅用地への転用

(単位: m<sup>2</sup>)

施設名	旧口座名	転用面積	転用形態	契約年月日	譲与先	施設名	旧口座名	転用面積	転用形態	契約年月日	譲与先
公営住宅敷地	陸軍練兵場	16,230.3	売払い	S28.3.31	佐世保市	公営住宅敷地	佐世保海軍工廠疎開地	6,936.3	売払い	S35.3.26	佐世保市
公営住宅敷地	佐世保海軍工廠疎開地	57,934.2	売払い	S28.3.31	佐世保市	公営住宅敷地	佐世保海軍工廠女子工員宿舎	13,753.9	売払い	S36.7.1	佐世保市
公営住宅敷地	祇園町補助建設予定地	2,228.8	売払い	S28.3.31	佐世保市	改良住宅	佐世保軍需部董ヶ岡勤務員宿舎	2,453.9	売払い	S31.11.28	長崎県
公営住宅敷地	佐世保軍需部董ヶ岡倉庫	2,073.6	売払い	S29.1.20	佐世保市	公営住宅敷地	佐世保軍需部董ヶ岡勤務員宿舎	1,252.8	売払い	S39.3.4	長崎県
公営住宅敷地	佐世保軍需部尼湯火薬庫	4,150.0	売払い	S30.3.4	佐世保市	公営住宅敷地	第21航空廠日宇分工場	1,062.5	売払い	S39.3.28	長崎県
公営住宅敷地	佐世保海軍工廠疎開地	68,227.0	売払い	S32.3.31	佐世保市	公営住宅敷地	第21航空廠日宇分工場	722.7	売払い	S39.3.30	佐世保市
公営住宅敷地	枇杷阪部隊	951.8	売払い	S35.3.26	佐世保市	公営住宅敷地	佐世保海軍工廠女子工員宿舎	1,613.7	売払い	H27.3.12	佐世保市

(出所) 佐世保市編 2019、『令和元年度版基地読本』、佐世保市:137-147 をもとに著者まとめ。

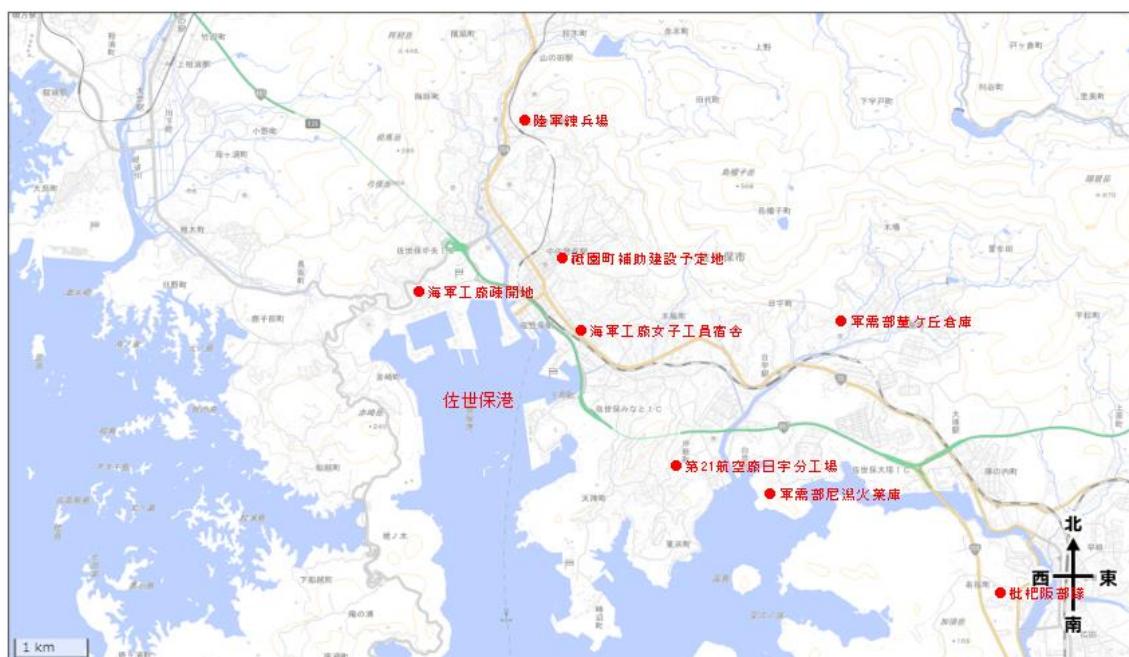


図 20 佐世保市内における旧軍用地の住宅用地への転用分布図

(出所) 地理院地図をもとに著者加工。

### (7) 水道用地としての転用

水道用地は土地利用形態としての変化がなく、利用主体の変化だけである。海軍所管から佐世保市所管へと譲与が行われたものであり、戦後復興のための都市整備として転用が行われていたことがわかる(表 17、表 18、前掲図 7-A 参照)。市内における旧軍用地としての水道用地は広大なものがあり、水道用地としての旧軍用地転用は 1953(昭和 28)年から行われているが、そのほと

んどは旧軍用地の転用が開始されてから間もない 1953 年に転用されている。生活基盤整備を戦災復興の主要課題として持つ佐世保市の事情があったことによる。

すでに述べたが、佐世保市内の水道は海軍水道への依存という事情がある(第 5 章第 2 節参照)。戦前は、市民の上水道は海軍水道を分与されており、海軍は市内に複数の水源を擁し、海軍の使用とともに市民への提供を行っている。

表 17 旧軍用地の水道施設への転用

(単位: m<sup>2</sup>)

施設名	旧口座名	転用面積	転用形態	契約年月日	施設名	旧口座名	転用面積	転用形態	契約年月日
董ヶ岡取水及び浄水	董ヶ岡取水及び浄水場軍用上水道施設	6,224.1	譲与	S28.3.1	矢峰減圧調整場	軍用上水道施設	1,483.6	譲与	S28.3.1
岡本水源地	軍用上水道施設	190,182.6	譲与	S28.3.1	大野浄水場	軍用上水道施設	80,928.1	譲与	S28.3.1
相浦浄水場	軍用上水道施設	10,739.2	譲与	S28.3.1	水道施設郭公敷水源地	郭公敷水源地	3,153.7	譲与	S33.9.6
上水道施設	山ノ田水源地及び浄水場	330,754.6	譲与	S28.3.1	岡本水源地送水管敷地	岡本水源地送水管敷地	4,940.0	譲与	S38.7.1
三本木取水場	軍用上水道施設	110,581.9	譲与	S28.3.1	公共下水道終末処理敷地	佐世保軍需部福石倉庫	1,934.2	譲与	S50.1.24
相当水源地	軍用上水道施設	183,136.4	譲与	S28.3.1	上水道(配水管敷地)	旧海軍墓地予定地	124.4	譲与	H10.11.24
転石水源地	軍用上水道施設	118,313.4	譲与	S28.3.1					

(出所) 佐世保市編 2019、『令和元年度版基地読本』、佐世保市:137-147 をもとに著者まとめ。

表 18 旧軍用地の一時使用(水道施設)

(単位: m<sup>2</sup>)

施設名	旧口座名	区分	数量	施設名	旧口座名	区分	数量
川棚沈砂地	川棚海軍工廠水源地	土地	797.0	水道施設	海上自衛隊佐世保基地業務隊	土地	268.7
西山手ポンプ所	佐世保鎮守府海軍文庫	土地	200.9	水道施設	海上自衛隊佐世保教育隊	土地	1018.2
中部下水処理場	佐世保軍需部干尽燃料置場	土地	6.7	水道施設	海上自衛隊太田給油所	土地	334.8
水道施設	赤崎貯油所	土地	11.1	水道施設	陸上自衛隊相浦駐屯地	土地	281.7
水道施設	佐世保弾薬補給所	土地	1548.7	水道施設	佐世保海軍施設	土地	1149.6
水道施設	海上自衛隊今福南宿舎	土地	384.4				

(出所) 佐世保市編 2019、『令和元年度版基地読本』、佐世保市:137-147 をもとに著者まとめ。

## 第5節 佐世保市内における旧軍用地転用の特徴

### (1) 中央部地区における旧軍用地転用の特徴

#### 1) 中心市街地地区における旧軍用地の分布と転用状況

これまで見てきたように、旧軍用地は佐世保市内全域に分布する(前掲表8、図7-A、図7-B参照)。佐世保市内を地区別に区分すると、中央部地区(中心地区)、東部地区(早岐地区)、北西部地区(相浦地区)、北部地区(大野地区)の4つに区分することができ、さらに中央部地区は中心市街地地区とその周辺地区に分けることができる。

佐世保市内における旧軍用地の分布は、海軍中枢施設が立地する中心市街地地区に多くみられるが(前掲図8-B参照)、この地区は平坦地が展開する地形的特徴を持つことにある。さらに、佐世保鎮守府を中心とした半径1.5kmの範囲内に施設が集積していることは、重要な位置関係を占めるものである。こうした立地特性を生かした中に、佐世保鎮守府、佐世保海兵団、佐世保海軍工廠など旧海軍の中枢施設が立地し、周囲には軍人宿舎などが集積するに至っている。

戦後、佐世保鎮守府跡地には米海軍基地司令部、海上自衛隊総監部のほか海上自衛隊施設が立地する。この地区の旧軍用地の転用用途に着目すると、戦前の用途と比較しても変化がない。戦後においても軍事用地として使用されていることから、利用主体の変化は見られるが、転用用途の変化は見られないことになる。

佐世保海兵団跡地の大部分は米海軍施設が立地し、それ以外では都市基盤用地として都市公園、病院用地などに転用される。佐世保海兵団跡地に転用経過をみると、米海軍に転用された一部用地の日本側返還の実現がみたことで、都市公園等に再転用されたのである。そのため、元々これらの施設が当初予定されていた訳ではなく、残地活用にあったことは否めない。

佐世保海軍工廠跡地は戦前の事業継承として造船企業への転用が行われる。ここでも転用による利用主体の変化が見られるだけで、転用用途としての変化は見られない。一方で、海軍工廠用地が膨大であったことから、海軍工廠の主要施設を除いた一部の用地が公園用地、学校用地、児童施設用地としての転用が可能になった事情がある。そのため、この公園用地等への転用では、利用主体の変化とともに転用用途の変化が見られる。このことは、この旧軍用地が占めていた敷地がいかに大きかったかを示している。

## 2) 中心市街地地区周辺における旧軍用地の分布と転用状況

中心市街地地区周辺においては、数多くの旧軍用地が分布していることが認められる(前掲表 8、図 8-B 参照)。主な旧軍用地として燃料置場、弾薬庫などの危険物集積所、軍人宿舎、海軍工廠工員宿舎、海軍航空廠、砲台跡などがあげられる。

これらの旧軍用地の転用後の用途は多岐にわたる。この地区での特徴として、民間企業への払下げとして工業用地への転用が数多く見られることがあげられる。主な業種としては製造業、鉄鋼業、倉庫業などがあげられるが、いずれの施設も港湾との関連が深いものがあり、軍港都市佐世保における特徴的な転用場所としてあげられる。

佐世保においては、旧軍用地の転用そのものが「平和産業港湾都市」建設を推進する社会基盤として捉えられていた。前述のとおり、多くの旧軍用地は公園用地、学校用地、公共施設用地など都市基盤としての不可欠な転用である。そのため、戦前の旧軍用地の利用形態からは大きな変化が見られるのがこの地区の特徴である。

### (2) 東部地区、北西部地区および北部地区における旧軍用地転用の特徴

東部地区、北西部地区および北部地区における旧軍用地の分布では次のことが指摘できる。いずれも郊外における旧軍用地の特徴として、広大な敷地の確保が可能であったことがある。

その中でも、東部地区の針尾海兵団跡地は、市内に分布する旧軍用地の中でも有数の広大な敷地を有する(前掲図 8-A 参照)。そのため、針尾海兵団跡地は用地の適性として、一時期、陸上自衛隊により使用される。しかし、陸上自衛隊の相浦移転後は跡地が遊休地となり、その後、工業団地としての長崎県への転用をみる。この工業団地には入居企業がない状況が続き、現在ではこの跡地に観光施設が立地し、旧軍用地の用途として変化が見られる。将来の早岐地区の都市計画を図る必要があったのではないかと考えられるが、旧軍用地の転用においては、将来の地域発展の可能性までを考慮するものではなかったことを示しており、針尾海兵団跡地活用には旧軍用地転用の課題があると考えていいと思う。

北西部地区では、旧軍用地として相浦海兵団、相浦捕虜収容所跡地がある。これらの旧軍用地も針尾海兵団と同様、広大な敷地を有する。このうち相浦海兵団跡地には戦後、針尾にある陸上自衛隊が移転し、現在まで使用されている。ここでも中心地区に見られるように、転用による利用主体の変化だけで、転用用途の変化は見られない。

一方、相浦捕虜収容所は戦後、相浦中学校の用地として転用され、旧軍用地の用途として変化が見られる。

山間部である北部地区に分布する旧軍用地は、主に水源を始めとした水道施設用地である(前掲図 8-A 参照)。水道施設のほとんどは海軍敷設によるものであり、戦前は海軍水道が鎮守府や海軍工廠に優先的に供給される。戦後これらの施設は佐世保市に譲与されるが、水道施設用地の他用途への転用は難しく、旧軍用地としての転用用途の変化は、ここでは見られない。

### (3) 地域構造における旧軍用地転用の意義

本章ではこれまで、各地区における旧軍用地を、その分布とともに転用用途に着目して考察した。

旧軍用地は佐世保港を中心として分布していることに着目する必要がある。佐世保港の中でも、その中心地は佐世保鎮守府となるが、これは旧軍用地が佐世保港の軍港機能を生かすために数多く分布しているからであり、さらに、佐世保鎮守府は軍港である佐世保港を高度に機能させる都市機能でもあるからである。

佐世保では海軍施設が立地の中心であった事情もあり、日本における旧軍用地のかなりの部分を占める陸軍演習場や飛行場などの広大な旧軍用地は分布が見られない。

松山(2001)が指摘する非都市型立地施設<sup>37)</sup>がないことで、旧軍用地転用の大規模な転用が少なかったとすることができる。

旧軍用地活用は戦後復興を支える基盤として、軍港都市だけでなく全国共通の問題でもあった。杉野(2017)が指摘するように、旧軍用地の問題は「旧軍用地の工業用地への転用による住工近接の問題、用地取得をめぐる国際的独占資本間での競争と協調、旧軍用地の所有関係に係わる問題、旧軍用地を基軸とした工業地域や工業団地の形成」<sup>38)</sup>にある。戦災による多大な資産喪失がある中で、旧軍用地は戦後日本の産業復興を図る上で欠かせないものであった。

戦後復興を図る佐世保においても、旧軍用地転用では、こうした工業地域や工業団地の形成が主であったと考えられる。しかし、工業用地としての旧軍用地転用は戦前の既存工業地域の範囲に留まっていることは否めない。大規模敷地である針尾海兵団跡地には一時、工業団地が計画されたが、観光用地として再転用されたことは、このことを端的に示していると考えられる。また、工場用地としての払下げでは、造船関連の企業への払下げが多いことも造船業の偏っている戦後佐世保の産業構造を示していることがわかる。

佐世保における旧軍用地転用では都市基盤整備として公園用地、学校用地、公共施設用地への転用がみられるが、その割合は 17.9%である(前掲表 5 参照)。旧軍用地全体の割合からすれ

ば少ないと考えられる。なぜなら、旧軍用地転用によって「平和産業港湾都市」を目指す佐世保市の立場からすれば、旧軍用地転用による最大限の都市基盤整備を必要としていたからである。

しかし、実際の転用状況を見ると、軍事施設である防衛施設、提供施設への旧軍用地転用割合は50%と大きく(前掲表5、図6参照)、多くの旧軍用地においては、転用用途の変更が見られない。さらに、転用用途が未定な旧軍用地も多く、転用用途の方向性が見えてこない。

また住宅地域に目を転じると、住宅用地としての旧軍用地転用は小規模であったことから、旧軍用地が住宅地域拡大の大きな要素としてはみられない。終戦間近の米軍空襲による焼失家屋は1万2千戸<sup>39)</sup>であるが、戦後の住宅復興においては旧軍用地との接点が見られず、戦後の市街地における家屋建設では、用地の狭隘さが目立ち、斜面地の利用が少なからず見受けられる。一方、郊外では山林等の開発による住宅団地形成が行われるなど、旧軍用地転用が一定の効果をもたらしたとは言い難い。

旧軍用地の分布的特徴としては、旧軍用地がまとまって分布する集積性があげられる。この旧軍用地の集積性は、都市基盤として戦後における産業面での復興の端緒になっており、「平和産業港湾都市」建設のための基盤になったことは確かである。

このように、旧軍用地の分布と転用状況について考察してきた。そこで、旧軍用地転用の意義については、旧軍用地転用後の土地利用変化を2つの側面から考察する必要がある。

第1が、戦前からの利用形態が転用後も継承される場合である。このことは、旧軍用地の中でも旧海軍の中枢機能跡地は戦後、米海軍や海上自衛隊などの使用であり、転用用途は戦前の旧軍用地との変化が見られない点があげられる。

第2が、戦後は用途を全く別のものとして転用される場合である。旧軍用地は戦後復興のための社会基盤整備として役割を持っていることはすでに述べた。特に顕著なのが、旧軍用地の跡地を活用した工業用地として転用されたケースであり、これに基づく「平和産業港湾都市」が建設され、産業振興が図られた点があげられる。

これらから共通して指摘できることは、旧軍用地が持つ集積性の点である。そのため、旧軍用地がまとまった用地として多くの用途に転用でき、そのこと自体が旧軍用地転用の意義であろう。

一方、課題として残るのは、旧軍用地転用においては市民との接点が見られないことである。この背景には、旧軍用地が元々国有財産であったことが関係する。戦後、旧軍用地は社会基盤として意義を有するものであり、あくまで公共財産という性格を持つものであった。

旧軍用地の領域には市民の立入りができない壁があったが、むしろこれが間違いではない。しかし、旧軍用地は個人の生活環境とは全く相いれないものであったことも事実であろう。旧軍用地転用の意義については、歴史的意味を考察した中で評価される必要があると考える。

## 第6節 小括

本章では、旧軍用地転用による佐世保の地域構造の変化について論述した。ここでの分析にあたり、旧軍用地転用は戦後佐世保の復興再建に及ぼした影響が大きいことから、地域構造の変化において重要な位置付けが見られることに留意した。

まず、旧軍用地の定義を示したうえで、日本における旧軍用地転用の沿革、根拠について考察し、日本における旧軍用地の実態を示し、軍港都市の旧軍用地転用の状況を示した。

この中では、軍港都市における旧軍用地転用では、転用用途としては大きな差異が見られず、各都市とも公共施設、民間施設、防衛施設、米軍への提供施設などが転用用途である。この中でも、旧軍港都市では舞鶴での旧軍用地転用の数量が大きいことが示される。

これを受けて次に、佐世保における旧軍用地の転用状況について分析を行い、旧軍用地転用を軍事施設用地、公共施設用地、工業用地学校用地など用途の形態によって分布図で示した。これにより、佐世保市における旧軍用地は中央部、南部、北部と幅広く分布するが、その中でも多くの旧軍用地は中央部になる旧鎮守府から半径4 km以内の分布であることがわかる。

旧軍用地転用の開始時期は1951(昭和26)年からである。この時期は戦後の復興再建期にあたり、社会基盤の構築が必要とされていた時期とも重なる。当初、公園用地、学校用地、あるいは公共施設用地として転用されることが多かった旧軍用地であるが、1960(昭和35)年頃からは民間会社への転用が見られる。この民間会社への転用では、佐世保重工業を始め、製造業、特に造船業関連の会社への転用であることが見られた。これは、佐世保市の基幹産業としての造船業の育成を図るものであり、地域構造の変化を見る場合の重要点と考えられる。

これは、工業地域の形成とも連動する変化である。このことで、佐世保市の産業振興が図られ、都市としての機能が拡大する。また、この旧軍用地転用の分析から、佐世保港と関係を強くする造船業が多く、軍港都市の転用実態の特徴が見られる。

しかし、この民間会社への旧軍用地転用は、転用割合からすれば全体の7.2%に過ぎない。この多くを占めるのが、米海軍への提供地、海上自衛隊の使用地である。つまり、旧海軍が保有していた用地の多くは、転用用途が同じ軍事施設であることがわかり、この点は佐世保の地域構造の特徴として見るべきことである。



こうした結果、旧軍用地の転用では、旧軍用地の転用前と転用後では用途が異なる場合と、転用の前後において用途の変化が見られない場合の2つの形態が示された。

このように、戦後における佐世保の地域構造の変化においては、産業の振興、軍事機能の継続という点で旧軍用地転用の要素が大きいことを示した。

(注)

- 1) 旧軍用財産は、杉野(2015)や今村(2017)が定義しているが、ここでは「旧軍用財産の貸付及び譲渡の特例に関する法律」第1条の主旨に基づいて定義している。
- 2) 杉野罔明 2015、『旧軍用地転用史論上巻』、文理閣:7-9。
- 3) 内閣官房編 1975、『内閣制度九十年資料集』、内閣官房:1011。1945年8月28日閣議決定されたもので、これによれば、「陸海軍所属ノ土地兵舎其他ノ施設等ノ国有財産ハ速ニ大蔵省ニ引継キ大蔵省ハ之ヲ戦後ニ於ケル食糧増産其他民生安定及財政上財源等トシテ活用スル」とされている。
- 4) 杉野罔明 2015、『旧軍用地転用史論上巻』、文理閣:68-69。
- 5) 横須賀市編 2011、『新横須賀市史資料編近現代Ⅲ』、横須賀市:1162-1163。
- 6) 横須賀市編 2014、『新横須賀市史通史編近現代』、横須賀市:751。
- 7) 舞鶴市史編さん委員会編 1988、『舞鶴市史・現代編』、舞鶴市役所:326。この住民投票では、賛成率が横須賀91%、呉96%、佐世保97%、舞鶴85%となっている。
- 8) 旧軍用財産の貸付及譲渡の特例等に関する法律第2条。
- 9) 旧軍港市転換法第4条。
- 10) 「旧軍港市転換法」第1条において、この法律は旧軍港市を平和産業港湾都市に転換することにより、平和日本実現の理想達成に寄与することを目的とし、その第2条においては、平和産業港湾都市の建設を行うための事業については都市計画法の適用があるとする内容になっている。
- 11) Wikipedia -都道府県の面積一覧-、<https://ja.wikipedia.org/wiki/>(最終閲覧日:2021年12月9日)。
- 12) 松山薫 2001、『第二次世界大戦後の日本における旧軍用地の転用に関する地理学的研究』、東京大学学位論文:16。松山は旧軍用地の立地形態を都市立地型と非都市立地型に分類する。都市立地型には官衛、兵営、練兵場、学校、病院などがあり、非都市立地型には飛行場、陸軍演習場があるとする。
- 13) 今村洋一 2017、『旧軍用地と戦後復興』、中央公論美術出版:209。
- 14) 今村洋一 2017、『旧軍用地と戦後復興』、中央公論美術出版:27。
- 15) 杉野罔明 2017、『旧軍用地転用史論下巻』、文理閣:344。
- 16) 今村洋一 2017、『旧軍用地と戦後復興』、中央公論美術出版:24-25。
- 17) 杉野罔明 2017、『旧軍用地転用史論下巻』、文理閣:68。
- 18) 河西英通 2016、北方の海軍基地大湊—水雷団・要港部・警備府、坂根嘉弘編『軍港都市史シリーズVI要港部編』、清文堂出版:23-61。
- 19) 大蔵省財政史室編 1978、『昭和財政史第19巻—終戦から講和まで—』、東洋経済新報:338。
- 20) 佐世保市編 2021、『令和3年版佐世保市統計書(第32回)』、佐世保市。
- 21) 今村洋一 2017、『旧軍用地と戦後復興』、中央公論美術出版:57。口座とは国有財産の単位で

あり、旧軍用財産個々に口座名が付されているものである。土地及び、その土地に付随する建物、立木、工作物などが同一口座として管理される。

- 22) 一時使用は水道施設への転用であるが、転用時期が不明であり、表 7 とは別区分にした。
- 23) 佐世保重工業 60 年史編纂委員会編 2006、『佐世保重工業 60 年史 海を走り陸を拓く』、佐世保重工業株式会社:42。他の軍港都市の海軍工廠も造船業に転用されているが、その規模は呉が 3 船台(39,000 トン)4 ドック(114,000 トン)、佐世保が 3 船台(15,500 トン)6 ドック(123,000 トン)、舞鶴 3 船台(11,000 トン)3 ドック(46,000 トン)となっており、佐世保の規模が大きかったことがわかる。
- 24) 佐世保市総務部庶務課編 1982、『佐世保市史政治行政篇(復刻版)』、国書刊行会 340-349、原典は 1957 年、佐世保市役所発行。
- 25) 佐世保市 2019、『令和元年度版基地読本』、佐世保市:137-147。
- 26) 佐世保重工業 60 年史編纂委員会編 2006、『佐世保重工業 60 年史 海を走り陸を拓く』、佐世保重工業株式会社:24。
- 27) 佐世保重工業 60 年史編纂委員会編 2006、『佐世保重工業 60 年史 海を走り陸を拓く』、佐世保重工業株式会社:42。
- 28) 佐世保市史編さん委員会編、2002、『佐世保市史軍港史編上巻』、佐世保市:331。
- 29) この工業団地への入居企業がなく、しばらくは遊休地化していた。現在は観光施設「ハウステンボス」が立地し、転用用途の変化が見られる。
- 30) 佐世保市 2019、『令和元年度版基地読本』、佐世保市:137-147。
- 31) 佐世保市総務部庶務課編 1982、『佐世保市史教育篇(復刻版)』、国書刊行会:809、原典は 1953 年、佐世保市役所発行。
- 32) 佐世保市総務部庶務課編 1982、『佐世保市史教育篇(復刻版)』、国書刊行会:464、原典は 1953 年、佐世保市役所発行。
- 33) 佐世保市 2019、『令和元年度版基地読本』、佐世保市:137-147。
- 34) 今村洋一 2017、『旧軍用地と戦後復興』、中央公論美術出版:118-119。
- 35) 今村洋一 2017、『旧軍用地と戦後復興』、中央公論美術出版:118-119。この中で、緑地の総面積は市街地面積の 10%以上を目途として整備せられることとされた。
- 36) 今村洋一 2017、『旧軍用地と戦後復興』、中央公論美術出版:121-122。全国の旧軍用地を利用した公園計画では当初 389ha とされていたが、再検討による決定では 209ha とされ、47%の減少でみる(現出典:建設省編 1959、『戦災復興誌第 1 巻』、都市計画協会:173)。
- 37) 注 12 と同じ。
- 38) 杉野罔明 2017、『旧軍用地転用史論下巻』、文理閣:953。
- 39) 佐世保市史編さん委員会編 1975、『佐世保市政七十年史下巻』、佐世保市:87-88。

## 第9章 戦後における都市地域構造の変化

### 第1節 戦後佐世保の市街地変化

#### (1) 戦後における市街地の変化

戦後佐世保の市街地では、時期により段階的な変化が見られる。その時期区分を示せば、①戦災復興・再建の時期、②市街地拡大の時期、③都市再開発の時期の3つの時期になる。

ここでは、これらの区分においては、市街地における変化の特徴を考察する。

#### ① 戦災復興・再建の時期

戦後の佐世保は、戦災復興から始まる。佐世保では終戦直前の米軍空襲により、中心市街地が多量の被害を受ける(表1、図1参照)。空襲による被害は民間施設だけでなく軍事施設にも及び、鎮守府、海兵団、海軍工廠の損失も大きいとされる<sup>1)</sup>。

この空襲による焼失区域をみると、市街地形成の発祥地ともされる元町、上町の鎮守府周辺から、浜田町、三ヶ町商店街、また中心商店街周辺の住宅地域、北側方面になる八幡町、天満町、さらには東側が花園町、勝富町などにも及んでおり、図1を見る限り、中心市街地のほとんどに被害が及んでいることがわかる。戦災家屋が当時の市内の家屋の35%にも及んでいることは、中心市街地には多くの家屋密集が原因であろう。

空襲を受けたこれらの地域は商業地、住宅地が形成されている地域である。特に、八幡町・天満町は行政機関が数多く立地する中心業務地区である。さらに、浜田町周辺には銀行はじめ金融機関が数多く立地するなど、この一帯は行政的中枢管理機能と経済的中枢的管理機能が集中する地区である。

一方、海軍の罹災状況は不明である。海軍構内は機密性が高く公表されていないが、司令部、経理部、人事部は全焼、平瀬地区の軍需部は軽微とされるなど海軍施設の一部も空襲被害を受けている様子が示されている<sup>2)</sup>。

海軍工廠では焼失を免れた一部施設が使用可能だったこともあり、旧軍用地を借用した佐世保船舶工業により米軍艦船中心の修理業務が行われる。

空襲による主な被害状況は次のとおりである。

表 1 佐世保空襲による被害

	被害数	割合
市街地の焼失面積	1,785,124㎡	1%
戦災家屋	全焼	12,037戸
	半焼	69戸
罹災者	60,734人	27%
罹災死亡者	1,030人	—
罹災負傷者	336人	—
主な罹災施設	市庁舎、税務署、佐世保郵便局、区裁判所、劇場映画館5、国民学校9、中学校7、県立高女ほか	

(注) 市街地の焼失面積は 54 万坪を換算したものである。

(注) 割合は市内全域の数に対しての割合である。

(出所) 佐世保市総務部庶務課編 1982、『佐世保市史政治行政篇(復刻版)』、国書刊行会：300 をもとに著者まとめ。原典は 1957 年、佐世保市役所発行。

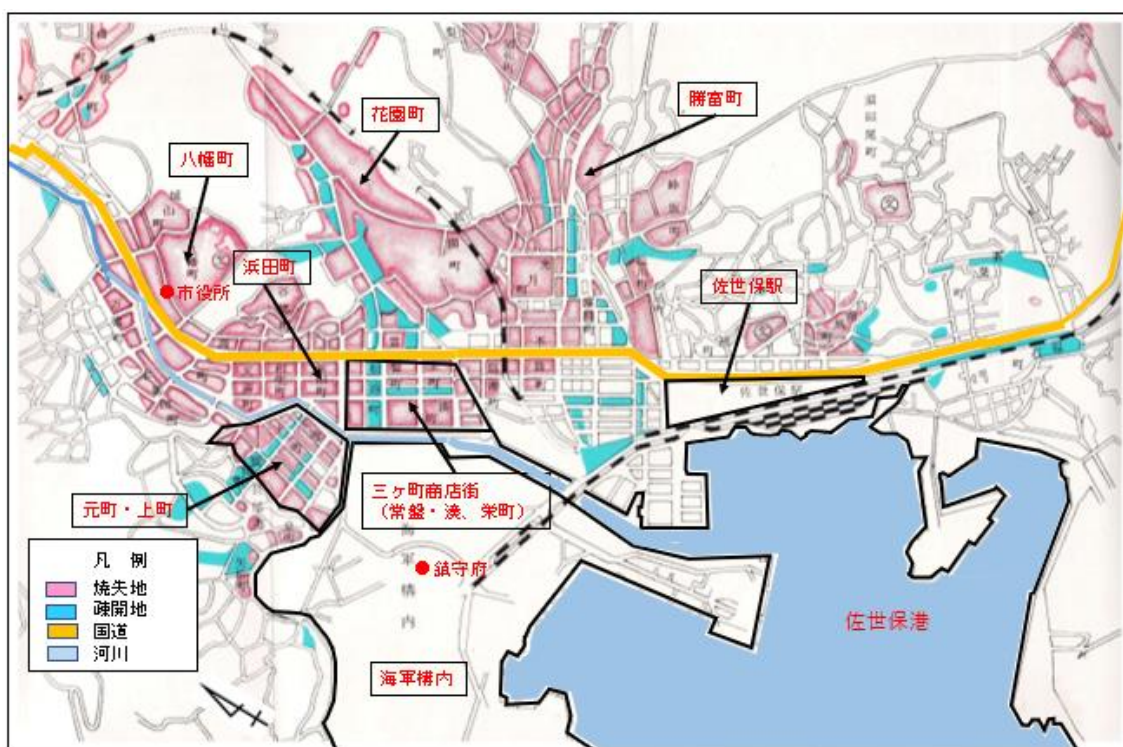


図 1 佐世保空襲による被害区域略図

(出所) 佐世保市総務部庶務課編 1982、『佐世保市史政治行政篇(復刻版)』、国書刊行会：302 とじ込み地図、原典は 1957 年、佐世保市役所発行をもとに著者加工。

戦後直後の1945(昭和20)年9月、佐世保市は復興委員会を立ち上げる。戦災を転機としての土地区画整理が実施されることになるが、復興委員会の主たる目的は土地の利用状況、平和産業港湾都市としての姿を勘案しての都市計画地域の指定にある。そして、計画に必要となる用地については旧軍用地の活用を予定しており、復興後の土地利用を次のように策定する<sup>3)</sup>。

この戦災復興計画は旧市街地の戦災区域54万坪のうち、5万坪を緑地帯と市民運動場にあて、残りの45万坪を官庁地帯(八幡・高砂・天満・相生)、商業地帯(浜田・松浦・常盤、栄、島瀬、本島、上京、下京)、港湾地帯(万津・塩浜・島地・佐世保駅前の一帯)、工業地帯(福石町一帯)、住宅地帯(その他の各町)とする内容であった<sup>4)</sup>。

終戦直後、米軍主体である連合軍の佐世保進駐開始に伴って、旧陸海軍施設は駐留用として連合軍に接収される。元々旧海軍施設があった旧軍用地は遊休地化しており、国有財産として取り扱われていることで、駐留施設に適していたことがあげられる(図2参照)。1948(昭和23)年当時の中心市街地が図2である。

佐世保進駐の連合軍は司令部を市役所に置き、兵員は佐世保海兵団、相浦海兵団、重砲兵連隊、山ノ田、大野、福石などの工員宿舎に駐留する<sup>5)</sup>。いずれの施設も中心市街地から離れているために空襲による被害を免れており、使用できる数少ない施設である。

この時期には、山県町における「特殊喫茶店」の立地がみられる。この「特殊喫茶店」は、米軍軍人軍属専用に設置されたものであるが、戦前の遊廓とは程遠い衛生上の問題があるとされる<sup>6)</sup>。この山県町における「特殊喫茶店」には、戦前まであった勝富町、花園町の遊廓の娼妓などが流れたとされているが、衛生上の問題を抱えており、しばらくして戦前まであった「勝富遊郭」に移転させられる<sup>7)</sup>。

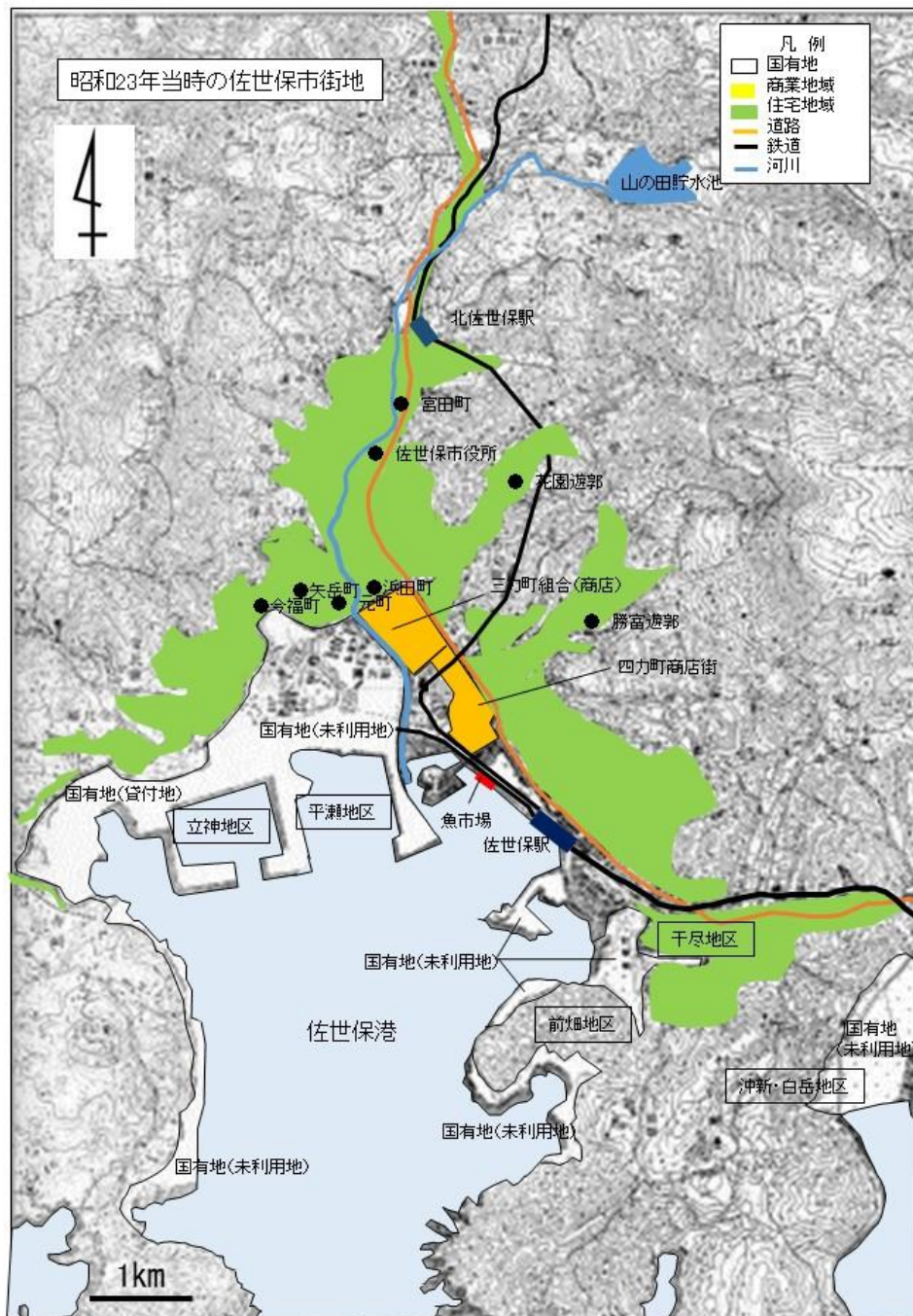


図2 1948(昭和23)年当時の佐世保の中心市街地

(注) 昭和23年地形図は大正13年地形図の資料修正であるため地形の変化が反映されていない。そのため、国土地理院の空中写真によって住宅地域などを補った。

(資料) 国土地理院 1/25000 地形図(大正13年測図、昭和23年資料修正(行政区画))、米軍撮影空中写真(R158-88 1947年11月2日) 国土地理院、地図・空中写真閲覧サービス、山口恵一郎編著 2011、『日本図誌大系九州I(普及版)』、朝倉書店:270をもとに範囲を特定。

(出所) 上記資料をもとに著者作成。

## ② 市街地拡大の時期

佐世保市では、戦災復興計画により市街地の再建を経て、市街地拡大の時期を迎える。この戦災復興計画に基づいて、佐世保臨海部付近では埠頭整備による地形的な変化が見られる(図3参照)。図3は1970(昭和45)年当時の佐世保市街地である。この図3と図2に比較から、佐世保おける地域構造の変化がかなり見られる。

戦災復興計画での整備事業として、前畑埠頭の整備があげられる。前畑埠頭は1969(昭和44)年、外国貿易埠頭として完成する<sup>8)</sup>。佐世保の発展には佐世保港が貿易港として発展することが不可欠であり、それは軍港からの脱却を意味するものでもある。こうした基盤整備があったことにより、今日まで貿易が続けられている。

佐世保港臨海部ではさらに、立神地区において立神埠頭の一部埋立てが見られ、米海軍提供施設整備の進展がみられ、このような佐世保港の機能向上を図る事業も行われている。図3から示されるが、米海軍、海上自衛隊、佐世保重工業の3つの基盤による佐世保港臨海部の利用範囲がこの時期に形成されている。そして、早い段階での復興計画の策定は迅速性がみられる。

それとともに、この時期の特徴として、旧軍用地の民間企業への転用が進む(後掲表19、図20、第8章3節、第4節参照)。特に1961(昭和36)年からの5年間に集中しており、旧軍用地転用と埠頭整備によって現在の工業地域が形成される。このことは、佐世保の地域構造の変化における特徴である。そして、特に顕著な変化は立神地区、干尽地区、沖新・白岳地区に見られる。沖新・白岳地区では、すでに1962(昭和37)年には造成工事が完了し、工業団地の造成が進んでいる<sup>9)</sup>ことが見られる。

また、郊外においても工業団地の形成が見られる(図4参照)。図4は戦後佐世保市における工業地区を示しているが、この図から中心部以外に、大塔地区、相浦真申地区、大野地区において工業地区の形成が見られる。

工業地域以外にこの時期に見られる特徴として、住宅地域の拡大があげられる。

住宅地域は、中心市街地、米海軍用地一帯に幅広く分布しているが、その拡がり丘陵地に向かって拡大する。住宅地域も図3と図2の比較では、丘陵地開発による東西への拡大が見られる。5ha以上の大型団地造成では、1961(昭和36)年から1997(平成9)年の間に12箇所、9000戸以上の開発が行われているが、その開発のほとんどは郊外であることは、中心市街地には開発できる余地が少ないことを示している(表2、図5参照)。図5から中心部における住宅団地造成は十郎原団地を除き、見られないことがわかる。

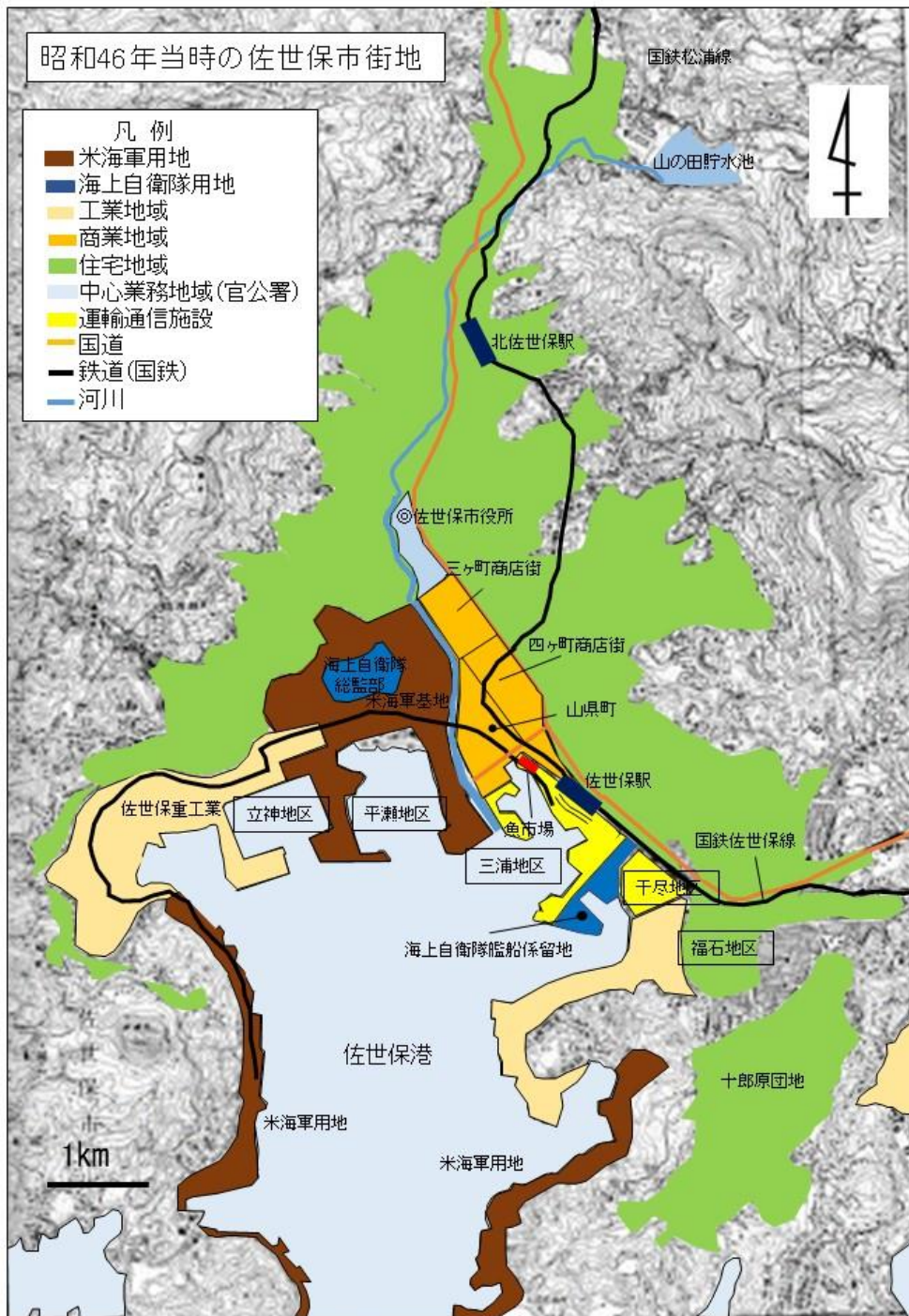


図3 1971(昭和46)年当時の佐世保の中心市街地

(資料) 国土地理院 1/25000 地形図(大正19年測量、昭和46年改測)、山口恵一郎編著 2011、『日本図誌大系九州I(普及版)』、朝倉書店:271、ゼンリン編 1966、『佐世保市住居表示戸番号地図』、善隣出版社をもとに範囲を特定。

(出所) 上記資料をもとに著者作成。





図4 戦後佐世保における工業地区の位置図

(資料) 佐世保市総務部庶務課編 1982、『佐世保市史産業経済篇(復刻版)』、国書刊行会:232-235、原典は 1956 年佐世保市役所刊行、佐世保市史編さん委員会編 1975、『佐世保市政七十年史上巻』、佐世保市:434-438。

(出所) 地理院地図に著者加筆。

表2 佐世保市における大型住宅団地開発(5ha以上)

年次	住宅団地名	戸数	年次	住宅団地名	戸数
1961(昭和36)	泉福寺団地	780	1984(昭和59)	有福団地	—
1963(昭和38)	十郎原団地	736	1989(平成元)	広田住宅団地	—
1971(昭和46)	新田団地	734	1990(平成2)	若竹台団地	—
1973(昭和48)	花高団地	2,400	1993(平成5)	パールヒルズ田の浦	200
1977(昭和52)	大岳台団地	753	1995(平成7)	富士見台団地	257
1980(昭和55)	有福団地	753	1995(平成7)	美鳥ヶ丘団地	292
1980(昭和55)	棚方ニュータウン	259	1996(平成8)	桧台団地	365

(出所) 佐世保市史編さん委員会編 2003、『佐世保市史通史編下巻』、佐世保市:815、長崎県土木部都市計画課編 2015、『長崎県の都市計画2015』、長崎県:137。

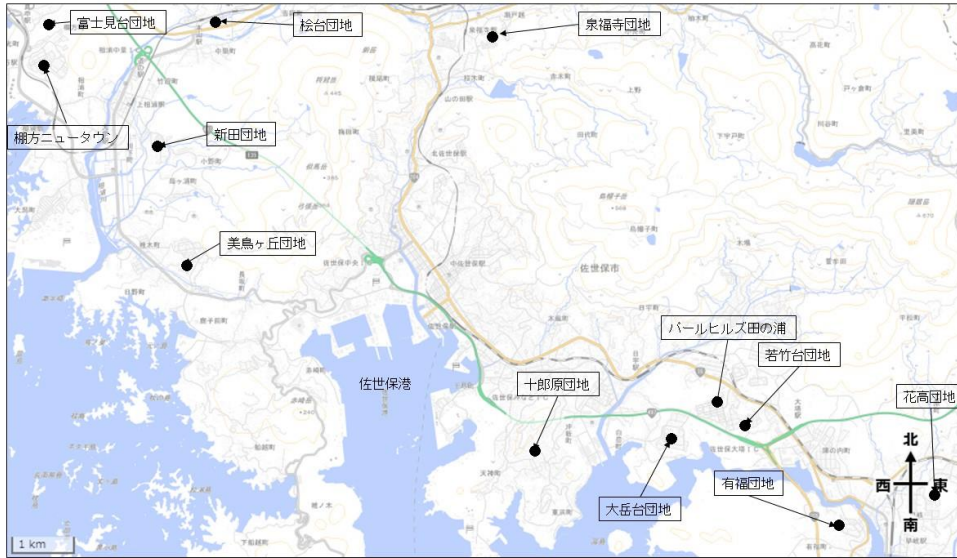


図 5 戦後における佐世保市の主な住宅団地開発位置図

(資料) 表 2 と同じ。

(出所) 地理院地図に著者加筆。

商業地域は、戦後からの大きな変化は見られない。この原因として、商業地域の周囲には住宅地域が形成されており、商業地拡大の余地が見当たらないためと考えられる。ただ、三ヶ町商店街と四ヶ町商店街がひとつのアーケードによって結ばれるなど、これまで相違した商店街の雰囲気が一体化するようになる。商店の分布自体に大きな変化はないが、個々の商店間のつながりがみられるようになる。

この三ヶ町商店街と四ヶ町商店街における大規模小売店の出店状況が表 3 である。1976 年 (昭和 51) 以降、三ヶ町商店街と四ヶ町商店街での出店が見られない。この時期は郊外への大規模商業施設の出店であり、商業地域は郊外へと拡散する傾向にある。

表 3 戦前からの三ヶ町商店街・四ヶ町商店街における大規模小売店の出店状況 (500 m<sup>2</sup>以上)

開店年	店舗名称	種別	業種	立地場所
1918(大正7)	佐世保玉屋	第1種大規模小売店	百貨店	三ヶ町商店街
1960(昭和35)	西沢ショッピングセンターツインクル西沢	第1種大規模小売店	専門店	四ヶ町商店街
1969(昭和44)	ジャスコ佐世保店	第1種大規模小売店	総合スーパー	四ヶ町商店街
1974(昭和49)	ヴェニス本館(衣料品)	第2種大規模小売店	専門店	三ヶ町商店街
1975(昭和50)	ベスト電器四ヶ町店	第2種大規模小売店	専門店	四ヶ町商店街

(出所) 佐世保市史編さん委員会編 2003、『佐世保市史通史編下巻』、佐世保市:795。

### ③ 都市再開発の時期

戦後の佐世保は戦災復興から始まり、中心市街地の形成は1980年前後において一応の形成をみると考えてよい。なぜなら、この頃までに工業地域、商業地域、住宅地域形成の進展が見られ、ある程度の拡幅範囲の限界を示された土地事情もある。この間、工業用地は旧軍用地転用によって形成され、住宅地域も丘陵地開発によって市の中心部から郊外に拡大する。

しかし、こうした発展過程は土地利用の物理的変化が見られることから、佐世保港、佐世保駅という地域構造の基盤施設となる機能向上が求められることになる。この要因については、県内第2の都市として求められる中枢機能、変化する住民生活、人口減少への対応など、これまでの行政施策では対応できないサービスが求められるからである。そのため、高次元の都市機能を有するため、佐世保駅、佐世保港周辺の再開発が行われるようになる(図6参照)。

図6は佐世保港、佐世保駅一帯の再開発後の図であるが、図3との比較では大きな変化が見られる。

佐世保港再開発は1986(昭和61)年から実施され、佐世保駅周辺の再開発は、1994(平成6)年の佐世保駅高架化事業を始めとして数々の再開発事業が実施される。この一連の再開発事業が完了するのは、2015(平成15)年のことである。

この再開発における具体的な事業としては、佐世保駅周辺では、佐世保駅およびJR佐世保線の高架化<sup>10)</sup>、西九州自動車道の建設、潮見・戸尾地区市街地再開発事業などがある。この再開発では、特に歩行動線の確保を主軸にして各地区の再開発が機能し合うようになる。

図5では、再開発された三浦地区で大きな変化が見られる。再開発の三浦地区では、護岸、埠頭整備によって港内の大きな変化が確認できる。その護岸部分では、緑地公園などを生かしたオープンスペースの構築、ウォーターフロントの構築の実現を見る。

佐世保駅およびJR佐世保線の高架化により、踏切などの道路交通における不便地区が解消される。また中心市街地には旧国鉄貨物ヤード跡地<sup>11)</sup>、中央卸売市場魚市場跡地の高架を通る高速道路の開通もあり、陸上交通の機能向上が見られる。

海上交通では、航路別の2つのターミナル整備により、海上交通の利便性向上が図られているほか、海上交通と陸上交通の結節点としての機能向上が図られており、佐世保港における高次元の構造物が構築されている。

工業地域では、米海軍と海上自衛隊の立地分布に大きな変化はないが、米海軍用地である赤崎地区の一部が日本側に返還され、これに伴って佐世保重工業に転用されるなど、工業地域の拡大も見られる。



図6 2018(平成30)年当時の佐世保の中心市街地

(資料) 国土地理院 1/25000 地形図(佐世保北部:平成27年調整、佐世保南部:令和2年調整)、ゼンリン編 2018、『ゼンリン住宅地図 佐世保市北部、南部』、ゼンリンをもとに範囲を特定。

(出所) 上記資料をもとに著者作成。

この再開発による地域構造の変化は、佐世保駅、佐世保港周辺における商業地域の拡大、住宅地域の拡大も随所に見られるが、住宅地域の拡大は中心地区から離れた丘陵地に見られるのが特徴である(前掲表 2、前掲図 5 参照)。

## (2) 戦後佐世保の市域変化

戦後佐世保市では、昭和期と平成期において周辺町村との間で合併が行われる。これに伴う行政区域拡大による市域の変化とともに、人口の増加がみられる。(表 4、図 7 参照)。図 7 から、佐世保市における合併の段階的な変化が示される。

1954(昭和 29)年から 1958(昭和 33)年にかけての「昭和の大合併」で、佐世保市は周辺 5 町村との間で合併を実現する。この中では、まず、1954(昭和 29)年の柚木村と黒島村の北部地域との間で合併が行われる。その後 1955(昭和 30)年、崎針尾村、江上村、折尾瀬村、さらに 1958(昭和 33)年の宮村と、いずれも南部地域との間で合併が行われる。

「昭和の大合併」では、戦後急激に膨張した行政事務の実施に困難をきたす町村が多かったことが背景としてあげられる。合併の根拠法律となる「町村合併促進法」第 3 条では「町村は、おおむね 8 千人以上の住民を有するのを標準とし、地勢、人口密度、経済事情に照らし、行政能率を最も高くし、住民の福祉を増進するようにその規模をできる限り増大し、これによってその適正化を図るよう相互に協力しなければならない」<sup>12)</sup>といい、人口基準に基づく数値目標をあげている。法律の条文に数値目標を掲げることは、全国の町村を一律に規定するものである。

表 4 戦後の佐世保市域の変化

年次	合併経緯	市域面積(k㎡)	世帯数(世帯)	人口(人)
1945(昭和20)	—	137.29	31,702	147,617
1954(昭和29)	柚木村と合併	172.66	48,582	240,436
	黒島村と合併			
1955(昭和30)	崎針尾村と合併	233.34	54,664	258,815
	江上村と合併			
	折尾瀬村と合併			
1958(昭和33)	宮村と合併	249.00	55,861	265,326
2005(平成17)	吉井町と合併	307.54	96,126	247,860
	世知原町と合併			
2006(平成18)	宇久町と合併	364.00	100,692	256,374
	小佐々町と合併			
2010(平成22)	江迎町と合併	426.47	104,587	261,044
	鹿町町と合併			

(出所) 佐世保市統計書(各年)、佐世保市ホームページ

<https://www.city.sasebo.lg.jp/index.html>(最終閲覧日:2022年4月10日)。

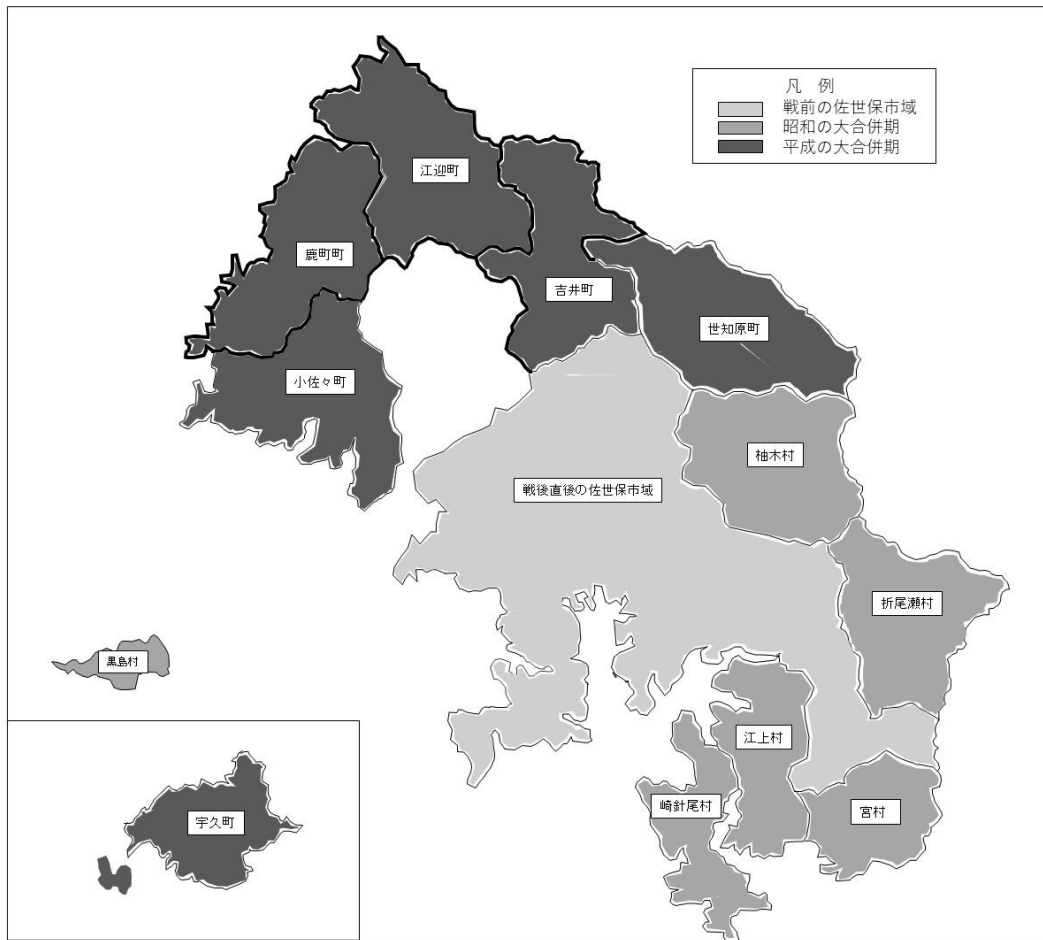


図7 戦後における佐世保市域の拡大

(資料) 佐世保市都市整備部都市政策課編 2011、『佐世保市都市計画マスタープラン』、11頁、佐世保市都市整備部都市政策課をもとに市域を特定。

(出所) 上記資料をもとに著者作成。

地方自治の観点から言えば、この規定は町村の自立性を否定しかねないとも考えられるが、市川(2011)は「昭和の大合併は、政府の策定した合併基準と合併計画に基づき都道府県の強力な指導により推進した国策合併」<sup>13</sup>とするように、あくまで国主導による望ましい地方自治体の構成を図るねらいがそこにあるとされている。

合併町村の多くは主たる産業が農業であり、それぞれの町村が農産物の佐世保市への供給先であり、距離的に近いことから、その関係は行政的、経済的に強かったことが考えられる。そのため佐世保市の場合では、法律による人口目標よりも、中心的な都市への合併という性格が強かったと言ってよい。

平成の合併とは相違し、人口基準が法律上明記され、団体数の減少の数値目標が示される<sup>14)</sup>。こうした事情とともに、佐世保市での合併背景には同一生活圏域であるとの地域的要因が合併を実現させることになる。

平成期においては、吉井町を始めとする6町との間で、「平成の大合併」と称される合併が推進される。この「平成の大合併」は2004(平成16)年の「市町村の合併に関する特例法」によって実施されることになる。地域的に見ると、この合併対象の地域は戦前から戦後にかけての佐世保炭田を形成する地域であることがわかる。

この「平成の大合併」の目的としては、拡大する日常生活圏への対応、少子高齢社会到来への対応、地方分権による市町村の役割への対応、厳しい財政状況への対応などが掲げられたが<sup>15)</sup>、特に市町村の行政サービス負担増大によって困窮した町村が多かったことが根本的な原因であろう。積極的にこの合併を推進した市町村では、いわゆる合併特例債<sup>16)</sup> 目的の合併推進を図った市町村も多い。一方で、財政力が大きい自治体では周辺町村との合併は行わなかったところも多い。

こうした合併の背景、要因について考えると、「昭和の大合併」は地域の実情が背景になっているのに対し、「平成の大合併」は、政治的思惑が大きな要素になっているからであろう。

この合併により、佐世保市の市域は、「昭和の大合併」で1.8倍、「平成の大合併」では1.7倍の増加であることを見ると、佐世保市の負担が大きいことが推測される。それでも、合併を推進した事実は、長崎県北の拠点都市を認識する佐世保市の意識にあると考えられる。

### (3) 戦後佐世保の人口変化

戦後の佐世保市では、終戦直後を除き、人口及び世帯数の増加が見られる(表5、図8参照)。大規模の増加の要因には、前項でみたように周辺町村との合併である。加えて、石炭産業、造船業の発展によるものも少なくないと考えられる。

図8から次のことが読み取れる。1951(昭和26)年から人口は20万人を超え、周辺町村との合併が相次いだ後の1959(昭和34)年には人口265,781人のピークを迎える<sup>17)</sup>。その後は、しばらく減少傾向が見られる。これは「昭和の大合併」による現象と見られる。

平成期に入ると「昭和の大合併」に続いて人口増加に転じている。これは、周辺の6町との間で行われた「平成の大合併」<sup>18)</sup>によるものである。「平成の大合併」は、1999(平成11)年施行の「市町村合併特例法」に基づく全国的な市町村合併である。この「平成の大合併」も「昭和の大合併」と同様に、国主導による合併推進ではあるが、町村の人口目標などは示されず、あくまで市町村の自主判断に任せる「自主的合併」であるところに、2つの合併の性質には相違がみられる<sup>19)</sup>。

表5 戦後佐世保市の人口及び世帯数の推移

(単位:人)

年次	世帯数	人口	年次	世帯数	人口	年次	世帯数	人口
1945:昭和20	31,702	147,617	1970:昭和45	68,462	248,287	1995:平成7	87,915	244,917
1946:昭和21	39,262	178,911	1971:昭和46	69,672	248,235	1996:平成8	88,720	244,363
1947:昭和22	39,202	176,653	1972:昭和47	69,944	246,358	1997:平成9	89,591	244,264
1948:昭和23	41,453	185,993	1973:昭和48	70,264	246,407	1998:平成10	90,057	243,158
1949:昭和24	42,367	192,060	1974:昭和49	71,634	247,918	1999:平成11	90,692	242,108
1950:昭和25	42,636	199,567	1975:昭和50	72,669	251,407	2000:平成12	90,170	240,680
1951:昭和26	44,209	212,145	1976:昭和51	73,147	251,939	2001:平成13	91,415	241,007
1952:昭和27	45,693	223,091	1977:昭和52	73,385	252,055	2002:平成14	92,669	240,628
1953:昭和28	47,103	232,014	1978:昭和53	73,824	251,849	2003:平成15	93,311	239,636
1954:昭和29	48,582	240,436	1979:昭和54	73,764	250,932	2004:平成16	93,990	238,833
1955:昭和30	54,664	258,815	1980:昭和55	77,653	251,358	2005:平成17	96,126	247,860
1956:昭和31	54,509	257,408	1981:昭和56	78,756	251,950	2006:平成18	100,692	256,374
1957:昭和32	54,557	258,870	1982:昭和57	79,110	250,856	2007:平成19	101,113	254,650
1958:昭和33	55,861	265,326	1983:昭和58	79,922	250,317	2008:平成20	101,553	252,698
1959:昭和34	56,241	265,781	1984:昭和59	80,826	249,913	2009:平成21	101,958	251,413
1960:昭和35	59,982	262,006	1985:昭和60	80,030	250,986	2010:平成22	104,587	261,044
1961:昭和36	59,725	258,365	1986:昭和61	80,673	250,131	2011:平成23	105,212	259,710
1962:昭和37	59,970	255,984	1987:昭和62	80,992	249,290	2012:平成24	105,494	258,598
1963:昭和38	60,741	254,992	1988:昭和63	81,644	248,509	2013:平成25	105,581	256,487
1964:昭和39	61,610	254,952	1989:平成元	82,355	246,965	2014:平成26	105,820	254,521
1965:昭和40	62,305	247,889	1990:平成2	82,520	244,799	2015:平成27	105,128	255,357
1966:昭和41	63,857	250,485	1991:平成3	83,422	244,310	2016:平成28	105,372	253,418
1967:昭和42	64,910	251,494	1992:平成4	85,117	245,158	2017:平成29	105,310	251,288
1968:昭和43	65,924	253,114	1993:平成5	86,262	245,185	2018:平成30	105,490	249,263
1969:昭和44	66,950	253,118	1994:平成6	87,154	244,964	2019:令和元	105,310	246,567

(注) 数値は住民基本台帳に基づく年末人口である。

(出所) 佐世保市統計書(各年)。

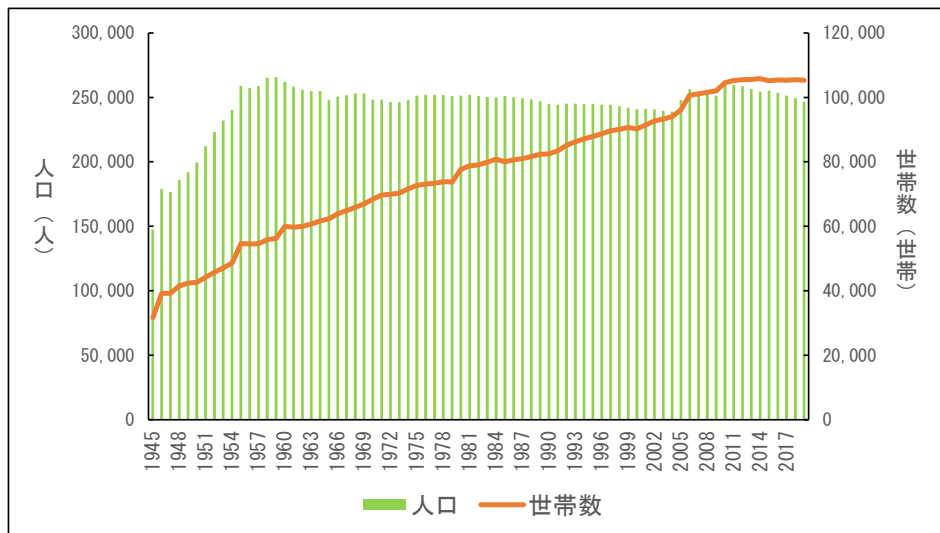


図8 戦後の佐世保市の人口及び世帯数の推移

(出所) 表5と同じ。



佐世保市は戦前から現在まで一貫して長崎県下第2位の都市として、さらに県北部の拠点都市としてその地位にある。

戦前の合併の性格は海軍運用を行う上で、機能的な都市形成を行うための合併であったのに対し、平成の合併の性格は、中心都市による周辺町の救済合併という政治的な合併であったと言ってよい。

このように、佐世保における人口増加の要因としては、周辺町村との合併がいつも介在する。合併による人口増加の背景には、佐世保市の県北部における拠点性に求められるものである。

## 第2節 米軍基地都市

### (1) 米軍基地の経緯と現況

#### ① 米軍基地設置の経緯

現在日本における米海軍基地が立地するのは横須賀と佐世保であり、米海軍佐世保基地の創設は第二次世界大戦終戦後の1946(昭和21)年6月30日のことである<sup>20)</sup>。

第二次世界大戦終戦当初、佐世保に駐留する連合軍主力部隊は米陸軍第六軍管轄下の第五海兵団であり<sup>21)</sup>、先遣隊に加え、1945(昭和20)年9月21日約5万人の本隊が進駐する。連合軍は佐世保軍政府を市役所に、陸上輸送担当の輸送司令部を佐世保駅駅長室に設置する<sup>22)</sup>。同年11月30日の旧日本海軍の解体により、佐世保港では引き渡しのための残存艦船を除き旧日本海軍艦船の姿はなく、佐世保港はもっぱら連合艦船の補給港として使用される程度であった<sup>23)</sup>。

佐世保港では1945(昭和20)年10月、復員者の本土復帰が始まる。復員船は民間船が主になるが、中には旧海軍艦船の使用する場合もあったとされる。特に佐世保への入港は民間船が主になる。その理由として、旧日本海軍艦船の佐世保港への入港は連合軍との間で無用のトラブルを回避するための措置であり、旧日本海軍艦船による復員先として博多港、鹿児島港が使用される。

1946年頃には、占領政策の再編による連合軍駐留部隊の多くは東京へと移転する。終戦時における連合軍の駐留任務は日本の非武装化であり、1950(昭和25)年当時には駐留業務の安定化により、連合軍駐留部隊の主体を占める米軍は動員解除を行って、日本における規模体制を縮小する<sup>24)</sup>。

佐世保での連合軍の駐留は、占領政策に基づくものであるが、翌1946(昭和21)年には米軍駐留に置き換わり、掃海業務を主とする「佐世保米海軍艦船基地」として発足する<sup>25)</sup>。掃海業務の

終結時においても「佐世保米海軍艦隊基地」は廃止されることなく、現在の「米海軍佐世保基地」として存続されていく。

朝鮮戦争とベトナム戦争による戦時体制も、1975(昭和 50)年のベトナム戦争終結による平時体制が取られる。朝鮮戦争は現在でも休戦状態であることから、佐世保基地では米海軍と国連軍の併設がみられる<sup>26)</sup>。

## ② 米軍佐世保基地の現況

米軍施設 9 施設で占める土地面積は約 3.93 km<sup>2</sup>で、市域面積 426.01 km<sup>2</sup>の約 0.92%にあたる<sup>27)</sup>(令和 3 年 4 月 1 日現在)。米軍基地は市内の様々な箇所に施設を持つが、ほとんどは旧日本海軍施設である。これは、戦後旧海軍施設がそのまま使用可能な施設として収用されているためである(表 6 参照)。

佐世保は横須賀と同じように米海軍第 7 艦隊所属の艦船が配備されており、佐世保での配備艦船は 9 隻である(表 7 参照)。横須賀配備の主力艦艇が空母、巡洋艦であるのに対し、佐世保配備の主力艦艇は揚陸艦であることから、基地機能という点でも相違が見られ佐世保基地の前線化がみられる。

米海軍佐世保基地での米海軍軍人・軍属・家族数は 1950(昭和 25)年から 2019(平成 31)年度までの期間で公表されており、その数値は次のとおりである(表 8、図 9 参照)。

米海軍基地関係者と佐世保市(本庁管内)の人口とを比較すると、1950(昭和 25)年では佐世保市の人口 199,567 人に対して、米軍人等は 19,500 人で、その割合は 9.7%になる。また、59 年後の 2019(平成 31)年では、佐世保市(本庁管内)の人口 83,037 人に対して、米軍人等は 7,374 人で、その割合は 8.8%になる。このように、佐世保では戦後一貫して米軍関係者が一定の割合を占めており、軍港都市、米軍基地都市の特性を表している。

ベトナム戦争終結の 1975(昭和 50)年を機に、米海軍では佐世保基地縮小が進み、これに伴い米軍軍人の減少がみられるとともに、日本人基地従業員の解雇も進む(表 9、図 10 参照)。基地機能縮小は人員、機関、部門の縮小までつながる。戦前においても旧日本海軍ではワシントン軍縮条約による海軍工廠職工の解雇が行われており、類似した状況が生み出されている。

1976(昭和 51)年、米海軍佐世保基地は米海軍弾薬廠に整理縮小される<sup>28)</sup>。表 8 から、1975 年頃から米海軍軍人の減少が見られ、これに合わせるように、表 9 では 1975 年頃から日本人従業員の減少が見られる。つまり、米海軍基地縮小にともなう、米軍人、日本人基地従業員の削減が進められたものとみられる。

表 6 2019(令和2)年現在における米海軍佐世保基地への提供施設

(単位: m<sup>2</sup>)

施設名	所在地	土地	建物	施設名	所在地	土地	建物
佐世保海軍施設(司令部)	平瀬町・立神町	496,150	158,393	立神港区	立神町	134,864	43,178
佐世保ドライドック地区	立神町	82,732	2,116	崎辺小銃射撃場	崎辺町		5,347
赤崎貯油所	赤崎町ほか	753,641	18,934	針尾島弾薬集積所	崎辺町	1,297,173	2,672
佐世保弾薬補給所	前畑町	582,098	15,920	針尾住宅地区	江上町・指	354,077	110,490
庵崎貯油所	庵浦町	227,422	642	合計		3,928,157	357,696

(出所) 佐世保市編 2021、『令和3年度版基地読本』、佐世保市:58。

表 7 2019(令和2)年現在における米海軍佐世保基地への配属艦船

艦名	艦種	配備年月日	乗員(名)	備考
パトリオット	掃海艦	H8.2.1	85	
ジャーマンタウン	ドック型揚陸艦	H23.4.21	410	揚陸部隊400名
ウォリアー	掃海艦	H25.5.2	85	
アシュランド	ドック型揚陸艦	H25.8.23	410	揚陸部隊400名
パイオニア	掃海艦	H26.7.11	85	
チーフ	掃海艦	H26.7.11	85	
グリーン・ベイ	ドック型輸送揚陸艦	H27.2.14	360	揚陸部隊700名
ニューオーリンズ	ドック型輸送揚陸艦	R1.12.1	360	揚陸部隊700名
アメリカ	強襲揚陸艦	R1.12.6	1060	揚陸部隊1,700名

(出所) 佐世保市編 2021、『令和3年度版基地読本』、佐世保市:57-58。

表 8 米海軍佐世保基地の軍人数

(単位:人)

年次	軍人	軍属	家族	計	年次	軍人	軍属	家族	計
1950(昭和25)	16,000	-	3,500	19,500	1990(平成2)	1,501	82	1,083	2,666
1955(昭和30)	4,200	-	2,200	6,400	1995(平成7)	2,638	159	1,736	4,533
1960(昭和35)	3,400	-	2,200	5,600	2000(平成12)	2,784	211	2,367	5,362
1965(昭和40)	3,400	-	700	4,100	2005(平成17)	3,376	264	2,316	5,956
1970(昭和45)	1,300	-	900	2,200	2010(平成22)	3,120	509	2,238	5,867
1975(昭和50)	774	-	647	1,421	2015(平成27)	3,159	407	1,979	5,545
1980(昭和55)	217	24	329	570	2019(平成31)	3435	425	3514	7,374
1985(昭和60)	582	42	573	1,197					

(注) 令和2年度から軍人等の数値は非公表となっている。

(出所) 佐世保市編 2021、『令和3年度版基地読本』、佐世保市:57-58。

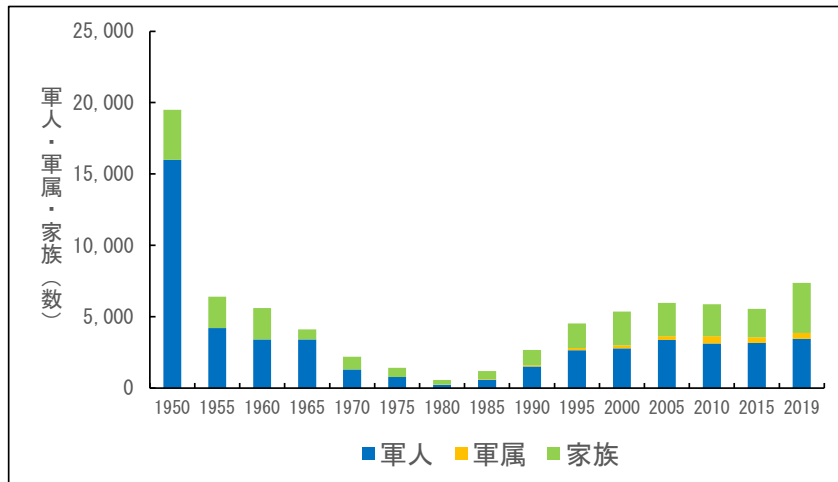


図9 米海軍佐世保基地の軍人数

(出所) 表8と同じ。

表9 米海軍佐世保基地の日本人従業員

(単位:人)

年次	従業員数	年次	従業員数
1949(昭和24)	2,471	1990(平成2)	889
1950(昭和25)	2,659	1995(平成7)	960
1955(昭和30)	5,824	2000(平成12)	1,358
1960(昭和35)	2,722	2005(平成17)	1,519
1965(昭和40)	2,475	2010(平成22)	1,432
1970(昭和45)	2,653	2015(平成27)	1,423
1975(昭和50)	1,196	2020(令和2)	1,755
1980(昭和55)	666	2021(令和3)	1,782
1985(昭和60)	678		

(出所) 佐世保市編 2021、『令和3年度版 基地読本』、佐世保市:61。

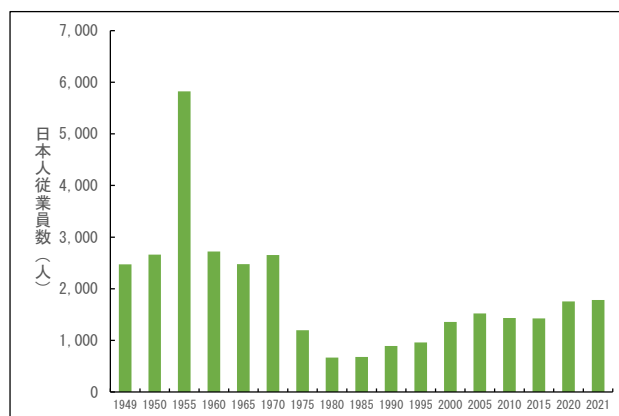


図10 米海軍佐世保基地の日本人従業員

(出所) 表9と同じ。

## (2) 米軍施設立地による佐世保市財政への影響

米軍基地の立地都市には国から財政的支援行われる。財政的支援は基地交付金<sup>29)</sup>と調整交付金<sup>30)</sup>が中心となる(表 10、図 11 参照)。このほかにも、「在日米軍駐留負担経費」による基地従業員への福利厚生費、給与費が日本側の予算で負担されていることも、軍港都市では財政的支援としての性格として捉えることができる。

令和 2 年度における佐世保市の一般会計当初予算は 120,847 百万円<sup>31)</sup>であり、基地交付金の歳入に占める割合は 0.65%となり、割合としては小さい。しかし、補助金の占める割合が小さいとは言っても、米軍立地そのものが佐世保市への効果をもたらすと見ることもできることから、米海軍基地の立地は港湾都市の特性のひとつとしてあげられる。

表 10 佐世保市の基地交付金、調整交付金調

(単位:千円)

年度	基地交付金	調整交付金	計
1966(昭和41)			74,967
1970(昭和45)			162,078
1975(昭和50)			385,026
1980(昭和55)			496,284
1985(昭和60)	477,609	52,148	529,757
1990(平成2)	524,736	67,801	592,537
1995(平成7)	553,473	87,920	641,393
2000(平成12)	561,535	99,553	661,088
2005(平成17)	596,282	114,373	710,655
2010(平成22)	624,663	161,755	786,418
2015(平成27)	570,426	188,315	758,741
2020(令和2)	545,787	244,161	789,948

(注) 1966 年から 1980 年までの金額は、基地交付金と調整交付金の合計額である。

(出所) 佐世保市編 2021、『令和 3 年度基地読本』、佐世保市:107。

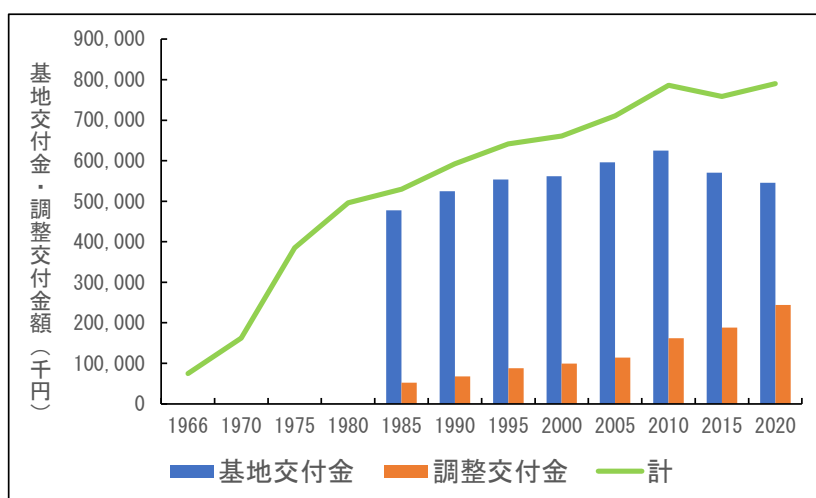


図 11 佐世保市の基地交付金・調整交付金調

(出所) 表 10 と同じ。

同じように、米海軍によるドル支出が公表されている(表 11、図 12 参照)。米海軍基地の支出額は年々大きくなっており、平成期に入ると昭和期の数倍にも及んでいる。2010 年の支出額は 143,969 千ドルで、当時の日本円に換算すると 13,451 百万円<sup>32)</sup>におよび、佐世保市の 2010 年総生産額 740,672 百万円<sup>33)</sup>の 1.8%に相当する。

表 11 米海軍佐世保基地のドル支出高

(単位:千ドル)

米軍会計年度	金額	米軍会計年度	金額
1968(昭和43)	29,881	1990(平成2)	70,699
1970(昭和45)	36,932	1995(平成7)	161,278
1975(昭和50)	23,423	2000(平成12)	148,917
1980(昭和55)	21,597	2005(平成17)	112,415
1985(昭和60)	42,733	2010(平成22)	143,969

(注) アメリカ軍の会計年度は、1976 年までは前年 7 月 1 日～6 月 30 日、1977 年度以降は前年 10 月 1 日から 9 月 30 日までを指す。

(注) ドル支出高は、艦船修理高、物資購入高、円交換高、日本人従業員給与<sup>34)</sup>、基地内売店購入高、福利厚生関係支出高、基地外居住家賃等補助(2007 年以降)、基地負担光熱費(2009 年以降)の合計。

(出所) 佐世保市編 2021、『令和 3 年度基地読本』、佐世保市:60。

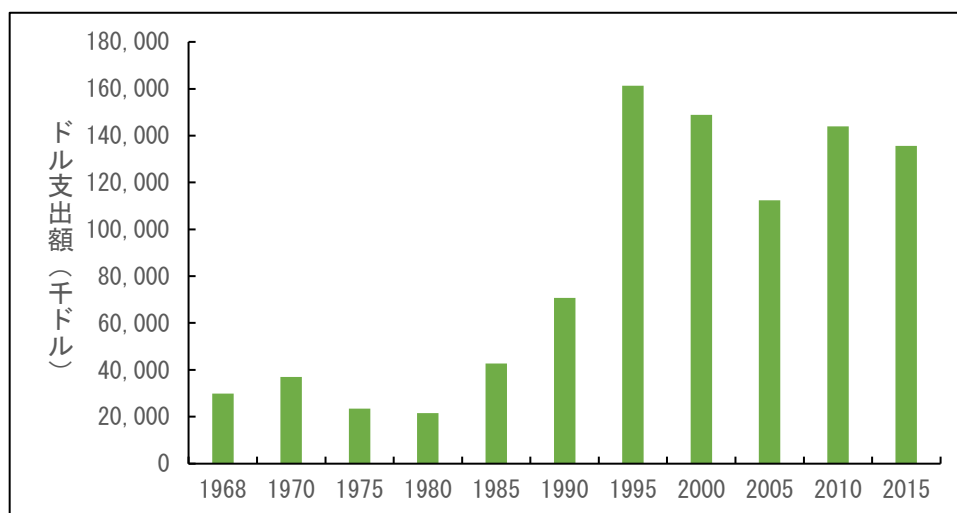


図 12 米海軍佐世保基地のドル支出高

(出所) 表 11 と同じ。

### (3) 米軍基地と佐世保港

佐世保港では米軍基地の立地により港内の利用制限がみられる(図 13 参照)。図 13 から佐世保港における利用制限の区域が大きいことがわかる。佐世保港での制限水域は約 27.31 km<sup>2</sup>に及び、佐世保港区水域 33.93 km<sup>2</sup>の約 80.5%にのぼる。この制限区域が設けられる法的根拠として「日本国とアメリカ合衆国との間の相互協力及び安全保障条約第 6 条に基づく施設及び区域並びに日本国における合衆国軍隊の地位に関する協定」(以下「日米地位協定」という。)<sup>35)</sup>があげられる。

この「日本国とアメリカ合衆国との間の相互協力及び安全保障条約(以下「日米安全保障条約」という。)」第 6 条前段では、「日本国の安全に寄与し、並びに極東における国際の平和及び安全の維持に寄与するため、アメリカ合衆国は、その陸軍、空軍及び海軍が日本国において施設及び区域を使用することを許される」とされている。つまり、日米安全保障条約に基づく日米地位協定により、佐世保港の制限区域が設けられることになる。

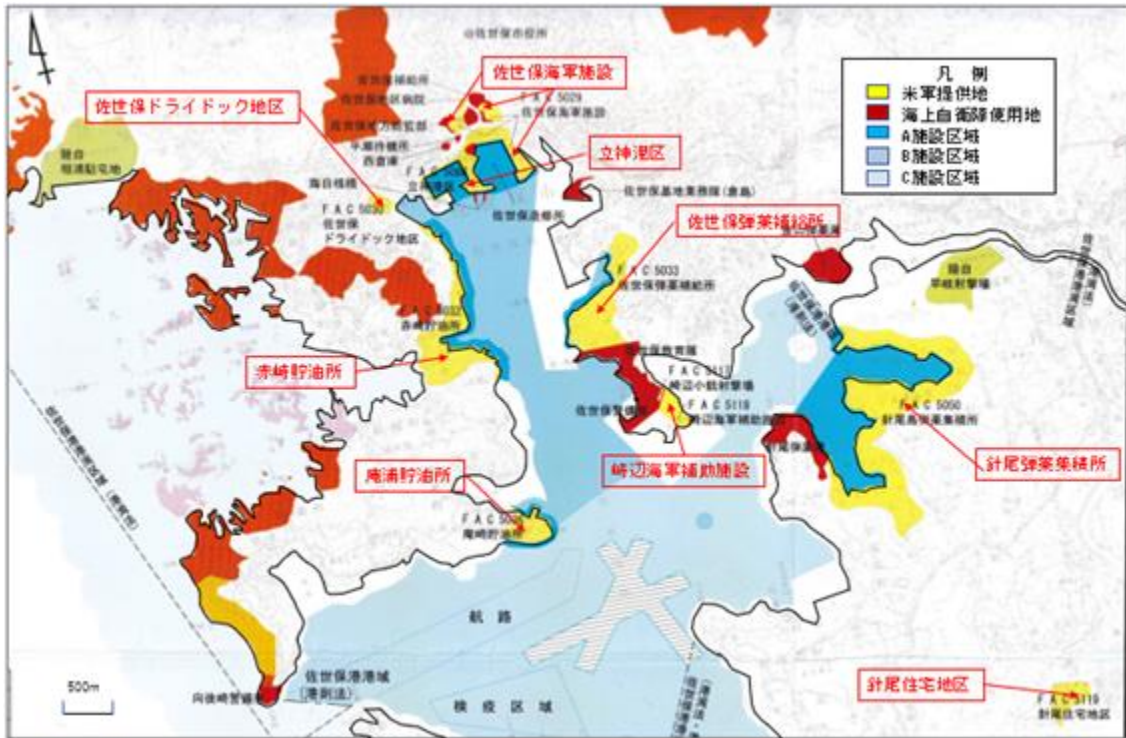


図 13 佐世保港内の制限区域図

(注) 佐世保港内の白地部分が利用制限を受けない部分である。

(注) A 施設水域はすべての立入り制限区域、B 施設区域は漁労、潜水、サルベージ、停留、合衆国管理船舶及び水上機から 100m 以内の立入り制限区域、C 施設水域は潜水、サルベージ、合衆国管理船舶及び水上機から 100m 以内の立入り制限区域である。

(出所) 佐世保市港湾部編 2009、『佐世保港要覧 2009(一覧図)』、佐世保市。

日米安全保障条約に裏付けられた日米地位協定は、在日米軍に関して基地・施設の提供、裁判管轄権、税の免除等の便宜などについて定めたものである。この協定により、佐世保港では軍事機能に制限されない港湾機能が、三浦地区など一部の港域に限定されている。港域制限は戦前の軍港区域設定と同じ制限で、軍港以外には見られない特殊な制限である。

この制限区域は、その結果、都市域の利用制限にも波及的する。制限区域の臨海部では日本船舶の接岸、係留ができないことから港湾機能の消失がみられる。これにより、都市域へのアクセスが断たれることになり、商港機能の低下だけではなくウォーターフロントとしての港湾のアメニティ<sup>36)</sup>は損なわれる。結果的に、港湾と都市の一体性が薄れていくことになる。

このように佐世保港における米軍基地の立地状況を見てきた。終戦直後は佐世保が旧日本海軍の軍港であったことから、米軍にとっては連合国としての駐留時期を含めて、佐世保は港湾機能



が高く、基地の立地には最適の場所であったと考えられる。また、地勢的に朝鮮半島、アジア大陸に海を挟んで対峙する佐世保は、前線基地として首都から離れた最適の位置にあり、他都市では決して構築できない都市性を備えることとなったと考えられる。

この都市性は、現在の米海軍と海上自衛隊双方の基地がこうした地理的、歴史的変化の中で生じるものであり、軍事的観点の中の優位性に求められるものである。

### 第3節 軍港都市の造船業

#### (1) 海軍工廠の事業継承

1945(昭和20)年第二次世界大戦終戦後の海軍省解体に伴い、佐世保鎮守府、佐世保海軍工廠も同時に閉庁<sup>37)</sup>となる。その一方で、海軍工廠の事業は新設された「佐世保船舶工業株式会社(後の佐世保重工業株式会社)」によって継承され、造船事業が再開することになる。

佐世保重工業の歴史的な経緯は次のとおりである(表12参照)。1946(昭和21)年2月終戦後の残務整理が続けられた海軍工廠には、事業再開のための転機が訪れる。当時海軍工廠は連合国管理下であった。佐世保市の強い要望で連合国側による海軍工廠再開の了解が取り付けられ、三菱、三井の技術者派遣<sup>38)</sup>を得て、海軍工廠は民間企業「佐世保船舶工業株式会社」として再開する運びになる。

表12 1945(昭和20)年から1961(昭和36)年までの佐世保重工業の動向

年次	動向	影響原因	業務内容	資本金
1945(昭和20)	佐世保海軍工廠の閉庁	終戦		
1946(昭和21)	佐世保船舶工業設立	海軍工廠設備使用許可	船舶修繕・旧軍艦解体・炭鉱機械・小型ディーゼル機関製造	600万円
1948(昭和23)	資本金増資			2,000万円
1949(昭和24)	資本金増資			13,000万円
1950(昭和25)	事業縮小		人員整理667人	
1950(昭和25)	旧軍港市転換法			
1950(昭和25)	朝鮮戦争特需景気	朝鮮戦争	甲板補強・船底二重底石炭燃焼から重油燃焼機関への改修	
1953(昭和28)	特需景気の失速	朝鮮戦争の休戦協定	陸上部門への進出	
1953(昭和28)	新造船進水			
1954(昭和29)	計画造船の失注	造船疑獄	人員整理667人	
1954(昭和29)	会社整理	不渡り手形の発生		
1955(昭和30)	会社再建(整理の終結)			
1961(昭和36)	佐世保重工業へ社名変更			

(出所) 佐世保重工業60年史編纂委員会編 2006、『佐世保重工業60年史 海を走り陸を拓く』、佐世保重工業株式会社:15-59をもとに著者まとめ。

海軍工廠再開の背景として次の3点があげられる。第1が船渠、工場などの施設が備わった旧軍用財産活用が可能であったこと、第2に佐世保市の支援体制がとられていたこと、第3が戦後処理の仕事を旧軍用財産活用に求めたことにある。

特に、海軍工廠の施設は終戦直前の佐世保空襲<sup>39)</sup>による被害も少なかったことで、再開にあたっては施設設備の活用ができたことが大きい(表13、表14参照)。

ドック数も軍港都市に中では多く<sup>40)</sup>、特に1941(昭和16)年竣工の第7ドック(現在の第4ドック)は大型艦船の改造や艀装に使用されるほど、佐世保重工業の中では最大の施設規模である<sup>41)</sup>。また、ドック配置では戦前の海軍工廠時のドック配置と変化はなく、当時の海軍工廠の施設形態がみてとれる(図14参照)。図14は現在の佐世保港における施設配置図である。この図から佐世保重工業が米海軍と隣接し、関係の大きさがみられる。

民間企業として創業した佐世保重工業の特徴は佐世保市における産業の基幹的部分を担っていることにある。市内企業には佐世保重工業と関連する企業が多く、造船業に関わる市民も多い。こうした佐世保市側の事情が事業再開の大きな理由として考えられる。造船業が主たる産業であることは、海軍工廠に依存してきた軍港都市の産業構造の特異性を示している。

表13 佐世保重工業佐世保造船所の主要設備

(単位: m<sup>2</sup>)

	土地	建物	係留岸壁	ドック	
				建造用	修繕用
造船所	535,000	177,000	1,710	1	4
機械工場	12,019	-	-	-	-
鑄造工場	4,730	-	-	-	-

(注) ドックはこの他に米軍、海上自衛隊共同使用のものがある。

(出所) 佐世保重工業60年史編纂委員会編 2006、『佐世保重工業60年史 海を走り 陸を拓く』、佐世保重工業株式会社:502。

表 14 佐世保重工業佐世保造船所ドック一覧

	第1ドック	第2ドック	第3ドック	第4ドック	第5ドック	第6ドック	第3船台
用途	修繕用		修繕用	建造用	修繕用	修繕用	建造用
長さ(m)	153.6	222.8	370.0	400.0	174.4	180.1	127.1
幅(m)	26.5	32.5	70.0	57.0	30.3	29.3	19.0
深さ(m)	12.9	14.4	14.3	15.6	11.8	12.9	—
最大入渠(総トン)	11,800	26,000	180,000	225,000	16,000	17,000	39,000
可能船舶(重量トン)	20,000	45,000	400,000	380,000	24,000	27,000	—
クレーン	3基		4基	5基	1基	2基	3基
備考		米軍・自衛隊 共同使用					

(出所) 佐世保重工業 60 年史編纂委員会編 2006、『佐世保重工業 60 年史 海を走り 陸を拓く』、佐世保重工業株式会社:502。

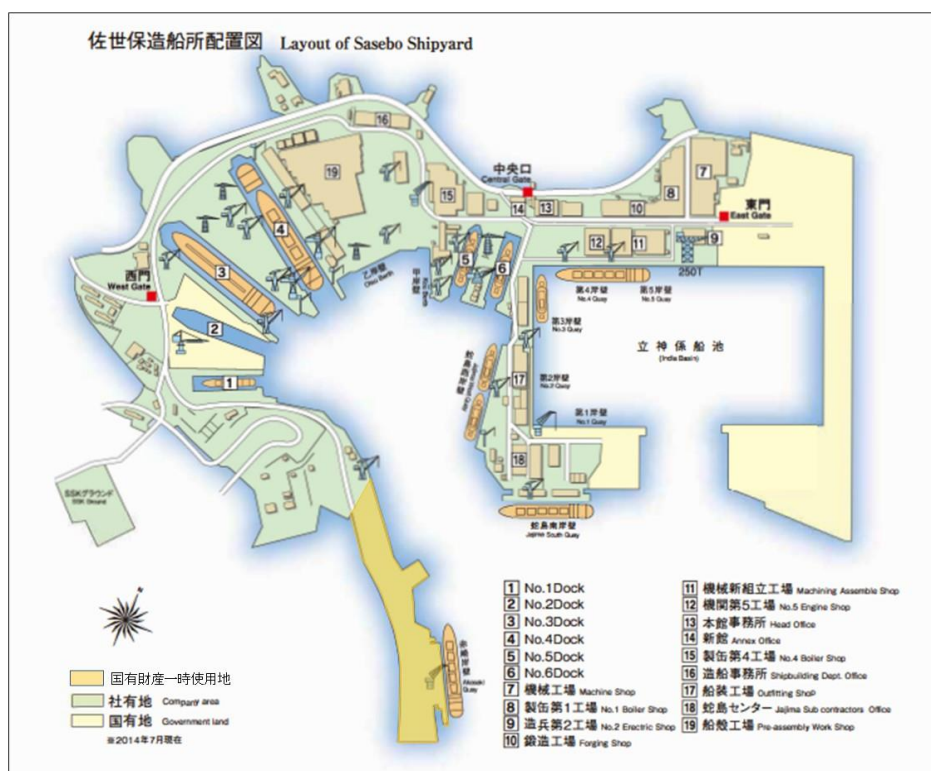


図 14 2006(平成 18)年現在の佐世保重工業造船所配置図

(注) 第 2 ドックは米海軍、海上自衛隊の共同使用とされている。

(注) 国有財産一時使用地は 2006 年当時示されていた部分であり、佐世保重工業 60 年史編纂委員会編 2006、『佐世保重工業 60 年史 海を走り 陸を拓く』、佐世保重工業株式会社:502 掲載の佐世保造船所配置図を基に加工したものである。

(出所) 佐世保重工業ホームページ、「工場案内」、

<http://www.ssk-sasebo.co.jp/ssk/jp/corporate/factory/index.html> (最終閲覧日:2022 年 5 月 18 日)。

佐世保重工業の年度別売り上げは次のとおりである(表 15、図 15 参照)。佐世保重工業創設時は、もっぱら旧日本海軍艦船の解体が主であった。連合国軍の日本における重化学工業の解体の方針下、新造船の建造は制限を受けており<sup>42)</sup>、この制限撤廃を可能にしたものが 1951(昭和 26)年のサンフランシスコ講和条約である。

表 15 佐世保重工業の年度別売上高

(単位:千円)

年度	新造船	改造・ 修繕船	機械	鉄構	その他	計	年度	新造船	改造・ 修繕船	機械	鉄構	その他	計
1953		1,464,538	304,290		874,810	2,643,638	1980	32,612,952	16,914,481	6,309,375	7,477,928	471,614	63,786,350
1954	448,463	740,903	708,976		316,453	2,214,795	1981	47,654,461	18,822,349	9,618,596	8,198,877	638,296	84,932,579
1955	19,818	1,313,733	480,121		130,644	1,944,316	1982	29,423,068	16,501,503	8,590,706	8,062,814	280,172	62,858,263
1956		1,686,788	735,560		90,298	2,512,646	1983	76,201,218	13,251,387	7,689,688	8,445,040	2,982,833	108,570,166
1957	3,602,714	1,415,563	1,143,653		175,059	6,336,989	1984	31,747,400	17,783,560	8,940,835	11,293,612	9,799,264	79,564,671
1958	6,317,408	895,076	625,751		209,037	8,047,272	1985	26,208,408	18,794,255	8,786,886	9,705,512	7,761,550	71,256,611
1959	6,760,888	1,080,239	956,348		367,688	9,165,163	1986	35,068,314	13,596,914	6,280,738	6,510,274	787,333	62,243,573
1960	4,840,978	1,581,871	1,473,074		157,607	805,353	1987	12,300,300	10,966,159	9,999,175	8,565,847	889,909	42,721,390
1961	5,311,613	3,087,645	2,344,716		153,994	10,897,968	1988	9,594,851	9,330,064	9,238,906	7,366,161	793,275	36,323,257
1962	7,631,080	1,360,586	2,176,895		122,574	11,291,135	1989	11,971,008	14,356,056	11,090,520	6,805,222	532,178	44,754,984
1963	9,652,416	1,762,077	1,386,975		182,014	12,983,482	1990	27,984,620	12,197,171	8,520,947	8,317,702	449,090	57,469,530
1964	9,192,414	4,651,110	2,432,877		208,681	16,485,082	1991	28,882,100	14,213,063	8,535,754	8,714,495	355,474	60,700,886
1965	9,945,174	3,509,659	2,411,396		305,303	16,171,532	1992	29,411,868	12,030,182	8,146,327	6,723,599	57,040	56,369,016
1966	16,433,035	4,393,704	4,486,886		360,528	25,674,153	1993	32,128,657	10,705,851	13,954,891	7,060,959	32,101	63,882,459
1967	16,351,320	5,012,054	5,793,558		336,766	27,493,698	1994	30,869,495	10,317,342	10,885,927	4,919,149	65,365	57,057,578
1968	19,006,712	5,016,514	4,724,907	1,583,394	435,625	30,767,152	1995	27,064,017	8,774,227	9,684,370	5,018,486	108,801	50,649,901
1969	26,045,854	5,376,244	6,993,308	4,540,061	465,433	43,420,900	1996	34,833,602	8,086,835	10,251,343	9,890,710	102,469	63,164,959
1970	24,633,679	6,594,666	5,810,853	2,295,647	878,244	43,213,089	1997	44,832,705	6,445,153	4,599,305	5,691,906	181,678	61,750,747
1971	27,231,879	10,476,294	5,336,944	4,860,935	474,042	48,362,094	1998	39,884,267	3,565,575	3,945,566	3,416,074	167,583	50,979,065
1972	36,713,832	8,618,620	5,303,666	3,307,885	699,877	54,643,880	1999	26,164,109	6,124,332	9,042,579	6,779,910	491,697	48,602,627
1973	37,486,288	9,274,459	5,886,814	4,040,224	1,435,547	58,123,332	2000	32,395,730	3,123,865	2,172,859	4,831,380	365,890	42,889,724
1974	52,364,583	13,079,316	8,962,304	3,574,469	2,304,544	80,015,216	2001	36,236,827	3,636,071	2,704,571	3,454,546	492,795	46,524,810
1975	52,584,420	9,968,734	8,396,447	5,668,541	1,659,498	78,277,640	2002	29,667,689	3,208,761	2,341,200	8,722,173	422,414	44,362,237
1976	49,469,815	11,919,816	10,675,030	5,701,036	1,307,653	79,073,350	2003	35,149,938	3,441,037	2,661,082	6,897,966	217,162	48,367,185
1977	52,894,114	11,398,149	8,266,291	5,614,010	1,273,045	79,445,609	2004	29,627,000	5,222,186	2,997,186	4,393,314	121,285	42,360,971
1978	22,605,746	9,393,353	8,241,739	7,837,867	1,393,396	49,472,101	2005	35,885,573	5,693,968	4,649,923	4,226,745	68,822	50,525,031
1979	15,297,216	10,354,183	5,343,230	7,897,728	1,702,887	40,595,244							

(注) その他の売上高の中には、洋上発電プラントなどが含まれる。

(出所) 佐世保重工業 60 年史編纂委員会編 2006、『佐世保重工業 60 年史 海を走り 陸を拓く』、佐世保重工業株式会社:510-512 をもとに年度別に著者まとめ。

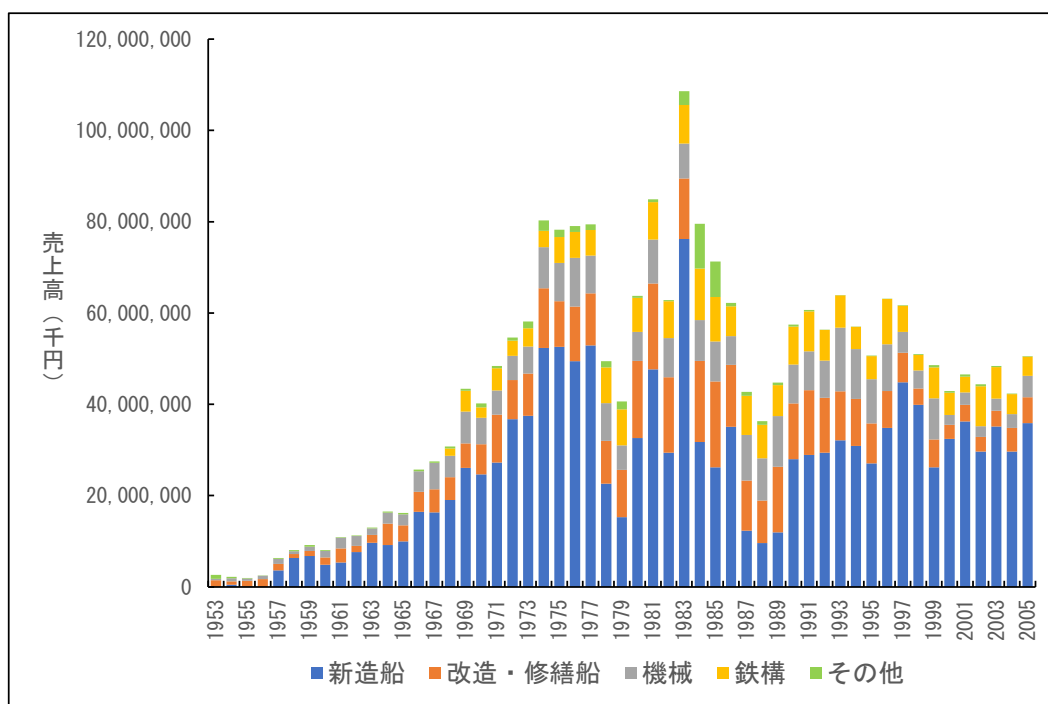


図 15 佐世保重工業の年度別売上高

(出所) 表 15 と同じ。

佐世保重工業での建造船をみると、新規造船では民間船(タンカーなど)が多いのに対し、修繕船では防衛庁、海上保安庁など官公庁船がほとんどである。特に防衛庁発注の建造船が多いことは、米海軍及び海上自衛隊に隣接する佐世保重工業の立地特性を示す数値である。

1984年における新造船の建造数をピークにして、その新造船の建造は減少傾向になる、これは不況による貿易の減退、荷動きの停滞からきているもので、1986年には新造船の急激な建造減少をみる(表 16、図 16、図 17 参照)<sup>43)</sup>。表 16 は新建造船、修繕船の竣工数を示したものである。

佐世保重工業の創業当初の業務は旧海軍艦船の解体と、連合軍の艦船修理がほとんどである。1950(昭和 25)年の朝鮮戦争勃発は連合軍の艦船修理が増加している。

佐世保重工業での新造船建造はサンフランシスコ講和条約(1953年)後の1954(昭和 29)年からになる。最初の造船はタンカーであり、この年 5 隻の新造船建造が見られる。その後は毎年数隻のタンカーなどの建造とともに、修繕船の受注も受けている。1980年代に入ると建造量は増加し、1984(昭和 59)年には新造船の建造数は 22 隻とピークに達している。また、1983(昭和 58)年度の売り上げは過去最高を記録している(前掲表 15、前掲図 15 参照)。

軍港都市にある造船所として、佐世保重工業は防衛庁(現防衛省)発注艦船や海上保安庁発

注の艦船の受注を受けている。防衛庁分では 1959(昭和 34)年度に、海上保安庁分は 1977(昭和 52)年度に受注実績があるが、受注数自体は多くない。

このように見ると、佐世保重工業には基地所在の造船所として期待されている面があるが、立地の特性を生かす状況にはなっていないことがわかる。

表 16 佐世保重工業における新建造船、修繕船の竣工数

(単位:隻)

年度	民間船 (タンカー等)		防衛庁		海上保安庁		外国艦船 (米海軍等)		年度	民間船 (タンカー等)		防衛庁		海上保安庁		外国艦船 (米海軍等)	
	新建造	修理	新建造	修理	新建造	修理	新建造	修理		新建造	修理	新建造	修理	新建造	修理	新建造	修理
1951(昭和26)	-	-	-	-	-	-	-	100	1979(昭和54)	7	11	-	9	2	6	-	1
1952(昭和27)	-	-	-	-	-	-	-	120	1980(昭和55)	6	19	1	7	1	2	-	3
1953(昭和28)	-	-	-	-	-	1	-	128	1981(昭和56)	9	6	2	11	-	4	-	6
1954(昭和29)	5	-	2	8	-	3	-	94	1982(昭和57)	10	14	-	13	-	11	-	8
1955(昭和30)	2	-	-	14	-	-	-	56	1983(昭和58)	9	4	-	14	-	10	-	10
1956(昭和31)	-	-	-	21	-	-	-	41	1984(昭和59)	22	5	-	11	-	7	-	11
1957(昭和32)	4	-	-	27	-	-	-	49	1985(昭和60)	11	7	-	18	-	5	-	13
1958(昭和33)	5	-	-	23	-	1	-	36	1986(昭和61)	3	5	-	17	-	4	-	8
1959(昭和34)	2	-	-	25	-	1	-	58	1987(昭和62)	6	6	-	12	-	7	-	14
1960(昭和35)	3	-	1	15	-	1	-	41	1988(昭和63)	6	10	1	24	-	5	-	17
1961(昭和36)	6	-	-	15	-	-	-	46	1989(平成元)	5	9	-	26	-	5	-	10
1962(昭和37)	3	-	-	9	-	1	-	40	1990(平成2)	5	11	-	26	-	5	-	6
1963(昭和38)	4	-	1	15	-	1	-	34	1991(平成3)	3	9	-	8	-	6	-	12
1964(昭和39)	5	-	1	8	-	-	-	23	1992(平成4)	2	10	1	18	-	6	-	19
1965(昭和40)	5	-	1	13	-	3	-	44	1993(平成5)	4	10	-	17	-	3	-	13
1966(昭和41)	7	-	1	13	-	2	-	39	1994(平成6)	7	3	-	14	-	4	-	10
1967(昭和42)	8	-	-	4	-	1	-	45	1995(平成7)	9	3	-	16	-	6	-	12
1968(昭和43)	4	-	1	11	-	2	-	37	1996(平成8)	15	1	-	15	-	7	-	20
1969(昭和44)	6	3	1	9	-	1	-	82	1997(平成9)	15	-	-	14	-	6	-	27
1970(昭和45)	6	7	-	5	-	-	-	22	1998(平成10)	12	3	-	11	-	5	-	20
1971(昭和46)	7	6	1	7	-	-	-	6	1999(平成11)	12	1	-	6	-	6	-	23
1972(昭和47)	6	8	1	8	-	-	-	13	2000(平成12)	10	1	-	7	1	5	-	16
1973(昭和48)	6	13	1	12	-	1	-	23	2001(平成13)	10	-	-	11	-	6	-	19
1974(昭和49)	6	28	-	6	-	-	-	7	2002(平成14)	6	-	-	7	-	-	-	26
1975(昭和50)	6	15	-	11	-	1	-	5	2003(平成15)	5	-	-	13	-	2	-	18
1976(昭和51)	5	17	-	14	-	-	-	1	2004(平成16)	12	-	-	13	-	4	-	22
1977(昭和52)	8	13	1	11	-	-	-	4	2005(平成17)	12	-	-	-	-	3	-	18
1978(昭和53)	7	12	-	10	1	4	-	6	2006(平成18)	4	-	-	-	-	-	-	-

(注) 数値は艦船の竣工年に基づいている。

(注) 民間船の修繕船はタンカーのみの数値である。

(注) 佐世保重工業での 1 番目の新建造船進水式は 1953 年 12 月 21 日の「永邦丸」であるが、竣工は 1954 年度にあげられていると考えられる。

(注) 1954(昭和 29)年度の防衛庁の新規造船数 2 となっているが、この 2 隻は内定取り消しを受けている。これは 1954 年、佐世保重工が造船不況による整理会社となったため内定が取り消されているためである<sup>44)</sup>。

(出所) 佐世保重工業 60 年史編纂委員会 2006、『佐世保重工業 60 年史 海を走り 陸を拓く』、佐世保重工業株式会社:532-560 をもとに著者まとめ。

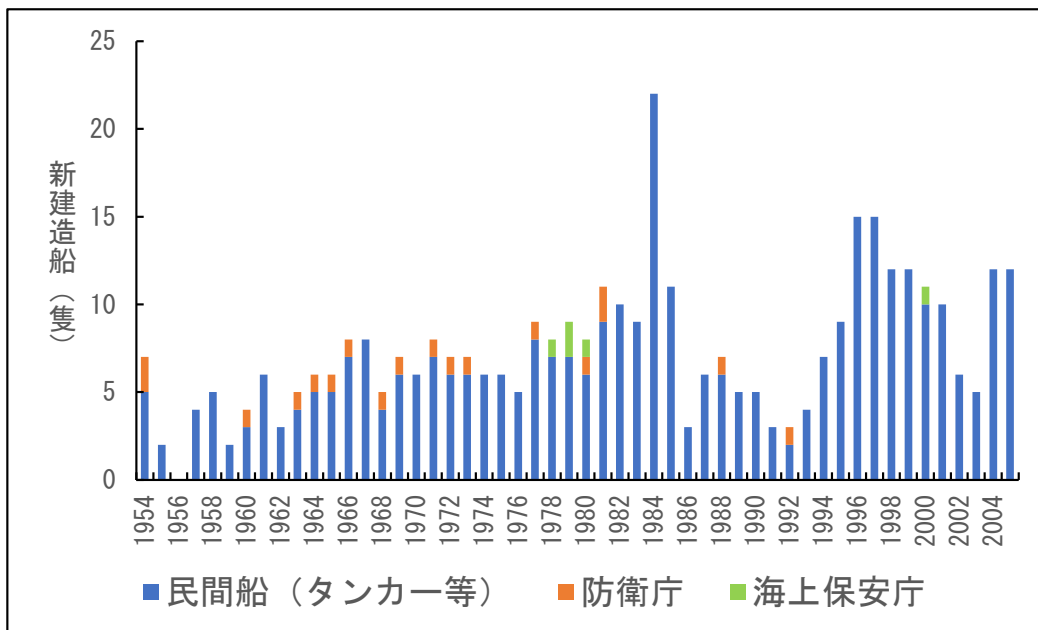


図 16 佐世保重工業における新建造船の竣工数

(出所) 表 16 と同じ。

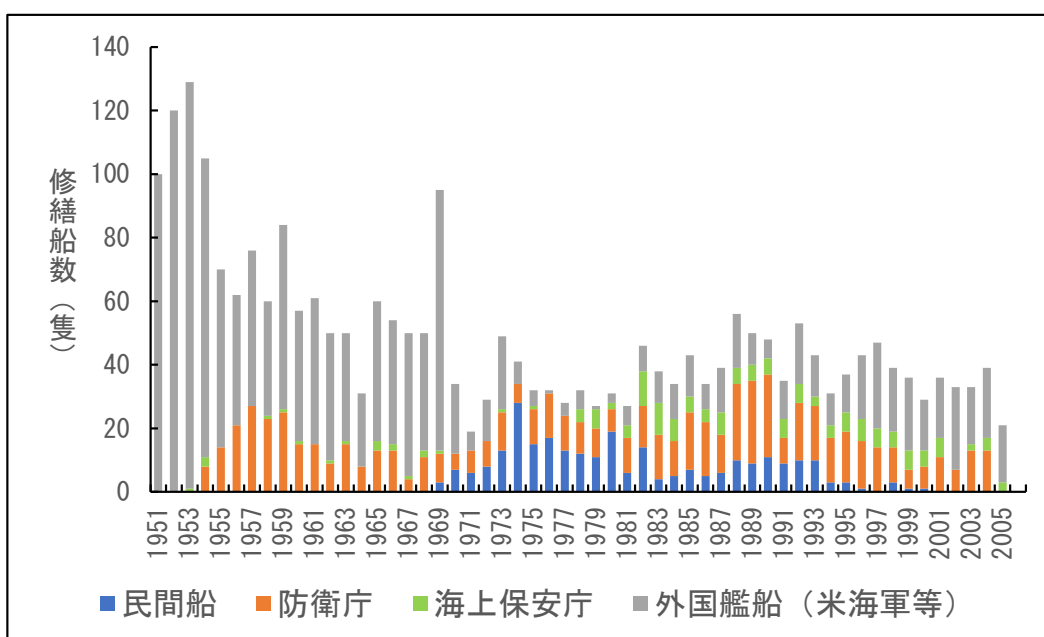


図 17 佐世保重工業における修繕船数

(出所) 表 16 と同じ。

佐世保重工業創業期の経営は米海軍艦船の修繕が主である<sup>45)</sup>。その後民間の修繕船増加に伴い、米海軍艦船の修繕数は減少していく。表 16 から、近年では米海軍艦船修繕の増加傾向がみられ、修繕対象が米海軍にも拡充していることがわかる。

佐世保重工業が佐世保市の基幹企業であることを示すものとして、佐世保市内の事業所統計に基づく従業者と佐世保重工業の協力工を含む従業員数が比較できる(表 17、表 18、図 18 参照)。

このうち表 18 から、1960(昭和 35)年当時は佐世保重工業の従業員数は市内従業者の 7.5% だったものが、1969(昭和 44)年には、その割合が 10.6% までの増加が見られる。また、市内従業者数における佐世保重工業従業者の割合増加だけでなく、製造業自体における佐世保重工業の占める割合が 49.1% となっており、製造業従事者数の半数近くを佐世保重工業が占めていることがわかる。

このように、佐世保重工業が佐世保市の基幹企業であることが、従業員の数からも示される。

佐世保重工業の業績も年によって増減がある。佐世保重工業が佐世保市の基幹企業だと言いつつも、その経営が盤石だったというわけではない。

佐世保重工業の不況時にあつては、佐世保市から様々な支援が得られている。それとともに、不況化における行政からの支援は安易な企業体質を作りかねない。事実、創業期における佐世保重工業の金融融資行き詰まりによる経営不振時には、佐世保重工業の市営化論がおき、佐世保市からの同社の市営化案が市議会に提出されている。その理由として、「SSK<sup>46)</sup>は佐世保の基幹産業であり、その崩壊は長崎県北産業の甚大な影響を及ぼすものであるから、再建は至上命令である<sup>47)</sup>とされるなど、端的に特定企業への肩入れを示す佐世保市の姿勢であり、こうした状況が企業としての業績を行き詰らせる要因になるとも考えられる<sup>48)</sup>。

ただ、佐世保重工業の市営化案は佐世保重工業の救済策であり、また仮に市営化が実現せずとも佐世保市の保証は得られる内容であるから、市営化案は佐世保重工業側にとっては意向に合うものであることは確かである。

このように、戦後の佐世保における主な産業は造船を中心とした製造業である。佐世保港の機能によって生み出されたものであることがわかる。それとともに、造船という製造業を通して、佐世保重工業と米海軍との強い関係性がみられる。



表 17 佐世保重工業の従業員、協力工数

(単位:人)

年度	従業員	協力工数	計	年度	従業員	協力工数	計	年度	従業員	協力工数	計
1946(昭和21)	2,430	-	2,430	1967(昭和42)	4,781	3,966	8,747	1988(昭和63)	1,882	1,301	3,183
1947(昭和22)	2,774	-	2,774	1968(昭和43)	5,490	4,064	9,554	1989(平成元)	1,995	1,263	3,258
1948(昭和23)	2,917	-	2,917	1969(昭和44)	5,702	4,262	9,964	1990(平成2)	1,974	1,061	3,035
1949(昭和24)	3,692	-	3,692	1970(昭和45)	6,090	4,366	10,456	1991(平成3)	2,012	1,043	3,055
1950(昭和25)	2,463	-	2,463	1971(昭和46)	6,358	4,138	10,496	1992(平成4)	2,016	1,015	3,031
1951(昭和26)	2,816	-	2,816	1972(昭和47)	6,416	3,813	10,229	1993(平成5)	2,038	1,019	3,057
1952(昭和27)	3,450	-	3,450	1973(昭和48)	6,323	3,537	9,860	1994(平成6)	1,998	796	2,794
1953(昭和28)	3,508	-	3,508	1974(昭和49)	6,596	3,335	9,931	1995(平成7)	1,918	859	2,777
1954(昭和29)	3,235	-	3,235	1975(昭和50)	6,846	2,599	9,445	1996(平成8)	1,703	1,004	2,707
1955(昭和30)	1,854	-	1,854	1976(昭和51)	6,566	1,665	8,231	1997(平成9)	1,440	1,040	2,480
1956(昭和31)	1,988	-	1,988	1977(昭和52)	6,628	1,529	8,157	1998(平成10)	1,249	1,099	2,348
1957(昭和32)	3,019	2,225	5,244	1978(昭和53)	4,223	1,244	5,467	1999(平成11)	1,495	1,204	2,699
1958(昭和33)	3,351	1,670	5,021	1979(昭和54)	3,057	1,160	4,217	2000(平成12)	1,230	1,225	2,455
1959(昭和34)	3,315	1,700	5,015	1980(昭和55)	3,049	1,306	4,355	2001(平成13)	1,128	1,080	2,208
1960(昭和35)	3,396	1,938	5,334	1981(昭和56)	3,032	1,581	4,613	2002(平成14)	1,087	1,061	2,148
1961(昭和36)	3,576	2,550	6,126	1982(昭和57)	2,760	1,765	4,525	2003(平成15)	1,061	1,124	2,185
1962(昭和37)	3,941	2,203	6,144	1983(昭和58)	2,094	1,988	4,082	2004(平成16)	1,121	986	2,107
1963(昭和38)	3,956	2,119	6,075	1984(昭和59)	2,088	1,623	3,711	2005(平成17)	1,142	1,045	2,187
1964(昭和39)	4,025	2,960	6,985	1985(昭和60)	2,201	1,983	4,184				
1965(昭和40)	4,258	3,541	7,799	1986(昭和61)	1,680	1,233	2,913	2006(平成18)	1,154	1,216	2,370
1966(昭和41)	4,546	3,502	8,048	1987(昭和62)	1,613	1,244	2,857				

(出所) 佐世保重工業 60年史編纂委員会編 2006、『佐世保重工業 60年史 海を走り 陸を拓く』、佐世保重工業株式会社:513。

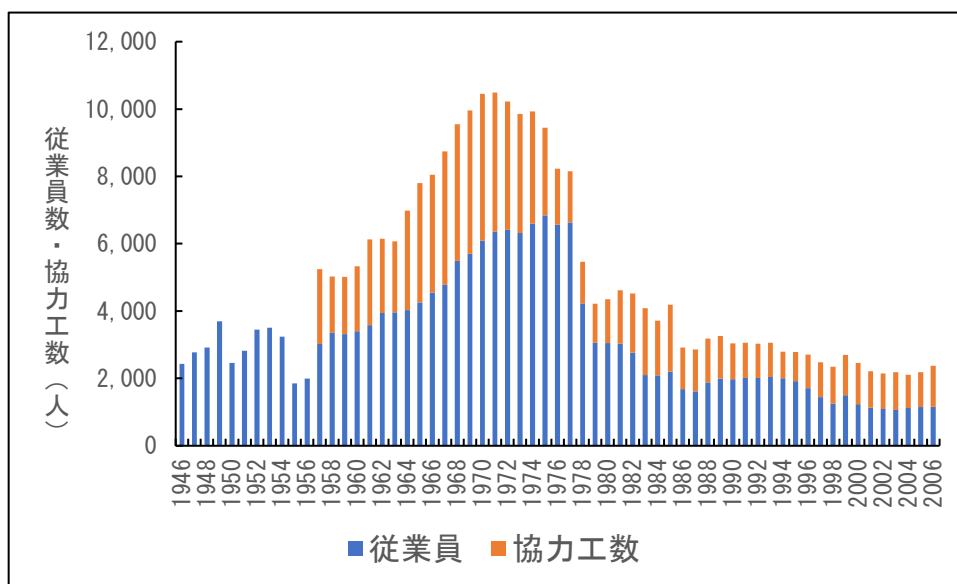


図 18 佐世保重工業の従業員、協力工数

(出所) 表 17 と同じ。

表 18 1960 年から 1981 年までの事業所統計による従業者数と佐世保重工業従業員比較

(単位:人)

年	市内従業者数		佐世保重工業			割合	
	総数	製造業	従業員	協力工	計	対従業者	対製造業
1954(昭和29)	56,725	8,863	3,235	-	3,235	5.7%	36.5%
1957(昭和32)	59,813	10,231	3,019	2,225	5,244	8.8%	51.3%
1960(昭和35)	71,037	11,975	3,396	1,938	5,334	7.5%	44.5%
1963(昭和38)	80,613	14,056	3,956	2,119	6,075	7.5%	43.2%
1966(昭和41)	85,758	17,523	4,546	3,502	8,048	9.4%	45.9%
1969(昭和44)	94,361	20,286	5,702	4,262	9,964	10.6%	49.1%
1972(昭和47)	102,858	20,621	6,416	3,813	10,229	9.9%	49.6%
1975(昭和50)	104,081	20,334	6,846	2,599	9,445	9.1%	46.4%
1978(昭和53)	103,427	16,075	4,223	1,244	5,467	5.3%	34.0%
1981(昭和56)	107,141	14,851	3,032	1,581	4,613	4.3%	31.1%

(注) 割合は対従業者が佐世保重工業(計)の市内従業者総数に対する割合、対製造業が佐世保重工業(計)の製造業に対する割合である。

(資料) 市内従業者数は「事業所統計(各年)」による。

(資料) 佐世保重工業従業員は「佐世保重工業 60 年史」による。

(出所) 統計させば(各年)、佐世保重工業 60 年史編纂委員会編 2006、『佐世保重工業 60 年史 海を走り 陸を拓く』、佐世保重工業株式会社:513。

## (2) 造船業にみる工業地域の特性

佐世保市の産業の中で、製造業の占める割合が高いことは、表 18 において見てきた。

1975(昭和 50)年における佐世保市内の製造業事業所 774 箇所のうち、中央部にあたる旧市内には 353 箇所あり<sup>49)</sup>、割合で 45.6%を占める。製造業の多くは造船関連を占め、工業地域は中央部の立神地区、干尽地区、沖新・白岳地区に分布する(図 19 参照)。図 19 は佐世保港臨海部における主な工業地域の分布図である。

造船業の主な工場立地場所は佐世保川河口の平たん地と、戦後造成された工業団地があるが<sup>50)</sup>、なかでも立神地区、干尽地区、沖新・白岳地区があげられる。これらの地区では、多くの企業が旧軍用地の払下げを受けている(表 19 参照)。旧軍用地はある程度のまとまった土地であることから、工業用地としての適性を有していることがその要因としてあげられる。

旧軍用地払下げによる工業地区への進出企業と分布は次のとおりである(表 19、図 20 参照)。図 20 から佐世保港臨海部における工業地への進出企業がわかる。



図 19 佐世保市臨海部における工業地区の分布

(資料) 工業地区の範囲については、佐世保市史編さん委員会編 1975、『佐世保市政七十年史上巻』、佐世保市:428-434 をもとに特定したもの。

(出所) 地理院地図をもとに著者加工。

表 19 佐世保市臨海部における旧軍用地払下げによる工業地区

地区	所在地	払下げ企業	払下げ面積	払下時期	地区	所在地	払下げ企業	払下げ面積	払下時期
立神地区	立神町	佐世保重工業(株)	281,295.4	S36.10.18	白岳・日宇地区	白岳町	スタンドバキューム石油(株)	11,919.3	S36.2.27
		佐世保重工業(株)	154,478.1	S37.5.28			深川製磁(株)	59,082.4	S36.2.27
		佐世保重工業(株)	32,819.3	S43.2.23			大盛産業(株)	10,358.2	S36.3.13
		佐世保重工業(株)	15,037.7	S52.3.22			伊藤鉄工造船(株)	31,029.9	S37.8.24
		佐世保重工業(株)	5,213.2	S57.12.1			大盛産業(株)	6,424.9	S38.3.15
		佐世保立神工業協同組合	7,259.1	S58.5.31			(株)富高鉄工所	10,266.0	S38.6.20
		佐世保重工業(株)	505.0	H9.3.19			日宇造船鉄工所(株)	3,740.6	S38.6.21
		佐世保重工業(株)	4,673.9	H26.7.11			(株)金納組	10,191.0	S38.6.24
千尺地区	千尺町	西日本鋼業(株)	3,254.9	S27.11.12	その他の地区	沖新町	(有)鈴木木材店	18,815.3	S38.9.20
		佐世保食糧(株)	3,315.4	S28.3.3			(株)西日本外材	2,682.8	S58.3.30
		西九州倉庫(株)	4,950.1	S32.5.20		福石町	(有)海星工業	623.9	S38.3.16
		大阪鋼管(株)	8,197.0	S35.4.13			親和電気(株)	1,681.3	S39.9.16
		西日本製氷(株)	5,787.93	S36.7.7		宮地町	西九州倉庫(株)	249.35	S39.10.6
		(株)森鉄工所	2,439.0	S38.2.12			九州電力(株)	767.4	S35.3.28
		西部道路(株)	2,521.6	S38.8.5		塩浜町	(有)西野総業	93.87	S56.4.30
		福岡酸素(株)	1,103.8	S39.6.18			万津町	(株)佐世保港湾運輸	147.5
		前畑造船鉄工(株)	1,294.9	S40.1.13		赤崎町		佐世保重工業(株)	31,727.5
		佐世保電気鉄工(株)	308.8	S40.1.18					
		(有)池田商会	1,919.4	S40.4.26					
		(株)県北衛生社	6,301.3	S47.12.13					
		西日本鋼業(株)	6,155.5	H2.3.14					
		崎辺町	佐世保重工業(株)	134,036.6		H11.3.29			

(注) 旧軍用地の払下げを受けた事業所・個人の中から工業関係以外のものは除く。

(出所) 佐世保市 2021、『令和3年度版基地読本』、佐世保市:135-148。

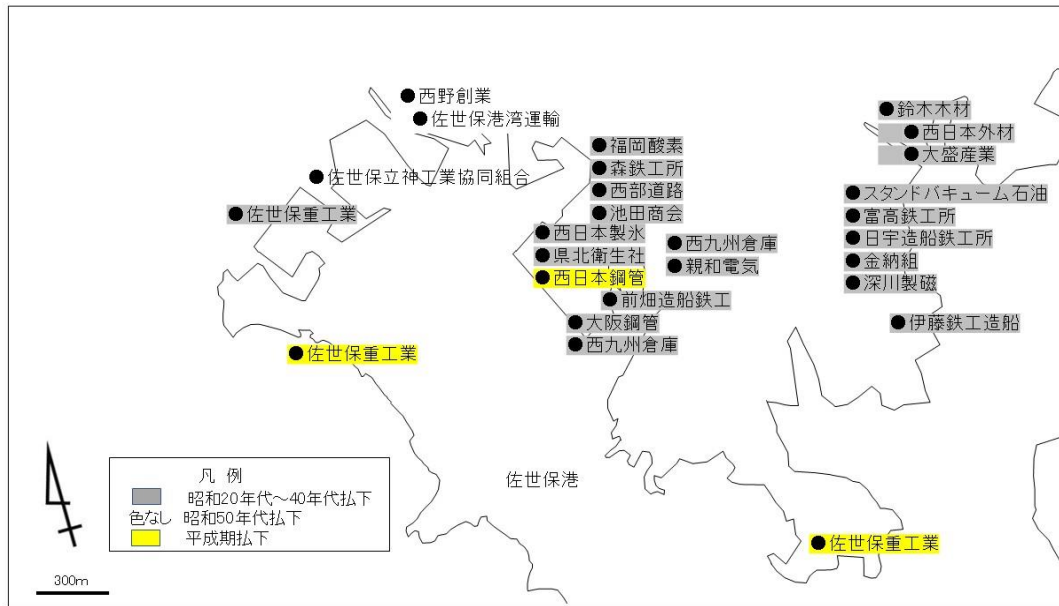


図 20 佐世保市中心部における旧軍用地抔下げによる工業地区

(資料) 佐世保市 2021、『令和 3 年度版基地読本』、佐世保市:135-148、佐世保市役所企画調整部基地対策課編 2000、『旧軍港市転換法施行 50 周年記念誌』、佐世保市:附属地図。

(出所) 上記資料をもとに著者作成。

立神地区は旧海軍工場跡地であり、戦前からの造船関連工場が立地する工業地域である。旧海軍工場の施設設備をそのまま転用できる利便性を有していることから、佐世保重工業は旧軍用地の転用を受けることによって造船業を継承している。これは戦後復興の大きな動きとして進められたものであり、佐世保市内の就業者の中でも、佐世保重工業従業員の占める割合が大きいため、造船業は基幹産業であることが明らかである(前掲表 18 参照)。

また、立神地区は米海軍と隣接していることから米海軍艦船の修理に適した場所にあり、佐世保港臨海部を工業地域として形成する大きな要素となっている。

さらに、立神地区では早くから旧海軍水道がもたらされたことも工業立地としての適性を有する場所となっている。

干尽地区は旧海軍航空隊が立地し、港湾に面している地区であることから、ふ頭整備が容易であり、物流に不可欠な船舶利用に適している場所である。戦後、この地区は工業関係の企業 14 社の抔下げを受けるなど、この地区の工業用地としての適性が示されている。主な業種としては造船を主とした製造業が中心となっている。

沖新・白岳地区は日宇川沿いに展開する地区であるとともに、埋立てによって造成された経過がある。この地区は河川流域であり、しかも平坦地であったことから、工場用地に欠かせない工業用水の取水が容易であり、これらの要因が工業用地として適性を示すものとしてあげられる。戦後、この地区は干尽地区同様、工業関係の企業 10 社の払下げを受けるなど、この地区の工業用地としての適性が示されている。

このように、これらの地区では佐世保港の隣接する地区であることから、船舶活用による物流には適している。佐世保港のふ頭利用にも利便性を持つ地区である。これらの事情により、立神地区、干尽地区、沖新・白岳地区が工場立地としての適性を有し、工業の集積地として形成されている理由である。

昭和 26 年から昭和 40 年代までの払下げ初期の時期においては、佐世保港臨海部の主要地に払下げが見られる。特に昭和 36 年以降 5 年間に旧軍用地の転用・払下げが集中している。その後昭和 50 年代になると、初期に払い下げられた工業用地の地区間を埋めるように払い下げが進んでいる(図 20 参照)。特に万津町での払下げでは、1986(昭和 61)年から実施された佐世保港三浦地区再開発の前提としての事情がみられる。

さらに、平成期になると米軍への提供地返還による佐世保重工業用地の拡がりを見るまでになる。臨海部における旧軍用地転用による、造船業へ偏った払下げがここでもみられる。

港湾周囲に工場が立地する傾向は他の港湾都市でも見られる。同じ軍港都市である舞鶴の工業地の特性を示した杉野(1981)は、港湾周囲に集積する工場は、舞鶴市の介在によって港湾と関連する企業が払い下げを受けていることを指摘する<sup>51)</sup>。

この中では具体的な企業として、飯野産業株式会社舞鶴造船所、日立造船所家具株式会社舞鶴工場、日之出工業株式会社舞鶴工場、日本板硝子株式会社などが挙げられており、軍港都市の特性として臨海部における旧軍用財産活用のための事業に行政が積極的に関わっていることを示している。そして、軍港都市の特性として「舞鶴市が港湾都市であり、したがってそこに立地する諸工場が、この港湾を利用する臨港性のものである以上、工業地区もまた臨港性のものにならざるをえない運命をもっている」<sup>52)</sup>とし、旧軍用地が工業地区形成に重要な影響を及ぼしたことを指摘する。

ここでの臨港性とは港湾が都市の基盤的施設として考えられるということであろう。同じ軍港都市である佐世保でも、例えば旧軍用地である海軍工廠跡地、第 21 航空廠燃料置場跡地などは代表的な工業用地として形成される。

杉野が指摘するように、これらの工業地区は臨港性に由来するものであり、佐世保が港湾都市としての特性を持つことを端的に示している。佐世保における工業地区は、港湾との関係において成り立っている。

このように、表 19、図 19、図 20 から旧軍用地は佐世保港臨海部に集積し、その多くは工業用地として主に昭和 36 年からの 5 年間に集中して転用されていることがわかる。これらの転用は「旧軍港市転換法」によって行われるものであるが、佐世保市が戦後復興の理念とした「平和産業港湾都市」建設を行うためのものであることは明らかである。この「平和産業港湾都市」は、それまでの軍港からの脱却を目指し、港湾周囲にある旧軍用地を平和産業としての活用がその主眼である。

このような意味において佐世保では、佐世保港臨海部の旧軍用地を平和産業への基盤形成としての転用と位置づけられていたものであり、これらの工業地域は杉野が指摘するところの臨港性に他ならず、佐世保港においてもこのことが現実として見られるのである。

このように、佐世保港周辺に工業用地が立地している理由として次の 4 点があげられる。第 1 に、用地が平坦であること、第 2 に立地場所が河川沿いであり水確保が容易であること、第 3 に埠頭用地が近くに確保されており物流に適すること、第 4 に佐世保市の産業構造が佐世保重工業を中心とする製造業に大きく依存していることの 4 点である。

このように、佐世保における工業地域の特徴では、その形成が佐世保港との関係を切り離すことができず、佐世保重工業を中心とした工業地域の分布、住宅地域の形成、商業地域の形成などが見られるところにある。さらに、この工業地域と密接に関係するのが米海軍基地である。これは米海軍艦船の修繕船推移から示すことができる(前掲表 16、図 17 参照)。

## 第 4 節 長崎県北部の中心都市

### (1) 行政的中枢管理機能

佐世保市では県北部の中心都市として、多くの国の行政機関の設置をみる(表 20 参照)。表 20 は県庁所在地である長崎市と比較したものである。

表 20 から、国の行政機関の多くは長崎市と佐世保市双方に事務所を配置しているがわかる。なかには、環境省のように長崎市にはなく佐世保市の設置されている機関もあるが、佐世保市が国立公園区域内にあるという事情による。

表 20 長崎市と佐世保市における国の行政機関設置比較

省庁	長崎市	佐世保市
内閣府	九州管区警察局長崎県情報通信部	
総務省	長崎行政監視行政相談センター	
法務省	長崎地方法務局	長崎地方法務局佐世保支局
	長崎保護監察所	長崎保護察所佐世保駐在官事務所
	長崎地方検察庁	長崎地方検察庁佐世保支部
	長崎拘置支所	佐世保刑務所
	長崎少年鑑別所	佐世保学園
	長崎地方裁判所	長崎地方裁判所佐世保支部
	長崎簡易裁判所	佐世保簡易裁判所
	長崎検察審査会	佐世保検察審査会
	福岡出入国在留管理局長崎出張所	
財務省	福岡財務支局長崎財務事務所	福岡財務支局長崎財務事務所佐世保出張所
	長崎税関	長崎税関佐世保支署
	福岡国税局長崎税務署	福岡国税局佐世保税務署
厚生労働省	九州厚生局長崎事務所	
	福岡検疫所長崎検疫所支所	
	長崎労働局	
	長崎労働基準監督署	佐世保労働基準監督署
	長崎公共職業安定所	佐世保公共職業安定所
	国立長崎原爆死没者追悼平和祈念館	江迎公共職業安定所
農林水産省	九州農政局長崎県拠点	長崎森林管理署世知原森林事務所
	長崎森林管理署長浦森林事務所	
	門司植物防疫所福岡支所長崎出張所	
国土交通省	長崎運輸支局	長崎運輸支局佐世保海事事務所
	運輸安全委員会長崎事務所	
	長崎地方海難審判所	
	長崎地方气象台	
	長崎海上保安部	佐世保海上保安部
	長崎港湾・空港整備事務所	長崎港湾・空港整備事務所佐世保港分室
	長崎河川国道事務所	長崎河川国道事務所佐世保国道維持出張所
環境省		九州地方環境事務所佐世保自然保護官事務所
防衛省	九州防衛局長崎防衛支局	九州防衛局佐世保防衛事務所
	自衛隊長崎地方協力本部	自衛隊長崎地方協力本部佐世保出張所
		陸上自衛隊相浦駐屯地
		海上自衛隊佐世保地方隊
国際機関	在長崎中華人民共和国総領事館	在日米海軍佐世保基地

(出所) 総務省長崎行政評価事務所編 2004、『長崎県内行政機関ハンドブック』、総務省長崎行政評価事務所。

佐世保市に立地する国の行政機関は長崎市に立地する行政機関の支所的位置付けであるが、佐世保市においても国への行政手続きが可能であり、このことは佐世保市の県北部の拠点性を示すものである。

県下第2位という都市の位置付けがありながらも、海上自衛隊基地など防衛省関係の施設が数多く立地する佐世保市では、行政的中枢管理機能の性質は長崎市とは事情を異にする事業所が多く見られる。

## (2) 経済的中枢管理機能

### 1) 金融機関の佐世保立地

佐世保市では多くの金融機関の立地をみる(表 21 参照)。その中でも、昭和 40 年代には都市銀行の支店立地が見られ、佐世保市は経済的中枢管理機能を有する年であることが示される。昭和 40 年代は佐世保重工業の会社発展期に当たり、佐世保重工業の売上高が増加するなど(前掲表 15、図 15 参照)、都市自体の成長時期とも重なる。

また、佐世保における金融機関の立地の特徴として、小口金融機関が多いことがあげられる。

さらに、佐世保の地銀状況では、2020(令和 2)年銀行再編前<sup>53)</sup>までの長崎市を本拠とする十八銀行と佐世保を本拠とする親和銀行の競合がみられる。これは銀行の圏域が経済圏を異にする例として考えられ、長崎経済圏とは別に佐世保経済圏が形成されている。佐世保の県北部の拠点性は銀行の立地から見ることができる。



表 21 佐世保市内における主要金融機関の立地状況

年度	都市銀行	地方銀行	相互銀行(第二地銀)	信用金庫・信用組合	公庫	証券会社
1967 (昭和42)	協和銀行	親和銀行(本)	九州相互銀行(本)	西九州信用金庫		大阪屋証券
		十八銀行	佐賀相互銀行			佐世保証券
		福岡銀行	長崎相互銀行			山叶証券
		佐賀銀行	福岡相互銀行			
			西日本相互銀行			
1969 (昭和44)	協和銀行	親和銀行(本)	九州相互銀行(本)	西九州信用金庫(本)		大阪屋証券
		十八銀行	佐賀相互銀行			佐世保証券
		福岡銀行	長崎相互銀行			新日本証券
		佐賀銀行	福岡相互銀行			
			西日本相互銀行			
1976 (昭和51)		親和銀行(本)	九州相互銀行(本)	佐世保信用組合(本)		大阪屋証券
		十八銀行	佐賀相互銀行	佐世保中央信用組合(本)		佐世保証券
	-	福岡銀行	長崎相互銀行	西九州信用金庫		新日本証券
		佐賀銀行	福岡相互銀行	長崎商銀信用組合		
			西日本相互銀行			
1979 (昭和54)		親和銀行(本)	九州相互銀行(本)	佐世保信用組合(本)		佐世保証券
		十八銀行	佐賀相互銀行	佐世保中央信用組合(本)		新日本証券
	-	福岡銀行	長崎相互銀行	西九州信用金庫		
		佐賀銀行	福岡相互銀行	長崎商銀信用組合		
			西日本相互銀行			
1981 (昭和56)		親和銀行(本)	九州相互銀行(本)	佐世保信用組合(本)	商工組合中央金庫	佐世保証券
		十八銀行	佐賀相互銀行	佐世保中央信用組合(本)		新日本証券
	-	福岡銀行	長崎相互銀行	西九州信用金庫		
		佐賀銀行	福岡相互銀行	長崎商銀信用組合		
			西日本相互銀行	長崎朝鮮信用組合		
1985 (昭和60)		親和銀行(本)	九州相互銀行(本)	佐世保中央信用組合(本)	商工組合中央金庫	佐世保証券
		十八銀行	佐賀相互銀行	長崎県民信用組合		新日本証券
	-	福岡銀行	長崎相互銀行	長崎商銀信用組合		
		佐賀銀行	福岡相互銀行	長崎朝鮮信用組合		
		西日本銀行		西九州信用金庫		
1989 (平成元)		親和銀行(本)	九州銀行(本)	佐世保中央信用組合(本)	商工組合中央金庫	佐世保証券
		十八銀行	佐賀相互銀行	長崎県民信用組合		新日本証券
	-	福岡銀行	長崎銀行	長崎商銀信用組合		
		佐賀銀行	福岡シティ銀行	長崎朝鮮信用組合		
		西日本銀行		西九州信用金庫		
1994 (平成6)		親和銀行(本)	九州銀行(本)	佐世保中央信用組合(本)	商工組合中央金庫	佐世保証券
		十八銀行	佐賀共栄銀行	長崎県民信用組合		新日本証券
	-	福岡銀行	福岡シティ銀行	長崎商銀信用組合		
		佐賀銀行	長崎銀行	長崎県労働金庫		
		西日本銀行				

(注) 金融機関名の中で(本)としているのは、当該会社の本店所在地が佐世保であることを示す。

(出所) 佐世保市商工会議所編、『佐世保商工名鑑(各年度版)』、佐世保市商工会議所に基づき著者まとめ。

## 2) 卸売業・小売業の中心都市

1964(昭和39)年から1979(昭和54)年までの佐世保市における卸売業、小売業を比較すると次のようになる(表22、図21参照)。

まず、卸売業においては商店数、従業員数、販売額のすべてにおいて増加が見られる。特に販売額の増加は顕著であり、1979年の販売額は1964年の販売額の6.3倍の増加である。

一方、小売業においても商店数、従業員数、販売額とも、卸売業と同じく増加傾向である。このうち、1979年の販売額は1964年の販売額の7.6倍であり、卸売業の販売増加率を大きく上回る。佐世保市では、小売業の増加が卸売業の増加に比べ大きいことから、中心都市としての特性を見ることができる。

表 22 佐世保市内卸小売業の商店数・従業員数

年度	卸売業			小売業			卸売小売比率
	商店(数)	従業員(人)	販売額(千円)	商店(数)	従業員(人)	販売額(千円)	
1964(昭和39)	640	7,354	41,701,903	3,562	12,436	21,342,670	195.4%
1968(昭和43)	683	8,045	65,727,700	3,729	14,024	41,450,880	158.6%
1970(昭和45)	727	8,020	73,646,590	3,792	15,238	53,277,200	138.2%
1972(昭和47)	731	7,958	91,524,720	3,838	14,713	64,270,810	142.4%
1976(昭和51)	883	8,559	193,021,390	3,865	15,024	128,225,900	150.5%
1979(昭和54)	901	8,682	261,464,560	3,893	14,989	161,907,390	161.5%

(資料) 商業統計調査(各年)、佐世保市統計書(各年)。

(出所) 上記資料をもとに著者まとめ。

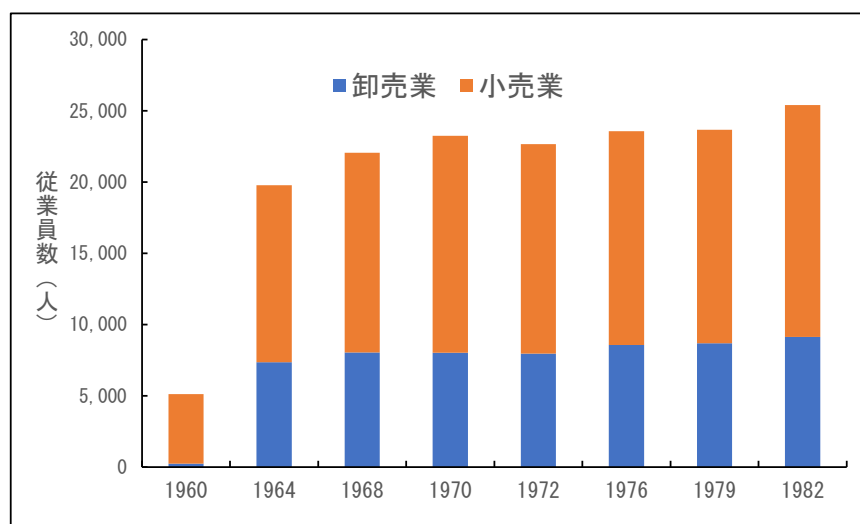


図 21 佐世保市内の卸売業・小売業の従業員数

(出所) 表 22 と同じ。

また、表 23 は 1979(昭和 54)年と 2014(平成 26)年における佐世保市の商業人口である。この表から佐世保市の商業人口が大きいことがわかる。その数は 1979(昭和 54)年で 388,760 人、2014(平成 26)年で 394,928 人である。これは、佐世保市人口の 1.55 倍にあたる。このことから、佐世保は商業においても中心機能を有していることを示すことができる。

表 23 1979(昭和 54)年と 2014(平成 26)年における佐世保の商業人口

(単位、販売額:円、人口:人)

	1979(昭和54年)	2014(平成26)年
長崎県の小売販売額	815,806,000,000	1,342,858,000,000
佐世保市の小売販売額	199,773,960,000	380,021,000,000
長崎県の人口	1,587,558	1,395,533
佐世保市の人口	250,932	254,901
長崎県における一人あたりの小売販売額	513,875	962,255
佐世保市における一人あたりの小売販売額	796,128	1,490,857
小売吸引力指数	1.55	1.55
佐世保市の商業人口	388,760	394,928

(資料) 商業統計調査(各年)、長崎県統計年鑑(各年)。

(出所) 上記資料をもとに著者作成。

### (3) 交通の結節点

#### 1) 陸上交通の結節点

佐世保港三浦地区にある佐世保駅は鉄道交通のターミナル、陸上交通の結節点として、隣接する佐世保港は離島航路のターミナルであることから結節点として機能することが示される(表 24、図 22 参照)。図 22 は佐世保港におけるターミナルビルの位置図である。

表 24 から、鉄道交通では佐世保から福岡、長崎、平戸方面それぞれに直行路線を有している状況がわかる。バスにおいても同様であることがわかる。また、海上交通では上五島地区、西彼杵半島地区を結ぶ航路網が形成されていることが確認できる。佐世保における交通機能の特徴として、鉄道、バスのターミナルと旅客船、フェリーのターミナルが同一箇所に集積されていることがあげられる。

この要因は、戦前から佐世保港が交通の結節点として形成されていたことにある。戦前の佐世保鎮守府設置以来、佐世保港を中心とした海上交通拠点網が形成されているが、日本の都市の中でも、海上交通と陸上交通の双方のターミナルが一箇所に集中していることは特異な形態を示している。このことは、佐世保の都市形成が港湾から始まったことを示すものと考えてよい。

鉄道交通の拠点は佐世保駅であり、現在は九州旅客鉄道、松浦鉄道<sup>54)</sup>のターミナルとして機能している。九州旅客鉄道は九州鉄道が前身となり<sup>55)</sup>、九州鉄道佐世保駅開業は1898(明治31)年である。これにより門司・佐世保間が鉄道路線により結ばれる。

松浦鉄道の前身は佐世保軽便鉄道であるが<sup>56)</sup>、佐世保軽便鉄道が相浦・柚木間の石炭輸送の動脈として、県の北部の産業発展に大きな役割を果たす。また、旧国鉄時代にはその路線が継承されるとともに、新たに上佐世保駅と佐世保駅間の路線延伸によって、佐世保と県北部の主要地域が鉄道路線によって結ばれる。この佐世保軽便鉄道の路線は人の移動を拡大させ、北松炭田開発と県北の産業振興に大きな役割を果たす(第6章第2節参照)。

鉄道交通では佐世保駅から博多駅までの特急直行便開通は、鳥栖駅、久留米駅経由による九州各地への移動にも利便性を有するもので、佐世保の交通圏域を拡大させるとともに、大村駅、諫早駅を経由する長崎駅までの直行便は、県内の縦断的つながりを強めている。さらに、県北部は松浦鉄道によって結ばれている平戸市、松浦市だけではなく、伊万里市まで交通網が形成されている。

表 24 交通機関の佐世保発市外への運行便数

交通機関名	始発	終着	1日の便数
九州旅客鉄道	佐世保駅	博多	16
		長崎	20
松浦鉄道	佐世保駅	平戸口	5
		伊万里	13
		松浦	1
西肥バス	佐世保駅前	福岡	22
		長崎	19
		平戸口	16
九州商船(フェリー)	佐世保港	有川・宇久平、小値賀	4
九州商船(高速船)		有川・宇久平、小値賀	4
崎戸商船(フェリー)		崎戸、江島、平島、友住	1
西海沿岸商船		面高、大島、松島、池島	12
瀬川汽船		寄船、横瀬西、川内	11
津吉商船		相浦、津吉	3

(注) 運航便数は2022年4月現在である。

(注) 1日の運行便数は片道(佐世保発)だけの数字である。

(注) フェリーなどの海上交通は通常ダイヤによる。

(出所) 各社ホームページ。



図 22 海上交通、陸上交通ターミナル位置図

(出所) 地理図地図をもとに著者加工。

このように、佐世保は第二次世界大戦以前から九州の主要都市間、長崎県・佐賀県の都市間で鉄道交通網の形成が行われており、県北部の中心都市としての機能を有している。

バス交通では鉄道交通と並行した路線網を形成する。佐世保市営バスが市内だけの路線網を形成するのに対し<sup>57)</sup>、民間企業である西肥バスは佐世保市営バスを補完する形で市外路線網を拡大する。西肥バスの特徴は福岡西鉄バスとの共同運航により、福岡市への直行便を有し、さらに、長崎県営バスとの共同運航により長崎市までの直行便を有し、運航していることにある。また、鉄道交通に頼ることができない周辺地域への運航<sup>58)</sup>が可能になっていることはバス交通の機動性がみられる。

一方、このバス路線網の形成において鉄道と相違するところは、鉄道では直通路線があった諫早市など県央地域への直行バス路線がないことであり、バス路線網が県内全域では形成されておらず、バス交通の脆弱さがみられる。

佐世保市の県北部における拠点性を示すものとして、高速道路の開通がある。1990(平成 20)年から 2010(平成 22)年にかけて完成した西九州自動車道佐世保道路によって、各インターチェンジでの 24 時間通行量を示すと次のようになる(表 25、図 23 参照)。図 23 は佐世保市内における高速道路の路線図である。

表 23 は、佐世保における高速道路インターチェンジの通行量を表したものであるが、中心市街地に位置する佐世保みなとインターチェンジ・佐世保大塔インターチェンジ間の通行量は調査年によって増減が見られるが、高速道開通からは通行量の増加傾向が見られる。

2010 年における各インターチェンジの通行量調査において、佐世保みなとインターチェンジの通行量が増加しているのは、その先相浦中里 IC までの道路延伸ができたことにある。

これにより高速道路利用による市内通行量は全体的には増加傾向であることが示される。

表 25 西九州自動車道佐世保道路通行量

年次	佐世保三川内IC －波佐見有田IC	佐世保大塔IC －佐世保三川内IC	佐世保みなとIC －佐世保大塔IC	佐世保中央IC －佐世保みなとIC	相浦中里IC －佐世保みなとIC
	1988.3月開通		1998.4開通	2010.3開通	
1999(平成11)	5,343	5,889	14,247	—	—
2005(平成17)	6,580	6,614	16,925	—	—
2010(平成22)		17,320	33,119	23,970	20,134
2015(平成27)	9,018	9,909	28,257	19,625	29,330

(資料) 道路交通センサス(各年)に基づく。

(出所) 佐世保市統計書(各年)。

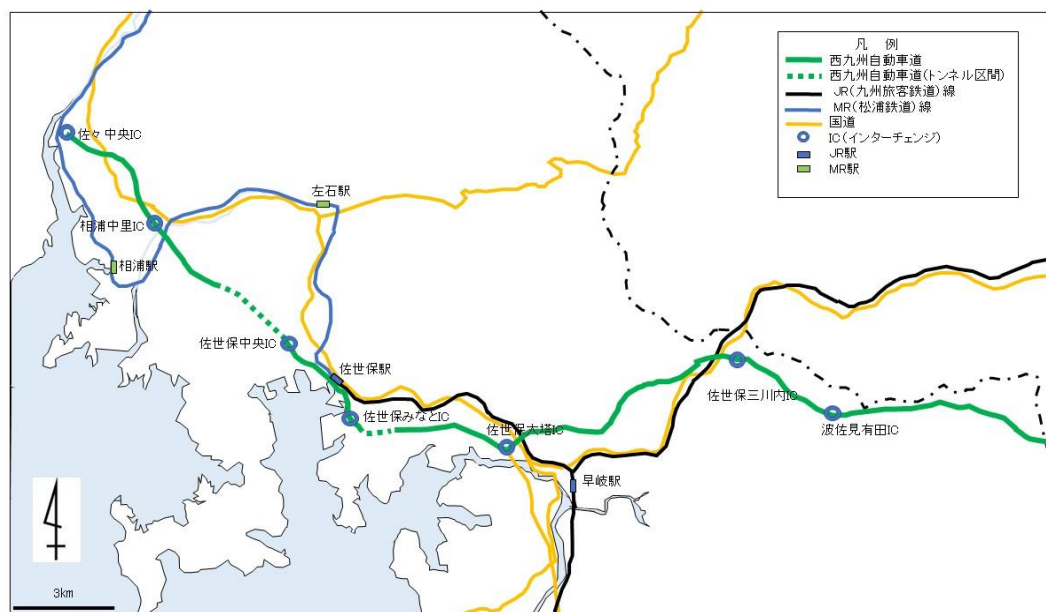


図 23 西九州自動車道佐世保道路路線図

(資料) 国土交通省九州地方整備局長崎河川国道事務所ホームページ、  
<http://www.mlit.go.jp/road/sign/numbering/map/index.html> により作成。

(出所) 地理院地図をもとに著者作成。

## 2) 海上交通の結節点

五島列島下五島地域への海上交通網が長崎港を拠点としているのに対し、上五島地域への海上交通網は佐世保港を拠点としている(図 24 参照)。図 24 は佐世保港の航路図である。この海上交通網ではフェリー、高速船、一般商船が使用され、離島が多い地区との間で、人、物の移動手段として幅広い役割を担う。

佐世保港からの主な航路は、有川、小値賀、宇久平に就航する上五島航路と、大島、池島などに就航する近海航路(西彼航路)に大別できる。双方の航路は生活手段として利用されており、これらの地域は佐世保の経済圏域を構成している。近海航路では、佐世保港が西彼炭田<sup>59)</sup>との関係が強かったことがあげられる。また、最近では大島造船所への通勤者が見られることも特徴のひとつである。

佐世保を中心とした航路網の形成は佐世保の経済圏を構成するものである。事業所、学校、医療機関の少ない離島状況を踏まえ、生活上の重要な移動手段となっている。

こうした交通網の拠点となっている佐世保は、県北の中心都市としての位置付けにあることが示される。

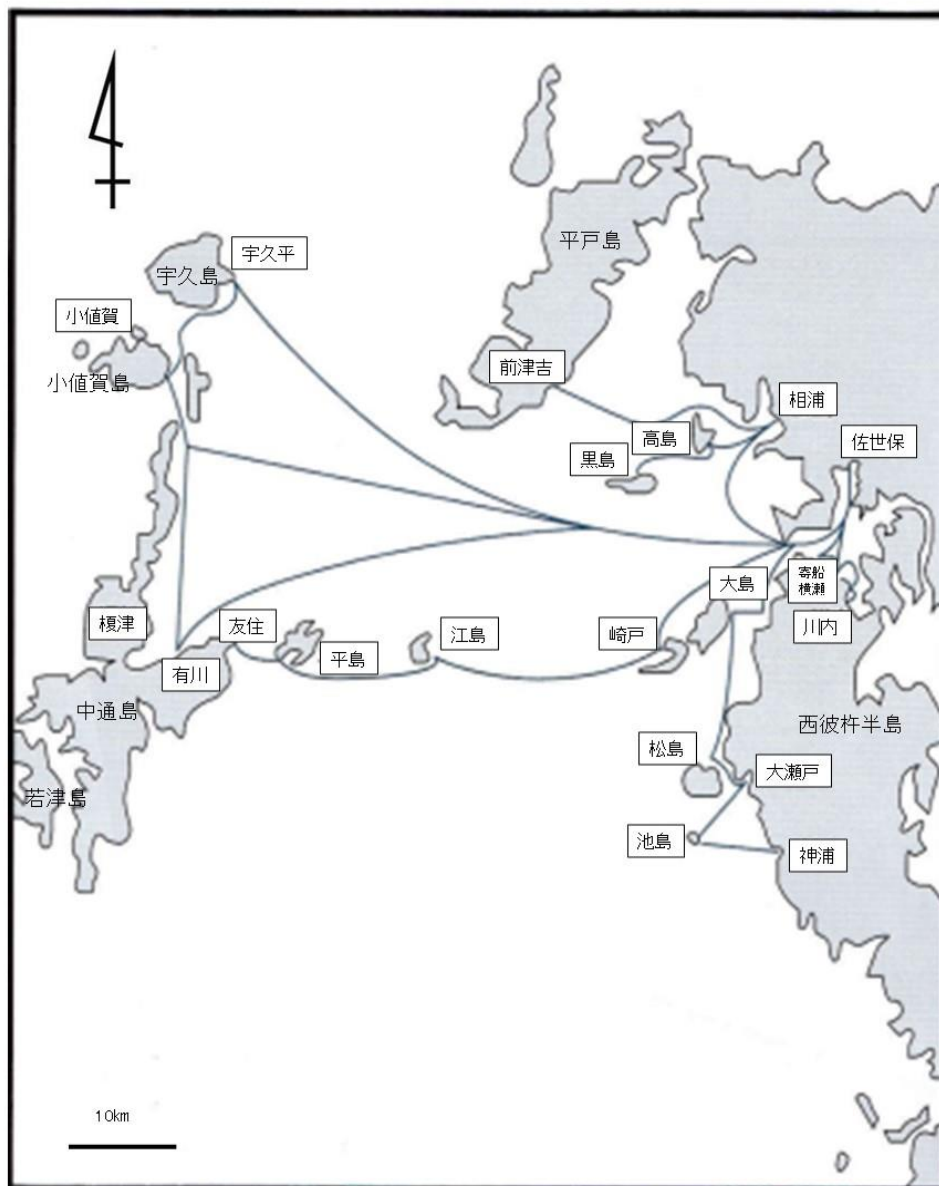


図 24 2009(平成 21)年における佐世保港の定期航路図

(注) 図中、地名等は補足記入した。

(出所) 佐世保市港湾部編 2009、『佐世保港要覧図 2009(一覧図)』、佐世保市をもとに著者加筆。

#### (4) 通勤・通学流動の結節点

1955(昭和 30)年、1975(昭和 50)年、2005(平成 17)年国勢調査に基づく佐世保市への居住地別通勤・通学者の数は次のとおりである(表 26、表 27、表 28 参照)。このうち、表 26 は 1955 年



国勢調査、表 27 は 1975 年国勢調査、表 28 は 2005 年国勢調査によるものである。1955 年国勢調査は通勤流動調査の最初の年であり、その後の経過状況を 1975 年国勢調査と 2005 年国勢調査において検討した。1955 年国勢調査では通勤者数のみが示されているが、これらの表から、いずれの年においても佐世保市への通勤者・通学者が一定数見ることができる。

表 26 の 1955(昭和 30)年国勢調査では、佐世保市における就業者人口のうち、その多くが佐世保市居住であり、人口に対する割合も 36.7%と大きいことがわかる。他市町村からの通勤者の流入をみると、佐世保市への通勤者割合が高いのは宮村であり、宮村人口に占める割合 5.6%が佐世保市への従業者となり、周辺町村では一番大きい。同様に見ていくと、その他の町村では川棚町が 4.9%を示している。さらに佐々町が 2.2%、彼杵町が 1.6%と比較的大きい割合を示している。さらに、合併前の下波佐見村と上波佐見町の合計割合も 2.0.%と大きい。

佐賀県の場合をみると、有田町 1.7%、西有田村 1.0%で、いずれも県境を越えての流動であるが、割合が大きいと考えられる。

表 26 1955 年国勢調査における佐世保市への居住地別通勤者(長崎県・佐賀県)

居住地	人口	15歳以上就業者		
		就業者(人)	人口に対する割合(%)	
長崎県	佐世保市	258,211	94,868	36.7%
	宮村	5,663	317	5.6%
	平戸市	43,302	19	0.0%
	松浦市	41,113	56	0.1%
	千綿村	6,416	48	0.7%
	彼杵町	7,372	115	1.6%
	川棚町	13,715	675	4.9%
	下波佐見村	5,444	63	1.2%
	上波佐見町	10,525	85	0.8%
	江迎町	18,032	67	0.4%
	鹿町町	18,507	34	0.2%
	小佐々町	15,911	71	0.4%
	佐々町	19,964	438	2.2%
	長崎市	303,724	67	0.1%
	諫早市	65,593	39	0.1%
	大村市	61,230	322	0.5%
佐賀県	佐賀市	126,432	27	0.0%
	伊万里市	81,625	92	0.1%
	武雄市	41,673	263	0.6%
	有田町	14,560	245	1.7%
	西有田村	10,529	107	1.0%
その他地区	—	875	—	
計	—	98,893	—	

(注) 昭和 30 年国勢調査では、通学者の流入人口は示されていない。

(資料) 昭和 30 年国勢調査報告。

(出所) 上記資料をもとに著者まとめ。

表 27 1975 年国勢調査における佐世保市への居住地別通勤・通学者(長崎県・佐賀県)

居住地	人口	15歳以上就業者		15歳以上通学者		
		就業者(人)	人口に対する割合(%)	通学者(人)	人口に対する割合(%)	
長崎県	佐世保市	250,729	109,027	43.5%	14,617	5.8%
	平戸市	30,728	71	0.2%	22	0.1%
	松浦市	24,978	178	0.7%	27	0.1%
	西彼町	9,705	169	1.7%	60	0.6%
	西海町	9,910	416	4.2%	156	1.6%
	大島町	8,359	10	0.1%	5	0.1%
	東彼杵町	10,335	286	2.8%	143	1.4%
	川棚町	13,912	748	5.4%	125	0.9%
	波佐見町	14,729	401	2.7%	246	1.7%
	江迎町	7,601	330	5.2%	79	1.3%
	鹿町町	6,300	201	3.0%	19	0.3%
	小佐々町	6,800	447	4.1%	69	0.6%
	佐々町	11,035	1,355	12.3%	180	1.6%
	長崎市	450,194	100	0.1%	10	0.0%
佐賀県	諫早市	73,341	58	0.1%	4	0.0%
	大村市	60,919	234	0.4%	27	0.0%
	佐賀市	152,258	19	0.0%	3	0.0%
	唐津市	75,224	18	0.0%	1	0.0%
	伊万里市	60,913	172	0.3%	20	0.0%
	武雄市	34,250	278	0.8%	11	0.0%
	有田町	14,827	259	1.7%	59	0.4%
西有田町	8,198	236	2.9%	37	0.5%	
その他地区	—	1,595	—	322	—	
計	—	116,608	—	16,242	—	

(出所) 昭和 50 年国勢調査報告。

(出所) 上記資料をもとに著者まとめ。

表 28 2005 年国勢調査における佐世保市への居住地別通勤・通学者(長崎県・佐賀県)

居住地	人口	15歳以上就業者		15歳以上通学者		
		就業者(人)	人口に対する割合(%)	通学者(人)	人口に対する割合(%)	
長崎県	佐世保市	248,041	103,938	41.9%	31,566	12.7%
	平戸市	38,389	543	1.4%	122	0.3%
	松浦市	21,221	500	2.4%	115	0.5%
	西海市	33,680	1,167	3.5%	274	0.8%
	東彼杵町	9,657	306	3.2%	80	0.8%
	川棚町	15,158	1,758	11.6%	213	1.4%
	波佐見町	15,367	1,330	8.7%	268	1.7%
	江迎町	5,922	473	8.0%	101	1.7%
	鹿町町	5,390	368	6.8%	63	1.2%
	小佐々町	6,982	839	12.0%	147	2.1%
	佐々町	13,697	2,532	18.5%	298	2.2%
	新上五島町	25,039	15	0.1%	0	0.0%
	福島町	3,202	19	0.6%	4	0.1%
	長崎市	442,699	386	0.1%	58	0.0%
	諫早市	144,034	225	0.2%	36	0.0%
	大村市	88,040	570	0.6%	107	0.1%
	佐賀県	佐賀市	206,967	58	0.0%	11
唐津市		128,564	76	0.1%	6	0.0%
伊万里市		58,190	415	0.7%	63	0.1%
武雄市		33,697	138	0.4%	12	0.0%
有田町		12,296	436	3.5%	43	0.3%
西有田町	9,274	332	3.6%	28	0.3%	
その他地区	—	1,122	—	128	—	
計	—	117,546	—	33,743	—	

(資料) 平成 17 年国勢調査報告。

(出所) 上記資料をもとに著者まとめ。

表 27 の 1975 年国勢調査をみると、佐々町は 1955 年国勢調査では通勤者の流動が 2.2%であったが、1975 年国勢調査では 12.3%と急増している。また、通学者についても 1.6%を示すなど、佐々町が佐世保市の都市圏域に入っていることを示している。

また、1950 年国勢調査において 4.9%と割合が大きかった川棚町は、1975 年国勢調査においても 5.4%と周辺町村の中で大きく、その割合も増加している。さらに、波佐見町については 1955 年国勢調査では下波佐見村と上波佐見町の流動人口の合計割合は 2.0%であったが、1975 年国勢調査では 2.7%と増加している。また、通学者の割合も 1.7%と大きい。

1955 年国勢調査では割合が低かった江迎町、鹿町町、小佐々町が 5%前後を占めるなど、佐世保市の北部隣接市町村での増加が顕著であることがわかる。

このように、1975 年国勢調査の特徴では、通学者を含め、通勤者流動において広域圏化が進んでいることがわかる。

表 28 の 2005(平成 17)年国勢調査において通勤者についてみると、自市内での通勤者である佐世保市の就業者割合が 41.9%であるが、1975 年国勢調査よりも割合が小さくなっている。

この中で、佐々町、小佐々町、川棚町 3 町は常住人口の佐世保市への就業者割合が大きく、いずれも 10%を超えている。なかでも佐々町は通勤者流動が 18.5%と非常に割合が大きく、また、通学者流動も 2.2%と周辺町村の中では一番大きい。

さらに、佐賀県からの状況を見ると、有田町が 3.5%、西有田町が 3.6%と、増加傾向が見られる。伊万里市も 1975 年国勢調査では 0.3%であったものが、2005 年国勢調査では 0.7%あり、増加傾向が見られる。

このように見ると、これらの町は佐世保市のベッドタウンとしての性格があり、明らかに佐世保の広域圏化が進んでいることがわかる。

現在では調査時点からその後佐世保市と合併している町もあるが<sup>60)</sup>、いずれも佐世保市と隣接しており、佐世保市が県北部の中心地であることの位置付けがみられる。

一方で、軍港都市 4 市での比較においては、佐世保における通勤者・通学者の流入が比較的少ないことがわかる(表 29 参照)。

通勤では、横須賀は大都市圏にあり、通勤の広域的移動がみられることから、他の 3 市とは相違し居住地における就業率の低さがみられる。一方、呉、佐世保、舞鶴は居住地における就業率が高い傾向が見られる。

通学では、4市とも通勤者に比べると通学者の自市以外からの割合は小さい。その中でも横須賀の自市以外からの通学者の割合が大きいのは、鉄道などの交通機関の発達によるものと考えられる。

表 29 2005 年国勢調査における軍港都市への就業者・通学者の移動先

		佐世保		横須賀		呉		舞鶴	
		人数	割合	人数	割合	人数	割合	人数	割合
就業者	自市	103,938	88.4%	138,257	63.0%	99,232	84.6%	39,143	89.9%
	同一府県	11,317	9.6%	60,107	27.4%	17,693	15.1%	3,062	7.0%
	他都道府県	2,291	1.9%	21,112	9.6%	378	0.3%	1,353	3.1%
	計	117,546	100%	219,476	100%	117,303	100%	43,558	100%
通学者	自市	31,566	93.5%	40,557	80.3%	26,330	88.0%	10,840	95.2%
	同一府県	1,908	5.7%	7,001	13.9%	3,536	11.8%	466	4.1%
	他都道府県	269	0.8%	2,964	5.9%	58	0.2%	79	0.7%
	計	33,743	100%	50,522	100%	29,924	100%	11,385	100%

(資料) 平成 17 年国勢調査報告。

(出所) 上記資料をもとに著者まとめ。

## 第 5 節 小括

本章では、戦後における佐世保の地域構造の変化について論述した。ここでは、佐世保における地域構造の変化の推移、佐世保港臨海部に立地する米海軍、海上自衛隊、佐世保重工業の位置付けを考察した中で、これらの組織と地域構造の変化との関係、さらに、県北部における佐世保の中心としての拠点性に留意した。

この分析手法として、第 5 章で用いた手法と同じく、昭和期、平成期、令和期の地形図(1/25000)、米軍撮影空中写真、住宅地図などを用いて作図を行った。

戦後における佐世保の復興再建には、旧軍用地が基盤となることを前章で示した。そして、市内各地域における工業団地の形成はこの旧軍用地転用の進展であることが示される。さらに、地形図等を基にした作図では、住宅地域の顕著な拡大が見られる。

戦後における佐世保の人口は、周辺町村との合併を通じて人口増加が見られるものの、人口は 25 万人前後を推移するもので、この人口構造は戦前とは明らかに異なることが示された。

こうした佐世保における地域構造の変化での重要な考察視点は、佐世保港臨海部に展開する旧軍用地の状況であろう。これは、旧軍用地転用による米海軍、海上自衛隊、佐世保重工業の 3 つの基盤が核としての地区となっているからである。そのため、米海軍の立地状況、海軍工廠の継承という視点から佐世保重工業の状況を分析した。

米海軍は佐世保港の水域の80%を専用水域としている。そのため、米海軍の優先度は大きいことが見られるなど、佐世保における米海軍の位置付けの大きさが示される。

佐世保重工業は、1970年代初期には市内従業者のうち10分の1、さらに製造業の中で示せば2人に1人が佐世保重工業の関係者であることがわかる。このことから、佐世保市内における佐世保重工業の位置付けの大きさを確認できる。

戦後における佐世保の地域構造を都市機能面から分析し、県北部における佐世保の拠点性について分析を行う。分析内容は行政的中枢管理機能、経済的中枢管理機能、交通の結節点、通勤・通学流動の結節点としての視点である。これらの機能から、佐世保が長崎県北部の中心都市として、機能を拡大していることが示されている。

このように、戦後における佐世保の地域構造では住宅地域の拡大、旧軍用地転用による工業地域の形成が見られるものの、軍事機能が集中する中心市街地での変化は見られず、戦前と同じ状況が見られること、また、佐世保は長崎県北部の中心都市としての拠点性が拡大していることを明らかにした。

(注)

- <sup>1)</sup>米軍撮影空中写真(R244-68 1948年4月7日撮影) 国土地理院 地図・空中写真閲覧サービス。これによれば、旧海軍鎮守府、海兵団が立地する平瀬地区では建物が見られない。戦後から3年経過した写真ではあるが、周囲に建物の一部形跡も見られることから、この地区が空襲被害を受けたと考えられる。
- <sup>2)</sup>佐世保市史編さん委員会編 2003、『佐世保市史軍港編下巻』、佐世保市:310。基となった資料は佐世保地方復員部「佐世保軍港諸施設調査綴」とされている。
- <sup>3)</sup>長崎県編 1960、『佐世保戦災復興誌』、長崎県:12-14。
- <sup>4)</sup>佐世保市総務部庶務課編 1982、『佐世保市史政治行政篇(復刻版)』、国書刊行会:310-317、原典は1957年佐世保市役所刊行。
- <sup>5)</sup>佐世保市総務部庶務課編 1982、『佐世保市史政治行政篇(復刻版)』、国書刊行会:303-309、原典は1957年、佐世保市役所発行。
- <sup>6)</sup>吉田容子 2015、敗戦後長崎県佐世保市の歓楽街形成史—遊興空間をめぐる各主体の関係性に着目して—、都市地理学、10巻、日本都市地理学会:63。
- <sup>7)</sup>吉田容子 2015、敗戦後長崎県佐世保市の歓楽街形成史—遊興空間をめぐる各主体の関係性に着目して—、都市地理学、10巻、日本都市地理学会:68-72。
- <sup>8)</sup>佐世保市史編さん委員会編 2002、『佐世保事典』、佐世保市:115。
- <sup>9)</sup>佐世保市史編さん委員会編 1975、『佐世保市政七十年史上巻』、佐世保市:435-436。
- <sup>10)</sup>佐世保駅 <https://ja.wikipedia.org/wiki/>(最終閲覧日:2022年7月26日)。佐世保駅の高架化は2001(平成13)年である。

- 11) 宮本叔子 1984、松浦線の貨物輸送、郷土研究、第 11 号、佐世保市郷土研究所:13-16。資料は門司鉄道管理局貨物課運用係、『貨物営業成績』に基づく。これによれば、貨物輸送は 1981(昭和 56)年としてある。
- 12) 「町村合併促進法」(昭和 28 年 9 月 1 日法律第 258 号)。
- 13) 市川喜崇 2011、「昭和の大合併」と「平成の大合併」、同志社法學、63 卷、1 号、同志社大学学術リポジトリ:339。
- 14) 市川喜崇 2011、「昭和の大合併」と「平成の大合併」、同志社法學、63 卷、1 号、同志社大学学術リポジトリ:440 頁。
- 15) 森川洋 2013、平成の大合併の実態と問題点、自治総研、第 421 号、地方自治総合研究所:68-69。
- 16) 川瀬憲子 2011、「平成の大合併」期における合併特例債が自治体財政に及ぼす影響:静岡市の事例を中心に、静岡大学経済研究センター研究叢書、9 卷、静岡大学経済研究センター:2-3。「合併特例債は、1999 年の合併特例法で創設された地方債で、2005 年 3 月 31 日までに申請し、2006 年 3 月 31 日までに合併した自治体に対して、起債充当率は 95%で、元利償還金の 70%まで交付税措置されるというものである」。
- 17) 佐世保市と周辺町村の合併では、まず、1954(昭和 29)年に北松浦郡柚木村、黒島村の合併、1955(昭和 30)年に東彼杵郡崎針尾村、江上村、折尾瀬村の合併、1958(昭和 33)年に東彼杵郡宮村の合併と、この時期昭和の大合併として周辺 6 町村との合併を実現する。
- 18) 平成の大合併は、2005(平成 17)年に北松浦郡吉井町、世知原町、2006(平成 18)年には北松浦郡宇久町、小佐々町、2010(平成 22)年には北松浦郡江迎町、鹿町町との間で行われた合併を指す。
- 19) 市川喜崇 2011、「昭和の大合併」と「平成の大合併」、同志社法學、63 卷、1 号、同志社大学学術リポジトリ:332-333。
- 20) 佐世保市編 2021、『令和 3 年度版 基地読本』、佐世保市:51。
- 21) 佐世保市史編さん委員会編 2003、『佐世保市史軍港史編下巻』、佐世保市:339-341。
- 22) 佐世保市編 2021、『令和 3 年度版 基地読本』、佐世保市:4。
- 23) 佐世保市史編さん委員会編 2003、『佐世保市史軍港史編下巻』、佐世保市:418。
- 24) 佐世保市史編さん委員会編 2003、『佐世保市史軍港史編下巻』、佐世保市:418-442。
- 25) 佐世保市史編さん委員会編 2003、『佐世保市史軍港史編下巻』、佐世保市:430。
- 26) 佐世保市史編さん委員会編 2003、『佐世保市史軍港史編下巻』、佐世保市:429。1950 年 7 月 25 日、国連軍佐世保地区司令部が設置された。
- 27) 佐世保市編 2021、『令和 3 年度版 基地読本』、佐世保市:2。
- 28) 佐世保市編 2021、『令和 3 年度版 基地読本』、佐世保市:51。1973 年のベトナム戦争終結によって、米海軍佐世保基地は平時の任務に戻る。その後米海軍の方針により基地機能が縮小され、弾薬庫へと機能縮小される。これにより駐留する軍人等の減少につながっていく。
- 29) 基地交付金は、「国有財産提供施設等所在市町村助成交付金に関する法律」の規定に基づき、国が所有する固定資産のうち、米軍等に使用させている固定資産並びに自衛隊が使用する飛行場及び演習場並びに政令で定める弾薬庫及び燃料庫の台帳価格に応じて基地所在の市町村に交付されるものである。この基地交付金は、市町村がこれらの資産に対しては固定資産税を課することができないため、財源確保のための代替的性格を有するとされる。
- 30) 調整交付金は、「施設等所在市町村調整交付金要綱」の定めるところにより、米軍資産に係る税制上の特例措置により市町村が受ける税財政上の影響を考慮して配分される性格のものである。
- 31) 佐世保市役所ホームページ、<https://www.city.sasebo.lg.jp/>(最終閲覧日:2022 年 4 月 14 日)。
- 32) 日本銀行ホームページ <https://www.boj.or.jp/about/index.htm/>(最終閲覧日:2022 年 9 月 1 日)。2010 年 4 月の為替レートは 1 ドル=93.43 円である。

- <sup>33)</sup>長崎県ホームページ、<https://www.pref.nagasaki.jp/bunrui/kenseijoho/toukeijoho/shichomin/> (最終閲覧日:2022年9月1日)。長崎県市町民経済計算による。
- <sup>34)</sup><https://ja.wikipedia.org/wiki/>、最終閲覧日:2022年4月15日。在日米軍の日本人給与の一部負担は「在日米軍駐留負担経費」として、1978(昭和53)年に始まったとされる。
- <sup>35)</sup>1960(昭和35)年、新安全保障条約締結の際結ばれた協定で、通称「日米地位協定」と称されている。
- <sup>36)</sup>日本港湾経済学会編 2011、『海と空の港大事典』、成山堂書店:149。アメニティとは一般的には、快適さ、心地よさ、美しさ、上品さを意味するが、港湾においては、海やウォーターフロントにおけるアメニティとは、広々とした眺め、水との接触、海を渡る穏やかな風や光など海ならではの環境を指す。
- <sup>37)</sup>海軍歴史保存会編 1995、『日本海軍史第四巻』、第一法規出版:610-623。
- <sup>38)</sup>佐世保重工業 60 年史編纂員会編 2006、『佐世保重工業 60 年史 海を走り陸を拓く』、佐世保重工業株式会社:17。この技術者派遣の事前の動向として、運輸省囑託の三菱重工業各務孝平、三井造船三枝貞蔵の両氏の佐世保視察が行われている。なお、三枝貞蔵は初代佐世保重工業代表取締役就任していることも、造船再建の布石であることが考えられる。
- <sup>39)</sup>佐世保市史編さん委員会編 2002、『佐世保事典』、佐世保市:84。1945年6月29日、米軍による空襲が行われ、これによる被害は焼失面積178万㎡、焼失家屋12万戸余、約1200人の死亡者が出るものであった。佐世保海軍工廠は空襲の対象には入っておらず、海軍工廠の施設。設備には被害がなかったとされる。
- <sup>40)</sup>佐世保重工業 60 年史編纂委員会編 2006、『佐世保重工業 60 年史 海を走り陸を拓く』、佐世保重工業株式会社:42。旧軍港都市の造船建造能力は、呉が3船台(39,000トン)、4ドック(114,000)、舞鶴が3船台(11,000)、3ドック(46,000)に対し、佐世保が3船台(15,500)、6ドック(123,000)あり、佐世保の建造能力が大きいことがわかる。
- <sup>41)</sup>佐世保市史編さん委員会編 2002、『佐世保市史軍港編上巻』、佐世保市:472。第4ドックは海軍工廠の中では最大の規模で、このドックでは大型客船「春日丸」の航空母艦への改装、戦艦「武蔵」の艀装などが行われる。
- <sup>42)</sup>東洋経済新報社編 1950、『昭和産業史第1巻』、東洋経済新報社:276。終戦後は連合国軍の命令により、鋼船及び百トン以上の木船の建造は、すべて連合国の許可が必要であった。
- <sup>43)</sup>佐世保重工業 60 年史編纂員会編 2006、『佐世保重工業 60 年史 海を走り陸を拓く』、佐世保重工業株式会社:189。
- <sup>44)</sup>佐世保重工業 60 年史編纂員会編 2006、『佐世保重工業 60 年史 海を走り陸を拓く』、佐世保重工業株式会社:52。この1954年は造船疑獄がおこる年である。この時期の海運業界の状況は、国内22造船所の外光船の建造能力は60万総トンで、工事が計画造船、輸出船、防衛庁艦船などあわせても40万総トンであり、3分の1が過剰設備となっていた。そのため造船業界は深刻な不況と下等な競争に共倒れの危機に瀕していたとされる。
- <sup>45)</sup>佐世保重工業 60 年史編纂員会編 2006、『佐世保重工業 60 年史 海を走り陸を拓く』、佐世保重工業株式会社:334。
- <sup>46)</sup>SSKとは英文の商号「Sasebo Senpaku Kougyou」の頭文字をとったもので、佐世保重工業の通称として使用されている。
- <sup>47)</sup>佐世保重工業 60 年史編纂員会編 2006、『佐世保重工業 60 年史 海を走り陸を拓く』、佐世保重工業株式会社:36。
- <sup>48)</sup>当時の世上として「SSKの方、市役所のもん(者という意味)」ということが巷ではささやかれ、「SSKは飲み屋のツケが効くが、市役所はツケが効かん」というほど社会からの信用性が与えられていた。このことは佐世保重工業社員でなければ佐世保市民でないという市民意識があり、佐世保市にとっては佐世保重工業の存在の大きさを示す時期であったこととして指摘できる。佐世保では、佐世保重工業の存在が基幹産業というより、基幹企業であるとの考えが一般的である。

- 49) 佐世保市企画部企画課編 1978、『第8回佐世保市統計書』、佐世保市:40頁-41。これは1975年事業所統計に基づく数値である。
- 50) 佐世保市史編さん委員会編 1975、『佐世保市政七十年史上巻』、佐世保市:434。
- 51) 杉野罔明 1981、舞鶴市における旧軍用地と工業立地、『立命館大学人文科学研究所紀要』、第34号、立命館大学人文科学研究所:41-47。
- 52) 杉野罔明 1981、舞鶴市における旧軍用地と工業立地、『立命館大学人文科学研究所紀要』、第34号、立命館大学人文科学研究所:57。
- 53) 2020(令和2)年10月、長崎市に本店がある「十八銀行」と佐世保市に本店がある「親和銀行」が合併して「十八親和銀行」が誕生する。
- 54) 佐世保軽便鉄道路線を継承して国有化した路線が国鉄松浦線であり、この松浦線が前線で開通したのが1945(昭和20)年終戦の年である。1988(昭和63)年この松浦線は国鉄の赤字路線の整理の一環として、第3セクター方式による松浦鉄道に継承される。
- 55) 佐世保市市長室調査課編 1982、『佐世保市史総説篇(復刻版)』、国書刊行会:316-326、原典は1955年佐世保市役所発行。九州鉄道の始まりは1883(明治16)年に、門司から熊本までの鉄道敷設をしたのに始まる。その後、1907(明治40)年国有化され日本国有鉄道となる。さらに1987(昭和62)年、日本国有鉄道が地域別に分割民営化され、現在の九州旅客鉄道となる。
- 56) 佐世保市総務部庶務課編 1982、『佐世保市史産業経済篇(復刻版)』、国書刊行会:650-651、原典は1956年佐世保市役所発行。佐世保軽便鉄道は佐世保市北部の柚木から県北部の北松浦郡一帯を鉄道で結んだ路線である。1934(昭和9)年、上佐世保駅から佐々駅、世知原駅までは開通し、北松炭田と県北部の産業発達に役割を果たす。
- 57) 佐世保市総務部庶務課編 1982、『佐世保市史産業経済篇(復刻版)』、国書刊行会:670、原典は1956年、佐世保市役所発行。佐世保市内の路線は、元々西肥バスが営業権を持っていたが、市営バスが市内の路線の営業権を買収し、バス事業者2社によって運航が行われるようになる。
- 58) 長崎空港までの鉄道路線はないが、西肥バスでは飛行機の離発着に合わせた運航を行っており、バス交通では機動性が認められる。
- 59) Wikipedia 西彼半島 <https://ja.wikipedia.org/wiki/>(最終閲覧日:2022年8月25日)。西彼炭田は高島炭鉱、池島炭鉱、松島炭鉱など長崎県西部、西彼杵半島に点在した海陸、島嶼の炭鉱群の総称であり、特に池島炭鉱は2001年まで採炭した炭鉱である。
- 60) この中の江迎町、鹿町町、小佐々町は現在、佐世保市と合併している。



## 第10章 戦後における佐世保港の港湾機能の変化と港湾地域の変化

### 第1節 戦後の港湾機能の変化

#### (1) 佐世保港の変化

佐世保港臨海部は、その港湾機能によりいくつかの地区に分けられている。

佐世保港奥の佐世保駅側に位置するのが三浦地区である。三浦地区の西側に位置するのが平瀬地区と立神地区である。一方東側に位置するのが干尽地区、倉島地区、前畑地区である(図1参照)。

これらの地区では、戦後多くの埋立て、埠頭整備などにより大きな変化をみる。佐世保港の変化は佐世保市街地への変化を及ぼすものである。そのため、本章では佐世保港の変化を4つの段階で考察するが、それはその変化が大きく分けて4つの段階で見ることができる。

その段階は、①終戦直後から1950(昭和25)年頃までの時期、②1950年頃から1970(昭和45)年頃までの時期、③1970年頃から1985(昭和60)年頃までの時期、④1985年頃から、現在2022(令和4)年までの時期である。

三浦地区は戦前より、商港機能が形成された地区であり、佐世保港内でも唯一、軍事機能に影響されない地区である。この地区には、旅客ターミナル機能、水産機能、流通機能が集約されている。佐世保港全体では、戦後小規模な埋立てを繰り返しながら、埠頭整備、特に商港機能としての旅客船埠頭整備を図ってきた経緯がある。

平瀬地区は旧海軍施設が集積した地区であり、戦後は米海軍の施設が集積する地区である。

立神地区は旧海軍工廠の工場立地が見られる地区であり、戦後は造船業を継承する佐世保重工業の用地として利用される。さらにこの地区の一部は米海軍の提供地ともなっており、米海軍による岸壁の使用がない時は佐世保重工業による岸壁の使用が認められる、共用部分ともなっている地区である。

干尽地区は三浦地区と同様、商業港区の性格を有し、中央卸売市場の施設のほか、海事関係の公共施設の立地が見られる。この干尽地区には旧軍用地が分布していたことから、戦後旧軍用地の転用による工業地域の形成が見られる。

倉島地区は、干尽地区と同様に旧軍用地の分布があり、戦後、多くの旧軍用地の転用を見る。戦前は弾薬庫関係の用地として使用されており、戦後は弾薬庫周辺の埋立てにより埠頭整備が進み、海上自衛隊艦船の係留地として利用されている。

前畑地区も倉島地区と同様に、埋立てにより埠頭整備が行われている。前畑地区は、佐世保港で唯一の外貿埠頭であり、現在も貿易地区として使用されている。

このように、佐世保港は軍事的機能のほか商港的機能を持つ港湾機能が集積する日本でも稀有な港として存在する。

### ① 1950(昭和 25 年)頃の佐世保港

佐世保港は終戦により、連合軍指揮下に入る。佐世保全体が連合軍の管理下になるが、主な管理区域は平瀬地区、立神地区の旧海軍施設が集積した地区である。三浦地区については商港機能の維持のため、港内の利用制限は強くはなかったとされる。

一方、干尽地区、倉島地区は、終戦時においては現在の形の埋立ては実施されていなかったことで、港湾機能はそれほど高くなかったと考えられる。この地区の旧軍用地は終戦後、中央卸売市場、水産倉庫などの社会基盤整備としての官公庁施設が整備されている。

図 1 は、1950(昭和 25)年頃の佐世保港の状況図であり、図 2 は 1955(昭和 30)年頃の佐世保港三浦地区を対象とした状況図である。

この中で三浦地区を主とする図 2 から、主な施設として万津地区に市営棧橋と干尽地区への移転前の青果市場がみられる。こうした施設があることから、市営棧橋前には朝市<sup>1)</sup>が開設される。三浦地区には魚市場が開設されているが、この市場形態は中央卸売市場<sup>2)</sup>として運営されている。魚市場の南東側倉庫は冷蔵倉庫と思われる個人商店名の上屋が立地する。この魚市場と佐世保駅との間には国鉄貨物ヤードがあることで、双方への直線的な移動経路は形成されていない。

干尽地区には、税関支署や検疫所などの公共施設の立地が見られるが、旧軍用跡地を活用したものと思われる。また、この時期には周辺に民家も点在しているが、戦後の復興によるこの地区の整備が進んでおらず、この背景にはこの地区に分布する多くの国有地活用が十分ではないことがうかがえる。

倉島地区には海上自衛隊総監部、警防隊の立地が確認できる。海上自衛隊の創立は 1953(昭和 28)年であり、現在の平瀬町へ移転する間はここが拠点になっていた。この地区での立地は、旧鎮守府庁舎跡地が米軍使用であり、佐世保港内における適切な場所がなかったことによると思われる。

平瀬地区では、終戦による旧海軍施設が連合軍により接取されており、終戦当時の状況をそのまま残していると思われる。この地区も空襲被害があっていると思われる、終戦直後における米軍撮影の航空写真では、この地区の建物がほとんど確認できない<sup>3)</sup>。平瀬地区はもともと旧海軍関係



図1 1950(昭和25)年頃の佐世保港

(注) 建物特定には米軍撮影空中写真(R244-68 1948年4月7日) 国土地理院、地図・空中写真閲覧サービス、浅川武次 1954、『佐世保地理詳解図 昭和29年版』、佐世保地理研究社を用いている。

(出所) 国土地理院 1/25000 地形図、佐世保南部(大正13年測量、昭和46年改測)をもとに著者作成。

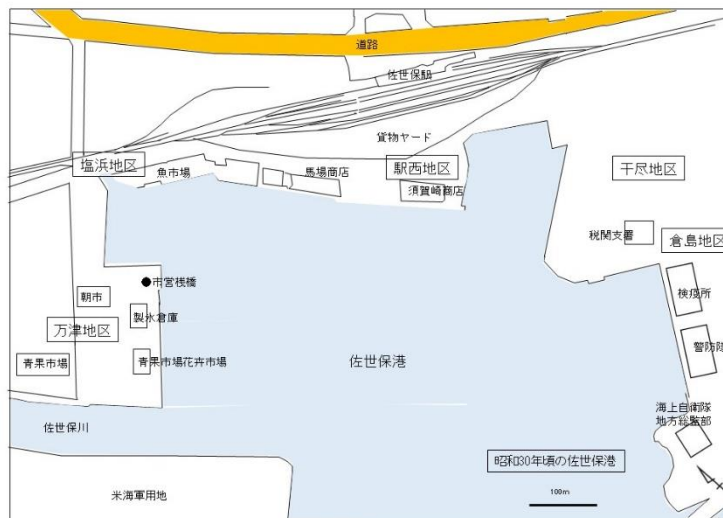


図2 1955(昭和30)年頃の佐世保港三浦地区

(注) 建物特定には浅川武次 1955、『佐世保地理詳解図 昭和30年版』、佐世保地理研究社を用いている。

(資料) 佐世保市史編さん委員会編 1975、『佐世保市政七十年史上巻』、佐世保市。

(出所) 日本港湾協会編 1987、佐世保港ポータルネッサンス21 計画調査報告書、日本港湾協会:3をもとに著者作成。

の地区であり、隣接する立神地区は旧海軍工廠関係に地区であることから、建物の現存状況を見ると、旧軍施設は空襲の対象であり、旧海軍工廠の工場は空襲の対象外であることが推測できる。

また、1903(明治 36)年には佐世保駅から海軍鎮守府構内に専用鉄道線が開通していたが<sup>4)</sup>、1950(昭和 25)年、平瀬地区、立神地区の国有地にその線を活用してジョスコー線が開通している<sup>5)</sup>。このことをみると、この時期にはすでに、この平瀬地区、立神地区は米軍の駐留地としての使用がみられることがわかる。

立神地区では、1946(昭和 21)年から佐世保船舶工業株式会社による船舶修理業務が行われているが、国有地貸付を受けての業務であったとされる<sup>6)</sup>。また、立神地区に建物は旧軍用財産の建物と思われる。

## ② 1970(昭和 45)年頃の佐世保港

戦後 20 年経過するこの時期には、佐世保港において変化が見られるようになる(図 3、図 4 参照)。

図 3 と図 1 との比較において、佐世保港中央部全体での顕著な変化は、前畑地区における埠頭整備にあげられる。1948(昭和 23)年、佐世保港は西日本における戦後最初の貿易港指定を受け、貿易港としての道を模索する。このための施策として、1969(昭和 44)年から順次、前畑地区の埠頭整備が行われ、1973(昭和 48)にはほぼ完了する。それまでの貿易港としての利用場所は立神繫留池であり、駐留軍との調整を図って利用されていたものである。そのため、この前畑埠頭は佐世保港では唯一の専用の貿易埠頭として整備されたものである<sup>7)</sup>。

図 4 は佐世保港三浦地区の範囲を示した図であるが、図 2 との比較では三浦地区では万津埠頭の一部で埋立てがみられることがわかる。三浦地区では市営棧橋に本格的構造物がないことから、1971(昭和 46)年、市営棧橋の機能向上を図るために埋立地に旅客船ターミナル「万津ターミナルビル」が整備される。また、この地区に魚市場が立地するが、市場周辺には製氷会社など市場と連動した業種の会社がみられる。

干尽地区では 1963(昭和 38)年、三浦地区万津にあった青果市場の干尽地区移転が実現する。また、花卉市場の干尽地区移転が実現するのが 1974(昭和 49)年のことであり、魚市場を含めた三浦地区、干尽地区での中央卸売市場の集約はこの頃実現する。これにより、中央卸売市場の流通機能の拡大がみられるようになる。この背景には、国鉄貨物ヤードがこの魚市場の佐世保駅側に隣接しているが、この流通を考慮した時の市場機能向上を図るための施設配置とも受け取ることができる。

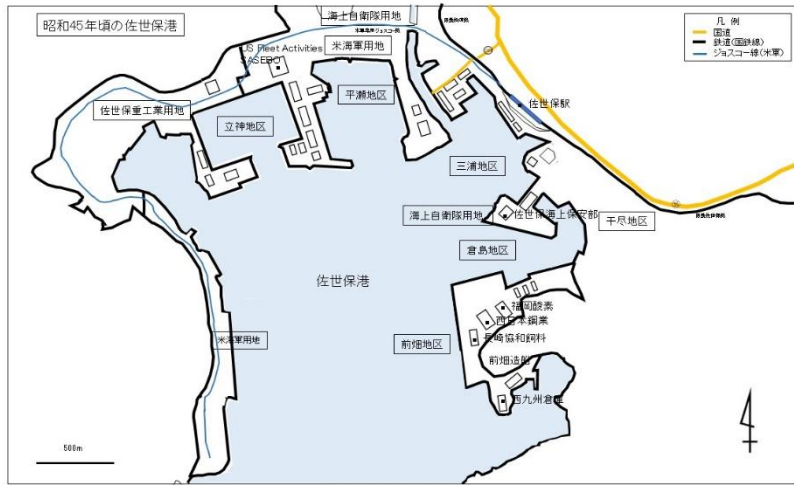


図3 1970(昭和45)年頃の佐世保港

(注) 建物特定にはゼンリン 1970、『ゼンリンの住宅地図 1970年版 佐世保市南部 佐世保市北部』、ゼンリン出版社を用いている。

(出所) 国土地理院 1/25000 地形図、佐世保南部(大正13年測量、昭和46年改測)をもとに著者作成。

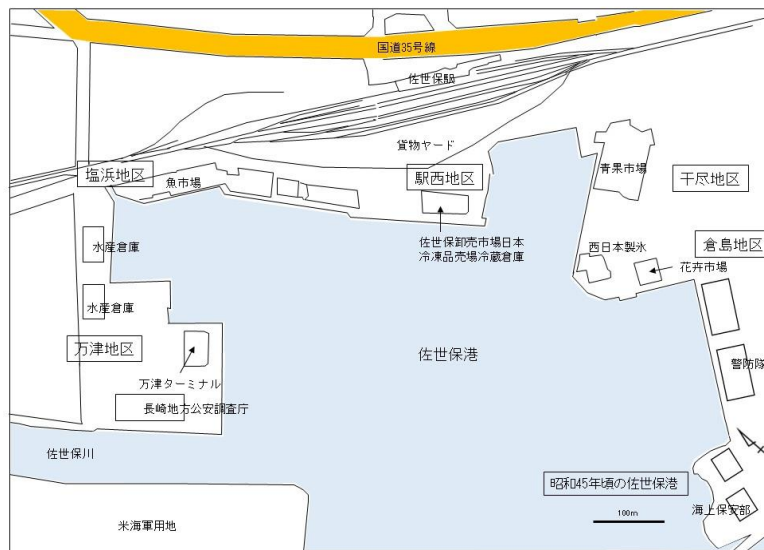


図4 1970(昭和45年)頃の佐世保港三浦地区

(注) 建物特定には浅川武次 1954、『佐世保地理詳解図、昭和33年版、昭和40年版』、佐世保地理研究社を用いている。

(資料) 佐世保市史編さん委員会編 1975、『佐世保市政七十年史上巻』、佐世保市。

(出所) 日本港湾協会編 1987、佐世保港ポータルネッサンス21計画調査報告書、日本港湾協会:3をもとに著者作成。

また、1960(昭和 35)年から 1965(昭和 40)年にかけて旧軍用地転用による民間企業への払下げが進んでおり、施設の集積が見られる。これらは佐世保港とも近距離であるため港湾関連業務の企業が多く、工業地域の形成が見られる。

倉島地区では、平瀬町に移転した海上自衛隊地方総監部の跡地に、海上保安部の施設立地が確認できる。現在は海上自衛隊、海上保安部施設が集積しているが、この地区での集積は、1970 年代後半から始まっているとみられる。一方、図 1 から確認できた検疫所は、この時期には見られない。これは引揚・復員業務の終了による施設転換ではなかったかと考えられる。

平瀬地区では、米海軍の司令部施設が立地し、また、広範囲に軍関係の施設・倉庫が集積し、その範囲を拡大している。この中には海上自衛隊用地も含まれ、戦前の軍事機能が同じ地区に見受けられる構造となっていることが特徴としてあげられる。

立神地区では、旧海軍工廠跡地転用を受けた佐世保重工業の施設立地が見られる。そのほとんどは旧軍用地転用によるものである。また、立神地区に特異な係船地として立神繫船池があるが、これは 1906(明治 39)年の竣工であり、一部埋立てによる埠頭拡張はあるが、今日まで現在の形状を示していることがみられる。

この時期の特徴として、佐世保港全体が戦後直後の課題解消のため、港内各所で埋立てが進められ、埠頭整備が行われている。それとともに、臨海部においては、施設の集約や、国有地を転用した民間会社施設の立地や、国有地における国機関に施設立地が幅広く進んでいるがみられることがあげられる。

### ③ 1985(昭和 60)年頃の佐世保港

1981(昭和 61)年、佐世保港では三浦地区の再開発が行われるが、図 5、図 6 はその再開発前の佐世保港及び佐世保港三浦地区である(図 5、図 6 参照)。

再開発前の佐世保港では、商港機能、軍事機能などの港湾機能はほぼ形成されている。特に埋立てによる埠頭整備が進み、港湾利用の区分けがみられるが、商港機能が阻害されていた経過がある。

三浦地区では港内の船舶利用が進んでおり、港湾の狭隘さが指摘されていた。魚市場の移転は、この状況改善のための実施である。さらにこの時期には、万津埠頭の用地埋立てが進められ、旅客船ターミナルである「鯨瀬ターミナル」の整備が見られる。これまで簡易な待合所しかなかった栈橋に、本格的な旅客ターミナルビルの整備となる。



図5 1985(昭和60)年頃の佐世保港

(注) 建物の特定には、ゼンリン『ゼンリンの住宅地図 1980年版 佐世保市南部、佐世保市北部』、ゼンリンを用いている。

(出所) 国土地理院 1/25000 地形図(大正13年測量、昭和46年改測、昭和60年修正測量)をもとに著者作成。

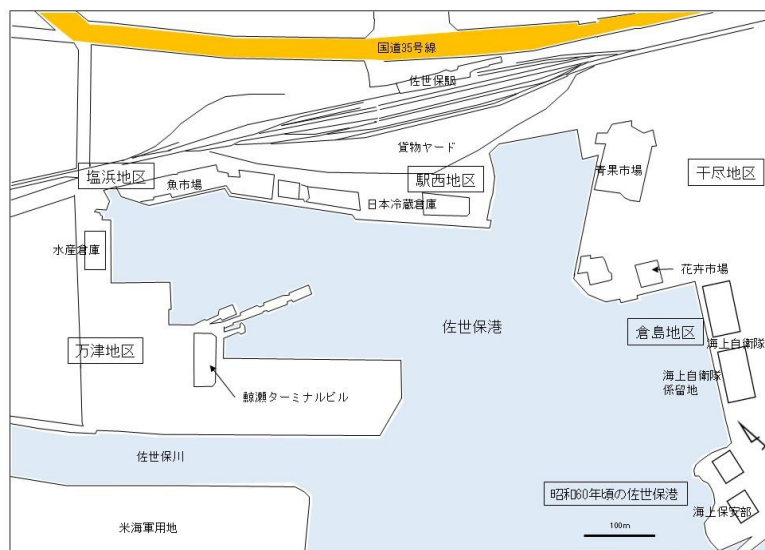


図6 1985(昭和60)年頃の佐世保港三浦地区

(注) 建物の特定には、ゼンリン 1985、『ゼンリンの住宅地図'85 佐世保市南部、佐世保市北部』、ゼンリンを用いている。

(資料) 佐世保市史編さん委員会編 1975、『佐世保市政七十年史上巻』、佐世保市。

(出所) 日本港湾協会編 1987、佐世保港ポータルネッサンス21 計画調査報告書、日本港湾協会:3をもとに著者作成。

この頃の三浦地区の特徴として、施設機能、港湾機能が集約されていた時期であり、限られた水域では、漁船を主とした多種多様な船舶利用がある(表 1 参照)。表 1 は佐世保港入港の漁船数であるが、この表から再開発前の 1985 年以前の入港数が多いことが示される。これは中央卸売市場魚市場があったことによる。

干尽地区では、1965(昭和 40)年頃までに旧軍用地転用による民間企業の施設集積が見られたが、その後の大きな変化は見られない。この理由として、佐世保港から近距離であるにも拘らず、湾の奥まった場所にあり、隣の倉島地区は海上自衛隊、海上保安部の拠点であり、港湾利用の点で支障があると考えられる。干尽地区は港湾よりも内陸との結びつきが強い地区であることがうかがえる。

倉島地区では、1965 年頃からの埠頭整備以降は、港湾地形には大きな変化は見られないが、内陸では海上自衛隊、海上保安部による埠頭用地の利用、繫留施設の供用化が進んでいる。また、護岸整備は進んでいることから、海上自衛隊艦船の繫留地も確認され、倉島地区が海上自衛隊の拠点として拡大していることがうかがえる。



表 1 佐世保港入港の漁船数

(単位:隻)

年度	入港数(隻)	年度	入港数(隻)	年度	入港数(隻)
1959(昭和34)	7,250	1979(昭和54)	36,539	1999(平成11)	9,894
1960(昭和35)	8,035	1980(昭和55)	46,207	2000(平成12)	10,214
1961(昭和36)	6,500	1981(昭和56)	11,693	2001(平成13)	6,056
1962(昭和37)	4,868	1982(昭和57)	37,693	2002(平成14)	4,836
1963(昭和38)	7,451	1983(昭和58)	36,172	2003(平成15)	4,170
1964(昭和39)	12,447	1984(昭和59)	29,425	2004(平成16)	4,061
1965(昭和40)	11,277	1985(昭和60)	4,393	2005(平成17)	3,699
1966(昭和41)	11,371	1986(昭和61)	7,124	2006(平成18)	3,773
1967(昭和42)	12,725	1987(昭和62)	8,923	2007(平成19)	3,989
1968(昭和43)	9,193	1988(昭和63)	9,900	2008(平成20)	3,491
1969(昭和44)	9,467	1989(平成元)	6,636	2009(平成21)	2,876
1970(昭和45)	9,533	1990(平成2)	4,791	2010(平成22)	4,537
1971(昭和46)	9,763	1991(平成3)	4,709	2011(平成23)	4,504
1972(昭和47)	12,223	1992(平成4)	11,867	2012(平成24)	3,599
1973(昭和48)	12,776	1993(平成5)	10,542	2013(平成25)	3,606
1974(昭和49)	16,213	1994(平成6)	8,414	2014(平成26)	3,501
1975(昭和50)	18,276	1995(平成7)	8,224	2015(平成27)	3,201
1976(昭和51)	16,254	1996(平成8)	4,214	2016(平成28)	2,397
1977(昭和52)	14,545	1997(平成9)	3,103	2017(平成29)	1,485
1978(昭和53)	22,528	1998(平成10)	5,802	2018(平成30)	1,387

(注) 1997(平成9)年、中央卸売市場魚市場は佐世保港相浦地区へ移転する。

(注) 1985年以降の漁船入港数は佐世保港相浦港区(相浦港)への入港である<sup>8)</sup>。

(出所) 1959年から2000年までは佐世保市議会事務局編『佐世保市政概要(各年版)』、佐世保市議会事務局、2001年から2018年までは佐世保市港湾部編、佐世保港港湾統計(各年)による。

前畑地区では、1973(昭和48)年に竣工した前畑埠頭の整備が見られる。この頃はまだ、埠頭整備による貿易関係の事業所立地が見られる。旧軍用地払下げによる施設立地は進んでいる様子がうかがえる。

平瀬地区では、埠頭の整備等大きな変化は見られない。1970(昭和45)年以降、米海軍艦船の佐世保港入港は減少しており(後掲表2参照)、佐世保基地の縮小化が実施されていた時期にあたるのが背景にあると考えられる。

立神地区では、立神繫留池における埠頭用地の変化はないが、1981(昭和61)年には佐世保重工業の手持ち新造船がなくなる<sup>9)</sup>など、佐世保重工業の経営悪化が進んでいる時期であるため、埠頭用地の施設整備にも影響が考えられる。

#### ④ 2022(令和4)年の佐世保港

佐世保港三浦地区では、1986(昭和61)年から再開発が行われる(図7、図8参照)。この再開発は隣接する佐世保駅周辺の再開発と一体となって実施されたもので、これまでの港湾空間を一変する再開発となる。

図7は2022年(令和4)年現在の佐世保港中央部、図8は2005(平成17)年の佐世保港再開発事業の完了後の佐世保港三浦地区である。

この再開発によって三浦地区では明治期以来、大きな変化を見る。この再開発により佐世保港三浦地区全体の埋立てが促進され、水域が狭まっている。図8と図2との比較では、その範囲が比較できる。

三浦地区では、中央卸売市場魚市場の相浦港区への移転と国鉄貨物ヤード跡地廃止により、幹線道路、高速道路整備のための用地確保が可能となる。さらに、佐世保駅の高架化、魚市場、国鉄貨物ヤード跡地の整理によって、佐世保港と佐世保駅との間の直線的な歩行動線が形成される。また、この再開発により、施設立地において変化が見られる。鯨瀬ターミナル跡地には、埠頭の埋立てにより2カ所の旅客船ターミナル整備が可能となり、離島航路と近海航路の航路別使用に供される。

このように、三浦地区ではその跡地を有効活用として、旅客船機能の拡大、外国船クルーズへの対応が可能となる。さらに、施設の集約化によって、緑地空間であるオープンスペースが構築され、ウォーターフロントが実現されるとともに、商業施設の出店もあることから商業地区の形成がみられる。そのため、これまでの魚市場における流通機能の代替機能として、新たな商港機能の変化がこの地区では見られるのである。

倉島地区においては倉島埠頭の埋立てにより、国際クルーズ船の寄港が可能となるとともに、出入国管理手続きが可能となる施設が整備される。また、これまでのように、海上自衛隊、海上保安部の繋留としての利用が見られる。

干尽地区では、海上自衛隊、海上保安部の公共施設の集積が進む様子が見られる。

前畑地区では、1973(昭和48)年に竣工した前畑埠頭南側の埋立てが進み、外貿埠頭としての整備が拡大されている。



図7 2018(平成30)年頃の佐世保港

(注) 建物の特定は、ゼンリン『ゼンリンの住宅地図 2022年版 佐世保市南部、佐世保市北部』、ゼンリンを用いている。

(出所) 国土地理院 1/25000 地形図(大正13年測量、昭和46年改測、昭和60年修正測量)、地理院地図をもとに著者作成。

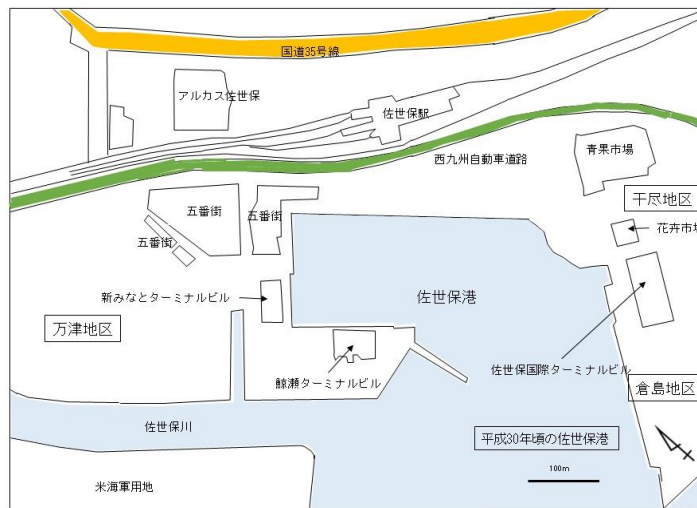


図8 2018(平成30)年頃の佐世保港三浦地区

(注) 建物の特定は、佐世保市港湾部みなと整備課編 2018、『佐世保港みなとまちづくり計画』、佐世保市による。

(出所) 日本港湾協会編 1987、佐世保港ポータルネッサンス21計画調査報告書、日本港湾協会:3をもとに著者作成。

平瀬地区では、米軍の佐世保駐留以降、米海軍がここを拠点にしている構図には変化がないが、1985年頃縮小されていた基地機能は再び拡大へと向かう。

立神地区では、立神繫船池の埠頭拡大がみられる。これは米海軍の基地機能が增強されていることによるものと考えられる。

このように、1986(昭和61)年からの佐世保港再開発、1992(平成4)年からの佐世保駅高架化、佐世保駅周辺の土地区画整理事業により、佐世保港一帯にも大きな変化をみる。

佐世保港の再開発は明治期の海軍進出以降、順次形成されてきた佐世保港と佐世保駅周辺の大きな変化となる。そこには新たな港湾空間としての機能的で豊かな港湾を創造する総合的な港湾空間への変化である。

現在の佐世保港の特徴として次のことがあげられる。この変化は、各ターミナル整備による高度な、陸上海上交通の結節点の構築、再開発による商業地域、住宅地域の形成に見られる。さらには、埠頭整備による工業地域の機能向上などもあげられる。これらの地区では、こうした機能が単独に構築されることはあっても、一帯としての再開発が実施されたことは明治期以降初めてである。

このような状況を見ると、港湾が施設の整備促進をもたらし、施設は新たな港湾利用の形態を生じさせるもので、そこには相互において機能的作用が働いていると考えることができる。

## (2) 戦後の佐世保港港湾機能

### 1) 佐世保港における船舶・艦船入港状況

旧日本海軍によって都市が形成された佐世保では、港湾が立地基盤であった。戦後においてもその構図に変化はなく、都市としての佐世保市の発展は港湾の活用に求められた。こうした背景があることで、佐世保港は対外情勢の変化、これに伴う行政方針の転換の中で、その利用が議論されてきた。

終戦による佐世保港の軍港機能の停止に伴い、佐世保市は旧海軍の港湾施設活用により内外貿易の振興等を見出し、平和産業港湾都市建設を目指す。1948(昭和23)年には貿易港として指定される。この年、「日本及び極東を運航する船舶の給油指定港」としての指定を受け、外国商船の佐世保入港は、連合軍の艦船以上に入港が相次いだとされる<sup>10)</sup>。

さらに、1950(昭和25)年には食糧輸入港の指定を受けるなど、港湾施設が連合国の管理下にある中で、商港化への転換を移出入の貨物量は増加する。

しかし、こうした商港化への道筋も佐世保港の港湾事情が大きな制限となる。佐世保港では港湾施設、港湾水域が連合軍の管理下にあることで、商港機能整備のための施設拡充の制限を受

ける。そのため大型埠頭建設は制限区域がない場所を選定する必要があるにも拘わらず、佐世保港内にはその適地がない状況下にあった。

戦前の旧海軍時代の施設は条件が優れた場所に立地していたことにもなるが、佐世保港の商港化を図る上ではこの制限区域の問題と正面から取り組んでいく問題があった。

こうした経緯がある中でも、佐世保港の食糧輸入港の指定、給油口の指定により、佐世保港では内航の船舶を中心に入港が増加していることがわかる(表 2、図 9 参照)。これらの動きにより、佐世保港の貿易港としての期待は膨らんでいくことになる。

しかし、同年勃発した朝鮮戦争は事情を一変する。佐世保市が目指した平和産業港湾都市建設の方針は余儀なく転換させられることになる。佐世保港は連合国軍の軍港として再接収され、外貿用岸壁のすべてが使用できなくなり、商船入港は激減する<sup>11)</sup>。戦後における佐世保港商港化の転換を元に戻す。

表 2 1949(昭和 24)年から 1988(昭和 63)年までにおける佐世保港の入港船舶数

(単位:隻)

年次	内国船			外国船			総数	年次	内国船			外国船			総数
	一般船	自衛艦	計	米軍艦	一般船	計			一般船	自衛艦	計	米軍艦	一般船	計	
1949(昭和24)	1,808	-	1,808	2,409	-	2,409	4,217	1969(昭和44)	26,460	1,286	27,746	670	405	1,075	28,821
1950(昭和25)	10,203	-	10,203	2,208	-	2,208	12,411	1970(昭和45)	21,951	1,168	23,119	253	411	664	23,783
1951(昭和26)	11,543	-	11,543	3,562	-	3,562	15,105	1971(昭和46)	22,776	1,474	24,250	127	307	434	24,684
1952(昭和27)	19,185	-	19,185	2,334	-	2,334	21,519	1972(昭和47)	25,402	2,042	27,444	93	194	287	27,731
1953(昭和28)	19,222	-	19,222	1,709	-	1,709	20,931	1973(昭和48)	27,467	1,495	28,962	115	235	350	29,312
1954(昭和29)	13,753	-	13,753	1,402	-	1,402	15,155	1974(昭和49)	32,544	1,135	33,679	65	373	438	34,117
1955(昭和30)	13,116	-	13,116	1,415	-	1,415	14,531	1975(昭和50)	32,623	689	33,312	60	231	291	33,603
1956(昭和31)	14,603	-	14,603	1,325	-	1,325	15,928	1976(昭和51)	31,013	472	31,485	72	239	311	31,796
1957(昭和32)	25,675	-	25,675	1,052	-	1,052	26,727	1977(昭和52)	30,357	570	30,927	35	211	246	31,173
1958(昭和33)	23,652	-	23,652	952	-	952	24,604	1978(昭和53)	39,068	600	39,668	116	190	306	39,974
1959(昭和34)	23,906	-	23,906	892	-	892	24,798	1979(昭和54)	53,218	619	53,837	175	201	376	54,213
1960(昭和35)	27,571	-	27,571	793	-	793	28,364	1980(昭和55)	62,579	575	63,154	200	238	438	63,592
1961(昭和36)	26,174	-	26,174	821	-	821	26,995	1981(昭和56)	49,338	668	50,006	176	254	430	50,436
1962(昭和37)	22,761	-	22,761	893	-	893	23,654	1982(昭和57)	52,706	561	53,267	175	225	400	53,667
1963(昭和38)	26,131	-	26,131	921	-	921	27,052	1983(昭和58)	52,392	586	52,978	213	249	462	53,440
1964(昭和39)	32,005	-	32,005	969	-	969	32,974	1984(昭和59)	50,659	560	51,219	159	237	396	51,615
1965(昭和40)	30,384	-	30,384	642	-	642	31,026	1985(昭和60)	26,424	573	26,997	151	388	539	27,536
1966(昭和41)	26,594	1,161	27,755	434	265	699	28,454	1986(昭和61)	31,452	516	31,968	180	298	478	32,446
1967(昭和42)	28,521	1,351	29,872	612	418	1,030	30,902	1987(昭和62)	33,269	704	33,973	134	216	350	34,323
1968(昭和43)	25,378	1,177	26,555	676	513	1,189	27,744	1988(昭和63)	32,502	719	33,221	148	229	377	33,598

(資料) 佐世保市港湾部資料を基本とするが、米海軍艦船数については「基地読本」による。

(出所) 佐世保市編、2021、『令和 3 年度版基地読本』、佐世保市:82-83、佐世保市統計書(各年)。

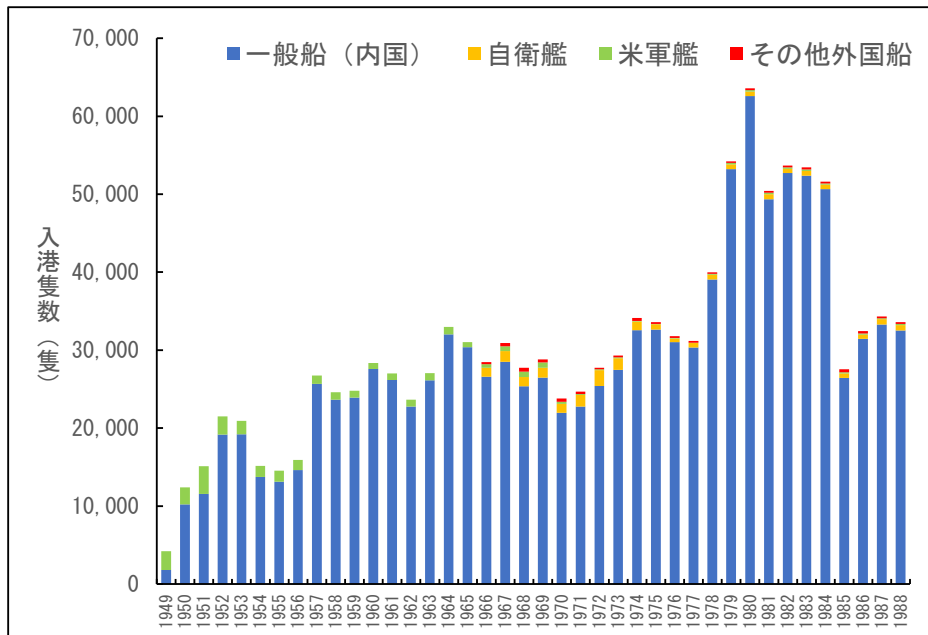


図9 昭和期における佐世保港の船舶入港数

(資料) 佐世保市港湾部調べによる。

(出所) 佐世保市統計書(各年)。

## 2) 佐世保港への米海軍艦船寄港

佐世保港ではこうした戦後の経緯があることで、1951(昭和26)年締結のサンフランシスコ条約発効後も、その水域が施設とともに米海軍に提供されていた経緯がある。水域提供は占領政策による強制使用であり、法的根拠を有するものではなかった。

佐世保港の制限水域は1962(昭和37)年、「FAC5029 佐世保海軍施設水域の範囲と使用条件」<sup>12)</sup>締結の閣議決定が行われ、法的根拠を持つものになる。佐世保港にとっては、この1962年は節目の年となる。

この協定締結の2年後には、日本への原子力艦船入港が実現するなど、米海軍の戦略的思惑も見えてくる。米海軍原子力艦船の佐世保入港は、1964(昭和39)年の原子力潜水艦「シードラゴン」が初めてである。その後の入港数は少なく、1981(昭和56)年までは入港実績がない状況が続く。佐世保港における米海軍艦船を含めた入港状況は次のとおりである(表3、図10参照)。

一方、米海軍佐世保基地はベトナム戦争終結後には、米海軍弾薬廠に整理縮小されるが、1980(昭和55)年に米海軍佐世保基地として新たな活動に入る。原子力艦船入港が増加するのはこの頃からである。

表 3 1949(昭和 24)年から 1988(昭和 63)年までの米海軍艦船の佐世保港入港数

(単位:隻)

年次	艦船数	うち原子力艦船	年次	艦船数	うち原子力艦船	年次	艦船数	うち原子力艦船
1949(昭和24)	2,409	0	1963(昭和38)	921	0	1977(昭和52)	35	0
1950(昭和25)	2,208	0	1964(昭和39)	969	1	1978(昭和53)	116	0
1951(昭和26)	3,562	0	1965(昭和40)	642	6	1979(昭和54)	175	0
1952(昭和27)	2,334	0	1966(昭和41)	434	4	1980(昭和55)	200	0
1953(昭和28)	1,709	0	1967(昭和42)	612	1	1981(昭和56)	176	0
1954(昭和29)	1,402	0	1968(昭和43)	676	4	1982(昭和57)	175	1
1955(昭和30)	1,415	0	1969(昭和44)	670	1	1983(昭和58)	213	6
1956(昭和31)	1,325	0	1970(昭和45)	253	1	1984(昭和59)	159	1
1957(昭和32)	1,052	0	1971(昭和46)	127	0	1985(昭和60)	151	5
1958(昭和33)	952	0	1972(昭和47)	93	3	1986(昭和61)	180	7
1959(昭和34)	892	0	1973(昭和48)	115	1	1987(昭和62)	134	7
1960(昭和35)	793	0	1974(昭和49)	65	0			
1961(昭和36)	821	0	1975(昭和50)	60	0	1988(昭和63)	148	6
1962(昭和37)	893	0	1976(昭和51)	72	0			

(出所) 佐世保市編 2021、『令和 3 年度版基地読本』、佐世保市:82-83。

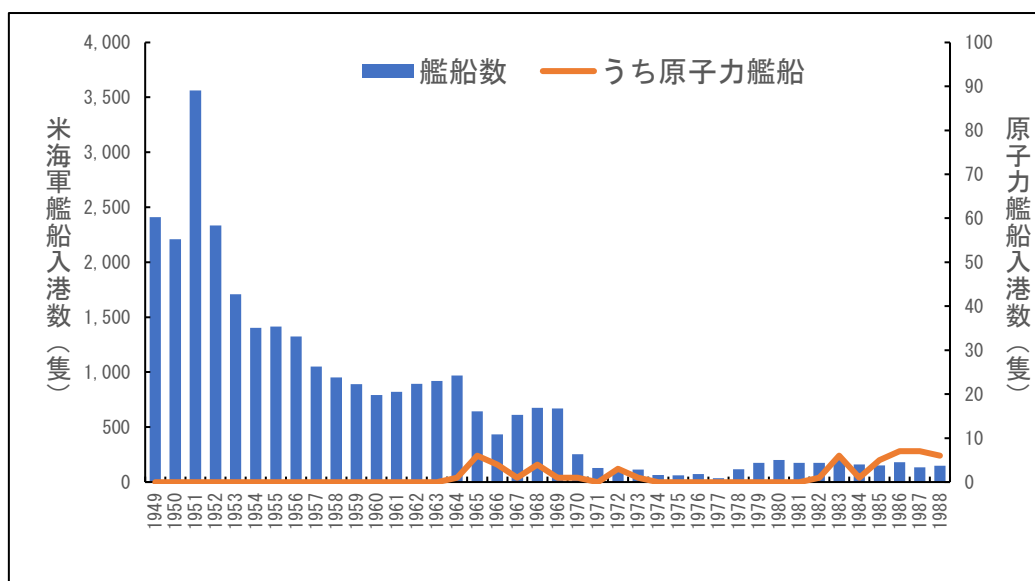


図 10 昭和期における米海軍艦船の佐世保港入港数

(出所) 表 3 と同じ。

### 3) 佐世保港における貨物取扱

佐世保港では、戦後直後は移出貨物が移入貨物を上回る(表 4、表 5、図 11 参照)。1957(昭和 32)年頃からの佐世保港への入港数増加が顕著であるが、佐世保港における移出貨物量が前年度の 3 倍近く増加しており、貿易の増大によるものと考えられる。

1949(昭和 24)年における移出品の主なものは砂糖・塩 109,581 トン、石炭・コークス 52,693 トン、鉄鉱石及びその製品 28,385 トンである。移入品の主なものは鉄鉱石及び同製品 31,661 トン、米穀類 20,176 トン、油類 8,972 トンである。

また、移出貨物が急増する 1957(昭和 32)年では、移出貨物の主なものは石炭・コークス 1,283,124 トン、金属及び同製品 133,431 トン、油類 39,389 トンであり、移入貨物の主なものは油類 67,249 トン、鉄鉱石 65,991 トン、金属及び同製品 63,096 トンである。

このように移出貨物では佐世保の主産業である石炭が多いことが特徴であり、移入貨物では工業用原材料となる品目が多いのが特徴である。

1969(昭和 44)年頃は、移出貨物量と移入貨物量がほぼ同じになり、この年を境にして移出貨物量と移入貨物量が逆転し、移入貨物量が増加していく。この 1969 年の移出貨物の主なものは石炭 687,497 トン、取合せ品 85,817 トン、輸送機械 56,739 トンである。また、移入貨物の主なものは石炭、399,850 トン、石油製品 246,773 トン、鉄鋼 236,262 トンである。この頃には製造業に係る原材料の移入が見られる。さらに石炭の移出、移入が見られるが、1952(昭和 47)年の佐世保市内のすべての炭鉱が閉山する前にも、一定の移出が見られることが特徴である。

移入貨物量がピークを迎える 1979(昭和 54)年は、移出貨物の主なものは砂利・石材 155,228 トン、フェリー貨物 146,524 トン、鉄鋼 137,266 トンであり、移入貨物の主なものは重油 1,311,156 トン、砂利・石材 566,321 トン、鉄鋼 167,956 トンである。

このように転機となる佐世保港における 3 ヶ年の移出貨物、移入貨物の数量を見たが、終戦直後の時期では、食糧品の原材料の移出入が多いことがわかる。その後佐世保の製造業が大きくなっていくにつれて、工業用品の原材料の移出入が多くことがわかる。

また、移出と移入の関係では概ね 20 年間隔で一つの転機が訪れていることがわかり、1969 年を境にして移入超過になっていく。これは佐世保市が消費都市としての性格を持っていることの表れである。



表 4 1949(昭和 24)年から 1988(昭和 63)年までの佐世保港の貨物移出入量

(単位:トン)

年度	移出貨物	移入貨物	年度	移出貨物	移入貨物	年度	移出貨物	移入貨物
1949(昭和24)	239,822	111,601	1963(昭和38)	2,151,053	604,152	1977(昭和52)	714,883	2,875,837
1950(昭和25)	154,055	123,053	1964(昭和39)	2,316,502	729,503	1978(昭和53)	909,206	3,140,434
1951(昭和26)	303,131	301,712	1965(昭和40)	2,053,962	874,270	1979(昭和54)	857,505	3,163,890
1952(昭和27)	314,098	359,752	1966(昭和41)	1,916,685	985,231	1980(昭和55)	845,252	2,733,833
1953(昭和28)	157,355	288,486	1967(昭和42)	1,780,512	1,147,816	1981(昭和56)	822,304	2,612,803
1954(昭和29)	189,712	221,799	1968(昭和43)	1,805,222	1,385,570	1982(昭和57)	609,248	2,411,623
1955(昭和30)	479,592	422,867	1969(昭和44)	1,601,976	1,614,138	1983(昭和58)	610,331	2,384,857
1956(昭和31)	741,514	240,718	1970(昭和45)	1,069,609	1,702,677	1984(昭和59)	825,223	2,127,039
1957(昭和32)	2,004,829	484,781	1971(昭和46)	1,126,371	1,896,583	1985(昭和60)	823,704	2,079,680
1958(昭和33)	1,722,160	481,741	1972(昭和47)	816,627	1,825,548	1986(昭和61)	738,041	1,929,671
1959(昭和34)	1,873,783	444,263	1973(昭和48)	762,162	2,724,427	1987(昭和62)	699,924	1,864,745
1960(昭和35)	2,167,771	505,317	1974(昭和49)	871,713	2,761,276			
1961(昭和36)	2,334,027	607,563	1975(昭和50)	757,793	2,087,046	1988(昭和63)	611,145	2,400,223
1962(昭和37)	2,126,145	506,856	1976(昭和51)	622,556	2,603,239			

(出所) 佐世保市統計書(各年)。

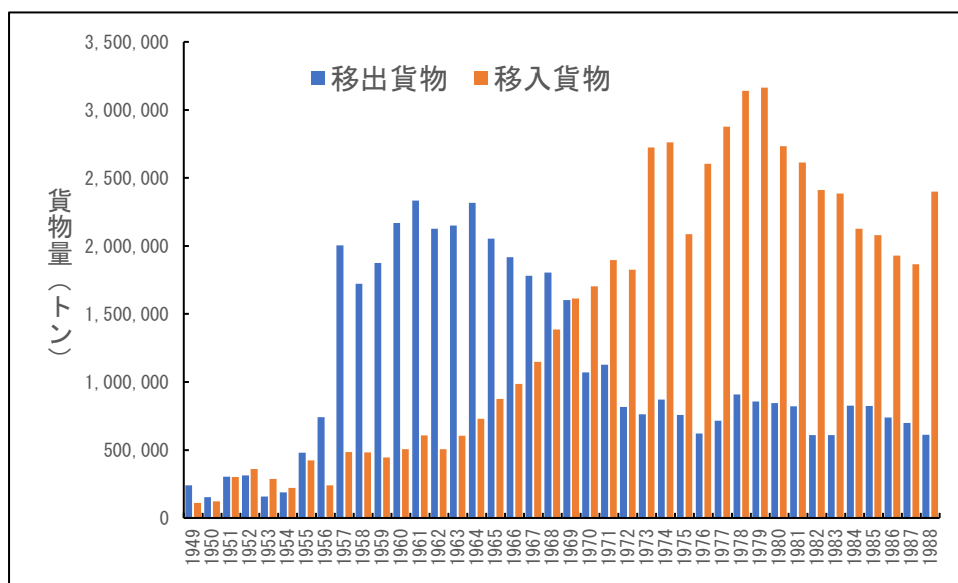


図 11 1949(昭和 24)年から 1988(昭和 63)年までの佐世保港の貨物移出入量の比較

(出所) 表 4 と同じ。

表 5 佐世保港における移出入貨物の品目別年別比較

1949(昭和24)				1957(昭和32)				1969(昭和44)				1979(昭和54)			
移出		移入		移出		移入		移出		移入		移出		移入	
品目	数量(トン)	品目	数量(トン)	品目	数量(トン)	品目	数量(トン)	品目	数量(トン)	品目	数量(トン)	品目	数量(トン)	品目	数量(トン)
金属及び同製品	12,298	鉄鉱石及び同製品	31,661	石炭 コークス	1,283,124	石炭 コークス	161,406	石炭	1,231,312	石炭	399,850	砂利・石材	155,228	重油	1,311,156
砂糖及び塩	109,581	米穀類	20,176	金属及び同製品	133,431	油類	67,249	取り合わせ 品	91,486	石油製品	246,773	鉄鋼	137,266	砂利・石材	566,321
石炭 コークス	52,693	鮮魚	16,347	油類	39,389	鉄鉱石及び同製品	65,991	その他食糧工業品	84,892	鉄鋼	236,262	石炭	90,153	石油製品	546,681
鉄鉱石及び同製品	28,385	油類	8,972	肥料	27,993	金属及び同製品	63,096	輸送機械	41,113	セメント	122,356	その他食糧工業品	66,298	鉄鋼	167,956
肥料	14,027	金属及び同製品	5,040	木材及び同製品	13,335	木材及び同製品	36,990	その他機械	34,323	重油	113,637	その他の非金属	63,691	セメント	119,455
米穀類	8,290	木材及び同製品	3,549	米穀類	9,712	鮮魚	30,232	砂利・石材	29,604	動植物性製造飼料	71,240	取り合わせ 品	57,597	フェリー貨物	104,838
木材及び同製品	5,345	セメント及び同製品	4,136	砂糖及び塩	4,333	砂糖及び塩	11,742	木製品	24,544	取り合わせ 品	54,263	米穀類	47,730	石炭	71,921
その他	9,203	その他	21,720	その他	493,512	その他	48,075	その他	64,702	その他	369,757	その他	239,542	その他	275,562
総数量	239,822	総数量	111,601	総数量	2,004,829	総数量	484,781	総数量	1,601,976	総数量	1,614,138	総数量	857,505	総数量	3,163,890

(出所) 佐世保市統計書(各年)。

#### 4) 佐世保港の商港区域

このように佐世保港では米海軍艦船のための制限区域が設定され、一般船の港湾利用は限られた地区に集中する。この限られた地区が佐世保港三浦地区である(前掲図 1 参照)。

表 6 から小型船埠頭用地は佐世保港三浦地区に集中し、大型船埠頭は三浦地区以外に構築されていることが見られる。岸壁は荷揚げ用として商業機能が備わっており、商業以外にも砂、砂利、石炭など工業資材・貨物の取扱いがあることがこの表からわかる。また、三浦岸壁南側に位置する干尽岸壁は石炭積出場である。

戦前では佐世保港の軍港区域指定に伴い十分な諸設備の整備ができなかったことから、戦後において係留施設、荷揚げ岸壁、埠頭整備が行われる(表 7 参照)。1956(昭和 31)年の佐世保駅裏埠頭の整備、1965(昭和 40)年には鯨瀬埠頭の整備が行われる。駅裏埠頭では食糧取扱いが主であったのに対し、鯨瀬埠頭は工業用資材の保管場所として供されている。鋼材の仕分け場である鯨瀬埠頭は佐世保重工業専用であり、佐世保重工業の行政との関係の大きさが見られる。

商港機能は旅客船の棧橋整備にも見られる。1961(昭和 36)年市営棧橋竣工による離島航路の機能拡大、1961 年市営棧橋旅客待合所、1971(昭和 46)年万津ターミナルビル整備、1973(昭和 48)年フェリー棧橋の専用化が図られ、佐世保港の商港機能整備が加速する。

1969(昭和 44)年前畑埠頭整備による外貿施設整備は、佐世保港の新たな港湾利用として注目される整備となる。

表 6 1962(昭和 37)年における佐世保港三浦地区の港湾施設

埠頭の種類	名称	主要取扱貨物	埠頭の種類	名称	主要取扱貨物
大型船ふ頭	庵崎岸壁	油	小型船ふ頭	※島地物揚護岸	木材
	本船1岸	油		※万津第1物揚場	金属製品、雑貨
	本船2岸	油		※万津第2物揚場	砂利、砂、青果
	赤崎1岸	油		※万津第1物揚護岸	雑貨
	赤崎2岸	油		※万津第2物揚護岸	雑貨
	立神1号	船体ぎ装		※万津第3物揚護岸	砂利、砂
	立神2号	船体ぎ装		※万津第4物揚護岸	砂利、砂
	立神3号	修理・貨物		※市営第1棧橋	旅客、雑貨
	立神4号	特殊貨物		※市営第2棧橋	旅客、雑貨
	立神5号	特殊貨物		※万津棧橋	旅客、雑貨
	※駅裏岸壁	木材、雑貨		※塩浜物揚場	雑貨※
	平瀬岸壁	特殊貨物		※魚市場物揚場	鮮魚類
※倉島岸壁	海上自衛隊使用	前畑第2物揚場	穀物類、石炭		

(注) 表中の※印は佐世保港三浦地区にある施設。

(出所) 佐世保市総務部庶務課編 1982、『佐世保市史産業経済篇(復刻版)』、国書刊行会:70-74、原典は1956年、佐世保市役所発行。

表 7 佐世保港の港湾施設

ふ頭名	施設名	用途	竣工年
駅裏ふ頭	1号上屋	塩、雑貨	昭和31年
	2号上屋	米、雑貨	昭和37年
	3号上屋	雑貨	昭和37年
鯨瀬ふ頭		砂、砂利、一般雑貨、鋼材、セメント、砂、砂利	昭和40年
万津埠頭	フェリー棧橋		昭和48年
	旅客船専用棧橋		
万津ターミナルビル		切符売り場、売店、食堂、待合室、港湾事務所、	昭和46年
前畑埠頭	外貨埠頭	トウモロコシ、こうりゃん	昭和44年
立神埠頭	1号ふ頭	佐世保重工業修理船係留	明治39年
	2号ふ頭	佐世保重工業修理船係留	
	3号ふ頭	佐世保重工業修理船係留	
	4号ふ頭	佐世保重工業修理船係留	
	5号ふ頭	佐世保重工業修理船係留	
	6号ふ頭	米軍への提供施設	
	7号ふ頭	米軍への提供施設	
	8号ふ頭	米軍への提供施設	
	9号ふ頭	米軍への提供施設	

(出所) 佐世保市史編さん委員会編 1975、『佐世保市政七十年史上巻』、佐世保市:352-358をもとに著者まとめ。

大型船時代が進む海運界に対応するためには、商港専用の埠頭を必要としていたが、佐世保港では米海軍提供の施設が多いことから、施設の返還を待つという対応をしなければならなかったという事情がある。

これらの施設整備から、軍港機能の比重が大きい佐世保港においては商港機能をいかに拡大するかという課題があり、商港機能の限定的使用と軍機能の両立の問題が常に付きまとうことが佐世保港の宿命としてある。

### (3) 佐世保港臨海部の変化

佐世保港は軍港としての適性を有していたことはこれまで述べてきた。この軍港として適性は佐世保港の利用を様々な形で制限することにもなる。軍港としての指定は拘束力が強い規制を国から受ける。そのため港湾利用にあたっては、この規制から除外される部分での利用が可能となる。

この結果、商業的な港湾利用は規制される領域以外での活動になる。軍港指定による港の利用制限は港内、周辺海域にも及び、漁業の水揚げにも影響を与えるなど商港機能は縮小する。旅客輸送、輸出入業務、移出入業務など商行為が制限され、影響は大きいと考えられる。この結果、軍港としての適性は、商港への道を閉ざすことにもなる。

佐世保港には77棟の倉庫が立地する<sup>13)</sup>。これらの倉庫群は旧海軍によって建設されたもので、全収容力は51万トンとされる(表 8、図 12-1、図 12-2、図 12-3、図 12-4、図 12-5 参照)

<sup>14)</sup>。

図 12-1 から図 12-5 までは佐世保港臨海部の倉庫群の立地状況を、おおむね 10 年おきに見たものである。佐世保港の取扱い品目による倉庫の機能の変化が見られる。

この中では、干尽町関係の倉庫は所有者の変化、規模の変化、機能の変化が見られる。これは佐世保港での貨物取扱いの用途に応じた変化であると考えられる。

表 8 1955(昭和30)年以降の佐世保港の倉庫群

年次	名称	棟数	総床面積(m <sup>2</sup> )	経営者	
1955(昭和30)	立神倉庫	24	49,646	西九州倉庫株式会社	
	干尽倉庫	11	20,295	西九州倉庫株式会社	
	水産倉庫	2	1,024	水産倉庫株式会社	
	日冷倉庫	1	978	日本冷凍株式会社	
	水産倉庫	4	661	水産倉庫株式会社	
	日本通運倉庫	1	5,057	日本通運佐世保支店	
	吉田組福石倉庫	3	21,986	株式会社吉田組	
	食糧公団倉庫	9	3,517	食糧公団佐世保支部	
	平瀬倉庫	24	55,224	米海軍	
	1964(昭和39)	立神倉庫	24	49,559	西九州倉庫株式会社
干尽倉庫		11	20,932	西九州倉庫株式会社	
水産倉庫		2	1,023	水産倉庫株式会社	
日冷倉庫		1	977	日本冷凍株式会社	
水産倉庫		4	660	水産倉庫株式会社	
日本通運倉庫		1	5,049	日本通運佐世保支店	
福石倉庫		3	21,948	西九州倉庫株式会社	
経済連倉庫		9	3,511	経済連	
西日本製氷倉庫		2	10,448	西日本製氷株式会社	
1972(昭和47)		立神倉庫	24	70,356	西九州倉庫株式会社
	干尽倉庫	11	23,404	西九州倉庫株式会社	
	水産倉庫	2	1,538	水産倉庫株式会社	
	日冷倉庫	1	978	日本冷凍株式会社	
	水産倉庫	4	661	水産倉庫株式会社	
	日本通運倉庫	1	5,049	日本通運佐世保支店	
	福石倉庫	3	21,948	西九州倉庫株式会社	
	西日本製氷倉庫	2	10,448	西日本製氷株式会社	
	1982(昭和57)	東浜セメントサイロ	1	3,000	三菱鉱業ドルフィン
		立神倉庫	23	49,559	西九州倉庫株式会社
干尽倉庫(前畑倉庫)		11	20,932	西九州倉庫株式会社	
水産倉庫		2	1,023	水産倉庫株式会社	
日冷倉庫(西海冷凍)		1	977	日本冷凍株式会社	
水産倉庫		4	660	水産倉庫株式会社	
福石倉庫		3	21,948	西九州倉庫株式会社	
西海冷凍		1	332	西海冷凍株式会社	
西日本製氷倉庫		2	10,448	西日本製氷株式会社	
1992(平成4)		東浜セメントサイロ	1	3,000	三菱鉱業ドルフィン
	立神倉庫	24	49,559	西九州倉庫株式会社	
	前畑倉庫	11	18,848	西九州倉庫株式会社	
	前畑サイロ	4	3,801	西九州倉庫株式会社	
	前畑倉庫	1	1,180	石井船舶株式会社	
	前畑冷蔵倉庫	1	3,654	西日本冷凍株式会社	
	干尽冷蔵倉庫	1	931	西日本冷凍株式会社	
	水産倉庫	2	1,023	佐世保市	
	西海冷凍倉庫	1	332	西海冷凍株式会社	
	水産倉庫	4	660	水産倉庫株式会社	
	福石倉庫	2	3,600	西九州倉庫株式会社	
	鋼材専用倉庫	1	800	佐世保港湾運輸株式会社	

(注) 1955年の倉庫面積は坪数をm<sup>2</sup>に換算した。

(出所) 佐世保市総務部庶務課編 1982、『佐世保市史産業経済篇(復刻版)』、

国書刊行会：74-75、原典は1956年、佐世保市役所発行。

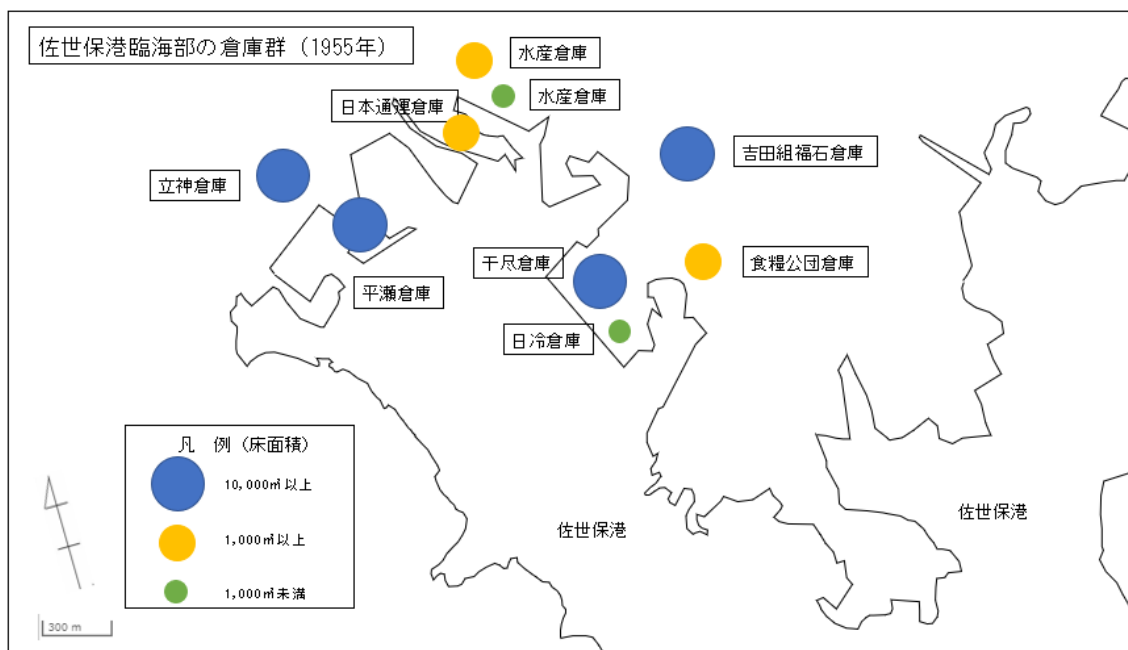


図 12-1 1955(昭和 30)年における佐世保港臨海部の倉庫群

(出所) 表 8 と同じ。

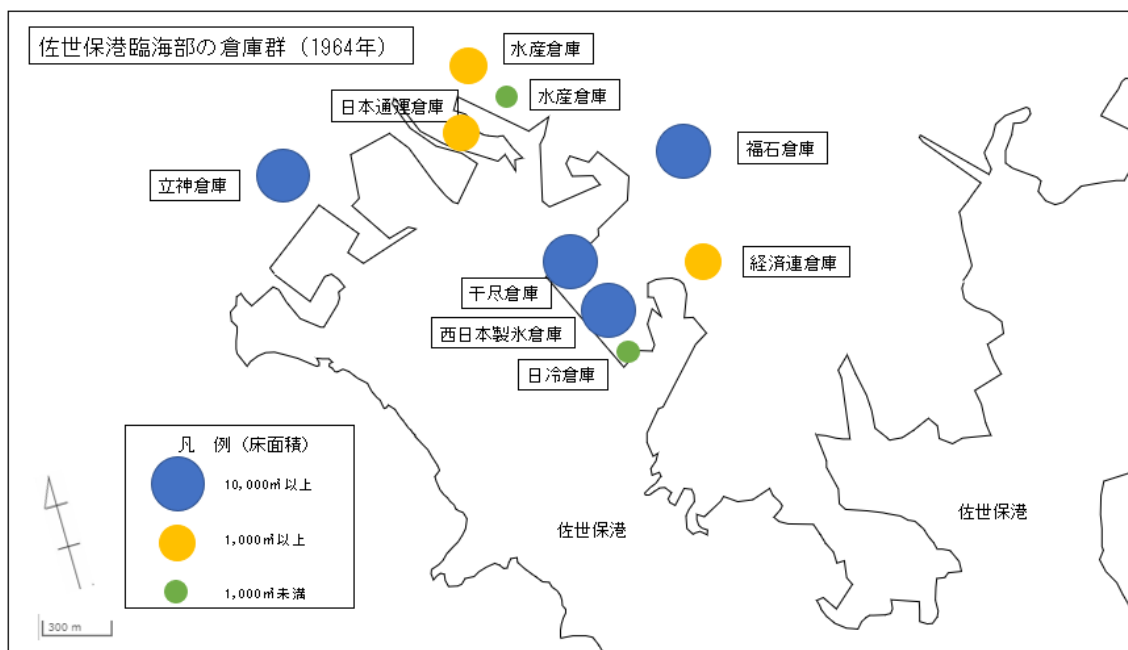


図 12-2 1964(昭和 39)年における佐世保港臨海部の倉庫群

(出所) 表 8 と同じ。

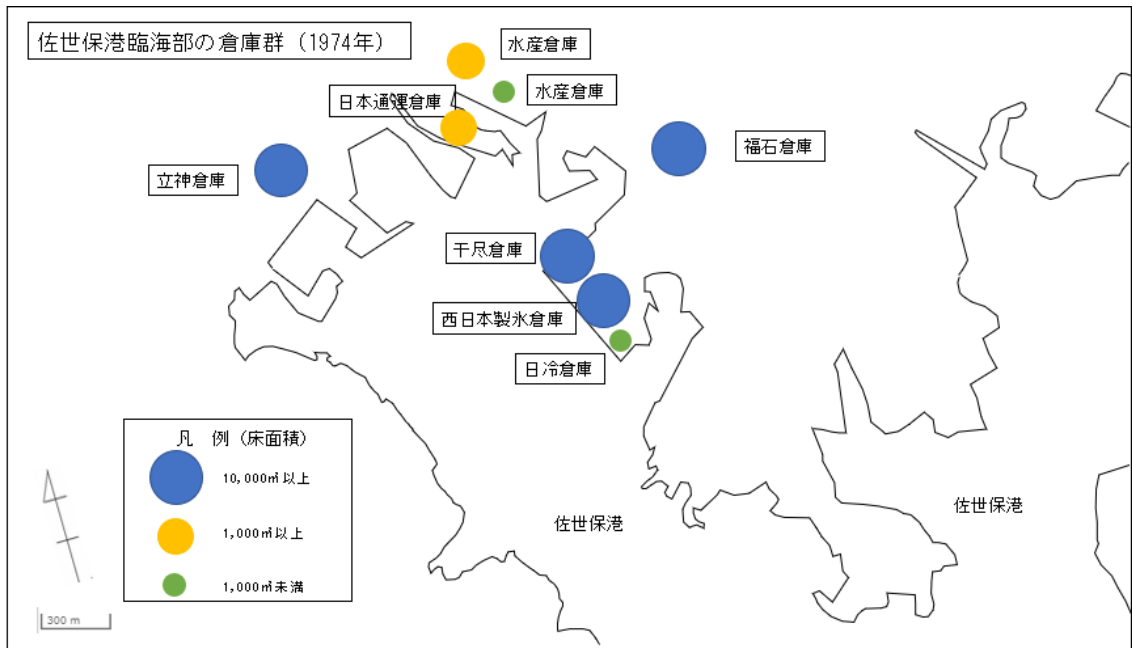


図 12-3 1974(昭和 49)年における佐世保港臨海部の倉庫群

(出所) 表 8 と同じ。

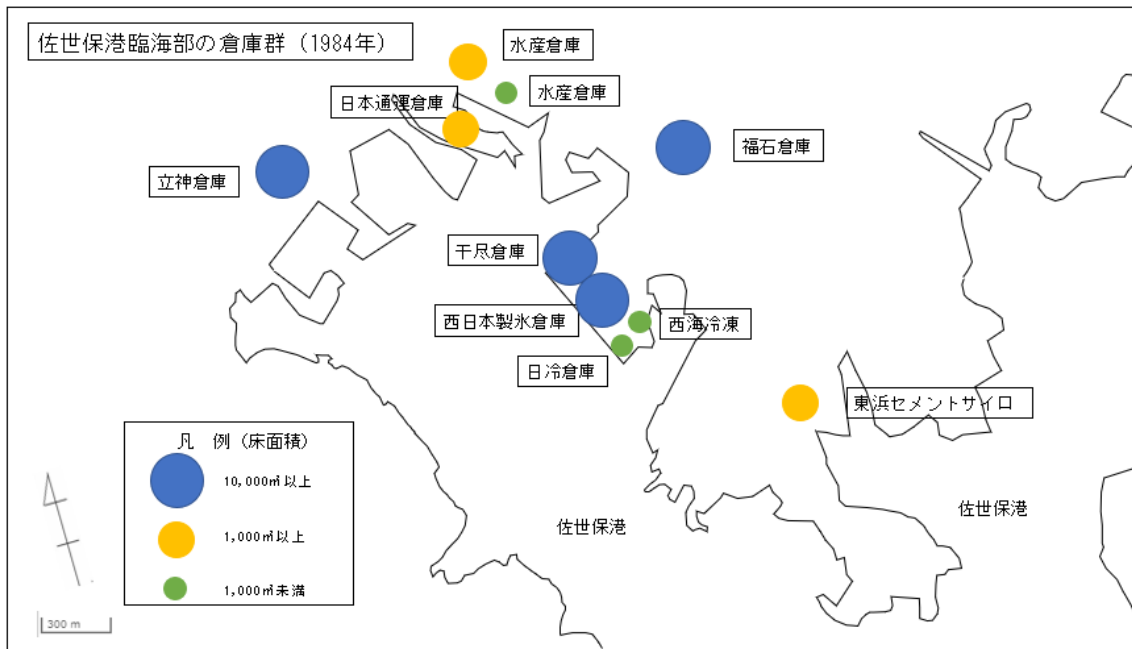


図 12-4 1984(昭和 59)年における佐世保港臨海部の倉庫群

(出所) 表 8 と同じ。

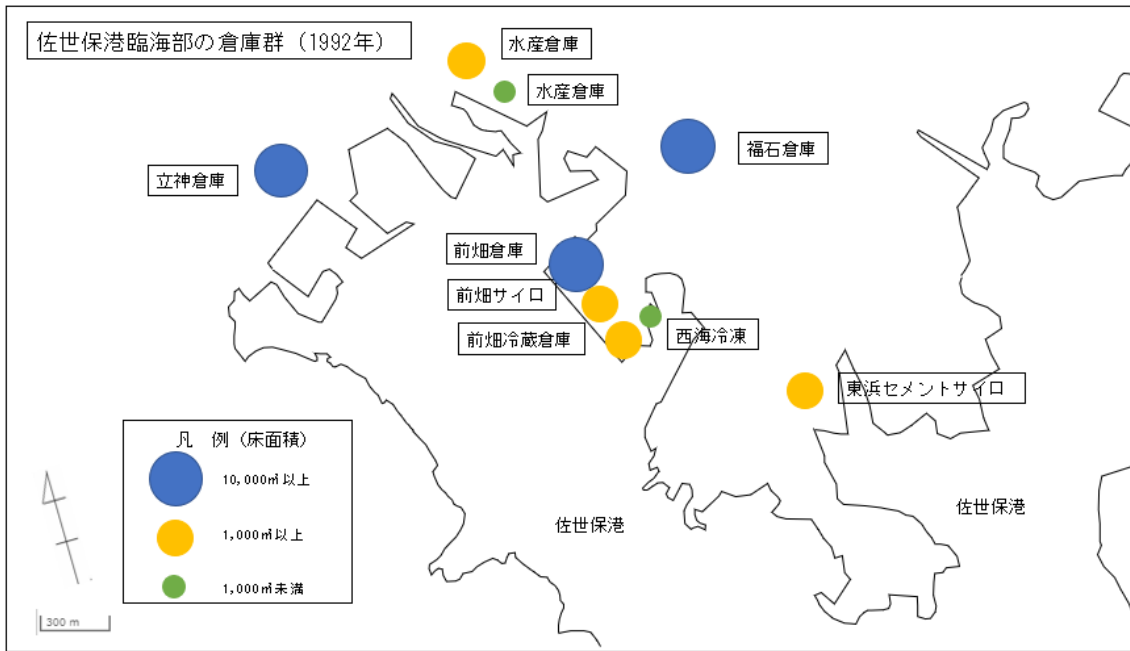


図 12-5 1992(平成 4)年における佐世保港臨海部の倉庫群

(出所) 表 8 と同じ。

また、佐世保港三浦地区駅裏地区には魚市場はじめ多くの上屋が立地する(表 9 参照)。

こうした中、1948(昭和 23)年の貿易港指定は佐世保港の転機となる。こうした倉庫群の活用によって、外塩、大豆、食糧、賠償物資の積卸しという港湾業務が活発化する。また同年、各国商船の出入港を促進する「日本及び極東を運航する船舶の給油指定港」として燃料補給基地指定を受け、連合軍艦を上回る各国商船の出入港がみられ商港としての機能が拡大する<sup>15)</sup>。さらに 1950(昭和 25)年の食糧輸入港指定を受けるなど佐世保港商港化への動きを加速する。

佐世保港の施設規模を見ると、旧海軍によって諸施設が整備されており、活用次第では商港機能が備わっていると捉えることができる。ただ、これらの施設活用ができなかった理由として、戦後においても軍港機能の存続という特殊事情があげられる。



表 9 1955(昭和30)年以降の佐世保港臨海部の上屋数

年度	名称	棟数	総面積(m <sup>2</sup> )	経営者
1955(昭和30)	青果市場会社上屋	1	892	佐世保市
	魚市場上屋	1	1,681	佐世保市
1964(昭和39)	駅裏1号上屋	1	1,230	佐世保市
	駅裏2号上屋	1	1,449	佐世保市
	駅裏3号上屋	1	469	佐世保市
	青果市場会社上屋	1	924	佐世保市
	魚市場上屋	1	1,688	佐世保市
1972(昭和47)	駅裏1号上屋	1	1,230	佐世保市
	駅裏2号上屋	1	1,449	佐世保市
	駅裏3号上屋	1	469	佐世保市
	青果市場会社上屋	1	924	佐世保市
	魚市場上屋	1	1,688	佐世保市
	鯨瀬上屋	1	1,000	佐世保市
1982(昭和57)	駅裏1号上屋	1	1,231	佐世保市
	駅裏2号上屋	1	1,449	佐世保市
	駅裏3号上屋	1	469	佐世保市
	青果市場上屋	1	2,340	佐世保市
	魚市場1号上屋	1	1,953	佐世保市
	魚市場2号上屋	1	1,313	佐世保市
	鯨瀬上屋	1	1,010	佐世保市
1992(平成4)	駅裏1号上屋	1	1,231	佐世保市
	駅裏2号上屋	1	1,449	佐世保市
	駅裏3号上屋	1	469	佐世保市
	青果市場上屋	1	2,340	佐世保市
	魚市場1号上屋	1	1,953	佐世保市
	魚市場2号上屋	1	1,313	佐世保市
	鯨瀬上屋	1	1,010	佐世保市
	三浦上屋	1	4,274	佐世保市

(注) 1955年の面積は坪数をm<sup>2</sup>に換算した。

(出所) 1955年は佐世保市総務部庶務課編 1982、『佐世保市史産業経済篇(復刻版)』、国書刊行会:74-75、原典は1956年、佐世保市役所発行佐世保市統計書(各年)。

## 第2節 再開発による港湾地域の変化

### (1) 佐世保駅周辺再開発事業

1986(昭和61)年の佐世保港再開発は佐世保港の大きな転換点なる。佐世保港内での商港区としてある三浦地区の再開発が隣接する佐世保駅周辺一体となって再開発されたものである。この再開発により、戦後佐世保港の港湾地域は大きく変化する。

佐世保駅周辺再開発事業は次の事業から成る。①佐世保駅高架化事業、②佐世保港ポートルネッサンス21計画事業、③佐世保駅周辺市街地再開発事業である(表10、図13参照)。このうち佐世保駅周辺市街地再開発事業には潮見地区市街地再開発事業と戸尾地区再開発事業からなる。

これらの再開発事業は佐世保駅周辺一帯の再開発となるもので、同一時期での事業となるが、施工時期はそれぞれ相違している。

さらに、この再開発事業の特徴としては次の4点があげられる。

第1が、海陸交通の結節点の形成である。

旅客船ターミナルがある佐世保港三浦地区は佐世保駅とは至近距離にありながら、直線的歩行動線の形成が見られない。佐世保駅には港側へ向かうことができる玄関口がないことに加え、佐世保港旅客船ターミナルと佐世保駅の間に国鉄貨物ヤード、魚市場の立地により、双方への往来のためには国道を迂回する方法でしか移動手段が確保されていなかった。

そのために、佐世保港が海陸交通の結節点としての機能が活かされておらず、佐世保港と佐世保駅周辺の再開発によって直線的歩行動線が構築され、海上陸上交通の結節点形成される。

第2が、既存中心市街地と連携した新拠点市街地の形成である。

佐世保における中心市街地は三ヶ町、四ヶ町商店街に代表される中心市街地商店街であり、アーケード通りと呼ばれる直線的動線沿いに商店が集中している。しかし、佐世保駅からは少し離れた距離であるために、佐世保駅を軸の中心に捉えた時に、中心市街地商店街のほかに、新たな拠点地区が必要とされ、その拠点形成のための行われたのがこの再開発である。

第3が、広域の文化・観光拠点地区の形成である。

佐世保市内には観光拠点が分散し、それを結ぶネットワークのハブ的地区が欠如していた。そのため、国際航路開設による係留施設の構築により、海の玄関口としての観光拠点を形成する。そして、文化施設の整備により、再開発区域を文化の拠点地区とするものである。

第4が、高次都市基盤整備地区の形成である。

再開発区域内では、高層ビル、複合高層ビルの立地により、より高次元の建物整備を行うとともに、ウォーターフロントによる都市空間整備のための再開発である。この結果、この再開発区域では緑地空間を実現することでオープンスペース構築により、人が憩うことができる地区を形成する。これらの形成において、港湾と一体化して空間を創出することにある。

表 10 佐世保駅周辺の主な再開発事業

事業名	事業主体	事業費	施工期間
佐世保港ポートルネッサンス21計画事業	国土交通省・佐世保市	130億円	1986(昭和61)年 ～2015(平成27)年
佐世保駅周辺鉄道高架化事業	長崎県	144億円	1992(平成4)年 ～2002(平成14)年
潮見地区市街地再開発事業	潮見地区市街地再開発組合	13億円	1998(平成10)年 ～1999(平成11)年
戸尾地区市街地再開発事業	戸尾地区市街地再開発組合	46億円	1999(平成11)年 ～2000年(平成12)年

(注) 佐世保港ポートルネッサンス 21 計画事業は、事業途中に「佐世保港三浦地区みなとまちづくり計画」に名称変更されている。

(注) 事業費は計画当初の予算額である。

(注) 施工期間は当初の計画予定期間である。

(出所) 佐世保市企画調整部企画調整課編 2004、佐世保駅周辺再開発、佐世保市により著者まとめ。



図 13 佐世保駅周辺の主な再開発事業

(注) 不鮮明な文字、数字は著者により加筆した。

(注) ①～⑦は土地区画整理番号、⑧～⑯まではポートルネッサンス 21 計画事業街区番号である。

(出所) 佐世保市企画調整部企画調整課編 2003、心やさしい海辺のまちへ、佐世保駅周辺再開発、佐世保市：一覧図。

## (2) 佐世保港ポータルネッサンス 21 計画事業

### 1) 計画概要

1980年代佐世保駅周辺で行われた再開発は複数の事業から成る。その最初となったのが、佐世保港三浦地区で行われた再開発「佐世保港ポータルネッサンス 21 計画」事業である(図 14 参照)。この事業は佐世保港臨海部の再開発であり、1986(昭和 61)年から実施され 2015(平成 27)年、「佐世保港国際ターミナルビル」竣工をもって完了する。

1985(昭和 60)年国が示した「21 世紀の港湾」<sup>16)</sup>の政策に基づき、佐世保市は 1986 年(昭和 61)年、佐世保港三浦地区において「佐世保港ポータルネッサンス 21 計画」事業を策定する。2010(平成 22)年、「佐世保港ポータルネッサンス 21 計画」事業は、事業名称を「佐世保港三浦地区みなとまちづくり計画」へと変更される。



図 14 佐世保港三浦地区

(出所) 地理院地図をもとに著者加工。

### 2) 再開発前の佐世保港三浦地区

再開発前の佐世保港の状況は、臨海部にありながら施設密集によるウォーターフロントの欠如、佐世保駅と旅客船ターミナルとの間に国鉄貨物ヤード跡地があることで直線的な動線が形成されておらず、結節点としての機能が欠如する。さらに、臨海部は中央卸売市場魚市場などの生

鮮食料品を扱う施設脇に資材置き場などがあり、適切な土地利用が行われていなかったことがある(図 15 参照)。図 15 は再開発前の佐世保港三浦地区であり、臨海部の雑然とした様子が見られる。

また、港内ではフェリーなど商船のほか、漁船の入港が見られる等、航路の安全性の課題もあるとされていた。

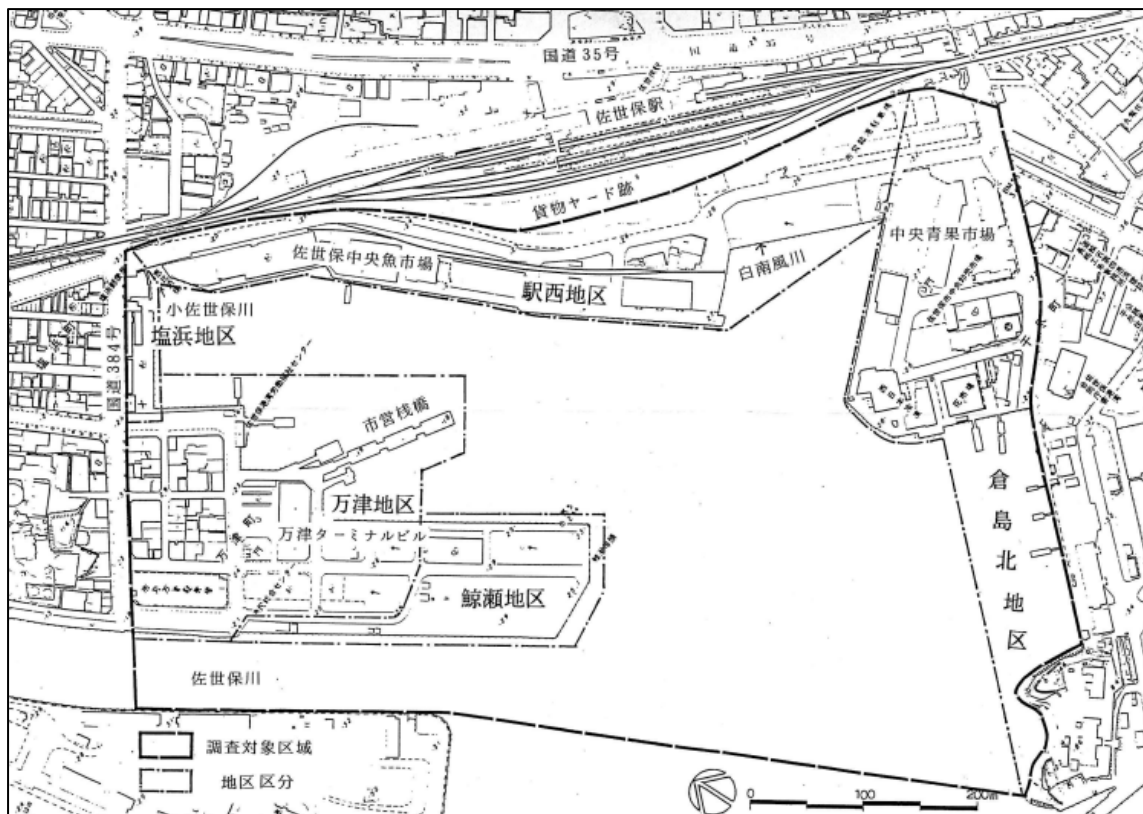


図 15 再開発前の佐世保港三浦地区

(出所) 日本港湾協会編 1987、佐世保港ポータルネッサンス 21 計画調査報告書、日本港湾協会:3。

### 3) 再開発後の佐世保港三浦地区

佐世保港では、米海軍による水域制限を受けない唯一の港域が三浦地区である。この三浦地区は佐世保駅南西側にあることから、佐世保港の中でも拠点地区である。戦後の三浦地区の整備視点は佐世保港に商港機能の構築であり、この基本方針が「三浦地区みなとまちづくり計画」事業に反映されることとなる(図 16 参照)。図 12 は再開発後の 3 つのゾーニング部分を示したものである。

具体的には、この「三浦地区みなとまちづくり計画」事業は、佐世保港三浦地区での再開発により、佐世保駅と佐世保港の間に直線的歩行動線を構築し、さらに、ウォーターフロントをオープンスペース構築によって、新たな港湾空間の創出を行うものである。

この中で佐世保港三浦地区は新たな3地区エリアにゾーニングされる。そのゾーンは埠頭、ターミナル整備が中心となる「生活航路エリア」、オープンスペース構築により、緑地空間が構築「みなと交流エリア」、国際クルーズ船専用の船専用の「佐世保港国際ターミナルビル」整備の「観光ゲートエリア」が構築される。

また、直線的歩行動線の形成としてみられるものとして「させば五番街」との間の通行量からみることができる。

海上交通では、「鯨瀬ターミナルビル」と「新みなとターミナルビル」の完成により、佐世保港利用者の利便性が増大し、乗降客数の安定的な利用がみられる(表 11、図 17、図 18 参照)。



図 16 再開発後の佐世保港三浦地区

(注) ①～⑥は再開発区域の街区番号である。

(出所) 佐世保市港湾部みなと整備課編 2018、佐世保港三浦地区みなとまちづくり計画、佐世保市。

表 11 佐世保港の旅客船乗降客数

(単位:人)

	鯨瀬棧橋(上五島航路)		新みなと棧橋(近海航路)	
	乗客	降客	乗客	降客
2009(平成21)	140,849	150,457	156,757	158,746
2010(平成22)	140,529	148,664	157,865	157,284
2011(平成23)	139,000	149,139	166,987	165,050
2012(平成24)	136,985	149,456	159,768	158,116
2013(平成25)	131,154	143,772	154,728	153,992
2014(平成26)	123,952	132,684	153,783	153,992
2015(平成27)	129,515	139,610	153,566	152,906
2016(平成28)	131,102	140,800	153,985	152,115
2017(平成29)	137,570	146,049	155,090	153,161
2018(平成30)	134,772	141,651	146,418	145,319
2019(令和元)	121,134	128,626	142,716	141,598
2020(令和2)	78,157	81,453	114,649	113,636

(資料) 佐世保市港湾部みなと整備課資料。

(出所) 佐世保市統計書(各年)。

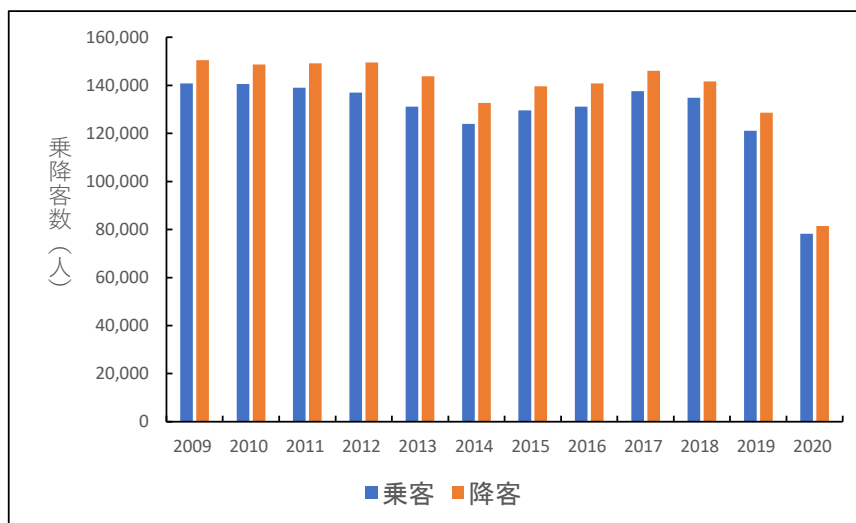


図 17 佐世保港鯨瀬棧橋乗降客数(上五島航路)

(資料) 表 11 と同じ。

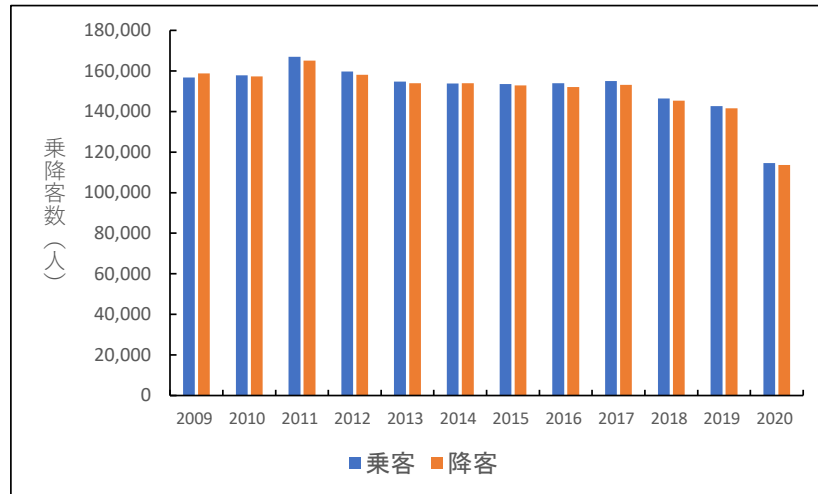


図 18 佐世保港新みなと棧橋乗降客数(近海航路)

(資料) 表 11 と同じ。

#### 4) 臨海部の定住人口の変化

佐世保駅周辺再開発による三浦地区の顕著な変化は定住人口の増加という点で見られる。佐世保市本庁管内人口は減少傾向にあり、2000年から2020年の20年間で16,689人、割合で17%の減少が見られる。これに対して、再開発区域内5町の人口は1,091人、割合で1.5倍の増加が見られる(表12、図19参照)。

このような増加要因としては、商業施設の出店、オープンスペースの構築による憩いの場の創出、再開発区域内における高層マンションの建設、海上交通陸上交通ターミナルの結節点としての機能性の向上、生活の利便性向上が顕著にみられることにある。再開発区域内での人口増加は再開発の効果として考えることができる。

表 12 佐世保港再開発地域の定住人口

(単位:人)

	2000年	2005年	2010年	2015年	2020年
新港町	0	0	6	10	14
三浦町	709	906	1,157	1,022	1,470
白南風町	1,055	1,014	1,042	1,116	1,020
万津町	224	302	270	279	291
塩浜町	246	197	203	233	530
5町計	2,234	2,419	2,678	2,660	3,325
本庁管内	97,358	93,037	89,166	85,574	80,669

(注) 人口は国勢調査(各年)に基づく。

(出所) 佐世保市統計書(各年)。



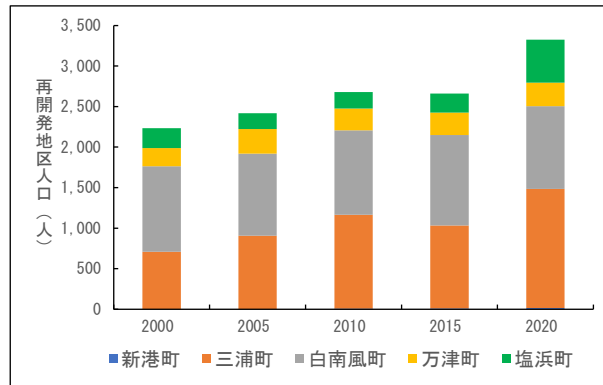


図 19 佐世保港再開発区域の定住人口

(出所) 表 12 と同じ。

### (3) 佐世保駅周辺鉄道高架化事業

佐世保港北東側の佐世保駅では、駅舎と線路の高架化事業が行われるのが 1992(平成 4)年である(前掲図 7 参照)。これは、佐世保の玄関口としての再開発のために行われた事業の一つで、陸の玄関口としての佐世保駅、線路の高架化により、駅周辺における交通渋滞の解消、隣接する周辺地域との直線的歩行動線の形成、松浦鉄道を同じ駅舎に集約した鉄道交通の利便性向上を図るものである。

この事業は「佐世保港ポータルネッサンス 21 計画」と一体に進められたもので、海の玄関口と陸の玄関口が一体化され、海上交通陸上交通の結節点として機能し合う。

この再開発事業竣工の 2002 年以降、佐世保駅の乗車人員数は増加傾向であることがみとめられる(表 13、図 20 参照)。

表 13 1952(昭和 27)年以降の佐世保駅における乗降客数、貨物取扱数

年度	乗客数(人)		貨物取扱量(トン)		年度	乗客数(人)		貨物取扱量(トン)	
	乗車	降車	発送	到着		乗車	降車	発送	到着
1952(昭和27)	3,980,571	4,022,301	205,057	393,687	1972(昭和47)	1,461,615	-	60,066	142,110
1953(昭和28)	3,543,393	3,564,775	173,861	297,022	1973(昭和48)	1,491,598	-	59,837	134,894
1954(昭和29)	3,230,678	3,155,008	228,171	237,050	1974(昭和49)	1,669,407	-	57,310	114,591
1955(昭和30)	2,669,985	2,572,895	243,662	206,179	1975(昭和50)	1,800,676	-	40,246	99,957
1956(昭和31)	2,483,486	2,430,785	200,588	203,181	1976(昭和51)	1,288,716	-	36,448	90,944
1957(昭和32)	2,416,840	2,362,833	160,898	197,480	1977(昭和52)	1,150,423	-	32,201	79,183
1958(昭和33)	2,481,016	2,464,242	183,387	174,034	1978(昭和53)	1,384,784	-	32,825	79,910
1959(昭和34)	2,431,561	2,423,729	199,477	188,468	1979(昭和54)	1,303,853	-	28,568	81,179
1960(昭和35)	2,388,253	2,388,943	199,961	191,199	1980(昭和55)	1,227,687	-	24,586	70,415
1961(昭和36)	2,134,728	2,155,693	182,379	196,502	1981(昭和56)	1,217,151	-	24,781	66,236
1962(昭和37)	1,893,263	1,940,414	166,819	176,808	1982(昭和57)	1,891,514	-	21,532	57,629
1963(昭和38)	2,029,441	2,050,519	166,543	192,076	1983(昭和58)	1,910,535	-	14,921	56,650
1964(昭和39)	2,130,404	-	131,325	201,671	1984(昭和59)	2,232,125	-	-	-
1965(昭和40)	2,147,389	-	88,396	160,633	1985(昭和60)	2,429,646	-	-	-
1966(昭和41)	2,649,705	-	87,829	159,104	1986(昭和61)	2,112,351	-	-	-
1967(昭和42)	2,073,253	-	81,160	179,605	1987(昭和62)	2,594,976	-	-	-
1968(昭和43)	1,821,388	-	105,401	179,145	1988(昭和63)	2,504,153	-	-	-
1969(昭和44)	1,554,684	-	83,448	140,188	1989(平成元)	2,364,706	-	-	-
1970(昭和45)	1,407,331	-	75,072	151,468	1990(平成2)	2,299,301	-	-	-
1971(昭和46)	1,494,621	-	61,652	164,182	1991(平成3)	2,521,520	-	-	-

(注) 1964年以降の降客数が示されておらず、1982年以降は乗降客数全体として示されている。

(注) 貨物では、1984年以降の数字が示されていない。

(出所) 佐世保市統計書(各年)。

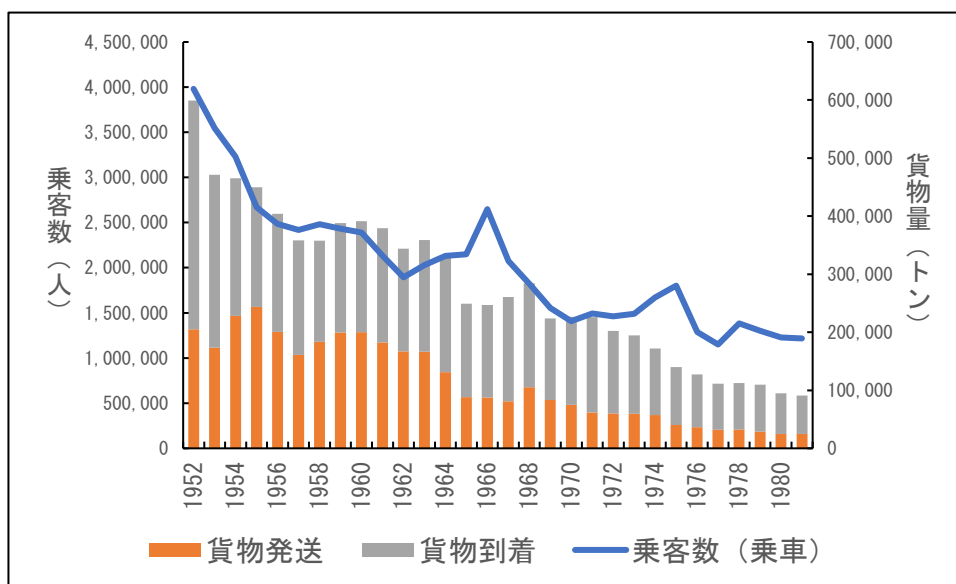


図 20 1952(昭和 27)年から 1980(昭和 55)年までの佐世保駅における乗客数、貨物取扱数

(出所) 表 13 と同じ。

#### (4) 潮見地区市街地再開発事業

潮見地区は佐世保駅南東側に位置し、駅前商店街を形成する地区である。戦後の老朽化した建物内に商店が集約されているが、この再開発により複合商業施設が整備される。再開発前の駅前商店の複数入居により、再開発後も駅前商店街が維持される形になる。

1999(平成 11)年の再開発によるこの地区では、人口は一定程度保たれており、再開発による大きな変化は見られない(表 14、図 21 参照)。潮見地区が商業地区であることから、定住人口の動きに大きな変化が見られないためであると考えられる。

表 14 潮見地区再開発区域町の人口推移

(単位:人)

	2000年	2005年	2010年	2015年	2020年
潮見町	1,597	1,394	1,745	1,758	1,636
千尽町	262	182	513	479	440
若葉町	1,515	1,336	1,277	1,136	949
3 町 計	3,374	2,912	3,535	3,373	3,025

(資料) 国勢調査(各年)。

(出所) 佐世保市統計書(各年)。

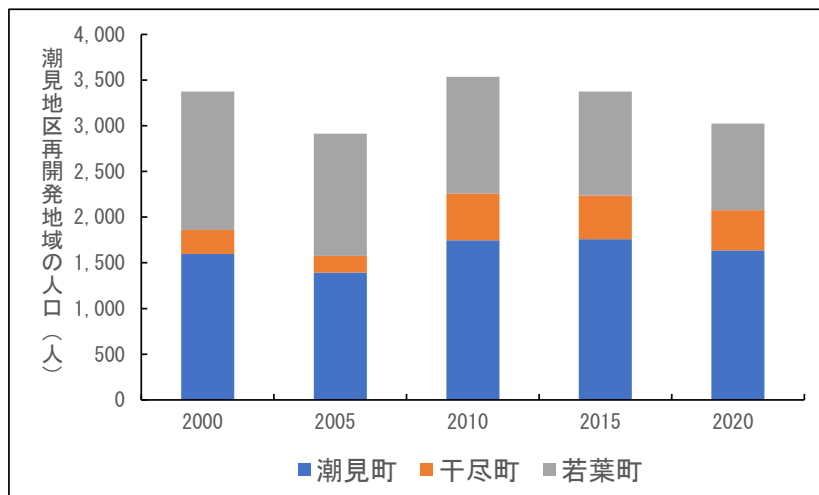


図 21 潮見地区再開発区域町の人口推移

(出所) 表 14 と同じ。

### (5) 戸尾地区市街地再開発事業

戸尾地区は佐世保駅北西側に位置し、住居地区と商業地区が集約された地区である。潮見地区同様に、戦後の老朽化した建物内に各商店が集約されているが、再開発後は住宅地域、商業地域が一体的に形成されるなど機能的な開発が行われている。

再開発によるこの地区は佐世保駅、佐世保港、三ヶ町四ヶ町商店街に隣接し、戦前から住宅地域であることから、定住人口の増加傾向が見られる(表 15、図 22 参照)。これらは再開発の効果として考えてよいであろう。

表 15 戸尾地区再開発区域町の人口推移

(単位:人)

	2000年	2005年	2010年	2015年	2020年
戸尾町	986	855	807	745	869
上京町	80	76	80	57	45
下京町	143	168	120	155	162
3 町 計	1,209	1,099	1,007	957	1,076

(資料) 国勢調査(各年)。

(出所) 佐世保市統計書(各年)。

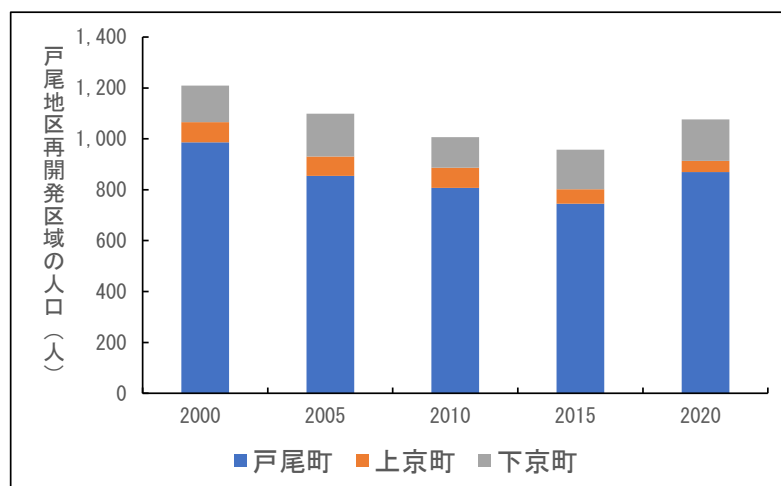


図 22 戸尾地区再開発区域町の人口推移

(出所) 表 15 と同じ。

### 第3節 小括

本章では、戦後における佐世保港の港湾機能の変化、港湾地域の変化について考察した。ここでは、戦後における佐世保の地域構造の変化において、佐世保港臨海部における港湾機能の立地状況、艦船・船舶の佐世保港利用状況、佐世保港再開発が中心市街地に及ぼす変化に留意した。

これまで述べてきたように、鎮守府は佐世保における市街地形成の基盤となり、市街地では段階的な発展が見られるようになる。また、鎮守府開設の要因になるのが、佐世保港の軍港としての適性にあったこともすでに述べたとおりである。このことから、佐世保港は市街地形成の基盤となる大きな機能であることが示される。

この佐世保港は戦後においても軍事機能がそのまま残る状況が続く。しかし、戦後における佐世保港の変化の特徴として挙げられるのは商港機能の拡大であろう。軍事機能だけではない商港機能を有する佐世保港の機能が、戦後においても市街地形成の大きな要素であるという位置付けは戦前と同様である。

戦後の佐世保港では、軍事艦船、商船などの船舶入港が増加の一途をたどることがわかる。限られた水域での増加は、佐世保港の発展に支障をきたすものとなる。佐世保港においては、こうした問題解決のために、明治期以来初めてとなる港湾再開発が実施されることになる。この再開発の特徴は商港機能の高度化にある。

さらに、この佐世保港再開発と同時期に実施された佐世保駅高架化は、佐世保港と佐世保駅の間における歩行動線を構築し、陸上交通ターミナルと海上交通ターミナルの結節点としての機能拡大を見るようになる。

しかし、なによりも、この再開発における特徴はこの再開発が米海軍、海上自衛隊の利用水域に影響することなく実施されたことにあり、このことは佐世保港の多機能性を示すものと言えよう。

このように、本章では戦後における佐世保の地域構造の変化において、佐世保港の港湾機能の変化と港湾地域の変化の要素が大きいことを示した。

(注)

<sup>1)</sup>現在の朝市は、昭和38年、青果市場の倉島地区への移転後に、その跡地に開設されている。

- 2) 佐世保市総務部庶務課編 1982、『佐世保市史産業経済篇(復刻版)』、国書刊行会:421、原典は1956年、佐世保市役所発行。中央卸売市場は「中央卸売市場法」によって開設されるものであり、大都市以外では、鹿児島、広島、呉、高知、尼崎、佐世保の都市のみである。この制度は、戦後の日本経済に激しい変化に対応し、都市の消費者に新鮮な食料品を大量に、迅速に届けるために、生鮮食料品の流通改善合理化を目的とするものである。
- 3) 国土地理院 1948 地図・空中写真開始サービス、USA R244、写真 68、国土地理院。
- 4) 佐世保市史編さん委員会編 2003、『佐世保市史通史編下巻』、佐世保市:94。
- 5) 佐世保市史編さん委員会編 2002、『佐世保事典』、佐世保市:90。この時期は朝鮮戦争とも関係しており、軍需物資、燃料の輸送が行われていたものと思われる。
- 6) 佐世保重工業 60 年史編纂委員会編 2006、『佐世保重工業 60 年史 海を走り陸を拓く』、佐世保重工業株式会社:23。
- 7) 佐世保市史編さん委員会編 1975、『佐世保市政七十年史上巻』、338 頁－358 頁、佐世保市。
- 8) 2022 年 7 月 25 日、佐世保市港湾部への直接聞き取りである。
- 9) 佐世保重工業 60 年史編纂委員会編 2006、『佐世保重工業 60 年史 海を走り陸を拓く』、佐世保重工業株式会社:632。
- 10) 佐世保市史編さん委員会編 1975、『佐世保市政七十年史上巻』、佐世保市:338。
- 11) 佐世保市史編さん委員会編 1975、『佐世保市政七十年史上巻』、佐世保市:338。外貨貨物は1948(昭和 23)年の 25 万トンから、1951(昭和 26)年の 3 万トンへと激減する。
- 12) 佐世保市編、2021、『令和 3 年度版基地読本』、佐世保市:164－171、中本昭夫 1985、『続・佐世保港の戦後史』、芸文堂:131。
- 13) 佐世保市総務部庶務課編 1982、『佐世保市史産業経済篇(復刻版)』、佐世保市:74、原典は1956年、佐世保市役所発行。
- 14) 佐世保市総務部庶務課編 1982、『佐世保市史産業経済篇(復刻版)』、佐世保市:74－75、原典は1956年、佐世保市役所発行。
- 15) 佐世保市史編さん委員会編 1975、『佐世保市政七十年史上巻』、佐世保市:338。
- 16) 運輸省港湾局編 1985、『21 世紀への港湾』、大蔵省印刷局:1。国は港湾政策として新たな概念を示す。この中で、港湾においては高度な物流空間の形成、多様で高質な産業空間の形成、豊かな生活空間の形成が必要となるとする。これらは総合的な港湾空間を創出するものであり、港湾整備において新たな枠組み形成として捉えられるものである。

## 第IV部

### 市街地形成の総括的考証

## 第 11 章 軍港都市佐世保における地域構造の総括的検証

### 第 1 節 軍港の形成と廃止に伴う都市域の変化

#### (1) 軍港都市の形成に伴う都市域の変化

佐世保における都市域の変化は旧海軍進出の時期から見られ、その後の海軍拡張の時期、太平洋戦争終戦後の旧海軍解体の時期を経て今日まで至る。これまでの考察から、都市域の変化には海軍の盛衰が大きく関わっていることがわかった(第 5 章、第 9 章参照)。

太平洋戦争の前後では、都市域の変化において様相を異にする。戦前の佐世保では海軍拡大により軍港都市としての発展を見るが、その過程では市街地での住宅地域、商業地域、海軍工廠を核とする工業地域の拡大が見られる。

これに対して、戦後の佐世保では、空襲による市街地の焦土化が原点となり、復興が再開される。旧海軍と入れ替わるように米海軍の駐留が始まり、同じ軍事組織でも変化が見られる。これは主体の変化である。それに加え、海上自衛隊の立地は同じ軍港都市としての構造の再現である。

これらの歴史的变化を見るにつけ、佐世保では常に軍事との関係性が切り離せない都市であることが認識される。

旧海軍の佐世保進出から 130 年有余の歴史があることから、佐世保の地域構造を考察する上では、ある程度の時代区分を行う必要がある。なぜなら、時代に応じた変化を見ることができ、時代としての特色があるからである。

本稿では、第 5 章において戦前における佐世保の地域構造の変化の特徴を、第 9 章において戦後の佐世保の地域構造の変化の特徴をそれぞれ明らかにしているが、ここではこうした内容について総括的に論じる。

戦前における時代区分は、おおむね次に時代に区分できるであろう。それは、①明治期の海軍進出時、②明治期の海軍進出以降の時期、③大正期、④昭和初期の 4 つの区分であり、各時期において地域構造の特徴を示すことができる(表 1 参照)。表 1 はそれぞれの時期における特徴を表したものである。この中では主に市街地の拡大要因となる特徴的事項を取り上げている。



表1 太平洋戦争終戦前までの佐世保における地域構造の変化をもたらす事項

時代	地域構造の変化をもたらす事項
明治 海軍進出時	元町を中心とした小集落の形成
	鎮守府開設
	市街地区画整理による整備
明治	元町から浜田町、松浦町方面への住宅地拡大
	浜田町、松浦町周辺での中心業務地域形成。 ➡ 十八銀行佐世保支店開設(鎮守府構内)。 ➡ 金融機関12行の出店(浜田町、松浦町周辺)。
	元町、松浦町周辺から佐世保駅方面へ商業地域、住宅地域拡大。 ➡ 九州鉄道佐世保駅開業。
	住宅地域拡大による学校開設(尋常小学校、高等女学校)。
	三カ町組合(三ヶ町商店街)の形成(大正期)、市内における商店組合の結成。
	市営の上水道敷設。
大正	三カ町組合(三ヶ町商店街)の形成。
	佐世保商業団の結成。 ➡ 八幡町から佐世保駅前にかけての商店組合の結成。
	陸上交通発達による住宅地域の拡大(北部地域)。 ➡ 佐世保軽便鉄道上佐世保駅開業。 ➡ 国鉄佐世保駅・上佐世保駅間におけるバスの開通。
昭和	市町村合併、市域の拡大と人口の増加。 ➡ 1927年佐世村、日宇村。 ➡ 1938年相浦町。 ➡ 1942年早岐町、大野町、皆瀬村、中里村。
	鉄道延伸による住宅地域の拡大。 ➡ 佐世保駅・北佐世保駅間の開通(国鉄)。
	佐世保商工会議所の発足。 ➡ 三ヶ町商店街、四ヶ町商店街の形成。
	➡ 市営による水源地工事。

(資料) 佐世保市長室調査課編、1982、『佐世保市史総説篇(復刻版)』、国書刊行会、原典は1955年、佐世保市役所発行、佐世保市総務部庶務課編、1982、『佐世保市史産業経済篇(復刻版)』、国書刊行会、原典は1956年、佐世保市役所発行、佐世保市総務部庶務課編、1982、『佐世保市史政治行政篇(復刻版)』、国書刊行会、原典は1957年、佐世保市役所発行。

(出所) 上記資料をもとに著者まとめ。

### ① 海軍進出時

佐世保への海軍進出は、1889(明治22)年の佐世保鎮守府開設に始まる。それより3年前の1886(明治19)年、第3海軍区鎮守府の佐世保設置決定をみる。鎮守府設置決定当時、この地域の人口は4,111人<sup>1)</sup>で、佐世保浦と称される小さな集落を形成しているに過ぎなかった(図1参照)。

図1は1886(明治19)年当時の佐世保市街地区画予定図であり、鎮守府設置の決定を受けた長崎県が主体となり、速やかに区画整理事業に動き出したものと思われる。この図からは、まだ中心市街地は形成されておらず、家屋が点在する程度であったとみられる。

鎮守府付近では、元町周辺での集落形成がみられる。市街地とはいえ、平坦地には乏しく各所に湿田や丘陵地がみられる。鎮守府建設と並行して進められる市街地整備は難工事であったとされ、鎮守府建設後もしばらくの間は工事が継続されている<sup>2)</sup>。

図2は、図1と同じ1886年当時の佐世保市街地の区画整理計画図である。この計画図では佐世保川東側の長方形の区画が、佐世保川に沿って南東側に延びている。市街地予定地は図1、図2から平地とともに丘陵地部分にも及んでいることがわかる。さらに、図2に見られるように、区画予定地は南東側の海面に向かっていている様子が見られる。中心市街地であることから、市街地が海面に向かって形成されることは考えにくい。そのため、海軍、長崎県はこの区画予定図として示された区画以南についても開発を見込んでいたのではないかと考えられる。

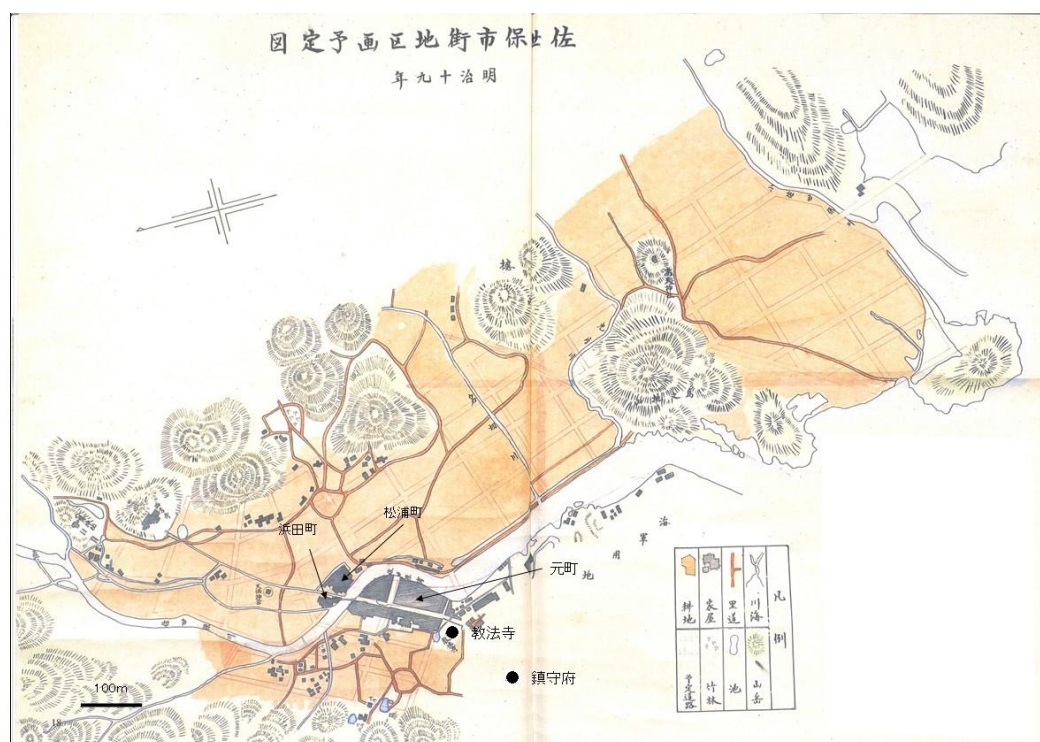


図1 1886(明治19)年の佐世保市街地区画予定図

(資料) 佐世保市役所編 1915、『佐世保志上巻』、佐世保市役所。

(出所) 平岡昭利 1997、『地図でみる佐世保』、芸文堂:18-19をもとに著者加筆。



図2 1886(明治19)年当初計画の市街区画整理図

(原典) 長崎県土木部編 1915、『佐世保新市街地一件』、長崎県。

(出所) 佐世保市役所編 1915、『佐世保志上巻』、佐世保市役所:巻頭図をもとに著者加筆。

その後、区画予定地の南西側は埋め立てられ、鉄道駅が立地する。つまり、この計画には中心部のみの計画として作成され、鎮守府建設後の市街地の全体像を示すまでには至っていないと考えられる。

もともと、軍港は都市部から離れた地域の港湾が選定されている事情がある。これらの港は交通の結節点としては機能しておらず、軍港周辺は未開発地域である。鎮守府設置によって初めて、都市建設が進められる新興地域であることがみられる(第2章第1節参照)。

この海軍進出による市街地建設では、急激な人口増加をみる。その多くは鎮守府設置決定以降、鎮守府建設に従事する労働者の急激な流入と考えられる。1886年以降、人口は増加を示しており、5年後の1891(明治24)年には9,932人と倍増している。さらに、1886年から10年後の1896(明治29)には18,114人と4.4倍の増加を示している(第5章表2参照)。

このように、海軍進出時の佐世保は、他地域からの急激に人口流入によって、市街地が膨張していく様子がみられることが特徴としてあげられる。

## ② 海軍進出以降の時期

鎮守府建設から数年経た佐世保市街地では、海軍施設の拡張に伴うように鎮守府周辺には商業地域、住居地域の形成が見られるようになる(図3、図4参照)。

図3は1892(明治25)年の佐世保市街地図である。この図は1889(明治22)年の鎮守府開設後になり、鎮守府建設が一応の終了を見る時期である。海軍敷地の整備はその後も続くが、市街地整備と並行していることから、市街地では一定範囲に都市機能が備わり、鎮守府を中心とした海軍運用に沿うような形成であると考えられる。

図3をみると、まず、図2において示された市街地の区画整理が段階的に進んでいる様子が見られる。さらに、この進捗に合わせるように、元町周辺の集落は浜田町、松浦町周辺まで拡大し、元町から北側方向には、区画整理に沿った集落等の形成が見られるのがわかる。ただこの時期では市街地区画整理の事業完了は見られない。

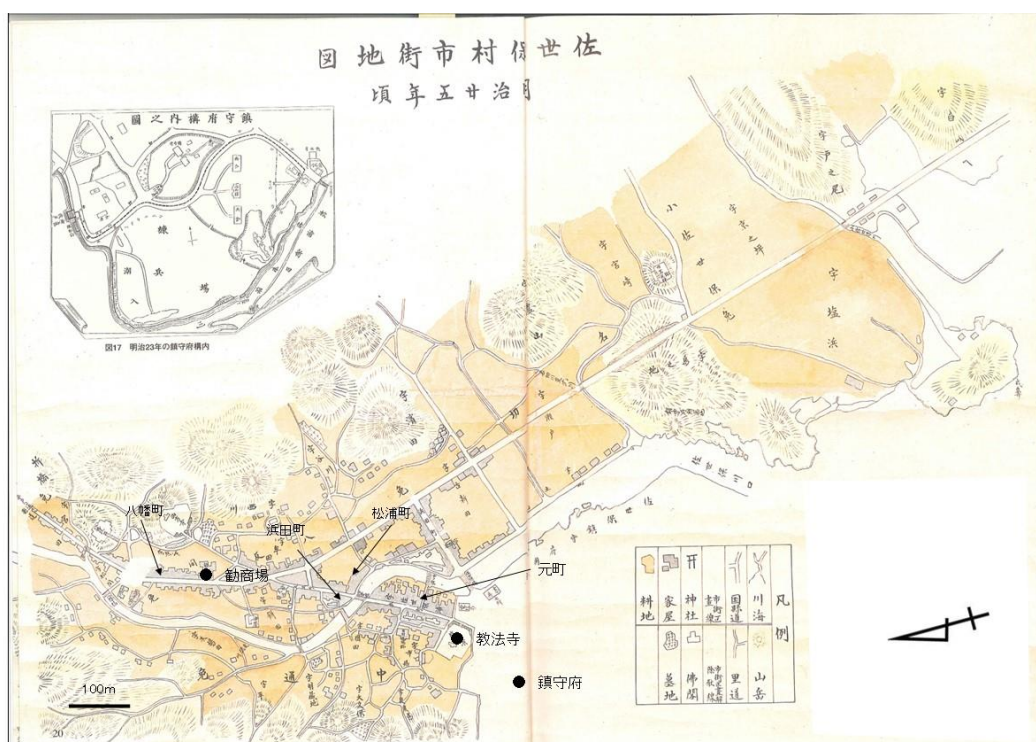


図3 1892(明治25)年の佐世保市街地図

(資料) 長崎県土木課 1915、『佐世保新市街一件』、長崎県。

(出所) 平岡昭利 1997、『地図でみる佐世保』、芸文堂 20-21 をもとに著者加筆。

市街地区画整理事業は鎮守府建設と同時期に始められており<sup>3)</sup>、この周辺区域では区画整理に伴う建築制限などの法整備が行われており、区画整理の完了時期は不明であるが、数年後のことと思われる。

1900(明治 33)年には、陸軍要塞司令部が光月町に設置されていることから、この頃にはある程度の市街地整備が進んでいたと考えられる(図 2 参照)。

こうしたことは図 4 からも示される。図 4 では、住宅地域拡大は北側方向で見られる。この図から住宅地域は、鎮守府の南東側方向よりも、北側にあたる佐世保川流域であることが見られる。この地域は河川に迫ってくる丘陵地はないことから、住宅地域としての適地であることがみられる。

一方、商業地は鎮守府から南東側に向かって拡大している様子が見られる。これに伴い、市街地整備が進んでいく様子が金融機関の立地にも見られる。1897(明治 30)年以降の新たな変化として金融機関の立地はこれを示すものであるが、十八銀行を始めとする長崎県内の銀行、佐賀県の鹿島銀行などの佐世保進出が見られる。

これらの金融機関は、松浦町、浜田町など鎮守府周辺に集中し、中心業務地区として形成されていく。同時に、金融機関の進出は多くの事業所、商店の立地を誘発する(第 5 章表 5 参照)。鎮守府周囲は出店には適地であったものと思われる。

この市街地での発達過程をみると、住宅地域と商業地域は相反する方向へ進んでいることがわかる。このように、佐世保の中心市街地では同じ区画整理区域にあっても、住宅地域と商業地域は分離されての形成過程を見る。これは、佐世保における市街地形成過程の特徴の一つである。

また、図 4 から陸上交通の発達が見られる。1898(明治 31)年、九州鉄道による佐世保駅の開業をみるが、この佐世保駅開業は鎮守府開設から 9 年後のことである。前年 1897(明治 30)年開業の早岐駅との間で鉄道線路の延伸が行われたもので、これにより佐世保・佐賀間の開通を見る。この佐世保・佐賀間の鉄道敷設は明治政府による第 1 期予定線の一つとして計画されたものである(第 6 章第 2 節参照)。

この佐世保駅敷地は埋立地であることが、図 2 と図 4 との対比から示される。

佐世保駅は鎮守府の南東側に位置し、駅開業とともに、元町、松浦町から南側方面へと市街地の拡大を見る。この拡大は主に商業地域の拡大であり、今日の佐世保の中心商店街である四ヶ町商店街の形成がこの頃から始まっているとみてよい。

つまり、この四ヶ町商店街の形成過程から、駅開業が商業地を駅方向へと引き寄せたことが示される。このことは、この拡大過程には鉄道駅設置による中心地移動がみられ、市街地形成の 1 つの類型を示すものである<sup>4)</sup>。

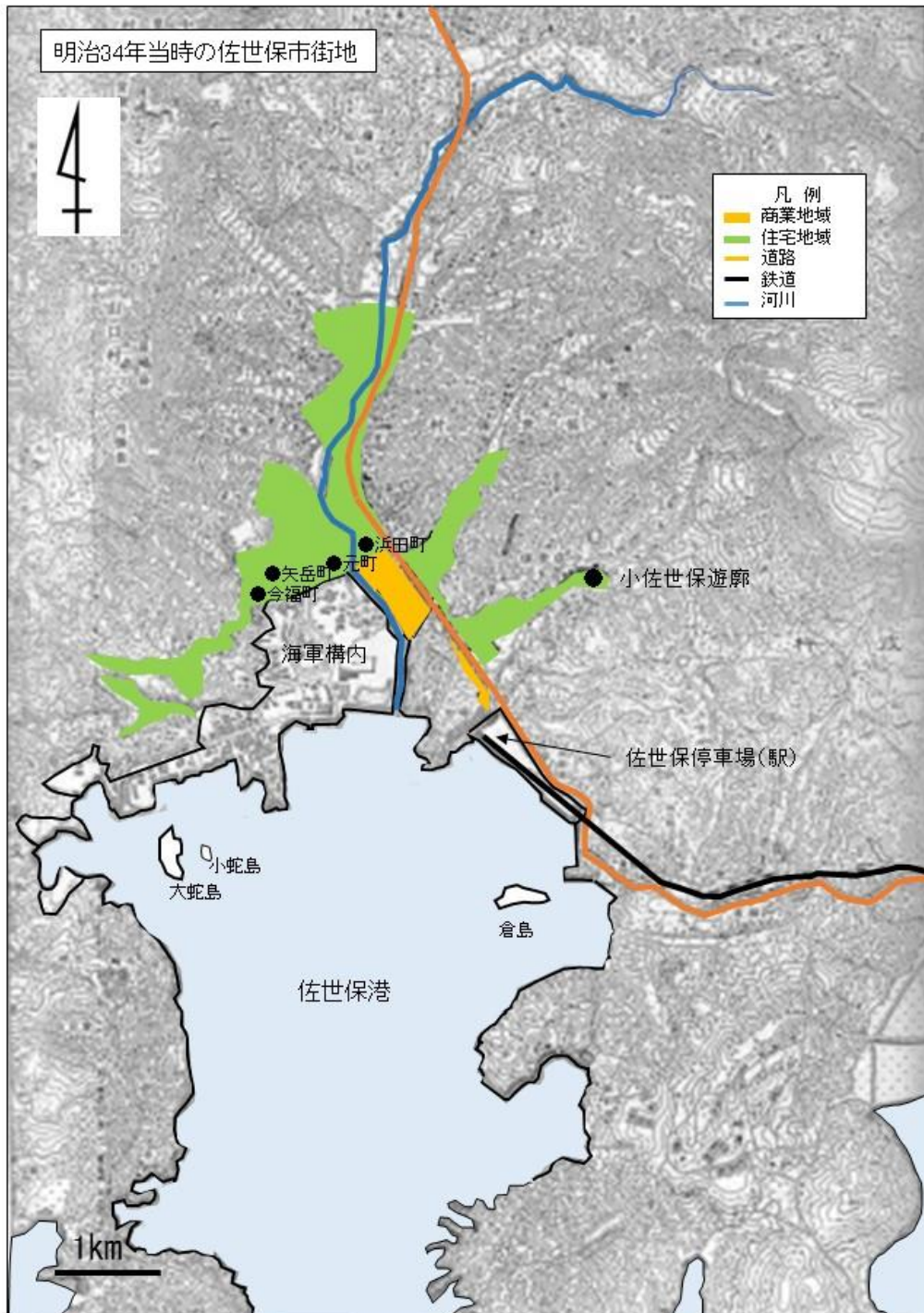


図4 1901(明治34)年当時の佐世保市街地

(資料) 陸地測量部 1/20000 地形図(明治34年測図)、山口恵一郎編 2011、『日本図誌大系九州I』、朝倉書店:268 をもとに範囲を特定。

(出所) 上記資料をもとに著者作成。

さらに、この鉄道開通によって、1899(明治 32)年からの周辺地区を始め、市全体での人口増加が見られる(第 5 章図 6 参照)。

この他に、この明治期における市街地発達では、遊郭設置と水道整備が要素としてあげられる。

佐世保における遊郭設置は 1887(明治 20)年のことである<sup>5)</sup>。これは鎮守府設置決定の翌年であり、立地場所は鎮守府から 6 kmほど南側にある木風地区になる。この木風地区では、長崎県から 3 軒の遊廓施設の設置許可が出されている。

遊郭設置には軍港都市各市は神経をとがらせており、それは資料から読み取れる(第 9 章第 1 節参照)。軍港都市各市は地方行政府に対して、設置許可には内務大臣を通して設置許可条件を申し入れしているのはこの慎重さの表れである。

当初の遊廓設置場所である木風地区は中心市街地から距離があることから、木風地区に設置された遊廓は、2年後には鎮守府から 2kmほど離れた小佐世保地区に移転する。この移転事情には、遊廓が海軍を相手にすることが多い事情があり、行政側、業者側双方の折り合いがつくような形での解決が図られたことがあげられる<sup>6)</sup>。

その後、小佐世保遊廓は勝富遊廓と名前を変え、さらに、1909(明治 42)年には花園地区が新たな遊廓免許地となっている。市街地形成においても住居地域が遊廓方面に拡大している様子が見られるが、地域構造の形成過程における要素としてこの遊廓を考慮することができる(図 4、後掲図 5 参照)。図 5 では勝富遊廓と花園遊廓方面への住宅地域の拡大が見られる。

また、佐世保における水道整備では、まず海軍部内における上水道敷設があげられる。これは佐世保鎮守府開設の翌 1890(明治 23)年のことであり、その後、市内各所において海軍により水源地などの水道設備が整備されていく。

一方、佐世保市による上水道敷設は 1908(明治 41)年以降のことである。それまでは市民は海軍水道の分与を受けており、上水道はすべてが海軍頼みの状況である。当時の海軍水道の価格は、1 荷 2 斗入りで 2 銭であったとされる<sup>7)</sup>(第 5 章表 12、図 10 参照)。

この海軍敷設の水道施設は太平洋戦争終戦後、旧軍財産として扱われ佐世保市に無償譲渡されている。明治期における佐世保の都市形成において、旧軍用地は海軍が残した遺産であり、なかには今日においても使用されている施設もある。

### ③ 大正期

明治期が市街地の形成段階であるならば、大正期は市街地の発展段階であると捉えることができる。なぜなら、この時期には市役所、警察、郵便局など社会基盤の整備がすすみ、交通機関の

発達が見られるためである。

この大正期の地域構造を示したものが図 5 である。

図 5 から、元町以北への住居地域拡大が見られる。これには陸上交通の目覚ましい発達と関係しており、大正期における乗合馬車の登場、乗合バスの拡大が大きな要因である。当時の乗合交通の中心は市役所周辺であったと考えられ、乗合馬車の区間は市役所が立地する八幡町から北側大野地区にかけての路線網が形成されており、こうした陸上交通の発達が住宅地域を拡大したと考えられる(図 5 参照)。

一方、元町を起点とする市街地は、金融機関の進出がみられる浜田町、松浦町方面における中心業務地域の形成へと発展する過程がみられる。また、この金融機関の進出に合わせてかのように港町(現湊町)、栄町では三カ町組合(後の三ヶ町商店街)が拡大する。

この拡大は四ヶ町商店街の拡大にも影響を及ぼし、この大正期には佐世保駅周辺の商業地域を含めて拡大する過程をみる。そして、このような商業地域の拡大と呼応するように、1921(大正 10)年、三カ町組合、四ヶ町商店街の商店を束ねる佐世保商業団の結成が見られる。

さらに、図 5 からは鉄道交通の発達状況が見られる。1920(大正 9)年には、佐世保軽便鉄道の開通が相浦・柚木間で見られる。北部地域の俵町では、この佐世保軽便鉄道敷設による上佐世保駅が設置され、市街地拡大が見られる(第 6 章図 7 参照)。石炭輸送を主な目的として設立された佐世保軽便鉄道ではあるが、旅客貨物の移送も行われるようになり、その結果、人口流動が促進され、佐世保軽便鉄道が担う市街地形成における役割には大きなものがみられる。

また、佐世保駅と上佐世保駅の間には乗合バスが運行されるまでになり、佐世保駅から俵町までが陸上交通でつながることになり、一帯にかけての市街地が形成されるに至る(第 6 章図 7 参照)。

明治後期から大正初期において公立、私立の小学校、女学校の創立を見るが、これらの学校は住居地域の拡大に伴う変化であり、各学校も住居地域を中心に設立されるのが特徴として見ることができる(第 5 章図 6 参照)。

また、この大正期における地形図では海軍用地が白く塗られるなど、軍事組織がベールに覆われていく様子が見られるのが注目される。

社会基盤の整備が進むこのような状況が大正時代の特徴であり、佐世保市の地域構造の中でも重要な時期に位置付けることができる。



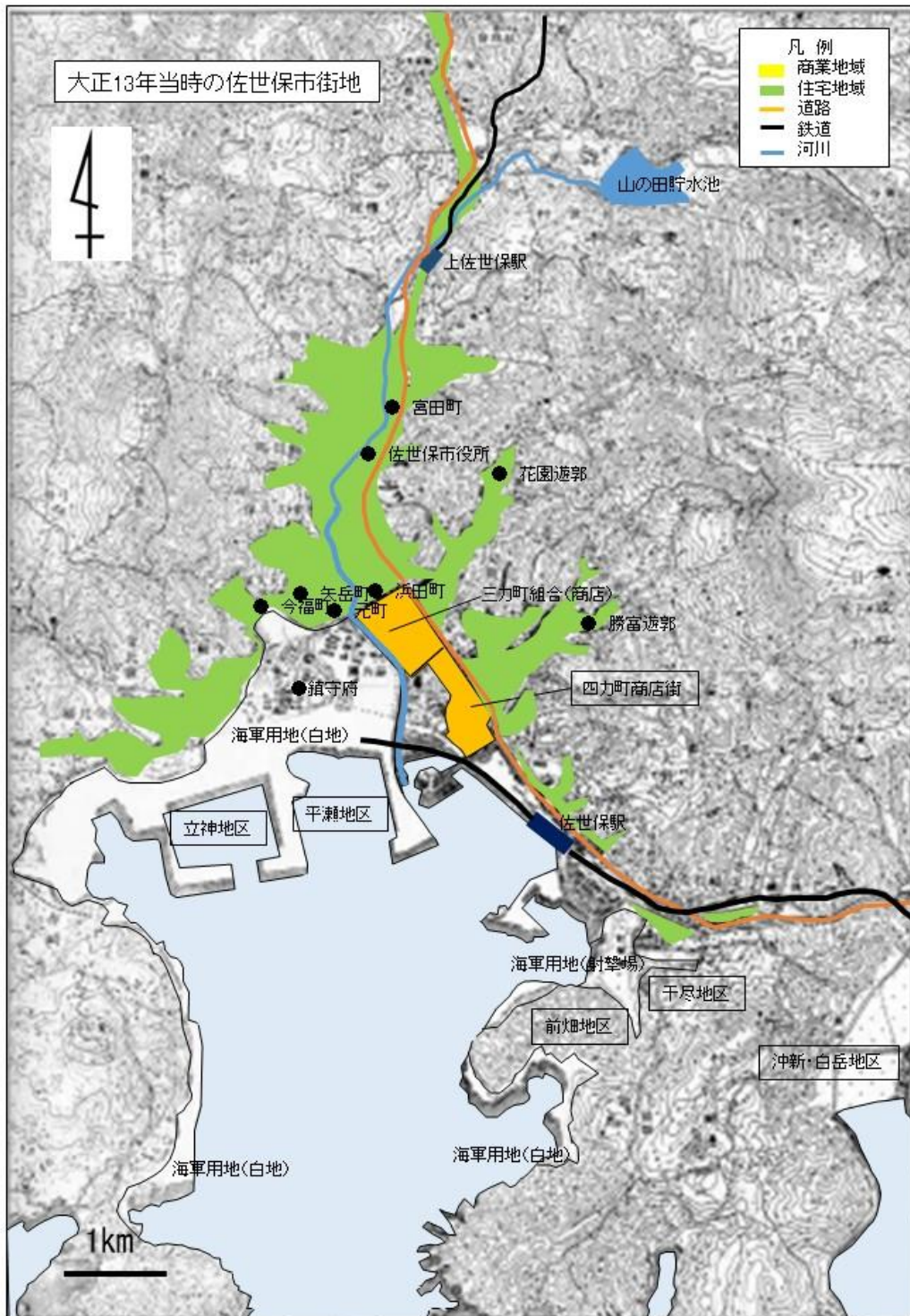


図5 1924(大正13)年当時の佐世保市街地

(資料) 陸地測量部 1/25000 地形図(大正13年測図)、山口恵一郎編 2011、『日本図誌大系九州I』、朝倉書店:269をもとに範囲を特定。

(出所) 上記資料をもとに著者作成。

#### ④ 昭和初期

昭和期になると、佐世保では市街地形成に大きな変化を見る。その要因となるのが周辺町村との合併による市域の拡大である。しかし、この昭和期における市街地の変化を見ることができない地形図等が見つからない。これは、この昭和初期は戦争が始まる時代であることに起因すると考えられる。そのため、特にこの時期における市域拡大は海軍との関係で行われた事情があることから、市街地の変化は海軍との関係で考察する必要がある、その手段として市史などを頼りに考察することが必要となる。

佐世保市は太平洋戦争終戦前までに3度にわたる合併を経ることになる(図6参照)。図6から、佐世保市域の変遷を示すことができる。

最初の合併は1927(昭和2)年、日宇村、佐世村との間で実施される。次の合併は1938(昭和13)年、相浦町との間で実施される。さらに、太平洋戦争開戦後の合併として、1942(昭和17)年、早岐町、大野町、皆瀬村、中里村との間での合併があげられる。これらの合併により市街地は大きく拡大し、人口も急増する(前掲表1、図6参照)。

佐世村、日宇村は市街地拡大による同一経済圏として形成されている事情がある。佐世村は、もともと同じ佐世保市の一部を構成していた地区である。また、日宇村には海軍施設が多く立地し、日宇村は佐世保駅の南側に位置し、住居地域だけでなく海軍関係施設、官公庁施設など都市化様相を示していた。これらの事情から合併に至っているものである。合併理由として挙げられているのは、海軍運用にあたっては、海軍施設は同一市町村にあることが望ましく、それが軍港強化にもつながるものとされたことである。そのため、佐世村・日宇村との合併には、政策的な目的が色濃くみられる。

また、相浦町との合併事情には、佐世保港の港湾機能移転の目的がある。相浦町は石炭搬出で発達した相浦港を有し、住居地域や商業地域が形成されている都市化された地区である。その都市化された相浦町を佐世保市として扱うことは海軍運用上、必要なことである。そしてその理由として、相浦港への佐世保港の港湾機能移転が取りざたされたのである。

早岐町など4町村との合併では、市街地がこれらの地域まで及んでいることと、これらの地域には海軍施設の立地が進むなど、都市域が拡大したことによる。そのため、相浦町との合併同様、海軍としては一つの行政組織に海軍施設を置くことが運用上望ましく、このような事情により合併に至る。

このように、日宇村、相浦町、早岐町などとの合併を経て佐世保は都市域が拡大していく。市制発足時から早岐町などの合併時まで、人口は3.1倍増加している(第9章表8、図9参照)。

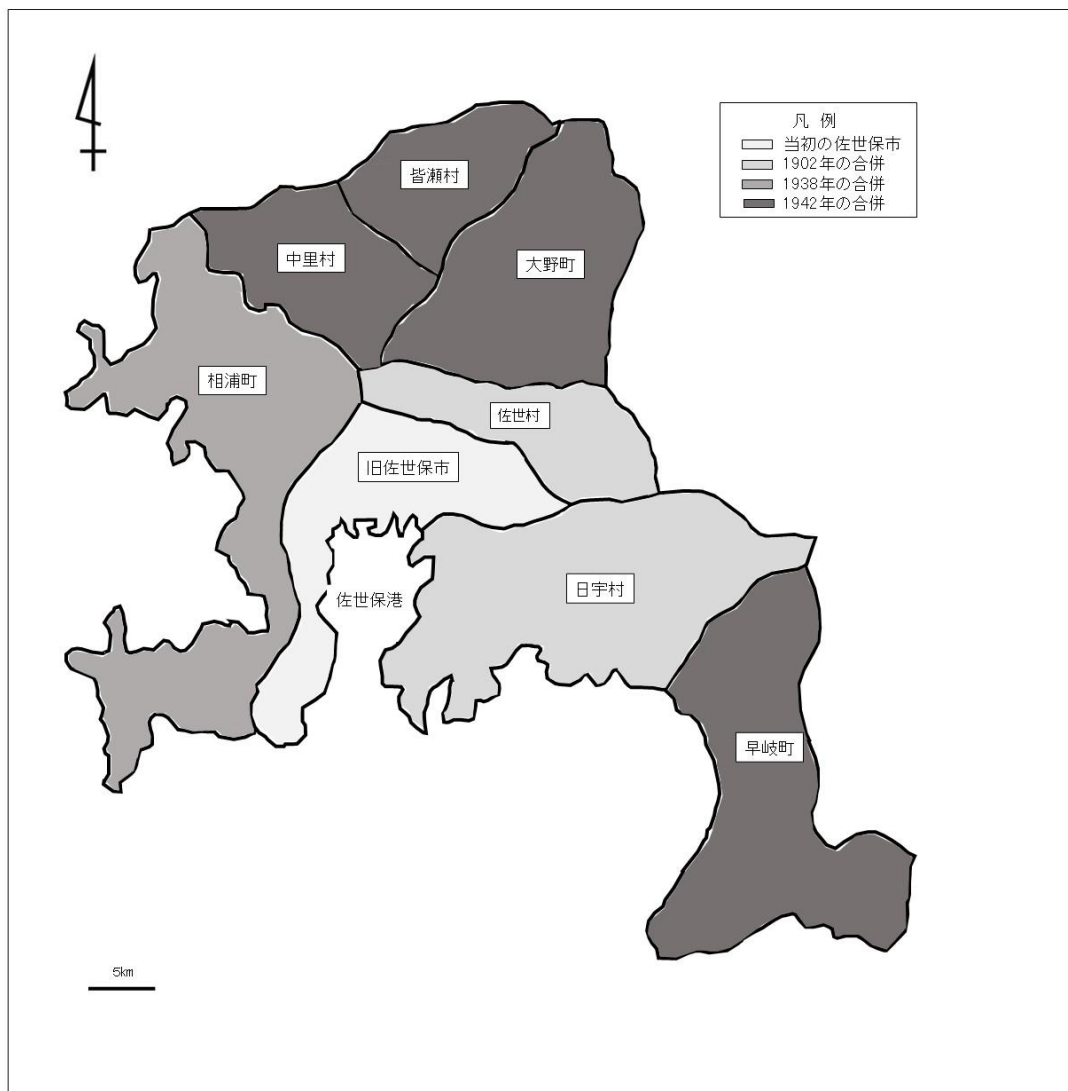


図6 昭和初期における佐世保市域の変遷拡大

(資料) 佐世保市総務部庶務課編、1977、『佐世保市史政治行政篇(復刻版)』、国書刊行会:88、  
原典は 1957 年、佐世保市役所発行、平岡昭利 1997、『地図でみる佐世保』、芸文堂:  
121。

(出所) 上記資料をもとに著者作成。

鎮守府開設以降、常に人口増加がみられる佐世保市であるが、これは、どの軍港都市でも同じ状況である。その増加要因には他地域からの流入とともに、周辺町村との合併など政策的要因も絡んでおり、このような状況を生み出すところに軍港都市の特徴があるとみることができる。

昭和期において、中心市街地における商業地域の拡大は顕著である。1931(昭和 6)年の佐世保商工会議所の開設とともに、現在の三ヶ町商店街、四ヶ町商店街の形成が見られる。さらに、1932(昭和 7)年に八幡町から三ヶ町商店街、四ヶ町商店街の店舗を網羅する佐世保振興会が設立される。

このような商業地域の拡大では、個々の商店の集まりから、一つの集合的組合組織の形成という秩序だった段階的形成がみられ、新興都市における市街地形成の重要な要素がみられる。

このように、明治期の海軍進出時から形成されてきた佐世保市街地であるが、太平洋戦争終戦直前の空襲により、市街地は崩壊する(図 7、第 9 章表 1、図 1 参照)。図 7 は終戦直後における米軍による佐世保市街地の状況写真である。この図から次のことが読み取れる。

米軍による空襲被害は市街地の民間施設だけでなく、鎮守府、海兵団、海軍工廠等海軍施設の多くに及ぶ。市街地に家屋が集中していることから、市街地の焼失面積は市域面積の 1%ではあるが、家屋被害は 35%にも及ぶ。

空襲の被害区域は佐世保の中心市街地であり、海軍創設期においては佐世保に唯一みられた集落地区である。海軍進出から 60 年近くの長期にわたって形成されてきた住宅地域、商業地域のほぼ全域が空襲の対象とされる。

図 7 の中央部から右側にかけてみられる白い区域が海兵団跡地、その右側が三ヶ町商店街であることが確認できる。その北側が元町、市役所方面である。また、図 7 左側には鎮守府、海軍軍需部、軍需部倉庫、海軍士官官舎など海軍施設が見られる。

空襲を受けたこれらの地域、特に八幡町、天満町は数多い行政機関の立地地区である。さらに、浜田町、松浦町周辺は銀行はじめ金融機関の立地する地区であることをみると、空襲被害区域は行政的管理中枢機能と経済的中枢管理機能が集中する地区であることがわかる。さらに、図 7 からは海兵団を中心に海軍施設にも被害が及んでいる様子が見えてくる。

この図 7 から、佐世保が明治期から歩んできた都市形成が崩落した状況が見える。これは、佐世保の都市基盤が海軍にあったことを端的に示す状況図である。都市の中に海軍と市街地が共存している状況はこの図から見ることができ、海軍の盛衰とともに市街地の存在を見るものである。

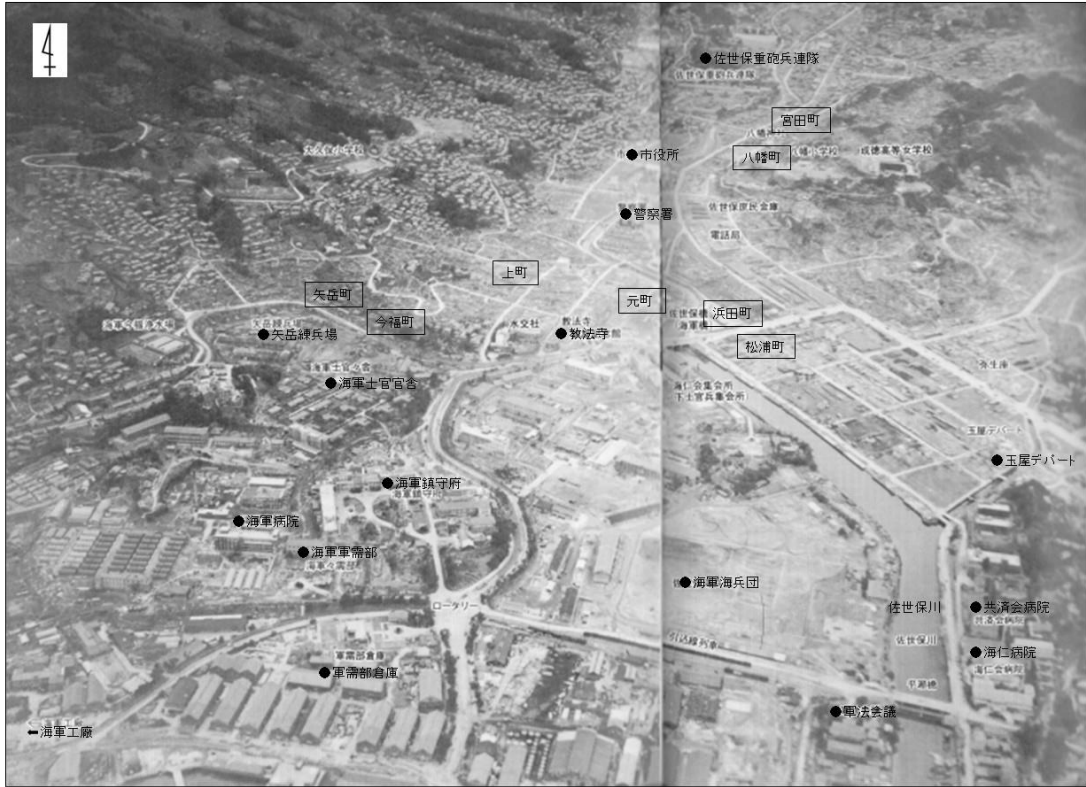


図7 1945(昭和20)年の空襲直後の佐世保市街地

(注) 本図は、アメリカ国防省、アメリカ海兵隊本部、アメリカ陸軍省提供写真の一部で、C—3 空中偵察機による撮影とされる。

(注) 写真には地名、施設名が記入されているが、改めて著者による補足記入を行った。

(出所) 飯田四郎編 1986、『占領軍が写した終戦直後の佐世保』、芸文堂:6—7 をもとに著者加工。

## (2) 軍港都市の廃止に伴う都市域の変化

戦後佐世保の市街地では、時期により大きな変化を見る。その区分を示せば、次の3つである(表2参照)。①戦災復興・市街地再建の時期、②市街地拡大の時期、③都市再開発の時期である。戦後の市街地形成においても戦前と同様な、段階的な地域構造の変化が見られる(表2参照)。

表 2 太平洋戦争終戦後の佐世保における地域構造の変化をもたらす事項

時代	地域構造の変化をもたらす事項
昭和 戦災復興期	連合国軍(米軍主体)の進駐
	戦災復興委員会 ➡ 戦災復興計画の策定
昭和	造船業の再建
	住宅地の再建 ➡ 中心市街地
	米海軍基地の設置 ➡ 米軍の駐留
	海上自衛隊の開設
	市町村合併、市域の拡大と人口の増加。 ➡ 1954年柚木村、黒島村。 ➡ 1955年崎針尾村、江上村、折尾瀬村。 ➡ 1958年宮村。
	旧軍用地の転用 ➡ 工業地域の形成
	中心商店街の拡大。
	住宅地域拡大。 ➡ 大型住宅団地造成。
平成	佐世保港、佐世保駅周辺再開発。
	市町村合併、市域の拡大と人口の増加。 ➡ 2005年吉井町、世知原町。 ➡ 2006年宇久町、小佐々町。 ➡ 2010年江迎町、鹿町間町。

(資料) 佐世保市史編さん委員会編 2003、『佐世保市史通史編下巻』、佐世保市、佐世保市議会事務局、『佐世保市政概要(各年版)』、佐世保市議会事務局。

(出所) 上記資料をもとに著者まとめ。

### ① 戦災復興・市街地再建の時期

戦後の佐世保は、戦災からの復興・再建に始まる。図7で見た海軍施設は、戦後、旧軍用地として取り扱われる。そのため、市街地の再建においては、旧軍用地活用が戦後の大きな課題となる。

太平洋戦争終戦後の佐世保では、焦土化した市街地の復興が始まる。まずこの復興にあたっては、戦後直後の1945(昭和20)年9月、佐世保市による復興委員会の設立をみる。この委員会の目的は都市計画区域の指定にあり、土地利用の状況把握、平和産業港湾都市としての都市像の構築を行うものである。これにより、戦災を契機としての土地区画整理が行われることになる。

また、戦災復興計画のその主たる内容は、戦災区域1,785千㎡(54万坪)のうち、165千㎡(5万坪)を緑地帯と市民運動場にあて、残りの1,619千㎡(49万坪)を官庁地帯(八幡町・高砂町・天満町・相生)、商業地帯(浜田町・松浦町・栄町・島瀬町・本島町・上京町・下京町)、港湾地帯(万津町・塩浜町・島地町・佐世保駅前面の一带)、工業地帯(福石町)、住宅地帯(その他の各町)とするものである。これにより、佐世保の地域構造の骨格というべきものが構築される。

図 8 は、戦後 3 年経過した 1948(昭和 23)年当時の佐世保市街地である。戦前と比べ大きな変化は、旧軍用地が遊休国有地化されていることである。その範囲は旧軍施設が分布した地域であるが、佐世保港臨海部のほとんどは旧軍用地であることがこの図 8 からわかる。さらに、佐世保港臨海部における旧軍用地の全体像が掴め、軍港都市における旧海軍組織の配置をこの土地利用で確認できる。

その中で当時、旧海軍工廠跡地だけは操業を許された佐世保船舶工業株式会社(後の佐世保重工業株式会社)によって、艦船の修理業務が行われていることが示される。これは連合国軍の艦船修理業務である。1950 年は朝鮮戦争勃発の年であり、艦船修理の業務量は急増する。そのため、戦前の海軍工廠と変わらない構図ができるほど、造船業は戦後佐世保の基幹産業としての発展をみせる。

佐世保港では戦災復興計画によって、前畑地区の埋立て、埠頭整備による貿易港としての佐世保港の活用、立神地区での埠頭整備による佐世保港の整備が見られる。この港湾整備をみると、明治期における軍港の形成過程が重なり合う。戦後におけるこの時期に、再度この形成過程を見られることは、佐世保の地域構造の特徴を示すものである。

図 8 から、住宅再建においては、戦前形成された住宅地域の再建が見られる。図 8 と図 5 との比較から、佐世保川流域沿いに北側へ住宅地域が拡大するのがわかり、この流域は戦前からの住宅地域が形成されていた地域になる。

さらに図 5 との比較においては、大正期には佐世保軽便鉄道終着駅が上佐世保駅であったのが、1936(昭和 11)年の国鉄による路線買収、同じ年における佐世保駅・北佐世保駅<sup>8)</sup>間の開通により、佐世保駅以北が一つの路線となる。これにより、住宅地域が北側へ拡大する要因となる。

図 8 においては、中心市街地商店街である三ヶ町商店街は空襲による被害区域であり、その復興には時間を要している。一方、四ヶ町商店街、山県町周辺の商店街は空襲被害が大きくなかったことで、戦後復興は三ヶ町商店街よりも早く見られる。しかし、このことが、特に山県町周辺における連合国軍相手の「特殊喫茶店」が集中する結果となる。

戦災復興・再建時期には工業地域の形成はほとんど見られない。連合国軍の産業統制下にあることから、戦前に工場が集積していた佐世保港臨海部では、工場が稼働できない状態にあったとされる<sup>9)</sup>。そのなかで、佐世保港臨海部で唯一見られるのは、旧海軍工廠施設を利用した佐世保船舶工業による艦船修理業である。

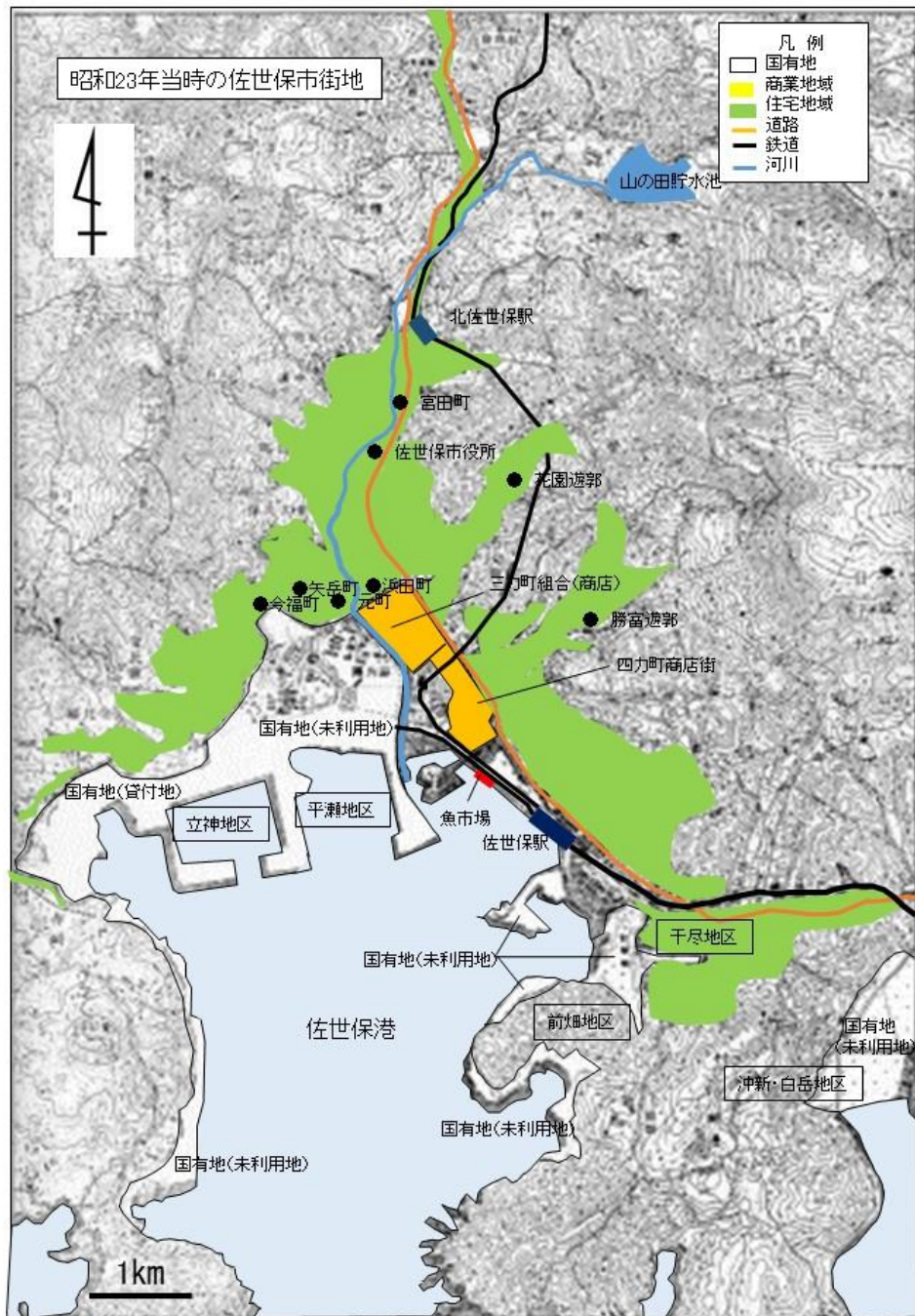


図8 1948(昭和23)年当時の佐世保市街地

(注) 昭和23年地形図は大正13年地形図の資料修正であるため地形の変化が反映されていない。そのため、国土地理院の空中写真によって住宅地域などを補った。

(資料) 国土地理院 1/25000 地形図(大正13年測図、昭和23年資料修正(行政区画))、米軍撮影空中写真(R158-88 1947年11月2日) 国土地理院、地図・空中写真閲覧サービス、山口恵一郎編著 2011、『日本図誌大系九州I(普及版)』、朝倉書店:270をもとに範囲を特定。

(出所) 上記資料をもとに著者作成。



## ② 市街地拡大の時期

終戦直後における戦災復興・再建の時期を経て新たな段階として見られるのが、市街地の拡大である。終戦以降の佐世保市街地においては住宅再建が急がれたこともあり、急速な住宅地域の拡大が見られる、これには中心市街地での住宅地域の再建とともに、周辺地域への拡大が見られる(図9参照)。

図9は、1970(昭和45)年における佐世保市街地である。この図から米海軍の駐留による佐世保港臨海部における施設立地が見られる。図8との比較では、未利用の国有地は米海軍立地が見られる。米軍立地の場所は旧日本海軍の主要用地であることがわかる。しかも、また、海上自衛隊も同じように未利用国有地での立地である。さらに、旧海軍工廠跡地には佐世保重工業の立地をみる。これは、1960年以降の旧軍用地転用による企業への払下げによるものである。

このように見ると、佐世保港臨海部における土地利用は、米海軍、海上自衛隊、佐世保重工業の3つの組織である。つまり戦前の海軍用地はこの3つの組織に分散された形になる。そして、この3つの組織が佐世保港だけではなく、佐世保における地域構造を形成する軸となるのが特徴としてあげられる。

図9から、佐世保川沿いに住宅地域の拡大が見られるが、これは、丘陵地を利用した住宅地域の拡大である。しかし、丘陵地が多い佐世保の地形的要因から拡大には限界も見られる。そのため、戦後佐世保における住宅地域形成の特徴として、丘陵地造成による大型住宅団地形成へと向かうことがあげられる。市内中心部での開発は、1963(昭和38)年の十郎原団地造成であり、この時期から丘陵地開発による住宅団地開発が進むことがあげられる(第9章表2、図5参照)<sup>10)</sup>。

この時期における工業地域は市内各所で見られるが、佐世保港臨海部では、前畑地区、干尽地区での埋立て完了もあり、佐世保港の現在の形が見られる。これらの地区では工業用地としての旧軍用地転用があり、工業地域の形成が各所で見られる(第9章図4参照)。

主な工業地区では、戦前からの工業地区として立神地区、干尽地区、前畑地区、沖新・白岳地区があげられ、また、戦後戦後造成された工業地区は相浦真申地区、大塔地区、大野地区などがあげられるが、その中で戦後の工業地区は郊外に立地するのが特徴である。

商業地域については、中心市街地商店街における新たな変化として、三ヶ町商店街と四ヶ町商店街との連携強化があげられる。双方を繋ぐアーケードの構築により、両者の商業的領域が連続性を持ったことにある<sup>11)</sup>。この三ヶ町商店街と四ヶ町商店街における大規模小売店の出店状況が表4であるが、1976(昭和51)年以降、三ヶ町商店街と四ヶ町商店街での出店は見られない。この時期は郊外への大規模商業施設の出店であり、商業地域は郊外へ拡散する傾向にある。

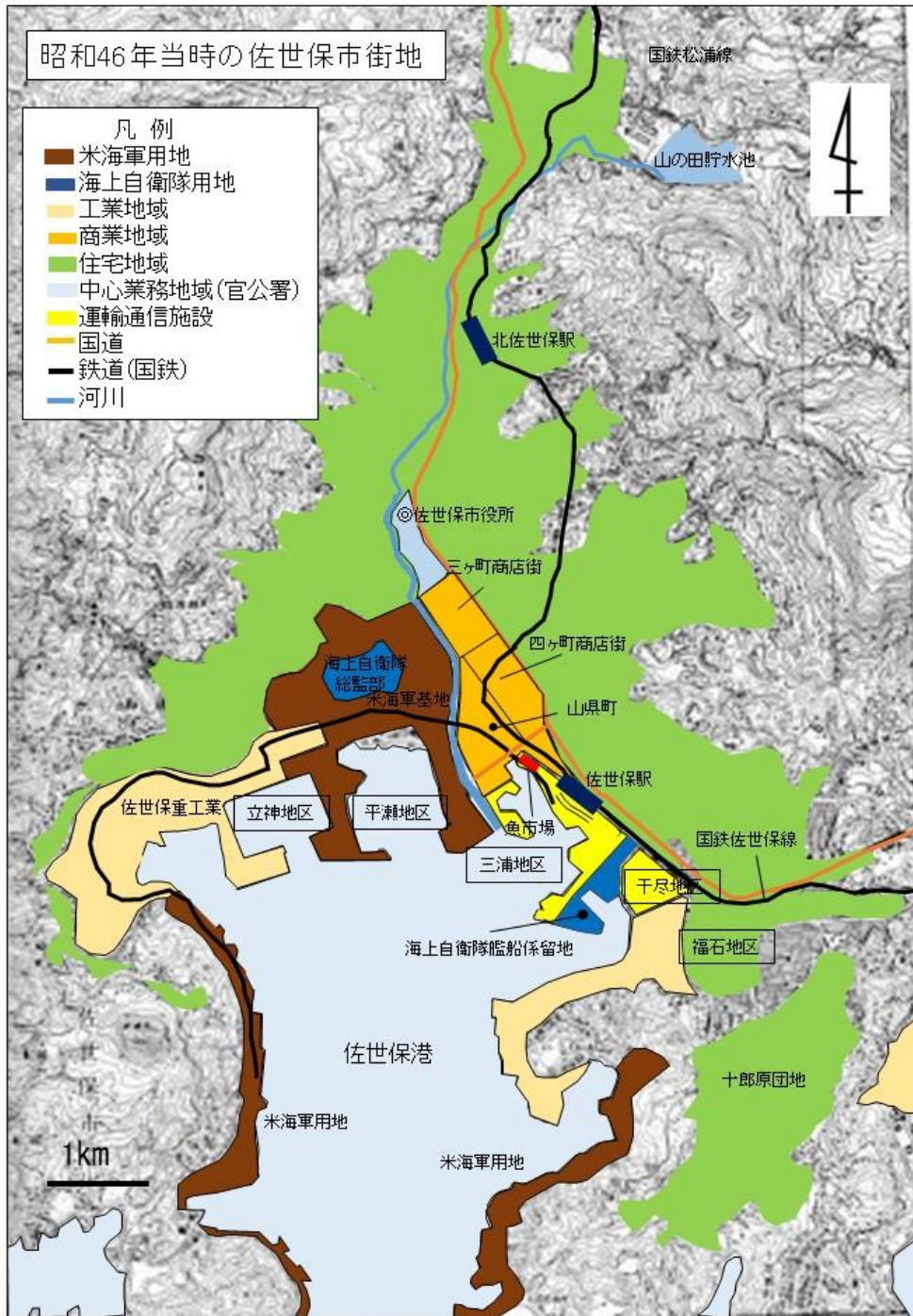


図9 1971(昭和46)年当時の佐世保市街地

(資料) 国土地理院 1/25000 地形図(大正19年測量、昭和46年改測)、山口恵一郎編著 2011、『日本図誌大系九州I(普及版)』、朝倉書店:271、ゼンリン編 1966、『佐世保市住居表示戸番号地図』、善隣出版社をもとに範囲を特定。

(出所) 上記資料をもとに著者作成。

### ③ 都市再開発の時期

これまで見てきたように、戦後佐世保では各地で工業地域、商業地域、住宅地域の形成が進む。工業用地の拡大には、旧軍用地転用が大きな意味を持ち、住宅地域も丘陵地開発によって佐世保の中心部から郊外へと拡大する。

図 10 は 1986(昭和 61)年からの佐世保港、佐世保駅を中心に再開発後の佐世保の中心市街地である。

この再開発による佐世保港周辺での変化は、明治期以来の変化として見てよい。

再開発事業の対象区域は佐世保港三浦地区と佐世保駅である(図 10 参照)。再開発の内容としては、1986(昭和 61)年から実施される佐世保港再開発、1994(平成 4)年の JR 佐世保駅高架化、JR 佐世保線高架化、佐世保駅周辺の土地区画整理事業、都市計画道路整備、西九州自動車道整備、潮見地区、戸尾地区の市街地再開発事業があげられる。

これらの諸事業では、佐世保駅みなと側にあった国鉄貨物ヤード跡地<sup>12)</sup>、中央卸売市場魚市場跡地<sup>13)</sup>の活用ができたことが大きな要因である。

図 10 から示されるように、佐世保駅南西側には公園用地が形成される。また、この再開発では陸上交通、海上交通の機能向上が図られる。陸上交通では JR 佐世保駅駅舎の高架化、JR 佐世保線の高架化による道路交通での不便地区解消が図られ、海上交通では国際航路を含む 3 つのターミナル整備による機能的運用が可能となる。これにより、この再開発による陸上交通、海上交通双方のターミナルの一体的運用が可能となったことで、結節点としての機能向上がみられる。

また、図 10 から、西九州自動車道の開通がみられる。この西九州自動車道は佐世保の中心市街地を貫く経路を持ち、陸上交通の機能向上が進んでいることがわかる。

これらの機能向上には佐世保駅の高架化、国鉄貨物ヤード跡地、魚市場跡地の平面的利用が可能になることで歩行動線が確保され、その結果、緑地公園などを生かしたオープンスペースの構築、ウォーターフロントの実現がされる。

さらに、この再開発で佐世保臨海部に商業施設、高層マンションの進出が見られるようになる。商業施設は、複合商業施設「させぼ五番街」が、既存の三ヶ町商店街・四ヶ町商店街の延長として位置付けられており、中心市街地における商店街拡大が見られる。

住宅地域は丘陵地への拡大が見られるが、大きな変化としては見られない。これは、中心部における住宅地拡大がある程度限界に達しているもので、自ずと郊外での住宅団地拡大という形の形成が進む。

この再開発は商港区域である佐世保港三浦地区が対象となっていることから、佐世保港の他の港湾地区には大きな変化が見られない。このこともあり、軍港都市としての工業地区には大きな変化が見られない。

これまで見てきたように、戦後における佐世保市街地の変化は佐世保港の変化と同一視できる。これは佐世保が軍港都市として形成され、戦後においてもこの位置付けには変化がなく、軍港という佐世保港と表裏一体の関係にあることに尽きると考えることができる。

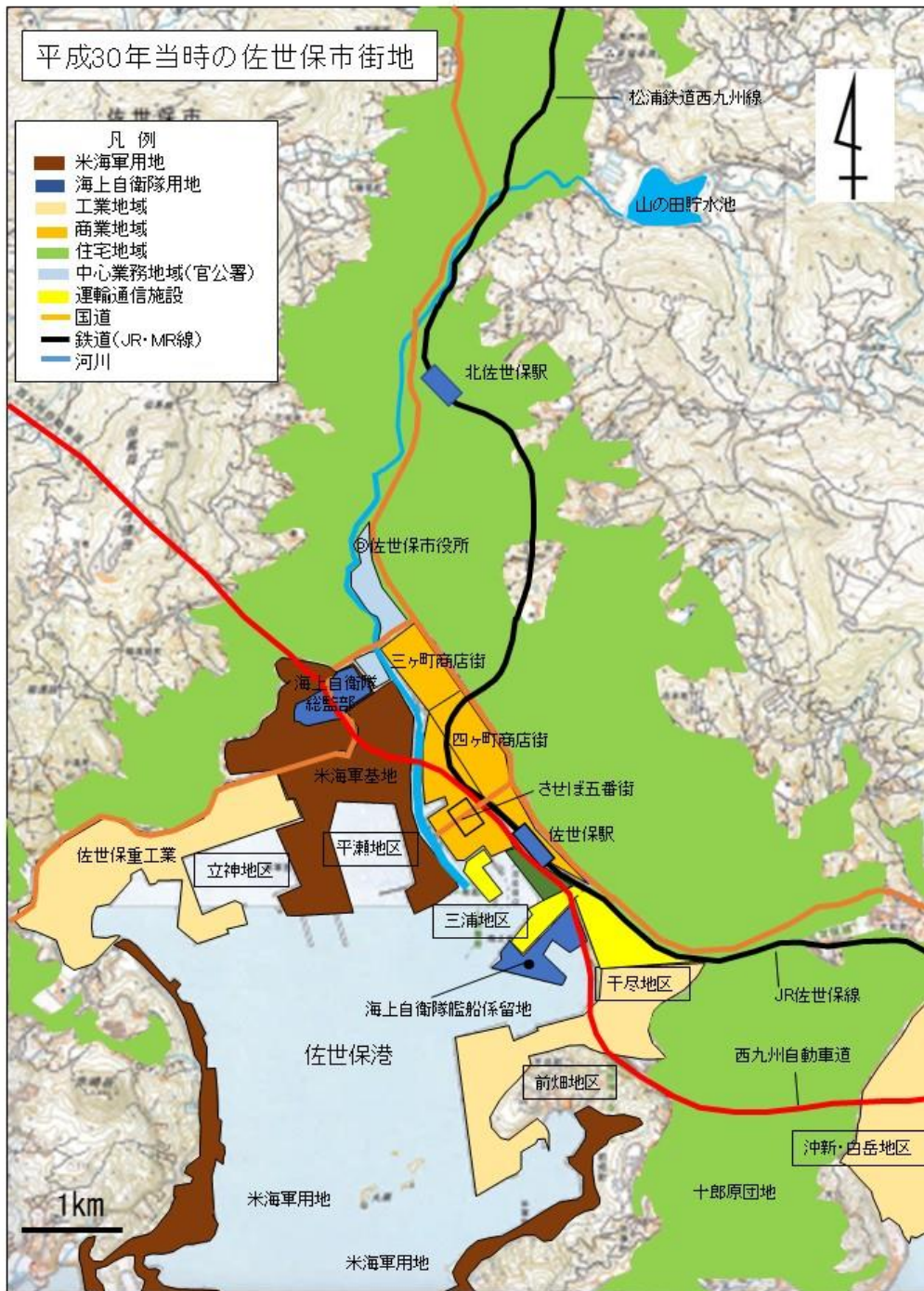


図 10 2018(平成 30)年当時の佐世保市街地

(資料) 国土地理院 1/25000 地形図(佐世保北部:平成 27 年調製、佐世保南部:令和 2 年調製)、ゼンリン編 2018、『ゼンリン住宅地図 佐世保市北部、南部』、ゼンリンをもとに範囲を特定。

(出所) 上記資料をもとに著者作成。

### (3) 長崎県北部における中心都市の形成

前節までの佐世保の地域構造の変化の特徴を見てきた。こうした地域構造の変化も、長崎県北部の中心都市であることから生み出されるものである。

佐世保の中心都市的位置付けは、①行政的中枢管理機能、②経済的中枢管理機能、③交通の結節点、④通勤通学流動の結節点の視点から見ることができる(表3参照)。表3は佐世保の中心都市としての拠点性をその類型と内容からまとめたものである。

表3 拠点性を示す類型と内容

拠点性を示す類型	拠点性を示す内容
行政的中枢管理機能	国の行政機関の立地
経済的中枢管理機能	金融機関の立地
	卸売小売業
交通の結節点	交通ターミナルの立地
	鉄道路線
	バス路線
	高速道路
通勤通学流動	周辺市町村からの流入状況(当該市町村住人の1.5%)

(出所) 著者作成

#### ① 行政的中枢管理機能

行政的中枢管理機能では、国の行政機関の立地状況から示すことができる(第9章表20参照)。長崎市にある国の行政機関の立地状況と比較すると、佐世保においても長崎市と同様の行政機関に立地を見る。長崎市の場合、県庁所在地であることから、県内を統括する行政機関の立地が多いのが特徴であり、その点では佐世保市には立地しない行政機関が立地する。しかし、多くの行政機関は佐世保市でも立地しており、国への手続きなどが、佐世保市の中心都市としての拠点性を示している。

#### ② 経済的中枢管理機能

経済的中枢管理機能では、金融機関の立地と卸売小売業の推移状況から中心としての拠点性を見ることができる。

金融機関の立地では、九州北部地区に本店を置く金融機関の立地が見られる。一方、現在では都市銀行の支店立地は見られない。佐世保市に本店を置く企業立地が見られないことが影響していると考えられる。

卸売・小売業における中心都市を示すものとして、1964(昭和 39)年から 1979(昭和 54)年の 15 年間における卸売小売業の商店数、従業員数について検証してみた。

その中で、卸売業における商店数、従業員数、販売額すべてにおいて増加しており、特に販売額の増加は顕著であり、この 15 年間に 6.3 倍増加している(第 9 章表 22 参照)。

一方、小売業における商店数、従業員数、販売額とも、卸売業と同様に増加傾向を示している。その中でも販売額はこの 15 年の間に 7.6 倍と、卸売業を上回る増加を示している。この中で、佐世保市の商業人口は、1979(昭和 54)年と 2014(平成 26)年における人口総数の、それぞれ 1.55 倍を示すことがわかった(第 9 章表 23 参照)。

このことから、佐世保市の中心都市としての拠点性が示されるものである。

### ③ 交通の結節点

交通の結節点を示すものとして、佐世保港にある陸上交通と海上交通のそれぞれのターミナル機能があげられる(第 9 章表 24 参照)。

佐世保港の三浦地区にある佐世保駅は鉄道交通のターミナルで、海上交通との結節点としての機能を有し、佐世保港は離島航路のターミナルがあることで陸上交通の結節点としての機能を有している。この佐世保港三浦地区は陸上交通と海上交通の結節点が重なり合うことで、機能の拡大が見られる。

鉄道交通では主要都市間での交通網の形成が進んでおり、海上交通でも長崎県下を結ぶ交通網の形成が見られる。

陸上交通では、バスの交通網の形成が進んでおり、拠点都市との間で定期運航が行われている。さらに、高速道路の開通からも長崎県北部の中心都市としての拠点性が示されるものであり、高速道路開通後は一定の通行量が見られる。

こうした交通の結節点としての機能は、佐世保市が県北部の中心都市としての拠点性を示すものである。

#### ④ 通勤通学流動の結節点

佐世保市の中心都市としての拠点性を示すものとして、国勢調査における佐世保市への居住地別通勤・通学者の数値で拠点性を示すことができる(第9章表26、表27、表28参照)。

この中で通勤者について見ると、1955(昭和30)年国勢調査、1975(昭和50)年国勢調査、2005(平成17)年国勢調査において次の状況が示される。

まず、周辺市町村には当該市町村の人口割合で1.5%以上の佐世保市への通勤者が見られることである。

1965年調査では宮村、川棚町、佐々町と佐賀県の有田町がある。1975年調査では西彼町、西海町、東彼杵町、川棚町、波佐見町、江迎町、鹿町町、小佐々町、佐々町、佐賀県の有田町、西有田町であり、1955年調査と比較ではかなりの増加が見られる。

さらに、2005年調査では平戸市、松浦市、西海市など周辺市町村と佐賀県の有田町と西有田町である。2005年調査では、佐世保市への通勤者の流動範囲の拡大が示されている。

同じように通学者について見ると、1975年国勢調査では西海町、波佐見町、佐々町があり、2005年調査では波佐見町、小佐々町、佐々町があり、その増加割合も増加している。このように通勤・通学者の佐世保市への流動から、佐世保市の中心都市として拠点性が示されるものである。

#### (4) 佐世保港臨海部の変化

##### 1) 戦前における佐世保港臨海部の地域構造

佐世保港の軍港としての適性は、佐世保港が持つ港湾機能に求められることはこれまでに示してきたとおりである(第10章第1節参照)。

本章第1節で示してきた佐世保市街地の変化について港湾地域を対象にしてみると、市街地の変化とは別の変化がみられる。港湾機能の変化は市街地の変化と歩調を合わせるのではなく、軍事機能に合わせた変化である。

海軍進出直後の佐世保港の状況は、図1、図2および図3からでは確認できない。なぜなら、これらの図は市街地を対象としたものだからである。また、図4は1901(明治34)年当時の状況であるが、この図からも佐世保港における埠頭整備が行われている様子がみられない。これは当時の艦船は沖合に停泊するのが常で、舢舨により艦船と陸が繋がれていたことと考えられる。それとともに、埠頭整備は大規模の土木工事であるため、喫緊の問題とはされていなかったとも考えられる。



図 4、図 5 で見られるように、佐世保港「立神繫船池」は 1907(明治 40)年からの工事であり、竣工に 11 ヶ年の期間を有している。この時期は日露戦争後であることから、埠頭整備あるいは軍港全体の整備が遅れていたことは否めない。

このように、埠頭整備を始めとした軍港整備は、1889(明治 22)年の鎮守府開設後しばらくしてから行われる。軍港整備が遅れた理由としては、まず海軍施設整備、鎮守府運用の体制整備が優先されたことにあり、軍港域は後回しにされたというのが実際のところであろう。

図 5 からは鎮守府構内における鉄道線路の敷設が見られるが、これは 1906(明治 36)年のことである(第 6 章表 5 参照)。つまりこの時点で、海軍と主要都市とが鉄道で結ばれることになり、日露戦争を前にした戦時体制の強化にあったことがわかる。

一方で、軍港機能を優先して整備が図られた佐世保港ではあるが、商港機能の整備も見られる。軍港における商港機能は佐世保港の多機能性を示すものである。具体的には、1915(大正 4)の佐世保港三浦地区万津町における商船専用の岸壁整備がそれである(第 6 章図 6 参照)。これにより、旅客船の発着場所が確保される。商港区域としての三浦地区は唯一、軍港機能以外での港湾機能を持つに至ることは佐世保港の多機能性を示す特徴である。

商港区域としての万津町での変化は 1919(大正 8)年の市営青果市場、1920(大正 9)年の市営魚市場の開設という形で見られる。これらの市場は 1936(昭和 11)年の中央卸売市場形態になり、戦前の万津町における旅客船発着場が商港として機能的に運用拡大されたものであることがわかる。この商港機能の整備は大きな制約がある軍港において、佐世保港における大きな変化として捉えることができる。

このように戦前においては、佐世保港臨海部では埠頭整備が行われているが、市街地に目を移すと、その整備は軍港整備とは無関係に行われていた訳ではないようである。なぜなら、市街地の発達は海軍の発展とも相まっているからである。

## 2) 戦後における佐世保港臨海部の地域構造

戦後では、商港としての佐世保港の機能向上が見られる。これは、「平和産業港湾都市」を目指す佐世保市の方針転換から実現されるものであり、そのための埠頭整備、護岸改修により大きな変化が見られる。この方針転換には、軍港機能の充実では将来の展望が見通せないことを先の戦争が示したことがある。

図 8 は 1950(昭和 25)年当時の佐世保市街地である。戦後においては、終戦による海軍解体とともに、海軍施設跡地は佐世保船舶工業使用の一部地区を除き、遊休地であることが図 8 からわかる。

連合軍の占領下にあるこの時期、佐世保港の利用自体に大きな制限が設けられており、臨海部における構造的変化は見られない。それは、佐世保港臨海部に分布する旧軍用地に関係するからである。

旧軍用地転用が行われるのは 1951(昭和 26)年頃からであるが、この時期の旧軍用地転用は、主として公園用地など内陸部における社会・教育基盤施設の整備としての転用が主である。

佐世保港臨海部では多くの転用が行われるが、民間への払下げは 1951(昭和 36)年以降、5年間に集中している(第 8 章表 13 参照)。特に佐世保重工業への払下げ規模が大きく、戦前の旧海軍工場用地の多くを占める。この理由については、終戦時における「平和産業港湾都市」を目指す佐世保市が、臨海部における製造業中心の工業育成を図ったことにある。

図 9 は 1970(昭和 45 年)頃の佐世保市街地である。この図 9 から、佐世保港における現在の米海軍、海上自衛隊、佐世保重工業の軸が形成されていることがわかる。そのため軍港機能の変化という点で、米海軍、海上自衛隊による佐世保港の専有化という状況が生まれる。

さらに 1973(昭和 48)年には、貿易振興拠点として整備が進められていた外貿埠頭としての前畑埠頭の埋立て竣工により、現在における佐世保港の港湾形態が見られるまでになる。

図 10 は 2018(平成 30)年における佐世保市街地である。1981(昭和 61)年から佐世保港三浦地区において再開発が行われる。この再開発は隣接する佐世保駅の高架化及び佐世保駅周辺再開発と同時期に一体化されて実施されたものである。この図 12 から佐世保港の再開発後の変化がみられる。

この再開発では、次の点で大きな変化が見られる(第 10 章図 5、図 6 参照)。第 1 が国際ターミナルビルを含む旅客船ターミナルビル 3 箇所の整備により、海上交通の拠点性が増したことである。第 2 が佐世保駅の高架化によって、陸上交通ターミナルと海上交通ターミナルの結節点が生み出されたことである。第 3 が臨海部における緑地公園整備によるオープンスペースの構築が行われたことである。第 4 が臨海部における商業地区、住宅地区の形成が見られたことである。

この再開発は、佐世保港の軍事機能に抵触することなく行われたことが特徴としてあげられる。

戦前では万津町における旅客船発着場の創設に始まった商港機能は、佐世保港の再開発によって根本的な変化をみるに至る。

このように、佐世保港臨海部の構造について戦前から今日に至るまでを考察してきた。佐世保港における立地構造は戦前の海軍から戦後の米海軍、海上自衛隊へと変化が見られるが、それはあくまで立地主体の変化である。さらに、今日における佐世保の姿は佐世保港におけるこのような軍事機能によって形成されてきた歴史的事実を抜きにすることはできない。そのため、軍港都市佐世保は、佐世保港という都市基盤があつて今日における都市形成を見るのである。

このことは、中本(1984)の言葉に端的に表されている。中本は「軍港都市は戦前では軍港と同一視されてきた経過がある。しかし、戦後においてはその都市の機能の一部として存在し、個別の存在意義を持つものになる」<sup>14)</sup>とする。

軍港は都市そのものという考え方の中に軍港都市の特性が示されているが、軍港都市は軍港機能によって左右されると言っても過言ではない。それゆえ、佐世保港は都市機能の一つとして捉えられるのである。

一般的な考え方を示すと、その地域住人がどのように港湾を必要とするか、あるいは港湾を身近な機能として認識するかによって、港湾の位置付け、港湾機能のあり方も相違すると考えられる。

このように見ると、佐世保港臨海部における構造は、佐世保港の軍港機能から形成されているとみることができる。そして、様々な作用の働きが周囲への波及としてみられ、市街地の形成をみるという立地構造であることを示している。

## 第2節 軍港都市形成における機能的配置と市街地の形成プロセス

### (1) 佐世保港臨海部における都市機能、軍港機能の機能的配置

本稿では、軍港都市佐世保の市街地の形成過程を通して、都市機能と軍港機能の変化を見てきた。戦前においては、鎮守府開設による急激な人口増加が見られるとともに、市街地形成の促進を見る。また戦後においては、米海軍、海上自衛隊立地の中に、軍港都市特有の変化があることを見てきた。

段階的な市街地形成の中で、軍港都市佐世保における都市機能は軍港機能と一体化していることが次の図から示される(図11、図12参照)。図11は戦前(1924年当時)における佐世保港の軍港、港湾機能の配置図であり、図12は戦後(2018年当時)における佐世保港の軍港・港湾機能の配置図である。これらの図から、それぞれの地区が結節した地域として、中心市街地を形成していることがわかる。

図11では、戦前における佐世保港臨海部での特徴として、海軍施設の集積が見られることが挙げられる。この配置を組織別に見ると、海軍鎮守府、海軍海兵団、海軍工廠、海軍軍需部であり、

海軍施設区域として形成されている。その中に一部商港区域、市場区域が見られるが、これは前節で説明した万津町での商船岸壁、魚市場区域のことを指す。

同じ海軍でもその組織は機能によって区分されており、異なる組織とみてよい。例えば、海軍鎮守府は司令部、海兵団は兵員養成、海軍工廠は艦船の製造工場という機能上の組織である。これらの組織の立地では、機能的働きに伴ってこのような配置を示していることが考えられる。

図 12 では、戦後(2022年)における佐世保港臨海部での配置であるが、戦前と同様の状況であることがわかる。まず、戦前の海軍鎮守府、海軍海兵団には米海軍が立地する。この区域の一部には、海上自衛隊施設の立地が見られるが、多くの部分は米海軍の専有区域である。つまり、米海軍、海上自衛隊は旧海軍の置き換わりであり、主体の変化であると捉えることができる。

また、海軍工廠には、その置き換わりとして佐世保重工業が立地する。戦前と同じ造船工場であることから機能的な変化は見られず、これも米海軍と同様に、主体の変化として捉えることができる。港湾機能の変化は見られないことになる。

戦前から戦後にかけての佐世保の地域構造の変化では、図 11 と図 12 から次のことが見られる。

まず、住宅地域の拡大が見られる。これは、小高い斜面地沿いに住宅建設が進んだことによる。

次に、中心商店街は戦前形成された区域が、佐世保駅周辺まで拡大していることがわかる。これは、佐世保駅周辺再開発による都市機能の高度化によるものと考えられる。

また、佐世保駅周辺再開発と連動した佐世保港再開発によって、商港区域における港湾機能の高度化が見られる。この再開発ではターミナルの整備、緑地帯の構築、商業施設の立地などにより都市機能の構築が見られる。この状況は戦前では見られない機能的な変化であることが特徴として捉えることができる。

さらに、佐世保港東側海軍用地における工業地域の拡大である。旧軍用地転用による民間企業への転用は、佐世保市の産業振興への影響、佐世保港の商港化への道筋を示したものである。

戦後の中心業務地域、官公庁街などの都市機能は、戦前から同じ地域構造を形成しており、大きな変化としては見られない。

最後に、この地域構造の変化における着目点として、戦後では戦前と比べ海軍区域の大幅な減少がある。これは、旧軍用地の様々な用途への転用によるものである。ただ、旧軍用地転用による地域構造の大きな変化は見られないことが戦後の特徴であると言える。

このように見てくると、佐世保港における軍港機能、港湾配置からは戦前と戦後を通して、機能的変化が見られないと考えられる。このことから、佐世保における都市機能、軍港機能は戦前にいて形成されたものが、戦後にも継承されていることが示される。

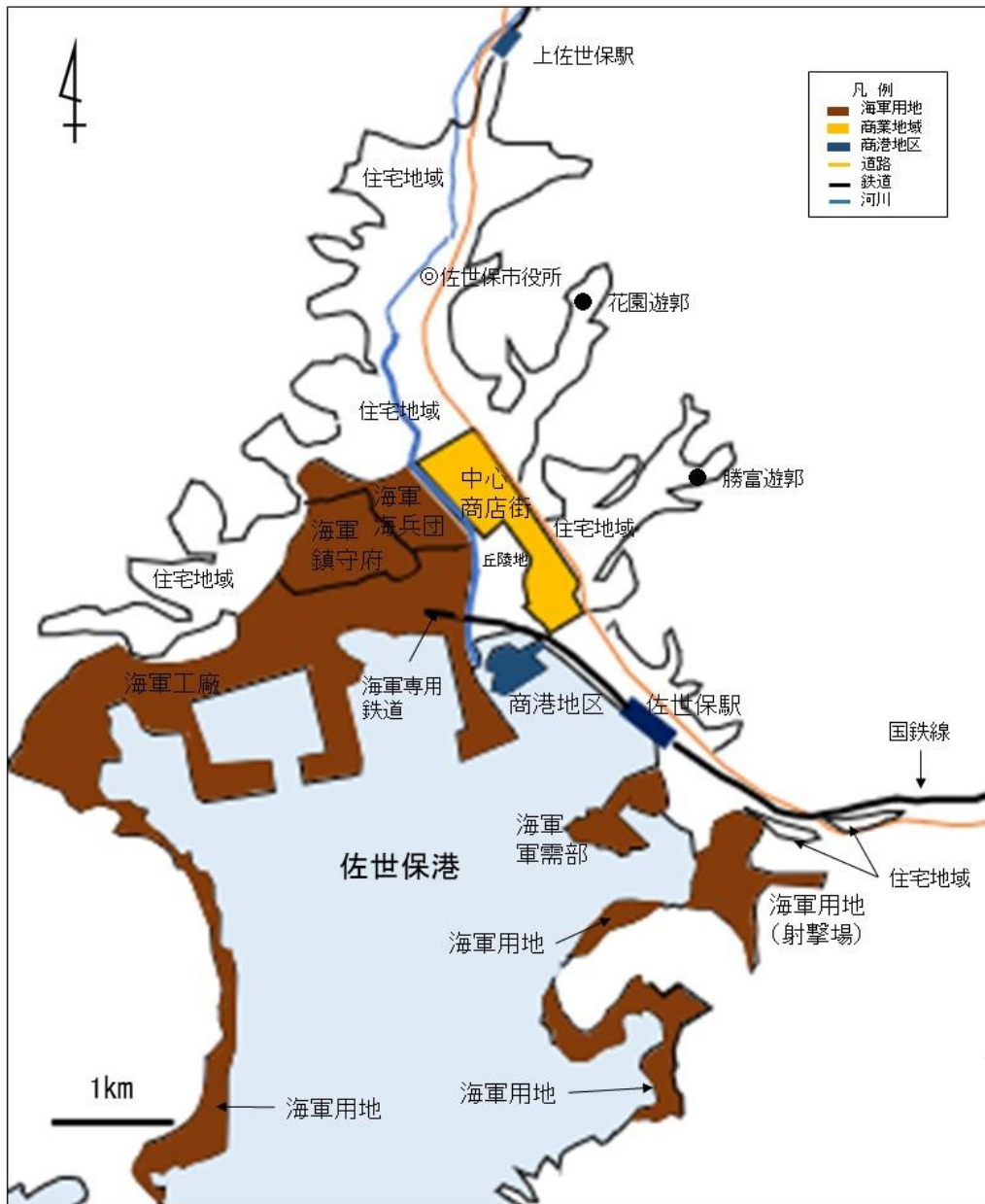


図 11 1924(大正 13)年当時の佐世保港の軍港、港湾機能の配置図

(出所) 図 4、図 5 を基に著者作成。



図 12 2018(平成 30)年当時の佐世保港の軍港、港湾機能の配置図

(出所) 図 8～図 10 を基に著者作成。

## (2) 市街地の形成プロセス

図 11 で示したように、戦前の佐世保港における機能的配置では海軍鎮守府、海軍工廠、海軍軍需部が分布し、これに隣接して中心商店街、中心業務地域、官公庁街が分布する。さらには、その周囲に住宅地域などが分布する。この分布は、鎮守府開設当初から生じたものではなく、段階的な形成を経ている。その形成プロセスは次のとおりである(図 13 参照)。

形成プロセスは、市街地の形成期、形成を経て市街地が発展する発展期、終戦直前の空襲被害による市街地の復興再建期、復興再建期を経て市街地が拡大する拡大期の4つに分類できる。

第1段階の形成期であるが、この時期においては、集落程度の地区に鎮守府の立地をみる。鎮守府開設により、隣接地区における市街地の形成を見ることができる。

この段階的の形成では、鎮守府は市街地形成の基盤的要素として捉えることができる。

第2段階の発展期であるが、海軍機能が拡大して海軍工廠、海兵団などの軍用施設の立地が進む。これに合わせて、周辺区域には人口増加、鉄道敷設による住宅地域の形成、拡大がみられ、商業地域が形成される。さらには、海軍目当ての遊郭の立地も見られる。遊郭付近での住宅地域は、遊郭より遅れた形成過程が見られる。つまり、遊郭は住宅地域形成の誘因となる。

また、港湾地区では海軍施設に付随して軍港としての整備が図られ、市街地に隣接する港湾地区では商港機能が形成される。

さらに、こうした地域の段階的の形成とは別に、鉄道などの社会基盤も同時期に並行して整備される。鎮守府が立地することで軍港都市における鉄道は優先的に敷設されることから、鎮守府は鉄道整備の要素と考えられる。

このように軍港都市における地域形成の過程では、鎮守府は都市形成における要素となっており、都市機能としての基盤的施設であることがわかる。

第3段階の復興・再建期であるが、太平洋戦争終戦直前に受けた空襲被害により、中心市街地の崩壊、都市機能の低下を見る。さらに、終戦とともに鎮守府、海軍工廠、海兵団などが立地した用地は旧軍用地として遊休国有地化する。

この段階では、中心市街地の多くは崩壊しており、市街地は復興・再建の途上にある。復興・再建にあたっては、旧軍用地の活用が模索されることになる。

第4段階の拡大期であるが、旧軍用地は学校、公園、公共施設などの公共用地としての転用とともに、かなりの旧軍用地が同じ軍事機能としての米海軍への提供地、海上自衛隊の使用地となり、さらに海軍工廠の継承である佐世保重工業への払下地となる。一方、市街地では中心業務地域の形成、住宅地域の拡大などが見られるとともに、米海軍目当ての歓楽街の形成を見る。また、市

街地拡大とともに、佐世保における都市機能は県北部の中心都市としての拠点性を持つようになる。

このように、市街地の発展は段階的に示されるが、このような段階的発展の中には、再開発など高度に機能化した佐世保港の変化があることで、都市機能も高度化することが見られるようになる。

また、佐世保における地域構造の考察において、市街地を形成する核となる地域の配置関係に着目する必要がある。

米海軍について見ると、米海軍基地司令部の立地とともに、約 7,400 人<sup>15)</sup>とされる軍人関係者などの生活圏の構築を見る。米海軍基地ではこの生活圏以外にも中心商店街への日常的流入が見られ、基地内と同様の生活圏が構築される。これは米海軍の機能的立地から見られるもので、米海軍と中心商店街の間には、機能的働きが及ぶ配置関係にあることが示される。

また、海上自衛隊も米海軍と同様な位置関係にあり、中心商店街、商業地域との間には生活圏が構成されており、約 5,700 人<sup>16)</sup>とされる佐世保における海上自衛隊隊員の住宅地を含めた生活圏がこの一帯にある。つまり、米海軍あるいは海上自衛隊と中心商店街、商業地域との間には機能的働きが及ぶ配置関係にあると見ることができる(前掲図 12 参照)。

このように、米海軍、海上自衛隊、佐世保重工業は中心商店街、中心業務地域との間に機能的働きが及ぶ配置関係にあると考えられる。さらに、中心商店街、中心業務地域も住宅地域との間において機能的働きが及ぶ配置関係にあることは、戦前の例からも同様であることが示される。

こうした結果、戦後の軍港都市佐世保における市街地形成では、米海軍、佐世保重工業、海上自衛隊の 3 つが核となる地区を形成し、周辺地区への機能的働きが及ぶ配置関係にあるということが特徴としてあげられる。

このように、市街地の形成プロセス中では次のことが指摘できる。まず、軍事機能は戦前から戦後にかけての変化が見られないことが挙げられる。一方で、終戦時を除き、中心市街地は拡大していることが確認でき、これに伴い戦前から戦後にかけての都市機能の拡大が見られる。さらに、港湾再開発による港湾機能の向上は市街地拡大に影響を及ぼす。この拡大過程には戦前と同様、軍事機能の機能的働きが及ぶことによって、市街地の形成が見られると考えることができる。

このように、戦前から戦後にかけての軍港都市佐世保における地域構造の変化を要約することができる。



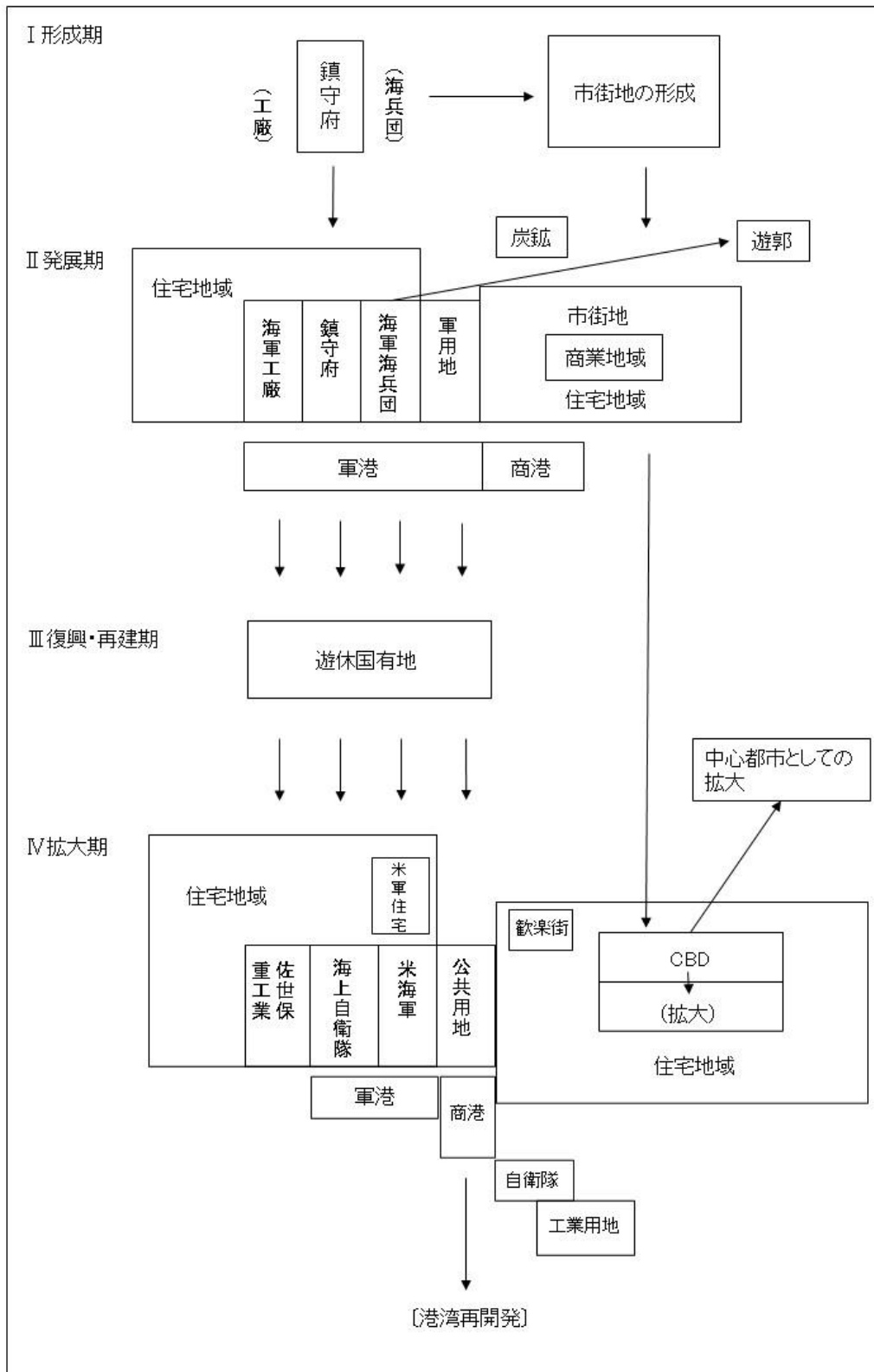


図 13 市街地の形成プロセス(模式図)

(出所) 著者作成。

(注)

- 1) 佐世保市市長室調査課編 1982、『佐世保市史総説篇(復刻版)』、国書刊行会:23、原典は1955年、佐世保市役所発行。
- 2) 佐世保市市長室調査課編 1982、『佐世保市史総説篇(復刻版)』、国書刊行会:250-258、原典は1955年、佐世保市役所発行。
- 3) 佐世保市市長室調査課編 1982、『佐世保市史総説篇(復刻版)』、国書刊行会:266、原典は1955年、佐世保市役所発行。
- 4) 田辺健一 1979、『都市の地域構造-改訂増補版-』、大明堂:53。
- 5) 佐世保市市長室調査課編 1982、『佐世保市史総説篇(復刻版)』、国書刊行会:270-271、原典は1955年、佐世保市役所発行。
- 6) 佐世保市史編さん委員会編 2003、『佐世保市史通史編下巻』、佐世保市 64-69、山口日都志 2017、『佐世保遊里考』、芸文堂:7-15。
- 7) 佐世保市総務部庶務課編 1982、『佐世保市史政治行政篇(復刻版)』、国書刊行会:87、原典は1957年、佐世保市役所発行。
- 8) 北佐世保駅は、佐世保軽便鉄道上佐世保駅に代わる国鉄設置の駅であり、上佐世保駅より東側に設置された駅である。
- 9) 佐世保市総務部庶務課編 1982、『佐世保市史産業経済篇(復刻版)』、国書刊行会:211-212、原典は1956年、佐世保市役所発行。
- 10) 佐世保市史編さん委員会編 2003、『佐世保市史通史編下巻』、佐世保市:815。住宅団地造成が本格的に始まるのが1970年代になってからである。5ha以上の開発は1997年までに市内で22箇所、約10000戸の開発が行われている。
- 11) 佐世保市史編さん委員会編 2002、『佐世保事典』、佐世保市:109。三ヶ町商店街のアーケードは1977年完成、四ヶ町商店街のアーケードはそれより前の1966年完成しており、このアーケードの完成によって、2つの商業圏がまとまる。
- 12) 宮本叔子 1984、松浦線の貨物輸送-石炭輸送を中心として-、郷土研究、第11号、佐世保市郷土研究所:13-16。佐世保駅では1981年を最後に貨物の発送、到着業務が行われていない。そのため、この頃から貨物ヤードは使用されていないと考えられる。
- 13) 佐世保市ホームページ、水産市場の沿革、<https://www.city.sasebo.lg.jp/nourinsuisan/oroshi/enkaku-suisan.html>。2022年7月30日最終閲覧。佐世保魚市場は1981(昭和61)年の佐世保港再開発に合わせて、佐世保港三浦地区から佐世保港相浦港区へ移転する。
- 14) 中本昭夫 1984、『佐世保港の戦後史』、芸文堂:7-9。
- 15) 佐世保市編 2021、『令和3年度基地読本』、佐世保市:57。
- 16) 佐世保市編 2021、『令和3年度基地読本』、佐世保市:94。

## 第12章 結び

### 第1節 結論

軍港都市は明治期において、旧日本海軍鎮守府が立地した都市である。この軍港都市では他都市とは異なる発達過程が見られる。鎮守府開設後の軍港都市では急激な人口増加、住宅地域、商業地域の急速な拡大が見られ、顕著な都市化が進む。都市化に伴い、地域産業の基盤となる旧海軍工廠の下での産業構造の変化には大きいものを見る。海軍工廠が艦船の建造修理、兵器製造を担うことで、軍港都市は工業都市へと変容するが、このような変容は他の都市類型には見られない。

そのため、本稿ではこのような問題意識のもと、第二次世界大戦前から大戦後にかけての軍港都市佐世保における地域構造の変化を明らかにすることを目的とした。この研究目的を明らかにするために、市街地の形成過程における軍港との関係性に着目した。なぜなら、市街地形成には、軍港機能の働きという関係が考えられたからである。

戦前における佐世保の地域構造については、これまでの研究においては十分に考察されていない面があり、本稿ではかなりの部分を割いた。戦後における佐世保の地域構造は戦前の地域構造の継承にあると捉えたからである。

戦前の軍港都市では、海軍進出により市街地整備が促進される過程がみられる。海軍進出とともに出現する遊郭立地は市街地拡大の要因となる。海軍進出による陸上交通の発達は目を見張るものがあり、軍港都市での早期の鉄道敷設はその典型であろう。このことは、佐世保についても同様であることを示すことができた。

このような変化は、軍港都市の特徴であると考えられる。なぜなら、地方における中心都市からはかけ離れた一集落の地域が、日本における主要な位置を占めるまでに至ったからである。

戦前における佐世保では、軍港都市佐世保における人口構造・産業構造の特徴、水道など社会基盤の整備、遊郭開設による市街地の拡大、鉄道の発達、石炭産業を主とする産業構造が大きな特徴として捉えることができ、戦後における佐世保の地域構造の変化では旧軍用地の転用、さらには長崎県北部の中心都市としての拠点性、港湾機能の向上という点が大きな特徴として捉えることができ、これらの諸要因に着目した上で分析を行った。

本論では、こうした佐世保における地域構造の変化の分析を行う前に、軍港都市全体の特徴の把握に努めた。そのため、第I部として第2章から第4章までにおいて、戦前における軍港都市

4市の地域構造について論述した。論述にあたり、軍港都市4市の軍港設置経過を始め、軍港都市としての共通性、相違性について着目した。

まず、第2章では、日本における旧海軍鎮守府の概要を示した。この分析における留意点としては、軍港都市の構造把握では、鎮守府の地理的分布、歴史、機構、特徴の分析を通して、地域における鎮守府の位置付けの分析が視点となることを挙げた。

内地では横須賀、呉、佐世保、舞鶴の4都市に鎮守府が設置される。これは、4つに分けられた日本周辺の海域にそれぞれ1箇所設置されたことによる。

この結果、鎮守府は市街地形成における基盤的施設として見られることがわかった。

次に、第3章では、海軍工廠の概要を示した。この分析における留意点としては、軍港都市の構造把握では、海軍工廠の地理的分布、沿革、組織、特徴の分析を通して、地域における海軍工廠の位置付けの分析が視点となることを挙げた。

この結果、日本では、太平洋終戦までに、海軍工廠が14箇所設置されたこと、そして、この海軍工廠の分布では、戦後における太平洋沿岸の工業地帯形成に影響を及ぼすことが見られた。

さらに、第4章では、日本における戦前の軍港都市の地域構造について論述した。この分析における留意点として、軍港都市の地域構造の分析においては、軍港都市の市街地形成の過程における特徴、軍港都市における鉄道敷設の状況、軍港都市の人口構造の特徴の分析を行うことが視点となることを挙げた。

この結果、軍港都市における市街地形成では、状況が類似する場合と、異なる場合が見られた。軍港都市における早期の鉄道敷設は共通した事であろう。また、軍港都市における人口構造では、人口推移では共通性が見られるものの、他府県生人口では都市間によって状況が異なることが見られた。

このように、第I部として戦前における軍港都市の地域構造について論述した。第2章から第4章までを通して軍港都市の地域構造を分析したが、これらの分析から、軍港都市では共通部分が多い一方で、土地事情など地域性があることで、軍港都市の地域構造の特性は一様には見られないことを示すことができた。

次に、第I部における軍港都市全体の特徴を捉えた上で、第II部では第5章から第7章にかけて戦前における佐世保の地域構造の変化を明らかにした。

まず、第5章では、戦前における佐世保の地域構造の変化について論述した。分析手法として、明治期の古地図、市街図、陸地測量部の地形図(1/20000、1/25000)を用いて作図を行った。

そして、この分析における留意点として、鎮守府開設による都市機能の基盤となる鉄道敷設状況、水道整備、遊郭立地が視点となることを挙げた。

この結果、鎮守府は市街地形成における中心的な都市基盤であることを示すことができた。

さらに、市街地の変化とともに市域の変化を分析し、戦前における人口の面に着目した。この結果、佐世保における人口増加は顕著であることが見られた。これは海軍機能の拡大、市域拡大の影響であることが挙げられる。

次に、第6章では、交通機能の視点から佐世保における都市形成について考察した。この考察における留意点として、戦前における佐世保の地域構造の変化において、海上交通では軍港都市の基盤である佐世保港と相浦港、陸上交通では九州鉄道佐世保駅と佐世保軽便鉄道が視点となることを挙げた。

この結果、鉄道敷設は人口増加の要因となり、市街地形成に及ぼす影響が大きいことを示すことができた。

さらに、第7章では、戦前における佐世保炭田の歴史、分布状況について考察した。この考察における留意点として、佐世保の地域構造の変化において、石炭の分布状況、海軍との関係が視点となることを挙げた。

この結果、石炭は軍港設置の誘因となったほか、人口増加、鉄道敷設を促進するなど、佐世保の市街地形成における大きな要因であることを示すことができた。

第5章から第7章までにおける分析の結果、戦前における佐世保の地域構造の変化では、鎮守府開設という要因が大きく、この鎮守府開設による市街地の形成、拡大はこれを示すものであることがわかった。この過程には、軍港都市特有の早期における鉄道敷設、水道整備、遊郭開設、海上交通の発達、陸上交通の発達、石炭産業の振興という諸要因が存在することがわかった。

このように、第Ⅱ部として戦前における佐世保の地域構造の変化を明らかにすることができた。

第Ⅱ部を受けて、第Ⅲ部では第8章から第10章にかけて戦後における佐世保の地域構造の変化を明らかにした。

まず、第8章では、旧軍用地転用による佐世保の地域構造の変化について論述した。この分析における留意点として、旧軍用地転用は戦後佐世保の復興再建に及ぼした影響が大きいことから、地域構造の変化において重要な位置付けを占めることが視点となることを挙げた。

最初に、旧軍用地の定義を示したうえで、日本における旧軍用地転用の沿革、根拠について考察し、日本における旧軍用地の実態を示し、軍港都市の旧軍用地転用状況を示した。

この状況を示した上で、佐世保における旧軍用地の転用状況について分析を行い、旧軍用地転用を軍事施設用地、公共施設用地、工業用地学校用地など用途の形態によって分布図で示した。

この結果、旧軍用地は公共用地として公共施設、公園、学校などへ転用されるが、一方で、軍事機能としての転用が多くみられることがわかった。このことは、旧軍用地転用においては転用前と形態が見られることを示すものである。また、佐世保においては旧軍用地転用が工業地域の形成を伴う変化も見られた。このように、旧軍用地転用が佐世保における大きな要因となったことを示すことができた。

次に、第9章では、戦後における佐世保の地域構造の変化について論述した。ここでの分析手法として、第5章で用いた手法と同じく、昭和期、平成期、令和期の地形図(1/25000)、米軍撮影空中写真、ゼンリン住宅地図などを用いて作図を行った。

この分析における留意点として、佐世保における地域構造の変化の推移、また、佐世保港臨海部に立地する米海軍、海上自衛隊、佐世保重工業の分析を通して、地域構造におけるこれらの組織の位置付け、さらに、戦後における県北部における拠点都市という佐世保の位置付けが視点となることを挙げた。

市街地の変化では、軍事施設は戦前と同様であると見做されるが、旧軍用地の工業用地への転用により、佐世保港周囲には工業用地が形成されていることが示された。また、商業地域の拡大も見られ、さらに住宅地域は戦後急拡大していく過程が見られることを示すことがわかった。

戦後における佐世保の地域構造の変化には、旧軍用地転用が大きな要因となることが挙げられる。旧軍用地転用によって、米海軍、海上自衛隊、佐世保重工業の核となる地区が発生し、佐世保港周辺には旧軍用地転用によって工業地域が形成されることが示された。

この結果、戦後における佐世保の地域構造では住宅地域の拡大、旧軍用地転用による工業地域の形成が見られる一方で、軍事機能が集中する中心市街地では、戦前と同じ状況が見られること、また、佐世保は長崎県北部の中心都市としての拠点性が拡大していることが明らかになった。

さらに、第10章では、戦後における佐世保港の港湾機能の変化、港湾地域の変化について考察した。ここでの考察における留意点として、戦後における佐世保の地域構造の変化においては、佐世保港臨海部における港湾機能の立地状況、艦船・船舶の佐世保港利用状況、佐世保港再開発が中心市街地に及ぼす変化が視点となることを挙げた。

佐世保港が市街地形成の大きな要素であることを示し、佐世保港の港湾機能は戦後、軍港機能だけでなく商港機能が拡大していく過程を示すことができた。特に佐世保港の再開発によって

高度な港湾機能が構築される。この再開発における特徴は、この再開発が米海軍、海上自衛隊の利用水域に影響することなく実施されたことにあり、このことは佐世保港の多機能性を示すものであることがわかった。

この結果、戦後における佐世保の地域構造の変化において、佐世保港の港湾機能の変化と港湾地域の変化の要素が大きいことを示すことができた。

このように、第Ⅲ部として戦後における佐世保の地域構造の変化を明らかにすることができた。

第Ⅰ部から第Ⅲ部にかけての分析、考察を踏まえて、第Ⅳ部として市街地形成の総括考証を論述した。

第11章は、第5章の戦前における佐世保の地域構造の変化と第9章の戦後における佐世保の地域構造の変化の総括的論述としての位置付けとなる。

戦前から戦後にかけての佐世保における市街地形成のプロセスでは4つの段階が見られる。その段階とは、市街地の形成期、形成を経て市街地が発展する発展期、終戦直前の空襲被害による市街地の復興・再建期、戦後復興再建を経て市街地が拡大する拡大期である。

第1段階の形成期では、集落程度の地区に鎮守府の立地をみる。鎮守府開設により、隣接地区における市街地の形成を見ることができる。このように、鎮守府という基盤施設が市街地形成の大きな要素となることが示される。

第2段階の発展期であるが、海軍機能が拡大して海軍工廠、海兵団などの軍用施設の立地が進む。これに合わせて、周辺区域には人口増加、鉄道敷設による住宅地域の形成、拡大がみられ、商業地域が形成される。さらには、海軍目当ての遊郭の立地も見られる。一方で、港湾地区では海軍施設に連動して軍港としての整備が図られ、市街地に隣接する港湾地区では商港機能が形成される。

このように、戦前における佐世保では、鎮守府開設以降、市街地の形成、拡大というプロセスが見られることが示された。

第3段階の復興・再建期であるが、第二次世界大戦終戦直前に受けた空襲被害により、中心市街地の崩壊、都市機能の低下を見る。さらに、鎮守府、海軍工廠、海兵団などの海軍施設が立地した用地は旧軍用地として遊休国有地化する。

第4段階の拡大期であるが、旧軍用地は学校、公園、公共施設などの公共用地としての転用とともに、かなりの旧軍用地が同じ軍事機能としての米海軍への提供地、海上自衛隊の使用地となり、さらに海軍工廠の継承である佐世保重工業への払下地となる。一方、市街地では中心業務地域の形成、住宅地域の拡大などが見られるとともに、米海軍目当ての歓楽街の形成を見る。

このように、戦後における佐世保においても、軍事機能による市街地の拡大というプロセスが見られることが示された。戦後のこうした一連の市街地の形成プロセスの中では、次のことが指摘できる。

中心市街地では、軍事機能の変化は戦前から戦後にかけての変化が見られないことが挙げられる。一方で、中心業務地域、商業地域、住宅地域は拡大し、これに付随して都市機能の拡大が見られるが、この拡大過程においては港湾再開発による港湾機能の向上という影響が大きく関係していると考えられる。このように、戦後における佐世保の市街地の拡大過程には戦前と同様、軍事施設の機能的働き、港湾施設の機能的働きによって、市街地の形成、拡大が見られると考えられる。

最後に、第2章から第11章までを総合すると、以下の結論が導き出せる。

戦前においては、軍港都市では軍港機能が都市機能を形成するものであり、この軍港機能が軍港都市としての構造、形態を構築していく。これは、本研究における地域構造を形成する諸要因の分析から示すことができる。

戦後においても、佐世保港臨海部では米海軍、海上自衛隊の立地による軍港機能の継承が見られる。さらに、佐世保重工業も海軍工廠の継承であると見られる。これらの機能の地域構造における位置付けは大きいものがある。こうした意味において、佐世保港臨海部に立地する米海軍、海上自衛隊、佐世保重工業は核としての地区となり、市街地を形成する。そして、この3つの地区は機能的働きがみられる配置関係にあることを示すことができる。

## 第2節 今後の課題

本研究において、第二次世界大戦前から大戦後にかけての軍港都市佐世保における地域構造の変化について考察したが、研究上の課題として次のことがあげられる。

まず、この研究で示したことが軍港都市全体の共通項とは思えない。それは、軍港都市におけるそれぞれの歴史や土地事情などが相違するからである。例えば、他の軍港都市では軍と関係ある機能、例えば鎮守府や海上自衛隊総監部という軍機能が、市街地においてどの位置に立地するかなどである。それゆえ、本研究での佐世保の事例は、他の軍港都市における地域構造の変化を考察する上での応用できる観点かということは今後の課題である。

次に、本研究は対象とする期間が明治期から今日までという長期間にわたっている。その中で、太平洋戦争の戦時中に受けた空襲被害による資料の喪失が考えられ、戦前の地域構造の変化を



示す資料の掘り起こしが難しかったことが挙げられる。また、戦前の官製資料は公表されていないこともあると考えられる。そのため、今後においては資料の探索が重要な課題となる。

さらに、本研究で示すところの相互における機能的働きは可視化できるものではない。そのため、都市機能にどのような影響を及ぼすかを数値等で示す必要があるが、現在ではその手立てが見つかっていない。科学的な数値等によって示すことが今後の課題である。

## 謝 辞

本研究のまとめにあたり、ご指導とご助力をいただきました多くの方へ感謝の意を表します。

浅見良露教授には、筆者の大学院博士課程においてご指導をいただきました。修士課程は自宅近くの大学院を修了しましたが、さらなる研究の向上を目指し、浅見教授のご指導を仰ぐことといたしました。

浅見教授のご指導方法は終始一貫したものであり、筆者の漫然とした考察において、研究の方向性と適切な論点整理にご助言をいただきました。特に地理学における基本的な見方、考え方をご教示いただきました。論文における地図の作成等におきましては、ご助言をいただきました。さらに、地理学に不可欠な巡検における研究の見方、方法をご教示いただいたことは、筆者にとって貴重な財産となります。

浅見教授からいただきました数々のお言葉は一生得がたいものです。心より感謝申し上げます。

濱崎裕子教授、畠中昌教准教授には、学位審査にあたり、研究の完成度を高めていくための多くのご指摘を始め、幅広い視点からの貴重なご助言をいただきました。心より感謝申し上げます。

筆者が修士課程を過ごした長崎県立大学大学院 車相龍教授には、研究の厳しさ、面白さを教示いただきました。車教授との出会いがなければ、この論文をまとめることはなかったと思います。心より感謝申し上げます。

筆者が所属する九州都市学会での発表を後押ししていただいた外井哲志九州都市学会会長始め、事務局の皆様には多大なご助言を賜りました。感謝の念に絶えません。

佐世保市港湾部の皆様には、佐世保港に関する数々の資料を提供していただきました。また、佐世保市基地政策局の皆様には、旧軍用地に関する数々の資料を提供していただきました。これにより、この論文をまとめることができました。感謝申し上げます。

最後に、佐世保市役所を定年退職してからも筆者の研究生活に理解を示し、これまで応援してくれました妻 悦子と2人の娘に感謝の意を捧げます。

2022年9月

川 嶋 健 司

## 参考文献

### 第1章

- 飯塚一幸 2018、日露戦争後の舞鶴鎮守府と舞鶴港、坂根嘉弘編『軍港都市史研究Ⅰ舞鶴編増補版』、清文堂出版:91-132。
- 池田憲隆 1990、海軍工廠の成立と経営管理組織の展開、立教経済学研究、第44巻、第2号:209-228。
- 伊藤博文編 1970、兵制関係資料、『秘書類聚第10巻(明治百年史叢書)』、原書房。
- 今村洋一・西村幸夫 2007、旧軍用地の転活用が戦後の都市構造再編に与えた影響について—名古屋市を事例として—、都市計画論文集、第42巻、第1号:57-62。
- 今村洋一 2008、横須賀・呉・佐世保・舞鶴における旧軍用地の転用について—1950～1976年度の旧軍港市国有財産処理審議会における決定事項の考察を通して—、都市計画論文集、第43巻、第3号:193-198。
- 今村洋一・川原大輝 2014、佐世保市における旧軍用地の転用計画について—戦災復興計画と旧軍港市転換計画を対象として—、都市計画論文集、第49巻、第3号:1047-1052。
- 今村洋一 2017、『旧軍用地と戦後復興』、中央公論美術出版。
- 上野裕 2016、軍港舞鶴の都市形成、『史泉』、第123巻:1-19。
- 上杉和央編 2012、『軍港都市史研究Ⅱ景観編』、清文堂出版。
- 上山和雄編 2017、『軍港都市史研究Ⅳ横須賀編』、清文堂出版。
- 上山和雄 2017、軍港都市横須賀の成り立ち、上山和雄編『軍港都市史研究Ⅳ横須賀編』、清文堂出版:1-21。
- 宇田正 1995、『近代日本と鉄道史の展開』、日本経済評論社。
- 大豆生田稔編 2017、『軍港都市史研究Ⅶ国内・海外軍港編』、清文堂出版。
- 小川琢治 1928、『人文地理学研究』、古今書院。
- 海軍省大臣官房編 1912、『海軍省年報』、海軍省。
- 海軍省大臣官房編 1939、鎮守府条例『海軍制度沿革巻十』、海軍省。
- 海軍省大臣官房編 1939、要港部条例『海軍制度沿革巻三』、海軍省。
- 海軍歴史保存会 1995、『日本海軍史第三巻』、海軍歴史保存会。
- 加藤晴美 2010、軍港都市横須賀における遊興地の形成と地元有力者の動向。歴史地理学野外研究、第14号:31-54。
- 加藤政洋 2012、軍港都市の遊興空間、上杉和央編『軍港都市史研究Ⅱ景観編』、清文堂出版:281-320。
- 加藤政洋 2014、コザの都市形成と歓楽街—1950年代における小中心地の簇生と変容—、立命館大学人文科学研究所紀要、第104号:41-70。
- 河西英通編 2014、『軍港都市史研究Ⅲ呉編』、清文堂出版。
- 北澤満編 2018、『軍港都市史研究Ⅴ佐世保編』、清文堂出版。
- 北澤満 2018、産業構造からみる軍港都市佐世保、北澤満編『軍港都市史研究Ⅴ佐世保編』、清文堂出版:1-19。
- 北見俊郎 1976、『都市と港湾—港湾都市研究序説』、同文館出版。
- 北見俊郎 1993、『港湾都市 港湾研究シリーズ⑨』、成山堂。
- 佐世保市総務部庶務課編 1982、『佐世保市史政治行政篇(復刻版)』、国書刊行会。
- 佐世保市統計書(各年)。
- 佐世保市ホームページ、統計ポータルサイト、  
<https://www.city.sasebo.lg.jp/kikaku/seisak/toukeiportal.html>(最終閲覧日:2022年8月20)

- 日)。
- 坂根嘉弘 2016、要港部と地域社会、坂根嘉弘編『軍港都市史研究VI要港部編』、清文堂出版：1-20。
- 坂根嘉弘編 2016、『軍港都市史研究VI要港部編』、清文堂出版。
- 坂根嘉弘編 2018、『軍港都市史研究 I 舞鶴編増補版』、清文堂出版。
- 坂根嘉弘 2018a、大舞鶴市の誕生、坂根嘉弘編『軍港都市史研究 I 舞鶴編増補版』、清文堂出版：395-422。
- 坂根嘉弘 2018b、軍港都市と地域社会、坂根嘉弘編『軍港都市史研究 I 舞鶴編増補版』、清文堂出版：1-90。
- 坂根嘉弘 2018c、舞鶴港と地域経済の変容、坂根嘉弘編『軍港都市史研究 I 舞鶴編増補版』、清文堂出版：133-185。
- 人文地理学会編 2013、『人文地理学事典』、丸善出版。
- 菅野峰明 1997、都市の内部構造 高橋伸夫・菅野峰明・村山祐司・伊藤悟『新しい都市地理学』、東洋書林：95-123。
- 戸所隆 2013、都市機能、人文地理学会編『人文地理学事典』、丸善出版：334-337。
- 杉野囿明 1981、舞鶴市における旧軍用地と工業立地。立命館大学人文科学研究所紀要、通号 34：39-62。
- 杉野囿明 2015、『旧軍用地転用史論上巻』、文理閣。
- 杉野囿明 2017、『旧軍用地転用史論下巻』、文理閣。
- 鈴木淳 2017、横須賀海軍の人的構成、上山和雄編『軍港都市史研究IV横須賀編』、清文堂出版：183-216。
- 高橋伸夫・菅野峰明・村山祐司・伊藤悟 1997、『新しい都市地理学』、東洋書林。
- 田中宏巳 2017、『横須賀鎮守府』、有隣堂。
- 田辺健一 1979、『都市の地域構造—改定増補版—』、大明堂。
- 谷澤毅 2011、軍港都市佐世保の近代—ドイツ・キールとの比較を念頭に、長崎県立大学経済学部論集、第 44 巻、第 4 号：209-252。
- 谷澤毅 2012、軍港都市佐世保の戦中・戦後—ドイツ・キールとの比較を念頭に、長崎県立大学経済学部論集、第 45 巻、第 4 号：177-222。
- 谷澤毅 2013、『佐世保とキール』、塙書房。
- 千田武志 2002a、呉鎮守府の建設と開庁(1)、政治経済史学、第 426 号：1-22。
- 千田武志 2002b、呉鎮守府の建設と開庁(2)、政治経済史学、第 427 号：27-50。
- 千田武志 2018、『呉海軍工廠の形成』、錦正社。
- 地理院地図、<https://maps.gsi.go.jp/>(最終閲覧日：2022 年 8 月 30 日)。
- 筒井一伸 2018、旧軍港市の都市公園整備と旧軍用地の転用、北澤満編『軍港都市史研究 V 佐世保編』、清文堂出版：231-289。
- 堂前亮平 1997、『沖縄の都市空間』、古今書院。
- 富田和暁 2014、都市構造論、藤井正・神谷浩夫編著『よくわかる都市地理学』、ミネルヴァ書房：48-51。
- 中本昭夫 1984、『佐世保港の戦後史』、芸文堂。
- 中本昭夫 1985、『続佐世保港の戦後史』、芸文堂。
- 中山富広 2014、呉軍港の創設と近世呉の消滅、河西英通編『軍港都市史研究 III 呉編』、清文堂出版：9-36。
- 西尾典子 2018、海軍練習生たちの日々—新兵教育から遠洋航海まで—、北澤満編『軍港都市史研究 V 佐世保編』、清文堂出版：75-120。
- 日本港湾経済学会編、2011、『海と空の港大事典』、日本港湾経済学会、成山堂。

- 野澤秀樹 1978、都市と港湾—都市地理学的視点から—、人文地理、第30巻、第5号:45-62。
- 林上 2017、『都市と港湾の地理学』、風媒社。
- 林美和 2017、軍港都市佐世保の誕生～西海鎮守府設置構想を中心に～、長崎歴史文化博物館研究紀要、第11号:37-48。
- 樋口忠成 1985、都市の内部構造、坂本英夫・浜谷正人編著『最近の地理学』、大明堂:164-183。
- 平岡昭利 1997a、『地図でみる佐世保』、芸文堂。
- 平岡昭利 1997b、寒村から軍港都市へ『九州 地図で読む百年』、古今書院:67-72。
- 藤井正 2014a、都市地理学の視角、藤井正・神谷浩夫編著『よくわかる都市地理学』、ミネルヴァ書房:2-5。
- 藤井正 2014b、都市圏多核化、藤井正・神谷浩夫編著『よくわかる都市地理学』、ミネルヴァ書房 130-133。
- 藤井正 2014c、コンパクトシティ、藤井正・神谷浩夫編著『よくわかる都市地理学』、ミネルヴァ書房 184-186。
- 双木俊介・藤野翔 2009、軍港都市横須賀の形成と土地所有の変遷—横須賀下町地区を事例に—、歴史地理学野外研究、第13号:1-23。
- 双木俊介 2010、軍港都市横須賀における商工業の展開と「御用商人」の活動—横須賀下町地区を中心として—、歴史地理学野外研究、第14号:50-80。
- 双木俊介 2014、軍港都市横須賀における宅地開発の進展と海軍士官の居住特性:横須賀上町地区を中心として、歴史地理学野外研究、第16号:1-20。
- 双木俊介 2016、横須賀における米軍向け歓楽街の形成と変化。歴史地理学野外研究、第17号:39-49。
- 舞鶴市編 1978、『舞鶴市史・通史編(中)』、舞鶴市役所。
- 舞鶴市編 1982、『舞鶴市史・通史編(下)』、舞鶴市役所。
- 松下孝昭 2004、『近代日本の鉄道政策』、日本経済評論社。
- 松下孝昭 2018、軍事拠点と鉄道ネットワーク、坂根嘉弘編『軍港都市史研究Ⅰ 舞鶴編』、清文堂出版:199-244。
- 松原宏 2006、『経済地理学 立地・地域・都市の理論』、東京大学出版会。
- 水野真彦 2014、工業都市、藤井正・神谷浩夫編著『よくわかる都市地理学』、ミネルヴァ書房:82-83。
- 山神達也 2009、人口からみる近代の舞鶴—鎮守府設置直前から第2次世界大戦終了直前まで—、人文地理学会大会研究要旨:56-56。
- 山神達也 2010、近代以降の舞鶴の人口、坂根嘉弘編『軍港都市史研究Ⅰ 舞鶴編』、清文堂出版:299-341。
- 山神達也 2012、大正軍縮期前後の中舞鶴・新舞鶴、上杉和央編『軍港都市史研究Ⅱ 景観編』、清文堂出版:237-273。
- 山神達也 2014、都市化と都市圏形成、藤井正・神谷浩夫編著『よくわかる都市地理学』、ミネルヴァ書房 102-105。
- 山本理佳 2012、地形図と空中写真からみる佐世保の景観変遷、上杉和央編『軍港都市史研究Ⅱ 景観編』、清文堂出版:85-122。
- 由井義通 2014 居住地域文化、藤井正・神谷浩夫編著『よくわかる都市地理学』、ミネルヴァ書房 134-135。
- 横須賀市編 1886a、『横須賀市史上巻』、横須賀市。
- 横須賀市編 1886b、『横須賀市史下巻』、横須賀市。
- 横須賀市編 2006、『新横須賀市史資料編近現代Ⅰ』、横須賀市。

横須賀市編 2009、『新横須賀市史資料編近現代Ⅱ』、横須賀市。  
横須賀市編 2011、『新横須賀市史資料編近現代Ⅲ』、横須賀市。  
横須賀市編 2014、『新横須賀市史通史編近現代』、横須賀市。  
吉田容子 2015、敗戦後長崎県佐世保市の歓楽街形成史－遊興空間をめぐる各主体の関係性  
に着目して－、都市地理学、第10巻:61-77。

## 第2章

伊藤博文編 1970、『秘書類纂(第10巻)〈明治百年史叢書第119巻〉(復刻版)』、原書房:12-16。  
落合弘樹 2018、「廃藩置県・秩禄処分」『明治史講義【テーマ編】』、筑摩書房:61-74。  
海軍大臣官房編 1929、『海軍制度沿革卷三』、海軍省。  
海軍大臣官房編 1929、『海軍制度沿革卷十』、海軍省。  
海軍大臣官房編 1929、『海軍制度沿革卷十五』、海軍省。  
海軍歴史保存会編 1995、『日本海軍史第三巻』、海軍歴史保存会:378表2。  
樺山資紀「甲號西海鎮守府及艦隊屯集場ヲ設置スヘキ意見書」『樺山資紀関係文書』(国会図書館憲政資料室所蔵)。  
呉市史編纂室編 1964、『呉市史第三巻』、呉市役所。  
坂根嘉弘 2018、要港部と地域社会、坂根嘉弘編『軍港都市史研究Ⅵ要港部編』、清文堂:1-20。  
坂根嘉弘 2018、軍港都市と地域社会、坂根嘉弘編『軍港都市史研究Ⅰ舞鶴編増補版』、清文堂:1-83。  
佐世保市市長室調査課編 1982、『佐世保市史総説篇(復刻版)』、国書刊行会。  
佐世保市史編さん委員会編 2002、『佐世保市史軍港篇上巻』、佐世保市。  
新村出編 2008、『広辞苑第六版』、岩波書店。  
田中宏巳 2017、『横須賀鎮守府』、有隣堂。  
地理院地図、<https://maps.gsi.go.jp/>(最終閲覧日:2022年8月30日)。  
舞鶴市史編さん委員会編 1978、『舞鶴市史・通史編(中)』、舞鶴市役所。  
舞鶴市史編さん委員会編 1979、『舞鶴市史・通史編(下)』、舞鶴市役所。  
横須賀市編 2006、『新横須賀市資料編近現代Ⅰ』、横須賀市。  
横須賀市編 2014、『新横須賀市史通史編近現代』、横須賀市。  
Wikipedia、杉田定一、<https://ja.wikipedia.org/wiki/>(最終閲覧日:2021年12月10日)。

## 第3章

阿部武司 1999、戦前・戦後の日本における大企業の変遷－従業員数順上位200企業に関するデータベースの分析－、社会科学研究東京大学社会科学研究所紀要、第50巻、第4号:172-176。  
海軍大臣官房編 1939、『海軍制度沿革卷三』、海軍省。  
呉市史編纂委員会編 1988、『呉市史第六巻』、呉市役所。  
楠本寿一 1992、『長崎製鉄所』、中央公論社。  
小山弘健 1972、『日本軍事工業の史的分析』、御茶の水書房。  
佐世保市史編さん委員会編 2002、『佐世保市史軍港編上巻』、佐世保市。  
杉野囿明 2015、『旧軍用地転用史論上巻』、文理閣。

瀬野精一郎・新川登亀男・佐伯弘次・五野井隆史・小宮木代良 1998、『長崎県の歴史』、山川出版社。  
多賀城市教育委員会編 2015、『旧多賀城海軍工廠の調査、多賀城市文化財調査報告書、第124集』:9-10。  
田中宏巳 2017、『横須賀鎮守府(有隣新書)』、有隣堂。  
谷澤毅 2013、『佐世保とキール海軍の記憶 日独軍港都市小史』、塙書房。  
千田武志 2018、『呉海軍工廠の形成』、錦正社。  
地理院地図、<https://maps.gsi.go.jp/>(最終閲覧日:2022年8月30日)。  
東洋経済新報社編 1950、『昭和産業史第1巻』、東洋経済新報社。  
舞鶴市市史編さん委員会編 1982、『舞鶴市史・通史編(中)』、舞鶴市役所。  
舞鶴市市史編さん委員会編 1982、『舞鶴市史・通史編(下)』、舞鶴市役所。  
横須賀海軍工廠会編 1990、『横須賀海軍工廠外史』、横須賀海軍工廠会。  
横須賀市編 2014、『新横須賀市史通史編近現代』、横須賀市。

## 第4章

青森家文書、入船山記念館所蔵。  
海軍省大臣官房編 1925、『海軍省年報 大正10年度』、海軍省大臣官房。  
呉市史編纂室編 1964、『呉市史第三巻』、呉市役所。  
呉市史編さん委員会編 1976、『呉市史第四巻』、呉市役所。  
呉市史編さん委員会編 2018、『呉市史資料編近代I』、呉市役所。  
小谷正典 2020、『明治日本の鉄道—近代的鉄道政策の形成—』、晃洋書房。  
坂根嘉弘 2018、『軍港都市と地域社会、坂根嘉弘編『軍港都市史研究I 舞鶴編増補版』、清文堂出版』:1-83。  
佐世保市役所編 1915、『佐世保志上巻』、佐世保市役所。  
佐世保市長室調査課編 1955、『佐世保市史総説篇(復刻版)』、国書刊行会。  
佐世保市市史編さん委員会編 2003、『佐世保市史通史編下』、佐世保市。  
総務省統計局編 『国勢調査報告 1920年、1930年、1940年』、総務省。  
総務省統計局編 1961、『昭和15年統計調査の概要、調査の範囲及び用語の解説』、総務省。  
鈴木順子、2013、『伊能図の内容と構成』『伊能図大全第6巻伊能図の開設と各図解説』、河出書房新社:10-17。  
館稔・上田正夫 1940『人口都市集中の地域的形態に関する一資料—都市人口の出生地別構成—、人口問題研究、第1巻、第9号:14-34。』  
田辺健一 1979、『都市の地域構造—改訂増補版—』、大明堂。  
千田武志 2018、『呉海軍工廠の形成』、錦正社。  
地理院地図 <https://maps.gsi.go.jp/>(最終閲覧日:2021年10月30日)。  
鉄道省編 『鉄道統計資料(各年)』、鉄道省。  
東京市政調査会編 1931、『日本都市年鑑昭和6年』、東京市政調査会。  
戸祭武 1979、『舞鶴における近代都市の形成、紀要、第14号:134-166。』  
内閣統計局編 『日本帝国人口静態統計(各年)』、内閣統計局。  
長崎県土木部編 1915、『佐世保新市街地一件』、長崎県。  
中山富広 2014、『呉軍港の創設と近世呉の消滅、河西英通編『軍港都市史研究III 呉編』、清文堂出版』:9-36。  
西村幸夫 2021、『軍港都市—佐世保、書斎の窓、No.674:37-44。』

- 藩主廻在之図、館報入船山、第 11 号。
- 双木俊介・藤野翔 2009、軍港都市横須賀の形成と土地所有の変遷、筑波大学歴史地理学野外研究、第 13 号:1-23。
- 松下孝昭 2004、『近代日本の鉄道政策—1890～1922 年—』、日本経済評論社。
- 松下孝昭 2018、軍事拠点と鉄道ネットワーク—舞鶴線の敷設を中心として—、坂根嘉弘編『軍港都市史研究 I 舞鶴編(増補版)』、清文堂出版:199-244。
- 舞鶴市史編さん委員会編 1975、『舞鶴市史・各説編』、舞鶴市役所。
- 舞鶴市史編さん委員会編 1978 年『舞鶴市史・通史編(中)』、舞鶴市役所。
- 舞鶴市史編さん委員会編 1979、『舞鶴市史・通史編(下)』、舞鶴市役所。
- 水野真彦 2014、工業都市、藤井正・神谷浩夫編著『よくわかる都市地理学』、ミネルヴァ書房:82-83。
- 三瀨信邦 1991、日本標準統計分類の発達と国際標準分類、城西大学大学院研究年報、第 7 巻:41-55。
- 山口恵一郎編 1972、『日本図誌大系関東Ⅱ』、朝倉書店。
- 山口恵一郎編 1973、『日本図誌大系近畿Ⅱ』、朝倉書店。
- 山口恵一郎編 1975、『日本図誌大系中国』、朝倉書店。
- 山口恵一郎編 2011、『日本図誌大系九州Ⅰ(普及版)』、朝倉書店。
- 横須賀市編 1988、『横須賀市史上巻』、横須賀市。
- 横須賀市編 2014、『新横須賀市史通史編近現代』、横須賀市。
- 横須賀市 ホームページ、「横須賀港の概要」、  
[https://www.city.yokosuka.kanagawa.jp/5570/minato/guide\\_gaiyou/documents/history](https://www.city.yokosuka.kanagawa.jp/5570/minato/guide_gaiyou/documents/history) (最終閲覧日:2022 年 7 月 1 日)。
- 渡辺一郎監修 2013、『伊能図大全第 4 巻伊能大図九州・九州沿岸図』、河出書房新社。

## 第 5 章

- 加藤政洋 2005、『花街 異空間の都市史』、朝日新聞社。
- 加藤政洋 2012、軍港都市の遊興空間、上杉和央編『軍港都市史研究Ⅱ 景観編』、清文堂出版:281-320。
- 呉市史編纂委員会編 1976、『呉市史第 4 巻』、呉市役所。
- 呉市ホームページ、呉市統計書、<https://www.city.kure.lg.jp/uploaded/attachment/33795.pdf> (最終閲覧日:2021 年 6 月 19 日)。
- 呉市史編さん委員会編 2018、『呉市史資料編近代Ⅰ』、呉市役所。
- 国土地理院 1/25000 地形図(明治 34 年測図)。
- 国土地理院 1/25000 地形図(大正 13 年測図)。
- 近藤鋈 1896、『佐世保繁昌記』、近藤鋈。
- 佐世保市役所編 1915、『佐世保志上巻』、佐世保市役所。
- 佐世保市編 1929、『産業方針調書』、佐世保市。
- 佐世保市役所編、『佐世保市勢要覧(各年)』、佐世保市役所。
- 佐世保市長室調査課編 1982、『佐世保市史総説篇(復刻版)』、国書刊行会。
- 佐世保市総務部庶務課編 1982、『佐世保市史政治行政篇(復刻版)』、国書刊行会。
- 佐世保市総務部庶務課編 1982、『佐世保市史産業経済篇(復刻版)』、国書刊行会。
- 佐世保市史編さん室編 1982、『佐世保市史教育篇(復刻版)』、国書刊行会。
- 佐世保市史編さん委員会編 2002、『佐世保事典』、佐世保市。
- 佐世保市史編さん委員会編 2002、『佐世保年表』、佐世保市。
- 佐世保市史編さん委員会編 2003、『佐世保市史通史編下巻』、佐世保市。



佐世保市編 佐世保市統計書。  
 佐世保市編 2021、『佐世保市統計書(第31回)』、佐世保市。  
 佐世保市ホームページ、<https://www.city.sasebo.lg.jp/index.html>(最終閲覧日:2022年9月2日)。  
 武井進 1962、佐世保新市街一件(その一)。談林、第4号:49-57。  
 田辺健一 1979、『都市の地域構造—改訂増補版—』、大明堂。  
 内務大臣編 1905、佐世保軍用水道施設方、公文類聚、第29編、明治38、第12巻、国立公文書館蔵。  
 長崎県土木課 1915、『佐世保新市街一件』、長崎県。  
 中野健 1988、軍港都市佐世保の都市形成、談林、第29号:15-31。  
 永元為市 1981、『佐世保と水』、永元為市。  
 日本水道協会編 1967、『日本水道史総説篇』、日本水道協会。  
 平岡昭利 1997、『地図でみる佐世保』、芸文堂。  
 舞鶴市史編さん委員会 1988、『舞鶴市史・現代編』、舞鶴市役所。  
 松下孝昭 2004、『近代日本の鉄道政策—1890~1922年—』、日本経済評論社。  
 山口恵一郎編 2011、『日本図誌体系九州1(普及版)』、朝倉書店。  
 山口日都志 2017、『佐世保遊里考』、芸文堂。  
 横須賀市編 1988、『横須賀市史上巻』、横須賀市。  
 陸地測量部 1/20000 地形図(明治34年測図)。  
 陸地測量部 1/25000 地形図(大正13年測図)。

## 第6章

相浦郷土史編纂委員会 1993、『相浦郷土史』、佐世保市合併五十周年記念行事実行委員会。  
 海軍省編 1942、『海軍制度沿革巻十五』、海軍省。  
 海軍省公文備考 1937、『建議書—相浦港ノ第2種重要港湾ニ指定ノ件—』、防衛省防衛研究所、C05111096200。  
 黒田勝彦・奥田剛章・木俣順編著 2014、『日本の港湾政策—歴史と背景—』、成山堂書店。  
 近藤鍔 1896、『佐世保繁昌記』、近藤鍔。  
 佐世保市編 1929、『産業方針調査書』、佐世保市。  
 佐世保市役所編 『佐世保市勢要覧(各年版)』、佐世保市。  
 佐世保市市長室調査課編 1982、『佐世保市史総説篇(復刻版)』、国書刊行会。  
 佐世保市総務部庶務課編 1982、『佐世保市史産業経済篇(復刻版)』、国書刊行会。  
 佐世保市総務部庶務課編 1982、『佐世保市史政治行政篇(復刻版)』、国書刊行会。  
 佐世保市史編さん委員会編、2002、『佐世保市史軍港史編上巻』、佐世保市。  
 佐世保市史編さん委員会編、2003、『佐世保市史通史編下巻』、佐世保市。  
 佐世保市港湾部編 2020、『佐世保港要覧2020(一覽図)』、佐世保市。  
 志岐 叡彦 1995、『年表・佐世保港—百余年の「みなと」と街の歴史—』、年表・佐世保港刊行会。  
 日本港湾協会編 2007、『新版日本港湾史』、成山堂書店。  
 平岡昭利 1997、『地図でみる佐世保』、芸文堂。  
 横須賀市編 2009、『新横須賀市史通史編資料編近現代Ⅱ』、横須賀市。  
 横須賀市編 2014、『新横須賀市史通史編近現代』、横須賀市。

## 第7章

浅井淳 1995、『日本石炭読本(復刻版)』、葦書房。  
 伊藤博文編 1970、『秘書類聚第10巻(明治百年史叢書)』、原書房。  
 江迎町郷土誌編纂委員会編、2000、『江迎町郷土誌』、江迎町教育委員会。  
 海軍省大臣官房編 1939、『海軍制度沿革巻三』、海軍省。

海軍省大臣官房編 1939、『海軍制度沿革卷十五』、海軍省。  
海軍歴史保存会編 1995、『日本海軍史第一巻』、海軍歴史保存会。  
北澤満 2017、北松(佐世保)地域の石炭生産と流通:1920～50年代、エネルギー史研究、32:  
89-106。  
北澤満 2018、軍港都市佐世保におけるエネルギー需要－石炭を中心として－、北澤満編『軍港  
都市史研究V佐世保編』、清文堂出版:131-158。  
近藤家文書、佐世保市立図書館蔵。  
佐世保市編 1929、『産業方針調査書』、佐世保市。  
佐世保市編 『佐世保市統計書、大正12年、大正14年、昭和10年版』、佐世保市。  
佐世保市市長室調査課編 1982、『佐世保市史総説篇(復刻版)』、国書刊行会。  
佐世保市総務部庶務課編 1982、『佐世保市史産業経済篇(復刻版)』、佐世保市。  
佐世保市史編さん委員会編 2002、『佐世保市史軍港史編上巻』、佐世保市。  
商工省鉱山局編 1936、『本邦鉱業ノ趨勢』、商工省鉱山局。  
第4海軍燃料廠編 1943、『海軍炭鉱五十年史(復刻版)』、文献出版。  
燃料懇話会編 1972、『日本海軍燃料史(上)』、原書房。  
山口日都志 1983、佐世保市およびその近郊の草創期の石炭産業、郷土研究、第10号:5-10。  
山口日都志 1984、佐世保市及びその近郊の石炭産業の歩み－その一、江戸期から明治末期ま  
で－、郷土研究、第11号:6-11。  
地理院地図、<https://maps.gsi.go.jp/>(最終閲覧日:2022年5月25日)。

## 第8章

今村洋一 2017、『旧軍用地と戦後復興』、中央公論美術出版。  
大蔵省財政史室編 1978、『昭和財政史第19巻 一終戦から講和まで』、東洋経済新報。  
海軍省大臣官房編 1943、『海軍省統計年報昭和15年度、昭和16年度』、海軍省。  
河西英通 2016、北方の海軍基地大湊－水雷団・要港部・警備府、坂根嘉弘編『軍港都市史シ  
ーズVI要港部編』、清文堂出版:21-66。  
旧軍港市振興協議会事務局編 2020、『旧軍港市転換法施行70周年記念誌』、旧軍港市振興協  
議会事務局。  
国土地理院土地利用図(昭和46年改測測量、昭和54年10月土地利用調査)。  
佐世保市編 2019、『令和元年度版基地読本』、佐世保市。  
佐世保市編 2021、『令和3年版佐世保市統計書(第32回)』、佐世保市。  
佐世保市企画調整部基地対策課編 2000、『旧軍港市転換法施行50周年記念誌』、佐世保市。  
佐世保市港湾部編 2009、『佐世保港要覧(一覧図)』、佐世保市。  
佐世保市史編さん委員会編 1975、『佐世保市政七十年史下巻』、佐世保市。  
佐世保市総務部庶務課編 1982、『佐世保市史政治行政篇(復刻版)』、国書刊行会。  
佐世保市総務部庶務課編 1982、『佐世保市史政治行政篇(復刻版)』、国書刊行会。  
佐世保市総務部庶務課編 1982、『佐世保市史教育篇(復刻版)』、国書刊行会。  
佐世保市史編さん委員会編、2002、『佐世保市史軍港史編上巻』、佐世保市。  
佐世保市史編さん委員会編 2003、『佐世保市史通史編下巻』、佐世保市。  
佐世保重工業60年史編纂委員会編 2006、『佐世保重工業60年史 海を走り陸を拓く』、佐世  
保重工業株式会社。  
杉野囿明 2015、『旧軍用地転用史論上巻』、文理閣。  
杉野囿明 2017、『旧軍用地転用史論下巻』、文理閣。  
内閣官房編 1975、『内閣制度九十年資料集』、内閣官房。

舞鶴市史編さん委員会編 1988、『舞鶴市史・現代編』、舞鶴市役所。  
松山薫 2001、『第二次世界大戦後の日本における旧軍用地の転用に関する地理学的研究』、東京大学学位論文。  
横須賀市編 2011、『新横須賀市史資料編近現代Ⅲ』、横須賀市。  
横須賀市編 2014、『新横須賀市史通史編近現代』、横須賀市。  
陸軍省編 『陸軍省年報昭和 11 年度、昭和 12 年度』、陸軍省。  
Wikipedia、都道府県の面積一覧、<https://ja.wikipedia.org/wiki/>(最終閲覧日:2021 年 9 月 10 日)。

## 第 9 章

市川喜崇 2011、「昭和の大合併」と「平成の大合併」、同志社法學、63 巻、1 号:331-353。  
海軍歴史保存会編 1995、『日本海軍史第四巻』、第一法規出版。  
川瀬憲子 2011、「平成の大合併」期における合併特例債が自治体財政に及ぼす影響:静岡市の事例を中心に、静岡大学経済研究センター研究叢書、9 巻:1-31。  
九州商船 運行ダイヤ、<https://www.kyusho.co.jp/publics/index/111/>(最終閲覧日:2022 年 6 月 16 日)。  
九州旅客鉄道ホームページ、佐世保駅、  
[https://www.jrkyushu.co.jp/railway/station/1191594\\_1601.html](https://www.jrkyushu.co.jp/railway/station/1191594_1601.html)(最終閲覧日:2022 年 6 月 16 日)。  
建設省編 1959、『戦災復興誌第 1 巻』、都市計画協会。  
国勢調査報告(昭和 30 年、昭和 50 年、平成 17 年)。  
国土交通省九州地方整備局長崎河川国道事務所ホームページ、  
<http://www.mlit.go.jp/road/sign/numbering/map/index.html>(最終閲覧日:2022 年 6 月 16 日)。  
国土地理院 1/25000 地形図(大正 13 年測図、昭和 23 年資料修正(行政区画))。  
国土地理院 1/25000 地形図(大正 19 年測量、昭和 45 年改測)。  
国土地理院 1/25000 地形図(大正 13 年測量、昭和 46 年改測、昭和 60 年修正測量)。  
国土地理院 1/25000 地形図(佐世保北部:平成 27 年調整)。  
国土地理院 1/25000 地形図(佐世保南部:令和 2 年調整)。  
西海沿岸商船 運行状況、  
[https://www.city.saikai.nagasaki.jp/soshiki/seisaku/1/1\\_1/2/3742.html](https://www.city.saikai.nagasaki.jp/soshiki/seisaku/1/1_1/2/3742.html)(最終閲覧日:2022 年 6 月 16 日)。  
西肥バスホームページ 路線図、<https://www.bus.saihigroup.co.jp/scheduled-bus/2180.html>(最終閲覧日:2022 年 6 月 16 日)。  
崎戸商船ホームページ 運行状況、  
[https://www.city.saikai.nagasaki.jp/soshiki/seisaku/1/1\\_1/2/1675.html](https://www.city.saikai.nagasaki.jp/soshiki/seisaku/1/1_1/2/1675.html)(最終閲覧日:2022 年 6 月 16 日)。  
佐世保駅 <https://ja.wikipedia.org/wiki/>(最終閲覧日:2022 年 6 月 16 日)。  
佐世保市統計書(各年)。  
統計させば(各年)。  
佐世保市企画部企画課編 1978、『第 8 回佐世保市統計書』、佐世保市。  
佐世保市史編さん委員会編 1975、『佐世保市政七十年史上巻』、佐世保市。  
佐世保市長室調査課編 1982、『佐世保市史総説篇(復刻版)』、国書刊行会。  
佐世保市総務部庶務課編 1982、『佐世保市史政治行政篇(復刻版)』、国書刊行会。

佐世保市総務部庶務課編 1982、『佐世保市史産業経済篇(復刻版)』、国書刊行会。  
佐世保市役所企画調整部基地対策課編 2000、『旧軍港市転換法施行 50 周年記念誌』、佐世保市。  
佐世保市史編さん委員会編 2002、『佐世保事典』、佐世保市。  
佐世保市史編さん委員会編 2002、『佐世保市史軍港編上巻』、佐世保市。  
佐世保市史編さん委員会編 2003、『佐世保市史軍港史編下巻』、佐世保市。  
佐世保市史編さん委員会編 2003、『佐世保市史通史編下巻』、佐世保市。  
佐世保市港湾部編 2009、『佐世保港要覧図 2009(一覧図)』、佐世保市。  
佐世保市都市整備部都市政策課編 2011、『佐世保市都市計画マスタープラン』、佐世保市都市整備部都市政策課。  
佐世保市編 2021、『令和 3 年度版 基地読本』、佐世保市。  
佐世保市役所ホームページ、<https://www.city.sasebo.lg.jp/index.html>(最終閲覧日:2022 年 4 月 10 日)。  
佐世保重工業 60 年史編纂員会編 2006、『佐世保重工業 60 年史 海を走り陸を拓く』、佐世保重工業株式会社。  
佐世保重工業ホームページ、「工場案内」、  
<http://www.ssk-sasebo.co.jp/ssk/jp/corporate/factory/index.html>(最終閲覧日:2022 年 4 月 10 日)。  
佐世保市商工会議所 『佐世保商工名鑑(各年)』。  
商業統計調査(各年)。  
杉野罔明 1981、舞鶴市における旧軍用地と工業立地、『立命館大学人文科学研究所紀要』、第 34 号:39-62。  
政府統計の総合窓口 [e-stat.go.jp](http://e-stat.go.jp)(最終閲覧日:2022 年 8 月 1 日)。  
瀬川汽船 運行時刻表 <http://www.segawakisen.co.jp/segawajikokuhyo.html>(最終閲覧日:2022 年 6 月 16 日)。  
ゼンリン編 1966、『佐世保市住居表示戸番号地図』、善隣出版社。  
ゼンリン編 2018、『ゼンリン住宅地図 佐世保市北部、南部』、ゼンリン。  
総務省長崎行政評価事務所編 2004、『長崎県内行政機関ハンドブック』、総務省長崎行政評価事務所。  
地図図地図 <https://maps.gsi.go.jp/>(最終閲覧日:2022 年 8 月 1 日)。  
津吉商船 発着時刻表 <https://www.nomo.co.jp/tsuyoshi/tsuyoshi/>(最終閲覧日:2022 年 6 月 16 日)。  
東洋経済新報社編 1950、『昭和産業史第 1 巻』、東洋経済新報社。  
道路交通センサス(各年)。  
長崎県編 1960、『佐世保戦災復興誌』、長崎県。  
長崎県統計年鑑(各年)。  
長崎県県民生活部統計課 2008、『平成 17 年度長崎県の市町民経済計算』、長崎県県民生活部統計課。  
長崎県土木部都市計画課編 2015、『長崎県の都市計画 2015』、長崎県。  
長崎県ホームページ、<https://www.pref.nagasaki.jp/bunrui/kenseijoho/toukeijoho/shichomin/>(最終閲覧日:2022 年 9 月 1 日)。  
日本銀行ホームページ、<https://www.boj.or.jp/about/index.htm/>(最終閲覧日:2022 年 9 月 1 日)。  
日本港湾経済学会編 2011、『海と空の港大事典』、成山堂書店。  
米軍撮影空中写真(R158-88 1947 年 11 月 2 日) 国土地理院、地図・空中写真閲覧サービス。  
米軍撮影空中写真(R244-68 1948 年 4 月 7 日) 国土地理院、地図・空中写真閲覧サービス。

松浦鉄道ホームページ、路線図、<https://www.matutetu.com/pages/12/>(最終閲覧日:2022年6月16日)。

宮本叔子 1984、松浦線の貨物輸送－石炭輸送を中心として－、郷土研究、第11号:12-21。

森川洋 2013、平成の大合併の実態と問題点、自治総研、第421号:68-83。

山口恵一郎編著 2011、『日本図誌大系九州Ⅰ(普及版)』、朝倉書店。

吉田容子 2015、敗戦後長崎県佐世保市の歓楽街形成史－遊興空間をめぐる各主体の関係性に着目して－、都市地理学、10巻:61-77。

Wikipedia、西彼炭田、<https://ja.wikipedia.org/wiki/>(最終閲覧日:2021年9月10日)。

## 第10章

浅川武次『佐世保地理詳解図(昭和29年版、昭和30年版、昭和33年版、昭和40年版)』、佐世保地理研究社。

運輸省港湾局編 1985、『21世紀への港湾』、大蔵省印刷局。

国勢調査(2000年、2005年、2010年、2015年、2020年)、政府の統計窓口、

<https://www.e-stat.go.jp/>(最終閲覧日:2022年9月1日)。

国土地理院 1/25000地形図 佐世保北部、佐世保南部(大正13年測量、昭和46年改測)。

国土地理院 1/25000地形図 佐世保北部、佐世保南部(大正13年測量、昭和46年改測、昭和60年修正測量)。

国土地理院 1948、地図・空中写真開始サービス、USA R244、写真68。

佐世保市統計書(各年)。

佐世保市港湾部編 佐世保港港湾統計(各年)。

佐世保市総務部庶務課編 1982、『佐世保市史産業経済篇(復刻版)』、国書刊行会。

佐世保市史編さん委員会編 1975、『佐世保市政七十年史上巻』、佐世保市。

佐世保市史編さん委員会編 2003、『佐世保市史通史編下巻』、佐世保市。

佐世保市史編さん委員会編 2002、『佐世保事典』、佐世保市。

佐世保市企画調整部企画調整課編 2003、心やさしい海辺のまちへ、佐世保駅周辺再開発、佐世保市:一覧図。

佐世保市企画調整部企画調整課編 2004、佐世保駅周辺再開発、佐世保市。

佐世保市港湾部みなと整備課編 2018、佐世保港三浦地区みなとまちづくり計画、佐世保市。

佐世保市編、2021、『令和3年度版基地読本』、佐世保市。

佐世保市議会事務局編『佐世保市政概要(各年版)』、佐世保市議会事務局。

佐世保重工業60年史編纂委員会編 2006、『佐世保重工業60年史 海を走り 陸を拓く』、佐世保重工業。

ゼンリン 1970、『ゼンリンの住宅地図1970年版 佐世保市南部 佐世保市北部』、ゼンリン出版社。

ゼンリン 1980、『ゼンリン住宅地図1980年版 佐世保市南部、佐世保市北部』、ゼンリン。

ゼンリン 1985、『ゼンリン住宅地図1985年版 佐世保市南部、佐世保市北部』、ゼンリン。

ゼンリン 2022、『ゼンリンの住宅地図2022年版 佐世保市南部、佐世保市北部』、ゼンリン。

地理院地図 <https://maps.gsi.go.jp/>(最終閲覧日:2022年9月1日)。

中本昭夫 1985、『続・佐世保港の戦後史』、芸文堂。

日本港湾協会編 1987、佐世保港ポータルネッサンス21計画調査報告書、日本港湾協会。

米軍撮影空中写真(R244-68 1948年4月7日) 国土地理院、地図・空中写真閲覧サービス。

## 第11章

飯田四郎編 1986、『占領軍が写した終戦直後の佐世保』、芸文堂。

国土地理院 1/25000地形図(明治34年測図)。

国土地理院 1/25000 地形図(大正 13 年測図)。  
 国土地理院 1/25000 地形図(大正 13 年測図、昭和 23 年資料修正)。  
 国土地理院 1/25000 地形図(大正 13 年測図、昭和 23 年資料修正、昭和 45 年改正測量)。  
 国土地理院 1/25000 地形図(大正 13 年測量、昭和 46 年改測、昭和 60 年修正測量)。  
 国土地理院 1/25000 地形図(佐世保北部:平成 27 年調整)。  
 国土地理院 1/25000 地形図(佐世保南部:令和 2 年調整)。  
 佐世保市役所編 1915、『佐世保志上巻』、佐世保市役所。  
 佐世保市長室調査課編 1982、『佐世保市史総説篇(復刻版)』、国書刊行会。  
 佐世保市総務部庶務編 1982、『佐世保市史産業経済篇(復刻版)』、国書刊行会。  
 佐世保市総務部庶務編 1982、『佐世保市史政治行政篇(復刻版)』、国書刊行会。  
 佐世保市史編さん委員会編 2002、『佐世保事典』、佐世保市。  
 佐世保市史編さん委員会編 2003、『佐世保市史通史編下巻』、佐世保市。  
 佐世保市観光商工労働課編 2022、佐世保地域経済の動向、令和 4 年 2 月調査分、佐世保市。  
 佐世保市議会事務局編 『佐世保市政概要(各年)』、佐世保市議会事務局。  
 佐世保市ホームページ、水産市場の沿革、  
<https://www.city.sasebo.lg.jp/nourinsuisan/oroshi/enkaku-suisan.html>(最終閲覧日:2022 年 7 月 30 日)。  
 ゼンリン編 1966、『佐世保市住居表示戸番号地図』、善隣出版社。  
 ゼンリン編 2018、『ゼンリン住宅地図 佐世保市北部、南部』、ゼンリン。  
 田辺健一 1979、『都市の地域構造—改訂増補版—』、大明堂。  
 地理院地図 <https://maps.gsi.go.jp/>(最終閲覧日:2022 年 9 月 1 日)。  
 長崎県土木部編 1915、『佐世保新市街地一件』、長崎県。  
 長崎県土木部都市計画課 2015、『長崎県の都市計画 2015』、長崎県。  
 中本昭夫 1984、『佐世保港の戦後史』、芸文堂。  
 平岡昭利 1997、『地図でみる佐世保』、芸文堂。  
 米軍撮影空中写真(R158-88 1947 年 11 月 2 日) 国土地理院、地図・空中写真閲覧サービス。  
 宮本叔子 1984、松浦線の貨物輸送—石炭輸送を中心として—、郷土研究、第 11 号:12-21。  
 山口恵一郎編 2011、『日本図誌大系九州 I』、朝倉書店。  
 山口日都志 2017、『佐世保遊里考』、芸文堂。  
 陸地測量部 1/20000 地形図(明治 34 年測図)。  
 陸地測量部 1/25000 地形図(大正 13 年測図)。

## 初 出 一 覧

川嶋健司 2022、第二次世界大戦前の日本における軍港都市の人口構造の特徴について、日本都市学会年報、vol.55:83-92。

(第4章第3節)