

[研究ノート]

軍港都市佐世保の近代

—ドイツ・キールとの比較を念頭に—

谷 澤 毅

目次

はじめに

1、軍港都市の前史

2、軍港都市佐世保の誕生

(1) 佐世保鎮守府の開庁

(2) 市街地の建設

(3) 市への昇格

3、佐世保と戦争

(1) 日清戦争

(2) 日露戦争

(3) 第一次世界大戦

4、人口の推移

(1) 全体の傾向

(2) 男女間の人口差

(3) 自治体合併

5、都市形成史

(1) 軍港都市へのまなざし

(2) 都市計画

6、海軍施設の拡充 — 海軍工廠を中心に —

(1) 海軍工廠の拡大

(2) 職工数の変遷

7、軍港都市の産業

(1) 軍港都市誕生期の繁華街

(2) 産業構造の一端

小括

注

はじめに

本稿では、軍港都市佐世保の近代の歩みについて考察を施す。筆者は既にドイツの軍港都市キールの近・現代について触れたことがあった。¹⁾以下では、その成果を下敷きにしながら、軍港都市の誕生・発展という側面から佐世保の近代都市形成史に光を当ててみることにしたい。

筆者の軍港都市史研究の意図は、佐世保市の都市形成史を他の類似した性格を持つ都市、すなわちドイツ・キール市の歴史と比較することにより、改めて佐世保の歴史に光を当て、今後のまちづくり推進のための指針を探ることにある。無論、近代日本に誕生した東洋の一都市と西洋の中世都市としての伝統を誇るキールとの違いを事細かに指摘すれば枚挙に暇はないであろう。とはいえ、軍港都市という都市類型を共通基盤として以下のような共通点も存在する。すなわち、キールと佐世保は、近現代を通じて人口動態がほぼ同じであっただけでなく、後発先進国における辺境の軍港都市として戦争による影響を免れえず、第二次世界大戦末期に大規模な空襲を経験したにもかかわらず、戦後は急速な復興を成し遂げたのであった。これらの点で、両者の間には、興味深い共通項がある。佐世保とキール双方の近現代史を見ていくことにより、各都市独自の特徴ならびに軍港都市として両者に共通する性格や経験を探っていくことができるのではないか。このように考えられるのである。

以上のような問題意識を念頭に置きながら、本稿では、新旧の『佐世保

市史』や同時代の文献、そのほか近年の研究成果などを参照しながら、軍港都市誕生以前に関する素描も含めて、おおよそ第二次世界大戦の前夜に至るまでの時期を取り上げる。²⁾軍港の設置とそれによる影響を軸に、近代の佐世保が海軍と関係しながらいかに大きな変貌を遂げ発展したか、述べていくことにしたい。

1、軍港都市の前史

キール市の成立は13世紀に遡ると考えられている。既に13世紀には都市としての実態を備え、ドイツ・ハンザ（ハンザ同盟）の一都市として、その市民は遠隔地商業に従事していた。キールと比べると、都市としての佐世保の歴史は極めて短い。市制の施行は明治35年（1902年）であるから、軍港都市となつてかなりの時間が経過した後の市への移行である。それゆえ、厳密に言えば、佐世保には軍港設立以前の都市の前史はないのであるが、ここでは鎮守府が開設される前の佐世保の状況について簡単に述べておくことにしよう。

我が国では、海軍の軍港は寒村に設けられた。一般に旧陸軍の師団司令部が置かれ、いわゆる「軍都」となつた都市には城下町が多く、明治維新以前に既に都市的な景観を形づくっていた場合が多い。例えば、弘前、仙台、高田、金沢、姫路、熊本などといった都市がそうであり、しかもこれら地方の軍都は、廣大とはいえぬまでもある程度平坦な土地を確保することができる平野部に発達した城下町であった。³⁾これに対し、旧海軍の鎮守府は、それまで都市的な歴史や伝統がないところに設置された。明治時代になり、「軍港都市」はまさに忽然と誕生した。しかも鎮守府の建設に際しては大規模な港や造船所の建設が必要とされるので、十分な水深が確保される入り組んだ海岸線を持つ土地が選ばれた。大掛かりな開発となるので、まだ市街地が存在しない未開拓の地であることも要件の一つであった。その結果、多くの場合平野の少ない土地が選ばれた。かくして地形が

複雑で山と海に恵まれた軍港都市は、どこもみごとな自然景観を誇る。天然の美観が続く内海の奥に巨大な造船所が造られ、その周辺の限られた平坦な土地に建物が密集するという、我が国の軍港都市独特の光景が創り出されていくのである。⁴⁾

さて、軍港となる前の佐世保もやはり都市的な要素を欠いていた。後に合併する周辺の集落を含め、どこにでも見られるありきたりの農業と漁業を生業とするのどかな集落が分布していた。明治初期に旧佐世保村の人口は3,700人あまりに達していたとはいえ、維新以降も急速な近代化の波に乗るということはなく、軍港となるまでは、後の急速な発展に繋がるような胎動さえも感じ取ることができないような集落だったようである。

しかも、軍港ができる前の佐世保湾一帯の港としての評価は、あまり芳しくなかったらしい。例えば、正保4年(1647年)に平戸藩で作成された「肥前国平戸領絵図」を見ると、現在の佐世保港の辺りに「ヒノワ浦湊みなと悪わるし」、「赤崎浦湊悪」と書かれているのがわかる。当時海岸線が現在よりもずっと内陸に迫っており、かつての東京(江戸)と同様、現在の市街地のかなりの部分が当時は水面下にあった。佐世保港が良港と見なされるようになったのは、船舶が洋式化し、大型の艦船が造られるようになってからのことと思われる。

天明8年(1788年)、画家にして蘭学者の司馬江漢が、長崎から平戸に向かう途中、船で大村湾から針尾瀬戸を經由して佐世保湾の入り口付近を通過した。そのときの経験を彼は、「山入組、齟齬として潮岸岩に触、波うずまきなくして皆雲珠捲たちまちをなす、誤て乗入バ船忽沈む」、と『西遊旅談(譚)』のなかで述べている。ここで取り上げられているのは、西彼杵半島と針尾島の間、現在二つの西海橋が架橋されている渦潮で有名な海域である。佐世保港そのものの描写ではないとはいえ、その近辺の地形、水路が船の通航に決して適しているわけではないということが、この文章からわかる。

陸路のほうはどうであっただろうか。嘉永3年(1850年)には吉田松陰が、やはり長崎から平戸に向かう際に陸路で現在の佐世保市内を通過して

いる。すなわち、途中彼杵から平戸往還を用いて9月12日に早岐に投宿、翌13日は佐世保、中里の宿場を経てその日は江迎の宿で夜を過ごしている。彼の日記からそのときの様子をうかがうと、「雨。早岐より佐世保へ二里、浦より中里へ二里、中里より江向（江迎）へ四里、共に八里。（中略）この日の艱難実に遺忘すべからず。一には、八里の間皆山坂陰阻の地なり。二は、雨に依りて途中傘を買ひ煩を添う。三は、独行躑々、呼びて応ふるものなし、唱えて和するものなし。四は、新泥滑々、歩行遅渋す」とある。雨にたたられたとはいえ、悪路の続く相当辺鄙な街道であったようである。⁵⁾

こうした記録を目にする限り、軍港設置前の佐世保は、地形的条件はそれほど良くなく、交通の便に恵まれていたというわけではなかったようである。佐世保と外部との交流は限られたものでしかなかったと推測するのが自然であろう。これも軍港都市となる前の佐世保とキールとの大きな違いである。軍港となる前に、既に鉄道が敷かれ、定期的な船舶（おそらく蒸気船）の運航が開始されていたキールと比べれば、佐世保は相当ひなびた「田舎」だったのである。その佐世保の港にいきなり軍艦が出現し、街の動きがにわかにあわただしくなったのが明治16年（1883年）のことである。

なお、我が国を克明に測量して歩き回り、詳細な日本地図を作成したことで知られる伊能忠敬は、文化10年（1813年）の元旦をはさんだ一ヶ月間以上に渡り佐世保とその周辺に滞在していた。その間、彼の一行は丹念に測量を続けたが、忠敬の日記からは佐世保の地形的な特徴に関する記述を見出すことはできない。69歳の新春を迎えるに当たり、彼は松浦郡相神浦、現在の佐世保市相浦地区で歌を詠んだ。

七十に近き春にぞあひの浦

九十九島をいきの松原

佐世保を代表する風光明媚な海岸地帯、九十九島（現西海国立公園）が詠いこまれている。小さな半島をはさんで軍港の反対側に広がる海域である。⁶⁾

2、軍港都市佐世保の誕生

(1) 佐世保鎮守府の開庁

明治16年(1883年)8月、佐世保湾に軍艦がはじめて入港した。艦の名は「第二丁卯」(125トン)、佐世保の歴史が変化する契機を与えた船である。佐世保の軍港への道のりを語るうえでこの船の名は欠かせない。丁卯とは、この船が竣工した慶応3年(1867年)の干支である。艦長は、かの東郷平八郎(当時少佐)。同乗の肝付兼行(当時少佐、後に海軍大学校長、大阪市長)を筆頭とする測量班の人員が、佐世保湾とその周辺海域の測量調査に従事した。翌17年(1884年)、海軍大輔樺山資紀が来保(佐世保に来ること。以下同じ)。さらに年が明けて明治18年(1885年)2月、樺山資紀と川村純義海軍卿が来保、その後肝付少佐による佐世保での詳しい調査・測量が半年間続いた。こうした海軍の要人の来保が続くなか、翌明治19年(1886年)4月、佐世保は再び樺山資紀を迎え、その直後、5月4日付の勅令39号の発令により、海軍鎮守府の佐世保設置が正式に決定した。

19世紀も末に差し掛かり、アジアをはじめ、ヨーロッパから見て辺境に位置する地球上の諸地域では、イギリスを筆頭とする列強諸国に新興国のドイツもが加わって、市場のみならず領土をも対象とする争奪戦が繰り広げられていた。帝国主義の時代の到来である。我が国も明治維新を断行し、新体制のもとで近代化に踏み出すことができたとはいえ、欧米と同等の近代国家の構築を目指すのであれば、脱亜入欧を念頭に急速な富国強兵化が必要であった。弱肉強食の時代であったからこそ、列強諸国と互角に渡り合うことを可能とするだけの軍事力が必要とされた。とりわけ我が国は周辺を海に囲まれた海洋国家である。海からの攻撃を防ぐ、すなわち「海防」を強化するために海軍力の増強が求められた。その海の守りの拠点となったのが、海軍の鎮守府である。

我が国の初期の鎮守府設置計画では、まず東海・西海の二箇所、次いで

東西南北の四箇所の設置案が計画されたが、明治19年（1886年）に制定された海軍条例で全国を五つの海軍区にわけて各海軍区に鎮守府を置くことが決定された（最終的に本土に置かれたのは横須賀、呉、舞鶴、佐世保の四箇所）。先に見た同年の佐世保への鎮守府設置の決定はこれに基づいたものであり、このとき同時に呉への設置も決まっている。とはいえ、鎮守府の設置箇所はすんなりと決まったわけではなく、佐世保の場合も、実は先に候補地として伊万里が優先されていたという。ちなみに伊万里の街は、キール湾と同様、陸地に深く楔を打ち込んだかのような輪郭を持つ伊万里湾の奥深いところに開けている。上空から見ると、伊万里湾は佐世保湾よりはるかにキール湾に類似していることがわかる。

『佐世保市史 軍港史編』（上巻）は、佐世保が選定された理由について述べられた最も確かな資料として、伊藤博文編『兵制関係資料』のなかにある「鎮守府配置ノ理由及目的」（『秘書類纂』十、1969年所収）の次の文章を引用している。「佐世保鎮守府ハ最モ枢要ノ位置ニシテ直チニ各隣邦ニ面シ、沖繩・壹岐対馬及五島等ノ遠隔地ヲ管轄スルヲ以テ、支那及欧州諸国ト事ヲ生ズルハ必ズ此方面ニ在ルコトヲ断言シ得ベシ。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呉長崎ニ製造所アルヲ以テ左ノミ之ヲ拡大セザルモ可ナルベシ。若シ夫レ位置ノ選定ニ至テハ九州ノ全土港湾固ヨリ多シト雖モ、佐世保ヲ措テ他ニ軍港ニ適スルノ地アルヲ認メズ。是レ佐世保ニ鎮守府ヲ設置スル所以ナリ」。⁷⁾このような外敵との衝突という観点に加えて、おそらく必要とされる食糧や水、石炭などの資源の十分な確保を可能とするだけの後背地の有無も考慮されたことであろう。ちなみに、佐世保の水は日本一うまいと旧海軍艦船の乗組員から好評であったという。⁸⁾

鎮守府設置の決定が下されると、海軍はさっそく建設予定地の土地・家屋の買収に着手し、明治20年（1887年）1月から大倉組、藤田組の共同請負によって工事は始まった。この頃よく歌われたという「軍港草分け数え歌」には次の様な歌詞が含まれていた。

一つとせ、広い平戸の佐世保には、日本に名高き海軍省、この海軍省
二つとせ、藤田、大倉請負いで、入り込む夫方は数知れぬ、この海軍省
(中略)

五つとせ、岩にかけた地雷火で、けが人死人が数知れぬ、この海軍省
(後略)⁹⁾

軍港の建設に際しては、発破を仕掛ける、岩山を切り崩すといった危険な作業が急ピッチで進められた。そのため死傷者が続出し、死者は合計80名を超えたという。当時の新聞は、「藤田、大倉組の下請人、賃金の不払いで逃げ帰る者が多い。ある組等二千人もいたが、今は二、三百人とか、それでも何千人でも甘言に釣られ来る者が多」かったと述べている。¹⁰⁾人夫のなかには長崎県人以外にも多くの佐賀県出身者が含まれていたと言われている。

明治22年(1889年)7月1日、佐世保鎮守府が開庁。翌23年(1890年)4月26日には開庁式が挙行され、佐世保の地は初めて天皇を迎えた。行幸に際しては、県内はもとより佐賀や福岡、熊本からも人が押し寄せ、式終了後に御召艦「高千穂」を見送った人は八万人に達したという。¹¹⁾初代の鎮守府司令長官は赤松則良。五つある海軍区のうち佐世保は第三海軍区を担当することになった。海軍の一大拠点となった佐世保では、この後も海軍施設の拡充が続けられていくとともに、鎮守府の名に恥じない街が急速に建設されていく。「村」はいきなり都市へと変貌を遂げていくのである。

(2) 市街地の建設

現在の佐世保の繁華街は、JR佐世保駅と市役所間の区間、すなわち駅から北西方向に延びる国道35号線と、それと並行するアーケード街を二本の軸としてその周辺地域に広がる。しかし、上京町、下京町、本島町、島瀬町などといった現在とりわけにぎやかな一帯は、軍港となる明治初期に至るまでは湿地や水田であり、当時集落といえ、もっと離れた元町や市役所の近く、西方寺や八幡神社の周辺にあるだけであった。このような

土地に、道路がほぼ碁盤の目状に直角に交わる近代的な都市の建設が計画された。

明治19年12月、長崎県は、佐世保村がある東彼杵郡からすでに提出されていた建設予定図を検討したうえで、県令第54号として佐世保市街の建設に着手することを公示した。当初の計画は、むろん現在の市街地の規模と比べれば狭いものではあったとはいえ、開発予定地域の面積や道路の幅の広さなどからすれば、その規模は、当時としてはかなり大掛かりなものであった。それゆえ問題となったのは、建設資金の捻出であった。同県令第1条によれば、道路や橋梁、下水の建設、川の流路変更などの工費は、原則村費をもって負担するとされ、結局は村民や地主が実質的な負担者とされた。そのため、負担額の軽減を求めた地主側が嘆願書を繰り返し作成することとなった。

かなり思い切った街づくりが想定されていたことは、「佐世保市街地家屋建設規則」（明治20年3月：県令第29号）に次の様な取り決めが含まれていたことからもうかがうことができる。すなわち、その第3条で「住家其他ノ建物ノ屋根ハ瓦若クハ金属ヲ以テ葺ク」こととされたほか、第4条では、開発区間内の県道並びにそこから鎮守府に至る沿道の宅地に限って「石造煉瓦又ハ塗屋ニアラサレハ其建築ヲ許サス」と定められたのである。鎮守府のある街にふさわしい、風格のある町並みの建設が意図されていたのであろう。だが、理想は少々高すぎたようである。経済的な負担を強いられる地主側の嘆願もあり、翌明治21年の4月にこの第3条と第4条は削除されることになった。¹²⁾

このような例に見られるように、当初計画された建設案は適宜実情に合わせて修正が施されていき、スケールダウンを繰り返しながら市街地の建設は進められていった。計画が繰り返し変更されたうえに、湿地での市街地の建設であったため、工事はかなり難航したという。明治23年には鎮守府の開庁式が挙行され、それに際して天皇来保の榮譽を得ることもできたのであるから、既にその時までには、少なくとも鎮守府正門周辺の目抜き

通りの建設と町並みの整備は、鎮守府のある街として恥ずかしくないだけの程度には達していたことであろう。しかし、全体としてみれば、開発の行き届かない箇所がかなり残されていたというのが現状だったようである。明治26年（1893年）頃には、ほぼ計画されていた碁盤の目の町割りは出来上がっていたようであると記された文献もあるが、¹³⁾その前年のものとされる地図を見る限りでは、¹⁴⁾開発が進んでいるのは鎮守府の正門に近い本町（現元町）以北に限られ、現在の繁華街に当たるその南側では、背骨に相当する国道に交わる肋骨をなす道は、まだほとんど建設されていなかったことがわかる。とはいえ、この地図からは、北部八幡町に「勸工（商場）」が開設されていたのを見て取ることができる。勸工場とは、百貨店が出現する以前に我が国でよく見られた集合的な当時としては大型の小売店舗であり、当時このような施設があったということは、既に佐世保ではある程度の商業的な賑わいが生み出されていたということ推測させる（以下第7章（1）参照）。

明治31年1月に九州鉄道佐世保線（後に省線、国鉄、JR）が開通、佐世保駅が開業する。その4年後、明治35年の地図を見ると、ようやく元町から南、佐世保駅までの区間で碁盤の目の町割りが描かれている。¹⁵⁾遅くともこの頃までには整然とした町並みが整備されていたことがわかる。この年の4月1日、佐世保は一挙に村から市に昇格する。

(3) 市への昇格

市街地の建設は遅れ気味であったとはいえ、鎮守府の開庁と新たな街の出現は、佐世保に住む人々の数を一挙に増大させていった。鎮守府の設置が決定する2年前、明治16年の佐世保村では3,765人の人口が記録されたに過ぎなかった。ところが、その17年後の明治34年（1901年）には48,010人を記録し、5万人に迫る勢いを見せていた。おそらく村は、県との調整も含め、大小さまざまな案件を抱えるようになったことであろう。中には早急な決済が必要なものも多く含まれていたはずである。しかし、村であ

る限りは東彼杵郡の郡役所を経由する必要がある、決済の迅速さという面で問題が目立つようになった。

そこで湧き上がってきたのが、市制施行に向けた動きである。「町」を跳び越し「村」から一挙に「市」に昇格しようとする気運が、古くからの佐世保在住者（土着派）を中心に村民の間に高まっていったのである。明治32年（1899年）11月、当時の佐世保村村長小川寅二は、「市制昇格案」を村会に提出し、12月に可決、翌33年2月になり小川村長と村民の総代が県庁に出向いて請願書を提出した。しかし、これは却下されてしまう。

却下の理由は、村民たちの意見がまとまっていないことにあった。すなわち「土着派」は市への昇格に積極的であったのに対して、軍港化に際して佐賀をはじめ県外から佐世保に寄留するようになった人々（寄留派）は市制施行に消極的であった。さらに古くからの村民のなかでも、山中、熊ヶ倉、横尾などの開発の及んでいない、専ら農業で生計を立てていた周辺部の住民は、根強い反対派であった。市に昇格したとしてもその利益は周辺地域にまでは及ばず、課税の強化など負担が増えるばかりである、というのが反対の理由であった。結局、こうした周辺部の人々は反対意見を最後まで押し通したので、明治33年12月の村会では、村の一部を分離して市制を施行するという小川村長の案が可決された。長崎県は佐世保村と東彼杵郡参事会への諮問を経た上で、内務大臣に向けて佐世保の分村化と市制施行を申請、内務省は、明治35年（1902年）3月14日付でそれらを許可する旨を通知した。それを受けて県は、同年4月1日に佐世保村が市へと昇格することと、熊ヶ倉をはじめとする周辺部の「免（字に相当）」が分かれて新しく佐世村をなすことを告示した。

こうして佐世保は「村」から一挙に「市」に昇格した。その半年後の、明治35年（1902年）10月1日に呉が、さらに5年後の明治40年（1907年）に横須賀が「市」となる。舞鶴（東舞鶴市）はもっと遅く、昭和13年（1938年）である。反対派の住む地域を切り捨てるようなことまでして、あえて佐世保は軍港都市の先陣を切って市制施行の道を選んだのであった。¹⁶⁾

3、佐世保と戦争

キールがプロイセンの軍港となったのが1865年、第一次世界大戦の開戦が1914年であるから、この間50年ほどの年月をかけてキールは本格的な海戦経験なしに海軍施設の拡充と都市基盤の整備・拡大に力を入れることができた。これに対して佐世保は、軍港設置の決定が明治19年（1886年）、日清戦争の開戦が明治27年（1894年）であるから、決定から10年を経ずして、さらに鎮守府の開庁（明治22年）から換算すれば、わずか5年が経過した後には早くも実戦を経験することになった。そのあとも、日露戦争（明治37～38年：1904～1905年）、第一次世界大戦（1914～1918年：大正3～7年）と10年おきに三回戦われた戦争において、佐世保は出撃基地の役割を果たした。これら三度の戦役の中では、日清、日露の両戦争は我が国の領土とも関わる国運を左右する戦争として取り上げられる機会が多いが、第一次世界大戦は主な戦場がヨーロッパだったこともあり、我が国で注目されることはあまりない。しかし佐世保は、艦船の派遣を通じて第一次世界大戦とも少なからぬ関係を持ったのであった。以下、これら三回の戦争と佐世保との関わりについて見ていこう。

(1) 日清戦争

朝鮮半島を舞台として明治27年（1894年）に引き起こされた「東学党の乱（甲午農民戦争）」は、清国と日本の双方が反乱鎮圧を口実として朝鮮に出兵する事態を招き、それまでの日清両国のにらみ合いが軍事的な衝突へと激化する契機となった。同年7月17日、我が国の大本営は開戦を決定、その一週間後の24日には伊東祐享^{すけゆき}を司令長官とする連合艦隊が佐世保を出港し、その二日後に仁川沖の豊島で清国の軍艦を一隻炎上させた。我が国が清国に宣戦布告を行なったのは、8月1日のことである。翌明治28年（1895年）の1月から2月にかけて、我が国の連合艦隊は威海衛を封鎖したうえで、世界海戦史上初めて水雷艇による夜襲を仕掛け、清国側

は降伏、日清講和条約（下関条約）締結の後、連合艦隊は佐世保に帰還した。

『佐世保市史 軍港史編』によれば、戦争を控えた佐世保村では、開戦前の明治27年（1894年）7月16日に村内有志協議会を開催し、艦艇の将兵などに対する慰労と軍費や砲台建築費の献納を決議し、さらに開戦後も、義捐金の募集や軍用地の献納は続いたという。¹⁷⁾戦争期間を通じて、戦地に向けた海軍の前線基地である佐世保では、補給や修理のための艦船の出入りが盛んとなり、多くの物資や労働者が集まってきた。大正8年に刊行された『佐世保郷土誌』では、当時の佐世保の様子を以下のように回想している。「（前略）空前の大戦役起こりしかば海には艦船の出入頻に繁きを加え、陸には貨物の輸送人馬の往来頻りにして殆んど其の応接に遑なきの盛況を呈し戦役漸く終りを告げ東洋の平和に復するや府内と市中と共に又拡張の気運に会し佐世保の面目一新するに至れり」。¹⁸⁾戦争を契機として街の賑わいが増した様子を見て取ることができる。

いわゆる三国干渉により我が国は遼東半島を放棄せざるを得なかったとはいえ、日清戦争による勝利は、海軍関連施設の整備を推し進める契機ともなった。むろん、そこには清国に代わってロシアの脅威が増したという事情もあったが、佐世保では海軍工廠の前身である鎮守府造船部における一号船渠の完成や水雷団の設立、火薬庫の建設をみたほか、明治30年には鎮守府造船部が海軍造船廠へと昇格した。この年はまた、佐世保要塞砲兵連隊が設置された年でもある。¹⁹⁾

ところで、日清戦争後の清国は、下関条約により我が国への賠償金の支払いを強いられただけでなく、欧米列強の半植民地政策が経済の弱体化や文化摩擦をきたし、清国内部での排外運動の高揚を招いていた。民衆の勢力はやがて義和団なる秘密結社の組織へと結集し、明治28年（1895年）5月に北京の列強公使館を目指して進軍、これに危機感を抱いた我が国をはじめ英、米、仏、独、露などの列国は連合軍を結成し、清国に出兵した。このいわゆる北清事変においても、佐世保は、服部雄吉中佐率いる佐世保

海軍陸戦隊や、東郷平八郎中将配下の増援艦隊の派遣を通じて前線基地となった、ということをつけ加えておこう。この事変で命を落とした服部中佐の銅像が、佐世保市教法寺にある。

(2) 日露戦争

三国干渉を契機として、ロシアは極東地域における東進・南下政策を露骨に展開するようになり、我が国に対するロシアの脅威は以前にもまして高まった。また、当時の世界経済の覇者、「世界の工場」と謳われたイギリスにとってもロシアの東方進出は、本国から見てかけ離れた地域の出来事であるとはいえ、その世界政策的な観点からすれば、やはり極めて憂慮すべき事柄であった。ここにイギリスと日本は利害の一致点を見出し、明治35年(1902年)1月に日英同盟が締結され、アジアの新興国は、世界の頂点に君臨する当時の最強国とロシアに対処する立場から同盟を組むことになった。我が国はロシアとの戦争を念頭に置きながら、山本権兵衛海軍大臣のもと、海軍拡張政策に基づき軍備を増大していき、明治34年(1901年)には舞鶴に第四の鎮守府を開庁させた。また佐世保では、明治36年(1903年)に海軍造船所(廠)が佐世保海軍工廠と名称を変えて機構を拡大し(造兵廠と統合)、次の戦争に向けて臨戦態勢が整えられていった。

さて、日露戦争で佐世保が担った役割は、日清戦争と比べてはるかに大きなものであった。²⁰⁾東郷平八郎を指揮官とする我が国の連合艦隊が、多くの市民が万歳を連呼するなか佐世保を発ったのは、明治37年(1904年)2月6日、その五日後の11日にロシアに対して宣戦布告がなされた。また、その四日後の15日には、戒厳令も発令されたというのであるから、佐世保にとってもこの戦争は危険と隣り合わせだったのであろう。海上では防禦海面令により、佐世保軍港防禦海面区域が設定され、水雷敷設隊が副防禦水雷を設置し、佐世保軍港の海面防備が調えられた。²¹⁾しかし一方では、日清戦争の時と同様、軍需景気の盛り上がりも佐世保に向けたヒトとモノの流れを活発化させ、市街地の拡大と整備が一段と進んだ。長距離電話、

市内電話の開設や上下水道の整備、電灯の普及など市民生活に資する社会資本が著しく充実したのもこの頃である。²²⁾ 鎮守府を備えた軍港都市にふさわしい威容が整えられるとともに、軍港を支える市民の生活水準の向上もが図られていったのである。

人々が戦況の進展に一喜一憂するなか、佐世保市内でも出征兵士への慰問やその家族への扶助、戦病死者への感謝の表明がなされ、日本側の勝利に終わった会戦・海戦の戦況が報告されれば、祝勝会や提灯行列が挙行されるほどの盛り上がりを見せる場合もあった。ロシア・バルティック艦隊を打ち破った日本海海戦（5月27～28日）の勝利は、佐世保市民をさぞかし大いに熱狂させたことであろう。この海戦自体は完勝だったとはいえ、もう我が国には十分な戦力が残されてはいなかったということは、国民の感知するところではなかった。ともあれ、明治38年（1905年）5月30日、東郷司令長官に率いられた連合艦隊は、ロシアの捕獲艦とともに佐世保に帰港、祝賀会が市内八幡神社で開催されたという。²³⁾ 但し旗艦の「三笠」は9月12日に佐世保湾内で火薬庫を爆発させ沈没してしまう（死者300名以上）。翌年8月に引き揚げがなされ、再度現役復帰した後、現在は横須賀で記念艦として公開・展示されているのは周知のとおりである。

日露戦争と佐世保との関わりをもう一つ付け加えておこう。それは、日本海海戦で負傷したバルティック艦隊の司令長官ロジェストヴェンスキーが搬送された先が佐世保海軍病院だったということである。入院の報に接した日本側の司令長官東郷平八郎は、6月3日、花束を持って病室のロシア側司令長官を自ら見舞い、ねぎらいの言葉をかけた。するとロジェストヴェンスキーは涙を流しながら感謝の言葉を述べ、両者は固い握手を交わしたというエピソードが伝わっている。²⁴⁾

(3) 第一次世界大戦

第一次世界大戦はヨーロッパを主なる戦場としたので、我が国の本土が戦争の被害を受けることはなかった。しかし、我が国は、同盟国であるイ

ギリス側に組するかたちで連合国側の一国として参戦した。それも、大戦開始後すぐにある。

大正3年(1914年)6月28日に有名なサラエヴォ事件が発生し、7月28日にいよいよオーストリアがボスニアに宣戦布告すると、ただちにドイツは8月1日にロシア、3日にフランス、4日にイギリスに対してそれぞれ宣戦を布告した。そのわずか三日後、我が国は閣議で参戦を決定、8月15日にドイツに最後通牒を送付し、23日にはドイツと交戦状態に突入したのである。既に8月20日、佐世保は戦時にあるとして軍港の様子を報道することは禁止されていた。このような早期開戦に至った背景として、一つには同盟国イギリスからの要請があったことが挙げられる。と同時に、山東半島の青島に海軍拠点を設けていたドイツを攻略することにより、中国進出の足がかりにしようといった帝国主義的な野心があったことも確かであろう。海軍の動きも早かった。参戦決定前の8月2日、海軍大臣八代六郎は、佐世保の第二艦隊司令長官加藤定吉に出動準備を命令、開戦と同日の23日にまず第二艦隊が、翌日には第一艦隊も佐世保を出港した。²⁵⁾

10月31日のドイツ・青島要塞に対する一斉攻撃の後、11月7日に青島は陥落した。佐世保では、青島陥落当日の7日と8日と続けて勝利を祝う提灯行列が挙行され、8日には市内八幡神社で官民合同の祝勝会が開催されたほか、28日にも海軍関係者や長崎県知事、佐世保市長を交えて大規模な祝勝会が開催されている。青島で押収されたドイツ人の家財道具は佐世保で競売に付せられたという。²⁶⁾

佐世保を出港した艦船が向かった先は中国・青島方面に限られなかった。なかには巡洋艦「出雲」、「肥前」のようにアメリカに派遣された艦船もあった。第二特務艦隊のように、はるか地中海にまで派遣された艦船団もあった。大正6年(1917年)3月1日に佐世保を出港した第二特務艦隊は、マルタ島を拠点として翌年の休戦に至るまで、おもに輸送船の護衛を勤めた。その間、駆逐艦「榊」が魚雷を受けて大破し、多くの死者を出すなど、前線基地佐世保にとっては衝撃的な出来事もあった。佐世保市内東山海軍

墓地内には、この第二特務艦隊の78名の犠牲者を祀る慰霊碑がある。また、鎮守府所属艦船の活躍は、多くの市民を寄付へと駆り立て、ランドマークとなりうる装飾豊かな建築物の誕生へと繋がった。大正12年（1923年）に開館した凱旋記念館、現在の佐世保市民文化ホールである。²⁷⁾地中海に艦隊が派遣された大正6年には、連合国支援のために我が国での建造が決まったフランスの駆逐艦2隻が、佐世保海軍工廠で起工、竣工している。²⁸⁾

世界大戦がなおも続行されるなか、大正5年（1916年）11月、佐世保は大正天皇の行幸を受けた。神戸を經由して佐世保に向かった御召艦「榛名」は、9日午後5時に佐世保に入港し、天皇は佐世保鎮守府を訪問、天皇奉迎には、長崎高等商業学校の学生や壱岐・対馬の小学生までもが参加したという。²⁹⁾

このように第一次世界大戦のさなかに至るまで、戦争を契機としてさらなる繁栄の機会をみごと手にしてきた佐世保ではあったが、戦後の平和の到来と軍縮に向けた風潮の世界的な高まりは、今までとは逆に軍港都市の景況を一転させてしまうことになる。

4、人口の推移

(1) 全体の傾向

これまでも既に人口について言及する機会があったが、ここである程度長期的な人口の推移について述べておきたい。

明治16年、鎮守府設置が決定する3年前の佐世保村の人口は3,765人であった。それが鎮守府の開庁した22年には6,149人、日清戦争がはじまった27年には13,983人、「市」に昇格した明治35年（1902年）には50,968人を数えるまでになった（表-1参照）。その後も人口は、下落することなく増え続け、大正4年（1915年）には10万人を突破、第一次世界大戦後の大正9年（1920年）には116,724人を数えるまでになった。³⁰⁾ 第一次世界大戦まで一貫した人口の伸びが見られた点は、キールと共通する。鎮

表-1 佐世保市の人口数

年度	人口数	年度	人口数	年度	人口数
明治16年	3,765	明治41年	78,777	昭和5年	137,985
20	4,238	42	80,267	6	139,827
21	7,168	43	82,012	7	143,594
22	6,149	44	86,409	8	147,852
23	7,340	大正1年	88,453	9	152,648
24	9,932	2	89,936	10	161,593
25	10,825	3	94,525	11	169,536
26	11,932	4	101,640	12	175,723
27	13,983	5	106,676	13	191,584
28	17,375	6	113,967	14	201,896
29	18,144	7	114,167	15	211,852
30	22,578	8	115,462	16	224,316
31	34,540	9	116,724	17	271,346
32	38,560	10	115,849	18	284,785
33	43,823	11	117,540	19	287,541
34	48,010	12	118,201	20	147,617
35	50,968	13	115,638	21	178,911
36	55,129	14	115,947	22	176,653
37	61,630	昭和1年	116,572	23	185,993
38	70,713	2	133,581	24	192,060
39	74,163	3	135,476	25	199,567
40	76,012	4	137,259	26	212,145

出典：『佐世保事典』、佐世保市、2002年、211-212ページより作成。

守府建設時に佐世保の人口増加に寄与したのは、県外も含めて周辺地区から就業の機会を求めてやってきた人々であった。それだけ大規模な造成・建設工事であったがゆえ、多くの労働者を佐世保は吸収したのである。同じような人口の増加は、他の我が国の軍港都市も経験した。明治22年(1889年)から大正7年(1918年)までの約30年間の人口増加を見ると、横須賀は約3倍、呉は約7倍、佐世保は実に約16倍の増加を見せた。この間の全国平均は約2倍であるから、軍港都市、とりわけ佐世保での人口増加がいかに著しいものであったかが理解されよう。³¹⁾ 鎮守府開庁後も海

軍関連施設の工事は続けられたが、それ以上に工廠を始め海軍内で作業に従事する職工や海軍関係者の流入が目立っていった。佐世保は、10年ごとに三つの戦争を経験するなか、順調すぎるくらいに人口を増やしてきたとあってよいであろう。

佐世保に移住した人々はどこからやってきたのであろうか。例えば大正9年（1920年）の記録によれば、この年佐世保で居住していた県外出身者の中では佐賀県出身者が最大の比率を占め、他の九州諸県を大きく引き離し43%を占めていた。佐世保には佐賀県出身者が多いということは、地元佐世保ではよく言われるが、このような記録はそれを裏付けるものであろう。人口に占める地元出身者の割合が少ないのも、軍港都市の特徴である。同じく1920年の記録によれば、男性の場合その全国平均が67%であるのに対して呉は31%、佐世保は22%、横須賀は21%でしかなかった。女性の場合、全国平均の65%に対して呉は41%、佐世保は29%、横須賀は25%であり、男女とも全国平均を大幅に下回っていたのである。³²⁾

さて、第一次世界大戦終了後、佐世保においてはこれまでのような人口増加傾向はいったん頓挫する。平和の到来は戦争景気をいったんは終了させ、経済のトレンドは下降の局面へと突入していく。軍縮に向けた気運の高まりは、当然のことながら海軍規模の縮小を通じて海軍工廠の操業規模の縮小、職工の人員整理に繋がった（第6章（2）参照）。このような変化は人口動向にも反映し、戦後佐世保の人口は停滞期を迎える。ことに大正9年から10年にかけては鎮守府建設以降初めての人口減少を記録している（116,724人から115,849人へ）。平和な時代の到来は、皮肉にも佐世保に暗い影を投げかけたのである。とはいえ、終戦の人口への反映は、キールの場合と比べれば、はるかに穏やかである。キールでは、終戦の1918年の人口が243,139人であったのに対して、その二年後の1920年の人口は206,873人と極端な人口の落ち込みを記録したのであった。

しかし、満州事変（1931年）を契機とする軍拡の始動とともに、佐世保の人口は再び増加局面に突入する。キールの場合もその2年後、好戦的

なヒトラーが政権を掌握した1933年以降、人口は明確な上昇傾向をたどるようになったのだった。大正末から昭和初期にかけて、佐世保では、毎年の人口増加数が千人を切ることもしばしばあったのに対して、満州事変（1931年）後は、またもや年間数千人規模での増加が始まった。例えば昭和6～7年にかけては4,767人、7～8年にかけては4,258人、8～9年にかけては4,796人といった増加を見せ、とりわけ日中戦争開始（昭和12年、1937年）後は年間一万人以上の増加を記録したこともあった（昭和13～14年、15～16年、17～18年。但し周辺自治体の合併による増加は除く）。軍港都市ゆえに、戦争の有無が人口動向にはっきりと刻印されたのである。

(2) 男女間の人口差

ところで軍港都市では、男性労働者が単身就業の機会を求めて工廠をはじめ海軍関連施設、軍需関連産業で仕事に従事することが多かったことは、既にキールについて述べた際に指摘したことだが、同様のことは佐世保についても当てはまる。それを裏付けるのは人口の男女比である。第二次世界大戦終了時に至るまで、佐世保では常に男性人口が女性人口を大きく上回っていたのである。例えば、明治31年の場合、男女比率（男性/女性）は144（男性20,394人、女性14,146人）、明治33年は161（男性27,016人、女性16,807人）と極めて大きな差があった。この両年の男女比率の全国平均はともに101であった。佐世保における男性比率の極端な高さがうかがえよう。その後も大正2年（男性50,996人、女性38,940人）のように、男女の人口差が1万人を超えることもあった（男女比率は120）。

両大戦間期の海軍規模の縮小期には、海軍工廠が操業規模を縮小して多くの職工が職を失っていく。この間、男女間の人工差はほぼ千人台にまで縮まる。しかし、再軍備とともに人口差は再度拡大していき、昭和17年から19年にかけて男女間の人工差は再び一万人を上回るまでとなった。昭和17年の場合、男性人口は144,785人、女性人口は126,561人であり、男女差は18,224人、男女比率は114である。ちなみに、その二年後の昭和

19年は287,541人と佐世保の人口が史上最多を記録した都市であり、戦後は周辺自治体の合併によってもこの数に到達することはなかった。そして終戦の年（昭和20年）、佐世保の人口はいっきに半減する（147,617人）。³³⁾

(3) 自治体合併

人口の増加には、当然のことながら市域の拡大すなわち周辺自治体の合併も大きく寄与した。ここで人口面を中心に、周辺自治体の佐世保市への合併について見ておくことにしたい。

キールでは市内で人口が増大し、開発が周辺部へ拡大していくなかで周辺の中小的自治体の合併が繰返されていた。佐世保も同じである。海軍諸施設の拡充に伴い佐世保の都市機能は増大していき、ヒト、モノの移動や諸施設の設置、役割の分担などを通じて周辺の自治体を軍港都市佐世保の影響下に置いていったのである。

最初に佐世保に吸収・合併されたのは佐世と日宇の両村である。昭和2年（1927年）のことであり、佐世保に鎮守府が設置されて（明治22年、1889年）から38年後のことである。キールの場合、プロイセンの軍港に指定されて（1865年）、その4年後に早くも最初の自治体（ゲマインデ）の合併を行なったのであるから、それと比べれば、佐世保とその周辺の動きは緩慢だったということになる（但し日宇村の一部福石地区は既に明治37年に佐世保に合併）。しかし、昭和2年の二村の合併は市の面積を倍以上にし、16,000人ほどの人口増加を伴う当時としては大型の合併であったと言ってよいであろう。とりわけ日宇村は合併時の人口が12,835人で、44年前の明治16年（1883年）の3,265人から約4倍の人口増を見せた村であった。³⁴⁾海軍航空隊や刑務所などがここに置かれていた。一方の佐世村は、かつて佐世保村が市に昇格した際（明治35年、1902年）に市制施行に反対して分離独立した村であるから、25年にして古巣に戻ったわけである。

昭和13年には西部の相浦町が佐世保市と合併した。「佐世保市の相浦合

併の理由として、港湾問題が存在した。佐世保市は商業用の良港を求めていた。佐世保市は軍港都市であったから、民間の船舶が利用しにくかったのである。このため、隣接する相浦が注目されたのである。³⁵⁾相浦町では、既に石炭の産地である柚木村（現佐世保市）との間で軽便鉄道が開通（大正9年、1920年）していた。相浦港は石炭の集荷・積出港として発展しつつあり、その機能は第二次世界大戦後の一時期まで継承された。現在も松浦鉄道（旧国鉄松浦線）の相浦駅構内には何本かの長い側線が残されており、石炭を満載した貨物列車が行き交っていた当時の繁栄を偲ぶことができる。この合併により佐世保の人口は、昭和12年の175,723人から13年の191,584人へと急増した。そして、昭和17年（1942年）には、大野、早岐、皆瀬、中里の四つの町村が佐世保と合併し、市の人口は、昭和16年の224,316人から17年の271,346人へと一挙に47,000人近い人口の増加を見た。早岐町は、長崎に向かう鉄道路線（現大村線）と佐世保に向かう路線（佐世保線）とが分離する交通の要衝（早岐駅）、大野町、皆瀬村、中里村はともに石炭の産地であった。戦争の拡大と長期化は、軍港周辺のさらに広大な地域との有機的な一体化を必要としたのである。

5、都市形成史

(1) 軍港都市へのまなざし

都市化の後、佐世保はどのような街になったであろうか。日露戦争後の明治40年（1907年）に刊行された『長崎県紀要』という書籍は、わずかとはいえ佐世保に関する以下のような記述を含むという。「二十年前の一寒村、今や金城湯地の堅めとなり、戸数一万五千、人口七万五千の一大市となれり、（中略）新に開かれたる此市街、街坊の整頓整備総て新式の規模に成り、水道は敷設せられ、電話は架設せられ駸駸乎として発達改良せらるる本市は今後十年間に於て如何なる程度に発達すべきか殆想像の外に在り」。³⁶⁾想定外の佐世保の発展が予測されているとともに、当時既に水

道や電話といった近代の都市生活を可能とさせる社会的インフラが一部整備されていた状況を見て取ることができる。

一方、明治40年は、かの「五足の靴」の一行5人（北原白秋、平野萬里、木下杢太郎、吉井勇、与謝野鉄幹）が九州を旅し、佐世保にも足跡を残した年である。彼らの眼に映じた佐世保の街は以下のとおりである。「汽車から降りた五人は、予期に反して、この街（佐世保のこと）の汚いのと淋しいのに驚きながら、平戸行の汽船を尋ねて、海岸のほうへ足を運んだ。（中略）佐世保は思いの外不恰好な街である。一点ぼたりと落ちた墨が、次第に左右に広がっていくように、一軒の家が次第に膨んで往ってこの街を形造ったのであろう、ただ徒らに細長い、真直な大通が一筋、拳骨のように中央に横わって、肋骨とばかり数多の横町を走らせている。（中略）夕方から町を散歩に出懸けた。見れば昼の意気消沈した姿とは違って、極めて盛んな光景、海軍士官がゆく、小僧がゆく、職工がゆく、人夫がゆく、乱雑な響が四辺に満ちて、人いきれで蒸されるように思われる。（中略）熱鬧の区、煙塵の巷（後略）」³⁷⁾

竜骨のような国道（大通り）に沿って細長く発達した佐世保の町並みが印象深く表現されている。とともに、この引用で注目されるのは、昼と夕刻との人出の差である。「五足の靴」の5人は、当時の知識人として軍港都市佐世保の急発展をおそらくは知っていたことであろう。しかし、彼らの眼から見て、一般の人々にとっての就業時間である昼日なかの佐世保の街の人出は驚くほど淋しいものであった。ところが夕方になると仕事から解放された海軍士官や小僧、職工、人夫が大挙して繁華街に押し寄せてきた。男性の労働者や軍関係者、それも単身で佐世保に一時的に乗り込んできた者が多かったであろうことも、この引用文からはうかがえる。

大正時代については、郷土史家の前川雅夫氏が紹介する「士官さんの佐世保」（『九州の現在及び将来』所収、実業之世界社、大正5年（1916年）刊行）という文章の中の記述を取り上げてみたい。「軍港地と言えば、いづれもにわか出現の都市にして、他国人の寄り合いなるがために土着者極

めて少なく、その気風、植民地的にして人気荒らし。佐世保が景気づくは戦争開始の時なり。(中略) ひつきょう佐世保は騒動を好む人の都市なり。戦争開始のドサクサまぎれに、火事場泥棒的の儲けをなさんとする欲張りの都市なり。(中略) 佐世保における士官さん、水兵さんは、佐世保八万の市民に飯の種を供給するものなり。士官さん、水兵さんなくしては、彼らの口は乾上がらざる(べ)からず。地域狭小なるに加うるに工業をおこすに足るべき河川なし。これをもって佐世保はとうてい軍港として以外に発達の見込みを有せざるなり」。まことに厳しい指摘である。少なからず感情的とも受け取れる表現が目立つのは、紹介者の前川氏も指摘するように、「戦争で苦しむ国民の、戦争で発展する佐世保への複雑な感情がこめられている」からなのであろう。引用した文献は大正5年、第一次世界大戦のさなかの刊行である。佐世保はこの世界大戦と関わりの深かった、我が国でも例外的ともいえる都市である。ともあれ、外部の人間が佐世保に寄せるまなざしとは、大概はこのようなものであったのかもしれない。³⁸⁾

満州事変勃発の翌年、昭和7年(1932年)には、漂泊の詩人として知られる種田山頭火が早岐から佐世保に足を踏み入れた。彼の日記『行乞記』にある佐世保に関する記述を抜き出す。「3月22日 佐世保はさすがに軍港街だ、なかなか賑やかだ、殊に艦隊が凱旋してきたので、街は水兵さんでいっぱい、水兵さんは大持てである。(略) 夕食後、市街を見て歩く、食べものの店の多いのと、その安さに驚く、軍港街の色と音がそこにもあった」。「3月23日 (略) 市内見物に出掛ける、どこも水兵さんの姿でいっぱいだ、港の風景はおもしろい。プロレタリア・ホールと大書きした食堂もあれば、簡易ホテルの看板を出した木賃宿もある、(略) 佐世保の道路は悪い、どろどろしている(雨後は)、まるで泥海だ、これも港町の一要素かもしれない(略)」。

急成長した佐世保では、道路の整備が開発に追いついていなかったようである。3月26日には、「空に飛行機、海に船、街は旗と人とでいっぱいだ」という記述を見出すことができる。29日に山頭火は相浦へと宿を移した。³⁹⁾

前川雅夫氏の調査によれば、山頭火が佐世保市内に入った3月22日は、第一、第二連合艦隊60隻、将兵15,000人が佐世保に凱旋した日であった。陸戦隊の市内凱旋行進、市内八幡神社での戦勝報告と凱旋記念参拝、婦人会や青年団、在郷軍人会などによる茶菓の接待があったほか、活動写真や劇場、旅館は特別割引があり、佐世保市全体が戦勝気分でわきかえっていたという。⁴⁰軍港都市が最も活気づく凱旋のさなかに山頭火は佐世保に着いたのであった。

(2) 都市計画

明治19年の鎮守府建設の決定以降、佐世保では「佐世保市街地家屋建設規則」などの県令に基づき、海軍省とも協議を重ねながら市街地の建設を推し進めてきた。しかし、もともと建設工事は遅れ気味であったうえに人口が急増し家屋が増大したので、雑然とした街並みが目立っていくとともに、市街地の拡大に道路の建設が追いつかなくなった。治安の維持や衛生の確保といった面からも、計画的な都市の拡大・発展が望まれるところであった。そこで大正8年（1919年）に我が国で（旧）都市計画法が制定されると、佐世保市はこの法律の適用を受けて市街地の整備に着手する計画を立てた。佐世保市は臨時都市計画準備調査委員会を立ち上げ、過去10年間の人口動態、貨客輸送の推移、土地利用などの調査に着手した。そして調査終了後、同年12月19日付けで当時の佐世保市長箴島桂太郎の名前で都市計画法実施申請書が内務大臣宛に提出された。

同申請書からも、一挙に開発が進んだ軍港都市佐世保が都市として抱える問題を見て取ることができる。『佐世保市史 政治行政篇』によれば、佐世保は軍港の設置により大市街となり、「帝国西方の大関門、帝国海軍の策源地の軍港都市となった。しかし佐世保の市域は方一里（方四軒）あまりに過ぎず、しかも急速に発達した結果は、新興都市に似合わず市街は雑然とし、道路は狭く、保安衛生、交通上遺憾の点が多い」。しかも「都市としての施設に至りては殆んど見るべきもの之れなく」という有様である。

それゆえ、「本市に都市計画法の実施を得て雑然たる市街を整理すると同時に市区の拡張を為し海陸交通の便を図り商工住宅等の地帯を確立して市民生活の福利を増進すると共に日に月に発展する商工業の利便に備え以て理想的都市を実施せしめんとするに本市当面の急務たりと相信じ候条速に都市計画法を本市に施行すべく御指定あらんことを」願い出たのである。⁴¹⁾

申請後数回の陳情を経て、大正14年(1925年)、勅令第32号により佐世保は他の全国14都市とともにようやく都市計画法の適用を受けることになった。これにより、交通網の整備や保険・衛生の向上、産業構造や都市の将来像などを総合的に考慮しながら土地利用の方法を策定し、計画的に都市開発に着手することが可能となった。

以下では、佐世保において重要視された道路建設のなかから、最大の幹線道となる縦貫線(旧国道33号線)の建設に焦点を当ててみたい。この道路は「佐世保都市計画市街路ノ部」において「第1号線(佐世保縦貫線)」として扱われ、北から南へ横尾・八幡町・松浦町・島瀬町・上京町・戸尾町・佐世保駅・日宇を結ぶ路線である。この縦貫線は、佐世保市街地の建設以来まさに幹線道として位置づけられ、産業、軍事、市民生活の各面を支える重要な役割を担ってきた。しかし多くの車両が行き交う動脈であったにもかかわらず、その道幅は8~9メートルしかなく、しかも街灯、電柱が立て込んでいたために実際の道幅は6メートルほどしか確保できなかったという。⁴²⁾車両の通行の多いこの幹線道を20メートル幅に拡幅しようという案が、まずは都市計画法に基づく最初の改良工事として計画された。大掛かりな拡幅工事が計画された理由の一つには、実現はしなかったものの、ここに路面電車を走らせようという計画があったことも挙げられる。⁴³⁾

しかし、この通りは商店街をなす。もし拡幅するとすれば、土地の買収や店舗・家屋の移転、各種補償に莫大な費用と交渉のための時間が必要となることが懸念された。そこで選択されたのは、この道路の東側に並行して延びる「弥生座通り」と呼ばれていた市道を拡幅して改めて縦貫道に造りかえる方法である。

都市計画法に基づく佐世保の道路改良計画案は、既に昭和4年（1929年）に認可を受けていた。同9年（1934年）にそれは国営事業としてみとめられることになり、同年2月から「佐世保縦貫道」の拡幅・建設工事が始まった。ルートは変更されたとはいえ、工事開始後は、やはり土地・家屋の買収・移転や地下埋蔵物や電柱の移設などが難航し、工期を遅らせることになった。また、この工事は失業救済事業としての性格も帯びていたので、機械力を少なくして極力人力を利用したということも、その一因になったと考えられる。工事は段階的に着工・竣工を繰り返し、産業・軍事面での輸送力向上に役立てられていった。こうした市街地を貫く幹線道の建設は、また都市景観の向上にも繋がったことであろう。全工事が終了したのは終戦間際の昭和20年（1945年）6月、佐世保空襲の間際であった。⁴⁴⁾ こうして出来上がったのが、市中心部の動脈である現在の国道35号線である。

6、海軍施設の拡充 — 海軍工廠を中心に —

海軍の施設は、佐世保の市内とその周辺に分布していた。大掛かりな施設としては、海軍工廠のほかにも市郊外では、例えば弾薬庫（前畑）、燃料貯蔵場（赤崎など）、航空隊（崎辺）、貯水池（矢岳、山田）、送信所（針尾）などが挙げられる（括弧内は所在地）。また、後には相浦と針尾に海兵団が開設された。このうち貯水所は、かつて佐世保市内への給水をもまかなった市民生活と密接した施設であった。弾薬庫と燃料貯蔵場は戦後米海軍により摂取され、相浦海兵団の敷地は現在自衛隊の相浦駐屯地に受け継がれている。また送信所は、いわゆる「針尾の大無線塔」として100m以上の高い塔三本が現存しており、軍事遺産として注目されている。⁴⁵⁾ 一方市の中心部では、例えば、昭和8年の「佐世保市街図」を見ると、重砲大隊や要塞司令部、海軍練兵場、水交社、下士官兵集会所、共済組合病院などといった施設を見出すことができる。⁴⁶⁾

これらの施設の中から、以下では最大の人員を擁した海軍工廠に焦点を当てることにより、佐世保における海軍施設拡充の一端について見ていくことにする。⁴⁷⁾

(1) 海軍工廠の拡大

佐世保湾の奥深く、中心市街地の西側沿岸に広がる米海軍佐世保基地と佐世保重工業の造船所の広大な敷地、ここに、かつて海軍佐世保鎮守府が設けられていた。その中で最大の組織として数多くの工員を擁し、鎮守府の中心に位置していたのが海軍工廠であった。海軍工廠とは、おもに戦争を遂行するうえで必要とされる艦船をはじめ、航空機や兵器、弾薬などの製造や開発に従事する海軍直属の軍需工場として、一般には理解することができる。⁴⁸⁾さらに、佐世保鎮守府開庁の明治22年に制定された「鎮守府条例」では、海軍工廠の前身である鎮守府造船部について、「船具及び船体機関に属する需要物品を準備供給する所」との文面を見出すことができる。⁴⁹⁾海軍工廠は、補給基地でもあったのであり、とりわけ佐世保軍港は、海軍軍需部を通じて水や燃料、さらには食糧・衣服を含めた軍需物資の補給基地としての役割をも濃厚に担うようになった。

佐世保海軍工廠は、明治22年にまず鎮守府造船部として発足し、明治30年には海軍造船廠と改称、明治36年には、既に設立されていた海軍造兵廠と統合され、海軍工廠と再度名称を変更した。この年は、日露戦争開戦の前年に当たる。緊迫する対ロシア情勢を背景として、事業の活性化と合理化、それに指揮系統の明確化などを目的とする改組を経て、海軍工廠は生まれ変わったのであった。⁵⁰⁾

鎮守府の中心的存在であった海軍工廠はまた、佐世保にとっては産業面での中心的存在でもあった。戦前のキールでは、帝国海軍工廠のほかにもゲルマニア造船所、ホヴァルト造船所、さらに第一次世界大戦後に海軍工廠の施設を多く受け継いだドイチェ・ヴェルケ・キールといった民間の大規模な造船所が存在し、海軍工廠とともにキールの主要産業である造船業

を支えていた。⁵¹⁾これに対して佐世保の場合、民営の大造船所は戦前には存在せず、海軍工廠、すなわち海軍の管轄下に置かれた造船所が佐世保の産業界の屋台骨をなしていた。その産業界に占めるウェイトの大きさは、佐世保市民の職業別人口構成からもうかがうことができる（後述）。

ところで佐世保海軍工廠は、鎮守府造船部として出発したものの、海軍内部でのその主要な役割は、造船よりもむしろ艦船の修繕や艤装に置かれていた。例えば、三菱の長崎造船所で建造されていた豪華客船「春日」は、昭和15年に航空母艦「大鷹」に改造されることになったが、その艤装が行われたのは佐世保海軍工廠である。佐世保でも艦船は建造されていたものの、ここで造られたのはおもに中小の艦船であった。『佐世保市史 軍港史編』によれば、海軍による各工廠への艦船建造の割り当て方針は、呉が戦艦、大型巡洋艦、潜水艦、横須賀が戦艦、航空母艦、潜水艦であった。これに対して佐世保は、中・小巡洋艦、駆逐艦、潜水艦が、舞鶴は駆逐艦、水雷艇が割り当てられた。佐世保海軍工廠は、軍需物資の補給基地であることが考慮され、艦船の割り当てが軽減されていたというのである。⁵²⁾また佐世保近辺であれば長崎に大型艦船の建造可能な三菱の造船所が存在した。とはいえ、佐世保にも巨大な船渠がやがて造られる。昭和16年（1941年）に完成した第7船渠である。長崎造船所で建造された、かの巨大戦艦「武蔵」の艤装のためにこの船渠は造られたという。むろん、その建設は秘密裏に行われた。「武蔵」の建造も、当然機密事項であった。昭和16年7月1日、長崎から曳航され佐世保外港に停泊中であった「武蔵」は、人目を避けるために夜9時にこの第7船渠に入渠した。ここで一ヶ月の期間を要して舵とスクリュー、推進軸の取り付けがなされたのである。⁵³⁾

一方、艦船係留のための大規模な施設としては、立神係船地がある。縦約360m、横約570mの一部外海への切り込みのある巨大な口の字型の係船地は、一万トン級の艦船が同時に9隻接岸できる岸壁として知られ、最終的に工事が完了したのは大正7年（1918年）のことである。⁵⁴⁾現在も現役で稼動している通称250トンクレーンは、大正2年にここに設置されて

いる。この立神係船地の南端では飛行機の製造も行われた。しかし、スペースが限られていたので飛行機の製造工場は、海軍航空機部として独立した後、昭和12年に日宇地区（昭和2年に佐世保に合併）に移転して、増産体制が図られることになった。ところが、工期の短縮が裏目に出て地盤が沈下、精密機械の設置が不可能となってしまった。結局この移転計画は失敗に終わり、佐世保の航空機部は廃止され（昭和16年）、その機能は大村の航空廠に移されることになった。⁵⁵⁾

(2) 職工数の変遷

海軍工廠の操業規模が戦争の有無と関連したであろうことは、想像に難くない。それはまた、そこで雇われる人員の数を通じて佐世保の雇用情勢や経済動向にも影響を与えていたはずである。以下では、我が国の戦争経験と関連させながら、佐世保海軍工廠における職工（工員）数の変動を、表－2から主な数値を挙げながら見ていくことにしたい。⁵⁶⁾例えば、日露戦争の開戦前夜の時期について取り上げてみると、不穏な大陸情勢とロシアの脅威の高まりを背景として、佐世保海軍工廠の職工数は、明治31年の2,783人（海軍造船廠と兵器廠の合計数）から日露戦争開戦の同37年の5,198人へと倍近い増加を見せた。戦後の一時期は、ロシアから獲得した戦利艦の整備や改修のため操業規模はさらに拡大し、明治40年の職工数は約7,071人と頂点に達したものの、その後には下降、大正3年には、5,034名とその時期の最低を記録する。しかし、第一次世界大戦の勃発以降再び増加傾向を見せ、いわゆる「八・八艦隊整備」（戦艦8隻、装甲巡洋艦8隻体制の実現）が進む中で大正11年（1922年）には12,049人を記録するまでになった。しかし、同年のワシントン海軍軍備制限条約の締結により、その後職工の雇用者数は激減、昭和7年の5,852人と半減するまでにその数を減らしている。その前年の4月には1,300人あまりの職工が一挙に解雇されている。佐世保経済のみならず市民の意識に与えた影響はさぞかし大きいものであったと推測される。軍縮の気運が高まったこの戦間期は、

表-2 佐世保海軍工廠における職工（工員）数

年度	人口数	年度	人口数	年度	人口数
明治31年	2,783	大正3年	5,034	昭和5年	7,348
32	3,268	4	6,108	6	7,236
33	3,675	5	6,112	7	5,852
34	4,143	6	6,446	8	8,246
35	4,155	7	7,850	9	8,972
36	5,052	8	8,946	10	12,040
37	5,198	9	9,853	11	13,195
38	6,139	10	11,706	12	14,604
39	6,887	11	12,049	13	20,704
40	7,071	12	10,743	14	22,738
41	6,653	13	10,185	15	30,000
42	5,977	14	7,993	16	31,205
43	5,972	昭和1年	7,846	17	37,300
44	5,958	2	7,612	18	41,057
大正1年	5,919	3	7,414	19	45,863
2	5,720	4	7,314	20	37,507

出典：『烏帽子は見ていた』、142ページより作成。

市の人口の伸びも頓挫した — 減少した年もある — 時期であることは、既に述べた。

しかし、職工の大量解雇が敢行された年の満州事変と翌昭和7年の上海事変の勃発により事態は急展開を見せる。佐世保市の人口が再度増加を続けるなか、海軍工廠の職工数も、戦時体制の強化とともに終戦に至るまで上昇を続けた。その数は昭和10年には一万人を超え（12,040人）、昭和12年から13年にかけては14,604人から20,704人へと一挙に6,000人以上の増加を実現し、昭和19年の45,863人というピークを迎える。この年は、佐世保の人口が史上最多（287,541人）を記録した年である。第二次世界大戦の末期まで続いた人口の増加には、海軍工廠で雇用される職工数の増加がかなりの程度寄与していたものと考えてよいであろう。佐世保市とその周辺にとっての最大の労働者の就業機関であることにより、佐世保海軍工廠は、地域経済の要をなしていた。海軍関連施設 — 佐世保であれば海

軍工廠、キールであれば艦船を受注した民間の造船所も含む一が地域経済の根幹を成していたということは、ナチス政権誕生(1933年)の後、再度人口の増加を経験し、キール港の脱軍港化の方針を撤回したキールにおいても当てはまる。軍港都市では、戦争の有無が雇用を通じて経済にも大きく影響したのである。

7、軍港都市の産業

(1) 軍港都市誕生期の繁華街

明治の初頭、佐世保とその近辺の主要な産業は、米と麦、芋を主体とする農業であり、沿岸部に点在する村々では漁業が営まれていた。⁵⁷⁾そこに軍港を基盤とする街が出現すると、今度は商工業を営む人が増えた。穀物以外にも、酒や味噌、醤油、菓子、石鹸、呉服、雑貨など、人々の生活に必要な、そして何よりも軍需品となりうる商品が流通するようになり、その種類と量を増していった。

鎮守府開庁7年後の明治29年に刊行された『佐世保繁昌記』を見ると、当時佐世保で営まれていた商売に短評が付され、軍港設置直後の人々のおもな生業を知ることができる。それらを列挙すると、廻漕、荷受問屋、酒舗、味噌醤油商、材木商店、書肆、薬舗、呉服太物商店、金物商店、紙商、質店、両替商、度量衡店、屠畜場、牛乳飼畜場、陶器商、鉄工所、鍛冶屋、人力車、馬車、荷車、活版印刷所、時計商店、写真師、雑貨店、挿花指南所、料理屋・飲食店、芸妓・娼妓、湯屋となる。また、店舗数が多いのは、菓子商(288戸)を筆頭に、米穀商(111戸)、煙草商(102戸)と続く。⁵⁸⁾

必需品、嗜好品を扱う各種商売が当時成立していたことを確認することができるが、同時に注目されるのは、輸送にちなんだ生業が幾つか成立していたことである。調査年度はつまびらかではないが、『佐世保繁昌記』によれば、港内(おそらく佐世保港)の腕車(人力車)は165輛、荷車の総数は303輛であった。馬車の数は4輛であり、佐世保(浜田街)・早岐

間を往復していたという。荷受問屋は16戸、廻漕店は9戸あった。佐世保・平戸、佐世保・長崎間の船舶の発着時刻が掲載されていることから、当時この区間で既に定期便が就航していたことがわかる。また同書には、佐世保から唐津や博多、門司、馬関（現下関）、今治、神戸、大坂など、各港までの運賃が掲載されているが、同書が刊行された明治29年にこれら諸港と佐世保との間で直通航路が開設されていたのかどうかはわからない。⁵⁹⁾ともあれ、こうした情報を必要とした人はいたのであり、これら諸港と佐世保との間で当時取引があったということは言えるであろう。

ところで、上で列挙した各種生業を営む店舗のなかには、おそらく分類が困難な店もあったのではないかと推測される。というのは、明治期の佐世保では、一つの店舗でかなり異質の商品が同時に販売されたり、まったく異なったサービスが提供されたりすることが多かったと考えられるからである。この点に関しては、明治23年5月31日付の『佐賀新聞』が、「佐世保商況」という題目で次のような記述を行っているという。すなわち、佐世保には、「問屋仲間が不在で、小売店のみで、それも一店一品目を商う商店でなく、「所謂萬屋主義を採る」店だけがあると指摘されていたのである。⁶⁰⁾「よろず屋」のような店舗が多かったであろうことは、既に紹介した『五足の靴』のなかの佐世保に関する記述からもうかがうことができる。以下は『五足の靴』の五人が湯屋に行った際の見聞である。「この家は理髪床兼業で、掲示に犬及びその他の動物を洗うべからずと書いてある。すべて佐世保の街は共生を営んでいるので、氷屋と足袋屋、料理屋と瀬戸物屋などが、一軒の家に生活しているなどは、あまり他に見られない有様であろう」。⁶¹⁾氷屋と足袋屋とは、いささか珍妙な組み合わせであるが、佐世保の外部の人々からすれば、このような異業種の共存は、やはり珍しいものだったのかもしれない。しかし、「よろず屋」のような店舗でもその大規模なものは、佐世保を含めた当時の我が国の主要都市に広く分布していた。「勸工場」である。

明治25年の佐世保の地図から、勸工（商）場の存在が確認できること

は既に指摘した。佐世保の勸商場については、先にも取り上げた明治29年の『佐世保繁昌記』のなかに比較的詳しい記述を見出すことができるので、少し見てみたい。それによれば、まず勸商場の入場は、「必ず大門よりす、門内左側に茶亭あり、場に入れば左にいくも可なり、右にいくも可なり」とあり、どちらも出口には通じていた。規則について見ると、「購求客を待たせ、當場外より物品を取入れ賣る可からず」とある。本来なら扱っていない商品の外部からの持ち込み販売があったのであろう。他にも規則として、正札以下での販売の禁止、総て売り物に正札をつけることの義務付け、客と算盤を持って値段の交渉をすることの禁止、などが挙げられている。場内の店舗総数は18、雑貨店が最多で、ほかには陶器、漆器、金物、文具、書籍を商う店が入居していたらしい。顧客数は日に数千人、「毎日午前九時より開き、午後九時に至って閉づ」とある。この閉店時間の遅さは、現在の佐世保の繁華街（アーケード街）の現状を知る者からすれば、少々驚きである。また、勸商場では、「男童の掌を撫し」て購買を促し、「或は少女の鶯音低声して愛嬌を蒔く」光景が見られ、「素見百遍一品を買はざるものは、無聊を慰するの閑人ならん」とも書かれている。目的も無しに繁華街をぶらつく、後世の「ウィンドーショッピング」を楽しむ人々も、そろそろ出現していたようである。

鎮守府が開庁して10年にも満たないとはいえ、佐世保の中心街では、「繁昌記」の名に恥じないだけの賑わいは生れつつあった。引き続き『佐世保繁昌記』に従えば、鎮守府正門に近い浜田町（濱田街）については、「幾輛の荷車隊を為して土石を運ぶは、以て土工の盛なるを示し、数百の工丁列を作して木材を搬うは、以て建築の昌なるを觀ず」とある。誕生して間もない軍港都市はなおも普請中ではあった。しかし、例えば、鎮守府正門に近い元町（元街）については、「千商此に集い、百貨此に湊り、往來の軍人は絶ゆる時無く、奔走の衆庶は断る節無し」と描かれており、誇張されているであろうが新興都市 — 当時佐世保はまだ「村」であった — の喧騒を十分感じ取ることはできよう。一方、現在も繁華街である本島町（街）

は、当時飲食店が集中する街であった。酌婦数名が常に店頭に出て「或は往来の浪客を呼び、或は洋装の勇士を擁し、或は三絃を囃じり、或は太鼓を叩き」などと記される。軍人がこうした酌婦の標的となることも多かったことであろう。遊郭街も、花園、勝富といった中心街からやや離れた地区に形成されていった。⁶²⁾

(2) 産業構造の一端

寒村から軍港都市へと急成長した佐世保は、産業面ではどのような特徴を帯びるようになったであろうか。その点を明らかにするための一助として、ここで軍港発展期の佐世保における産業構造を、職業別の人口の分布、すなわち産業分野別の就業者数から見ておくことにしたい。表-3で大正9年(1920年)の職業別人口分布を提示する。この大正9年という年は、第一次世界大戦終結後の軍縮の気運が高まる以前に属し、「八・八艦隊整備」が進められるなか、海軍工廠の職工数がなおも増え続けていた時期に該当する。

表から明らかなように、軍港発展期の佐世保では、多くの就業者を吸収

表-3 佐世保市における職業別人口の分布(大正9年)
(括弧内は女性の就業者数)

職業(大分類)	当該職業を本業とする者の数	比率
農 業	1,185 (410)	2.7
水 産 業	107 (3)	0.2
鉱 業	307 (60)	0.7
工 業	13,633 (937)	30.9
商 業	6,733 (2,556)	15.3
交 通 業	1,740 (76)	3.9
公 務・自由業	16,020 (678)	36.3
その他の有業者	1,730 (307)	3.9
家事使用人	8 (3)	0.0
無 職 業	2,625 (2,021)	5.9
合 計	44,088 (7,051)	100.0

出典：『大正9年・昭和5年国勢調査報告府県編 長崎県』、大正9年編、18-19、126-127ページより作成。

していた二つの部門が存在した。公務・自由業部門と工業部門である。公務・自由業部門が、16,020人と最も多くの就業者数を記録していたのは、ここに陸海軍の軍人が含まれていたからにはほかならない。この部門だけで佐世保市の全就業者（本業とする者の数。以下同じ）の実に36.3%を占めていた。この年（大正9年）に記録されていた軍人の数は13,624名であり、⁶³⁾ここに海軍工廠に勤めていた職工をはじめとする就業者が含まれていたものと考えられる。この年、海軍工廠における職工数は9,853人であり、海軍工廠で雇われていた職工だけで佐世保市の全就業者の22.3%にも達していた。軍人は、公務・自由業部門の全就業者の85%、佐世保市の全就業者の30.9%に達していた。佐世保は軍人の街であったということが、このようなデータからも示されるのである。

もう一つの主要産業部である工業は、13,633人の就業者を吸収し、その比率は全就業者の30.9%とこれも高い比率を記録していた。工業部門の中でもっとも多くの就業者を抱えていたのは、機械器具製造業の4,551人であり、おそらくその下位部門として造船業が含まれていたであろうが、そこに従事する人々の数は不明である。佐世保においては、キールの場合のように、海軍工廠とは別に特定の民間の大造船会社が多くの上業者を抱えていたということはなかった。とはいえ、工業の中の業種を見れば、機械製造業以外にも、金属（3,427人）や土木建築（1,318人）といった海軍工廠の下請けを担っていたと思しき業種で多くの就業者が雇われており、⁶⁴⁾軍港都市としてやはり海軍工廠における造船業 — 佐世保の場合は修理・艤装が中心 — を主体とする重工業が、佐世保で発達していたことがわかる。

ちなみに10年後、海軍工廠における職工の解雇が続いていた昭和5年に関して、同様の分析を施すと、この年、佐世保の全就業数（無業者を除いた有業者全体）は62,582人であり、そこに占める軍人を含む公務・自由業部門の全就業者は27,727人、⁶⁵⁾全体の44.3%にまで比率を増加させていた。この年、海軍工廠における職工数は7,348人であり、大正9年と比

べて2,000人以上も減少していた。ここで雇われていた職工が佐世保市の全就業者に占める比率は11.7%と大正9年と比べてやはり大きく低下していた。しかし一方で、昭和5年の国勢調査によれば、同年の佐世保における現役軍人数は、23,606人、率にして市内全就業者の37.7%であり、大正9年の30.9%を上回っていた。軍縮の時代であったとはいえ、佐世保市の就業者に占める軍人の割合は高まっていたのである。⁶⁶⁾

他の産業についても見ておこう。大正9年の時点で農業に従事する者は1,185名、率にして全体の2.7%、また漁業に従事する者は107名、率にして0.2%に過ぎなかった。軍港設置決定当初は、ひなびた農村ないし漁村といわれた佐世保ではあったが、既に大正期においてこうした産業に従事する者の割合は、他の産業と比較してずっと低かったのである。鉱業に従事する者の比率も低かった。戦後一時期の佐世保における石炭産業の隆盛を考慮すれば、0.7%という比率は低すぎるとの印象を得るが、当時佐世保市内は、要塞地帯として炭鉱の開発は制限されていた。また大野、皆瀬、中里といった石炭の産地が佐世保に合併されるのは、昭和17年（1942年）になってからである。

ところで、以上で取り上げた調査記録が残る大正9年（1920年）は、後の佐世保の産業発展にとって画期となる年であった。商業について見ると、この部門に従事する者の数が6,733人、率にして15.3%と公務・自由業、工業に次ぐ高い位置を既に占めていたこの年は、佐世保初の百貨店「田中丸呉服店」が、現在地で新店舗を建設のうえ開店した年であった。後の「佐世保玉屋」である。田中丸商店自体の佐世保進出は明治に遡るが、大正7年に旧店舗が開店した当時の組織図を見ると、佐世保支店内部に「海軍酒保用達部」が設けられており、海軍への商品納入とともに佐世保での地歩を築いてきた同商店の歩みの一端をうかがうことができる。⁶⁷⁾

また、大正9年は、佐世保の交通にとっても大きな進展が見られた。一つは、バス会社「西肥自動車」の設立である。大正7年に営業を開始した中村自動車商会の運輸営業を継承したうえでの出発であった。創設当時は

保有車両6台、運転手7名で営業運転を開始した西肥自動車は、やがて佐世保を中心に長崎県北一帯に路線網を張り巡らすバス会社として成長していく。⁶⁸⁾もう一つは、佐世保軽便鉄道(後の佐世保鉄道)相浦・柚木間の開通である。同鉄道は石炭の輸送手段として重視されたが、翌年には途中大野(現左石)と佐世保(後の上佐世保)を結ぶ路線が開通、軽便鉄道の佐世保駅と省線の佐世保駅との間には、佐世保鉄道により4台の連絡バスが運行されるとともに通し切符も販売され、旅客のための便宜も図られた。⁶⁹⁾

小括

佐世保は、第一次世界大戦までの三度の戦争を経験するなかで、軍港都市にふさわしい都市規模と賑わいを備えた中心街を持つに至った。とはいえ、都市の賑わいや景況が戦役と密接に関係していたことは、佐世保もキールと同じである。ほぼ同時代の文献(先にも参照した大正8年の『佐世保郷土誌』)から、この点をうかがわせる記述を以下に示すと、佐世保の商業の盛衰は、明治37、38年(日露戦争期)は「非常に旺盛を極め」、42、43年は「沈衰の時期」となり、44年に好況、大正元年、2年は「非常の不況に陥り」大正3年より好況に向い、大正5年末には、「欧州戦乱の影響により且海軍の拡張と相俟って一般に購買力増加し」、現在(大正8年頃)は、明治37、38年の戦役(日露戦争)後における「最も盛なる時期なり」と続く。⁷⁰⁾第一次世界大戦は、佐世保にとっても「天佑」(井上馨)であった。しかし、それは長くは続かない。ワシントンで軍縮条約が締結(大正11年(1922年))されてから後、佐世保海軍工廠における職工数の削減が始まったことは、既に指摘した。⁷¹⁾そして昭和6年(1931年)4月6日、同工廠は1,373名の人員整理を発表。⁷²⁾佐世保市内に失業者が目立ち、沈滞ムードが漂うなか、同年9月には満州事変、翌年2月には上海事変が勃発する。すると、景況はまたもや逆転する。「佐世保市も、頓に活気を呈し、戸数の激数に拍車を加え、弥が上にも膨張的趨勢を辿ってゐる」とは、事

態が急転直下した直後（昭和9年）に刊行された『佐世保の今昔』の中の記述である。⁷³⁾佐世保の産業界は、再び戦争景気を背景に活況を呈していく。軍港都市は、戦争の有無により大きく翻弄されていくのである。⁷⁴⁾

注

- 1) 拙稿「軍港都市の近代 — キールと佐世保：比較のための覚書」、『調査と研究』、第35巻第1号、2004年、167-183ページ。拙稿「軍港都市の敗戦経験 — 二度の世界大戦とキールの社会・経済」、『長崎県立大学経済学部論集』、第43巻第4号、2010年、269-309ページ。
- 2) 一般的な研究動向について少し触れておこう。社会経済史研究において都市史研究はその枢要な部分を形づくってきたが、最近、ようやく軍隊が置かれた都市に関する研究も見受けられるようになった。軍隊そのものに焦点を当てた狭義の軍事史研究ではなく、軍隊の設置が都市やその周辺地域に与えた影響や軍隊と都市との関わりを論じた研究が発表されるようになった。とはいえ、この種の都市に関する研究は、陸軍との関わりでなされた研究が多い。例えば、本康宏史『軍都の慰霊空間 — 国民統合と戦死者たち』、吉川弘文館、2002年、川西英通『せめぎあう地域と軍隊 — 「末端」「周縁」都市・高田の模索』、岩波書店、2010年がある。これに対して、海軍と都市に関わる研究は遅れていたとの印象を受けるが、ようやく最近、海軍の軍港に焦点を当てた本格的な研究として、「軍港都市史研究会」から軍港都市舞鶴を題材とした坂根嘉弘編『軍港都市史研究 舞鶴編』、清文堂、2010年が刊行された。佐世保軍港に関して、この種の論文集はまだ刊行されていないが、軍港を含めた佐世保市の歴史に関する最もまとまった研究成果としては、佐世保市制百周年を記念して刊行された『佐世保市史 通史編』、上、下、2002年、2003年と『佐世保市史 軍港史編』、上、下、2002年、2003年を挙げることができる。これらとともに、本稿では、他にも佐世保に関する市史のなかから、市制50周年を記念して刊行された『佐世保市史』の「総説篇」、1955年と「産業経済篇」、1956年、「政治行政篇」、1957年を参照した。
- 3) 軍都一般に関する解説は、本康宏史『軍都の慰霊空間』、19-49ページを参照。
- 4) 佐世保や長崎では、平地からあふれ出た家屋が山の裾野の傾斜地にまで張りつ

めている光景が見られる。この点で佐世保と長崎は似たような景観を目にすることができるが、山岳・丘陵地の傾斜度にはかなりの違いがあるという。すなわち、佐世保では傾斜度15度未満の土地の面積は、市全体の63%、8度未満の傾斜地は30.8%であるのに対して、長崎では、15度未満の土地は全体の48.4%、8度未満の土地は11%であるという。佐世保のほうが長崎より傾斜の度合いが少ないのであり、この点だけを考慮すれば、佐世保のほうが長崎よりも暮らしやすいということになるのであろう。山本喜代治「佐世保市の空間構造と環境」、『調査と研究』、第7巻第1号、1976ページ、33-343ページ。なお、ここで示した割合(%)は、この山本論文が執筆された時点のものである。

- 5) 江漢と松陰の文章は、『佐世保のあゆみ』、佐世保市明治百年記念事業協賛会、隆文社、昭和43年、33-36、44-47ページ。『佐世保市史 通史編』、上、715-719ページを参照。
- 6) 『図説 佐世保・平戸・松浦・北松の歴史』、郷土出版社、2010年、138-139ページ。軍港都市の立地条件については以下も参照。中本昭夫「軍港都市の完結性について」、『郷土研究』(佐世保市郷土研究所)、第10号、1983年、1-4ページ。
- 7) 『佐世保市史 軍港史編』、上、280ページより引用。鎮守府の開庁から日清、日露の両戦争期の佐世保については以下も参照。鈴木総兵衛「佐世保と海軍」、『世界の艦船』、第468号、特集「佐世保と地方隊」、1993年、86-89ページ。
- 8) 江頭巖「幕末・明治初年の内外情勢と佐世保海軍鎮守府の開設(年表)その二」、『談林』(佐世保史談会)、第40号、1999年、101ページ。
- 9) 『佐世保のあゆみ』、85-86ページ。
- 10) 『鎮西日報』、1887年1月16日、『佐世保市史 通史編』、下、56ページより引用。
- 11) 『佐世保市史 通史編』、下、58ページ。
- 12) 『佐世保市史 通史編』、下、70-75ページ。
- 13) 『佐世保のあゆみ』、91ページ。
- 14) 平岡昭利編著「地図で見る佐世保 - 古地図と古い写真でみる佐世保の変遷」、芸文社、1997年、22ページ。
- 15) 平岡昭利編著「地図で見る佐世保」、25ページ。
- 16) 佐世保市の誕生に関しては、『佐世保市史 通史編』、下、81-87ページのほか、『佐世保のあゆみ』、95-98ページを参照。

- 17) 『佐世保市史 軍港史編』、上、93ページ。
- 18) 『佐世保郷土誌』、大正8年、155ページ、佐世保市立図書館蔵写本。
- 19) 『佐世保市史 通史編』、下、77-78ページ。
- 20) 『佐世保市史 通史編』、下、80ページ。
- 21) 『佐世保市史 軍港史編』、下、24ページ。
- 22) 『佐世保市史 通史編』、下、80ページ。
- 23) 『烏帽子は見ていた — 佐世保と南地区・21世紀への記録』、佐世保市南地区町内連絡協議会、1997年、90ページ。
- 24) 『佐世保のあゆみ』、105ページ。『佐世保年表 市制百周年記念』、佐世保市、2002年、49、249ページによれば、このことが報道されたのは『東洋日の出新聞』であるという（1905年6月）。
- 25) 『佐世保市史 軍港史編』、上、115-129ページ。ドイツからは最後通牒に対する回答がなく、これが理由となって宣戦が布告されたという。礮玉璽『青島の都市形成史 — 市場経済の形成と展開』、思文閣出版、2009年、41ページ。
- 26) 『佐世保市史 通史編』、下、119-121ページ。なお、第一次世界大戦以前の佐世保とドイツとの接触の一例として、明治32年のドイツ帝国戦艦「ドイチェラント」の佐世保入港がある。これは同艦で病死したクリスティアン・シュミット三等水兵を埋葬するための入港であったようである（佐世保寄港時間は7時間）。同水兵の墓は、佐世保海軍墓地内に現存する。『佐世保歴史散歩』、芸文堂、1995年、279ページ。
- 27) 『図説 佐世保・平戸・松浦・北松の歴史』、170-171ページ。なお、第二特務隊の遠征における犠牲者のうち、73名は現在もマルタ島に眠っているという。『歴史群像シリーズ 図説日本海軍入門』学習研究社、2007年、41ページ。
- 28) 『佐世保市史 軍港史編』、上、461、492ページ。
- 29) 『佐世保市史 通史編』、下、119-121ページ。
- 30) 『佐世保市史 通史編』、下、81ページ。
- 31) 坂根嘉弘編『軍港都市史研究 舞鶴編』、9ページ。
- 32) 坂根嘉弘編『軍港都市史研究 舞鶴編』、20ページ、表序8-2、22ページ、表序8-9。
- 33) 男女比率については『烏帽子は見ていた』、112ページを参照。同書に詳細な表が掲載されている。

- 34) 『佐世保事典 市制百周年記念』、佐世保市、2002年、209-210ページ。
- 35) 『佐世保市史 通史編』、下、198ページ。相浦合併の意義については、「小括」における注74)で触れている。
- 36) 森英輔「明治と佐世保」、『談林』、第31号、平成2年、95ページより引用。
- 37) 五人づれ『五足の靴』、岩波文庫、2007年、31-32ページ。
- 38) 『させは歴史・文化夢紀行』、芸文堂、2001年、110ページ。
- 39) 『定本 山頭火全集 第2巻』、春陽堂書店、1972年、295-302ページ。
- 40) 『させは歴史・文化夢紀行』、112ページ。
- 41) 『佐世保市史 政治行政篇』、144-155ページ。
- 42) 『佐世保市史 産業経済篇』、630ページ。
- 43) 『佐世保市史 政治行政篇』、185-191ページ。佐世保における電車敷設計画は幾つか存在したようである。詳しくは以下を参照。三浦忍『近代交通の発達と市場 - 九州地方の卸売市場・鉄道・海運』、日本経済評論社、1996年。
- 44) 『佐世保市史 産業経済篇』、629-35ページ。
- 45) 竹内正浩『軍事遺産を歩く』、ちくま文庫、2006年、210-217ページ。
- 46) 平岡昭利編著『地図で見る佐世保』、78-79ページ挿入の地図参照。
- 47) 佐世保海軍工廠について、詳しくは、『佐世保市史 軍港史編』、上、430-554ページを参照。
- 48) ウィキペディアの「海軍工廠」の項目を参照。
- 49) 『佐世保市史 軍港史編』、上、432ページ。
- 50) 『佐世保市史 軍港史編』、上、287ページ。
- 51) 拙稿「軍港都市の近代」、「軍港都市の敗戦経験」を参照。
- 52) 『佐世保市史 軍港史編』、上、435ページ。
- 53) 吉村昭『戦艦武蔵』、新潮文庫、昭和63年改版、176ページ。
- 54) 大型艦船の係留を可能とするためには、水深確保のために掘り下げ工事が必要であり、そのためにポンプで水抜きが行われた。排水作業の完了直前には、ここが市民に開放され、魚の捕獲が認められたという。『佐世保のあゆみ』、114-115ページ。
- 55) 『佐世保市史 軍港史編』、上、536-541ページ。
- 56) 職工数について詳しくは、『烏帽子は見ていた - 佐世保と南地区・21世紀への記録』、142ページを参照。また、『佐世保市史 軍港史編』、上、452、464、

472ページからも、職工数の変動を見て取ることができる。

- 57) 『佐世保の歴史 市制百周年記念』、佐世保市、2002年、128-130ページ。
- 58) 六無散史『佐世保繁昌記』、明治29年、頁無し、佐世保市立図書館蔵写本。
- 59) ただし、大坂との間には、明治22年に航路が開かれていた。森英輔「明治と佐世保」、96ページ。
- 60) 中野健「『軍港都市』佐世保の都市形成」、『談林』、第26号、1984年、21ページ。
- 61) 五人づれ『五足の靴』、31-32ページ。
- 62) 加藤政洋『花街 — 異空間の都市史』朝日選書、2005年で軍港都市のなかから佐世保と呉の遊郭が取り上げられている。
- 63) 『大正9年・昭和5年国勢調査報告府県編 長崎県』、本の友社、1997年復刻版発行、大正9年編、130ページ。
- 64) 『大正9年・昭和5年国勢調査報告府県編 長崎県』、大正9年編、126-128ページ。
- 65) 『大正9年・昭和5年国勢調査報告府県編 長崎県』、昭和5年編、54ページ。
- 66) ところで、軍港都市発展期の佐世保の産業については、ここで述べたのとはまた別の見解も存在する。上でも参照した『佐世保郷土誌』（大正8年刊行）によれば、「本市の工業としては、石鹼及び玻璃（ガラスのこと）の二業を除きでは殆んど見るべきものなし」との評価が下されているからである。他に同書で佐世保の工業として挙げられているものには、酒造業、醤油製造、鉄、竹細工、造船その他である。造船については、「戸尾町及庵浦の造船は盛なりといふに非ざるも一カ年十四五艘の帆船（二百石積位のもの）を製造し其の価格十四五万円に達す」と述べてあるにとどまり（写本454-455ページ）、海軍工廠のことは筆は及んでいない。海軍工廠と関連する工業についても、なぜ言及されていないのかは不明であるが、恐らく、この箇所の著者（不明）は、庶民の生活と関わる「生業」という観点から手工業的色彩の強い産業にのみ注目していたのではないかと考えられる。
- 67) 『佐世保玉屋50年小史』、佐世保玉屋、1967年、30、219ページ。
- 68) 『60周年記念 西肥自動車の歩み『走行杆』』、西肥自動車株式会社、1980年、15ページ。
- 69) 『佐世保市史 通史編』、下、164-165ページ。三浦忍「佐世保市の都市機能

と歴史的展開、『調査と研究』、第7巻第1号、1976年、67ページ。

- 70) 『佐世保郷土誌』、460ページ、佐世保市立図書館蔵写本。
- 71) 大正12年の新聞『東洋日の出新聞』によれば、この年、花園、勝富の遊郭における娼妓の数は880名であったが、不況により毎晩の客は200名あまりでしかなかったという。娼妓の数も景況に影響を受けていたようである。例えば、『長崎日日新聞』によれば海軍工廠の職工数が再び増加傾向を見せるようになった昭和9年(1934年)、佐世保の遊郭の不況からの脱出は遅れていたようであり、この年の7月の娼妓の数は70名にまで減ってしまったという。以上『佐世保年表 市制百周年記念』、84、108ページを参照。
- 72) 『佐世保市史 通史編』、下、195ページ。
- 73) 『佐世保市史 通史編』、下、197ページ。
- 74) その一例として、商港機能の相浦港への移転問題を挙げよう。満州事変勃発後の海軍工廠における職工数の増加は、ここでの作業量の増大、すなわち修繕、艦装、補給のために海軍工廠に入港する艦船の増加を意味する。当然、佐世保港内を行きかう艦船の数は増え、商船や漁船との間で生じるトラブルも増加していった。そこで佐世保市は、海軍の要請を受けて商港機能移転の検討に着手し、移転先を相浦港に決定するに至った。すでに述べたように、佐世保市の相浦町合併(昭和13年)の背景には商港の確保という目的があった。合併の後、相浦港では港湾施設の増築工事が進み、製氷冷凍工場や魚市場、水産倉庫、市営棧橋が、佐世保港からここへと移転していった。しかし、商港機能の移転が本格化する直前に第二次世界大戦は終結してしまい、既に移転していた施設は佐世保に再度移転、築港工事も完成を待たずに中断してしまった。(『佐世保のあゆみ』、138-140ページ)。軍港と商港の共存は、第二次世界大戦後に至るまで佐世保が抱える問題である。また、軍港都市が抱える他の問題としては、例えば財政基盤の弱さが指摘されている。本稿では財政の問題に触れることはなかったが、以下で佐世保を含めた軍港都市の財政が抱える問題が検討されている。坂根嘉弘編『軍港都市史研究 舞鶴編』、23-38ページ。

〔付記〕

本稿は、平成22年度長崎県立大学学長裁量教育研究費(研究テーマ「軍港都市の近・現代—キールと佐世保」)による研究成果である。