

[研究ノート]

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

谷 澤 毅

目次

はしがき

第1章 第二次世界大戦と佐世保

- (1) 軍港都市佐世保の発展
- (2) 戦時下の佐世保
- (3) 空襲と終戦

第2章 平和の到来 - 戦後の佐世保

- (1) 引揚の地・佐世保
- (2) 復興に向けた動き
- (3) 平和産業港湾都市建設への模索

第3章 基地の街・佐世保

- (1) 軍港都市の復活
- (2) 産業の多様化の試み
- (3) 高度成長期の基地の街

結び

注

はしがき

本稿は、第二次世界大戦の戦中から戦後にかけての佐世保の歩みについて、軍港都市の側面から光を当てることを目的とする。筆者は既に、軍港都市の誕生から第二次世界大戦の前夜に至る時期までの佐世保の足跡につ

いて述べたことがあった¹⁾。その際、念頭に置かれたのは、ドイツの軍港都市キールとの比較である。佐世保の近代都市形成史を他の類似した性格を持つ都市の近代化の歴史と比較することにより、改めて佐世保の歴史を検証し、これからについて考えてみたい。このような意図から筆者は、佐世保とキールを取り上げ、両軍港都市の形成・発展史を検討してきた。

改めて指摘しておけば、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得ず、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、戦後両都市は、国家の発展を背景として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。これが筆者の軍港都市史研究の趣旨である。

本稿でも、前稿と同様、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考察を進める。キールとの比較を念頭に置きながら、第二次世界大戦の戦中から戦後にかけて、佐世保が軍港都市としてどのような足跡をたどったのか、検討していくことにしたい。

第1章 第二次世界大戦と佐世保

(1) 軍港都市佐世保の発展

第一次世界大戦の終了後、我が国は東の間とはいえ平和な時代を享受した。国際的に軍縮の機運が強まるなか、軍人がどちらかといえば肩身の狭い思いをし、知識人や大衆が、とりわけ都市部でこれまでにない自由で近代的な市民生活を繰り広げていった。政治思潮や社会の風潮から「大正デモクラシー」、また、都市を舞台とした近代的なライフスタイルの確立といった側面から「モダン都市」の時代とも呼ばれる「長い1920年代」は、治安維持法の制定(1925年)が統制の時代の到来を垣間見せるものの、モ

ダンサーやモダンボーイが街を闊歩する風通しのよい時代であり、現在にまで至る都市生活の基盤を創り出した時代であった。この頃は、恐らく佐世保でも、シネマやカフェの普及を通じて少なからぬ市民がモダン都市時代の洗礼を受けていたものと推測される²⁾。

しかし、平和の時代、軍縮の時代の到来は、海軍工廠の操業規模の縮小による人員整理を通じて、佐世保の産業界、市況に深刻な影響を与えることとなった。これまで戦争を契機に活力を増してきた軍港都市の発展が、ここに来て頓挫してしまったのである。ことに昭和6年(1931年)4月の海軍工廠による大規模な職員の解雇 - 1,373名もの人員整理を発表 - は、失業者の増加を通じて深刻な景況の悪化に繋がった。

ところが、国運の急展開が軍港都市の景況をまたもや一転させる。同年9月の満州事変、さらに翌年1月末の上海事変の勃発は、我が国の軍事政策上の佐世保の役割を再認識させる契機となった。海軍工廠の操業規模は再び拡大していき、多くの人々が就業の機会を求めて佐世保へと集まってきたのである。具体的な数を確認しておこう。上記の職員の大量解雇が成された翌年(昭和7年)、佐世保海軍工廠の職工数は5,852人(総従業員数は6,200人)と最低数を記録した。大正11年の職工数12,049人と比べれば、半数以下にまで減少したのである。しかし既にこの年、臨時の職工が採用されたほか、これ以降第二次世界大戦末期(昭和19年)に至るまで、海軍工廠の職工数は増加していく。その数は、昭和10年には1万人を超え、12,040人を記録、日中戦争が開始された昭和12年(1937年)には14,604人、太平洋戦争の開戦となった昭和16年には31,205人に達し、最多の昭和19年には45,863人を数えるに至ったのである。

人口の推移も確認しておこう。昭和2年、佐世保市は日宇と佐世の両村を合併して人口を13万人台に乗せた(133,581人)しかし、昭和6年に至るまで13万人台での推移が続いた。前稿でも指摘したように、大正末から昭和初期にかけての年ごとの人口増加数は千人を下回ることもあり、それほど大きなものではなかった。しかし、上海事変が勃発した昭和7年には

人口数は14万人台に突入し、年間数千人規模での増加を見せるようになった。職工数の場合と同じく節目の年を挙げれば、日中戦争が開始された昭和12年(1937年)には175,723人、太平洋戦争の開戦となった昭和16年には224,316人に達し、終戦前年の昭和19年には287,541人と戦前、戦後を通じて佐世保の人口の最多数を記録したのである。この間の人口増加には、周辺自治体の合併による増加分が含まれるものの、加えて戦火の拡大は、多くの人々、とりわけ単身の男性労働者の佐世保への移住を促したのである。この点を裏付けるのは男女間の人口差である。例えば、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であった³⁾。

1930年代、モダン都市の時代の大衆文化は爛熟の度合いを高め、我が国は、都市部を中心に俗にいう「エロ・グロ・ナンセンス」の時代を迎えていた。やがて思想面での統制が強化され、戦争への期待と不安が現実のものとなりつつあったこの時代、軍港都市は、どちらかといえば「戦争への期待」のほうを高めて活力を増し、都市形成期の頃と同じような成長を遂げていたのである。

(2) 戦時下の佐世保

海軍工廠の職工数が最低数となった昭和7年(1932年)、佐世保は上海事変(第一次)以来の影響を直接受けた。市制百周年を記念して刊行された『佐世保年表』から、この後の事態の推移を辿ってみよう⁴⁾。それによると、この有事に際して上海に向けて、佐世保からは陸戦隊や艦船が派遣された。既に、事変勃発(1月28日)二日前の26日に佐世保から、ここで編成された「第二特別陸戦隊」一個大隊が上海に向けて派遣されたとの記載もある。2月から4月にかけては上海事変による犠牲者の合同葬が営まれ、4月6日には、重砲兵大隊が上海から凱旋した。海軍工廠では、連日残業が続き、日曜の操業が求められることもあった。防空演習も既に始まっており、ことに同年5月4日からの演習は佐世保初の夜間の灯火管制を

伴った演習であった。佐世保の街は早くも戦時色を強めていたのである。

連合艦隊もしばしば佐世保に入港するようになった。軍港都市であるだけに、それは「特需」に繋がった。例えば、昭和8年3月末から4月初頭にかけての佐世保入港に際しては、佐世保の街は大きく潤い、花柳界のみで八日間で13万円の金が落ち、他にも「市内商店、旅館等個人営業の売上と軍需品として納入された御用商人の収入は多大」であったという（同年4月『長崎日日新聞』）。兵器や弾薬、輸送機材、軍服その他衣料品、燃料、食糧、医薬品などといった軍需品が、終戦に至るまで大量に海軍に納入されていく。翌昭和9年、市内の百貨店「玉屋」は前年を大きく上回る売上を記録していたらしいが、その理由として挙げられているのは軍需工場と鉱山の活気である。鉱山とは石炭鉱山のことであろう。石炭も、昭和11年には「軍需工場の景気が好転して来たことにより、出炭が激増する」のである⁵⁾。佐世保は戦争景気に沸いた。

軍需物資だけではない。多くの人材が兵士として、あるいは工員として軍に徴用され、佐世保へと集まってきた。やがては未婚女性も挺身隊として動員され、軍関連施設へと派遣されていく。こうして海軍に動員された人々のなかでもとりわけ将兵にとって、海軍鎮守府の正門へと続く通りの橋（「海軍橋」：現「佐世保橋」）は、いわば「戦場と故郷との架け橋」であった。この通称「海軍橋通り」（現「国際通り」）の両側には、海軍士官の制服を扱う洋服屋・帽子屋など、海軍に関係する店舗が軒を列ね、カステラ、羊羹などの土産物屋、写真館なども並び、佐世保海軍にとっての、いわば門前町をなすようになった⁶⁾。戦後失われてしまう軍港都市の一光景である。

さて、時代はいよいよ戦時色を増して日中戦争（昭和12年開戦）、太平洋戦争（昭和16年開戦）と戦渦が拡大し、ヨーロッパを戦場とする戦い（昭和14年：ドイツによるポーランド進攻）と合わせ、戦闘は世界規模での広がりを見せていく。昭和13年（4月1日）には国家総動員法が公布され、市民生活をも含めて国の持てる力のすべてを戦争へと投入することが求め

られるようになった。我が国では、国を挙げての戦時体制の強化と国民の窮乏化は並行していた。しかし、同じく戦時体制下とはいえドイツでは事情は違った。軍国主義国ではあるものの、ドイツでは政府が生活必需品の入手に力を入れ、軍需をある程度犠牲にして国民の生活水準の維持が図られることもあった⁷⁾。

以下で戦時下の佐世保について、市民生活と関わる動き、出来事を中心に見ていきたい。

再び『佐世保年表』をひも解いてみよう(以下本文中のページ数は同書のページ数)。昭和10年(1935年)の欄に、この頃から佐世保港への漁船の出入りが極めて不自由となり、同港の漁港としての機能が大きく低下するとある(110ページ)。佐世保港は漁港でもある。臨戦態勢が強まるに従い、軍港佐世保は海軍の意向に従い、漁港・商港としての機能を払拭していくのである⁸⁾。昭和13年の欄には、まず西肥バス(1月)で、次いで市営バス(6月)で木炭自動車が稼働し始めたとある(116ページ)。既に太平洋戦争の開始以前からガソリンの流通は統制されていた。この戦争が、石油の確保と関わる戦争であったということが思い起こされる。木炭の火おこしから灰の後始末まで、木炭車にはガソリン車にない運行上の苦労があった⁹⁾。

昭和14年、この年佐世保警察署はお盆の行事の自粛を指示した。墓に電灯を掲げることを禁じたほか、精霊船の提灯も2, 3個程度とされた(117ページ)。長崎の夏の風物詩である精霊流しさえもが規制の対象となったのである。またこの年は、米穀配給統制法が制定され、米の配給制度が開始された年である。米に引き続きそのほかの食糧や日用品もが配給の対象となったのは、佐世保も同じである。不要な資源の供出も求められるようになった。例えば、昭和16年、長崎県は「戦争物資動員の日」を制定し、官庁や事業所、さらには一般の家庭から門扉、鉄瓶、引手、パイプなどの金属類を回収した¹⁰⁾。また翌年12月には、佐世保市内の寺院が金属回収に協力し、合わせて16個の梵鐘が供出されたとの記事が、『長崎日報』(昭和

17年12月8日)に掲載された。

生活は不自由さの度合いを増していく。全国的に着飾った女性に対する風当たりは強くなっていたが、佐世保でも昭和16年、警察署がパーマネントの禁止を市内の業者に厳しく通達したと『長崎日日新聞』(昭和16年10月1日)にある。人材、資材の不足は糞尿処理を滞らせてしまった。佐世保市民にとっては衛生とも関わる由々しき問題が生じたようである(127ページ)。

昭和14年(1939年)佐世保鎮守府は開庁50周年を迎えた。それを記念して佐世保では支那事变博覧会が開催された。4月24日に市公会堂で開会式が挙行された後¹¹⁾、翌25日から5月27日まで、市内矢岳地区にあった練兵場を主会場として博覧会は続いた。初日の入場者数は17,565人、開催期間中入場者総数は60万人を超え、当初の予想をはるかに上回る結果となった。1930年代になると、我が国で開催された博覧会は一般に国防・軍事色の濃いものとなった¹²⁾。またこの年、海軍では墓地を拡張することになり、その工事のために佐世保市内の男子中学生600名が、毎日200名ずつ奉仕として労力を提供したという(『長崎日日新聞』昭和14年4月7日)。これも市内の中学生の場合であるが、昭和16年になると道路の補修や田植えに際して勤労奉仕が求められるようになり、ついには同年12月、国民勤労報国協力令が施行され、国家規模で広く学校、職場単位で男女の幅広い年齢層に勤労奉仕が法的に強制されることになった。物資に加えて労働力の提供もが求められていったのである。こうしたなか、終戦を約一年後に控えた昭和19年8月、佐世保市内三ヶ所に県民酒場が開店した。数少ない息抜き場だったのであろう、大繁盛であったという(127ページ)。

戦時下の佐世保市民は、軍港都市の住民ゆえの規制を受け、不便をも経験した。一例を挙げよう。前稿でも指摘したように、かの戦艦「武蔵」は三菱の長崎造船所で建造され、その艤装が、昭和16年、佐世保の海軍工廠第七船渠(現第四船渠)で実施された。『佐世保市史 通史編』によれば、「武蔵」回航中の佐世保では、市民に対する監視が厳重を極めたという¹³⁾。

問題の船渠が見える場所はすべて立ち入り禁止となったほか、港沿いを走るバスには、すべてカーテンが下ろされていた。バスの中には私服の監視員が乗り込んでおり、外を見ようとしてカーテンをめくった乗客がいれば、直ちに鉄拳を下されたい。多くの市民は大型艦船入渠のうわさを聞けども、密告を恐れてそれを口にすることはなかったという。

海軍の合同葬も軍港都市ならではの光景であろう。太平洋戦争の開戦以降、頻繁に開催されるようになり、例えば、昭和17年4月には1日、8日、17日と三回も記録があるが、士気にも影響するためであろうか、昭和19年の後半になると合同葬に関する記事が、新聞には掲載されなくなってしまったという¹⁴⁾。

(3) 空襲と終戦

佐世保が初めて空襲を経験したのは、昭和15年7月6日のことであった。中国・成都より飛来したB 29機1機が、市内日野地区の牽牛崎砲台をはじめ数箇所に250キロ爆弾を投下した。翌7日も同機8機が来襲したものの、雲が厚かったので盲爆に終わったという¹⁵⁾。

既に佐世保では、空襲を想定した訓練が早くから行われていたが、これらの敵機飛来に先立つ同年5月24日から三日間、市内では軍官民を挙げての総合訓練が実施された。空襲があることを見越して警報の伝達をはじめ、灯火管制、消火、防火、防毒、避難、退避、救護などといった各種の訓練が総合的に実施された。この間は、娯楽を慎むこととされ、映画館も休館となったという(『長崎日報』、昭和19年5月24日)。想定される空襲の被害を極力少なくするための工夫も事前に考慮されていた。すなわち佐世保市の警防課は、警防団 - かねてよりあった消防組に代わって昭和14年に発足 - とともに、各家庭に火たたきや砂袋、むしろ、バケツを常備させ、爆風で散ることのないよう窓ガラスに紙を張らせた。焼夷弾による延焼を少なくするために天井板の取り外しが命令された。防火・消火のために井戸掘り、水槽の設置が求められたほか、避難所として家屋単位の退

避壕、さらには防空壕が市内各地で作られていった。空襲のための避難場所としてキールでは、巨大なコンクリート製の建造物が構築されていったが、佐世保では起伏に富むという地形を生かして横穴式の防空壕が掘り進められた。

疎開も実施された。学童の縁故疎開を含めて人々の疎開が推奨されただけでなく、建物の疎開もが、強制的に推し進められていった。すなわち佐世保市では、建造物の疎開計画に従って昭和19年4月以降、疎開が強行され、主要道路の片側や交差点、主要建造物の周辺にある建物などが撤去の対象となった。戦争末期までに佐世保では、2,848戸の建物が疎開の対象となったという¹⁶⁾。

さて、空襲について見ていきたい。キールでは、1940年7月から終戦まで断続的に空襲があり、徐々にその被害は蓄積されていった。これに対して、佐世保の場合、終戦の年の一回の空襲に被害が集中している。6月28日深夜から29日未明まで続いた、いわゆる佐世保大空襲である。当日の天候は雨。それゆえ市民の側にもいささか警戒心に緩みがあったかもしれないと『佐世保市史』は指摘する¹⁷⁾。

昭和20年6月28日、23時58分に「空襲警報」のサイレンが鳴らされた頃には、すでに市街地での焼夷弾の投下が始まっていたという。警戒のための「警戒警報」は発令されなかった。波状攻撃を仕掛けてくるB-29機の轟音と焼夷弾の落下・炸裂音、そこに敵機を迎え撃つ佐世保要塞の高射砲の発射音が加わった。しかし、空襲を食い止めることはできなかった。夜間の、しかも雨天のもとでの空襲であれば、敵機の捕捉は探照灯を用いても容易ではなかった。おまけにはるか上空を飛ぶB-29まで弾丸は届かず、佐世保軍港周辺に配備されていた高射砲はそれくらいお粗末であったと、市内弓張岳にあった高射砲陣地の当時の指揮官は述べている¹⁸⁾。空襲による火災はよほど激しかったのであろう、佐世保北部の国見山(標高777メートル)を超えた佐賀県伊万里市からも、佐世保の上空が真っ赤に染まっている光景を見ることができたという¹⁹⁾。

空襲直後の29日早朝、佐世保南部の川棚から家族を尋ねて市内に馳せ参じたある海軍教官は、当日は汽車で佐世保駅に降り立ったという。それゆえ鉄道(佐世保線)は無事だったのであろう²⁰⁾。しかし市内の主要建造物の多くは空襲で失われてしまった。罹災した主な建物を『佐世保市史』より挙げれば、市役所や鎮守府司令部のほか、公会堂、玉屋デパート、佐世保警察署、佐世保郵便局、税務署、裁判所、国民学校9校、中等学校7校などとなる。全焼家屋は12,037戸(半焼は69戸)に達し、これは全戸数の35%に及んだ。焼失面積は178万平方メートル、これは全市街地面積の三分之一に相当し、罹災者数は60,734名、全人口の27%を占めた²¹⁾。犠牲者の中には佐世保郵便局電話課の交換嬢など34名が含まれる。軍港都市の生命線である電話線の接続を途絶えさせてはいけぬ、恐らくはこのような使命感に支えられてのことだったのだろうか、彼女たちは最後まで自分たちの持ち場を離れなかったのである²²⁾。

キールと同様、佐世保も空襲で大きな痛手を被った。とはいえ、双方の空襲による被害の程度を比較することは難しい。例えばキールでは、約5年に渡り断続的な空襲にさらされて被害が蓄積されていったのに対して、佐世保では一回の「大空襲」に被害が集中した。キールでは石造、煉瓦の建物が多かったので、爆撃を受けてそれらは倒壊(6,131棟)したが、一部損傷という建物も多かった(18,560棟)。一方佐世保では、木造家屋が多く、それらは焼けてしまい(12,037戸)、半焼家屋はわずか(69戸)であった。それゆえ、佐世保での被害者の多くは焼死であったと考えられる。避難先の形態も違った。キールでは地域の避難先としてコンクリート製の巨大な建造物(ブンカー)が建造されたのに対して、佐世保では傾斜地が多いという地形的特長を生かして横穴式の防空壕が至る所で周辺住民により掘り進められ、空襲の際の避難先となった。しかし、空襲の経験談『声なきこえ』や『軍港に降る炎』からは、こうした横穴式の防空壕がいかに危険であったかがよくわかる。入り口周辺に建物が密集していると、建物の火災により防空壕内部が非常に高温となってしまい、これにより命を

落とした人が多数存在したからである。

7月12日、大空襲の被害者に対する佐世保市の合同慰霊祭が開催された。上で述べた34名の交換嬢たちもそこに含まれていたことは、いうまでもない²³⁾。

第2章 平和の到来 戦後の佐世保

(1) 引揚の地・佐世保

敗戦のような、近代日本がこれまで経験したことのない一大事に直面すれば、人々の思考力が一時的に萎えてしまったとしてもおかしくない。そのような際には、流言飛語を鵲呑みにしてしまい、集団心理に踊らされて図らずも多くの人と行動を共にしてしまったということは、よくあることであろう。終戦直後の佐世保で見られたそのような事例を『佐世保市史』から一つ挙げておこう。

終戦後間もない昭和20年8月「十七日夜ヨリ十八日朝二掛ケ、長崎市、佐世保市民中老幼婦女（相当数ノ適令男子モ同伴）、進駐軍近日中上陸ヲ聞伝ヘ避難ノ為、長崎駅や佐世保駅に殺到し、大混雑となった。このような「特異動向」があったというのである。このうち佐世保に関しては、警察の事務報告書に次のように記録されているという。それによると、8月16、17日頃に佐世保海軍の下士官から福岡・唐津方面から上陸した敵軍が近く佐世保にも進駐するとの流言があり、鉄道側からは女子職員は非難させよとの指令があった。「八月十六日未明、佐世保より佐賀方面へ避難するもの続出し、之に刺激せられ、早岐・折尾瀬村民も、波佐見・武雄方面或は山林内に避難する者多く、阻止し得ざる状況なりしが、数日後敵軍の上陸云々は流言なる事実判明し、徐々に帰宅し平常に復した。」

なぜこのような流言が受け入れられてしまったのか。その背景には、進駐軍により「婦女子は必ず犯される」とのうわさが蔓延し、それが安易に人々に受け入れられてしまったという事情があった。実際にこのような趣

旨の発言をした軍の要人もいたらしい。ともあれ、長崎県当局は連合軍の進駐に先立ち、その受け入れ態勢整備の一環として「慰安婦の斡旋準備」に取り掛かったらしい²⁴⁾。このような「慰安婦」をはじめ、アメリカ兵との交際を目的として佐世保に集まってくる多くの女性(いわゆる「パンパン」)の存在が、戦後の佐世保を風俗の面から特徴付けていくことになる。

占領軍の佐世保上陸が開始されたのは、9月22日午前8時59分、グリーン・ビーチと称された佐世保海軍航空隊基地においてであった²⁵⁾。ただし、佐世保近海の掃海のため、先遣隊の活動は既に始まっていた。占領軍の兵士たちは、トラクターやブルドーザーを使って空襲の際の瓦礫を瞬く間にかき集め、跡地を整備した。『敗北を抱きしめて』で知られるジョン・ダワーは、日本とドイツにおける占領の違いとして、我が国の占領がアメリカにより単独で、しかも当初はマッカーサーのような救世主的情熱を帯びた人物によって行なわれた点を指摘する。これに対してドイツは米英仏ソの四力国で分割統治がなされ、占領する側に日本で見られたような情熱はみあたらなかったというのである²⁶⁾。

まずは佐世保での上陸作戦は、平和裡に進められた。やがて占領軍の兵士たちは徐々に羽目をはずしていくものの、さしあたり人々が恐れていたような出来事は生じなかったようである。

さて、戦後の佐世保を見ていくうえで、キールと同様、ここが引揚の地となったということは見逃すことができない。佐世保は、終戦時に海外に在住した一般邦人ならびに軍人(復員兵)の受入の窓口の一つとなった。一般に引揚の街としては、これも軍港都市である舞鶴がよく知られる²⁷⁾。流行歌にも映画にもなった「岸壁の母」(端野いせ)がシベリアからの復員兵を乗せた引揚船が到着するたびに通いつめたのが、舞鶴であった。佐世保も、博多とともに九州の主要な引揚港であった。

引揚の舞台となったのは、佐世保港から離れた市南部、針尾島の浦頭である。ここが選ばれた理由は、海軍病院の分院があり、これを検疫所として、また旧海兵団の施設(昭和20年に海軍兵学校針尾分校となる)を収容

施設としてそれぞれ利用できたことが挙げられる²⁸⁾。最初の復員兵が浦頭に到着したのは10月14日であり、9,997人が朝鮮（仁川・済州）から10隻の米軍LST（揚陸艦）で帰還した。次いで10月18日には南大東島・沖ノ大東島方面から海防艦第198号が332名を運んできた²⁹⁾。

引揚を担当する公的機関も急遽設置され、人々を受け入れる体制も急ピッチで整備されていった。10月18日には引揚を管轄する中央官庁を厚生省とすることが決定され、11月22日には社会局引揚援護課が設けられた³⁰⁾。その二日後の24日に佐世保をはじめ舞鶴、呉、横須賀（浦賀）の旧軍港4都市、下関、博多、鹿児島等の計7局に引揚援護局が開設された³¹⁾。そのほかにも佐世保には、長崎県が10月20日に県の引揚民事務所を設置したほか、陸海両軍も復員の窓口を設けた。但し12月1日に両軍は廃止となり佐世保鎮守府も廃止、陸軍が第一復員省、海軍が第二復員省にそれぞれ引き継がれて地方復員局を設けて陸海両軍の復員兵を扱うことになった（後に厚生省に復員局として吸収）。佐世保引揚援護局が担当したのは一般邦人の引揚である。

佐世保における引揚は、昭和25年（1950年）4月19日をもって終了した。釜山から23名を乗せた新興丸が最後の入港であった。昭和25年になると、一隻あたりの引揚者数はたいいて一桁台であった。この時まで浦頭に上陸した人の数は、139万1,646人に達し³²⁾、そのうち民間の引揚者は758,879人と半数を超えていた。139万という数は、引揚の街として知られる舞鶴に上陸した人の数（約66万人）の約二倍である。引揚港の中でも特に多くの帰還者を受け入れたのが、博多と佐世保（浦頭）であった（両港ともに約139万人³³⁾）。特に引揚者の数が多かったのは、昭和21年1月から10月にかけてであり、毎月上陸者の数は7万人から10万人に達し、担当する職員の数も1,000人を超えていたという。出発地別に見ると、佐世保に向けた引揚者の中で最も多かったのは満州からの帰還者で、52万人近くに達し、華北からが約43万人、華中からが約22万人、朝鮮からが約12万人と続く。方角的には逆の千島（約1,200人）や樺太（約500人）からの帰還者もあつ

た³⁴⁾。なお、佐世保引揚援護局が廃止されたのは昭和25年5月1日である。これ以降、我が国では舞鶴が唯一の引揚港となり、昭和33年(1958年)11月15日まで舞鶴引揚援護局は存続した。

引揚港の役割は、日本への帰還者を受け入れることにとどまらない。佐世保(浦頭)はまた、我が国への入植を強いられた朝鮮人や中国人が帰国する際の出発港でもあった。佐世保周辺では、例えば炭鉱に多くの中国人、朝鮮人が労働者として投入されていた。昭和20年11月から25年5月まで、佐世保からは193,981人が送還され、目的地ごとの内訳は、朝鮮半島が65,069人、南西諸島が55,389人、中国が19,204人、台湾が2,006人などであった。戦後はまた、働き口を求めて我が国に密航する朝鮮人が続出したという。これら密航者の送還を担当したのも、佐世保引揚援護局であった³⁵⁾。

佐世保に上陸した人々は、どのような手続きを経て帰路についたのであろうか³⁶⁾。引揚者は、まず浦頭入港に際して本船から舢舨に乗り換える必要があった。上陸の後、まず彼らを待っていたのは徹底的な検疫である。問診を経てから着衣のまま薬剤(DDT)の散布を受けたのは、何としても伝染病を水際で食い止める必要があったからである。検疫が終わると、次は収容施設まで移動する。現在、ハウステンボスに関連する施設が広がっている一帯である。7キロの起伏のある道を歩く必要があったので、帰国までに体力を使い果たした帰還者にとっては、かなり酷な試練となったことだろう。老人や子供、夫人のためにトラックによる輸送も実施されたが、車両、燃料ともに不足していたため、輸送力を十分確保することはできなかった。収容施設までの途中、地元婦人会の人々が茶の接待にあたり、引揚者を励ます光景も見られたという。海上での輸送が実施されるようになったのは、昭和21年7月であった。

引揚者の収容施設での滞在期間は、GHQの指示で二日以内に定められていた。しかし、手続きや聞き取り調査、家族・親戚の安否確認と帰還の連絡などのため、滞在期間がそれ以上となるが多かったという。とはいえ、この針尾地区の宿舎は一時的な収容施設であり、キールのように同

胞とはいえ行き先のない「難民」を多く抱えることはなかった。それゆえ、雇用や衛生など、長期滞在者の生活水準をめぐる様々な問題に直面することはまれであったと思われる。佐世保においても、命がけの脱出を経て帰還したため、持参金、携行荷物ともに皆無という者も少なからず見られたが、このような困窮者に対しては「引揚証明書」とともに不十分とはいえ応急援助金、帰郷雑費が支給された。復員兵であれば、部隊の責任者を中心に戦歴や降伏時の状況など、詳しい調査報告書を提出することが求められた。手続きの終了とともに復員証明書や給与通報などが発行され、帰郷のための旅費が支給された。また、佐世保市内の滞在者には、大黒町に引揚者住宅が用意された。

引揚港には遺骨や遺留品も送られてきた。援護局では、それらを「府県別の安置棚に奉安し、棚が一杯になると白布に包み」、各府県に護送したという³⁷⁾。帰還船が入港した後に命を落とす復員者も続出した。収容施設には病院（病舎）があったとはいえ、栄養失調や伝染病などにより病舎で亡くなった人の数は、合計で3,793人に達した。

昭和24年1月9日、米軍の輸送船「ボゴタ丸」が収容施設の埠頭に接岸した³⁸⁾。輸送されたのは、4,515体の遺体と307柱の遺骨、それに遺留品であった。マニラ近郊に埋葬されていた邦人のものであるという。米軍より引渡しを受けた遺体は一ヶ月（1月13日～2月13日）をかけて収容施設南西の海岸で荼毘に付された。身元不明者の遺骨もかなり残されたが、現在これらの人々は、引揚に際して落命した他の2,000余名とともに、この地の釜墓地で供養されている。ここに眠る人々への永代供養とこの地の歴史の継承とに大きく貢献した二人の人物を、ここに記しておきたい。当時、火葬の責任者であった平井富尾氏と僧侶の田尻文亮師である。

日本各地へと引揚者が帰還の際に利用した交通手段は鉄道であった。中心的な役割を果たした駅は、佐世保駅ではなく引揚援護局の収容施設から近い南風崎駅である。現在の南風崎駅は乗降客の少ないまさしく田舎の無人駅であるが、状況は当時もあまり変わらなかったらしい。駅員はいたと

はいえ駅舎は小さく、ホームは屋根がなく舗装もされていなかったという。しかし、わずか5年とはいえ佐世保(浦頭)が引揚港であった際、この小駅に帰還者は殺到した。この間の南風崎駅からの輸送人数は、合計131万7千人に及び、多いときには一日の輸送人数は5千人に達していたという³⁹⁾。運行された列車本数に関しては、例えば、昭和21年前半(1月~6月)に454本の臨時列車が運行されたとの記録がある。定期列車を見ると、ダイヤの改変により本数や行き先が変更になったものの、例えば一時期長距離列車として、南風崎嵯品川行き、大阪行きが一日に各一本、門司行きが二本運行されていたことがあった⁴⁰⁾。

引揚の舞台となった地は佐世保の中心街から離れているとはいえ、佐世保と戦争との係わりは、この5年に渡る引揚活動を通じてより密なものとなったといえるだろう。

(2) 復興に向けた動き

占領軍の進駐に先駆けて、佐世保では、市長の諮問機関として復興の青写真を作成すべく、市民の代表30名からなる「復興委員会」が立ち上げられた。委員長となったのは、当時、親和銀行の頭取を務めていた北村徳太郎。後に代議士を七期務め、運輸大臣と大蔵大臣を経験する戦後の佐世保を代表する要人の一人である(後に佐世保市名誉市民⁴¹⁾)。委員の中には、後に市長となり戦後の佐世保を牽引する中田正輔がいた。

軍港都市にとって敗戦は、これまでの繁栄基盤の喪失を意味するに等しい。海軍に依存することのない新たな都市の建設に向けて、復興委員会は各委員から復興計画案を募り、検討のためのたたき台を作成した。主眼が置かれたのは、やはり旧軍港施設をいかに活用するかという問題であった。軍港を商港として活用する、海軍工廠を艦船修理工場として転身させる、それが不可能なら民間造船所として、また漁港としても利用する、などの提案がなされた。商港としては、佐世保近辺の炭鉱(北松炭田)の石炭集散地、また漁港としては「五島の魚庫」を控えた「漁業者の足だまり」と

なることが期待されたのである。そのほかにも、各種産業の育成や交通網の整備、都市計画に基づいた街づくり、文化厚生施設の完備が提案されたが、注目されるのは文化面への目配りである。「映画演劇場」や運動場の開設だけでなく、これまで佐世保になかった高等教育機関（長崎医大、各種専門学校）の誘致、さらには「大書店の開店援助」までが盛り込まれているのである⁴²⁾。キールよりはるかに遅れて、戦後、佐世保はようやく大学のある都市となった。しかし、大都市と比べて遜色のない大型書店はまだない。軍港都市に対する反省の意味もあつたのであろうが、終戦直後の佐世保は、文化に力点を置いた復興を目指したのである。

とはいえ、まずは人々の生活基盤の確立が何よりも重視された。特に空襲で焼け出された人々は、ありあわせの木材やトタンなどを用いてバラックを建てるなり、横穴式の防空壕を利用するなどして生活の場を確保した。焼け残った家屋でも、数世帯の家族が同居することもあつた⁴³⁾。食糧不足も、大都市部と同様佐世保でも深刻であつた。一例を挙げよう。『佐世保市史 政治行政篇』に、実施年月日は不明であるが、戦後県立佐世保第二中学校で実施された昼食弁当の持参状況に関する調査結果が掲載されている。それによると488名の生徒のうち、昼食持参の可能な者は、全生徒のわずか19%（93人）に過ぎず、家族の犠牲において何とか持参可能な者50.2%（245人）、家族を犠牲にしても毎日の持参は不可能な者28.1%（137人）、昼食の携帯がほとんど不可能な者2.6%（13人）との内訳となり、この結果を受けて学校では午後の授業をしばらく中止にするという措置をとつたという⁴⁴⁾。

就業機会の確保も切実な問題であつた。これまでのような海軍に依拠した繁栄が望めないのであれば、新たな産業基盤を創り出すしかない。市の財政も、海軍からの助成金が見込めなくなるなど、逼迫の度合いを高めていた。そのためにも軍港の商港化、潜在的な発展の可能性のある漁業と石炭産業の発展、自然条件を生かした観光業の振興が求められたのである。しかし、戦後の混乱が継続するなか、雇用情勢はなかなか安定せず、求職

難は続いたとみられる。終戦から二年以上が経過した後でも、地元の新聞(『時事新聞』)からは、「増える求職・沈滞の求人」(昭和23年2月27日)、「せまくなる就職の門」(昭和23年3月18日)という見出しを拾うことができる。後者の記事(3月18日)には、購買力の減退と増税で小資本商人は自然淘汰されつつあるとの文章があり、経済の拡大に向けた循環がまだ生じていない当時の状況が見て取れる。旧鎮守府・工廠における隠匿物資が摘発されて有力者の召喚・取調べが相次ぎ、市民が黒いうわさに翻弄されてしまった状況も、復興に向けた動きに水を差すことになった(佐鎮事件)⁴⁵⁾。

さて、佐世保に進駐したアメリカ占領軍(連合国軍第6軍第5海兵軍団)は、佐世保鎮守府をはじめ海兵団、工廠、軍需部、工務部及びその付属施設、相浦海兵団、佐世保航空隊、そして佐世保軍港といった海軍の主要施設を摂取して、それらの利用を開始した。工作物、建物、工作機械などの国有財産は、いったん米軍に摂取された後、不要なものが内務省を経て大蔵省に返還された。ただし軍港の主な施設、すなわち船渠や岸壁、倉庫は別とされ⁴⁶⁾、アメリカ海軍佐世保基地成立後にその施設となり、現在に至るまで摂取された状態が続く。キールでは、造船・軍港地帯はイギリス軍により徹底的な破壊(デモンタージュ)が行われたが、佐世保ではそのようなことはなかった。しかし佐世保では、アメリカ軍による軍港・工廠跡地の主要施設の占拠・基地化が、後のこの都市の性格を決定付けるほどの影響を与えたのである。

米軍の管理下に置かれた海軍工廠は、海軍と時を同じくして廃止され、昭和20年12月1日の第二復員省の発足とともに同省佐世保地方復員局官業部となり、民営化が図られることになった。職工(工員)の数は、同年11月初旬の時点で約8千人いたが、帰郷者が続出して同月末には約1,600人にまで減っていたという⁴⁷⁾。

米軍による我が国の占領形態は、やがて臨戦態勢から管理態勢へと移行する。こうした変化も影響したのであろう、程なく米軍は、我が国による

旧海軍工廠の使用を、すべてではないとはいえ、認める方向に動き出す。米軍がその使用を許可したとの通達が佐世保地方復員局長官に届いたのは、翌昭和21年の2月12日のことであった。その四日後の16日、施設の操業再開に関する正式な通告が、連合国軍最高司令官代理フィッチ准将から日本国政府に宛てて発令された。この時を迎えるまでには、佐世保地方復員局官業部長（旧海軍工廠長に相当）北川政の東京でのGHQとの折衝をはじめとする尽力や、旧海軍工廠の労働組合である「佐世保労愛会」（戦後改めて復活）による旧工廠の民営化に向けた運動などの積み重ねがあった。また米国側でも、極東で艦隊を維持するために佐世保に艦船の修繕工場を保持することが得策であるとの判断が働いたのかもしれない。ともあれ、「終戦の日から数えて6ヶ月で、当時不可能といわれていた旧工廠の再開指令にこぎつけた」のである⁴⁸⁾。3月24日、第二復員省大臣名で佐世保地方復員局に当てて以下の電文があり、北川官業部長に通告された。「昭和21年3月末迄二元佐世保海軍工廠ノ運営ヲ佐世保船舶工業株式会社ニ委譲スベシ」⁴⁹⁾。こうして、佐世保重工業（SSK：昭和36年まで佐世保船舶工業）が誕生する。

(3) 平和産業港湾都市建設への模索

昭和21年8月21日、中田正輔が佐世保市長に就任した。中田は第10・11代の小浦総平市長の後任として昭和30年（1955年）まで市長の職を務めた。中田の市長在任期間は、現在にまで至る戦後の佐世保発展の土台が形成された時期に相当する。極めて重要な時期に、中田は市政を担ったのである。中田は、また戦後初めて公選（昭和22年4月）で選ばれた市長でもあった（無投票選挙ではあったが）。

市長として中田がまず心掛けたことは、佐世保港の商港への転換である。佐世保港は天然の良港であるとはいえ、これまではほかならぬ軍港であり、商港としては十分な機能を発揮してこなかった。昭和23年1月、佐世保は国から貿易港の指定を受けた。8月には商港転換後初の外国貨物船の入港

があり、フィリピンに向けてセメントを積み込んだ。また同年10月には貯油港の、さらに昭和25年4月には食糧輸入港の指定を受け、佐世保港に入港する貨物船も少しずつ見られるようになった。商港としての発展に向けて、まずは順調な滑り出しを見せたと述べてよいであろう。

昭和24年5月24日、佐世保は九州巡幸中の昭和天皇の訪問を受けた。鉄路平戸方面から佐世保駅に到着した天皇は、市内の大阪鋼管工場の視察、引揚者住宅の慰問の後、市の奉迎会場で市民3万人の歓迎を受けた。この後天皇は、SSK(佐世保船舶工業)の造船所へと向かい、造船所の所長室では、中田市長が市勢の沿革や将来方針について奏上を行なった。次いで、敷地内を自動車で視察し、第3船渠で造船所長の説明を受けられた際には、天皇自ら、よく平和産業に転換されましたねとの言葉を寄せられたという。翌日は、高島真珠の養殖場を視察の後、川棚、雲仙方面に向かった⁵⁰⁾。

天皇を佐世保に迎え入れたことにより、中田市長は復興に向けた決意を新たにしたことであろう。この後中田は、自らが描く平和産業港湾都市の現実化のために、「旧軍港市転換法」の制定と「西海国立公園」の指定に向けて精力的に取り組んでいくのである。

昭和25年1月13日、佐世保市議会で中田市長は「平和宣言」を朗読し、その内容は満場一致で承認された。佐世保市は、自らが平和都市であることを広く内外に向けて宣言したのである。その文面には以下のような一節がある。「佐世保市は茲に百八十度の転換を以つてせめて残された旧軍財産を人類の永遠の幸福のために活用し速かに平和産業都市、国際貿易都市として更生せんことを誓うのみである」。ここで述べられているように、佐世保市は平和都市実現のための具体的な方策として、市内にある旧軍関係の国有財産を国家から譲り受け、それを平和産業港湾都市の建設に活用することを思い描いていた⁵¹⁾。それを実現するための法律として、その制定に向けて中田をはじめとする旧軍港都市の首長たちが尽力したのが「旧軍港市転換法」である。

中田は、旧軍港関係の国有財産の払い下げを横須賀市長に提案した際の

いきさつを、以下のように回想する。「(前略) 私はどうしても四軍港が相提携して、共同して政府に当らなければ佐世保だけではいかぬと思つたから、私が横須賀市長に手紙を出していままで四軍港は提携して終戦まで海軍の助成金をもらつた。今後もまた自分が本省に折衝してみたけども佐世保だけでは力が足りないから四軍港協力してやろうじゃないか。あなたが私の趣旨に御賛成なら四軍港を横須賀に召集してくれといつて手紙を出したところが早速、非常によいことだ。ぜひ一つやろう。召集するが、いつ来てくれるかという返事が来て、四軍港が初めて横須賀に集まつた」⁵²⁾。

四軍港とは、いうまでもなく佐世保、横須賀、呉、舞鶴を指す。これら軍港都市は、「旧軍港更生協議会」を結成し、協議を重ねた上で、昭和24年4月に旧軍港地国有財産の払い下げに関する請願を衆参両院に提出した。同年12月には、両院議員からなる「旧軍港市転換促進委員会」が結成され、法律制定に向けた準備が、GHQの承認を求める手続きと並行して進められた。かくして昭和25年4月6日にまず参議院で、次いで11日に衆議院で旧軍港市転換法は原案通り可決された⁵³⁾。

しかし、この法律は、特定の地方公共団体のみに適用される特別法であるので、適用を受ける地方公共団体の住民投票を必要とする。そこで佐世保市は、住民投票対策委員会を立ち上げるなどして、投票率を少しでもアップさせるために全市を挙げて市民に向けた啓蒙・宣伝に取り組んだ。投票を呼びかける標語を広く市民から募集しただけでなく、「住民投票棄権防止の歌」の作詞・作曲さえ行われたという。中田市長自らが、トラックの荷台から市民に向けて投票を呼びかけるといった光景も見られた⁵⁴⁾。その成果の現れであろうか、同年6月4日に他の軍港都市と同時に行なわれた住民投票で、佐世保は投票率89.43%を記録し、四軍港都市のなかでは最高であった。転換法への賛成票は97.3%、これも佐世保が首位であった。他の軍港都市の賛成票は、呉が92.4%、横須賀が87.2%、舞鶴が81.2%であった⁵⁵⁾。この住民投票の結果に基づき、旧軍港市転換法は、昭和25年8月20日に公布されることになった。

佐世保の周辺海域を含む西海一帯が国立公園に指定されたことも、平和産業の一つとして観光に力を入れたい佐世保にとって、戦後復興期の大きな成果であった。既に佐世保は、第一次世界大戦後の軍縮の気運が高まった不況期に、美しい海岸が広がる九十九島の観光に力を入れたことがあった。しかし、戦時色の強化とともに軍港周辺海域の観光は、機密保持のために不可能となってしまった。

中田正輔の自伝によれば、彼が西海の国立公園指定に向けた運動に取り組むようになったのは、旧軍港市転換法の制定に力を入れていた昭和24年の春からであった⁵⁶⁾。長年佐世保の観光開発を夢見てきた中田ではあったが、市長に就任してからの彼は、まずは学校の再建に力を入れたという⁵⁷⁾。既に戦後まもなく、長崎県北地区や五島列島の自治体から西海の国立公園指定に向けた陳情や請願がなされていたが、これに中田を首長に頂く佐世保が加わることにより、動きは加速した。昭和25年3月には「西海国立公園指定期成会」が結成され、会長には中田が就任した。

中田の精力的な活動が開始された。彼の活躍ぶりを『佐世保市史』から引用する。「中田市長は多忙な市政の中で上京をくり返し、厚生省への陳情をねばり強く進めた。またあらゆる人脈をたどって国立公園指定の鍵をにぎる政治家、学者、研究者、役人を尋ね、佐世保、平戸、五島のすばらしさを説明し現地調査を依頼した⁵⁸⁾。彼が幼い頃からなじんできた景観が保護されて多くの国民に愛され、しかもそれが佐世保の繁栄に繋がるのであれば、国立公園の指定に向けた運動は、中田にとってまさに、「これこそ男一生の大仕事」だったのである⁵⁹⁾。

一時は国立公園の指定が危ぶまれたこともあった。理由は、指定地区の中に炭鉱地帯が含まれていることにあった。九十九島地区では海底を縫って竪坑を開けることになるので国立公園化には同意しがたい、というのが当時の通産省の見解であったが、なんとか福岡通産局の同意を得ることができたという。また、西海国立公園の実現を公約として掲げた西岡竹次郎(西岡武夫の父)が長崎県知事に当選したことも、大きな意味を持ったで

あろう。昭和28年（1953年）6月1日には、文藝春秋社の講演会のために来保した丹羽文雄、井上靖、源氏鶏太、河盛好蔵の各氏が九十九島を周遊し、その美観を愛でたという⁶⁰。そして翌年8月24日の国立公園審議会で、西海海域は満場一致で国立公園に指定されることが決定した。この報告を上京中に受け取った中田は、「この日こそ私の六十余年の人生のうちで最も記念すべき“喜びの日”であったと、後に回想する⁶¹」。昭和30年3月16日、西海国立公園の指定が政府により公式に発表された。

かくして佐世保は、平和産業港湾都市の実現に向けて、観光面からも大きな一歩を踏み出すことができた。しかし、歴史は皮肉である。「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する」。このように第1条で理想を謳った旧軍港市転換法の施行が決定してわずか三週間後、佐世保は既に、これまでの平和都市建設に向けた努力に水を差すような出来事に直面していたのだった。ここで時間を5年ほど前に戻し、改めて昭和25年の状況を見てみることにしよう。

第3章 基地の街・佐世保

(1) 軍港都市の復活

昭和25年（1950年）6月25日未明、北朝鮮人民軍が北緯38度線を越えて韓国への侵攻を突如開始した。「朝鮮戦争」の開戦である。開戦当初、韓国軍は警戒態勢を解除した状態にあり、38度線の護りは手薄な状態にあった。しかも、北朝鮮軍には258両もの戦車があったのに対して、韓国軍には戦車の配備がなかった。奇襲攻撃を仕掛けた北朝鮮軍は、その後も快進撃を続け、一時は韓国軍、それに国連安全保障理事会で国連軍 - 最高司令官はマッカーサー - としてのお墨付きを得たアメリカ軍を釜山近くにまで追いやっていく。佐世保では、6月29日に空襲警報が発令された⁶²。

ソ連軍の直接的な参戦はなかったとはいえ、朝鮮戦争は世界を東西両陣

嘗へと分断しつつあった戦後の冷戦の産物である。既に冷戦は、我が国には米軍の占領政策の転換というかたちでその影響が及んでいたが、朝鮮半島では、ここを戦場として直接的な戦闘状況さえもが生み出された。西側陣営の盟主としてアメリカは、アジア・太平洋地域の安全保障に積極的に介入する姿勢を見せていくのである。

さて、朝鮮半島に派遣される国連軍の中心を成したのは、韓国の隣国である我が国に駐留しているアメリカ軍である。開戦当初、在日米軍の基地機能は横須賀基地に集中していた。しかし、戦争遂行のための策源地として位置づけられたのは、ほかならぬ佐世保であった。既に佐世保では、昭和21年(1946年)2月23日に占領軍により「佐世保米海軍艦隊基地」が発足していた。開戦当初、士官7名、下士官96名であった佐世保基地の人員は、その7ヵ月後には60名以上の士官と約1,000名の下士官を擁するまでになった。また、当初ここには弾薬が貯蔵されていなかったが、8月中旬には5,300トン以上の弾薬を扱うまでになった⁶³⁾。朝鮮半島により近い佐世保の基地機能が急速に強化されたのである。昭和26年(1951年)9月8日には、サンフランシスコ講和条約とともに日米安保条約が調印され、我が国の独立後のアメリカ軍の駐留が決まった。

佐世保が住民投票を通じて市を挙げて旧軍港市転換法の実現に賛意を示し、平和産業港湾都市構築のための大きな一歩を踏み出したのは、朝鮮戦争開戦のわずか3週間前であった。『佐世保港の戦後史』を著した中本昭夫氏は、同書の中で昭和25年6月25日を「佐世保港の運命を転じた日」と位置づける⁶⁴⁾。中田市長は商港としての発展に全力を注いできたとはいえ、世界情勢の変転と占領国側の強大な権威の前に、なすすべもなかった。佐世保では、キールよりも早く、さらに我が国の再軍備に先駆けて軍港が復活した。戦後5年にして佐世保市は、早くも今後の都市発展に向けた方針の転換を余儀なくされてしまったのである。

軍港の復活は佐世保をどう変えたであろうか。佐世保港では、旧海軍工廠の第1～第4船渠や立神係船地は米軍専用の施設となり、他の利用が認

められなくなった。係船地に接した倉庫も米軍に摂取された⁶⁵⁾。これにより佐世保船舶艀業（SSK）は、操業に大きな制約を課せられることになった。港内には艦船が輻輳するようになり、とりわけ仁川上陸作戦開始後には、佐世保港を出入りする艦船の数は一日70隻に達するようになり、在港船舶の数も、大小合わせて100隻あまりに及んだという。さらに佐世保からは、渇水期を迎えた韓国に向けて飲料水までもが輸送された⁶⁶⁾。米海軍はまた、敵潜水艦の侵入を防ぐべく、佐世保港の入り口に防潜網を設置した。かくして商港ならびに漁港としての発展の余地が、佐世保港では戦後再び狭められていったのである。

戦争の影響は鉄道にも現れた。我が国の各地から軍需物資が鉄道を利用して送られてきたからである。開戦直後の6月28日には、（恐らく臨時列車として）6本の列車が佐世保に入線したという。また、7月23日からは、鉄道による軍需物資の輸送力強化を目的として、横浜と佐世保を30時間で結ぶ直通列車が運行されることになり、佐世保経由で横浜・釜山間が鉄道と海上輸送で、平均65時間で結ばれるようになった。

占領下の日本では、周知のように米軍関係の列車は我が国の在来線のダイヤに優先して運行されることが決められていた。しかし、佐世保駅はもともと側線の数も十分ではなく、佐世保線自体が単線である。それゆえ、線路容量が十分ではない佐世保とその周辺では、一般の旅客列車の運転中止や一部削減が連日見られ、市民の足が奪われることになった⁶⁷⁾。

一方で朝鮮戦争は佐世保に特需をもたらした。この戦争が我が国の経済に与えた好影響はこれまでも繰り返し指摘されてきたが、このことは、とりわけ策源地となった佐世保に関して言えることであろう。兵員や軍需物資の輸送の窓口となった佐世保港には、数多くの船舶が動員されて乗組員ともども集められた。佐世保の駐留軍労務者の数は、昭和27年には7,000人を超え⁶⁸⁾、多くの市民が米軍基地に依存して生活を営むようになっていた。アメリカをはじめとする国連軍の兵士たちが落とすカネは土産物屋をはじめとする商店を潤し、新規に開店する商店の数を増やした。市内の百

貨店「玉屋」は戦争を機に増資に着手し、昭和26年には500万、27年には一千万、28年には2千万と倍増させ、売り場面積も拡大させていった。戦争開始の前(昭和25年)と後(26年)の同じ月で売上を比較すると、例えば1月では、8800万円から5億2000万円へ、2月では1億5600万円から3億2800万円へ、3月では1億7700万円から4億円へと大幅な売り上げ増を記録していた⁶⁹⁾。製造業ではいわゆる「金ヘン景気」、「糸ヘン景気」が全国規模で見られたが、佐世保ではこれに石炭が加わった。佐世保近辺の北松炭田では特需を見越して新鉱の開発が相次いだのである。家屋の新築も増加した⁷⁰⁾。戦争は一時操業危機を迎えていたSSKにも経営面での好影響を与えた。その影響は、SSKは「完全に立ち直った」など多大なものであったことを指摘する文献もあるが⁷¹⁾、社史を見る限りでは、同社の「経営状況はいささかも楽観が許されるものではなかった」とかなり控えめである⁷²⁾。

市内に滞在する兵隊の数の増加は、飲食・風俗店での売り上げ増加に繋がった。外国人を相手とするバー(いわゆる「外人バー」)をはじめ、ダンスホールやキャバレー、レストランが増え、夜になれば派手なネオンが歓楽街を彩った。横須賀の「どぶ板通り」ほどの知名度はないとはいえ、佐世保の国際性を売り込む際には、現在も外人バーが広告塔の役割を果たすことが多い。外国人兵士の増加は、当然彼らを相手とする女性の増加を伴う。戦後著された佐世保の探訪記やルポルタージュのなかには、外国人兵を相手とするいわゆる「パンパン」の存在とともに、佐世保が抱える問題を取り上げるものもあった⁷³⁾。こうした街娼婦の存在も、性風俗の乱れや性病の蔓延といった問題を伴いながら、軍港都市佐世保の戦後の一時期を特徴付けたといってもよいであろう。

朝鮮戦争を契機とする東西間の冷戦構造の鮮明化は、アメリカ側による我が国の西側陣営への組み込みを加速させ、日本の再軍備を促すことに繋がった。既に我が国では、1948年に海上保安庁が発足していたが、戦争が始まって間もない昭和25年7月8日、マッカーサーは、我が国の治安維持

を目的として国家警察予備隊の創設と海上保安庁職員の増員を指示した。警察予備隊に関しては、同年9月に佐世保市針尾（後に市内相浦に移転）に駐屯地が設けられ、まずは後の陸上自衛隊と佐世保との結びつきが生じた。一方海上保安庁には、昭和27年4月に海上警備隊が設置され、やがて九州ではその地方総監部は、軍港都市の伝統がある佐世保に置かれることになる。この総監部の佐世保設置が決定するまでには、伊万里との誘致合戦があった。奇しくも、かつて海軍鎮守府の誘致をめぐる名乗りを上げたのと同じ組み合わせである。

警備隊総監部の誘致は、戦後の佐世保が掲げた「平和産業港湾都市」の理想をどう実現していくか、都市の将来の方針とも関わる大きな問題であった。それゆえ、佐世保市内では誘致の賛成派と反対派に市民の声は二分された。賛成派を支えたのは、水交会などの旧軍人団体や商工会議所を代表とする経済関係者である。当時の西岡長崎県知事も、誘致に積極的であった。これに対して、佐世保の商港としての発展を謳い、平和都市に向けた復興を牽引してきた中田佐世保市長は、当然のことながら反対派の頭目と見なされてもおかしくはなかった。ところが中田市長は、「賛成派の勢いに押される形で」市議会に「海上警備隊誘致特別委員会」を設置せざるを得ず、結局は市議会議長と連盟で昭和27年12月に誘致に関する陳情書を保安庁に提出したのであった。既に中田市長は同年の1月には、佐世保港の現状に鑑み、「軍商二本立て」の発展を目指すことを意思表示していた⁷⁴⁾。とはいえ中田市長は、平和産業港湾都市の建設に向けた夢は抱き続けていたと推測される。なぜなら、この時期中田市長は、既に述べたように、一方では佐世保の観光都市化に向けて、西海国立公園の制定に向けて力を注いでいたからである。

保安庁から海上警備隊南西方面総監部の佐世保設置が公表されたのは、昭和28年（1953年）8月28日のことであったという。11月14日、開庁式の日、市内ではその前夜の仮装行列に引き続き祝賀会やパレード、提灯行列が催され多くの市民が参加した⁷⁵⁾。はたしてこの歓迎は全市を挙げてのも

のだったのであろうか。ともあれ佐世保では、朝鮮戦争を機に米海軍佐世保基地の軍事的機能が強化されたのち、海上警備隊(後の海上自衛隊)の誘致が成功した。戦後10年を経ずして佐世保に再び我が国の艦船が姿を現したのである。

(2) 産業の多様化の試み

佐世保は再び軍港都市になった。とはいえ、戦前と比べれば産業面での多様化はある程度までは進んだといつてよいのではないかと思う。戦前は、工場を中心とした海軍への依存度が極めて高かったのに対して、戦後は、その施設の一部を継承して佐世保船舶工業(SSK)が設立されたほか、炭鉱業、観光が盛んとなったからである。

表 1 佐世保市における産業別就業者数の分布(昭和35年)

産業(大分類)	総数(女性の就業者数)	比率
農業	15,275(8,646)	14.5
林業・狩猟業	183(27)	0.0
漁業・水産養殖業	1,767(538)	1.7
鉱業	4,444(434)	4.2
建設業	7,426(1,627)	7.1
製造業	12,389(2,637)	11.8
卸売業・小売業	24,461(12,040)	23.2
金融・保険業	2,286(924)	2.2
不動産業	63(8)	0.0
運輸・通信業	6,734(1,331)	6.4
電機・ガス・水道業	1,294(123)	1.2
サービス業	19,495(9,156)	18.5
公務	9,432(593)	9.0
合計	105,249(38,084)	100.0

四捨五入による誤差はそのままにしてある。

出典：『佐世保市統計年鑑 昭和37年版』、佐世保市、1962年、16ページより作成。

ここで高度成長の時代を迎えた佐世保のおおよその産業構造を確認しておこう。表-1は昭和35年(1960年)の国勢調査をもとに就業者を主な産業ごとにまとめたものである。産業分野ごとの比重を示せば、第一次産業

(農業、林業・狩猟業、漁業・水産養殖業)は16.2%、第二次産業(鉱業、建設業、製造業)は23.1%、第三次産業(上記以外、公務を含む)は60.5%となる(四捨五入による誤差はそのままにしてある)。この表を素材として戦前⁷⁶⁾と戦後を単純に比較することは、分類方法の違いや佐世保の市域の大幅な拡大もあり、やさしいことではない。例えば大正9年との比較から、農業の比重の増加(2.7%から14.5%へ)や鉱業の比重の増加(0.7%から4.2%へ)、製造業(工業)の比重の低下(30.9%から11.8%へ)などを確認することができる。それゆえ佐世保では、戦前よりも戦後になって農業や鉱業(石炭産業)に従事する人口の割合が増えたことになるのだが、恐らくこれは、周辺の農業生産地域、炭鉱地帯が佐世保に合併されたことにより現れた変化であろう。おおよそ都市全体の産業構造の変化としてこのような変動を指摘することは可能であろうが、その正確な検証は容易ではない。

そこで次に、我が国全体の産業構造との比較から佐世保の産業構造の特

表 2 我が国の産業別就業者構成比
(昭和35年)

産業	比率(%)
第一次産業	32.9
第二次産業	30.4
鉱業	1.1
建設業	7.0
製造業	22.3
第三次産業	36.7
卸売業・小売業	13.8
金融・保険業	1.7
不動産業	0.2
運輸・通信業	4.8
電機・ガス・水道業	0.6
サービス業	12.5
公務	2.8
合計	4,538千人

出典：『佐世保市史』、通史編、下、636ページ、
表1より作成。

徴を確認してみたい。表 2は、国民経済計算に基づき、我が国全体の産業構造を就業者の構成比の面からまとめたものである。

表 1と2の比較から明らかなことは、佐世保における第三次産業の占める比率の高さである。軍港都市は消費都市であるといわれることがあるが、戦後の昭和35年頃の佐世保は卸・小売業やサービス業を中心に、第三次産業が全国平均と比べて高い比率を占めていた。また、ここでは公務員を第三次産業に含めているが、公務員が就業者全体に占める比率も佐世保は9%と、全国平均の2.8%と比べて高かった。これはやはり、海上・陸上自衛隊の双方が佐世保に拠点を設けるようになったということ、さらに米海軍の基地に勤務する日本人が多数存在することが影響しているものと考えられる。一方、第一次、第二次産業ともに佐世保での比重は、それぞれ16.2%と23.1%、全国平均のそれぞれ32.9%と30.4%と比べて低い。製造業に注目すれば、佐世保にはSSKが存在するにもかかわらず、就業者全体に占める製造業の比率は、全国平均の22.3%に対して佐世保は11.8%とかなり低いのである。

このように、全国平均と照らし合わせれば、佐世保の産業構造には少なからぬ偏りが見出される。とはいえ、過度に海軍に依存していた戦前と比べれば、戦後の佐世保の産業は多様化したと述べてよいであろう。そこで次に、戦後の佐世保を特徴付け、その産業の発展に貢献した業種の中から造船業と石炭産業を取り上げ、簡単に見ておくことにしたい。

造船業

戦後、佐世保海軍工廠の施設が部分的にはあれ佐世保船舶工業(昭和36年から佐世保重工業。以下SSKと略)に引き継がれたことにより、佐世保で培われた造船業の伝統はSSKに継承されることになった。とはいえ、造船業は好不況の波や海外との競争の影響を受けやすい産業分野である。SSKの経営もこれまで数度の浮き沈みを繰返してきた。例えば昭和29年11月、造船不況といわれるさなか、SSKは不渡り手形を出してしま

い、東京地方裁判所に会社整理開始の申し立てを行なうとともに、全金融機関から取引停止処分を受けることになった。実はSSKでは、それ以前から賃金の遅配が実施されており、既に資金繰りが苦しい状況にあった。30年早々には900名以上の人員整理が実施され、同年のSSKの従業員数は2,000名を下回るようになった⁷⁷⁾。

この苦境を乗り越えたSSKは、大型タンカー建造の波に乗ることに成功する。昭和35年12月、SSKは出光興産から13万トン級の巨大タンカーの受注に成功した。当時世界最大といわれたこのタンカーは「日章丸」と命名され、昭和37年7月10日に進水式を迎えた。当日の列席者には、出光の出光佐三社長やライシャワー駐日アメリカ大使が含まれ、見学者は二万人に達したという。その後SSKは、数多くの10万トン以上の巨大タンカーの建造を手がけることになる。従業員数も増加し、一時は7,000人台に達したこともあった(昭和50年:7,040人)⁷⁸⁾。

しかし、オイルショックの到来は、再びSSKの経営を悪化させてしまう。昭和53年6月に、SSKは来島ドックの坪内寿夫社長を新社長として迎え入れ、再建に乗り出すことになった。当時SSKの救済に向けて政府が示したなりふり構わぬ力の入れようは、一私企業の救済において前例のないものであったという⁷⁹⁾。全国的にも話題となった政府を挙げての救済策が実施された背景には、むろんSSKが長崎県北地域を代表する企業であるという地域経済建て直しの面からの発想もあっただろうが、やはり、後述する原子力船「むつ」の佐世保受け入れを地元が認めたことに対する対価として考えたほうがよいであろう。坪内新体制発足の当初は、合理化の実施をめぐる労使間の激しい対立があったものの、やがて労使協調体制が確立され、SSKは存続を果たす。ただし従業員数は、子会社への出向や希望退職者の募集などにより、2千人を割り込む水準にまで減少していく。

なお、現在に至るまで残された課題として、SSKと隣接する米海軍との施設の利用をめぐる問題がある。SSKの主要施設は、日米安全保障条

約に基づく地位協定により、米軍から使用を認められたものを含む。もしそれらの施設が米軍側の都合により急遽必要となり、しかも長期間明け渡すことが求められれば、それはSSKの経営にも大きく影響してしまう。利用が制限される水域の設定など、港全体の利用方法を含めた米海軍との住み分けは、SSKのみならず佐世保全体にとっての大きな課題である。

石炭産業

先にも触れたように、佐世保市内外の地下には豊富な石炭が埋蔵されている。とはいえ、要塞地帯に指定されていたため、炭鉱の開発は十分には行なわれていなかった。佐世保炭田において本格的に石炭が採掘されるようになったのは戦後、とりわけ朝鮮戦争の特需を迎えてからのことである。既に終戦の一年後、いわゆる傾斜生産方式の採用により経済の土台となる石炭・鉄鋼産業重視の経済政策が打ち出されたのち、佐世保でも新たな鉱山の開発が進んだが、朝鮮戦争が勃発すると炭鉱の数、出炭の規模ともにさらなる増加を見せた。

具体的に見てみよう。朝鮮戦争開戦時の昭和25年における佐世保市内の炭鉱数は19、出炭量は198,081トン、佐世保炭田全体では2,040,704トンであった。しかしその二年後、昭和27年に炭鉱数は34、出炭量は364,180トン、佐世保炭田全体では2,812,438トンにまで増加したのである⁸⁰⁾。また、当時の地元紙(『時事新聞』)には、石炭ブームにまつわる話題として次のような内容の記事が掲載された⁸¹⁾。すなわち、昭和26年8月の佐世保炭田は、「貯炭がほとんどなく、“黄金時代”を迎える。炭価急騰五千カロリーの石炭で一トンあたり四〇〇〇円～五〇〇〇円、石炭ブローカーの動きが活発で、中小炭鉱をまわり、数ヶ月先までの契約」(8月10日)がなされたらしい。また、拾い炭に関する話題として、佐世保市の「相浦港では潜水夫を使い一日二〇〇トンを海底より引き上げる」ことさえ行なわれたという。昭和26年の佐世保税務署管内における長者番付では、上位三名のいずれもが炭鉱経営者であった。一位の安部栄は、全国番付でも三位に位置

したという。

佐世保炭は、地元で消費される以外にどこに送られたであろうか。昭和33年の記録によると、この年の佐世保炭の送炭量は3,247,543トン、そのうち19.92%（646,929トン）が近畿地方に、18.34%（595,593トン）が九州地方に、8.32%（270,352トン）が関東地方に送られた⁸²⁾。県内での消費分を除けば、佐世保炭は北九州、阪神、京浜の工業地帯で消費されたといえるであろう。しかし、もともと石炭自体の品位がそれほどよくなかったうえに、一大出炭地である筑豊地方 積出港は若松 と比べて佐世保は大消費地から遠く、輸送コストの面でも佐世保炭は不利であった。

さて、朝鮮戦争に端を発した特需は石炭にも及んだのであったが、石炭ブームは短期間で終わってしまう。ブームに伴う国内炭の出炭量の増大と外国炭の輸入は石炭自体のだぶつきと販売不振を招いていく。ブームが続く昭和27年、石炭産業界では不況を見越した経営側の締め付けに労働者側が反発し、大規模なストライキ（いわゆる「六三スト」）が実施された。それが供給の不安定な国内炭から輸入炭や石油へと需要をシフトさせてしまったことも、石炭産業の不振に繋がった。さらにその後本格化するエネルギー革命の進展も、石炭産業界自体を斜陽産業へと導いていった。佐世保市内の坑夫の数の推移を見ると、昭和21年に1,436名だったその数は、ブームの到来により27年には4,468名を記録するまでになった。しかしその後29年には2,981名と三千人台を下回ってしまうものの、32年には神武景気の到来により3,868名にまで回復する。しかしその後はこの数を上回ることはなく、39年には千人の大台を割り込み866名、そして47年には市内で最後に残された柚木炭鉱が閉山し、佐世保から炭鉱はなくなってしまうのである⁸³⁾。

いわゆる「黒い羽根運動」の輪は、佐世保でもその広がりを見た。石炭鉱山の閉山に伴い生活が立ち行かなくなった人々を支援するための運動である。例えば佐世保では、地区労（佐世保地区労働組合会議）が街頭募金活動を行ない、昭和34年11月20日から翌年の2月5日までの期間で16万5

千円が集まったという。衣料品や学用品、菓子などの寄付・配布も実施された。⁸⁴⁾。

概して、石炭産業は、戦後佐世保の産業の多様化を推し進めるうえで、その一翼を担った産業であるとはいえ、その繁栄期は短いものであった。

(3) 高度成長期の基地の街

戦後、佐世保は再び軍港都市となった。その軍港を成り立たせている組織が海上自衛隊と米軍の基地であることから、佐世保は横須賀や沖縄各地などとともに、「基地の街」と呼ばれることがある。沖縄では、遺憾なことだが米軍に関わる不幸な事件、不祥事が相次ぎ、世間の反発を招いた。それゆえ、県民の米軍基地に対する眼差しには、基地の移設問題を含めて大変厳しいものがある。これに対して佐世保では、米軍にまつわる事件、不祥事が皆無というわけではないのだが、現在では米軍に対する意識には、どちらかといえばさめたものが感じられ、一見すると基地の存在を市民は容認しているように見受けられる。例えば、米海軍の原子力船が佐世保に入港しても、今では地元のマスコミで小さく扱われるだけであり、反対運動の盛り上がりはほとんど感じ取れない。

その佐世保を舞台にして、高度経済成長期の昭和43年、原子力空母の佐世保入港に反対する運動が大きな盛り上がりを見せた。恐らく、ある年代以上の人々であれば、「エンタープライズ(エンブラ)」という艦船の名前とともに、当時のデモ隊と機動隊との衝突のシーンを思い出すことができるのではないかと。この騒動は、全国の人々の耳目を集めた出来事である。この騒動を通じて佐世保が現役の軍港都市であることを再認識した人々も多かったに違いない。

「エンタープライズ」が入港する以前、戦後の佐世保港には既に10隻以上の原子力潜水艦が入港していた。初めて佐世保に原子力潜水艦(「シードラゴン」: 2,552トン)が入港したのは、昭和39年11月12日のことである。入港の正式な事前通告があったのは前日の早朝であったが、その入港はか

ねてよりうわさされており、米軍基地のある横須賀や佐世保で反対集会在開催されていた。また、放射能測定のための機材設置と事前の点検も進められていた。そうしたなかでの原子力潜水艦の入港通知である。抗議集会やデモに参加する労働者や学生が陸続と佐世保に集結した。デモ隊と機動隊との衝突が起きたのは入港の二日目、米軍基地のゲートに近い平瀬橋付近でのことであった⁸⁵⁾。その際、数名のデモ参加者が公務執行妨害で逮捕されたが、そのなかには、のちに「ロッキード事件」の疑惑追求などで活躍し、「国会の爆弾男」との異名を持つようになる榎崎弥之助も含まれていた。

原子力潜水艦の入港は、その初期においてこそ大きな盛り上がりを見せた。しかし、回数を重ねるに従って反対運動は沈静化し、いつしか佐世保市民の間には一種の「原潜慣れ」のようなものが見受けられるようになった⁸⁶⁾。そのようななかで「エンタープライズ」の佐世保入港は、まずはあり得べき可能性として、やがては切実な現実問題として市民の間に大きな波紋を投げかけていくのである。同艦の排水量は約75,700トン、乗組員の数は約4,600名、潜水艦とは比較にならない大きさである。以下、「エンタープライズ」寄港の顛末について、中本昭夫『続佐世保港の戦後史』に依拠しながら要点をたどっていこう（以下ページ数は同書のもの）。

米国政府により我が国に「エンタープライズ」寄港の要請が正式になされたのは、昭和42年（1967年）9月7日である。しかしそれ以前から佐世保市民は、その日が来ることを覚悟していた。例えば、その前年の41年1月12日に佐世保を公式訪問した米国第7艦隊のハイランド指令官は、その際に記者団の質問に答え、近い将来、「エンタープライズ」の日本寄港が認められるよう希望すると述べていた。ただしその時、同指令官が希望した寄港先は横須賀であった。また翌42年2月6日、東京から戻った辻一三佐世保市長は、「エンタープライズ」の最初の寄港地は佐世保になりそうだとの印象を強めたと、記者団に語った（195 196、215 216ページ）。

さて、寄港が正式に要請されてからの佐世保市内はあわただしさを増し

た。10月になると、我が国政府が原子力空母の寄港を認め、翌昭和43年1月の佐世保寄港を予告し(229ページ)さらに12月1日に、その時期は1月20日頃であるとの見通しを公表した。年末が近づくとつれ、学生や労働者の寄港反対派の活動は盛んになり、それに対処する動きも活発化した。例えば、防衛施設庁はデモコース付近の鉄道引込線の道床を砕石に変えてアスファルト敷きとしたほか、海上自衛隊、米軍、国鉄などは管理する施設に金網を張り、デモ隊に備えた(232ページ)。市郊外にある長崎県立国際経済大学(現長崎県立大学佐世保校)では、佐世保に集結した全学連が同大学を占拠するとのうわさを受け、それを阻止するために学生総会を開催した⁸⁷⁾。

年が明けて昭和43年1月10日、「エンタープライズ」が8日にハワイを出港したことが米軍から通知され、いよいよ1月18日、同艦が翌19日午前9時30分頃に佐世保に入港するとの事前通告が佐世保市側に伝えられた。入港前日のこの日、市内光月町では社会党・共産党共催の数万人規模の寄港反対集会が催された。その後敢行されたデモでは一部の学生が過激化し、投石した学生に警察側が放水と催涙弾で応酬する場面も見られた。「エンタープライズ」は19日午前9時10分に佐世保に入港。反対派によるピラ配りや船を用いた海上でのデモ以外にも寄港賛成派による宣伝があったほか、「エンタープライズ」を一目見ようと双眼鏡を片手に周辺諸県から見物に來た野次馬も多かったという。

デモ隊と機動隊との大掛かりな衝突が生じたのは寄港三日目、1月21日のことである。この日の午後、社会党・共産党・総評共催の原子力船寄港抗議集会が開催されたあとのデモで、先陣を占めていた全学連の学生が機動隊と衝突、「佐世保橋付近は、この大混乱を見る大群衆で身動きもできないほどで、付近の人家の屋根に登る者もあり、その攻防は、すさまじさを増した(247ページ)。米軍基地に侵入し、逮捕された学生もいた。全学連に投石用の石を販売した高校生もいたという。この日の重軽傷者は160名に達した。テレビを通じてこの日の佐世保の混乱は全国に実況中継され

た。

1月23日午前9時38分、「エンタープライズ」は佐世保を後にした。「佐世保の繁華街は、エンタープライズ号入港中、すべて店を閉鎖したので四億円の売上減となり、低利の融資を市長に要請した」。なお、「市の港湾部と海上保安部は、連日放射能調査を行ってきたが、「異常なし」と結果を発表し、市民をほっとさせた」(249ページ)。

ちなみに「エンタープライズ」は、15年後の昭和58年に再度佐世保に入港している。その際、「市民の圧倒的多数は、無関心あるいはあきらめの気持ちであった」という⁸⁸⁾。

「エンタープライズ」が寄港した年の5月2日、原子力潜水艦「ソードフィッシュ」が佐世保港に入港した。「原潜慣れ」した佐世保市ではあったが、今回の原潜入港は大きな衝撃を市民に与えた。海上保安部の調査船が、「ソードフィッシュ」周辺で平常値の20倍前後の放射能を測定したからである。その後の調査では異常値は測定されなかったとはいえ、科学技術庁の専門家検討委員会は、断定はできないが、「ソードフィッシュ」の放射能と考えるのが常識であるとの見解を示した。この事件を受けて、当時のジョンソン米国駐日大使は三木武夫外務大臣に、放射能調査体制を日本側が整備するまで原子力潜水艦を佐世保、横須賀に寄港させないと約束した⁸⁹⁾。

被爆地を擁す長崎県にある佐世保市ではあるが、原子力と佐世保とのかかわりはなおも続く。昭和51年(1976年)1月16日、政府は「むつ」の佐世保での修理を閣議で決定した。放射能漏れ事故を起こして洋上を漂泊していた我が国初の原子力船「むつ」(約8,200トン)は、佐世保重工業(SSK)の造船所で修理されることになったのである。同船の佐世保誘致に際しては、辻佐世保市長の働きかけがあったといわれるが、政府からの要請もあったという。とはいえ、佐世保への「むつ」受け入れ決定の直接的な理由としては、やはり再度の経営危機を迎えたSSKの救済が挙げられるであろう。「むつ」が佐世保に入港する昭和53年にSSKの救済は本格化したので

あった(本章⁽²⁾参照)。受け入れの見返りとして期待される経済効果を賛成派の人々は重視した。一方、反対派の人々が恐れたのはなによりも被爆である。被爆者を中心に受け入れ反対の運動は大きな盛り上がりを見せた。結局「むつ」は原子炉を「封印」するとの条件で昭和53年6月1日に県議会、また6月3日に佐世保市議会で受け入れ案が可決された⁹⁰⁾。

「むつ」は、同年10月16日に佐世保に入港し、57年8月31日に出港した。入港に際しては、海上で阻止隊と警備艇との衝突があったものの、心配された大きな混乱はなかった。しかし、4年近い佐世保での滞在中、期待された受け入れ効果は、結局はなかったと評された。とはいえ、出港に際しては花火が打ち上げられ、長期に渡る滞在ゆえに「むつ」に情が移ったと表現する市民も多かったと、『佐世保市史』はまとめている⁹¹⁾。平成4年、「むつ」の廃船が決まった。後に「むつ」は改造されて海洋地球研究船「みらい」へと生まれ変わり、平成9年12月に佐世保への寄港を果たしている。

「むつ」と佐世保との関わりは、ここが現役の軍港都市として機能しているために出来たというわけではない。しかし、軍港都市の復興のために旧海軍工廠の遺産を継承して成立し、しかも米海軍基地の存在により操業面での制約を受け、経営危機に陥っている佐世保重工業の救済を考慮して、同船の佐世保受け入れは決まったといわれる⁹²⁾。「むつ」をめぐる騒動も、軍港都市であるがゆえに佐世保が戦後経験した特異な歴史の一齣と見なしてよいであろう。

結び

戦後、佐世保は再び軍港都市となった。そのいきさつは、以上で検討したとおりである。

軍港都市であることにより、佐世保港一帯は艦船が点在する、商港とはまた違った景観を見せ、また日没後は、基地や造船所がオレンジ色のライトに染まり、幻想的な光景を生み出す⁹³⁾。軍港地帯が中心街からそう離れ

ていない佐世保では、外部からここを訪れる際には、鉄道を利用するにせよ、あるいは高速道路を利用するにせよ、海上自衛隊ならびに米海軍の艦船を直接目にすることができる。訪問者にとって佐世保が軍港であることは一目瞭然である。ちなみに、現在キールの軍港(ティルピッツ・ハーフェン)は市街地からは見えず、キール中央駅や高速道路からも距離があるので、キールが軍港都市であることは、軍港地帯に接近しない限り景観から見て取ることはできない。市中心部に近いキール湾東岸のかつての海軍工廠・艦船建造地域は、一部の海軍施設をのぞき、現在では民営の造船会社(HDW社)の敷地である。キールよりも佐世保のほうが、軍施設の「露出」の度合いは高いといえそうである。

また、居住者にとっては、佐世保が「基地のまち」であることを再認識させられる行事も存在する。例えば、現在佐世保では、米海軍の原子力艦船からの放射能漏れ事故を想定した訓練が毎年実施されている。ただし米軍からの参加はいまのところない。また、これは陸上自衛隊にちなむものであるが、繁華街での自衛隊のパレードが定期的に行なわれている。これには賛否両論があるが、とりわけ問題とされているのは、隊員が武装していることである。

さらに軍港都市ゆえに生じる制約もある。戦後、佐世保は商港として息を吹き返したものの、「軍商二本立て」の方針のもと、軍施設の存在により佐世保港の利用は、現在も大きな制約が課せられている。キール港も海軍の存在による利用制限があるとはいえ、少しずつ制約は解除されてきた。佐世保では、とりわけ米海軍の存在が大きなネックとなっている。米海軍が設定する制限水域が広範に及び、その内部で民間船舶の航行が制約されているので、本来の港の機能を十分生かせるに至っていないのである。制限水域は、港則法で定める港の水域の8割に達する。こうした状況が続く限り、貿易や漁業の十分な発展は見込めない⁹⁴。LCAC(エアクション型揚陸艇)が発する騒音も、市民生活に課せられた制約と見なしてよいであろう。

我が国の軍港都市では、既に述べたように、戦後「旧軍港市転換法」の制定により旧軍施設の非軍事的な利用が進められてきた。平成12年(2000年)のその転用状況を見ると⁹⁵⁾、横須賀71.2%、呉84.2%、佐世保60.1%、舞鶴84.6%となり、佐世保の転用率が一番低いことがわかる。しかも、これらの値には「防衛施設」も含まれているので、改めて「防衛施設」を除いた公共・民間施設などへの転用率を挙げれば、横須賀56.2%、呉76.1%、佐世保38.4%、舞鶴73.8%となり、やはり佐世保と横須賀の転用率が低いことがわかる。なかでも旧軍港都市のなかで佐世保の低さが際立つ。佐世保と横須賀は、ともに米軍基地の街である。米軍基地の存在が旧軍施設の非軍事施設への転用を阻んでいると考えてよいだろう。例えば佐世保の場合、旧軍施設に占める(恐らく米軍への)「提供施設」の割合は29.7%にまで達しており、面積にすれば3,801千m²の広さである。この比率は、横須賀の「提供施設」の17.8%と比べてはるかに高い。ちなみに、呉の旧軍施設に占める「提供施設」の割合は2.5%、舞鶴に至ってはゼロである。このように、佐世保では旧軍施設の転用が十分には進んでいない。もしこれらが転用され、民間の利用に供されていれば、佐世保ではもっと著しい産業の発展が見られていたかもしれないのである⁹⁶⁾。

しかし、一方で軍需依存の体質は今も続く。1970年代後半、米海軍佐世保基地は一時的に規模を縮小し、基地から弾薬廠へ格下げとなった。すると、「軍需は急減した」。「佐世保は戦後、民間経済の活性化による「自立」を何度か模索したが、米軍、ひいては日本政府の都合に翻弄され、結局軍需依存を脱することなく今に至った」のである⁹⁷⁾。

我が国の軍港都市は、戦後いずれも再び軍港都市となった。なかでも佐世保は陸海双方の自衛隊が設置されたほか米海軍基地が置かれ、旧軍施設の転用にもその影響が及んでいる現状を見て取ることができる。戦後の佐世保は、西海国立公園の制定、さらにはハウステンボスの開業により観光都市としての色合いを以前と比べて濃厚に持つようになった。とはいえ、「軍港都市のDNA」も、佐世保の近・現代史を通じて継承されてきた。

軍港であり続けてきた佐世保は、はたして多くの人々に愛される都市となりうるか、市民にとって誇りに思われる都市となりうるか。これらが、今後考えていかなければならないテーマであろう。

注

- 1) 拙稿「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、2011年。
- 2) 1920年代の佐世保が、いわゆる「モダン都市」であったか否かは不明である。モダン都市に関する文献は多く存在するが、さしあたり以下を挙げておく。橋爪紳也『モダン都市の誕生 - 大阪の街・東京の街』、吉川弘文館歴史文化ライブラリー、2003年。この頃の佐世保の大衆文化については、例えば、『佐世保の歴史 市制百周年記念』、佐世保市、2002年、166 - 167ページを参照。
- 3) 佐世保における海軍工廠の職工数と人口数については、前掲拙稿、226、239ページを参照。なお、前稿では、海軍工廠の職工数を『烏帽子は見ていた』(以下注6参照)から引用したが、そこには詳しい出典箇所が明示されていなかった。後日、佐世保在住の郷土史家祖谷敏行氏により、『烏帽子は見ていた』に掲載されている「佐世保海軍工廠人員表」のデータが、昭和14年までは『佐世保鎮守府沿革史・昭和15年編』(佐世保市史編纂室)の「佐世保海軍工廠・庁勢表」の数値と、また昭和15年から20年までは『昭和15～20年・佐世保鎮守府内各機関の兵員一覧』(佐世保市立図書館)の「海軍工廠」部分の数値と、それぞれほぼ一致することから、恐らくこれらの史料に依拠したのではないかとの情報を頂くことができた。貴重な調査の結果をご教示いただいた祖谷敏行氏に改めて御礼申し上げます。
- 4) 『佐世保年表 市制百周年記念』、佐世保市、2002年、103 - 112ページ。
- 5) 前川雅夫編『炭鉱誌 - 長崎県石炭史年表』、葦書房、1990年、341ページ。『佐世保年表』、112ページ。
- 6) 『烏帽子は見ていた - 佐世保と南地区・21世紀への記録』、佐世保市南地区郷土誌調査研究会、1997年、143ページ。
- 7) 吉田裕『日本近現代史⑥アジア・太平洋戦争』、岩波新書、2007年、122ページ。
- 8) 佐世保港の商港の機能は、やがて相浦港に移された。その経緯については、前掲拙稿、252ページ、注74を参照。
- 9) 『60周年記念 西肥自動車の歩み』、西肥自動車株式会社、1980年、139 - 140ページ。
- 10) 前川雅夫編『炭鉱誌』、376ページ。
- 11) 『大阪毎日新聞』、昭和14年4月25日。舞鶴(新舞鶴町)では、既にも大正12年に「裏日本鉄道全通新舞鶴開港記念博覧会」が開催されていた。山田正志「ある地方都市の肖像 - 軍港都市舞鶴の形成過程：第2部：大正・昭和前期の舞鶴」、『東海大学紀要、留学生センター』

ター』24、2004年、11ページ。

- 12) 例えば、呉で昭和10年(1935年)に「国防と産業大博覧会」が開催されたほか、「国防と資源大博覧会」(兵庫・姫路、昭和11年)、「支那事変聖戦博覧会」(兵庫・西宮球場など、昭和13年)、「興亜国防大博覧会」(新潟・高田、昭和16年)などの軍事や国防にちなむ博覧会を見出すことができる。以下を参照。『別冊太陽 日本の博覧会』、平凡社、2005年。
- 13) 『佐世保市史 通史編』、下、2003年、273ページ。
- 14) 以上、『佐世保年表』、117 - 128ページを参照。
- 15) 『佐世保市史 通史編』、下、299ページ。
- 16) 『佐世保市史 政治行政篇』、1957年、295 - 297ページ。
- 17) 同書、299ページ、『佐世保市史 通史編』、下、301ページ。
- 18) 『声なきこえ』、佐世保空襲を語り継ぐ会編、1975年、111 - 112ページ。
- 19) 同書、54ページ。空襲体験者の日記に基づき、空襲について考察した成果として、以下を挙げておく。祖谷敏行「佐世保大空襲 - 佐世保海軍共済病院勤務医師私日記にみる六月二十九日」、『談林』(佐世保史談会)第49号。
- 20) 『軍港に降る炎 - 佐世保空襲と海軍工廠の記録』、創価学会青年部反戦出版委員会編、1978年、201ページ。佐世保駅と海軍工廠は被害がなかった。平岡昭利編著『地図でみる佐世保』、芸文堂、1997年、120ページ。佐世保駅では、空襲当日、駅に駆けつけた職員が燃料など危険物を積載した貨車を佐世保駅から手押しで移動させ、空襲から駅を護った。『佐世保時事新聞』、1948年1月15日。
- 21) 『佐世保市史 通史編』、下、301 - 302ページ。犠牲者数は当初の記録で1,030名、近年の調査で1,217名に達していることが明らかにされた。『朝日新聞』、2002年6月30日。
- 22) 『声なきこえ』、77ページ。
- 23) 『佐世保年表』、130ページ。
- 24) 佐世保・早岐警察署昭和21年3月21日付「事務報告書」、『長崎県警察史』、下巻、982ページ、『佐世保市史 通史編』、下、360 - 361ページを参照。
- 25) 『佐世保市史 通史編』、下、375 - 378ページ。
- 26) ジョン・ダワー(三浦陽一・高杉忠明訳)『増補版 敗北を抱きしめて』、上、岩波書店、2004年、581ページ。
- 27) 例えば、以下を参照。上杉和央「引揚のまち」の記憶、坂根嘉弘編『軍港都市史研究Ⅰ 舞鶴編』、清文堂、2010年、253 - 298ページ。『母なる港舞鶴 舞鶴引揚記念館図録』、舞鶴引揚記念館、1995年。引揚一般に関しては、例えば、若槻泰雄『戦後引揚の記録』、時事通信社、1991年、田中宏巳『復員・引揚げの研究 - 奇跡の生還と再生への道』、新人物往来社、2010年を参照。なお、横須賀でも、佐世保と同様、市の中心街から離れた郊外の港(浦賀港)が引揚の舞台となった。浦賀港における引揚に関しては、以下を参照。『浦賀港引揚船関連写真資料集 - よみがえる戦後史の空白』、横須賀市旧浦賀地域文化振興懇談会、2004年。また、九州では博多における引揚に関して、最近以下が刊行され

- た。「引揚げ港博多を考える集い」監修『九州アーカイブズ 博多港引揚』、図書出版のぶ工房、2011年。高杉志緒『日本に引揚げた人々 - 博多港引揚者・援護者聞書』、図書出版のぶ工房、2011年。
- 28) 『佐世保市史 軍港史編』、下、350 - 351ページ。
- 29) 『佐世保引揚援護局史』、下、佐世保引揚援護局、1951年、71ページ。
- 30) 上杉和央「引揚のまち」の記憶』、257ページ。
- 31) 横浜、仙崎、門司には出張所が設けられた。厚生省社会・援護局援護50年史編集委員会監修『援護50年』、ぎょうせい、平成9年、148ページ。
- 32) 資料により数値に若干のばらつきがある。これは『佐世保引揚援護局史』に基づく数値。
- 33) 『浦賀港引揚船関連写真資料集』、2006年、4ページ。
- 34) 『佐世保の歴史』、180 - 182ページ、『佐世保市史 通史編』、下、409ページ、『軍港史編』、下、360 - 361ページ。
- 35) 『佐世保市史 軍港史編』、下、362、371 - 372ページ。
- 36) 以下『佐世保市史 軍港史編』、下、373ページ以降に依拠する。なお、浦頭を引揚港として我が国に帰還した人々の経験が、以下の手記にまとめられている。『再生への原点 - 「引揚港・佐世保（浦頭）を偲ぶ全国の集い」記念手記集』、佐世保市、1998年。また、以下の論考が浦頭を舞台とした引揚に関する記述を含む。佐竹要平、小嶋栄子、濱村美和「引揚援護と佐世保友の会の活動」、『研究紀要』（長崎短期大学）第20号、2008年。作家の木山捷平も、浦頭に帰還した引揚者の一人である。以下は、木山の浦頭再訪記である。木山捷平「軍港・佐世保の夕映え」、『日本』9 - 3、1966年。
- 37) 『佐世保市史 軍港史編』、下、379ページ。
- 38) ボゴタ丸 船体には「ぼごた丸」と表記されていたことが写真から確認できる - は、もとドイツの商船であり、ドイツ降伏後ジャワで日本海軍に拿捕された。戦後は引揚船として活躍した後にドイツへ返還された。『佐世保引揚援護局史』、下、70ページ。『佐世保市史 軍港史編』、下、379ページ。1月にマニラから入港の後、早くも2月4日には、今度は釜山から10名を乗せて浦頭に入港している。同書、86ページ。
- 39) 山口日都志「戦中・戦後の鉄道（六）」、『郷土研究』第38号、2011年、5ページ。
- 40) 『佐世保市史 軍港史編』、下、380 - 383ページ。
- 41) 北村徳太郎については以下の文献がある。西住徹編著『北村徳太郎 談論編・資料編・論文編』、親和銀行、2002～2007年。
- 42) 『佐世保市史 政治行政篇』、311 - 312ページ。
- 43) 『佐世保の歴史』、188ページ。バラック建てのマーケットは、佐世保市内で15ヶ所出現し、店舗の数は約1,200軒に達した。そのうち約90%は、引揚者、罹災者が営む店であったという。『時事新聞』、1948年5月4日「マーケットの生態」を参照。
- 44) 『佐世保市史 政治行政篇』、324ページ。
- 45) 佐鎮事件については『佐世保市史 通史編』、下、444 - 448ページ、『佐世保市史 政治行

政篇_Ⓐ、349 - 354ページを参照。

- 46) 志岐観彦『(序説)佐世保軍港史_Ⓐ、隆文社、1989年、345 - 346ページ。
- 47) 『佐世保重工業60年史_Ⓐ、佐世保重工業株式会社、2006年、16ページ。
- 48) 同書、19ページ、『佐世保市史 通史編_Ⓐ、下、436ページ。
- 49) 『佐世保市史 軍港史編_Ⓐ、下、317 - 318ページ。
- 50) 『佐世保市史 総説篇_Ⓐ、359 - 360ページ、『政治行政篇_Ⓐ、375 - 380ページ。』佐世保重工業60年史_Ⓐ、29ページ。
- 51) 『佐世保市史 政治行政篇_Ⓐ、348 - 349ページ。
- 52) 『銀杏残り記_Ⓐ、中田正輔翁自伝刊行会、1961年、148 - 149ページ。
- 53) 『佐世保市史 政治行政篇_Ⓐ、380 - 385ページ。
- 54) 『銀杏残り記_Ⓐ、151 - 153ページ。
- 55) 『旧軍港市転換法施行50年のあゆみ_Ⓐ、旧軍港市振興協議会事務局、2000年、5ページ。
- 56) 中田正輔『佐世保政治生活四十年_Ⓐ、九州公論社、1958年、210ページ。
- 57) とはいえ、既に昭和23年元旦の地元紙において、中田は佐世保の観光都市化に対する熱い思いを語っている。『佐世保時事新聞_Ⓐ、「知事、市長二年目の抱負_Ⓐ、1948年1月1日。
- 58) 『佐世保市史 通史編_Ⓐ、下、597ページ。
- 59) 中田正輔『佐世保政治生活四十年_Ⓐ、205 - 206ページ。
- 60) 中本昭夫『佐世保港の戦後史_Ⓐ、芸文堂、1984年、226ページ。
- 61) 中田正輔『佐世保政治生活四十年_Ⓐ、196ページ。
- 62) 『佐世保市史 通史編_Ⓐ、下、462ページ、『軍港史編_Ⓐ、下、422、427 - 428ページ。開戦時の韓国側の対応に関しては、和田春樹『朝鮮戦争全史_Ⓐ、岩波書店、2002年、145 - 150ページを参照。なお、開戦当初、朝鮮「戦争」は朝鮮「動乱」と呼ばれたという。中村正則『戦後史_Ⓐ、岩波新書、2005年、49ページ。
- 63) 『佐世保市史 通史編_Ⓐ、下、430、465 - 466ページ。
- 64) 中本昭夫『佐世保港の戦後史_Ⓐ、140ページ。
- 65) 『佐世保年表_Ⓐ、139ページ。
- 66) 中本昭夫『佐世保港の戦後史_Ⓐ、149ページ。
- 67) 『佐世保市史 軍港史編_Ⓐ、下、428 - 429ページ。
- 68) 中本昭夫『佐世保港の戦後史_Ⓐ、191ページ。
- 69) 『佐世保玉屋50年小史_Ⓐ、佐世保玉屋、1967年、95 - 96、221ページ。』佐世保市史 産業経済篇_Ⓐ、138ページ。
- 70) 前川雅夫『炭鉱誌_Ⓐ、514 - 515ページ。「ハウス」とよばれるアメリカ兵を相手とする女性の部屋の新築、増築、改築が増えた。』佐世保年表_Ⓐ、140ページ。
- 71) 『佐世保の歴史_Ⓐ、194ページ。
- 72) 『佐世保重工業60年史_Ⓐ、39ページ。
- 73) 例えば以下を参照。坂本忠「怒りの街 - ルポ・軍港佐世保_Ⓐ、『人民文学』3 - 3号、

- 1952年、46 - 51ページ。長崎善次「ルポルタージュ 佐世保軍港」、『前衛』226号、1964年、95 - 188ページ。
- 74) 中本昭夫『佐世保港の戦後史』、189ページ。ちなみに後の日本社会党委員長となる石橋政嗣は、その頃駐留軍の労働組合を母体として活動していたが、当時実施されたアンケート（昭和27年1月）では、彼も当分は、軍商併立はやむを得ないと答えたという。同書、192ページ。
- 75) 『佐世保市史 通史編』、下、485 - 487ページ。『佐世保の歴史』、196 - 197ページ。以下で佐世保の海上自衛隊（佐世保地方隊）が特集された。『世界の艦船』468号、1993年。
- 76) 前掲拙稿、243ページ。
- 77) 『佐世保市史 通史編』、下、609ページ、『佐世保重工業60年史』、51 - 62ページ。
- 78) 『佐世保市史 通史編』、下、798ページ。1960年代までの佐世保重工業における事業の展開を扱った研究として、例えば以下がある。小川喬義「戦後日本の造船業とSSKの展開過程」、『調査と研究』（長崎県立国際経済大学国際文化経済研究所）第1巻第1号、1969年。
- 79) 北沢輝夫『佐世保救済劇と造船不況』、教育社、1978年、15ページ。当時、SSKの救済に際しては、あまりにも強引な政治救済だとしてその必要性を疑問視する声が挙がった。例えば以下を参照。鈴田敦之「佐世保重工業政治救済の落とし穴 - だれのために何を救うのか」、『エコノミスト』、1978年6月27日号、10 - 15ページ、楯敏明「色濃い軍港佐世保への回帰 - さめた市民の眼に映ったことは……」、『同誌掲載』、17 - 20ページ。
- 80) 『佐世保市史 産業経済篇』、291 - 292ページ。
- 81) 『佐世保市史 通史編』、下、548ページ。
- 82) 池田稔「佐世保炭の流通」、『経済と文化』（長崎県立短期大学）第2号、1960年、79ページ。
- 83) 『佐世保市史 通史編』、下、565ページ。
- 84) 『佐世保年表』、157ページ、『佐世保市史 通史編』、下、568 - 569ページ。
- 85) 中本昭夫『続佐世保港の戦後史』、芸文堂、1985年、156 - 172ページ。
- 86) 『佐世保市史 通史編』、下、725 - 726ページ。
- 87) 『朝日新聞』、1967年12月29日。
- 88) 『佐世保市史 通史編』、下、744 - 745ページ。
- 89) 同書、下、717 - 719ページ。
- 90) 同書、下、780ページ。佐世保重工業における「むつ」の修理については、『佐世保重工業60年史』、184 - 188ページも参照。
- 91) 『長崎新聞』、1981年9月1日、9月6日。『佐世保市史 通史編』、下、783ページを参照。
- 92) 例えば以下を参照。鈴田敦之「佐世保重工業政治救済の落とし穴」、13ページ。北沢輝夫『佐世保救済劇と造船不況』、21 - 25ページ。
- 93) 以下で佐世保の夜景が取り上げられている。丸々もとお監修日本夜景遺産事務局編『日本

夜景遺産』、ぴあ、2004年、89ページ。

- 94) 山本理佳「佐世保市行政による軍港像の創出 - 1960年代の米軍原子力艦艇寄港反対運動をめぐって」、『地理学評論』78 - 10、2005年、636ページ。
- 95) 『旧軍港市転換法施行50年の歩み』、38ページ。
- 96) 山本理佳「佐世保市における軍港景観の文化資源化」、『国立歴史民俗博物館研究報告』第156集、2010年、90ページ。旧軍港都市における軍用地の転用にに関する研究としては、以下がある。今村洋一「横須賀・呉・佐世保・舞鶴における旧軍用地の転換について - 1950～1976年の旧軍港都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」、『日本都市計画学会 都市計画論文集』、No 43 - 3、2008年。
- 97) 沖縄タイムス社・神奈川新聞社・長崎新聞社 = 合同企画「安保改定50年」取材班『米軍基地の現場から』、高文研、2011年、51 - 53ページ。米軍基地の歴史について掘り下げた最近の成果として以下を挙げておく。林博史『米軍基地の歴史 - 世界ネットワークの形成と展開』、吉川弘文館、2011年。

〔付記〕

本稿は、平成23年度長崎県立大学学長裁量教育研究費（研究テーマ「軍港都市の形成史 - キールと佐世保」）による研究成果である。