

# 地方港湾における港湾機能の変遷

——長崎港の場合——

河 地 貫 一

(長崎大学)

## 目 次

1. はじめに
2. 長崎港の歴史的 성격と変遷
3. 長崎港の機能と都市構造の変遷
4. 長崎港と港市経済構造の変動
5. 長崎港・港市の構造的変革期

### 1. はじめに

幕藩体制期から、わが国で唯一の海外貿易港として、特殊な地位を与えられてきたという歴史性をもつ長崎港を地方港湾一般の事例として港湾機能の変遷を論ずることは適切ではない。しかし、一般的にいて、わが国の地方港湾は多く、何らかの特異な歴史性をもって変遷してきたものと考え、上のような立場も全く否定されるものとは思えない。

そして、長崎市は、港湾都市として発生し、その港湾とともに盛衰を共にしてきたから、長崎港の機能の変遷の考察はまた、地方都市としての長崎市の都市機能の変革の考察なしにはあり得ないであろう。

### 2. 長崎港の歴史的 성격と変遷

長崎港は大陸に近く、中央政府から最も遠隔の地にある長崎湾に位置している。しかも湾の周辺が、長崎火山群とよばれる高度300~500mの熔岩台地によって囲繞され、交通の未発達時代には、長崎はかなり孤立的性格の強い地域であった。

かえて、そのような理由から、古くからの外国船の出入していたという歴史性も加わって、長崎港は、鎖国時代におけるわが国唯一（対馬島厳原港は、朝鮮貿易の窓口であったから、厳密に言えば、唯二つというべきであり、また、長崎港と厳原港とは相互に仲継貿易によって結ばれていた）の対外貿易港としての地位が与えられてきた（1639年）。1698（元禄11）年には完全な官営貿易港となり、独占的な貿易上の巨利がもたらされた。いわば、長崎港は、幕府権力によって、全日本をそのヒンターランドとして与えられたわけである。

主な取扱い商品は、初期は生糸、のちは、織物、砂糖、雑貨が主であったが、極端な片貿易（輸入超過）で、わが国からは金、銀、銅が、ついで俵物が主な輸出品であった。そして、その「俵物」を生産する周辺地域を除くと、近傍とは長崎港は殆んどかかわりをもっていない。ただ、市街地の住民に対しては「箇所銀」（地主へ）「かまど銀」（家屋現住者へ）と称される貿易上の利益の一部が各戸に配分され、市街地外の住民との間に経済的な、ひいては精神的な亀裂を深くせしめていた。幕府直轄地として、長崎は天領であった。自然的にも、社会的・経済的にも、長崎は、周辺地域とは永く孤立的関係をつづけてきた。

幕藩体制末期の五港の開港は、長崎港に大きい変革をもたらし、開港数年にして貿易港の地位は急激に低下する（表1参照）。そして、明治以降長崎港のわが国における貿易上の地位は低下の一途をたどった。明治当初全貿易額のシェア10%が、昭和10年には0.4にまで低下している（表2参照）。幕藩体制末期には、海軍伝習所のおかれた長崎は、横浜とともにわが国における最大の外国艦

表1 長崎港の地位の低下

| 港名 | 1859（安政6）年 |       |       | 1865（慶応元）年 |       |       |
|----|------------|-------|-------|------------|-------|-------|
|    | 輸出         | 輸入    | 計     | 輸出         | 輸入    | 計     |
| 横浜 | 44.9%      | 24.9% | 36.8% | 94.5%      | 86.9% | 91.0% |
| 長崎 | 45.4       | 73.0  | 56.5  | 3.0        | 12.3  | 7.2   |
| 箱館 | 9.7        | 2.1   | 6.7   | 2.5        | 0.9   | 1.8   |

注 横浜市史

船の輸入港であり、1857（安政4）年から1868（明治元）年に至る10年間余に74隻の艦船と、更に武器を輸入している。同年間に横浜港では22隻を輸入している（山口和雄「幕末貿易史」）。

この海軍伝習所の設立地、艦船の輸入港、それに、外来文化の唯一の輸入港と

いう条件が重なって、この地に1856（安政4）年に、官営の長崎熔鉄所（のち拡張して、長崎製鉄所、長崎造船所と改称）が、ついで、1868（明治元）年に、グラバーによって小菅造船所が設立される。このことが、貿易港であった長崎港を造船工業港という性格に変える決定的な役割を担うことになる。このことはのちにくわしく論及したい。

維新当初の長崎貿易の衰退を支えたものに石炭の輸出があった。市制が実施される1889（明治22）年まで、九州炭のすべてが長崎港に集められ、例えば1875（明治8）年のわが国の石炭総輸出額の94%は長崎港が独占していた。そのために当時、外国航路船の長崎寄港は神戸・横浜より多かった（市制65年史、中編）。しかし、1889（明22）年、唐津、ロノ津、門司の各港が石炭輸出港となり、長崎港は湾内の高島、端島坑および杵島坑の石炭輸出に限られてしまった。

石炭輸出港のほかに、明治以降、長崎は欧米諸国の極東における中継貿易港としての役割を果たしている。幕藩体制期からの栄光の名残りとして、大陸に近い地理的条件にめぐまれた長崎港は極東市場に対する外国商社の根拠地という地位を保ってきた。欧米から朝鮮、華北、シベリアへ仕向けられる商品は長崎に揚陸されてから目的地に送られている。1902（明35）年の中継貿易額は総貿易額の50%に達している（市制65年史、中編）。しかし、日韓併合など極東地方の戦乱によって、昭和初期には殆んど消滅している。

日本資本主義の海外進出に伴って、西偏の一地方港に留まっていた長崎港は、中シナ進出の拠点として、また外洋航路船の寄港々としての地位を強め

表2 長崎港貿易額シェア (%)

|            |      |       |
|------------|------|-------|
| 1868（明治元）  | 11.3 |       |
| 1878（明 10） | 7.25 |       |
| 1889（明 22） | 6.9  | 市制実施時 |
| 1898（明 31） | 5.9  | 第一次拡張 |
| 1920（大 9）  | 1.3  | 第二次拡張 |
| 1935（昭 10） | 0.4  |       |

注 長崎市制65年史上巻

る。長崎と大陸とを結ぶ外洋航路として上海航路（1923. 発足）は特に著名であるが、日清戦役後の台湾航路船、日露戦役後の大連航路船の寄港もあり、1919（大正8）年の長崎港に寄港する外洋船に関して、「市制65年史、後編」は、日本郵船会社の横浜・上海線のほかに、横浜・北支線、横浜・オーストラリア線、ホンコン・シアトル線、大阪商船会社の北米・南米線、東洋汽船会社の横浜・ホンコン線、カナダ太平洋汽船のバンクーバー・ホンコン線、露国義勇艦隊汽船のウラジオストック・上海線、支那汽船のサンフランシスコ・マニラ線等々の寄港をあげ、大正年間の国籍別寄港船舶数を示している（表3参照）。

このように長崎港は独占貿易港、艦船輸入港、石炭輸出港、中継貿易港、外洋船寄港港、そして、戦後はタンカー輸出港と、長崎港はその機能をかえていく（表4参照）。

表3 国籍別長崎港寄港船舶（入港）（トン単位1,000）

|               |    | 日本船     | イギリス  | ドイツ   | ロシア   | アメリカ  | オランダ | その他  | 計       |
|---------------|----|---------|-------|-------|-------|-------|------|------|---------|
| 1907<br>(明40) | 隻  | 603     | 336   | 128   | 100   | 52    | —    | 54   | 1,273   |
|               | トン | 846.2   | 860.9 | 368.1 | 210.8 | 379.5 | —    | 46.5 | 2,712.0 |
| 1912<br>(大元)  | 隻  | 562     | 157   | 31    | 170   | 58    | —    | 4    | 982     |
|               | トン | 1,137.8 | 502.0 | 154.6 | 368.8 | 419.8 | —    | 5.0  | 2,588.2 |
| 1923<br>(大12) | 隻  | 367     | 104   | 1     | —     | 25    | 3    | 13   | 513     |
|               | トン | 1,078.0 | 589.6 | 4.4   | —     | 71.9  | 9.6  | 26.8 | 1,780.3 |

表4 長崎港の主要貿易品目（1971）

| 輸 出   |       |       | 輸 入 |      |       |
|-------|-------|-------|-----|------|-------|
|       | 価 格   | %     |     | 価 格  | %     |
| 総 額   | 703.6 | 100.0 | 総 額 | 39.5 | 100.0 |
| 船 舶   | 601.6 | 85.5  | 重 油 | 16.1 | 40.8  |
| 原 動 機 | 43.0  | 6.1   | 木 材 | 3.1  | 7.9   |
| 米     | 16.6  | 2.4   | 他   | 20.3 | 51.3  |
| 缶 詰   | 11.9  | 1.7   |     |      |       |
| 他     | 30.4  | 4.3   |     |      |       |

注 単位億円

### 3. 長崎港の機能と都市構造の変遷

現在長崎港には、更に漁港、商業港としての機能がある。

今日、長崎市域には、茂木、戸石などの沿岸漁業の小漁港があるが、長崎漁港は域外大資本の以西底曳漁、地場から成長してきた中小企業のおぐり網漁(ただし大洋漁業は域外資本)の基地であり、また県下の王島奈良尾、生月島その他に基地をおくおぐり網漁の水揚港である。水揚量は20~25万トン程度で停滞している(表5参照)。その90%は上の底曳、おぐり網漁のもので、他は沿岸零細漁業のものである。水揚量の70%は鉄道、トラックによって福岡、本州の大市場に直送される。長崎漁港の成立する最大の条件は「西海漁場」に近接している点にあった。そして九州の西海域は、瀬戸内、島根地方の漁民の移住或は出漁地域として、高度の技術を蓄積していた。しかし漁船の大型化、高速化の過程で、大市場に遠いこの漁港の水揚量は停滞または減少してきている。ことに唐津、博多両漁港の抬頭に大きい影響をうけ、長崎漁港のもつ諸矛盾の解決が強く求められてきた(表6参照)。

長崎漁港は今日長崎湾の最奥部に位置しているが、大正初期以前は中島川沿

表5 漁業別入港漁船数(隻)・水揚量(1,000トン)

|      | 昭和35年  |       | 40年    |       | 47年    |       |
|------|--------|-------|--------|-------|--------|-------|
|      | 隻      | %     | 隻      | %     | 隻      | %     |
| 以西底曳 | 4,469  | 25.7  | 3,901  | 26.1  | 2,372  | 23.6  |
|      | 145.9  | 53.6  | 136.6  | 54.0  | 133.1  | 61.9  |
| 揚緑網  | 7,425  | 42.7  | 5,335  | 33.9  | 3,019  | 20.9  |
|      | 106.0  | 39.0  | 100.4  | 39.7  | 57.7   | 26.8  |
| その他  | 5,488  | 31.6  | 6,522  | 41.3  | 9,043  | 62.7  |
|      | 20.2   | 7.4   | 16.0   | 6.3   | 24.3   | 11.3  |
| 計    | 17,382 | 100.0 | 15,758 | 100.0 | 14,434 | 100.0 |
|      | 272.1  | 100.0 | 253.1  | 100.0 | 215.2  | 100.0 |

注 長崎県資料

表 6 水産物地元消費と県外出荷  
(1,000トン)

|     | 地 元  |      | 県外    | 計     |
|-----|------|------|-------|-------|
|     | 一般   | 加工   |       |       |
| 昭42 | 58.9 | 8.6  | 167.5 | 235.0 |
| 45  | 54.7 | 10.9 | 164.0 | 229.6 |
| 47  | 46.3 | 17.1 | 151.8 | 215.2 |

注 昭47年では、県外。大阪13%、兵庫10%、福岡7%（総水揚量に対して）

岸の材木町に位置していた。T. グラバーによって輸入されたトロール漁業（トロール船を建造したのは三菱造船所であった）の発展に伴って、材木町の漁港は狭隘を上げてきたし、しかも中島川の上流に上水道の水源地が構築された

ために河川の水が減少していた。今日の長崎漁港が構築されたのは1914（大正3）年である。

この長崎漁港の施設が老朽化し、早くから改善が要望されていたが、この漁港のもつ最大の矛盾は、長崎湾のもつ造船港的機能であった。元来造船業は長期間海面を利用する特殊な工業であり、高度成長期以降、造船業の肥大に伴って、せまい長崎湾はあたかも三菱造船所の海面工場の観を呈している。生産過程における海面利用を別としても、長崎港に出入する修理船舶は全入港船舶の30%を占めているのに対して滞在時間は70%を占めている。これに対して商港機能を利用する揚荷、積荷のばあいはわずか14%にすぎない（表7参照）。1970年には造船業は長崎湾外にある香焼島に空間的拡大を行っているが、湾内造船業の縮少を伴わなかったため、何ら矛盾の解決にはならなかった。かくして長崎漁港は長崎湾を去って、五島灘に面する敏刈湾に移動することが決定した。これは10か年の建造計画で行われるかなり大規模な漁港都市の建設を計画したもので、当然、漁港を市場とする長崎湾の東側に带状に分布する中小造船業と、市域内に分散する零細な水産加工業および海外市場をもつ水産物の缶詰製造業の移動を伴うものと考えられる。大正初期以降約60年間保たれてきた長崎湾の漁港的機能に今大きい変革が起りつつある。

長崎港のもつ商港的機能もまた重要である。長崎港は既に帆船時代、西海航路の重要な寄港地であった。この西海航路の型態は、本州と九州とを結ぶ海底トンネルが完成するまで存続していた。従って、古い港湾統計をみると、大阪方面との海上による消費財の交流があったが、トンネルの完成以降は殆んど陸

上に限られてくる。同じ理由で、長崎県の島々と関西方面との直接の物流がみられたが、戦後は主として生産財に限られている。

長崎市は大阪、博多方面から消費財を入れて県南（大村市以南、西彼杵半島西彼町以南）と下五島（奈良尾町、若松町以南）とに配給する卸商圏をもっている。そして物流の大動脈は大阪、博多方面とを結ぶ国道34号線、206号線と鉄道とであっ

方で、海上ではない。従って、今日都心に集中する卸商が、都心の交通渋滞をさけて卸商団地を長崎湾の斜面を去り、周辺の山稜をこえて、34号線ぞいに形成されることに大きい問題はなかった。

もちろん、島嶼部の物流は長崎港に依存している（表8参照）。少なくとも大正年間までは離島の移出入物資は殆んど消費財に限られ、それも、酒、たばこの政府専売品が最も重要な移入品であるという。離島は極めて自給性が強い地域であったが、それらの地域に対して、長崎の商業勢力も極めて弱く、五島列島の今日の中核港である福江港の取引相手地域に占める長崎の地位は極めて低い（表9参照）。それが、昭和年間に入ると、主要取引相手港は長崎に限られてくるが、戦後は消費財のほかに生産財、建設資財の移入が増加し、また移出品も水産物のほかに工業原料品が増加するために、

福江港の移出入量は増大するが、相対的に長崎の地位は必ずしも強化されていない。しかし、長崎港の下五島地域に対する人と物との交流に果す役割は今後ますます強化されることは否定出来ないし、それはまた長崎港の重要な機能である。

表 7 入港船舶在港時間比 (%)

|      |      |     |
|------|------|-----|
| 入港目的 | 昭35  | 昭43 |
| 揚 荷  |      | 8 % |
| 積 荷  | 25 % |     |
| 船舶修理 | 57   | 70  |
| その他  | 18   | 16  |
| 計    | 100  | 100 |

注 長崎県：長崎外港第2次整備経済基礎調査

表 8 卸商の都心集中

|     | 従業員数    | %     |
|-----|---------|-------|
| 都 心 | 10,565人 | 78.2  |
| その他 | 2,947   | 21.8  |
| 計   | 13,512  | 100.0 |

注 商業統計，昭47

表9 五島列島福江港(1911)の交易

| 移 出  |          |              | 移 入         |          |        |
|------|----------|--------------|-------------|----------|--------|
| 品 目  | 金額%      | 相 手 地        | 品 目         | 金額%      | 相 手 地  |
| 食 品  | 73.8     | 宇品, 下ノ関, 鹿児島 | 米           | 3.7      | 唐津     |
| 鮮 魚  | 8.7      | 長崎           | 酒           | 11.4     | 唐津, 城島 |
| 水産加工 | 8.3      | 唐津, 大川, 長崎   | たばこ         | 18.3     | 長崎     |
| その他  | 9.2      | —            | 石 油         | 2.3      | 同上     |
| 計    | 100.0    | —            | 糸, 呉服<br>和紙 | 46.2     | 大阪     |
| 金額計  | 103,655円 | —            | 木 材         | 2.7      | 宇品, 唐津 |
|      |          |              | その他         | 15.4     | —      |
|      |          |              | 計           | 100.0    | —      |
|      |          |              | 金額計         | 418,200円 | —      |

注 長崎県産業施設調査, 1911年

表10 福江港移出入(1930)

| 品 目 | 移 出     |                    | 移 入     |         |
|-----|---------|--------------------|---------|---------|
|     | 相 手 地   | %                  | 相 手 地   | %       |
| 福   | ま ゆ     | 長 崎                | —       | —       |
|     | 米 麦     | ”                  | 長崎佐世保   | 8.6     |
|     | 酒, タバコ  | 列 島 内              | ”       | 26.4    |
|     | 織 物     | ”                  | 長 崎     | 7.7     |
|     | 水 産 物   | 長 崎                | 長崎, 列島内 | 9.8     |
|     | 金 属 製 品 | —                  | 長 崎     | 2.5     |
| 江   | そ の 他   | —                  | —       | 47.0    |
|     | 金 額 計   | (単位1,000円) 1,185.3 |         | 1,776.3 |

注 港湾統計年鑑(昭和5年)

## 4. 長崎港と港市経済構造の変動

幕藩体制の末期に、幕府はこの唯一の外国貿易港の対岸<sup>アソ</sup><sup>ウラ</sup>鮑ノ浦(淵村)に長崎熔鉄所をおいた。明治政府に接収されたこの造船所は、のちグラバーによって明治初年設立された小菅造船所(今日ソロバンドックとよばれているもの。

当時長崎市街地に南接する戸町村にあった)を合併して、1883(明16)年には  
工具616人を有する企業(当時長崎の人口は3.2万人)に成長している。そし  
て今日下請企業にまかされている職種の大部分が同造船所にふくまれていた。  
翌84年に三菱財閥に払下げられて三菱造船所となり、日清戦役をへて、1897  
(明30)年には工具3,000人を有する大企業に成長している。

この造船所の立地する飽ノ浦、小菅は何れも長崎市外の淵村と戸町村にあ  
り、しかも同造船所の労働力は主として移住労働力に依存していたと思われ、  
当時の長崎市(市制実施は1889(明22)年)とは必ずしもかかわりはなかった  
が、1898(明31)年に両工場の立地した戸町村、淵村は長崎市域に合併され  
た。このことは独占貿易の特権を失い、また石炭輸出港としての機能も弱まり  
前代の栄光の時代の名残りとしておかれていた中央官衙の出先きを失って沈滞  
していた消費都市長崎市が造船工業都市に転換するいわば空間的宣言であっ  
た。同時にそれは貿易港から工業港への長崎港の転換でもあった。ひきつづき  
1904(明37)年に行われた浦上川河口の埋立ては、門司—長崎を結ぶ国鉄線の  
開通をもった近代都市長崎への確実な一步を印した事実であった。

造船業は企業規模に弾力性が乏しく、かつ景気の変動を強くうける産業であ  
る。三菱造船所は世界経済、日本資本主義の動向にはげしい隆替をくりかえす  
が、長期的にみると、順調に成長し、市の人口増加と工具数との間に高い相関  
関係を示してきた(図1参照)。

造船業の発展に伴って、長崎湾沿岸に多くの関連或は下請の金属機械工業群  
を発展せしめてきた。今日三菱3社とよばれ、長崎市の製造業の支配的地位を  
保っている造船所のほかの三菱製網および三菱電機もまた三菱造船から分離  
し、独立したものである。下請企業群の多くは地場資本から成長したものであ  
るが、部品メーカーのほか単に造船所に臨時工を差入れる人夫差出業的なも  
のも多い。後者は大部分、三菱造船所内に立地しており、前者も長崎湾周辺に  
位置している。

造船業とそれに関連して発達した金属機械工業は、飽ノ浦の古い立地点から  
小槻、立野、或は浦上川の水運にそう地点に工場地域を拡大しているが、結局

## 地方港湾における港湾機能の変遷

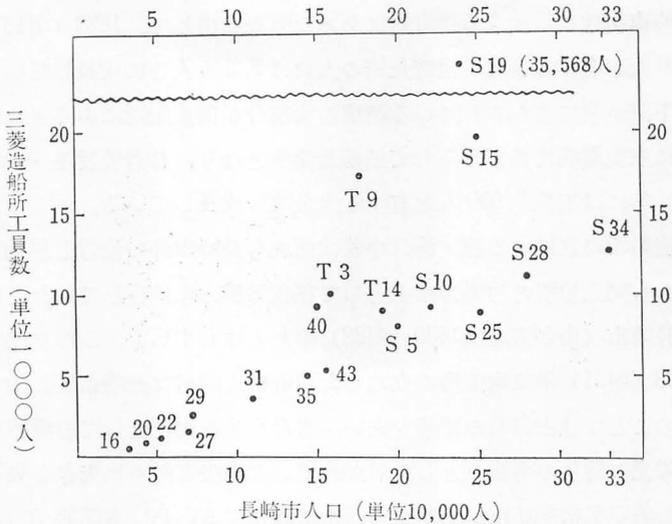


図 1 長崎市の人口と三菱造船所従業員

注 図中の数字中、アルファベットのないものは明治年間、Tは大正年間、Sは昭和年間を示す。19は明治19年、T 9は大正 9年、S 30は昭和30年である。

は長崎湾沿岸を去ることなく、そこに集積を進めてきている。長崎市 の第 2 次、第 3 次市域拡張は、造船業およびそれと関連した金属機械工場とそこへの通勤者住宅の空間的拡大等に対応したものであった。第 3 次拡張は太平洋戦争前夜の1938 (昭13) 年に行われたものであるが、この時はじめて周囲を熔岩台地で囲繞されている長崎湾斜面の全域が長崎市域に編入されることになる (図 2 参照)。すなわち第 2 次大戦直前に長崎湾斜面の全域が長崎市域となった。

そして、第 2 次拡張期の1920 (大正 9) 年、既に金属機械工業は全市製造業総出荷額の72%を占め、それにつぐものは中国、特に上海に進出していた邦人の消費を対象とした染織工業 (紡績、製綿、絹織物、綿織物着尺、染織物、メリヤス、靴下、刺繍、和洋服類を一括したもの。最も重要なものは紡績であった) があった。要するに長崎市の工業は空間的にいうと長崎湾斜面の工業であり、また金属機械工業がその支配的業種であった。諸工場の戦前の正確な立地点は明確でないが、太平洋戦争前から、西浦上方面に立地していた内陸型の



図 2 長崎市の市域の拡張

- 注 1. 数字は合併の年代  
 M31は明治31年  
 T9は大正9年  
 S13は昭和13年  
 2. 旧市域とは市制実施（明治22年）当時の市域  
 3. 破線は長崎市周辺の稜線，昭和13年に稜線地域すべてが長崎市になった

三菱兵器製作所を除くと，すべての金属機械工業は長崎湾の沿岸に立地していると考えられる。戦後の1959（昭34）年の工場の分布を明かにするために工業統計の資料を小学校々区別でみると，

- (1) 全市の製造業の総出荷額の1%（6.18億円）以上のそれをもつ校区は34校区中わずか10校区である。
- (2) それら10校区の製造業出荷額の総計は全市総出荷額の94%を占める。そして，三菱3社の立地する三校区のみで全市総出荷額の83%を占め，しかも，その大部分は3社の出荷額である。
- (3) 上記10校区中9校区はすべて長崎湾にそうている。非臨海校区1校の総

表11 生産額の比率(%)

|       | 大9  | 昭4  | 昭26   | 昭34   |
|-------|-----|-----|-------|-------|
| 染織    | 12  | 14  | 0.5   | 0.9   |
| 化学    | 2   | 3   | 1.0   | 0.7   |
| 金属・機械 | 72  | 67  | 83.8  | 88.2  |
| 食品    | 6   | 9   | 11.4  | 7.1   |
| 雑     | 8   | 7   | 3.3   | 3.1   |
| 計     | 100 | 100 | 100.0 | 100.0 |

注 大9, 昭4は「65年史」, 昭26は「市勢要覧」,  
昭34は「工業統計」

出荷額は全市のそのの2%以下

であるから、総出荷額の92%以上は長崎湾沿岸校区が占めている(表11参照)。

要するに長崎市の製造業は造船業を頂点とした金属機械工業であり、空間的にいうと、長崎湾工業である。そして飽ノ浦、戸町に発生した造船業を中心と

した金属機械工業の都市として長崎市は成長してきた。しかも、それらの工業は長崎湾沿岸にのみ集積を進め、この湾外に去ることはなかった。湾沿岸をなれた大規模な企業はさきにふれた第2次大戦時の三菱兵器所のみであったが、これは終戦とともに消滅し、遂に復旧することはなかった。

市域内の紡績、化学工業は昭和の恐慌と大陸の戦火の拡大とによって消滅したために、今日、金属機械工業の次に位するのは食品工業である。これも輸出用缶詰工場が主で、やはり長崎湾沿岸に立地し金属、機械製品の次に重要な輸出品となっている(表12参照)。

高度成長のはじまる1958(昭34)年の長崎市の製造業をみると、産業中分類によるすべての業種がふくまれているが、輸出用の缶詰製造業を除くと、他はすべて、Otrembaのいう近在必要工業 Nahbedarfsindustrie で、長崎市域に分散して立地している。この傾向は高度成長期に入っても変わらないが、三菱3社の比重がやや低下する。要するに、長崎市の製造業は、地場の消費を対象とする零細な諸工業と、輸出用船舶の建造を主とする造船業を中心とする金属機械工業とに特化してきた。

長崎市に内陸型工業が育たなかった理由にふれると、三菱資本の支配力が強く、同社以外の巨大企業の立地を許さなかった。換言すると、新しい三菱資本が立地する以外には巨大企業の立地はあり得なかったといい得ようが、更に自然条件の制約があったことも否定出来ないであろう。

さきに1938(昭13)年の長崎市域は長崎湾斜面の全域をあわせたと述べたが、この時期の長崎市域にメッシュをかぶせて、今日の居住地域の傾斜度を測定した。現在市街化している地域の面積は33.4 km<sup>2</sup>であるが、居住空間の限界といわれる傾斜度 15° 以下の地域は上のエリアの24km<sup>2</sup>を占め、しか

表12 製造出荷額構成比(%)

|        | 昭和33年  | 昭和41年  | 昭和46年  |
|--------|--------|--------|--------|
| 食 品    | 8.7    | 11.1   | 6.7    |
| 木材・家具  | 2.9    | 3.6    | 3.2    |
| 印刷・出版  | 1.0    | 1.6    | 1.5    |
| 金属・機械  | 85.6   | 81.4   | 86.7   |
| (造 船)  | (63.0) | (62.3) | (64.0) |
| そ の 他  | 1.8    | 2.3    | 1.9    |
| 三 菱    | 80.0   | 70.0   | 79.1   |
| 総額(億円) | 552    | 1,064  | 2,036  |

注 長崎市工業統計

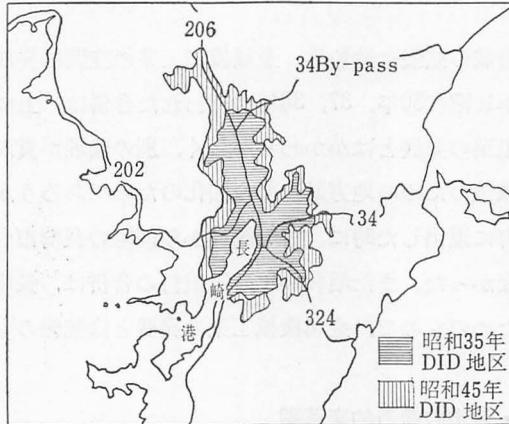


図 3 DID 地区の拡大

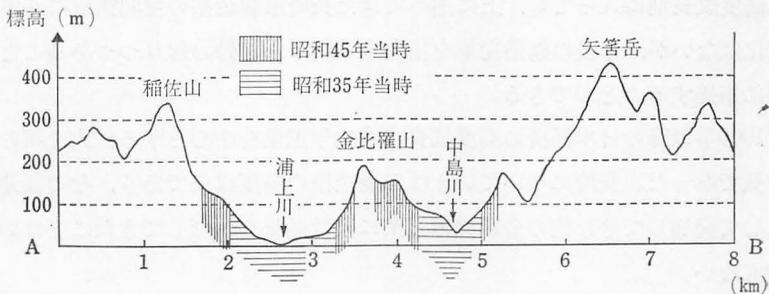


図 4 人口集中地区の垂直方向への動き

もその殆んど全域がDID地区である。市街化地域の残り 9.4km<sup>2</sup> は当然 15°以上の傾斜地となる。すなわち、旧長崎市（長崎湾斜面地域）の市街地の28%は通常居住地として利用困難と考えられる傾斜度15°以上の急斜面に形成されていることになる。この傾向は年々強くなっている（図3，4参照）。

かくして、長崎市の諸工業の大部分が長崎湾斜面に集積を進め、高度成長期の新全盛期以降、極端な過密の状態を呈してきた。比喩的にいえば、長崎湾沿岸はまさに、日本列島における太平洋ベルトに相当するであろう。

要するに貿易港としての長崎港は、かつて艦船の輸入に特化していたが、戦後船舶の輸出に特化しており、港のヒンターランドは長崎湾周辺に限られてきている。

戦前の長崎市域の拡張は造船業、金属機械工業の空間的発展に対応したものであった。しかし昭和30年、37、38年に行われた合併は、上に述べてきたように、金属機械工業の発展とはかかわりがなく、別の論理が貫かれている。いわゆる地域開発政策のための地方財政力の強化のためであろうか。三菱造船の香焼工場が香焼町に進出した時に、古い論理から同町の長崎市合併が強く要請されたが成立しなかった。また昭和48年の三重村の合併は、長崎漁港の敏刈湾進出が決定したためのもので、金属機械工業の発展とは無縁のものであった。

## 5. 長崎港・港市の構造的変革期

高度成長期に入っても、上に述べてきた長崎市製造業の空間構造に基本的な変化はないが、今後の構造変革を指向する新しい運動の起りつつあることは明確に指摘することができる。

1960年以降の日本経済の高度成長は重化学工業を中心とする巨大企業の高度成長であった。長崎についていえば三菱企業の高度成長であり、その関連企業として発展してきた他の金属機械工業に波及効果を及ぼしてきたことはいうまでもない。

しかし昭和30年代はいわゆる九州経済の地盤沈下の年代といわれている。そ

れは主として石炭産業のスクラップ化と、北九州の巨大企業（新日鉄、三井系企業）の本土（太平洋ベルト）脱出に主な原因があった。1960年代の日本経済の高度成長とは、地域的にいうと太平洋ベルトの高度成長であった。しかし、長崎市にあっては三菱企業が大型タンカーのブームによって肥大し、その規模拡大がつづいた。せまい長崎湾海面はあたかも三菱造船の「海面工場」の観を呈し、都市内部の交通渋滞は破局的様相を呈してきた。

一さきにあげた長崎漁港や都心部に集中する卸

商グループの長崎湾斜面からの脱出は、かかる事実を背景にもっている。長崎漁港の脱出によって、市域に点在する水産加工業者や、長崎湾の東岸にあって、主として、漁船の修理、建造を主とする中小造船工場群等の脱出が随伴するであろう。同様の脱出現象が、長崎港の輸出、長崎市の工業に支配的地位を占める金属機械工業にも起ってきている（表13参照）。

まず、三菱造船の下請20社が金属工業協同組合を結成し、長崎湾斜面外の諫早市貝津に「金属工業団地」をつくり、1963（昭38）年には操業を開始している。現在1,500人の従業員を有し、県下では内陸最大の工業団地となっている。

ついで、三菱電機が大村湾沿岸（時津町）にその主力工場を建設している。従業員規模（594人）からいえば中規模であるが、ついでこれに関連する中小電機工場群の転出を随伴している（昭43年）。

三菱電機に隣接して立地していた三菱製鋼は、長崎湾を去ってその主力は新日鉄の戸畑工場内に移転を殆んど完了している。

長崎湾における工場の分散傾向を決定的なものにしたのは、長崎湾外に建設された「長崎外港」の構築であった。湾外の五島灘に浮ぶ香焼島と対岸深堀地区（長崎市）との水道が埋め立てられ、同島は陸繋島化した。この埋立地には「外港」という名を冠せられているが、単なる「臨海工場地帯」であり、何等

表13 九州事業所の従業員，  
製造出荷額全国比（%）

| 年代  | 従業員数 | 出荷額 |
|-----|------|-----|
| 昭30 | 8.6  | 8.7 |
| 35  | 7.0  | 6.7 |
| 38  | 6.7  | 5.6 |
| 40  | 6.7  | 5.7 |
| 41  | 6.7  | 5.6 |
| 42  | 6.5  | 5.5 |
| 44  | 6.4  | 5.1 |
| 45  | 6.4  | 5.0 |
| 46  | 6.6  | 5.2 |

注 九州商工協会：九州産業経済要覧，1974年

表14 造船関連工業の拡散 (1960年以降)

| 工場名                         | 移 転 先     | 移転開始<br>年 月        | 移 転 先<br>操業年月 | 従業員<br>(人) | 用地面積<br>(㎡) | 投下固定<br>資産総額<br>(百万円) |
|-----------------------------|-----------|--------------------|---------------|------------|-------------|-----------------------|
| 長崎県金<br>属工業協<br>同組合         | 諫 早 市 貝 津 | S 34. 10<br>(組合設立) | S 38. 5       | 1,433      | 114,300     | —                     |
| 三菱電機<br>機時津工<br>場           | 時津町浜田郷    | S 43. 3            | S 44. 6       | 257        | 24,360      | 594                   |
| 三菱重工<br>機香焼工<br>場(工作<br>部)  | 香 焼 町     | S 45. 9            | S 47. 9       | 3,000      | 893,000     | 28,000                |
| 三菱製鋼<br>戸畑工場<br>(日本鑄<br>鍛鋼) | 福岡県北九州市   | S 45. 4            | 49年3月約500名移転  |            |             |                       |

注 県企画主幹室



図5 三菱重工香焼工場と長崎外港

の港湾施設ももっていない。旧香焼島にあって第2次大戦時に栄えた川南造船所跡地を拡大して、三菱造船の大型タンカー部門が転出し、ここに120万トン

ドックを建設した。この三菱香焼工場は近代的な設備によって、飽ノ浦の旧工場と比較して、労働の生産性は2倍をこえるといわれている。これと同様に「外港」と称せられている埋立て地域に三菱造船に関連する三菱企業5社をふくめて7社が立地し（昭48.4現在）、総計約5,000人の労働力を入れている。この外港地域の急速な工業地域化の進展につれて、県は更に、西彼杵半島の五島灘沿岸に第二外港の建設計画を発表している（表14、図5参照）。

こうした長崎港の機能を決定づける金属機械工業、その他の長崎湾からの脱出傾向は昭和40年代に入ってから顕著な現象である。この動向はあたかも太平洋ベルトの過密、公害地帯からの脱出と地方分散とをせまられている日本の巨大企業のそれと酷似しているのではないだろうか。明治以降100年にわたって諸機能の集積をかさねてきた長崎湾は、まさに長崎の太平洋ベルトであろうか。

以上のような経済活動の動向に対応して、生活空間としての長崎市にも大きい変革が起ってきている。

何よりも注目されることは、唯一の都心である「浜の町」から長崎駅に至る一帯に中枢管理機能を急速に集積せしめてきたことである。

第2に、市街地が周辺の急傾斜地域に拡大するとともに、住宅地が長崎湾斜面をこえて、周囲にスプロールの的に拡大してきたことである。

さきにもふれてきたように、長崎市の生産と生活との舞台は長崎湾斜面に限られてきたのが、昭和40年代に入って、県公社、或は民間デベロッパーによって四囲の山稜をこえて住宅団地の形成を進めてきている。「山稜内ではなければ長崎ではない」という長崎市民の意識に大きい変革が起っているものと思われる。

こうした山稜外へのスプロールの住宅開発が進んでいるにもかかわらず、山稜をこえて市域に入る交通路の整備は、地形的制約も加わって、必ずしも充分でない。そのため、ラッシュ時には国道34号線、[206号線の渋滞は破局的である。

こうした事態に対応するために、山稜内の長崎市域の空間構造に根本的なメ

スに加えられようとしている。県庁、大学、或は三菱造船そのものの移転さえ論ぜられ、市民は重大な選択をせまられている。

長崎港の背域は長崎湾斜面であり、とりわけ長崎湾沿岸であると述べてきた。以上の考察のように、その長崎湾斜面は、今や大きい変革期を迎えている(図6参照)。それはまた長崎港の変革期であることはいうまでもあるまい。

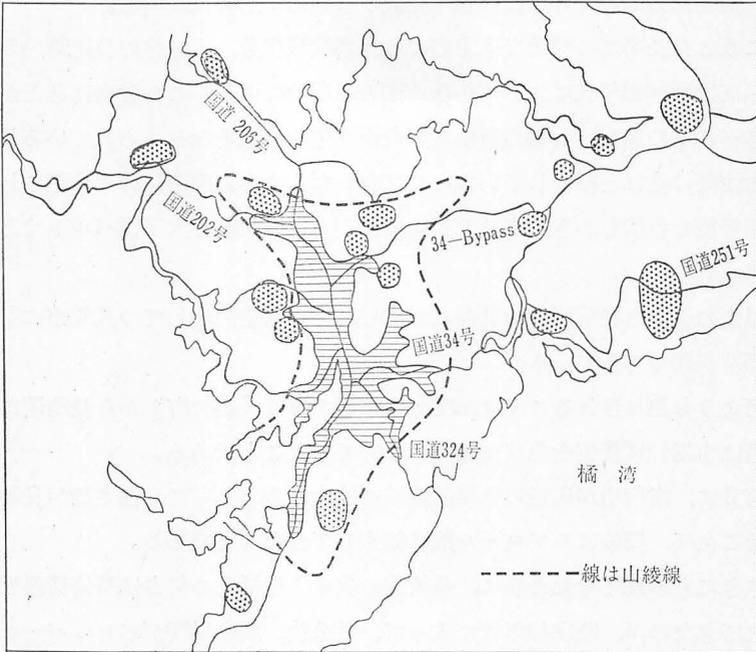


図6 住宅団地開発状況