

## 中本昭夫著 『佐世保港の戦後史』 『続佐世保港の戦後史』

柴 田 悅 田 駒子

(大阪市立大学)

### 1

佐世保と共に戦後を生きた中本昭夫氏が、「佐世保港の戦後史」「続佐世保港の戦後史」を続けてまとめられた。昭和20年敗戦から高度経済成長を経て昭和50年まで、30年間におよぶ佐世保港を中心とした歴史である。上巻は20年から30年まで、続巻は31年から50年までを年代を追っていわば日記風にまとめたもので、単に佐世保港にのみ限ったものではなく、時それぞれに発生した日本の動き、代表的文化の紹介を含めていることが読者の理解を一層深める助けとなっている。「いま考えるとひょうたんから駒が出たという気がしてならない」と著者が書いているように、氏が古い資料の処分を思いたち、燃やしている最中に火の中から見つけ出したメモがこの本の原資料である。「燃え残りの資料をとり出し整理するうちにこの本になった」(上巻、まえがき)というのであるから「ひょうたんから駒」なのである。大切に仕舞いこんだ重要書類が見つからず、1日中書類の山くずしに終わる凡人とは違うと感服するほかない。

軍港として戦争中重要な役割を果した佐世保港の戦後の出発点は連合国軍による港湾施設の占領であるが、有識者たちは佐世保港を商港として発展させる道を選び、自治体をあげて努力が始まった。昭和23年貿易港指定を受け、念願の商港としての第一歩を踏み出すのであるが、軍港的機能(戦後日本でもはや軍港はありえない)と商港の機能を両方持ち続けざるを得なかった佐

世保港の悩みは、戦後の出発点からの「宿命」であったといえる。

昭和24年、となりに関門港が開港する。当時、佐世保は九州内で搬出入とも第3位、ただし取扱い貨物の一位は石炭である。当時でこそ石炭にかける期待は並々ならぬものがあったが、これも佐世保港の将来にとって発展要因にならなかったことも事実である。丁度この頃、戦後第1回目の自由港構想が具体化し、神戸、横浜と共に佐世保も名のりをあげた。しかし港湾行政当局は、25年制定の「港湾法」で明らかのように、自由港構想は実らず、むしろ港湾局（地方自治体を含む）による港湾諸施設の整備、管理、運営の権限確立と、自國の経済発展と直接結合できる港湾建設を目指したのであった。自由港に名乗りをあげた佐世保港は、ここでもツキはこなかったのである。

朝鮮戦争による軍需貨物積出しの急増を体験し、朝鮮へ向う将兵の前線基地、一時的休養地としての役割を担わざるをえなかった佐世保、市内に米軍将兵や関係者の出入が多く、これらの事実が平和条約調印後「軍商二本立港湾」の道を選択する結果となる。昭和26年、重要港湾の指定をうけ、重要港湾の中で国内産業開発上特に重要な港湾として、準特定重要港湾の格付けがされる（昭27年）。運輸省の商港機能を重視する佐世保港への施策はこのように行われたが、反面、海上自衛隊の米軍基地一部への進出など軍港的機能の増強も同時進行したのである。朝鮮戦争は日本に特需景気と基地を残したといわれる。佐世保市と佐世保港の場合はもちろん後者であった。

昭和30年以降、「日本全体をみると、その発展はめざましく、体制の改革と経済の発展という大事業を同時進行させて驚異的な実績を残した。その中で佐世保港は佐世保市と共に時代の流れにとり残されたことになるかもしれない」（続、376ページ）と著者自身はいう。今日の佐世保の実態を導き出すには、「続佐世保港の戦後史」に収められた昭和30年から50年に至る20年間の歴史的分析が必要となる。続巻にとり上げられた年代は、日本経済にとって激動の時代であったとともに、佐世保港にとっても異った

意味で激変の時代であった。

エネルギー源の石炭から石油への転換、これが佐世保港に与えたダメージは測りしれない。主要貨物の一つを失った佐世保港は、内貿岸壁を整備、商港としての機能整備に努力を続ける。その時佐世保を襲った台風12号（昭31）のつめ跡は予想以上で、あとになって考えれば、この自然災害が佐世保港の基盤整備（航路、船の避難場所の整備、埠頭の増加による沖取り解消など）を本格的なものにしたといえるかもしれない。

しかも高度経済成長期、造船ブームによるSSKの成長も佐世保に活気を与える。さらに、観光ブームも加わり美しい西海公園、九十九島といった観光資源に恵まれてわが国西端の観光地として発展を続けたのである。

商港と軍港の両立によって成り立つ佐世保港は、軍港にまつわる諸問題が常に矛盾要因として働いたことも事実である。アメリカ原子力潜水艦のあい次ぐ入港（39～41年）、ついに有名なエンタープライズ入港をめぐる入港阻止運動の昂揚（43年）、テレビはこの事件を大きく報道、佐世保の名前は全国に知れわたるが、この間佐世保港の取扱貨物＝商港的機能は大きな発展をみることが出来なかった。加えて佐世保港を有名にしたのは原子力船「むつ」問題である。最後にはSSK・ドックでの修理を受け入れるが、それまでに至る長い期間、市民の原潜に対する不安が反対運動となって、佐世保港は原潜運動の西の拠点ともなる。

佐世保市の戦後の発展を支えた造船ブームとSSKの成長も長くは続かなかつた。昭和40年代前半、すでに造船不況のきざしが現われ、先の「むつ」修理受入れも造船不況を反映したものであったといえる。この間米軍側から名切地区と崎辺地区の返還が行われた。本来なら港湾整備、拡張にとり組まれるはずであるが「崎辺地方の百万トンドックも（米軍との話合いで百万トンドック建設を目的に返還が実現した——筆者）、オイルショックによる国際競争力とわが国船社のバランス問題、SSKの経営不振によって十年を過ぎても見通しは立っていない。」（336ページ）という具合である。

本著が各時代の歴史的出来事を順を追って記録風に述べているため、上、続巻にバラバラに述べられているのであるが、佐世保港のかかえる理論問題と

して重要なのは「水域問題」である。（上巻、「水域問題はじまる、昭30」、続巻、「水域問題調整案提示、昭32」、「佐世保港水域使用問題再燃、昭36」、「水域協定を急ぐ、昭38」、「水域問題進まず、昭38」、「水域協定締結、昭38」など）。問題の発端は漁船が佐世保港内米軍管理水域で漁撈を行い、そのたび司令官権限で補えて海上保安部に引渡すが、すぐ釈放されて同じことを繰返す。一方米軍は佐世保港使用の行政協定にもとづき漁業補償を行っており、地元日米間の交渉で漁業制限地域も緩和しているのに、米軍管理水域での漁獲を続けて困るという米軍側の抗議からはじまる。最終的には「水域協定」が日米間で締結される（昭38）のであるが、この協定は漁船のみが対象ではなく、佐世保港内を自由水域から強い制限水域までに五段階に区分けして、日米双方の運営協議で具体的運用がされることになる。これほど長期の検討を行い、厳密で細かい協定を作ったにもかかわらず、「米軍が自由に使用出来る水域を最少限に制限する」のか、「日本船の航行や漁船の操業に制限を加える」のか、今日のわが国港湾法規では明確になっていないという。著者はこの点に関し、港湾労働経済研究所年報に「水域に関する研究」を発表、港湾経済学会でも報告をされ、参加者に大きな感銘を与えたのであった。この二冊の書は、文字どおり佐世保港の戦後史を知る上で貴重な文献である。史実に忠実であることが読者に正しい認識を与える。また史実の評価についてほとんど述べていないところが、かえって読者に自分で考えねばならない思考性を要求する結果となっている。ただ、あまりにも佐世保市当局の人物や関連政財界人の登場が多すぎて、これは直接佐世保に関係ないものには読みづらい点である。

「佐世保では、終戦から昭和30年までの、あの凄まじいばかりの自主発展への市民のバイタリティは正直いって感じられない」（376ページ）と著者は嘆いているが、この二冊の読んだ市民の多くは、真剣に佐世保の将来を考え、その中から大きい飛躍への手がかりを見出すにちがいないし、それを筆者も期待している。

（芸文堂「佐世保港の戦後史」287ページ、1300円、昭和59年、「続佐世保港の戦後史」395ページ、1800円、昭和60年）