

戦時下長崎県相浦における新興工業都市計画

大 平 晃 久

Newly Industrializing City Planning Project in Ainoura
during World War

Teruhisa OHIRA

はじめに

あいのうら相浦は長崎県佐世保市に属し、市の中心部から3～5 kmほど離れた地区である(図1)¹⁾。新旧の住宅地のほかにロードサイド型商業集積も顕著で、その他にも長崎県立大学佐世保校や佐世保市総合グラウンド、陸上自衛隊相浦駐屯地なども立地する、地方都市の典型的な郊外地区といってよい。一方でこの相浦は、太平洋戦争前から軍港都市佐世保の一部に組み込まれ、戦時中には新興工業都市計画事業が施行された地区であった。

新興工業都市計画とは、国防上の目的から工業の地方分散を進めるため、軍需工場の周辺地域を大規模に開発整備するものであった。「大工業の興起してゐる地点を中心とし、附近五百万坪程度を将来の大都市地域と想定し、之に計画局が二十年の都市計画の経験を集積し理想的な大都市を実現せんとするもの」²⁾とされ、1940年度から地方公共団体施行の土地区画整理への高率の国庫補助が制度化された。表1に示したように全国23地区が指定を受け、佐世保軍港・海軍工廠を擁する長崎県では、相浦のほかに、おおむら大村、かわたな川棚の計3地区が指定されていることが目を引く。個別の地区における新興工業都市計画事業を扱っ



- ①大村海軍航空隊 (1922年12月)
- ②工廠航空機部 (日字, 1937年2月)
- ③工廠航空機部 (大村, 1941年10月)
→第21海軍航空廠
- ④第二海兵団 (1941年11月)
→相浦海兵団
- ⑤川棚海軍工廠 (1942年10月)
- ⑥針尾海兵団 (1944年5月)

日字の工廠航空機部は大村への本部移転後にその分工場となった。また、川棚海軍工廠は当初は佐世保の分廠。

図1 相浦の位置と
佐世保海軍関連施設の拡散

表1 新興工業都市計画事業施行地区

府県	現在の市町	地区	面積 (ha)	事業年度(昭和)	主要施設
神奈川県	相模原市	相模原	1,594	14～25年	陸軍兵器製造所
"	大和市	大和	620	18～35	飛行場, 海軍工廠
群馬県	太田市	太田	932	16～26	中島飛行機
茨城県	日立市	多賀	108	16～43予定	日立製作所
愛知県	豊川市	豊川	545	16～35	海軍工廠
"	春日井市	春日井	95	16～23	海軍工廠, 補給廠
"	豊田市	拳母	220	13～21	トヨタ自動車工業
三重県	四日市市	臨海	518	14～27	海軍燃料廠
兵庫県	姫路市	広	991	13～35	日本製鉄
山口県	光市	室積	71	17～35	海軍工廠
"	"	光	208	16～32	"
宮城県	多賀城市	多賀城	15	18～21	"
京都府	宇治市	宇治	684	16～	
福岡県	苅田町	苅田	437	16～35	日本ソーダ, 日立製作所
"	春日市ほか	春日原	460	17～32	海軍工廠, 九州飛行機
埼玉県	川口市	川口	474	15～	
富山県	富山市	東岩瀬	386	14～	
青森県	八戸市	八戸工業地帯	391	15～37	アルミナ
岡山県	岡山市	福浜	99	18～42	倉敷絹織, 立川飛行機
和歌山県	和歌山市	河西	27	15～37	住友金属工業
長崎県	佐世保市	相浦	20	18～27	海兵団
"	大村市	大村	23	18～25	海軍工廠, 航空基地
"	川棚町	川棚	250	19～	"

土木学会日本土木史編集委員会編『日本土木史 - 昭和16年-昭和40年』土木学会, 1973, 281頁による。一部省略・修正した部分があるが、(いささか問題のある)「主要施設」はあえてそのまま記載した。

た研究としては、水内俊雄による和歌山や富山の研究³⁾、中野茂夫による日立市多賀の研究⁴⁾などがあり、筆者も長崎県川棚について報告した⁵⁾。

新興工業都市計画は単に戦時体制下の一事業ではなく、戦後につながる地域開発として注目しうるものである。都市計画学者の越沢明は、新興工業都市計画について「新都市（ニュータウン）の建設という我が国初の体験であり、戦災復興事業の計画標準の原型をつくり、日本住宅公団の宅地事業、各地の臨海工業地帯、新産業都市の先駆けをなすものであった」と評価している⁶⁾。また、水内は政治地理学の視点から、新興工業都市計画を含む戦時期の都市計画について、ナショナルな権力による地方改変の表れという側面に重点を置きつつ、軍需による強権的な都市計画の推進の解明、労働者向け集合住宅地の位置づけ、戦後の都市発展との関わりという3つの研究上の課題をあげている⁷⁾。広義の「軍都」ともいいうる新興工業都市について、こうした多様な視点から、ローカルな場に即して考えることに意義があると考えられる。

佐世保市相浦の戦時中の都市計画についての従来の紹介は極めて限定されており⁸⁾、新興工業都市計画事業の具体的な内容や帰結はこれまでほとんど明らかにされていない。またそれらには誤りがあることを指摘せざるを得ない。まず、『日本土木史』⁹⁾における新興工業都市に関する記述と計画の概要をまとめた表(上の表1)は、新興工業都市計画を論

じる際に必ず引き合いに出されるものといっていよいが、そこでの相浦に関する記述には大きな疑問がある。すなわち、「海兵団」(相浦海兵団)が相浦新興工業都市の「主要施設」として示されており、新兵の教育・訓練施設である海兵団が軍需産業の中核になるはずがないことを考えるなら、これはおかしい¹⁰⁾。また、『佐世保市史』(2002～2003年)には相浦の戦時中の都市計画に関する記述は少なく、後で詳論するように、それらのほとんどは誤りであるといえるものである。

こうした研究の遅れは、戦時中の相浦の都市計画に関して所在の知られた公的な資料がないことによる。本稿では、当時の新聞から関連記事を可能な限り収集し、それをもとに現地調査や空中写真の判読、土地台帳の閲覧などを行うことによって、戦時下の相浦において都市計画が立案され実際に施工されたか、またそれらがどうその後に影響を与えたか明らかにしていく。

新興工業都市計画までの相浦

リアス海岸の相浦には古くから港があり、近世後期から石炭積み出し港として機能していた。海軍鎮守府開庁まで「寒村」であったと常套句的に言及される佐世保ではなく、相浦が近代初期までのこの地域の中心的な都市的集落であったといえる。また近世中期以降は、のちに相浦新興工業都市計画事業の施行されることになる相浦川河口域の干拓新田開発も行われ、長崎県北地域で最大の平坦地が形成されるに至った。

1889年に開庁した海軍佐世保鎮守府と工廠(当初は造船部)は、「寒村」であった佐世保を大きな都市に変貌させた。さらに、軍備拡張に伴って海軍関連施設は周辺の大村、川棚や相浦などへ拡散していくことになる。その概要は図1に示した。

このうち相浦は、1930年代以降、佐世保湾から締め出された商港の移転先として目されるとともに、1941年11月に海兵団が相浦川河口の^{おおがた}大潟新田に新設され、軍民両面から佐世保の拡大の受け皿になっていった。佐世保(市街北端の上佐世保駅)と相浦は1921年10月開通の佐世保軽便鉄道¹¹⁾によって結ばれ、またバス路線も1920年2月に開通していた。さらに1939年12月には東邦電力によって相浦火力発電所も開業するに至る。佐世保の郊外としてインフラ整備が図られ、その延長線上に商港整備、そして都市計画が立案・施工されるに至ったといえるだろう。

以下では相浦における新興工業都市計画事業を、その端緒、都市計画の全体像と特徴、景観の形成・残存の3つの面からみていくことにする。

相浦の都市計画とその影響

(1) 佐世保の拡張構想から新興工業都市計画へ 相浦の新興工業都市計画をめぐってまず指摘できるのは、ここまでみたこととも関連するが、もともと狭隘な佐世保の相浦への拡張構想があり、それが相浦港の整備、新興工業都市計画に結びついたということである。具体的な動きを追うと、まず、1926年に当時の相賀照郷佐世保市長が相浦港を大改修し佐世保市街とトンネルで連結するという構想を示す。ただしこれは「当時は海軍当局が熱心に同感ただけで市会は勿論、大部分の市内識者や指導階級は『相賀さんの誇大妄想』として相手にせず」¹²⁾検討されることはなかった。しかし、1933年11月の相浦港改修工事着工時の新聞報道には「本港佐世保一方の外港としてのグレート商港相浦」¹³⁾という言葉

があり、相浦を佐世保の拡張候補地としてとらえる見方は一程度共有されていたとみることもできよう¹⁴⁾。さらに、海軍の意向もあったとされる1938年4月の相浦町との合併時には、相浦町から「相浦町を市の工業地帯、住宅地帯に育成されたい」との要望が示されている¹⁵⁾。

相浦の近代都市としての整備は港湾から始まった¹⁶⁾。1933～37年度に長崎県と相浦町の事業として、続く1939年度からは長崎県の事業として修築が続けられ、1941年度からは国営事業として整備が行われている(図2)。相浦港の整備・強化が急がれた理由として、戦時体制の進行に伴い民間船の佐世保港内航行制限が強まり、佐世保港から相浦港に商港機能の移転が求められたことがある。すなわち、佐世保港内では1929年5月に三浦町新市営魚市場が竣工し、1932～35年に貨客船用の岸壁築造工事が行われているように、1930年代初めまでは商港機能の整備・強化が図られていた¹⁷⁾。しかし、日中戦争が長期化する1934年ごろから、漁船さえも入港のたびに取り調べられたり、港内を航行する全民間船に許可証の取得・所持が義務づけられたりするなど¹⁸⁾、佐世保港内の商港機能は著しく制限されるに至る。1939年度からの県営相浦港修築について、川西實三長崎県知事が「佐世保軍港との関連上特に早急に着工完成する必要」がある¹⁹⁾と1939年の通常県会で発言しているのは、いみじくもそうした事情を物語っているといえよう。

佐世保の拡張、佐世保商港の移転として始まった相浦新興工業都市計画は、新設の中核的軍需工場を有しないという特徴をもつ。上述の『日本土木史』にならうなら、相浦の「主要施設」(中核的軍需工場)は「佐世保海軍工廠」というべきであろう。新設の中核的軍需工場を含まない計画という点では、他の新興工業都市計画のうちでは川口(埼玉県)が類似していると思われる。また、戦時体制下の特殊な都市建設ではなく、都市の拡大を制御しニュータウンを建設するという、よりふつうの都市計画であるといえる。

(2) 壮大な規模の都市計画 では、当時構想された都市計画についてみていこう。当時の新聞報道によれば(図3・4)、佐世保市による当初の構想は、総面積419万坪、40万人規模という壮大なもので、相浦の北東に位置する中里村が区域の中心であったらしい²⁰⁾。そのうち、第1期として約166万3千坪が正式に計画されることになる²¹⁾。面積や計画人口の変動は表2に示した。また、図5には第1期計画として官報告示された土地区画整理区域の大まかな範囲と主要都市計画街路を示している。第1期計画は1944年度に着工され²²⁾、上相浦駅前商業地区の区画整理は同年度中に完成させるものとされていた(図6)²³⁾。なお、戦時下の都市計画が若干手直しされながら1960年代まで引き継がれており²⁴⁾、それらも復原にあたって参照した。

主要街路は鉄道(国鉄松浦線)²⁵⁾と平行するとともに、交差する部分は立体交差になっており、一体で設計されたことがうかがえる。注目されるのは36m幅の防火道路(2本)

表2 相浦土地区画整理区域案の変遷

出典・時期	総面積	計画人口
毎日新聞 1941年2月15日報道	419万坪	40万人
(全体)		
(第1期)	120万坪	20万人
長崎日日新聞 1941年9月27日報道(「磯谷内務技師の指導」)	—	5,6万人
『官報』1943年5月18日告示	約166万3千坪	—
毎日新聞 1944年5月16日報道	130万坪	10万人余

主要な変遷のみ記載した。



図2 相浦港改修
国営化の報道

長崎日日新聞1941年
2月2日。



図4 相浦都市計画の報道

長崎日日新聞1941年3月1日。



図3 相浦港改修と
相浦都市計画の報道

大阪毎日新聞1941年2月15日。

で、これは中央に地下防空壕を伴った緑地、防火用水路を備えたものとなっている²⁶⁾。そのほかの主要街路の道幅も20mまたは25mとされていた。また、佐世保市中心部と結ぶ路面電車の構想すら新聞紙面では報じられている²⁷⁾。土地区画整理地内は商業、工業、住宅の3地帯に区分され²⁸⁾、4万坪の市民運動場、小公園5か所²⁹⁾が設けられることになっていた。なお、街路などの建設工事には多くの朝鮮半島出身者があたっていたという³⁰⁾。

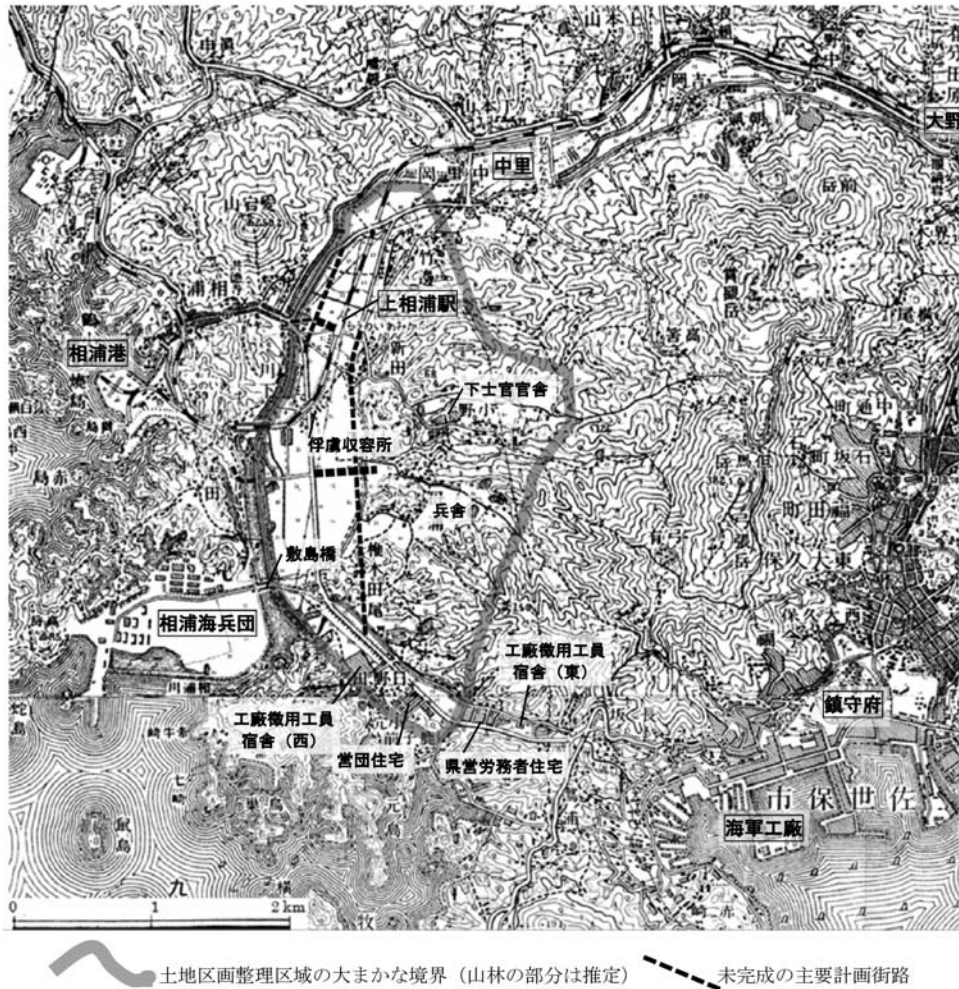


図5 終戦ごろの相浦周辺

5万分の1地形図「佐世保」(1953年応急修正)・「蠣ノ浦」(1954年応急修正)に補記。終戦時に完成していた街路に計画街路を補い(ただし土地区画整理区域内と周辺のみ、一部は推定)、街路計画の全体像を示した。なお、国鉄相浦線(上相浦駅付近)の東側の街路(塩浜中里駅前線)は実際には鉄道線路と完全に平行している。

新聞報道には過大な繁栄への期待がみられる。すなわち、「国際港長崎を凌ぐ完備した大商港」³¹⁾、「相浦発東京行列車」³²⁾といった期待が語られるほか、時局を反映した「大陸と内地を結び最短コースの交易拠点」³³⁾、「南方への前進基地」³⁴⁾といった対外進出関連の語りもあり、興味深い。

ところで、でも述べたように、『佐世保市史』(2002~2003年)における相浦の戦時中の都市計画に関する記述は少ないばかりか、そのほとんどが不正確である。まず、越沢³⁵⁾や水内³⁶⁾などの文献の新興工業都市計画に関する記述の引用のみで、何ら相浦に関して調査しておらず具体的な知見が示されていない³⁷⁾。相浦海兵団が「主要施設」であるという誤りもそのままである。2つめに、唯一の相浦新興工業都市計画事業に関する具体的な記述として、「都市計画事業区域は…自衛隊、大学、公園などに利用され」という記述があるが³⁸⁾、これは不正確でまた奇妙である。「自衛隊」(相浦海兵団跡)はそもそも都市計画区域外であるし、「大学」(長崎県立大学)、「公園」(市立総合グラウンド)は土地区画整理予定地に戦後20年以上経ってから作られたもので、何か新興工業都市計画事業の跡地の転用ではないから、それを「利用」とはふつうよべない。3つめに、新興工業都市計画事業そのものではないが、「広大な施設と敷地を持つ相浦俘虜収容所」³⁹⁾という大きな事実誤認をはらんだ記述がある。図5にも示したように、相浦新興工業都市計画区域内の海軍下士官集会所は俘虜収容所として利用されたが、『佐世保市史』の当該箇所には載せられた「旧軍財産位置図」と題する図(図7)⁴⁰⁾が示すような広大なものであったはずがない。既存で戦後も存続している集落や上述の都市計画街路、国鉄松浦線の線路敷まで含めて「相浦捕虜収容所」になってしまっており、一見して間違いであると判断できるものである。

(3) 特徴的な景観の形成と残存 相浦新興工業都市計画事業はまた、特徴的な街路や住宅地を残し、景観とインフラ整備の両面で、現在まで影響を与えている。街路、土地区画整理地区、住宅地にわけてみていきたい。

まず、新興工業都市計画事業は計画の一部とはいえ直線街路を残している。その中でも、道幅20mで戦時中におおむね



図6 具体的な都市計画の内容の報道

長崎日報1944年7月7日。



図7 「旧軍財産位置図」と題された図

佐世保市企画調整部基地対策課編『旧軍港市転換法施行50年記念誌』佐世保市企画調整部基地対策課，2000の付図，相浦付近のみ示した。



図8 上相浦駅付近の現状

2010年国土地理院撮影空中写真。

塩浜中里駅前線道路敷跡の耕地
佐世保西郵便局
市民運動場予定地跡

上相浦駅
「防火道路」

完成していた塩浜中里駅前線は、地元で「海兵団の滑走路」であるとの俗説があった⁴¹⁾。この街路は戦後になって約10mの道幅に狭められたが、細長い道路敷跡の地割となって一部残っている(図8)

次に、土地区画整理が唯一着工された上相浦駅前では、戦後の1950年度まで工事が継続された⁴²⁾。長崎県の都市計画担当者はそのことを「(佐世保, 川棚, 大村の区画整理は)それぞれ10万坪以内に収縮してけりをつけた」と回想している⁴³⁾。

上相浦駅前に現存する放射状街路は、新興工業都市計画の当初(1941年)から構想されたものであり⁴⁴⁾、この地区が新しい都市の中心として構想されたことを示していよう。元来は大きな駅前広場があったが、1970年10月の上相浦

駅無人化を経て、1980年12月には駅前広場に佐世保西郵便局が開業(図8)するなど、駅の視覚的な中心性は失われている。その駅前広場(現, 郵便局)からは中央分離帯のある25m幅の通りが正面に伸びている(図8)。住宅街には不釣り合いなこの街路は、もともと36m幅で計画された「防火道路」の名残りに他ならない。さらに、こうした景観上の名残りに加えて、『佐世保市総合計画』(1965年)でこの地区が「上相浦駅を中心としたショッピングセンター, シビックセンター」と表現されている⁴⁵⁾ことも、新興工業都市計画事業の影響といえる。

3 つめに、新興工業都市計画事業とほぼ同時期に建設された各種の住宅地区がある(表

表3 各種の住宅地区

	建物種類	当初棟数(推測)	残存棟数
営団日野住宅地	平屋1戸建	12	0
	平屋2戸建	32	完存1, 半存1
	平屋4戸建	6	一部残存2
工廠徴用工員宿舍(西)	2階建共同住宅	不明	0
海軍下士官官舎	平屋2戸建	80	2
県営労務者住宅	平屋1戸建	45	11
	平屋2戸建	51	完存9, 半存13

兵舎, 工廠徴用工員宿舍(東)は戦後すぐに取り壊されていることもあり省略。なお工廠徴用工員宿舍(西)は次の文献によれば400戸。相浦郷土史編纂委員会編『相浦郷土史』佐世保市合併五十周年記念事業実行委員会, 1993, 401頁。

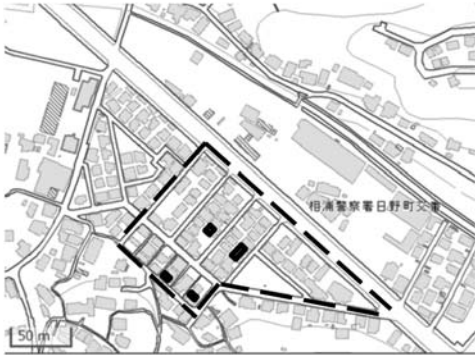


図9 営団日野住宅地の範囲と建築物の残存
2015年調査。



図10 営団日野住宅地の現状
右手に平屋二戸建が残存。2015年撮影。



図11 海軍下士官官舎（小野）の範囲と
建築物の残存
2015年調査。



図12 海軍下士官官舎（小野）の現状
平屋二戸建の残存建築物。2015年撮影。



図13 県営労務者住宅（日野）の範囲と
建築物の残存
2015年調査。



図14 県営労務者住宅（日野）の現状
平屋二戸建の残存建築物。2015年撮影。

図9・11・13 共通 — 各住宅地の範囲 ■ 残存する建築物
ベースマップは地理院地図（電子国土web）。

3)。図5に示したように、営団住宅、工廠徴用工員宿舍（西）、海軍下士官官舎が土地区画整理区域内に、県営労務者住宅が土地区画整理区域のすぐ外側に隣接して設けられた。これらは新興工業都市計画事業に直接の位置づけがあるわけではないが、新興工業都市計画と同時期で、かつ戦時体制下の都市佐世保の拡大という点で共通する、一連の開発であるととらえることができる。

このうち、住宅営団による営団日野住宅地（図9・10）は1943年に100戸が建設された⁴⁶⁾。住宅営団とは、1941年に全額政府出資で設立された特殊法人で、大都市圏や軍事産業都市を中心に数多くの住宅地を建設した。佐世保市内でも戦時中にはこの日野のほか^{はい}早岐^き、^{すみれがおか}董ヶ丘^{くるかみちよう}（黒髪町）に営団住宅地が建設されている。すでに物資が欠乏し始めた1943年の建設ということもあって簡素な平屋建てであるが、公園が確保されていることが目を引く。1945年6月28日深夜の佐世保大空襲で住宅4棟と購買所が焼失している⁴⁷⁾。

工廠徴用工員宿舍（西）は1940年6月の着工で⁴⁸⁾、朝鮮半島出身者が多数居住していたという⁴⁹⁾。戦後の一時期に米兵専用ダンスホールが営業し⁵⁰⁾、その後は日野炭鉱の社宅となった。現在は住宅地で、戦前・戦中の建築物は現存しない。

海軍下士官官舎（図11・12）は佐世保市と近郊に何か所も設けられたうちの一つで、相浦海兵団勤務者向けとみられる⁵¹⁾。1994年以降、民間不動産会社が土地を買収して戸建て住宅地化（^{おのしゅんようだい}小野春陽台）したが、戦時中の住宅が2棟のみ残存している。

県営労務者住宅（図13・14）は1941年に建設された。区画整理区域外ではあるが、相浦の第一期の開発があったならここも含まれたであろう。県営労務者住宅は佐世保市内では黒髪町董ヶ丘とここに設けられている⁵²⁾。太平洋戦争開戦前の建設であることもあって状態がよく、今日でも比較的多くの住宅が残っている。

このように、相浦新興工業都市計画事業は特徴的な市街地を今日の景観に残すとともに、戦後につながるインフラ整備としても明瞭なインパクトを与えたことが指摘できる。

おわりに

本稿では、戦時期の長崎県佐世保市相浦を対象に、この地区に新興工業都市計画事業が施行され、「国策」のなかで姿を変えていく過程を追った。すなわち、どのような都市計画が立案され、実際に施工されたかを、主として新聞記事を丹念に収集することで明らかにしてきた。

相浦の開発に対する寄与としては、昭和10年代の海軍の関与 - 商港機能の佐世保湾からの排除・相浦移転 - がむろん大きい。しかし、もともと狭隘な佐世保の相浦への拡張構想があったことを指摘した。また、相浦には新設の中核的軍需工場がない。佐世保の拡張であることが相浦新興工業都市計画の特徴といえる。

相浦港の佐世保代替商港化を契機として実現した相浦の都市計画は壮大な規模であった。全体構想では総面積419万坪、40万人という規模、第1期計画案でも100数十万坪、約10万人が想定されていた。本稿ではその街路計画の復原を試みた。

戦況が悪化した1944年になってようやく開始された建設事業はむろん大きくは進んでいない。しかしながら、その痕跡はさまざまに残されている。本稿では新興工業都市建設事業にともなって形成された街路、住宅地が今日の景観のなかにも観察できることを明らかにし、それらがインフラ整備としても戦後に影響を与えたことをみた。

近代の歴史地理的事象はいうまでもなく現代へのインパクト大である。しかし、この相浦の例のように、資料の制約などからその時間的な近さに比べ十分に解明されていない点が多い。歴史地理学的・都市史的研究の意義、可能性は大きいといえよう。

〔追記〕本稿の内容は2015年6月に第58回歴史地理学会大会（於米沢女子短期大学）において口頭で発表したものである。

注

- 1) 町名でいうと相浦町のほか、大潟町、新田町、日野町など多くの町が属する。本稿では旧北松浦郡相浦町、あるいはそれとおおむね一致する佐世保市役所相浦支所管内という意味で用いる。
- 2) 無署名「新興工業都市計画」区画整理6(6)、1940、51頁。
- 3) 水内俊雄「昭和初期から戦時期における都市開発と地域の変容 - 和歌山市を事例として」人文研究50、1998、1-46頁。 水内俊雄「近代日本の国土空間の生産をめぐる計画化思想とその実践 - 地方利益と都市利益の相克」(山室信一編『空間形成と世界認識(帝国日本の学知8)』岩波書店、2006)196-234頁。
- 4) 中野茂夫『企業城下町の都市計画 - 野田・倉敷・日立の企業戦略』筑波大学出版会、2009。
- 5) 拙稿「長崎県川棚の軍需産業都市化に伴う景観変化」浦上地理1、2014、33-40頁。
- 6) 越沢 明『復興計画』中央公論新社、2005、140頁。
- 7) 前掲3) 239頁。
- 8) 例外的に、山本理佳は佐世保軍港史の中で相浦に詳しく論及している。ただし、戦時下の都市計画についてはほとんど記述がない。山本理佳「地形図と空中写真からみる佐世保の景観変遷」(上杉和央編『軍港都市史研究 景観編』清文堂出版、2012)85-122頁。
- 9) 土木学会日本土木史編集委員会編『日本土木史 - 昭和16年-昭和40年』土木学会、1973、280-281頁。
- 10) 水内はこの『日本土木史』の表を大きく修正し、各新興工業都市の概要をまとめているが、相浦の「海兵団」に関してはそのままである。水内俊雄「総力戦・計画化・国土空間の編成」現代思想27(13)、1999、174-195頁。
- 11) 1920年3月に石炭輸送を目的に相浦・柚木間を開業させていた。
- 12) 「相浦港愈々実現へ 各方面喜びの言葉」大阪毎日新聞1941年2月16日。
- 13) 「躍進の一步をしめた 相浦港の画期的起工式 全町民は国旗を掲げて祝福し、多数の祝辞、祝電集まる」長崎日日新聞1933年11月27日。
- 14) このほかに長崎県の都市計画関係者による「第一副中心日宇第二副中心相浦谷」、「商港都市相浦」という表現がみられる。谷口成之「長崎地方都市計画の進展状況」区画整理4(5)、1938、21-27頁。
- 15) 佐世保市総務部庶務課編『佐世保市史政治行政篇』佐世保市役所、1957、227頁。
- 16) 佐世保市総務部庶務課編『佐世保市史産業経済篇』佐世保市役所、1956、92-94頁。
- 17) 前掲16) 42・416頁。
- 18) 前掲16) 420頁。

- 19) 長崎県議会史編纂委員会編『長崎県議会史 5』長崎県議会議務局, 1968, 400頁。
- 20) 「新港湾都市は中里村が中心地帯となり, 従つて中里, 皆瀬, 大野三町村は工業都市として最も有望視」, 「大相浦港時代 今や我らの眼前に出現」大阪毎日新聞1941年2月15日。また, 中里の東に位置する大野町では大野土地区画整理事業が進行していた。官報1941年4月10日。
- 21) 官報1943年5月18日。
- 22) 1944年度から5か年計画で総予算550万円(2/3が国, 市が100万円, 残額が県)と報じられている。「完成の暁は壮麗な住宅街 佐世保市相浦地区の都市計画」大阪毎日新聞1944年5月16日。なお, 当初からこの地区の優先着工が伝えられている。また, 街路や(街路建設に伴う)相浦国民学校移転には軍都整備事業の補助金(135万2,667円)も用いられている。「軍港都緊急整備 本年度施設補助に二百五十万円」大阪朝日新聞1943年12月17日。「国庫補助額決定 佐世保, 大村両市, 川棚町」大阪毎日新聞1944年1月29日。
- 23) 「緑地帯や広場 理想的な近代都市へ 相浦都市計画測量了る」長崎日報1944年7月7日。なお, 次期区画整理予定として敷島橋付近の50万坪が示されている。
- 24) 佐世保市企画部企画課編『佐世保市総合計画 - 基本計画』佐世保市, 1965年。『佐世保市戦災復興誌』に示された街路もほぼ同じである(ただし, 明らかな誤りは除く)。長崎県・佐世保市『佐世保市戦災復興誌』長崎県・佐世保市, 1960。
- 25) 松浦線は1943年8月30日にこの区間(佐世保 - 相浦間)が開通。なお, (現)上相浦駅・相浦駅がそれぞれ西佐世保駅, 佐世保港駅という駅名で計画されているとの報道があったが, 真偽を確認できなかった。「相浦駅名存続陳情」大阪朝日新聞1943年6月16日。そのような計画あるいは噂があったのであれば相浦の位置づけを考えるうえで興味深い。
- 26) 前掲23)。
- 27) 「隣接町村 合併後の重要問題は 交通機関の整備 佐世保市が早岐相浦間電車敷設なども考慮」大阪毎日新聞1942年5月15日。佐世保市中心部は地下鉄化することまで話題として報じられている。「佐世保市内に地下鉄案 電車敷設問題と共に話題となる」大阪毎日新聞1942年8月21日。
- 28) 前掲20) 。
- 29) 「港・相浦の新市街 一部の設計変更完成 近く区画整理に着手」大阪毎日新聞1942年7月24日。運動場用地は確保されていたが, 戦後は市営住宅になった(図8)。
- 30) 無署名「長崎県内の朝鮮人たち(証言集)」(長崎在日朝鮮人の人権を守る会編『原爆と朝鮮人(長崎朝鮮人被爆者実態調査報告書5)』長崎在日朝鮮人の人権を守る会, 1991)68・97頁。土建業者(親方)を除き朝鮮人労働者は戦後ほぼ帰国したという。
- 31) 前掲20) 。
- 32) 「遅し松浦線の鼓動 今に見よ相浦発東京行列車」大阪朝日新聞1943年9月1日。
- 33) 前掲20) 。
- 34) 「大佐世保市誕生 人口卅万を擁する 大軍港都あす発足 早岐, 大野, 皆瀬, 中里の合併成る / 海軍との連絡を密にし 都市計画にも万全 相浦港改修と相俟つて軍都再編成」大阪毎日新聞1942年5月26日。

- 35) 越沢 明「戦時期の住宅政策と都市計画」(近代日本研究会編『戦時経済(年報近代日本研究9)』山川出版社,1987)257-288頁。
- 36) 前掲10)。
- 37) 市史編さん委員会による一般向け書物である『佐世保事典』には(おそらく大阪毎日新聞1941年2月15日付記事を参照したと思われる)相浦の都市計画に関する記述があるが、肝心の市史本体には反映されていない。佐世保市史編さん委員会編『佐世保事典』佐世保市,2002,81頁。
- 38) 佐世保市史編さん委員会編『佐世保市史通史編下』佐世保市,2003,306頁。
- 39) 佐世保市史編さん委員会編『佐世保市史軍港史編下』佐世保市,2003,207頁。
- 40) この「旧軍財産位置図」(佐世保市企画調整部基地対策課編『旧軍港市転換法施行50年記念誌』佐世保市企画調整部基地対策課,2000の付図)は全体的にずれや記載もれが多く利用には慎重さが求められる資料である。
- 41) 前掲30)。この街路が「滑走路」に用いられたことも「滑走路」として計画された証拠もない。
- 42) 佐世保市会昭和20年度通常市会で小浦総平市長は「当面、百五十万坪のうち十五万坪を整備」と答弁している。佐世保市議会編『佐世保市議会史記述編』佐世保市議会,2002,54頁。また、長崎県議会昭和25年10月定例会では「相ノ浦の都市計画事業費百万円」の予算追加が認められている。長崎県議会史編纂委員会編『長崎県議会史6』長崎県議会事務局,1977,448頁。
- 43) 矢内保夫・元県都市計画課長の回想。矢内保夫「長崎の復興事業」新都市15(11),1961,45-47頁。また吉川 厳氏も「軍都整備都市計画で喰い散らかした、大村、川棚、佐世保の相の浦の跡始末にも追われ、私が川棚、相の浦の担当でした」と回想している。石丸紀興『長崎市の戦災復興計画と事業 - いくつかの談話と資料等による記録』石丸紀興,1983,19頁。
- 44) 「駅舎を中心として放射状の市街道路がつくられる」,前掲20)。なお整備中の状況は1950年の「日本商工別明細図」に表現されている。平岡昭利『地図で見る佐世保』芸文堂,1997,94頁。
- 45) 前掲24) 14頁。
- 46) 「更に百八十戸 佐世保市に労務者住宅」大阪朝日新聞1943年2月28日。住宅営団の董ヶ丘(黒髪町)180戸が地鎮祭を行い、早岐の300戸が建設中、日野の100戸が近く着工見込みであることが報じられている。
- 47) 澤田 彰編『日野小学校は昔海だった - 日野小学校50周年のあゆみと日野の由来について』澤田 彰,1990,21頁。
- 48) 佐世保市史編さん委員会編『佐世保年表』佐世保市,2002,119頁。
- 49) 前掲30) 95・99頁。
- 50) 米軍専用ダンスホールであったのが1947年7月ごろ芝居小屋,次いで映画館(享楽座)となり,1964年廃業。前掲47) 31頁。米海軍相浦キャンプ(1955年8月15日返還,旧相浦海兵団,現陸上自衛隊相浦駐屯地)正門前の敷島橋付近は戦後米兵向け歓楽地化がみられた。吉田容子は相浦キャンプ周辺の街娼について言及している。吉田容子「敗戦後長崎県佐世保市の歓楽街形成史 - 遊興空間をめぐる各主体の関係性に着目

して」都市地理学10, 2015, 66頁。

51) 前掲30) 100頁。

52) 黒髪町董ヶ丘に53戸, 日野に147戸が建設され, 「海軍工廠工員に借入れの優先権」があると報じられている。「県営労務者住宅まづ佐世保から建設に着手」大阪毎日新聞1941年6月5日。