

# 人口分布と農地転用からみた長崎市の都市化

竹 内 清 文

## 1. は し が き

都市地理学では、ある特定の都市について、その景観・立地・機能・発達などの諸面から、あるいは多くの都市について、国家的視野から、理論的な研究が数多くなされている。しかしながら、地理学における重要な領域である地誌学的な研究は、都市地理学において、いささかおろそかになっているように思われる。

長崎市はその発生当初より、封建時代には珍しい貿易都市的性格をもたされて成長してきた。そして今日では、日本の中都市の地位を維持している本市を、筆者は都市誌的な立場から研究を進めてきたのであるが、今回は紙数に制限があるので、人口分布と農地転用の分析からみた都市化現象について論ずるにとどめたい。

都市化の概念については、高野<sup>(1)</sup>・石水<sup>(2)</sup>・清水<sup>(3)</sup>三氏の論争をはじめ、多くの研究者が深い関心を抱くところである。筆者は本稿を初めとする今後の論稿が、長崎市を地誌学的な立場から考察するという点と、本市が当初から都市的性格をもって出発し、今日に至ったという歴史性と地形的に閉鎖的性格を有している点から、狭義の概念に固執すべきでないとの考えより、都市化を都市的な地域が、より都市的な地域へ変化する過程をふくめた立場で論述する。

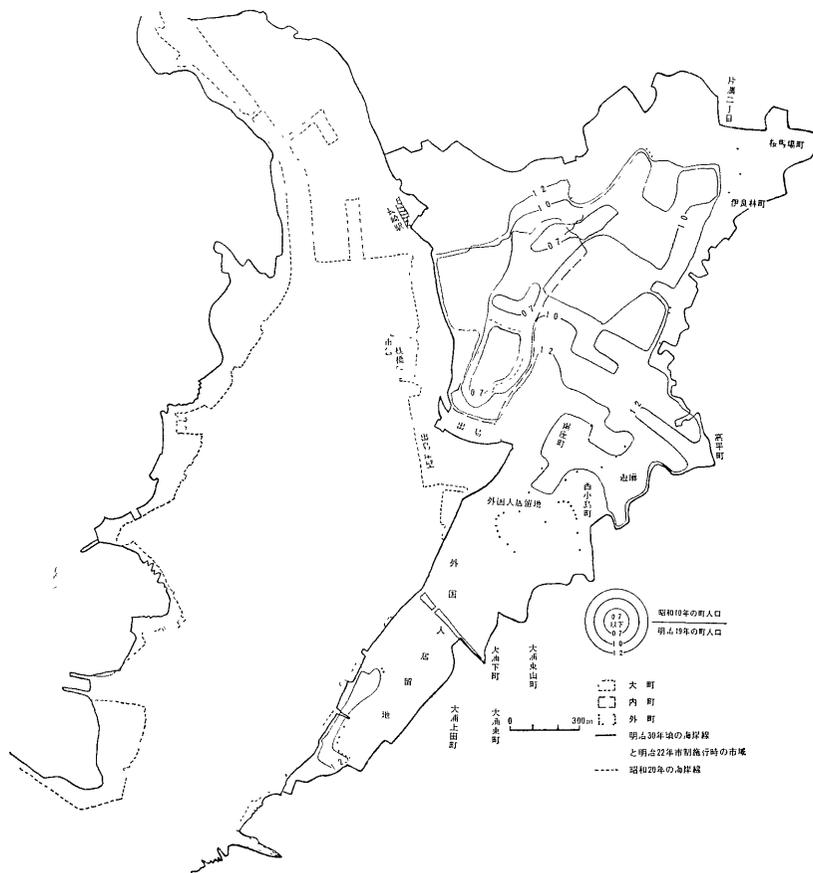
調査は長崎市総務部統計課の統計資料と、長崎市およびその周辺の長与町と時津町の農地転用の資料を中心として、図的展開を試みると同時に、標式地域については実地調査を行なって分析を進めた。なお最近の全国的傾向である町界町名の改正は、本市でも昭和38年11月より実施されたので、その前後の比較は無理を生ずるから、改正前の昭和38年10月までを、一応の区切りとして、それ以前を研究の主対象とした。

## 2. 市域と人口の変遷

元亀2年(1571)の開港に始まる長崎の町建は、初期に内町が、その後外町が形成され、貿易の伸展とともに人口は増加の一途をたどり、元禄9年(1696)には6.4万人を数えピークに達した。その後貿易の停滞化とともに、**Negative**の都市化がつづき、天保9年(1838)には2.7万人となった。しかし明治に入ってからは、4年(1871)の2.9万人から漸増し、市制の施行された明治22年(1889)には5.4万人を数えるに至った。当時は全国で第7位の都市であり、九州第1の人口をかかえていた。その市域は第1図でみる如く、わずか7 $km^2$ であったが、政府の富国強兵の施策により、三菱造船所の保護育成が行なわれるとともに、都市計画が立てられ、対岸地区の造船所のある淵村をはじめ、南部の戸町村等が明治31年に長崎市へ編入された。これを第1回市域拡張(総面積16 $km^2$ 、人口11.3万)と称する。その後、明治37年に港湾改良の結果、出島付近より浦上川口に至る海岸部に、新埋築地(0.6 $km^2$ )ができた。大正9年には第1次大戦のめざましい産業界の発展(三菱兵器が大正7年に、三菱製鋼が大正8年に設立)に伴ない、市勢は隣接地域にあふれ、第2次市域拡張(40 $km^2$ 、17.7万人)が行なわれた。さらに昭和13年(1938)にい



減少がいちじるしい。一方、現在の繁華街の東・西浜町から銅座町にかけての地域と、大波止に近い樺島町・五島町そして長崎駅前の諸町の人口増が目立つ。台地上の人口減少地帯については、江戸時代から貿易商人達の集まる繁華な地であったが、これが近代化の道をたどるにつれて、事務所化、あるいは役所・銀行・商社などの大型化、また学校の設置など、換言すれば業務街化した結果によるものと考えられる。一方、人口増加地帯は、上海航路\*をはじめとした港の機能の発達と、長崎駅\*\*を中心とした陸上交通の発達によって、港と駅を結ぶ地域の人口増が生じたのである。



第2図 明治19年の町別人口と昭和10年の町別人口の比較

明治19年には、市制施行時の市域内では、人口はかなり密集していた。しかし当時は未だ市街地化されていなかったため、町別人口資料がなく、昭和10年との比較ができない周辺地区について、次に概観しておきたい。人口の密集度の高い地区は、三菱造船所に近い鮑の浦・稲佐両地区†、さらに三菱兵器・長崎紡織竹などの工場や、長崎医大・大学病

\* 日華連絡船は大正12年に実現した

\*\* 長崎駅は明治38年に設置

† 東立神・岩瀬道・瀬の脇・丸尾・鮑の浦・旭・稲佐の各町

‡ 大正元年創立

院・県立瓊浦中・鎮西学院・市立商業・県立盲学校\*などの設立をみた浦上地区南部（旧浦上山里村のなかの松山・山里・坂本各町以南），都心に近い東部の片淵二丁目・桜馬場・伊良林・高平・西小島の各町と南部の大浦下・大浦東山・大浦東・大浦上田の各町，そして明治末期から漁業の発達に伴って，木造船建造の中小造船所が多い西琴平町・戸町1丁目の地区である。これらの町は当時の人口が，昭和38年の人口と比較して80%以上（中には100%をこえる町もある）となっている。従って，大正9年以前に編入された地域も，昭和10年には一部の縁辺部\*\*を除き，かなり都市化されてきていたといえる。

## ② 戦後の人口分布の変遷\*\*\*

a) 概観 原爆被災地は，一時的に無人化に近い状態となった。しかし3カ月後の11月1日の調査では，城山地区に373人，山里地区に2406人，西坂地区に1394人，西浦上地区に1820人†の居住者を数えた。一方，焼失を免れた地区の人口増は意外に少なく，わずかに西山・片淵・鳴滝・中川の各町などが人口増を示す以外，減少した町が多い。これは残酷きわまりない武器，原爆による被害であることと，造船所をはじめとした市の産業の潰滅的打撃のため，市内に収入源を求めることが難しかったことによるものであろう。

昭和28年までは，町別資料がないので，地区別人口によって概観する。中央地区では，昭和28年まで人口が増加しつつけるが，以後は減少に向う。そしてこの地域をとりまく地域では，33年頃までは都心部と同様の傾向を示すが，丘陵にもひろがるので，市勢回復とともに，その宅地化が進み，昭和35年頃から人口が目立ってきた。換言すれば，ドーナツ現象が現われ始めた。一方，浦上地区のうち，都心に近い南部は，戦前すでに市街地化した地区であり，原爆被災のもっとも激しかった地帯である。ここは城山町の市営住宅の建設が，昭和21年から開始されるとともに，民間の住宅建設も増えた。そして24・25年には城山地区の人口増加が，26・27年には山里地区の人口増加が際立っていた。その間に高校・大学の新設††が相次ぎ，また競輪場・野球場・国際文化会館と平和公園が設置され†††，さらには26年に市内電車が住吉まで通じて，浦上地区の都市化の基盤が一応整ったといえよう。そして28年から33年の間に浦上地区は，都心部に近い南から北へ，順次に人口増加率のピークをみせて，著しく人口は増加した。その後，絶対数は漸増するが，増加率は低下している。一方，都心から遠い北部は未だに増加率も上昇をつづけている。

\* 長崎医大（旧第五高等学校医学部として明治24年現在地に移転），大学病院（県立長崎病院として明治36年に移転，大正11年に長崎医専付属病院となった），瓊浦中（大正13年），鎮西学院（昭和5年），商業（昭和8年），盲学校（昭和9年）。

\*\* 北部の本原地区・城山地区（城山町の一部に，市が大正12年に270戸の住宅を建設したが，入居者が少なく，満員になったのは日華事変以後）と東部の西山・本河内・矢の平・愛宕の各町域。

\*\*\* 戦時中の変貌については，同一水準の人口資料がないため，論及できぬことは誠に遺憾である。

† 被災しなかった三川町・川平町・三ツ山町を除く。

†† 盲学校（昭和24年），工業高校と西高校（昭和25年），純心学園と活水高校（昭和26年），南山高校（昭和27年），長崎大学学芸学部（昭和28年）

††† 市営競輪場（昭和24年），市営野球場（昭和26年），国際文化会館（昭和26～30年）

**b) 人口増加曲線による分析** 昭和28年以降は町別人口の資料があるので、これによって分析を試みた。方法は町別に、年次ごとの人口の増減を算出し、これを次のような規準で類型化を行ない分布図に表現した\*。(第3図)

昭和28年の人口と38年の人口の比較を町ごとに行なった。すなわち、その増加率が10%以上の場合に、記号Iを与え、減少率が10%以上の場合に、記号Dを与えた。そして比較的增加率の小さい(10%以下)町にはSIを、比較的減少率の小さい(10%以下)町にはSDの記号を与えた。

第3図によって、人口分布の変遷の特色を把握すれば、次の通りである。

(i) 中央地区・大浦地区は、ほとんどの町が10%以上の減少をみせるD型であって、中でも商業地区は、28年当初より、一方的に下降線を描き、若干住宅地区的要素を加味した町の中に、初め上昇するが、後に下降線をたどって、結局D型となるタイプの町が含まれている。

上述のD型地区の周囲にはSD・SIのS型の町が現われ、その多くは、早くから住宅化した所で、中に商店が介在している町である。そして一部に28年までに飽和に達した町もあるが、多くは33年頃までに飽和に達し、以後減少傾向をみせる町である。ただ旧遊廓の寄合・丸山両町のみは、33・34年を最低にして、後は旅館・料飲街として、増加傾向をみせるSI型である。

町ごとの人口最大値を示す年次の分布を調べると、旧市内\*\*はほとんど28年までにピークに達しているのに原爆による焼失地域は、30年以降にピークが持ち越されている。このことは原爆後、旧状に復するまでに10年以上要したことを物語る。

かくて旧市内は、ほとんどがD・SDタイプであり、とくに商店・商社の集まる都心部に向うほど減少傾向は著しい。また部分的に都市計画による道路拡幅の影響も減少の一因として見逃せない。

(ii) 対岸の三菱造船と三菱電機を中心とした工場地帯と、漁業関係の会社・工場の集中する地区はD・SDタイプを示す。背後の谷部は造船の寮などもあり、工場従業員が大半を占める住宅地区であるが、地形的に急傾斜で、水道条件もよくなく、また都心部など他域へ通勤する人にとっては良い環境にある地域とはいえないので、SIタイプにとどまっている。

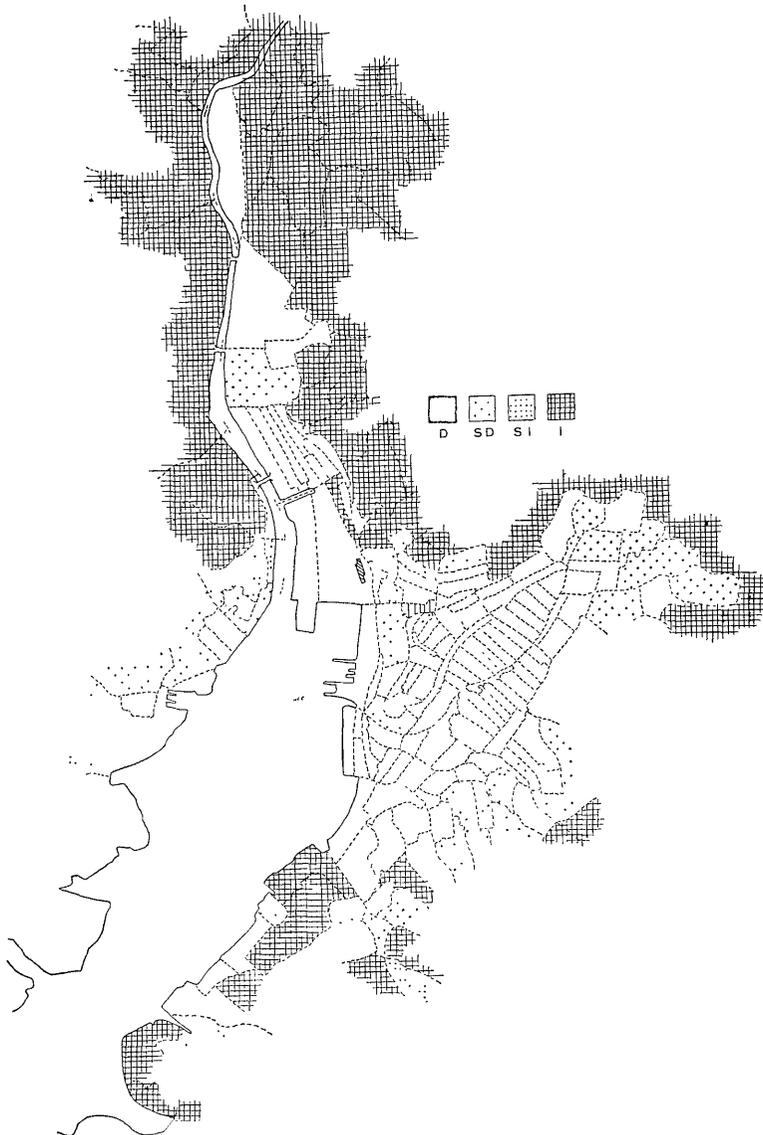
(iii) 浦上地区は前述の埋築地区と、その北に接する工場・商店街そして各種競技場のひろがる浦上川下流の東岸地区が、減少傾向を示す他は、全部増加傾向を示す。

増加地域のうち、山里・松山両町は33年に、岡・大橋両町は35年にピークをもち、以後下降線をたどっている。これらの町は、平坦部にあって商店街が発達した地域であると同時に、台地上にも町域がひろがり、住宅化の進んだ地域で、年々高級住宅化が進む傾向にあり、また平和公園をはじめとした公園や長崎大学など公共的な敷地がかなりの面積をしめ、上記の年次には空地のほとんどみられない状態であった。

とくに平坦部は準工業地域の指定地であり、はじめは三菱造船などの下請の中小工場が

\* 第3図記載の他に、人口増加曲線の状態を詳しく記号化して作った分布図によって分析したが、印刷困難のため省略した。

\*\* 明治22年市制施行時の市域と明治37年埋築地区を含めた地域を仮称しておく。

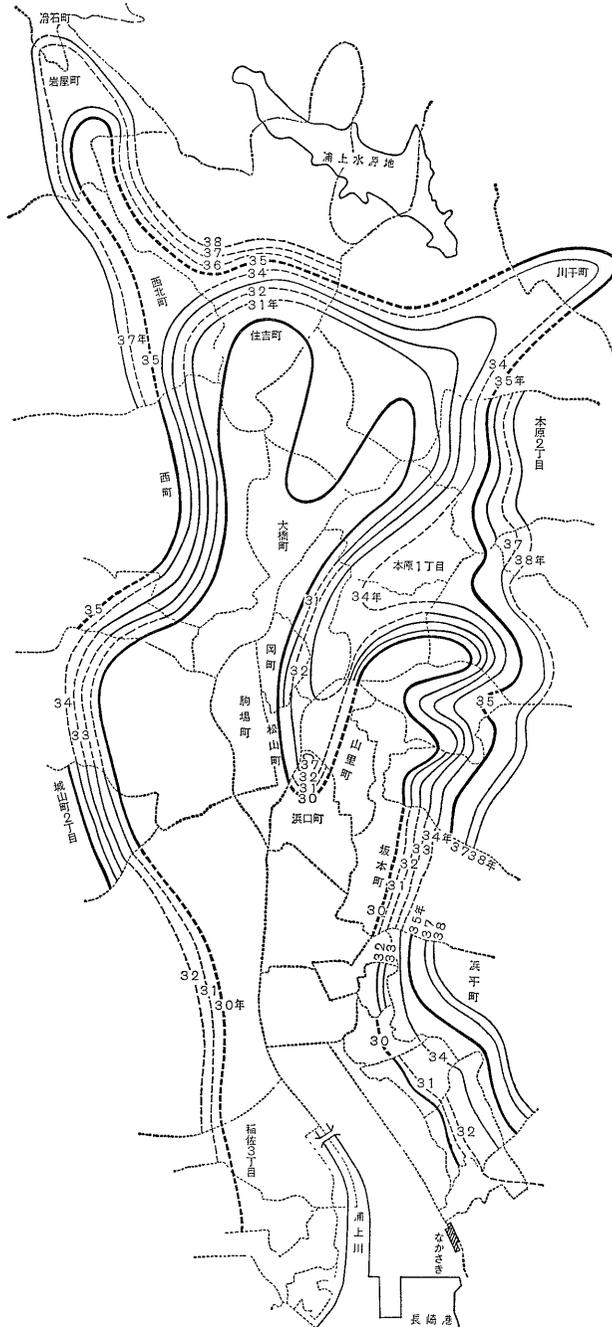


第3図 人口増加「町」と減少「町」の分布（昭和28年と38年の比較）

分布したが、最近は大い倉庫を有した卸売問屋街的色彩が濃くなってきた。このように浦上川の低位の段丘面の市電沿いの町は、早くから市街地化し、人口も33~35年にピークに達した。なお浜口町は10%以上の増加率を示すが、三菱所有の旧野球場を、三菱のアパート群に変えたための所産である\*。

要するに、長崎の地形的特色から、昭和30年頃に旧市内が飽和に達した後は、浦上川下流の低地部の工業化と、公共的施設の建設が進むとともに、河谷にそって、まず住宅化が

\* 人口増加率による分析においても、現われている。



第4図 町別人口増加率10%以上（実線）と5%以上（点線）の年次の分布

行なわれそれに伴って商店街が発生し、それを核として、さらに丘陵斜面に住宅化が進んで行くという発展形態をみせている。

e) 人口増加率による分析 周縁地区の人口増加の顕著な地区について、人口増加率を指標として分析を進めたい。方法は前年の人口との比較において、各町の各年の増加率を算出し、10%以上の増加率を示した年をチェックして、これを地図に記載した。そしてその姿を理解しやすくするために、便宜的にかつ模式的に、等値線図様で描いた。

(第4図) なお図上の実線は、10%以上の増加率を示した町の上に、古い年次を内側にして、新しい年次を外側に位置するように、当該町域内に描き、連続化したものである。また補助的に5~10%の増加率を示した場合も、点線によって記入した。その結果、得られた特色をあげれば次の通りである。

(i) 浦上地区を除いた地域(図は略)、即ち東部・南部両地区の周縁部の人口増加地域では、昭和33~34年頃にピークに達したとみることができる。わずかに、愛宕山の背後に位置する矢の平町と、鍋冠山背後の戸町が、昭和34・35年か

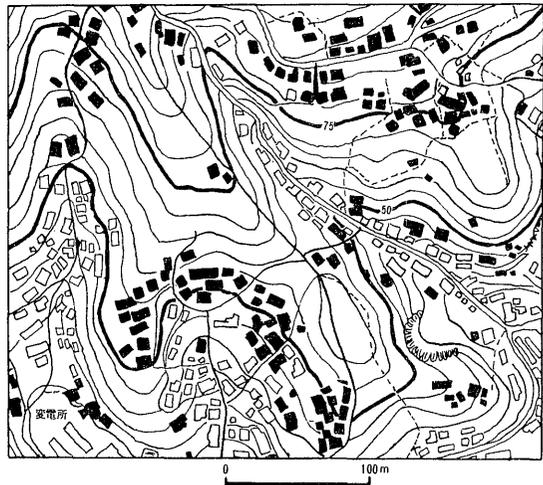
ら公営の宅地開発が開始されて、住宅化が急速に進展した姿を理解できる。33年頃までは、浦上方面のみに宅地開発の焦点が向けられていたのが、その後は都心に割合近いが、山蔭にあたるため、とり残されていた地帯にも開発の目が向けられた。

(ii) 浦上地区では、浦上川とその支流にそった狭長な平坦地が、昭和30年には都心からの遠近の別なく都市化が進行していた。すなわち、駅に近い町も、遠い住吉町も10%以上の増加率を30年には示していた。このことは平坦地という良い立地条件の所では、都心から離れた町でも市内電車の通る交通の便の良いところに急速に都市化されたことを意味する。

(iii) 浦上川の西岸地域において、標式的に表われているように、都心に近い町ほど増加率の高い年次が早い時期に現われ、そして早く消える。他方、遠い町ほど遅い時期に現われて遅く消える。換言すれば、人口増加率における波動現象をみせる。

(iv) 30~40mの第Ⅱ・Ⅲ段丘<sup>(6)</sup>にひろがる町は、昭和32・33年頃をピークとしている。即ち、原爆平和公園ののる台地の町域が、その典型である。

(v) 昭和37・38年にピークをもつ地域は、北部の岩屋町・滑石町で、昭和35年の赤迫までの市内電車の延長が重要な役割を果たしている。換言すれば、距離的に遠いが、交通の便と地形的条件に恵まれた地域の開発が進んだ。また同じ頃にピークをもつのが、金比羅山の西斜面にひろがる諸町である。その中で、駅に近い浜平町などの斜面にひろがる地域の発展は、金比羅山の中腹を縫う環状道路の建設も一因である。その他に第5図でわかるように、昭和29年頃までの住宅は、谷部にそって建築されているが、その後建てられた住宅は、高部に這上るとともに谷の斜面ないしは尾根部に位置するケースが多い。これは谷部の場合、昔からの耕作用の小径があって、宅地造成と家屋建築に好都合であったこと、また地下水が得やすかったこと等によるものである\*。そしてその後高所への水道の給水施設\*\*の整備と、地形的・交通的悪条件による安い地価が大きな力となって住宅化が進んだ。しかし民間個人の零細な資本による住宅建設のため、無計画な宅地化が行なわれ、宅地面積は極めて小さく、危険を感じさせる急崖の宅地造成が行なわれている。また標高100m前後の居住者の場合、毎日の通勤と通学そして買物のために、標高0mに近い所を通るバス道路まで、歩いて上下しなければならぬ不便さである。このことは低地価の魅力のために、自己の身体的犠牲を



第5図 黒抜き家屋は昭和30~39年に建築されたもの、白ぬき家屋は29年以前に建築されたもの。

\* 昭和35年ごろから順次に市内の高台に1,000~500tの大型シクを6カ所設置して、高部の住宅へ給水している。他に、小型タンク・圧力ポンプ場が数多い。

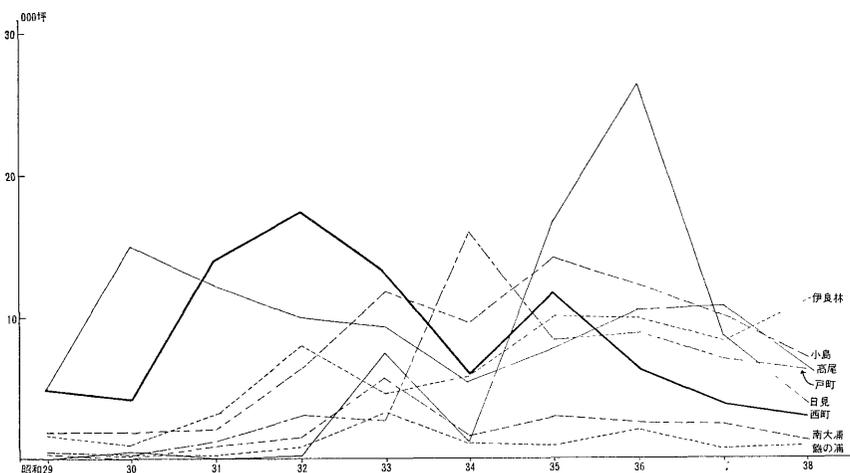
\*\* 水道が通るまで、1カ所の湧水を26戸で利用していた例もある。

強いたものといえる。従って長崎市の場合、地図上で電車・バス路線からの水平距離によっては宅地条件を決定できず、斜面距離によって判断する必要があるし、また複雑に曲折した道にそって、距離を測定しなければならないので、単純に地図上で判定することは危険である。そして、この間にあって、古くからあった見晴らしの良い高台の墓地\*の存在が、宅地化を制約していることも見逃すわけにはいかない。

#### 4. 農地転用からみた都市化

農地の転用状況から本市の都市化を把握する。資料は農地法第四条・第五条により許可された農地の所在地と面積を、昭和29年から38年まで集計したものである。

転用面積の推移をみると、昭和29年の市内合計は143反であったが、33年には474反に急増し、以後漸減して38年には407反である。これを地区別にみると、30年の高尾地区、31年の西町と高尾両地区、32年の西町地区、34年の戸町地区、35・36年の日見地区、38年の伊良林地区の転用が群を抜いている。（第6図）そしてこれらの地区に共通していえることは、公営の住宅団地の開発が先導的役割を果たしていることである。すなわち、28年に始まった高尾地区内の本原県営アパート群と県住宅協会の本原住宅団地の建設、30年の西町の市営住宅と西北町の県住宅協会の分譲住宅の両団地の建設、そして34年の市営二本松



第6図 農地転用面積の推移（地区別）

住宅（戸町地区）と市営日見住宅の両団地の建設、35年の県営と県住宅協会による愛宕住宅団地（伊良林地区）の建設がそれである。かくて公営団地の形成が、道路・交通機関・水道・電気・ガス・下水道などの開発を促進し、さらには農民の所有耕地の一部が、公共機関に買収されたことによって、周辺にある残余の耕地も、個人を対象に手離して離農する場合もあり、公共投資がその周辺に民間の住宅建設を誘導するという結果を生んでいる。

農地転用の目的は、宅地の場合が多く、工場用地への転用は極めて少なく、昭和31年～

\* 墓地は市街地周縁の山腹の高さ50m前後の所に位置することが多い。

35年にわずか0.2%<sup>(6)</sup>であった。しかし、その後37年には5%、38年には12%と増加している。この現象は、36年までは原爆被災後の未利用地が市街地内にあったことにもよるが、基本的には工業化の停滞によるものである。すなわち、市勢を左右する三菱3社の工場とて、最近三菱造船が旧川南造船所（長崎港外香焼町）を買収するまで、若干の埋立に伴う敷地の増加はあったものの、従来の敷地内での合理化による設備の近代化（大型化）が行なわれたにすぎず、積極的な規模の面積的拡大はみられなかったことと、過去10年間の市内の工場数の推移をみると、総数の増加はあっても、ほとんどが従業員4～9人の小工場の増加であり、むしろ300人以上の工場は減少している\*ことから理解できるであろう。そして市街地内に広い用地を求めることができなくなった37年以降に、周縁部の農地の転用が増え始めたのである。即ち、37年には愛宕町と滑石町に自動車練習場のための転用があり、38年には旧東長崎町の国道34号線ぞいに都心部から離れても立地できる自動車関係の中古車センター・修理工場のための転用が相次いだのである。

次に隣接町村の転用を考察する。西彼杵郡長与町の転用は、34年の11反から、38年の151反へ増加し、そのほとんどが宅地で、この場合も県住宅協会の百合野住宅団地の開発が大きな役割を果たしている。しかしわずかながら、工場用地への転用が増加している\*\*。一方西彼杵郡時津町は、35年の25反から38年の41反と漸増している。ここは工場用地への転用が多く、昭和35年の39.5%から38年の63.5%へと増加している。工場用地に転用された土地が多い所は、長崎市に隣接した元村郷で、金属製品・食料品（パン・清涼飲料水）製造業そして建設関係の工場が多い。かくて昭和37年頃から市街地には工場用地を求めることが困難となり、国道34号線ぞいの旧東長崎町や、国道206号線ぞいの時津町へ、工場用地を求めるといった傾向がでてきたといえる。

## 5. 都市機能の推移と都市化

本市の都市化の地域的展開について、既存資料の枠内で発展段階的に、人口分布と農地転用から考察したが、その都市化をおこさせてきた背景については、時代によって、いろいろと異なっている。これについて、具体的な資料は極めて少ないので、概念的ではあるが、振り返ってみたい。

旧幕時代の都市化は、文化の入口という意味も含めた貿易港としての機能が、最大唯一のものであったことは多言を要しない。

明治時代の都市化は貿易が相対的に後退したが、中国を中心とした貿易は重要であったし、さらに日清・日露の両戦役も加わって、幕末におこった製鉄所・造船所の役割は益々大きなものとなった。また明治30年にはじまる捕鯨業、40年に導入されたトロール漁業などの水産業の発達も軽視できない。さらに三池炭や高島炭の積込み地としての役割も認めなければならない<sup>(7)</sup>。

大正時代になると、貿易は第1次大戦中に活潑化するのみで、以後はさらに衰退した。しかし三菱造船は、大正7年に三菱兵器を、大正8年に三菱製鋼を、大正12年に三菱電機

\* 昭和33年と39年の比較において、総数で185の増加であるが、従業員数4～9人の工場で250、30～300人の工場で11増加したのみで、その他の規模の工場数は減少している。300人以上の工場数は7。

\*\* 昭和35年の1%弱から38年の7%へ増加

を独立させ、これらの工場が対岸地区と浦上川下流の沿岸部に立地した。一方徳島県の漁業者による底曳漁業が大正2年に始まり、大正11年に地元の山田屋が、13年に林兼が、底曳漁業を開始した。さらに中国との間の所謂長崎・上海間の日華連絡船が大正12年に実現し、長崎港から上陸し、或いは乗船する人達が増えた\*。大正時代を通じて、工業・水産業・交通（商港）の三本柱が、市勢を維持し都市化を進めたといえる。

昭和期の戦前までは、依然貿易は停滞したが、中国との関係はさらに密接となり、人の往来は増え、9年には5万人を数え、13年には10万、16年には12.5万に達した。一方産業面は、工業が軍需の増大\*\*に呼応して、三菱4社を中心に進展し、11年には市外の香焼島に、川南造船所も誕生した。しかし水産業は戦争に突入してからは、トロール・底曳が打撃をうけた。

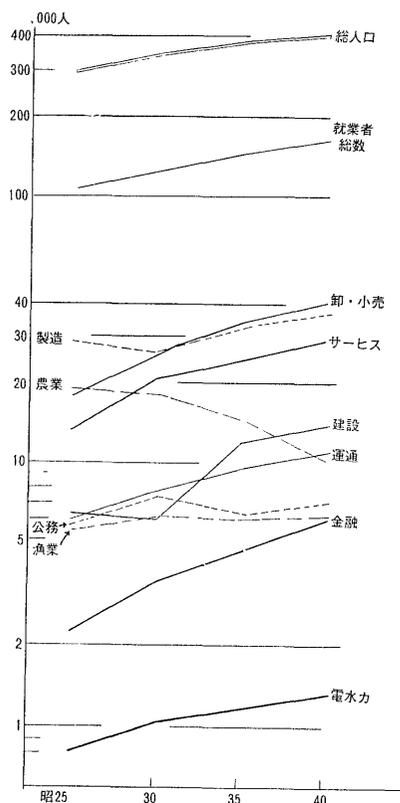
第2次大戦後の長崎市は、貿易・交通（大陸との）・工業の面で潰滅的打撃をうけたのに対し、水産業は急速に回復し、また戦時中の統制経済の影響をうけて、行政的管理機能は強まった。他方、一時的に大幅な後退をした工業は、三菱の造船・製鋼・電機の3社を中心に、徐々に回復し、市の中核産業に帰り咲いた。これらは朝鮮動乱による特需に恵まれ、その後のデフレ政策による不況も乗り越え、以後はタンカーブームによって順調な発展をとげた。

かかる状況をさらに明らかにするため、5年ごとの国勢調査時の産業大分類別の就業者数によって、昭和25年から40年までの変動を図示（第7図）して、考察を進めたい。

- I 増加率の小さいもの……製造業、漁業、公務
- II 増加率の中程度のもの……電気水道ガス
- III 増加率の高いもの……卸売小売業、サービス業、建設業、運輸通信業、金融保険不動産業。

これによってわかるように、農業・林業・鉱業の3種を除き、他はすべて増加をみせているが、その増加曲線の傾向によって、3種に分類できる。すなわち、

昭和35年までは就業者人口の首位を占めていた製造業が、卸売小売業の急増によって、40年には首位の座を奪われたこと、そして卸売小売業と同じⅢに属するサービス業の急増も注目すべきである。このことが最近の長崎市のもつ機能を象徴すると思われる。製造業に関して、詳



第7図 産業大分類別就業者数の推移

\* 上海航路の船客だけではなく、大正12年に年間3万人

\*\* 58%が艦艇で占めた。

論する資料をもたぬが、概念的にいつて造船業の優位はゆるがず、生産額の著増はあっても、合理化に伴って就業人口は減少している\*。また三菱電機・製鋼についても、従業者数は減少している。一方食料品工業は\*\*、その生産額において、昭和40年には電機製造業を上廻り、造船業につぐ重要な製造業に成長し、それとともに従業者数は漸増している。

また生産所得の面から昭和32年と40年を比較しても、絶対額ではもちろん増加しているが、%では三菱3社を中心とする製造業の相対的減退が認められる\*\*\*。反面、卸売小売業と運輸通信業・サービス業の進歩は†目ざましい。とくに観光機能<sup>††</sup>を内在する運輸通信業とサービス業の発展は顕著である。

次に就業者の分布変化を、昭和35年と40年の資料で検討する。北部地区の就業者数の増加が顕著で、約1万人(27%)の増を示し、その内訳をみると、卸売小売業とサービス業の従業者が60%弱をしめ、製造業・運輸通信業を加えると80%に達する。西部地区(対岸)では1,900人(9%)の増を示し、内訳は卸売小売業・サービス業の増加が目立つ。東部地区(都心部を含む地区)は300人(6%)の増を示し、内訳はサービス業と卸売小売業の就業者数の増加が顕著である。

かくて、工水産都市<sup>④</sup>と、かつては言われた長崎市が、近年は商業を中心とした第3次産業の都市としての性格が強められてきたことは明白である。このことは、流通機構上の管理的機能の向上を示すと同時に、観光機能の向上をも示しているといえる。さらに地域的にも、北部地区、即ち浦上地区を中心として、第3次産業の力が、都市化のバックボーンとなってきていると明言することもできる。

## 6. む す び

長崎市はリアス式海岸という恵まれた地形を活用して、貿易都市として出発したが、今日ではこの自然条件はマイナスの因子となっている。すなわち、貿易業をはじめ、造船を主体とした工業、水産業、交通、商業などが、各時代において、単独に或いは複合的に、有効に働いて市勢を伸長させ、人口が膨脹したことはプラスの因子の実績として認めなければならない。しかし都市化がさらに進展する本市の現状では、住宅の建設用地を、少ない平坦地に求めることは全く困難で、山腹斜面を階段状にのぼらざるをえない。斜面を開発すれば、水道・道路等の公共施設の整備に困難性が倍加し、水道にみられるように日本一高い水道料金を生む結果となってしまふ。

原爆被災後、浦上地区の平坦地においては、人口増加率のピークが昭和30年に、人口絶対数のピークが33~35年にあらわれて、以後管理・流通・サービス機能も含めた商業化と、公園・学校などの公共施設化、そして小規模な工業化が進展するにつれて、人口は下

\* 生産額は昭和36年に比して、40年は47%の増加、就業人口は同期で12%の減少

\*\* カン詰・パン菓子製造等・小規模経営で、かつ生産性が低い

\*\*\* 製造業は昭和32年の51.8%から40年の28.2%へ減退

† 卸売・小売業は昭和32年の14.7%から18.7%へ、運輸通信業は5.7%から9.9%へ、サービス業は11.1%から17.1%へ増大

†† 昭和28年には年間100万人をこえる観光客が訪れたと推定され、38年には200万人をこえた。これによって、本市がうるおされる金額の推定は難しいが、40億円位(39年)に達すると思われる、市内生産所得の4.5%程度と推定できる。水産業の7%に次ぐ値である。

降気味となっている。そして高位の段丘の住宅化は、これらの近隣商店街を核として進捗し、一部には高級住宅化もみることができるといえる。一方都心から離れた浦上地区北部の都市化は、公共的住宅投資を先導的役割とさせて、また地形的条件にも相対的に恵まれて進展した。しかし交通及び地形条件に恵まれた地帯は、地価の騰貴を招き、個人の零細な資本では住宅の建設が難しい状態となって、家を求める市民の目は、都心に割合近い所で、地形的に、交通的に不利な条件をもった山腹急斜面にも向けられ、低地価という重要な要因を伴って、宅地化の対象となった。その間にあって、長崎市のような地形のところは、電車・バスの交通路線からの水平距離では、宅地の良否を決めたいという点と、見晴らしのよい山腹に古くから作られていた墓地が、宅地化の障碍となっている点は興味をそそる現象である。

一方、日見トンネルを越えた東側には日見住宅団地が形成され、また北部の市域縁辺部の滑石町にも住宅団地が形成された。そしてその外側には国道ぞいに、新市域の旧東長崎町や市外の時津町などに工業化現象があらわれてきたことも見逃すわけにはいかない。

ところが、中央地区では、都心部において昭和28年以前にピークがあらわれた後、人口は減少をつづけて、都心形成が進行していることを示している。そしてその周囲をとりまく住宅地域と商業地域の混在すを地域では、33年ごろから弱い減少傾向をみせはじめ、いわば停滞的となる。

かくて、長崎市の都市化は、地形的制約から歪められてはいるものの、浦上地区で把握できた波動現象的なパターンその他で理解できるように、基本的には同心円の構造をもって展開されてきた。そして戦後の都市化に重要な役割を果たしたものは、工業・水産業・商業の諸機能であり、とくに最近では管理的機能と観光的機能を含めた商業とサービス業の重要性がとみに増している。

本研究は昭和40、41年度文部省科学研究費（総合研究「海岸地域の地理学的研究」代表者40年度西村嘉助教授、41年度田辺健一教授）による研究成果の一部である。小論を製作するにあたり、数々の御助言を賜った東北大学能登志雄教授と宮城教育大学田辺健一教授に厚く御礼申し上げます。また資料の整理などに援助いただいた伊藤啓二郎・松瀬光代両氏に感謝の意を表します。

## 参 考 文 献

1. 高野 史男：都市化の類型と概念規定。地評32—12, 昭34  
“ : 再び都市化の概念について。地理5—11, 昭35
2. 石水 照雄：都市化の概念と諸問題。地理5—1, 昭35  
“ : 日本の都市化。昭39, 古今書院, P P.18~20
3. 清水馨八郎：東京の都市化考察の前提。地理5—2, 昭35
4. 長 崎 市：長崎市制65年史。前篇 P P.344~351
5. “ : 長崎市制65年史。前篇 P P.214~219
6. 古野 亮：長崎市における農地潰廃と住宅地の進展(発表要旨) 昭37 長崎県地理学会研究大会
7. 重藤 威夫：長崎居留地と外国商人。昭42, 風間書房 P P.319~321
8. 木内 信蔵：都市地理学研究 昭26, 古今書院 P P.262~263