

街歩き

街並み生い立ち

— 港町 横浜と佐世保

都市デザイナー

西脇 敏夫

〈佐世保編〉

「街並み生い立ち 街歩き」
執筆テーマ

- ① 街並みの生い立ちを歩く
(横浜編)
- ② 大通り公園
- ③ 都心プロムナード
- ④ くすのき広場と横浜市庁舎
- ⑤ 横浜公園と日本大通り
- ⑥ 日本大通りの建物たち
- ⑦ 開港広場
- ⑧ 山下公園通り
- ⑨ 横浜人形の家
- ⑩ 元町、中華街、馬車道、伊勢佐木町
- ⑪ 港の見える丘公園周辺
- ⑫ 外国人墓地、元町公園周辺
- ⑬ 「山手公園」「山手イタリア山庭園」周辺
- ⑭ 歴史を生かしたまちづくり
(佐世保編)
- ⑮ 美しい西海の自然に抱かれた街
- ⑯ させぼ大通りに沿って
- ⑰ 佐世保川に沿って
- ⑱ 三ヶ町・四ヶ町・五番街に沿って
(テーマは予定です。変更となる場合もあります)

15. 美しい西海の自然に抱かれた街

港の新しい光景

緑に囲まれた穏やかな港に浮かぶ灰色の軍艦の中を、ひと際大きな白い客船が入港してきます(写真1)。



写真1 停泊する軍艦の前を行く大型客船(佐世保市港湾部HPより)

佐世保港(させぼこう)の水域は80.5%が米軍による制限水域になっており、沿岸部のほとんどは米軍や自衛隊などの基地や造船所で占められています。港と市民生活との接点は、僅かに佐世保川河口付近にある近海航路や五島航路の棧橋周辺しかありませんでした(写真2)。



写真2 左が佐世保港と市街地、右に九十九島が見える(佐世保市提供)



写真3 軍港に停泊する大型客船、手前中央から右は基地(佐世保市提供)

しかし近年になって、市民生活の中で港に触れられる場が、佐世保駅周辺の再開発によって誕生しました。新しい街のウォーターフロントには、自由に散策できる「ポートサイドテラス」と名付けられた歩行者空間がつくられ、そこに面して大型複合商業施設もオープンしています。そしてその先に2015(平成27)年4月、倉庫のリノベーションによる「佐世保国際ターミナル(葉港テラス)」が完成して、大型クルーズ客船が度々寄港するようになりました。開港以来なかった佐世保港の新しい姿です(写真3)。

穏やかな緑と海に抱かれた街

佐世保市は長崎県の北部に位置する、面積約426平方キロ、人口約25万人の長崎市に次ぐ都市です。緑に包まれた穏やかな大小の湾が連なる、やさしく美しい西海の自然に抱かれた街です。佐世保港は、湾の形がヤツデの葉に似ていることなどから「葉港(ようこう)」とも呼ばれますが、その湾の奥深くに1889(明治22)年、海軍の鎮守府が置かれました。そして湾に流れ込む佐世保川沿いに生まれ、軍港の歴史とともに歩み発展をしてきた都市が佐世保です。

この佐世保発祥の地は、現在、佐

世保川沿いに中心市街地を形成していますが、市域の西部には磁器の町「三川内(みかわち)」、南部には街道の町「早岐(はいき)」、北部には港町「相浦(あいのうら)」など、それぞれに歴史と特徴のある地域で構成されています。さらに平成になって北松浦郡の吉井、世知原(せちばる)、小佐々(こさざ)、宇久、江迎(えむかえ)、鹿町の各町を合併しています。そして「九十九(くじゅうく)島」「西海橋と渦潮」「ハウステンボス」などによって「観光の街」としても知られ、長崎県内一の観光客数を数えるようになっています。

中心市街地の3本の都市軸

今回、街歩きをする中心市街地は、港を囲む形の烏帽子岳、弓張岳、赤崎岳、天神岳の緩やかな緑の山並みに囲まれ、佐世保川左岸の長さ2km程の細長い区域を中心に広がっています。平地部に商業業務施設や公共施設が立地し、それらを取り囲む斜面地に住宅地域が広がっています(写真4)。最近では平地部に高層の集合住宅が増え、徐々に斜面地から平地部への人口移動の傾向も見ら



写真4 中心市街地の3本の都市軸。中央にアーケード街、その左が国道、右が佐世保川。写真下の国道と佐世保川が接する付近に市役所、上部中央に駅(佐世保市提供)

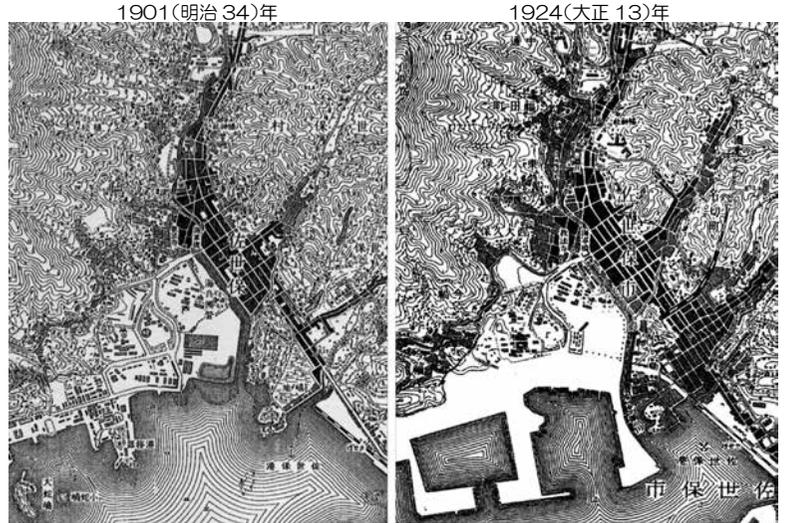


図1 市街地の変遷。南へ拡大している。1924年の白抜きは基地(「地図で見る佐世保」より)



図2 道路の変遷。格子状街路網に、戦後から曲がった国道が誕生(「地図で見る佐世保」より)

れ、コンパクトシティといえる骨格と土地利用が形成されています。

この街は、写真手前の佐世保川上流から河口に向かって発展していきました。現在、上流側には「市役所」を中心とする官庁街があり、河口側には「佐世保駅」を中心とするエリアがあります。この二つの核を結ぶかたちで、性格の異なる3本の都市軸を中心に市街地が形成されています。一つは「車の軸線」である「させぼ大通り(国道35号)」、一つはそれに平行する「歩行者の軸線」の「アーケード街」、一つは「水と緑の軸線」である「佐世保川」です。

開港当初の都市計画によって、谷戸沿いに南北を貫く旧「本通り」を中心とした格子状の街路網が形成されました。北部の上流側から南部の下

流側へと都市化が進み(図1)、市街地の拡大に伴う交通量の増大に対応するため、一大道路事業が1933(昭和8)年から太平洋戦争終戦の年までの13年間をかけて行われました。この事業によって「国道35号」が誕生し、旧「本通り」の一部が後に「アーケード街」になるなど、現在の中心市街地の都市構造が造られました(図2)。

街並みの生い立ち

佐世保市は、1945(昭和20)年6月の大空襲によって中心部のほとんどを焼失してしまいましたが、戦災に遭っていない鎮守府などに、多くの赤レンガ施設などが残されています。終戦の前年には28万7千人いた市の人口は、終戦直後には半分の

14万7千人になりました。「佐世保鎮守府」は解体し、佐世保市は1950(昭和25)年に平和産業都市、国際貿易港を目指す「平和都市宣言」を行い、同年8月に公布された「軍港市転換法」により多くの旧海軍の遺産を譲り受けて、中心市街地にも大きな公園や病院などの公共施設が誕生しています。

しかしその年の6月に勃発した「朝鮮戦争」によって、軍港の設備がある佐世保港は国連軍の前線基地となり、港の大部分が米軍に接収されました。1953(昭和28)年に戦争は終結しましたが、「海上警備隊」の創設により「佐世保地方総監部」が創設されています。特需景気は後退し、主要な産業であった炭鉱も石炭から石油へのエネルギー革命により、昭和40年代には全ての炭鉱が閉山となりました。

一方、1955(昭和30)年に「西海国立公園」が誕生し、佐世保はその玄関口として観光に重点を置くことに

なります。昭和40年代以降、モータリゼーションの影響により、道路整備をはじめ各種インフラ整備や公共施設整備などによって人々の住まい方も変化し、周辺部に住宅団地が開発されるなど、中心部からの人口流失も続きました。

中心市街地では横断歩道橋や地下道が建設され、高層の建物が建てられるようになりました。商店街にはアーケードがかけられ、大型スーパーも進出しました。現在の中心市街地の街並みの基礎はこうして造られてきました。



写真5 中央上に旧駅舎と国道。港側は貨物ヤードと魚市場。点線は再開発エリア(再開発事業パンフレットより)

しかし港と最も近い位置にある佐世保駅は地上駅で、港側の貨物ヤードの先には魚市場などが立地しており、街と港との直接的なつながりはなく市民からは「駅裏」と呼ばれていました(写真5)。

港に面した街の誕生

今から30年ほど前の1985(昭和60)年に、佐世保市にとっては100年に一度ともいわれる大規模な街づくり事業がスタートしました。「心やさしい海辺のまちへ」をテーマに、旧建設省、旧運輸省、長崎県、JR九州、佐世保市、地元等が行う様々な事業を組み合わせ、佐世保市が推進する「佐世保駅周辺再開発事業」です。

この事業によって、鉄道を港側に移動して高架にし、移動後の街側に生ずる土地を土地区画整理事業によって駅前広場や歩行者専用道路、区画街路や公園などを整備しました。新しい街には、多目的のホールな

コラム

港町への生い立ち 1

湾沿いに軍の施設が配置されて佐世保港は形成されましたが、街は、港から離れた佐世保川沿いの右岸の村から、左岸につくられた道路沿いに下流へと発展していきました。文献によってその歩みを辿ってみます。(参考文献参照)

海軍鎮守府と市街地の誕生

「佐世保鎮守府」が置かれた頃の「佐世保村」全体は、戸数約1,000戸、人口約4,000人程度で、主産業の農業の他に石炭採掘、瓦製造、製塩などが行われていました。「佐世保村」の中心は「佐世保川」右岸の佐世保浦(現在の「元町」)で、商家や漁家で形成する集落と村役場

もありました。湾には直接面していない「佐世保浦」の南端には「教法寺」があり、そこから左岸の「西方寺」に一本の道が延び、佐世保川を渡ったところに、平戸から「長崎街道」に通ずる「平戸往還」の宿場がありました(図a)。

佐世保川左岸は江戸時代後半の干拓による新田で、当時は水田や湿地がほとんどで、わずかに人家が点在する寒村でした。

佐世保川の河口は、現在より上流の「島地(しまんじ)」現在の平瀬橋付近で、右岸の「元町」の下流域は、江戸時代の新田開発による塩田と沼地になっていました。そこからさらに西側の湾沿いを埋立て、海



図a 1892(明治25)年の佐世保村(「佐世保市街全図」より)

軍鎮守府が設置され、現在は米軍基地や佐世保造船所になっている土地が造られました(図b)。



写真6 中央の駅の左に高速道路。その左が港に面した新しい街、川の対岸は米軍基地。駅の右手が区画整理の街と国道、奥へ中心市街地が伸びる。国道が途中で曲がっているのがわかる(佐世保市提供)

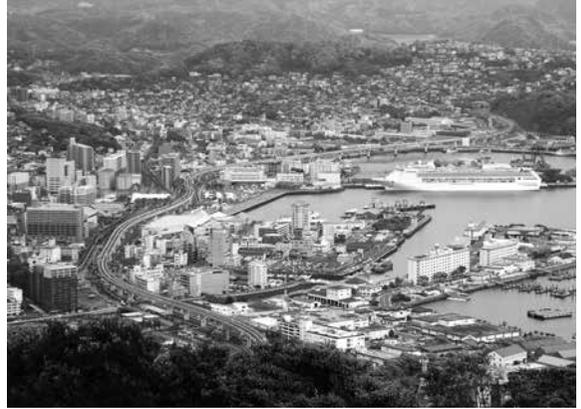


写真7 大型クルーズ客船の左が新しい街、川をはさんで手前右に基地(佐世保市・杉本和孝氏撮影)

どの文化施設と地域交流センターが入った「アルカスさせぼ」や、市街地再開発事業による二つの住商混合ビルも建設されました。

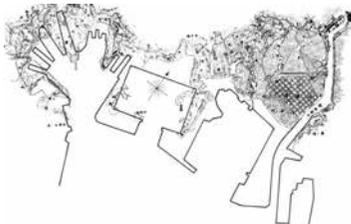
一方、鉄道の港側には、幅員40mの「みなと大通り(都市計画道路平瀬町(ひらせちょう)干尽町(ひづくしちょう)線)」が整備され、中央分離帯に高架構造の「西九州自動車道佐世保道路」が建設されました。そして埋立

てにより新たな土地を造成し、「近海航路ターミナルビル」や栈橋などの港湾機能を充実して、水際線の歩行者空間の整備や歩行者専用路、臨海公園や広場等の基盤整備を行っています(写真6)。

この地区全体の土地利用は、既存の市街地につながる歩行者空間の骨格によって回遊性が図られ、港と市街地が一体となった新たな都心部が

形成されるように進められました。大型複合商業施設の立地やクルーズ船の寄港など、開港以来初めて、市民が港に親しむことの出来る街が誕生したのです(写真7)。

それでは、この「佐世保駅」周辺の新しい街と、佐世保発祥の地である「市役所」周辺の街との間を、「させぼ大通り」「佐世保川」「アーケード街」の3本の都市軸に沿って、街並みの生い立ちを辿りながらの街歩きをしたいと思います。



図b 1886(明治19)年と現在の海岸線(「地図で見る佐世保」より)

本格的な工事は鎮守府開庁前の1887(明治20)年から始まり、建設とともに数千人もいわれる人々が佐世保に押し寄せました。海軍省と県は軍港設置が内定した頃から都市計画をたて、1886(明治19)年に「佐世保家屋建築規則」を定めて無秩序な家屋等の建築を制限しています。

佐世保川右岸の軍港建設とともに、左岸の土地に計画的な市街地

づくりが進められ、北は現在「市役所」がある辺りから南は「小佐世保川」までの平地に、格子状の街路網が計画されました。しかし、資金の関係で何回も修正されて縮小されたようです。最初につくられた道が、1891(明治24)年に竣工した旧「本通り」(現在のアーケードの通り)で、佐世保川には鎮守府につながる木製の「海軍橋(佐世保橋)」が作られています。

道路沿いの水田などが埋め立てられ、宅地が造成されていきました。現在の浜田町、湊町、島瀬(しまのせ)町、島地町、塩浜町、平瀬町、鯨瀬などの町名から、当時の海岸や干拓地を埋める前後の状況が分かります。松浦町、山縣町は松浦家、山縣家の水田が埋め立てられたものです。

〈参考文献〉

1. 「地図で見る佐世保」(編著:平岡昭利 発行:芸文堂)
2. 「佐世保の歴史」(編纂:佐世保市史編纂委員会 発行:佐世保市)
3. 「佐世保辞典」(編纂:佐世保市史編纂委員会 発行:佐世保市)
4. 「佐世保年表」(編纂:佐世保市史編纂委員会 発行:佐世保市)
5. 「近代佐世保130年の軌跡」(発行:佐世保市教育委員会)
6. 「させぼ歴史散歩」(編集・発行:芸文堂)

(訂正) 先月号の記述に誤りがありました。P.87本文末尾から2行目の「関内駅」は「馬車道駅」です。また、写真12は「馬車道駅の金庫扉などの展示」です。うっかりミスでした。