

## 「西海の旅」スタディーツアー レポート

NPO 国境地域研究センター会員  
ANA 総合研究所 主席研究員 小林史武

2026年5月24日(日)、長崎県佐世保市周辺の産業遺産などを巡る「西海の旅」スタディーツアーが実施され、NPO 法人国境地域研究センターの皆さんと共に参加した。このスタディーツアーは、長崎県立大学地域創造学部の石田聖准教授が、次回「ブックレットボーダーズ No.13」の先行企画として周到に準備されたもので、当日は、旧鹿町炭鉱・東坑口跡、矢岳炭鉱ホッパー跡、西海橋公園、針尾送信所、浦頭引揚記念公園などを訪問した。



<鹿町コミュニティセンター前>

### 1. 鹿町コミュニティセンターと炭鉱住宅

午前 9 時に長崎県立大学のマイクロバスで佐世保駅前を出発し、山間の田んぼが広がる道を進んで最初の訪問先である「鹿町コミュニティセンター」に到着した。同センターでは、鹿町の歴史・文化・地形、そして石炭産業などがパネルや書籍で分かりやすく紹介されている。

鹿町炭鉱は、現在の佐世保市鹿町一帯に広がっていた北松炭田を代表する炭鉱の一つであり、戦前から戦後復興期に掛けて、日本の鉄鋼・軍需・産業を支える重要なエネルギー供給地であった。当時、北松炭田周辺には商店街、学校、教会などが並ぶ賑やかな集落が形成されていた。今なお地域に残る「炭住（たんじゅう）」と呼ばれる炭鉱労務者住宅などの構造物は、かつてこの地が日本の近代化を支えた現場であったことを静かに物語っていた。



<炭鉱住宅>：筆者撮影

ここで今回のスタディーツアーの複線テーマについて触れておきたい。

鹿町炭鉱は文化的な記憶とも深く結びついている。1956年公開の東宝製作の怪獣映画『空の大怪獣ラドン』のロケ地として知られており、昭和30年前後の炭鉱街や坑道、炭車軌道などの風景が映像として記録されている。映画の設定上は「阿蘇山近くの炭鉱」から物語が始まるが、実際の炭鉱シーンは日鉄鹿町炭鉱で撮影された。地下から未知の怪獣が現れる場所として描かれた鹿町炭鉱は、日本エネルギー史の現場であると同時に、日本怪獣映画史の舞台でもあった。怪獣映画の全盛期に少年時代を過ごした60代のツアー参加者は、ボロボロになったフォトブックを手に幼少期を懐かしみ胸躍らせ、「怪獣は九州に上陸して、県境を跨いで移動する。まさに『ボーダーツーリズム』だね」と名言も飛び出していた。なお、同映画には鹿町炭鉱だけでなく、佐世保駅前、佐世保港、針尾無線塔、西海橋など、当時の佐世保周辺の風景も数多く登場している。



<「空の大怪獣ラドン」資料（鹿町コミュニセンター所蔵）>：筆者撮影

その後、日鉄鹿町炭鉱を中心に発展した大加瀬地区を通り、東坑口跡へ向かった。大加瀬地区は最盛期には炭鉱住宅や商店、保育所のほか、映画館、ボウリング場、温泉、さらには各地からの移住者が多かったことを示す教会もあり、非常に活気のある炭鉱町であった。バスを降りて草木に覆われた山道を歩くと、足元には黒く光る石炭の炭塊が転がっていた。その先にある「東坑口」は現在立入禁止区域となっているが、フェンスには「東坑口水源」とあり、内部からは今も豊富な湧水が流れ出ているという。かつての採炭の気配を残す神秘的な遺構だが、産業遺産の観光地として価値を高めるためには、たどり着くまでの山道や周辺の整備が必要であると感じられた。



<日鉄鹿町炭鉱・東坑口跡>：筆者撮影

この東坑口は『空の大怪獣ラドン』の冒頭シーンのロケ地であり、一般のカメラがモノクロだった昭和30年代においてカラーで撮影されているため、戦後の北松炭田の繁栄を伝える極めて貴重な映像資料となっている。

## 2. 矢岳炭鉱ホッパー跡

続いて、日本本土最西端に位置し、西海国立公園や九十九島の美しい島々を望む小佐々町へ向かった。長崎県佐世保市小佐々町楠泊にある「矢岳炭鉱ホッパー跡」は、1937年頃に建設された石炭積み出し施設である。矢岳炭鉱は1900年に採掘を開始し、日鉄鉱業が経営して地域の産業と雇用を支えたが、エネルギー革命の波を受けて1962年に閉山した。閉山から60年以上が経過した現在でも、全長約70メートルに及ぶ巨大なコンクリート構造物が残されている。

「ホッパー」とは、炭車で運ばれてきた石炭を一時的に貯蔵し、下部の口からコンベヤーに落として港の船へスムーズに積み込むための巨大な漏斗状の施設である。北松浦半島の一带は入り組んだ海岸線と多数の湾を持ち、陸上交通に制約があったため、石炭の輸送には船が不可欠だった。そのため、楠泊港は単なる漁村ではなく、石炭を外の世界へ送り出す物流の結節点「ゲートウェイ」として機能していたのである。

楠泊港に面した道路沿いにそびえるホッパーは、矢岳炭鉱が「海へ開かれた炭鉱」であった

歴史を物語っているが、外壁が剥がれ、鉄筋やコンクリートがむき出しになりながら草木に覆われて佇むその姿は、近代化の歴史と時の流れを強烈に感じさせるスポットだった。



<矢岳炭鉱ホッパー跡>：筆者撮影



楠泊港に面した道路沿いに残されている

### 3. 西海橋公園

バスは西九州自動車道を南下し、西海橋公園へと向かい、ここで昼食休憩となる。

西海橋は、1955年に佐世保市と西彼杵半島をつなぐ橋として架けられた、全長316m、海面からの高さ43mのアーチ式道路橋である。完成当時は固定アーチ橋として東洋一、世界でも3番目の長さを誇った。潮の流れが速く工事が困難を極めた海峡において、卓越した設計・鋼橋製作・架設技術が投入されたことから、戦後日本の長大橋建設の原点であり、日本の橋梁技術発展の起点と言われている（2020年に国の重要文化財に指定）。

地域交通の改善や産業振興、広域移動ルートの整備を目的に建設されたこの橋は、敗戦から10年を経た日本が土木技術によって地理的障壁を乗り越えようとした「戦後復興の象徴」でもあった。



<西海橋>



<展望台からの遠望>：筆者撮影

左：新西海橋（歩道橋が設置されている）

右奥：西海橋

西海橋は『空の大怪獣ラドン』を語るうえでも欠かせない場所である。

佐世保市の観光関係者より配布された解説文章を紹介させていただく。

「橋が完成した翌年、1956年に『空の大怪獣ラドン』が公開された。完成したばかりの西海橋は、当時の観客にとって、まさに新しい時代を感じさせる風景だったはずである。映画では、ラドンが上空を超音速で飛び抜け、その衝撃波によって西海橋を崩壊させる。前年に完成したばかりの東洋一のアーチ橋が、一瞬にして破壊される。(中略)人間は橋を架けることで、海峡という自然の境界を越えようとしたが、ラドンはそのはるか上空を飛び越え、橋そのものを崩壊させてしまう。ラドンの衝撃波によって破壊される西海橋。1955年に完成したばかりの戦後復興期を象徴する巨大インフラが、その翌年怪獣映画のなかで一瞬にして崩壊する場面は、強いインパクトを残している。」

当時の戦後復興の夢と未来への不安をリアルに映し出していた。

西海橋公園のレストランで昼食休憩。旅の楽しみの一つは「食」である。

筆者は前日ホテルの夜食に「あごだし五島うどん」、朝食に「レモンステーキ」と地元名物を食べていたため、ここでは「海鮮丼」を注文して舌堤を打ったが、隣の同行者が注文したご当地丼「針尾丼」の迫力にビックリ！メニュー板に「針尾電波塔をイメージした豪快海老天丼！」とある通り、そびえ立つ海老天がインパクト抜群の一品だった。



<ご当地どんぶり「針尾丼」>



<西海橋公園から望む針尾送信所>：筆者撮影

#### 4. 旧佐世保無線電信所（針尾送信所）

西海橋の近く、佐世保市針尾中町の高台にある「旧佐世保無線電信所（針尾送信所）」は、大正時代に日本海軍によって建設された国内唯一の長波無線通信施設であり、国の重要文化財に指定されている。高さ約136メートルの巨大な鉄筋コンクリート塔が3本、約300メートル間隔の正三角形に配置されている姿は圧巻で、塔の上部に電線を張り、全体で一つの巨大なアンテナとして機能していた。

道中、見覚えがあると感じていたところ、ここはNHKのSF政治ドラマ『17才の帝国』の

ロケ地であった。AI によって選ばれた若きリーダーたちが地方都市を未来都市へと変貌させる劇中で、非常にシンボリックに描かれていた。

現地では「針尾無線塔保存会」のガイドの方の解説を受けながら、巨大な塔の内部や電信室を見学した。日露戦争後、無線通信の重要性を認識した日本海軍が東京・佐世保・台湾に無線局を建設することになり、大正7年（1918年）に着工、大正11年（1922年）に完成した。4年の歳月と155万円（現在価値で約250億円相当）という巨費が投じられ、第二次世界大戦後も1997年まで海上自衛隊や海上保安庁の無線施設として運用されていた。大正期に建設された塔状構造物としては国内唯一現存する最高峰の建造物であり、歴史的背景だけでなく土木・無線技術の面からも日本の技術発展を象徴するものとして高く評価されている。

ガイドの方によると、巨大塔建設の土地に針尾が選ばれた理由は「岩盤が九州で一番固いこと」だそうだ。唐津の松浦川の砂を原料に使い、鉄の純度が高いためひび割れが一つもなく、「現状のままであと100年は持つ」と言われており、現代の耐震基準をもクリアする驚異的な耐久性と緻密な設計技術を誇る近代化遺産であった。



<電波塔>



<電波塔内部>



<電信室>：筆者撮影

## 5. 浦頭引揚記念平和公園

最後の訪問先は、佐世保市針尾北町にある「浦頭引揚記念平和公園」である。この公園は、第二次世界大戦の敗戦に伴い、海外から帰国した多くの日本人が母国の第一歩を踏みしめた「引揚港（浦頭港）」を見下ろす高台に整備されている。1945年9月に佐世保が外地からの引揚港に指定されてから1950年4月までの間に、軍関係者や一般邦人合わせて約140万人もの引揚者がこの地に上陸した。

引揚げてきた人々は、まず検疫所で検疫を受けた後、旧針尾海兵団（現在のハウステンボス

付近)に置かれた「佐世保引揚援護局本所」までの約7kmの道のりを徒歩で移動した。そこで数日間滞在したのち、国鉄大村線の南風崎(はえのさき)駅から引揚列車に乗り、全国各地の郷里へと帰っていった。

併設されている資料館には、当時の着衣、日記、紙幣、リュックサック、収容所での詩集、DDT消毒道具などの生々しく貴重な資料や記録映像が展示されており、悲惨な引揚げの体験を後世へと伝えている。

浦頭は、引揚者が敗戦の厳しい環境を生き抜いてたどり着いた、命の「ゲートウェイ」であった。



<浦頭引揚記念平和の像>



<検疫の様子(展示写真)>：筆者撮影

#### まとめ、「砦」と「ゲートウェイ」が示す未来

今回の「西海の旅」スタディーツアーは、地域の歴史に潜む「砦」と「ゲートウェイ」の2つの意味を深く実感する旅となった。

日本の軍需や近代化を支えた重要なエネルギー供給地としての「鹿町炭鉱」「矢岳炭鉱」、そして戦局の無線連絡体制を強化するために国家規模で建設された「針尾通信所」は、「砦」としての歴史であり、北松炭田の石炭を外の世界へ送り出す物流の結節点であった「楠泊港」、そして多くの引揚者が不安と疲労の中で祖国への第一歩を踏み出した「浦頭港」は、「ゲートウェイ」の歴史であった。

また、本ツアーはこれらの産業遺産を「産業観光」や「地域創生」へと繋げる可能性と課題を考える有意義な機会でもあった。国の重要文化財に指定された「西海橋」や「針尾送信所」は、見学施設や公園として綺麗に整備され、観光客が訪問しやすい安全なスポットになっている。一方で、「鹿町炭鉱東坑口跡」や「矢岳炭鉱楠泊ホッパー跡」は、歴史を物語る極めて貴重な遺産でありながら、案内看板もなく自然の中に放置されているのが現状である。今後、地元自治体、事業者、そして住民が一体となった地域創生の取り組みが期待される。

「最果ての地」は、実際にその場へ足を運ばなければ実感できない。  
そこに生きる人々、かつて生きた人々の息遣いを感じ、その土地で交流し対話を進めること。  
それによって初めて歴史を深く知り、互いの違いを認め、共に未来を創るための知恵を生み出すことができるのではないだろうか。「ボーダーツーリズム」が持つ豊かな可能性に、深く想いを馳せる素晴らしいスタディーツアーであった。

### 追記. 東西南北の「最果ての駅」

長崎県立大学のマイクロバスは佐世保駅前に到着し、スタディーツアーは解散になった。  
JR 佐世保駅の入口に設置された、「日本最西端 JR 佐世保駅」の立派な木製看板が目に見え込んできた。



<JR 日本最西端「佐世保駅」木製看板>：筆者撮影

東西南北それぞれの「最果ての駅」は以下の通りである。

- JR 日本最西端の駅**：長崎県／JR 九州 佐世保線「佐世保駅」  
北緯 33 度 9 分 東経 129 度 43 分
- 日本本土最西端の駅**：長崎県／松浦鉄道 西九州線「たびら平戸口駅」  
北緯 33 度 21 分 東経 129 度 34 分
- 日本最西端の駅**：沖縄県／沖縄都市モノレール ゆいレール「那覇空港駅」  
北緯 26 度 12 分 東経 127 度 39 分
  
- 日本最北端の駅**：北海道／JR 北海道 宗谷本線「稚内駅」  
北緯 45 度 25 分 東経 141 度 40 分
  
- 日本最東端の駅**：北海道／JR 北海道 根室本線花咲線「根室駅」  
北緯 43 度 19 分 東経 145 度 34 分  
最東端だった「東根室駅」が 2025 年 3 月 15 日のダイヤ改正で廃止されたことに伴い、  
64 年ぶりに根室駅が日本最東端の駅となった。

●JR 日本最南端の駅：鹿児島県／JR 九州 指宿枕崎線「西大山駅」

北緯 31 度 11 分 東経 130 度 34 分

○日本最南端の駅：沖縄県／沖縄都市モノレール ゆいレール「赤嶺駅」

北緯 26 度 11 分 東経 127 度 39 分

以上