

長門市の地域創生のヒントを探る

ー仙崎港を事例にー

稲 田 和 子*

摘要

長門市は、東は萩市、南は下関市、美祢市に接する山口県北部の日本海に面した都市である。主な産業は、漁業、農業、畜産業と食品製造（蒲鉾）業で、山口県を南北に貫く JR 美祢線と山陰本線の結節点にあたることから、古くから北浦地区の交通の要衝としての性格も有してきた。しかし、1955 年（昭和 30 年）を境に人口減少に転じ、近年は若年層の人口減少が著しく過疎化が進み、2040 年の将来推計人口では、2010 年（平成 22 年）と比較して約 40% 余りも減少すると予測された。全国で「地方創生」が盛んに叫ばれるなか、長門市においても地域創生が積極的に推進されている。そこで、地理的・歴史的視点から、長門市の地域創生のヒントを探った。

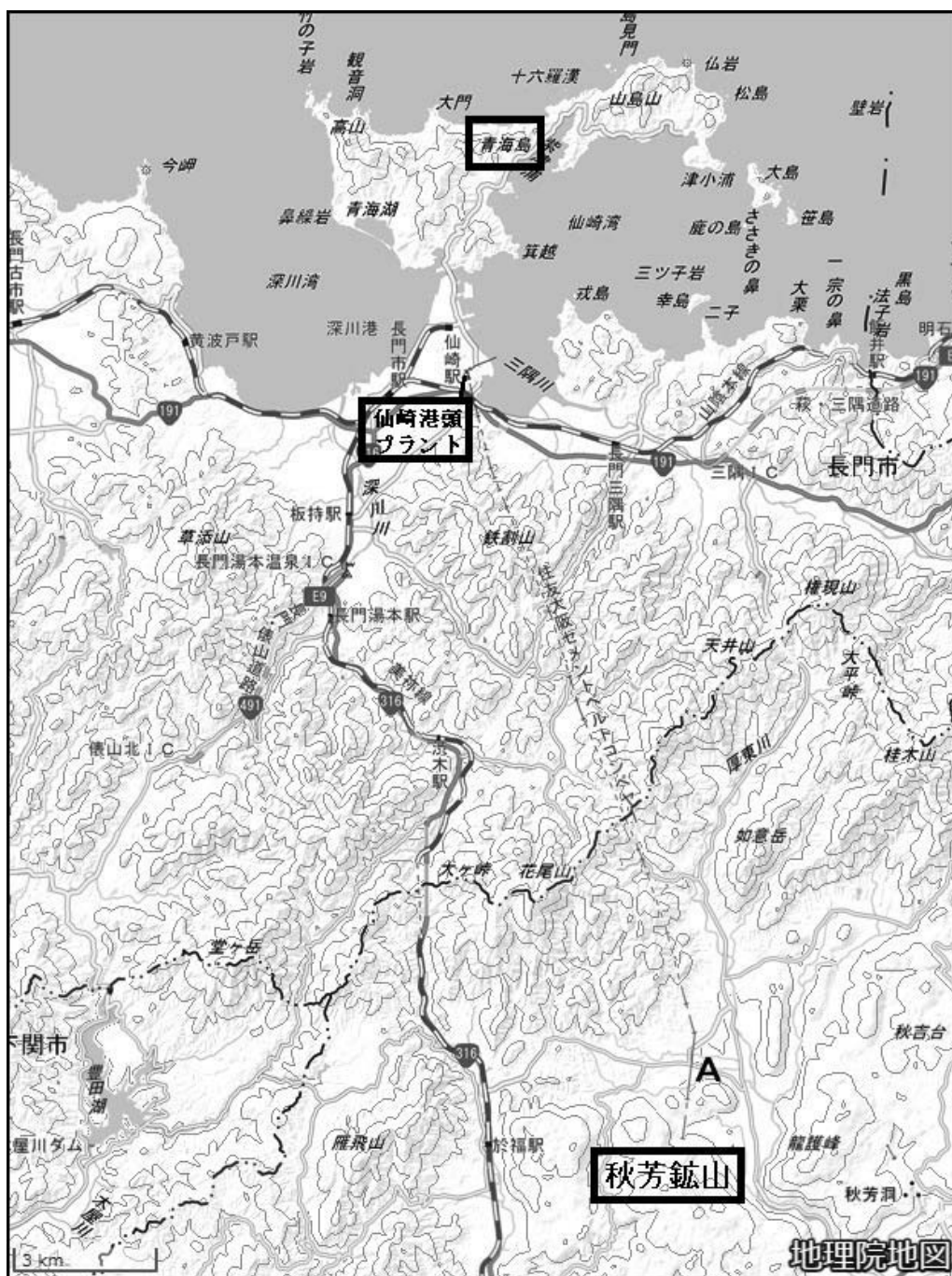
キーワード：仙崎港、長門市、引揚港、石灰石、住友大阪セメント

I 長門市の自然と産業

まずは、長門市のことを詳しく知るべく、長門市史編集委員会（1981）や新聞記事、関連企業のホームページなどをもとに、以下のように、自然と産業についてまとめた。

自然に関しては、長門市の北部にある周囲約 40km、面積 14km²の青海島がよく知られる（第 1 図）。島の北側は、日本海の荒波を受けて、断崖絶壁が続き、洞門、石柱、岩礁などの奇岩も数多く形成されているため、「海上アルプス」とも称され、遊覧船から眺める絶景は、古くから長門市観光の目玉の一つとされる。一方、青海島の南側の本土との間には、本土側からの沿岸流によって砂州が発達し、東側には仙崎湾、西側には深川湾が形成されている。強風をもたらす冬の北西季節風の風上側に位置する日本海側において、仙崎湾側は西風を避けることができる場所であることから、青海島の南側や仙崎湾内は、天然の良港とされ、青海島に伸びる砂州上にある仙崎地区は、江戸時代には瀬戸崎と呼ばれ、港町として賑わった。そして、いわしやくじら漁をはじめとした漁港としてだけでなく、北前船の西回り航路の寄港地として商業も発達するなど、産業の発展もみられた。1952 年（昭和 27 年）に「李承晩ライン」が設定されたことをきっかけに、現在に至るまで漁獲量は減少し続けているものの、仙崎漁港が萩漁港や下関漁港と並んで山口県内有数の漁港であることに変わりなく、隣町の萩から伝わった蒲鉾の製造は、近海で捕れるエソを原料に、今も長門市を代表する名産物の一つとなっている。

*山口県立大津緑洋高等学校大津校舎



第1図 長門市中心部
(地理院地図を基図に作成)

漁業と水産加工業のほか、長門市内ではブロイラーによる養鶏業が盛んで、全国的にも珍しい、養鶏業専門の専門農協（深川養鶏農業協同組合）が存在する。そのため、長門市内には焼き鳥店が人口に比べて数多く存在し、長門市は「日本7大焼き鳥タウン」の一つに数えられている。長門市で養鶏業が盛んになった背景は、水産業、水産加工業との関係が深く、蒲鉾の副産物として、動物性たんぱく質の魚槽が安価に入手できたことに由来し、農家の副業として普及していた。1940年（昭和15年）頃には、すでに深川町（現在の長門市深川）内に集落を単位とした任意養鶏組合が三団体あり、小規模のために統合の機運が高まって、昭和18年に深川養鶏組合が結成され、戦後、1947年（昭和22年）に現在の深川養鶏農業協同組合の設立に至った。その後、副業として発足した養鶏はしだいに専業化し、採卵と育雛の販売額も伸びていった。昭和33年度に組合員が600人を超過して以降、組合員数は減少したものの、1戸当たりの経営規模は拡大し、総売上高も順調に伸び続けて、現在では、市内の農業生産額の半分以上をブロイラーの生産が占めるほどに至り、長門市の産業のなかで確固たる地位を築いている。

Ⅱ 仙崎港の役割

さて、このような自然と産業を有する長門市であるが、1955年（昭和30年）を境に人口は減少に転じ、国立社会保障・人口問題研究所が発表した2040年の将来推計人口では、2010年（平成22年）と比較して約40%余りも減少すると予測され、「日本創成会議」が2014年（平成26年）に示した「消滅可能性都市」¹⁾にも指摘された。「消滅可能性都市」が世に発表されて以降、全国で「地方創生」が盛んに叫ばれるようになり、長門市においても、「長門市まち・ひと・しごと創生総合戦略」²⁾を策定し、「産業振興により新たな雇用を創出する」、「魅力発信により、ひとの流れを加速させる」、「将来を担う若者の希望を実現する環境づくり」、「住み続けたい地域社会の形成」を基本目標に掲げ、地域創生が積極的に推進されている。具体的な施策として、主産業である農業、水産業を活かした産業振興と観光業の振興による交流人口の創出などを掲げ、地域創生を積極的に推進しているものの、この町の発展を担った「港」の活用や整備等について、漁港としての役割以外については言及されていない。そこで、仙崎港および仙崎地区（第2図）に注目し、地域創生のヒントを探ってみた。

1. 引揚港としての役割

仙崎漁港近くの海辺には、青海島への観光遊覧船発着場と2018年（平成30年）に開業した道の駅「センザキッチン」がある。近隣に暮らす人、長門市内外からの観光客の台所でありたいとの考えから命名された「センザキッチン」では、近海で水揚げされた鮮魚や地元農家で生産された旬の野菜などが販売されているほか、「角島」「萩城下町」「秋吉台」といった山口県内の人気観光スポットを結ぶハブ機能を提供し、広域観光の拠点としての役割も担っている。

ところで、この「センザキッチン」敷地内の一角には、引揚記念碑が立ち、さらには、ここか



第2図 長門市仙崎付近
(地理院地図を基図に作成)

ら 1km 北の砂州先端付近にも、海外引揚げ上陸跡地の記念碑と案内板がある。この海外引揚げとは、第二次世界大戦の終戦時、外地にいた約 637 万人の在留邦人の内地引揚げのことである。長門市史編集委員会（1981）によると、終戦後、日本政府は外地在留邦人を帰国させるために、浦賀・舞鶴・呉・下関・博多・佐世保・鹿児島各港湾都市に地方援護局を設置し、引揚げ業務を行うことになったものの、下関港は、航路にあたる関門海峡にアメリカ軍が投下した機雷が数多

く残り、航行が危険であったことから、戦災を受けることなく安全であり、朝鮮半島にも近い距離にある仙崎港が、下関港に代わって釜山からの引揚港に指定されることになり、1945年（昭和20年）9月から翌年10月にかけて、この仙崎港に約41万4,000人もの在外邦人が引揚げ、約34万人の朝鮮の人々が朝鮮半島に帰って行った。仙崎港への引揚げ者数は、博多港・佐世保港・舞鶴港・浦賀港に次いで5番目に多く、朝鮮などへの帰還者数は、博多港に次いで2番目に多かったそうである。輸送には、関釜連絡船、博釜連絡船として利用されていた興安丸（3,174トン／1,746人収容）や長博丸（2,000トン／1,400人収容）、大隈丸（1,000トン／800人収容）、泰北丸（1,000トン／800人収容）などの大型船舶が使われ、日本海側の一漁港であった仙崎港は、この間、国際港の様相を呈していたと伝えられている。また、この時期、地元仙崎町（現在の長門市仙崎）の熱烈な要望によって、仙崎港湾の拡張と埠頭の整備、仙崎駅から引き込み線の敷設などが行われることになり、引揚げ輸送業務が完了した後は、そのまま大陸直結の基地として、諸産物出荷の拠点にしようと考えられていたそうである。仙崎駅は、元々、美祢線の貨物支線の駅として1930年（昭和5年）に開業し、1933年（昭和8年）の山陰本線の支線に編入され、同年に旅客営業が開始された駅であるが、その後、海岸近くまで伸びていた引き込み線は撤去され、1963年（昭和38年）には、貨物の取扱いが廃止されるに至った。

2. 石灰石の積出港

長門市史編集委員会（1981）によると、長門市は、工業資源に乏しいため、昭和34年度からの長門市の「新生計画」でも、工業面では、水産物の加工業に最重点が置かれ、水産加工業以外の各種工業の積極的な振興策はなく、工場誘致事業も「誘致業種および用地等に関する調査」を行うという程度にとどまり、昭和30年代の工業はほとんど停滞気味であった。そうしたなか、1963年（昭和38年）、翌年に秋芳町（現在の美祢市秋芳町）に石灰石鉱山の開山をひかえた住友石灰工業株式会社（現・住友大阪セメント株式会社）が採掘した石灰石を仙崎湾に送り、国内各地に輸送する計画を決め、長門市に協力を求めた。石灰石の輸送方法は、カルスト台地で知られる秋吉台の西側に位置する秋芳町嘉万人見台の鉱山からベルトコンベアーを使って、16.5km（そのうちトンネル部分約14km）の距離を輸送し、深川湾西側の白潟に一旦貯蔵した後、そこから高さ9m、長さ150mの鉄骨栈橋に送って、鉱石船（ばら積み貨物船）に積み込み、各地のセメント工場や製鉄所などへ送るというものであった。1日に約5,000トンもの石灰石を輸送するには、自動車だと1日に約500台のトラックが必要になると試算されたことから、最も経済的な輸送方法として、当時、世界最長となるベルトコンベアーでの輸送が考案されたという。長門市にとっては、工場誘致はかねてからの望みであり、秋芳鉱山からの石灰石輸送事業によって、市の税収入が期待され、それが市の発展および市民の幸福増進につながるともとらえ、進出を歓迎していたものの、用地買収は難航し、石灰石の貯蔵場に予定されていた白潟地区からは観光と衛生面を理由に、ベルトコンベアーの地区内通過への反対決議が打ち出され、深川湾東側の小島漁港からは漁業補償の要求が出された。この他、長門市真木地区、三隅町上げ地区からは、水

田・井戸水の渇水問題も取りざたされた。特に、船積みのための突堤棧橋の建設と、大型鉾石船の進入に伴う漁業補償の問題で、突堤予定地に共同漁業権を持つ仙崎漁協や、石灰石積み出し棧橋の建設と大型船の入港で、仙崎湾内の漁場が荒らされるとして、漁業補償の永久補償を求めた三隅町の小島漁協などの漁協と住友の間で交渉が難航し、数次にわたる交渉を経た後、各漁協に漁業補償金が支払われる形で問題は解決したという。

ところで、秋芳鉾山の石灰石が、工業地帯のある瀬戸内海側でなく、日本海側に運搬されることになったのはなぜか。長門市史編集委員会（1981）や岡田昌彰（2017）によると、秋芳鉾山と同じ美祢市内に所在する小野田セメント（現・太平洋セメント）の重安鉾山（1916年（大正5年）採掘開始）と宇部興産（現・UBE 三菱セメント）の伊佐鉾山（1948年（昭和23年）に採掘開始）が、石灰石をセメント工場のある瀬戸内海側の小野田市や宇部市に美祢線を利用して輸送していて、美祢線の貨車輸送がすでに限界にきていたことによる。つまり、先述の大陸への諸産物出荷を見込んで延伸された仙崎駅の引き込み線の撤去や貨物の取扱いの廃止の背景には、こうした事情があったこともうかがえる。

また、昭和30年代に入ると、セメントの需要が増え、その原料である石灰石の利用量も拡大し、鉄道輸送のみでは生産に間に合わず、トラック輸送を併用し始めたものの、鉄道はストライキ、トラック輸送は道路渋滞により、必要な石灰石を安定的に運ぶことができなくなっていたことも、理由の一つとされる。

なお、宇部興産³⁾によると、このような事情から、日本一の私道として知られる「宇部興産専用道路（現・宇部伊佐専用道路）」（全長31.94km）を建設し、1975年（昭和50年）以降、80トン積みのダブルストレーラーでの輸送を開始することになり、鉄道による伊佐鉾山－宇部セメント工場間の輸送を1998年（平成10年）に完全に廃止したという。1916年（大正5年）に採掘を開始した小野田セメント（現・太平洋セメント）の重安鉾山もまた、2009年（平成21年）に鉄道輸送を廃止し、トラック輸送に切り替えている。

さて、再び、秋芳鉾山からのベルトコンベアー輸送の話に戻す。住友大阪セメント⁴⁾による

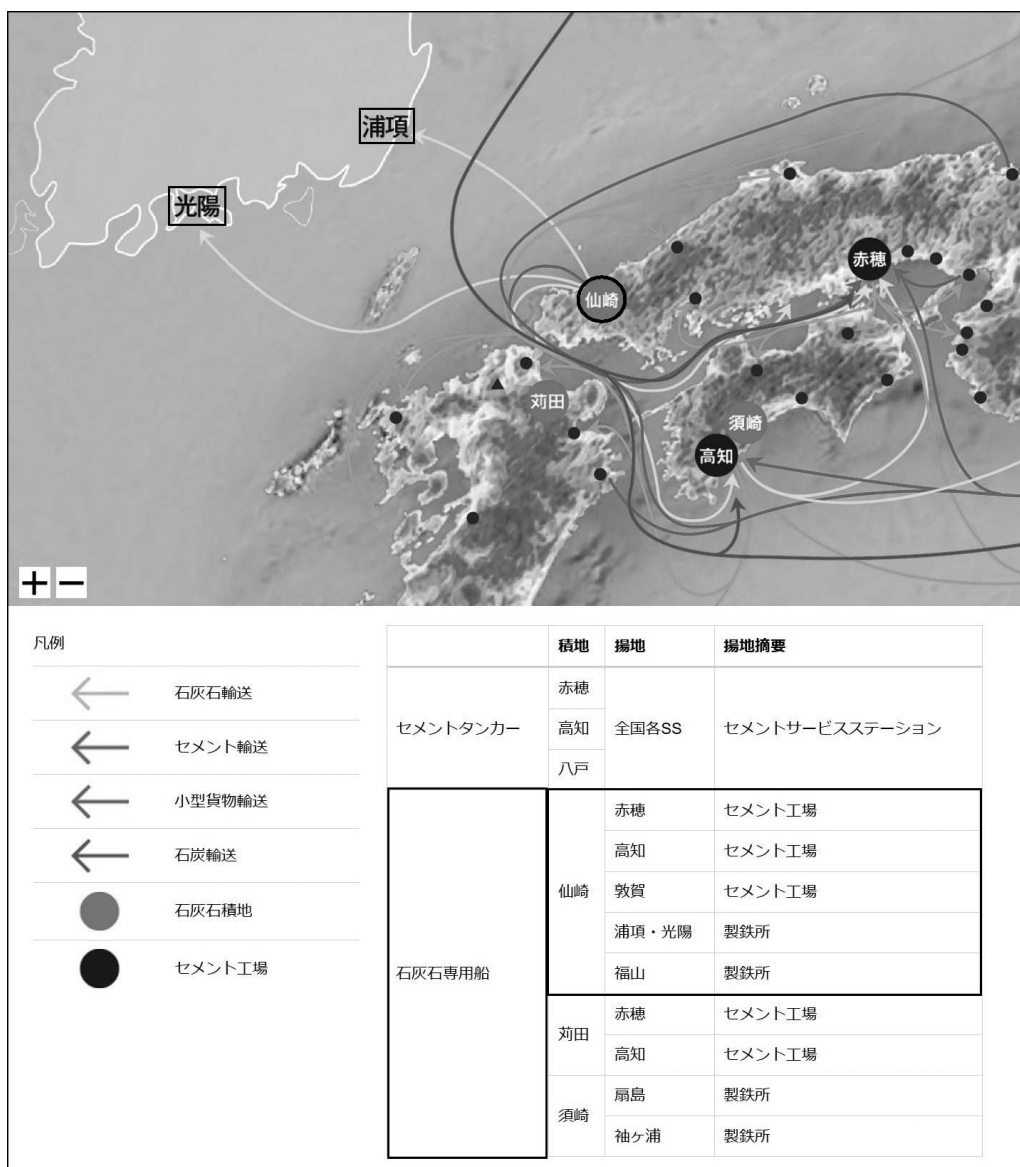


第3図 秋芳鉾山

（住友大阪セメント，“ニュースリリース 2023年01月18日 秋芳鉾山船積バース 延伸工事実施のお知らせ”。

<https://www.soc.co.jp/news/68584/>）

と、秋芳鉾山（第3図）から仙崎港頭プラントまでのベルトコンベアー（第1図）による石灰石の運搬所要時間は約75分、1時間あたりの運搬能力は1,750トンで、現在、1日24時間体制で約20,000トン、年間で約850万トンの石灰石が運ばれているという。秋芳鉾山の操業開始時は、石川県七尾市のセメント工場に出荷されていたものの、1975年（昭和50年）の七尾工場閉鎖により、現在は、赤穂と高知のセメント工場に運ばれるほか、韓国の鉄鋼都市として知られる浦項や光陽の製鉄所にも、1980年から輸出されている



第4図 エスオーシーマリンのセメント航送ネットワーク

（エスオーシーマリン株式会社，“運航航路” <https://www.soc-marine.jp/line>。筆者が加筆，この会社の事業所は赤穂と仙崎にある。）

（第4図）。仙崎港からは，石灰石専用船（約9,000トン級／全長約150m）で輸送されているが，専用の船積バース付近の水深は約9mのため，15,000トンクラスの大型船にも対応している。なお，秋芳鉱山の開山から約60年が経過し，現在使用している船積バース（第5図）の老朽化を受け，2023年（令和5年）4月から3年かけて，現有バースの延長上に延伸バース工事を行い，現在の1バース体制から2バース体制にするそうである。地元住民からの同意も得られ，この工事によって，停泊する船舶の回転率向上や滞船時間の短縮による出荷効率向上を図り，継続的な

安定出荷を可能にするとともに、地元の雇用や発展への貢献を考えられていることも聞き取りから知り得た。

ベルトコンベアーの建設計画当時には、地元住民からの強い反対がみられたものの、延伸バース工事にあたって大きな反対もなく同意が得られたのは、住友大阪セメントのベルトコンベアーや船積バース、港湾プラントにおける行き届いた環境などへの配慮が、地元住民の信頼に結び付いたものと考えられる。



第5図 仙崎港湾プラント船積バース
(住友大阪セメント, “ニュースリリース 2023年01月18日 秋芳鉱山船積バース 延伸工事実施のお知らせ”
<https://www.soc.co.jp/news/68584/>)

Ⅲ 仙崎港からみえた長門市の地域創生のヒント

長門市の地域創生のヒントを探るべく、仙崎港および仙崎地区に注目してみたところ、「長門市まち・ひと・しごと創生総合戦略」の「産業振興により新たな雇用を創出する」、「魅力発信により、ひとの流れを加速させる」という基本目標を実現するうえで、住友大阪セメントの石灰石にもっと注目してみてもどうかという考えに至った。例えば、仙崎港の延伸バース工事によって、地元の雇用創出が見込まれているとともに、石灰石は、資源に恵まれない日本にとって自給できる資源の1つであり、今なお日本有数の長さを誇る住友大阪セメントのベルトコンベアーと仙崎湾に伸びる突堤棧橋は、「センザキッチン」からもよく見え、岡田昌彰(2017)のいうように、長門市の産業景観の一つに位置づけられると思うからである。

先述の「宇部伊佐専用道路」は、日本一長い私道としてテレビ番組等でもよく取り上げられており、宇部・美祢・山陽小野田の3市による産業観光推進協議会では、産業観光という視点から、美祢市で採掘される「石灰石」が、宇部市で「セメント」になるまでをたどる産業観光バスツアー「石灰石鉱山と宇部興産専用道路」を開催している。

長門市では、「魅力発信により、ひとの流れを加速させる」具体的な施策として、「自然と歴史・文化による交流人口の拡大」や「ファン獲得による関係人口の創出」を打ち出しているものの、産業景観を活かした観光には注目されておらず、観光の対象も長門市内だけを考えているようにみえる。観光客などのひとの流れをつくるには、宇部・美祢・山陽小野田の3市が産業観光推進協議会を結成して、産業観光バスツアーを実施しているように、隣接自治体や企業と協力を図っていく必要があると思う。秋芳鉱山から仙崎港湾プラントまでのベルトコンベアーは、そのほとんどがトンネル内を通っているものの、仙崎港付近や秋芳鉱山付近で出現するベルトコンベアー(第6図)を見れば、どこからどこに伸びているのかという興味を掻き立てられるのではないだろうか。なお、住友大阪セメントの山口事業所(仙崎港湾プラント)は、「センザキッチン」から徒歩10分少々距離に位置し、すぐそばの道路からも見える石灰石の貯鉱サイロ2基には、



第6図 第1図 A 地点（美祿市別府）で出現するベルトコンベヤー
（筆者撮影 2023 年 1 月）



第7図 第2図 B 地点（住友大阪セメント山口事業所）の石灰石貯鉱サイロ
（筆者撮影 2023 年 1 月）

かつての捕鯨に因んだクジラと仙崎イカのキャラクター「仙丸くん」のイラストが、縦約 12 メートル、横約 9 メートルの大きさに描かれている（第 7 図）。これは、住友大阪セメントが、2010 年の貯鉱サイロの増設時に、長門市の観光 PR に活用することを提案し、長門市観光課との協議を経て制作が決定されたそうである。完成報告を受けた当時の長門市長が「とても大きく目立つので、観光客が仙崎に入ってくる時のゲートの役割を果たせそう」だと語っているように、秋吉台のカルスト台地を観光後、秋芳鉱山や所々に出現するベルトコンベヤーをたどりながら長門に来てもらえば、ベルトコンベヤーがいかに長いのかを実感できるのではないだろうか。また、仙崎港湾プラントの道路脇からでも、秋芳鉱山からベルトコンベヤーで運ばれてきた石灰石が振動ふるいでセメント用と鉄鋼用に分けられ、貯鉱サイロと屋外のストックパイルに貯鉱される様子を間近に見ることができる。多くの工場では、工場敷地内でないと屋外に貯鉱されている石灰石の様子を見ることができないだけに、石灰石を知る貴重な場となると思う。

最後に、筆者が勤務する長門市の天津緑洋高等学校では、2011 年（平成 23 年）から韓国・光陽市にある中馬高等学校との交流を行っている。本研究を通じて知り得た長門市と光陽市との関わりを次の交流会でぜひ取り上げ、交流を深めたい。

注

- 1) 2040 年までに 20～39 歳の若年女性が半減し、行政機能の維持が難しくなるとみられる自治体を指す。
- 2) 2015（平成 27 年）10 月策定。第 1 期の総合戦略の検証を踏まえ、新たな課題や視点を取り入れた「第 2 期長門市まち・ひと・しごと創生総合戦略」が 2020 年（令和 2 年）3 月に策定されている。
- 3) 宇部興産。“宇部興産物語”
https://www.ube.co.jp/ube.jp/sustainability/communication/tubasa/05/tubasa_05_ube.html による。
- 4) 住友大阪セメント株式会社鉱産品事業部への聞き取りによる。

文献

岡田昌彰（2017）。『日本の砦都 石灰石が生んだ産業景観』創元社。
長門市史編集委員会（1981）。『長門市史 歴史編』長門市。

朝日新聞デジタル, “やまぐちの底力 巨大車両運転 石灰石と格闘”.

<http://www.asahi.com/area/yamaguchi/articles/MTW20180621360990001.html>,

宇部興産, “宇部興産物語”.

https://www.ube.co.jp/ube/jp/sustainability/communication/tubasa/05/tubasa_05_ube.html,

住友大阪セメント, “ニュースリリース 2023 年 01 月 18 日 秋芳鉱山船積バース 延伸工事実施のお知らせ”. <https://www.soc.co.jp/news/68584/>

Seeking Hints for Regional Revitalization in Nagato City: Case Study of Senzaki Port, Yamaguchi Prefecture

INADA Kazuko*

Nagato City is a city facing the Sea of Japan in the northern part of Yamaguchi Prefecture, bordering Hagi City to the east and Shimonoseki City and Mine City to the south. The main industries are fishery, agriculture, livestock farming, and food manufacturing (kamaboko), and since it is the junction of the JR Mine Line and the San'in Main Line, which runs north-south through Yamaguchi Prefecture, the Kitaura district has long been a key transportation hub. However, the population began to decline in 1955 (Showa 30), and in recent years the population of young people has declined significantly, and depopulation has progressed. It was predicted to decrease by about 40% or more. Amidst calls for “regional revitalization” being actively promoted throughout the country, Nagato City is also actively promoting regional revitalization. Therefore, we searched for hints for regional revitalization in Nagato City from a geographical and historical perspective.

Key words: Nagato City, Senzaki Port, Repatriation Port, Limestone, Sumitomo Osaka Cement

*Otsu Ryokuyo High School, Otsu School Building