

破壊と都市連鎖

—被爆後広島都市形成に見られる破壊の影響—

建築デザイン研究室 M02T428 中島陽

1. はじめに

現在の都市とは、堆積する層としての各時代の構造が互いに、干渉し変転を繰り返してきた（連鎖してきた）結果である。そして都市連鎖¹とは、都市の形質が過去から現在に受け継がれるさまをとらえようとするものである。それでは、戦争や災害といった外的な力による都市の破壊は、都市連鎖にどのような影響を及ぼすのだろうか。いかなる破壊をも乗り越えて、連綿とその影響を将来にわたって与えつづけるのか。あるいは、いったん白紙へと還元されてしまうのか。本研究は、以上の疑問に対して、被爆都市広島を事例として検討を加えようとするものである。

2. 研究の目的と方法

本研究の目的は、被爆後広島の再生過程において、被爆前の都市構造がいかなる影響力を持って都市の再生に干渉してきたのかを検討し、破壊と都市連鎖のメカニズムに何らかの解釈を示すことである。

戦争や災害によって破壊を受けた都市は古今東西に存在するが、こうして破壊された都市の再生の仕方は、大きく二つに分類できる。一つは行政主体の計画に基づく復興事業である。昔から、破壊された都市の多くは、破壊を契機とした都市の大改造によって、従来の都市をつくりかえて来た。もう一つは、住民らが廃墟と戦後の混乱を生き抜くために行う復旧活動である。戦災復興計画が計画決定され事業が始まるまでの間、あるいは事業と平行して、市民による何らかの復旧活動が行われていたのである。再生の仕方は、この二つにほぼ限られる。本研究では、前者を「復興」、後者を「復旧」と呼ぶこととし、この両側面から広島の再生を捉え、分析・考察をおこなう。

また、分析を行うには、被爆前後の都市構造を比較できる情報・資料が不可欠である。その情報源として、都市計画図や各時代の市街地図及び古地図などの地図類を主に用いた。また、地図では得られない情報の補足として、『広島原爆戦災誌』などの文献における、当時の状況についての記述を参考にした。

3. 「復興」から見た戦前・戦後広島の関係

復興都市計画事業は大きく分けると、街路計画、土地区画整理、土地利用計画の三つからなる。ここでは、特に都市構造に関わる前者二点について戦前広島との

比較・検討をおこなう。

都市計画街路 戦前・戦後の都市計画街路図（出典：広島都市生活研究会『広島被爆40年史 都市の復興』）を、それ

ぞれ図1・図2に示す。両者とも、全体的な街路網は、戦前・戦後とも基盤目状を基本にしている。ただ、戦前の街路網が旧来の市街地の構造に縛られているため、全体的にぎ

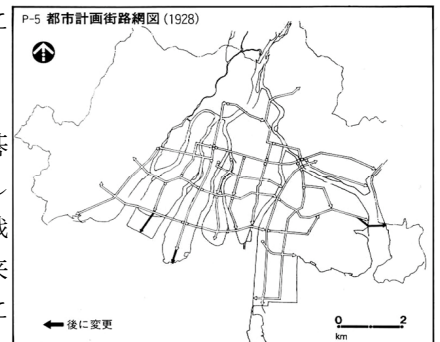


図1 都市計画街路網図（1928年）

くしゃくしているところが大きいのに対し、戦後はそれらが改善され、まっすぐな街路網となっている。その他に、街路幅員が広く設定されているなどの違

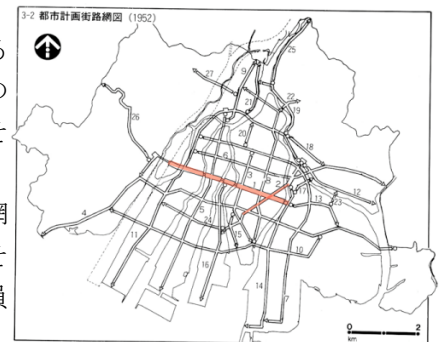


図2 都市計画街路網図（1952年）

いはあるが、大体は戦前の街路網に影響を受けていると言える。しかしながら、両者の間で大きく異なる道路がある。図2に赤線で示す、比治山庚午線（以下100m道路）と駅前吉島線（以下斜線道路）である。そのうち、100m道路に関しては、戦中におこなわれた建物疎開の跡地が転用されたことが、石丸紀興らによって指摘されている²。だが斜線道路に関しては、被爆前の都市構造にその原因は見られない。しかし、時代をさらにさかのぼることによって、原因は明らかとなる（図3）。一見何の脈絡もなく引かれたと思えるこの斜線道路であるが、赤線で示す斜線道路が、近世の市街地と新開地の境界と重なることがわかる。近世において、この斜線道路から外側は、新開地すなわち農地であったのである。近世において、町・新開は行政的には一体のものとして扱われたが、町割された屋敷は無高であり、新開は高のついた土地（年貢負担）の違いがあった³。つまり、この斜線道路付近を境にして、明治になるまで土地所有形態が異なっていたのである。明治

以降、境界の外側の新開地はスプロールにより煩雑な街区に変貌した。つまり、斜線道路の敷地は、整然とした街区とスプロールのちょうど境界にあたるため、自由度が高かったと考えられるのである。

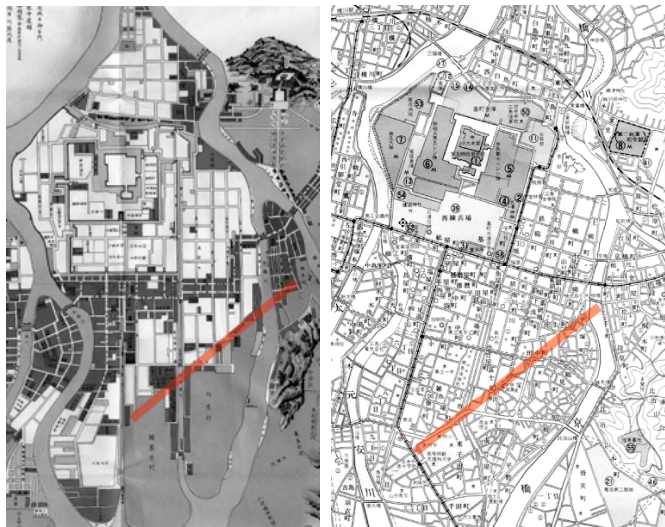


図3 斜線道路敷地の変遷過程（左：天明年間、右：被爆直前）

土地区画整理 現在の広島中心部の街路形態は、戦後の復興区画整理によって整備されたものである。その復興区画整理区域は当初、戦災で全焼した区域の約318万坪と、その周辺部の全壊・半焼した区域の一部約82万坪とを合わせた約400万坪に、河川敷の60万坪を含めた約460万坪が計画決定された⁴。ではこの完成した復興区画整理事業は、どの程度、戦前の街路形態に影響を受けているのであろうか⁵。

図4は、近世から存在したと思われる街路、明治期以降にできた街路を、現在地図にプロットした図である。



図4 街路形成分析図

近世の線が、当時と道幅が違うとは言え、よく残っている。逆に、明治期以降のスプロール区域である周辺部にいくと、あまり残っていない。すなわち、周辺部の無秩序なスプロール街路は取り除かれ、中心部の街路、つまり近世の町割をモジュールとして整備されているのである。その結果、現在の街路形態は、被爆直前のそれよりも、もっと以前の近世期の町割に、より親和性があるといえる。

しかし、復興区画整理の設計を担当した計画者は、これは近世の線、これは近代の線といったように、意識的に線を選んでいるのではない。せっかく手に入れた空地に住宅が建て込んで元も子もないので、一刻も早く図面を完成することを迫られた計画者は、当面の問題と都市計画法で定められた基準をクリアーすることだけを考え、線を引いたと考えるのが妥当であろう。つまり、近世の町割に親和性があるのは、計画者が意識的にそうしたのではなく、堆積していた不適合要素を取り除いた結果、無意識にそうなったのである。

小結 復興都市計画は、確かに広島の市街地を、城下町の構造を引きずるものから、新たな近代都市へと脱皮させた。しかし、それは決して白紙の上に描かれた理想の都市ではなく、道幅を広くする、道筋をよくする、明治期以降の無計画な市街地を一掃する、などといった、戦前から既に顕在化していた不適合要素を取り除いたに過ぎないものであった。中でも、排除すべき対象であった戦前のスプロール地帯の街路を整備した結果、戦後の街路網は、被爆直前を飛び越えて、近世の町割により親和性のある街路網となった。また、白紙だからこそ通せたと思われた斜線道路も、近世の土地所有の境界が影響していることを示唆した。結果として、破壊された広島の都市において、過去の都市構造の影響力は失われていないだけでなく、強固に再生後の都市構造を規定していたといえる。

4. 「復旧」から見た戦前・戦後広島の関係

「復旧」には「復興」における復興都市計画図のような青写真は無い。「復旧」とは、その日その日を生きるための自然発生的な営みなのである。よって、その比較の方法として、生活の基本をなす衣食住をどのようになまかっていたのか（つまり居住と、衣食を担う市場の形態）、その変遷をまず整理し、その結果をもとに比較を行う。

被爆直後の生活 原爆によって焦土と化した広島市街は、おびただしい死者と残留放射能のため、75年間草木も生えぬと言われる廃墟であった。市の人口も8万人あまりにまで減少していた。しかし、半年後の21年2月には169,000人と激増し、同年7月20日現在では185,805人に達する。市当局は食糧事情を考え市内転入の抑制を実施したが、引揚者や復員者も加わり、

人口は増加の一途をたどっていた。ただし、増加する人口のほとんどは、非焼失地域に集中した。焼け残った町は、家を失った罹災者や引揚者の流入で、すさまじい過密状態を呈しつつあった。一方で、焼失地域つまり中心部では、爆心地に近い地域ほど焼跡そのままの空地が多く、罹災者のバラック小屋が点在しているという状況であった。バラックはどこということなく建てられたが、例えば神社の境内など、瓦礫の少なかったところから建てられた。

このように人口は増加する一方であったが、苦しい生活は改善されなかった。中でも市民の生活に深刻な影響を与えたのは、食料危機であった。戦中に引き続いて、一日に2合1勺(279g)の主食配給がおこなわれたのであるが、これだけで足りるはずもなかった。

生活に不可欠だった闇市 このような食糧危機を背景に出現したのが闇市である。闇市は、原爆投下から間もない昭和20年8月末には存在していたと言われている。ところで闇市は、商業地も住宅地も区別がつかない廃墟の中、どこに発生したのであろうか。東京では、主要国電の駅周辺に出現した。大阪でも主要ターミナルや、戦前の商業地で戦災を免れたところに発生した。全国的にも、物資の集中する主要駅及び、戦前からの商業地で焼け残った場所にできている。

広島では、広島駅前、横川、己斐、宇品、そして天満といった地域に、闇市は出現した(図5)。広島駅、横川、己斐は、広島市の国鉄の主要駅であった。宇品は、比較的被害が少なかったし、国鉄と広電の終点でもあった。よって、これらの地区での闇市の発生は必然ともいえる。しかし天満は広島電鉄の一停留所であり、交通上特に重要な場所というわけはなかったし、爆心地からの距離は約1キロと近く被害も大きかったところである。なぜ天満に闇市が発生したのだろうか。

天満には、敗戦の年の11月ごろ、電車鉄橋から上流の天満橋にかけて闇市場ができたとされている⁶。広島に出現した闇市のうち、天満闇市の発生条件は特異である。戦前の天満は、大きな工場や商店は少なく、町全体が誠実な職人や労働者の居住地帯であった⁷。その天満が闇市としての立地条件を獲得したのは、被爆から2ヶ月が過ぎた10月になってからであった。天満橋の電車鉄橋が、原爆、同年9月の枕崎台風によって疲労し、ついに10月8日の洪水によって、天満橋・電車鉄橋が落ちてしまう⁸。つまり、天満川を挟んだ電車での行き来が杜絶したことで、天満が電車の乗り換え場所となったのである。こうして、天満地区は一時期ではあるが、交通の要所となった。この時期、広島市街地に闇市が発生するには、これだけの条件で十分であった。町中が廃墟と化し、そこが誰の土地なのか、あるいはそこが道かどうかさえ区別がつかぬ状況において、

国鉄・広電といった交通システムだけが唯一のコンテクストであり、その要所となれば、闇市ができるのは必然的であった。しかし、天満闇市はまさに破壊の産物と言えよう。

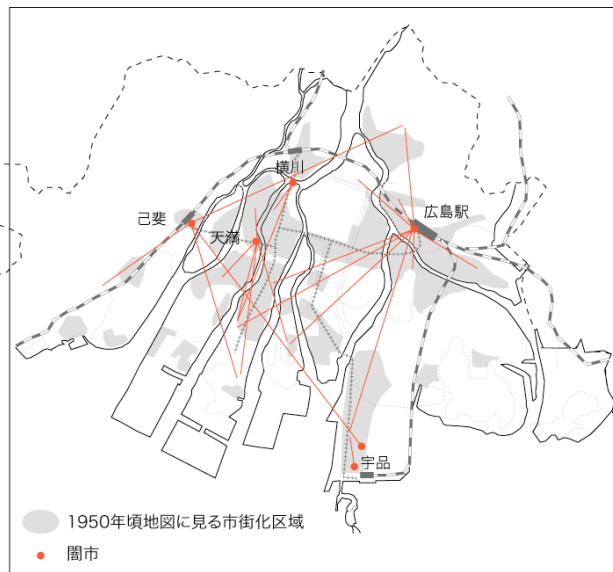
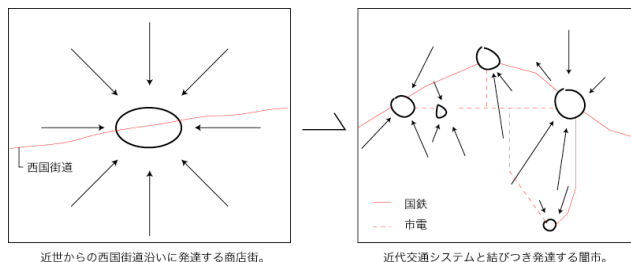


図5 広島市の闇市と利用者の関係

戦前との比較 戦前の商業の中心は、近世からの西国街道沿いに発達した商店街であり、市街地もその周辺を取り囲むように広がっていた。それに対しこの時期、壊滅した商店街の変わりに麻痺した流通活動を担ったのは、闇市であった。そして、この闇市は行政が商店街の代替として計画的に造ったのではなく、市民の必要性から自然発生的にできたのである。

戦前にはごくあたりまえに存在していたものが、原爆によって、ことごとく破壊されてしまった。それは物理的な破壊と同時に、政治、経済、社会的なシステムをも麻痺させた。行政からの配給される食料・物資だけでは生活を行えない状況であったのである。それまでの保証体制はあてにはならず、我が身は我が身で守らねばならなかった。そのような状況で、焼け跡の中から、ありあわせで商店街に代る物資の流通システムを築いた。それが闇市であった。状況が切実なだけに、選択の余地は無く、今まさに使えるものを使って(だから天満にも闇市ができた)、これまでとは別の市場形態を形成したのである。しかし、それら「復旧」を通



近世からの西国街道沿いに発達する商店街。

近代交通システムと結びつき発達する闇市。

図6 市場形態から見た被爆前・後の比較

して形成された事物は、「復興」が進むにつれてその存在場所を追われ、「復興」の完了と同時に、表面上から消え去ってしまうのであった。

5. 考察

以上の分析から、各時代の都市構造の堆積を層として表すと、図7のようになる。

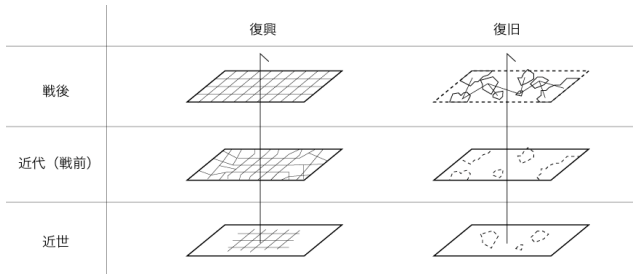


図7 層としての各時代の都市構造の堆積

見てきたように、「復興」と「復旧」とは、向うベクトルが異なり、過去の影響の干渉の仕方も異なっていた。そこには、根本的な条件や目的の相違が関係していた。

「復興」は、少なからずその先に理想形を描く。しかし、前に明らかにしたように、その先にあるのは根本的な改造ではなく改善あるいは更新でしかなかった。一方、「復旧」はその日をどう生きるかという、切実な問題に対する自衛的行為である。被爆後の混乱の中で、住民はどうしたら生きていけるかを迫られた。その時点で焼け残っていたものには様々な機能が見いだされた。「復旧」とは、いろいろな転用の集合であり、都市の転用でもあった。

よって、「復興」は、更新により都市を再生させる。「復旧」は、転用により都市を再生させる。と言えるのではないか。そして更新と転用は似ているようで、大きな違いを孕んでいるのである。

「更新はあるシステムの時間的温存を目的とするが、転用はあるシステム自体の変更と再定義を必要としている。」⁹つまり、「復旧」とは、ありあわせの要素で何とか生活できるようシステム自体を変更し、その結果、都市を再定義しようとする行為である、とすれば「復興」とは、都市が新しく変わろうとする力を妨げ、破壊前のシステムを温存しようとする（再び破壊される前へと回帰させる）行為である、と再定義できるのではないか。そして、その定義をデザイン論に置き換えた場合、我々は前者の方を良いデザインと認識する。その意味で、より創造的な行為は、「復旧」の方であると言えよう。実際に、復興を行う行政（幕府）自体が弱体化したため、ほぼ「復旧」のみで再生した特種解、応仁の乱後の京都の再生を見てみると、様々な転用による創造的再生がなされているのである¹⁰。それに対し、一般的な再生を見ると、物理的に新しくなるのは言うまでもないが、広島のように、構造自体はそれほど変わっていない場合が多い。なぜなら、「復興」は新しく変わ

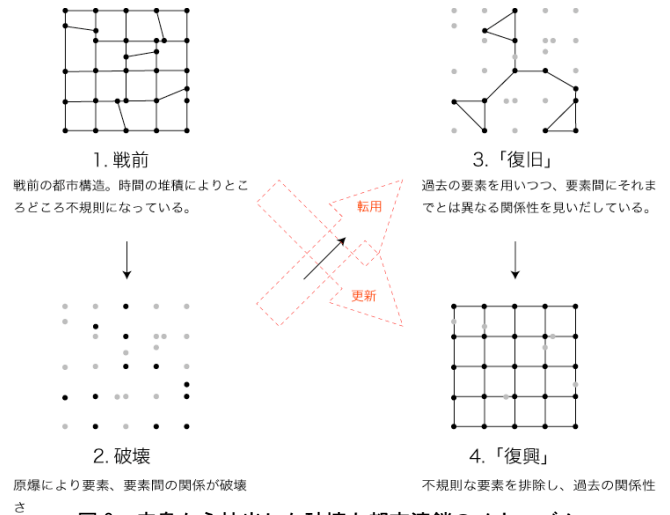


図8 広島から抽出した破壊と都市連鎖のメカニズム

り始めている「復旧」という期間を見過ごしており、更新により過去を温存しようとするからである。

6. 結論

破壊された都市の再生には、「復興」＝更新と「復旧」＝転用という二つの方法が存在することが明らかとなった。しかし、破壊直後は転用による再生が主として行われるが、次第に更新による過去の温存が、より優位に行われ始めるのであった。また、転用による再生の中でも、戦前から主要駅前が発生した闇市が更新に堪えて今でも市場機能を残しているのに対し、過去との関係性を持たない、破壊による産物である天満闇市は、更新とともに消えてしまうのであった。以上から、先行する形態と都市計画の優位性によって、過去の都市構造は、被爆による破壊を越えて、再生後の都市に強く影響を及ぼしていたといえるだろう。

¹ 文部科学省萌芽研究「歴史的連鎖としての現代都市・居住空間の研究～大阪府下を対象として」、課題番号 14655224

² 石丸紀興『建物疎開と戦災復興計画 (3) (広島市戦災復興計画に関する研究その1)』日本建築学会中国支部研究報告集、1980年

³ 広島市立中央図書館「広島築城と城下町の発展」『広島城下町絵図集成』、1990、P29

⁴ そのうち、緊急に事業化が必要とされた約400万坪が直ちに事業決定され、区域を東部と西部の二つに分割し、東部復興土地区画整理事業237.4万坪は広島市長施行、西部復興土地区画整理事業162.6万坪は広島県知事の施行として、事業着手された。(参考；広島市『戦災復興事業誌』1995、P41)

⁵ 戦前・戦後の街路形態の比較には、広島大学石丸研究室1991年度卒業論文での、増重雄治による先行研究『戦災復興計画による広島市の街区形成に関する研究』がある。しかし、増重の考察は、数値にばらつきはあるものの、「広島市中心部の街路の半分以上は、戦前の街路から何らかの影響を受けている」というところにとどまっている。

⁶ 広島市役所『広島原爆戦災誌 第2巻』1971、P726

⁷ 広島市役所『広島原爆戦災誌 第2巻』1971、P745

⁸ 広島市役所編『広島原爆戦災誌 第2巻』1971、P746

⁹ 中谷礼仁/大阪市立大学中谷ゼミナール『歴史の中のコンバージョン—コンバージョンナブルなデザインのために』2002年3月、P28

¹⁰ 例えば、平安京条坊街区の「両側町」への転用、「立売」という闇市の存在とそれに伴う都市軸の移動などである。おそらく、乱後にすみやかに「復興」が行われていたなら、このような創造的再生は起こらなかったであろう。