

6 昭和に築かれ今を支える 国土・地域・都市そしてインフラ



大沢 昌玄
OOSAWA Masaharu

日本大学理工学部/土木工学科/教授

第二次世界大戦により荒廃した都市は、土地区画整理事業により災害に強いものとして甦った。高度経済成長期には高速交通体系や大規模なニュータウンが整備され、生活に大きな影響を与えた。今も人々の生活を支え続けるインフラを次世代に引き継ぐために、その原点を振り返る。

今の人々のライフスタイルを支える

我々の生活の中に日常的で常態的存在となっている都市やインフラの多くは、昭和に築かれたといっても過言ではない。東京や名古屋、大阪など多くの都市は第二次世界大戦の空襲により多大な被害を受け、その後復興して現在に至っている。戦災復興だけでなく、市街地大火や水害、津波によって大きな被害を受けた都市でも災害復興が行われ、現在に引き継がれている。インフラは、人間生活を快適にすると同時に安心して生活が営める環境を創る。

今では当たり前の存在である高速道路や新幹線が誕生したのも昭和であり、昭和38（1963）年に

名神高速道路尼崎～栗東間、翌年に東海道新幹線が開通し、その後全国に高速道路・新幹線網が張り巡らされた。また、インフラは災害から人々の生活や資産を守る役割もあり、災害が発生する都度、施設の整備拡大を図り、その後に発生する同規模な災害からも人々や国土を守ってきた。過去と未来の狭間にある今、改めて昭和を考えてみると、昭和なくして未来を築くことはできないことがわかる。

荒廃した都市の復興

昭和前期の戦争では、多くの都市が空襲により壊滅的な被害を受け、さらに戦時中は施設の維持



写真1 竣工時の定禅寺通り(出典:建設省『戦災復興誌第6巻』1959年)



写真2 現在の定禅寺通り



図1 池袋駅周辺の戦災復興土地区画整理設計図(出典:首都建設委員会事務局『首都建設1951-1952』1952年)

管理がなされていなかったことから、度重なる自然災害に襲われ大きな被害が発生し、国土は荒廃した。戦災復興誌によれば、第二次世界大戦において215の都市が爆撃や機銃掃射、艦砲射撃により多大な被害を受けた。なお、戦災復興誌は予算措置としての終了である昭和35（1960）年にまとめられていることから、当時の沖縄は含まれていないため、実際には215以上の都市が被害を受けている。

昭和21（1946）年には特別都市計画法が制定され、当時の自治体数で115の都市が戦災都市に指定され、112の都市で戦災復興土地区画整理事業を実施し、道路や公園など都市の骨格となる施設が再構築され都市が甦った。同時に、復興はその後の高度成長を支え、自動車社会の進展の受け入れに大きく貢献した。さらに、街路樹を植え、人々が集まる広場を創設すると、都市に風格が生み出された。

復興当時は街路樹も成長しておらず、道路空間を利用する自動車や人々の数もまばらであり、都市として成熟していなかったが(写真1)、時が経つにつれて都市が育てられ成熟し、気品高き文化性に富む空間となった。仙台市の定禅寺通りは「杜の都仙台」を象徴する空間となっている(写真2)。戦災復興土地区画整理事業竣工当時は、機能確保のための単なる空間整備であったが、時間の経過と共に都市の価値や持続性を高め、多様なアクティビティを展開できる空間となった。



写真3 リニューアルした中池袋公園

戦災復興土地区画整理事業では、道路や駅前広場、公園などの多くの公共空間が創設された(図1)。例えば、池袋駅、新宿駅、渋谷駅、恵比寿駅、五反田駅、大塚駅など山手線のターミナル駅の駅前広場の多くも戦災復興土地区画整理事業によって創設されたものである。また、人々が多く集まる池袋にある中池袋公園、南池袋公園もこの事業により空間が確保された。現在ではこれらの公園はリニューアルされ新たなニーズを受け入れる空間となっている(写真3)。基盤がしっかりしているからこそ、社会経済状況の変化、求められる都市へのニーズに対して、都市の変容が可能となる。

今から75年以上前の終戦直後の混乱期に計画・設計され事業化された復興が、現在に生きる我々に大きな影響を与えている。一度基盤を整備すると、その空間は50年100年と続く。

昭和でほぼ終息した災害

災害のうち、昭和の時代に対策がなされ現在ではほぼ発生しなくなったのが、市街地大火(地震に起因するものを除く)である。強風時に発生した火災が、風にあおられ次々と燃え広がり面積的に大規模に市街地が焼失する。市街地大火からの復興に用いられていたのが、戦災復興と同様、土地区画整理事業である。

昭和51（1976）年11月の山形県の酒田大火(写真4)は、最後の市街地大火とも言われている。実際に、酒田大火以降、阪神・淡路大震災と東日本大震災時の市街地火災以外、復興土地区画整理事

業を行うような市街地大火は3件のみであり(図2)、その実施規模も非常に小さい。酒田大火は火災区域面積22.5ha、火災棟数1,774棟であるが、昭和54(1979)年の福光大火(富山県福光町)は1.4ha、116棟であり、昭和91(2016)年12月の糸魚川大火は4ha、147棟である。

市街地大火がなくなった背景には、耐火構造の建築物の普及や延焼を防止する道路などの基盤が整備されてきた結果とも考えられ、技術的対応が結実したとも言える。

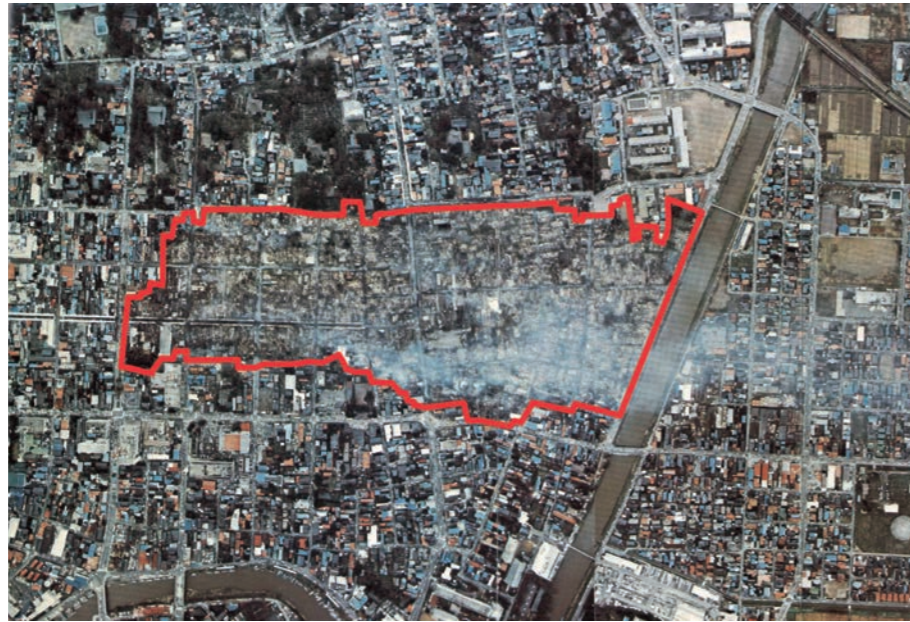


写真4 酒田大火焼失区域図(出典:酒田市建設部「酒田大火記録と復興のあゆみ」1977年)

計画の先見性

戦後の高度経済成長期には、過密と過疎が顕著に表れ、東京圏への転入超過は昭和37(1962)年には39万人、地方圏の転出超過のピークは前年の65万人であった。また、1人当たり県民所得の上位5県と下位5県の平均は、昭和36(1961)年には2.32倍の差があった。それら問題を是正する上でも、昭和25(1950)年に制定された国土総合開発法に基づく全国総合開発計画が大きな役割を果たしてきた。

昭和35(1960)年に池田勇人内閣の「所得倍

増計画」を受け、最初の全国総合開発計画(全総)は昭和37(1962)年に制定され、開発方式として拠点開発構想が掲げられ、過密と過疎、地域格差の防止を図ることとした。そして、昭和44(1969)年には、新全国総合開発計画(新全総)が策定され、開発方式として大規模プロジェクト構想が据えられ、新幹線7,200km、高速道路7,600km(図3)など高速交通体系の形成による全国の一体化が示された。さらに昭和62(1987)年の第4次全国総合開発計画(四全総)

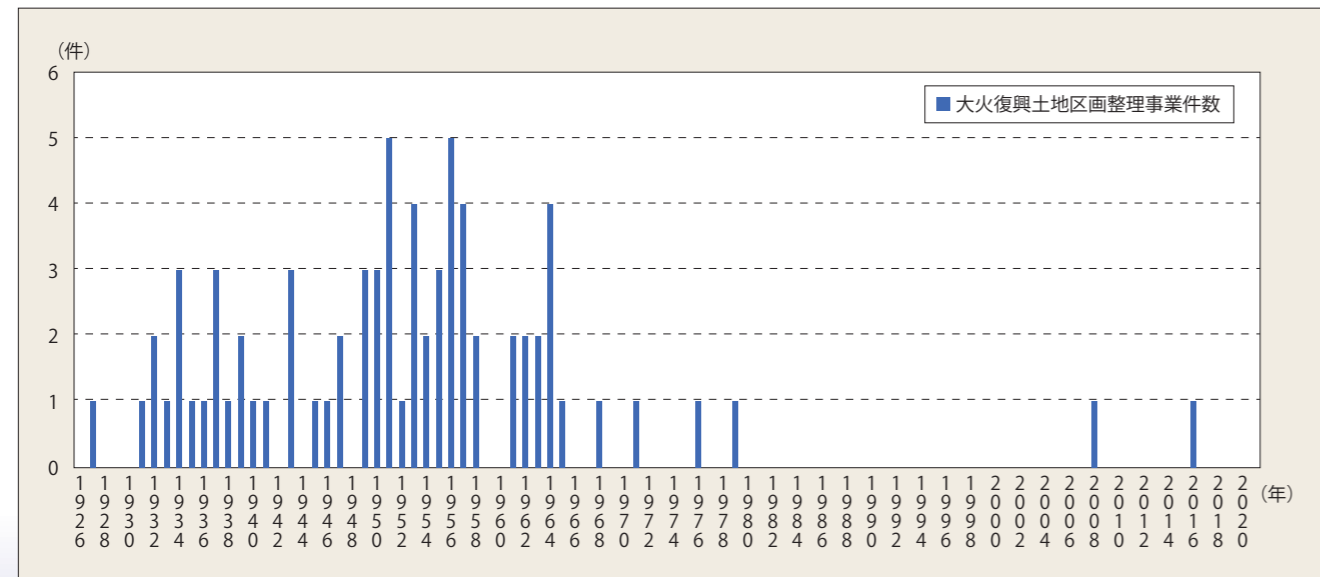


図2 復興区画整理を行った市街地大火発生年の推移(市街地大火の発生日時と内容が分かっているもののみ抽出)

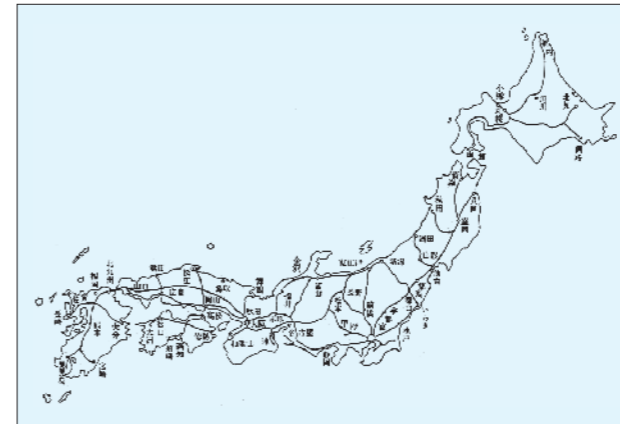


図3 新全総における幹線高速道路(出典:『新全国総合開発計画』p.43,1969年)

では開発方式として交流ネットワーク構想が据えられ、多極分散型国土を構築するため定住と交流のための交通、情報・通信体系の整備の推進として全国1日交通圏の構想が掲げられた。その中で高規格幹線自動車道路14,000km、整備新幹線5路線、国際空港15箇所などが対象となり、これらの高速交通体系は現在に繋がっていく。併せて、ISDN(アナログ電話回線を使ったデジタル通信網)についても言及されており、ICT(情報通信技術)の進化・深化が国土のあり方、人々のライフスタイルに大きな影響を与えることをいち早く捉えていた。先人の先見の明の偉大さを改めて痛感する。

昭和の全国総合開発計画によって、新幹線や高速道路網が位置づけられたが、令和の今でもその計画を着実に実現している。現在建設中のリニア中央新幹線も新全総による基本計画を基礎としており、高速道路は計画延長のうち12,202kmが完成し、残りは建設中である。なお、高速交通体系の計画に基づき、予め空間の確保や施設の先行整備などを行うなど将来を見越した準備を行っている点も見逃せない。例えば、北陸・上越新幹線の起点は、当初は東京駅ではなく新宿駅として計画され、新宿駅の地下には北陸・上越新幹線のホームとなる空間が確保された。

また、JCTやICでないのに周囲に接続する受け皿の構造や空間を見ることができる高速道路や、単なる通過駅なのに2面4線のプラットホーム配置となっている新幹線の駅もあり、よくよく調べると、昭和に策定された計画がまだ生きている。形や位



写真5 昭和に築かれた国土・地域・都市・インフラを未来に引き継ぐ

置には必ず意味がある。先行的に準備しておくことが重要ということである。

団地やニュータウンの誕生

終戦時、人口は一時減少したが、昭和の時代は全国的に見れば一貫して増加し続けていた。地域によって人口の激しい転入超過、転出超過はあったものの、大都市に人口が集中し、人々を受け入れることを目的に団地やニュータウンが建設された。

ニュータウンと呼ばれる計画的に整備された新市街地は、全国に2,022地区189,327haあり、大規模ニュータウンと呼ばれるような300ha以上のニュータウンは全国で59地区ある。宅地供給のピークは、昭和47(1972)年の23,400haである。当時団地の申し込み倍率は何十倍ともなり、団地族という言葉が誕生し、団地住まいは近代的な住まいとして憧れにもなった。ニュータウンが数々のTVドラマでの舞台ともなり、当時では最新のライフスタイルを提供した。

これまで見てきた通り、我々の生活は昭和を切り離して語ることができない。本格的な人口減少社会に転じ、また成熟社会を迎えた今日、昭和に築かれ現在の我々の生活を支えている国土・地域・都市・インフラを次の世代にどう引き継ぐかが求められている(写真5)。

<参考文献>

- 1) 北原糸子・松浦律子・木村玲玖,『日本歴史災害時典』,吉川弘文館,2012年
- 2) 高橋裕,『現代日本土木史 第二版』,彰国社,2007年
- 3) 川上征雄,『国土計画の変遷』,鹿島出版会,2008年
- 4) 都市計画協会『都市計画ハンドブック(2012年度版)』
- 5) 国土交通省HP宅地供給・ニュータウン (https://www.mlit.go.jp/totikensangyo/totikensangyo_tk2_000065.html)
- 6) 大沢昌玄・岸井隆幸,『災害復興土地区画整理事業の発災から都市計画決定・事業認可・換地処分までの時間的経過』,日本都市計画学会,都市計画論文集No.53-3, pp.776~783,2018年