

百メートル道路から平和大通りへ

—広島における広幅員道路の姿と役割の変遷—

石丸紀興*

広島市の戦災復興計画の中で計画された百メートル道路について、計画関係者からのヒヤリングや各種収集資料から、その計画の意図、計画の契機、その後の建設過程、建設後の変容など、特にその姿と役割の変遷についてまとめた。戦時中の建物疎開との関連性や建設途上での市民の反発を指摘し、同時に、平和大通りとなって次第に市民からも馴染まれ、広島の復興過程で大きな意味を持つ存在となり、戦後の遺産として位置づけられることを導いた。

From 100-meter Wide Road to Peace Avenue

—Changes in the Appearance and Role of Wide Roads in Hiroshima—

Norioki ISHIMARU*

This report relates to the 100-meter wide road planned during the post war reconstruction project in Hiroshima, the intention of the design, the opportunity to implement it, the subsequent construction process, post construction changes and the changes in its appearance and role in particular, based on reports from those involved in the planning and from information collected. It points out correlations to the evacuated building area during the war and the citizen's opposition under construction. It also introduces the fact that it became Peace Avenue and gained gradual acceptance from the populace, gained major significance in the process of Hiroshima's reconstruction and is regarded as a post war heritage.

1. はじめに

昭和50年に、戦後の、いや被爆後における都市破壊からの復興過程を通じて広島市民の悲願ともいえるべきプロ野球球団広島カープのセ・リーグ優勝が成就し、その優勝パレードが行われ、30万人を超える市民が平和大通り沿道に集まった。また、昭和52年以降毎年ゴールデンウィーク期間中華やかに繰り上げられるフラワーフェスティバルの主要な舞台は、

広島市の平和大通りである。平成8年12月に世界文化遺産として登録された原爆ドームは、その姿を通して人類に被爆という悲惨な事実を照らすものであるという意味では負の遺産であるが、被爆したことにより結果的に建設された平和大通りこそは、広島市民の誇れる戦後の遺産といえるものであろう。

確かに平和大通りは、戦後の戦災復興計画・事業の産物であり、百メートル道路を計画した関係者のよき先見の明として称えることもできよう。しかしこの平和大通りは戦後の広島にすんなりと実現したものではない。ある時期、市民のあいだには「あんなものは要らない」「広大な土地を占め土地区画整理の減歩を増やす張本人だ」といった受け取り方さ

* 広島大学工学部建築計画学教授
Professor, Dept. of Architecture,
Faculty of Engineering, Hiroshima University
原稿受理 1997年11月28日

え存在したのである。

以下、数奇な運命を辿って実現したといえる広島
の平和大通りについて述べるが、その本題に入る前
に、私自身とこのテーマとの研究的な関わりについ
て触れたい。実は、広島は戦災復興計画を都市計画
史として研究しようとした契機が、たまたま復興計
画の関係者が語った「私が戦後の広島は復興計画の
中で百メートル道路の線を描いたんだよ」という一
言からであった*1。その時復興計画の関係者はどの
ような思いで百メートル道路の計画線を描いたのだ
ろうか、その発想の原点や意図を確かめたいという
思いを強くして、昭和53年より復興計画関係者を集
中のに訪ねて歩き、録音テープをまわしてヒヤリン
グしていった。その過程で百メートル道路のみなら
ず、広島は復興計画全体にテーマが広がっていった。
このような経緯で新たな資料も発掘し、ヒヤリング
によって得られた情報の相互矛盾に戸惑いながらも、
それまで広島で語られていた筋書きにかなりの修正
を加えつつ、広島は戦災復興計画史をまとめること

ができたのである。

2. 百メートル道路計画の契機と目的

百メートル道路・平和大通り関連の概略年表を、
Table 1として掲げるが、まず計画的な内容から記
述しよう。

広島は戦災復興計画史の中で百メートル道路に関
連した記述が出るのは、早くも昭和20年9月段階で
あった。高野広島県知事が9月6日に発言して翌日
の新聞に報道された「広島再建の計画」では、「市
街地は相当な広場と広幅の道路とによって将来火災
の延焼予防や公園建設をはかりたいと思ってる」
との記述があり、防火帯的な広幅員道路計画の存在
に触れている。9月14日付中国新聞では「復興広島
の構想」について竹重貞蔵広島県都市計画課長は、
「河岸は50から100mぐらゐの空地として河岸に遊歩
道、公園などを設ける。市街地構成単位を幅員300
~500mの緑地帯で縁どり近隣区とする」と説明して

おり、けた外れに大きいスケールでの緑地帯の構
想が語られている。これらの情報は、
いずれも百メートル道路計画そのもの
とはいえないが、このような広幅
員道路や緑地帯構想が百メートル道
路の計画の基盤となったことは間違
いあるまい。

そして明確に百メートル道路の計
画の存在が記述されるのは昭和21年
1月21日付中国新聞においてであり、
広島県の竹重都市計画課長の全国土
木部課長会議より帰郷談として報じ
られた「道路の幅員は40乃至50メー
トル、例外的に100メートルといふ
“長い公園”といったやうなものも出
来る」という記事である。このよう
に広島において、早くも終戦直後の
昭和20年9月頃から始まった広幅員
道路計画の構想は、翌年には百メー
トル道路として具体的な計画線が描
かれる段階に達していたのである。

とはいえ、このような情報から、
広島において百メートル道路計画が
独自に先行していたと速断してはな
らない。既に昭和20年10月13日内務
省が戦災都市の都市計画関係者を招
いて「戦災都市復興方針」を内示し

Table 1 百メートル道路・平和大通り関連年表

年・月・日	できごと
昭和20・9	この頃既に広幅員道路計画や緑地帯構想の存在が報道される
11・5	戦災復興院設置
12・30	「戦災復興計画基本方針」を閣議決定。その中に、必要箇所 に百メートルの広路を配置して防災および美観を構成することを定める
21・1・8	広島市復興局設置
1・21	復興計画についての広島県都市計画課長談「100メートルといふ、“ 長い公園”といったやうなものも出来る」が報じられる
3・29	広島市復興審議会において幹線街路計画がほぼ決定される
9・16	第39回都市計画広島地方委員会において復興都市計画街路決定
11・1	戦災復興院告示により広島復興都市計画街路が決定され、その内の 比治山・庚午線と出汐・庚午線の一部が幅員100m
11	小町付近の百メートル道路部分の整地開始
23・6	小町・中島間の整地
24・6	東部復興区域百メートル道路南側部分の仮換地発表
24・8・6	広島平和記念都市建設法公布
26・11・7	懸賞募集により、百メートル道路を平和大通り、新橋を平和大橋、 新大橋を西平和大橋と決定
27・3・31	出汐・庚午線の幅員100m部分を30mに縮小
30・4	「百米道路の幅員を半分に」の公約を掲げた渡辺忠雄新市長が当選
32・2	広島市緑化推進本部が呼びかけて平和大通りへの供木運動始まる
44・8・19	西部復興区域第一工区換地処分
45・1・9	東部復興区域換地処分
46・1・11	西部復興区域第二工区換地処分
50・10・20	広島東洋カープのセ・リーグ優勝を記念して平和大通りで優勝パレ ード挙行
52・5・3	5日まで平和大通りをメイン会場として「ひろしまフラワーフェス ティバル」開催（この年以降毎年）
56・3	「広島市都市美計画」策定
平成2・3・31	平和大通り東端の鶴見橋とシンボルロード整備事業完成
3・6	都市計画大賞景観形成事例部門で平和大通り受賞
8・3・12	平和大通り将来構想検討委員会より「平和大通り将来構想」の提言 がなされる
9・12	平和大通りへの地下鉄構想、路面電車延長構想が提言される

ており、その中でおそらく百メートル道路計画も示唆されたであろうと考えられる。そして、11月5日に設置された戦災復興院が本格的な活動を開始し、年の瀬も迫る12月30日に「戦災地復興計画基本方針」を閣議決定に持ち込むのであるが、その中で主要施設である街路として、「必要の箇所には幅員50メートル乃至100メートルの広路又は広場を配置し利用上防災及美観の構成を兼ねしむること」と規定し、百メートル道路の考え方を明記したのである。

すなわち、百メートル道路計画は広島独自のものではなく、全国的な計画の枠組みの一環であるといえる。事実、全国的に多くの百メートル道路の計画が進行中であり、戦災復興誌によれば、昭和22年11月段階において東京の13本、大阪の4本を含む全国で24本もの計画が確認されるのである*2。

このように全国的に展開されていった百メートル道路計画であるが、実現したのは名古屋の2本と広島の本だけであることは、通常の戦災都市での実現困難性と名古屋と広島での独特の実現要因が存在したことを意味する。以下、広島における百メートル道路計画をめぐるさまざまな軌跡を辿ってみよう。

復興計画の関係者からのヒヤリングによれば、百メートル道路計画の目的は、「太田川の6、7本の川で広島は南北の方向に区切られているので、防災の見地から東西に百メートル道路を通して、沢山のブロックに仕切る」「交通道路としてではなく、グリーンベルトという考え方で線を引き、大体己斐の山から比治山まで繋げる」「100m位あると防火の効能があるという資料が当時出たように思う」「グリーンベルト的性格を持つものとして計画。交通処理では30mちょっとあればいい。それ以上は交通では必要ない」「南風を受けたときの防災。主として火災に対するもの」「世界で初めて原爆を受けた都市として、できるだけ象徴となるグリーンベルト地帯をつくりたい」「防火地帯という意味で100m道路を2本作った。広島の川幅は80~100mあり、それで川幅と同じというわけ」などと表現された。ただし、ここには当初の百メートル道路計画に関わっていない関係者の言も含まれているし、また当時の思いというよりはその後の過程で形成された思いを交えて表現している場合もあろう。しかし、交通というよりは防災的な意図、川幅のアナロジー、グリーンベルトの重要性、100という数字のこだわり、などは偽りのないものであろう。

ただし、このレベルだけで計画を捉えては一面的

となる。例えば計画者には多くの場合、その計画の独自性、オリジナリティを主張するという特性がある。「内務省や戦災復興院から指示されたので計画した」という説明は進んではなされないのが通常であり、確かに既述したように中央からの指示あるいは情報が存在したことを、一つの重要な契機として捉えておく必要がある。

さらに計画の契機としても一つ看過してはならない事実が存するのである。それは、昭和19年末から始まり被爆当日も敢行されていた建物疎開との関連である。被爆直前の建物疎開を示す図面が残されていないので正確なことは不明であるが、アメリカ空軍によって昭和20年4月頃撮影された写真により、この段階での疎開場所はほぼ特定され、それをFig.1で示せば百メートル道路との重なり具合に特別な意味を見出さざるを得まい。比治山の西側、鶴見橋付近から現在の平和公園前を通過して小網町付近まで疎開跡地と百メートル道路計画線とは見事なまでに重なっているのである。疎開そのものが、従前の都市計画道路を包含しながら明らかに空襲に対する防火帯、避難路として実施されたのであるから、防災を重視する戦後の復興計画で継承されたとしても不思議ではない。

もっとも計画者からは、「被爆によって灰燼に帰した市街地は、疎開した場所もしない場所もそれほど異なる状況ではなかったので、かなり思い切った

*1 私が広島の百メートル道路計画について関係者から直接話を聞いたのは、広島に赴任してまもなくの、昭和41年12月であった。当時私は、広島県都市計画課と共同で新都市計画法に対応するための市街化区域設定基礎調査を実施していた。たまたま広島県広島土木建築事務所所長の部屋にうかがい、世間話をしていたときに、所長が「私が戦後の広島の百メートル道路の計画図を引いたのだよ」と言ったのだ。私は広島の平和大通りが都市計画的に何か特別の雰囲気を持っていると直感的に感じていたから、この話は全く私を魅了したのである。ただし、そのとき抜き差しならぬほどに多くの計画や調査の課題を抱えていて、研究対象とすることでできず、実際に取り組んだのは昭和53年からであった。

*2 「戦災復興誌第一巻計画事業編」pp.167~169の「特別都市計画街路幅員別調査」（戦災復興院計画局土木課調22.11.12）によると、東京13、大阪4、横浜2、川崎2、名古屋2、広島1で計24である（ただし東京の13は7であり、広島の1は2ではないかと思われる）。そして、同誌pp.170~172「戦災復興事業再検討街路計画比較表」（昭和24.6.28 都市局）によれば従来16路線あったものが4路線に変更されており、名古屋は2のままであるが、東京は7から0へ、横浜は2から1へ、川崎は1から0へ、大阪は2から0へ、広島は2から1へと変更されている。

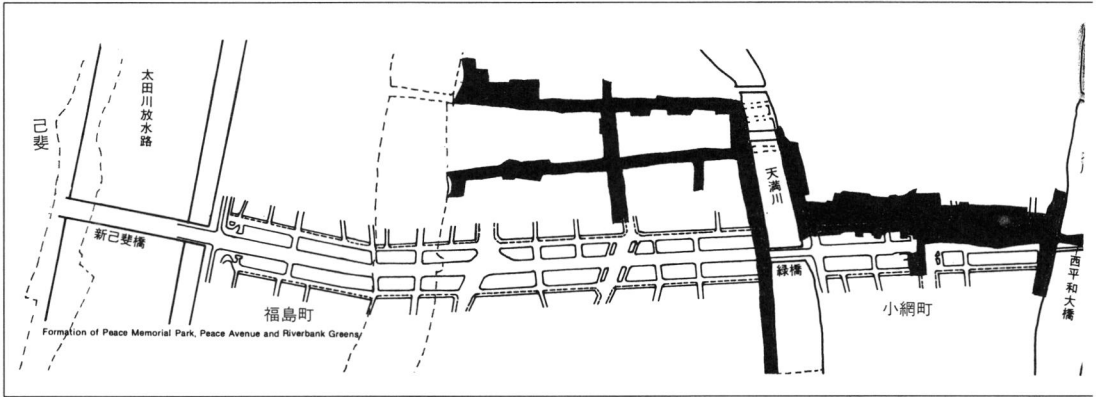


Fig.1 百メートル道路と建物疎開跡地の関連

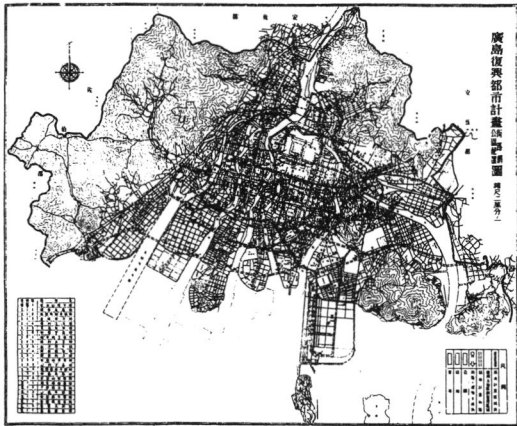
計画をした」という説明となり、ここでも計画の独自性が語られるが、これ以上の真相究明は不可能であろう。

詳細は省くが、広島は戦災復興計画は、当初、終戦直後から広島県を中心として進められ、成案に近

い形にまとまる段階まで達していたのであるが、昭和21年1月に創設された広島市復興局が遅れて復興計画への動きを始め、復興審議会を組織して新たに独自の案を検討するなどして、紆余曲折が生ずることになる。

広島市が組織した復興審議会の議事録を見れば、幹線街路計画は昭和21年2月の開始直後から熱心に討議され、3月29日の第8回審議会でひとまず決定に至り中間報告としてまとめられるのであるが、広島県との調整に手間取り、第10回審議会で再審議されて決定された。

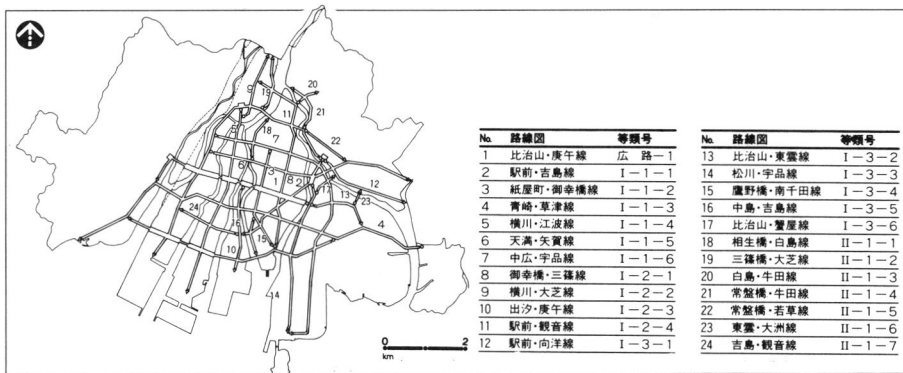
当初の戦災復興計画として都市計画決定された街路や公園は、従前の計画に比して広幅員、広面積のきわめて積極的なものであった(Fig.2)。この街路網全体は一見無性格なグリッドパターンと受け取られるかもしれないが、よくみれば広島の特徴がかなり強く現れている。すなわち、基本的には400~600m毎に幹線街路を配しているが、川によって区切られた島のほぼ中央に背骨のような南北幹線を置いて



出典) 参考文献3)。

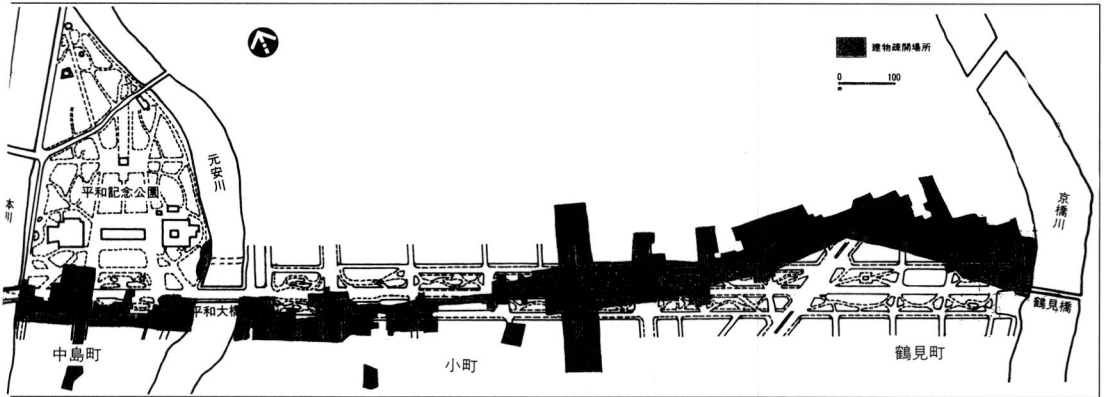
Fig.2 広島復興都市計画図

(広島市共済組合昭和21年12月付発行)



出典) 参考文献3)。

Fig.3 広島復興都市計画街路図(広島市共済組合昭和21年12月付発行から抜粋)



出典) 参考文献3)。

いること、後述する太田川改修がらみで戦前の都市計画街路変更され、ループ状の路線が出現していること、さらに、1本だけ広島駅前と鷹野橋付近を直結する斜線の対角線道路が計画されたことである。

この計画のほぼ中央に広路Ⅰ比治山庚午線と呼ばれる全長4.78kmの街路があり、その内の福島町から鶴見町までの3,570m(橋梁部分を除けば3,130m)の幅員が100mであったことから百メートル道路と呼ばれたのである(Fig.3)。これは計画者の目から見れば、南北の河川ルートに対してきわめて納まりのよい位置にあるとあってよいであろう。

実はこの道路の南側、約2kmのところにもう1本の、部分的に100mの出汐庚午線が計画されていた。これは不確実な情報であるが、先に広島県で既に1本の百メートル道路が計画されていたので、後発の広島市復興局と復興審議会がその独自性を発揮する意味からもう1本付け加えたと思われるが、区画整理区域外でもあり、その建設への動機付けが弱く、結局昭和27年に計画変更され、30mに縮小された。

昭和26年11月、名称の懸賞募集を経て建設中の百メートル道路は平和大通りと名付けられ、併せて彫刻家イサム・ノグチがその高欄を設計した新橋は平和大橋、新大橋は西平和大橋とされた(以下、開通するまでは百メートル道路と呼称する)。

3. 百メートル道路の建設過程

百メートル道路用地の内、疎開跡地であった東側の部分は、疎開時にはわずかながら建物の補償と宅地の借上げという処置がなされた。戦後疎開先から帰ることのできた地主や借地人は、疎開跡地に建物を建てることを躊躇する雰囲気があり、また、土地区画整理により換地予定地が決定されるまでは本格

的な建築が制限されていたこともあって、バラック建物の疎かな状態であった。

早くも昭和21年11月に小町付近で整地が始まり、23年6月に小町・中島間において整地が実現した。22年8月より本通り地区など中心部から始まった仮換地発表が、東部の百メートル道路の北側は23年3月に、南側は23年7月~24年6月になされ、その後建物移転、改築あるいは新築が始まり、用地が確保された段階で道路が姿を現すのであった。

しかし百メートル道路の建設は気の速くなるよう

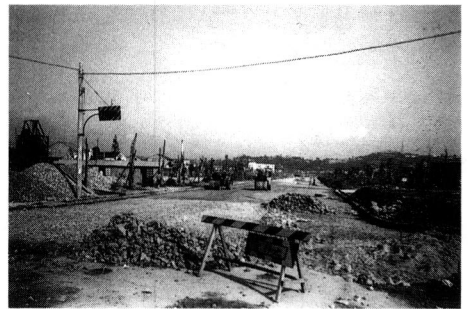


Fig.4 建設中の百メートル道路
(昭和24年春頃撮影、広島市提供)

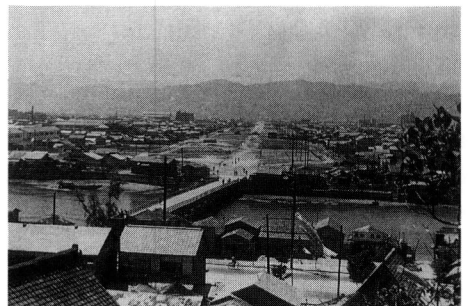


Fig.5 建設中の百メートル道路
(昭和27年5月撮影、広島市提供)

な過程を経なければならなかった。建設途上ではただ広い空間、殺伐とした光景をみせたのである(Fig.4, Fig.5)。そして、百メートル道路の建設途上で何回かの危機が訪れている。

当初は順当に見えた区画整理事業であるが、国からの補助も少なく、被爆後の市の財源も枯渇して容易に工事は進捗しなかった。そこでこの事態を開閉するために制定されたのが昭和24年8月6日公布の特別法である広島平和記念都市建設法である。この法によって充分ではないまでも他都市に比して復興事業の進捗がみられるようになった。

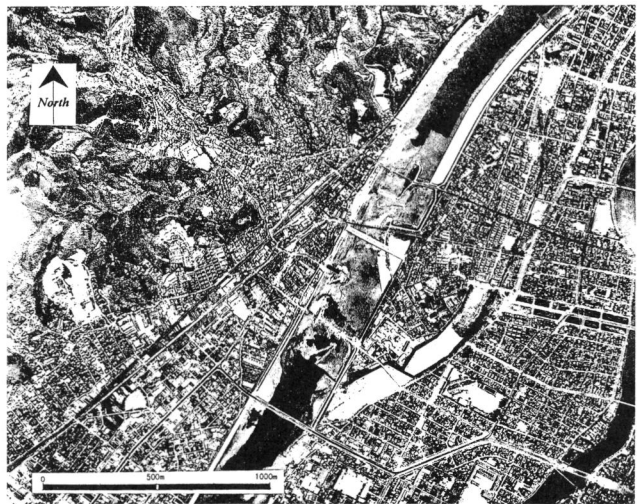
大田洋子が著した『夕風の街と人と』（講談社、昭和30年）はその副題「1953年の実態」が如実に示すように、昭和28年頃の復興事業に対する市民の感情を、登場人物の一人に語らせており、例えば「なんの用があって作ったか知りませんが、あの広い幅を持った、百メートル道路を見てごらん下さい。昼なお暗いほど、雑草にうずもれて、人通りもろくにありはしません」のように、市民が苦しんでいるのに立ち退きさせたり、道に草花を植えたりしている実態を批判させている。当時の市民の偽らざる気持ちを代弁しているのである。

さらに決定的な事態が、昭和30年4月に実施された広島市長選において現れた。この時、浜井信三市長は三選を果たすべく立候補したが、これに対して渡辺忠雄が猛然と都市計画批判を展開して当選したのである。渡辺は公約として都市計画再検討を掲げ、その象徴として「百メートル道路の幅員を半減し住宅建設する」と主張したのであった。復興事業を実施しつつあってその実績を誇る浜井市長が落選したことは、百メートル道路だけの問題ではないが、当時の復興事業で確保されつつあった道路や公園、緑地帯に対して少なからず不満が累積していたことの現れであろう。もっとも、当選した渡辺市長は建設担当の幹部に説得されて100mの幅員を縮小することなく、公約した住宅は基町の中央公園の面積を縮小して一団地の住宅施設として建設したのであった。同時に渡辺市長は県内、県外にも供木を呼びかけ、既に確保されていた百メートル道路のグリーンベルトに植樹し、積極的に緑化を図ることに貢献したのであった。

次いで百メートル道路の貫通が問題と

なったのは西部地区であった。戦災復興事業としての土地区画整理は東西2工区に区分され、東部復興区域を広島市長が、西部復興区域を広島県知事が担当するという行政庁施行で実施されたが、西部復興区域はさらに第1工区と第2工区に区分され、後者は都市改造事業として実施された。というも第2工区付近は戦前に計画され昭和7年に着工された太田川改修工事と絡んでいて、新たに開設される太田川放水路、それに架橋される新己斐橋、旧福島川の埋立と市街地としての整備、そして密集した地域に確保する必要のある百メートル道路と、他の戦災復興事業に比して著しく難渋していたので切り放されたのである。昭和37年段階において新己斐橋はすでに着工されていたが(Fig.6)、それに通ずる百メートル道路は未完成、福島川下流の埋立は進行中で、昭和40年においてやっと放水路の通水、新己斐橋の開通をみるという状況であった。

百メートル道路は戦災復興事業のもとに計画・確保されたので、その法的な完成には、土地区画整理の終了手続きである換地処分が必要であった。東部復興区域は昭和45年1月9日付で、西部復興区域はその第1工区を昭和44年8月19日に、第2工区を昭和46年1月11日に、それぞれ換地処分され、戦災復興事業が終了するのである。もっとも、基町再開発事業の完成する昭和53年度をもって、名実ともに戦災復興事業の終了という表現がなされる場合もあることを付け加えておきたい。



出典) 参考文献3)。

Fig.6 平和大通りが未開設の都市改造地区(国土地理院、昭和37年8月撮影)



Fig.7 平和大通りの全景（平成2年撮影、広島市提供）

4. 実現後の変容と今後

—百メートル道路から平和大通りへ

昭和26年にすでに平和大通りと名称を確定したのであるが、昭和40年に全線開通するまでは今一つイメージの弱い道路であった。しかし、広島がほぼ復興を果たし、都市機能が集積し、建物としても高層化が進むと、平和大通りは次第に市民にとって魅力のある存在となった。かつての防災という計画コンセプトは、過密の中での憩いの場、潤いの場、被爆に関連しての慰霊碑やモニュメントの配置の場、そしてなんとなく平和を感じさせる場、というように変容したのである。

冒頭に触れた広島カープのセ・リーグ優勝時のパレードは、突発的な出来事ではあったが、考えてみれば、戦災復興過程がその後の市民に用意した遺産といえなくはない。フラワーフェスティバルもその財産の相続であろう。

そして建設過程における市民からの厳しい批判は、建設側にとって試練の場となったが、同時に建設後に対する真に市民にとっての有効な利用を促すメッセージとも受け取れる。平和大通りは、緩速車線の部分に有料駐車場が設置されたり、舗装や街灯など景観的に整備され、特に平和記念公園付近では意欲的に整備された。すなわち平和大通りは平和公園への導入路として重要な役割を果たすことになったのである。また、平和大通りは、年とともに緑の厚みが増し、見違えるようになった。その沿道では総合

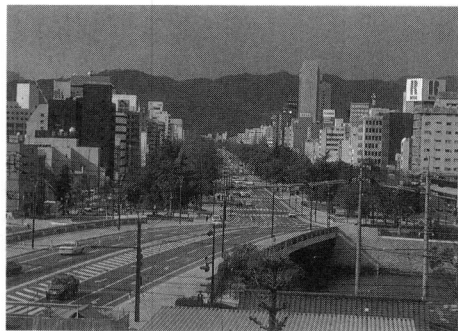


Fig.8 竣工した鶴見橋と平和大通り西望（平成2年12月筆者撮影）

設計制度に基づいて公開空地が確保される事例もいくつか現れ、都市の風格のようなものも備わってきた(Fig.7)。

昭和56年3月に「広島市都市美計画」が策定され、都市景観の整備が全局的に進められたが、平和大通りもその重要な一環として捉えられ、58年4月からはその沿道について「平和大通り沿道建築物等美観形成要綱」を制定し、建物の外壁の仕上げ材や色、壁面整備や屋上設備類や看板・広告類の処理等について景観協議の対象としている。また、平和大通りとその周辺63.4haに対して、「平和大通り地区地区計画」を指定して高度利用の促進、機能的で魅力ある市街地の形成という目標の基に誘導政策を展開している。

その他、シンボルロード整備として平和大通りの東部地区約500mが取り上げられ、アメニティーの高い潤いのある街路空間が追究され、特に鶴見橋や京橋川河岸が個性的にデザインされて、平成2年3月に整備が完了している(Fig.8)。平成3年度には都市景観大賞景観形成事例部門（小空間レベル）を受賞している。

このように各種整備上事業や規制・誘導政策が開発され成果も上がっているが、一方で問題点も存在する。平和公園の整備に対しても指摘されるように、整備過剰といえる状態が現出しており、またグリーンベルトや歩道にいろいろなものが設置され過ぎたり、グリーンベルトにかつて無造作に植樹した木々が繁茂し過ぎたりして、その再整備が必要という面も出ている。ただし、その再整備計画がさらに新たな問題を露呈する可能性もあって、それほど単純な筋書きに納まらないのである。

さらに、せっかく東側の比治山と西側の己斐の緑を結ぶものとして考えられた平和大通りであるが、



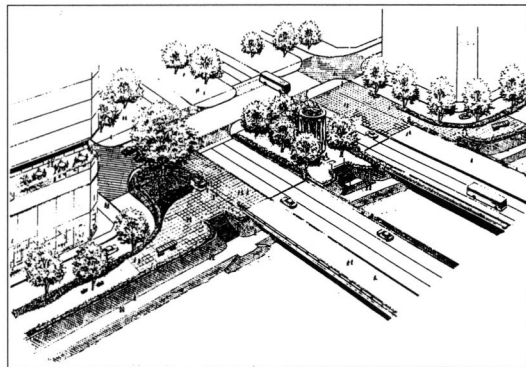
Fig.9 西望したとき開発中の己斐地区(平成7年8月筆者撮影)

比治山は青空図書館(その後改造してマンガ図書館)、現代美術館が建設され博物館も構想されていてそれなりに公園・緑地的な拠点として確保されているものの、己斐の山地では宅地造成が進み(Fig.9)、平和大通りからの西方への景観はかなりの程度損なわれている。合法的な宅地開発に対しても、都市政策的な展開が必要であるなら、開発に先行する戦略が欠如していたことを意味するものとなろう。

5. おわりに―百メートル道路から学ぶこと

広島県の戦災復興計画の3大特徴として、平和記念公園、平和大通り、河岸緑地を挙げることができよう。いずれも飛び換地、減歩、立ち退きといった地主や居住者に犠牲を強いるものであり、またそれに反抗、不服従を示す場合もあって、きわめて困難な過程を通して実現したものである。平和公園で毎年挙行される平和記念式典も、その背景に長い間民家を見せないわけにはいかなかったし、河岸緑地の用地確保には、強制代執行の手段さえ行使したのであった。

ところでこのような計画・実現過程からどのようなことが学べるのか考えてみると、安易に教訓化することは避けねばならないことがわかる。例えば百メートル道路計画の方法から、市民が反対しても結果的に良いものであれば市民も賛成すると学ぶのか、市民に反対されたら計画を進めるべきではないと学ぶのか、全く正反対ですらある。もっとも両者は矛盾しているのではなく、ともに安易な教訓化であることが問題なのである。前者に対しては、もし結果に問題があったときはどのような責任の取り方があるのか語られていない結果論であることを認識し、後者に対しては計画過程に市民参加を進めることですむ問題ではないという反論を付加して、さらにそ



出典)「平和大通り将来構想」提言より。

Fig.10 橋詰めの整備イメージ

こから学ぶことが必要ではないか。計画者の役割を徹底して追求し責任を全うする一方で、計画者と市民の考え方に乖離があるとき、それをどのようにして克服するのかという課題に取り組むべきこと示している。

百メートル道路の計画内容から学ぶべきことも、無批判に広幅員道路の賞賛することではない。その都市にあった適度の道路幅員、延長、形状があるはずであり、その意味付けこそが問われよう。確かにある時期はパリのシャンゼリゼやベルリンのウンターリンデン、ウィーンのリングシュトラッセなど外国の事例から広幅員に対する憧れもあったが、ただそれだけで導入してもその都市の固有の意味付けに成功しなければ無用の長物、あるいは大量の交通を処理する単なる交通路としてのみ役割を果たす存在になりかねない。

広島の百メートル道路に関していえば、ある時期過大なスケールであったものが、いつのまにかヒューマンなスケールに変容したことが指摘できる。イサム・ノグチの設計した平和大橋の高欄先端部分の円形が如何にも大きく見えたものが、本当に縮小したのではないかと思えるほど現在は小さい。平和大通りは、確かに市民と鼓動し合うほどのスケールになっているのである。もし、さらに大量の交通を持ち込めば、おそらく都市にほとんど埋没するくらい大きくなるであろう。

平和記念公園は当初大公園の一つである中島公園として確保されたものが、広島、いや世界の戦後の歴史がその公園の内実をつくったといえる。大きさにいえば歴史が平和公園をつくり、平和公園が歴史に関わったのである。平和公園は、広島平和記念資料館(通称原爆資料館)という強烈なメッセージ

の発信源を支持し、世界が注目する平和記念式典の場となるなど、当初の計画意図を超えて役割を果たすほどになったのは、逆のケースのようでありながら実は、ここでも平和公園のヒロシマ化といえる努力を投入した結果である。世界のどこにもないヒロシマの平和公園づくりを追求した結果であるといえるのである。そしてもし、あまりに背伸びをして過剰な整備を試みるならば、おそらく世界の人々の心からも離れていくであろうことも懸念される。

現在、平和大通りに関しては都市美計画の展開や「平和大通り将来構想」提言がなされ(Fig.10)、例えば路面電車の軌道を延長することはどうか、あるいはイサム・ノグチのデザインした平和大橋、西平和大橋を増大した交通量に対応するためどのように扱うか、などの種々の論議がなされている。平和大通りをより大量輸送機関のルートすることの是非、あるいはカフェテラスのような屋外空間の利用の場とすることの是非等、問題は尽きないであろう。考えようによっては、その整備に多大なエネルギーと犠牲が伴った時代を超えて、今後はその空間の利用

のしかた、あるいはその沿道を含めた景観構成のありかたの検討に、市民・計画者専門家を交えて多大なエネルギーを費やすべきといえるであろう。そのとき、防災や美観といった当初の計画コンセプトを忘失してはならないことを明記しておこう。

参考文献

- 1) 建設省編『戦災復興誌第一～十巻』財団法人都市計画協会発行、1957～1963年
- 2) 広島市編『広島新史都市文化編』広島市発行、pp.3～82、1983年
- 3) 広島都市生活研究会編『広島被爆40年史・都市の復興』広島市発行、pp.44～105、1985年
- 4) 広島市編『図説広島市史』広島市発行、pp.163～169、1989年
- 5) 広島市戦災復興事業誌編集研究会編『戦災復興事業誌』広島市発行、1995年
- 6) 被爆50年記念史編集研究会編『被爆50周年図説広島市史・街と暮らしの50年』広島市発行、pp.51～58、61～64、1996年