

○広島復興の軌跡（第5回）・・・段原地区の成り立ち

段原地区は比治山の陰となり、原爆による焼失を免れた。残った古い街並みは戦災復興の対象から外され、被爆後20年間余り残された。激しい反対運動を経て始まった再開発事業は、40年に及ぶ歳月と総事業費1370億円をかけて進められた。この一大事業の経過をたどる。

1. 戦災復興から取り残された段原地区

戦前の段原は市中心部に隣接した宅地開発の最前線にあり、ゆとりある郊外住宅を求める人々が相次いでいた。それが密集市街地と呼ばれるようになったのは、まさに戦後の現象である。

原爆被害を免れた段原は被爆後の住宅不足の格好の受け皿となり、市内中心部から家を失った人々が大勢移り住んできた。こうして戦前の木造住宅と戦後のバラックが混在した市内最大の密集市街地が急速に形成された。更に被爆の翌年、南に隣接する旧陸軍施設跡地（現・広島大学霞キャンパス／広大病院）に県庁が移転し、昭和31年までの10年間この地にあった。広島駅から通勤する県職員が段原の中心部を通り抜け、その道路は「県庁通り」（後の段原本通り）とも呼ばれて市内随一の繁華街として賑った。

しかし、市中心部の戦災復興区画整理が進むにつれて若い世代が段原から流出し、県庁も基町に移転していった。昭和30年代半ばから段原は急速に衰退し始め、単身世帯・高齢者や借地・借家人が非常に多い地区となっていった。



明治27年と大正6年の段原
（広島新史：都市文化編）
北の的場方面から南に向かって市街化が進行し始める

2. 「段原再開発基本構想」の策定

戦災復興事業は、市内の中心部を対象に鋭意進められたが、その周辺部の整備は放置されていたと云える。復興事業が終盤を迎える頃、土地区画整理済みの地区と未整備の地区との格差が目立ち、次のステップの都市基盤整備を進める必要性が増大した。

そこで基町地区と段原地区が再開発の対象として登場してきたのである。両地区の整備は緊急を要し、同時に広島復興を終了させる象徴でもあった。当時の『市民と市政』によると「基町再開発を戦災地区改造の終幕、段原再開発を非戦災地区改造の開幕として、昭和40年代以降の大きな柱とする」と記されている。

昭和41年に初めて段原地区の航空写真測量の予算が認められ、その翌年には市に段原地区都市改造係が新設されて決定的な動きが始まった。昭和43年、広島市は日本都市計画学会に段原地区の基礎調査と基本構想の策定を委託し、東京工大石原教授が中心となって取りまとめを行った。



「基本構想」中国新聞（昭和44年5月1日）
幹線街路交差部に4棟の超高層住宅（24階）
高層住宅（10～18階）60棟

3. 反対運動と再開発事業の着手

昭和44年、都市計画学会からの報告を受け、山田節夫市長は「段原再開発基本構想」を発表した。この構想は「イメージプラン」と云われ、広い道路と超高層・高層ビルが林立した、当時としては画期的な理想像であった。あまりの変貌に住民は驚き、やがて生活が根こそぎ失われるという不安に変わり、反対運動が激化して行くこととなった。その後、広島市は民家を借り上げて現地事務所を設け、地区住民への説明に努めた。しかし「大きな都市計画街路は必要ない」など、再開発の白紙撤回を求める住民運動はエスカレートして行った。

広島市は住民の強い反対運動の中で敢えて計画手続を進め、昭和46年には土地区画整理区域(74ha)の都市計画決定を行った。続いて昭和48年には緊急性の高い宇品線以西の西部地区(48ha)について、広島県知事の事業認可を得て再開発事業のスタートを切った。

事業認可を得たものの、事業計画(案)の縦覧時には意義申し立てが相次ぎ、5千余人から意見書が提出され、県都市計画審議会は「住民が区画整理事業を十分理解するに至っていない」として異例ともいえる条件を付けた。なお、東部地区(26ha)については平成7年に事業計画を決定し、直ちに事業着手した。



段原再開発事業計画図
(広島市段原再開発部提供)
国鉄宇品線を境に「西部地区」「東部地区」に分割

4. 事業推進上の幾多の難題と対策

事業はスタートしたが、依然として小規模宅地所有者や借家人などを中心に根強い反発があった。

このため市は100㎡以下の宅地の減歩を救済するため、土地の代りに清算金を支払う「過小宅地対策」を約束した。しかし全世帯の6割を占める借家人対策は、土地区画整理だけの単独事業では対応することが出来ず、事業推進上の大問題であった。これを一挙に解決したのが、昭和53年に建設省が創設した「住環境整備モデル事業」であった。その柱は、借家人等を対象とした市営住宅建設の高率補助で、霞団地をはじめ700戸余の中高層住宅と賃貸店舗が建設された。また、老朽住宅の撤去費や集会所・児童遊園の整備費も補助対象とされた。

この他、広島市は住民主導による街づくりを推進するため「まちづくりコンサルタント派遣」「建築物共同化基本計画助成」「都心居住地区計画」など様々な制度を新設し、効果的な事業展開に努めてきた。

しかし、西部地区では建物移転も後半に入った昭和63年、立ち退き同意が得られない2戸に対して初めての強制移転を実施し、最終段階で一部住民と市が、清算金をめぐって対立が続いた。一方、東部地区の密集地では境界確定の作業が難航し、市の財政難もあって事業期間は計画より13年延びることとなった。

こうした幾多の困難を乗り越え、段原のまちは生まれ変わった。



段原地区の全景(平成18年3月撮影)
低層住宅や中高層ビル建設が進んだ
(広島市段原再開発部提供)

5. 「世界人間居住賞」を受賞

この賞は、英国の Building & Social Housing 財団 (BSHF) が1985年に創設した、住宅・居住分野において国際的に権威のある賞。1989年には“広島市の復興と段原再開発事業”が受賞対象となり、英国副首相からトロフィーを授与された。

原爆被災した広島市が平和記念都市の理念を掲げ、被災を免れた段原地区を、住民と行政が協力して再開発事業に取り組んでいることが高く評価された。

事業期間40年に及ぶ全国でも類を見ない大規模事業が、今年2月25日の換地処分(工事完了後に行う行政処分、従前地のすべての権利は、換地へ移行する)により実質終了した。戦災復興期に事業化されなかった地区が、別の形で戦後処理を終えたと云えよう。街の成長・発展と相まって、段原住民の一体感の醸成を如何に高めてゆくか、まちづくりは新たな局面を迎える。

(主な参考文献)

1. 「広島大学工学部 研究報告 第42巻題2号」(段原地区における再開発計画・事業の時期区分とその時期的特徴：石丸紀興ほか)
2. 「段原再開発事業西部地区のあゆみ」(広島市、平成18年)

(編集委員 高東博視)

○広島の復興の軌跡(第6回)・・・本通の成り立ち

本通は広島市の都心に位置し、周辺にはアストラムライン・バスターミナル・市電等が集中している。週末には約10万人の来街者で賑わう中・四国一の商店街で、広く市民に親しまれている。廃墟から立ち上がり、いかに復興し、現在の姿に変遷してきたかをたどる。

1. 戦前の賑わい

江戸時代、本通は広島城下を横断する西国街道(山陽道)の一部で、革屋町や播磨屋町、平田屋町など、当時の名残の町名が昭和40年まで残っていた。

大正元年に市内電車が開通し、本通商店街の形成を促す。昭和5年に本通会が発足し、繁華街の中心が中島本町から本通に移行する。通りの両側に続くすずらん燈は夜の本通を輝かせ、広島の名物として道行く人々の目を楽しませた。

2. 被爆後の状況

被爆当時の本通には商店以外の銀行・郵便局・事務所・映画館等があり、今とは少し趣が違っていた。原爆投下により爆心地に近い本通は、コンクリート造りの建物を除いて壊滅し、瓦礫の下には多くの犠牲者が横たわっていた。

本通のシンボルだった下村時計店の時計塔は爆風を受けて崩れ落ちた。帝国銀行広島支店や大林組広島支店の建物はかろうじて形を残し、修復して戦後も生き残る。

3. 目覚ましい復興

昭和21年にはバラックの10店舗が集まって本通の復興発起人会を立ち上げ、昭和23年に広島本通商業協同組合を発足。

土地区画整理は昭和21年に事業決定し、翌年から事業に着手。道幅が7.2mから11mに拡張され、すずらん燈も復活し、昭和24年から電柱の撤去も開始される。

戦後の価格統制が廃止され、広島駅前等のヤミ市が次第に姿を消して、昭和25年頃には本格的な賑わいを取り戻す。昭和29年には初代アーケードが完成したが、翌年の積雪被害で倒壊する。

昭和33年の時点で、戦後創業した店舗が過半数を占め、本通の復興は老舗の力を基盤としながらも、他の地で力を蓄えた商人の手でなされたといえる。

昭和40年に広島市内の町名変更がなされ、商店街の通称として使われていた「本通」が行政区画の正式名称となる。それを機会に無名時代の由紀さおりが歌うコマーシャルソングが作られ、「歩いて楽しい本通」のメロディがよくラジオから流れていた。

今の本通のランドマークは「広島アンデルセン」である。戦前から建つ被爆建物三井銀行広島支店(被爆時は帝国銀行広島支店)を改装して昭和42年にパンとレストランの店をオープンする。

4. 現在の本通

3代目のアーケードが平成3年に完成。歩道も平成5年にカラー舗装となり、本通は現在の姿となる。



昭和10年頃



現広島パルコ付近より西を望む。写真左が下村時計店(林重男撮影)



昭和24年、道路が拡張されたが、電柱は残る(佐々木雄一郎撮影)



昭和28年、賑わう本通(佐々木雄一郎撮影)

その頃から老舗の店が1階から2階へ移るケースが増えていく。土地の所有者はビルの建て替え時に路面店を貸店舗にして家賃収入を得る。家賃が高いため、資金力のある大手チェーン店の進出が相次ぐ。結果として、コンビニやカラオケ店やパチンコ店が現れ、かつての高級専門店街のイメージが次第に薄れていく。

また郊外の大型ショッピングセンターに客が奪われ、中心市街地の地盤沈下が叫ばれて久しい。危機感から本通周辺の商店街と大型店による広島市中央部商店街振興組合連合会（中振連）が平成4年に結成され、対策等に取り組む。その成果の一つとして、商店街と市民が連携したまちづくり機関、NPO法人の「セトラひろしま」が誕生する。

アンテナショップとして県内の特産品の展示販売等を行う「ひろしま夢プラザ」が平成11年に本通に移転し、今は本通で最も集客力があると言われている。

平成19年にオープンした「本通ヒルズ」は老舗の2店舗が共同ビルを建設して、うなぎの寝床を解消した明るい話題だ。地下1階にレストラン、1・2階はテナントに貸し、3階に老舗の2店が入り、4・5階は病院、7階はカフェが入居する複合ビルに生まれ変わった。

現在、中振連とセトラひろしまが協働して、ゆかたできん祭、8月6日とうろう流し、えべっさん等の祭りやイベントを実施して、中心部の賑わいづくりに寄与しているが、抜本的な対策は、かつてそうであったように、「歩いて楽しい本通」にすることである。

本通商店街の裏通りにあるうらぶくろ商店街では若手店主が出資して、まちづくり会社を設立し、中心市街地の活性化のためにイベントの開催や不動産管理に挑戦しようとしている。

本通に残る唯一の被爆建物、広島アンデルセン旧館も建て替えを含めたりニューアルが検討されている。一企業の発展を優先すれば、解体・建て替えになるし、広島のまちのことを考えれば、保存活用となる。両者の要求を満足させる解決策が導き出せるか。

世界的な観光名所、原爆ドームと平和公園につながり、これからの可能性を秘めた旧市民球場跡地と中央公園に隣接する本通のプライドと憧れを取り戻すために、本通全体を取りまとめるまちづくりのプロ、総合プロデューサーの登場が期待されている。



広島アンデルセン旧館



現在

(編集委員 瀧口信二)

(主な参考文献)

1. 広島新史・都市文化編 (広島市)
2. ひろしま本通物語 (井川樹著)

○広島の復興の軌跡 (第7回)・・・広電の軌道移設と本格的復興について

はじめに

広島における都市生活は路面電車とともに歩んできたともいえる。それは明治末における外堀の埋め立てによる軌道敷設から始まり、次第に路線が拡張され、広島の都市構造を変容させる役割も果たしたが、被爆という著しい被害に見まわれたことにより、全く特別の歴史的な過程を歩ませたのである。

被爆からの復旧については、広島電鉄【参考文献1】によって次のように記述されている。すなわち、「昭和20年8月6日、原爆が投下され、広島市は壊滅状態となり、広電も全線にわたって不通となった。しかし、9日には西天満町一己斐間がはやくも復旧運転をしたのをはじめ、終戦とともにわずかずつながら復旧区間が延長されて、10月には本線全線で電車が運転されるようになった」と。確かに、電車車両や架線、軌道等の物的な大被害だけでなく、著しい人的被害をこうむった広島電鉄が、早い時期に復旧を果たしたのは、優れた使命感と職業倫理を有していたこと、架線の改修などをやり遂げれば早期の復旧を可能にする路面電車という強靱性、当時の被爆から復興しようという市民生活に極めて有効なシステム、等を証していた。よって、電車を通して広島の復興を考察することが切に望まれるが、ここではあえて後の時期にずらせて、もう一つの重大問題に言及することとする。(通りの名称は現在に合わせている)

1. 道路拡幅による軌道の移設

広島が復興計画において、それまでの道路を大幅に拡大して新たなネットワークを形成しようとしたことは認識されていることであろう。それまで幅員20mに満たない道路が、相生通りや鯉城通りなどの幹線は40mに拡幅されたのであるから、飛躍的に拡幅された道路計画であった。ところが、道路が拡幅されたとき、それまでのセンターラインで運行されていた電車の軌道はどうなるのであろうか。やはり原則的にはセンターラインに位置していなければ、交通条件上極めて不都合となるであろう。道路拡幅が両側に同寸法でなされない限り、軌道をどちらかに動かす必要性がでてくる。

軌道移設といっても簡単なことではない。移動そのものの工事の大変さもあるが、何しろ運行をしながら移設するのであるから容易なことではない。写真を見て明らかなように、その過程で軌道が不規則になり、電停が何度も移動するなど、一筋縄に行かなかったのである。

2. 福屋旧館問題

さらに問題はそれ以前にある。道路を拡幅することにおいて困難を極める場合があるからである。その最大の事例が、相生通りに関わる福屋旧館問題であった。現在の福屋の北東、八丁堀と立町電停間において、北側から福屋旧館が立ちふさがるように建っていて、北側に道路を拡幅するためには立ち退き・解体を迫るしかないが容易に決着が付かなかった。一時は福屋旧館の下部を切り抜き、人車が通れるようにして軌道も移設してしまおうという考え方も浮上した。しかし当時の道路法のもとでは、道路上に建物は存在することは許されないことであった。安全性が確保されず、不安定でどうやって支えるのか、解決できない問題であった。結果的には解体されることになったが、解体工事が遅くなり、その両側では道路敷地が確保されているのに、1953年頃まで福屋旧館部分だけが存続している姿をさらけ出していた。

3. 白島線

全く新たな軌道移設は白島線であった。すなわちここではセンターラインの移設ではなく、まるごとの移設であった。それはかつて福屋旧館の西側から白島まで八丁堀筋において運行されていた白島線が現在の白島通りが新設されたことにより、まるごと移設することになったのである。これは中央通りから北上する白島通りを区画整理に合わせて構築し、その中央に複線の軌道を新設するのであるから、運行しながらの軌道移設と違って同時進行であった。その白島線も1952年6月開通した。

4. 鯉城通り

鯉城通りの場合は15~19mの道路を西側に拡幅することになったが、西側には鉄筋コンクリートのような堅い建物がほとんどなく、市役所付近の道路拡幅は進み、軌道の移設が1956~7年にかけて鷹野橋付近までなされた。相生通りの十日市地区の移設も忘れられない光景である。

このように、軌道移設は戦後の復興期における広島における一大事業であり、これが終了する頃広島の復興をある程度実感させる光景となったのである。

(編集委員 石丸紀興)



写真（左上）（参考文献2）

1953年八丁堀の福屋旧館が相生通りにはみ出したままでその扱いで難渋している状況がわかる。

写真（左中）（参考文献3）

1953年撮影、八丁堀から東方面を望む、相生通りは北側に拡幅することになったが、立ち退きが進まない家屋の存在によって軌道移設は中断され、戦前の道路幅員しか機能していない状態である。

写真（右中）（参考文献3）

1956年、現在鯉城通りで市役所前付近から北望、それまでの15～19m幅員の道路を西側に拡幅して40mに拡幅することにした。車の車線の一部は既に西側に移っている。



写真（下）（参考文献4）

1953年頃、当時の商工会議所から相生通りを十日市方面へ望む、旧軌道と新軌道が曲折しながらつながり、蛇行する軌道は、さながら軌道移設の困難さを表現しているような光景である。

参考文献（1～4）

1. 企画飯島巖、解説青野邦明、写真荒川好夫「私鉄の車両3／広島電鉄」（保育社、1985）p. v
2. 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」（広島市総務局公文書館発行、1996）p. 55
3. 広島市都市生活研究会編「広島被爆40周年／都市の復興」（広島市企画調整局文化担当発行、1995）p. 67
4. 広島市編集「図説広島市史」（広島市発行、1989）p. 167

