

長崎市の戦災復興事業における街路計画に関する研究

長崎大学大学院 学生員 ○弦本 和眞

長崎大学工学部 フェロー 岡林 隆敏

長崎大学大学院 学生員 豊福 成光

1. はじめに

都市計画において街路は都市構造の骨組みとなるものである。戦災復興計画の実施は都市構造の決定に大きな影響を与え、現在の長崎市が形成された。しかし、戦後 60 年を経過した今、戦災復興計画に関する詳細な資料は少ない。そこで本研究は、昭和 20～40 年（1945～65）の間に行われた戦災復興における街路計画、その中でも主要改修工事である国道 206 号改修工事、櫻橋立体交差及び中央橋建設を調査し、戦後の新聞、歴史的文書、土木雑誌、当時の施工写真、各種報告書から街路計画の概要を調査し、長崎市の戦災復興による計画の復元を行うものである。

2. 長崎市の戦災復興計画の概要

昭和 20 年に「戦災復興計画基本方針」が制定された。その内容は、戦時中の軍需重工場の中でも特に造船関係の発達、県下行政、経済、文化の中心都市など、その都市の変遷を顧みて、将来は軍需都市としての考えを拭い去り、海外貿易などの国際文化的な地方中心都市として、原爆後の早急な都市復興を目指すものであった。また、昭和 24 年（1949）制定の「長崎国際文化都市建設法」が戦後に発案された復興計画に付け加えられ、国際文化都市としての復興が開始された。復興計画は街路計画を基本とし、土地区画整理や上下水道計画、公園広場計画などが実施されている。図-1 は以上の復興計画の全容を表し、図-2 は国際文化公園計画の概要が書かれている。図-3 は土地区画整理の設計図であり、現在ある代表的な建物と対応させて描かれている。



図-1 長崎復興都市計画図

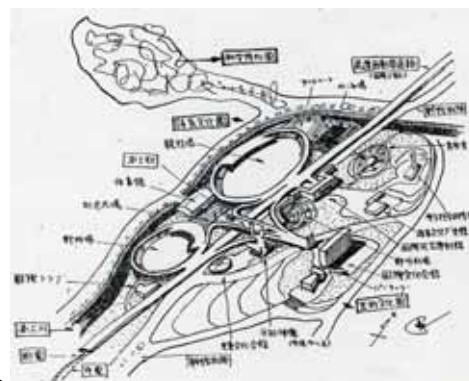


図-2 国際文化公園計画の概要

3. 戦災復興計画における街路計画

戦後の街路計画について「戦災復興誌」を中心に調べてきた。図-4 は長崎市街地の街路に街路の起点と終点を記し番号をつけたもので、表-1 と対応している。表-1 は「都市計画台帳」を整理したものの一部である。街路にはそれぞれ名前が付けられており、また、「長崎復興計画図」上で街路番号を便宜上分かりやすくするため、表-1 の右端のように街路番号の小さい方から順に数字の番号を付けた。「長崎復興都市計画図」は「戦災復興計画基本方針」時の街路番号ではなく、昭和 26 年（1951）3 月 31 日建設省告示第 342 号以降に変更された街路番号であることが判明した。街路は隣接市町村との繋がりが最も考慮され、長崎駅を中心とする放射線状街路であることがわかった。また、旧市街地と最も原爆の被

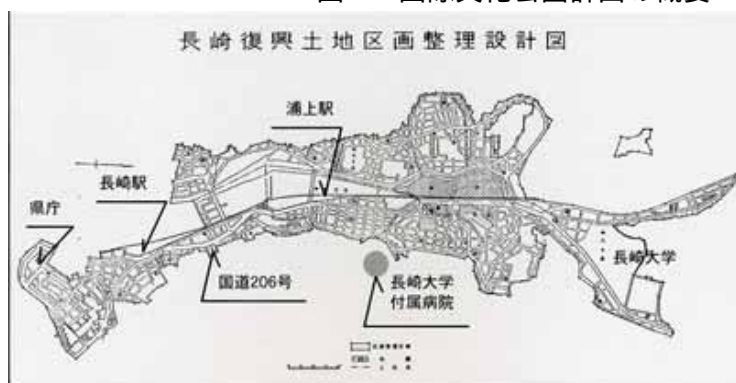


図-3 長崎復興土地区画整理設計
表-1 街路番号表の一部

街路番号 等級種別番号	街路名称	起点	終点	主な経過地	幅員 (m)	延長 (m)	番号
1 1	長崎駅前梅ヶ崎線	長崎駅前	梅ヶ崎	元船町・末広町 (出島町)	36	1140	1
1 2	長崎駅前道ノ尾線	長崎駅前	滑石郷宇岩崎	茂里町・浦上駅前・岩川町・大橋	36	7390	2
2 1	外浦町馬町線	外浦町 (万才町)	馬町	本博多町(金屋町)・桜町・勝山町	30	1270	3
3 1	稲佐海岸線	船蔵町 (御船蔵)	飽ノ浦町	梁瀬町・旭町・外浦町・大島町	27	2600	4
3 2	大波止思案橋線	樺島町	本石灰町	築町・西浜町	27	1025	5
3 3	大波止蛸茶屋線	玉江町 (樺島町)	中川町 (新中川町)	江戸町・築町・紺屋町(魚の町)・馬	27	2600	6

害を受けた浦上方面が主要街路で繋がれ、市全体の復旧を目指している。

4. 国道 206 号の改修

国道 206 号は幅員 36m の長崎の南北を繋ぐ主要幹線街路として長崎国際文化都市建設の一環として昭和 25 年度の見返資金を利用し、早急なる整備が成された。この完成により復興物資の搬送が円滑となり復興に多大なる恩恵を与えた。埋立て工事の資料はほぼ無いが、その施工状況を表した昭和 26 年代からの写真や図面が残っている。当時の八千代町付近は運河であり、船による物資運搬に使用されていた。図-5 は埋立て前の写真であり、図-6 は埋立て後の写真である。中央部分が埋立てられ、浦上方面とを繋ぐ幹線街路が完成した様子がよくわかる。

5. 中央橋の建設

中央橋は、海の窓口である大波止から県庁前を経て商業の中心である浜の町に通ずる長崎唯一の幹線橋であり、昭和 27 年 3 月 15 日から工費 1,650 万円で着工した。橋梁名は一般公募により命名し、当時は「観光都市長崎に理想橋完成」と騒がれ、大々的な竣工式が行われた。中央橋の完成により長崎駅から大波止、浜の町を繋ぐ環状線が完成した。これにより周辺地域の商業の活性化と発展が期待された。図-7 は施工前の中央橋である。

6. 桜町立体交差点「櫻橋」の建設

桜町交差点は、都市の成長により交通量の増加に加え、路面電車の軌道も交差していたために交通の難所であった。そこで、国際文化都市建設法に基づく長崎駅を中心とした環状線を作るため、昭和 28 年 (1953) 2 月から総工費 4,000 万円で建設され、昭和 29 年 (1954) 3 月 26 日に完成し、交通渋滞は緩和された。立体交差の建設は丘を切り崩すという大事業であったため、長崎県で初めてブルドーザが使用された。発生した土砂は片淵中学校のグラウンド建設に再利用された。図-8 は完成した「櫻橋」である。

7. まとめ

本研究は、昭和 20～40 年の長崎市戦災復興計画の中心である街路計画を主として調査した。その内容を要約すると以下ようになる。

(1) 長崎市は戦災地 115 都市に選ばれ、戦災復興基本方針を再検討した長崎国際文化都市建設法により、水産・貿易・造船業を基盤とする地方中心都市を目指して、早急なる復興に取り組み、主要幹線街路を完成させた。

(2) 現在、長崎市の街路は長崎駅を中心とする放射線状街路網となっている。この考えは、戦災復興計画の中の街路計画で確立され、施工された。また、街路建設は都市復興と共に行われたものであったので、幅員・延長は変更の繰り返しであった。その中でも昭和 26 年度の街路計画の変更が現在の街路の形に大きく影響している。

(3) 国道 206 号埋立て工事の完了に伴い、主要幹線街路が、急激な交通量の増加は慢性的な渋滞を発生させた。その打開策は立体交差点建設・街路拡張・橋の架設であり、立体交差「櫻橋」、中央橋の架設により環状線を完成させることで渋滞は緩和した。この建設から長崎市における環状線が完成し、主要街路の骨組みは確立され、復興の基盤が完成されたと言える。

[参考文献] 都市計画協会：戦災復興誌 第九巻 pp695-748, 1960

辻竜也：長崎市の戦災復興計画に関する研究，名古屋大学修士論文，2001



図-4 長崎市街の路線

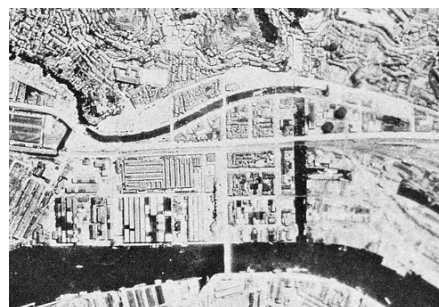


図-5 埋立て前の国道 206 号



図-6 埋立て後の国道 206 号



図-7 施工前の中央橋



図-8 立体交差「櫻橋」