

戦後復興元年

終戦八〇年から振り返る首都再生の起点



撮影：石川光陽

1941年12月8日、日本は真珠湾攻撃を機に太平洋戦争に突入した。3年8カ月にもわたる戦いで多くの尊い命が失われ、戦争末期には東京をはじめとする全国各地の都市が焦土と化していった。東京においては1944年から都心部に対する米軍の空爆が本格化し、帝都は灰燼に帰した。その翌年には広島と長崎に原爆が投下される。8月15日、日本は終戦を迎えその瞬間から「戦後」が始まった。混沌とした状態から「復興」に向けて立ち上がる日本。その時、首都東京は未来に向けどのような都市像を描いていたのか。戦後80年という節目を迎えた今、その帰結としての現在の東京を改めて見つめ、未来につながる都市のあり方を探る。

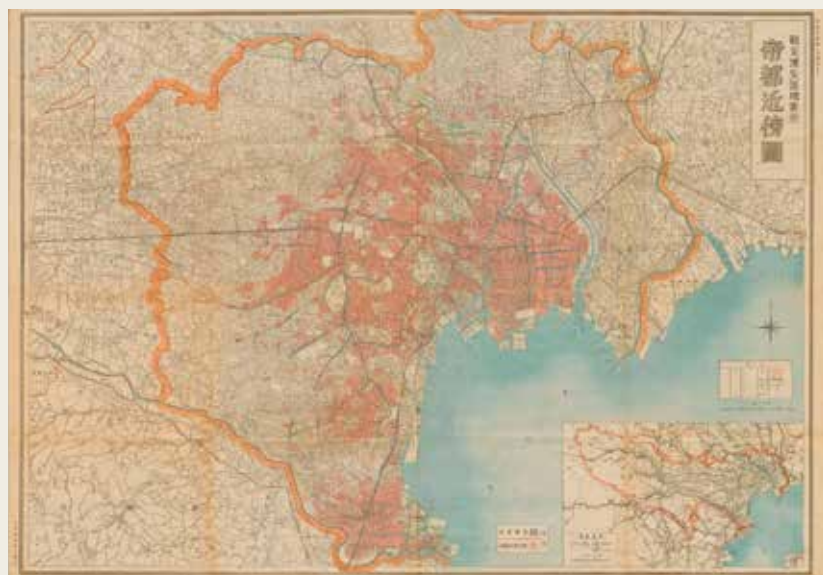
戦後復興の軌跡

焦土に集中する人口

一九四五年三月十日の東京大空襲では、東京の下町地域を中心に甚大な被害がもたらされた。連日の空襲により東京は壊滅状態に陥り、被災面積は一九五平方キロ、都区部の二八％におよんだ。焼失家屋七一万棟は都区部の家屋のおよそ半分を占める。

終戦直後の日本の主たる課題は食糧対策と被災者の越冬対策だった。政府は「罹災都市応急簡易住宅建設要綱」を閣議決定し全国で三〇万戸の簡易住宅建設に着手するが、実行は計画の三割程度にとどまった。東京都内もバラックで埋め尽くされ、闇市が増殖し露店が軒を連ねる状況だった。

都内の主要施設はGHQによって接収される。東京港、東京飛行場（現・羽田空港）も例外ではなかった。東京飛行場にいたっては、滑走路拡張のために丸二日以内に空港一帯に暮らす約一、三〇〇世帯、三、〇〇〇人の住民に立ち退きを命ずる、いわゆる四八時間強制退去命令も発せられている。



地図上の赤色は東京都近郊の戦災焼失区域を示している（「帝都近傍図戦災焼失区域表示」、1945年、所蔵：多摩市）



浅草の闇市の様子（提供：昭和館）

人口の急増、集中も課題だった。一九四三年の東京都誕生時に約七三三万人だった人口は終戦時に二七八万人にまで激減していたが、その後増加に転じ一九四七年には三八二万人に膨れ上がった。一極集中はとどまるところを知らず東京は無秩序な膨張を続けていく。

建設省が設置された翌年、一九四九年の第一回建設白書の冒頭に「終

戦後の国土建設は、従来の軍備至上の建前から大旋回して平和国家を建設し、狭い国土に限られた資源で多くの人口を養うという課題に当面している」と記されている。

しかし、終戦年の枕崎台風、一九四九年のキティ台風をはじめ毎年のように大型台風に見舞われ、首都の復興は当初より困難を極めた。

幻の首都復興計画

政府は一九四五年に「戦災地復興計画基本方針」を策定する。関東大震災の復興事業の経験を踏まえ、土地区画整理を重視した施策だった。東京都はこれを受け翌年、「東京戦災復興都市計画」を立案する。将来の工業都市化を見据えながら、現状としては政治、経済、文化の復興を優先して都市を発展させる方針だった。計画の責任者となったのは当時、東京都都市計画課長の任にあった石川栄耀。幅員一〇〇メートルの大幹線道路七路線、幅員八〇メートルの二路線などを放射状に延伸し、河川沿いはすべて帯状緑地や公園として整備。環状線内側を区画整理し、都市施設や繁華街を余裕をもって分散配置する文化的かつ理想主義的な計画だった。これに大学が呼



石川栄耀（写真提供：渡邊耕（えいよう会代表幹事））

応ずる。東京帝国大学総長の南原繁は丹下健三、高山英華らとともに大学を拠点とした文教地区建設による復興の道を模索した。

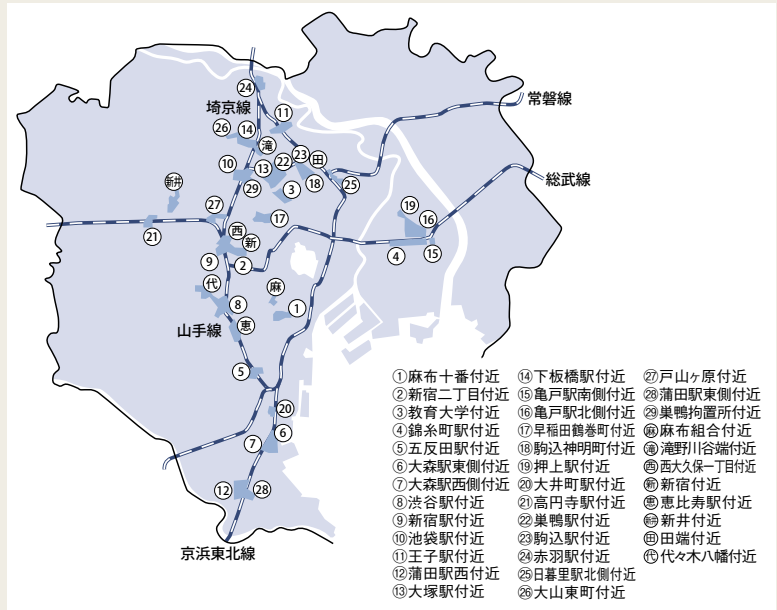
石川の計画には都心から四〇、五〇キロ圏内の神奈川、埼玉、千葉方面に人口一〇万程度の衛星都市を配置し、更にその後背である栃木、茨城、静岡方面に外郭都市を想定、そのエリアで合計四〇〇万人を収容し東京都区部の人口を

三五〇万程度に抑制する目的があった。

しかし、この計画はGHQから敗戦国に相応しい計画ではないと極めて「冷淡」な評価を受ける。加えてドッジ・ラインをはじめとする緊縮財政が始まったことから、一九四九年「戦災復興都市計画の再検討に関する基本方針」が各都道府県に示された。東京都もこの方針に従い、石川の計画はほとんど未



戦災復興計画に基づく都市計画図。商業地区は赤色、住居地区は黄色、公園緑地は緑色に色分けされている。郊外には広い農地と衛星都市を配置し、それらと都心部を広幅員道路と鉄道で結ぶためのインフラの整備にも力を入れていた（引用：「東京都市計画地域指定図」、「科学の友」4巻3号、山海堂、1948年／所蔵：国立国会図書館）



東京戦災復興区画整理の実績図（1965年）。戦災復興都市計画の見直しによって土地区画整理事業の対象区域は結果的に1967年には1,400haにまで縮小される。この事業は1983年まで継続されたが、実施されたのは1,274haに過ぎない。土地区画整理事業の成果は山手線、京浜東北線、総武線の駅前地区、すなわち新宿、渋谷、池袋、大塚、五反田、錦糸町など限られた地域でその成果の一端を見ることができる（東京都都市整備局出典資料を基に作成）

着手のまま変更、縮小せざるをえなくなつた。事業規模は見直され区画整理対象地域は二万鈔から五千鈔弱にまで削減。大幹線道路も同様に削減される。街路計画は白紙となり現下の道路補修を優先することとなつた。公園整備も計画面積がほぼ半減。石川の計画で実現にいたつたのは網代公園（港区）、新宿歌舞伎町や環状三号線の播磨坂（文京区）などごくわずかだった。

都市の機能回復に向けて

東京港は航路や泊地に空爆された船舶が沈潜し港湾機能をほぼ喪失していた。都は「東京港修築五か年計画」を策定し一九四九年に事業着手した。施設接収により不足していた港湾機能を回復するため、豊洲ふ頭的主要施設や晴海ふ頭の棧橋建設、竹芝棧橋の復旧を推進した結果、一九五一年の港湾法施行に伴い東京港は国際貿易港としてのあゆみを始める。東京飛行場も一九五二年に返還され東京国際空港に改称、運輸省管轄の国際空港



終戦直後の銀座通りに並ぶ露店（写真提供：中央区立京橋図書館）

として再出発することになる。

都心部では銀座通りや八重洲通りをはじめとする街路に引揚者や軍需産業の失業者が転身した食料品や衣類、生活用品を売る露天商が軒を連ねた。最盛期には一万三、〇〇〇軒余りに上つた露天商は円滑な通行を阻害し、反社会的活動の温床ともなつていた。しかし、こうした課題への対応は土地区画整理事業の縮小を背景に停滞する。GHQからは都に対して露店撤廃令が厳命された。都は当時許可を受けていた公道上の露店をすべて撤去することを決め、一九五〇年に臨時露店対策本部を設置し店舗建設に適した換地の選定、移転の斡旋などを行い整理を進めた。結果、およそ二年後に銀座通り、上野広小路、渋谷道玄坂を最後として常設露店はほぼ姿を消すことになる。撤去された露店は上野や秋葉原に流れ、アメ屋横丁や秋葉原の電気街といった個性的な商店街を生み出した。新宿東口一帯に蝟集する露天商や闇市も現在の歌舞伎町一丁目界隈に移転、現在の「新宿ゴールデン街」はその名残だ。

国と都の総力を挙げて

首都東京の復興には積極的な国の支援が不可欠だった。首都建設を国家的事業として推進するべく、都は「戦災復興都市計画の再検討」が発表された一九四九年に、「首都建設法制定に関する請願書」を国に提出。一九五〇年に首都建設法が可決、その成立に必要な住民投票を経て公布にいたつた。

総理府の外局に都議会議員一名を含む首都建設委員会が発足。東京都も関係局長からなる東京都首都建設連絡委員会を設置し横断的な調整を図つた。首都建設委員会は首都の性格、規模などにおいて調査研究を行い、これを基に一九五二年、「首都建設緊急五か年計画」を策定。道路、公園、住宅、上下水道の整備を進める。しかし、都区部外の手都圏は法律の対象外だったことが障害となり、更に人口が一九五〇年までに五一七万人に急増、計画が追い付かない状況にあった。

首都建設委員会は一九五五年、同じく過度な人口集中が課題と

一九四五年～一九五五年の動きと都市計画の変遷

1945	東京大空襲 沖縄戦 東京復興都市計画土地区画整理事業の決定
1946	天皇人間宣言 東京戦災復興都市計画の決定 極東国際軍事裁判開始 特別都市計画法の公布・施行 日本国憲法公布 東京復興都市計画高速鉄道網の決定
1947	日本国憲法施行 不要河川埋立事業計画の策定
1949	建設省が発足 東京港修築第一次五か年計画の策定 下水道復興六か年計画の策定 極東国際軍事裁判判決 道路復興五か年計画の策定
1950	建築基準法の公布・施行 港湾法の公布・施行 朝鮮戦争開戦 首都建設法の公布・施行 東京特別都市計画下水道計画の決定
1951	首都建設委員会の発足 サンフランシスコ平和条約調印 日米安保条約調印 首都建設計画の決定
1952	首都建設緊急五か年計画の策定 対日平和条約発効 日米行政協定調印・発効 日米行政協定道路の建設・整備 羽田空港返還
1953	テレビ放送開始 水道応急拡張事業の全工事完成 奄美大島返還
1954	地下鉄丸ノ内線開通（池袋～御茶ノ水間） 日米MSA協定調印 第一次道路整備五か年計画の策定
1955	土地区画整理法の施行 首都建設委員会が「首都圏構想」を策定 第二次首都建設計画の決定



Interview 吉見俊哉教授 インタビュー

戦後80年、東京は焼け野原から再起し目覚ましい発展を遂げた。私たちは今、その恩恵を享受しながら更に豊かで強靱な首都の構築に向け歩を進めている。しかし、その背景には幻想と化した「文化」を基軸とする復興計画があった。その経緯を現在の東京の姿に照らしながら透徹した眼差しで未来の都市像を見据える吉見俊哉氏にお話を伺った。

吉見俊哉 Shunya Yoshimi

國學院大学観光まちづくり学部教授、東京大学名誉教授。社会学、都市論、メディア論、文化研究を専門とし、日本のカルチュラル・スタディーズの発展において中心的な役割を果たす。著書に『都市のドラマトゥルギー―東京・盛り場の社会史―』（河出文庫、2008）、『東京裏返し―社会学の街歩きガイド―』（集英社新書、2020）、『東京復興ならず―文化首都構想の挫折と戦後日本―』（中公新書、2021）など多数

「終戦」の前に「敗戦」していた日本

―一九四五年に日本は終戦を迎え被災した国土の再建を模索し始めます。戦後復興に向け、日本、首都東京はどのような状況にあったのでしょうか？

初めに「被災」と「復興」という言葉の意味を整理しておきましょう。

私は、日本は被災したのではないと考えています。東京をはじめとする日本の都市はアメリカの「空爆」という人為によって壊滅したのです。これは自然災害による被災とは全く意味が異なります。一九四四年の秋には日本は制空権を完全に失っており、この段階で既に「敗戦」していたんです。「終戦」はその翌年ですが、すぐに降伏していれば東京大空襲や広島・長崎の原爆投下、沖縄の地上戦もなかった。国としての決断が余りにも遅すぎたと言わざるをえません。

アメリカは日本の都市を精密に研究し尽くしていました。航空写真をと撮影し、家屋を三次元化して燃焼

「文化」による再建

―そうした戦後復興の基軸に据えられたのは何だったのでしょうか？

日本はアジアに冠たる帝国、軍事大国を目指した結果、敗戦しました。戦後、その「軍事」「富国強兵」という言葉の代替として当てられたのが「文化」というキーワードです。日本は軍事や植民地、資源が失われたなか、文化による復興を目指



能とする一体的な巨大地域複合体の整備を実現しようとするものだった。この構想は一年後に、日本の政治、経済、文化などの中心として相応しい首都圏の建設とその秩序ある発展を図ると謳った「首都圏整備法」の制定につながっていく。

道路整備については前述した通り、石川栄耀が主導した東京戦災復興都市計画にあった放射環状道路網の計画は大幅な縮小を余儀なくされたが、環状三号線の播磨坂区間は周辺の土地区画整理事業が早期から進展していたこともあり、幅員が縮小されたものの幅広い中央分離帯を有する道路として整備された。

東京戦災復興都市計画では陸上輸送を補完する運河の整備計画も企図されたが、陸上輸送が復旧、発達したことにより実現されることはなかった。一方、道路や公園、宅地を確保するために空襲で発生した灰燼で河川を埋め立てる「不要河川埋立計画」が立案され、中央区などで実施された。都内の河川で処理された灰燼の量は約九〇万立方メートルにおよんだ。

「終戦」の後に「敗戦」していた日本

―一九四五年に日本は終戦を迎え被災した国土の再建を模索し始めます。戦後復興に向け、日本、首都東京はどのような状況にあったのでしょうか？

初めに「被災」と「復興」という言葉の意味を整理しておきましょう。

私は、日本は被災したのではないと考えています。東京をはじめとする日本の都市はアメリカの「空爆」という人為によって壊滅したのです。これは自然災害による被災とは全く意味が異なります。一九四四年の秋には日本は制空権を完全に失っており、この段階で既に「敗戦」していたんです。「終戦」はその翌年ですが、すぐに降伏していれば東京大空襲や広島・長崎の原爆投下、沖縄の地上戦もなかった。国としての決断が余りにも遅すぎたと言わざるをえません。

アメリカは日本の都市を精密に研究し尽くしていました。航空写真をと撮影し、家屋を三次元化して燃焼

「文化」による再建

―そうした戦後復興の基軸に据えられたのは何だったのでしょうか？

日本はアジアに冠たる帝国、軍事大国を目指した結果、敗戦しました。戦後、その「軍事」「富国強兵」という言葉の代替として当てられたのが「文化」というキーワードです。日本は軍事や植民地、資源が失われたなか、文化による復興を目指

旧陸軍代々木練兵場のおよそ92万㎡におよぶ広大な敷地に建てられた進駐軍の大規模なキャンプ「ワシントンハイツ」。敷地内には800戸以上の洋風住宅が立ち並び、学校や商業施設、劇場からプールまでが整備された。東京五輪では選手村として活用された。後に代々木公園となった一面にオリンピック記念宿舎として1棟が残されていたが、老朽化のため解体が決定。外観のデザインを踏襲した交流施設が来年にも公開される予定だ(提供: ジャパンアーカイブス)





空襲で破壊された東京都、皇居周辺の様子。白い部分は被災したことを示している（提供：昭和館）



東京の銀座地区にて日本の破壊状況を調べる米兵（提供：昭和館）

します。そこで文化とは何かという侃々諤々の議論が巻き起こりました。右派も左派も、またキリスト教系やリベラル派もこぞって文化を標榜し、同じ文化という言葉のなかに、あらゆる立場から生まれた異なる意味、価値観が錯綜することになります。

そうしたなか、行政の立場から東京の文化復興を主導したのが、都の都市計画課長だった石川栄耀です。彼のなかにはヨーロッパの近代的都市計画がありました。東京大学、慶應義塾大学、早稲田大学といった大学とその周辺の街を英国のオックスフォード、ケンブリッジに倣った文教都市にする。同時に広域を緑地化して娯楽地区、繁華街に直結する大型の公園、広場も整備するといった構想がありました。大衆文化と知的文化という二層を擁していたのが石川の都市計画です。

一方、東京帝国大学総長の南原繁は文化や学問が日本社会における価値の基軸になると考えていました。知や文化が日本人の精神的自立を促し、大学がその知を醸成すると考え、ここを拠点として都市

を再興していこうと。敬虔なキリスト教徒であった南原には明確な宗教的思想も背景にあったのでしょう。これに技術者として関与したのが丹下健三ら建築家たちでした。技官や学者、若き建築家たちの思想、構想が響き合っていたのが終戦直後の首都復興だったのです。

より速く、より高く、
より強い東京を「経済」で興す

しかし「文化」を基軸とした復興が実現しなかったのはなぜでしょうか？

終戦直後は文化以外にすぎるものがなかったという面があったと思います。完膚なきまでに壊滅した東京の復興には膨大な時間がかかると思われていました。そもそも「文化」、「culture」という言葉は「agriculture」と語源を一にして「耕す」という意味があります。人と社会を耕しながら豊潤な文化都市をつくるには長い時間がかかる。ところが朝鮮戦争（一九五〇〜一九五三年）の特需で日本は急速に経済的な復興に向

かっていきます。高度経済成長の入り口に立ち、東京五輪の開催も決まります。もっと早く復興できるのではないかと。もっと急ぐべきだと。かつて「軍事」という言葉が「文化」に代替されたように、文化より圧倒的に回転が速い「経済」が文化に置き換わっていきました。

語弊があるかもしれませんが、軍事と経済はその目的を明確に示すことができる点で似ています。軍事的な領土拡大と生産能力増強による経済成長はそのパターンが近似している。国も企業も、そして国民もそのわかりやすさを歓迎したので。居心地のいい、愉しく文化的価値のある東京を時間をかけて創造することを拒否し、資本の回転速度を上げて経済全体をスピードアップさせる。そのためにより速く、より高く、より強い東京に改造する都市計画に向かっていきました。

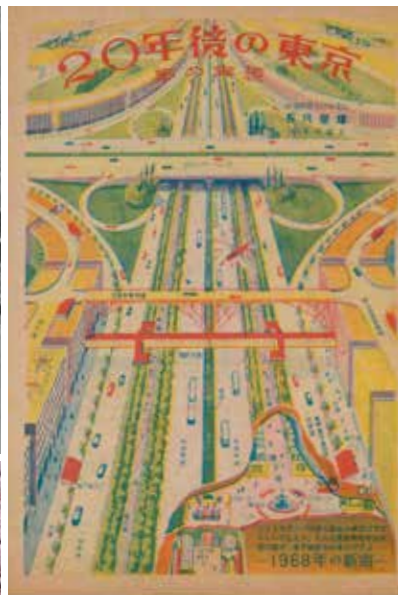
石川栄耀に次いで東京都建設局長に着任した山田正男は石川の部下でしたがそれまでの方針を切り捨て、河川に蓋をして高速道路を整備し、超高層ビルが林立する再開発

を実現します。山田の志向は高度経済成長期に向かおうとする日本、東京にぴったりと合っていました。国も東京五輪の開催を控え、東京の大改造を日本の経済成長の駆動力にしようと考えました。その流れは田中角栄の日本列島改造論まで受け継がれていくことになりました。

——現在の速く、高く、強い首都東京の原型が一九六四年の東京五輪を起爆剤として産声をあげたわけですね。

五輪を機に首都高速道路、青山通りの拡幅、そして東海道新幹線などのインフラが整備され強くて速い東京が実現します。しかし、その過程で失われてしまった事物がたくさんあるということを忘れてはなりません。水辺が失われ、路面電車も廃止され、東京はかつてのゆったりとした豊かな時間の流れを失ってしまった。都電廃止を望まなかった都民が多くいたことも事実です。速い東京では人々の交流を維持することも困難になりました。

ただ、一九七〇年代には瞬間的にそうした状況を反省する機運が生まれていました。一九七九年の大



右上／当時、石川栄耀が課長を務めた東京都都市計画課が検討していた「20年後の東京（1968年の新宿）」のイラスト。道路幅は40m以上と広く、すべての交差点は立体化され、クローバーリーフ型の構造によって効率的な交通が図られる。沿道には植樹が施され、街歩きも楽しめる文化的なまちづくりが構想されていた（引用：「20年後の東京」、『科学の友』4巻3号、山海堂、1948年／所蔵：国立国会図書館）
左上／石川栄耀が設計に携わった歌舞伎町中央広場。当初計画の実現とはならなかったが、周囲には映画館や劇場が立ち並び、人々の賑わいの場を生み出した（所蔵：新宿歴史博物館）
左下／文京区にある播磨坂。東京戦災復興都市計画に基づき整備された環状3号線の一部で、道路の幅員は40m。春は桜の名所としても知られる（提供：文京区）





「三十間堀川」の埋め立て前(右)と埋め立て後(左)。銀座の三原橋交差点という名称はかつて流れていた三十間堀川に架かる橋名に由来する。戦災復興から東京五輪開催に向けて小規模な河流は地中に埋設された暗渠となり東京の小川は姿を消すことになる。思えば都内には付近に川が見当たらないにもかかわらず「橋」のつく地名が多い。その足元に戦災の瓦礫で埋め立てられた河流があったのかもしれない(写真提供：中央区立京橋図書館)

化、東京高速道路の歩行者空間化などを通じて、東京はかつての環境を取り戻すことができると思います。都内の高速道路の歩行者空間化や川の復活は街の風景を変え、賑わいとエリア経済を再構築することにもなるでしょう。

同時に建設業界も国も、もちろん私たち国民も価値軸の転換が求められています。より速く、より高く、より強くという価値基準から、より愉しく、よりしなやかに、より末永くという価値に転換できれば、新しい都市の未来像を描くことができます。高速道路を地下化して道路が河川や運河と接するような地区を再生できます。私たちは水辺やゆつたりとした時間を取り戻し、生き生きとした都市を未来に残すべきだと理解し始めています。

建設業界も自然との対話を深め、「耕す」というプロセスのなかで知恵と技術を駆使し、いかに文化的な成熟都市を創造していくのかを問われています。幻の戦後復興計画を見直すことによってこそ、東京はもう一度復興することができると考えています。



開通にそなえ試運転する東海道新幹線(提供：東京都)



建設が進む首都高速道路1号線(提供：東京都)

平正芳首相は施政方針演説で都市化や近代合理主義に基づく物質文明が限界にあるとして、経済中心の時代から文化中心の時代への転換を主張しました。残念ながらこの方針は大平首相の急逝により潰えてしまっています。その時に、再び文化や心の豊かさに回帰しようとする都市計画、つまり本来の復興に舵を切つていれば、全く異なる東京を見ることができたかもしれません。

もう一度復興する東京

建設業界は終戦直後の焼け野原だった東京を世界に冠たる大都市へと整備してきました。そして今、八〇年を経て社会情勢、価値観が大きく変遷するなか、建設業はどのような視点を持つべきでしょうか？

今世紀中盤に人口が一億人を割り込むことが確実視されていますが、首都圏に人口が集中する状況は変わらないかもしれません。一億人弱の人口のうち三割強が東京周辺に暮らす現実はいくつかのステナブルではありません。地方の時代が標榜されて久しいのに。

建設業はその地方に貢献する役割を担っています。しかし、その際に「自然」に対する視点を明確に持つべきですね。自然との関係性のなかで技術がいかにあるべきかということ。いささか飛躍しますが、能登半島地震後に現地を視察すると、自然に大きく手を加えて整備された道路などのインフラが数多く壊れてしまっている。結局、技術が

自然に勝つことはとても難しいと言えるでしょう。地形という自然は何十万年単位で形作られてきました。道路や橋梁はせいぜい百年。時間的なレンジが全く違います。自然とは何なのか、その自然に対峙するためにどのような技術が求められているのかを真剣に考えなければなりません。

また、日本橋川の高速道路の地下



再開発の画像はイメージです。

日本橋川上の首都高速道路地下化前と地下化完了後の景観。開通から50年以上が経過する首都高速道路の長期的な安全・安心の確保と、日本橋川周辺の景観や環境の改善を図り、首都高速道路地下化事業が行われている。神田橋JCT～江戸橋JCT間の地下ルートを整備後、川に架かる高架橋の撤去工事が進められる予定だ(提供：首都高速道路株)



©イラスト：イスナデザイン
本イラストは検討内容をイメージ化したものです。

東京高速道路(KK線)再整備後のイメージ。銀座周辺の外堀、汐留川、京橋川を埋め立てて建設し、1966年に開通したKK線。これまでは自動車専用道路であったが、既存施設を活用した歩行者空間への転換を目指す再生プロジェクトが進行中だ。

KK線を再生するRoof Park ProjectのWebサイト
<https://roofpark.com/>



東京の路面電車は終戦直後に復旧した。1946年9月、東京都内のショッピング街を路面電車が走る様子(提供：昭和館)