

オリンピック、万国博覧会開催と都市構造

－東京オリンピックと日本万国博覧会を中心に－

財団法人東京市政調査会 三宅博史

はじめに

中国では、2008年に北京オリンピック大会、2010年に上海万国博覧会が開催される。かつて日本でも、1964年に東京オリンピック大会が、1970年に大阪で日本万国博覧会が開催され、偶然ではあるが類似した状況を感じさせる。

日本では、高度成長期にはオリンピックや万博といった国家的イベント開催を旗標に、都市整備を進めてきた。東京は、オリンピック開催を契機に都市高速道路の建設や都区部西半分を主とした都市改造を実施した。大阪は、大阪北部地域を万博会場として大阪圏全体の交通ネットワークの形成を図った。

本稿は、これらオリンピックと東京の都市改造、万博と大阪圏の都市交通整備の状況と、それが都市構造にどのような影響を与えたか、を論考したものである。しかしながら、このような高度成長期における都市整備の手法がその後も長く続いてきたわけではない。1985年に開催されたつくば科学博、本年開催された愛知万博に関連した都市整備の状況は、東京、大阪のそれとは大きく異なった。こうした2つの事例についても言及し対比を試みたいと考える。とくに、愛知万博のテーマ設定と会場選定を巡る紆余曲折は、自然環境保護意識の高まりや今後の人口減少時代の到来を前にして、これまでの国家的イベントと都市開発のあり方について再考を促すものであった。こうした都市整備の変遷を記すことで、今後の中国の都市整備に向けての一助となれば幸いである。

1. 東京オリンピックと都市改造

(1) オリンピック関連事業の全体像

第18回オリンピック東京大会は、1964年10月10日から25日までの15日間、参加国94、選手・役員7,495人の参加を得て開催された。開催都市に東京が正式決定したのは、1959年5月ミュンヘンのIOC総会であり、この5年間で競技施設や選手村の建設のほか、大会の円滑な開催のための道路、地下鉄、上下水道等を整備することが求められた。

東京オリンピックは、その事業総額が1兆円にものぼり、「1兆円のオリンピック」と誇らしげにあるいは批判的にも評された。ただしオリンピックそのもの

の費用(直接事業費)は317億円であり、全体の97%は関連事業費であった。関連事業費のうちオリンピックと比較的關係の深い「直接関連事業」は、東京都内の道路整備(1015億円)、首都高速道路整備(722億円)など総額2225億円である。その他の「間接関連事業」に8119億円が投じられ、東京都内の地下鉄整備費(2328億円)を含むが、なかでも突出しているのは東海道新幹線建設費(3800億円)であった(表-1 オリンピック東京大会関連事業計画)。

東海道新幹線は、東海道本線の将来的な輸送能力不足への危機感、東京・名古屋から大阪方面へと連なる「太平洋ベルト地帯」を結ぶ国土軸形成の必要から、すでに1950年代後半から運輸省などで検討が開始されていた。オリンピック運営とは本質的に関連は薄いだが、早期の事業推進、新幹線という新技術の国内外へのアピールを狙って、オリンピック開催にターゲットが合わせられた。1960年4月に事業着手、1964年10月1日に東京-大阪間515kmが開業した。

こうしたビッグプロジェクトを除いて、やはり関連事業の中核とされたのは、開催地・東京をオリンピック開催にふさわしい都市へと改造することであった。次に1950年代後半に東京が抱えていた諸問題および都市整備状況について見てみよう。

(2) 東京の過密・膨張問題と都市交通基盤の遅れ

日本は1950年代後半から高度経済成長期に突入し、東京への急速な人口・産業の集中が顕在化した。東京都心部に大企業の本社機能が集中し、商業、サービス業の集積も進んだ。全国から人口が流入し、東京の圏域は急速に膨張していった。この状況に対し当時の東京の道路、鉄道の都市交通基盤は極めて脆弱であった。

道路は、都心の一部と下町(東部)には、関東大震災後の帝都復興事業(1924~30年)によってかろうじて道路が整備されていた。震災後に人々が郊外に移りスプロール化が進行したことから、1927年に環状6、7、8号線を含む放射・環状型道路網が都市計画決定された。戦後の戦災復興計画で、この道路体系を引き継いだ幅員50~100mの広幅員の道路が計画されたが、財政事情の悪化とシャープ勧告によって事業は大幅縮小され、渋谷、新宿、池袋などの駅前広場整備に留まった。安井都知事の働きかけで首都建設法(1950年)が制定されたが、当初期待された国の予算調達には失敗した。その後、首都圏整備法(1956年)が制定され、ようやく第1次首都圏基本計画(1958年)策定にこぎつけた状態であった。

1957年時点の都市計画道路の完成率は放射線で27.3%、環状線で11.6%に過ぎず、とくに都心から西半分の地域には、主要道路が未整備な広大な市街地が広がっていた。すでに自動車の大衆化(モータリゼーション)が始まっており、

こうした道路整備の遅れは深刻な交通渋滞をもたらした。

一方、鉄道についても、人口の急増と市街地の拡大により、通勤時間帯には大混雑を招き、主要路線の混雑率は軒並み 300%近くに達していた。鉄道の事業体系は、山手線（環状線）や中央線などの骨格路線は国鉄（現 JR）が担い、山手線外の郊外路線は民間資本（私鉄）が、山手線内の路面電車や地下鉄は公営（東京都や帝都営団地下鉄）がその事業を分担（陸上交通事業調整法、1938 年）しており、新宿、渋谷、池袋などの乗換えターミナル駅では大量の乗客で溢れた。路面電車も道路混雑に巻き込まれて定時運行ができず、地下鉄への抜本的転換が緊急とされていた。

（3）オリンピックによる東京の都市改造

こうした過大都市の弊害が顕在化しつつある東京にとって、オリンピックは都市改造を行う絶好のチャンスであった。第 1 会場に明治神宮外苑競技場（現国立競技場）、第 2 会場に駒沢緑地が選ばれ、ボートレース場は埼玉県戸田に、オリンピック選手村は朝霞に予定された（後に選手村は代々木のワシントンハイツに変更され、朝霞は射撃競技場となる）。大会運営のためには、これら競技場相互や選手村、都心部と羽田空港を結ぶ円滑な交通を確保することが必須であり、道路、鉄道の抜本的な整備が至上命令とされたのである。

① 主要道路の整備

オリンピック関連街路は 22 路線、事業延長 54.6km にのぼる。放射 4 号線（青山通り、玉川通り）、環状 7 号線（環七通り）の新設・拡幅を中核として、放射 7 号線（目白通り）、環状 3 号線（外苑東通り）、環状 4 号線（外苑西通り）の新設・拡幅、既設の昭和通り（放射 12 号、19 号線）の立体交差化が主なものとしてあげられる。

放射 4 号線は、三宅坂を起点として青山、渋谷、三軒茶屋を経て二子玉川に至る都内の重要な幹線道路の一つである。オリンピック開催時には明治公園（第 1 会場）と駒沢公園（第 2 会場）を結ぶ路線として、幅員 30~40m、延長 8,199 m の整備が進められた。

環状 7 号線は、都心部を中心として半径約 10km の位置にある環状道路で、区部全域を環状に結ぶ重要路線である。当時、環状方向の道路は環状 6 号線の外側ではほとんど未整備の状態であり、各競技施設間の円滑な連絡を図るため、オリンピックまでに本路線の西半分（放射 2 号（中原街道）—放射 9 号（中山道）間）について幅員 25~40m、延長 15,391m の整備が進められた。環状 7 号線は、環状の大動脈とするため、鉄道および主要道路との交差点はすべて立体交差化し、準高速道路的性格のものとした（図-1 オリンピック関連街路

事業の路線図)。

② 都市高速道路の建設

都市高速道路は、主要路線の交差点を連続立体化してバイパスを形成するというコンセプトで、道路交通危機への切り札として計画化された。1953年から東京都において調査が開始され、1959年8月に8路線・総延長71kmの首都高速道路網が都市計画決定した。緊急かつ安定的に整備を進めるため、政府と東京都の出資で首都高速道路公団が1959年6月に設立された。

公団は、オリンピック東京大会の開催に向けて、まず羽田―都心部―代々木方面を結ぶ路線の施工を開始した。1964年10月までに首都高速1号線（日本橋本町―羽田空港）、同2号線（銀座―芝公園）、同3号線（隼町―霞ヶ関ほか）、同4号線及び分岐線（日本橋―大手町―渋谷区幡ヶ谷本町）などの4路線・供用延長31.8kmを整備した。これにより、一般道路では羽田空港から代々木の選手村まで2時間近くかかっていたが、30分ほどで到達することが可能となった（図－2 東京の都市高速道路供用開始路線図）。

（以降、首都高速道路は次々と追加決定と延伸工事がなされ、2005年3月31日現在で29路線283.3kmにのぼる。）

③ 地下鉄の建設

東京の地下鉄は、1927年の浅草―上野間（2.2km）の開通に始まる。しかし戦後まで帝都営団地下鉄による銀座線（3号線、浅草―渋谷間14.3km）の一路線のみであった。

国の都市交通審議会は、通勤・通学時の混雑緩和を主眼とし、国鉄や地下鉄の輸送力の増強、国鉄・私鉄の相互直通運転等に関する第一次答申（1956年8月）を提出した。東京都はこの答申を踏まえ、1957年6月に都市高速鉄道網計画を改定して5路線108.6kmを都市計画決定したが、オリンピック決定後の1962年8月にさらに改定し、8路線177.5kmを建設することとした。

この計画に先んじて1951年には丸ノ内線（4号線）が着工していたが、1959年には日比谷線（2号線）、1962年には東西線（5号線）が相次いで着工された。1959年には丸ノ内線（池袋―荻窪間24.2km、中野坂上―方南町間3.2km）が全線開通し、オリンピック開催前の1964年には日比谷線（中目黒―北千住間20.3km）は着工後わずか5年で全線開通した。なお、日比谷線は郊外路線の東急東横線、東武電鉄との相互乗り入れを実現し、郊外から都心までの直通運転が可能となった。以後の地下鉄建設では、私鉄との相互乗り入れが基本とされている。

また、東京都が建設・運営する都営地下鉄浅草線（1号線）も1958年に着工

を開始し、1964年10月1日に大会関係の輸送に係る押上一大門間(8.8km)を先行開通させた(1968年には西馬込―押上間18.3kmが全線開通)。

2. 日本万国博覧会と大阪の都市構造

(1) 日本万国博覧会関連事業の全体像

日本万国博覧会(EXPO'70)は、「人類の進歩と調和」をテーマとした国際博覧会(第一種一般博覧会)であり、1970年3月15日から9月13日までの183日間、参加国77カ国、4国際機構などの参加を得て開催された。約330万平方メートルの敷地に116のパビリオンが並び、総入場者は約6422万人(日本の総人口のほぼ3分の2に当たる)を記録した。

東京オリンピック開催に向けて東京が急速に整備されるなか、関西財界、政治家らが「関西に万博を」との積極的な働きかけにより、政府は1964年11月に日本万国博覧会の開催誘致を閣議決定する。1965年4月には開催地を大阪府吹田市の千里丘陵とすることが決まる。その後、パリの博覧会国際事務局(BIE)へ開催申請書を提出し、1965年9月に日本万国博覧会開催が国際的に認定された。東京オリンピックよりもさらに短い約4年半で会場整備はもとより、全国から集まる膨大な観客を円滑に輸送するための道路、鉄道などの整備が求められたのであった。

1967年に政府決定された万国博関連事業費は総額6500億円余に達した。このうち約90%が鉄道、空港、港湾整備などの交通・輸送関係事業であり、およそ半分が道路事業費につぎこまれた。とくに大きな割合を占めるのが地方道、阪神高速道路、高速鉄道(大阪地下鉄)の整備費である(表-2 日本万国博覧会関連事業全体計画)。

(2) 大阪万博の千里会場と衛星都市構想

万博会場の選定には大阪府の意向が大きく働いている。この時期、大阪でも都市部の過密と郊外スプロールの問題が深刻化していた。そこで都市部では積極的に都市基盤整備を進めるとともに、諸機能を大阪圏全体に計画的に分散させ、都市構造を再編することが考えられた。近畿圏整備法(1963年)に基づく第1次近畿圏基本計画(1965年)では、大都市(既成都市区域)は過密化防止対策を進めつつ都心部の高度利用・多心化を推進するとともに、大都市近郊(近郊整備区域)に大都市から分散する人口・産業の受け入れとして近郊都市(=衛星都市)を整備することが謳われた。また、大阪地方計画(大阪府、1967年)でも同様に、既成市街地の外側に人口・産業の新たな受け入れ地の整備のため、業務センター、流通センターを計画的に配置して中小都市圏を育成することとした。

会場となった千里丘陵は、大阪北部地域の大阪市中心部からわずか 13km に位置するが、水利の便が悪く私鉄路線も敷設されていなかったため、エアポケットのように開発から取り残された場所であった。しかしこの地域には、名神高速道路と大阪中央環状線、中国縦貫道路が接続するインターチェンジ建設が予定され交通の要衝地となることが想定されたほか、隣接地では 1961 年から都心のベットタウン「千里ニュータウン」の建設が開始され、大きな開発ポテンシャルが見込まれた。

当時、大阪府はこの千里丘陵の万博跡地を、将来的には一大ビジネスセンターに開発しようと考えていたようである。当初の万博跡地利用構想（1966 年 3 月）では、①文教施設地区、②公園緑地地区、③官公庁地区、④流通施設地区に区分して利用するとしており、千里ニュータウンを含めて、都心の人口・産業の受け皿となる一つの衛星都市として整備することを画策していた。結果的に会場跡地は万博記念公園となり、この構想は果たされなかったが、大阪万博開催の背後には、こうした大阪圏の都市構造再編の意図が透かし見えるのである。

（3）万博による大阪圏交通ネットワークの形成

かくして万博会場が大阪近郊に選ばれ、183 日の会期中に全国から訪れる膨大な観客（総入場者数の当初見込みは 3000 万人であった）を円滑に輸送する必要から、大阪都心部および北大阪地域を中心に道路、鉄道などの関連公共事業が計画された。大阪都心部や大阪国際空港から会場まで 10～20 分、大阪周辺の京都、神戸、奈良等の主要都市から 30～40 分で到達することが目標とされ、とくに大量輸送機関である地下鉄および鉄道網の整備に力が注がれた。このときの事業は、オリンピック時の東京の都市改造に比べ、大阪の都市圏規模にわたり広範囲に展開されたことが特徴といえる。大阪都心部や大阪北部地域の都市基盤の充実に寄与しただけでなく、都市圏全体の交通ネットワーク網の形成にもつながるものであった。

① 地下鉄の建設

大阪市の地下鉄は 1933 年の梅田－心齋橋間（3.1km）の開業が最初であるが、1964 年 3 月時点でも営業路線は 3 路線（御堂筋線、四ツ橋線、中央線）27.0km に過ぎなかった。大阪都心部を通る地下鉄は御堂筋線（1 号線）しかなく、輸送の限界に達していた。そこで 1960 年代前半に都心部のバイパスとなる路線が計画され、このうち、1965 年 10 月に四ツ橋線（西梅田－大国町間）がようやく完成した。

万博決定後の 1966 年には地下鉄建設緊急五か年計画が改定され、さらに地下鉄路線網を整備・強化することが目標とされた。1967 年 3 月に谷町線（2 号線）

が一部開業（東梅田－谷町四丁目間）したのち、万博関連事業として谷町線の延伸事業が始められたほか、堺筋線（6号線）、東西軸となる千日前線（5号線）と中央線（4号線）の建設も着手された。驚異的なスピードで整備が進められ、1969年3月時点の営業路線は5年前の2.4倍、64.2kmにも達した。こうして都心部を格子状に結ぶ大阪地下鉄の主要部分が、この時期におおむね形づくられた（図－3 大阪市の地下鉄営業路線図）。

② 北大阪急行電鉄の建設

大阪都心部の地下鉄建設のほかに、大阪中心部から大阪駅、新大阪駅を通過して万博会場まで直結する鉄道路線が計画され、大阪市の中心を貫く御堂筋線の延伸が候補とされた。もともと千里ニュータウン建設と関連して御堂筋線の延伸が構想されていたが、万博開催を機に、京阪神急行電鉄と大阪府、関西財界が共同出資して北大阪急行電鉄株式会社が設立され、御堂筋線終点の江坂－千里中央間（5.9km）および千里中央－万博中央間（3.6km）の新線が建設された（図－4 大阪万博会場付近の路線図）。

会期中は地下鉄の共同運行によって、天王寺－万博中央、我孫子－万博中央の直通運転が実施され、会場への最大の足となった。千里中央－万博中央間は博覧会終了までの暫定的な路線であり撤去されたが、現在でも千里ニュータウン－新大阪－大阪中心部をつなぐ重要な鉄道幹線の役割を果たしている。

③ 私鉄・地下鉄のネットワーク化

さらに万博関連事業では、地下鉄と私鉄、各私鉄間の連絡整備に力を入れたのが特徴といえる。関連事業の地下鉄堺筋線は、北は阪急電鉄京都線および千里線と相互乗り入れし、南は南海電鉄と接続した。千日前線は阪神電鉄と接続した。一方、神戸市内でも第三セクターによる地下鉄・神戸高速鉄道が建設され、阪急、阪神、山陽、神戸電鉄の連結と相互乗り入れを実施した。

こうした地下鉄・私鉄間の接続、相互乗り入れによって、近畿圏の主要私鉄幹線が、大阪市営地下鉄と神戸高速鉄道を介して、近畿圏南半分をカバーする交通ネットワークを形成することとなった。

④ 主要道路の整備

万博関連事業の道路整備は近畿圏全体に多岐にまたがるが、重要街路としては、大阪都心部および新大阪駅と万博会場とを最短ルートで結ぶ「御堂筋線」、兵庫方面から万博会場を抜け堺方面に抜ける「大阪中央環状線」、大阪港から都心を東西に貫通して大阪中央環状線に至る「築港深江線」などが整備された。さらに国道1号線寝屋川バイパス、2号線加古川バイパス、171号線池田バイパスな

ど、大阪府、兵庫県、京都府、奈良県内の幹線道路が建設されている（図－5 大阪万博関連広域街路・高速道路図）。

また、日本道路公団による神戸明石道路（神戸－姫路間 24.3km）、阪奈道路（大阪－奈良間 17.4km）の有料道路、中国縦貫自動車道の吹田－池田間、池田－宝塚間も万博関連事業として整備された。

⑤ 阪神高速道路の建設

阪神地域で都市高速道路を建設する阪神高速道路公団が 1962 年 5 月に設立され、はじめに都心部を環状方向に結ぶ路線の建設が開始された。1967 年 3 月までに都心部の環状線（延長 11.2km）と大阪池田線の一部（12.2km）が供用されていたが、万博関連事業として 1967 年度からの 3 年間に急ピッチで工事が進められた。環状線を中心として東西南北への放射状の路線が整備されることになり、大阪池田線、大阪守口線、大阪東大阪線、大阪堺線、森小路線、西大阪線、神戸西宮線の 7 路線総延長 79.4km が計画され、1970 年 3 月までに一部を除きすべて完成に至った。

（なお、2005 年 3 月末で、京阪神地域全域にまたがり総延長 233.8km となっている。）

3. 高度成長期のオリンピック、万博開催が都市にもたらした成果と課題

東京オリンピックの関連事業では、都心部に地下鉄を敷設し、ほとんど未整備であった東京都区部西半分の市街地に幹線道路を埋め込む、まさに東京の都市改造が実行された。これらの整備をもとに、都区部西半分は新山の手地域としての地位を確立させていく。また、新宿、渋谷周辺では都市基盤の充実が図られ、副都心として発展していく素地となった。のちに、東京都心部とそれを支える副都心からなる多心型都市構造の基礎が、このとき形づくられたと言ってよい。

また、大阪万博時の都市整備は、大阪都心部の道路や地下鉄整備はもとより、都市間の高速道路の建設や地下鉄・私鉄間の接続など、大阪圏にまたがる広域的な交通ネットワークの形成が図られた。このネットワークは大阪の近郊都市の発展をもたらし、のちの大阪圏全域の発展に大きく影響を与えることになった。

しかし、このように国家的イベントをターゲットとして大規模な事業推進を図る手法は、事業の高効率性をもたらす一方で、急ピッチな整備ゆえの歪みも生み出した。それを東京、大阪のそれぞれの場合をみてみよう。

オリンピック時の首都高速道路の建設は、用地取得負担を避けて短期間で事業を進めるため、ルート of 3 分の 2 は河川敷、水路、道路のグリーンベルト上を

通過するように計画された。こうして造られた高速道路は、人々から水辺や都市緑地などの憩いの場を奪っていった。また、環状7号線も最小限の幅員で設計された。歩道や街路樹が設置されない箇所もあり、周辺の住環境や景観に与えた影響は大きかった。

こうした反動もあり、市民に自動車公害（大気汚染、騒音）など環境問題の意識が急速に高まっていった。オリンピックまでの建設優先政策に対し、環境・福祉軽視といった批判も生まれた。1967年には革新系の都知事が誕生し、道路建設事業は大幅にストップすることになる。ようやく徐々に道路建設が再開されるようになるのは、90年代に入ってからであり、1927年に計画された環状方向の幹線道路の多くは、80年近くを経た今でも完成に至っていないのである。

一方、大阪万博では、当初の大阪府の期待とは異なり、会場跡地は今では緑豊かな万博記念公園となった。しかし、当時の時勢を反映しそれほどの批判にはならなかったが、もともとの丘陵地と竹林をブルドーザーで大規模に造成して平板な万博会場を作り、その後にもたまたま植栽を施して公園にするという手法は、今から見てもいかにも滑稽である。

また、万博会場とセットで新たな衛星都市になるはずであった千里ニュータウンは、一気に大規模な住宅団地を建設し、当時入居した住民らは30～40歳代の同世代がほとんどであったことから、入居から40年ほど経た現在、高齢者比率が高いオールドタウンへと変貌している。短期間で新都市建設を実施し、そこに流入した住民の同質性がもたらした典型的な問題といえよう。

4. 高度経済成長期以降の国家的イベントと都市整備

70年代前半の2度のオイルショックを経て、日本は高度経済成長期から安定成長期へと移行した。その後、バブル経済のうたかたを謳歌し、90年代以降は長期の経済低迷に陥っている。この時期に計画・開催された「つくば科学万博」（1985年）と「愛知万博」（愛・地球博、2005年）では、高度成長期の東京オリンピック、大阪万博のときに実現した大規模な都市整備とはかなり様相を異とした現実が待ち受けていた。参考としてそれぞれ簡単に触れておきたい。

（1）つくば科学万博と研究学園都市

つくば科学万博（国際科学技術博覧会）は、1985年3月から8月にかけて茨城県のつくば研究学園都市で開催された特別博覧会である。つくば研究学園都市は東京の中心から北東に約60kmに位置し、今では国などの試験研究機関、教育機関、民間の研究機関・企業が集積した都市となっている。

この都市の建設の起源をたどると、1960年代初頭の官庁都市建設構想まで遡る。東京への人口・産業の集中是正のため、新たに官庁都市を建設して中央官庁の一部機関を移転するというものであった。これに国の研究機関や大学など

の移転案も加わり、一時期は新都市建設として構想が膨れあがった。しかし用地取得がほぼ完了した 70 年代はじめには、移転に消極的であった中央省庁の意向が働いたのか、計画は「官庁都市」建設から、科学技術研究拠点のための「研究学園都市」建設へとすっかり衣替えしていた。

この「研究学園都市」の建設促進の起爆剤として、1970 年後半から科学技術庁や地元茨城県を中心に国際科学技術博覧会を誘致しようとする動きが展開された。しかし、東京オリンピックや大阪万博とは異なり、財政再建を目指していた大蔵省は、万博開催に対して極めて冷淡であった。つくば科学万博の関連公共事業費は当初の 1 兆円から 5000 億円へと切りつめられ、会場面積も 150 ヘクタール以上から 100 ヘクタールへ、想定入場者数も 2000 万人と当初の想定規模の約半分へと縮小された。

万博が錦の御旗となり、どのような公共事業でも実現することができる時代は、もはや過去であった。万博を契機に国土庁や茨城県が一気に進めようと考えていた第二常磐線や成田空港－筑波間の高速道路の建設などの大型公共事業は関連事業にもあげられなかった。

その後、つくば研究学園都市は、第 4 次首都圏基本計画（1986 年）で首都圏を多核多圏域型の地域構造に再編するための業務核都市の一つとして位置づけられた。国の研究機関の移転開始から 30 年以上にわたって陸の孤島のような状態であったつくば研究学園都市も、2005 年 8 月に第 3 セクター方式による「つくばエクスプレス」（秋葉原－つくば間 58.3km）が開通し、ようやく鉄道で東京中心部と直接連絡できるようになった。

つくば研究学園都市は、独自発展を遂げた新都市として面白みはあるが、そもその「官庁都市」建設構想の目的から大きく外れ、東京都心部からの分散政策とは無縁な存在となった。万博開催ですらこの都市の抜本的整備の起爆剤に成り得なかった。鉄道の完成には至ったものの、むしろ日本が人口減少時代に突入するなかで、時代の要請する政策から取り残された特異な都市として存在し続けるしかないと思えるのである。

（2）愛知万博と環境問題

今年（2005 年）3 月から 9 月にかけて開催された愛知万博は記憶の新しいところである。大阪万博以来、35 年ぶりの大規模な国際博覧会（正式には国際特別博および登録博）であり、「自然の叡智（えいち）(Nature's Wisdom)」をテーマとし、「自然」や「環境」との共生を前面に打ち出した万博であった。しかし、このテーマ設定や会場選定については、1988 年の愛知県による万博誘致構想から 10 年以上にわたり迷走を繰り返していた。

万博誘致活動を始めた愛知県は、万博会場として、研究・研修機関などの頭脳

拠点の形成を目指し「あいち学術研究開発ゾーン」と指定していた名古屋東部丘陵を想定し、90年2月には候補地を瀬戸市南部の「海上町を中心とする周辺山林地帯」に絞り込んだ。続いて、県が設置した21世紀万博基本構想策定委員会は94年6月に最終答申をまとめる。この答申では次のように謳われた。万博テーマを「技術・文化・交流—新しい地球創造」とする。瀬戸南東部丘陵地250haの山林地帯を造成して万博会場とし、会場跡地は「あいち学術研究開発ゾーン」の中心都市として3000戸、1万人が居住するニュータウン（新住宅市街地開発事業）として再開発する。

驚くべきことに、山林を切り開いて万博会場にし、その跡地を新都市として再開発するという、30年以上前のお阪万博と何ら変わることはない手法を採ろうとしていたのである。

大阪万博とは異なり、貴重な自然を破壊する開発に地元や自然保護団体から激しい反対運動が巻き起こった。この影響もあり、95年12月、国（通産省）は、メインテーマを「Beyond Development（開発を越えて）」に変更して環境重視の万博へとシフトさせ、万博開催申請をすることになる。しかし、1997年6月のBIE総会で万博開催地を獲得しても、国と県との会場計画や跡地利用に対する考え方の溝が埋まらないまま対立した。1999年4月に会場候補地内で希少野生動物のオオタカ営巣の発見、同年11月のBIE議長からの跡地利用計画に対して開発至上主義との批判が伝わるのを受け、最終的に万博跡地の新住宅市街地開発事業を全面的に中止し、メイン会場を愛知青少年センター（長久手会場）に変更することに落ち着いたのであった。

環境重視の万博テーマを反映して、関連事業についても、万博開催に必要な不可欠な基盤整備に絞られたといえる。万博会場周辺の地方道、街路の整備のほかに、大規模なものは東海環状自動車道路（豊田東—美濃間）、名古屋環状2号線（上社—名古屋南間）の建設、愛知環状鉄道線の輸送力増強とJR中央線との相互直通運転化、リニアモーターカー東部丘陵線（リニモ）の建設などに限定されている（なお、この時期の大型公共事業として中部国際空港の建設があるが、万博関連事業には位置づけられていない）。

大阪圏全域にわたるネットワーク整備を進めた大阪万博と比べて、名古屋圏東部地域の都市交通基盤の充実に限られた。これは、国による公共事業削減の目論みもあったとともに、一方で高度成長期の東京や大阪とは異なり、すでに名古屋都心部の都市交通基盤については一定レベルまでは整備が進んでいたことを物語っている。

おわりに

日本の高度経済成長期のオリンピック、万博などの国家的イベントは、そのと

き東京や大阪が都市の過密と膨張の問題に直面する一方で、都市交通基盤が大きく立ち後れていた状況を打開することに大きな役割を果たした。

しかしつくば科学博では、万博開催が鉄道整備などの起爆剤につながらず、建設された研究学園都市は当分の間、孤立した都市であり続けるしかなかった。

そして、今や世界的に環境問題が強く意識されるなか、愛知万博では、万博を口実に山林を切り崩し都市を造り出そうという前時代的な手法が一斉の批判を浴び、迷走を重ねた挙げ句、かろうじて環境重視の万博開催へと転換することになった。この迷走劇によって、日本では、国家的イベントのもとで都市を新たに造成し開発するといった時代がもはや終焉に近づいたことの明確な認識に至ったのであった。

なお蛇足ではあるが、この愛知万博の会期終了近くの9月20日、東京都知事は、2016年オリンピックの東京招致について正式表明を行った。都の構想では、メイン会場を渋谷・代々木公園（54ha）とし、北側に接する国立オリンピック記念青少年総合センター（8.4ha）、南側の国立代々木競技場（9ha）を併せて再開発し、さらに約2km離れた国立霞ヶ丘競技場や神宮球場、東京体育館などが集まる神宮外苑（35ha）も対象とする。代々木公園内には、約10万人収容のメインスタジアムを整備し、選手村、水泳競技施設を設け、神宮外苑では国立競技場を壊してサッカーの主会場とする約7万人主要のスタジアムを建設し、神宮球場のドーム化の案もあるとのことである。

構想の詳細は不明であるが、代々木公園の大規模なスタジアム建設は、公園内に繁る樹木を伐採し、市民の憩いの場として親しまれている緑地を大きく削ることを意味してはいないだろうか。ただでさえ東京の1人当たり公園面積（東京都区部で2.9㎡/人、2003年時点）は狭いにもかかわらずである。

また、現時点での発表は競技場構想に留まるが、前回オリンピック以来の東京の都市の大改造への狙いも見え隠れしている。東京都にはオリンピック後の40年間、道路整備がほとんど進んでいないとの認識がある。確かに、重要な環状幹線道路は都心から郊外に至るまで未完となっており、完全な放射・環状として機能していないことが大きな欠陥となっている。とくに三環状の高速道路整備（首都高中央環状線、東京外かく環状道路、首都圏中央連絡自動車道）は、その整備の遅れから都心部に慢性的な渋滞を招いている。オリンピック開催をテコに一気に進めておきたいという意図がありそうだ。

しかし、性急な開発や都市基盤整備が歪みをもたらす可能性は、すでに見た1964年東京オリンピック後の状況が示している。2016年オリンピック開催都市に東京が決定するかどうかは先の話であり、まだ想定域を越えないが、森林・緑地、河川敷など貴重な自然環境が開発の犠牲にならないよう注視していかなければならない。

<参考文献>

- ・池口小太郎『日本の万国博覧会』東洋経済新報社、1968年
- ・大阪市『日本万国博覧会と大阪市』1971年
- ・越沢明『東京都市計画物語』日本経済評論社、1991年
- ・三大都市圏政策形成史編集委員会『三大都市圏政策形成史』ぎょうせい、2000年
- ・新修大阪市史編纂委員会『新修大阪市史 第九巻』大阪市、1995年
- ・東京都『東京都五十年史（通史・事業史）』ぎょうせい、1994年
- ・東京都首都整備局『東京都都市計画概要（昭和40年）』1966年
- ・通商産業省企業局『日本万国博覧会政府公式記録』1971年
- ・中岡哲朗・原田達・大場茂明「70年万国博の開催とその諸影響」中岡哲朗・吉村励監修『大阪社会労働運動史・第5巻』大阪社会運動協会、1994年
- ・日本万国博覧会記念協会『日本万国博覧会公式記録』第1～3巻、1972年
- ・三上正良、中川貴編『万国博を考える』新日本出版社、1970年
- ・南條道昌「都市計画事業促進効果・社会実験の発現の機会としての巨大イベント」『都市計画』254、2005年4月
- ・吉見俊哉『万博幻想』ちくま新書、2005年
- ・吉見俊哉「愛知万博計画の転変と主体の複合」『都市計画』254、2005年4月

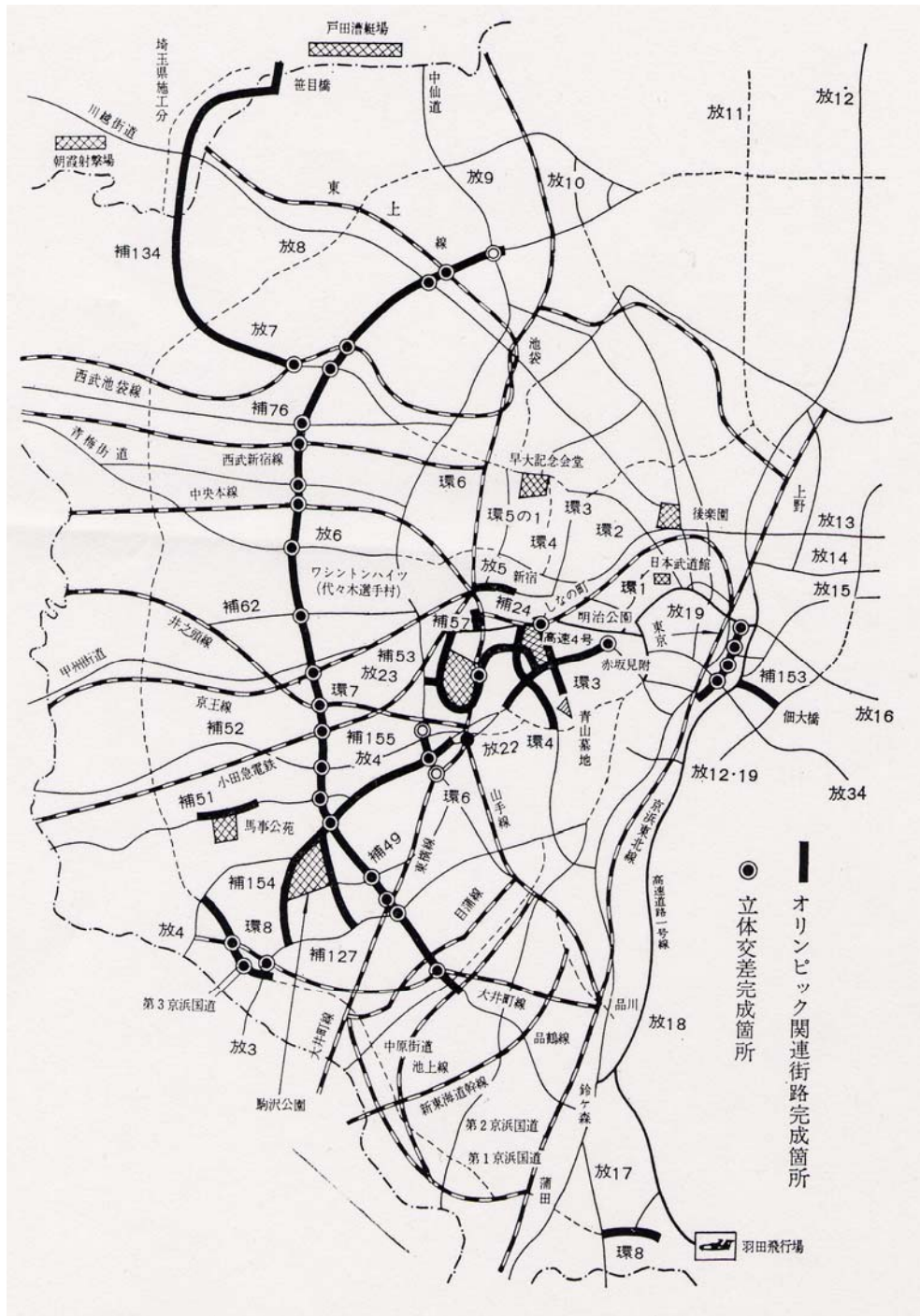
表-1 オリンピック東京大会関連事業計画

単位：百万円)

	事業種類	事業費	
直接事業	競技施設等整備	20,291	
	オリンピック組織委員会経費	9,819	
	オリンピック国民運動推進等行事实施	302	
	その他(国、都等の広報、交通警備対策等)	1,323	
	計	31,735	
関連事業	直接的関連事業		
	競技技術向上助成(選手強化等)	7,075	
	関連公共施設整備	184,046	
	道路、街路整備	101,561	
	首都高速道路整備	72,205	
	調布農園、米国住宅等代替施設建設	10,280	
	外客宿泊施設整備	31,370	
	小計	222,491	
	間接的関連事業		
	関連公共施設整備	85,211	
	下水道および終末処理施設等整備	46,156	
	上水道整備	37,911	
	隅田川浄化	1,144	
	輸送施設整備	694,884	
	東海道新幹線建設	379,902	
	地下鉄(営団および都)整備	232,832	
	中央線、環7号線立体交差	20,934	
	私鉄整備	28,843	
	東京国際空港整備	17,476	
	日本航空助成	14,897	
	放送通信施設整備	31,139	
	その他	712	
	小計	811,946	
	計	1,034,437	
	合計		1,066,172

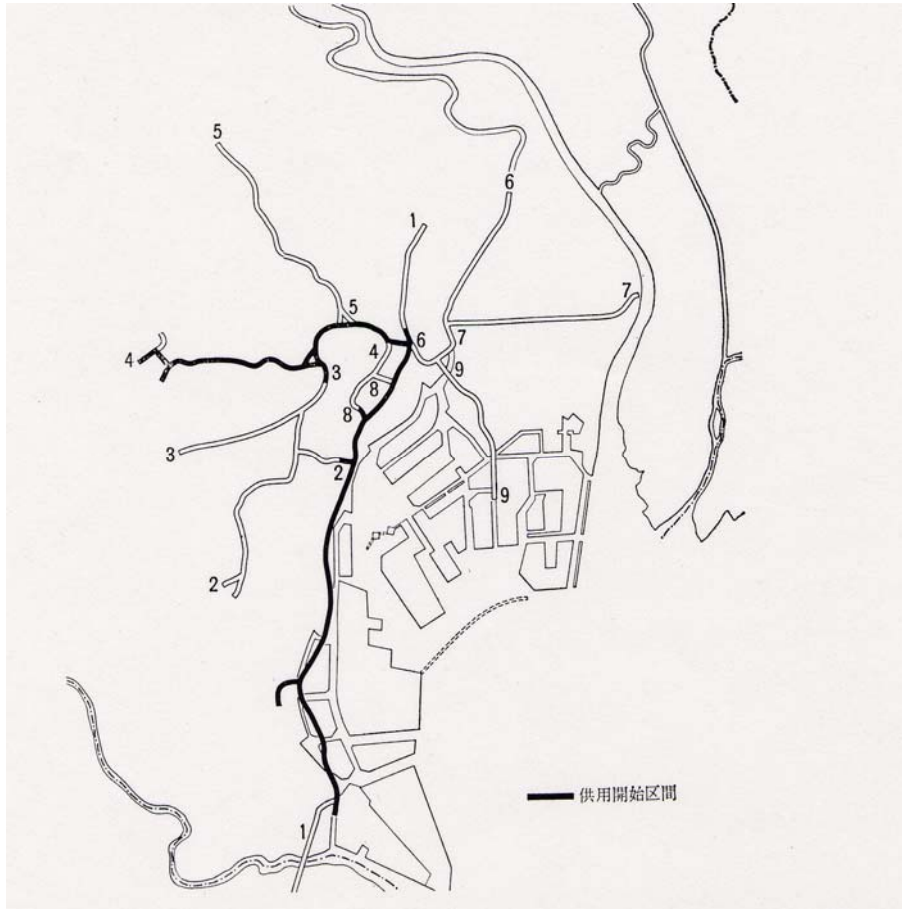
出典：池口小太郎『日本の万国博覧会』108頁

図-1 オリンピック関連街路事業の路線図



出典：東京都首都整備局『東京都都市計画概要（昭和40年）』115頁

図-2 東京の都市高速道路供用開始路線図（1965年時点）



出典：東京都首都整備局『東京都都市計画概要（昭和40年）』143頁

表－2 日本万国博覧会関連事業全体計画

1. 政府決定関連事業総括表 単位：百万円)

事業種類		事業費
道路	国 道	49,799
	地 方 道	139,581
	道路公団	28,369
	阪神公団	116,404
	計	334,153
鉄軌道	国 鉄	45,874
	高速鉄道 (大阪市)	119,850
	私 鉄	61,851
	計	227,575
港 湾		2,910
空 港		11,000
環境整備	公 園	3,448
	河 川	32,070
	下 水 道	31,717
	そ の 他	43
	計	67,278
観 光		7,330
合 計		650,246

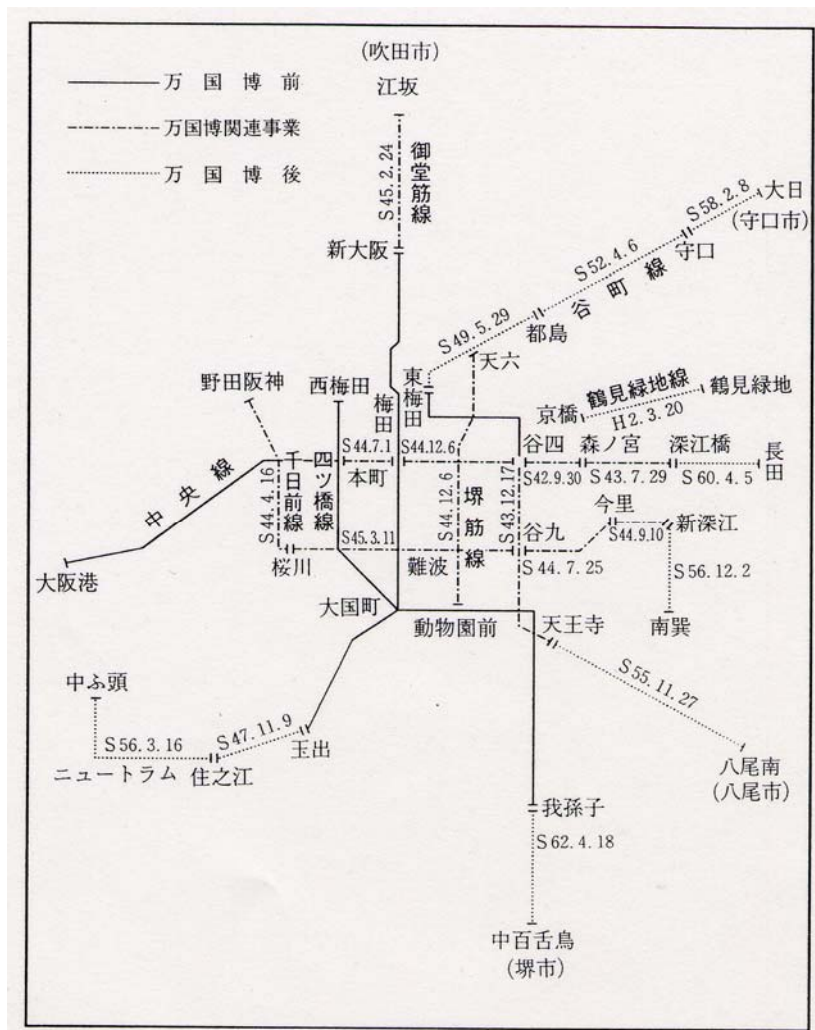
2. 高速自動車道路3路線事業総括表

事業種類		事業費
道路公団	中国縦貫自動車道	28,960
	近畿自動車道松原吹田線	44,000
	同 上 泉南海南線	27,000

資料：(上表)大阪市 『日本万国博覧会と大阪市』103頁より作成

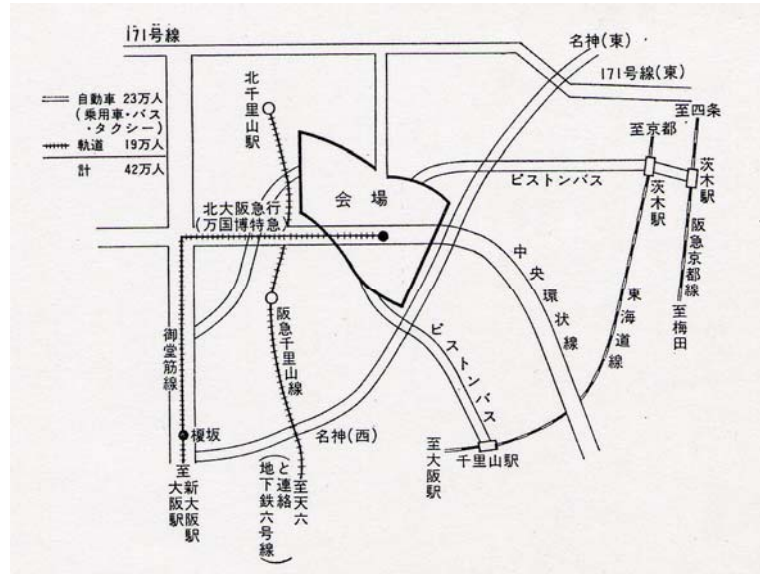
(下表)三上正良・中川貴 『万国博を考える』220頁より作成

図-3 大阪市の地下鉄営業路線図



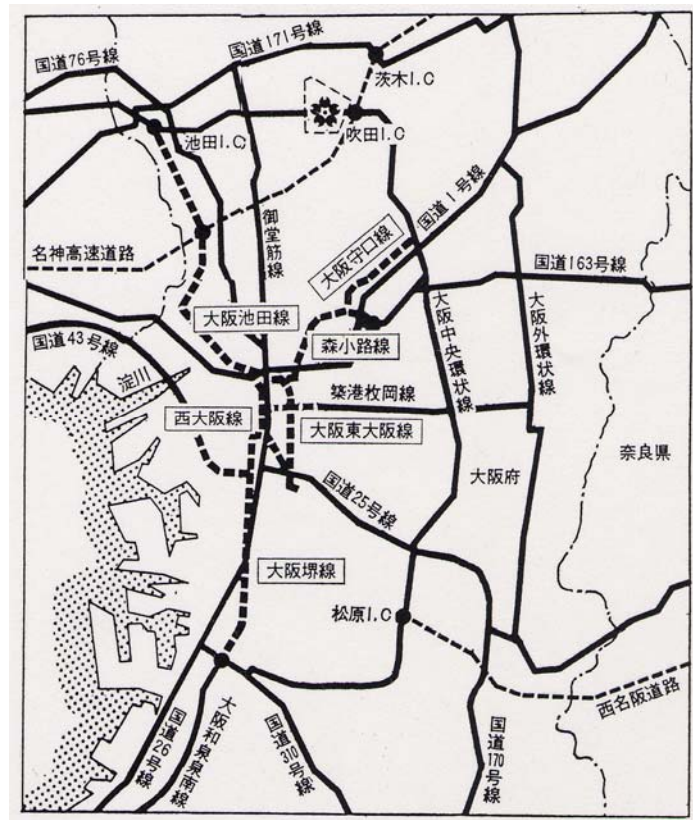
出典：新修大阪市史編纂委員会『新修大阪市史 第九巻』16頁

図一 4 大阪万博会場付近の路線図（北大阪急行電鉄など）



出典：池口小太郎『日本の万国博覧会』102 頁

図一 5 大阪万博関連広域街路・高速道路図



出典：大阪市『日本万国博覧会と大阪市』141 頁

表－3 阪神高速道路路線別事業内容（大阪万博関連事業）

路線名	区間	万博開催時 営業キロ数(km)	政府決定総事業費 (百万円)	実施事業費 (百万円)	開通日
① 大阪池田線	山王町 ～ 池田市	25.4	10,409	10,451	1970年3月
② 大阪守口線	中之島 ～ 守口市	5.2	21,175	11,105	1971年10月
③ 大阪東大阪線	西横堀 ～ 法円坂	1.6	12,669	18,332	1970年3月
④ 大阪堺線	湊町 ～ 翁橋町	11.5	24,453	24,636	1970年3月
⑤ 森小路線	中宮町 ～ 古市大通	1.3	2,032	1,777	1970年5月
⑥ 西大阪線	南開 ～ 八雲町	3.8	7,871	8,402	1970年3月
⑦ 神戸西宮線	月見山町 ～ 西宮市	25.3	37,795	34,737	1970年2月
合 計		74.1	116,404	109,440	

出典：中岡哲朗・原田達・大場茂明「70年万国博の開催とその諸影響」『大阪社会労働運動史 第5巻』311頁
 原出典：日本万国博覧会記念協会『日本万国博覧会公式記録』第3巻、319頁