

オリンピックと土木



「オリンピック関連街路完成記念パンフレット」(提供：東京都建設局)より

『東京オリンピック 文学者の見た世紀の祭典』(講談社)は、タイトルが示すように1964年に開催された東京オリンピックについて、日本を代表する文学者らが新聞や雑誌に寄せたエッセイを集めた書物である。

有吉佐和子や石原慎太郎、井上靖、大岡昇平、遠藤周作、小林秀雄、曾野綾子や松本清張、三島由紀夫など、錚々たる顔ぶれが執筆者として並んでいる。それぞれが、この一大イベントに対する熱い思いや高揚感、あるいは複雑な心境を率直に述べつつ、大会に出場する選手らに向けてエールの言葉を書き残している。一方で、ここには、この一大イベントを影で支えた人々(もちろんその中に土木技術者らも含まれる)に向けられた言葉は、ほとんどない。

土木はよく「縁の下の力持ち」と形容される。だから、積極的に表舞台に出る必要はないし、それこそが美学だと思ふ技術者らも多くいると思う。しかし、影の舞台で培われた技術はもちろん、そこから生まれた語り継ぐべき物語が、その謙遜と控え目な姿勢ゆえに潰えてしまつては、先人らの苦労はただ水泡に帰すだけであらう。だからこそ、本特集では64年の東京オリンピックでの様々な土木事業を主役にし、それらを振り返ることにした。もちろん、2020東京オリンピック・パラリンピックに向けての事柄についてもいくつか話題を提供する。

最後に、冒頭に紹介した書物のなかで、オリンピックを影で支えた人々に向けられた、文学者・井上靖の言葉を引用しておきたい。我々が2020年の東京オリンピックを同じような気持ちで迎えられることを願いながら。

いよいよ東京オリンピックはいま開かれようとしている。一応道路もできたし、いくつかの競技場も、立派すぎるくらいにできてしまった。(中略)オリンピック関係者はこの四年間、ずいぶん困難な事情もあつたことだろうが、ともかくそれを押し切つて、あらゆる面にわたつて、東京オリンピック開催へ向かつて、闘つてきたのである。(中略)本当に大変だったとお礼の言葉をかけたい気持ちである。

オリンピック・パラリンピックのレガシー



すなだ さとむる*
砂田 覚*

はじめに

1964年にアジアで初めて開催された東京オリンピック（以降、東京1964大会）は、高度経済成長の起爆剤となり、東京の都市基盤整備はこれを契機に飛躍的に進展した。

本稿では、第18回オリンピック競技大会東京都報告書をもとに東京1964大会に向けた大会準備事業を振り返るとともに、東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会（以降、東京2020大会）招致に反映した都市戦略の原点である「10年後の東京」計画（平成18年）の進捗状況を紹介します。東京を持続的成長に導くレガシーについて述べる。

1. 1964年大会開催前の東京

1964年大会の開催決定当時の東京は、高度経済成長の余波を直接に受けて、膨張の一途をたどり、特に人口は終戦時の350万人から935万人となる激増ぶりであった。都市機能がこの急激な人口増に追いつかず、急増する自動車により道路交通は悪化（写真-1）の一途をたどり、鉄道などの交通機関も乗客を輸送仕切れない混雑ぶりで、飲料水もともすれば不足（写真-2・3）し、ふん尿塵芥の処理能力は限界に達していた。

東京でのオリンピック開催が華々しく国民の前に登場してきたのは、まさにこの混沌の時であった。



写真-1 車のラッシュ祝田橋（昭和38年）



写真-2 底をついた小川内ダム（昭和36年）



写真-3 応援給水の状況（昭和36年）

*東京都 オリンピック・パラリンピック準備局 施設担当部長

2. 東京 1964 大会準備事業

東京を近代都市へと導いた大会準備事業は、大会に不可欠な直接的事業（約295億円）と大会を円滑に運営するための関連事業（約9,600億円）に分けられる。

直接的事業では、国立競技場の拡充など競技施設に関するものが164億円を占めており、その他、国立屋内総合競技場の建設、戸田漕艇場の整備、日本武道館、駒沢オリンピック公園の建設（写真-4）などが行われ、現在も日本を代表するスポーツのメッカとなり、そのうちの5会場は東京2020大会でも使用する。



写真-4 建設が進む駒沢オリンピック公園
(昭和38年)

関連事業では、関連公共施設整備として首都高速道路（写真-5）などの道路整備、水道施設の給水能力増強、下水道の拡張、利根導水路整備（写真-6）、清掃施設整備が行われた。輸送施設整備として東海道新幹線建設（写真-7）、中央線と環状七号線の立体交差工事、地下鉄整備（写真-8）、私鉄都心乗入工事、東京国際空港の拡充整備が実施された。なお、関連の事業費は表-1、財源は図-1のように報告されている。

大会準備事業は多角的かつ広大であるとともに、円滑な大会運営を目標に図-2に示すように極めて短期間に実施された。特に当時の道路交通事情は、抜本的な解決策が必要であり、道路の建設と補修に関する事業量は膨大なものであった。



写真-5 建設進む首都高速道路1号線
(昭和37年)



写真-6 利根導水路整備（武蔵水路）（昭和40年）



写真-7 開通にそなえ試運転する東海道新幹線
(昭和39年)