

Tokyo 1964

都市基盤の整備を加速させた 東京1964に思う

1964年の東京オリンピックは、戦後日本の復興を加速させ、その後の経済成長に必要な都市基盤の整備を飛躍的に進める契機となりました。その足跡をたどりながら、東京の都市づくりについて、東京都市大学名誉総長の中村英夫先生に解説していただきました。

Profile 中村英夫(なかむら・ひでお)

東京都市大学名誉総長、東京大学名誉教授、建設コンサルタンツ協会顧問

1935年京都府生まれ。58年東京大学工学部土木工学科卒業、帝都高速度交通営団(現在の東京地下鉄(株))に勤務。66年より東京大学生産技術研究所、東京工業大学工学部社会工学科助教授を経て、77年東京大学工学部教授、96年(現)運輸総合研究所所長、2004年東京都市大学学長、総長。その間、土木学会会長や世界交通学会会長、各種審議会委員などを歴任。



東京都市大学 名誉総長
中村 英夫氏

これで終わるのではなく、 次につながるっていく 仕事が大事

—— 1964年の東京オリンピック開催前の
東京の様子を教えてください。

中村 日本のはとんどの大都市が戦災を受けました。戦災復興都市計画事業を契機に、都市の街並みを整備しようということで、道路拡幅や区画整理が名古屋、仙台、広島で相次いで行われました。しかし、東京ではほとんど行えませんでした。ドッジラインによる政府の緊縮財政の方針で、都市整備のために大きな投資ができなくなっていたからです。ある程度まで図面ができていたのですが、ほんの一部しか実現しませんでした。

想像できないと思いますが、かつて青山通りも十分な舗装もない細いみじめな通りでした。それが1964年のオリンピックを契機に広い街路が整備されました。そのほかの主要道路も拡幅されました。さらに当時、世界でも珍しい都市内の高架高速道路をつくりました。東京の街はずいぶん変わったという印象を人々に与えました。



日本橋

写真提供：東京都

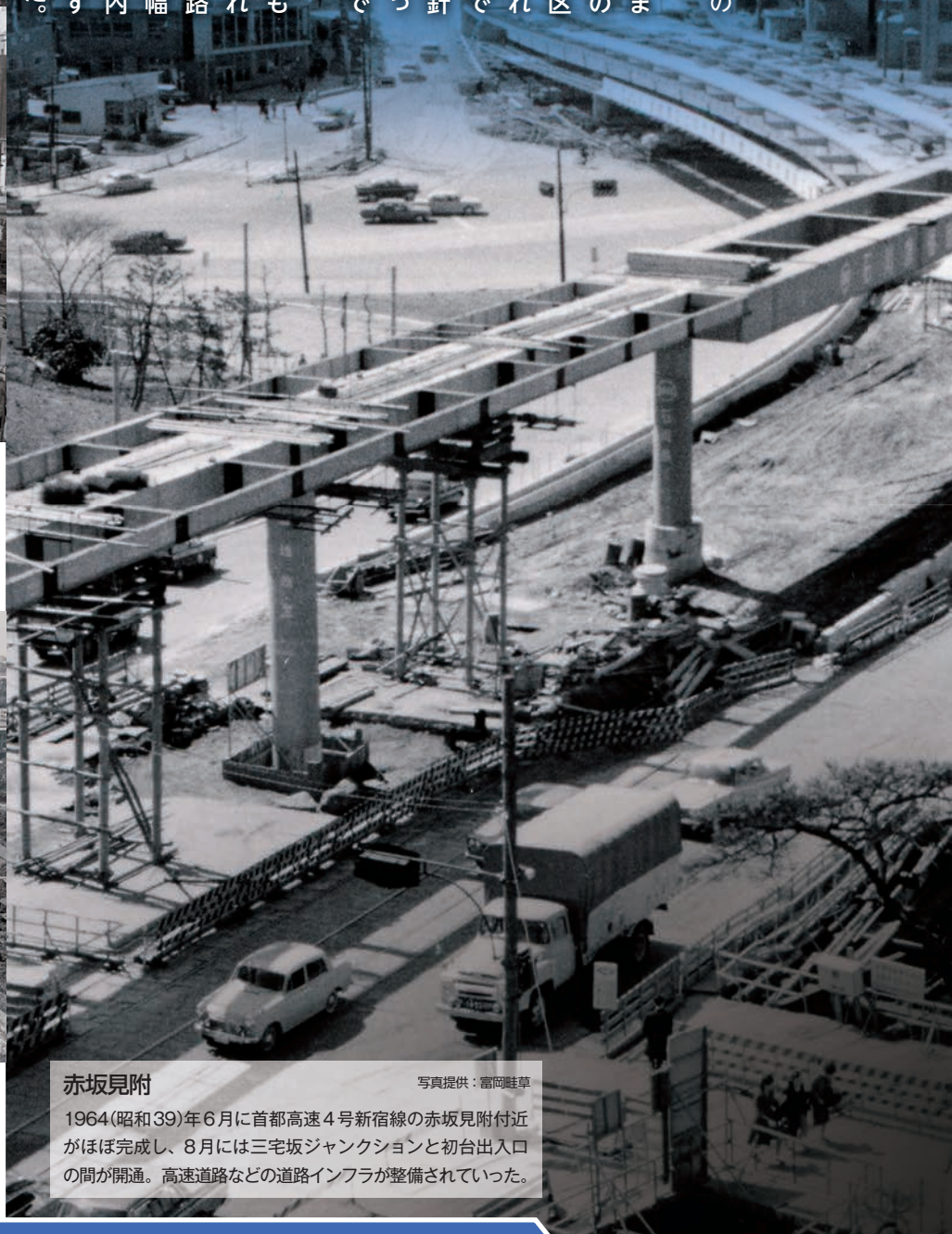
上が高速道路が架かる前の1952(昭和27)年ごろ。
下が建設中の1962(昭和37)年ごろ。用地買収などの問題から日本橋川の上に高架で建設された。



青山通り

写真提供：東京都

1963(昭和38)年の青山一丁目付近。青山通り周辺地区は青山通りの拡幅整備にあわせ、現在のような多様な文化を発信する魅力的な市街地が形成されていった。



赤坂見附

写真提供：富岡駐草

1964(昭和39)年6月に首都高速4号新宿線の赤坂見附付近がほぼ完成し、8月には三宅坂ジャンクションと初台出入口の間が開通。高速道路などの道路インフラが整備されていった。

モータリゼーションの到来

もう1つインフラ整備で大きかったのは水資源の確保です。それまでは多摩川水系だけに頼っていました。オリンピックの年には大洪水が起これ、競泳の水も足らないのではないかと懸念されたくらい水不足は深刻でした。そこで利根川水系の水を確保するための大きな工事を行いました。その結果、東京の水不足は解消しました。

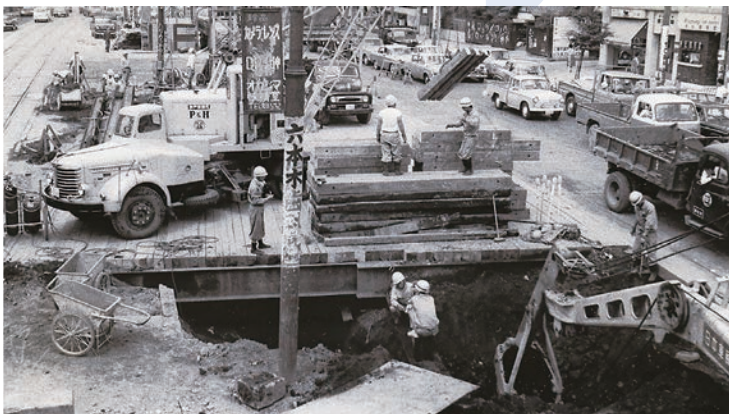
——1964年を境に東京は変貌を遂げたのですね。

中村 でも、がらっと変わったわけではありません。人口増加によって市街地には木造住宅がさらに密集しました。道路も鉄道もまだまだ貧弱で、大変な通勤ラッシュでした。それまでオリンピックを開催してきた欧米の都市に比べて、あまりにも見劣りしていました。決して欧米の都市に肩を並べたわけではありません。少しは近づいたかなという程度でした。

オリンピック事業としてできることはやりました。それでも当時の日本の経済力では、たくさんはできません。いろいろなところで都市計画道路を事業化していきましたが、道路を拡幅するのは時間がかかります。用地買収や区画整理をいくので、なかなか進みませんでしたが、その後も道路インフラの整備を続けてきました。地下鉄も1964年までに開通したのは銀座線、丸ノ内線、浅草線、日比谷線、東西線の5路線だけ。その後8路線の地下鉄をつくったわけです。このように1964年以降も続けてきた仕事がとても大きかった。だから今回の東京2020も、これで終わるのではなく、次につながっていく仕事が大仕事だと思います。それが都市を良くしていきます。

郊外と都心をつなぐ地下鉄の整備

水不足の解消



六本木付近の地下鉄建設工事

写真提供：地下鉄博物館

帝都高速度交通営団(現在の東京地下鉄(株))は戦後、丸ノ内線に次いで日比谷線を建設。建設工事には当時まだ木製パネル式の路面覆工板が使用されていた。



応援給水

写真提供：東京都

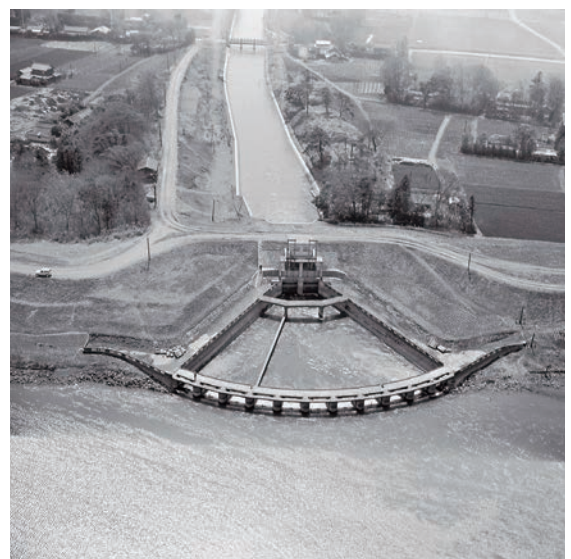
1964(昭和39)年夏、東京では大洪水が起これ、「東京砂漠」と呼ばれた。



直通運転発車式

写真提供：地下鉄博物館

日比谷線は私鉄の東武伊勢崎線や東急東横線との相互直通運転を開始。地下鉄は首都圏近郊から東京の都心をつなぐ主要な都市交通としての役割も担い、その後も建設が進んだ。



利根川水沼取水口

写真提供：東京都

東京の水需要を多摩川水系から利根川水系に転換。武蔵水路から導水した利根川や荒川の水を取水し、首都圏の水不足を解消した。

世界に誇りうる都市をつくり上げていってほしい

——1964年当時、先生は地下鉄日比谷線の建設工事に携わられていました。当時のことをお聞かせください。

中村 とにかく工期内に経済的につくるのが最優先で、それだけを中心に考えていました。あのころは材料も悪かったし、技術も十分ではなかった。時間と予算も限られていました。そのなかで計画したものを仕上げることに精一杯でした。

今のように現場は労働時間を気にしているわけにはいかなかった。ほとんど休みなしの3交代24時間。それから将来、需要が大きくなったとき、どうするかということも考えていませんでした。のちに駅などを大きく拡張していますが、当時は将来必要となる改築と拡張、補強することをあまり考える余裕がありませんでした。今になって考えれば、もっと壊しやすくつくればよかった、もっと頑丈につくればよかったなど悔やまれることはたくさんあるけれども、それを気にしていたら工期内や予算内にできなかったらと思うと思います。

——当時こんな現在の技術があつたら取り入れたいと思われるものはありますか。

中村 まず材料が全然違います。現在はH形鋼の高強度な鋼材をふんだんに使っています。当時そんなぜいたくなことはできませんでした。コンクリートを打つ型枠は、今は鋼製ですが、あのころは木材が多かった。足場も木で組まれ、

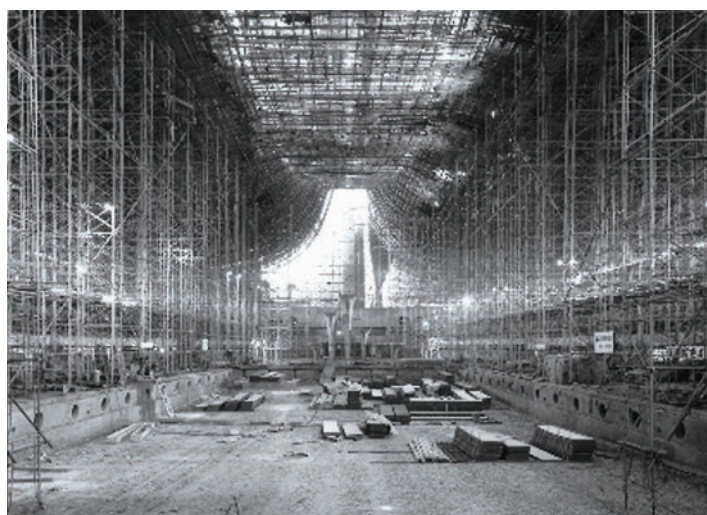
重機もほとんどなかった。掘るのは人力でした。杭打ちもおもりを打ち落とし、ぼんぼん叩いていました。現在の技術があつたら、労働環境はかなり違っていたと思います。さらに重要なのは品質管理、労務管理、工程管理で、現在のような管理手法がありませんでした。人材、資金、技術など、いろいろな面で高度ではありませんでした。そういった技術やノウハウが当時あつたらよかったのにと今更ながら思います。

——これからのインフラ整備に何が求められると考えていますか。

中村 つくるものが大規模になり、より一層、安全性や環境への配慮が求められます。日本では防災が特に大事です。東京はいつ大きな洪水が起きてもおかしくありません。大地震の危険も大きい。それらに対して、どのようにインフラを整備し、長きにわたって機能させていくかが大きなテーマとなります。

今回は東京の話でしたが、日本は東京がすべてではありません。多くの地方都市は疲弊しています。地方でもしっかり都市インフラを整備していかなければならない。現代の世代、そして次の、またその次の世代が、安全で快適な世界に誇りうる都市をつくることを目標に、今後とも質量共にインフラを充足させ、改善するために必要な事業を進めていってほしいと願っています。

語り継がれる東京1964レガシー



写真提供：(独)日本スポーツ振興センター／清水建設(株)

国立代代木競技場

在日米軍住宅のワシントンハイツ敷地に、選手村と国立代代木競技場、NHKなどの施設が建設された。国立代代木競技場は吊り屋根構造を採用し、流れるような曲線を組み合わせた独創的なデザインと構造で、日本の造形美を表現した建築として、国内外から高い評価を得た。東京2020の会場としても使用される。

1964 → 2020