

# 万博遺産

橋爪節也

Hashizume Setsuya

## 第10回

### 開通をいそげ、EXPO'70 ―国土軸建設の「土木」の勝利と「千里城壁都市群」

EXPO'70での花形はパビリオンであった。誰もが奇抜で斬新なデザインに心を奪われ、未来都市を夢想した。しかし閉会后、建物は撤去され、映像や写真で様子を偲ぶほかはない。取り壊された建築に対し、万博遺産として今も現役で存在感を示しているのが道路である。

昭和三十八年（一九六三）、名神高速道路が栗東と尼崎間で開通し、万博予定地の東側を通過する。万博開会式直前の昭和四十五年（一九七〇）三月一日には、会場とエキスポランドの間を通る中国自動車道が吹田と中国豊中間で開通した。田野を切り開いた道であることが当時の地図でわかる。

同じ工事でも「建築」と「土木」は異なる。道路や河川、橋梁、ダムが「土木」に属し、見た目の派手さは乏しいが、規模は大きくダイナミックである。中国自動車道は九州へと延び、日本の東西を自動車で結ぶ太い国土軸が形成されたことで、EXPO'70では「建築」以上に「土木」が勝利した、という声を関係者から聞いたこともある。

しかし、万博で進められた道路網を無条

件に絶賛できるかは複雑である。「万博記念公園の森」にかかわった環境デザイナーの吉村元男は、高速道路や鉄道で分断され、徒歩や自転車での隣接地への移動が困難な千里丘陵を、地域が孤立分断された「千里城壁都市群」と呼ぶ。確かに付近は、丘陵地という地理的な要因もあって、線路や道路を越えて目的地に行くのが億劫になることもある。

都市に自然を呼び戻すのが問題解決の鍵であり、吉村は「人工の都市を『故郷』とすることができ文化の力が必要」と述べるが、「面白いのが、この「地域の文化力」の定義である。「生きがい」だけではなく、その都市で「死にがい」とでもいうべき思いを持ちうる「地域への執着性の尺度」が重要であり、その思いこそ「都市のアイデンティティ」であり、「住宅に特化しただけの街」からは生まれにくいとする。

示唆に富んだ言葉だと思ふ。国土に関する壮大な実験の結果を、現代の生活者目線から再検証するのも万博遺産の一つだろう。

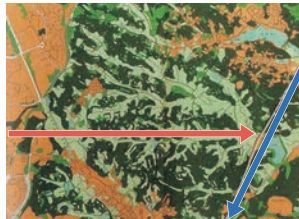
\* 参考文献 吉村元男『大阪万博が日本の都市を変えた―工業文明の功罪と輝く森の誕生』ミネルヴァ書房、二〇一八年

#### ◆ 橋爪節也 (はしづめ・せつや)

大阪大学名誉教授。1958年、大阪府大阪市生まれ。東京藝術大学大学院修了。大阪市立近代美術館(仮称)建設準備室学芸員、大阪大学総合学術博物館教授等を経て現在、名誉教授。専門は日本近世・近代美術史で、『橋爪節也の大阪百景』、『大大阪イメージ 増殖するマンモス/モダン都市の幻像』(創元社)など著書多数。ドラマの時代考証も手がける。



高速道路のすぐ側にそびえる太陽の塔(現在)。写真提供/大阪府



『日本万国博覧会公式記録資料集別冊「会場施設図面集」所収の会場地形図を改変。万博会場の東側に名神高速道路(青線)が開通し、会場を貫くように中国縦貫道路(赤線)が建設された。提供/橋爪節也

上/1963年7月、名神高速道路の開通式典の様子。下/1970年3月中国自動車道「吹田～中国豊中間」開通時の吹田インターチェンジ付近。左にエキスポランド、右に万博会場がみえる。写真提供/NEXCO西日本