

お祭り型地域開発の限界

宮本憲一『経済大国』増補版、「昭和の歴史」第10巻(1989年、小学館)に、1970年大阪万博について、表題のように問題が提起されているので抜粋して紹介する。

万博は、東京オリンピックとほぼ同額の約1兆円の直接間接の投資がなされた。その90%までが、道路・国鉄・地下鉄・空港などの交通体系の整備であった。大阪一点集中型の交通体系の整備がすすんだ。6年まえの東京とまったく同じことがくりかえされたのである。

住宅その他の生活関連施設の整備はおくれ、高速道路などの道路建設にともなう自動車交通量の増大によって公害問題はふえたが、その対策はあとまわしとなった。「東京に追いつけ追いこせ」という戦後の大阪人の後進性からくるあせりは、都市問題の面でも東京に追いつくことになってしまった。高速道路が江戸以来の東京下町の源風景をぶちこわしたように、(堂島)川に橋脚をくんだ高速道路は、「水都大阪」の象徴であった中之島の風景をはじめ、大阪の原風景を破壊してしまった。

あまりにも短期間に建設工事が集中した結果、多くの事業は突貫工事につぐ突貫工事をおこなわなければならなかった。当時の地下鉄は総延長約32キロであったが、万博のための緊急5か年計画で、いっきょに2倍の64.2キロに延伸することになった。この無理な突貫工事が1970年4月8日、大阪市天六のガス爆発事件をおこすこととなった。万博後の都市問題、とくに公害の増大は、大阪府下全域に公害反対の世論と住民運動を広げた。1971年の府知事選挙では、万博の「成功」を看板とする現職の左藤知事にたいし、公害反対を旗印とする憲法学者の黒田一が争い、現職知事が敗北した。

日本の公共投資は、画一的総花的に全国にばらまかれている。そこで、地域開発のために集中的にある地域にあつめようとすれば、オリンピックや博覧会に便乗するのが、一つの方法である。しかし、この集中豪雨のように短期間に、しかもお祭りという対外的イベントを目的としてなされる公共投資は、災害の原因になったりして、結局は住民生活の改善にはつながらない。

このことを、東京オリンピックと大阪の万博はくりかえし証明した。にもかかわらず、後に沖縄では復帰記念事業として海洋博が計画され、さらに失敗したものの、名古屋がオリンピックを誘致して、東京や大阪に「追いつき追いこせ」をはかるのである。

久しぶりに『経済大国』を手にしたのは、先日の京都研究会での宮本憲一先生のコメントによる。町村敬志『都市に聴け』を報告したが、宮本先生からいくつか鋭い指摘もらった。そのなかで東京や大阪などの戦後の歴史を考えるうえで、革新自治体の検証が欠かせない。革新自治体の誕生のきっかけとなったのが、東京五輪と大阪万博だった。1970年大阪万博に続く2025年大阪・関西万博はどうなるのか、注視していきたい。

(2021年9月30日)