

## 大規模国際イベントの跡地関連施設の活用形態と効果に対する研究

名城大学 学生会員 稲富 航  
名城大学 正会員 鈴木 温

## 1.1 本研究の目的と意義

大規模国際イベントは短期間に開催され、その間に多くの人を訪れるため大きな需要に耐えうるキャパシティを持つインフラ整備が必要である。またイベント施設の建設に多額の投資費用がかかる。一方でイベント実施後は通常の需要量となるため、過大投資になりがちでありイベント後も跡地やインフラが有効に利用される必要がある。そこで本研究では2005年に実施された愛・地球博を対象に、整備されたイベント施設や関連インフラがその後、どのように作り変えられ、そのまま利用されているかを明らかにし、大規模国際イベントのレガシーが地域に与える効果を評価することを目的とする。

## 1.2 本研究の手順

本研究ではまず万博会場の土地利用や施設利用の変化について調査を行う。特に会場となった公園の利用方法の推移を整理する。また、万博開業に合わせて整備された交通インフラについて整備後の利用状況を調査した。

さらに、整備されたインフラの効果として、沿線への人口・事業所の変化や関連分析を行った。

## 2 愛・地球博開催時に整備された施設

表1に万博会場の沿革を示す。愛・地球博の長久手会場は愛知青少年公園として1970年に開園した。愛知青少年公園は運動施設のほか、子供向けの遊戯施設があるエリアが北東部にあり、南西部は森林を残した自然公園となっていた。南西部は万博期間中も森林を残したままにして自然との共生を図った。2022年11月には公園内の一部をジブリパークとした。プールをジブリの大倉庫に変更した他は未整備の用地を活用している。

表1 万博会場の沿革

年月	沿革
1970年	愛知青少年公園開園
2002年	愛知青少年公園閉園
2005年	愛・地球博
2006年7月	愛・地球博記念公園開園
2022年11月	敷地内にジブリパーク開園

表2に会場施設の推移を、図1に愛・地球博記念

公園の会場施設図を示す。愛・地球博が終了後は青少年公園時代の多目的球場や温水プール、スケート場などの運動施設を再整備したほか、愛・地球博開催の際に整備した一部施設も活かして再整備を行った。リニモの開業翌年の平成18年から平成30年まで年々利用が増加している。2022年には愛・地球博記念公園の未整備エリア等を活用してジブリパークを開業させた。ジブリパーク開業の構想時点で周辺道路の渋滞と、駐車場満車状態の状態化や近隣施設の駐車場への無断駐車が懸念された。さらに鉄道の混雑も懸念された。そこで周辺道路の拡幅と駐車場1500台分増設を行った。また鉄道の整備に関して、リニモは朝ラッシュの増発、愛知環状鉄道は土日に2両で運転する列車を4両で運転している。

表2 会場施設の推移

	青少年公園	万博期間中	愛・地球博記念公園	ジブリパーク開園後
①多目的球技場	○	※	○	○
②アイススケート場	○	休場	○	○
③多目的広場	○	※	○	○
④野球場・体育館	○	※	○	○
⑤テニスコート	○	※	○	○
⑥温水プール	○	休場	○	廃止
⑦サツキとメイの家		○	○	○
⑧フィールドセンター		○	○	○
⑨観覧車		○	○	○
⑩児童総合センター			○	○
⑪各種パビリオン		○	廃止	

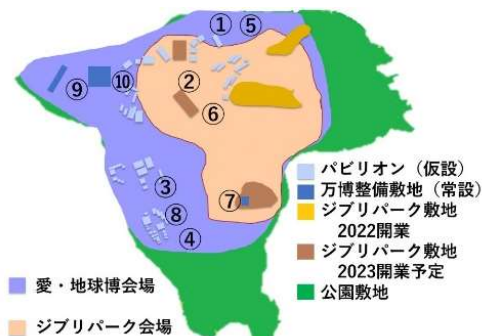


図1 愛・地球博記念公園の会場施設図

### 3 愛・地球博開催に伴い整備されたインフラ

愛・地球博開催にあたっては万博会場周辺のインフラ整備と、海外からの訪問客の玄関口として中部国際空港と空港への接続交通が整備された。まず高規格道路は長久手グリーンロードと名古屋瀬戸道路を整備した。

鉄道は藤が丘～八草間にリニモ東部丘陵線を開業させた。この他 1988 年に全線開業した愛知環状鉄道高蔵寺～岡崎間については、JR 中央本線名古屋から愛知環状鉄道八草まで直通運転を行うために愛知環状鉄道の路線改良を 2005 年までに行った。

既存の名古屋空港（現：名古屋飛行場）は離着陸可能な時間帯が限られていて、これ以上の増便も難しかった。そこで常滑市に新たな国際空港として中部国際空港を整備した。さらに中部国際空港まで有料道路（知多横断道路と空港連絡道路）と鉄道（名鉄空港線）を延伸させた。

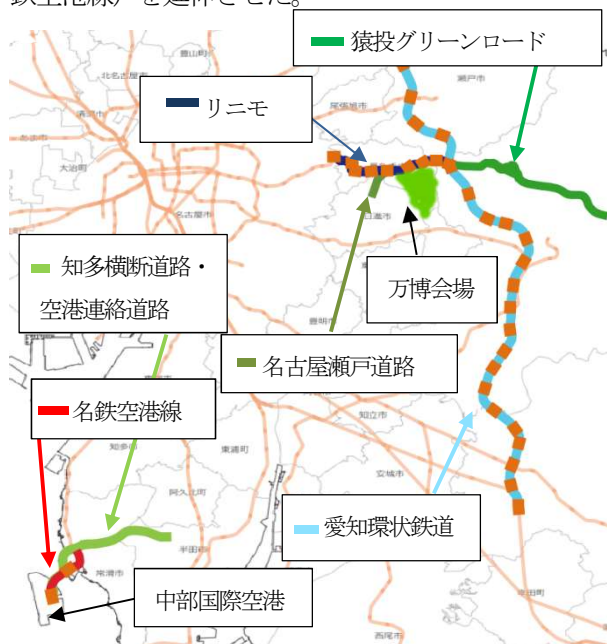


図2 愛・地球博記念公園周辺の交通インフラ整備

#### 4 関連インフラの利用状況

愛知万博の開催後の愛・地球博記念公園の利用者は概ね 170 万人で推移している。ただ収支の面で 2017 年度から 2021 年度は年間 0～4000 万円の赤字で推移している。

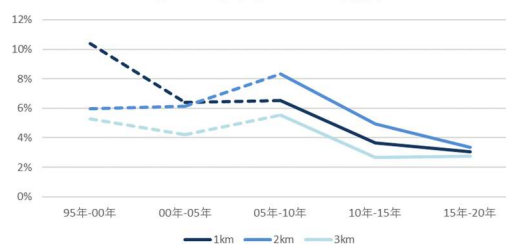
リニモと愛知環状鉄道に関しては 2017 年度から 2019 年度までの間は黒字であったが 2020 年度以降は COVID-19 の影響で赤字転落している。特に

愛知環状鉄道は剰余金がマイナスに転落している。リニモの利用者については 2006 年度から 2019 年度まで増加し続けており、2019 年度の利用者は 2006 年度と比較すると 1.8 倍ほどになっている。中部国際空港については開港から 2011 年度まで利用者が減っていたが 2011 年度から 2019 年度まで増えていて 2019 年度には過去最高となる 1260 万人の利用があった。経常利益も 2008 年度と 2009 年度、2020 年度以降を除き 10 億円から 50 億円で推移している。

#### 5 リニモ・愛環沿線の人口変化

沿線人口はリニモ開業後に駅 1km 以内、2km 以内、3km 以内の人口を調査したが、リニモ開業の 2005 年から 2010 年の 5 年間で著しく人口が増えており、駅に近いほど人口が増えている。

リニモ駅周辺人口増減



愛知環状鉄道駅周辺人口増減

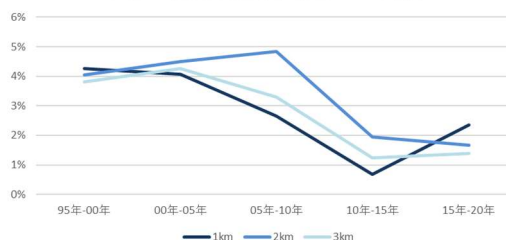


図3 沿線の人口増減

#### 6 まとめ

記念公園に関しては野球場や多目的運動場は、万博開催時には各国のパビリオンのゾーンとして整備されたが、万博終了後に元の用途に戻せるように工夫がなされていた。今後はジブリパークの開業でさらに利用者が増えていくことが予想される。愛・地球博を契機に整備した交通インフラは収支面で赤字解消という課題が残るものの有効に活用されていることがうかがえる。