

第IV部門

大阪府内における「大阪万博遺産」の現存状況に関する研究

近畿大学理工学部社会環境工学科 学生員 ○川端聡一郎

近畿大学理工学部社会環境工学科 正会員 岡田 昌彰

1. 研究の背景と目的

戦後日本を代表する国家プロジェクトの1つである大阪万博は、大規模な博覧会であると同時に、環状自動車道や近隣府県間の主要道路建設等による交通網の整備など、後の関西圏におけるインフラ整備に多大なる影響を与えた。

本研究では、日本万国博覧会関係閣僚協議会によって整備された道路や鉄軌道、並びに環境整備事業のうち、その形跡を現在に継承している「大阪万博遺産」74件を対象とし、大阪府内における現地調査によってその現存状況を把握した。さらに関連史料を収集・整理し、それぞれの遺産の経緯、記憶継承の実態、及び万博開催後の地域発展への寄与について明らかにすることを目的とする。

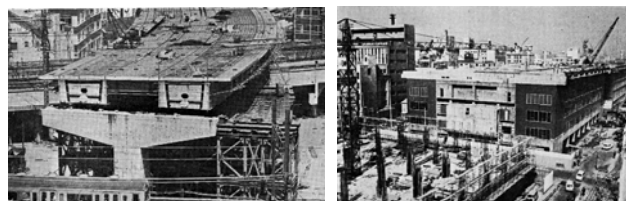
2. 現存状況

表-1 大阪府内に現存する
主な大阪万博遺産

(1) 道路事業

万博開催当時、全国からの訪問客を会場へ円滑に輸送することに加え、万博閉会以後の近畿圏交通整備も考慮に入れた事業計画が行われた。道路事業は大阪府内において35件実施されてお

事業名	
道路	国道43号線(第二阪神国道)、大阪外環状線、府道大阪中央環状線、同大阪内環状線、同伊丹豊中線、同御堂筋線、同茨木駅前線、同築港深江枚岡線(阪神高速 大阪東大阪線)、同新庄大和川線、日本道路公団 中国縦貫自動車道、阪神高速大阪池田線、同堺線等35件(現存35)
鉄軌道	国鉄茨木駅改良、同大阪環状線8両運転、同梅田貨物駅改良(解体)、大阪市営地下鉄1号線、北大阪急行電鉄、阪急電鉄千里山線、京阪電鉄京阪本線複々線化等25件(現存22)
その他	大阪国際空港、大阪港、大阪城公園、猪名川改修、大阪高潮対策、大阪市公共下水道等16件(現存16)

写真-1 道路事業における新技術の採用と創意工夫²⁾

左) 府道御堂筋線、

右) 築港深江枚岡線(阪神高速 大阪東大阪線)

り、その全てが現存することがわかった。

特に、府道御堂筋建設においてはセンターホールジャック



写真-2 現在の船場センタービル（筆者撮影）

写真-2 エキスポロードの
石碑（筆者撮影）

キ方式なる当時の新工法が採用されているほか、築港深江枚岡線(阪神高速大阪東大阪線)高架下に商業施設『船場センタービル』を併設し空間の有効活用を図るなど、新たな発想による工夫が認められる(写真-1)。

一方、府道茨木駅前線には「エキスポロード」なる愛称が与えられているほか、

中央分離帯部にはその名称を冠した石碑(写真-2)が設置されており、万博遺産としての記憶継承に寄与しているものと考えられる。

(2) 鉄軌道事業

万博に供する鉄軌道事業は25件存在したが、うち梅田貨物駅など3件が解体・消滅していることが分かった。その一方で路線の複々線化やプラットホームの拡張、駅舎の改良事業、橋上駅舎の新設、駅前広場の整備(写真-3)等の



写真-3 現在のJR茨木駅駅前広場（筆者撮影）

(3) その他の事業

上記の他に、空港、河川、高潮対策等の事業が16件存在した。河川改修により整備された護岸など再改修されて形跡は大よそ現存する。また大阪市営地下鉄ではATC化等により、設備面の近代化が図られるなど、当時最先端の技術投入がここにも認められる。

いる箇所もあるが、遺産自体は消滅しておらず、全ての遺産が現存していることが明らかとなった。代表的なものに高潮対策の安治川水門（写真-4）がある。軟弱地盤による左右岸からの相対変位や地盤沈下に対応するためアーチ中央部にヒンジを設けている点に特徴がある。さらに本研究により、水門付近における石碑の設置、ならびに鉄道最寄り駅である弁天町駅の案内板にその姿が描かれることが明らかとなった。石碑には「時あたかも日本万国博覧会の春（中略）昭和45年3月」との記述があり、大阪万博遺産としての記憶が継承されているほか、周辺地域のランドマークにも昇華していることがわかった。同様の「大阪万博水門」はほかに尻無川、木津川にも同年整備されており、いずれも現存を確認した（写真-5）。



写真-4 現在の安治川水門と碑文（筆者撮影）



写真-5 木津川水門（左）と尻無川水門（右）

3. 大阪万博からの派生的遺産

大阪万博開催時、阪急電鉄は政府により5000万人と想定された来場旅客の輸送対策として、同千里線に臨時駅の万国博西口駅（写真-6）を整備し、さらに独自に自社の京都線と大阪中央環状線が交差する位置に南茨木駅（写真-6）



写真-6 南茨木駅舎（1970年）⁵⁾



写真-7 現在の南茨木駅付近（筆者撮影）

を新設することで、さらなる便宜を図った。万博終了後前者は解体されたが、後者は後に周辺地域の街づくり計画における中核として位置づけられている（写真-7）。

4. 結語

本研究では、大阪万博の都市整備関連事業を「大阪万博遺産」と位置づけ、それぞれの現況と経緯を明らかにした。そこには、大阪万博ひいては戦後復興にかける日本のエンジニアたちの積極的な姿勢が反映されており、当時の先端技術や斬新な設計思想の投入されたインフラが整備されていたことがわかった。これらの遺産群の殆どは46年を経過した現代まで継承されていることから、数年以内には登録有形文化財や土木学会選奨土木遺産に認定され得るものも含まれるものと考えられる。

土木学会土木史研究委員会においても「戦後土木施設の歴史・文化的価値に関する調査小委員会」が2015年より組織され、「戦後」の土木遺産にも新たな価値が見出される時代が到来しつつある。関西地区の戦後土木史における大阪万博の担った役割、そして現代における歴史・文化的価値を明確化する上で、本稿ではまずは各施設の現存状況とその経緯の精査に焦点を当てた。今後、より詳細な各施設の経緯や同時代に通底する設計思想の検討が必要である。

【参考文献】

- 1) 日本万国博覧会公式記録 第3巻/日本万国博覧会記念協会,1972年
- 2) 日本万国博覧会と大阪市/大阪市,1971年
- 3) 新修 大阪市史 第9巻/大阪市,1995年
- 4) 75年のあゆみ〈記述編〉/ 阪急電鉄株式会社,1982年
- 5) 75年のあゆみ〈写真編〉/ 阪急電鉄株式会社,1982年