

1972年冬季オリンピック札幌大会による都市整備の考察 —1950-60年代の札幌市都市基本計画における道路網との相関に着目して—

森 朋 子

札幌市立大学デザイン学部

抄録：オリンピック開催都市には、長期的視点の都市計画と短期間のイベントであるオリンピックを相互に関係させた総合的視点が問われる。本研究は、1972年冬季オリンピック札幌大会の招致活動前1950-60年代における札幌市都市基本計画(マスタープラン)における道路網に着目し、開催決定後の札幌大会がもたらした都市整備について考察したものである。札幌市都市基本計画は、1964年新産業都市指定が契機となり、道央拠点都市・札幌としての高速道路や道路拡幅を推進させることに舵を切った後、1972年札幌大会が決定し、その実施がそれらを実現させる形で都市整備が進んだことを、当時の計画案と札幌オリンピック冬季大会組織委員会専門委員会議事録等の公文書や記録の読み解きから明らかにした。具体的には、組織委員会で実施計画立案の中心的立場にあった東京大学教授・高山英華主導により変更された真駒内地区一極集中配置から美香保・月寒への分散配置が道路整備に大きく貢献し、豊平川や創成川幹線道路をはじめとした新産業都市指定による1968年道路網を大きく推進して整備する結果となり、さらに、この競技施設の一極集中からの分散配置は、札幌市の体育施設計画をも促進し、地域コミュニティのための体育施設整備も進める結果となったことを明らかにした。

キーワード：札幌市、都市基本計画、道路網、冬季オリンピック、都市整備

Consideration of Urban Development by the 1972 Winter Olympics in Sapporo - Focusing on Correlation with the Road Networks of Sapporo Master Plans in the 1950s-60s -

Tomoko Mori

School of Design, Sapporo City University

Abstract: The host city of the Olympic Games is required to have a comprehensive perspective that interrelates urban planning from a long-term perspective with the Olympic Games as a short-term event. Focusing on the road network in the Sapporo City Master Plan from the 1950s to the 1960s before the bid for the 1972 Sapporo Winter Olympic Games, this study examines the urban development brought by the games. The study reveals that the designation of Sapporo as a new industrial city in 1964 triggered the master plan to promote the expansion of expressways and roads as the central hub city of Hokkaido and that the implementation of the 1972 Olympic Games led to the realization of these urban improvements from the reviews of the draft plan and official documents and records, including the minutes of the technical committee meetings of the Sapporo Olympic Winter Games Organizing Committee. In particular, the study showed that the decentralization of the sports facilities from Makomanai to Mikaho and Tsukisamu, initiated by the organizing committee under the leadership of Professor Eika Takayama of the University of Tokyo, contributed greatly to the development of the 1968 road network,

including the Toyohira and Sousei River trunk roads, which had been planned for a new industrial city, and promoted the development of sports facilities for the local community.

Keywords: City of Sapporo, Master Plan, Road Networks, Winter Olympic Games, Urban Development

1. 緒言

オリンピックは、一都市が複合競技の世界大会を開催するところに最大の特徴があり、競技施設計画、大会中の輸送から交通・道路整備等集中的な都市整備を伴うことから、一般的に都市整備が数十年早まると言われる。一方、都市整備の元となる都市基本計画(マスタープランで都市の構想計画)とそれに基づく都市計画は、開催決定後に計画されるものではない。また、オリンピック会場計画は、各種競技場・選手村の配置計画など「ミクロな問題」とそれらに至る交通計画からなる「マクロな問題」に対処する必要があり、都市計画では特に道路網計画と公園緑地に密接な関係がある⁽¹⁾。

札幌市は2023年12月、冬季オリンピック大会招致活動の停止を表明した。市民の支持が広がらなかったことが最大の要因と言われるが、筆者は冬季オリンピック大会と都市計画との相互関係に対する不明確さにもその一端があったと考える。今も物議のある2020年夏季オリンピック・パラリンピック東京大会においても、「都市計画とイベントを相互に関係させた総合的視点」の必要性が問われていた⁽¹⁾。

本研究は、1972年冬季オリンピック札幌大会(以下、札幌大会)がもたらした都市整備について、開催決定前1950-60年代における札幌市都市基本計画(マスタープラン)の道路網に着目し、招致時の会場計画から開催決定後の札幌オリンピック冬季大会組織委員会(以下、組織委員会)による「札幌オリンピック施設の総合計画」⁽²⁾への一連の流れから、各種競技場の配置計画とそれらに至る交通計画のうち道路網に着目して考察し、札幌市都市基本計画における道路網と札幌大会の相互関係を明らかにし、今後の招致への示唆とするものである。

2. 研究方法

1) 既往研究

我が国におけるオリンピック開催は、札幌大会の他に1964・2020年夏季東京大会、1998年冬季長野大会がある。本研究と同様の視座から1964年東京大会における都市整備を考察した論考⁽²⁾はいくつかなされ、また長野大会での屋内競技施設のほとんどを農地転用して新設した都市の空間変容⁽³⁾、開催後の地域変容と評価⁽⁴⁾、海外ではロサンゼルス⁽⁵⁾の2度の開催経験から次の招致の大会計画のあり方を展望した研究⁽⁵⁾、また都市計画分野の研究が大会の円滑な運営方策の探究を主としている点⁽⁶⁾が指摘されるが、招致プロセスに都市計画者を含める必要性を結論づけた研究⁽⁷⁾もある。しかし、ソウルオリンピックを開催したソウル市に関する研究⁽³⁾のほかは、オリンピック開催都市の都市基本計画と都市整備との相互関係を論じたものは少ない。

同時期の札幌の道路網については、札幌市が発行した「札幌の都市計画」⁽⁴⁾によって整理されている他に、1936年都市計画決定された広幅員街路形成、いわゆるパークシステムに関する研究^(8,9)や札幌環状通の計画史的評価に関する研究⁽¹⁰⁾がある。札幌大会については、札幌市や組織委員会の報告書^(11,12)、建築関連雑誌⁽⁵⁾にて競技施設が紹介され、当時の新聞記事の分析から札幌市の招致活動の目的が都市機能の向上であったこと⁽¹³⁾、競技施設建設と自然保護をめぐる議論⁽¹⁴⁾が明らかにされている。札幌大会開催を契機に都市高速鉄道の実現などと相まって都市の近代化を促進し、20年以上街づくりが早まった⁽¹⁵⁾と言われる一方で、札幌大会に伴う各種競技場の配置計画とそれらに至る道路計画を通した都市整備から、札幌市の都市計画との相互関係を明らかにした研究は十分とは言えず⁽⁶⁾、特に都市基本計画との相関を明らかにしたものは管見ではみつからない。また、組織委員会で実施計画立案の中心的立場にあった東京大学教授・高山英華(1910-1999)の東大退職直前の功績として札幌大会を考察した研究も見当たらない⁽⁷⁾。

よって本研究は、高山ら組織委員会が中心になり札幌大会がもたらした都市整備の考察から、札幌大会と札幌市都市基本計画における道路網との

相互関係について明らかにする点で新規性がある。

2) 研究の方法

本研究は文献調査によるもので、札幌市都市計画・招致関係に関しては札幌市公文書館・中央図書館所蔵資料を、実施段階では北海道立文書館所蔵「北海道総務部冬季オリンピック対策室」の保管ファイルにある専門委員会の会議議事録を中心に進める。また、当時の札幌市長や市役所職員と高山の回顧録、新聞記事等も適宜参照した。ソウルオリンピックを開催したソウル市の1960-80年代の道路網に関する研究¹⁶⁾から、研究枠組みを参照した。

1950-60年代札幌市都市基本計画から道路網計画の変遷を整理し(3章)、札幌市の招致活動時の会場計画から、招致段階で札幌市が考えていた都市基本計画との相互関係を見る(4章)。大会開催決定後に組織委員会が主導した「札幌オリンピック施設の総合計画」の立案に至る変遷の整理から(5章)、札幌大会がもたらした都市整備について考察し、札幌大会と札幌市都市基本計画における道路網との相互関係について明らかにする。

3. 1950-60年代都市計画上の道路網

1) 人口と市域

札幌市中心市街地は石狩川支流の豊平川扇状地にはほぼ南北の方向に開削された大友堀(現在の創成川)を手掛かりに南北の基軸とし、明治期以降碁盤目状に区画された殖民都市で、1950-60年代は拡大期にあり、周辺町村との合併を重ね、市域・人口は急増しており(図1)、将来的な拡大構想に

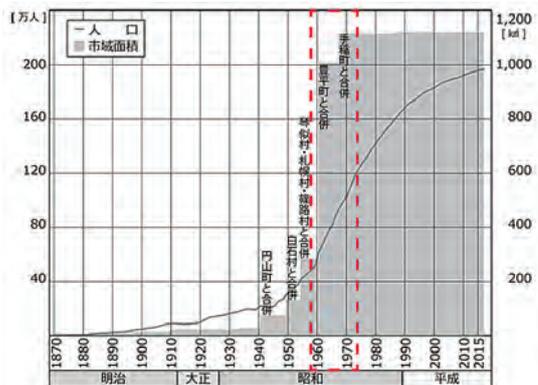


図1 人口と市域の推移(2017年札幌市)
(赤点線圏は本研究対象期)

ついて西側は山際までとし、中心市街地から平野部に同心円状に環状線を配し市街地を拡大する構想を描いていた(図2)。



図2 将来市街地基本構造図(1960年札幌市)
(黒字筆者加筆)

2) 1950-60年代都市基本計画と道路網

都市基本計画と道路網に関する事項を表1に整理した。1936年計画を改定した1957年計画(路線数63本、総延長280km)と、都市急拡大期に

表1 札幌市の主な出来事と道路網計画^{⑧)}

年	主な出来事	都市基本計画 (マスタープラン)	都市計画決定 (道路網)
1955	都市計画協議会設立		
1957			用途地域変更・都市計画街路改定(札幌都市計画) 緑地系統と拡大連担防止
1958		札幌総合都市計画	
1959	原田與作・市長初当選		(※札幌バイパス路線計画)
1960		主要事業10年計画	
1961	冬季五輪10回大会立候補		
1964	冬季五輪10回大会落選 新産業都市指定		
1965	冬季五輪11回大会立候補	道央新産業都市 札幌市建設6年計画	都市計画道路改定 1大環状5大放射
1966	冬季五輪札幌大会決定		風致地区変更
1967		札幌市建設5年計画	
1968			札幌新道都市計画決定 1バイパス1環状5大放射
1971		札幌市長期総合計画	
1972	冬季五輪札幌大会開催		

(※北海道庁による試案であり都市計画未決定)

大きく方針を変えた1965年計画(路線74本, 総延長468km)に風致地区変更と北廻りバイパス等を加えた1968年計画(路線87本, 総延長563km)を取り上げる。

3)1957年計画

1955年の近隣3町村との合併を契機に, 都市計画も根本的検討を加え, 札幌市都市計画協議会は人口約百万人を包容する1985年を目標年度に, 1957年用途地域・都市計画街路の変更, 翌年札幌総合都市計画をまとめた。1957年計画は, 環状広路の幅員減少の一方, パークシステムは継承され, 最外縁の環状道路には市街地連担を防ぐ広路が計画されている(図3)。

1959年に当選した原田は, 戦前の東京市長後藤新平「八億円計画(東京市政要綱)」にならい, 10年計画に着手した。「国, 道, 市, 民間の総力を結集して街づくりにまい進することが新しく市長になった私の使命」と, 原田が「一つは市民に都市建設の長期的目標を示して市民の都市建設意欲への奮起を促し, 他の一つは市幹部の担当職務の帰一目標を定めて, 統制を図った」もので, 札幌総合都市計画に準拠し, 予算編成の基準とした。



図3 1957年計画(風致地区を反映)⁽⁹⁾



図4 1959年札幌バイパス路線予定図 (1960年「札幌都市計画」より抜粋)

10年計画の主な事業(比率)は, 道路橋梁及び交通施設(30.2%), 環境衛生及び医療施設(20.4%), 教育及び体育施設(18.2%)で, 計画に基づき整備が進められた¹⁷⁾。

また, 1959年2月, 北海道庁は札幌バイパス路線計画をたて, 同年10月から日本道路公団の調査が実施され, 実現に向けて進められていく。当初計画は, 南廻りルートが構想された(図4)。

4)1968年計画

新産業都市建設促進法は, 札幌市が急激な膨張発展に対処し計画的に秩序ある街づくりを実施しようとする方向性に一致するものであり, 原田は関係市町村と連携して指定を受けるべく国の陳情の先頭に立ち, 札幌市は隣町合併に加えこの新産業都市指定を受けた(図5)。



図5 1963年7月12日北海道新聞記事

一方, 当時中心市街地では土地の高度利用による不燃化の進展とともに自動車交通が集中し, 碁盤目状の街路が相互に交差した交差点の交通渋滞は悪化の一途で, これらの総合的対策として交差点改良, 高速道路の建設及び路面電車的高速交通

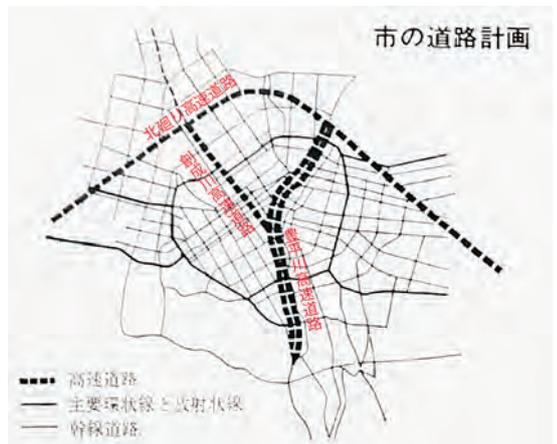


図6 札幌市の道路計画⁽⁹⁾ (赤字は筆者加筆)

機関への転換等が大きな課題¹⁸⁾であった。

道央拠点都市となった札幌市は、1964年「新産業都市建設による計画概要」、さらにより充実整備した「札幌市建設6年計画」を翌年策定し、ここで「消費都市から生産都市へ」の脱皮を目指す計画には、産業基盤の整備として既存道路拡幅・改良整備とともに、国土縦貫道路から分岐する北廻り高速道路が市の北部を通り手稲・小樽を結ぶこととなり、これと中心市街地を連絡するために南北縦貫する創成川高速道路・豊平川高速道路が新設国道整備項目に登場する(図6)²⁰⁾。

1965年計画では、中心市街地の大通、創成川一部、豊平川と北部川沿いでパークシステムの思想は一部分継承されたが、「あらたに風致を開発する目的で指定したものについては、原則として廃止」し、1966年風致地区を変更した(図7)。道路網計画は、モータリゼーションと急速に進む都市拡大、道央の新産業都市拠点を目指し、この時点を境に大きく方針転換がなされている。

なお、1985年を目標に1大環状5大放射を軸とする街路網を決定し、掲げられた基本方針(表2)は、次の1973年における1990年に向けた再編成時にも継承されている。

表2 道路計画の基本方針(1965, 1973年)
(関連事項を赤字表記)

1	ゾーン間交通量は都市計画街路が、ゾーン内交通量は一般区画道路がそれぞれ受け持つものとする
2	外-外交通(通過交通)のうち、長距離の小樽方面と旭川及び苫小牧方面との交通は、 北廻りバイパス (→1973年時点では、札幌新道)によって処理する
3	都心部に集中する大量の放射交通に対しては、既定街路の他に、交通動線とも言うべき広幅員街路により、集約的に不測量を補い、街路計画にアクセントをもたせる
4	放射交通を直接都心部に導入することは多大の混乱をまねくので、都心部をとりまく市街地部に環状路線を設け、これにより分散導入を図るとともに都心部を通過する 市街地内交通を迂迴 せしめる
5	広幅員街路は、現時点では平面構造で計画し、更に将来はこの構造の改良により容量の増加(高速化)を図れるようにする
6	既成街路についてはできるだけこれを利用して再拡幅を避け、新設街路は事業実施の難易等を十分検討のうえ経済的位置に計画する
7	土地利用計画と関連して、周辺市街地部にあっては1.0-1.5km間隔に市街地の骨格を形成する街路を配置する
8	交通機関配置計画及び 緑道計画との関連 を調整し最終決定する



図7 1968年計画(1966年風致地区を反映)⁽¹⁰⁾

4. 札幌市オリンピック招致計画

札幌市にとって冬季大会開催は、「自力で近代都市への脱皮」を図る一つの光明であった²¹⁾。第10回大会は、新産業都市指定前の招致活動であり、近代都市への財源確保を目論みオリンピック招致に踏み切ったことが推測される。第10回大会落選を経て、ついに1966年4月27日、第11回大会開催を勝ち取った。次に、中心部の会場配置計画を見る。

1) 第10回招致時

競技施設等の会場配置計画は、1961年3月15日付招致資料から落選結果をまとめた1964年5月1日付報告書まで、数回の変更が確認された。スケート競技施設の中島公園内への新設や、手稲町西野の町有地に選手村が計画された時期もある。最終的には、スケート競技施設は円山地区に集中させ、それまで第2候補の真駒内に選手村が計画された(図8)²²⁾。真駒内は、進駐軍からの接収解除により、北海道内初の大規模住宅団地開発が進む、旧豊平町域の札幌市南端地区であった。図7には、既存の国道を活用し、既存市街地を貫通する経路を避け、東西方向からのアクセスを主に、西部山間部に競技施設を配置する道路計画が描かれている。

第10回招致時の「財政計画は小さくして、国のお世話にならんようにつくれ」²³⁾と作成した計画は、既存施設の改築と南廻りバイパスに似たルート(図4)、つまり市街地を避け山間部にコンパクトに接続する比較的小規模なものであった。

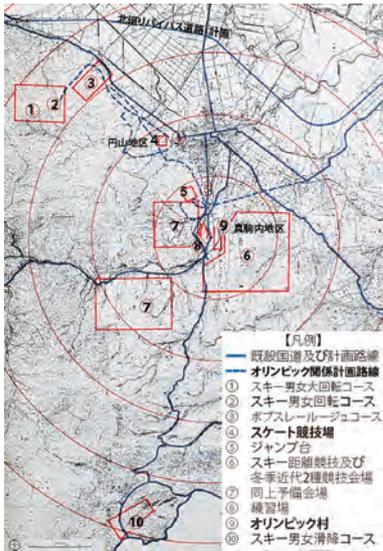


図8 第10回大会招致時会場配置計画図
(文献22より抜粋して筆者作成)

2) 第11回招致時

第11回招致時の会場配置計画は、基本的に第10回を踏襲していたが、ここでも変更が確認された。前計画にあった選手村予定地の真駒内地区へ、総合スケート競技場を新設計画している。この予定地は、進駐軍の接収解除によりゴルフ場から公園へ整備計画を進めようとする場所であった。郊外ゴルフ場跡地の公園予定地にスケート競技施設を配置した、真駒内地区への一極集中計画である(図9)。前回招致時の既存施設改築から真駒内地区への競技施設群の一大新設計画に変化した。図上での道路計画は不明だが、市街地を避け

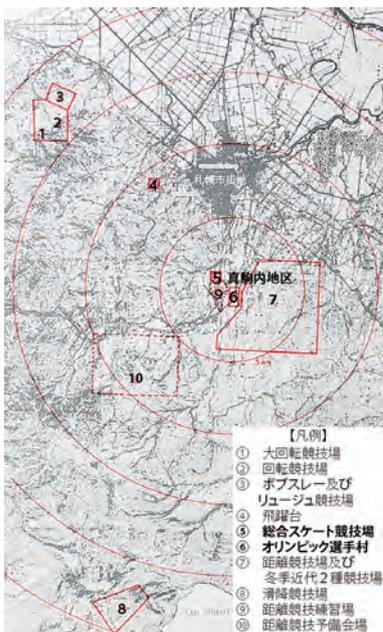


図9 第11回大会招致時会場配置計画図
(文献24より抜粋して筆者作成)

た配置計画は変わらず、南・西の市街地縁辺部を繋ぐ前計画(図8)と同等の考え方で計画されたと推測される。



図10 総合スケート競技場(左)・選手村(右)²⁵⁾

3) まとめ

選手村は真駒内地区に、第10回招致時においては円山地区の既存スケート施設改修による計画から、第11回招致時には真駒内地区への集中配置に発展したが、南・西の市街地縁辺部への配置は、市街地を避けた南廻りのバイパスルート上にあり、配置上において大きな変化ではない。円状に配置された国道5路線(5・12・36・230・231号)は、都心部の交通量増大の一路をたどるなか国道整備の必要性が強く要望されていた招致時点、札幌市は真駒内地区への集中による建築計画上の迫力⁽¹¹⁾を感じさせながらも(図10)、市街地を避けた会場配置からは、実行性のある計画を提示していたと言える。

5. 組織委員会による札幌大会実施計画

1966年4月の札幌大会決定から1972年2月開催まで、約5年の準備期間があった。日本初の冬季五輪の開催、また日本に未定着の競技種目も多く、それらの競技施設は全て新設しなければいけないことも重なり、計画立案が急がれた。幸い1964年東京大会・大阪万博の経験から、1966年7月組織委員会が早々に結成され、能率的円滑に進められた²⁶⁾。

1) 組織委員会による主な計画変更

高山英華は、専門委員会発足当初より学識経験者として数々の委員会に出席し、その影響力は大きかった⁽¹²⁾。高山は、招致時の計画から「札幌オリンピック施設の総合計画」(図11)立案にあたり、①スケート施設群の真駒内公園東地区への集中から西側地区と美香保・月寒への分散配置、

②70m級・90m級ジャンプ台の並列か分離か、主に2つの再検討があったことに言及し、またリゾート地を中心に開催されたこれまでの冬季大会が百万都市・札幌での開催となり、各種競技施設の札幌地域への集約、市内交通の混雑緩和への配慮、施設の大会後の利用を見込んだ配置・設計を強く貫いた点などを特色にあげ、その他は札幌市の都市計画に沿って強く推進させるかたちで進めたこと、1968年グルノーブル大会の調査見学の経験が活かされたことも強調した²⁾。

まず、市街地において開閉会式場ともなる①のスケート施設群の配置に関する事項、市内交通の混雑緩和へ配慮した道路計画に関する事項を抜粋し、年表を作成して変遷を把握した(表3)。



図 11 「札幌オリンピック施設の総合計画」
(文献 2 を参照して筆者作成)

表 3 スケート施設・関連道路検討年表⁽¹³⁾
(関連事項を赤字表記)

年	月日	事項
1966	7.26	札幌オリンピック冬季大会組織委員会発足
	8.23	第1回競技および施設専門委員会：小委員会(スキー、スケート、ボブスレー、リュージュ、オリンピック村)設置
	9.10	第1回スケート小委員会：会場予定地の検討
	9.19	第2回スケート小委員会：会場予定地移転・分離を検討
	9.20	第3回スケート小委員会：検討結果確認、5万人収容開会式課題
	10.17	第4回スケート小委員会：屋内アイスホッケー会場予定地を検討、スピードスケート補助競技場予定地を検討
	10.31	第5回スケート小委員会：屋内アイスホッケー会場として月寒を決定し、美香保を内定
	11.4	第1回関連施設専門委員会：道路小委員会設置し、道路整備計画を翌年2月までに作成することを決定
	12.5	第1回道路小委員会
1967	2.3	第2回道路小委員会：関連道路の整備方針を検討 第2回関連施設専門委員会：道路小委員会からの道路の整備方針検討→第5回実行委員会(2/6)にて承認

	3.7	第6回スケート小委員会：苫小牧スピード競技場決定
	3.18	第7回スケート小委員会：苫小牧競技場細部検討、美香保アイスホッケー競技場は札幌市の建設分担に内定
	5.29	第8回スケート小委員会：真駒内地区2つスケート場配置検討、A地区スピードスケート場、B地区屋内スケート場決定
	8.3	第3回関連施設専門委員会：交通問題を検討する交通輸送小委員会設置決定
1968	2.6	グルノーブル第10回冬季オリンピック大会：調査団派遣
	3.8	第9回スケート小委員会：グルノーブル大会報告を検討
	3.29	第4回関連施設専門委員会：オリンピック関連道路の整備方針および各会場別選手、役員、観客等の輸送方法検討
	4.30	第10回スケート小委員会：参加国減少予測で美香保着工IOC総会(10月)後まで延期内定、真駒内スケート場基本設計了承
	5.9	第12回実行委員会：オリンピック関連道路について検討し、関係5路線の新設、整備を政府に強く要望することを確認
	5.31	第10回組織委員会議：Z型ラインを骨格とする道路計画の構想を是認し、全面的実現を政府・関係各方面に要望し、強力に推進することを申し合わせた
	8.7	第4回道路、第3回交通輸送小委員会：関連道路整備実施計画案の承認と実現の促進を決議 第5回関連施設専門委員会：各小委員会報告了承、交通輸送小委員会を分離し、交通輸送専門委員会とすることを決定
	8.8	第11回スケート小委員会：美香保設計案・着工をIOC後に了承、真駒内スケート両競技場設計方針の中間報告了承
	9.12	第12回スケート小委員会：真駒内両スケート競技場設計中間報告了承、真駒内両スケート競技場は間接冷房方式採用
	9.18	第1回交通輸送専門委員会：選手役員等大会関係者並びに一般観客の交通輸送に関することを所掌、大会時の人員・車両数検討、道路計画の現況と交通輸送上の問題点を検討
	11.15	第13回スケート小委員会：アイスホッケー参加国数の問題 参加数を16の基本方針のもと、真駒内スケート場でホッケー、フィギュア(自由)を行い、月寒は4,000人→6,000人に広げ、美香保はフィギュア(規定)2,500人→2,000人に縮小
	12.20	第2回交通輸送専門委員会：交通輸送基本体系・駐車場規模等検討
1969	1.7	第14回スケート小委員会：美香保設計中間報告了承
	3.15	第5回道路小委員会：1969年度関連道路事業報告を承認、懸案事項の実現促進策検討
	3.27	第15回スケート小委員会：真駒内・美香保設計完了承認
	8.6	第6回道路小委員会：1969年度道路工事の進捗状況報告了承、1970年度道路関係予算概算要求報告了承、オリンピック記念道路問題検討
	8.11	第16回スケート小委員会：月寒競技場基本計画検討 第15回組織委員会：月寒競技場の基本設計を了承
	10.7	第1回施設専門委員会：委員長に高山を指名
	11.5	第8回関連施設、第5回交通輸送合同専門委員会：創成川幹線道路の全面地下道の実現が予算的に不可能な場合、アンダーパス案で実現を要請する
	12.15	第6回交通輸送専門委員会：創成川幹線、支笏湖周辺道路の建設計画を検討、大倉山競技場への観客輸送対策検討
1970	4.14	第7回道路小委員会：創成川幹線はアンダーパス案で予算化された旨札幌市より発表

2) スケート施設配置計画変更の経緯⁽¹⁴⁾

表3より、主な議論の推移を以下に述べる。

スケート小委員会は、初回から予定地が狭いことを問題に西側の道立公園用地(北海道百年記念事業計画地)への拡張を提案するも、北海道は現状予定地内での計画を要望する。第2回は、グルノーブル・インスブルックを視察した専門委員会竹田委員長の報告から始まる。ここには副委員長の高山も出席した。スケート会場は競技会場であるとともに、5万人を収容する開閉会式場も兼ねるため、初期段階で課題を解決しようとしたことが窺える。第3回には竹田・高山も出席し、5万人の開会式は真駒内で行う方向で、アイスホッケー場は屋内型にして大会後の利用を考慮し、市内に2,500名、4,000名の競技場を分散すべく、札幌市に積極的に予定地候補を出すよう依頼した。「そんなところへ集中したってあと使えやしないから、むしろコミュニティ・センターの体育館に」⁽²⁶⁾との高山の発言には、予定地の狭さから分散を促したのみならず、大会後の利用に対する高山の考え⁽¹⁵⁾が含まれていた。

第4回、札幌市は道立スポーツセンター(中島公園内増築難)、美香保公園(公園内の規模制有限)、月寒競輪場跡地(制限無)の3候補を出した。これらは体育施設として管理されていたことから⁽¹⁶⁾、市は体育施設計画の中から候補地を提案している。第5回では、美香保のアクセス問題(豊平川一創成川的高速道路できれば約15-20分)があげられたため中島公園も代替え用地とし、道路・規模等の課題のない月寒は4,000人規模の競技場として決定する。この時、市は将来の市勢の発展を考慮し、北端に位置する美香保を第1候補とする希望が述べられた。原田も市長として、市内の地理的条件から北部にも競技施設をつくる必要性を強く訴えている⁽²⁷⁾。ちなみに、美香保は1942年都市計画公園として最初期に計画決定された公園の一つで、その公園計画理由書には「市の近郊にして遠からず市街地化せむとする北部及び豊平川の東部を見るに、一つの公園緑地施設の見るべきものなし。ここにおいて不取敢既に決定せる都市計画広路5号線及び7号線の環状緑地帯に沿い、平戦両時の利用を考慮し、約2km間隔に3ヶ所の公園を配置」⁽²⁸⁾することが記され、鉄道以北に北海道大学構内グラウンドの他、運動場として利用できる土地がなかったことから、陸上競技場・野球場・庭球場等のある体育施設として

利用されてきた。

9月から進めた検討は、10月末には美香保のアクセス問題から内定としながらも、美香保・月寒への分散配置がわずかの期間に決定した。これは大会後の地域住民の利用を考慮した変更であり、市も体育施設計画と市街地北・東端部の市勢発展に重ねたことがわかった。この後、アイスホッケー競技参加国数の減少懸念から計画変更がなされるも、道路問題解消とともに美香保はフィギュアスケート(規定)競技会場に、月寒は規模を拡大して計画・建設された。

3) 道路計画⁽¹⁴⁾

組織委員発足から約4ヶ月経過し、会場等基本的事項について一応の見通しを得た1966年11月、道路・駐車場等の関連施設の調査検討を始めるため、「関連施設専門委員会」が設置され(図12)、組織委員会副会長・札幌市長原田の冒頭挨拶で高山を委員長に委嘱し、委員会が始まった。高山は、「本事業の推進にあたっては、単にオリンピック大会に限定することなく、本道開発に寄与することも念頭において将来の交通事情をも含めてありたいと考えているので、国、道、市の公共事業として、持分に応じた計画が順調に進められることを希望」することを述べ、道路小委員会を設置し、関連道路の整備方針をまとめていく(表4)。



図12 1966年11月15日 北海道新聞記事
(札幌市公文書館所蔵)

整備方針に関する議論では、国の機関からの選出委員より、第6・7項目の高速道路について、オリンピックに関連させて明確に表現することへの異論が出た。理想的な整備方針と現実の縦割り

行政の間に存在する戸惑いが窺える。高山は、「本委員会としては、希望として関係当局に要請するということであるので、格別の異論がなければ了承願ひ、これをもって委員を拘束する考えはなく、委員長としても、後日当局に十分に意を通じたい」と回答している。その後、実行委員会の承認を受け、方針に基づき関連道路整備が進められる。

表4 道路小委員会による整備方針(抜粋)
(関連事項を赤字表記)

1	選手村と真駒内、大倉山、手稲、恵庭の各会場との間には、会期中一般交通制限し、選手・役員・報道関係者等の車両交通に供する道路整備をする。月寒(美香保)会場についても、選手・関係者の交通が円滑に行われるように配慮する
2	真駒内、大倉山、手稲の各会場に至る一般観客のための道路 (1)都心部、駅、主な宿泊施設地帯、その他主要地区と会場間には、国道その他一般重交通を支える幹線道路とは別に、各方面毎に交通容量を持つ道路整備をする (2)市外から流入する観客交通は、 できるだけ市内雑踏区域の通過を避け、郊外より直接会場に流入する道路を整備すること
3	恵庭会場の山麓一周路整備、選手村・会場間はバスにのみ制限。観客用車両は千歳・苫小牧より支笏湖経由の道路を整備すること
4	手稲会場、パラダイス小屋までの一方交通循環道路を整備し、観客交通はバスにのみ制限すること
5	札幌市、その他関係都市の街路整備並びに環境改善事業を促進し、市内主要部には美観整備を行うこと
6	小樽、札幌、室蘭間の高速自動車道路計画促進、高速道路と都心部の連絡について、速度低下の甚だしい既設幹線道路とは別個に、 高速を保持できる乗入道路を整備すること
7	札幌市内放射幹線道路の重交通を分散緩和するため、 北廻りバイパスを整備すること
8	真駒内、大倉山、月寒(美香保)には、会場まで徒歩距離の位置、手稲、恵庭には会場行バス乗換位置に観客用駐車場を設けること
9	道路整備にあたっては、単に本大会の用途に限定することなく、 将来においても重要幹線道路として活用し得るよう構想し、目的に応じて十分な規模を採用すること
10	以上の道路及び駐車場計画に当り、選手・役員・その他関係者及び一般観客の人員想定は、次の数値(略)によるものとする

4)1968年グルノーブル冬季オリンピック視察

グルノーブル大会の視察団として参加した高山は、意義が大きかったことに触れており、札幌大

会にも影響したことが窺われる。高山は、大会を機に積極的に近代都市化が推進されたグルノーブルを見て、過去大会の概念を破る膨大な準備と施設が用意された一方、大会後の利用度に重点がおかれた大胆な取捨選択が道路建設や関連施設にも見られた点、また東京オリンピック以後交通改善された東京が立証したことをあげ、関連道路建設や拡張による市内の交通課題の解決は、オリンピックによる便乗手段ではないと言及している²⁹⁾。

交通輸送に関する報告³⁰⁾では、札幌の致命的課題として①雑踏する市街地を通過しなければ会場に行けない。②平時から交通量が多くグルノーブルの比ではない。まして大会時には物見高い日本人観客の殺到が予想される。③十分な広さをもつ駐車場の獲得が困難である。④積(降)雪が以上の条件をさらに悪化させる。要望する重要路線の新設・改良整備の絶対的必要性と早急な施工、また最悪条件でも大会運営上必要最小限の輸送のための専用道路の指定と整備が緊要とし、札幌大会成否の鍵を交通輸送にあるとした。

この視察は会場配置と道路整備方針が整った段階で行われており、その後の実施計画、特に選手村等の宿舎、後述する主要路線整備¹⁷⁾に影響を及ぼしたと考えられる。

5)オリンピック関連主要路線

主要路線は、会場を手稲、美香保、真駒内、月寒の地区別につなぐとZ字型に似たことからZラインと呼ばれた。これらをどう機能的に結ぶかが懸案であり、Zラインを主軸とする整備計画が練られ、会場へのメイン・サブルートが段階的に整理され、「オリンピック関連主要路線図」がま

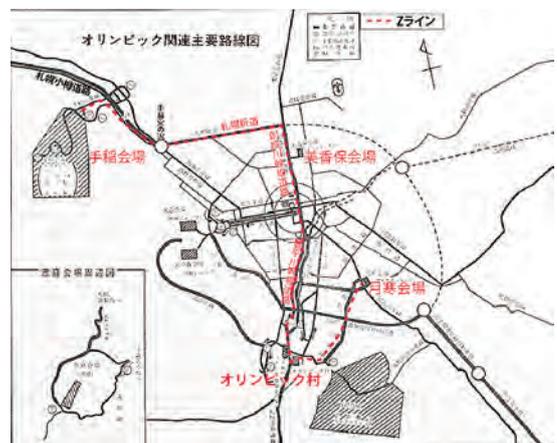


図13 Zラインと関連主要路線
(会報第5号¹³⁾から抜粋し赤字筆者加筆)

とめられた(図13)。一方、当時雪まつりで発生した渋滞により、市内中心部から真駒内まで約2時間を要していた。幹線道路整備は喫緊の課題であり、次に関係各所へ嘆願しての実現となった経緯を見る。

6)札幌新道・豊平川幹線道路・創成川幹線道路整備

この3路線は、道央新産業都市指定を受け道路計画に誕生した高速幹線道路である(図6)。

札幌新道は、1965年の札幌市の道路計画方針にある長距離の通過交通を処理する北廻りのバイパスとして計画され、1968年6月に都市計画決定した全くの新設道路である。大会開催時には、東1丁目から手稲宮の沢までの6.6kmが共用され、手稲会場へのメイン道路となった。

豊平川幹線道路は、当初選手村からの経路に西11丁目通りを検討するもバイパス的路線が必要との結論に至り、豊平川を中央分離帯と見立て左右岸の堤防上各2車線の道路とした³¹⁾。冬季オリンピック開催がなければ、到底建設省(当時)に認められなかったと言われている⁽¹⁸⁾。

創成川通りは、豊平川に架かる南七条橋のたもとを起点とし、都心部を南北に貫き札幌新道と連絡する延長約14.5kmの都市計画道路である。1936年に広路(図3広路4)として都市計画決定され、当初全域に風致地区指定されたが、1966年全面見直し時に風致が残る一部分に縮小された(図7)。これを幹線道路化するにあたり南7条から北8条間約1.8km全線地下構想が検討された。しかし経費的(約61億円)にも困難であり、障害となる国道12・36号線の両線との交差点アンダーパス案(約11億円)を第2案とすることもやむを得ないとの結論に達し、創成川幹線道路の立体化促進を決議し、関係方面に要望することになった⁽¹⁹⁾。一方、当時の市職員の回顧録には、立体交差方法について風致地区に指定されていることから、「地上に立体構造の施設を建設することは環境を著しく損なうとのことで、国の承認を得ることが難しく、市議会では「創成川幹線道路の地下道実現に関する要望意見書を決議し、国のトップレベルに陳情してようやく実現された」⁽³¹⁾という。組織委員会と市からの要望が実り、一部交差点改良アンダーパス方式に変更し、幹線道路化が進められた。

6. まとめ

1950-60年代の札幌市都市基本計画における道路網の変遷、札幌市の招致活動時の会場計画、また札幌大会実施がもたらした都市整備を見た結果、以下3点が明らかとなった。

1)札幌市は1964年新産業都市指定が大きな契機となり、道央拠点都市・札幌としての高速道路や道路拡幅を推進させることに舵を切った。一方、1965年から進めた第11回冬季大会招致段階では、会場を真駒内地区に一極集中させ、既存道路整備の促進と山間部を中心とした会場へ市街地を避けた南廻りのバイパスルートに新設道路を計画した比較的小規模な構想を描いており、新産業都市との直接的な関係は見られなかった。

2)しかし、札幌大会開催決定後、組織委員会主導により変更された真駒内地区一極集中配置から美香保・月寒への分散配置が道路整備に大きく貢献し、豊平川幹線道路をはじめとした1964年新産業都市指定による1968年道路網を大きく推進して整備する結果となった。

3)さらに、競技施設の一極集中からの分散配置は、札幌市の体育施設計画をも促進し、地域コミュニティのための体育施設整備を進める結果となった。

一方で、本研究は交通計画の中、札幌大会開催で大きく推進した都市高速鉄道の整備には触れられておらず、また大会開催決定前に高山が基本計画を立案した道立真駒内団地と札幌大会選手村との計画上の関係や各競技施設計画における「ミクロな問題」への対処など、高山の功績として札幌大会を十分に考察できていない。これらは本研究の今後の課題とし、さらに現在の骨格道路網「2高速・3連携・2環状・13放射道路」へいかに推移したのか、札幌大会以降の一連の変遷を明らかにすることを今後の展望とする。

謝辞

札幌市立大学附属図書館・札幌市公文書館・北海道立文書館など関係各位に謝意を表します。

注

- (1) 中島直人：オリンピックの「総合施設計画」と東京の都市計画, a+u, 589:114-116, 2019には、高山英華らが寄稿した文章(高山英華・加藤隆：オリンピック東京大会における総合施設計画, 新建築:118, 1964)から、その根幹となるのは道路計画であり、「総合施設計画」では、都市全体の「マクロな問題」と競技場や選手村など個々の施設周辺の「ミクロな問題」の二つのスケールの問題に対処する必要があることを言及している。注(3)の朴は、道路網に加えて公園緑地にも言及している。
- (2) 片木篤：オリンピック・シティ東京1940・1964, 河出書房新書, 2010 川辺謙一：オリンピックと東京改造, 交通インフラから読み解く, 光文社, 2018など。また、荒又美陽：メガイベントと都市計画, 東京とパリを例に, 観光学評論, 8(2):139-159, 2020 では2020年夏季東京大会による都市整備が弱者の排除を生み出していることを明らかにしている。
- (3) 朴は、『ソウルオリンピックを契機としたソウルの都市改造に関する研究』にて2015年名古屋大学から博士の学位を取得し、文献(16)のほか朴光賢：ソウル都市計画用途地域における緑地地域の変遷について, 日本建築学会計画系論文集, 80(713):1689-1696, 2015など。
- (4) 札幌市が発行した1960年「札幌都市計画」, 1965・1967・1968・1975年「札幌の都市計画」
- (5) 例えば、彰国社発行「建築文化」, 27(306), 1972.4, 日本建築家協会発行「建築と社会」, 53(1), 1972.1, 都市計画協会発行「新都市」26(1), 1972.1
- (6) 当時の札幌市街路計画課長によるオリンピック関連事業の紹介(勝田義孝：札幌オリンピック冬季大会と関連事業, 道路, 370:70-81, 1971)や、都市計画設計研究所から見た札幌大会(南條道昌：札幌, 札幌冬季オリンピック大会1972, 都市住宅, 102:69, 1976)には、都市計画と整備事業の概要が書かれている。
- (7) 例えば、東秀紀：東京の都市計画家 高山英華, pp.231-294, 鹿島出版会, 2010 東京オリンピックと高山との関わりを詳細に取り上げているが、札幌大会に関してはp.345で触れられる程度。
- (8) 札幌市が発行した1960年「札幌都市計画」, 1965・1967・1968・1975年「札幌の都市計画」と文献(10)を参照した。
- (9) 札幌市：札幌都市計画, p.25及びp.28, 1960に掲載された街路網図と風致地区を重ね、筆者が作成した。
- (10) 札幌市：札幌の都市計画, p.25及びp.28, 1968に掲載された街路網図と風致地区を重ね、筆者が作成した。
- (11) 1965年10月1日北海道新聞の記事に「前回立候補したときのPR文書やIOCへの提出書類は、他国にくらべて文章ばかりで迫力がなかったという反省の声が多かった」ことから、今回は「強い印象を」狙ったことが記されている。
- (12) 専門委員会は協議事項の推移で再編成している。文献(11)では、高山は組織委員会参与、施設専門委員会委員長とされているが、例えば初期段階の「競技および施設専門委員会」では副委員長を務めている。その他、関連施設専門委員会やオリンピック村小委員会等でも当初委員長を務めており、委員会が軌道に乗った段階から、委員長を交代していることが窺われる。
- (13) 財団法人札幌オリンピック冬季大会組織委員会編, 「札幌冬季オリンピック」, 第1号(1967.1), 第2号(1967.6), 第3号(1967.10), 第4号(1968.4), 第5号(1968.7), 第6号(1968.12), 第7号(1969.3), 第8号(1969.7), 第9号(1969.11), 第10号(1970.3), 第11号(1970.6), 第12号(1970.9)を参照した。
- (14) 北海道立図書館所蔵「札幌オリンピック冬季大会組織委員会 競技および施設専門委員会関係書類綴(昭和41-42)」(請求番号780.69 Sa569), 道立文書館所蔵「施設専門委員会 昭和43年度」(請求番号A11-1/576), 「施設専門委員会 昭和44年度」(同A11-1/577), 「施設専門委員会, 競技専門委員会 昭和45-昭和46年度」(同A11-1/579)を参照した。
- (15) 高山英華・加藤隆：都市計画における体育施設, 日本体育学会『体育の科学』:412-416, 1958 戦後の日本で国民体育大会により全国に運動競技場ができたが、大会後の利用を見ると、実際に地方の体育活動の中心になっては必ずしもないことに対し、都市計画関係者の責任を問うている。
- (16) 札幌市公文書館所蔵「体育施設の経緯, 保健体育課」(請求番号2016 0419)によると、美香保公園は、「美香保運動場」として体育施設利用され、また月寒競輪場跡地は1961年に美香保公園程度に計画的整備をなして体育施設並びに児童公園として市民に開放することが決定されている。
- (17) 注(13)第5号(1968.7)は視察(1968.2)後の刊行であり、「急を要する道路問題」, pp.3-5, 及び「宿舍問題の検討急ピッチ」, pp.10-13がある。宿舍について、グルノーブルの写真掲載して例に出しており、オリンピック村小委員会委員長・高山を中心に急ぎ検討を進めるとある。
- (18) 1969年5月10日付北海タイムス紙、札幌市教育委員会文化資料室：さっぽろ文庫4 豊平川:14-15, 1978にも、戦後米軍が真駒内に進駐した際に堤防上に道路をつけて使われていたものを市民からの要望があり、急激に膨張する札幌市の交通体系整備課題に札幌大会が重なり準高速道実現に繋がった点、また建設省からの強い反対意見があったことが記されている。
- (19) 1969年11月20日付組織委員会会長名にて「創成川幹線道路の立体化」について、「少なくとも東西の幹線国道と交差する2ヶ所の立体交差が可能」となるよう要望書を出している。(道立文書館所蔵「施設専門委員会 昭和43年度」(A11-1/554))

文献

- 1) 東秀紀：東京におけるイベントの力とその将来性。地学雑誌 123(4)：587-599, 2014
- 2) 札幌オリンピック冬季大会組織委員会施設専門委員会, 札幌オリンピック冬季大会組織委員会事務局施設部, 札幌市オリンピック局：札幌オリンピック施設の総合計画の立案(主集 昭和 46 年度日本建築学会賞)。建築雑誌 1055：827-830, 1972
- 3) 石澤孝：長野市における冬季五輪開催と農地転用, 季刊地理学 54(3)：129-138, 2002
- 4) 石坂友司, 松林秀樹編著：〈オリンピックの遺産〉の社会学 —長野オリンピックとその後の十年—。青弓社, 東京, 2013
- 5) Kassens Noor, E: Los Angeles and the Summer Olympic Games, Planning Legacies, Springer Open, 2020
<https://library.oapen.org/handle/20.500.12657/23071> 2024 年 2 月 29 日(アクセス日)
- 6) 成瀬厚：日本におけるオリンピック研究。コミュニケーション科学 51：117-160, 2020
- 7) Kassens Noor, E, Lauermann John(成瀬厚訳)：よりよいオリンピック招致の方法：地元へのレガシーに対する参加型メガ・イベント計画戦略。空間・社会・地理思想, 24：23-35, 2021
- 8) 越澤明：札幌における 1936 年決定広幅員街路の計画思想。土木史研究 19：9-20, 1999
- 9) 鈴木栄基：札幌における広幅員街路網の形成に関する考察 —1936 年都市計画街路における緑樹帯構想について—。日本建築学会計画系論文集 63(503)：157-162, 1998
- 10) 金田一淳司, 岸邦宏, 佐藤馨一：札幌環状通の計画史的評価に関する研究。土木計画学研究論文集 21(2)：399-406, 2004
- 11) 札幌市総務局オリンピック整理室編：第 11 回オリンピック冬季大会札幌市報告書, 1972
- 12) 財団法人札幌オリンピック冬季大会組織委員会編：第 11 回オリンピック冬季大会札幌 1972 公式報告書, 1972
- 13) 石塚創也：札幌市におけるオリンピック大会の招致活動(1960-1966 年)：札幌市内における新聞報道の検討を中心に。中京大学体育学論叢 55(1)：1-18, 2014
- 14) 石塚創也：恵庭岳滑降競技場の建設と自然保護をめぐる議論：地方紙「北海道新聞」の検討を中心に。スキー研究 12(1)：43-50, 2015
- 15) 札幌市教育委員会：新札幌市史第 5 巻通史五(上), 札幌市, 2002
- 16) 朴光賢：1960-80 年代のソウル都市基本計画における道路網について。日本建築学会計画系論文集 78(693)：2425-2432, 2013
- 17) 札幌市長原田與作：札幌市主要事業十年計画, 1960
- 18) 北海道土木部都市計画課：北海道の都市計画 1965 年度版, 北海道：80-81, 1965
- 19) 札幌市政懇話会編：住みよい札幌をつくろう 街づくりとオリンピック, 1967
- 20) 札幌市編：道央新産業都市における札幌市建設 6 年計画, 1965
- 21) 原田與作：人生記録, p.201, 1977
- 22) 板垣武四編：第 10 回オリンピック冬季大会札幌招致委員会報告書。第 10 回オリンピック冬季大会札幌招致委員会, 1964
- 23) 原田與作：自治体生活五十年。時事通信社, pp.162-163, 1971
- 24) 札幌オリンピック冬季大会組織委員会：第 11 回オリンピックの計画案(招致資料), 1966
- 25) 札幌市：SAPPORO 1972 年オリンピック冬季大会を成功させよう。札幌市公文書館所蔵(請求番号 780/59746b/さ)
- 26) 高山英華, 磯崎新：特集近代日本都市計画史「オリンピックも万博も海洋博も終わった今」。都市住宅 102：68-69, 1976
- 27) 原田與作：私の五十年 札幌と聖火。札幌五輪をしのぶ会・五輪をしのぶ記念事業の会, p.257, 1976
- 28) 札幌市建設部計画課：札幌都市計画概要。札幌市役所, 1954
- 29) 高山英華：五輪と都市計画。冬季大会組織委員会『グルノーブル冬季オリンピック視察報告書 札幌のビジョン』, p.10, 1968
- 30) 福井正勝：交通輸送。冬季大会組織委員会『グルノーブル冬季オリンピック視察報告書 札幌のビジョン』, pp.82-85, 1968
- 31) 札幌市教育委員会文化資料室編：さっぽろ文庫 58 札幌の通り, 札幌市, 1991