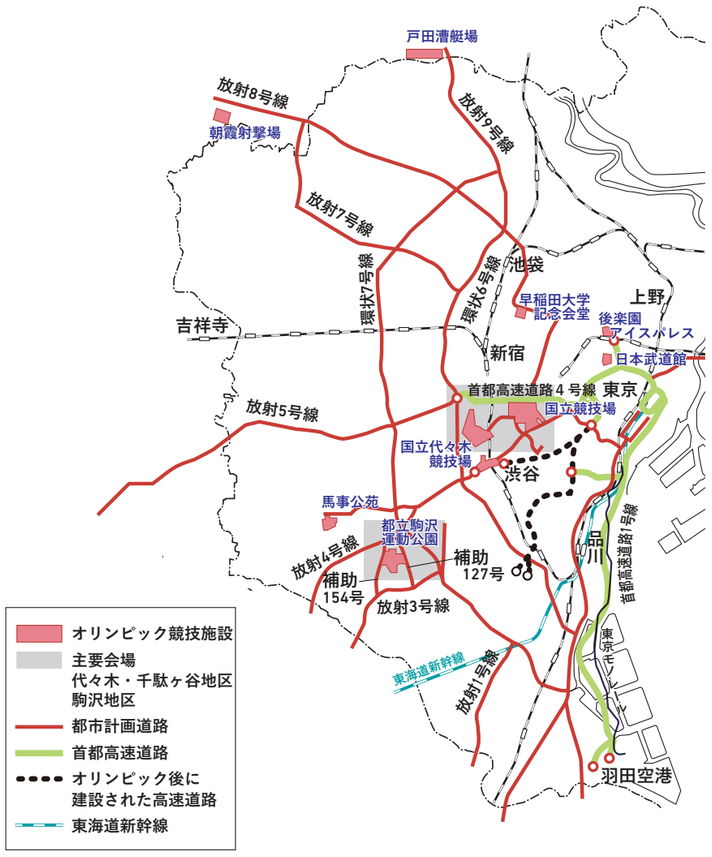
03 東京オリンピックと新たな都市基盤

昭和34(1959)年、ミュンヘンで開催されたIOC総会において、第18回オリンピック競技大会の開催地が東京に決定しました。昭和39(1964)年10月に開催される本大会に向け、開催決定から5年余の準備期間で東京を中心に大規模な都市基盤整備が実施され、東京は大きな変貌を遂げました。国内外の選手、役員、観客を受け入れるため、道路をはじめとする交通網の整備、競技場の建設、港湾整備などが行われました。



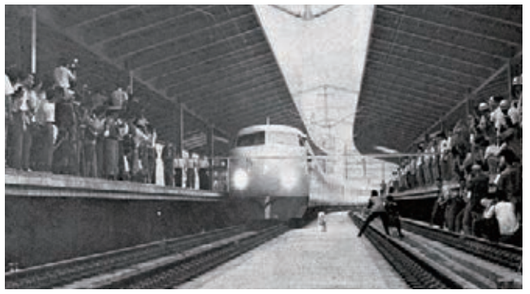
オリンピック施設と都市基盤整備
オリンピック開催を控えていた東京では、オリンピック関連道路を優先に建設が始まりました。オリンピック関連街路として22路線、事業延長54.6kmが整備されました。首都高速道路は、羽田―都心部―代々木(選手村)方面を結ぶ首都高速1号線をはじめとする4路線、事業延長31.8kmが整備されました。また、羽田空港は、旅客ターミナルの増築、滑走路の整備、空港敷地内ホテルの建設などが行われました。
出典:池享ほか『みる・よむ・あるく 東京の歴史』通史編3(吉川弘文館)を参考に作成。

国立競技場　昭和39(1964)年
国立競技場は、オリンピックの前哨戦とも言える昭和33(1958)年の第8回アジア大会に合わせて建設されました。その後、東京オリンピックのメイン拠点として、拡張工事がなされました。
提供:独立行政法人日本スポーツ振興センター／協力:大成建設株式会社

1964年竣工当時の国立代々木競技場
昭和39(1964)年
代々木公園が位置していた地区は、戦後は米軍の家族用宿舎ワシントンハイツとなっていました。オリンピック招致決定後、米軍接収が解除され、都心における会場として使用されました。
提供:独立行政法人日本スポーツ振興センター／協力:株式会社大林組

駒沢オリンピック公園　昭和39(1964)年
駒沢オリンピック公園は、6つの競技会場として使用され、約4万人の観客が集中することから、駒沢公園内にバスセンターを設置し、そこで観客の輸送を担う方法がとられました。
提供:公益財団法人東京都公園協会

立体交差による道路の建設(1960年代後半)
渋滞の激しかった東京の道路交通の現状を打開して、交通の円滑化を図るため、立体交差方式による首都高速道路の建設が都内各所で進められました。
提供:鹿島建設株式会社



東京駅で行われた「ひかり1号」新幹線出発式　昭和39(1964)年
1964年の大会開催に間に合うように、東京駅から新大阪駅までの515kmを約4時間で結ぶ超特急「東海道新幹線」が開業しました。新幹線は乗客の安全かつ高速の輸送を実現しました。
提供:鹿島建設株式会社

地下鉄日比谷線の開業
昭和36(1961)年から一部開業していた地下鉄日比谷線は、1964年大会開催に間に合わせるため、目黒―北千住間(20.3km)を全線開業しました。
提供:地下鉄博物館

東京モノレール
浜松町と羽田空港駅を結ぶ東京モノレール(13.1km)が開通しました。空港アクセスの役目を果たすとともに、今日では沿線の発展にも貢献しています。
提供:東京モノレール株式会社

東京港の開港

●大正12(1923)年の関東大震災を契機に、東京港では日の出・芝浦・竹芝など本格的なふ頭の建設が始まりましたが、依然として外国貿易は制限されており、長く不開港の状況に置かれていました。
●その後、軍需拡大とともに中国大陸との貿易が盛んになり、次第に国際貿易港として東京港の「開港」を求める声が高まりました。そして、昭和16(1941)年5月21日、ついに念願の開港が実現しました。
●戦後、東京港は年々貨物量が増加していましたが、施設の面で立ち遅れている部分もありました。このため、従来の港湾計画を抜本的に改め、昭和31(1956)年に港湾法に基づく「東京港港湾計画」を新たに策定しました。また、昭和36(1961)年には貨物量の増加等を踏まえ、「東京港改訂港湾計画」を策定しました。この計画は、都市港湾・商業港湾として発展する東京港の性格を基礎づけました。
●世界的なコンテナ輸送革命の波が湧き起こった昭和40年代には、いち早くコンテナ化に対応し、日本で初めてのフルコンテナ船が品川ふ頭に入港するなど、国際貿易港として大きく飛躍を遂げました。

東京港改訂港湾計画平面図
昭和36(1961)年
出典:東京都港湾局『東京湾史 第一巻 通史各論』