

愛知萬博與開發成長的夢：從《虛飾的愛知萬博》一書談起

黃貞燕

摘要

2005年在日本愛知縣舉辦的萬國博覽會，由於以環境為主題，並首度導入市民參與的機制，被視為二十一世紀型的萬博，加上創下2200萬觀眾人次，更使其經驗備受重視。本文藉由前田榮作所著《虛飾的愛知萬博》一書對計畫形成過程的追蹤報導，探討在推進派與反對派兩方折衝過程中逐漸向「環境」靠攏的愛知萬博經驗之意義，指出環境課題在未來對如萬博這種大型文化事業的影響所在，以及萬博必須擺脫二十世紀以來做為大型成長開發計畫一環的經營模式。最後，本文指出有關二十一世紀型萬博的可能性問題，檢討萬博能不能如同以往透過帶給觀眾非日常感動與經驗共有，而有助二十一世紀的環境、學習、自然與文化尊重等價值之社會通識的形成，以及市民參與能不能成為新的實踐機制，是另一個值得探討的課題。

關鍵詞：愛知萬博、開發成長、環境問題

愛知萬國博覽會：從二十世紀到二十一世紀轉型期的萬博

萬國博覽會的舉辦與成果之所以備受注目的原因，乃由於這是一個巨大而特殊的人為場域，是一個透過國際合作

提供觀看今日世界縮影以及對未來世界想像的場域，是一個主辦國與城市的企劃、組織與創造力，以及相關的技術系統之發展與運用等等軟實力(soft power)總集展示的場域，也是一個具有強大的社會視聽與市場規模的場域，也因此，萬博的總體經驗被認為可以提昇主辦城市之國際視野與競爭力。

2005年3月到9月在日本愛知縣舉辦的「愛知地球博」(以下簡稱愛知萬博),有二個特別的理由非常值得注目。第一,這是自九〇年代以來幾個萬博計畫的中止或失敗之後第一個舉辦的萬博,而其觀眾人數大幅超過預定。一九九〇年代以來,1991年奧地利維也納萬博計畫與1994年匈牙利布達佩斯萬博計畫先後中止,2000年德國漢諾威萬博以市民投票51.5%對48.5%之結果依計畫舉辦,但觀眾人次不到預期之半數,這幾個萬博的命運曾讓關係者憂慮這個巨型的世界祭典是否終將逐漸從歷史上淡去。第二,相較於二十世紀的萬博由國家與企業主導,著重社會的開發成長與啟蒙之主題的模式,這是一個以環境為主題,並首次導入市民參與之機制,被視為二十一世紀型的萬博。9月23日,萬博國際協會與國際環境保護聯合會共同發表聲明,贊許愛知萬博的整體表現,並期許預定2010年舉辦的上海萬博學習、活用其經驗(《中日新聞》9月23日報導)。到底,愛知萬博的經驗對二十一世紀型萬博的可能性有什麼啟發,是值得探討的問題。

在直接從經營論、技術論的角度觀察這個祭典本身之前,第一步工作必須是就其計畫的決策過程與理由,進一步探討愛知萬博為什麼以環境為主題。預計1500萬而最終創下2200萬觀眾人次,愛知萬博的準備過程可不是平坦順暢,一片叫好。事實上,愛知萬博的準備過程曲折,計畫也數度變更。如果化簡準備期的經過,可以勾勒出由主辦城市愛知縣政府為代表的推進派,以及以環境保護團體為核心的反對派,而愛知萬博的最終計畫,則是在以這兩派為中心之抗衡過程中逐漸修正成形的。對這個過程的掌握,將有助我們了解愛知萬博最終以環境為主題的意義。



前田榮作所著的《虛飾的愛知萬博》一書封面

一本異色的非官方導覽： 《虛飾的愛知萬博》

關於愛知萬博計畫的形成過程與內容,開幕前一個月出版的一本非官方導覽值得注意。這是前田榮作所著的《虛飾的愛知萬博:土建國家「最後的祭典」之非官方導覽》(以下簡稱《虛飾的愛知萬博》)(前田榮作,2005)。和一般的導覽書一樣,本書也著重介紹了愛知萬博值得前往一遊之處,但是,當然該書所宣傳的看頭可大不相同。

前田榮作,名古屋出身,愛知大學哲學系畢業後,曾進入中小企業工作,現為自由新聞工作者。自愛知縣表明爭取萬博舉辦權之後,持續地觀察、追蹤相關動向並撰寫新聞評論長達十餘年,本書即是其相關報導的總結(註1)。

書中有關愛知萬博計畫的形成過程之描述可整理如下。愛知縣爭取主辦萬博的目的是為了一舉促成幾項有助名古屋競爭力的大型建設計畫完成,主要如中部國際機場,第二東名、名神高速公路,以及閉幕後將會場所在地開發為大型住宅區的新住宅市地計畫等。由於會

場最初的預定地位於名古屋近郊一片生態豐富的森林，因此萬博的舉辦，不但將森林為地，大興土木，會後的大型住宅區開發計畫又將帶入約7500位居民，使得這一片自然地的保護受到嚴重破壞。以開發為目的的萬博計畫很快地遭受環境保護團體的反對，甚至後來國際萬博協會都正式提出質疑。為緩和抗議，愛知萬博最初的主題「技術 交流 文化：新的地球創造」幾經修正，逐步向「環境」靠攏，最終定案為「自然的睿智」。

以長期來對計畫形成過程相關事件的追蹤分析為基礎，前田榮作指出愛知萬博一方面由於為了推動相關計畫所涉及的權力與利益問題之糾葛，一方面由於為了克服如何實現一個實際上將破壞環境的「環境萬博」之難題，準備期陸續出現種種牽強、滑稽或名實不符的決策，導致愛知萬博成為一個虛飾的祭典，也可視為一個國民的稅金如何被濫用的展示場。

做為一本反對萬博的評論，《虛飾的愛知萬博》一書的特色在於透過長期對事件的追蹤報導，簡明地解體了被媒體與廣告包裝的萬博形象，這些「內情」的確很直接地撼動了一般讀者，出版後也備受注目。由於本書之報導評論方式，底下將稍加詳細地整理介紹各章主要內容，以了解這個二十一世紀型的萬博計畫的形成過程。

驚異的萬博會場導覽

書中第一章指出，愛知萬博的展示構想平庸到令人吃驚的地方滿滿皆是。

如瓦斯館的火焰魔術秀，或大型觀覽車等，這些在今日已是一般遊樂園中常見的項目。機器人的展示是為了吸引兒童，但近年來在科學博物館或科學祭典中機器人的展出日益普遍，1999年Sony發售機器狗Aibo，使得機器寵物日常化，令人不禁懷疑機器人的展出還能

夠帶來多少驚奇與感動。最甚者是焦點展示，2003年發表的計畫之展示焦點是，以冷凍的狀態完整地將在俄羅斯發掘的冷凍古代長毛象搬運至會場展出，而成為一時的熱門話題。由於挖掘與搬運的困難，2004年萬博協會宣布放棄此計畫（最後展出的只有局部是實物），並公布以月石為新的焦點展示。1970年大阪萬博展出月石，成功地吸引了大批的觀眾，但30年後，並未引起任何回響。萬博協會重新調整計畫，宣布將展出依據2002年在非洲發掘的猿人頭骨製成的模型，西元前1600年世界最古的天文盤實物，以及美國航空宇宙局土星探查機模型。這些展品或許各有特色，但完全缺乏主題性。

為了因應環境的主題，會場內保留一片雜樹林並設計為體驗自然的森林教室，在此解說自然生態，以及進行運用樹枝、樹葉與果實等製作遊戲道具的活動。但這樣的活動事實上許多小學都有，有特意千里迢迢來到萬博的必要嗎？真正喜愛自然的人，又怎麼會選擇付昂貴的入場券來體會自然呢？說到環保的主題，會場內展示了一面高12公尺、長150公尺，名為生物肺(bio-lung)的綠化壁，以宣傳如何利用植物的力量吸收二氧化碳、降低氣溫、改善都市生活環境與環境負荷等。這個綠化壁的展示，由於運用高科技讓植物在短時間內生長布滿整個牆面而引起注意，但是這項技術並無法目睹，會場所見只是一堵綠化壁而已。以竹編構而成的日本館也是環境技術的展示重點，但一個由竹子編成的建築，其展示的魅力又能有多少呢？

參展者達121國與5國際機關，創下萬博史上紀錄。以增加參加國數為優先考慮乃是遵循了小泉總理推進觀光立國的方針，看似是愛知萬博的成績之一（大阪萬博的參展者數是77國與4國際機關）。但根據萬博協會2004年的資料，

參展國之中，國民平均所得在2975美元以下者，即在技術上或財政上皆需支援的開發中國家，達80國，約占參加國百分之六十。更進一步看，其中國民平均所得在785美元以下者有47國，而債務返濟額占國民平均所得百分之八十以上，或者是債務返濟額達輸出2.2倍以上者竟達31國。也就是說，從企業的觀點來看，可以說參加國之中約有三分之一是完全破產的國家。很難想像邀請這些國家的參展，會對國際觀光帶來什麼好處。

日本對參展的開發中國家提供優渥的條件。參展國只須負擔展出物件的製作費與運輸費，以及商業活動的相關費用。其他如參展費、國家館的建設費、展示維持費、常駐職員的旅費與住宿費、國家紀念日演出者的旅費與住宿費等，皆由日本支付。這些費用由日本政府開發援助(ODA)之事業費支出，其條件是由日本的代理公司擔當展出之企劃與執行。國家館販賣所得百分之二十給協會，百分之二十給代理公司。各大代理公司都派職員擔任萬博協會的義工，而實際上即是聯繫相關商業活動的棋子。在這種複雜的政治與商業的糾葛下企劃製作的展出內容，恐怕很難有可觀之處吧！

到了會場就已經天黑啦！

在第二章中作者指出，為了符應環保的大會主題與條件，愛知萬博相關交通手段的規劃笑話百出。

最大的問題是愛知萬博未來技術展示的焦點項目之一，聯結JR、地下鐵與長久手會場，以常導電方式行駛的磁懸浮列車Linimo號。所謂的磁懸浮列車，乃運用磁氣懸浮、行駛列車為動力系統，又分為常導電與超傳導兩種方式，由於具有高速、環保等優點，被視為未來型大眾交通系統，日本從一九六〇年代起就投入研究開發。其中由日本國鐵

開發成功的超傳導方式，已成為今日所熟悉的新幹線交通系統，但超傳導方式的投資預算過於龐大，不適合長程以下的路線。而常導電方式則在投資預算上具有優勢，被認為更具普遍化之可能。前述萬博閉幕後計劃將會場開發為大型的新住宅區，因此本次常導電磁懸浮列車實用化的目的之一，即日後可成為該區沿線居民的交通運輸系統。

常導電磁懸浮列車Linimo號是日本國內首度實用化的路線。然而，有幾個問題：第一，在泡沫經濟時代之後的今日，做為市內短程路線，常導電方式被認為已不合成本，日本通產省甚至在1995年發表了停止開發的方針；第二，Linimo號只能低速行駛；第三，萬博閉幕後的預估使用率非常有限。由於全長約8.9公里，但有9個停車站，站與站之間的距離平均只1公里，因此只能以時速約35公里的速度行駛。這比腳踏車快不了多少。還有，磁懸浮列車非大量運載型交通系統，愛知萬博的預定是每小時4班車，一班為三節車廂，乘員限制244人。相對於名古屋地下鐵的運載量是每小時1萬5千人，磁懸浮列車只不到1千人。為此，愛知高速交通公司將尖峰時間的運載量調整為400人，每小時發車10次。即使如此，Linimo的運載力仍與地下鐵相去甚多，如果搭乘地鐵的觀眾全數轉乘，那麼平均的候車時間將達4小時。幾度調整，最後決定在尖峰時間加強公車的運行，而當然不可能都是尚未普及的低公害車，也就是說，為了執意磁懸浮列車實用化的想法，不但無法解決萬博開幕期間的運輸量需要，甚至使其在環保上的優點大打折扣。因此，磁懸浮列車Linimo號的實用化，事實上是個不顧成本與效率性的杜撰計畫。

另一個例子就是聯結兩個會場的纜車系統。為了環保的考量，決定採用纜車，而由於可提供遊客俯瞰自然美景之

趣，原本計劃採收費方式。但建設途中遭沿線居民抗議隱私權受侵，最後編列大筆預算裝設通電後可呈霧狀的透明玻璃，在行經住宅區時將玻璃轉成霧狀。由於俯瞰美景之趣大打折扣，因此最後放棄了收費的想法。當然，上述這兩個不合成本的計畫之支出，最後就是由全民買單。

海上之森的「環境戰爭」

作者在第三章指出，環境問題是愛知萬博的最大難題，不但迫使計畫方針轉變，規模縮小，為了兼顧環境團體的要求與準備工作的推展，萬博協會的對應也出現粗暴而令人難解之處。

在1994年首度策定的構想中，計劃將位於瀨戶市東邊丘陵地的森林之中心部鏟平做為會場。由於這個地區在繩文時代仍為海水淹覆，因此將這片森林稱為「海上之森」，其總面積約2000公頃，地形變化豐富，有3000種以上的動植物生息其中，而離名古屋市車程約僅一小時。1994年的會場構想提出後隨即引發反對聲浪，提出「守護海上之森」的口號。愛知縣當地的自然觀察會與自然保護團體等在海上之森進行細密的稀有生物調查，並帶著調查所得向中央的環境廳陳情，這份報告令環境廳深感驚訝，覺悟到之前的報告對海上森林生物生息狀況的掌握並不確實。1995年日本野鳥會在海上之森發現瀕臨絕種動物蒼鷹之巢一事，為反對運動帶來關鍵性轉機。愛知縣議會對萬博協會提出重新評量萬博計畫的要求，環境廳也嚴正地要求愛知縣知事厲行環境保全工作。經過如上種種波折，萬博協會將會場預定地從原來的650公頃變更為540公頃，而且分為ABC三區，A是展覽設施區，B是自然完全保存區，C則是植林區，也就是說，縮小了人造區的面積。預定的觀眾人數也從原來的4000萬人減為2500萬人。萬博的主題從「技術 交流 文

化：新的地球創造」一度變更為「新的地球創造：自然 技術 文化的交流」，最後定案為「自然的睿智」。「自然」終於成為核心主題。

這些改變得到內閣認可，日本政府在1996年正式向博覽會國際事務局提出在愛知舉辦萬博的申請。以往，舉辦萬博所需費用由國家與主辦地方政府各負擔一半，但對於愛知萬博，中央以財源不足為由，將經費的負擔比改成國家三分之一，愛知各縣市地方政府三分之一，民間團體三分之一。由於爭取萬博勢在必得，為了取得政府的同意，愛知縣低姿態地接受了預算分擔的方式。

即使愛知萬博協會極力在主題與規模上靠近「環境」的課題，但在面對環境問題時，協會的對應還是有許多引人爭議之處，例如愛知萬博提出的會場預定地之環境評估調查報告。作者指出其中有關生物生息狀況的調查方法大有問題：例如在夏天調查主要在秋冬生息的鳥類種類，秋天調查春生植物的生息狀態。因此，生物的狀態顯得並不豐富，或者以模糊的計算手法，增加某種稀有生物的數量。對這份幾近杜撰的調查結果，學者決定自行進行調查，但是縣府方面卻百般刁難。愛知萬博協會還製作了一份模糊焦點的宣傳，試圖說明伐林並不可怕，只要事後能有計畫地進行再植林。謳歌自然睿智的愛知萬博發表了七點環境方針，但事實上連同前幾章所述，值得再議之處並不少。

愛知萬博準備期間有關環境問題的爭議，倒是給愛知縣帶來一個意外的禮物，即縣內自然保護意識大幅提高。1999年，為解決現有垃圾掩埋地在兩年內即將不敷使用的問題，名古屋市決定將注入名古屋港附近的溼地設為垃圾掩埋場，而這裡正是日本境內過境候鳥數目居首之地，當然遭到自然保護團體的強烈抗議。名古屋市取消了原定計畫，提出透過分類、回收等措施達到垃圾減

量的運動，成果斐然。原定為垃圾掩埋場預定地的溼地，幾經努力，在2002年登記為水鳥生息的重要地域而得以受到保護。

作者最後指出，愛知萬博最大的矛盾（虛飾）是，對萬博這樣的大型活動來說，觀眾人數越多表示越成功，但是觀眾越多，對環境帶來的負擔越大，反而更加悖離了環境這個主題。

有關土地的權力與利益問題

作者在第四章中指出，即使面對種種質疑、反對、計畫變更與財政困難等壓力，愛知縣始終執意舉辦萬博的理由只有一個，那就是堅信大型土木開發在提高地域競爭力的課題上扮演關鍵角色，而萬博正是推動幾項大型建設計畫的觸媒。中部國際機場的建成，有助與海外的交流；第二東名、名神高速公路的整備，將拉近與關東、關西的距離；新住宅市地整頓計畫則被期以吸引優質人口流入中部圈。名古屋向來以繼東京、大阪之後，日本第三大都市自居。但東京舉辦奧運，大阪舉辦過萬博，唯獨名古屋尚無舉辦國際文化事業的經驗。1981年，爭取1988年奧運舉辦權敗給漢城，給名古屋帶來重創。因此，萬博是一個新的機會，也是一個不能再錯失的機會。

作者也指出，被指定為萬博會場預定地的名古屋東部丘陵地，自一九六〇年代後半以來，就持續地被指定為各項開發計畫用地，如1970年的青少年公園，爭取1988年奧運舉辦權時會場的預定地也在此，當時預定藉奧運的舉辦同時將該地開發成一針對研究機關、學者與高級技術人員的住宅與休閒地。1995年的新住宅市地計畫，即是這個構想的延長。這些開發計畫可追溯至1951年出任愛知縣知事的桑原幹根時代。桑原幹根擔任愛知縣知事一職連任6期24年，被政壇稱為怪物。不論好壞，不可否認

地，桑原是為今日愛知縣打下基礎的重量級人物。桑原是開發主義者，提出結合中部九縣、以名古屋為中心的大中部圈構想。此後，以名古屋東部丘陵為中心，陸續推出包括道路、機場、住宅地等大型建設計畫。而自一九六〇年代起，東部丘陵一帶的土地，就為桑原知事身邊的有力人士陸續買占。

1990年宣布參加萬博時仍在土地泡沫經濟的尾聲，到了2000年建設工作開始著手時，環境的議題以及相關團體的社會影響力已經大幅升高。2000年，在環境問題的顧慮與環境團體的壓力下，利用萬博會場興建新住宅區的計畫被迫告終。而萬博的計畫本身，由於會場預定地的縮小，預定觀眾人數也從第二次修改的2500萬人再減低至1500萬人，創下萬博史上新低。

這個人、那個人，向左、向右

第五章介紹了由於愛知萬博準備期間的種種曲折，有許多參與者也因而無所適從。

2000年，會場計畫正式為國際萬博協會所承認之後，愛知萬博協會請來在大阪萬博與沖繩海洋博擔當重任，人稱「萬博先生」的堺屋太一擔任最高顧問。但是堺屋對愛知萬博的意見，卻使得工作陷入膠著。以堺屋的經驗，強調市民參與自然保護的萬博計畫是無法成功的，因為萬博不是公共事業而是文化事業，而且是專家的工作，非一般市民所可想像。他提議擴大會場，利用土砂採取地建設成一可同時容納百萬人的巨型野外劇場，並大幅加強交通運輸量。這些計畫不但將使預算大增，相關的土地交涉也十分困難，更重要的是，堺屋的意見，恰與時下對萬博的意見相對立，而那正是愛知萬博已花費一番工夫調整的。三個月後，堺屋太一請辭了顧問一職。

在世界的萬博150年史上，愛知第

一個標榜環境與市民參與。這樣的主題顯然並不被看好，在開幕前半年，當地的宣傳還是冷冷清清，預售票的反應也不佳。由於當地一般輿論反對萬博，因此企業也不敢大刺刺地捐款或協助宣傳。

市民參與是愛知萬博的特色之一，也是萬博史上首度的嘗試，而這些市民或許可說是本次參與者中最無所適從者。協會召集在建築、經濟、教育等方面的專家五人，擔任市民參與相關企劃的顧問。然而顧問實際參與的方式非常形式化，並沒有傾聽市民的想法，只是將由企劃公司構思的案子讓市民代表過目，然後選出各企劃之負責人，採各企劃獨立進行的方式，各計畫的參加者既沒有與協會溝通的管道，彼此之間也沒有交流的機會。而市民企劃的構想，最終就是直接交由廣告代理公司來執行。這個做法讓顧問中唯一出身愛知縣的中京女子大學校長谷岡女士感到憤怒，她提出以下三點理由請辭了顧問一職：

一、雖然宣稱以市民為主體，但實際上愚弄了市民，讓市民承擔所有問題。

二、會場的條件與限制並非一般市民所能解決，不必要的困難太多了。

三、協會與事務局的态度既不負責任也不誠實，沒有做必要的工作。

視萬博為商機的企業或關係者不少。這即使不能贊同，但也無可厚非。經過許多曲折，終於實現與東京、大阪齊肩的夢想，成為萬博主辦者的名古屋，現實中卻因地方官僚的技術經驗不足，實務工作只能交付廣告代理公司。那些由廣告代理公司代辦執行的市民參與活動與相關展示，到底會是什麼模樣，實在是本次萬博的看頭之一。

愛知縣即將破產

作者在第六章指出，由於萬博、中部國際機場等等相關建設的龐大支出，

愛知縣不久即將面臨破產的危機。

愛知萬博開幕前一年，名古屋呈現景氣好轉的現象受到媒體注意。名古屋車站周邊進行再開發計畫，2004年其周邊基準地價的漲幅拔得全國頭籌，而有效求人倍率這項調查結果，名古屋也居全國第一位，甚至達全國平均值的兩倍。

但是，這樣就表示名古屋的經濟真的好轉了嗎？

從別的角度來看，名古屋流浪漢人數居全國第三，而長久以來居名古屋前五大名門企業，除了豐田汽車之外，其他不是凋落，就是被來自東京的資本合併。如果看東海地區都市成長力排行表，前三名的都市圈都是以汽車產業為基幹，而名古屋都市圈只居第16位，如果以市村町來看，名古屋市在152市村町中只居第135位。1992年，愛知縣決定爭取萬博主辦權時，縣政府的儲蓄基金仍有2828億日圓，到了2004年，只剩615億，而縣債發行額已達5000億日圓以上。1998年的年度預算計有222億日圓的赤字，1999年則有92億日圓的赤字，戰後以來愛知縣首次成為赤字的地方自治團體。

如果萬博準備期間藉由環境問題而決定中止，或許可以稍為改善愛知縣的財政狀況。中止萬博造成的損失，還是比舉辦萬博來得低，但是沒有人敢下這個決斷。由於舉辦萬博，愛知縣2005年的年度決算估計達640億日圓赤字。這還是不計相關支出中列為投資項目的800億日圓之結果。愛知縣政府宣稱萬博與中部國際機場兩個計畫的實現，將帶來2兆2000億日圓以上的經濟效益，以及94,000人以上的雇用機會，因此，縣政府的收支狀況，將在2010年有所回復。然而，不管是對萬博短期內以及中長期內所帶來的經濟效益，或者結合中部國際機場之開港的好處，愛知縣所提出的估算與評估都是非常籠統而抽象

的。

萬博會場的建設費1350億日圓，相關交通建設約3500億日圓，而其他非直接關連的整備事業應該也達數百億日圓吧！事實上，中部國際機場是一個比萬博更龐大的公共事業。愛知縣的負擔資金，機場營運公司300億，聯結機場人造島的交通整備事業800億，機場人造島與對岸前島的開發費用則近2400億日圓。中部國際機場開港後頭年度收入估計有500億日圓，而結算估計達50億的赤字。同樣是在人造島上建設機場的計畫，大阪關西國際機場平均年收十年來即使達1000億日圓，但也已累積了2100億日圓的負債。中部國際機場人造島的承载力據說優於關西國際機場，因此不會像關西一樣陷入年年下沉的危機，但是恐怕將因愛知縣的沉重貸款而逐漸下沉。

愛知萬博的虛飾

總結本書的觀察與分析，前田榮作所指的「愛知萬博之虛飾」有兩個重點。第一，愛知萬博事實上是推動一連串大型土建工程之觸媒，也是戰後以來堅信開發成長路線的土建國家日本的反映。第二，以環境為主題的萬博與實際上破壞環境的萬博之衝突，以及因此而浮現在實踐之技術層面的矛盾。作者透過長期的觀察與追蹤，詳盡地剖析了反映這兩種虛飾的代表事件之前因後果、來龍去脈。作者批判萬博之虛飾的目的在於喚醒國民正在為這些空虛的決策付出代價（稅金）。作者指出，如果中央與地方行政單位不能擺脫對開發成長的執迷不悟，假以時日，不只愛知縣，全日本必將負債累累而被迫走向重稅國家之路，屆時如溯及以往，開辦愛知萬博的2005年，可以稱為「重稅政策元年」而當之無愧。

愛知萬博經驗提示了二十一世紀型萬博的可能性嗎？

從前田榮作一書可知，「環境」這個主題，事實上是由於二十一世紀的環境意識與以此而結集的市民團體之力量，致使愛知萬博被迫逐步走出二十世紀型開發成長的夢想，所找到的避風港。因此有關萬博如何轉型進入二十一世紀的問題，愛知萬博的經驗有以下二點提示：

第一，環境課題不容忽略。

愛知萬博的計畫最初之所以遭到反對，並非針對萬博這個祭典本身，而是萬博會場闢林造地與閉幕後大型住宅開發計畫將帶來的環境破壞問題。

然而，環境問題在此之所以發揮如此強大的力量，不僅因為環境是重要的公共課題，而且同時也已成為一個對社會視聽與市場具有影響力的課題。我們不可以忽略，「環境」已成為二十一世紀市場競爭的技術與行銷之關鍵，不但環境商品與環境技術的市場潛力無窮，而不顧環保的企業之商品則將遭到大眾唾棄，甚至發起不買運動。國際萬博協會之所以嚴正對愛知萬博提出警告，一部分也是因為如果愛知萬博被認為是一個破壞環境的萬博，萬博這種世界祭典的本身也有可能遭受質疑，而這正是國際萬博協會絕對必須避免的。

第二，「萬博加開發」的模式開始受到質疑。

愛知縣之所以爭取並堅持萬博的舉辦，乃是因為視萬博為帶動一連串開發計畫的觸媒，而對開發成長夢想的執迷，正是造成環境破壞問題的主凶。愛知縣之所以執意於「萬博加開發」的配套模式有其歷史與社會背景。日本戰後

經濟的復甦與高度成長的達成，受益於公共事業之推展甚多。公共投資以促成工業發展的基礎建設為中心，如交通、通信、能源等項目，在高度成長期(1958~1972)，甚至以大型工業用地的整備為重點。相對地，有關民生的公共投資就落後許多。如此，逐漸形成以國家財政與企業為中心的經濟結構，保護企業的公共投資事業以及相關法規的制定優先進行。戰後半世紀，隨著社會的高齡化現象，先進工業國家的支出重點紛紛轉移到社會保障移轉費的同時，日本的公共投資比例仍然居高不下，而且巨大的公共投資仍未間斷（宮本憲一，1998）。

愛知萬博與相關建設計畫屬於「祭典型公共投資」的例子，其模式仍然是「開發成長優先、民生其後」，特徵是短時間內投入大筆資金在祭典所需的交通設備以及周邊地帶的都市再開發。日本戰後如1964年東京奧運，1970年大阪萬博以及其後大大小小的博覽會，無不成為都市再開發計畫的一環。以愛知萬博為例，利用會場建設住宅區以及周邊道路整備計畫，將使地價上升，促進周圍土地投資，銀行貸款增加，相關股價上漲，少數人受益，但為了大型建設所發行的公債，則將成為國民的共同負擔。繼環境意識之後，國民對稅金用途與效益問題必然也將逐步覺醒，萬博要能真正進入二十一世紀，必須擺脫二十世紀以來「萬博+開發」的配套模式，以及依附在背後的開發成長的夢想。

萬博做為有助社會通識形成場域的可能性

9月25日閉幕後，有關愛知萬博的觀眾人次與結構的統計，可以一窺萬博的成果。預期1500萬人，愛知萬博的入場人次總計竟達2200萬人。萬博協會中

村利雄事務局總長在閉幕後的記者會上表示：「雖然（本次的萬博）在計畫階段迂迴曲折，但最終再度證明了萬國博覽會仍是通用於二十一世紀的國際運動。」（《讀賣新聞》2005年9月26日）這樣的入場人數說明，具有強烈意識的市民仍然是少數，對於萬博，大多數的市民仍然持以一種消費本位的態度。此外，外國觀光客只不到一成，但購買多次入場券者達44萬人，多半為愛知縣與周邊縣市居民，每人入場次數以平均10次計，總計達440萬人次。這暗示了在資訊全球化的今日，像萬博這種國際規模的文化事業也已逐漸地域化。

愛知萬博達成的觀眾人次提醒我們，除了與開發成長計畫的緊密關係之外，萬博這種大型文化事業的另一項重要功能，即創造了一個讓社會大眾能共同消費某種理念與經驗共享的超大型場域。這種非日常性的、大規模的、多數共有的行為與經驗，對社會通識形成的影響與問題，還沒有被深入探討。如果排除開發主義，以及改善影響環境的技術問題，進入二十一世紀，萬博能不能如同以往透過帶給觀眾在體驗未來世界時的非日常感動與經驗共有，而有助二十一世紀的環境、學習、自然與文化尊重等價值之社會通識的形成？非營利組織(NPO)與非政府組織(NGO)可不可能藉由加入這個大型的場域，使其理念獲得更為廣泛的認知？「市民參與」這個機制有可能發展出更細膩的技術嗎？有可能加入成為二十一世紀大型文化活動的新實踐技術嗎？這是面向二十一世紀，2005年的愛知萬博另一個值得深入觀察與思索之處。

附註

註1. 除了前田榮作的著作之外，還可見
到反對愛知萬博的市民或團體所開

中華民國九十四年十月

設的網站，請見<http://www.unagilink.com/hantai.html>。

參考文獻

- 吉見俊哉 2005 萬博幻想。東京：ちくま新書。
- 前田榮作 2005 虚飾の愛知萬博：土建国家「最後の祭典」アンオフィシャルガイド。東京：光文社。
- 宮本憲一 1998 公共政策のすすめ。東京：有斐閣。

收稿日期：94年9月5日；接受日期：94年10月5日

作者簡介

本文作者現任國立臺北藝術大學博物館研究所助理教授。

Aichi Expo and the Dream of Development and Growth

Jan-Yen Huang *

Abstract

The Aichi Expo held in Japan in 2005 is considered a 21st century exposition, because its theme focused on the environment, and not only NPOs and NGOs, but also city residents were invited to participate for the first time in its history. In addition, because the Aichi Expo attracts 22 million visitors, the “Aichi Expo Experience” is highly valued. This article discusses the meaning of the “Aichi Expo Experience” based on the introduction of Eisaku Maeda’s *The Ostentation of Aichi Expo 2005*, which concentrates on the process of deciding the environmental-based theme. The consideration of environment and the departure from the dream of development and growth are necessary and sufficient conditions for future Expositions in the 21st century.

Keywords: Aichi Expo, development and growth, environmental problems

* Assistant Professor, Institute of Museum Studies, Taipei National University of the Arts