

1. はじめに

1000年の歴史のなかに生きつづけてきた京都は、そのときどきの人々の遺産と、それをとりまく美しい風土が、そのまま現在にうけつがれています。京都を訪れる人々は、この遺産と風土が安定した姿で眼前に展開されたとき、始めて落ち着きをとりますことでしょう。

しかし、この美しく落ち着いた町なみのなかには、生産の場として、また、生活の場としての都市の生成を求めている130万人の市民のエネルギーが燃焼し続けています。それは、あるときは古きものとともに、あるときは自然にさからいながら、やむことのない胎動を続けています。

<保存と開発>これは京都市が当面している大切な問題です。新しい都市づくりにたずさわるものは、両面の調和を考えるとなく、仕事を続けてゆくことはできません。一般に、前進のエネルギーが強烈なあまり、開発と破壊が混同されていますが、開発とは新しきものをつくりだす創造で、それは、過去、現在、未来につながる流れのなかで肯定されるものでなくてはならないと思います。

京都市の歴史的な位置づけを述べることはさしひかえますが、すべてが一幅の絵画であり、歴史への回想につながるものであるこの土地で、私達は一面ではどのように保存行政を行なってゆくか、また他面では、都市建設のいとなみをいかにして行なってゆくか、日夜苦慮しています。それゆえ、あるときは私権を無視した保存、規制論者だといわれ、あるときは文化財の破壊者であるといわれながら仕事を進めている次第です。この二つの面について、いろいろ考えてみたいと思います。

2. 風致の保存

さきに述べたように、京都の都市計画のなかの重要なものの一つに風致の保存行政があります。<古都における歴史的風土の保存>を今日の認識にみちびくまでの長い月日と先輩の努力の跡をふりかえるとき、将来にわたりこの成果を正しく伝えてゆかなくてはならないと思

います。

ご承知のように、京都は南にはひらけていますが、東、北、西は、それぞれ、美しい山なみでかこまれ、そのなかに古い伝統の町なみが静かに位置しています。三方の山なみの緑と、美しい町の景観をどのように保持してゆくかが問題です。特別都市建設法の緑地地域、都市計画法の風致地区、近畿圏整備法の保全地域などによる規制はもちろん、文化財保護法、公園法、森林法など大きな助けになっています。しかし、ある地点、地区を守るのに、どの一つの法律のみでも不十分で、満足に自然を保持することができないのが現状です。

このなかの一つ、風致地区の規制について考えてみましょう。現在、京都市は11208ha(全市域の18%)の区域を風致地区と指定し、さらに、嵐山、東山のとくに大切な区域1070haを特別風致地区に指定しています。最近1年間の地区内の現状変更は1400件のにぼり、うち、住宅の新築は460件、宅地造成は65件となっています。この数年間の増加はいちじるしく、特に宅地造成の増加がめだっています。また、建築物の規模も大きく、新しいデザインのものが増えてきました。風致指導の限界は、外観、デザイン、色彩などについていろいろと指導し、風致側の思想に近づけることがぎりぎりの線であり、絶対的な制限、禁止を行なうことは困難なのが現状であります。

現在、私達は<古都における歴史的風土の保存>について新しい手法を求め、新しい制度の制定を各方面にお願いしています。これには、制限、禁止、補償、買上げと段階的な処理をそなえた体系を内容にもりこむとともに、国の強力な援助を期待しています。

3. 鳥羽離宮跡と区画整理

開発事業と文化財の問題は、京都市においてもいろいろの問題をおこしていますが、そのつど、協調して具体的な解決を行なってきました。最近の大きな問題の一つであり、今後どのように解決してゆくか世人が注目しているものに、鳥羽離宮跡と区画整理の問題があります。

鳥羽離宮は、1086年に白河天皇が後院として造営されたのが最初で、その後1300年ごろまで、順次、改修、拡

張が行なわれました。その間、宮廷の諸行事に使われていましたが、南北朝争乱のころから荒廃を続け、14世紀後半には全く壊滅してしまいました。その最盛時は全城60万坪もおよんでいたといわれています。その位置は京都市伏見区の鴨川にそって現在の竹田、中島地区で、上鳥羽と下鳥羽の間にある地帯で、〈秋の山〉と称する丘が残っています。その後、数百年間洛外の農耕地として今日におよんでいます。大正7年、京都市域に編入されましたが、国道1号線ぞいにわずかな人家がたったほかは、静かな近郊農耕地にすぎませんでした。

第二次大戦後、経済の復興とともに京都市南部のこの地域も工業地帯として注目されるようになり、また昭和33年、問題の地域の北部に計画された名神高速道路の京都南インターチェンジが、国道1号線との交点に決定されました。名神高速道路は昭和38年7月に開通しました。それにさきだって、京都市は京都南部開発計画の一環として、この地域の区画整理の必要を痛感し、名神高速道路の計画とともに調査をはじめ、昭和36年8月、伏見西部第一地区区画整理区域の都市計画決定をうけ、昭和38年3月、事業計画設計の認可を受け事業を進めています。

この間、文化財側の調査は名神高速道路の計画が行なはれたのちに、離宮区域の推定調査が行なわれ、京都府教育委員会の報文には、〈今は水田となっても、以上の地域にまたがる鳥羽離宮跡の地下には、何が埋もれているか予測することはできないと考えた。したがって、水田といえどもいたずらに変更することはできないと知ったのである〉と述べています。

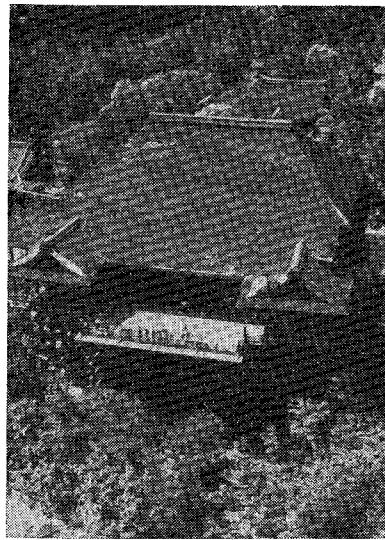
しかし、地上の現実にはインターチェンジ至近の国道1号線の沿道としての好立地条件から、急速な変ぼうを続けています。ただ、北部の緑地地域、住宅地域がわずかに工場化をふせいでいます。しかし、これとても、いつまでもこのままにしておくことはできず、近い将来には、インターチェンジ周辺にふさわしい産業を立地させる地域に変えてゆかななくてはなりません。

この間、区画整理は街区確定の作業が順調に進められ、文化財の発掘調査も、昭和38年12月、昭和40年1月と行なわれ、離宮の南殿付近と推定される付近に圓池の汀、礎をひいた道、2棟の建物跡を確認しています。

以上が現時点の両者の状況であります。文化財側は鳥羽離宮跡の史蹟指定、全域の建築物の発掘調査を行ない保存計画をたて、保存すべきものは地区を指定して保存してゆきたいとの考えを述べています。一方、区画整理側は昭和36年の決定以来4カ年を経過しているので、早急に街区の確定、換地と一連の事務を進めて行きたいと考えています。

昭和40年2月、両者の間で会合がもたれ、種々打合わ

清水寺



せが行なわれましたが、満足な結論に達することはできませんでした。区画整理としては、計画決定をした地区にかさねて史蹟指定をされること、さらにそれが広大な地区にわたるようでは区画整理事業が不可能になるのではない

いか、特に発掘調査のテンポの遅いこと、保存地区を国が買上げるとの方針が明確でないことなどが問題点であると指摘しています。何万坪もの地区を全面的に凍結保存することは、京都南部開発地域の土地利用として問題があり、調査完了後は小面積の点的な保存を行なうのがよい方法ではないかと思えます。一日も早く調査が完了し、保存すべき土地は国による買上げが行なわれるよう望んでいます。

開発が行なわれると文化財の問題がおこるということは、当然先行すべき文化財の調査、指定、保存などが遅れているにもかかわらず、開発のテンポの早さのみを云々することに問題があります。これには多くの理由のあることは理解できますが、だからといって、開発側にトラブルの原因をおしつけ、その負担で解決してゆく傾向は肯定できません。

この問題については、今後も十分に話し合いを続け、すべての人々が納得のゆく方法で処理してゆかなければならないと考えています。

4. むすび

古都に起こっているできごととして、二つの面を述べましたが、いずれも、定形的に解決できることではなく、多くの人々のいろいろの考え方の結晶が解決の指針となるのではないかと思えます。保存と開発の両面を担当するものとして、いつも、この点に心をくばり、仕事を進めてゆきたいと思っています。

(筆者・京都市計画局都市計画課長)