

# 開 発 と 文 化 財

稲 垣 榮 三\*

## 1.

開発と保存の問題が日本で広く論じられるようになって、もう数年になる。高度経済成長政策がもたらした開発の進展は、一方で国民の生活環境を急速に変ぼうさせた。開発の効果としての合理化、利便という側面はあるとしても、自然の潰廃、公害、無駄な公共投資、そして文化財の破壊という反面をともなったことも忘れられない。自然や文化財の保存を叫ぶ声が、公害を訴える声とともに高くなったのは、こうした状況のなかからである。

この問題はしかし日本だけの特殊な問題なのではなく、いまや世界的な、特に古い歴史をもつ地域では回避できない問題となってきつつある。奈良の平城宮跡に私鉄の検車区が設けられようとして、大きな問題となったところ、エジプトのヌビアでは、アスワンダムによって水没するアブ・シンベル神殿をどのようにして救済するかということが国際的な関心を集めた。また京都や奈良がいま当面している問題とおなじ問題を、アテネもローマも抱えているといっている。巨額の建設投資に支えられた都市の巨大化、あるいは都市化の進展という傾向は、いまや世界的な必然だから、日本の問題もそうした視野からの展望を忘れてはならないであろう。

開発と保存とは、しばしば対立関係として扱えられる。開発は必然に既存のものを変ぼうせしめるわけだから、両者が相互に理解し合い、統一的な方法に到達するのは容易でないとしても、日本の場合、相互の立場や方法や価値体系についてあまりにも無理解なために、不必要な摩擦を起し、不幸な結末を招いている例が少なくない。最近はずいぶん改善の方向に向かっているとはいっても、まだ全般的な解決や合意に到達するには道が遠いといわなくてはならない。そこで本稿はこうした問題の起るいくつかの要因を指摘して、解決の方向を探ることにした。

\* 東京大学助教授 工学部建築学科

## 2.

まず理由においてもっとも単純ではあるが、これまでばかりしれない深刻な破壊の原因となったのは、開発担当者と保存担当者相互間のインフォメーション不足という事実である。開発者側は文化財の所在について知らなすぎるし、一方文化財関係者は開発計画のニュースをいち早く知る方法を持ち合わせない。これは不勉強というよりも情報機構の不備というべきであろう。今までにも開発計画が決定し、工事がある程度進行してから、それが文化財を破壊すると聞いて関係者が愕然とするというケースが多かった。たとえば、考古学者の森 浩一氏が、滋賀県の大岩山古墳群が東海道新幹線のための採土工事によって破壊されたことを知ったのは全く事後のことだった。多数の銅鐸が出土したこの古墳群を1964年1月に偶然訪れたときには、どの古墳も墳丘を失ない、かこう岩の巨岩を組み合わせた白い横穴式石室の残骸がむきだしになっていた(森 浩一氏「古墳の発掘」1965)。また名神高速道路の場合も、その計画を探知し、地図上に予定路線をひいてみて、それが遺跡の上をとおることを知ったのは民間の研究者だった。この場合も計画路線を変更するにはすでに遅すぎたが、研究者の組織がただちに行動を開始することで、ようやく可能な限りでの事前調査だけは終えたという(同上書)。

こうした例は今までに枚挙のいとまがない。開発者側に文化財を無視し故意に破壊する意図がなくても、事前にそれを知らなかったために、遺跡上に路線を引き、古墳の盛土から採土するということがおこる。文化財の所在をあとで知って計画が変更される場合はきわめてまれであって、破壊寸前に緊急調査ができればまだ幸運といえるほどである。新幹線の場合も、名神の場合も、それぞれ府県の教育委員会を通じて事前に必要な連絡や手続きがなされたらしいが、そうした行政上の処理だけでは現在のところ万全とはいえないがたいうらみがある。要するに開発・保存相互間の情報と連絡の不足ということ

と、保存側における伝達の不十分さということがあげられるが、たぶん開発者側においても、現場の末端までこうした場合の処理のしかたを徹底させることはむずかしいはずであって、そのために生じたトラブルの例も多い。

今年になって文化財保護委員会から「全国遺跡地図」が刊行されはじめたが、ようやくこの点を一歩改善させたものといえよう。全国の遺跡 14 万ヶ所の所在を地図上に点で示したものであるが、これがまもなく全国について完成し、開発を行なうすべての官庁、地方公共団体、技術者に行きわたれば、少なくとも計画の段階での文化財無視はかなり回避されることが期待できよう。

しかし、すでに判明している遺跡の位置を開発側に知らせるといふことで、この問題のすべてが片付いたわけではない。公共的な工事の場合は、事前の連絡によって最悪の事態を回避できた例が今までにもあるが、民間自力の開発が主役となる場合は、相互に意志を疏通させることは今のところまず不可能といつてよい。大都市周辺のスプロールの開発はほとんどこのケースに属する。また地下に埋没した遺跡で未発見のものが工事中に出てきた場合の処置が、現在のところ確立していない。法的には届出の規定があるが、現場で闇に葬られる場合が多いのは、工事主体が経済的損害を受けるからである。工期や工事金額は当然契約されているから、工事中の発見は建設業者にとっては不測の事故とみなされる。こうした場合の補償や保険、共済制度は皆無の状況である。また文化財当局や研究者による事前調査にしても、組織的あるいは経済的に不十分な事情にある。

### 3.

文化財の破壊を招く契機のうち、もっとも根底的なことの一つは、経済的な理由によるものである。文化財の保護・維持は、本来かなりの費用を要する仕事であるが、その最低の保証すら与えられていないことによって生ずるさまざまな側面がある。

まず文化財を所有することが、今の日本では結果として経済的な損失を招くことになるという事実がある。古墳や遺跡で文化財に指定されているところは、宅地化して売りに出すことができず、周囲の土地の値上がり指をくわえて眺めていなければならない。維持費、管理費もかかるが、それに対する公共的援助は微々たるものでしかない。所有者は何かのきっかけがあれば、文化財を手離したいとその機会をいつもねらっている。都市計画法による風致地区も似たような状況にある。史跡とか風致地区とかでは、現在のように地価上昇の条件下においては、たえずそれから抜け出そうとする力が伏在している

わけである。史跡や風致地区の指定ということは必ずしも安全保証にはならない。

所有者ばかりでなく、その府県や市町村にとってもまた同じことがいえる。文化財からは事業税はもちろん固定資産税などの税収入が期待できず、国から還元される比率もごくわずかにすぎない。むしろ、かえって修理費や維持費の一部負担を強いられる。

文化財からの収益が期待できないので、市町村はいきおい別の方法で収入を得ようとする。その場合、もっとも簡便な方法として、地元市町村は工場誘致を考える。しかも、それぞれの市町村がその行政区域のなかで別個に工業団地を計画しようとするので、文化財が集中している地域ではどうしても好ましくない影響を受けざるをえない。大和平野に散在する形で計画されているいくつかの工業団地はそのよい例である。奈良市をはじめ郡山市・天理市・桜井市がそれぞれ工業地域を造成中であるが、奈良市のそれは平城京東南部の遺跡を犠牲にし、天理市のそれは乙木庄の条里遺構をこわすおそれがあり、また郡山市の比較的大規模な団地は西にスプロールして法隆寺界隈まで押寄せつつある。むろん市や県の当局者がそれを知らないわけがない。しかし、市の行政区域の範囲内で文化財保存か地元の発展か、二者択一の形で出された問題の解答がこうなのだという、現在の行政機構あるいは地方税制のシステムの下では、各市の分有する工業団地を、盆地のなかのもっとも危害の少ない場所に集中建設するということがすらすらできないのである。

いわゆる観光開発も、これとほぼ同じ契機とプロセスをもっている。文化財を活用しつつ地元民の収益をあげようというねらいは、一石二鳥の解決策のようにみえる。しかし大抵の場合、観光開発は、何かしら風致を毀損するという犠牲を払わなければ成り立たない面がある。奈良の三笠温泉や若草山ドライブウエー、京都タワー、近ごろ鎌倉で問題となった<ホテル鎌倉城>などはその一部の例にすぎない。民間大資本によるこうした計画に対して、その市町村当局が風致破壊という理由で許可しない例はきわめてまれである。公然と尻押ししないまでも、多くは黙認の態度をとる。市民の反対運動が大きくなってようやく許可を撤回することはあっても、弱小さな市町村財政を念頭におくなら、これらはもともと忌避したい相手とはいえないのである。

文化財やそれを取りまく風致を保存する役割りを、その所有者や市町村、ないしは県に多くを依存している現在、これらの人々や公共団体に対する強力な経済的テコ入れがなされない限りは、つねに文化財は危険にさらされているといわなくてはならない。これは、ちょうど大都市周辺のグリーンベルトや公共施設を維持する主体が、その地域の地主、公共団体に依存している事情と同

様である。大規模なオープン スペースや、公共施設の意義や、価値について誰も疑っていないわけではない。ただおなじ国民であり市民でありながら、公共の名のもとに不利な状況におかれ、何らみかえりのない点にひどく不満があるのである。

土地利用計画も文化財保存も、その趣旨は広域的立場、ないしはもっと広く国民的関心にもとづいて成り立っている。その点を考えるならば、この問題の基本的解決は国家的レベルでの施策にあることは当然指摘されよう。特定の地方公共団体や所有者に損をさせないだけの財政上の措置が必要なのであって、そのこと自体が地方行政の広域化、地方税制の改革というような、日本の都市および地方行政や財政一般に広がる問題となる。ということは、また特定の政治家の個人的趣味や思いつきで片づくことではなく、政治の姿勢の問題だということになる。

#### 4.

現在の文化財保護行政のみに限ってみても、問題がないわけではない。その第一は、従来の文化財の範囲や指定方法では急速な開発のスピードと広範囲の変ぼうという力に対抗して、本来の趣旨を貫徹することがむずかしくなってきたという点である。国によって指定される文化財は、個々の建物、古墳、寺院の境内というふうにしてその種別のいかんを問わず、いずれも単体として指定されるのであって、周囲の環境をふくんだものではない。ところが開発は文化財そのものにはかろうじて手を触れないが、その周辺に対しては遠慮するところがない。かくて東大寺大仏殿の背景のいやでも目に入る所に温泉郷が出現し、興福寺五重塔と競合する高さの奈良県庁が建ち、京都にはどの地点からでも見られるタワーが聳えた。こうした環境の劣悪化は、文化財の観賞をいちじるしく不快なものにしている。

文化財の環境保全という場合、どの範囲をどのように保持するのか、それを論理的に決定するのはきわめてむずかしいことのようにである。人間の生活環境と同様に、時代とともに変ぼうするし、その変ぼうを前提とした上で文化財にとって望ましい環境はどういう条件によって満たされるか、あるいは最小限維持しなければならぬ条件は何かということなどについて、断定的にきめる根拠を見出すのは必ずしも容易でない。空気汚染が文化財を損傷する場合のように、数字で明らかに指摘できることのほかに文化財の前景・背景を形づくる河川や山塊・耕地、周囲のスカイラインや樹木、あるいは町並みなどの変ぼうのしかたが景観として問題となるであろう。眺望・景観・雰囲気といった範ちゅうに属することを好ま

しい方向に誘導するにせよ、あるいは規制するにせよ、これはむずかしい課題といわなくてはならない。同時に、またこのことは影響する範囲がきわめて広いことも問題である。五重塔や城の天守がかなり遠くから望まれることを考えると、相当広い範囲がそれらの環境として考慮されなければならないだろう。その環境に対してどのような手を打つにせよ、開発はこれによって大きな制約を受けざるをえない。

文化財の環境を保持するための方法としては、今でもたとえば都市計画法における風致地区規定を（不十分ではあるが）活用することはできる。しかし、基本的には文化財そのものの概念を従来の単体を対象とする考えかたから、その環境をふくめたものに拡大し、好ましい環境のなかに中心となるべき個体としての文化財をおき、その展示・活用・観賞をはかることを考えるべき時期にきているといえよう。文化財をその周辺とを一体として考える、あるいは文化財に従属した環境という考えかたは、日本ではまだ育っていないようである。この点欧米諸国はかなり先んじていて、文化財を中心とした一定の区域の開発・再開発には強力な規制を施した都市が多い。

しかし、こうした諸外国の方法をそのまま日本に持ち込むことはいろいろな点で問題が多いことも事実である。日本の場合、山・川・森林などの自然環境が、文化財の背景として重要な役割りを果たしているし、また文化財の構造・大きさ・形・立地条件などもヨーロッパとは異なるから、独自の解決法を練ることが必要となるであろう。ただ文化財指定を効果的に維持するためには、広範囲の保存領域を設けること、そのなかでは土地利用の拘束、建築物や諸施設の高さ・形・彩色・装飾などに対する規制、広告・ネオンサイン等の制限を施すことなど、先例に学ぶべき点は多い。

つぎに、奈良・京都、あるいは旧城下町の市街のように、個々の民衆に大きな価値があるわけではないが、町並み全体がよく揃って統一した景観をつくっているとか、その地割りに歴史的意義がある場合、それをどのように維持するかという問題もある。こうした広範囲にわたる地域を効果的に保持するためには、現行の文化財指定よりもはるかにゆるやかな、かつ柔軟な規定を施すことが必要である。たとえばヨーロッパの多くの都市が実施しているように、建物のファサードだけを保存して、内部の改造、近代化をさまざまにしないというような方法もある。

文化財の範囲の拡大は、いずれにしても開発に対する拘束的条件をより厳しいものとするし、また住民の生活の近代化、生活レベルの向上への意欲と直接低触することにもなる。しかし将来の解決に備えるためにも、保存

の具体的な主張と提案を積極的に行なうことが必要であろう。

## 5.

文化財に対する考慮は、たぶん開発関係者に対しても要請してよいであろう。前述したような情報がないことによる事故とは別に、広い意味での歴史的な遺産、その土地の特色ある造形に対する配慮が全く欠けているために、わずかな注意があれば残すことのできるものをむざむざと壊す場合がある。京都の高瀬川運河の一部で川柳が取り除かれ、南座横の疎水が暗きよとなって駐車場に変えられたことなどはその一例である（藤岡謙二郎氏「近畿の風物とその変貌」、1965）。他に場所がなかったわけではないであろう。ただ、こうするのがもっとも安直で安上がりだというのが理由なのであろうが、それにしても歴史的景観の転用に対する常識がここには見られない。こうした景観を残そうという願いを懐古趣味としてしりぞけるのは、恐らく間違っているとおもう。長年市民に親しまれ、生活に溶けこんできたということが、そのまま文化財を後世に伝える力となっているからである。

最近の開発工事の性格のなかで、文化財に対する影響がとりわけ大きい点は、その機械化であり、そのスピードである。特に大量の土を瞬間的に移動させる大型機械は、日本の脆弱な遺跡にとって最大の脅威といえる。私はこれまで考古学者から、ブルドーザに対する呪詛を何度聞いたかわからない。実際、竹へらをつかって慎重に表土を取り除いてゆく考古学者にとって、ブルドーザは原爆と同程度の破壊力をもつものに映ずる。未発見の遺跡が永久に日の目を見ずに消え去る例は、ほとんどこうした機械力によるのである。

これは不可抗力といえるかもしれない。しかし、今の開発工事のプロセスがほとんど画一的で、機械力に依存しすぎているために、その土地の形状や特質を生かす方法は全く考えられていないかのようである。丘陵地における宅地造成などは特にそうである。土の移動工事として区域内のカットとバンクの土量をバランスさせ、しかも丘陵尾根の部分の切り落そうとする。その尾根に古墳群や住居跡が分布しているとすると、まずこれらの遺跡は助かる見込みがない。遺跡の存在が事前に判明していたとしても、工事の性質上、立案のときすでに破壊が前提となっているのである。

どのような起伏も削平してしまうような現在の多くの宅地造成のやりかたは、少し知恵がなさすぎるといわなくてはならない。そこには地形の利用、自然の尊重という昔ながらの叡智がどこにも見られない。建設機械の発

達はどのような地形も思うままに変形できるほどであるが、果たしてそれが本当に自然を克服したのか否かは、長い目で判断する必要があるであろう。

こうした問題は、文化財の調査・保存というきわめて長期的な事業に対するに、開発事業の工期がいちじるしく短縮されたことによって生じたひずみといえる。しかし考えてみれば、開発事業にしてもその使用や経済的効用についてはかなり長期にわたることを見込んでいるはずである。その工期が短ければ短いほど、企画と設計の段階でどれほど慎重にときを費しても慎重すぎるということはない。

文化財を単に死蔵するのではなく、現代の生活のなかにもどのように活かすかという問題について、歴史学者や考古学者は、史跡公園とか歴史博物館にすることを提案している。たしかに古墳や住居跡を住宅団地のなかの緑地として残すことはそれほどむずかしいことではないし、また文化財を多数抱えている古都全域を大都市圏のなかのグリーンベルトとして活用することも技術的には可能である。こうした文化財の保存と活用については、それぞれの状況に応じて、もっといろいろなアイデアが出されてよいし、さらに原則として、保存計画は開発計画のなかにはじめから組み込まれているようでありたいとおもう。

さしあたって、保存と開発とを最初の計画の段階で調整するのが体制上むずかしいとするならば、少なくとも開発計画が実施以前に、文化財保存の観点からチェックされる機会がほしい。理想的には、どのような開発計画も市民的な批判にさらされる機会があってよいわけであるが、当面は文化財保護を目的とした審議会を設けて、その検討に委ねるといってよいとおもう。

## 6.

開発は必然的に破壊をとともうが、同時に新しい価値をそこに加える。それは市民の生活を豊かにするばかりでなく、20世紀の技術と造形とを積極的に提示しようとする。ただそれが文化財の保存と関連をもった場合、いろいろな形での拘束を受けることとなる。前述したように文化財周辺の保存領域では、地上に構築されるものの外観について、その形・高さ・材料・色など、あるいは表現モチーフについて規制を受けることが考えられる。こうした規制は造形的にも技術的にも自由を拘束するわけであるが、見方をかえれば、拘束的条件が多いことは技術者や建築家に高いレベルの技倆を要請していることになる。その限界内で、技術と造形の創造性を発揮するという仕事は、ある意味で困難だがやりがいのあることではないだろうか。それはまた、技術的にも造形的

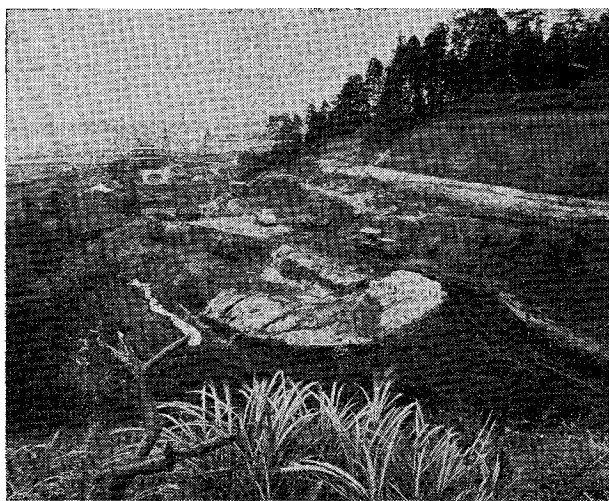
にも、均質化、画一化の傾向を示している現状に対して、地域性・個別性を確立する契機となることも期待できよう。

一方新しく建設されるものの造形を、いつも歴史的遺産によって拘束されるのでなしに、完全に自由な立場を留保して文化財と同等の価値基準のもとに置こうという見方もなりたつ。新しいものは過去の造形に従属するのではなく、それを抵抗することによって真に現代的な価値を高めることができるのであるし、それはまた結果として調和をもたらすことにもなるだろうという考え方である。たしかに現代の技術的発達、そうした自信を裏づける支えとなりうるであろう。大規模な開発は、すでにそのボリュームだけで古いものを圧倒する力がある。山村においてはダムが、都会においては高速道路が、在来の景観を一変させてしまう。これらはまさに 20 世紀の建設技術の象徴とみなしてよいし、その建設過程の昂揚した空気のなかでは、文化財の存在など問題にもなるま

い。

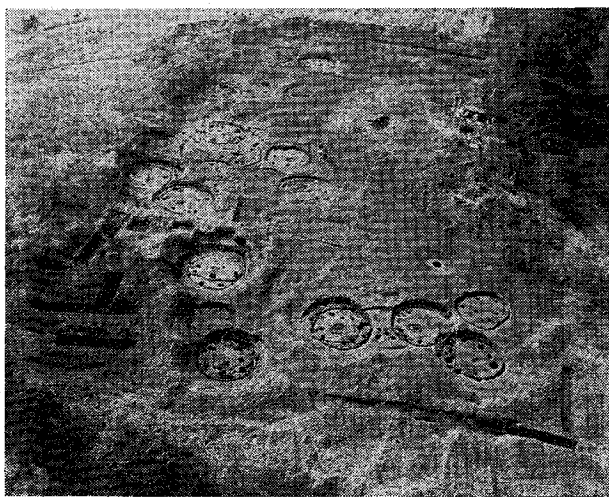
狭い日本の国土のなかでは、これまで歴史的にそれぞれの時点で開発や再開発が行われてきたとあってよい。現在まで伝えられてきた文化財は、偶然残ったものもあるが、その多くは過去の人々が意識的に守り伝えてきたものといって過言でない。すなわち、歴史の各時点で、残すべきものとそうでないものとを判断してきたのである。文化財は何も語らないが、そこには祖先の叡智が結集している。そして今また、文化財をどのように守り伝えるかということで、現代の叡智が問われている。

新しく建設されるものに対しても、ひっきょうこうした叡智にもとづいて判断されるべきであろう。新しくても真によいものならば、古いものにとって代ってもよいのだとおもう。しかしその自信を支えるだけの知恵は、たぶん古いものを軽視はしないだろう。20 世紀の技術と造形も、いずれ批判の対象となることを忘れてはならない。



### 第三京浜国道によって削りとられた 小机城址（昭和 38 年）

横浜市港北区の小机城址は、小田原北条氏の根拠地の一つで、完全に保存された、代表的な戦国時代の平山城として有名だった。カッティングの先端近くに、切断された V 字形の空堀が露出している。スレスレではあるが避けて通すとの事前の了解であったが、どうした手違いか、道路は本丸と出丸の中間の狭い谷を突き切ってしまう、事前調査を行なうこともできなかった。鶴見川の沖積地をへだてて見える丘陵では、同時に縄文時代前期の代表的な貝塚、折本貝塚が、破壊されている。



### 住宅団地によって消滅した東京都町田市 鶴川の縄文時代の集落址（昭和 39 年）

多摩丘陵を切り開いて造成された約 39 万坪の用地内には、縄文時代から平安時代にいたる各時期の遺跡 30 余カ所があったが、全部完全に削り取られた。写真は J 地点と呼ばれる縄文中期の集落址。独立した小丘陵の頂上から炉址と柱穴をとまなう円形の堅穴住居址 50 数軒が掘り出された。一単位の原始集落の構造がそっくりそのまま見られる貴重な遺跡なので、せめてここだけは現状で保存したいと望まれたが、丘陵自体を 16m 削り下げるという前提で進められている計画を変更することは不可能だった。

（東京大学東洋文化研究所 甘粕 健）