

京都を中心とした都市計画について（58・7・16）

米谷 栄二（昭6理甲）

ただいまご紹介いただきました昭和六年卒業の米谷でございます。いまはもう教職を離れて、のんびりしております。

京都市基本構想審議会が答申をいたしましたのが新聞などに出版して、それがお目にとまりましたものから、この三高会館の運営委員会で、今度彼奴に話をさせようということになりました。ご下命がございました。ところが、『三高会館だより』を拝見しますと、私がお話いたしましたのは「京都市における都市計画について」と、こういう題目になっておりますから、今日は基本構想のことは除きまして、京都市の都市計画の話をさせてもらおうと思います。ただし一時間そこそこでは、都市計画の話はできませんので、新聞などでお目にとまります京都市の都市計画関係のいろいろなこと、景観問題とか、緑地の問題とか、そういったことを断片的に拾いながら、いくつかご説明申し上げたいと思います。そういうことです。あまり実りある話にはな

りませんが、その点はお許しをいただきたいと思ひます。

まず初めに、この京都の成り立ちといひますと、七九四年の平安遷都でございます。唐の長安の都を模して造られたということになっております。つまり縦横の広い大路の基盤の目の街を造ったということでありまゝ。模しただけであつて、規模は全然違います。平安京は、長安の都の三分の一ぐらいの規模であります。また、これは地形によるのですが、長安のほうは横長の四角であり、京都は縦長の四角でありまして、東西が四・六キロ、南北五・三キロというのが平安京でございます。この縦軸は、船岡山を起点にしまして、真つ直ぐ南へスウツと朱雀大路といふ広い通りを造りました。これは幅が八五メートルぐらいのものでございまして、そのまま残つていてくれたら京都はよかつたと思うのですが、そういう大きい通りは、みな消えてしまつたわけですから。とにかく、船岡山から真つ直ぐ南へ、いまの千本通りを通じて九条通りの所に羅生門を造り、その東側に東寺、西側に西寺という二つの官寺を造つたわけです。一条、二条、三条と、大路を大体五百メートル間隔に並べました。したがつて縦も大体五百メートル間隔に並べたわけです。ですから、一つのブロックが約五百メートル角の正方形でございます。これを坊といふわけです。その坊を四つに割つたのが方であつて、それをさらに四つに割つたのが、一つの町であります。ですから、一つの町は、百二十メートル角の真四角でございます。そういう四角い地域を一つの町内として仕上げていったわけです。

一乗寺から下鳥羽のほうへ斜めに鴨川が流れていたわけです。いまの鴨川は、平安京のときに付け替えたルートにほぼなっているようであります。東西軸は、双ヶ岡をずっと東に延ばすと吉田山にぶつかります。その線が東西の軸でありまして、そこから約五百メートルごとに大路を造っていったということです。

この平安京というのは、その当時の王朝の權威と財力を誇示した都を造ったということであり、これが八世紀の末であります。ところが、実はあまり長持ちしなかったのでありまして、右京の側、つまり朱雀大路から西側は、低湿地でありまして、池とか、沼とかが多く、じめじめした所であつたものですから、人々が住むには適していない。そこで住人たちは、だんだん左京のほうへ移って行つたわけです。しかも大体四条から北のほうが湿地がなくて良いものですから、東北のほうにばかり人家が集まつていったわけです。貴族のような金持は、さらにその外側、東側とか、北側とかの郊外にお寺を造つたり、別荘を造つたりして、開発をしていったわけです。それが十世紀の初めでございます。ですから十世紀の初めになりますと、折角造つた平安京の都の姿は、もうコロツと変わつていたというわけでありまして、そういう意味で、あまり長続きしなかつたという言い方ができると思います。

真四角のブロックというのは、今の京都の街の姿とは違つたわけです。いまのようにブロックが縦長になつたのは、秀吉の時代であります。秀吉は、信長が死んだ後、京都に入りまして、自分

がここの大將になろうと思ったわけです。そのときに秀吉は、三つか四つ大きな仕事をしております。その一つは、お土居でございます。もういまはお土居というのは殆ど残っておりません。北区大宮の部分に、ほんの一部分土手が残っているのをいま金網で囲っており、「史跡御土居」と書いてあります。そういう所にちよつと残っているだけであります。また北野の天神さんの西側に、紙屋川が流れておりますが、その紙屋川の堤防がお土居の名残りだと私は思っております。京都でお土居というのは、その辺しか残っておりません。探せばまだあるかもしれませんが……。たとえば円町の近くの学校のプールに私は学校を出て間もないころに測量に行ったことがあるのですが、そのプールの西側の観覧席が、お土居を利用していたように記憶しております。そんなのがありますが、街の中には、どこにもなくなっています。造りましたのは、街がだんだん東へ寄っていった、市街化した部分をずっと土手で囲んだわけです。目的は、一つは敵が攻めてくるのを防ぐため、もう一つは鴨川の水害を防ぐ、洪水防御のためであります。洪水防御が本当の目的で、外敵を防ぐというようなことは、あまりなかったと思いますが、そういうことで造ったお土居でございます。

もうなくなってしまうましたから、あまりよくわかりませんが大体高さが四メートルぐらい、上幅は本によっていろいろです。上幅三十メートルと書いてあるものもあります。そんな広い土手ができていれば、なだらかな土手になるわけで、その跡は道路に残るはずであります。ヨーロッパ

パの諸都市では、城壁の跡がブルバールとなって、どここの街でも残っております。京都でも、もしもあれがそのままあったら、そういう環状道路ができてはいるはずですが、そんなに広いはずはないのであって、多分それは十メートルぐらいだと思います。そのくらいのものでしたら宅地にでもなってしまうって残らないわけです。とにかく、そういうお土居を造りましたことが一つであります。

次に、割合有名なのは、街の中にあるお寺を全部一個所に集めて並べて寺町とした。北のほうは、寺の内に並べた。そういうお寺を動かしたということがあります。鴨川の西側にお寺を並べたというのは、一つは、やはり洪水の防御の意味があった。洪水になったらあそこで止めようということ、また災害のときの避難場所も兼ねているわけです。大火の心配がありましたから、防火も兼ねて寺を集めたのだと思います。大体はお寺ということになっていますが、神社などにも気に入らなかったら動かしているのです。たとえば、八坂神社の御旅所がございますが、あれなども、もともとは烏丸のどこかにあったのです。それを秀吉がいまの所に持って来させたのです。そのほかにもいろいろあると思います。

都市計画の面からいって、いちばん大きな功績は、町割を改めて、土地利用を効率化したということです。真四角のブロックは感心しない。土地の使い勝手がまずい。それで南北に何本かの通りを入れまして、土地割を縦長の短冊型にしたわけです。それまでは百二十メートル角の真四

角なものが一つの町内であったのを、今度は割った道路の両側をまとめて一つの町内にしたわけです。今の中京辺は、改められてそうなっております。京都の街が平安京の街の姿ではなくなっているのはなぜかと、時々疑問に思っていたのですが、それは秀吉の仕業だということがわかったわけでございます。主なことは、そういうことでございます。古いことを申し上げましたが、要するに平安京の姿と、いまの京都の街の姿は違っているということを、申し上げたかったのであります。

秀吉の後、家康が江戸幕府を開き、京都は政治の中心ではなくなりました。けれども伝統的な美術工芸とか、そういった特殊な産業がもう根づいておりますから、政治権力は消えていっても、京都の街はさびれなかったわけで、結構町衆の底力というものはありました。近世三百年の間に、家が一万戸以上焼けた大火が七回もあったのでありますが、その度ごとに、その町衆の力で立派に復興して、京都の街はさびれなかったのであります。

ところが、いよいよ明治二年に東京遷都がありました。いままでは天皇さまがおられるから、政治の権力ぐらいは向こうへ行っても、別にかまわなかったのですが、天皇さまに行ってしまわれたら、京都はもう灯が消えたようになって、本当に沈滞してしまったのであります。明治天皇も大変心配されて、京都市民のためにご内帑金をくださったりしております。もちろん中央政府も京都には何とかして活力を付けようということで、殖産振興のために外国の産業を取り入れ、

事業を興しております。京都織物を国営でやったり、いろいろな産業をやり、元気づけをしてくれたのです。ですから明治の初めの知事、市長の政治課題は、要するに京都市を復興させる、産業を振興させるということが任務であつたわけです。

中でも有名なのが、三代目の知事の北垣国道であります。京都は内陸であつて、大阪や、東京のように海に面していないから交通が不便で、物資の輸送、人の輸送に非常に不便である。これが京都の弱点だということで、琵琶湖から京都まで疎水運河を造つて滋賀県の物資、あるいはもっと東の物資が運河で京都に持つて来られるようにした。大阪のほうからは、淀川を通して伏見まで来る。伏見からは陸路で京都まで運ぶわけです。東は、山科などの山がありまして物が持つて来られない。これは運河を造らなければいけないということで、京都疎水を造つたのです。明治十八年に着工しまして、当時のお金で百二十五万円という工費が使われました。それが今の金でどのくらいになるかは知らないのですが、相当思い切つた金だと思ひます。そういう金をかけて、明治二十三年に夷川まで運河ができました。琵琶湖のほうが水面が高いですから、運河で流してきても、蹴上の所で段がつくわけです。そこであそこにインクラインを造つて船をクレードルに乗せて、下の水路までおろすというインクラインを造つたわけです。これも日本では初めてであります。

運河を造るといふのは、決して初めてではありません。日本国中いろいろな所で造つておりま

す。たとえば猪苗代湖の水を引いて来て、灌漑用の水路を造ったという例はあります。しかし、こういう物を運ぶ運河を造ったのは初めてであります。また、そういうインクラインを造ったのも初めてであります。明治二十三年に出来上がったのですが、その途中に、これだけたくさん水を流してくるのだから、ただ船を運ぶだけで鴨川に流すのはもったいない。この水を有効に使うではないかということで、水力電気を起こそうということに気がつきまして、水力電気の計画をいたしました。そして明治二十四年に蹴上の発電所ができており、そこで水力発電を起こしました。これも日本で初めてでございます。それによって京都市内の電灯はもちろん、産業の動力にも使ったわけです。電力ができたのだから、それで路面電車を走らせたらどうかということになって、京都で初めての路面電車（チンチン電車）が明治二十八年に日本で初めて走りました。つまり北垣さんが疎水を造ろうという決断をしたところから、京都は日本で初めてというものが次々に出てまいりまして、非常に元氣を取り戻したのでございます。

少し余談ですが、蹴上の所にありますインクラインは、いまは動かなくなっておりますが、クレードルがいまでもあの斜面に止めてあると思います。十数年前にあれを一度掘り返しまして、あそこに水道管を埋めるために撤去してしまったことがあるのですが、工事が済んだらまたレールを復旧してクレードルを戻しました。なぜそういう無駄なことをやるのかと私は思ったのです。が、聞いてみしたら、あれは運河法という法律によって縛られている運河だから、あのクレール

ドルをもしもやめてしまったら、あれは上と下とが切れてしまうので、運河でなくなるわけです。運河であるから、これだけの水を引っ張ってくる権利が確保されているわけですが、運河でなくなったらあの水も召し上げられるわけです。ですから京都市は、使うあてはないけれども、元のとおりに戻したのでございます。ですから、いまでもあれは運河として生きているのであります。明治二十三年には夷川まで水路ができ、二十四年には蹴上の発電所ができたわけです。それから、ここで止めるのはもったいないから、伏見まで迎えに行こうということになりました。夷川から伏見まで、鴨川の東側に沿って運河を造ったわけです。いま京阪電車の地下工事のために運河はどこかに行ってしまったのですが、パイプの中を水を流しているのです。あの運河を明治二十八年に造ったわけです。こうして伏見までつないだのでございます。

明治の終わりが、そのときの市長は西郷市長という方ですが、明治四十年に京都市三大事業というものを計画をいたしました。三大事業というのは、水利事業と、水道事業と、道路を拡幅して、そこに電車を引くという、この三つであります。水利事業というのは、第二疎水を掘ろう、第一疎水の水を水道の水として使うには、汚れる危険があるので、水道専用の第二疎水を掘って、いこうということで、これは琵琶湖からずっとトンネルで蹴上まで来まして、そこから南禅寺を通り、哲学の道を通って松が崎のほうへ行く、そういう水路を造りました。これが第二疎水であります。

それから蹴上に浄水場を造りました。明治四十五年完成であります。三番目の道路は、烏丸通り、四条通り、東山通りなど、七つの路線を拡幅しまして、そこへ電車が二十二キロ敷設されました。その工事費用、資金を外債でやっているのであります。五千万フランの外債を募りまして、これでその三大事業をやりまして、それを償還するのに市電の運賃収入で償還をしたということなのです。いまではちよつと考えられないのですが、当時の市電の料金というのは、そんなに高かったのか、それも理解できないのですが……。ほかの二つは、利益を生むほどの事業ではない。水道を造つても、水道料金でガボツと金を稼いで資金を償却するといふほどの収入にはならないものですから、この市電の運賃収入で賄つたということが記録に書いてあります。それが大正二年、東山線、烏丸線等七路線の完成ということであります。

そういうことで京都の街はだんだんと近代化いたしましたして、大正に入るわけであります。京都の街に産業が集まってまいりますと、都市環境がどうしても悪くなります。人口が過密居住になりますと、衛生上よくないので、もつと街を良くしなければいけないということで、都市計画を決定しようという要望が強くなりました。大正八年に国の方で都市計画法と、市街地建築物法という二つの法律ができました。これは車の両輪でありまして、都市計画法で、都市の面的な規制をする。それから市街地建築物法で、その都市の中に建つ建物のコントロールをやるということ、この二つがあいまって都市計画事業が進むわけであります。そういう法律ができて、大

正九年からこれが施行されました。

大正十一年に都市計画区域が決まったとか、防火地区が決まったとか、都市計画用途地域が指定になったとか、いろいろございます。昭和に入りますと、昭和五年に風致地区が指定されました。このようにいろいろあつて、近代的になってきたわけであります。

京都の街を近代化しようというには、いろいろなことをやらなければなりません、何といつても都市計画道路を整備するということがいちばん大事であります。そこで都市計画道路網計画が昭和二年に決まつております。だんだんに追加をいたしまして、昭和九年の時点で都市計画道路として決定されたものが七十九路線ございました。その後また増えております。ところが、そのころからだんだん戦争気配になってまいりまして、実際には都市計画の事業は、あまり進まなくなつてきたのでございます。

戦争中は、何でもマイナスであります。結局第二次大戦が終わつて戦後に入りました。

京都は、ご承知のとおり戦災は免れましたために、三十年、四十年という古い建物や住宅で、修理や手当てをすれば、五十年、六十年使えるものも、戦争中に材料もなければ人手もないという時代を経ましたから、戦争が終わつたところには、もう京都の建物全体が疲弊していたのでございます。そこで昭和二十年に、京都市は「京都市振興対策」をたてまして、復興に乗り出したのでございます。ちようど戦争の終わる直前、一カ月か、二カ月前に強制疎開で五条通り、堀川通

り、御池通りの沿線の建物が強制的に疎開で壊されて、かなり広い空き地ができたわけです。壊された方々には本当にお気の毒だと思っておりますが、そのおかげで京都市には、広い道路ができました。昭和二十二年に疎開跡地を使って、都市計画街路を決定し、京都にも五十メートル道路が三本できました。これで現在まで、交通の面で息をついているところがございます。

都市計画法が大正九年から施行になっておりましたが、これは戦前の古い考え方の時代のものでした。都市計画は、何でも国が決定するという主義でありました。ところが、どうもそれでは戦災復興もやれないということで、戦災復興のために「特別都市計画法」という法律ができました。これは時限立法でした。それと同時に、先ほどの市街地建築物法が改正されて「建築基準法」という姿で出現したわけがあります。その建築基準法と、特別都市計画法とで、当分戦災復興をやったのでございます。

昭和二十五年十月に「京都国際文化観光都市建設法」の制定というのがございました。これは、京都を国際文化観光都市として育てていこうという法律で、議員立法であつたと思います。そういう非常に気の利いた法律ができて、この法律に基づいて、京都の街はスプロールを防止しまして、緑を守るための緑地地域の指定が昭和三十年の五月になされました。この法律に基づいて緑地地域ができたのであります。

その後、昭和四十四年ごろ「町づくり構想」というものができました。要するに、そういう緑

の豊かな、住みよい都市づくりを目指すという構想です。ちょうどそのころから経済情勢がコロッと変わりまして、折角作った町づくり構想をやり直さないと具合が悪いということになりました、その見直しをやりました。そして、昭和五十四年にそれが発表されたのでございます。

昭和五十三年に「世界文化自由都市宣言」というのが出されました。これは、広く文化を取り入れて、絶えず文化を創造していく都市にしようと、こういう非常に高邁な理念を謳いあげたものであります。そういう理念を具体的な施策に結びつけるために基本構想を策定することになったのでございます。

先ほどのご紹介にもございましたから、この基本構想のことをちょっと申し上げます。この基本構想をやるようになったのは、地方自治法が昭和四十四年に改正になりまして「市町村は、その事務を処理するに当たっては、議会の議決を経て、その地域における総合的、かつ計画的な行政の運営を図るための基本構想を定め、それに即して行なうようにしなければならない」ということになりました。それで京都市でもやらなければいけないことになりました。京都市は、念入りにやるものですから、とかくスピードが遅いのであります。去年の五月一日現在で、全国の市町村の数が三千二百余りありますが、そのうちの八十七パーセント以上がもう基本構想を作っております。京都のような指定都市というのが十あるわけですが、そのうちの八つはもうできていたのに、京都はまだできていませんでした。町村それぞれ皆八十パーセント以上できているわ

けです。このように、京都は非常に遅れていたわけですが、昭和五十五年に「京都市基本構想の調査研究会」というものを作りまして、京都においてになる大学の中堅クラスの立派な先生方ばかりを集めて、研究会を設けて、基本構想の案を練っていただいて、一年かかってはばで、それにさらにもう一年かけて、入念に推敲されまして、まる二年かけて基本構想の素案ができたのであります。それを審議するために、昨年の八月に「京都市基本構想審議会」という審議会を設けまして、京都市民のあらゆる階層の代表の方々六十名を選んで審議会を作りました。私は、そのときに会長を仰せつかりましたので、話が出てきたわけであります。九月の初めに第一回の審議会が開かれました。

いままでのいろいろな例から言いますと、そのように二年もかけて入念に仕上げたような素案を審議会にかけたら、二回か三回か形式的に審議をして、オーケーということでも可決ということになるのが当然だろうと、私は思っていたのですが、六十人も各層の人が集まりますと、いろいろな意見が出まして、随分あちこち手直しをされまして、二回や三回ではとても終わらない。毎月必ず一回ずつやりまして、三月まで七回やり、やっと第七回目で可決答申ということにこぎつけたのであります。本審議会を七回やりましたが、そのほかに調整部会といいますが、修正をしたり、打ち合わせをするような会は、八回ぐらいやりました。非常に時間と労力をかけて、三月に答申をいたしました。それは市長から諮問を受けて、半年もかけてやったのです。私は、初め

の素案は非常に良くできていたと思いますが、いろいろな意見を聞いて直しますと、また一段と良くなったと思います。これは、しかし市長に答申しただけでありまして、市長はそれを市議会にかけて、市議会で可決してもらわないと、京都市基本構想にはならないわけでございます。

今朝の新聞を見ますと、七月二十二日からはじまる市議会にけるそうであります。三月に終わったのですから、四月にかけたらいいのですが、ちょうど統一地方選挙がありまして、市議員がごっそり入れ替わるかもしれないというときでありましたから、市長は、それをかけることをしなかつたわけでしょう。やつとこの度陣容が整つたからということで、今月の市会にけるようでございます。結果がどうなるかは、私にはわかりませんが、すつたもんだやって全然また違つたものになつてしまふ、というようなことはないだろうと思つております。

そういうことで基本構想はできるわけです。そうしますと、今度は、その基本構想を受けまして、取りあえず今後十カ年計画として、基本計画、これは市自身がおやりになるわけですが、基本計画を市が策定しまして、それによつてこれから京都市をどういうふうに良くしていくか、ということが練られるわけでございます。

都市計画法は、大正八年のものは戦前のもので、国が定めるといふ官製計画のような形でありましたが、戦後は民主主義の時代ですから、都市計画法は、住民が決めることだと、いうことになりました。以前は、各府県市から、建設省へ持っていく、建設大臣が認可、決定をするといふこ

土地利用上には、いろいろな問題が出てまいっております。よく新聞などでご覧になるのは、ドーナツ化ということです。都心部に住んでおられた方が周辺部の郊外に移っていく、だから都心部は、だんだん人口は稀薄になって、しまいになくなったら穴があくわけです。そういう意味でドーナツ化というわけですが、東京みたいなところでは、すでにドーナツ化は実際に起こってしまっておりますが、京都などは、ドーナツ化というものの、周辺の密度が高くなって行っているというだけで、まだドーナツまではいっておりません。依然として都心部のほうが人口密度は高いのであります。特に京都では、西陣あたりは人口密度が高すぎるのが問題でございます。人口密度といっても一概には言えませんが、西陣では、大体ヘクトール当たり三百人を超えております。京都全市の平均でいきますと、ヘクトール当たり百数十人なのですが、そのうちで一部分だけ三百人ということで、これは生活環境、あるいは産業活動、すべての面で好ましくないということになるわけです。ヘクトール当たり三百人がいけないとは限りません。向島のニュータウンのように、高層ビルを並べた所ですと、ヘクトール当たり三百人あってもちっともおかしくない。それくらいはあったほうが利用価値が高くていいわけです。しかし、西陣のように一階か二階の建物が密集しているような所でヘクトール当たり三百人というのは高すぎるのでございます。

土地利用の面でもう一つまずいのは、住宅と工業とが混在しているということです。住工の混

在、これが住環境の悪化と工業活動の非効率を招くので都市計画の立場からは是非改善すべきです。

次に郊外の、まだ道路も十分できていない所にやたらに土地を買って家を建てる。郊外地が虫食いのパラパラと、食いつぶされ整備されない所がスプロールしていくというのも困るわけです。そういった問題はございます。

ですから、そういうことにしないために土地利用計画ということが都市計画の根本であると思うのであります。土地利用計画とはどういうことかといいますと、その区域内の土地の合理的な利用を促進するために、住・商・工、そういった土地利用の区分を定める計画でございます。実際にそういう作業をやる時には、目標の年次を決めまして、その年次には、この街の人口がいくらになるか。たとえば京都ですと、昭和六十年を目標にしますと、そのときの市域の人口は百五十三万人になる。そのうち市街地に百五十一万人は住むだろうということになりますと、その百五十一万人が住むのに必要な住宅地は、何ヘクタールいるか、その人たちが働くための工業地域はどれだけ要るか、商業地域はどれだけいるかということをほじき出さなければいけないわけです。それが決まったら、それではその住宅地をこの市のうちのどこに決めたらいいか。やはり静かな所で、環境のいい所へ持っていきたい。工場であれば、なるべく幹線道路に近い所とか、港に近い所とか、いろいろ工業にふさわしい場所があるわけです。適地をそれぞれに選んで、必

要な面積を配置していくことになるわけです。

京都の場合には、六十年には市街地面積一万五千ヘクタールでありまして、内訳は、住宅地が九千九百ヘクタール、業務、商業合わせて七百ヘクタール、工業地が三千四百ヘクタール、これを足すと一万五千になります。つまり道路などはみな突っこみにしての面積でございます。とにかくそういうふうに住・商・工を混在しないように、うまく配置する、それが土地利用計画でございます。

よく市街化調整区域ということが言われます。市街化区域とは何か。すでに市街地になっている部分と、まだ市街地になっていないけれども、これから十年の間にこの部分は市街化しよう、そして必要な面積にもつていこう、こういうわけです。そのように今後十年以内に優先的に、かつ計画的に市街化する区域、これが市街化区域であります。ですから、そこでは積極的に都市計画事業を実施するわけです。それに対して、市街化調整区域のほうではまとものある良好な農地などを潰してはいけません。あるいは、この辺は市街化すると災害が起きたときに危ないから市街化しないほうがいい。また自然環境を保全するための森林など、そういう所を選んで市街化調整区域としまして、積極的には市街化のための事業はやらない、ということです。そういうのが市街化調整区域でございます。

用途地域という話をここでしておきたいと思えます。要するに、違った種類の用途、あるいは

違った形態の建物が無秩序に混在するということは、公害を招きます。騒音とか、悪臭とか、日照妨害とか、いろいろあります。ですから用途に応じた環境を整備するために、用途地域を指定するというのが、日本の都市計画の建て前でございます。その趣旨からいまして、用途地域というのを、都市計画で定めるのでありますが、それに第一種住居専用地域、第二種住居専用地域、住居地域、近隣商業地域、商業地域、準工業地域、工業地域、工業専用地域と八つの地域が指定されることになっております。第一種住居専用地域というのは、一階建、二階建てという、低層の住宅地に限ることによって、住環境を守るといふものです。第二種は、アパートみたいなものがあってもよろしい、六階ぐらいの高さまではあってもよろしいといふものです。

第一種住居専用地域では、宿舎として使うということや、家の一部分で店をやっているという程度のものが許されているということ、それ以外の兼用住宅は、もういけない。幼稚園や学校は、これはよろしい。神社、教会、老人ホーム、公衆浴場、その辺はよろしいが、大学や高専、病院もいけない。こういうことであります。第二種になると大分許される部分が増えてきます。住居地域になるともつと増えてきます。ですから住居地域になると、もう住居といえどもホテル、モーター、ボーリング場、何でもいい。パチンコ屋、マージャン屋、みないいということになっている。ですから住居地域といっても、住居専用とは違うわけです。

そういうふうに地域を指定することによって、そこに持ってくるものを規制をするのでござい

ます。工業専用地域になりますと、これはもう工業専用でありまして、ほかの邪魔物が入ってこないほうが、工業のためによろしいということで、工業地域に必要でないもの、住宅はもちろん、学校もいけないということで、除外してあります。そういうふうには地域を指定することです。

京都では、既成市街地の中で伝統産業をさらに拡張して育てようとしても難しい。場所がないという場合のために、特別工業地区というものが指定されております。原谷特別工業地区というのが、伝統産業が出ていく場所として指定されました。昭和四十八年に原谷特別工業地区が指定されました。同じように昭和四十九年に、西陣特別工業地区が指定されています。つまり、西陣の住環境を保ち、かつ織屋さんを守るという意味で、西陣特別工業地区を指定されたわけであります。

もう一つここで申し上げることは、建物の高さの問題であります。そのために高度地区という制度がございます。法律からいいますと、いまの八つの地域のうち、第一種住専は、高さが十メートルに制限をされております。そのほかの七つは、法律上は高さの制限はありません。しかし、京都としましては、あまり高い建物のない所でありますから、無制限になったからいくらでも高いものが至る所に建つということになりますと困りますので、街並景観を損なうとか、日照障害があるとか、いろいろあるわけで、そのために京都では、最高限度を定める高度地区という指定

がなされているのであります。京都駅の南側、新幹線駅の南側の元バスの車庫があった所に、いま高層ビルを建てております。あれが「京都駅南口地区第一種市街地再開発事業区域」ということになっていて、あの区域だけが四十五メートルまでよろしいということになっており、あの区域は、将来だんだん西側の新都ホテルのほうへ拡張されていきます。要するに、新幹線の駅の南側は、高度四十五メートルまで認める再開発地域になるわけです。あそこだけが例外です。商業地域は、三十メートルまでよろしいということになっております。それ以外の、第二種住専から工業専用地域まで、みな二十メートルまでに抑えられております。これは京都の規定でございます。東京や大阪は、やたらに町の中に高いビルができるから、京都もそろそろあれをやつたらいではないかというご意見があるかと思いますが、そうやたらに高い物が建たないように、高度地区の規制がかぶせてあるのであります。

歴史的遺産と、景観の保全という問題、これが京都では割合関心があるうかと思しますので、そのことにちょっと触れたいと思います。景観保全の制度としては、自然景観を保全するために、風致地区が昭和五年以来あるわけです。また歴史的景観を保全するためには「歴史的風土特別保存地区」というのが昭和四十二年に指定されております。もう一つは、市街地の歴史的個性の保全のために、昭和四十七年に「京都市市街地景観条例」を制定しております。それらは、その後また変わりました。昭和五十一年には「伝統的建造物群保存地区」指定がなされ、だんだ

んと進んでいくわけがあります。

自然的景観というのは、東山・西山・北山、この山の緑豊かな山々は、当然市街地の景観の背景になっております。またその山麓には史跡名勝とか、古いお寺や神社などがあります。一部は、そういう所に住宅地もあります。そういう緑の豊富な所を風致地区に指定しているわけでありす。風致地区指定というのは、要するに都市の自然景観を維持していくことによって、街全体の美しさを保つこと、また市民の生活環境を守ることでありす。この風致地区は、昭和五年に指定されたわけですが、その後だんだんと増えまして、現在では一万四千五百ヘクタールという随分広い面積、これは市域全面積の四分の一が風致地区に指定されているということです。こういう大きな風致地区を持っている都市は、ほかにはございません、日本では京都だけでございます。歴史的風土の保存といえますのは、皆さんご記憶にあると思いますが、昭和三十年をすぎたころに、双ヶ岡を開発しようという話が出まして、猛烈な反対が起ったことがございます。ほぼ同じときに、鎌倉でも鶴岡八幡宮の裏の丘陵を開発しようということがあって、反対運動が起りました。そうしたことが機縁になりました、古都といえますか、歴史的に意義の高い景勝地帯を文化財として保存するために、「古都における歴史的風土の保存に関する特別措置法」という長つたらしい法律ができました。古都保存法、場合によっては古都法と略して呼んでおります。そういう法律によりまして、景観のすぐれたところを歴史的風土保存地区とし、特にその中でも重要

な所を特別保存地区に指定をしたわけであります。特別保存地区に指定されますと、もうその指定当時の現状を変更できないように厳しく制限されるのです。個人の土地にそういう規制をかけるのですから「お前の土地は、こういうことになったから、一切現状変更はならん」ということになるわけです。そうすると、開発はもちろんのこと手も加えられない。それでは持っていてもしようがないから市の方で買ってくれという注文も出てくるわけです。そのために京都市は、年々五億円の予算で、売りたいという申し出があれば、逐次買い取っていくことにしています。現在どのくらいはかどったのかは、私はよく知りませんが、要するに東山・西山・北山の山麓と、嵯峨野に千五百ヘクタールの特別保存地区があります。四割ぐらいはもう買われているかもしれませんが、数字は正確ではありません。

もう一つは、市街地景観であります。これは昭和四十七年に景観条例ができてまして、御所・二条城・東本願寺・西本願寺・東寺といった歴史的な大きな建造物の周辺、鴨川の両岸などを美観地区に指定をしたのでございます。この条例により昭和四十七年九月に「美観地区特別保全修景地区」が指定され、その地区には、三年坂と、祇園の新橋が加えられました。その後、文化財保護法が改正になりまして、「京都市伝統的建造物群保存地区条例」というものができました。それで、三年坂と、新橋が指定されたのに数年遅れて嵯峨野の奥のほうの鳥居本が追加指定されております。

最後に交通のことに触れて終わりにしたいと思います。これは京都市には責任を持たせません、私の意見でございます。要するに、京都市は市民の足を確保するという点からは、できるだけ公共交通機関を整備して、それで人は動いてもらう、従ってマイカーは、できるだけ減らしたいということであります。しかし、産業活動をやる人たちは、当然物を動かしますから、自動車でないといけないということでありますから、そういう業務交通のために、道路もやはり整備しなければいけないのでございます。公共交通機関といえますと鉄道であります、そのために地下鉄ができてつあるわけであります。京都駅と北大路の間の六・六キロが一昨年出来上がりまして、いま動いておりますが、それに引き続きまして、京都駅から南、竹田まで、いま工事をやっております。しかし、この南のほうは地下鉄を通す道路がまだ狭いので、道路を拡げることからやらなければならぬために、非常に苦勞をしております。北は烏丸通りですから、道路があつたのですが、それでも六年かかったのです。ですから南のほうは三・六キロと、半分の距離ですが、やはり六年ぐらいはかかるのではないかと思います。五十六年からはじめていますが、六十二年ごろまでかかるのではないかと思います。これは京都市がやることで、私が見当をつけても間違っているかもしれません。しかし、そのくらい見てあげなければいかならうと思います。三年も経てばできるだろうというふうに簡単にはいかないだらうと思います。また、竹田に近鉄と、京都市地下鉄が共同の駅を造りまして、相互乗り入れをするということに多分なるだろうと

思います。そうなりますと京都の地下鉄は、新田辺ぐらいまではいくことになるでしょう。もし京阪奈学術研究都市ができて、あの辺にどんどん人がいくようになれば、もっと向こうまで行くことになるでしょう。近鉄のほうも、どこまで行くことにするか、これは商売ですから、お客の多い所で折り返したいのでしょう。同志社まで行けば学生が乗るだろう、そこまで行けば北大路まで行くだろうなどと考えるのはいるわけですが、これはよくわかりません。とにかくそういう相互乗り入れをやることになるだろうと思っています。

その竹田の所に地下鉄の車庫の用地を確保しました。いまは北大路駅の狭い所でやっているわけで四両の車の整備しかできません。いまはお客が少ないから四両で足りていますが、いまのままですと将来お客が増えても四両以上には増やせないのです、どうしても南に車庫が必要なわけで、その用地が確保されつつありますから、これもいずれできると思います。その南北線では、北大路から北山の府立資料館の前まで延びることになっていますが、これは後まわしにしても、その前に東西線をやらなければならぬだろうと私は思います。もう一つ南北線で建設が近づいているのは、鴨川電鉄鴨東線というもの。京阪三条から出町柳まで結ぶ線ですが、これはもう建設することが決まっておりまして、早ければ秋、遅くも年末には起工式をやると思います。いま京阪電車が東福寺から三条まで地下化していますが、あれが昭和六三年にできるはずで、それが出来上がるころには、鴨川電鉄も仕上げて、出町柳まで行けるようになるだろうと思います。この点

は不確かなことで申しわけありません。

東西線につきましては、運輸省の交通審議会でもルートを議論したときの十三号答申には、六地藏から山科を通って京阪三条から御池通りを通って、洛西ニュータウンまで行くというルートを答申したのです。市当局もそのルートでやろうと考えておられるようですが、それがなかなかできないでいるものですから、それよりも、阪急に東へ延びてもらって、八坂神社の下をくぐって山科に出れば、一番簡単ではないか、という意見が出ております。あるいは五条通りは国道で広いですから、あそこを通れば山科駅などを通るよりも早くできるだろう、という案も意見として出ております。どれがいいのか、市のほうで検討の最中だと思いますが、やはり御池通りがいいだろうということになっていくのではないかと思います。そうしますと、三条京阪から山科駅まで、京阪電鉄大津線が通っている道に重なりますので、その辺は京阪電車と話し合いができなければいけないわけですが、やり方はいろいろあると思います。サンフランシスコのマーケットストリートは、いままであった路面電車を地下の一階にして、新設のバートという高速鉄道を地下二階にした。地下の一階と二階とで、別の線が走っているという例もありますから、京阪電車を地下一階に入れて、京都市の地下鉄を地下二階というやり方もあると思います。しかし、京都の場合はそんなことはする必要はないだろう。京都市が地下鉄を造ったら、山科までは、そこを京阪電車も一緒に利用して走ってもらったらいいいではないか。山科から東のほうは、そこから地上

に出て大津まで行くか、あるいはそこで止めて、後はバスで行くか、それは京阪電車の都合でいいと思います。いろいろ話し合いをすれば、そんなことで多分話し合いはつくだろうと思います。京阪電車があるから、これはやれないということはない、こういうふうに思っております。そうなりますと、三条京阪の所で、ぐるっと北へ回って御池へ出て、御池をずっと西へ行く。堀川をすぎた所がずっと狭くなるが、あそこは地下鉄だけなら掘れば掘れないことはない。そこを通って、二条駅にぶつかる、またそこで困るわけですが、山陰線は京都駅から二条駅の手前まで高架で来てあそこで降りてしまいます。あれをそのまま高架で花園の奥までずっと延ばすように。少なくとも市内は山陰線は高架で行ってもらって、地下鉄は二条駅の下を地下で行くということにしたいと思っています。

幸い、国鉄の側は、貨物扱いをやめますので、二条駅の南北にかなりの広い面積の土地があくことになります。あの面積を活用して、二条駅の再開発をやれば、京都市の西の玄関として、非常に立派なものができらうと思います。これを京都市がやるかどうかは別問題です。国鉄が土地を出して、民間が再開発の目的に合った建物を造るか、いろいろな方法を講じなければならぬと思います。要するに、京都市が自力でやるのではなく、民間の力を活用してやれば、やってやれないことはなかろうと思います。

最後に道路のことを申し上げて終わりたいと思います。京阪神と一口にいいますが、どう

も阪神だけが積極的にやっておられて、京都はどうも控え目で遠慮をしている、引っ込み思案のところがあります。私は、阪神高速道路公団の管理委員をしておりますので、阪神公団ができて間がないときに、私とその当時の公団の理事長とで、京都市長を訪問しまして、京都も仲間入りしたらどうだということを申し上げたのです。そのときは、極めて冷たい返事がかえってきまして、阪神公団のほうでは、これは「京都はあかん」ということになって引きさがった経験がございます。あのときに京都市が「阪神公団などにしないで、京阪神公団にして、京都も仲間に入れろ」となぜ言ってくれなかったかと思うのですが、大変消極的でありました。そういうことのために、京阪神とは言いながら、どうも京都だけちよつとのけ者になっていたような感じがあります。これではいかんのでありまして、やはりいろいろな道路を整備しまして、神戸や大阪に劣らないようにしていかなければいけないわけです。そうでないと京都の産業活動、経済活動、あるいは居住環境の向上とか、文化學術機能を強化するためにも、いずれ道路の弱点がネックになってくるということが思われるのであります。特に国際文化観光都市ということをもっておりまして、現に国際会議場が京都にあるくらいですから、今後ますます国際的に結びつかなければいけない。ですから、新国際空港に直結するような道路なり、鉄道なりがあつてしかるべきだと、私は思うのであります。

京都の道路がやや悪いということを数字で申し上げますと、平均混雑度というものがあります。

要するに京都全体の道路の容量に対し、そこを通る車の量の比率が一より大きかったら混んでいるということ、一以下であれば、まだ余裕があるということですが、そういうことで京阪神を見ますと、神戸市が〇・八三、大阪市が〇・九七に對しまして、京都は一・一八であります。やはり京都は道路が不備だから混雑しているということがいえます。また交通事故による死傷者数、人口十万人当たりで見ますと、神戸市が六百二十三、大阪市六百十四に對しまして、京都は九百五十三人であります。交通事故の犠牲者も多いということは、やはり道路が不備であるということの説明になると思います。参考までに申しますと、名古屋が五百四十五、横浜が三百八十五、東京都の区部が三百二十九であります。それからいいましても京都は非常に高いということがいえます。そういったことから道路が不備だということは言えるわけで、どうしても道路を整備しなければいけないということでございます。

そのやり方としましては、要するに京都に用事の無い交通は、中へ入らずに外側を通り抜けてもらう。外環状線のようなもので通り抜けてもらいたいわけです。量的にいいますと、現実には中に用事があつて入って来るものが多いのです。放射状に入ってくるもの、それはどうしても整備しなければいけません。同時に外環状線も用意して、用事のないものはバイパスで、という行き方をとらざるを得ないと思います。

将来の問題としましては、やはり京都は、大阪や神戸に比べて道路事情が悪いということがわ

かりましたから、都市高速道路も、必要なものは造って、都市内の交通を助けるようにしなければいけない。また大阪と直結するような高速道路を持たなければいけない。そういうことになり、国がやっております第二京阪道路というのが、いま大阪から枚方辺りまで、大体大阪府域内はルートが決まっております。京都府がまだ決めていないのですが、京阪でありますから、大阪から京都まで持つてこなければいけない。これを決めて、いづれにしても、これが京都に入つて来るとすれば、油小路から入つて来るよりしようがない。それを五条までは持つて来なければいけない。それにしても、十条の辺りから地下へ入れないとうしようがない。京都は市街地の景觀とか、眺望とかがあつて、神戸や大阪のような高架道路が街の中を走つたら、多分皆さんが反対するだらうと思いますので、やはり地下にするか、あるいはオープンカットでも堀割の中を走るようにして、あまり目障りにならないように、そういう高速道路を工夫したらいいのではないかと思います。

これは一本では具合が悪いのでして、京都市としては最低限十文字の道路は造つてほしい。そしてそれを第二京阪を通じて大阪につなぐようにすればうまくいくと思います。京阪神高速道路公団ができるかどうかは、まだ決定はされておりませんが、二年ほど前に建設大臣が国会で発言しておりましたから不可能ではない、やる気になればやれないことはない。ですから、京都市の高速道路は京阪神公団を造つてそれにやらせる方がいいと思つております。これは、私の私見で

して、この辺でやめておきたいと思います。

（社団法人システム科学研究所会長
京都大学名誉教授）