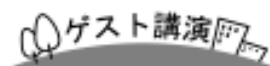


戦後京都市の「保存と開発」の方向と 誘導公共事業の選択

元京都市経済局長 / アルパック監査役 清水武彦氏



はじめに

1998年(平成10年)に、日本都市問題会議・関西会議が「20世紀後半の都市づくり」というテーマで学習会を行い、京都、大阪、神戸の3都市からそれぞれ話をしました。

その時、私は「京都国際文化観光都市建設法からまちづくり構想まで」と題して、1950年(昭和25年)の国際文化観光都市建設法の制定から1969年(昭和44年)の「まちづくり構想 決定までの期間に京都で検討されてきた、「京都市総合計画試案」1964年(昭和39年)から、京大の西山外三研究室の「京都計画」1964年(昭和39年)、東大の沖種郎グループの「史都計画・京都」1965年(昭和40年)、「京都市長期開発計画案」1966年(昭和41年)、「まちづくり構想 20年後の京都」1969年(昭和44年)までの過程などを、当時の歴史的な状況とそれぞれの計画・構想の内容について話させていただきました。

今回は、戦後から私が都市計画を担当していた74年頃までの約30年間に「保存と開発」の方向と誘導的な公共事業がどのように行われてきたか、それはまちの姿にどのような影響を及ぼしてきたかを、主観を交えてお話しさせていただきたいと思います(先の五つの構想・計画等の内容については、拙著『自治の時代のパートナーシップ』自治体研究社、2000年をご参照ください)

神戸・高山・井上市政期の公共事業の選択(1947～67)

1947年(昭和22年)に地方自治体の首長の公選が実施され、京都市長選挙では財政学者で京大の名誉教授だった神戸正雄氏が保守系候補として擁立され、初の公選市長に当選しました。

しかし、神戸氏は1949年(昭和24年)に国の地方行政調査委員会の大都市代表に推薦され、市長を辞して着任しましたので、1950年2月に市長選挙が行われ、革新系の高山義三氏が当選しました。高山氏は戦前から左翼系の弁護士で、民主戦線統一候補として立候補して当選しましたが、いわゆる「55年体制」ができる中で中道右派の立場に変わりました。

高山氏は4期で辞任、1966年(昭和41年)2月の市長選挙では自民党参議院議員の井上清一氏が当選しました。井上氏は内務官僚出身で地方行政のベテランでしたが、1967年正月の府警観閲式の時に脳出血で倒れ逝去したの

で、2月にまた、市長選挙が行われることになりました。

この神戸～井上市政の約20年間における「保存と開発」の方向と誘導的公共事業の特徴を6つ挙げたいと思います。

1 疎開跡地利用の御池・五条・堀川通整備(1947～53)

京都市は大きな戦災は受けませんでした。都心部の50m幅員の大幹線である御池通・五条通・堀川通が戦時下の1944年～1945年にかけて行われた建物強制疎開の跡地利用として、戦後の生産再建整備事業という名の下で整備されたことは特記されることだと思います。

中でも京都のシンボルロードとなっている御池通には、「強制疎開の涙と汗が籠った道路」という思いと、京都市がパリ市と友情都市盟約を1958年(昭和33年)締結したことが契機となって「京都のシャンゼリゼ」として長年美観に配慮してきた経過があります。

1956年(昭和31年)に施行された京都市屋外広告物条例は、野立て看板や電柱広告の禁止を始め、京都駅前と河原町五条のコカ・コーラの看板の色を世界的に知られた「赤地に白字」から「白地に赤字」へ変更させたほど厳しいことで有名ですが、御池通については広告物の高さを街路樹の高さ以下にする等、特別の規制をかけています。

2 緑地地域制度による同心円的土地利用(1950～71)

戦災復興を目的とした特別都市計画法によってロンドンのように緑地地域によって都市のスプロール化を防ぐという制度ができましたが、京都は非戦災都市のために適用されませんでした。しかし、1950年(昭和25年)に住民投票を経て制定された京都国際文化観光都市建設法の8条によって、特別都市計画法の緑地地域制度を準用できることになりました。

当時都市計画を担当していた松倉新太郎土木局長と加藤五郎技術長たちは、この制度を使うことによって京都を同心円的に緑地で囲んでスプロール化を防止しようと計画しました。すなわち、北山、東山、西山の三山から市域南部にかけて、山科川と旧安祥寺川の合流点、宇治川沿岸の巨椋池とその周辺、桂川沿岸等の低湿地帯に緑地帯の帯をかけたわけです。

これは1971年(昭和46年)の新都市計画法による市街化区域・市街化調整区域の線引きまで続き、スプロール化の防止に一定の役割を果たしてきました。

3 国立国際会館の誘致(1959～66)

高山市長は、京都市交響楽団の設立1956年(昭和31年)などの文化行政で知られていますが、国際文化観光都市

としての京都の目玉として、1959年頃から国立国際会館を比叡山麓の岩倉盆地南端の宝ヶ池に誘致する運動を続け、1966年(昭和41年)に開設をみました。

しかし、ここで大きな障害が起こりました。

市では1961年(昭和36年) 国際会館建設予定地周囲の広範な土地を洛北土地区画整理区域に指定し、メイン道路は借地で工事を進め換地手法で用地を取得するという方法を採用しました。また、会館周辺の環境保全のために岩倉盆地一帯を風致地区に指定したのです。

これらの措置はいずれも土地利用に一定の規制をかけ、地権者の負担を求める措置であることから、地権者の間から「国際会館誘致の犠牲になるのは納得できない」と洛北土地区画整理事業絶対反対の運動が起こったのです。このため、日本で最初の国立国際会議場が竣工したものの進入路は借地のままで事業は中断してしまいました。

4 東山バイパス・名神高速道路・東海道新幹線誘致、外環状線の建設と山科・醍醐盆地(1958～67)

戦後の京都市は、シャープ税制による税源の再配分、戦後の社会福祉を中心とする新制度による大都市行政需要の増大、相次ぐ風水害による災害復旧費の急増などによって1954年(昭和29年)には深刻な財政難に陥り、皮肉にも、9月には政令指定都市に指定される1956年(昭和31年)の3月に国の財政再建団体第1号の指定(～1961年)を受けるといった苦境にありました。

この期間に国から受けた禁治産者並みの屈辱は二度と味わいたくありません。

その中で公共事業を進めることは中々困難でしたが、国土交通幹線と京都市の間のパイプを太くすることは重要な課題でした。

当時の国道1号線(東部)は、旧東海道沿いに大津から山科・蹴上を三條通に結ばれていましたが、幅員が狭く京阪京津線が路面を走っていて大変渋滞していました。山科盆地と都心を結ぶ路線を増やすことも懸案でした。

そこで、松嶋吉之助助役等が奔走し、1号線と五條通を結ぶ東山バイパスの誘致という一石二鳥の事業に成功したのでした。

また、同じ頃に市街地を迂回するバイパスとして、山科駅前前からまだほとんどが農地であった山科・醍醐盆地を縦貫し、六地蔵から横大路へ市域南部を半周する外環状線の建設にかかりました。

国土交通の新動脈となる名神高速道路、東海道新幹線の市内誘致も重視されました。名神高速道路京都東IC～京都南IC区間はほぼ旧東海道線の跡地にできていますが、

最も早く開通しています(1958～1963) 東海道新幹線についても、奈良寄りの選択肢もあったのを国鉄京都駅に誘致しています(1959～1964)

このようにして60年前後の一時期に、山科盆地には東山バイパス、外環状線、名神高速道路、東海道新幹線の建設が集中し、巨額の投資が行われました。

しかも、外環状線の沿道地域に市営・府営・公団住宅が地域計画なしに先行建設されていったために、民間企業による住宅建設を誘発し、山科・醍醐盆地は、ほとんど道路らしい道路、水路らしい水路なしに急速に市街化していきました。

同じような道路建設によるスプロール化現象は、円町から嵯峨野に至る新丸太町通の沿道にもみられます。

戦前から北大路通、西大路通、九条通、十条通、白川通、北山通など都心外周部の主要な道路が、土地区画整理事業でつくられて、周辺の区画道路や水路等と一体的に整備されてきたのに対して、この時期の外環状線や新丸太町通の建設は乱雑な市街化を誘発するという問題を残したといえましょう。

5 「総合計画試案」の南部開発指向と洛南繊維団地(1964～66)

1963年(昭和38年) 近畿圏整備法が制定され、近畿2府6県3市は近畿圏開発促進協議会(近発協)を組織して地元の要望を近畿圏整備本部に働きかけました。京都市はこれを機会に企画局で戦後初の長期構想として「京都市総合計画試案」をつくり1964年3月に公表しました。私はこの計画案策定時に企画局に配属されました。

この「総合計画試案」の重点は、財政基盤の培養と国際的文化センターとしての位置づけにありました。先に触れたように、戦後の京都市は深刻な財政難に陥っていました。京都市は歴史的な文化・観光都市としての都市柄から、戦前の税制では人の流動に伴う税源により財源が豊かだったのですが、シャープ税制によってそれらが国や府県税に移管され、市町村税は住民税と固定資産税が主体になりました。京都市の特性を形成する寺社や大学の敷地が固定資産税の非課税になる一方、経済の高度成長政策の下で地場産業の主体の軽工業が停滞し、成長産業の重化学工業は少なかったため、固定資産税や法人住民税の収入が少なく、大都市としての需要を賄えないということが財政難の大きな理由と考えられました。そのため、淀川中流域の重化学工業ベルトへ接続していくことが財政基盤培養の課題とされたのです。乙訓合併政策はその重要な一環でした。

この考え方は、それまでの同心円的で温和な都市形成とは異なり、南進を指向するダイナミックなものでした。南部工業化の指向は突然現れたわけではなく、市域西南部の葛野、上鳥羽、伏見西部地区等の工業用地土地区画整理事業が1959年(昭和34年)頃から都市計画決定され、逐次事業化されていました。

ここで、アルバックがその後長く関わることになる「洛南繊維団地(後の京都ファッション産業団地)」構想が浮上してきます。

この構想の発想者は、後に「京阪奈学研都市」構想を打ち出したムーンバットの河野卓男氏でした。河野氏の構想は、和装から洋装に重点が移行しつつあった室町商社街の需要に対応する方策として、洋装商社の流通機能を伏見西部に移し、その跡地を活用して室町通の拡幅・再開発を図ろうというもので、松嶋助役や今川正彦都市計画局長に提言しました。

手法として考えられたのは伏見西部土地区画整理地区内の土地の一部を室町の商社がランダムに先行取得し、それを換地計画で一団地にまとめていくという構想で、1963年、室町の大手商社は組合を設立して土地の先行取得に着手しました。

しかし、伏見西部土地区画整理事業が地権者間の利害対立による反対運動のために中断し、室町再開発構想は挫折してしまいます。

6 幻の「長期開発計画法」と古都保存法(1964~66)

1964年(昭和39年)高山市長は5選不出馬を宣言、八杉正文総務局長が中心になって「ポスト高山構想」を打ち出しました。八杉氏は近畿農政局でレッドパーシにあって後、優れた時代感覚を評価されて高山市長に起用された人です。

「ポスト高山構想」では、「京都市総合計画試案」の発想を受けて、京都再興を全国的課題にすることを旨として戦略的な3本の柱を立てています。京都の将来像を描く「長期計画」の立案、京都ブームを起こすための『京都の歴史』全10巻の出版、「古都保存」を国の責務とするための新立法の3本柱です。

この構想の中心を担うべき企画局は斉藤正局長がその年に勲奨退職するため、後任に建設省都市局都市総務課長の島村忠男氏を迎え、長期計画と古都保存法の制定運動を担当、斉藤氏は専門委員・市史編纂所長として『京都の歴史』の刊行を担当することになりました。

翌年、企画局は都市計画関係2課を合併して計画局となり、長期計画立案機能を強化しました。

島村局長の下で立案された「京都市長期開発計画法」の

第1の特徴は「三山を保存し、南に向かってひらかれたまち」を掲げ「総合計画試案」で指向した南部開発をより鮮明に打ち出したことです。

第2の特徴は、歴史都市・京都の宿命的課題というべき「保存と開発の調和」問題に対して「北部保存・南部開発」を打ち出したことです。北部と南部の境界は東海道線の京都駅を基点に水平に伸ばしたラインとし、その北部を保存、南部を開発という目安を示しました。

第3の特徴は、中核となる「7大事業」として、

(1)高速道路を含む幹線道路網、(2)高速鉄道網、(3)南部軸状都心、(4)KH地区工業団地、(5)流通業務センター、(6)O₂地区ニュータウン、(7)文化中核施設という7つの事業を打ち出したことです。私は住宅計画と公害防止計画を担当し「O₂ニュータウン」計画を提案しました。

「7大事業」の中で最も特徴的なのは、堀川通の延長となる南部油小路通を軸とする南部軸状都心を大きく打ち出したことです。島村局長がそれまで30mで決定されていた南部油小路通の計画幅員を直ちに50mに変更させたことにその熱意が伺われます。この南部軸状都心という構想は、当時公表されていた西山研究室の「京都計画」、沖研究室の「史都計画」の発想と軌を一にするものでした。

しかし、「7大事業」を中心とした「長期開発計画法」は、革新系団体から「開発重点で下水道・ごみ処理・公害防止・福祉施設などの計画が欠けている」と批判され、保守系からも「わかりにくい」といわれ、審議会答申にも大幅な修正意見が付されました。

この「長期開発計画法」が審議会で結了した直後の1967年(昭和42年)1月に井上市長が急逝し、また市長選挙になりました。

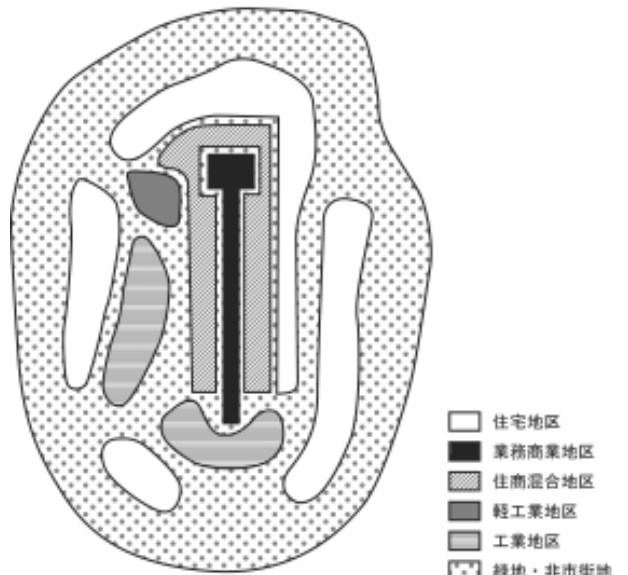


図 土地利用パターン 出典：京都市長期開発計画法(検討資料)

保守系候補として八杉氏が「長期開発計画案」を公約に出馬しますが、それに対抗する革新系の市長候補として、京都府医師会長で前年の蜷川虎三知事 5 選では選挙母体の京都府市民団体協議会の会長を務めた富井清氏が「長期開発計画案」反対の立場で出馬し、当選しました。

市長選挙によって「長期開発計画案」は幻に終わりましたが、古都保存新立法の実施と『京都の歴史』刊行は新市長に引き継がれました。

古都保存問題は、京都では1964年(昭和39年)の京都タワー是非問題と1966年(昭和41年)の双ヶ丘開発問題が全国的な景観論争を引き起こしたことから市政の重要課題となっていました。そこで、「古都の保存と開発の調和」の悩みを同じくする鎌倉市、京都市、奈良県が一緒になって、古都の景観の保全を国の施策とするための議員立法を目指す運動を起こすことになり、京都市が原案作成など事務局的な役割を担いました。

「古都における歴史的風土の保全に関する特別措置法」は1966年に制定され、1967年4月に指定された「歴史的風土特別保存地区」制度は、指定地区内での開発行為を禁止する代わりに土地所有者に土地の買取り請求権を認め、土地買収費の8割を国が負担するという画期的な制度でありました。

林屋辰三郎氏を責任編集者とした『京都の歴史』は1968年(昭和43年)に第4巻『桃山の開花』を配本、1976年(昭和51年)に全10巻を完結しますが、ユニークな編集により「市史」の枠を超えた歴史書として「京都もの」出版の魁となりました。

日本経済の高度成長は国民の「余暇活動」を生み出し、1970年(昭和45年)の大阪万博と相まって京都観光ブームを招きました。「ポスト高山構想」が狙った「京都再興を全国課題に」という目的は主役が変わっても前進したといえるでしょう。

富井・船橋市政期の公共事業の選択(1967~74)

「生産再建整備事業」から「長期開発計画案」までの市政での特徴は、保存と開発の方向性では「同心円」時代から「南にひらく」転換期にあったこと、誘導公共事業では国土幹線関連の「線」と国立国際会館のような大規模施設の「点」が重視され、それが引き起こす「面」の整備が立ち遅れたことでしょう。

次の時代は富井市長も第1期末に発病、1971年(昭和46年)の市長選挙で船橋求己助役が後継者となりますが、2期続いた革新市政はどういう対抗軸をとったのでしょうか。

1 「まちづくり構想」の公共事業の選択(1967~74)

富井市政下では、直ちに「長期開発計画案」を見直し、「人間を大切に」という市長公約の視点に立った新計画の策定に着手しました。

島村局長は建設省に帰任し、後任の今川局長が見直しに着手、1968年(昭和43年)4月には計画局に区画整理事業3課とニュータウン建設担当の洛西開発室をつけた都市開発局が新設されました。この時、私は局次長に任命されました。

新計画は「まちづくり構想 20年後の京都」と名づけられて1968年(昭和43年)に案を公表、1年間の市民との対話を経て1969年4月に確定、戦後初めて決定をみた長期計画となりました。

「まちづくり構想」は保存と開発の方向としては「長期開発計画」と同じく「南に向かって開かれたまち」を指向し、「保存と開発の調和」についても東海道線京都駅ラインを基軸とした北部保存・南部開発の方針を踏襲しました。

1971年(昭和46年)新都市計画法により緑地地域制度が廃止され、市街化区域と市街化調整区域の線引きを行うことになりましたが、この時、市域南部の緑地地域については、各地域の土地所有者の多数が土地区画整理事業区域としての都市計画決定に同意した地域は市街化区域に、不同意の地域は市街化調整区域にそれぞれ指定する方針をとりました。結果的に大半の地域が市街化区域に指定され、これによって「南に向かってひらく」という政策が法的に確定されました。

誘導公共事業の特徴としては(1)通過交通用道路と土地区画整理事業、(2)高速鉄道網と駅前再開発、(3)北山開発と緑のネットワーク、(4)O₂地区ニュータウンと住区構想、(5)不良住宅地区改良、(6)公共下水道整備の6つが挙げられるでしょう。

道路については、激しい反対運動による事業中断の現実を踏まえ、通過交通を排除する道路並びに道路と宅地化基盤の一体的整備をはかる土地区画整理事業が重視されています。高速鉄道網についても、それに伴う駅前再開発等の面的な整備を行うことが重視されています。環境と景観整備という視点から北山開発と緑のネットワークが新たに採択されました。

後に「洛西ニュータウン」と名づけられる「O₂地区ニュータウン」事業は、7大事業では順位が下位でしたが、住宅・生活環境を重視する富井市政の公約とマッチするプランとして、「まちづくり構想」の決定を待たずに1967年(昭和42年)7月から着手されました。

不良住宅地区改良、公共下水道整備も面的な事業の重視といえるでしょう。

2 外環状線と洛北土地区画整理事業の再開(1968~70)

1967年(昭和42年)の市長選挙は道路事業に対する住民の反対運動により買収事業も土地区画整理事業もストップするという状態の中での選挙でした。富井市長がこれをどのように打開するかは与野党共に注目するところでした。

その突破口となったのが中断していた外環状線「六地藏～横大路」間の建設事業と先に述べた洛北土地区画整理事業の再開でした。

外環状線の貫通については市長命令でタスクチームが組織され、住民との対話を重ねて事業を再開しました。

国立国際会館のメイン道路が借地のままになっている洛北土地区画整理事業の再開は緊急の課題でしたが、全国的な土地区画整理事業反対運動の拠点の一つとなっており、指導者が理論武装しているので難関でした。

富井市長は革新候補として反対運動の組織の支援を受けたわけですから、まず市長に土地区画整理事業の得失についての理解を深めてもらうのが先決でした。

それには「民主的な区画整理事業方式」が求められました。ここで案出された方法は今日的に表現すれば「情報公開と計画の見直し」でした。

具体的には換地計画基準の公開と、既存の住宅地を縦貫するバイパス計画の見直し、農業と宅地化の調整の3点で合意形成を図った結果、1969年(昭和44年)に市長立ち会いの下で協定文書に調印、再開できました。

3 伏見西部土地区画整理事業の再開(1970~)

伏見西部土地区画整理事業は「洛南繊維団地」の公約や南部開発の軸となるべき南部油小路通貫通の必要性から、洛北地区に次いで地元折衝に着手しました。

洛北の経験を生かした地権者との調整の結果再開できましたが、鳥羽離宮跡の埋蔵文化財の発掘や市内最大規模の豚舎群の移転など事業の進行を阻む要因は多々ありました。

しかし、「洛南繊維団地」は事業の進行に伴って一団地として形成され、当初の構想とは違った内容になったとはいえ、京都市の公共事業と室町商社のタイアップにより大規模な商業団地が造成できたのです。その土地に後日、京都府立総合見本市会館(パルスプラザ)始め多様な業種が新たに立地することによって今日の高度集積地区の基盤ができたわけです。

今日、上鳥羽南部から宇治川沿岸に至るまでの広大な地域の土地区画整理事業はようやく完成に近づき、貫通した油小路通には第二京阪と結ぶ京都高速道路も建設中です。事の成否は長い眼で見ないと論じられないことの証明のような事業といえましょう。

4 洛西ニュータウン事業(1964~83)

「O₂ニュータウン」すなわち現在の洛西ニュータウン事業は、広大な孟宗畑と富有柿畑に恵まれた大江・大原野地域が1963年(昭和38年)頃から民間企業の無計画な宅地化に蚕食されつつあるという事態から「第二の山科にするな」という視点と、施策住宅用地確保のため、1964年からニュータウン事業として企画し、「7大事業」に採択されたのです。

しかし、高山・井上・富井と目まぐるしく市長が交代する中で着手決定が先送りになり、先述のように富井市長の決断でようやく事業化されることになりました。

事業手法は、当初は島村計画局長の指導で、住宅公団が用いている「部分買収土地区画整理事業」方式によって農業と共存するニュータウンづくりを目指して計画、土地の先行買収もこの方針により着手しました。この手法は先の「洛南繊維団地」と類似した方式でもありました。

しかし、大蔵省が住宅公団以外の公的宅地開発事業に「部分買収土地区画整理事業」の方式を用いることを認めないため、やむを得ず千里ニュータウンの時につくられた「新住宅市街地開発法」に基づく必要用地の全面買収方式をとることになりました。

当初、全面買収方式を避けたのは対象の地域が広大で、しかも特産品による高収益の農地だったからでしたから、事業方式の変更は営農権をめぐる激しい反対運動を引き起こし、買収交渉は難航しました。

しかし、船橋市長以下関係者の努力と京都府の斡旋もあり地権者の理解をえることができ、開発局という多職種によるタスクフォースを設置して1972年(昭和47年)に着工、2次にわたる石油危機を超えて事業を進めて、1983年(昭和58年)の特別会計閉鎖まで10年間(企画立案から19年間)かけて京都市の最初で最後のニュータウン事業が遂行され、「公共施設の先行投資によるスプロール化防止と施策住宅用地の確保」という当初の目的が達成されました。

5 高速鉄道網の功罪(1969~)

最後に触れておきたいのは、高速鉄道網の評価の問題です。

高速鉄道網については、1965年(昭和40年)の交通事業



西山から望む西京・桂坂

審議会、1968年(昭和43年)の交通対策審議会(共に米谷栄二会長)の答申が何れも、市内にいろいろな形で入っている国鉄、私鉄をつなぐという観点から「南北十字構想」を提案していました。具体的なルートについては計画局～都市開発局で路線の比較検討が行われています。

南北線は烏丸通と堀川通が比較されましたが、新しい都心形成と南部開発のためには堀川通～油小路通がよいという意見もありました。特に九条通以南宇治川に至る南部油小路通は先述の通り南部開発の大動脈という位置づけですから、地下鉄もここを通すべきだという意見が有力でした。

しかし、市営交通事業は1967年(昭和42年)に財政再建団体に指定され、運輸省の方針は赤字の市電撤去と引き換えでない地下鉄による交通事業再建を認めないということでしたから、京都駅以北については烏丸通しか選択肢がありませんでした。そこで、少なくとも京都駅以南は油小路通にということで国鉄と交渉しましたが、新幹線・在来線の保安上、線路下の斜め横断は認められないという主張を破ることができず、駅南部についても、既に事業計画がされていた油小路通(九条～十条)に結ばず街路計画のなかった烏丸通に通すことになってしまいました。

これにより南部軸の位置づけが低下することになりました。もし、地下鉄の油小路通南下が実現していたら南部開発が促進され、ひいてはバブル期の都心の地価の高騰、乱開発を緩和できたかもしれない、という思いが残ります。

東西線についても、御池通、四条通、五条通の比較検討が行われました。五条通は既に貫通しており、洛西ニュータウンにも乗り入れられるということで有力視されたのですが、既成都心から距離や、9号線バイパス計画との調整問題などから、京津線と相互乗り入れできる御池線が有力視され、後日実現することになりました。どちらが良かったかの評価は今日でも難しいでしょう。

巨額な事業費を投入して高速鉄道網を実現していく重要な理由として、路面交通の緩和と自動車交通量の抑制が挙げられてきました。

しかし、地下鉄烏丸線と東西線の実現によって、どれだけ自動車交通量が抑制できたかは、さだかではありません。また、高速鉄道網の一環である京阪電鉄の地下化と三條～出町柳間の鴨東線の建設、それに伴う鴨川東岸道路の開通は、東大路通の渋滞緩和に役立つと期待されましたが、観光シーズンの東大路通の渋滞は激しさを増しているのが現状です。観光交通体系の不備は観光客に不満を与えているだけでなく、観光公害として市民生活を脅かすほどになっていますが、今日までの高速鉄道網の

建設も解決に役立ってはいないといえるでしょう。

市民や観光客の利便性を高めるとともに、自動車交通量を抑制して都市環境の安全・快適な水準を達成するためには、もっと多角的で肌理の細かな交通計画が必要だったということが今日、明らかになっているということでしょう。

地下鉄が市街地の形成に及ぼす影響も十分検討されてきたとはいえません。特に東西線の建設がバブル期と重なったことにより、全国一の地価高騰率という現象に象徴されるような地上げ、「都心・田の字型地域」での高層マンションの乱立問題を招きました。もし、あのエネルギーが南部地域に投入されていたら、全く変わった市街地形成になっていたでしょう。地下鉄を交通局任せにしたつけが廻っているのかもしれませんが。

「歴史に“もし”はない」といいますが、公共事業計画を率直に反省し、柔軟に再検討することは必要でしょう。

21世紀の都市政策づくりへの期待

戦後5代の市長にわたる30年間の京都市政における保存と開発の方向の変化と、誘導的公共事業とその影響について振り返りながら、私なりの寸評や反省を加えましたが、長期にわたるまちのありようを決定づける都市政策については、30年、50年という時間をおいてその当否を検証していくことが、次の世代の政策を高めるために必要だということをあらためて痛感しています。

都市政策は、長期計画の立案からその実現に至る過程には様々な選択が迫られ、その結果によって当初の目的が大きく左右されたり、予想を超える事態が発生することも避けられないということです。

21世紀の都市政策は、国の機関委任事務から解放され、より自由な環境で新たな技術や知見によって策定されていくでしょうが、20世紀の長期計画とその規制や事業がもたらした成果と欠陥を分析、評価して、より高い水準の政策が立案されることを期待するものです。



ラクト山科