

京滋奈計画基本構想

— 京滋奈エコポリスへの提言 —

昭和48年7月10日

京都経済同友会
滋賀経済同友会
奈良経済同友会

ま え が き

京都、滋賀、奈良三地区の経済同友会が、共通する課題として観光開発を取り上げ、共同研究に着手したのは丁度2年前の夏、昭和46年7月であった。爾来、今日まで6回の総合委員会、3回の代表幹事懇談会、それに各地区毎での打ち合せ会を催し、その都度研究を深めてきた。そしていまその成果を「京滋奈計画基本構想 — 京滋奈エコポリスへの提言 — 」として世に問おうとしている。

2年間、それも3府県の経済同友会の共同研究という決して容易でない作業がいくつかの曲折を経ながら、ともかくこのようにユニークな成果となって結実してきたことを想うと、やはりいささかの感慨を催すとともに、まずなによりもこのプロジェクトに終始支持を与えて頂いた三地区同友会会員各位、ならびに直接研究に携わって頂いた委員各位に対し深甚な謝意を表さねばならないと考える。

当初、京滋奈の三地区が近畿圏の他の都市部に対して持つ共通の特色を求めその特色を結合させることによつて、自然と人間と文化の融合をめざしたプロジェクトを考えたとして発足したこの委員会がここに、「京滋奈エコポリスへの提言」となつて結実したことは、まことに示唆的である。なぜなら、エコポリスとは「人の住む都市」を意味する用語であるが、単に地域の開発や観光事業という問題意識がこのような内容の計画へと展開を遂げてきたところに、われわれ三地区経済同友会がもつ新時代への積極的な対応姿勢が示されているからである。すなわち、日本経済の成長から福祉への方向旋回、価値観の多様化を含む大転換といった時代の潮流に身を置いてみたとき、我々はもはやかつての観光とか余暇の概念は何の意味ももたないということを確認したのである。京滋奈を一つの文化圏としてとらえ、その南北に南紀休養圏、若狭休養圏を連結させて一大文化休養圏を構成し、しかもその内部においては高福祉社会にふさわしい産業と住民生活環境を保障しつつ、全体として高次の余暇休養圏たる主体性を誇示するという発想はこうして生れた。

もとより京滋奈は、現在すでに人が住み日々経済活動が営まれている地域である。そこには、当然それぞれの地域に個有の差し迫った問題があることも事実である。しかし、われわれはこのような問題を回避することなく、むしろす

すんで討議の場に取り入れ、十分議論をつくした上でそこから派生してくる地域エゴを超克するように努めた。京滋奈を一大文化圏として一体視し、エコポリスとして理想的な地域計画を構想するというコンセンサスは、以上の努力の結果得られたものである。京滋奈エコポリスへの提言には、北は若狭から南は紀州南端へ向けて、京滋奈を縦貫する太い交通路がえがかれている。われわれはこれを「文化軸」と名づけ、本提言の核心をなす重要な構想のひとつとして、秘かにその意義を自負している。しかし、それはまたわれわれの目には2年間この問題について共に研究を重ねてきた三地区経済同友会の強い連帯をあらわす絆のようにも見えるのである。経済環境が日毎に峻厳さを増し、およそ全ての問題が一地域内に跼蹐することが許されなくなった近頃、各地区経済同友会の真の連帯はいよいよその重要性を高めるであろう。

われわれは、ここに京滋奈計画基本構想として京滋奈エコポリスの建設という新しい地域計画のモデルを提示し、大方の批判を仰ぐことになったことをなによりも喜ぶものであるが、同時に、それが各地区経済同友会連帯の新しい方向をも示唆することになったことに非常な満足を感じるものである。

最後に、本研究に当初から参加し、多くの貴重なアドバイスとご指導を頂いた京都大学 工学部 都市交通工学研究室 天野光三教授、榊原和彦助手、院生藤埴忠司の諸氏に心からお礼を申し上げますとともに、京滋奈地区におとらぬ歴史、伝統、文化に恵まれた福井の経済同友会が、本研究に示された好意ある関心に対しても、深く感謝の意を表したい。

昭和48年7月10日

京都経済同友会

代表幹事 塚 本 幸 一

“ “ 小 谷 隆 一

滋賀経済同友会

代表幹事 窪 田 常 信

奈良経済同友会

代表幹事 浅 田 敏 章

“ “ 杉 山 嘉 一

京滋奈総合委員会

委員長 榊 田 喜 四 夫

目 次

1. 歴史と文化の地，京滋奈	5
2. 京滋奈エコポリスをめざして	
2 - I 京滋奈エコポリス	5
2 - II 京滋奈エコポリスの領域	6
2 - III 京滋奈エコポリスと東海道メガロポリス	10
3. 京滋奈エコポリスの基本的方向	
3 - I 生活について	11
3 - II 住環境について	11
3 - III 核都市について	12
3 - IV 産業について	13
3 - V 文化財・自然環境の保全	14
3 - VI コミュニケーションネットワーク	15
4. 京滋奈エコポリスの構成	
4 - I 自然 - 人工度によるゾーニング	15
4 - II 京都・奈良盆地ゾーン	
—— 歴史的風土の中の文化中枢	16
4 - III 琵琶湖周辺ゾーン	
—— 水と土と緑の中の生活	18
4 - IV 中央山地ゾーン	
—— 森と小径の自然ゾーン	20
4 - V 水口丘陵・上野盆地ゾーン	
—— 緑に包まれた住まい	21
5. 交通ネットワーク	
5 - I 基本交通ネットワーク	22
5 - II 余暇交通ネットワーク	
—— 京滋奈文化軸を中心として	28
む す び	31
付 信楽計画 —— レクリエーション計画を中心として ——	
.....	32
京滋奈総合委員会研究経過・委員名簿	41

1. 歴史と文化の地・京滋奈

京都、滋賀、奈良は、日本の発祥以来、その多くの時代の歴史の中心舞台となり、歴史の中に息づいてきた地である。

大和の国の北部、奈良盆地は、奈良朝までは日本の政治・文化の中心であり、平安朝以後京都は千年の間都として、日本の歴史を担い滋賀は、京都と密接な関わりを保ちながらもその独自の歴史を刻んできた。

その歴史はまた、日本を代表する文化を生み出し、この地は終始日本の文化的中枢であつたのである。多くの貴重な文化遺産がここに集中して残されているとともに、今日でも文化の中心として重要な役割を果たしている。

その歴史と文化とは、美しい自然と調和して日本のふるさとを形づくってきた。

しかし、押し寄せる開発の波はこの地だけを見過ごすはずはなく、無秩序なスプロールと自然や文化財の破壊や汚染が進行しつつある。それは真の生活の豊かさの追求としての開発ではなく、単に経済的な豊かさのみの追求の結果であろう。

このような現状をくいとめ、自然や歴史的・文化的風土を守るとともに、未来に向つて新たなる文化と伝統とを創造しながら、新しい人間的・文化的な環境として、京滋奈を一体的に再構成する必要がある。

この構想では、歴史と文化の地、京滋奈のそのような未来の姿を求めて様々の提案を行う。

2. 京滋奈エコポリスをめざして

2-I 京滋奈エコポリス

この構想の対象となる京滋奈地域の未来の姿を京滋奈エコポリスと名づけよう。

エコポリス=EKOPOLIS とは OIKO-POLIS である。OIKOS は

住む場所という意のギリシア語であり、ECOLOGY, ECONOMICS, EKISTICSの語源である。そして、FOLIS は都市である。住む=生活する=生きる ことが真に可能な都市的地域という意味をこめて作りだしたこのことは、我々が求める京滋奈地域の未来像を表わすことばとしてふさわしいものであろう。つまり、真に生きることが可能な生活環境をこの京滋奈地域に実現するために計画を行うことが、この構想の最も基本的なテーマなのである。

ここで言う生活環境とは、「生きる人間の生活環境は、世界を生き、歴史に住み、現一存在なる現位 da に立ち、死にゆくものとして住まう、そういう ”真に生きるの ”世界として、建てられなければならぬ——(増田友也 「生活環境の構成について——Ethnos の風景・素抽)」という意味での生活環境である。

そのような生活環境は、単に施設や設備が量として整っており、公害・汚染がないといった条件を満足するだけでは、充分ではない。たとえば、既存の大都市においては、たとえ公害や交通事故がなかったとしても、巨大なビルや高速道路が、そして様々の形のコンクリート塊が充満して人々をとりまき、人はそこでは自らの存在感を見失ないつつ動き回る他はない。施設がいくら整っていようとそれらが単なる道具や装置、事物の集合としてあるような都市は、生きる環境とは言えない。真の生活環境は、自然的環境であろうと、人工的環境であろうと、その中に意味と価値を潜め、人がそれに本来の自己として関わり自らの存在を実感することが出来るような環境としてあるであろう。

京滋奈地域の歴史、文化そして自然はそのような生活環境を実現するにふさわしいものであり、京滋奈エコポリスとしての未来をめざして、この地域を再構成することを志向する。

2-Ⅱ 京滋奈エコポリスの領域

構想に先だつて、まずその対象となる京滋奈エコポリスの領域が設定される必要がある。計画的思考を行うにあたっては、計画に即して適切で有効な地域の限定を行い、それを一つの系として捉える必要があるからである。その限定を行う基準は、たとえば山塊、分水嶺(自然地理的)、行政区域、経済圏(人文地理的)

、文化圏（社会学的・文化人類学的）などが考えられ、これらによって地域は、一つのまとまりとして把握され計画が行なわれる。

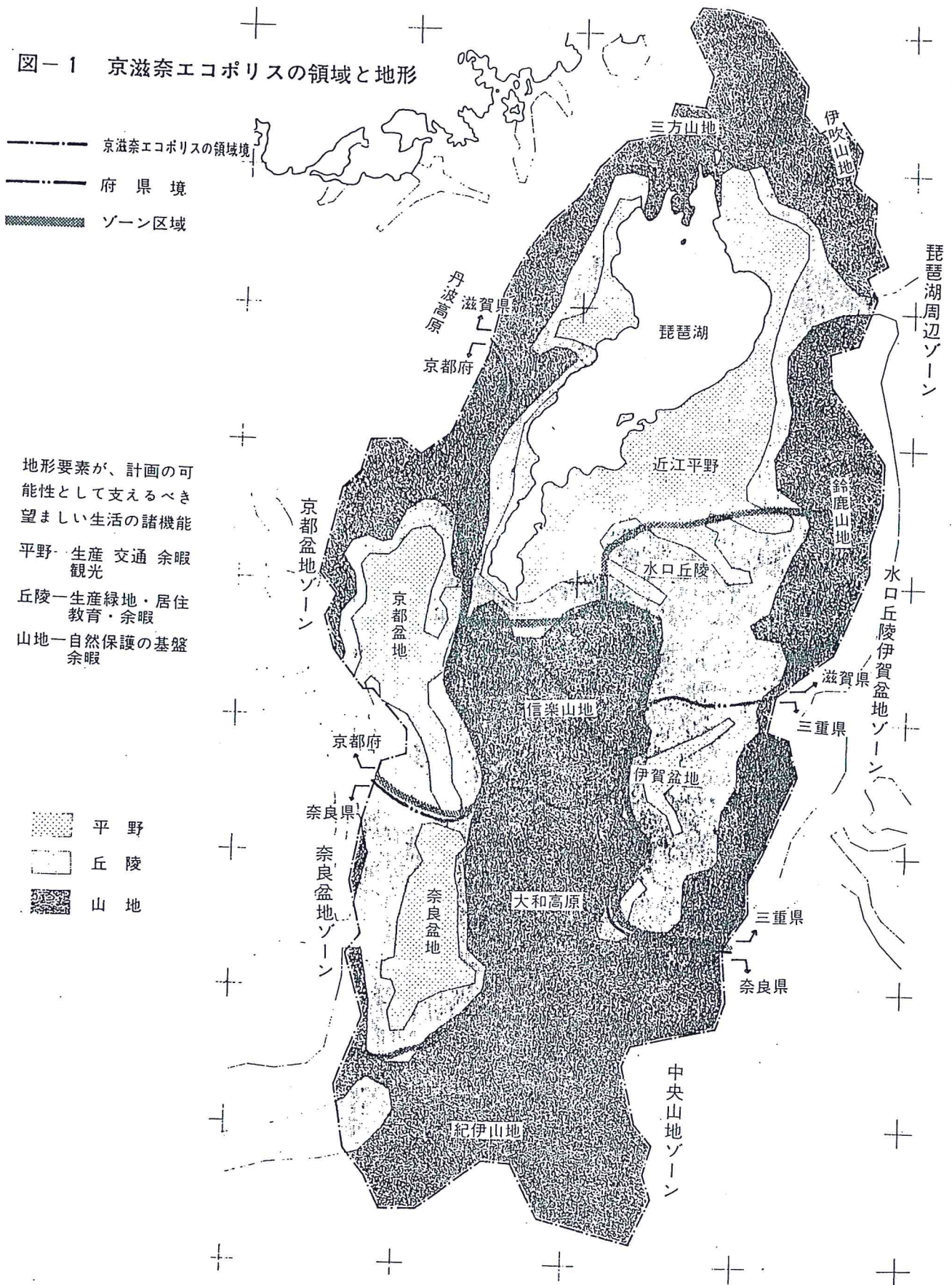
その領域として、図-1の地域を設定する。（P9）

この領域は、行政上の京都府，奈良県，滋賀県の全てを含むものではなく、また三重県の一部が加わっているが、京滋奈エコポリスの領域としては適当なものであろう。それは次の理由による。

京滋奈地域を一つの地理的なまとまりとして注目するとき、東の鈴鹿山地，南の紀伊山地，北の三方山地，西の丹波山地，生駒・葛城山地に囲まれた地域として、よみとることができる。また、それは近江，山城，伊賀，口吉野までの大和を含む地域であり、地理的，歴史的，文化的などのいずれの観点からもこれを一つのまとまりある地域として計画するのは妥当であると考えられる。

この京滋奈地域は、更に細かく、5つのゾーンに分節することが可能である。それは、琵琶湖周辺ゾーン，京都盆地ゾーン，奈良盆地ゾーン，水口丘陵・伊賀盆地ゾーン，そして信楽山地，大和高原，宇陀山地，大台ヶ原迄の吉野山地を含む、中央山地ゾーンである。この分節は、地形に主眼をおいて行なわれたものであるが、各ゾーンは夫々独自の歴史・文化などの特質をもつものであり、構想においてこのゾーン区分は重視される。

図-1 京滋奈エコポリスの領域と地形



2-Ⅱ 京滋奈エコポリスと東海道メガロポリス

東海道メガロポリスの中での位置づけ、対比において京滋奈エコポリスを捉えてみよう。

京浜から阪神に至る東海道地帯は現在首都圏、近畿圏、中京圏といった三つのメトロポリス（大都市地域）を中心に形成されており、その重心は、政治、経済などの全国中枢機能の東京集中という意味で首都圏に偏っているといえよう。しかし、将来の交通を中心とする情報システムの発達と、種々の都市活動の規模の拡大によつて、東海道地域が一体となった巨帯都市、メガロポリスを形成することになるであろう。

しかし、その時この地帯は一様な機能をもつて連続して均一に都市化が進むのではない。この中の各地域はそれぞれが異なった機能を担うことになり、都市化地域と非都市化地域、人工的地域と自然的地域といったふうに地域が対比的に構成されよう。

京滋奈エコポリスはこの東海道メガロポリスの中で次のような位置を占めるであろう。

地理的には、阪神圏、中京圏の中間の位置を占め両地域それぞれの100km圏内に入っている。

阪神圏、中京圏は経済活動の中枢としての機能を持ち、高度に人工化された環境をもつに至る。これに対し、京滋奈エコポリスはこの地域のもつ歴史を背景に、情報産業を主要産業として全国的、国際的文化中枢となることをめざし、その環境は自然が保全、育成されて緑にかこまれ、水に恵まれた地となる。そして、余暇の場所としても重要な役割を担い、東海道メガロポリスの中の憩いと自己再創造の場となるであろう。

3. 京滋奈エコポリスの基本的方向

ここで京滋奈エコポリスの様々の側面について、基本的方向を示そう。

3-I 生活について

生活を、日常生活と余暇（非日常）生活の二様に分けて考えてみよう。

日常生活は、労働，居住，休息など人が生物として生存し、あるいは社会的存在として生きるために営む生活行為である。それは半ば拘束され、強制され、日々くり返される生活であり、人はともすれば日常性の中に埋没しがちである。その反面で働くことは生きがいであり、住むことは人が人としてくらすことでもある。

日常生活が、その日常性を超えて真に生きることとしてあることが必要である。そしてその環境は社会的，文化的，物的環境のいずれもがそのような日常生活を支え、豊かな意味と喜びとを与えるべく構成されなければならない。

日常生活の環境として、京滋奈エコポリスは上記の志向をもって構成される。自然にとりまかれた住環境が構成され、ともすれば無機的で均質な拡がりをもった人工的環境としてありがちな都市地区も、ここにおいては住み、働く場にふさわしいものとして計画される。

余暇（非日常）生活は、日常生活の拘束から離れ、自由な時を自ら選んだ場面において過ごす生活である。その意味で余暇生活は人が真に生き、存在する生活であり、余暇のための生活環境の計画は単なる労働時間の短縮にとまらぬ自由時間の増大による余暇対策、あるいは余暇産業振興といった立場を超えて重要視され、京滋奈エコポリス構成における大きな課題となる。

京滋奈地域のもつ歴史，自然，文化は余暇生活の環境として非常に望ましいものであり、自然に親しみ、芸術，文化を愛し、ものを創り、スポーツを行い、ものを学び、人に出会い、といった余暇活動がこの京滋奈エコポリスのそこかしこで可能になるように、地域の特質に応じて余暇生活の環境が構成される。

3-II 住環境について

京滋奈エコポリスを日常生活の環境としてみると、まず着目すべきはその住環境についてである。それは人間の生活の基地として、人が帰りつく巣として、最も重要視すべきである。

住環境の特質は、その密度によって考察することができる。ここで低密度・中密度・高密度の三つの典型に分けて考えてみよう。

30人/ha 前後の低密な住環境においては、人は十分な空間的ゆとりを得て静寂とプライバシーを保つことができ、自然と密着した生活が可能である。各住居は、一戸、一戸が散在する場合やある程度グループングされて配置される場合があるが、各戸がそれぞれに接続し合うことはない。密接した明瞭的近隣関係は見られないであろうが、教育、医療、文化などの活動において機能的まとまりが形成されるであろう。京滋奈エコポリスはこのような住環境を構成するにふさわしいものであり、丘陵地、山裾などに低密度区を設ける。

100～200人/haの中密度住環境は、自然との接触を失なうことなく集住することができる環境である。十分なオープンスペースをとって、低層住宅を主とし、高層のものも混在して構成される。近隣的コミュニティが成立して十分な社会的活動が可能であろう。このような住区は主として都市の周辺、郊外あるいは住宅都市に構成される。

300人/ha程度以上の高密度住環境は、人と人との最大限に触れあうことが可能な環境である。そこでは、生活はおそらく働くことと直接に結びついて機能的なものとなるものと思われ、人とのふれ合いは近隣的コミュニティや社会集団と関わりなく、まったく自由に任意に成立するようなかたちのものであろう。このような住区は核都市内に計画される。

いずれの住環境も、京滋奈エコポリスに計画的に配置され、人が住むにふさわしい空間構成がされるべきである。個々の住居も家族構成に応じた十分な広さと設備をもち好みに応じた環境を誰もが得られなければならない。

またセカンドハウスは、余暇生活における住環境として重視されなければならない。それは、本来的に自然に親しむことが求められ、低密なものとなるであろう。

3-Ⅲ 核都市について

京滋奈エコポリスにおいては、従来の都市と農村といった区別は消滅する。

農業に従事するものが農村を形成し、都市的産業に就くものが都市に住むといったように、生産形態と生活形態が密接に結びつくとは必ずしも必要ではない。農業従事者が都市において都市的生活を楽しみ、都市で働くものが田園的生活を送ることがあつてよい。望む生活が望む所で行なえるような、多様な生活可能性を京滋奈エコポリスはもたなければならない。そのためにはまずエコポリスのどこに住まおうとも、十分な都市的サービスを受け、情報を得ることができなければならない。そのために、教育，医療，社会福祉，文化，日常生活サービスなどの生活機能をもった核都市がエコポリスに分散的に配置される。

核都市は、上記の生活機能によつて日常生活の中心となるばかりか、都市的産業によつて働く場となり、また高密・中密の住区を中心とした住環境を構成し、そして文化の中心となり都市的余暇生活の場となるといった複合的機能を有する。それらは既存の都市を基にして、新開発・再開発によつて高度に都市施設，文化施設，交通機関などが整備されて形成されるが、核都市のまわりの地域や核都市自身が長い時間をかけて作りあげてきた風土，歴史や文化などは十分に生かされそれぞれ特色と独自の機能を有するものとなる。

核都市はお互いにその機能を補完しあい、全体として一つの都市群として結合するために、緊密に有機的にネットワーク化される。どこにいても自由に情報を得ることができ、また自由な動きが保証されることによつて、どこもが同じような便利さをもつことができる。京滋奈エコポリスのそのような多核的構成は人口の偏よつた集中の必要性をなくし、過密化への対策ともなるであろう。

核都市の人口は、京滋奈エコポリスの全体的な人口配置，都市の適正規模，基となる都市の特質（新都市は別として）などの観点から決められよう。

3-Ⅳ 産業について

京滋奈エコポリスの産業について特に注目すべきは、農林業生産と知識，情報産業とである。

農業は、食糧生産としての重要性以外にその自然保全機能、すなわち田，畑，

果樹園，牧草地などの耕作地が緑地として機能し、田園的景観をかもし出すことに注目すべきであり、京滋奈エコポリスにおいて農地は保全されなければならない。生産としての農業は工業化されて、生産，管理，加工，貯蔵，販売，購入，研究の部門が分離し、機械化が進む。一方で三次産業的要素をも含んで緑地保全，農業地管理や、観光農園，趣味的農耕者へのサービスも農業の部門となり、農耕地は余暇生活の場としても重要となるであろう。

情報，知識的生産は京滋奈エコポリスにおいては特に重視すべきである。科学・技術・文化・芸術・行政・生産・流通など、情報の需要及び生産量は将来においてほう大なものとなり、適度な分散と集中をもって情報産業機能が全国に配置される。特に京滋奈エコポリスの核都市は、京都，奈良を始めとして彦根・上野など特色ある文化・風土をもつものであり、これを生かして大学研究所，シンクタンクなど種々の研究機関，教育，文化，芸術の施設，各種産業に応じた情報機関，行政機関等を立地させる。中でも文化情報は、余暇生活の質的高度化とともにその要求が増大すると考えられるので、歴史・文化・自然研究機関・博物館・美術館・会議場などが地域の特性に応じた文化センターを形成することが重要である。

物的生産においても、単なる大量生産ではなく、知識を中心とする高次の加工産業や、伝統産業と情報産業が結びついた文化的生産を指向しなければならない。

3 - V 文化財・自然環境の保全

自然、そして文化財のもつ価値については改めて言うまでもないであろう。破壊されつつも、未だ多く残された自然・文化財を保護し、育成し、既に破壊された自然は出来得る限り回復しなければならない。

そのために、京滋奈エコポリスでは自然-人工度によるゾーニングを行い、その実現によって自然を生かし、自然に囲まれた生活環境を構成する。

3-VI コミュニケーションネットワーク

交通・輸送・通信・エネルギー・情報など情報伝達の手段，その過程全体，あるいは人と人，人と物，物と物との間の相互作用としての広い意味でのコミュニケーションは、人間の社会の成立と発展を支えるものである。核都市，あるいは住区そして種々の余暇生活機能が分散して配置される京滋奈エコポリスにおいては、それらの各々が緊密なコミュニケーションを保つようにネットワーク化されて、全体として一体的に組織化されなければならない。それは一方では生産関係などを組織だてるとともに、他方では人間の活動の自由を保証して多様性をもった生活を成立させるものである。

中でも交通は、人や物の直接移動によるコミュニケーションという意味で重視される。

現在の京滋奈地域では、生産，通勤交通のための道路，鉄道が主として東西方向に発達して、東海道メガロポリスの主軸を形成しており、地域内のネットワークとしては不完全なものである。京滋奈エコポリスでは交通網が都市核を結んで格子状にネットワーク化され、相互の連結を強めなければならない。

4. 京滋奈エコポリスの構成

4-I 自然-人工度によるゾーニング

生活環境は、フィジカルには、そこでの生活機能を支える様々の実体，施設=人工物と植生，水系などの自然によつて構成される。その環境は無秩序な人工化や自然破壊があつてはならないものである。そこで人工物の分布度，市街化の程度，空地の割合などの人工化と自然度の程度によつて、土地を六つの等級に分けてゾーニングを行い、開発と保全の基準とし、京滋奈エコポリスの土地利用の基本的枠組みとする。

このとき環境の主要な構成要素として最も注目すべきは植生である。植生は

それ自体が自然の一要素として大きな価値をもつとともに、これを操作することによって環境汚染への対策，生活環境の整備，自然災害への対処，自然文化財保護の有効な手段となるばかりでなく、新たな風景や景観を創造することを可能にするものである。

このゾーニングによって開発への枠組を設定するとともに、積極的に植生を操作し緑を増やすことによって自然に囲まれた京滋奈エコポリスをつくりだすことが必要である。

このゾーニングにあたって特に留意した点を次にあげよう。

- ① 京都・奈良盆地ゾーン，湖周の平野部においては、平地林を新たに大規模に造成する。特に機能的に異なった土地利用の境界（例えば、工業生産ゾーンと農耕地の境界，住居地区と都市部の境界），川岸，堤防，歴史的・文化的に保存の必要な区域，修景に必要な区域などに設け緑地とする。
- ② 丘陵，山地部においては植林を施こして疎林の状態をなくし、原生林を保護する。

4-Ⅰ 京都・奈良盆地ゾーン

—— 歴史的風土の中の文化中枢

京都・奈良ゾーンは、日本の歴史を担う地である。飛鳥地方から奈良の地そして京都と都が南から北へと移り、千数百年の間歴史を蓄積し文化を育んできた。それは限りなく貴重なものである。しかし、このゾーンは単に過去の歴史のみにすがって生きるのではなく、歴史をふまえて常に新しい価値を創造しながら未来を切りひらく文化ゾーンとして構成される。

歴史的風土に支えられて、新たに再構成されるこのゾーンは、生活環境として他には求められない特異な貴重な価値をもつであろう。

- ① 現在、京都は京阪神として国土の主軸に沿って東西に連結し、奈良盆地の各都市核も機能的には大阪につながっている。これに対し京滋奈エコポリスでは、京都，宇治，奈良，大和郡山，天理，桜井，橿原，大和

高田，御所，五条そして後述する京奈新都市の各核都市を南北に軸状にネットワーク化し、それぞれ独自の都市機能，文化的機能をもちながらも、機能的につながった文化中枢都市帯を形成する。

- ② 京都は大都市としての複合的機能をもつて、文化中枢都市帯及び京滋奈エコポリス全体の中心的都市核となる。
- ③ 文化的機能は重視され、大学・研究所・美術館・博物館などはさらに拡充されて、学問，芸術，教育，文化の全国的中心となる。それは京都に想定される総合的な知識，情報産業の基盤となるとともに、余暇生活に大きな役割を果たす。
- ④ 上記の様に、京都は知識，情報産業として科学・技術から文化芸術に至る種々の情報の生産流通の中心となるが、知識，情報と伝統的な美術，工芸，伝統産業と有機的なつながりをもった文化産業が特徴的となる。
- ⑤ その一つとして、洛北に服飾デザインからインテリア，建築，アーバンデザインに至るあらゆるデザインの生産，研究センターである、ワールドデザインランドが配される。
- ⑥ 奈良も京都と同じく文化中枢として機能し、文教ゾーン，歴史文化都市公園として性格づけられるがそれは、奈良の歴史と文化財とにより密着したものとなり歴史，人文，美術，芸能にかかわる大学，研究所，博物館，美術館，国際的歴史研究センター，文化財管理，研究，教育センターなどが配置される。
- ⑦ 生駒山麓の丘陵地帯には、情報産業と住居を主体として新都市が建設される。人工物と緑が調和し、人間的で真に未来的な美しい景観をもつた都市として計画される必要がある。
- ⑧ その他の核都市は、住宅都市としての性格を強くもちながら、それぞれの歴史と文化を生かして構成される。特に奈良盆地南部飛鳥は古文化史跡公園として整備され、古文化史跡研究管理センターなどが核都市におかれる。上記の全ての核都市の構成には、歴史との調和を主眼とすべきなのはいうまでもない。

- ⑨ 都市的地区以外の平野部は、文化財環境保全を主眼として生産緑地、歴史的保全緑地としての整備がなされる。
- ⑩ 空間構成については、なお詳しい計画をまたねばならないが歴史的風土・文化財・環境の保全とともにむしろ積極的に新しい景観を創造していく必要がある。殊に京都・奈良などの新しい時代に即した都市開発・再開発は必要であろう。
- ⑪ 住環境としては、奈良盆地西部の低密住区とともに各核都市における中密的居住に重点がおかれる。歴史と文化と緑に包まれながら、都市的居住形態を楽しむことが可能となろう。

4-Ⅲ 琵琶湖周辺ゾーン

—— 水と土と緑の中の生活

琵琶湖周辺ゾーンの持つ価値は、琵琶湖の存在とそれのつくり出す風景、そして琵琶湖が育んできた歴史と文化であろう。近江盆地を湖北、湖東、湖西、湖南の四つに分ち、かつ機能的にも意味的にもこれをひとつのものにつないでいる琵琶湖の静かな湖面とその囲りをめぐる田園、そして山々は水と土と緑に親しみ、いつくしむ場としてまた人々が帰りつくことの出来る世界として構成される。

日常生活の場としての琵琶湖は次のように構成される。

- ① 農業の自然保全機能に着目して、平野部の産業・土地利用については農業を主体とする。
- ② 湖北、湖西においては、米作が中心となり、湖東においては都市近郊型の蔬菜、都市型の施設園芸などが中心となる。
- ③ 農業生産管理中枢、食品加工所、農業研究所、実験農場、農業高級技術者養成所が湖東の中核軸に沿って配置され、全国的規模の農業的情報生産ゾーンを形成する。
- ④ 日常生活の環境としては湖東が主となり、大津、草津、守山、近江八幡、八日市、彦根、長浜、湖東新都市の各核都市が軸状につながれて、

琵琶湖ゾーンの中枢軸をなす。

- ⑤ 大津はその規模を拡大し、琵琶湖湖南一帯をめぐって湖岸都市が形成される。阪神・京都とつながって近畿圏全体の中枢として機能し、情報産業が立地するとともに高層・高密住区，中密住区として構成され、水と人工的環境とが調和した風景を作り出す。琵琶湖の汚染を避けるために、廃棄物処理施設等は完全になされる。
- ⑥ 彦根は、その歴史と文化に着目して文教都市として機能し、住区としては中密のものが中心となる。
- ⑦ その他の草津，守山，近江八幡，八日市，長浜などの核都市は、中密の住宅都市，日常生活機能の中心としてそれぞれの伝統を生かして再構成される。
- ⑧ 八日市，近江八幡の間には中枢軸にそって湖東新都市が形成される。情報中枢としての役割をもつが前記の農業関係の情報産業が特徴的となる。高層で全体としては中密な住区が配置され田園的景観の中でゆったりとした空間を構成する。
- ⑨ 新都市以東には、琵琶湖ゾーン全体を対象とする。教育機関，研究所，会議場などが配置される。
- ⑩ 低密住区は主として山裾，丘陵地に配される。一部は伝統的条里集落を基に構成される。
- ⑪ 空間構成には、条里制の遺構に注目することが必要であろう。

余暇生活の場としての琵琶湖周辺ゾーンは次のように構成される。

- ① 湖岸部一帯は余暇生活の種々の活動の場を与える地区として計画し、全体を公園化して要所に拠点をもうける。そこでの活動は、水泳，ボート，ヨット，キャンプなど活動的，スポーツ的なものとなる。
- ② 湖周には、湖岸道路の他に京滋奈遊歩道ネットワークの一部として湖周遊歩道を設ける。琵琶湖の静かな水辺とふれあい、歩いて、あるいはサイクリングによつて琵琶湖周遊が可能となる。
- ③ 自然と文化とを生かして、三上山一帯の青少年レクリエーション公園、

永源寺の余暇生活村，湖北自然公園などが計画される。

- ④ 琵琶湖をとりまく山々は、自然公園として自然の保全を行うと同時にスキー，キャンピング，登山，ハイキングなど自然探究型のレクリエーションの場として施設が整備される。
- ⑤ 湖西地の丘陵は、セカンドハウス地区として計画される。

4-Ⅳ 中央山地ゾーン

—— 森と小径の自然ゾーン

中央山地ゾーンは信楽山地，大和高原，宇陀山地，吉野山地の一部とからなる。比較的開発される他のゾーンと違ってここでは、自然がよく保全され、余暇生活の場として重視される。

このゾーンは、吉野川によつて自然的にも文化的にも南北に分けられている。吉野川北部の信楽山地，大和高原，宇陀山地ゾーンはその自然とともに、歴史，文化に貴重なものをもつものであり、単なる自然探訪ではなく文化的欲求をも満たすレクリエーション形態がとられる。以下により詳しく構想を示そう。

- ① 信楽を信楽山地ゾーンの中心的拠点とする。陶芸を中心としたアートクラフトセンターを配して、創造的余暇の場所とする。
- ② 古い歴史をもつ都祁が、大和高原の中心的拠点となり宿泊施設，セカンドハウスなどが計画される。
- ③ 紫香楽宮跡，恭仁京跡，笠置，月ヶ瀬，奥香落溪，室生，柳生など、歴史と自然が重なりあつた地区をレクリエーション拠点として整備し、更に鷲峰山，童仙房などにキャンプ場などを整備する。
- ④ 上記の拠点をネットワーク化し、自然を楽しむことができるよう、遊歩道，サイクリング道をゾーン一帯に計画，整備する。この遊歩道は京滋奈全体にまでネットワークされる。
- ⑤ この地域はまた日常生活，居住の場でもあり、点在する集落，田，茶島など田園的風土を保全するとともに、住みよい環境のために生活道路，上下水道などの生活施設を整備する。観光公害などは、一切排除しなけ

ればならない。

吉野川の南吉野山地は、日本有数の自然をもちレクリエーションの場として大きな価値をもつ。

特に、大台ヶ原の原生林などは自然そのものとして貴重であるばかりか、自然美としてもすばらしいものである。近年ドライブウェイの建設によって、その自然の一部が破壊されていることは惜しまれる。以下に大略の構想を示す。

- ① この地区は、自然公園として自然の回復をはかるとともに、自然保護のモデル地区として整備される。
- ② 自然管理センター、植物研究所などの設置がなされる。
- ③ 余暇生活の場として、宿泊施設等が整備されるがここでの余暇活動は、自然保護のために管理され限定されたものとなる。

信楽については、より詳しい計画を付として後に記す。(P31)

4-V 水口丘陵・伊賀盆地ゾーン

——— 緑に包まれた住まい

このゾーンでは、水口丘陵と、上野盆地周辺部の丘陵とに着目して住環境を主題として計画する。

- ① 丘陵地に低密な住区が形成される。ここでは、住居が一戸ずつ緑の中に散在し、住環境として最も望ましいものとして構成される。
- ② 核都市として日野、水口、拓植、上野、名張が軸状につながって配置される。
- ③ 日野、水口、名張は日常生活サービスの中心としての機能をもつ。
- ④ 上野は、このゾーン全体の中心として中枢管理を中心とする種々の都市機能を有する。特に歴史と文化を背景にした情報中心として、高等教育機関、研究所などが立地する。また余暇生活中心としても大きな機能をもつ。
- ⑤ 住環境として、その周辺部に低層で中密な住区を形成する。
- ⑥ 名張も、上野と同様に核都市として構成されるが、上野との連絡を重

視して計画される。

5. 交通ネットワーク

5-I 基本交通ネットワーク

交通システムは、国土，地域，都市，住区などの空間の拡がりに対応して段階的に構成される必要がある。その段階区分は、たとえば次のようなものであろう。

- V^a 国際的交通
- V¹ 国土的交通
- V² 都市間交通（地域内交通，あるいは地区間交通）
- V³ 都市内交通（地区内交通）
- V⁴ 居住区内交通
- V⁵ 建築ブロック内交通

この構想では、京滋奈エコポリスの基本交通体系としてV¹とV²とをとりあげ、それぞれに交通手段として鉄道系（T¹，T²）と道路系（R¹，R²）を適用して、基本的交通ネットワークを形成する。

(1) 鉄道系

(1)-a 国土的幹線鉄道（T¹）

国土的幹線として、時速200～250kmの超高速鉄道（新幹線）が全国の主要都市を結んで国土全域にネットワーク化され、また、時速500km程度のリニアモーターによる超々高速鉄道（超新幹線）が東海道メガロポリス内を通過して国土を縦貫する。この内、超々高速鉄道（超新幹線）は京滋奈エコポリス内を単に通過して、大阪，名古屋を直結するもので直接的にこの地域に関係するものではなく、この構想で考慮する必要はないであろう。

超高速鉄道（新幹線）は、現在東海道新幹線の他に第二東海道新幹線，北陸新幹線，山陰新幹線が新設されて、京滋奈エコポリスと他地

域とを結ぶ。第二東海道新幹線は、阪神から京奈新都市，上野を經由して名古屋圏へ、山陰新幹線は阪神から、京都を經由し山陰へ向かう。北陸新幹線は、米原で現東海道新幹線と結節し、さらに湖東新都市を經由して上野で第二東海道新幹線と結ばれる。北陸新幹線と第二東海道新幹線とをつなぐことは、北陸新幹線から流入する列車を二つの東海道新幹線で分担することによつて、現東海道新幹線だけで負担した場合には避けえないと考えられるその東海道線としての機能低下を防ぐとともに、北陸と上野，奈良との結びつきを強化する点で意味あるものである。

このように、国土的幹線をネットワークすることによつて京滋奈エコポリスの主要核都市は、それぞれが他地域と直接的につながつてそれぞれの都市のもつ全国的レベルにおける中枢としての役割を果たすことが可能になる。

京都は、東海道新幹線，山陰新幹線，米原から東海道新幹線に進入する北陸新幹線の三本の国土的幹線の集中によつて、京滋奈エコポリスの中でも最も重要な核都市として、その役割を果たすことにならう。

京奈新都市，奈良，上野は、第二東海道新幹線，北陸新幹線によつて、そして湖東の新都市を中心とする都市群は東海道新幹線と北陸新幹線によつて、東海道メガロポリスの他地域，北陸と結ばれて現在これらの都市が担う機能は、飛躍的に増大しそれぞれが独自の情報中枢，文化中枢，余暇中枢としての役割をもつに至るであろう。T₁ のネットワークについては、図-2及び計画図に示す。(P25)

(1)-b 都市間鉄道(T₂)

都市間(地域内)幹線として、時速150km程度の鉄道が京滋奈エコポリス内の各核都市，各地区を結ぶとともに、エコポリスに隣接する地域へとつながつて京滋奈エコポリス全域が緊密に格子状にネットワークされ、地域の多核的構造に対応する。

現状では、鉄道網はその路線，列車のダイヤ編成等、共に大阪を中

心として放射状に構成されており、京滋奈相互間の結びつきは弱い。京滋奈エコポリスが、近畿圏全体の中核である大阪と強い結びつきを保つことは重要であるが、それと同様に京滋奈エコポリス内相互の結合が重視される。殊に都市核の構成に従って南北の結合が重視され、京滋奈全体の中心である京都・奈良盆地ゾーンにおいては、南北の二本の路線を軸として梯子状にネットワークされる。

この高速鉄道網は、在来の鉄道を基にして、これに種々の改良を加え更に新線を導入して構成し、時速 150 km の速度と路線間の相互乗入れを可能にする。そして、需要に応じた様々の走行コースによってダイヤを編成し、交通需要の多様性に即応した高速鉄道となることをめざす。

(2) 道路系

(2)-a 国土的幹線道路 (R1)

国土的幹線道路として、現在の名神、名阪のルートは拡大；整備する。そして、京都-奈良-五条-和歌山から四国に至る近畿縦貫高速道路，近畿縦貫高速道と五条で別れて、志摩-渥美半島に至る東海南海連絡道，米原付近から名神と別れて北陸に至る北陸高速道路を建設する。更に名神と名阪とを湖東新都市付近から上野付近に至る高速道路によって結ぶ。このネットワークによって、京滋奈エコポリスの核都市は全て国土的幹線道路によって他地域に結びつく。R1のネットワークについては図-3及び計画図に示す。(P25)

図-2 超高速鉄道(T₁)のネットワーク

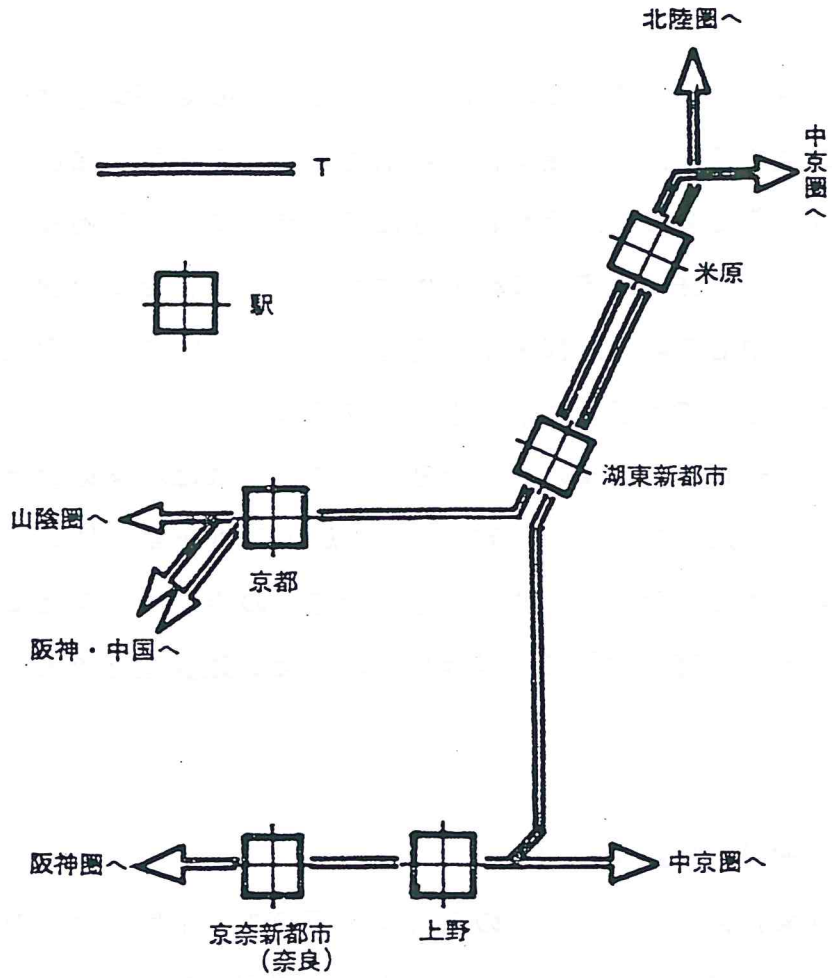
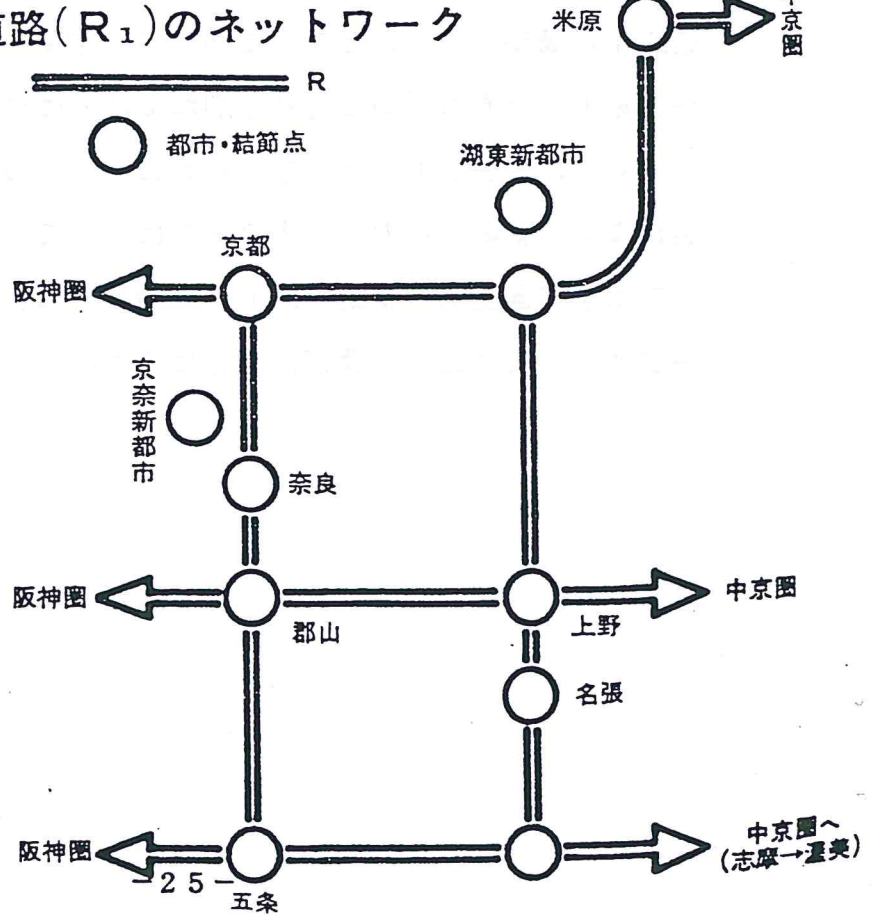


図-3 国土的幹線道路(R₁)のネットワーク



(2) - b 都市間幹線道路

都市間（地域内）幹線道路は、核都市を結んで京滋奈エコポリス内全域にネットワーク化される。

都市間幹線道路網は、既存あるいは既計画の国道，主要地方道が基となって再構成されるであろうが、自動車専用道として現在の名神，東名程度の規模，設備は最低限、持たねばならない。

ここで道路系のネットワークについて、留意すべき点を述べてみよう。

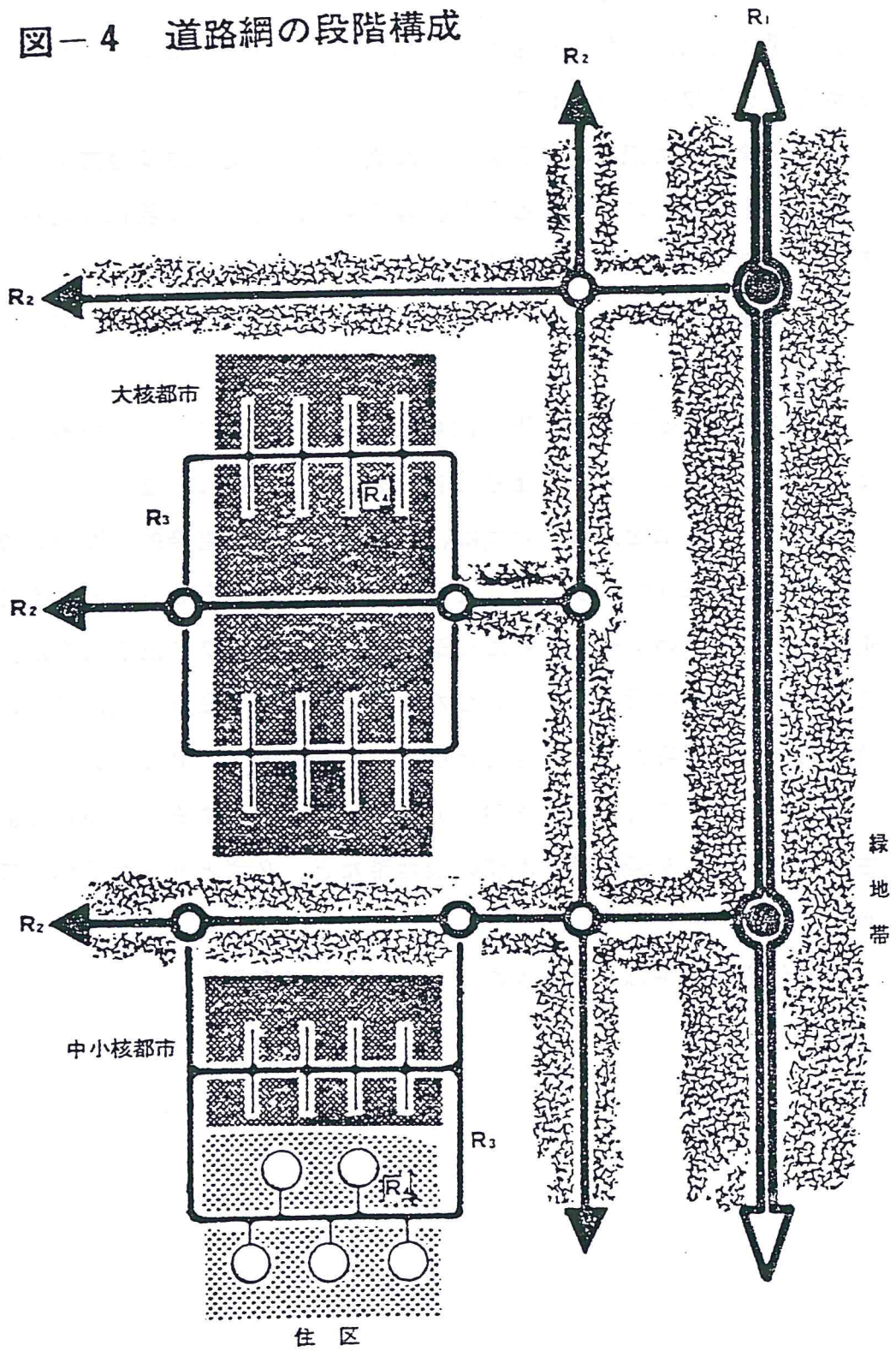
道路交通による事故と公害とは将来の技術革新によっても根絶しがたいが、できる限りこれらを除く努力をしなければならない。

快適な日常生活を送るためには、核都市や住区に直接的に関係のない交通（自動車）が入り込むことや、そのすぐ傍らを通ることは極力避けねばならない。そのためには道路系ネットワークの段階構成は、できる限り厳密に行なわなければならない。そして段階構成に従った道路利用を必ず実行するべきであろう。（図-4）（P27）

また、道路構造自体も従来のものと違ったものとする必要がある。主要道路の立体交差，道路両側の緑地帯など、必ずとり入れるべきである。

自動化道路も早急にとり入れる必要があるであろう。

図-4 道路網の段階構成



5-1 余暇交通路のネットワーク

———京滋奈文化軸の提案を中心として

ここで交通をその機能によつて分類すると、生活交通（日常的，實際的生活のための交通 - 安全性，快適性の確保の必要性）

通勤交通（通勤のための交通 - 高速性，快適性，安全性の確保の必要性）

業務交通（業務のための交通 - 高速性，快適性，安全性の確保の必要性）

余暇交通（余暇生活のための交通 - 安全性，快適性，移動過程そのものの楽しさの必要性）

などに分けられよう。

上記の交通は、余暇交通を除いていずれも前記の基本交通路のネットワークの完備によつて、その要求を満たすことは可能であるが、余暇交通はその要求が他の交通と異なる面があるとともに多様な交通手段の選択の可能性をも求めるものであり、専用のルートがあることも必要であつて、基本交通ネットワークの他に余暇交通ネットワークを考慮することが望ましい。殊に京滋奈エコポリスは余暇生活の場として重要な意義をもつので、この余暇交通路の計画は必須であらう。

本構想では、まず“京滋奈文化軸”の提案を行う。

京滋奈文化軸は、京滋奈エコポリスを南北に貫いて南は紀伊，北は若狭湾の自然公園ゾーンに至り、専ら余暇交通路として使用され域内の余暇交通のメインルートとなるものである。この文化軸は、域内各地を有機的に結合して広域的な余暇活動を可能にするといったことだけでなく、より深い意義をもつものである。歴史の地である京滋奈エコポリスには南北に走る歴史の軸があり、その囲りに文化が集積しているのである。これを縫つて走る文化軸はまさしく“文化の軸”であり、京滋奈エコポリスの文化と一体性の象徴としての意味を担うことにならう。

京滋奈文化軸を形成する交通手段としては道路系を提案する。その道路系でも文化軸の名にふさわしく、未来を先どりした形での自動化道路としたい。

道路系を提案するのは、自動車が入りの選択，速度，立止まりなどの自由

度ももち、プライバシーなども含めた快適性も高く、余暇交通の手段として最も適したものだからである。しかしその反面で、自動車は安全性が低く環境汚染、地域の住民の生活の破壊、目的地（観光拠点）の破壊など、害が大きい。

自動化道路の採用、余暇交通システム全体の改善、余暇形態の改善などの中でこれらの欠点を無くすべきであろう。

京滋奈文化軸の建設には、地元住民とのコンセンサスの成立、自然、文化財の保護を前提とし、適切な道路構造をもつて道路からの景観と道路自体の景観とを共にすぐれたものとしなければならない。

次にこの京滋奈文化軸を余暇交通の主軸としながら、京滋奈エコポリスの余暇交通システムがどのように構成されるかを述べよう。

余暇交通システムは、図-5のように段階的に構成される。（P30）
これを京滋奈エコポリスに適用したものが図-6である。（P30）

琵琶湖ゾーンでは湖周道路が京都ゾーン、奈良ゾーンではデマンド運行によるFRT又はモノレールが主要余暇交通路である。その他に京滋奈エコポリス全域に遊歩道、サイクリング道がネットワーク化される。

基本交通路も文化軸とつながって、余暇交通路として使用されることは、いうまでもない。

京滋奈文化軸と他の交通手段の結節点、観光拠点の外縁に駐車場が整備され、マイカーは拠点内への進入を規制される。拠点内では、地域の生活交通を阻害しない程度の公共的交通手段（周遊観光バス等）サイクリング道、遊歩道等を十分に整備し、誰もがゆつたりと余暇を楽しむことを可能にする。

図-5 余暇交通網の構成

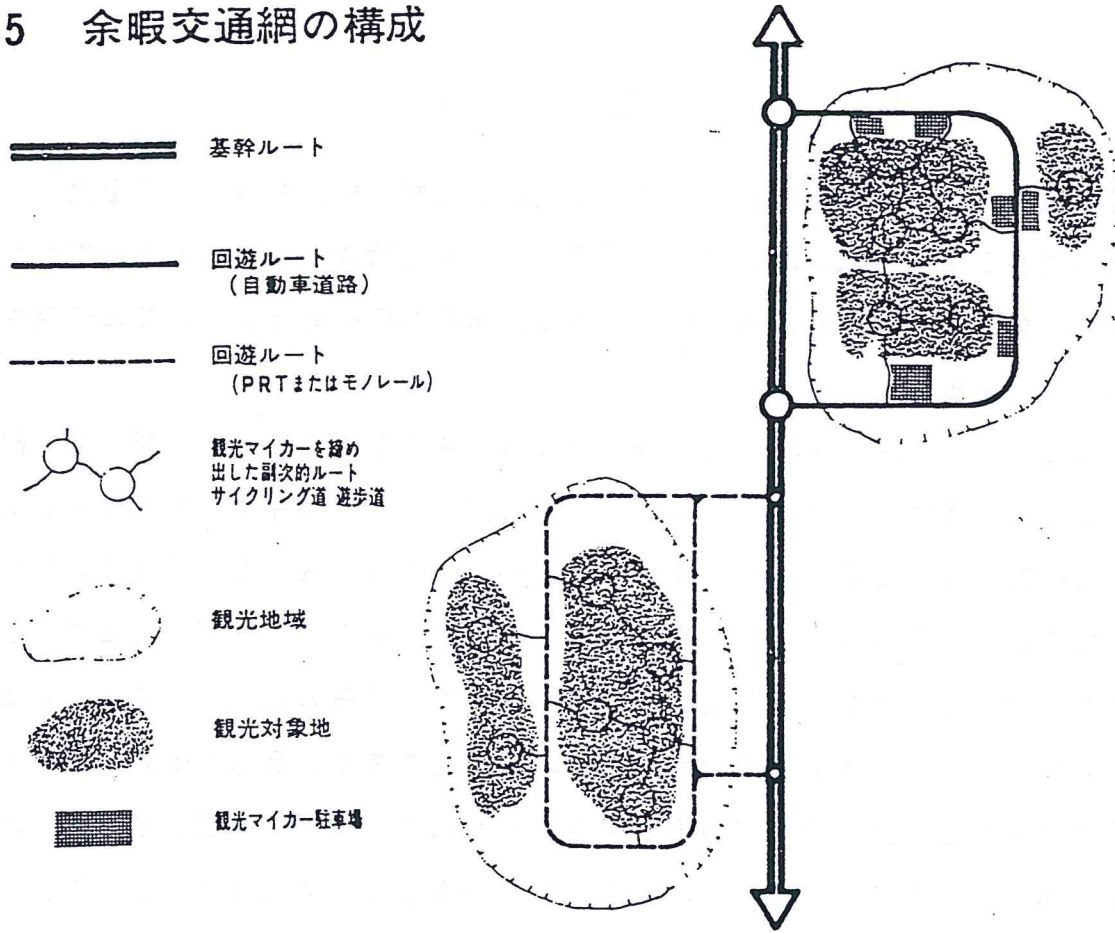
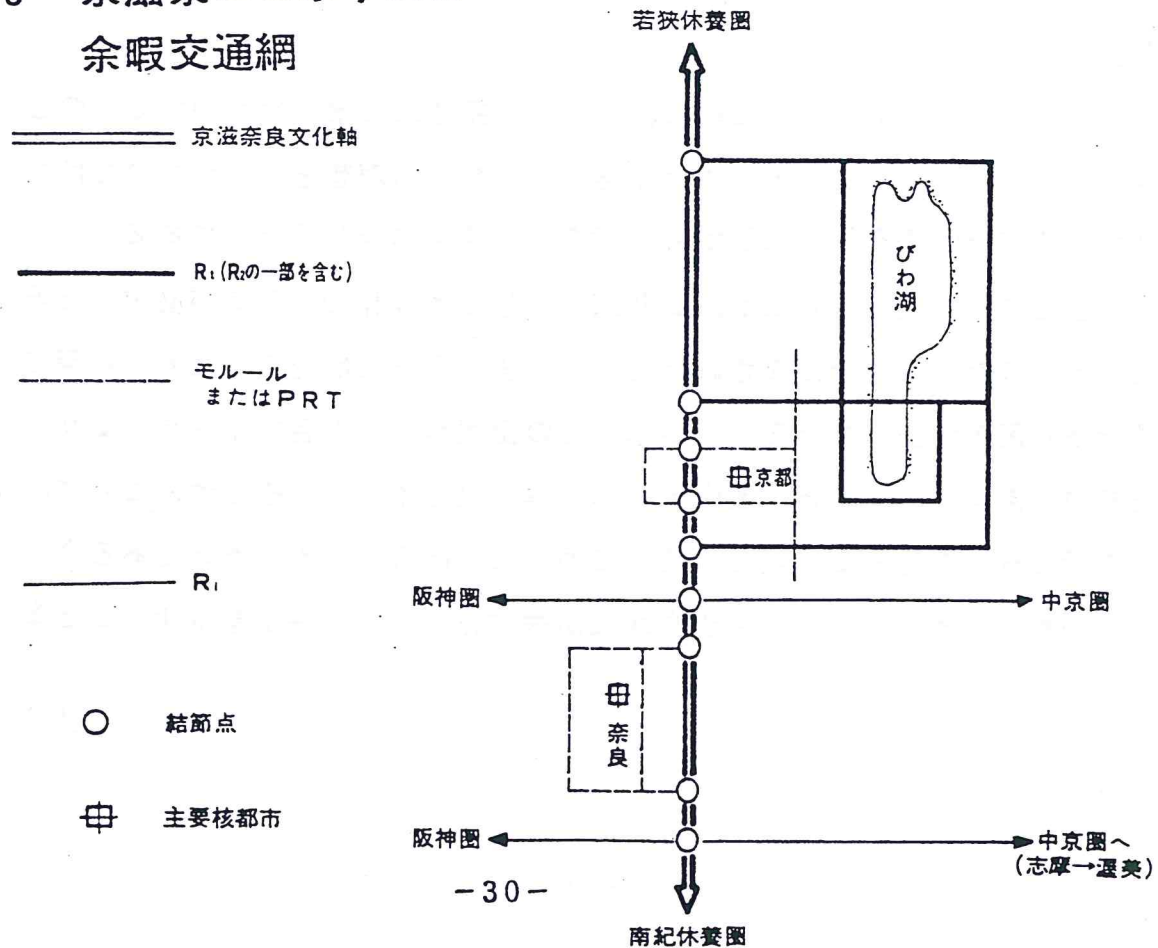


図-6 京滋奈エコポリスの余暇交通網



む す び

この構想は、歴史性、文化性、そして美しい自然の中に共通の特質を見出すことのできる京滋奈地域について、府県域といった行政的枠組を超えた拡がりの中で一体としての地域の未来像を追求し、未来への指針とするために策定されたものである。

ここに描かれた未来像は、現状分析によつて未来を推定しそれに拠つて目標を設定し、計画するといった地域開発計画ではなく、また今すぐ実行できるような決定計画でもない。そのような計画が意義のないものとは言えないのは当然であるが、それよりも今、重要なことは地域開発がなしくずし的に進行し、汚染が生命さえ脅やかし人間生活が冒されつつある現在の状況の中で、自らを問い直し、我々の生きる環境を見つめなおすことである。そしてそれを踏まえて我々の生活と、生活の場である環境とがいかにあるべきかを提示することが緊要であろう。このような問題の捉え方を前提となされたこの構想は、京滋奈地域のあるべき理念を、そして全体的、基本的枠組を示したものだといえよう。

構想のこういった性格のために、ここで提案された事柄は抽象的なものとなっているが、それは現実をまったく無視した単なる理想といったものではなく、地域の“可能性”を探り出したものであり実現すべき目標なのである。

むろん実現に至るためには、より深いそしてより詳細な計画が必要であるし、たとえその計画が完全になされたとしても実行段階には社会的にも、経済的にも幾多の困難が控えている。しかし、その困難さがこの目標を実現しようとする努力を怠つてよいという理由を決して与えはしないし、そうすることは、自らの手で自らの生きる環境を破壊してゆくことにもなりかねないであろう。

この構想を端緒として、京滋奈地域が未来に向かつて一步前進することを期待したい。

(以 上)

付

信楽計画 — レクリエーション計画を中心として

1. 計画の目的と課題

今日的状況として

- ① 人口流出，産業構造の変換による地方小都市とその周辺地域の生活基盤の崩壊と、生活環境の悪化。
- ② 人工的環境，稠密な都市空間の中で生活する都市住民の開放的自然レクリエーションへの欲求の増大。
がある。これらの同時的解決策として、レクリエーション機能を中心とする地域開発が考えられる。本研究はその場合のレクリエーションおよび生活のための環境構成をケーススタディを通して追求することを目的とし、信楽地域を選んでこれを計画した。このとき中心的課題としては、
- ③ 都市住民を対象とした余暇生活の場を地域の真の発展のためにとりいれること。
- ④ 上記③のためには、日常生活と余暇生活の環境とが調和すること。
- ⑤ 余暇生活機能が、小都市の地場産業と結びついて新しい産業形態を生み出すこと。

などが挙げられよう。

2. 信楽の環境

自然的・人文的・歴史的のおのおのの環境について選択，抽出し，与件とした。（省略）

3. 計 画

ここでは主として計画の際に重点をおいた項目について言及し、あわせて計画の概要にもふれる。まず余暇生活に関連した事項については、

- ① ネットワーク化レクリエーションシステムを考え、レクリエーション

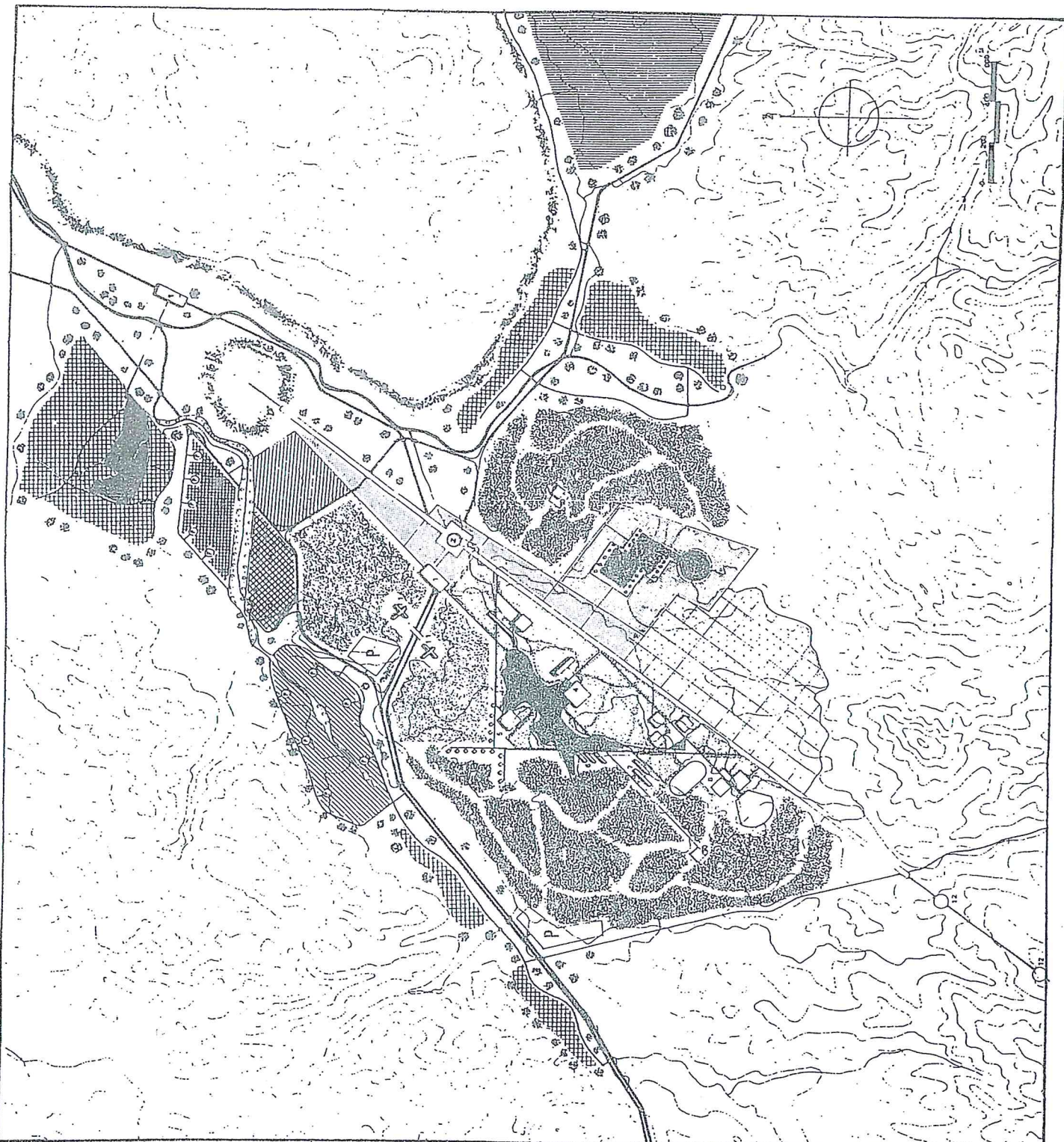
機能をもつ場が有機的に結合されるようにし、選択の自由度，余暇の多様性；周遊可能性を高めた。

- ② 上記のシステムは近畿圏レベルでは、海洋性（若狭・琵琶湖・南紀），山岳性（比良・吉野・鈴鹿），歴史探訪（京都・奈良），休養的（城崎・白浜），都市的（大阪・京都）などの余暇の場がネットワーク化され、信楽はこのネットワークの中で陶芸などの創造活動を中心として機能する。
- ③ 信楽地域内でも各レクリエーション施設や拠点を上記①により、ネットワーク化した。
- ④ 将来の余暇生活 - 自然環境のもとで積極的，創造的な余暇活動がもたえられるようになる - に対応しえるものとした。
- ⑤ 上記④に従い信楽では、a) 創造活動 b) 自然探訪 c) 歴史探訪 d) スポーツ e) その他の余暇活動について計画する。
- ⑥ 上記の施設として、a) アートクラフトセンター（これは信楽の余暇活動の中核となり、陶芸を中心として信楽焼の伝統と結びついて、上記1-⑤の課題に沿うものである。） b) ハイキング道，サイクリング道，キャンプ場など。 c) 紫香楽宮跡の歴史公園 d) スポーツ広場 体育館など。 e) その他陶芸の森などの施設を設けた。
- ⑦ 施設規模は宿泊人数で3000人とした。これはコミュニティバランスをこわさない規模である。
信楽の環境，空間構成については、
- ⑧ 自然の保全をはかる。そのために開発区域を限定し、周囲に緑地を設け、開発区域内では生態系をクローズドシステムとして完結するようにした。
- ⑨ レクリエーション開発が日常生活を阻害しないよう、余暇生活圏と日常生活圏とを分離し、広場で結合するようにした。
- ⑩ ランドマークである愛宕山よりのびる余暇軸と、信楽川をはさむ都市軸を設け、これを中心軸として空間を構成した。
交通システムについては、

- ⑪ 歩行者と車とを平面的に分離した。
- ⑫ 生活道路と幹線道路とを分離した。
- ⑬ 駐車を設けて、車が各地区内に直接乗り入れないようにした。
- ⑭ 国鉄信楽線を田辺まで延長し、大阪に結び大量の入込客の主なアクセスの手段とした。

以上である。

信楽計画



交通	中心シタエリアゾーン施設地区	1
鉄	駅	2
幹線道路	噴	3
生活道路	国民宿舍	4
市街地区	アートクラフト センター	5
既存市街地区	宿泊施設	6
保存街区	セミナーハウス	7
中枢管理地区	ユースホステル	8
文化センター地区	スポーツ広場	9
文教地区	体育館	10
住区	陶芸の広場	11
既存集落地区	陶芸の森	12
低密度住区	牧場	P
生産地区	茶畑	
緑地	人工池	
生産緑地	休憩所	
日常生活緑地	牧場	
非日常生活緑地	展望台	
一帯立自然公園	駐車場	

等高線の間隔は25m

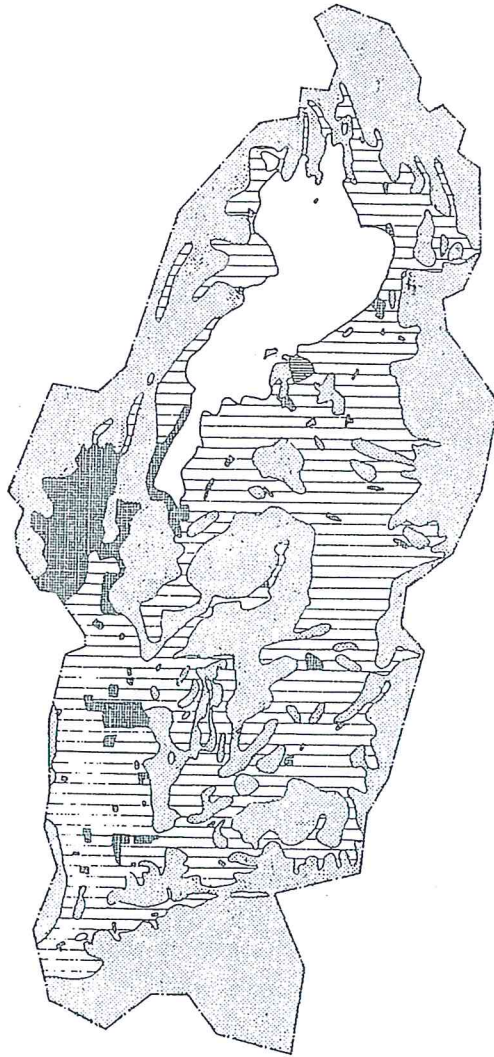
京滋奈計画

自然-人工度によるゾーニング

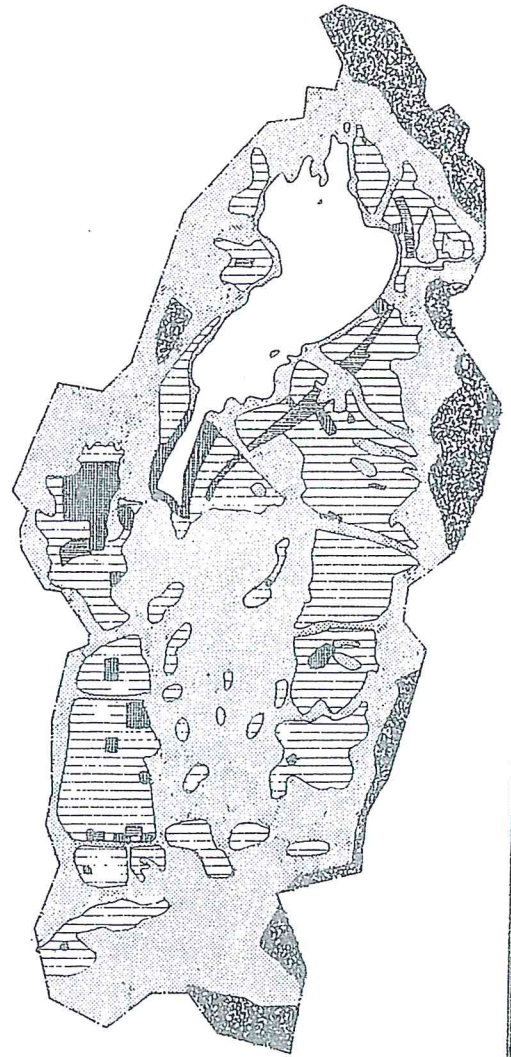
京滋奈エコポリスの開発と保全の基準として、自然-人工度による地域のゾーニングを行い、土地利用の基本的枠組とする。

このとき、最も注目すべきは植生であり、その積極的操作により、新たな風景を創り出してゆく。特に平地林の大規模な造成、自然の疎林をなくすこと、自然林・原生林の保護育成等に留意する。

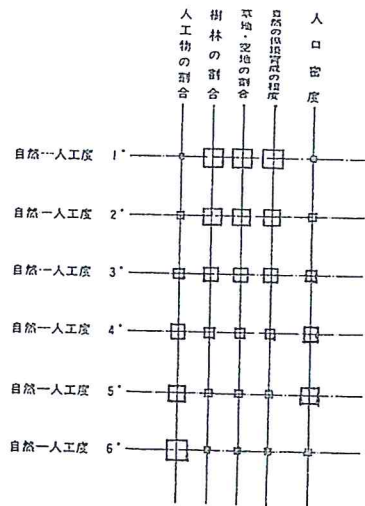
現 況



計 画



-  自然-人工度 1'
-  自然-人工度 2'
-  自然-人工度 3'
-  自然-人工度 4'
-  自然-人工度 5'
-  自然-人工度 6'



例

- | | |
|-----------|-------------------|
| 自然-人工度 1' | 原生林 |
| 2' | 自然公園 自然林 |
| 3' | 農 場 低密住区 都市公園 |
| 4' | 工業化農場 インダストリアルパーク |
| 5' | 工 場 高密住区 市街地 |
| 6' | 都市中心 |

京滋奈計画

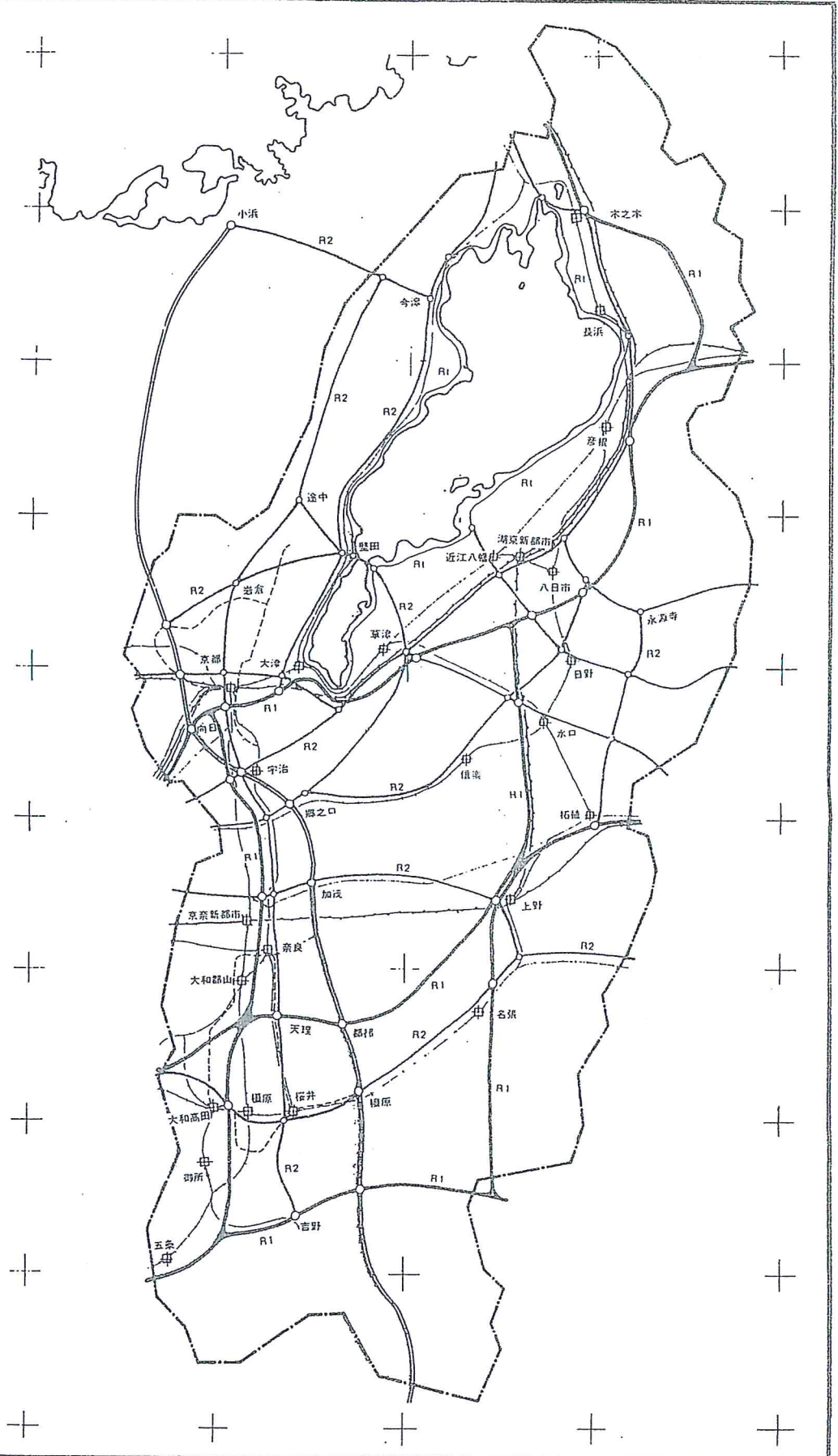
2

交通ネットワーク

格子状都市配列に従い、
 国土的幹線道路、都市間
 道路、国土的幹線鉄道、
 都市間鉄道等を有機的に
 結合し、交通ネットワー
 クを構成する。

余暇用交通路として京滋
 奈文化地帯を縦断し、京
 滋奈文化軸を設ける。






- ⊕ 核都市
- 京滋奈文化軸
- R1 国土的幹線道路
- R2 都市間道路
- R1 余暇道路
- 国土的幹線鉄道
- 都市間鉄道
- モノレールまたはPRT

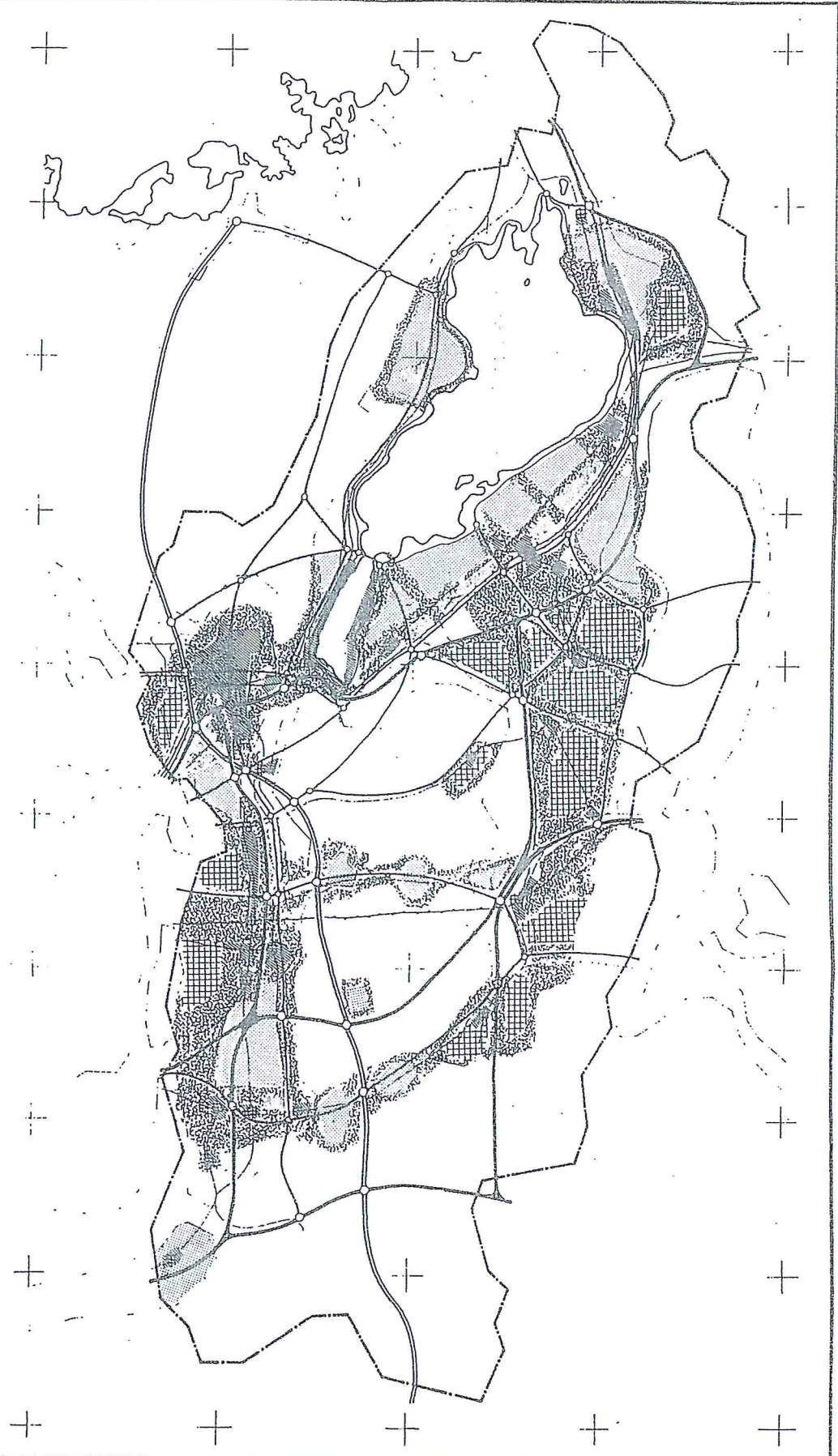


京滋奈計画

3

日常生活の環境

-  都市的 地区
都市的副都心、都市的
産業地区、高密度住区、
低密度住区等
-  緑化施設地区
インダストリアルパー
ク、工業化前地、研究
施設集中地区等
-  農 地
田、畑、果樹園、牧草
地等
-  低 密 住 区
-  緑 地
レクリエーション緑地、
史跡緑地等

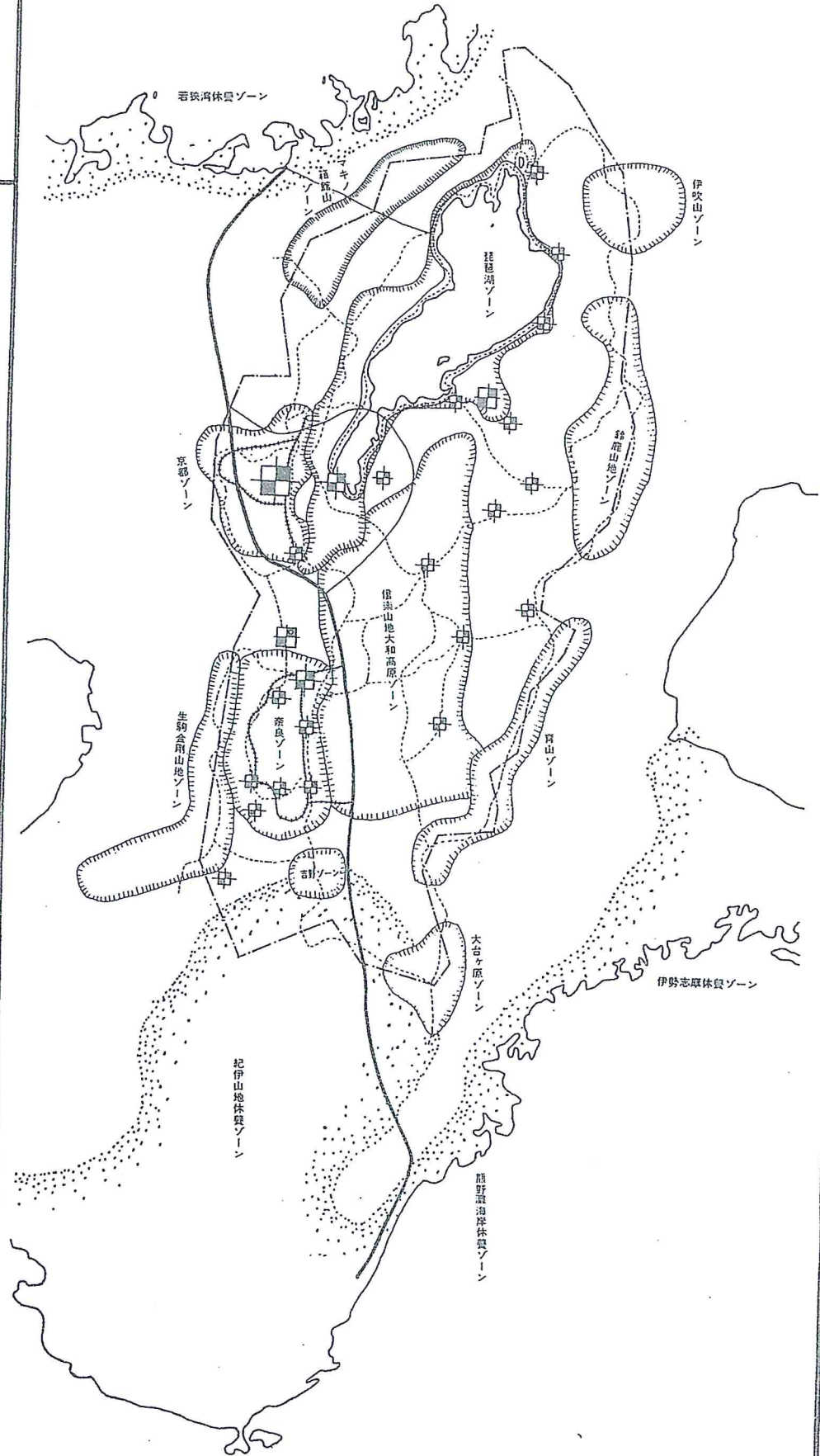







京滋奈計画

4

余暇圏のゾーニングと余暇交通路のネットワーク

各ゾーンを、その性格、自然によってゾーニングする。余暇専用通路として、京都及び奈良ゾーンには、PRTまたはモノレールを設け、琵琶湖ゾーンには湖岸道路を設ける。全域に歩行者またはサイクリング道のネットワークをはりめぐらせる。

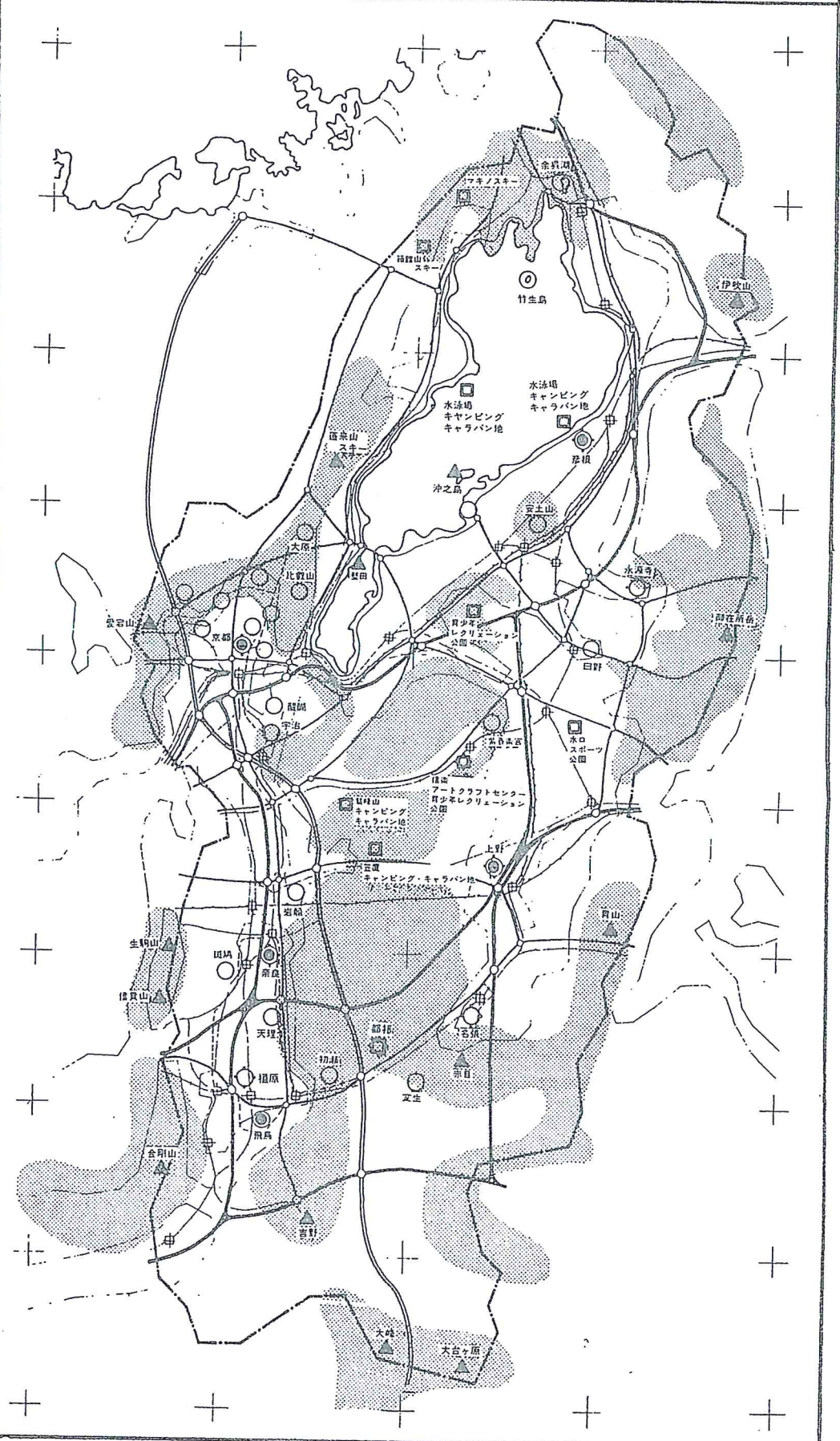


-  核都市
-  京滋奈文化軸
-  PRTまたはモノレール
-  余暇道路
-  歩行者道路またはサイクリング道路

京滋奈計画

5

余暇生活の環境



- 中心のレクリエーション拠点
- ◎ 歴史文化公園
- 歴史・文化財
- レクリエーション公園・スポーツ施設
- ▲ 自然景観ランドマーク
- レクリエーション、観光緑地

京・滋・奈 総合委員会名簿

(順不同敬称略)

(京 都)

委員長	榊田喜四夫	京都信用金庫	理事長
副委員長	河野卓男	ムーンパット(株)	取締役社長
〃	納屋嘉治	(株) 淡交社	〃
	小島五十人	(株) 法華クラブ	〃
	田中豊	第一工業製薬(株)	取締役会長
	牧直次	(株) 京都銀行	常務取締役
	米田豊昭	(株) 都市科学研究所	代表取締役

(滋 賀)

委員長	木村新太郎	木村機械建設工業(株)	取締役社長
副委員長	木下弥三郎	丸玉観光(株)ホテル紅葉	〃
	小沢弘太郎	近江八幡信用金庫	理事長
	川原崎春一	旭鋼機(株)	取締役社長
	小島豊茂	木村機械建設工業(株)	常務取締役
	中西保太郎	(株) 中西保太郎商店	取締役社長
	西川富三	西川商事(株)	〃

(奈 良)

委員長	小山栄之助	小山(株)	取締役社長
副委員長	亀井勝二	奈良交通(株)	常務取締役
〃	河村喜太郎	飛鳥木材(株)	〃
	植田喜三郎	植田蚊帳(株)	取締役社長
	大東善治	大和観光(株)	〃
	菅生清左衛門	菅生木材(株)	取締役専務
	安川隆三	(株) 三和倉庫	取締役社長
	吉岡二郎	奈良近鉄タクシー(株)	専務取締役

特別委員 京都大学工学部(交通土木)教授 天野光三

京・滋・奈 総合委員会研究経過

46-9-22	第1回	京・滋・奈 総合開発委員会	於	京都
46-12-10	第2回	〃	於	滋賀
47-3-13	第3回	〃	於	奈良
47-7-27	第4回	京・滋・奈 総合委員会	於	京都
48-1-20	第5回	〃	於	滋賀
48-5-29	第6回	〃	於	京都

46-7-10	第1回	京・滋・奈 代表幹事懇談会	於	京都
46-12-10	第2回	〃	於	滋賀
48-3-27	第3回	〃	於	京都

