

京滋奈 文化圏構想

京滋奈エコポリスへの提言 PART II

(社)京都経済同友会
滋賀経済同友会
奈良経済同友会

昭和62年 3月

京
滋
奈
エコ
ポリ
ス

はじめに

「京滋奈計画基本構想—京滋奈エコポリスへの提言—」(以後『PART I』と称す)を策定し、世に問うたのは昭和48年のことである。以来、13年を経た。

『PART I』の最大の意義は、京都・滋賀・奈良をまとまりのある一つの地域、すなわち京滋奈文化圏として捉えたことであろう。京滋奈文化圏は近畿圏にあり、歴史と文化、そして自然において多くの共通する特質を有する広域圏であって、その特質を生かしつつ独自の発展を遂げ、近畿圏、日本、世界に対する役割を果たし、貢献すべきであるとする考え方は、今日においても正当であり有効であると言える。

また、『PART I』において提言した「京滋奈エコポリス」という名において象徴的に示される地域構想とその理念、そしていくつかの具体的提案は、今にいたっても根本的な変更を迫られるようなものではなく、むしろより強く推進されるべきところが多いと自負するものである。

しかしながら、いくつかの批判もまた甘受せざるをえない。たとえば、理念的、抽象的、理想主義的にすぎて現実の状況を反映していない、あるいは問題が広範にわたり、具体性に欠けるきらいがあるといったことである。

そして、13年の時を経る間に、「関西新空港」、「関西文化学術研究都市」という2大プロジェクトが具体化し、「すばるプラン」、「関西コリドールプラン」、「建都1200年京都活性化への提言」、あるいは各自治体の整備構想等、諸レベルの計画、プロジェクトが出てきている。また、社会・経済情勢も大きな変化を遂げている。

したがって、現時点において、状況の変化を踏まえつつ、『PART I』の構想を見直し、新たに京滋奈文化圏の整備構想を策定することは意義あること、必要なことであると考え、ここに「京滋奈文化圏構想—京滋奈エコポリスへの提言—PART II」を策定し、広く提案するものである。本構想が、こんご新しい視点にたつての京滋奈文化圏の振興、発展に一石とならんことを心から念願する。

京滋奈文化圏研究委員会 委員長 内田昌一(京都)

委員長 木村新太郎(滋賀)

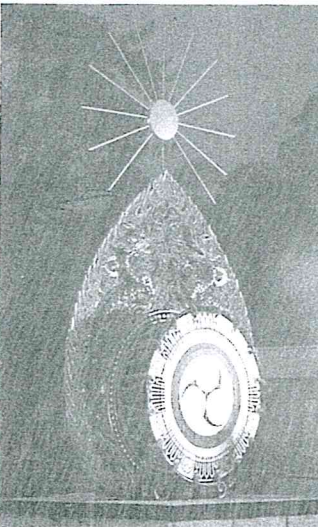
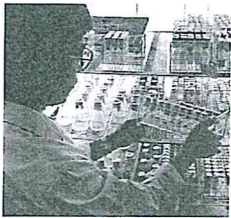
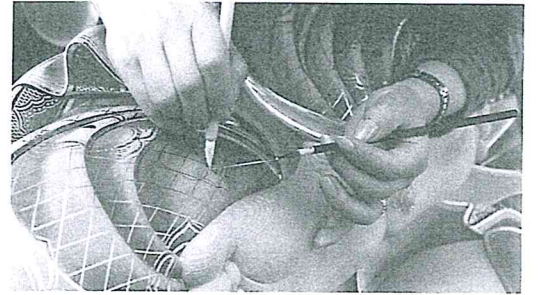
委員長 松石圭司(奈良)

目次

I	提言における 基本的視点	1
	1 京滋奈文化圏の範囲と計画期間.....	2
	2 京滋奈文化圏の理念と提言の軸.....	2
	3 京滋奈文化圏の現状.....	2
	4 近畿圏における諸プロジェクトと京滋奈文化圏.....	5
II	文化	
	京滋奈文化圏エコ・カルチャー・コンプレックス の形成をめざして.....	6
	問題提起.....	7
	課題と方途.....	7
	提言	
	1 総合文化拠点.....	8
	2 総合文化機構.....	8
	3 京滋奈文化圏エコ・カルチャー・コンプレックス.....	11
	4 京滋奈文化圏エコ・カルチャー・コンプレックスと余暇生活.....	11
III	自然	
	自然との共生をめざして.....	13
	問題提起.....	14
	課題と方途.....	14
	提言	
	1 琵琶湖および周辺河川水系.....	14
	2 河川水系地域(流域圏).....	15
	3 水の文化.....	17
	4 森林整備・林業.....	18
	5 山村.....	18
	6 森林・山・木の文化.....	19

IV 交通	京滋奈文化圏コミュニケーション・ネットワークの形成をめざして	20
問題提起		21
課題と方途		21
提言	1 京滋奈国際空港（近畿セントラル空港）	22
	2 新国内空港（滋賀空港）	22
	3 エコ・カルチャー・ロード	24
	4 高速道路網	24
	5 幹線道路網	26
	6 超高速鉄道網	26
	7 高速鉄道網	26
	8 農山村地域における生活交通網	26
	9 余暇交通網	28
	10 情報・通信ネットワークと高度情報都市	28
V 景観	美しい京滋奈文化圏の風景をめざして	29
問題提起		30
課題と方途		30
提言	1 京滋奈の原風景と現代の風景美の創出	31
	2 自然景観	32
	3 歴史的景観	32
	4 都市景観	33
	5 地域景観	33
むすび	実現にむかって	34

提言における 基本的視点



勝部の火祭 (勝部神社・滋賀県守山市)

子供武者行列 (磯崎神社・滋賀県米原町) | ハイタッチ技術を競う截金 (京都)

バイオテクノロジーの実験室 | 吉野大夫花供養 (常照寺・京都)

乱舞するユリカモメ (鶴川・京都)

御祭の火焰太鼓 (春日大社・奈良) | 千日回峰の行者 (比叡山・滋賀)

1 京滋奈文化圏の範囲と計画期間

京滋奈文化圏の範囲として定める地域は、表 I-1 に示す通りである。

『PART I』においては、主として自然地形による地域のまとまりに着目して範囲を定めた。本『PART II』でも基本的な考え方は変わるものではないが、Ⅲ章で述べるように、まとまりのある河川の水系地域（流域圏）を全て含めることを考し、南丹広域圏を加えるなど、若干の変更をしている。

また、内部のゾーニングに関しては、現実への対応を考慮すれば表 I-1 にあるような広域生活圏を採用する方法が都合よいと考えられるが、いずれにせよ『PART I』のように固定的なものとはせず、後の各章にあるように問題に応じた区分をとる。

目標とする計画期間は、15年程度を見込む。すなわち21世紀の第1四半世紀を展望しつつ、21世紀初頭には実現すべきであると考えられる姿（ヴィジョン）を提言する。

2 京滋奈文化圏の理念と提言の軸

『PART I』の基本的な理念、すなわち「自然や歴史的・文化的風土を守るとともに、未来に向かって新たな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、京滋奈地域を一体的に再構成する」は、これを継承するものとし、この基本的理念に沿った新たな提案を行う。したがって『PART I』と同じく、京滋奈エコポリスを標榜し、その理想の実現に必要な、より具体的な方策を提示する。

さらに、近畿圏の世界的・日本的視野の広がりの中で、京滋奈文化圏の位置、その役割を考える必要がある。京滋奈文化圏の、古代より歴史とともに育まれてきた優れた文化とその母体となった自然は、日本的視野のみならず、世界的視野からも貴重なものである。これは、それら自体の価値によって守り、育てられなければならない。同時に、それらは外に向かって開放され、利用価値の高さが維持されることによって、外の地域に貢献し得ることを忘れてはならないだろう。その努力こそが、京滋奈地域に生きる我々の責務であると言ってよい。

近畿圏における京滋奈文化圏の位置を考えると、大阪圏との関連に思いを巡らさざるを得ない。そして、大阪圏の経済的優位性、大阪圏による京滋奈文化圏のベッドタウン化といったことを考慮すると、いわば従属的關係とでも言えるようなつながりを思わせる。しかし、それは真実ではないであろう。京滋奈文化圏がその特質によって独自性を保ち、固有の価値を高める

ことによって、むしろ大阪圏以上に他地域に貢献し、大阪圏に対しても幾多の面で助けとなるのが可能である。また、そうすることが京滋奈文化圏自身の発展にとって肝要であろう。いずれかが優位性を持った従属-被従属の關係ではなく、相補的な關係である。そうして両者が共にそれぞれの役割を近畿圏において果たすのである。

さらに、状況の変化に対する考慮が必要であるが、それには社会的趨勢や価値観の変化・多様化（国際化、都市化、情報化、地方分散化、高齢化、アメニティの重視、環境の質的向上の重視）等が含まれ、このような時代の変化と動向を見通した計画でなければならない。各章における提案では、これらの点を考慮する。

以上の点を踏まえつつ、本『PART II』では、以下の4項目を提言の軸とする。

- ① 文化：京滋奈文化圏において最も注目されるべき事柄は、歴史に育まれた文化の特質であり、これを未来に向かって継承し、さらに発展させる方途、方策を探らなければならない。
- ② 自然(森林と水)：自然もまた、京滋奈文化圏における大きな課題である。ここにおける自然は、総じて人間に対して優しく美しい。それ故にこそ、古代よりこの地が人々に注目され、住まれ、発展してきたと考えられる。この自然を荒廃や汚染から守り、再生していかなければならない。
- ③ 交通(コミュニケーション)：京滋奈文化圏の活性化と発展にとって、基盤となる交通や通信システムの整備は欠かせない。その整備の方向が示されなければならない。
- ④ 景観：京滋奈文化圏は、美しい景観をつくり維持されなければ、「文化圏」、あるいは「エコポリス」を標榜する資格がないとさえ言うてよいであろう。歴史や文化・自然とともに、あるいはそれ以上に美しい景観は、単に訪れるにせよ定着・常住するにせよ、人々を集め、地域に活力を与えることになろう。景観に対する提案がなされる必要がある。

いずれも、エコポリスを標榜する京滋奈文化圏にとって欠くことのできないテーマであると考えられる。

3 京滋奈文化圏の現状

ここで簡単に、京滋奈文化圏の現状を近畿圏の経済的中心である大阪府との対比において見てみよう。表 I-2、図 I-1 は、京滋奈文化圏および圏内各地の大阪府との比較における地域指標を示す。

人口密度、可住地人口密度は共に大阪府よりはるかに小さい値を示し、京滋奈文化圏が大阪圏に比べてゆったりとした田園的地域であることがわかる。このこ

表 1-1 京滋奈文化圏の範囲

●府県名	●広域生活圏	●行政区分(市町村名)
京都府	南丹地区(一部)	亀岡市・京北町・園部町・八木町・丹波町・日吉町
	京都・乙訓地区	京都市・向日市・長岡市・大山崎町
	南山城地区	宇治市・城陽市・八幡市・久御山町・田辺町・井手町・宇治田原町 山城町・木津町・加茂町・笠置町・和束町・精華町・南山城村
滋賀県	琵琶湖東北部地区	彦根市・長浜市・愛東町・湖東町・秦荘町・愛知川町・豊郷町 甲良町・多賀町・山東町・伊吹町・米原町・近江町・浅井町・虎姫町 湖北町・びわ町・高月町・木之本町・余呉町・西浅井町
	中部地区	近江八幡市・八日市市・安土町・浦生町・日野町・竜王町 永源寺町・五個荘町・能登川町
	湖西地区	マキノ町・今津町・安曇川町・高島町・新旭町・朽木村
	甲賀地区	石部町・甲西町・水口町・土山町・甲賀町・甲南町・信楽町
	大津・湖南地区	大津市・草津市・守山市・志賀町・栗東町・中主町・野州町
奈良県	大和平野地区	奈良市・大和高田市・大和郡山市・天理市・橿原市・桜井市 御所市・生駒市・平群町・三郷町・斑鳩町・川西町・三宅町 田原本町・高取町・明日香村・新庄町・当麻町・香芝町・上牧町 王寺町・広陵町・河合町・安堵村
	大和高原地区	大宇陀町・菟田野町・榛原町・室生村・月ヶ瀬村・都祁村・山添村 曾爾村・御杖村
	五條・吉野地区	五條市・吉野町・大淀町・下市町・黒滝村・西吉野村・天川村・野迫川村 大塔村・十津川村・下北山村・上北山村・川上村・東吉野村
三重県	伊賀地区	上野市・名張市・伊賀町・阿山町・青山町・島ヶ原村・大山田村

表 1-2 京滋奈文化圏の地域指標

●項目	人口密度	可住人口密度	森林割合	国宝十重要文化財	博物館総数／人口	生産農業所得／人口	工業生産額／人口	商店年間販売額／人口	住民1人当たり総出額	人口1人当たり所得	世帯当たり消費支出	持ち家／世帯数
●圏域	km ² ／人	km ² ／人	%	件	10 ⁻⁵ 館／人	百円／人	百万円／人	百万円／人	十万元／人	万円／人	百万円／世帯	
京滋奈	461.7	1626.5	64.3	4723	7.4	20	1.996	2.250	2.344	90.5	3.195	0.66
京都府	1120.9	3563.9	68.3	2248	8.5	12	1.767	3.333	2.441	95.5	2.992	0.57
滋賀県	284.9	902.7	51.5	817	5.2	29	3.127	1.557	2.087	84.7	3.326	0.79
奈良県	349.7	1609.7	78.0	1501	8.5	21	1.284	1.143	2.447	88.4	3.580	0.72
三重県	221.8	600.9	60.7	157	6.3	58	2.222	1.343	2.074	79.4	3.177	0.77
大阪府	4527.9	6579.0	31.3	695	2.2	3	2.386	8.393	2.510	90.5	3.046	0.49
京滋奈	0.10	0.25	2.07	6.80	3.36	6.7	0.84	0.27	0.93	0.97	1.05	1.35
京都府	0.25	0.54	2.18	3.23	3.86	4.0	0.74	0.39	0.97	1.02	0.98	1.16
滋賀県	0.06	0.14	1.65	1.18	2.36	9.7	1.31	0.19	0.83	0.90	1.09	1.61
奈良県	0.08	0.24	2.49	2.16	3.86	7.0	0.54	0.14	0.98	0.94	1.18	1.47
三重県	0.05	0.09	1.94	0.23	2.86	19.3	0.93	0.16	0.83	0.85	1.04	1.57
大阪府	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.0	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00

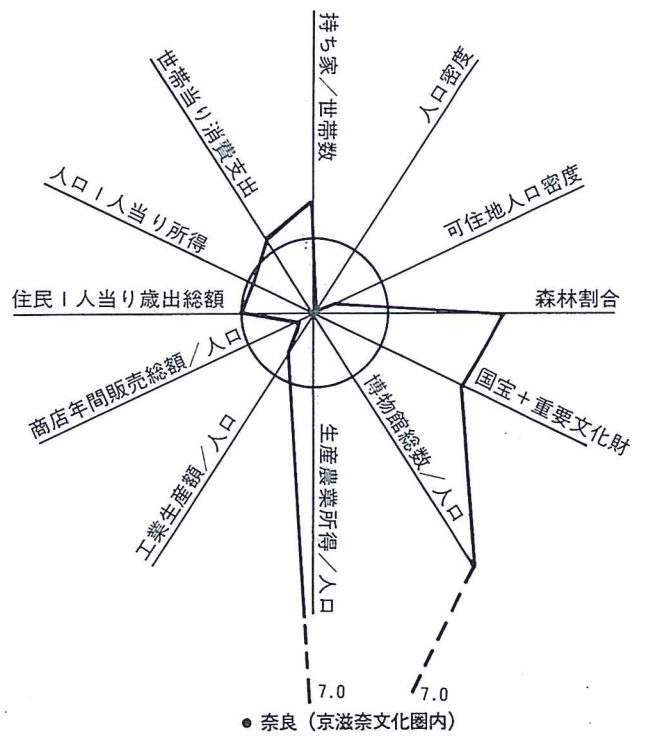
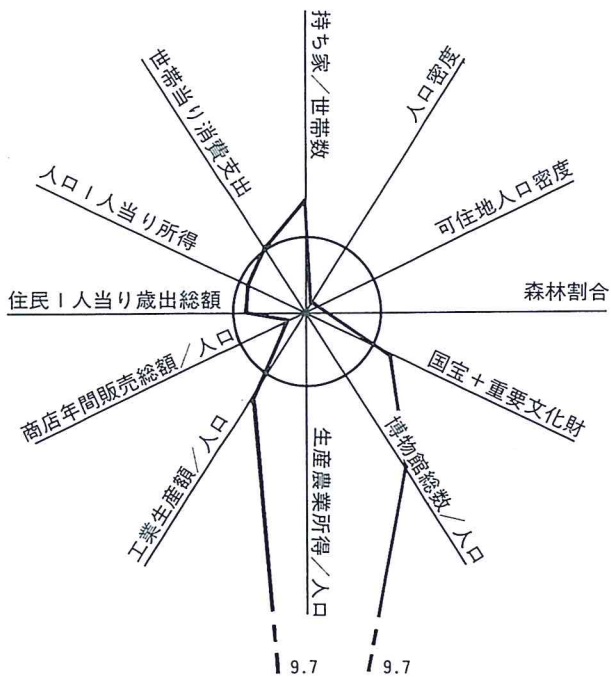
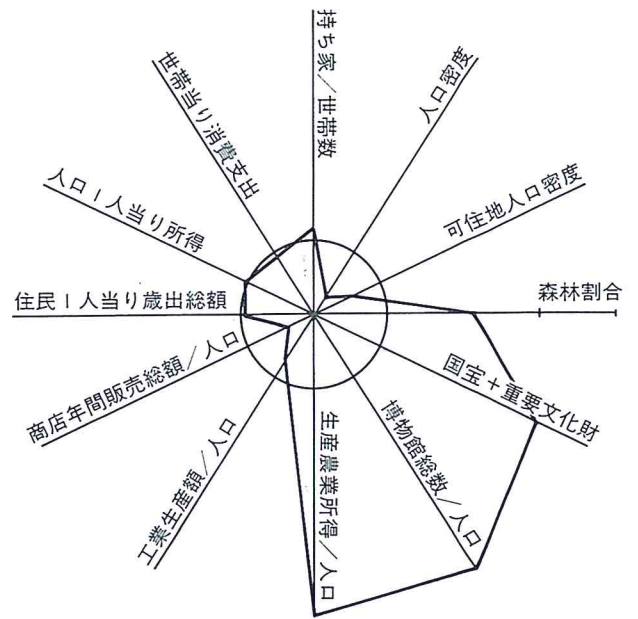
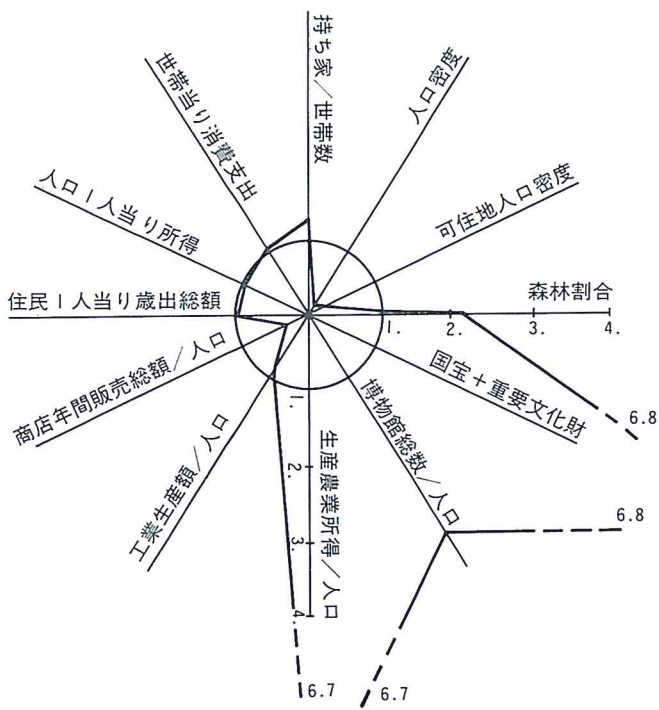


図1-1 京滋奈文化圏の地域指標

とは、総面積に占める森林面積の割合からもわかる。自然に恵まれた地なのである。

また、国宝と重要文化財の数は、全国レベルからみて決して少なくない大阪に比べても、はるかに多い。この地が歴史と文化の地であることが、この数字からもわかる。そして、人口当りの博物館数も、同様のことを示していると言えよう。

人口当りの生産農業所得、人口当りの工業生産額、人口当りの商店販売額といった経済的指標を見ると、やはり田園都市型で、滋賀県の工業生産を例外として経済的なポテンシャルは相対的に低いと言えよう。

しかし、住民一人当りの歳出は、さほど見劣りするものではない。一人当りの所得も同様である。一人当りの消費支出は、京都がやや低いことを除けば、大阪を上回る。そして、持ち家比率も大阪を大きく上回ると見てよいだろう。したがって暮らしは、大阪より豊かで高いレベルにあると考えられる。

総括すれば、京滋奈文化圏が歴史と文化、自然の地であることが確かめられ、経済・産業の力は大阪に比べればややダウンするかのように見えるものの、住民の暮らしのレベルは高い水準にあり、恵まれた環境の中で豊かな生活を送っている、と言えるであろう。そしてこのことは、我々の京滋奈文化圏の捉え方が誤ってはおらず、目指している京滋奈文化圏の理念をも支持されるであろうことを示していると考えられる。

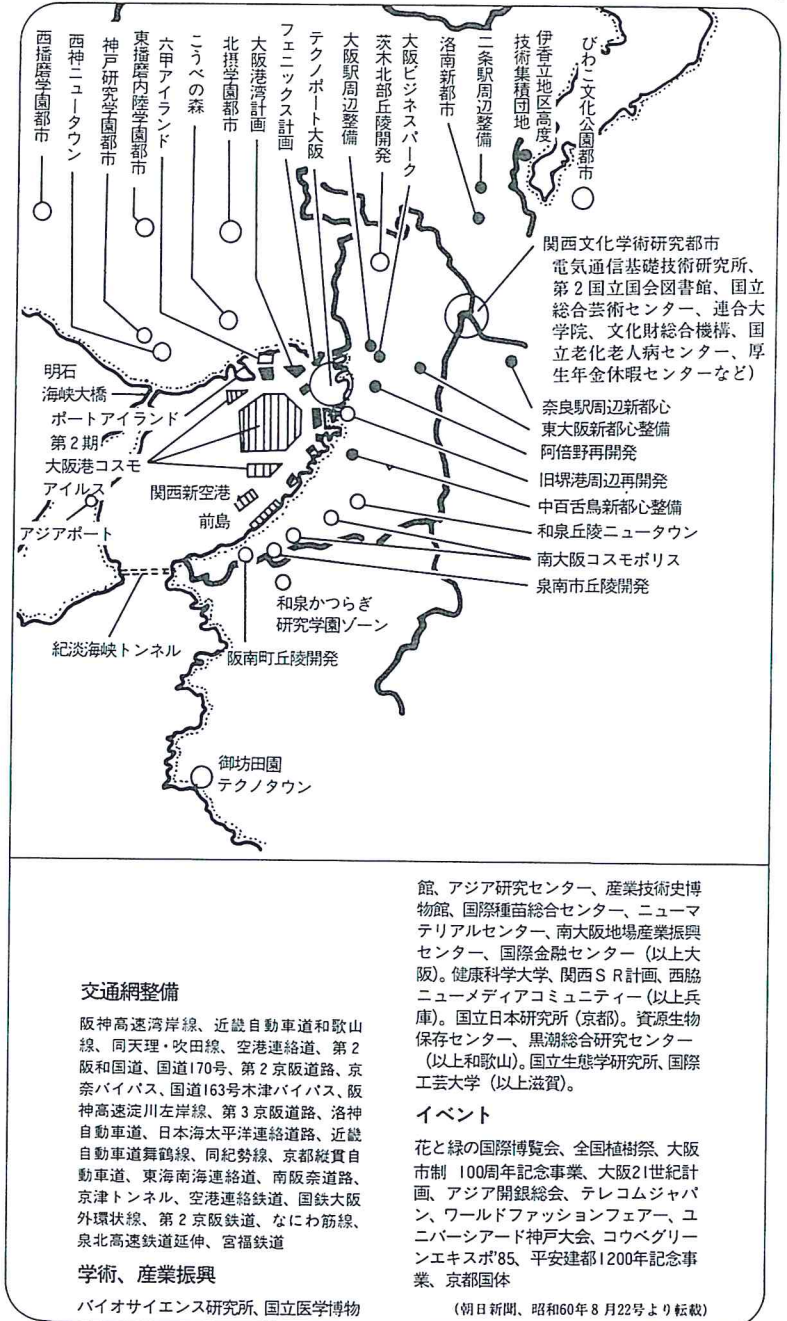
4 近畿圏における諸プロジェクトと京滋奈文化圏

近畿圏には、図1-2に示すような各方面において構想されたプロジェクトがある。交通網および関西文化学術研究都市を除き、挙げてみると以下の通りである。

- ① 京都における、洛南新都市建設構想、二条駅周辺整備構想、国立日本文化研究所設立計画、平安建都1200年記念事業計画。
- ② 滋賀における琵琶湖文化公園都市構想、伊香立地区高度技術集積団地建設計画、国立生態学研究所・国際工芸研究所設立構想。
- ③ 奈良における奈良駅周辺新都心構想。

この他に、「関西コリドールプラン」、「すばるプラン」などの構想にもいくつかのプロジェクトが盛り込まれているが、大阪府、兵庫県において提案されているプロジェクトに比べて、その数は少ない。実現性に乏しいプロジェクトの数を競うのはもちろん意味のないことであり、また長期的、広域的な構想に裏打ちされたプロジェクトでなければならないことも当然であるが、地域の活性化と発展をはかる姿勢からは、より多くの

図1-2 近畿圏における構想中の主なプロジェクト



プロジェクトの構想があることが望ましいであろう。

そして、そのプロジェクトは、京滋奈文化圏外のプロジェクトとの調整がはかられ、互いに関連をもって有機的にはたらく、しかも整合性のとれたものである必要があろう。

II 章

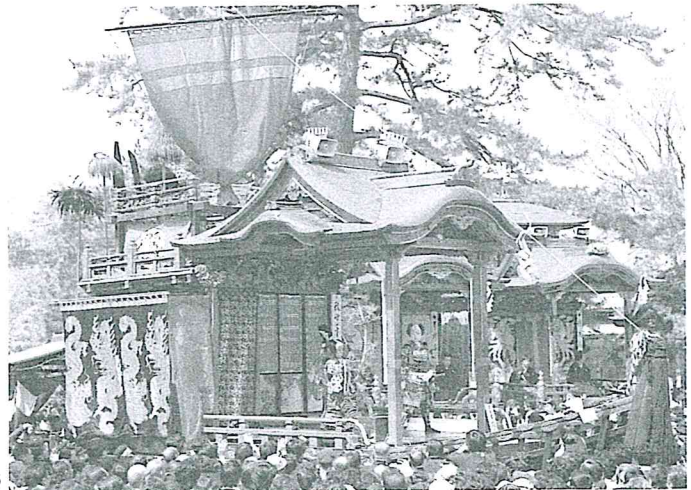
御祭での舞楽 (春日大社・奈良)



文化



鶯舞の原型を伝える (八坂神社・京都)



豪壮な曳山 (長浜・滋賀)

問題提起

文化とは、最も広く言えば「人間が学習によって社会から修得した生活の仕方の総称。衣食住を初め、技術・学問・芸術・道徳・宗教など物心両面にわたる生活形成の様式と内容を含む（広辞苑）もの」である。

しかし、京滋奈文化圏と言うときの文化の意味は、これとはやや異なる。たとえば、ギリシャ文化と言うときの文化と同義である。このときの文化は、他とは異なる特別の質を持った固有の文化の意を持つ。

それでは、この「京滋奈文化」は、何によって他と区別され、何が他より優れているのであろうか。いうまでもなく、それは千数百年の歴史によって育まれてきた日本文化の精髓がこの地に在ることによる。明日香は千数百年以前からわが国の政治の中心であったし、古代文化の残像を今なお色濃く残す奈良、千年の都・京都など、古い文化の伝統を持つ。そして、各地に多数の文化財を保有する。この長い期間にわたる文化の蓄積は、現在においても各分野に生きていて考えられ、わが国における最も高度な文化圏を形成していると言える。そして、その文化は、住民の生活や意識、あるいは学術や産業にも影響を与え続けている。こうした文化、多くの文化遺産、今に残る多くの生活文化を求めて、多くの人が集まる。我々には、後世にこれらを伝える義務がある。

絵画、彫刻などの美術作品や建築・建造物などの文化財の多くは、今後、意図的に失われてしまうことはないであろう。しかしながら、遺跡・遺物、機能的に役立たなくなった建造物、歴史的環境（景観）の多くは、いつ失われるとも限らない危機にさらされていると言える。保全の必要がある。

保全は、ただ保存することを意味するわけではない。遺跡や遺物は、現在の直接の用に役立つ機能を失ったからこそ「遺」の文字を冠される。失われたものは二度と帰らぬから貴重であると言ったところで、たとえば経済の論理と競合するとき、その力は弱い。文化的、学術的な価値を有するだけでは、その価値がよほど高くない限り、「保存」への動きは伴わないであろう。したがって、残そうと思えば現代的な価値を新たにそこに付加する必要がある。それは、歴史や文化の持つ意義を問い直し、その価値を正當に評価した上で行われなければならないことはもちろんであるが、それらが現代にも生きる意味を見だし、生きたはたらきや機能を付加しつつ、残す必要がある。そうすることこそが保全の意味であろう。それに成功したとき、京滋奈文化は新たな次元に飛躍するであろう。

京滋奈地域が継承してきた文化遺産は、物だけではない。多くの伝統文化、生活文化がある。そのような文化的伝統も重視され、大切にされなければならない。それらには、他にはないものを生み出す力があるであろうし、知的刺激となる。たとえば、京都にいくつかの先端産業が生まれたように、全く新しいものを生み出す潜在力を有すると考えられる。

京滋奈文化圏はまた、伝えられた文化の上に安住するのではなく、それらを踏まえつつ未来に向かって新しい文化を創造しなければならない。それは、京滋奈文化圏が日本全体や世界に向かって果たすべき責務であると言ってよいであろう。

たまたま京滋奈の地にあることによって、我々は日本文化の精髓を享受している。それを維持し、さらに発展させることを日本全体から請託されているべきであろう。また、第二次世界大戦時に、京都、奈良などが爆撃の対象からはずされたことを思えば、ある意味でそれは世界から請託されているものと考えてもよいのではないか。あえて維持することのみを言わないのは、前述したように全く新しい文化の懐胎力を古き文化が有するからである。古き文化が集中するこの地にこそ、それを期待し得るからである。

東京中心の文化の均質化の進展は、日本文化にとって憂うべき事態と言ってよい。それを是正し得るのは、ひとりこの地のみかもしれないのである。

古きよきものの多くを捨て去って、経済文明の発展に力を尽くしてきたことの報いはいかなるものであったかを、我々はすでに知っているはずである。しかし一方で、経済的な活力が失われたところには文化の維持も、そして進展も見られないであろうことを我々はわかっている。経済的な発展と調和させつつ京滋奈文化の創造をはかり、そうすることによって京滋奈地域の活性化をはかるべきではなからうか。

課題と方途

- ① 新しき文化は、伝えられた文化遺産の継承と発展から生み出されよう。
- ② また、各種の文化の融合から生み出される可能性も高い。
- ③ 上記①、②のために文化を懐抱し、育む施設が必要である。
- ④ 施設間の情報、人的交流が必要である。
- ⑤ 文化を支え、生み出す人的資源を養成、維持する必要がある。
- ⑥ 文化は、京滋奈地域の住民、日本国民、世界の人人にとって自由に、快適に、便利に享受し得るもの

ではなくてはならない。そのために、上記③の施設や一定の広がりを持った文化的環境、歴史的環境がネットワーク化される必要がある。

- ⑦ 上記⑥は、同時に、京滋奈地域が文化的アクティビティ・ゾーンとして形成される必要があることを示している。
- ⑧ 文化的アクティビティは、人々の余暇生活の一つである。余暇生活の豊かさが文化的生活の必須の条件の一つであると考えれば、京滋奈地域はまた、余暇生活一般のためのゾーンとして計画されねばならない。
- ⑨ そのとき、Ⅲ章で述べる「自然」、すなわち山、森林、水(とくに琵琶湖)、そしてⅤ章で述べる景観が大きな余暇・観光資源となるであろう。
- ⑩ 上記のような文化的アクティビティ・ゾーン、余暇ゾーンとしての京滋奈地域が形成できれば、その質の高さ、集積度の高さ、地域的広がり大きさによって、余暇ゾーンとして世界的なものとなろう。
- ⑪ そのような形での京滋奈文化圏における文化、歴史、余暇の施設、空間のネットワーク化された集積を「京滋奈文化圏エコ・カルチャー・コンプレックス」と名付け、諸施策を推進することを提案する。

〔 提 言 〕

1 総合文化拠点

文化センター、美術館、博物館、劇場、音楽ホールなどの文化施設、文化財、史跡・名勝、社寺仏閣、公園、歴史的町並を含む歴史的風土(以上を「文化拠点」と総称する)を整備、保全しなければならない。

また、伝統産業、伝統芸能、祭りなど、無形文化財的なものの情報整備、拠点化が必要である。

上記の目的を達成するために、図Ⅱ-1および図Ⅱ-2にあるように、1ないし3の広域生活圏を単位として一つの「総合文化拠点」を整備することを提案する。

これを設置するのは、以下の9ヶ所である。

- ① 亀岡(南丹地区)
- ② 京都・洛南新都市(京都・乙訓地区、南山城地区)
- ③ 彦根(琵琶湖東北部地区)
- ④ 滋賀・琵琶湖文化公園都市(大津・湖南地区、甲賀地区、中部地区)
- ⑤ 朽木(湖西地区)
- ⑥ 奈良(大和野地区)
- ⑦ 都邨・大和高原新都市(大和高原地区)
- ⑧ 五條・吉野森林学術研究都市(五條・吉野地区)
- ⑨ 上野(伊賀地区)

ここでは、以下のような事業を行うものとする。

- (1) 行政(教育委員会、文化財保護委員会等を含む)、各種研究機関(とくに文化、歴史に関わる研究所)、各界(社寺や文化・科学センターなどの歴史・文化拠点、住民・市民・経済界を含む)間の連絡・調整機関を組織し、歴史・文化の保全と発展を均衡のとれた形で行うための企画・調整をする。また、情報の収集、交換を行う。
- (2) 一般の人々のために、文化的アクティビティのための情報提供を行う。また、文化教室、文化講演会の設置などにより、学習機会を与える。
- (3) 歴史・文化に関する資料館として機能させ、展示と共に情報を広く一般に公開する。また、他の文化拠点などと情報通信網で結び、どのようなデータでも手に入る情報センターとする。さらに、公衆電話回線、双方向CATV、キャプテン・システムなどにより、各種機関や一般家庭とも情報通信が可能となるようにする。
- (4) 各種文化の交流や、これを広く紹介するための諸事業を企画、執行する。
- (5) 新しい文化創造のために、各種機関や研究者、シンクタンクに対する補助、助成事業を行う。
- (6) 広く研究業務を行うことはしないが、文化による地域の活性化の基盤となることを目指し、京滋奈文化に根ざした地域の経済・産業発展の方向、方策を模索する研究、企画などを行う。
- (7) 伝統産業や芸能等の継承、保存事業を行う。
- (8) 伝統産業等に基づく文化的産業の振興に努める。
- (9) 文化創造のための場、すなわちアトリエ、スタジオを提供する。
- (10) 発表、鑑賞の場、すなわちホール、劇場、音楽会場などを提供する。

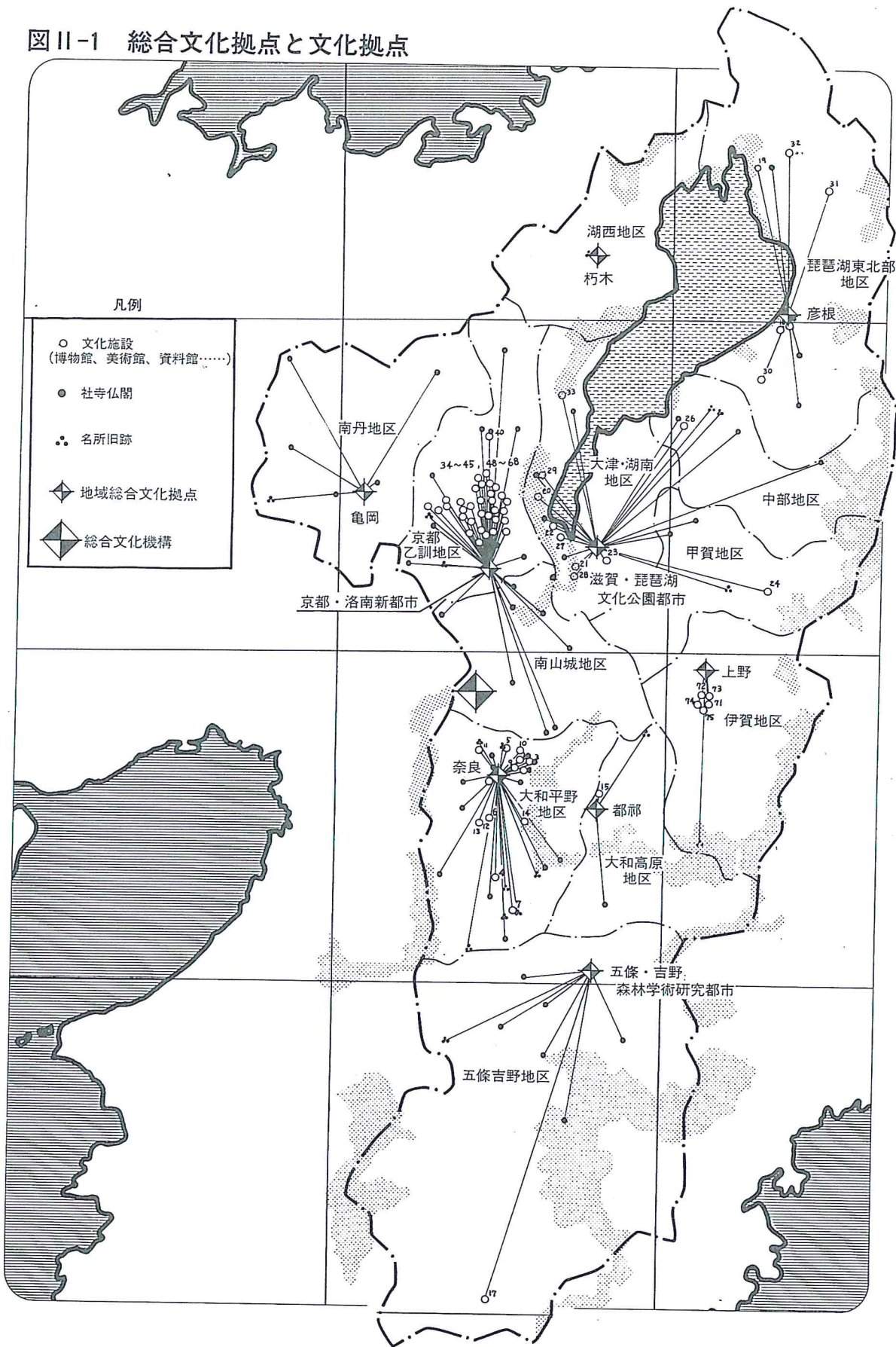
以上のように、これらの提言は文化の保全、創造さらには地域の活性化に寄与するものであり、また人々の価値観や生活様式の変化に対応した余暇活動の多様化に応えるものでもある。高度情報化時代への流れにも即応していると言えよう。

2 総合文化機構

関西文化学術研究都市に、上記1項の総合文化拠点のセンターとなるべき「総合文化機構」を設置することを提案する。これは、以下のような機能を持つものとする。

- ① 総合文化機構は、その設立基盤、立地条件などから単に京滋奈地域を対象とするのではなく、近畿圏全体あるいは西日本全体を対象とする日本的、世界的な規模のものとするべきであろう。

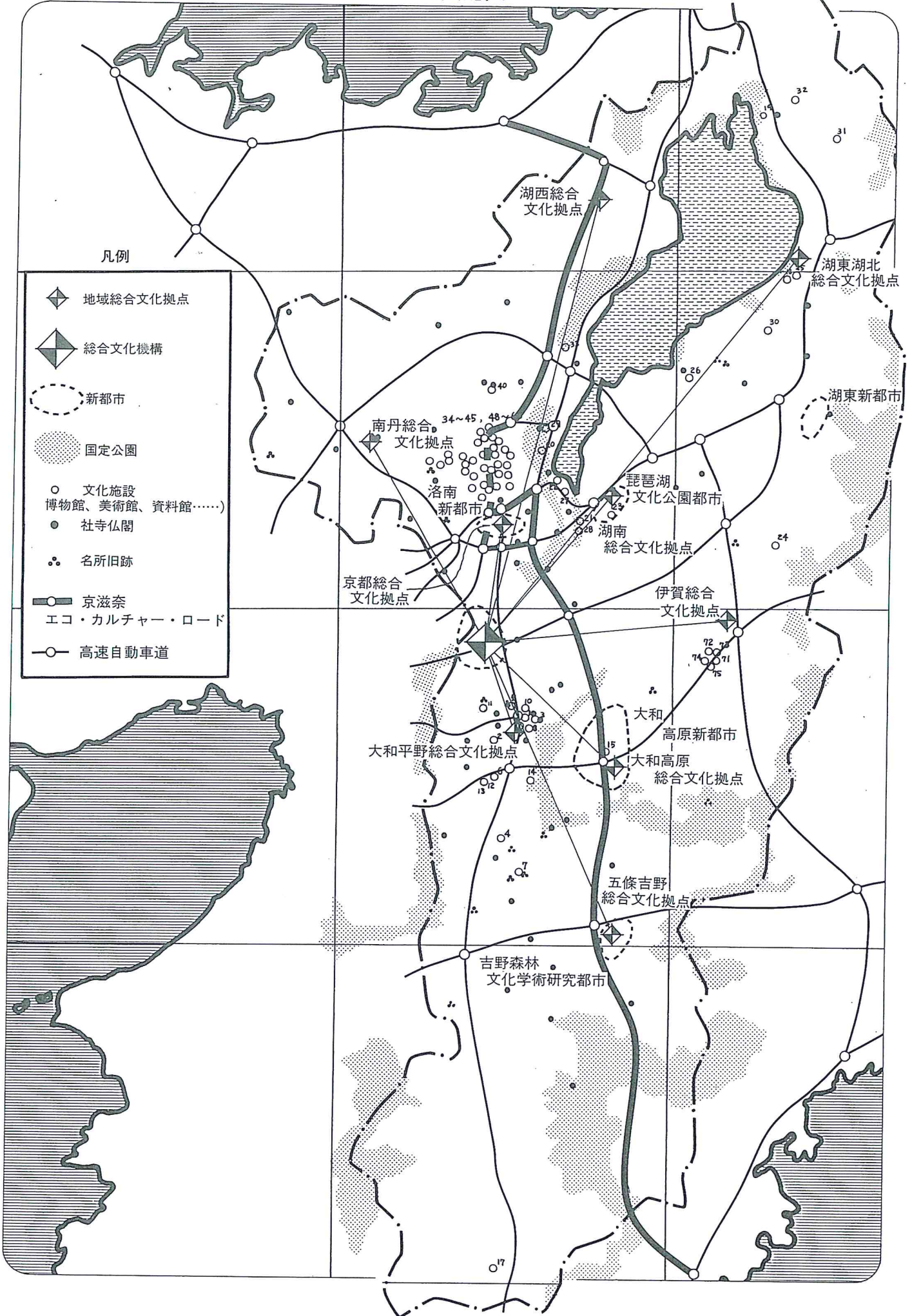
図II-1 総合文化拠点と文化拠点



- ② 研究機能を持たせ、新しい文化創造の基盤とする。
- ③ 情報センターとして各種文化情報を収集し、情報通信システムを通じて京滋奈地域内の総合文化拠点をはじめ、内外に文化情報を提供する。
- ④ 文化研究者、文化行政・管理者、文化的アクティビティの企画・管理者、文化創造者、総合文化機構

- の運営・管理者等の人材を養成する。
- ⑤ 京滋奈文化圏におけるエコ・カルチャー・コンプレックスの統合の核となるために京滋奈文化圏部門を設け、総合文化拠点や各界の連絡、調整機関としての事業を行う。
- ⑥ 人材交流の中心機関となる。

図II-2 総合文化拠点・総合文化機構と施設配置



3 京滋奈文化圏エコ・カルチャー・コンプレックス

上記の「文化拠点」、「総合文化拠点」、「総合文化機構」をネットワーク化し、京滋奈文化圏エコ・カルチャー・コンプレックスを形成する。

- ① 機構的には総合文化機構を頂点とし、総合文化拠点、文化拠点の順に組織化し、横のつながりも重視する。ただし、この組織はあくまでも情報や、そこで行われる事業、人的交流、利用する人々の利便のためのものであって、管理のための機構を意図するものではないことを強調しておく。学問、研究の発展の場合と同じく個人、単位拠点、機関における自由が尊重されなければ、新しい文化創造は不可能であろう。
- ② IV章に述べる高度情報網によって、各拠点、機構間をつなぐ。情報は、互いに自由に利用し得るものとする。また個人、大学、企業などの機関にも開放する。
- ③ 交通網の主軸となるのは、エコ・カルチャー・ロードである。
- ④ エコ・カルチャー・ロードから枝分かれする支線は、できる限り既存の道路を利用するが、エコ・カルチャー・コンプレックスのネットワークを構成することを考慮し、再整備がなされなければならない。とくに、景観には意を用いるべきである。
- ⑤ 文化拠点への自家用車での直接のアクセスは避ける。また、鉄道などの公共交通機関をできる限り利用する。そのために、フィーダーサービスのための京滋奈文化圏にふさわしい公共交通機関を整備する。それは、地域のためにも役立つ。また、緑道・遊歩道・サイクリング道のネットワークを重視する。
- ⑥ 交通モード転換地点、あるいはターミナルを整備する。

さらに、下記に挙げるように、すでに計画されている、あるいはここで提案する新都市の建設を促進し、京滋奈文化圏エコ・カルチャー・コンプレックスの中に位置づける。

- (1) 関西文化学術研究都市の建設を促進し、総合文化機構が中心的施設となって京滋奈文化圏の首都的役割を果たすべく機能させる。
- (2) 洛南新都市の建設を促進し、京都の新たな発展の核とする。
- (3) 琵琶湖文化公園都市を総合文化拠点の設置をはじめとする施策により、機能充実させる。
- (4) 湖東新都市(図II-2)を建設し、農業関連の情報中

枢、学術研究の中心とする。また、京滋ハイテク・クラスターの一角に位置づける。

- (5) 大和高原新都市(図II-2)を建設する。エコ・カルチャー・ロードと既存の自動車専用名阪国道が交差する立地条件を生かし、工業団地、農業生産・加工施設、住宅地、商業・サービス機能を備えた地区センター等を整えた「ハイランド・シティー」のモデルとする。
- (6) 吉野森林学術研究都市(図II-2)を建設し、III章6項に述べるような諸機関、施設を置いて森林や木に関わる学術研究と教育、産業育成の中心とする。

4 京滋奈文化圏エコ・カルチャー・コンプレックスと余暇生活

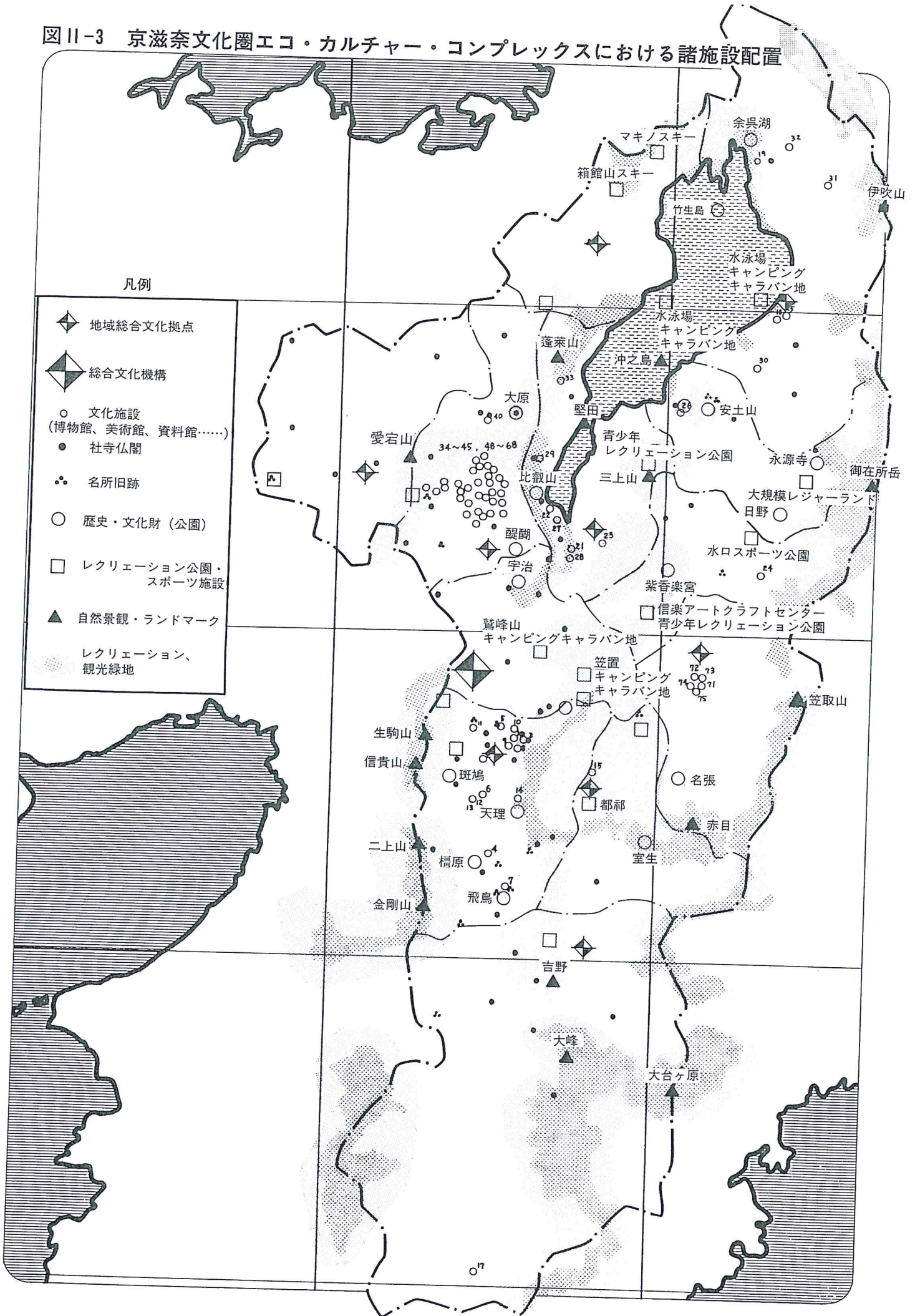
京滋奈文化を直接的に享受する以外に、他の余暇生活のための施設を立地させる。

そのとき、世界的な視野に立ち、大型の施設を立地させる必要があろう。たとえば、ディズニーランドに匹敵、あるいはそれを凌駕するようなレジャーランドを湖東に誘致する。エコ・カルチャー・コンプレックスと相まって、京滋奈文化圏は世界的な余暇ゾーンとなるであろう。

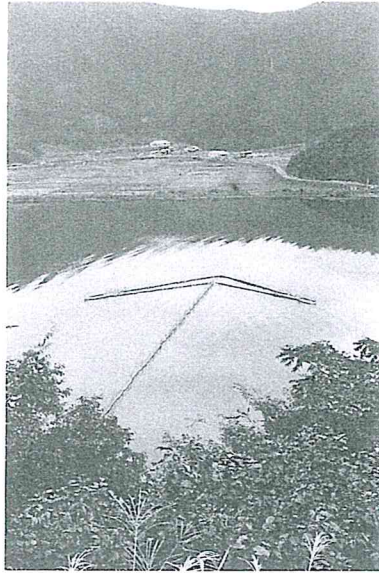
また、世界的な余暇ゾーンとしてこの地が形成されることを考えれば、余暇形態は滞在型のものとなる。したがって、宿泊施設を考えなければならない。これは、1ヶ所に滞在して文化的アクティビティや保養、スポーツを楽しむタイプ、同じく1ヶ所に滞在してエコ・カルチャー・コンプレックスを巡るタイプ、次々と場所を変えつつエコ・カルチャー・コンプレックスを楽しむタイプ等々、様々の型に適應できるものでなければならない。図II-3に京滋奈文化圏エコ・カルチャー・コンプレックスにおける諸施設の配置を示し、以下に留意点を述べる。

- ① テニス、水泳、野球、ゴルフ、ヨット、サイクリング、フィールドアスレチックス、ジョギング、エアロビクス等のスポーツに対応できるような施設を有するリゾートホテルが必要である。
- ② キャンプ施設、ユースホステル等、安価な宿泊施設を作る。
- ③ 別荘地を設ける。
- ④ 以上は、ネットワーク化し、利用情報サービスの提供、共通宿泊券の発行等によって利便性を高める必要がある。
- ⑤ これらは文化拠点、余暇施設と共に1ヶ所に集積することにより、大リゾート地としての魅力度を高める。琵琶湖周辺地域は、これに最も適した場所であろう。

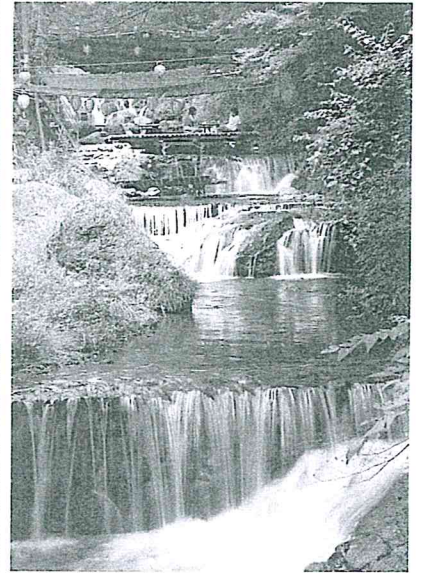
図II-3 京滋奈文化圏エコ・カルチャー・コンプレックスにおける諸施設配置



自然



琵琶湖のエリ漁 (湖北・滋賀)



涼を楽しむ川床 (貴船・京都)



山を埋める杉の大木 (吉野・奈良)

問題提起

自然は多くの恵みを我々に与えてくれる。そして、この京滋奈の地は、わけても自然に恵まれた地である。「大和には群山あれど……(舒明天皇)」と歌われた奈良は、ヤマトの名が示す通り山多く、森林に恵まれた地である。滋賀、近江の地は、「淡海の国のさぎなみの、大津の宮に(柿本人麿呂)」とあるように琵琶湖の国である。京都もまた、山紫水明の形容詞が他のどこよりもふさわしく感じられる山と川に恵まれた地である。

都市の中の自然も、他の大都市地域に比べれば恵まれた状態にあると言ってよいであろう。

しかし、この自然も荒廃と崩壊の危機に面している。原生林は失われつつあるし、木材価格の低迷によって林業経営の経済的成立は非常に難しくなっており、それが森林、山の荒廃をもたらしている。森林の荒廃は、保安林としての機能を低下させ、山崩れ、土砂流出などの山地災害となって現れて国土保全を脅かす。また、水の安定供給をはかる水源機能を失わせる。さらには、山村の経済的基盤が危うくなって、山村コミュニティの荒廃をもたらす。

また、水は汚濁し、生態系を変え、水資源としての価値を低下させつつある。水の周辺は変貌し、生態系と同時に自然景観が一変する。

このような流れを変えなければならない。水は生命の源であり、水のないところに人は生きることができない。産業の成立も危うい。森林は、その水を涵養する。アフリカにおける飢餓が、水の枯渇と森林の破壊の悪循環によって生じていることに思いを馳せなければならない。自然の保全が必要である。

そのためには、自然と生活、自然と人間社会、自然と経済との関わりを捉え直し、その望ましいあり方を探り、自然を再構成していかなければならない。

自然に関わる生活や社会、経済の様式を新たに再構築するのである。それは、自然に関わる文化の創造である。「森林文化」あるいは「木の文化」、「山の文化」を創造するのである。

課題と方途

- ① 河川・湖沼は、治水、利水、環境保全、親水などをめざして開発・保全が行われる。とくに利水に着目するとき、水資源の確保が重要であるが、琵琶湖総合開発計画のように貴重な自然に大きな改変を伴うものは、その施行が慎重に行われなければならない。もとより水の安定供給は必要であるが、節水型

社会への転換により水需要を減少させることは可能であり、総合的な観点に立った開発が行われなければならない。

- ② 同様の観点から水資源を有効に活用し、将来とも水の安定供給をはかるために、行政圏域にこだわることなく水系を中心とする圏域(水系地域、流域圏)ごとにきめ細かい総合的な水供給対策を推進する必要がある。
- ③ 水系地域では、上下流が一体となって水系の保全、水資源の確保に責任を負うシステムを構築していかなければならない。
- ④ アメニティ(環境の快適さ、快適な環境)にとって、水に親しむことは大きな位置を占める。命の源である水の大切さを知るためにも、親水活動は欠かせないであろう。汚濁した水は人を不快にし、水の忌避に人の心を向けるだけで、水の貴さを知らしめることから程遠い。水を浄化し、人の住む陸域と水域の接点であるウォーターフロントを人々に開放し、心地よく整備しなければならない。水に生活との関わりを持たせるのである。すなわち、水の文化を育てるのである。
- ⑤ 水はまた、貴重な生態系を保持している。この保全も考慮されなければならない。
- ⑥ 水資源の涵養のために、あるいはそれ自身が自然として貴重であるが故に、森林は保全、整備されなければならない。そのためのシステムの構築が望まれている。
- ⑦ 林業経営の危機を乗り切る方策が必要である。
- ⑧ 上記⑦とも関わるが、間伐材等も利用した、付加価値の高い木材関連産業を育成する必要がある。
- ⑨ 自然学習と森林浴などのための施設整備を行い、これを山村地域の振興、活性化に役立てる必要がある。
- ⑩ 上記⑧、⑨は、森林・木と人間・生活との関わりを見直し、新たなる関係を作り上げる契機となるものである。森林文化、山の文化、木の文化を創るのである。

提言

1 琵琶湖および周辺河川水系

琵琶湖は、単に滋賀県のみならず近畿全体にとっての貴重な自然資産である。それは生活に馴染み、生活と共にある自然(環境)であると同時に、水資源、水産資源として多くの恵みを我々に与えてくれる。それは、太古からそうであり、現在もそうであり、未来も

そうであり続けることであろう。我々は、この琵琶湖を水質汚濁、自然破壊、景観悪化から守り、育て、後世に伝えていく義務を有する。

まず問題となるのは、水質汚濁に対する保全対策である。滋賀県長期構想や琵琶湖総合開発計画などに盛り込まれている以下の施策は、可及的速やかに実行される必要がある。

- ① 環境保全に関する意識の高度化
- ② 水質汚濁の未然防止の強化
- ③ 下水道等排水浄化施設の整備の促進

上記の①、②は、③に劣ることなく重要である。汚濁物質自体を排出しないことが、琵琶湖および③の排水浄化施設に与える負荷を軽減することは明白である。

かつては肥料として再利用されていたし尿が、現在は琵琶湖に対するリンの発生汚濁負荷量の18.7%を占め、さらに化学肥料や農薬を含む農業排水が13.9%加わる。前近代的、自然的な生活・農業生産システムの方が汚濁予防に関してははるかに優れたシステムであったわけである。

そういう過去に立ち戻ることが不可能であることは当然であるが、そういったシステム、すなわち小規模な閉鎖系システムの内部でエネルギー等を循環的に活用し、かつ自然自体が有する浄化機能をうまく利用するようなシステムを見習い、現代の、あるいは先端的な技術を活用して現代的システムとして再構築する必要がある。そこでは、当然そのための技術開発を進めなければならない。また、効率と経済性のみを追求したような生活様式、生産システムは改めなければならない。

③についても早期の建設、整備が必要であるが、上に述べたような点も考慮される必要がある。すなわち、大規模な広域下水道システムが必ずしも効率的な浄化システムになるわけではなく、小規模な簡易的システムであっても十分に機能し、整備段階の時間的な差まで考慮すればより合理的で望ましい場合がある。総合的、有機的に考える必要はあるが、それが大規模システムに結実するとは限らない。また、琵琶湖周辺の内湖やクリーク、アシの群生地、なぎさ——などの干拓、埋め立て等によって琵琶湖の自然浄化能力が失われたことを考慮し、自然の浄化能力に期待した浄化システムを考えていくべきであろう。そのようなシステムは、自然の回復にも役立つ。

治水・利水に関して問題となるのは、それへの対処が河道整備、ダム建設、堤防建設等の施設整備によって行われ、それが琵琶湖および周辺水系の自然環境の保全と衝突する恐れがあることである。不可逆的で

る自然の改変には慎重でありたい。治水・利水のあり方自体を見直すと共に、自然の仕組みをよく把握し、それをうまく利用した治水・利水のあり方を探る必要がある。そういう点からも、以下のような施策が非常に重要であり、有効であろう。

- (1) 下流域も含め、節水型社会への転換を促進し、利水需要自体を減らす。
- (2) 水源地林の育成に努める。ダムも永久的な寿命を持つわけではなく、長期的にみればダム建設より有利、有効な場合が多いであろう。
- (3) 琵琶湖の環境保全を重視した土地利用を推進する。すなわち、無制限な拡散的土地利用を排し、限定した域内で純化された土地利用をはかる。また、農地保全や緑化等、雨水の有効、効率的浸透をはかるための諸施策を推進する。遊水池の建設は、洪水対策に有効であろうし、レクリエーション、景観施設として役立つ。

さらに、親水機能を高めることは、以下の点で非常に重要である。

- (1) 親水機能の強化は、必然的に琵琶湖に対する人々の意識を高めることにつながる。
- (2) 同じく、自然、景観、生態系等の保全、整備につながることになり、琵琶湖の総合的環境保全に直接的に役立つ。
- (3) 自然とのふれ合いの場を提供し、レクリエーション需要に応えることができる。
- (4) 上記(2)、(3)は、琵琶湖の、人々にとっての価値を高めることになり、それはたとえば観光資源として経済的な利益につながる。異なるかたちでの利水である。

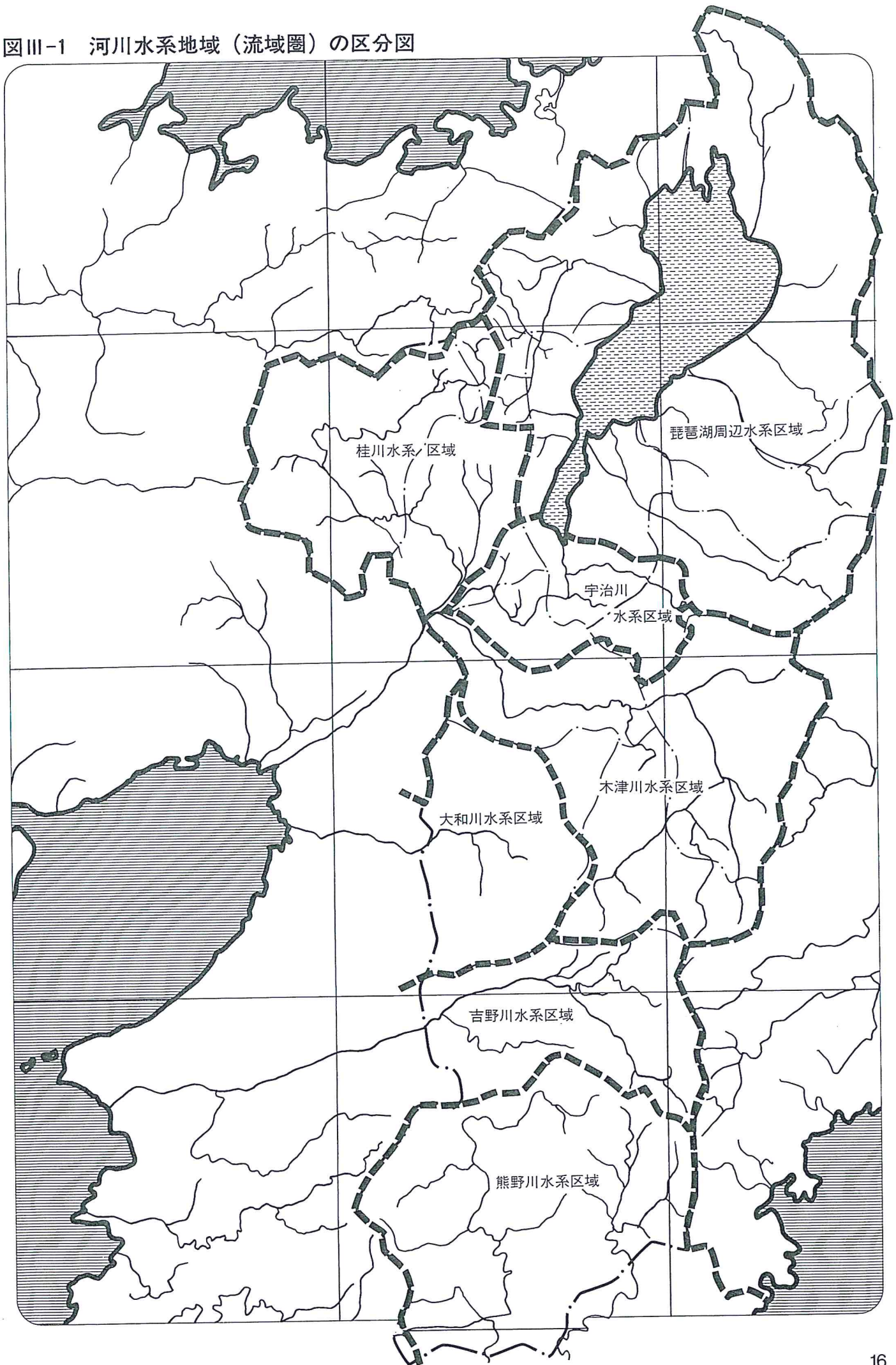
このような観点から、環琵琶湖保全修景公園計画の推進を強く薦める。

2 河川水系地域（流域圏）

京滋奈文化圏内の計画の枠組みとしての地域区分（ゾーニング）を考慮する場合、その方法には様々なものがある。本構想の『PART I』のように、主として自然地形に着目した地域区分、今回の『PART II』のII章において採用した行政圏を重視した広域生活圏の地域区分等、いずれも妥当である。しかし、ここでは河川の水系地域、すなわち流域圏による地域区分と計画を考えたい。

かつては、流域圏は一つのまとまりを持った生活圏であったと考えられる。それは、水系が交通路として用いられていたために上下流の交流が現在よりもはるかに密接であったからである。また経済的にも、物資

図III-1 河川水系地域（流域圏）の区分図



の交流を通じて流域圏は一つの経済圏をなしていたと考えられる。

とくに、洪水や利水等、河川を巡る現象に関わる場合、流域圏は運命共同体の状況にあったと考えられる。また治水、河川、森林に関連する数々の事業で業績を挙げた河村瑞軒(1618~1699)、熊沢蕃山(1619~1691)らには、水源地の森林経営を下流部の治水と結び付けた所論があり、江戸時代初期の識者が河川水文学の基礎認識を把握し、流域を一体として考える思想を持っていたことは明らかだと言われる。

以上のことから、「自然」をテーマとする本章における提案は、流域を区分して行うことが最もふさわしいと考えられる。

ここでは、流域を図III-1のように区分する。

- ① 琵琶湖周辺流域
- ② 宇治川流域
- ③ 桂川流域
- ④ 木津川流域
- ⑤ 大和川流域
- ⑥ 吉野川流域
- ⑦ 熊野川流域

これらの流域においては、とくに河川に関わる事柄に関しては治水・利水・親水対策を含めて以下の点を考慮しつつ、流域圏を一体と考えた総合的な計画がなされなければならない。

- (1) 治水に関しては、近代的な洪水処理システム、すなわち流量効率を重視した河道整備をはじめとする河川改修、洪水調節ダムや大排水機場等による河川の洪水疎通機能のみに頼った洪水処理システムは、河道万能システムに陥りがちである。河道と流域は分断され、河道も施設毎に分断される傾向が強くなる。治水は、本来的に流域一貫として対応すべきであり、水防をはじめ水屋などを含む地域防災システムを確立すべきである。
- (2) 利水の面でも、たとえば河川水を用水として取水する場合、農業用水、都市上水、工場用水、発電用水は各々の用水毎に利用され管理され、それが最も効率のよいシステムとされている。さらに、これら利水と治水とを別々のシステムとして捉え対処することが明確な原則となっていると考えられる。しかし、これによって元来有機的に結合されていた水系システムは、部分的に管理されるようになっていく。一体的、総合的な対処が必要である。
- (3) 上記(1)、(2)は、ともに地域開発一般と密接に関わっている。水系自体を有機的、複合的、統一的に再構成すると同時に、地域の生活、産業、環境の構成

とも同様の関わりを持つべく、流域生活圏を再構成すべきである。

- (4) そのために、上流域、下流域の対立、地域エゴ等を排し、受益と受益負担の平等化をはからねばならない。
- (5) 河川空間自体の多角的、合理的な利用をはかる必要がある。上記に示した洪水疎通路、用排水路としての利用のほか、淡水漁業、舟運、避難場所、運動場・公園、親自然利用、農用地、海岸への土砂の補給、水質浄化場、景観保持等々、多角的な利用が可能であり必要である。都市内、都市近郊では、親自然(親水)、景観保持などの必要性はとくに高い。望ましい河川空間のあり方を探り、創造していかなければならない。
- (6) いずれにせよ、水系・流域圏を単なる要素の集合としてではなく有機的な統一体として把握し、また技術的にも専門分化的ではなく学際的に対処し、さらに治水・利水・親水を総括的に捉えなければならない。

3 水の文化

かつては、日常生活を通じての水(川)との関わりが密接であり、それに伴った生活文化があった。一つの例は、水郷の城下町柳川である。町全体に堀割が巡らされ、降水の貯溜・遊水池、農業用水、飲料水などとして使われ、それがひいては地下水涵養、地盤沈下防止に役立ち、舟運、漁獲も行われていた。市民の愛護意識も強く、除草、水利施設の補修などは市民自身が維持管理し、水神祭や川祭が行われた。また、清流は独自の景観を形成し、市民に散策や水遊びのための空間を提供していた。

ところが、戦後時を経ずして生活排水等廃棄物による汚染が進み、かつては川の恩恵をよりどころに川と共に生き、川を大切にしてきた市民がついには川を捨て場として取り扱うようになり、水思想も一変してしまった。

このような現象は、ひとり柳川だけのものではなく、全国に共通する傾向にある。伝統的に川によって培われてきた生活文化が失われてしまったのである。

また、2項で述べたように、川を軸にして形成されてきた生活圏が崩壊すると共に、そこでの地域生活文化、すなわち河川文化、流域文化も失われてきた。

以上のような水に培われた文化、すなわち水の文化を現代にそのままの形で甦らせることは不可能である。生活様式、生産様式が全く異なるからである。しかし、異なる形にせよ、次のような点において、水の文化の創造は必要であろう。

- ① かつての水の文化は、生活や生産にとって水が占める直接的必要性、有用性が多様かつ広範にわたっていたが故に形成されてきたと言える。そのような必要性、有用性が薄れてきている面は確かにあるが、一方でその資源的重要性はむしろ高まっている。しかし、資源的重要性の偏重は、効率性の重視による自然破壊などとなって現れやすい。これは危険であり、文化としての視点が必要である。生活文化との関わりにおいて水を捉え、親しみ(親水)、恩恵を享受するとの姿勢を持つことが要求される。
- ② 人間の生存にとっての水の重要性は、かつてと変わることはない。しかし汚染の進行は、人間の生存自体を根底から脅かすものとなりつつある。水の単なる利用や技術的処理のみを考えるべきではなく、文化の視点から水との関わりを捉えなおすこと、水の文化を成立させることがこの危機を救う基となる。
- ③ 水の文化の創造とは、水を取り入れた、水と関わる生活様式を造り上げることである。水を大切にされた生活環境づくりは、したがって水の文化の創造の一つである。そこでは、水は生活環境の質そのものを表す象徴的指標となる。そのように、水を新たな町のシンボルとするべく立ち上がったために、柳川の堀割は復活したと言える。
- ④ 水に培われた伝統文化、そして伝統文化であるような水(たとえば、古くから伝わる灌漑池)等を守り育てることも水の文化である。
- ⑤ 伝統的な水の文化に、治水、利水の技術がある。柳川の堀は、精密機械と言われるほどの巧妙な(洪水)水制御システムとなっている。これらの知恵を現代に生かすことも水の文化の創造であり、必要なことである。
- ⑥ 流域圏を文化の場とみることも必要である。一体的な文化圏として育てることが、流域圏の水系および地域の総合的、一体的計画とその推進を可能としよう。

4 森林整備・林業

緑を保全し、つくり、広げることが必要である。そのためには、まず以下のように森林を区分する必要がある。

- ① 全く手をつけない緑。原生林は、原則としてこうしておくことが望ましい。
- ② 伐採は行うが、保存を優先する緑。いわゆる天然生林であり、伐採も森林の活性化を目的とし、人工造林は行わない。
- ③ 活用し、つくり、ひろげる緑。これには、a)経済

林として利益をあげるための緑、b)レクリエーションのための緑、c)水源涵養、国土保全、景観形成のための緑等がある。

しかしながら、林業経営の危機は、森林の保全、造林を極めて難しくし、国土の約67%、面積にして2,528万 ha を占める森林のうち、荒廃地および荒廃危険地は81万 ha 、保安林としての機能が低下しているところが90万 ha 程になっている。したがって、以下のような施策が必要であろう。

- (1) 森林が有する公益的機能、すなわち、a)水資源機能、b)酸素供給、大気浄化機能、c)土砂流出防止機能、d)保健休養機能、e)景観形成機能、等を正當に評価し、これらに対しては公的な支出を行うよう制度化する。
- (2) 上記(1)に関連し、流域圏を単位とする水源税等を考える。あるいは、福岡の「水源の森基金」のようなたちでの森林の手入れ費用の負担制度をつくる。このためには、国民の理解が必要であるが、人々の文化や生活、環境を守り、育む基本的な母体の一つが森林であるという考え方を押し広げるべきであろう。また、都市と山村の交流から、理解を深めることも必要であろう。
- (3) 国有林経営も含め、林業経営のシステム自体を見直し、経営的成立をはかる。場合によって経営共同化、第三セクターによる経営等を考える。
- (4) 林業経営の成立のために、相続税、所得税等の税制を改める。現状でも森林施策計画による優遇措置はあるが、必ずしもうまくはっていない。
- (5) 植林、間伐、伐採、搬出、加工等、林業の諸プロセスのための技術開発を進め、機械化をはかる。
- (6) 複層林の育成、広葉樹造林等、木材需要の状況にあわせた造林を行い、同時に森林としての機能を高める。また、造林、植林手法の開発に努める。
- (7) 木材需要を高めるような製品を開発し、販路の開拓を進め、木材関連産業を発展させる。

5 山村

現在、山村に居住するのは全国で人口の5%である。この活性化をはかることが、森林の維持、管理の観点からも重要な課題である。「村おこし」が必要である。

- ① 経済的な意味における「村おこし」は、一つは、現在ある産業(主として林業と考えられる)の活性化から始まる。上記4項に述べた林業の経営的成立をはかると共に、産業基盤の整備、とくにIV章にも述べる交通網の整備が必要である。
- ② いま一つの方向は、その山村独自の価値、独自の産品(産業)を見つけることであろう。それらの人々

- ① かつての水の文化は、生活や生産にとって水が占める直接的必要性、有用性が多様かつ広範にわたっていたが故に形成されてきたと言える。そのような必要性、有用性が薄れてきている面は確かにあるが、一方でその資源的重要性はむしろ高まっている。しかし、資源的重要性の偏重は、効率性の重視による自然破壊などとなって現れやすい。これは危険であり、文化としての視点が必要である。生活文化との関わりにおいて水を捉え、親しみ(親水)、恩恵を享受するとの姿勢を持つことが要求される。
- ② 人間の生存にとっての水の重要性は、かつてと変わることはない。しかし汚染の進行は、人間の生存自体を根底から脅かすものとなりつつある。水の単なる利用や技術的処理のみを考えるべきではなく、文化の視点から水との関わりを捉えなおすこと、水の文化を成立させることがこの危機を救う基となる。
- ③ 水の文化の創造とは、水を取り入れた、水と関わる生活様式を造り上げることである。水を大切にされた生活環境づくりは、したがって水の文化の創造の一つである。そこでは、水は生活環境の質そのものを表す象徴的指標となろう。そのように、水を新たな町のシンボルとするべく立ち上がったために、柳川の堀割は復活したと言える。
- ④ 水に培われた伝統文化、そして伝統文化であるような水(たとえば、古くから伝わる灌漑池)等を守り育てることも水の文化である。
- ⑤ 伝統的な水の文化に、治水、利水の技術がある。柳川の堀は、精密機械と言われるほどの巧妙な(洪水制御システムとなっている。これらの知恵を現代に生かすことも水の文化の創造であり、必要なことである。
- ⑥ 流域圏を文化の場とみることも必要である。一体的な文化圏として育てることが、流域圏の水系および地域の総合的、一体的計画とその推進を可能としよう。

4 森林整備・林業

緑を保全し、つくり、広げることが必要である。そのためには、まず以下のように森林を区分する必要がある。

- ① 全く手をつけない緑。原生林は、原則としてこうしておくことが望ましい。
- ② 伐採は行うが、保存を優先する緑。いわゆる天然生林であり、伐採も森林の活性化を目的とし、人工造林は行わない。
- ③ 活用し、つくり、ひろげる緑。これには、a)経済

林として利益をあげるための緑、b)レクリエーションのための緑、c)水源涵養、国土保全、景観形成のための緑等がある。

しかしながら、林業経営の危機は、森林の保全、造林を極めて難しくし、国土の約67%、面積にして2,528万^{ヘクタール}を占める森林のうち、荒廃地および荒廃危険地は81万^{ヘクタール}、保安林としての機能が低下しているところが90万^{ヘクタール}程になっている。したがって、以下のような施策が必要であろう。

- (1) 森林が有する公益的機能、すなわち、a)水資源機能、b)酸素供給、大気浄化機能、c)土砂流出防止機能、d)保健休養機能、e)景観形成機能、等を正當に評価し、これらに対しては公的な支出を行うよう制度化する。
- (2) 上記(1)に関連し、流域圏を単位とする水源税等を考える。あるいは、福岡の「水源の森基金」のようなかたちでの森林の手入れ費用の負担制度をつくる。このためには、国民の理解が必要であるが、人々の文化や生活、環境を守り、育む基本的な母体の一つが森林であるという考え方を推し広げるべきであろう。また、都市と山村の交流から、理解を深めることも必要であろう。
- (3) 国有林経営も含め、林業経営のシステム自体を見直し、経営的成立をはかる。場合によって経営共同化、第三セクターによる経営等を考える。
- (4) 林業経営の成立のために、相続税、所得税等の税制を改める。現状でも森林施策計画による優遇措置はあるが、必ずしもうまくはっていない。
- (5) 植林、間伐、伐採、搬出、加工等、林業の諸プロセスのための技術開発を進め、機械化をはかる。
- (6) 複層林の育成、広葉樹造林等、木材需要の状況にあわせた造林を行い、同時に森林としての機能を高める。また、造林、植林手法の開発に努める。
- (7) 木材需要を高めるような製品を開発し、販路の開拓を進め、木材関連産業を発展させる。

5 山村

現在、山村に居住するのは全国で人口の5%である。この活性化をはかることが、森林の維持、管理の観点からも重要な課題である。「村おこし」が必要である。

- ① 経済的な意味における「村おこし」は、一つは、現在ある産業(主として林業と考えられる)の活性化から始まる。上記4項に述べた林業の経営的成立をはかると共に、産業基盤の整備、とくにIV章にも述べる交通網の整備が必要である。
- ② いま一つの方向は、その山村独自の価値、独自の産品(産業)を見つけることであろう。それらの人々

IV章



町を走る堀割 (近江八幡市・滋賀)

交通



若狭の新鮮な魚を運んだ鯖街道 (花折峠付近・京都)



* 万葉人が歩いた山の辺の道 (奈良)

問題提起

京滋奈文化圏が一体となって一つの圏域としてのまとまりを持つためには、そして圏域内を股にかけた活動を可能にするためにはコミュニケーション・ネットワーク、すなわち交通網、情報網の整備が不可欠である。それらは、地域内における人・文化・情報の交流に役立つばかりでなく、産業・経済基盤としても強い威力を発揮しよう。

都市間・地域間のネットワークと共に地域内、とくに農山村の地域内における交通網を重視すべきである。

また、京滋奈地域を縦貫する高速道路をつくり、エコ・カルチャー・コンプレックスにおける交通ネットワークの軸とする必要がある。これを地域の文化と地域統合のシンボルロードとして位置づけ、エコ・カルチャー・ロード（京滋奈文化軸）と名付ける。

京滋奈文化圏は、関西経済圏の中の一地域であり、阪神圏と密接なつながりを持たなければならない。また、東海道メガロポリス内の一地域であって、首都圏、中京圏とも強く結び付いている必要がある。これらのつながりは、京滋奈地域内のネットワークがどちらかといえば南北方向を指向しているのに対し、東西方向の軸を構成する。国土軸に沿ったもので、産業、経済指向型の交通、情報網であるが、地域の経済的活力の源となるもので、これも重視されなければならない。

京滋奈文化圏は、日本全体に開かれたものでなければならない。したがって、日本各地との高速アクセスが可能である必要がある。そのために、航空網、空港を考える必要がある。

さらに、京滋奈文化圏は、その文化によって日本を代表する地域であり、世界的見地からの学術・文化交流ゾーン、余暇ゾーンとして位置づけられる。したがって、ここは国際社会に開かれたものでなければならない。単に国際化の潮流に乗り遅れないためではなく、積極的に世界に向かって働きかけ、受け入れるために国際航空網に組み入れられなければならない。そのために、京滋奈地域にサービスする国際空港を考える必要がある。情報網も同様で、世界に開く通信衛星による情報ネットワークが必要であろう。

課題と方途

- ① 世界に開かれた航空網に京滋奈地域をのせるためには関西新空港は遠きにすぎ、京滋奈地域にとっての恩恵は少ない。そこで、通勤航空網によって関西新空港に乗り入れる具体的方策を検討すると

共に、京滋奈地域に地域全体からのアクセシビリティの高い国際空港を建設する必要がある。関西新空港は、早晩その容量に不足をきたすと考えられ、重複、競合の恐れは少ない。京滋奈空港（近畿セントラル空港）の提案を行う。

- ② 国内航空網を考えたとき、上記①の国際空港だけでは地域的な広がり的大小と人口、産業の集積の高さを考慮すれば、まだ足りないであろう。航空貨物も将来的に飛躍的な伸びが予測される。産業空港としても、大阪国際空港の代替空港としても国内空港が必要である。
- ③ 京滋奈地域内の主軸となる高速道路のエコ・カルチャー・ロードは、また南北方向の国土的幹線道路でもある。若狭休養圏、南紀休養圏に伸ばし、両端で別の国土幹線道路につなげなければならない。
- ④ 東西方向の国土幹線高速道路についても、国土軸に沿うものとして提案し、エコ・カルチャー・ロードに結ぶ必要がある。
- ⑤ 都市間幹線道路は、エコ・カルチャー・ロードをはじめとする高速自動車道より枝分かれし、また相互に結ばれてネットワークを形成するようにする。
- ⑥ 地域道路網、とくに農山村地域における道路網についても留意し、提案を行わなければならない。
- ⑦ 超高速鉄道（新幹線、リニアモーターカー）は、国土的幹線として機能する。現在の国鉄の状況を見ればその新設は難しかろうが、その機能はやはり素晴らしく、いくつかの新線の計画、建設を促進し、地域内に停車駅を設ける必要がある。
- ⑧ 高速鉄道についても新線建設の見通しは明るいものとは言えないが、都市間交通の主軸となるものだけに、京滋奈地域間のネットワーク化のためにもいくつかの新線の建設と既存鉄道の改良を提案する。また、関西文化学術研究都市、京滋奈空港に結ばれる高速鉄道の建設が必要である。
- ⑨ 以上の交通網は、各府県等の計画との摺り合わせを行い、全体として整合性のとれたものとする必要がある。
- ⑩ 都市内高速鉄道についても、建設を促進しなければならないが、ここでは特別の提言はしない。
- ⑪ 地域・都市内公共交通網の問題は重要である。とくに、農山村地域においてはその問題は深刻であり、若干の提案を行う。
- ⑫ 余暇・観光交通網については、広域的には上記の航空網、道路網、鉄道網を利用したものとするが、末端部分では特別の交通機関（新交通システム、水上交通機関、乗馬、馬車など）、歩行者・自転車道路網を巡らすなど、きめ細かい配慮が必要である。ま

た、快適さ、便利性を高めるためのソフトウェアも重視されなければならない。

- ⑬ 京滋奈文化圏にふさわしい情報拠点（テレポート・インテリジェントシティ）を作り、高度情報ネットワークを形成する。

【 提 言 】

1 京滋奈国際空港（近畿セントラル空港）

京滋奈空港は、すでに本「京滋奈文化圏研究委員会」、(株)地域経済研究所が策定した「近畿圏における内陸空港の可能性」、世界を考える京都座会「テクノポリスと国土創成研究」分科会の「関西コリドールプラン」等において研究、提案されているが、我々はここに新たにその推進を提言するものである。

図IV-1にあるように、空港候補地を選定する。これは、ほぼ「関西コリドールプラン」における京奈空港に相当する。同プランにおける京滋奈空港としないのは、以下の理由による。

- ① 関西文化学術研究都市へのアクセス空港として、京滋奈空港より近い。21世紀に向けて建設される関西文化学術研究都市は、文化・学術の関西におけるセンターとするために世界に向かって開かれ、国際交流の一大センターであるべきであり、そのためにはできる限り近接した位置に国際空港があることが望ましい。
- ② 京滋奈文化圏における最大の都市である京都に、より近い。また、奈良圏にも近い。
- ③ 滋賀からも、さほど遠くなるわけでもない。また、滋賀には、後述するように国内空港を設ける。したがって、京滋奈国際空港へのアクセスには、コミュニティ航空を利用することも可能であり、京滋奈国際空港を十分に利用することが可能であろう。

京滋奈空港によって京滋奈地域が享受できる利便は大きい。今、京滋奈国際空港を中心とする半径50kmの圏域を考えてみよう。直線距離で50kmというのは、鉄道網、道路網の整備状況にもよるが、おおむね60～90分以内で到達可能な距離であり、アクセスの不便さを感じないで空港を利用することができる距離と言えよう。

この50km圏内に、京都では京都市はもちろん亀岡市までが入り、京滋奈文化圏でこの50km圏から外れるのはわずかである。奈良では、吉野辺りまでが含まれ、五條・吉野広域生活圏の大部分は除かれるが、他の地域は全域がカバーされる。滋賀は、湖東では愛知郡、

湖西では滋賀郡辺りまでが50km圏内となる。この50km圏に含まれる面積を計算すると、京滋奈文化圏全面積9,559平方kmの59%となる。また、50km圏内の居住人口は、全人口484万の89%におよぶ。関西新空港の50km圏内に含まれるのは、域内面積のわずか7%であり、その居住人口は9%にすぎないのに比べ、京滋奈空港の利便性は飛躍的に高い。

また、大阪府下を考えると、同じく50km圏内に大阪市のほぼ全域が含まれるようになる。そして、京滋奈国際空港との距離は、関西新空港からの距離とさほど変わらない。関西新空港の代替空港、補完空港としての機能は高いと言えよう。

2 新国内空港（滋賀空港）

京滋奈文化圏内の新国内空港として、「滋賀空港」を提案する。

国内航空網の将来を考えると、高速パーソナルトリップの必要性、高速貨物輸送の必要性から、航空需要は飛躍的に増えると考えられる。それは、近畿圏においても例外ではない。航空用機器の技術的発達も、それらを促進しよう。他の高速交通機関、たとえば新幹線リニアモーターカー等、地表高速交通機関の建設には経済的にみて限界があり、より多くの人や地域が高速遠距離交通の恩恵に浴するには、航空機による方法が最も妥当であると考えられる。ところが、近畿圏における国内定期航空便の発着空港は、現在、大阪国際空港のみであり、新国内空港建設の必要性は高いと言えよう。

ここで、近畿圏における空港密度を考えてみよう。適度な空港設置密度は、空港の種類（国際空港、国内幹線空港、コミュニティ空港、ヘリポート……）、地域の人口・産業分布によって異なるが、空港の恩恵を受けるには、前述した空港を中心とする半径50km圏内に全ての地域が、かつ可能であれば二重に含まれることが望ましいと言えよう。そこで、滋賀県に滋賀空港を置くこととし、前述の京滋奈国際空港、関西新空港、すでに提案されている京都北部空港、神戸沖空港、そして既存の大阪国際空港を加えて半径50km圏を考えると、この空域圏を外れる地域はごくわずかであると考えられ（たとえば京滋奈文化圏では、五條・吉野広域生活圏。したがって、この地域にコミュニティ空港を考慮することが必要であろう）、かつ圏域の重なりも過大であるとは思えない。この程度の密度で空港を配することは、必要であろう。

滋賀空港が設置されれば、これによって滋賀県のほぼ全域と、西は京都市、東は三重、岐阜県のかんりの地域がカバーされよう。京滋奈空港と相まって、京滋

図IV-1 京滋奈国際空港の位置と50km圏



奈地域の利便性は高まると考えられる。とくに、24時間空港として建設され、産業空港としての活用がなされれば、地域の産業基盤として経済に与える効果は非常に大きいものがあると考えられる。いずれにせよ、地域開発、地域の活性化に与えるインパクトには、はかりしれないものがあるだろう。また、大阪国際空港の代替、補完空港としての大きな役割を果たすことが期待

される。

ところで、イギリスでは空港政策上、同国内の空港を、a)ゲートウェイ国際空港、b)地域空港、c)地方空港、d)一般航空飛行場、の4種に分類している。

a)は大陸間を含む広範かつ頻繁な国際線および国内線を持つもの、b)は地域の主要空港で短距離国際定期線を持ち、c)はローカル(国内支線・チャーター便・

一般航空) に主として供用されるもの、e)は一般航空用に使用されるものである。この区分のe)をコミュータ航空も含むものとして考えれば、ここで提示した空港は、以下のような性格づけができる。

- ① 関西新空港並びに京滋奈国際空港は、a)となる。両者は、互いに補完し合う。
- ② 大阪国際空港は、その立地条件、飛行条件等からb)に位置づける。
- ③ 滋賀空港、京都北部空港、神戸沖空港は、c)に位置づける。このうち滋賀空港、神戸沖空港は、大阪国際空港の補完、代替空港としても機能させる。

以上の他に、e)に相当する小型飛行場(またはヘリポート)を必要に応じて配置する。たとえば、京滋奈文化圏では洛南新都市、それに上記4飛行場のいずれの50km圏にも含まれない五條・吉野生活圏のいずれかの地域等である。

このように、互いに機能区分され、相互に補完しあう諸空港を近畿圏に整備し、かつ国際航空網、国内航空幹線網、地方・コミュータ航空網に組み入れて、人および物の高速移動の可能性を確保することが京滋奈文化圏のみならず、近畿圏全体にとって必要なことであろう。

とくに、近畿圏内の空港相互間のアクセスは重要である。コミュータ航空を相互に乗入れ、緊密な結びつきが保てるようにする必要がある。

また、京滋奈文化圏内各地からの各空港へのアクセスの問題も重要である。高速鉄道、高速道路によるアクセスの他に、とくにヘリ・コミュータなどによる高速アクセスの可能性を確保する必要がある。

3 エコ・カルチャー・ロード

京滋奈文化圏の交通の主軸となり、実際に地域を統合するとともに、地域の一体化のシンボルとなるべき高速道路として、エコ・カルチャー・ロードを提案する。

路線を図IV-2に示す。エコ・カルチャー・ロードは、『PART I』において提案した京滋奈文化軸に対応するものであるが、その路線は4項において提案する高速道路網との関係で少し異なっており、以下の通りである。

- ① 北は、若狭休養圏の中心都市で、古代より京都と縁の深い小浜に始まり、朽木谷を経て京都市内に入る。
- ② 京都市内中心部を地下で抜けて、京都南インターに至る。
- ③ 京都からは、京都東インターと京滋バイパスを宇

治付近でつなぎ、これと名神高速道路、第二京阪道路、京滋バイパス、京奈バイパスが形成する横8の字型のループを利用する。

- ④ 京滋バイパスの宇治付近をでて、京滋サイエンスロードと京滋奈国際空港付近で交差する。
- ⑤ その後は大和高原を南進し、都祁などを経て吉野に至る。
- ⑥ 吉野からは、大峰山脈と台高山脈の間を抜けて紀伊休養圏の熊野に至る。

以上のような、総延長約200kmの路線である。

このエコ・カルチャー・ロードは、高規格の自動車専用高速道路とするが、地域の景観を構成し、みられるものとして存在する場合も、また地域の景観をみる場としても京滋奈文化圏にふさわしい優れたものであることが必要であろう。そうすることによって、地域の人々に親しまれ、地域のシンボルとなることができよう。もちろん、無公害、低公害としなければならないのは言をまたないであろう。

4 高速道路網

京滋奈地域および近畿圏の高速道路網として、図IV-2に示した路線を提案する。すでに建設されたり、事業化が確定しているものを除き、国土軸に沿って東西方向に走るのは以下の3路線である。

- ① 京滋バイパスを西方向に延長させ、西宮・明石を経て淡路島・四国に至る「第二名神高速道路」。
- ② 第二名神から分岐し、淀川右岸を走って大阪に至る「第三京阪道路」。
- ③ 名神高速道路八日市インターから分岐し、水口・京滋奈国際空港・関西文化学術研究都市を経て大阪に至る「京滋サイエンスロード」。

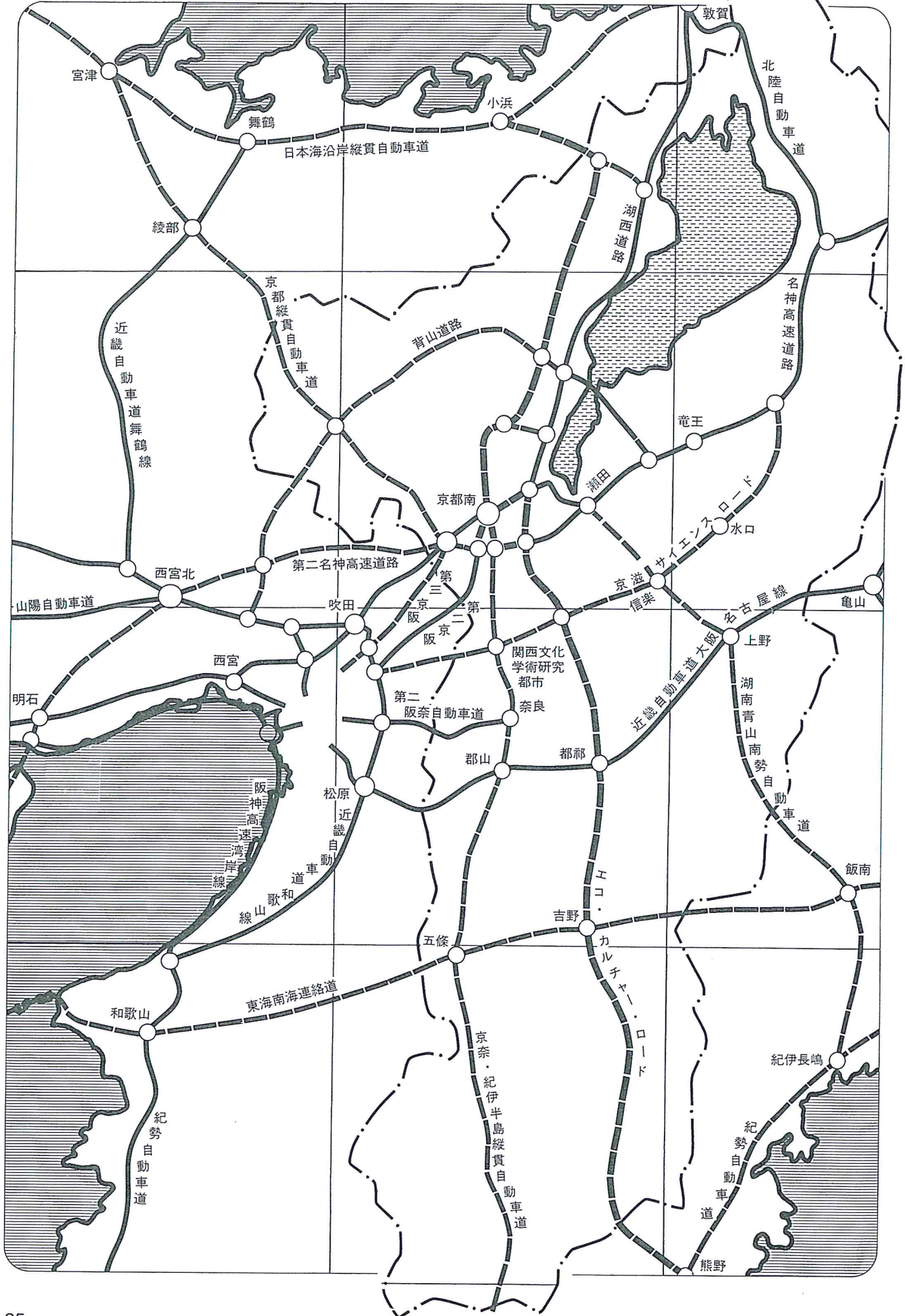
さらに、エコ・カルチャー・ロードの他に南北方向に走るのは、以下の3路線である。

- (1) 京奈バイパスから関西文化学術研究都市・奈良・五條を経て新宮に至る「京奈・紀伊半島縦貫自動車道」。
- (2) 名神高速道路から分岐し、亀岡・綾部・宮津に至る「京都縦貫自動車道」。
- (3) 名神高速道路竜王インターから水口・上野を経て、紀伊長島に至る「湖南青山南勢自動車道」。

上記の他に、以下のものがある。

- (1) 敦賀において北陸自動車道から分岐し、西に向かって小浜・舞鶴・宮津を通り、山陰に向かう「日本海沿岸縦貫自動車道」。

図IV-2 高速道路網およびエコ・カルチャー・ロードの計画図



- (2) 名神高速道路栗東インターから琵琶湖大橋を経て、途中付近から花背・京北町・八木町・能勢町を経由して宝塚に至る「背山道路」。
- (3) 渥美半島から伊勢を経て吉野・和歌山を通り、淡路島から四国に至る「東海南海連絡自動車道」。

以上のような高速自動車道路網を提案する。京滋奈文化圏内の既存自動車道と併せた総延長は約 950kmである。この自動車道路網によって、京滋奈文化圏内の全ての広域生活圏に複数路線の自動車道路が走ることになり、地域内相互の動き、国土軸に沿った動きの到達性、速達性が保証されることとなろう。

5 幹線道路網

幹線道路網は、エコ・カルチャー・ロードをはじめとする高速自動車道から枝分かれし、都市や地域へのアクセスに供される。また、相互に連結されて都市間、地域間を連結する幹線網となる。この路線網の具体的な提案はここでは行わないが、いくつかの留意点を述べておきたい。

- ① 幹線道路網は、既存・既計画の国道、主要地方道等によって形成されようが、最も低規格のものでも片側2車線とする。
- ② 道路密度は、地域の人口や産業の集積度によって異なるものとなろうが、市町村単位で高速自動車道に直結する幹線道路、隣接する市町村に直接つながる幹線道路は必ず持つようにする。
- ③ 幹線道路が市街地や集落を通過することを避ける。
- ④ より下位の道路との連結に留意し、厳密な段階構成をとる。すなわち、下位道路は幹線道路から分岐するようにし、幹線道路と下位道路とが直結することは避ける。

6 超高速鉄道網

リニアモーターカー、新幹線による超高速鉄道網を図IV-3のように充実させる。ここで提案しているのは、以下の4路線である。

- ① リニアモーターカーにより、東京と大阪を約1時間で結ぶ「中央新幹線」。予想されるルートは、新大阪—奈良—名古屋—八王子—甲府—東京であり、基本的にこれを提案するが、奈良駅は関西文化学術研究都市へのアクセスのためにも是非とも実現させなければならない。
- ② 「北陸新幹線」は、敦賀—小浜—亀岡—新大阪のルートを提案する。
- ③ 京滋奈文化圏に停車駅はなく、直接の関係はないが、新大阪発の山陰新幹線、北陸・中京新幹線を提

案する。

7 高速鉄道網

都市間高速鉄道の新設路線として提案するのは、以下の路線である。

- ① 東大阪生駒電鉄生駒駅から研究学園都市を経て、近鉄祝園駅、国鉄奈良線棚倉駅を通り、京滋奈国際空港から国鉄信楽線信楽駅に至る路線。
- ② 上記①から京滋奈国際空港付近で分岐し、国鉄奈良線長池駅、近鉄富野荘駅を経て国鉄片町線大住駅に至る路線。このうち、路線の長池—大住間は奈良線、片町線の連絡線としても利用する。
- ③ 京阪交野線私市と東大阪生駒電鉄生駒駅をつなぐ路線。

以上であるが、いずれも関西文化学術研究都市、京滋奈空港へのアクセスを強く考慮した路線である。

8 農山村地域における生活交通網

農山村地域においては、都市部とは異なる交通問題がある。すなわち、一般に集落が散在しているために交通需要が少なく、しかも移動距離が長いと単位距離当りの乗客数が少なくなって、鉄道・バスなどの公共交通機関の経営的成立が極めて困難である。必然的にその整備が立ち後れ、住民が不便を強いられる。

したがって、自家用車が主要な交通手段となることはやむを得ないと考えられる。自動車は、都市部よりもむしろこういった地域でこそその特性をよりよく発揮しよう。しかしながら、自動車利用の促進によって、a)環境性、安全性の阻害、b)公共交通機関の圧迫、という問題点が生じる。

前者への対応策として、以下のような手段を講じる必要がある。

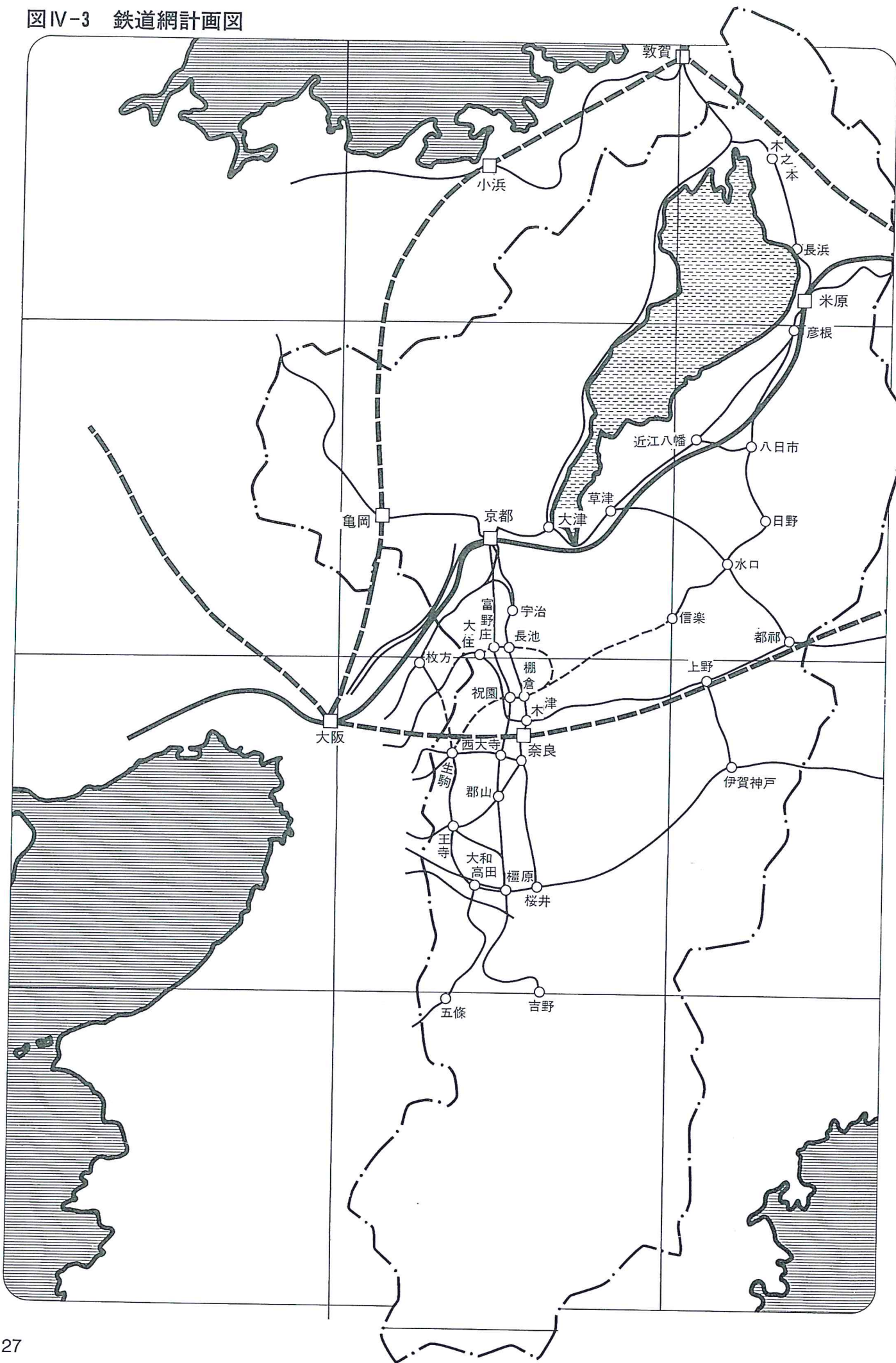
- ① 歩・車・自転車を分離する。
- ② 自動車の機能的段階構成を進める。
- ③ 歩行者道、自転車道をネットワーク化する。

以上は、道路の機能的な整備に関わるものであるが、道路は地域の顔となるものであり、景観の配慮を十分に行う必要がある。

後者の公共交通機関の圧迫は、利用者数の減少によって生ずる。いかに自家用車の利用が促進され便利になろうとも、老人、身障者、子供等のいわゆる交通弱者はその恩恵に浴しがたく、利用者が少なくても公共交通機関は必要である。以下の点に留意しつつ、その整備を進めなければならない。

- (1) 商業的には成立しないことを前提にし、公共サー

図IV-3 鉄道網計画図



バスとして提供する。したがって、運営主体、収支の考え方、料金の支払い等、従来とは異なった考え方をとる。

- (2) 公共(的)交通手段自体は、スクールバス、自治体所有の福祉バス等、バス事業者所有のバス、民宿・旅館・ホテル等のサービス事業者の所有するバス等、この種の地域においてはむしろ過剰投資気味である場合が多い。これらを合理的に一元的に運用することを考える。
- (3) 自家用車についても、バン・プーリング制度などを参考にして、公共的運用をはかる。
- (4) 観光交通との共用をはかる。

運営主体の形態には、たとえば以下のものが考えられる。

- (1) 市町村、バス・タクシー事業者、サービス事業者、住民を構成員とする組合的組織。
- (2) 住民が主メンバーとなったクラブ的組織。
- (3) 市町村が直営、または運行委託。

いずれにせよ、自治体が主導する必要があるし、運営のためのボランティア活動なども期待したい。要は、自治的交通システムである。

9 余暇交通網

余暇交通のためには、基本的には上記までに提案した航空網、道路網、鉄道網を利用する。ところが、余暇交通は他の交通とは異なった面、たとえば移動過程そのものの楽しさなどが要求される。したがって、その利用の仕方に配慮を加え、たとえば特別の車両や航空機を利用することが考えられなければならない。あるいは、交通網からの眺めを考慮し、美しい景観を構成していくことも大切なことである。とくにエコ・カルチャー・ロードは、余暇交通にとっても主軸となるものであって、この点への配慮は重要である。

また、多様な交通手段の選択の余地を与えるために、交通機関そのものの整備と共に共通利用券の発行や情報提供など、ソフト面でのサービスを高める必要がある。

さらに、基本的な交通網から外れ、観光拠点などへアクセスするフィーダーサービス網は重要である。以下の点を考慮したネットワークづくりが必要である。

- ① オートキャンプ場などを除き、観光、余暇拠点への車での直接の乗入れを避ける。
- ② 上記①のために拠点近くに駐車場を設け、そこから拠点まで歩行者道、自転車道を設ける。
- ③ また、乗合電気自動車、乗合馬車等、楽しい交通

機関を用意する。特別の場合には、新種交通機関を整備することを考える。

- ④ 水上交通機関は、それ自体が観光の対象となり得る。とくに琵琶湖においては、種々の定期、不定期の水上交通機関を運行させる。

10 情報・通信ネットワークと高度情報都市

京滋奈文化圏においては、高度な未来型のコミュニケーションが可能にならなければならない。INS(高度情報通信システム)、あるいはISDN(総合サービス・デジタル・ネットワーク)などのニュー・メディアを活用し、域内にデジタル・ネットワークを構築する必要がある。

Ⅱ章で述べた総合文化拠点をつなぐ情報・通信ネットワークが、この地域内のデジタル・ネットワークの基本幹線網を構成する方法が合理的であろう。そして、INSあるいはISDNの全国幹線につなぎ、また大阪市で計画されているテレポートなどを通じて国際情報・通信ネットワークにのせる。

地域内では、電話、テレビ電話、電話会議システム、ファクシミリ、データ端末装置、パソコン・ネットワーク等をもってこのデジタル・ネットワークを直接的に利用可能にする。また、双方向CATV(有線テレビ)、キャプテン(文字図形情報ネットワーク)といった各種ニュー・メディアを集中的に整備し、京滋奈文化圏内の各地を高度情報都市化する必要がある。

高度情報都市化の方策には種々のものが考えられ、各省が出している政策にも、a)インテリジェント・シティ(建設省)、b)テレトピア(郵政省)、c)ニュー・メディア・コミュニティ(通産省)、d)グリーントピア(農水省)、e)メディア・ターミナル(運輸省)がある。

上記のネットワークは、情報・通信のためのハードウェア・システムである。これを真に有効利用し、地域の発展に役立てるためには、高度の情報サービスが提供されなければならない。

各地の総合文化拠点、関西文化学術研究都市の総合文化拠点で生み出される文化情報は、日本的、世界的にみても価値あるものとなろう。また、関西文化学術研究都市をはじめとする各地の大学、研究所、企業からの技術情報は、先端技術の発展に対応するために必要であろう。また、経済金融情報、貿易取引情報、物流情報等が経済、産業の発展に寄与しよう。

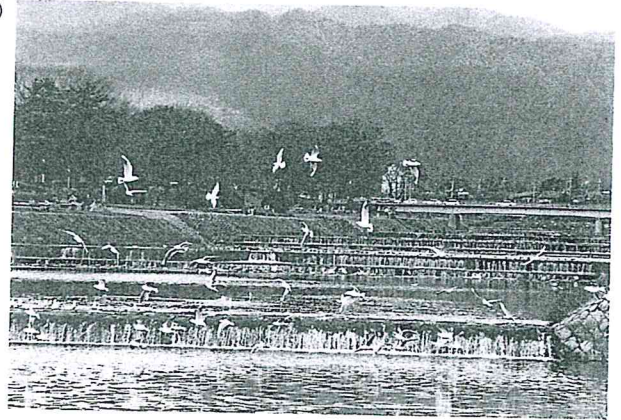
いずれにせよ、こういった情報を構築する組織が必要であり、まずその組織づくりからはじめなければならない。

V 章

若草山の山焼 (奈良)



鴨川と町並 (北大路・京都)



景観

浮御堂 (堅田・滋賀)



問題提起

景観とは、環境の姿である。

環境の中で生きる人間は、環境に支えられていると同時に必然的に環境に働きかけ、環境をつくりかえていく。そのような営みは、ものを創るという意味においてまさしく文化的な行為である。そして、人の手によってつくられた環境は、優れた文化的な産物である。したがって、そのような環境の姿を反映する景観は、文化そのものであると言えよう。「景観文化」である。

環境への働きかけは、そこに住まい、そこで経済的、社会的な活動を行うことによって行われる。それは、一般には芸術的な行為ではなく、広い意味での生活行為である。したがって、景観は生活文化を色濃く、そして敏感に反映している。景観に混乱がみられるとすれば、そこに生活文化の混乱があると考えてよい。

細分化された土地に林立するペンシル・ビルの群を思い浮かべてみよう。また、幹線国道沿いの看板群、様々に勝手な姿をした建物群を考えてみよう。そこには、短期的な経済性の追求のみがあって、貧しき文化のありようが感じられる。

一方で、窓に鉢植えの花を飾ったヨーロッパの家々を思い浮かべてみよう。あるいは、同じくヨーロッパで第二次世界大戦で破壊された都市の修復が破壊以前の姿に戻すことをめざして行われたことを想起してみよう。心豊かな、厚みのある文化が感じられよう。確立し、安定した生活文化のあるところには安定した景観がある。生活文化と景観とは、表裏一体のものと言える。安定した生活文化の確立を志向すれば、安定した優れた景観の形成をめざさなければならない。

かつて、我々日本人は、景観に敏感であったはずである。優れた景観文化というものがあったはずである。平安京、平城京をはじめとする都のおかれた所は、いずれも「山川の麗しい」、あるいは「山川の清き」地であった。いうまでもなく、偶然にそうなったわけではなく、そういう場所を選んだ結果である。

先に国道について触れたが、1775年来日し、『日本紀行』を著した植物学者ツンベルグは、その著の中で日本の風景についてほとんど語っていないにも関わらず、道路についてはヨーロッパの道路が放任されているのに比べ、「日本の道路は、あらゆる点で愉快的な趣を呈していることは正銘の事実」としているという。

いま一つ例を上げよう。

古来より、「山アテ」という街路作りの手法があった。たとえば、富士山が街路の正面に来るべく道を引いて自然の風景を取り込み、個性的な都市街路景観を

つくるよう努めていたのである。このように、優れた景観を生み出す景観文化を我々は持っていたのである。

あるいは、名景を日本三景、近江八景などと言い、人々の間にあまねく伝えられる。これらは、風景鑑賞の態度、様式の集団的な表出である。また、『江戸名所絵図』など多くの都市景観を含む風景画が描かれた。それらもまた、風景鑑賞の態度を反映していると共に、風景への関心の高さを示している。このように風景、景観を鑑賞し、これを楽しむこともまた文化である。そういう景観文化をかつて我々は有していたのである。

そういう景観文化を我々は全く無くしてしまったわけではないだろうが、多くの混乱した景観を抱えているのは事実である。京滋奈文化圏を標榜する以上、景観の意味を問い直し、新たな景観文化の創造に向けて立ち上がるべきであろう。

優れた景観は、文化的な価値があるという意味において社会的な資産であるのはもちろんのこと、それ以上に実際の価値、力を有する。優れた景観は、場所のイメージを上昇させ、付加価値を高める。それは、地価の上昇として現れ、土地の資産価値を高める。そして、それ以上に重要なことはそれが人を引き付け、人を集めることである。端的には、最も重要な観光資源として力を発揮するであろう。しかし、そればかりでなく、そこに定着し活動する人々や諸機関、企業をも呼び寄せ、地域の発展に貢献しよう。

課題と方途

- ① 京滋奈文化圏にふさわしい風景を模索し、それを踏まえて景観づくりへの提案をする必要がある。
- ② そのためには、京滋奈文化圏における各地域の原風景を模索する必要がある。これには、『万葉集』等の古歌、風景画などが参考になろう。しかし、その原風景を現代にそのまま再生することは望むべくもない。不可能である。現代景に生かす道を工夫する必要がある。
- ③ 山と水の自然景観は、できる限り人工物を排除しつつ形成する必要がある。しかし水、とくに琵琶湖は人口の密集地に近く、湖岸の建物も多い。自然景観が残されている部分は可能な限り保全しつつ、人工と調和した自然景観を形成しなければならない。
- ④ 歴史的景観は、保全の中の「保存」にとくに留意しつつ、また現代に生きて機能させることに意を用いつつ保全、修景に努めなければならない。
- ⑤ 京滋奈地域内の各都市は、他の大都市に比べて優れた固有の景観を持つところが多い。それらを保持しつつ、一方で現代の都市に共通する都市景観の間

題点を解決していかなければならない。

- ⑥ 地域景観、とくに一般国道等における道路景観の状態には憂うべきものがある。京滋奈文化圏のイメージ形成にとって重要であるので、修景に努める必要がある。

【 提 言 】

1 京滋奈の原風景と現代の風景美の創出

京滋奈独自の風景美を創出するために、その規範、あるいはモデルを求めることが必要であろう。それは、風景づくりの目標である。ここでは、そのひとつを「原風景」に求める。

原風景とは、その場所が本来的に有していたもとの風景である。あるいは、本来的に有すべき風景である。それは、おそらく現実にある風景ではない。イメージの中の風景である。

原風景を探ろうとするとき、歴史の中の風景にそれを求めるのが最も妥当であろう。しかし、風景は時の流れと共に変容することを避け得ない。したがって、歴史の中のどの時点、どの時代における風景がその場所の原風景として最もふさわしいかが問題となる。ところが一方で、その場所の風景のイメージはかなり安定しているとも言える。

その理由の第一は、風景がその場所の自然的特質、風土によって規定されているからだ。たとえば、地形のわずかな変化によって風景の特質は大きく変わる。

ところが、その自然、風土は一般に、とくに機械文明が著しく発達する以前は歴史の中でさほど大きく変化することはなかった。あるいは変化があったとしても、それは主として人力によるもので、長い時間をかけての醸成ということもでき、その変化は緩やかであったと言えよう。したがって、地物の変化にも関わらず風景の基本は変質することが少なかったと言える。これが、その場所の風景のイメージが存外に安定しているであろうことの一つの根拠である。そしてまた、このことは原風景に依拠した景観づくりが、いまにおいても可能であることを示していると言えよう。

そのような自然、風土の中における人々の(文化的)営みにおいて形づくられた環境の姿が、風景である。そして、その場所における営み、文化は盛衰を繰り返しつつ営々と続けられているわけであるが、その盛期の姿が形を変えつつも長く残り、現在の姿に色濃く反映している場所がある。

また、幾多の時代の歴史が重層的に刻み込まれているところがある。歴史的風土、あるいは歴史的景観で

ある。その中に、我々は原風景を読み取ることができるとであろう。

中村良夫は、その著『風景学入門』の中で、「特定の社会集団あるいは特定の文化圏内で暮らしている人々の間には、ある種の風景的イメージが共有されているのが普通である。ちなみに日本人の社会では、『浄土』とか『桃源郷』と言えば、細かいことは知らなくても、おおよその風景的印象は思い浮かべることが出来る。……こうした共通の風景的イメージとその名称を媒介として人々は、……想念を交わし、語り合っ、互いに結び付けられる。……これを社会学者のこぼつかにいならって、『風景の集団表象』とよぼう」と述べている。

この集団表象の中に、また原風景が存しよう。たとえば大和とか飛鳥というとき、人々はそのことばによって共通の風景的印象を抱く。あるいは、山紫水明ということばによって、京都の嵐山や宇治大橋からの景観などを思い浮かべる。

以上のように、原風景は次の3通りから読み取ることが可能である。

- ① 歴史の中の風景。それらは、史書、絵画、歌、写真などからその姿、あるいはイメージ、意味を読み取ることができよう。
- ② 現存する歴史的風土、歴史的景観。
- ③ 風景の集団表象。それは、風景を表す言葉、絵画、詩など、言語・諸芸術として外在化、客観化しており、また実景に重ねあわされて人々に体験されている。

そうして読み取られた原風景は、ある場合には言葉によって表現され、あるいは絵などの景観表現手段によって直接にイメージを伝えられるようにする。

原風景模索の手段として、『京都百景』などの風景画や写真などの公募も有効であろう。

次に、そのような原風景を現代景に生かすときの留意点である。原風景をそのままに再現することは一般には不可能であり、そのイメージを生かす、あるいは風景づくりの枠組みとするのであって、そのための方策が必要である。

- (1) 山、川などの自然的枠組みは最大限に生かさなければならぬ。たとえば、
 - a) 大和にせよ飛鳥にせよ、四周を山に囲われた盆地である。飛鳥京、藤原京、平城京、さらに平安京は共に山に囲われており、当時の人々にとってその場所の景観の特質は優れた理想的なものとして捉えられ、そのために都として選ばれたのだろう。その山山は、現代の景観づくりにおいても最大限に生かさ

れなければならない。

- b) 京都の景観に占める川の重要性は、「嵐山」「保津川」「賀茂川」「宇治川」といった名を耳にするだけで、その風景が思い浮かぶことから理解できよう。この点は、京都に限らずあらゆる場所でそうであろう。水辺の景観は重視されなければならない。また、とくに水(川)が都市景観形成にとって重要なのは、それが空間の骨格をなし、空間全体を規定するからである。
 - c) 滋賀における景観は、『近江八景』に見られるように琵琶湖が常にその図となり、地となっている。そしてその背景、添景として山が存在する。また、水面には舟が、地上には人家が配される。自然のみが孤立してあるのではなく、人の営みとの関係において、人文景として琵琶湖の風景はある。このことが、たとえば環琵琶湖保全修景公園の計画、建設に生かされなければならない。
- (2) 地に刻み込まれた歴史的遺産、遺構もできる限り生かすべきである。たとえば、
 - a) 条里制の遺構が定かには残存していないところでも、農地割、道路割、集落形態などに拘束を与え、方向性とスケール間を地区に刻み込むものであり、風景構成の骨格を与えるものとして重視されてよい。
 - b) 鎮守の森などは、村落の歴史的景観の核となるものである。これらを保全・育成・復元し、景観づくりに生かす必要がある。
 - c) 堀割や濠などは、重視されるべきである。
 - (3) 風景構成の基調となり、構造化の要因となっているような要素を見だし、重視することが必要である。たとえば、
 - a) 低層構成の建造物群が田園の中に点在するのは、大和、近江などにおける典型的田園の風景であろう。これらのすぐ脇に、高層のコンクリート建造物群などがあってはならない。低層建築物群の離散的展開という風景の基調が生かされなければならない。
 - b) 屋敷林、環濠などは、集落を周囲の田園と景観的に画然と区切るものである。こうした景観構成要素を生かし、たとえばこれらによって現代の住宅団地の周囲を覆い、区切るようなことをする必要がある。
 - c) ランドマークの取り込みも、景観構成にとって重要である。
 - (4) 歴史的建造物や歴史的町並は、付近の景観を引き締めるものとなる。ランドマークとしても重視されなければならない。

2 自然景観

京滋奈文化圏における山や川、森や林、そして湖な

どの自然景観は、古代より人手によって働きかけられ、変えられて、本来の景観的資質と相まって繊細で味わい深いものとなったものが多いと考えられる。それは、京都をとりまく東山、北山、西山に典型的にみられる。そのような自然への働きかけはゆるやかで、自然との調和をはかるような仕方であった。それは、機械によって山を削り、山頂や嶺々に高圧鉄塔などの大きな建造物を建て、湖岸にコンクリートの長大な堤防を巡らし、干潟を埋め、干拓し、川をコンクリートで覆い尽くすような荒々しい、野蠻とも言えるようなやり方では決してなかった。

美しい自然景観を取り戻す必要がある。そのとき、以下の点への留意が肝要であろう。

- ① 自然への働きかけは、必ずしも自然の破壊に通じるものではない。
- ② 自然の「かたち」をよく認識し、それに依拠したデザインがなされなければならない。たとえば、直線によって構成される自然の形はないと言っても過言ではなく、堤防の断面形状などは曲線を用いるべきである。同様の理由で、河川改修などにおいて川を直線的に平面構成することはあるべきではない。
- ③ 山、森林にしても、たとえば京都、北山の杉林は美しくはあるがあまりに人工的であるとの感を免れえない。経済林の風景はともかく、どの山も全て同じような景観を呈するようになることには問題がある。とくに都市に近い里山などは、落葉樹林、照葉樹林など、土地土地の古来よりの森林構成に基づいた森林景が必要である。
- ④ 堀割・濠・琵琶湖疏水等々、人々の営みの便益を増進するために人為的に造られたものも、時を経て歴史が生み出した「第二の自然」となっている。これらの景観を重視し、現代に生かす必要がある。
- ⑤ 同様に、都市林、平地林、さらには街路樹なども「第二の自然」と言える。育成が必要である。

3 歴史的景観

歴史的景観は、ある場所に人が住み着き、文化的な営みを続けることによって生み出されてきたものである。自然、建物、文化財などがその地に集結し、歴史が投影されているのが歴史的景観である。その景観は、その地において人々が生き続け、働きかけを続けているためにたえず変貌を遂げている。文化的に重要なものであっても、凍結したままにはできない。必然的に変容し、京都の町がそうであるように長い間の歴史が重層的に重ね合わされ、渾然とした態を呈する。

このような歴史的景観を保全することの意味は、そうすることによって、ひとまとまりの地域に歴史的な

統一、調和、均衡が生まれ、地域の歴史像を見いだすことが可能となることである。そのことは、まとまりある地域社会の形成に大きな役割を果たすであろう。また、地域の景観形成にとって、1項で述べたように景観形成の枠組みと目標を与えることにつながって、都市計画、都市デザイン上の意味も大きい。以下の点に留意しつつ、歴史的景観を保全すべきである。

- ① 歴史的景観は、2項に述べた自然景観の形成と共に醸成されてきたと言える。文化と自然が相まってつくられてきたわけであり、歴史的遺産と自然との融合をはかる必要がある。
- ② 単なる歴史的遺産の保存が歴史的景観を生み出すとは限らず、反対に環境の近代化が歴史的景観をこわすとは限らない。両者は、対比されることによって互いが引き立ち、存在価値が高まる。調和への努力が必要である。
- ③ 歴史的景観保全のための法制度は、完全なものとは言い難い。たとえば「古都保存法」は、古都の社寺の背景をなす山や森などの自然景観に対しては規制するが、町並や集落などを含んではいない。また改正「文化財保護法」により、「周囲の環境と一体をなして歴史的風致を形成している伝統的建造物群で価値の高いもの」は、市町村の地区指定により保全が可能となったが、指定されている地区は少なく、文化財保護法の条文規定も詳しくはない。行政と住民の保全への工夫と努力が必要である。
- ④ 保全により、住民が不利益を蒙ることは避けなければならないが、住民の側も歴史的景観の保全が生活環境を向上させ、地域や土地の価値を高めることを理解、認識すべきである。
- ⑤ より大きく、都市景観全体の構成の中に位置づけられた歴史的景観保全計画が必要である。

4 都市景観

すでに述べたように、京滋奈地域内の各都市の景観は、他の大都市などに比べて優れたものを持っていると言ってよい。京都をはじめ、奈良、大津、上野、橿原など、大きすぎない都市スケールを持ち、歴史的な町並を有し、社寺などが都市景観の要所要所を引締め、優れた自然に恵まれているからであろう。

しかし、一般の現代的都市景観に関しては、憂うべき状態にあるところも少なくない。以下のような点に留意しつつ、都市景観の改善に努めるべきである。

- ① 景観条例の制定のみによってことたれりとするのではなく、よりきめの細かい都市景観構成計画が必要である。
- ② そのとき、上記1～3項までに述べてきたことが

十分に生かされなければならない。中でも、自然を景観の枠組みとして生かし、歴史的景観などを地域の景観の基調とすることである。

- ③ 日常の生活に密着した生活景、常住景を重視しなければならない。そのモデルは、京都における路地の景観などに求めることができよう。
- ④ 街路景観に意を用いなければならない。
 - a)都市の顔、シンボルとなるような大通り、b)賑わいのある繁華街、c)人通りの多い表通り、d)住宅街や飲食街など生活に密着した裏通り、e)人家に直接に接する路地・横丁、f)河畔、湖畔、濠端などの水辺の道、g)公園脇のパークサイドウエイ等々、それぞれの性格と特質に合わせた景観づくりがなされなければならない。
- ⑤ 街路景観においては、電柱、電線が景観を阻害するものとして大きな影響を持つ。地下化が進められる必要がある。たとえば、東京の電線地中化の進捗に比べ、この地域が立ち遅れているのは問題であろう。内需拡大、円高差益還元の一環としてもこれを進めるべきである。

5 地域景観

ここで言う地域景観とは、二様の意味を持つ。

- ① 視野の範囲を超えた広い地域の景観。
- ② 都市景観、田園景観、河川景観といった範疇に入らない地域の景観。

前者の意味における地域景観に関してまず考える。歴史、文化、風土、社会、行政などの要因によってまとまりのある一つの地域と考えられるところにおいては、一方でより細かい地域的まとまりにおいて独自の景観を有すべきであるが、共通の景観的特質、印象を持つのが望ましく、好ましい場合がある。そのような景観を構成するには、上記までの事柄、とくに1項に述べたようなことを留意して景観づくりをする必要がある。

また広い地域、たとえば県を単位とする景観条例、景観構成計画が必要であり、一方では、たとえばサイン、標識、案内板のデザインの統一など、細かい部分に対する配慮が有効である。

後者の意味での地域景観に関しては、前述した幹線国道等での景観の混乱を解決したい。地域住民にとっても、他地域から訪れる人々がまずそれを目にするということからも、京滋奈文化圏の幹線国道等の状況が劣悪であることは問題である。この解決には、土地利用計画をはじめとする都市計画、広域的景観計画、景観条例等を確立することが重要である。

むすび

実現にむかって

我々がここに提示した理念・提言が実現の方向に向かって歩み始め、京滋奈文化圏が心情的にも実際的にも一つのまとまった圏域をなして、京滋奈エコポリスの形成へと邁進することを我々は心より願うものである。そのためには、提示した理念や提言、計画が広く一般に理解され、普及することが必要であり、また行政の協力を得つつ理念をより深化し、提言・計画をより詳細にしてプロジェクト化しなければならない。そこで、以下の事業、活動を行うことを提案したい。

- ① 京滋奈文化賞の制定とその一般への定期的授賞。
 - a) 京滋奈文化大賞：3府県知事賞とする。
 - b) 京滋奈文化賞：京滋奈経済同友会賞とする。
 - c) 京滋奈森林文化賞：京滋奈経済同友会賞とする。
 - d) 京滋奈水の文化賞：京滋奈経済同友会賞とする。
 - e) 京滋奈景観文化賞：京滋奈経済同友会賞とする。
- ② 3府県、および京滋奈経済同友会の共催により、京滋奈文化圏、京滋奈文化圏における地域構想、京滋奈文化などをテーマとする講演会、シンポジウムを定期的を開催する。
- ③ 3府県知事および主要市町村の首長により「京滋奈サミット」を定期的を開催し、共通する問題、京滋奈文化圏の課題、京滋奈文化圏構想およびその具体的プロジェクト化、計画の推進等をテーマに協議を行う。
- ④ 3府県の自治体により連絡・調整会議を定期的を開催し、上記課題の協議および連絡・調整を行う。

もとより、本構想が実現へと向かうまでには多くの困難が控えていよう。財政、経済の状況を考えればなおさらである。しかし、京滋奈文化圏が未来に向かって羽ばたき、往事以上の文化の華を咲かせ、住まい、生きるための環境として理想的なものとなるためには、今、立ち上がる必要があるだろう。本構想ならびに「PART I」の構想が、これに貢献することを期待してやまない。

京滋奈文化圏研究委員会名簿

【京都経済同友会】

代表幹事			
立石 孝雄	立石電機(株)	社長	
稲盛 和夫	京セラ(株)	会長	
顧問			
小谷 隆一	イセト紙工(株)	社長	
委員長			
内田 昌一	京都青果合同(株)	社長	
副委員長			
三輪 泰司	(株)地域計画建築研究所	社長	
西村 源一	柊家(株)	社長	
委員			
秋元 時男	環境計測(株)	社長	
井筒 與兵衛	(株)井筒	社長	
稲葉 勝己	稲葉七宝(株)	社長	
井上 佳津男	(株)ローヤル	社長	
入山 信造	日本新薬(株)	常務	
岩見 宜春	内外テクニカ(株)	社長	
大石 鋭太郎	(株)京都銀行	常務	
大津 濟	(株)京都センチュリーホテル	社長	
大藪 久雄	(株)増田組	社長	
岡澤 雄次郎	(株)岡澤	社長	
小川 勇	大日本製本紙工(株)	社長	
奥谷 晟	サンワ・等松青木監査法人京都事務所	代表社員	
川口 文志郎	(株)市金工業社	会長	
喜多村 康司	(株)大和銀行京都支店	支店長	
北山 貞宏	(株)喜多山時計舗	社長	
絹川 浩	公成建設(株)	社長	
木下 政一	(株)中央倉庫	社長	
栗原 伸治	京都中央信用金庫	専務理事	
栗山 一秀	大倉酒造(株)	専務	
河野 卓男	ムーンバット(株)	社長	
小竹 治	(株)京都事務機	社長	
齊藤 篤	齊藤酒造(株)	社長	
佐治 政子	(株)下鴨茶寮	社長	
沢田 宗吾	(株)家具のサワダ	社長	
塩見 清毅	マルエス(株)	社長	
園 章	(株)園・奥田建築事務所	社長	
高野瀬 宏	京都信用金庫	理事相談役	
田島 忠夫	田島産業(株)	社長	
谷口 行平	アミタ(株)	専務	
津田 佐兵衛	(株)井筒ハッ橋本舗	社長	
津田 武雄	津田電線(株)	相談役	
常田 滋彌	壽工業(株)	社長	
徳田 賢治	東洋信託銀行(株)京都支店	支店長	
中川 幸助	中川薬品(株)	社長	
西脇 一雄	日新工芸(株)	社長	
丹羽 一衛	(株)都ホテル	社長	
長谷川 忠男	興和産業(株)	社長	
波多野 進	(株)地域経済研究所	取締役研究部長	
福井 正憲	(株)福寿園	副社長	
古澤 重廣	(有)モチケン・コーポレーション	会長	
堀 博久	ホリケン(株)	副社長	
水原 醇	水原司法書士・土地家屋調査士事務所	副所長	
森下 弘	日本新薬(株)	社長	
山内 信輝	(株)灰孝本店	専務	
山田 昌次	花豊造園(株)	社長	
山中 利夫	(株)山利商店	社長	
山本 達哉	(株)山本西原建築設計事務所	社長	
若林 誠郎	(株)京都近鉄百貨店	社長	
脇田 周輔	ロンシャン(株)	社長	

【滋賀経済同友会】

代表幹事

奥田 孝 近江化学陶器(株)
岡路 潤一 (株)滋賀相互銀行

副代表幹事

大家 赳 呉羽センイ(株)
吉田 芳和 (株)滋賀銀行
樋口 松男 江一(株)

委員長

木村 新太郎 木村機械建設工業(株)

副委員長

中西 保太郎 (株)中西保太郎商店

委員

北川 啓一 社会福祉法人滋賀県済生会
夏原 平次郎 (株)平和堂
中野 博 滋賀経済同友会

【奈良経済同友会】

代表幹事

古川 浩造 (財)南都経済センター
中野 重宏 (株)ホテルサンルート奈良

委員長

松石 圭司 (株)南都銀行

委員

岩井 洋 (株)南都銀行
上村 英文 (株)萬勝堂
近東 宏光 共同精版印刷(株)

斎藤 俊治 (株)ふる里 社長
杉山 和彦 杉山繊維工業(株) 専務
竹田 隆一 竹平製材所 代表者
田中 和市郎 奈良交通(株) 常務
舟戸 武史 (株)旅館奈良白鹿荘 社長
水谷 悦郎 (株)あかしゃ 社長
安川 隆三 (株)三和倉庫 社長
安木 英郎 奈良経済同友会 参与
藤川 俊治 奈良経済同友会 事務局長
堀田 哲広 奈良経済同友会 事務局

社長

【小委員会】

委員長（京都）

波多野 進 (株)地域経済研究所 取締役研究部長

副委員長（滋賀・奈良）

木村 新太郎 木村機械建設工業(株) 社長

松石 圭司 (株)南都銀行 常務

アドバイザー

榊原 和彦 大阪産業大学 工学部土木工学科 助教授

委員

（京都）

入山 信造 日本新薬(株) 常務

西村 源一 柵家(株) 社長

三輪 泰司 (株)地域計画建築研究所 社長

（滋賀）

北川 啓一 社会福祉法人滋賀県済生会 常務理事

中西 保太郎 (株)中西保太郎商店 会長

（奈良）

斎藤 俊治 (株)ふる里 社長

中野 重宏 (株)ホテルサンルート奈良 社長

舟戸 武史 (株)旅館奈良白鹿荘 社長

社長

この調査研究は、昭和59年度から着手したもののだが、この間各地同友会でメンバーの入れ替えがあった。このため、名簿は報告書策定時の61年12月時点の委員会登録者をもって記載することにした。

京滋奈文化圏研究委員会関連の活動経過

- 昭和46年 「京滋奈総合開発委員会」発足。
年3回、3地区の持ちまわりで、余暇と観光問題の調査・研究に着手。
- 昭和48年 「京滋奈計画基本構想(エコポリスへの提言)－PART I」の報告書を策定。
- 昭和56年 京滋奈代表幹事会で「京滋奈文化圏研究委員会」の設置について合意し、スタート。
- 昭和57年 近畿圏における内陸空港のフィージビリティに関する調査を行い、京滋奈地域における二種空港の成立可能性を提示。
昭和58年4月……総合開発研究機構(NIRA)の助成により、地域経済研究所が自主研究の成果として「近畿圏における内陸空港の可能性」と題する報告書を策定。
- 昭和58年 「京滋奈文化圏研究委員会」にて、以下の問題につき討議。
①近畿、日本、世界の中の京滋奈の地位と役割
②歴史的、文化的遺産の活用
③内陸空港、道路、鉄道の交通網、未来産業の誘導策のあり方——など。
- 昭和59年 「京滋奈文化圏研究委員会 小委員会」発足。
「京滋奈文化圏構想 京滋奈エコポリスへの提言－PART II」の調査、研究に着手。
小委員会委員長・波多野進氏
アドバイザー・榊原和彦氏
(大阪産業大学工学部土木工学科助教授)
- 昭和61年10月 「京滋奈エコポリスへの提言－PART II」(報告書)の概要を発表。
- 昭和61年2月 「京滋奈エコポリスへの提言－PART II」報告書を作成。

京滋奈 文化圏構想

京滋奈エコポリスへの提言 PART II

1987年3月1日発行

- 発行者 ● (株)京都経済同友会
京都市中京区烏丸夷川上ル
京都商工会議所ビル内
郵便番号604 電話075-222-0881(代)
- 滋賀経済同友会
大津市打出浜1の3
大津商工会議所内
郵便番号520 電話0775(22)4185(代)
- 奈良経済同友会
奈良市登大路町36の2
奈良商工会議所内
郵便番号630 電話0742-26-6222(代)

制作協力 ● 京都通信社
写真 ● 中田 昭 (*出水伯明)

定 価 ● 1000円

