　　　　　　　　　　卒業論文

　　「文化財と都市開発の共存について」

　　　　　　　　　　　　　　　　田之上大介

はじめに

近頃、ニュースや新聞等で文化財について掲載、報道されているのをしばしば見かける。その内容のほとんどは文化財を保護することにより、起こる問題点であった。国の歴史や伝統ある重要なものを保護するのだから、いいことに決まっていると私は思っていた。しかし、なにやらそれは身近でそういった文化財を感じていない立場の人間の考えであったと思い知らされた。ひとつのニュースであった事例を紹介したいのだが、それは高層マンションを建設しているのだが、そのすぐ真横に1912年完成で近代和風建築の傑作として国の重要文化財にも指定されている国の重要文化財があるということである。建物の持ち主は工事による振動などで壁にひびが入ったと指摘し、マンション完成後は通常の1.7倍といわれる強いビル風や地盤沈下により建物が破壊される可能性があると言います。このように生活している中ですぐ身近に文化財があり、関係している人たちにとっては、文化財を保護していこうという姿勢が大いにうかがえるのだが、またそれと同時に文化財を保護していこうという取り組みには同感できない人たちもたくさんいるというのも事実である。そこで浮かび上がってくるのが、文化財を保護すべきなのかという問題である。これには保護するという立場と保護しないという立場があるが、先述の話で言うと、建物の持ち主が保護する側であり、マンションを建設中の建設会社が保護しなくてもいいという側になるが、他にも文化財などなくても生活には何の支障もないだとか、文化財があるせいで地域開発の妨げになるだとか、日本に関して言えば、ただでさえ人口の割に土地が狭くて道路も狭く交通量も多い国なのに、文化財があるせいで道路が広げられないから文化財など無くなってしまえばいいと考える人もいるであろう。どちらの側の意見、考えも理解できるために、この問題は極めて難しい。都市の開発と歴史、伝統ある文化財。このふたつがどう共存していくかは大きな問題であり、探っていくべき問題だと思う。他にも文化財を保護するにあたって、多くの問題を孕んでいる。私は、そういった文化財保護についての問題点を多くの側面から考察していきたいと思う。

もくじ

**第１章「文化財とは」**

１－１．文化財とは

１－２．なぜ文化財を保護するのか

１－３．それに絡んだ都市開発の現状

　　　　　(文化財都市、奈良の事例)

**第２章「なぜ文化財と都市開発が相容れないのか」**

　２－１．歴史的景観の側面

　２－２．大気汚染による損傷、破壊という側面

２－３．保存と近代化という矛盾

　　　　（「学問的、美的価値」と「機能的価値」）

**第３章「文化財と都市の共存に向けて」**

　３－１．閉鎖的な行政から住民参画へ

　３－２．関係行政の在り方

３－３．保存側の在り方

おわりに

1. 「文化財とは」

１－１．文化財とは

まず、そもそも文化財とは、広義では、人類の文化的活動によって生み出された有形・無形の文化的所産のことであり、「文化遺産」とはほぼ同義である。そして文化財にはその中にも多くの分類をすることができ、歴史上、芸術上、学術上、観賞上等の観点から価値の高い有形文化財、無形文化財、民俗文化財、記念物、文化的景観、伝統的建造物群の6種類が、指定等の有無にかかわらず「文化財」に該当する。まず、有形文化財とは建造物、美術工芸品（絵画、彫刻、工芸品、書跡、典籍）、古文書その他の有形の文化的所産（これらと一体をなしてその価値を形成している土地、工作物などを含む場合がある）および考古資料、歴史資料である。文部科学大臣は、有形文化財のうち特に重要と判断されるものを重要文化財に指定することができる。さらに、重要文化財のうち世界文化の見地から価値の高いもので、たぐいない国民の宝たるものを国宝に指定することができる。次に、有形とは違い無形の文化財とは、演劇、音楽、工芸技術その他の無形の文化的所産という定義である。文化財というと、形あるものという認識が強いが、こういった形のない分野の歴史や伝統も文化財とされている。そして、衣食住、生業、信仰、年中行事等に関する風俗慣習、民俗芸能、民俗技術及びこれらに用いられる衣服、器具、家屋その他の物件は民族文化財と定義されている。つまり、わが国民の生活の推移の理解のため欠くことのできないものである。次に、文化財のなかの記念物とは、都城跡、城跡、旧宅などの遺跡、庭園、橋梁、峡谷、海浜、山岳などの名勝地、動物、植物、地質鉱物などの自然の産物は記念物と総称されている。文部科学大臣は、記念物のうち重要なものを史跡、名勝、天然記念物に指定することができる。さらに、その中でも特に重要なものを特別史跡、特別名勝、特別天然記念物に指定し、重点的な保護のもとにおくことができるとされている。そして文化的景観とは、地域における人々の生活または生業、および当該地域の風土により形成された景観地は文化的景観と定義されている。2004年（平成16年）の文化財保護法改正により創設された文化財のジャンルであり、「日本の原風景」などと呼ばれるような、棚田や里山などの景観がこれに該当する。そして文化財の六つの分類の最後として、伝統的建造物がある。これは、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な建造物群は伝統的建造物群と定義されている。宿場町や城下町などの集落や町並みがこれに該当する。

とりわけ、建造物や美術工芸品である「有形文化財」、都城跡、城跡、旧宅などの遺跡、庭園、橋梁、峡谷、海浜、山岳などの名勝地である「記念物」、地域における人々の生活または生業、および当該地域の風土により形成された景観地である「文化的景観」、そして、宿場町や城下町などの集落や町並みのように周囲の環境と一体となして歴史的風致を形成している「伝統的建造物群」は、今回の都市開発との共存というテーマでは大きく関わってくるであろう文化財である。

１－２．文化財を保護する意義

それでは、その文化財を保護する意義とは何なのか。そもそも保護すべきものなのだろうか。保護されているが為に不都合になっている場合もあるのではないだろうか。この保護する意義については、「研究」、「保存」、「継承」という言葉でまとめる事が出来る。文化財は、我が国の歴史や文化の成立ちを理解する上で欠くことのできない豊かな情報を提供する国民共有の貴重な歴史的遺産であり、将来の文化の向上発展の基礎をなすもので、全て歴史や時代の証人である。それを研究することで、過去の姿が明らかになると共に、現在を考える上での重要な資料となる。だから、正しい姿で保存する必要があり、文化財保護法なる法律も定められている。そして、優れた技術の継承という側面もある。現代の科学的テクノロジーとは別の人にしかできない技術をきちんとした形で継承することも、わたしたちの「使命」なのである。

つまり、なぜ保護するのか、ではなく、保護しなければならないのである。

１－３．それに絡んだ都市開発の現状

次に、そうした文化財保護の推進と同時に、やはり問題となってくるのが都市開発との関係性である。文化財を数多く所有し、日本を代表する文化財都市、奈良の事例を紹介したいと思う。

京奈和高速自動車道  
　　　　　　　　（近畿環状道路の一部分。通過道路として計画）



高規格高速道路の『京奈和自動車道』が計画決定されました。　  
　　そもそもこの自動車道の原案は1982年に打ち出された第４次全国総合開発計画で出てきたルートで、奈良－大阪－神戸－淡路－和歌山－奈良を高規格環状道路でつなぐ、神戸と淡路島、淡路島と和歌山はそれぞれ橋で結ぶという、現在の経済状態では不可能なルート案の一部です。  
　　奈良部分では、平城宮跡から北に約３キロの地点まですでに京奈和自動車道として開通し、南は名阪の天理インター南まで工事は進み、高架道路が白い姿を現しているところもあります。奈良市の間は現在ルートを含む計画が決定されました。ルート案は下記の通りです。ＪＲ平城山駅付近から４．５キロをトンネルで南下し、大安寺直近で再び地上に出て以南は高架で通すという案です。  
　　世界遺産平城京のバッファゾーンをトンネルで通す、排気筒をトンネルの両出口に設けるというのですが、奈良市ではアイドリングストップで環境保全に努めている現在でも文化財の保全が難しい状況にあり、高速で走る車からの排気ガスが文化財の劣化を進めることが懸念されます。出入り口付近住民への健康被害も予想されます。  
　　また、平城宮跡は東部にある大和あをがきの山々から流れてくる地下水によって非常に水位が高いことは分かっていますが、地下水流は何処をどう流れているのかは未解明なのです。  
　　近隣に建設されている工場や百貨店、ホテルの地下水汲み上げによって、既に水位は下がっており、これ以上下がれば世界遺産に指定されている木簡が腐壊し土に還る恐れがあります。地下で眠っていた壊れやすい遺物が空気にさらされてたちまち風化してしまう事実は常識になっています。  
　　トンネルから高架に移る大安寺付近は、木簡が一番沢山発見されている東堀川の近辺にあたります。発掘調査がまだ済んでいないところも多く、調査してみなければ何が出るか予想もつかないのが現状です。近年にも重要文化財に指定された木簡も発見されました。

高速道路から世界遺産・平城京を守る会（「守る会」）は、世界遺産平城宮跡直近を通過する高速道路・京奈和自動車道大和北道路について、現ルート及び平城宮跡直近の地下トンネル建設が及ぼす影響を7年間にわたり指摘し、世界遺産都市奈良の「平城京跡内に高速道路を通さない」運動を進めてきました。  
　　しかし、世界遺産「古都奈良の文化財」を大切にしようとする多くの人々の願いを踏みにじり、2008年２月28日、奈良県都市計画審議会は事実上の都市計画決定となる環境影響評価書、高速道路ルート計画を承認（反対一人）し、3月18日、奈良県が都市計画決定しました。 高速道路のルート計画は世界遺産平城宮跡のバッファゾーン内東端を地下トンネルで通過するというものです。

1. 「なぜ文化財と都市開発は相容れないのか」

２－１．歴史的景観という側面

　これまで、奈良の高速道路に関する事例をあげて文化財と都市開発の現状を見てきたが、やはりそこには多くの問題点が浮き彫りになってきた。そこで、この章では、その文化財と都市開発が相容れない要因をこの奈良の事例に沿いつつ、様々な角度、立場、側面から考察していきたいと思う。まず、この要因のひとつとして、やはり歴史的景観が損なわれるという側面がある。この奈良の事例では、地下トンネルの北出入り口（京都側）は、直径13.5ｍのトンネル２つが並行し、幅約50ｍ、長さ約170mにわたるコンクリート構造物である。そして地下トンネルの出入り口２箇所にはトンネルの排気塔（北側8ｍ、南側30ｍ）がそびえている。これらは、景観を完全に破壊するものである。緑色のペンキを塗ったとしても、古都保存法による歴史的風土特別保存地区内、そして世界遺産のバッファゾーン内でもあり、景観上許される範囲のものではない。さらにトンネルの前後は高架橋であり、新たに発見された平城京の十条も入れると約２㎞もの間、平城京跡に４車線の高架橋が建設されることになり、歴史的景観が破壊されることになるのである。  
　　しかし、奈良県が行った環境影響評価の中では、トンネル出入り口付近の構造物による景観破壊の論議はされなかったという。

２－２．大気汚染による損傷、破壊という側面

　国土交通省は高速道路建設によって、国道24号の自動車交通量は約30％増えると予測している。加えて地下トンネルの出入り口２箇所にそびえる巨大なトンネルの排気塔（北側８m、南側30m）は、古都奈良平城京内の景観を破壊すると同時に、排気塔から集中して吹き上げる自動車の排気ガスは世界遺産「古都奈良の文化財」・寺社、原始林を破損、破壊するだろう。　　　　　　　　　  
　　奈良市の大気汚染と文化財への影響について、奈良大学の西山要一教授は次のように警告している。「近年、奈良のお寺や神社の木造建物や金属製・石製の灯籠などの文化財が、大気汚染を原因とする急速な損傷に見舞われていて、近い将来には消滅するのではないかと懸念しています。1300年前の東大寺創建と同時に造られた大仏殿前の国宝の金銅八角灯籠に影響が現れています。近年の急激な錆の進行で繊細さを失い痛々しい姿になった灯籠羽目板の音声菩薩像と、1960年代に東大寺図書館に収蔵された鍍金(メッキ)が所々に残り細部まで美しい音声菩薩像を比較すると、大気汚染がもたらす文化財の損傷がいかに大きいかを認識することができます。京奈和自動車道の建設はさらに多くの文化財に災厄をもたらすことになります。」

また、大気汚染とは異なるが、地下トンネルを建設することによって、地下水位が低下し、世界遺産である木簡等が全滅してしまうという懸念もある。もともと、奈良市で一番低い地形が幸いして水位が高く、土中にある木簡などが風化せず墨跡もあざやかなまま保存されている。木簡が平城宮跡で最初に発見されたのは1961年で,その時出土した39点の木簡は2003年３月に重要文化財指定の等身を受けている。それから全国で22万点を越える木簡が見つかり、そのうちの７万点が平城宮跡で見つかりました。続日本紀などの古記録に書かれている記述が木簡で裏打ちされたり、記述にはない生々しい内容が分かったりするため、木簡抜きには古代史の解明はここまで進まなかったというのが実状だ。古代の歴史については文字による手がかりが極端に少なく、当時の庶民の暮らしがそのままわかる木簡の価値は言葉に尽くせないほどの値打ちである。腐壊してしまえば二度と手に入れることはできない。つまり、地下トンネル建設という都市開発による地下水位の低下が取り返しのつかない損害を招く危険性も孕んでいるのだ。

これらのように大気汚染などが文化財に与える影響は大きく、都市開発をすすめる上ではなかなか相容れない要因といえる。

２－３．保存と近代化という矛盾

次に、文化財保護と都市開発というそもそもの基本理念にも着目してみたいと思う。まず、文化財保護についてだが、保存の理念は「価値あるものを残そう」であり、対して都市開発の理念、つまりは近代化の理念としては「価値あるものを創りだそう」である。近代化の動機には、従来のものへの不満からと、全く新しい要求に応えるという二つがある。　保存で残そうとする価値は学問的や美的なもので、近代化で創り出そうとする価値は機能的なものが多い。奈良で言えば、民家（群）の問題と工業団地の問題が挙げられる。前者は従来的な機能に関して更新が必要になったことから起き、後者は従来無かった工業機能を盆地内に導入することから起き、その結果として、共に伝統的・美的な秩序をこわしてきた。

民家についてすこし長くなるが、伊藤鄭爾の文を引用する。「観光都市としての奈良が東大寺、興福寺、春日大社等の社寺を主体として成立しているのはもちろんであるが、民家そのものやこれら民家群の形成する雰囲気に依存していることも事実である。これら民家の保存は観光都市奈良として必要なばかりか、われわれ民衆の祖先の貴重な遺産として継承すべきものと考えられる。しかし民家保存の要望は当然であるとしても、これの実現は決して容易なことではない。その困難さは保存の経費の問題ではなく、むしろ民家保存そのものに内在する都市の近代化および住宅の近代化に対する矛盾と対立である。もし都市および住宅の近代化と全く矛盾し妥協しがたいものであり、われわれは自らの生活の進歩と改善とを犠牲にすることはできないものであるならば、民家保存事業そのものをもあきらめなければならない。」※「民家の保存と都市計画の問題」大和文化研究1855-3.5

この事からも「保存」と「近代化」という対極の理念が文化財と都市開発とを相容れないものとしてきたとも考えられるのだ。そして、この矛盾が先に述べた、歴史的景観や大気汚染といった相容れない要因の根幹を成しているとも考えられる。

1. 「文化財と都市開発との共存に向けて」

（奈良の事例を参考）

３－１．閉鎖的な行政から住民参画へ

　第２章では、文化財と開発とが相容れない要因として大きく歴史的景観、大気汚染による損傷や破壊、そして二つのもともとの基本理念の矛盾を挙げた。だが、これらの問題点はいわば表の問題点であると気づいた。つまり、ハード面に目を向けてみれば、この計画段階の時点で保存派と開発派の両者の歩み寄りが重要だということに気付いた。それがわだかまりのない真の共存へと導いてくれると思う。そして、これまで奈良の高速道路問題を参考に文化財と都市開発との共存に向けて考察していきたいと思う。

まず、共存に向けて重要になるのが、閉鎖的な行政ではなく地元住民がもっとすすんで意見を交換し合えるポジティブな住民参加が必要なのである。しかし、今回の事例では、実際には住民参加はなく、委員会に委ねていたというのが現状だったのだ。

具体的には、国土交通省は自ら住民の意見を聞いてルート（路線）を決めようとせず、「大和北道路有識者委員会」（02年９月～０３年10月）をつくり、ルート（路線） の推奨案を提言するよう国交省の仕事を全てこの委員会に委ねた。そのために委員や、委員会は公正・中立であることと規約まで作りながら、肝心の委員長 は国交省近畿地方交通審議会委員をしており、各委員５人も国交省が勝手に任命したものであった。この「有識者委員会」が東京外環道路に次ぐ全国で２番目のPI（パブリック・インボルブメント「積極的な住民参加」）導入と言いながら、実際にやったことは、最初から高速道路ありきの360万枚の新聞折込ビラやパンフレットを住民に配布、そして高速道路建設誘導のアンケート実施、指名したヒアリング、また指名した聞き取り調査、公聴会等であった。これらは今日、おざなりの各「審議会」でも一般的に行われている手法、形式に過ぎないものである。東京外郭道路の場合、「委員会」はＰＩと文書に書く場合、必ず（住民参加）と（　）書きで直訳した。また、「委員会」が「ＰＩ方式（住民参加）の進め方を提案」し、「ＰＩ協議会」に住民代表や反対の組織の代表も入って、協議している。しかし、奈良では（住民参加）と書かず、ＰＩだけで、「守る会」や学術団体との懇談や協議、交渉にも応じず、最初から「高速道路ありき」だった。

３－２．関係行政の在り方

また、前述に少しでたが、主要３委員会の長が同一人物という行政の在り方にも問題がある。京奈和自動車道大和北道路の計画ルートの推奨を委ねられた「大和北道路有識者委員会」の委員長は国交省近畿地方交通審議会委員をしている斉藤峻彦氏（近畿 大学経営学部教授）だった。彼はもともと奈良県の都市計画審議会の会長も兼任している。そしてまた、環境影響評価を実質審議する奈良県の環境影響評価検 討専門部会の部会長も兼務していた。つまりは一人三役ということになる。行政が計画した道路計画について、事業主である行政の国と県が環境影響評価を行うこと事体が大問題なのに、その審議をゆだねられた主要な３つの委員会や審議会の長を同一人物が占めるこの異常さは、いかに県民、住民をないがしろにしているかあきらかである。また、彼が一人で三役も引き受けてはいけない事の重大さに気付かず任務を全うした人物だとすれば、この道路計画自体、撤回すべきものだと、警鐘を鳴らしている。

これらのことからも、いかに住民の本当の声が届かず、閉鎖的で情報開示のない行政であるかがわかる。もし、地元住民と行政とで効果的な意見交換ができる環境であれば、４つの推奨ルートのうち、少し遠回りをすれば、なにも文化遺産である平城京の真下を通るルートにはならなかったように、両者が納得のいく開発へとつながっていくのである。

３－３．保存側の在り方

文化財と開発との共存に向けて、開発側や行政の在り方を説いてきたが、やはり相互理解を求めるには保存側の姿勢、在り方も必要不可欠だと思う。

まずは、その地域の地元住民がその地域の文化財に対してもっと理解を深め、愛着を持つ必要があると思う。文化財は地域のアイデンティティの核となるものであり，文化財や歴史，伝統を生かしたまちづくりは，地域の魅力の増大と活力の向上に寄与することにもなるはずだ。そのために、さらなる文化財の尊重、伝達、体験の場の拡大が必要になる。県外、地域外だけに向けた体験の場ではなく、そこにいる人々こそが、その地域の歴史、特色を真に理解していなければ、後継者不足などその地域の魅力や活力は失われていくだろう。

そして、地域住民が、「われわれの文化財」、「われわれの地域のアイデンティティの核」という認識をしっかりと持てたら、今回の奈良の事例の「守る会」にまかせっきり（もしくは関心が薄かったのか）ではなく、個人個人が自分たちの歴史の象徴の文化を守る意識が強くなるのではないだろうか。そうした意識、姿勢が失われている状態では、開発側が閉鎖的な行政になられても何もいえない。なので、まずは地域住民が、「われわれの文化財」、「われわれの地域のアイデンティティの核」という認識をしっかりと持つという姿勢が重要であり、それを基本に発信し、両者の相互理解が深まると思う。それなくして文化財と開発との共存の真の相互理解は得られまい。

おわりに

今回、文化財と都市開発との共存というテーマで考察してきて、歴史的景観や大気汚染による損傷、破壊といった問題があったが、その芯の部分の行政の在り方、例えば住民参加なく、委員会まかせのルート決定であったり、主要３委員会の長が同一人物であったり、高速道路建設の目的を世界遺産委にウソの報告をしていたりなど、行政面に問題があり、共存に向けてはそこの改善が求められると思った。

だが、もともと奈良県は、けっして産業優先ではなかった。高度成長期でも化学石油など大工場も誘致しなかった。電機や食品などのみかなり選択していた。第一次全国総合開発計画の工場誘致地域指定の募集に手を挙げなかった唯一の都道府県でもある。指定されたところはこの時四日市、堺市といずれも自然を失った公害の街となった。水俣なども工場は戦前からあるが指定地だった。当時の奥田知事は「奈良県は公害工場は誘致しない」と明言した。全国の公害問題が大きくなったときでも奈良県は無縁だった。

　それは豊かな文化財と共存する事を選んだからだ。それで観光が中心になってきた。時代を先取りしていた。そういう誇りがある。ところが、９９年に万葉ミュージアムで明らかになってきたように県側の姿勢がおかしい。最早工場の時代ではない。しかしあらゆることで文化財や景観を守る姿勢が薄れたようなのだ。

私は、もう一度、文化財都市である奈良県の姿勢を見直す余地があると思う。それが、県民が望んでいることでもあり、他の地域では成し得ないオリジナリティーを出していけるのではないかと思う。

　また、これまで文化財と都市開発について、奈良県という具体例で考察してきたが、それ以外にも様々な地域でこの両者の摩擦は起きているのである。

文化財は先人が残した遺産として貴重であることは誰しもが疑いなく思うであろう。しかしその反面、開発にとってみれば何かと規制をもたらす陣害物であると思われ兼ねない。開発も文化財保存も人々の暮しを豊かにするためのものという点で本来の目的は一致している。したがって、我々の生活にとっていずれも重要であり、どちらかを犠牲にしてもよいというものでもない。ただし、ここで注意してほしいのは、遺跡をはじめとする文化財は一度壊したら再生できないもの、代替性のないものであるということである。開発の場合も、人々の生活に必要不可欠で、その価値は遺産のそれを上回るものもあるだろうが、往々して場所の移動が可能なもの、代替性のあるものも見受けられ、なかには本当に人々の暮らしのとって必要なものか疑問を抱かせるものもある。 ①簡峯過跡の場合は、計画されているような巨大な溜池が本当に必要なのか、また代替性の可能性はないのか、といった疑問もあるし、 ②滞ヶ択遺跡群の場合もまた土取りの代替地の可能性を秘めている。さらに③耳取山地跡群の場合は、果たしてその地にゴルフ場が必要なのか、という素朴な疑問を抱かせる。真の開発とはこうした疑問や問題点を払拭してはじめて成立するのではないだろうか。ここで開発側に求めることは、なんでもかんでもやみくもに開発するというのではなく、それが及ぼす社会的な影響を考慮しつつ慎重な態度で臨んでほしいということである。文化財は再生不可能という重要性の他、その自然と一体となってそこに住む人々の生き方(文化性)を特色づける役割も果たしている。すなわち、そこの地域性・文化性を作り出す要因になっているのである。したがって開発側は遺跡の持つ重要性を理解するとともに、保存側はそれに応える形で協力し、お互いが補強し合いながら人々が求める真の開発を推進していくことが何よりも肝要だと私は思った。そして、文化財と開発、この両者が調和しながら共存していくことこそ、地域づくり、快適な環境づくりにつながっていくのではないかと思う。

参考文献

・奈良ガイド　　<http://www.geocities.jp/general_sasaki/nara-index-ni.html>

・文化遺産　平城京　　<http://www3.ocn.ne.jp/~nsih2001/index.html>

・文化財　<http://www.bunka.go.jp/bunkazai/index.html>