

# KYOTO KEIKAN FORUM 2013 SYMPOSIUM



NPO法人京都景観フォーラム/シンポジウム

## 「鴨川・まちと川のおゆみ」

2013.2.3 (SUN)

会場 / 京都市東山区総合庁舎 3階大会議室

鴨川に架かる七条大橋は2013年に竣工百周年を迎えます。  
これを記念して、三条から七条間を対象に  
鴨川の歴史をふりかえり、将来像を探ります。

主催：NPO法人京都景観フォーラム 後援：京都市、公益財団法人京都市景観・まちづくりセンター

## 特定非営利活動法人 京都景観フォーラムについて

1200年の都、京都は三山の豊かな自然に抱かれながら、密集して暮らす知恵を重ね、洗練された文化を築いてきました。明治からの近代化においても、西洋の技術や形式を果敢に取り入れ質の高い建造物を残してきました。と同時に、風致地区指定などを通じ、風致の保全との両立も目指しました。さらに、古都保存法や歴史的風土特別保存地区、市街地景観整備条例・美観地区などの制度を設け、史跡名勝と自然環境を含めた景観保全へ取り組んできました。

しかしながら、高度経済成長期以降、市街地では建築デザインやライフスタイルの多様化、大規模な開発などにより、景観は乱雑で無秩序となり、京都の地域性や魅力が失われるという危機感が、市民の間に芽生えてゆきました。

こうしたなか、2007年に京都市は新たな「景観政策」を実施しました。建物の高さ規制とデザイン基準、眺望景観の保全、屋外広告物の規制などについて、あまりに広範囲にわたる変革であったため、ある程度の戸惑いや問題をはらみつつも、大きな転回点となりました。

私たち京都市民には、先人のたゆまない努力により守られた景観を、次世代に受け継ぐ義務があると考えます。市民一人ひとりの生活・経済活動が、今後の景観形成に大きく関わってゆくという自覚を持たなければなりません。「景観」は、一人ひとりの市民が創り育てるものであり、それらが織りなして形成される地域の共有財産であり資源です。

そのためには、景観形成の歴史を知り評価し、地域で価値観を共有し、地域に相応しい景観を保全し創造していく、というプロセスが大切です。そしてそれがまた、コミュニティを形成してゆくチャンスとなります。

特定非営利活動法人 京都景観フォーラムは、市民が主体となって「景観まちづくり」を進めることを目標として設立されました。

※「京都景観フォーラム」は、2008年10月に京都市により設置された『京都未来まちづくり100人委員会』の「市民の景観」チームとして出発し、2011年11月にNPO法人の認証を受けました。

(理事長 内藤郁子)

## シンポジウムの主旨

七条大橋が今年、竣工百周年を迎えることを知ったのは、地元で酒販店を営む酒谷義郎氏からのご教示であった。氏は鴨川で遊び七条大橋の威容を誇りに思いつつ成長され、川と橋に対する強い愛着をお持ちだった。その後、氏のご尽力で地元の人々へのヒヤリングを行うことができ、同様の思いを聞くことができた。

1980年代以降、京阪電車と鴨川運河が地下化し、公園整備が進み、鴨川の空間構造ならびに景観が大きく変化したことで、私たちの記憶の中の鴨川の姿があいまいになってきた。そこで、明治以降の近代化の過程で、鴨川の景観がどのように変化していったかを整理して、現在の姿を改めて評価してみたいとも考えた。

私見ではあるが、百年前にコンクリートアーチ橋の四条大橋と七条大橋が完成して以降、京阪電車が三条駅まで開通し、鴨川のほとりにモダンなビルディングが出現した昭和初期に、近代鴨川の景観が開き完成したと考えている。京阪電車の三条駅と四条駅のホームを支える構造のデザインは、三条大橋の林立する橋脚と四条大橋のアーチのデザインに呼応しているが、このような質の高い都市景観のトータルデザインが行われたことに驚かされる。新時代の都市景観が市民の誇りとなったことは、幾種類もの絵葉書や風景写真が残されていることからもうかがい知れる。

しかし、1935（昭和10）年の鴨川大洪水によりそれらは破壊された。続く戦中・戦後の混乱の中で、景観再生のトータルなビジョンが語られることなく、河川や橋梁の改修が進められてきたのではないかという疑念も生じる。どうしても、昭和初期の絵ハガキの都市景観の方が現状よりも美しく見えるのである。景観的にはいまだ復興の途上にあるのではないだろうか。

また、私たちは歴史的な経緯を踏まえた上で、次代の鴨川景観について語りあいたいと考えているが、河川空間が京都府、橋梁や周辺の景観が京都市という管理区分が障害となっているのか、鴨川の環境・景観をトータルに評価し語り合う場が皆無である。

そのような場を創出することを目指して、私たちは昨年4月以降、フィールドワークや地元ヒヤリングや勉強会

を重ね、その成果をガイドブックにまとめ、2012年9月23日、公募者60名スタッフ25名で「鴨川ツアー」を実施した。おかげで多くの地元関係者・研究者・専門家と知り合うことができた。

今回のシンポジウムは、1年の成果を取りまとめ共有するものであるが、まだまだ勉強不足や未消化な事柄が多いと感じている。また、今年度の研究対象は、三条～七条間であるが、次年度以降、徐々に対象を広げたい。皆様のご教示ご批判を得て、時間をかけて鴨川の景観の将来像を模索し提案してゆきたいと考えている。

日本各地で都心部の開発は一段落して、今後は、蓄積された地域の資産を生かして、いかに成熟した都市的社会的社会を実現するかが問われている。折しも昨年、1914年に創建された東京駅の外観が忠実に復元され、大きな評判となった。その威容は、歴史的な都市遺産の何ものにも代えがたい価値を知らしめるものである。

七条大橋や鴨川運河のような近代化都市遺産を見直し適切に保全し活用することで、京都の都市ブランドはまだ価値を高めることができると、私たちは考えている。京都はふたたび鴨川からよみがえるのである。

(鴨川景観プロジェクトチーム 中村伸之)



三条大橋の林立する橋脚（上）と四条大橋のアーチ（下）。京阪電車のホームを支える構造は橋のデザインと呼応している  
 「土木学会図書館 戦前土木絵葉書ライブラリー」

## 目次

### 第1章 鴨川の自然と歴史

- 1-1. 移り変わる鴨川の流れと景観 …… 4
- 1-2. 都市基盤の近代化と鴨川 …… 6
- 1-3. 明治時代の鴨川「納涼(すずみ)」 …… 10
- 1-4. 四条大橋周辺とモダン遊興空間 …… 11
- 1-5. 鴨川大洪水と鴨川改修計画 …… 12
- 1-6. 七条大橋と四条大橋のデザイン …… 14
- 1-7. 鴨川の近代建築 …… 16

### 第2章 鴨川と京都の未来

- 2-1. 鴨川観光の可能性 …… 18
- 2-2. 鴨川運河を活かしたまちづくり …… 20
- 2-3. ナローボートのある風景 …… 22
- 2-4. 鴨川運河のにぎわった時代 …… 24
- 2-5. 鴨川の名所空間再生 …… 26

### 第3章 活動報告

- 3-1. 二条城プロジェクト …… 28
- 3-2. 京都景観マネジメント講座 …… 30

### 執筆者紹介(五十音順)

- 飯塚隆藤(立命館大学文学研究科院生) 2-3, 2-4
- 小林明音(NPO 京都景観フォーラム事務局) 1-1, 2-1, 3-2
- 白木正俊(京都市上下水道局 琵琶湖疏水記念館) 1-5
- 辻野隆雄(インターシティ研究会事務局長) 1-4, 1-7
- 中村伸之(技術士、登録ランドスケープアーキテクト) 1-6, 2-5, 3-1
- 林 倫子(立命館大学理工学部都市システム工学科助教) 1-3
- 森本浩行(京都市立伏見工業高等学校教諭) 1-2
- 龍谷大学 みらいの環境を支える龍谷プロジェクト 2-2
- 松本よし子(有限会社エイブル) 編集デザイン

本プロジェクトは、東山区まちづくり支援事業と京都市未来まちづくり100人委員会の活動支援事業の助成を受けて実施しています。関係者各位にお礼申し上げます。

NPO 法人京都景観フォーラム / シンポジウム  
 「鴨川・まちと川のあゆみ」

発行 2013年2月3日  
 NPO 法人 京都景観フォーラム  
 F A X : 075-491-9663  
 メール : kyotokeikanforum@yahoo.co.jp

## 移り変わる鴨川の 流れと景観

かつて、平安時代末期に京都で巨大な権力を誇った白河法皇が、「ままならないもの」として挙げた3つのうちの1つが「鴨川の水」。長い歴史の中で氾濫や洪水などの被害と復旧を繰り返し、昭和10年の鴨川大洪水から

の復旧によって、ほぼ今日の川の姿が定まりました。

河川改修においても景観との調和を重視したことは、護岸に自然石を使用して、天端の角を丸めたことからもうかがい知れます。

戦中・戦後の混乱のためになかなか実現できなかった京阪電車と琵琶湖疏水の地下化(三条～七条)は昭和62年に完成しました。平成4年には京都府が河道拡幅・護岸整備などの改修に着手し、あわせておこなわれた「花の回廊」事業で、遊歩道やベンチ、四季折々の植栽などが整備され、人々に開放された都市型河川となりました。

### (1) 断面変化-1【図-1.1 → 1.2】

**寛文年間の河川改修** 幕府により寛文年間(1661～72)鴨川筋に新堤(寛文新堤)の築造が行われた。北は二条から南は五条に渡る両岸には、1700年前後に描かれた『芭蕉翁絵詞伝』に見られるような石積みの護岸が築かれ、河道の整形、河床の浚渫等が行われた。それ以前は不明瞭であった川幅がある程度固定されると同時に狭まり、河原と市街地の区分が明確となった。また、これが契機となり現在の祇園や先斗町等の盛り場へと発展する地区の基礎が形成された。

### (2) 断面変化-2【図-1.2 → 1.3】

**鴨川運河開削** 明治23(1890)年4月に完成した琵琶湖疏水が夷川舟溜までの鴨東運河を経て、冷泉通りより南下して鴨川と並走する鴨川運河が完成したのが、明治27(1884)年9月であった。鴨川運河は鴨川の川原の中に新たに堀割られる形で造られ、京都～伏見間をつなぐ舟運路として活躍した。大正4(1915)年には京阪電鉄の五条～三条間の開通とともに、三条通り以南の鴨川左岸に桜並木が植樹された。

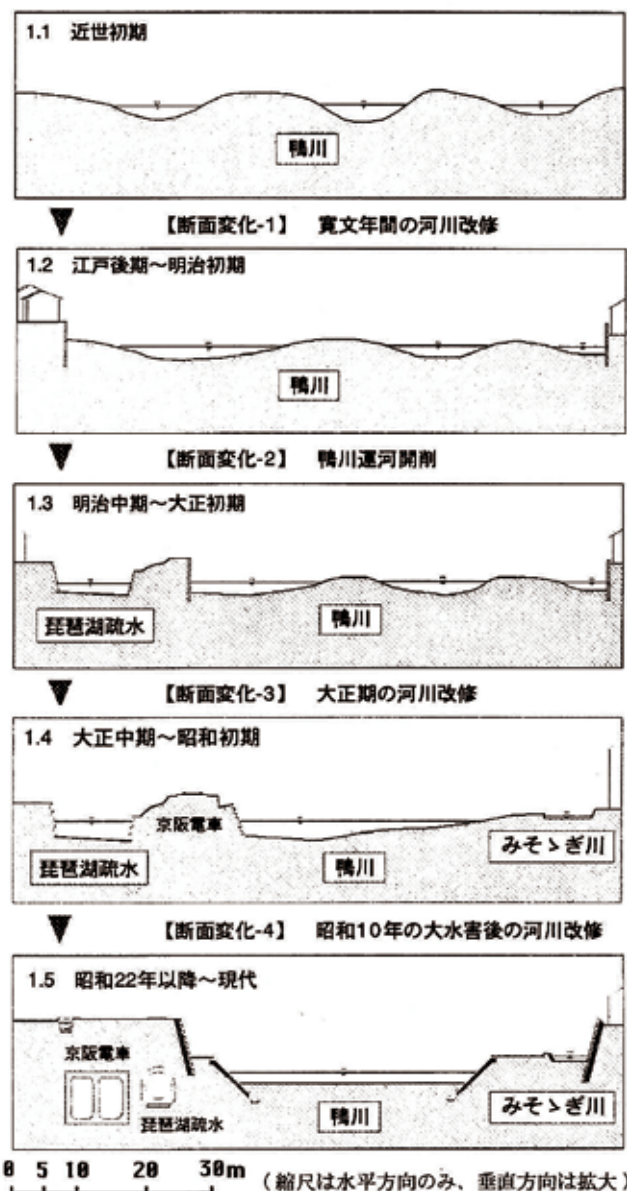
### (3) 断面変化-3【図-1.3 → 1.4】

**大正期の河川改修** 明治後期から大正、昭和初期にかけて鴨川は比較的安定しており洪水の被害は軽微であったとされている。この時期、明治後期から京都の都市化は急速に進展し、一連の河川改修の結果、河床の浚渫、低水路内の中洲の除去、右岸に高水敷が築造され流れが一つにまとめられた。また、みそぎ川の発生もこの時期と考えられる。

### (4) 断面変化-4【図-1.4 → 1.5】

**昭和10年の大洪水後の河川改修** 昭和10(1935)年6月、前年9月の室戸台風による被害の復旧工事も十分でなかった鴨川を集中豪雨が襲い、同年8月にも洪水の被害を出した、いわゆる「鴨川大洪水」が起きた。京都市の27%が浸水し、死傷者・行方不明者合計74名、全壊・半壊・流失家屋675戸、堤防決壊284ヶ所、橋梁の流失57橋であった。この大洪水後の災害復旧により鴨川の空間的構造は大きく変化し、河床は約2m程度掘り下げられ、55カ所の床止め工、最大10mの河道の拡幅や、橋梁架設が行われ、改修工事竣工は戦後の昭和22(1947)年となった。

### 鴨川四条河原町付近の河道断面の変遷



『水辺におけるアメニティの変遷に関する研究 —京都鴨川の納涼床を対象として—』より抜粋(田中尚人、川崎雅史、牧田 通、土木計画研究・論文集 NO.16 1999)

## 河川改修と環境整備の歴史

- ・1591 (天正 19)年：豊臣秀吉は、洛中の防衛と鴨川の洪水対策を目的に、町を囲う御土居を築造。
- ・1614 (慶長 19)年：豪商・角倉了以は、水運を目的として高瀬川を開削し、近世京都の発展に貢献。
- ・1668 (寛文 8)年：1663年寛文3年の鴨川洪水を契機に大改修。京都所司代板倉内膳正重矩により現在の先斗町を形作る護岸・寛文新堤が築造された。
- ・1892 (明治 27)年9月：鴨東運河(南禅寺船溜～鴨川)から鴨川に並行して南下する鴨川運河が疎通。
- ・1908 (明治 41)年 10月：京都市三大事業起工。第二琵琶湖疏水開削、主要道路拡幅(七条通、四条通も含む)などが行われた。
- ・1910 (明治 43)年：京阪電車開業(天満橋～五条)
- ・1912 (明治 45)年：第二琵琶湖疏水の完成に伴い、鴨川運河の川幅が2倍に拡幅された。
- ・1913 (大正 2)年：四条大橋・七条大橋竣工。三大事業の道路拡幅により市電が通る橋として付け替え。
- ・1915 (大正 4)年：京阪電車延伸(五条～三条)。
- ・1935 (昭和 10)年 6月：鴨川大洪水で、護岸は大破し、三条・五条大橋など主要橋の多くが流失した。
- ・1935 (昭和 10)年 11月：「旧都復興計画」で景観に配慮して復興すると共に、琵琶湖疏水や京阪電車を地下化する計画を決定。
- ・1936～1947 (昭和 11～22)年：昭和の鴨川改修。全体的に深さ2～3メートルほど開削され、河川の断面が広がられたが、京阪電車地下化は断念。
- ・1951 (昭和 26)年 3月：鴨川と高野川の合流付近を葵公園として整備し、範囲を拡大して鴨川公園とした。
- ・1959 (昭和 34)年：戦後最大豪雨。
- ・1979～1987 (昭和 54～62)年：京阪電車と琵琶湖疏水(鴨川運河)の地下化。
- ・1992～1999 (平成 4～11)年：未改修部分(三条～七条の左岸側)の改修、鴨川公園再整備、花の回廊(京都府)。改修に併せて市と府が協調し、管理用通路の機能を併せ持った散策路やシダレザクラの植栽など、四季折々の花や木を楽しむ花の回廊を整備。
- ・2009 (平成 21)年 3月：「水辺の回廊整備・鴨川創造プラン」作成(京都府)

## 低水護岸(三条から七条)諸元

- ・護岸：雑割石(花崗岩、35cm×25cm)の練積、巻天端
- ・計画高水流量：650m<sup>3</sup>/s
- ・デザイン：風致を重視しコンクリートが露出しない工法をとっている。流下能力の確保や景観や親水性への配慮などから8分～2割の巻天端で施工された。

(小林明音)



柔らかな景観を生む巻天端



おおらかな階段護岸

## 参考文献

- ・「千年の都と鴨川治水」(3版発行：平成17年4月、京都府)
- ・「景観デザイン規範事例集(河川・海岸・港湾編)」(平成20年3月、国土交通省国土技術政策総合研究所)
- ・「琵琶湖疏水記念館常設展示図録」(平成21年10月30日、京都市上下水道局)
- ・「鴨川河川整備計画」(平成22年1月、京都府)
- ・京都府ホームページ 他

## 都市基盤の近代化と鴨川

### 近代の夜明け

延暦13(794)年、桓武天皇が平安京遷都の詔(みことのり)を発してから幕末維新まで王城の地であった京都。孝明天皇を最後の主として東京に奠都する。これ以前、元治元(1864)年7月の「禁門の変」によるどんどん焼けにより、京都市中の約3万戸が焼失した。そして明治維新を迎えた翌年、明治2(1869)年に日本で最初の学区制小学校である64校もの番組小学校が町衆たちの手によって開設された。これは驚異的な復興である。同時に現存する多くの町家も江戸時代からの様式で再建されたものと考えられ、現在の多くの町家景観のベースはこの頃に形成されたものである。ところが、明治2~4年頃、天皇とともに公家や御用達商人たちも移転し、市民は意気消沈したといわれる。さらに、これら有力な購買層の移転は京都経済の衰退に拍車をかけた。維新前の京都市域の人口は35万人であったが、明治6(1873)年には24万人に減少した。

このような衰退から京都を回復させるため、当時、京都府参事であった榎村正直は数々の京都の近代化政策を押し進めた。たとえば、西洋の理化学による産業知識の普及と製造方法の講習を行う舎密局や近代的な殖産興業の諸施策を行う勸業場などを設立し産業の振興を図った。これらの諸活動が次の開発の時代に繋がるのである。

### 琵琶湖疏水と平安遷都1100年記念祭

第三代京都府知事の北垣国道は、さらなる殖産興業のために、琵琶湖疏水を計画し、主任技術者として田邊朔郎を任じ、明治18(1885)年に着工した。疏水の目的を当初は、灌漑用水、上水道、舟運、水車動力、防火などとしていたが、工事の進むなか、田邊朔郎はアメリカ・コロラド州アスペンにある水力発電施設を視察。電気の時代の到来を確信し、水車動力を水力発電に変更した。こうして明治23(1890)年に疏水が完成し、明治24(1891)年には日本で初めての事業用水力発電所である蹴上発電所が完成し、発電を開始した。その後、鴨川運河の建設を始め、明治27(1894)年に完成した。鴨川運河は鴨川の左岸側の河原を掘り割り、その土を堤とすることで造られた。これが現在みられる鴨川の左岸側の原型となっ

た。また明治43(1910)年、大阪・天満橋~京都・五条間に開業した京阪電車の路線の一部は、この堤上にあった。

琵琶湖疏水完成後、京都の復興再建策として、遷都千百年記念祭、第四回内国勸業博覧会、京都舞鶴間鉄道の建設が京都三大問題としてとりあげられる。第四回内国勸業博覧会(明治28(1895)年)は、千百年記念祭に合わせて産業の奨励を国民に啓蒙するために、岡崎にて開催された。開催に合わせて、京都電気鉄道の七条から岡崎までの路線も同年4月に開業した。博覧会には4月1日から4カ月の会期中、約114万人が訪れたといわれる。岡崎に工業館、農林館、美術館、器械館、水産館、飲食店などの建物がパビリオンとして建てられ、さらにシンボル・パビリオンとして建立されたのが平安神宮である。また記念祭の奉祝として、現在も平安京が遷都された日にちなみ10月22日に開催されている時代祭が行われた。今日、平安神宮のある岡崎には、近代・現代建築物群が建設され、また琵琶湖疏水を景観に取り込んだ美しい文化ゾーンとなっている。さらに、平安神宮をはじめ、岡崎・南禅寺周辺には疏水の水を引いた日本を代表する庭園が多数存在する。

この京都三大問題の実現は、現在の京都の基盤を形成したともいえる京都市三大事業への原動力となった。

### 京都市三大事業

初代市長・内貴甚三郎は、「京都市百年の為に基礎を建てる」として、道路拡築・電鉄敷設、上水道建設、第二疏水建設などを挙げた。これらは京都の近代的都市基盤を本格的に整備するものであり、最終プランは第2代京都市長・西郷菊次郎が「京都市三大事業」として策定した。これによって、現代における京都の骨格である社会基盤と都市景観が実現したのである。道路拡築・電鉄敷設は市内の輸送力の増加のため、上水道建設は井戸水の枯渇と汚染されることによる伝染病の流行を防ぐなど衛生状態の改善のため、第二疏水建設は上水道と工場や電鉄などの電力を得るために策定された。

京都市三大事業起工式が、明治41(1908)年10月に平安神宮にて開催された。明治45(1912)年3月には琵琶湖第二疏水と蹴上浄水場が完成、同年6月には京都市電が開業し、平安神宮にて竣工式が開催された。

このときに計画された路線は、七条・四条・丸太町・今出川・東山・烏丸・千本大宮の7路線で、竣工式後も工事は続き、電鉄の敷設のために架け替えられることと

なった丸太町橋、四条大橋、七条大橋は、いずれも大正2（1913）年に竣工している。橋梁の建設に伴い、中州の除去や護岸の整備がなされ、現在の鴨川景観形成の基礎となった。また、今日にも見られる夏の風物詩である床の確保のため、みそそぎ川の原形もこの頃に造られている。さらに現在に通ずる石積み護岸が造られ、河道を整備されたのは、寛文年間（1661～1673）である。景観と風致維持のために明治期にも、そして現代にもその精神が受け継がれている。

### 昭和10年大水害

昭和10（1935）年6月29日、鴨川は氾濫し、大洪水を引き起こし、鴨川に架かる橋梁約30橋が流出した。京都市三大事業による三橋は流出しなかったものの、四条大橋は流木や流下してきた橋のがれきなどでアーチ部が閉塞され溢流し、河床は洗掘されたため、解体された。この水害を契機に鴨川の近代治水による改修計画が策定され、昭和11（1936）年から改修工事が始まり、昭和22（1947）年に一応完了した。現在のみそそぎ川もこのときに完成している。改修にあたっては、京都を国際的観光都市と位置づけ、文化面における国民の訓練、産業の発展、国際観光のために、京都の風致を確保維持していく必要があるとされた。具体的には、護岸に自然石を使用するとともに、低水護岸は肩を丸めた巻天端とするなど京都の景観に調和する配慮がなされたのである。当初計画された京阪電車と鴨川運河の地下化は、戦争の混乱などにより実現できなかったが、昭和54（1979）年から工事が再開され、昭和62（1987）年に完成している。この完成を受け、左岸部の三条から七条へかけての未改修部分の改修工事が平成4（1992）年に始まり、平成11（1999）年に完成している。あわせて、遊歩道やベンチ、四季折々の植栽などが整備され、人々に開放された都市型河川となった。

現在の鴨川をみると、治水事業が景観形成において重要な役割を果たしていることがわかる。

### 鴨川に架かる橋（三条～七条）

鴨川に架かる三条から七条までの橋を紹介する。

#### (1) 三条大橋（さんじょうおおはし）

単純鋼H型橋（9連）、橋長73m、幅員16.7m、昭和25（1950）年竣工。

この橋が最初に架けられた年代は不明であるが、室町時代の前期にはごく簡素な構造を持つ橋として存在したと



推定される。本格的な橋となったのは天正18（1590）年で、豊臣秀吉の命により奉行増田長盛が建設した。幕府直轄の公儀橋であったため、流失のたびごとに架け替え・修復が行われた。現在の橋は、昭和10（1935）年の鴨川大洪水により橋が流失したため、昭和25（1950）年に架け替えられたものである。木造の高欄と桁隠し、擬宝珠、橋脚が特徴的な橋である。擬宝珠は12個あり、天正と昭和の改造時のものが混用されている。さらに、石柱橋脚が、現在の橋の下流側8本のうち、7本に使用されている。しかもそのすべてが継いだものとなっている。なかには天正時のものがあるかもしれない。他の橋脚33本はコンクリート製である。



なお、橋脚が柱状なのは、鴨川では三条大橋のみである。また天正期のものと思われる石柱橋脚が三条大橋西詰北と東詰南に現存する。平安神宮など京都市内の庭園にも使用されているようである。

#### (2) 四条大橋（しじょうおおはし）



3径間連続非合成プレートガーダー橋、橋長65m、幅員25.0m、昭和17（1942）年竣工。

古くは祇園社（八坂神社）への参詣道にあたり「祇園橋」とも呼ばれた。三条大橋や五条大橋は公儀橋であったが、四条大橋は幕府の管理下になく、三条大橋や五条大橋に

比べて小さな橋であった。

明治7(1874)年、それまでの木造に変わり、京都で初めての鉄橋として構築されたが、その後、明治期の「京都市三大事業」にともない、七条大橋と同じ鉄筋コンクリートのアーチ構造に架け替えられた(大正2(1913)年竣工)。また京阪電車の四条駅ホームも四条大橋のアーチに合わせて構築されていた。ところが、昭和10(1935)年の鴨川大洪水により、橋は流出しなかったものの、流木や流下してきた橋のがれきなどでアーチ部が閉塞され溢流し、河床は洗掘された。このため、四条大橋は解体され、河床は流量確保のために1.5m程度掘り下げられている。このときに流された他の橋を含め、最も早く昭和17(1942)年に再建されたのが、現在の四条大橋である。戦後、高欄は木造であったが、昭和39(1964)年、公募により田村浩氏のデザインに決定し、翌年に竣工、現在の姿になった。

早急に建設されたためか、橋台がアーチ橋のときのままである。特に東側の橋台はアーチ形状が一部見られ、中の鉄筋がむき出しの状態であるため、当時に思いを馳せることができる。また、水位が低いときには、アーチ橋だったときの基礎杭(木杭)が水面より露出しているのを見ることができる。

### (3) 団栗橋(どんぐりばし)



3径間連続プレートガーダー橋、橋長62m、幅員10.2m、昭和38(1963)年竣工。

鴨川の三条～七条間に架かる橋の中では最も新しい橋で、東の宮川町と西の西石垣通を結んでいる。正面橋(1952年)、松原橋(1959年)の桁(プレートガーダー)と比較すれば、技術の進歩がよくわかる。

### (4) 松原橋(まつばらばし)

5径間連続プレートガーダー橋、橋長84m、幅員6.7m、昭和34(1959)年竣工。

かつてはこの橋が五条大橋と呼ばれ、清水寺参拝道であったが、その面影は、親柱の擬宝珠に残るのみである。



なお、平安時代の陰陽師・安倍晴明が葬られたのは、このかつての五条大橋の中州にあった法城寺(大黒堂)といわれている。

### (5) 五条大橋(ごじょうおおはし)



3径間連続プレートガーダー橋、橋長67.2m、幅員35m、昭和34(1959)年竣工。

牛若丸と武蔵坊弁慶の闘いの時代をイメージした、桁隠しと石造の高欄、擬宝珠が特徴的な橋である。

五条大橋はもともと現在の橋の上流、今の松原橋付近にあり、清水寺参拝道として参拝者の喜捨(寄付)によって架けられた橋であった。ところが、天正18(1590)年、豊臣秀吉の命により三条大橋とともに増田長盛を奉行として現在の位置に石柱の橋として築造され、ここを五条通とし、それまでの五条通を松原通に名称を変更した。公儀橋である五条大橋は正保2(1645)年、総石造りの橋として架け替えられ、高欄には擬宝珠がつけられた。この当時に使用された石柱橋脚は、五条大橋西詰にある牛若ひろばや五条大橋東岸南、京都国立博物館、京都府庁に現存し、さらには京都御苑の高倉橋の橋脚として再利用されている。なお、明治30(1897)年に防火用水を確保するため作られた琵琶湖疏水からの本願寺水道が五条大橋に吊り下げられて鴨川を渡っている。

### (6) 正面橋(しょうめんばし)

3径間連続プレートガーダー橋、橋長71m、幅員7.0m、昭和27(1952)年竣工。

ウェブプレートの垂直補剛材を表側に設け、高欄を合わ





せている斬新な意匠である。橋台の周りや親柱を見ると、過去には現在より重要な橋とされていたのではないかと考えられる。

正面通の東は耳塚、方広寺、豊国神社へと向かい、西は枳殻邸(涉成園)に通じている。豊臣秀吉による方広寺大仏殿造営(1586-1595)に伴い、大仏殿の正面に当たることから、正面通と呼ばれるようになった。

#### (7) 七条大橋(しちじょうおおはし)



土木学会選奨土木遺産。5径間連続鉄筋コンクリートアーチ橋、橋長82m、幅員18.1m、大正2(1913)年竣工。建設当時、構造物に使用された鉄筋コンクリートを用いたアーチ橋の中で群を抜いて巨大であり、鴨川筋において明治期の意匠を残す唯一の橋として貴重な近代化遺産である。近代都市への脱皮のために、道路を拡幅して広い軌道の大型電車を導入すること、ならびに市営の電気軌道を敷設することで、その収入によって市財政を安定させようとする意図があったようである。

現在の七条大橋は、京阪電鉄の地下化にともなって鴨川運河が暗渠となり、疏水上の1スパンが撤去されたために橋長が建設当時の112.2mから82mに減じている。また高欄や照明灯などの金属部分が戦時中に金属供出で失われ、高欄は木造となっていたが、昭和61(1986)年に御所車の「車輪」と三十三間堂の「通し矢」をモチーフにしたデザインに修景され、現在にいたっている。

#### 四条大橋と七条大橋は兄弟橋だった!!

七条大橋は、明治期の「京都市三大事業」にともなう「道路拡幅および市電敷設」により、建設された橋である。この事業によって鴨川に丸太町橋、四条大橋、七条大橋が近代橋になった。四条、七条大橋の基本デザインは同じで、スパン15.2m(50フィート)、ライズ1.5m(5フィート)の鉄筋コンクリートアーチが適用された。四条大橋の方は鴨川に4連、疏水に1連、計5連より、七条大橋は鴨川に5連、疏水に1連、計6連よりなり、橋長は四条が93m、七条が112.2mであった。幅員は、道路幅に合わせて、四条が21.8m(12間)、七条は18.2m(10間)だった。フィートと間、和洋の単位が混在していることが興味深い。

主構造の鉄筋コンクリートの厚さは、基部で91cm、頂部で46cmであり、橋の側壁は厚さ約50cm、中には鴨川から採取された土が充填されている。側壁の表面は花崗砂入りのモルタルで2cm強程度の厚さで仕上げられている。高欄は御影石製の柱に欄干が入れられた(四条大橋はブロンズ製、七条大橋は鋳鉄製)。工事費は四条大橋254,000円、七条大橋198,000円。四条大橋の上部工本体の金額が高く、高欄などは七条大橋の3倍以上。それだけ四条大橋のグレードが高かった。

なお、両橋とも一橋脚当り末口20センチ、長さ2mの松杭が約250本、基礎に打ち込まれている。

#### 明治の薫り漂うデザイン

両大橋を設計したのは、東京大学教授の柴田睦作であった。柴田は東大に鉄筋コンクリートの講義が開設されたときの担当教授で、その分野のバイオニアである。かつて三高や京大で教鞭をとったことがあり、その縁もあって両橋の設計を担当することになったものと思われる。また、両橋の意匠の担当者としては森山松之助、山口孝吉という2人の技術者の名前が記録されている。両橋のデザイン様式は、「セセッション式欧風意匠」とされている。アーチの側面部や高欄部の直線的なモチーフがセセッション式とされる特徴であろう。

四条大橋は、昭和17(1942)年に架け換えられたため、七条大橋が鴨川において明治期の意匠を残す唯一の橋となった。

(森本浩行)

## 明治時代の 鴨川「納涼(すずみ)」

夏の京都では、うだるような暑さを避けるため、夕方から川に繰り出し涼しい風を楽しむ「納涼(すずみ)」が行われてきました。納涼どころのなかでも、最も規模の大きく、「納涼」の代名詞ともなっていたのが、四條磧(しじょうがわら)です。

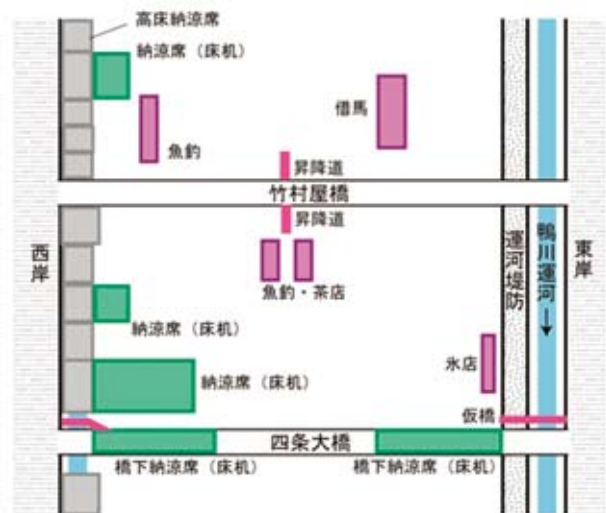
明治末に河川改修が行われるまで、鴨川は現在のような広い流れではなく、小石の発達した河原に水筋が数本蛇行するような川でした。四条大橋付近の中州や寄洲を広場のように利用して、毎夜露店が出されました。現在も見られるような高床(ただし二階建ての床もあり、現在と形が異なっています)が東西に設置され、橋の下や河原には床机が並べられました。料理屋や氷店だけでなく、魚釣場や借馬場などの遊び場もたくさんあったようです。特に明治30年代には、電飾アーチや様々な大型遊具が中州や四条橋に設置されており、四条界限はたいそう賑やかであったことでしょう。



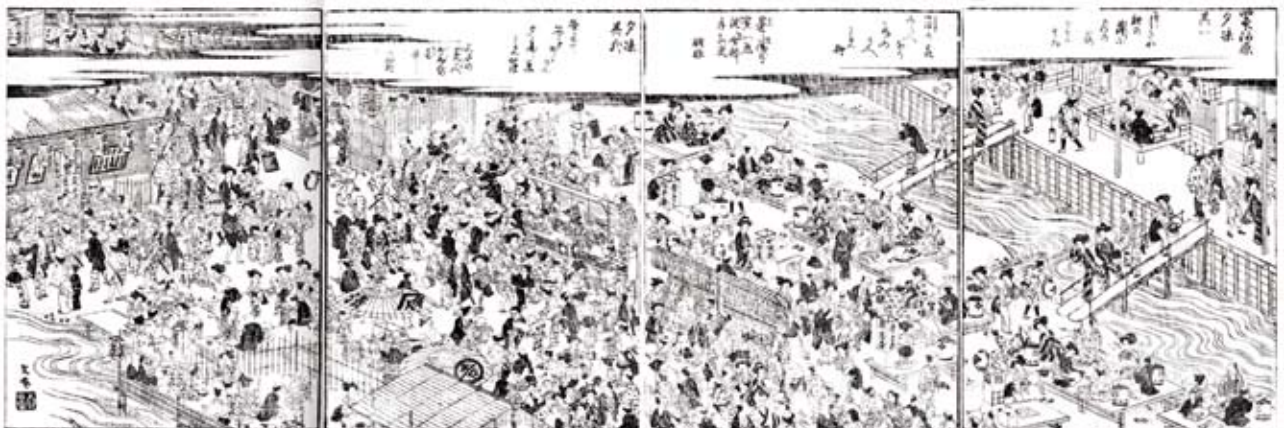
今も鴨川は人々の憩いの場である(四条大橋下流)

お客を岸から河原へ誘うため、営業者らは板橋をあちこちにかけていました。また、鍋屋町の中ほどには、「竹村屋橋」と呼ばれた私設の簡素な歩道橋があり、そこから河原へ下りられるようになっていました。鴨川納涼の賑わいは、たくさんの営業者によって支えられていたのです。

川全体を使った納涼は河川改修を機に禁止され、明治43年の夏を最後に行われなくなります。しかし現代の京都でも、夏の夜にはたくさんの若者が鴨川の高水敷へ下りてきて思い思いに時間を過ごし、川の中が非常に賑わっている様子を見ることが出来ます。このような光景は、江戸から明治時代と続いてきた納涼の遊び方とよく似ており、他にはなかなか見られない、京都ならではの景観とも言えます。このような遊び方は、川に近い建物が川の風景を楽しめるように造られている、いくつもの降り口があるなど、川と都市とが近く親しい関係にあるために可能になっているということは、言うまでもありません。(林 倫子)



明治32年夏の四條磧における納涼営業状況



江戸時代の鴨川納涼の様子(『都林泉名勝図会(寛政11(1799)年刊行)「四条河原夕涼」])

## 四条大橋周辺とモダン遊興空間

四条大橋とはつまり、古い京都とモダン京都をつなぐ橋なのだ。東に祇園と八坂神社、西には「モダン河原町」「遊宴街木屋町・先斗町」「興行街新京極」、その二つの都市空間の錠(かすがい)の役割を果たしたのがこの大橋。そして、この橋を中心にした地区は昔も今も京都を代表する繁華街だ。

祇園は寛文年間(1661～73)以来の格式を誇る花街。明治以降は政府要人(特に薩長閥)の鼻窟を受け、第一次大戦後の好況期に隆盛を迎えた。祇園甲部の南西にある宮川町も寛暦年間(1748～50)以来の花街。京都が近代都市の様相を整えつつ発展する一方で、独特の小世界を維持し、誰もが頭に思い描く「古き伝統美の都」のイメージの代表として今日に至っている。

四条大橋東畔にはこれも寛文9(1669)年以來の公許小屋との格式を誇る南座。それに対峙して建つ菊水・東華菜館(旧矢尾政)はまさに伝統美の都からモダン都市空間への道標のように見えたのではないか。大正末年に竣工した二つのレストラン建築は新時代を市民にアピールしたに違いない。京都観光ガイドブック「大京都」(昭和3年刊、大京都社)ではその夜景を「橋の西詰には八尾政(ママ)の巨楼聳え、燦として電飾に輝く。東詰には四条南座と菊水館相對し、古風の劇場、現代の洋館皆電飾に包まる。何たる壮麗！何たる美観ぞや！」と賛美している。東華菜館南向かい、村田時計店の洋風時計台が明治以来、この地区のランドマークだったことも記しておきたい(現存せず)。

河原町通は「モダンな街」というイメージが市民に浸透しているが、その繁華街化は四条通などに比べて意外に遅く、明治44(1911)年に「第三京極」を目指して期成同盟が発足、市電開通要請運動が行われてから。大正11(1922)年の市電開通はこの地区の集客力を高める。昭和初期には洋風街灯が並び、「グランドランチ」「吉粹軒」などの洋食店、「異人館茶房」「ザアリア喫茶室」などのカフェ・洋菓子店、洋品店、「よーじや」などの化粧品店、書店・・・といったモダン文化が香る店が集まり、銀行・金融機関が多い四条通とはちょっと違う都市文化の街が形成されていた。木屋町と河原町をつなぐ細街路には「裏

街喫茶室」「ビクター喫茶室」「ランチェラ喫茶室」など、洋楽レコードを聴かせる喫茶店が知的な客層を惹きつけ(この類の店では「築地」「フランソワ」が現存)、「河ブラ」という言葉もその頃から昭和30年代頃まで使われていたようだ。当時のモダン都市の代表、銀座や心齋橋を散歩する「銀ブラ」「心ブラ」を踏まえた、都市市民の愉しみが河原町でも行われていた。という事はつまり京都では河原町がモダン都市という性格を担った街だったのだ。

木屋町の変遷についてはこう説明される。高瀬川が木材・米などの運輸に伴い材木商(「酢屋」が現存)や米問屋が集まり、商取引の場として先斗町に料亭・貸座敷・旅籠が増えて花街になり、また肉体労働者相手の娼妓が現れ・・・といった街が江戸時代に形成され、大正時代に水運の命運が尽きると歓楽街と化していった。ここに市電が通っていたとは今となっては信じ難い。昭和になると「吉粹軒」「蹄洋酒房」「鳴門茶屋」「寫楽」といったモダンな飲食店が現れ、ビールを提供するのが売り文句だった。

現在の木屋町はいまや極めて雑然とした歓楽街、河原町は商業街と化した。細街路の隅あたりに、まだ往時のモダンの残り香が匂う気がする。

先斗町は正徳2(1712)年に公認された歴史を持つ花街だが、祇園より格式張らず、伝統保守の気風が濃くないらしい。昭和2(1922)年に竣工した歌舞練場の建築は、随所に当時流行の「ライト風」幾何学的造形が多用され、花街先斗町にもモダンの波が届いていた事を今に伝える。「ポント」はポルトガル語源という説もあるから、古来から先端モダンを取り入れていた街だったのか(?)。

このように、昭和初期には伝統とモダンとの結界である四条大橋を中心にモダン都市的な遊興空間が現れていた。その橋を祇園祭の神輿が渡る場面を、当時の市民は京都という都市の象徴のように眺めていたのではないだろうか。(辻野隆雄)



東華菜館と四条大橋 (土木学会図書館 戦前土木絵葉書ライブラリーより)

## 鴨川大洪水と鴨川改修計画

### はじめに

1935年6月27日から関西地域に降り始めた雨は31日まで続き、京都を流れる多くの河川が氾濫し、大きな洪水をもたらした。その雨量は京都測候所が設置されて以来の記録を更新し、同29日24時間の総雨量は、1900年8月20日の記録161.3mmを1.7倍以上上回る281.6mmに達した。市内を貫流する鴨川をはじめ、高野川・白川・堀川・紙屋川・御室川・桂川の各河川は増水のうえ、堰堤を破壊し、周辺地域に多大な被害をもたらした。京都市内の被害は、家屋全壊35戸、半壊260戸、流失187戸、床上浸水12,335戸、床下浸水30,954戸に及び、死者13名、重傷者41名、軽傷者30名に及ぶ甚大な被害を与えたのである。

### 鴨川沿岸の被害状況

鴨川では6月29日午前1～2時頃から沿岸各地を浸水させ、午前7時頃には河原町、四条付近において浸水は1mにまで達した。鴨川筋の決壊及び破損箇所は、104箇所、延長19,306mに及んでいる。

この洪水は橋梁にも大きな被害をもたらした。午前3時40分から同8時30分までの5時間も満たない間に、上賀茂・御園・団栗・松原・夷川・五条・二条の各木橋と鉄桁木橋が順に流失した。また、鉄桁鉄筋コンクリート橋、鉄筋コンクリート橋も流失や一部流失を免れていない。ただし、流失した時間は木橋に比べてかなり遅く、葵橋が午前7時50分、正面橋が同8時50分、荒神橋が同9時30分であった。鉄桁鉄筋コンクリート橋の三条大橋は東側の一部流失、京都市三大事業による1913年架橋の丸太町橋と四条大橋の両鉄筋コンクリート橋は、流失せず一部破損にとどまっている。同時期架橋の七条大橋と、1923年から1934年に架橋された北大路橋・出雲路橋・賀茂大橋・九条跨線橋・鳥羽大橋の各鉄筋コンクリート橋は無傷であった。奇しくもこの洪水は鉄筋コンクリート橋梁の災害に対する構造上の強度を実証することになったのである。

しかし、鉄筋コンクリート橋梁が流失しなかったことが、かえって被害を一層拡大させる悲劇を招いた。この洪水で最も浸水被害が大きかったのは木屋町と先斗町方面、七条新地以南方面であった。前者は三条・四条の両大橋によって堰き止められた水流が西岸に溢れて浸水した。

29日午前7時30分から9時までに先斗町の浸水は約1.5～1.8m、泥土は約1.2～1.5mに達し、季節柄、鴨川西岸に仮設されていた納涼台はほとんど流失している。倒壊家屋と床上浸水だけでも529戸に達した。後者では正面橋に流失橋材が引っかかったために、西岸に濁水が溢れた。東高瀬川と鴨川に囲まれた一面は床上浸水約0.3～1.2mに達し、菊浜・崇仁の両学区で全家屋が浸水した。その被害は、菊浜で床上777戸、床下1,678戸、崇仁では床上1,560戸、床下450戸という惨憺たる状況であった。鴨川大洪水では、増水により堰堤そのものが崩壊したため河水が押し寄せて生じた浸水被害よりも、構造上の強度が高いため流失しなかった鉄筋コンクリート橋梁に上流から流失した木造橋梁等の流失物が引っかかったため、形成された堰によって起こった浸水被害の方が大きかったのである(写真①参照)。



（寫後前時八前年日九十二月六）（寫・點東）橋大條四 二 時當水出

写真1. 鴨川大洪水時に流木のため堰を形成した四条大橋（撮影年代：1935年6月29日午前8時前後）

また、洪水の被害は鴨川東岸を運行する京阪電鉄にも及び、四条大橋東詰の四条駅南側においては、アーチ形のプラットホームが堰堤ごと洗い流され、鉄条の軌道だけが宙吊りになるような惨状を呈している(写真②参照)。そのため、深草・三条間が不通となり、平常運転に回復したのは7月3日早朝になってからであった。

さらに、被害は京阪電鉄軌道東側に平行して流れる琵琶湖疏水の鴨川運河にも及んだ。仁王門から正面に至る石垣は所々で崩壊し、仁王門・夷川・三条・四条・団栗・五条・正面・柿町の各閘門と排水所を破損または崩壊させた。団栗閘門の破壊により市街地に泥水が流れ込み、宮川町を浸水させている。

このように、昭和10年の大洪水は鴨川とその沿岸地域に甚大な被害を及ぼしたのである。



鴨川上流の三條橋東詰 鴨川

写真2. 鴨川大洪水による堰堤崩壊のため宙吊りになった京阪電鉄軌道（撮影年代：1935年6月29日頃）

### 鴨川改修計画の策定

この大洪水の被害を踏まえ、内務省・京都府・京都市は新たな鴨川改修計画案について早期に協議を開始している。協議は遅くとも1935年10月15日には開始され、翌36年1月30日、京都市は内務省と大蔵省に計画案の詳細な説明を行った。その内容は主に次の4点であった。

第1に川幅を拡幅し、川底を掘り下げて、増水しても溢水しない安全な治水策を計画したことである。川幅については、御蔭橋上流において現状30～80mを40m以上、二条橋下流において現状60～100mを70m以上にそれぞれ拡幅し、川床については、御蔭橋上流において2m、御蔭橋・二条橋間において1.5m、二条橋下流において1.5～2m掘り下げる計画であった。この川幅拡張により四条大橋は架け替え、松原・団栗・正面の各橋は継ぎ足しを必要とした。洪水時の水流 $650\text{m}^3/\text{秒}$ が流れたとしても、余裕をもって流せる容量の河川に改修しようとしたのである。また、護岸は堅固な石積とし、根入と根固を十分にするとともに、川床は床止工、石張工等により洗掘を防止し、流水流木に対し堤防と河岸の安全を確保するものとした。橋梁については桁下端の間隔と橋脚の値入を増大し、流水流木に対する障碍の除去と橋脚の洗掘の防止を図った。屈曲が激しかった勧進橋下流は直線に川道をつけ替えることとした。

第2に東岸の京阪電鉄の軌道を地下線化し、地上に河岸道路を新設することで、交通網の整備を図ったことである。三条・七条間の京阪電鉄軌道を地下線とし、その上には都市計画事業により幅員11m、全長3,000mの河岸道路の建設を構想した。京阪電鉄の軌道は四条通・七

条通で車や市電等と平面交差するため、従来、交通渋滞を引き起こしていた(写真③参照)。京阪電鉄軌道の地下線化はこの渋滞を解消するとともに、市内を縦貫する幹線道路をもう1本増設することで、南北の交通の流れを促進させる効果を期待したものであった。

### 改築後の三條大橋東詰附近

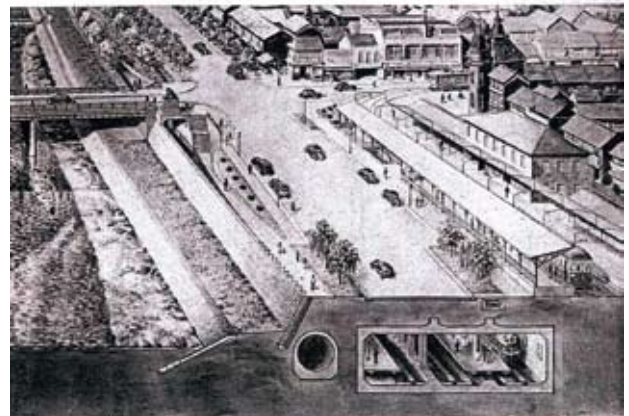


写真3. 鴨川改修計画における改築後の三條大橋東詰付近（撮影年代：1936年）

第3に鴨川運河を利用して新たな水力発電を起こす利水策を計画したことである。京阪電鉄の地下線と鴨川との間に直径3.5mのチューブを埋設して鴨川運河の水を流し、この水流の落差を利用して塩小路に出力1,200kWの発電所を建設しようとした。このような鴨川運河の水利用の変更は、供給力不足に陥っていた京都市の水力発電事業の発電量を増強補填したが、一方では、京都・伏見間を結んでいた舟運や、同運河から取水していた仁王門・正面等での水車使用が消滅することを意味していた。第4に新設の河岸道路沿いに景観整備を計画したことである。河岸道路の路面を舗装して両側に緑樹を植えるとともに、西側の鴨川沿いに幅員2m、深さ0.8mの栗石張水路を設け、鴨川運河の清流を放流して、堤防上を遊歩道として利用する計画を立てたのである。

すなわち、鴨川改修計画は、単に洪水を二度と起こさない河川に鴨川を改造する治水計画であったのみならず、交通整備、利水、景観整備の各計画をも含み込んだ多目的の河川改修計画だったのである。

（白木 正俊）

出典

写真1：京都府『昭和十年六月二十九日 水害写真』1935年7月  
 写真2：京都府『昭和十年六月二十九日 水害写真』1935年7月  
 写真3：京都府『鴨川及高野川改修計画並に鴨川改修に附帯する事業計画』1939年3月

## 七条大橋と四条大橋の デザイン

京都は伝統を重んじるとともに、つねに革新的な文化を取り入れてきたといわれる。現在の七条大橋と四条大橋はいわゆる「和風」ではないが、完成度の高い近代的なデザインであり、まちの景観にもとけ込んでいると考えるが、いかがだろうか？ 両橋のデザインを仔細に眺めてみよう。

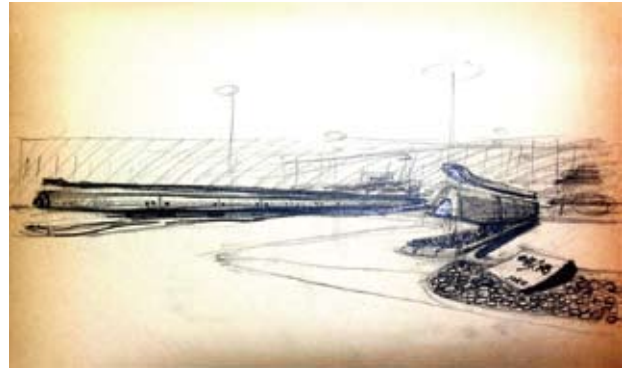
七条大橋の意匠設計を担当した建築家は森山松之助(1869～1949)である。彼は外交官・貴族院議員を務めた森山茂の子として大阪市に生まれ、東京帝国大学で辰野金吾に建築を学び、日本統治時代の台湾で総督府(現総統府)をはじめ、多くの官庁建築を手がけたことで知られる。

七条大橋の意匠は、橋脚・高欄の太い柱・照明灯が力強い一つの軸線となり、そこに架かるおおらかなアーチが側壁のリズミカルな縦のラインを支えている。ラインは高欄の細い支柱につながる。橋脚の四角いくぼみやエッジの角切りもバランスが良い。抑制された最小限の要素で側面が単調になることを防ぎ、構造的な力を表現するデザインであるといえる。また、高欄のパネルと照明灯の鋳鉄部に森山の特徴である華麗で自由な表現が見られたが、戦時中に金属供出のために撤去されてしまい、現在は異なる意匠のパネルと照明灯が設置されている。七条大橋は、鴨川において明治期の意匠を残す唯一の橋で、京都の近代化(三大事業)を物語る歴史的な価値を有する橋である。

四条大橋は、1942(昭和17)年に橋脚・橋げたなどの下部工が建設され、戦時の混乱のために上部工は長らく仮設のままであったが、1964(昭和39)年に高欄のデザインが全国公募され、翌年竣工した。

「三条大橋には東海道五十三次の起点として、また五条大橋には弁慶と牛若丸との古事で固定したイメージがあり、復元もそのイメージにふさわしいギボシ型の欄干が作られた。四条大橋にはそうしたイメージがないが、京都のメイン・ストリートにかかる橋として近代的なセンスが必要で、広く公募された」(『夕刊京都』昭和39年12月28日)

460点の中から優秀作品に選ばれたのは、市内の建築設計事務所勤める、当時21歳の田村浩氏の作品であっ



田村 浩氏による四条大橋のスケッチ

た。審査委員13名の中には、当時の建築界の大御所である森田慶一京大名誉教授、棚橋諒京大教授(当時)の名がある。

その選評要旨によると「現代の橋として恥ずかしくない高欄である。当選作品は現代的な感覚で現代的な手法を使っている上、できあがったものは歴史の古い京都の品格をおとさないものになっている。全体として上品すぎるかもしれないが四条通に必要な適度なはなやかさを持たせることができる。デザインとしては構築的なデザインで工芸的でないところがよい。特に日本的でも西洋風だということもない。橋の周囲の環境より感覚はさきに進んでいるから何年かさきになっても時代遅れしたようなものにならないのがこの作品の特徴である。“ボルト隠し”は商店街としての四条通の橋に要求されるはなやかさにある程度役立つ。東柱のうえに笠コンクリートを定着させるという役目を持っている単なるアクセサリでないところに意義がある。これでこの高欄にアクセントをつけ、単調さをやわらげている」(『夕刊京都』昭和39年12月28日)

竣工後の評価は、「黒い那智玉石を張り付けた花こう石の土台(地覆)の上に逆V字型の白いコンクリート(躯体)を渡し、その上に金色の青銅鋳物製手すり(縦12センチ、横10センチの角形)がつけられている。コンクリート部分のボルトかくし(直径15センチ)130個は青銅鋳物



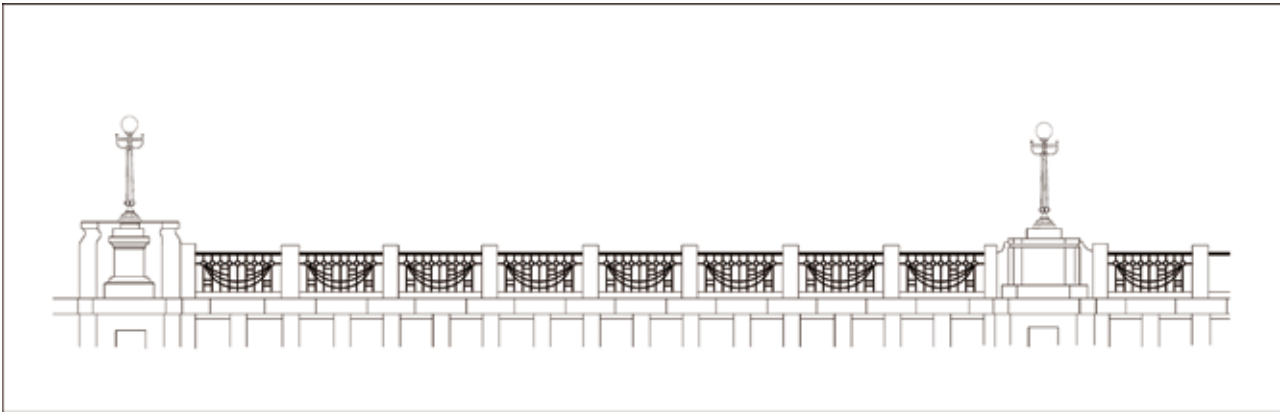
を金メッキして“御所車”を型どり、欄干を黒、白、金の三色で調和するなど、ショッピングセンターにふさわしい近代的な感じの中にも、京都らしさを表現している」  
「欄干のコンクリート部分の内部にも自動点滅式水銀灯180灯と、早朝自動的に橋面を洗う全国でも初めての洗浄装置を備えている」とある。（『京都新聞』昭和40年11月9日）

我々の田村 浩氏へのインタビュー（2012年11月5日）によると、欄干の笠コンクリートは、前川国男の京都会館の手すり（PCコンクリート）を参照したとのことである。端部の“むくり”や那智黒石の使用など、1960年代の日本的なニュアンスをもった現代建築の技法を彷彿

とさせる、昭和の高度成長期の特徴をもったデザインである。

プレキャストの笠コンクリートがどっしりとした存在感を持つのに、下に隙間があることで、側面が壁にならず、軽やかさが生まれ、床面に影のように那智黒石が敷かれることで浮遊感が高まっている。笠コンクリートは、重力に従ってたわんだような断面形状であり、かつ橋の微妙な反りに合わせてしなやかにカーブする。それを強調するように銅の手すりの端部が反りかえる。この“まったり”としたやさしいフォルムが京都や祇園のイメージに重なるのである。

（中村伸之）



七条大橋の高欄と照明灯の森山松之助によるオリジナルデザイン



七条大橋を竣工当時の姿に復元するシミュレーション写真をつくった。黒ずんで汚れた側壁をクリーニングし、高欄と照明柱を当時の姿に戻すことで明治の意匠がよみがえり、鴨川に新たな名所が生まれるだろう。

## 鴨川の近代建築

昭和初期に、鴨川の景観の個性的なアクセントとなる近代建築が続々と建設されました。その用途が劇場と飲食店であることは、実に鴨川らしいと言えます。

### 先斗町歌舞練場



祇園と並ぶ花街、先斗町で芸者たちが春・秋2回日頃の修練の成果を披露する「鴨川をどり(おどり)」で知られています。最初に建てられたのは明治35(1902年)年ですが、現在の建物は昭和2(1927年)年竣工の2代目。スクラッチタイル(縦縞模様のタイル)の外壁、ライト風の幾何学的な装飾意匠など、大正末期～昭和初期に流行したモダンなデザインが取り入れられています。全体としては先斗町に溶け込んだ、落ち着いた景観を形作っています。武田五一の指導のもと、大林組の設計部の木村得三郎がデザインしました。木村はこの他にも大阪道頓堀の松竹座・東京劇場・祇園甲部歌舞練場の弥栄会館など、劇場建築の設計を手がけました。



中国の蘭陵王の舞楽面を型取った鬼瓦

### 東華菜館(旧・矢尾政)

昭和元(1926年)年竣工、ヴォーリズ建築事務所設計。スパニッシュ・バロック風の濃密で華麗な装飾が映える、四条大橋畔のランドマーク。国の登録有形文化財。開店当初は「矢尾政」というビアレストランでしたが、昭和20年に北京料理店となりました。玄関の壁面装飾の、魚貝類の浮彫りに料理店らしいユーモアを感じます。な



お館内の半手動エレベーターは実働のものとしては現存最古と言われています

設計者のウィリアム・メレル・ヴォーリズ(1881～1968)は近江八幡を拠点に、キリスト教伝道事業、建築設計やメンソレータム販売などの実業、教育・福祉・医療などの社会事業に取り組んだ人物として有名です。手がけた建築設計作品は同志社大学アーモスト館・関西学院大学・神戸女学院などの学校、大丸心齋橋店・京都店などの店舗ビル、数多くの教会聖堂や洋館住宅など、全国に数百棟。ちなみに彼は禁酒主義者だったそうです。

### レストラン菊水



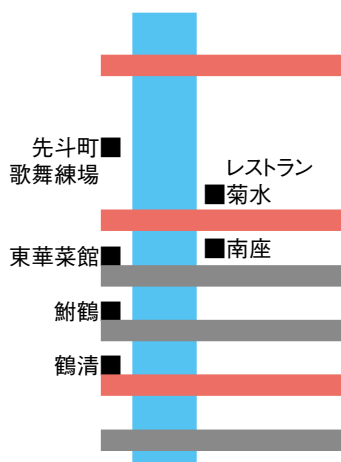
昭和初期、セセッション式デザインの四条大橋を挟んで矢尾政(東華菜館)とレストラン菊水という二つの西洋料理店が向かい合うというモダンな都市風景が京都に現れました。菊水は昭和元(1926年)の竣工で、設計は上田工務店の松村次郎。矢尾政の華麗なバロックに対して菊水はスマートでモダンなデザインで、塔屋のパラボラカーブ(放射線状のデザイン)は1930年代の先端的な造形意匠でした。国の登録有形文化財となっています。



南座



四条大橋東畔あたりは慶長年間の出雲阿国に始まり、寛文9（1669）年に7つの芝居小屋が公許された歴史を持つ芸能娯楽街でした。南座はそれ以来続く現存最古の劇場であり、この地区の歴史を今に伝える記念碑的建築と呼べるでしょう。正面上部の、松竹の紋の幕が掛けられた櫓は公許の芝居小屋の証です。唐破風・千鳥破風を組み合わせた桃山様式を鉄筋コンクリートで現代に再現した建築は昭和4（1929）年1月に起工し、年末の顔見世に間に合わせたかったのか、当時としては異例のスピードで同年11月に竣工。以来、日本を代表する劇場の一つとして歌舞伎を中心に、演芸史を彩る数々の名演が名優たちによって演じられてきました。平成3（1991）年、京都の街の景観にとけこんだ外観はそのままに内部を全



面改修し、最新設備の劇場に改築され、平成8（1996）年に登録有形文化財となりました。

鮎鶴



木造3階建ての本館は昭和2（1927）年竣工。鴨川沿いでも屈指の近代和風建築で、本館は入母屋造に唐破風を付けた楼閣と、やはり唐破風を付けた寄棟造を折衷した大胆なデザインです。木屋町通側の洋館部分は昭和7（1932）年竣工、鉄骨4階建て、柴田四郎の設計。当時流行した、いわゆるライト風デザインを取り入れています。

鶴清



同じ木屋町の料亭として鮎鶴と並んで知られ、近代和風建築の威容を構える。やはり木造3階建て、昭和6年竣工と伝えられています。

（辻野隆雄）

## 鴨川観光の可能性



### 活動発信ツールとしてのツアーの導入

七条大橋は、今年竣工100年を迎える、鴨川に架かる橋でも最高齢の橋の1つである。私達は、この橋の土木的価値や文化的価値を広く知っていただくと同時に、これを契機に、地域にお住まいの方や鴨川に興味をお持ちの方、各方面でご活躍の専門家や関係者などの輪が広がり、鴨川の景観について考えるきっかけとなっていくことを期待している。そのため、プロジェクトの初期段階での活動発信ツールとして、楽しみながら誰でも気軽に参加しやすいツアーを企画した。また、ツアー参加者には、一般的な鴨川の景観評価や今後の可能性を確かめるため、アンケートを実施した。以下に、その内容を報告する。

#### ■ ツアー概要

日時：平成24年9月23日(日) 13:30～16:00

タイトル：祝七条大橋竣工百周年「鴨川橋めぐりツアー」

コース：七条大橋から三条大橋の鴨川とその周辺

参加費：1,000円(ガイドブック付き)

参加人数：総勢85名(参加者61名)

アンケート回答数：42票(回収率69%)

#### ツアー参加者について

参加者は、男性が55%、60代以上の方が48%、京都市内にお住まいの方が67%であった。橋をテーマとしたツアーのため、男性の参加が多くなったと考えられる。また、京都新聞に記事が掲載されたため、京都市内やご年配の方の参加につながったと考えられる。参加者の中には、七条大橋の両岸の地域にお住まいの方々をはじめ、1965年(昭和40年)に公募により現在の四條大橋の高欄のデザインが選ばれた時の当選者である田村浩氏、橋梁の専門家や写真家、行政の方々にもお越し頂くことがで

き、当初の目的である、新たなつながりや関係者のネットワークの広がりを達成するものとなった。

#### 参加者による景観評価

ここでは、参加者にご協力頂いたアンケートの集計結果から、鴨川景観への評価をまとめる。

まず、参加者の五感で鴨川の景観を5段階評価していただいた結果、「大変良い」「良い」の割合が(1)鴨川景観の総合評価で62%、(5)鴨川の歩き心地で60%と、約3分の2を占めた。まちなかにある自然空間の心地よさ、広くてゆったりした空間整備の評価が高い半面、(5)鴨川の歩き心地では「悪い」「大変悪い」が17%と、他の項目より高い割合を占めた。自転車と歩行者の交錯など安全面での評価がやや低く、空間の使い方やマナーの問題点がうかがえる。

(2)鴨川に架かる橋の景観は、「大変良い」「良い」が53%と約半数であった。初めてつくづく橋を眺めた、橋のデザインの違いが面白かった、というご意見もあり、ツアーをきっかけに橋に興味を持っていただくことができたのではないと思われる。一方、鴨川から見上げると橋が汚れている、統一感がなくひとつの橋として景観に配慮されていない、という問題点も指摘された。

(3)鴨川から見える近景、(4)鴨川から見える遠景では、他の項目と比較して「大変良い」「良い」の割合が低く、それぞれ45%、43%と半数未満である。(1)鴨川の総合評価や(5)鴨川の歩き心地の集計結果から伺えるように、鴨川そのものの評価は高いが、鴨川から見える山並みや建物などの景観への評価が低いことは、今後鴨川景観を考える上でも重要なポイントになると思われる。近景の評価としては、鴨川側は建物の裏側にあたるため統一感に欠けるが個別に素晴らしい建物がある、植栽や桜並木が良い、という意見があった。遠景の評価としては、北山方面が開けていて良いが、建物やビルが視界を妨害している、という意見もあった。

歩きながら自由に記入していただいた「鴨川の良いところ」と「鴨川の悪いところ」を見ると、「鴨川の良いところ」としては、開けた視界で北山や東山が見える、整備されていて、憩いや親しみの空間として機能している、水辺空間の持つ癒しのパワーがある、魚や水鳥などの自然が豊か、という意見が多く、鴨川は「都会のオアシス」として空間への評価が高いことがわかる。「鴨川の悪いところ」としては、自転車と歩行者が交錯する、掃除や草取りなどの管理が悪い、という交通や管理の問題点に加え、

鴨川から見えるビルや建物が悪いと指摘する声もあった。

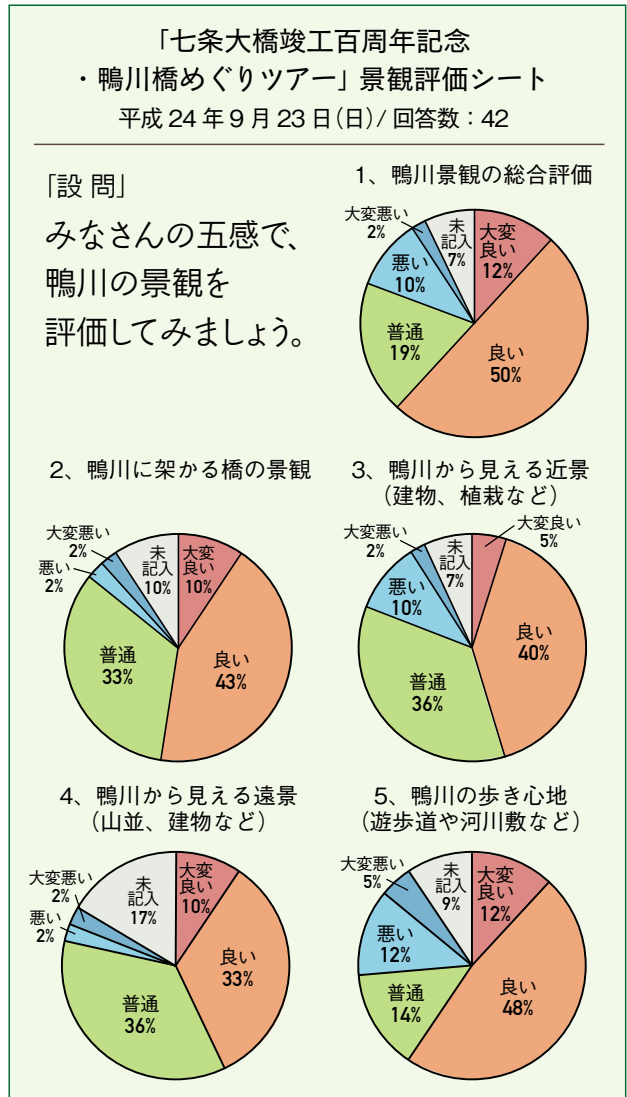
鴨川ツアーの可能性

以上の参加者アンケートの結果から、鴨川の良さは空間の魅力、まちなかの自然空間、都会のオアシスであることが分かる。また、今回ツアーをすることで初めて橋の面白さを知ったという意見もあった。鴨川空間の魅力に、橋や周辺開発の歴史、文化的な河川利用の変遷などを加えることで、知的好奇心にも応えることが可能であることが分かる。鴨川には、位置情報や植栽の名称など、既にセルフガイドのツールが各所に設置されているが、これ以上乱立することは、鴨川の空間の魅力を阻害しかねない。そこで、ツアーガイドからツアー参加者の知的欲求を満たす解説が加わると、鴨川の空間の魅力に加え、新しい魅力や新しい見方につながるのではないかと考える。

アンケートの最後で、「鴨川の景観が今より良くなるためには、どんな工夫が必要ですか?」と尋ねた。建物や周辺整備、河川管理の改善などへの指摘に加え注目すべきコメントは、「市民一人ひとりが考えること」「若い世代へ伝承すること」が大切との意見である。鴨川を題材にした、気軽に参加できるツアーが増えれば、参加者一人ひとりが鴨川について考えるきっかけにしていけるのではないかと考える。

今回のツアーは当NPOが主催し、京都たびたび(事務局：一般財団法人京都ユースホステル協会)に実施協力を頂いた。今後、参加者が新しい発見や気づきを得ていただくとともに、主催者側も新しい視点や評価を頂くことができるツアーが、市民活動の活動発信ツールとして、また、収益事業としての可能性も見出されることを期待したい。

(文：小林明音、写真：篁正康)



## 鴨川運河を活かした まちづくり

みらいの環境を支える龍谷プロジェクトとは

「みらいの環境を支える龍谷プロジェクト(略称：みらプロ)」は、2009年4月に結成された、龍谷大学の法学部生と大学院生、政策学部生からなる学生有志の学生団体である。みらプロは、「景観」を切り口に、これからの日本のよりよい社会形成を実現するために、まちづくりの在り方について考えている。

過去、広島県鞆の浦の埋立架橋問題を



始め、国立市マンション建設問題等の訴訟関係や地域づくりという観点から鳥取県八頭町において沿線景観条例案及び企画案を作成した。なお、八頭町においては、私たちが作成した企画案を叩き台として具体的な取り組みが行われている。

深草 SOSUI (疏水) 物語とは

京都は時期を問わず四季折々の風景等を感じられるところである。中でも、近現代の遺産として知られている琵琶湖疏水は京



都市の東から中心部、そして南に下り、市内を縦断している。このように市内には多くの親水空間が広がっていると考えられる。私たちの大学のある伏見区深草地域も鴨川運河(疏水)が流れており、水辺と近い環境にある。しかしながら、京都市の中心部と比べると、地元の方々あるいは学生に至るまで余り魅力的に捉えている人が少ないことを知った。また、疏水自体、昔は人々の生活空間が広がっていたはずだが、その面影が余り垣間見られなく、賑わいも感じられない。そこで、地元の方々と学生が一緒になって疏水文化を知り、学び、共有することができないかと考え、「深草 SOSUI (疏水) 物語」と題し、

企画を行っている。

琵琶湖疏水の誕生と鴨川運河(疏水)の歴史性

琵琶湖疏水は北垣国道知事を始め、田邊朔郎、南一郎平、福田亀吉等、多くの技術者、行政官等によって創られた日本の近代遺産である。琵琶湖疏水は、日本初の水力発電施設の蹴上発電所を通過し、葦川、松ヶ崎、岡崎(白川)等



へと流れ込む。その後、京都駅から南に走る鴨川運河(疏水)から、伏見港(伏見港公園)へと行き交い、宇治川へ流れ込む。

鴨川運河は、1890年1月に測量が開始され、一旦は起工の取り消しを受けているが、1892年11月に設計を変更することによって再起工された。1894年1月に伏見インクラインが着工、同年11月に鴨川運河竣工式が行われる。翌年1月には初の疏水舟の就航、3月には伏見インクラインが完工、以降1943年まで使用される。1914年には墨染発電所が完成し、この頃の鴨川運河沿いでは、洗濯ものや地で取れた野菜を洗う、また大阪へ向けての資材や尿尿を運ぶ、舟による交通等、様々な用途で疏水は使用された。他方で、疏水で泳ぐ、釣りをする、帰りのお気に入りの散歩道等、親水空間としても多くの市民の心を癒す存在となった。

疏水の魅力

①親水空間(親水性)ー疏水沿いの散歩コース、お気に入りの場所、あるいは通勤、通学、買い物帰りの主婦等が行き交う。疏水沿いで日向ぼっこする、何気なく水辺を眺める等、日常の生活空間となり、まさに疏水は憩いの場そのものである。



②橋ごとに違った色合いを見せるー陸軍や市の水道局のマークがあり、橋の高さも異なる。話によると昔は橋から飛び降りて遊んでいたとのこと。疏水の魅力を更に強調させるものの1つである。

③路地—疏水沿いには曲がった先に何があるのか分からない路地が沢山ある。不意に地元の子どもたちが鬼ごっこをしている光景、買い物帰りのご婦人が世間話をしてる等、路地を覗くと面白い光景と出会う。

### 主な活動内容



本企画における、対象地域は、深草地域(稲荷橋～墨染インクライン)である。

先ず、企画を進めるに当たって、深草地域に住んでいる人にお話を聞き、古い写真の収集とその人の「思い出」という記憶の収集を行った。下記が地元の方々からお聞きした内容の一部である。

○水を抜くときに、ゴミや自転車が浮いているから、きれいにしてほしい。(10代男性)

○桜が何よりも物凄く綺麗である。1回、その桜の下でゼミの飲み会をしたことがある(20代男性)

○疏水の橋は何のために作られたのだろう。それぞれの橋を造った目的は何だろうか。あるいは、名前の由来は何だろうか。凄く気になる。(30代女性)

○昔の疏水は小さい魚やコイや、カモ、サギが見ることができ、自然を感じることができた。また、柵がなく子どもが飛び込んで遊んでいた。下に降りる階段があつて洗濯をしていた。(60代女性)

○昔は良く飛び込み、身投げする人が多く発生した。疏水沿いで洗濯などをしていると、上から死体が流れてくることもあった。

(60代女性)

疏水沿いを普段から何らかの形で利用し



ている、昔利用していた人程、疏水に対する思い入れが非常に強いことが分かった。他にも、疏水沿いで音楽祭を開催したい、滞留の拠点にしたい等の声を頂いた。

また、同時並行で日頃から深草地域の行政、住民の方々と意見交換を行う、京都市景観フォーラムやまちづくりアドバイザーの方々にアドバイスや情報交換を伺いながら、地元、学生、行政、第三者(外部)というパイプの形成を図っている。

### 疏水を中心としたまちづくりの流れ

疏水は地域の拠点として、あるいは滞留の場としての役割を持つだけでなく、疏水自体に親しむことができる

ような工夫も必要である。例えば、商店街等で買ってきたものを食べられるスペース、読書やちょっとした休憩ができる、音楽や写生大会ができる、柵に写真や絵画を飾る、疏水に舟を浮かぼせる、舟で通勤、通学等の足にする等疏水のもつ親水空間を更に考え、地域の様々な魅力を疏水に集め、そこから発信できるような形も考えられる。

現在、集めた資料をもとに地域住民や学生との間でワークショップを行いながら、それらのプロセスを含めてコンテンツを取捨選択し、鳥瞰図の作成を行っているところである。また、鴨川運河を後世へ向けた保全と伴に、今後のまちづくりの起点、地元の方々に改めて疏水の特長(地域資源としての地域の宝)の認識等と一緒にしながら、疏水をまちづくりの拠点の1つとなり、保全と活用が両立可能な条例案の提案を行う予定である。

(龍谷大学 미래の環境を支える龍谷プロジェクト)



## ナローボートの ある風景

現在英国では、3540kmの水路網が維持管理されており、ナローボート(Narrow Boat)をはじめ、レジヤを目的とした船舶が航行しています。今回取り上げるのは、ロンドン中心部を流れるリージェント運河です。この運河は、英国第2の都市であるバーミンガムへと続くグランド・ユニオン運河とテムズ川とをつなぐ13.8kmの水路で、約450隻のナローボートが係留されています(2012年1月現地調査による)。また、運河には13か所の閘門があり、15分から20分かけて閘門を開閉し、船が通航しています。

リージェント運河では、London Waterbus Companyが3隻のナローボートを使って、リトルベニスからロンドン動物園、カムデンタウンの間を運航しています。この水上バスには、海外からの観光客が数多く乗船し、定員68名はすぐに満席になります。約45分間の船旅ですが、英国の運河に対する関心の高さが伺えます。

13.8kmの間には、Private Moorings(契約者用係留所)とVisitor Moorings(短期係留所)が存在し、ナローボートの所有者によって係留期間が異なり、生活様式に違いがみられます。前者は、日常的に同じ場所に係留し、ナローボートを住居として利用しています。後者は、一定期間で係留場所を移動しなければならず、古本屋を営む店主の話では繁華街に近い3箇所を移動しながら生活しているようです。このほか、リージェント運河にはナローボート所有者を相手にストーブの燃料やガスタンクを販売する燃料会社やカフェなど、商業目的のナローボートもみられます。

一方、リージェント運河はロンドンの中心部に位置することから、イベントの場としてもよく利用されています。イベントの際には、チーズなどの飲食物やアート作品を販売するナローボートなどが運河沿いに集まり、人も数多く訪れます。京都の鴨川では老若男女が集まる光景をよく目にしますが、リージェント運河でも運河沿いに若者たちが集い、音楽を奏でたり、談笑したりする姿を目にします。まさに運河が「ハレ」の場になっていることがわかります。

また運河ではナローボートの航行のみならず、運河を利用したボート教室やパドルボード、運河沿いのフットパスでの散歩やジョギング、サイクリングも行われています。

以上のように、英国では運河を水路だけでなく、運河沿

いの空間も合わせて活用している様子がわかります。

(飯塚隆藤)



リージェント運河に掲げられた装飾豊かな看板



リージェント運河の水上バス (London WaterBus Company)



水上バスの乗降場 (Camden Town)



水上バスの船内の様子 (定員: 68名)



契約者用係留所 (Private Mooring) のナローボート



運河で開催されているボート教室とジョギング中の風景



短期係留所 (Visitor Mooring) に係留する古本屋



運河でパドルボードを楽しむ風景



運河沿いで開催されたイベントの様子



リージェント運河にある閘門 (Hampstead Road Lock)



運河沿いで楽器を演奏する若者たち



閘門を通航するナローボートの様子

## 鴨川運河のにぎわった時代

鴨川運河は明治27年9月に開通し、明治28年1月より舟運が開始しました。運河には、落合から七条までの3340mの間に8箇所の閘門が築かれ、約13mの落差を調節しながら通航していました。さらには、伏見堀詰にはインクラインが設置され、大津～京都～伏見間の物資輸送に重要な役割を果たしました。昭和28年の京都市都市計画図には、七条通の南に閘門の記載を確認することができます。

鴨川運河の舟運が開始したことによって、従来の高瀬川のみならず、鴨川東岸に物資が運ばれ、運河周辺の地域の産業も発達しました。例えば、七条通北側の運河沿いには京都空俵株式会社の倉庫があり、伏見から運ばれてきた空樽や空きビンを取っていたようです。下堀詰町では、銑鉄工場や機械工具工場、製袋所などが立地していました。また、正面橋の上流に正面市場もありました。鴨川運河および運河沿いの産業の変化については、今後継続的に聞き取りをするとともに、近代期の地図や資料などを探りながら、明らかにしていきたいです。

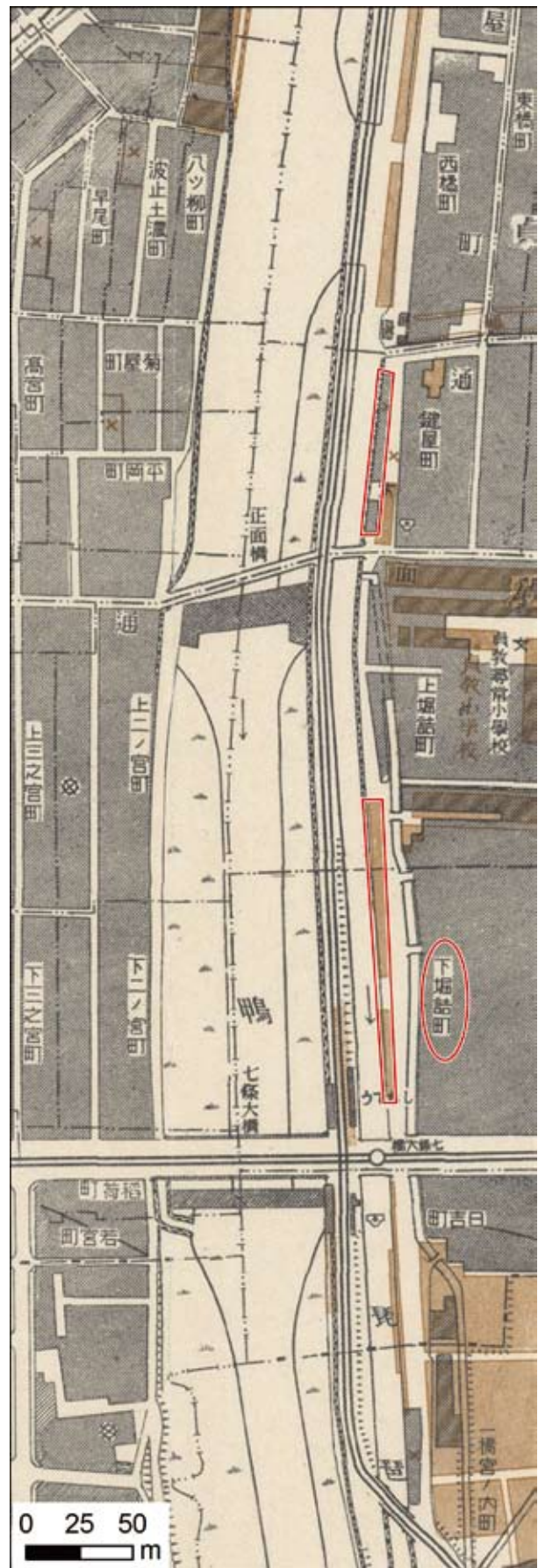
鴨川運河とリージェント運河を比較すると何が見える

次頁には、鴨川運河(藤森駅周辺)とリージェント運河(キングスクロス駅周辺)を比較した地図と写真があります。まず地図に目を向けると、鴨川運河とリージェント運河は同縮尺で見比べることによって、若干の違いはあるものの、ほぼ同じ幅であることがわかります。

次に写真をみると、鴨川運河では運河沿いに高い柵や護岸が築かれており、人がアプローチできないことがわかります。一方、リージェント運河では、かつて馬が船舶を牽引したトゥパスと呼ばれる道(写真左側)が存在し、現在もフットパスとして散歩やジョギングコースとして整備されています。写真右側の道は、運河沿いの建物(現在はキングス・パレス)を建設する際に、整備された道だと考えられます。このように両者を比べると、運河へのアプローチのしやすさに違いがみられます。

そこで、鴨川運河の将来像として、シミュレーション写真をつくってみました。現在の鴨川運河の写真に、リージェント運河に係留されているナローボートと、フットパスを加えてみました。この写真をきっかけとして、鴨川運河の新たな可能性について議論を深めていきたいものです。

(飯塚隆藤)



昭和28年京都市都市計画図(立命館大学文学部地理学教室所蔵)





現在の鴨川運河（藤森駅周辺）都市計画図をもとに作成



現在のリージェント運河（キングスクロス駅周辺）



鴨川運河の将来像（シミュレーション）

京阪藤森駅（北・南口）を出ると鴨川運河の光景が目に入ります。もし歩道でジョギングや散歩をしていたり、ナローボートのようなボートが係留していたらどう思うでしょうか？

昭和初期まで琵琶湖から京都の蹴上を通り、伏見へと物資や旅客を運ぶ役割を果たしたこの運河は、現在では活用されていません。桜の咲く季節には、水面から眺めてみたり、夏の暑い頃には納涼を楽しんだり、様々な活用の仕方が浮かんできます。藤森駅から船で通勤・通学することもできるかもしれません。

## 鴨川の 名所空間再生

京都の景観を説明する際に、まず「山紫水明」という言葉から始めるのが常道であろう。説明するまでもないが、頼山陽の書斎の名に由来する、鴨川とその背景となる東山の風景の形容である。それほどまでに京都は鴨川と深く関わり、東山を身近に感じる、自然豊かなまちであるといえる。「自然」という基盤の上に「歴史・文化」が積み重なったまちであるゆえに、京都市の景観計画は「“盆地景”を基本に自然と共生する景観形成」<sup>i</sup> というコンセプトから始まるのである。

### 名所の成立

自然と人為が深く関わりつつ調和した結果が、鴨川の風景であり、それは日本を代表する名所となった。

『都名所図会』（1780）に描かれた鴨川の名所は4ヶ所である。

「三条大橋」は、東海道の起点のモニュメントとしての橋であり、交通の要所にのぎわいが描かれている。

「四条河原夕涼」では、物真似、猿の狂言、犬の相撲、曲馬、麒麟の綱渡り、和漢の名鳥、深山の猛禽など数々の芸能や見世物が興業するさまが描かれている。河川空間の「風の道」を大胆に活用した名所であった。

「五条橋」では、秀吉公との関わり、欄干の擬宝珠や東山の眺め（蒲団着て寝たるすがたやひがし山）が述べられ、「七条河原松明殿」では、まさに河原で松明を焚いて伏見稲荷の神輿を迎える瞬間が描かれている。

三条・七条間の鴨川は、高瀬川の舟運や先斗町や祇園の生業や東山の寺社仏閣との関わりも深く、経済、文化、宗教、歴史的故事にわたる豊富なコンテンツに彩られた名所であったことが分る。

それは川とまちの関係がより緊密になった結果でもある



三都涼之図、皇都祇園祭礼四条河原之涼（国立国会図書館デジタル化資料より）

が、その背景には、治水技術の発達と都市開発のせめぎ合いがある。

吉越(2007)によると、寛文新堤の建設(1670)の結果、「堤防の構造上、河床に降りやすく、しかも河床が浅かったため、人々は河川敷において芝居見物に興じ、夕涼み・飲食などをした。これが京都における大衆がかかわったウォーターフロント・ブームの始まりだと考える」「かつての河川敷が堤内地に組み込まれたことがあげられる。そして、ここは遊興的な性格を強くもった市街地(新地)などへと変貌していった(引用者注：先斗町などのこと)」「鴨川に対する人々のイメージも大きな変化をみせた。近世までの鴨川を神聖なもの・恐ろしいもの・怖いものと感じた人々のイメージは、近世に入ると徐々に変化し、美しいもの・きれいなものと感じるようになり、水に親しみ水を楽しむようになっていった。「寛文新堤」が建設されたのは、このようなイメージにも変化が起こった時期にあたる」<sup>ii</sup>

### 名所再生の条件

今日でも、水害からの復興や河川管理において、景観的な調和に配慮がなされてはいるのだが、河川空間の活用という面では、江戸時代のようなにぎわいは失われている。

現代社会の中で、鴨川の名所性をいかに再生させるかを考えるために、改めてその魅力を挙げてみたい。

#### ○自然の豊かさ

人口150万の都市の中央を流れる河川としては驚異的な自然の豊かさである。大阪湾から鴨川に溯上する天然アユは約3万尾であるといわれるほど<sup>iii</sup>、魚類、鳥類が多く生息し、時には北山のオオサンショウウオやシカが迷い込んでくる。

#### ○水辺の景観

鴨川は、過密な都市空間の中の潤いあるボイド(大きなすき間)であり、解放感がある。

「庭園で言えば、スペインのアルハンブラ宮殿のパティオのように、水が血液のように京の体内を駆けめぐるのである。自然と人工がたとえようもないほど調和した三つの川(引用者注：高瀬川、疏水、鴨川の流れ)こそ、京都を世界で第一級の美しい都市にしている。」<sup>iv</sup>

残念ながら疏水(鴨川運河)は地下暗渠となったが。

#### ○リバーウォーク(河川の遊歩道)

「(リバーウォークは)貴重な水と緑の河川空間を都市形成の軸、あるいは都市の構成空間とするうえで、重要な装置である」「(京都の鴨川では)リバーウォークが、河



## 二条城プロジェクト

世界遺産・二条城(1603年創建)は、毎年150万人もの観光客が訪れる有数の観光地であるが、都市景観として外周から見た二条城には多くの課題がある。

堀川通から見た東大手門や巽櫓(東南隅櫓)が二条城を代表する景観で観光ポスターなどにもよく使われるが、障害物が多く満足な撮影ポイント(視点場)が得られないのが現状である。

現在の巽櫓(a)を明治時代の写真(b)と比較すれば、外堀の周りにクロマツや生垣が植えられ櫓や城壁を隠していること、道路標識、街路灯、電柱、電線、大小の統一感のない看板などが景観を遮っていること、大型バスの駐車場が広場を占拠していることがわかる。

その他にも、外周部には観光客の立場から見ると使い勝手が悪く、不快な個所が多々ある。

生垣とバス駐車場にはさまれた通路はせまく、自転車やランナーが観光客とぶつかる恐れがあり(c)、休憩の場やベンチがない(d)。記念撮影ポイントを看板がじゃましている(e)。路線バスの乗り場が駐車場の裏になりせまく、夏場は日差しがきつい(f)などの、課題が山積している。

二条城の景観は、交通量の多い堀川通や様々な障害物によって、周囲のまちと切り離された状態になっている。障害物を取り除き、開かれた巽櫓の景観をシミュレーションしたのが写真(g)である。

このようなスタディをもとに、中京区民のみなさんと二条城のありようを考えるプロジェクトを進めている。

(中村伸之)



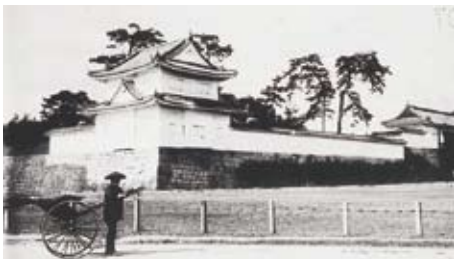
a



c



e



b



d



f



g

航空写真で確認すると、お堀の外周にクロマツが植えられたのは戦後のことであるが、櫓や城壁を覆い隠す様を見ると、植栽の意図が理解できない。また、生垣も人の目の高さに刈りそろえられ、お堀の水面への眺めをさえぎっている。植栽で景観を閉鎖的にしている。  
(写真上：現況 写真下：シミュレーション)



東大手門は二条城の正面玄関であるが、様々な施設が付加されたために、景観的な混乱が生じている。

タクシー乗り場、誘導コーン、防護柵、案内板、パラソル、企画展看板、注意板、改札小屋などは、本当にこの場所に必要なのだろうか？ 景観的な検証なしでは、「モノ」が増える一方である。

(写真上：現況 写真下：シミュレーション)



## 京都景観エリアマネジメント講座

私たちは、市民が主体の景観まちづくりを推進していくため、「市民ムーブメント」と「専門家ネットワーク」を2つの軸として活動している。本講座は、後者の実現のため、京都の景観に対する幅広い知識と高い見識を持って景観まちづくりに関わる、様々な分野の専門家を養成することを目的として行っている。

### 背景とねらい

市民主体の「景観まちづくり」を進める際には、地域の歴史や文化、商いや経済の状況、人々の暮らしやつながりなど、地域固有の多様な情報を読み取り、住民が共有する価値観を現実の景観に結実させていくことが必要であり、私たちは、そこには、総合的な見地によって情報を整理するなど、専門家によるマネジメントの手助けが必要だと考えている。さらに、平成23年4月に、京都市が景観政策の進化を目指して創設した「地域景観づくり協議会」の制度を広く活用していくためにも、市民とともに「景観まちづくり」を進めていく専門家の役割が大きいと考えている。

このように、様々な背景や課題をもつ地域の手助けとなるためには、多様な分野の専門家が連携しながら関わっていくことが望ましく、また、これらの専門家は、景観に関連する幅広いスキルを身に付けている必要がある。本講座では、私たちがこのスキルを身につけるために必要と考える各分野から講師をお呼びし、景観まちづくりの基礎理論から京都のまちの形成と歴史、伝統文化・作法、デザイン、ランドスケープ、法律、コミュニティ理論、まちづくり実践など、「京都の景観」を考えることに重点を置いたカリキュラムを用意している。



### 講座概要

#### □受講対象者

景観まちづくりに関連する専門的な職種※の方  
※建築、土木、造園、ランドスケープ、都市計画、行政、コンサルタント、法律、歴史、広告、デザインなど

#### □講座の種類

基礎講座(1年目)講義  
実践講座(2年目)実践・研究

#### 【基礎講座】

京都の景観まちづくりに必要と思われる幅広い分野の専門的な知識を身につけることを目標としている。また、多様な専門家のネットワークを広げるため、受講者同士の交流の場も提供している。全8回を受講した方を修了とみなし、修了した方は実践講座へ進むことができる。



#### 【実践講座】

基礎講座を修了した方が受講対象となり、さらに地域での景観まちづくりの支援やコーディネートスキルを身につけることを目標としている。全5回のフィールドワーク中心の講義に出席し、修了レポートの提出をもって修了とみなす。



## 平成24年度 カリキュラム

## □第2期実践講座（受講生：11名）

	日 程	テーマ・講師	参加者数
第1回	平成24年6月9日（土）	「大阪・上町台地におけるまちづくり」 應典院主幹 山口洋典氏 六波羅真建築研究室代表 六波羅雅一氏	11名
第2回	平成24年7月21日（土）	「地域特性を表す風土色と街並みの色彩調和」 (株)オズカラストジオ 尾崎真理氏	16名
第3回	平成24年8月25日（土）	「無鄰菴植治が描いた京都の景観」 京都造形芸術大学教授 尼崎博正氏	17名
第4回	平成24年9月29日（土）	「景観まちづくりにおける地域コミュニティと専門家」 京都大学大学院教授 門内輝行氏	16名
第5回	平成24年10月14日（日）	「京都の景観を考える」 東京大学大学院教授 堀繁氏	13名
中間発表会	平成24年12月15日（土）	修了レポートの中間発表 講師：京都大学大学院教授 高田光雄氏	発表者8名
平成25年1月15日（火）：修了レポート提出締切日、平成25年2月3日（日）：修了式			

## □第3期基礎講座（通年受講生：22名）

	日 程	テーマ・講師	参加者数
第1回	平成24年10月13日（土）	【基礎理論】（特別公開講座） 東京大学大学院教授 堀繁氏	47名
第2回	平成24年11月17日（土）	【まちの形成と景観】 京都府立大学教授 宗田好史氏 花園大学教授 高橋康夫氏	30名
第3回	平成24年12月15日（土）	【伝統文化】 華道家・未生流笹岡家元 笹岡隆甫氏 (講義の前に実践講座受講生の中間発表会と、受講生 同士の交流ワークショップを行った。)	—
第4回	平成25年1月19日（土）	【景観デザイン】 東京大学名誉教授・GSデザイン会議代表 篠原修氏 関西大学教授 江川直樹氏	—
第5回	平成25年2月23日（土）	【ランドスケープと都市デザイン】 京都大学特定准教授 山田圭二郎氏 京都造形芸術大学教授 佐々木葉二氏	—
第6回	平成25年3月16日（土）	【京の作法・茶道】 京都工芸繊維大学大学院教授 矢ヶ崎善太郎氏 茶道家	—
第7回	平成25年4月20日（土）	【法律・法務】 弁護士 飯田昭氏 司法書士 石田光暉氏	—
第8回	平成25年5月18日（土）	【地域まちづくりの実践】 地域生活空間研究所所長 上林研二氏 京都大学大学院教授 高田光雄氏 (講義後に基礎講座受講生の修了式を行う予定。)	—

## 専門家ネットワーク

2年間の講座を修了した方は、NPO京都景観フォーラムに「京都景観エリアマネージャー」として登録し、幅広い分野のネットワークを活かせる景観まちづくりの専門家として、地域支援やアドバイスなどの活動に取り組む

ことができる。今年度は、地域景観づくり講座(主催：京都市)の景観アドバイザーや、(公財)京都市景観・まちづくりセンターから派遣されるコーディネーターとして地域支援などを行った。

(小林明音)



このシンポジウムは東山区まちづくり支援事業の助成金と京都市未来まちづくり委員会第3期プロジェクト等からの活動支援金を受けて実施いたします。