

大津市制100年に合わせたまちづくりについて

Otsu Centennial Celebration and City Development

若 森 俊 作

by Shunsaku Wakamori

1. はじめに

大津市は、比良・比叡山系と琵琶湖に挟まれた地形的制約を受けながら、琵琶湖の南西部に位置し、湖をL字型に取り囲むように東西20.6km、南北45.6kmにわたる細長い市域をもつ面積302.34km²、人口28万5千余人を擁する滋賀県の県庁所在都市である。

歴史的に見ると、4世紀頃の景行天皇の時代到大津の郊外、志賀に高穴穗宮が造営された時に始まるといわれ、大化の改新後の天智6年(667年)に天智天皇により大和から大津宮に遷都されて以来、各時代毎に繁栄し、明治31年(1898年)に市制施行後、数回の市町村合併を繰り返して今日に至っている。

こういった歴史的な都市構造の変遷により、市域が南北に拡大し、その結果、市内9箇所あるJR駅等を中心に特色ある中小規模の地域核が数多く存在する多核分散型の機能構造の都市となっている。

さらに、近年は広域幹線道路の整備に伴う自動車利用の利便性の向上等から市街地の外延化が進み、旧市街地を中心とした都心部一帯は人口の空洞化や、都市機能の集積度の低下、都市的魅力の形成の不十分さ等から、湖西地域の中心都市としてや滋賀県の県都としての役割を十分に果たしていない状況にある。

このような都市構造上の問題を解決するとともに大津市を取り巻く新たな状況に対応するため、市制施行以来、今年で100年を迎えることに合わせ

て、今日まで進めてきたまちづくりの概要を報告する。

2. 交通施設の整備について

(1) 現状と課題

(a) 公共交通網

鉄道網としては、JR琵琶湖線(東海道本線)・湖西線、京阪電車京津線・石坂線の4路線、合計33駅(琵琶湖線4駅、湖西線5駅、京津線3駅、石坂線21駅)が設置されている。

JR線は主に遠距離交通の手段として利用されており、琵琶湖線の利用客数は横ばい状態であり、湖西線においては増加傾向にある。

京阪電車は、旧来の市街地をJR線と並行して通過し、南北に細長い市域において市民の身近な足としての役割とともにJR駅への重要なアクセス手段となっているが、近年乗車人員は減少している。

また、京阪電車は平面軌道であるため、市街地の分断や路上交通の横断の阻害といった問題を抱えている。

バス路線は、現在、5事業者によって運行されており、大津市の東部、南部及び北部地域においてはJR駅への重要なアクセス手段となっているものの、バス運送人員数は減少している。

(b) 道路網

道路網としては、名神高速道路、京滋バイパス、西大津バイパスを中心に、国道5路線、主要地方道8路線が琵琶湖を取り囲む形で配置され、これらを主要幹線軸としてラダー型ネットワークを形成しつつあるが、一般県道以上の路線の車線数をみると、そのほとんどが2車線で形成され、市の内外及び内々交通を支える幹線軸としては道路機能が脆弱である。

キーワード: 総合交通計画、交通管理、公園・緑地、市街地整備

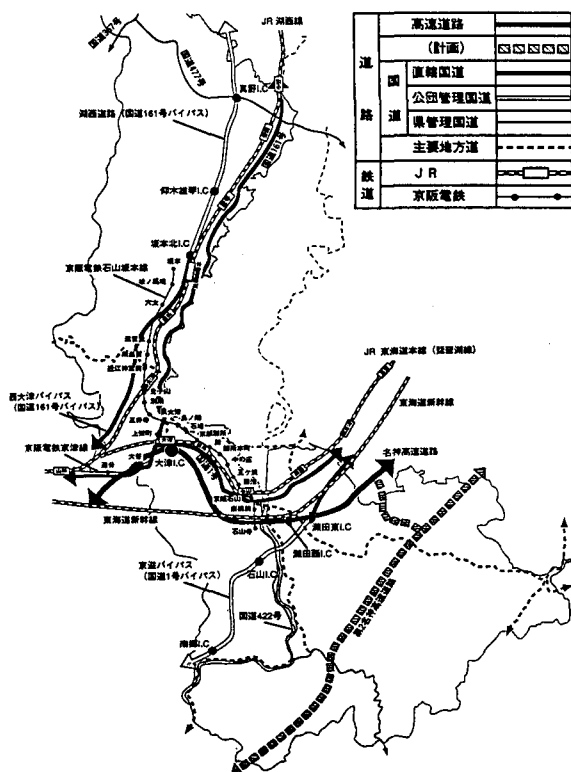
大津市都市計画部都市計画課 主幹

〒520-8575 大津市御陵町3番1号

TEL 077-528-2770 FAX 077-527-1028

また、都市計画道路は77路線、総延長約193kmで、そのネットワークについてもラダーパターンとなっているが、改良率は約24.3%（概成率は約40.0%）に過ぎず、特にラダーパターンの内、梯子段状の道路における整備の遅れが著しい。

このような道路網整備の遅れと近年における通過、集散する交通量の増加とあいまって交通混雑が顕著となっている。



大津市交通施設図

(2) 今日までの取り組み

交通施設の中でも特に道路網の整備は、昭和56年に本県で開催された第36回国民体育大会や、本年の市制100年を目標に整備を行ってきた。

具体的には、大津市の持つ交通特性である通過交通を排除することを目的とした国道1号のバイパスである京滋バイパスや同161号のバイパスである西大津バイパス等の広域幹線道路整備とこれらの幹線道路にアクセスする都市計画道路が整備された。加えて、既成市街地の骨格を形成する中環状軸となる都市計画道路も鋭意整備が進んでいる。

(3) 今後の交通施策

今後の交通施設の整備は、従来までの道路整備に頼る施策のみでは本市の地形条件や道路整備の進捗状況からみて限界があるという認識にたち、加えて高齢化社会の進展、地球環境からみた自動車排気ガス問題等を考慮し、公共交通の活用を含めた総合的な施策の中で進めていく計画が必要である。

このため、今後は通過交通に対応する幹線道路整備を進めながら、自動車交通から公共交通への転換を可能にする交通需要マネジメント施策（以下、「TDM」という。）を並行して進めていくものである。

(a) 今後取り組む道路整備

道路整備に際しては、国、県、市等の事業主体が適切な役割分担のもとに以下の整備を推進していく。

- ・（仮称）大津道路（国道1号バイパス）の新設
通過交通問題解決とアクセシビリティ改善に寄与する道路。
- ・主要地方道大津草津線の6車線化
沿道施設の集積が急激に進む路線であり、集散交通及び通過交通問題解決に寄与する道路。
- ・国道161号の4車線化
大津草津線が接続する道路であることから早急な整備が必要な道路。
- ・中環状軸となる道路の整備

現在整備中の都市計画道路の早期完成。

(b) 今後取り組む各種TDM

TDMを推進する上においては、県、市はもとより鉄道事業者、バス事業者をはじめ地元関係機関等による協議、協力する体制の早期確立を行い、以下のTDMに取り組む。

- ・循環バスの運行
- ・県内周辺駅におけるパークアンドライド駐車場整備
- ・フリンジ駐車場の整備・駐車需要マネジメント
- ・歩行者ネットワークの整備及び歩行者空間の整備
- ・トラフィック・ゾーン・システムの導入
- ・企業による交通行動管理の要請
- ・駐車場案内システムの導入（平成10年度導入済）

なお、TDMについては、去る9月12、13、15、19日の4日間、建設省、滋賀県及び本市の

共同により本市都心地区における休日の商業目的の集散交通を対象としたパークアンドバスライド実験を実施し、現在その効果を分析中である。

(c) 今後取り組むその他の交通施設

京阪電車は、現状と課題で記述したように市街地の分断や路上交通の横断の阻害といった問題を抱えるとともに、都市計画道路の整備の妨げにもなっているが、今後展開していくTDMの実施に際しての公共交通機関への転換にはなくてはならないものである。

こういったことから、今後、京阪電車については高度化を視野に入れ、JR駅と結節している西大津、膳所、石山駅の結節機能を強化していく。

3. 公園・緑地の整備について

(1) 現状と課題

都市計画公園・緑地は計画決定された72箇所、約452haの内、51箇所、約181haを供用開始しており、その整備率は40.1%であるが、都市計画決定されていない公園・緑地を含めると123箇所、約203haを開設している。都市人口に対する面積は7.21㎡/人と全国平均を上回り、未整備の都市計画公園・緑地を加えると、その計画水準は平成8年人口ベースで17.0㎡/人となる。

しかし、公園・緑地の配置状況をみると、住区基幹公園については丘陵地等の計画的に開発された区域の整備状況は良好ではあるが、平地部の既成市街地等では整備が遅れている状況にある。

また、都市計画緑地については、琵琶湖に流出入する主な河川護岸及び琵琶湖湖岸を主体として都市計画決定しているが、整備状況はやや遅れている。

(2) 今日までの取り組み

公園・緑地の整備についても、交通施設と同様に昭和56年に開催された国民体育大会をひとつの区切りとして、本年の市制100年を目標に行ってきた。

特にここでは、市制100周年を目指して整備を行ってきた、平成7年に都市景観100選を受賞した「大津湖岸なぎさ公園」について報告する。

(a) 整備の目標

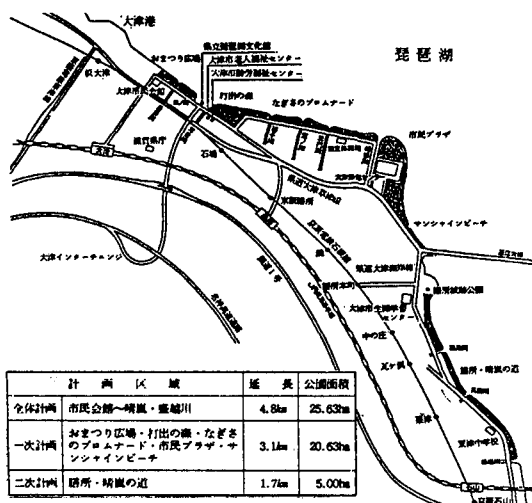
本市中心部においては、大規模埋立後の湖岸形状が鋼矢板等による直壁護岸となり、人と湖が隔絶されてきたところから、中心部にうるおいを取り戻したいとの市民の熱意により、市民はもとより大津を訪れる人々が、湖に手や足を触れることによって日常生活の中で「うるおい」と「やすらぎ」を感じ、琵琶湖の大切さや、琵琶湖に生息する生物との共存を考える場、ふれあえる場となるように整備を行った。

(b) 整備の方針

琵琶湖の環境を配慮し、湖岸線については線形を制度的に規制あるものを除き、可能な限り滞流を生じさせないように行い、自然とやすらぎが感じられるように曲線を採用した。さらに、護岸については環境面、安全性、水辺の清掃管理面、水位変動があっても誰もが安全で近づけること等を配慮し、大きな自然石による階段護岸とした。また、水理解析を行い砂浜設置が可能な場所においては、砂浜の復元を行った。

(c) 事業概要

JR大津駅中央大通りと琵琶湖が交差する大津市島の関地先から、晴嵐一丁目に至る延長約4.8kmを昭和61年度から平成10年度までの13年間で整備を行ったものであり、治水機能、親水機能、修景機能、レクリエーション機能、集い機能及び防災機能の諸機能をもつ公園である。



大津湖岸なぎさ公園全体図

(3) 今後の整備計画

今後の公園・緑地整備は、従来の計画を踏まえながら新たな展開を目指した「大津市緑の基本計画」に基づき、周辺山地の保全、琵琶湖湖岸のオープンスペースとしての機能確保、河川緑地を軸とする緑地網の形成、市街地内緑地の創造、市民による緑化活動の拡充等、本市の特性を踏まえ、古都大津にふさわしい個性ある公園・緑地空間の創出及びネットワーク化を図る。

4. 市街地整備について

(1) 現状と課題

市街地開発事業を実施（施工中も含む）した区域は、約649haであり、市街化区域面積の12.1%に過ぎず、市街地の多くの部分で面的整備が必要とされている。

(2) 今日までの取り組み

土地区画整理事業は、民間、住宅・都市整備公団を含めて、主として周辺市街地で実施しており、既成市街地ではJR大津駅前、瀬田駅前、堅田駅前などで実施している。

一方、市街地再開発事業は、浜大津駅前B地区、大津駅南地区において実施している。

ここでは、市制100年を目指して、大津市の中心市街地活性化に資するために本年4月に完成した浜大津駅前B地区第一種市街地再開発事業及び事業中の大津駅南地区市街地再開発事業について報告する。

(a) 浜大津駅前B地区第一種市街地再開発事業

大津市の中心市街地として、賑わいを見せてきたが、近年の社会経済情勢の変化の中で、都市機能が低下し、活性化が必要とされてきた浜大津地区において、周辺地区からの買い物客等を招来する魅力的な商業施設、良好な居住環境の備わった住宅施設及び広場等を含む関連公共施設等の整備を行い、地域の商業活性化、人口の定着化を推進し「活力ある都市づくり」を目指し、土地の高度利用、都市機能更新を図ることを目的とした。

(b) 大津駅南地区第一種市街地再開発事業

大津市の玄関口であり、行政・経済の活動拠点で

あるJR大津駅の南地区に位置し、国道1号からの進入道路や交通広場・駐車場等のターミナル機能として必要な公共施設の整備を施設建築物と一体的に整備を行い、都市的な土地利用の更新と高度利用を図るとともに、長年懸案であったJR大津駅南口改札口を開設し、中心市街地での人口の定着や経済活動の活性化対策への拠点整備を行うことを目的とした。

(3) 今後の方針

各地区の特色を活かした多核連携型の都市機能構造を目指し、都心・副都心（北部及び東南部）の形成とその連携を目指す。

(a) 都心地区

定住人口の減少、高齢化の進展、空き店舗の発生が進んでおり、かつ、商業系の高容積率にも関わらず防災上危険な木造密集市街地である中心市街地について、土地の高度利用や都市基盤整備等の土地の整序化を目指した再構築に向けて、面的整備の推進に取り組んでいき、既に都市機能更新が進んでいる浜大津周辺及び大津駅周辺、業務・商業・文化・リゾート等の諸機能の集積が図られているにおの浜周辺とともに一体とした都心空間の創出を図る。

(b) 副都心地区

副都心の中でも、特に湖西地域の中心地域として生活、文化、産業活動の拠点を目指す北部副都心において、計画中のびわこサイエンスパーク、大津湖西台、真野佐川地区、堅田駅西口等の土地区画整理事業に積極的に取り組んでいく。

東南部副都心においては、JR石山駅地区の再開発事業を促進するとともに、この計画に整合する駅前広場の整備とターミナル機能の強化を図る。

5. おわりに

今日まで市制100年に合わせてまちづくりを推進してきたものであるが、今後これを区切りとして新たな目標に向かい、高齢化、国際化、情報化などの急速に進展する社会環境に対応するために、各地域核の特色を活かしながら、さらに基盤整備の推進と、災害に強いまちづくりや、中心市街地の活性化等に努力していきたい。