

昭和初期の大津市における湖岸埋立と街路網の形成 ―遊覧都市の建設をめぐる―*

The Road Network Construction and the Lakeside Reclamation of Otsu City in the early Showa era

田中倫希**, 山口敬太***, 川崎雅史****

By Michiki TANAKA, Keita YAMAGUCHI, Masashi KAWASAKI

本研究で対象とする昭和初期の大津市では、都市計画街路整備や湖岸埋立が、遊覧都市の建設という目的と一定の関係をもって展開された。本研究では、都市計画滋賀地方委員会の議事録や大津市会の会議録・議事録、行政史料を基に、都市計画街路網及び埋立の具体的内容、遊覧都市建設におけるそれらの位置付けと各関係主体の意図を明らかにした。その結果、都市計画技師は既存の名勝地や観光地帯を連絡する湖岸道環道道路網及び湖岸の観光施設の創出を意図し、県執行部や市会は、京都との連絡ルート形成を目的とした街路整備や、湖岸道路の配置変更による歓楽地帯形成を目的とした埋立事業を意図していたことが明らかになった。

1. はじめに

本研究で対象とする大津市では、大正期以降、鉄道や遊覧船といった観光事業者により琵琶湖の風光や近江八景のような名勝を利用する観光事業が行われ、1921(大正10)年8月には滋賀県保勝会によって近江八景が名勝に仮指定(湖南勝区)されるなど史蹟保護も進んだ¹⁾。砂本によれば1931(昭和6)年前後から県と商工会議所を中心に国際ホテル建設の動きがあり、遊覧施設建設による外客誘致が目論まれていた²⁾。その一方で、昭和初期には大津市政や滋賀県政においても観光事業が都市の発展策として考えられ始めていた。

大津市における都市計画は、昭和3年4月の都市計画都市の指定以降、街路埋立計画(昭和7年9月)、風致地区(昭和12年2月)、都市計画公園(昭和18年3月)がそれぞれ決定された。街路網の執行は昭和9年までに6路線、埋立事業は昭和11年前後に尾花川地先、粟津湖岸地先で着工された。一方、行政による観光事業は昭和6年頃から目立つようになり、主な事業として瀬田川遊歩道の新設(昭和7年4月)、国際観光ホテルの開業(昭和9年10月)、石山公園の整備(昭和10年から昭和14年)が行われた(表1)。

この街路及び埋立計画は、「一部の工業区域を除き湖岸遊覧都市として全国に冠たらしめることを目標とし、且つ前提に於て之が行はれて居る」³⁾と都市計画原案作成者の塩原三郎・都計技師により位置付けられており、都市計画事業と観光事業との間には一定の関係があったように見受けられる。

そこで、本研究では、戦前の大津における都市計画街路及び埋立事業の具体的内容と、それらの遊覧都市建設における位置づけと、各関係主体の意図を明らかにすることを目的とする。

本研究に関連する旧都市計画法下の都市計画史・形成史の既往研究は、東京・大阪・名古屋などの大都市を対象とした多くの研究のほか、京都・奈良などの観光都市を対象にした研究⁴⁾、長野や岡山、札幌、鹿児島などの地方都市を対象にしたもの⁵⁾がある。これらの都市の事例と比較しても、大津市における観光事業重視の都市建設は非常に特色がある。

大津市の都市計画史に関する既往研究として『新大津市史下』⁶⁾や『新修大津市史』⁷⁾などが戦前から戦後にかけての(主に戦後の)観光事業や埋立事業による湖岸景観の変遷を示しており、また砂本⁸⁾が戦前の観光地開発については国際観光リゾート建設の観点から、国際観光ホテルに付随した湖岸道路や観光道路によるドライブウェイ計画の一端を示している。しかし、都市計画の全体像や各事業に対する主体の意図までは追えていない。本研究ではこれに対し、都市計画滋賀地方委員会や大津市会の議事録、当時の行政資料などの一次史料をもとに明らかにする。

表1 大津市土木事業の略年表

年号	月	民間等による開発、滋賀県、大津市による計画執行
大2	12	太湖汽船による埋立事業が完了
14	-	県・市・商工会議所による埋立会社が濱大津埋立計画を発表
6	1	県参事会が瀬田川渡渡案を議決
6	8	県知事が湖畔ホテルについて国際観光局から諒解を得る
6	10	県が渡渡土砂を利用した散歩道の設計を発表
7	9	大津都市計画街路網の答申案が議決
8	4	大津市・膳所石山両町が合併
8	5	京津国道が開通
9	3	市長が市会に粟津湖岸埋立計画を提出
9	10	国際ホテルが開業
9	11	山中越ドライブウェイが開通 市観光課が山中越ドライブウェイへの植樹計画を発表
10	4	県知事が尾花川埋立計画を発表
17	8	粟津埋立事業が完了
18	-	尾花川埋立事業が完了
24	-	濱大津港周辺の埋立事業が開始
38	-	戦前計画分の埋立事業が完了
42	-	湖岸道路が完成

2. 街路網計画、埋立計画の決定

(1) 都市計画以前の埋立事業と計画

a) 湖岸の遊覧船利用

大正から昭和初期の大津での一般的な観光形態は、遊覧船と電車により名勝地を廻るものであった。その例として、1925(大正14)年に開始した湖南汽船と京阪電車による八景めぐりの船車連帯運輸がある。当時の観光書「びわこ遊覧案内」から、京都市三条を出発し濱大津まで京阪電車に乗り、濱大津港から石山や新唐橋などの近江八景を廻る観光形態が確認できる(図1)⁹⁾。また、この乗船数を整理すると(1929(昭和4)年以降のものに限られるが)1931年(昭和7)年には1.2万人だったものが、1933年以降は2万人前後が利用するようになった¹⁰⁾。1933(昭和8)年4

*keywords: 都市計画、遊覧都市、景観設計、近代都市形成史、風致

**学生会員 京都大学大学院 社会基盤工学専攻 修士課程

***正会員 工博 京都大学大学院 社会基盤工学専攻 助教

****正会員 工博 京都大学大学院 社会基盤工学専攻 教授

(〒615-8540 京都市西京区京都大学桂C-1)

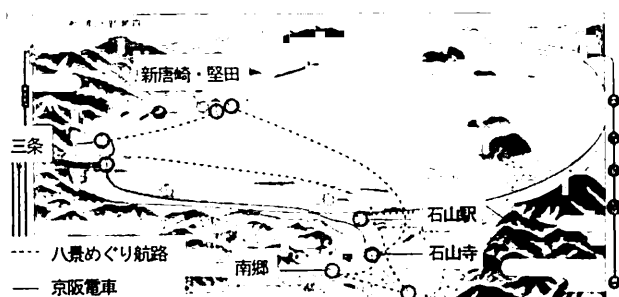


図1 「ひわこ遊覧案内図」(昭和初期)
滋賀県立図書館運営サイト「近代デジタル歴史街道」所収

月には大津市観光課が設立されたが、その後の乗客数増加はこのことが要因だと考えられる。

b) 湖南汽船による紺屋ヶ関埋立事業

1911(明治43)年から2年をかけて、濱大津東の湖南町地先において、湖上の遊覧船を運営する湖南汽船が埋立事業を行う。3455坪の小規模の湖岸埋立であるが、管見の限り濱大津周辺の最初の埋立事業として注目に値する。

湖南汽船は、1910(明治42)年11月5日に「紺屋ヶ関港改築ノ件願書」¹¹⁾を大津市役所へ提出した。滋賀県の許可の下りないまま一年と数ヶ月が経過した後、1912(明治44)年4月5日に改めて「嘆願書」¹²⁾を県へ提出した。埋立の理由として、港湾の規模が狭小であり「旅客並ニ物貨ニ対シ完全ナル取扱」が難しい事、波止場が平陸地に接しておらず船を安全に碇泊しておくことが難しい旨が記載されている。この訴えは公有水面(琵琶湖面)を管理する滋賀県が、公有水面埋立法に基づき許可した。その後1913(大正2)年12月15日に竣工した埋立地は湖南町と名付けられた(図2)。

工事が竣工に近づいた1913(大正2)年9月8日に湖南汽船専務・谷口賢次郎は、神戸鉄道管理局長に「鉄道御用地植樹ニ付御願」¹³⁾を提出している。この出願は、埋立地の道路と鉄道との間が「不用」となる事、埋立地が「大津市湖岸中風景絶勝ノ地ナルガ故ニ四時共ニ公衆ノ娯楽場ト」なる事を理由に、線路境界へ「松櫻楓柳其他風致木数十株ヲ植栽」する事の許可を求めている。その後、鉄道管理局が許可を下し湖南汽船は植栽を沿岸部に実施した。この埋立事業において湖南汽船が紺屋ヶ関港を「公衆ノ娯楽場」として植栽整備した事は、湖岸の風致を観光事業に利用した最初期の試みであり、その後の遊覧都市建設を目的とする風致的整備の先駆けであるといえる。

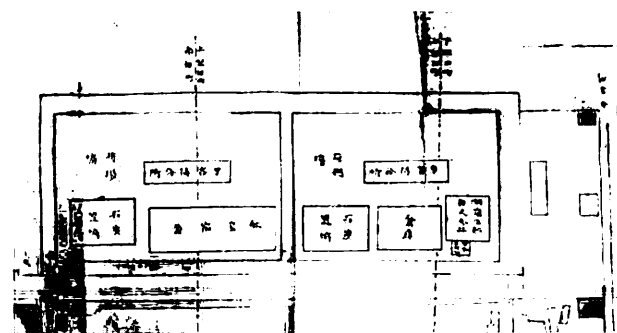


図2 「紺屋ヶ関埋立施設平面図」(1911)
『1899年-1917年大津市並湖南汽船会社経営埋立一件書類』所収

c) 濱大津一帯の埋立計画

1910(明治43)年の湖南汽船の埋立事業を初めとして、大津市では大規模な埋立計画が数度にわたって立てられた(表2)¹⁴⁾。1925(大正14)年に大津市を中心に、滋賀県、大津商工会議所

表2 濱大津埋立計画一覧

年号	計画主体	埋立区域	目的	整備内容、施設
明43	大津市	坂本町～石場	不明	不明
大4	大津市	坂本町～石場	港湾整備	港湾設備
大14	埋立会社 (滋賀県、大津市、商業会議所)	濱大津から石場 幅50間から80間	不明	・中島の建設(湖畔ホテル、温泉旅館、音楽堂、レストラン) ・幅員10間の遊歩道路 ・濱大津に湖国交通網
昭4	湖岸埋立会社 (大津商業会議所、阪神電鉄、新大阪土地)	濱大津から石場 幅50間から80間	・中島の建設により近代的な遊覧施設を統一	・湖中に1万4000坪の島(島へ大津市四遊郭の移転) ・湖岸一帯に幅員10間の遊歩道路 ・幅員6間乃至3間の遊歩道路
昭7	地方委員会 (都市計画埋立)	尾花川から石場	・街路の建設 ・大津市街の発展	・濱大津遊覧港の分離 ・幅員約10.5間の湖岸遊歩道路 ・湖岸に約3.0間の遊歩道 ・湖岸公園他3公園

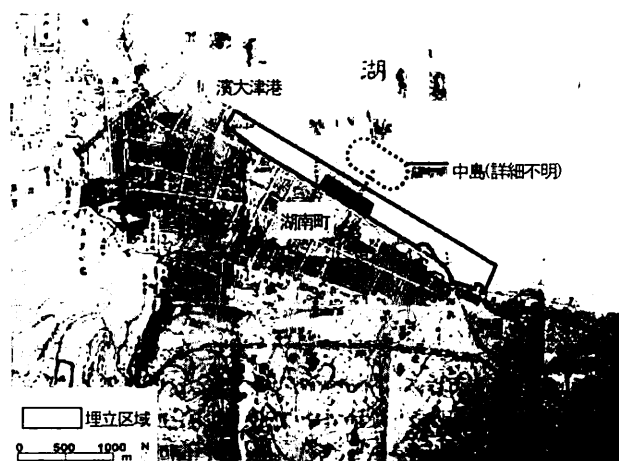


図3 大正3年8月調製の「大津市附近地形図」を修正

により埋立会社が設立された。この時の計画平面図を、記述を基に再現したものが図3である¹⁵⁾。その要点は、1) 湖南町地先に中島を作り湖岸ホテル、温泉旅館等を設けること、2) 濱大津から石場まで直線的に埋立てること、3) 濱大津から帝國製麻工場前まで幅10間の湖岸遊歩道路を設けること、4) 濱大津に湖上交通を集めることであった。この時点で既に湖岸埋立、遊覧施設整備、湖岸遊歩道路という三つのアイデアが現れていた。この計画は財政難のため事業化されることはなかった¹⁶⁾。

埋立計画の4年後、「大津地先六万坪の湖岸埋立を出願近代的の遊覧施設集中の計画」と題した埋立計画が新聞紙面に報じられた¹⁷⁾。事業主体は大津商工会議所会頭・兼松寅太郎を中心に、阪神電鉄と新大阪土地(民間)の出資者からなる湖岸埋立会社である。本計画は「末松知事時代のものをそっくり取った」とものだと評されたが、実際に紙面に記載された埋立面積や道路長など、前述した大正14年の計画内容とほとんど一致する。この間に、民間資金による計画実現へ方針転換が図られたのであろうと推測する。また、この埋立用材には「湖水に堆積して居る所の砂若くは泥」の利用が計画されていた。

1929(昭和4)年2月14日大津市会には、この埋立計画を後押しする「湖岸埋立促成に関する建議」が市議員・北村竹次郎を代表に提出され議決された。北村議員は説明において、「一大楽天地」の誕生に加え、埋立地のうち約2万2千坪が大津市に提供されること、工事費200万円が大津市へ落ちることを説明した¹⁸⁾。ここでも湖岸ホテル建設や遊郭の集積が意図されており、近代的遊覧施設の創出が目的であることが分かる。しかし、本計画も事業化には至らなかった。内務省が、琵琶湖は「淀川の水源地として治水上重大なる使命」を持つとして、湖岸の埋立を原則的に不許可とする声明を出したためであった¹⁹⁾。

以上のことから都市計画以前においては、遊覧地帯創出を意

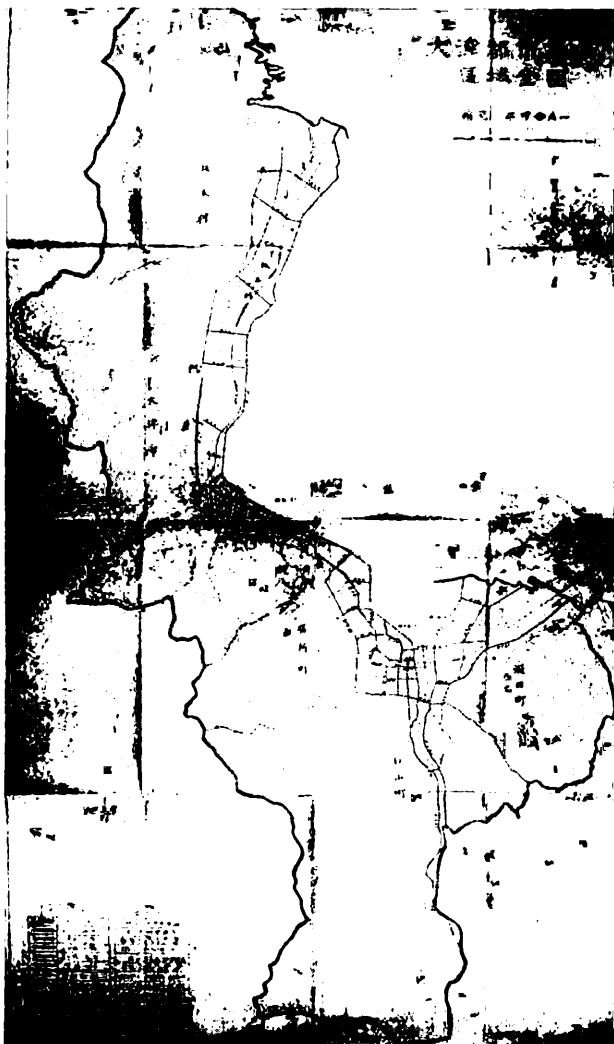


図4 大津都市計画街路網及び埋立平面図 (1932.9)
外周の赤線は都市計画区域の範囲を、市街の線は都市計画道路網を示す

図した埋立計画や湖岸の逍遙道路建設が市・県や商工会議所を中心に目論みられていたことが確認できた。

(2) 都市計画指定へ至る経緯

大津市の都市計画指定の要請は、1921(大正10)年6月に市会が都市計画法の適応を県へ要請したことに始まる。返答のないまま3年が過ぎ、1927(昭和2)年9月に奥野市長により改めて「本市を都市計画法施行の市として指定方其筋へ申請の件」(建議)が市会に提出された²⁰。

1927(昭和2)年9月28日の大津市会において奥野市長は、都市計画に対して、「都市の急激の発展膨張」に対する「権威のある而も確乎たる根本計画」への期待を述べた。その上で、「遊覧都市」や合併による「大大津市の建設」に対する根本計画の策定、具体的には山手の区画整理、市内の道路網の整備、湖岸埋立の是非等を含む計画の必要を説明した。市会や新聞紙面において、大津市を評して遊覧都市という言葉が使用されるのは、確認できる範囲で、この時が始めてである。

市会議員・北村竹次郎からは、遊覧施設に関して奈良・京都・大阪と「相俟つて連絡を採つて大津の発展を図つて来た」として、さらなる発展のために都市計画の必要が挙げられた²¹。この市会の翌日の大阪朝日滋賀版では、「地区拡張」や「遊覧施設完備」に対して、「大大津市建設の理想、遊覧都市としての市是を確立し商工都市的施設をも按配」することが期待される報道がなされた。一方、都市計画に対する市会の現況として「当局

は勿論関係者は慎重に考慮計画を要するのでまだ何等腹案もない模様」と報じられており、遊覧都市の建設についての具体的な施策はできていなかったようである²²。

(3) 都市計画区域の決定

都市計画法適応は1928(昭和3)年4月であり、翌年5月に阪本、下阪本、滋賀、膳所、石山、瀬田の六ヶ町村と大津市を包含する都市計画区域が決定した(図4)。決定の理由書には、人口増加の鈍化から大津市が「飽和状態」であり、「激成」の状態にあることが確認された上で、「将来産業及名勝史蹟の地として発展の基礎を確立」することが記されている²³。

(4) 都市計画街路網の決定

a) 都市交通に対する街路計画の位置付け

都市計画街路網及び埋立は1932(昭和7)年9月8日の第三回地方委員会において議決された(図4)。この決定理由書には、都市計画区域が「平地地少く背後に高約四百米の連峯を負う」ため利用面積の少ないこと、「道路、鉄道、軌道等の配置、連絡」に欠陥の多いことが指摘されている。これらを踏まえて「街路網確立し以て各種計画の根幹と為さむとす」²⁴とある。

この街路網の特徴を明らかにするために『大津都市計画街路網並埋立設計概要』²⁵を資料として用いる。この史料は地方委員会配布資料であり、また塩原都計技師の自伝的図書『都市計画の旅』²⁶にも参考文献とされている。その前半部「大津市都市計画街路網」の(二)計画選定並設計、では、都市計画区域の在来道路網に関する特記事項が四点挙げられている。そのうちの都市交通に関する三点として、1) 国道に「適当な補助線」のないこと、2) 「駅港湾に対する道路自体並び連絡」の不足、3) 「史蹟名勝富む遊覧地」にも拘らず、風致を考慮した「遊覧的道路の施設統制なきこと」が挙げられた²⁷。

次項(三)設計、では、上記の1,2) に対応する形で、「街路の設計概要」として、「第一の交通中心」である濱大津を中心に、京都や阪本と膳所石山へ「主要幹線」を放射し、第二に「大津、石山駅各駅を中心として幹線を放射」したと説明する。対応する市街地内の街路、例えば[1.3.1]や[11.2.2] (表3参照) は、記載された各路線の説明により「主要幹線」と位置付けられており、市街地山手の街路に都市交通の中心的位置づけを与えていることが分かる。

b) 遊覧道路の抽出

一方、3) の記述からは、塩原都計技師による遊覧的道路の設定が示された。各路線の説明文には、「遊覧道路」、「風致」を考慮した道路、「史蹟名勝連絡道路」、といった記述が複数の路線でみられる。例えば、[11.3.23]は「瀬田川右岸史蹟名勝地を連絡する遊覧道路に相当」と説明された²⁸ように、「遊覧道路」は意図的に設定された。そこで、遊覧に関連する記述を基に表3を作成した²⁹。これらの記述による限りでは、技師らの言う「遊覧道路」とは、街路の風致を考慮した史蹟名勝地の連絡を目的とする道路であったことが分かる。

遊覧道路の中でも湖岸道路はその重要性が塩原都計技師により特記されており、都市交通における「主要幹線」でありつつ、「一貫せる遊覧的交通幹線にして湖岸遊覧都市構成上最も重要」な路線と位置付けられている³⁰。また湖岸道路の設計内容として、埋立地の湖岸沿いに配置すること、その幅員は「十九米とし車道四車線を取り湖岸側に幅員五、五米の遊歩道を設ける」こと、街路樹を「幅員2.75m以上の歩道、湖岸歩道」に「5m毎に一本の割合で街路の両側に植え」ることが挙げられた³¹。これら技師の言説や実際の設計内容から、「遊覧的道路」の計画

表3 遊覧道路一覧

等級	番号	キーワード			説明(引用を主とした)
		名勝	風致	分類	
Ⅱ.1	2	○		a	・柳ヶ崎、唐崎、新唐崎等湖岸の史蹟名勝地を連ね湖岸遊覧道路としての目的を有す ・幅員は十六米を標準とし大津都市計画埋立地に於ける湖岸道路は湖岸側の遊歩道の関係上特に幅員十九米とし
	3	○		a	・地方交通上重要なのみならず遊覧交通の目的を有する路線なる ・幅員は十六米を標準とし埋立地湖岸は特に十九米、瀬田川沿岸は十二米とす
Ⅱ.2	7		○	b	・瀬田川の沿岸は風致上幅員十二米とし ・都市計画埋立地湖岸の部分は幅員十六米とし
Ⅱ.3	12	○		a	・史蹟名勝地唐崎と史蹟地穴太を連絡し日吉神社に至る路線
	13	○	○	c	・道路の両側に松樹多く風致に富み湖岸より日吉神社、延暦寺に至る連絡遊覧道路に相当する ・風致を考慮し幅員を十二米とす
	16	○		a	・(膳所城址より)分岐し膳所神社北側を過ぎ……一部相模川右岸に沿ひ国鉄東海道本線を横切り茶臼山に至る ・史蹟名勝を連絡する路線
	18		○	b	・粟津松原は粟津晴風の称あり。近江八景の一なるも附近工場の建設並に市街化により著しく風致を損傷 ・道路両側に於ける松樹保存を考慮し、幅員十二米とす
	22		○	b	・沿道の風致を考慮し幅員を十二米とす
	23	○	○	c	・(石山寺前より)瀬田川右岸府県道大津宇治線に沿ひ……大字南郷渡鉄橋に至る ・瀬田川右岸史蹟名勝地を連絡する遊覧道路に相当 ・起点より南郷洗堰に至る区間は風致を考慮し幅員十二米とし ・(瀬田橋附近より)瀬田川左岸に沿ひ……風致を考慮し幅員十二米とす
	24	○		a	・山手史蹟名勝地遊覧道路に相当
小1	2	○		a	・山手史蹟名勝地遊覧道路に相当

分類 a:風致、b:名勝連絡、c:風致かつ名勝連絡

は湖岸道路を軸に立てられたことが確認できた。

c) 市観光課の観光計画における都市計画の位置付け

以上の都市計画街路網の原案作成者である塩原都計技師は、大津市観光課の嘱託(昭和8年4月～昭和9年2月)でもあった。在任中に塩原技師は、大津市の観光計画を示す『大津市観光施設調査報告書』の作成を手掛けた。「大津市の観光客誘致策」という副題がついた『大津市観光施設調査報告書』(山口所蔵、図6)は、昭和8年6月に大津市観光課から発行された全92頁の冊子(奥付なし)である。本書は都計技師・塩原三郎と滋賀県農林技師・佐藤品によって、都市計画ならびに遊覧施設計画のための調査と彼らの意見をまとめたもの、であった。

本報告書において塩原都計技師は、自身の作成した街路網及び埋立計画を、「大津市の都市計画は一部の工業区域を除き湖岸遊覧都市として全国に冠たらしめること」が目標であり前提であるとし、「快適なる街路網、湖岸の美化、遊覧施設を目的とする湖岸埋立並に各種公園の築造、風致地区の設立」により「大津市の遊覧計画」の大半が完了すると説明している。

ここで改めて「大津市都市計画街路網(二)計画選定並設計」の項を参照すると、

- 3) 史蹟名勝に富む遊覧地たるにも拘らず、風致を考慮したる遊覧的道路の施設統制なきこと、殊に大津湖岸に於て著しきこと、

とある。この記述は、史蹟名勝の存在が遊覧地としての一つの基準であること、「風致を考慮したる遊覧的道路」の必要が認められていることを示している。以上から、塩原都計技師の作成した都市計画街路及び湖岸埋立は、塩原らの考える観光客誘致計画の一部として位置付けられていたことが分かる。

また、報告書に記載された観光計画では、遊覧施設の整備項目、観光ルートを挙げている。遊覧施設の整備としては、表4のような整備項目が挙げられた³²⁾。それらのうち特に石山公園や柳ヶ崎遊園地の新設については、多くの施設を挙げて具体的な整備方針を示している。

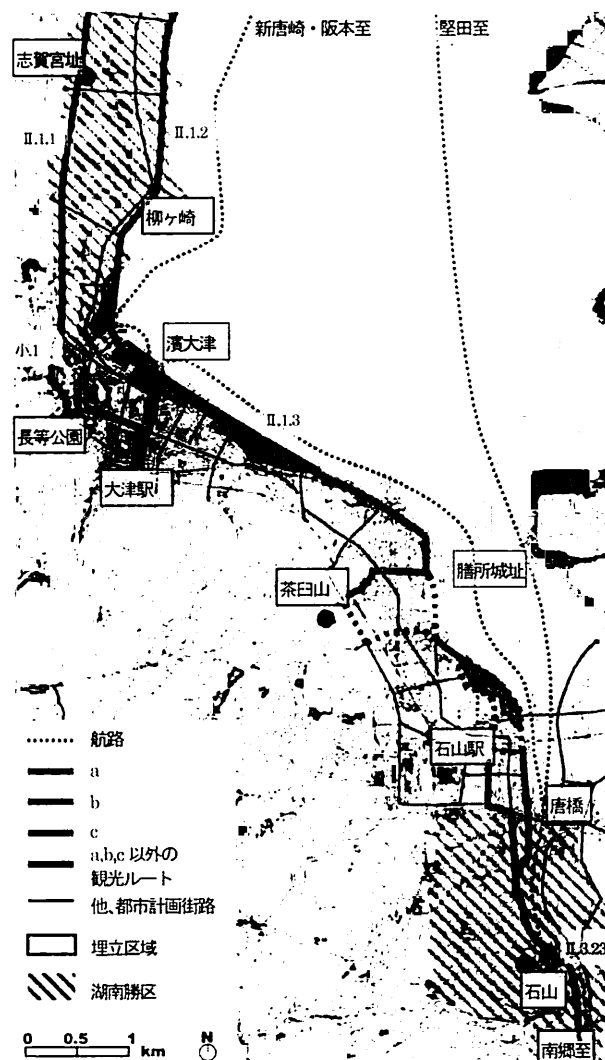


図5 市観光課による観光ルート(1933.6)

囲み字は観光ルート記載の地名、点線部は記載からは不特定の観光ルート
分類 a:風致、b:名勝連絡、c:風致かつ名勝連絡(表3に対応する)

目次の一部	
第一篇	現況
第二篇	計画
第二章	全国各地の遊覧客誘致方法
第三章	都市計画並に都市計画事業遂行の必要
第七章	遊覧地系統と観光ルートの決定及遊覧バスの経営
第八章	遊覧施設の充実

図6 『大津市観光施設調査報告書』表紙

以上の遊覧都市を構成するものとして位置付けられた遊覧道路と観光計画の施設地等の関係、ならびに『大津市観光施設調査報告書』に記載された観光ルート設定の意図を考察する。まず、観光ルートである道路及び航路を図5に示した³³⁾。次に遊覧道路が史蹟名勝地と関連付けられていたことを考慮して、史蹟名勝指定地と湖南勝区の範囲も併せて図示した。これより(図5)、観光ルートは、遊覧船の湖上ルートに加え、湖岸道路を始めとする遊覧道路を主とし自動車ルートから構成されていることが分かる。さらにこれらのルートにより、遊覧施設の整備項目に挙げられた柳ヶ崎と、史蹟名勝地でもある石山寺が、大津市街

表4 遊覧施設整備項目一覧

整備項目	説明(「」内は引用)	施設
石山公園の新設	・公園を造り国際ホテルの一部レストランを丘上に建築 ・公園地帯は動物園及休憩所等」を設ける ・河畔は「遊歩道」によって公園化	・石山公園 ・レストラン ・動物園及休憩所 ・河畔の遊歩道 ・ボートレース事務所 ・自動車置場用広場
南郷遊園地の新設	・洗堰の右岸を改良し「子供の運動器具、休憩所、茶店を設け、様式公園を作り」「貫塚式大遊覧地たらしめる」	・運動器具 ・休憩所 ・茶店 ・様式公園
柳ヶ崎遊園地の新設	・国際ホテルは「比較的大衆的に設備せられることを欲す」 ・京都方面の客及阪本、三井寺の帰途客の足止地として是非共柳ヶ崎一帯を大公園となし理想的施設をなすべき 「公園的機能に於ても遊覧客誘致に於いても重要」	・国際ホテル ・大公園 ・公園
長等公園改良		公園
水泳場施設	水泳場施設を完備し「大津市への入客を益々ひきつけるべき」	水泳場施設
膳所城址の公園化	「公園の配置系統上必要」	膳所城址公園
粟津ヶ原再現	「快適な湖岸通路を作り適当に松を植栽して新風景を再現」	湖岸道路
宇治川ラインの風致助成	「水辺には柳及楓を多数植栽」	
茶臼山の開発	「船岡山公園の如くに」	公園
山手遊歩道の築造	「山陵地は湖水を俯瞰しうる極めて快適なる敷地」	・小径 ・ドライブウェイ
志賀神宮の創建	「御造営は国家的に重要」	志賀神宮
総合運動場の新設	略	総合運動場
その他	略	幻住庵、ゴルフ場

地を経由して連絡されていることが確認できた。

以上のことから遊覧都市建設を目的の一つとして掲げた都市計画街路網は、原案作成以前の埋立計画から見られた大津付近の湖岸遊歩道の実現を含みつつ、加えて湖岸道路を中心に遊覧地帯の連絡を意図したものであった。

(5) 都市計画埋立の決定

a) 埋立計画の目的と委員会での審議

第3回地方委員会においては、都市計画事業による湖岸埋立が同時に議決され、埋立は濱大津、膳所、瀬田の三箇所について計画された(図5)。地方委員会冒頭の説明において、県土木課長・桜井哲三は「埋立計画は上述せる街路網の配置系統上極めて必要なるは勿論」だと説明したように埋立の目的の一つに道路が挙げられ、また市街の発展として宅地の造成が求められた。その一方で、「遊覧施設瀬田川上流瀬田所瀬田両湖岸の開発並に治水及経済等総合計画上極めて重要」³⁴⁾と、道路の他に遊覧施設を含む複合的な目的の存在も伺える。

委員会の審議において市会議員・岡田定治郎は、当時大津市で和船用の堀の埋立が行われる現状を含め、埋立計画に和船用の大型の港湾整備を求めた。しかしこの意見は参考に留められた。また大津市や商工会議所により計画された人工島の築造を求める意見もあったが、地方委員会幹事の県土木課長・桜井哲三により「治水其他の關係上」という理由で言外に棄却された³⁵⁾。

b) 湖岸埋立計画の目的：濱大津を中心に

湖岸埋立後の用途について具体的な説明はなかったが、後の新聞紙面には「三井寺前附近から北は水都情緒をしのぶ料亭、旅館が櫛比し、馬場町附近は「赤い灯、青い灯」のネオンサインも輝く」³⁶⁾と、三井寺前や馬場町附近に料亭や旅館のような観光事業者の集中が期待されていたことが分かる。

そこで再び『大津都市計画街路網並埋立設計概要』から、埋立地の遊覧都市建設における位置付けを考察する。本書からは、膳所、瀬田湖岸については用地確保と道路築造以外特別な意図は読み取れないが、濱大津湖岸には4つの「公園」と、「遊覧港」

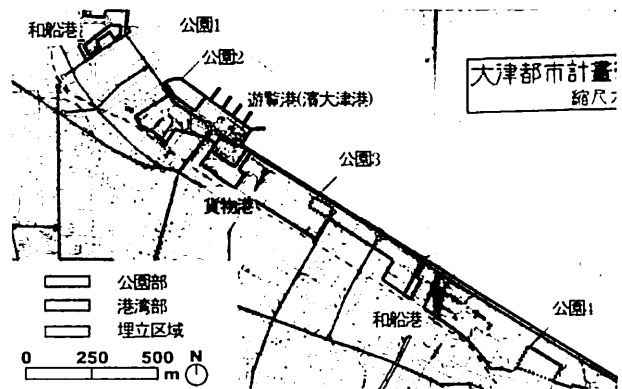


図7 「大津市都市計画街路事業一般平面図」(1932.9)

『第12回都市計画委員会 大津都市計画街路事業関係書類』所収の原図に加筆

表5 『大津都市計画街路網並埋立設計概要』記載の遊覧施設一覧

整備項目	位置	説明
公園1	観音寺町地先 臨湖実験所附近	・湖岸道路に接して設けたる公園は第二疎水の北部に当り臨湖実験所を包圍する ・将来臨湖実験所の施設の拡大と共に資料公開を想定したるものにして…(公園2)と相対し疎水を挟みて一帯の風致を助長せんとするもの ・面積三千六百平方メートル
公園2	中保町地先	・湖岸公園は第一疎水より濱大津遊覧港に至る ・遊覧港に接し特に遊覧客の休養に供するもの ・面積約八千五百平方メートル
公園3	湖南町地先より 阪本町地先 濱大津港	・湖岸遊歩道を助長し湖岸の風光を獲得しうる ・湖南町地先より阪本町地先濱大津港に至る帯状公園 ・面積四千四百平方メートル
公園4	松本地先	・有名なる呼次公園に接し市民保健休養の目的を達しうべきもの ・面積約一万平方メートル
遊覧港	御蔵町地先湖岸	・貨物輸送港より旅客遊覧港を分離し都心に緊切する御蔵町地先湖岸に遊覧港を設くる ・港湾内面積約八萬平方メートル

が設けられることが記載されている。公園の説明には、「湖岸遊歩道を助長し湖岸の風光を獲得しうる」というような、観光への寄与を期待する表現が用いられている³⁷⁾。

濱大津の湖岸埋立は、尾花川から石場までを埋立区域とし、その目的には街路の建設と大津市街の発展が挙げられていた(表2)。埋立区域内の公園は、遊覧船発着所のある濱大津遊覧港及び三井寺下に設置することが計画された(図7)。塩原都計技師は、「新大津市と都市重要施設」(1933.4)³⁸⁾において、遊覧施設としてホテルや水泳場と同時に「濱大津遊覧港付近遊覧施設、湖畔公園」と記述しており、遊覧施設として位置付けていた。この遊覧港、湖畔公園の記述は『大津都市計画街路網並埋立設計概要』にも見られ³⁹⁾、これらの記述を基に表5を作成した。表5から埋立地の公園は、遊覧港を中心として「遊覧客の休養」や「湖岸の風光を獲得」が考慮され、湖岸沿いの遊歩道や一帯の風致を助長するよう計画されていたことが確認できた。この濱大津の湖岸埋立は、戦前においては執行されず、その実現は戦後になる。

(6) 県執行部による大津市解消合併

以上の都市計画街路網及び湖岸埋立が遊覧都市建設に位置付けられていたことが確認できた。この計画に対する滋賀県執行部の考えを大津市の解消合併での発言から考察する。

大津市会が都市計画指定に対して合併の効果を期待していたことは以前述べたが、その相手は隣接する膳所石山両町であった。1931(昭和6)年の全体的な合併ブームにより、県執行部は前向きな姿勢を示し大津市と共に合併懇談会を開催したが、合意には至らなかった⁴⁰⁾。

1932(昭和7)年5月に大津市は滋賀村と合併し、これが硬直状態を緩和した。一面塩原都計技師は後年、街路埋立計画の決定により膳所石山両町との「合併が促進され」と回想している⁴¹⁾。いずれにせよ、1933(昭和8)年1月には滋賀県執行部の各市町議員への説得により、解消合併という形で各市町議員の内申を得られた⁴²⁾。この時県知事が内務大臣に提出した合併に関する稟請には、合併が「街路網計画及埋立計画の実施」や「遊覧施設の統制等に不可分の関係を有する」と記されている⁴³⁾。この記述から、県執行部が都市計画の執行と遊覧施設の統制とを意図して合併を牽引したことが読み取れる。

さらに1933(昭和8)年2月8日に各市町会の調査委員を中心とした合併懇談会が開かれた。演説において滋賀県内務部長・三樹樹三は、都市計画遂行上、一大遊覧都市の建設上、山荘都市の建設上の必要を訴えた⁴⁴⁾。特に遊覧都市の建設について、「遊覧都市としての発展策以外に当地方の発展策は有り得ない」と強く主張とした。大津市の合併においては、遊覧都市建設に位置付けられた都市計画事業の実施の促進が、県執行部によって訴えられた。

(7) 埋立計画の事業費

上述した三箇所の湖岸埋立地の土地利用計画(昭和7年9月)と収支計画(昭和7年2月)を表6にまとめた⁴⁵⁾。面積は大津湖岸が非常に大きく、それに比して事業費も大きくなっていた。埋立事業費は、例えば大津では約373万円が計画されているが、若干の受益者負担金はあるものの、大部分は宅地の売却金で賄う計画がされていた⁴⁶⁾。以上のことから埋立事業は資金を得るための事業としても捉えられる。

表6 各埋立地の土地利用計画(1932.9)と収支計画(1932.2)

『大津都市計画街路並埋立設計概要』p49、「大津都市計画埋立収支概算帳」より作成

埋立地	街路(%)	公園(%)	宅地(%)	他(%)	面積(坪)	事業費	収入	売却益
大津	31.95	6.95	59.4	1.7	379,600	3,733,000	5,433,000	1,700,000
膳所	43.8	2.3	53.9	-	55,900	320,000	451,500	131,500
瀬田	25.3	5.2	69.5	-	158,900	620,000	662,400	42,400

3. 街路整備による観光ルートの創出

大津市の解消合併後から行われる都市計画街路及び埋立事業の経緯と設計内容を整理する。表7に地方委員会審議冒頭の幹事による執行理由の説明についてを言説を整理した。

(1) 都市計画街路の執行

a) 柳ヶ崎方面の観光ルートの整備

大津市会において都市計画事業執行のための議論が初めて行われたのは、解消合併後の1933(昭和8)年7月29日の市会である。ここで計上された都市計画事業費2万5000円は堀田市長の予算説明によると、「前当局が内務省及県と適当なる交渉」に立てた計画に基づくものであった⁴⁷⁾。ここで言う前当局とは、解消合併後の昭和8年4月から2カ月間市長管掌を務めた三木内務部長を中心とする県執行部のことである。

この事業費により1933(昭和8)年10月21日の第4回地方委員会で、蔵橋町比叡辻線(後景図12参照)の執行が議決された。委員会の幹事説明において塩原都計技師は、同街路を「茶ヶ崎、柳ヶ崎方面に到る産業並に遊覧交通上必要なる幹線」と位置付け、事業執行が「洵に時宜を得たるものと信ずる」と同意を示した⁴⁸⁾。

b) 市街地の交通整備

表7 都市計画街路の執行一覧

地方委員会	街路名	執行理由(地方委員会議事録の幹事説明部分から抜粋)	予算(円)
4回 S8.10.21	蔵橋町比叡辻線 [Ⅰ小.1]	・此の部分は津市第一の交通中心地であり、津大津から市北部茶ヶ崎、柳ヶ崎方面に到る産業並に遊覧交通上必要なる幹線の一部に当る。 ・(茶ヶ崎、柳ヶ崎方面)は風景景勝を利し、著しく発展しつゝあり、殊に水泳場の繁栄、国際ホテル建設計画等に依つて益々交通量の増加すべき事は明かな所	26,000
5回 S10.3.4	蔵橋町比叡辻線 [Ⅰ小.1] 湖南町東涌線 [Ⅱ.3.3] 下平蔵町松本線 [Ⅱ.3.5] 石山駅神領線 [Ⅱ.2.6] 膳所鳥居川線 [Ⅱ.3.14]	昭和八年で執行いたしました路線の延長でございます。既施行のものと連絡し、一層交通の利便を計らんとするもの 南北線を連絡する道路の内、其の中央部に位置し、交通経済上最も必要 市内東部に於きまして、南北を連絡する唯一の道路でございます。之を新設することに依りまして、交通系統を改善することとなり、最も必要 ・現在の国道は曲折が甚だしく、交通事故も従って多き為に、速に改修の必要 ・交通の便利を計ると共に、商工業発展の為に一面土地開発の意味に於きまして、最も必要 府県道膳所神領線と連絡致しまして、北大路方面の交通系統を完成せむとするもの	250,000
6回 S11.4.9	栗津湖岸埋立 (津大津港寺邊線 [Ⅱ.1.3])	・街路の両側に歩道を設け、特に幅員十九米の区間は湖岸側に二米の植栽帯を設けて遊歩道路を設けるものであり ・本街路は将来交通上重要路線なるのみならず、観光上に於きまして、適切なもの	185,800
8回 S13.6.30	津大津港寺邊線 [Ⅱ.1.3]	・国道二号線に連絡致しまして、将来国道に認定せらるべき重要路線であるのみならず、軍事上其の他に於ても最も急を要する箇所	43,000
10回 S15.3.27	中庄線 [Ⅱ.3.17]	即ち津大津寺邊線の工事の終点から国道二号線に至る間を新設致しまして、輻輳する国道交通の緩和を計りますとともに、一面同地方の発展に資する為の事業	25,706
12回 S16.10.7	下平蔵町松本線 [Ⅱ.3.5]	・道路交通の根幹と幹線と南部山荘地帯とを連絡して本市の合理的健全なる発展に寄与せんとする ・有事の際には於ける市民の避難道路とし又一面山の手方面の土地の開発を促して市民の厚生と住宅地の確保を図らんとするもの	122,542

都市計画街路は、1933(昭和8)年10月21日の第4回地方委員会から第12回までに延べ10街路で執行が議決された。執行は、基本的に交通緩和が目的とされた。例えば、下平蔵町松本線では執行理由として「之を新設することに依りまして、交通系統を改善する」ことが挙げられた⁴⁹⁾。

この下平蔵町松本線の執行について大津市会では、市議員・北村竹次郎により、国道二号線の湖岸側の執行よりも東海道線以南を重視すべきとの意見が出されたが、対して堀田市長は「南部に突貫ける路線も必要」としながら、「地方委員会の決定を待つべき」と回答している。

一方、山手の開発については、市議員・中川良太により「膳所茶臼山開発ニ関スル建議書」が、1940(昭和15)年3月7日の大津市会に提出されて以降に進捗する。建議書提出以降堀田市長は、鉄道省への鉄道橋調査願い、内務省への起債許可の稟請、大蔵省への融資依頼と精力的に活動した⁵⁰⁾。

これらの経緯を経て第12回地方委員会において、下平蔵町松本線の山手部分の執行が議決された。理由書には、「有事の際」の「避難道路」という言葉が用いられたが、これについて堀田市長が地方委員会で「住宅地では大蔵省で引つ掛つたんです」⁵¹⁾と説明しているように、街路執行を実現させるための理由付けであった。以上の都市計画街路の執行議決において、堀田市長を中心とした大津市会の主体性は特に下平蔵町松本線による山手の住宅地開発に伺えた。

(2) 栗津湖岸埋立の執行

a) 執行決定までの経緯

栗津湖岸の埋立事業は大津市会を主体として、関係者への説得や事業費確保が行われ執行が決定された。執行決定までに市会において、1) 内務省への埋立許可申請の議決、2) 都市計画事業費の議決、という二つの議決を経ている。

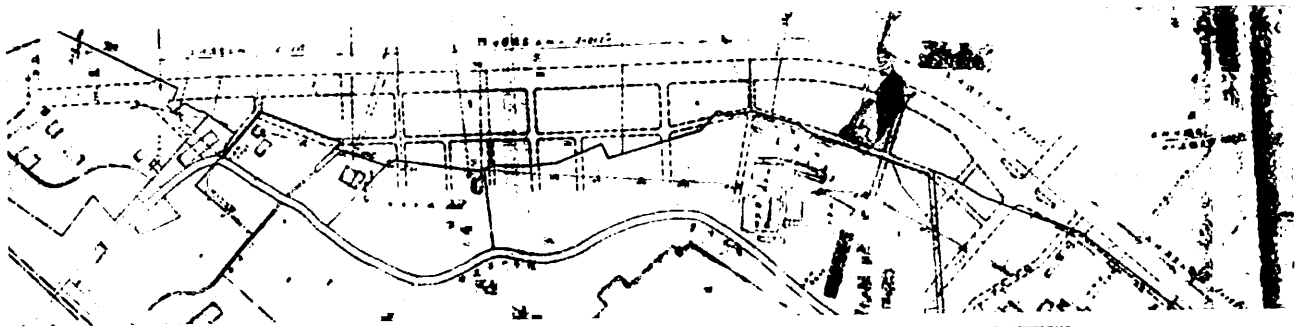


図8 「要津湖岸埋立平面図」(1942.12)『1942-1945公有水面埋立大津市事業公有水面書』所収 紙面上方が琵琶湖

第一に、堀田市長は1934(昭和9)年3月1日の市会に要津湖岸埋立の概要書を提出した。概要書の中で、埋立用材に当地の人絹工場の石炭滓(アス)を使用することが計画されていた。同年3月8日の市会質疑で市会議員からの質問に堀田市長は、埋立事業の打診や工場のアス利用は市長の発起であり、それによる工費の軽減を図った上で事業決定を判断したと回答した⁵²。

市会議員・西田徳太郎は、「内務省方面」から湖岸の浸漬や寄洲の掘削という条件付きで認可が下りた場合の工事計画について堀田市長に質問し、堀田市長は、「其条件に依つて莫大なる費用」を要し採算が取れない場合については、「都市計画の議案を市会に御諮りする事はない」と回答した。堀田市長は加えてこの埋立事業が「都市計画に必要」な、「即ち大津市の文化的施設をする上」で必要だと訴え、市会の議決を得た。

第二に、人絹会社の交渉が成立した1936(昭和11)年2月、堀田市長は同月5日の市会に再度事業計画を提出した。その説明で、総工費18万5800円のうち11万7300円を会社が負担し、代償として埋立面積1万7372坪のうち6186坪を提供する条件付きであることを明かした。この説明に市会議員からは、負担金と土地の売却予定額が同額であるため土地の無償提供だと意見されたが、対して堀田市長は市有となる土地の売却金で「立派に」埋立道路を作ることで、拡幅が困難な市街の国道の代わりとなる可能性を示唆し、市会の議決を得た⁵³。

b) 地方委員会での審議

市会での議決後、1936(昭和11)年4月9日の第6回地方委員会において四ヶ年計画で執行が議決された。

地方委員会において県土木課長・兵藤直吉(兼都市計画委員会幹事)は、街路構成を湖岸側に2m幅の植栽帯を施した幅員19mの逍遙道路に遊歩道を設けることを説明している(図8)⁵⁴。この街路構成は、計画段階の設計をほぼ踏襲したものである。この街路は兵藤土木課長に、「交通上重要路線」であり「観光上」においても適切なものと評され、観光面での効果も期待されていた⁵⁵。また審議において大阪鉄道局の鉄道技師・遠藤忠夫は、埋立道路南部の計画について、「鉄道の下を通す」設計が確認しており、鉄道局の立体交差の了解を得たことが分かる。そして、湖岸道路から市街地に区画が設けられており、区画整理が予定されていた。以上の地方委員会の審議において、1932(昭和7)年9月8日時点での設計と、宅地の確保と湖岸道路の築造という埋立事業の目的が踏襲されていることが確認できる。

c) 埋立工法の変更

県土木課長・兵藤直吉は埋立工法について、大津市会で決議した内容と同じく石炭滓を主に用いることを説明している。ただし石炭滓のみではなく、「貯水量と水面の減少を考慮」して瀬田川浸漬土砂が合わせて利用計画された。

大津市付近の湖岸の管理は、琵琶湖の水面は公有水面法に基

づき滋賀県が、瀬田川河道は河川法に基づき内務省大阪土木出張所が行っていた。そのため湖岸埋立は滋賀県が許認可を行い、瀬田川沿いの工作物や浸漬は内務省大阪土木出張所が許認可を行っていた。

瀬田川の浸漬は図9の着色部に対して計画された⁵⁶。瀬田川の両岸が対象となっており、右岸についてだけ言えば、北は埋立地の端部から南は市橋附近まで、西は河岸道路までが浸漬される計画であることが読み取れる。浸漬が実施されたのは右岸を中心とした東海道本線以南であった。

浸漬にあたり、繁殖する葦類の増殖に伴い河川環境改善の効果を期待して、石山及び瀬田町から浸漬が望まれていた⁵⁷。

d) 埋立事業費

埋立事業においては、前述の通り総工費18万5800円のうち11万7300円分が人絹会社の寄付金により賄われた。この寄付金は主に埋立事業に充てられ、残りの6万8500円は街路整備における6600円の受益者負担金と6万1900円の市会の都市計画事業費によるもので、県の寄付金はなかった⁵⁸。売却時の金額は定かではないが、昭和11年2月の市会において堀田市長は土地売却額が約6万7000円であると示しており⁵⁹、埋立事業単体では売却による利益を見込んでいたことが分かる。

以上のことから湖岸道路建設は、主要幹線道路の実現を意図した市長と市会の双方によって土地の売却及び企業の寄付金の獲得が進められた。

(3) 県営尾花川湖岸埋立の執行

大津湖岸埋立地の観音寺町及び尾花川地先部分(以下では尾花川湖岸埋立地と略す)の工事は1937(昭和12)年5月頃に着工され、1942(昭和17)年6月に竣工した。尾花川湖岸埋立事業は都市計画決定による事業ではなく、滋賀県の公有水面埋立法に基づいて施工された。しかし埋立区域は都市計画による埋立と重なり、設計には都市計画技師が関与していることから、大津都市計画事業の一部として位置付けられる。

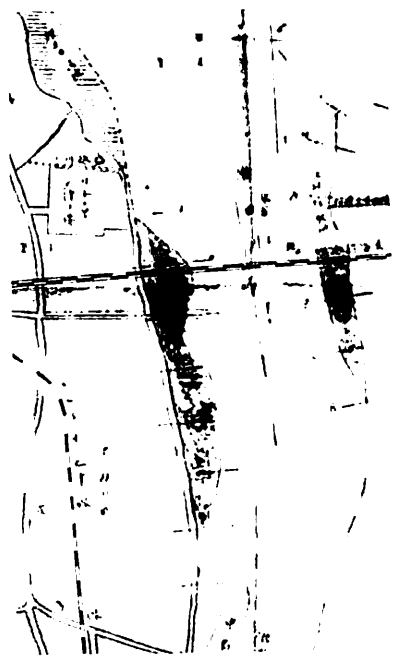


図9 「土砂採取平面図」(1940.2)『公有水面埋立大津市事業公有水面書』所収

a) 埋立事業に対する県執行部の意図

事業は、1935(昭和10)年4月30日に滋賀県知事・村地信夫が内務省へ東上したことに端を発する。このとき街路は、10mの人道、10mの自動車道、4mの人道、さらに湖岸側に3m幅の生垣を設ける幅員27mの湖岸道(遊歩道)として計画され、その他街路沿いにベンチ、小遊園地、ボート溜りなどが計画されていた(図10の黄線部)⁶⁰。しかし、認可が内定した1936(昭和11)年8月には、「工事費の都合」から湖岸道路は断念されることとなった。その理由は、湖岸に道路を通すことで「売却地は湖畔より後退して所定の売価では売れず、売却総額も半減」し増加分は「当然県ないし大津市が当らねばなら」なくなったためであった⁶¹。代わりに、湖岸沿いの宅地を挟んだ内陸側に、街区内を通る道路が選択された(図10の赤線部)。

それでも二見・前県知事(1936.9.24)は「観光都市たる大津の面目保持のため」一部計画を変更して湖畔に遊歩道を開設するよう、児玉都計技師に設計変更を命じたが、平知事は福光経済部長、兵藤土木課長らとともに審議し工費を考慮して内陸側の道路を選択した。

b) 埋立工事の内容

設計変更により湖岸道路は実現されなかったが、代わりに「湖畔までの小道路」やその先の「休憩所風の施設」、「歓楽地帯」などが計画された⁶²。この歓楽地帯の創出は、埋立計画の原案作成時に新聞紙面で期待された内容に類似しており、尾花川の歓楽地帯創出は以前から計画されていたことを想起させる。

この埋立道路の位置付けを、県土木課作成の「設計変更理由説明書」⁶³を用いて確認する。本資料には、2度の埋立工事の施工基面変更の理由が記載されている。1度目は「近江神宮遷座ノ関係上工期相当短縮ノ必要」が生じたため、2度目は付近の民有地境界との関係から共に基面を減少したとあった。その減少した「工費ヲ以テ本計画根本目的タル道路832米ノ築造」をなすと記されている。

また、1939(昭和14)年3月11日の市会に提出された「大津港改築促進に関する意見書」⁶⁴の説明において市会議員・岸本久一郎は尾花川の埋立道路を、これと「西近江路を結び着けて近江神宮の参道ともなりますし、又観光道路となり」、「旅客の便益になる」と説明している。これらから、埋立道路が近江神宮の参道の一部や観光道路として期待されていたことが分かる。

c) 埋立事業費

湖岸道路は埋立事業費の関係から断念されたが、その背景には先述したように湖岸に道路を通すことで売却総額も半減し、費用の増加分は県ないし大津市が当らねばならなくなる必要があったことがある⁶⁵。「入札執行ノ結果設計改訂ニ関スル件」⁶⁶



図10「大津比叡設計線兵平面図」(1943.2)に筆者加筆

には、二度の入札でも材料や賃金の高騰により予想額(259,000円)を大きく上回ったことが記載されている。実際には、最終的な工事費用は「総工費44万円」であり、これに対して湖畔沿いの住宅地の売却金は39万9100円と「大津市の寄附金」が予定されていた⁶⁷。

(4) 遊覧地周辺の街路整備との関係

3章において、都市計画街路網が自動車観光ルート形成において、遊覧道路を構成し、柳ヶ崎や石山寺を連絡する特徴があったことを示した。以上に整理してきた都市計画による街路整備と、それぞれの遊覧地周辺のより詳細な街路整備とを合わせて考察し、戦前の観光ルート創出の意図を詳察する。

a) 瀬田川周辺

瀬田川周辺は湖南勝区として一帯の名勝保護がなされ、特に石山寺門前の公園は市観光課において遊覧施設の整備項目に挙げられていた。石山寺へ向かう街路は、図11のように整備が行われた。都市計画事業を除くと、瀬田川の河岸道路の整備が重点的に行われたことが分かる。

1930(昭和5)年11月30日の滋賀県会において、瀬田川の河川環境の悪化を背景に「瀬田川浚渫に関する意見書」が提出された。意見書では浚渫の根拠として、土砂堆積による「治水への悪影響」と「衛生上憂慮」と同時に、瀬田川を「湖国遊覧地帯として枢要の地」と捉えその風致向上を求めている。この点について県会議員・三津川好照は、「世界に於けるボートレースのコースとして理想的」と観光面から浚渫の必要性を説き議決を得た⁶⁸。

浚渫は翌年1月12日の県参事で議決され、その工事費用は県土木費の残金2万6000円と石山瀬田両町の寄附金が充られるこ

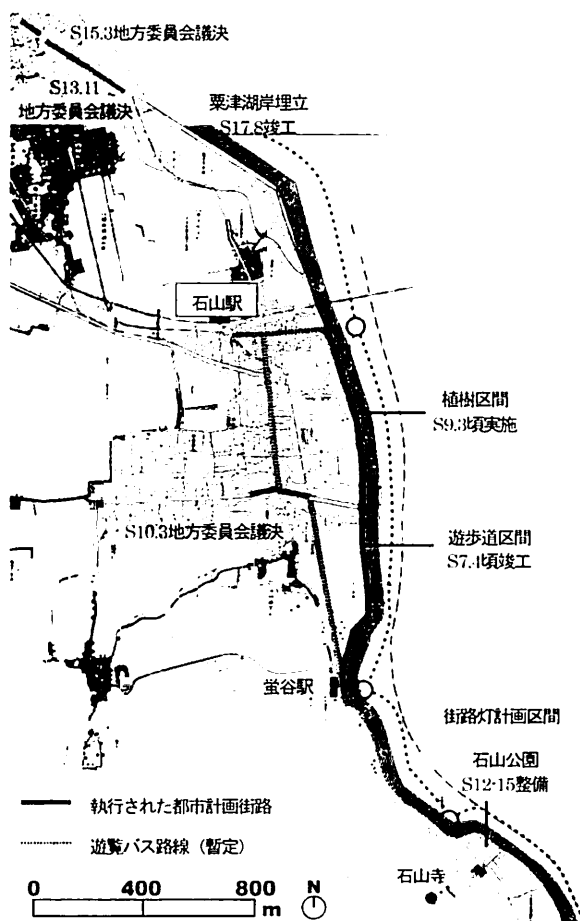


図11 瀬田川周辺の街路整備まとめ(1943時点)筆者作成

ととなった。また浸漬の決定以前から石山町長・奥村佐治郎が「陳述書を提出し奔走」していたことが新聞に報じられた⁶⁹。これらのことから瀬田川浸漬による風致向上のため、石山瀬田両町会が、特に石山町執行部が県に積極的に働きかけたことが分かる。

以上の議論の中で、瀬田川の浸漬による効果は論じられていたものの、その浸漬土砂の利用は言及されていなかった。その後の1931(昭和6)年10月になって、浸漬土砂の利用は、県の意向により川沿いの遊歩道建設に当てられることが新聞に発表された⁷⁰。そして、県土木課により浸漬土砂を利用した「車馬の通行を許さぬ純遊歩道」が、瀬田川鉄橋から蛸谷までの「約八百余間、幅三間」で設計された。これは石山寺への観光ルート形成を意図したものとする。

一方遊歩道竣工に先行して、1931(昭和6)年8月4日に石山町会と石山商工会により、蛸谷から石山寺へ向かう道路の「川岸に照明燈を作つてこの道路を逍遙道路」とする計画が県へ提出された⁷¹。逍遙道路は、「夏の夜涼みを慕ふ京阪神方面の人々を誘引」するためであるとされた⁷²。

さらに竣工した遊歩道への植栽の許可願「大津市地先瀬田川河川敷内櫻樹植栽許可ノ件」(昭和9.3)が、市会議員・松村賢造を総代とする石山島居川町有志により県へ提出された⁷³。植樹の「目的」は、逍遙道路竣工から「何等樹木ナク目下殺風景」であり「風致ヲ維持」することが記載されている。これら瀬田川沿いへの照明燈設置や植樹の動きは、石山寺への観光客誘引が目的だと推察される。

そこで当時の石山寺への遊覧船の停泊場を図11に示したところ、整備区間と船着場がそれぞれで一致することが確認できる。このことは瀬田川沿いの街路整備に、遊覧船運営者を中心とした観光事業者による働きかけがあったことを推察させる。

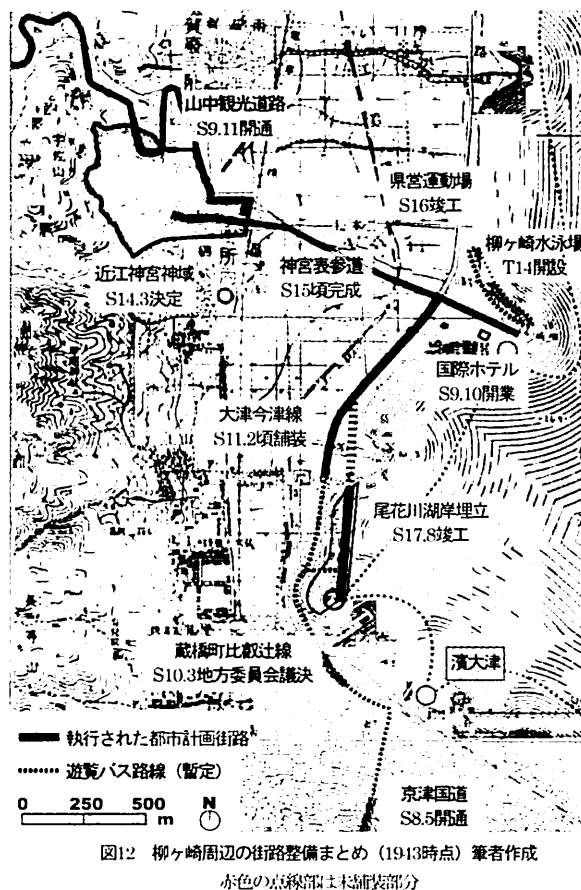
その他の都市計画事業を含む瀬田川周辺の街路整備事業を図11に整理した。図から石山瀬田両町及び観光事業者がはたらきかけた河岸逍遙道路は、市街地の都市計画道路改修と相まって、石山駅から石山寺を回遊する暫定的な自動車観光ルートとして機能していたことが確認できた。

b) 柳ヶ崎周辺

柳ヶ崎周辺の遊覧施設として大津市観光計画に位置付けられた施設として、国際ホテルを中心に柳ヶ崎水泳場や近江神宮が挙げられる(表4)。これらの施設への連絡道路として位置付けられ整備された街路を図12に表した。京津国道(昭和8.5竣工)、山中観光道路(昭和9.11竣工)、大津今津線(昭和11.2頃竣工)といった連絡道路の改修は、基本的に滋賀県主導で行われた。

9万3000円の県費が投じられた山中観光道路は、現在の近江神宮鎮座地附近の錦織から山中に至る延長6110m、幅員4.6mの「ドライブ・ウェイ」として、「大津全市と琵琶の麗湖を一望のうちにさめる」「絶好のハイキングコース」ともなることが期待された⁷⁴。また、新聞紙面では「京津国道とのコンビによつて京津循環観光ルート」を形成するものとされた。

京都市との連絡観光道路に対して、柳ヶ崎方面へ大津市内の道路として西近江路の舗装工事も行われた。1936(昭和11)年2月5日の大津市会において、県営で行われていた大津坂本線の県道舗装工事への寄付が堀田市長により提案された。予算説明において堀田市長は、市長の提案した中保町から商業学校までの舗装に対して、県が県立商業学校から国際ホテルまでの舗装を要求したことを説明した。このことから国際ホテルへの連絡道路は県の意向により舗装が行われたと言える。以上のように



県主導の柳ヶ崎への街路整備には、市観光課や市会の補助的な活動が認められた。

一方、当時近江神宮の境内予定地の中央を通り国際ホテル西側へ流れていた柳川は荒川として知られ、神宮創建に伴って改修の必要があった⁷⁵。柳川は造営工事の一貫として昭和14年に南側に付け替えられ、旧河道は神宮の表参道にあてられた⁷⁶。

以上の柳ヶ崎一帯の整備事業を、石山寺一帯の事業と同様に図示した(図12)。図から山中観光道路と神宮の表参道からなるルート、京津国道と大津今津線からなるルートが、京都から柳ヶ崎遊園地までの自動車観光道路として機能していたことが分かる。しかし、この時点では、湖岸埋立道路は、接続道路がなく自動車道として機能していなかったことが確認できる。

(5) 戦後の濱大津周辺の埋立事業

戦前の埋立計画において遊覧施設の集積が見られた濱大津周辺の埋立事業は、1949(昭和24)年頃から県営、市営により積極的に行われた(図13)。

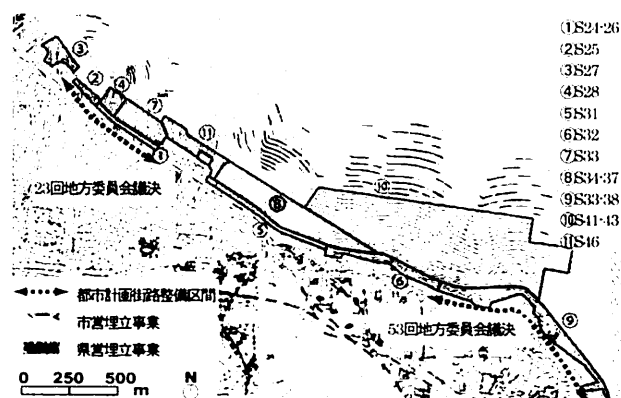


図13 濱大津埋立事業 (1971時点) 大津市歴史博物館作成の図(「家族の一世記 大津市制100周年記念特別展」1998)を基に作成



図14 湖岸道路の様子（撮影：1958）

埋立地の湖岸道路の整備はまず、1953(昭和28)年3月16日の第23回地方委員会において執行が議決された。戦前の湖岸道路の設計においては、幅員は19mで湖岸側に5.5mの遊歩道が計画されていた。執行決定時には、幅員は19mのままであったが、遊歩道は10mに拡幅するよう変更された(図14)⁷⁷。地方委員会での説明において県事務吏官・富田源太郎は、湖岸道路を「観光をも考慮」して設計を変更したと説明した⁷⁸。

以上の埋立地の湖岸道路の執行の審議においては観光事業との関係をはっきりと明言されなかったが、埋立道路は戦後の地方委員会においても観光道路として位置付けられており、戦前の埋立計画は引き継がれたと考える。

4. 埋立地の土地利用

以上の湖岸道路の開通に寄与した埋立事業について、竣工後の埋立地と道路沿いの土地利用から、遊覧都市の建設構想との比較を通じて、その意図を検証する。

(1) 粟津湖岸の土地利用

終戦開港に完成を見た粟津湖岸埋立地の土地利用を、1966(昭和41)年の住宅地図から確認する。戦前の地方委員会において粟津湖岸は用地確保と道路築造が意図されていた。晴嵐一丁目の北部は住宅地及び中学校として利用されており、南部は工業用地としての土地利用が比較的多い⁷⁹。これらの用途は戦前の意図と大きく異なるものでなかったことが分かる。

(2) 尾花川湖岸の土地利用

尾花川湖岸埋立工事は1937(昭和12)年5月の着工から埋立高さの変更を経て、1942(昭和17)年6月に竣工した。昭和16年の住宅地図から、埋立道路を挟んだ湖岸側の土地の大半は琵琶湖競艇場に使用されており、その北側も商業利用(旅館)がされていたことが分かる。これらの土地利用は、湖岸道路変更時の県執行部の意向から判断するに、埋立道路沿いの観光地帯化の意図が反映されたものと推察される。一方山手側には、尾花川公園及びテニスコート等の緑地帯、さらに背面に住宅地が見られた⁸⁰。

尾花川公園は、第23回の地方委員会において都市計画公園として指定され整備された。地方委員会の幹事説明において滋賀県事務吏官・富田源太郎は、公園部が空地となっていること、周辺の住宅地や商店街の存在を考慮した上で「附近琵琶湖競艇場等娯楽施設地にふさわしくない」として都市計画公園へ指定し整備する意向を説明した⁸¹。以上のことと埋立事業の執行の経緯から考えると、尾花川埋立地においては観光地帯の創出という県執行部の意図が強く働いたことが推察できる。

(3) 濱大津港周辺の土地利用

濱大津周辺の土地利用について、まず大津市会の埋立地の利用方針を整理する。

図13の④、⑦の部分は、滋賀県が立てた総工費1900万円の埋立計画に対して、大津市が工費の3割を負担することで1953(昭和28)年に竣工した。この埋立事業により得た2000坪のほとんどは市有地となった⁸²。竣工時の1958(昭和33)年9月に大津市会は湖岸埋立対策委員会を設置し、すでに埋立てられた約2000坪と合わせた12000坪を「観光並びにレクリエーション施設として中央に遊園地、周囲に旅行会社、駐車場、売店を設ける」という声明を市会に提出した⁸³。その後、大津市会は「濱大津開発の一大起点となる」ことを期待し⁸⁴、1959(昭和34)年に坪当たり一万で京阪電鉄に売却することを取り決めた⁸⁵。売却額は坪辺り約1万円、計1億121万円であり、埋立事業費は約5170万円であったため⁸⁶、市会は約5000万円の売却益を得た計算となる。またこの濱大津港周辺の観光施設の集積は、戦前の都市計画による埋立地の土地利用と類似することが確認できる。

一方、市会が主体となった図13の⑧の部分の埋立地は、1958(昭和33)年度から5か年の工事が計画された。1962(昭和37)年12月19日の市会において、埋立地の利用について総務部長は、計画面積41174坪弱のうち公共用地14296坪、うち市庁舎建設用地5000坪と道路敷7000坪の利用を想定したことを説明した。特に湖岸道路沿いは観光施設に、市街地寄りの道路沿いは官公庁、事務所などの施設に利用する方針が示された。また、事業収支については、道路整備をまかなっても「十分の収益がある」ことが計画されていた⁸⁷。

以上のことから、濱大津周辺及び埋立道路沿道の土地において市会は、土地売却による利益を獲得しつつ戦前の計画の意図を引き継ぐ形で観光利用と都市の発展を意図していた。

以上の戦前計画分の埋立地の琵琶湖側に、戦後の埋立計画が立てられ、さらに41.85haの埋立事業が行われた(図13の⑩の部分、1966-68)。しかし、全国的な公害問題を受け、県は琵琶湖の環境保全をはかるため、1973(昭和48)年に湖岸埋立基準を設け、公共施設のため以外の埋立を禁じるに至った。

5. 結論

本研究で明らかにしたことを以下に示す。

都市計画指定以前においては、大正期から湖岸の観光利用や埋立事業が遊覧船会社を主体に行われたこと、逍遙道路建設と遊覧地帯創出を意図した埋立計画が商工会議所を中心に作成されていた。

都市計画指定以後は、街路計画においては、地方委員会幹事・塩原三郎らにより風致を考慮し史蹟名勝連絡する遊覧道路が設定され、柳ヶ崎の国際リゾート地帯、濱大津遊覧港周辺、瀬田川沿岸の史蹟および名勝地の連絡が図られた。この街路計画の目的の一つに遊覧都市の建設が挙げられており、なかでも埋立計画は湖岸道路の築造を実現するための手段であった。

それと前後して、各遊覧地においては、柳ヶ崎では県執行部による山中視光道路や近江神宮参道等の京都からの道路整備、瀬田川沿岸では河岸逍遙道路を中心に観光ルートの形成が進められた。

埋立地の利用については、概ね街路、公園と宅地に分けられたるが、街路はその整備時に観光道路として位置付けられており、公園は湖岸の風致を助長するものとされた。宅地に関して

は、市街の発展が期待されていたが、具体的な利用目的は示されなかった。ただし、尾花川では県執行部により旅館等の歓楽地として利用する意図が読み取れた。

以上、昭和初期の大津市における遊覧都市建設において、都市計画街路網及び埋立は、国際リゾート地である柳ヶ崎や名勝地である瀬田川沿岸などの遊覧地帯と、市街地である濱大津との連絡に大きな役割を果たした。また、遊覧地帯を連絡すること、事業執行時の県執行部及び市執行部の間で共有されており、京都との連絡を意図する自動車道ルート（柳ヶ崎）や瀬田川沿岸の河岸道路など、県や市独自の事業が重なることによって、骨格としての都市計画街路と合わせて、一体的な観光ルートが形成されるに至った。

一方、埋立地を中心とする湖岸逍遙道路や公園の整備の方針から、当時の土木事業における風致的設計の考え方の一端を示した。これについては、さらに研究を進めている。

参考文献

- 1) 滋賀県：『滋賀県史第四巻近世』（1928.3）所収
- 2) 昭和6（1931）年8月21日『朝日新聞滋賀版』
- 3) 大津市観光課：『大津市観光施設調査報告書』p79(1933.6)：本資料本、管見では図書館や資料館では入手できなかった。個人蔵（山口所蔵）の資料である。資料自体は活字の印刷物であり、公式に発行されたものであると考えられる。
- 4) 丸山宏・伊藤勉・高木博志編『近代京都研究』思文閣出版、2008。京都府市政史編さん委員会『京都市政史』京都市、2009。永瀬龍治：昭和前期における柳原宮を中心とした空間整備事業に関する研究：紀元2600年祝典に際しての「中核」抽出とその文脈、柳原宮宮内局計画文庫44(3)、pp.865-870、2009
- 5) 浅野隆一郎『戦前期の地方都市における近代都市計画の動向と展開』中央公論美術出版、2008。小野芳明：戦前期の都市計画法適用下における岡田後継制と公団計画、日本建築学会計画系論文集 76(659)、pp.253-259、2011。布田周作、木方十根：旧都府市街地下・地下見込み計画の計画手法について、日本建築学会計画系論文集 74(644)、pp.2165-2172、2009。鈴木基浩：札幌における広域都市計画の形成に関する考察：1936年都市計画法施行における経緯と構想について、日本建築学会計画系論文集 No.503、pp.157-162、1998
- 6) 奈良本辰也編：『新大津市史・下』（大津市発行、1962）
- 7) 大津市発行：『新大津市史』（1981）
- 8) 砂本文彦：『近代日本の国際リゾートー1930年代の国際観光ホテルを中心に』pp.386-484(創言社2008.10)
- 9) 太湖博物館：『むつこ遊覧案内図』（昭和初期 滋賀県立図書館運営「近江デジタル歴史街道」所蔵）
<http://www.shiga-pref.library.jp/dnImage/500000/500291.djvu?djuopts&navp&nc=thumbnails,left&zoom=page>
- 10) 太湖博物館：『太湖の五十年』p29（1937）
- 11) 湖沼館蔵：『世界遊覧案内図』（明治32年大正6年大津市並湖沼館船会社経営管理立一件書頭 土木課、所収 滋賀県史資料所蔵）
- 12) 湖沼館蔵：『遊覧案内』（1911年4月5日、前掲『明治32年大正6年大津市並湖沼館船会社経営管理立一件書頭』所収）
- 13) 湖沼館蔵：『遊覧案内』（明治32年大正6年大津市並湖沼館船会社経営管理立一件書頭 土木課、所収）
- 14) 表1は、中村新太郎：『大津市三十分年史』p81（湖沼館、1928）、昭和4（1929）年1月16日『朝日新聞滋賀版』を基に作成した
- 15) 前掲『大津市三十分年史』p81（1981.2）
- 16) 前掲『大津市三十分年史』p81
- 17) 昭和4（1929）年1月16日『朝日新聞』
- 18) 大津市役所発行：『大津市会会議録』1929年2月14日
- 19) 昭和4（1929）年1月19日『朝日新聞滋賀版』
- 20) 大津市役所発行：『大津市会会議録』1927年9月28日
- 21) 大津市役所発行：『大津市会会議録』1927年9月28日
- 22) 昭和2（1927）年12月16日『朝日新聞滋賀版』
- 23) 『第2回地方委員会会議録』pp.5-6（昭和4年5月28日 昭和3年昭和34年 都市計画審議会議事録）所収 滋賀県史資料所蔵
- 24) 『第3回地方委員会会議録』pp.21-22（昭和7年9月8日 前掲『昭和3年昭和34年 都市計画審議会議事録』所収）
- 25) 都市計画審議会地方委員会作成：『大津市都市計画街路並立設計概要』（1932.9）
- 26) 塩原三郎：『都市計画の発展』
- 27) 前掲『大津市都市計画街路並立設計概要』p20
- 28) 前掲『大津市都市計画街路並立設計概要』p33
- 29) 前掲『大津市都市計画街路並立設計概要』pp.21-39
- 30) 塩原三郎：『大津市都市計画並立設計』、都市研究会編『都市公論 第十六巻第二号』p66(1933.2)
- 31) 滋賀県：『埋立案及理由書』（昭和7年9月、昭和7年昭和8年 第3回委員会書頭）
- 大津市 街路並立決定ノ件 都市計画課、所収 滋賀県史資料所蔵
- 32) 前掲『大津市街路並立決定報告書』pp.85-90を基に作成
- 33) 『大津市街路並立決定報告書』pp.83-84に記載された観光ルートは次のよう（遊覧バスルート）①大津駅・濱大津・長等公園・三井寺・大津京地附近坂本・柳ヶ崎・瀬田大津・大津駅②大津駅・濱大津・長等公園・三井寺・大津京地附近坂本・柳ヶ崎・瀬田大津・大津駅③大津駅・濱大津・長等公園・三井寺・大津京地附近坂本・柳ヶ崎・瀬田大津・大津駅④大津駅・濱大津・長等公園・三井寺・大津京地附近坂本・柳ヶ崎・瀬田大津・大津駅⑤大津駅・濱大津・長等公園・三井寺・大津京地附近坂本・柳ヶ崎・瀬田大津・大津駅⑥大津駅・濱大津・長等公園・三井寺・大津京地附近坂本・柳ヶ崎・瀬田大津・大津駅⑦大津駅・濱大津・長等公園・三井寺・大津京地附近坂本・柳ヶ崎・瀬田大津・大津駅⑧大津駅・濱大津・長等公園・三井寺・大津京地附近坂本・柳ヶ崎・瀬田大津・大津駅⑨大津駅・濱大津・長等公園・三井寺・大津京地附近坂本・柳ヶ崎・瀬田大津・大津駅⑩大津駅・濱大津・長等公園・三井寺・大津京地附近坂本・柳ヶ崎・瀬田大津・大津駅⑪大津駅・濱大津・長等公園・三井寺・大津京地附近坂本・柳ヶ崎・瀬田大津・大津駅⑫大津駅・濱大津・長等公園・三井寺・大津京地附近坂本・柳ヶ崎・瀬田大津・大津駅⑬大津駅・濱大津・長等公園・三井寺・大津京地附近坂本・柳ヶ崎・瀬田大津・大津駅⑭大津駅・濱大津・長等公園・三井寺・大津京地附近坂本・柳ヶ崎・瀬田大津・大津駅⑮大津駅・濱大津・長等公園・三井寺・大津京地附近坂本・柳ヶ崎・瀬田大津・大津駅⑯大津駅・濱大津・長等公園・三井寺・大津京地附近坂本・柳ヶ崎・瀬田大津・大津駅⑰大津駅・濱大津・長等公園・三井寺・大津京地附近坂本・柳ヶ崎・瀬田大津・大津駅⑱大津駅・濱大津・長等公園・三井寺・大津京地附近坂本・柳ヶ崎・瀬田大津・大津駅⑲大津駅・濱大津・長等公園・三井寺・大津京地附近坂本・柳ヶ崎・瀬田大津・大津駅⑳大津駅・濱大津・長等公園・三井寺・大津京地附近坂本・柳ヶ崎・瀬田大津・大津駅㉑大津駅・濱大津・長等公園・三井寺・大津京地附近坂本・柳ヶ崎・瀬田大津・大津駅㉒大津駅・濱大津・長等公園・三井寺・大津京地附近坂本・柳ヶ崎・瀬田大津・大津駅㉓大津駅・濱大津・長等公園・三井寺・大津京地附近坂本・柳ヶ崎・瀬田大津・大津駅㉔大津駅・濱大津・長等公園・三井寺・大津京地附近坂本・柳ヶ崎・瀬田大津・大津駅㉕大津駅・濱大津・長等公園・三井寺・大津京地附近坂本・柳ヶ崎・瀬田大津・大津駅㉖大津駅・濱大津・長等公園・三井寺・大津京地附近坂本・柳ヶ崎・瀬田大津・大津駅㉗大津駅・濱大津・長等公園・三井寺・大津京地附近坂本・柳ヶ崎・瀬田大津・大津駅㉘大津駅・濱大津・長等公園・三井寺・大津京地附近坂本・柳ヶ崎・瀬田大津・大津駅㉙大津駅・濱大津・長等公園・三井寺・大津京地附近坂本・柳ヶ崎・瀬田大津・大津駅㉚大津駅・濱大津・長等公園・三井寺・大津京地附近坂本・柳ヶ崎・瀬田大津・大津駅㉛大津駅・濱大津・長等公園・三井寺・大津京地附近坂本・柳ヶ崎・瀬田大津・大津駅㉜大津駅・濱大津・長等公園・三井寺・大津京地附近坂本・柳ヶ崎・瀬田大津・大津駅㉝大津駅・濱大津・長等公園・三井寺・大津京地附近坂本・柳ヶ崎・瀬田大津・大津駅㉞大津駅・濱大津・長等公園・三井寺・大津京地附近坂本・柳ヶ崎・瀬田大津・大津駅㉟大津駅・濱大津・長等公園・三井寺・大津京地附近坂本・柳ヶ崎・瀬田大津・大津駅㊱大津駅・濱大津・長等公園・三井寺・大津京地附近坂本・柳ヶ崎・瀬田大津・大津駅㊲大津駅・濱大津・長等公園・三井寺・大津京地附近坂本・柳ヶ崎・瀬田大津・大津駅㊳大津駅・濱大津・長等公園・三井寺・大津京地附近坂本・柳ヶ崎・瀬田大津・大津駅㊴大津駅・濱大津・長等公園・三井寺・大津京地附近坂本・柳ヶ崎・瀬田大津・大津駅㊵大津駅・濱大津・長等公園・三井寺・大津京地附近坂本・柳ヶ崎・瀬田大津・大津駅㊶大津駅・濱大津・長等公園・三井寺・大津京地附近坂本・柳ヶ崎・瀬田大津・大津駅㊷大津駅・濱大津・長等公園・三井寺・大津京地附近坂本・柳ヶ崎・瀬田大津・大津駅㊸大津駅・濱大津・長等公園・三井寺・大津京地附近坂本・柳ヶ崎・瀬田大津・大津駅㊹大津駅・濱大津・長等公園・三井寺・大津京地附近坂本・柳ヶ崎・瀬田大津・大津駅㊺大津駅・濱大津・長等公園・三井寺・大津京地附近坂本・柳ヶ崎・瀬田大津・大津駅㊻大津駅・濱大津・長等公園・三井寺・大津京地附近坂本・柳ヶ崎・瀬田大津・大津駅㊼大津駅・濱大津・長等公園・三井寺・大津京地附近坂本・柳ヶ崎・瀬田大津・大津駅㊽大津駅・濱大津・長等公園・三井寺・大津京地附近坂本・柳ヶ崎・瀬田大津・大津駅㊾大津駅・濱大津・長等公園・三井寺・大津京地附近坂本・柳ヶ崎・瀬田大津・大津駅㊿大津駅・濱大津・長等公園・三井寺・大津京地附近坂本・柳ヶ崎・瀬田大津・大津駅
- 34) 前掲『第3回地方委員会会議録』p23
- 35) 前掲『第3回地方委員会会議録』pp.28-29
- 36) 昭和8（1933）年3月1日『朝日新聞滋賀版』
- 37) 前掲『大津市都市計画街路並立設計概要』pp.40-49
- 38) 塩原三郎：『新大津市と都市重要施設』『都市公論』pp.50-53(1933.4)
- 39) 前掲『大津市都市計画街路並立設計概要』p.40-45
- 40) 大津市：『新大津市史』第六巻「現代」p82(1983.8)
- 41) 前掲：『都市計画の旅』
- 42) 昭和8（1933）年1月15日『朝日新聞滋賀版』
- 43) 滋賀県知事：『大津市他ニヶ町を廃し新に滋賀大津市を置くの案に付稟請』（滋賀県：『大津・膳所・石山町合併記録』（1934）所収）
- 44) 滋賀県：『大津・膳所・石山町合併記録』pp.11-13（1934）
- 45) 前掲『大津市都市計画街路並立設計概要』p.49及び『大津市都市計画並立設計概要』（1932.2 前掲『昭和7年昭和8年 第3回委員会書頭 大津市 街路並立決定ノ件』所収）より作成
- 46) 前掲『大津市都市計画並立設計概要』
- 47) 大津市役所発行：『大津市会会議録』1933年7月29日
- 48) 『第4回地方委員会会議録』pp.11-12(昭和8年10月30日、前掲『昭和3年昭和34年 都市計画審議会議事録』所収)
- 49) 『第5回地方委員会会議録』p.19(昭和10年3月4日、前掲『昭和3年昭和34年 都市計画審議会議事録』所収)
- 50) 大津市：『新大津市史』pp.46-54(大津市役所、1962)
- 51) 『第12回地方委員会会議録』pp.8-11(昭和16年10月7日、前掲『昭和3年昭和34年 都市計画審議会議事録』所収)
- 52) 大津市役所発行：『大津市会会議録』1934年3月8日
- 53) 大津市役所発行：『大津市会会議録』1936年2月5日
- 54) 『豊田里立平面図』（1942年12月、昭和17年昭和20年 公有水面埋立大津市事業公有水面書）河港課、所収 滋賀県史資料所蔵
- 55) 『第6回地方委員会会議録』p.18（昭和11年4月9日 前掲『昭和3年昭和34年 都市計画審議会議事録』所収）
- 56) 『土砂採取地平面図』（1940年2月、昭和9年昭和15年 公有水面埋立大津市事業公有水面書）河港課、所収 滋賀県史資料所蔵
- 57) 昭和6（1931）年1月13日『朝日新聞滋賀版』
- 58) 前掲『第6回地方委員会会議録』p.20
- 59) 前掲『大津市会会議録』1936年2月5日
- 60) 昭和10（1935）年4月28日『朝日新聞滋賀版』
- 61) 昭和11（1936）年12月22日『朝日新聞滋賀版』
- 62) 昭和11（1936）年12月22日『朝日新聞滋賀版』
- 63) 滋賀県土木課：『設計変更理由説明書』（1941.4、昭和12年昭和16年 公有水面埋立 大津市事業公有水面書）河港課、所収 滋賀県史資料所蔵
- 64) 大津市役所発行：『大津市会会議録』1939年3月11日
- 65) 昭和11（1936）年12月22日『朝日新聞滋賀版』
- 66) 滋賀県土木課：『大津市地先府県道大津今津線道路改良大津湖岸埋立工事ニ付入札執行ノ結果設計改訂ニ関スル件』（1937.8 前掲『1934年-1940年 公有水面埋立大津市事業公有水面書』所収）
- 67) 昭和11（1936）年8月16日『朝日新聞滋賀版』
- 68) 滋賀県：『昭和五年滋賀県会会議録』1930年11月30日
- 69) 昭和6（1931）年1月13日『朝日新聞滋賀版』
- 70) 昭和6（1931）年10月29日『朝日新聞滋賀版』
- 71) 昭和6（1931）年8月5日『朝日新聞滋賀版』
- 72) 昭和6（1931）年8月5日『朝日新聞滋賀版』
- 73) 石山島田川町有志：『大津市地先 瀬田川河川敷内 櫻樹植栽許可ノ件』（昭和9年3月、昭和7年昭和9年 河川法処分）土木課、所収 滋賀県史資料所蔵
- 74) 昭和9（1934）年11月17日『朝日新聞滋賀版』
- 75) 近江神宮の森自然調査グループ発行：『近江神宮の森 自然調査研究報告』p.22(1999.8)
- 76) 前掲『新大津市史 第六巻』p.197
- 77) 大津市歴史博物館蔵
- 78) 『第23回地方委員会会議録』（昭和28年3月16日 前掲『昭和3年昭和34年 都市計画審議会議事録』所収 滋賀県都市計画課蔵）
- 79) 弘報社発行：『大津市住宅街外観コーポの住宅地図』滋賀県編4（1966）より作成
- 80) 吉田地蔵 PRセンター発行：『滋賀県大津市街地図NO1』（1971）より作成
- 81) 前掲『第23回地方委員会会議録』
- 82) 前掲『新大津市史・下』p.751
- 83) 前掲『新大津市史・下』p.756
- 84) 大津市役所発行：『大津市会会議録』昭和38年3月18日
- 85) 前掲『新大津市史・下』p.756
- 86) 前掲『新大津市史・下』p.756
- 87) 大津市役所発行：『大津市会会議録』昭和37年12月19日