

近代期における大津の水辺空間の変遷と観光開発

赤石直美
河角龍典

I. はじめに

琵琶湖をめぐる環境史研究では、村落を対象とした事例が多く、水辺の都市における自然と人との関わりについて検討されることは少なかった¹⁾。近代以降における琵琶湖の水辺の環境変化が都市開発、とりわけ観光開発とどのように関連してきたのか、このような視点に立脚した研究はあまり蓄積されていない。

琵琶湖の水辺の景観は、近代以降において著しく変化した²⁾。また琵琶湖自体の環境も大きく変貌を遂げた³⁾。大津付近の琵琶湖岸では、明治期に埋め立て事業が始まり、昭和、平成において大幅に増加する。一方、近世から近代にかけて、琵琶湖では湖水位の上昇による洪水が多発し、そのなかで治水に関わる開発も進行した。その結果、琵琶湖の湖水位は瀬田川の洗堰の建設に伴い低下の一途をたどった。この湖水位低下は明治から昭和にかけて段階的に進行した。こうした近代以降の琵琶湖の環境変化に対して、水辺の都市はどのように対応したのであろうか。

本稿は、水辺の都市として琵琶湖南湖の近代における景観変化に着目し、その変化と観光開発のプロセスを明らかにする。水辺の観光は「人間とその土地（の自然、ここでは水辺）との関係を楽しむとする」観光の一つといえ⁴⁾、その開発履歴を検討することは、水辺における自然と人との関わりを知る一端となろう。そして景観の変化や開発履歴とともに、琵琶湖の環境変化として、湖水位の低下についてここでは言及する。研究対象地域としては、滋賀県大津市の柳ヶ崎～由美浜にかけての琵琶湖南湖岸を対象とする。本稿は水辺における埋立事業を含む景観の変化と、観光開発の特徴から都市の環境史について考えるものである。

また本稿は、研究対象地域の景観変化を把握するため、地形図のほか、近代に民間で作成された大縮尺地図、鳥瞰図等も参考にして分析を試みる。地形図から見た大津の変遷については、すでに研究が進められていることに対し⁵⁾、大縮尺図を用いることで、詳細な湖岸線の変化や水辺の土地利用、建物の分布状況を確認できる。その結果、地形図ベースでは見落としかねない、微細な人間活動の一端を把握できると考える。

近代以降、都市部を中心に民間で多彩な地図が作成されたものの、その描画内容、作成方法などに問題があるとして、研究ではあまり活用されてこなかったことに対し、近年その価値が見直されている⁶⁾。大津市歴史博物館ではこうした近代期に作成された地図類が集められており⁷⁾、本稿はこれらの大スケールの地図類を参考にした。

Ⅱ. 研究対象地域の概観

1. 大津旧市街地域の概観

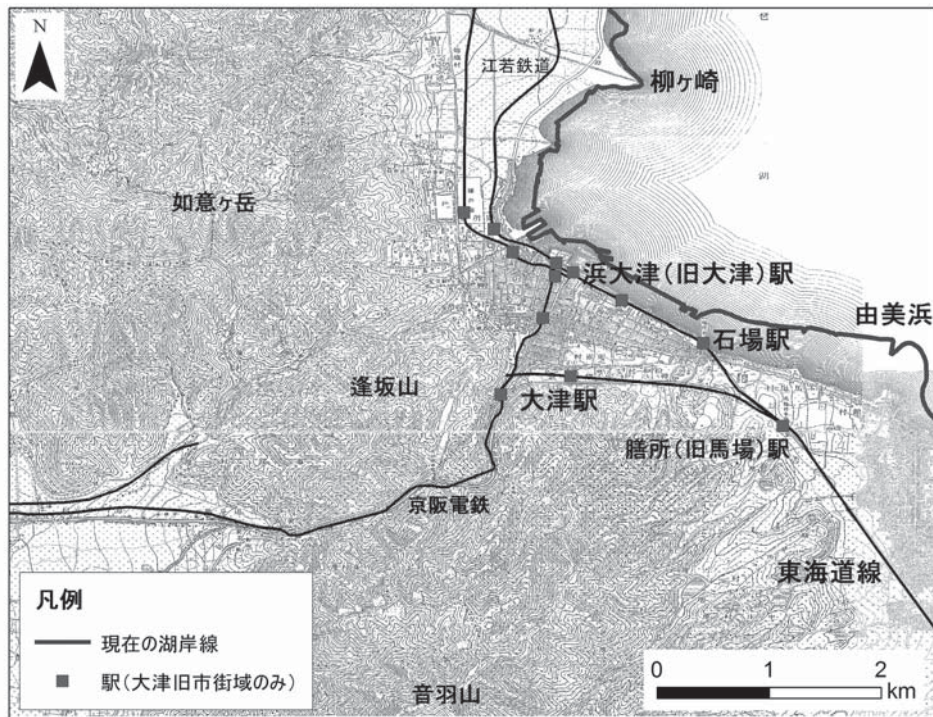
対象とする滋賀県大津市の柳ヶ崎～由美浜は、琵琶湖の南岸に位置する。第1図に示すように、大津市旧市街地の南方には音羽山（593m）が位置し、西には逢坂山（324m）～長等山（354m）、如意ヶ岳（472m）、山中越へと続く山地が連続する。旧市街地はこれら山地と琵琶湖の間の小規模な扇状地に位置している。旧市街地付近における平野の幅は約1kmであり、この狭い空間にJR東海道本線、京阪電気鉄道、名神高速道路、国道1号線など主要な鉄道、道路が集中している。JR東海道本線の南側、丘陵地周辺には宅地が広がり、一方、戦後埋め立ての進んだ湖岸では、コンサートホールやホテルといった観光施設に加え、マンション群が立地している。

狭い平野に鉄道と道路が集中している大津は、古くから交通の要所であった。したがって、こうした交通網、とりわけ近代以降の鉄道の発展は、都市としてのにぎわい創出に大きな影響を与えたことが先行研究で述べられている⁸⁾。そこで、まずは近世の大津、さらに旧版地形図から読み取れる近代における対象地周辺の水辺と交通体系の変化を次節にて概観する。

2. 大津における近世から近代にかけての水辺と交通体系の変化

1) 近世の大津

近代以降の水辺の変化を捉える前に、ここでは近世の大津を概観する。江戸時代中期の絵図によると、湖岸には加賀藩、彦根藩、若狭小浜藩の蔵屋敷、今掘関・川口関など関の文字の付いた荷揚げ場が並び、荷揚げ用石段などが描かれている⁹⁾。それら石段や石積みのほか、吾妻川河口付近に



第1図 近代期における大津市中心部の概観

(明治22年測量同25年発行仮製図「大津」、明治25年測量同28年発行2万分一地形図「瀬田」より作成、なお鉄道網は昭和初期の状況を示す)

は三角州がみられる一方、常川（常世川）ではまだ発達していないといった点を読み取れた（第2図参照）。近世期、大津の旧市街地付近では自然な水辺が広がり、また湖岸全体が港であった。

慶長5（1600）年、徳川家康によって大津城が焼失した後、城下町の機能が膳所城へ移ったため、大津は商業都市として慶長7（1602）年に再開発された¹⁰⁾。京都の外港としての役割をもっていた大津には、特に西回り航路が確立される以前、日本海側から琵琶湖を經由した物資が運ばれた。大津港は米の一大集散地であり、その結果、湖岸には諸藩の蔵屋敷が連なっていた。一方、大津は東海道と北国街道の合流点であり、札の辻を中心に街道沿いの宿場町としても栄えた。さらに江戸時代の大津には、三井寺、石山寺など多数の神社仏閣が存在し、門前町の機能を有する地域もあった。こうした神社仏閣は、近代以降も伝統的な観光資源となっていく。

宿場町であり、港町であり、門前町であった近世期の大津は、東海道五十三次の中でも屈指の大都市であった¹¹⁾。

2) 近代以降の大津

近世には自然な景観も残されていた大津の水辺が、近代以降、直線的に改変されていく様子が旧版地形図の比較により確認される¹²⁾。仮製図（1892年）の段階ですでに大津市旧市街地周辺の湖岸は直線的であり、大正期、昭和初期と、段階的に埋め立てが行われた。具体的には、大正年間（1912～26）に紺屋関付近が、昭和11（1926）～15（1940）年間に膳所付近が、昭和12（1927）～17（1942）年間に現在の琵琶湖競艇や尾花川公園のある付近が埋め立てられた。昭和期に入ってからのも、事業自体は大正年間からの懸案事項であり、埋め立て工事は昭和恐慌後の市域の拡大と都市計画の一環として実施され、道路や工場用地のほか住宅地となったとされる。

続いて、大津における近代以降の交通体系の変化について、大津市史を参考に確認しておく¹³⁾。その変化は、まず明治2（1872）年に汽船が導入されるなど、琵琶湖の舟運が丸小舟から汽船へと変化したことに始まった。大津と湖北の海津を結ぶ線など多数の航路が新たに設けられ、港の様相が変わり始めた。そして、明治13（1883）年、東海道線の大津（現浜大津）－京都間が開通し、その線路を敷設するために湖岸が埋め立てられた。すなわち、最初の埋め立ては鉄道の整備に伴うものであった。この鉄道の整備に伴い、鉄道未開通であった大津と長浜の間を結ぶ日本で最初の鉄道連絡船が就航し、ターミナルとなった大津駅と大津港には物資が集積した。湖岸では運送会社や旅館も営業を開始し、港周辺は栄えた。

しかし、明治22（1892）年に東海道線の大津－長浜間が開通し、この鉄道連絡船は廃止される。舟運から鉄道への交通手段の変化により、大津に集中していた物資が分散され、琵琶湖の船舶業は大きな打撃を受けた。この変化を期に、船舶事業者は遊覧を主体とする観光船事業を展開していくことになったという。

鉄道の整備はその後も進み、東海道線では大正期に新しい大津駅（現大津駅）が開業し、旧東海道線の浜大津駅－馬場（現膳所）駅間には独立した鉄道（京阪石坂線）が開通した。他方、京都三条方面からも大津市街地への乗り入れが始まり、大正14（1925）年には大阪天満橋－京都三条－（浜）大津が直通し、周辺都市とのつながりがより深まるなかで観光開発が進んだとされる。

以上のように、近代以降における大津市旧市街地周辺の水辺では、汽船・鉄道の発展とそれに伴う人や物資の流れといった交通体系の変化と関わりながら埋め立てが進み、また湖岸の都市として観光開発が進められた様子がうかがえる。こうした経緯に対して、民間で作製された大縮尺の地図

から何を読み取れるのか、次章にて検討する。

Ⅲ. 地図に描かれた大津の水辺空間とその変化

1. 明治期の水辺—『滋賀郡大津町全図 乾』『改正大津市街地新地図』—

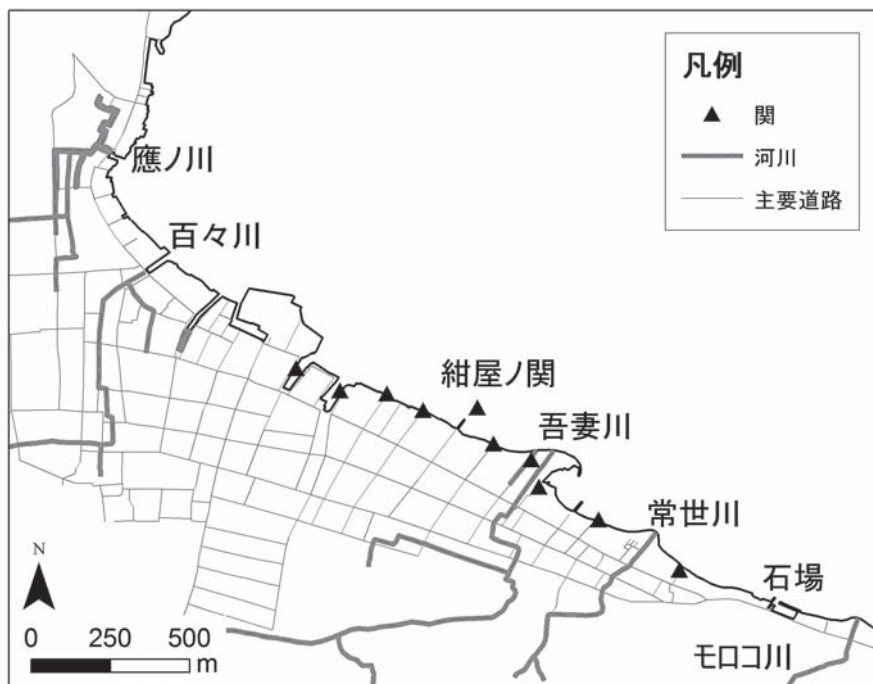
近代期、官製地図が作製されるなか、民間でも様々な地図が作製された。本章では、それら民間で作製された地図の描画から、近代以降の大津の水辺と都市の景観変遷を検討していく。

まず、明治7(1874)年に刊行された『滋賀郡大津町全図 乾』(大津市歴史博物館所蔵)では明治期初期の湖岸の様子を知ることができる。この地図は地籍図の基図として作製されているため、湖岸線や舟入、道路の形状が正確に記述されているという¹⁴⁾。

描かれた湖岸線から、吾妻川や常川(常世川)の河口部に小規模な三角州が発達していることが見て取れる。現在の京阪電鉄石場駅近の湖岸においてもいくつか三角州がみられ、また関がいくつも記されている(第2図)。一方、現在の浜大津付近、すなわち江戸時代の代官所や御蔵のあった付近は、石段や石積みがあったため比較的直線的に描画されている。当地図から、旧版地形図では捉えられなかった景観の微細な違いが読み取れ、鉄道の開通する直前まで旧市街地でも自然な水辺が広がっていたことがわかった。また水辺に記された関は、近世期と変わらず湖岸全体が港として機能し、生業の場として都市の水辺が人に近い存在であったことを思わせる。

鉄道が開通した後の景観は、明治35(1901)年発行『改正大津市街地新地図』(大津市歴史博物館所蔵)を検討する。主な名所旧蹟と神社仏閣が桃色で明記された(第3図のグレーに網かけされた部分)本地図は、明治中期の市街地、交通網の分布状況等を知ることができる資料である¹⁵⁾。

まず、湖岸線を見ると、直線的な描画とそうではない一帯を読み取れる(第3図)。明治13(1883)



第2図 明治初期における大津周辺の水辺

(明治7年発行『滋賀郡大津町全図 乾』(大津市歴史博物館所蔵)より作成、画像データは大津市歴史博物館より)



第3図 明治中期における大津の描画

(明治35年『改正大津市街地新地図』(中井二酉堂発行、大津市歴史博物館所蔵)を反転し、一部に加筆して作成。画像データは大津市歴史博物館より)

年に開通した鉄道の線路敷設に伴い埋め立てられた石場港から大津停車場にかけての湖岸は直線的である。この埋め立て地には、石場と紺屋関、大津の3つの停車場が設けられた。川口町から尾花川町の間には「疎水築地」が埠頭のように2本設けられ、いずれも石垣と推察される。琵琶湖疎水はまだ描かれていない。一方、港のあった石場より東の湖岸沿いでは、諸子川(モロコ川)と堂ノ川の河口部に小規模な三角州が発達している。線路の敷かれた石場より西の埋め立て地が直線的であるのに対し、東側はまだ自然な水辺が描画されている。そして、東海道の街道沿いには家並みが続き、湖岸側の集落は琵琶湖に接するようである。

湖岸に描かれている名所旧蹟は、2列の疎水築地、警察署、太湖汽船会社、大津停車場、(紺屋ヶ関)の停車場、石場停車場である(第3図)。いずれも埋立地に新たに建築された建物であった。名所というより公共施設と理解されるこれらの名所旧蹟は、近代化に伴い建設された洋風建築であったと推察される¹⁶⁾。埋め立て地の新しい空間に建設された建築物が、名所として描画されたと考えられる。それに対し、今日において名所旧蹟と認識される神社仏閣は湖岸には分布していない。

近世～明治初期に大津の水辺に分布していた蔵屋敷や関は、水辺一帯が港であったことを象徴していた。また自然な水辺景観も見られた。しかし、鉄道の敷設に伴う埋め立てによって、旧市街地周辺一帯の港も自然な水辺も喪失された。今日でも新しい高層ビル群が観光地となるように、目新しかった近代建築は“名所”となり、大津の水辺の景観は近代という新しい時代の象徴とされ、観光対象として捉えられたと考えられる。

さて、当地図において主要な観光船を運航する会社となる太湖汽船会社が、大津停車場に隣接している。この地図が描かれた時代は東海道線が全通する直前であり、汽船会社はまだ鉄道連絡船を運航されていた頃である。先述したように、後の明治22(1889)年には東海道線の大津－長浜間が開通し、鉄道連絡船は廃止され船舶事業が大きな打撃を受ける。汽船会社は貨物輸送から遊覧を主体とする観光船事業へと転換していくことになる。

2. 大正期の水辺—『名所旧跡大津市街地図 商工業家案内』—

大正期の景観については、大正3(1914)年『名所旧跡大津市街地図 商工業家案内』(大津市博物館蔵)が参考になる。明治35(1901)年発行の改正大津市街地新地図と比較すると、この地図には湖岸線がより実測に近いかたちで表現されている。明治中期では石場より東側に描かれていた三角州はこの地図では描かれておらず、市街地周辺の湖岸線はさらに直線的になっている(第4図)。

紺屋関(紺屋ヶ関)では埋め立てとともに、湖南汽船(現琵琶湖汽船)の港が拡張されている。この地図が発行された大正3(1914)年頃には、すでに汽船を利用した観光が開始されていた。明治23(1890)年に疎通した琵琶湖疎水の取水口付近には、3本の突堤が築かれている。中央の最も大きな突堤には「築地」と記され、東寄りの突堤は船の発着場として利用されている。この時期における船の発着は、本図によると疎水の取水口、大津港、紺屋ヶ関、石場港の4か所であった。それぞれの港には、次のように航路が記されている。

疎水取水口：紺屋ヶ関、唐崎、坂本、雄琴

大津港：堅田、和邇、小松、大瀧、竹生島、舟木、深溝、今津、海津、大浦

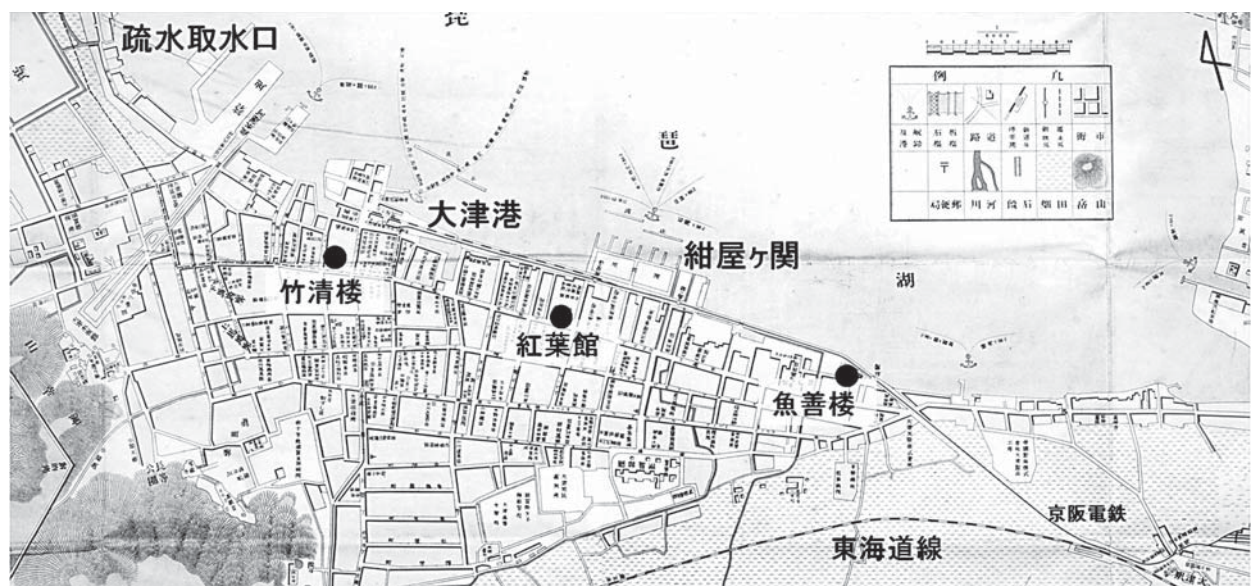
堅田、長命寺、沖ノ島、柳川、彦根、長浜、南浜、尾上、片山、塩津

紺屋ヶ関：三井寺、木の浜、吉川、志那中、杉江、山田、石場

石場：紺屋ヶ関、膳所

これらの行き先をみると、大津港が長距離、疎水口と紺屋ヶ関が中近距離、石場港が近距離の航路であったことがわかる。湖南汽船は、明治36(1902)年に「近江八景めぐり遊覧船」を就航、明治44(1910)年には坂本・石山・南郷などへ寺社参詣・名勝探訪の観光客誘致を始めた¹⁷⁾。それ以降、京阪電気鉄道などの各鉄道と連携した観光客の呼び込みが進んでいった。その結果を各航路は反映しているといえよう。

ただし、鉄道の開通はそれまでの人と物の流れを大きく変えることになったものの、上記の航路を見る限り、湖岸住民にとっては汽船が最も重要な交通手段であったことがわかる。また当時の貨



第4図 大正初期における大津の描画

(大正3年発行『名所旧跡大津市街地図 商工業家案内』(吉田善治郎・女泉堂書店発行、大津市歴史博物館所蔵)の一部に加筆して作成、画像データは大津市歴史博物館より)

物と旅客数を数字で比較すると、観光のみならず、依然として貨物の運搬でも汽船が利用されていたことも指摘されている¹⁸⁾。大津の港は観光船の発着地となりつつ、湖上汽船交通の中心港として機能していた。

さて、この地図には名所旧蹟に加えて商工業者の店名と位置が示され、昭和8(1933)年に合併される膳所・石山付近も掲載範囲に含まれている。ただし、文字の大きさに違いが見受けられるが、明治中期の地図のように神社仏閣を特に強調する、あるいは旅館や観光施設等を強調するといった描画はない。そのなかで、図郭の周りには主要な商工業者名とその概観写真と電話番号が記され、薬局や小間物屋とともに料理旅館・旅館が記されている。例えば、琵琶湖の眺望を謳った、石場駅西側の「魚善楼」、あるいは大津港周辺の「紅葉館」、「竹清楼」などである(第4図)。しかし、それらは線路沿いや銀行街、官公庁の立地する街中にあり、みな現代において水辺のリゾートと認識されるような空間にある旅館ではない。すなわち、琵琶湖の眺望を臨むことはできても、水辺に親しむものではない。

明治末期から大正にかけての大津の水辺では、埋め立て地の拡張とともに港湾が整備され、各観光地へ観光船が就航し、水辺には琵琶湖を眺望できるような料理旅館も分布するなど、観光開発が進んでいたことが読み取れた。しかし、水辺はあくまで遊覧や他の観光地・名所へ向かう発着地であった。湖上、あるいは眺望を臨むという形で琵琶湖が観光の対象となっても、水辺の自然に接するという開発ではなかった。

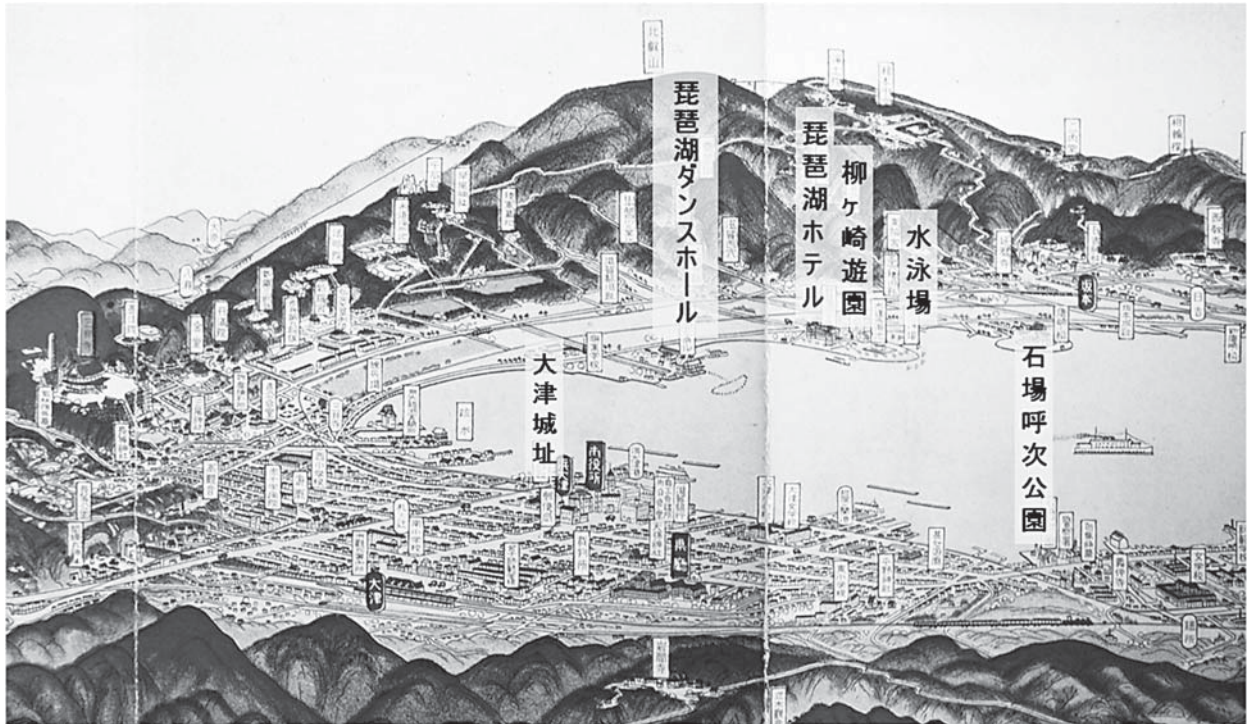
3. 昭和初期の水辺—『大津市鳥瞰図』—

明治維新以降、大津の水辺では埋め立てが進み、交通体系も大きく変化し、それらに対応するように観光開発も進んだ。ただし、その開発は、琵琶湖の水辺と人とが直接的に接するような観光開発ではなかった。ところが、その傾向が大正末期から昭和期にかけて変化し始める。大正14(1925)年における柳ヶ崎水泳場の開場はその先駆けといえる。

大正10(1921)年の江若鉄道の開通により、三角州の広がる柳ヶ崎周辺がリゾートゾーンとして注目され、水泳場が開場された¹⁹⁾。柳ヶ崎へは浜大津から水泳客用の連絡船も出て、大いに賑わったとされる。そして、昭和2(1927)年の昭和恐慌による地方財政悪化に対し、「都市計画都市」の指定を受けた大津のめざした都市像が「遊覧都市」構想であった²⁰⁾。それは、近世以降の歴史と琵琶湖畔に位置するということから、歴史的文化財を活用しつつ、道路・湖岸埋め立て・水道等の近代都市としての基盤を整備していくというものであった。その「遊覧都市」にふさわしい、国際級の近代的ホテルとして建設されたのが、昭和9(1934)年に開業した琵琶湖ホテルであった。そして、ホテル建設地として選ばれたのは三角州に水泳場のあった柳ヶ崎であった。ホテルの開業は「保養地」としての大津の条件を高め、水泳場は昭和10(1935)年にかけて拡張され、また合併した膳所の御殿浜にも昭和8(1933)年に水泳場が新設された。

こうして、大正末期～昭和初期にかけて、自然の水辺に親しむような観光開発が三角州で進められた。同じ頃、浜大津は観光のターミナルとして繁栄し、島めぐり、八景めぐりといった観光のほか、昭和5(1930)年には太湖汽船がマキノスキー場へのスキー船を就航、「四季を通じた観光を企画」という目的で観光開発が進んでいる²¹⁾。すなわち、当時の観光開発の傾向として、名所への参詣だけではなく、水辺や島、山など、自然が開発の対象となったことが見受けられる。

昭和初期のこうした大津の観光開発について、昭和10(1935)年の『大津市鳥瞰図』(吉田初三郎作



第5図 昭和初期における大津とその周辺

(昭和10年発行『大津市鳥瞰図』(吉田初三郎作製、大津市歴史博物館蔵)を撮影したものに加筆して作成)

製、大津市歴史博物館所蔵)の描画内容から確認したい(第5図)。この鳥瞰図では、全体的に湖岸の三角州が強調されて描かれているのが興味深い。そのうち、大津周辺の柳ヶ崎の三角州上には「琵琶湖ホテル」が描かれ、その横には「柳ヶ崎遊園」、「水泳場」、「水道水源地」がある。それらの周辺にはサクラの並木が描かれている。なおサクラ並木は柳ヶ崎の他、琵琶湖疎水沿いや滋賀県庁の南側を流れる河川沿い、長等公園にも描かれており、現在ではサクラの名所となっている。茶が崎の三角州には琵琶湖ダンスホールがあり、エリが描かれている。

大正末期に港があったと思われる石場は「石場呼次公園」となっており、水辺に公園が開設されたようである。柳ヶ崎から由美浜にかけての描画を整理すると、琵琶湖ホテル、琵琶湖ダンスホール、柳ヶ崎遊園、水道水源地、水泳場、商業学校、練兵場、京大臨湖実験所、疎水、大津城址、(浜大津港)、商工会議所市公会堂、滋賀銀行、(紺屋ヶ関港)、石場呼次公園、警察署などである。これまでと同様の近代建築と思われる建物や公共施設に加え、水泳場・公園のような水辺に親しむものが描かれている。すなわち、埋め立てが進むなか周囲に残されていた三角州において、水辺の自然と人が接するような観光開発が進んだことが読み取れる。

大津の水辺では、明治維新以降、交通体系の変化や水辺の埋め立てが進むなか、新しい空間における近代建築と港湾整備といった観光開発が進められた。初期の開発は水辺と人が必ずしも近いといえるものではなかったが、昭和期になって水辺そのものが注目された。こうした三角州での観光開発は、都市における水辺の自然と人と関わり方の変化として捉えることができるであろう。

4. 湖水位の変動と安定化

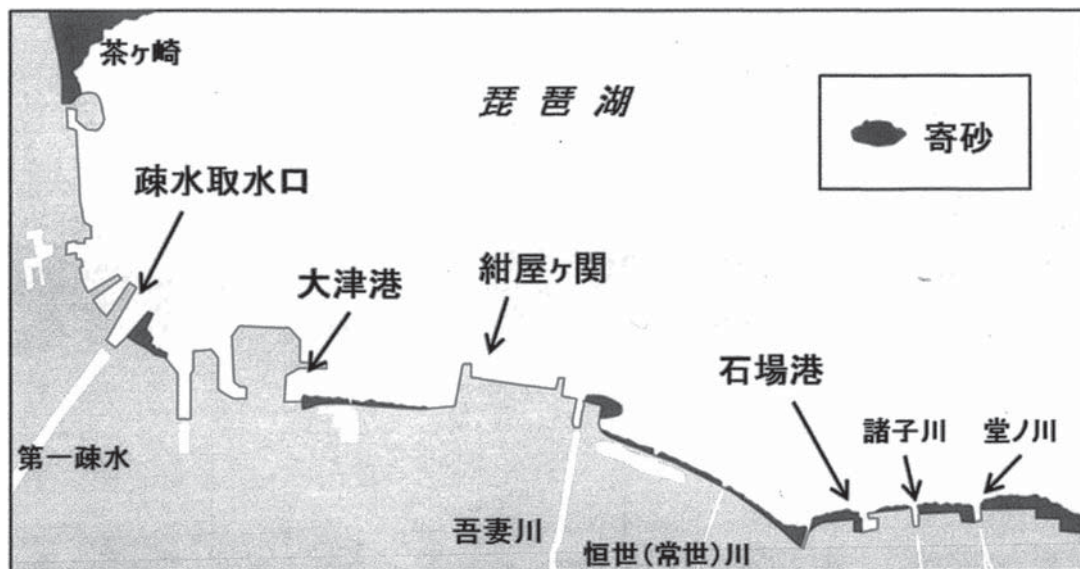
前節までに述べたような大津における観光開発過程の要因として、交通体系の変化と都市計画による影響が指摘されている。それに加え、ここでは琵琶湖の環境変化と水辺の景観との関係につい

て検討しておきたい。それは、内湖周辺の村落で水辺の環境利用システムの崩壊につながったと佐野が指摘する、琵琶湖の水位低下の問題である²²⁾。

かつて、琵琶湖岸では湖水位の上昇にともなう洪水が多発し、明治 29 (1899) 年の琵琶湖大水害では、大津港周辺の川口町で家屋の 1 階が水に浸かっている写真が残されている²³⁾。またその洪水による浸水被害図と、先に紹介した『改正大津市街地新地図』とを比較すると、湖岸に描かれていた近代以降の新しい建物は、線路を含め被災したと推測される。そのなかで被害を受けた可能性のある名所旧蹟の神社仏閣は、義仲寺と稲荷のみであった(第 3 図参照)。よって、神社仏閣のような建物はやはり水辺を避けていた可能性がある。

ところが、明治 38 (1988) 年の南郷洗堰の完成により、琵琶湖の水位は人工的にコントロールされるようになった²⁴⁾。その結果、琵琶湖の水位は低下し、洪水も減少した。大正末期、湖水位は当時の年間最低水位を記録した²⁵⁾。それは前節で述べた都市周辺の三角州が観光開発された時期と重なってくる。すなわち、湖水位の低下にともない、水辺は洪水の起きない場所、避ける必要のない場所と捉えられるようになり、開発が進んだ可能性がある。

こうした琵琶湖の変化を、都市の人々はどのように認識していたのか。明治 36 (1906) 年に発行され、大正 12 (1923) 年に訂正印刷された『訂正大津市街新地図』(大津市歴史博物館所蔵)の湖岸に関する描画が興味深い。当図には土砂の堆積を意味すると推察される「寄砂」という凡例があり(第 6 図)、疏水築地・浜大津駅と紺屋関の間、紺屋関より西の湖岸線にその寄砂が描かれている。茶ヶ崎については、以前から三角州が形成されていたことから別に捉える必要があるものの、特に吾妻川の河口の鳥ヶ関では鳥のくちばしのような寄砂が描かれているのが興味深い。こうした微細な水辺の景観の描画は地形図からは確認できないものである。ただし、当図におけるこの描画は、湖岸の埋め立て後の土砂の堆積による新たな地形の形成を示しているのか、あるいは湖水位の低下により湖水面が後退したことで陸地化した様子なのか、残念ながらわからない。埋め立てが進んでしまった今日では土砂の堆積の程度などを知ることも難しい。しかしながら、こうした描画は、都市の人々が水辺の変化を認識していた可能性を示しているであろう。



第 6 図 大正期の地図に描かれた水辺の「寄砂」

(明治 36 年発行大正 12 年訂正『訂正大津市街新地図』(南強堂嶋林大次郎発行、大津市歴史博物館蔵)より作成)
(縮尺は不明、図を反転し、琵琶湖が北側に位置するようにして図をトレースした)

洗堰完成以降、年々進む琵琶湖の水位低下に対応するように、水辺そのものの観光開発が進められた。その背景には、人々の琵琶湖の水辺に対する認識の変化もあったと考えられる。

IV. おわりに

本稿は、近代に民間で作製された大縮尺の地図に着目し、琵琶湖南岸に位置する大津の旧市街地を中心に水辺の景観変化と観光開発の経緯を明らかにした。特に、大縮尺の地図に着目することで、地形図からは読み取れない大津の旧市街地における詳細な水辺の変化と観光開発を検討した。

近世期から明治初期では、三角州とともに一帯に蔵屋敷や関の分布する港であった大津の旧市街地の水辺は、①明治中期以降、鉄道の整備とともに埋め立てが進み、港、さらに近代建築の立地する観光地となっていった。②大正期には埋め立て地が拡張され、観光地への発着港が整備され、琵琶湖の眺望を楽しめる旅館も立地した。こうした埋め立て地での開発の後、③大正末期から昭和初期にかけて、都市周辺の三角州において、水泳場、保養施設（ホテル）といった開発が進められ、水辺の自然な景観が観光開発の対象となっていった。大津周辺における琵琶湖岸での観光開発は、当初から水辺と人が接するような、自然と人との関係が見受けられるものではなかった。大津の水辺の観光開発は、まず観光地への発着港として、また近代建築などを対象とした観光から始まっており、直接的に水辺に親しむ観光開発は、昭和期になってからであった。その背景として、本稿は交通体系の変化に加え、瀬田川の洗堰により琵琶湖の水位が人工的にコントロールされ低下の一途をたどっていたという琵琶湖の環境変化にも言及した。

こうした観光開発の経緯から都市における水辺と人との関係を考えてみたい。まず、近世以来の都市であった大津では、水辺一帯は明治初期まで港として機能し、琵琶湖の水を利用して運送を営むというかたちで水辺と人とは近い関係であったと考えられる。ただし、水辺に神社仏閣はほとんど立地していないことから、洪水は危惧されていたと推察された。

しかし、近代以降、鉄道の敷設とともに水辺は埋め立てられ、そこには観光に関わる施設が立地した。引き続き水辺は港湾機能を有したものの、それは一部に限られ、水辺は利水による生業を営む場ではなくなっていった。埋立地での観光開発においても人との近接性はあまりない。

一方で、琵琶湖の水位が人工的に操作されるようになった。琵琶湖や瀬田川の治水事業により、湖水位は段階的に低下し、水辺の景観とともに琵琶湖の環境も変化した。洪水も減少していくなか、大正末期から都市周辺の三角州での観光開発が進み、親水というかたちで都市の水辺と人は再び近くなっていったといえよう。

以上から、大津市周辺における水辺と人とは、利水、治水、親水といった関わり方の多様性を指摘できる。ただし、ここでの親水空間は、湖水位の“人工的な”コントロールという琵琶湖の環境変化があったことを軽視できない。

ところで、こうした「自然との共生」に興味が向いた時期は、世界的に近代化へのアンチテーゼとして自然回帰が謳われた時代とされる²⁶⁾。その動向との関係についても検証する必要がある。何より本稿は湖岸を対象としたが海岸、あるいは河川の水辺との違い、そこでの水辺と人との距離感の違いなどについても言及する必要がある。今後の課題としたい。

注

- 1) 鳥越皓之・嘉田由紀子編『水と人の環境史 (増補版)』、御茶の水書房、1991.
- 2) ①林屋辰三郎・飛鳥井雅道・森谷かつ久編『新修 大津市史 5 近代』、大津市役所、1982、pp.5～20。②林屋辰三郎・飛鳥井雅道・森谷かつ久編『新修 大津市史 6 現代』、大津市役所、1983、pp.5～22。③佐野静代「琵琶湖の移ろいととも に 大津市」(平岡明利・野間晴雄編『近畿 I 地図で読む百年 京都・滋賀・奈良・三重』、古今書院、2006 所収)、pp.35～42。
- 3) 前掲 2) ①、pp.490～494。例えば、琵琶湖の水質汚染の問題は近代期より始まっており、昭和 2 (1927) 年には、人絹工場の排水が琵琶湖の水質に与える影響について調査されている。
- 4) 古川彰・松田素二「観光という選択—観光・環境・地域おこし」、古川彰、松田素二編著『観光と環境の社会学』、新曜社、2003、pp.1～30。
- 5) 前掲 2) ①、②。
- 6) 中西僚太郎・関戸明子編『近代日本の視覚的経験—絵地図と古写真の世界—』、ナカニシヤ出版、2008 の巻頭部分において、近代に作製された民間地図類の紹介がある。
- 7) ①大津市歴史博物館『歴史探検! 大津百町ガイドブック』、大津市歴史博物館、2013。②大津市歴史博物館『大津市制 100 周年記念特別展 家族の一世紀』、大津市歴史博物館、1998。など。
- 8) 前掲 7) ①。
- 9) 前掲 7) ①、当資料に掲載されている江戸時代中期の絵図による。
- 10) 前掲 7) ①。
- 11) 前掲 7) ①、pp.10～11。大津市の人口は、元禄時代で 19,000 人近くあり、東海道五十三次のなかでも屈指の大都市であったとされる。
- 12) 前掲 2) ①、②。
- 13) 前掲 2) ①。前掲 7) ①、pp.11～13。
- 14) 前掲 7) ①、pp.24～25。当図に関する解説文による。
- 15) ただし、発行は明治 35 年とされているものの、地図の記載内容をみると東海道線が馬場停車場以東敷設されていないことや疎水の水路が描かれていないことを勘案すると(東海道線が全通するのは明治 22 (1889) 年、琵琶湖疎水が通水するのが明治 23 (1890) 年である)、少なくとも明治 22 年頃の景観を示していると考えられる。ただし、大津事件 (明治 24 (1891) 年 5 月) が起こったことが書き込まれており、発行自体は明治 24 年 5 月以降と考えてよい。
- 16) 前掲 2) ①、p.223 に当地図に描画されている警察署の写真が掲載されており、洋風建築である。同様に p.346 に掲載されている太湖汽船の旧社屋の写真も洋風建築であり、レンガ造りであったとされる。
- 17) 前掲 2) ①、pp.347～355。③大津市歴史博物館市史編さん室編『図説 大津の歴史 下巻』、大津市、1999、pp.64～35。
- 18) 前掲 2) ①、pp.352～355。
- 19) 前掲 2) ①、pp.91～94、前掲 17) ③、p.97。
- 20) 前掲 2) ①、pp.99～103。
- 21) 前掲 7) ①、p.13、p.41。
- 22) 佐野は、内湖周辺の村落における景観復原を通して、湖水位の変動が湖岸の住民の環境利用に様々な影響を及ぼしたこと、湖水位の低下が内湖周辺における伝統的な水辺の環境利用の崩壊につながったことを指摘している。佐野静代『中世の村落と水辺の環境史—景観・生業・資源管理』、吉川弘文館、2008、pp.274～282。
- 23) 前掲 2) ①、pp.356～362。p.359 現在の浜大津付近の浸水状況を写した写真が掲載されている。
- 24) 前掲 2) ①、pp.362～370。
- 25) 独立行政法人水資源機構琵琶湖開発総合管理所『水湖とともに 琵琶湖の水位ものがたり』、水資源協会。
- 26) 前掲 4) において、古川・松田は、グリーンツーリズムのような観光を、20 世紀初頭の西ヨーロッパにおける自然崇拜運動と関連付けている。

赤石直美 (本学非常勤講師)

河角龍典 (本学文学部教授)

Waterfront Change and Tourism Development Around Otsu City in the Modern Period

by

Naomi Akashi & Tatsunori Kawasumi

This study aims to investigate the relationship between landscape change and tourism development around Lake Biwa in the modern period, and consider the urban environmental history of the lakeside area. In order to clarify the process of landscape change, we use privately-produced maps from the modern period. During the Meiji era, Otsu city reclaimed the lakeside area, and the natural landscape was lost. At the same time, new ports and modern buildings were built in the lakeside area. It can be considered that these changes were influenced by the modernization of transportation networks. In the Taisho era, many sightseeing courses began to appear. However, a swimming beach was newly created in the delta region in the early Showa era. Meanwhile, waterfront parks and resort hotels were established in the lakeside area. This tourism development can be considered as the result of the artificially-caused decrease in the water level of Lake Biwa. In conclusion, the relationship between humans and waterside areas is formed by water utilization, flood control, and water amenity in lakeside cities.