

〈論文〉

まちの歴史的成立過程から見た賑わい空間の発生と 衰退に関する一考察

——天津市の中心市街地活性化エリアを題材として——

吉川 博之

目 次

序 章

- 1 研究の背景
- 2 既往研究
- 3 研究の目的
- 4 研究対象とする都市の選定理由
- 5 研究方法と各章の構成

I 天津市の特徴と都市政策の整理

- 1 まちの特徴
 - (1) 地理的要件
 - (2) 歴史を継承した中心市街地
 - (3) まちの現状
- 2 中心市街地活性の取り組み
 - (1) 天津市中心市街地活性化基本計画の概要
 - (2) 中心市街地活性化計画の推進
 - (3) 中心市街地活性化の取組みの変遷
 - (4) 計画の達成状況
- 3 賑わいの所在
 - (1) 賑わいと衰退の定義

II 商業の賑わいと衰退

- 1 城下町から商業都市へ（江戸期）
 - (1) 商業都市の成立
 - (2) 商業都市としての賑わいと人口の限界
- 2 物流拠点としての地位の低下（明治～大正）
 - (1) 鉄道の開通による構造の変化
 - (2) 宿屋の衰退
 - (3) 鉄道の電化による影響
- 3 戦後復興と商店街の賑わい
 - (1) デフレによる商店街の不景気
 - (2) 商店組合によるアーケード建設
- 4 観光都市への活路
 - (1) 観光都市をめざした政策的取り組み

III 賑わい創出の課題

- 1 まちの構造の変化
 - (1) 中心市街地エリアの整備
 - (2) 都市計画道路の整備
- 2 中心市街地の人口増加分析
 - (1) 人口増加の検証
 - (2) 賑わい創出を取り巻く環境

IV 賑わい創出に向けた取り組み

- 1 商店街からの新たな可能性
 - (1) 商店街の課題
- 2 自発的なまちの活性化への取り組み

- (1) 事業推進型から事業補助型へ

- 3 持続可能な定常型都市に向けて

- (1) 急増する人口増加を賑わいへの推進力へ転用
おわりに

序 章

1 研究の背景

地方都市の衰退は人口が縮小する時代¹⁾において、まちの重要な課題となっている。その要因の一つでもある中心市街地の衰退は、まちの将来に関わる必要なものとして位置づけられ解決にむけた取り組みが各地で進められている。

地方都市における中心市街地の活性化は、国の施策として、まちづくり3法が整備され、その一つである中心市街地活性化法（以下、中活法）では、課題解決の一翼を担うものとして各地で計画が策定された。平成26年10月末の時点で120市160をこえる計画が国の認定を受けており、様々な取り組みが各地で進められている。中活法の計画認定には成果をはかる定量的な評価指標の設定が義務づけられているものの、同法における活性化の判断材料となる指標の有効性については精査が進んでいない。

近年、多くの地方都市で人口減少が進んだことから、生活の中核的機能を担ってきた中心市街地の衰退は、地域における社会問題として広く認識されるようになった。かつての中心市街地には、地域交通、商店街、公共サービス等の都市機能の集積がみられたが、現在では、車社会の発展、郊外型大規模店舗の出店、情報化社会等の要因によって中心市街地の存在意義が低下している。

そうした社会情勢の変化において、地方都市では、その解決に向けた計画策定と事業推進による活性化に期待が寄せられているが、その期待に応えるには至っていない現状が見られる。

研究対象とした滋賀県天津市の中心市街地の衰退は、一般的に昭和40年頃から進行したと言われてきたが、天津市史等²⁾³⁾⁴⁾の文献からは、明治時代にはすでに「衰退」の兆候を窺取することができる。このことについて、天津市の歴史的史実と現在のまちを重層的な視

点で捉えたとき、中活法による活性化計画から得られる期待の所在に疑問が生じる。

2 既往研究

大津市のまちの地理的分析については、戸所⁵⁾(1988)が中心市街地の商店街の特徴をその研究で整理している。戸所(1988)の研究後の都市構造の変化では、市の北部に位置する旧志賀町と平成18年に合併し市域が拡大した。ただし、合併規模、中心市街地との歴史的・経済的關係性等、市の中心市街地への影響は限定的であることから、本研究では市域変更による影響は考察から除外した。

また、道路整備については、戸所(1988)の研究の時期から、中心市街地における都市計画道路の整備が継続して進められている。都市計画道路による影響は中心市街地活性化基本計画(以下、活性化計画)では、徒歩による回遊性が勘案されていないものの、都市の形成に深く関係することから考察の対象とした。

戸所(1988)は研究のまとめとして、今後の市の中心市街地にある商店街の方向性について、定住都市としての道を歩むのか、或いは観光都市への道を歩むのかの分岐点の時期にあると述べている状況から四半世紀が経過し、まちの状況にも変化が生じている。

特に、中心市街地は平成10年頃を境として中心市街地エリアの人口増加が続いている。その要因として、エリア内の空地に集合住宅が数多く建設されていることがあげられる。

戸所(1988)の研究では、市の都心地区にあるナカマチ商店街(菱屋町・丸屋町・長等で構成)をこの地域の商店街の代表として取り上げており、何らかの再活性化対策を講じることによって、再び市の中心商店街として成立するかどうかを考察している。そのなかで、中心市街地の商店街衰退の原因として、まちを取り巻く諸環境の変化による都市構造及び消費者の購買行動の変化があげられており、その上で新しい都市構造や情報化社会に対応した中心商店街再活性化の方向性を考察している。

加えて、市の特徴として、県域レベルにおける県都としての位置付けと京阪神大都市圏の衛星都市の二面性に触れている。大津市におけるこの二面性は、古来の都市的性格であり藩政期の城下町としての中心性と、他方で平安京や京の都の郊外としての地理的な位置を持っていたと指摘している。

1998年に施行された中活法に基づき全国の市町村において策定された活性化計画は、2006年のまちづくり三法改正後に、定量的な指標である数値目標の設定が義務化された。

樋口⁶⁾(2009)によると、バブル崩壊後、地方都市の活力低下、特に中心市街地の衰退が問題視されたことから、1998年に「まちづくり三法」が制定されたが、

その中心となった中活法では「中心市街地」という限定したエリアについて、当時の13省庁が連携し既存の事業を集約して集中的に実施することで活性化を目論んでいた。しかし、同時に進められた規制緩和による大型店の進出等もあいまって、地方都市の中心市街地の衰退に歯止めがかからず、当初の中活法制定からわずか8年後の2006年には改正中活法が施行されたと解説されている。

また、当初の中活法では活性化計画が提出された後の成果を計るフォローアップの不透明さが問題視されたため、選択と集中による支援へと方向転換が図られた。そのため、2006年7月12日までに提出された606市区町村690地区の基本計画は失効し、新たな計画が策定されることになった。

このことについて、伊藤・海道⁷⁾の研究では、多くの都市において将来目標を数値化し、その達成状況を定量的に把握する傾向が強まっていることを指摘している。2006年6月までに策定された全国688もの活性化計画では、定量的な目標数値の設定は15地区、全体の2%にとどまっていたことから、2006年のまちづくり三法改正による、成果指標の設定が義務付けられたことで、計画の策定による取り組み数は大幅に減少した。また、各々の都市が目指す活性化の方向性も、定住人口及び交流人口の拡大、商業機能の強化など多様であり共通の指標による判断の困難性と、地域特性を踏まえた中心市街地の将来像のアウトカム指標の必要性が指摘されている。

評価指標については、白江・進藤・南部⁸⁾らにより、2008年3月末までに、認定された32地区を対象として評価指標が調査されており、「歩行者通行量」と「居住人口の変化」が評価指標の2大要素であると結論づけている。

3 研究の目的

現在、多くの都市で取り組みが進む活性化計画の評価指標は、「歩行者通行量」と「居住人口の変化」を2大指標としている例が多くあるが、大津市においては歩行者と居住人口による評価設定には、まちの活性化判断には課題を抱える。大津市は全国的な人口減少の中の稀有な事例として中心市街地人口が増加している。また、その歴史を紐解くと定量的な数値のみの判断では計ることができない「賑わい」と「衰退」の時期が記録されている。そうした「賑わい」と「衰退」に関して、その存在を空間的な視点から捉え、定量的指標の課題と限界、或いは、今後の活性化計画において重要と考えられる要素を整理し考察する。

研究対象の大津市では、中心市街地の衰退により発生した空き家、空き地に、近年、民間事業者による集合住宅の建設が進み人口は急速に増加している。

このことについて、多くの活性化の成果指標とされ

る人口増加が天津市の場合にはあてはまらない。市の活性化計画では、人口増加は現状把握としての数値として示されているものの、活性化の評価指標としての役割は担っていない。そうしたことから他都市で中心市街地活性化の評価判断となる人口増加については、天津市の活性化計画からは除外されている。

一方、他都市の活性化計画でも、人口増加と活性化との因果関係を明確に示しているものではなく、さらには要因分析にまで踏み込んだものはみられない。まちの活性化は成果指標の数値的な増減判断を余儀なくされている一方、天津市のように中心市街地の人口増加が続くエリアでは、活性化計画の成果としての根拠に乏しい。

このことから、天津市の活性化計画と他都市との間で「活性化」に関する意識の乖離が推察される。

研究では、市の成立過程を歴史変化から調べることで、住民が賑わいに求める期待の発生要因を精査し、まちの賑わい要件を整理する。「賑わい」と「衰退」に関しては、商業の歴史的背景から分析した研究は多く存在するが、「賑わい」と「衰退」の空間の歴史的な重心移動による変化に着目した研究はあまりみられない。

市の中心市街地活性化に関する施策は、中心市街地の衰退から発生した活性化ニーズを踏まえたものとなっており、他都市と同様に民間活力を後押しする計画とされているものの、その成果は定量的な判断材料に縛られており目標となる数値の達成がまちの活性化、ひいては賑わいの創出につながると言い切れない。

一方で市が毎年実施している市民意識調査では、住民の中心市街地活性化への期待も存在することから、現在の活性化計画における目標達成に必要な事項の整理が必要である。

これら踏まえ、研究では、活性化の評価指標として多用される「歩行者通行量」と「居住人口の変化」の2大要素が、市の活性化の指標となりうるか、そうでないのであれば、代替する要素はどのようなものかを歴史との重層的な視点から考察するものである。

4 研究対象とする都市の選定理由

市の中心市街地エリアは、滋賀県の県都として政治の中核機能を有するにもかかわらず、近年、商業による集客力が低下している。このことは、戸所（1988）が述べている地理的条件も重要な要素であり、現在に通じる歴史変化が見て取れることから、現代だけの課題ではないことが考えられる。

市の中心市街地の骨格は、一見、京都、奈良等と同様の条坊制に基づく都市成立を想像させるが、その形成過程は大きく異なっている。また、明治期に城下町から発展した他都市とも異なり独自の歴史的变化が存在していることから、活性化計画への影響も考えられ

る。

研究では、活性化エリアに含まれる、旧東海道（現在の京町通）を起源として扇状に形成された3本の主要な道路を含む「大津百町」エリアを対象とし、歴史的背景からの賑わいへの影響を考察する。

5 研究方法と各章の構成

まちの成立過程において、その歴史にはさまざまな「賑わい」と「衰退」が都市空間に点在していた。このことから、市の活性化エリアにおける、歴史的变化の過程を可視化することで、活性化計画とのズレ及び評価指標の有効性について考察する。さらに、市の都市政策に関して、歴史から活性化計画に求められる要素について考察する。

序章では、研究の背景、目的及び研究方法について述べる。

第1章では、天津市におけるまちの特徴と構造について整理する。続いて、現在、取り組みが進む活性化計画について整理する。続いて、「賑わい」と「衰退」の定義について整理する。

第2章では、市の形成過程において、まちが変化を受け入れながら、暮らしにどのような影響を与えてきたのかを歴史的系譜に基づいて整理する。続いて、まちの賑わいと衰退を歴史的史実から、「賑わい」と「衰退」の空間上の変化を整理する。

第3章では、歴史的背景を踏まえ、現在の施策の効果及び今後の課題と留意点を整理する。続いて、賑わい創出を取り巻く環境を整理する。

第4章では、今後の賑わい創出に向けた取り組みと、持続可能な都市のあり方について今後の可能性を提示する。

I 大津市の特徴と都市政策の整理

1 まちの特徴

(1) 地理的要件

戸所（1988）は、天津市の都心地区にあるナカマチ商店街（菱屋町・丸屋町・長等で構成）をこの地域の商店街の代表として取り上げており、何らかの再活性化対策を講じることによって再び市の中心的な役割を担う商店街になりうるかを考察している。ここでは、中心商店街衰退の原因を、都市をとりまく諸環境の変化に伴う都市構造および消費者購買行動の変化に求め、その上で新しい都市構造や情報化社会に対応した中心商店街再活性化の方向性を考察している。そのなかで、県域レベルにおける県都としての位置付けと京阪神大都市圏としての近郊衛星都市としての二面性に触れている。京都、大阪への交通利便性から流入者と流出者との差は流出者が約2万人多く、昼間人口が少ない特徴が見られる。また、市民の購買力の約10パーセントが

京都をはじめとする市外へ流出している。この構造については、現在に続く特徴となっている。

市の中心市街地は、湖と丘陵・山地にはさまれた幅1 km前後の平坦地に旧東海道など古来の主要街路を軸に細長く形成されている。現在の東海道（国道1号）やJR東海道本線は平坦地と丘陵との境付近を通っており丘陵部には住宅開発が進んだ。また、名神高速道路や東海道新幹線など国土交通幹線は主に丘陵部を縦貫する。

以上のように最重要幹線が、狭い市街地を何本も縦断するため、市街地は一層細長く分断され、まとまりある中心地形成を行いにくい状況にある。このため、各種の都市機能も面的に集積しにくい構造となっている。また、近郊都市化に伴う住宅地開発も、瀬田地区から堅田地区までの丘陵地を中心に、約23kmにわたって細長い形成をみる。

このような自然・人文条件の結果、湖岸線に平行する都市形成軸が発達した反面、山地、丘陵地と湖を結ぶ都市形成軸の発達が弱い。そのため、都市形成も難しく、都心が湖岸線に平行する形で移動しやすい構造にあるように市の都市発展の難しさを戸所（1988）は指摘している。

（2）歴史を継承した中心市街地

都市骨格の形成過程について、今尾⁹⁾は、現在の京都の基礎になった平安京はもともと計画都市であり当初は固定的な座標方式が使われていたとしているが、大津市は平安京のように計画的に整備がされた都市とは成立過程に違いが存在する。

京都に見られる格子割の町は、高密度で効率的に人々を住まわされること、一定の秩序を維持できること、都市の基本的構成を維持しつつ、拡張が容易にできること、街区再編の容易さなどがその特徴である。また、格子状の街割の町は政治的支配や都市の運営管理にも便利であった。

さらに、まちなかに存在する「辻子」とは既存に存在する主要な道ではなく、都市の骨格が形成後に整備された新道である。大津においても、同様の辻子が存在しており横軸の主要な道路をつなぐ重要な役割を担った。足利（1984）¹⁰⁾によると大津には確認されているだけで、七つの辻子が存在する。それぞれは、「大津市史」（明治44年）に、「道」であることが図示されており、大津の市街地を構成する主要な道路を、辻子が「町通り」をつなぎ町通りの機能を補完している。歴史における、まちの構造変化は非常に柔軟であり、まとまって新たに発生した土地は、幕政体制が方向性を定めた後は、住民の商業活動により賑わいの創出の工夫があった。

また、東海道と北国街道が交差する場所、いわゆる「札の辻」と呼ばれた街道の要所には、幕政時におけ

る行政機能の膳所藩への移転を機に、琵琶湖に向かう「突抜」と呼ばれる新道が整備され短命に終わった大津城の敷地内を突き抜け湖岸へと繋がる道が整備された。

各地に見られる城下町について佐藤¹¹⁾（1995）は、城下町は平安京をはじめとする古代の首都のような単純な条坊制の適用からは脱していることを指摘している。それらは、日本の微妙な地形風土や自然の生態系と適合した、有機的な秩序をもつ都市空間が設計され建設された。そして、江戸期にも防衛や藩内の統治など計画的な意図のもとで城下町の成長は管理され秩序による環境の質を保ち続けてきた。地域の固有の地理的風土的条件や社会的条件によって文化の総体として構想し、育てられてきたのが近世城下町であると定義づけている。大津のまちは、条坊制、城下町のどちらにも属さないが、両者のまちの形成の影響を強く受けながら成立し発展した特徴をその成立過程に垣間見ることができる。

その一方で、歴史的背景を持つ市の中心市街地は、戦後の高度経済成長とそれに伴う車社会の発展や郊外型大規模小売店舗による拡散型の都市構造の進展により、都市機能の役割を担ってきた中心市街地エリアは活力を失ったと言われている。

（3）まちの現状

活性化計画における対象エリアでは、まちの衰退により発生した空地に、近年、民間事業者による集合住宅の建設が進み、対象エリア内の人口は近年増加を続けている（図1）。その結果、他都市では活性化の成果と位置づけられる人口増加がみられる。

行政が主導的立場で進めてきた活性化計画では、目標達成に向けて数々の事業を盛り込まれ、おのおのの評価指標が設定されているものの、指標とする定量的な指標がまちの活性化や賑わい創出の結果と直結することへの根拠には疑問が残る。

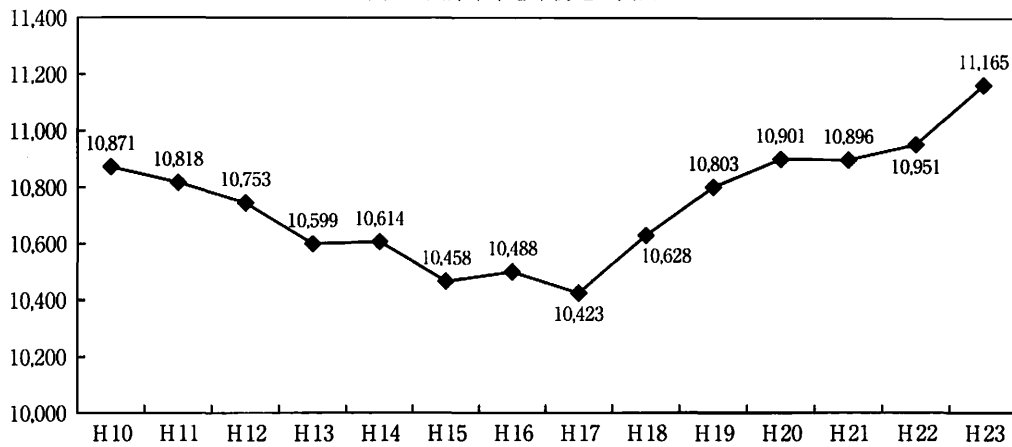
また、エリア内に建設された集合住宅には歴史背景の影響も色濃く見られる。例えば商店街の近代化が遅れた京町通（旧東海道）には結果として集合住宅の建設が進むこととなった。さらに、都市計画道路として整備された30メートル道路（中央大通り）には、法律上の建設条件の有利さから集合住宅の建設が進んでいる。

2 中心市街地活性の取り組み

国は、昭和44年に新全国総合開発計画、ついで、昭和45年に新経済社会発展計画をそれぞれ策定し、経済偏重であった過去の開発方向の反省のから人間尊重の原点に立ちかえる施策への転換が図られることになった¹²⁾。

額賀・小澤・尾島（2001）は、TMO（Town Man-

図1 大津市中心市街地の人口



出所：大津市「大津市中心市街地活性化基本計画」H25より

agement Organization) は「中心市街地活性化法」の制定にあたり、欧米におけるモデルを通産省（現・経済産業省）が持ち込んだものであり、TMO の設立及び運営の核としては商工会議所を想定していた。商工会議所は歴史的に地域に根付いており、「商店街近代化計画」の策定や実施経験を経て、中心市街地のまちづくりに積極的に係わってきたということが背景にあると述べている。

平成12年度時点で、全国110都市においてTMOが設立されたが活性化法の制定及びその施行にあたり、中心市街地対策として必要となる各種事業の実施と事業マネジメントや空間・施設のマネジメントを公民の役割分担と協議のもとに、どう実施していくのが望ましいのか、そのためには、どのような組織体制が望ましいのかという点について、当時の建設省（現・国土交通省）と通産省の間で十分協議されないまま制度化されてしまったという経緯がある。TMO は総合的な「商業及び商業空間」のマネジメント対策の柱として、通産省側から活性化法に組み込まれたという経緯もあり、商業を中心とした活性化に傾きやすい構造となっている。そのため、実際には商工会議所の力だけに頼るだけでは、計画の推進力としては弱いことが指摘されている。

また、額賀・小澤・尾島（2001）は、コンパクトな街をつくるということが内需振興という経済政策の問題だけでなく、教育、文化ひいては社会政策としても国の重要な課題であるという認識の下に、中心部に土地を持っている人が、自らそれを高度利用するという動機付けをどういう形で強く与えられるかという問題を指摘している。

（1）大津市中心市街地活性化基本計画の概要

大津市は本州のほぼ中央、琵琶湖の南西岸に位置する滋賀県の県庁所在地で、市域は南北に細長い形状となっている。

近世以降は北陸地方と近畿地方をつなぎ、京都の玄

関口として東海道沿いの宿場町であるとともに、北国の物資が集散する港町の機能を併せ持っていた。中心市街地である当時の大津宿（現在の天津・浜大津地区）は、江戸時代、東海道五十三次の宿場の中でも最大の人口を有するほどの賑わいをみせ、様々な物資や情報が集まる交易・交流の拠点として発展を遂げた。元禄時代（1688-1704）には町数が100ヶ町、人口18,000人を超える都市として賑わっていたことから、「大津百町」と呼ばれ、人口密度の高いまちが形成されていた。

明治時代には、中心である天津・浜大津地区に県庁や裁判等の官庁の集積や汽船の就航、鉄道の敷設、琵琶湖疎水の建設が行われるなど、交通、運輸の整備が急速に進められた。

昭和30年代になると、国道1号、瀬田大橋、湖岸道路、名神高速道路、新幹線の相次ぐ完成や東海道本線の複々線化など急激な交通網の進展とともに、京都・大阪圏への通勤者を対象とした郊外部の宅地開発によって、平成15年には市の人口が30万人を超えている。

一方、高度経済成長期以降の市街地の拡大により、天津・浜大津地区から都市機能の分散が進むことになり中心市街地の求心力が低下することになった。

市では中心市街地の衰退に歯止めをかけることを目的に、2000年に大津市中心市街地活性化基本計画を策定し活性化に向けた取り組みを進めてきた。その後、中心市街地活性化法が2006年に改正されたことを踏まえ、2008年には新たに中心市街地活性化基本計画を策定した。

これらの取り組みを踏まえ、2013年に策定された「第2期大津市中心市街地活性化基本計画」では、過去の計画で今後の課題とされた、琵琶湖と歴史、地域資源の活用しながら、それらと調和したまちの実現が重点課題とされている（図2）。

一方、他都市の活性化計画では、市街地の整備改善、都市福利施設の整備、まちなか居住の推進にくわえ、商業活性化の判断材料として、居住人口、歩行者通行

図2 中心市街地区域図



出所：大津市「第2期大津市中心市街地活性化基本計画」H25より

量、事業所数、従業員数、年間小売販売額、空き店舗数等の絶対量、変化率等の定量的な評価指標を概ね2～5件設定しているケースが多く見られる。しかし、どの評価指標を用いるかは、計画推進を図る都市ごとに委ねられている。このことは、国への報告の必要性から定量的な判断基準が指標とならざるを得ない現実がある¹³⁾。

評価指標が都市によって違うことは、他都市との比較の場においても課題を抱える。評価指標については、白江・進藤・南部¹⁴⁾ (2008) による活性化計画における数値目標に関する研究において、事業評価における活性化の評価指標では、歩行者数、居住人口、小売店・商店販売額が上位3つである研究報告がされている。

大津市の活性化計画でも、評価指標として通行量の変化を設定しており毎年調査が実施されているものの、通行量の増減把握にとどまり活性化の根拠を示すには至っていない。

中心市街地エリアの歩行者数は、前計画期間でも横ばいとなっており調査地点での大きな数的変化はみられない。また、調査地点の傾向としては湖岸エリアに近い地点で歩行者が多く、商店街の歩行者は少ない結果となっている(図3)(図4)。

(2) 中心市街地活性化計画の推進

市では2000年から継続して活性化計画を推進しており、2013年には、今後の5年の計画をまとめた、「第2期中心市街地活性化計画」を策定し国からの認可を

得た。「第1期中心市街地活性化計画」では、かつての賑わいを取り戻す取り組みとして公共施設の整備によるハード事業や、外部からの集客を目的としたイベントの開催によるソフト事業が推進されたが、一時的な賑わいの変化を生んだものの持続的な活性化には至っていない。このことは市が毎年実施している「大津市のまちづくりに関する市民意識調査」¹⁵⁾において中心市街地活性化施策に関する結果からも明らかとなっている。

こうした経過を踏まえ、第2期中心市街地活性化計画では、「大津駅・県庁周辺エリア」、「大津百町エリア」、「湖岸エリア」の3つのエリアで、目指すべき方向性が明確化されている(図5)。

「駅・県庁周辺エリア」はJR大津駅周辺と滋賀県庁をはじめとして昭和以降の建造物が並ぶ県都として風格のある区域、「大津百町エリア」は旧東海道を中心とした大津百町の歴史資源を多く残す区域、「湖岸エリア」は大津港から湖岸公園における自然景観・環境に恵まれた区域として定められている。

(3) 中心市街地活性化の取組みの変遷

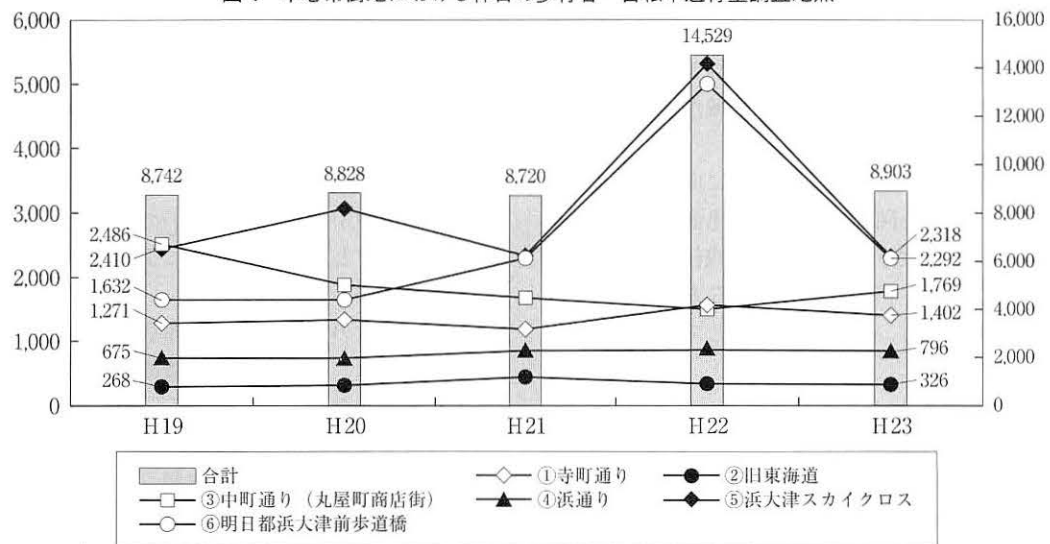
中心市街地活性化法に基づく基本方針では、「人口減少・少子高齢社会の到来に対応した、高齢者も含めた多くの人にとって暮らしやすい、多様な都市機能がコンパクトに集積した、歩いて暮らせる生活空間を実現すること」が掲げられている。基本計画では目標が市町村ごとに設定され、各種施策が講じられているも

図3 中心市街地における休日の歩行者・自転車通行量調査地点



出所：大津市「第2期大津市中心市街地活性化基本計画」H25より

図4 中心市街地における休日の歩行者・自転車通行量調査地点



出所：大津市「第2期大津市中心市街地活性化基本計画」H25より

の、高齢者にとって暮らしやすい中心市街地の実現に向けた取り組みが十分に達成されているのかは不明である。

2006年には、新たな活性化基本計画の策定に向けて、大津商工会議所、大津市、市民の協働による準備が進められた¹⁶⁾。こうしたなか、大津市中心市街地活性化協議会の設置と併せて、活性化とまちづくりの推進に不可欠かつ最も有効とされる手段として期待される、株式会社まちづくり大津が2008年に設立された。

第1期計画における課題は下記に示すものがある。

- ① 湖岸エリアの集客・交流機能の強化（新規施設のみならず既存施設を含む湖岸エリア全体に人が集い交流を生み出す取り組み）
 - ② 大津百町の魅力の再構築（地域資源を活かし、住民の暮らしの充実と来訪客にとっての魅力を高める取り組み）
 - ③ JR大津駅から湖岸エリアを結ぶ動線の再構築（駅から湖岸に至る動線の再構築により回遊を促すこと）
- これらを踏まえ、第1期活性化計画で成果として十

図5 中心市街地活性化区域3エリア図



出所：大津市「第2期大津市中心市街地活性化基本計画」H25より

分な効果を上げることができなかった「通行量」を増加させることが主眼に置かれた。湖岸エリアでは、周辺施設間の連携を強化し、相乗的なにぎわいと集客の維持・向上を図る事業の展開や中心市街地活性化協議会に関係団体等からなる新たな専門プロジェクト会議を設置し、企画から実施に至るまで地域が主体的に関わることが盛り込まれた。

なお、中心市街地のさらなる活性化に向けて、これまで以上に市と連携を図りながら、大津商工会議所・株式会社まちづくり大津・商業者・地域住民などの関係者が一体となって、「官民協働によるまちづくり」という基本認識のもと、各施策を展開していく必要があるとされている。

(4) 計画の達成状況

活性化計画の認定にあたっては、その要件として数値目標の設定が求められることになった。数値目標は、人口増加、歩行者数、商業売上げ等様々な指標の設定が考えられるが、市では、事業の推進率、設定路線の歩行者数の動向を活性化の判断指標として定期的に調査を実施することとした。

第1期活性化計画期間には、中心市街地活性化法の認定を受けた計画に記載された事業であることを条件として、コンパクトでにぎわいあふれるまちづくりをめざした戦略補助金¹⁷⁾による、中心市街地の商業活性化や中心市街地のにぎわい創出につながる事業に対して支援が行われ、市でも同補助金を活用したハード事業が展開された。

背景として、郊外に大規模小売店舗の進出が相次い

でおり、商店街における歩行者通行量も減少傾向にあることから、中心市街地の商業集積としての機能維持に支障をきたしていたことがあげられる。

中心市街地には地域資源である琵琶湖を活用した商業拠点がなく、商業集積としての特色がなかった。このことから、郊外型大規模小売店舗とのすみ分けを図るため、ターゲットを絞り込んだブランディングにより、地域資源である琵琶湖を活用した大津らしい商業施設の整備や中心市街地において実施するエコツーリズム事業などと連携することにより、中心市街地を回遊する動線づくりが行われた。

中心市街地の活性化は中心商店街の活性化とも言われる所在には、中心市街地の機能として商業機能は不可欠だと考えられる側面がある。そこで、商業機能として人口規模と都市全体の小売業年間販売額の関係を見た。まず、小売業年間販売額（2004）は、人口規模との相関が極めて高い（図6）。ここから市民一人当たりの小売業で消費する金額はほぼ一定である。仔細に見ると、大津市では一人あたりの購買力がやや低いことが図から判断されることから、近隣都市への購買力の流出の可能性が考えられる。このことから、既存の商店街には現状分析を踏まえた取り組みが求められる（表2）（図7）。

中心市街地のエリア設定の条件としては、商業集積と都市機能の集積が条件となる。大津市では市町村合併により人口規模は拡大したが、一方で、既存の地域核も存在している。

今後、住民の理解を得ながら中心市街地の活性化を進めるためには、どの場所を、どの程度の広がり

図6 市人口と小売業年間販売額との関係

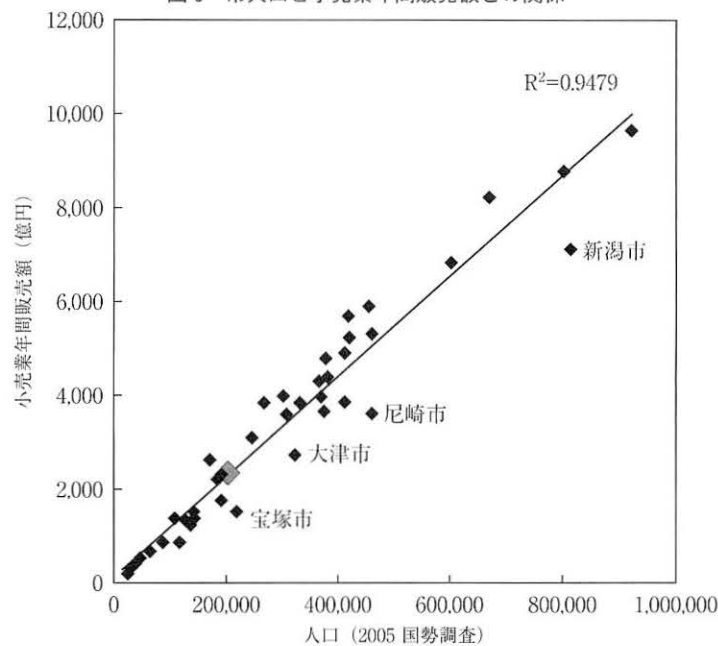
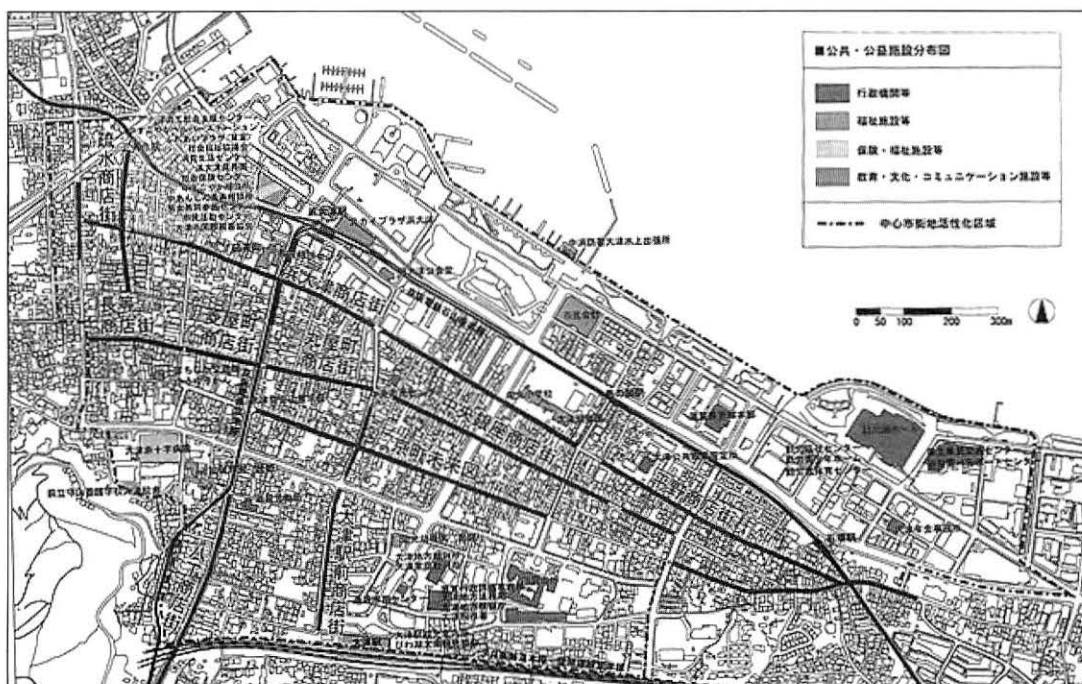


表2 中心市街地内の商店街店舗数・従業者数、年間販売額、売場面積の推移表

	H3	H6	H9	H14	H16	H19
店舗数(店)	536	507	545	489	441	410
従業者数(人)	2,099	1,963	2,245	2,364	2,167	2,076
年間販売額(百万円)	30,890	30,042	33,198	28,680	28,365	26,477
売場面積(m²)	37,013	36,874	45,367	51,996	49,193	48,474

出所：大津市「第2期大津市中心市街地活性化基本計画」H25より

図7 中心市街地の商店街の分布



出所：大津市「第2期大津市中心市街地活性化基本計画」H25より

「中心市街地」として設定するかが課題となってくる。

3 賑わいの所在

(1) 賑わいと衰退の定義

「第2期大津市中心市街地活性化基本計画」では、その文中に「賑わい」の表記が約100ヶ所見られることから、まちの「賑わい」への期待は大きく存在すると読み取れるが、その言葉は定量的では捉えきれない定性的要素も多く含むと考えられる。そうしたことから「賑わい」を構成する要素を歴史的視点から検証した。

「賑わい」と「衰退」を定量的な数値で判断し、それを根拠として位置づけることは極めて難しい。そこで大津市史等から、「賑わい」を空間的な要素を抽出し図化することで、定量的評価だけでは捉えられない「賑わい」と「衰退」の可視化をめざす作業を行った。なお、可視化にあたっては客観性が高いと考えられる大津市史から可視化に必要となる要素を抽出した。市史では、昭和17年、同37年、57年版から、「賑わい」、「衰退」が推察される表現を抽出し、「賑わい」と「衰退」の可視化を目指した。

定量的表現：米取引額、金融取引額、人口、人口密度、戸数、乗客数、山鉾建設等

定性的表現：不景気、好景気、不況、重い空気、どん底等

ここで、「賑わう」、「衰退」、「活性」の本研究における言葉の定義を整理する。

広辞苑第5版では、

- ・「賑わう」は、① 富み栄える。ゆたかになる。
- ② にぎやかになる。人出が多い。
- ・「衰退」は、おとろえくずれること。おとろえ退歩すること。
- ・「活性」は、① 物質の或る機能が活発であること。② いきいきとした性質。

と定義されている。

「賑わい」には ① 富み栄える。② 人出が多い、との意味があり、定量的な評価が可能な要素がみられるもの、① ゆたかになる。② にぎやかになる。との意味においては、定量的な指標での判断が難しく、抽象的な表現が整理されないまま活性化計画に盛り込まれている可能性は否定できない。

また、「衰退」では、おとろえくずれること。おとろえ退歩すること。について、前者は定性的な要素が多分に含まれる。

さらに「活性」では ① 物質の或る機能が活発になることを顕在化するために、数値指標による判断が用いられ、②の、いきいきとした性質という定量化が難しい要素を「賑わい」の言葉で代替されていることが推察される。

市史から抽出した表現、単語は、読み手により判断

が異なることが想定されるが、市史に記載される一般的表現の抽出を心がけた。史実において「賑わい」等、活性化の要素で表現されているものについては賑わいの要因、「衰退」等マイナスの要素で表現されているものは衰退の要因として抽出している。なお、「賑わい」「衰退」ともに、定量的、定性的要素を含めた図の表現であることから、その精度は期待できないが、歴史的な文脈における「賑わい」と「衰退」の傾向把握としての参考図として位置付けるものである。

II 商業の賑わいと衰退

1 城下町から商業都市へ（江戸期）

(1) 商業都市の成立

中世からの都市形成の動きは、16世紀末に近世城下町というかたちで定着を見ることになった¹⁸⁾。近代につながる都市の多くが城下町という領主主導の都市として形成されたことは日本の都市史の一つの特徴と言え、そこにおける町の形成過程も主として領主支配というネガティブな側面から捉えざるをえないが、それが一面において地域における「町」自体の成立史でもあるゆえに、そこには必ずしも領主の論理のみではないさまざまな問題が内包されている。

市の中心市街地に存在する道は江戸時代の主要な街道である、元禄時代には「大津百町」と呼ばれ賑わいの拠点として栄えていた。旧東海道（現在の京町通り）は江戸時代成立以前からの重要な街道であり、商業機能はその街道沿いに形成された宿場を中核として発展した。江戸時代の大津百町は、京町通り・中町通・浜通の東西に走る3本の通りと、それに直行する縦筋の通りによって形成されていた¹⁹⁾（図8）。

1600年の関ヶ原合戦を前に、東軍（徳川家康軍）に味方した領主、京極高次は逢坂山を越えて攻め込んできた西軍を大津の地で迎え撃った（大津城籠城戦）（図9）。結果、焼け野原となった大津から膳所に城を移し、大津は城下町から商業都市として再建の道を進むことになった。住民は焦土となった城下町に残る縦横の通りに沿って町家を建てていった。これが後の琵琶湖水運の港町、東海道五十三次の宿場町として発展する「大津百町」の基礎となった。これにより、まちの基本となる骨格が形成されたことから、その後の商業都市としての歴史を歩むことになる。

(2) 商業都市としての賑わいと人口の限界

東海道と北国街道が交差する大津は宿場としての重要な要所として栄え、その旅路を支える旅籠屋が最盛期には200余りを数えた。これにより、江戸時代を通じ東海道有数のまちとしての地位を有するに至った。

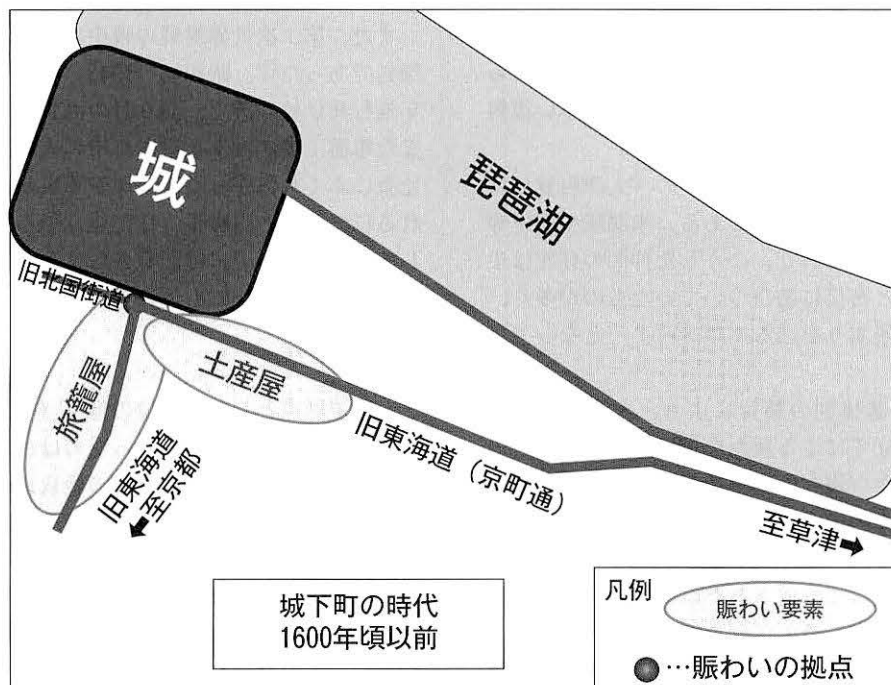
大津が東海道の宿場に指定されたのは、慶長7年（1602）頃と推察される²⁰⁾。同年、大津は徳川家康の

図8 江戸時代の大津百町推定復原図



出所：大津市「歴史探検！ 大津百町ハンドブック」平成25年より

図9 城下町の時代



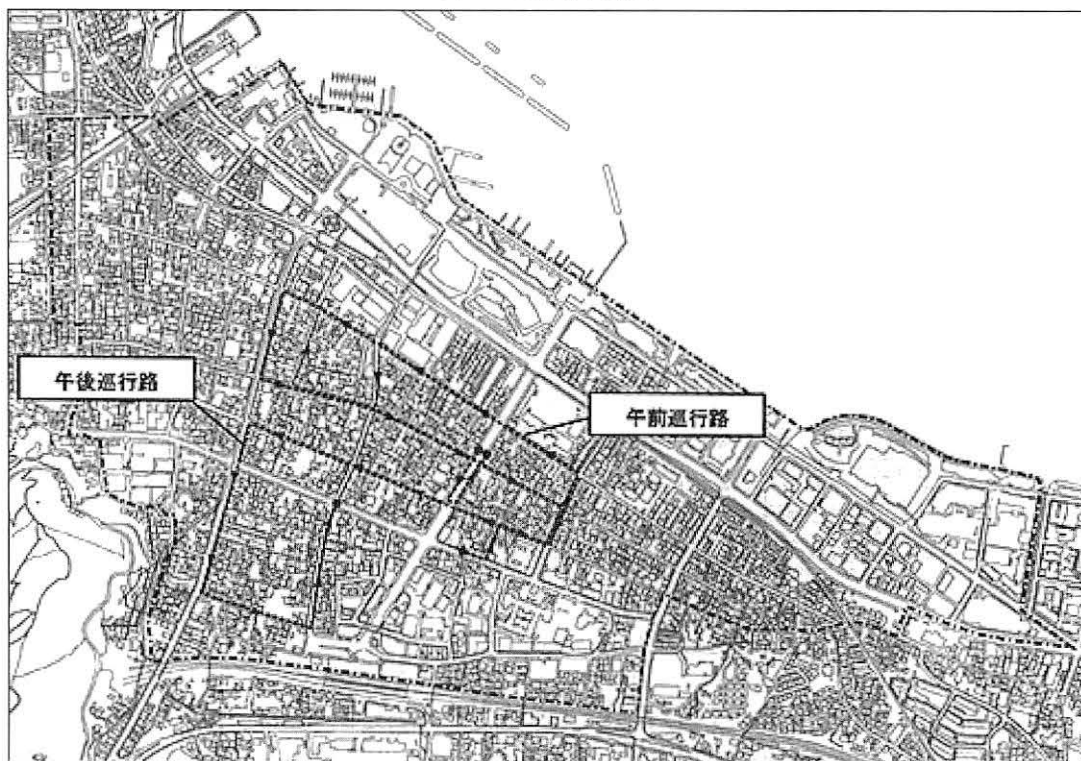
出所：筆者作成

直轄地となった。大津宿の人口は、元禄4年（1691）で人口は1万8774人を数えており、東海道筋屈指の都市に成長した²¹⁾。

ちなみに天保年間（1830-1844）には、人口1万4892人、戸数3650件、旅籠屋71件といった記録も残されている（『東海道宿村大概帳』）。

人口増加を定量的な基準と捉えるならば、江戸期は賑わいの拡大と言える。江戸期における現在の中心市街地は最大の約1万9千人に上る人口を有していた事実から、人口増加を活性化の指標と考えるのであれば、当時の全域に賑わい空間が発生していたと考えられる。

図10 大津曳山巡行図



出所：大津市「第2期大津市中心市街地活性化基本計画」より

人口増加に伴う商業の発展は、大津祭りの曳山が寛永12年（1635）の狸山（鍛冶屋町）を最初として次々に建造されていった背景からも見て取れる²²⁾。これらの事実は、焦土となった合戦後の大津のいち早い復興を示すものとなった（図10）。

その後の²³⁾明和年間（1764～72）の『大津町覚』には、江戸時代の同業者の集団である、米問屋や酒屋等の38仲間を書き上げており、こうした仲間の存在は生活や都市の特質と密接に結びついていたものが多く、都市としての発展ぶりを語るバロメーターとなっていた。

膳所藩への幕藩体制の移行により、大津城跡地となった堀は埋め立てによる新たな道路の整備は幕府の主導で進められた（現在の中町通り、浜通り）（図11）。これによって大津の中心市街地の特徴である琵琶湖に並行して扇状に広がる3本の主要な道路の成立にいたった。道路に沿って形成された町の基本区域は、住居表示導入後の現在もその区割を継承している。

大正期から昭和期にかけて、市の人口は明らかに限界に達していたことが当時の資料から明らかになっている²⁴⁾。昭和7（1932）年、隣接の滋賀村が合併されたときには、「市域狭小にして逐年累加する戸口を容れる余地はなく」とあり、これらを踏まえながら膳所町・石山町との合併が進行し市域の拡大へとつながることになった。

その後の「大大津」と呼ばれる合併の実現には、もっぱら滋賀県指導で推進され、昭和8（1933）年、

大津・膳所・石山の3都市の合併に至った²⁵⁾。

また、第二次世界対戦の戦中における住宅難問題は深刻であった²⁶⁾。昭和18（1943）年4月の大津陸軍少年飛行兵学校の設立、同9月の滋賀海軍航空隊の新設、また軍需工場が続々新設され市の人口はこの時期にも急激にふくれあがった。大津が軍事基地として整備されるにつれて人口膨張、住宅難は恐ろしい勢いで拡大していったと市史には記載されており、社会情勢による変化は市においても例にもれず大きな影響を受けることになった。

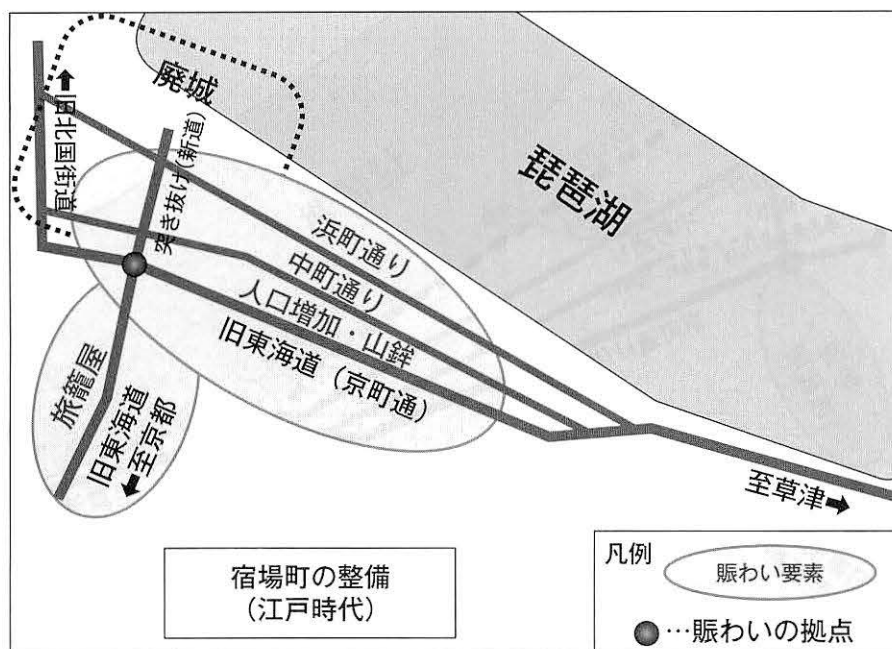
2 物流拠点としての地位の低下（明治～大正）

市の経済が最も活発であったのは、米穀を中心とする物資流通であった²⁷⁾。湖東の穀倉地帯をかかえ、また琵琶湖の船運により琵琶湖周辺や北陸地方からの物資を京都・大阪への送り出す位置にあった。米の陸揚げ地である大津には米の取引所（米方取締所）がもうけられ、京都・大阪の相場に連動しながら大きな取引が行われていた。しかし、明治維新後の変革による物資輸送における混乱は、大津の米穀扱い量や価格に大きな変動をもたらした。

（1）鉄道の開通による構造の変化

市を取り巻く流通・運輸の状況が大きく変化し始めたのは、神戸－大津間の鉄道開業、あるいは湖東を抜けて米原につながり東京まで通じる東海道線の全通など、運輸手段の変貌は、市の米穀市場に打撃を与える

図 11 商業都市としての発展



出所：筆者作成

ようになった²⁸⁾。

ルートは、京都から南下して伏見稲荷まで進み（現在の JR 奈良線）、稲荷駅から山間の緩斜面を選んで山科へ抜けて大津追分に達するルートがとられた。そして逢坂山をトンネルで抜け、馬場停留場（現、JR 膳所駅）で登山列車のようにスイッチバックして浜大津港に接続されていた。

当時の滋賀県は東日本地域から京都・大阪への入口として、全国レベルの交通路の通過地であった。陸上交通機関が未発達であった第二次世界大戦前までは、琵琶湖の湖上交通も活発で、その中心が浜大津地区であり、1889年（明治22）年までの東海道本線は、長浜—浜大津間を湖上連絡していたため、浜大津地区は湖上交通と陸上交通の結節地として、各種交通機関が集中し市の中心地として発展をみた（図12）。

その後、明治政府は敦賀と米原間の鉄道の敷設を発表したが、直ちに湖東を通過する鉄道によってではなく、しばらく船によって京津線を結ぶとしたことは、湖上の交通のみならず大津の地位を再認識させるほどの効果をもっていた。

敦賀と長浜のあいだは、明治17年に完成し、さらにその年、大垣までの鉄路が敷設されたが、ここに長浜・大津を結ぶ貨客ルートが実現し、それは北陸・東海の二地方からする貨物の一大集散地となった。

しかし、その繁栄が続いたのは、せいぜい4、5年のことであった。湖上連絡の不便は、早くから問題となり、ついに鉄道局による湖東線の促進となった。湖東線は明治22年には既に竣工し、北陸・東海の二地方からの貨物が、大津を通り抜けて直接に京阪に流れることとなった。こうして、琵琶湖の交通も、貨客の輸

送から次第に観光のルートとして変容していくことになる。

(2) 宿屋の衰退

明治12（1879）年の頃の大津は、まだ明治維新の変革による打撃から立ち直っていなかった²⁹⁾。京津鉄道の開通（明治13年）というような交通上の変化が起こり、これまで往來の旅人を相手に生計を立てていた商売を窮乏のどん底にたたき込むというような事態まで起こっていたのと記されている。

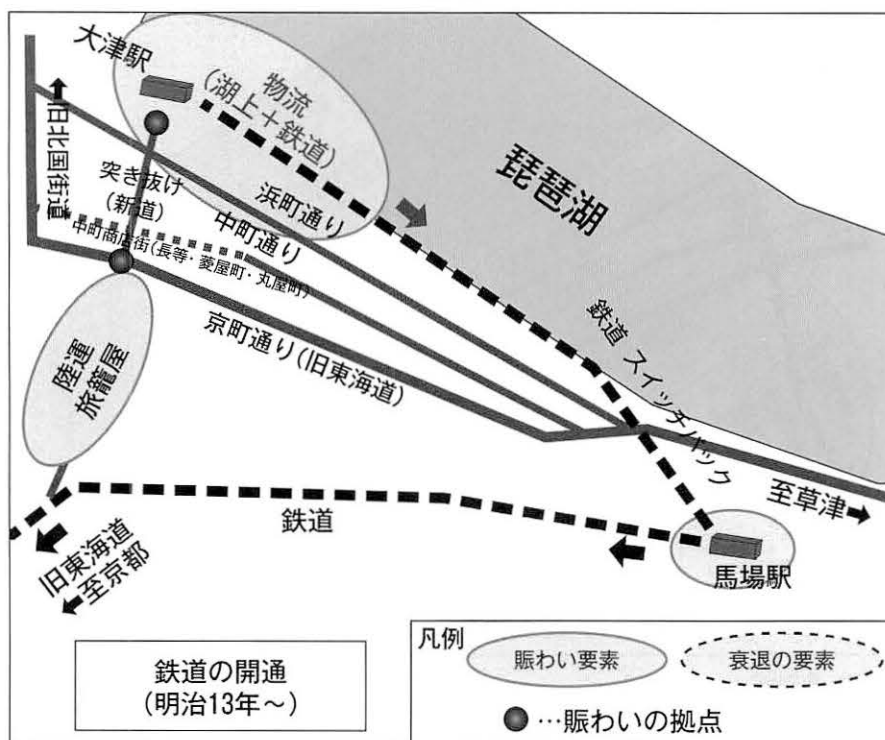
明治27年湖東鉄道、すなわち東海道線の全線開通により、馬場停留所と大津駅（浜大津）を結ぶ線路は支線となった³⁰⁾。旅客運輸は廃止され、大津駅も貨物専用駅となり、大津—長浜間の貨物輸送は大きな打撃を受けた。浜大津周辺は、当初の繁栄ぶりが嘘のように静まりかえり、当時の新聞は停車場が空き家となり旅館も壊して京都に引っ越しするといった衰退ぶりを報じる始末であった（図13）。

また、京都・大津間に計画された琵琶湖疎水の事業の影響も大きかった。琵琶湖疎水は、明治23年に竣工を見せたものであるが、その目的は動力の問題もさることながら、第一には物資を輸送するための運河であった。

(3) 鉄道の電化による影響

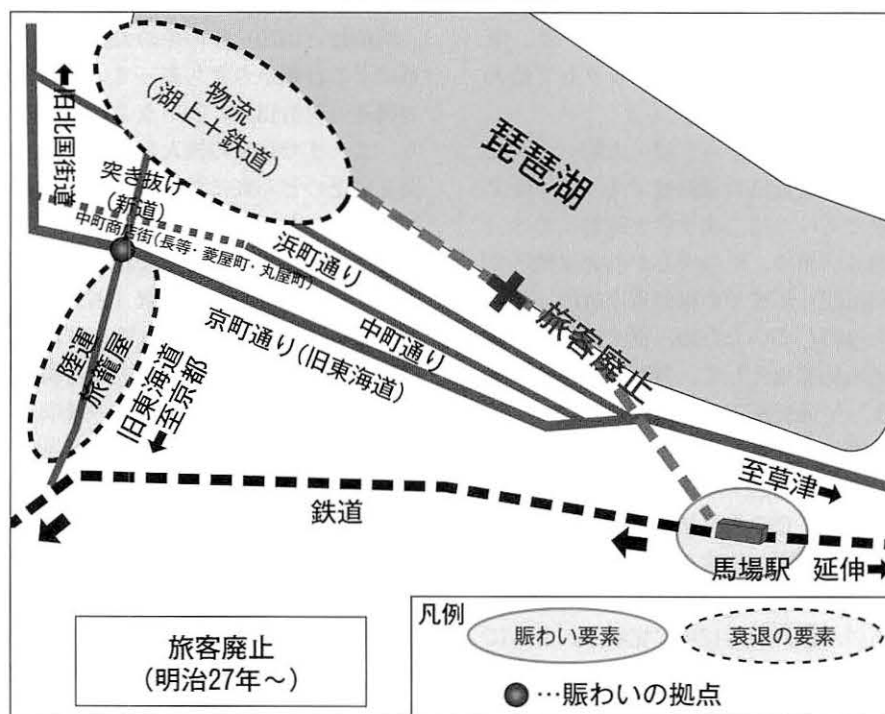
昭和31年の国鉄東海道本線の電化で大幅なスピードアップと輸送力の増強で、大津・膳所・石山の各駅の乗降客数は大きな伸びを示し荷物取扱量も増大した³¹⁾。電化の影響はそれだけではなく、京阪神地方などへの通勤が便利となったため宅地化が進み、また国道1号

図 12



出所：筆者作成

図 13 旅客運搬の廃止



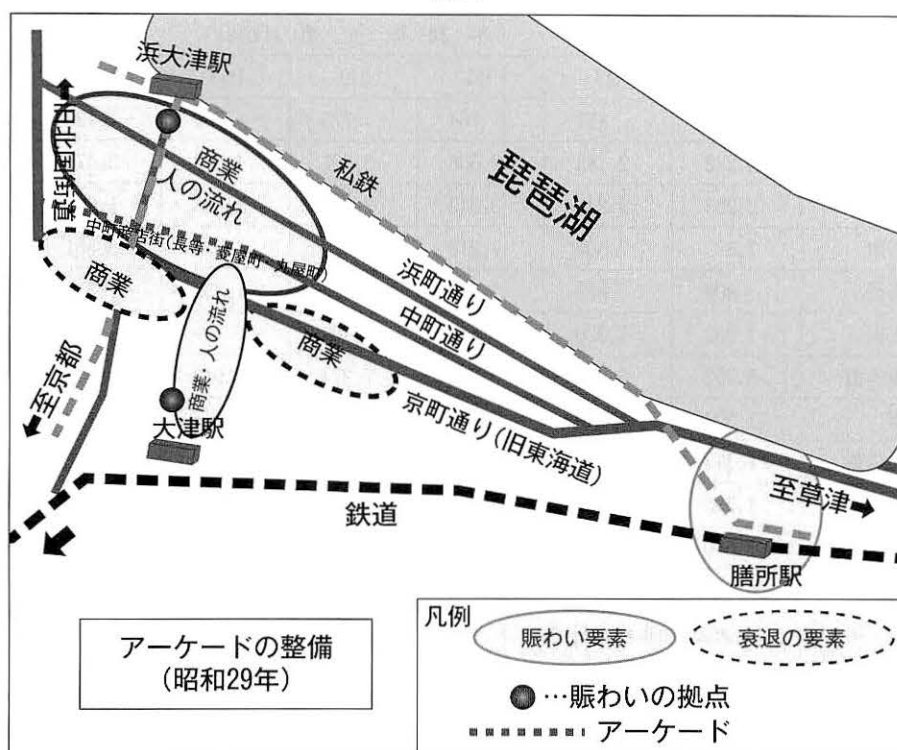
出所：筆者作成

や名神高速道路の整備とあいまって、大津・草津・守山の各市、栗東町（現栗東市）などへの工場進出が見られるようになった。

湖上交通の減少、新しい国土幹線交通網の整備に伴い、市の交通結節性は低下した。現国道1号の山側へ

の開設・改良、名神高速道の開通（1963）は、通過交通を分離した点で効果はあった。しかし、東海道新幹線の開通（1969）は、特急停車駅であった大津駅のポテンシャルを低下させ、京都駅への従属性を強めた。さらに、江若鉄道の廃止（1969）と JR 湖西線の開通

図 14



出所：筆者作成

(1974) は、琵琶湖西岸地域と京都とを直結させ、浜大津地区での結節性を弱めた。また、国道161号線の西大津バイパス（1981 開通）も、浜大津地区を避けて、湖西地区からトンネルで京都市山科区に直結した。京滋バイパス（国道1号）も、市の中心市街地を避け京都府宇治市へ結ばれた。このため、全国レベル・県域レベルでの交通結節性が京都市域に移動し、現在の浜大津地区に及ばず市全体の交通結節性も弱めていくことになった。

3 戦後復興と商店街の賑わい

昭和30年代にはいり、戦後の動乱の収束やいざなぎ景気による全国的な景気の向上と並行して、県においても活性化への活路としての大胆な観光施策への転換が進められた。

当時の知事の方針により観光への集中的な取り組みが進められ、市では湖岸の造成と相まって、その後の博覧会の開催や浜大津を拠点とする観光ネットワークの構築が進められた。こうした投資的経費による効果は数年の賑わいを生み出し、それに付随して商店、特に飲食店を中心とした店舗の増大がみられた。そうした飲食店の増大が当時の賑わいを生み出す要因となっていた（図14）。

(1) デフレによる商店街の不景気

大正3（1914）年に勃発した第一次世界大戦は、わが国の隅々まで好況の波を及ぼした³²⁾。明治の末年以

来、不況のどん底にあった大津市の商工界もようやく活気づくことになった。

しかし、第一次世界大戦後の好景気は、やがて異常なインフレ状況を示してきた。戦後、まだ好調の余波を保っていた産業の諸部門は、政府の金融から株式市場の大暴落がはじまり生産は大混乱におちいった。

市でも、市民の多くから預金を集めていた近江貯蓄銀行が破綻し、それが暗い影を投げた。この恐慌は昭和4（1929）年アメリカにはじまった世界恐慌と共に困難な問題を抱えることになった。

大正時代は、経済界にいろいろな問題がひき起こされたが、それでも市の人口は年々増加の方向を保っていた。このことは、市が内部的な膨張を続けて隣接町村の合併に至るべき方向を示していた。

その後の第二次大戦の影響は、敗戦後2年、3年たっても、生活は一向に楽にはならなかった³³⁾と記録され、昭和21（1946）年末には、物価高に耐えかねた主婦たちが、悪徳商店からの不買運動も起こっている³⁴⁾。昭和22（1947）年に入ると、商店街や商工会議所などもこの運動に協力を始めた。この年の5月はじめ、菱屋町の商店街組合は「全商品正札五分引運動」を断行して物価値下げ運動に協力したことが、商店街組合の自発的な行動が生じるきっかけとなった。

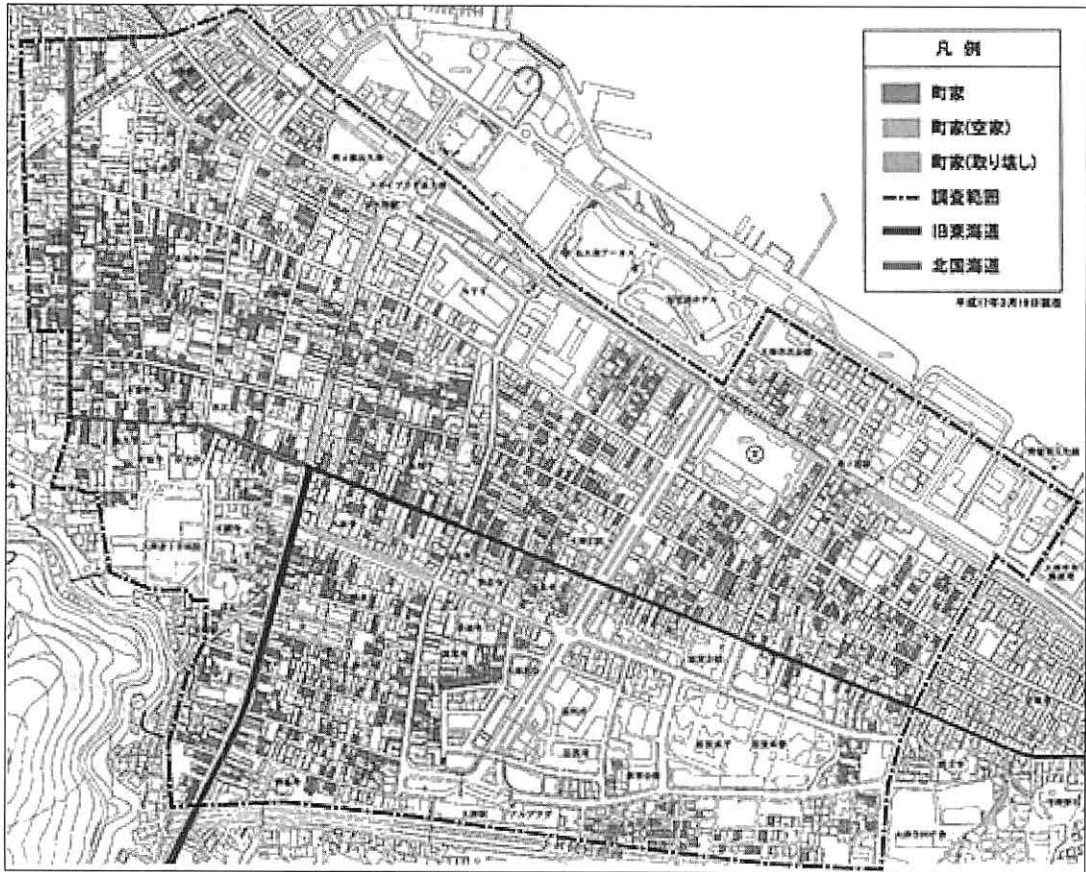
昭和24年のデフレは、商店街の30年来の不景気を新聞が掲載している³⁵⁾。しかし、昭和25年（1950）年、朝鮮戦争がはじまると、状況の変化が生じた³⁶⁾。いわゆる特需景気の影響で金詰まりはかなり緩和されるこ

表 3 商店街別年間販売額の推移表

	年 間 販 売 額 (百万円)						
	S63	H3	H6	H9	H14	H16	H19
疏水商店街	750	877	764	775	709	1,123	1,004
浜大津商店街	2,282	2,183	2,508	2,291	4,593	3,470	4,097
長等商店街	2,203	3,246	3,342	2,329	1,433	1,023	966
菱屋町商店街	7,859	7,500	7,210	5,079	3,015	3,861	2,033
丸屋町商店街	809	889	1,127	1,182	1,333	1,511	1,432
中堀町商店街	1,202	1,320	617	400	—	—	—
大津駅前商店街	5,792	5,440	5,212	7,274	3,912	3,646	3,042
京町商店街	1,378	1,840	2,363	1,268	1,255	1,150	904
中央銀座商店街	1,377	3,525	2,949	1,661	1,137	1,676	1,362
八丁商店街	1,593	1,749	1,925	897	1,004	1,426	1,784
平野商店街	1,660	2,321	2,025	10,042	10,289	9,476	9,853
計	26,905	30,890	30,042	33,198	28,680	28,365	26,477

出所：大津市「第2期中心市街地活性化基本計画」より

図 15 大津百町内の町家の分布



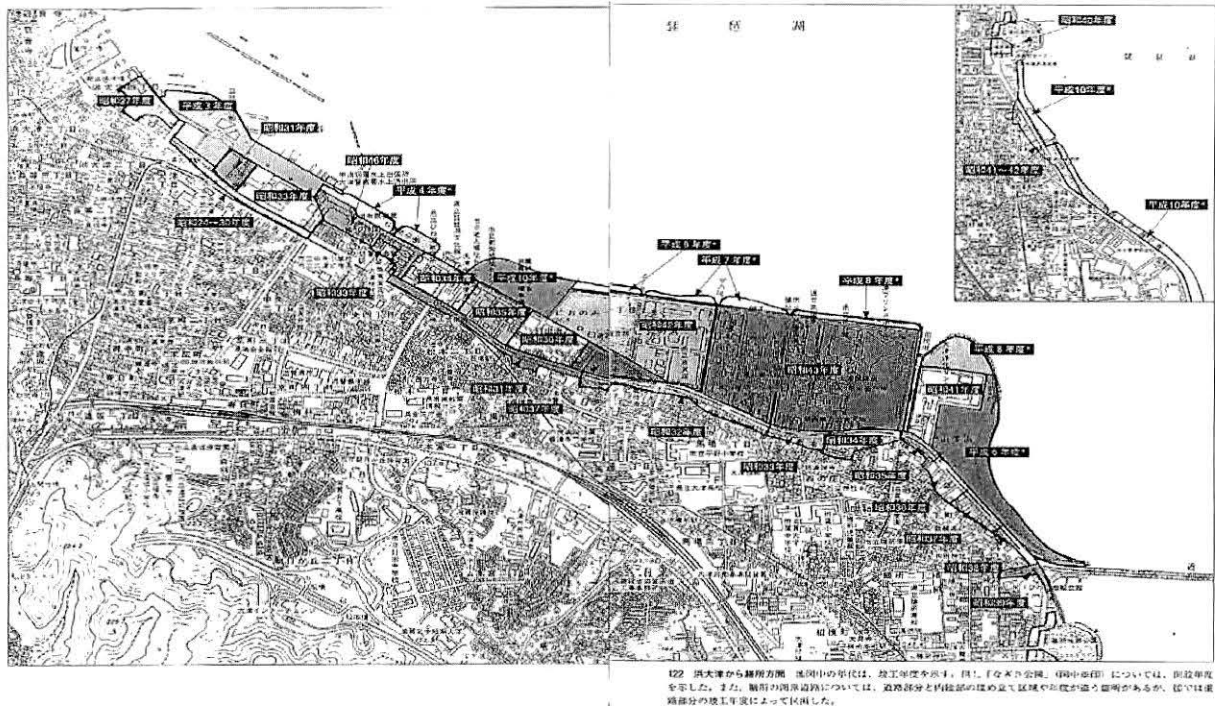
出所：大津市「第2期中心市街地活性化基本計画」より

ととなったが、それも一時的な効果にとどまった。その後、不況の状態を反映して昭和29年の商店街は不景気風に煽られた³⁷⁾。

(2) 商店組合によるアーケード建設

商店街の変貌するきっかけとなったのは、不況が回復する方向には至っていない昭和30年（1955）年、市内の商店街の外観が大きく変わった年であった³⁸⁾（図14）。

図16 埋め立てエリア図



出典：家族の一世紀（大津歴史博物館）

菱屋町商店街はジュラルミンのアーケードに近代的な形を整えた。また、寺町商店街には、駅前にネオンのアーチを設置し、平野商店街に蛍光灯の看板を輝かせたのもこの年であった。商店街から遠ざかりがちな客足を寄せて、不景気を盛り返そうとする店主たちの努力をうかがい知る自発的な取り組みであった。

不況ばかりが商店街を脅かしたのではなく、廉価品専用の百貨店の進出は目覚ましく特売場には群がるような買い物客が殺到した。この事を早くから痛感したのは菱屋町商店街の店主たちであった。

ここでは古い町並みをあらためて近代的なものに変えようということが真剣に計画された。店主自らが各地の商店街を視察し、調査の結果、各商店街の横の連携を保つことが大事であり、ひとつの商店街としてまとめるためにアーケードを設置するという結論がだされた。いわば、個人商店による「百貨店」をつくるものであった。

翌29年には、商店による協同組合を結成され総工費1000万円、長さ170mの大アーケードが誕生した。

それに追従する形で、丸屋町商店も商店街の整備を推進することになったものの、しかし、京町通り（東海道）は発展の時期を逸することとなった。この商店街整備の遅れが、京町通りの空地の発生と集合住宅の建設に影響を与えていくことになる。

4 観光都市への活路

(1) 観光都市をめざした政策的取り組み

昭和25年（1950）年1月4日。滋賀新聞はその一面

上段を、佐治誠吉市長がえがく観光大津のプラン紹介にあてた³⁹⁾。「観光大津」は文字通り大津の合言葉となっていたが、現状はなお掛け声的な存在でしかないのが実情であった。実際の観光行政の進展による観光予算（総予算に占める割合）は、昭和22（1947）年0.6パーセント、昭和23（1948）年0.7パーセントと観光施策への転換にしては極めて小さい数字であった⁴⁰⁾。昭和30年代に入ると、全国的な景気の拡大から、県をあげて観光施策推進が進められた。

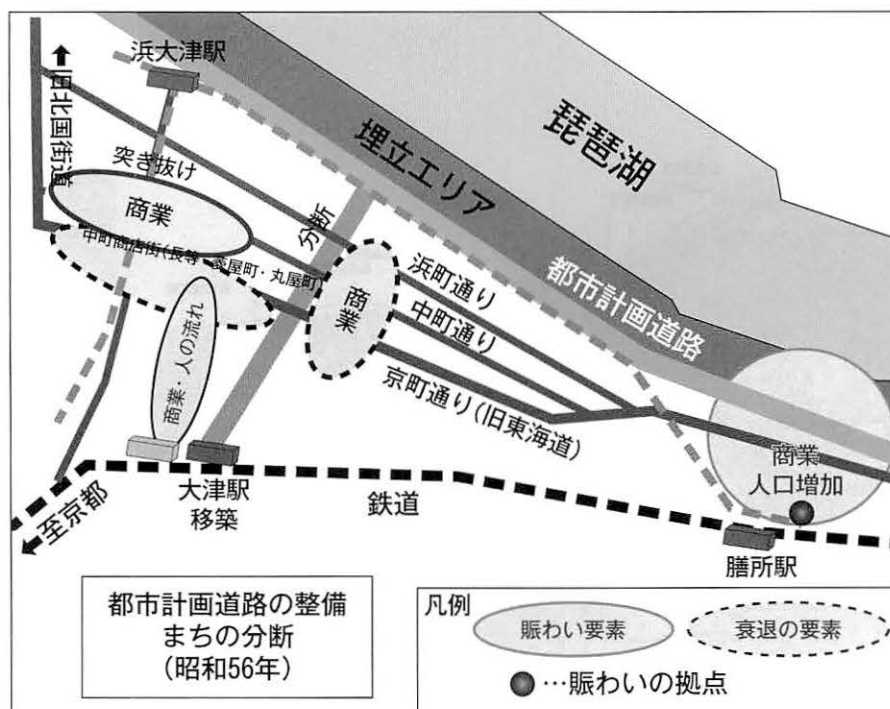
「大津は動いている」、昭和35（1960）年、数年の間に大津市は大変な変容を示した。比叡山には琵琶湖を一望するドライブウェイが立体的な景観を誇り、湖岸の埋め立て地には遊園地が作られた。また、名神高速道路の大工事により、この数年の変化が表現されている活気ある状況がしばらく続くことになった⁴¹⁾。

加えて、財政再建計画の成功による、赤字から黒字財政への転換が後押しした。この大きな原因が日本経済の進展、ことに昭和31年のいわゆる神武景気にもとづく。この外的な要因による賑わいの後押しが、観光施設の整備と観光行政を後押しすることとなった⁴²⁾。この結果、この時期に大津へ訪れる人が増加することになった。

埋め立てによる市街地エリアの拡大

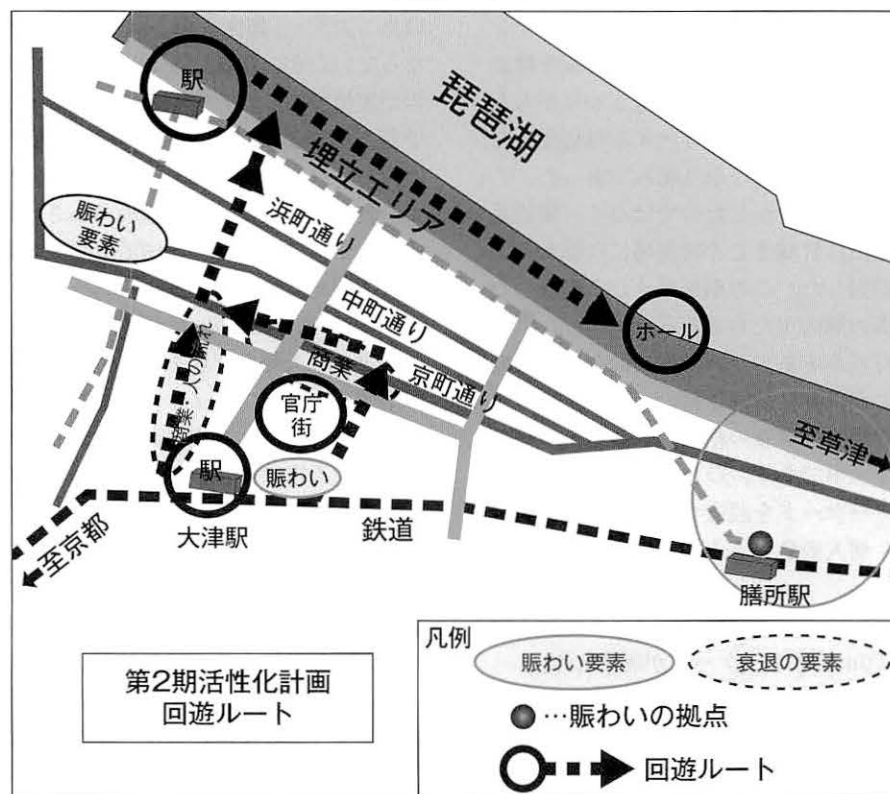
昭和20年代から、大津市の湖岸に面するエリアは徐々に湖岸の埋め立てが進められ昭和40年代には、概ね現在の市街地の姿となった。こうして中心市街地エリアは拡大し、都市機能の拡散が進むことになった。こうして誕生した埋立地は、現在の活性化エリアにも

図 17 都市計画道路の整備



出所：筆者作成

図 18 第2期活性化計画回遊ルート



出所：筆者作成

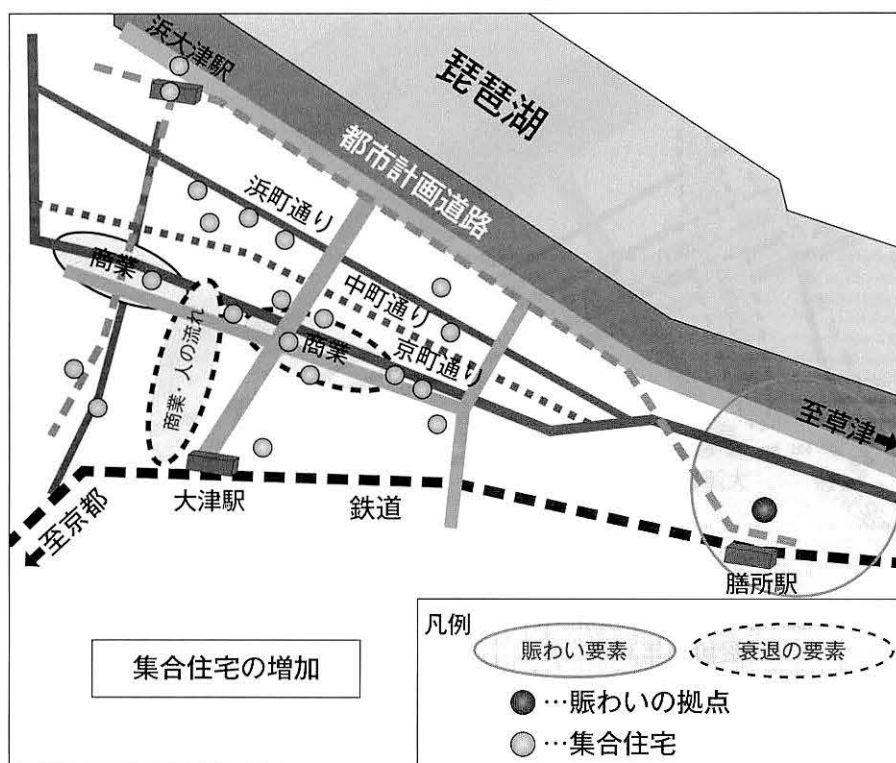
含まれ活性化の重要な役割を担うことになった。

駅移転による回遊性の変化

大津駅から浜大津を結ぶ寺町商店が繁栄をきわめた昭和30年代は、大津駅は現在の駅舎から数十メートル

西に位置し、駅前広場から寺町商店街へのスムーズな動線の延長としてナカマチ商店街への回遊性が生まれていた。一方で都市基盤整備のための区画整理事業も進められた。まず、大津駅前区画整理事業は、国鉄

図 19 集合住宅の増加



出所：筆者作成

(現 JR) 大津駅前周辺の8.4ヘクタールを、県都の玄関口にふさわしく再整備するため昭和42年に着手され昭和52年に完成した。また、駅舎の全面改築を中心に、駅前広場・駐車場、地下道や、駅前と湖岸道路を結ぶ30メートル道路（現中央大通）の整備が進められた。大津駅舎は、50年1月に完成し、人の流れを変えるきっかけとなっていた（図17）。

大津のまちは横軸の生活に根ざした都市構造であり、直行する道路がまち主要な役割を果たすことは少なかった。このことは、現在においてもその伝統を継承する大津祭りの曳山巡行の順路にもその影響がみられる。また、整備された中央大通りは新しい大津駅の眼前にあり、現在では観光客を湖岸へと結ぶ動線となっている。

そうしたことから、活性化事業で開催される大規模イベントの多くは湖岸エリアで開催されており、従来の横軸に発展を遂げてきた商店街への人の流れの誘導は進んでいない（図18）。

Ⅲ 賑わい創出の課題

1 まちの構造の変化

(1) 中心市街地エリアの整備

黒崎・大熊・村山（2002）は、古くからのまちである密集市街地の居住者には高齢者が多く含まれており、長年その地域に居住してきた高齢者は土地に付随する様々な有形無形のものに対して強い愛着を持っており

ることを指摘している。活性化計画における大津百町エリアでは、旧東海道のまちなみ整備や町家等活用事業など歴史的資源を活用した事業を展開していく計画となっているが、エリア内には現在も生活の場としての町家が多く存在していることから一律に計画推進をはかることは難しい。計画実施には多額の費用が見込まれることから、まちの歴史的な背景を勘案しながら取り組みを進めていくことが必要となる。また、現状では古い町家と高層の集合住宅が混在していることから、混在が少ないエリアでの計画検討が求められる。

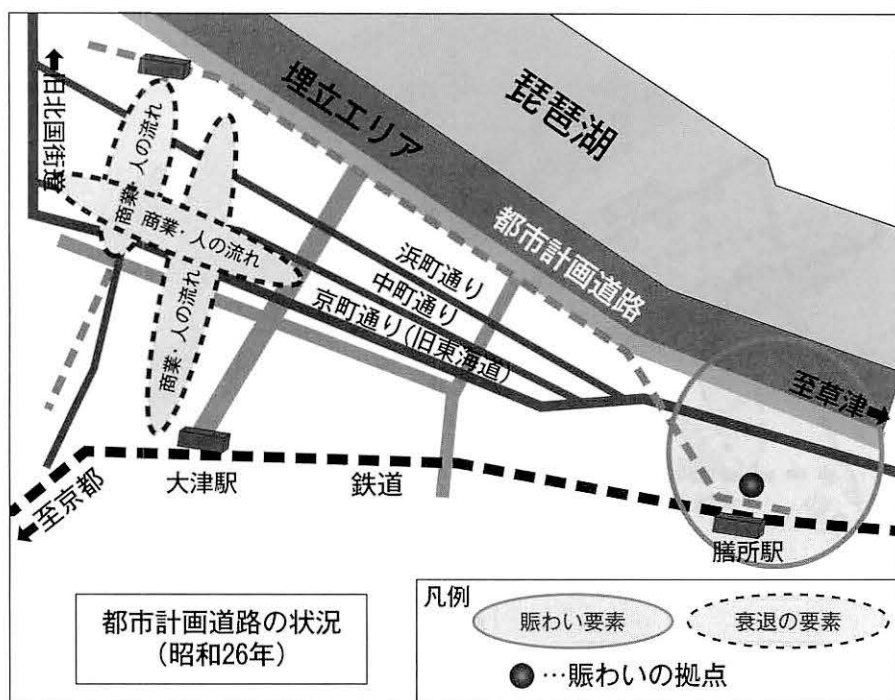
具体的には京町通りは歴史が古く、まちなみ保存の優先順位が高く設定されているものの、一方で江戸時代初期に大津城廃城後の堀を埋め立てて整備された中町通りには現在でも古くからの商業機能が保存されており高層建築物も少ないことから、この通りが歴史的商業都市の保存には大きな役割を果たす可能性を秘めていると考えられる（図19）。

(2) 都市計画道路の整備

大津駅から湖岸を結ぶ中央大通は、高度経済成長期の都市計画道路の象徴として整備が進められたが、整備にあたっては境内地を含む多くの旧町を分断する形で事業が進められたことから従来からのまちの構造を変えることになった。

西村（2006）は、路地はそこに暮らす人々の生活の基盤であり、一般的に道路は幅員が広い場合にはコミュニティの分断要素として機能し、幅員が一定規模

図 20 都市計画道路の整備状況



出所：筆者作成

以下（往々にして10m閾値だといわれる）の場合はコミュニティの軸として機能すると指摘している。日本をはじめどの国においても道は地域の核として存在した。日本では通りの名称がそのままの地区であるという例が数多い。幅員の狭さは相隣関係の密接さへの影響があると西村は述べている。

また、リチャード・ロジャース⁴³⁾（2004）は、都市のネイバーフットにおいて、交通は家族生活に対立するものであり、子供たちは安心して遊ぶ事ができず、道路を横断することもできないと述べている。1976年にドン・アップルヤードが行ったサンフランシスコの街路の研究によれば、親密さやネイバーフットへの意識は、交通量が増えるにつれて減少することが指摘されており、これを大津市における都市計画道路にあてはめた時、横軸に発展してきたまちと都市計画道路による分断が賑わいにどう影響しているのかは今後精査が必要と考える。

また、西村（2006）は、近所付き合いの意識変化についての調査において、同じエリアを対象として22年後に住民の町に関する意識がどのように変化したかが調査されている。年月の経過により近所付き合いの実態は大きく縮小したが、意識面ではほとんどその重要性を低下させていないとの結果から、路地における近所付き合いの重要性は大きいものがあることを述べている。

2 中心市街地の人口増加分析

(1) 人口増加の検証

活性化計画に指定されるエリアは、かつての大津百町と広く重複している。その主となる中央、長等、逢坂の各学区の人口及び住居戸数の変化について大津市人口統計から、データを抽出し増加率の変化をまとめた（表4）。

データについては、平成10年から平成26年の各年度の1月1日現在の数値を、8年ごとに比較したものである。このデータから逢坂学区においては、平成10年と平成26年とでは住居戸数の増加は見られるが、人口増加は微増にとどまっておろ大きな変化はみられなかった。このことは世帯あたりの人数の低下を意味している。一方で中央学区と長等学区の人口増加及び住居戸数は似た傾向が数値に表れている。人口増加率では、中央で124%、長等で125%、住居戸数では、139%と141%と、いずれも平成10年と比較して、急激な人口の増加がみられる。また、中心市街地活性化エリアの中核をなす3学区を合わせた人口増加、住居戸数でも117%及び131%の数値の増加がみられる。この数値は、平成26年時点において市内でも人口減少が進む地域が多いなか、市内36学区内における、このエリアの特徴を示している。

(2) 賑わい創出を取り巻く環境

「賑わい」と「衰退」は時代変化に呼応してまちに存在している。賑わいと衰退の空間の変化は時代によって特徴があり、衰退の時期は次の賑わいへの通過

表 4 大津百町の大多数を占める中心市街地の3学区における人口及び戸数の変化

(各年4月1日現在)	平成 26 年				平成 22 年				平成 18 年				平成 14 年				平成 10 年	
学区名称	人口 (全体)	人口 増加率	世帯数 (全体)	世帯数 増加率	人口 (全体)	人口 増加率	世帯数 (全体)	世帯数 増加率	人口 (全体)	人口 増加率	世帯数 (全体)	世帯数 増加率	人口 (全体)	人口 増加率	世帯数 (全体)	世帯数 増加率	人口 (全体)	世帯数 (全体)
長 等	12,327	125%	5,710	139%	12,478	126%	5,692	139%	11,412	116%	5,060	123%	10,665	108%	4,643	113%	9,867	4,107
逢 坂	8,086	103%	6,699	118%	7,851	100%	3,520	112%	7,868	101%	3,458	110%	7,982	102%	3,336	106%	7,816	3,146
中 央	5,708	124%	2,763	141%	5,337	116%	2,567	131%	4,790	104%	2,154	110%	4,713	103%	2,085	107%	4,596	1,957
3学区合計	26,121	117%	12,172	132%	25,666	116%	11,779	128%	24,070	108%	10,672	116%	23,360	105%	10,064	109%	22,279	9,210
大津市合計	342,343	112%	141,497	131%	337,281	110%	135,422	126%	327,479	107%	126,077	117%	318,129	104%	116,898	108%	306,341	107,781

出所：大津市人口統計（平成26年）からのデータより 筆者作成

点とも考えられる。現在の人口増加は、衰退からの新たな芽生えとして生まれてきた変化であり活性化計画による効果は極めて限定的といえる。また、こうした人口増加と高齢化の進行から、新たな変化（高齢者向け店舗、商店街以外での店舗の集積）もみられる。

一方、中心市街地の大部分は商業都市の歴史から現在も商業地域としての用途が広く設定されている。商業地域では高い容積率が設定されていることから法令上の制限が居住集積を後押しする結果となっている。

歴史背景に起因する集合住宅の建設はそれらのバラ建ちへと繋がったが一定の規則性も存在している。都市計画道路の中央大通（通称30m道路）沿いには、高い容積率⁴⁴⁾が設定されており、平屋と比較して数倍にもなる居住用床面積の確保が可能となった。商業地域には、住居系地域よりも建築高さに関して緩やかな規制となっており、斜線制限⁴⁵⁾を活用することで高層の建築物の建設が可能である。これらの有利な法的条件を利用して建築された経過はあるものの、生活上の利便性に優れた建物が一定数存在している。

また、京町通りは旧東海道を起源に持つ歴史ある通りであるが、戦後の商店街の整備の立ち遅れから中町通りで繁栄したナカマチ商店街（丸屋町、菱屋町、長等の各商店街）に集客が進んだことを契機に商店街の衰退が加速し、昭和40年代頃から空き家・空地が生まれることになった。このことによる土地活用が図られ京町通りには中町通りにはほとんどみられない高層住宅の建設が進んだと推察される（図26）。

中心市街地を形成する扇状に広がる主要な3本の通りのうち、京町通りを除く、中町通り、浜通りは江戸期初期の城下町から商業都市への都市構造の変化の時期に生まれた比較的新しい道路である。

この2本の道路に沿って形成されたまちは、歴史的受難の時代にも、柔軟に変化を受け入れてきた経過があり、昭和50年ごろまでの比較的近年まで商業の衰退はなだらかに進行した。このことから、京町通りに比べ空き家・空地の比率が低く高層の集合住宅の建設は進んでいない。

また、浜通りは道路の拡幅が進んだことや企業集積

が一定あることから集合住宅だけでなく民間企業の高層建築物と混在した特徴を有している。

IV 賑わい創出に向けた取り組み

1 商店街からの新たな可能性

(1) 商店街の課題

商店主を対象としたアンケートでは、中心市街地における事業者の高齢化が大きな要因となっており、続いて大型店の進出、魅力のある店舗が少ない等があるが、アンケートの結果からは、商店街の高齢化と言う内包的な問題への関心が高くなっていることが示されており、商店街の活性化には、内在する課題の検討の必要性にせまられている（表5）。

また、個人商店主には、サラリーマンのように定年がないため役員の担い手の育成が進んでいないことが課題となっている。

2 自発的なまちな活性化への取り組み

(1) 事業推進型から事業補助型へ

新たな動きとして、大津市中心部の商店街に活気を取り戻そうと、市内の会社経営者らが地域おこしとして株式会社「百町物語」が平成27年1月に設立された。商店の空き店舗を活用して会員に運営を委ねるほか県内外の飲食店を誘致する予定である。平成27年4月にはまず10店舗程度のオープンが計画されており、こうした民間活力による取り組みの成果を注意深く観察することが重要と考えられる。

民間主導の取り組みは行政にはないスピード感と自己責任において実行されており、石原・西村⁴⁶⁾は、意思決定者と実行者が分離しないことで、何かに取り組む中で深い関わりを持ち、そこからさまざまな工夫を凝らし成果を上げたということは歴史上に照らしても決して少なくないはずであり、どれだけ多くの熱心な担い手に支えられるかによるところが大きい。現場での熱心な担い手なしにはまちづくりは進まないと筆者は述べている。そうしたことから、意思決定と実行者が分離した状態では、熱心な担い手を確保すること

表5 所属する商店街にとっての問題点

		合計	商圏人口の減少	魅力のある店舗が少ない	大型店の進出	商店街におけるリーダーの不足	事業者の高齢化	空き店舗の増加	商品の魅力が不足
全 体		515	18.1	43.1	45.8	7.8	37.9	25.4	12.6
地域	北 部	154	11.7	38.3	60.4	7.1	37.7	13.6	11.7
	中 部	198	31.3	41.9	38.4	7.1	42.9	27.8	10.1
	南 部	163	8.0	49.1	41.1	9.2	31.9	33.7	16.6
業種	小売業	358	18.7	41.9	53.1	6.7	40.5	24.3	11.5
	飲食業	71	16.9	39.4	29.6	8.5	35.2	28.2	12.7
	サービス業	77	15.6	53.2	27.3	11.7	28.6	28.6	18.2
	建設業	9	22.2	33.3	44.4	11.1	33.3	22.2	11.1
立地	中心市街地	185	32.4	41.6	39.5	7.6	44.3	29.2	9.2
	中心市街地以外	330	10.0	43.9	49.4	7.9	34.2	23.3	14.5

出所：大津市「第2期大津市中心市街地活性化基本計画」平成25年

は難しい。担い手の多くは実行の過程から生まれるが、それは単なる実行ではなく、まさに自らが専門分野を超えた活動に主体的にかかわり、実験的な工夫を重ね、意思決定に参加しながら実行を繰り返す、その過程から生まれるのである。まちづくりが「上からの発想」ではなく、むしろ「下からの発想」によるべきだと筆者は述べている。

一方で矢作・小泉（2005）は⁴⁷⁾、市場メカニズムの有用性を否定はしない。しかし大切なことは、都市の将来を市場に委ねてしまうのではなく、環境に望ましい都市空間や循環型経済を生み出すために、市場メカニズムを人為的に活用することである。市場メカニズムを都市政策に生かす叡智が求められ、民間活力の動きを敏感に感じながらその取り組みを包摂する柔軟な施策の必要性を述べている。

3 持続可能な定常型都市に向けて

(1) 急増する人口増加を賑わいへの推進力へ転用

観光都市として名高い金沢市では観光政策に大津市との違いが見られる。いわば「観光都市にはしない」理念を掲げた観光地である。矢作・小泉（2005）で、金沢は「人気のある地方都市番付」で長崎や函館などと並び必ず高位置にランクされる。加賀百万石の歴史と文化に育まれてきたまちである。まちづくり関連条例に通底している都市思想は、「市民が潤いに満ちた安全な暮らしのできるまちづくりを目指す」という考え方である。あくまでも市民生活を中心に据えたまちづくりが行われている。集客都市を目指すのではない。市民の暮らしを第一義に考えてまちづくりに取り組む。その結果が外のひとびとに高く評価され、「人気のある地方都市番付」で高ランクされる理由となる。「金沢市における歩けるまちづくりの推進条例」は、条例の冒頭で「まちの主役はまちに住む市民です」という

基本認識を示している。ここに「金沢モデル」の真髄のひとつがある。「観光客が歩きたくなるようにまち並みを整備する」、ではないのである。観光客に迎合し、観光客にとって気持ちのよいまちを考える以前に、まずは金沢に暮らすひとびとが買い物に、通学に、安全なまち歩きをできるようにすること、あるいは朝に夕に、そぞろ歩きを楽しめるまち並みに育てること―そのことをまち並み整備の主眼においている。「観光客がやって来るかどうかは、その結果に過ぎない」という考え方である。一方で、大津市における観光施策の成果は、現在に至るまで一時的な賑わいの創出にとどまり、継続的な観光都市としての地位は築くまでには至っていない。

市の活性化計画にも観光に関する事業計画がみられるが、居住する住民の目線で捉えた時に、生活の基本として本当に必要な事業はどれかを選別し取り組むしくみづくりが重要であり、金沢市にみられるような通底した理念は参考となるであろう。

おわりに

本研究では、大津市の中心市街地活性化計画のエリアを題材として、まちの歴史的な側面から「賑わい」と「衰退」の空間変化について考察を進めた。中活法により策定された活性化計画では成果としての定量的な目標数値の設定が義務付けられている。どの指標を選ぶかは各都市に委ねられており、活性化の成果を定量的にはかる難しさと指標の選択方法に課題を抱える。また、人口増加や通行量増加を活性化の成果とする2大指標についても、その指標が一般化されているものではなく、特に本研究の対象とした大津市では、これらの指標導入には課題を抱える。

研究では、市の歴史的史実から定量的と定性的の区

分を問わず、「賑わい」と「衰退」という2つのカテゴリーで、その状態を図に表現した。その結果、「賑わい」と「衰退」の大まかな傾向把握として、都市空間における変化を大まかであるが可視化することができたと考える。これにより、現在の中活法による定量的な指標判断だけでは成果の可視化が難しいものについて活性化の所在を明らかにする資料としての活用を期待するとともに、今後の活性化計画の推進に向けた検討材料となることを期待する。

通行量の増減に関する指標の価値判断については、短期的な効果の測定には有効と考えられるが、人口減少の時代を迎えた現在においては、長期的な視点も必要となるのではないかと考える。長期的な視点では、「賑わい」と「衰退」空間は常に変化の中で捉えることが重要であり、活性化評価の指標と位置付けられた通行量の定点測定が生きたまちの判断材料として役割を担えるかは疑問が残る。今後、通行量に関しての指標を設定した都市において「賑わい」にどれだけの効果として影響するかを見定めていく必要がある。

大津市における第2期中心市街地活性化計画では、ひとの流れをつくる新たな回遊ルートが設定されている。その一方で、民間活力による自然発生的な商店街活性化に向けた取り組みも進んでいる。今後の中心市街地活性化計画のフォローアップの中でそうした民間活力と融合するしくみづくりが問われている。

この数十年の間で、中心市街地の風景も大きく変化した。「賑わい」を説明できる根拠を示すことは定量的判断のみでは極めて難しい。今後の賑わいの創出に向けた取り組みにおいて、歴史背景を客観的に観察する視点の重要性が増すと考える。歴史の中で、「賑わい」と「衰退」は拡大、縮小、移動、消滅を繰り返しながらも継続して存在してきた。

一方、衰退打開へのカンフル剤が、時に社会情勢とのズレを生じさせる場合がある。このことは、昭和30年を境に観光都市として取り組み推進が定着していない状況からも垣間見ることができる。

現在は人口増加が続く市の中心市街地も、いずれ人口減少を迎えることになる。過去の歴史を踏まえながら新たな視点でのまちづくりに取り組んでいく必要性に迫られることになる。矢作・小泉（2005）では、「定常型都市」について考えている、古典派経済学のジョン・スチュアート・ミルが「経済学原理」で展開した定常型社会では、暮らしが物質的、量的に満たされるよりは、精神的活動や質的に豊かになることを重視している。資本や人口の拡大が止まる定常状態を進歩の停止とか、社会の活力が失われるとか、けっして悲観的には考えないことの重要性を説いており、また、大野⁴⁸⁾（2008）は、「縮小」はかつて「成長」がそうであったように、社会の根底を揺るがすもので、理想像や行動モデルや実践のあり方を変化させながら、社

会全体の方向転換を余儀なくさせることから、数値だけにとらわれない豊かさを見つけ出す努力をしていかなければならないと述べている。

研究であきらかになったことは、大津市の中心市街地の「賑わい」と「衰退」は歴史における一時的な変化の過程かもしれないことである。なぜなら、過去に賑わいと呼ばれた時代でも、せいぜい数年の繁栄しか歴史からは読み解くことができなかった。「賑わい」の定性的な要素がひとの記憶の中で美化され中心市街地活性化の期待へと変貌をとげた可能性も否定できない。

歴史を振り返ると社会情勢の変化による外的な衰退も数多く見られたが、一方で、そうした変化に適応する住民の工夫や努力が「賑わい」創出の変化のきっかけとなることも認められた。今後の中心市街地活性化の取り組みがどのような変化をたどり、成果として確認するにはしばらくの時間が必要である。

謝辞

本研究を進めるにあたり、ご指導を頂いた修士論文指導教員の阿部大輔准教授に感謝致します。また、日常の議論を通じて多くの知識や示唆を頂いた政策学研究科の皆様にも感謝します。

引用文献

- 1) 矢作 弘『都市縮小の時代』角川書店、2009
- 2) 大津市『大津市史』昭和17年、昭和37年、昭和57年
- 3) 淡海文庫『大津百町物語—暮らしの昔と今を歩く』サンライズ出版、1999
- 4) 大津市『歴史探訪！ 大津百町ハンドブック』大津市歴史博物館、平成25年
- 5) 戸所 隆『日本都市学会年報』VOL.20「都市の再生 大津市中心商店街再活性化への一考察」pp.343-359、日本都市学会編、1988
- 6) 樋口 秀「土地総合研究 全国の中心市街地の現状分析」pp.15-20、2009
- 7) 伊藤伸一・海道清信「都市計画論文集 Vol47 中心市街地活性化基本計画における目標指標の特徴と達成状況」日本都市計画学会、2012
- 8) 白江信二・進藤静雄・南部繁樹「日本建築学会学術講演梗概集 中心市街地活性化協議会に関する研究 その4 中心市街地活性化基本計画における数値目標」日本建築学会、2008
- 9) 今尾恵介『住所と地名の大研究』p.82、新潮選書、2004
- 10) 足利健亮『中近世都市の歴史地理—町・筋・辻子をめぐって—』pp.43-44、地人書房、1984
- 11) 佐藤 滋『城下町の近代都市づくり』「序章」鹿島出版社、1995
- 12) 「新大津市総合発展基本構想策定のための調査研究報告書」p.1、都市科学研究所、1971
- 13) 亀澤宏徳「中心市街地活性化基本計画の実施状況と今後の課題—中心市街地活性化法に基づくまちづくり—」

経済産業委員会調査室 HP

- 14) 「中心市街地活性化協議会に関する研究 その4. 中心市街地活性化基本計画における数値目標 日本建築学会学術講演梗概集 (中国)」2008

- 15) 大津市のまちづくりに関する市民意識調査 (平成25年度)

〈調査対象〉大津市に居住する18歳以上の男女、3,000人

〈調査期間〉平成25年12月13日から12月27日まで

〈有効回収数〉1,490件 (全回収数から白紙回答を除いた数)

〈有効回収率〉49.7%

- 16) 国土交通省都市局まちづくり推進課、HP より

- 17) 戦略補助金を活用した中心市街地活性化事例集、経済産業省、2011

- 18) 高橋康夫・吉田伸之『日本都市史入門 II 町』p. 21、東京大学出版社、1990

- 19) 大津市『歴史探検! 大津百町ハンドブック』pp. 4-8、大津市歴史博物館、2013

- 20) 大津市『図解大津の歴史』p. 218、平成11年、大津市

- 21) 大津市『歴史探検! 大津百町ハンドブック』pp. 10-11、大津市歴史博物館、2013

- 22) 大津市『図解大津の歴史』p. 218、平成11年、大津市、1999

- 23) 大津市『図説大津の歴史』p. 199、大津市、1999

- 24) 大津市『新大津市史 上巻』p. 11、大津市、1962

- 25) 大津市『新大津市史 上巻』p. 13、大津市、1962

- 26) 大津市『新大津市史 上巻』pp. 430-431、大津市、1962

- 27) 大津市『図解大津市の歴史 下巻』pp. 34-35、大津市編、1999

- 28) 大津市『大津市史』p. 145、大津市役所、1942

- 29) 大津市『新大津市史 上巻』pp. 4-6、大津市、1962

- 30) 大津市『図解大津の歴史』p. 40、大津市、1999

- 31) 大津市『図解大津の歴史』pp. 152-153、大津市、1999

- 32) 大津市『新大津市史 上巻』p. 8、大津市、1962

- 33) 大津市『新大津市史 上』p. 949、大津市、1962

- 34) 大津市『新大津市史 上』p. 958-959、大津市、1962

- 35) 大津市『新大津市史 下巻』p. 246、大津市、1962

- 36) 大津市『新大津市史 下巻』p. 247、大津市、1962

- 37) 大津市『新大津市史 下巻』p. 634、大津市、1962

- 38) 大津市『新大津市史 下巻』p. 636-637、大津市、1962

- 39) 大津市『新大津市史 下巻』p. 13、大津市、1962

- 40) 大津市『新大津市史 下巻』p. 33、大津市、1962

- 41) 大津市『新大津市史 下巻』p. 703、大津市、1962

- 42) 大津市『新大津市史 下巻』p. 722、大津市、1962

- 43) リチャード・ロジャース+アランパワー『都市この小さな国の』p. 102、鹿島出版社、2004

- 44) 建築に供する土地面積に関して、どれだけの床面積を保有する建築物が建設可能かを示す率

- 45) 建築基準法において、前面道路の幅員に応じて建築高さが制限される数値。商業地域においては、前面道路幅員に1.5の係数を乗じたものが、建築可能な高さの限度となる

- 46) 石原武政・西村幸夫『まちづくりを学ぶ一地域再生の見取り図』p. 17、有斐閣、2010

- 47) 矢作弘・小泉秀樹編者『シリーズ都市再生3 定常型都市への模索一地方都市の苦闘』p. 17、日本経済評論社、2005

- 48) 大野英敏編著『シュリンキング・ニッポン縮小する都市の未来戦略』pp. 231-232、鹿島出版社、2008

参考文献

- 1) 阿部大輔・的場信敬『地域空間の包容力と社会的持続性』日本経済評論社、2013
- 2) 阿部大輔『バルセロナ市街地の再生戦略』学芸出版社、2009
- 3) 尾島俊雄・高橋信之『都市と車の共生』早稲田大学出版部、2001
- 4) 川上光彦・浦山益郎・飯田直彦『人口減少時代における土地利用計画』学芸出版社、2010
- 5) ケビン・リンチ『都市のイメージ』岩波書店、2007
- 6) 佐伯啓思『成長経済の終焉 資本主義の限界と豊かさの再定義』ダイヤモンド社、2003
- 7) 佐藤 滋『城下町の近代都市づくり』鹿島出版社、1995
- 8) 角谷弘喜『都市地域における商業空間の計画・整備課題』現代図書、2009
- 9) 戸所 隆『商業近代化と都市』古今書院、1991
- 10) 藤田邦昭『都市・商店街・再開発 生き残る街づくり』学芸出版社、1986
- 11) 松谷明彦『人口減少経済の新しい公式』日本経済新聞社、2004
- 12) 矢作弘・瀬田史彦『中心市街地活性化 三法改正とまちづくり』学芸出版社、2006
- 13) 矢作弘・小泉秀樹『定常型都市への模索 地方都市の苦闘』日本経済評論社、2005
- 14) 山田浩之『都市と土地の経済学』日本評論社、1995
- 15) 総務省『中心市街地の活性化に関する行政評価・監視結果に基づく勧告』2004
- 16) 中核市長会『都市要覧』2014
- 17) 大津市『第2期大津市中心市街地活性化基本計画』2013
- 18) 大津市『平成25年度 大津市のまちづくりに関する市民意識調査 報告書』2013
- 19) 大津市『大津市総合計画策定に向けての市民意識調査』2006
- 20) 大津市『大津市統計年鑑』2012
- 21) 大津市『大津市のまちづくりに関する市民意識調査 報告書』2009