

役場庁舎移転のまちづくりによる景観変化の実態把握

— 1970 年代以降の滋賀県米原市を事例として —

Understanding the actual situation of landscape change due to town planning and the relocation of a government office building
: A Case Study of Maibara City, Shiga Prefecture since the 1970s

萩原 和*
Kazu Hagihara

This report summarizes changes to a townscape caused by town development and the relocation of a government office building in Maibara City, Shiga Prefecture. Up until 1970, the government office was located on the east side across from Maibara Station, but it is located currently on the west side of the station due to a land readjustment project. This project has changed greatly urban functions and the landscape around Maibara Station. In this report, we unravel the strategy that was outlined in the basic plan at the time, and clarify the trend in population increase and decrease in the area from population density data and aerial photography data.

In May 2021, a new government building is scheduled to be completed by the East Exit of Maibara Station. Due to the changes brought about by the government offices moving from east to west and then back to east, urban planning around Maibara Station changes constantly over time. On the other hand, it also reveals some issues that did not develop while carefully sitting down at one base. In the future, the development of the East Exit, the conservation and utilization of historic landscapes such as “Maihara-juku,” and the development of the West Exit of the station, which was developed in the 1970s, will be important issues for promoting sustainable town development.

Keywords: 市役所庁舎移転、区画整理事業、景観まちづくり

Government building relocation, Land readjustment business, Landscape management

1 はじめに

本報告は、市庁舎移転を契機としたまちづくりが、どのようにその後の街並み景観に作用したかを明らかにするものである。

事例として滋賀県米原市を取り上げた。特徴としては、後述するように、主要駅である米原駅を境界として東側（旧庁舎）から西側（現庁舎）と移転がなされ、まちの景観が大きく変化したことが挙げられる。ただし、現状では、自治体史や字史などで歴史的な観点に立脚した文献があるものの、その動態を計画学の観点から検証した報告は極めて少ない。特に、現庁舎の移転先はその当時、近江の惣村¹⁾を継承した農村景観が広がった地区であった。庁舎移転後どのようにまちづくりが展開され、如何に米原駅境界に作用したのか景観変化の観点から明らかにする。なお、2021 年以降、新たな米原市庁舎が米原駅東口地区に移転する予定である。1970 年代の庁舎移転を踏まえることで、今後のまちづくりに資する知見を得ることもこの報告の意義となっている。

2 研究の方法

本研究では、自治体史や字史を踏まえつつ、以下に示す空中写真、古写真、統計資料によって土地利用変遷を確認した。

(1) 空中写真データを活用した白地図への転記

空中写真データ²⁾は国土地理院提供の 1960 年から 2000 年にかけての情報であり、各データを白地図³⁾に転記した。

(2) 古写真およびパンフレットデータ

米原市教育委員会歴史文化財保護課⁴⁾および同市政策推進課⁵⁾の協力のもとで、古写真およびパンフレット資料のデータを入手することができた。一連の資料は米原駅界隈における役場移転前（特に 1960 年頃）の景観を探るために活用した。

(3) 滋賀県の推計人口データ

米原町役場の移転は 1970 年 10 月である。この時期は、土地区画整理事業と連動しており、庁舎建設の区画が先行して開発され、航空写真上においても 1980 年以降に現在の土地区画の形状が現れるようになる。そこで、本報告では人口増減を把握する上で、滋賀県が集計した 1980 年以降の推計人口小地域データを活用した（詳細は 5 の分析 2 において記載）。

3 調査対象地の概要

米原（まいばら）市は滋賀県東北部地域の中心に位置し、面積は 250.39km²（うち琵琶湖の面積は 27.32 km²）で、県土全体の 6.23%を占めている。平成の大合併を経て誕生した新市であり、2 期に分けて段階的に合併した経緯をもつ。まず、2005 年 2 月に坂田郡山東町、坂田郡伊吹町、坂田郡米原（まいばら）町の 3 つの町が合併して「米原市」が誕生、その後同年 10 月に米原市と坂田郡近江町が合併し、旧坂田郡が一つとなり新たな「米原市」となった¹⁾。

*正会員・滋賀県立大学人間文化学部(University of Shiga Prefecture)

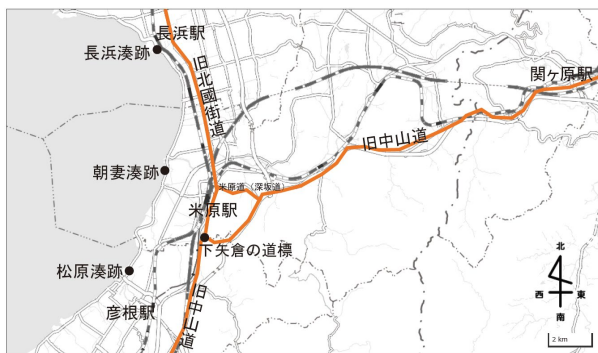


図1 本報告の対象地域(広域)
 地理院地図(電子国土Web)を加工して作成



図2 近世以前の様子を記した概略図
 国土地理院撮影の空中写真(1960年撮影)を使用

交通の要衝として位置づけられる米原の特徴は、慶長16年(1611年)の街道整備によってもたらされたという²⁾。それまでは20件ほどの小さな集落に過ぎなかった米原宿のあたりは、米原湊の開設、中山道への新道開設(米原道(深坂道))によって発展することとなる。具体的には、図1に示すように、彦根方面から中山道を経て、関ヶ原を目指すのに対して、下矢倉の道しるべの分岐において北國街道を選ぶと、一番目の宿場である米原宿に到達する。そもそも、この付近における主要な湊は、朝妻湊が拠点であったが、米原湊を開設することによって、米原宿の拠点性はより一層高まったとされる。彦根藩の領地として、京や大坂との交易上の拠点としての地位を確立した。特に物流の面では、彦根三湊(米原、松原、長浜)³⁾に数えられ、おもに、大津方面との交易が盛んであったという(米原湊の位置は、米原駅東口に解説プレートを含めたモニュメントにて確認可能)。

ここで、現在の国土地理院の地図(1960年当時)に近世の地形、主要施設をプロットさせたものが図2である。近世以前の米

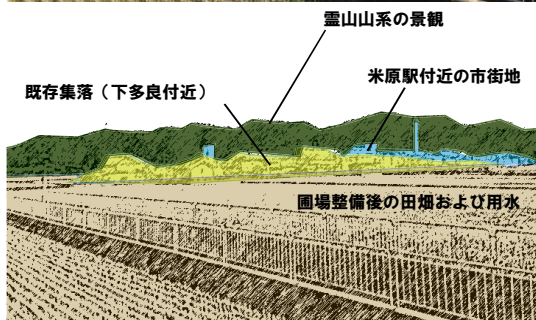


図3 下多良付近の景観(写真および図解したもの)
 写真は筆者撮影(2020年2月23日)

原を構成する要素は、北國街道、米原湊、入江内湖⁶⁾、三角州に点在した惣村であり、こうした景観要素はその後の時代において、大きく変容していくことになった。米原駅より北西側に位置する多良は、上、中、下の大きく三つ(地元では「多良三郷」⁴⁾と称される)に分かれる。多良三郷の景観は、そもそも優良な農地があり、戦後以降は圃場整備を行う中で保全されてきた。条里制の痕跡は現在では少なくなったものの、遠景景観としてのまじりは継続的な農地保全の取り組みの賜物といえ、新幹線駅の近隣とは思えないほど保全されている(図3)。

ただし一方で、1970年代以降、多良三郷の一角を占める下多良の集落については庁舎移転によって官庁街としての特徴を有していくことになった。高度成長期、全国の多くの自治体は既存役場庁舎の建て替えの際に、既存住所で建て替えるのか、移転して建て替えるのかの選択を迫られてきた。現場での建て替えとなると、旧庁舎の解体工事などが生じる。思いのほか、躯体がしっかりしていて解体するには時期尚早だと判断すれば、近接するかたちで新館を建設することで対応した場合もあった。その当時は現在のような耐震補強で改修する発想は極めて少なかったと思われる。米原の場合、庁舎の全面移転の道を選択した。これによって、1970年以降における下多良界隈の都市計画も本格的に動き出すこととなった。

なお、近代以降の米原においては、鉄道敷設による米原湊界隈の土地利用が大きく変化し、現在における「鉄道の町米原」としての特徴が際立つようになっていった。駅開設当初の鉄道施設の在りようもその後の土地利用に大きな影響を与える。現在のように電車ではなく、蒸気機関であったため、大規模な鉄道施設群が米原駅付近に多数存在した。本報告が扱う調査対象地は、こうした歴史的な痕跡がわずかながらも残っている場所もあり、次章以降でその一端に触れつつ景観変化を追うことにする。



図4 1960年頃の米原駅界隈の様子 (1960年の空中写真を参照して作成)
 (字史も参照して主要施設を記載したが縮尺の関係上、表記を割愛した施設もある)



図5 旧米原町役場

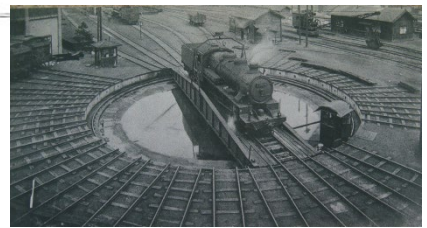


図6 米原駅構内の転車台と機関車
 (昭和初期の様子)



図7 米原駅と米原宿界隈の風景
 (昭和初期の様子)

4 分析その1 (年代ごとに分けて分析)

1) 新米原 (まいはら) 町設立時

(1950年代後半から1960年頃 (図4))

1956年9月、旧米原町、息郷村、醒井村の三ヶ町村の合併によって米原町 (まいはらちょう) が誕生した。この際、旧米原庁舎がそのまま新町の庁舎として利用されることとなった (図5)。同庁舎周辺は、旧宿場町沿いの小高い丘に所在し、近隣には旧米原中学があった。また鉄道施設と旧米原宿 (商店街を形成) の周辺には当時、国鉄関連の社交クラブや宿舎があったことが、米原市史にも復元地図として記載されている⁹⁾。なお、米原の字史にも記載されているが、終戦直前 (1945年) には、駅構内爆撃に対応するために、駅前の鉄道官舎、旅館 (弁当の井筒屋の前身)、文具店など、駅から50m以内の建物の強制撤去がなされ、この段階で駅前には広い空き地となった旨が記載⁶⁾されている。

一方、大規模鉄道施設として機関車庫は、動力源となる石炭と水の貯蔵施設、回転台などを備え、蒸気機関車を係留する広大な敷地が駅周辺に点在していた (図6)。米原宿の小高い丘から家

並景観を介して西側を眺めると蒸気機関車の煙がたち昇る様子が垣間見られたようである (図7)。

こうした風景が変化するタイミングが1960年代であった。電化によって蒸気機関車庫は、電気機関車庫に代わり、従来分散されていた貨物仕分線を彦根寄りに集約する新たな操車場の建設を通じて合理化と集約化が進むこととなった⁷⁾。現在、当時の鉄道遺構はほとんど見られず解体されている (ちなみに図内に記載されている水天宮は、そもそも水不足だった米原駅界隈で保線区職員が水源を見つけたことに由来し1998年まで存在したが、駅前開発により取り壊されたという)。また、これらの用地は国道8号および駅東口のロータリーとなっており、その当時の面影をたどることは難しい。

なお、1964年10月には東海道新幹線が開通し、米原駅は新たな広域交通の結節点として機能していく (1960年の空中写真では、米原駅界隈に新幹線の線形はまだ表出しない時期にあたる)。

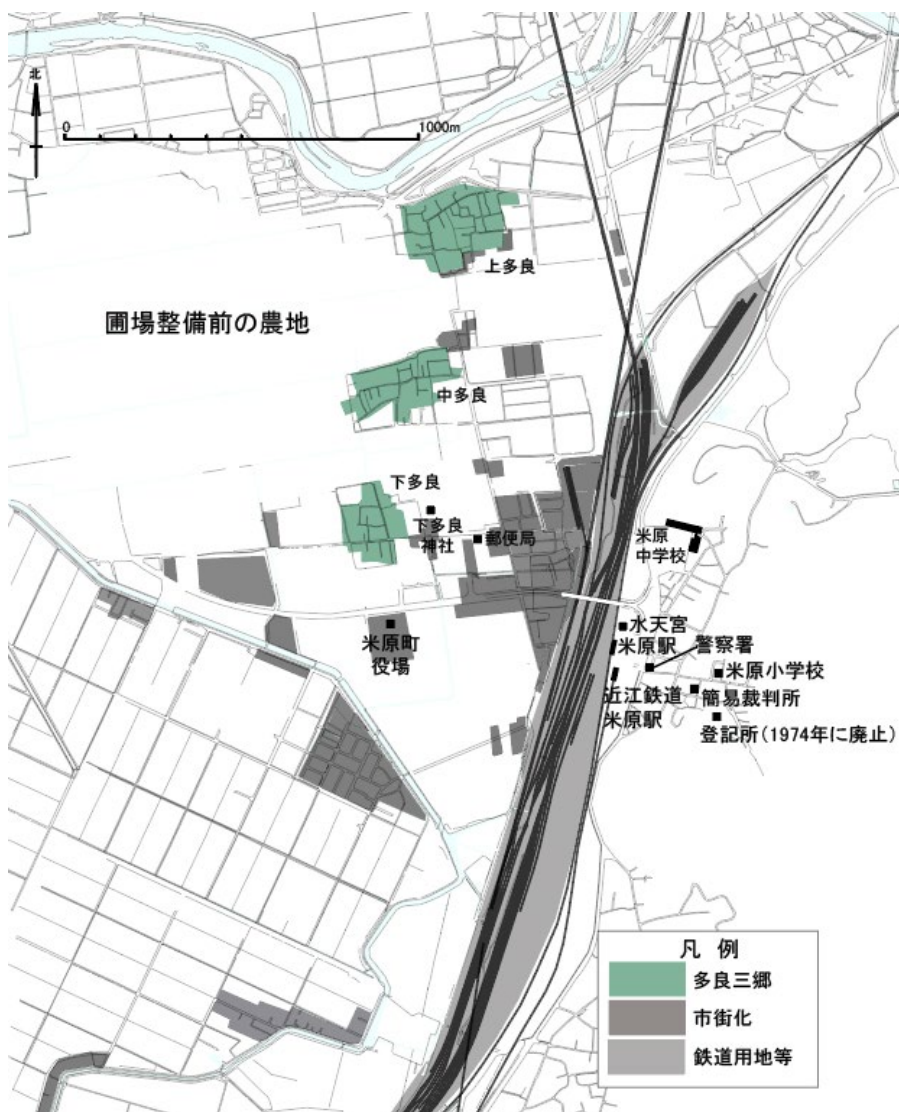


図8 1970年頃の米原駅界隈の様子(1972年の空中写真を参照して作成)

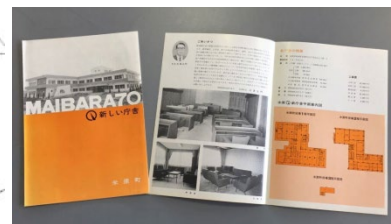


図9 竣工時の米原町役場紹介パンフ



図10 工事中の米原跨線橋(1969年当時)

2) 米原町(1960年代後半から1970年頃(図8))

新米原町の新庁舎は、1970年10月に、下多良地区に移転した。図9は、米原市政策推進課で保管されている竣工当時の解説パンフレット⁸⁾である。同パンフレットによると、移転先の敷地面積は13,561 m²、庁舎建物の延べ床面積は、本館、鉄筋コンクリート2階建全体で2,019.20 m²(内訳として1階1,040.65 m²、2階905.55 m²、塔屋72.90 m²)であったと記載されている。起工式は1969年11月11日、竣工は、1970年10月8日であった。こうして、木造庁舎から、鉄筋コンクリート造の庁舎へと近代化がなされた。また米原町史に、「区画整理 基準年に45年(1970年)」とあるように、新庁舎移転年次から、新たな市街地造成を構想したことがわかる。当時の米原町役場の移転事業は、その後のまちづくりにおけるゼロキロポストとしての意味合いが強かったことが窺える。なお、米原駅西口の開設誘致活動は米原のみならず、彦根市や長浜市の要望⁹⁾であったことも特筆すべきである。周辺他市も湖北・湖東の玄関口である米原駅の広域拠点性を重要視していた。

先述の通り、上多良、中多良、下多良は「多良三郷」と呼ばれた惣村であり、「条理地割」が色濃く残る。空中写真で圃場整備

を目前に控える田畑に注目すると、条理地割と思われる形状を確認することはできる。また集落界や集落内道路の形状から、その当時の条里制の状況が把握できるほど形状も良く保全されていることがわかる。なお、新庁舎の建設とともに、道路インフラも着実に整備された。新庁舎開設より先んじて1970年3月に米原跨線橋が竣工している(図10)。これによって、国道8号の交通導線が、鉄道を越えて西側にも通じることとなった。なお、この段階で、1960年代に存在した祇園山は東海道新幹線の敷設工事に伴う区画整理の中で消失し、一角を占めていた下多良神社は移転している(図4と比較参照のこと)。

さて、字史によると北陸本線の電化(1962年)以降、「米原のスズメは黒い」と言われるほど、数十両の蒸気機関車から吐き出される黒煙で町中が煤だらけだった状況が大幅に改善した旨が記載されている¹⁰⁾。しかし、その一方で、鉄道施設の合理化がより一層進んだ旨も述べられている。鉄道の町としての米原は、ただ単に鉄道従事者だけの町ではなかった。特に、国鉄から提供される福利厚生(診療所や物資部などのサービス)は、一般住民も利用できたという¹¹⁾。こうした町の特徴が徐々に変化したが、当該年代であった。

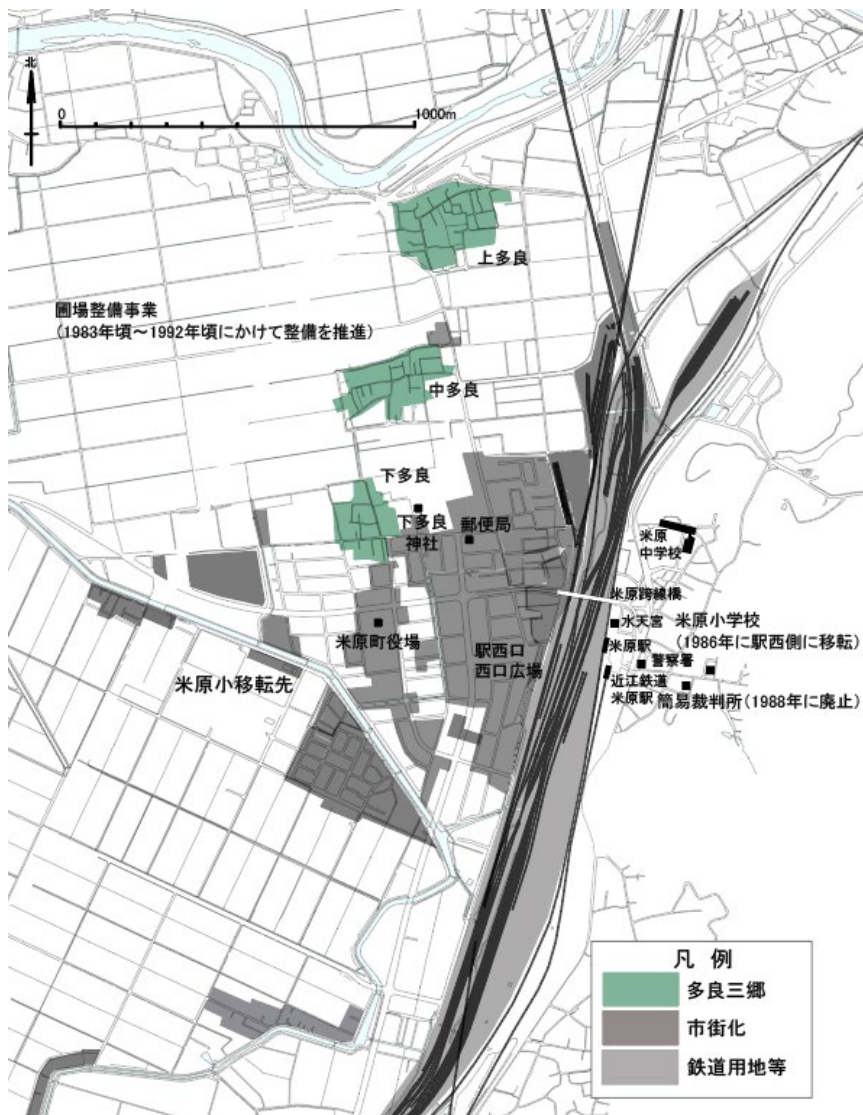


図 11 1980 年頃の米原駅界隈の様子 (1982 年の空中写真を参照して作成)

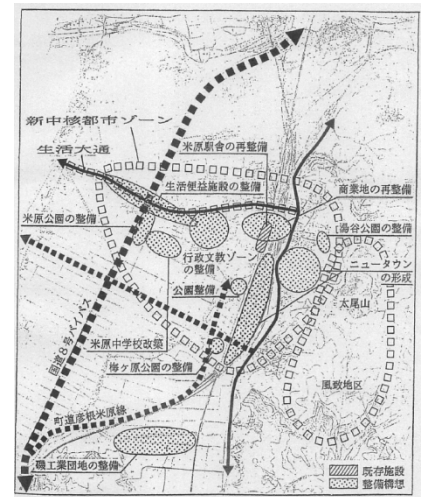


図 12 1992 年に策定された第三次総合発展計画の構想図

3) 米原町 (1980 年頃 (図 11))

1980 年代は区画整理事業が進展し、官庁街としての特徴を帯びてくる時期に相当する。米原町役場の移転直後の周辺は田畑が広がっていたが、1982 年の地図においては、徐々に役場周辺が開発され、街区が形成されていることがわかる。主に住宅用地として、駅前近接の住環境を構築することを意図したものであった。

1980 年段階の空中写真では、国道 8 号バイパスの線形はまだ見られず、多良三郷の境界では、おもに圃場整備事業が展開されていた。具体的には、1983 年より整備が開始され、1992 年に同事業が完了している。このように農地整備と都市開発のはざままで 1990 年代以降の計画へと継承されていくことになる (第三次総合発展計画 (1992 年) ¹²⁾ に基づく事業 (図 12))。

なお、国鉄の分割民営化によって 1987 年 4 月に JR が発足した。米原駅を境界として、東海道本線の大垣方は、JR 東海管轄、彦根方は JR 西日本管轄、北陸本線も JR 西日本管轄となった。一方、東海道新幹線は、東京から新大阪の区間は JR 東海が管轄することになった。このように、一つの駅に二つの鉄道会社 (JR 東海、JR 西日本) が存在することになり、米原は文字通り分割

民営化を象徴する駅となった。

ところで、電気機関車区は、鉄道の町米原としての象徴的な施設だったが、分割民営化の前段階 (1986 年 10 月) において廃止されている。前掲 2) の 1960 年代後半から 1970 年ごろの鉄道施設の合理化が、より一層進展した時期が 1980 年代であったことが窺える。宇史によると、もともと機関車区 (蒸気機関、電気機関含む) の人員は、1941 年に 506 名、1957 年に 564 名、1968 年に 600 名であったと記されており、駅西側 (旧米原宿界隈) の人口構成においても大きな比重を占めていたことが推察される ¹³⁾。つまりこうした 1980 年代の人員削減等の合理化は、当該地区の人口減少につながったと考えられる。加えて、駅北側の鉄道関連施設の解体は、新幹線開業前後から進んだとされ、生活実態のみならず、米原駅界隈の景観も大きく変容したことが推察される。

なお、1980 年後半になると、米原小学校の入江地区の移転 (1986 年)、さらには全国的な簡易裁判所の再編整理によって、米原の簡易裁判所の廃止 (1988 年) が行われた。鉄道施設のみならず、公共サービスを提供する施設自体が合理化されるに至った。

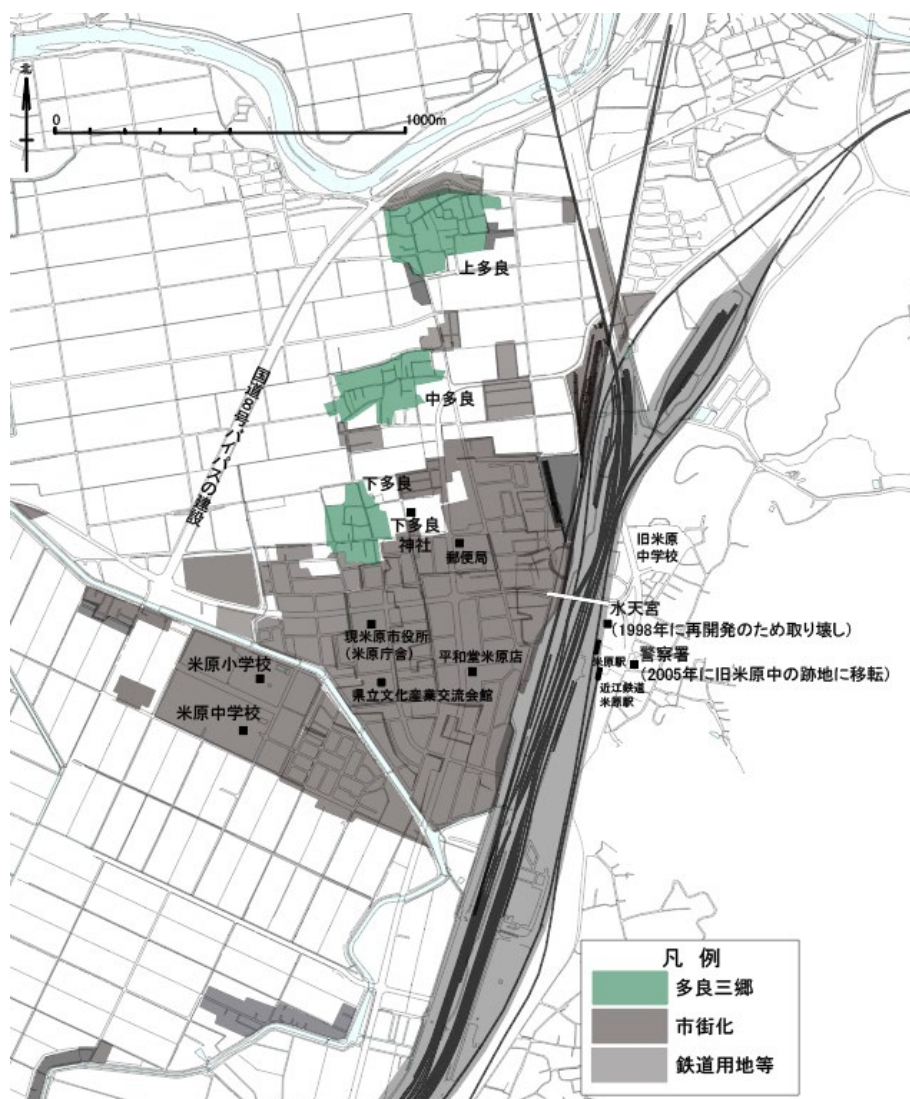


図13 1990年頃の米原駅界隈の様子 (1995年の空中写真を参照して作成)



図14 現在の鉄道総研とヤンマー中央研
 写真は筆者撮影 (2020年2月23日)
 (撮影方向は図15に記載)

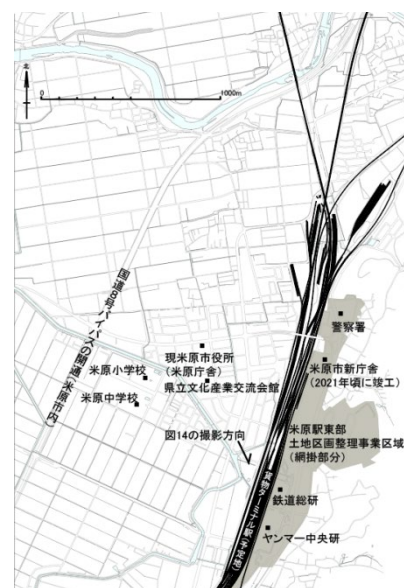


図15 2020年5月段階の米原駅界隈 (概略)

4) 米原町 (西口) (1990年代 (図13))

1990年代の土地利用を空中写真データで確認すると、下多良の住宅開発が大幅に進行していることが見て取れる。また西口の開設とともに、大型商業施設 (平和堂米原店⁷⁾) の出店 (1986年)、さらには滋賀県立文化産業交流会館などが開館 (1988年) するなど、面的な開発が明確に見られるようになった。また、1980年後半には、米原小学校、米原中学校の移転が進められた。移転先は、いずれも入江地区である。これまで干拓地として農業が営まれていた一角において文教施設が立地するとともに、子育て世代が、下多良地区などの周辺街区に居住する流れが進行した。

ところで、新幹線駅周辺として見た場合、駅西口の区画整理事業以降、オフィスビル等の集積も十分考えられるはずだが、当該地区においては、他新幹線駅と比べても低未利用地が多いことが空中写真からも窺える。特に、駅利用向けの駐車場 (月極やコインパーキングなど) は、駅周辺を散策すると多く存在しており、米原駅特有の都市景観を呈しているといえるだろう。

なお、第二次産業を支える道路網も重要な要素であるが、この時期はまだ国道8号バイパスの一部区間 (上多良から下多良にか

けて) しか進展が見られない。一方、米原駅東口より南側の操作場跡地では、鉄道総研やヤンマーの研究所などの建設が進行していることがわかる (2019年段階の写真は図14、撮影方向は図15に記載)。この再開発は、JR発足後の国鉄清算事業の取り組みの中で進化した¹⁴⁾。1990年代までは駅東口の駅前部分の再開発がまだ計画段階であったため駅舎自体は存続し、しばらく駅の表玄関として機能していた (2011年に現駅舎に改修済¹⁵⁾)。一連の再開発は、経済事情の悪化もあり、その後2010年代まで再開発は停滞することになる。

5) 平成の大合併による新市 (東口) (2000年代 (図15))

1990年代のバブル経済の崩壊によって、ながらく不況期にあった状況から、少しずつ経済が好転する中で米原駅東口の開発も進行していく。しかしながら、当初予定の大型公共事業としての開発ではなく、身の丈にあった事業の見直しであった。本来は、東口が米原駅の表玄関ではあったものの、操作場跡地の開発として、旧来からあった旧市街 (つまり米原宿) との関係性は様変わりし、駅庁舎と旧市街地の中間領域に広大な空き地が広がることとなった。この時期の構想案としては、2001年3月に米原駅整

備促進期成同盟会が取りまとめた「広域活性化調査事業（米原駅周辺整備）」¹⁶ が一例として挙げられる。中には、米原 SOHO[®]（県立文化産業交流会館内）に連関するような産業振興策を狙った計画も見受けられる。

ただし、その時点の構想は、米原駅の面的な開発に資するまでには至らなかったようである。特に、国道 8 号より東側の旧米原宿とのつながりを持った地域振興策については具体的な事業には繋がらなかった。

様々な議論、検証の中で、2000 年代以降、少しずつ土地利用のあり方が試行錯誤され、事業化されることになる。具体的には、駅東口の用地（県有地の約 4.9ha）の高度利活用を目的とした「米原駅東部土地区画整理事業」¹⁷ であった。同事業によって、区画の設定、ロータリーの設置が順次なされて現状の土地形状となっている。都市計画上の用途は、商業地域であり、商業ビル、住居等の建設が認められているものの、呼び水となる事業がこれまでなかったことから、一部の土地を除き、事業者の立地がなされておらず駅東口の人通りは閑散とした状況にある。

こうした文脈のなかで、市役所の庁舎移転は賑わい創出の起爆剤として平成の代合併後（2005 年以降）に大きく動き始めた。閑散とした駅東口界隈の状況は、都市計画マスタープランでも指摘されており、駅東口付近のにぎわいづくりにおける新庁舎建設もこうした課題解決の一つとして据えられたようである。

5 分析その 2（人口動態の検証）

さて、1992 年の「第三次米原町総合発展計画」以降、東西のまちづくりによって、人口動向はどのような特徴を有したのであろうか。これを理解するために、小地域における人口密度を算出し、時代ごとの変化を比較した。なお、本報告では、過去を遡って小地域データを収集したものの、現在の国勢調査で扱われる小

地域とは大きく異なっている⁹⁾。本報告では、時系列的な変遷を把握するために、1981 年当時の町丁大字名に統合¹⁰⁾して分析考察することとした（表 1）。小地域の選定としては、米原駅の東西の都市開発の動向を把握する上で、旧米原町の域内で概ね住宅開発が確認できた地域に絞った。そのため、本報告では、旧町域であるにも関わらず対象外となっている地区があることに注意されたい。

ここからは、表 2 および図 16 の結果から、人口増減の動向を読み解くことにする。まず、1985 年段階までは、米原（旧宿場町）のエリアにおける人口密度（人口/km²）は他地域よりも高い。具体的には、1981 年は、3229.90、1985 年には若干減少するものの、3164.19 となっており、突出した数値を示していた。一方、下多良においては上多良、中多良よりも人口密度は高いものの、この段階ではまだ庁舎移転による人口増加は限定的な状況にある（下多良の人口密度（人口/km²）は 1981 年で 453.91、1985 年において 584.63）。

しかしながら、1990 年段階においては、下多良地区の人口密度が米原地区をはじめ超えた（下多良の人口密度（人口/km²）は 2118.83、米原は 1709.95）。ただし、両地区とも、大きな差を生じておらず、米原駅を挟んで東西の均衡は保たれた状況にあったといえる。こうした状況は、1995 年の段階でも同様の傾向を示している（図 16 の 1995 年の 2 地区の状況を参照のこと（なお 1990 年の図は 1995 年と動向が類似するため紙面都合上割愛した））。

ところが、2005 年段階においては、この状況が大きく変容する。上多良の人口密度が上昇する一方で、米原地区の人口密度がさらに減少し、人口バランスで見ると、下多良地区に一極集中していることが見て取れる（下多良の人口密度（人口/km²）は 2825.11、米原は 1495.67）。特に数値としては、約 2 倍の差が生

表 1 本報告で適用する小地域の範囲

本報告で適用の小地域	当時適用された町丁大字名 (滋賀県推計人口年報より)		本報告で適用した小地域界
	1981	1990	
梅ヶ原	梅ヶ原	梅ヶ原 梅ヶ原栄	
米原	米原	米原 米原西	
下多良	下多良	下多良	
		下多良一丁目	
		下多良二丁目 下多良三丁目	
中多良	中多良	中多良	
		中多良一丁目	
		中多良二丁目	
上多良	上多良	上多良	
入江	入江	入江	

表 2 各小地域の統計情報一覧

小地域	面積 (km ²)	1981		1985		1990		1995		2000	
		人口 (人)	人口密度 (人/km ²)	人口 (人)	人口密度 (人/km ²)	人口 (人)	人口密度 (人/km ²)	人口 (人)	人口密度 (人/km ²)	人口 (人)	人口密度 (人/km ²)
梅ヶ原	1.80	533	296.27	549	305.16	725	402.99	690	383.54	766	425.78
米原	0.70	2261	3229.90	2215	3164.19	1197	1709.95	1144	1634.24	1047	1495.67
下多良	0.55	250	453.91	322	584.63	1167	2118.83	1338	2429.31	1556	2825.11
中多良	0.55	214	387.96	213	386.14	294	532.99	331	600.06	556	1007.96
上多良	0.61	477	786.44	487	802.93	408	672.68	356	586.95	337	555.62
入江	2.96	555	187.25	616	207.83	802	270.58	792	267.21	814	274.63

じており、居住地域としての位置づけも大きく変わったことが数字からも読み取れる(図16の2000年の2地区の状況を参照のこと)。

以上をまとめると、再開発区画整理事業の結果、新市街地の形成が1990年頃から顕在化し、米原駅を境界とする東西の人口バランスに変化をもたらしたこと、さらには、その後わずか10年程の間に、下多良が中心市街地としての位置を占めるに至ったことがわかった。その一方で、旧宿場町としての米原宿界隈における人口減少は急速に進行している実態が明らかとなった。

6 見いだされた役場庁舎移転後の米原駅界隈の様子

役場庁舎の移転やこれらに連動するまちづくりによって、米原駅界隈の拠点の移り変わりの在りようを明らかにした。

まず、旧北國街道沿いの米原宿界隈が旧米原町の中心であり、旧役場庁舎もこの地に存在していた(1970年9月まで)。役場庁舎移転後もしばらく駅東口は、旧宿場町としての顔を活かしながら、鉄道の町をけん引する日常生活の拠点として機能していた。

駅西口が表玄関として機能し始めるのは、新幹線駅および鉄道関連施設が駅西側に建設されたこと、さらには周辺自治体も含めた請願によって駅西口のロータリーが開設された頃(1974年3月)である。ただし、駅東口と異なり小売の商店は非常に少ない。これは土地区画整理事業によって街区の広い用地が創出されたためであり、スーパーマーケット等の量販店向きの区画であったともいえる。

またこの時期はモータリゼーションが進化した頃にも重なる。それまで家から買い物かごを持参し、商店街を買い回るスタイル

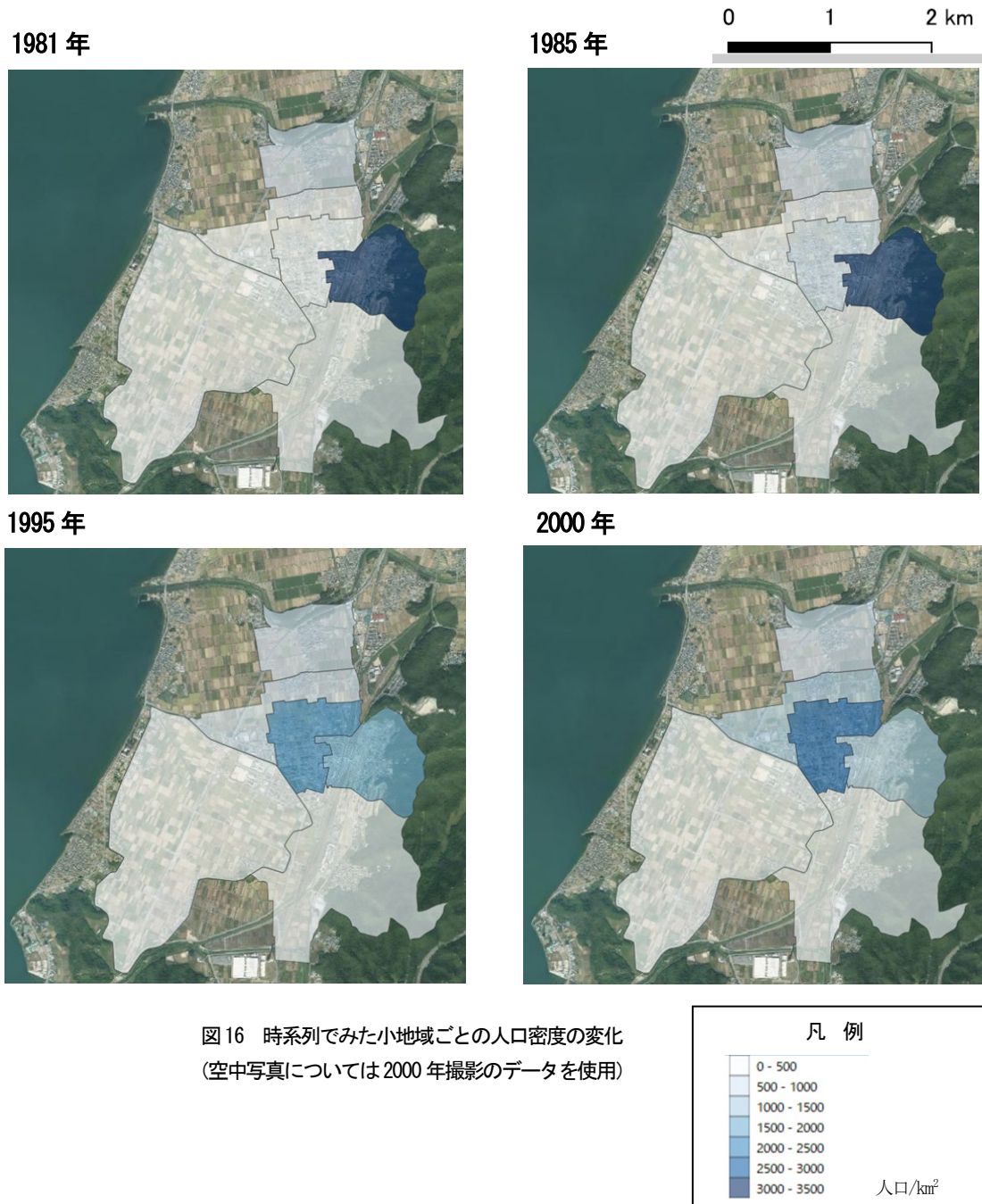


図16 時系列でみた小地域ごとの人口密度の変化
 (空中写真については2000年撮影のデータを使用)

が当たり前だった行動様式が、車を駐車場に止め、スーパーマーケット内で買い物カートを押しながら買い回るスタイルに変化していった。土地利用の変化のみならず、日常の行動様式の変化が、米原駅の東西で生じていたということであり、この結果、駅東口の商業衰退はより深刻なものとなっていく。本来ならば、JR発足後の米原機関車区の跡地利用によって、駅東口の商店街の活性化を推進するはずではあったが、当時の経済事情の悪さもあり、広大な空き地を塩漬けする他なかった。こうした状況が、人口増減としても表出しており、现阶段では駅西口の下多良地区が米原駅周辺において人口密度の高い地区となっている。

一連の分析をまとめると表3の通りであり、これらの動向を年代ごとの変化として捉えたと以下の3つの段階に分類することができる。

1) 東に拠点：米原宿界隈の旧市街地

役場庁舎のみならず旧街道沿いの商店街、国鉄関連の施設によって盛り場が形成（1970年以前）

2) 西に拠点：役場庁舎の移転を含めた区画整理事業

駅西側の土地区画整理事業による新庁舎建設と宅地化、公共施設や商業施設（面的な商店街ではなく、小売スーパーマーケットの立地）

3) 東に市役所移転計画（2021年以降に新庁舎立地）

駅東口の再開発事業の模索と新市庁舎の建設による駅東口の活性化の模索

以上のように、東と西に目まぐるしく計画が移動しながら、米原駅界隈の都市計画が進行してきた。その一方で一つの拠点にじっくりと腰を据えて発展しなかった負の側面が表出している。

1)、2)については、役場庁舎の移転を呼び水とした新市街地の形成を総合発展計画にも位置づけた上で、当時の町政がまちの形態を大きく変化させる戦略へかじを切ったといえる。米原駅を挟んで、まちの重心が東から西へドラスティックに変化した分岐点が1970年であった。

表3 米原町役場移転（1970年）以降の米原駅界隈の変容の沿革（概略）

米原駅西側	米原駅構内および跨線橋	米原駅東側
入江内湖の干拓 (1944年起工～1950年完了)		空襲対策による強制撤去(1945年) (鉄道官舎、旅館、文具店など駅から50m以内の建物が対象)
新幹線工事による祇園山の整地化 (下多良神社の移転も)	東海道新幹線の開通(1964年10月) 電化による鉄道施設の合理化 (1960年代)	戦後の中心は駅東側 (商店街、国鉄関連の福利厚生施設、各種公共施設など)
下多良周辺の土地区画整理 (1970年頃～)	米原跨線橋の完成(1970年3月)	旧米原町役場(1970年9月まで)
新米原町役場(現米原市役所) (1970年10月～)		公共施設の移転、廃止(1970年代～) (郵便局、登記所、簡易裁判所など)
駅西口開設(1974年3月)		これ以降において商店街の衰退が顕著化
駅西口の広場開設 (1978年7月)		
圃場整備の進展 (1982年～1992年頃)	駅東口の土地区画整理事業に関連する鉄道施設群の解体と整地が進行 (1980年代の国鉄民営化以降)	旧米原小(1986年3月まで)
平和堂の進出(1986年～2019) (規模縮小で再オープン予定)		旧米原中(1995年12月まで)
入江地区に新たな米原小 (1986年4月)		区画整理事業と 鉄道総研(1996年)、 ヤンマー中央研(2000年)の進出 現ロータリー付近(2001年以降に 立ち退き含む再開発着手)
県立文化産業交流会館 (1988年開館)	駅前再開発と水天宮の取り壊し (1998年頃)	
入江地区に新たな米原中 (1996年1月)	JRおよび近江鉄道の線形改良 (2007年頃)	区画整理事業後(2013年以降)の 駅東口付近の土地利用の不振
国道8号バイパスの建設(他工区含めて工事着手自体は1970年からであるが、本報告対象地域では、2014年に暫定2車線で開通)	東西自由通路の完成(2009年)	新米原市役所庁舎(2021年竣工予定)

7 表玄関としての米原駅前と新市庁舎の今後

役場が移動すると、そこに新たなまちづくりが誕生することを、下多良の事例を通じて指摘した。同じような現象が、およそ50年の時を越えて今度は駅東口で開発事業が展開することになる。新庁舎は2021年以降に竣工し、今後、新たな米原市の中核拠点としてその機能を発揮する予定である¹⁸⁾。これからの市役所庁舎は、行政体としての事務機能や議会機能のみならず、地域と行政、企業、大学などの様々な主体が協働できるオープンスペース、ワークスペースが求められる。民間活力はこれまで民間企業という一つのセクターの同義語に近かったが、1990年代以降の大震災、さらには2011年の東日本大震災に見られるように、ボランティア組織、災害対応など、営利活動では機能しえない事象に対する対応力が求められている。まさに広域拠点の要としての市役所であり、近隣の病院、警察、消防との連携も想定される。滋賀県内においても、県庁において危機管理センターが2016年1月に開所された。さらに各市町では、新庁舎の新設が相次いでおり、そうした施設には、広域拠点としての機能が盛り込まれている。米原市の新庁舎は、新幹線駅を目前にする好立地にあり、湖北地域の拠点としても要となっている。また、これに連動するように、それ以外の用地の利活用が民間企業の提案として挙がっている。今後の動向は社会情勢に左右するので予断を許せないが、少なくとも次のステージにまちづくりが動きつつあるようである。

さて、景観として捉えたときに、当該用地の利活用は、どのような点に留意すべきであろうか。少なくとも、この土地が、北國街道の米原宿を要した宿場であったこと、また米原湊が造成され、湖北の物流の拠点であったこと、さらには近代以降、鉄道駅としての一大拠点として栄えたことを継承できる土地であることを再確認し、意味づけていくことである。例えば、先述紹介した米原湊とのモニュメントと計画施設との関係性も有機的な結びつきをもって空間全体の意味性を高めていく必要があるだろう。

近年、建築をつくることから、建築をどう育てていくのかに関心が払われる時代となっている。スクラップアンドビルドから、リノベーション(修繕しながらの付加価値づけ)へのパラダイムシフトである。また、高層化あるいは鉄筋コンクリート化していく時代から、低層で木質化による低炭素化の建造物群へのデザイン転換も徐々にではあるが全国に普及しつつある。高密度化が市街地化の同義語であった時代からの転換が急速に進んでいるのである。少なくとも米原駅前東口の完成予想図から想像するに、青々とした芝生や樹木が主体のゆっくりとした時間が提供されると思われる。新たな中心市街地の活性化モデルとして発展することを期待するとともに、引き続き今後の動向に注目し、分析考察を継続したいと考える。

謝辞

本報告は、米原市教育委員会歴史文化財保護課および同市政策推進課の協力のもとで取りまとめることができた。ここに記して御礼申し上げる。

補注

- (1) 惣による村の運営は、村人が自ら村を治める「自治」を基本として成立していたとされ、特に近江の惣村は、概ね下記のような特徴に整理される¹⁹⁾。
 - ・村人が組織的、集団的に、村の行政、経済、宗教行事を運営する。
 - ・村の共有財産として、山林、原野、池、川、耕地、神社、庵室、道場、蔵、祭器を保持する。
 - ・神社などの公共的施設で寄合を開き、村の施策、方針など生活全般について話し合っている。
 - ・村掟や宮座のきまりを成文法として定め、犯罪や村掟への違反があれば、村の中で罰を加える「自検断」の権限を持つ。
 - ・神社で「宮座」を組織し、宗教行事を運営する。
- (2) 本報告では、国土地理院提供の地図・空中写真閲覧サービスからダウンロードした当該写真をもとに、白地図データに土地利用の変化をプロットした。当該写真データは以下の通りである。
 - ・国土地理院空中写真(1960年)
該当するのは、図2、図4
 - ・国土地理院空中写真(1972年)
該当するのは、図8
 - ・国土地理院空中写真(1982年)
該当するのは、図11
 - ・国土地理院空中写真(1995年)
該当するのは、図13
 - ・国土地理院空中写真(2000年)
該当するのは、図15、表1、図16
- (3) 白地図は、国土地理院の基盤地図情報データ(2019年時点)を、Vector Map Maker(CADやAdobe Illustratorで利用できるベクトル地図を作成するためのフリーソフト)によって抽出したものである。なお、ここで得た白地図は年代別の空中写真を判読しながら、その都度、ポリゴン形状を筆者自身に変形加工させた。よって、当時の土地形状を正確に表現していない場合があることを断っておく。
- (4) 予備調査段階で入手できた市川他(1996)²⁰⁾の掲載写真のデータ原本を、米原市教育委員会歴史文化財保護課の承諾のもとで掲載している。該当する図版は、図5、6、7、10の計4枚である。
- (5) 米原市が設置している市政情報プラザの仕組みを活用し、政策推進課に保管されていたパンフレット資料(図9)のデータを入手した。
- (6) 琵琶湖沿岸では、本来琵琶湖の一部であった水域が沿岸漂砂や河川から運ばれた土砂の堆積等により、水路等の一部分以外は琵琶湖と隔てられた水域が生じる。内湖とは、このように琵琶湖湖岸の内(陸)側に生じた池、沼、沢、クリーク等と呼ばれているものの総称をいう²¹⁾。
- (7) 1986年に平和堂米原店としてオープンした。長らく米原駅前西口に立地し、周辺住民の日常生活を支えたが、2019年8月に閉店し、現在、建物は解体されている。今後、規模縮小による再出店(2021年を目処)が計画されている²²⁾

(8) SOHO とは、《small office/home office》「スモールオフィスホームオフィス」の略。パソコンやインターネットを駆使して個人や中小企業がビジネスを展開する自宅や小規模の事業所のこと²³⁾。

(9) 梶田 (2008)²⁴⁾ は、1980 年および 1985 年の国勢調査の町丁・字別調査区は、市区町村の責任で設定された旨の指摘をしている。特に大都市圏郊外の市町村においては、大規模な宅地開発・区画整理事業の実施により、かつての字の中に新しい町丁が形成されてきた点に言及している。

本報告においても、この旨を踏まえつつ、1990 年段階で確立した小地域を、1980 年 (数値データとしては 1981 年) の小地域に統合して分析を進めた。なお、一連のデータは、紙媒体である「滋賀県推計人口年報」^{25)、26)、27)、28)、29)} に記載された小地域ごとの数値をデジタルデータとして入力し直し、GIS にて解析する手順を経ている。

(10) 小地域の統合においては、国勢調査境界データ定義書を参照しつつ、QGIS³⁰⁾ (バージョン 3.8.2-Zanzibar) のディゾール機能を用いて、本報告の表 1 に提示した区分に整理した。

参考文献

1) 米原市公式ホームページ 市政情報

<<http://www.city.maibara.lg.jp/>>

更新日 2017 年 11 月 30 日、参照日 2020 年 5 月 28 日

2) まいほら字誌編さん委員会編 (2013) : 『交通の要 まいほら』、8-22 頁

3) 米原町史編さん委員会編 (2002) : 『米原町史 通史編』、638-658 頁

4) 前掲 3)、18-20 頁

5) 前掲 3)、993-994 頁

6) 前掲 2)、44 頁

7) 前掲 2)、47 頁

8) 米原市 (1970) : パンフレット「MAIBARA70 新しい庁舎」

9) 前掲 3)、1237-1238 頁

10) 前掲 2)、48 頁

11) 前掲 2)、45 頁

12) 米原町総合発展計画策定委員会編 (1992) : 米原町総合発展計画 (第三次)、33 頁

13) 前掲 2)、48-49 頁

14) 滋賀県議会政策・土木交通常任委員会 (2014) : 米原駅周辺活性化による県広域振興に関する検討について (資料 3)

https://www.shigaken-gikai.jp/voices/GikaiDoc/attach/Nittei/Nt4834_03.pdf

更新日 2014 年 5 月 28 日、参照日 2020 年 5 月 29 日

15) 前掲 2)、50 頁

16) 米原駅整備促進期成同盟会編 (2001) : 広域活性化調査事業 (米原駅周辺整備)、6-12 頁

17) 滋賀県議会政策・土木交通常任委員会 (2017) : 米原駅東口県有地の利活用について (資料 3)

<<https://www.pref.shiga.lg.jp/ippan/kendoseibi/machizukuri/10640.html>>

更新日 2018 年 10 月 23 日、参照日 2020 年 5 月 29 日

18) 米原市公式ホームページ 庁舎等整備

<<https://www.city.maibara.lg.jp/shisei/plan/chosha/index.html>>

更新日 2017 年 11 月 30 日、参照日 2020 年 5 月 28 日

19) 滋賀県農政水産部耕地課発行 (監修 : 野田公夫) (2019) 滋賀の農業水利変遷史～未来を照らす先人の知恵と工夫～(改訂版)、26-28 頁

<<https://www.pref.shiga.lg.jp/file/attachment/4040285.pdf>>

更新日 2019 年 3 月 28 日、参照日 2020 年 5 月 29 日

20) 市川義夫/ほか編集 米原町商工会発行 (1996) : わが町「まいほら」 貴重な写真が 忘れかけていたふるさとを 今、よみがえらせてくれる 写真で綴る 明治・大正・昭和 激動の一世紀、1-27 頁

21) 滋賀県 (2013) : 内湖再生全体ビジョン～価値の再発見から始まる内湖機能の再生～

<<https://www.pref.shiga.lg.jp/ippan/kankyoshizen/biwako/13057.html>>

更新日 2013 年 9 月 6 日、参照日 2020 年 5 月 29 日

22) 中日新聞 (滋賀版) : 「平和堂、縮小継続へ 8 月閉店の米原店、1 年半後めに再建」、2019 年 7 月 3 日付の記事

23) 小学館 (2020) : デジタル大辞泉

<<https://daijisen.jp/digital/>>

更新日 2020 年 5 月 28 日、参照日 2020 年 5 月 29 日

24) 梶田真 (2008) : 国勢調査における小地域統計の整備過程とその利用可能性、東京大学人文地理学研究 19、31-43 頁

25) 滋賀県統計課 (1982) : 滋賀県推計人口年報、119 頁

26) 滋賀県企画部情報統計課 (1986) : 滋賀県推計人口年報、125 頁

27) 滋賀県企画部情報統計課 (1991) : 滋賀県推計人口年報、123 頁

28) 滋賀県企画部情報統計課 (1996) : 滋賀県推計人口年報、87 頁

29) 滋賀県企画部情報統計課 (2001) : 滋賀県推計人口年報、90 頁

30) QGIS 公式ホームページ <<https://qgis.org/ja/site/>>

更新日 2020 年 5 月 13 日、参照日 2020 年 5 月 29 日