

びわこの 考湖学

39

今は、琵琶湖大橋で簡単に
行き来ができる琵琶湖の一番
くびれた所も、昔は、「イサ
ダになったむすめ」や「比良
の八荒」の話にあるように、
恋も隔てる難所でした。戦後
の経済成長は自動車運輸の急
激な拡大を生み、全国で道路
網整備が必要となりました。
それは、琵琶湖の湖上輸送の
役割が終焉したことを意味し
ていました。

琵琶湖横断橋は漠然とした
「夢の架橋」ではなく、①琵
琶湖の観光開発を促進する②
湖西と湖東を一つの地域にす
る③主要国道群相互間を連絡
する④広域な経済交流を促進
するなど、さまざまな効果を
期待された現実的な構想とな
っていったのです。

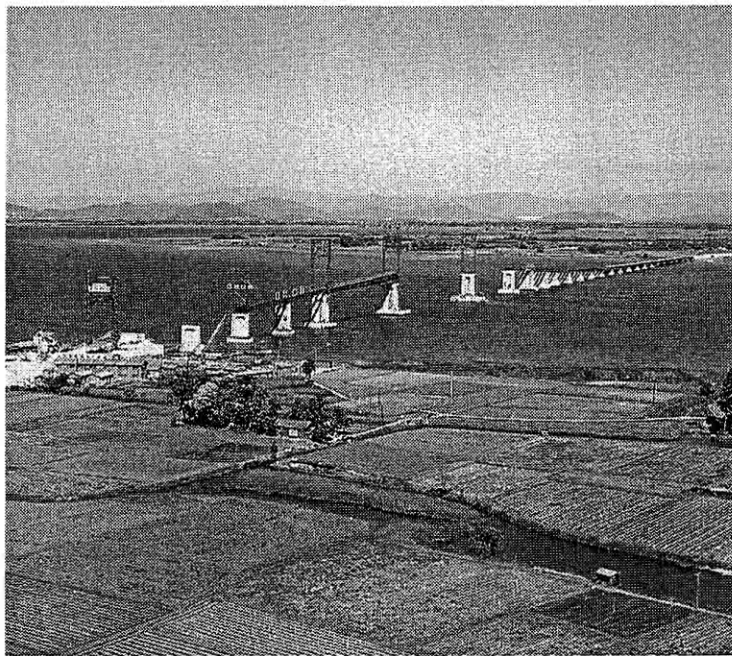
昭和31年、堅田、守山西町
を中心に、木浜―堅田間架橋
促進期成同盟会が結成された
ことにはじまり、琵琶湖利水
案として湖水分割・しめ切り
ダム案が発表され、堤上を道
路とする案も出しましたが、最
終的に具独自の有料道路の橋
として建設することとなりま

着工は37年11月、オリンピ
ック東京大会に間に合わせる
べく、工事は異例の早さで進
められ、世界最初の新工法を
採用し、39年9月に完成しま
した。橋長は、堅田町今堅田
―守山西町水保間の1・35*。
大型観光船が橋下を通過でき
るよう、堅田側に高い放物線
状のふくらみを描きました。
その優美な姿は、琵琶湖の新
しい観光スポットとして注目
され、レジャー施設なども次
々とできました。

琵琶湖大橋が開通すること
により、国道8号と湖西を通
る国道161号が連絡され、
同じく39年には名神高速も開
通しました。いわゆる太平洋
ベルト地帯にありながら、後
進性の強かった県湖南地域
は、工業適地として徐々に脚
光を浴びてきました。
湖南地域の工業振興は、野

琵琶湖大橋と近江大橋

湖上輸送の終焉告げる



建設途中の琵琶湖大橋 (滋賀県提供)

洲川の伏流水という良質で豊
富な工業用水に恵まれていた
ということもありますが、名
神高速や琵琶湖大橋を始めと
する道路整備によって京阪
神、中京、北陸と結びついて
いくという地勢面が大きかつ
たと考えられます。

工業振興とともに都市の活
性化が始まり、湖南地域の各
市町の人口は、昭和30年代ま

では、わずかな増加もしくは
停滞のみでしたが、40年以降
は急激な増加に転じました。
商業面にも大きな変化が起
こります。昭和30年代後半は
流通革命の時代ともいわれ、
スーパーに代表されるような
大型店の立地が全国各地にみ
られるようになりました。

琵琶湖大橋周辺での大型店
の進出はまず駅前への立地か

らはじまり、琵琶湖大橋取り
付け道路沿いへ押し寄せたレ
ジャー施設は大型店に取って
代わられ、さらに大店法の規
制緩和などによって今年、琵
琶湖大橋と近江大橋の東詰め
に大規模店舗が進出してきま
した。

高速道路と国道、および両
大橋で連結された湖南地域
は、一般の中小小売店対大型
店の競争にとどまらず、大型
店同士や都市間での競争を超
え、京都、大阪を含む大都市
圏内での競争の時代に入った
といえるでしょう。

近江大橋は昭和49年9月に
完成しました。「瀬田へ回れ
ば三里の回り、ござれ矢橋の
舟にのろ」とうたわれた「矢
橋帰帆」の道路化です。橋長
は1・29*で、瀬田川に架か
る国道1号、名神高速、瀬田
唐橋の三橋の交通緩和を旨指
す産業用、通勤用道路として
利用されています。この近江
大橋の架橋によって、草津―
大津間の所要時間は約10分
になりました。

琵琶湖に橋を架けることに
よって、滋賀県は新しい時代
を迎えることになったので
す。

(滋賀県文化財保護協会
大道和人)