



写真1 新町通りの町並み

# 地域らしさと町の品格に相応しい 観光振興のあり方とは

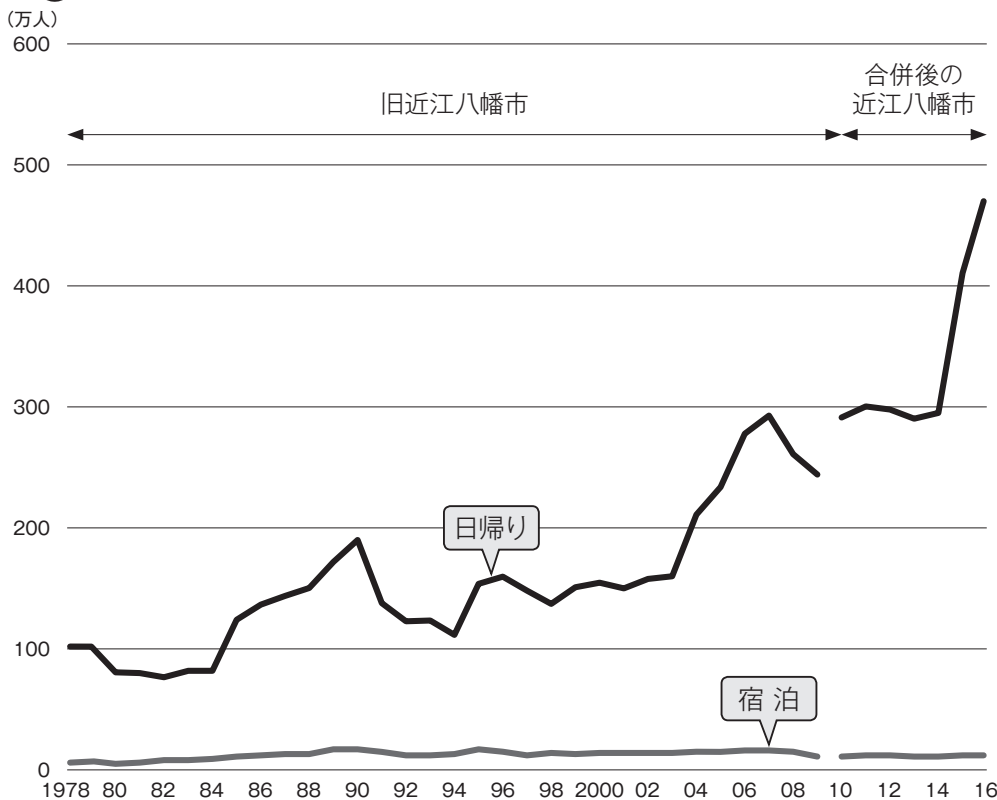
## 滋賀県・近江八幡

一般社団法人 近江八幡観光物産協会 事務局長 田中 宏樹

近江八幡市は滋賀県（琵琶湖）の東側に位置する人口8万人余りの都市。滋賀県や近江八幡市には馴染みが無くても、織田信長の安土城、全国で活躍した近江商人（写真1）、琵琶湖、三大和牛の一つ・近江牛といった言葉を耳にすれば、親しみを感じて下さる方も多いのではないだろうか。

現在の近江八幡の観光客数は年間約500万人（図1）。近年は人気施設が出来たこともあって数が増えている。しかし大きな受け入れ駐車場はなく、テーマパークのように入場制限をすることも出来ない状況では、混雑、渋滞に巻き込まれることが少なくない。

図1 近江八幡市の観光入込客数（合併前・合併後）



出典：「滋賀県観光入込客統計調査書」  
 注：2015年に調査地点が変更になり「ラ コリーナ近江八幡」が追加された

その対策は容易ではない。交通規制のあり方ひとつにしても、規制すべきはバスか自家用車か、一方通行はどちら側から行るか、シャトルバスの運営体制は等々、10年近くの試行錯誤を経てようやく合意形成が見えてきたところだ(コラム1)。

## 観光の原点は 八幡堀の保存再生運動

近江八幡に観光客が訪れるようになったのは昭和の終わり頃からである。城下町として町が開かれて約450年、遺跡や古墳などもあることから古くから人が住んでいたようだが、観光地としての歴史はまだ浅い。

近江八幡観光の原点となったのは八幡堀の保存再生運動である(写真2、3)。八幡堀とは豊臣秀次(豊臣秀吉の甥)により造られ、城下に賑わいと繁栄をもたらした人工の水路のことだが、1970年頃には荒れ果てて無用の長物となっていた。埋め立てを求め、圧倒的な民意に反する形で、保存再生を求めた青年会議所の若者達による運動が1972年に始まった。

この運動は観光客を招くために行わ

れたのではなかった。近江八幡市民にとって八幡堀とは何か、子どもたちに残したい町の姿はどういう形なのかを確認する活動が、近江八幡のまちづくりであり、結果として観光のスタートであった。

その後、町並み保存整備や歴史的資産を後世に伝える資料館や観光案内所の整備、そしてそれらを案内する観光ボランティアガイド協会の設立などが続くことで、「観光地」近江八幡としての体裁が整えられた。

## 「観光客増加に躍起にならない 観光振興」を望む市民意識

1999年に実施された市民アンケートでは、市の観光振興のあり方として、市民の43.4%が「観光客増加に躍起にならない観光」と回答している(図2)。

2006年に策定された観光振興計



写真2 荒廃した八幡堀の保存再生作業の様子



写真3 八幡堀の現在の風景

画の中で、観光を「近江八幡市の暮らしと文化を観ること」と定め、「特定の施設による集客観光ではなく、市のまちづくりの基本理念「誰もが住んで良かった、ここで生涯を終えてもよいと思えるまち」を目指し、それによって創造される「暮らしと文化の豊かさ」を資源とし、観光を展開しようとする」と位置付けている。

2010年の旧近江八幡市と旧安土町の合併前の旧近江八幡市において実施した市民アンケートでも、目指したい観光のあり方として「観光客の増加に躍起にならない観光振興」「自然、歴史、文化に特化した観光資源の整備」が多くを占めた。

近江八幡市民にとって、観光は目的ではなく手段である。今でも近江八幡

# 近江八幡における交通渋滞への対応 ～伝建地区や境内地に相応しい環境とは～

観光地域研究部 主任研究員 後藤 健太郎

近江八幡では、2000年代中盤以降に観光客が急増したことに伴い、駐車場不足、交通渋滞、市民や観光客の安全面などにおいて、さまざまな課題が生じたため、関係者と協議し、対応策を講じてきている。最も渋滞・混雑が発生する日牟禮八幡宮前道路(市道)は、約200メートルの限られた空間(写真)であり、観光客と車の進入量は、受入容量をはるかに超えていた。そして、同区間の交通渋滞は、大杉町通り(歴史地区を東西に横断する主要道路)など八幡堀周辺の地域にも連鎖していたのである。また、同通りは、周辺住民の生活道路であり、通学道路でもあったことから、安全確保も求められた。そこで、近江八幡では、特定の時期に一方通行や大型バスの通行禁止を行うとともに、パークアンドバスライドや臨時駐車場の開設、市営駐車場の拡張などを実施するなど、交通渋滞や混雑の解消に取り組んできた。

実施にあたっては、市役所の市民部人権・市民生活課と総合政策部文化観光課が連携し、周辺自治会、警察署、日牟禮八幡宮、事業者などの関係者で構成される交通安全対策検討会議で協議を重ね、対応してきている。周辺環境の変化や関係者の合意形成の状

況により、各回の対応が異なることもあるが、市民の安全な生活か観光振興かの二者択一ではなく、「個々の利益を超えて地域全体の利益を最優先(注)」とした最適な状態を関係者で見極め、定期的に状態変化を把握し管理していけるようになることが望まれる。

また、近江八幡の取り組みから学ぶ点として、単に交通渋滞解消という視点で負の影響低減策を検討、模索するのではなく、安全を基本としつつ「伝建地区や境内地にふさわしい環境とは～静寂で凜とした空気が漂い、心が洗われるような厳かな環境の復活(注)」と地区の特性を意識していることが挙げられる。地域によって問題、対応策は異なると思われるが、どのような環境が望ましいのか、そして、そこでどのような過ごし方が望ましいのか、こうした視点で対応が図られていくことを期待したい。



日牟禮八幡宮前道路での交通規制(2018年度)

## 表 近江八幡での主な交通安全対策の概要

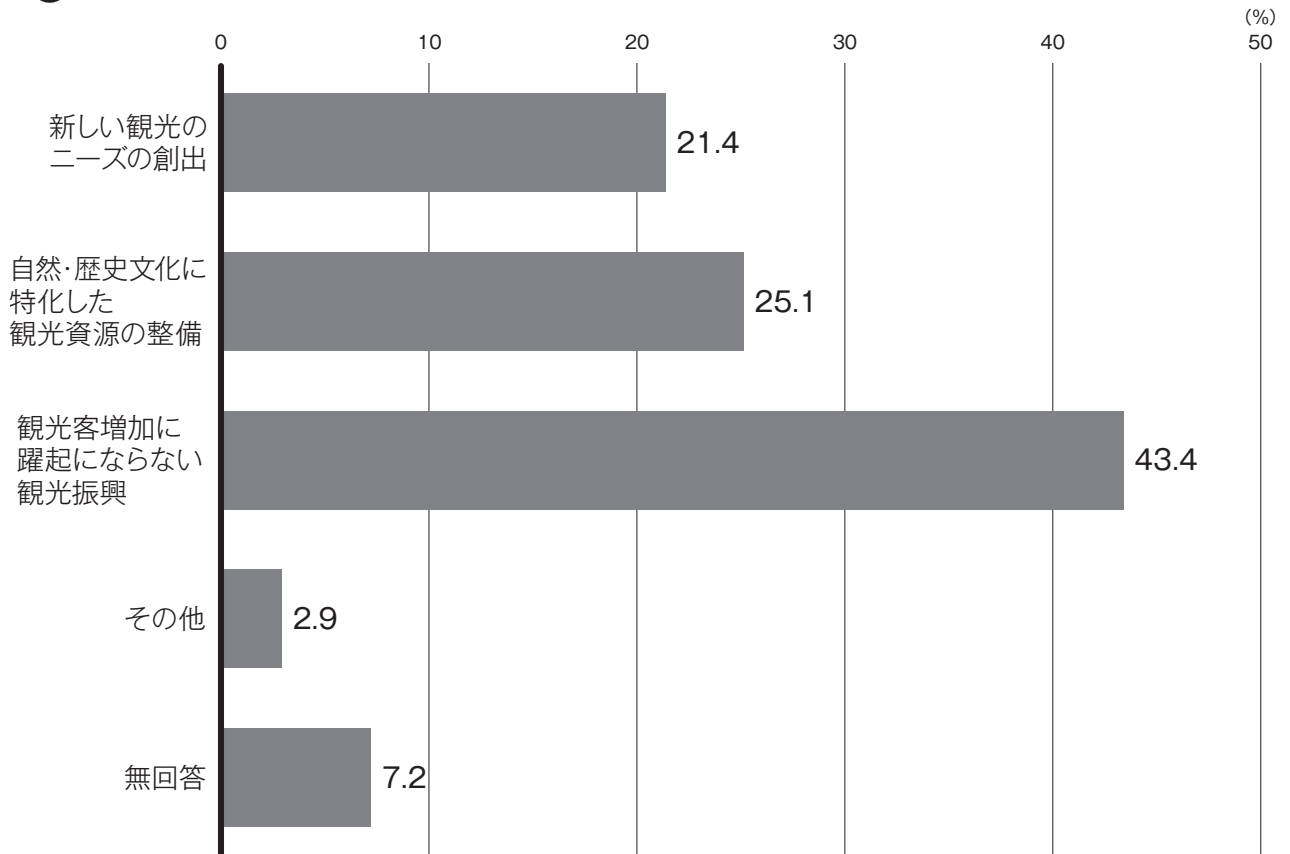
### 取り組み

大型バスの通行禁止	<p>【場所】日牟禮八幡宮前道路(市道白雲宮内線)                      【区間】白雲橋から八幡山ロープウェー乗り場付近                      【時期】春と秋の観光シーズン(約1カ月間)                      【内容】大型乗用車の乗入禁止(11人乗り以上) ※路線バスを除く                      【時間】午前10時～午後5時</p>
一方通行の実施 (相互通行の禁止)	<p>【場所】日牟禮八幡宮前道路(市道白雲宮内線)                      【区間】白雲橋から八幡山ロープウェー乗り場付近                      【時期】春と秋の観光シーズン(約1カ月間) のうちの土日                      2007年から2016年まで実施                      【時間】午前10時～午後5時</p>
パークアンドバスライド	<p>【場所】市役所臨時駐車場～市営小幡観光駐車場                      【時期】大規模行事時 ※八幡まつり(4月)、八幡堀まつり(10月)                      【内容】観光地周辺及び郊外に設けた駐車場利用者を観光地までシャトルバスで送迎</p>
市営小幡観光駐車場の拡張	<p>【内容】大型バス7台→11台、普通乗用車17台→83台                      ※2013年に工事完了</p>
歩行者専用スペースの確保 (未舗装部分の駐車禁止)	<p>【場所】日牟禮八幡宮前道路(市道白雲宮内線)                      【区間】白雲橋～日牟禮八幡宮楼門前                      【時期】春と秋の観光シーズン(約一カ月間)、終日                      【内容】当初はバリケード等であったが、市民団体の協力を得て景観に配慮した柵の設置。道路両側全面禁止(2017年)、道路東側駐車禁止(2018年)</p>

(注) 平成29年第2回6月定例会議事録「近江八幡市議会会議録検索システム」  
 (http://ssp.kaigiroku.net/tenant/omihachiman/pg/index.html) より



図2 近江八幡市の観光振興のあり方 (1999年)



出典：『「近江八幡市総合発展計画改訂」に伴うまちづくりのための市民アンケート』平成11年

市民と観光の距離感が変わっていないと感じる。それを受けて、当協会の各種事業は、回遊性を図り、滞在時間を高めることを重要視している。身の丈・背の丈の取り組み、市民も観光客も楽しめる観光事業こそが、市民の観光振興に対する理解や郷土愛の増進に繋がり、おもてなしの気持ちも深まり、観光客の満足度のUPに繋がる最大の誘客策だと信じている。

**住んで良い町でなければ訪ねてくる人もいない**

マスコミ等へのセールズ活動では、「顔の見える観光」を合言葉に、幾度となく東京や大阪に足を運び、愚直に信用を積み重ねることで関係を構築してきた。そして、地域では、近江商人の精神や文化などを情報媒体やガイドを通じて丁寧伝えてきた(コラム2)。その根底にあるのは、近江八幡に対するファンを増やすことにある。地道に着実に、そして誠実に市民と観光客の交流を通じて、一步一步、賑わいと活性化に繋げて行くに尽きる。

観光入込客数に囚われ、観光客であれば誰でも良い、売れるものは何でも

店頭に並べるなどの、近江八幡の町の品格に相応しくない無節操なセールズは、主体性を失い兼ねない。近江商人の天秤棒ではないが、商いは、売り手と買い手の気持ちの釣り合ったときに成立するものであり、一方的な片思いでは長続きしないのである。

大河ドラマ誘致で観光客は倍増するがその反動も激しく、少し長い目で見れば逆に地域が疲弊したというのも珍しい話ではない。そもそも、いつまでも右肩上がりに増えていくことはありえない。急成長の後にはその反動が待っている。

人間には個々に気質や体質が備わるように、人が作る「まち」にも同じように特性が存在しているはずだ。先人たちが守り育てた地域の自然や歴史を安売りや切売りすることによって得られる利益の先食いの観光や地域資源(資本)の価値を貶めたり食いつぶすことのないようにする配慮と品格は必要であり、その地がもつ風土に沿わないことは、世の中の関心・ブームに乗るという中で選択肢の一つであっても、長い目で見れば地域住民の支援や声援は得られない。

まちを作っているのは観光事業者の

## 消費されない過ごし方を地域自らが考える

観光地域研究部 主任研究員 後藤 健太郎

近江八幡への観光の目的の一つに「ヴォーリズ建築めぐり」がある。W・M・ヴォーリズは、1905年(明治38年)に滋賀県立商業高校に英語教師として来日しキリスト教伝道活動を行うとともに、「建築物の品格は、人間の人格の如く、その外観よりもむしろ内容にある」との信念で、全国に約1,600にも及ぶ建築設計に携わった。

観光では、特徴的な風景や建物の外観などに焦点が当てられることも少なくないが、近江八幡では、先人の精神や志への理解、共感を視野に入れた取り組みを行っている。先のヴォーリズの言葉も近江八幡の観光振興のあり方を方向づける一つだろう。近江八幡観光物産協会では、地域の歴史や資源、まちづくりに関

する情報を協会自ら深く調べ、情報媒体『滋賀近江八幡 水都八都(すいーとはーと)』(1992年～現在)としてとりまとめ、来訪者に対して有料販売するとともに、特別ガイドツアーなどを定期的実施し、より深く近江八幡を知ってもらうための取り組みを地道に続けている。単なる見栄えの良さ、派手さで観光客に訴求する情報発信や飲食などによる消費の提供のみに走らなかったことが、他の観光地との違いと言える。「精神は消費されない」「来訪時の一過性の観光ではなく、観光客が持って帰り、その後の生活、人生に活かせるような観光を」と話す田中氏の言葉が最も印象的であった。

建築物の品格は、人間の人格の如く、その外観よりもむしろ内容にある



特別ガイドツアーの風景



田中 宏樹 (たなか ひろき)

1973年生まれ、滋賀県近江八幡市生まれ、1997年より近江八幡観光物産協会にて勤務。2009年より同協会事務局長を務める。

みではなく、様々な属性を含む市民である。来訪者を迎えるのも市民であり、今でこそ日常の光景となっているが、住んで良い町でなければ訪ねてくる人もいない、訪ねてくる人だけのことを考えると住む人がいなくなる。観光地としての継続(存続)を考えることは、近江八幡らしい観光とは何かを考え、近江八幡らしさを求め続ける活動である。

どんな時代がやってきても、観光地への近道を探るのではなく、まちづくりを行う中で、振り返れば観光地になつていったという形が本来の形ではないだろうか。近江八幡の観光キャッチフレーズは、これまでもこれからも「住んで良いまち・訪ねてよいまち・もう一度訪れたいまち」である。

(たなか ひろき)