

栗東新都心構想について

New Center of the City Plan in Ritto

南 博

by Hiroshi Minami

1. はじめに

栗東町は、京阪神都市圏の東北部の外縁部に位置し、大阪市より60 km、京都より25 km、名古屋市より85 kmの距離にある。また、滋賀県の湖南地域の中程に位置し、金勝連峰が南半分を占め、北部は琵琶湖平野の一部を形成し、交通は、国土幹線の東海道新幹線、東海道本線、名神高速道路、国道1号、8号が横断する交通の要衝である。

町の歴史は昭和29年に栗東町が発足し、その当時は近江穀倉地帯の一端を担う農業主体の地域であったが、昭和38年に名神高速道路の開通、昭和45年東海道本線京都草津間複々線化がされ、内陸工業地域として発展すると同時に、国土幹線依存型の第三次産業も集積し、加えて大都市近郊住宅地として急激な人口の増加を見た。

栗東町総合計画の中では、「ひと・こと・ものを育むふれあい都市づくり」をまちづくりの基本方針とし、地域住民のゆとりを持った知的好奇心を育み、豊かな生活文化、安心できる生活環境、先端的な企業活動を創出する都市を目指している。

こうした中で国際化、情報化の時代に対応したまちづくりの一環として、滋賀県あげて取り組んでいる新幹線（仮称）びわこ栗東駅を中心に、新たな交流拠点となる栗東新都心の形成に向け取り組んでいる。

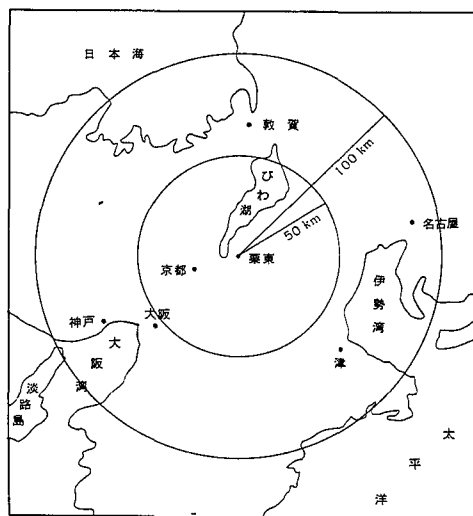


図-1 位置図

2. 広域的な地域構造の特色と将来像

新幹線（仮称）びわこ栗東駅を中心とした都市形成を論ずるには、その駅勢圏となる栗東町を含む県南部地域を対象にする必要から、ここでは広域的な観点から述べることにする。

県南部地域の構造としては、京阪神都市圏、中京都市圏、東海地域、北陸方面、伊賀上野・津方面と連絡している立地特性に加え国土幹線等の交通基盤を有し、人口、産業、経済において滋賀県全体の半数以上を占めるなど、関西圏の中で急速に発展を続けている地域である。土地利用面では、市街地は鉄道駅や幹線道路を中心に広がるを見せ、主要駅には大規模商業施設が立地し、他は多様な製造業、卸売業、研究・開発機関等が数多く立地している。また、琵琶湖沿岸、南東部丘陵・山地部に観光リゾート

キーワード：プロジェクト構想 地域計画

* 栗東町建設部新幹線新駅設置対策課 係長

(〒520-3088 栗東町安養寺1丁目13番33号)

TEL077-553-1234

ト施設が立地していると共に、比叡山麓、旧街道筋などに歴史・文化資源、南部山地部に良好な自然環境が残されている。

この地域での主要プロジェクトを見ると、交通ではこの新幹線新駅、びわこ空港、第二名神高速道路、その他幹線道路の整備、産業拠点開発として、びわこ文化公園都市、びわこサイエンスパーク、近江水口テクノパークがあり、観光・リゾート開発として、琵琶湖リゾートネックレス構想の滋賀県で7箇所ある重点整備地区の内5箇所が集中している。

このように、現状の都市機能集積、開発プロジェクト、観光・文化・自然環境の面からみて、高いポテンシャルを有する地域であり、「関西圏の成長フロント」として捉えられる。

こうした県南部地域の特性を踏まえ、滋賀県長期構想〔新・湖国ストーリー 2010〕では、大津・湖南地域は「都市間の連携と都市機能の集積が進んだ自立発展型の中核都市圏として発展する地域」また、甲賀地域は「文化と産業が調和した独自の都市形成を進める中で、多方面にわたる交流拠点として発展する地域」との将来像が示されている。

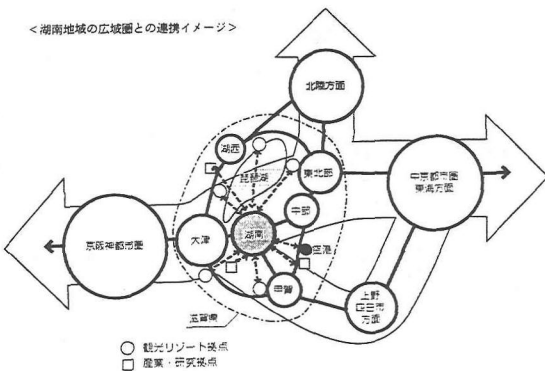


図-2

3. 新幹線新駅設置計画と役割

県南部地域は、このような高いポテンシャルを持った地域構造にあり、これらを活用しつつ、全国スケールの広域的役割を担い、関西圏の中の自立した都市圏として発展していくため、①広域都市機能の強化及びその拠点地区の整備、②広域都市機能を担うための交通基盤の整備、③地域連携の強化、④1

つの都市圏としての連携と適切な役割、といった課題への対応が必要となっている。その中で新幹線新駅は先導的プロジェクトとして位置づけられる。

現在、滋賀県内の新幹線駅は米原駅が存するものの、北部に位置し、県南部地域はその利便性を十分に享受することができない状態である。よって、新幹線（仮称）びわこ栗東駅を栗東町内に設置する計画で取り組みがなされている。

新幹線（仮称）びわこ栗東駅の駅勢力圏人口は、下りで61万人、上りで44万人と見込まれ、新駅利用客数は11～14千人程度と見込まれている。

新幹線新駅設置による波及効果としては、①地域知名度の向上、②広域的交通利便性の向上、③観光リゾート客の増加、④各種機能の立地促進、⑤地域住民の意識・生活圏の変化、⑥情報発信拠点の形成、⑦都市間交流の活発化などがあげられる。

< 関西圏における県南部地域の位置づけ >

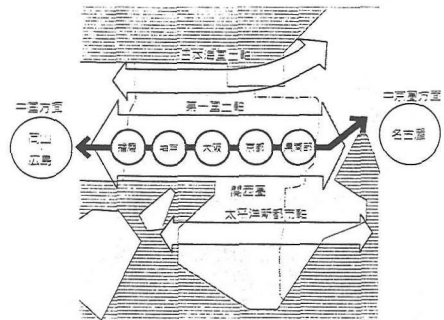


図-3

< 県南部地域の都市連携イメージ >

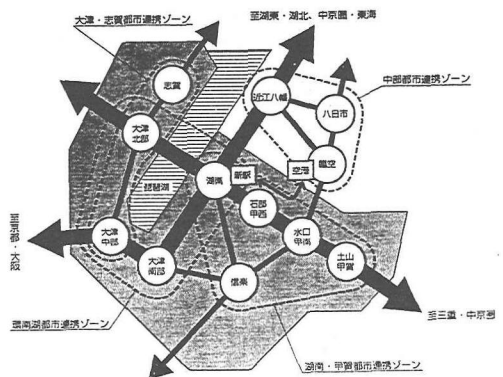


図-4

4. 栗東新都心土地区画整理事業

(1) 整備地区

当該事業予定している区域は、新幹線（仮称）びわこ栗東駅の要望地を中心に、新幹線と国道1号、国道8号に挟まれた約50haの区域で、その半分が市街化区域、半分が市街化調整区域であり、新幹線新駅要望地直近の市街化区域にはすでに工場や事業所が立地している。また、区域内には新幹線新駅への乗り継ぎ可能な新駅設置を計画しているJR草津線が通っている。

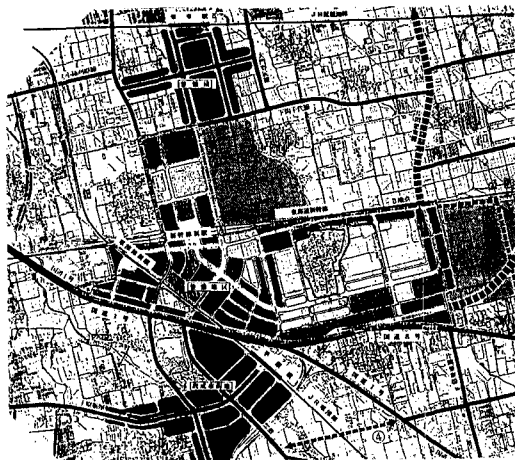
町域から見た位置は、手原駅周辺の都市核と栗東駅周辺の都市核を結んだ中間に位置する。

(2) 整備方針

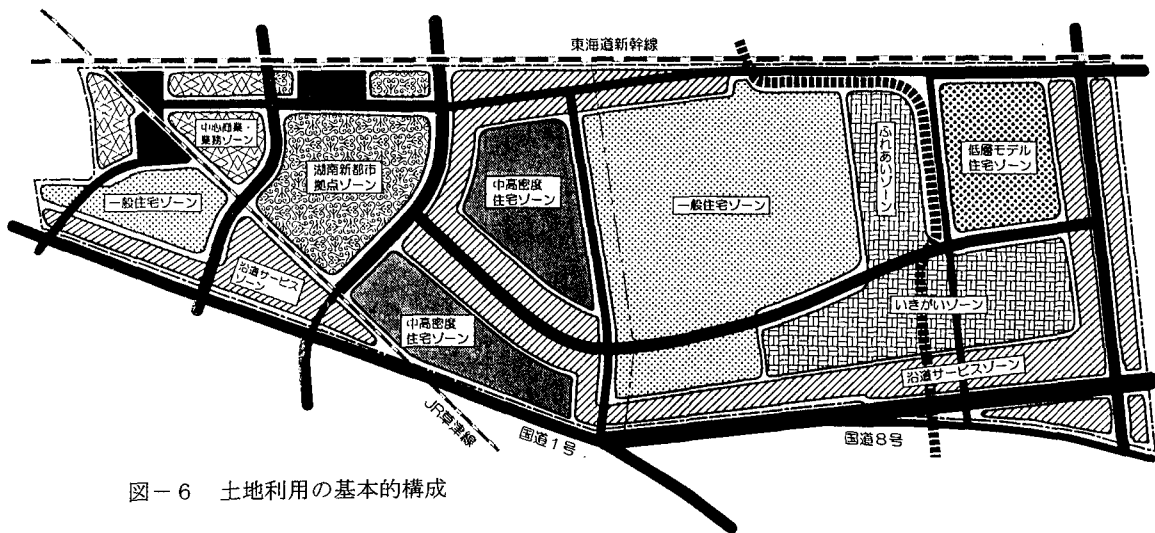
新幹線（仮称）びわこ栗東駅の効果を十分に発揮することを目的に、①各種都市機能を積極的に導入を図り、広域交通体系とのネットワーク化により中心性を強化し、滋賀県の新たな玄関口にふさわしい広域都市拠点の形成を図る。②産業面において地域の産業をリードする新たな産業開発核の形成を図る。③これからの時代のライフスタイルに対応した観光・文化拠点・魅力的な都市空間の創造を図る。④新幹線通勤や世帯の小規模化等多様なニーズに対応する住宅地の供給を図る。⑤栗東町における都市軸形成へ対応した市街地整備の展開を図ることを方針に掲げている。

(3) 土地利用の基本的構成

地区内の土地利用構成としては、新幹線新駅の直近部約11haを湖南新都市拠点ゾーンとし、新幹線利用者をはじめとする多様な人々が集う公益施設の立地を誘導する。新幹線新駅とJR草津線新駅を結ぶ軸上の約7haを中心商業・業務ゾーンとする。国道1号、国道8号、幹線道路の沿道約17haを流通業務施設や車利用に対応したサービス施設等のロードサイドビジネス施設の立地を誘導する沿道サービスゾーンとする。新幹線新駅の開設に伴う生活圏の拡大に対応した受け皿として、新幹線新駅の徒歩圏を目安に約11haを中高密度住宅ゾーンとする。既存集落の周辺約3haは環境調和を図るため一般住宅ゾーンとする。



図－5 整備地区



図－6 土地利用の基本的構成

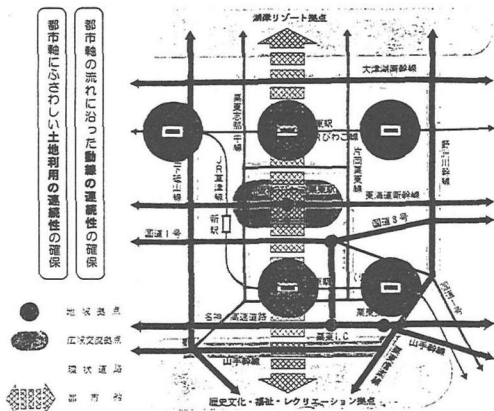
(4) 空間構成・都市デザインの重点施策

(a) 湖南新都市拠点ゾーン

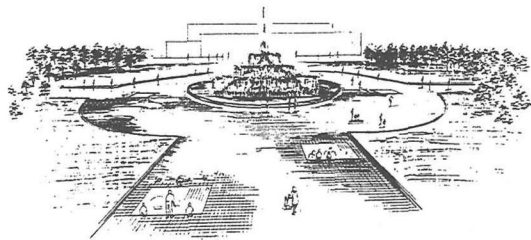
このゾーンの役割の一つとして、本町では、JR草津線手原駅周辺の従来からの市街地に加え、JR琵琶湖線栗東駅周辺に新しい広域商業機能を中心とした拠点が形成されつつあり、さらに、新幹線新駅の設置を契機として新駅周辺に広域圏レベルの情報・交流機能を核とした市街地を形成する。これら都市核と湖岸および丘陵部の水と緑の拠点との連携によって「都市軸」を形成する。二つ目としては、様々な人々の多目的交流空間として、また本ゾーンの景観形成の核的空間として都市的広場を配置する。

(b) ライフモール

新幹線新駅直近部と生活文化拠点ゾーン、さらに、野洲川緑地を結ぶ広域的なネットワークを主眼として、新たに形成される住居系市街地の日常生活に密着したコミュニティー空間としても機能する歩行者動線の軸を確立する。



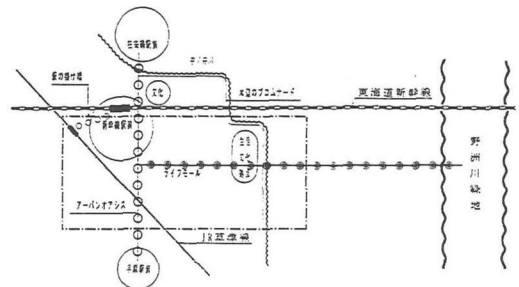
図一 7 栗東町の都市構造の将来像



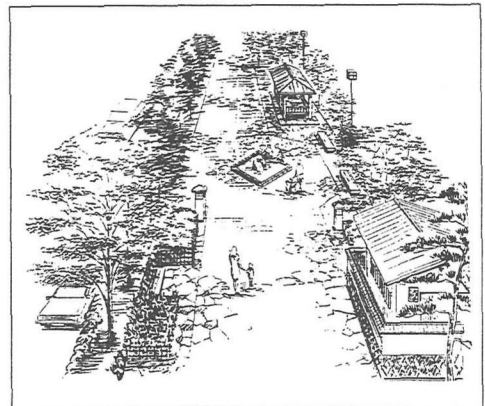
図一 8 多目的交流空間イメージ図

5. おわりに

この栗東新都心構想は、栗東町の中だけのまちづくりにとどまらず、広域的な都市拠点として新幹線（仮称）びわこ栗東駅の設置とともに、関連するプロジェクトの先導的役割を果たす責務を負っているが、構想の実現に向けては、一朝一夕に進むものではなく、100年の体系のまちづくりを念頭に着実に取り組んでいきたいと考えている。



図一 9 歩行者動線による拠点ネットワーク



図一 10 ライフモールのイメージ図