

第 部門 滋賀県栗東市における東海道新幹線新駅建設をめぐる都市計画の経緯と課題

立命館大学大学院 理工学研究科 学生員 西本 真弓
立命館大学 理工学部 フェロー会員 村橋 正武

1. はじめに

栗東市に新幹線新駅を設置する取り組みが開始されて約20年が経過しているが、2006年8月の滋賀県知事選の結果により、それまでの推進の流れが一転し、2007年10月31日、協定類の終了を以て新駅建設計画は中止となった。栗東市は長年、新駅誘致の取り組みと並行して新駅を含めたまちづくり構想を描いており、2007年3月の都市計画マスタープランにおける都市の将来像において、新駅の存在は欠かせないものとなっている。現在、そのまちづくりの核といえる新駅の欠如により、栗東市は、大変混乱している状況にある。

そこで本研究では、これまでの栗東市におけるまちづくりの変遷および新駅建設計画の経緯を整理すると共に、一つの大きなプロジェクトがまちづくりに与えた影響を考察することを目的とする。

2. 現在の都市計画

栗東市は古くから交通の要衝としての歴史を持つが、一方で、それら道路や鉄道の線路は、町域の分断を招き、また市街地が分散しているという問題点を抱えてきた。そのため、中心市街地の形成や一体的市街地の形成を目指し、“核”と“軸”をキーワードにまちづくりを行ってきた。

平成19年3月に策定された現在の都市計画マスタープランでは、“風格都市栗東”をキーワードに『湖国文化を全国へ発信する交流都市』、『風格をもった定住型都市』、『安全・安心で暮らしやすい健康都市』、『自然環境と共生する循環型都市』、『市民主役の都市』の5つの目標を定めている。

市内の都市構造は、まず3つの核として栗東市の誕生当時から中心市街地である手原・安養寺地区を生活文化拠点、平成3年に開業したJR栗東駅周辺を都心居住拠点、そして新幹線新駅周辺を栗東新都心と位置づけている。次に都心風格軸として主に2つの道路を位置づけており、琵琶湖から草津市を経て栗東に至る幹線道路である上鉤志那中線に沿った広域都市軸と、JR栗東駅から生活文化拠点へ至る栗東駅前線が位置づけられている。この2つの道路のうち、志那中線は栗

東市外から、市内を通る国道1号線へと続く広域通過型道路であるため、栗東駅前線が特に一体的市街地の形成に寄与する道路であると考えられている。この3つの核とそれらをつなぐ軸によって一体的市街地の形成を図るとされている。

また、その一体的市街地を核として、湖南地域の中心として広域都市核の形成を目指しており、新駅を契機として湖南地域を牽引する役目を目指すとされている。

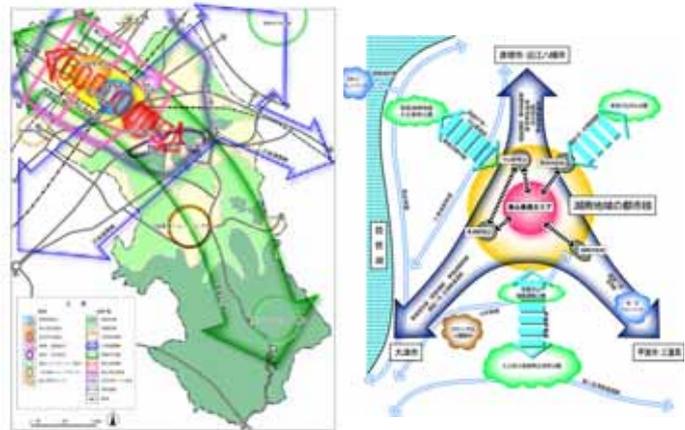


図1 栗東市内の将来都市構造(左)

将来の広域都市構造(右)

(出展:平成19年栗東市都市計画マスタープラン)

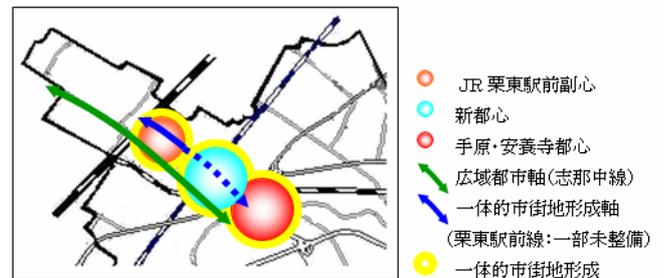


図2 核と軸による一体的市街地形成

3. 栗東市のまちづくりの歴史

昭和29年、合併により栗東町が発足した。昭和32年に栗東ICの設置が決定したことにより、昭和33年都市計画法の適用を受けることとなった。

総合計画の前身となる昭和41年の栗東町開発計画(案)には、将来手原、栗東IC周辺を中心市街地とするとされており、核と軸のまちづくりの原点が伺える。初めて“核”という位置づけが明記されたのは、昭和46年の

第1次総合計画で、当初は手原インター付近に栗東町の中心“核”が位置づけられた。次の昭和56年の第2次総合計画では、現在の手原・安養寺に中心核が位置づけられ、その他 JR 栗東駅および新幹線新駅を要望し、その周辺に新しい市街地を形成するとされている。平成3年の第3次総合計画では、翌年の栗東駅開業をひかえ、手原・安養寺に加え、JR 栗東駅周辺の核が位置づけられ、第2次と同じく新幹線新駅を要望しつつその周辺で新たな核の形成を図るとされている。また、このときはじめて、栗東市を縦貫する都市軸が位置づけられた。初めてのマスタープランは平成9年に策定され、そこには、それまでの2拠点と都市軸に加え、新駅設置が確実に見られていたことから新駅周辺の核と第2都市軸が新たに位置づけられた。



図3 第3次総合計画における核と軸の都市構造

4. 新幹線新駅の設置経緯

新幹線新駅の設置経緯をまとめると図4のようになる。この中でも、昭和63年の促進協議会設立から新駅設置位置決定の平成8年までのおよそ8年間において、新駅設置計画が具体化した、つまり、まちづくりに影響を与えてきたことを把握することが出来た。



図4 新駅建設経緯

5. まちづくりへの影響の考察

昭和29年の栗東町発足から、平成3年にJR 栗東駅が開業するまでの約40年間、核としての位置づけは手原・安養寺のみであった。JR 栗東駅の開業を控えた平成2年の第3次総合計画では、JR 栗東駅周辺に新たに核が位置づけられ、加えて初めて都市軸が位置づけられた。また、2つの核を両端とした一体的市街地の形成が構想された。

しかし、“核”として位置づけられた、2拠点は空間的に距離があり、また新幹線の線路による土地の分断等を鑑みると、都市軸が軸としての役割を果たすことができるのか、一体的市街地の形成が可能なのか定かではない。また、この頃の新駅計画を鑑みると、計画が具体化した時期である。これらの条件の上で、第3次総合計画において都市軸を位置づけたのは距離ある2拠点の間に長年進めてきた新駅が軸の後ろ盾として存在していたことが考えられる。

その後、平成9年の都市計画マスタープランにおいて、それまでの都市軸に加え、第2都市軸として、栗東駅前線とその伸長線が明記され、湖南地域の中心核の形成と栗東市内における一体的市街地の形成が構想された。これは現在のマスタープランの軸の構想の原型であり、また新幹線新駅の基本協定が締結されていない中、このように第2都市軸が栗東駅前線とその伸長線に位置づけられたことは、明らかに新幹線新駅を含めた将来の都市構造の構想であると考えられる。

6. おわりに

本研究では、鉄道の新駅建設とそれともなうまちづくりの歴史を整理し、新駅建設によるまちづくりへの影響を考察した。本事例は極めて時事的であるため、引き続き動向に注目していく必要がある。