

平成 30 年度 第 12 回未来創造セミナー  
「南草津駅周辺のこれまでとこれから」実績報告

1. 開催日時:平成 31 年 3 月 2 日(土) 14 時から 15 時45分
2. テーマ:「南草津駅周辺のこれまでとこれから」
3. 話題提供者:  
田邊 好彦氏 (草津市都市計画部都市再生課参与)  
※司会 本村廣司(草津未来研究所)
4. 開催場所:UDCBK
5. スケジュール  
14 時 00 分～15 時10 分 講演  
15 時 20 分～15 時 45 分 質疑・意見交換
6. 参加人数:20 名

7. 講演および質疑概要

(1)講義の概要

①南部副都心構想の概要

- ・草津は昔から交通の要衝であり、あらゆるものがここで分岐合流するという恵まれた土地である。市は東西10キロ、南北 13 キロ、面積48平方キロメートルという市域である。そこに草津駅と南草津駅が誕生した。
- ・昭和55年「第2次草津市総合開発計画」が策定され、新駅を核とした南部副都心構想が打ち出された。次に平成2年に「第3次草津市総合計画」で二つの駅を都市核とした複眼都市構想が出された。
- ・駅周辺の基盤整備については野路東部と野路西部に土地区画整理事業が行われた。
- ・南草津駅までの開業の道のりであるが、先の計画に基づいて、昭和58年に草津市が狭間購入したことから実質動き始めた。昭和60年、南部副都心野路町促進期成同盟会設立、昭和61年、草津市南部新駅設置期成同盟会設立。平成元年には立命館大学誘致を決定した。平成3年に新駅設置基本計画が策定された。平成4年、新駅設置等の施行に関する協定書が締結され、平成6年秋頃開業を目指し工事着手された。平成6年4月に立命館大学が開学され、同年9月JR南草津駅が開業した。開業までの間、立命の JR 利用学生は草津駅からバ



スで通学した。

- ・ずっと後のことになるが、平成20年から新快速電車停車要望活動が展開され、平成23年3月に新快速電車停車が実現した。

## ②都市基盤整備事業

- ・新駅設置および周辺整備事業は、野路町・川の下町による南部副都心野路町促進期成同盟会(昭和60年7月1日発足)が、新駅の設置推進、新駅周辺整備計画の実施に関する総合調整、市や関係機関団体との連絡調整を主な活動内容として取り組んだ。もうひとつ南部新駅設置期成同盟会が商工会議所、市議会等各種団体で結成され、新駅の設置と周辺整備の促進、必要な資金の調達、拠点区域を形成する施設の誘致、要望・陳情活動、駅舎の形態等の調査・検討、募金活動などを行った。
- ・南草津駅の総事業費は30億円あまりかかっている。
- ・1日当たりの乗降人員について、南草津駅は開業直後の平成6年は7,968人であったが平成29年には60,726人と県内トップとなっている。草津駅は57,194人→59,182人、瀬田駅は34,646人→35,734人である。平成15年に草津駅と瀬田駅が減少し南草津駅が飛躍的に増加している。従来この2駅からの乗降客が南草津駅を利用することになったからだろう。その後関西圏のベッドタウンとして伸びている。
- ・野路東部土地区画整理事業(16.7ha)は、平成4年から14年にかけて、総事業費：4,266,113千円、減歩率：27.18%(公共：24.16%)で行われた。※資金計画(収入および支出)の説明
- ・野路西部土地区画整理事業(30.5ha)は、平成11年から平成22年にかけて、総事業費：11,336,622千円、減歩率：29.88%(公共：26.59%)で行われた。平成12年「ふるさとの顔づくりモデル土地区画整理事業」に指定、平成15年には「シンボルロード駅南線」が緑陰道路プロジェクトモデル地区の指定を受けている。このことによって道路や植栽がグレードアップされている(内容説明)。
- ・南草津プリムタウン土地区画整理事業(32.2ha)は、平成28年から平成35年まで、総事業費：6,790,000千円、減歩率：44.33%(公共：25.51%)で取り組まれている。

## ③これからのまちづくり

- ・都市づくりの計画として、草津市総合計画基本構想、都市計画マスタープラン、草津市立地適正化計画、草津市版地域再生計画、草津市地域公共交通網形成計画がある。
- ・南草津駅周辺は、歴史と文化がはぐくまれてきた地域(急がば回れの諺の由来となった地、日本六玉川の一つ「野路の玉川」、古代から中世の街道東山道の宿「野路岡田遺跡」)であり、新たな活力と都市的魅力(人口増と住みよさランキング上位、アーバンネットワ



ークにより利便性の高い職住近接のまち)あるまちである。

- ・南草津駅周辺のまちづくり課題は、住みやすさの維持(魅力の向上に資する都市像、都市空間の質的向上)と交通インフラ(駅周辺の交通渋滞緩和、びわこ文化公園都市間のアクセス向上)である。

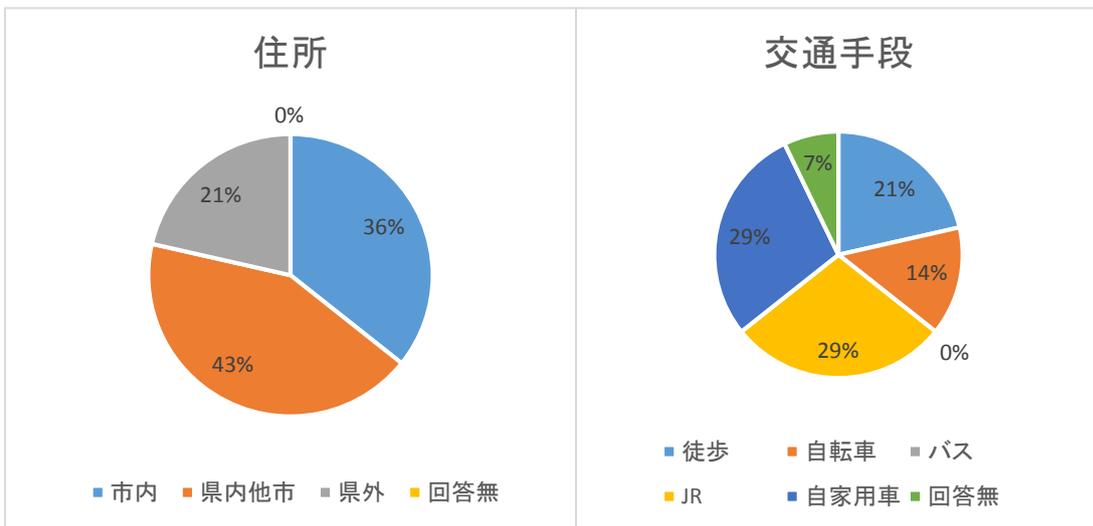
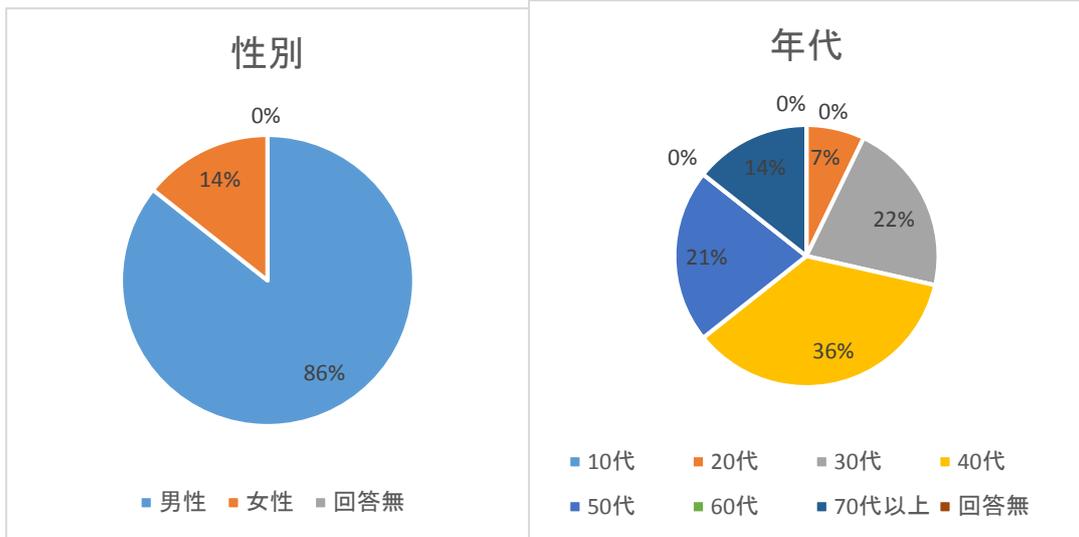
## (2)主な質疑・意見交換

- ・南草津駅周辺の建物については高さ規制があるのか→三つの区画整理にあたってまちづくりのルールを定めた地区計画を策定している。野路東部は60m、野路西部は45mとなっている。色彩、引き下がりなど事細かに作られている。
- ・草津は草津ブランドの野菜、あおばな館、烏丸半島など魅力的な場所がある。これらと中心部を結ぶ交通アクセスを都心部に住む生活者や観光客にも利用してもらえるような各所の協力が必要だと思うが→立地適正化計画や草津市版地域再生計画は地区の拠点をつくり公共交通網を整備して相互の行き来や交流が可能となるよう考えている。地域の実情にあわせて考えていくことになる。
- ・プリムタウンは新しい公園や施設ができるというのが周辺住民も使えるのか→不特定多数の方々が利用できるもの。多様な主体と使い方など、この施設を使って話ができればと思う。
- ・プリムタウンで新たな遺跡がでてきたらどうなるのか→現在調査をしているのは公共用地、個人用地で発見された場合は調査が必要となるが終了後埋め戻すのが基本となろう(記録保存)。
- ・野路西部区画整理が10年というのは短いと思うが→野路東部と同様、構想が持ち上がってから始まり、10年余り準備組合ができて勉強会されていることから実質20年ほどかかっている。農業継続希望者については用水確保の観点からの移転や資産持ち替えなど話し合いを重ねて合意形成を得ている。
- ・プリムタウンの交通処理は、どう想定されているのか→住宅開発に伴う発生交通量と、約2haの事業用地における商業展開の交通量を加味して計算を行い準備している。大江霊仙寺線の延伸、交差点改良などを道路課と調整をすすめている。また十禅寺川道路が現在改良工事中である。区内住民は駅まで歩いて行かれるのがメインではないかと思う。
- ・周辺地域から南草津駅への送迎などの車を抑制する必要があるのではないかと→駅広への自家用車の進入規制の方策や、新交通システムなどを考える必要はあると思う。

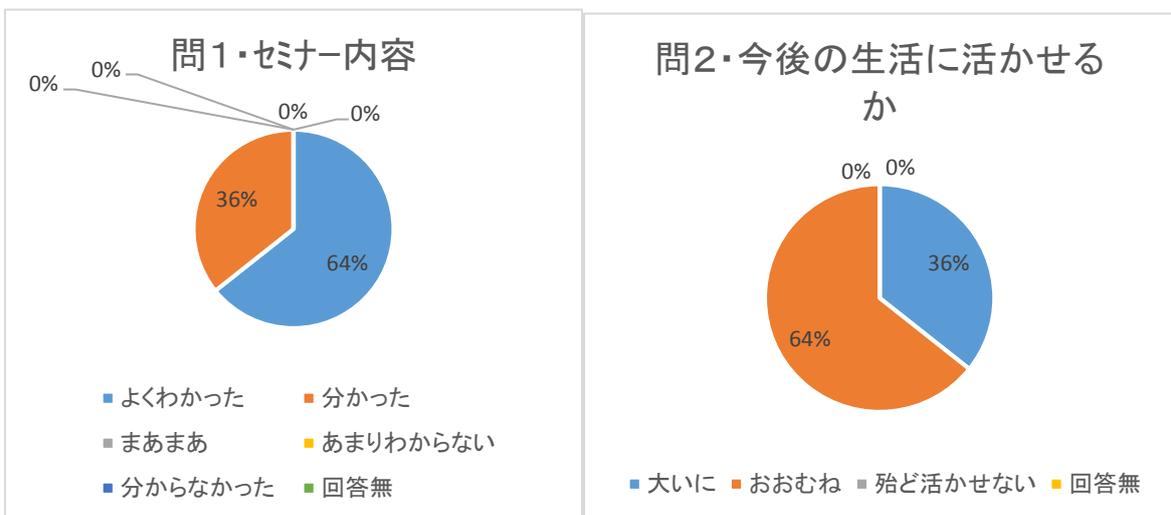
## 8 アンケート結果

参加18名のうち、アンケートに回答していただいた方は8名でした。アンケート回答率は44.4%です。

(1) 参加者属性



(2) セミナーの内容について



### (3) 内容に関する主な自由回答

- ・駅周辺の自家用車の規制には賛成です。合意形成は大変だと思いますが、新しい技術の導入含めてUDCBKでの議論・実験と政策化を期待しています(40代男性)
- ・草津市の街づくりに対する姿勢が良くわかり、非常に有意義だった(40代男性)
- ・南草津のまちづくりの経過がわかり大変大変勉強になった 面白い内容であった(30代男性)
- ・まちづくりや行政に興味がある方の学びの場として活用されるのはよいと思いました。ただし、いろいろなアイデアを「行政へのニーズ」とするには、一定のルールが必要であると思います(40代男性)
- ・プリムタウンが完成した時点での交通の状況を想像した場合、本当にどうなるんだろうと考えさせられました(50代男性)
- ・非常に興味深い内容でした。ありがとうございました(40代男性)
- ・今後も草津がより良くなる様UDCBKも関わったイベント・社会実験が行われれば良いと思う。・まちづくり・公園利用・緑化・マルシェ・空地利用(30代男性)
- ・「PPP」と「地域の魅力の維持」について 例えば佐倉市ゆうかりが丘の様な連携はできないか？(50代男性)

## 9 まとめ

今回の企画は3回シリーズ「駅からひろがるまちづくり」の第3回目として開催しました。南草津駅周辺のまちづくりがどのような経緯を経て進められて、現在のような草津市副都心としたまちなみになったのか貴重なお話であったかと思えます。

質疑・意見交換の中でも都心部と周辺部との交流をどう考えていくのか、プリムタウンのまちづくりと周辺との関係、交通問題など今後南草津駅周辺の調和のとれたまちづくりを考えていくうえで論点もいくつか出されていたかと思えます。産学公民のプラットフォームであるUDCBKを媒介にしたまちづくりの取組みを今回のようなセミナーなどを活用して進めていきたいと思えます。