

石部駅周辺のまちづくり構想（案）

「かっこいい田舎」 プラシ

平成23年8月

立命館大学総合理工学研究機構
特別任用教授 春名 攻

§ 1 概要.

§ 2 地域特性の把握

2-1 湖南市の地域特性

2-2 湖南市 JR 3 駅周辺の特徴.

2-3 JR 石部駅周辺の状況..

2-4 地域住民の意識変化.

§ 3 まちづくり方針等の検討

§ 4 事業化可能性の検討

4-1 事業内容..

4-2 概算事業費

§ 5 実現に向けた整備シナリオの検討

5-1 「地域マネジメントセンター」設立の提案.

5-2 「見える化」まちづくりの推進..

概要

検討の目的

本研究では、石部駅周辺まちづくり構想を作成するにあたり、地域の現状と問題・課題の整理、まちづくりの方針検討、土地利用誘導・公共施設整備の方針検討、事業化可能性の洗い出しを行い、石部駅周辺まちづくり会議との調整を図りつつ計画策定を行う。

検討の主要内容

① 地域特性の把握・整理

石部駅周辺地域の実情や地域を取り巻く環境、地域住民意向などを明らかにしつつ、地域まちづくりを推進していく上での地域ポテンシャルの把握、問題、課題の整理を行う。

② まちづくり方針等の検討

地域特性の整理を踏まえつつ、地域まちづくりの方針の設定、実情に向けた土地利用のあり方や施設整備の考え方等に関する検討を行う。

③ 事業化可能性の検討

まちづくり方針を実現する具体的な施設・事業を設定し、各々について整備イメージの検討、概算事業費の算定を行う。

④ 実現に向けた整備シナリオの検討

事業量や地域の熟度を踏まえつつ、今後のまちづくりの目標期間や年次計画の考え方を整理するとともに、整備シナリオや実施体制の考え方を検討する。

§ 2 地域特性の把握・整理

地域特性の把握、整理した結果を以降に示す。

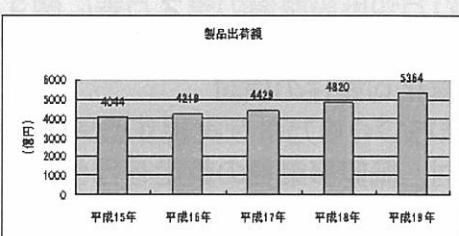
2-1 湖南市の地域特性



湖南市 概要②

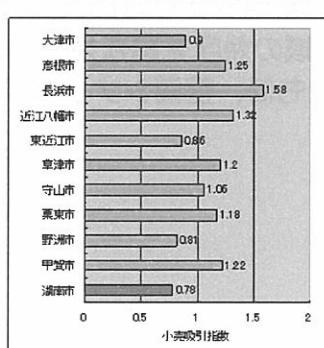
充実した第二次産業

⇒充実した広域交通基盤を生かし、市内には製造業を中心として大規模な工場が立地している。県内最大の工業団地である「湖南工業団地」を中心にプラスチック製品や一般機械器具の製造業が中核的な産業として定着しており、経済発展の主要な役割を果たしている。



消費の流出

⇒日常の買い物に不便はないものの、市内には大型商業施設が立地しておらず(現在、立地計画案が浮上)、大型商業施設は利用の多くを他市へ依存している。そのため、地元購買率、小売吸引指数、ともに非常に低くなっている。



観光資源

⇒国宝の構造物を持つ湖南三山の常樂寺、長寿寺、善水寺をはじめとする数多くの歴史的遺産やうつくし松などの自然遺産のほか、四季を通じた各種イベント・歳時記、伝統工芸などの文化的な遺産がある。

行政財政状況

⇒所得割及び法人税割を主な要因とする增收に支えられ、財政力指数は類似団体平均を上回る0.92と、合併後連続した伸びを示している。今後も、経常的経費の抑制や定員管理の適正化の確実な実行等を主とした歳出の削減に努めることで、財政の健全化を図ろうとしている。

	常住地による就業者数		
	総数	市内で従業	市外で従業
平成2年	22,998	14,402 (62.6%)	8,596 (37.4%)
平成7年	27,042	16,085 (59.5%)	10,957 (40.5%)
平成12年	28,448	15,861 (55.8%)	12,587 (44.2%)
平成17年	29,088	15,488 (53.2%)	13,600 (46.8%)

歴史的背景

⇒古くは、野洲川の豊富な水と肥沃な土地柄を活かして、豊かな農業地帯として栄えてきた。江戸時代に入ってからは東海道五十三次の五十一番目の宿場となる石部宿が整備され、人々の往来も盛んになり、次第に集落を形成するようになった。

市外就業者の増加

⇒元々、本市はベッドタウンとしての特性が強いが、栗東市や草津市、京都市などを中心に、近年ますます増加傾向にある。

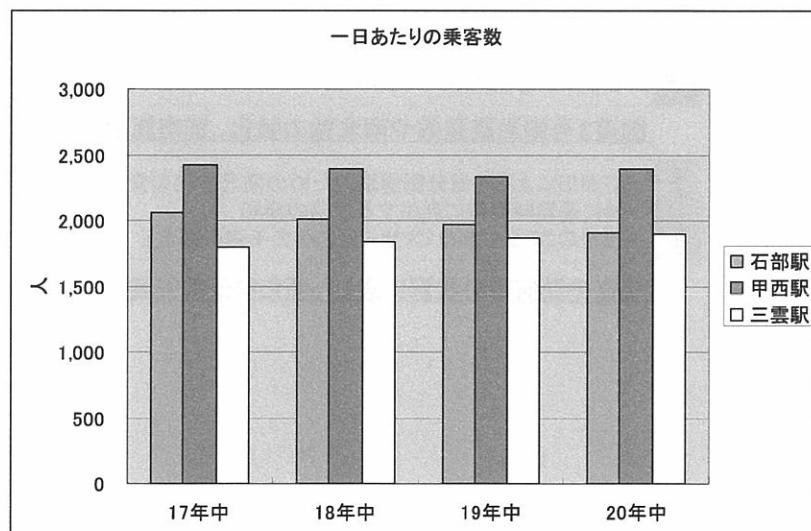
■ 湖南市の現況と課題から見た背景

農業	<ul style="list-style-type: none">・兼業化の進展や担い手不足等の問題から農家数、経営耕地面積共に一貫して減少傾向・米では「あぼしのめぐみ」、野菜では「下田なす」と地元ブランド農産物はあるが知名度が低い
工業	<ul style="list-style-type: none">・新名神高速道路の開通や積極的な企業誘致の効果で製造業を中心の大規模工場が立地・県内最大の工業団地である「湖南工業団地」を中心にプラスチック製品や一般機械の製造が盛ん・従業者数、年間製品出荷額共に増加傾向・湖南工業団地に空きがなく、これ以上の発展の見込みが立っていないのが現状
商業	<ul style="list-style-type: none">・人口増加や国道1号線などの幹線道路沿いへの大型量販店の立地を背景に年間販売額はやや増加傾向（事業者数、従業者数は横ばい状態）・大型小売店舗や市街地、住宅地における小規模小売店舗が不足し、消費の流出が目立っている
雇用	<ul style="list-style-type: none">・第二次産業への就業率は県内一（45%弱）・就業者のうち約半数が他市町村に流出している。
<p>現状の産業では、発展できる見通しが立っておらず、現状維持もしくは衰退していく公算が高い</p>	
都市構造	<ul style="list-style-type: none">・野洲川による地域分断の影響で東西軸に比べ南北軸が脆弱・合併前から都市構造に変化がなく現状のままでは都市社会活動上の効率性が悪い
整備施設	<ul style="list-style-type: none">・大型商業施設や娯楽施設、総合病院など、多くの施設の利用を他市に依存している・都市施設整備現状には不満の声が高く、若年層の流出の主な要因となっている
<p>国道1号線沿道整備や南北軸の強化、都市施設整備現状などが課題として挙げられる</p>	
域内交通	<ul style="list-style-type: none">・野洲川による地域分断解消のための南北方向の交通軸の強化・特に通勤時間帯に発生する渋滞の緩和・現状のコミュニティバスサービスへの不満の高まり
<p>現在の湖南市の状況に適した新たな公共交通機関の導入を検討する必要性がある</p>	

2-2 湖南市JR3駅周辺の特徴

<共通点>

- ・レクリエーション機能は駅周辺には少なく、鉄道路線の北側を流れている野洲川付近や、郊外に多く施設が立地している。
- ・一日の乗客数が3駅とも約2,000人であり、鉄道利用者が少なく停滞傾向である。
- ・駅前には充実した都市施設が少ないため、鉄道や駅の周辺施設利用者が少なく、駅前は閑散としている。
- ・各駅周辺において、医療施設は立地しているが、市内に総合病院といえるものはない。
- ・娯楽機能に関しては、駅周辺には少なく、国道1号線沿いに多く立地している。しかし、それらの施設は古くなっている。
- ・駅構内におけるサービスが不十分である。



<石部駅>

- ・旧東海道の石部宿があることもあり、歴史的資源が豊富である。
- ・駅の東側には、農地が広がっており、今後市街化を行う地域と位置付けられている。
- ・駅の北側には、工場が立地しており、駅前としての機能がない。
- ・石部駅コミュニティハウス（観光案内所の役割）がある。

<甲西駅>

- ・駅前は整備されたが、地域住民が利用しやすいと考えられる都市施設が立地していない。
- ・駅の北側には、市役所東庁舎があり、行政機能は充実していると考えられる。
- ・駅の南側は空地が広がっており、うまく土地利用が行われていない。

<三雲駅>

- ・飲食店は何店舗か立地しているが、日用品などを購入するための商業施設がない。
- ・駅の南側は空地が広がっており、うまく土地利用が行われていない。
- ・駅利用者は湖南工業団地への就業者が多い。

2-3 JR石部駅周辺の状況

石部駅

- ・駅の北側からのみのアクセスしかできない状況である。
- ・プラットフォームへのアクセスは階段のみであり、バリアフリーとはなっていない。



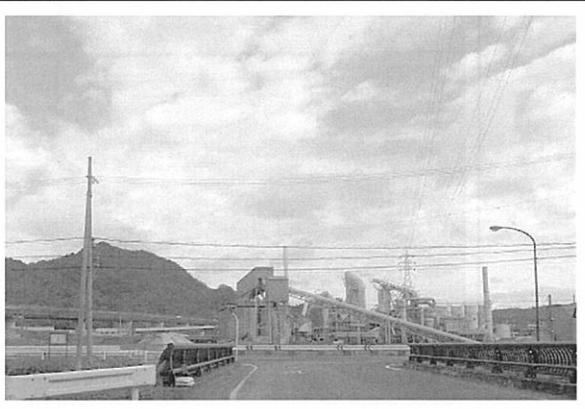
駅周辺（南側）

- ・西側は、5階建てのマンションが建っている。
- ・東側は、民家を改造した駐輪場などが営まれている状況である。



駅周辺（北側）

- ・駅北側は、コンクリート関連工場が広がっている状況。



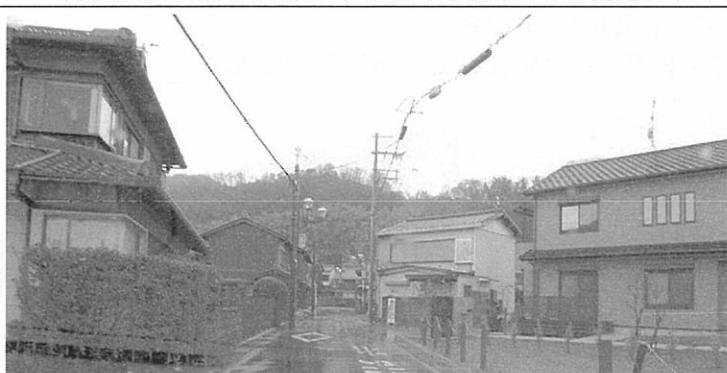
東海道

- ・東海道の面影を残す町家が比較的残っている。
- ・東海道等への観光客をもてなす茶屋などが街道沿いに点在して見受けられる。
(茶屋でのヒアリングで、東海道を歩いている観光客は多いとのこと)



東海道

- ・背後の山の緑を借景に、駅から街道までの誘導が行いやすい環境にある。



駅から街道への入口部

中心市街地

- ・自動車中心の中心市街地となっている。
- ・駅からは歩行でいけるような距離（約1km）ではない。
- ・合併前には、石部町役場があり、中心地として成立していたが、中心地としての位置付け上の必要性が現在では薄れてきている。

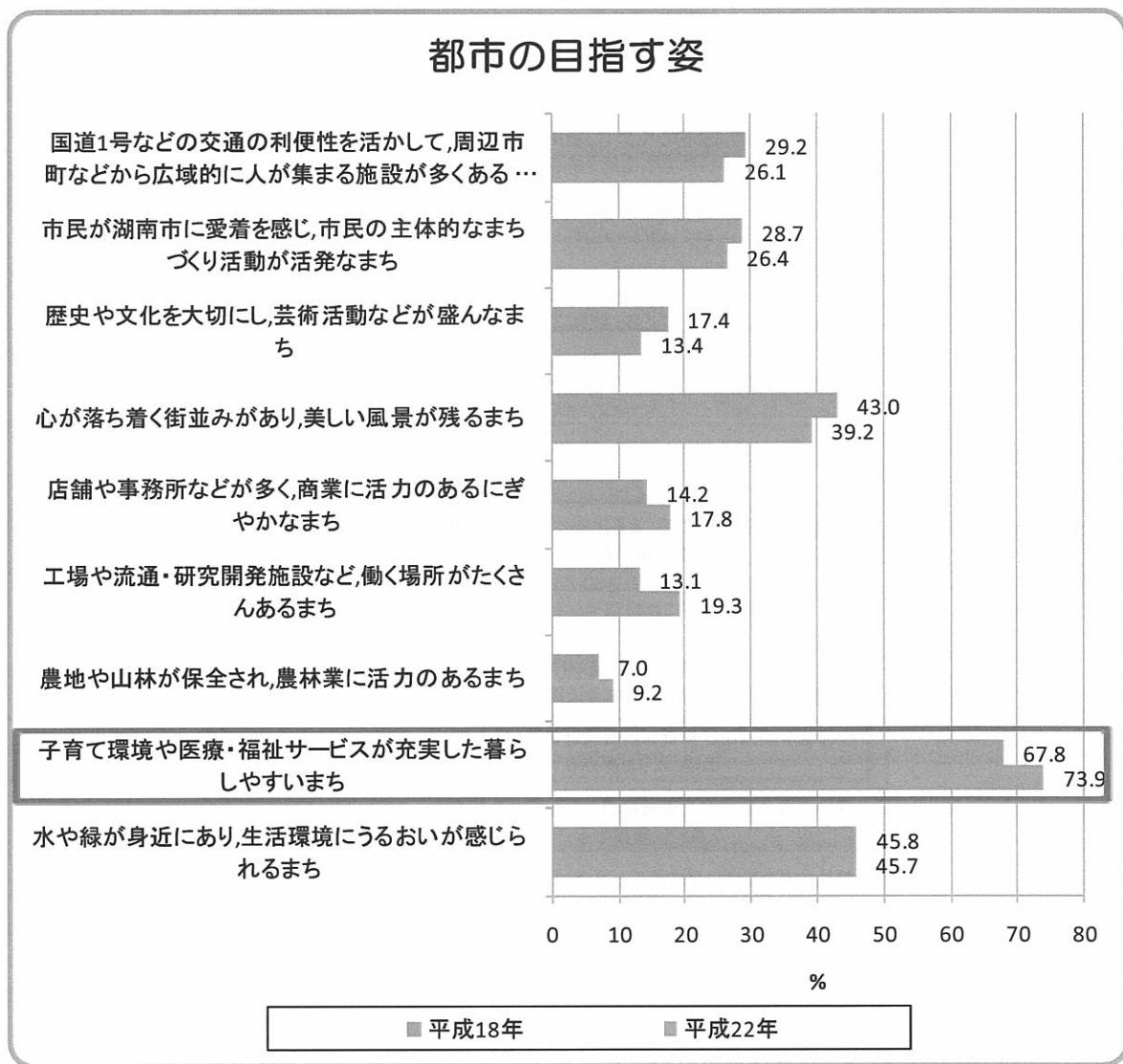


2-4 地域住民の意識変化

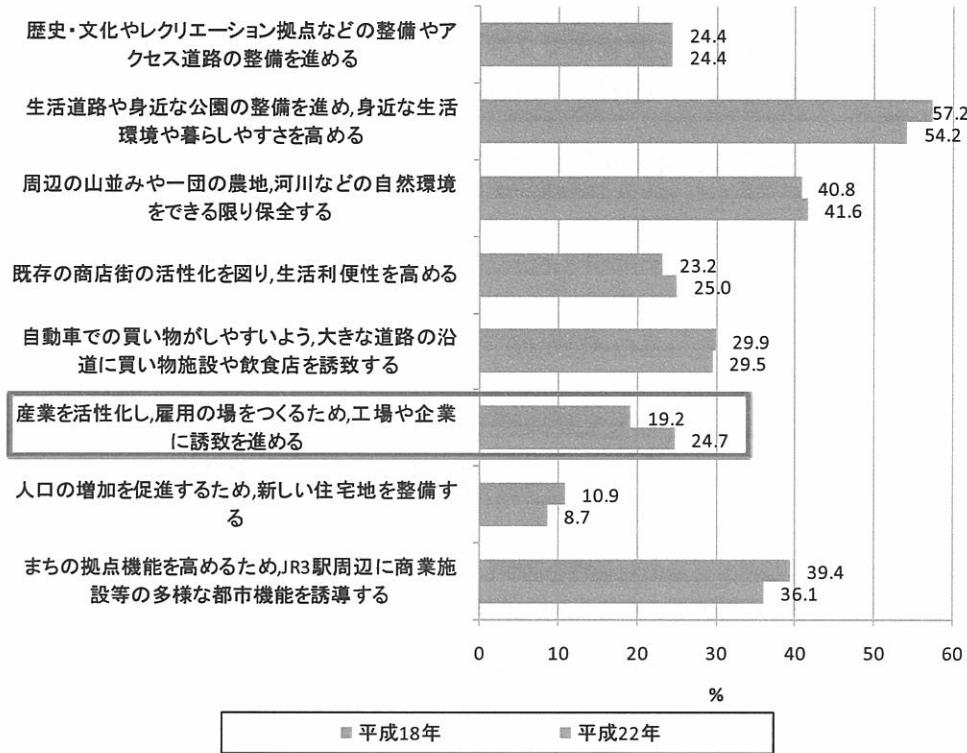
平成18年に実施した都市マスターPLAN策定のための住民の意識調査の時と比べ、経済情勢が大きく変化したり、国道バイパスの整備が進んだりと、住民の意識が変化してきたもの考えられた。

そこで、平成18年に実施した住民の意識調査からどのように意識が変化したものなのか調査を実施した。

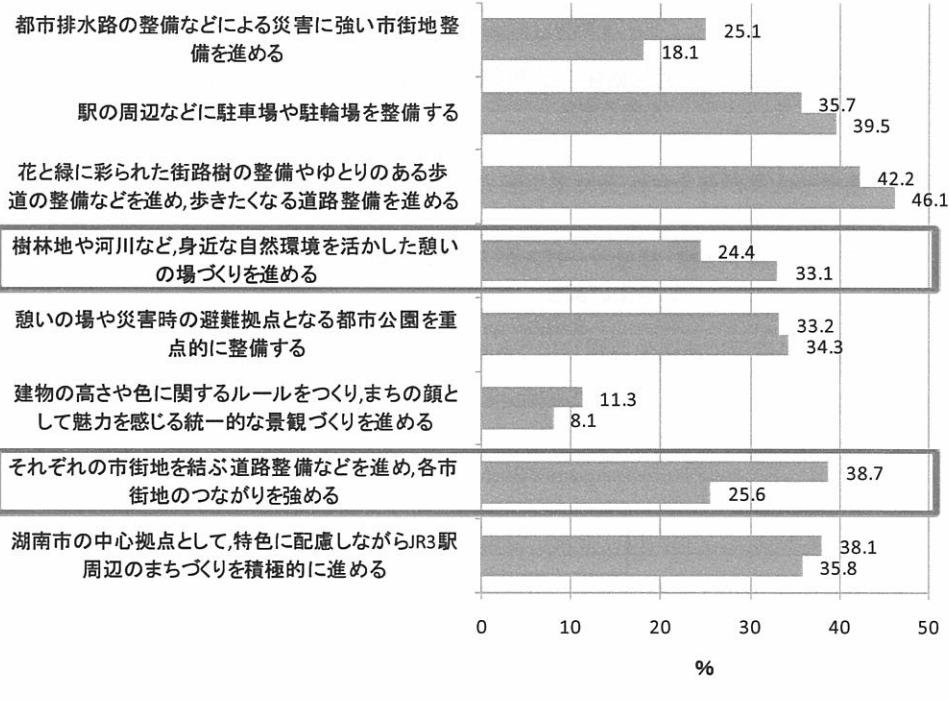
以下に調査結果を示す。



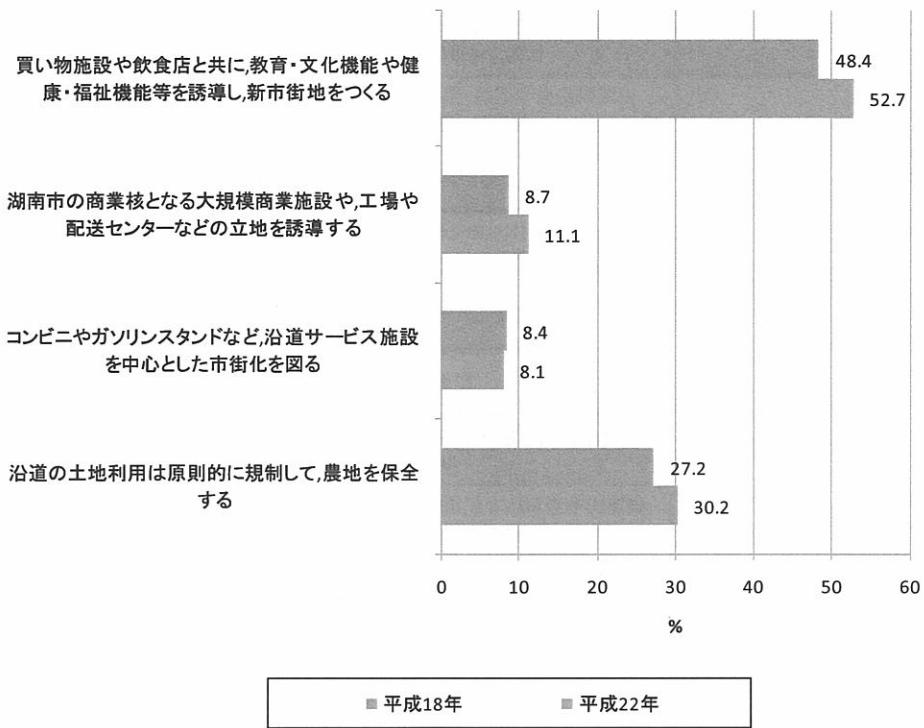
土地利用方針



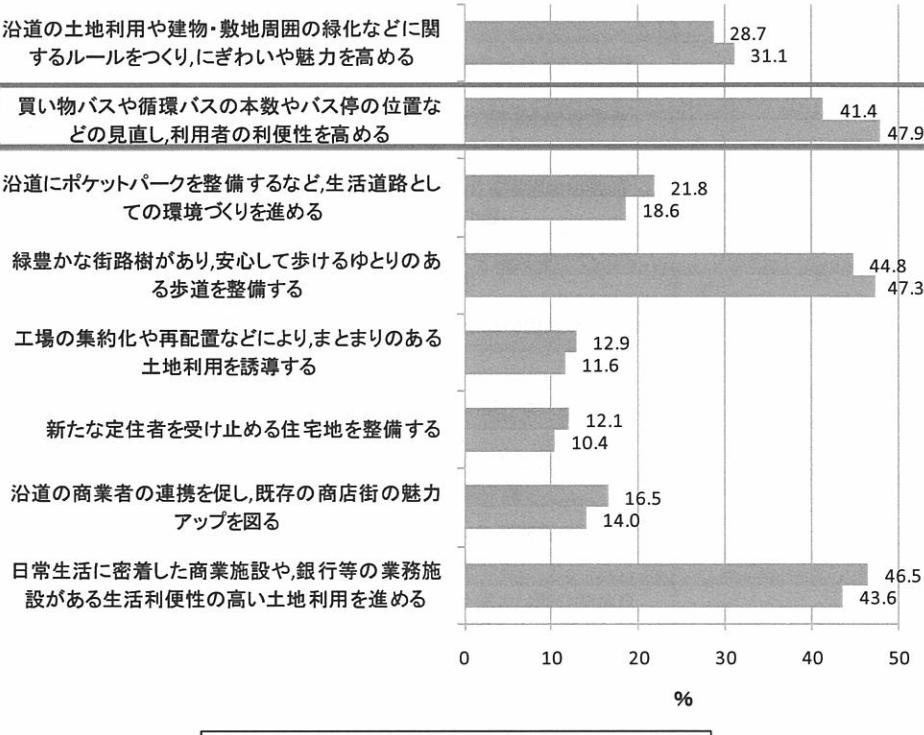
市街地整備方針



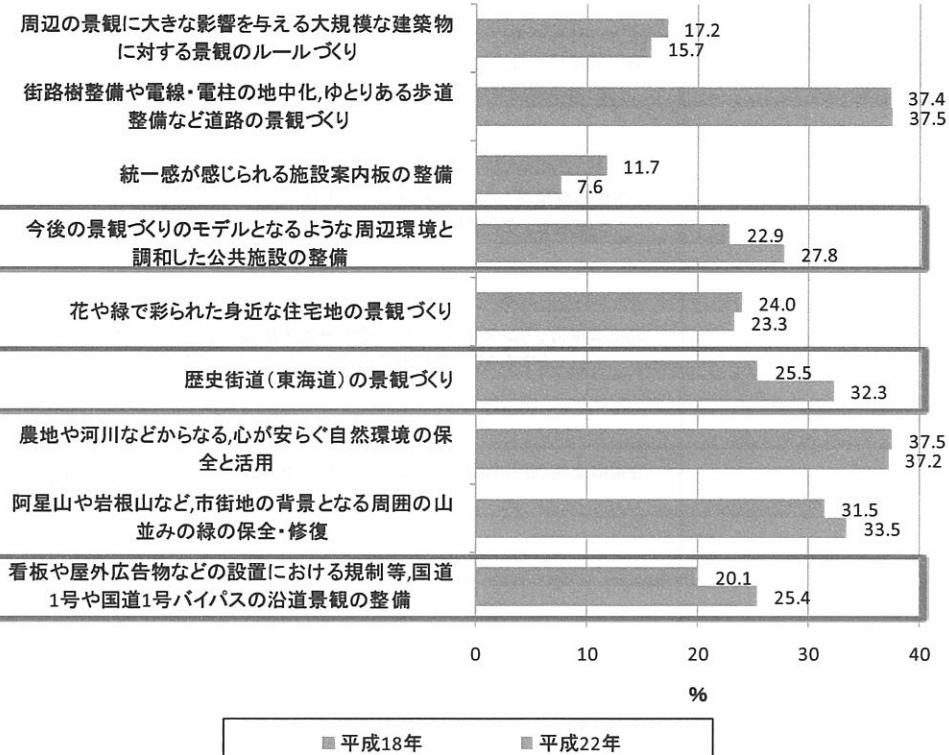
国道1号バイパス沿道の土地利用方針



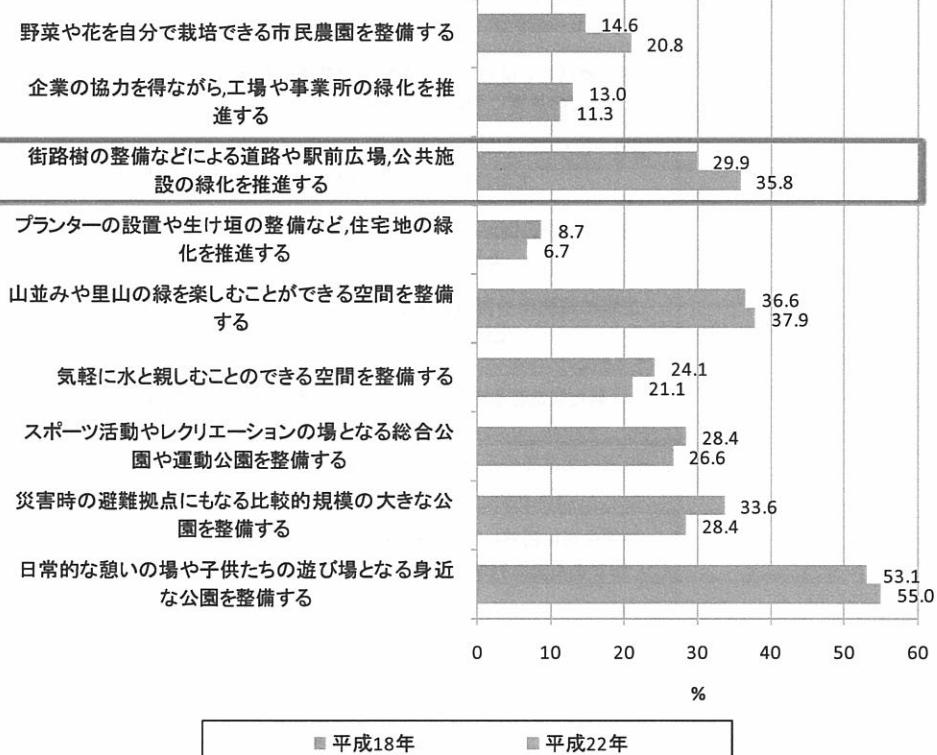
現国道1号沿道の土地利用方針



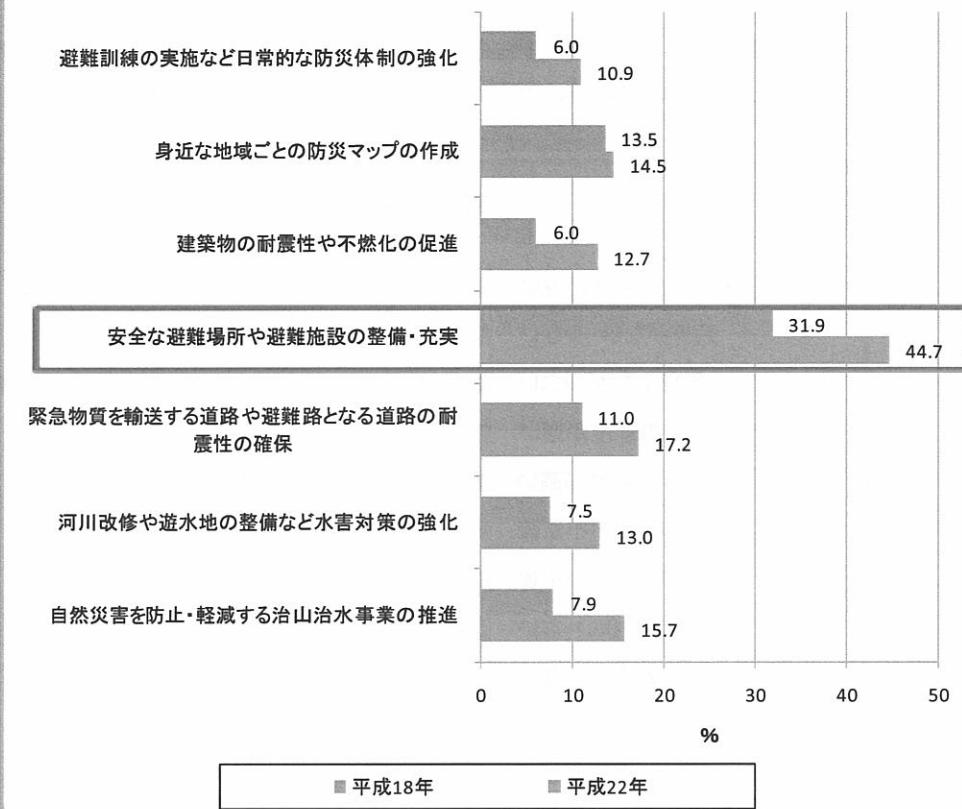
景観づくりの方針



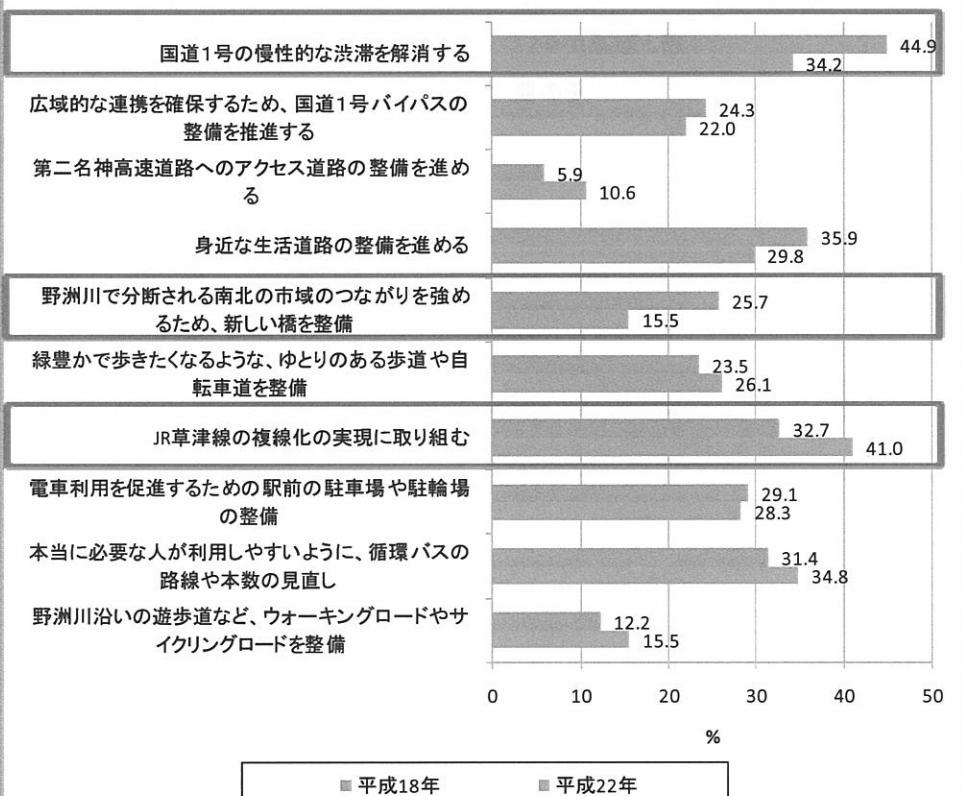
公園緑地の整備方針



災害に強いまちづくりの方針

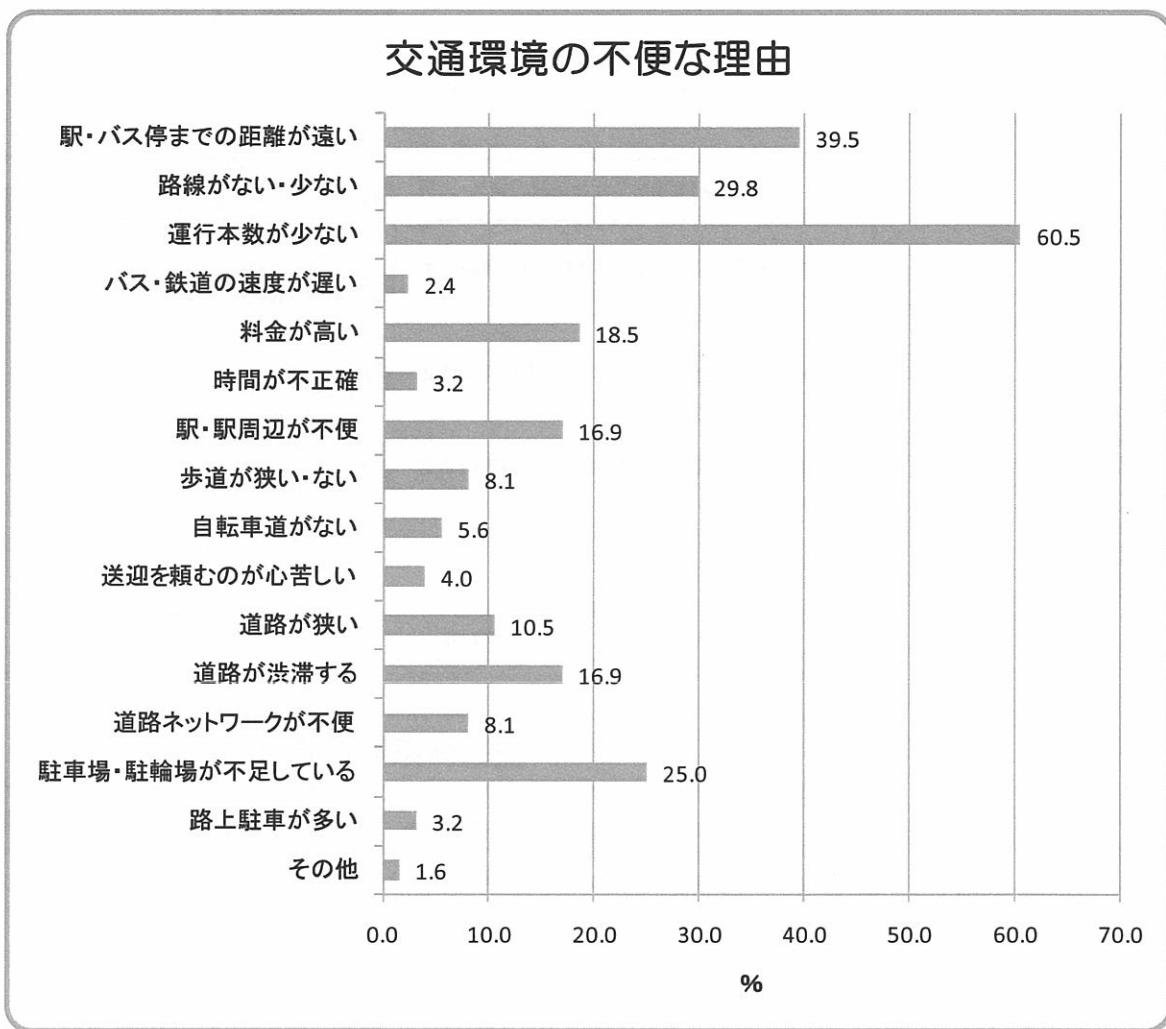


交通体系整備方針



以下は、交通環境について伺った調査結果である。

- ・「運行本数が少ない」が最も高く、続いて、「駅・バス停までの距離が遠い」、「路線がない・すくない」となっており、公共交通の不便性が目立っている。



(複数回答可)

§ 3 まちづくり方針等の検討

第4回石部駅周辺まちづくり会議を経たまちづくり方針等を以降に示す。

湖南市のまちづくりの方向性について

【まちづくりへのKeywords】

- 持続可能なまちづくり
(分散から集約へ)
- 便利で快適なネットワークづくり
- まちに中心があるまちづくり
- 福祉に配慮したまちづくり
- 産業を促進を支援するまちづくり

【Point】

- ★ 中心地のある賑わいのあるまちづくり

- ★ 駅を中心とした公共交通重視のまち

- ★ 南北軸による「まとまり」あるまち

- ★ まちのコンパクト化

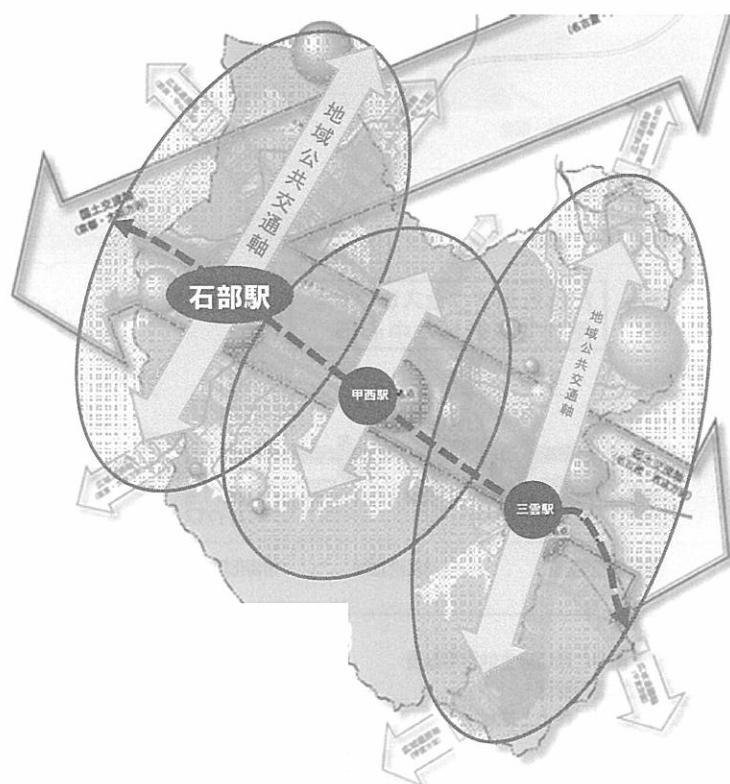
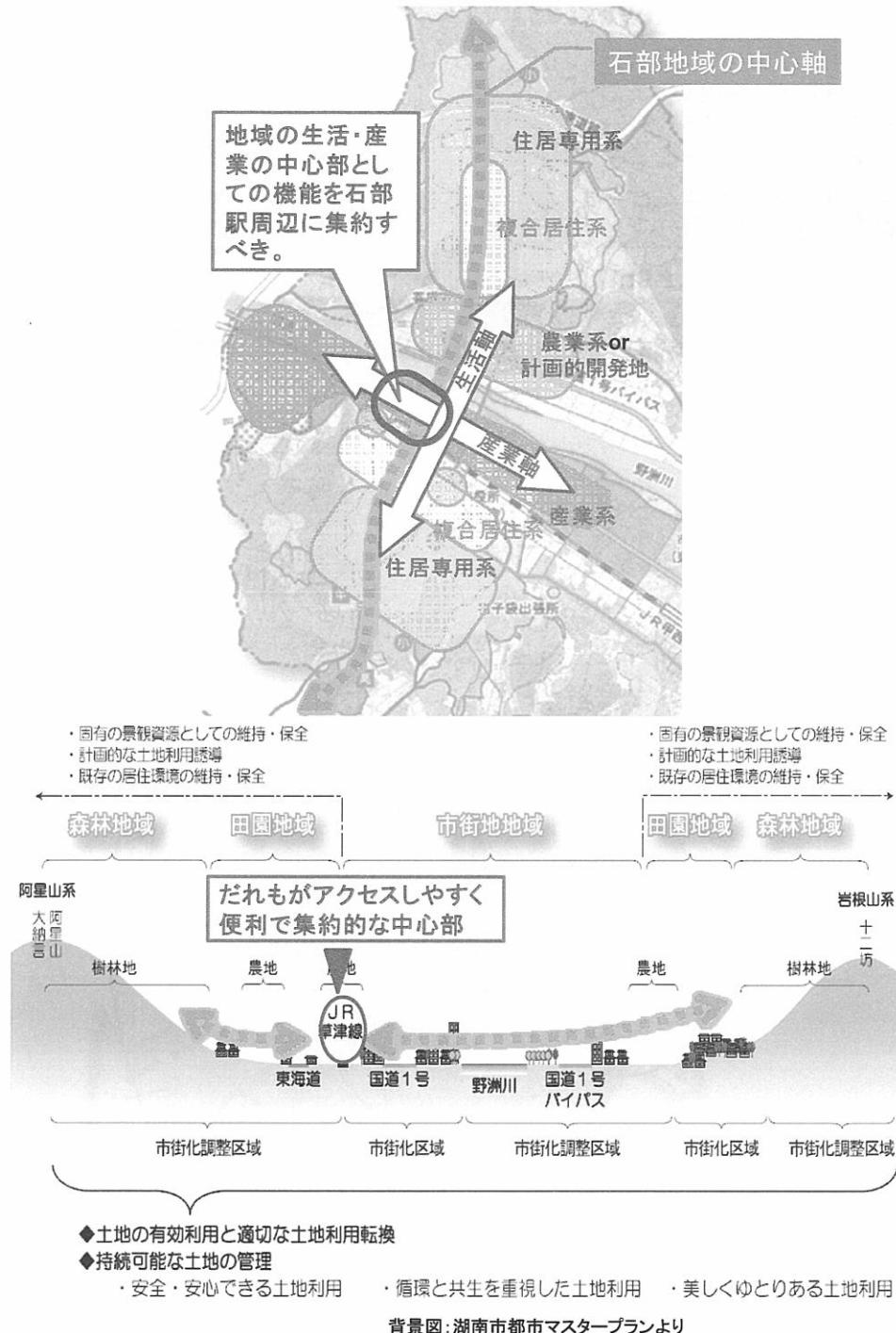


図 まちづくりの方向性について
(背景図: 湖南市都市マスターplanのまちづくりの目標の図)

石部地域がまとまりある地域であるために

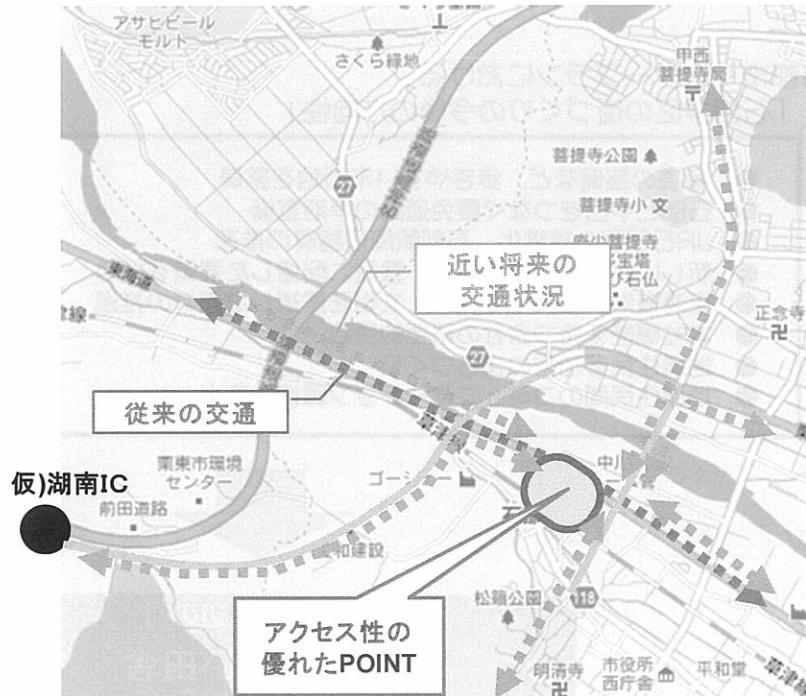
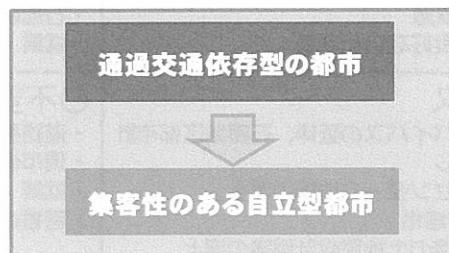
- 石部および菩提寺の中心部に適するのは、生活軸、産業軸の交差部にあたる石部駅周辺地区となる。
- 石部・菩提寺地域のだれもがアクセスしやすい中心軸の設定が、今後のまちづくりに大きく影響を与えると考える。



通過交通依存型都市構造からの脱却

- 今まで、国道1号の交通に依存した都市構造で成立してきた地域であるが、今後は、国道1号バイパスの整備により、今までのようには成立しがたいと考える。
- 今までと同様の都市構造を継続することは地域の衰退につながりかねない。
- そのために、国道1号バイパスや、名神の新ICの整備を活用して、集客性のある自立型都市を形成していくことが望ましいと考える。
- この際、周辺地域からアクセスしやすい石部駅周辺は新しい都市形成の場所に適していると考える。

【積極的なまちづくりへの転換が重要】



石部駅周辺の状況整理

- 本計画では、石部駅周辺の状況や、都市マスタープランにおける「石部学区の街づくりの今後の方向性」を反映した計画とする。

■石部駅周辺の状況整理

<p>○強み</p> <ul style="list-style-type: none">・国道一号線・JR草津線を中心とした東西軸の広域交通基盤・福祉・コミュニティ施設の充実・東海道石部宿等の歴史街道の残るまちなみ、豊富な観光資源・野洲川等の良好な自然環境	<p>○問題</p> <ul style="list-style-type: none">・南北軸を中心とした地区内交通環境・鉄道(石部駅：乗車2千人/日)・バス(市全体：1千人/日)と利用者が停滞・石部駅と既市街地と距離・石部駅直近の工場・就業・消費の流出増加傾向
<p>○チャンス</p> <ul style="list-style-type: none">・国道一号線バイパスの延伸、石部地区都市計画道路見直し・大規模流通センター立地案の浮上・JR草津線複線化・石部駅前工場の土地買収計画案の浮上	<p>○不安</p> <ul style="list-style-type: none">・道路整備による通過地区になる恐れ・現市街地の衰退・就業・消費のさらなる流出・若者の流出

■都市マスタープランにおける 「石部学区の街づくりの今後の方向性」

- 歩道の整備など、歩きやすい市街地を整備
- 石部と甲西をつなぐ農免道路の早期整備
- JR石部駅の複線化、石部駅周辺整備の推進
- 新しい住宅の建築の際に、景観に配慮した建築を行う
- 東海道沿いにおける歴史・文化を重視した整備の推進
- 本社機能を持つ会社の積極的誘致
- 地域住民参加型のまちづくり
- 地域住民間のコミュニケーション環境の向上



石部駅周辺の
かっこいい田舎
プランへ

石部駅周辺の土地利用方針

■前提条件

以下の条件を前提として土地利用を計画した。

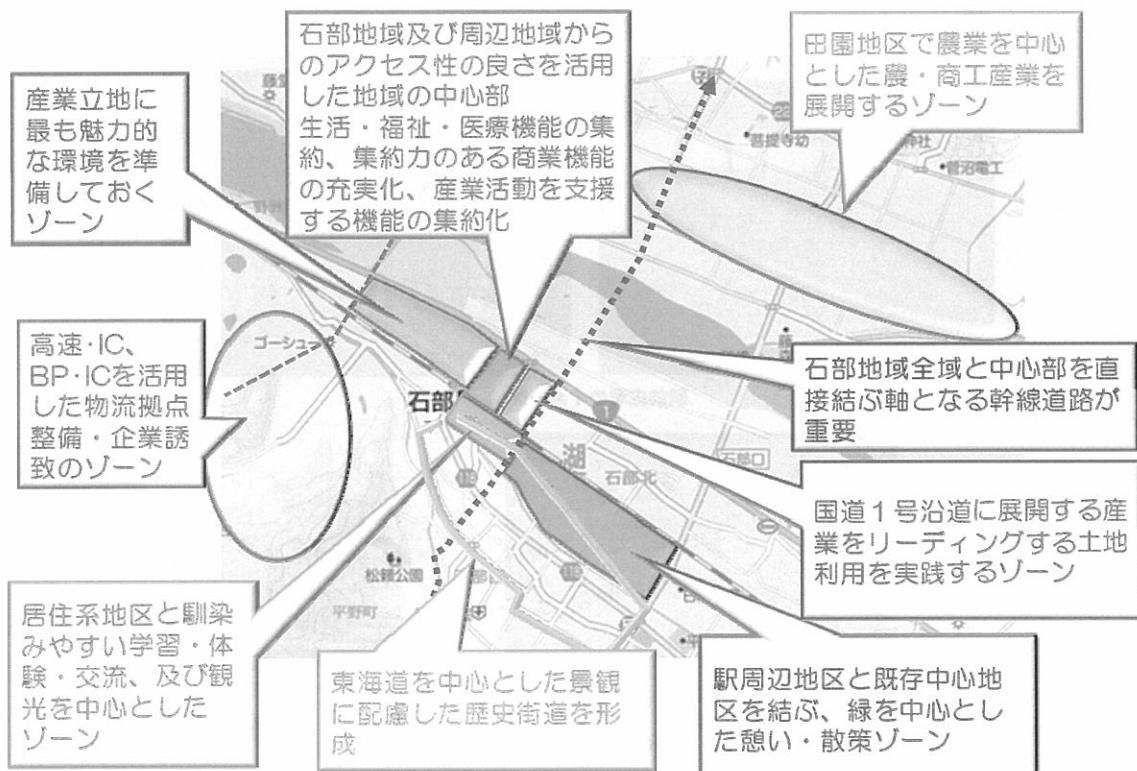
- ・新しい石部・菩提寺地域を結ぶ新しい都市計画道路（新中郡橋）の整備
- ・中川ヒューム管の土地の有効活用

■駅周辺の土地利用方針

- 駅北側：石部地域及び周辺地域からのアクセス性の良さを活用した地域の中心部とする。生活・福祉・医療機能の集約、集約力のある商業機能の充実化、産業活動を支援する機能の集約化する。
- 駅南側：居住系地区に近いこともあり、生活と馴染みやすい学習・体験・交流、及び観光を中心としたゾーンを形成する。
- 駅北側の東側：国道1号沿道に展開している産業をリーディングする土地利用を実践するゾーンとして駅周辺整備計画に入れる。
- 駅北側の西側：産業立地に最も魅力的な地区であると考えられ、長期的な視点で、新産業立地の為の環境を準備しておくゾーンとする。
- 東海道：東海道を中心とした景観に配慮した歴史街道を形成し、観光振興を図るゾーンとする。

■駅周辺整備に関連性の高い駅周辺外での土地利用の提案

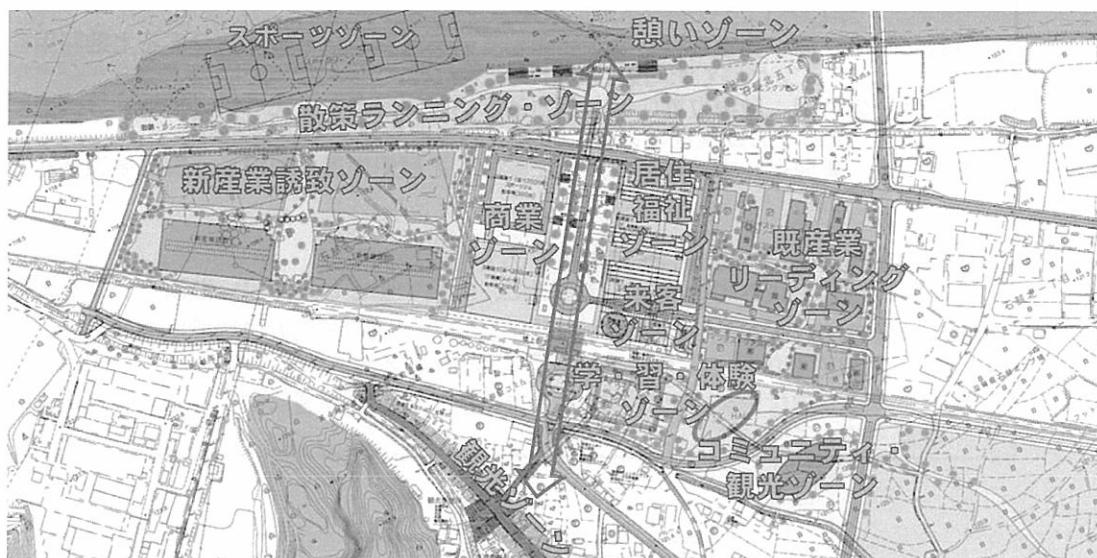
- 駅周辺地区と既存中心地区を結ぶ為に、緑を中心とした憩い・散策ゾーンを形成する。
- 名神高速の新インター、国道1号バイパスのインターに近い場所においては、物流拠点整備・企業誘致のゾーンを形成することが望ましい。
- 田園地区では湖南の農業を活かした、農・商工産業を展開するゾーンを形成し、農業振興を図ることが望ましい。



石部駅周辺の土地利用（案）

ゾーニング&駅前広場

- 南北空間をオープンスペースとし自然を活かした駅前広場を中心に土地利用を展開。
- 公共空間・建築の美装化、電線類地中化など、景観に配慮した魅力ある「まち」を形成
- 駅前広場はトランジットモール化、自家用車を排除。歩行者中心のまちの形成
- JRの複線化・増便、都市部への時間短縮化を図り、かつバス等の利便性を高め、公共交通の利便性を向上させ、駅周辺の吸引力を高める。
- 現在の南側駅前広場についても周辺整備と併せて一体的な改良が必要



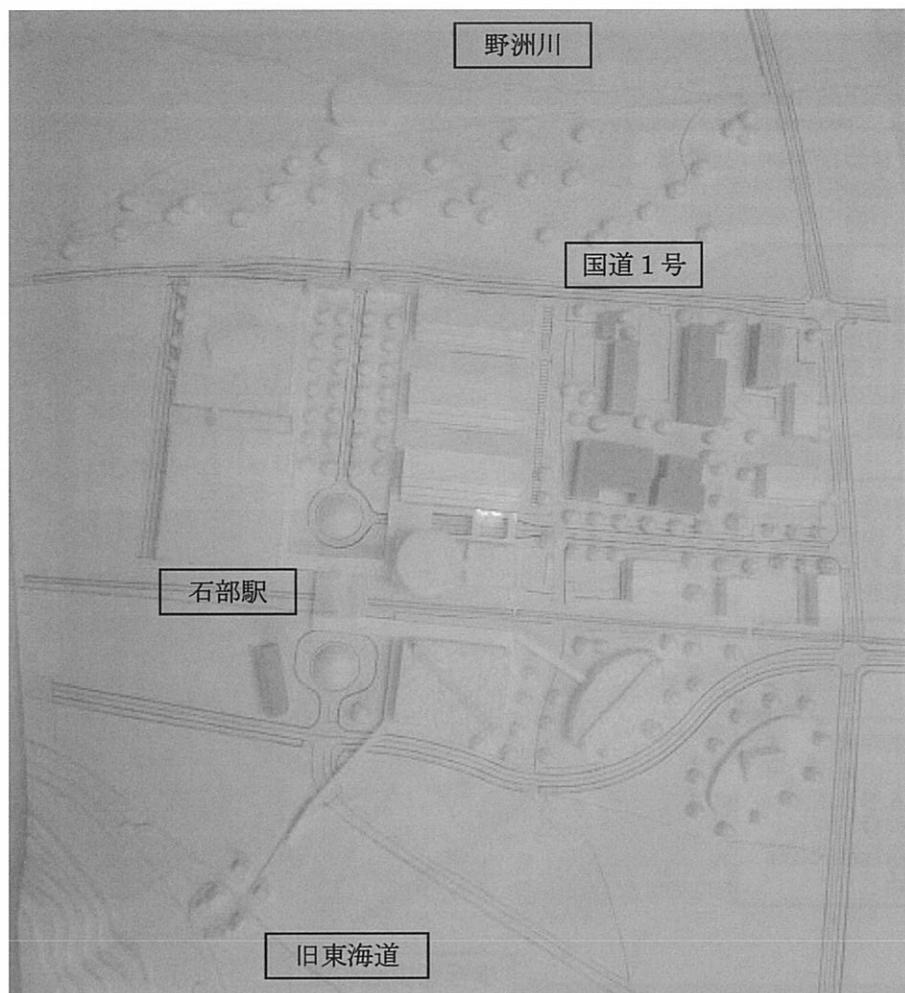
駅前広場のイメージ



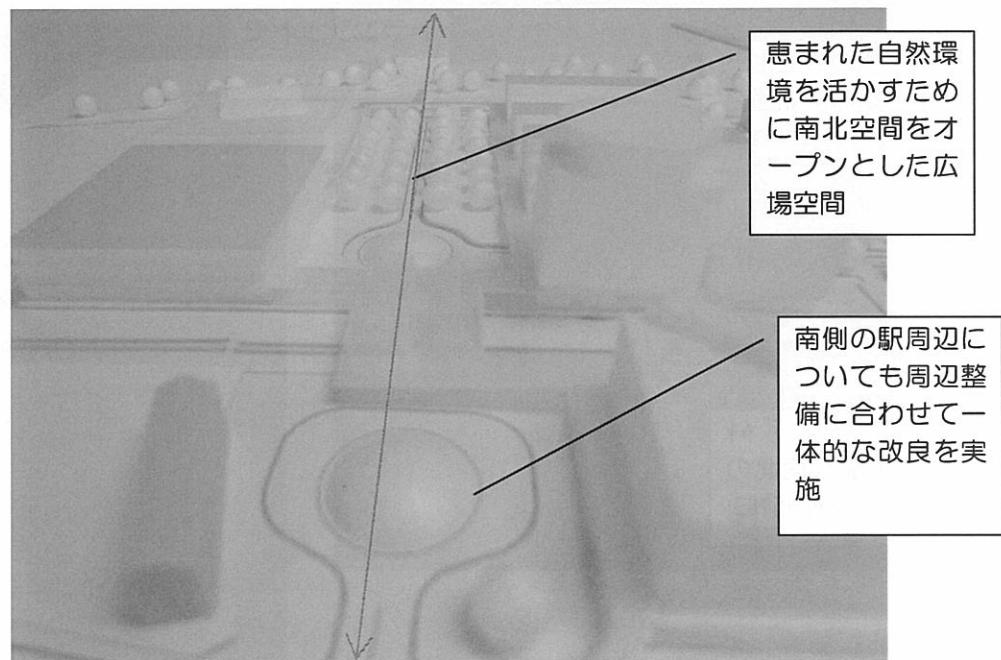
ペデストリアンデッキ
のイメージ



駅前広場のイメージ



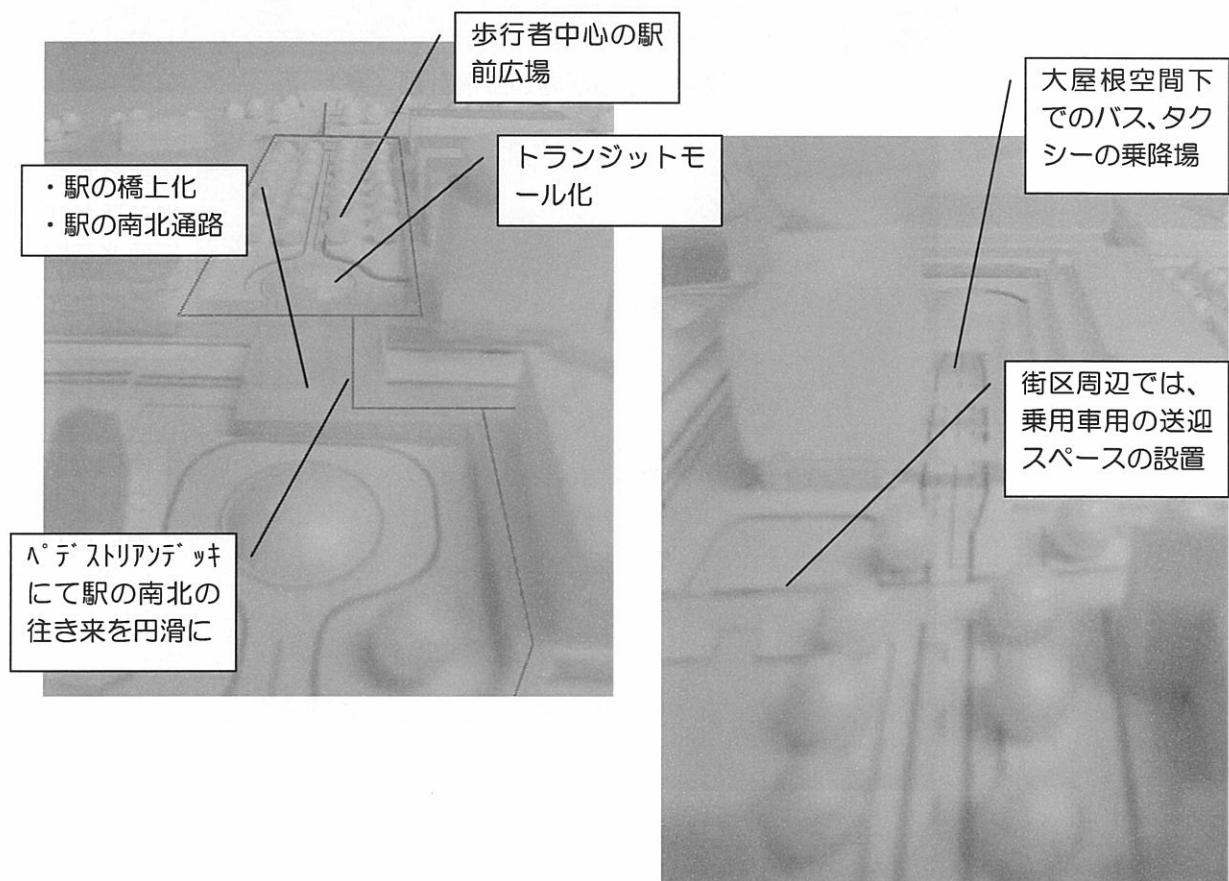
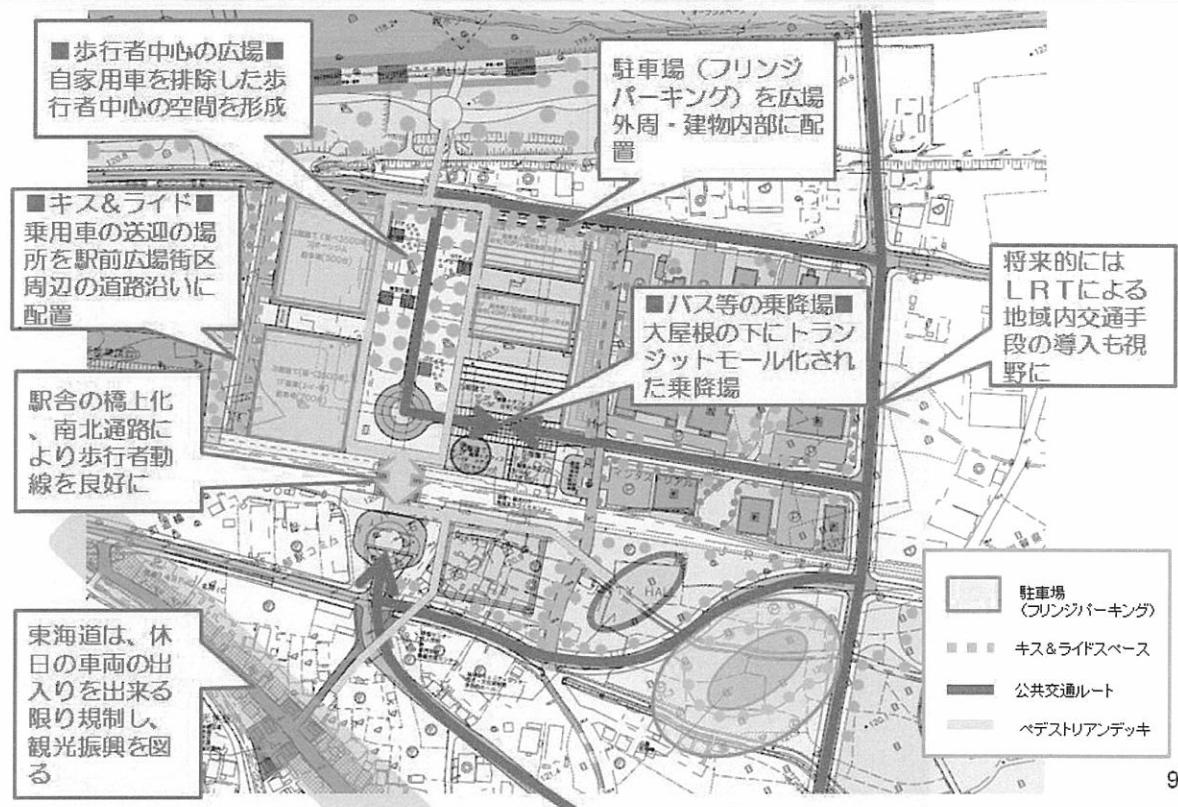
模型でみる駅周辺整備計画（案）



駅南側上空より駅北側を鳥瞰

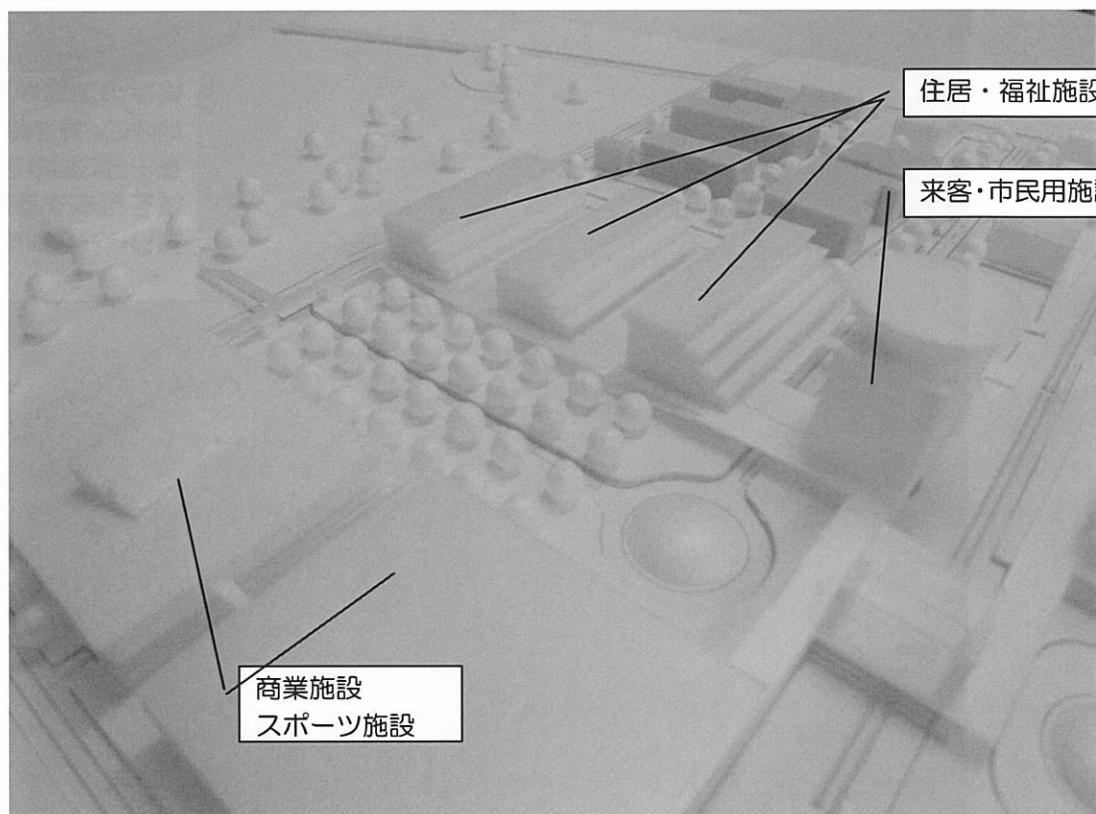
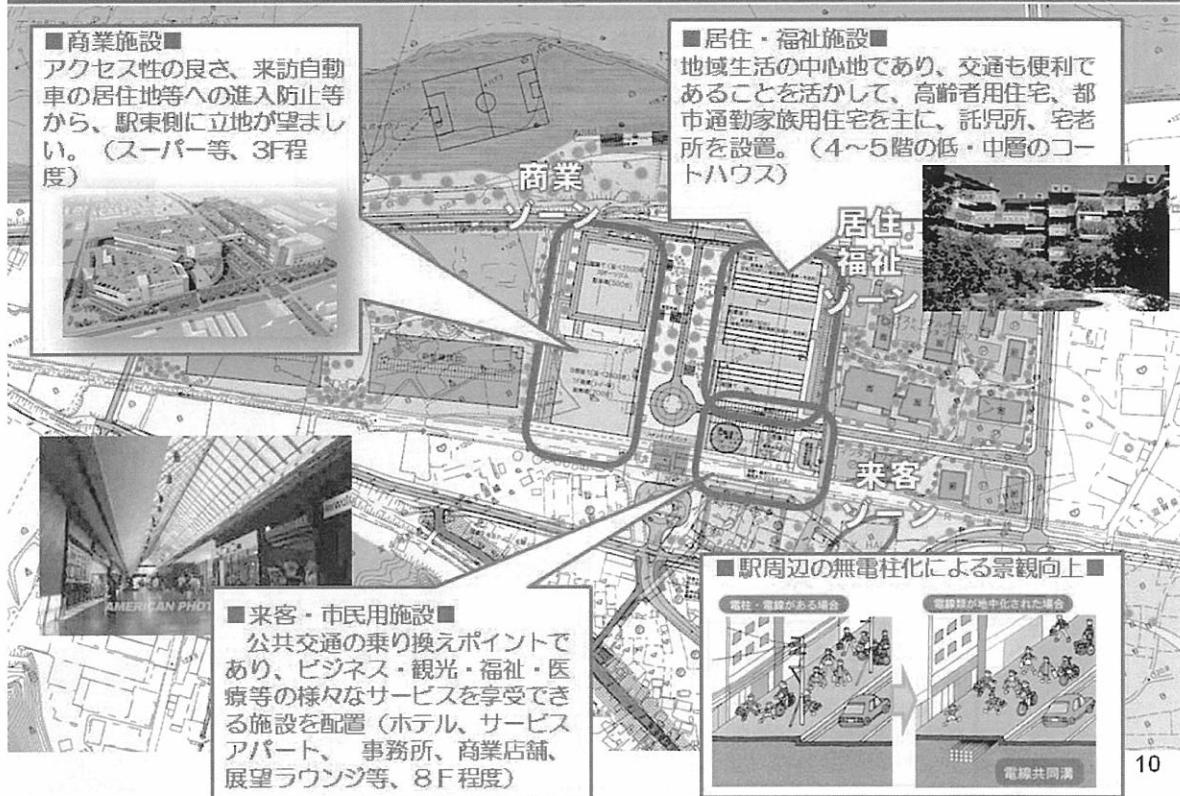
石部駅周辺の土地利用（案）

交 通



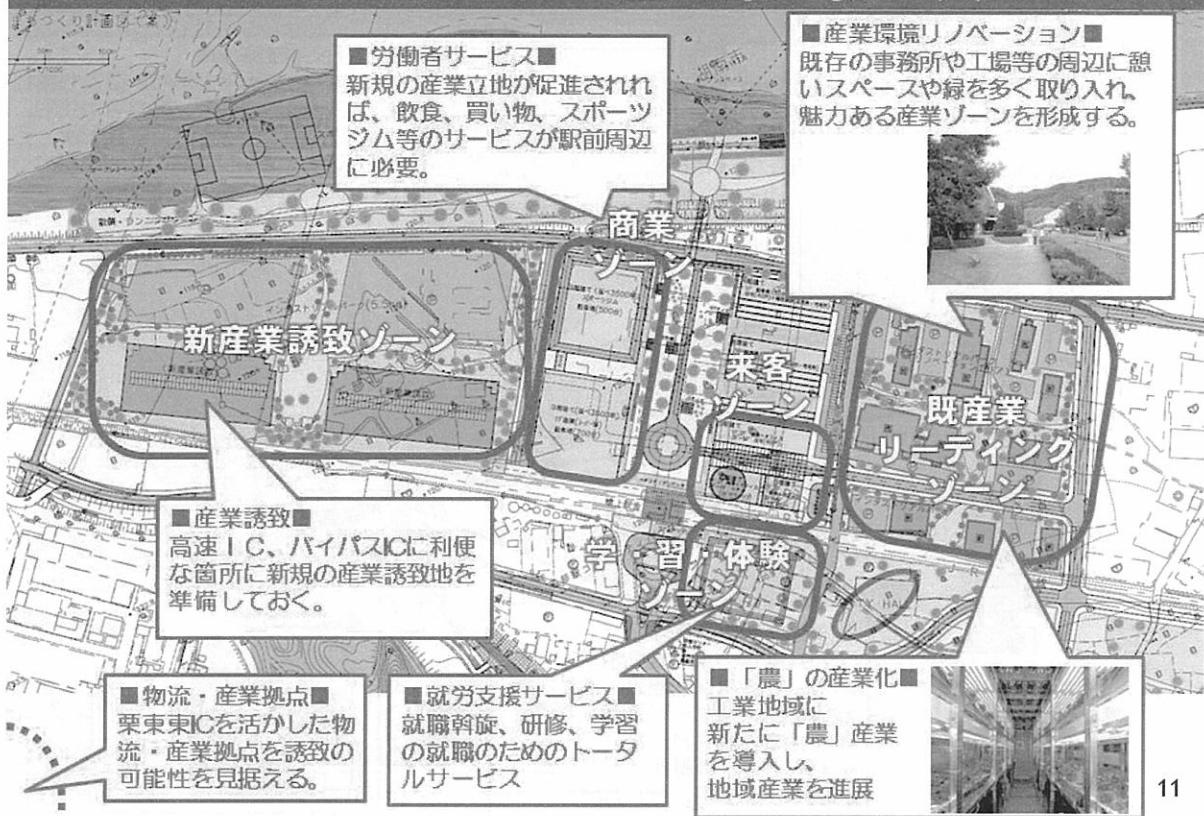
石部駅周辺の土地利用（案）

駅前広場周辺

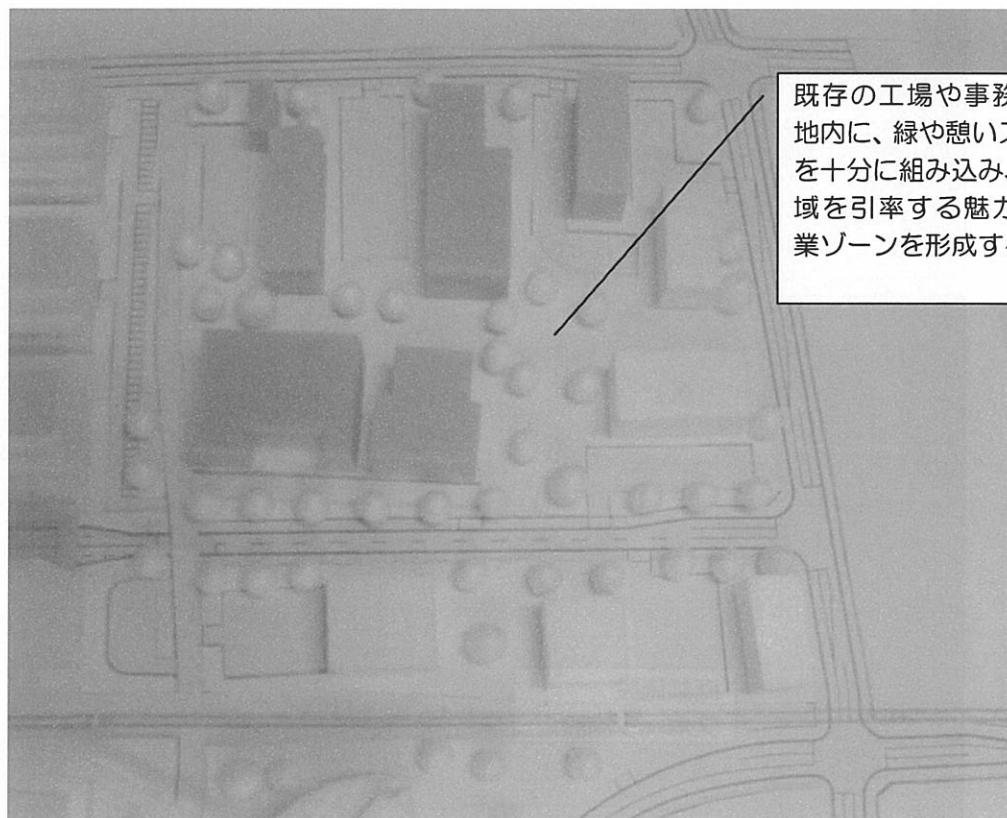


石部駅周辺の土地利用（案）

産業振興



11



石部駅周辺の土地利用（案）

医療・福祉

誰もがアクセスしやすく、利便であることを活かした安心・安全な託児所、宅老所、医療関係施設を導入。

■託児所・宅老所■



■医療施設■



車でも公共交通からも送迎に適し、環境の良い場所に保育園を。



12

石部駅周辺の土地利用（案）

地域コミュニティ

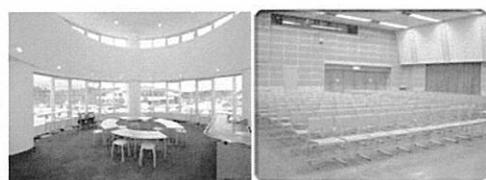
■学習・研修施設■

専門学校、老人大学、就労支援等の学習や研修等を実施するサービス拠点



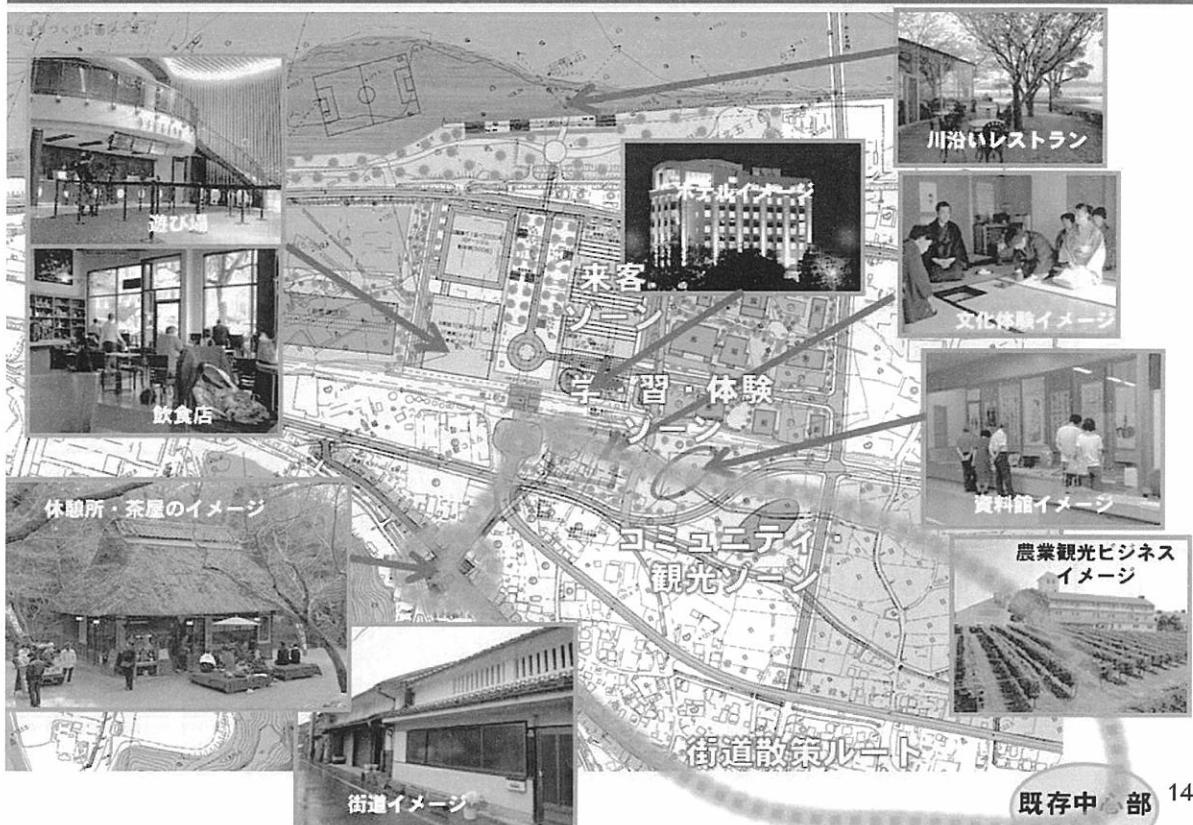
■市民ホール・コミュニティセンター■

- ・地域コミュニティ促進や多目的な催し物のためのホール
- ・観光客のための資料などの展示スペース

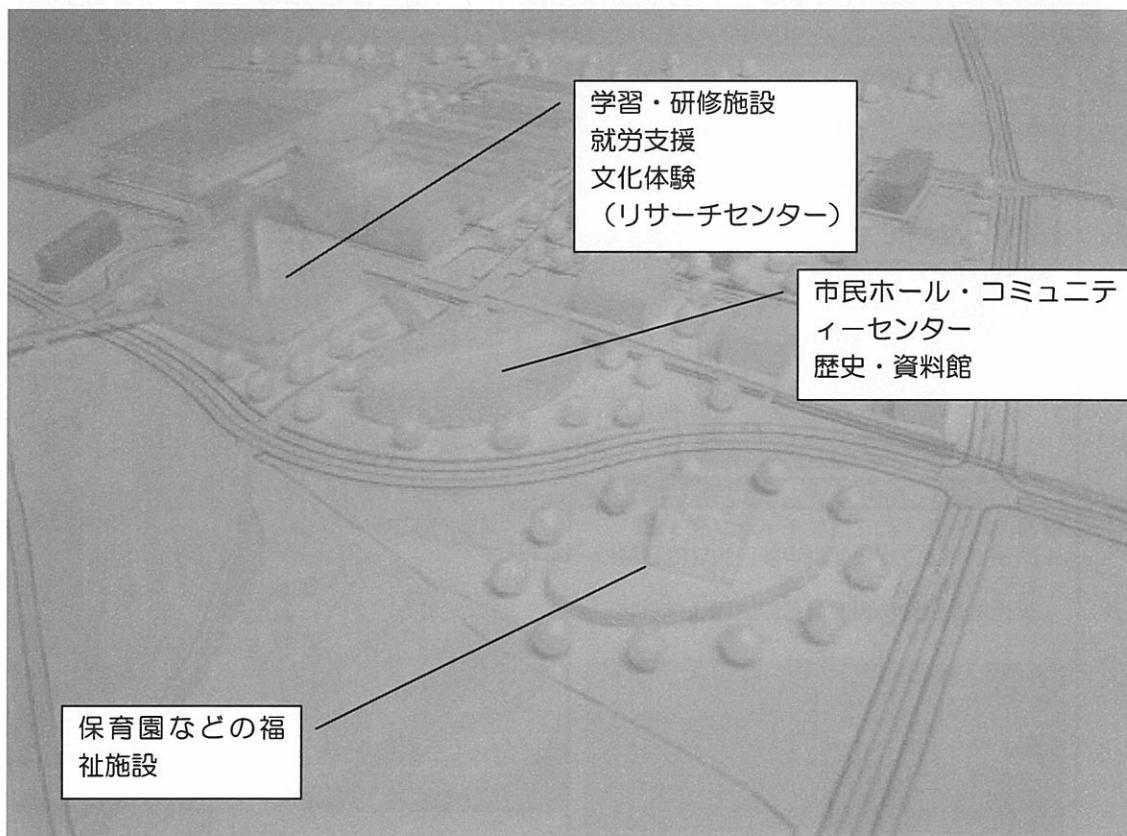


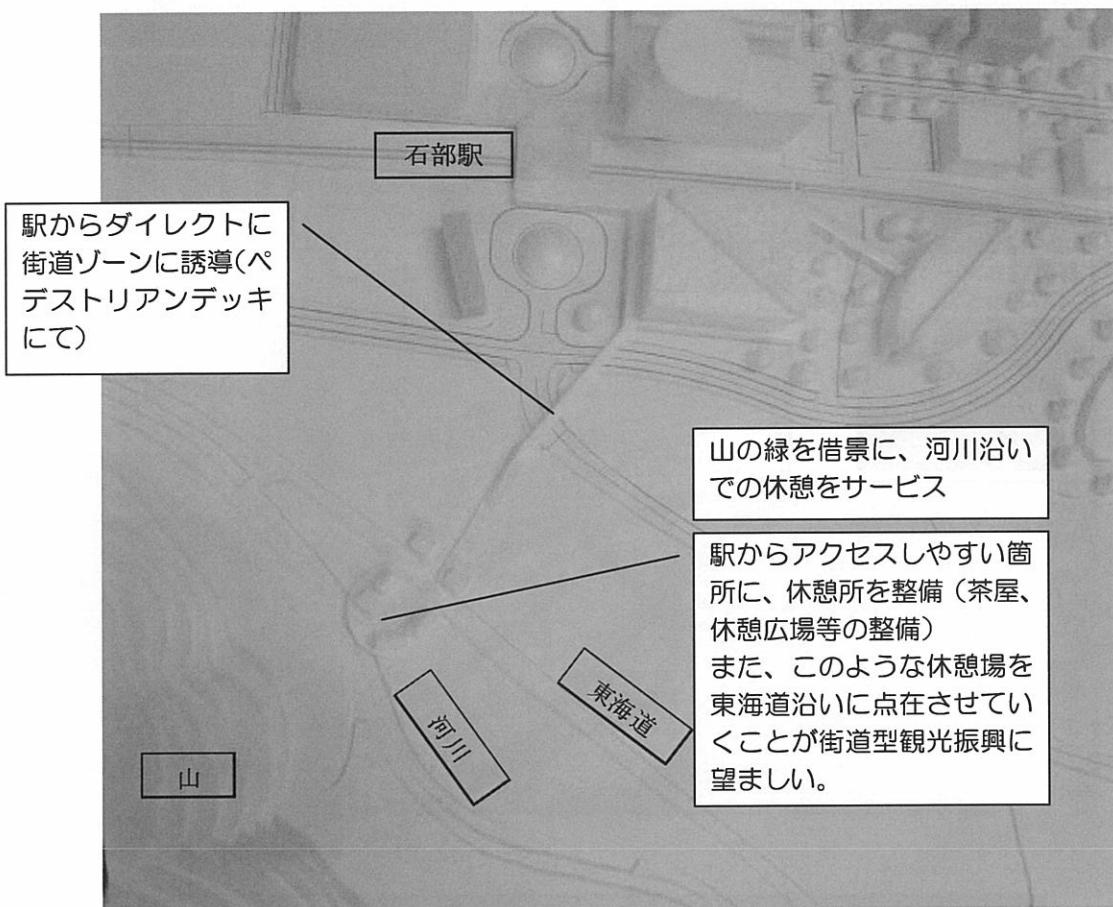
13

石部駅周辺の土地利用（案）観光・憩い・遊び

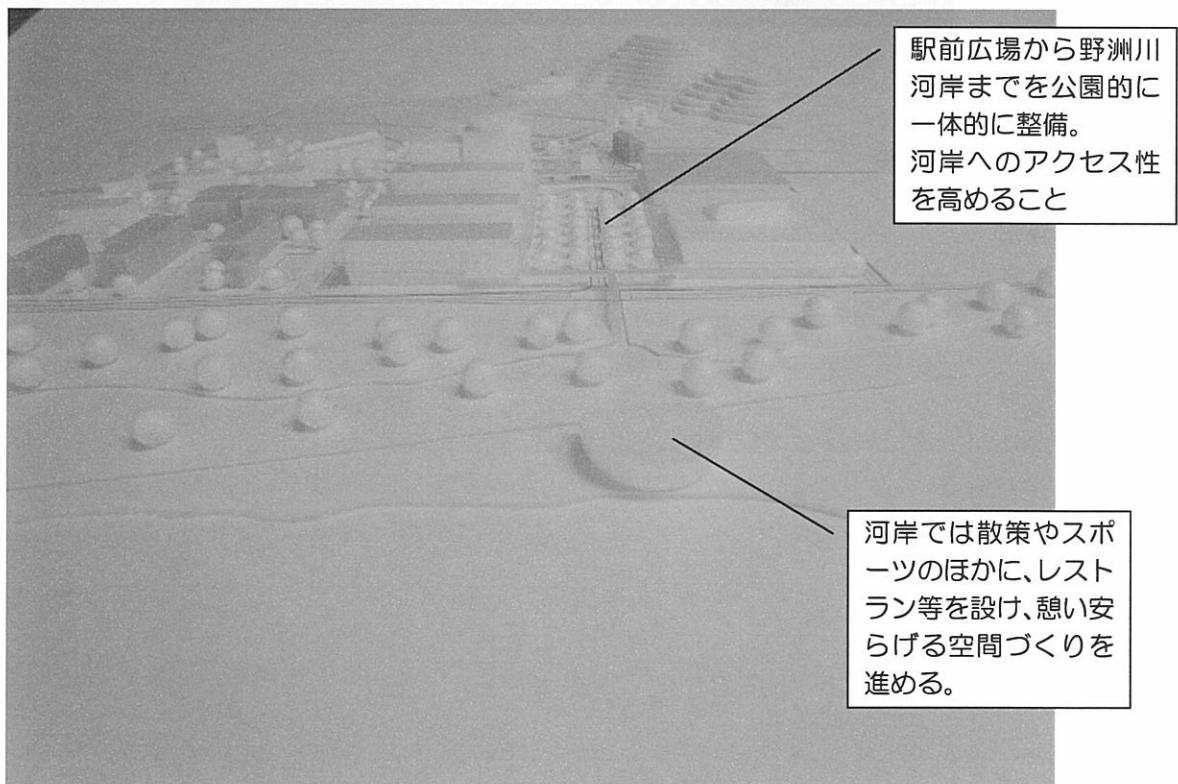
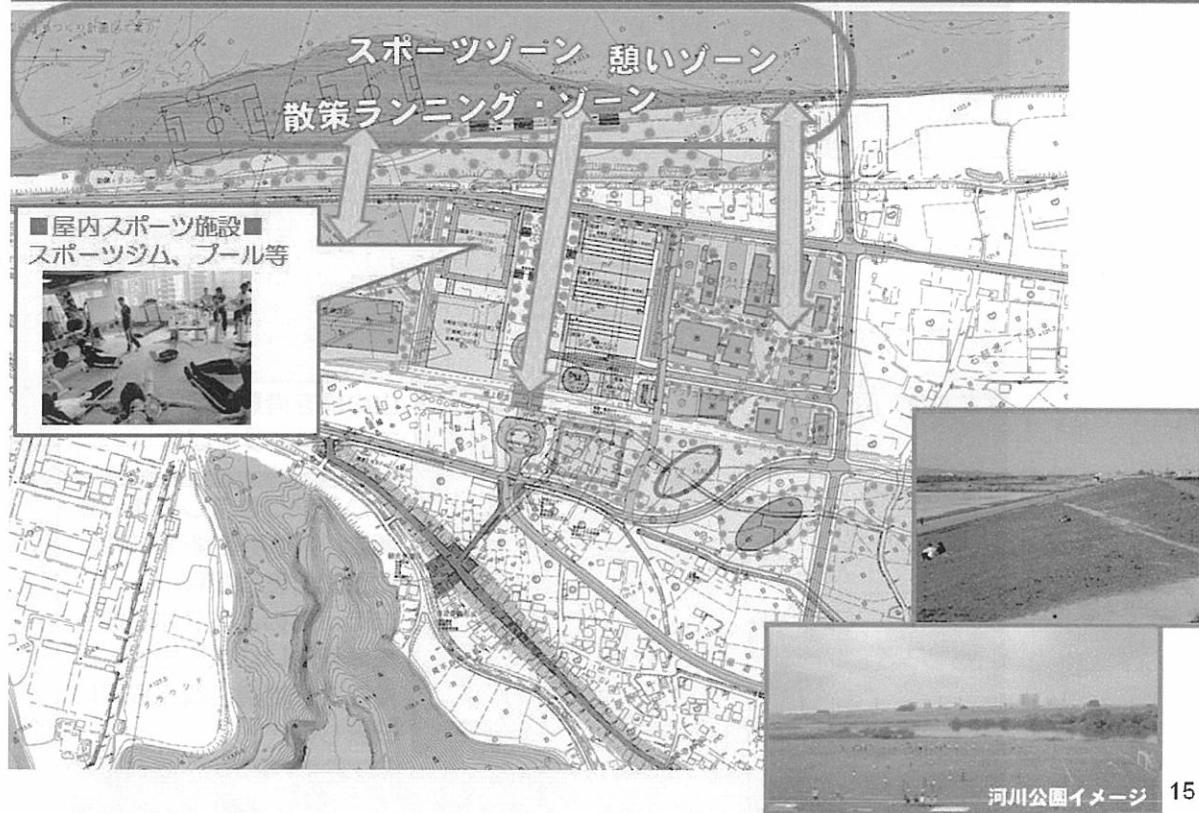


14





石部駅周辺の土地利用（案）スポーツ



§ 4 事業化可能性の検討

4-1 事業内容

前述したまちづくり方針を実現するためには、次のような施設・事業などが必要となってくる。本まちづくりにとって、中川ヒューム管をはじめとする敷地の活用は不可欠であり、実現化には地権者との調整等が大きな要素となってくることを、下表の整理の前に注記する。

なお、そのために、敷地利用の可能性に関する整理は、割愛する。

場所	機能	導入施設・施策	備考
道路	交通機能	・地域縦断道路 (新中郡橋)	・地域住民への理解を広げ、まちづくりに重要な要素となる道路であることを位置付けていくことで実現性が高くなると考える。
		・駅へのアクセス道路 (駅北側)	・上の道路整備に合わせて、市が整備
		・農免道路	・従来からの都市計画道路であり、実現性は高い。
	景観機能	・電線類の地中化 (駅周辺区間について)	・道路・街路整備に合わせて整備することで、安価に整備可能になる。 (道路改築の場合: 約 40 万円/m)
鉄道	交通機能	・複線化 ・増便化	・JRとの調整が必要であり、実現のためにには鉄道利用者を増やし、実現性を高めていくことが重要
バス	交通機能	・路線、便数等の改善	・将来的には LRT の導入を念頭に入れる。
駅	交通結節機能	・橋上駅舎	・橋上駅化の基準が見直されており、恐らくその基準がクリアできると考えられる。一方で、公共交通の利用促進を図っていくことも重要である。
	通行機能	・南北自由通路 ・バリアフリー関連施設	橋上駅化に伴い整備可能

場所	機能	導入施設・施策	備 考
觀 光 ゾーン	主に沿道住民、行政が中心となって整備		
	休憩機能	<ul style="list-style-type: none"> ・休憩広場 ・茶屋等の飲食 ・足湯等のおもてなし施設 ・観光案内サイン 	まずは、実施希望者を地元等から募集
	景観機能	<ul style="list-style-type: none"> ・電線類の地中化 ・道路の美装化 ・街並み形成のための民間建物改良時の補助事業 ・街並み形成のための条例策定 	沿道住民と調整が必要
	交通機能	<ul style="list-style-type: none"> ・自動車進入規制対策 	沿道住民、警察との調整が必要

場所	機能	導入施設・施策	備 考
新産業誘致ゾーン	特になし	特になし	新産業誘致のための区画として位置付けておく。

場所	機能	導入施設・施策	備 考
既産業リーディングゾーン	民間企業が中心となって整備		
	リラクゼーション機能	<ul style="list-style-type: none"> ・敷地内の緑化 ・緑化広場 ・緑の散策路 ・緑化に関する条例等策定 	既企業との調整が必要
	新農・商工機能	<ul style="list-style-type: none"> ・野菜工場 (空け戸等を活用して) 	

場所	機能	導入施設・施策	備 考
散策ラソニックゾーン	行政が中心となって整備		
	散策・健康機能	・散策・ランニングコース	
	リラクゼーション機能	・河川公園	
スポーツゾーン	行政が中心となって整備		
	スポーツ機能	・球技場等	
憩いゾーン	民間企業が中心となって整備		
	憩い機能	<ul style="list-style-type: none"> ・レストラン ・ウォークボード 	

4-2 概算事業費

主要な施設の概算工事費を以下に示す。

種別	施設名	規模	延長(m) 面積(m ²)	単価 (万円)	概算費用 (億円)
道路	駅アクセス道路	14m×180m	2,520	15	3.78
	観光道路美装化	6m×1500m	9,000	15	13.50
広場	北側駅前広場	70m×180m	12,600	15	18.90
	南側駅前広場	70m×70m	4,900	15	7.35
	ペデストリアンデッキ	5m×1000m	5,000	40	20.00
公園	河岸公園				2.00
その他					2.00
小計					67.53

種別	施設名	規模	階数	延面積 (m ²)	延面積 (坪)	単価 (万円)	概算費用 (億円)
建物	駅舎	30m×30m	—	900	270	200	5.40
	商業施設(スープー側)	70m×80m	3	16,800	5,070	50	25.35
	商業施設(スポーツジム側)	70m×80m	3	16,800	5,070	50	25.35
	ホテルビル	40m×25m	8	8,000	2,420	60	14.52
	サービスホテルビル	30m×25m	8	6,000	1,810	60	10.86
	マンション南側	35m×75m	5	13,125	3,960	60	23.76
	マンション中側	35m×75m	5	13,125	3,960	60	23.76
	マンション北側	35m×75m	5	13,125	3,960	60	23.76
	研修センター	55m×70m	3	11,550	3,490	80	27.92
	コミュニティセンター	2500m ²	1.5	3,750	1,130	80	9.04
	保育園						4.00
	休憩公園(茶屋等含む)						1.00
	その他						1.00
小計							195.72
合計							263.25

※用地買収費は含まず。

※なお、上の概算事業費は、経験則からの算出であり、今後精度を高めることが必要である。

§ 5 実現に向けた整備シナリオの検討

5-1 「地域マネジメントセンター」設立の提案

まちづくりを、行政や企業や住民が各自で展開するようなことでは、最終的には、まちが機能しなかったり、集客性がなかったり、公共施設のみのあるまちになったりと、偏ったまちになってしまうことが懸念される。

本まちづくり計画を実現するためには、官民が一体となって取り組むことが不可欠であると考える。

そのために、まちづくりをマネジメントする実務部隊「地域マネジメントセンター」の組織づくりを提案する。

この地域マネジメントセンターが中心となって、事業計画を立て自主的にまちづくりを進めて行くことを提案する。

■地域マネジメントセンター■

◎組織：地元住民、地元企業、行政で構成されるメンバーを想定する。

◎活動実施内容

まちづくりの実現に向けた以下の取り組み及び維持管理を行う。

- ・まちづくりの企画・計画、設計の立案
- ・地権者、住民、企業、行政などの関係者との調整
 - 地権者への理解と用地活用の調整
 - 住民への説明、賛同・参加の促進
 - 企業への誘致活動、誘致企業との協働企画・計画
 - 行政との調整
- ・資金等の支援活動
- ・まちの管理
- ・まちのPR活動

◎組織の活動資金：地元企業、行政、住民からの出資で活動する。

石部駅周辺まちづくり「かっこいい田舎」計画図(案)

