

栗東駅東口公共用地利活用検討会議

議事要約

平成 25 年 2 月 19 日（火）午後 3 時 00 分～

コミュニティセンター大宝 研修室

1. 開会

2. あいさつ

《市長》

栗東駅開業後は、以前の状況を一変させるにぎわいが生まれている。しかし、商業施設の課題、周辺住民のまちづくりの課題を伺っている。

栗東駅東口の公共用地は、都市整備（株）から買い戻し、平成 23 年末に支払いが完了している。公共用地の利活用がまちづくりの中でどのように寄与できるかを考える必要があり、ニーズの掘り起こし、地域特色を活かすことができる利活用、まちづくりといった方向につなげていけるように、皆さんの意見を伺っていきたい。今回はその第一段階であり、今後いろいろなつながりをつくっていきたい。忌憚のない意見を出して頂きたい。

3. 紹介

4. 議題

- ①栗東駅東口公共用地利活用の検討について
- ②栗東駅東口周辺の状況について
- ③駅前公共用地の現状・利用状況について
- ④駅前公共用地の利活用の検討について

5. 意見交換

委員

検討会議の回数など、来年度以降の予定はどうか。今回は、地元に広く意見を聞くためのステップということでしょうか。

事務局

今年度は今回のみとし、今後の参考として広く意見を頂きたい。来年度以降は、ワークショップや部会を開くことも考えており、適切な体制で取り組んでいきたい。

委員

市の財政は貧弱であり、自治会への補助金も削られている。公共用地利活用によって、活性化につながり、財政が潤うならば賛成したい。単に意見を聞くだけならばいけない。具体的な方向性があるならば、自治連合会で諮り、各自治会で検討してもらうこともできる。市として何か案を持っているのではないか。

事務局

当初は駅ビル用地として考えてきたが頓挫してきた。駅ビルや広場等の公共空地としての利活用が考えられるが、現在、具体的な案は持っていない。

委員

広く意見を聞くことは良いが、地元にて全て任せるでは困る。市としてどうすべきかビジョンは持つべき。意見を聞き、検討した結果、お金がなくて頓挫するのではいけない。効率的な利活用により、市の財政に寄与する方法を考えるべきで、起債の現状や財政状況など、その方向性を示してもらいたい。

事務局

都市整備（株）からの公共用地の買い戻しは完了しているが、買い戻しの原資である起債は残っている。当時と比べると地価が下がっており、売却しても起債が残るため、現実的に売却は難しい。市が土地を継続して所有し、民間に賃貸したり、公共用地として独自で利活用する方法が現実的である。次回は、起債の現状など検討材料を出したい。

委員

公共用地だけでなく、駅周辺全体の土地利用のあり方を計画的に考える必要がある。当初は、都市整備（株）所有の隣接地と一体的に活用する経緯であったが、トーンダウンしている。具体的にどうしたいのか見えてこない。

委員

公共用地は駅に近く利便性が高い。集客力は持ってくるものによって変わるが、立地としては商業機能があると良いと思う。ただし、土地の利活用は、公共用地としての活用、又は売却、民間への賃貸など、総合的に検討する必要がある。

委員

資料４の社会情勢については、市の財政面がはじめにくるべきと考える。公共用地の利活用について市の案があるのではないか。

事務局

買い戻した経緯があり、1等地であるため、広場のままとは考えておらず、何らかの形で活用すべきとして動いている状況である。市の財政は、平成20年～22年が最も悪く、現在も良くはないが、徐々に改善している。しかし、新たに投資できる状態ではなく、民間への賃貸、又は投資を抑えた公共主体での利活用方法で運用するのが現実的である。

委員

現状を踏まえて意見とのことだが、今回示された資料だけでは、答えるのは難しい。

事務局

今回は地元住民として広く意見を出して頂きたい。今後は起債の状況などを整理して検討していきたい。

委員

市が調整池を売却してマンションが建設されることになった時、地元で合意形成することは難しかった。しかし、市の厳しい財政状況等の大局的な視点で検討して解決してきた。

利活用については、都市整備㈱所有の隣接地を一体的に考える必要がある。市が投資するのが難しいならば、民間を活用する必要がある。栗東駅は南草津駅と比べてにぎわいが少ない。商工観光労政課としては、現在の状況をどのように考えているか。

事務局

当初は新幹線新駅の設置を前提として駅ビルも計画されてきたが頓挫している。現在、手原駅は観光資源へのアクセス面で利便性が高いことから、優先的に取組みを進めており、今年度は観光案内所を設置した。今後は、栗東駅については役割を整理する必要があると考えているが、具体案はない。

委員

栗東市には2駅があり、2つに分かれていることが他市と異なる部分だと思う。栗東駅の乗客は増加しているが、より増やすために、新快速の停車が必要である。栗東駅に降りた人は、平和堂やウイングプラザに寄らずに素通りしている印象がある。人の流れを考え、集客力のものを考える必要がある。

事務局

毎年、JR西日本に対して新快速停車の陳情をしているが、良い返事はいただいていない。

委員

全便停車は無理だとしても、夜間の野洲駅停車の便を栗東駅にも停車できるとよい。住民の利便性が高まり、乗降客も増えると思う。

委員

J R 西日本に新快速停車が必要であると考えてもらうためのメリットや条件整備がないと、単に陳情するだけでは難しい。J R も商売目線である。当初は、新幹線新駅と新快速はセットであったが、現在は、新幹線新駅に替わる条件整備が必要である。

事務局

新快速停車は、野洲駅停車便だけでも求めるなど、陳情の内容を工夫することが必要である。

また、駅構内のエレベーター設置について、駅の構造上、階段の場所を変えるなど、多額の工事費が必要となることから、J R 西日本に対して、工事費を安くできないか検討してもらっている状況である。

委員

当初は、駅周辺の活性化を考えて駅ビル内のテナント等も計画されていたと思われるが、その案はあるか。

委員

駅設置される前は、田畑が広がり水回りの悪い土地であった。その後、草津駅と守山駅の間駅の必要性が高まり、新駅設置を実現するため陳情にも行った。その際、J R は周辺整備が駅設置の条件である言われた。そのため、土地区画整理事業を実施するなど、熱意を示したため、駅設置が実現したとの思いがある。

南草津駅と栗東駅は似たような状況だが、栗東駅はにぎわいが少ない。そのために必要な役割は何かを考える必要がある。南草津駅には立命館大学が立地しており、そのような集客力のある施設を近くに立地させることも検討する必要がある。

また、既存に立地している平和堂等の商業者と対立する施設ではなく、共生するものを検討する必要がある。

委員

これまで出た意見では、駅前公共用地を売却することや市が新たに投資することは難しい。現実的には、隣接地と一体的にどう利活用するのかを検討する必要がある。また、単体で集客できるものであり、民間を活用して誘致していく形が現実的だと思われる。

利活用の検討を進めていくためには、当初の計画が頓挫してきた経過と、起債等の財政状況の情報開示が必要である。本当に土地売却の選択肢がないのかも検討すべきである。

ウイングプラザは当初、商業ビルを目的として整備したが、現状は商業的なテナント入居だけになっていない。駅ビルを建設したとしても、入居してくれるようなテナントがあるのかは難しい現状である。単体で集客でき、周辺の土地利用や駅利用を含めて検討していく必要がある。

委員

公共用地だけでなく、駅前周辺全体を捉え、現在の状況と今後どうしていくべきかを考える

必要がある。ここ10年程は下降つづきで厳しい状況であると認識している。バブル崩壊も一因であるが、当初に計画されていた駅前の都市構想と比べると、現在は失敗したまちと言わざるを得ず、にぎわいが乏しく、客数が少ない現状である。

商工会の実施した調査では、市民は市内での購買力が少なく、イオンモール草津店やアルプラザ草津店に行く人が多い結果となっている。その原因の一つとして、道路アクセスが悪いことが考えられる。草津と守山から道一本でつながっておらず、栗東駅は袋小路の状態であり、わざわざ寄らなければならない。また、地区計画の規制が厳しく、店舗の誘導が困難であり、活性化しづらい。

にぎわいのため、商工会では駅前で夏祭りを開催している。初めて開催した時はクレームがあり、地元から大反対であったが、最近はクレームもなくなり、むしろ喜ばれている。マンションの子どもを通じたコミュニティが生まれており、また、自治会からも協力頂けるなど、活性化の可能性のある地区である。

現状からはハコモノができてても厳しい。周辺全体の中で本当に何が良いのかを、商業者や小学生などの意見も聞きながら、考える必要がある。

委員

デベロッパー任せでテナントを募集しても、坪単価を安く設定しないと入って来ない。流通業界では、2年後の消費税増税を見据えてスリム化を図っている時期であり、新たに出店してくるのは難しい。

当店の実施した来店者アンケートでは、レストランの需要が高かった。駅前周辺には、居酒屋等はあるが、ゆっくり時間を過ごせるレストラン等はない。また、シネマコンプレックスやゲームセンターなどの需要も高い。当店内にも小さなアミューズメントエリアがあるが、週末には親子連れで非常ににぎわっており、親子連れで遊べる場所も求められている。駅ビルを建設するならば、同業種が来ることは避けてほしいが、草津や守山からもお客さんが来てくれるものがよい。

ワンルームマンションの規制があり、学生向け住宅が確保できないことも、学生が少ない要因ではないか。

委員

栗東駅までの道路アクセスが悪いこと、くりちゃんバスはあるが路線バスが入れないことが、にぎわいが少ない原因だと思う。また、市は公共用地に投資できないならば、民間との連携が必要である。

南草津駅では、駅利用者を増やすため路線バスを誘致する対策が奏功し、新快速の停車が実現している。また、学生のアルバイト先を確保するため、商業施設を誘致することも行っている。地区計画の制限の見直しも検討する必要がある。

委員

交通広場にある噴水は圧迫感がある。活性化のため、交通広場の活用の方法も含めて検討してほしい。

事務局

交通広場は国の補助金をもらって整備したため、根本的に改修することは難しいが、交通広場の活用方法についてはあわせて検討したい。

コンサル

今回いただいた意見を持ち帰り、整理させて頂く。全国的には、商業系の開発は苦戦している。ＪＲ東日本では駅ナカに力を入れており、駅の外に出させない戦略がみられる。そのため、駅周辺では商業ではなくマンションの需要が見られる。空いている空間を使いたいという市民のニーズはあるため、うまく使ってもらう仕掛けも必要である。

委員

駅ビルを建設する、しないをまず決める必要がある。

事務局

両方で検討していきたい。財政面の情報について、金額等の個別事情は内部で検討させて頂きたい。また、起債状況などはルールに則り提示したい。

委員

生活利便性が高まる、子育て環境がよくなるなど、住民のためになる利活用を検討して頂きたい。

6. 閉会

(以 上)