

草津市の成長と地理学

—フィールドワーク 50年の軌跡—

戸 所 隆*

I. はじめに

1. 立命館地理学会と筆者

立命館地理学会は1988年に発足し、1989年11月に機関誌『立命館地理学』第1号が発行されている。2018年12月開催の立命館地理学会は創設30年大会になり、筆者はその記念講演を依頼された。この学会の創設は研究発表機会を求める地理学教室卒業生有志の強い要望による。筆者は1988年12月～1989年11月の学会代表¹⁾として、また地理学専攻の主任としても創設に係わり、機関誌『立命館地理学』発刊をはじめ様々な面で教員・卒業生・業者等との調整にあたった。第1号には筆者の「地域再活性化計画と地理学—草津市を例に一」も掲載されている。そこで、「草津市の成長と地理学—フィールドワーク 50年の軌跡—」のテーマで記念講演と『立命館地理学』への執筆を快諾させて頂いた。

草津市は1968年から今日まで50年間研究してきた筆者の重要なフィールドである。また1994年開設の立命館大学びわこ・くさつ

キャンパス (BKC) は、地理学教室の大先輩・谷岡武雄立命館総長時代の立地決断である。その開設をはじめ草津市のまちづくり・都市形成に、私の地理学研究は少なからず貢献したと自負している。本稿はその記録である。

2. 草津市の概要と筆者の研究

琵琶湖南部 (湖南) に位置する草津市は、1954年の草津町・常盤村・笠縫村・山田村・老上村・志津村の合併で市となり、治田村渋川地区を1956年に編入して現在に至る。歴史的には東海道・中山道の二大街道が合流・分岐する京・大坂に近い大宿場町として発展した。近代以降も国道1号・8号、名神高速道路、東海道本線・新幹線などの国土幹線が通り、京阪神大都市圏の近郊都市であり湖南の中核都市である。人口は、市制施行時の32,152人から60年後の2015年には137,247人 (国勢調査) と4.3倍に増加し、大津市に次ぐ滋賀県第2の都市となった。67.92 km²の市域にパナソニック、ダイキン、オムロンなど有力企業の研究所・主力工場が立地する全国的にも活力のあるコンパクトな都市で、2005～07年度には地方交付税不交付団体と

* 高崎経済大学・名誉教授

キーワード：草津市、時代の変化、まちづくり、政策立案、地理学の有用性

Key words : Kusatsu City, Changes of the Times, Urban Design, Policymaking, Usefulness of Geography

なり、現在も財政状況は相対的に良い状況にある²⁾ (第1図)。

草津市の地形は、75%が沖積低地、19%が丘陵、6%が段丘で、山地はない。また市域の73%が傾斜3度以下で開発しやすく、律令期に条里地割りが施行された。そのため、その後造られた東海道や中山道などの道路や河川、中心市街地などは、この傾斜方向と格子状の条里地割りに規制された土地利用になっている³⁾。

JR 京都駅から JR 草津駅まで東海道本線(琵琶湖線) 電車で約 20 分である。この時間距離は京都都市圏にありながら自立した都市として成長できる地理的位置にあり、JR 京都駅から約 10 分の時間距離と京都に近接しすぎる大津市中心部より、中核都市への成長ポテンシャルが高いといえる。また、JR 草津駅を中心に半径 8 km 圏約 200 km² に位置する草津・栗東・守山・湖南 4 市は 33.8 万 (2015 年国勢調査) の人口集積を持つ。

日本の人口は 2008 年をピークに減少に転じたが、草津市は 2010～15 年にも 13.1 万から 13.7 万に増加した。国立社会保障・人口問題研究所では 2035 年まで草津市は増加し、14.6 万になると推計する (「草津市人口



第1図 草津駅前ペDESTリアン広場と近鉄百貨店 (2019年)

ビジョン」2016年 草津市)。これは立地環境を活かし、時代変化を捉えた都市政策の成果であり、「住みやすさ」ランキングにも現れる。東洋経済新報社の住みよさランキング (2017) では全国 24 位 (近畿圏では 1 位)、日経 BP 総合研究所の活力ある都市 (働く世代 2 万人調査) (2016) では全国 41 位 (県内 1 位)、週刊ダイヤモンドの勢いのある街 (2016) では全国 58 位 (県内 1 位) である。

筆者の草津市研究は、1968年に立命館大学地理学研究会 (学術系サークル) での天井川・宿場町に関する巡検調査に始まる。草津市は筆者の都市地理学の師 (元立命館大学地理学科教授・地理学研究会顧問) である小林博先生の居住地であった。小林先生のご指導もあり、今日まで 50 年間、草津市は筆者にとって実践研究・学術研究の重要フィールドとなっている。

1968年以降、草津市と草津商工会議所関係の都市づくり・商業地形成に係わる調査研究や草津市史の執筆などに携わってきたが、学術論文では 1981年に『人文地理 33-3』に発表した「近郊都市化地域における大型店の進出と購買行動の変化—草津地域を例に一」が最初である。その後も市役所の総合計画審議会・道路名称委員会・都市計画審議会・草津駅周辺再開発研究・草津川跡地のあり方検討、商工会議所の商業近代化地域計画策定・商業調整協議会・本町元町再活性化計画策定などに中心的に携わり、BKC 設置にも関わった。また、草津未来研究所設立を支援し、2010年より顧問、現在は相談役を務める。

II. 時代の変化に対応しつつ 成長・発展した草津市

近代以降の草津市は、時代の変化に対応しつつ成長・発展してきた⁴⁾。すなわち、第1期は明治・大正・昭和前期であり、宿場町起源の地域中心として農業地域における近郷近在の小規模中心都市であった。

1. 第2期：第二次世界大戦後の高度経済成長期（昭和中期の工業化）

第2期は第二次世界大戦後の高度経済成長期（昭和中期）である。1956（昭和31）年の東海道本線の電化は、草津を京都・大阪に直結させ、草津市民の京都・大阪への通勤者増加で衛星都市化した。その後、1963年の名神高速道路開通前後から、主に京阪神方面からパナソニック、ダイキン、オムロン、綾羽工業など多数の工場・倉庫の進出をみた。1956～73年の工場立地は敷地面積1,000m²以上だけでも71社、286haになり、山寺工業団地、馬場工業団地など丘陵部の工業開発も進んだ。また、東海道本線京都－草津間の複々線化（1970年）は草津－京阪神間の利便性を向上させ、草津市における企業活動の多様化と京阪からの移住者による京阪への通勤者増という従前とは異なる京都・大阪との関係が生まれた。また、米作中心の農業から京阪神市場を視野においた近郊農業が盛んになった。

時代変化に対応した草津市の成長・発展は、産業3部門別人口比と昼夜間人口比の変化に現れる。1965年では第一次産業28%、第二次産業35%、第三次産業37%で、全国平均に比べ農業などの第一次と工業など第二次産業比率がそれぞれ3ポイント多く、第三次は6ポイント少ない（第1表）。また、1965年

第1表 産業3部門別就業人口比（国勢調査報告による）

	(単位：%)					
	草津市			全国		
	第一次	第二次	第三次	第一次	第二次	第三次
1965年	28	35	37	25	32	43
1975年	9	47	44	14	34	52
1990年	3	44	53	7	33	59
2000年	2	37	61	5	30	65
2010年	2	31	67	4	24	72
2015年	1	32	67	4	25	71

小数点第1位を四捨五入したため、1990年全国は100にならない

第2表 草津市における昼夜間人口比の変化（国勢調査報告による）

	(単位：人)		
	夜間人口	昼間人口	昼夜間人口比
昭和35（1960）年	35,022	32,600	93.1%
昭和40（1965）年	38,328	35,821	93.5%
昭和45（1970）年	46,409	45,081	97.1%
昭和50（1975）年	64,873	60,917	93.5%
昭和55（1980）年	77,012	72,683	94.4%
昭和60（1985）年	87,542	82,108	93.8%
平成2（1990）年	94,767	89,537	94.5%
平成7（1995）年	101,828	99,370	97.6%
平成12（2000）年	115,455	118,715	102.5%
平成17（2005）年	121,159	127,382	105.4%
平成22（2010）年	130,874	142,677	109.0%
平成27（2015）年	137,247	146,956	107.1%

(注) 昭和45年以降は、15歳未満の通学者を含む

の昼夜間人口比は93.5%で市民の6.5%が昼間は京阪を中心に他都市へ流出していた（第2表）。しかし、その10年後（1975年）の第一次産業人口は9%（全国14%）に急減する他方で、第二次産業人口は47%（全国34%）へ急増した。この結果、草津市は高度経済成長期の急速な工業都市化で工業化社会への波にうまく乗り、1960～75年の15年間に人口を3.5万から6.1万へ2倍近く増大し、京阪神大都市圏の近郊都市化している。

2. 第3期：商業機能集積期（昭和後期の安定経済成長期）

第3期は全国的には安定経済成長期であるが、草津市では商業機能の充実による生活利便性向上が図られた時期である。草津中心商業地は宿場町起源の本町地区にあった。しかし、明治中期の大路地区への草津駅開設で徐々に移動し、1960年代前半には大路地区が中心商業地となっている。また、大型店立地は大津など近隣市町より早く、1968年にはヒカリ屋（売場面積 3,899 m²）と平和堂（同 5,559 m²）、1973年に西友（同 10,588 m²）が国鉄草津駅周辺に開店し、草津市の商業地構造を変え、草津商圏の拡大・都市的優位性を高めた。その後、国道1号など幹線道路沿いへの郊外型専門店立地、新興住宅地への中規模店立地も進み、草津市の商業中心性と利便性は向上した。

また、この時期1970年代から将来を見越して様々な再開発計画が検討され、それらは第3期末期から第4期に掛けて実現している。すなわち、JR草津駅東口再開発の第1期としてエルティ932が1988年に開業し、その後の大規模ショッピングセンター・Aスクエアや近鉄百貨店開店に繋がる。その結果、産業構造が変化した。草津市は工業集積に特徴を持つため第二次産業人口比率は1990年でも44%（全国33%）と多いが、1975年から3ポイント減少した。他方で、第三次産業人口比率は1975年の44%から1990年には9ポイント増加の53%で、第二次産業人口を上回った（第1表）。

3. 第4期：知識情報社会への転換期（バブル崩壊後の平成前期）

第4期は全国的にはバブル崩壊後の低経済成長期（平成前期）である。この期は世界的

にはインターネットの普及をはじめとする知識情報社会への転換期であり、グローバル化時代であった。しかし、日本ではバブル崩壊後の経済不況で、都市銀行や大手証券会社の倒産などが相次ぎ、「失われた20年」といわれる時代になる。草津市はこの1990～2010年に人口を9.5万から13.1万に急増させ、都市機能を物品製造系から知識情報系に転換し、大きく都市発展している。

この都市発展にはBKCの開設が中核となる。立命館大学は草津市と滋賀県から南部丘陵地57haの用地提供を得て、公私協力方式でBKC建設を始めた。そして1994年に京都から理工学部が移転開設されたのを皮切りに、BKCは2019年現在6学部・6大学院で学生数約1.5万の規模となっている。この間の立命館大学・草津市・地域社会との産官学民協力体制により、草津市の知識情報化は大きく進展した（第2図）。

立命館大学以外にも琵琶湖畔には世界の湖沼環境の情報収集や湖沼の水質監視に関する研修施設として国連環境計画（UNEP）の技術センターが1992年に設置された。また、1993年に滋賀県立水環境科学館が開館し、1996年には琵琶湖の環境や歴史を総合的に研究・展示する滋賀県立琵琶湖博物館と草津



第2図 立命館大学びわこ・くさつキャンパス
(2013年)



第3図 南草津駅東口広場周辺
(2013年)

市立水生植物公園水の森も開設され、草津市は湖沼環境や水に関する世界的研究・情報発信基地化した。さらに、企業の中央研究所の立地や関連サービス機能、業務機能の増加をみた。

以上の結果、草津市の第二次産業人口比率は全国平均より高いものの低下した。他方で、第三次産業人口比率は1990年53%、2000年61%、2010年67%へと上昇している(第1表)。また、昼夜間人口比率も2000年に102.5%と昼間人口が夜間人口より多くなり、2010年には109.0%と昼間人口が夜間人口より約1.2万多くなった(第2表)。草津市が京阪神大都市圏外郭の中核都市に成長発展した現れといえよう。さらに交通・商業施設の充実、教育環境の向上から、居住地としての評価が高まった。その結果、大型マンションがJR草津駅周辺のみならず、1994年新設のJR南草津駅周辺(第3図)にも林立し、草津市の景観を一変させている⁵⁾。

4. 第5期：少子高齢化・人口減少への対応期(平成後期～令和へ)

草津市は時代の変化に対応した政策を策定・実施した結果、既述のように順調に都市

成長してきた。日本の人口は2008年から減少に転じ、少子高齢化が深刻化するが、草津市は人口も社会経済力も増強しつつある。草津のまちづくりは鉄道駅を中心に進められ、JR草津駅の一日平均乗車人員は2001年の27,231人から2015年には28,629人、JR南草津駅は2001年の16,313人から2015年の29,128人に急増した。両駅とも定期客が約3分の2と多く、昼間人口の増加などから中心性の高まりが知られる(西日本旅客鉄道資料)。都市財政も健全で、草津市は成長力のある全国的にも特異な都市である。

しかし、日本全体では少子高齢化・人口減少期になった。その影響は必ず草津市でも生じてくる。少子高齢化・人口減少に対応した「令和」の時代に適合した新たな都市発展方策を見出し、そこへの転換が大きな課題といえよう。それを考えるためにも草津市のまちづくり・都市形成に対するこれまでの筆者の基本的考え方を振り返ってみる。

III. 草津市のまちづくり・都市形成に対する基本的考え方

1. 理想と現実のギャップからまちづくりのあり方を考える

だれもが暮らしたい、行ってみたいと思う都市・まちを創ることに役立ちたいとの思いから、筆者は都市地理学を学び、都市研究を始めた。そのため、学生時代から今まで可能な限り国内外の都市を訪れ、様々な都市現象に触れ、資料収集に努めてきた。調査対象都市の評価には比較考量する基準都市が必要となる。その基準都市は都市全体を継続的に観察・調査する必要がある、筆者の基準都市は大都市では京都・東京、中都市では前橋・

高崎である。また小都市の一つが草津で、筆者の研究に特別重要な都市になっている。

都市地理学を学修・研究する中で都市づくりの基本目標は、a) 市民の安心・安全、b) 教育の充実による人材の育成、c) 雇用の創出と税収の確保、d) 市民自治の保障であると確信した。その実現には、次の条件整備が求められる。すなわち、第一に人・物・金・情報の接近性と結節性を高め、多様な交流・結節の結果生まれる創造性豊かな空間づくりである。第二は中心と周辺が明確な都市構造の構築で、第三に個性豊かな地域性の創出・形成が重要となる。また、第四に時代変化に対応した常なる新陳代謝と移動性豊かな空間形成が求められる。

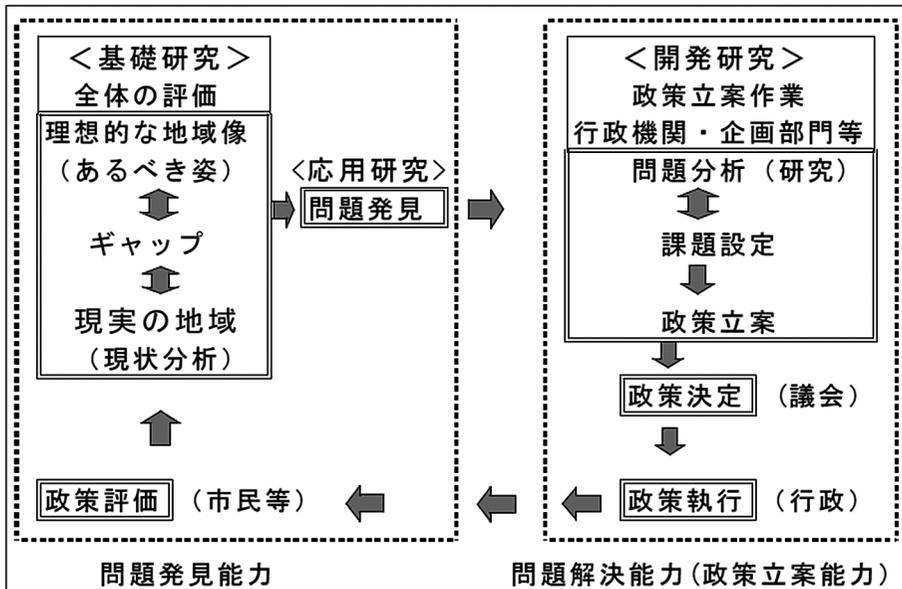
以上の都市づくりの基本目標や条件整備の視点から、草津市史の執筆や都市づくりのために現地調査や都市形成に関する史資料を基に時空間的に草津の実態や成長のあり方を考

察・提言してきた。都市づくり政策を立案するために、あるべき姿（理想）を見出し、理想と現実の比較考量から解決のための根本的問題を把握し、解決策を提案してきた（第4図）⁶⁾。

2. 筆者の目指した草津の都市像

都市づくりの基本目標や条件整備の視点から草津市の調査研究を始め、10年ほどで筆者なりに草津市のあるべき姿・都市像を考えた。その後の40年間は以下の都市像実現に向けて研究者の立場から草津市の行政や経済界、市民に情報発信・提言をしてきた。

- ① JR 草津－京都駅間は電車で約20分と京都都市圏の副都心形成可能な地理的位置にあり、京都に近過ぎる大津より中心機能集積可能性が高く、中核都市構築を目指す。
- ② 利便性・快適性に優れた百貨店のある鉄道駅中心の都心形成。
- ④ 大規模ショッピングセンターの郊外立地を



第4図 地域政策形成の基本と政策過程

(戸所隆作成)

抑制し、公共交通と徒歩で暮らせるコンパクトな楽しいまちがネットワークする都市構造形成。

- ⑤花や緑など自然と地域性豊かな芸術・文化・歴史を創造する安全で美しいまち
- ⑥特色ある美味しい料理・酒を提供するまち（食文化のあるまち）
- ⑦優れた生活環境・教育環境で人材を育成・吸引・集積するまち。
- ⑧時代に対応した域内市場産業・域外市場産業の充実と雇用のあるまち
- ⑨宿場町の歴史性・伝統を活かしたまちづくり

以上の目指すべき都市像をこの50年間変わることなく個人的に追求してきた。研究者という権力も権限も持たない立場であるが、多くの関係者との信頼関係が生まれ、紆余曲折を経てこの都市像はかなり実現してきた。次にそのいくつかを見てみたい。

IV. 中心市街地形成と再活性化政策

1. JR 草津駅を中心に百貨店のある中心商業地形成

草津市の大型店立地と購買行動の変化に関する研究から、次のことが判明した⁷⁾。1970年代の大型スーパーの集積で、草津での日用品購買率は上昇した。しかし、高級品や贈答品では行動圏の広い人や大都市からの新規居住者は京都・大阪の百貨店を志向し、行動圏の狭く居住年の長い人には擬似百貨店化した大型スーパー志向が強い。このことは新規居住者や行動圏が広く情報発信力のある人々の購買力流失を防ぐには、百貨店立地が不可欠となる。滋賀県のほとんどの鉄道駅周辺には平和堂・西友が立地しており、草津市の中核

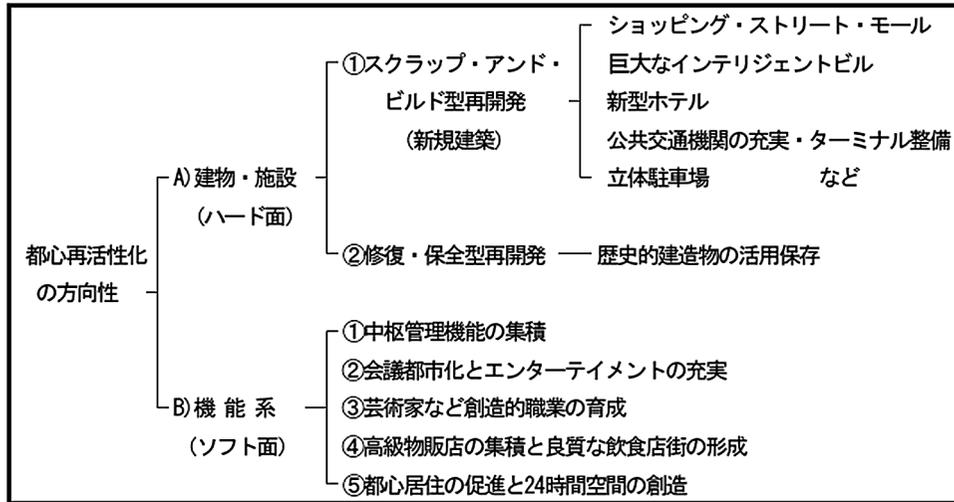
都市化には湖南地域の交通結節点の JR 草津駅周辺に百貨店を立地させ、吸引力を高める必要があった。

以上から筆者は、商業近代化地域計画や JR 草津駅東口再開発計画などで一貫して百貨店の必要性を提言し続けた。百貨店立地には時間を要したが、近鉄百貨店が JR 草津駅東口に1997年に実現した。その間にヒカリ屋を核店舗に JR 草津駅東口再開発第1期のエルティ932（地下1階地上18階複合ビル）が1988年開業、1996年には JR 草津駅西口の広大な綾羽工業跡に、商業近代化地域計画の理念を入れた大規模ショッピングセンター・エイスクエア（店舗面積は58,611 m²）が開店している。

JR 草津駅周辺は百貨店や多彩な商業施設、都市ホテルなど対個人・対組織サービスの充実を図り、広域求心力を向上させた。また、JR 東海道本線・草津線の結節や名神・新名神高速道路、国道1号・8号・京滋バイパスなど京阪神・全国と直結する草津市の交通利便性は、知識情報化社会の担い手となる人々に魅力ある生活環境を提供した。こうした都市環境整備が1990年代に草津市を工業化社会から知識情報化社会への転換や人口増に大きく貢献したといえよう。

2. アメリカで考えた都心再活性化方策を草津市に活かす

草津中心商業地形成やその再活性化には、1983～84年のアメリカ合衆国での研究をまとめた都心再活性化の方向性を活かした（第5図）。すなわち、この時期は工業化社会から知識情報化社会への転換初期であり、中心市街地の再活性化には新しい時代に対応した再開発が必要であった。施設・建物の再開発手法にはスクラップ・アンド・ビルドで新設



第5図 アメリカ合衆国中核都市における都心再活性化の方向性

(戸所隆作成)

する型と歴史的・景観的価値の高い既存施設を修復・保存する型がある。

機能面での活性化方策には、知識情報化社会に対応すべく中枢管理機能の集積を図り、多種多様な会議・展示開催によって情報交流を活発化させねばならず、IT社会対応型の大型オフィスビルやシティホテル、コンベンションセンターが必要となる。また、会議等の来訪者が楽しめるエンターテインメントの充実とそれを支える芸術家の育成、歴史的建造物を活用したアカデミーを設置、買い物や飲食を楽しめる魅力的な商業地創造が求められる。さらに、良好な基礎教育環境や居住環境が知識情報社会を創造する人材育成・吸引には重要となる⁸⁾。

筆者は1980年代中期以降、以上の視点から後述の本町・元町再活性化計画などを通して、草津市の知識情報化社会における都市形成のあり方を提言してきた。

3. 本町・元町活性化計画

草津駅のある大路地区は大型店集積などで

活性化していた。しかし、草津川を挟んだ本町地区の伝統的中心街(宿場町)である本町・元町は衰退しつつあった。そこで草津商工会議所は1987～88年に本町・元町再活性化協議会を設置し、筆者に計画策定を委嘱した。筆者は今後予想される生活環境の変化や地区の役割・発展性を検討し、草津市のアイデンティティとなる「宿場町の歴史を生かしたまちなみの形成」、市役所・市民会館建替を活かした「シビックセンターの形成」、天井川の「草津川廃川敷の利用」の3プロジェクトを多彩な人々と議論しつつ提言した(第6図)⁹⁾。

筆者は全国諸都市のフィールドワークから都市開発手法に東京型と京都型があることを見出し、まちづくりに応用してきた。東京型は鉄・コンクリート・ガラスなどの工業製品を使って資本の論理に基づき利便性・効率性を追求する世界共通のまちづくりで、究極は個々の建物が街化する東京・丸の内などの超高層ビル街である。京都型は地域の素材・伝



第6図 草津本町景観形成パース

(戸所隆作成)

(草津商工会議所本町・元町活性化協議会(1988)『再活性化計画案』より)

統的技術を用いて地域の論理に基づく個性豊かなまちづくりで、低層建築から成る京都・祇園のような町並みである。

本町・元町は旧東海道筋で中山道と合流・分岐する宿場町の歴史を持ち、宿場本陣がほぼ原形を留めて現存する(第7図)。また、連続的な寺院立地や老舗料亭、造り酒屋をはじめ木造建築物からなる伝統的町並みがあり、景観的・機能的に草津市の歴史核として再活性化する必要があった。他方で、大路地区は商業中心で高層ビルも造られつつあり、草津川を挟んで100mの天井川トンネルを抜けるだけで全く景観の異なるまちが存在する。そこで、この特色を活かすため、大路地区はスクラップ・アンド・ビルド型再開発で高層ビルによる利便性・経済性を高める東京型まちづくりを推進、本町・元町地区は歴史的建造物の保存と町並み修景で、宿場町の歴



第7図 東海道宿の草津本陣(本町地区)

(2018年)

史を活かす京都型まちづくりを提言した。

提言実現には地域の理解と協力が不可欠で、人口増加が著しく高地価地域のため、高層マンション建設もあるが、可能な範囲で町並み形成に協力頂いた。計画策定後30年になるが、本陣(国指定史跡)は文化庁の補助

で保存修景され、草津宿街道交流館などの整備も進み、問題を抱えつつも大路地区とは異質な町並みが見られる（第8図・第9図）。

本町・元町活性化計画策定時に新市役所を旧市役所・市民会館跡地に建替、市民会館を郊外へ移す議論があった。本町地区へは歴史的に市役所や県事務所等の行政機関が集積し、活性化に貢献していた。しかし、アメリカでの経験から、これから構築すべき知識情報社会の市役所は単なる行政事務所でなく、市民の自由な交流による文化創造の中核でなければならない。それには使い勝手の良い文化ホールや子供たちの集える施設、祭りの中心舞台になる公園や飲食空間を市役所と一体化させる必要がある。また、伝統的景観形成から本町地区には高さ制限を導入するが、市役所は高層にしてだれもが利用できる展望



第8図 東京型都市開発の草津駅周辺
(2018年)



第9図 京都型都市開発の本町地区
(2019年)

デッキや展望レストラン、小ホールなどを行政・議会棟に附置したシビックセンターを提言した。結果として高さ制限や展望デッキ・レストランは実現していないが、草津アマカホールやさわやか保健センター、込田公園を併設したシビックセンターとなっている。

V. 草津川廃川敷利活用への提言

天井川の草津川廃川は2002年であるが、1988年の本町元町活性化計画策定時には災害危険性除去のため天井川の平地河川化が決定されていた。草津川の天井川化は条里制施行による河道固定後の人間と自然の共演によって形成された文化財である。また、100m強の幅で琵琶湖畔まで草津市街地を横断する貴重なシンボルかつ緑地空間である。そこで「草津川廃川敷の利用」を活性化主要プロジェクトとして次のことを提言した¹⁰⁾。

- ①横断道路開削部以外は保存して天井川形成過程を断面標本で視覚化・観光資源活用
- ②河床部は多目的広場・研修所・ピクニック場・テニスコート・駐車場等に活用
- ③草津の時間軸（条里制→宿場町→近郊都市→中核都市）・空間軸（鈴鹿山系－湖東平野－琵琶湖）を学ぶ場
- ④堤防部分左岸を遊歩道、右岸を盛土型緩速2車線道路とし、斜面を桜並木化。
- ⑤高台のない草津の山として都市の顔・ランドマーク化
- ⑥土塁に囲まれた都市中心部の災害時避難空間

しかし、草津川は一級河川で国・県の所管のため、活性化計画策定時に跡地利用を具体的に検討できなかった。後年、筆者の案なども論じられたが、4車線以上の幹線自動車道



第10図 緑地広場へ整備中の草津川廃川敷
(2017年)

路建設案が強力になり、新草津川通水後も検討が続けられた。その間に様々なシンポジウム開催や委員会が設置され、筆者も参加するなど道路か緑地か紆余曲折の経過をたどった。しかし、最終的には市民の憩いの場、災害時オープンスペースなどに決定され、2014年に中心部から整備が開始され、2017年に「de愛ひろば」が供用されている(第10図)。

VI. フィールドワークで考えた 草津市のあり方

1. 知識情報社会を先導する都市への転換

草津市は農業社会・工業社会そして知識情報社会に適した交通・都市基盤などハードパワーと経済力・文化力などソフトパワーを整備し、また時代変化の波に乗り、うまく制御して転換を図り、今日まで成長・発展してきている。これからも知識情報社会を先導する都市として成長するには、それを担う人材確保が最も重要で、中枢管理機能の充実と情報発信強化が求められる。

知識情報社会を支える人材や機能・機関の吸引には、「3. (2) 筆者の目指した草津の都市像」と重なる項目もあるが、次の環境の充実が必要となる。すなわち、①基礎教育から

高等教育にいたる魅力的教育環境、②地域の文化・歴史資源を活かした安全で美しい街並み、③花や緑溢れた自然の豊かさ、④特色ある美味しい料理・酒の提供、⑤魅力的商品を楽しく買い物ができる店舗(街)、⑥地域性豊かな芸術・娯楽の創造、⑦歩いて暮らせる公共交通の便利なコンパクトなまち、⑧協調性に優れた地域コミュニティである。これらの充実で未来を感じる都市、吸引力強化を図り、だれもが自由に交流できる魅力的な中心市街地の創造が求められる¹¹⁾。

こうした環境構築には、画一的まちづくりから脱却し、市民には日常でも来訪者には非日常となる「地域資源・日常空間を活かした観光まちづくり」が役立つ。この場合、従来型名勝・景勝地だけでなく、人間と自然が織りなす草津の生活文化を基礎とした文化的景観(暮らしぶり)が重要となる。また、それらをまとめて発信する都市の顔としての中心商業地の役割が大きい。そのため中心商業地には、①楽しく面白い出会いができ、②複合・錯綜的土地利用で、③界隈性・雑然性・喧騒性をもつものの、④美しさ・質の高さを感じる五感的魅力が求められる。なお、百貨店は現代文明・文化を無料で学べる博物館であり、伝統的博物館と共に創造都市の重要な文化施設といえる。また、市民が中心商業地を育てるために市民出資のまちづくり会社を設立し、投資配当金としての買物券で地域内資金循環システム形成を図る必要もあろう。

2. 文化創造力による人材吸引力向上

京都市税収の過半はものづくり産業から得ており、京都は日本有数のものづくり都市である。その強さは「ものづくり+衣食住の文化」から創造される京都ブランドにある。衣食住に係わる文化創造が人・物・金・情報を

吸引し、京都を創造都市にしている。知識情報社会を先導する都市には、街のイメージを高め、人材を吸引し、時代に対応した基盤整備が求められる。それには芸術・文化の地域ブランド化による文化創造力向上が重要となる¹²⁾。

一般にブランドには、①他と異なる特性をもち、②品質が約束され、③一流で、④顧客を満足させ、⑤発展性が求められる。芸術・文化の地域ブランド化には、先ず夢のある地域ビジョンを策定し、ブランド化できる芸術・文化の創出が求められる。また、ブランドを育成する基盤整備が必要となる。すなわち人材を確保・育成のため、①アカデミーの創設、②指導体制を確立し審査能力の確保、③ホール等の施設整備、④マスコミなどの情報発信力構築が欠かせない¹³⁾。

地域資源を活かした芸術・文化の地域ブランド化は草津市でも可能である。たとえば、BKCに「食マネジメント学部」が2018年に新設された。1学年320名の学生が経済学＋経営学＋食の科学・調理技術を学ぶアカデミーである。草津中心街・天井川公園や南草津駅前に設置されたアーバン・デザイン・センターUDCBKを知的交流プラットフォームとして草津の農水産食材や音楽・芸能、「健康都市」政策を結節させ、新しい食文化の発信ができる。「食文化のまち草津」で創出された新料理を通じた多種多様な交流は、草津中心街活性化に寄与しよう。

VII. 未来に備える戦略的検討課題

1. 大規模高層マンション建替に資するリザーブ用地政策

高層マンションの建替えには、権利者の5

分の4の同意と建替用地が必要となる。しかし、近郊都市鉄道駅周辺の高層マンション集積地は、地価も高く、高密度な土地利用なため、建替用地はなく、同意も得にくい。その結果、高層マンションは老朽化に伴い、経済力のある人から転出し、荒廃する。また、草津市の高層マンションは過去10年ほどに集中立地しており、老朽化が将来一気に発生する。一棟数百戸からなる大型マンション居住者の他地域転居は、コミュニティを崩壊し、急激な都市衰退を招く。

以上の事態を防ぎ、都市環境維持と人口・税収を担保するため、公的建替用地の確保政策が求められる。駅周辺に現存する工場跡地等の休閒地は、近い将来、建物空間になろう。可及的速やかに建替用地として公有地化する必要がある。公的建替用地は公園緑地に利活用し、建替需要発生時には老朽マンション敷地と等価交換方式で提供し、老朽マンション撤去後の土地を新建替用地とする。子育て中の人や高齢者を中心に鉄道駅周辺高層マンション居住者には、近隣緑地公園設置希望が多い。緑化された建替用地は、中心市街地の環境改善と永続居住に貢献することにもなる¹⁴⁾。

2. 環状新幹線網構築・リニア新幹線開通への対応策

草津市には新幹線駅はないが、京都－米原のほぼ中間に位置し、両駅への在来線アクセスは良好で、高速道路環境とともに優れた高速交通環境にある。この環境によって今日までの都市形成・都市発展が可能になったといえる。

今後も北陸新幹線の金沢－敦賀（福井県）間が2022年度に開業する。その後小浜経由で京都・大阪まで延伸すると、東海道新幹線

と北陸新幹線が東京と京都で結節する。その結果、日本列島中央部に環状新幹線が形成される。また、環状新幹線から西へ山陽・九州新幹線、北東へは東北・北海道新幹線、北へは上越新幹線と環状・放射新幹線網が構築され、国土構造に大きなインパクトをもたらし、草津市の利便性も高まる。

しかし、約10年後にリニア新幹線が東京－大阪間に開通するとリニア新幹線中心の運行形態になり、東海道新幹線の運行本数は大幅に減少するであろう。新幹線栗東駅建設中止で、草津市近隣に新幹線駅はない。リニア完成後の新幹線新駅設置は非常に難しい。リニアは京都を経由しないため、草津から東京へは、①東海道本線で名古屋・大阪に行ってリニアに乗換、②東海道本線で京都・米原へ行き、そこから新幹線で名古屋・大阪へ行き、リニアに乗換、③現在同様、京都・米原から新幹線のルートとなる。現在より乗換が増え必ずしも時間短縮にならないため、東京へのアクセス性劣化と都市力減退の懸念がある。

この改善には、第一に草津市の中心性を高め、湖南都市圏形成を図り、自立と連携強化が求められる。その上で、湖東トライアングル都市構想と琵琶湖ネックレス構想を再考¹⁵⁾し、滋賀県内交流体系の再構築を図り、京都－米原間への新幹線駅の必要性を高め、草津市近隣への新駅実現戦略が必要と考える。

3. 文化力創生に活かす草津・天井川公園のあり方

草津川廃川敷の中心市街地区間整備は完了したが、丘陵部から琵琶湖にいたる多くの区間はまだ未整備である。跡地整備経費は膨大になるため、当面は必要最小限の費用で将来需要に備えた緑地・緑道が適している。自然

歩道・緑地で散策や体力向上を求める人々は増加しており、丘陵部・市街地・琵琶湖に繋がる草津の魅力向上に繋がろう。

草津川廃川敷全体は「草津・天井川公園」と命名することで、その歴史性を認識しやすくなる。また、自然豊かな自由交流空間とすることで、知恵・知識・文化が湧き出す知識・文化創造の舞台、市民の思考力を増強させる場所（哲学の道）となり、知識情報社会における第三の都市開発手法を模索するプラットフォームにもなると考える。

VIII. 終わりに

産業革命以来の工業社会では、人間が技術力で自然を克服して利便性を向上させてきた。この開発哲学は知識情報社会・人口減少社会には適さず、次の視点から新たな開発哲学の創出が求められる¹⁶⁾。すなわち、①人間は自然の摂理を十分に認識し、自然の一部として自然と共生するために科学技術を活用、②強者の論理・資本の論理中心の政策から弱者の論理・地域の論理中心への転換、③開発規模を巨大指向からヒューマンスケールへ転換（a. メンタルマップを描けるコンパクトな地域づくり b. 拡大・年輪型から積み重ね再開発型へ転換）、④ネットワークとフットワークの向上、⑤環境負荷の少ない持続的発展可能なエネルギーへの模索・転換、⑥自力更生型地域づくりを可能にする自律発展型自立地域の形成、⑦パートナーシップ型支援・相互交流システムの導入と創造力喚起である。

これからのまちづくりは歴史性・伝統性をもつ地域資源を活かし、産業基盤・経済基盤の強化・連携を図り、共通のコンセプトで

30～50年続けるストック型まちづくりへの転換が不可欠となる。また、鳥の目・虫の目で地域を観察し、広い視野と柔軟な判断力を持つ町衆が自由に意見交換できる環境を構築すべきである。地理学は自然・人文現象が複雑に絡み合っていて惹起する地域現象・地域問題を文理融合の視点から地域社会を俯瞰的に眺め、実態から物事の本質を見いだすことで、その先導的役割を果たせる。その際、法律や制度が重要となり、若い地理学徒がその事に留意することを期待する。

草津市の成長発展は、過去・現在の実態を把握し、時代の流れを読み、将来のあり方を的確に捉え、真摯な議論を経て行動してきた結果といえる。それは時代の流れを見出す研究者、地域課題を政策化する市長や政治家、それを効率よく事業化する行政官、そして常に政治行政の動きを生活感覚から提言・監視する市民が一体となって可能となる。農業社会から工業社会へ、そして工業社会から知識情報社会へ草津市はうまく転換し、停滞する日本にあって成長している。しかし、今後の都市形成は次代を担う人々の責務となる。

草津市はまだしばらく人口増加し、活力を維持できるであろう。しかし、日本はすでに人口縮小期にあり、人口増加を前提とした従前の都市開発哲学では対応できない。草津市もその流れから逃れられず、制度・法律をはじめ様々ことを、拡大型から縮小型社会用に転換させる必要が生じる。また、本稿でも「地域づくり」「まちづくり」を使用してきたが、これからの時代は新規資源の「づくり」から既存資源を「そだて」「育成」する方向に変える必要があると考える。

〔付記〕筆者の草津市まちづくりへの50年

にわたる貢献に対して感謝状と記念品が2019年2月に市長より授与された。なお、本稿使用の写真は全て筆者撮影による。

注

- 1) 立命館地理学会（1989）「巻末役員欄」、立命館地理学、1、134。
- 2) 草津市（2016）『草津市公共施設等総合管理計画』、草津市、7。
- 3) 草津市史編さん委員会編（1981）『草津市史第一巻』、草津市、22-32。
商業近代化草津地域部会編（1983）『草津地域商業近代化地域計画報告書』、商業近代化草津地域部会、13-14。
- 4) 戸所 隆（1997）「草津市の地理的性格と発展方向」、京都地域研究、12、45-58。
- 5) 戸所 隆（2018）「高層マンション集積地における継続居住に必要な土地利用政策—草津市中心部を例に—」、産業研究（高崎経済大学地域科学研究所紀要）、53(1・2)、155-164。
- 6) 戸所 隆（2002）「コンパクトな都市づくりによる都心再活性化政策」、季刊中国総研、6(1)、1-10。
- 7) 戸所 隆（1981）「近郊都市化地域における大型店の進出と購買行動の変化—草津地域を例に—」、人文地理、33(3)、18-38。
- 8) 戸所 隆（1991）『商業近代化と都市』、古今書院、268-278。
- 9) 戸所 隆（1989）「地域再活性化計画と地理学—草津市を例に—」、立命館地理学、1、77-91。
- 10) 戸所 隆（1988）『草津本町・元町地区のまちづくり—再活性化計画案—』、草津商工会議所。
戸所 隆（1996）「琵琶湖地域の商業構造の特色と商業空間創造」、立命館地域研究、6、43-66。
- 11) 戸所 隆（2010）『日常空間を活かした観光まちづくり』、古今書院、140-142。
- 12) 戸所 隆（1993）「京都市における製造関係中核企業の立地動向」、立命館文学、527、57-80。
- 13) 戸所 隆（2010）前掲11）113-135。
- 14) 戸所 隆（2018）前掲5）
- 15) 戸所 隆（1994）「国土軸からみた琵琶湖地域」、立命館大学人文科学研究所地域研究室編『琵琶湖地域の総合研究』、文理閣、3-20。
- 16) 戸所 隆（2011）「新しい開発哲学に基づく東日本大震災被災地の都市づくり」、歴史と地理〈地理の研究〉、648、1-7。