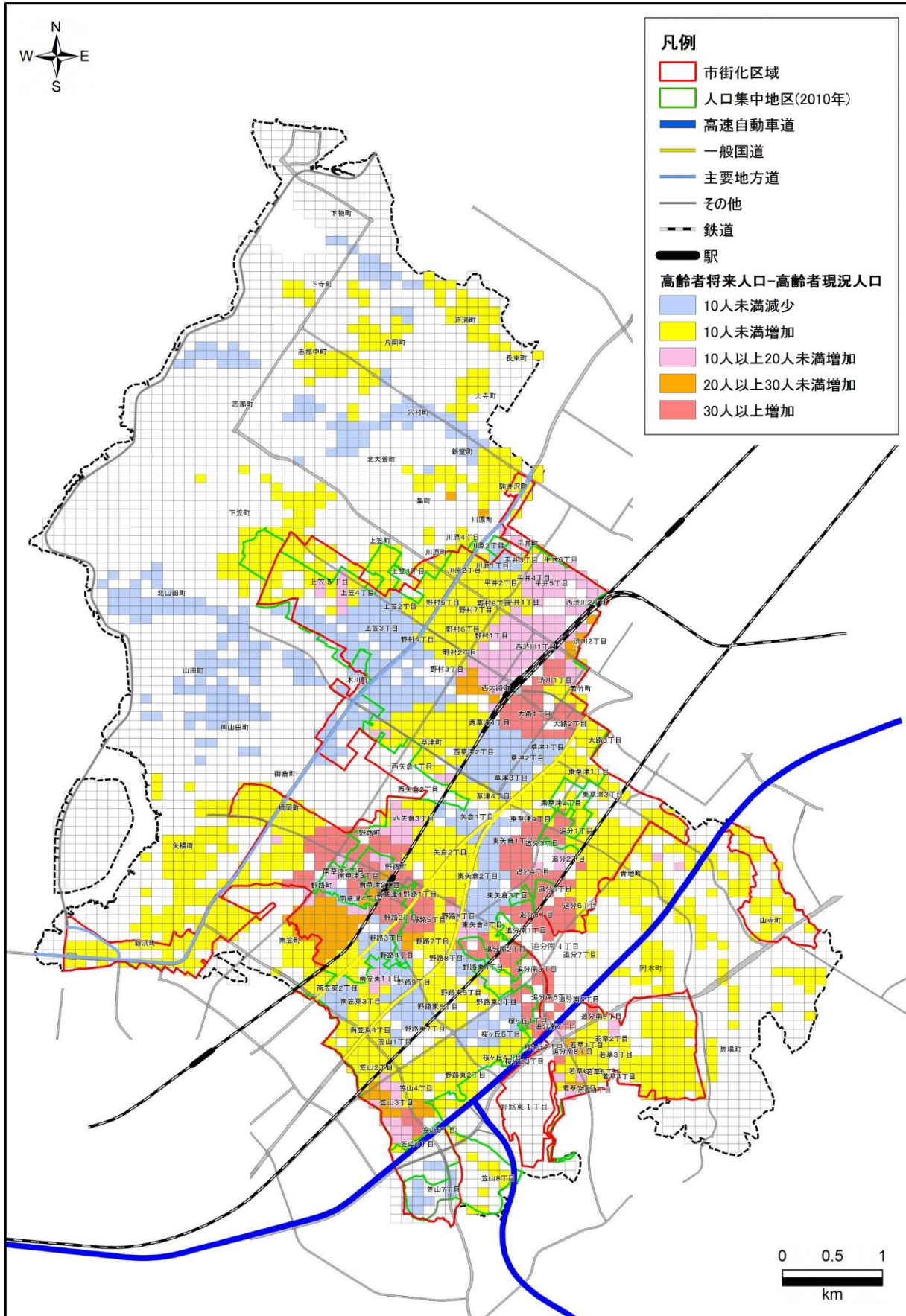


■高齢者人口増減分布図（2010年（平成22年）～2040年（令和22年））



## (2) 人口集中地区（DID 地区）の推移

本市の DID 地区※は、JR草津駅周辺のエリアに限定されていましたが、1970年（昭和45年）、1980年（昭和55年）と駅を中心に放射状に拡大し、1990年（平成2年）にはJR草津駅北部へ拡大し、既に現在の DID 地区に達しています。2000年（平成12年）にはJR南草津駅南部に DID 地区が拡大し、現在ではJR南草津駅北部や東海道新幹線付近に至るまで拡大しています。

1965年（昭和40年）の本市の総人口は約4万人程度で、その内、約1/4（9,136人）が DID 地区内に居住し、その人口密度は83人/ha程度となりました。その後、人口増加に伴い DID 地区が広がりはじめ、一時的に DID 地区の人口密度は低下するものの、1995年（平成7年）まで約60人/ha程度で推移していました。1995年（平成7年）以降の DID 地区の人口密度は上昇し、2015年（平成27年）に73.9人/haでピークを迎えました。

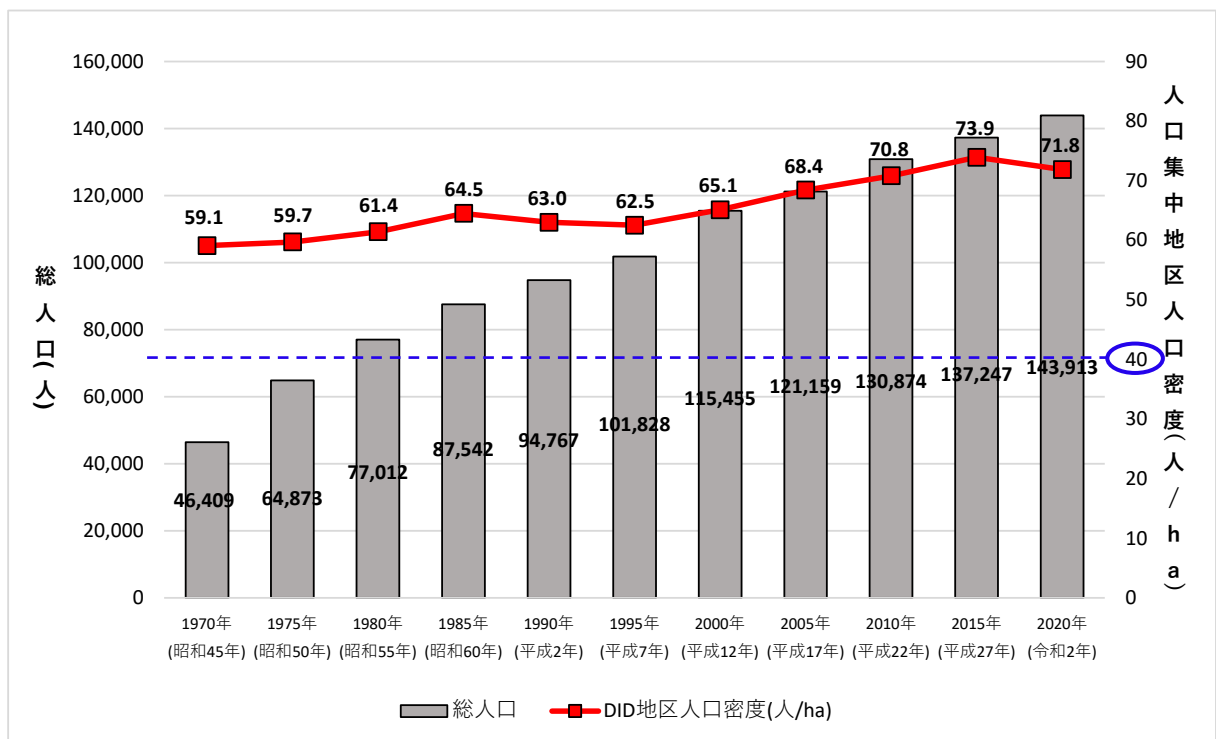
2020年（令和2年）国勢調査の結果によると、市の総人口は約14.4万人となり、DID 地区の人口密度は71.8人/haであり、依然として都市内人口密度は高密度を保っています。

### ※ DID 地区

国勢調査の基本単位区を基礎単位とし、市区町村の境域内で人口密度の高い地域として設定された地区のこと。

総務省統計局では、「原則として人口密度が1平方キロメートル当たり4千人/以上の基本単位区等が市区町村の境域内で互いに隣接して、それらの隣接した地域の人口が国勢調査時に5千人以上を有する地域」と定義されている。

### ■人口および人口集中地区の人口密度の推移



出典：国勢調査（総務省）

## 2-3 土地利用の動向

### (1) 土地利用の推移

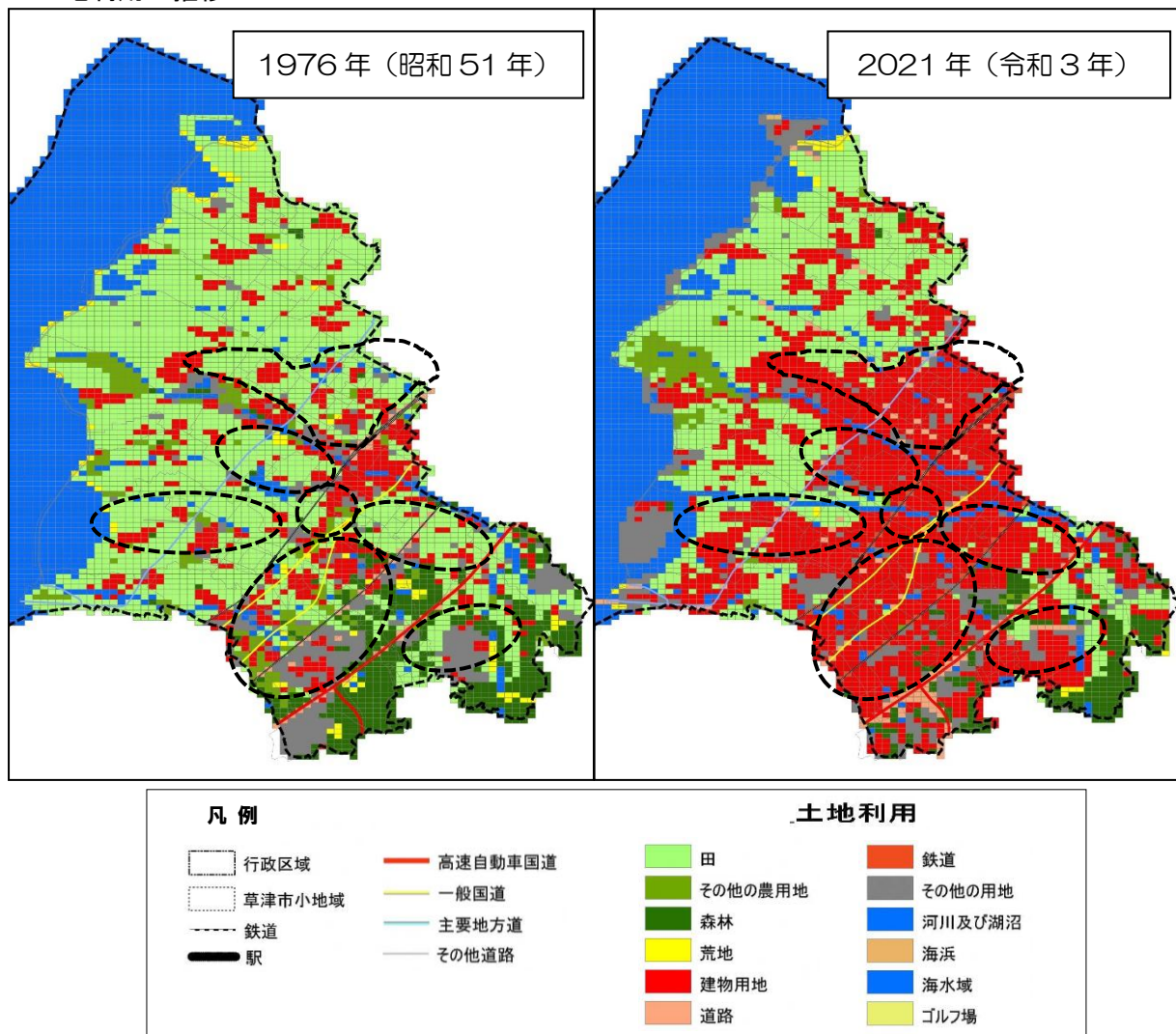
旧来はJR草津駅南側の中心市街地に限定的であった都市的土地利用が、農地等の減少を伴いながら、JR草津駅周辺において大きく拡大しました。

また、1994年（平成6年）のJR南草津駅開業と立命館大学開学により、JR南草津駅の北部と、駅から立命館大学に至るエリアの都市的土地利用が拡大しました。一部の市街化の拡大の流れは、本市から隣接する大津市、栗東市に至っています。

2021年（令和3年）現在の都市的土地利用は、1976年（昭和51年）と比較すると面積が大きく拡大しているものの、DID地区の人口密度は緩やかな増加程度となっていることから、本市の土地利用は、人口増加に見合った市街地拡大がなされていると考えられます。しかし、今後さらに都市的土地利用が増加すると、新たなインフラ等の公共投資が必要となるとともに、公共施設等のストックに対する維持管理費の増大が懸念されます。

※都市的土地利用  
住宅地、工業用地、事務所、店舗用地、一般道路等、主に人工的施設による土地利用をいう。

#### ■土地利用の推移



出典：国土数値情報（国土交通省）

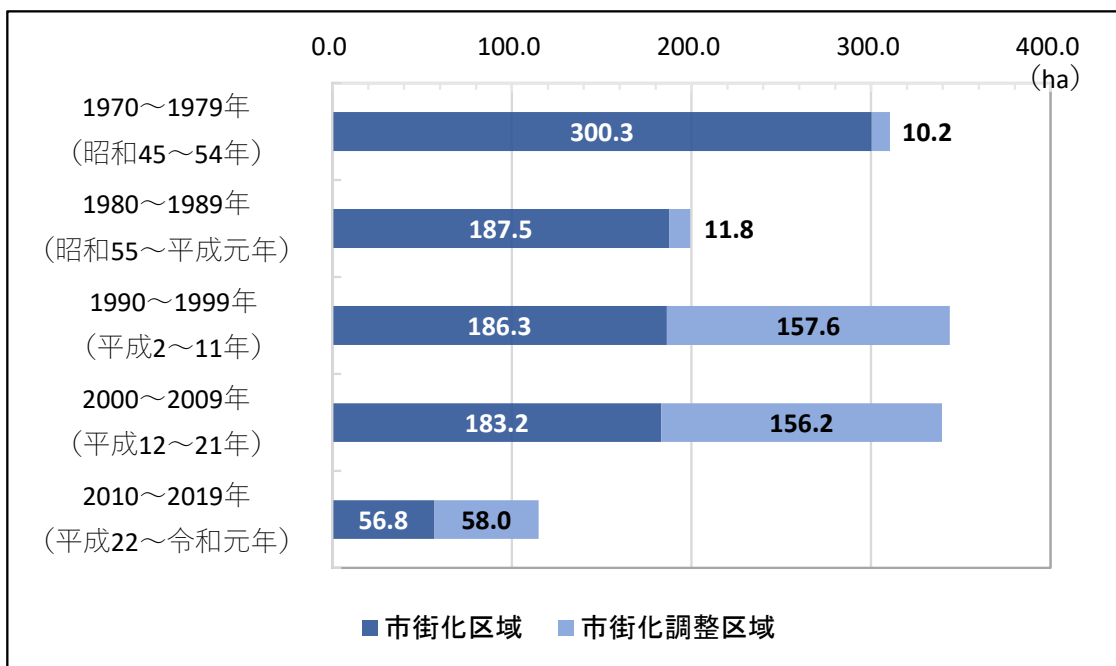
## (2) 開発許可の動向

本市の市街化調整区域における開発許可面積は、それまで市全域の開発許可面積の数%であったものが、1990年代に入ると過半数に迫るほど比率が伸びています。特に2010年（平成22年）以降2019年（令和元年）まででは、約50%と過半数を超えています。この背景としては、本市が都市計画法第34条11号に規定する、市街化区域と一体的な日常生活圏を構成していると認められる地域であって概ね50戸以上の建築物が連坦している地域のうち、条例※で指定する土地の区域内（住宅地61.5ha、商業地20.3ha）において要件を満たした場合、市街化調整区域であっても、開発行為が認められることが要因となっています。

※草津市開発行為の手続および基準等に関する条例  
（2012年（平成24年）3月30日草津市条例第7号）

### ■10年毎の開発許可面積

開発許可年	市街化区域		市街化調整区域	
	件数 (%)	面積 (%)	件数 (%)	面積 (%)
1970～1979年 (昭和45～54年)	68.4	96.7	31.6	3.3
1980～1989年 (昭和55～平成元年)	62.4	94.1	37.6	5.9
1990～1999年 (平成2～11年)	58.4	54.2	41.6	45.8
2000～2009年 (平成12～21年)	35.1	54.0	64.9	46.0
2010～2019年 (平成22～令和元年)	19.4	49.5	80.6	50.5



出典：草津市資料

### (3) 空き家の動向

2018年（平成30年）に総務省が行った住宅・土地統計調査によると、本市では、空き家（共同住宅の空き住戸含む）率は、2008年（平成20年）以降10%前後でほぼ横ばいに推移しています。しかし、空き家総数は年々増加しており、2013年（平成25年）から2018年（平成30年）の5年間で空き家数は約1,040戸増加し7,140戸となり、増加率は約16%となっています。空き家件数の増加に対し、空き家率がほぼ横ばいで推移しているのは、本市の場合、人口増加等による住宅総数の増加によるものと考えられます。

一方、空き家の「その他の住宅」（転勤・入院などのために居住世帯が長期にわたって不在の住宅など）に分類されているものは、「市場に流通しない」等の理由で空き家となっている不動産です。本市の場合、「その他の住宅」は、2018年（平成30年）現在2,710戸となっています。なお、2022年（令和4年）に本市が実施した実態調査では、戸建空き家等（概ね「その他住宅」）の数は665戸となっています。

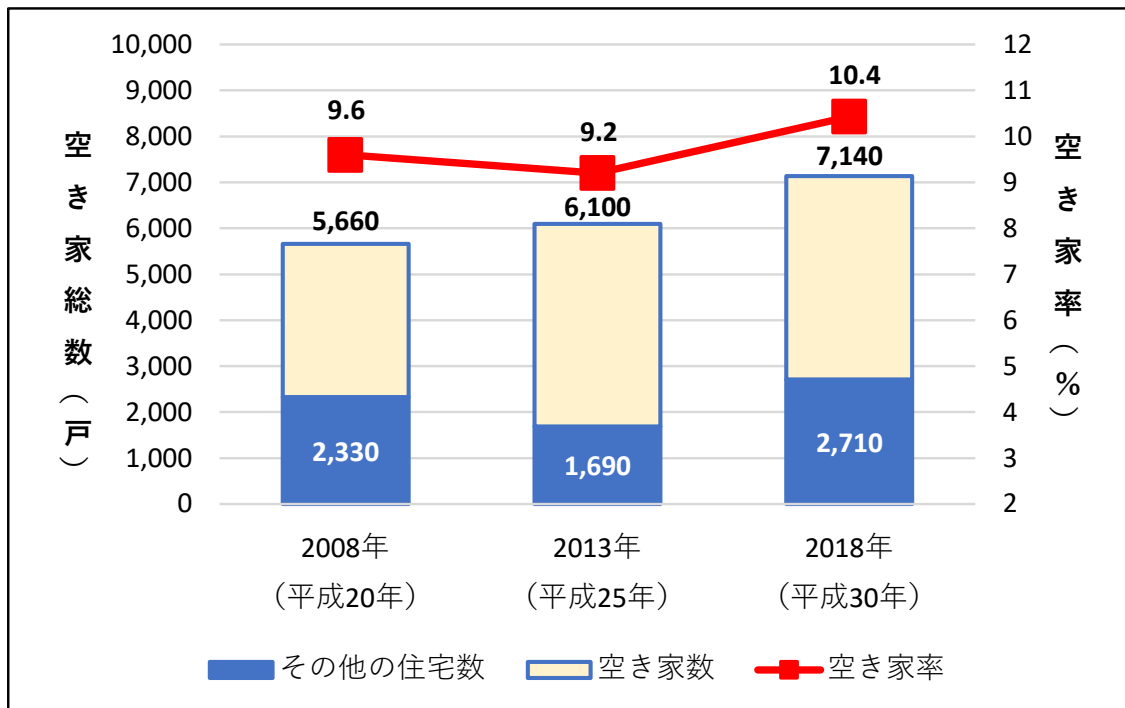
今後、高齢化に伴う親世代の死亡や子の転居等により、空き家が増加することが懸念されます。

空き家の「その他の住宅」の増加は、不動産として活用されていないことから、都市の活性化の面で阻害要因となるだけでなく、防犯、衛生、景観等の面で影響が生じることが懸念されます。

なお、本市に立地する立命館大学は、2015年（平成27年）に経営学部が大阪府茨木市へ移転し、一時ワンルームマンション等の空き住戸が増加しましたが、家賃の適正化や留学生の増加等により、現在は供給不足の状況となっています。

しかし、2024年（令和6年）には、さらに情報理工学部が大阪府茨木市に移転する予定であるなど、経済・社会情勢によってワンルームマンション等の空き状況が変動することから、今後も動向を注視していきます。

■ 空き家数と空き家率の推移



出典：住宅・土地統計調査（総務省）

## 2-4 交通環境の動向

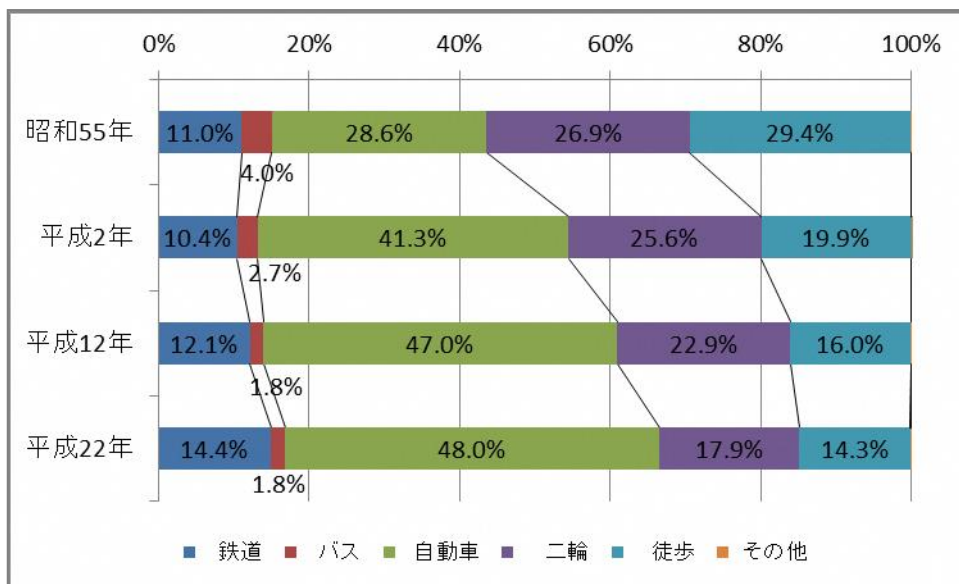
### (1) 交通の状況

#### 1) 公共交通の機関分担率

本市から発生または本市に集中する全交通トリップに着目したとき、そのうち公共交通（鉄道およびバス）の機関分担率は16.2%（2010年（平成22年））であるのに対し、自動車の機関分担率は48.0%と過半数近くを占めています。

各交通手段の分担率を見ると、30年前（1980年（昭和55年））と比べて自動車の分担率は19.4%増加し、一方で二輪（自転車を含む）が9%、徒歩が15.1%とそれぞれ減少しています。公共交通については、鉄道分担率が微増している一方、バス分担率はここ10年間で横ばいとなっています。

#### ■ 公共機関分担率 1980年～2010年（昭和55年～平成22年）

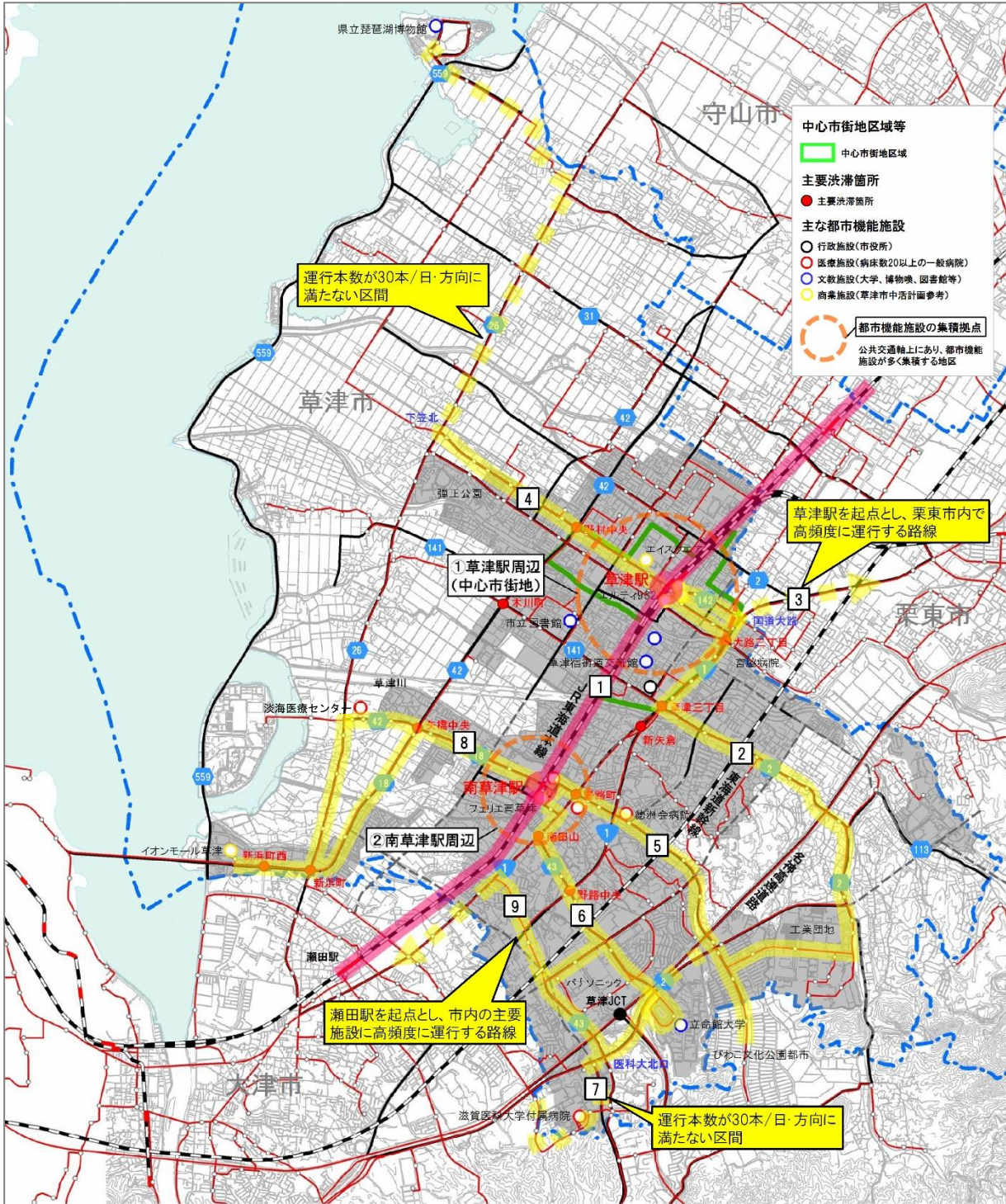


出典：近畿圏パーソントリップ調査「代表交通手段別発生量・集中量（平日）」

#### 2) 市内の主要公共交通路線によるカバー圏域分析

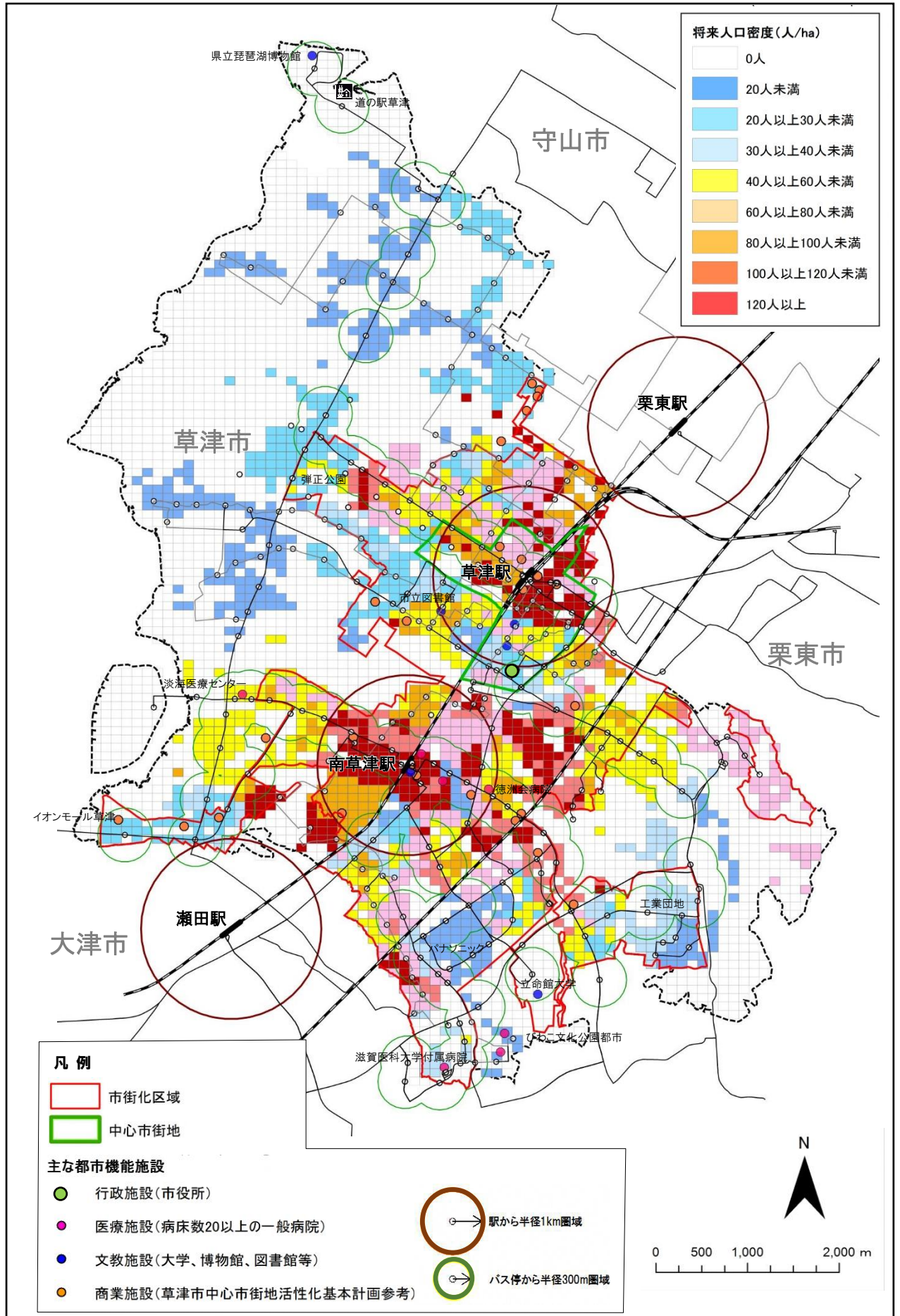
本市を走行する公共交通機関の運行状況から、東海道本線および市内鉄道駅と周辺の主要施設を結ぶバス路線（8方面）を「主要公共交通路線」と位置付け、それら路線によるカバー圏域の分析を行いました。本分析は、鉄道駅半径1kmを鉄道利用圏域、バス停半径300mをバス利用圏域と想定し、その利用圏域が市街化区域内をどれだけ網羅しているか把握するために行うものです。

■現状の主要公共交通路線



軸	鉄道駅	主な目的地	主な経由路線	
1	鉄道	JR 草津駅	JR 南草津駅(都市拠点)	JR 東海道本線(鉄道)
2	バス	草津駅東口	工業施設(岡本・馬場工業団地)、びわこ文化公園都市(住宅ゾーン)	草津停車場線、国道1号、大津能登川長浜線
3	バス	草津駅東口	栗東市役所方面	国道1号他
4	バス	草津駅西口	下笠北交差点(発着地)、娯楽施設(弾正公園)	(都)草津駅上笠線
5	バス	南草津駅(東口)	医療施設(徳洲会病院)、びわこ文化公園都市(住宅ゾーン)	(都)野路平野線
6	バス	南草津駅(東口)	学術・研究施設(立命館大学等)、工業施設(バナソニック関連)	平野草津線
7	バス	南草津駅(東口)	医療施設(滋賀医科大付属病院)	平野草津線、(都)平野南笠線
8	バス	南草津駅西口	医療施設(淡海医療センター)、商業施設(イオンモール草津)	大津草津線、草津守山線
9	バス	JR 瀬田駅	医療施設(滋賀医科大付属病院)、びわこ文化公園都市(住宅ゾーン)	国道1号他

■現状の主要公共交通路線によってカバー可能な利用圏域





## (2) 交通環境のあり方

### 1) 利便性、持続可能性の観点からみた交通環境

前項の現状・分析を踏まえ、本市の主要公共交通路線（鉄道、バス路線 8 方面）について、その利便性、持続可能性の観点からみた懸念事項として、以下 5 点を挙げます。

- ① 交通渋滞による遅れに対するサービス水準の確保
- ② 現運行ダイヤの不足に対するサービス水準の確保
- ③ 運行路線の需要形態に応じたサービス水準の確保
- ④ 集中的な需要発生に対するサービス水準の確保
- ⑤ 潜在需要の掘り起こしに向けた利用圏域のカバー

また、主要公共交通の各方面路線について、その特徴・問題点から上記の中で該当する交通に関する懸念事項を下表に整理しました。なお、「潜在需要の掘り起こしに向けた利用圏域のカバー」に対し、新規に 1 路線（下記一覧の 10 路線（JR草津駅⇄JR南草津駅））の路線設定が望まれます。

#### ■主要公共交通路線における各方面の特徴・問題点とその懸念事項

路線	都市拠点	主な目的地	運行路線の特徴・問題点	懸念事項
1	JR草津駅	JR南草津駅	<ul style="list-style-type: none"> <li>・複々線(急行線, 緩行線)で輸送力が高い</li> <li>・両拠点(駅)ともに特急、新快速が停車</li> </ul>	—
2	JR草津駅 東口	岡本・馬場工業団地 びわこ文化公園都市	<ul style="list-style-type: none"> <li>・すべて整備済み 2 車線以上の道路を運行</li> <li>・路線は交通量が多く渋滞箇所(2 箇所)を通過</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>①交通渋滞による遅れに対するサービス水準の確保</li> <li>③運行路線の需要形態に応じたサービス水準の確保</li> </ul>
3	JR草津駅 東口	栗東市役所方面	<ul style="list-style-type: none"> <li>・2 軸と同一区間を走行後,市外(栗東市)へ</li> <li>・栗東市側との交通連携が不可欠</li> </ul>	—
4	JR草津駅 西口	下笠北交差点(発着地) 弾正公園	<ul style="list-style-type: none"> <li>・すべて整備済み 2 車線以上の道路を運行</li> <li>・下笠北交差点付近は拠点性に乏しい</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>②現運行ダイヤの不足に対するサービス水準の確保</li> <li>③運行路線の需要形態に応じたサービス水準の確保</li> </ul>
5	JR南草津駅 東口	徳州会病院 びわこ文化公園都市	<ul style="list-style-type: none"> <li>・すべて整備済み 2 車線以上の道路を運行</li> <li>・路線は渋滞箇所(野路町)を通過</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>①交通渋滞による遅れに対するサービス水準の確保</li> <li>③運行路線の需要形態に応じたサービス水準の確保</li> </ul>
6	JR南草津駅 東口	立命館大学等 パナソニック関連施設	<ul style="list-style-type: none"> <li>・運行本数が特に多い路線</li> <li>・路線は渋滞箇所(2 箇所)を通過</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>①交通渋滞による遅れに対するサービス水準の確保</li> <li>④集中的な需要発生に対するサービス水準の確保</li> </ul>
7	JR南草津駅 東口	滋賀医科大附属病院	<ul style="list-style-type: none"> <li>・6 軸と同一区間を走行後, 医科大北口で分岐</li> <li>・運行本数は他の軸と比べて少ない</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>②現運行ダイヤの不足に対するサービス水準の確保</li> <li>③運行路線の需要形態に応じたサービス水準の確保</li> </ul>
8	JR南草津駅 西口	淡海医療センター イオンモール草津	<ul style="list-style-type: none"> <li>・すべて整備済み 2 車線以上の道路を運行</li> <li>・路線は渋滞箇所(3 箇所)を通過</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>①交通渋滞による遅れに対するサービス水準の確保</li> <li>③運行路線の需要形態に応じたサービス水準の確保</li> <li>④集中的な需要発生に対するサービス水準の確保</li> </ul>
9	JR瀬田駅	滋賀医科大附属病院 びわこ文化公園都市	<ul style="list-style-type: none"> <li>・JR瀬田駅(大津市)発着の路線が市内を運行</li> <li>・大津市側との交通連携が不可欠</li> </ul>	①交通渋滞による遅れに対するサービス水準の確保
10	<span style="color: red;">提案路線</span> JR草津駅 東口	JR南草津駅(東口) 徳州会病院	<ul style="list-style-type: none"> <li>・将来人口密度の高いエリアをカバーする路線</li> <li>・運行路線としての都市計画道路整備が必要</li> </ul>	⑤潜在需要の掘り起こしに向けた利用圏域のカバー

## 2) 立地適正化計画策定に向けた基幹公共交通軸設定【参考】

立地適正化計画は、都市機能施設を積極的に誘導する都市拠点を決めるとともに、都市拠点間や都市拠点と市内の主要施設を結ぶ基幹公共交通軸を定め、都市拠点および同交通軸上に居住を誘導し、都市構造の集約化を図ることがねらいとなっています。

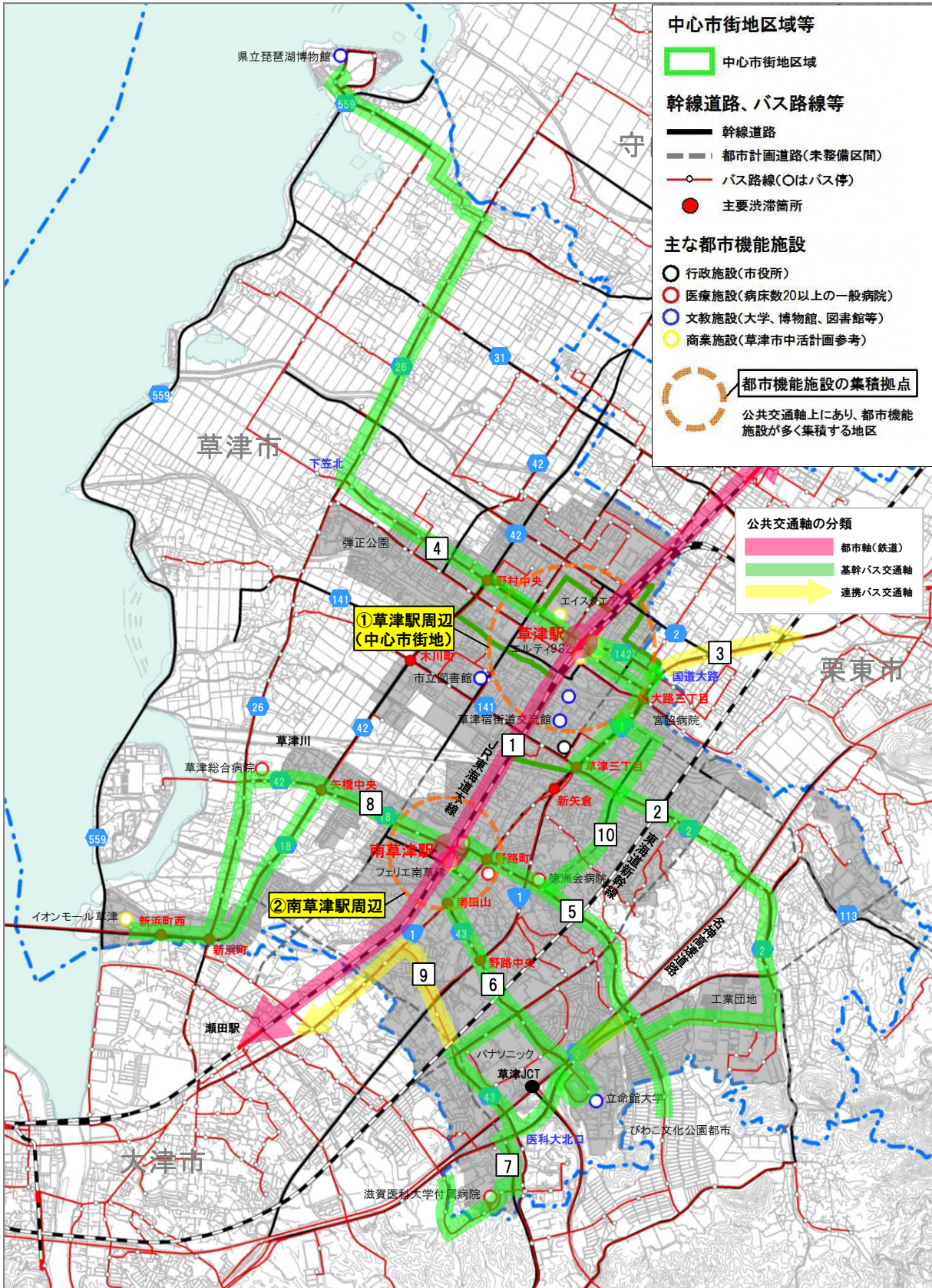
主要公共交通路線の懸念事項を踏まえ、参考として、本市立地適正化計画の策定に向けた基幹公共交通軸設定（案）を次頁図に示します。

また、本市主要公共交通路線の懸念事項から、参考として、考えられる改善の方向性および対応方策（案）を下表に整理しました。

### ■本市主要公共交通路線の懸念事項と方向性・対応方策【参考】

懸念事項	改善の方向性	対応方策（一案）	検討対象の路線軸
①交通渋滞による遅れに対するサービス水準の確保	運行路線の走行改善	・右折車線の設置・延伸、バス停車帯の設置 ・PTPSの導入	2・5・6・8
	運行路線の経路変更	・未整備都市計画道路の整備による運行経路の変更	2・9
②現運行ダイヤの不足に対するサービス水準の確保	運行本数の改善	・運行本数の確保（30本/日・方向以上）	7
	乗り継ぎ機能の強化	・サイクル&バスライド推進に向けた駐輪場の確保 ・交通拠点（生活拠点）に公共交通を接続 ・バスどうしの乗り継ぎターミナルの確保	4
	運行時間の改善	・駅着始発便のダイヤ繰り上げ ・駅発最終便のダイヤ繰り下げ	全軸
③運行路線の需要形態に応じたサービス水準の確保	平休日または上下線で異なる需要対応	・平休日または上下線の需要に応じたダイヤ再編	2・4・5・8
	通院需要への対応	・低床車両の導入 ・バス停のハイグレード化（上屋、ベンチ等） ・病院の送迎バスと公共交通の連携	2・5・7・8
④集中的な需要発生に対するサービス水準の確保	特定施設利用客への運行サービスの充実	・直行バスの導入 ・当該施設との連携によるインセンティブ付加	6・8
	新たな交通システムの導入	・BRTの導入検討（PTPS、連節バス、専用レーン等）	6
	明確な情報提供	・デジタルサイネージの導入	全軸
⑤潜在需要の掘り起こしに向けた利用圏域のカバー	新規路線の開設	・未整備都市計画道路の整備による運行路線の確保	10

■立地適正化計画策定に向けた基幹公共交通軸設定【参考】



## 2-5 日常生活サービス施設の評価

### (1) 日常生活サービス施設の徒歩圏人口カバー率

誘導施設の検討に先立って、都市機能施設のうち、医療・高齢者福祉・商業施設（日常生活サービス施設）を対象に、各施設の評価を行いました。「都市構造の評価に関するハンドブック（国土交通省）」に基づき、各施設の充足率として「徒歩圏<sup>※1</sup>人口カバー率<sup>※2</sup>」を算出し、類似都市の充足率<sup>※3</sup>と比較して本市の施設の配置状況を評価します。

各施設の充足率は下表のとおりです。また、各施設の徒歩のカバー圏域図は次頁のとおりとなっています。

#### ■本市の各施設の充足率（徒歩圏の人口カバー率）

分類	充足率	【参考】類似都市の充足率
医療施設	92.7%	75.9%
高齢者福祉施設	95.9%	73.3%
商業施設	66.9%	65.1%
日常生活サービス施設	66.3% <sup>※4</sup>	22.9%

#### ※1 徒歩圏

「都市構造の評価に関するハンドブック」より、半径 800mの範囲内と設定。

#### ※2 徒歩圏人口カバー率

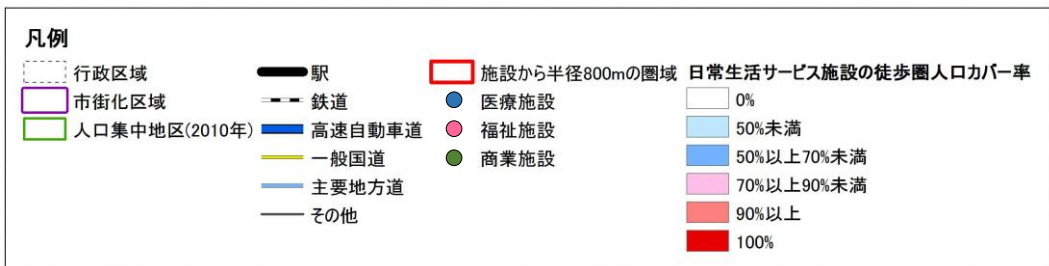
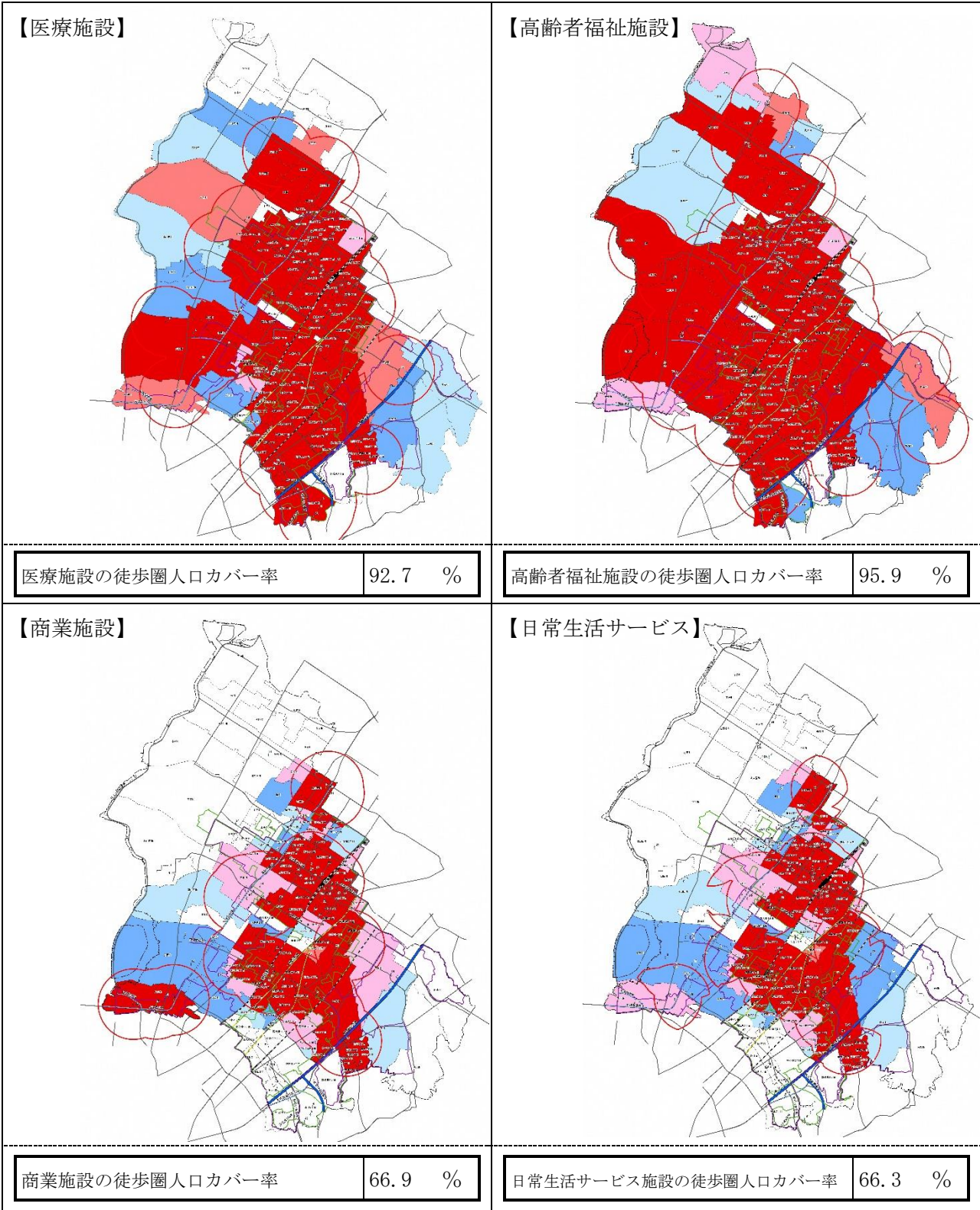
対象施設の位置を中心とした徒歩圏内に存在する人口の総人口に占める割合

#### ※3 類似都市の充足率

「都市構造の評価に関するハンドブック」において、人口規模別に整理された充足率のこと。草津市の類似都市として、概ね 30 万人都市（地方圏に属する 10 万～40 万人の都市）の充足率を比較対象としました。

#### ※4 医療施設、高齢者福祉施設、商業施設の 3 施設すべての徒歩圏をカバー

■ 日常生活サービス施設の徒歩圏（800m）充足率



### <医療施設>

本市は、二次救急医療施設として機能している淡海医療センターをはじめ、JR草津駅の東西に沿って多くの医療施設が立地しています。市域全体でみても、医療施設の徒歩圏人口カバー率は92.7%、カバー人口は約12.1万人が対象となっています。この値は類似都市のカバー率75.9%を上回っており、医療施設は効率的な施設配置であると言えます。

### <高齢者福祉施設>

本市は、人口規模と面積等から、6つの中学校区を日常生活圏域として設定しており、それぞれに地域包括支援センターを設置しています。高齢者福祉施設は、市中心部をはじめ、北部の市街化調整区域にも立地しています。全市的にみても、福祉施設の徒歩圏人口カバー率は95.9%、約12.5千人が対象となっています。この値は類似都市のカバー率73.3%を上回っており、高齢者福祉施設は効率的な施設配置であると言えます。

### <商業施設>

本市は、JR草津駅、JR南草津駅といった主要拠点に比較的商業施設等が集積しており、イオンモール草津やエイスクエア以外の商業施設は、地域を対象とした生活サービス色の強い商業施設であるなど、人口集積地区に相応の商業施設が立地しています。全市的にみても、商業施設の徒歩圏人口カバー率は66.9%、約8.8万人が対象となっています。この値は類似都市のカバー率65.1%を上回っており、商業施設は効率的な施設配置であると言えます。

### <日常生活サービス施設>

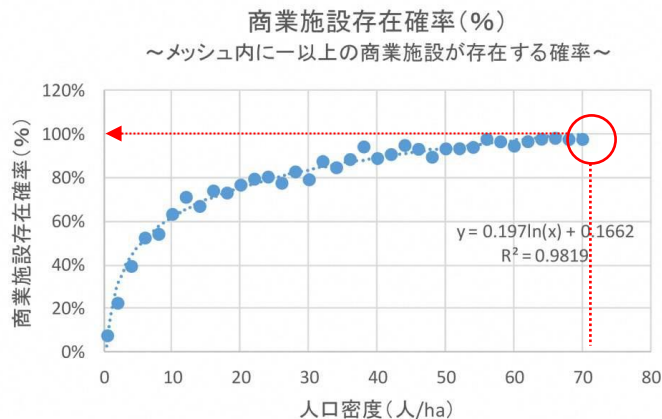
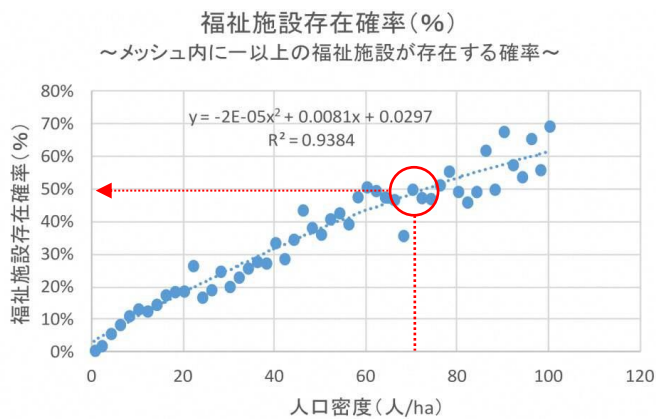
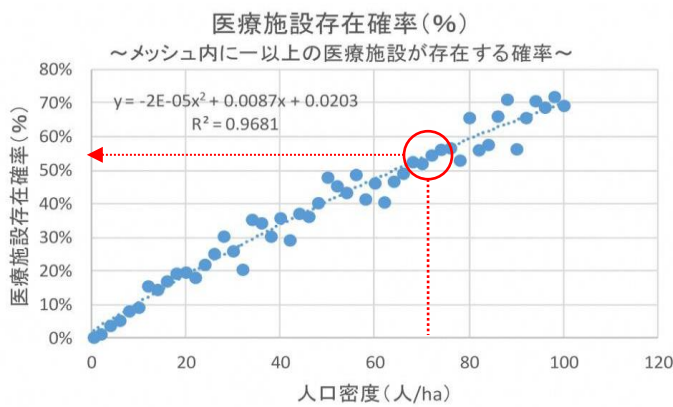
医療施設、高齢者福祉施設、商業施設の3施設の各々の徒歩圏を全て満たす、日常生活サービス施設の徒歩圏人口カバー率は66.3%、約8.7万人が対象となっています。この値は類似都市のカバー率29.9%を上回っており、日常生活サービス施設は効率的な施設配置であると言えます。

## (2) 日常生活サービス施設の持続可能性

「都市構造の評価に関するハンドブック」の中で、国は500mメッシュに1施設以上の都市機能施設（医療・高齢者福祉・商業）が存在する確率を分析しています。これによると、人口密度の低下に伴って、都市機能の存在確率が低下していく傾向が示されています。本市のDID地区の人口密度は71.8人/haであることから、医療、高齢者福祉、商業施設が存在する確率は、それぞれ約55%、50%、97%となっています。

本市においては、2030年（令和12年）から2040年（令和22年）頃まで人口が増加傾向であると予測されていますが、人口増加ペースを上回って市街地を無秩序に拡大すると総じて人口密度が低下し、市街地内であっても施設の存在確率の低下を招く恐れがあります。

将来の人口減少局面においても、都市機能を確保するためには、一定のエリアに居住を誘導して人口密度を維持していくことが重要となります。



○ は、草津市におけるDID地区の人口密度71.8人/ha付近の分布を示す

出典：都市構造の評価に関するハンドブック（国土交通省）

## 2-6 財政の状況と将来見通し

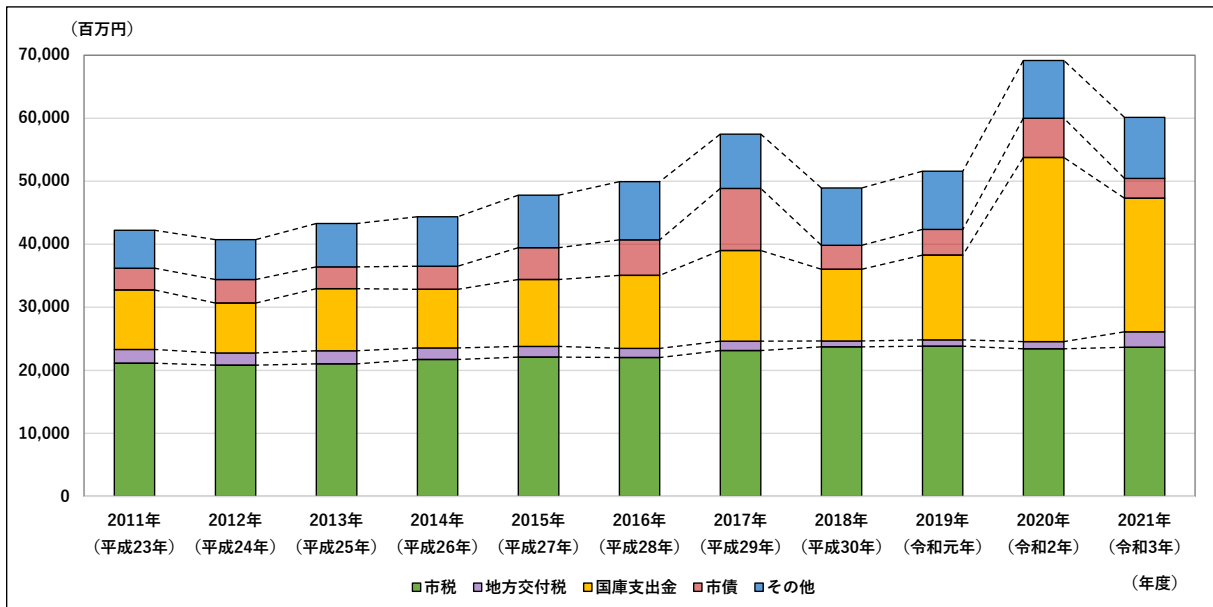
### (1) 財政の状況

#### 1) 歳入の推移

本市の2021年度（令和3年度）の普通会計の歳入決算額は約602億円です。その内訳は、新型コロナウイルス感染症への対応として、特別定額給付金給付費等に係る国庫補助金の影響により、2020年度（令和2年度）は大きく増加しましたが、2021年度（令和3年度）には減少しています。一方、市の歳入の根幹をなす市税については、法人市民税の景気動向等による増減があるものの個人市民税や固定資産税は人口増の影響等により概ね増加傾向にあります。

地方債は、臨時財政対策債の発行による影響や、近年の大規模事業の集中による建設事業債の借入額の増により、増加傾向にありましたが、2021年度（令和3年度）は減少に転じています。

#### ■ 歳入の推移



(単位: 百万円)

項目/年度	2011年 (平成23年)	2012年 (平成24年)	2013年 (平成25年)	2014年 (平成26年)	2015年 (平成27年)	2016年 (平成28年)	2017年 (平成29年)	2018年 (平成30年)	2019年 (令和元年)	2020年 (令和2年)	2021年 (令和3年)
市税	21,132	20,805	21,031	21,702	22,100	22,024	23,145	23,733	23,815	23,403	23,647
個人市民税	7,116	7,695	7,702	7,752	7,988	8,184	8,361	8,590	8,819	8,945	8,965
法人市民税	2,130	1,801	1,741	2,173	2,310	1,885	2,697	2,875	2,562	1,970	2,029
固定資産税	9,323	8,850	8,944	9,118	9,153	9,266	9,409	9,584	9,701	9,749	9,827
地方交付税	2,167	1,938	2,055	1,848	1,687	1,453	1,466	910	1,011	1,162	2,463
普通	1,718	1,485	1,613	1,417	1,226	1,037	1,059	511	649	812	2,053
特別	449	453	442	431	461	416	407	399	362	350	410
国庫支出金	9,447	7,926	9,859	9,300	10,615	11,579	14,390	11,406	13,463	29,212	21,206
地方債 (臨時財政対策債含む)	3,470	3,748	3,477	3,658	5,058	5,658	9,877	3,791	4,093	6,230	3,143
その他	5,996	6,320	6,864	7,853	8,332	9,217	8,618	9,104	9,207	9,149	9,699
計	42,212	40,737	43,286	44,361	47,792	49,931	57,496	48,944	51,589	69,156	60,158

出典：総務省「市町村別決算状況調」

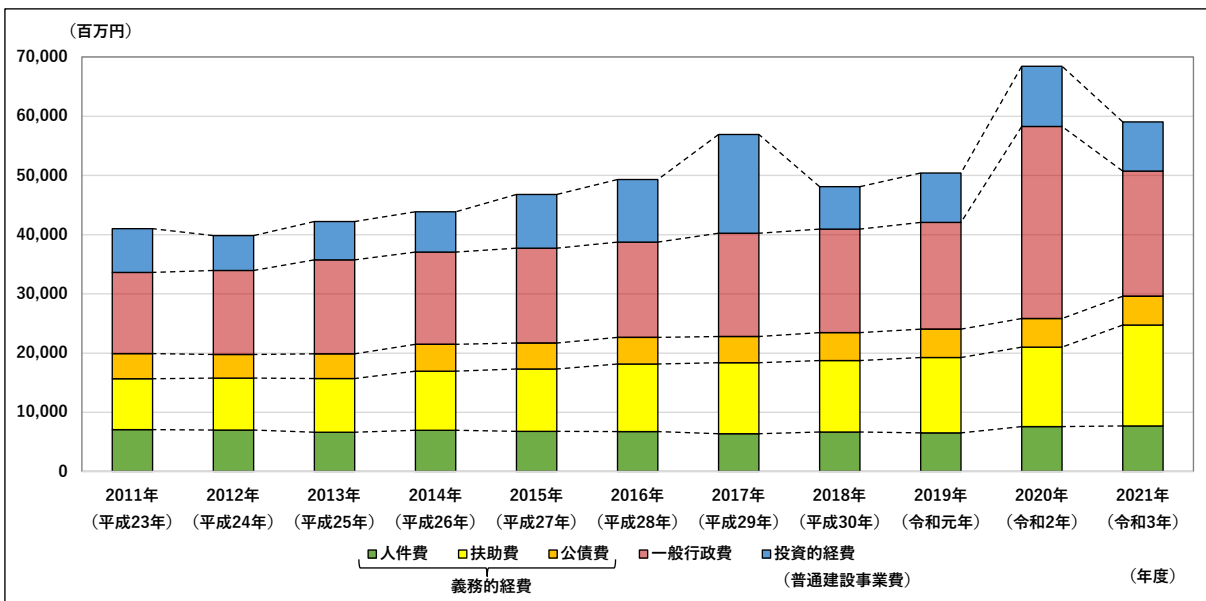


## 2) 歳出の推移

本市の2021年度（令和3年度）の普通会計の歳出決算額は約590億円です。性質別に見ていくと、その内訳は、新型コロナウイルス感染症への対応として、特別定額給付金給付費の影響により、2020年度（令和2年度）は一般行政経費が義務的経費を上回るほど大きく増加しましたが、2021年（令和3年度）は減少しています。

義務的経費のうち人件費は、退職者の増加による退職手当の増等により高い水準にあります。扶助費は社会福祉費や児童福祉費、生活保護費などの増大により、増加傾向を示しています。公債費は、近年の大規模事業の集中による借入額の増などの影響により2013年度（平成25年度）から多少の増減はあるものの、増加傾向となっています。

### ■歳出の推移



(単位：百万円)

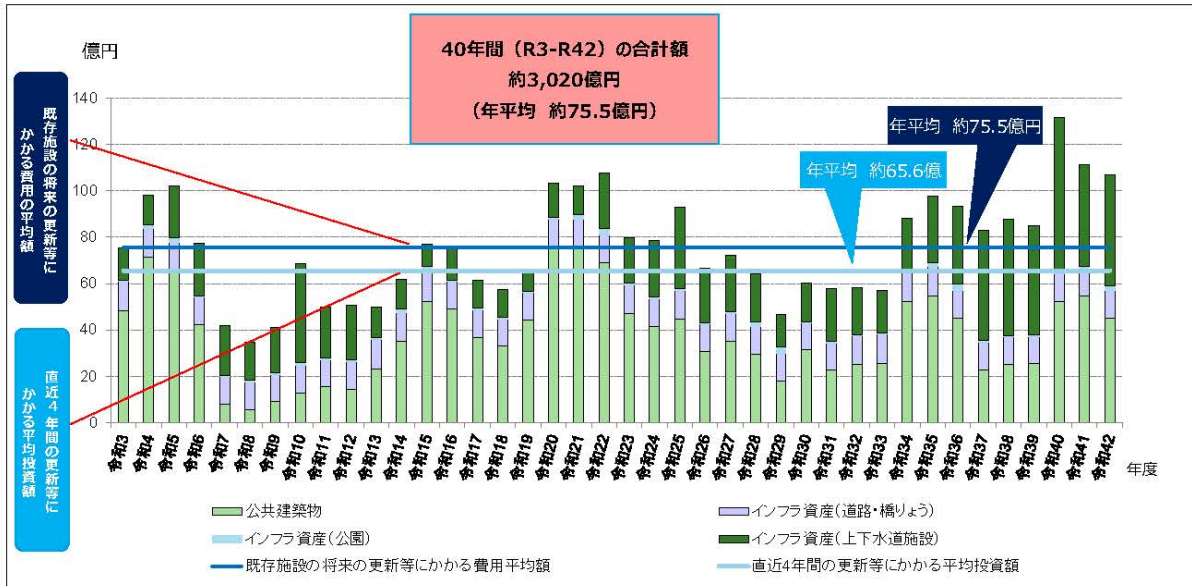
項目/年度	2011年 (平成23年)	2012年 (平成24年)	2013年 (平成25年)	2014年 (平成26年)	2015年 (平成27年)	2016年 (平成28年)	2017年 (平成29年)	2018年 (平成30年)	2019年 (令和元年)	2020年 (令和2年)	2021年 (令和3年)
義務的経費	19,903	19,753	19,864	21,494	21,705	22,661	22,799	23,447	24,039	25,827	29,612
人件費	7,083	6,999	6,626	6,963	6,772	6,738	6,388	6,654	6,515	7,595	7,702
扶助費	8,601	8,789	9,084	10,002	10,548	11,416	11,971	12,102	12,720	13,395	17,049
公債費	4,219	3,965	4,154	4,529	4,385	4,507	4,440	4,691	4,804	4,837	4,861
一般行政費	13,731	14,195	15,862	15,581	16,006	16,076	17,451	17,492	18,039	32,447	21,141
投資的経費 (普通建設事業費)	7,382	5,899	6,489	6,773	9,060	10,562	16,668	7,170	8,343	10,153	8,272
計	41,016	39,847	42,215	43,848	46,771	49,299	56,918	48,109	50,421	68,427	59,025

出典：総務省「市町村別決算状況調」

## (2) 公共施設（建築物）のコストシミュレーション

公共建築物にインフラ資産を加えた公共施設等の今後40年間における更新等にかかる費用を一定の条件の下で予測した結果、平均で約75.5億円/年となることが予測されます。

※一般的に鉄筋コンクリート造の建物の寿命は50年程度とされていますが、市有建築物の保全は、部材や設備の故障の発生後に対応する事後保全から予防保全へと転換して施設の長寿命化を推進し、今後40年間で約200億円低減するなど、将来コストの減少を図ることとしています。



出典：草津市公共施設等総合管理計画（2022年（令和4年）3月）

## (3) 公共施設の更新

本市の公共施設は、2031年度（令和13年度）に築30年以上となる公共施設が約64%を占めることとなり、経過年数に応じて維持管理や修繕・改修、更新費用が増大することが予想されるとともに、2038年（令和20年）頃には施設の更新時期が集中することが考えられます。

そのため、保全費用等の平準化を図るとともに、施設の利用状況・配置状況および劣化状況を適切に把握することにより効率的な運用を行い、将来を見据えた施設のあり方を再検討する必要があります。その際、耐用年数を迎える施設については、市有施設全体の再整備・再配置を検討する必要があります。

出典：草津市公共施設等総合管理計画（2022年（令和4年）3月）

## 2-7 市民意識に関する事項

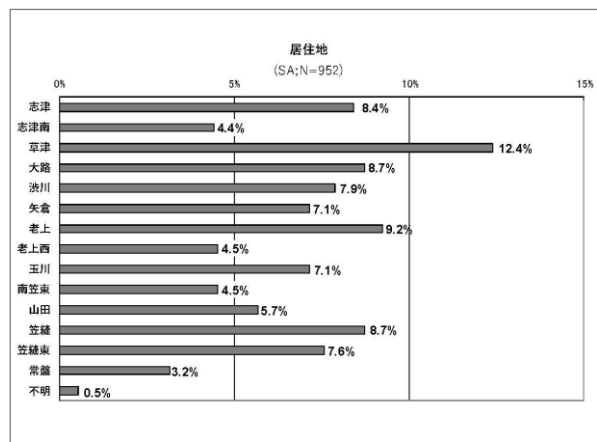
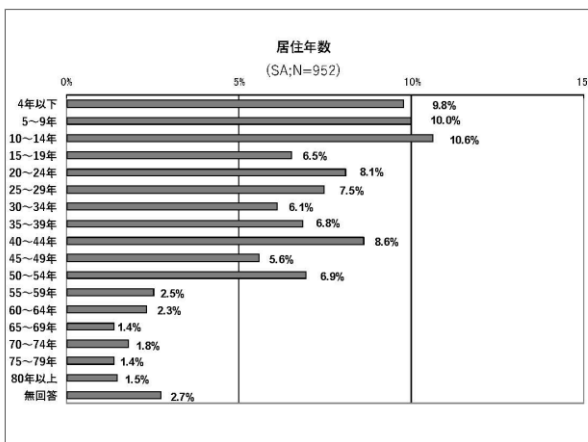
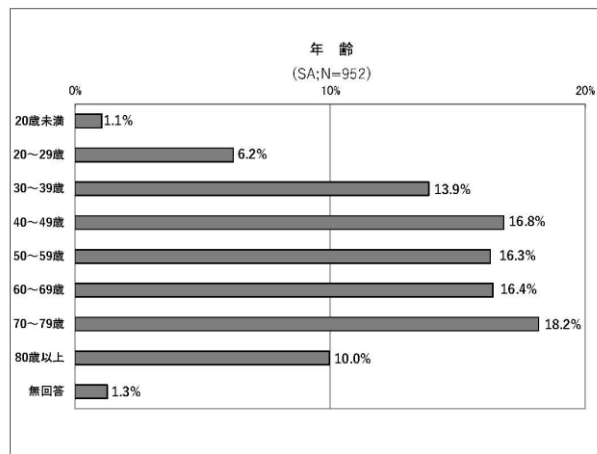
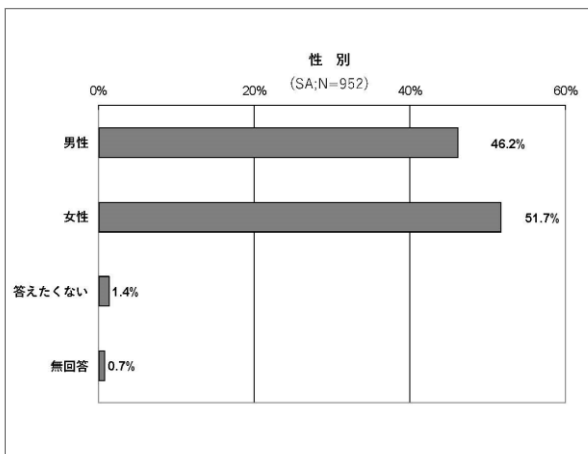
本市においては、第6次草津市総合計画の確実な進捗管理を行っていくために、毎年、「草津市のまちづくりについての市民意識調査」を行っており、2022年度（令和4年度）は、調査対象者3千人に対し有効回答数952件（有効回答率31.7%）を得ています。

この意識調査の中で、第6次草津市総合計画における5つの基本目標について、それぞれ満足度と重要度を調査しており、調査結果は次頁のとおりとなっています。

### 第6次草津市総合計画における5つの基本目標

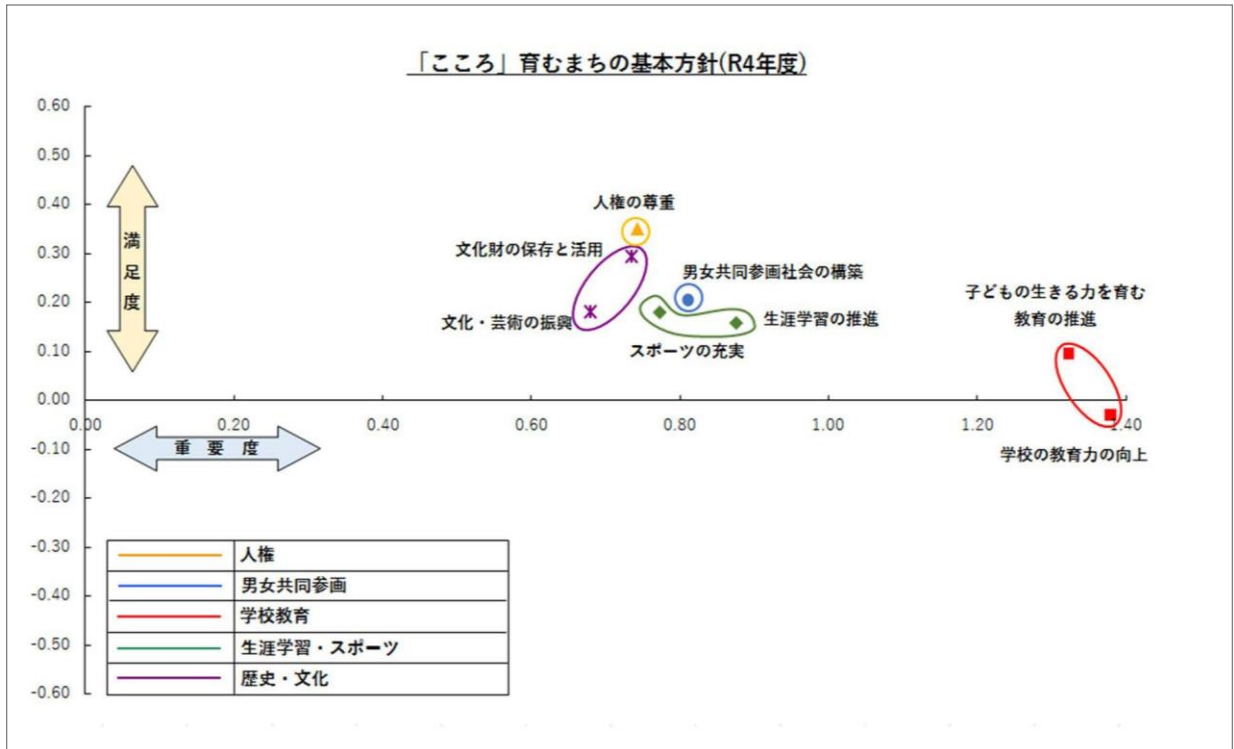
- ①「こころ」育むまち
- ②「笑顔」輝くまち
- ③「暮らし」支えるまち
- ④「魅力」あふれるまち
- ⑤「未来」への責任

### ■市民意識調査における回答者の属性



① 「こころ」育むまちの基本方針

「学校の教育力の向上」の分野は他の分野と比較し、重要度が最も高くなっていますが、満足度は最も低くなっています。また、人権意識の高まりからか「人権の尊重」の基本方針は、重要度もある程度高く、満足度は最も高くなっています。



② 「笑顔」輝くまちの基本方針

「子ども・子育て・若者」の分野では、他の分野と比較して重要度が高くなっているのに対し、満足度はあまり高くありません。「健康」の分野は満足度・重要度ともに高くなっているのに対し、「コミュニティ」の分野は満足度・重要度ともに低くなっています。

