

第2章 地域と交通の現状と課題

1. 地域と交通の現状

1.1 地域の実況

① 地形

草津市は、琵琶湖にそそぐ大小5つの河川により形成された扇状地にあり、東部地域は、なだらかで緑豊かな丘陵地が広がり、西部地域は美しい琵琶湖に面した優れた田園景観を形成しています。

高低差の少ない平坦地が広がっており、自転車や徒歩、公共交通を使って歩いて移動するのに適した地形となっています。

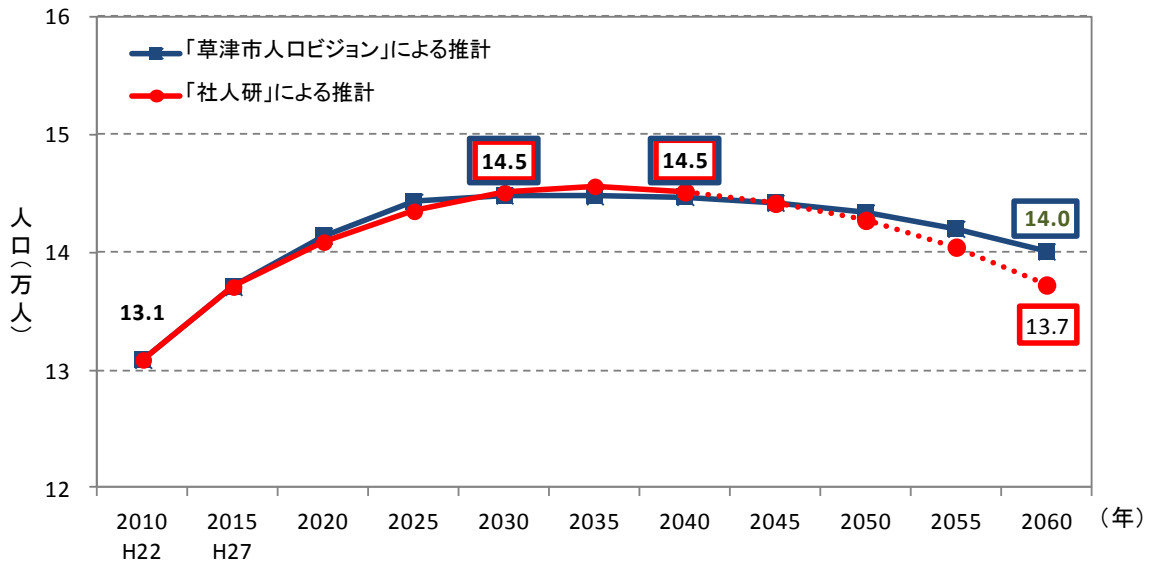


図 2-1 草津市の位置図

② 人口

全国的に人口減少社会となる中、本市の人口は2030年から2040年頃をピークとして増加し続けると予想されています。また、近年65歳以上の高齢化率は大きく増加し、一方で、15歳未満の年少人口および15歳～64歳の生産年齢人口は減少または横ばいとなっています。

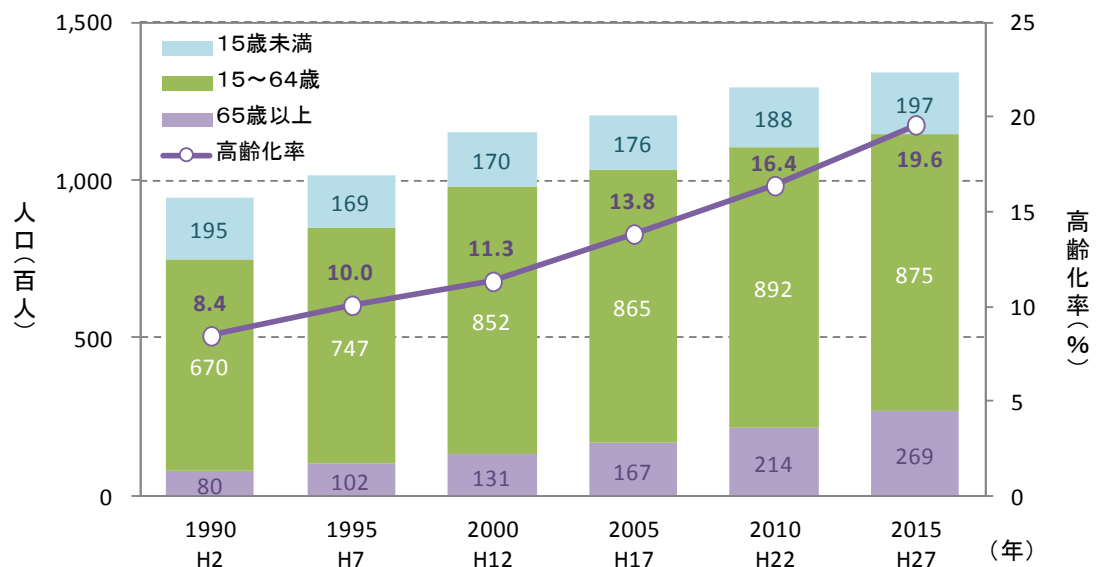
地域別では、JR沿線地域を中心に人口が集中し、市街地が拡大する一方、郊外部や中心部の一部地域では人口が減少し、高齢化の進行がみられます。



※2040年以降は予測

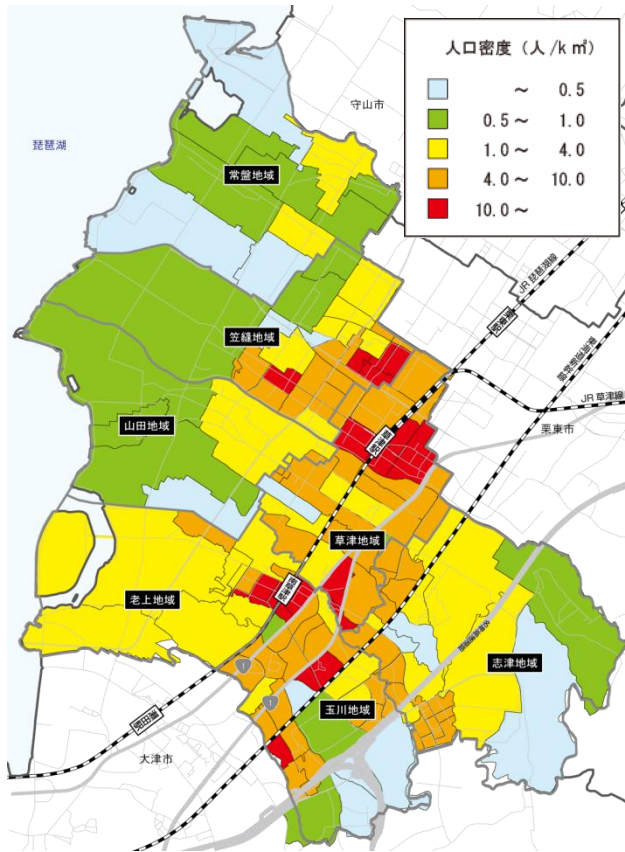
資料：国立社会保障・人口問題研究所（社人研）、草津市人口ビジョン

図 2-2 人口の将来推移



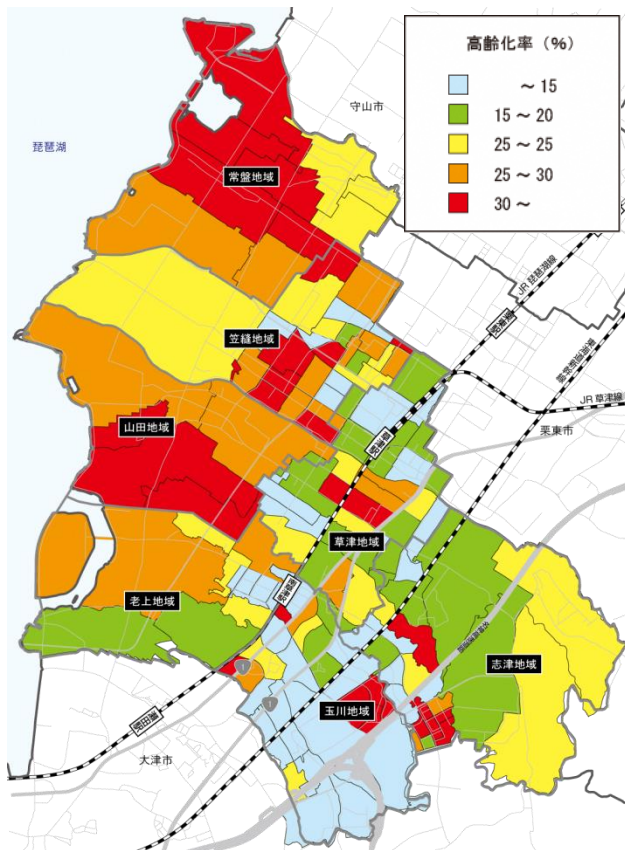
資料：国勢調査

図 2-3 年齢3区分別人口構成比の推移



資料：2015年（平成27年）国勢調査

図 2-4 町字別人口密度



資料：2015年（平成27年）国勢調査

図 2-5 町字別高齢化率

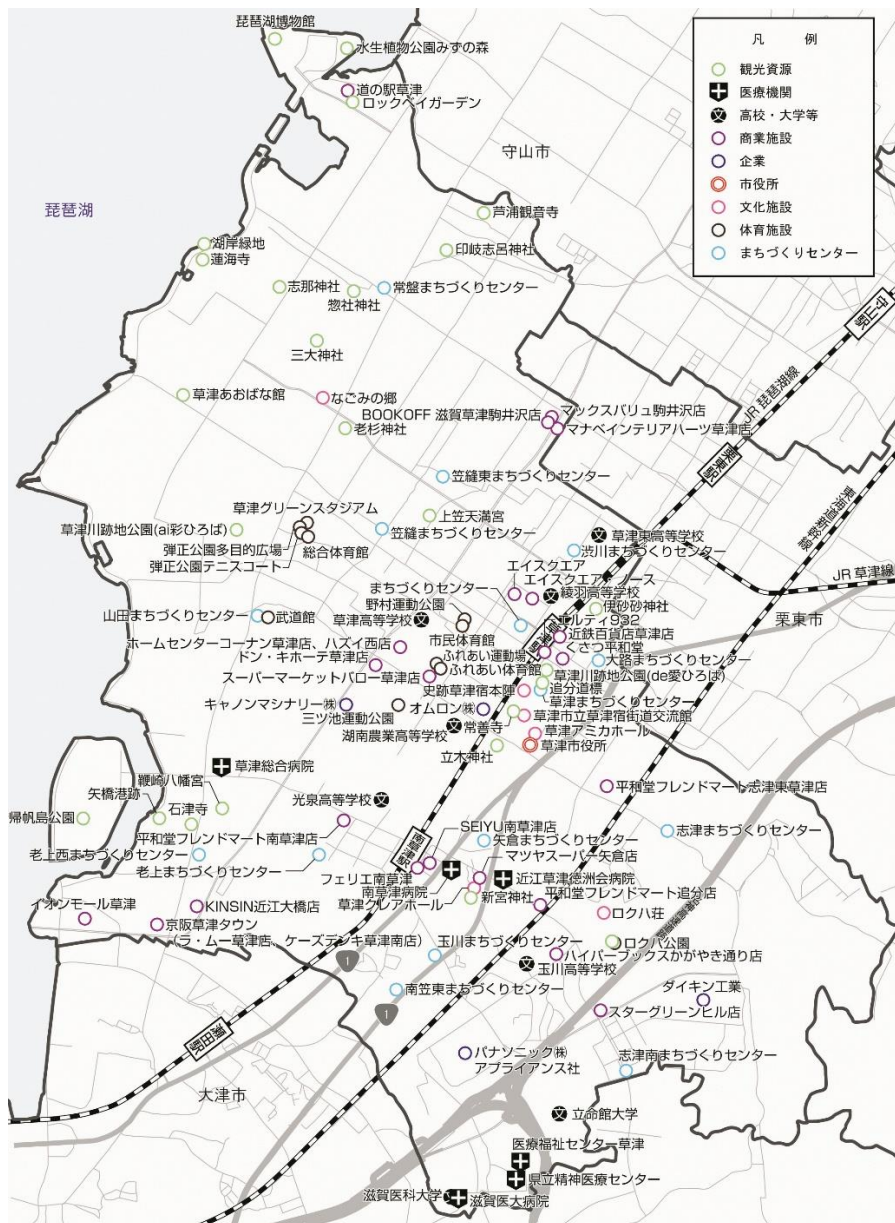
③ まちの現況

市内の大規模商業施設は、JR草津駅周辺にエイスクエアや近鉄百貨店が、南西部の近江大橋東詰にはイオンモール草津があり、古くからの商店街は衰退傾向にあります。また、市内の大型病院の多くは市南部に位置しています。

市南部から大津市瀬田地域にかけては、文化、芸術、医療、福祉、教育、研究等の施設が立ち並び、びわこ文化公園都市を形成しています。

JR草津駅周辺には比較的小規模な事業所が多数存在し、また駅から離れた地域では大規模事業所が集積しており、事業所や従業員も増加傾向にあります。

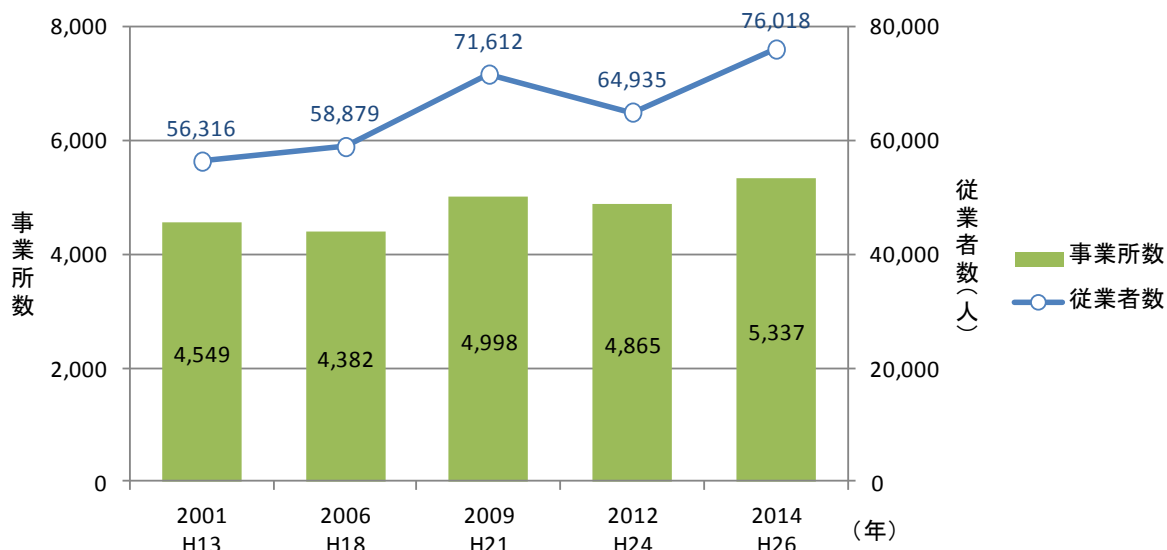
また、観光施設は琵琶湖方面に比較的多くあります。



※商業施設は、草津市中心市街地活性化基本計画（2013.12）をベースに、滋賀県の大規模小売店舗立地法の届出状況から対象店舗を追加（延床面積1,000㎡以上の大型小売店舗）

資料：Kusatsu 観光ガイドマップ

図 2-6 主な施設の立地状況



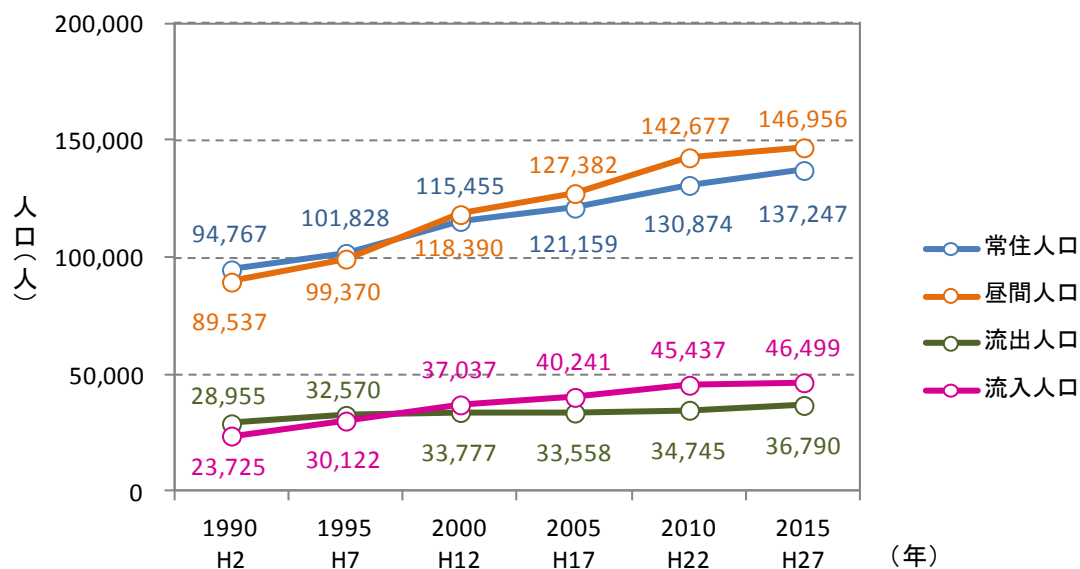
資料：経済センサス（2006年（平成18年）までは、事業所統計調査および事業所・企業統計調査）

図 2-7 事業所・従業者数の推移

④ 昼間・夜間人口

市内には立命館大学BKCや大手企業の工場等が立地していることから、流入人口は年々増加し、2000年（平成12年）には流出人口を上回っています。

夜間人口（常住人口）を100とした場合の昼間人口の割合を表す昼間人口比率は107.1%と、近隣市に比べても高く、本市が通勤・通学者が集まる都市となっていることが分かります。



資料：国勢調査

図 2-8 昼間人口・流出・流入人口の推移

表 2-1 近隣市の昼間人口比率

	夜間人口(常住人口) (人)	昼間人口 (人)	昼間人口比率 (%)
滋賀県	1,412,916	1,363,716	96.5
大津市	340,973	310,543	91.1
草津市	137,247	146,956	107.1
守山市	79,859	72,342	90.6
栗東市	66,749	65,599	98.3
野洲市	49,889	49,486	99.2

※昼間人口比率＝（昼間人口／夜間人口）×100

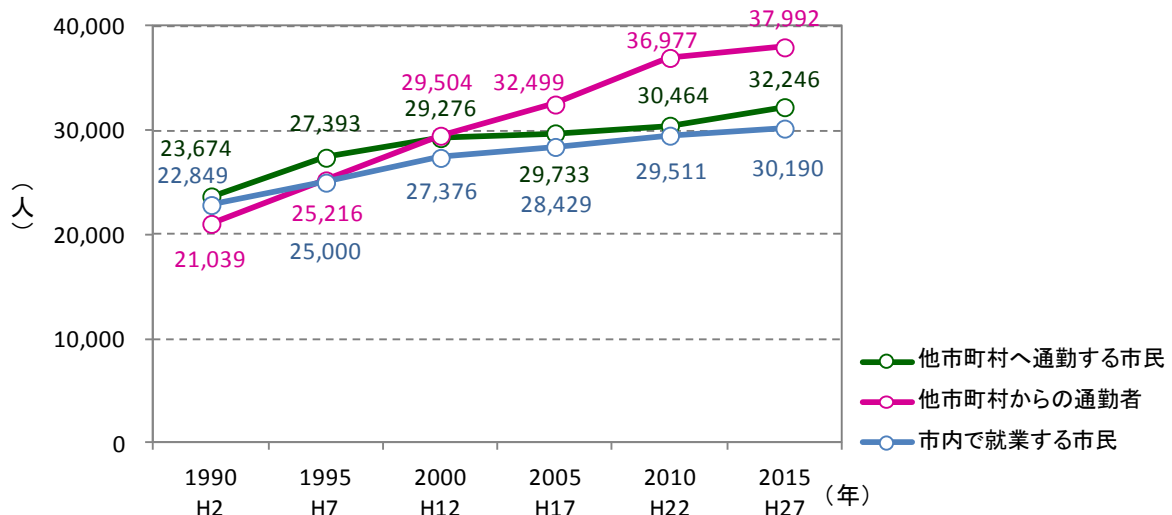
資料：2015年（平成27年）国勢調査

⑤ 通勤・通学の状況

○通勤流動

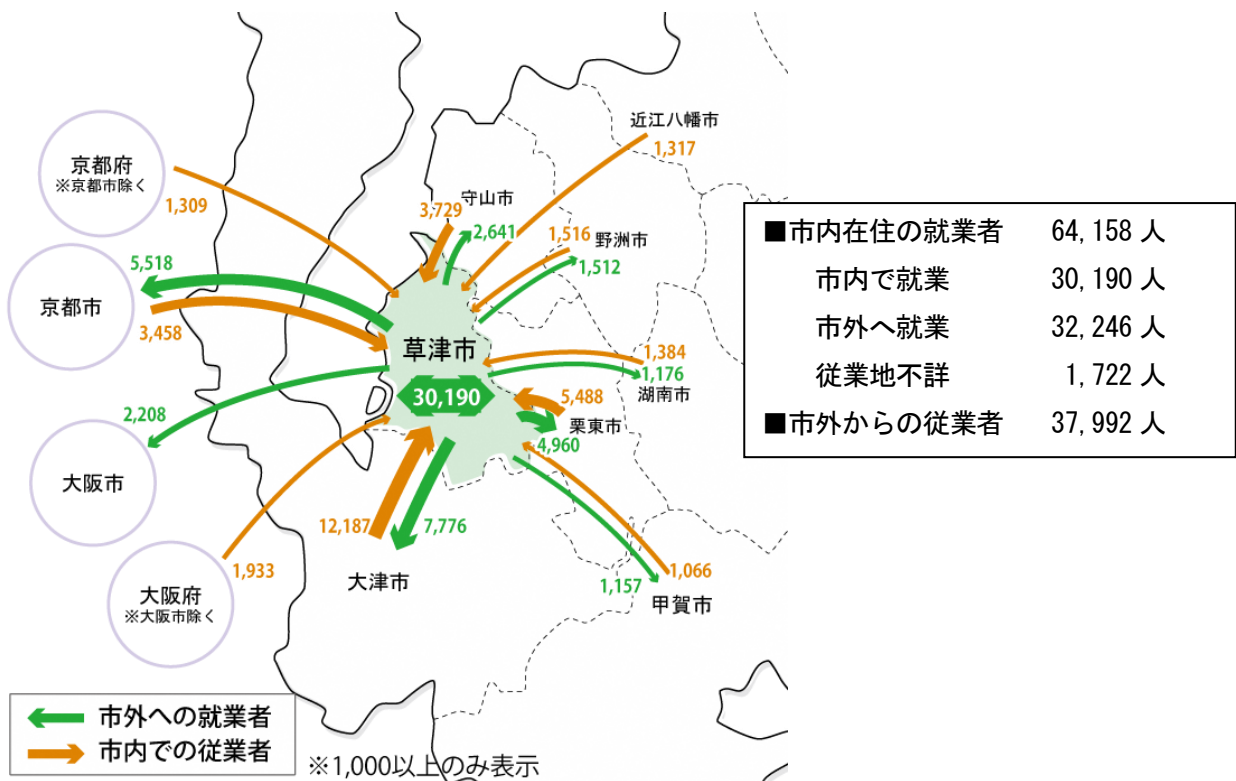
市外からの通勤者は2015年（平成27年）では37,992人と年々増加してきており、1990年（平成2年）と比較すると1.8倍となっています。

一方、市内に住む就業者64,158人のうち、約半数の32,246人が、大津市、京都市、栗東市など市外へ通勤しており、市内での就業者30,190人を上回っています。



資料：国勢調査

図 2-9 通勤者の推移



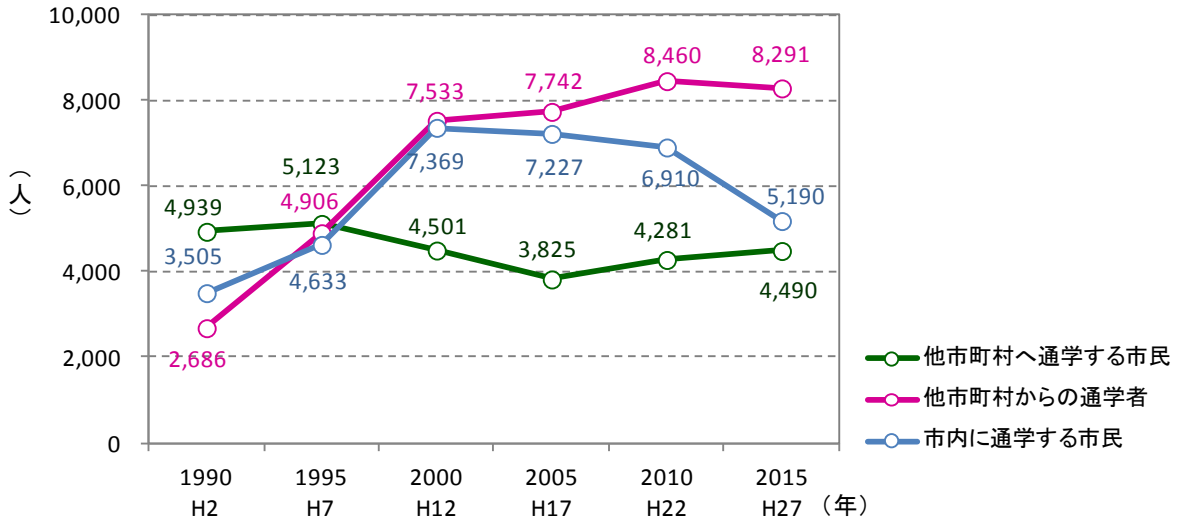
資料：2015年（平成27年）国勢調査

図 2-10 通勤流動（15歳以上）

○通学流動

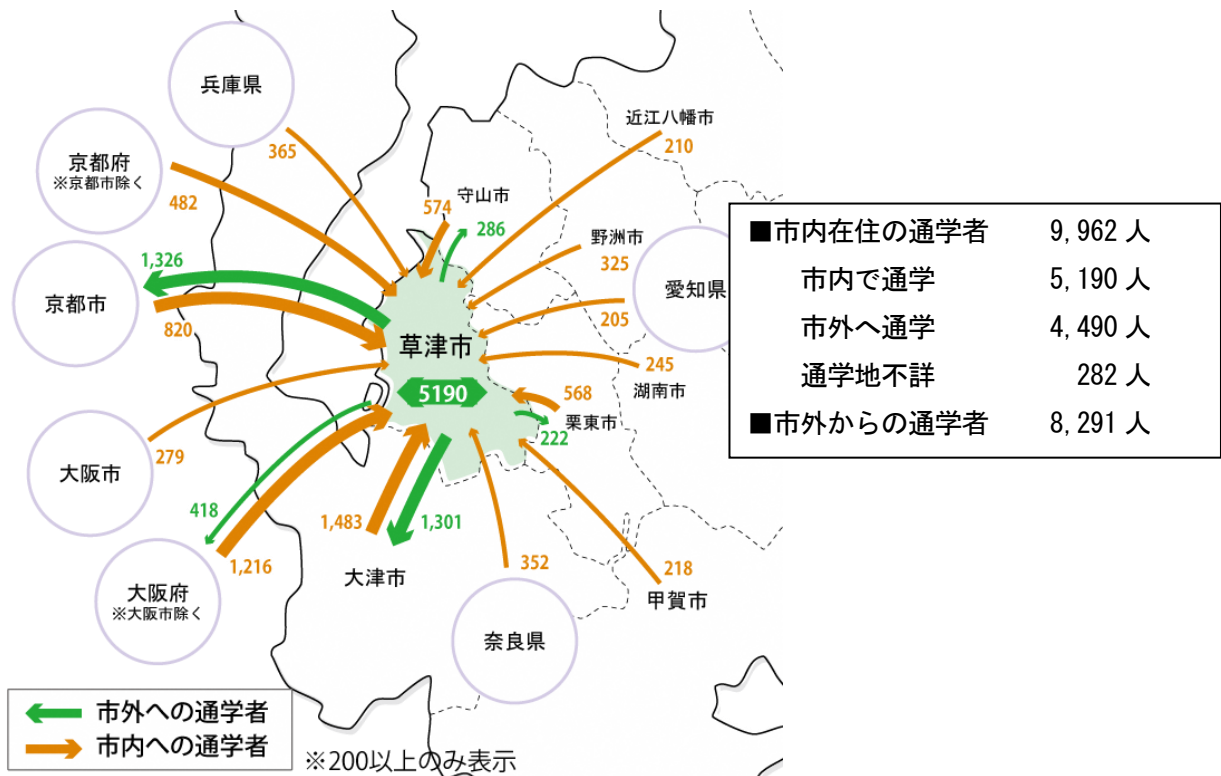
市外からの通学者も、1994年（平成6年）の立命館大学BK Cの開設、JR南草津駅の開業により増加傾向にあります。市内に通学する市民は、少子化の影響等により、2000年（平成12年）に減少に転じています。

市内在住の通学者9,962人のうち、市内で通学する者は5,190人と、市外への通学者4,490人よりも多くなっています。一方、市外からの通学者は8,291人で、大津市のほか、京都市や大阪府など他府県からの通学者が多くなっています。



資料：国勢調査

図 2-1 1 通学者の推移

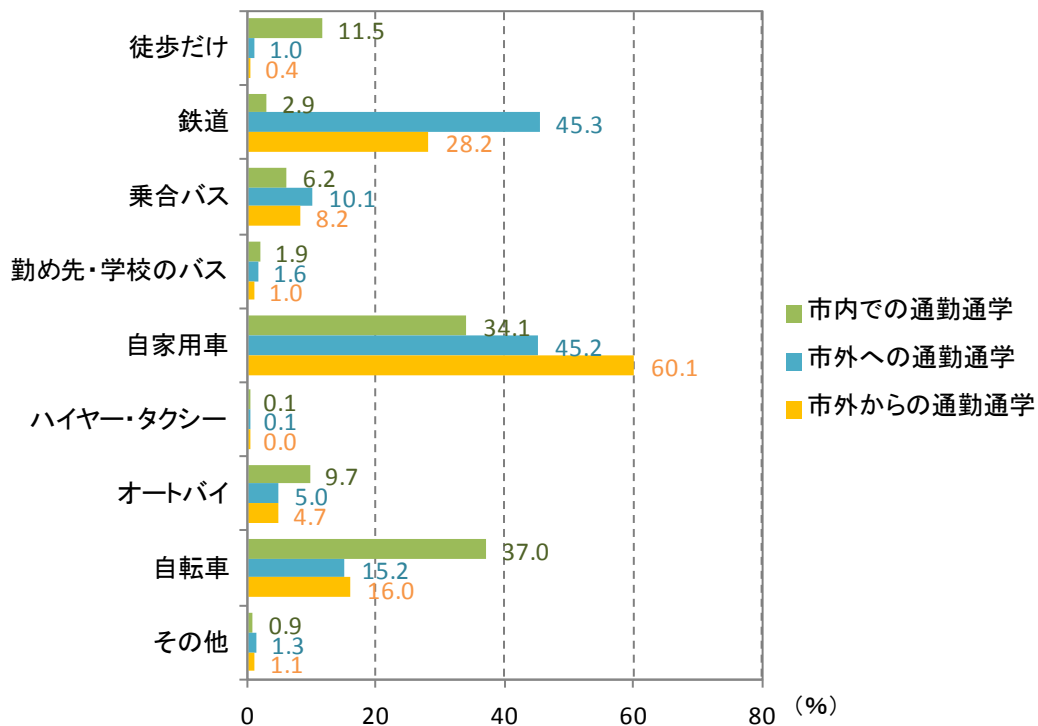


資料：2015年（平成27年）国勢調査

図 2-1 2 通学流動 (15歳以上)

○通勤・通学時の交通手段

通勤・通学時の代表的な交通手段は、全体的に自家用車が多くを占めていますが、市内での通勤・通学には自転車利用も多くを占めています。



資料：2010年（平成22年）国勢調査

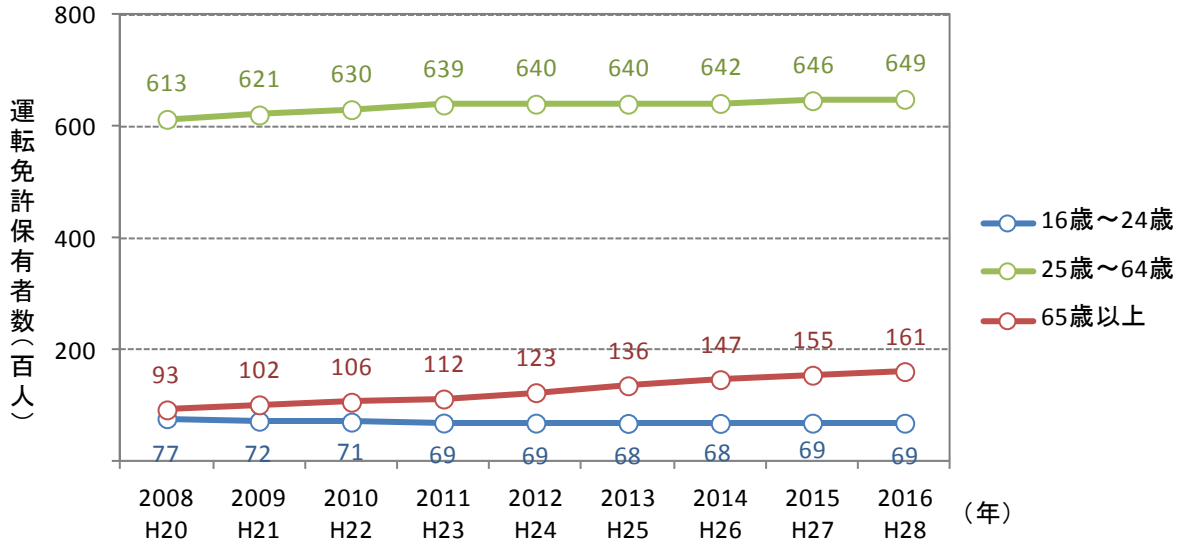
※2015年（平成27年）国勢調査では、この項目は調査していない

図 2-1 3 通勤・通学時の交通手段（9区分）

⑥ 自動車保有状況等

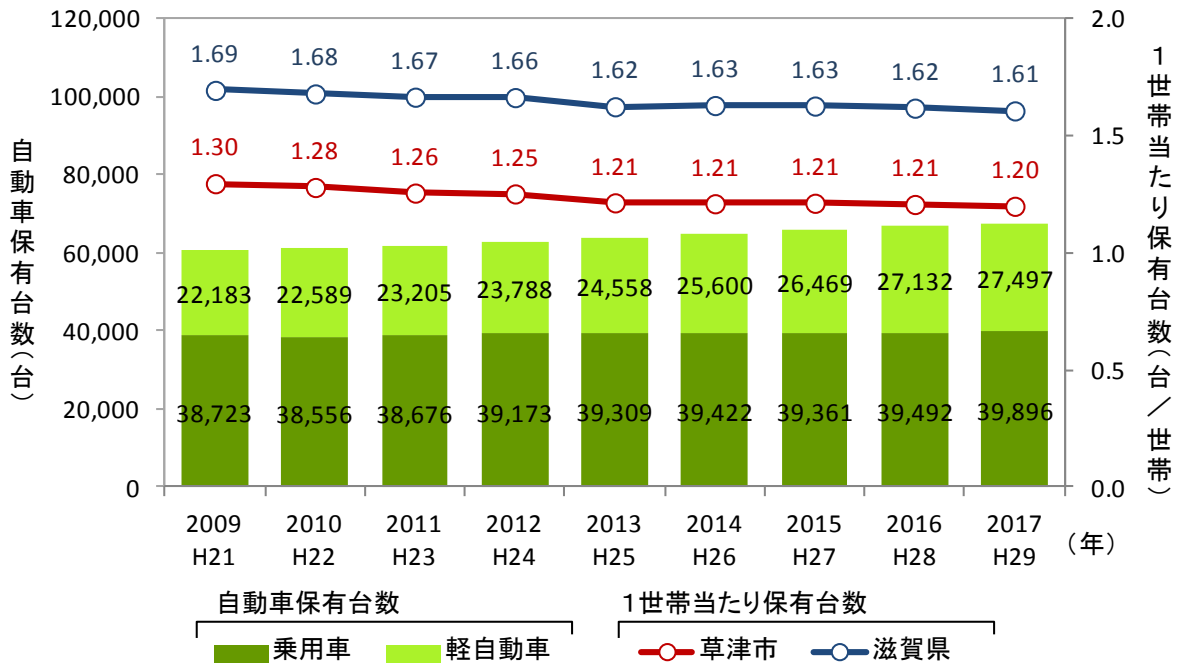
自動車運転免許保有者数は、24歳以下の若年層では減少傾向にある一方、65歳以上の高齢者層では増加傾向にあります。

また、自動車保有台数は増加傾向にあります。1世帯あたりの自動車の保有台数は減少傾向にあり、滋賀県全体と比較して草津市は少なくなっています。



資料：滋賀県警察本部交通部「滋賀の交通」

図 2-14 自動車運転免許保有者の推移



※乗用車は自家用のみ、軽自動車は自家用と事業用の合計

※世帯数は各年3月31日現在の住民基本台帳（外国人を含む）（平成26年からは1月1日に変更）

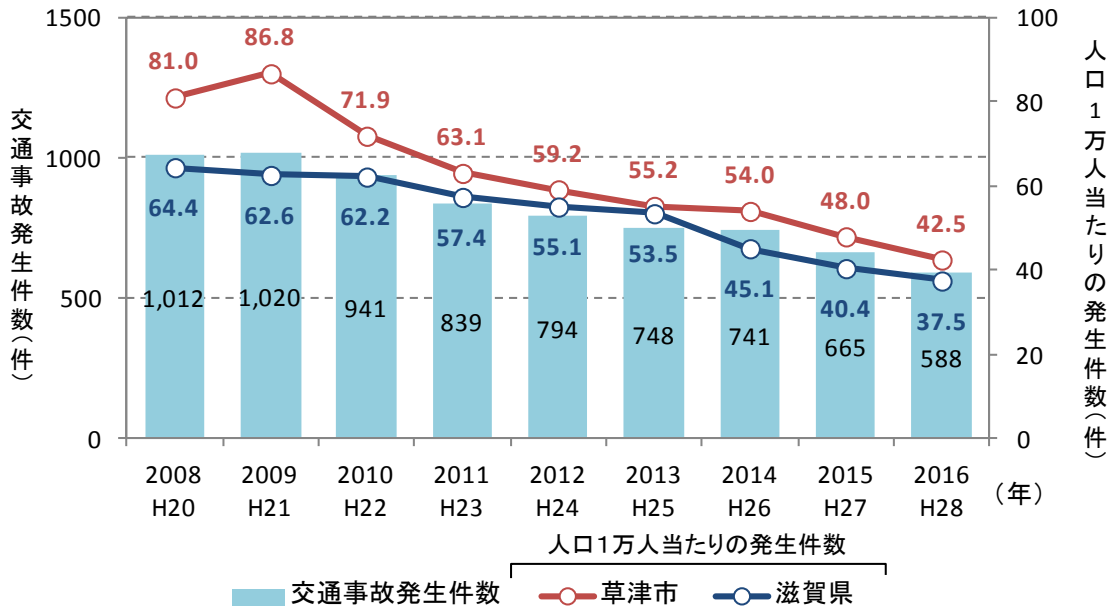
資料：滋賀県統計書

図 2-15 自動車保有台数（乗用車、軽自動車）の推移

⑦ 交通事故発生状況

市内の交通事故発生件数は年々減少していますが、人口1万人当たりの発生件数では、毎年滋賀県全体を上回っています。

また、全事故に占める高齢ドライバー事故の割合は、年々増加傾向にあります。



資料：滋賀県警察本部交通部「滋賀の交通」

図 2-16 草津市の交通事故発生件数の推移

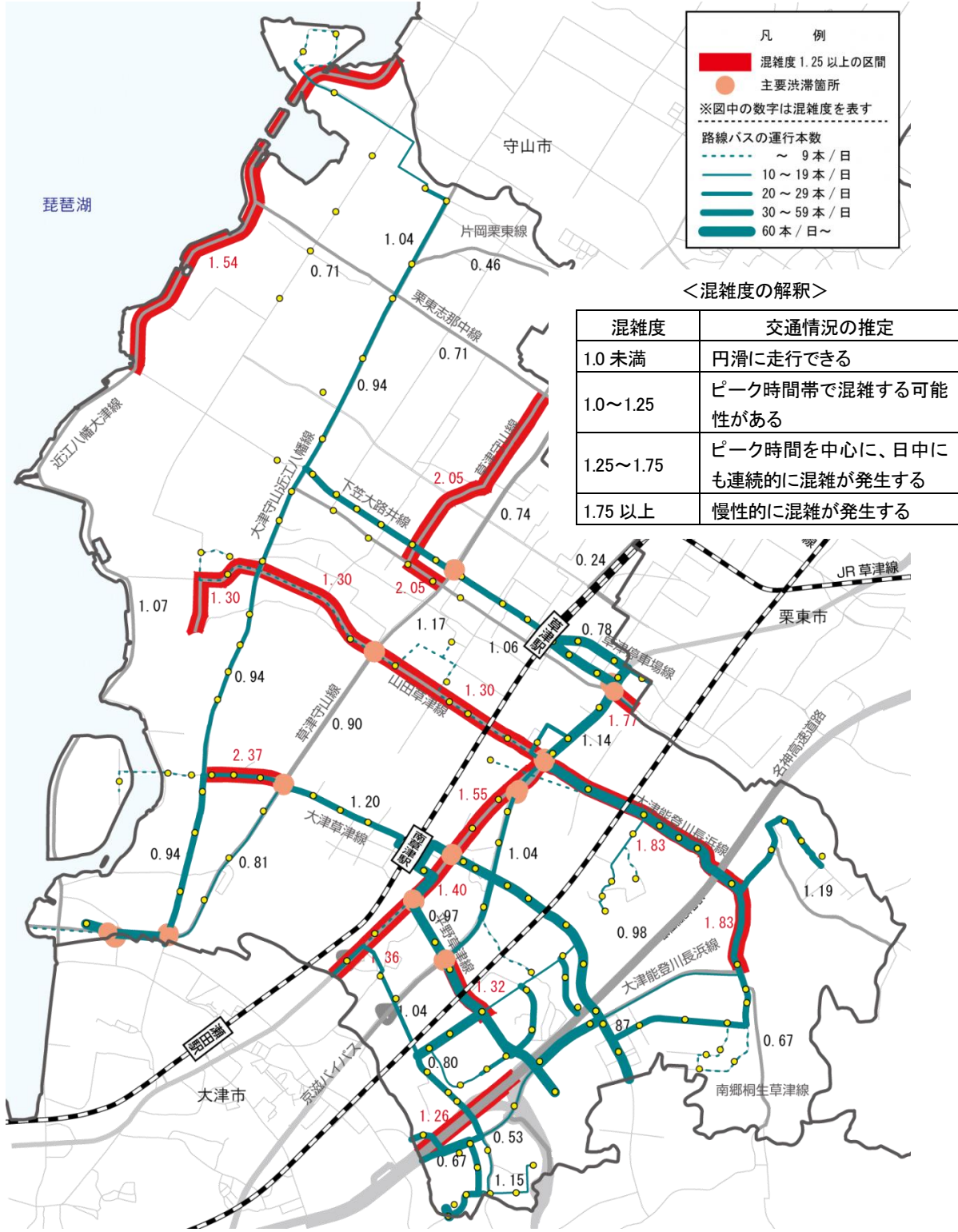


資料：滋賀県警察本部交通部「滋賀の交通」

図 2-17 全事故に占める高齢ドライバー事故の割合の推移

⑧ 道路状況

主要地方道大津能登川長浜線、国道1号および国道1号との交差道路において、慢性的な道路混雑が発生し、特に路線バス等の運行本数が多い国道1号や県道平野草津線では、道路混雑の慢性化が路線バス等の定時運行にも影響を及ぼしています。

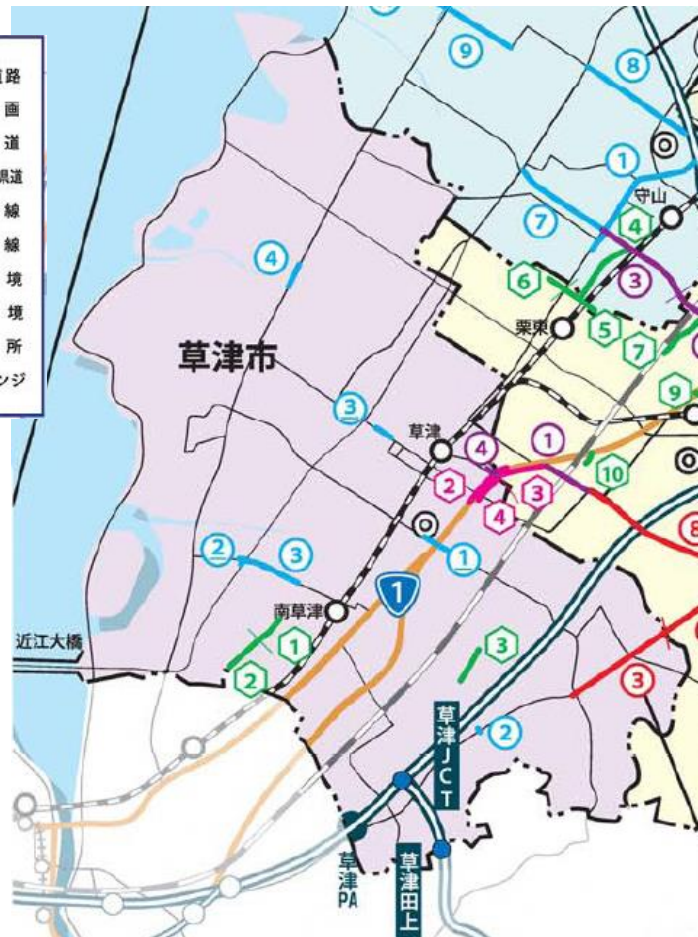


※運行本数は平日、上下平均の数値

資料：2015年（平成27年）度全国道路・街路交通情勢調査

図 2-18 道路混雑状況

凡例	
道路事業	高速・有料道路
改築事業	新名神計画
交通安全事業	国道
・歩道整備	主要地方道・一般県道
・交差点改良	J R 在来線
街路事業	J R 新幹線
国事業	市 町 境
道路公社事業	県 境
市事業	市 役 所
	インターチェンジ



種別	番号	路線名	工区名	継続	2018～2027		
					前期 2018～2022		※ 事業化 検討 路線
					着手	完了	
改築事業	③	大津能登川長浜線	草津	●	●		
交通安全事業(交差点改良)	①	大津能登川長浜線	草津三丁目	●	●		
	②	大津草津線	矢橋中央交差点			●	
	③	下笠大路井線	野村	●	●		
交通安全事業(歩道整備)	②	大津能登川長浜線	若草	●			
	③	大津草津線	野路	●			
	④	大津守山近江八幡線	北大萱			●	
街路事業	④	(都)草津駅新屋敷町線	国道大路交差点				
国事業	②	国道1号	大路3丁目交差点改良				
	④	国道1号	大路電線共同溝				
市事業	①	(都)大江霊仙寺線	南笠	●	●		
	②	(都)大江霊仙寺線	南笠(その2)	●	●		
	③	(都)南大萱青地線	青地、青地・追分			●	

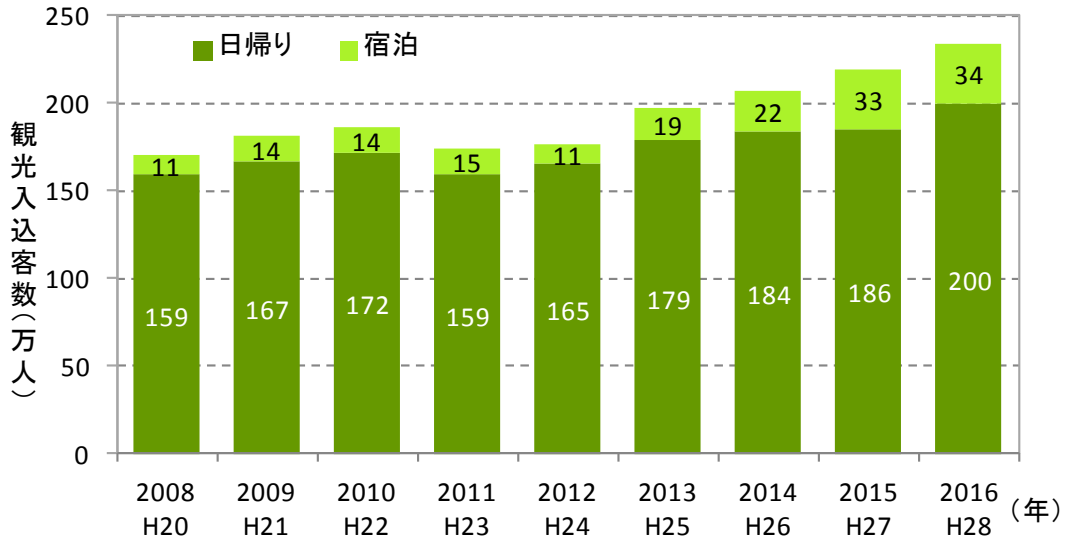
資料：滋賀県道路整備アクションプログラム 2018

図 2-19 都市計画道路の整備状況

⑨ 観光

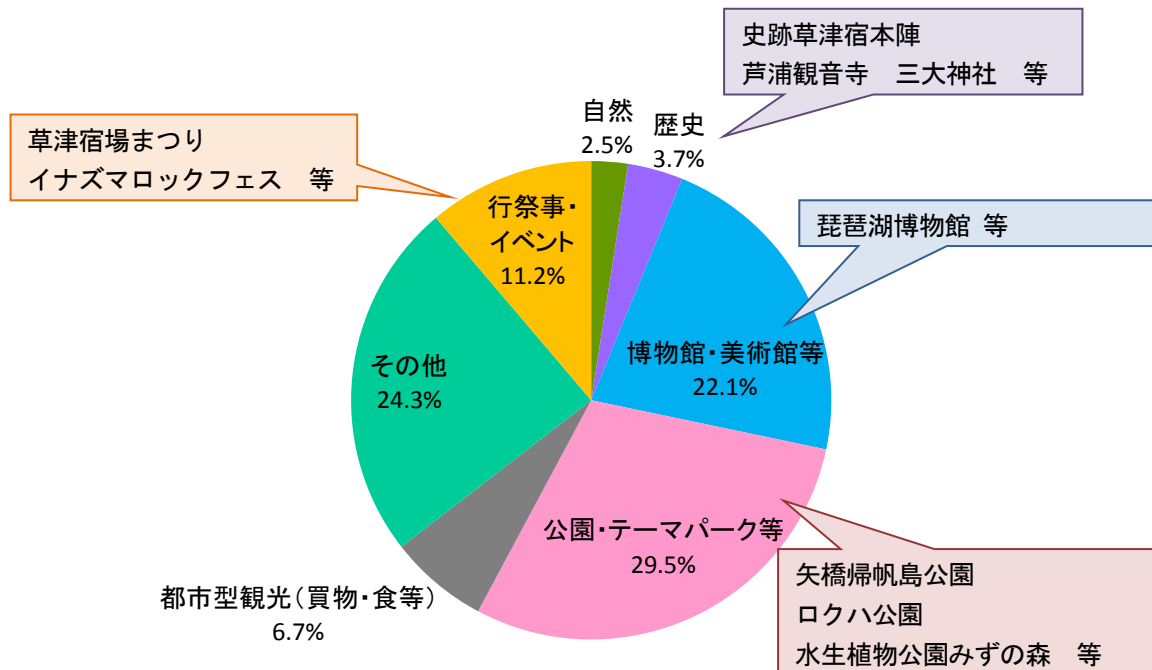
本市の観光入込客数は増加傾向にあり、矢橋帰帆島公園や水生植物公園みずの森、ロクハ公園、琵琶湖博物館が主な観光地となっています。

また、本市を訪れる外国人観光客数はここ数年、急激に増加しています。



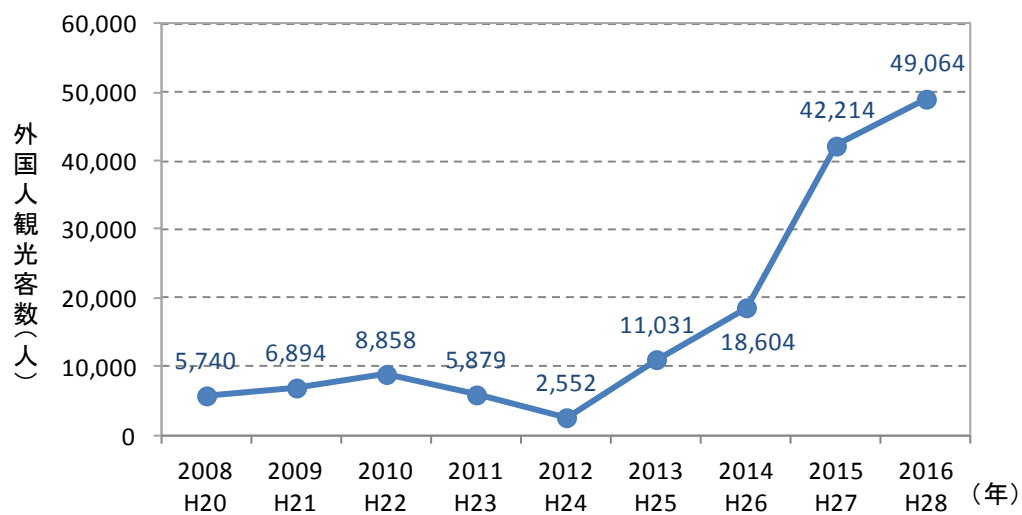
資料：滋賀県観光入込客統計調査書

図 2-20 観光入込客数の推移



資料：滋賀県観光入込客統計調査書

図 2-21 目的別観光入込客の内訳 (2016年(平成28年))



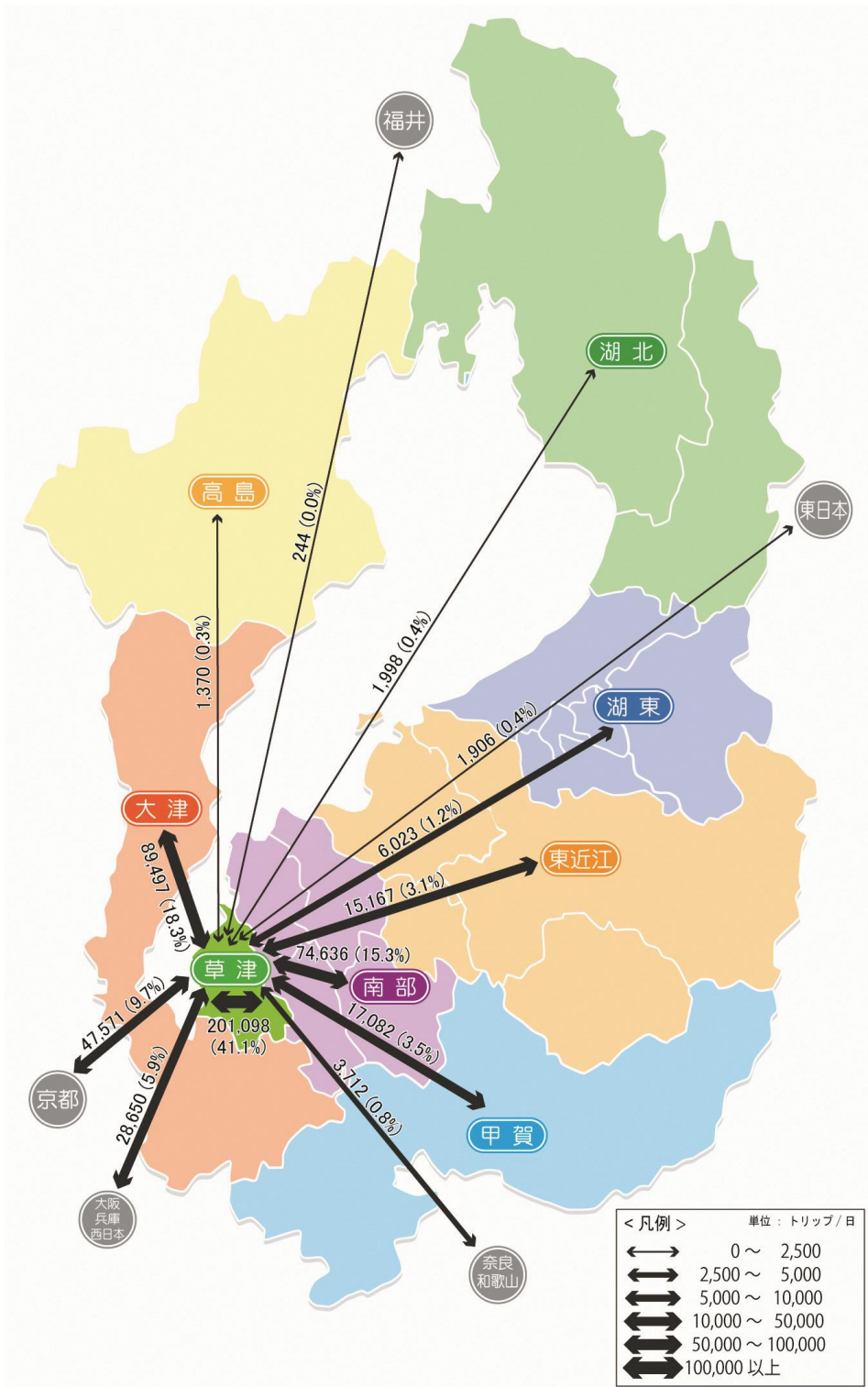
資料：滋賀県観光入込客統計調査書

図 2-2 2 外国人観光客数の推移

1.2 移動の状況

① 草津市と他地域間の移動状況

本市を発着する移動のうち、市内での移動が 41.1%と最も多くなっています。市外への移動状況をみると、県内では大津地域への移動が 18.3%、南部地域への移動が 15.3%と多く、京都府への移動も 9.7%と多くなっています。

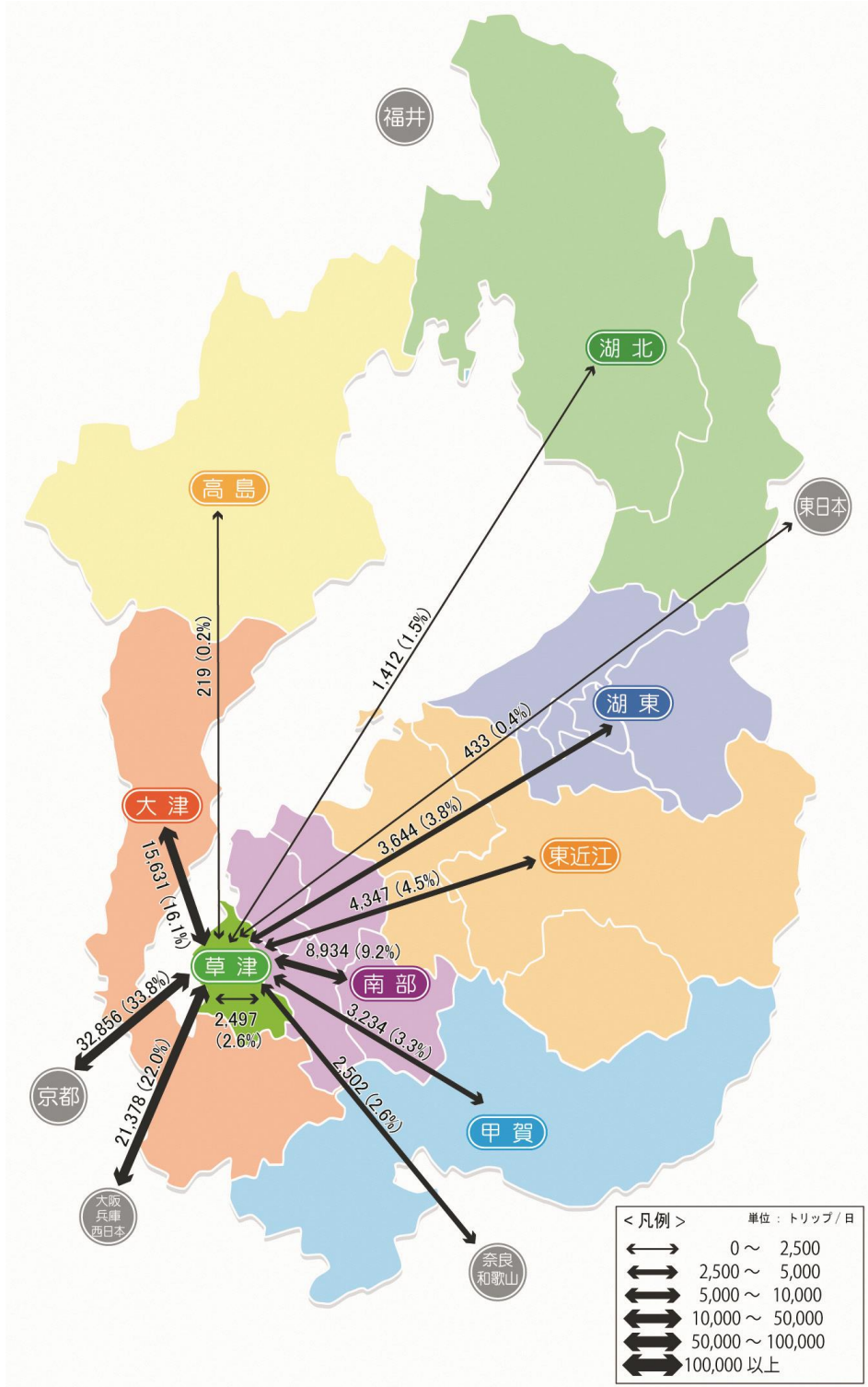


資料：2010年（平成22年）パーソントリップ調査

図 2-23 地域間の移動状況

○鉄道による地域間の移動状況

本市を発着する移動のうち代表する交通手段が鉄道である移動についてみると、市内での移動は 2.6%と低くなっています。市外への移動状況を見ると、京都では 33.8%、大阪・兵庫・西日本では 22.0%と多く、京阪神方面への移動が多いことがわかります。県内では、JR湖西線や京阪石山坂本線が運行している大津地域には 16.1%と一定の利用がありますが、その他の地域への移動は少なくなっています。

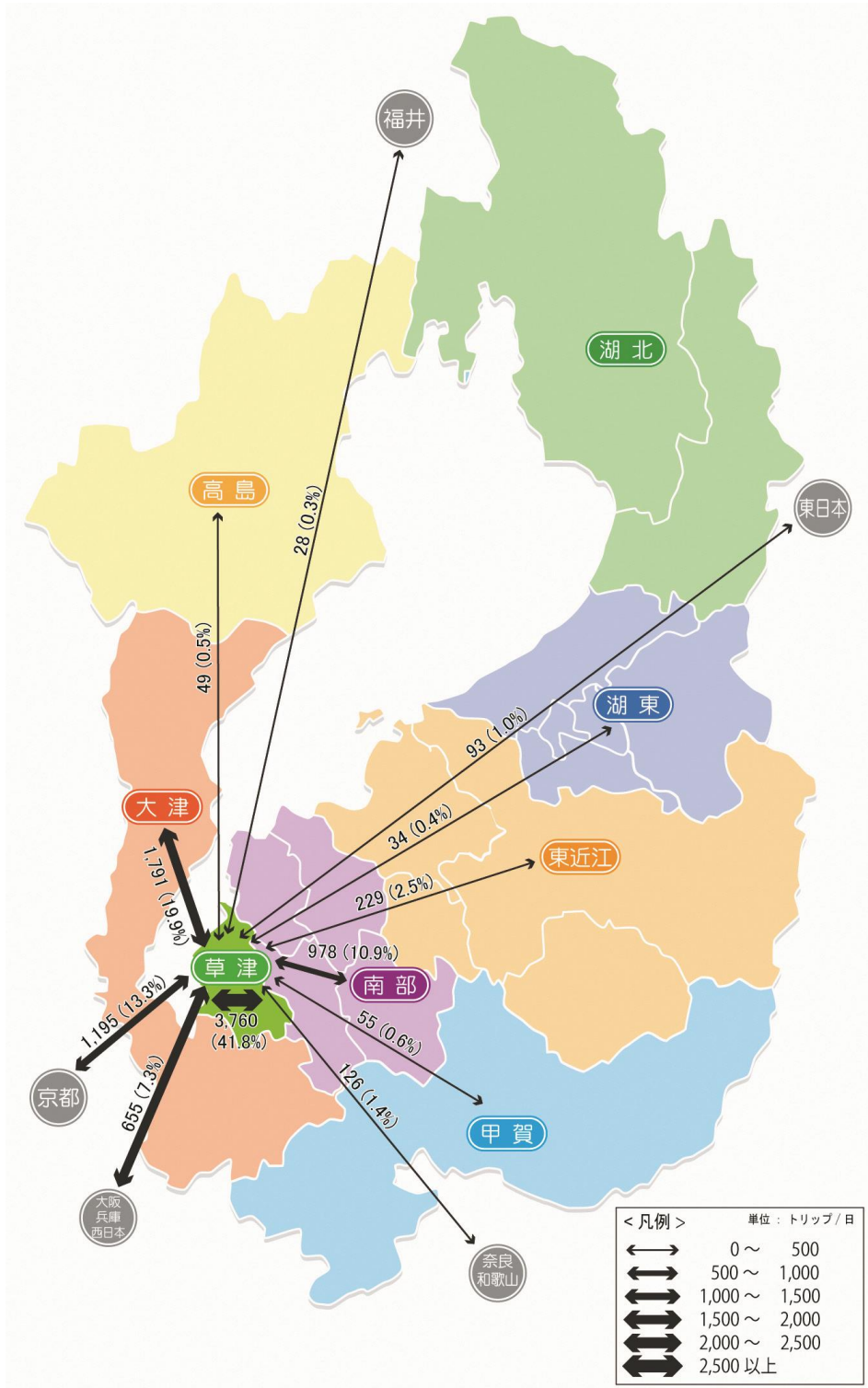


資料：2010年（平成22年）パーソントリップ調査

図 2-24 鉄道の地域間の移動状況

○路線バスによる地域間の移動状況

本市を発着する移動のうち、代表する交通手段が路線バスである移動についてみると、市内での移動が41.8%と最も多くなっています。市外への移動状況をみると、大津地域や南部地域への移動が各々19.9%、10.9%と多く、京都（13.3%）や大阪・兵庫・西日本（7.3%）への移動も一定数あります。

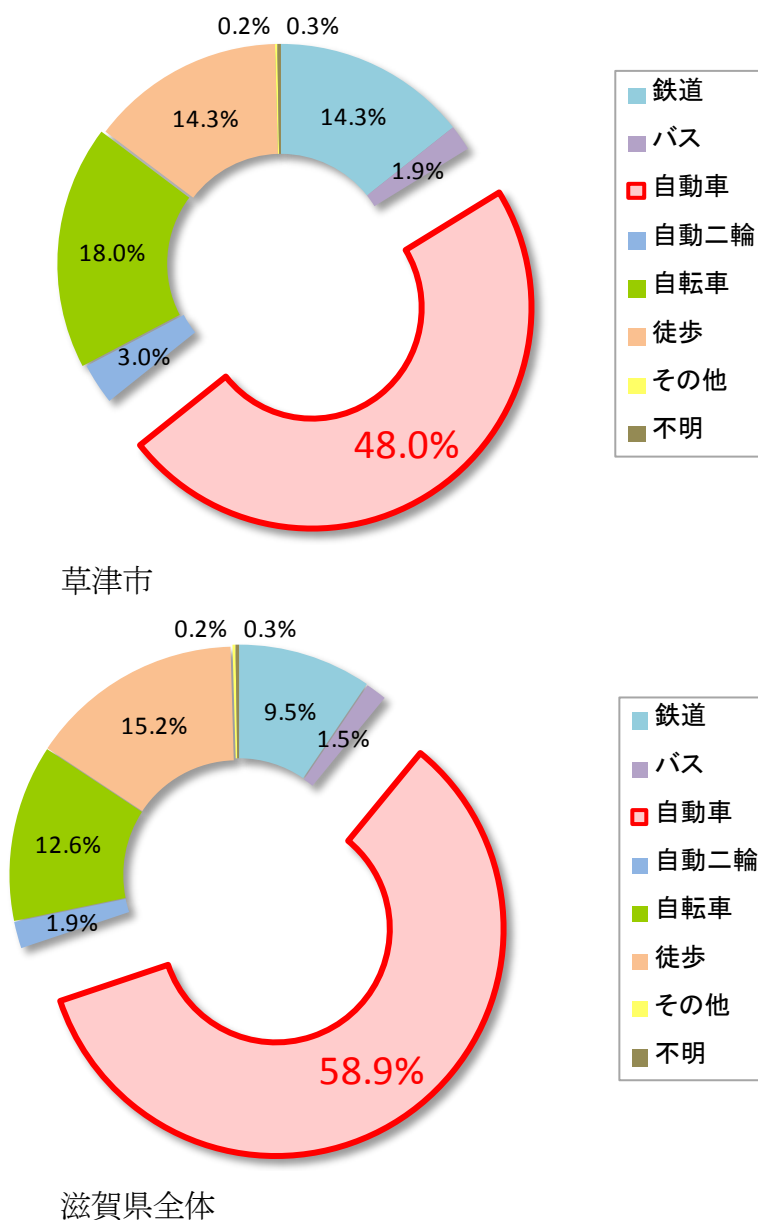


資料：2010年（平成22年）パーソントリップ調査

図 2-25 路線バスの地域間の移動状況

② 代表する交通手段

本市の代表する交通手段割合をみると、自動車が最も高く 48.0%となっています。県全体では 58.9%と自動車に依存した地域であるものの、本市は比較的自動車の割合は少ない地域と言えます。



資料：2010年（平成22年）パーソントリップ調査

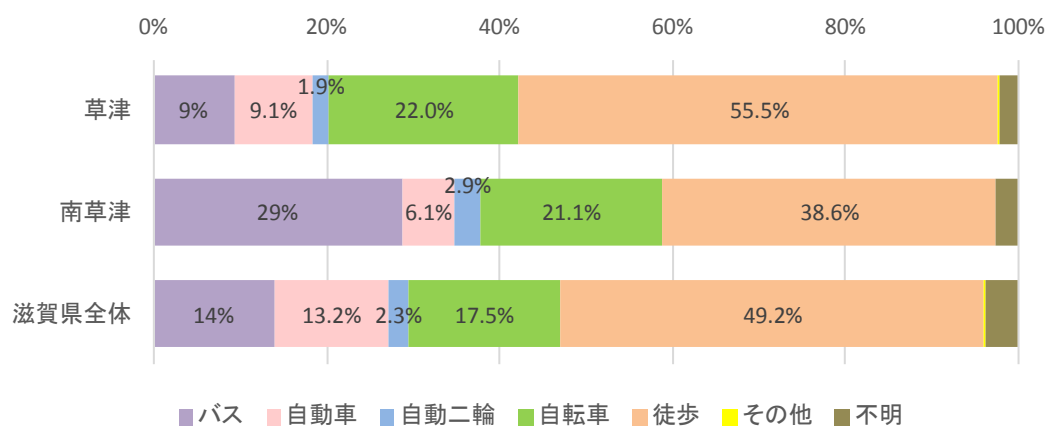
図 2-26 代表する交通手段

③ 駅への交通手段

J R草津駅は、県全体（滋賀県内の米原駅以南のJ R駅の合計）と比べて、徒歩や自転車の分担率が高く、徒歩は55.5%と半数以上となっています。一方で、バスや自動車の割合が低くなっています。

J R南草津駅は県全体やJ R草津駅と比べて、バスの割合が非常に高くなっており、一方で、徒歩と自動車の割合が低くなっています。バスの割合が高いのは、立命館大学への通学や周辺企業への通勤におけるバスの利用者数が多いことが考えられます。

J R草津駅・J R南草津駅ともに自動車の割合が県平均よりも低くなっていますが、駅の利用者数自体が多いため、駅を利用する自動車の利用台数も多くなっています。



資料：2010年（平成22年）パーソントリップ調査

図 2-27 駅への交通手段