

南草津エリア
まちづくり推進ビジョン
(みなくさビジョン)
案

草 津 市

令和 年 月

目次

第1章 ビジョン策定の目的

- 1-1 ビジョン策定の背景と目的…………… 2
- 1-2 ビジョンの位置付け…………… 2
- 1-3 ビジョンの対象エリア…………… 3
- 1-4 ビジョンの検討体制…………… 4

第2章 南草津エリアの課題

- 2-1 南草津エリアの課題抽出フロー…………… 6
- 2-2 ワークショップの提言…………… 7
- 2-3 南草津エリアの課題…………… 9

第3章 将来像・基本方針

- 3-1 将来像…………… 12
 - 1. 将来像…………… 12
 - 2. 目標…………… 14
- 3-2 基本方針…………… 16
- 3-3 施策の分類方針…………… 18

第4章 施策

- 4-1 施策…………… 22
- 4-2 施策の体系…………… 28

第5章 ビジョンの実現に向けて

- 5-1 推進体制…………… 32
- 5-2 ビジョンの運用と見直しについて…………… 34

参考

参考資料

参考1	ビジョン策定までの流れ……………	36
参考2	社会情勢の変化……………	40
参考3	南草津エリアの現況……………	41
参考4	上位関連計画……………	50
参考5	市民等の意向把握……………	56
参考6	大学関係者の意見……………	60
参考7	都市と交通ワークショップの成果……………	61

第1章

ビジョン策定の目的

1-1 ビジョン策定の背景と目的

JR南草津駅周辺は、駅開業や立命館大学びわこ・くさつキャンパスの開学を契機に多様な都市機能が集積し、多くの方々が交流する活力ある市街地として発展してきたところです。

一方で、交通渋滞の慢性化や既存の地域資源等の活用が十分とは言えない状況にあること、さらには、滋賀県南部の玄関口となり得る可能性を秘めた草津田上ICや草津PAの周辺エリアの地理的優位性についても十分に生かし切れていない状況にあります。

そのため、駅周辺に限らず、その周辺の地域(志津南・矢倉・老上・老上西・玉川・南笠東学区)において、将来の人口減少局面を視野に入れた中で、活力や魅力をより一層高めていくため、今後のまちづくりの推進の方向性を定めることを目的としてビジョンを策定します。

なお、本ビジョンは10年後の令和12(2030)年度を目標年次として設定し、取り組むものとしします。

1-2 ビジョンの位置付け

上位計画である「第6次草津市総合計画」および「草津市都市計画マスタープラン」と連携・整合を図りながら、個別施策の展開として、JR南草津駅およびその周辺の地域を含む「南草津エリア」を対象としたビジョンを策定することにより、市内14学区をカバーし、JR草津駅周辺を対象とする「草津市中心市街地活性化基本計画(第2期)」、市街化調整区域を中心とした郊外部を対象とする「草津市版地域再生計画」と連携・整合を図ります。

また、市全域が対象である「草津市立地適正化計画」および「草津市地域公共交通網形成計画」は、「草津市版地域再生計画」とともに「コンパクト・プラス・ネットワーク」のまちづくりの実現に向け、連携・整合を図り策定されており、これらの計画や「草津市健幸都市基本計画」とも連携・整合を図ります。

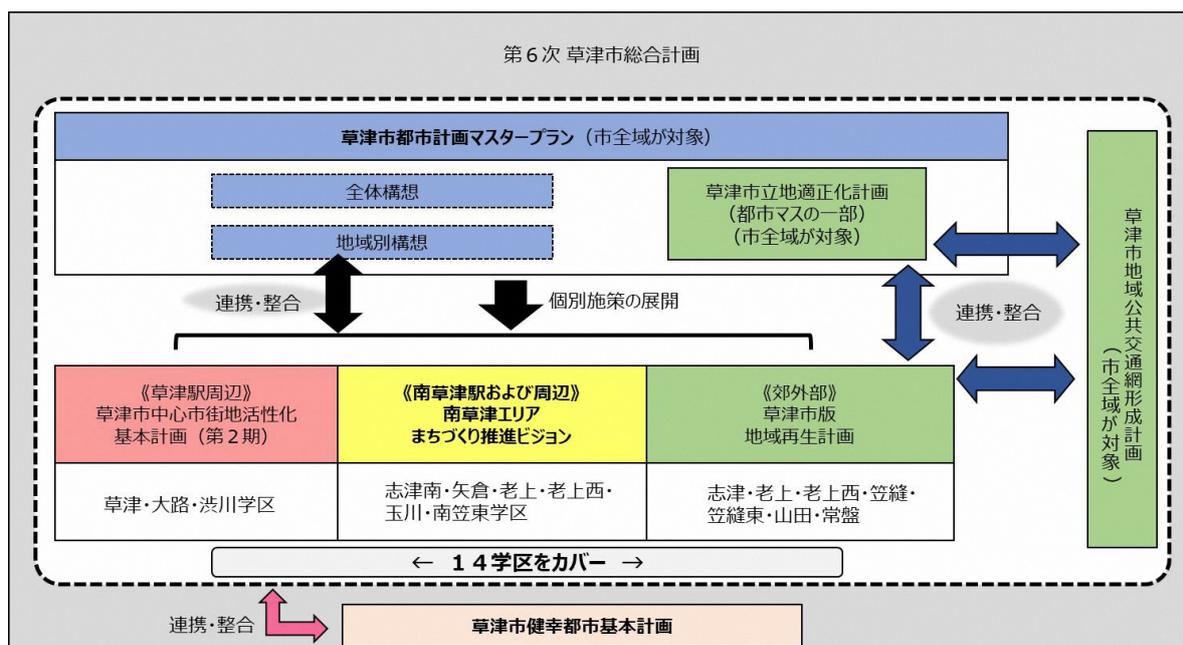


図 1-1 ビジョンの位置付け

1-3 ビジョンの対象エリア

本ビジョンは、JR南草津駅周辺とその周辺の地域も含めたエリア(志津南、矢倉、老上、老上西、玉川、南笠東学区)を「南草津エリア」と位置付け、対象エリアとします。

なお、JR草津駅周辺を対象とする「草津市中心市街地活性化基本計画(第2期)」および市街化調整区域を中心とした郊外部を対象とする「草津市版地域再生計画」との連携・役割分担を図ります。

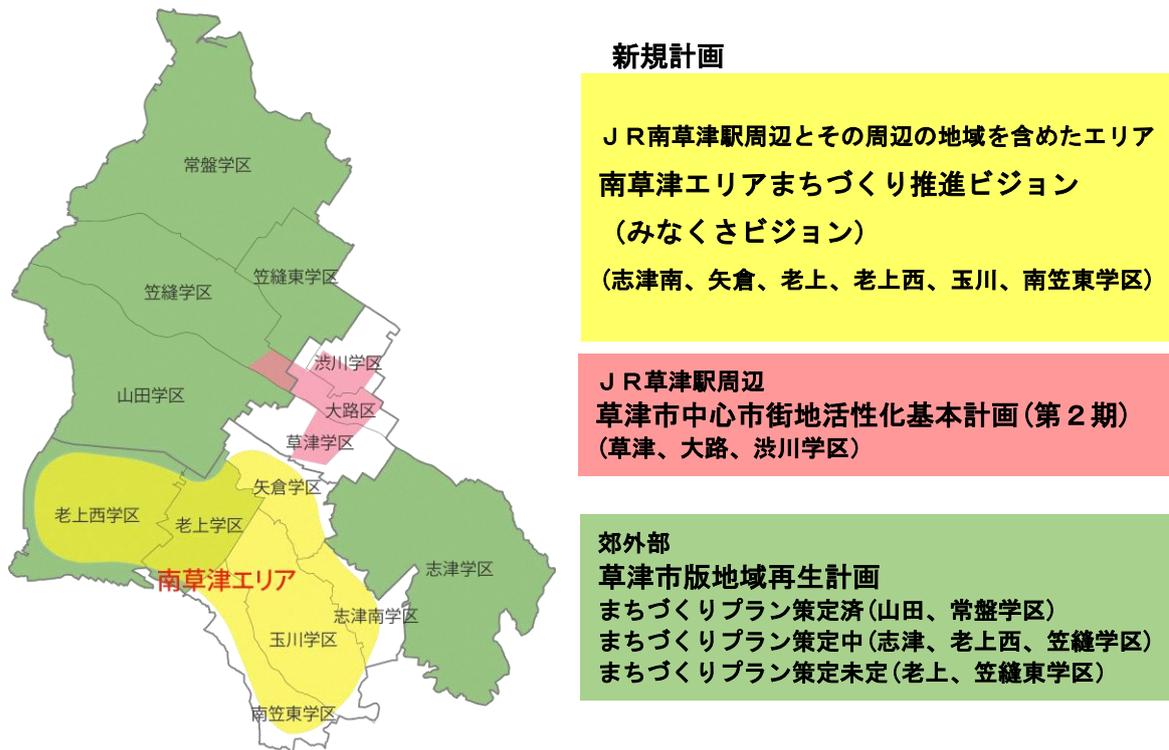


図 1-2 ビジョンの対象エリア

1-4 ビジョンの検討体制

産学公民連携のプラットフォームであるアーバンデザインセンターびわこ・くさつ(UDCBK)を窓口として、地域住民の代表者、学識経験者、民間事業者の代表者、公募市民の各委員で構成する「南草津エリアまちづくり推進懇話会」(以下「懇話会」という。)を開催し、南草津エリアのまちづくりの推進について意見や助言等を踏まえた上で検討を進めました。

また、アーバンデザインセンターびわこ・くさつ(UDCBK)の関連事業である「都市と交通ワークショップ」との連携、大学関係者の意見反映、市民に対するパブリックコメントを実施するとともに、「草津パーキングエリアと連携したびわこ文化公園都市周辺エリアの活性化に向けた研究会」等の関係機関との連携を踏まえ検討を進めました。

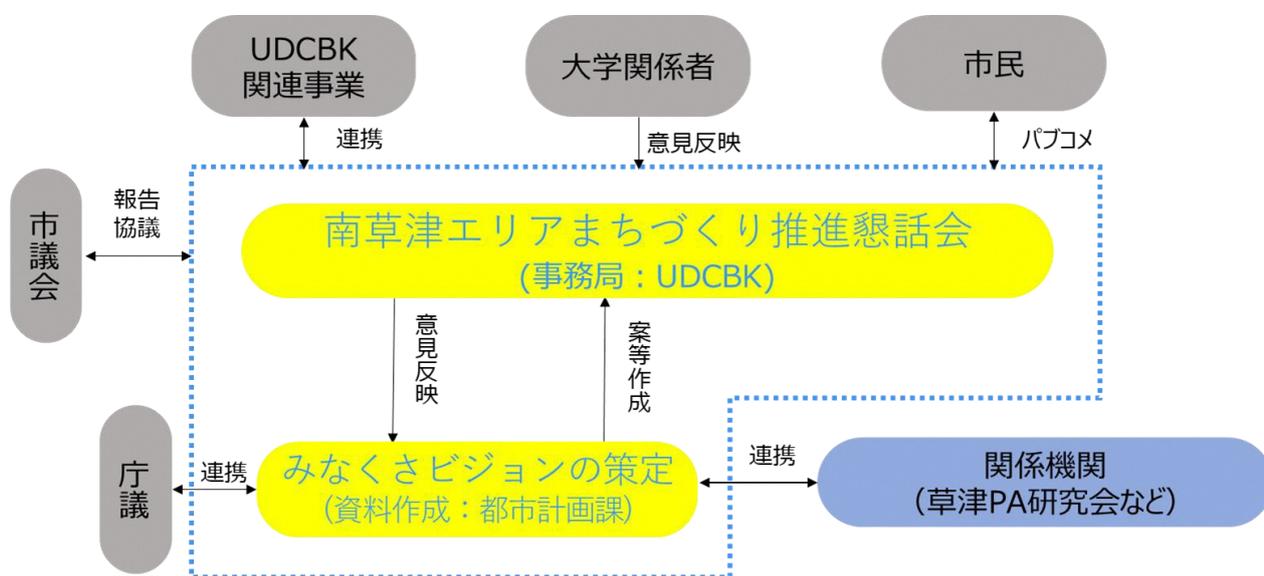


図 1-3 検討体制

第2章

南草津エリアの課題

2-1 南草津エリアの課題抽出フロー

社会情勢の変化や南草津エリアの現況、上位関連計画、市民等の意向、大学関係者の意見、都市と交通ワークショップの提言を踏まえ、南草津エリアの課題を整理しました。

<p>1. 社会情勢の変化</p> <p>1) 全国的な少子高齢化・人口減少の進展 2) 防災意識の高まり 3) 超スマート社会(Society5.0)への変革 4) 持続可能な開発目標(SDGs)の推進</p> <p>5) 新たなモビリティサービスの推進 6) 地域や民間が主体の取組の推進 7) アフターコロナを見据えた環境形成</p>
<p>2. 南草津エリアの現況</p> <p>1) 人口動向(①人口・高齢化の状況・見通し、②人口分布、③流入・流出人口、④大学生数) 2) 土地利用(①区域区分・用途地域、②土地利用現況) 3) 都市施設等(①道路、②交通環境、③公園・緑地、④公共公益施設、⑤その他施設)</p>
<p>3. 上位関連計画</p> <p>1) 上位計画 ① 第6次草津市総合計画(令和3(2021)年3月策定予定) ② 草津市都市計画マスタープラン(令和3(2021)年度策定予定)</p> <p>2) 関連計画 ① 草津市立地適正化計画(平成30(2018)年10月策定) ② 草津市地域公共交通網形成計画(平成30(2018)年10月策定) ③ 草津市版地域再生計画(平成30(2018)年10月策定) ④ 草津市健幸都市基本計画(平成29(2017)年3月策定) ⑤ びわこ文化公園都市将来ビジョン(平成24(2012)年8月策定・滋賀県)</p>
<p>4. 市民等の意向把握</p> <p>1) 市民意向 ① 草津市のまちづくりについての市民意識調査 ② 草津市都市計画マスタープランアンケート ③ 草津市都市計画マスタープラン地域別市民会議の課題</p> <p>2) 懇話会における課題認識</p>
<p>5. 大学関係者の意見</p>
<p>6. 都市と交通ワークショップの提言</p> <p>グループ①：域内のFace to Faceの交流が促進されるまち ～南草津駅を踏まえたみどりの回廊沿いに展開される多様なコミュニティ～</p> <p>グループ②：新旧の多様なコミュニティが融合する共生都市 ～ローカルコミュニティを基礎としたシェア社会に対応したスマートシティ～</p> <p>グループ③：南草津駅を拠点とした山と湖の交流 ～南草津駅を拠点としてファーマーズマーケットが開催されるオーガニックなまち～</p>

南草津 エリア の課題

- 課題① 大学や企業の立地集積や地理的優位性を生かした活力あるまちづくりが必要
- 課題② 誰もが安心して住み続けられる住環境の向上と地域の活性化が必要
- 課題③ 魅力的な都市空間の形成や地域資源の活用による多様な交流活動の促進が必要
- 課題④ 総合的な道路網の整備や交通体系の見直しが必要

2-2 ワークショップの提言

アーバンデザインセンターびわこ・くさつ(UDCBK)では、リモートにより「都市と交通ワークショップ」を3回開催し、班ごとに3つの望ましい社会像が示されたことから、本ビジョンの検討においても参考としました。

1)ワークショップの目的・実施概要

【ワークショップの目的】

- ・2040年の南草津駅周辺の将来像を複数のシナリオに描く。
- ・中でも望ましい都市空間と交通のあり方を議論する。
- ・将来の課題解決のためのアイデアを出し合う。

【ワークショップの実施概要】

回	開催日時	内容	参加者数
第1回	令和2(2020)年8月21日(金) 18:00~20:00	未来の分かれ道に関する ブレスト	28人
第2回	令和2(2020)年9月11日(金) 18:00~20:00	シナリオ分割とネーミング	
第3回	令和2(2020)年10月2日(金) 18:00~20:00	バックヒストリーを考える	

なお、ワークショップのファシリテーターは立命館大学理工学部の先生方(武田史朗教授、塩見康博准教授、金度源准教授、阿部俊彦准教授)が務められました。

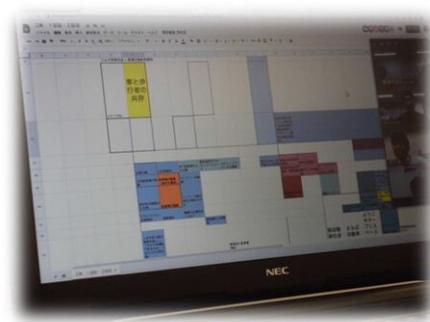


図 2-1 ワークショップ風景
(WEB 開催)



2) ワークショップの実施成果からの主な意見

ワークショップの実施成果では、JR南草津駅前における拠点形成、交流の場やにぎわいづくり、情報発信、歩いて暮らせるまちづくり、みどりの創出、新たなモビリティの検討、交通ネットワークの形成等の将来を見据えた様々な意見がみられました。

グループ①: 域内の Face to Face の交流が促進されるまち

～南草津駅を踏まえたみどりの回廊沿いに展開される多様なコミュニティ～

- ① 駅前の公園
- ② 地域をつなぐLRT
- ③ 徒歩で集うゆるやかな拠点
- ④ みどりの回廊
- ⑤ 拠点をつなぐスローなモビリティ

グループ②: 新旧の多様なコミュニティが融合する共生都市

～ローカルコミュニティを基礎としたシェア社会に対応したスマートシティ～

- ① 駅前全体がシェア市場
- ② 東西ロータリーの公園化
- ③ ミニスマートシティ構想
- ④ フェリエのオープン化(大学、企業、市民)
- ⑤ 屋上の自遊空間化
- ⑥ 地域情報の発信

グループ③: 南草津駅を拠点とした山と湖の交流

～南草津駅を拠点としてファーマーズマーケットが開催されるオーガニックなまち

- ① 駅前は東西交流の拠点
- ② 東西を繋ぐLRTの整備
- ③ 屋上のグリーンインフラ
- ④ 緑豊かな駅前広場
- ⑤ 西友と連携した駅の拠点施設
- ⑥ 駅とバスターミナルをつなぐ賑わい創出

2-3 南草津エリアの課題

南草津エリアにおける課題を以下に示します。

課題 1

大学や企業等の集積や地理的優位性を生かした 活力あるまちづくりが必要

- 南草津エリアの南部では「びわこ文化公園都市」の一部を形成し、草津田上ICや草津PA等の広域道路ネットワークを有する滋賀県南部の玄関口として地理的優位性を有しているものの、これらを十分に生かし切れていない状況となっています。
そのため、交通結節機能や交流機能等を強化するとともに、幹線道路沿道や低未利用地等の土地活用、企業誘致等による南草津エリアにおける更なる活力の創出が必要です。
- 「びわこ文化公園都市」を中心に、立命館大学や滋賀医科大学、龍谷大学が立地し、各種企業や医療・福祉施設も集積していることから、学術・研究・医療・福祉機関等の人材や技術、施設を生かし、南草津エリアの活性化につなげていくことが必要です。

課題 2

誰もが安心して住み続けられる住環境の向上と 地域の活性化が必要

- 南草津エリアでは、今後 20 年間で約 6,000 人の人口増が見込まれるものの、その後は人口減少局面が到来することが予測されます。これら将来人口の予測や都市計画、社会基盤(ライフライン)のストック等と調整した上で、計画的なまちづくりによる住宅地形成を検討しつつ、あわせて既存住宅地においては「草津市立地適正化計画」に基づいた居住誘導による住環境の維持・向上を図っていくことが必要です。
- 全国的な防災意識の高まりや南草津エリアにおける防災対策の現状を踏まえ、河川改修や避難所整備等の防災対策の強化や広域防災拠点の形成を推進していくことが必要です。
- 少子高齢化が着実に進行するなか、南草津エリアに安心して住み続けるためには、地域住民とともに南草津エリアの特色である大学や企業等における様々な人材との連携による地域コミュニティの維持や地域活動の活性化が必要です。

課題 3

魅力的な都市空間の形成や地域資源の活用による 多様な交流活動の促進が必要

- JR南草津駅周辺には、商業機能のほか、市民交流プラザやアーバンデザインセンターびわこ・くさつ(UDCBK)、草津クリアホール等の公共公益施設が集積しており、草津市立地適正化計画に基づき、子育て支援施設や図書館、スポーツ施設、大規模商業施設、地域交流センター等の都市機能を維持・拡充できるよう、より一層の誘導を図ることが必要です。
- JR南草津駅周辺においては、南草津エリアの中心として、市民や学生、従業者、来訪者の交流・滞在を促す魅力のある空間づくりや、にぎわいや健康づくりに資する歩いて暮らせるまちづくりの推進に向け、歩行者や自転車等も安心して利用できる環境づくりが必要です。
- 各地域における交流や地域活動を促進するため、地域まちづくりセンター等の拠点機能や多世代交流機能の充実、草津川や公園、まちなかの休憩スポット等の水とみどりの環境を生かした憩いの交流空間の創出が必要です。また、琵琶湖、田園等の自然資源や、東海道、矢橋道、野路小野山製鉄遺跡等の地域資源を生かしたまちづくりが必要です。

課題 4

総合的な道路網の整備や交通体系の見直しが必要

- 南草津エリアの南北軸として国道1号および京滋バイパス、山手幹線、大津湖南幹線がありますが、国道1号等の渋滞緩和策として、都市計画道路山手幹線や大江霊仙寺線といった代替ルートの整備促進が必要です。
- 南北軸に対して東西軸の道路網が弱く、南北軸との接続部等では交通渋滞が発生していることから、都市計画道路平野南笠線の早期事業化が必要です。
- JR南草津駅の乗降客数は、県内1位で1日当たり平均 60,000 人を超えており、駅周辺の交通環境の改善が課題となっています。また、大学・企業等への通勤・通学での公共交通の利用促進、高齢化の進展や低炭素化等の持続可能な環境形成への対応として、大学や交通事業者等と連携した公共交通の利便性向上、新たなモビリティの検討等の効率的かつ効果的な公共交通ネットワークの形成が必要です。