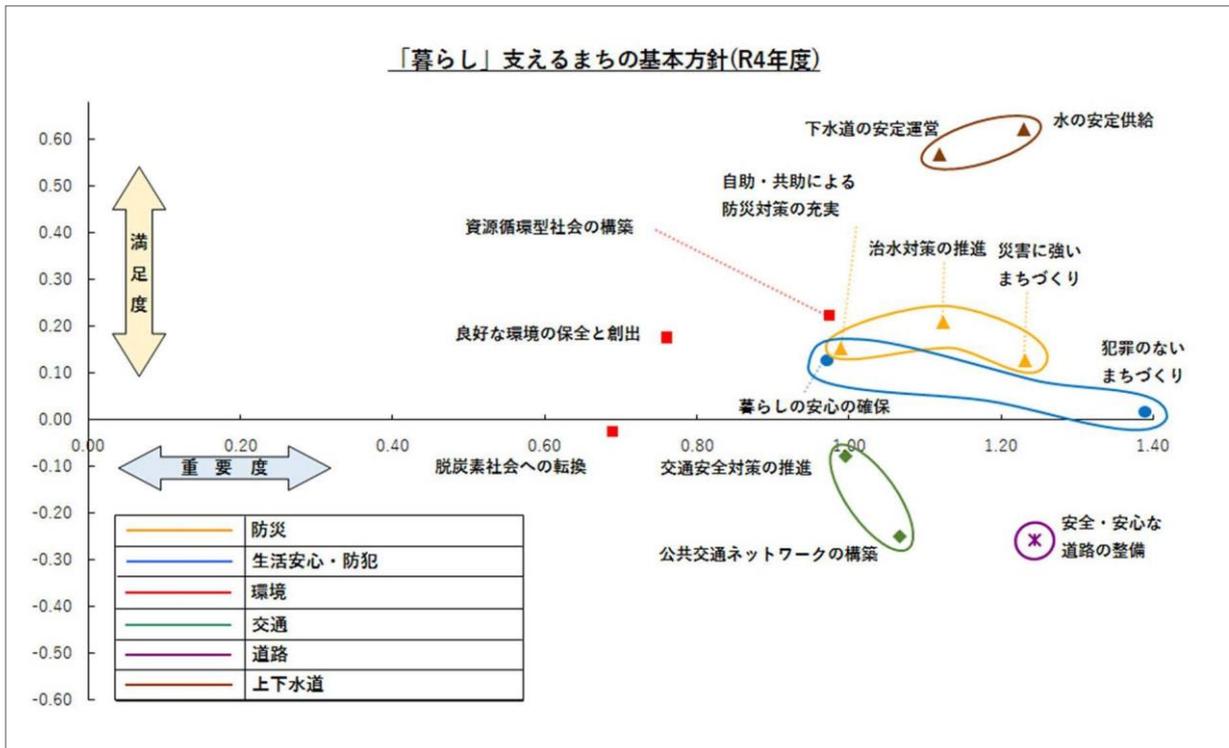


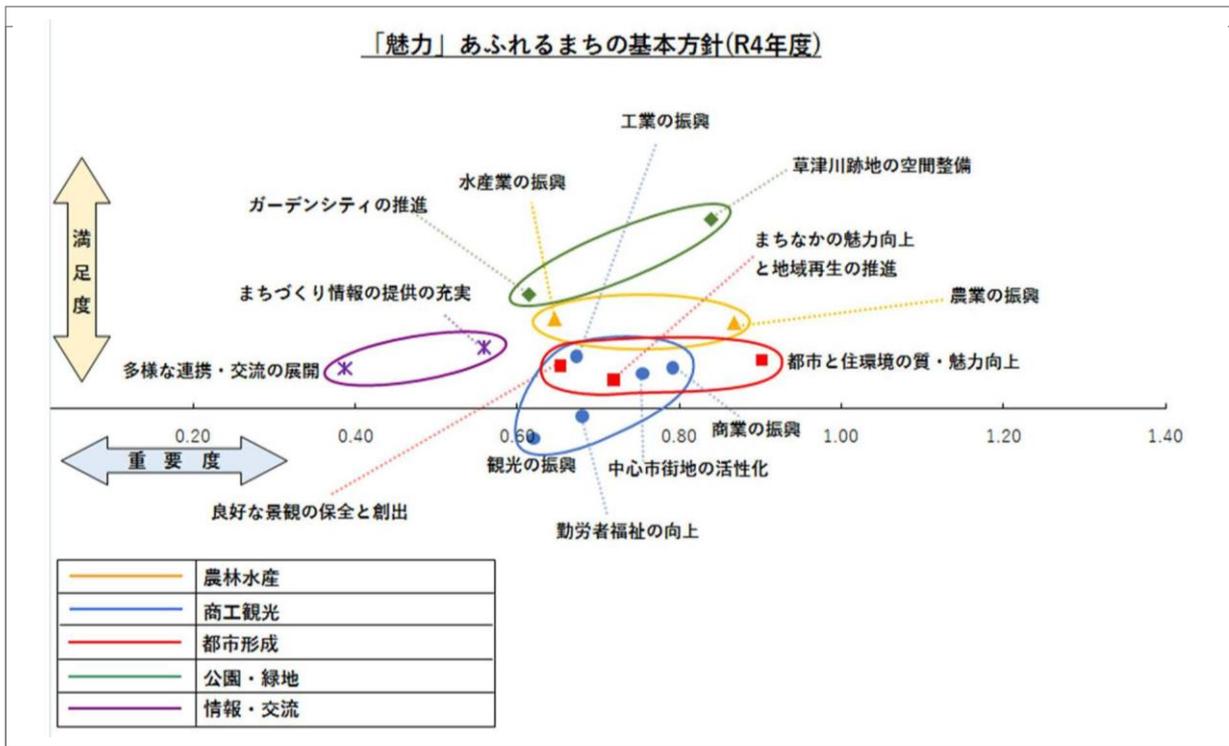
### ③ 「暮らし」を支えるまちの基本方針

「上下水道」の分野は満足度が他の分野よりかなり高くなっています。一方、「生活安心・防犯」の分野は、重要度が高いにもかかわらず、満足度は、あまり高くありません。また、「交通」と「道路」の分野は、満足度がマイナスを示しています。



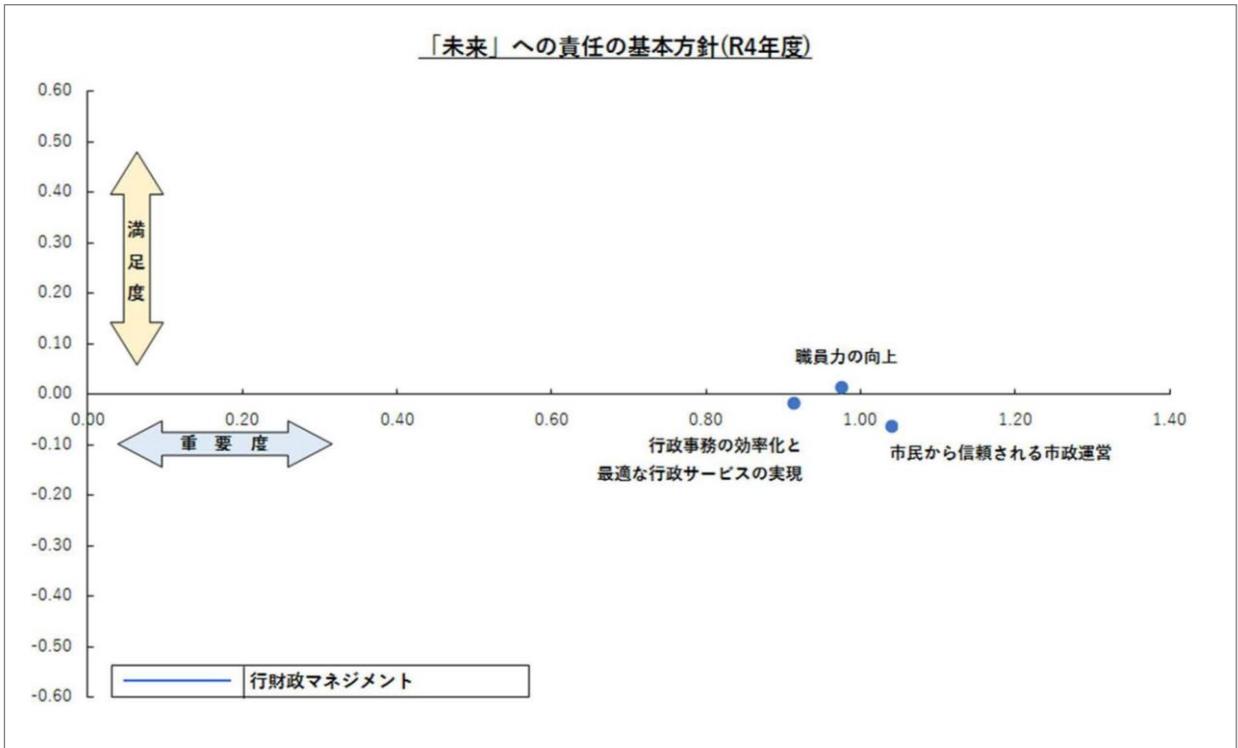
### ④ 「魅力」があふれるまちの基本方針

「公園・緑地」の分野では満足度が高く、「商工観光」の分野は「観光の振興」で満足度がかなり低くなっています。また、「情報・交流」の分野では重要度が他の分野と比べてかなり低くなっています。



⑤ 「未来」への責任のための基本方針

「市民から信頼される市政運営」では重要度の高さに比べて満足度がかなり低くなっています。



出典：令和4年度 草津市のまちづくりについての市民意識調査結果報告書

## 2-8 都市構造上の課題と対応

前節までの結果を踏まえ、本市における人口・土地利用・交通環境・都市機能施設・財政に関する問題・課題と対応を整理します。

### (1) 人口に関する課題と対応

現状	<ul style="list-style-type: none"> <li>・社人研予測値では、2030年（令和12年）から2035年（令和17年）頃まで人口増加が続き、その後、2035年（令和17年）以降に人口減少局面を迎えると推定されています。</li> <li>・社人研予測値では、高齢化率（65歳以上）は、2010年（平成22年）現在の約16.4%から、2040年（令和22年）には約27.2%に上昇し、高齢者数は2010年（平成22年）現在の約2.1万人から、2040年（令和22年）には約4.0万人に増加すると推定されています。</li> <li>・DID地区人口密度は、71.8人/ha（2015年（平成27年））であり、高密度を保っています。</li> </ul>
課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>・現在は人口増加が続いていますが、2035年（令和17年）以降に人口減少を迎えると推定されているため、今から、人口減少局面を見据えた対策を検討する必要があります。</li> <li>・現在は、一定の人口密度を保っているエリアでも、将来的には、人口密度の低下が懸念されます。</li> <li>・市街化区域のうち人口密度が40人/haを新たに割り込むと予測されるエリアは、JR草津駅周辺（草津一丁目、川原二丁目、平井三丁目、野村八丁目等）、大津市との市境（南笠東二丁目）、南草津駅周辺（野路四・六丁目）、東部の名神高速道路付近（桜ヶ丘一～三丁目、若草二、三、五丁目等）となっています。</li> </ul>
対応	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本市は、既に人口減少局面にある全国的な地方都市とは大きく異なり、当面は人口増加傾向にありますが、将来的な人口減少局面に対応すべく、市街地が拡散しないよう、居住誘導区域への居住や生活に必要な機能を誘導します。</li> </ul>

### (2) 土地利用に関する課題と対応

現状	<ul style="list-style-type: none"> <li>・JR草津駅を中心に、市街地が拡大し、開発許可制度により昭和40年代の後半から、大規模な団地開発が行われてきました。また、JR南草津駅の開設に合わせて、東西で土地区画整理事業が行われ、市街地が整備されてきました。</li> <li>・2002年（平成14年）以降、都市計画法第34条第11号に基づき、市街化調整区域における開発が可能な一般区域と特定区域が条例で指定され、住宅開発が進められてきました。</li> <li>・空き家の総戸数（2018年（平成30年）住宅・土地統計調査：7,140戸）は年々増加し、その内、「その他の住宅」*が2,710戸（※2022年（令和4年）本市実態調査では、665戸）あります。</li> </ul>
----	---

課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>今後さらに、住宅地が郊外部で増加すると、新たなインフラ等の公共投資が必要となります。また、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。</li> <li>今後、高齢化に伴う単身高齢者世帯における相続されない住宅の増加や、人口減少に伴う既存住宅ストックの余剰化等により、空き家の増加が懸念されます。</li> <li>空き家の「その他の住宅」*の増加は、都市の活性化の阻害要因であり、空き家が放置されることで、市街地の空洞化要因となり、コミュニティカの低下、管理上の問題等が懸念されます。</li> </ul>
対応	<ul style="list-style-type: none"> <li>住宅地については、居住誘導区域への居住を緩やかに誘導します。</li> <li>老朽化した公共施設については、統廃合、再配置により、都市機能誘導区域への立地について、検討を進めます。</li> <li>居住段階からの「空き家を発生させない」予防的な対策を含めた空き家の発生抑制を進めるとともに、空き家や跡地の利活用による地域の活性化や魅力向上につながるように、空き家の流通・利活用や管理不全な空き家の予防・解消を進めます。</li> </ul>

※「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

### (3) 交通環境に関する課題と対応

現状	<ul style="list-style-type: none"> <li>本市の主要公共交通機関は鉄道および路線バスです。</li> <li>市内には2つの鉄道駅（JR草津駅、JR南草津駅）があり、両駅ともに特急や新快速が停車するなど、市内の都市拠点間を結ぶ鉄道が基幹交通として運行しています。</li> <li>路線バスは両鉄道駅を発着地として放射状に運行路線が広がっています。</li> <li>基幹的公共交通カバー率は74.0%、公共交通利便性の高いエリアに存する住宅の割合は73.8%、公共交通の機関分担率は16.3%となっています。</li> <li>市民アンケート調査結果で、「快適な道路の整備」、「安全・安心な道路空間の構築」、「公共交通体系の充実」に対して、市民は重要度が高いと感じている一方で、満足度は低くなっています。</li> </ul>
課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>鉄道および主要バス路線の利用圏域は現在の市街化区域の大半をカバーしますが、南草津駅周辺の宅地造成が進むなかで、将来人口密度が高い一部のエリア（南草津プリムタウン）でカバーできていない地域が存在します。</li> <li>東側の特にJR南草津駅と立命館大学方面を結ぶ路線で運行本数が多いですが、琵琶湖沿岸地域では運行本数が少なく、公共交通の不便地が見受けられます。</li> </ul>
対応	<ul style="list-style-type: none"> <li>本市では、鉄道・バス路線のうち、一日片道30本以上の発着回数を有する路線を設定し、これを主要な公共交通軸とみなし、都市軸として位置付けます。また、コミュニティバス等のフィーダー路線*は、主要な公共交通軸でカバーできない地域などを補完していくものとします。</li> <li>公共交通ネットワークの構築により、アクセス性や定時性など、利用者にとって一定レベルのサービス水準を確保し、利便性の向上を図ります。</li> </ul>

※フィーダー路線：幹線と接続して支線の役割をもって運行される路線のこと。

#### (4) 日常生活サービス施設に関する課題と対応

現状	<p>(医療)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・医療施設のカバー率は92.7%となっており、カバー率が低い主なエリアは、北部の市街化調整区域となっています。</li> </ul> <p>(高齢者福祉)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・高齢者福祉施設のカバー率は95.9%となっており、カバー率が低い主なエリアは、北部の湖岸沿いや南部の市街化調整区域となっています。</li> </ul> <p>(商業)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・JR草津駅、JR南草津駅の主要拠点を中心に商業施設が集積しており、また、各人口集中地区においても相応の商業施設が立地しています。</li> <li>・商業施設のカバー率は66.9%となっています。</li> <li>・市内の総売場面積の拡大に比例し小売の総販売額も増加傾向となっていますが、中心市街地の年間商品販売額の対全市シェアでは年々減少しています。</li> </ul>
課題	<p>(医療)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・医療施設カバー率は類似都市偏差値※64.0となっています。利用圏平均人口密度は38.8人/haと、類似都市平均20.2人/haを大きく上回り、偏差値66.1となっています。したがって、人口密度の高いエリアに効率的な施設配置がなされており、今後これを維持していくことが必要です。(※類似都市偏差値：概ね30万人の都市(地方圏に属する人口10万~40万人の都市)の平均値に対する偏差値)</li> </ul> <p>(高齢者福祉)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・高齢者福祉施設カバー率は類似都市偏差値64.2となっています。利用圏平均人口密度34.2人/haと、類似都市平均18.7人/haを大きく上回り、偏差値64.6となっています。したがって、人口密度の高いエリアに効率的な施設配置がなされており、今後これを維持していくことが必要です。</li> </ul> <p>(商業)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・人口集中地区に相応の商業施設が立地しています。また、小売販売額と売場面積の関係からみると、現時点では、効率的な床面積・床効率の動向が示されており、理想的な商業立地の状況にあります。</li> <li>・今後、他都市が魅力的な市街地開発等を実施した場合、市場の原理で商圈が変化する可能性があります。近い将来の人口増のみを捉えることなく、人口ビジョンで示されているような、まちの魅力のさらなる追及を実施した、人口・人口構成の安定化が必要です。</li> <li>・商業施設カバー率は類似都市偏差値51.5となっています。利用圏平均人口密度は48.3人/haと、類似都市平均23.6人/haを大きく上回り、偏差値71.9となっています。したがって、人口密度の高いエリアに効率的な施設配置がなされており、今後これを維持していくことが必要です。</li> </ul>
対応	<ul style="list-style-type: none"> <li>・居住誘導区域の設定により、居住を緩やかに誘導します。</li> <li>・居住誘導区域への居住の誘導により、人口密度を維持・微増させ、生活に必要な機能を維持・充実させることで、利便性の高い良好な居住環境の形成を図ります。</li> </ul>

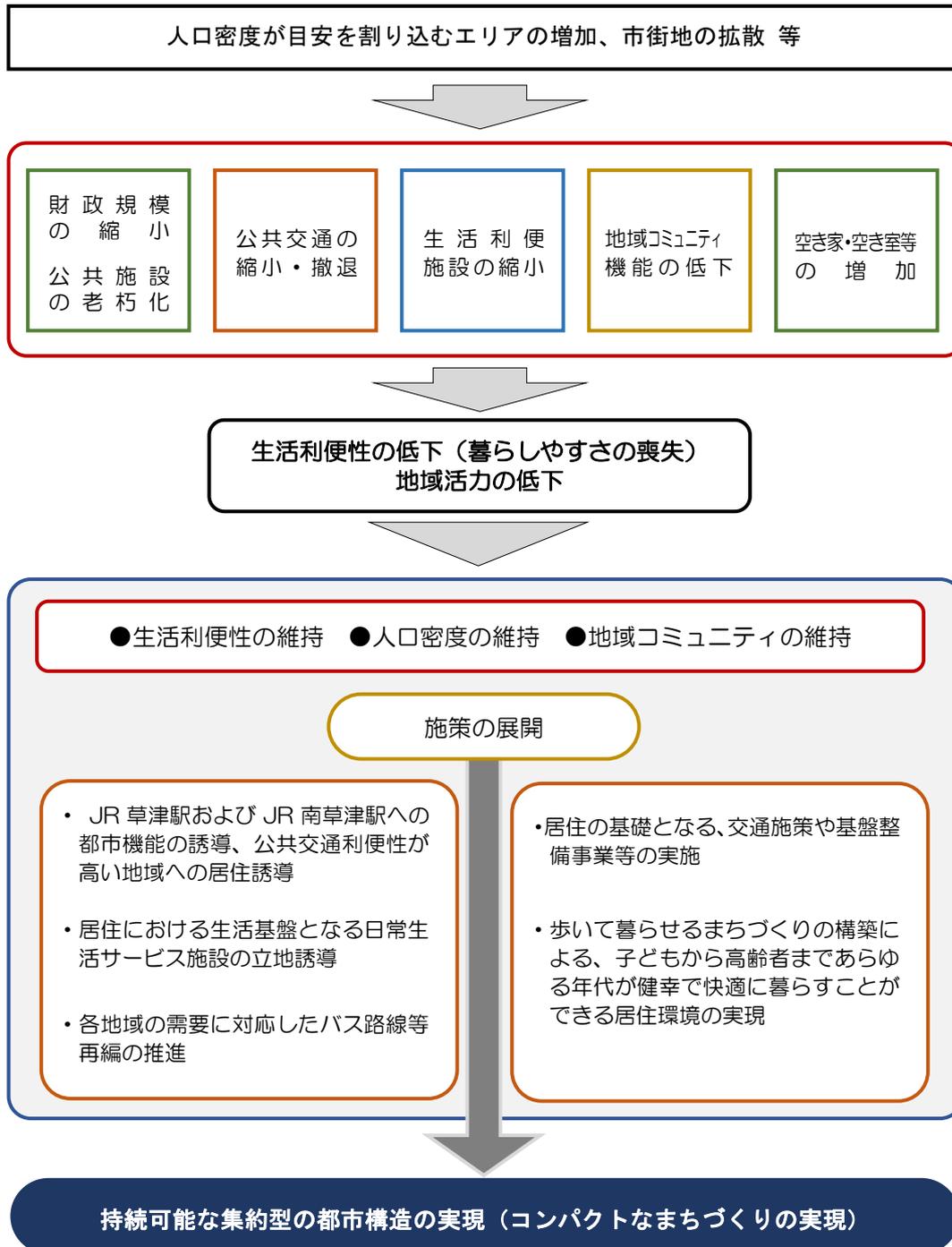
## (5) 財政に関する課題と対応

現状	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 財政力指数は 0.94（2021 年（令和 3 年））</li> <li>・ 2021 年度（令和 3 年度）の普通会計の歳出決算額は約 590 億円（2011 年（平成 23 年）比 43.9%増加）となっており、そのうち、義務的経費が約 296 億円で全体のおよそ 5 割、中でも扶助費が約 170 億円（10 年間で約 2 倍）となっています。</li> <li>・ 1978 年（昭和 53 年）前後に施設整備が集中しており、この年度に整備された施設を含め、大規模な修繕・更新が必要となる築 30 年以上経過している施設が多くなっています。昭和 50 年代に施設整備が集中していますが、多くは教育施設で、これらの建物は築 45 年前後経過しており、築 30 年以上の建物が約半数を占めています。</li> <li>・ 今後の概ね 40 年間で公共施設の維持管理・更新に必要な費用は、年平均 37.8 億円と推定されています。総額約 1,512 億円かかる見込みであり、直近 4 年では、29.4 億円／年程度かかる見込みです。</li> </ul>
課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 2031 年（令和 13 年）には、築 30 年以上となる公共施設が約 64%を占め、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）頃には更新時期が集中することが考えられます。</li> <li>・ そのため、市の財政事情からは、保全費用等の平準化を図るとともに、施設の利用状況・配置状況および建物状況を適切に把握することにより効率的な運営を行い、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。</li> </ul>
対応	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 公共施設の長寿命化の推進を図ります。</li> <li>・ 利用者の年齢やニーズに応じ適正な施設の量を把握することによる施設の統廃合の推進、廃止された施設の民間誘導の推進を図ります。</li> <li>・ 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・再配置の検討を行います。</li> </ul>

(6) 課題への対応 (まとめ)

本市は、当面の間、人口増加が続く全国的にも稀な都市ですが、今から将来を見据え、都市機能のより一層の集積、日常生活サービス施設の立地誘導、公共交通を軸としたコンパクトなまちづくりの推進等の施策を展開し、持続可能な集約型の都市づくりを進めることが重要です。

■コンパクトなまちづくりに向けた課題への対応イメージ



## 第3章 立地の適正化に関する基本的な方針

### 3-1 目指す将来像（まちづくりの方針）

#### (1) 草津市立地適正化計画策定の方向性

上位・関連計画に示されている方向性を踏まえて、立地適正化計画の基本理念・目指す将来像を以下のように定めます。

上位・関連計画	示されている方向性
「第6次草津市総合計画・第1期基本計画」	「ひと・まち・ときをつなぐ 絆をつむぐ ふるさと 健幸創造都市 草津」リーディング・プロジェクト「にぎわい・再生プロジェクト」、「暮らしの安全・安心向上プロジェクト」を進め、 <b>安全安心で利便性が高く快適に暮らし続けられる健幸を創造するまちづくり</b> を進める。
「第2期 草津市まち・ひと・しごと創生総合戦略」	「第6次草津市総合計画・第1期基本計画」のリーディング・プロジェクトを戦略目標として位置付け、本市の課題解決に向けて戦略的に取組を進める。
「大津湖南都市計画区域マスタープラン」	<b>公共交通を軸とした誰もが暮らしやすい都市づくり</b> を推進する。 過度な自動車利用を抑えた脱炭素社会を実現させるため、既存集落を核とする居住の適切な誘導および人口減少社会の課題である持続可能な都市運営の確保に向け、 <b>集落・拠点間を結ぶ道路ネットワークと公共交通施策とを連携させる、コンパクト・プラス・ネットワークの考え方を取り入れた都市づくり</b> を目指す。

(草津市立地適正化計画の基本理念・目指す将来像)

<p>●基本理念</p> <p><b>誰もが 歩いて快適に暮らせる ずっと続くやさしく健幸なまち・草津</b></p>	
誰もが	子どもから高齢者までのすべての人のこと
歩いて	徒歩圏内に都市機能が集約され、公共交通を利用し市中心部や京都大阪へ移動できること／アクセシビリティを含めた移動がしやすいこと
快適に	医療・高齢者福祉・商業等の都市機能が充実し便利なこと
ずっと続く	持続性が担保されること
やさしく健幸な	みんなにやさしい、地球にやさしい、都市経営にやさしい(コスト低減)こと
<p>●目指す将来像</p> <p>コンパクトにまとまった市街地に、2つの駅を拠点として、周辺には複合施設等が立地し、にぎわいを見せている。拠点へは、市街地内を本数が多く便利な路線バスですぐに行くことができる。バス停の周辺に人々が多く居住しており、その周りには日用品を販売する商業店舗や診療所などが立地しており、地域全体で生活を支えることができる社会が構築され、誰もがいきいきと過ごしている。</p>	

## (2) 本計画における人口減少に関する捉え方

本市は、しばらくは人口の増加が続きますが、近い将来には、わが国の動向と同様、人口減少局面を迎え、少子高齢化がさらに進むことが予測されています。また、そのことにより地域コミュニティの低下も懸念されます。

本市はこのように想定される影響を将来の重圧と捉えるのではなく、都市づくりの機会と捉えて計画的なまちづくりを進めます。

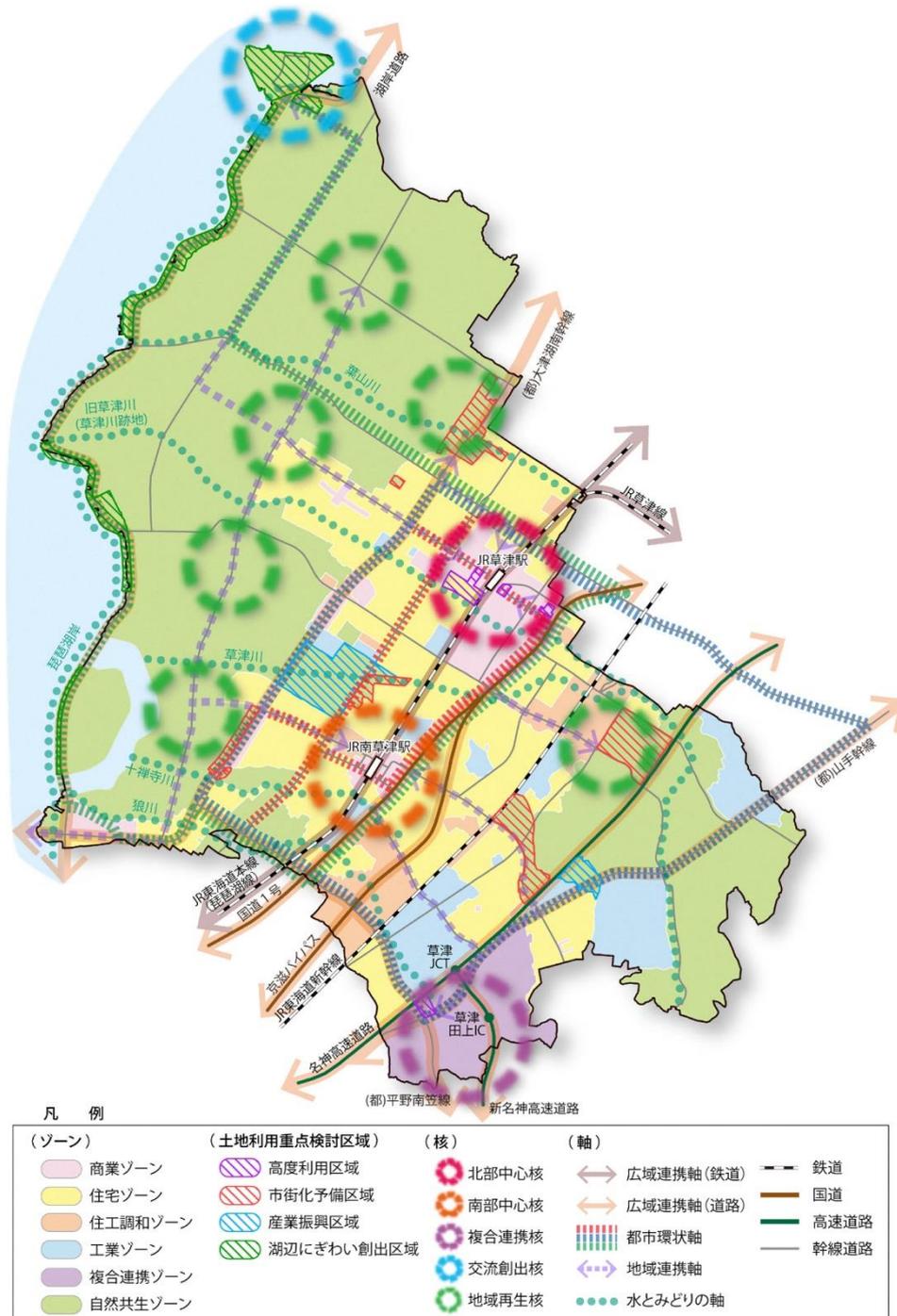
### ■都市づくりの機会の捉え方

人口減少	⇒	・当面の人口増加局面にあっても市街化調整区域における宅地化の拡大を抑制し、将来の人口規模に応じた適切な土地利用の機会と捉える。
高齢化	⇒	・高齢化が進行する将来においては、高齢者の方々が豊富な経験を通じて培ってこられた知識や技能を活かし、まちづくりにおいて一層活躍していただく機会と捉える。
少子化	⇒	・子ども一人ひとりの個性を大切にしながら成長を育むことのできる社会の到来であり、都市全体の中でそのような社会づくりを進める機会と捉える。
コミュニティの低下	⇒	・従来のコミュニティを核としつつ、多様な主体が参画できる新たなコミュニティ形成の機会と捉える。

### (3) 都市の骨格構造についての基本的な考え方

本市の市街地は南北方向に連担し、JR草津駅とJR南草津駅の2つの拠点の周辺地域に都市機能が集積しており、今後、さらに都市機能を集約することにより、集約型の都市構造の形成が図れます。また、この2拠点への公共交通ネットワークを充実させ、拠点へのアクセス性を高めることにより、居住区域のどこからでも都市機能の恩恵を受けることができる市街地の形成を目指します。

#### ■将来都市構造図



出典：草津市都市計画マスタープラン

### 3-2 計画を実現するための施策の考え方

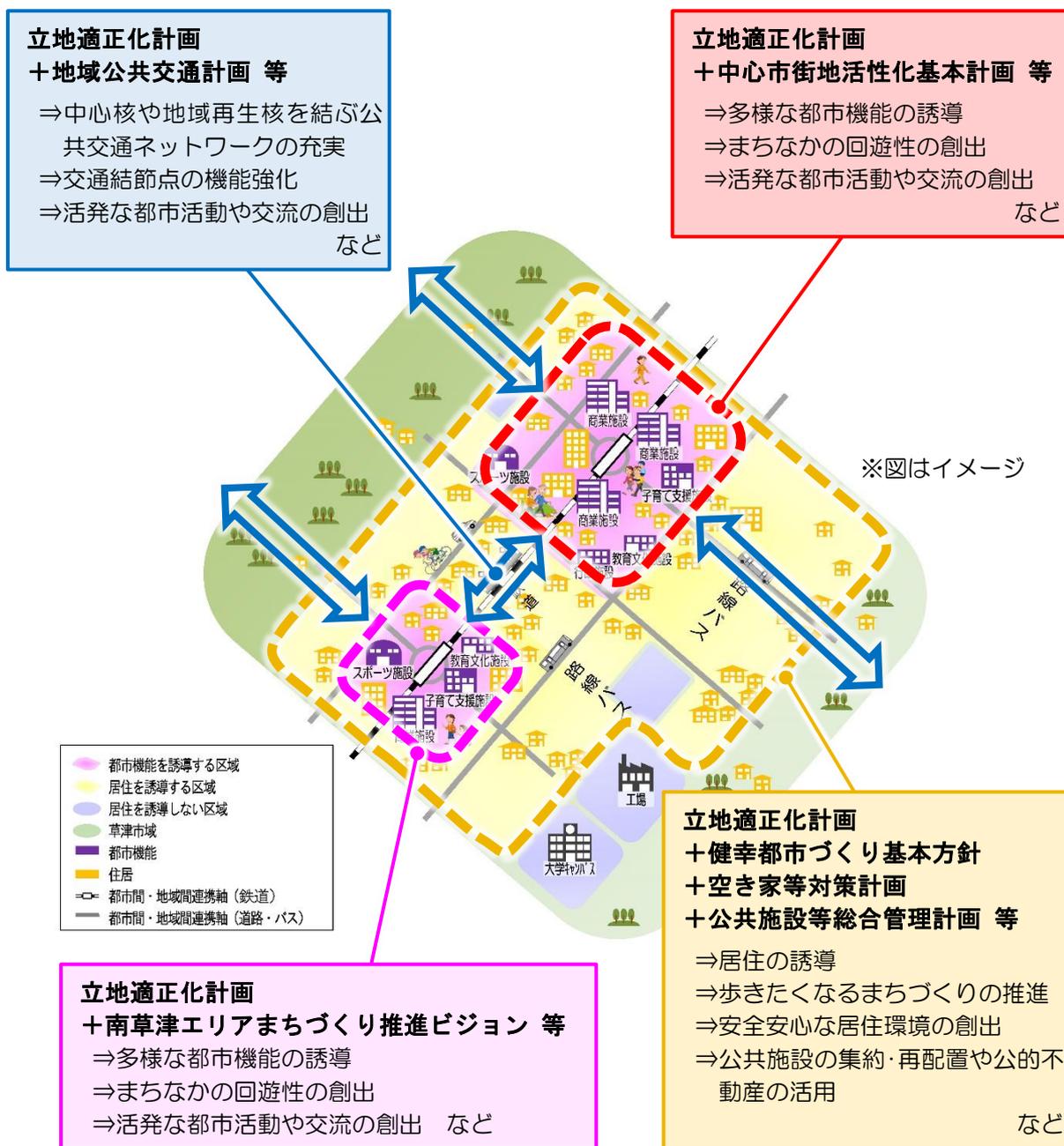
将来にわたる暮らしやすさの確保と地域の魅力づくりを一体的に進めるためには、まちづくりの基本的な方針に沿って、計画的に施策を展開する必要があります。

本計画において、計画を実現するために実施する施策の考え方を以下に示します。

本市が人口減少局面を迎える中であっても、市民の暮らしを支え、地域活力を維持できる都市であるためには、まちづくりと都市計画との連動により都市を「マネジメント」しながら本市の魅力を引き出し、生活の質を高めることのできるまちづくりが求められます。

本市では、本計画を策定し、関係施策等と一体的な取り組みを図ることによって、将来像の実現を目指します。

#### ■関連施策との一体的な取り組みのイメージ



## 第4章 居住誘導区域

### 4-1 居住誘導区域とは

居住誘導区域は、人口減少の中にあっても一定のエリアにおいて人口密度を維持することにより、生活サービスやコミュニティが持続的に確保されるよう、居住を誘導すべき区域です。

国が示している「都市計画運用指針」および「立地適正化計画策定の手引き」では、居住誘導区域について以下のように記しています。

#### □都市計画運用指針

居住誘導区域は、都市全体における人口や土地利用、交通や財政、災害リスクの現状および将来の見通しを勘案しつつ、居住誘導区域内外にわたる良好な居住環境を確保し、地域における公共投資や公共公益施設の維持運営などの都市経営が効率的に行われるよう定めるべきである。

#### 【留意すべき事項】

今後人口減少が見込まれる都市や既に人口減少が進みつつある都市においては、居住誘導区域をいたずらに広く設定するべきではなく、人口動態、土地利用、災害リスク、公共交通との関係等を総合的に勘案した適切な区域設定が行われるべきである。

市町村の主要な中心部のみをその区域とするのではなく、地域の歴史や合併の経緯等にも十分留意して定めることが望ましい。

市街地の周辺の農地のうち、将来にわたり保全することが適当な農地については、居住誘導区域に含めず、市民農園その他の都市農業振興施策等との連携等により、その保全を図ることが望ましい。

#### □立地適正化計画策定の手引き

「居住誘導区域の望ましい姿として想定される区域像」

##### ①生活利便性が確保される区域

都市機能誘導区域となるべき中心拠点、地域・生活拠点の中心部に徒歩、自転車、端末交通等を介して容易にアクセスすることのできる区域、および公共交通軸に存する駅、バス停の徒歩、自転車利用圏に存する区域から構成される区域

##### ②生活サービス機能の持続的確保が可能な面積範囲内の区域

国立社会保障・人口問題研究所の将来予測人口等をベースに、区域外から区域内に現実的に誘導可能な人口を勘案しつつ、区域内において、少なくとも現状における人口密度を維持することを基本に、医療、福祉、商業等の日常生活サービス機能の持続的な確保が可能な人口密度水準が確保される面積範囲内の区域

##### ③災害に対するリスクが低い、あるいは今後低減が見込まれる区域

土砂災害、津波災害、浸水被害等により甚大な被害を受ける危険性が少ない区域であって、土地利用の実態等に照らし、工業系用途、都市農地、深刻な空き家・空き地化が進行している郊外地域などには該当しない区域

## 4-2 居住誘導区域の設定

### (1) 区域設定の方針

居住誘導区域は都市機能誘導区域と一体となって、持続可能な居住環境の確保と都市の魅力づくりを図るものであり、以下に示す視点によって検討します。

●都市再生特別措置法に基づき、市街化区域内において設定します。

なお、居住誘導区域に含まれない市街化調整区域の各地域については、従来どおり、都市計画マスタープランの方針に基づいた土地利用を図ります。

#### 【立地適正化計画における市街化調整区域の各地域の位置付けについて】

本計画では、すべての方を居住誘導区域に誘導することを目指してはおりません。

例えば、市街化調整区域の各地域にお住まいの方が、今後も居住し続けることは当然のことです。

都市計画マスタープランにおいて、市街化調整区域の各地域は、草津市版地域再生計画と連携して、地域の生活利便性の確保や地域コミュニティの維持に資する土地利用を推進すると方針が定められていますので、本方針に基づく土地利用を図っていきます。

### (2) 区域設定の基本要件

居住誘導区域は下記の基本要件をもとに設定します。

#### 【居住誘導区域の基本要件】

##### ア 将来的に人口密度を維持できる区域

将来的に居住誘導区域の設定の目安である人口密度 40 人/ha を割り込むことがないと推定される区域を基本とします。

##### イ 公共交通網でカバーできる区域

基幹交通軸、支線網により、駅まで 1 km、バス停まで概ね 300m 圏内の区域を対象とします。

##### ウ 居住誘導にふさわしくない区域

①都市計画法の用途地域の中の工業地域・工業専用地域、②大学キャンパス、③エリアの大部分が商業施設である区域、④びわこ文化公園都市区域内の公共施設エリアは、居住誘導区域の対象外とします。

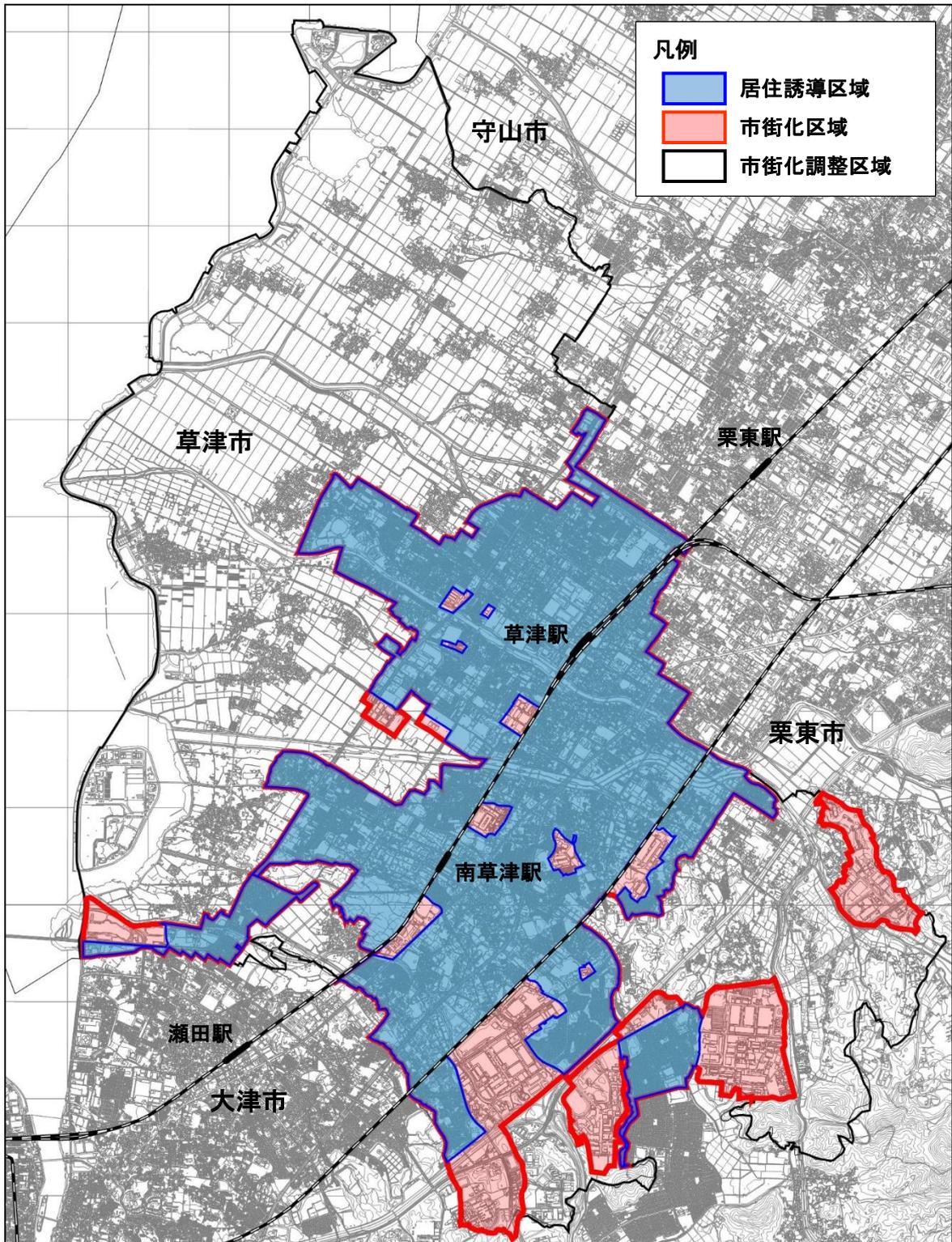
##### エ 法令等で居住誘導区域に含まないこととされている区域（災害リスクの高い区域）

土砂災害警戒区域等における土砂災害防止対策の推進に関する法律第 7 条第 1 項に規定する土砂災害警戒区域および同法第 9 条第 1 項に規定する土砂災害特別警戒区域は、居住誘導区域の対象外とします。

本市では、居住誘導区域を以下のように設定します。

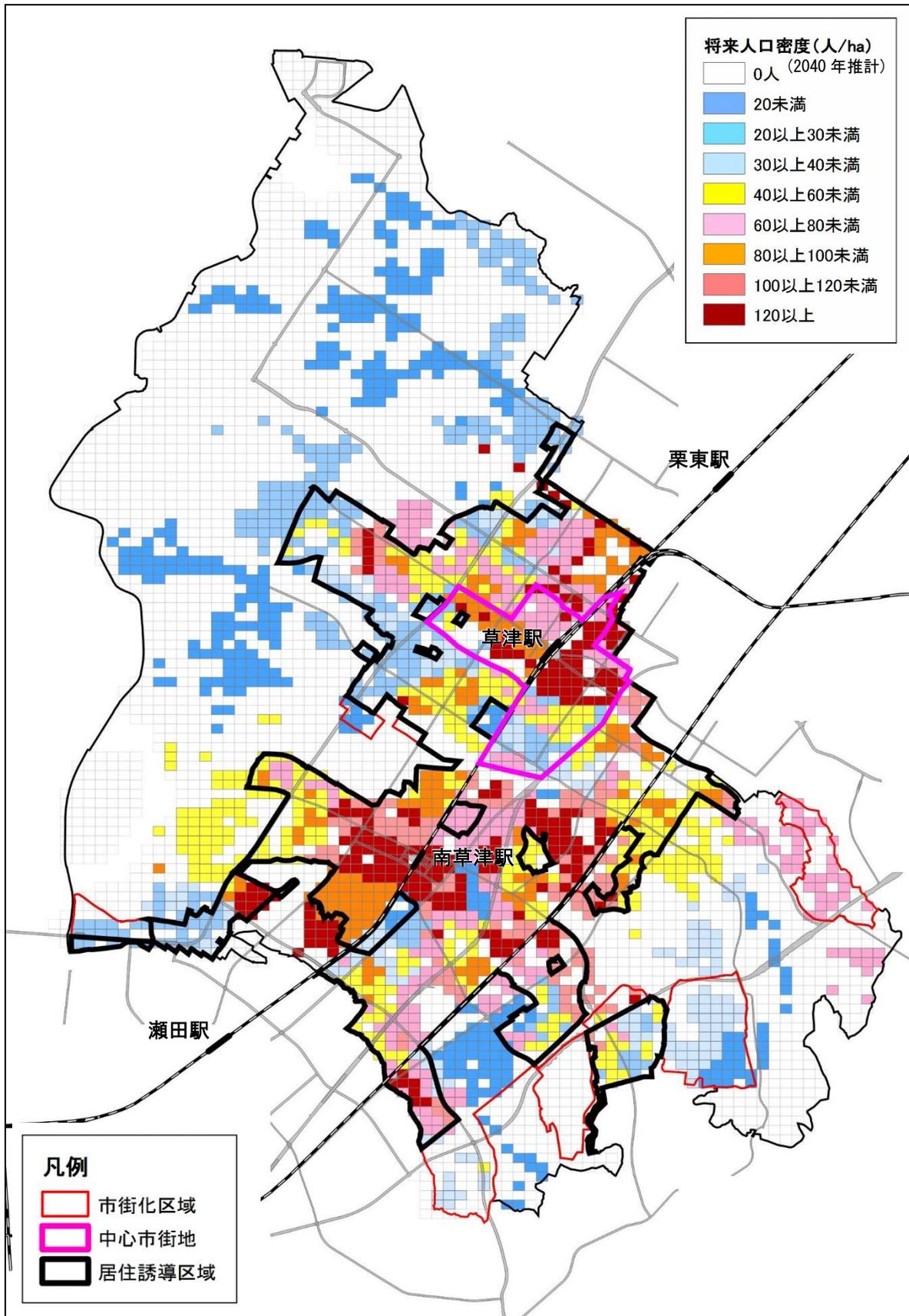
居住誘導区域 =将来的に住みよい居住環境である区域  
 =基本要件のアおよびイを概ね満たす区域  
 (ただし、基本要件のウおよびエ(※)の区域を除く)  
 = 約 1,541.6ha (市街化区域の 77.7%)  
 (※) 居住誘導区域内に分布する土砂災害警戒区域および土砂災害特別警戒区域

■ 居住誘導区域図



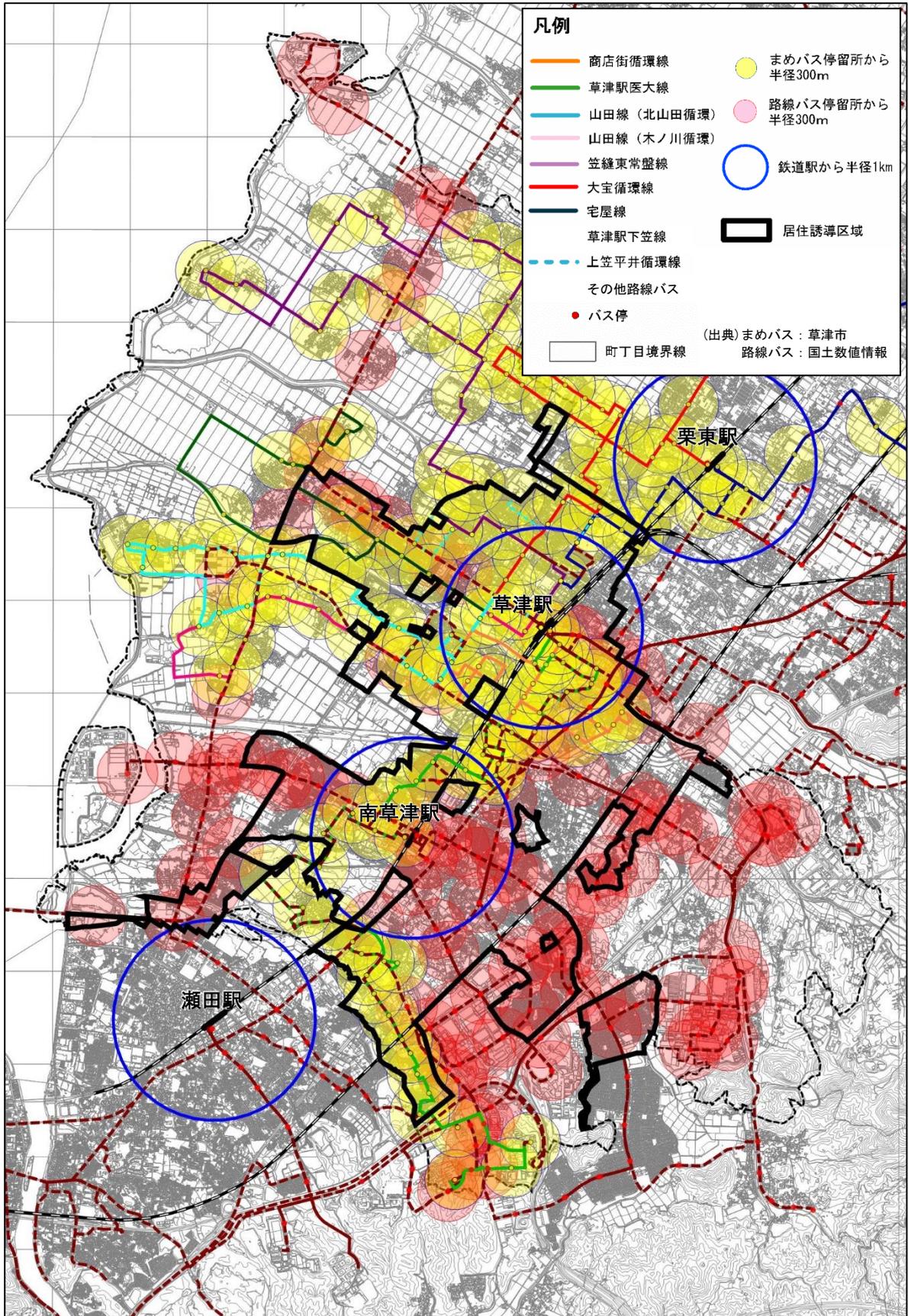
■居住誘導区域と将来人口密度

- 居住誘導区域内は、将来人口密度が概ね 40 人/ha 以上となっており、基本要件「ア 将来的に人口密度を維持できる区域」を満たしています。



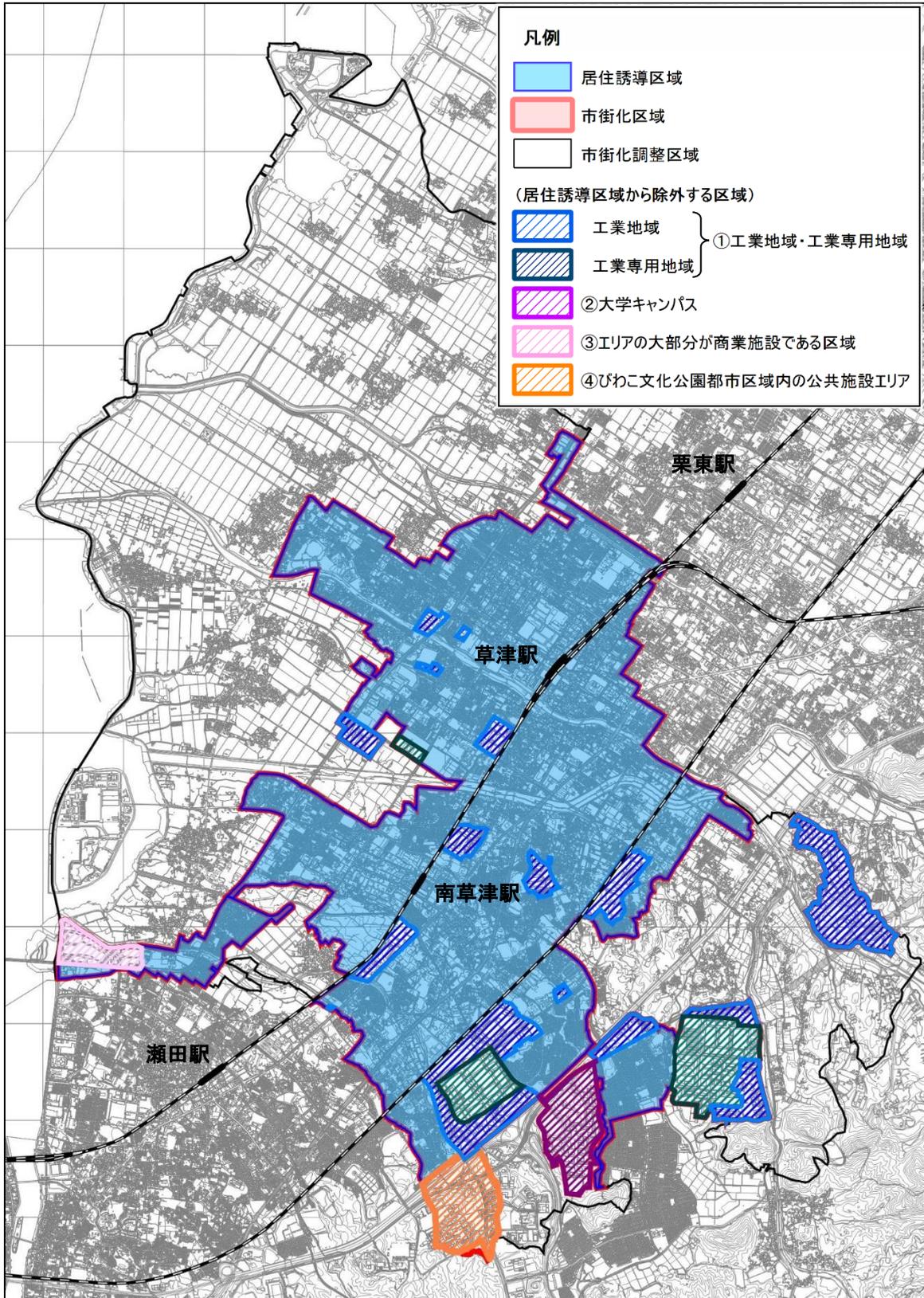
■ 居住誘導区域と公共交通網カバー区域

・ 居住誘導区域は、鉄道駅1km圏、またはバス停300m圏に概ね含まれており、基本要件「イ 公共交通網でカバーできる区域」を満たしています。



■居住誘導区域の対象外とする区域

- ・居住誘導区域としてふさわしくない区域（基本要件ウ）は、下図に示す区域です。
- ・基本要件「エ 法令等で居住誘導区域に含まないこととされている区域」について、市域南東部に点在する土砂災害警戒区域および土砂災害特別警戒区域は居住誘導区域から除外します。なお、土砂災害警戒区域等は、図面の縮尺の関係で図示していません。



## 4-3 居住誘導区域における実現化方策

### (1) 誘導施策の方針

居住誘導区域内に居住を誘導するためには、誘導する人たちのニーズに沿った施策等を実施していく必要があります。そのため、居住を誘導するための住宅施策により居住の集積を図るとともに、居住における生活基盤となる生活サービス施設について都市機能誘導区域を中心に立地を誘導します。また、居住の基礎となる、交通施策や土地区画整理事業等を実施します。

歩いて暮らせるまちづくりを推進することで、子どもから高齢者まであらゆる年代が健康で快適に暮らすことができる居住環境の実現を図ります。

### (2) 誘導施策

居住誘導区域内に居住を誘導するための具体施策としては、現在、事業中あるいは事業化に向けた取り組みを行っている施策を引き続き進めるとともに、国の支援施策について、居住の誘導の進捗状況により実施を検討します。

#### ■関連計画等に位置付けられた施策等

事業名称	事業概要等
土地区画整理事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>南草津プリムタウン土地区画整理（組合施行） ➡完成：2023年度（令和5年度）完了</li> </ul>
公園整備事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>草津川跡地整備事業 ➡一部完成：2017年（平成29年）4月に区間5が供用開始</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>野村公園整備事業 ➡一部完成：2019年（令和元年）6月にYMITアリーナ（くさつシティアリーナ）が供用開始</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>野路公園整備事業</li> </ul>
空き家対策事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>空き家の発生予防に係る啓発</li> <li>適正管理に係る所有者への助言・指導</li> <li>空き家の地域拠点としての利活用等の促進（空き家サポート事業）</li> <li>危険空き家の除却の促進</li> </ul>
マンション管理適正化推進事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>分譲マンションの管理状況の継続的な実態把握および、管理組合や区分所有者への助言・指導</li> <li>管理計画認定制度の活用・啓発の実施</li> </ul>
道路環境整備事業 （歩道整備、バリアフリー、拡幅等）	<ul style="list-style-type: none"> <li>駅周辺バリアフリー化の推進</li> </ul>
公営住宅建替事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>草津市公営住宅建替基本計画に基づく居住誘導区域内での建替えの推進</li> </ul>

## 第5章 都市機能誘導区域

### 5-1 都市機能誘導区域とは

都市機能誘導区域とは、医療、福祉、商業等の都市機能を都市の中心拠点や生活拠点に誘導し、集約することにより、これらの各種サービスの効率的な提供を図る区域です。

医療・福祉・商業・子育て支援などの民間の生活サービス施設をいかに誘導するかが重要となり、都市の居住者の共同の福祉または利便のために必要な機能を民間投資等により将来確保するため、誘導したい機能や誘導するために講ずべき施策を明示し、生活サービス施設の誘導を図るものです。

#### □都市計画運用指針

##### 【留意すべき事項】

- ・区域内の人口や経済活動のほか、公共交通へのアクセス等を勘案して、市町村の主要な中心部のみならず、例えば合併前旧町村の中心部や歴史的に集落の拠点としての役割を担ってきた生活拠点等、地域の実状や市街地形成の成り立ちに応じて必要な数を定め、それぞれの都市機能誘導区域に必要な誘導施設を定めることが望ましい。
- ・都市機能の充足による居住誘導区域への居住の誘導、人口密度の維持による都市機能の持続性の向上等、住宅および都市機能の立地の適正化を効果的に図るという観点から、居住誘導区域と都市機能誘導区域の双方を定めるとともに、都市機能誘導区域は居住誘導区域内に重複して設定されるものである。

#### □立地適正化計画策定の手引き

「都市機能誘導区域の望ましい姿として想定される区域像」

- ・各拠点地区の中心となる駅、バス停や公共施設から徒歩、自転車で容易に回遊することが可能で、かつ、公共交通施設、都市機能施設、公共施設の配置、土地利用の実態等に照らし、地域としての一体性を有している区域
- ・主要駅や役場等が位置する中心拠点の周辺の区域に加え、合併前の旧市町村の役場が位置していたところなど従来から生活拠点となる都市機能が存在し、中心拠点と交通網で結ばれた地域拠点の周辺の区域

## 5-2 都市機能誘導区域の設定

### (1) 区域設定の方針

草津市における都市機能誘導区域の設定については、暮らしに必要な機能と都市の活力の維持・増進のために必要な機能を維持・誘導する区域として、以下に示す視点によって検討します。

都市機能誘導区域は、鉄道駅に近い業務・商業など多機能の都市機能が集積する地域等でこれらの機能が一定程度充実している区域、周辺からの公共交通によるアクセスの利便性が高い区域等が相当するものとします。



- 本市の玄関口である JR 草津駅および JR 南草津駅の 2 駅を中心に、都市機能誘導区域を設定します。
- 都市機能誘導区域の範囲は、駅からの距離だけでなく、関連計画との一体的な推進、現状の用途地域の指定状況、現在の市街地形成の状況を考慮して設定します。

### (2) 区域設定の基本要件

前項の内容を踏まえ、都市機能誘導区域は下記の基本要件をもとに設定します。

#### 【都市機能誘導区域の基本要件】

##### ア 鉄道駅を中心とした区域の設定

JR 草津駅および JR 南草津駅から概ね 1km 圏内の居住誘導区域を対象とします。

##### イ 関連計画と整合した区域の設定

JR 草津駅を中心とした都市機能誘導区域は、原則、草津市中心市街地活性化基本計画の中心市街地活性化区域を考慮した区域とします。

##### ウ 用途地域の指定状況および市街地形成の状況を勘案した区域の設定

鉄道駅を中心とした基本要件アの範囲であっても、用途地域が住居専用地域の範囲、または住居地域のうち既に住宅が集中している範囲は対象外とします。

ただし、草津市都市計画マスタープランに位置付けられた高度利用区域は対象とします。

##### エ グリーンインフラを考慮した区域の設定

鉄道駅を中心とした基本要件アの範囲の縁辺部にあつて、徒歩や自転車等により容易に移動でき、かつ、市街地の集客性・回遊性・心地よさ・防災性などの向上に寄与するグリーンインフラを考慮した区域とします。