

## 2. 草津市を取り巻く現況

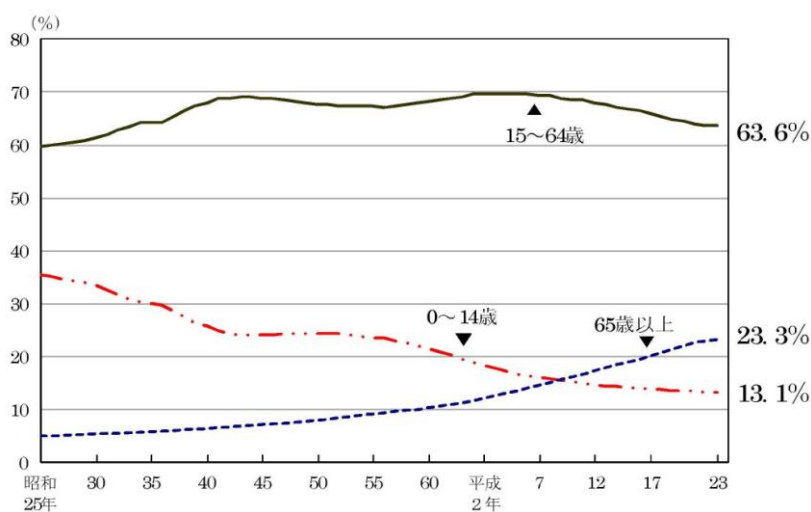
### 2.1 全国的な社会状況

#### 2.1.1 少子高齢化

我が国では、0～14歳と65歳以上の人口が、平成7年に逆転し、それ以降も65歳以上が急激に増加している。

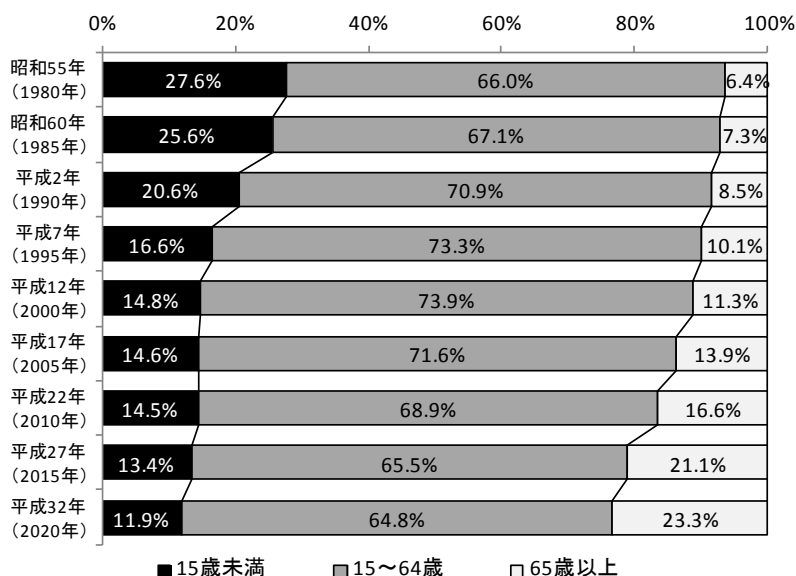
また、草津市の全人口に占める老年人口（65歳以上）の割合は、年々増加傾向にあり、平成22年には16.6%、平成32年には23.3%にまで増加すると考えられる。

一方、年少人口（0～14歳）の割合の変化をみると、平成22年から平成32年までに約2.6ポイント、生産年齢人口（15～64歳）では約4.1ポイント減少すると考えられる。



出典：総務省統計

図 年齢3区分別の人口構成【全国】

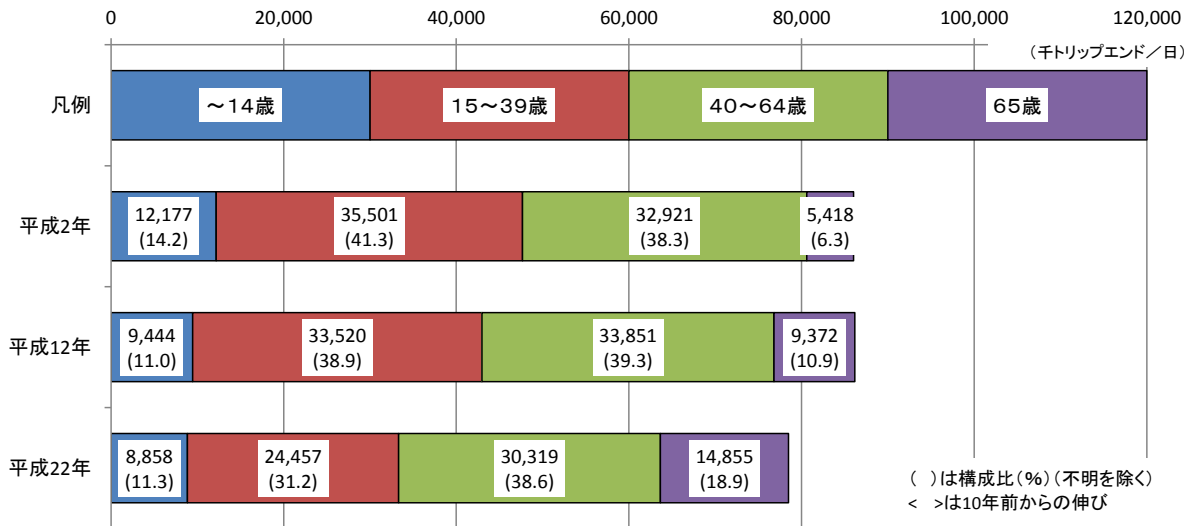


資料：昭和55年～平成22年は国勢調査、平成27年～平成32年は第5次草津市総合計画推計値

図 年齢3区分別の人口構成【草津市】

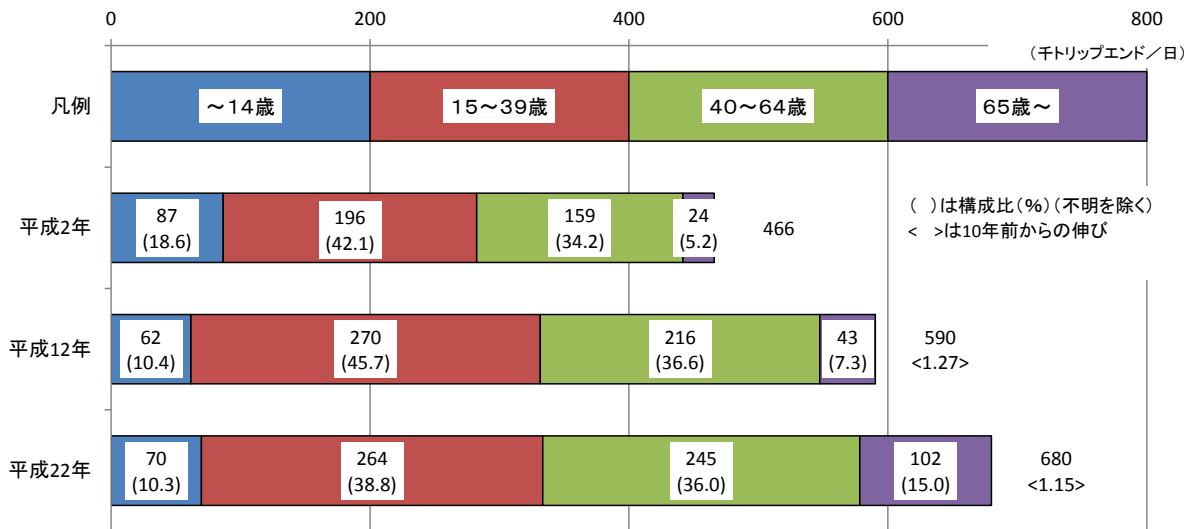
超高齢社会が進むなか、京阪神都市圏で発生・集中する65歳以上の高齢者の移動（トリップ数）をみると、総量、割合ともに増加している。

一方、草津市で発生・集中する65歳以上の高齢者の移動（トリップ数）をみると、20年前の平成2年に比べて約4倍に増加し、また全体の約15%を占めている。



資料：近畿圏パーソントリップ調査

図 年齢階層別トリップ数の推移【京阪神都市圏】



資料：近畿圏パーソントリップ調査

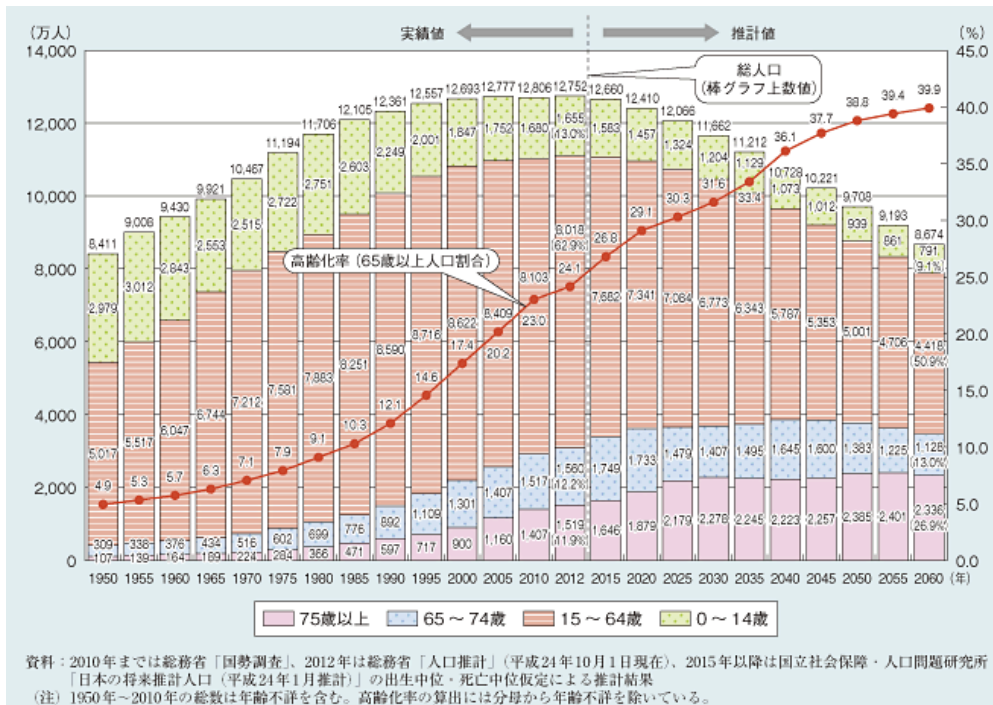
図 年齢階層別トリップ数の推移【草津市】

## 2.1.2 人口減少

我が国の総人口は、今後、長期の人口減少過程に入り、約 20 年後には、総人口が 1 億 1 千万人台になると推計されている。

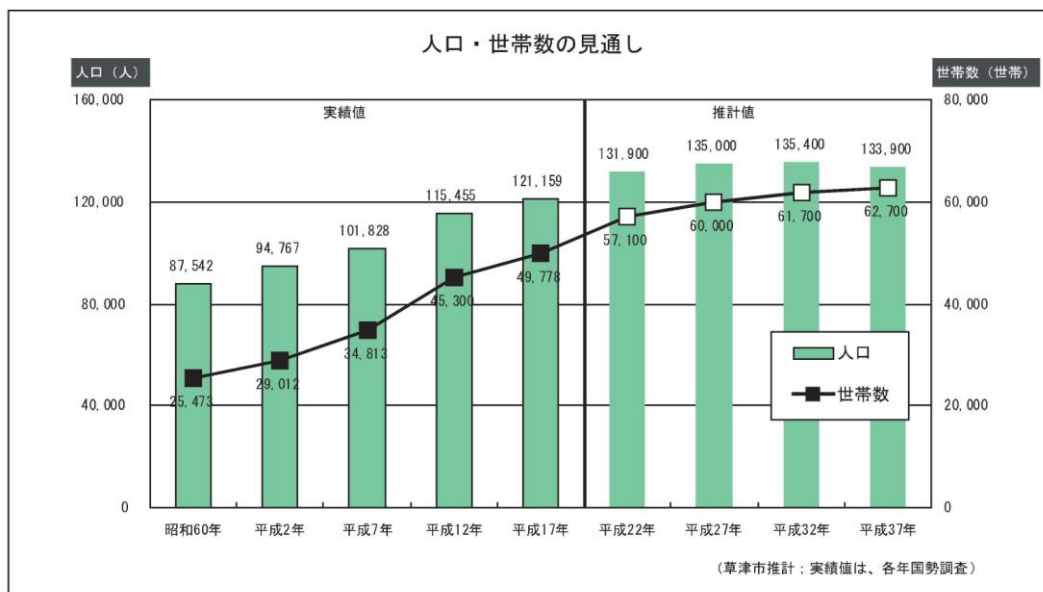
一方、草津市では、昭和 55 年以降、人口増加が続いており、さらに大学の立地や JR 南草津駅周辺での市街地整備などによる活発な宅地開発が進み、近年、一段の人口増加となり、平成 22 年には約 132,000 人が居住している。

また、今後の草津市の人口見通しを見ると、依然継続して人口が増加し、平成 32 年には 135,400 人程度に達すると推計されているが、そこをピークに人口は減少に転じると予想されている。



出典：内閣府HP

図 我が国における高齢化の推移【全国】



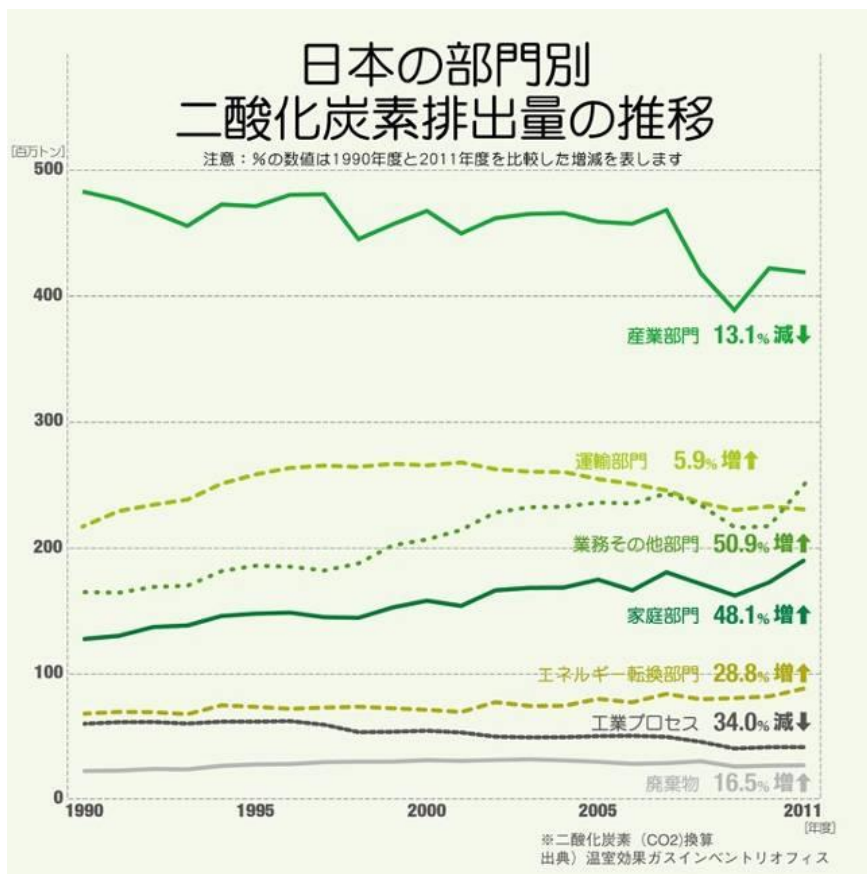
出典：第5次草津市総合計画

図 総人口の推移【草津市】

### 2.1.3 地球温暖化

我が国の運輸部門における二酸化炭素排出量をみると、京都議定書で設定された 1990 年以降、2011 年では 5.9%の増加となっている。

一方、草津市での二酸化炭素排出量の総量をみると、1990 年度に比べ、2010 年度では減少しているものの、運輸部門が占める割合についてみると、約 6 ポイント増加している。



出典：温室効果ガスインベントリオフィス

図 部門別二酸化炭素排出量の推移【全国】

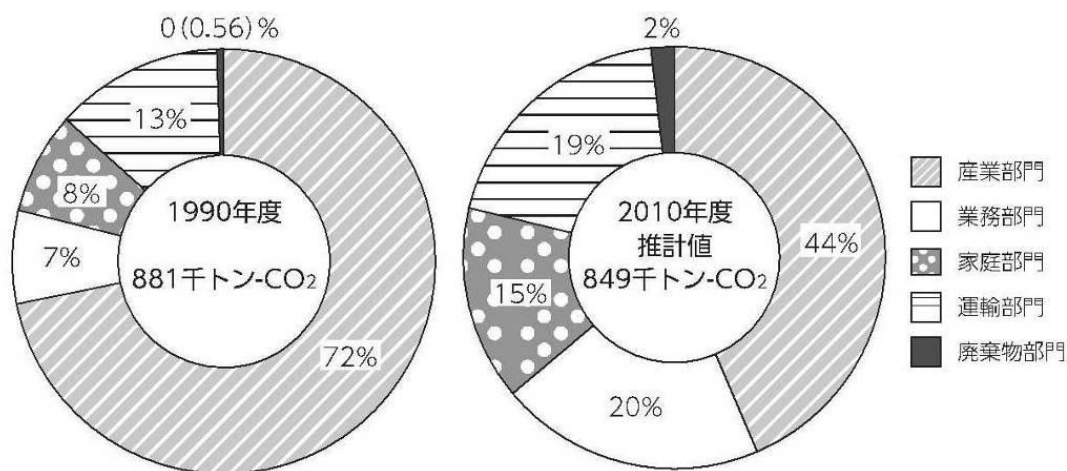


図 部門別二酸化炭素排出量の割合【草津市】

## 2.1.4 地域主権

“地域のことは地域に住む住民が責任を持って決められるようにする”ことを目指した地域主権推進大綱が平成24年12月に発表され、“住民に身近な基礎自治体を地域における行政の中心的な役割を担うもの”と明記された。

これにより、都道府県が有する権限を市町村へ移譲する動きが強まるほか、地方の自由度の拡大、効果的かつ効率的な財源の活用が可能になるなど、地域の自主性が求められるようになると考えられる。

このような流れに伴い、滋賀県でも、平成12年以降、権限移譲の取組が進められており、まちづくりの分野でも、以下のような権限移譲が実施されている。

したがって、地域が担う責任が大きくなり、より主体的な取組が求められるようになっている。

表 滋賀県から市町へのまちづくりに関する権限移譲(一部)

事業の名称	根拠法令	移譲対象市町	移譲方法	特例条例による移譲状況	中核市事務、独自条例対象	第2次一括法対象
都市計画施設等の区域における建築の許可等に関する事務	都市計画法	全市町	メニュー方式	—	大津市	市
拠点整備促進区域内における建築行為等の許可に関する事務	地方拠点都市地域の整備及び産業業務施設の再配置の促進に関する法律	全市町	メニュー方式	—	大津市	市
土地区画整理事業(5ha未満)に関する事務	土地区画整理法	全市町	メニュー方式	全市(一部大津市を除く。)	大津市	市(一部の事務)
開発行為の許可等に関する事務	都市計画法	全市町	パッケージ方式	全市(一部大津市を除く。)	大津市	市(一部の事務)
宅地造成等規制に関する事務	宅地造成等規制法	全市町	パッケージ方式	長浜市、高島市	大津市	
租税特別措置法に基づく優良宅地等の認定に関する事務	租税特別措置法・租税特別措置法の一部を改正する法律	全市町	パッケージ方式	全市		
地すべり防止に関する事務	地すべり防止法	30万人以上市	メニュー方式	なし		
屋外広告物の許可等に関する事務	屋外広告物法・滋賀県屋外広告物条例	全市町	パッケージ方式	全市町(一部大津市、(草津市：未施行)、長浜市、守山市を除く。)	大津市、(草津市：未施行)、長浜市、守山市	
違反屋外広告物の除却等に関する事務	屋外広告物法・滋賀県屋外広告物条例	全市町	パッケージ方式	全市町(一部大津市、(草津市：未施行)、長浜市、守山市を除く。)	大津市、長浜市、守山市	
風致地区内における建築等の規制に関する事務	滋賀県風致地区内における建築等の規制に関する条例	全市町	メニュー方式	彦根市、長浜市、栗東市、野洲市、東近江市、米原市、(經由事務のみ)多賀町	大津市	市町(経過措置)

出典：滋賀県HP

## 2.2 草津市の社会状況

### 2.2.1 都市構造・地域現況

#### (1) 市域の変遷

草津市は、昭和29年（1954年）に、草津町と近隣の志津村、老上村、山田村、笠縫村、常盤村が合併して設立されている。

また、昭和31年（1956年）には、栗太郡栗東町大字渋川が栗東町から草津市に編入し、その後は軽微な境界線の変更を経て、現在の草津市の市域を形成している。

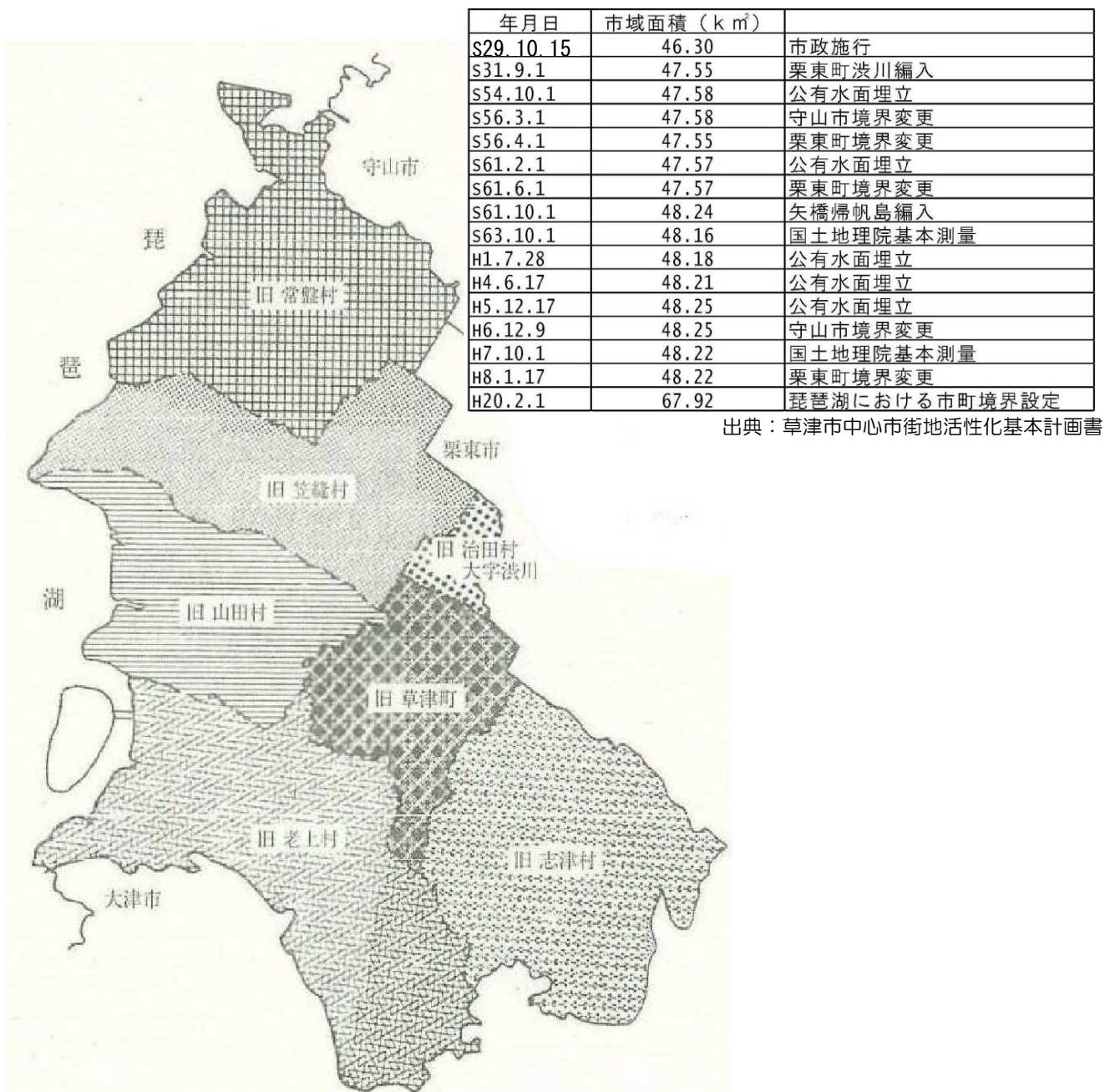


図 草津市の変遷

(2) 土地利用

草津駅周辺ならびに南草津駅周辺は、商業地域に指定されている。また、草津駅周辺は、商業系や住宅系の土地利用が多くみられる一方、南草津駅周辺では住宅系や工業系の土地利用も多くみられる。

南西部の近江大橋東詰にも、近隣商業地域が指定されており、大型ショッピング施設が立地している。また、南部や東部地域では大学や企業・事業所の立地が進んでいる。

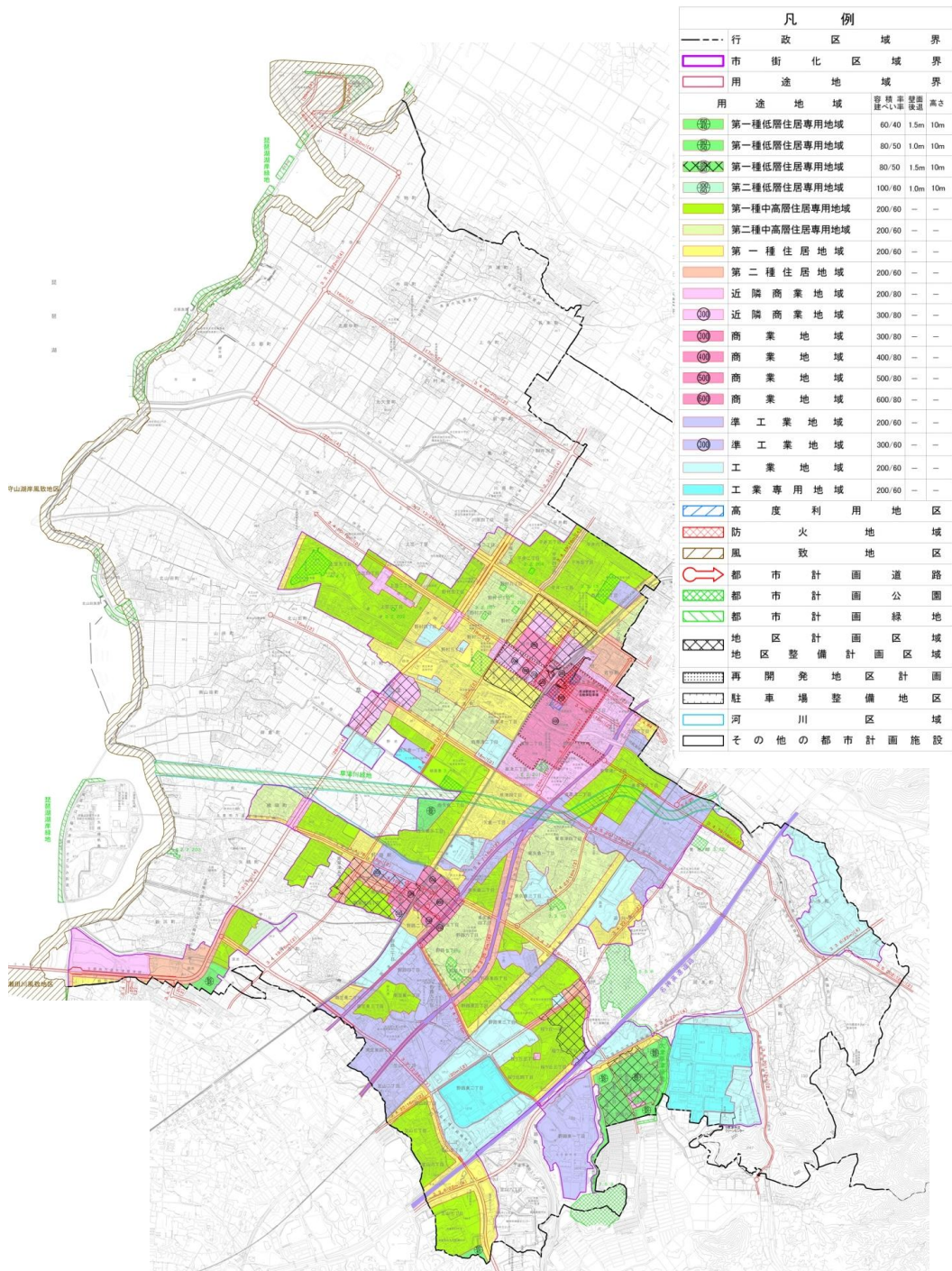
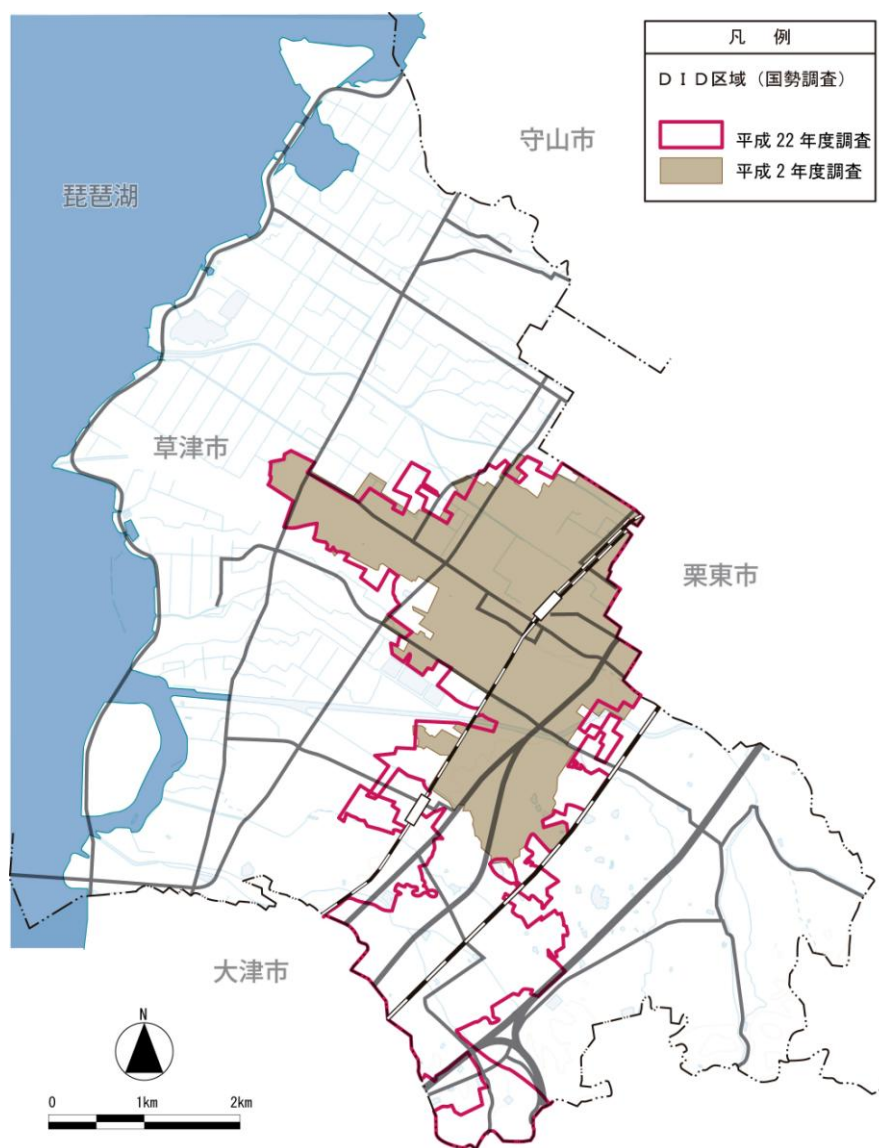


図 都市計画図 (H25. 10 現在)

### (3) 市街地の拡大

平成2年と平成22年を比較すると、主に市南部で人口集中地区（DID）が拡大していることがわかる。



資料：国勢調査

図 人口集中地区（DID）の変遷

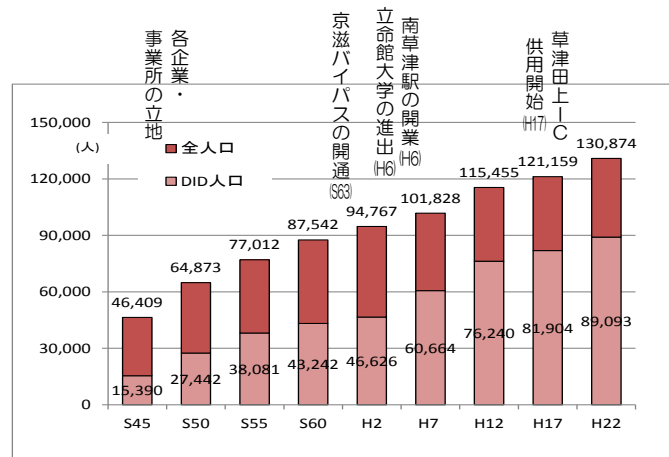
#### 【参考】人口集中地区（DID）とは

国勢調査基本単位区及び基本単位区内に複数の調査区がある場合は調査区（以下「基本単位区等」という。）を基礎単位として、以下2つの条件を満たす地域を人口集中地区（DID）と定義する。

- 1) 原則として人口密度が1平方キロメートル当たり4,000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する地域
- 2) それらの隣接した地域の人口が国勢調査時に5,000人以上を有する地域

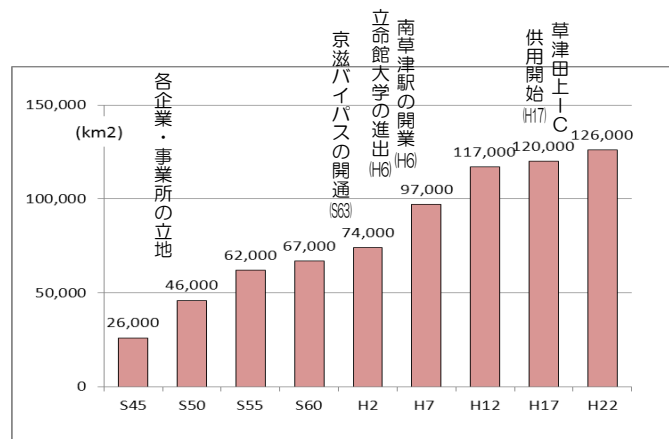


昭和 45 年以降、草津市の全人口は約 3 倍に増加し、人口集中地区（D I D）は約 6 倍に拡大していることから、市街地の急激な拡大が進んでいることがわかる。



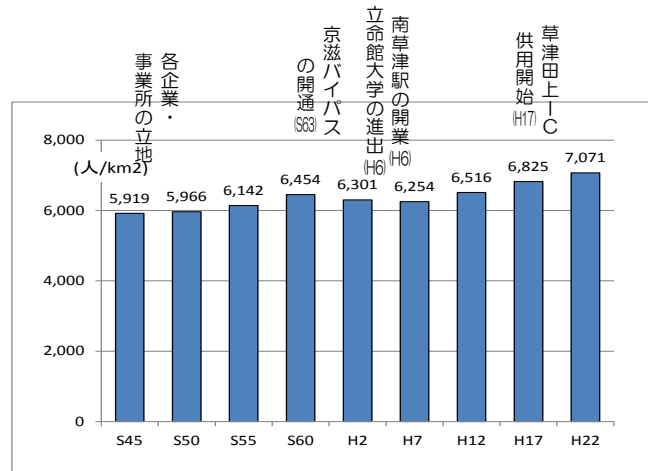
資料：草津市統計

図 全人口と人口集中地区（D I D）における人口の推移



資料：草津市統計

図 人口集中地区（D I D）面積の推移

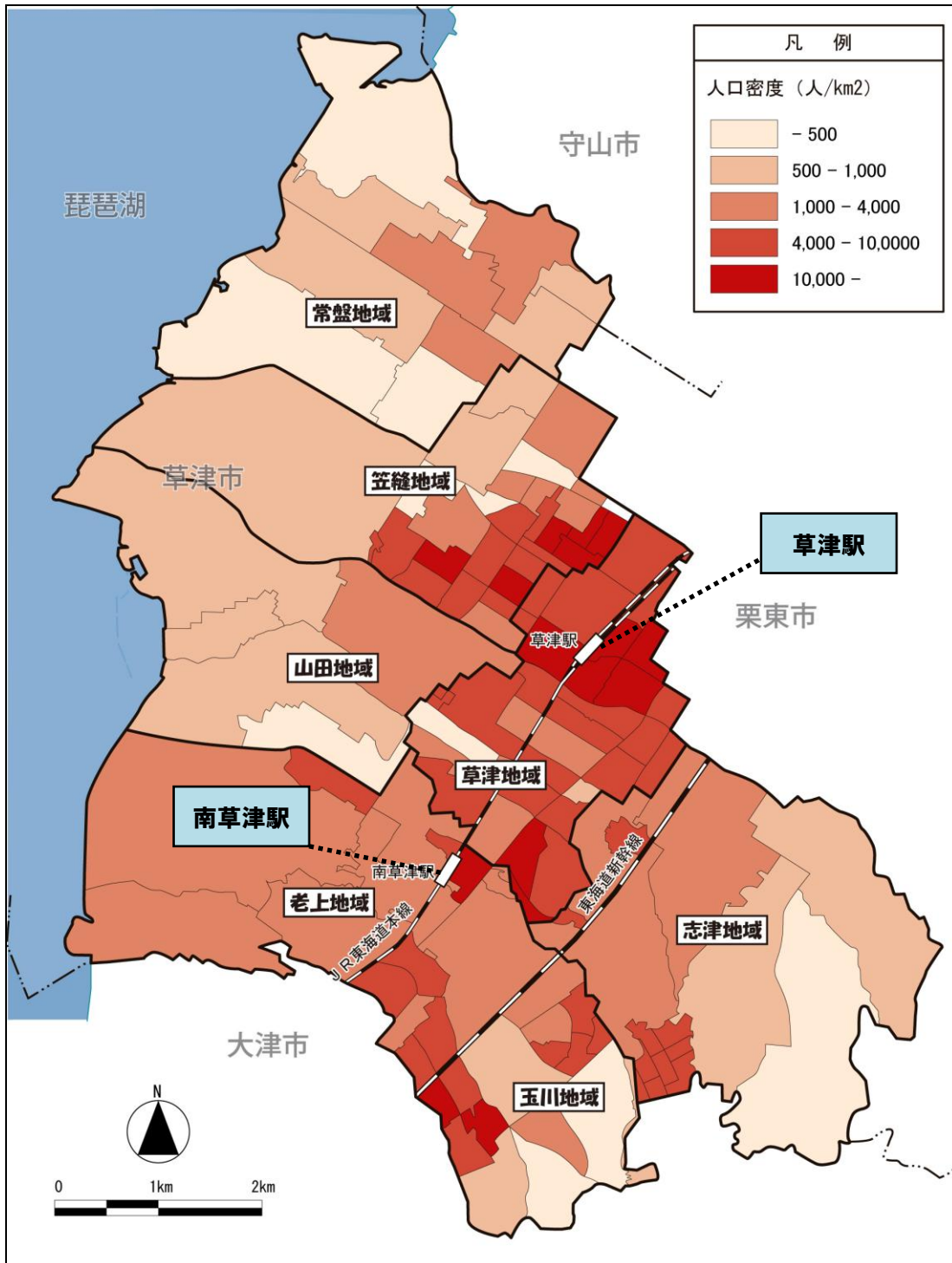


資料：草津市統計

図 人口集中地区（D I D）における人口密度の推移

(4) 人口密集地域の分布

草津駅周辺や南草津駅周辺に人口が集中している。また、老上地域や志津地域などの郊外部へも人口密集地域の拡がりが見られる。



資料：総務省統計（平成 22 年度）

図 人口密度

(5) 施設立地の分布

草津駅周辺に公共施設や商業施設が集中しているが、企業・事業所や医療施設については、郊外部にも拡がって立地している。

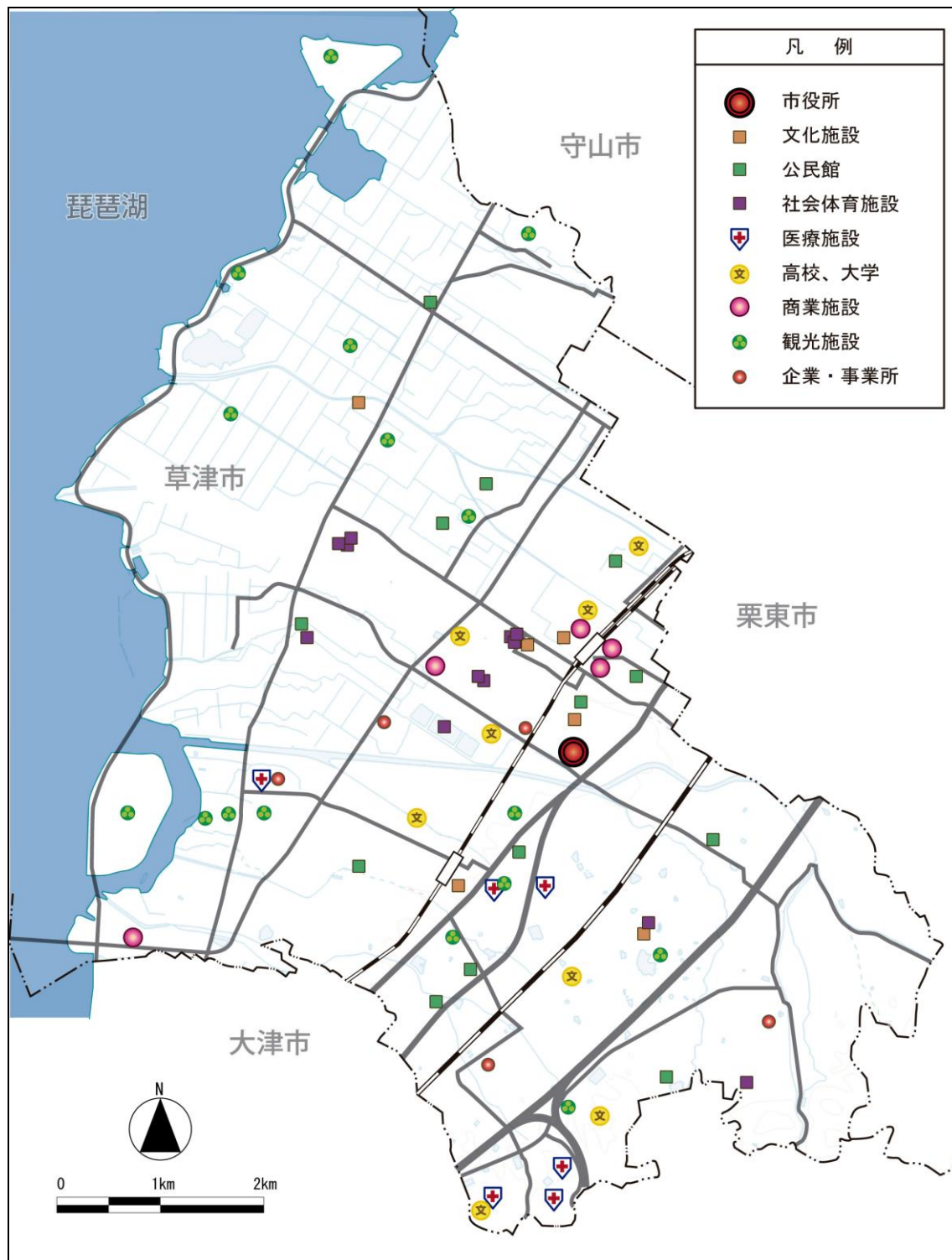


図 主な施設の立地状況

【医療施設（病床数 100 以上）】

医療施設名	病床数（床）
草津総合病院	719
滋賀医科大学医学部附属病院	608
近江草津徳洲会病院	199
南草津病院	137
びわこ学園医療福祉センター草津	116
滋賀県立精神医療センター	100

出典：各医療施設の公表値

【高校・大学】

商業施設名		学生数（人）
大学	立命館大学 （びわこ・くさつキャンパス）	17,718
	滋賀医科大学	918
県立 高校	草津東高校	999
	草津高校	702
	玉川高校	833
	湖南農業高校	466
私立 高校	光泉高校	1,009
	綾羽高校	796

出典：草津市統計・滋賀医科大学HP

【商業施設（店舗面積 10,000m<sup>2</sup> 以上）】

医療施設名	店舗面積（m <sup>2</sup> ）
エイスクエア/エイスクエア・ノース	68,524
イオンモール草津	39,001
近鉄百貨店草津店	21,700
ホームセンターコーナン草津店	18,482
エルティ 932	13,925

出典：草津市中心市街地活性化基本計画

【企業・事業所】

商業施設名	従業員数（人）
パナソニック（株）アプライアンス社	4,618
オムロン（株）草津事業所	1,567
ダイキン工業（株）滋賀製作所	1,200
キャノンマシナリー（株）	570
社会医療法人 誠光会	500

出典：草津市資料

(6) 中心市街地の現状

モータリゼーションの進展に伴う大型商業施設の郊外ロードサイドへの進出等により、中心市街地の商業機能は急速に低下し、事業所数や年間商品販売額等は減少傾向にある。

また、高齢化の進展やそれに伴う空き家・空き店舗の増加などにより、今後、中心市街地のさらなる衰退が懸念される。

表 中心市街地の状況

	平成 14 年	平成 19 年	推 移
事業所数 (店)	280	212	-68
従業者数 (人)	2,718	2,384	-334
年間商品販売額 (百万円)	56,738	48,345	-8,393
売場面積 (m <sup>2</sup> )	87,111	84,089	-3,022

出典：商業統計調査



出典：草津市中心市街地活性化基本計画

写真 商店街の状況(左：草津駅東口商店街、右：空き店舗の一例)



出典：草津市中心市街地活性化基本計画

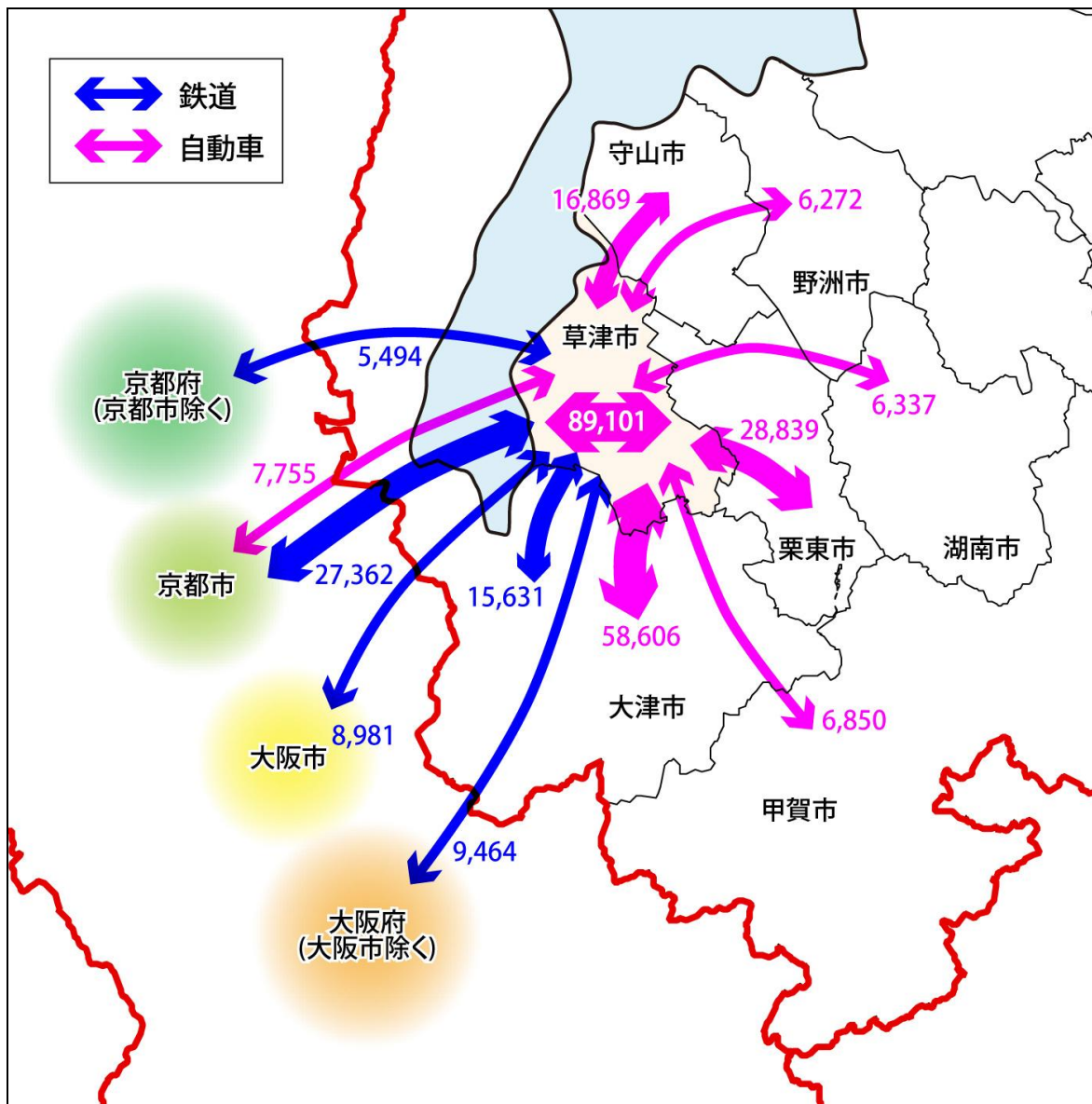
図 中心市街地計画区域

## 2.2.2 交通現況

### (1) 人の流れの現状

出発地と到着地がともに草津市内である自動車の移動（トリップ数）が圧倒的に多い。

一方、市域をまたぐトリップの移動先をみると、大津市が最も多く、ついで栗東市、京都市等となっている。そのうち、大津市や栗東市については、自動車による移動が多く、京都市については、鉄道による移動が多い。



(鉄道、自動車それぞれ5,000トリップ以上の流動を図示)

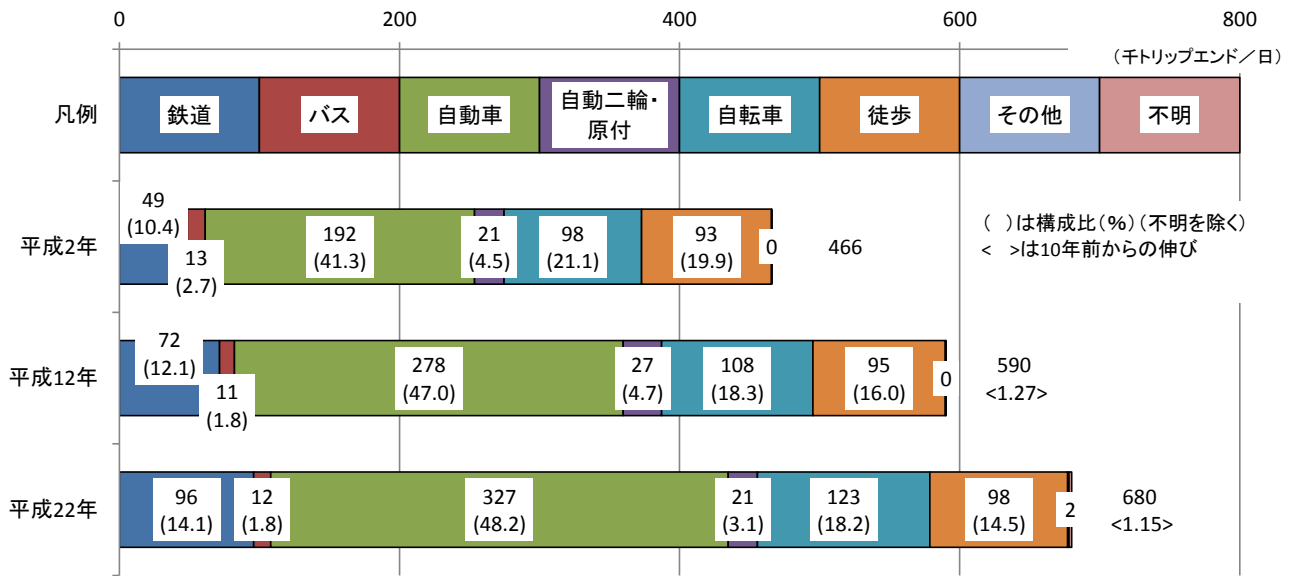
資料：第5回近畿圏パーソントリップ調査

図 鉄道・自動車による草津市発着トリップの流動先

(2) 交通手段分担率の推移

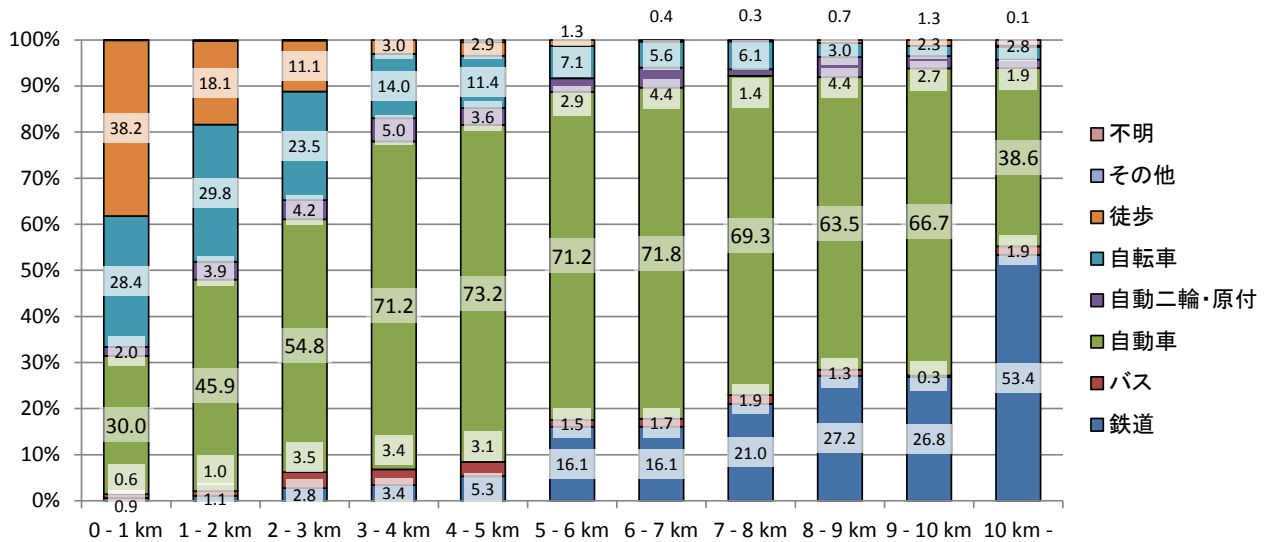
草津市で発生・集中する自動車の移動（トリップ数）は、平成2年に比べ、約1.7倍となっており、モータリゼーションが進んでいることがわかる。

自動車利用時の移動距離をみると、3～8kmのトリップでは全体の約7割を占めている。また、1km未滿の距離のトリップでも、自動車利用は全体の約3割を占めている。



資料：近畿圏パーソントリップ調査

図 代表交通手段の推移



資料：第5回近畿圏パーソントリップ調査

図 距離帯別の代表交通手段

(3) 自動車交通の現状

国道1号とその交差道路の多くで、道路混雑の発生が問題となっている。特に、平野草津線では慢性的な道路混雑となっている。



資料：道路交通センサス（平成22年度）

図 道路混雑の発生状況



(4) バス交通の現状

草津駅と志津地区を結ぶ路線や、南草津駅と立命館大学・大津市青山方面を結ぶ路線で運行本数が多くなっている。

一方で、琵琶湖沿岸地域では、バス運行が極端に少ない状況にあるなど、公共交通の不便地や空白地がみられる。

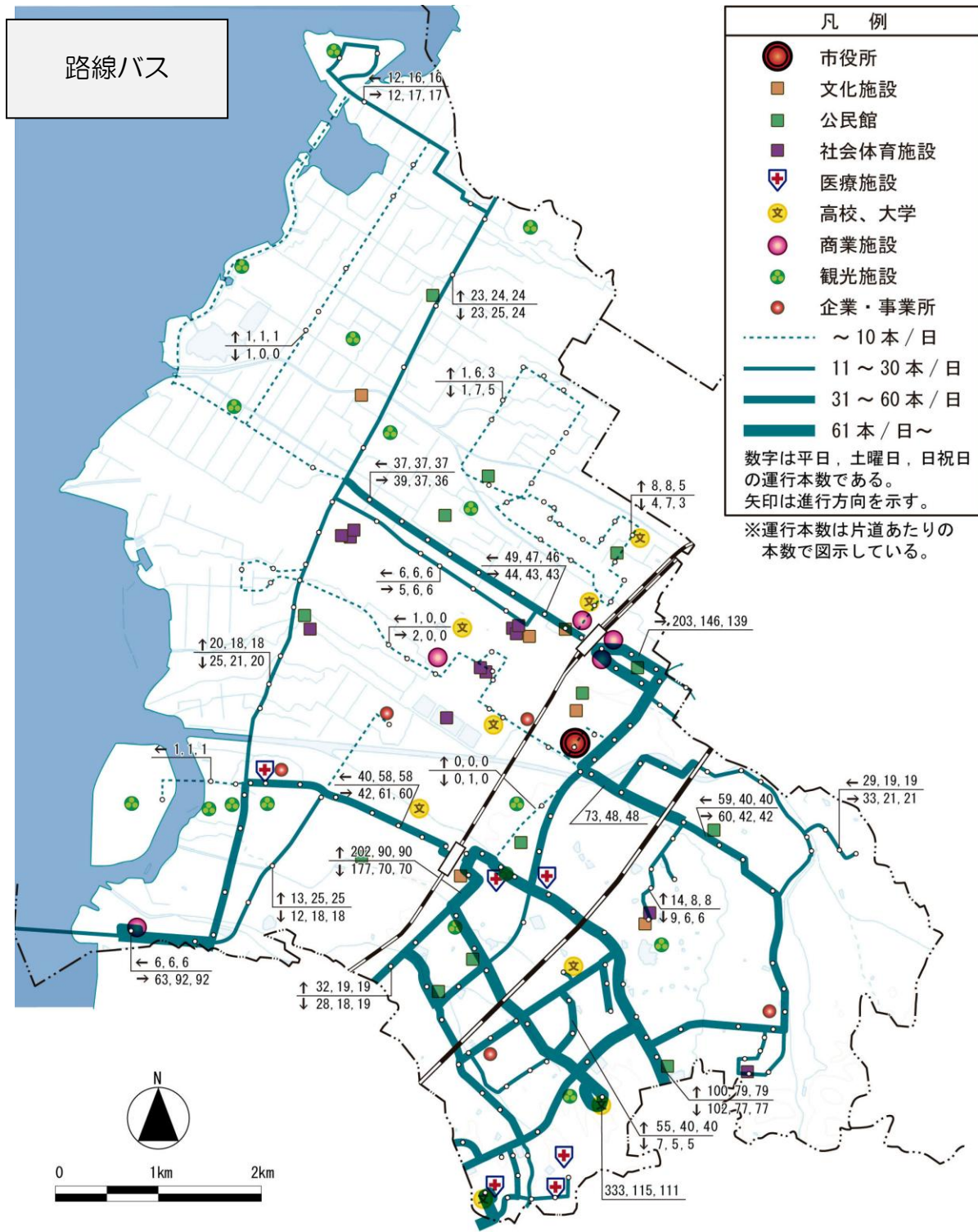
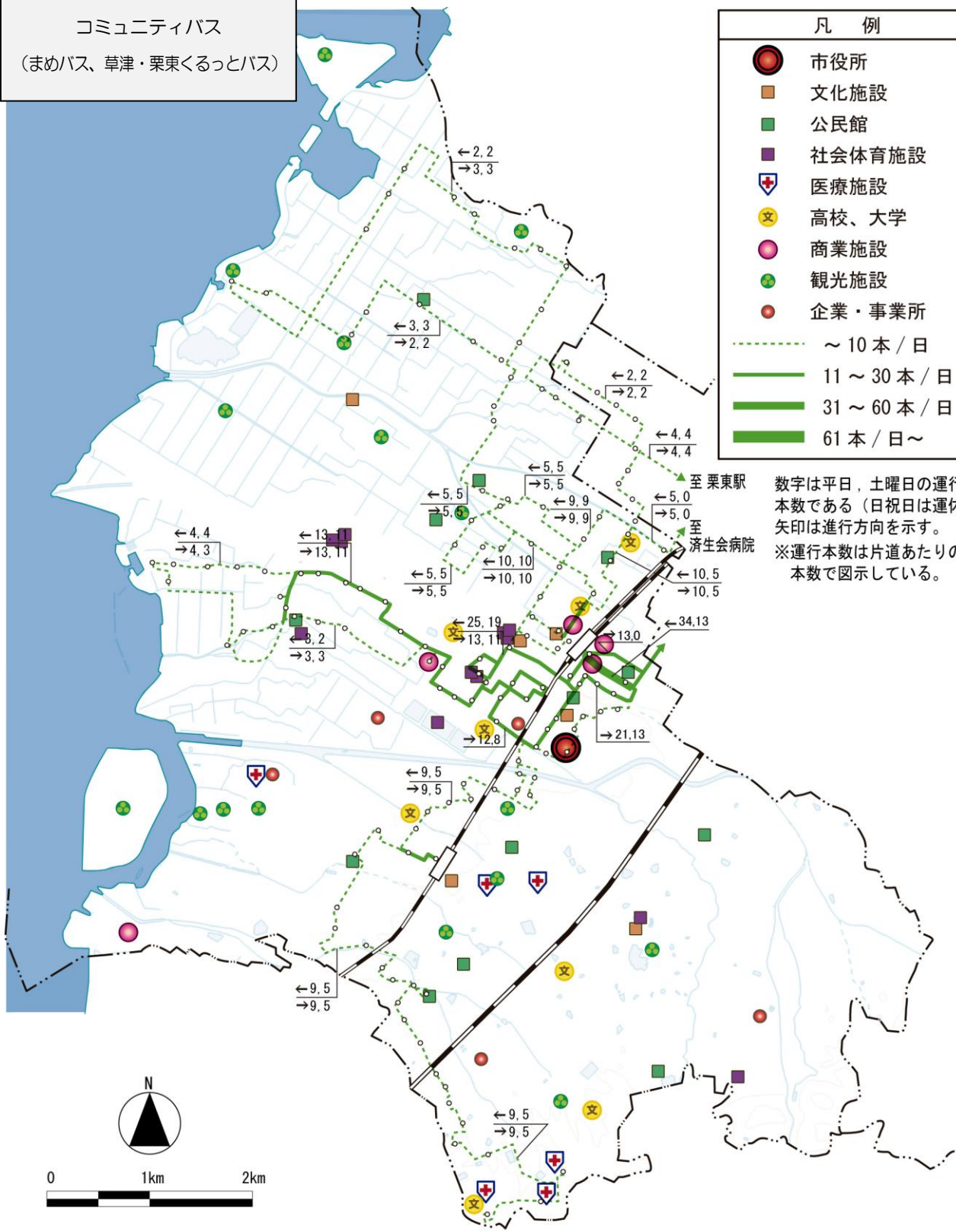


図 バスの運行状況(路線バス)

コミュニティバス  
(まめバス、草津・栗東くるっとバス)

凡 例	
	市役所
	文化施設
	公民館
	社会体育施設
	医療施設
	高校、大学
	商業施設
	観光施設
	企業・事業所
	～ 10 本 / 日
	11 ～ 30 本 / 日
	31 ～ 60 本 / 日
	61 本 / 日～

数字は平日、土曜日の運行本数である(日祝日は運休)  
矢印は進行方向を示す。  
※運行本数は片道あたりの本数で図示している。



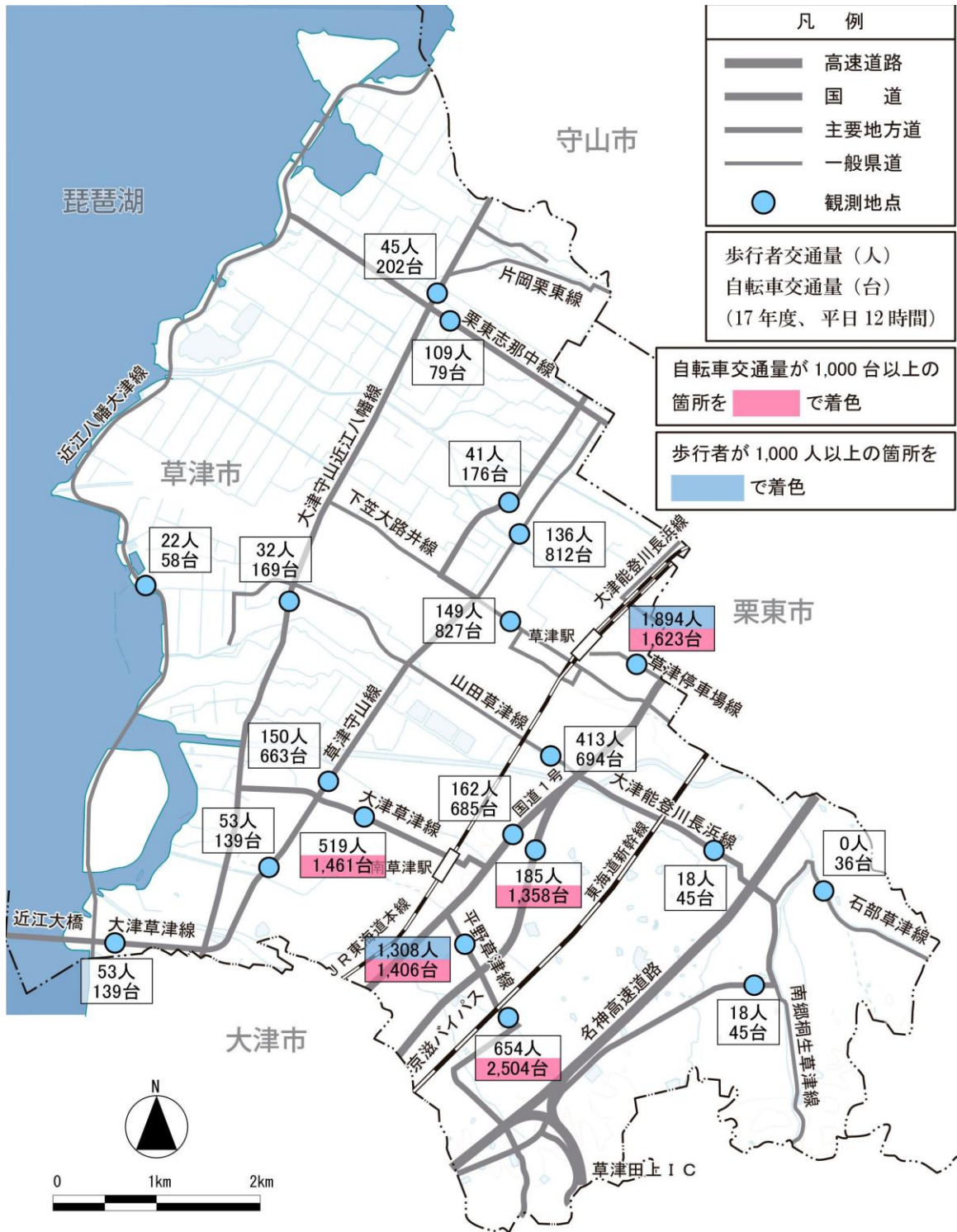
平成 25 年 10 月 1 日現在

図 バスの運行状況(コミュニティバス)

(5) 自転車・歩行者交通の現状

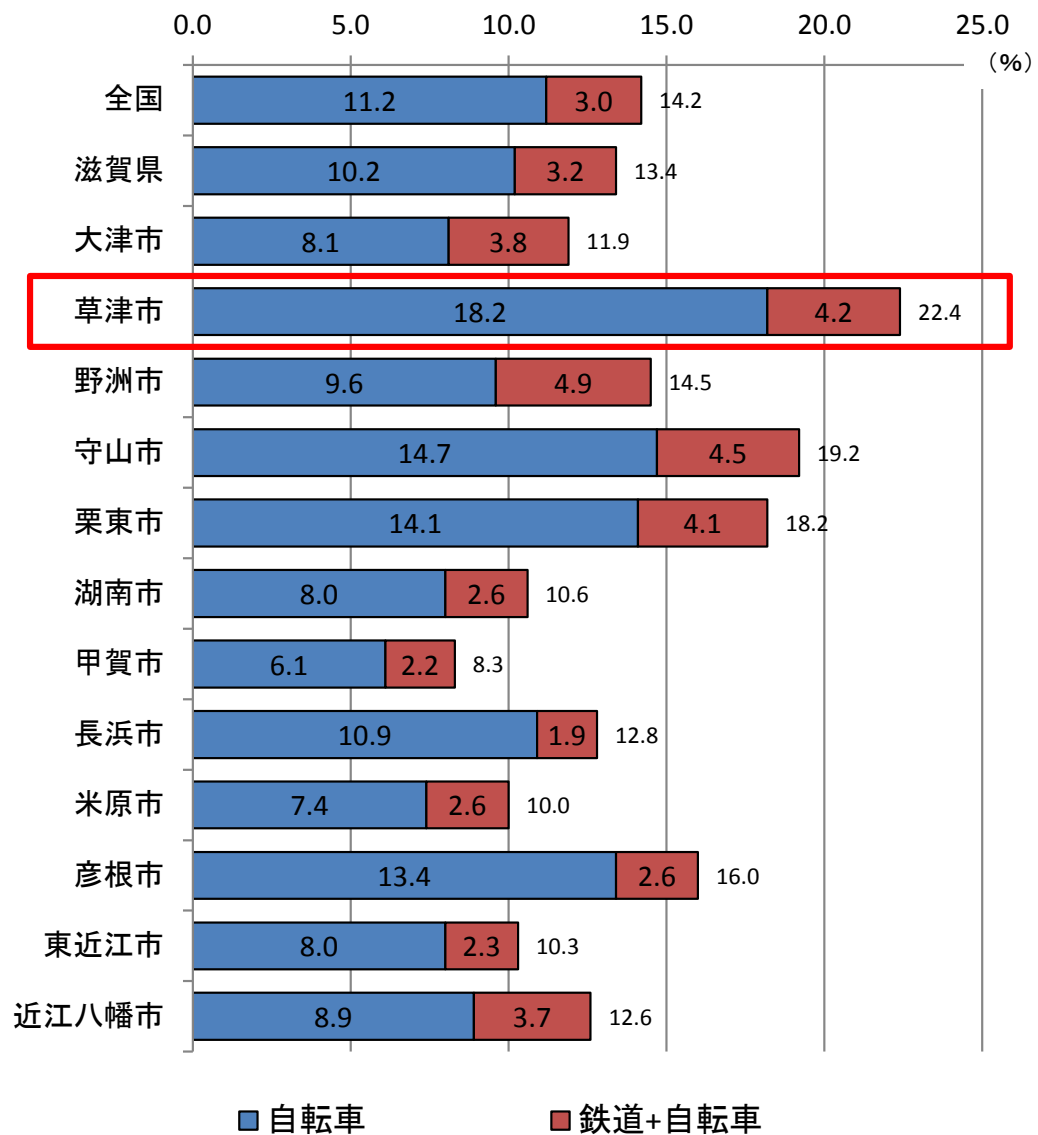
草津駅周辺や南草津駅周辺では、自転車や歩行者の交通量が多くなっている。特に、平野草津線では自転車交通量が最も多くなっている。また、通勤・通学における交通手段として、約 22.4% が自転車を利用しており、滋賀県の他都市と比べて、自転車分担率が高い状況にある。

なお、自転車や歩行者が集中する南草津駅周辺では、歩行者・自転車・自動車の適切な分離を図るため、後に示す取組 (p.26) が進められた。



資料：道路交通センサス（平成 17 年度）

図 自転車・歩行者交通量の状況



資料：平成 22 年国勢調査

図 通勤・通学時の自転車の利用状況



出典：近畿地方整備局滋賀国道事務所

図 自転車通行環境整備モデル地区での取組

## (6) 交通事故の現状

平成 21 年以降、交通事故の発生件数は減少傾向にあり、平成 24 年では 794 件となっている。ただし、人口 1 万人当たりの発生件数は、依然として滋賀県全体を上回っている。

また、自転車事故については、平成 21 年に比べると減少しているが、交通事故発生件数に占める構成比は 20% を上回っており、滋賀県全体よりも高くなっている。

なお、第 9 次草津市交通安全計画によると、草津市における事故の特徴として、以下の 3 点が示されている。

表 交通事故発生件数の推移

		H21	H22	H23	H24
滋賀県	発生件数 (件/年)	8,651	8,771	8,112	7,801
	人口 1 万人当り発生件数 (件/万人)	61.7	62.2	57.4	55.1
	死者数 (人/年)	60	75	78	68
	負傷者数 (人/年)	11,053	11,196	10,192	9,904
草津市	発生件数 (件/年)	1,020	941	839	794
	人口 1 万人当り発生件数 (件/万人)	80.7	71.9	63.1	59.2
	死者数 (人/年)	4	4	7	2
	負傷者数 (人/年)	1,307	1,154	1,034	983

出典：滋賀県警

表 自転車事故発生件数の推移

		H21	H22	H23	H24
滋賀県	発生件数 (件/年)	1,573	1,576	1,400	1,271
	交通事故発生件数に占める構成率 (%)	18.2	18.0	17.3	16.3
草津市	発生件数 (件/年)	208	200	157	164
	交通事故発生件数に占める構成率 (%)	20.4	21.3	18.7	20.7

出典：滋賀県警

## 2 草津市における死亡事故等の特徴

### (1) 高齢者の交通死亡事故が多い

平成 18 年～平成 22 年までの 5 年間の高齢者（65 歳以上）の交通事故死者数は、全交通事故死者数の約半数を占めています。また、その要因としては歩行中や自転車乗用中に多くを占めています。

### (2) 若年層における自転車事故が多い

過去 5 年間の本市の事故総数に占める自転車事故の割合は、平均して約 22% と高い水準で推移しており、滋賀県の発生比率よりも高くなっています。

また、高校生から 29 歳までの若年層による事故が多く、信号無視や一時不停止等、交通違反が要因となる事故が多数を占めています。

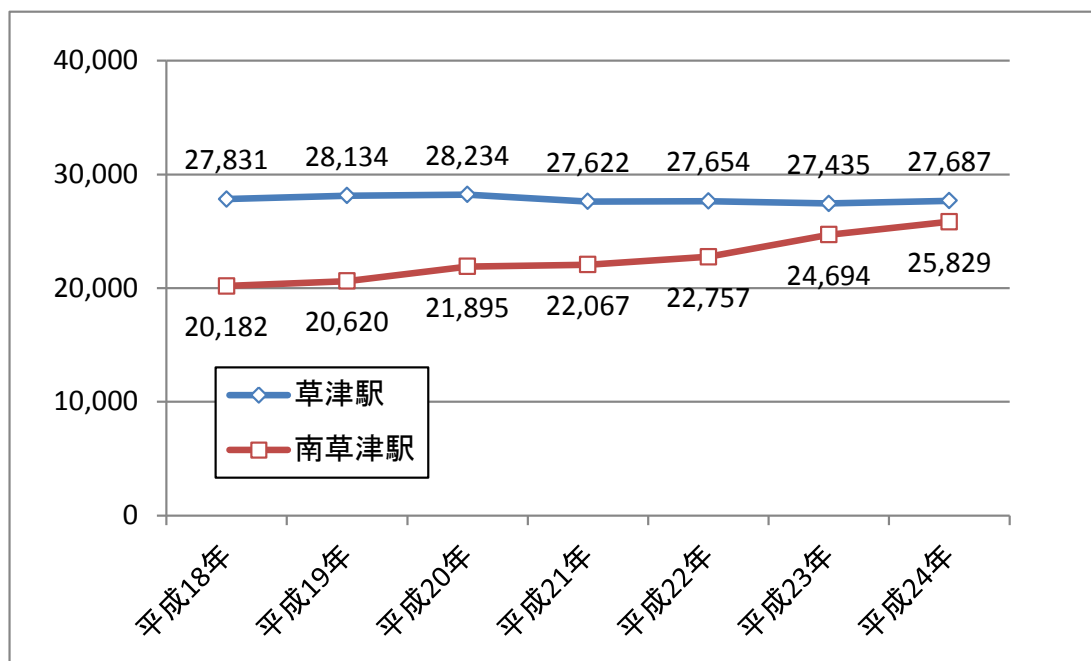
### (3) 交差点での事故が多い

市内では、平日の朝夕の通勤時間帯に交通事故が多く発生しており、交差点や交差点付近で出会い頭事故や追突等の事故が多く発生しています。

出典：第 9 次草津市交通安全計画

(7) 鉄道交通の現状

草津駅、南草津駅は、1日当たりの乗車人員が25,000人を超え、滋賀県下では1位、2位となっている。南草津駅では、平成23年の新快速停車以降、特に大きく増加しており、草津駅との差が縮まっている。



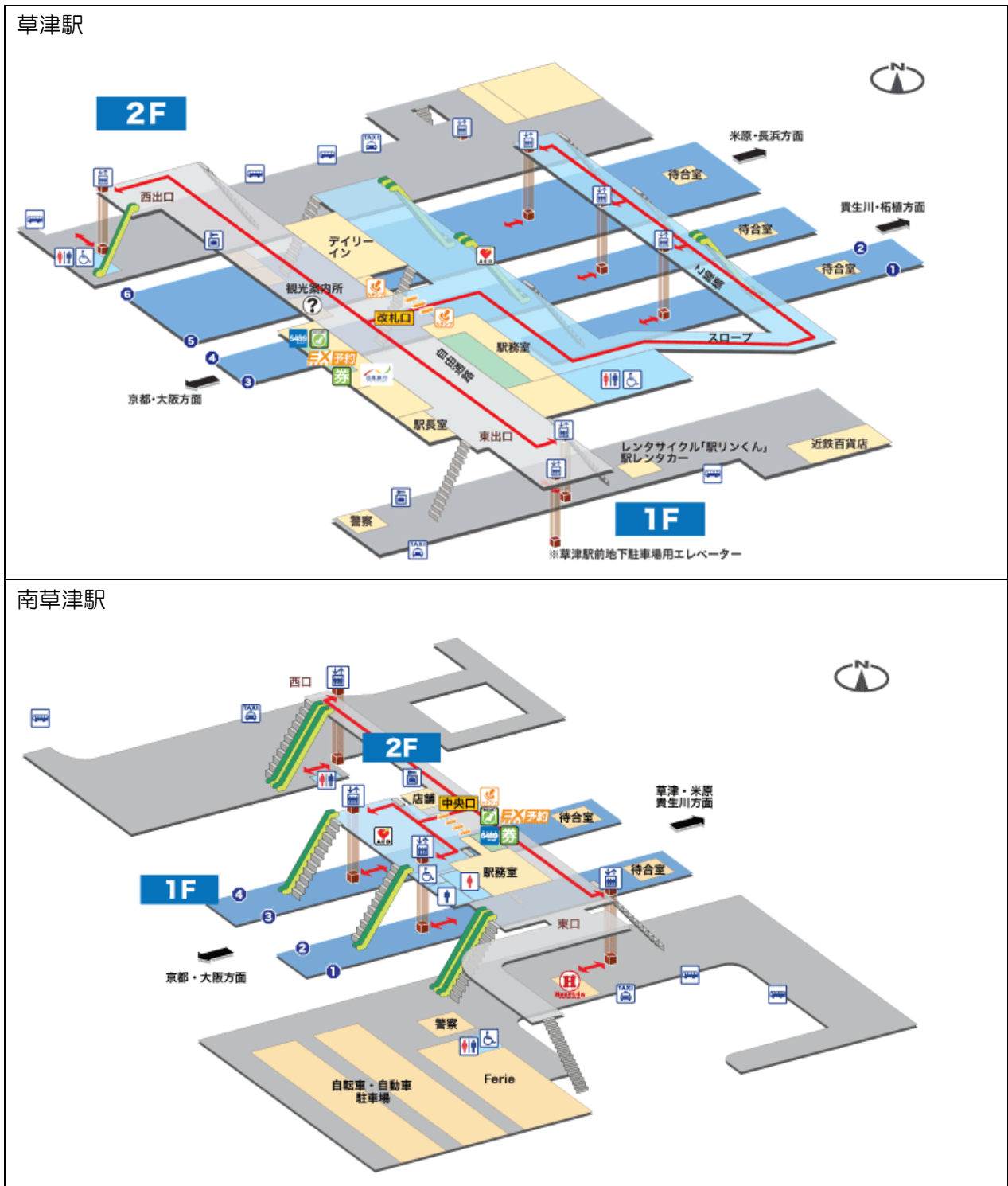
資料：草津市統計ならびにJR西日本による公表データ

図 鉄道駅の利用者数の推移

(8) 鉄道駅における施設整備状況

草津駅では、バリアフリー化が進められているものの、東口においてはエスカレーターの整備がなされていない。また、駅前ロータリーでは、自家用車の流入や駐停車によるバス運行の影響が問題となっている。

また南草津駅では、草津駅に比べ、バリアフリー化が進んでおり、東口・西口のいずれにもエレベーターやエスカレーターが整備されている。一方、階段や駅前ロータリーでは、通勤・通学時間帯に利用者が集中した場合、大きな混雑が発生する状況となっている。



出典：JR 西日本 HP





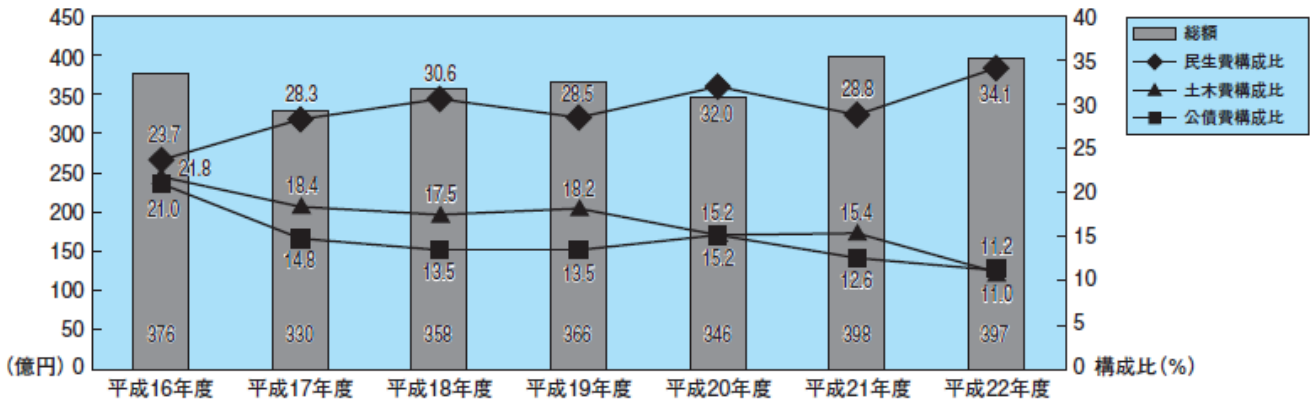
写真 草津駅東口における駅前ロータリーの状況



写真 南草津駅東口における駅前ロータリーの状況

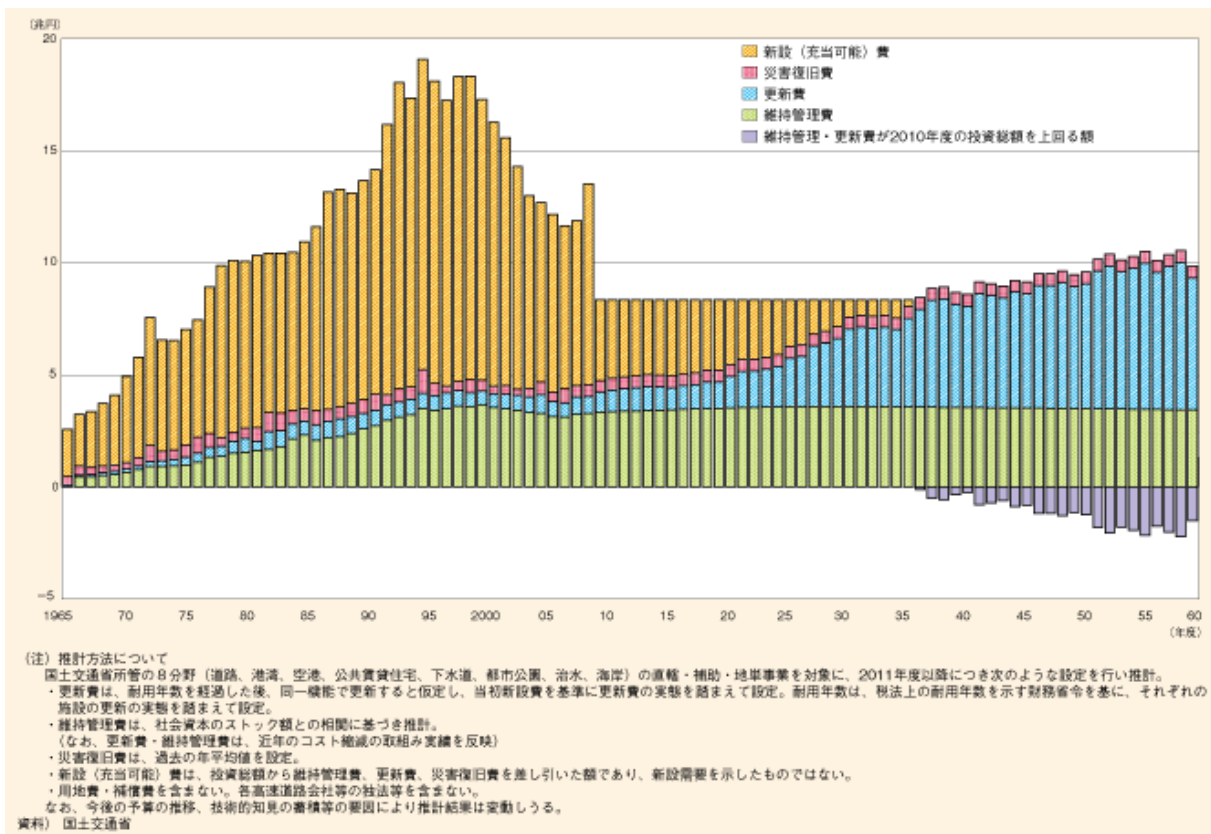
### 2.2.3 財政状況

平成22年度の一般会計の歳入・歳出は約400億円であり、近年は横ばい状況にある。その中で、土木費の割合は一貫して減少傾向にあり、今後想定される施設更新費の増大とは相反する状況となっており、投資の選択と集中が必要となっていくと考えられる。



出典：草津市決算書（データブック2012）

図 一般会計歳入決算額と民生費・土木費・公債費の割合の推移



出典：国土交通白書（H23）

図 従来どおりの維持管理・更新をした場合の推計値(全国)

## 2.3 草津市を取り巻く現況から導き出される課題

### (1) 都市構造から導き出される課題

草津市では、著しい人口増加に伴い、都市施設の郊外への立地など市街地の拡大が進んだことで、自動車に過度に依存した都市構造になっており、中心市街地の活力の喪失や環境負荷の増大などが問題となっている。

また、全国的に高齢化が進展している中で、草津市でも自動車を利用できない市民が増加していくことから、現在の都市構造のままでは、外出や移動が困難となる交通弱者が増加することが見込まれる。

したがって、中心市街地などを中心核とした集約型の都市構造への転換を進め、自動車に過度に依存しない交通まちづくりを進めることが必要となっている。

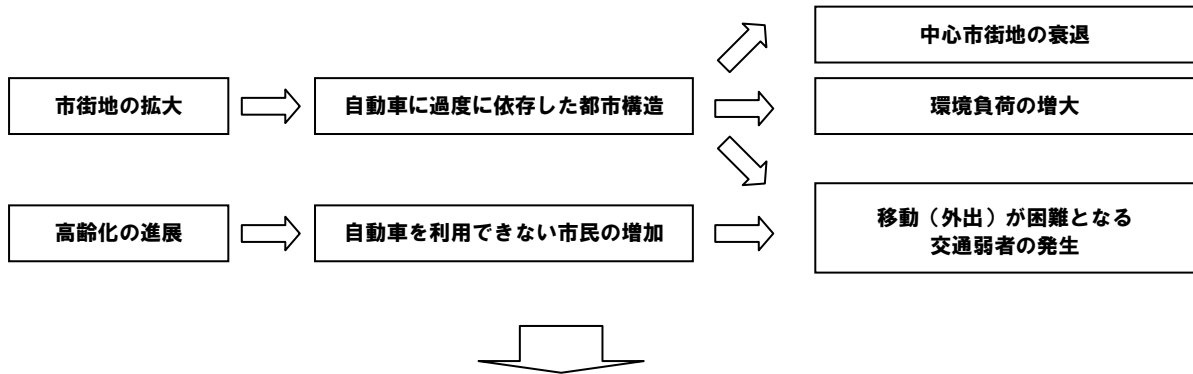
### (2) 交通状況から導き出される課題

草津市では、市域内の移動のような短距離の移動であっても、自動車への依存が高くなっていることから、交通渋滞の発生や公共交通の衰退などが顕著となっている。

また、それらに伴い、移動の円滑化・利便性の低下や移動機会の減少が懸念されることから、自動車に頼らなくても自由に移動できる交通環境の整備が必要となっている。

さらに、草津市では自転車の利用率や自転車事故の発生率が高いことや、超高齢社会の到来に伴う高齢者の増加が見込まれていることから、安全・安心に移動できる交通環境の整備も必要となっている。

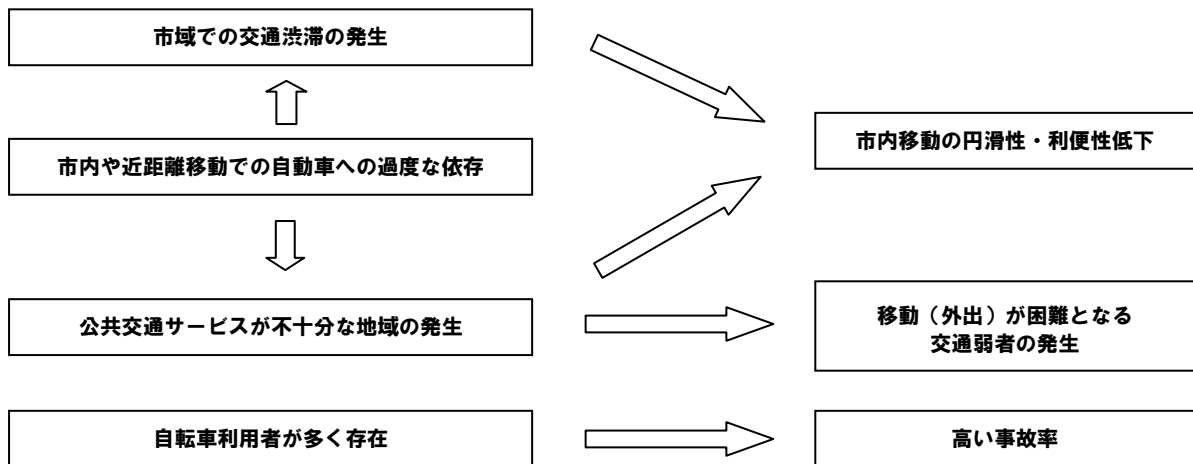
### 都市構造に関する背景



### 草津市を取り巻く現況から導き出される課題

- ★中心市街地の活性化を実現するコンパクトな交通まちづくり
- ★自動車に頼らない、環境にやさしい市民意識の形成
- ★誰もが移動しやすい、人にやさしい公共交通環境の整備（特に市内移動）
- ★手段に関わらず、安全・安心に移動できる、人にやさしいネットワークの整備
- ★多様なニーズを支える手段間の連携（シームレス化）

### 交通状況に関する背景



**草津市を取り巻く現況から導き出される地域特有の問題点・課題**

地 域	問題点	課 題
草津駅周辺	・ バリアフリーの未整備	・ 鉄道駅の整備
草 津	・ 中心市街地の衰退	・ 中心市街地への交通利便性の向上 ・ 中心市街地の回遊性の向上
	・ 歩行者・自転車交通の集中	・ 歩行者の利便性向上 ・ 自転車の利便性向上
常 盤	・ 道路混雑の発生（近江八幡大津線）	・ 道路環境の整備
笠 縫		
山 田	—	—
志 津	・ 道路混雑の発生 （石部草津線、大津能登川長浜線）	・ 道路環境の整備
南草津駅周辺	・ 歩行者・自転車交通の集中	・ 歩行者の利便性向上 ・ 自転車の利便性向上
	・ 駅構内の混雑	・ 鉄道駅の整備
	・ 道路混雑の発生（国道1号）	・ 道路環境の整備
老 上	・ 道路混雑の発生（大津草津線）	・ 道路環境の整備
玉 川	・ 自転車交通の集中	・ 自転車の利便性向上
	・ 道路混雑の発生	・ 道路環境の整備

※ 全市的な問題点や課題と同じものは除く