

講話 草津 PA と連携した

滋賀県南部エリア活性化基本構想策定に向けて

草津市都市計画部 部長 一浦 辰己 氏



(一浦) 前回に烏丸半島の施設と道の駅を核とする観光レクリエーション拠点構想を紹介させていただきました。草津市第六次総合計画では、このほかに JR 草津駅と JR 南草津駅を中心に2つのまちなかにぎわいゾーンの整備を進めています。

今回は、もう一つの拠点「学術・広域連携拠点」に目を向けて、このエリアのもつ特性を活かした草津市の将来を考えてみたいと思います。

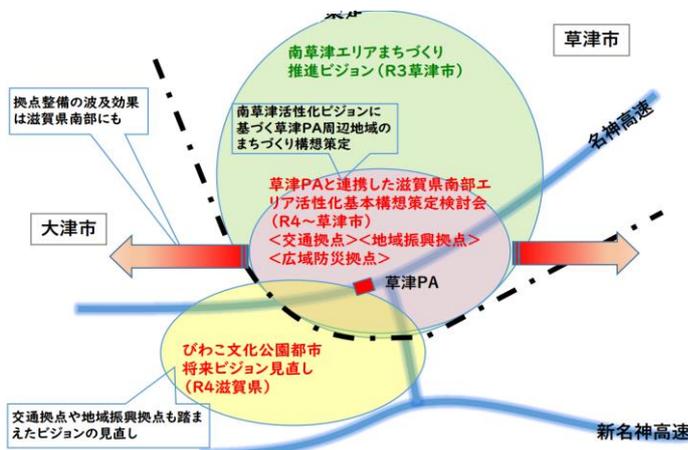
構想の舞台となる草津市南部のびわこ文化公園都市周辺エリアは、名神高速道路等の広域的な道路ネットワークに加え、医療・福祉・学術・産業等が立地する恵まれた環境を有しています。

草津市では、これらのポテンシャルの有効活用を図り、当該エリアを“滋賀県の新たな玄関口”として機能させ、当該エリアを含む滋賀県南部エリアの活性化につなげるべく、関係機関との連携協力のもとで、「草津PAと連携した滋賀県南部エリア活性化基本構想」の策定に取り組んでいます。



1. 構想にあたって

■ 上位計画との整合



基本構想の策定にあたっては、上位計画である南草津エリアまちづくり推進ビジョン、国による交通拠点調査や滋賀県によるびわこ文化公園都市将来ビジョンの見直しとの整合を図ろうとしています。

具体的には、駅からの東西線、立命館大学や滋賀医大への利便性言い換えれば公共交通でやさしいまちづくりの導線づくりをすすめています。

■ 着眼点

この構想には、草津市のみならず滋賀県の南部エリアを見据えた活性化の拠点として、県やNEXCOさんとの間の研究会で検討をすすめていました。

草津市第6次総合計画のなかでは、このエリアを『学術・広域連携拠点』に位置付けて、国に実施いただいている交通拠点調査を踏まえて「交流」「防災」「にぎわい」を検討していこうと考えています。

(環境整備の課題)

◇エリア来訪時の目的施設以外への立ち寄りが少ない

草津市の南部を見ますと、商業施設を中心とした日常生活に必要な機能はJR沿線や琵琶湖岸南部（近江大橋周辺）に立地しています。半面、このエリアを見渡したとき、立地する機能は大学や拠点医療施設など、広域的な機能が中心であり、宿泊施設や飲食店も周辺には少ない状態です。

多様な目的で、この場所に来られた方々の飲食や立ち寄り場所、すなわち、ここらあたりに賑わいの拠点となる（収容力が見込める）施設の設置を視野に入れて進めることも課題のひとつにしています。

▼都市機能の立地状況



資料：草津市地域公共交通網形成計画、NAVITIME施設検索

■ 構想策定の流れ(ステップ)

構想化の流れとしては次に示すとおりですが、本日は、これまで論議をされてきた範囲でお話をさせていただきます。

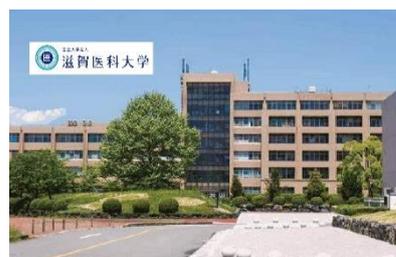
| | |
|--------------------------------|---|
| STEP0 対象範囲に関するこれまでの取り組み状況把握 | <ul style="list-style-type: none"> ・草津市における対象範囲を含む周辺エリアのまちづくり計画の把握 ・過年度に対象範囲で取り組まれた検討の把握 |
| SREP1 現状、課題の整理 | <ul style="list-style-type: none"> ・既存の上位計画に掲げる周辺エリアのまちづくり計画を把握 ・地域の現状を分析 ・地域の課題、原因を分析 |
| SREP2 まちづくりの対応方針検討 | <ul style="list-style-type: none"> ・既存の上位計画に掲げるまちづくり計画達成に向けた対象範囲に求められる対応方針(目標)を検討 にぎわい、防災、交通 |
| STEP3 基本構想とりまとめ | <ul style="list-style-type: none"> ・検討された対応方針の設定・整備効果の把握 ・対象範囲でのまちづくり構想を策定 ・構想の具現化に向けた検討事項 |

2. 地域のポテンシャル

(1) にぎわい・活力のポテンシャル

◇ 大学や企業の集積

対象地 2km 圏に約 4.5 万人が居住、特に人口構成で 20~24 歳、これは学生さんが多いエリアとも言えます。大学としてどれくらいのパイがあるのか？を見ますと滋賀医科大学が 1,100 人、龍谷大学が 6,600 人、そして立命館大学は 15,000 人余り、同大学は来年度に茨木学舎に 2,400 人ほどが移られますが、それでも、これだけの人がこの地を訪れています。

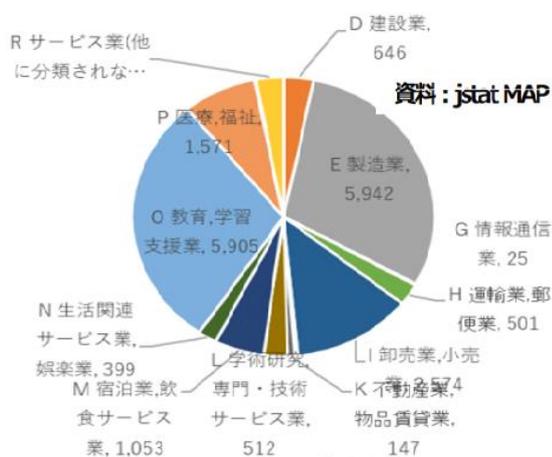


◇ 企業等の集積

びわこ文化公園都市内で 15 を超える事業所があり、半径 2 キロメートル圏内では約 2 万人が就労されています。

▼びわこ都市・周辺の立地企業

▼対象地 2km 圏の従業者数 (2016 年)



| | 名称 | 業種 |
|---------------------|-------------------------------|---------|
| びわこ文化公園都市内 | 株式会社ジーエス・ユアサ・テクノロジー 草津事業所 | 製造 |
| | バイン株式会社 滋賀工場 | 食品製造 |
| | 犀工房 | 製造 |
| | 株式会社中村組 本店 | 物流 |
| | 江洲運輸株式会社 | 運送 |
| | フジヤマジャパン | 産業用機器製造 |
| | サイチ工業 大津事業部 大津工場 | 製造 |
| | 株式会社 聖建 | 建設 |
| | 伏見運送 滋賀支店 | 運送 |
| | 三陽輸送 上田上流通ターミナル | 運輸サービス |
| | 増田運送 田上車庫 | 運送 |
| | 草津倉庫 大津営業所 | 倉庫 |
| | エスフーズ 京滋営業所 | 食肉卸売 |
| | メカテック 田上事業所 (NEXUS) | 電子機器製造 |
| | 新井製作所 松が丘工場 | 製造 |
| 株式会社 T's CRAFT (本社) | 製造 | |
| 株式会社 協立工業所 | 産業用機器製造 | |
| 周辺 | パナソニック株式会社くらシアプライアンス社 | 製造 |
| | パナソニック オートモーティブシステムズ株式会社 草津工場 | 製造 |
| | パーソルファクトリーパートナーズ(株)草津事業所 | 人材派遣 |
| | 住友建機販売株式会社 | 製造 |
| | 株式会社 探索医療機器開発 | 医療機器販売 |
| | 株式会社 拓伸 | 不動産 |
| | 新学社 草津物流センター | 倉庫 |
| | ダイキン工業 滋賀製作所 | 製造 |
| | サンスター 技研 滋賀工場 | 金属加工 |
| | 住友精密工業 滋賀工場 | 機械加工製造 |
| | 第一工流 草津営業所 | 物流 |
| 日本トーカーパッケージ 滋賀工場 | 製造 | |

◇ スポーツ・文化・施設等の集積

平成30年の統計ですが、びわこ文化公園は年間約 30 万人、県立アイスアリーナは約 13 万人、県立図書館は約 2 万人が利用されています。これは決して多くはないと思います。草津でいいますと矢橋帰帆島が年間約60万人、みずの森で約10万人、県立琵琶湖博物館で約20万人です。ここは、データは未だありませんが昨年12月に供用が開始された滋賀ダイハツアリーナの活用が今後の利用者数に加わってきます。

滋賀ダイハツアリーナ（2022年12月1日から運営開始）

・国スポ、障スポの会場予定地

この施設は、2025年に開催予定の第79回国民スポーツ大会・第24回障害者スポーツ大会ではバスケット・体操・バドミントンの競技会場に予定されています。

・スポーツ大会やプロスポーツの興行も可能なメインアリーナ

「メインアリーナ」は、バスケットボール3面が確保できる広さがあり各種スポーツ大会やイベントでの利用が可能です。2F席の周りには、全長260mのランニングコースも設置しているため、選手のウォーミングアップ場所としても利用が可能です。観覧席は約5,000席（固定式・可動式・専用車いす席含む）あるため、プロスポーツの興行も可能で、B.LEAGUE B1で活躍中のプロバスケットボールクラブ「滋賀レイクス」のホームアリーナとなっています。

・「サブアリーナ」、「トレーニングルーム」

動体視力を鍛えるマシンや有酸素マシンが設置されている「健康・体力測定室」など、競技から日々の健康維持まで幅広く利用で幅広い年齢層・目的の方が利用できる環境づくりが進んでいます。



滋賀ダイハツアリーナ

この施設でできること



メインアリーナ



サブアリーナ



トレーニングルーム



健康・体力測定室



多目的室



多目的広場



エントランス



キッズルーム



飲食施設



大会議室



小会議室



外観全体

また、この地域には福祉ゾーンがあり、多くの福祉施設が集まっています。これらの施設の方々の利用環境を整えていくことも重要なところです。



草津養護学校



びわこ学園



メイプル滋賀工場



精神医療センター
子ども家庭相談センター



むれやま荘



障害者総合福祉センター

(2) 交通・交流のポテンシャル

◇ 駐車マス数

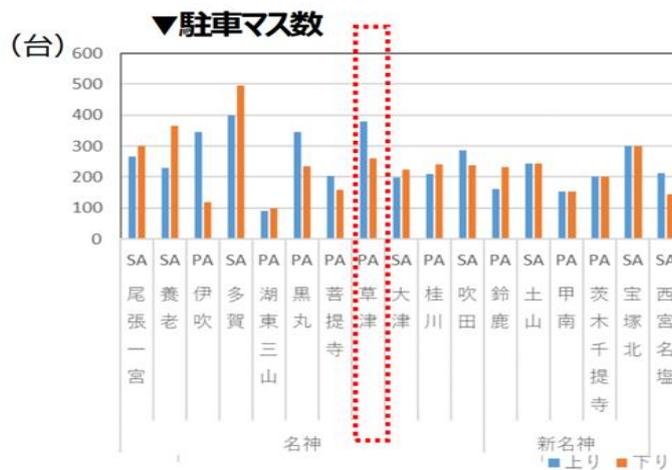
草津パーキングエリア (PA) は区間内で有数の駐車マス数を誇るパーキングエリア (PA) で、サービスエリア (SA) を含めても上位となっており、名神高速道路で有数の大規模な高速道路の休憩施設と言えます。

名神高速は約 12 万台/日の交通量があり草津パーキング下り線の駐車マスの数は 229 台。

駐車マスは、滋賀県では多賀サービスエリアが一番多くありますが、駐車台数はこれと大きな差はありません。

駐車マスの 229 台、これは 3 年前の数値です。以前は正面を向いていたものが、今はナナメに置くようになりました。これは、物流輸送の車が増えてトラックの駐車マスが足りないということから、このように変化をしています。

また、新名神高速道路は令和 7 年に、大津 (田上) から高槻のルートが開通しますと距離は新たなルートの方が短いの、トラックはそちらに流れるのではないかと見られていますが、NEXCO さんには草津パーキングの混雑状況を踏まえ、駐車場の拡張をお願いしています。



滋賀県HP、H30草津PAと連携した
ハイウェイ交通拠点基礎調査業務

◇ 高速バスによる新たな交通拠点

・草津 PA には平日 300 台以上、休日で 350 台以上の高速バスが通過しています。

右図で、日中で100台を超える高速バスが通過しています。草津パーキングエリアの周辺には、学生さんが45,000人おられますが、ここから目的地まで「バスで行こう!」と考えられる人は多いと見込まれています。



草津PA周辺の高速バス通過台数 (時間帯別)

▼高速バス本数

| | | 南草津駅 | 草津駅 | 大津駅 | 土山BS | びわこ文化公園 |
|---------|-------|------|-----|-----|------------|---------|
| 大阪・京都方面 | 出発・到着 | なし | なし | なし | 14便 (京都市) | なし |
| | 出発 | 3便 | 14便 | 1便 | 14便 (三重方面) | なし |
| 東京方面 | 到着 | 1便 | 12便 | 1便 | | なし |

JRバスやWILLERさんなど関西を起点にする高速バスを運行されている会社があります。このようなところのヒアリング調査をしますと「旅行の途中で一旦バスを降りて、(一定の時間の休みをとり) 次のバスに乗り継ぐような旅行形態は、旅行者にとって非常に効率が良い」という声も聞かれます。

・大阪からは1時間半弱京都からは40分程度の距離にある

| | 既存公共交通利用の場合 | 草津PAまで高速バスの場合 |
|-----------|-------------|---------------|
| 京都駅 | 約40分 | 約30~45分 |
| 大阪駅 | 約1時間15~30分 | 約1時間5~40分 |
| OCAT (難波) | 約1時間45分 | 約1時間 |
| 奈良駅 | 約1時間30~50分 | 約1時間 |
| 伊丹空港 | 約1時間40~2時間 | 約50分~1時間 |
| 関西空港 | 約2時間~2時間30分 | 約1時間20分 |

草津PAから高速道路を利用した場合、対象地までの所要時間は、京都駅や大阪駅からは場合によって公共交通利用と同等の可能性がります。

左表のように難波、奈良、伊丹・関西空港からは公共交通利用より短いという調査がでています。

・名古屋からは1時間半程度の距離にある

| | 既存公共交通利用の場合 | 草津PAまで高速バスの場合 |
|------|-------------|---------------|
| 名古屋駅 | 約1時間30~50分 | 約1時間15~30分 |
| 栄BT | 約2時間 | 約1時間15~30分 |
| 中部空港 | 約2時間30分 | 約1時間30分 |
| 津駅 | 約2時間30~50分 | 約1時間 |
| 岐阜駅 | 約2時間10~20分 | 約1時間40分 |
| 福井駅 | 約2時間20~30分 | 約2時間 |
| 金沢駅 | 約3時間10~20分 | 約3時間 |

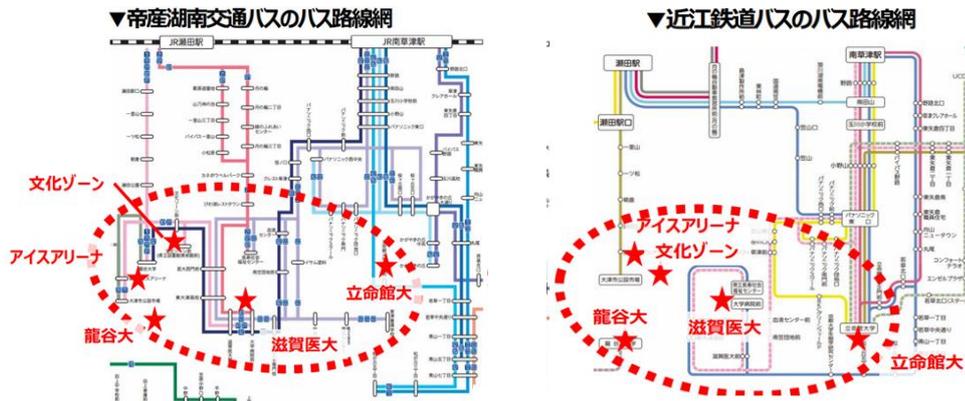
草津PAから高速道路を利用した場合、北陸・中京から対象地までの所要時間は、既存の公共交通利用より短いという調査もあります。

◇ 路線バスを含めた交通結束点の調整

ご承知の通り、JR 南草津周辺は異常に交通渋滞は発生しています。これには、国のほうにも ETC2.0 などによる交通調査をしていただいているところですが、朝夕に10分~15分の渋滞箇所が見られます。朝は信号機の調整で、若干、縮められてきましたが、夕方、特に立命館大学を結ぶ路線は、場合によっては60分位の渋滞が見られることもあります。

また、路線バスはどこを走っているのかを見ますと、起点・終点は JR 瀬田駅・南草津駅・草津駅がありますが、それぞれの目的地を持っていますが、うまく連結できていません。

どこかに拠点を設けて、そこで乗り継ぎができれば、より広範囲な利用目的につながっていくような検討が必要です。

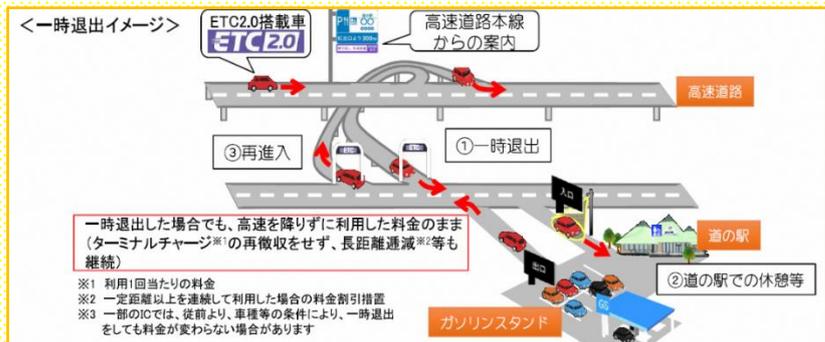


草津市では、今年度、公共交通計画を策定し、まめバスを含めた公共交通のバス路線（具体的には滋賀医大路線）が有効に利用されるような方策などを検討しています。

【考察1】高速バスの拠点誘導は新たなまちづくりのモデルとにならないか？

高速バスの停留所は、パーキング内に設けているのが一般的ですが、一般道からの導線を見出すのは困難な地形にあります。とりわけ、上り線は、既存のバス停からの移動は難しいと判断します。

しかし、高速バスは ETC2.0 を搭載していることを考慮すれば、インターチェンジが近くにあるこの地の利点を活かして、インターチェンジから一旦退出して、交通結束点で乗り降りをするのが可能となります。



バスタープロジェクトと呼ばれる動きのなかで“新宿バスター”、“三ノ宮バスター”が動き始めていますが、いずれも鉄道の駅を中心としています。高速バスと連動するバスターミナルは我が国では初めてで、新しいまちづくりのモデルとして注目が集まる。このように考えますと、これまでの“駅”の概念は鉄道に用いられてきましたが、「ハイウェイバスタ」という考え方を進めれば、“道の駅”のように観光面でも滋賀県（草津市）の新たな玄関口としての展望が見えてくるように思います。

注）考察は、編集者が事後に付け加えたものです。（以降の考察も同様）

(3) 安全・安心・防災面のポテンシャル

◇滋賀医科大附属病院をはじめ、多数の病床と診療科が存在

びわこ文化公園都市内には、滋賀医大付属病院（603床、31診療科）をはじめ、びわこ学園福祉センター草津（6診療科、126床）、滋賀県立精神医療センター（7診療科、123床）が存在しています。

滋賀医科大学では、令和8年～9年を目指して、第3次医療センターとしての機能を充実していこうとされています。

◇相対的に災害リスクが低いエリア

災害支援拠点という側面を考えますと、地形的には活断層であったり浸水のリスクの少ないところであります。こういった面では、琵琶湖の東側の瀬田丘陵地の高台は適していると判断できます。

◇災害等、JR不通時に代替の公共交通手段（リダンダンシー）

リダンダンシーという言葉は、災害復興などの計画のなかでは良く使われる重要なキーワードで、国の予算では、防災・減災対策、地域の活性化のための道路網整備に重点が置かれています。

草津もそうなのですが、滋賀県全体としてみると、移動をしようとする場合はJR琵琶湖線に頼らざるを得ない状況と思われそうですが、道路のネットワークを見ますと高速道路による移動拠点を整えることによって大きく改善できます。

大規模災害でなくても、事故等でJRが動かなくなった場合に高速バスを利用できれば京都や大阪との移動手段として有効に機能します。しかし、滋賀県南部では土山BSを除き京阪神方面の高速バスは停車せず、JR琵琶湖線沿線において代替として利用できる手段がない状況にあります。

このようなことから、計画地周辺には、名神高速道路や新名神高速道路、京滋バイパス、山手幹線等の広域道路網が多数存在し、今後も新名神高速道路や山手幹線の延伸によりさらに充実する見込みがあることから、この地点と近隣市町を道路ネットワークとして結びつけていくことによって、救援活動や物資輸送等の災害時対応がスムーズに行えることやJRが不通になった場合の代替ルートとして有効な活用が可能となります。



【考察2】草津PAに到達する一般道路の整備をどのように縮めていくのか？

集結点に向かう交通網については、この3月に発表された「滋賀県道路整備アクションプログラム2023」と「草津市都市計画道路整備プログラム」で、都市計画道路『平野南笠線』の計画が示されたことで、この構想を大きく前進させてくれるものと考えられますが、幹線だけに頼ると事故等による交通渋滞の回避ができない事態を考慮し、並行して道路網としての整備を進める必要があると思います。

また、広大な空き地がないこのエリアが広域的な防災支援の中間拠点となるためには、周辺ある施設や学校などを支援部隊の拠点間移動のルートとともに、緊急医療体制としての搬送ルートを安全に走行できるよう交差点の改良などが必要な箇所が見受けられます。

注. 平野南笠線：田上～国道1号は県施工、国道1号～大津湖南幹線は市施工の予定

3. 活性化基本構想の推進に向けた環境づくり

◇ 交通渋滞の緩和

交通渋滞の箇所としては、国道1号の渋滞緩和を解消の手段として、令和7年度の国スポ・障スポまでに栗東水口道路への延伸工事が完成し、土山方面に向かう車両の交通量が分散されるという目途がつけましたが、瀬田側から京都方面にかけては、近年中に新名神高速道路の新ルート(右図)が開通するものの、山手幹線の瀬田～京都方面の対策が残っています。これには、県および近隣市町が連携して京都山科方面への新たなバイパス道路の早期計画化に向けた期成同盟会が結成され、京都方面の連絡道路の整備を国に要望をしています。



一方、エリア一体としての賑わいや活力の広がり、すなわち交流を促進する拠点(プラットフォーム)としての利用環境を整えるうえで、そこに行く過程における快適さを損なわないための利便性の確保、言い換えれば一般道路の交通渋滞の解消も極めて重要な課題です。近江大橋から東に向かう道路は、朝夕に通勤車両等による渋滞が続いています。この解消については(前ページに示す)計画道路平野南笠線の整備が待たれますが、並行して、「生活道路に流入する車両から通学等の子どもの安全を求める声」に添えていくことが重要であると認識をしています。

◇ びわこ文化公園内を回遊するバス路線の運行可能な道路整備

「びわこ文化公園都市未来創造会議」で考えておられる将来ビジョンでは、“賑わい活力”をどのように創っていくかという課題があります。この地域内の活性を考えた場合、分散している諸施設をどのように結びつけていくかというところの検討です。

この協議会では、次の2つのコンセプトを持ちながら将来を見据えて行こうとしています。

- 【移動の自由】 ○多様な移動手段により、誰もが「行きたい場所」へ「行きたい時」に「自由に移動」できるエリア ○新たなモビリティを検討するエリア
- 【理解の共有】 ○知りたい情報へ容易にアクセスでき、瞬時に情報が共有・利活用されるエリア ○社会の変化や技術革新の伸展に対応し、ICT およびデータの利活用を推進するエリア ○人と人のつながりを大切に、誰もが情報を発信・共有・利活用できるエリア

【考察3】新たなにぎわい拠点を目指すためには？

新たなにぎわい拠点のイメージ化は、国土交通省の示す『道の駅・第3ステージ』の提言すなわち『地方創生・観光を加速する拠点』および『ネットワーク化で地域デザインにも貢献』をテーマにした地域振興拠点の誕生とびわこ文化公園都市内の諸施設をめぐる移動手段の備えが必要です。

一例として、びわこ文化公園都市内には施設が分散し高低差があります。ウオーキングやレンタサイクルで景色や施設をめぐるような場合は、絶好のシチュエーションに思います。しかし、複数の施設を訪れる場合には徒歩では厳しい環境にあると判断します。このエリアでは、施設に隣接した駐車場が配置されていますので自動車で来ていただいた方は公共交通に乗り換えて、エリア内を回遊できるバスの運行によって様々な要素を堪能していただけるようにすることも方法のひとつです。また、新体育館の誕生などによって大きなイベントが開催される場合の対応にも効果的と考えます。

他市では、巡回する交通システムをキャラクターバスを仕立てて関心を高める施策を行っているところも多く見られます。このような点を考慮しながら道路環境の整備をすすめることが重要と考えます。

4. 関連計画および周辺動向

◇ 大学の動向

社会のグローバル化・スピード化への対応、社会との連携、少子化時代での学生募集など、かつて 郊外に移転が続いていた各大学においても、アクセス性のよい都心への回帰が起きています。

立命館の学部新設・移転

- ・H30 年食マネジメント学部新設(約 1200 人在籍)
- ・R6 年情報理工学部(約 2000 人)茨木キャンパスに移転予定 [2015 年の茨木キャンパスオープン時の経営学部(約 3700 人)に続く移転]

龍谷のキャンパス再編

- ・創立 400 周年を迎える R21 年(2039 年)度末までの長期計画「龍谷大学基本構想 400」の取組として、各キャンパスの教育研究環境を整備し、機能・学びを充実させるキャンパスブランド構想を推進。その一環で、R6 年に社会学部を深草キャンパス(京都市)に移転させ、瀬田キャンパスには神学部の設置を検討中です。
- ・「瀬田キャンパス」は、自然科学を中心にカーボンニュートラルをはじめとする環境課題に向き合い価値創造や社会変革のけん引を掲げておられます。

◇ びわこ文化公園内での Park-PFI 活用

草津川跡地にも見られますが、以前のような公園の利用制限は緩和されています。

びわこ文化公園(文化ゾーン)でも、滋賀県では Park-PFI により事業者を公募し、バーベキュー施設・テレワーク施設を併設したカフェの設置計画が進んでいます。

(R5 年春開業、代表企業:西武造園)



豆知識 高速道路の休憩施設は、提供するサービスの内容や休憩施設の位置関係によって サービスエリア(SA)とパーキングエリア(PA)があります。一般的には、SA には休憩所・駐車場・トイレに加えて売店・食堂・給油所が備わっていますが、PA にもありますので、大きな違いはなさそうです。
*SA は約50kmに1つ、PAは15kmに1つを目安にしているとも云われています。

【考察4】 伸びやかな滋賀の大地を眺める眺望と大都市近郊の利点を活かす？

このエリアは、滋賀県の医療・福祉・スポーツ等が集約されていることに加えて温暖な気候と琵琶湖を眺めることのできる高台で、伸びやかな滋賀の良さが味わえます。“比叡の借景にした琵琶湖を眺めることのできる展望台”のイメージは、滋賀県南部の観光地へ誘う玄関口としての機能を果たす要件を満たしています。また、近郊の工場や倉庫は、豊かな産物を提供する地産地消の構図を広域的なエリアに拡大して、多品目の物流が行き交う輸送面のハブ機能としても適しています。

5. 今後の目標

◇草津市の第6次総合計画

草津市の第6次総合計画では、このエリアを、学術・広域連携拠点に位置付け、**滋賀県(草津市)南部エリアの新たな玄関口**として、交通環境の整備により、多様な主体による交流が生まれ、地域の活力が広域に波及することで、にぎわいと安全・安心を享受できるまちを目指しています。

にぎわい
活力

安全・安心
防災

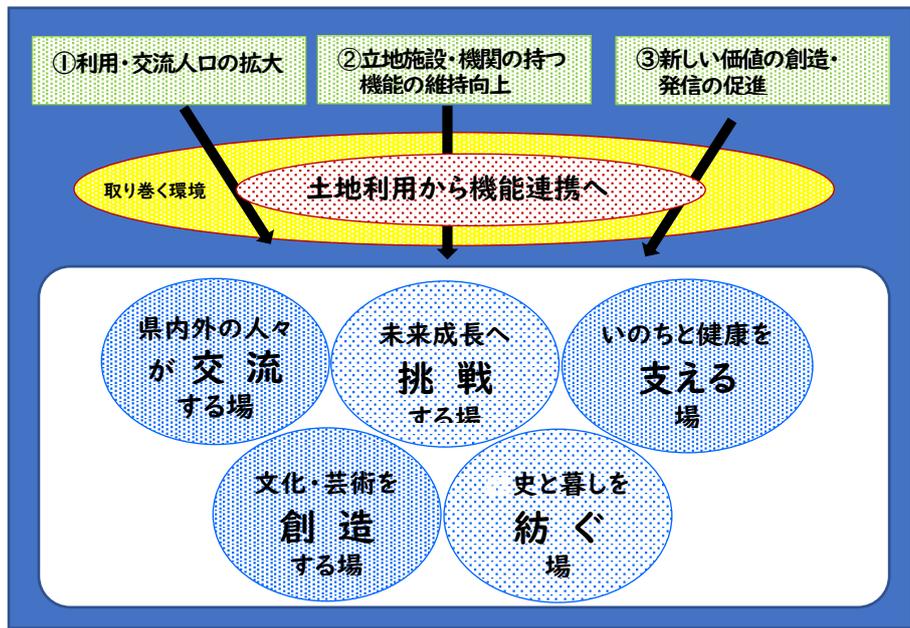
交通・交流

| |
|--|
| <p>基本方針: 地域、大学、企業が交流し、地域外からの訪問者も集うにぎわいの創出</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ エリアの住民、大学、企業の連携・交流を促進する機能の強化 ■ エリアの玄関口形成による地域情報発信、立ち寄り機能の強化 |
| <p>基本方針: 集積した医療・福祉、道路ネットワークを生かした安全・安心の享受</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 医療・福祉施設と連携し、高速道路・草津PAと一体となった広域的防災機能の強化 ■ 高速バスの活用による広域公共交通・輸送のリダンダンシーの確保 |
| <p>基本方針: 新たな玄関口としての公共交通の利便性向上による、エリアおよび周辺の交通環境の充実</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 周辺道路および駅に集中する交通量の削減・転換 ■ 路線バスからJRへの利用環境の充実に加え路線バスと高速バスによる交通結節機能の強化(公共交通利便性・快適性向上) ■ エリア来訪時における回遊手段の確保 |

◇滋賀県 びわこ文化公園都市将来ビジョン(平成24年8月策定から10年)

3つの
検討の視点

5つの
将来像



草津PAと連携した
滋賀県(草津市)南部活性化基本構想

