

# 野洲市における交通の課題と対応方針（案）

## 1. 公共交通

### (1) 鉄道

#### 【現状】

- 市内には野洲駅があり、隣接する近江八幡市の篠原駅も利用している。野洲駅から京都駅まで約 26 分、大阪駅まで約 55 分と利便性は高い。野洲駅の 1 日当たりの乗車人員は 14,000 人弱（流入計 29,604 人の約 47%が利用）で、通勤・通学の主要交通手段となっている。篠原駅の 1 日当たりの乗車人員は約 2,200 人で、この中には野洲市民も含まれている。

JR野洲駅1日当たり乗車人員

	平成17年	平成18年	平成19年	平成20年	平成21年	平成22年
定期	9,563	9,858	9,925	9,891	9,774	9,954
定期外	3,752	3,912	3,935	3,853	3,539	3,744
計	13,315	13,770	13,860	13,744	13,313	13,698

JR篠原駅1日当たり乗車人員

	平成17年	平成18年	平成19年	平成20年	平成21年	平成22年
定期	2,011	1,967	1,954	1,966	1,857	1,824
定期外	506	481	483	461	440	427
計	2,517	2,448	2,437	2,427	2,297	2,251

- JR 京都線、びわこ線の駅間距離をみると、平均距離は 3.19km であるが、野洲～篠原駅間は 5.6 km であり、この区間では彦根～米原間に次いで 2 番目に長い駅間距離となっている。

JR京都線、びわこ線の駅間距離

(km)

大阪	新大阪	東淀川	吹田	岸辺	千里丘	茨木	摂津富田	高槻	島本	山崎	
	3.8	0.7	3.1	2.4	1.7	2.9	3.7	2.9	5.3	2.2	
山崎	長岡京	向日町	桂川	西大路	京都	山科	大津	膳所	石山	瀬田	
	4.0	3.7	1.1	2.8	2.5	5.5	4.5	1.7	2.8	2.5	
瀬田	南草津	草津	栗東	守山	野洲	篠原	近江八幡	安土	能登川	稲枝	
	2.7	2.5	2.3	2.1	3.1	5.6	4.0	3.5	5.1	3.7	
稲枝	河瀬	南彦根	彦根	米原	坂田	田村	長浜	平均駅間距離			
	3.7	3.1	3.3	6.0	2.4	2.3	3.0	3.19			

#### 【課題】

野洲～篠原駅の駅間距離が長いことから、野洲駅や篠原駅を最寄駅とする範囲が広く、両駅周辺の交通混雑の要因ともなっている。また、両駅間の中間付近には、都市近郊でありながら大きな空間地がある。

こうしたことから、希望が丘文化公園やびわ湖へのアクセス機能を高めるなど、交通体系を含めた今後の野洲市のまちづくりを考える上で大きな可能性を秘めた地域となっている。

#### 【対策】

- 抜本的対策として新駅の設置が想定されるが、新駅整備に際しては滋賀県と JR 西日本による包括的連携協定に基づく支援を求めながら、駅周辺の計画的な土地利用などまちづくりと一体的に進めることで、駅利用の新たな需要を創出していくことが重要な要素となる。また、人口増加に伴う渋滞緩和や更なる乗降客確保のために、自動車から鉄道利用への転換策を推し進めることも肝要である。

## (2) バス・コミュニティバス

### 【現状】

#### <路線バス>

- ・ 市内には、路線バスが平成 24 年 4 月時点で野洲駅を基点として 2 社・10 路線運行している。

#### <コミュニティバス>

- ・ 交通空白輸送として現在 5 路線を運行し、バス路線網を補完している。

### 【課題】

#### <路線バス>

- ・ 路線バスは、基幹的な地域の公共交通として、路線網、ダイヤを確保する必要がある。

#### <コミュニティバス>

- ・ 市民にとって最も身近な公共交通としての役割を果たす必要がある。
- ・ 路線バスとともに、自動車交通の抑制にとって欠くことができないものであり、利用率の向上による継続・維持・発展を期す必要がある。
- ・ 自動車交通から路線バス・コミュニティバスに転換していく施策の推進が必要である。

### 【対策】

#### <路線バス>

- ・ 路線バスの路線網、ダイヤを確保するため、利用率の向上（自動車からの転換等）を図る。

#### <コミュニティバス>

- ・ 自治会や諸団体と連携し、利用促進に向けての取り組みを行う。
- ・ 環境にも配慮した市民の移動手段としての取り組みを行う。

## 2. 道路交通

### (1) 広域交通

#### 【現状】

- ・ 複数の運輸拠点（空港・港湾）に対してほぼ等距離にあるため、災害時においても代替路線の確保が容易である。
- ・ 広域幹線道路として名神高速道路が通過しているが、インターチェンジは栗東市（栗東インターチェンジ）及び竜王町（竜王インターチェンジ）にあるため、そこへのアクセス道路の状況が悪い（交通量に対応する道路構造となっていない）。

#### 【課題】

- ・ 名神高速道路栗東インターチェンジ及び竜王インターチェンジへのアクセスを改善する必要がある。
- ・ 栗東～竜王間に、野洲市からのアクセスがしやすい新たなインターチェンジを設置する必要がある。

#### 【対策】

##### 名神高速道路栗東インターチェンジへのアクセスの改善

- ・ 国道8号野洲栗東バイパスの整備促進  
国において事業が進められており、その促進のための取り組みを行う。

##### 名神高速道路竜王インターチェンジへのアクセスの改善

- ・ 県道野洲中主線の竜王インターチェンジへの延伸  
竜王町と連携し、滋賀県に対する要望活動を行う。
- ・ 国道8号バイパスの竜王町に向けての計画策定  
滋賀県及び竜王町と連携し、国に対する要望活動を行う。

##### 新たなインターチェンジの設置

- ・ 滋賀県及び湖南市と連携し、NEXCO 西日本の理解を得る取り組みを進める。

## (2) 地域交通

### 【現状】

- ・ 国道8号をはじめとする幹線道路の整備が遅れていることから、日常的に渋滞が発生し、通過交通が生活道路へ入り込むなど市民の暮らしに影響を与えている。
- ・ 周辺市町へは、西に野洲川、東に日野川を横断する必要があるが、交通量に比して橋梁が少なく、渋滞が発生している。

### 【課題】

- ・ 国道8号野洲栗東バイパスをはじめとする幹線道路の整備が必要である。
- ・ 新たな路線及び橋梁の整備、交差点の整備が必要である。

### 【対策】

#### 国道8号バイパスをはじめとする幹線道路の整備

- ・ 国道8号野洲栗東バイパス整備を促進する。
- ・ 野洲川幹線の整備の促進  
守山市及び栗東市と連携し、事業化に向けた取り組みを行う。

#### 新たな路線及び橋梁の整備

- ・ 大津湖南幹線の整備を促進する。  
滋賀県において事業が進められており、その促進に向けた取り組みを行う。
- ・ 野洲駅北口線整備の促進  
守山市と連携し、滋賀県に対し事業化に向け要望を行う。

#### 交差点の整備

- ・ 左折シフトやラウンドアバウト等による渋滞緩和策を検討する。

### **(3) 生活道路**

#### **【現状】**

- ・ 各集落に対して、幹線道路はほぼアクセスしている。
- ・ 集落内の道路の多くは、幅員が狭く、法線も悪いため、緊急車両の通行に支障をきたしている。また、袋小路となっている箇所もある。
- ・ 通過交通が生活道路へ入り込むなど、市民の暮らしに影響を与えている。

#### **【課題】**

- ・ 道路網の確立や道路幅員の確保が必要である。

#### **【対策】**

- ・ 自治会において、地域実情（自主防災・用地の問題等）を踏まえた対策を検討願い、市はその実現に向けての支援を行う。

## **3. 交通結節点等**

#### **【現状】**

- ・ 野洲駅南北駅前広場の改築を進めている。
- ・ 篠原駅南駅前広場の新設が事業化されている。
- ・ 駅前広場へと繋がる道路の本数が少なく、渋滞を引き起こしている。

#### **【課題】**

- ・ 既存の交通結節点へのアクセス機能を強化するとともに、新たな交通結節点の確保も必要である。

#### **【対策】**

- ・ 既存の交通結節点へと繋がる道路の渋滞緩和策を検討する。
- ・ 野洲駅～篠原駅間における新駅設置の可能性を検討する。

## 4. 交通全般に対する事項

### (1) 地球環境保護

#### 【現状】

【代表交通手段トリップ数(平日:発生集中計)】

	鉄道	バス	自動車	二輪	徒歩	その他	代表交通手段計
旧中主町	2,215	1,676	30,920	7,064	5,979	24	47,878
	4.6%	3.5%	64.6%	14.8%	12.5%	0.1%	100.0%
旧野洲町	18,767	3,589	97,798	25,865	24,666	120	170,805
	11.0%	2.1%	57.3%	15.1%	14.4%	0.1%	100.0%
野洲市計	20,982	5,265	128,718	32,929	30,645	144	218,683
	9.6%	2.4%	58.9%	15.1%	14.0%	0.1%	100.0%

- ・ 自動車交通への依存度が高い。

#### 【課題】

- ・ 自動車交通から鉄道、バス、自転車、徒歩への転換を促進する必要がある。

#### 【対策】

- ・ 新駅設置（結節点の増加）により、自動車交通から鉄道への転換の促進
- ・ 自転車利用の促進（自転車を利用しやすい道路整備、駐輪場の整備、啓発活動）

### (2) 安全・安心対策

#### 【現状】

- ・ 交通安全対策
- ・ 防災対策

#### 【課題】

- ・ さらなる交通安全対策が必要である。
- ・ 防災対策としての道路ネットワークが必要である。

#### 【対策】

- ・ 交通安全施設整備の推進と交通規制の検討。
- ・ 緊急輸送路の複数路線確保と耐震化。