

目 次

はじめに.....	1
第1章 野洲市の交通の現状	
1. 野洲市の都市特性.....	2
(1) 人口.....	2
(2) 都市構造.....	5
2. 野洲市の交通の状況.....	7
(1) 野洲市の広域交通の状況.....	7
(2) 野洲市の公共交通の状況.....	9
(3) 野洲市の道路網の状況.....	12
(4) 交通全般に関する事項.....	16
第2章 野洲市の交通の課題	
1. 公共交通.....	17
(1) 鉄道.....	17
(2) 路線バス・コミュニティバス.....	17
2. 道路交通.....	17
(1) 広域交通.....	17
(2) 地域交通.....	18
(3) 生活道路.....	18
3. 交通結節点（駅前広場）等.....	18
4. 交通全般に対する事項.....	19
(1) 地球環境保護.....	19
(2) 安全・安心の確保.....	19
(3) 道路景観形成.....	19
第3章 野洲市交通ネットワーク構想	
1. 上位計画の状況.....	21
(1) 第1次野洲市総合計画改訂版.....	21
(2) 野洲市都市計画.....	23
(3) 滋賀県交通ビジョン（案）.....	26
(4) 大津湖南地域幹線道路整備計画.....	28
2. 関連計画の状況.....	29
(1) 公共交通.....	29
(2) 道路交通.....	30
(3) 交通結節点.....	33
3. 交通ネットワークの形成方針.....	35
(1) 渋滞の解消.....	35
(2) 野洲市の活性化の推進.....	36
(3) 環境保全.....	36
(4) 安全安心の確保.....	36
4. 交通ネットワーク構想図.....	38
(1) 広域ネットワーク図.....	38
(2) 地域ネットワーク図.....	39
5. 実現に向けて.....	41
資料編.....	43

はじめに

野洲市の交通の現状は、国道8号に代表される幹線道路の渋滞で通過交通、市外移動、市内移動が混在・混雑し、市民生活に多大な影響を与えています。

一方、平成24年4月に改訂された「第一次野洲市総合計画改訂版」において、「道路体系の見直しと整備」、「公共交通網の充実」が示されたことを受け、野洲市の交通ネットワークの確立と地域交通の強化を目指して「野洲市交通ネットワーク構想」を策定することとし、市民のニーズを反映させるため、市民参加の委員会で検討いただくこととしました。

本構想の目標年次としては、将来のあるべき姿を描きつつ、人口予測等については第一次野洲市総合計画の目標年次である平成32年を基本とし、都市計画道路計画（平成42年予測交通量）等、別途の目標が設定されているものについてはそれに基づくこととしました。なお、長期的に継続して対応が必要なため、目標年次を定められない事業についても構想として位置づけることとしました。

第1章 野洲市の交通の現状

1. 野洲市の都市特性

(1) 人口

①人口は急増から漸増へ

第一次野洲市総合計画改訂版において、平成32年の人口が59,000人から漸増の51,500人に見直されましたが、世帯数については今後も増加が続くと予測されています。

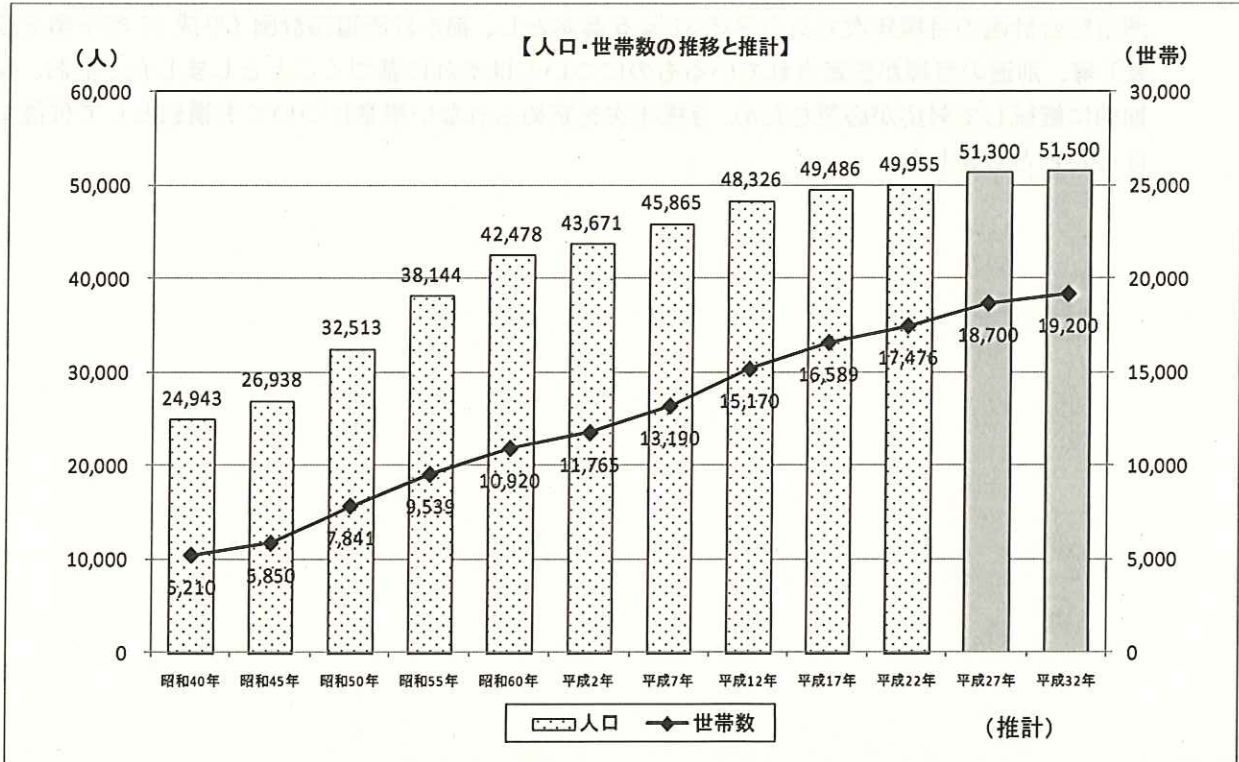


図 1-1 人口推移と推計 (資料：国勢調査及び総合計画改訂版)

②少子高齢化は一段と進み、平成32年には4人に1人が高齢者となる

少子高齢化が進み、平成32年には高齢者比率が25.1%に達する見通しです。

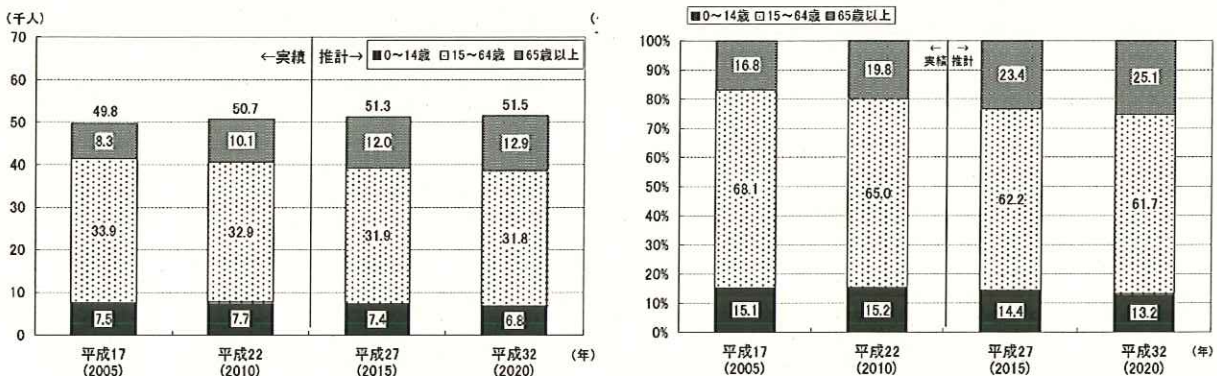


図 1-2 年齢別人口推移と推計 (資料：国勢調査及び総合計画改訂版)

③地域別には全市域に分布、高齢者は周辺部に多い

人口は、市街化区域に集中しているものの、全市域にわたって広く分布しています。また、高齢者の比率は周辺部において高くなっています。

地域区分	人口	面積	人口密度	主な字名
	(人)	(ha)	(人/ha)	
野洲	12,852	498	25.8	野洲、行畑、小篠原
北野	9,139	308	29.7	市三宅、久野部、竹生、五之里
三上	5,018	1,157	4.3	三上、妙光寺、南桜、北桜
祇王	7,955	763	10.4	永原、中北、北、上屋、辻町、富波甲、富波乙
篠原	3,691	1,319	2.8	大篠原、小堤、入町、長島、高木、小南
中里	7,315	859	8.5	比江、小比江、北比江、乙窪、吉地、西河原、比留田、木部、虫生、八夫
兵主	4,672	1,235	3.8	野田、五条、安治、須原、堤、井口、六条、吉川、菖蒲
合計	50,642	6,139	8.2	

表 1-1 地域別人口（平成 22 年国勢調査）

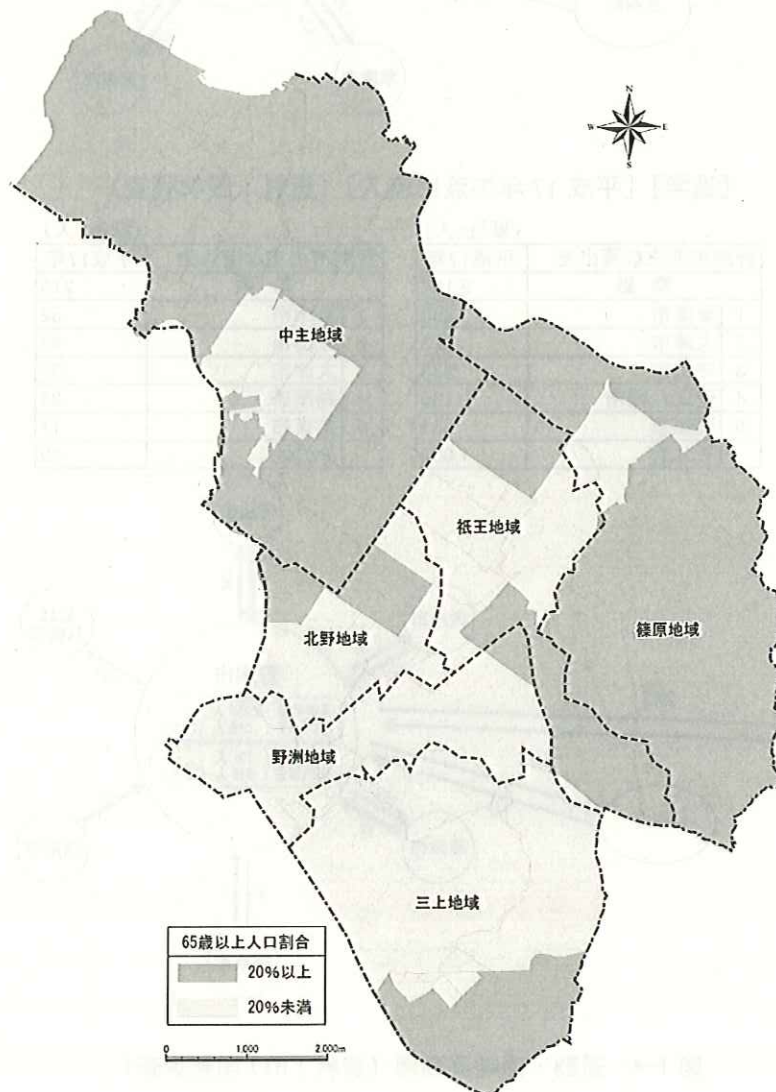
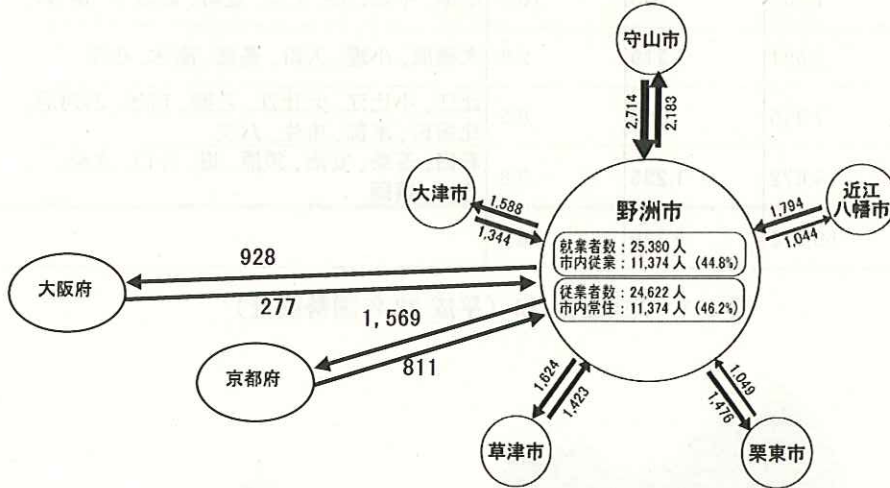


図 1-3 65 歳以上人口の分布〔国勢調査区ベース〕（資料：H17 国勢調査）

④通勤通学流動は近隣市が中心だが、京都府(京都市)、大阪府(各都市)への流出も多い

【通勤】[平成17年の流出流入](資料:国勢調査)

(単位:人)		(単位:人)	
野洲市の主な流出先	平成17年	野洲市の主な流入先	平成17年
総数	14,006	総数	13,248
1 守山市	2,183	1 守山市	2,714
2 草津市	1,624	2 近江八幡市	1,794
3 大津市	1,588	3 草津市	1,423
4 栗東市	1,476	4 大津市	1,344
5 近江八幡市	1,044	5 栗東市	1,049
その他	6,091	その他	4,924



【通学】[平成17年の流出流入](資料:国勢調査)

(単位:人)		(単位:人)	
野洲市の主な流出先	平成17年	野洲市の主な流入先	平成17年
総数	2,134	総数	215
1 草津市	360	1 草津市	52
2 大津市	313	2 守山市	43
3 守山市	260	3 大津市	37
4 近江八幡市	136	4 湖南市	23
5 栗東市	61	5 栗東市	11
その他	1,004	その他	49

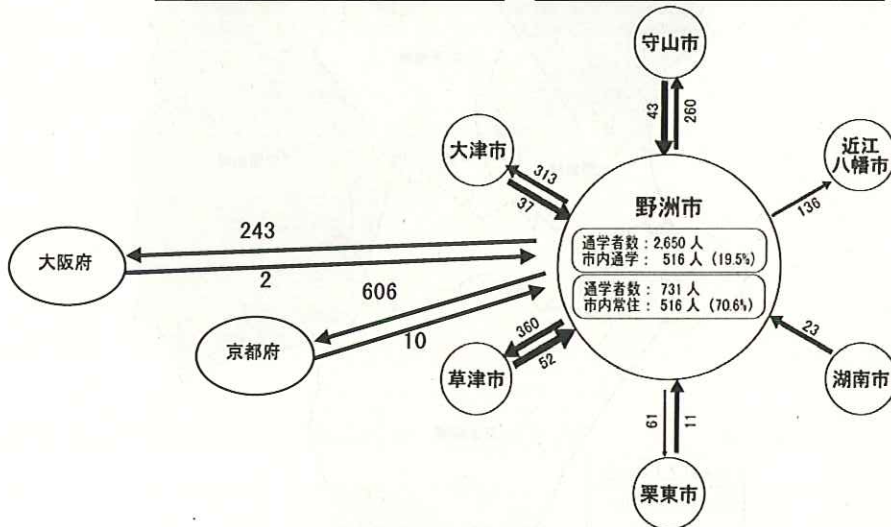
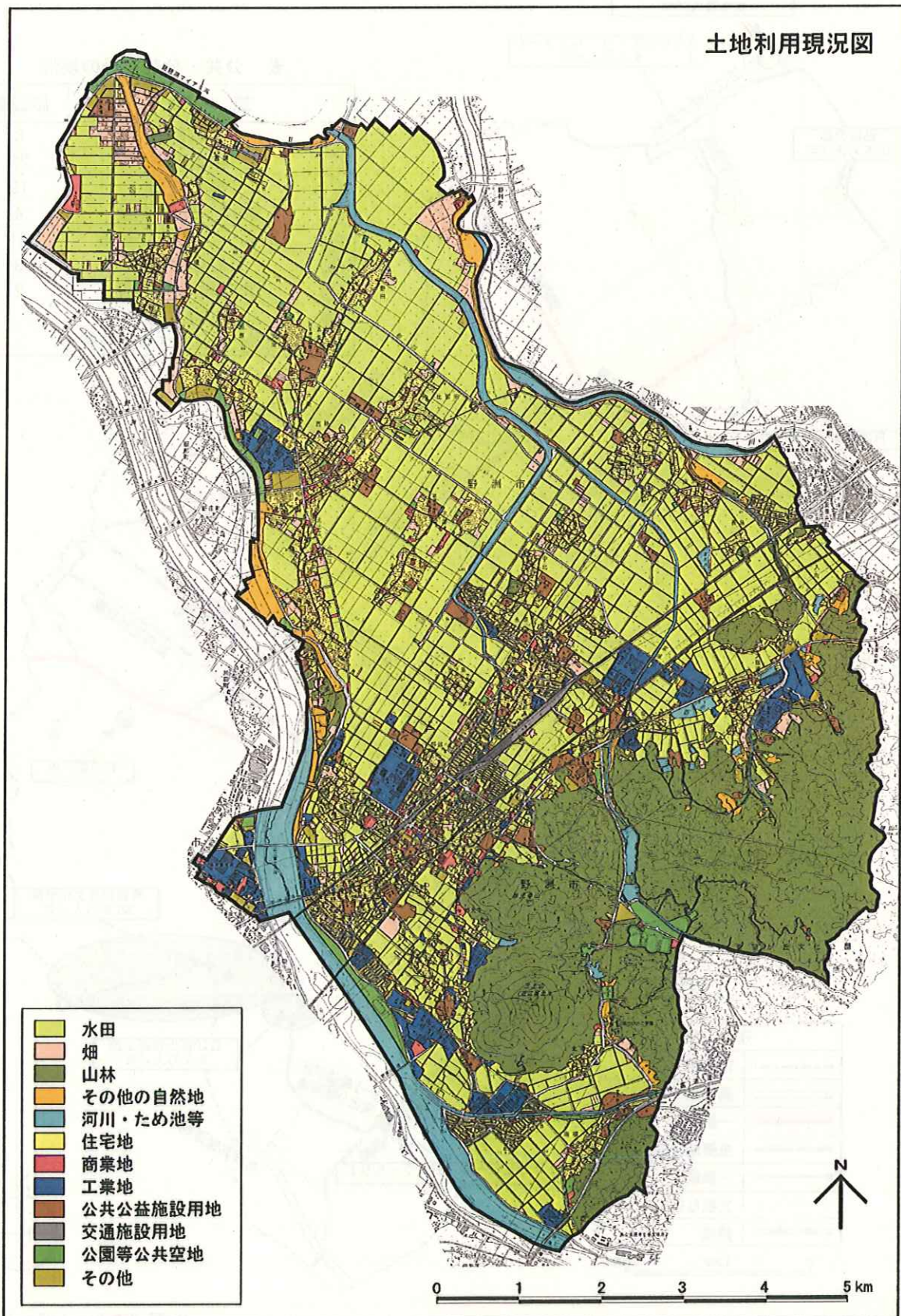


図 1-4 通勤・通学流動図(資料:H17国勢調査)

(2) 都市構造

①土地利用状況

商業地、工場、住宅地については市街化区域に集中しています。市街化調整区域の大部分は農地で、その中に多数の集落が点在しています。



②主要施設配置状況

行政施設についてほぼ市内全域に配置していますが、特に野洲駅周辺には多く配置しています。大規模商業施設や主力工場、観光・レクリエーション施設などは、周辺部を中心に展開しています。

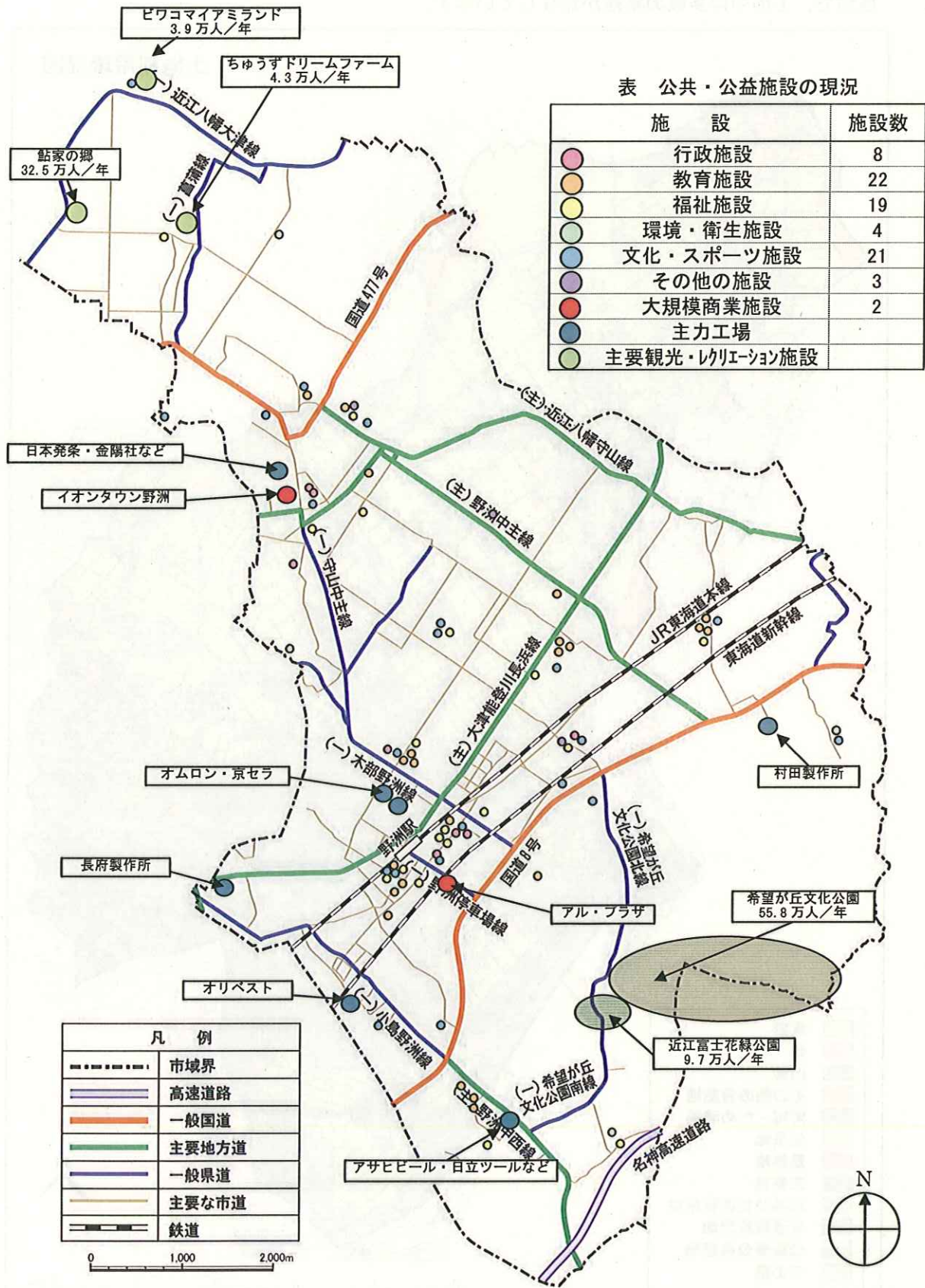


図 1-6 主要施設の配置状況

2. 野洲市の交通の状況

(1) 野洲市の広域交通の状況

① 現況の広域的アクセス

現況の野洲市への広域的アクセスについては下図のとおりであり、国土幹線上にあって、利便性に恵まれています。

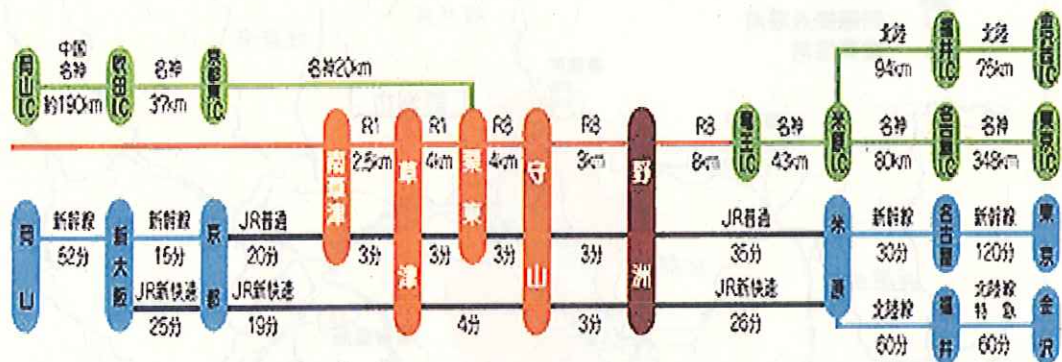
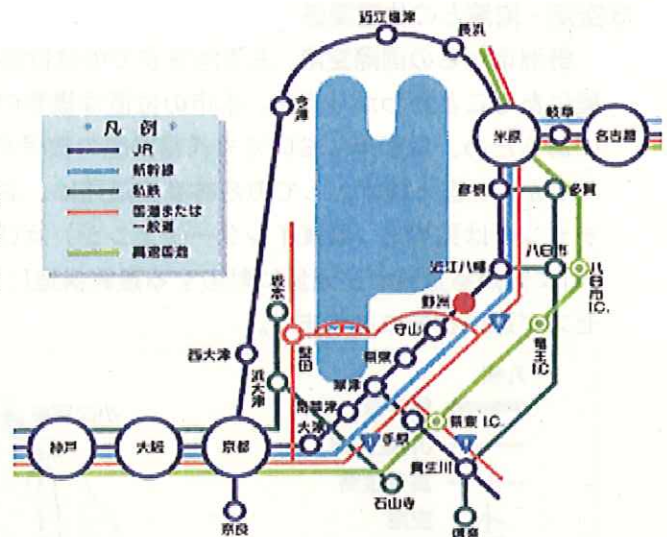


図 1-7 現況の広域的アクセス時間距離（資料：市ホームページより）

② 高速道路網

高速道路網は、野洲市から全国各地へネットワークされています。

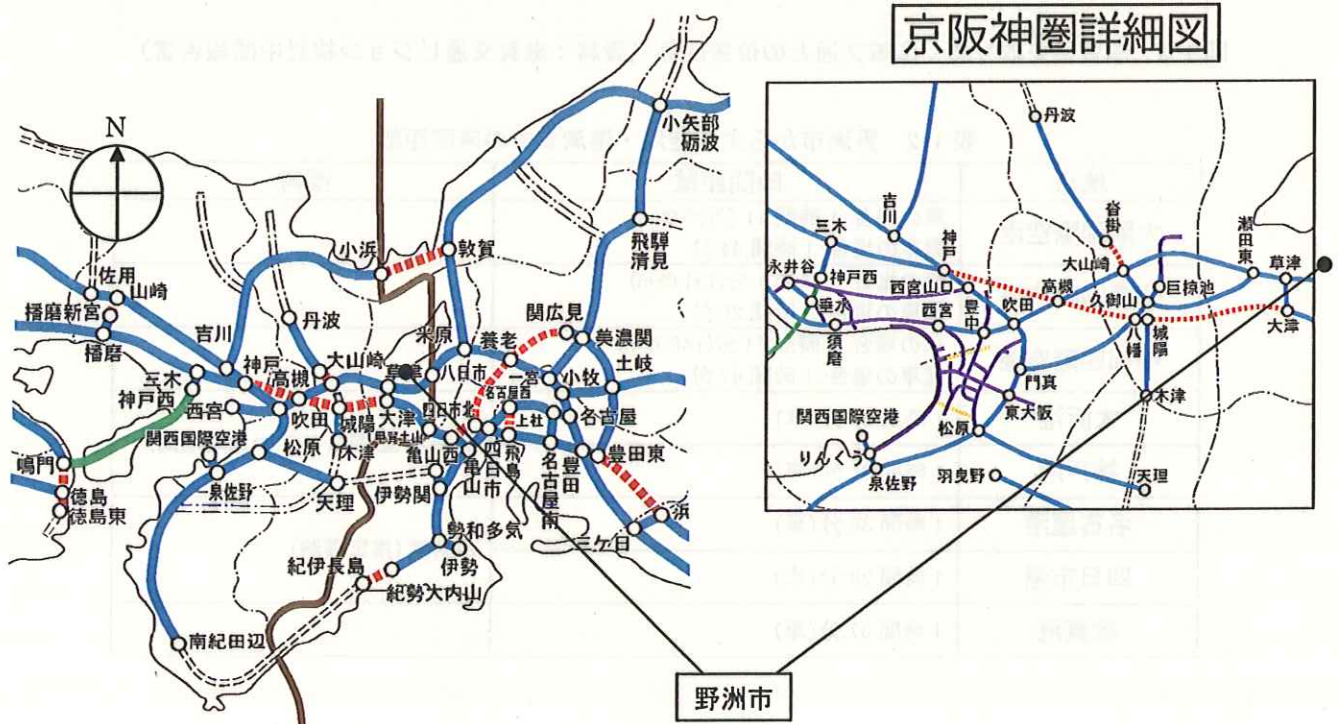


図 1-8 高速道路網図（資料：NEXCOホームページより）

③空港・港湾との位置関係

野洲市からの国際空港、主要港湾までの位置関係を見ると、複数地点に対して近接した等距離にあることがわかります。本市の位置は複数の運輸拠点（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という立地条件を持っています。

しかし、国土幹線としての名神高速道路は、本市内を通過しているものの、最寄の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）にあり、両ICに繋がる道路が交通量に対応する道路構造になっていないなどの理由から、両ICへのアクセスが悪い状況にあります。

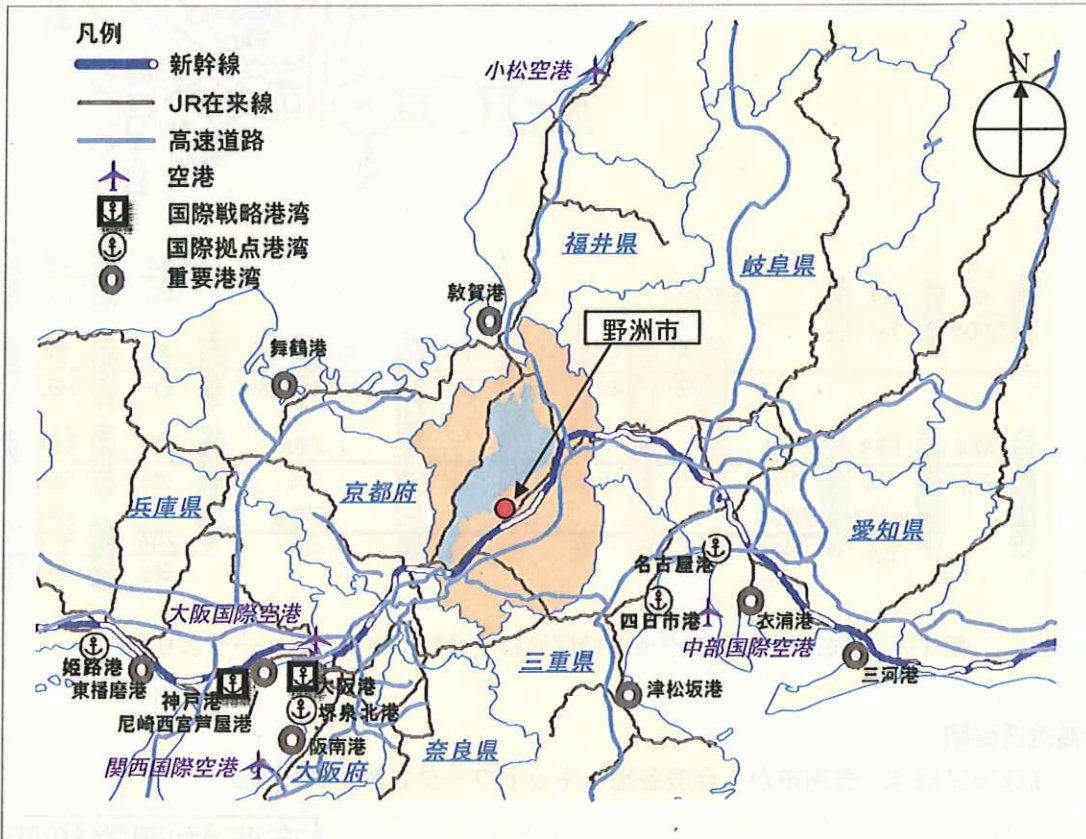


図 1-9 滋賀県を取り巻く広域交通との位置関係（資料：滋賀交通ビジョン検討中間報告書）

表 1-2 野洲市から主要空港・港湾までの時間距離

地点	時間距離	備考
大阪国際空港	車の場合：1 時間 11 分(75.0km) 電車の場合：1 時間 44 分	
関西国際空港	車の場合：2 時間 1 分(131.0km) 電車の場合：2 時間 26 分	
中部国際空港	車の場合：2 時間 11 分(146.7km) 電車の場合：1 時間 47 分	
大阪港	1 時間 33 分(車)	阪神港(国際コンテナ戦略港湾)
神戸港	1 時間 36 分(車)	
名古屋港	1 時間 36 分(車)	伊勢湾(指定港湾)
四日市港	1 時間 28 分(車)	
敦賀港	1 時間 37 分(車)	

(2) 野洲市の公共交通の状況

① 鉄道

野洲市内には、JR琵琶湖線と東海道新幹線が平行して東西を横断するように走り、市の南西部にはJR琵琶湖線の野洲駅があります。野洲駅を起点に、西方の守山駅までは3.1kmですが、東方の篠原駅までは5.6kmと、JR琵琶湖線の中でも2番目に長い駅間距離となっています。

野洲駅と篠原駅の間付近は、市内でJR琵琶湖線と東海道新幹線が最も近接するエリアで、都市近郊でありながらまとまった未開発地があります。また、希望が丘文化公園や琵琶湖岸などへのアクセス利便性も高く、市内の南北交通軸と東西交通軸が交差する地域となっています。

野洲駅には新快速電車が停車し、東側に隣接して車両基地があるため、下り方面への野洲駅発着の電車が多いたことが特徴です。新快速電車を利用した場合、京都駅や米原駅へは約30分、大阪駅へは約1時間で移動することができ、東西両方向の主要ターミナル駅までの利便性が高いことも特徴のひとつです。1日当たりの乗車人員は14,000人弱（流出入計29,604人の約47%が利用）で、ここ数年大きな変化はありません。

篠原地区は、隣接する近江八幡市の篠原駅も利用しています。

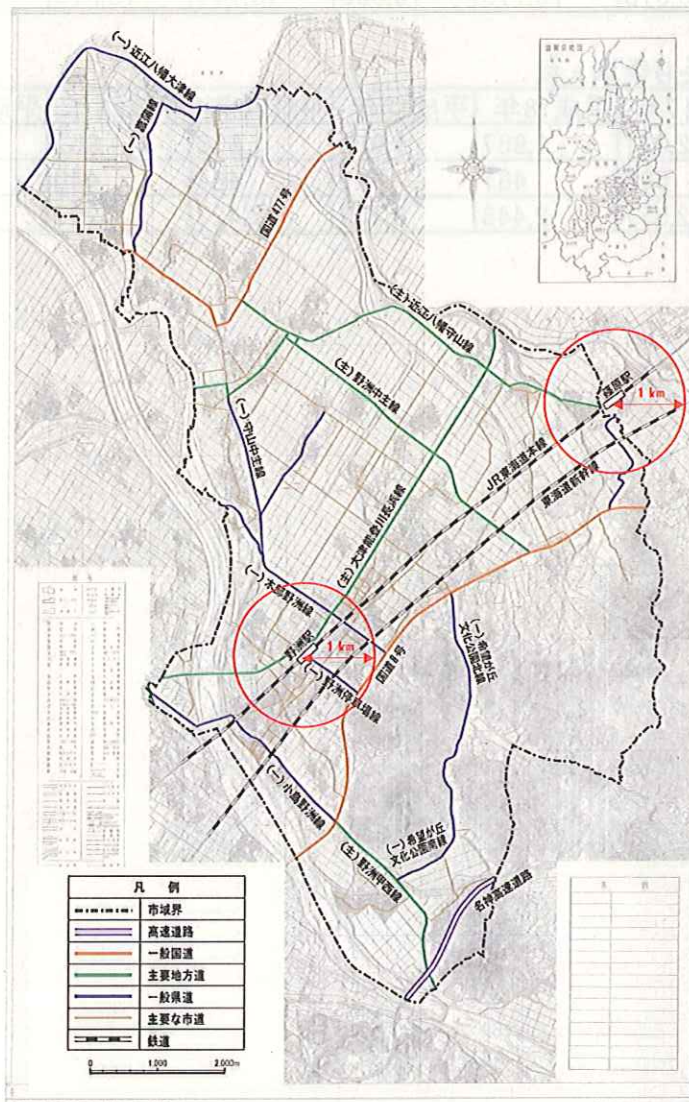


図 1-10 鉄道路線網図

表 1-3 JR 京都線、琵琶湖線の駅間距離 (資料: JR)

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	稻枝
2.7	2.5	2.3	2.1	3.1	5.6	4.0	3.5	5.1	3.7	
稻枝	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		

表 1-4 駅日乗客数 (資料: JR調べ)

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

②バス

野洲市内では、平成 23 年 4 月時点で、路線バスが野洲駅を基点として 2 社 10 系統で運行されています。

コミュニティバスについては平成 17 年度から運行を開始し、交通空白輸送として現在 5 路線を運行しており、市内全域をほぼカバーしています。平成 23 年度の輸送実績は、53,267 人です。

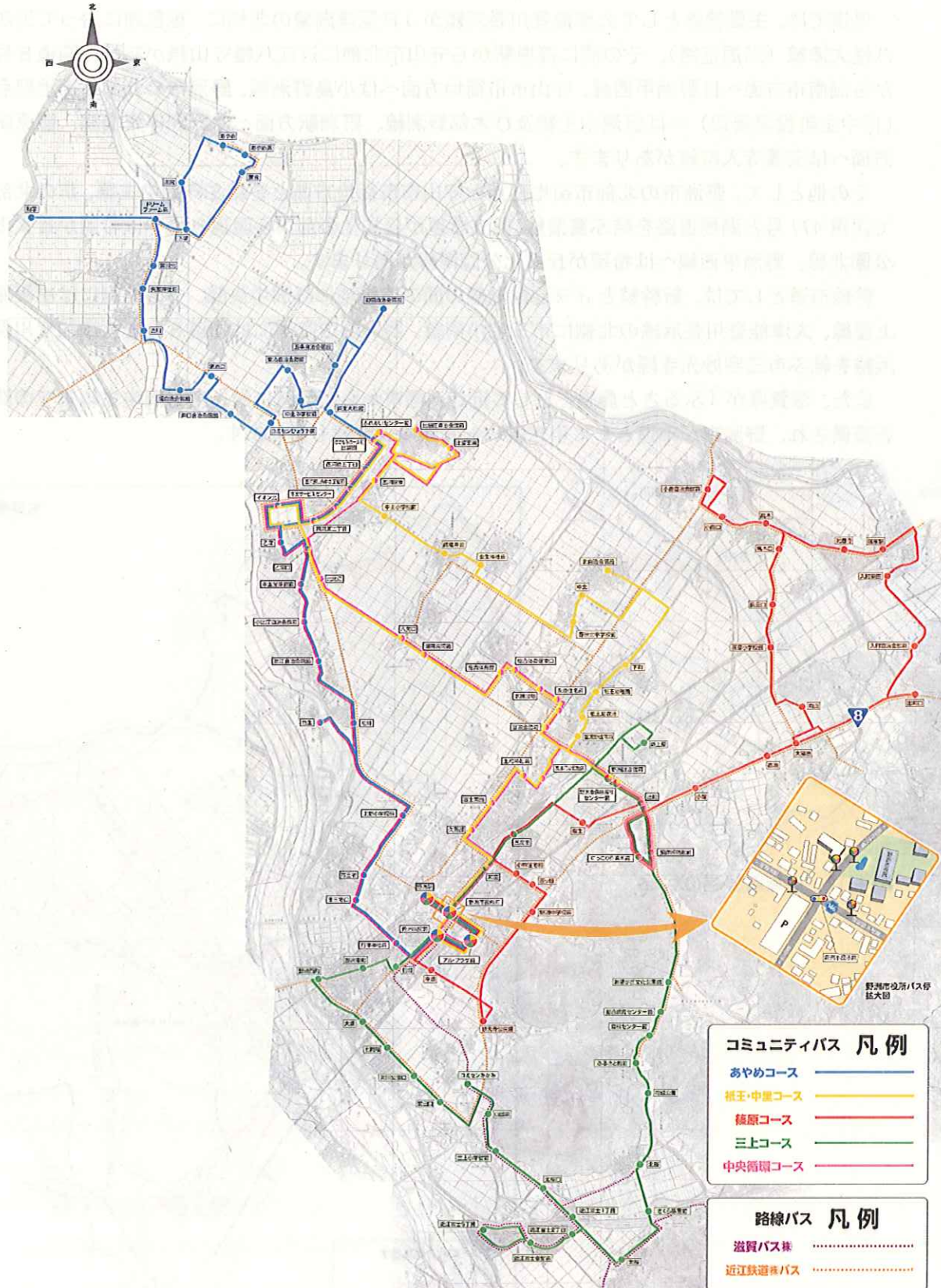


図 1-11 コミュニティバス路線網図

(3) 野洲市の道路網の状況

① 現況道路網

国土幹線としての名神高速道路が市域の南端を通過しています。

一般国道では、国道8号が市域を東西に貫き、国道1号が市域の南に隣接して通過しています。国道477号は、市域の北部を東西に横断しながら、守山市、近江八幡市、竜王町に連絡しています。

県道では、主要幹線として大津能登川長浜線がJR琵琶湖線の北側に、琵琶湖に沿って近江八幡大津線（湖周道路）、その間に篠原駅から守山市北部に近江八幡守山線があり、国道8号から湖南市方面へは野洲甲西線、守山市市街地方面へは小島野洲線、野洲市の北部市街地拠点（旧中主町役場周辺）へは野洲中主線及び木部野洲線、野洲駅方面へは野洲停車場線、篠原駅方面へは安養寺入町線があります。

その他として、野洲市の北部市街地拠点と守山市市街地方面とを結ぶ守山中主線、市の北部で国道477号と湖周道路を結ぶ菖蒲線、県立希望が丘文化公園から国道8号へは希望が丘文化公園北線、野洲甲西線へは希望が丘文化公園南線があります。

幹線市道としては、新幹線とJR琵琶湖線間の市街地に野洲中央線、その北側には小篠原上屋線、大津能登川長浜線の北側に市三宅小南線、野洲駅の南側には国道8号と大津能登川長浜線を結ぶ市三宅妙光寺線があります。

また、滋賀県が「ふるさと農道」として近江八幡市から新幹線に沿って野洲中主線までの間を整備され、野洲市が市道として引き継いだ大篠原入町線もあります。



図 1-12 広域路線網の状況

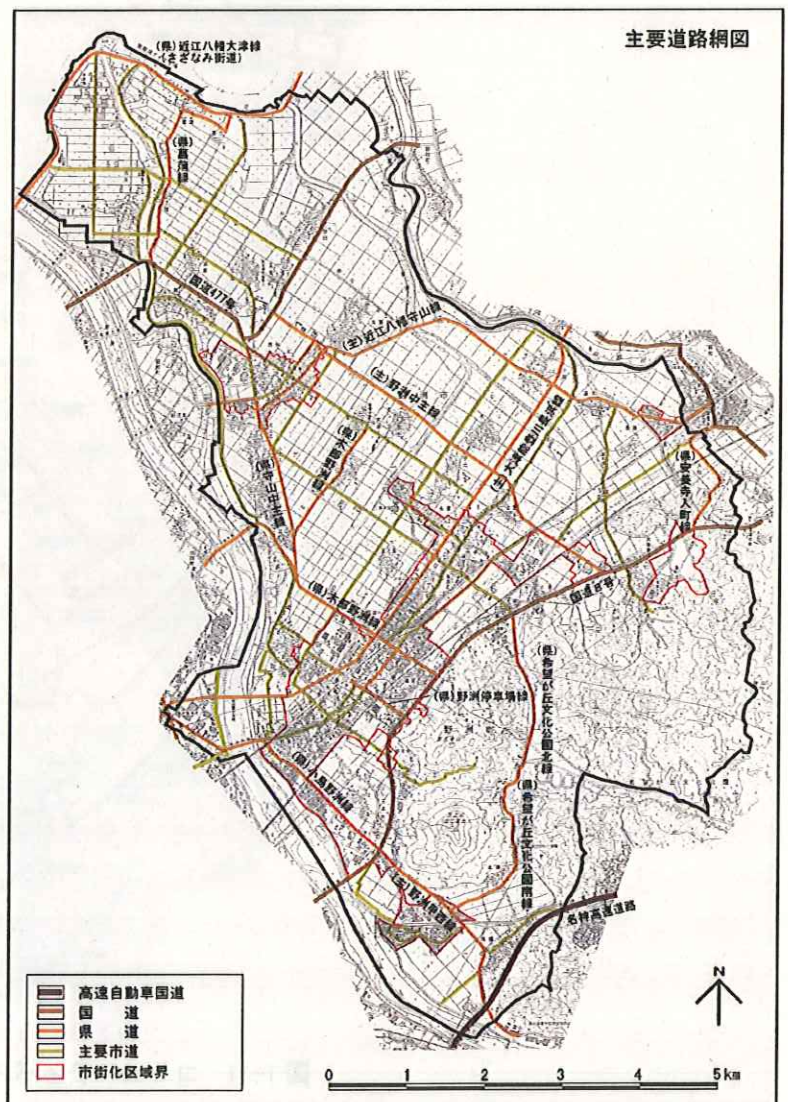


図 1-13 主要道路網図

②現況交通量

平成17年度及び22年度の主要な道路における自動車交通量は下図のとおりであり、国道8号、大津能登川長浜線や、野洲甲西線で交通量が多くなっています。

なお、混雑度が1.0を超えている箇所は、国道は8号(1.35)、主要地方道では大津能登川長浜線(1.37)、野洲甲西線(1.39)、県道では近江八幡大津線(1.12)、菖蒲線(2.07)、木部野洲線(2.34)、小島野洲線(1.88)、安養寺入町線(2.96)の計8地点です。

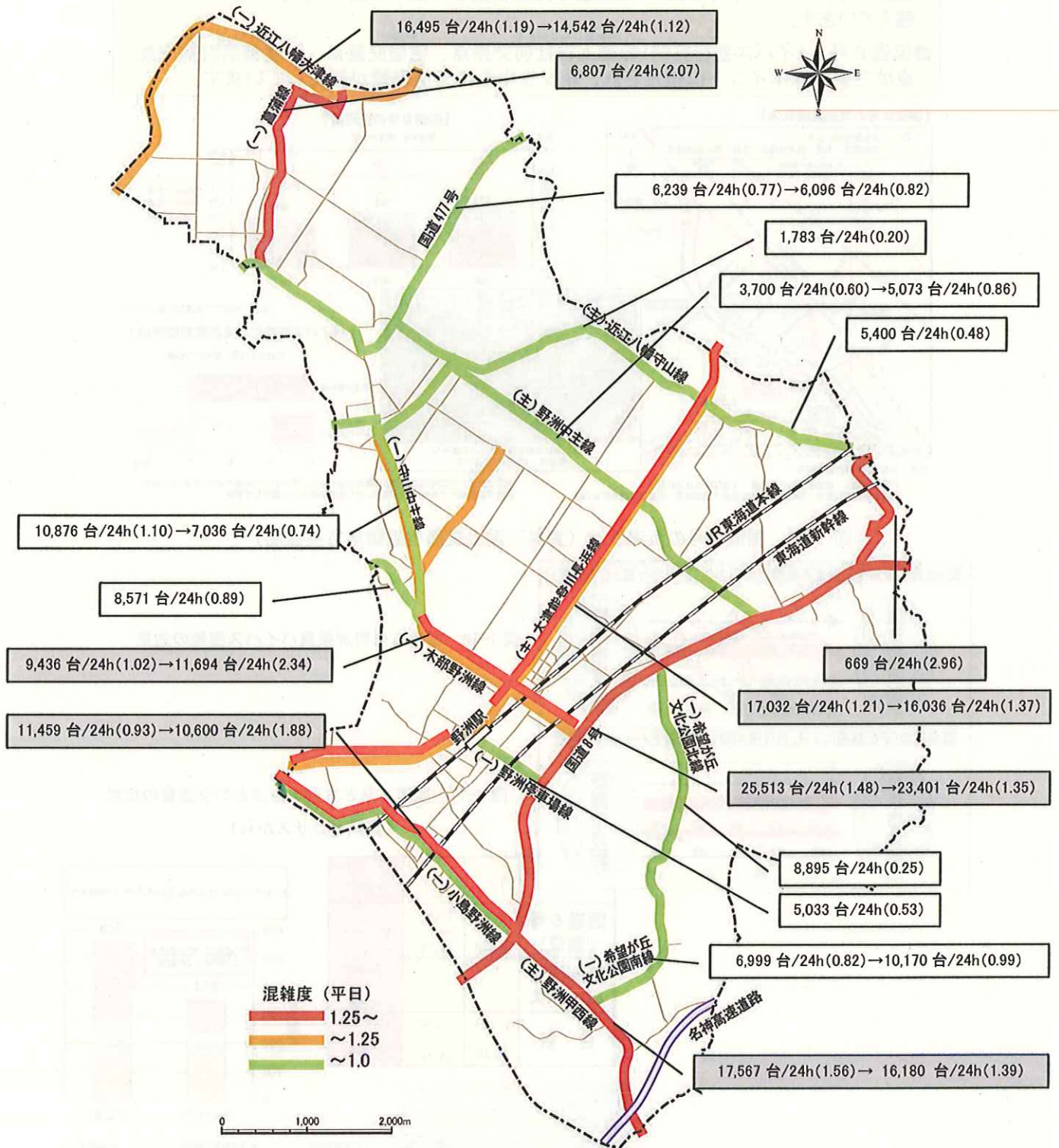


図 1-14 道路交通センサ交通量 (資料: 道路交通センサ H17・H22)

*H22 データがないものについては H17 データ (グレーの網掛け)

③地域交通

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ます。

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りますが、交通量に比して橋梁が少なく、渋滞発生要因となっています。

- 国道8号(バイパス並行区間)の交通量は交通容量を大幅に上回っており、混雑度も2.8を超えています。
- 国道8号(バイパス並行区間)の御上神社前交差点、宅屋交差点、済生会病院前交差点は主要渋滞ポイントに指定され、朝夕を中心に交通混雑が発生しています。

【国道8号の交通混雑状況】



出典：滋賀国道事務所調査結果
 【宅屋交差点・済生会病院前交差点：平成18年6月23日(火)
 御上神社前交差点・野洲大橋南詰交差点・辻交差点：平成19年11月27日(火)】

【国道8号の交通量】

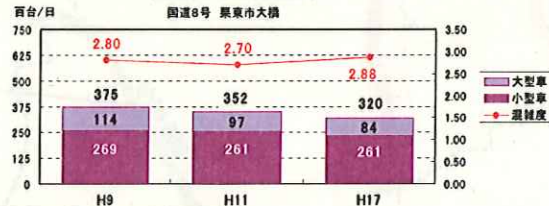
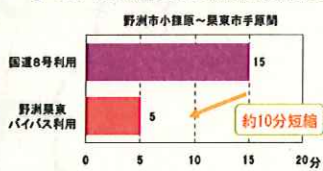


写真 済生会病院前交差点の渋滞状況
撮影日：平成21年9月21日

【バイパス利用による所要時間短縮】



出典：平成17年度道路交通センサス

※国道8号の所要時間は、平成17年度道路交通センサスピーク時旅行速度(平日)より算出
 ※野洲黒真バイパスの所要時間は、走行速度を60km/hと想定して算出

図 1-15 国道8号の渋滞状況 (資料：国土交通省近畿地方整備局)

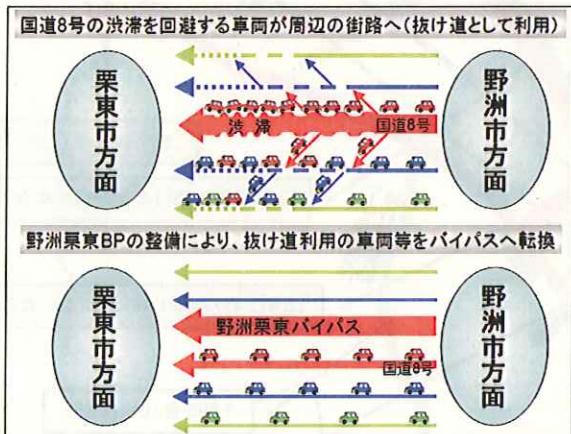
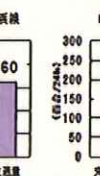
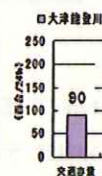
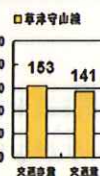
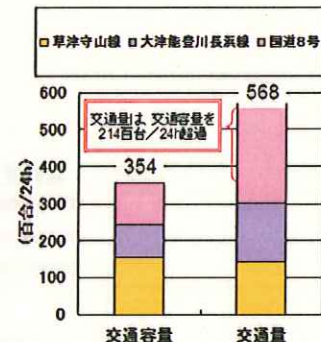


図 1-16 国道8号野洲黒真バイパス整備の効果

図 1-17 国道8号と主要地方道との交通量の比較 (交通センサスから)

	H17	H22	将来 (H42年)
国道8号 (現道)	25,513 ~ 31,933	23,401 ~ 26,741	約12,400
野洲黒真バイパス	-	-	35,300 ~ 42,100
合計	25,513 ~ 31,933	23,401 ~ 26,741	47,700 ~ 54,500

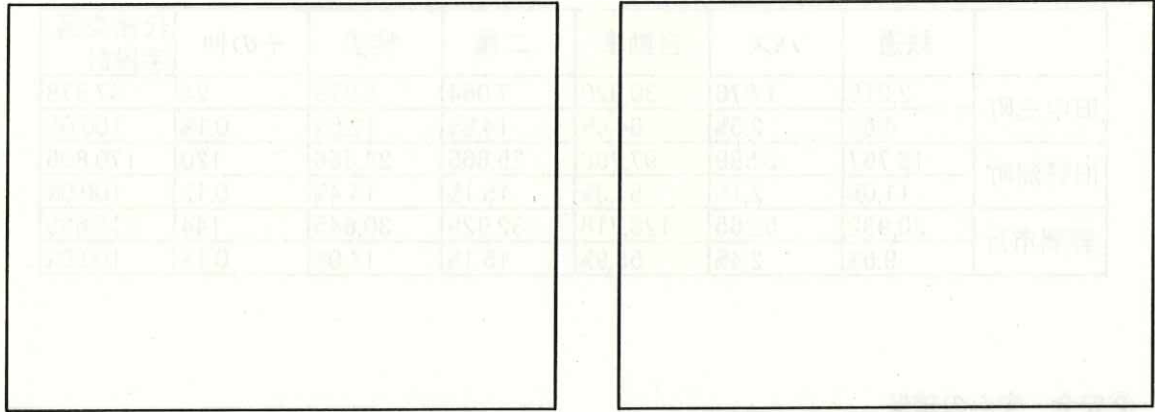


④生活道路

各集落に対して幹線道路はほぼアクセスしており、交通ネットワーク上は問題がありませんが、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たり、袋小路となっていたりする箇所もあります。

また、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ます。

○集落内道路の状況写真（入れ込み予定）



⑤交通結節点（駅前広場）等

交通結節点では、現在、野洲駅南口・北口両駅前広場の改修を進めているとともに、篠原駅南口駅前広場の新設についても事業化されています。しかし、野洲駅周辺では、駅前広場へと繋がる道路等の状況から渋滞を引き起こしている現状です。

(4) 交通全般に対する事項

①地球環境保護

地球環境保護の観点から見ると、本市の交通の現状として自動車交通への依存度が高いことがあげられます。

表 1-5 代表交通手段トリップ数（平日：発生集中計）

（資料：平成 12 年京阪神パーソントリップ調査）

	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 4.6%	1,676 3.5%	30,920 64.6%	7,064 14.8%	5,979 12.5%	24 0.1%	47,878 100.0%
旧野洲町	18,767 11.0%	3,589 2.1%	97,798 57.3%	25,865 15.1%	24,666 14.4%	120 0.1%	170,805 100.0%
野洲市計	20,982 9.6%	5,265 2.4%	128,718 58.9%	32,929 15.1%	30,645 14.0%	144 0.1%	218,683 100.0%

②安全・安心の確保

少子高齢化に伴う児童や高齢者のための交通安全対策、また東南海・南海地震の発生等に備えた防災対策など、安全・安心の確保の必要性が高まっています。

③道路景観

野洲市では、平成 23 年 9 月に「野洲市景観形成方針」が定められ、これを受けて平成 24 年 10 月に「野洲市景観計画」を策定、平成 24 年 12 月に施行されました。

第2章 野洲市の交通の課題

1. 公共交通

(1) 鉄道

市内を東西に横断するように走るJR琵琶湖線は、野洲駅を中心とした市外との交通ネットワークを形成するうえで非常に利便性の高い交通手段となっていますが、一方で市内の交通ネットワークを考えるうえでは、平行して走る東海道新幹線とともに南北通過交通を阻害し、交通渋滞を引き起こす遠因ともなっています。

また、JR琵琶湖線の野洲駅～篠原駅の駅間距離が路線内で2番目に長いことから、野洲駅や篠原駅を最寄駅とする利用範囲が広がっており、両駅周辺の交通混雑の要因ともなっています。

こうしたことから、市外への移動手段として利便性の高いJR琵琶湖線野洲駅及び篠原駅は、通勤・通学の主要交通手段となっているものの、自動車による移動の比重も高いことから、駅へのアクセス利便性の向上と併せて、渋滞の解消や地球環境保全という面からも鉄道の利用率を上げていく必要があります。

(2) 路線バス・コミュニティバス

高齢者をはじめとする自動車を運転されない住民の交通手段の確保が第一に必要です。また、地球環境保護のため、自動車抑制対策の大きな手段ともなります。

路線バス・コミュニティバスは、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ります。

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ります。

コミュニティバスは、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ります。

そのためには、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す。

2. 道路交通

(1) 広域交通

本市は、複数の運輸拠点（空港・港湾）に対してほぼ等距離にあるなど有利な立地条件を有していますが、インターチェンジへのアクセス道路の状況が悪いことが課題となっており、栗東及び竜王インターチェンジへのアクセスの改善が必要です。

また、栗東～竜王間に新たなスマートインターチェンジを設置することも有効な対策になると考えられます。

(2) 地域交通

野洲市は、JR琵琶湖線、東海道新幹線が市の南北方向を分断するかたちに走っているとともに、市界には野洲川及び日野川が流れているため、円滑な地域交通確保の障害になっており、これらへの対応が必要です。また、通過、内外、市内の交通機能を適切に分担する道路網整備が必要です。

国道8号をはじめとする主要な幹線道路は、日常的に渋滞が発生しており、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ます。

このことから、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す。また、それに加えて新たな路線及び橋梁の整備、交差点の整備が必要です。

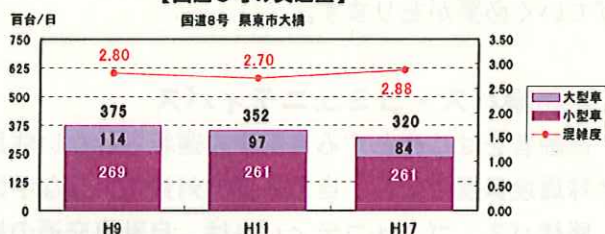
■国道8号(バイパス並行区間)の交通量は交通容量を大幅に上回っており、混雑度も2.8を超えています。

■国道8号(バイパス並行区間)の御上神社前交差点、^{みかみじんじやまえ} 宅屋交差点、^{やけや} 済生会病院前交差点は主要渋滞ポイントに指定され、朝夕を中心に交通混雑が発生しています。^{さいせいかいびょういんまえ}

【国道8号の交通混雑状況】

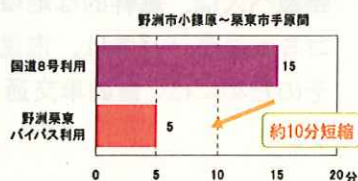


【国道8号の交通量】



出典：平成17年度道路交通センサス

【バイパス利用による所要時間短縮】



【宅屋交差点・済生会病院前交差点：平成18年6月23日(火)
御上神社前交差点・野洲大橋南詰交差点・辻交差点：平成19年11月27日(火)】

※国道8号の所要時間は、平成17年度道路交通センサスピーク時旅行速度(平日)より算出
※野洲栗東バイパスの所要時間は、走行速度を60km/hと想定して算出

図 1-15 国道8号の渋滞状況 (資料：国土交通省近畿地方整備局) ※再掲

(3) 生活道路

集落内の道路の多くは、幅員が狭いなど道路状況が悪く、防災・安全面に支障があります。道路幅員の確保、狭い曲がり角の修正、行き止まりの解消などの対策が必要です。

3. 交通結節点(駅前広場)等

交通結節点である駅前広場については、野洲駅は改修、篠原駅は整備が進みつつあり、今後も早期完成に努めますが、駅前の交通混雑の解消の対策も必要となります。

また、交通結節点の交通混雑を抜本的に解消するためには、新たな交通結節点の確保(新駅設置)も有効と考えられます。

4. 交通全般に対する事項

(1) 地球環境保護

本市の交通の現状として自動車交通への依存度が高いことから、地球環境保護のためにも自家用自動車から鉄道、バス、自転車、徒歩への転換を促進する必要があります。

(2) 安全・安心の確保

児童や高齢者などの交通安全の確保と、大地震の発生等に備えた防災等の安全確保のため、さらなる交通安全対策、防災対策が必要です。

(3) 道路景観形成

平成 24 年 10 月に策定された「野洲市景観計画」では、「主要幹線道路沿道の建築物などについては、自然景観や田園景観などとの調和を図るため、形態・色彩とともに眺望の確保にも配慮します。」としており、これと整合した道路整備が求められています。

また、野洲駅南口及び県道野洲停車場線において、重点地区としての景観形成を導くため、電線等の地中化工事を進めます。

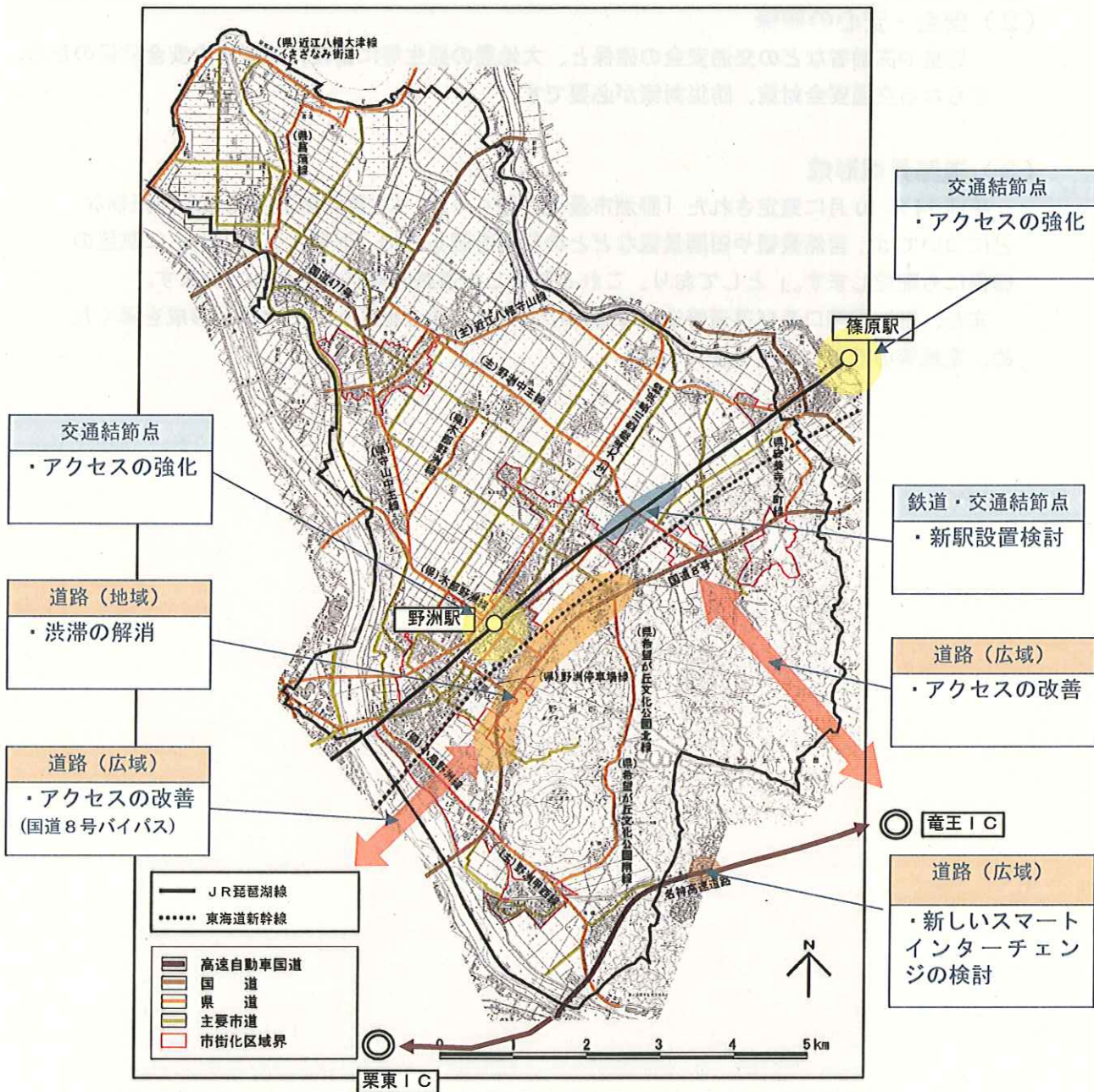
○野洲市の交通課題総合図

【全般的事項：交通全般】

交通全般（地球環境保護）
 ・自動車交通から、鉄道、バス、自転車、徒歩への転換

交通全般（安全・安心の確保）
 ・交通安全対策（バリアフリー）
 ・防災対策
 ・ネットワークの確保

交通全般（道路景観形成）
 ・市街地景観に調和した道路景観の形成



交通結節点
 ・アクセスの強化

交通結節点
 ・アクセスの強化

鉄道・交通結節点
 ・新駅設置検討

道路（地域）
 ・渋滞の解消

道路（広域）
 ・アクセスの改善

道路（広域）
 ・アクセスの改善
 (国道8号バイパス)

○電王IC
 道路（広域）
 ・新しいスマートインターチェンジの検討

【全般的事項：交通種別】

鉄道（全般）
 ・利用率の向上

道路（地域：全般）
 ・幹線道路整備
 ・新たな路線整備
 ・交差点改良

バス（全般）
 ・継続・維持・発展
 ・身近な地域の交通確保
 ・自動車利用からの転換

道路（生活：全般）
 ・防災、安全確保
 ・道路網、幅員確保