

第3章 野洲市交通ネットワーク構想

1. 上位計画の状況

(1) 第1次野洲市総合計画改訂版

<計画期間>

目標年次 平成32年度

<目指すべき都市像>

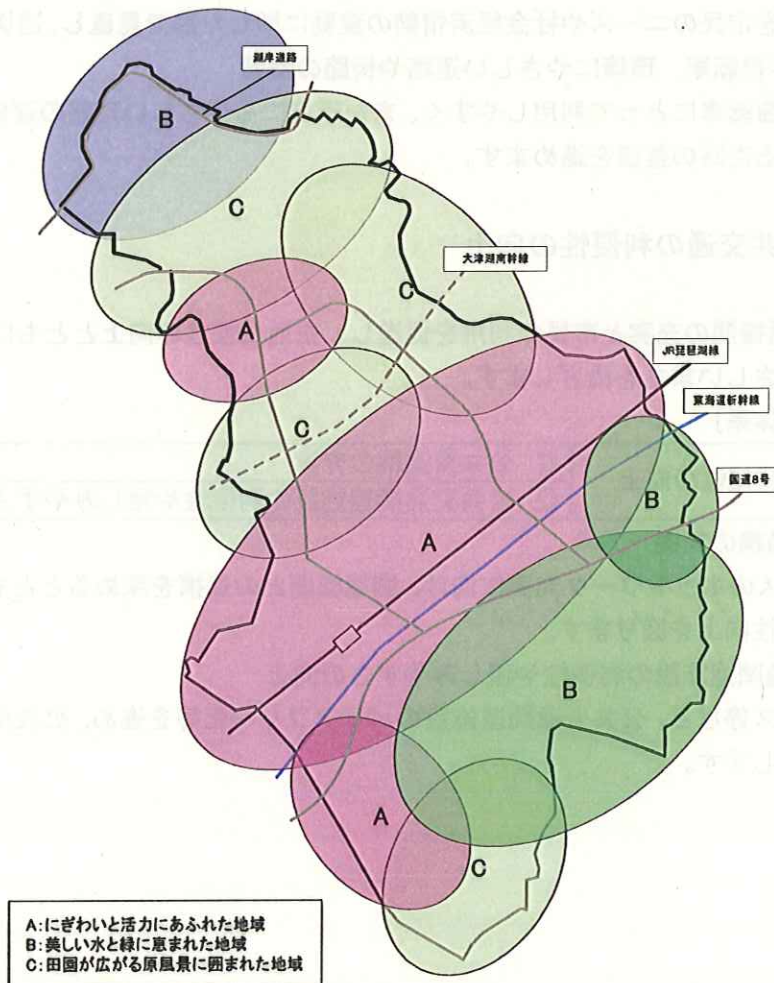
『豊かな自然と歴史に恵まれた にぎわいとやすらぎのあるまち』

～みんなが住みたい、住み続けたいと実感できるまちづくり～

<まちづくりの基本目標>

- ① 豊かな人間性をはぐくむまち
- ② 人とひとが支え合う安心なまち
- ③ 地域を支える活力を生むまち
- ④ 美しい風土を守り育てるまち
- ⑤ うるおいとにぎわいのある快適なまち
- ⑥ 市民と行政がとむにつくるまち

<地域イメージ図>



<交通に関する施策方針>

交通に関する施策方針は「基本目標5：うるおいとにぎわいのある快適なまち」の施策2、及び施策3で示されています。

【基本目標5：うるおいとにぎわいのある快適なまち】

豊かな自然を生かした均衡ある発展とともに、ユニバーサルデザインの視点に立った利便性の高い都市空間の創造、快適な居住環境の確保をめざして、「うるおいとにぎわいのある快適なまち」を基本目標とします。

基本目標の実現に向けて、豊かな自然環境と快適な都市環境が調和する「庭園都市空間」の形成を進め、地域特性に応じた均衡ある土地利用の推進や、道路や公共交通で快適かつ安全に移動できる環境、快適な居住環境の確保に努めます。

○施策2 道路ネットワークの整備

[施策の目標]

- 徒歩や自転車など、さまざまな移動手段について、快適で安全に移動できる道路が整備されたまちをめざします。

[基本事業体系]

道路ネットワークの整備	① 道路体系の見直しと整備
	② 歩行者や自転車、環境にやさしい道路や街路の整備

① 道路体系の見直しと整備

道路体系を市民のニーズや社会経済情勢の変動に即した形で見直し、適切な整備を進めます。

② 歩行者や自転車、環境にやさしい道路や街路の整備

歩行者や自転車にとって利用しやすく、また環境にもやさしい道路の整備や、まちに親しむことができる街路の整備を進めます。

○施策3 公共交通の利便性の向上

[施策の目標]

- 公共交通機関の充実と市民の利用を促進し、生活利便性の向上とともに脱自家用車による環境にやさしいまちをめざします。

[基本事業体系]

公共交通の利便性の向上	① 公共交通網の充実
	② 公共交通関連施設の利便性や親しみやすさの向上

① 公共交通網の充実

鉄道・バスのネットワーク充実に向け、関連機関との連携を深めるとともに、コミュニティバスの利便性向上を図ります。

② 公共交通関連施設の利便性や親しみやすさの向上

駅舎やバス停など、公共交通関連施設のバリアフリー化等を進め、公共交通が利用しやすい環境を整備します。

(2) 野洲市都市計画

1) 野洲市都市計画マスタープラン改訂版(案)：パブリックコメント終了

<計画期間>

目標年次 平成 32 年度

<将来都市像>

『活力ある都市と豊かな自然が調和したにぎわいとやすらぎのあるまち』

<都市づくりの基本目標>

①多様な主体の参画による協働の都市づくりを進めます

- ◆都市づくりに市民・企業・各種団体等が参画できる仕組みづくりを進めます
- ◆都市づくりに関する市民等の活動を支援します
- ◆住民や地元の団体等が主体となる地域づくりを誘導します

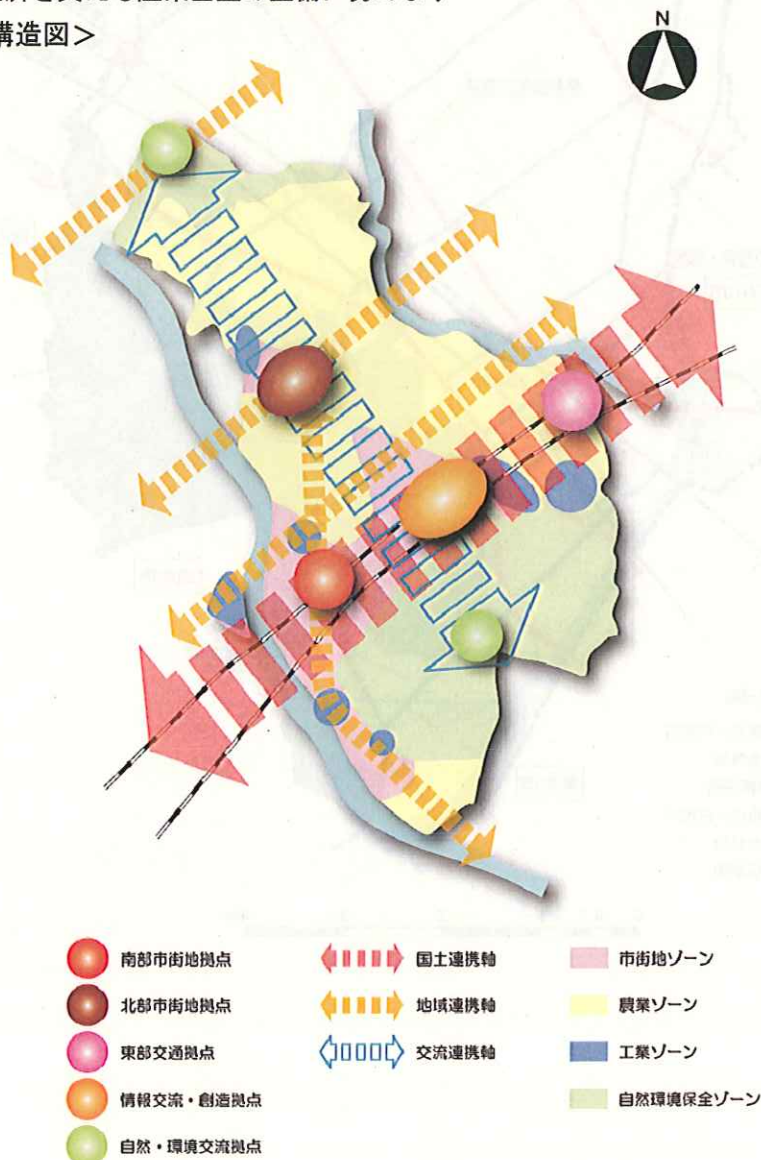
②誰もが暮らしやすい都市づくりを進めます

- ◆多様な人々の暮らしに配慮したゆとりある住環境を創造します
- ◆美しい景観を守り育て、緑豊かな都市づくりを進めます
- ◆安全・安心に暮らせる都市づくりを進めます

③魅力・活力ある都市づくりを進めます

- ◆自然や歴史・文化を生かした魅力ある都市づくりを進めます
- ◆広域的交通機能を強化します
- ◆地域経済を支える産業基盤の整備に努めます

<将来都市構造図>

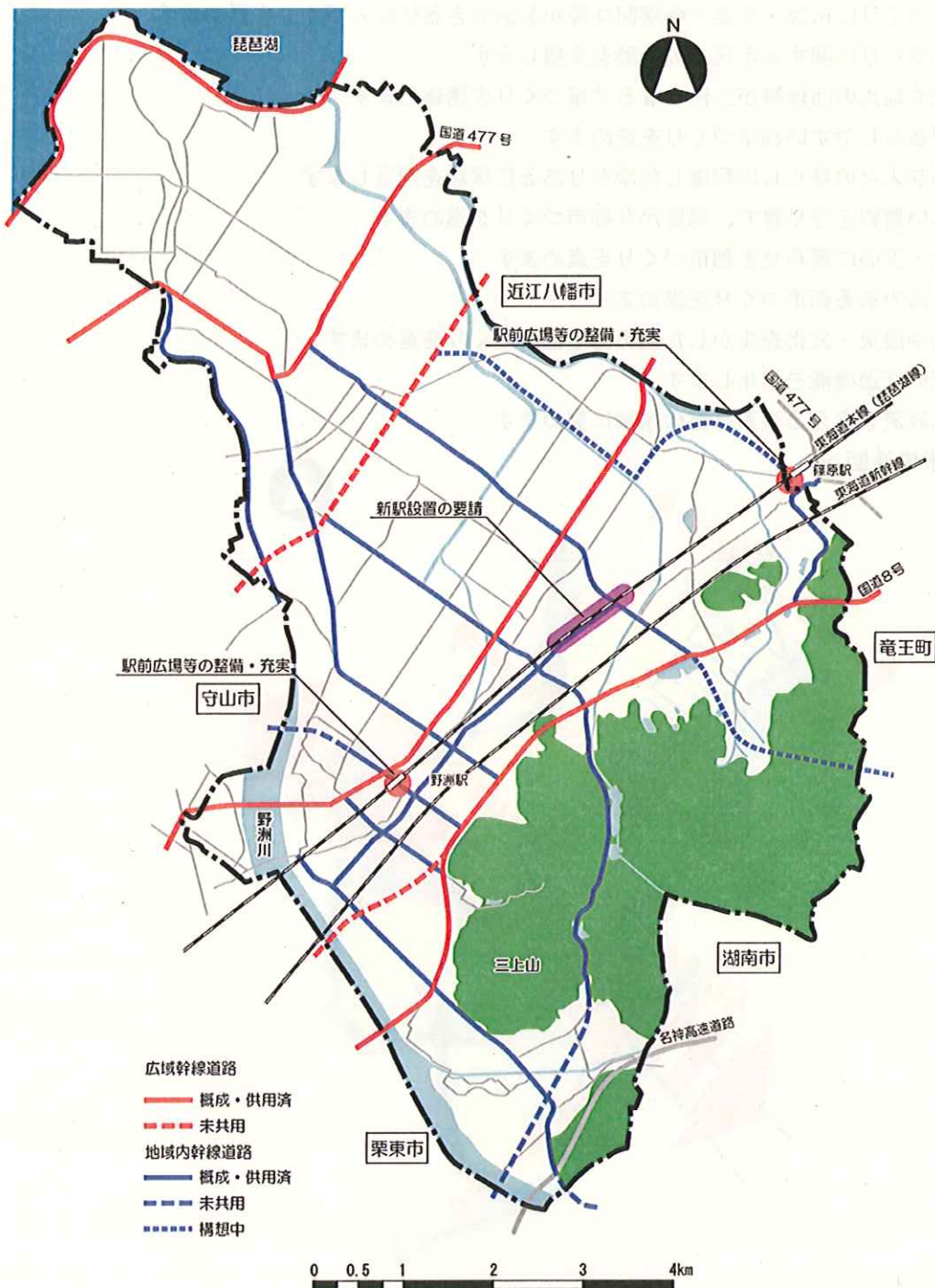


<交通施設の整備方針>

◆交通施設整備の基本目標

- 都市の一体性と地域の活力を産みだす交通施設整備をめざします
- 安全・安心、快適に利用できる人に優しい交通施設整備をめざします
- 地域の個性を生かした、魅力ある交通施設整備をめざします

<交通施設の整備方針図>



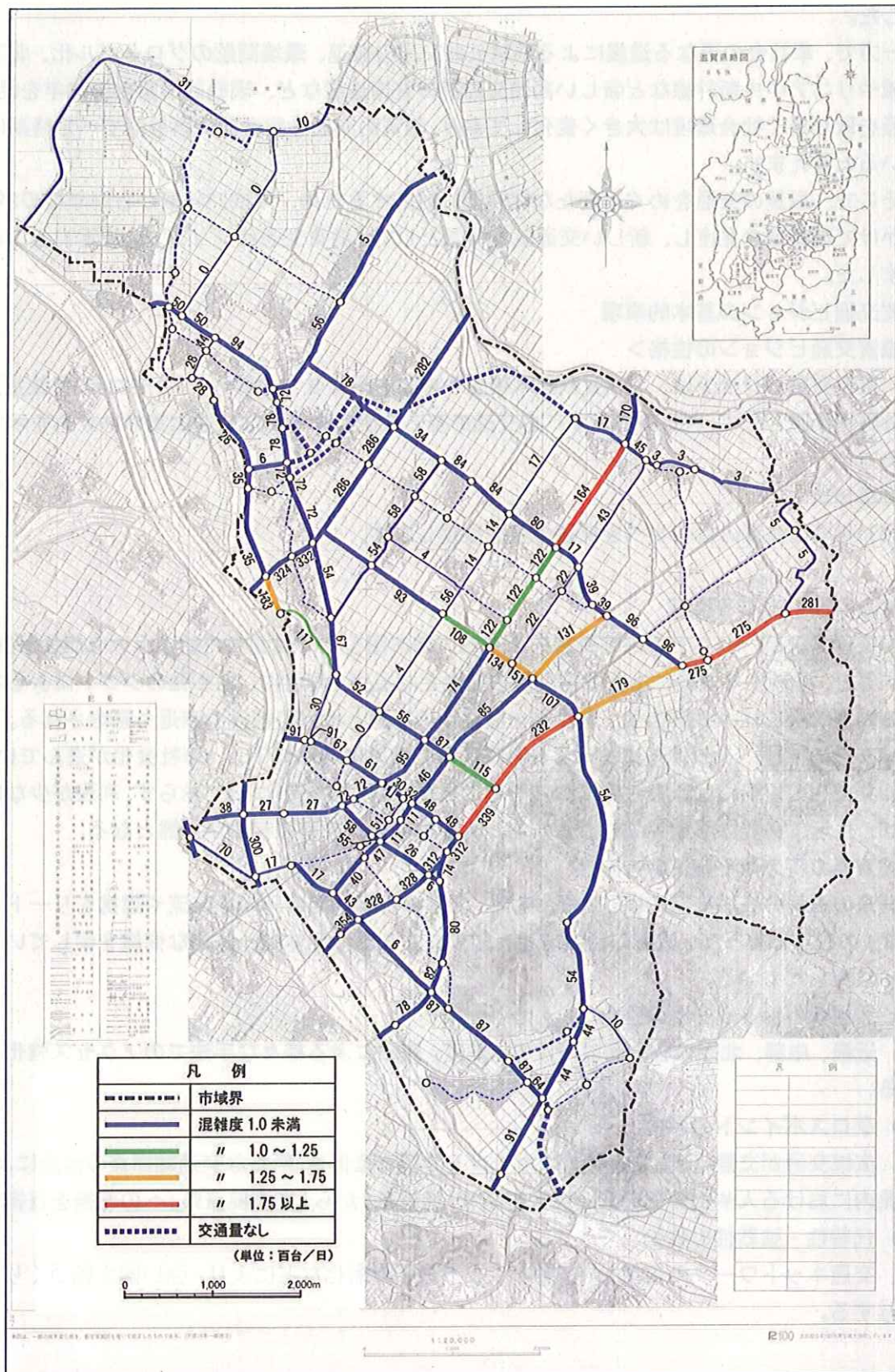
2) 都市計画道路網の見直し(将来交通需要)

本市の将来幹線道路網(平成42年)における配分交通量結果は、「野州市都市計画道路見直し」の都市計画道路廃止後で次のとおりです。

結果を見ると、慢性的な渋滞となる混雑度1.75を越える区間は、国道8号に見られます。

また、市の北東にのびている主要地方道大津能登川長浜線の混雑度が、1.0~1.25の区間、1.25~1.75の区間があり、混雑度が高くなっています。

<将来交通需要の予測結果(H42年) 資料:野州市都市計画道路見直し調査報告書>



(3) 滋賀県交通ビジョン(案)：滋賀交通ビジョン検討中間報告書の概要

(滋賀交通ビジョン懇話会)

<滋賀交通ビジョン検討の背景>

滋賀県では、平成2年策定の「滋賀県総合交通ネットワーク構想」に基づいて、県外との全方位的連携強化および県内各地域間の相互連携強化を図るための交通基盤整備を進めてきました。

これにより、平成18年には琵琶湖環状線が開業、また、平成20年には新名神高速道路が開通し、県内の主要地域間を概ね1時間で移動できる「県土1時間交通体系」が現実のものとなりました。

一方で、車社会の更なる進展による地域公共交通の衰退、環境問題のグローバル化、北陸新幹線やリニア中央新幹線など新しい高速交通網の整備進展など、現構想の策定後20年を経て、交通を取り巻く社会環境は大きく変化しており、滋賀の交通を総合的に再検討すべき時期に来ていると言えます。

そこで、滋賀の交通をめぐる新たな諸課題に対応するため、平成23年度から24年度の2年間にかけて現構想を見直し、新しい交通基本構想として「滋賀交通ビジョン」を策定することとしました。

<滋賀交通ビジョンの基本的事項

○滋賀交通ビジョンの性格>

滋賀交通ビジョンは、「滋賀県基本構想～未来を拓く8つの扉～」(平成23年3月策定)の分野別構想として、将来の目指すべき交通の姿と今後の総合的な交通政策のあり方を示すものです。

○目標年次

2030年頃の滋賀の目指すべき交通の姿を展望します。

■滋賀の交通をめぐる課題

広域交通の課題 リニア中央新幹線により三大都市圏を1時間圏内で結ぶ巨大交流圏が誕生すると、隣接する本県にも更なる発展の機会となるが、同時に、国土軸のシフトによる本県の地理的優位性への影響や、首都圏一極集中の加速と地方の埋没や衰退も懸念される。

地域交通の課題 人の輸送における公共交通の分担率は年々低下し、車社会化が進んでいる。公共交通の重要性は認識されつつもそのことが利用には結びついておらず、利用が少なければ、生活に必要な移動手段を確保するための地域公共交通の存続が困難となる。

■広域交通の将来像と施策の方向性

将来の滋賀の広域交通には、近畿、中部、北陸の各圏域間の円滑な交流や連携をリードする「要」の役割によって、滋賀の活力増進を図りつつ3圏域全体の一体的な発展を促していくことが求められている。

(1) 放射状ネットワークの強化

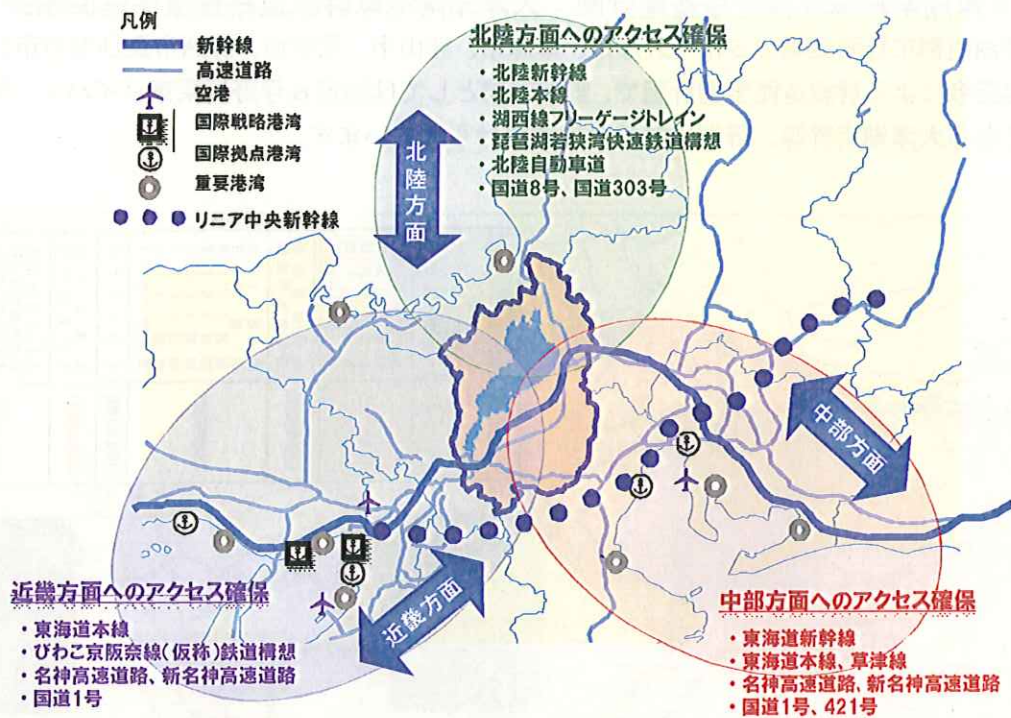
近畿、中部、北陸の各方面に向けて、鉄道、道路による様々な手法でのアクセス強化を図る。

(2) クロスポイントの形成

広域交通が交差、接続するクロスポイントの機能強化や、新たな交通結節点の形成により、県内における人や物の交流機会拡大を図り「通過県」から「交流拠点県」への転換を目指す。

(3) 代替性・強靱性の強化

交通ネットワークの多重化、既存インフラの長寿命化などにより、強い国土軸づくりに寄与する。



■地域交通の将来像と施策の方向性>

将来の滋賀の地域交通には、県全域にわたり生活に必要な何らかの交通手段を確保することによって、「人、暮らし、まちを結ぶ」交通の役割を果たすとともに、県民等との協働によってこれを支える仕組みづくりが求められている。

(1) 公共交通に関する価値観の先導的な転換

公共交通の利用促進と車中心社会からの脱却を図るため、公共交通を利用しやすい環境整備と併せて、県民の交通行動の背景にあるライフスタイルや価値観の変革を促していく。

(2) 社会環境の変化に対応した持続可能な交通ネットワークづくり

車だけに頼らずに生活に必要な移動が行えるよう、鉄道、バスをはじめ様々な交通手段を適切に組み合わせた利便性の高い交通ネットワークを構築し、関係者の役割分担と県民等との協働により支えていく。

(3) まちづくりと一体となった交通の整備

各地域の特性や課題に応じ、地域のまちづくりと一体となった交通環境整備を図る。

■広域交通および地域交通に共通の視点>

(1) 低炭素型交通体系の構築

公共交通と自転車、徒歩を組み合わせた人と環境に優しい「エコ交通」への転換を推進する。

(2) 誰もが円滑に移動可能な交通体系の構築

駅やバス停などのユニバーサルデザイン化を進め、すべての人が使いやすい交通サービスを提供するとともに、異なる交通機関同士の連携向上により、地域交通から広域交通まで様々な交通手段を組み合わせながら円滑に移動できる、シームレスな交通体系を実現する。

(2) 道路交通

○国道8号野洲栗東バイパス

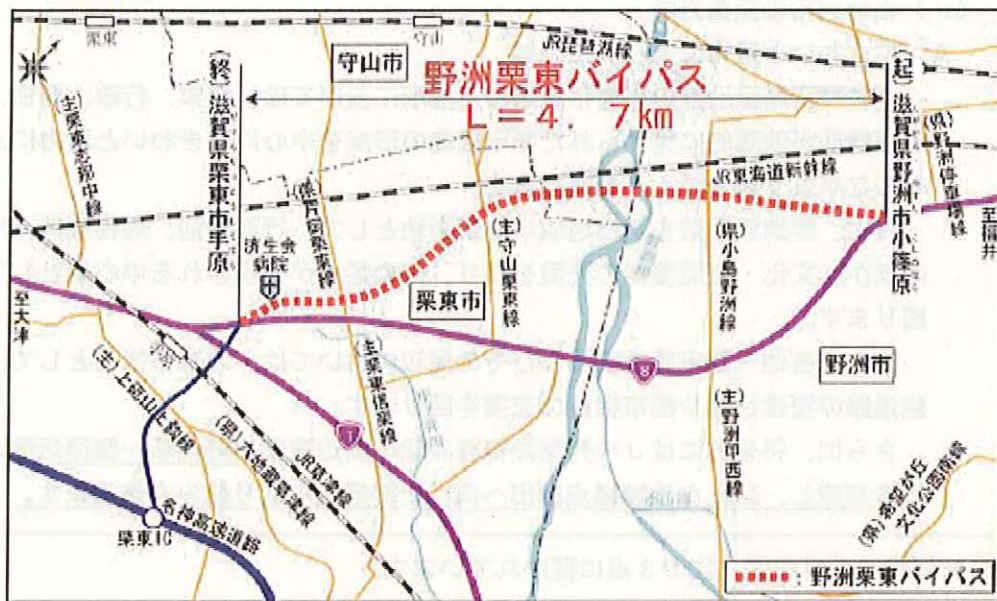
<事業目的>

国道8号は、新潟県新潟市を起点として、富山、金沢、福井の主要都市を通過し京都市に至る延長約574kmの主要幹線道路です。

湖南地域では、人口の増加等による交通需要の増大によって、慢性的な交通混雑、交通事故の増加、沿道環境の悪化などの課題があり、まちづくりと連携した道路整備が期待されています。

野洲栗東バイパスは、こうした課題を解決し、地域の経済活動や市民生活の改善と活性化等を図るために計画された、延長約4.7kmの4車線のバイパスです。

計画図



<計画の進捗状況>

計画決定等は完了していますが、事業はなかなか進捗していません。

S57年度 事業化

- S57 事業化後、栗東町住民より環境悪化を理由としたルート反対あり
- S58～ 滋賀県・野洲市・守山市・栗東町・滋賀国道の5者で協議
- S63～H7 野洲市がルート帯を含めた圃場整備事業を先行して実施
- H9 都市計画決定について、県・関係機関・国の5者が合意
- H10～ 都市計画決定手続き開始（反対意見書 191通）

H12.5 都市計画決定

H12～ 測量立ち入りのための事業計画説明を実施

- H19 12地区のうち11地区で路線測量を実施（H19.3～H19.8）
- 野洲市域で地質調査を実施

H19～ 設計協議を実施

- H20 残る1地区において路線測量を実施（全地区で路線測量を実施）

現在の状況

- 全地区で路線測量を完了
- 路線測量による実測図面で、予備設計を実施済み
- 各地区において設計協議を実施中

○都市計画道路大津湖南幹線

大津湖南幹線（近江八幡守山線バイパス道路）は、近江大橋の大津市側から近江八幡市に接続する4車線の都市計画道路で、大津湖南地域のみならず中部地域に通じる最重要幹線道路です。

野洲市においては今後のまちづくりの根幹をなす道路であり、本路線が整備されることにより、近江八幡守山線の渋滞緩和はもとより、住居地域内の交通の分散化による交通事故の軽減や、周辺の土地利用に経済的かつ社会的な波及効果をもたらすことが考えられます。

現在、近江八幡守山線バイパスとして暫定2車線での工事が進められており、県道近江八幡守山線から市道上屋西河原線までの区間が完成、供用されています。

また、野洲川への架橋を含め、守山市に向けての整備について実施計画の調整が進められています。

○都市計画道路野洲川幹線

守山市から栗東市に向けての野洲川左岸に計画された、県道守山栗東線（通称：琵琶湖大橋取付道路）のバイパス的性格を有する都市計画道路であり、栗東市の国道1号から8号の間は完成しており、守山市においては一部法線変更の検討が進められています。

野洲市地先については、県道小島野洲線と交差しており、その交差点が市道も含めた変則の5差路となっているため、交差点改良の検討がされています。

○都市計画道路野洲駅北口線

都市計画道路野洲駅北口線については、守山市から野洲駅へのアクセス路線で、市域をまたがる地域幹線道路として重要な路線であります。

また、守山中主線の交通渋滞の緩和、湖南圏域の交通網の充実という観点も含め、県事業としての整備を要望しています。

○（仮称）野洲竜王線（県道野洲中主線の東進）

（仮称）野洲竜王線については、湖南地域と東近江地域を連携できる広域幹線道路として、また、名神高速道路竜王インターチェンジへのアクセス道路として、地域交通網を形成する重要な路線として位置づけ、平成8年度の野洲、甲西、竜王の「三町総合調整協議会」において、野洲と竜王を結ぶ幹線道路の整備についての計画案がまとまり、その後平成13年度に促進協議会も設立しています。

また、平成22年7月には竜王インターチェンジに隣接して大規模商業施設が開店したため、周辺の交通量が大幅に増加し、付近の幹線道路では慢性的な交通渋滞が起きている。

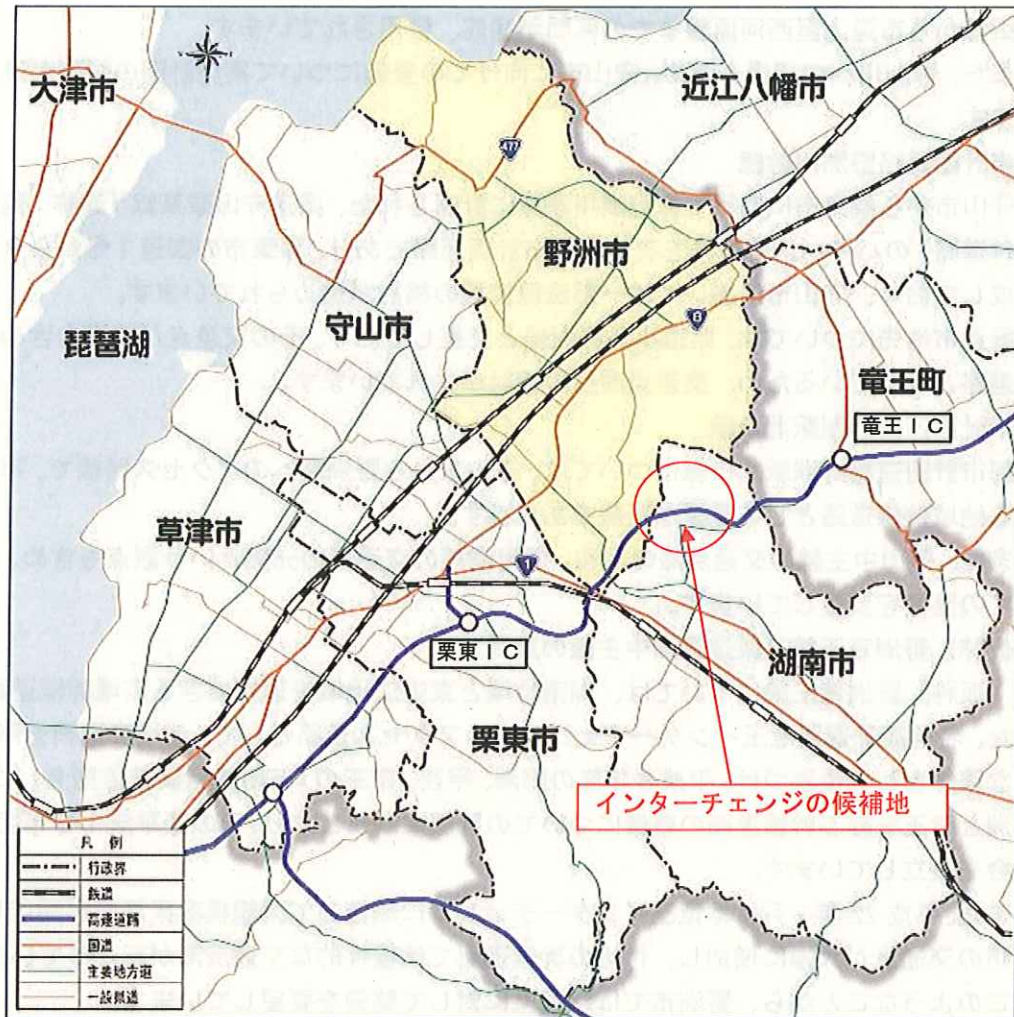
このようなことから、野洲市では滋賀県に対して整備を要望しています。

なお、竜王町についても県に対し整備を要望されています。

○名神高速道路栗東・竜王間におけるインターチェンジの新設構想

名神高速道路栗東インターチェンジと竜王インターチェンジとの間にインターチェンジが新設されると、野洲市から最も近い高速道路のインターチェンジとなり、野洲市の円滑な広域交通に寄与するとともに、企業団地が集中する湖南地域にとって、栗東 IC（栗東東ジャンクションを含む。）に加えて新たなインターチェンジを持つことは、利便性の確保のみならず、災害時の緊急輸送や渋滞時のアクセス代替性にも大きく寄与すると考えています。

【栗東～竜王間 IC 候補地】



(3) 交通結節点

○野洲駅中心市街地整備計画

野洲駅周辺地区は、「第一次野洲市総合計画改訂版」の土地利用基本構想において、野洲市を代表する都市拠点と位置づけ、行政機能、居住機能、商業機能などの高度化を進めるとともに、駅へのスムーズな交通アクセスを図り、調和のとれた拠点づくりを進めることとしています。

【計画理念】 「にぎわい・安心」の野洲駅周辺地区づくり

【目的】 野洲市の中心市街地の活性化

【範囲】 野洲駅を中心とした半径約1 kmの範囲

【内容】 野洲駅前広場の交通対策、公共空間バリアフリー化、景観計画等の総括的な整備計画で、早期（5年以内）、中期（10年から20年）、長期（20年から30年）に区分し、計画を分類

【ランドデザイン】

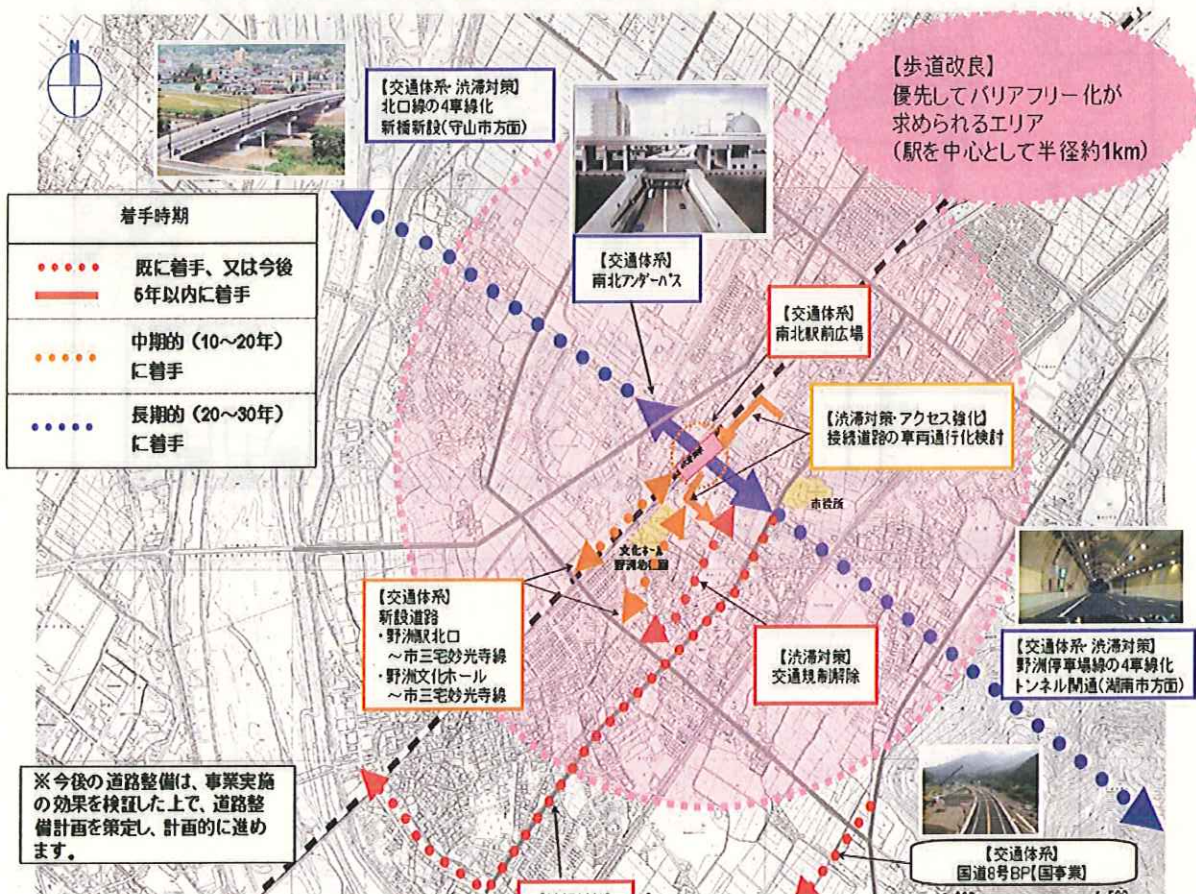
<交通至便な地域特性に合った公共交通や道路網の整備>

<野洲らしい潤いと風格の景観づくり>

【主な事業】

- ・野洲駅南口駅前広場整備…3つのコンセプト「安全安心のために」、「にぎわいのために」、「景観のために」に基づき整備を実施します。
- ・野洲駅北口駅前広場整備
- ・バリアフリー整備

【道路交通網のイメージ図】

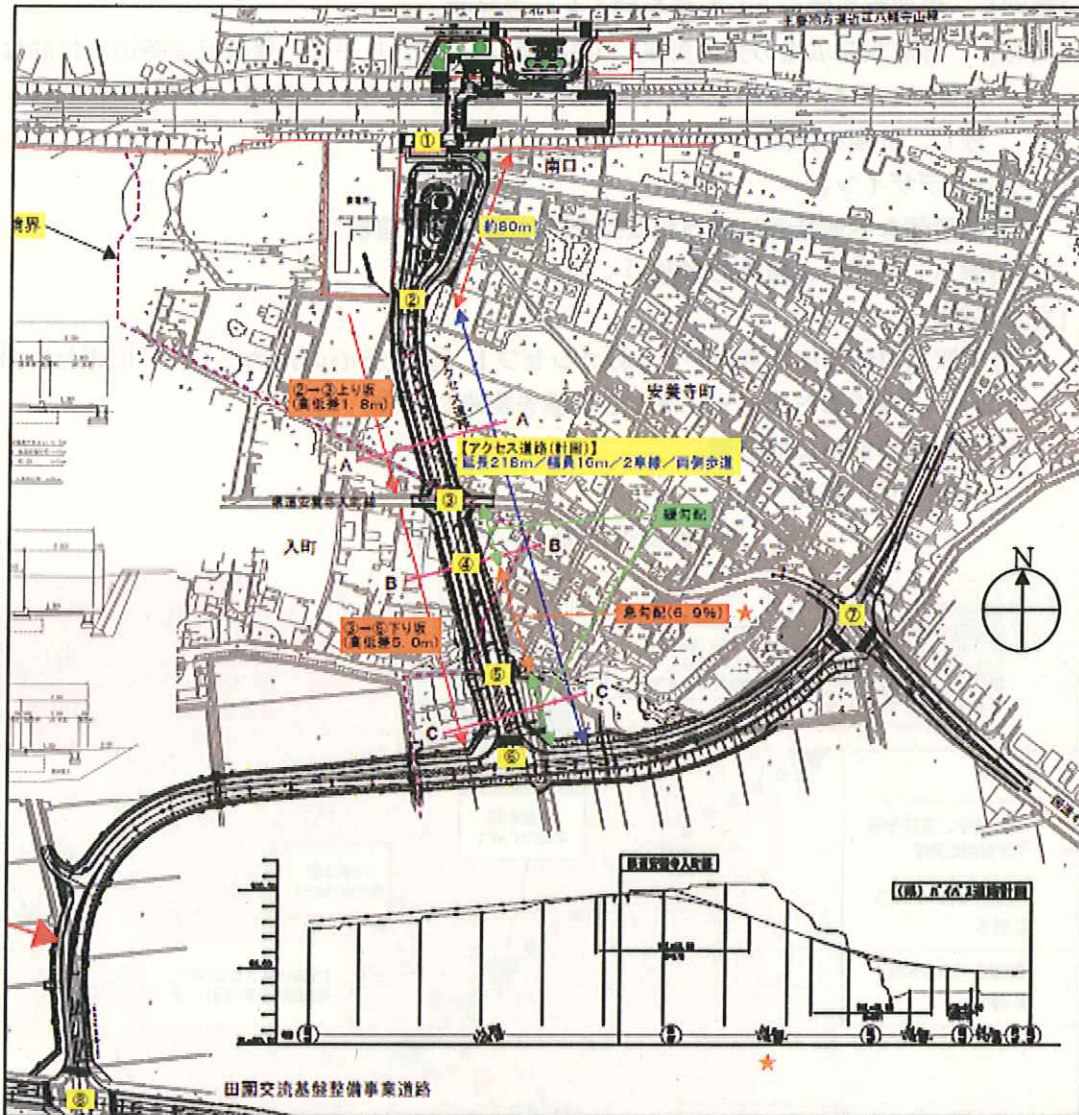


○JR篠原駅周辺整備計画

近江八幡市、野洲市、竜王町の二市一町により協議を進めてきた篠原駅舎の改築と南口開設計画で、平成23年度に最終的に計画がまとまり、現在、駅へのアクセス道路となる県道安養寺入町線バイパスとともに事業が進められています。

駅前広場とアクセス道路の整備により、野洲市の東部地域における篠原駅利用の利便性が格段に向上されることとなります。

【篠原駅周辺整備計画図】



3. 交通ネットワークの形成方針

野洲市の目指すべき将来像を実現するため、前述の交通の現状・課題を踏まえ、野洲市総合計画等の上位計画を受けて、関連する交通関係の計画との整合を考慮して、交通ネットワークの形成方針を次のように定めます。

(1) 渋滞の解消

○構造的障害の解消

- ・ JR琵琶湖線、東海道新幹線が市を南北に分断している状況を鑑み、幹線道路の立体交差化、また平面交差箇所の歩道の整備に取り組みます。
- ・ 野洲川及び日野川については、適切な間隔での幹線道路を整備し、周辺市町との地域交通の確保に努めます。
- ・ JR琵琶湖線の複々線化に当たっては、野洲川の橋梁に連続して、鉄道高架の北伸の可能性についても検討します。

○交通の性格（通過、市内外、市内）に対応した道路網の整備

- ・ 事業化されている国道8号野洲栗東バイパス、及び都市計画道路大津湖南幹線については、国、県とともに整備を推進します。
- ・ 都市計画決定されている野洲川幹線や野洲駅北口線の事業化について、国、県に対し要望します。
- ・ 新たな路線、結節点の整備として、県道野洲中主線の竜王インターチェンジへの延伸、国道8号バイパスの竜王町に向けての計画策定、栗東インターチェンジ～竜王インターチェンジ間の新たなスマートインターチェンジの設置（アクセス路整備含む）に向けて、関係機関とともに取り組みます。

○交差点改良

- ・ 著しい渋滞箇所については、対策として右左折車線の確保等の交差点改良を図ります。

○公共交通の維持・強化と交通機関の連携強化

- ・ 駅間距離が長く、送迎による駅付近の交通渋滞が課題となっているJR琵琶湖線野洲駅と篠原駅の間付近には、都市近郊でありながらまとまった未開発用地があります。また、東海道新幹線に近接するとともに、希望が丘文化公園や琵琶湖へのアクセス利便性が高いなど、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持つ地域となっており、将来的に鉄道新駅の設置可能性が高い地域と考えられます。そのため、野洲市の市街地及びその周辺の混雑解消対策とともに、新駅と一体となった新たな拠点づくりの実現に向け、長期的な取り組みが必要です。また、新駅設置による自動車から鉄道への転換促進は、地球環境保護という面でも有効です。
- ・ 鉄道を利用した市外へのアクセス利便性を強化するために、JR琵琶湖線ダイヤの増強や複々線化の実現などについて、関係機関への継続的な働きかけが必要となります。
- ・ 市外への移動利便性と裏腹に市内南北方向の交通を阻害する鉄道については、長期的には踏切の廃止と併せて跨線橋や跨道橋を追加整備するなど、交通軸の強化を検討することが必要になってくると考えられますが、鉄道そのものを高架化するといったような大胆な発想の転換も、交通政策を考えるうえでは重要な要素です。
- ・ 鉄道利用の向上を図るため、市内一円からの駅へのアクセス利便性を高める必要があり、市内のどこからでも一定時間内に駅へ到達できるような公共交通網の検討が必要です。

- ・路線バスについては、利用しやすい路線網とダイヤ編成、及び福祉との連携方策を検討し、運行会社に働きかけるとともに、利用率の向上を図るため、自動車利用からの転換を促進します。
- ・コミュニティバスについては、自治会や諸団体と連携し、利用促進に向けた取り組みを行うとともに、環境にも配慮した市民の移動手段としての啓発を推進します。

○交通結節点の機能強化

- ・野洲駅、篠原駅とも、駅前広場整備事業を進めていることから、早期完成に努めます。
- ・新たな交通結節点を確保するため、野洲駅～篠原駅間における新駅設置の可能性の検討を進めます。

(2) 野洲市の活性化の推進

○近隣市町との連携交流の強化

- ・交通ネットワークの整備は近隣市町との連携交流の強化にもつながることから、近隣市町はもとより、「国道8号野洲栗東バイパス整備促進期成同盟会」や「大津湖南地域幹線道路整備促進協議会」等、近隣市町で構成する団体も含めたかたちで連携を図りながら、道路整備の促進に取り組みます。

○市内企業活動の活性化円滑な物流の確保

- ・国道8号野洲栗東バイパス整備を国、県とともに推進し、栗東インターチェンジへのアクセスの改善を図ります。
- ・複数アクセス路線の強化を図るため、県道野洲中主線の竜王インターチェンジへの延伸を県に要望するとともに、スマートインターチェンジの新設についても関係機関に要望します。

○地域観光への寄与

- ・交通ネットワークを構築することにより、大型観光バス等による観光スポットへのアクセスが改善し、より多くの方に野洲市の魅力ある観光スポットをアピールすることができます。

(3) 環境保全

○自家用車から公共交通への転換の促進

- ・公共交通機関の利便性の向上と利用促進対策の推進を図ります。
- ・コミュニティバス等の環境にも配慮した市民の移動手段としての取り組みを強化します。

○駅前の交通結節点としての環境整備

- ・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を図ります。

○自転車利用の推進

- ・公共交通機関の利便性の向上と利用促進対策の推進を図ります。
- ・自転車を利用しやすい道路整備、駐輪場の整備、啓発活動を推進します。

(4) 安全・安心の確保

○危機管理（緊急輸送道路の確保、ヘリコプターの活用）

- ・災害時の事態（道路閉塞、渋滞等）に対応できるように、緊急輸送路の耐震化対策の推進及び緊急輸送路の複数路線確保に努めます。
- ・また、災害発生時の道路損壊状況等に緊急に対応できるように、ヘリコプター等の利用が可能な場所を検討します。

○交通安全（交通安全施設整備）

- ・通学路の整備を推進するとともに、安全確保のための交通安全施設整備の推進を図ります。

○集落内道路（緊急車両、福祉車両等の円滑な通行）

- ・緊急車両、福祉車両等の円滑な通行を確保するため、地域実情（自主防災・用地の問題等）を踏まえた対策を、自治会と市とで役割分担を行い、その実現に努めます。

○交通施設のユニバーサルデザイン化の推進

- ・JR野洲駅及び篠原駅において、駅周辺整備計画の事業進捗に合わせて駅及び駅周辺のバリアフリー整備の早期実現に努めます。
- ・運行会社の協力のもと、公共交通機関（特にバス車両、バス停等）のバリアフリー化の促進を図ります。
- ・道路景観形成にも配慮しつつ、道路付帯施設等のユニバーサルデザイン化の促進を図ります。



4. 野洲市交通ネットワーク構想図

(1) 広域ネットワーク図

野洲市は、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、有利な立地条件にあり、本市を起点として、近畿地方、日本、さらには世界とつながる広域交通体系の確立を目指しています。

広域ネットワークについては、滋賀県において「滋賀交通ビジョン(案)」の策が進められており、このビジョンを踏まえつつ、そのほぼ中央に位置する優位性を活用した取り組みを検討するものとします。

○放射状ネットワークの強化に向けた取り組み

近畿、中部、北陸の各方面に向けて、鉄道、道路による様々な手法でのアクセス強化を図ります。

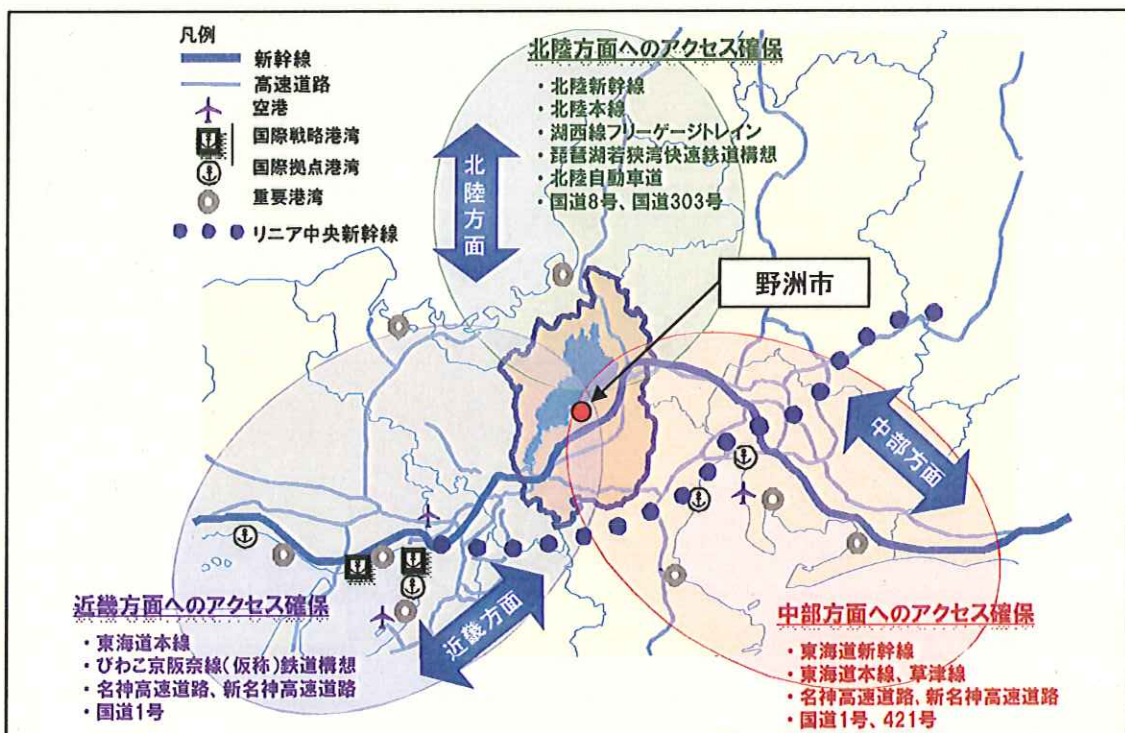
○クロスポイントの形成に向けた取り組み

野洲市は、国道1号と8号の分岐点にも近く、広域交通が交差、接続する地域にあることから、人や物の流れが交わる拠点への転換に向けた取り組みを推進します。

○代替性と強靱性の強化に向けた取り組み

交通ネットワークの多重化、既存インフラの長寿命化などにより、強い国土軸づくりに寄与します。各方面へ等距離にある立地条件は、代替性に対する有利な立地条件にあります。

【広域ネットワーク形成方針図】（滋賀交通ビジョン(案)）

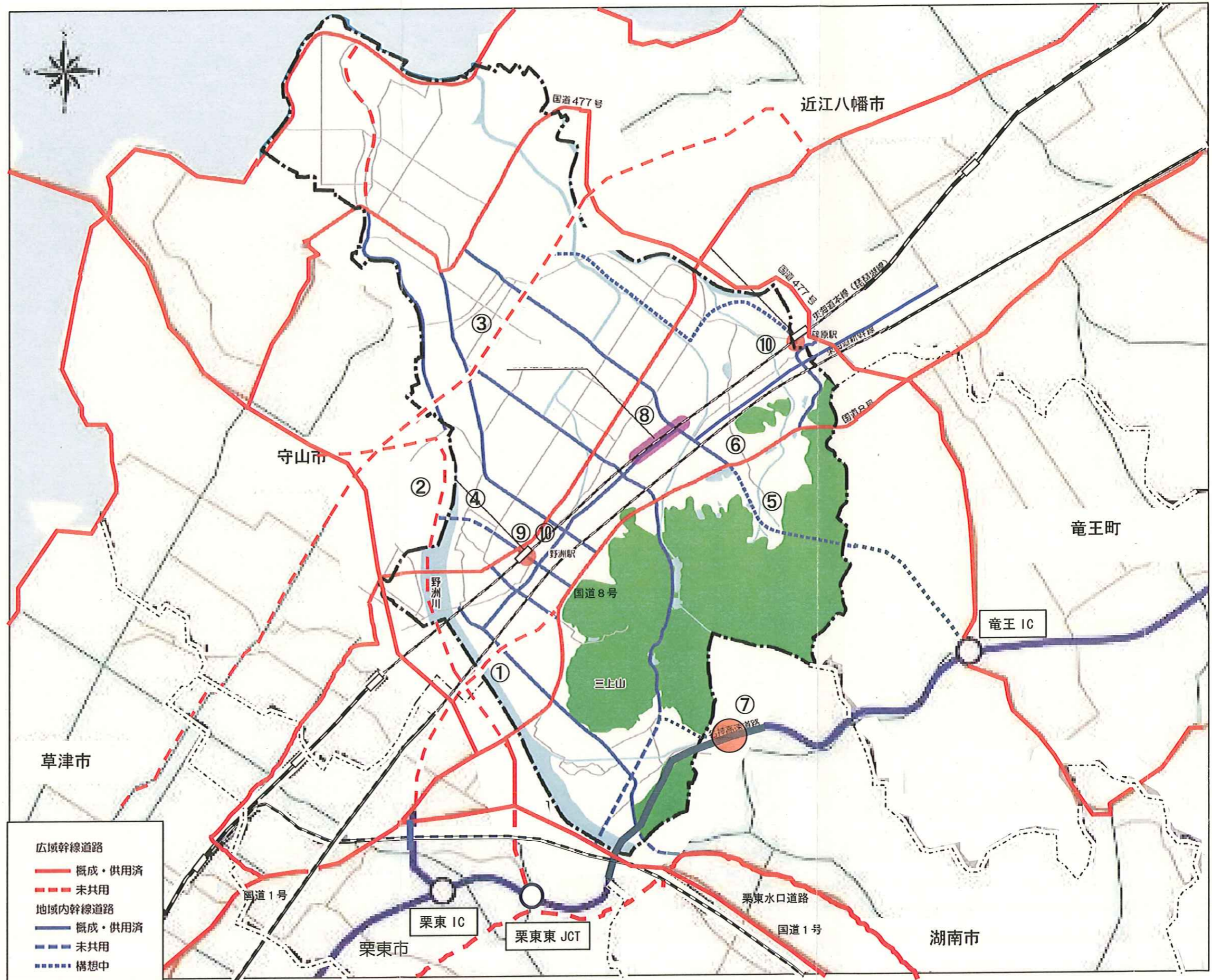


(2) 地域ネットワーク図

【形成方針】

- A <渋滞の解消>
- B <野洲市の活性化の推進>
- C <環境保全>
- D <安全・安心の確保>

- ① 国道8号野洲栗東バイパス…A・B
- ② 野洲川幹線…A
- ③ 大津湖南幹線…A
- ④ 野洲駅北口線…A
- ⑤ 県道野洲中主線の竜王インターチェンジへの延伸…A
- ⑥ 国道8号バイパスの竜王町に向けて北伸計画…A・B
- ⑦ 栗東IC～竜王IC間のスマートインターチェンジの設置…A
- ⑧ 新駅の設置検討…A
- ⑨ 交通結節点へと繋がる道路の渋滞緩和策の検討…A
- ⑩ 駅前の交通結節点としての環境整備…B



5. 実現に向けて

市民の暮らしに大きな影響をもたらしている交通渋滞を解消し、市全域にわたり生活に必要な交通手段を確保することによって、「人、暮らし、もの、まちをつなげる」交通の本来の役割を果たすことが求められています。その実現に向けて、次の大きな視点から推進を図ります。

(1) まちづくりと一体となった交通環境の整備

新駅設置等の交通環境整備の推進に当たっては、将来的に都市機能を十分発揮できる構造に向けての新たな拠点づくりや、都市的土地利用への転換などと一体的に取り組みます。

また、地震等の災害に強いまちづくりにおいても交通環境整備は重要な要素であることから、これらも併せて推進することとします。

(2) 持続可能な交通ネットワークづくり

将来に向けて持続的に円滑な交通を確保するため、自動車に頼らなくても生活に必要な交通手段が確保できるよう、鉄道、バスを含めたさまざまな交通手段を適切に組み合わせ、利便性の高い交通ネットワークの構築に向けて取り組みます。

国道8号野洲栗東バイパスや大津湖南幹線、野洲駅～篠原駅間の新駅、スマートインターチェンジの整備に向けては、それぞれ国や県、JR、NEXCOに対して要望するとともに、福祉部門も含めた関係機関と適切な役割分担のもと、市民と“まちの将来像”を共有しながら推進します。

(3) 環境保全に寄与する交通対策

公共交通を利用しやすい環境づくりと併せて、市民の交通行動に対するライフスタイルや価値観の転換を促し、低炭素型交通体系の構築を目指すため、公共交通と自転車、徒歩を組み合わせた「人と環境に優しい交通」への転換を推進します。

持続可能な交通ネットワークづくり

- 交通空白地域を発生させない努力
→路線バス、コミュニティバスの路線網の確保・拡充
- 交通施設のユニバーサルデザイン化
- 福祉も視野に入れた対策
- 関係機関の役割分担、市民との協働
→国道8号野洲栗東バイパス（国）、湖南幹線（県）、野洲駅～篠原駅間の新駅（JR）、スマートインターチェンジ（NEXCO）

環境保全に寄与する交通対策

- 公共交通の利用促進
→環境整備、啓発活動
関係機関との連携強化
- 自転車の利用拡大のための環境整備
→自転車専用道・レーン、駐輪場の整備

<交通形成方針>
○渋滞の解消
○活性化の推進
○環境保全
○安全・安心

まちづくりと一体となった交通の整備

- 新たな拠点づくりと一体となった交通環境整備
→野洲駅～篠原駅間の新駅設置
- 災害に強いまちづくりと一体となった交通施設整備
→緊急輸送道路の確保、集落内道路の円滑な通行の確保