

野洲市交通ネットワーク構想（概要版・素案）

策定にあたって

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付けることとしました。

構成

はじめに

第1章 野洲市の交通の現状

1. 野洲市の都市特性
 - (1) 人口
 - (2) 都市構造
2. 野洲市の交通の状況
 - (1) 野洲市の広域交通の状況
 - (2) 野洲市の公共交通の状況
 - (3) 野洲市の道路網の状況
 - (4) 交通全般に関する事項

第2章 野洲市の交通の課題

1. 公共交通
 - (1) 鉄道
 - (2) 路線バス・コミュニティバス
2. 道路交通
 - (1) 広域交通
 - (2) 地域交通
 - (3) 生活道路
3. 交通結節点（駅前広場）等
4. 交通全般に対する事項
 - (1) 地球環境保護
 - (2) 安全・安心の確保
 - (3) 道路景観形成

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
 - (2) 野洲市都市計画
 - (3) 滋賀県交通ビジョン(案)
 - (4) 大津湖南地域幹線道路整備計画
2. 関連計画の状況
 - (1) 公共交通
 - (2) 道路交通
 - (3) 交通結節点
3. 交通ネットワークの形成方針
 - (1) 渋滞の解消
 - (2) 野洲市の活性化の推進
 - (3) 環境保全
 - (4) 安全安心の確保
4. 交通ネットワーク構想図
 - (1) 広域ネットワーク図
 - (2) 地域ネットワーク図
5. 実現に向けて

第1章 野洲市の交通の現状

2. 野洲市の交通の状況

(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びわ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くのことが特徴です。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一つです。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。

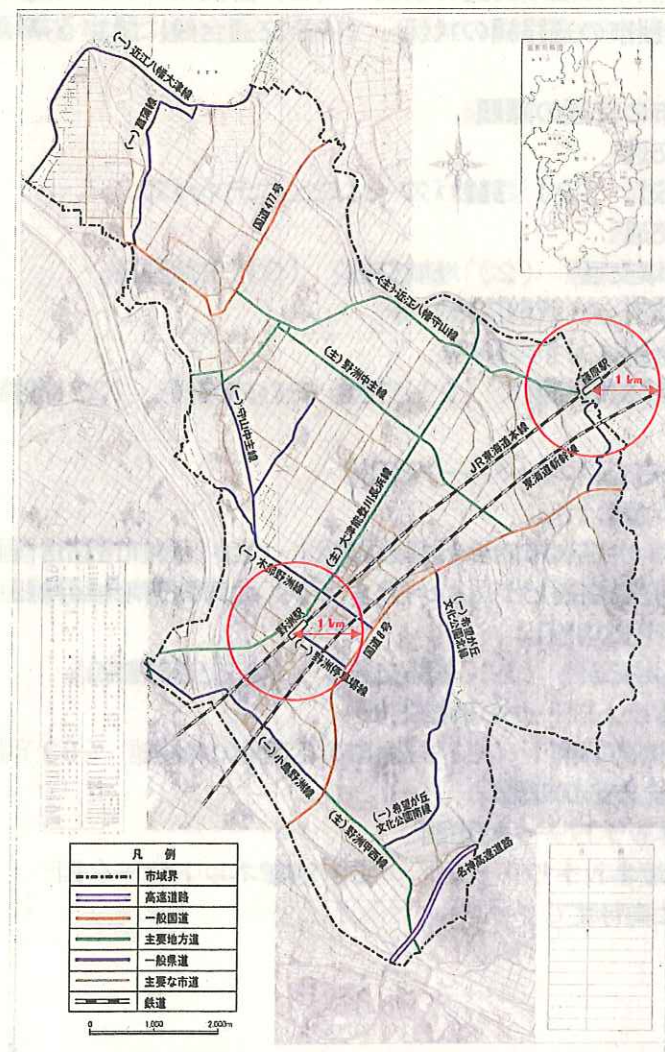


図 1-10 鉄道路線網図

②バス

市内には、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。

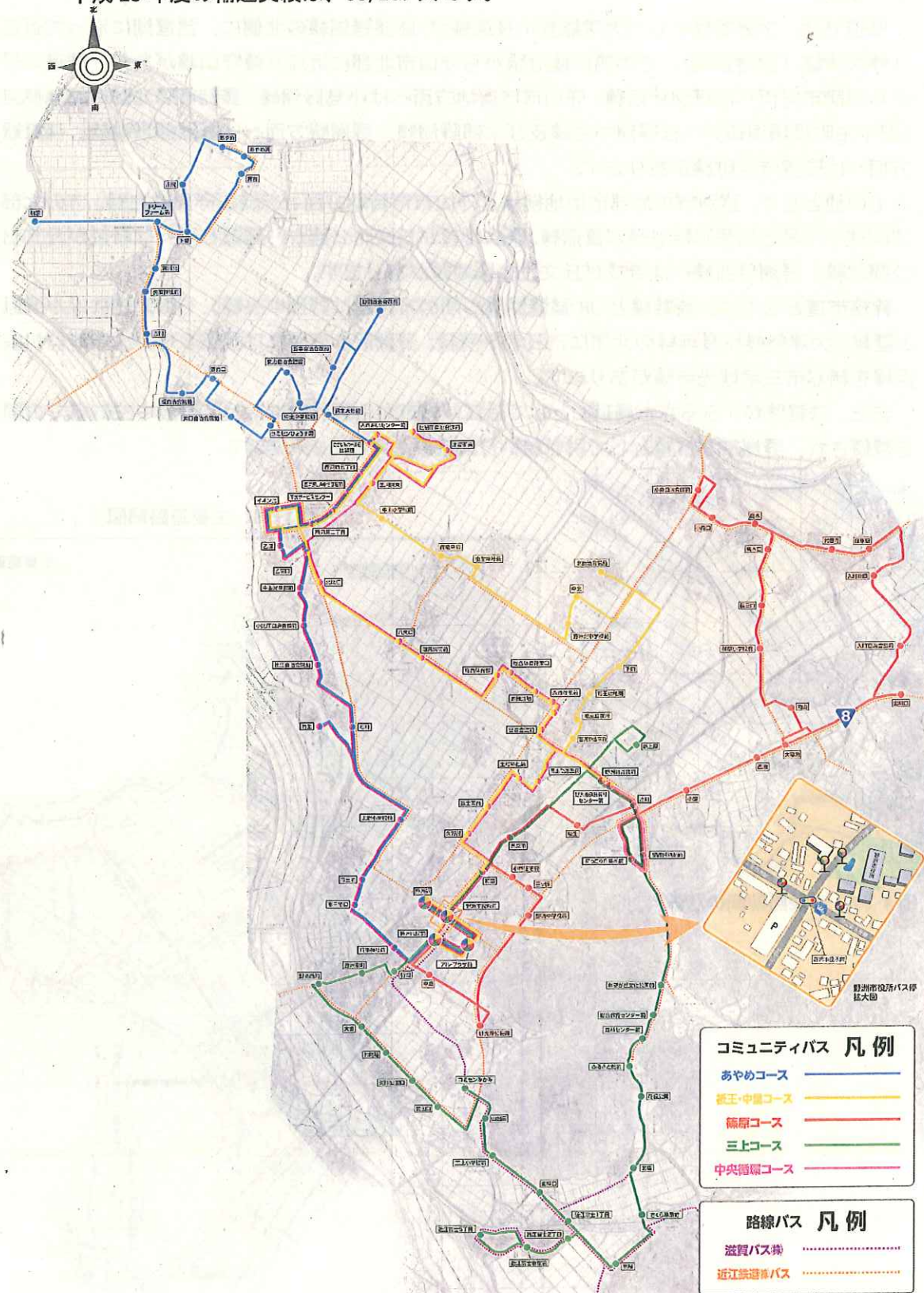


図 1-11 バス路線網 (資料: コミュニティバス案内図)

(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。

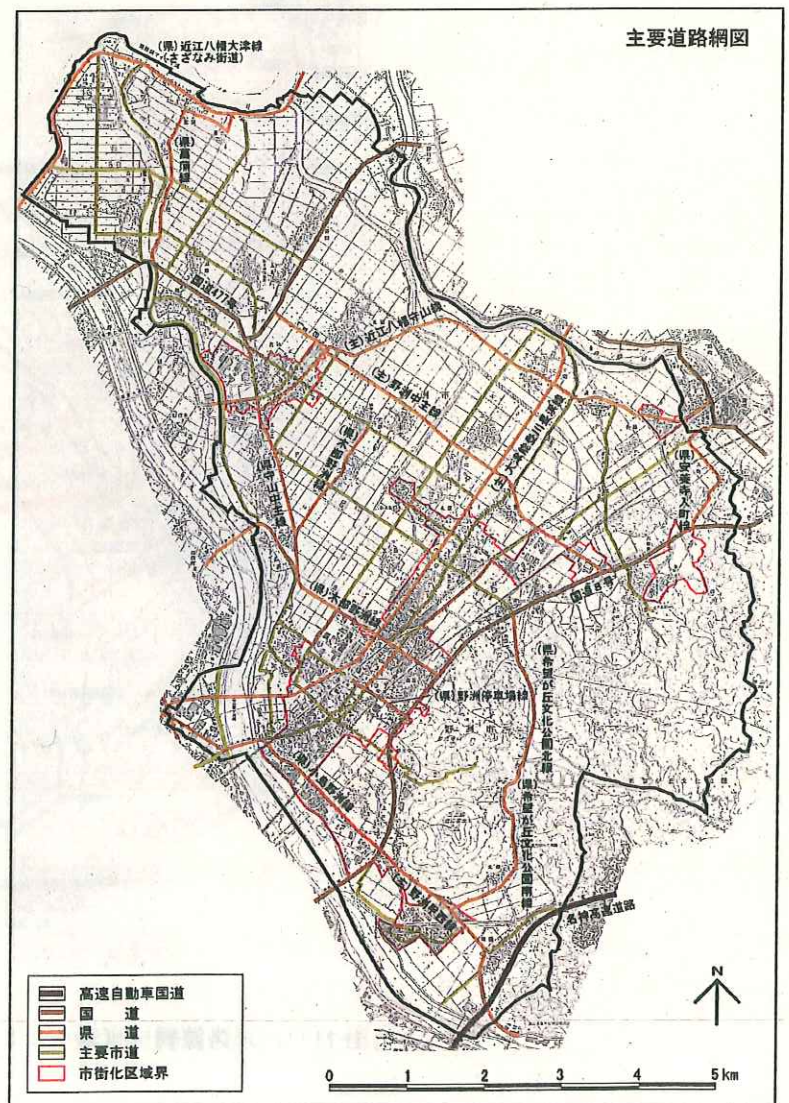
幹線市道としては、新幹線とJR琵琶湖線間の市街地に野洲中央線、その北側には小篠原上屋線、大津能登川長浜線の北側に市三宅小南線、野洲駅の南側には国道8号と大津能登川長浜線を結ぶ市三宅妙光寺線があります。

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。

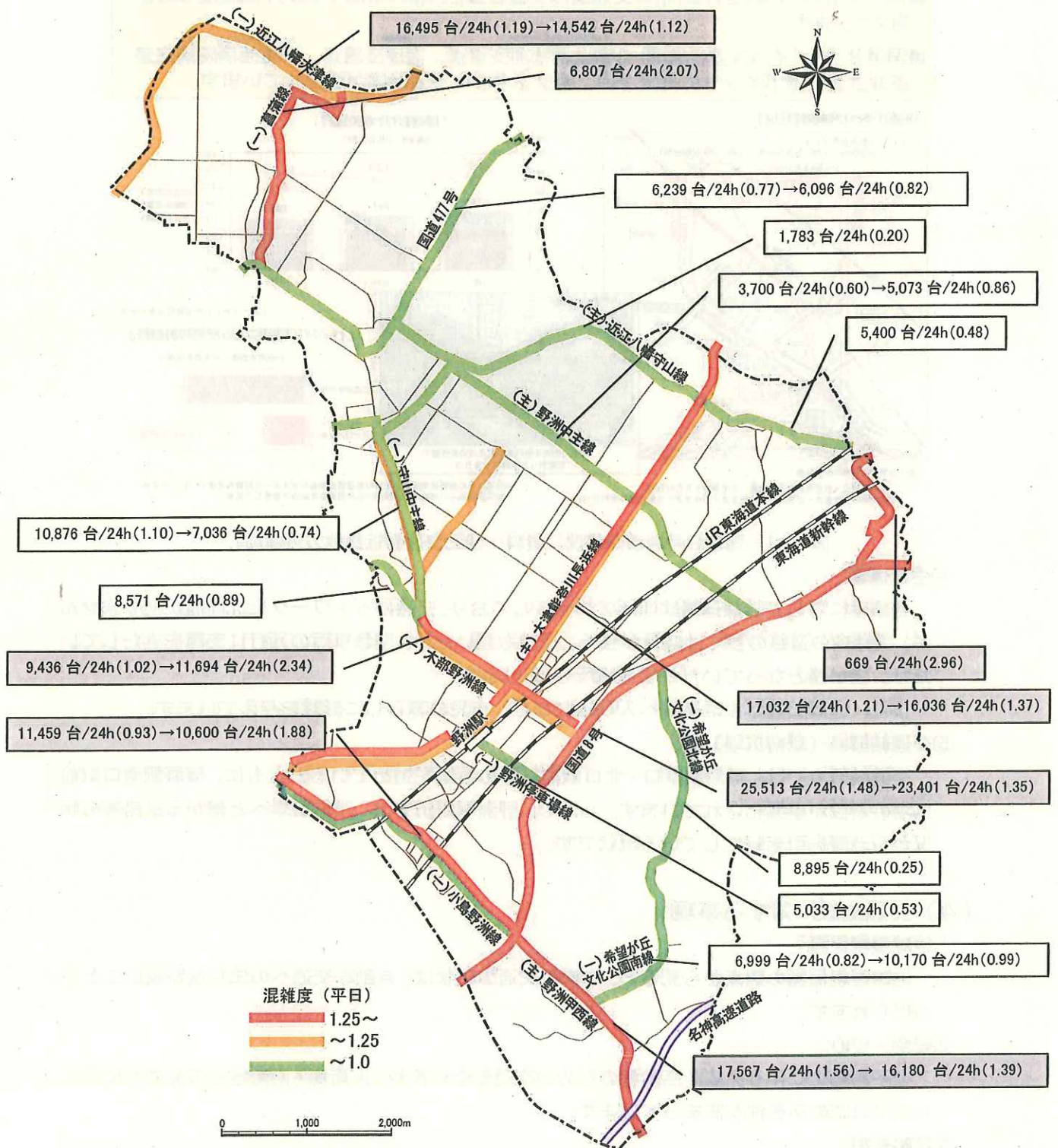


図1-14 道路交通センサ交通量 (資料: 道路交通センサ H17・H22)

*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。

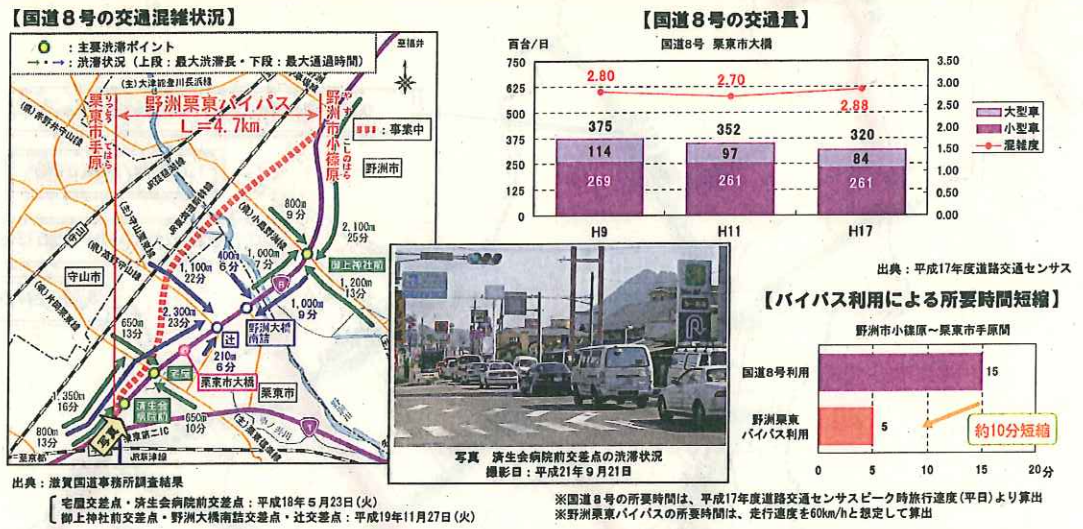


図 1-15 国道8号の渋滞状況(資料：国土交通省近畿地方整備局)

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。

⑤交通結節点(駅前広場)等

交通結節点では、野洲駅南口・北口駅前広場の改築を進めているとともに、篠原駅南口駅前広場の新設が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、本市の交通の現状は、自動車交通への依存度が高いことがあげられます。

②安全・安心

少子高齢化に伴う児童や高齢者のための交通安全対策や、東南海・南海地震の発生等に備えた防災対策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上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上では、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 琵琶湖線の野洲駅と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、渋滞の解消や地球環境保全という面から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、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、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

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】

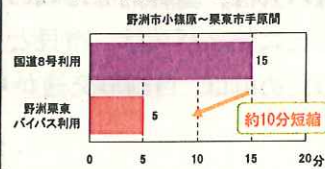


図1-15 国道8号の渋滞状況(資料：国土交通省近畿地方整備局) ※再掲

(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、今後と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】

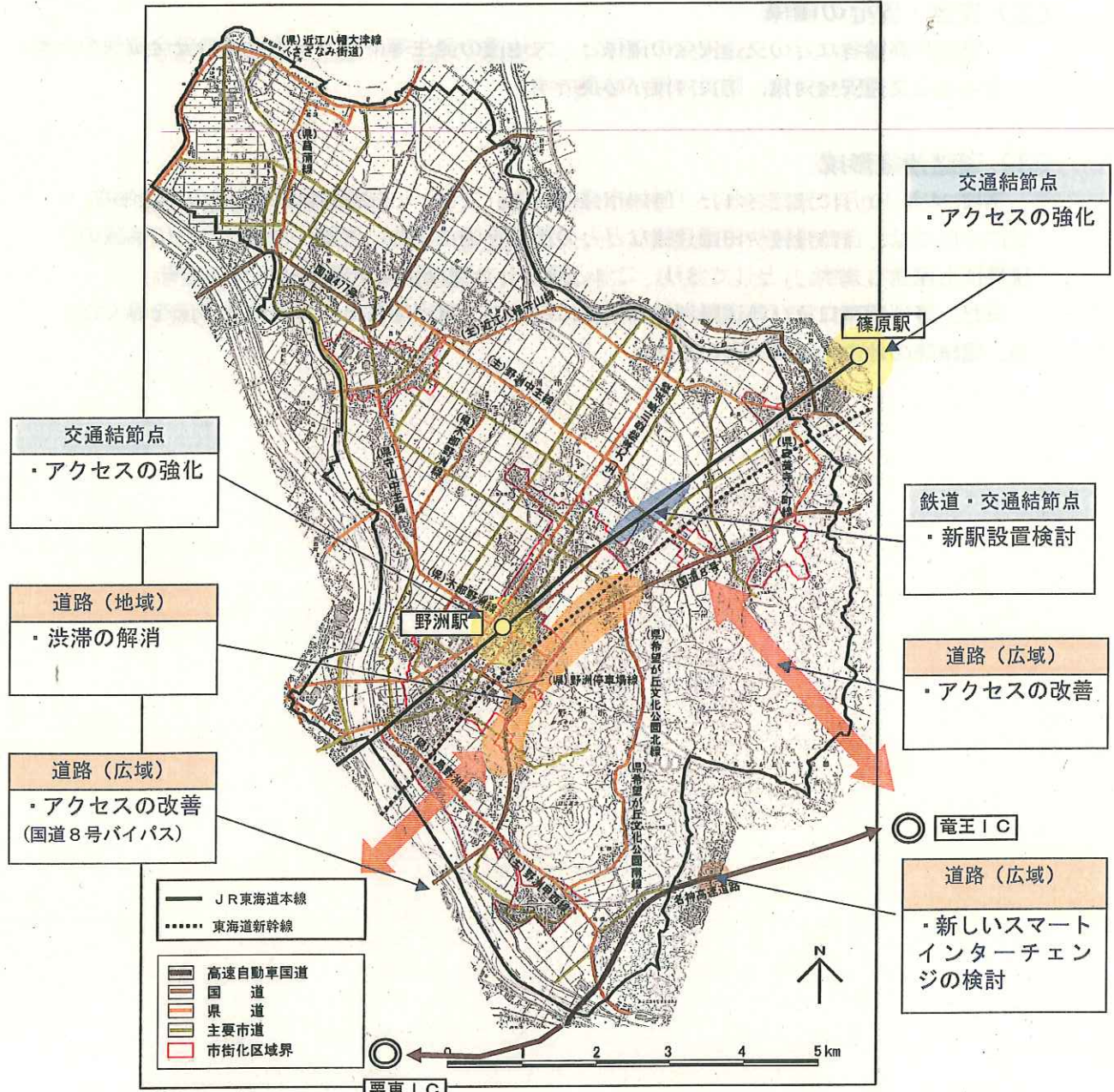
交通全般（地球環境保護）

- ・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

- ・市街地景観に調和した道路景観の形成



【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

第3章 野洲市交通ネットワーク構想

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びわ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めます。

○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、日本、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。

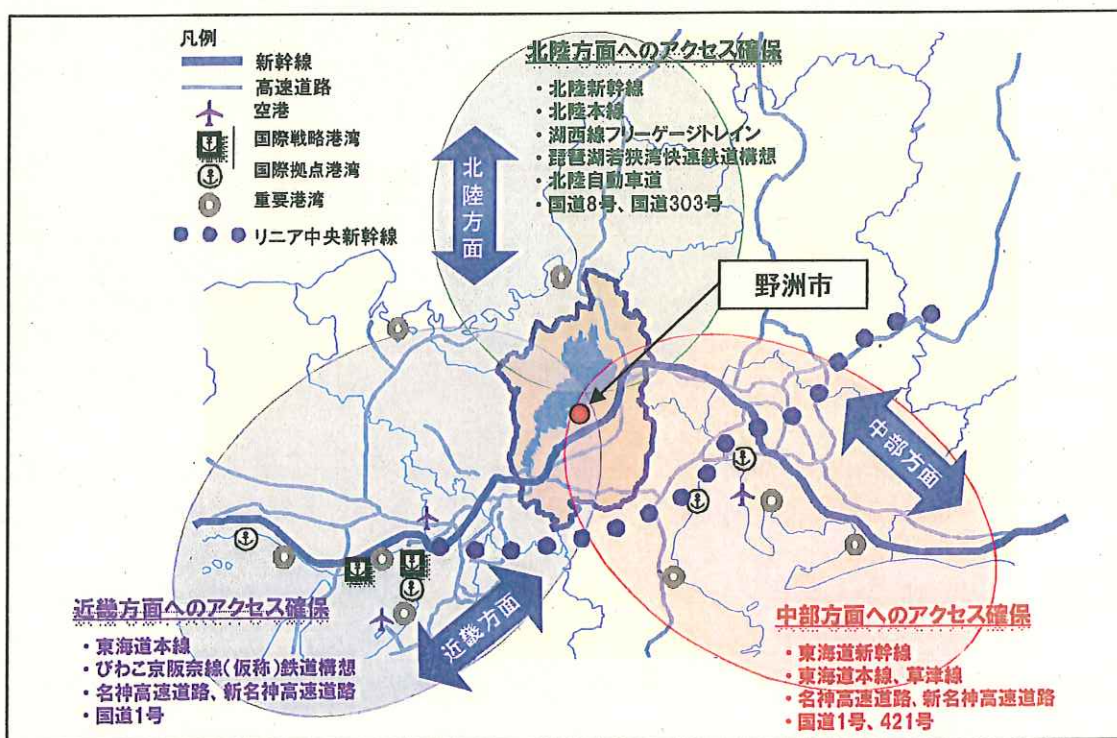
○クロスポイントの形成に向けた取り組み

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。

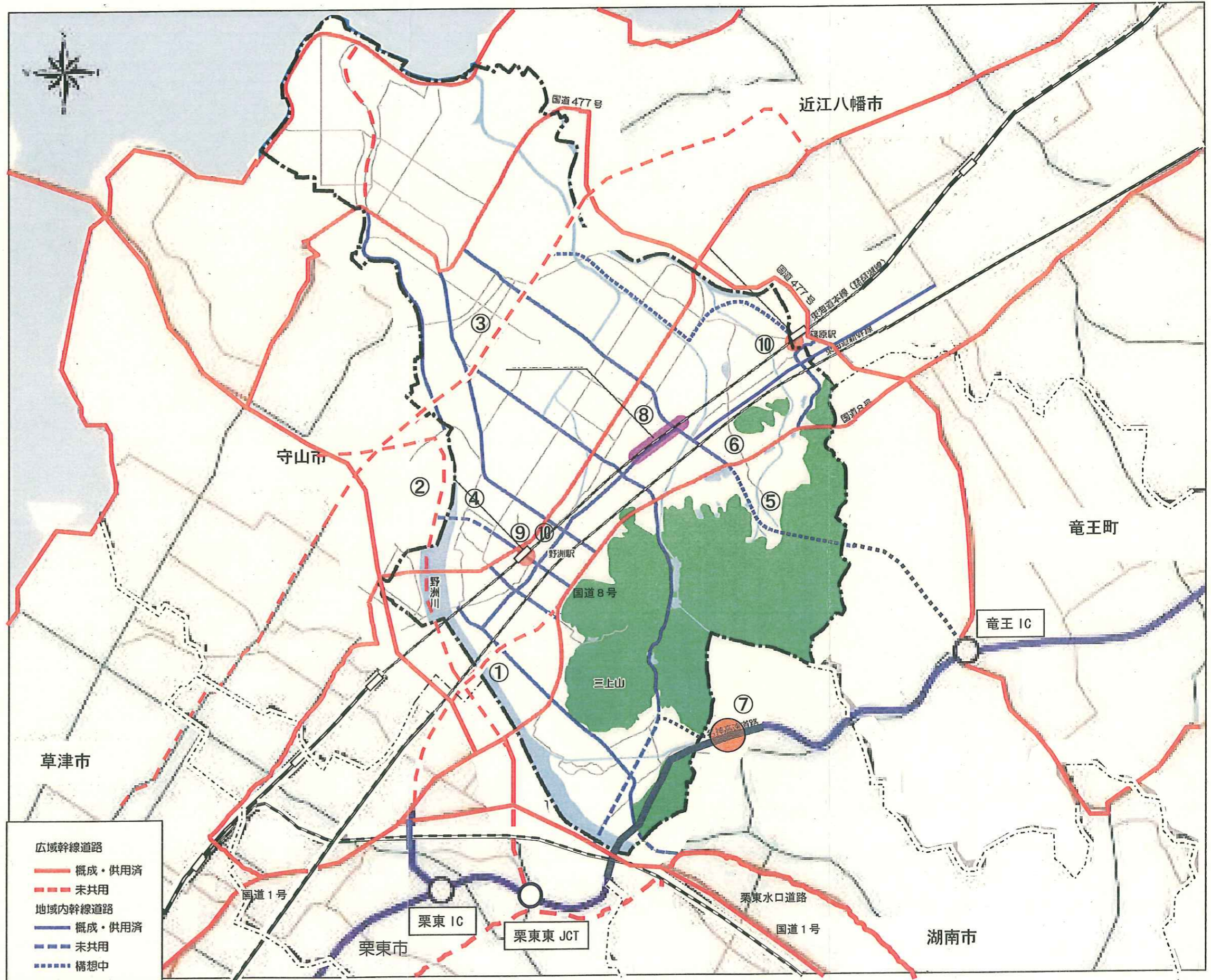
【広域ネットワーク形成方針図】（滋賀交通ビジョン(案)）



(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。

