

第2章 上位計画等

1. 上位計画

(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>

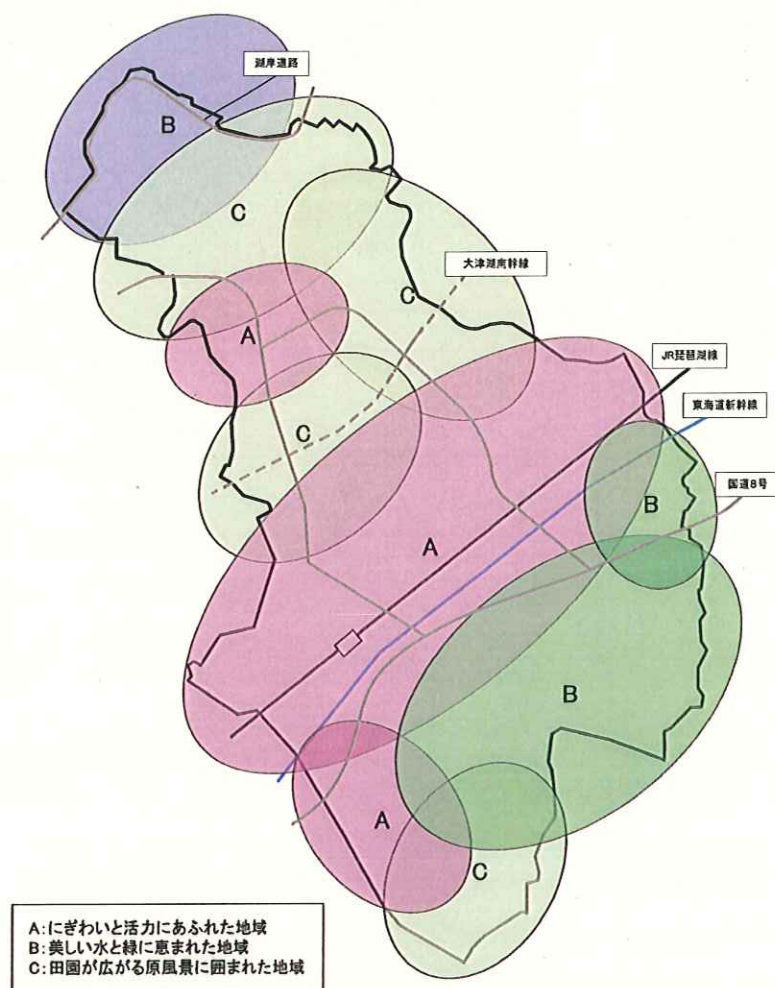
『豊かな自然と歴史に恵まれた にぎわいとやすらぎのあるまち』

～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

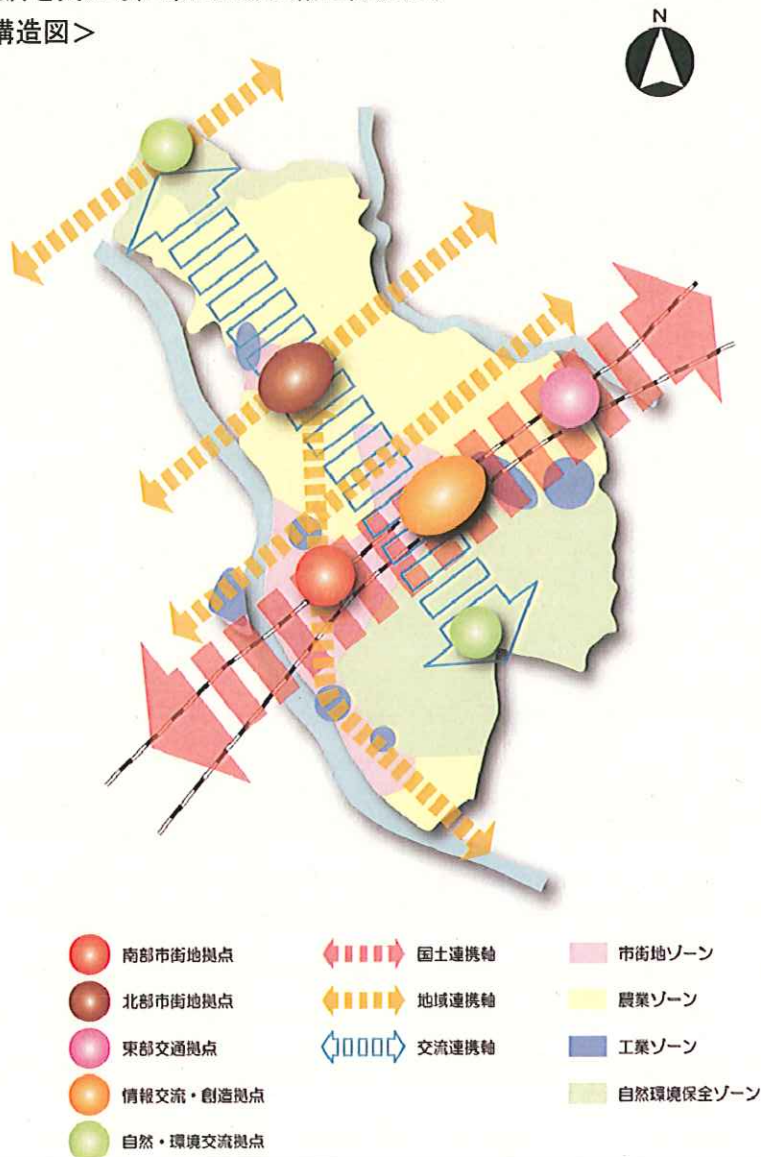
<将来都市像>

『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>

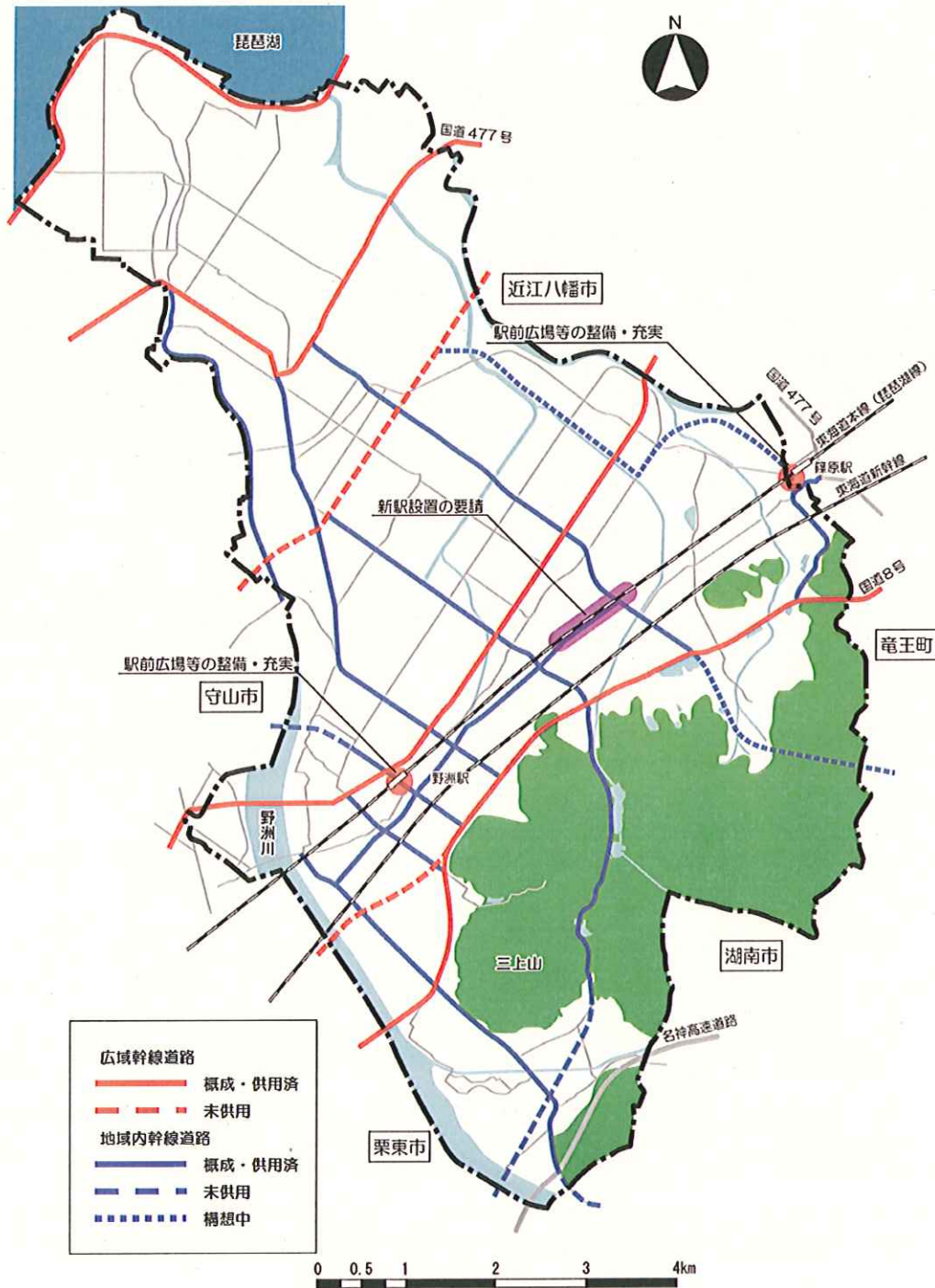


<交通施設の整備方針>

◆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>



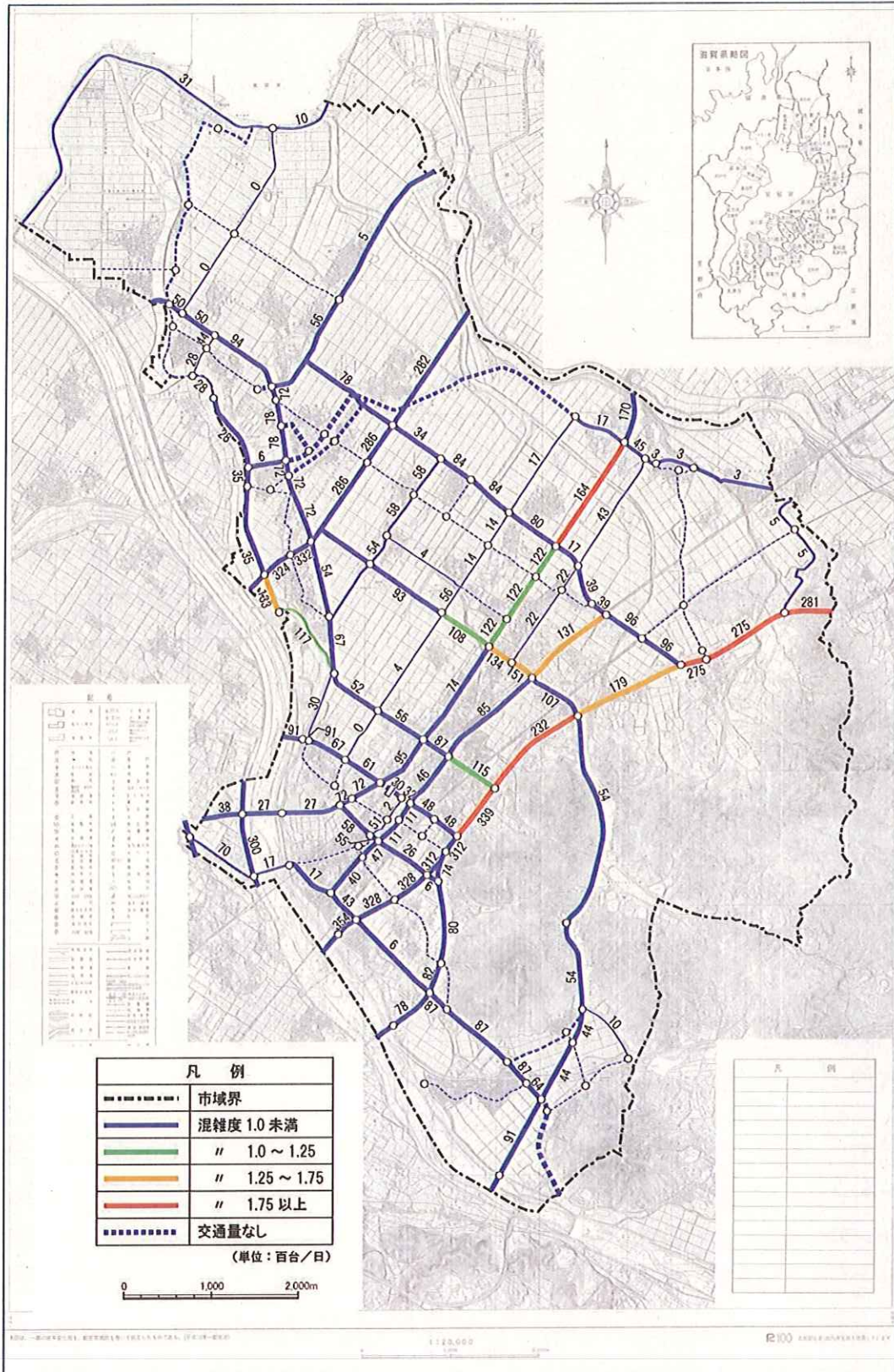
2) 都市計画道路網の見直し(将来交通需要)

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、「野洲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:野洲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及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年間を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

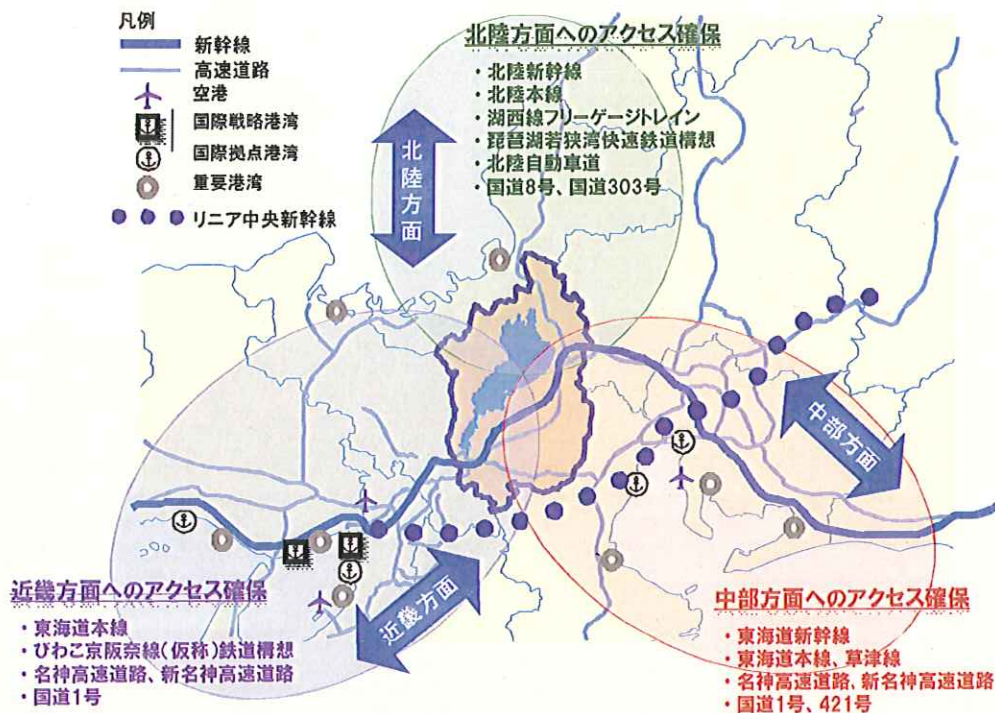
近畿、中部、北陸の各方面に向けて、鉄道、道路による様々な手法でのアクセス強化を図る。

(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。

■広域交通及び地域交通に共通の視点>

(1) 低炭素型交通体系の構築

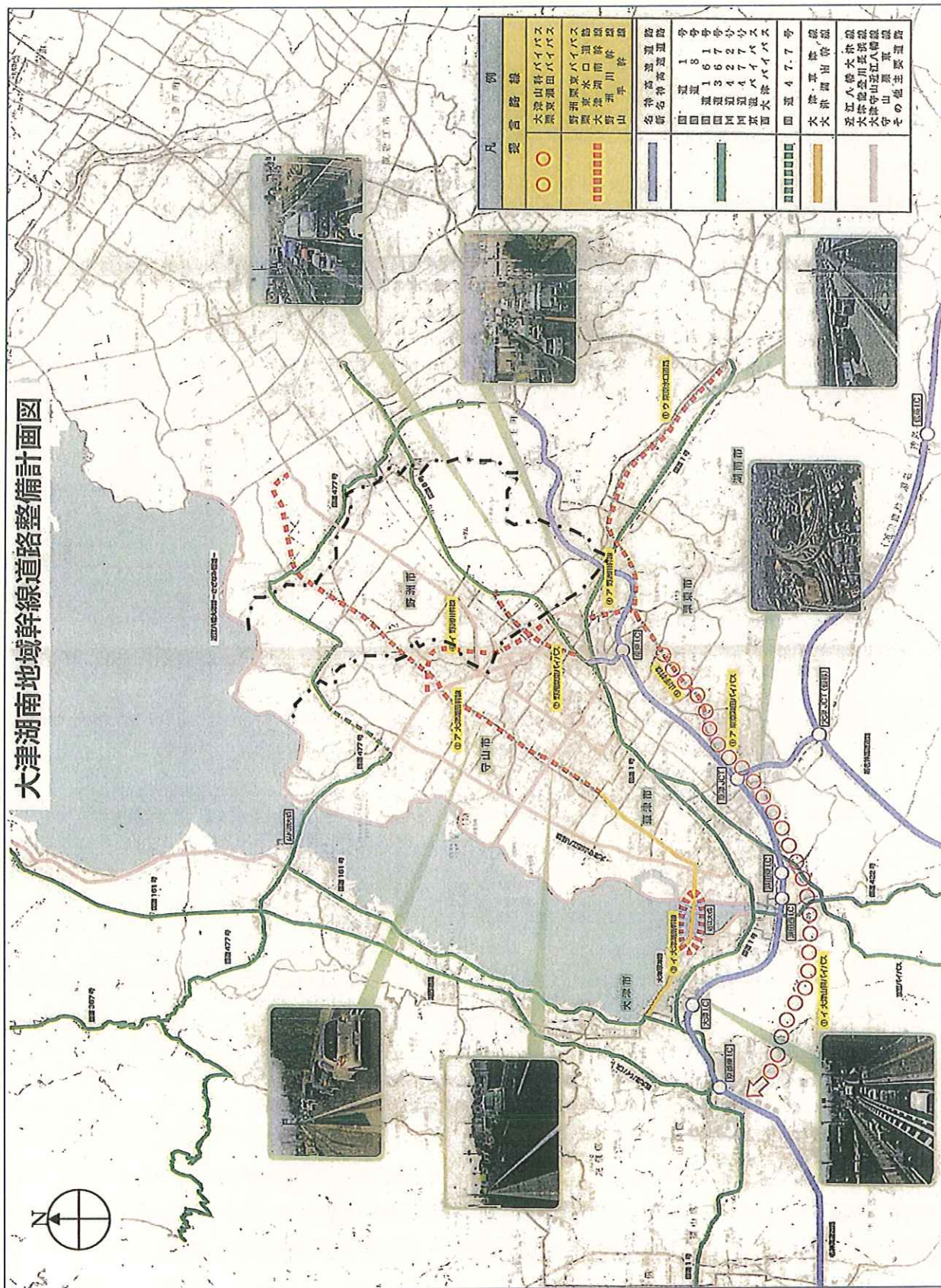
公共交通と自転車、徒歩を組み合わせた人と環境に優しい「エコ交通」への転換を推進する。

(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。

(4) 大津湖南地域幹線道路整備計画：大津湖南地域幹線道路整備促進協議会

大津湖南都市計画区域の6市（大津市、草津市、守山市、栗東市、野洲市及び湖南市）で構成する協議会による幹線道路整備計画で、野洲市域としては国道8号野洲栗東バイパス、都市計画道路である大津湖南幹線、野洲川幹線が位置づけられています。



大津湖南地域幹線道路整備計画図

2. 関連計画

(1) 公共交通

○野洲・篠原駅間の新駅設置構想

JR琵琶湖線野洲駅～篠原駅間の新駅構想は、野洲市にとって第1次野洲市総合計画（平成18年度策定）以来の懸案であり、第1次野洲市総合計画改訂版においても次のように位置づけられています。

【第1次野洲市総合計画改訂版】

第5章 まちづくりの指標

2. 土地利用の方向性

(2) 土地利用の整備方針

A：にぎわいと活力にあふれた地域

JR琵琶湖線沿線の市街化が進んだ地域においては、商業、行政、居住、産業等の諸機能が効果的に整えられた都市機能の形成を中心ににぎわいと活力にあふれたみんなが集うまちづくりを進めます。

特に、野洲駅周辺を南部地域中心市街地として、行政機能、居住機能、商業機能のほか、文化・交流機能の充実を図り、市の魅力が発信される中心地として整備を図ります。

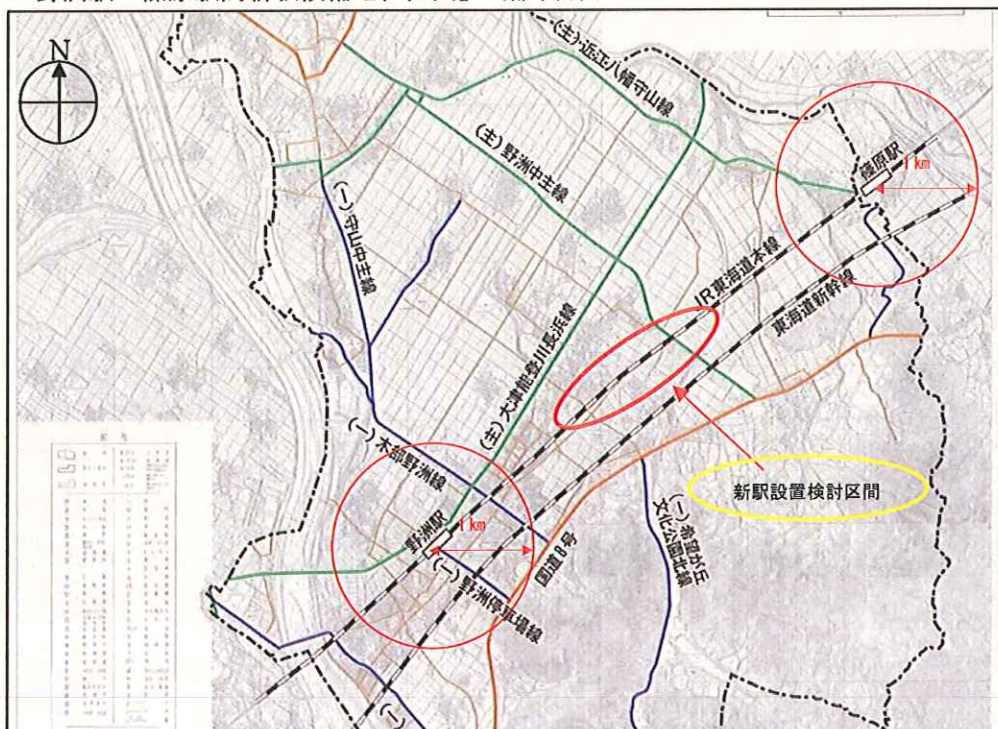
また、吉地・西河原地区及びその周辺においては、北部市街地として、広域幹線道路の整備促進や都市機能の充実を図ります。

さらに、将来的にはJR琵琶湖線篠原駅の周辺整備や野洲駅～篠原駅間の新駅設置を想定し、新たな地域拠点創出へ向けた継続的な取り組みを進めます。

JR新駅設置の目的は、次の3点に置かれています。

- ・ JR野洲駅への交通集中の分散→ラッシュ時の渋滞の解消
- ・ 歩行者交通によるまちづくりの推進→自動車交通の縮減
- ・ 新たな地域拠点の創出

【JR野洲駅～篠原駅間新駅候補地位置図】（都市計画マスタープラン：交通施設整備方針図参照）



(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・野洲町・守山市・栗東町・滋賀国道の5者で協議
- S63～H7 野洲町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。

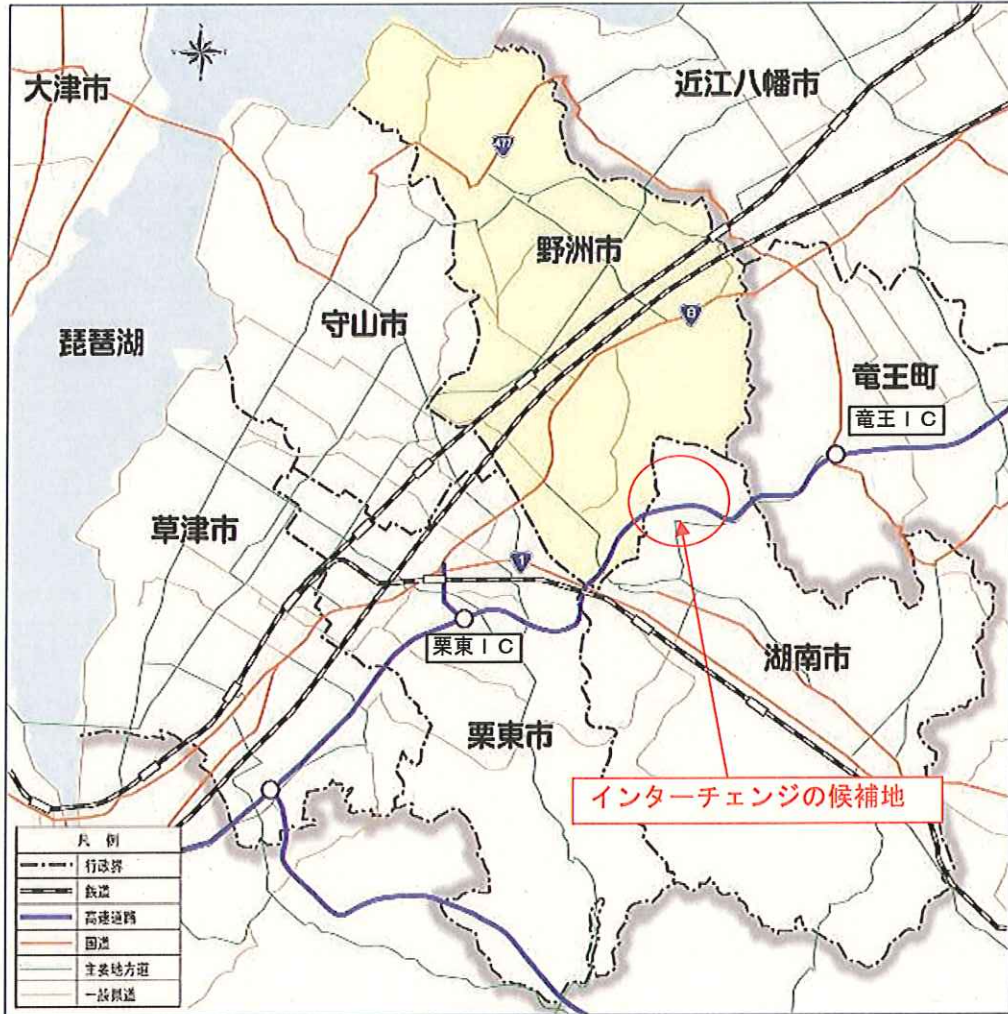
このようなことから、野洲市では滋賀県に対して整備を要望しています。

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1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1km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、景観計画等の総合的な整備計画で、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】

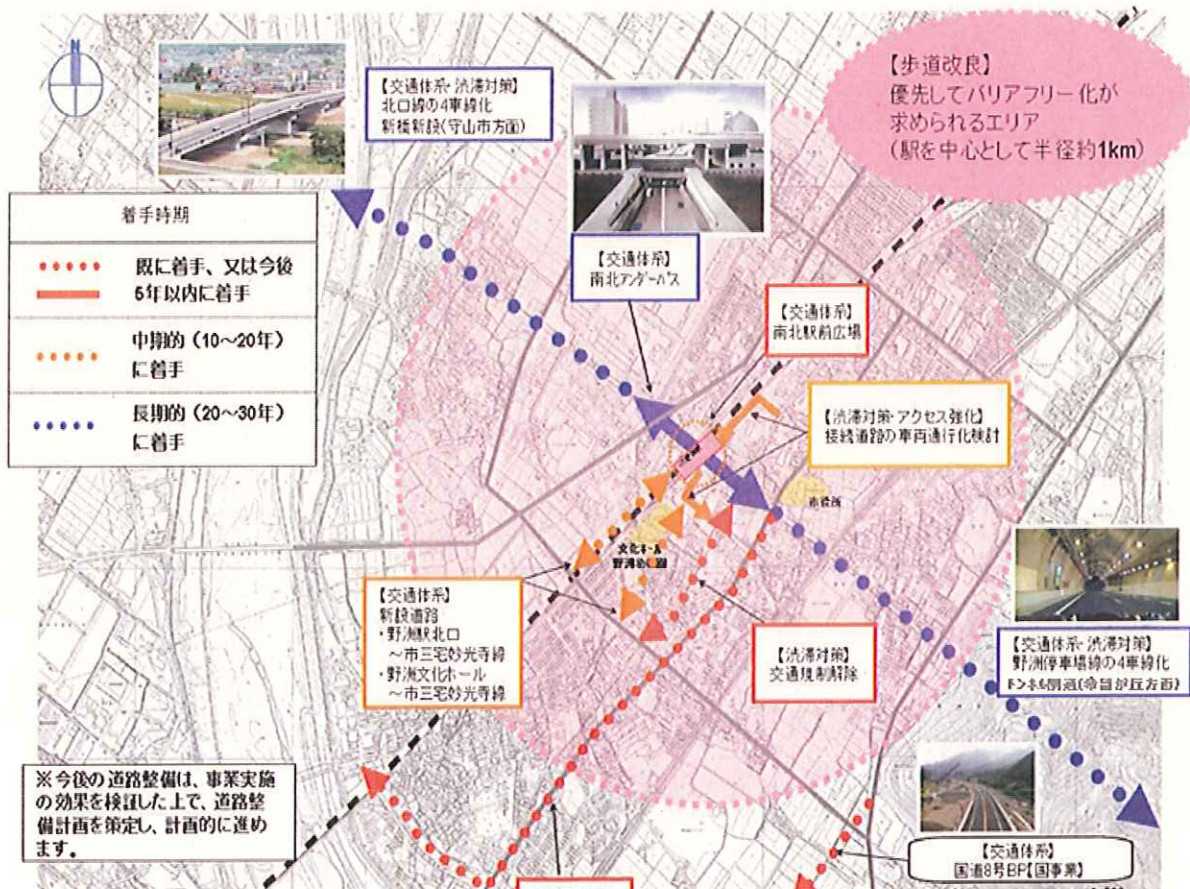
<交通至便な地域特性に合った公共交通や道路網の整備>

<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2市1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】

