

第3章 野洲市の交通の課題

1. 課題の抽出

(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、踏切が5箇所あり、南北方向の人と物との移動が阻害されています。

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

路線バス・コミュニティバスは、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として、また、温室効果ガスの排出抑制等、環境保全の観点からも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。

(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、国道8号の渋滞等によるインターチェンジへのアクセスが悪く、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、名神高速道路へ直接アクセスするため、栗東～竜王間に新たなスマートインターチェンジの設置を検討することも必要です。

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います。また、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、市民の暮らしや移動、あるいは産業活動にも大きな影響を及ぼしています。

このことから、市の東西軸、南北軸の横断を円滑にする道路、橋梁の整備が必要であるとともに、通過、内外、市内の交通機能を適切に分担する道路網の整備が必要です。

■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】



【国道8号の交通量】

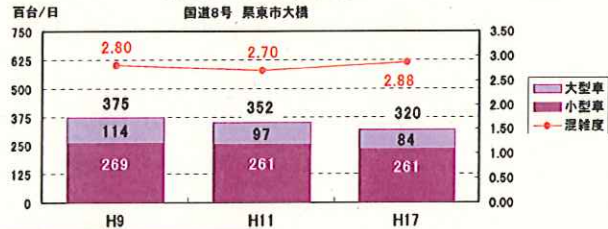
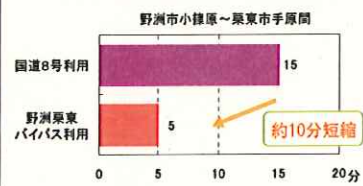


写真 済生会病院前交差点の渋滞状況
撮影日：平成21年9月21日

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】



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5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安全・安心の確保

歩車道の分離やバリアフリー化など、交通弱者に対する安全の確保が十分ではありません。また、大地震の発生により道路損壊や液状化現象などが発生した場合、緊急輸送に使用できる複数の路線や輸送手段が確保されていません。

集落内において、火事や救急などの緊急車両、またデイサービス等の福祉車両の円滑な通行を確保することも必要です。

②環境保全

○自動車抑制対策

本市の交通の現状として自動車交通への依存度が高く、温室効果ガス排出の抑制のためには自家用車から公共交通（鉄道・バス）、自転車、徒歩による移動への転換を促進する必要があります。

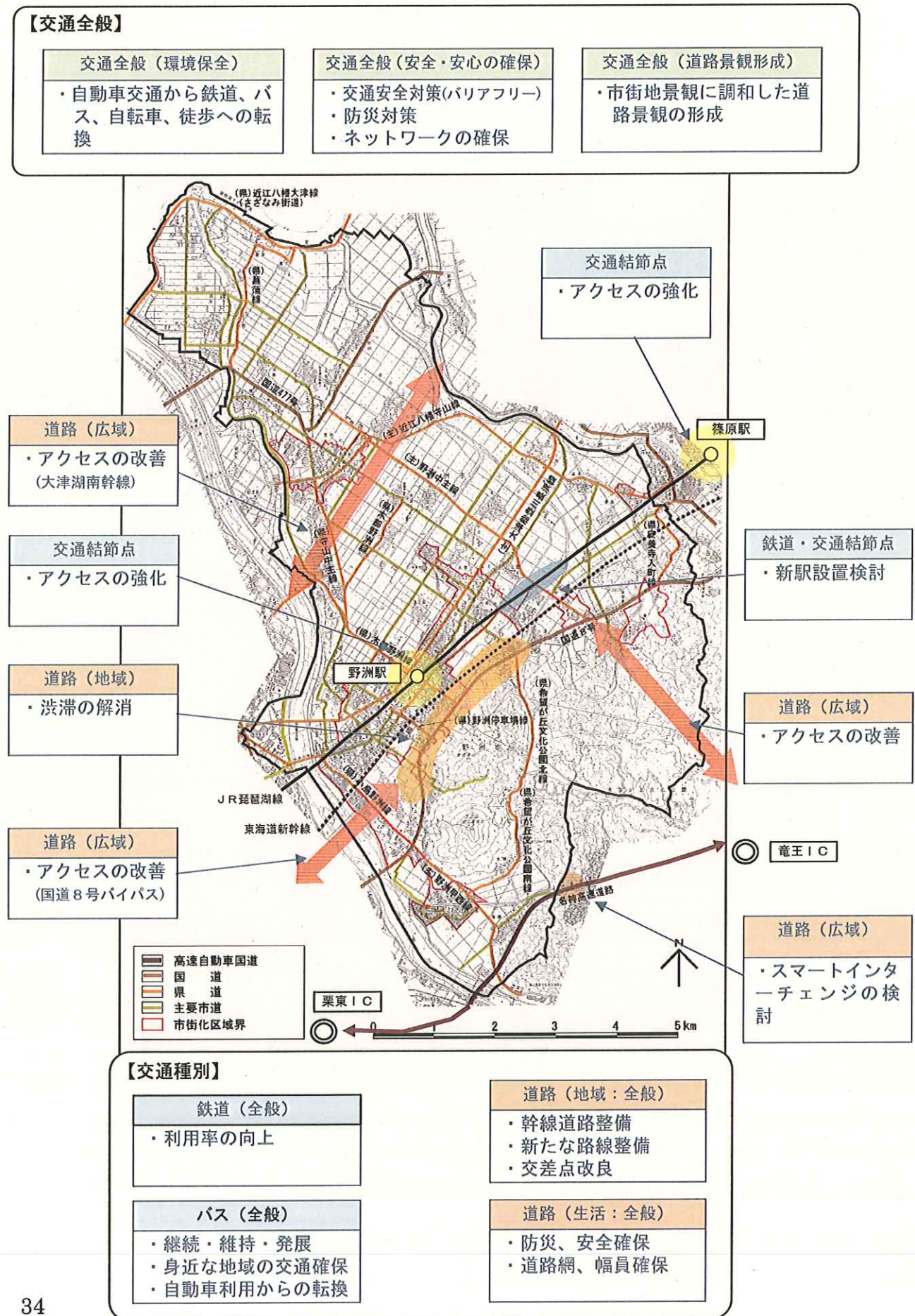
○道路景観形成

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。」としています。

現在、野洲駅南地区周辺を重点地区として定めており、道路についてもこれと整合した整備が求められています。

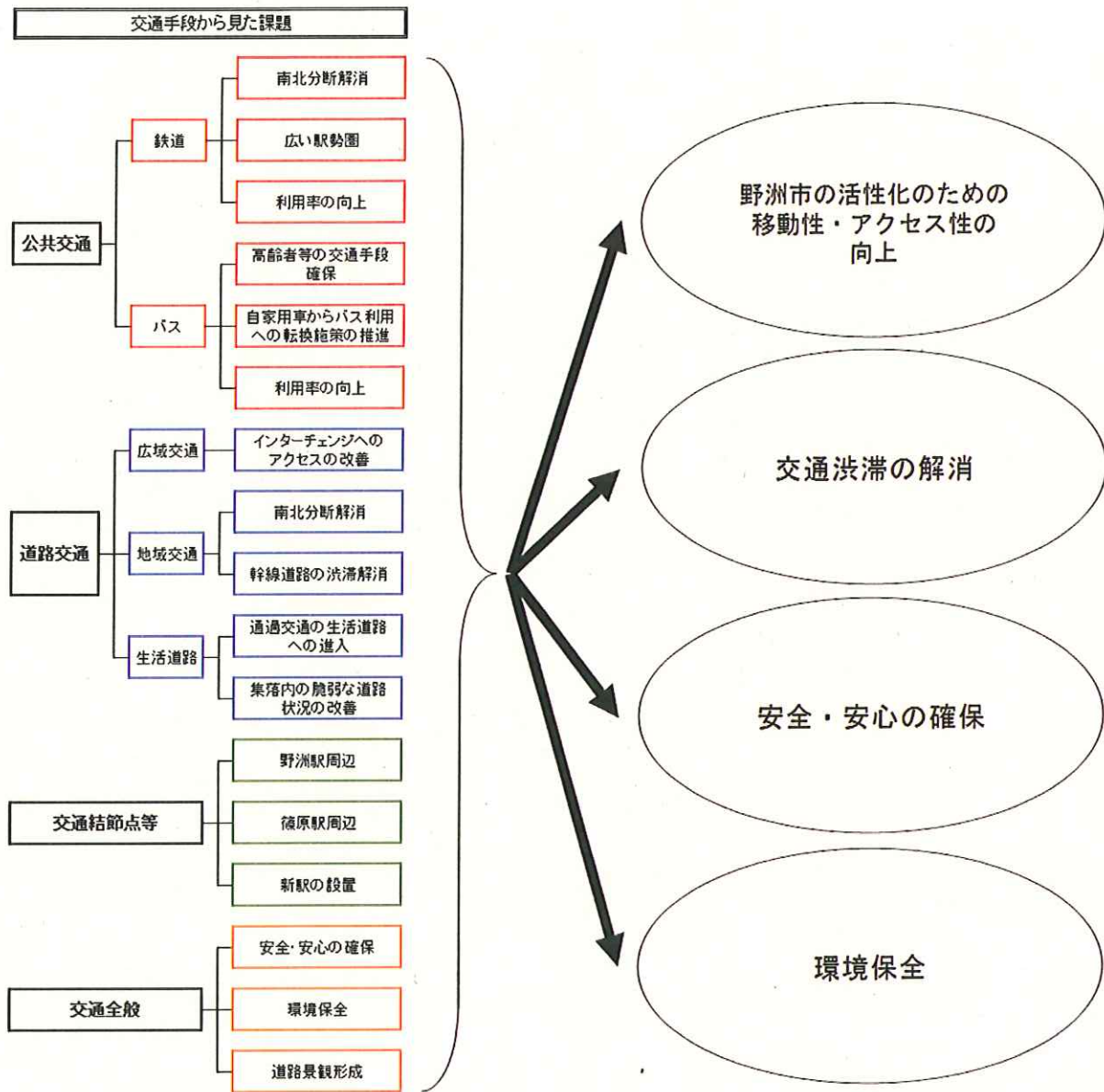
2. 課題のまとめ

これまで述べてきたとおり、野洲市にはさまざまな交通の課題があります。野洲市内をはじめ、市外各方面との人や物の移動における課題を整理すると、以下の図のようになります。



交通手段から見た課題を、大きく分野ごとに整理すると、以下の4点に絞られます。

交通手段から見た課題の分野ごとの整理



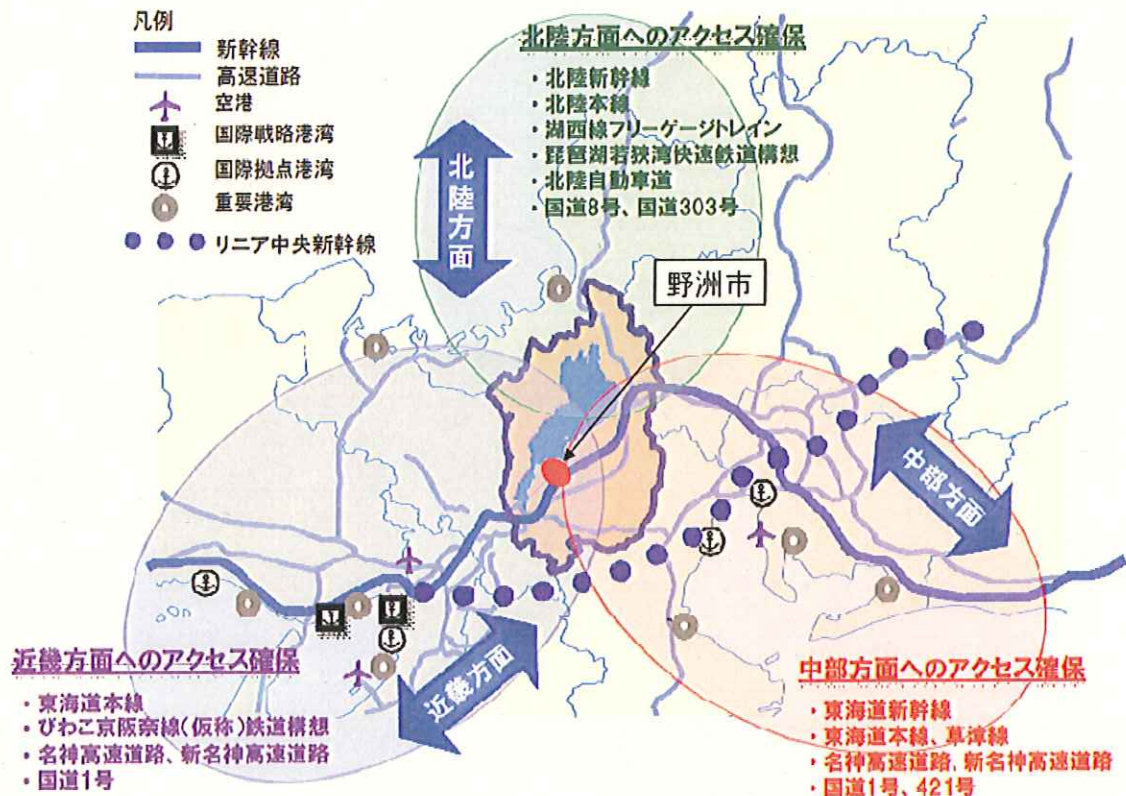
課題の解決に向けては、大きくこの4点について方針を定めることとします。

第4章 課題解決のための交通ネットワーク構想

1. 広域ネットワーク

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)」の策定が進められており、このビジョンを踏まえつつ、滋賀県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。

参考：滋賀交通ビジョン検討中間報告書の概要



2. 地域ネットワーク

野洲市は、京阪神や中部、北陸地域との交通利便性が高く、複数の運輸拠点（空港・港湾）に対してもほぼ等距離にあるなど有利な立地条件にあり、本市を起点として県内、近畿、日本、世界へとつながる広域交通体系の確立を目指すためには、高速道路や鉄道に対していかにスムーズにアクセスできるかが重要となってきます。

広域ネットワークを補完するため、課題として取りまとめた4点について、地域ネットワークの形成方針を次のとおり定めます。

(1) 野洲市の活性化のための移動性・アクセス性の向上

○市民の円滑な移動確保と近隣市町との連携交流強化

- ・交通ネットワークの整備は、市民の移動を円滑にするとともに、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。
- ・また、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。
- ・市内における南北の移動の円滑化に資するため、市道野洲川右岸線の先線である県道菖蒲線のバイパス事業について、早期に整備いただくよう滋賀県に対し要望します。

○市内企業活動の活性化と円滑な物流の確保

- ・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。

(2) 交通渋滞の解消

○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、また平面交差箇所への歩道の整備に取り組めます。
- ・野洲川及び日野川については、適切な間隔で幹線道路を整備し、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めます。

○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うえ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、環境保全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。

(3) 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) 環境保全

○脱自家用車の取り組みの推進

- ・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。
- ・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。
- ・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。

○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。

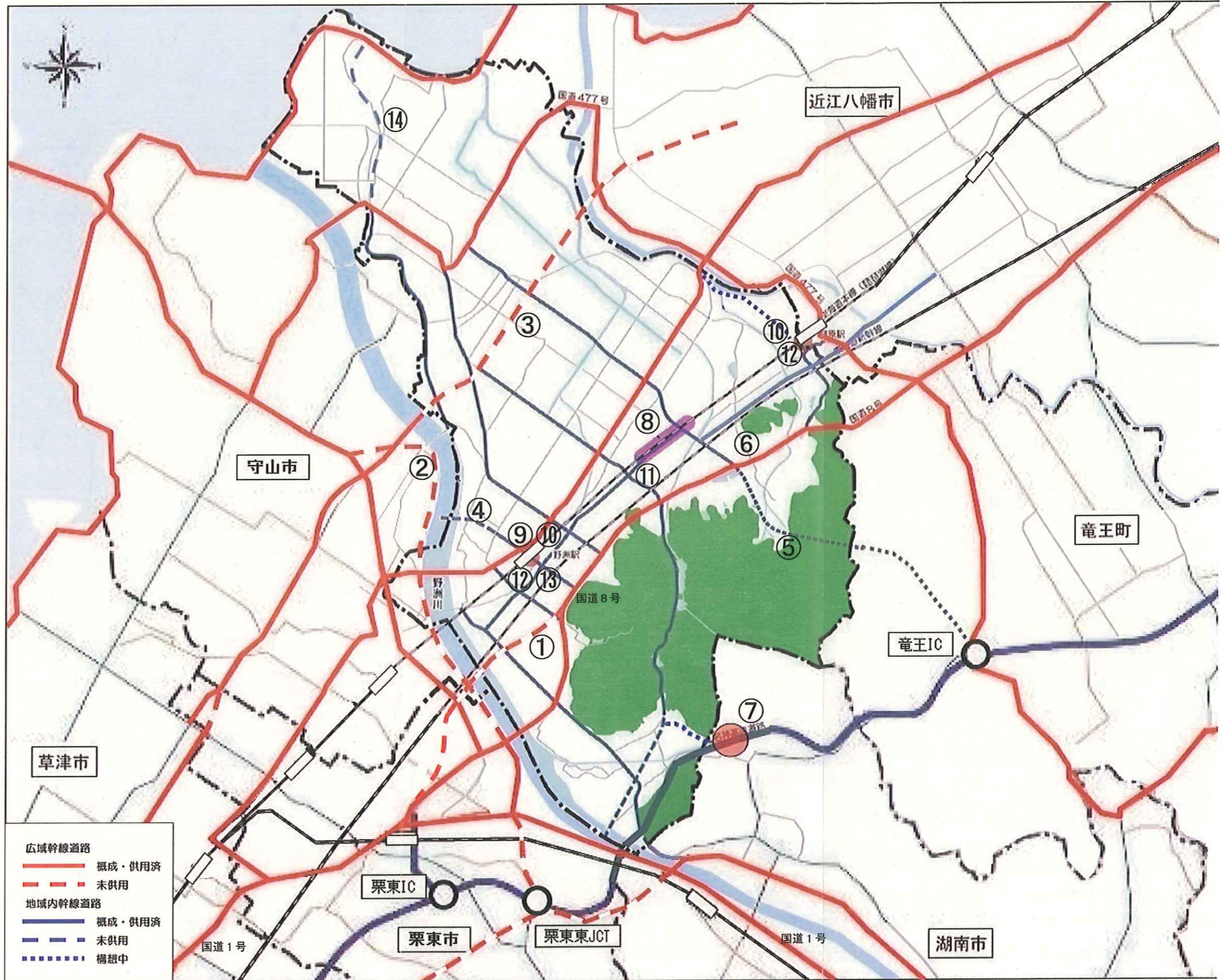
○道路の景観形成

- ・野洲市景観計画の重点地区内にある野洲駅南口広場及び県道野洲停車場線において、道路の景観形成に寄与する電線等の地中化を進めます。

参考図：地域ネットワークの形成方針

- A <野洲市の活性化のための移動性・アクセス性の向上>
- B <交通渋滞の解消>
- C <安全・安心の確保>
- D <環境保全>

- ①国道8号野洲栗東バイパス…A・B
- ②野洲川幹線…A・B
- ③大津湖南幹線…A・B
- ④野洲駅北口線…B
- ⑤県道野洲中主線の竜王インターチェンジへの延伸…B
- ⑥国道8号バイパスの竜王町に向けた北伸計画策定…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・B
- ⑧新駅の設置検討…A・B
- ⑨交通結節点へと繋がる道路の渋滞緩和策の検討…B
- ⑩駅前の交通結節点としての環境整備…B
- ⑪ヘリポートの建設…C
- ⑫駅及び周辺のバリアフリー整備の早期実現…C
- ⑬野洲駅南口における電線等の地中化…D
- ⑭県道菖蒲線バイパス…A



第5章 実現に向けて

市民生活の質及び安全、快適さを高めるとともに、野洲市の可能性を一層発揮させるために、長年の課題となっている交通渋滞の解消はもとより、交通の安全性と利便性を高め、県内、近畿、日本、世界と繋がる交通ネットワークの確立によるまちの発展をめざして、次の視点に基づき取り組みを進めていきます。

(1) まちづくりと一体となった交通環境の整備

駅や道路といったインフラ整備ありきでなく、まちづくり構想や土地利用計画、また環境、健康、景観、安全といった要素を基本にして、新駅設置や道路などの交通環境の整備を進めます。とくに、農林水産業などの一次産業と都市的土地利用がともに機能發揮できることと、あわせて少子高齢化に向けた公共サービスの充実、さらに、地震等の災害に強いまちづくりも視野に入れた取り組みを進めます。

(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、過度に自動車に頼らない、徒歩、自転車、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、利便性が高く、健康的で、環境負荷の少な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、JR 琵琶湖線の野洲駅～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などと連携した取り組みを進めていきます。また、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、徒歩、自転車、公共交通を機能的に組み合わせた「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）、大津湖南幹線（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

野洲市
<形成方針>
○ 活性化のための移動性・アクセス性の向上
○ 交通渋滞の解消
○ 安全・安心
○ 環境保全

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