

資料編

●現況補足資料

路線バス、コミュニティバス

(1) 路線バス

【近江鉄道バス（近江鉄道株）】

停留所名:野洲駅

行き先名	
1	西ゲート経由 花緑公園行き 西ゲート経由 村田製作所行き 三ツ坂経由 村田製作所行き 守山駅行き 生和神社経由 村田製作所行き 村田製作所経由 近江八幡駅行き 河川公園口行き 美松台経由 三井アウトレットパーク行き 野洲中学校経由 村田製作所行き

行先	花緑公園	村田製作所	近江八幡駅	三井アウトレットパーク	村田製作所
經由	西ゲート	西ゲート 三ツ坂 生和神社	村田製作所	美松台	野洲中学校
5					
6		30 52			
7		10 25 34 38 50	11 21	50	36 39 55
8	10 55	00 07 11 17 21 27 40		30 55	
9		05 38 24	10	▲00	20 45
10		05 31 46			15 50
11		03 32			15 55
12		59	00		55
13	20	29 46 59			55
14		29 59			55
15	00	29 46 59			55
16		31 46			
17	11	02 33			05
18		05 20 35 50			10
19		05 21 35 50			10
20		20 47			10 40
21					15
22					

停留所名:野洲駅北口

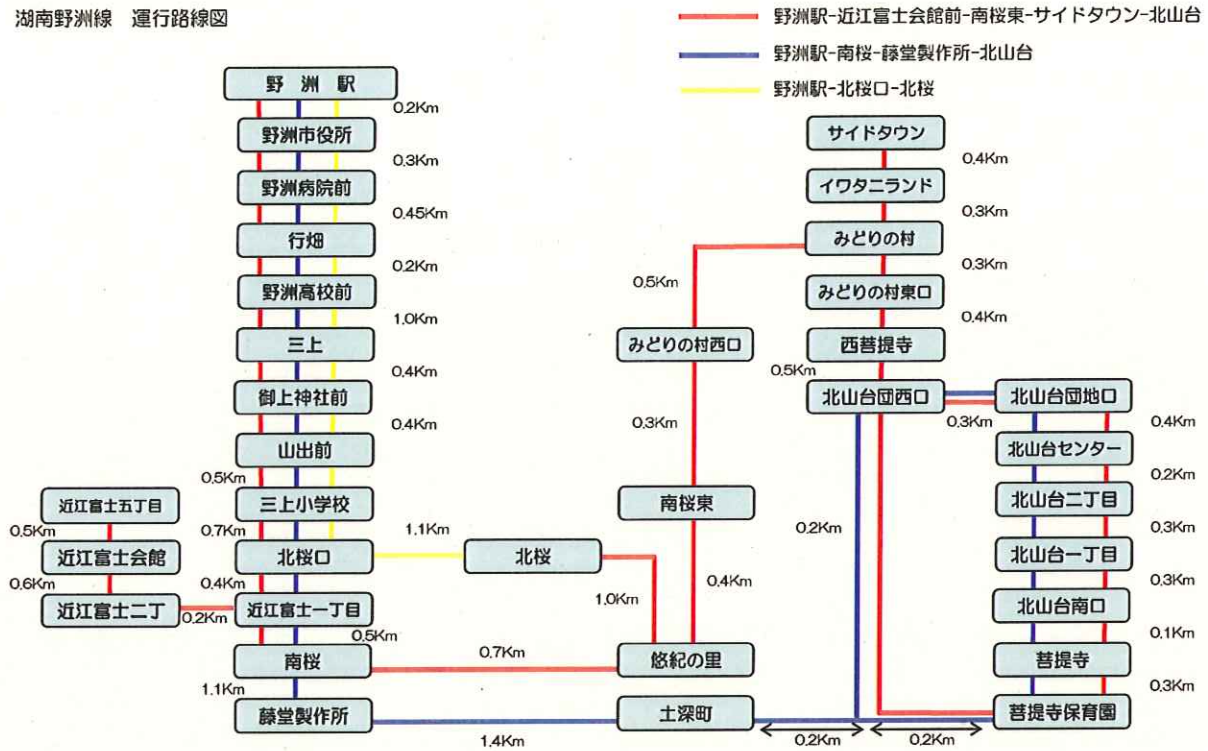
行き先名	
1	西河原2丁目行き あやめ浜行き 鮎家の郷行き 生和神社経由 村田製作所行き
2	木部循環行き 総合体育館～家棟団地経由 永原循環行き 小南経由 篠原駅行き

行先	西河原2丁目	あやめ浜	村田製作所
經由			生和神社
5			
6	◎48		◎52
7	◎40		◎10 ◎25 ◎35 ◎38 ◎50 ◎55
8	◎12 ◎55		◎00 ◎07 ◎12 ◎17 ◎21 ◎27 ◎31 ◎40
9			◎29
10	◎12		
11		00	
12			
13	中◎52		
14	中◎32		
15			
16			
17	中◎05 中◎52		
18	中◎50		
19		40	
20	中◎50		
21		35	

行先	木部循環	永原循環
經由		総合体育館～家棟団地
5		
6	八49	
7	八15	45
8		35
9	総32	00
10		10 35
11	総32	10
12		
13	総32	00
14		
15	総32	00
16		10
17	総32	05
18		05 35
19	総51	05
20	八止51	21

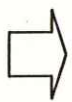
【滋賀バス(株)】

湖南野洲線 運行路線図



復路：北山台・みどりの村・近江富士団地方面

便号	野洲駅	野洲市役所	野洲病院	行畑	野洲高校	三上	御上神社	山出前	三上小学校	北桜口	近江富士一丁目	近江富士二丁目	近江富士会館前	近江富士五丁目	近江富士二丁目	南桜(土深)	藤堂	土深町
2	6:40	6:41	6:42	6:42	6:43	6:44	6:44	6:45	6:46	6:47	6:48	→	→	→	→	6:50	6:51	6:52
4	7:30	7:31	7:32	7:33	7:34	7:35	7:36	7:37	7:38	7:39	7:40	→	→	→	→	7:42	7:43	7:44
6	8:10	8:11	8:12	8:13	8:14	8:15	8:16	8:17	8:18	8:19	8:20	→	→	→	→	8:22	8:23	8:24
8	9:00	9:01	9:02	9:03	9:04	9:05	9:06	9:07	9:08	9:09	9:10	→	→	→	→	9:12	9:13	9:14
10	10:00	10:01	10:02	10:03	10:04	10:05	10:06	10:07	10:08	10:09	10:10	10:10	10:11	10:12	10:14	→	→	→
12	11:00	11:01	11:02	11:03	11:04	11:05	11:06	11:07	11:08	11:09	11:10	11:10	11:11	11:12	11:14	→	→	→
14	12:00	12:01	12:02	12:03	12:04	12:05	12:06	12:07	12:08	12:09	12:10	12:10	12:11	12:12	12:14	→	→	→
16	13:00	13:01	13:02	13:03	13:04	13:05	13:06	13:07	13:08	13:09	13:10	13:10	13:11	13:12	13:14	→	→	→
18	14:00	14:01	14:02	14:03	14:04	14:05	14:06	14:07	14:08	14:09	14:10	14:10	14:11	14:12	14:14	→	→	→
20	15:00	15:01	15:02	15:03	15:04	15:05	15:06	15:07	15:08	15:09	15:10	15:10	15:11	15:12	15:14	→	→	→
22	16:00	16:01	16:02	16:03	16:04	16:05	16:06	16:07	16:08	16:09	16:10	16:10	16:11	16:12	16:14	→	→	→
24	17:03	17:04	17:04	17:05	17:06	17:07	17:07	17:08	17:09	17:10	17:11	17:11	17:12	17:13	17:15	→	→	→
26	17:33	17:34	17:34	17:35	17:36	17:37	17:37	17:38	17:39	17:40	17:41	17:41	17:42	17:43	17:45	→	→	→
28	18:03	18:04	18:04	18:05	18:06	18:07	18:07	18:08	18:09	18:10	18:11	18:11	18:12	18:13	18:15	→	→	→
30	18:33	18:34	18:34	18:35	18:36	18:37	18:37	18:38	18:39	18:40	18:41	18:41	18:42	18:43	18:45	→	→	→
32	19:03	19:04	19:04	19:05	19:06	19:07	19:07	19:08	19:09	19:10	19:11	19:11	19:12	19:13	19:15	→	→	→
34	20:03	20:04	20:04	20:05	20:06	20:07	20:07	20:08	20:09	20:10	20:11	20:11	20:12	20:13	20:15	→	→	→
36	21:03	21:04	21:04	21:05	21:06	21:07	21:07	21:08	21:09	21:10	21:11	21:11	21:12	21:13	21:15	→	→	→
38	22:03	22:04	22:04	22:05	22:06	22:07	22:07	22:08	22:09	22:10	22:11	22:11	22:12	22:13	22:15	→	→	→



(2) コミュニティバス

平成 24 年度から 5 路線で運行しています。平成 23 年度の輸送実績は 53,267 人。

平成 24 年度の補助金見込額については約 3,250 万円。

バス輸送実績(年度別)

コミュニティバス(自家用有償運送)

	22				23			
	高齢	障がい	一般	計	高齢	障がい	一般	計
三上	11,814	3,380	2,996	18,190	9,339	4,716	3,496	17,551
あやめ	8,286	1,292	1,629	11,207	9,247	1,430	1,934	12,611
祇王・中里	10,279	1,470	2,253	14,002	9,889	1,209	2,666	13,764
篠原	7,019	1,863	1,346	10,228	6,242	1,720	1,379	9,341
中央循環								
	37,398	8,005	8,224	53,627	34,717	9,075	9,475	53,267

じゅんかんバス(一般乗合旅客運送)

	17				18				19				20				21			
	高齢	障がい	一般	計	高齢	障がい	一般	計	高齢	障がい	一般	計	高齢	障がい	一般	計	高齢	障がい	一般	計
三上	10,232	3,114	2,518	15,864	10,409	3,160	2,604	16,173	12,435	3,252	2,501	18,188	13,087	3,216	2,105	18,408	13,051	4,091	1,764	18,906
あやめ	8,190	194	711	9,095	7,126	243	692	8,061	7,703	374	772	8,849	8,000	556	1,045	9,601	9,464	1,333	1,488	12,285
祇王・中里	10,617	990	2,205	13,812	9,850	1,123	1,917	12,890	10,155	1,085	1,809	13,049	10,578	1,394	1,874	13,846	11,919	409	1,103	13,431
篠原	7,065	2,292	1,768	11,125	7,235	2,149	1,878	11,262	7,197	1,711	1,808	10,716	7,714	1,793	1,726	11,233	10,467	566	1,176	12,209
	36,104	6,590	7,202	49,896	34,620	6,675	7,091	48,386	37,490	6,422	6,890	50,802	39,379	6,959	6,750	53,088	44,901	6,399	5,531	56,831

野洲市コミュニティバス補助金(直営化後)

支出分

年度	運行委託料	その他経費	購入バスの原価償却	合計
22	27,000,000 円	7,272,147 円	1,962,000 円	36,234,147 円
23	27,730,000 円	7,949,916 円	1,962,000 円	37,641,916 円
24(見込)	32,480,000 円	7,884,000 円	1,962,000 円	42,326,000 円

収入分

年度	料金収入	広告収入	補助金	合計
22	6,338,730 円	763,000 円	2,608,000 円	9,709,730 円
23	5,908,500 円	520,000 円	2,081,000 円	8,509,500 円
24(見込)	6,750,000 円	668,000 円	2,400,000 円	9,818,000 円

年度	一般財源化率	一般財源
22	73.2%	26,524,417 円
23	77.4%	29,132,416 円
24(見込)	76.8%	32,508,000 円

*H24については、路線が4から5に増加しました。

人と物の動き

(1) 人の動き (平成12年京阪神パーソントリップ調査)

① 代表交通手段

【代表交通手段トリップ数(平日:発生集中計)】

	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 駅端末交通手段

【駅別交通手段】 乗降

交通手段	駅ゾーン	JR		その他	計
		野洲	篠原		
バス	旧中主町	622 28.7%	0 0.0%	0	622 28.7%
	旧野洲町	2,120 12.5%	0 0.0%	50	2,170 11.7%
	野洲市	2,742 14.3%	0 0.0%	50	2,792 13.5%
自家用自動車	旧中主町	986 45.6%	0 0.0%	0	986 45.6%
	旧野洲町	2,864 16.8%	118 10.4%	272	3,254 17.5%
	野洲市	3,850 20.1%	118 10.4%	272	4,240 20.5%
タクシー・ハイヤー	旧中主町	0 0.0%	0 0.0%	0	0 0.0%
	旧野洲町	523 3.1%	0 0.0%	26	549 3.0%
	野洲市	523 2.7%	0 0.0%	26	549 2.6%
自動二輪・原付	旧中主町	134 6.2%	0 0.0%	0	134 6.2%
	旧野洲町	452 2.7%	0 0.0%	54	506 2.7%
	野洲市	586 3.1%	0 0.0%	54	640 3.1%
自転車	旧中主町	266 12.3%	0 0.0%	0	266 12.3%
	旧野洲町	3,577 21.0%	294 25.9%	24	3,895 21.0%
	野洲市	3,843 20.0%	294 25.9%	24	4,161 20.1%
徒歩	旧中主町	156 7.2%	0 0.0%	0	156 7.2%
	旧野洲町	7,468 43.9%	723 63.7%	0	8,191 44.1%
	野洲市	7,624 39.8%	723 63.7%	0	8,347 40.3%
計	旧中主町	2,164 100.0%	0 0.0%	0	2,164 100.0%
	旧野洲町	17,004 100.0%	1,135 100.0%	426	18,565 100.0%
	野洲市	19,168 100.0%	1,135 100.0%	426	20,729 100.0%

【目的別交通手段】 乗降

交通手段	目的ゾーン	出勤		登校		自由		業務		帰宅		計	
		乗降	割合	乗降	割合	乗降	割合	乗降	割合	乗降	割合	乗降	割合
バス	旧中主町	187	29.8%	0	0.0%	142	100.0%	0	0.0%	293	27.7%	622	28.7%
	旧野洲町	912	14.6%	22	1.4%	182	13.8%	115	11.4%	939	11.1%	2,170	11.7%
	野洲市	1,099	16.0%	22	1.2%	324	22.2%	115	11.4%	1,232	13.0%	2,792	13.5%
自家用自動車	旧中主町	339	54.1%	162	47.8%	0	0.0%	0	0.0%	485	45.9%	986	45.6%
	旧野洲町	1,033	16.5%	255	16.4%	288	21.9%	291	28.9%	1,387	16.4%	3,254	17.5%
	野洲市	1,372	20.0%	417	22.0%	288	19.8%	291	28.9%	1,872	19.7%	4,240	20.5%
タクシー・ハイヤー	旧中主町	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
	旧野洲町	25	0.4%	0	0.0%	78	5.9%	185	18.4%	261	3.1%	549	3.0%
	野洲市	25	0.4%	0	0.0%	78	5.3%	185	18.4%	261	2.7%	549	2.6%
自動二輪・原付	旧中主町	23	3.7%	44	13.0%	0	0.0%	0	0.0%	67	6.3%	134	6.2%
	旧野洲町	174	2.8%	79	5.1%	0	0.0%	0	0.0%	253	3.0%	506	2.7%
	野洲市	197	2.9%	123	6.5%	0	0.0%	0	0.0%	320	3.4%	640	3.1%
自転車	旧中主町	0	0.0%	133	39.2%	0	0.0%	0	0.0%	133	12.6%	266	12.3%
	旧野洲町	1,020	16.3%	759	48.9%	183	13.9%	33	3.3%	1,900	22.5%	3,895	21.0%
	野洲市	1,020	14.8%	892	47.1%	183	12.6%	33	3.3%	2,033	21.4%	4,161	20.1%
徒歩	旧中主町	78	12.4%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	78	7.4%	156	7.2%
	旧野洲町	3,083	49.4%	438	28.2%	585	44.5%	382	38.0%	3,703	43.9%	8,191	44.1%
	野洲市	3,161	46.0%	438	23.2%	585	40.1%	382	38.0%	3,781	39.8%	8,347	40.3%
計	旧中主町	627	100.0%	339	100.0%	142	100.0%	0	0.0%	1,056	100.0%	2,164	100.0%
	旧野洲町	6,247	100.0%	1,553	100.0%	1,316	100.0%	1,006	100.0%	8,443	100.0%	18,565	100.0%
	野洲市	6,874	100.0%	1,892	100.0%	1,458	100.0%	1,006	100.0%	9,499	100.0%	20,729	100.0%

(2) 物の動き（平成 18 年物流動向調査）

本調査は、平成 12 年に実施されたパーソントリップ（人の動き）調査の補足調査として実施されたものであり、集計については野洲市、守山市、草津市、栗東市が圏域として一括で集計されています。

また、調査は関係企業の 6% に対して郵送され、その回収率は約 20% であることから、数値の信頼度はかなり低いことに留意する必要があります。

【湖南地域の産業立地状況と周辺交通状況】



出典：滋賀県産業用地のしおり2008

①日当たり貨物車台数 草津市等を含む野洲市圏域における貨物車台数は膨大

草津市・守山市他 (野洲市圏域)

発生・集中貨物車台数:台/日

発生	集中	計
8,474	6,297	14,771

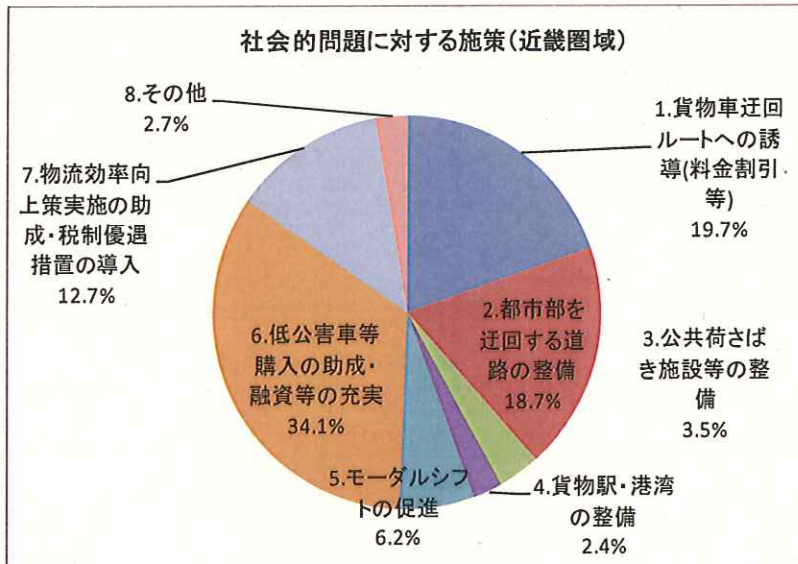
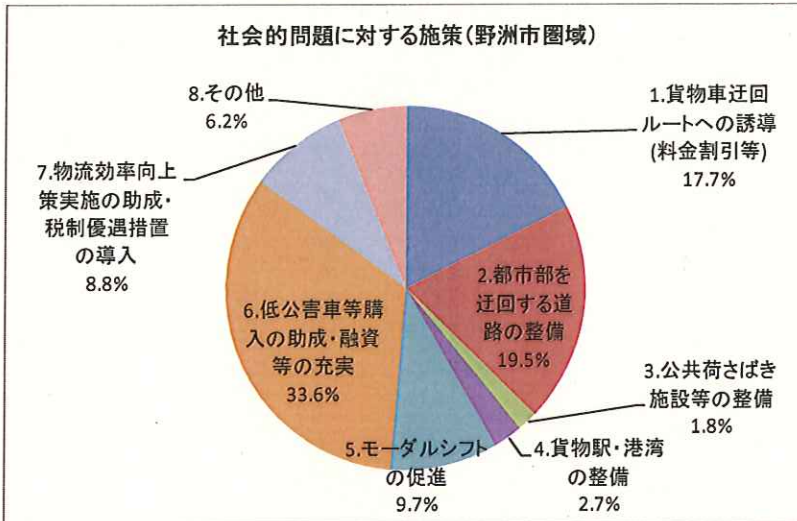
②物資の輸送方面 広域的に各方面に輸送されている

中ゾーン別	1.同一市区町村	2.隣接する市区町村	3.同一府県	4.自府県を除く近畿2府4県	5.近畿2府4県以东の東日本	6.近畿2府4県以西の西日本	7.海外	回答者数
草津市・守山市他	14.2%	15.2%	15.5%	27.0%	18.4%	8.1%	1.4%	100.0%
近畿圏計	18.1%	16.4%	15.8%	23.2%	14.8%	9.5%	2.4%	100.0%

③高速道路の利用 立地条件に恵まれているにもかかわらず、近畿圏全体に比べて利用率が低い

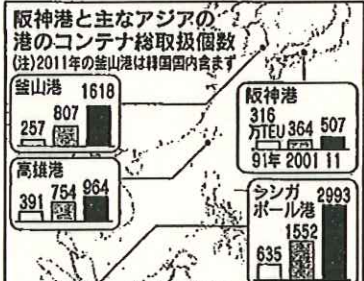
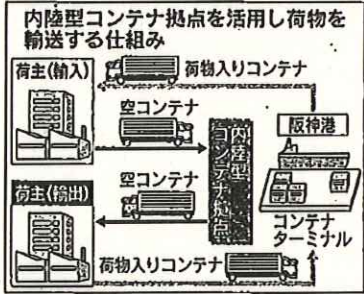
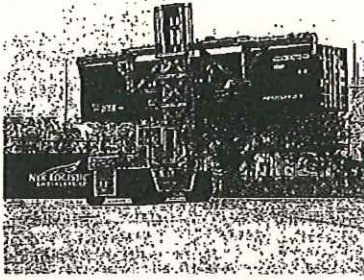
	1.おおむね利用	2.どちらかといえば利用	3.どちらかといえば非利用	4.ほとんど利用しない	5.利用できない区間がない	回答数
草津市・守山市他	40 29.00%	30 21.70%	45 32.60%	8 5.80%	15 10.90%	138 100.00%
近畿圏計	3,214 35.30%	2,578 28.30%	1,936 21.20%	555 6.10%	828 9.10%	9,111 100.00%

④物流に関する施策要望 迂回ルートへの整備に対する要望が多い



阪神港反攻へ 「内陸」に活路

阪神インランドコンテナデポの内覧会でコンテナを運ぶ模擬作業を見た(10月1日、滋賀県野洲市)



名古屋港など ライバル台頭 物流費減アピール

大阪府、神戸市、大阪府、神戸港埠頭が先月開設した「阪神インランドコンテナデポ」(滋賀県野洲市)の面積は3000平方メートル。日本通運材料が増える見通しで、

移動距離が減少し、物流費を減らせる。例えば、滋賀の企業が輸入する場合、阪神港まで下

滋賀に専用コンテナ拠点

アジアの主要港に比べ貨物取扱量が伸び悩む阪神港(大阪港と神戸港)が、反転攻勢に向け「内陸」に活路を見いだそうとしている。滋賀県に専用のコンテナ拠点を設け、国内の他の港に流れていた貨物を取り戻す実験を始めた。国際競争力を回復するため、まずは足場である国内企業の利用を促す狙いがある。また拠点設置の効果は未知数で、その成否が注目される。

大津支店の駐車場の一部を年数百万円で借りた。荷物を入れるコンテナは作業を請け負った日通の運転手が大型リフトで積み下ろしする。村瀬毅支店長は「支店でも扱う貨物の90%は工業製品。県内メーカーが輸入する原

関西は今

重要拠点になる」と期待している。移動距離が減少し、物流費を減らせる。例えば、滋賀の企業が輸入する場合、阪神港まで下

利用1カ月ゼロ

神戸は国内ライバル港

国土交通省の5年ごと調査で2008年度の滋賀県内の国際海上コンテナ貨物の61%が阪神港に運ばれた。その他は名古屋港(37%)や四日市港(9%)に向かった。

滋賀県北部は中部の港の方が阪神港より近いとみられる。日本海側の敦賀港を経由し、釜山港に流れた方も少なからずあったようだ。

阪神港の2011年のコンテナ総取扱個数は507万TEU(2010年4割増)だが、この間にシンガポールの取扱個数はほぼ倍増し、他の主要港も伸びた。阪神港の最大の競争相手は韓国の釜山港。かつては西日本一帯の港から阪神港に荷物が集まったが、最近ではこれらの荷物が釜山港に向かう。料金が安く、24時間営業など便利だからだ。阪神港は10年伊勢湾(名

川崎汽船株式会社のケイライン(東京・大阪)はコンテナ拠点の新設をビジネスチャンスとみて、京都府滋賀に生産拠点がある大手メーカーを中心にデポを利用するよう営業している。貨物が集まらず採算が合わない場合は「デポを続けるのは困難」(ケイライン社長)だけに、関係者は利用が始まるのを心待ちにしてる。(編集委員・福田龍二、神戸支社 原欣志)

コンテナ取扱数

釜山港との差 拡大

古巣、四日市港、北部九州(北九州、徳島)といったライバルを押し、京浜港とともに国際コンテナ戦略港湾に選ばれた。国は今後、設備投資を両港に集中し、様々な特典も与える。大阪府などは阪神港を「日本の地方港湾」で釜山港の出先となるのを防ぐ防波堤「釜山」にすべく、利用料引き下げや24時間営業なども検討中だ。

●上位計画資料（原文）

（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～

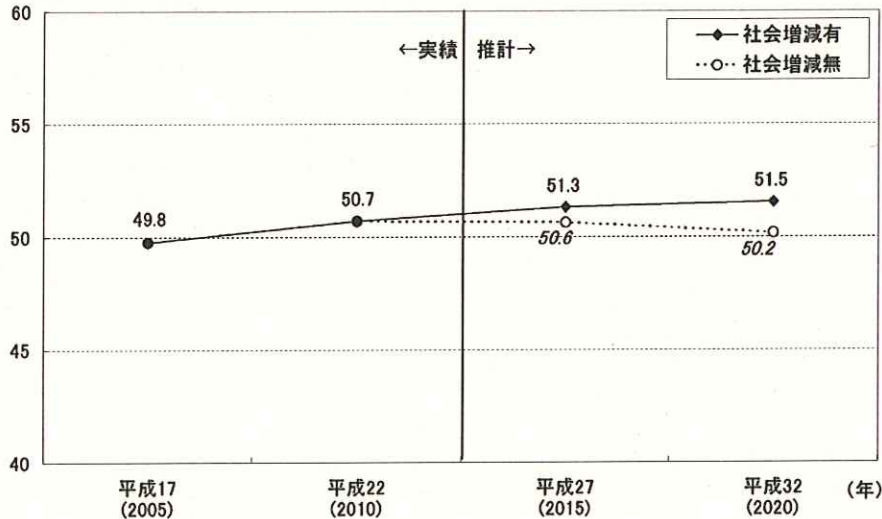
＜まちづくりの基本目標＞

- 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 市民と行政がとものつくるまち

＜人口フレーム＞

■総人口

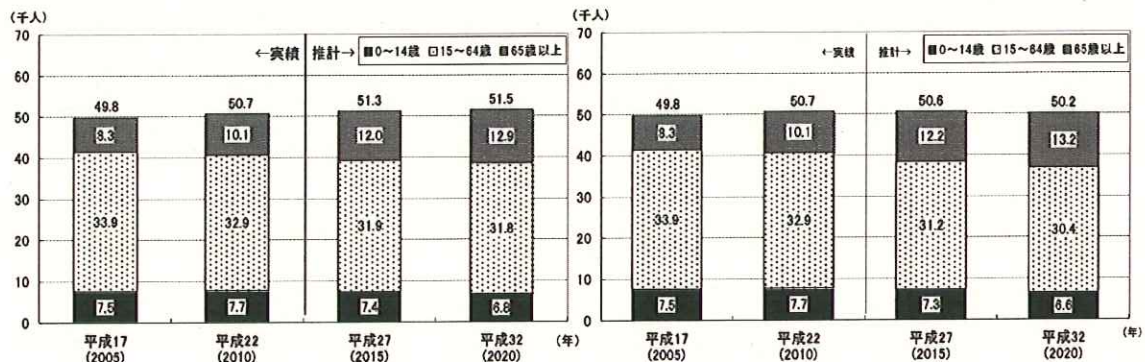
(千人)



■年齢三区分別人口

《社会増減有》

《社会増減無》



<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。

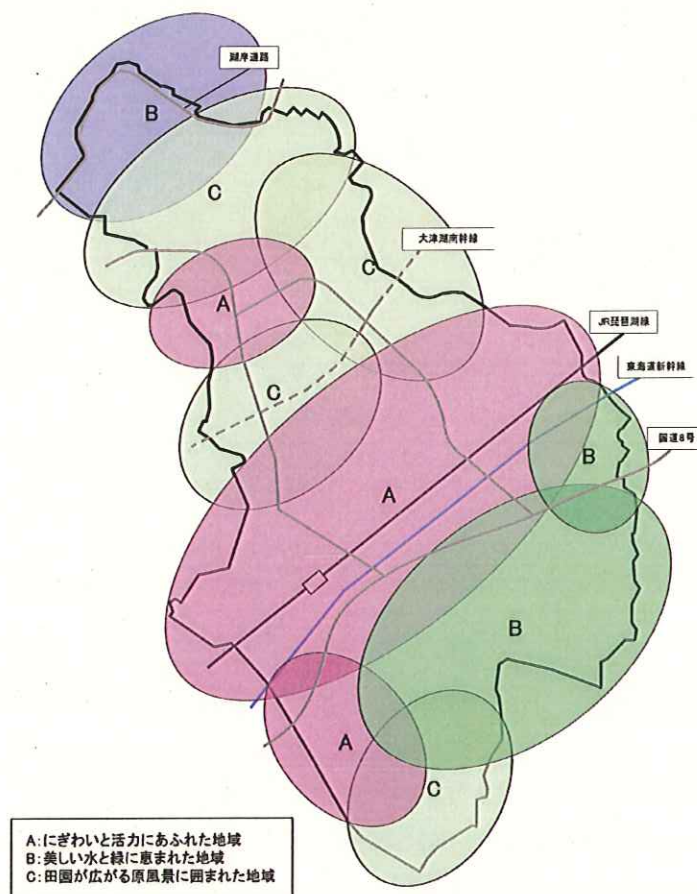
B：美しい水と緑に恵まれた地域

市北部の琵琶湖岸に沿った地域と、市南部に広がる森林区域は自然環境の中での多様な交流を中心に、自然とのふれあいや水源の涵養、生物多様性の保全など、自然が持つさまざまな機能の保全・充実を図り、美しい水と緑に恵まれたみんなが安らぐまちづくりを進めます。そして、自然との共生を図りながら、市民が安らぐ場として、また市外から訪れる人々との交流の場としての機能を充実します。

C：田園が広がる原風景に囲まれた地域

市北部に広がる美しい田園環境を保全し、農業振興地域が持つ本来の機能を保持する一方で、市内移動の利便性や景観にも配慮した整備を進め、そこに暮らす市民や訪れる人々がうるおいとやすらぎを感じながら、みんながいきいきと輝けるようなまちづくりを進めます。

■地域イメージ図



<交通に関する施策方針>

【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。

[基本認識]

野洲市の道路ネットワークは、国道8号が市域を東西に貫き、国道477号が市域の北部を東西に横断しながら隣接市町に連絡しており、これを補完する形で県道、市道が展開しています。

しかしながら野洲市は、野洲川・日野川の両河川に挟まれている地勢により、以前から東西方向の路線が不足し、朝夕の時間帯を中心に渋滞が発生しています。また、市民生活を支える生活道路においては、幅の狭さや段差の解消など、バリアフリーの観点から整備が必要な箇所が見受けられます。

今後の道路整備にあたっては、高齢化の進行や地球温暖化の防止といった観点をふまえ、渋滞の緩和のほか、歩行者や自転車、公共交通での移動がしやすい環境の整備を主眼に取り組みを進めていく必要があります。

[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。

【想定される主な取り組み】

- ・ 国道8号野洲栗東バイパス、県道大津湖南幹線の早期整備
- ・ 道路交通の実情と市民のニーズに合わせた道路整備計画の策定や既存計画の見直し
- ・ 近隣市町へのアクセスの向上 など

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。

【想定される主な取り組み】

- ・ 歩道の整備や交差点の改良、道路照明や案内板など、安全で円滑に通行できる道路施設の整備
- ・ 楽しみながら徒歩移動できる歴史街道などの道路空間の創出
- ・ 美装タイル・ブロックや石畳など人と景観を大切にす舗装
- ・ 植栽など景観に配慮した道路整備
- ・ 通勤通学やサイクリングなどで安心して自転車が利用できる、専用レーンや駐輪場などの整備
- ・ 市民・地域との協働による道路美化の推進
- ・ 道路のバリアフリー化の推進

- ・街路における緑地帯の整備や道路用地におけるポケットパーク※の整備 など

【関連する基本事業】

- 基本目標 2：施策 2－② いつまでも元気で暮らせるまちづくり
 - 施策 3－② 社会参画と就労の促進
 - 施策 7－④ 交通安全の推進
- 基本目標 4：施策 1－② 地域性豊かなまちなみやうるおいのある景観の創出
- 基本目標 5：施策 3－② 公共交通関連施設の利便性や親しみやすさの向上

【関連する主な分野別計画】

- 都市計画マスタープラン
- 交通バリアフリー基本構想
- 交通バリアフリー道路特定事業計画
- 橋梁長寿命化修繕計画

○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。

【基本認識】

公共交通は、通勤・通学等、市民の活動を支えており、特に、高齢者をはじめとする自家用車の利用が難しい市民にとって重要な役割を果たしており、高齢化の進行が見込まれる中で、今後重要性が増していくものと考えられます。また、自家用車の利用から公共交通を利用する生活様式への転換は、地球温暖化防止の観点からも有効です。

野洲市ではJR琵琶湖線が京阪神方面や県内外の各地域を結んでおり、JR野洲駅や篠原駅は多くの利用者がありますが、そこから市内各所を結ぶ公共交通の充実が求められています。公共交通の社会的役割を基点に、事業者との連携や協働の理念に基づいて、公共交通が利用しやすくなるような環境整備が必要です。

今後は、市民に対して公共交通の利用の促進を啓発するとともに、鉄道・バスのダイヤやネットワークの充実について、関係機関との連携強化や、コミュニティバスをはじめとする市の取り組みの強化を図ることも必要となります。

【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。

【想定される主な取り組み】

- ・ 市民参画による公共交通のあり方の検討
- ・ JR琵琶湖線の複々線化や鉄道・バスのダイヤの改善等に向けた関係機関への要望
- ・ コミュニティバスの利便性向上
- ・ 福祉施策と連携した移動手段の確保
- ・ 公共交通利用に向けた市民への意識啓発
- ・ 公共交通間の乗り継ぎ等、相互利用の利便性向上に向けた、関係機関とのネットワーク作り

- ・ 駅前の交通結節点としての環境整備 など

【関連する基本事業】

- 基本目標 1：施策 1－③ 子育て、子育てを支える地域づくり
- 基本目標 2：施策 2－② いつまでも元気で暮らせるまちづくり
施策 3－② 社会参画と就労の促進

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。

【想定される主な取り組み】

- ・ 駅を中心とした公共交通結節点における緑あふれ心癒される空間の創造や、バリアフリー化の推進
- ・ 身体の不自由な人の利用に配慮したバス停の改善
- ・ ノンステップバス※など、利用者にやさしい設備の導入に向けた、事業者への働きかけ
- ・ 公共交通と組み合わせて自転車が使いやすい施設整備など

【関連する基本事業】

- 基本目標 1：施策 1－③ 子育て、子育てを支える地域づくり
- 基本目標 2：施策 2－② いつまでも元気で暮らせるまちづくり
施策 3－② 社会参画と就労の促進
- 基本目標 5：施策 2－② 歩行者や自転車、環境にやさしい道路や街路の整備

【関連する主な分野別計画】

- 野洲駅中心市街地整備計画
- 交通バリアフリー基本構想

(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

○道路交通施設

①広域幹線道路

- ・国道8号（都市計画道路出庭大篠原線）については、拡幅、歩道の整備、交差点改良等道路交通需要の増加等に適切に対応した道路整備を要請します。
- ・周辺市町とのアクセス強化につながる国道8号野洲栗東バイパス（都市計画道路野洲栗東線）や都市計画道路大津湖南幹線等の整備を要請し、河川横断時における渋滞緩和等を促進します。
- ・国道477号や、主要地方道大津能登川長浜線（都市計画道路野洲川日野川線）、一般県道近江八幡大津線（さざなみ街道）においては、適切な維持・管理、充実に努めます。

②地域内幹線道路

- ・市内を結ぶ幹線道路については、主要地方道野洲中主線（都市計画道路六条野洲線）、主要地方道野洲甲西線・一般県道小島野洲線（都市計画道路野洲南桜線）、一般県道守山中主線・一般県道木部野洲線（都市計画道路小篠原三宅線）、市道辻町小比江線（都市計画道路八夫童子川線・南桜永原線）、一般県道希望が丘文化公園北線及び希望が丘文化公園南線（都市計画道路南桜永原線）、都市計画道路市三宅妙光寺線、市道野洲川右岸線など、特に南北の拠点間を結ぶ道路ネットワークの強化を図ります。また、跨線橋等の整備による鉄道横断部の円滑なアクセス確保を図ります。
- ・都市計画道路野洲駅北口線及び一般県道野洲停車場線（都市計画道路野洲停車場線）については、歩道の修景整備や街路樹の整備、また状況に応じて無電柱化を図るなど、公共交通における本市の玄関口として歩きやすく魅力あるシンボリックな道路となるよう、適切な維持・管理と充実を図ります。
- ・JR篠原駅の駅舎橋上化と周辺整備に併せて一般県道安養寺入町線の整備・改良を進め、地域住民の生活利便性と地域内の産業基盤等の充実を図ります。
- ・第2名神高速道路、国道1号バイパス（水口道路・栗東水口道路）等周辺の高規格道路・広域幹線道路等の整備動向に関連して、近隣市町へのアクセス道路の整備を図ります。
- ・湖南地域と東近江地域を連携し、また、野洲市域と名神高速道路竜王1.0とのアクセス強化を図る道路として、（仮称）湖南・東近江広域幹線の早期着手を促進します。
- ・既存道路については、適切な維持管理を図りつつ、改修時等に併せて歩道の修景整備や街路樹の配置、ポケットパークの整備、景観に配慮した防護柵等の整備、交通安全施設の整備、生活関連経路における歩道のバリアフリー化等を進めます。
- ・歩道や路肩部分の美化、清掃、除草、植栽・花壇の世話など、地域内にある道路への愛着を持ちながら、自治会等が中心となって住民が道路環境の維持・管理に参画するアダプト（里親）制度等による道路の環境保全を進めます。

③生活道路等

- ・住宅地、集落地内の道路については、歩行者や自転車通行者に配慮し、安全、安心に利用できるよう適切な整備、改修等を図るとともに、修景施設の充実など必要に応じて楽しく通行できるよう配慮した整備を行います。

- ・生活道路は、良好な住宅地への通過自動車交通の排除や走行速度の低減など、きめ細やかに配慮された道路整備、狹隘部分の拡幅や橋梁整備により、安全で安心して利用できる道路空間を創造します。
- ・水と緑、文化のネットワークを担う道路として、中ノ池川、家棟川等の河川堤防や寺院・神社、史跡等の地域資源を結ぶ路線を活用し、散策やサイクリングが楽しめる道路等の整備・充実を図ります。

○公共交通施設

- ・JR野洲駅周辺においては、鉄道と自動車交通（バス、タクシー、自家用車等）を相互につなぐ結節点としての機能の向上を図るため、駅前広場の整備など、公共交通機関相互の乗り継ぎ、自家用車等から公共交通への乗り継ぎ等の利便性を高める整備・充実を図ります。また、交通渋滞緩和を図るため、自転車利用を促進する整備を図ります。
- ・JR野洲駅南口については、公共交通と一般車両の輻輳の解消、路線バス等の乗降スペース・駐停車スペースの確保、自転車歩行者動線・歩行者空間の確保、バリアフリーの整備、さらにサインの統一や電柱類地中化等の景観整備など、市の玄関口として駅前広場の整備・充実を図ります。
- ・JR篠原駅周辺においては、駅舎橋上化に伴い、市域東側の拠点として駅前広場の整備等による交通利便性の向上を図るとともに、周囲の自然環境に配慮した緑化を推進するなど、潤いある魅力的な駅整備を図ります。
- ・JR野洲駅と篠原駅の2駅間においては、新たな地域拠点の整備に併せた新駅の設置を関係機関に要請します。

<交通施設の整備方針図>

