

第4回野洲市交通ネットワーク構想検討委員会 ～議事概要～

日時：平成25年2月19日（火）10：00～11：30

場所：野洲市役所本館3階 第1委員会室

■議事次第

1 開会、あいさつ	
2 議事 ○「野洲市交通ネットワーク構想（案）」のパブリックコメント等への対応について 資料2、資料3、資料4 資料5、資料6	・構想（素案）に対する第3回検討委員会での意見とその対応、パブリックコメントへの対応、物流アンケート調査の結果等について説明を行った。
3 その他 ○構想の実現に向けて	・委員から、構想の実現に向けてのご意見、アドバイスなどをフリートーク形式で出していただいた。
4 閉会	

■参加者

	氏名	所属等	備考
委員	中川 大	京都大学大学院工学研究科教授	(委員長)
	松永 諭	野洲市商工会副会長	(副委員長)
	永田 征二	野洲市自治連合会会長	
	谷 とよ子	守山野洲交通安全協会女性部	
	田中 貢	国土交通省近畿地方整備局道路部 地域道路調整官	
	徳島 英和	滋賀県 南部土木事務所長	欠席
	松家 昌雄	守山警察署 交通課長	欠席
	仲江 九二孝	湖南広域消防局 東消防署長	
	川端 和夫	野洲工業会 オリベスト株式会社	
	樋口 俊助	社団法人滋賀県バス協会 専務理事	欠席
	木村 靖	貸切バス業務 びわこ観光バス株式会社	
事務局	野洲市長 山仲 善彰		
	野洲市都市建設部道路河川課 国県事業対策室		
	同 政策調整部企画調整課		
	同 市民部生活安全課		

委員会写真



■議事概要

2 議事
○「野洲市交通ネットワーク構想（案）」のパブリックコメント等への対応について 構想（素案）に対する第3回検討委員会での意見とその対応、パブリックコメントへの対応、物流アンケート調査の結果等について説明を行った。

委員からのご意見 「野洲市交通ネットワーク構想（案）」の パブリックコメント等への対応について
1-1・パブリックコメントへの対応についてはどのように公表するのか。 (A委員)
1-2・本日の委員会で承認いただいた後、市のホームページ上で公表する。 (事務局)
2-1・構想（案）の37ページ、地域ネットワークの（2）○構造的障害の解消の中で、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するとあるが、適切な間隔とは。 (B委員)
2-2・野洲川及び日野川への架橋については都市計画決定されている。 野洲川の下流部については、野洲川改修の補償により橋が多く架かっているが、上流部、野洲市には少ない。12ページに主要道路網図があるが、野洲川への架橋は非常に重要である。 国道8号野洲栗東バイパスや野洲駅北口線、大津湖南幹線といった大きな計画が3つあるので、課題解決に向けた分かりやすい表現に修正する。 (事務局)
3-1・パブリックコメントへの対応について、JRへの要望の提案だが、もともと草津から野洲までの複々線の計画が潜在的にあり、用地も購入している経過がある。 JR側としては輸送力は複線で足りている、列車を走らせる余力もあるとの見解であり、本来であれば構想の中に複々線化も大きく入れるべきであるが、今回はそこまで入れていない。 輸送力にまだ余力があるとのことで、パブコメの対応についてもこのようにさせていただいている。 (事務局)
3-2・文章表現について、構想とパブコメの対応との間で統一した表現にしておいたほうがよい。 (A委員)
4-1・37ページの（2）中、「○交差点改良」について、国や県との関わりについての記述がない。市単独でできるものではないと思うので、道路管理者同士が協力して事業を進められるよう修正してはどうか。 (C委員)

<p>4-2・ご指摘のとおり修正する。</p> <p>国道8号から野洲駅に入ってくる道路（県道野洲停車場線）は、安全対策として車道を狭くしているが、逆に交差点で大型バス等が曲がりにくくなって、本道で後続車が減速すると、渋滞を引き起こしてしまう。</p> <p style="text-align: right;">（事務局）</p>
<p>4-3・大型バスだと内輪差で縁石ブロックに乗り上げてしまう。</p> <p style="text-align: right;">（D委員）</p>
<p>4-4・やはり国、県、市町が連携して取り組んでいかないといけない。そのように修正する。</p> <p style="text-align: right;">（事務局）</p>
<p>5-1・。幼稚園の通園や小学校の通学のバス、コミュニティバス、路線バスについて、児童や生徒、高齢者が一緒に乗れるような計画をたてられないか。</p> <p style="text-align: right;">（E委員）</p>
<p>5-2・できればやりたいが、通園や通学の時間帯が異なるため難しい。</p> <p>コミュニティバスは広く市民の移動手段として提供しており、通学等の手段としては考えていない。</p> <p style="text-align: right;">（事務局）</p>
<p>6-1・38ページ、（3）の「○交通安全」の中で、通学路の整備について書かれているが、昨年のはじめの事故以降、非常に関心が高まっている。警察等と文部科学省、国土交通省の連携により危険箇所の抽出もしており、こうした部分についてもっと触れてはどうか。</p> <p>また、第3章の課題の中で、33ページあたりに通学路のことが書かれておらず、こちらも課題として挙げておいてはどうか。</p> <p style="text-align: right;">（C委員）</p>
<p>6-2・簡単にまとめすぎており、亀岡の事故の経過なども踏まえて修正する。</p> <p>各学校では集団登校していることもあり、交通弱者とともに挙げておく必要がある。</p> <p style="text-align: right;">（事務局）</p>
<p>7-1・1ページの「はじめに」の中で、総合計画改訂版の中で「脱自家用車を目指す」「公共交通機関の充実」「徒歩や自転車による交通の安全性と利便性を高める」とあるが、構想の中身は道路整備が中心となっており、脱自家用車の表現は適切か。</p> <p>また、41ページの地域ネットワーク図について、番号は優先順位を表しているか、何か意図があるか。</p> <p style="text-align: right;">（D委員）</p>
<p>7-2・総合計画改訂版に位置づけられていれば、これは上位計画に当たるものであり、これに従うのが前提かと思う。</p> <p style="text-align: right;">（A委員）</p>
<p>7-3・総合計画は、より幅広い観点で、環境面に配慮した取り組みも含めて取り上げている。道路の計画とは視点が異なることから、このような表現とさせていただいている。できるだけ自家用車に頼らない、公共交通の利用を促進するという意味である。</p>

<p>地域ネットワーク図における数字は優先順位ではない。優先順位の議論はまだまだこれから必要と考えている。</p> <p style="text-align: right;">(事務局)</p>
<p>8・いくつかご意見をいただきましたので、文言等部分的に修正していただくところはあるが、基本的には提案いただいたこの構想(案)について、承認いただくということよろしいか。</p> <p>(はい、異議なしの声あり)</p> <p>ありがとうございます。それでは、構想(案)については承認いただいたということ…。</p> <p style="text-align: right;">(A委員)</p>
<p>9・ありがとうございました。</p> <p>頂戴しましたご意見について、特に第4章・地域ネットワーク構想のところの内容を修正させていただき、その上で製本させていただきたい。</p> <p>また、14ページと32ページにある「国道8号の渋滞状況」について、直近のデータがあることから、データを最新のものに差し替えることとする。</p> <p style="text-align: right;">(事務局)</p>

<p>3 その他</p> <p>○野洲市交通ネットワーク構想の実現に向けて</p> <p>委員から、構想の実現に向けてのご意見、アドバイスなどをフリートーク形式で出していただいた。</p>
--

委員からのご意見、アドバイスなど	
<p>1・構想の実現に向けて、委員の皆さまのご意見を頂戴したい。</p> <p style="text-align: right;">(A委員)</p>	
<p>2・本日欠席の委員から、書面により構想実現に向けてのアドバイスを頂戴しているので、皆さまに配布する。</p> <p style="text-align: right;">(事務局)</p>	
<p>3・委員の皆さまには、今回承認いただいた構想を受けて、実現に向けたご意見、アドバイスをフリートークで頂戴し、平成25年度に計画している「道路整備計画」の策定に反映させていきたいと考えている。</p> <p style="text-align: right;">(事務局)</p>	
<p>4-1・JRについて、ダイヤの増強は野洲駅までの複々線化や篠原駅、また新駅構想も含めた対策として考えているのか。</p> <p>上りの電車、平日の昼間であれば新快速が2本程度しかない。単に新駅をつくったとしても、それだけで客が増えるわけではないので、新駅についてもダイヤ増強を考えているか。</p> <p>また、踏切の対策について書かれているが、改修についてどのような対策を考えているのか。</p>	

私たちとしても、何か運動していく必要があるならば…。

(B委員)

4-2・駅をつくれれば電車の本数が増えるわけではないが、上り方面へは彦根市も近江八幡市も本数を増やしてもらえるよう願っている。

複々線化についても、潜在的には近江八幡までという考えを近江八幡市は持っていると思う。野洲までもなかなか難しいが。

滋賀県全体の将来的な展望の中で、篠原駅を活用していく。

村田製作所やテクノスマート、P & G等の事業所も近く、従業員は野洲駅からバスにより通勤されている。野洲駅も飽和しており、野洲駅の負荷が軽減されるという効果が現状でも期待できる。

また、希望が丘文化公園や琵琶湖岸へのアクセス性、開発余地もあることを考えれば、十分需要増が見込めるエリアであり、新駅についてはきちんと位置づけをしていきたい。知事も国体の話をされており、そのためにというわけではないが、有効性は高い駅であると考えている。

(事務局)

4-3・新駅をつくるという話であれば、ダイヤの増強は是非お願いしたい。

(B委員)

4-4・踏切については市内で5箇所あり、特に祇王小学校近くの新踏切が最も危険な状況である。市道小篠原上屋線とJRの線路の間隔が非常に狭く、平面交差は無理だとJR側からも言われているが、アンダー化すれば多額の費用を要する。

交通量が最も多いのは野洲駅近くの甲賀踏切であるが、踏切の改良条件となる両側の道路改良ができておらず、道路構造例に基づく道路改良ができていないのは篠原小学校近くの柿木踏切であり、交付金等を活用し、引き続きJRとは協議していきたい。

通学・通園については、祇王については新駅の自由通路などでも解消できると考えられる。

(事務局)

5-1・事業の進捗について情報提供させていただく。

国道8号野洲栗東バイパスについては、昨年12月に妙光寺自治会の田んぼに道路幅杭を打設された。今後、用地買収に向けた用地測量に入っていく予定。他に2つの自治会で対策委員会を組織されており、道路構造や法線等について協議を続けているところ。3市の中では高架・交差点なしの構造で共通理解できているが、1日も早く着手できるよう、できるところから順次取り組みを進めていく。これまでの取り組みに比べて、実現性は格段に高まっている。

駅前整備については、本日午後から検討委員会を開催する。駅前の3.5ヘクタールの土地活用について、健康や医療も含めた議論をしていただいている。年度を跨いで最終的な提案をいただく予定。別の課題として、中核的医療の確保を目的とした新しい病院のあり方についても検討している。

野洲駅北口については、順次整備計画を進めている。

(事務局)

<p>5-2・駅前整備については重要な話であり、積極的に進めていただきたい。 特に、歩行者の動線をどうするかが非常に大きな影響がある。 これまで見てきた他の計画では、自動車の動線はあっても歩行者の動線がまったく検討されていなかったところもあった。駅とまちをつなぐのは歩行者の動線であり、是非そうしたところを検討いただきたい。</p> <p style="text-align: right;">(A委員)</p>
<p>6-1・構想の実現に向けては近隣市町との連携、交流の強化が重要なカギとなっており、野洲市だけでは実現不可能であるので、各種同盟会や協議会の取り組みと連携して進めていただきたい。 「野洲から世界へ」という素晴らしい構想であり、この委員会にも国や県の方にも入っていただいているので、一緒に連携して取り組んでいただきたい。</p> <p style="text-align: right;">(F委員)</p>
<p>6-2・湖南地域の4市、湖南市や竜王町、近江八幡市などとも活発に議論している。8号バイパスについても、昨年度に栗東、守山との3市により同盟会を立ち上げて活動してきたからこそここまで進んできている。 きめ細かなつながりを持って取り組んでいきたい。</p> <p style="text-align: right;">(事務局)</p>
<p>6-3・近畿地方整備局の道路部長室にも市長はよくお越しになる。 資料の中にも交通量等のデータがあるが、こうした数字の積み上げにより道路や施設が必要であるとの情報発信をしていくことが大事。 行政のみならず、例えば自治会レベルで同盟会を組織し、要望活動されているようなところもある。住民が本当に困っているという状況がよく伝わり、そうした声が事業を動かす大きな力になる。</p> <p style="text-align: right;">(C委員)</p>
<p>6-4・湖南4市で、滋賀国道事務所を中心として湖南地域の交通ネットワークやまちづくりをどう結び付けていくか、年度内に研究会を立ち上げる予定。近隣との関係を密にして取り組んでいきたい。</p> <p style="text-align: right;">(事務局)</p>
<p>6-5・。市民の声を結集していくことは、国や県に対して働きかけていくのに非常に重要だと思う。 パブリックコメントとして出された意見が1件というのは残念だが、全面的に賛成の方がコメントするケースは少ないと思うので、別の手段でそうした声を拾う試みもあってよいかと思う。 道路の混雑状況や鉄道の利用状況など、数字をしっかりと示すことができれば国や県に対しても説得力があると思う。</p> <p style="text-align: right;">(A委員)</p>
<p>7・安全・安心の確保について、緊急車両の円滑な通行のための施策展開、不法駐車への対策など、協力をよろしく願いたい。</p> <p style="text-align: right;">(G委員)</p>

8・企業にとっては、朝夕の時間帯で道路が非常に混雑しているので、時間帯をずらすなどの自前の対策はとっているが、それだけでは難しい。
工業会としても議論を進めていきたい。

(H委員)

9-1・国体についての話があったが、野洲市としては是非来てほしいというスタンスか。滋賀県にお越しいただく、ひいては野洲市にお越しいただくということであり、是非野洲市へお越しくくださいということでないといけないと思う。

構想の実現に向けては、こうした何かのきっかけがあって大きく推進すると思うので、絶好の機会と捉え、市民を挙げて受け入れる、それが構想の実現につながっていくと考える。

(D委員)

9-2・国体も含め、このまちにたくさんの方に来ていただけるようになるのも重要なことである。

今回の構想では観光面についてはあまり議論してこなかったが、観光についても、従来のような観光地をまわるだけのものとは明らかに変わってきている。

人の動きが活発になると、鉄道やバスの利用者もさらに増えていくので、そうした視点も今後取り入れていただければ。

(A委員)

10-1・地域ネットワーク図の形成方針には14の項目があるが、市として最重点項目をしっかりと位置づけて取り組んでいただきたい。

(E委員)

10-2・構想に位置づけているのは将来のことであるが、国道8号バイパスや大津湖南幹線、駅前整備や新駅構想など、ほとんどが「周回遅れ」の事業である。慌てる必要はないが、遅れているという認識は持ったうえで、新しい取り組みを描いていかないといけない。

国体については良い機会と捉え、市民のための起爆剤として、まちの発展のきっかけになるようなものとして活用していきたい。

(事務局)

11・活発に議論いただき、ディスカッションもさせていただいた。

構想を無事に取りまとめることができ、委員の皆さまのご協力に感謝申し上げます。

特に、市長が最初から最後まで参加、議論していただく委員会は、今までなかったように思う。市長自身の想い、貴重なご意見等もいただき、ありがとうございました。

構想の実現に向けてこれからも期待したい。

(委員長)