

野洲市交通ネットワーク構想

平成25年3月

野 洲 市

目 次

はじめに.....	1
第1章 野洲市の交通の現状	
1. 野洲市の都市特性.....	2
(1) 人口等.....	2
(2) 都市構造.....	5
2. 野洲市の交通の状況.....	7
(1) 広域交通の状況.....	7
(2) 公共交通の状況.....	9
(3) 道路網の状況.....	12
(4) 交通全般に関する事項.....	16
第2章 上位計画等	
1. 上位計画.....	17
(1) 第1次野洲市総合計画改訂版.....	17
(2) 野洲市都市計画.....	19
(3) 滋賀県交通ビジョン(案).....	22
(4) 大津湖南地域幹線道路整備計画.....	24
2. 関連計画.....	25
(1) 公共交通.....	25
(2) 道路交通.....	26
(3) 交通結節点.....	29
第3章 野洲市の交通の課題	
1. 課題の抽出.....	32
(1) 公共交通.....	32
(2) 道路交通.....	32
(3) 交通結節点(駅前広場)等.....	33
(4) 交通全般に関する事項.....	34
2. 課題のまとめ.....	35
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.....	37
2. 地域ネットワーク.....	38
(1) 野洲市の活性化のための移動性・アクセス性の向上.....	38
(2) 交通渋滞の解消.....	38
(3) 安全・安心の確保.....	39
(4) 環境保全.....	40
第5章 実現に向けて.....	43
資料編.....	45

はじめに

私たちの暮らしと産業は人、物、情報の移動によって支えられています。特に、人と物の安全で、環境負荷が低く、効率的な移動を確保することは、市民の安全はもとより、まちの持続可能な発展に欠かせません。

野洲市は、国内陸上交通の要衝に位置しており、基幹産業であった農業に加え、1960年代から工業立地が進むとともに、京都大阪へのベッドタウンとして人口も増加してきました。しかし、道路、鉄道などの交通を支える基盤は、実質的に半世紀以前のままです。その結果、野洲市の交通の現状は、国道8号に代表される幹線道路の渋滞により、通過交通、市外移動、市内移動が混在・混雑し、市民生活や産業活動に大きな負の影響を与えており、市民の安全とまちの発展の阻害要因となっています。市民の生活の質及び安全、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、ハードとソフトの両面から交通面での公共サービスの機能向上は重要となっています。

平成24年4月に改訂しました「第1次野洲市総合計画改訂版」では、環境保全と交通弱者への対策として、脱自家用車による環境にやさしいまちをめざした公共交通機関の充実を方針として掲げており、地域交通の強化・再編も求められています。

徒歩や自転車などによる市内の交通の安全性と利便性を高めるとともに、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という市民の夢を現実のものにしていく必要があります。

この課題解決を目的に「野洲市交通ネットワーク構想」を策定することとし、市民、専門家、事業者、関係機関の参加により委員会で検討いただきました。

構想という性格上、具体的な目標年次が定まっていないものや熟度の低いものも盛り込まれていますが、今後、個別の計画や事業によって確定されていくこととなります。

市民と企業が、地域はもとより、国内、世界へと繋がる「人と物とのネットワーク構想」を提案します。

第1章 野洲市の交通の現状

1. 野洲市の都市特性

(1) 人口等

①人口・世帯数

第1次野洲市総合計画改訂版において、平成32年の人口が59,000人から漸増の51,500人に見直されましたが、世帯数については今後も増加が続くと予測されています。

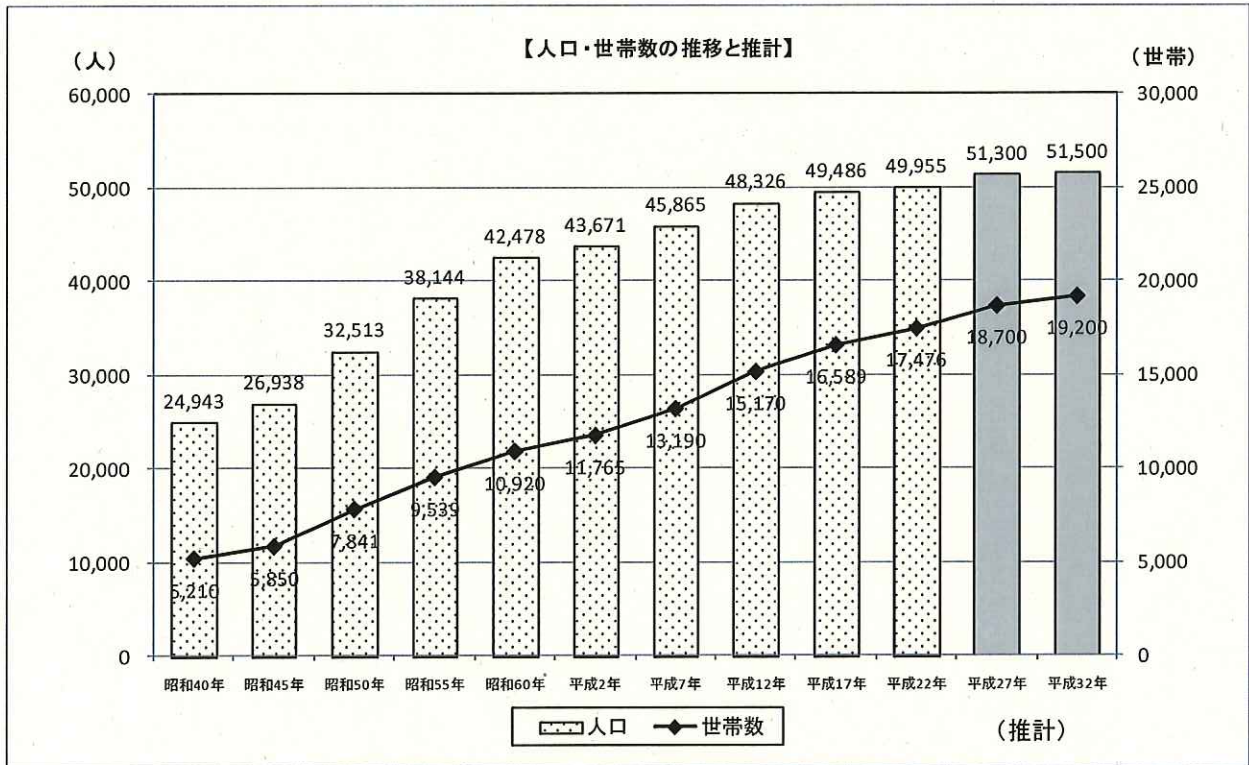


図1-1 人口推移と推計 (資料：国勢調査及び総合計画改訂版)

②少子高齢化

少子高齢化が進み、平成32年には高齢者比率が25.1%に達する見通しです。

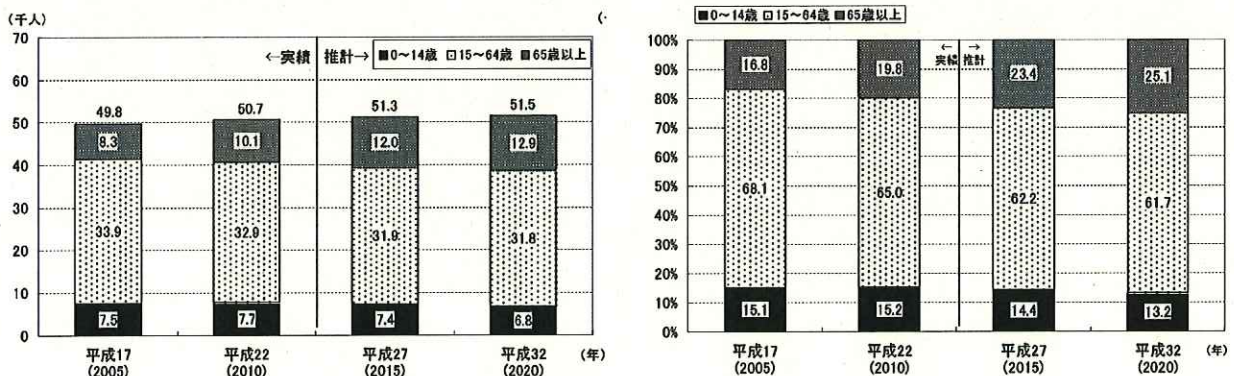


図1-2 年齢別人口推移と推計 (資料：国勢調査及び総合計画改訂版)

③地域別人口

人口は、市街化区域に集中しているものの、全市域にわたって広く分布しています。また、高齢者の比率は周辺部において高くなっています。

地域区分	人口 (人)	面積 (ha)	人口密度 (人/ha)	主な字名
野洲	12,852	498	25.8	野洲、行畑、小篠原
北野	9,139	308	29.7	市三宅、久野部、竹生、五之里
三上	5,018	1,157	4.3	三上、妙光寺、南桜、北桜
祇王	7,955	763	10.4	永原、中北、北、上屋、辻町、冨波甲、冨波乙
篠原	3,691	1,319	2.8	大篠原、小堤、入町、長島、高木、小南
中里	7,315	859	8.5	比江、小比江、北比江、乙窪、吉地、西河原、比留田、木部、虫生、八夫
兵主	4,672	1,235	3.8	野田、五条、安治、須原、堤、井口、六条、吉川、菖蒲
合計	50,642	6,139	8.2	

表 1-1 地域別人口（平成 22 年国勢調査）

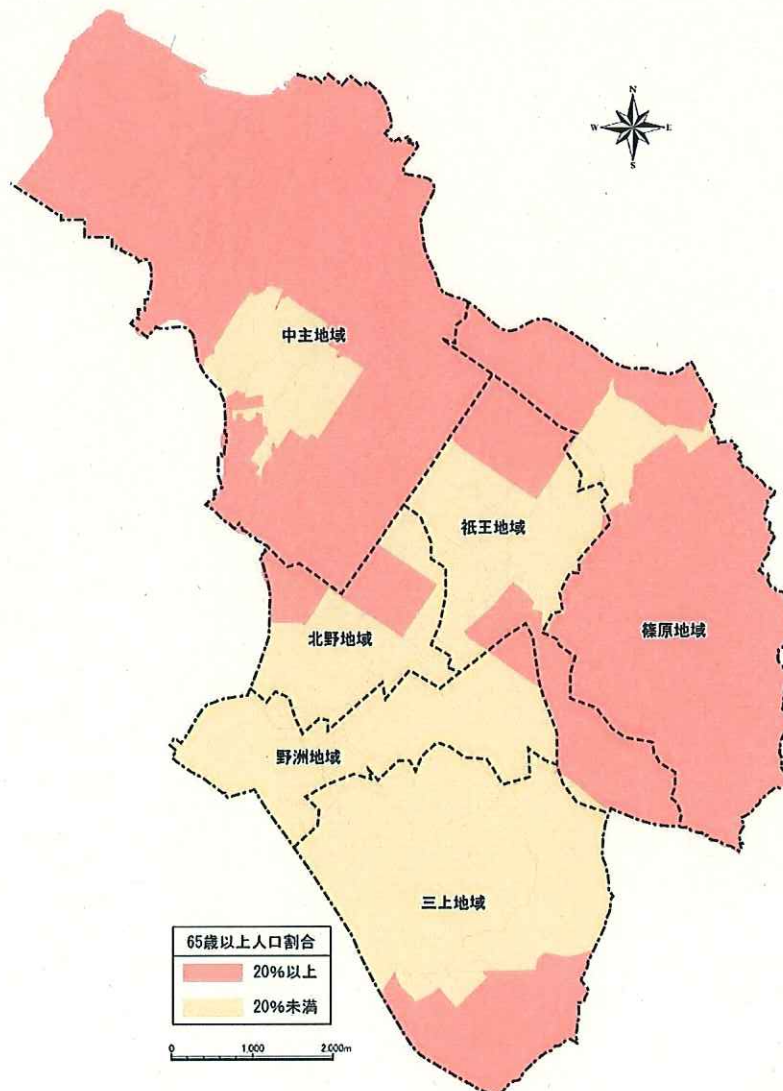


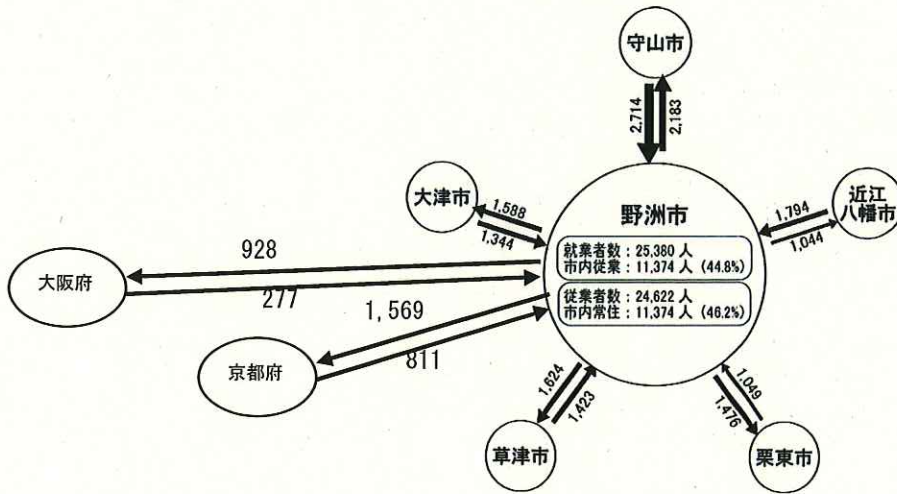
図 1-3 65 歳以上人口の分布〔国勢調査区ベース〕（資料：H17 国勢調査）

④通勤通学流動

近隣市が中心だが、京都府(京都市)、大阪府(各都市)への流出も多い

【通勤】[平成17年の流出流入](資料:国勢調査)

(単位:人)		(単位:人)	
野洲市の主な流出先	平成17年	野洲市の主な流入先	平成17年
総数	14,006	総数	13,248
1 守山市	2,183	1 守山市	2,714
2 草津市	1,624	2 近江八幡市	1,794
3 大津市	1,588	3 草津市	1,423
4 栗東市	1,476	4 大津市	1,344
5 近江八幡市	1,044	5 栗東市	1,049
その他	6,091	その他	4,924



【通学】[平成17年の流出流入](資料:国勢調査)

(単位:人)		(単位:人)	
野洲市の主な流出先	平成17年	野洲市の主な流入先	平成17年
総数	2,134	総数	215
1 草津市	360	1 草津市	52
2 大津市	313	2 守山市	43
3 守山市	260	3 大津市	37
4 近江八幡市	136	4 湖南市	23
5 栗東市	61	5 栗東市	11
その他	1,004	その他	49

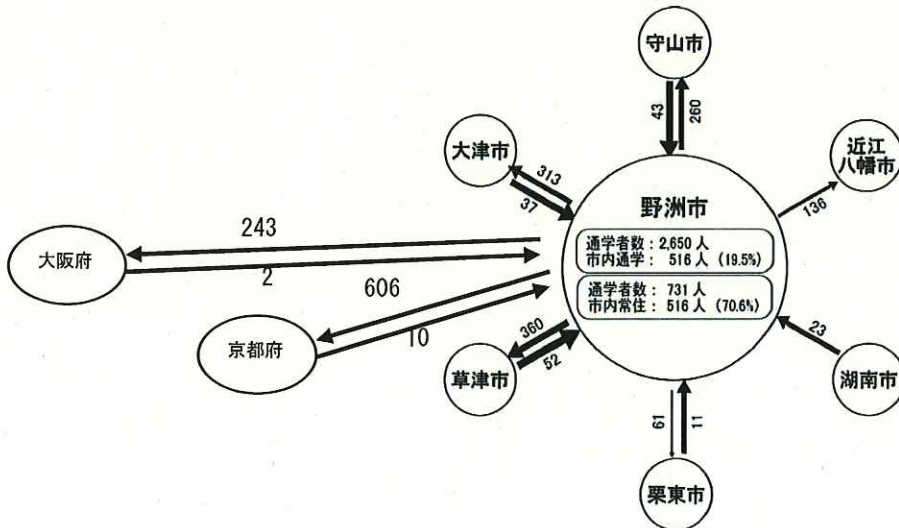


図1-4 通勤・通学流動図(資料:H17国勢調査)

(2) 都市構造

①土地利用状況

商業地、工場、住宅地については市街化区域に集中しています。市街化調整区域の大部分は農地で、その中に多数の集落が点在しています。

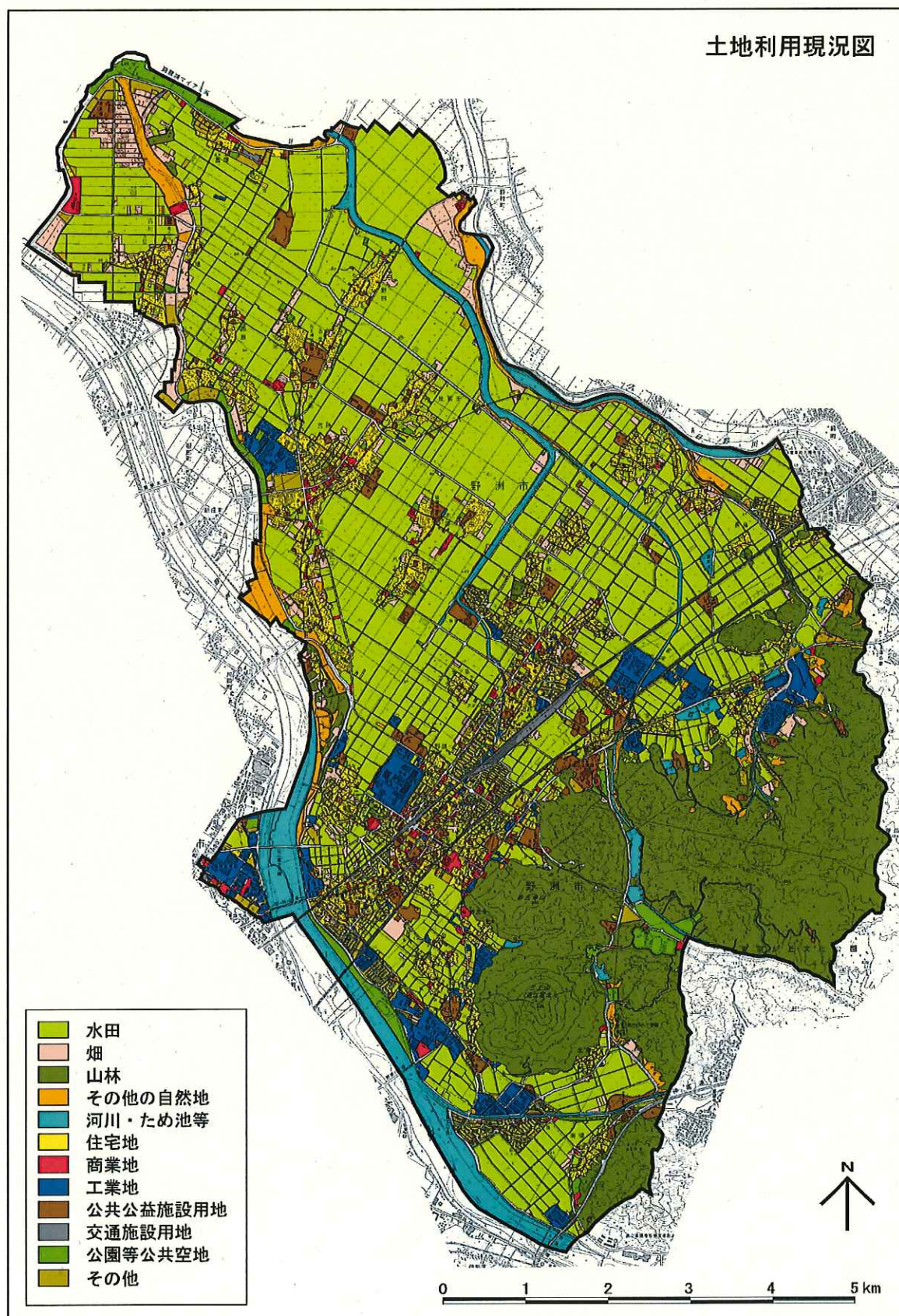


図 1-5 土地利用現況(資料：都市計画マスタープラン)

②主要施設配置状況

行政施設についてほぼ市内全域に配置していますが、特に野洲駅周辺には多く配置しています。大規模商業施設や主力工場、観光・レクリエーション施設などは、周辺部を中心に展開しています。

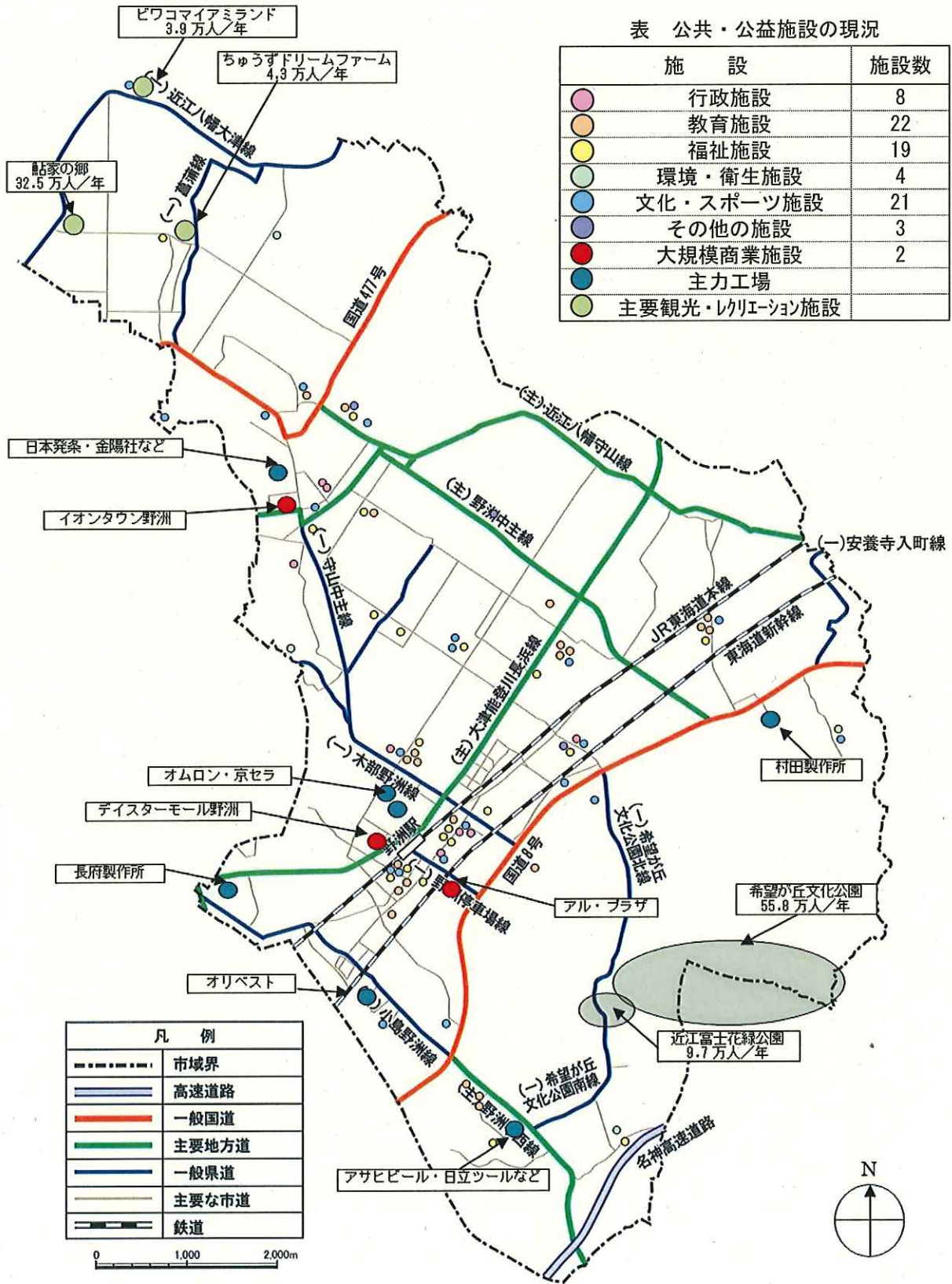


図 1-6 主要施設の配置状況

2. 野洲市の交通の状況

(1) 広域交通の状況

① 現況の広域的アクセス

現況の野洲市への広域的アクセスについては下図のとおりであり、国土幹線上にあって、利便性に恵まれています。

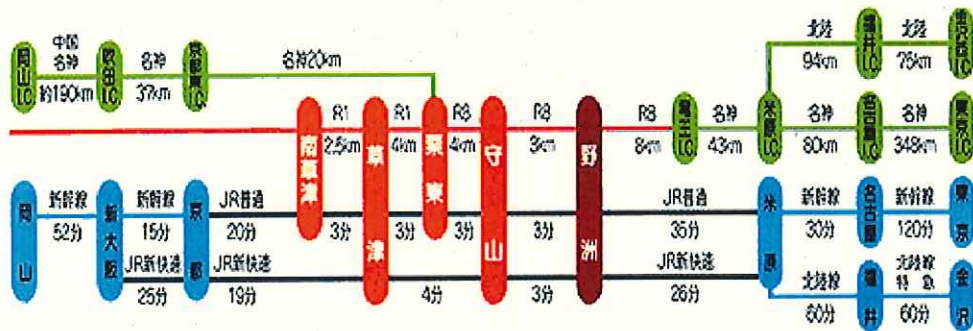
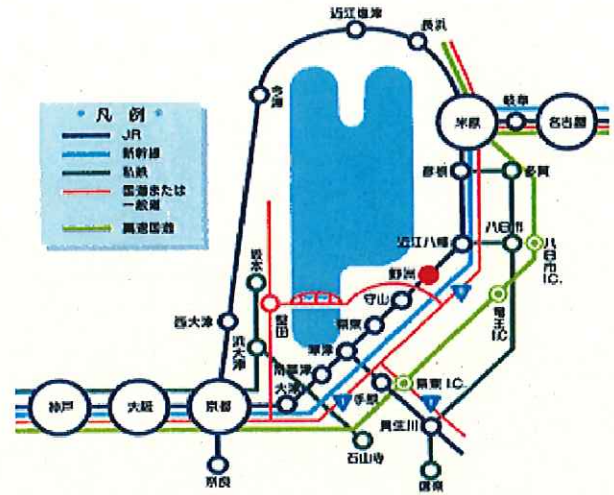


図 1-7 現況の広域的アクセス時間距離（資料：市ホームページより）

② 高速道路網

高速道路網は、野洲市から全国各地へネットワークされています。

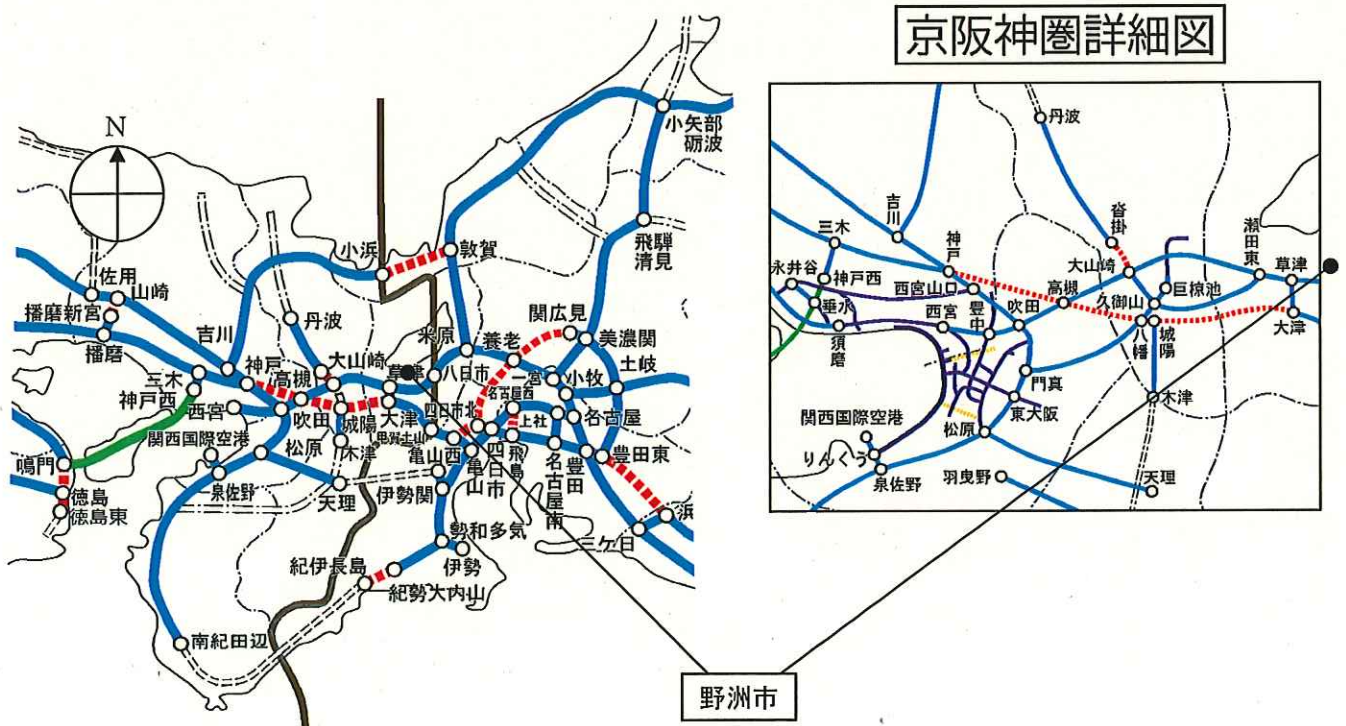


図 1-8 高速道路網図（資料：NEXCOホームページより）

③空港・港湾との位置関係

野洲市からの国際空港、主要港湾までの位置関係を見ると、複数地点に対して近接した等距離にあることがわかります。本市の位置は複数の運輸拠点（空港・港湾）に対してほぼ等距離にあるため、災害時においても代替路線の確保が容易であるという立地条件を持っています。

しかし、国土幹線としての名神高速道路は、本市内を通過しているものの、最寄りのインターチェンジは栗東市（栗東インターチェンジ）及び竜王町（竜王インターチェンジ）にあり、両インターチェンジに繋がる道路が交通量に対応する道路構造になっていないなどの理由から、両インターチェンジへのアクセスが悪い状況にあります。

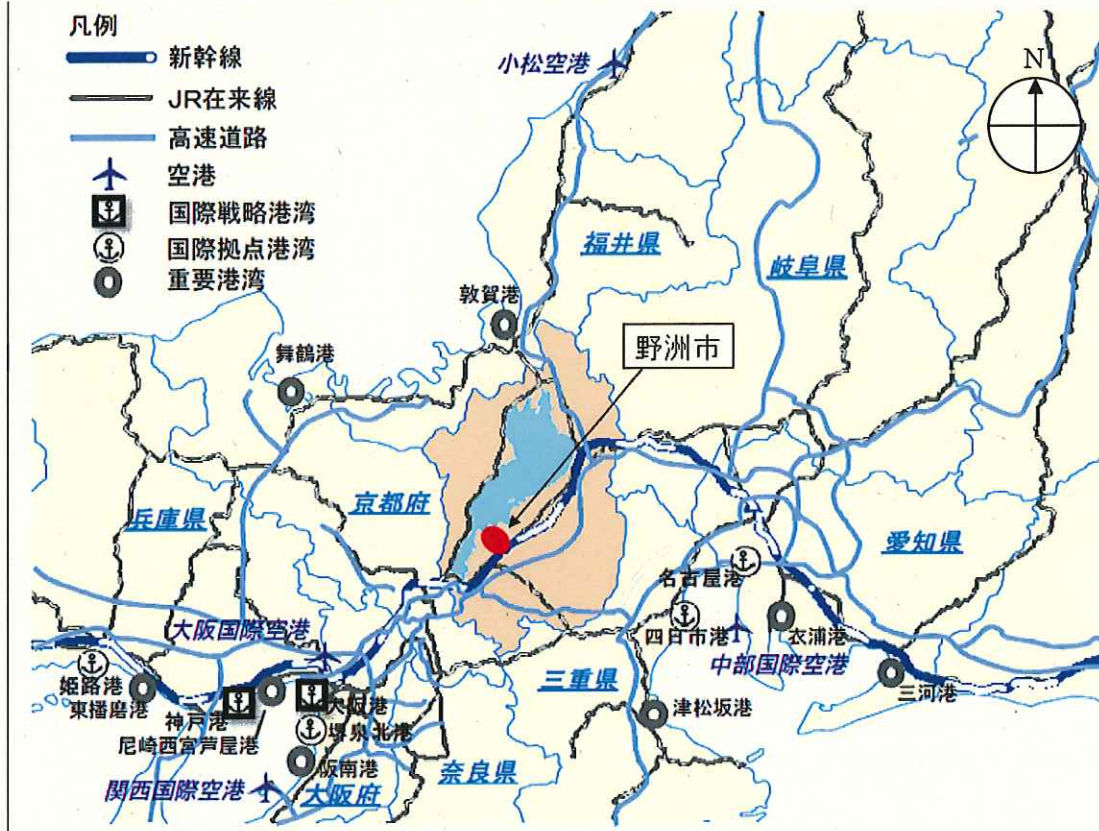


図 1-9 滋賀県を取り巻く広域交通との位置関係（資料：滋賀交通ビジョン検討中間報告書）

表 1-2 野洲市から主要空港・港湾までの時間距離

地点	時間距離	備考
大阪国際空港	車の場合:1時間11分(75.0km) 電車の場合:1時間44分	
関西国際空港	車の場合:2時間1分(131.0km) 電車の場合:2時間26分	
中部国際空港	車の場合:2時間11分(146.7km) 電車の場合:1時間47分	
大阪港	1時間33分(車)	阪神港(国際コンテナ戦略港湾)
神戸港	1時間36分(車)	
名古屋港	1時間36分(車)	伊勢湾(指定港湾)
四日市港	1時間28分(車)	
敦賀港	1時間37分(車)	

(2) 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琵琶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ひとつです。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。

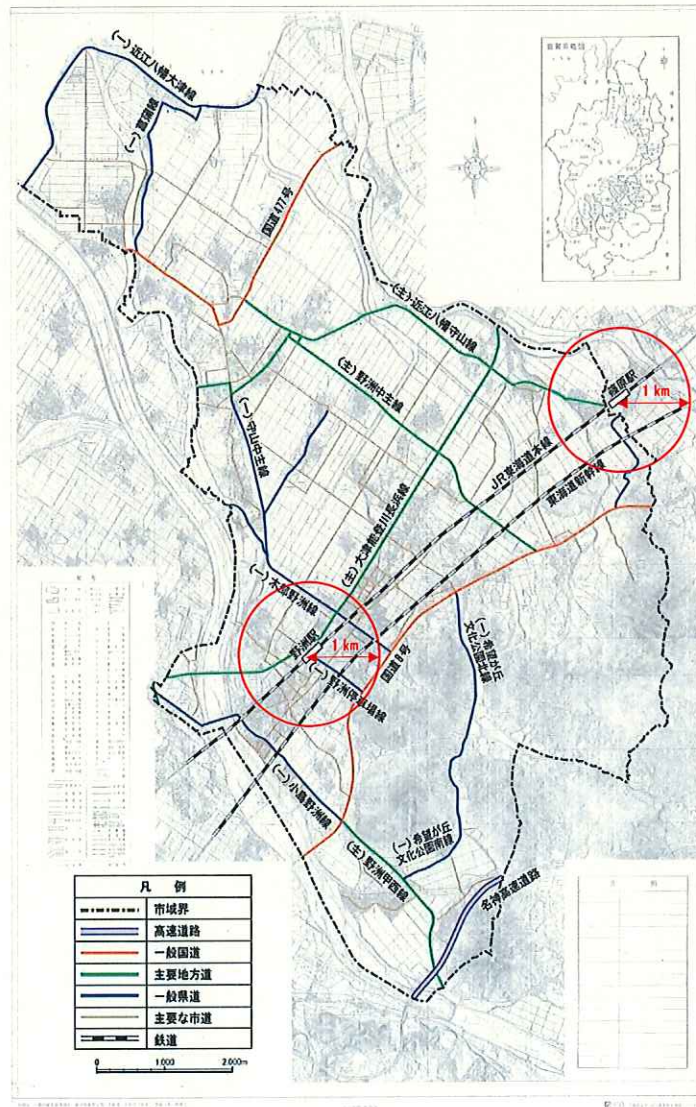


図 1-10 鉄道路線網図

表 1-3 JR京都線、琵琶湖線の駅間距離（資料：JR）

（単位：km）

大阪	新大阪	東淀川	吹田	岸辺	千里丘	茨木	摂津富田	高槻	島本	山崎	
	3.8	0.7	3.1	2.4	1.7	2.9	3.7	2.9	5.3	2.2	
山崎	長岡京	向日町	桂川	西大路	京都	山科	大津	膳所	石山	瀬田	
	4.0	3.7	1.1	2.8	2.5	5.5	4.5	1.7	2.8	2.5	
瀬田	南草津	草津	栗東	守山	野洲	篠原	近江八幡	安土	能登川	稲枝	
	2.7	2.5	2.3	2.1	3.1	5.6	4.0	3.5	5.1	3.7	
稲枝	河瀬	南彦根	彦根	米原	坂田	田村	長浜	平均駅間距離			
	3.7	3.1	3.3	6.0	2.4	2.3	3.0	3.19			

表 1-4 駅日乗客数（資料：JR調べ）

（単位：人）

JR野洲駅1日当たり乗車人員

	平成17年	平成18年	平成19年	平成20年	平成21年	平成22年
定期	9,563	9,858	9,925	9,891	9,774	9,954
定期外	3,752	3,912	3,935	3,853	3,539	3,744
計	13,315	13,770	13,860	13,744	13,313	13,698

JR篠原駅1日当たり乗車人員

	平成17年	平成18年	平成19年	平成20年	平成21年	平成22年
定期	2,011	1,967	1,954	1,966	1,857	1,824
定期外	506	481	483	461	440	427
計	2,517	2,448	2,437	2,427	2,297	2,251

②バス

野洲市内では、平成 23 年 4 月時点で、路線バスが野洲駅を起点として 2 社 10 系統で運行されています。

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。

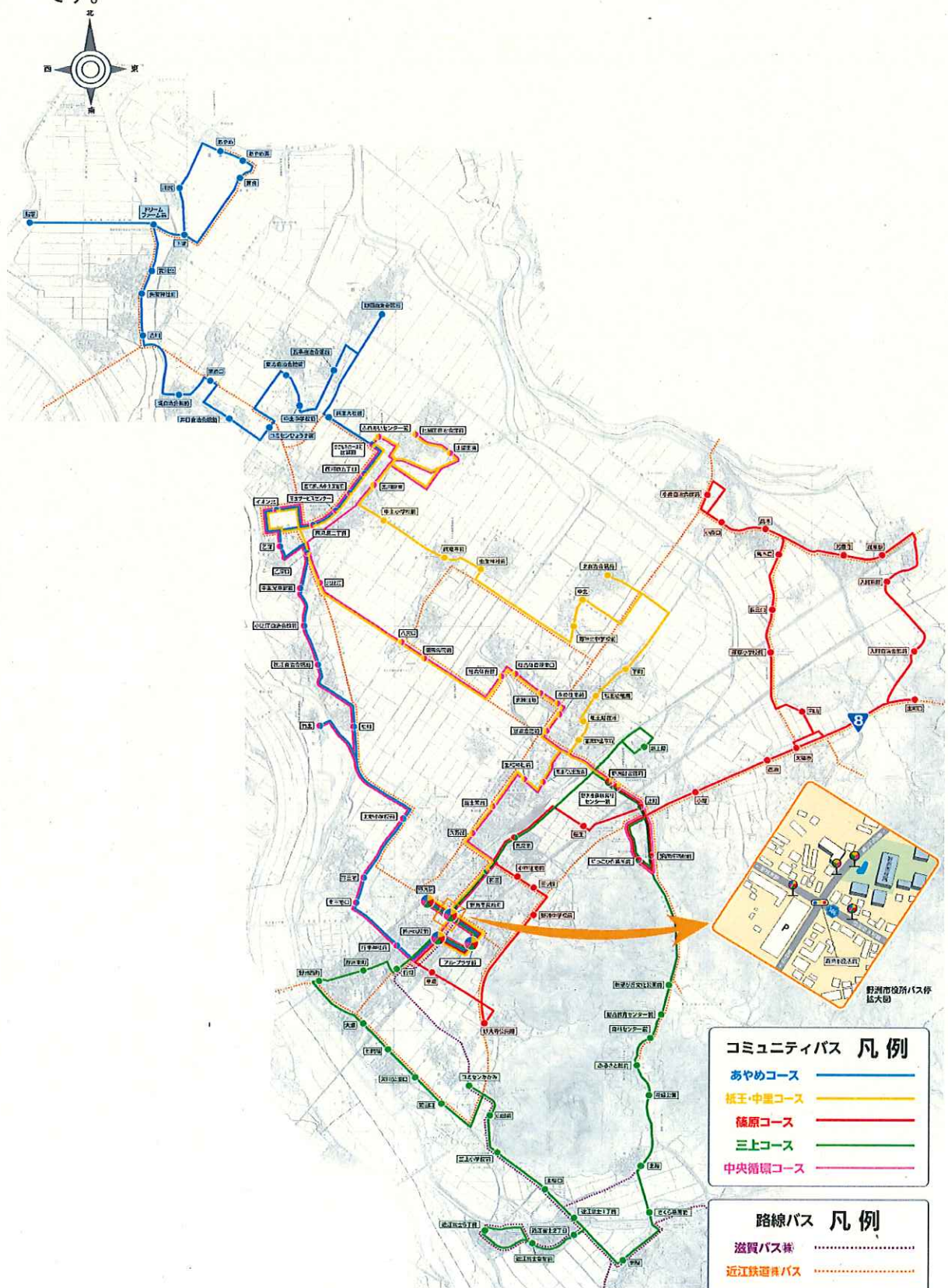


図 1-11 コミュニティバス路線網図

(3) 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。

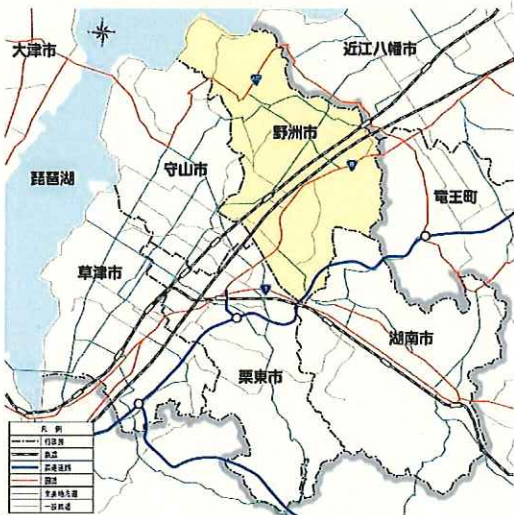


図 1-12 広域路線網の状況

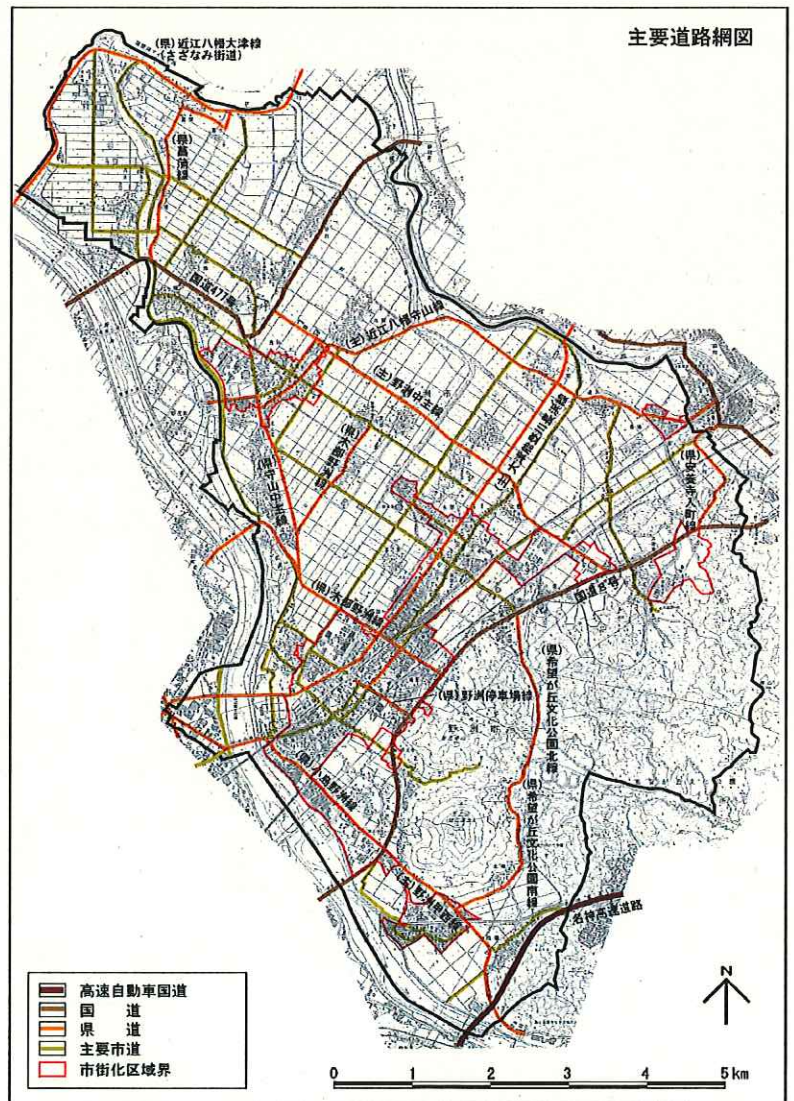


図 1-13 主要道路網図

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、国道は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。

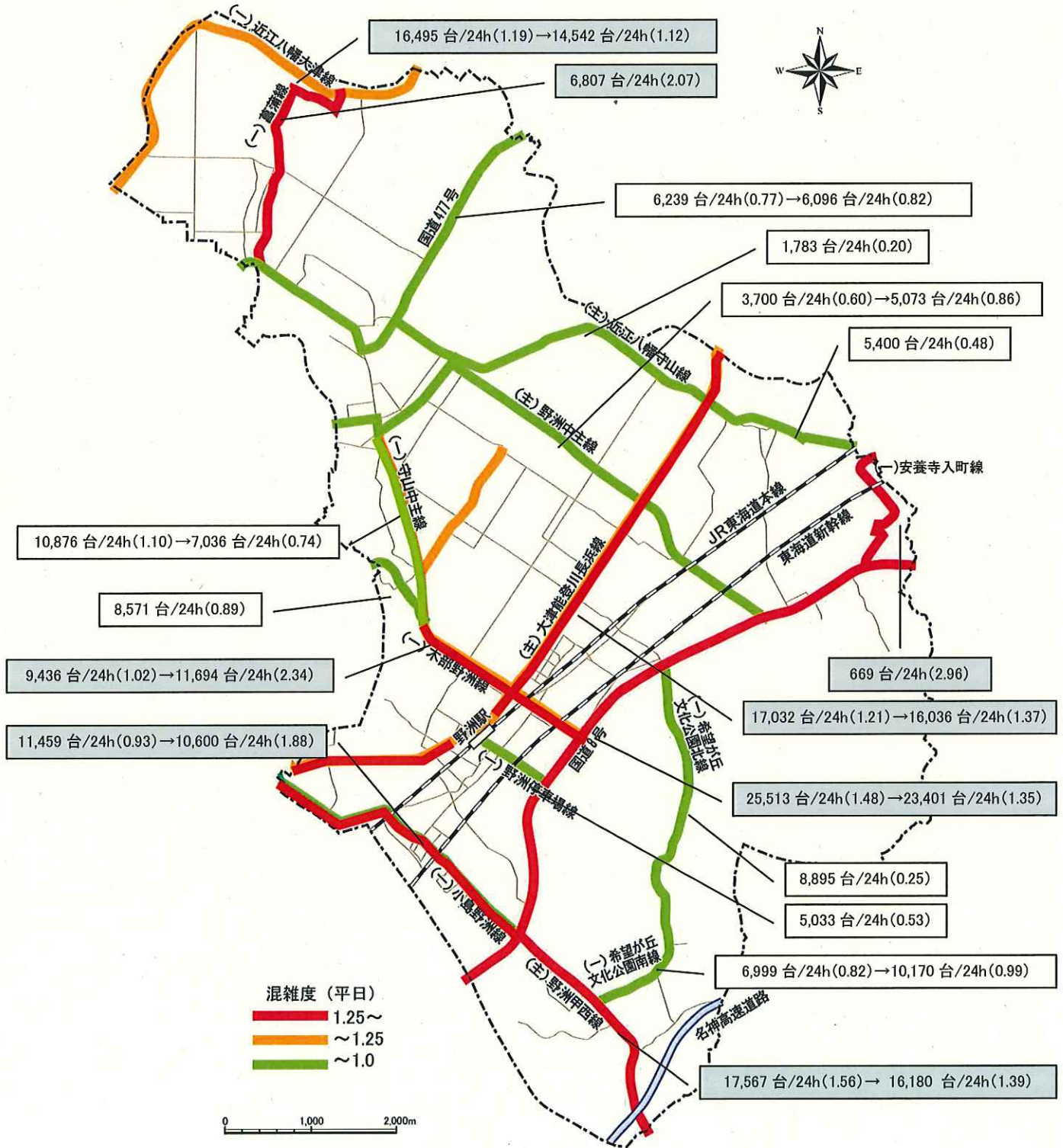


図1-14 道路交通センサ交通量(資料: 道路交通センサ H17・H22)

*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)

※混雑度…道路の混雑の程度をある区間について平均的に示す指標。時間交通量の可能交通容量に対する比で表される。

混雑度と交通状況

混雑度	交通状況の推定
1.0 未満	飽和状態 0 時間, $Q/C < 1.0$ 昼間 12 時間を通して、道路が混雑することなく、円滑に走行できる。渋滞やそれに伴う極端な遅れはほとんどない。
1.0~1.25	飽和状態はほとんどの区間で 1~2 時間以下、 Q/C はほとんどの区間で 1.0 以下、昼間 12 時間のうち道路が混雑する可能性のある時間帯が 1~2 時間（ピーク時間）ある。何時間も混雑が連続するという可能性は非常に小さい。
1.25~1.75	飽和時間は 0~12 時間、 $Q/C > 1.0$ の時間が 10~15% ピーク時間はもとより、ピーク時間を中心として混雑する時間帯が加速度的に増加する可能性の高い状態。ピーク時のみの混雑から日中の連続的混雑への過度状態と考えられる。
1.75 以上	飽和時間 0 時間がほとんどなくなる。 $Q/C > 1$ の時間が 50% を超える。慢性的混雑状態を呈する。

※Q：時間交通量、C：可能交通容量（道路の交通をさばく能力）、飽和時間：時間ごとの交通量を交通容量で除いた値が 1.0 を超過する時間。「道路の交通容量」（社）日本道路協会より掲載。

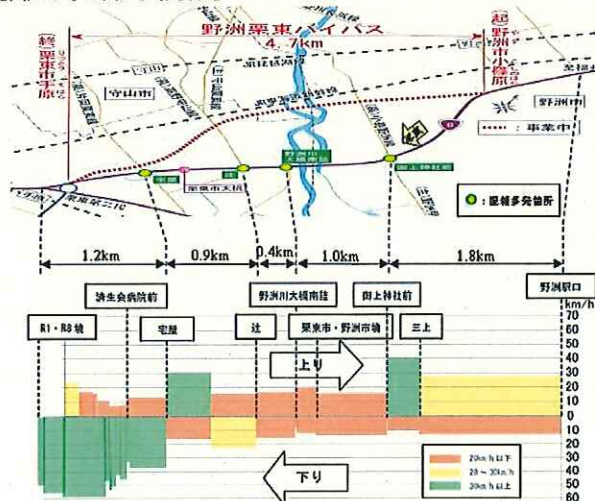
③地域交通

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、渋滞発生の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、交通容量を大幅に超過しており、御上神社前交差点、野洲川大橋南詰交差点、辻交差点、宅屋交差点は混雑多発箇所指定され、朝夕を中心に交通混雑が発生。
■野洲栗東バイパスの整備により交通混雑が緩和され、快適な走行性の確保が期待される。

【国道 8 号の交通混雑状況】



【国道 8 号の交通量】



出典：平成 22 年度道路交通センサス



出典：民間フローブデータ
下り→：平成 24 年 3 月 平日 7 時~8 時
上り→：平成 24 年 3 月 平日 7 時~8 時

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）

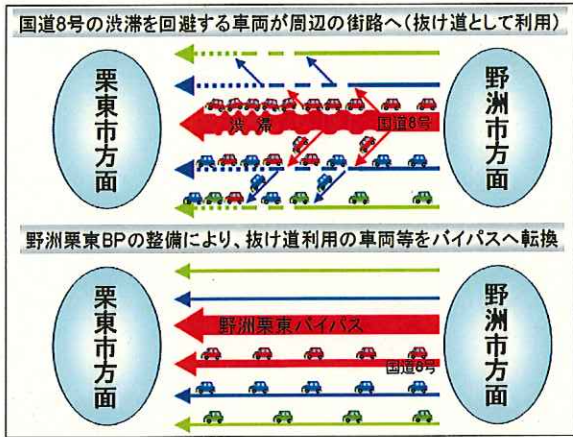


図 1-16 国道 8 号野洲栗東バイパス整備の効果

	H 17	H 22	将来 (H 42年)
国道 8 号 (現道)	25,513 ~ 31,933	23,401 ~ 26,741	約12,400
野洲栗東 バイパス	-	-	35,300 ~ 42,100
合 計	25,513 ~ 31,933	23,401 ~ 26,741	47,700 ~ 54,500

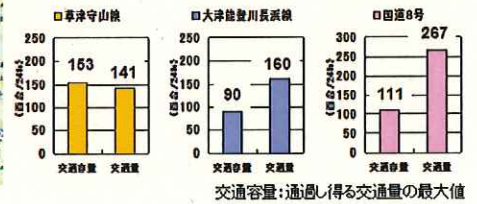
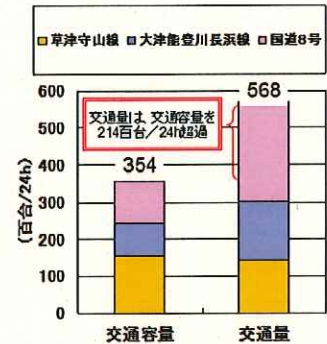


図 1-17 国道 8 号と主要地方道との交通量の比較 (交通センサスから)

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。

○集落内道路の状況



市道比江里内線



市道吉川中央中瀬線

⑤交通結節点（駅前広場）等

交通結節点では、現在、野洲駅南口・北口両駅前広場の改修を進めているとともに、篠原駅南口駅前広場の新設についても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）交通全般に関する事項

①環境保全

環境保全の観点から見ると、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があげられます。

表 1-5 代表交通手段トリップ数（平日：発生集中計）
（資料：平成 12 年京阪神パーソントリップ調査）

	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安全・安心の確保

児童や高齢者、障がい者等の交通弱者のための安全対策、また東南海・南海地震の発生等に備えた防災対策など、安全・安心の確保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」を定め、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 月に施行しました。