

## 第 7 回 委 員 会 資 料

### 目 次

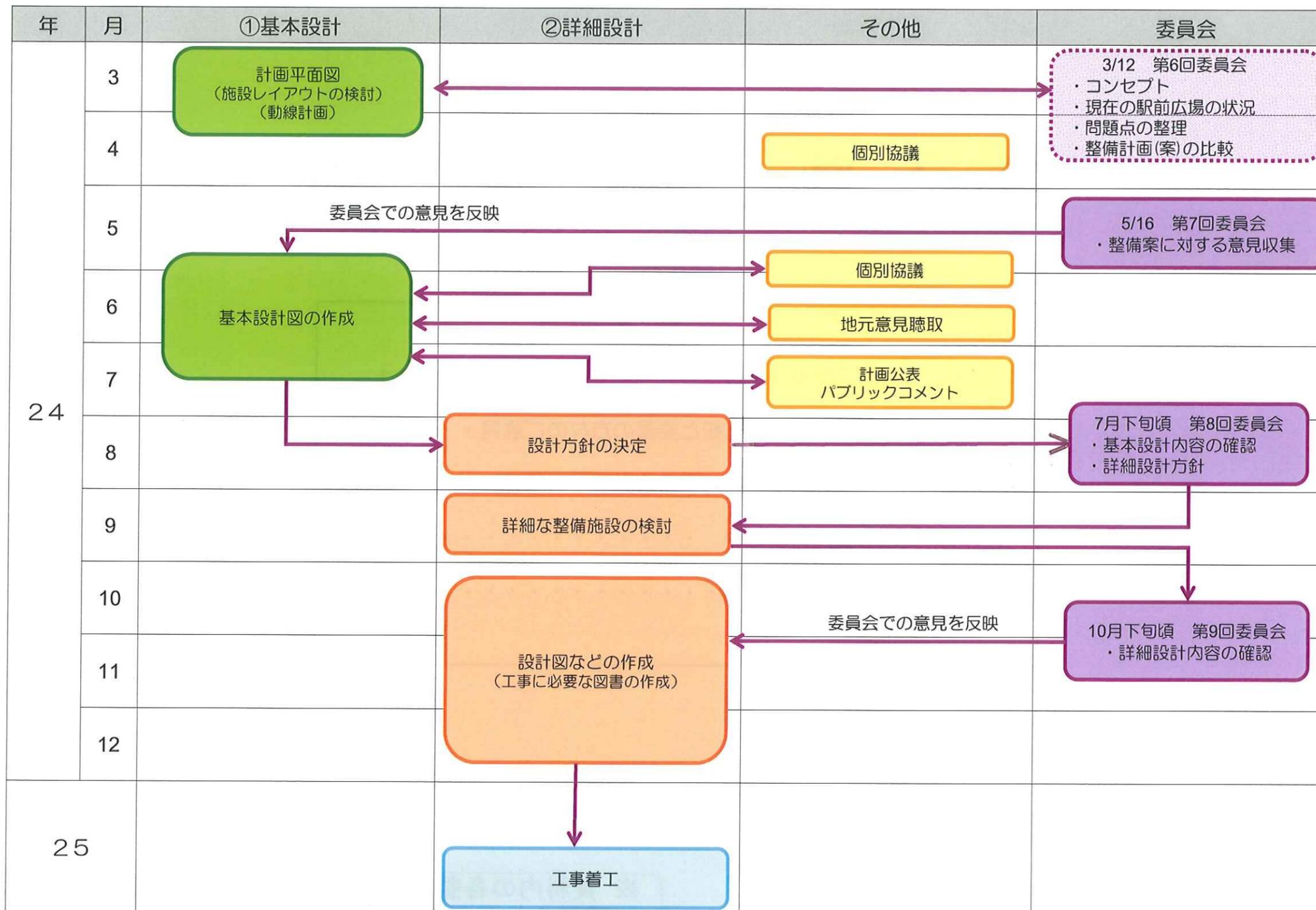
1. 今後のスケジュール・・・・・・・・・・・・・・・・・・1
2. 整備計画（案）の比較と委員の方々のご意見・・・・2
3. 北口駅前広場整備に対するこれまでの意見・・・・9
4. 大きな論点のまとめ・・・・・・・・・・・・・・・・11
5. 整備案の絞り込み・・・・・・・・・・・・・・・・14

※ 資料内の各整備計画(案)は、計画の概要把握を目的として  
図面化したものであり、各地権者等の了解を得るものではない  
ことをご理解いただきますようお願い申し上げます。

・野洲駅北口駅前広場は「①基本設計」「②詳細設計」の順で整備を進めていきます。

■作業内容

- ①基本設計 : 昨年実施した「交通量等調査」によって明らかとなった利用実態と、それにしだがつて算定されたバス停やタクシー乗降場、自家用車駐車場などの規模を基に、施設の配置及びロータリーの形状を決定します。
- ②詳細設計 : 「①基本設計」の内容により公安委員会やJRなどの関連機関と最終調整を行い、整備の詳細な設計を行います。



A-1案											
平面図	<p>車両の副動線と歩行者の主要動線が交差する。</p> <p>駅舎近くにバス降車場</p> <p>自家用車の乗降スペースに使用される可能性が高い</p> <p>自家用車待機所</p> <p>緑地</p> <p>施設名</p> <table border="1"> <tr><td>バス停</td><td>■</td></tr> <tr><td>バスプール</td><td>■</td></tr> <tr><td>タクシー乗降場</td><td>■</td></tr> <tr><td>タクシープール</td><td>■</td></tr> <tr><td>自家用車乗降スペース</td><td>■</td></tr> </table> <p> <span style="color:red">←</span>... : 車両の主要動線  <span style="color:orange">←</span>... : 車両の補助動線  <span style="color:blue">←</span>... : 歩行者の主要動線                 </p>	バス停	■	バスプール	■	タクシー乗降場	■	タクシープール	■	自家用車乗降スペース	■
バス停	■										
バスプール	■										
タクシー乗降場	■										
タクシープール	■										
自家用車乗降スペース	■										
施設数	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バス停：3台／バスプール：3台</li> <li>・タクシー乗降場：2台／タクシープール：12台</li> <li>・自家用車乗降場：6台</li> </ul>										
計画条件に対する評価	<table border="1"> <tr> <td>①：自家用車の乗降スペース及び待機スペースの確保。</td> <td>△</td> </tr> <tr> <td>②：車両と歩行者動線の分離（交差の解消）。</td> <td>△</td> </tr> <tr> <td>③：駅前広場の円滑な交通を確保し、バス利用者が鉄道へ安全にかつ容易に乗り換えの出来るバス降車場の確保。</td> <td>○</td> </tr> <tr> <td>④：現在の車両動線を改変しない駅前広場の形成。</td> <td>○</td> </tr> </table>	①：自家用車の乗降スペース及び待機スペースの確保。	△	②：車両と歩行者動線の分離（交差の解消）。	△	③：駅前広場の円滑な交通を確保し、バス利用者が鉄道へ安全にかつ容易に乗り換えの出来るバス降車場の確保。	○	④：現在の車両動線を改変しない駅前広場の形成。	○		
①：自家用車の乗降スペース及び待機スペースの確保。	△										
②：車両と歩行者動線の分離（交差の解消）。	△										
③：駅前広場の円滑な交通を確保し、バス利用者が鉄道へ安全にかつ容易に乗り換えの出来るバス降車場の確保。	○										
④：現在の車両動線を改変しない駅前広場の形成。	○										
利用に対するメリット	<ul style="list-style-type: none"> <li>・駅舎に近い場所にバス降車場を配置可能であり、バス利用者を円滑かつ安全に降車させることが可能。</li> <li>・現在の車両動線を改変しない。</li> </ul>										
利用に対するデメリット	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自家用車乗降スペースが計画値に満たない（6台）配置となる。また、駅舎近くに自家用車乗降スペースを配置することができないため、バス停やタクシー乗降スペースで自家用車の乗降が発生する可能性が高い。</li> <li>・主要な車両動線と歩行者動線を分離することが可能であるが、車両の副動線と主要な歩行者動線が交差し、歩行者安全性の点で問題が残る。</li> <li>・主要な歩行者動線が現在の動線に比べ、やや迂回してしまう。</li> </ul>										
概算工事費	57,968千円										

※シェルター及び照明における工事費は除く。

【委員及び傍聴者の方々のコメント】（青字は傍聴者意見）

□肯定意見

■問題点の指摘

- ・タクシー乗降場の近辺は自家用車の乗降に使われる。
- ・駅舎近くに新設されるバス停も自家用車の乗降に使われる。
- ・横断歩道は車両補助動線の流入流出双方と交差するため、左右で滞留するなど、新たな問題が予想される。

【個別協議結果】

【公安協議】

- ・T字路の交差点の間に横断歩道の設置は危険なため認められない。ロータリー内に横断歩道があること自体イレギュラーといえる。

【バス事業者】

- ・なし

【タクシー事業者】

- ・タクシープールから乗り場へのルートが大回りになってしまう。

【障がい者団体】

- ・駅側に車につけられないので不便かもしれない。



B-1案													
平面図	<p>このバス停に正着できない</p> <p>道路①</p> <p>道路②</p> <p>緑地</p> <p>ロータリー②</p> <p>自家用車待機所</p> <p>駅舎近くに自家用車乗降場</p> <p>車両と完全に分離された歩行者動線</p> <p>ロータリー①</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">施設名</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>バス停</td> <td>■</td> </tr> <tr> <td>バスプール</td> <td>■</td> </tr> <tr> <td>タクシー乗降場</td> <td>■</td> </tr> <tr> <td>タクシープール</td> <td>■</td> </tr> <tr> <td>自家用車乗降スペース</td> <td>■</td> </tr> </tbody> </table> <p> <span style="color:red">←</span> : 車両の主要動線  <span style="color:orange">←</span> : 車両の補助動線  <span style="color:blue">←</span> : 歩行者の主要動線                 </p>	施設名		バス停	■	バスプール	■	タクシー乗降場	■	タクシープール	■	自家用車乗降スペース	■
施設名													
バス停	■												
バスプール	■												
タクシー乗降場	■												
タクシープール	■												
自家用車乗降スペース	■												
施設数	・バス停：3台／バスプール：3台 ・タクシー乗降場：2台／タクシープール：12台 ・自家用車乗降場：13台												
計画条件に対する評価	<table border="1"> <tbody> <tr> <td>①：自家用車の乗降スペース及び待機スペースの確保。</td> <td>○</td> </tr> <tr> <td>②：車両と歩行者動線の分離（交差の解消）。</td> <td>○</td> </tr> <tr> <td>③：駅前広場の円滑な交通を確保し、バス利用者が鉄道へ安全にかつ容易に乗り換えの出来るバス降車場の確保。</td> <td>○</td> </tr> <tr> <td>④：現在の車両動線を改変しない駅前広場の形成。</td> <td>×</td> </tr> </tbody> </table>	①：自家用車の乗降スペース及び待機スペースの確保。	○	②：車両と歩行者動線の分離（交差の解消）。	○	③：駅前広場の円滑な交通を確保し、バス利用者が鉄道へ安全にかつ容易に乗り換えの出来るバス降車場の確保。	○	④：現在の車両動線を改変しない駅前広場の形成。	×				
①：自家用車の乗降スペース及び待機スペースの確保。	○												
②：車両と歩行者動線の分離（交差の解消）。	○												
③：駅前広場の円滑な交通を確保し、バス利用者が鉄道へ安全にかつ容易に乗り換えの出来るバス降車場の確保。	○												
④：現在の車両動線を改変しない駅前広場の形成。	×												
利用に対するメリット	<ul style="list-style-type: none"> <li>・車両動線と歩行者主動線を完全に分離でき、歩行者の安全性が確保される。</li> <li>・主要な歩行者動線が現在と同じ位置となる（最短距離）。</li> <li>・自家用車乗降スペース（13台）が配置可能。</li> <li>・ロータリー②において、自家用車乗降スペースを駅舎近くに配置することが可能。</li> <li>・駅舎近くの自家用車乗降スペースの一部を車いす乗降スペースにすることが可能。</li> <li>・駅舎と主要な歩行者動線に近い場所にバス降車場が配置可能であり、バス利用者の利便性に配慮できる。</li> </ul>												
利用に対するデメリット	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ロータリー①②間を車両が通行することが出来ず、現況の車両動線を大きく改変する。そのため、路線バスの経路の変更やタクシー運賃の問題等が発生する。</li> <li>・ロータリー①はバス、タクシー、自家用車が狭い交通空間で輻輳する。</li> <li>・バスプールから出発したバスが一部のバス停に正着することができない。</li> </ul>												
概算工事費	70,106千円												

※シェルター及び照明における工事費は除く。

【委員及び傍聴者の方々のコメント】（青字は傍聴者意見）

□肯定意見

■問題点の指摘

- ・個々のロータリーが小さくバスの運行が難しいと思われる。
- ・一定のところでは出入りできないので、現状に比べ方向によってはタクシー料金が変わってくる。
- ・道路①、②からの車は同じ方向に帰らない場合も多く（交通量調査では約34%）、全く分断される方法は不満が出ると考えられる。

【個別協議結果】

【公安協議】

- ・歩車分離としては最も良い案だが、道路①から道路②へ抜けられないので車の利用者からは不満が出るのではないかと。
- ・ロータリー①は小さいので渋滞する危険性がある。
- ・住宅開発等による一般車両の増加に対応できないのではないかと。

【バス事業者】

- ・発着が分かれるのでバスの編成に支障がでる。
- ・ロータリーが狭くなるのでバスの走行にとっては改悪になる。
- ・ロータリー内に自家用車の乗降場があると幅員が限られているので危ない。接触事故も発生している。
- ・バスが正着できない。

【タクシー事業者】

- ・タクシーの出発は北口線（道路①）から出て行く。富波方面からのお客さんを乗せて、北口線から戻ると大回りになり距離が伸びる。
- ・ロータリー①が混雑し、一般車両と混み合うのではないかと。

【障がい者団体】

- ・通り抜け出来ないことから通行に支障がでるかもしれない。

B-2案									
平面図									
施設数	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バス停：3台／バスプール：3台</li> <li>・タクシー乗降場：2台／タクシープール：12台</li> <li>・自家用車乗降場：13台</li> </ul>								
計画条件に対する評価	<table border="1"> <tr> <td>①：自家用車の乗降スペース及び待機スペースの確保。</td> <td>○</td> </tr> <tr> <td>②：車両と歩行者動線の分離（交差の解消）。</td> <td>○</td> </tr> <tr> <td>③：駅前広場の円滑な交通を確保し、バス利用者が鉄道へ安全にかつ容易に乗り換えの出来るバス降車場の確保。</td> <td>○</td> </tr> <tr> <td>④：現在の車両動線を改変しない駅前広場の形成。</td> <td>×</td> </tr> </table>	①：自家用車の乗降スペース及び待機スペースの確保。	○	②：車両と歩行者動線の分離（交差の解消）。	○	③：駅前広場の円滑な交通を確保し、バス利用者が鉄道へ安全にかつ容易に乗り換えの出来るバス降車場の確保。	○	④：現在の車両動線を改変しない駅前広場の形成。	×
①：自家用車の乗降スペース及び待機スペースの確保。	○								
②：車両と歩行者動線の分離（交差の解消）。	○								
③：駅前広場の円滑な交通を確保し、バス利用者が鉄道へ安全にかつ容易に乗り換えの出来るバス降車場の確保。	○								
④：現在の車両動線を改変しない駅前広場の形成。	×								
利用に対するメリット	<ul style="list-style-type: none"> <li>・車両動線と歩行者動線を完全に分離でき、歩行者の安全性が確保される。</li> <li>・主要な歩行者動線が現在と同じ位置となる（最短距離）。</li> <li>・自家用車乗降スペース（13台）が配置可能。</li> <li>・ロータリー②において、自家用車乗降スペースを駅舎近くに配置することが可能。</li> <li>・駅舎近くの自家用車乗降スペースの一部を車いす乗降スペースにすることが可能。</li> <li>・駅舎と主要な歩行者動線に近い場所にバス降車場が配置可能であり、バス利用者の利便性に配慮できる。</li> <li>・バスプールから出発するバスが全てのバス停に正着可能である。</li> </ul>								
利用に対するデメリット	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ロータリー①②間を車両が通行することが出来ず、現況の車両動線を大きく改変する。そのため、路線バスの経路の変更やタクシー運賃の問題などが発生する。</li> <li>・バス運行の安全性などを高めるために、用地の拡張（400m<sup>2</sup>）が必要である。</li> <li>・ロータリー①の自家用車乗降スペースが駅舎から遠いため、利便性が低い。</li> </ul>								
概算工事費	83,394千円								

※シェルター及び照明における工事費は除く。また、用地買収の金額は除く。

【委員及び傍聴者の方々のコメント】（青字は傍聴者意見）

□肯定意見

- ・将来を考えると、B-2案がベストではないかと思うが、どれにするのかを選ぶのは難しくもっと議論が必要と思う。

■問題点の指摘

- ・B-1案と同様。

【個別協議結果】

【公安協議】

- ・パチンコ屋南側の横断歩道は、県道交差点付近まで移設しなくてはならないのではないか。
- ・同箇所の自家用車乗降スペースは交差点内に設置することは認められない。（注；左図では削除済）
- ・ロータリーは広くなるが、車の通り抜けが出来ない点について問題になるのではないか。
- ・一般車両の増加に対応できないのではないか。

【バス事業者】

- ・B-1案と同様。

【タクシー事業者】

- ・ロータリー部分が広がるのなら交通はスムーズな流れになる。
- ・道路②が使えなくなることによる運賃面での問題はB-1案と同様。

【障がい者団体】

- ・B-1案と同様。

C-1案	
平面図	<p>歩行者の主要動線横にバス停</p> <p>道路④</p> <p>横断歩道橋の整備 エレベーターの整備が必要</p> <p>道路②</p> <p>道路①</p> <p>駅舎近くに自家用車乗降場</p> <p>緑地</p> <p>自家用車待機所</p> <p>施設名</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>バス停</li> <li>バスプール</li> <li>タクシー乗降場</li> <li>タクシープール</li> <li>自家用車乗降スペース</li> </ul> <p> <span style="color:red">←</span> : 車両の主要動線  <span style="color:orange">←</span> : 車両の補助動線  <span style="color:blue">←</span> : 歩行者の主要動線                 </p>
施設数	・バス停：3台／バスプール：3台 ・タクシー乗降場：2台／タクシープール：12台 ・自家用車乗降場：8台 ・横断歩道橋
計画条件に対する評価	①：自家用車の乗降スペース及び待機スペースの確保。 ○ ②：車両と歩行者動線の分離（交差の解消）。 ○ ③：駅前広場の円滑な交通を確保し、バス利用者が鉄道へ安全にかつ容易に乗り換えの出来るバス降車場の確保。 ○ ④：現在の車両動線を改変しない駅前広場の形成。 ○
利用に対するメリット	・横断歩道橋を整備することで、 <b>車両動線と歩行者動線をほぼ分離</b> することが可能であり、歩行者の安全性が確保できる。 ・歩行者動線の位置が現況と変わるが、 <b>移動距離は変わらない</b> 。 ・自家用車乗降スペース（8台）が配置可能。 ・ <b>駅舎に近い位置に自家用車乗降場を配置</b> することが可能。 ・駅舎近くの自家用車乗降スペースの一部を車いす乗降スペースにすることが可能。 ・バス降車場の位置は現況と変わらないが、歩行者の主要動線の直近となることから、 <b>バス利用者の利便性及び安全性が向上する</b> 。 ・ <b>現在の車両動線を改変しない</b> 。
利用に対するデメリット	・整備事業費がA案、B案に比べて高い。 ・エレベーター整備が必要であり、維持管理費用が必要である。また、夜間利用者の閉じ込めなどの故障時の対応が必要である。
概算工事費	146,903千円

※シェルター及び照明における工事費は除く。

【委員及び傍聴者の方々のコメント】（青字は傍聴者意見）

□肯定意見

- ・C-2案がベストであろうが、用地の問題でC-1案が良いと思う。そのなかで、バス、タクシーの位置をもう少し検討していただきたい。
- ・北口で最大の問題は、人と自家用車の交差することによる安全性が確保されていないことであり、横断歩道橋はその点を解消できると思う。
- ・企業送迎の乗降場所をパチンコ店の前に配置。
- ・道路①から入り道路②へ出る車のために、パチンコ店前に2台は自家用車のスペースを確保。
- ・不動産屋さんの前の自家用車乗降場とバス乗車場を入れ替え、かつ、流入②からの乗用車は駅舎近くで乗降させることで、自家用車利用を分散できればかなりスムーズに行くのではないかなと思う。

■問題点の指摘

- ・横断歩道橋は必要ない。（歩行者と車両の動線分離を最重要課題として検討するとあるが、4%しか要望のない横断歩道橋のことと読み取れ、その根拠とされている事に異議がある。）
- ・エレベーターはいるだろうか。横断歩道橋があれば必要ないと思う。

【個別協議結果】

【公安協議】

- ・公安としては最もよいと思われる。歩行者は現在のルートと距離は変わらない。道路③と道路④は一方通行（流出のみ）とすればロータリー内の交通も今よりスムーズになる。
- ・階段下から交差点までは十分なスペースを確保してほしい。
- ・歩道橋を外側にズラし、エレベーターの場所も見直し、バス降車場所の幅員を確保したほうがよいのでは。
- ・歩道橋の下の既存横断歩道は歩道橋とは目的が違うので残しておく。
- ・バスプールへの停車は回転半径が小さいのでタクシープールと入れ替えた方がよい。プールには一般車両が入らないように対策すること。
- ・タクシーの台数は配車状況から減らすこともできるのではないかな。
- ・住宅開発もあり車の利用が増えると見込めるので、車道面積は減らさない方がよいと思う。

（次頁に続く）

## 【個別協議結果（つづき）】

## 【バス事業者】

- ・大きく回れるので3案のなかではよいと思う。
- ・エレベーター付近で、自家用車の送迎車とバスの降車で混み合うので危険となっている。
- ・近江八幡方面から到着すると、バス降場へはロータリーを一周しなくてはいけないので現実的には厳しいと思う。バス降車場は駅に近いところにしたいので、現在の降車場を近江八幡方面の乗車場とし、駅広側に降車場として検討してもよい。
- ・ロータリー内に自家用車の駐車場があるが、人が渡って乗りにいかないか。
- ・エレベーターについては、現在野洲養護学校の路線バスの協議を行っていることもあり、あったほうがよい。

## 【タクシー事業者】

- ・中央の横断歩道がなくなるので一番よい感じと思う。
- ・一般車両の乗降場と近いので、路面の着色でわかるようにしてほしい。
- ・エレベーターについては近くにあり、費用もかかると以前に説明があったのでなくてもよいと思う。

## 【障がい者団体】

- ・もっともよい案と思う。階段のところのエレベーターはなるべくほしい。市三宅でも造成しているので利用が増えると思われる。エレベーターは障がい者でなくとも高齢者にもやさしい。
- ・横断歩道橋にエレベーター・エスカレーターはあった方がよいが、費用の問題でできないこともあると思う。
- ・守山駅では階段に車いすをあげる装置がついていた。



- ・第6回検討委員会及び個別協議における、委員または傍聴者からのご意見を「平面レイアウト」とその他に区分して整理しました。

項目	要望や意見 <span style="float: right;">(青字は傍聴者意見)</span>
平面レイアウトに関わる事項	
規模算定と事業化の考え方	<ul style="list-style-type: none"> <li>・規模算定結果では現在の面積が適正であるとなっているが、人口増加や将来的な南口から北口の地下道の構想も考えると、拡張が必要になるという話もある。用地の取得も考えるべきではないか。</li> <li>・北口利用者はもっと増加するように考えるが、少なくとも10年先の予測を踏まえて北口整備を進めるべきと思う。</li> <li>・事業費としては交付金が大切で、時間制限がある。買収ができるまでは今の敷地で暫定的な整備で運用して、買収後に再整備していくという段階的に考えたらどうか。</li> </ul>
自家用車の乗降スペース	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自家用車の乗降スペース（8台）となっているが、雨の日の11台を確保すると考えたほうが良いのではないか。</li> </ul>
施設配置の考え方	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自家用車が渋滞の原因になっており、駅のすぐ近くに止めたいという思いが混乱させることになっていると思う。大津は、タクシー、バスの順に駅に近いところに止められ自家用車はその次である。</li> <li>・野洲は、自家用車を優遇している計画のようであるが、基本的な考えはこれでいこうということか。</li> <li>・タクシーと自家用車が停まりトラブルとなることがある。自家用車とタクシー乗降場の間隔をあけてほしい。</li> <li>・ロータリー内に自家用車待機所があると、歩行者の横断が考えられ安全対策が必要ではないか。</li> <li>・バスの降車場はもう少し駅舎に近いスペースにほしい。</li> <li>・バス、タクシーレーンは必要なのか。バス、タクシーレーンのところを乗降場にして、歩道を拡張したらどうか。歩道の線路側に簡単な建物などを作ったりしたら、賑わいも増やせるのではないかと思う。</li> <li>・ロータリー内は必要以上に車道の幅員を広げないことで車の輻輳を防ぎ、路外施設を設けることでメリハリのあるものにして欲しい。</li> <li>・北口にも30分無料の駐車場を作ることが必要。</li> </ul>
動線計画	<p>(歩行者)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・北口広場は決して広いものではない。中央の横断歩道も歩道橋も不要と考える。周りを歩いてもらうことは、店の賑わい発展にとって必要である。</li> <li>・賑わいの観点からすると、ロータリー内に横断歩道を残してショートカットにこだわらないほうが良い。遠回りで周りの商店の活性化に役立ち、賑わいも増してくる。</li> <li>・中央スペースをなくし、バス降車側の歩道を拡げ、自転車、歩行者の安全通行が確保できるよう検討すべきと考える。</li> <li>・アンケート結果を見ても、横断歩道を今のまま残すのはまずいと思う。横断歩道橋の需要は低い。</li> <li>・横断歩道橋については、疲れて帰ってくる人は歩道橋を利用しない。利用する人が少なく下を渡る人がたくさん出てくるのではないかという懸念がある。</li> </ul>

項目	要望や意見
動線計画	(車両) ・一番は、歩行者と車両が交差しないことが必要と思う。 ・一番の要望は、自家用車とタクシーの棲み分けを希望したい。 ・主動線の2路線以外は進入を禁止にできないか。 ・車両の通り抜けは、現在それが可能な形状になっているから発生しているだけで、形状が変われば問題ないのではないか。

■以上の北口レイアウトに関する意見から、今後レイアウト案を検討・決定していくための論点は以下の2つに集約されます。

(1) 円滑な駅前広場整備に不可欠な「事業化の考え方と適正規模」

(2) 安全で安心して使用できる駅前広場に不可欠な「歩行者と車の動線分離」と「円滑な交通の確保」

その他の意見	
バリアフリーについて	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バリアフリーは大変重要と考える。バリアフリーを基本に考えて欲しい。</li> <li>・バリアフリーをキーワードに入れて欲しい。</li> <li>・タクシー乗り場もユニバーサルデザインを導入してもらいたい。</li> </ul>
電柱の地中化について	<ul style="list-style-type: none"> <li>・駅前通りの電柱の地中化を提案する。街路樹とともに電柱がつくつくと立ち並んでいるので、見た目にゴチャゴチャした景観になっている。地中化すれば視覚的にも機能的にもたいへん良くなる。</li> </ul>
上位計画について	<ul style="list-style-type: none"> <li>・駅前周辺整備に関するマスタープランはできあがっているのか。今回の駅前広場の整備計画はマスタープランに基づき進められているものと理解しているが。</li> </ul>
委員会への参加について	<ul style="list-style-type: none"> <li>・北口検討には、市三宅、中主地域の代表者の参加が必要である。</li> </ul>

■前頁に集約した2つの論点について意見調整し、レイアウト案を検討・決定していくことが必要と考えます。

- (1) 円滑な駅前広場整備に不可欠な「事業化の考え方と適正規模」
- (2) 安全で安心して使用できる駅前広場に不可欠な「歩行者と車の動線分離」と「円滑な交通の確保」

安全・安心

景観

にぎわい

(1) 事業化の考え方と適正規模

1) 事業化の考え方

【現在の問題点と課題】

問題点	課題
自家用車が路上駐車するため、後続車両の交通を阻害する。	・自家用車の乗降スペース及び待機スペースの確保
歩行者主動線と車両主動線が交差し、歩行者の安全性を脅かしている。また、車両交通の混雑を招いている。	・車両と歩行者動線の分離（交差の解消）
バスの降車が指定の場所で行えていない。	・駅前広場の円滑な交通を確保し、バス利用者が鉄道へ安全にかつ容易に乗り換えの出来るバス降車場の確保

※交通量調査結果では、渋滞が懸念されていた中央横断歩道利用者による車両の滞留は最大で6～7台程度であり、渋滞と判断することはできませんでした。

【今後の動向】

・野洲駅北側区域については、市街化区域の拡大や土地区画整理事業、民間開発による住宅の増加などが見込まれています。そのため、駅前広場の利用は増加すると考えられます。したがって、歩行者と車両の主要動線の分離など、「安全・安心」のための課題について取り組んでいくことが求められています。

事業化が必要

2) 適正規模

【規模算定】

- ・将来人口推計値（H32年推計人口；総合計画H23年改訂値）から得られた将来的な駅利用者数に応じて、駅前広場に必要施設数や規模を算定（駅前広場計画指針による）しました。
- ・その結果、駅前広場の「面積」については、現状規模でほぼ十分と考えられます。
- ・右表中の「規模算定結果；参考」欄は、駅自体の乗降客数の増加人数500人を全て北口で受け持つとの仮定で行った計算結果です。

3) その他

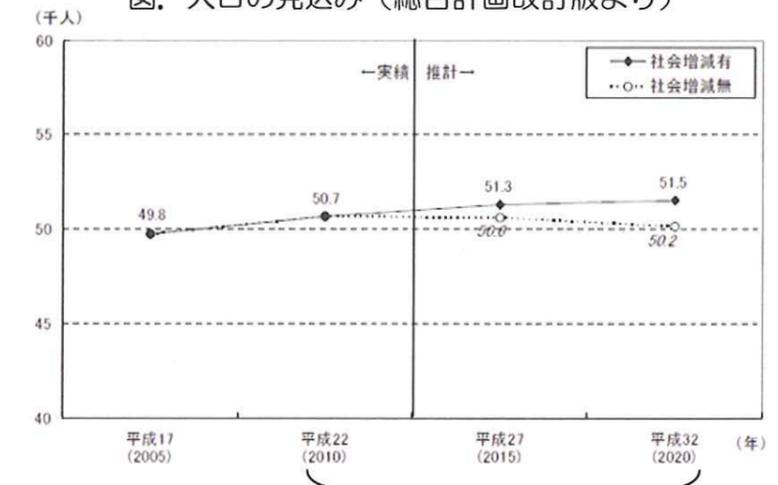
【早期の事業化】

・現状広場面積の範囲内で、自家用車やバス、タクシーの乗降場のレイアウト変更や交通動線の整理などを行う整備案であれば、平成24年度に着工でき、整備の早期実現が可能です。

【補助金の活用】

・平成24年度内の着工が可能となれば、補助金の活用が可能となり、整備経費の大幅な節減が可能です。なお、広場面積を拡大すると規模算定以上の整備となり、補助の対象事業とならない可能性があります。

図. 人口の見込み（総合計画改訂版より）



約800人増加

【1日当たり平均乗降客数の推計】  
H22年 30,400人 → H32年 30,900人

【北口を利用する乗降客数の推計】  
H22年 14,400人 → H32年 14,900人

表. 駅前広場規模算定結果概要

施設区分	項目	現況	規模算定結果※		
			雨	晴	(参考)
バス	乗車バース数	2	2	2	2
	降車バース数	1	1	1	1
タクシー	乗車バース数	1	1	1	1
	降車バース数	1	1	1	1
自家用車	乗降バース数	-	10	8	8
駅前広場面積 (㎡)		4,278	4,572	4,020	4,042

※晴または雨の分類は、規模算定の基礎データとした交通量調査実施日の天候を指します。算定過程ではピーク時間への利用者の集中度合が異なってきます。

(2) 歩行者と車の動線分離、円滑な交通の確保

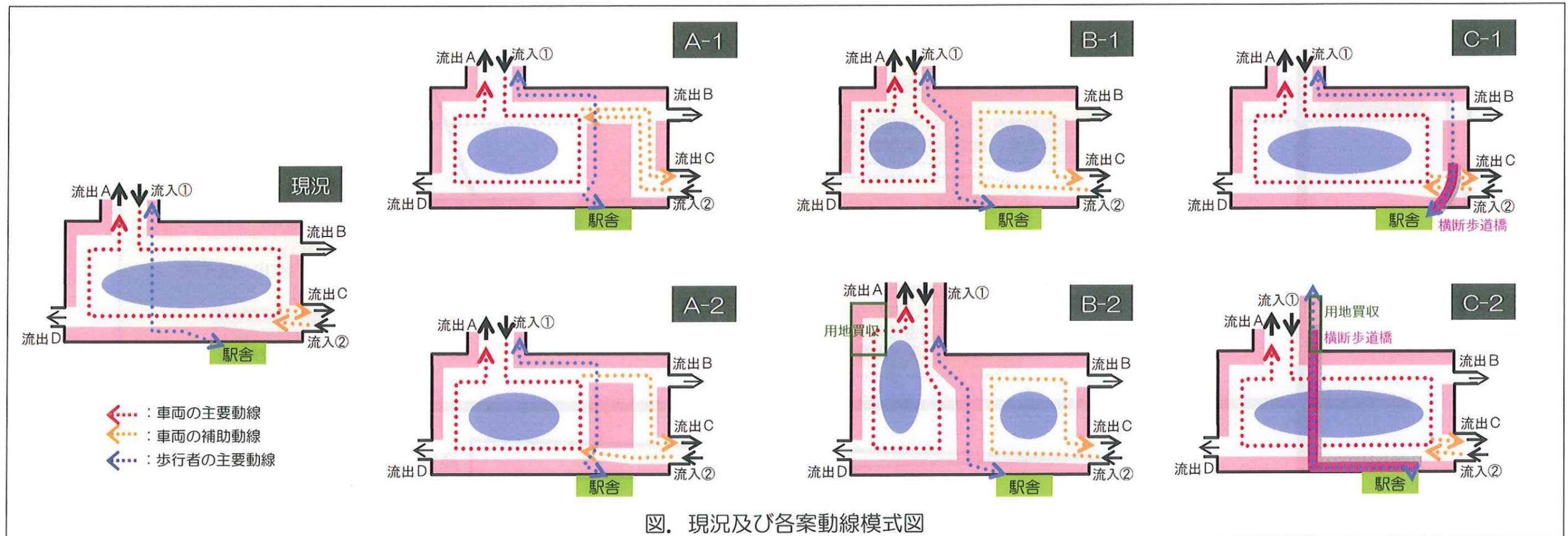
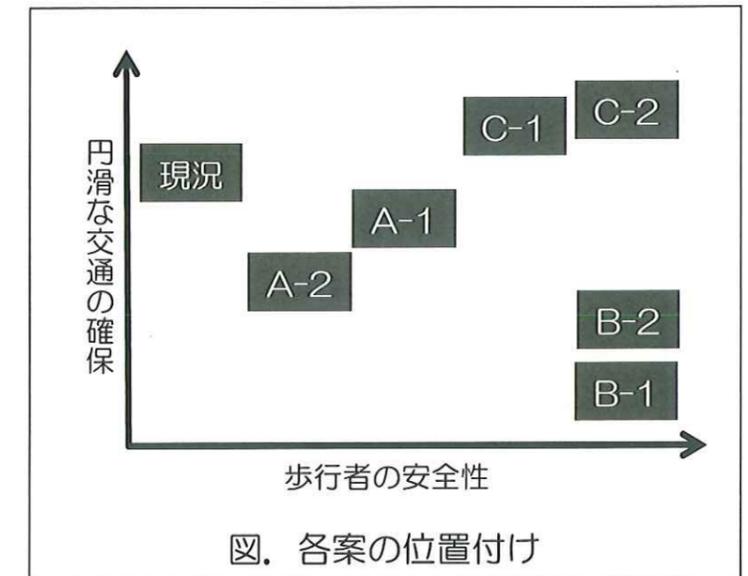
・本整備の最大の優先課題を「安全・安心の確保」と捉えている中、「歩行者と車の動線分離」及び「円滑な交通の確保」を2軸として各案の位置付けを右図に整理しました。

1) 歩行者の安全性

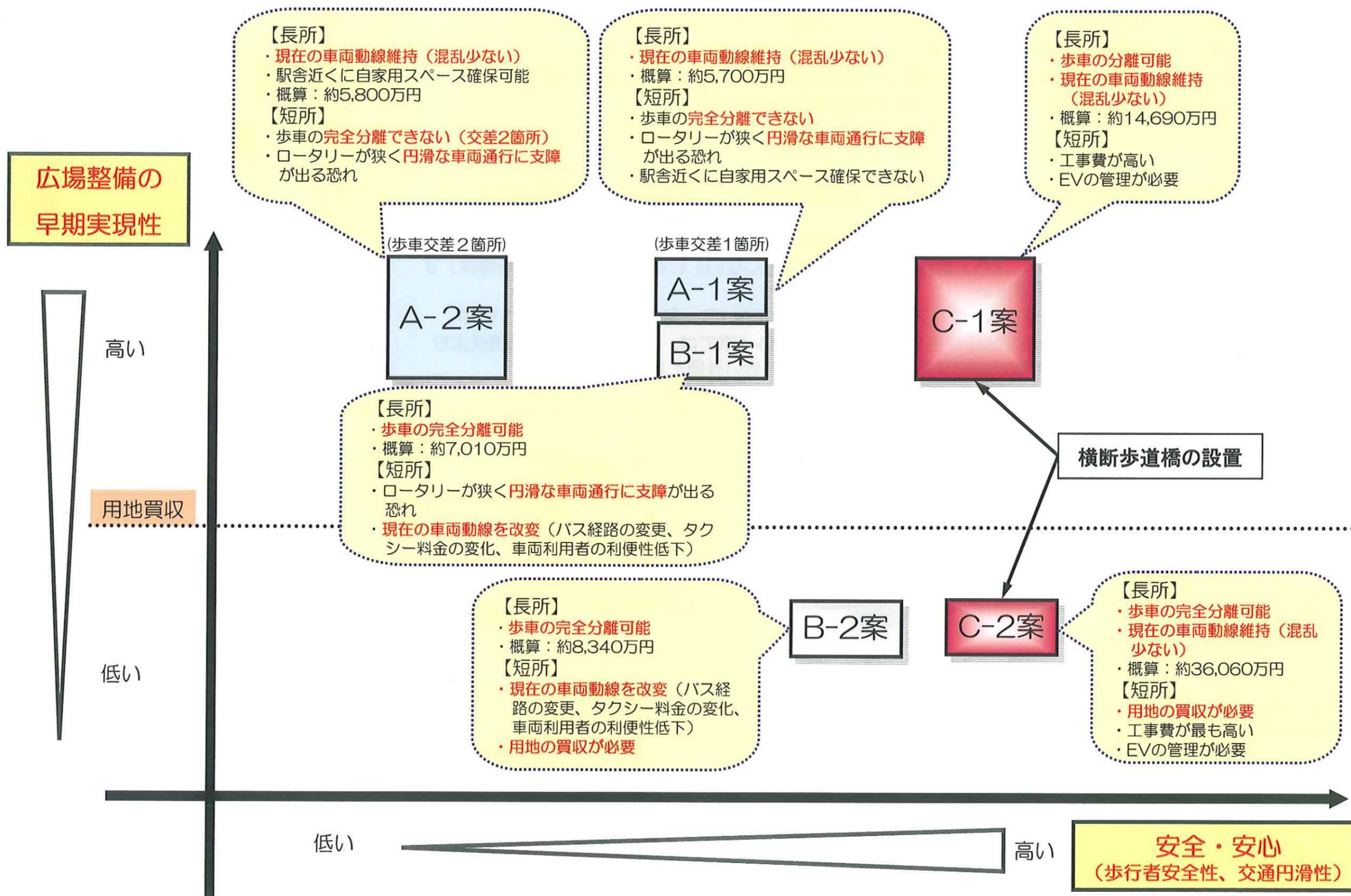
- ・イ) 歩行者主動線と車両動線の交差回数、ロ) 交差する車両動線の交通量を主な視点として評価しました。
- ・B-1、B-2、C-2の3案は歩行者主動線が車両動線と交差しないため、安全性が高いと評価します。
- ・C-1案は交差が1回ありますが、交差する車両動線の交通量は比較的少なく、安全性は高いと評価します。
- ・A-1案、A-2案は車両主動線とは交差しなくなりますが、車両補助動線と交差します。

2) 円滑な交通の確保

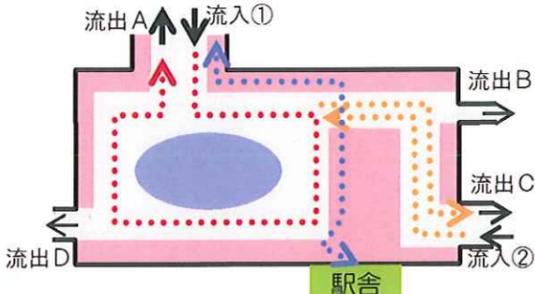
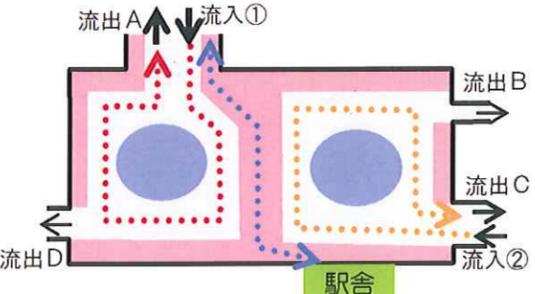
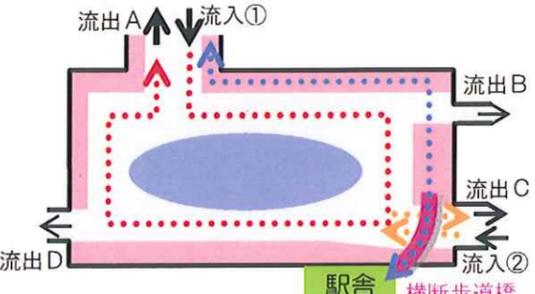
- ・円滑な交通は、ハ) 交通空間（車道等）の広さ、ニ) 車両動線同士の交差回数、ホ) 歩行者と車の動線分離等により評価できます。
- ・加えて、2つの大きな接続道路（流入①と②）がある状況の中、この接続道路を分断するB案ではバスやタクシーの運行に支障が生じるなどの問題が生じるため、『ハ) 現在の車両動線が変更しない』ことも「円滑な交通を確保」する観点における重要な評価視点となると考えます。
- ・C案はホ) の点で現況より優位な案となります。A案はハ) の点で現況より小さいロータリーとなってしまいます。
- ・B案は二)、ホ) の点で優れますが、ハ) の点で問題が生じます。さらに、B-1案では、ハ) の観点からも現状より狭いロータリー内にバス、タクシー、自家用車が錯綜することになるため、低い評価としました。

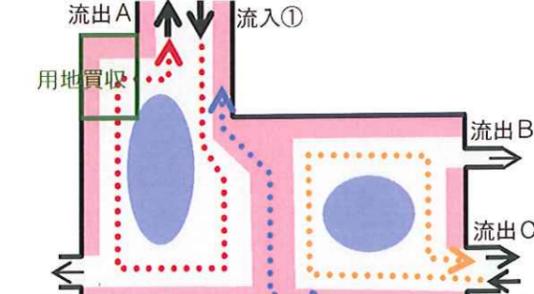


1. 広場整備の早期実現性  
 2. 安全・安心（歩行者の安全性、円滑な交通の確保）  
 上記の2つを縦軸、横軸にとって、A, B, Cの各案の位置づけや大まかな長所と短所を示すと下の図のようになります。



- 各委員のご意見を頂き、整備案の絞り込みを致します。

レイアウト案	メモ欄
<p>A-1案</p> 	
<p>B-1案</p> 	
<p>C-1案</p> 	

レイアウト案	メモ欄
<p>A-2案</p> 	
<p>B-2案</p> 	
<p>C-2案</p> 	

