

第 2 回 委 員 会 資 料

目 次

1 . 意見の整理と対応	
1) 第1回委員会における意見整理と対応策	1
2) 市民意見への対応	3
2 . 野洲駅南口駅前広場整備	
1) 問題点の整理	6
2) 課題の整理及び具体策	7
3) コンセプト	7
4) 具体的な内容	8
3 . 野洲駅南口駅前広場整備計画 (案)	
1) 野洲駅南口駅前広場整備計画 (案)	9
2) 第1回委員会からの変更点	10
3) 今後の変更の可否について	13
4 . 野洲駅北口駅前広場整備計画	
1) これまでの検討経緯	14
2) 検討案	15

1) 第1回委員会における意見整理と対応案

- ・「第1回 野洲駅前周辺地区整備検討委員会」にて委員のみなさまからのご意見とその対応案は以下の通りです

表 . 第1回委員会における意見に対する対応 1/2

項目	意見	対応案
アサヒビール(株)の土地の活用	<ul style="list-style-type: none"> ・アサヒビール用地を計画の中に入れること。 ・アサヒビール土地の取得等により全体計画に影響を与えることが懸念されるため、一部見直しするべきと考える。 ・バスプールを購入した土地へ移設可能なように計画しておく。 ・今後、アサヒビール跡地の購入ができれば、ぜひともそこに人々が集い、待合せ等が可能なスペースを創っていただきたいと思います。 ・今後検討される「アサヒビールの土地」の活用方法についても商業施設と一体化した、「市民交流センター」に類似した形式(高層建築物)のイメージで考えて、「野洲らしさ」を押し出した「すまいる市」やレストラン、障がい者市民が働ける喫茶店やベーカリー、「暮らしを支える」相談支援事業所等の設置が大変有効であると考え。駅前という利点を考慮して、「防災活動拠点」としてのスペースにも活かしていける。 ・駅前の定義をアサヒ土地の問題を含めD地区にこだわらず、広範囲にとらえて、賑わいを考える事を提案する。にぎわいのスペースを広くとる。(大津駅前と同じように) 	<p>アサヒビール(株)所有地については、現在、市民の方々の意見をお聞きしながら、買収の可否について検討を進めているところです。これまでの検討では、アサヒビール(株)所有地は買い取る方向で検討を進めていますが、具体的な活用方法については、様々な検討が必要なことから、購入後、検討することとしています。計画における活用としては、工事実施に伴い仮設の駅前広場敷地や、自家用車駐車場、緑地などが考えられます。</p> <p>それ以外の活用については、以下のようなことから、南口駅前広場整備計画と切り離して、考えたいと思います。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現在の駅前広場に多くの課題(交通の輻輳、バスプールがないこと、自家用車の乗降場がないことなど)があることから、これらへの対応を急ぐべきであること。 ・平成16年度に購入した滋賀銀行横の市有地の有効活用。 ・交通バリアフリー基本構想では、2,010年までに、駅前広場、バスターミナルのバリアフリー化に着手または完了することになっていること。 ・無電柱化事業を含めた南口駅前広場整備については、国の補助事業である社会資本整備総合交付金事業として取り組んでおり、事業を中断することは、財政面において、負担がかかる恐れがあること。 ・南口駅前広場整備計画については、平成17年度より、検討を重ねている事実と、計画の実現を待っておられる市民がいること。 ・アサヒビール(株)所有地と一緒に検討をすると、この土地で取り組もうとする他の事業が決定するまで、着手できないこと。
整備方針	<ul style="list-style-type: none"> ・広場整備計画通り実行すべし。 ・機能分散型の総合広場とすることで、効率的な投資を行うべき。 ・各種インフラ設備は華美を避け、太陽光に代表される自然エネルギーを活用する。 ・あまり「賑わいのまち」的要素をいれず、広がりのある駅周辺でいい ・交通の便利の良い地の利を生かした駅周辺を望みます。 ・駅前の基本理念は、上位の「総合計画」より、都市計画、からブレークダウンされて、野洲駅を中心に1Kmの広範囲の整備計画、その下に、バリアー法に基づく整備「特例地」と、駅前の交通停滞の解消をした南口と北口の整備を行うため、検討が続けられたと理解する。 	<p>アサヒビール(株)所有地の買収ができることが前提となりますが、現在計画しています、駅前広場は、交通と交通をつなぐ機能を優先させ、周辺の土地において、駅前のにぎわいや緑化の面を創出していきたいと考えます。</p> <p>野洲駅南口整備計画とまたアサヒビール(株)所有地の検討を進めるなかで、駅前広場の機能として、交通と交通をつなぐ機能は、駅前広場整備計画が担い、市民の交流の場としての広場機能は、周辺の土地が担うことができると考えています。また、中心市街地整備計画を作成しており、今後、中心市街地の道路交通網についても今後、整備を行うこととしています。</p> <p>駅前広場の各施設の設備については、維持管理面も含め、経済比較を行い、合理的なものを選択したいと考えます。</p>

表. 第1回委員会における意見に対する対応 2/2

項目	意見	対応案
バリアフリー	<ul style="list-style-type: none"> 交通(生活)弱者にも、やさしく 電柱をなくす」ことについては、歩道を広くとることが可能となるため、車いす等の利用者や、最近増えてきた自転車通勤等の方々にも使いやすくなると思う。 許容面積を広くすることにより、障がい者・高齢者用の乗降スペースがより広く、しかもエレベーター付近に整備することができることから、コミュニティーバス(おのりやす)や福祉タクシー等の乗降場所も確保できるものと思われる。 歩道の路面の舗装の悪さに、キャリーバックなどを牽く障害を持つ人・高齢者等への考慮をお願いしたい(車道を歩きたくなる)。 	<p>駅前広場等のバリアフリー化については、平成15年度に策定しましたバリアフリー基本構想に基づき、取り組むべきものであります。今回の駅周辺のまちづくりでは、南北の駅前広場整備と周辺の歩道については、バリアフリー化をするために、現在、国の社会資本整備総合交付金事業の採択を受け、すでに、一部、着手しているところもありますが、構想では、2010年までに、事業に着手することとしており、バリアフリー化の観点からは、早期に歩道のバリアフリー化に努めなければならないと考えています。</p> <p>障がい者の方の駐車場については、現状と同じ場所に今回の計画では、バリアフリー化を進める予定としています。</p>
景観	<ul style="list-style-type: none"> 潤いに溢れた駅前広場を目指したい。 植樹の計画について、単に緑を増やすのではなく、次により実のなる木を植えて日本唯一の特色を出してはどうか。 ベンチ、植栽空間確保。 野洲駅で降りた方が、エスカレーター横の窓からよく町の印象を見ておられ、私も時々見っていますが電線の撤去ですっきりすると思う。 	<p>アサヒビール(株)所有地の活用において取得面積が大きいことから、駅前の緑化や公園とした部分をとれると考えていますが、具体的な内容については、アサヒビール(株)所有地の取得後に検討をしたいと考えています。</p> <p>駅前広場整備の範囲では、交通と交通をつなぐ機能を優先し、アサヒビール(株)所有地の範囲において、公園や緑化の部分を確認したいと考えています。</p> <p>無電柱化については、南口駅前広場整備と同時に進めます。</p>
委員会運営	<ul style="list-style-type: none"> 新しい委員構成の下で検討委員会が運営されていることから、これまでの経緯のポイントを説明すること。 『賑わい』のご意見については改めて議論すること。 今回の委員会は「北口の整備について」の課題が主目的と理解している。 南口の整備は、理解頂くことに努力をする必要があると思う。 D地区の整備計画には追加案はあっても、基本的な事項の修正はオフィシャルな検討と合意形成ができていることゆえ、委員の皆さんへの情報が正確に伝えること。今後は推進委員会での実施に対しての不都合が発生する場合は都度調整する事にする。 委員会のための委員会にならないようにしていただきたい。 実施設計をされることは、前回の委員会で確認済みと理解している。従って主題の北口の検討(積み残し)を当委員会をお願いするため南口とのバランスから参考とするコンセプトの方が良いと思う。 	<p>委員会運営につきましては、ご意見を参考とさせていただき、スムーズな運営をしていきたいと考えます。</p>
施設配置	<ul style="list-style-type: none"> 自家用車は止めない(乗降口は別の位置)。 現状のバス運行を考えますと駅側にバス乗降場の設置を要望致します。 駅から降りた所に公共交通機関がなく自家用車の乗降場があることは利用者にとってわかりにくいのではないかと。 	<p>野洲駅において、自家用車の乗降スペースが必要かどうかについては、必要と考えています。理想としましては、公共交通機関が発達し、すべての市民の方々が、公共交通機関を利用し、野洲駅までこられる社会であると思いますが、野洲市の現状を鑑みますと、市民の方々が野洲駅を利用するにあたっては、現状では、自家用車の利用があり、駅前には、自家用車の乗降場が必要と考えます。</p> <p>このことを前提とし、南口駅前広場整備計画区域内で、各施設の配置を検討しますと、計画のレイアウトが最善の配置と考えています。</p>

2) 市民意見への対応

- ・「野洲駅南口駅前広場整備計画(案)」に対する市民のみなさまからのご意見およびその対応案は以下の通りです。
 応募期間：平成22年11月1日(月) ~ 平成22年11月30日(火)

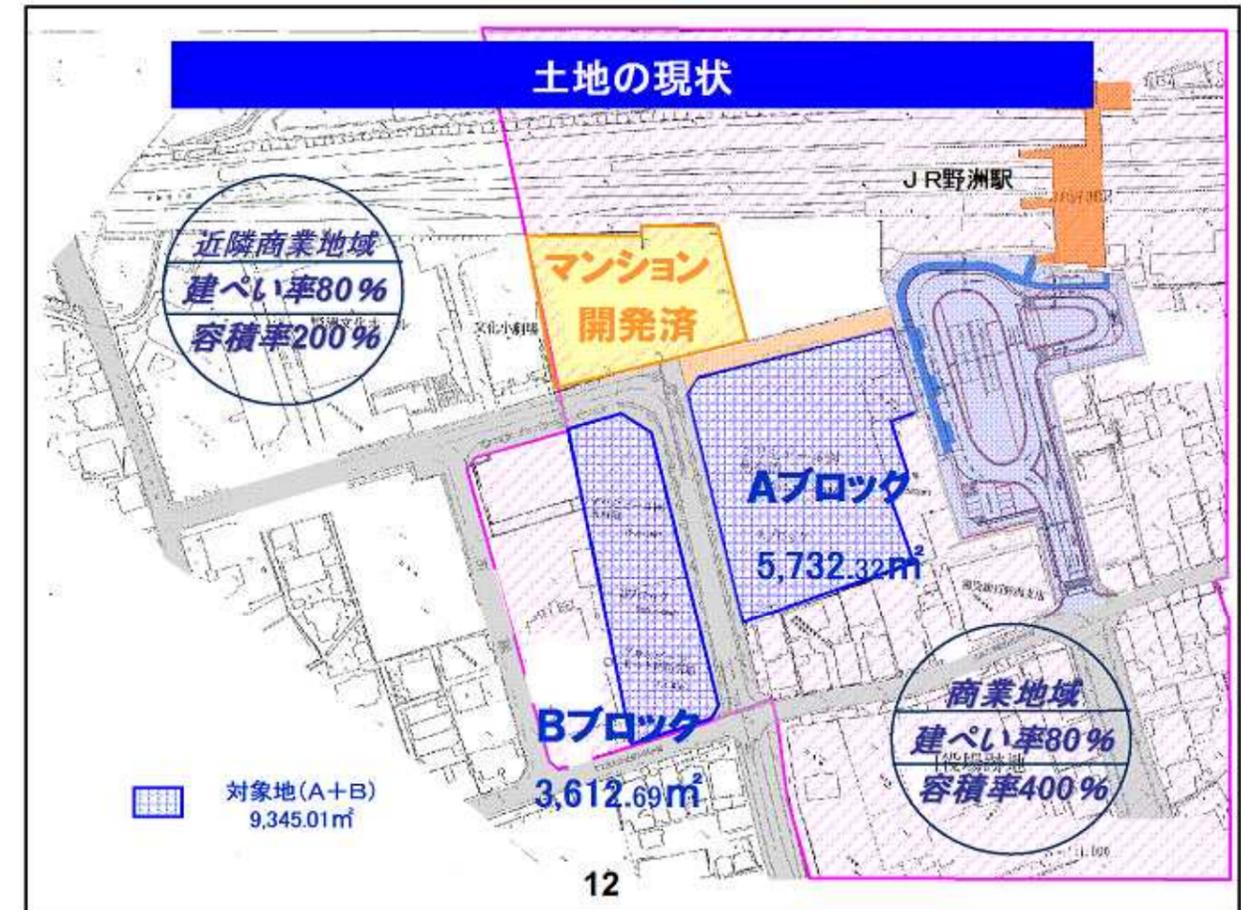
表：市民意見に対する対応 1/2

項目	意見	対応案
景観	巨視的には、希望が丘文化公園へ直結した幹線道路を整備し、広場と道路には街路樹を植えてほしい。 巨視的・・・ 事物を全体的に観察するさま。	希望が丘文化公園へ直結した幹線道路は、野洲駅中心市街地整備計画において、長期の計画としていますが、具体的な内容までには至っておりません。 なお、広場と道路の街路樹の植栽は実施設計の中で検討することとしています。
	野洲駅前から国道8号までについて電柱をなくす。	現在、県と市が区域を分け、南口駅前広場から新幹線の高架までの区間について、電線地中化の取り組みを進めております。
	緑化目標が10%は低い。他の計画では20~30%の間で定められており、野洲市の玄関口としては定められた目標値を上回る緑化をしてほしい。	野洲市環境基本計画では、平成32年度を期限として、平地における森林緑被率を、区分に応じて目標設定しています。幹線道路では延長の50%を緑化する目標設定がされており、また、公共施設は敷地面積の20%を緑化することとなっています。 駅前広場の場合、幹線道路として延長の50%以上を緑化する計画としており、また、道路通行部分を除いた南口駅前広場面積に対しては20%以上の緑化の計画としています。ただし、アサヒビールの土地を買収した際には、より多くの緑化を検討します。
	野洲市の顔は「三上山」であり、「駅前」を野洲市の顔とする表現は適切でない。	野洲市の自然の景観として、「三上山」が野洲市の顔であることは大多数の市民が認めるところです。一方、市街地の景観としては、交通結節点として多くの人が集まる駅前が野洲市の玄関口であり、顔であると考えています。 交通結節点・・・異なる交通手段を相互に連絡する乗り換え・乗り継ぎ施設です。
ロータリー	ロータリーの許容面積を広くし、滋賀銀行前に右折レーンを設置することは良い	ご賛同頂いていますとおり、設計どうり進めさせていただきます。
	野洲小北側プール横の道路及びほほえみの湯の北西側遊歩道を活用し時計回りのバス専用レーンを造る。	現在の計画案では駅前広場の区域を拡張し、待機バスの駐車スペースを確保することから、一定の改善が図れるものと考えています。
	駅に近い位置に設定されている自家用車の乗降スペースは、自動車数の減少傾向、環境安全面を考えると、自動車から公共交通、自転車、徒歩に転換すべきで、障害者、高齢者等の送迎は別途駅に最も近い所に設定すれば良く、自家用車が最深部に入り込むことは渋滞の緩和に反し、自家用車利用者が駅前を歩くことで駅前のにぎわいに繋がる。	自家用車の乗降スペースが駅前になっているのは、広場の拡張による形状変更に伴うものです。主要な公共交通を主に配置し、円滑な駅前広場利用を検討した結果、自家用車の乗降スペースが駅前になっています。公共交通等の配置に対する具体的な理由は以下の通りです。 ・バスについては、利用者にわかりやすくするために、乗車場を3台分西側に集約して整備する。 待機スペースは広場中央に整備する。 ・障がい者・高齢者用の乗降スペースは、エレベーターに近い位置に整備する。 ・タクシーの乗車場は現状通りとし、待機車はバスと同様に広場中央に整備する。 また、自動車から公共交通、自転車、徒歩への転換については、環境基本計画において、一人ひとりが自動車社会を見直す「エコドライブ活動」やバス利用大作戦等により取り組みをしているところであり、さらに、街のにぎわいについては、野洲駅中心市街地整備計画において、駅前広場の利活用や地区計画を活用した商業ゾーンの設定、野洲駅南口駅前広場から国道8号までのシンボルロード化などを掲げています。

表. 市民意見に対する対応 2/2

項目	意見	対応案
ペDESTリアンデッキ	バス専用レーンに併せ、野洲駅の2階からバス停へ直結する横断歩道橋を設置する。	ほほえみの湯の北西側遊歩道をバス専用レーンに変えないため、バス停への横断歩道橋は必要ないと考えています。
	<p>ペDESTリアンデッキは、エスカレーター前の横断歩道を存置しているので、商業施設等にアクセスできるような状態になるまで整備しない方がよい。</p> <p>ペDESTリアンデッキ・・・高架等によって車道から立体的に分離された歩行者専用の通路</p>	今回、ペDESTリアンデッキの設置は行わない計画です。
バリアフリー	歩道の屋根が長くなるのはよい。	ご賛同頂いていますとおり、設計どうり進めます。
	点字ブロックに足元が光るLED(発光ダイオード)の使用を提案する。	費用面も含め検討したいと考えます。 製品単価:12万円/個(通常は1.2千円/個)
その他	事業化にあたっては、JRとの協定について、線路側シェルター庇からエスカレーターの駅舎側までを野洲市管理とし、バス・タクシーの占用料及び通常維持管理の不公平を見直すこと。	野洲駅南口駅前広場は、建設当時より、鉄道事業者(JR)と都市サイド(野洲市)が維持管理内容も含め協定により取り決めをしている供用施設でありますので、見直すことは難しいものと考えております。
	<p>シェルター・・・交通機関において、旅客や貨物を雨風から守る施設</p> <p>公表場所でも「野洲駅前中心市街地整備計画(最終案)」を閲覧すべき。</p>	<p>今回は「野洲駅南口駅前広場整備計画」についての意見募集のため、当計画のみとさせて頂きました。</p> <p>なお、「野洲駅前中心市街地整備計画(最終案)」は、ホームページ上にすでに公表していたので参考にリンクしたもので、閲覧場所では、意見募集内容を間違えられる恐れがあるため、備えおきませんでした。</p>
今回対象外	微視的には駅前の土地を確保して、やすらぎや憩いの広場としてほしい 微視的・・・物事を微細に観察するさま。	今回市民意見を募集した趣旨は「野洲駅南口駅前広場整備計画(案)」を踏まえた実施設計を進めるに当たり、事前に市民意見を求めたもので、ご意見は野洲駅周辺のまちづくりにかかわるものであり、別途に検討すべき案件と考えます。 なお、現在、野洲市では、ご意見のあった案件についての内部検討会を公開で進めております。
	北口にはホテルがほしい	北口の検討段階で参考とさせていただきます。
	野洲駅前から国道8号までについて信号機を系統化する。	現在、対象の信号機は、広域の円滑な交通の流れのため系統化に含まれております。
	北口は野洲市の単独施設であり、占用物件の状況を調査し、適正な対応とすべき。	北口広場開設時、JRとの協議を経て、占用されているものでございます。
	「野洲市中心市街地整備計画(最終案)」について、1)最終案の表現が不適切、2)朝鮮人街道の一方通行は維持すべき、3)野洲停車場線の4車線化、駅下のアンダーパス、湖南市方面へのトンネルは必要ない、4)自動車主体の渋滞対策より徒歩・自転車・公共交通への誘導をおこなうべき、5)三上山が見えなくなるような高度利用は大幅に制限すべき。	今回は「野洲駅南口駅前広場整備計画」についての意見募集でありますので、このような意見があったことは認識しておきます。

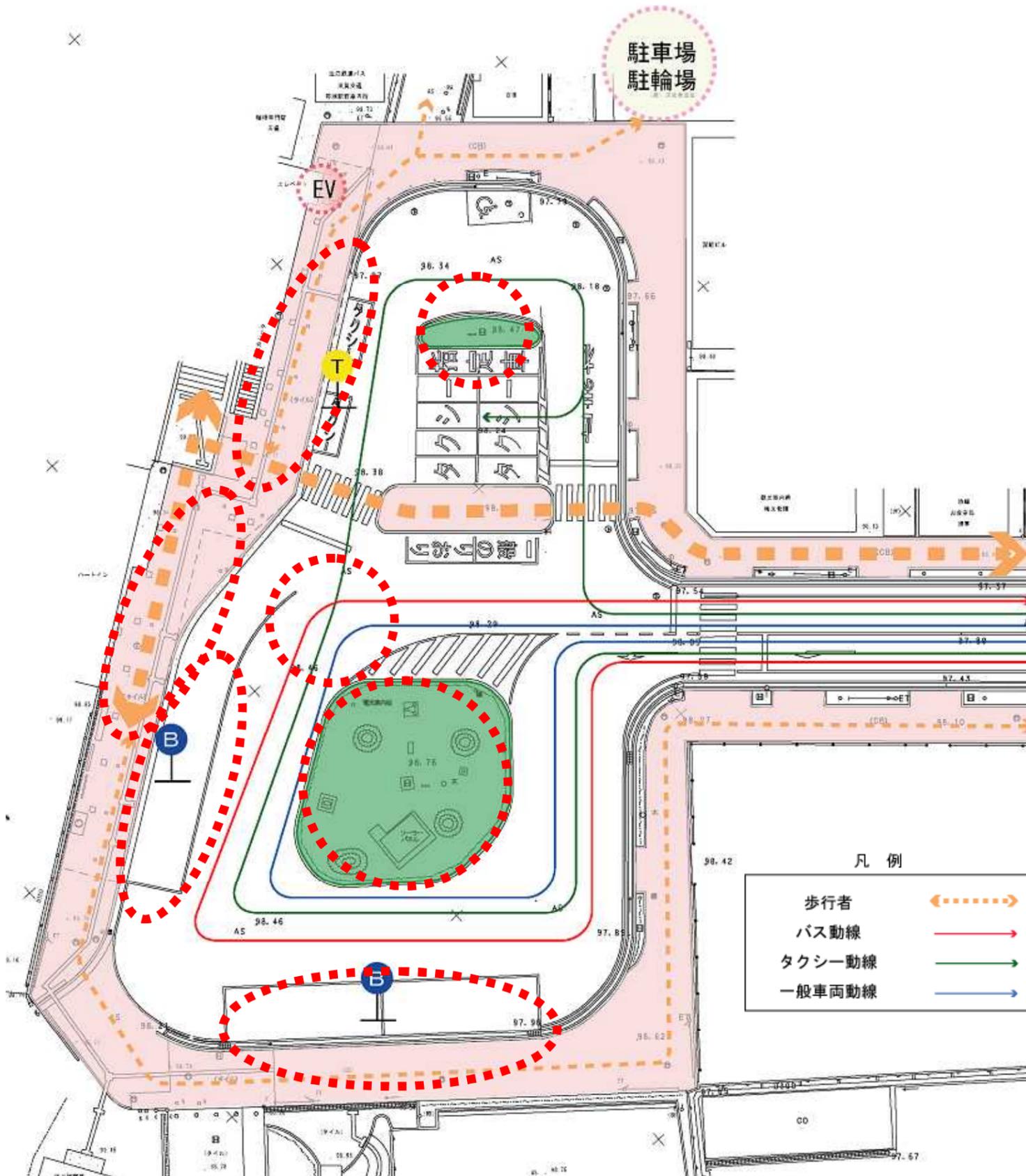
【参考：「アサヒビール(株)所有地買取可否の検討」における内部検討資料】



	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30
南口駅前広場整備事業 (ロータリー整備・バリアフリー化)	[Blue bar]		事業着手の時期は、財政状況を見極めて判断する。 (平成28年度以降となる見込み)					
暫定利用 (駅前広場整備事業期間) (仮設 駅前ロータリー)	[Yellow bar]							
暫定利用 (駅前広場整備事業完了 ~ 市民活動拠点施設整備事業着手)	[Red oval]		具体的な施設の検討期間					
拠点施設整備事業 (提案 ホール・コミュニティセンター 図書館分館など)	[Green bar]		事業着手時期の調整 (暫定 イベント広場・駐車場)					
既存施設の除却・処分(整理) (文化ホール・小劇場 除却)	[Pink bar]							

1) 問題点の整理

- ・現在の駅前広場において、大別して「車両の輻輳」「駅舎前の狭い歩行者空間」「バス駐停車スペースの不足」「バリアフリー」「環境空間の不足」の問題点があります。



車両の輻輳

- ・一般車両、タクシー、バスが輻輳し、安全な交通を確保できていない。
- ・駅舎前に停車する一般車によって、バス等の後続車両の通行を阻害していることから一般車両の乗降場及び駐車場が不足している。



駅舎前の狭い歩行者空間

- ・駅舎前の歩道幅が狭く（約5m）、バス及びタクシーの待合所も兼ねていることから、円滑な歩行者動線が確保できていない。



バス駐停車スペースの不足

- ・ピーク時にバス乗降場数が不足し、路上でバスが待機することから、安全な交通を確保できていない。



バリアフリー

- ・駅舎に至るまでの動線上には基準以上の段差があること、視覚障害者誘導ブロックが未整備であるため、利用者の安全性が確保できていない。



環境空間の不足

- ・景観、交流等の機能を担うオープンスペースが少なく、空間に潤いと安らぎを与える緑が少ない。

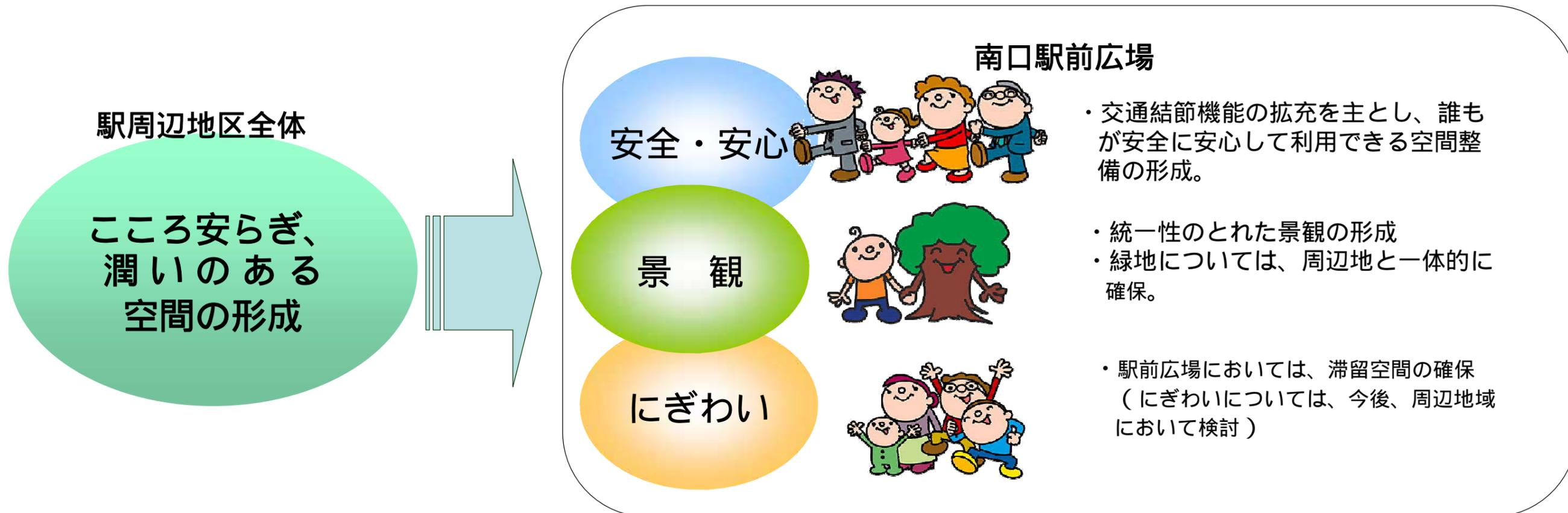
2) 課題の整理及び具体策

・南口駅前広場の課題について、以下のとおり整理し、具体策を講じます。

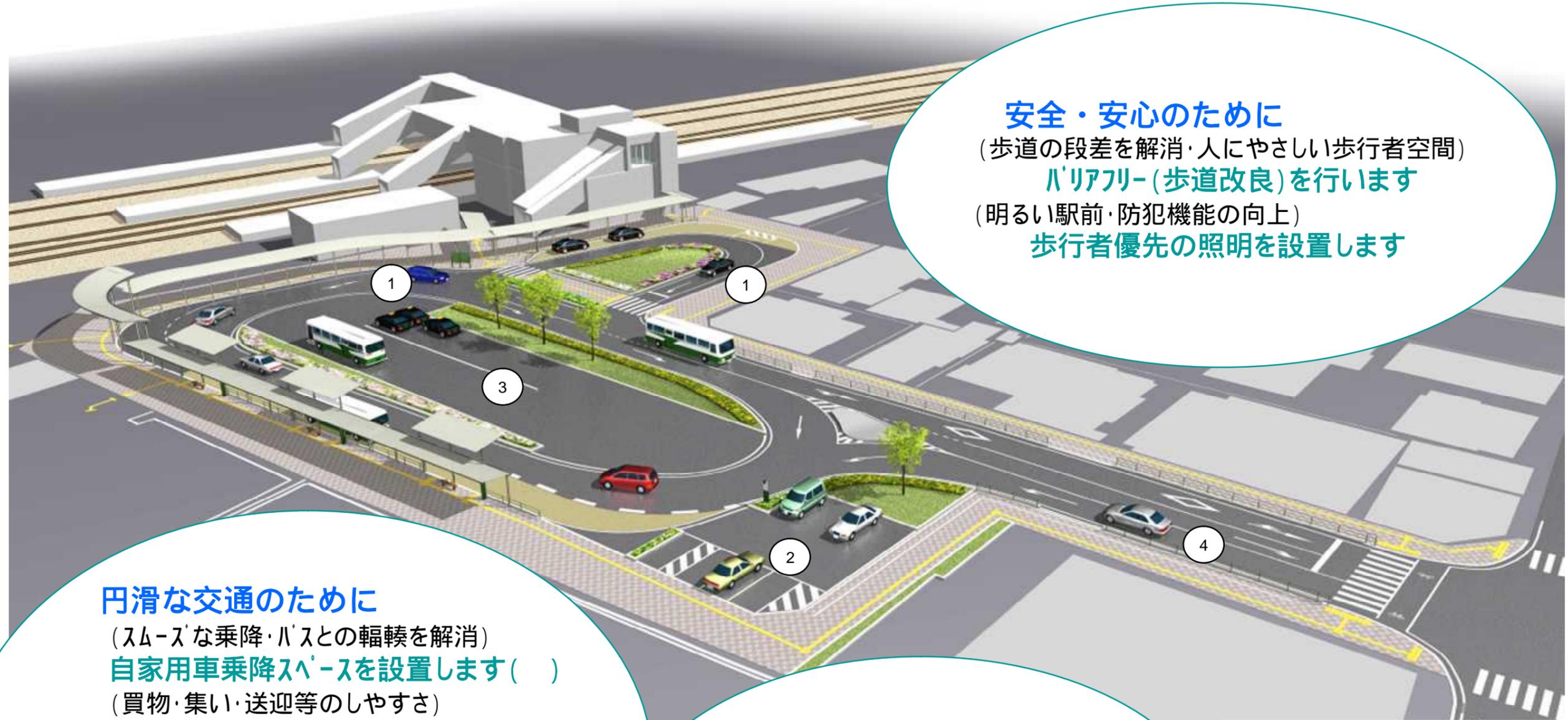
機能	問題点	課題	具体策
安全・安心 (交通結節機能)	車両の輻輳	一般車、バス、タクシーが安全に通行ができるロータリー形状及びバス停、一般車乗降場の配置を検討する必要がある。	・「道路構造令」に定められた基準を満足する道路構造の確保 ・一般車両乗降場、タクシー乗降場、バス停の適切な配置
	駅舎前の狭い歩行者空間	歩行者とバス及びタクシーの待合いが安全に、かつ、円滑に行うことのできる歩道幅員の確保を検討する必要がある。	・誰もが安全に安心して利用できる歩道幅員の確保 ・安全かつ円滑な動線の確保
	バス駐停車スペースの不足	バス停及びバスプールの適切な整備の検討が必要である。	・バス停の適切な配置 ・バスプールの整備
	バリアフリー	誰もが安全に安心して利用できる歩行者空間、構造の検討が必要である。	・段差の解消、適切な縦横断勾配による歩道構造の確保
景観 にぎわい	環境空間の不足	良好な景観の創出、市民の交流空間を担うオープンスペースを確保する検討が必要である。 また、駅前広場に潤いと安らぎを与える緑量の確保が必要である。	・市民がにぎわい、交流のできるオープンスペースの確保 ・潤いと安らぎを与え、野洲市の顔となる景観づくり(緑化)オープンスペースについては、周辺地区で検討する。

3) コンセプト

・駅前広場と周辺地を駅周辺地区全体としてとらまえ検討することで、市民や来訪者などすべての利用者に対して「安全・安心な空間」「潤いある景観」「にぎわいのある空間」の実現を目指します。



4) 具体的な整備内容



安全・安心のために
 (歩道の段差を解消・人にやさしい歩行者空間)
バリアフリー(歩道改良)を行います
 (明るい駅前・防犯機能の向上)
歩行者優先の照明を設置します

円滑な交通のために
 (スムーズな乗降・バスとの輻輳を解消)
自家用車乗降スペースを設置します()
 (買物・集い・送迎等のしやすさ)
一時駐車場(30分無料)を設置します()
 (バスの路上待機を解消・広場を有効利用)
バスポールを設置します()
 (渋滞を緩和・退出動線を確保)
右折レーンを設置します()
にぎわいは、周辺土地と一体的に検討します

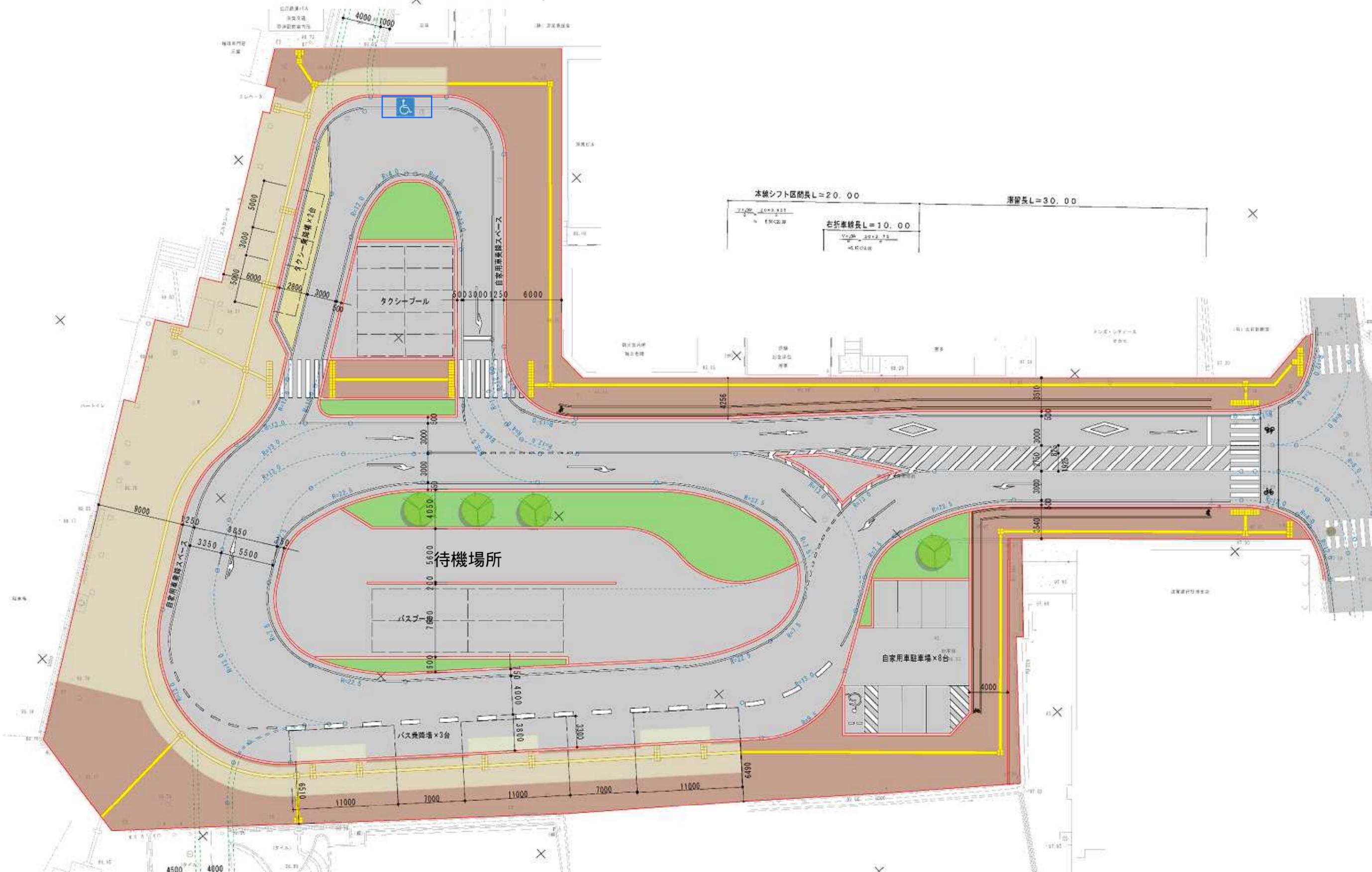
景観のために
 (景観に配慮・広い歩道)
電線類の無電柱化を行います
 (心やすらぎ、潤いのある駅前緑化)
緑のボリュームアップ(目標10%)を行います



南口駅前広場整備イメージ図 (H22 : 野洲駅前中心市街地整備計画調整作業会)

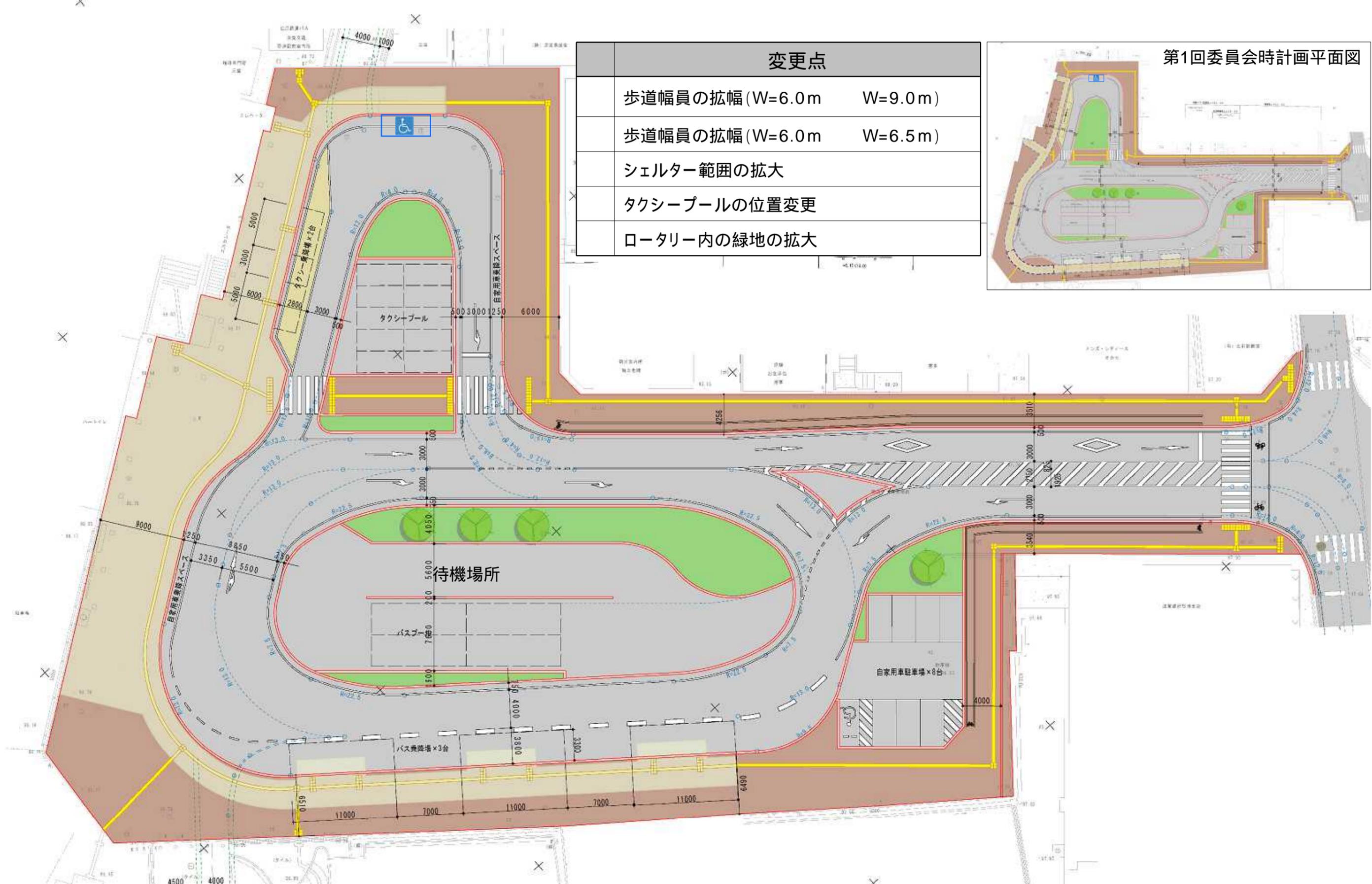
1) 野洲駅南口駅前広場計画図(案)

- ・第1回委員会でいただきましたご意見及び、委員会後に各事業者さまへヒアリングさせていただきました内容を反映させ、計画図を修正しました。
- ・第1回委員会より変更した点につきましては、次項の『2) 第1回からの変更点』にてまとめております。



2) 第1回委員会からの変更点

- ・変更点の詳細については、次項にとりまとめています。

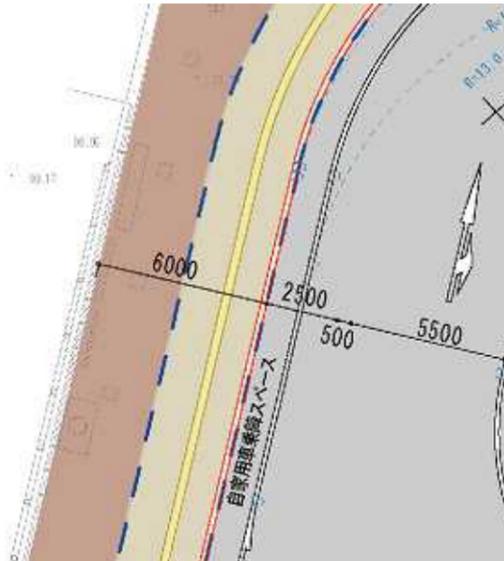


歩道幅員の拡幅（駅舎付近）

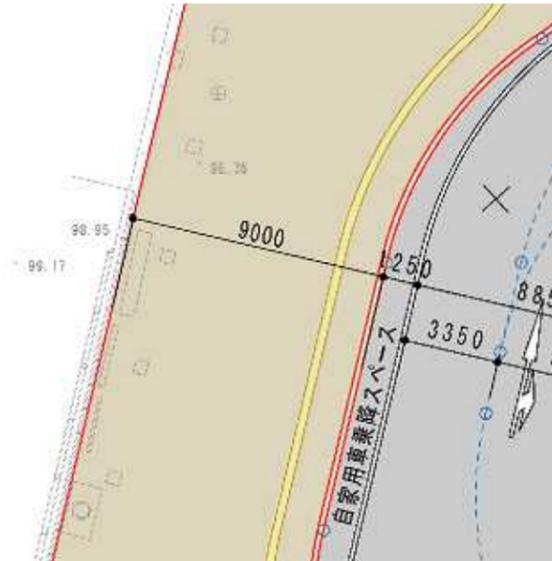
【変更内容】

駅利用者及びバス停利用者が安全かつ円滑に利用できる最低限の幅員（W=6.0m）からゆとりを持った幅員（W=9.0m）に変更。

第1回委員会



第2回委員会

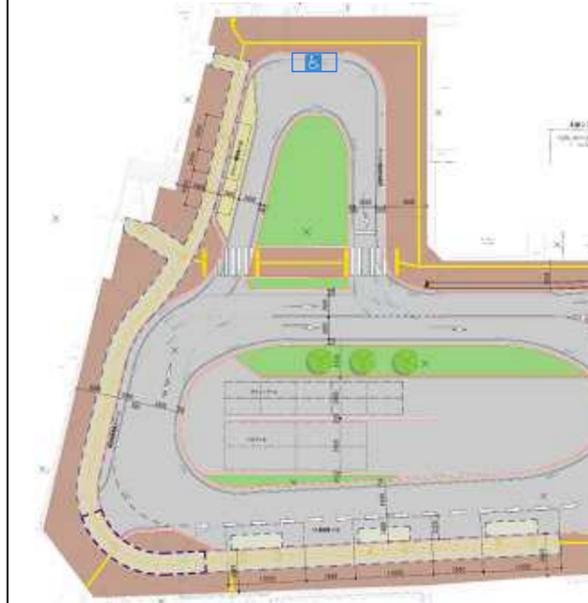


シェルター範囲の拡大

【変更内容】

駅舎前においては、シェルターの範囲を拡大し、車いす用停車帯までシェルターを延伸。

第1回委員会



第2回委員会

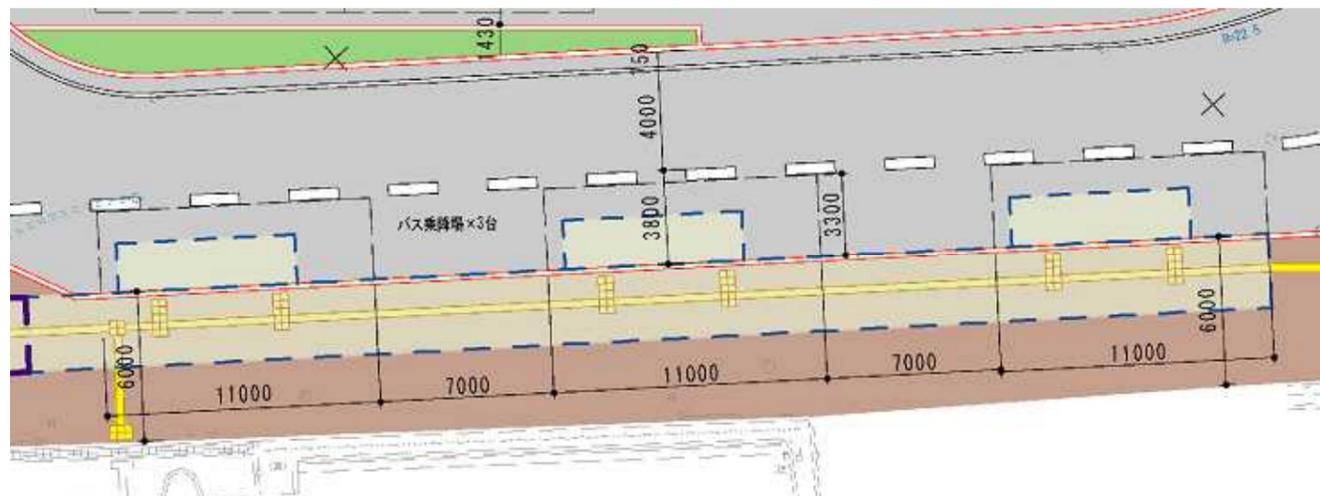


歩道幅員の拡幅（バス停付近）

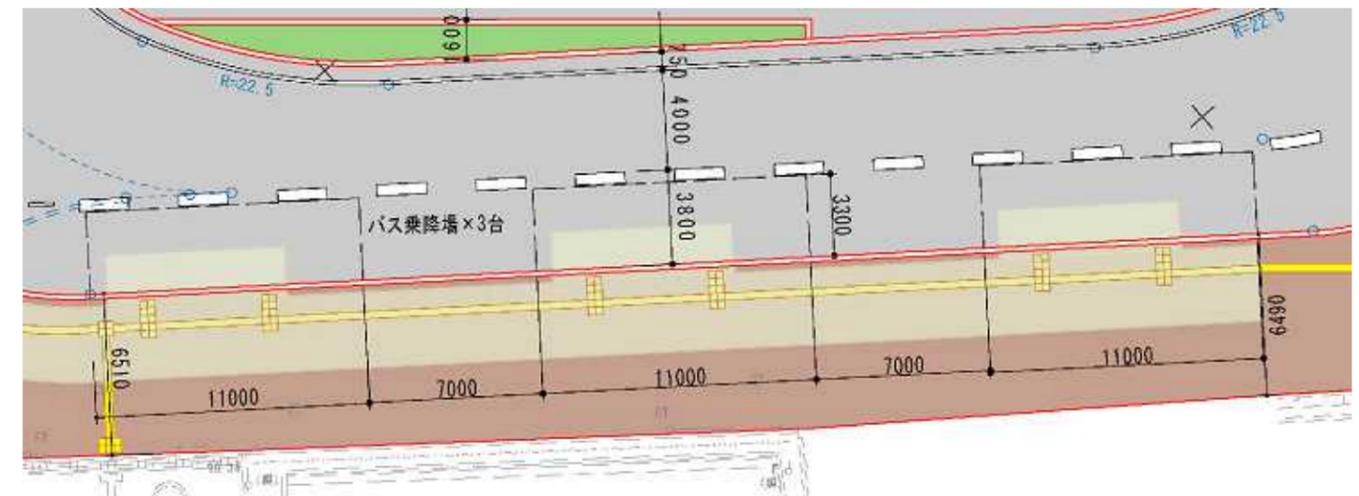
【変更内容】

歩行者及びバス停利用者が安全かつ円滑に利用できる最低限の幅員（W=6.0m）から敷地条件が許容する幅員（W=6.5m程度）に変更。

第1回委員会



第2回委員会



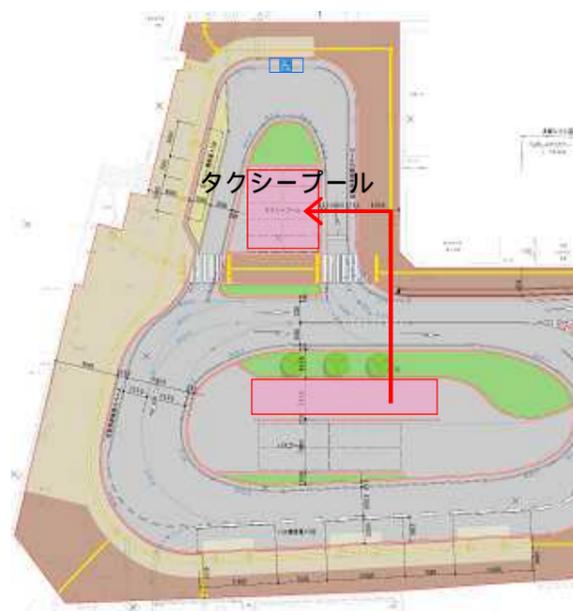
タクシープールの位置変更

【変更内容】

安全確保のために、タクシープールの位置を現在と同様の位置に変更。

第1回委員会

第2回委員会



第1回委員会時計画平面図



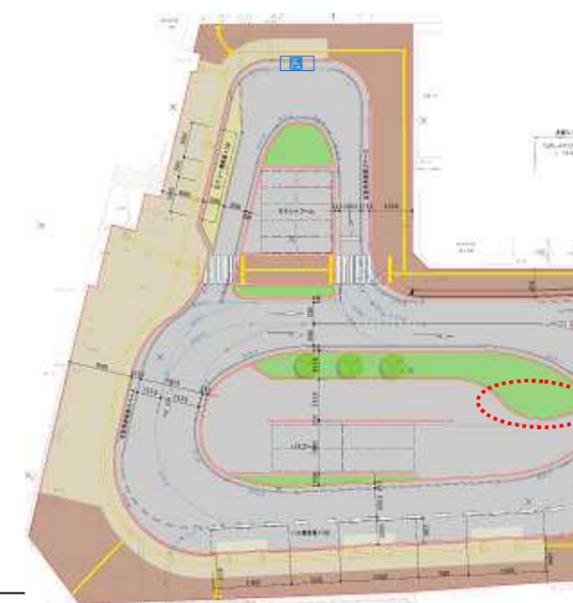
緑地の拡大

【変更内容】

ロータリー内で、車両動線にかからない部分を緑地に変更。

第1回委員会

第2回委員会



変更計画平面図(案)

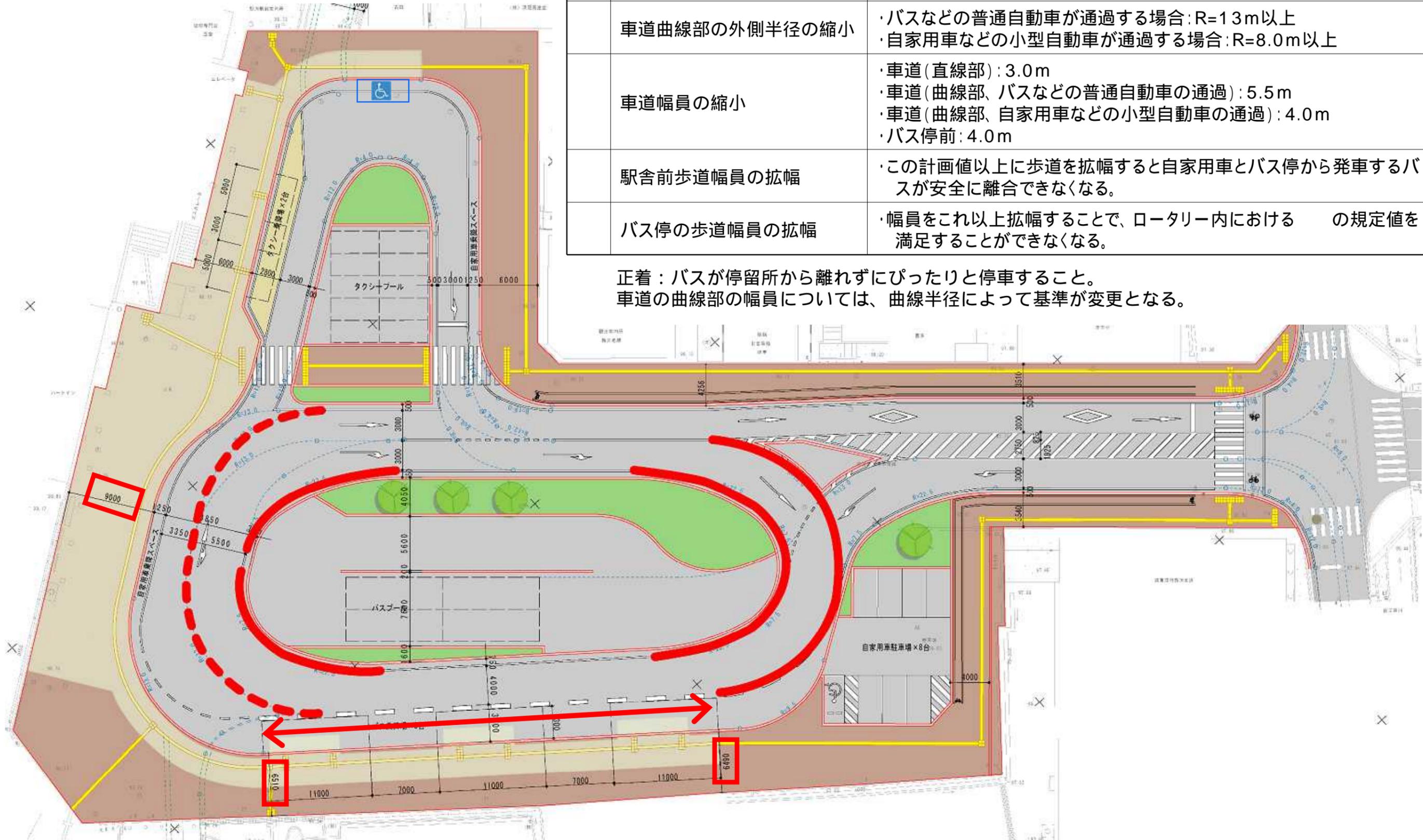


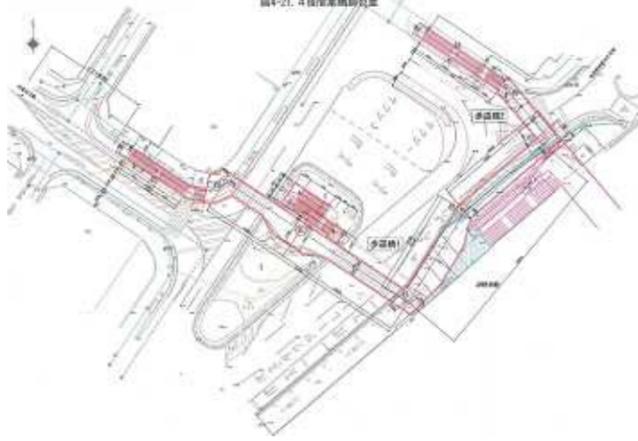
3) 今後の変更可否について

- ・計画図においては、「道路法第30条」に基づき制定された『道路構造令』に準拠して作成していることから、下記に示す箇所については、基本的に計画変更を行うことができません。

変更不可	理由(道路構造令における基準)
バス停位置の変更	・正着に配慮する
車道曲線部の外側半径の縮小	・バスなどの普通自動車能够通过する場合: R=13m以上 ・自家用車などの小型自動車能够通过の場合: R=8.0m以上
車道幅員の縮小	・車道(直線部): 3.0m ・車道(曲線部、バスなどの普通自動車の通過): 5.5m ・車道(曲線部、自家用車などの小型自動車の通過): 4.0m ・バス停前: 4.0m
駅舎前歩道幅員の拡幅	・この計画値以上に歩道を拡幅すると自家用車とバス停から発車するバスが安全に離合できなくなる。
バス停の歩道幅員の拡幅	・幅員をこれ以上拡幅することで、ロータリー内における の規定値を満足することができなくなる。

正着: バスが停留所から離れずにぴったりと停車すること。
 車道の曲線部の幅員については、曲線半径によって基準が変更となる。



年度	検討内容	結果	検討母体	検討概略図																																														
H19	歩行者の安全確保	現在の横断歩道（歩行者主動線）の上空に横断歩道橋整備を計画	野洲駅中心市街地整備計画検討委員会																																															
H20	歩行者と車両の動線を分断して歩行者の安全を確保	野洲駅北口歩道橋の予備設計を行う	-																																															
H21	<ul style="list-style-type: none"> ・車道動線と歩行者主動線との交差状況緩和 ・自家用車乗降スペース及び企業送迎バス発着スペースの確保 	<p>歩道橋を設けずロータリーの車両動線を変えて検討</p> <p>道路接続が多いため整備が難しい</p> <p>歩道橋の設置も含めた案を継続して検討</p>	野洲駅中心市街地整備計画調整作業会	<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 45%;">  <p>車両主動線 歩行者主動線</p> <p>北口線 北口駅前2号線 北口駅前7号線 野洲駅北口支線</p> <p>バス乗降場 身障者用駐停車帯</p> <p>バス・タクシープール 階段 タクシー乗降場</p> <p>バス乗降場</p> <p>北口駅前2号線</p> </div> <div style="width: 45%;"> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th colspan="2">接続道路</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>市道北口線</td> <td>2車線、両側歩道有り</td> </tr> <tr> <td>市道北口駅前2号線</td> <td>1車線、歩道無し</td> </tr> <tr> <td>野洲駅北口支線</td> <td>2車線、両側歩道有り</td> </tr> <tr> <td>市道北口駅前7号線</td> <td>1車線、歩道無し</td> </tr> </tbody> </table> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th colspan="4">計画交通施設規模</th> </tr> <tr> <th>施設名</th> <th>現状施設数</th> <th>計画値</th> <th>備考</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">バス</td> <td>乗降場</td> <td>3台</td> <td>3台 現状維持</td> </tr> <tr> <td>企業送迎バス乗降場</td> <td>なし</td> <td>スペース確保(1台程度) 追加整備</td> </tr> <tr> <td>プール</td> <td>3台</td> <td>3台 現状維持</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">タクシー</td> <td>乗降場</td> <td>乗車場: 1台 降車場: 1台</td> <td>乗車場: 1台 降車場: 1台 現状維持</td> </tr> <tr> <td>プール</td> <td>12台</td> <td>12台</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">自家用車</td> <td>乗降場</td> <td>なし</td> <td>スペース確保(2,3台程度) 追加整備</td> </tr> <tr> <td>駐停車帯</td> <td>なし</td> <td>なし</td> </tr> <tr> <td>身障者用駐停車帯</td> <td>1台</td> <td>1台</td> <td>現状維持</td> </tr> </tbody> </table> <p>【主な問題点】 車両主動線と歩行者主動線の交錯（上図 箇所）</p> </div> </div>	接続道路		市道北口線	2車線、両側歩道有り	市道北口駅前2号線	1車線、歩道無し	野洲駅北口支線	2車線、両側歩道有り	市道北口駅前7号線	1車線、歩道無し	計画交通施設規模				施設名	現状施設数	計画値	備考	バス	乗降場	3台	3台 現状維持	企業送迎バス乗降場	なし	スペース確保(1台程度) 追加整備	プール	3台	3台 現状維持	タクシー	乗降場	乗車場: 1台 降車場: 1台	乗車場: 1台 降車場: 1台 現状維持	プール	12台	12台	自家用車	乗降場	なし	スペース確保(2,3台程度) 追加整備	駐停車帯	なし	なし	身障者用駐停車帯	1台	1台	現状維持
接続道路																																																		
市道北口線	2車線、両側歩道有り																																																	
市道北口駅前2号線	1車線、歩道無し																																																	
野洲駅北口支線	2車線、両側歩道有り																																																	
市道北口駅前7号線	1車線、歩道無し																																																	
計画交通施設規模																																																		
施設名	現状施設数	計画値	備考																																															
バス	乗降場	3台	3台 現状維持																																															
	企業送迎バス乗降場	なし	スペース確保(1台程度) 追加整備																																															
	プール	3台	3台 現状維持																																															
タクシー	乗降場	乗車場: 1台 降車場: 1台	乗車場: 1台 降車場: 1台 現状維持																																															
	プール	12台	12台																																															
自家用車	乗降場	なし	スペース確保(2,3台程度) 追加整備																																															
	駐停車帯	なし	なし																																															
身障者用駐停車帯	1台	1台	現状維持																																															

	1案；バス、タクシー主動線と歩行者主動線を分離する案	2案；1案をベースに野洲駅北口支線からの車両流入動線を滑らかにする案
概略平面図		
着目点	バス、タクシー主動線と歩行者主動線を分離でき、歩行者主動線と交差する動線は自家用車とタクシーのサブ動線に限定できる。	同左
着目点	<ul style="list-style-type: none"> ・自家用車乗降スペース等について、駅舎に近く、車道を挟まない位置に計画できる。 ・企業送迎バスを含めた自家用車の利用エリアを比較的集約できる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・自家用車乗降スペース等は車道を挟んだ位置に計画される。 ・企業送迎バスを含めた自家用車の利用エリアが分散する。
問題点等	<ul style="list-style-type: none"> ・歩行者主動線はやや迂回を強いられる。 ・北口駅前7号線からの駅前広場への進入（箇所）がやや危険なため、進入動線として利用できない可能性がある。 ・北口駅前2号線からの車両は北口線にしか抜けられない。 	<ul style="list-style-type: none"> ・歩行者主動線はやや迂回を強いられる。 ・北口駅前2号線からの車両は北口線にしか抜けられない。
	3案；歩行者主動線を最短距離にする案	4案；3案をベースにバス、タクシーの利用エリアを入れ替えた案
概略平面図		
着目点	歩行者主動線をバス動線と分離できるが、タクシーや自家用車と交差する。	歩行者主動線をタクシーや自家用車の主動線と分離できるが、バス主動線等と交差する。
着目点	<ul style="list-style-type: none"> ・自家用車乗降スペース等は車道を挟んだ位置に計画される。 ・企業送迎バスを含めた自家用車の利用エリアが分散する。 	<ul style="list-style-type: none"> ・自家用車乗降スペース等は車道を挟んだ位置に計画される。 ・企業送迎バスを含めた自家用車の利用エリアを集約できる。
問題点等	<ul style="list-style-type: none"> ・車両動線の合流箇所が多く、1,2案と比較して危険性が高い。 ・バスプール用地が比較的狭いが、タクシープール用地が広く確保できるため、自家用車駐車場の計画も可能である。 ・北口駅前2号線からの車両は北口線にしか抜けられない。 	<ul style="list-style-type: none"> ・車両動線の合流箇所が多く、1,2案と比較して危険性が高い。 ・箇所を利用するバスが広場を退出する場合、ロータリーをもう一度旋回することになる。 ・旋回軌跡が大きく確保できるが、バス乗降場が分散する。 ・北口駅前2号線からの車両は北口線にしか抜けられない。

	<p>5案；最短延長の横断歩道橋により歩行者動線と車両主動線を分離する案</p>	<p>6案；横断歩道橋により歩行者主動線を最短距離にする案</p>
<p>概略平面図</p>		
<p>着目点</p>	<p>横断歩道橋により歩行者主動線と車両主動線を分離できる。</p>	<p>同左</p>
<p>着目点</p>	<p>・自家用車乗降スペース等について、駅舎に近く、車道を挟まない位置に計画できる。</p>	<p>同左</p>
<p>問題点等</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・歩行者主動線は迂回を強いられる。 ・北口駅前7号線からの駅前広場への進入（箇所）がやや危険なため、進入動線として利用できない可能性がある。 ・北口駅前2号線からの車両は北口線にしか抜けられない。 	<ul style="list-style-type: none"> ・北口駅前2号線からの車両は北口線にしか抜けられない。
	<p>7案；6案をベースに中島を設けた案</p>	
<p>概略平面図</p>		
<p>着目点</p>	<p>5案と同様</p>	
<p>着目点</p>	<p>・自家用車乗降スペース等は車道を挟んだ位置に計画される。ただし、内1箇所は横断歩道橋により接続される。</p>	
<p>問題点等</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・車両動線の合流箇所が比較的多い。 ・バスとタクシー利用エリアを区分できる。（退出同線は共通） ・バスプールを余裕をもって構成できる。 ・北口駅前2号線からの車両は北口線にしか抜けられない。 	