

第 6 回 委 員 会 資 料

目 次

【野洲駅北口】	1
1. コンセプト	2
2. 現在の駅前広場の状況	3
3. 問題点の整理	4
1) 駅前広場構造（現地踏査）における問題点の抽出	4
2) 交通量調査による問題点の抽出	5
3) アンケート調査による問題点の抽出	10
4) その他意見	11
5) 問題点のまとめ	11
4. 整備計画（案）の比較	12
1) 計画条件の整理	12
2) レイアウトにおける比較	12
【野洲駅南口】	16
5. 南口駅前広場整備計画図	17
6. 南口駅前広場 事業計画	18
7. 歩道舗装のレイアウト（案）	19

≫ 北口駅前広場資料

- ・北口駅前広場の整備コンセプトにおいては、野洲市の玄関口となることから南口駅前広場と同様に以下の3点を掲げます。

■安全・安心な空間の創出

- ・現在駅前広場が抱える大きな問題である「交通問題」を解消し、「歩行者の安全性向上」と「車両交通の円滑化」に努めます。

■良好な景観の形成

- ・北口駅前広場は南口駅前広場と同様に野洲市の玄関口となる空間であることから、南口駅前広場と同程度の整備水準が必要であることから、南口と整合のとれた景観の形成に努めます。

■にぎわいのある空間の創出

- ・駅前には、野洲市の玄関口であることに加え、市民や来訪者が憩い、賑わい、交流することのできる空間であることから、オープンスペースなどの空間の確保に努めます。



・現在の北口駅前広場における施設整備状況について以下にまとめます。

施設	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
身体障がい者乗降スペース	1台



北口全体



バス降車場の状況

身体障がい者用駐車スペース



緑化状況



タクシー乗降場の状況



緑化状況



バス乗車場の状況

1) 駅前広場構造（現地踏査）における問題点の抽出

- ・構造上の問題点は次の通りです。
- ・また、 で記載している事項は第4回委員会において頂きましたご意見を示しています。

ロータリー中央に、歩行者の主要動線となる横断歩道がある。

駅前広場への出入口がロータリー内に4ヶ所あり、車両動線が複雑である

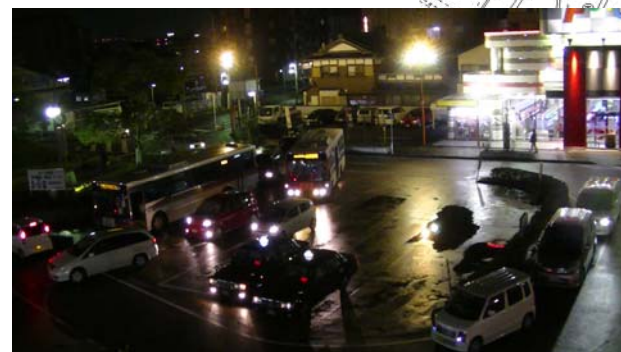
バス降車場が駅舎から遠い。

駅前広場内に自家用車の乗降及び駐停車スペースがない。

高齢者及び身体障がい者のための整備が少ない

植栽によって、視界を妨げている。

照明灯が少ないため暗い。



2) 交通量調査による問題点の抽出

■調査概要

- ・野洲駅北口駅前広場における問題点と課題を抽出するために交通量調査を実施しました。
- ・代表的な調査の概要については以下に示す通りであり、詳細な調査方法については、「第4回委員会資料」を参照ください。

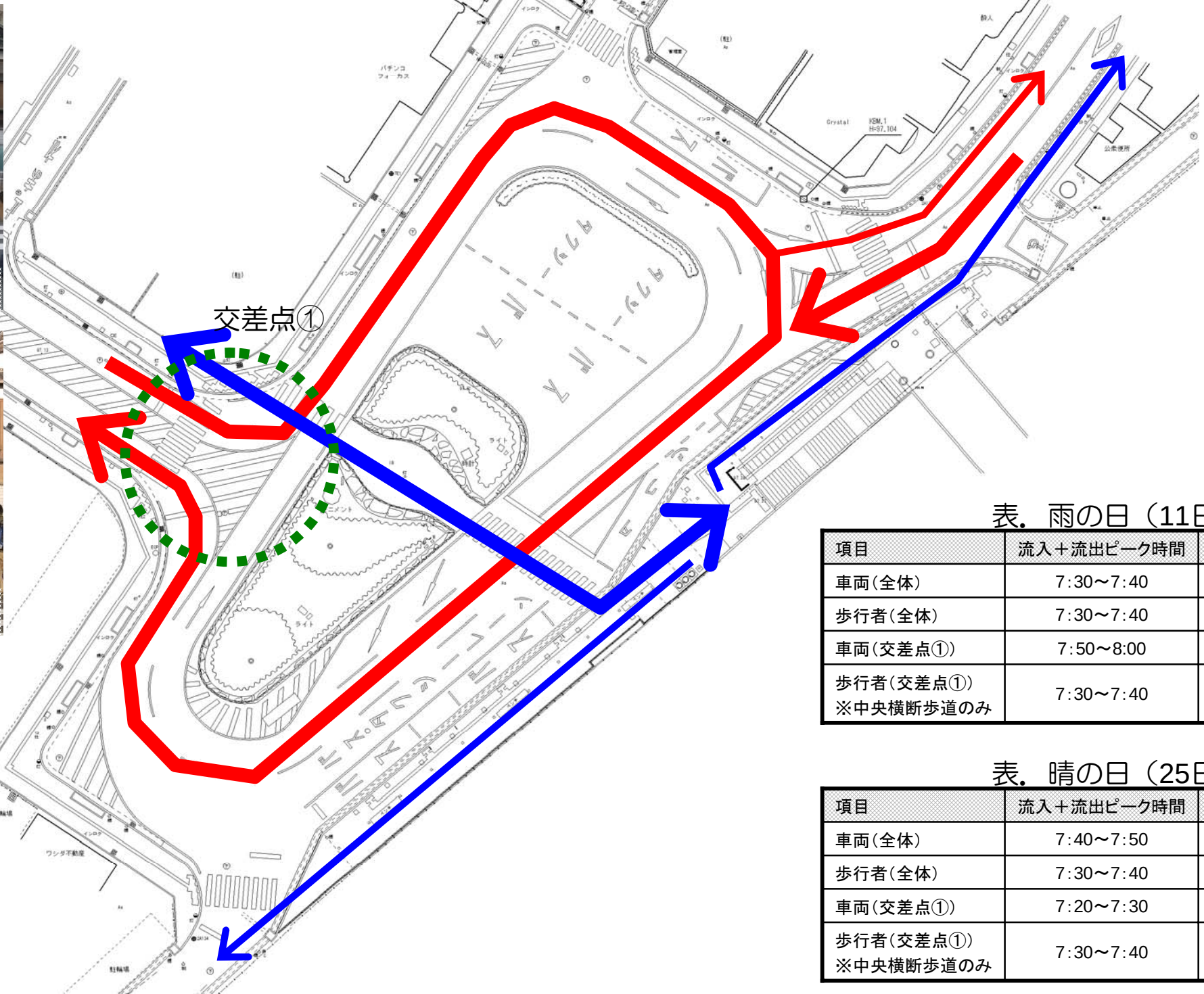
【調査日】

- ・第1回調査 日付：平成23年11月11日 天候：雨
- ・第2回調査 日付：平成23年11月25日 天候：晴
- ・追加調査 日付：平成24年 1月20日 天候：雨 ※「白木屋」前の駐停車状況について追加調査を実施しました。「④駐停車状況調査」
- 日付：平成24年 2月17日 天候：曇 ※再整備計画を検討する中で、駅前広場内における車両の走行経路の把握が必要となり、車両の走行経路調査（ビデオ調査）を実施しました。「⑦走行経路調査」

表. 調査内容一覧表

種別	調査目的	調査方法	調査対象
駅前広場利用者数の把握	駅前広場に流入する車両数及び歩行者数等を把握し、安全な交差点形状及びロータリーの車線数、バス停やタクシー乗降場の設置数などの算定根拠や横断歩道橋整備の必要性を含む検討資料とする。	①交差点方向別交通量調査 ②乗降客数調査	・車両（バス・タクシー含む） ・歩行者（自転車含む）
	駅前広場内に停車するバス、タクシー、自家用車の数を調査し、駅前広場内に必要なバスプールやタクシープール、自家用車用駐車場の設置数を算定する根拠とする。	④駐停車状況調査	・車両（バス・タクシー含む）
利用者動線の把握	現在の駅前広場における車両系、歩行者系の動線を把握し、現状の利用動線における問題点を抽出する資料とする。また、動線計画における基礎資料とする。	①交差点方向別交通量調査 ⑤ビデオ調査	・車両（バス・タクシー含む） ・歩行者（自転車含む）
渋滞状況の把握	駅前広場中央の横断歩道部周辺において、ピーク時に車道の交通渋滞があることから、その状況を把握する。	⑤ビデオ調査	・車両（バス・タクシー含む）
端末交通利用の把握	駅から流入する駅前広場利用者がどのような交通手段で駅から退出入するのか把握し、タクシー乗降場や自家用車乗降スペースの設置数の算定根拠とする。	⑥交通手段調査	・歩行者
車両の走行経路の把握	駅前広場に流入する車両がどのような経路で駅前広場から流出しているかを把握し、再整備計画案の車両動線の検討根拠とする。	⑦走行経路調査	・車両（バス・タクシー含む）

- 車両及び歩行者における調査結果
- ・交通量調査を実施した結果、車両及び歩行者の動線が明らかとなりました。
 - ・駅前広場全体としての車両及び歩行者のピーク時間は、両方ともに7:30～7:50という結果となりました。
 - ・また、渋滞が懸念されていた交差点①における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。くわえて、野洲駅北口支線（公衆便所前）では夕方の時間帯に自家用車による送迎車の駐車が見受けられました。
 - ・さらに、交差点①における中央横断歩道を横断する車両のピーク時（7:20～7:30）、中央横断歩道利用者のピーク時（7:30～7:40）の交通量は以下の通りです。車両の交通量が多い時間帯は歩行者が少なく、歩行者の多い時間帯は車両の通行が少なくなっており、ピークにずれが生じています。そのため、目立った車両の滞留が確認できなかったと判断できます。
 - ・横断歩道を横断する車両のピーク時：車両70台・歩行者79人（雨の日：11日）、車両68台・歩行者85人（晴の日：25日）
 - ・横断歩道利用者のピーク時：車両60台・歩行者165人（雨の日：11日）、車両46台・歩行者174人（晴の日：25日）



- ←：車両の主要動線
- ←：車両の補助動線
- ←：歩行者の主要動線
- ←：歩行者の補助動線

表. 雨の日（11日）調査結果

項目	流入＋流出ピーク時間	流入ピーク時間	流出（ピーク時間）
車両（全体）	7:30～7:40	7:30～7:40	7:30～7:40
歩行者（全体）	7:30～7:40	7:30～7:40	8:10～8:20
車両（交差点①）	7:50～8:00	7:20～7:30	7:50～8:00
歩行者（交差点①） ※中央横断歩道のみ	7:30～7:40	7:20～7:30	8:10～8:20

表. 晴の日（25日）調査結果

項目	流入＋流出ピーク時間	流入ピーク時間	流出（ピーク時間）
車両（全体）	7:40～7:50	7:20～7:30	7:40～7:50
歩行者（全体）	7:30～7:40	7:30～7:40	7:30～7:40
車両（交差点①）	7:20～7:30	7:20～7:30	7:50～8:00
歩行者（交差点①） ※中央横断歩道のみ	7:30～7:40	7:30～7:40	7:30～7:40

■ その他の調査結果（エリア毎）

- ・ 各調査エリアにおける交通の現状と問題点を整理します。大きな問題点があったエリアのみについてまとめています。
 - ・ 特にAエリアとFエリアは駅舎から近い場所であることから、自家用車やバスの降車利用が多く、交通混雑の要因となっています。
 - ・ その他のエリアについても、駐停車が確認されました。
- ※表記の は朝の調査結果、 は夕方の調査結果を示します。

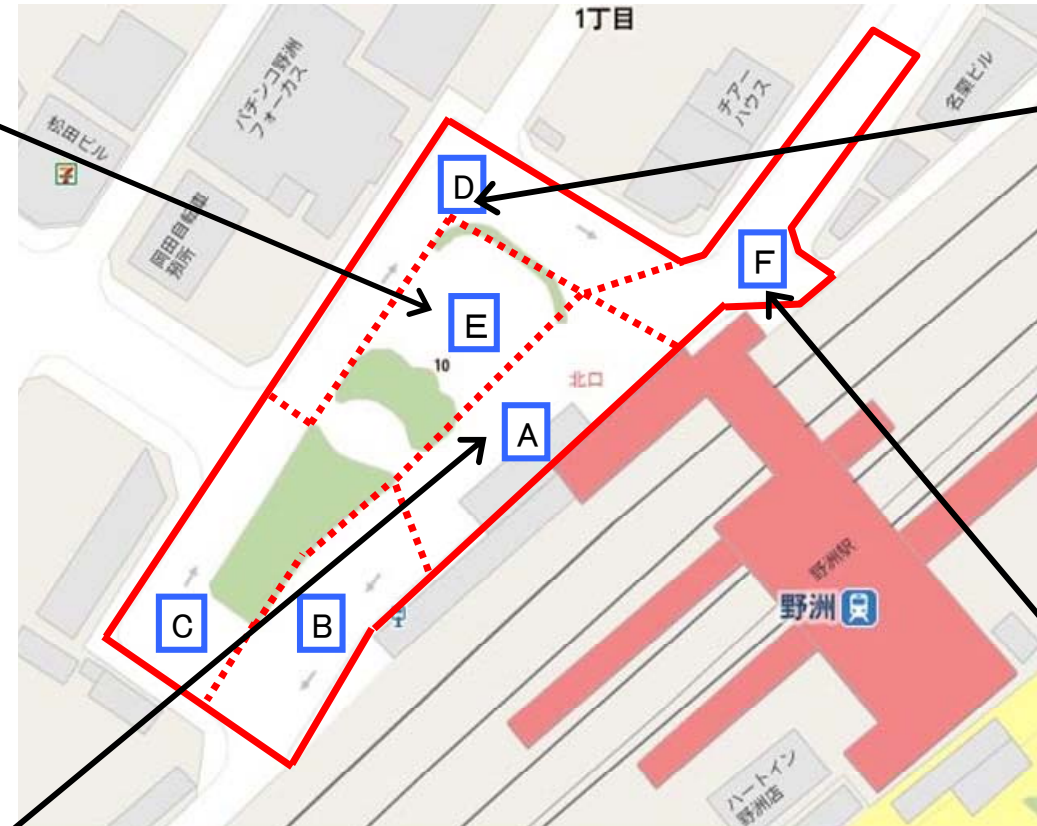
エリアE

【交通の現状】

- ・ 朝は7時台に駐停車が多く、自家用車の駐停車と、断続的なバスとタクシーの駐停車が10分間で平均約10台程度見られる。
- ・ 朝には乗用車のほとんどが降車であり、バスによる10人から20人弱の乗降客も見られる。

【現況の問題点】

- ・ 自家用車の送迎とバスの乗降が見られ、整備目的以外の使用方法が行われている。
- ・ また、このエリアに入り込んだ自家用車がAエリアの車両と錯綜する状況も見られ、円滑な車両交通の妨げとなっている。



エリアD

【交通の現状】

- ・ 晴れの25日では10分間あたり平均4台程度の自家用車の駐停車があり、雨の日の11日には10分間平均約10台以上、最大25台の乗用車の駐停車があった。
- ・ 自家用車からの降車がほとんどであり、10分間で最大25名の降車数が見られた。バスでの乗降は、10分間最大25名の乗降客が見られた。

【現況の問題点】

- ・ 広場へ進入するために最も近いエリアであるため、自家用車の駐停車が多く（特に雨天時）、バス降車スペース周辺に車両が停車し、バスが降車スペースに入れず、エリアFにあふれるなどの混雑が見られる。



エリアDにおける駐車状況

エリアA

【交通の現状】

- ・ 10分間あたり平均約20台の駐停車があり、降車も最大23人が見られ、JR乗換えへの乗継ぎ利用のための車両の駐停車場所となっている。
- ・ また、バスの到着毎に最大で約40名の降車客と、約20名の乗車客があるため、自家用車とバス、さらにタクシーの乗降客が混在しているエリアである。

【現況の問題点】

- ・ 駅舎の直近であることから、自家用車、タクシー、バスの降車などが輻輳し、混雑が著しい。

エリアF

【交通の現状】

- ・ 朝は7時台に駐停車が多く、10分間で平均約20台程度の自家用車の駐停車と、バスとタクシーの駐停車が見られる。
- ・ 自家用車のほとんどが降車であり、バスは8時台に最大68名の降車客が見られた。

【現況の問題点】

- ・ 自家用車の駐停車が多く、また朝にはバスも最大約70名の降車がありエリアB、エリアA、エリアDで入りきらなかったバスの降車スペースとなっている。
- ・ また、本エリアに結節する道路からの車両の流入交通が多く、駐停車する車両により交通に支障を及ぼしている。

エリアF

【交通の現状】

- ・ 乗車については自家用車への乗車がほとんどで、10分間に平均約5から9名、最大17名の乗車がある。また、バスの乗降が混乱し、バスの降車客がエリアD近くで連続して降車しており、10分間に最大52名の降車客も見られた。

【現況の問題点】

- ・ 自家用車の駐停車が多く、バスも10分間で最大約50名の降車客があり、エリアB、エリアA、エリアDで入りきらなかったバスの降車スペースとなっている。
- ・ また、本エリアに結節する道路での車両の流入交通が多く、駐停車車両により交通に支障を及ぼしている。



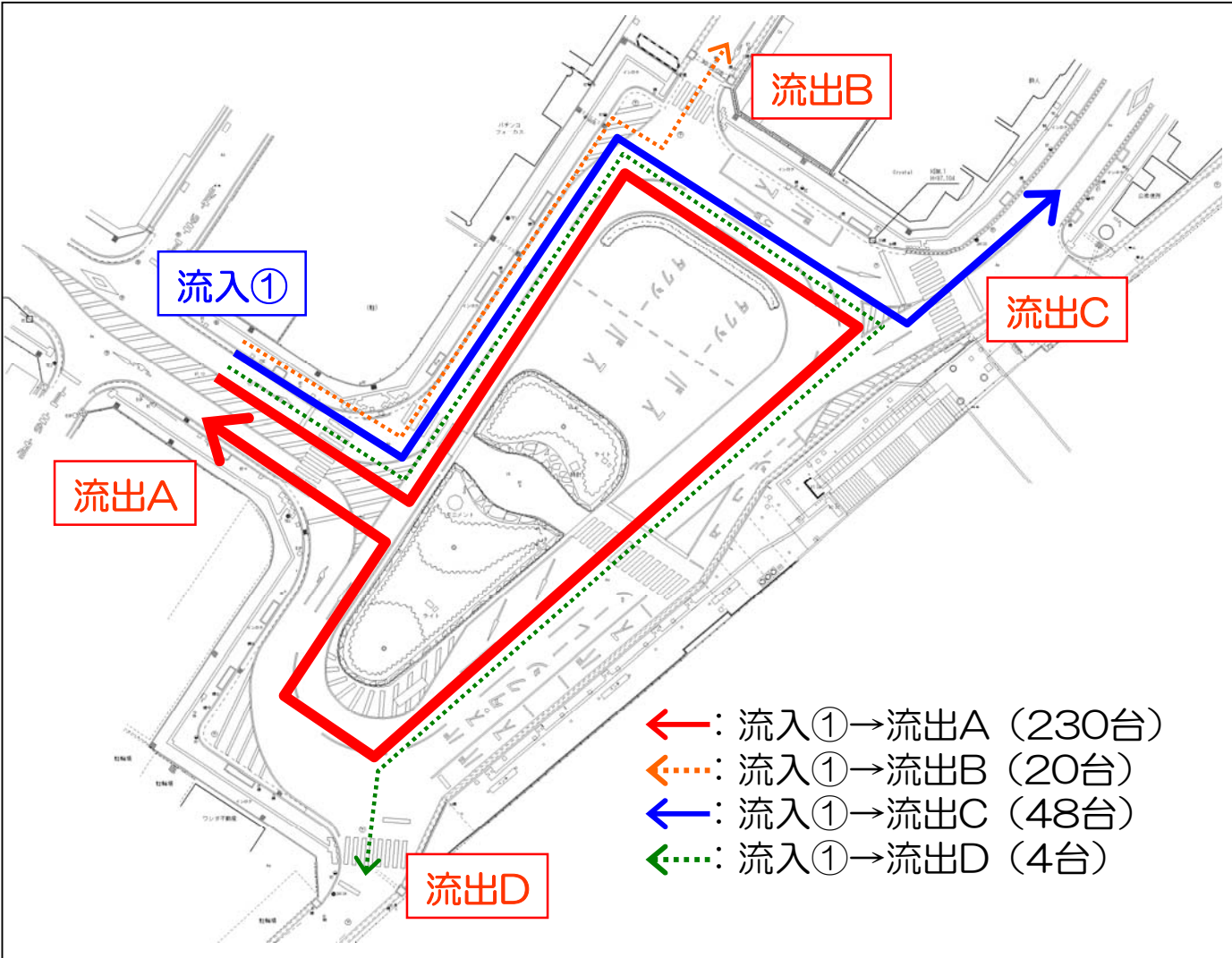
エリアFにおける駐車状況



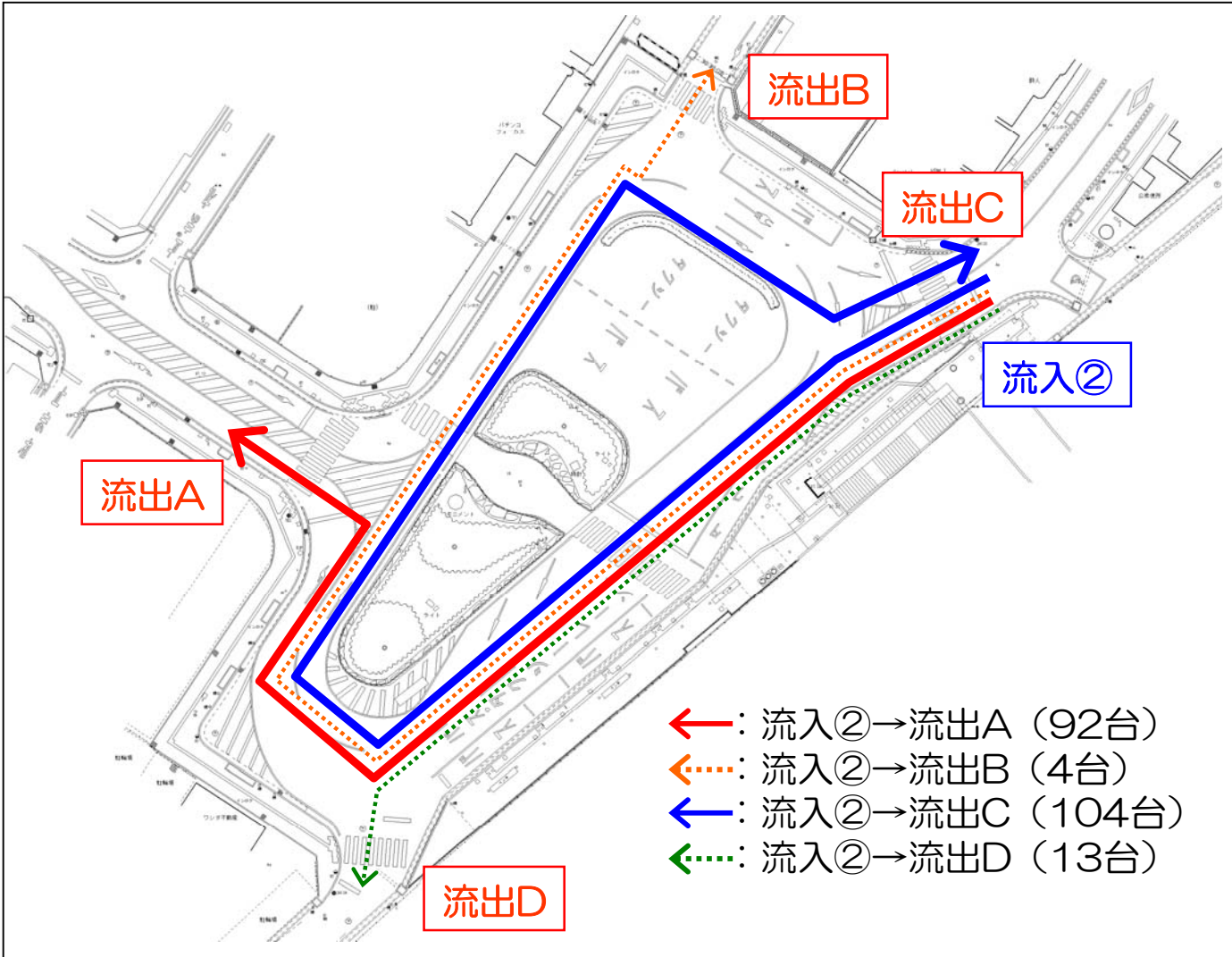
エリアAにおける駐車状況

■車両の走行経路調査結果

- ・2/17に実施した車両の走行経路調査の結果を以下にまとめます。調査時間は7:00～9:00です。
- ・「市道北口線（流入①）」及び「市道野洲駅北口支線（流入②）」から駅前広場に流入する車両がどこから流出するか調査しました。
- ・流入①については、流出Aへの台数がほとんどであることから、同じ箇所に戻っていることがわかります。
- ・流入②については、流出Aと流出Cへの台数がほぼ同じ台数であることから、流出先が分散していることがわかります。
- ・よって、P4及びP6で提示した資料のような車両動線であることが明らかとなりました。



流入①からの経路図



流入②からの経路図



表. 調査台数

車両区分	流入①				流入②			
	流出A	流出B	流出C	流出D	流出A	流出B	流出C	流出D
乗用車	211台	20台	47台	4台	77台	4台	104台	13台
バス（路線バスのみ）	13台	—	—	—	13台	—	—	—
マイクロバス	6台	—	1台	—	2台	—	—	—
合計	230台	20台	48台	4台	92台	4台	104台	13台
	302台				213台			

交通量調査のまとめ

【自家用車の問題点】

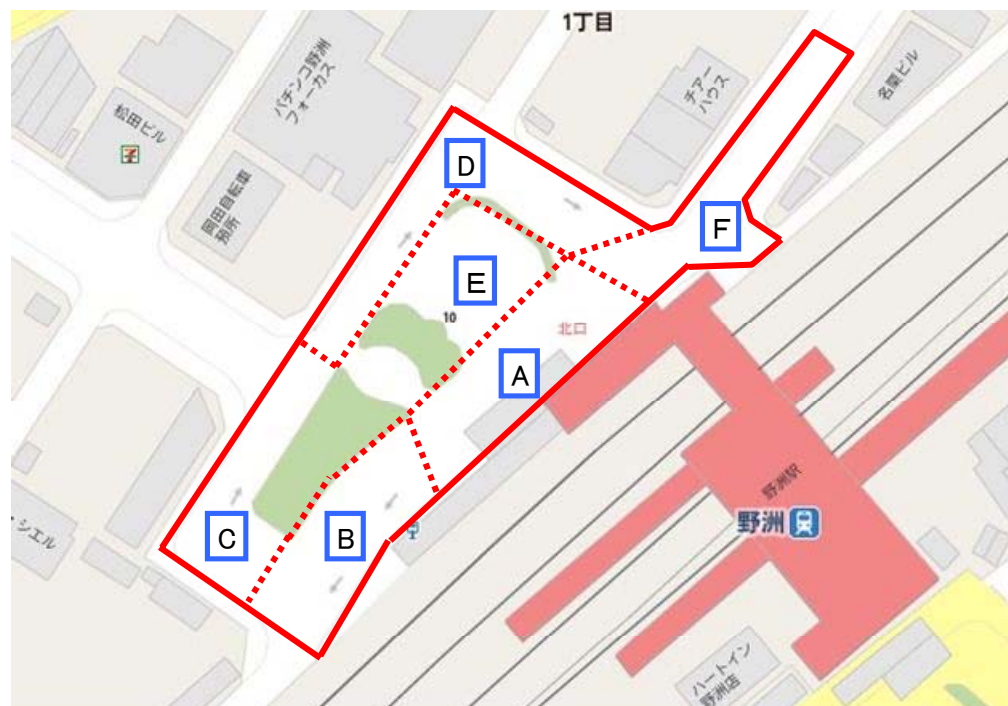
- ・送迎のための自家用車が駐停車するスペースが位置づけられていないため、**広場内のあらゆるエリアで駐停車し、交通混雑を招いています。**（特に、雨天時には送迎自動車が増加します。）
- ・AエリアやFエリアなど駅舎近くでの乗降を行っているため、後続する車両交通の流れを阻害しています。
- ・また、バスプールエリア（Eエリア）で自家用車が駐停車し、その後バスプールから自動車及び歩行者が駅前直近エリアに流入することにより交通動線が錯綜しています。

【歩行者の動線に関する問題点】

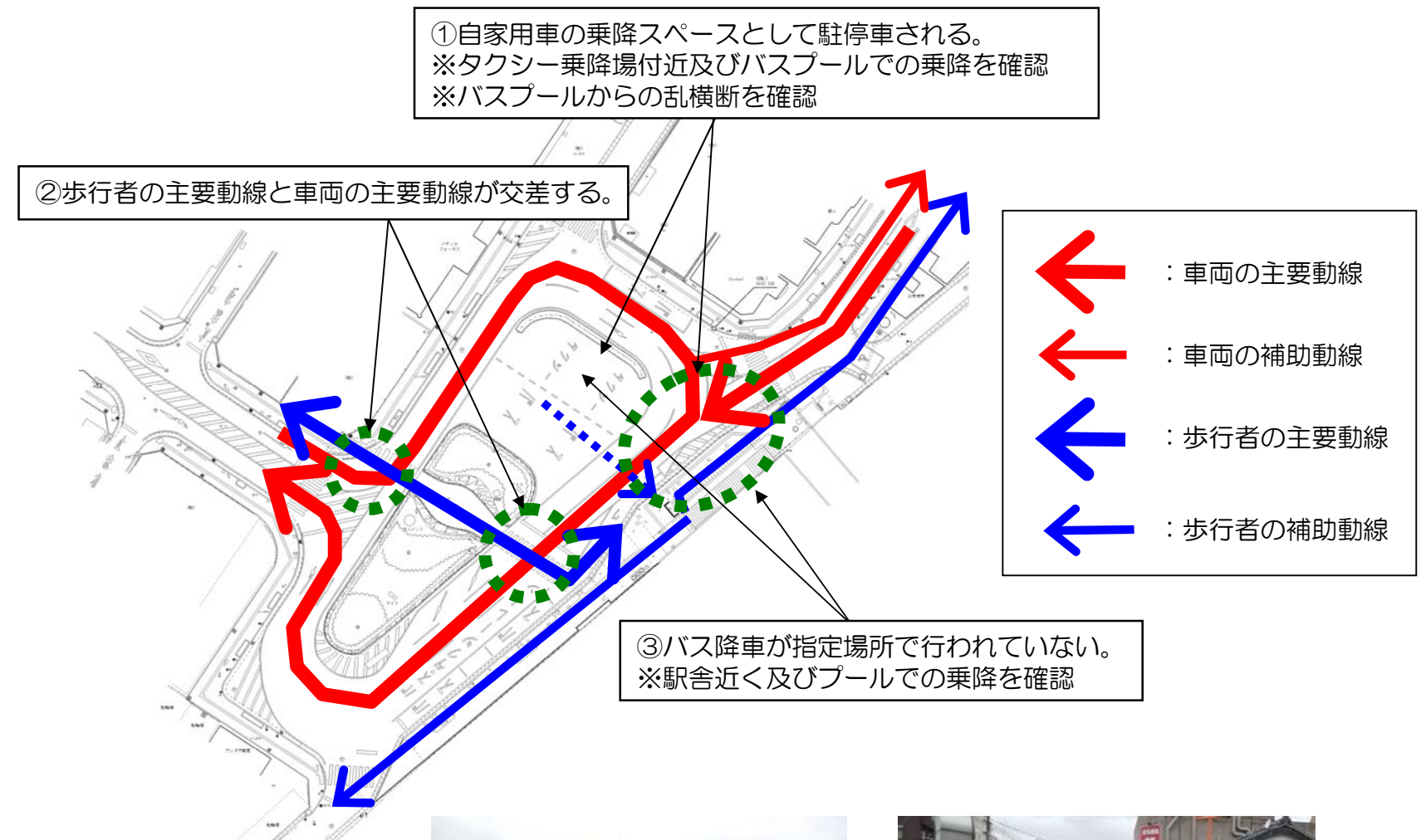
- ・車両の主要動線と歩行者の主要動線の交差により**車両交通の円滑な流れの阻害**と**歩行者の安全性**が脅かされています。

【バスの問題点】

- ・バス停が設定されているにもかかわらず、所定の場所での降車が行われてません。そのため、**後続車両の円滑な交通を阻害**するとともに、**降車する利用者の安全性**を脅かしています。
- ・これは、自家用車が駅舎付近に停車し、交通混雑を招いているため、バスが所定のバス停に入りきれず、定時通りに降車させるために行っているようです。
- ・ただし、Dエリア（下図）にあるバス降車バースが利用できる場合にも、Fエリア（下図）やEエリア（下図）で降車させているケースも確認できます。



調査エリア区分図



（歩行者の動線）主要な歩行者動線と車両動線の交差



（バス）指定場所以外での乗降



（自家用車）路上での乗降

3) アンケート調査による問題点の抽出（第5回委員会資料における意向調査に対する結果を抜粋）

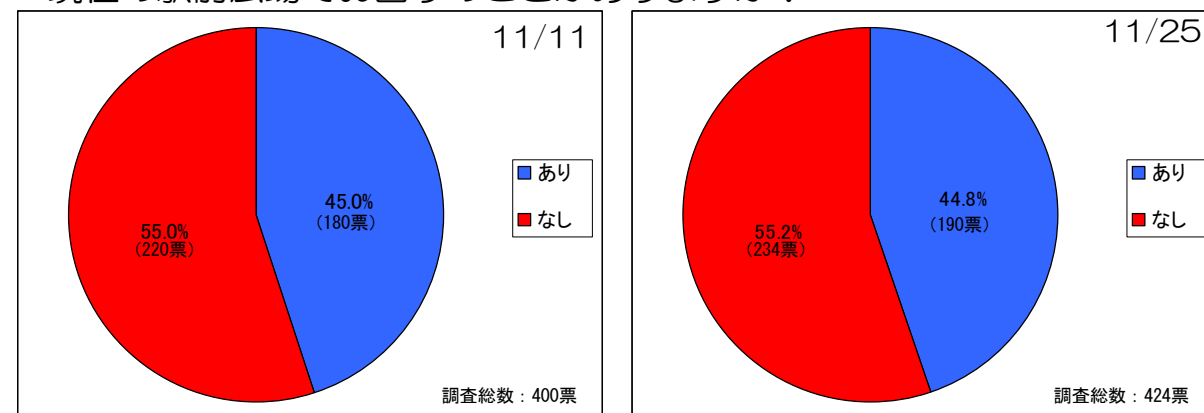
- ・交通量調査時にアンケート調査も併せて実施しており、利用者からの視点での駅前広場の問題点や整備要望を調査しました。
- ・アンケート数は、雨の日（11日）の調査では400票、晴の日（25日）の調査では424票となり、2日間での調査総数は824票となりました。
- ・アンケートは7:00～20:00まで実施しており、調査時間全体での集計、時間帯別での集計を行い、駅前広場を実際に利用されている方のご要望を整理させていただきました。

■ アンケート調査結果の分析

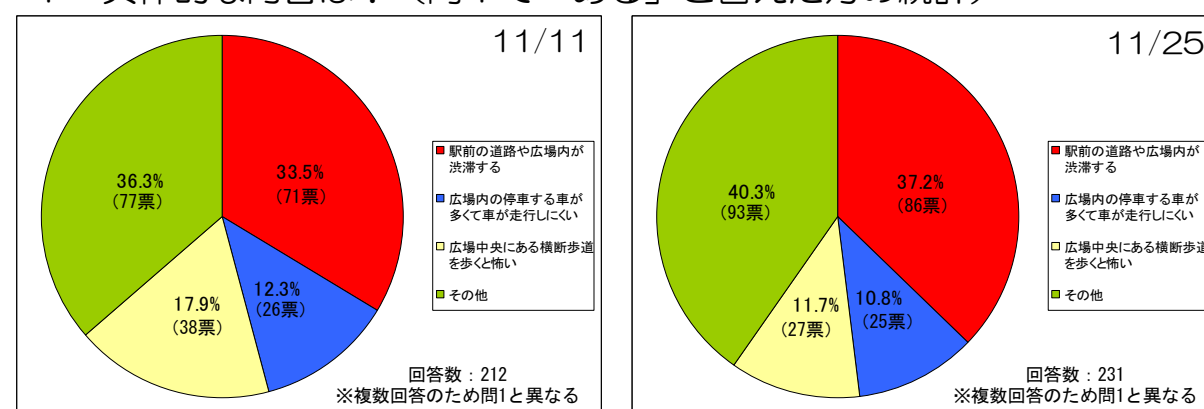
- ・問1の結果から、現在の駅前広場に対する利用者の満足度は高いです。時間帯別に見ても、車両交通と歩行者交通がピークとなる「7:00～9:00」においても現況の整備で満足している回答となっています。ただし、アンケートにご回答いただきました方は、ある程度時間に余裕を持たれている方でしたので、お急ぎになられていた方々の意見が完全に反映することはできていません。
- ・現在の駅前広場に問題があると回答された方については、駅前広場内の交通渋滞に対する不満を挙げています（調査総数の約20%）。
- ・また、問2における北口駅前広場への整備要望については、自家用車の駐車場、乗降場の整備（調査総数の約18%）や公共交通の時間待ちに対する商業施設の整備が多く挙げられています（調査総数の約9%）。次に多い整備要望としては「緑」や「休憩」のできるオープンスペースの確保が望まれています（調査総数の約14%）。

■ アンケート調査結果

問1：現在の駅前広場でお困りのことがありますか？



問1-1：具体的な内容は？（問1で「ある」と答えた方の統計）



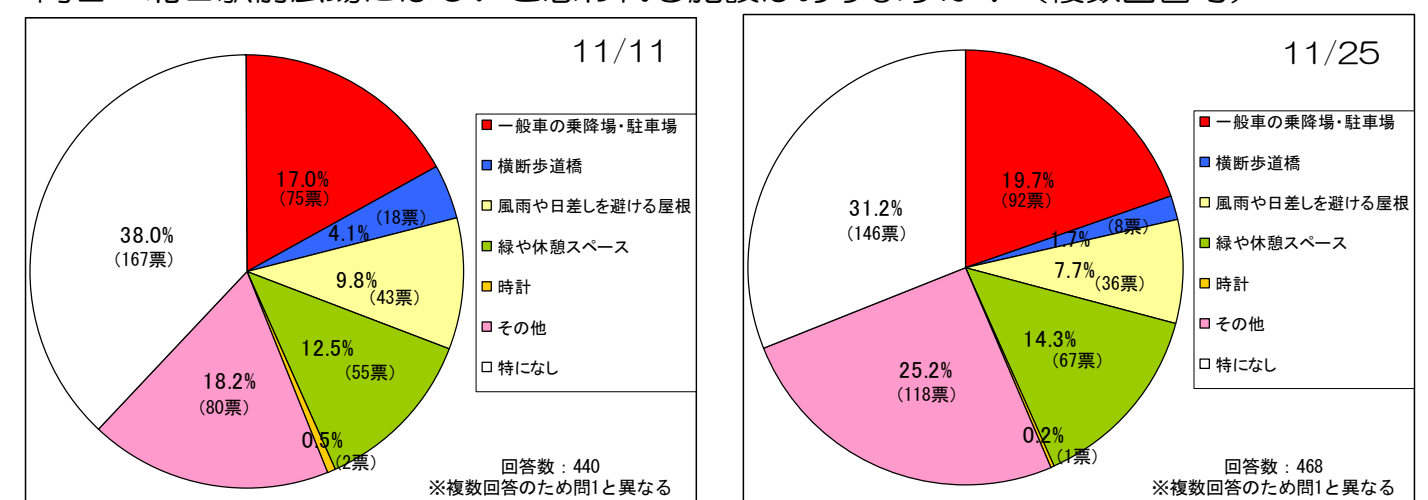
【その他の主な意見（11/11）】

- ・喫煙所がない、路上喫煙が目立つ（回答：15）
- ・ごみが多い（回答：8）
- ・夜間が暗い（回答：3）
- ・駅前広場の面積が狭い（回答：2）

【その他の主な意見（11/25）】

- ・一般車の乗降場がない、車両交通の問題（回答：15）
- ・喫煙所がない、路上喫煙が目立つ（回答：6）
- ・バスの本数が少ない（回答：5）
- ・車両交通時の視界が悪い（回答：4）
- ・ごみが多い（回答：3）
- ・飲食店がない（回答：3）
- ・駅前広場の面積が狭い（回答：2）

問2：北口駅前広場にほしいと思われる施設はありますか？（複数回答可）



【その他の主な意見（11/11）】

- ・時間つぶしのできる施設及び店舗（回答：26）
- ・喫煙スペース（回答：14）
- ・自転車専用道（回答：3）
- ・駐輪場（回答：3）
- ・照明設備（回答：3）
- ・案内板（回答：2）
- ・ベンチ（回答：2）

【その他の主な意見（11/25）】

- ・時間つぶしのできる施設及び店舗（回答：53）
- ・喫煙スペース（回答：14）
- ・駐輪場（回答：8）
- ・ATM（回答：4）
- ・交番（回答：2）
- ・公衆トイレ（回答：2）

4) その他意見

- ・「第5回 野洲駅周辺地区整備検討委員会」を傍聴されたみなさまからいただいたご意見は、以下の通りです。

表. 第5回委員会を傍聴されての意見

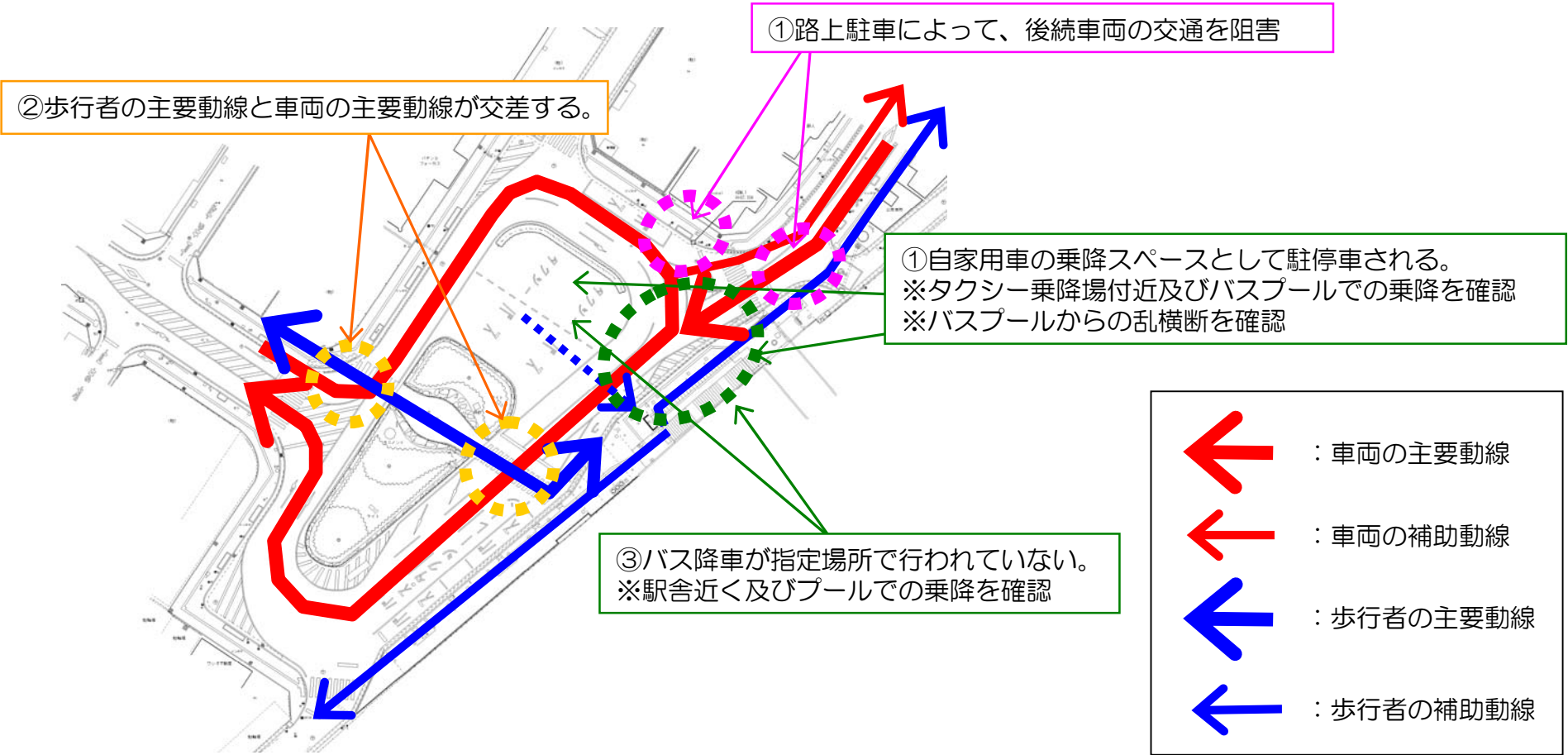
項 目	意 見
歩行者と車両の動線分離	・横断歩道橋は必要ない。（歩行者と車両の動線分離を最重要課題として検討するとあるが、4%しか要望のない横断歩道橋のことと読み取れ、その根拠とされている事に異議がある。） ・住宅の増加が見込まれことによる歩行者と車両の増加に対しては、公共交通の充実で対応すべきである。竹生地先の団地から駅に行くルートの変更やバスの増便および停車場には屋根をつけるなど、車を増やさない方法を検討すべき。 ・大規模商業施設計画での増加については、線路沿いの道路を整備してロータリーの横断をなくせばよい。 ・従業員の増加については、直線で横断するのではなく、歩道を回るようにすれば動線の分離ができる。

5) 問題点のまとめ

- ・現在の北口駅前広場が抱える問題点は、交通量調査やアンケート調査などの結果から大きく分けて「車両（自家用車とバス）に対する問題」「利用者動線における問題」です。
- ・問題点をまとめると下表の通りとなります。

表. 問題点と課題のまとめ

番号	問 題 点	課 題
①	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
②	歩行者の主要動線と車両の主要動線が交差し、歩行者の安全性を脅かしている。 歩行者動線と車両動線が分離できていないため、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）
③	バスの降車が指定の場所で行われていない。	・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



バスプールでの乗降状況



バスプールでの乗降状況

1) 計画条件の整理

■必要施設数の整理（規模算定）

- ・調査結果などに基づいた規模算定により、北口駅前広場に必要となる施設数の配置を提示します。
- ・規模算定結果から、現在の駅前広場面積が適正なものであると判断し、原則的に現在の区域内での整備を基本とします。ただし、理想的な形態を確保するために、区域を拡張した案の提示も行います。
- ・規模算定の結果は表の通りであり、以下のように計画条件を設定します。
 - ・自家用車乗降スペース：8台（晴の日の算定結果より）
 - ・バス乗車バス：2台
 - ・バス降車バス：1台
 - ・タクシー乗車バス：1台
 - ・タクシー降車バス：1台

※交通計画を実施する際には、年間の一般的な交通量（主に晴の日となる）を使用するため、本計画でも晴の日（25日）の結果を採用します。

表. 規模算定結果

施設区分	項目	単位	現況	調査日	
				雨の日 11/11	晴の日 11/25
バス	バス乗車バス数	バス	2	2	2
	バス降車バス数	バス	1	1	1
タクシー	タクシー乗車バス数	バス	1	1	1
	タクシー降車バス数	バス	1	1	1
自家用車	自家用車乗降バス数	バス	-	11	8
駅前広場面積		m ²	4278	4718.0	4020.0

※規模算定とは：将来的な人口推計や現在の駅利用者数、バス、タクシーなどの利用者数を基に、駅前広場に必要となる施設数や規模を算定することです。今回、交通量調査を雨の日（11/11）と晴の日（11/25）に実施していますので、それぞれで算定を行っております。また、規模算定を行うに当たっては「駅前広場計画指針（建設省都市局都市交通調査室監修/日本交通計画協会編）」に基づいた算定式に基づき、交通の実態調査として実施されているパーソントリップ調査のデータと今回の調査結果を使用して算定しています。

■計画条件

- ・上記で整理した必要施設を適切に配置することが必要です。
- ・ここでは、現在の駅間広場が抱える問題点を解消するための対策及び歩行者や車両の円滑で安全な動線に配慮するための計画条件をまとめます。

表. 計画条件

番号	問題点	計画条件
①	・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（8台）及び待機スペースの確保する
②	・歩行者の主要動線と車両の主要動線が交差し、歩行者の安全性を脅かしている。 ・歩行者動線と車両動線が分離できていないため、車両交通の混雑を招いている。	・車両と歩行者動線を分離する（交差の解消）
③	・バスの降車が指定の場所で行われていない。	・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する
④	—	・現在の車両動線を改変しない駅前広場の形成

2) レイアウトにおける比較

- ・次項に上記の計画条件を基にした計画案を提示します。
- ・評価項目として整理している「計画条件に対する評価」については、○△×で評価させていただいております。評価基準は以下の通りです。
「○：計画条件を満足する」「△：安全性、利便性の一部に問題がある」「×：計画条件を満足しない」
- ・また、表中の概算工事費については、道路構造の改善に対する工事費のみであり、シェルターや照明灯などの諸施設は含んでいません。

2) レイアウトにおける比較

	A-1案	A-2案
平面図	車両の副動線と歩行者の主要動線が交差する。 駅舎近くにバス降車場 自家用車の乗降スペースに使用される可能性が高い 自家用車待機所 緑地 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 ：車両の主要動線 ：車両の補助動線 ：歩行者の主要動線	車両の副動線と歩行者の主要動線が交差する。 駅舎近くに自家用車乗降場 駅舎近くにバス降車場 自家用車待機所 緑地 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 ：車両の主要動線 ：車両の補助動線 ：歩行者の主要動線
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	・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：11台
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 ○	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	・自家用車乗降スペース（8台）が配置可能 ・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することが可能。 ・現在の車両動線を改変することがなく、車両利用者の利便性が高い。	・自家用車乗降スペース（11台）が配置可能 ・駅舎に近い位置に自家用車乗降場とバス降車場を配置することが可能であり、利用者を円滑かつ安全に駅舎へ移動することが可能。 ・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で、身体障がい者への配慮が高い。 ・現在の車両動線を改変することがなく、車両利用者の利便性が高い。
利用に対するデメリット	・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。 ・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、歩行者に対する安全性を完全に確保することが困難である。 ・主要な歩行者動線が現在の動線に比べ、迂回してしまうことから、歩行者の利便性が落ちる。	・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、歩行者に対する安全性を完全に確保することが困難である。また、A-1案に比べ歩行者動線と車両動線の交差数が増える。 ・主要な歩行者動線が現在の動線に比べ、迂回してしまうことから、歩行者の利便性が落ちる。
概算工事費	57,968千円	57,044千円

※シェルター及び照明における工事費は除く。

	B-1案	B-2案
平面図		
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：16台	・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：22台
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	・自家用車乗降スペース（16台）が配置可能 ・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。 ・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で、 身体障がい者への配慮が高い 。 ・ 車両動線と歩行者動線を完全に分離 が可能であり、歩行者の安全性が確保される。 ・主要な歩行者動線が現在の主要な歩行者動線と同じ位置であることから、 歩行者の利便性が高い 。 ・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、 バス利用者の安全性を確保 できる。 ・ロータリー②に自家用車の待機所を整備することが可能	・自家用車乗降スペース（22台）が配置可能 ・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。 ・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で、 身体障がい者への配慮が高い 。 ・ 車両動線と歩行者動線を完全に分離 が可能であり、歩行者の安全性が確保される。 ・主要な歩行者動線が現在の主要な歩行者動線と同じ位置であることから、 歩行者の利便性が高い 。 ・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、 バス利用者の安全性を確保 できる。 ・ロータリー②に自家用車の待機所を整備することが可能 ・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。
利用に対するデメリット	・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。 ・ロータリー①②間を車両が通行することが出来ないことから、 現況の車両動線を大きく改変 し、車両利用者の利便性が落ちる。また、 路線バスの経路の変更 が必要となる。 ・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。	・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。 ・ロータリー①②間を車両が通行することが出来ないことから、 現況の車両動線を大きく改変 し、車両利用者の利便性が落ちる。また、 路線バスの経路変更 が必要となる。 ・バス運行の利便性を高めるために、用地の拡張（400m ² ）が必要である。
概算工事費	70,106千円	83,394千円

※シェルター及び照明における工事費は除く。 ※B-2案における用地買収の金額は除く。

	C-1案	C-2案
平面図	歩行者の主要動線横にバス停 横断歩道橋の整備 エレベーターの整備が必要 駅舎近くに自家用車乗降場 自家用車待機所 緑地 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 ：車両の主要動線 ：車両の補助動線 ：歩行者の主要動線	横断歩道橋の整備 エレベーターの整備が必要 用地の拡張が必要 バス降車場周辺が何も変わらない 自家用車待機所 緑地 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 ：車両の主要動線 ：車両の補助動線 ：歩行者の主要動線
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：12台 ・横断歩道橋	・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：12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 ○	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	・自家用車乗降スペース（12台）が配置可能 ・駅舎に近い位置に自家用車乗降場を配置することが可能であり、利用者を円滑かつ安全に駅舎へ移動することが可能。 ・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で、身体障がい者への配慮が高い。 ・横断歩道橋を整備することで、車両動線と歩行者動線を完全に分離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、移動距離は変わらないため利便性が高い。 ・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、バス利用者の利便性及び安全性が確保できる。 ・現在の車両動線を改変することがなく、車両利用者の利便性が高い。	・自家用車乗降スペース（12台）が配置可能 ・駅舎に近い位置に自家用車乗降場を配置することが可能であり、利用者を円滑かつ安全に駅舎へ移動することが可能。 ・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で、身体障がい者への配慮が高い。 ・横断歩道橋を整備することで、車両動線と歩行者動線を完全に分離することが可能であり、歩行者の安全性が確保できる。 ・主要な歩行者動線が現在の主要な歩行者動線と同じ位置であることから、歩行者の利便性が現在と同じ。 ・現在の車両動線を改変することがなく、車両利用者の利便性が高い。
利用に対するデメリット	・エレベータ整備が必要であり、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。 ・整備事業費が他のA案、B案に比べ高い。	・バス降車場周辺の歩行者動線が変わらないことから、駅舎近くでバス降車のための停車が行われる可能性が高い。 ・エレベータ整備が必要であり、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。 ・用地の拡張（70m²）が必要であり、整備事業費が最も高い。
概算工事費	146,903千円	360,555千円

※シェルター及び照明における工事費は除く。 ※C-2案における用地買収の金額は除く。

≫ 南口駅前広場資料



■全体工事費（概算）：548,000千円

【財源内訳】

・55%交付金：301,400千円

・45%単独費：246,600千円

内95%：合併特例債：234,300千円（元利の約70%が普通交付税（15年間）の対象になる。）

内 5%：市単独費：12,300千円

■工事

①仮設ロータリー：45,000千円

②本設ロータリー：503,000千円

表. 工事工程

年	平成24年										平成25年												平成26年		
月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	12月	1月	2月	3月		
仮設 ロータリー																									
本設 ロータリー																									

【現在の舗装状況】

- 現在の野洲市停車場線は、平板ブロック舗装やインターロッキング舗装、アスファルト舗装が混在している状況にあります。



駅前交差点付近



市役所前付近



県整備済区間

パターン	概要	パターン図	事例
パターン1 (ダークブラウン ＋ブラウン)	・ダークブラウンとブラウンの千鳥配置。 ・目地を通すことが可能であり、シンプルなデザインである。 ・単色よりも華やかさを演出することができる。 ・歩道部の小面積や広場の大面積など、様々な条件下で摘要できる。		岡山県 国道53号
パターン2 (ダークブラウン ＋ブラウン)	・ダークブラウンを基調色とし、アクセントとしてブラウンを規則的に配置。 ・目地を通さないため、複雑な印象を与える。また、ブラウン部分が強調されやすい。 ・広場などの大面積の条件下での適している。		滋賀県 石山駅
パターン3 (ダークブラウン ＋ブラウン ＋ダークオレンジ)	・ダークブラウンを基調として、ブラウンとダークブラウンをランダムに配置。 ・千鳥配置（パターン1）よりも華やかさを演出することが可能。ただし、景観要素が増えることから、複雑な印象を与える。		鳥取県 鳥取駅
パターン4 (ダークブラウン)	・ダークブラウンの単色配置。 ・案の中で最もシンプルなデザインである。 ・歩道部などの小面積の整備に適している。 ・駅前広場での事例は少ない。		鳥取県 県道