

第7回 野洲駅周辺地区整備検討委員会 ~議事概要~

日時：平成24年5月16日（水） 10:00～12:10
場所：野洲市市民活動支援センターホール

■議事次第

1. 開会	
2. あいさつ	
3. 議事	
1. 野洲駅北口駅前広場整備について	1) 今後のスケジュール 2) 整備計画（案）の比較と委員の方々のご意見 3) 北口駅前広場整備に対するこれまでの意見 4) 大きな論点のまとめ 5) 整備案の絞り込み
4. その他	
5. 閉会	

■参加者

	氏名	所属等	備考
委員	森川 稔	滋賀県立大学特任准教授	(委員長)
	坂口 重良	野洲市観光物産協会	(副委員長)
	永田 征二	野洲学区自治連合会	
	岩井 初男	北野学区自治連合会	
	岩井 實	中里学区自治連合会	
	大堀 義治	駅前自治会	
	伏西 真奈	駅前北自治会	
	田中 康嗣	駅前北自治会	
	橋本 秀樹	駅前北自治会	
	山本 勇作	野洲市老人クラブ連合会	欠席
	河副 健一	野洲市障害者関係団体連絡協議会	欠席
	田元 純子	野洲市女性団体連絡協議会	
	梅景 俊之	野洲市商工会	欠席
	喜多 良知	迷惑二輪・四輪をなくそう推進委員会	
	北脇 晴彦	一般社団法人 野洲市給与所得者の会	
	松家 昌雄	守山警察署交通課	代理田中氏
	山下 将	滋賀県南部土木事務所道路計画課	
	又賀 重樹	西日本旅客鉄道株式会社	欠席
	立川 敬一	近江鉄道株式会社	
	隱岐 公史	滋賀バス株式会社	欠席
	中村 敏敬	光タクシー株式会社	
	久田 良夫	近江タクシー株式会社	
	木下 善広	野洲小学校	欠席
事務局	野洲市都市建設部都市計画課		
	株式会社エイト日本技術開発		

スクリーン

【委員長】 【副委員長】

森川 稔 委員 坂口 重良委員

岩井 初男

委員

伏西 真奈

委員

田中 康嗣

委員

橋本 秀樹

委員

北脇 晴彦

委員

松家 昌雄

委員

立川 敬一

委員

永田 征二

委員

岩井 實

委員

大堀 義治

委員

田元 純子

委員

喜多 良知

委員

山下 將

委員

中村 敏敬

委員

久田 良夫

委員

事務局

図. 第7回野洲駅周辺地区整備検討委員会 座席表



写真. 委員会風景

■議事概要

<p>委員による意見交換 (野洲駅北口 コンセプト、各案に対する質問)</p> <ul style="list-style-type: none">6案を絞り込むのは大変なことである。理想的な3案程度に絞り込んで、市民の皆様とか議会とかで説明・議論して最終案を決定してはどうか?バリアフリーは今回の整備の基本コンセプトである。各案におけるバリアフリーに対する対応が不明確である。各案の図面に書き込むのは細かすぎるため、別表にして、この場所についてはこういうバリアフリーの整備をしますよというコンセプトを書き入れた表を作成してはどうか。発表の仕方として提案したい。P.14において、流出のDであるが、線路沿いに三宅方面へ通じる道路がありうるのかどうか。ないとすれば消しておいたほうが良いのではないか。線路沿いに三宅のほうへ行けるように誤解してしまうため、表現を工夫したほうがいいと思われる。	(委員)
<ul style="list-style-type: none">案の絞込みではひとつの案に絞り込んでいただいて、その中で詳細設計をしていく中で、それに対して市民の方々のご意見を聞いて、詳細設計の微修正をしつつ細かい点を整理しながら最終設計をしていきたい。バリアフリーについてはご意見のように検討させていただきたい。Dの流出は、現状では車が行けるようになっている。踏切までは行けないが、途中までは車で行けるようになっている。	(事務局)
<ul style="list-style-type: none">誤解があるようなのでもう少し補足すると、この委員会で多数決でひとつの案が決まる。この決まった案について、あと足らないところは何かというように市民や議員の方々にご意見をお聞きするよりも、当委員会ではこの案に大勢は決まった、そしてあと2つくらい絞り込んだ優先的な案があるので、それも比較の上で委員会で決まった案をご理解くださいというように提示されてはどうか。	(委員)
<ul style="list-style-type: none">実施設計はひとつの案について行うということですが、それについてはよろしいでしょうか。	(委員長)
<ul style="list-style-type: none">規模の算定での疑問であるが、なんとなく狭いという感覚がある。将来的に見ても大丈夫との説明であるが、これは野洲の人口だけではなくて、近隣から来られる駅の利用者として、守山や近江八幡のほうから車が入ってくるが、これらの数値も盛り込んであるということか。	(委員)
<ul style="list-style-type: none">野洲駅は他市町から来られるし、昼間人口としても企業の従業員の利用もたくさんある。特に企業の従業員の動向というものは経済動向に大きく影響を受けるので、そのあたりは算定の数値には反映させていない。 あくまでも野洲市的人口増加について、将来平成32年までの伸びは見込んでいる。 ただしその増加分はすべて北口に集中するとして試算しても、現況の駅前広場の面積で規模算定としては成り立つということである。	(事務局)

(次項へ続く)

委員による意見交換 (野洲駅北口 コンセプト、各案に対する質問)

- 利用者に聞くと近江八幡、篠原の方面からたくさん来られる。篠原からは快速にのるために野洲駅に来られるということであるが、それも将来の動向が加味されているでしょうか。

(委員)

- 具体的には、近江八幡がいくらとかといった具体的な数字は交通量調査だけでは出てこない。あくまで乗降客数の動向と、県が実施するパーソントリップ調査による細かい調査の結果をもとに、人口等々もあわせて整理させていただいて、国の指針などから数値を算出するといった点で加味させていただいている。

(事務局)

- 将来はB案とかロータリーの分離とかではなくて、用地の買収も考えておかなくてはならない、頭に入れておかなくてはならないということを言っておきたい。B-2案などのように用地買収の必要性も出てくるのではないかということを申しておきたい。

(委員)

- 私は駐車場組合をやっているが、今駐車場に来られる客がどんな人かというと近江八幡から来る人が最近増えている。南口の駐車場の場所に困っている段階にそろそろ入っている。もうひとつは一番極端なのは北口である。守山から野洲の橋を越えて、野洲の駅を利用する人がだんだん増えている。調査方法はちょっと考えなければいけないと思っているが、4輪車を駐車させる場所を市場調査すると野洲以外から来られる方の傾向がつかめるので、これは今すぐではなくて、1年単位でも調査するとだいたいの傾向がわかると思う。守山の人たちはだいたい西友に車をおかれる。西友には80台くらいの駐車場があるので、もし西友からそういう車を追い出したらたいへんなことになる。そういうことも含めて少し注目していく必要がある。

(委員)

- 道路④の交通は少ないと聞いているがどの程度の台数か。案の図では道路④は両方向の矢印であるが、一歩通行ではないのか。道路③についてはどうか。

(委員)

- いずれも両方向に行き来できます。

(事務局)

- そうであればP.12の図は流出だけになっているので、流入も加えなければいけないのでは。

(委員)

- 第6回の委員会資料で道路①のIBMの方から入ってきて、白木屋を通って②の方向に行く車、またその逆の車がどのくらいあるのかを調査したときの図をそのまま使ったので流入が抜けてしまった。訂正します。

(事務局)

- 道路④での流入流出の実態をもう少しくわしく教えて欲しい。

(委員)

- 朝の7時から9時までで、道路①から流入してくる車は302台で、道路③では4台が流出していく。また道路④では20台が流出していく。また道路②からは213台が流入し、道路③では13台が流出していく。また道路④では4台が流出していく。

全体としてロータリーに入ってくる車は515台で、道路③では17台が流出していく、また道路④では24台が流出している。

(事務局)

(次項へ続く)

委員による意見交換 (野洲駅北口 コンセプト、各案に対する質問)

- ・私はC-1案が良いと思う。北口の歩行者は現在の調査の段階では少ないが、将来はどうなるかよくわからない。北口の開発が始まって、IBMが出来て、田んぼであったところにずっと家が建った。そして20数年経っている。だんだん建て替える方も増えている。特に守山市でもマンションが建ち、こんなところにもというようにどんどん建っている。京阪神に近いので乗降客も増えてきており、こういった人たちの乗用車での送り迎えや、徒歩で来られる方が増えるため、その人数をクリアしていくのか良くわからないという感覚があるために歩道橋が必要と思う。
- ・今大きい歩道橋を造って使われないのでないかということではなくて、もっと柔軟に考えても良いのでは。
- ・B案では車の通り抜けが出来ない。図面ではきれいに見えるが、斜めに走ったりとか交通が輻輳している。もし何か災害が起きたりして車が走り回ると、乗用車が通り抜け出来ないとなれば大きな混乱となる。

(委員)

- ・C-1案が一番良いと思うが、気になるのは横断歩道橋のことである。横断歩道橋が必要がないという意見の理由として、利用されないのでないかという問題があるが、それよりも草津駅のように、JRを降りてそのまま歩道橋を通って降りていくのが一番ベストではないかと思うがどうか？

(委員)

- ・JRの改札を通ってエレベーターの方へ行き、突き当たりに窓があるが、オープンにして突き抜けるように通り抜け、そこから歩道橋を通って降りていく案をC-1案とさせていただいている。
- ・ペデストリアンデッキのように大きなものが必要ということであれば、草津駅では駅から広くいろんな施設へ降りられるようになっている。草津では商業施設がたくさんあって、そういうところへ直結する形になっているが、野洲ではそういう形の部分がないので、あくまで歩行者の動線を確保したいということを主目的とさせていただいている。

(事務局)

- ・バリアフリーの問題は大切かと思う。それと同時に最近は道路上で、特に歩道でおきている事故において、歩行者と自転車の事故が多発している。駅の現在の駐輪場がどこにあるのかが気になっている。図で道路③の北側のところに固まってあるのではないかと思われるが、そうであれば駅の北の方から来た自転車はロータリーを直進して駐輪場へ行かれるのか。そうするとバリアフリーの観点とともに、歩行者と自転車の棲み分けも大切になってくるのではないかと思う。駐輪場の配置計画がどのようにになっているのか教えていただければと思う。

(委員)

- ・駐輪場に携わっている立場から申し上げると、駐輪場は道路③の北側の位置にあり、ここは200台から250台の規模である。その北側（B-2案で用地拡張しようという場所近辺）にももうひとつあります。北口の特徴は4輪とバイクと自転車と一緒に扱うということである。だんだん車の量が多くなってきて、自転車が圧迫されているという状況である。バイクは減っているが自転車は満杯で120%以上になっている。

(委員)

(次項へ続く)

委員による意見交換 (野洲駅北口 コンセプト、各案に対する質問)

- ・秋に交通量調査を実施したが、自転車駐輪場は駅付近にあるものの、ロータリーを通る自転車はそれほど多くはなかった。そこで今回は、歩行者と自動車の接点を分離することで整理させてもらっている。
- ・バリアフリーについては、駅前北口線はバリアフリー工事をさせてもらっており、駅前広場の整備もバリアフリー対応を基本に整備を行うこととしている。

(事務局)

- ・自転車についてはそれほど問題がないということか。

(委員長)

- ・交通量調査では、バスの乗降場などを通過する自転車の量はそれほど多くはなかったということで、整理させてもらっています。南口においてもそういったご意見をいただきたい、たとえばロータリーに入って来ると降りていただくとか、また歩道を広くするとかの方策を検討していくべきかと思っている。
- ・野洲駅の特徴として、ロータリーのすぐ近くに自転車置き場があるということで、それもふまえて、ご指摘の点については基本設計の中で整理していきたいと思っている。

(事務局)

- ・北口の駐輪場は私どもも経営している。旧中主の方からは道路①へはあまり来られずに、道路②付近で 120 台くらいが駐輪場に置かれている。旧中主の子どもたちや通勤の方は私どもを利用もらっている。
- ・この委員会は 2 ヶ月に 1 回のペースでの開催なので内容を忘れてしまう。できれば 1 ヶ月または 1 カ月半のペースで開催していただきたい。9 回までの開催となっているが 10 回 11 回に増やしてほしい。
- ・C-1 案で道路②のところに自家用車の待機場があるが、駅から降りてきて真正面の乗用車待機場から、道路②の待機場までシェルターをつけていただきたい。シェルターがあれば人の流れがスムーズに流れるのではないかと思う。
- ・歩道橋とエレベーターについてはあるに越したことはないものの、個人的には今のままなくても良いと思っている。
- ・駅前の橙色のバス乗降場については、シェルターを張り出して真ん中の支柱をなくすことにより、1mほど道路が広くとれるのではないかと思う。
- ・階段から降りてロータリーを突っ切ると 30 秒ほどで行ける。それを C-1 案のように左右に回るとどちらに行っても 90 秒ほどで行ける。30 秒が 90 秒にはなるが、人身事故が防げることを考えると C-1 案が良いと思う。

(委員)

- ・シェルターは基本設計で検討することとしている。
- ・バリアフリーであるが、平成 20 年当時は南口も北口もペデストリアンデッキで計画していた。市長が代わったこともあるが、身障者や高齢者に優しいとはいえないということで、もう一度原点に戻って考え直そうということになった。そこでこの委員会でも再度バリアフリーに配慮したご議論をお願いしたい。

(事務局)

(次項へ続く)

案の絞り込みについて

- ・C-1案が良いと思う。
- ・道路③へのシェルターが必要であるが、道路②へのシェルターも必要かと思う。駅舎近辺の乗降場が、ごちゃごちゃするので柵をして道路③付近のものに絞ったほうが良いと思う。身障者への配慮が気になるところであるが・・・。

(委員)

- ・旧中主の住民にとって、整備がメリットであるかデメリットであるか見当がつかないところがある。車が道路②へ流れてきて市三宅のほうに突き当たるので、混乱を生じている。道路整備をやらないとむずかしいのではないかと思う。
- ・草津駅前は正面から西口に車が流れていっている。道路の整備をあわせて考えないと一本の道路では足りないのではないかと思う。

- ・またロータリーへの流入は500台ということであるが、竹生団地^{たけじょう}が整備された想定で考えられているのか。300世帯というように聞いているが、それが全部北口に流れ込んだら通勤や送り迎えの車で混雑する。もう少し時間をかけて検討して行ってはいかがか。

(委員)

- ・C-1案が良いと思う。
- ・南口と北口の開発のバランスを考えて、工事費は高くなるがC-1案でお願いしたいと思う。

(委員)

- ・これから北口の発展はどうなっていくかわからないが賑わいの観点が抜けていると思う。駅前にちょっとした店が出来ても3ヶ月くらいでつぶれていく。守山、膳所などは駅前にサンドwichやコーヒーが飲める店がはりついている。そういうものを南口や北口にほしいと思う。JRの敷地と市の敷地の関係からむずかしいようなことは聞いているが、将来的には賑わいを加味して考えてほしいと思う。

(委員)

- ・狭い敷地に限定される中で、最大公約数としてはC-1案が良いと思います。
- ・1億4600万円かかるということですが、歩道橋をかけずにおいて、あとからかけるということで工事費を安くするのも良いアイデアかと思っている。

(委員)

- ・C-1案が良いと思う。
- ・タクシーバスの乗降場付近の歩道が狭いので、バリアフリーの観点からも歩道を広くするようにお願いしたい。

(委員)

- ・C-1案が良いと思う。
- ・公安協議でタクシーの待ち合わせ台数を減らせるのではというご意見があったが、一旦減らすと将来また増やすことは困難であるため、現状維持でお願いしたいと思う。

(委員)

- ・人と車の分離については突っ込んだ整理がされているが、バスやタクシー乗用車などの車と車の分離についても考えてほしいと思う。
- また、道路③や④の流入流出の規制をするものと思っていたが、その方向で、中の島の構造など、規制のメリットやデメリットを考えて検討していただきたい。

(委員)

(次項へ続く)

案の絞り込みについて

- ・バス事業者としては安全確保が第一なのでC－1案が良いと思う。
- ・滋賀県全体の状況を考えてみても、ロータリーが一番危険であるとの認識である。そのため、大きく回れることと、歩行者・自転車との動線がクロスしないということを最優先にしたいことに加えて、バス発進時の転倒事故防止の観点からも大きく回れるC－1案をお願いしたい。

(委員)

- ・ロータリーの中に横断歩道があることは良くないので、歩車分離の観点から、また渋滞も回避できC－1案が良いと思う。
- ・近江八幡は北南ともにバス、タクシー、乗用車がごちゃごちゃしている。ごちゃごちゃしない整備をお願いしたい。

(委員)

- ・北口整備では安全・安心、景観、賑わいをテーマに整備を検討しているが、駅前に大きな歩道橋があるのは何か違和感を感じる。あつたほうが良いとは思うが、個人的には景観の観点から歩道橋はないほうが良いと思う。

(委員)

- ・C－1案が良いと思う。
- ・朝北口に来ると、企業のマイクロバスが迎えに来て多くの乗降がある。毎日どこに停めるかは決まっておらず、空いたところに停める状況が見られる。また、これから観光バスの乗り入れや、スポーツ少年団の送り迎えも増えると思われる。道路①の近くのコンビニで停車すると通過車両が回れなかつたり大変混雑している。そこで緑地帯の2つを1つに削って、乗用車やマイクロバスの待機場としてどうかと思う。

(委員)

- ・バス降車場の近くに消火栓や、セブンイレブンの前の消火器の格納庫などがあり、道路交通法上停めてはならないところに停めている車が見られる。また駅周辺で、八幡方向から来た一方通行になっている道路やその先の駐車場への出入り、また進入禁止に入っていく車などたいへんな混雑や混乱が見られる。駅前でも駐車場に入ろうとする車で道路がたいへん混雑している。自転車もたいへん増えてきて、放置自転車なども多くなってきている。西友はガードマンを置くようになってチェックが厳しく、だんだんと違法の車は減っているようである。駅前ではどんどん車を停める場所がなくなっています。
- ・また乗用車が停車していることでバスが斜めにしか停車できず、渋滞や危険な状況も見られるなど駅前ではいろんな混雑が生じている状況である。C－1案が良いと思う。

(委員)

- ・C－1案が良いと思う。
- ・旧中主から来る自転車は駅の手前に置く。そのために、駅前を通る自転車は少ないだけに突っ切っていく自転車が多い。駅前は京都河原町のように自転車乗車禁止ゾーンにして、押して通るような自転車対策を検討してほしい。

(委員)

- ・C－1案が良いと思う。
- ・朝の送りはそれほどでもないが、夜は広場に待機する乗用車が多い。そこで、タクシーの待機場所を乗用車と併用して使うということはできないか。

(委員)

(次項へ続く)

案の絞り込みについて

- ・車両と人の分離が出来るC－1案が良いと思う。
- ・個人的にも頭の中でいろんな案を考えたが、C－1案がベストと思う。道路の流出・流入についてはある程度規制をかけても良いと思う。市民の方々には、こんな駅前広場を整備してもらって良かったと思ってもらえるものにしたい。
- ・大勢はC－1案であるので、今後は図の青い部分についてみなさんで議論して考えて行きたい。

(副委員長)

- ・C－1案を基本とすることに決定のようである。
- ・委員の方々から提案された課題は、バリアフリー、歩行者の空間、バスとタクシーの棲み分け、自転車の扱い、歩道橋の分離整備、駅前広場だけではなくそれにつながる道路整備などが挙げられている。これからはC－1案に絞って中身を詰めた議論を行っていくこととしたい。

(委員長)

- ・野洲駅は、はじめは南口しかなかった。南口の整備には15年を要している。北口はまだ検討に入って2、3年であり、検討回数も多くない。これからC－1案について不足した点いろんな配慮などを盛り込んで議論していきたい。
- ・南口にかかった15年のうち5年は、用地買収に対して地権者の了解を得ず、用地買収の図面がひとり歩きして地権者と市の関係がこじれたことに原因がある。北口のB－2案なども用地買収が必要であるが、その提示の仕方には慎重な配慮をお願いしたい。
- ・またC－1案を第一次案として、将来の15年、20年先はこんな枠組みが考えられるなどについて第二次の構想として、次の方々にバトンタッチして行ってはどうかと思う。

(委員)

■今後の予定

- ・今後、北口駅前広場整備に係る基本計画案を作成し、関係者との協議と地元等への説明を行い、そこで頂いた意見を反映した上で、基本計画（案）を公表する。そして、市民のみなさまから頂いたご意見、ご提案をもって、次回の委員会を開催する。次回は、7月下旬頃で調整する。