

第 9 回 委 員 会 資 料

目 次

1. 第8回委員会における主な意見と整備計画への反映・・・・・・・・	1
2. 実施設計について	
1) 検討項目の整理・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	3
2) 横断歩道橋・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	4
3) 舗装・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	5
4) 安全施設等・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	7
5) シェルター・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	7
6) 修景・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	9
3. 北口駅前広場事業計画・・・・・・・・・・・・・・・・	10

第8回委員会では、これまでの検討をもとに作成した整備計画（案）の内容、及び実施設計の方針について議論して頂きました。委員会にて頂いたご意見の内容と整備計画（実施設計）への反映方針について下表に整理します。

項 目		意 見	整備計画（実施設計）への反映
乗降スペース	一般車	西側の一般車乗降スペースにもシェルターがあれば使いやすくなり、より利用してもらえるようになるのではないかと。シェルターが困難でも屋根付休憩スペースは整備すべき。	歩道幅員が4.0m以上を確保できる区間にはシェルターを設置する計画とします。
	身障者用	北口線から進入しても身障者用乗降スペースに停車できる配置計画とすべき。	北口線からの進入車両も停車できるよう、身障者用乗降スペースの配置を見直しました。
	車止め	身障者用の乗降スペースの車止めは無い方がよい。一般車乗降スペースについても、障害者が利用する可能性があるため、車止めの設置間隔を検討すべき	- 身障者用乗降スペースでは、乗り降りのしやすさに配慮して車止めを設置しない方針としました。 - 一般車乗降スペースでは、車両の乗り上げ防止の目的から車止めを設置しますが、設置間隔は2m程度と広くすることで、乗り降りのしやすさに配慮します。
待機所		待機所から乗降客が見渡せる緑化にする必要がある。	待機所から横断歩道橋上部を見渡せるよう高木植栽の配置に留意します。また、見通しを阻害する低木は植栽せず、芝や地被類により中央島の緑化を行います。
		待機所における利用ルールを確立してほしい	「ここは送迎車両の待合いスペースです。駐車および30分以上の停車を禁止します。」との注意板を掲示します。 - 駅前広場の利用方法に関する広報や、関係者と連携したパトロール活動の実施等について検討し、利用ルールの周知を図るよう今後の課題として取り組みます。
タクシー乗降場		タクシー乗降場の横断防止柵について、2台並んで乗車する場合などもあるため、乗り場と降り場の間には横断防止柵等を設けないで欲しい。	タクシー乗降場の区間には横断防止柵や車止めは設置しない方針とします。
舗装		一般道路と乗降場における舗装材の色分けをお願いしたい。	バス、タクシー、一般車の利用エリアを区分するよう路面の色分けを行います。

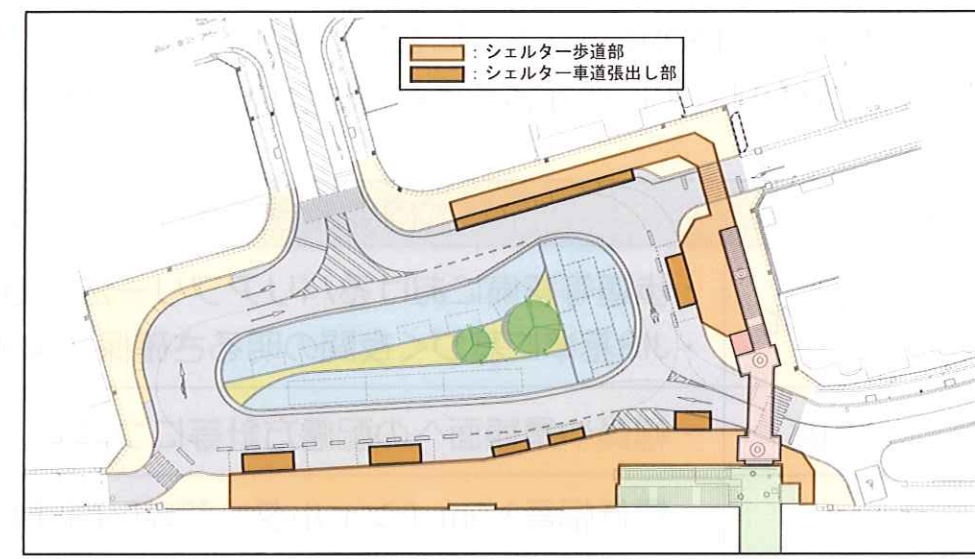
1. 第8回委員会における主な意見と整備計画への反映

第9回 野洲駅周辺地区整備検討委員会

【第8回委員会後の計画平面図変更点】



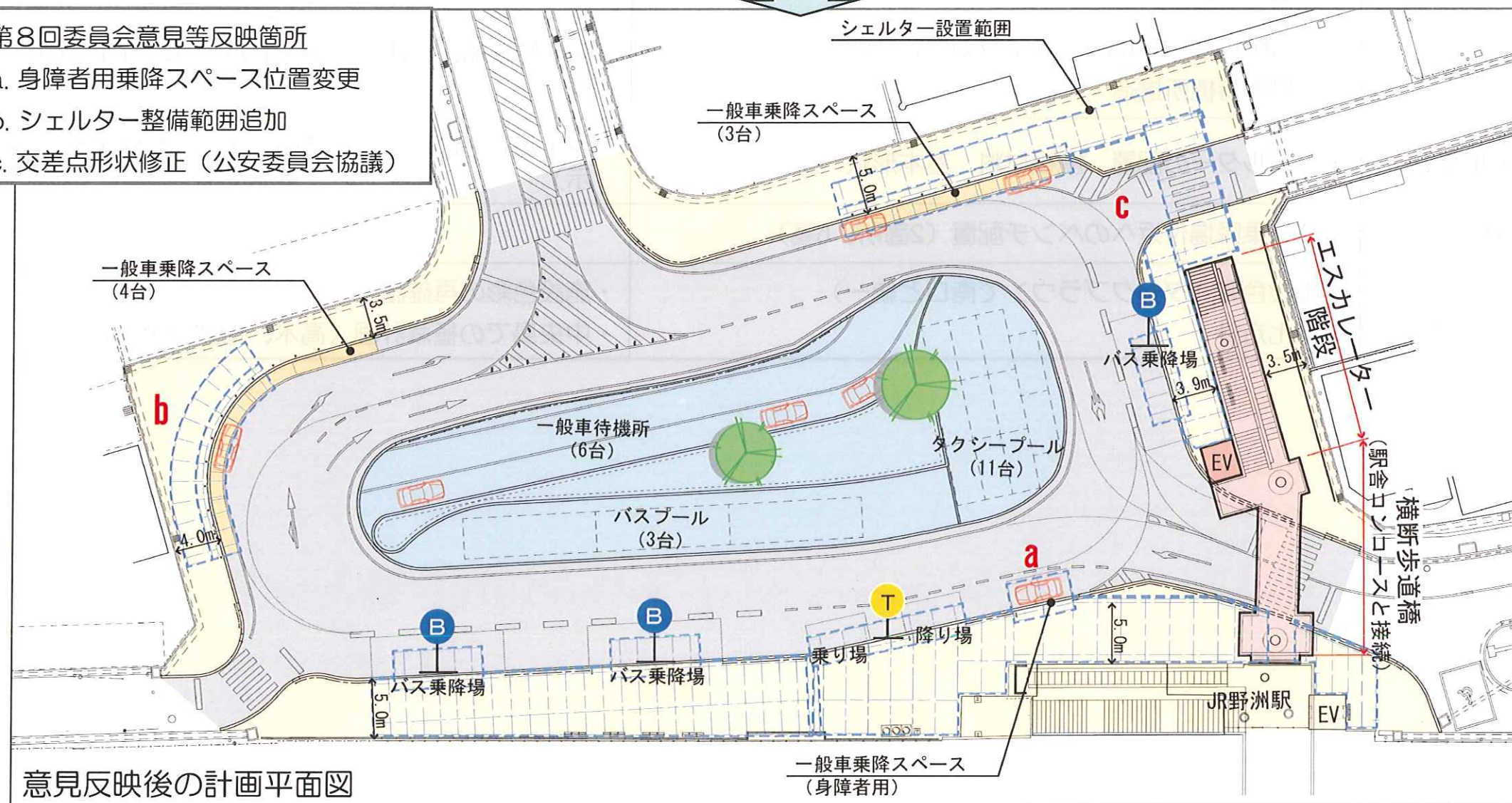
第8回委員会時の計画平面図



第8回委員会時のシェルター配置計画

第8回委員会意見等反映箇所

- a. 身障者用乗降スペース位置変更
- b. シェルター整備範囲追加
- c. 交差点形状修正 (公安委員会協議)



意見反映後の計画平面図

1) 検討項目の整理

- ・本委員会における検討項目を下表に整理します。
- ・なお、バリアフリー化に関する事項などについては、第8回検討委員会で確認した方針により設計を進めていきます。

項 目	前回委員会で示した主な内容	本委員会での検討内容
バリアフリー化	・歩道等整備におけるバリアフリー法への準拠 ・JIS基準に基づく夜間の明るさ確保（30ルクス）	-
横断歩道橋	・幅員や景観面への配慮方針等について	・整備基本方針の再確認（整備イメージの提示）
歩 道	・最低幅員3.5m（シェルター整備区間は4.0m以上）を確保 ・歩道舗装は透水性インターロッキングブロックを採用（南口と統一）	・歩道舗装材料の再確認（整備イメージの提示） ・あわせて車道の舗装材料について検討
安全施設等	・横断防止柵や車止め、サインの配置計画 ・一般車待機所構造	・横断防止柵、車止め、ガードパイプ、サインの配置計画
シェルター	・シェルターの配置、屋根材料、基本形状	・シェルターの配置、形状の具体化（整備イメージの提示）
休憩施設	・バス乗降場付近へのベンチ配置（2箇所、6基）	-
修 景	・施設色彩（ダークブラウンで南口と統一） ・緑化方針	・施設色彩の再確認 ・中央島での植栽計画（高木、地被類植栽）

2. 実施設計について

2) 横断歩道橋

・右表に整理する基本方針により実施設計を進めていきます。



項 目	内 容	
通路/階段 有効幅員	通路部 3.0m (歩行者すれ違い+車いす通行) 階段部 2.0m (歩行者すれ違い)	
エスカレーター	有効幅員約1.0m (2列乗り可能)	
エレベーター	ウォークスルー式、かご寸法は自転車利用を考慮 防犯性等に配慮した外装イメージ (透過性の確保)	
景観への配慮	桁・支柱の美装化や透過性のある高欄など、圧迫感の軽減や 景観面に配慮する。	
雨天時等利用へ の配慮	通路、階段、エスカレーターには屋根を設ける。景観への配 慮から壁は設けない。	
耐震性能	「道路橋示法書」に規定された照査方法により耐震性能を照 査して設計を行う。	
基礎工事	地盤状況や施工時の振動・騒音への配慮、基礎構造のコンパ クト化等に配慮して検討を進める。	
橋梁形式	桁高の抑制や景観面、経済性等に配慮して検討を進める。	

■横断歩道橋の色彩：駅舎と連続する構造物であるため、色は駅舎と同じアイボリーで検討を進めます。



基本案；アイボリー



比較案；グレー

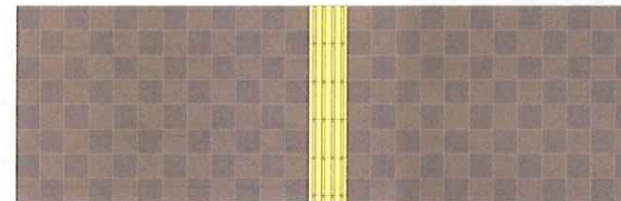


比較案；ホワイト

3) 舗装

【歩道】

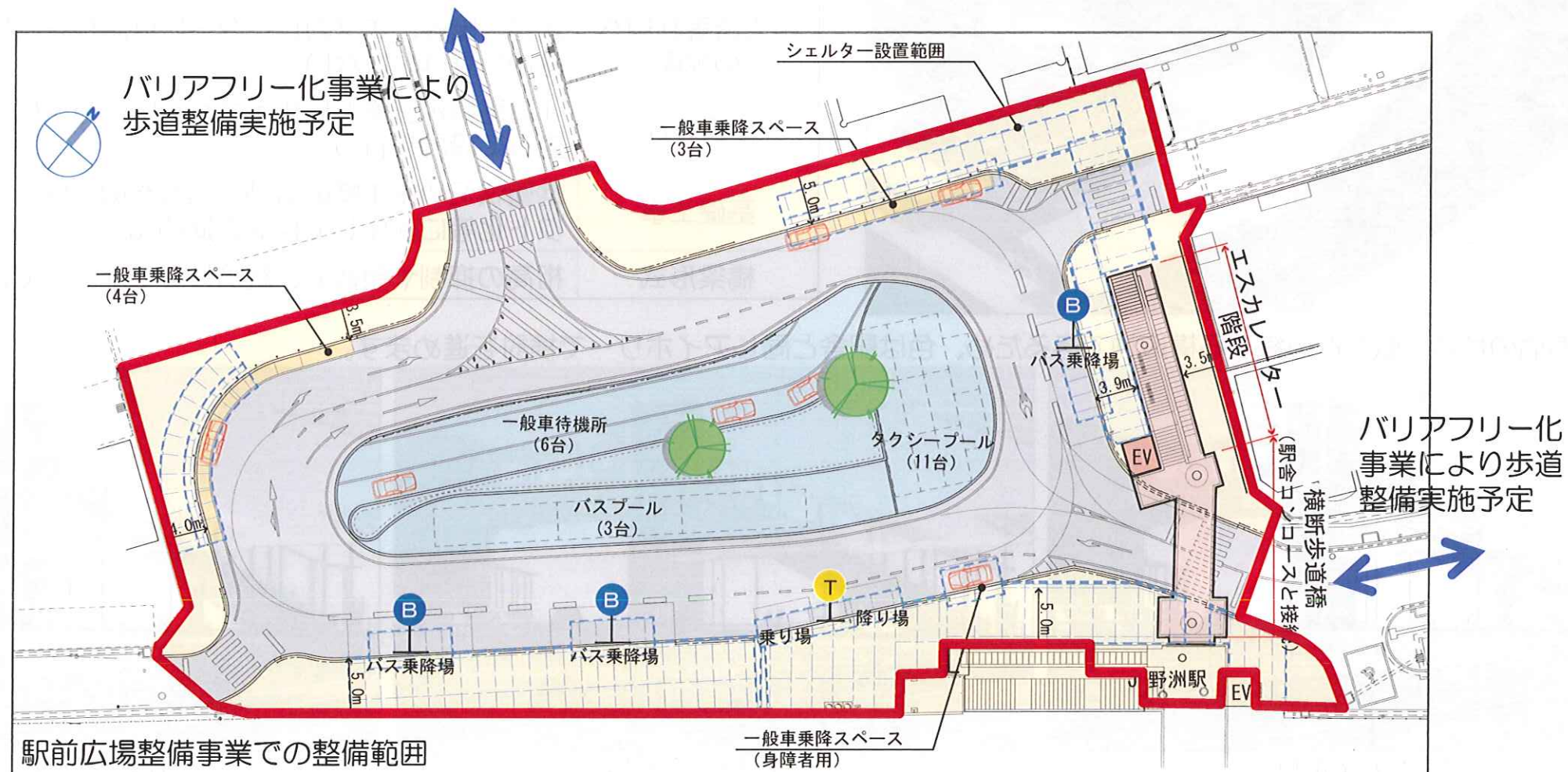
- ・歩道の舗装は、前回委員会でも示したように「透水性インターロッキングブロック舗装」とします。
- ・車いすやベビーカー等の通行の際の振動発生を抑え、かつ、透水性を有していることから、バリアフリー面に配慮できる材料です。
- ・舗装色、貼りパターンは、ダークブラウン＋ブラウンの千鳥配置とします。（南口と同様）
- ・北口駅前広場整備事業で整備を行う範囲は下図の赤枠内となります。
- ・市道北口線及び市道野洲駅北口支線については、別事業（市道バリアフリー化事業）により、歩道の段差解消等のバリアフリー化整備を行う予定です。



歩道舗装貼りパターンのイメージ



歩道舗装のイメージ



3) 舗装

【車道】

- ・車道舗装は、バスなどの大型車両の通行があることに加え、駅前広場である特性から曲線がきつく高い耐久性が求められるため、密粒度のアスファルト舗装を基本とします。

バス停・バスプール

- ・アスファルト舗装は夏期の高温時に大きな荷重を長時間かけてしまうと変形しやすい特性があり、バスが停車するエリアにおいては「半たわみ性舗装」を採用します。半たわみ性舗装は、アスファルトとコンクリート舗装を合わせたような舗装であり、駅前広場や交差点などの舗装材料として利用されています。色は右上写真のように明るいグレーになり、車道や他の停車帯と色分けされます。

乗降スペースの色分け

- ・一般車乗降スペース、タクシー乗降場を車道等と色分けすることで、限られたスペースの中で利用者にとって分かりやすい駅前広場とすることを目指します。
- ・色分けは、「赤系色」と「黄系色」の2色を計画します。



車道舗装の色分けイメージ



半たわみ性舗装の施工例



赤系色の車道舗装施工例



黄系色の車道舗装施工例



4) 安全施設等

①横断防止柵、車止め

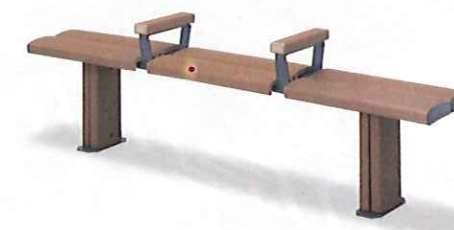
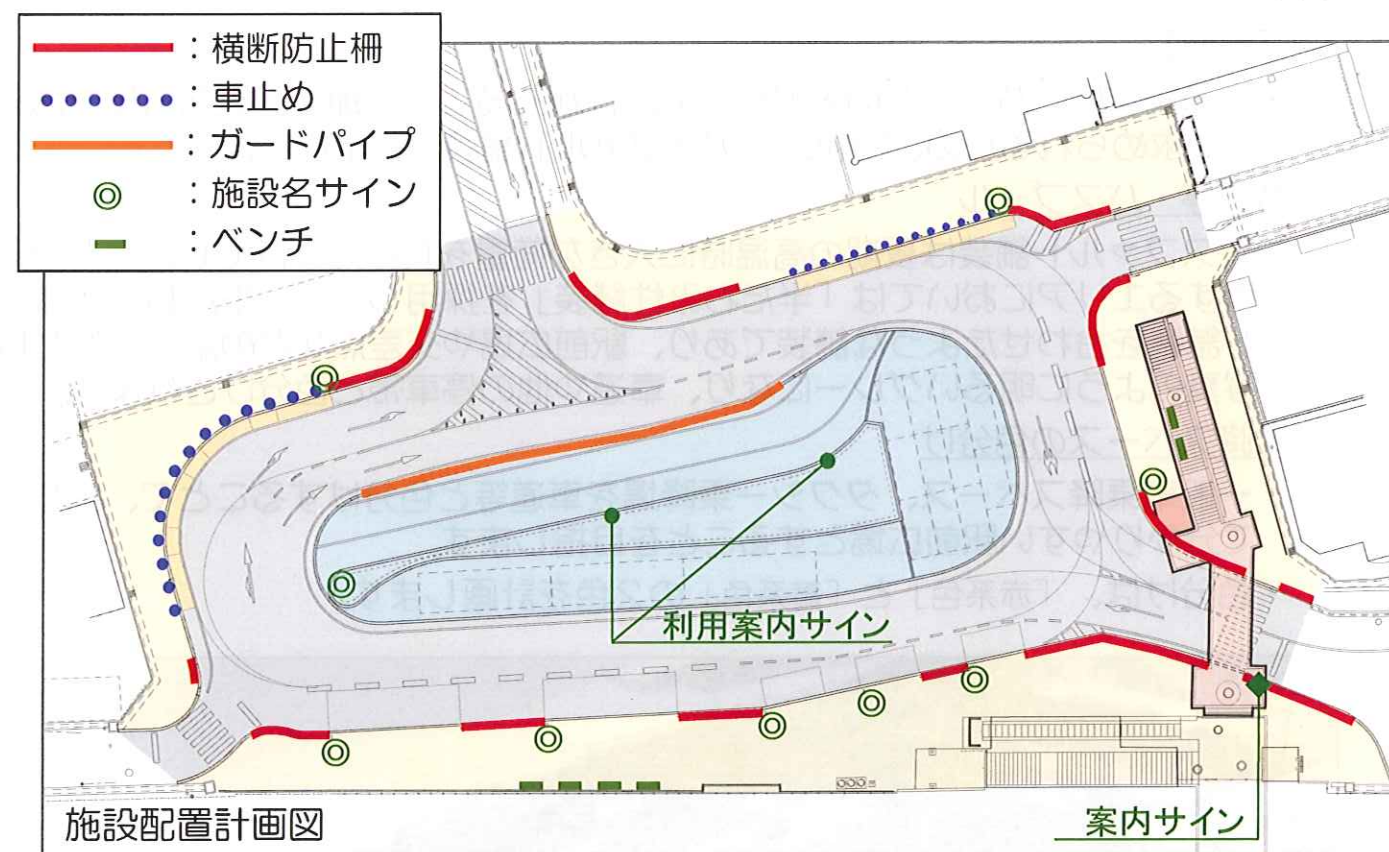
- ・歩道への車両誤進入や歩行者の車道乱横断を防止する目的から、横断防止柵及び車止めを設置します。
- ・前回委員会での意見を受け、身障者用乗降スペース及びタクシー乗降場には横断防止柵等を設けない方針としました。
- ・また、一般車乗降スペースに設置する車止めは、乗り降りのしやすさに配慮して2m間隔で設置する方針としました。なお、シェルターの柱がある箇所は車止めを省く処置をとります。

②一般車待機所での安全施設配置

- ・出入口以外からは出入りできないことを明示し、また、ドライバーの視線誘導を目的としてガードパイプを設置します。前回委員会では視線誘導標を設置する計画でしたが、公安委員会との協議により、堅固な施設に変更しました。

③サイン、ベンチ

- ・各乗降場を示す施設名サインに加え、一般車乗降場や待機所の利用について周知を行う利用案内サインを計画します。
- ・前回委員会でも示したように、バス乗降場にはベンチを設置します。



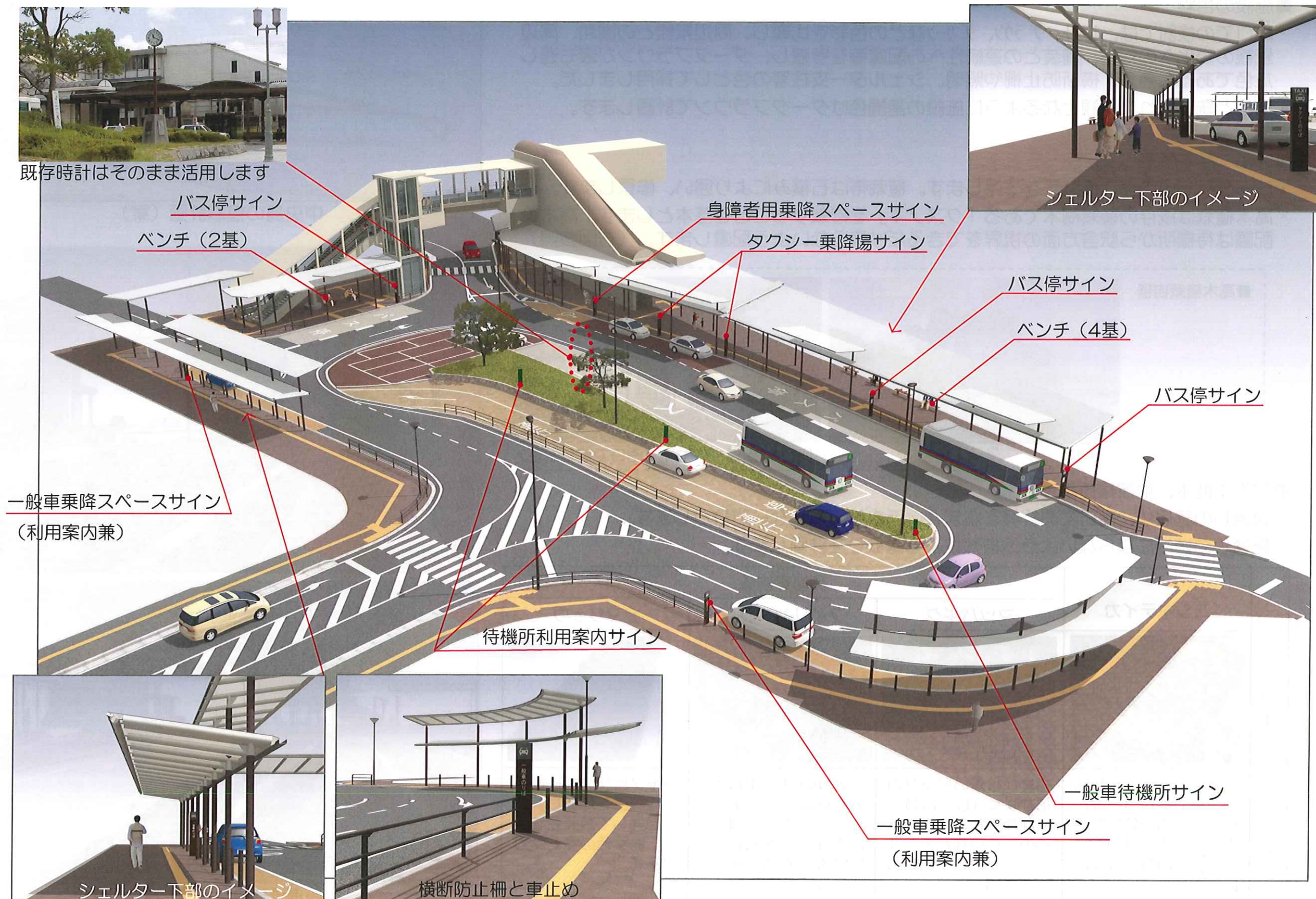
5) シェルター

- ・雨天時や酷暑時の利用への配慮から、駅舎と乗降場等を結ぶシェルターを整備します。ただし、西側の一般車乗降スペースについては、接続道路や民間駐車場入口があり、かつ、歩道幅員が十分確保できないことから駅舎とは連続しない配置となります。
- ・南口と同様に、屋根は膜素材とし、乗降場部分では車道側への張り出しを計画します。
- ・屋根の高さは、道路構造令より歩道では2.5m、車道では4.5m以上の高さが必要です。基本的にはこれに沿って計画しますが、駅舎前のシェルターは覆う面積が大きいので、圧迫感を低減する目的から屋根設置高さを3.5m以上に設定して計画します。（現在のシェルターの屋根設置高さが3.5m程度です）

2. 実施設計について

第9回 野洲駅周辺地区整備検討委員会

【主要施設配置のイメージ】



6) 修景

■施設の色彩

- ・南口での検討では、杣木、ブラウ、グリーンなどの色彩を比較し、周辺景観との調和、周辺景観の変化への対応、舗装との連続性への配慮等を考慮し、ダークブラウンが最も適した色であると考え、横断防止柵や照明、シェルター支柱等の色として採用しました。
- ・南口と統一された景観となるように施設の基調色はダークブラウンで計画します。

■緑化；高木植栽

- ・ロータリー中央島に植栽帯を確保します。植栽帯は石積みにより囲い、修景します。
- ・高木植栽は既存の植栽樹木である「クスノキ」を植栽することを基本とします。高木の配置は待機所から駅舎方面の視界をできるだけ遮らないよう配慮します。（右図参照）

■高木植栽樹種



クスノキ

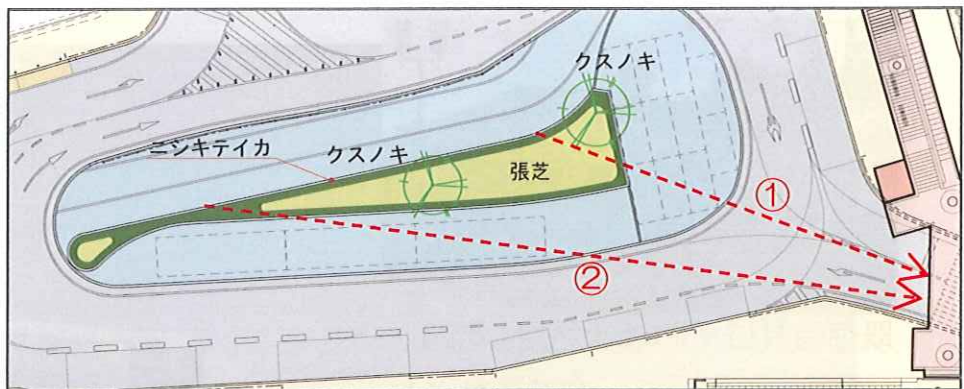


代替案 樹種；ケヤキ（南口で植栽予定）

■緑化；低木、地被類植栽

- ・見通しの確保や、南口での経緯を踏まえ、低木は植栽しない方針とします。
- ・見通しの妨げにならないよう地被類による縁取りを計画します。

	ニシキテイカ	代替案樹種		
		マツバギク	ファイリヤブラン	タマリユウ
イメージ				
特長	斑入葉の鑑賞価値が高く、密で美しい地被となる。道路の分離帯や街路樹・植栽樹の根締め、花壇の縁取りなどに利用される。	初夏から濃いピンクの花が咲く（5～7月）。茎が長く伸びて匍匐するので石積などの上部に植栽して下垂させると効果的。	斑入りの明るい葉が魅力で花壇の縁取りやボーダー植栽などに利用される。8～10月には淡紫色の花が咲き、鑑賞価値が高い。	ジャンヒゲの矮性種。密な被覆を形成し、年間を通して濃緑色を保つ。青紫色の実も魅力がある。



中央島の植栽計画（案）



視点①からの見通し



視点②からの見通し

一般車待機所からの見通しの確認

3. 北口駅前広場 事業計画

第9回 野洲駅周辺地区整備検討委員会

■事業スケジュール

- ・事業スケジュールは以下のとおり予定しており、平成27年3月の供用開始を目指します。
なお、国からの交付金の配布状況等により変更する場合があります。

年	平成24年		平成25年				平成26年				平成27年
月	11月	12月	1～3月	4～6月	7～9月	10～12月	1～3月	4～6月	7～9月	10～12月	1～3月
設計等	車道、歩道、シェルター等		横断歩道橋								
工事			中央島撤去等工事				車道、歩道、シェルター等				
							横断歩道橋				

■全体工事費

- ・事業に伴う全体工事費と想定される財源内訳を提示します。
なお、国からの交付金の交付状況等により変更する場合があります。

全体工事費（概算）：538百万円

【財源内訳】

・55%交付金：296百万円

・45%単独費：242百万円

内95%：合併特例債：230百万円（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：12百万円