

社会資本整備審議会 道路分科会 近畿地方小委員会(令和7年度 第34回)

令和8年度 新規事業候補箇所の説明資料

(計画段階評価資料)

一般国道8号 彦根東近江バイパス(Ⅰ期)
にかかる新規事業採択時評価

一般国道8号 彦根～東近江における計画段階評価

1. 一般国道8号 彦根～東近江の地域の課題

①交通集中による渋滞の発生

- 対象地域の国道8号では主要渋滞箇所が8箇所存在し、通勤・帰宅などの生活交通により朝・夕を中心に渋滞が発生している。(図1)。彦根市街地、愛知川渡河部では速度低下が顕著である。
- 通勤などの生活交通に大型車等の物流交通が混在している(写真)。

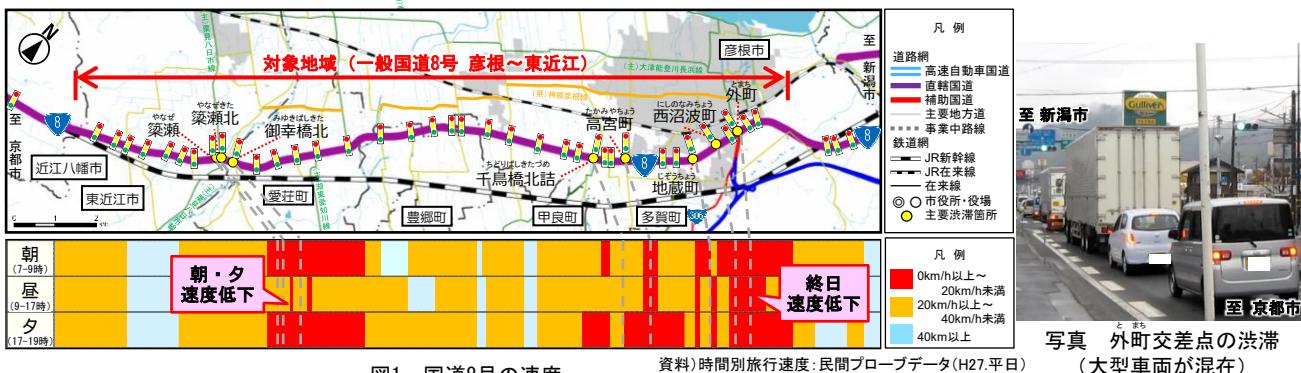


図1 国道8号の速度

資料) 時間別旅行速度: 民間プローブデータ(H27.平日)

写真 外町交差点の渋滞 (大型車両が混在)

②交通安全性の確保

- 対象地域の国道8号の死傷事故件数割合の推移は県内の他の幹線道路より、減少割合が小さい状況(図2)。

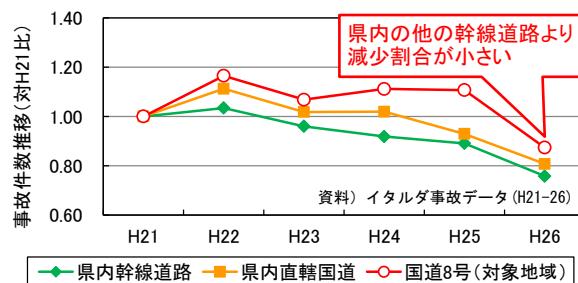


図2 死傷事故件数割合の推移

第一次産業: 農業、林業、漁業
第二次産業: 鉱業、建設業、製造業等
第三次産業: 情報通信業、運輸業、卸売業、小売業、サービス業等

③産業への影響

- 対象地域は日本を代表する大企業や特色ある中小企業が多く立地・新規進出しており、製造品出荷額等の推移は増加傾向にある(図3)。対象地域内総生産に占める第二次産業の割合は約5割と高く、製造品出荷額等は県内で最も高い(図3・図4)。
- 国道8号は、名神高速道ICまで距離が近いという好条件にあるものの、渋滞の影響により所要時間が増加し、メリットを活かしきれていない。

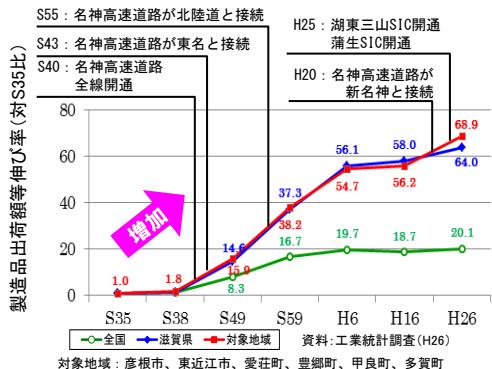


図3 道路整備と製造品出荷額等の推移

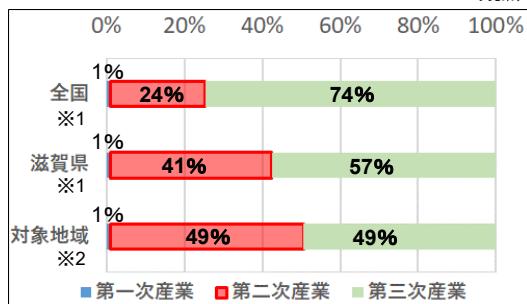


図4 総生産に占める第二次産業の割合

④観光への影響

- 対象地域には、彦根城、多賀大社などの歴史文化資源や自然豊かな観光資源など、個々の優れた観光地が存在するものの、観光入込客数は伸び悩んでいる(図5)。
- 地域活性化の観点から、点在する観光地間の連携(ネットワーク)を強化し、広域的な観光圏の形成により県内外からの誘客を促進させることが課題となっている。

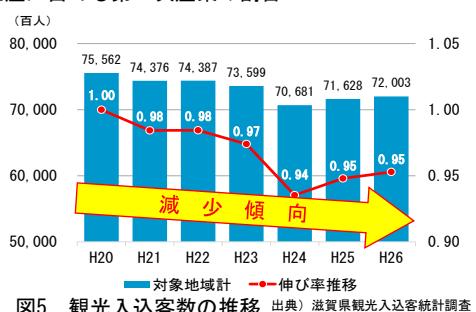


図5 観光入込客数の推移 (出典) 滋賀県観光入込客統計調査

2. 原因分析

①生活交通と物流交通が混在

- 国道8号は主要幹線道路であるが、平均トリップ長が他の幹線道路と比べて短く(図6)、地域内交通が約6割を占める。さらに、通過交通や内外交通が加わることで、交通容量を超過している(図7)。

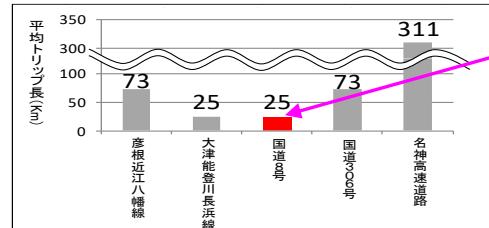


図6 周辺道路の平均トリップ長

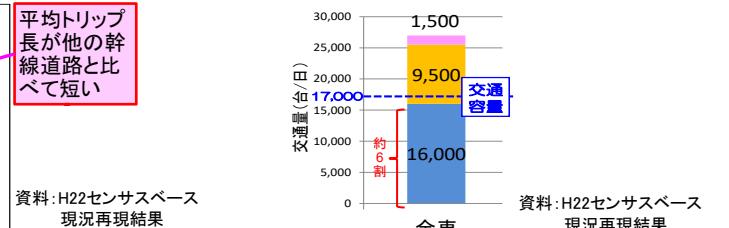


図7 国道8号の断面交通量 (高宮町交差点南側)

資料: H22センサスペース 現況再現結果

資料: H22センサスペース 現況再現結果

②渋滞に起因する事故

- 対象地域の国道8号の大半の区間で県内直轄国道平均を上回る死傷事故率。
- 彦根市街地では、主要渋滞箇所、沿道の商業施設から出入りがあることで事故が多発。愛知川渡河部では、主要渋滞箇所、信号交差点が連続していることで事故が多発。
- 国道8号の渋滞回避のため、生活道路(中山道)に車両が流入し、事故発生の危険がある(図8)。

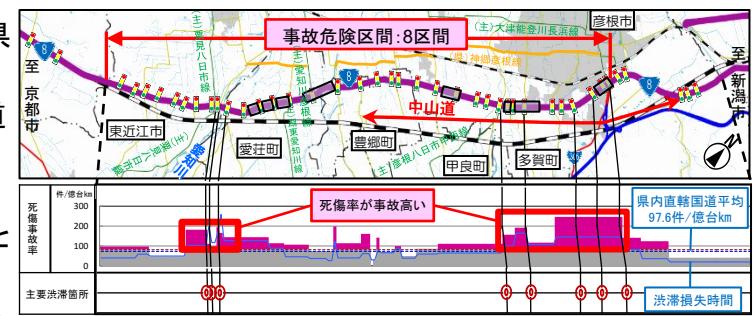


図8 死傷事故の発生箇所と主要渋滞箇所、道路状況の関係

資料) イタルダ事故データ (H23-26)

③高速IC間までの

アクセス性が低い

- 国道8号の東側には名神高速道路があるが、国道8号を経由して高速ICへアクセスする際は渋滞の影響を受けることとなる(混雑時は対象区間中心から高速ICまでの所要時間が最大1.5倍となる)(図9)。
- 大規模市場を結ぶ高速ネットワークへのアクセス性が低下し、経済活動の支障になっている。

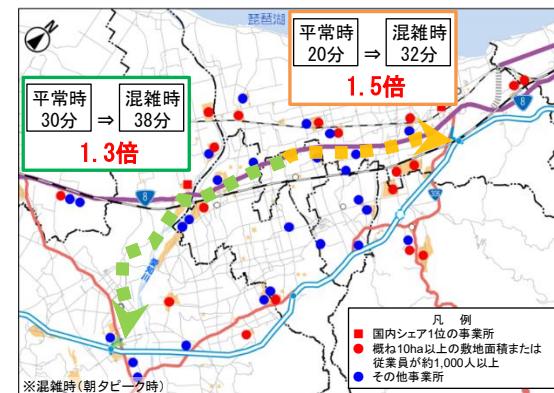


図9 企業立地の状況

④観光地間の相互連携

- 湖東地域をはじめ対象地域には、彦根城、多賀大社などの歴史文化資源や自然豊かな観光資源など個々の優れた観光地が存在(図10)するが、観光地間の連携(ネットワーク)が良い状況とは言いえない。



図10 対象地域及び周辺の主要観光地

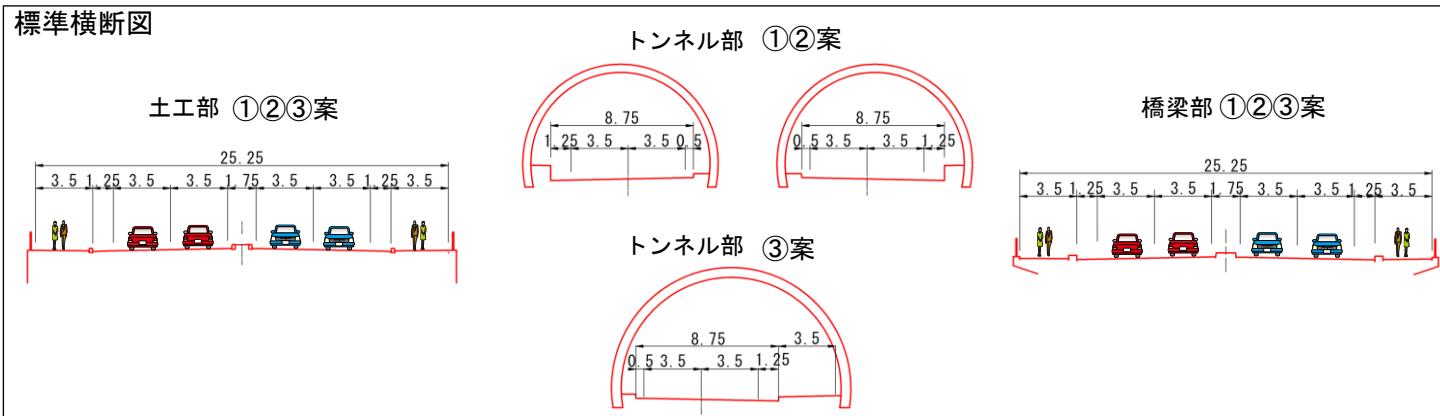
3. 政策目標

- ①産業振興の促進、②渋滞の緩和、③交通安全の確保、④観光振興の促進

一般国道8号 彦根～東近江における計画段階評価

4. 対策案の検討

評価軸	①案 都市計画道路活用ルート	②案 山側ルート	③案 国道8号拡幅ルート			
案の概要	既存の都市計画道路幅(彦根長浜幹線)を最大限活用したバイパスにより交通容量を拡大する案	支障移転による既成市街地への影響を最小限に抑えるため、彦根市街地の山側に導入したバイパスにより交通容量を拡大する案	現道(現況対面2車線)の交通渋滞の緩和を考慮し、4車線に拡幅(一部、立体交差)し、交通容量を拡大する案			
産業振興の促進	○ ・国道8号の東側にバイパス整備を行い、彦根ICへの更なるアクセスルートを確保し、既存の国道8号の交通負荷を低減することによって、彦根ICへのアクセス性や定時性が向上する。 ・バイパスからのランプ交差点が彦根ICランプ交差点直近に新設されるため、新たな渋滞の懸念がある。	◎ ・国道8号の東側にバイパス整備を行い、通過交通を排除し、既存の国道8号の交通負荷を低減することによって、彦根ICへのアクセス性や定時性が向上する。 ・(仮称)多賀SIC(事業中)へのアクセス性及び定時性に最も優れる。	△ ・国道8号の渋滞緩和により、彦根ICへの定時性が向上するが、信号交差点数は現状とほぼ変わらないため、効果は小さい。			
渋滞の緩和	○ ・バイパスに現道交通が転換することにより、国道8号の交通量が低減され、主要渋滞交差点の渋滞緩和が期待できる。	○ ・バイパスに現道交通が転換することにより、国道8号の交通量が低減され、主要渋滞交差点の渋滞緩和が期待できる。	○ ・長距離移動と短距離移動の交通が混在するが、交通容量が増加するため、主要渋滞交差点の渋滞状況が現在に比べると緩和されることが期待できる。			
交通安全の確保	○ ・国道8号の交通量が低減され、交通事故の低減が期待できる。 ・周辺の生活道路(中山道等)への抜け道として利用する交通の進入が減少し、生活道路の交通安全性の向上が期待できる。	○ ・国道8号の交通量が低減され、交通事故の低減が期待できる。 ・バイパスの交差点の数が少なく、安全性に優れる。 ・周辺の生活道路(中山道等)への抜け道として利用する交通の進入が減少し、生活道路の交通安全性の向上が期待できる。	△ ・長距離移動と短距離移動の交通が混在するため、事故の懸念が残る。 ・周辺の生活道路(中山道等)への抜け道として利用する交通の進入が減少し、生活道路の交通安全性の向上が期待できる。			
観光振興の促進	○ ・バイパスを整備することにより、地域の交通状況が改善され、観光地間の連携強化が期待できる。	○ ・バイパスを整備することにより、地域の交通状況が改善され、観光地間の連携強化が期待できる。	△ ・現道の拡幅整備により、地域の交通状況は改善されるものの、信号交差点数は現状とほぼ変わらないため、観光地間の連携に対する効果は小さい。			
生活環境(大気・騒音等)への影響	△ ・一部集落・市街地を通過するため、大気・騒音等の生活環境への影響が懸念される。	○ ・集落・市街地を概ね回避するため、大気・騒音等の生活環境への懸念が少ない。	△ ・集落・市街地を通過するため、大気・騒音等の生活環境への影響が懸念される。			
自然環境(動物・植物・生態系)への影響	○ ・自然環境の考慮すべき箇所は、概ね回避するため、自然環境への懸念が少ない。	○ ・自然環境の考慮すべき箇所は、概ね回避するため、自然環境への懸念が少ない。	○ ・現道を導入空間とするため、自然環境への懸念が少ない。			
市街地からのアクセス	○ ・既成市街地(彦根市街地)からのアクセス性に優れる。	△ ・既成市街地(彦根市街地)の外縁部を通るため、アクセス性に劣る。	○ ・既成市街地(彦根市街地)からのアクセス性は現状と変わらない。			
移転等が必要な家屋数	△	約250棟	○	約50棟	×	約450棟
コスト	×	約1,500億円	△	約1,400億円	○	約1,200億円



対応方針：【②案】による対策が妥当

【計画概要】

- ・路線名：一般国道8号
- ・区間：滋賀県彦根市佐和山町～滋賀県近江八幡市安土町石寺
- ・概略延長：約23km
- ・設計速度：80km/h
- ・車線数：4車線
- ・概ねのルート：図11の【②案】のとおり

(参考) 当該事業の経緯等

【計画段階評価、都市計画決定等の状況】

- ・H28.12 : 第1回近畿地方小委員会 ※計画段階評価手続き着手
- ・H29. 3 : 第1回意見聴取意見聴取
- ・H30. 7 : 第2回近畿地方小委員会
- ・H30. 9～10 : 第2回意見聴取
- ・R 1. 6 : 第3回近畿地方小委員会
- ・R 2. 2 : 対応方針(概略ルート・構造)の決定
- ・R 7.12 : 都市計画決定(滋賀県)
- ・R 8. 1 : 環境影響評価書縦覧完了

【地元の要望等】

- ・R 3.10 : 国道8号バイパス建設促進期成同盟会が国土交通省に早期事業化を要望
- ・R 4. 9 : 国道8号バイパス建設促進期成同盟会が国土交通省に早期事業化を要望
- ・R 4.11 : 国道8号バイパス建設促進期成同盟会が国土交通省に早期事業化を要望
- ・R 5. 8 : 国道8号バイパス建設促進期成同盟会が国土交通省に早期事業化を要望
- ・R 5.11 : 国道8号バイパス建設促進期成同盟会が国土交通省に早期事業化を要望
- ・R 6.11 : 国道8号バイパス建設促進期成同盟会が国土交通省に早期事業化を要望
- ・R 7. 8 : 国道8号バイパス建設促進期成同盟会が国土交通省に早期事業化を要望
- ・R 7.11 : 国道8号バイパス建設促進期成同盟会が国土交通省に早期事業化を要望
- ・R 8. 3 : 滋賀県・国道8号バイパス建設促進期成同盟会が国土交通省に早期事業化を要望



※1：国定公園、県立自然公園、※2：鳥獣保護区、ラムサール条約登録湿地、保護水面、保安林、緑地環境保全地域、ヨシ群落保全地域、生息・生育地保護区、※3：重要な動物種、重要な植物種(巨樹・巨木林・天然記念物)、重要な植物群落

図11 当該地域における対策案検討