

### 「外町交差点周辺渋滞対策検討委員会」

#### 第3回委員会の開催

第3回委員会が平成16年3月18日(木)、彦根市民会館にて開催されました。第3回委員会では、第2回委員会で選定された有力3案(現道拡幅案、立体交差案、バイパス案)について、交通流シミュレーションによる解析および概略設計を行い、総合的な評価を行った上で最適な対策案を選定しました。

第3回委員会の概要を以下にお知らせします。



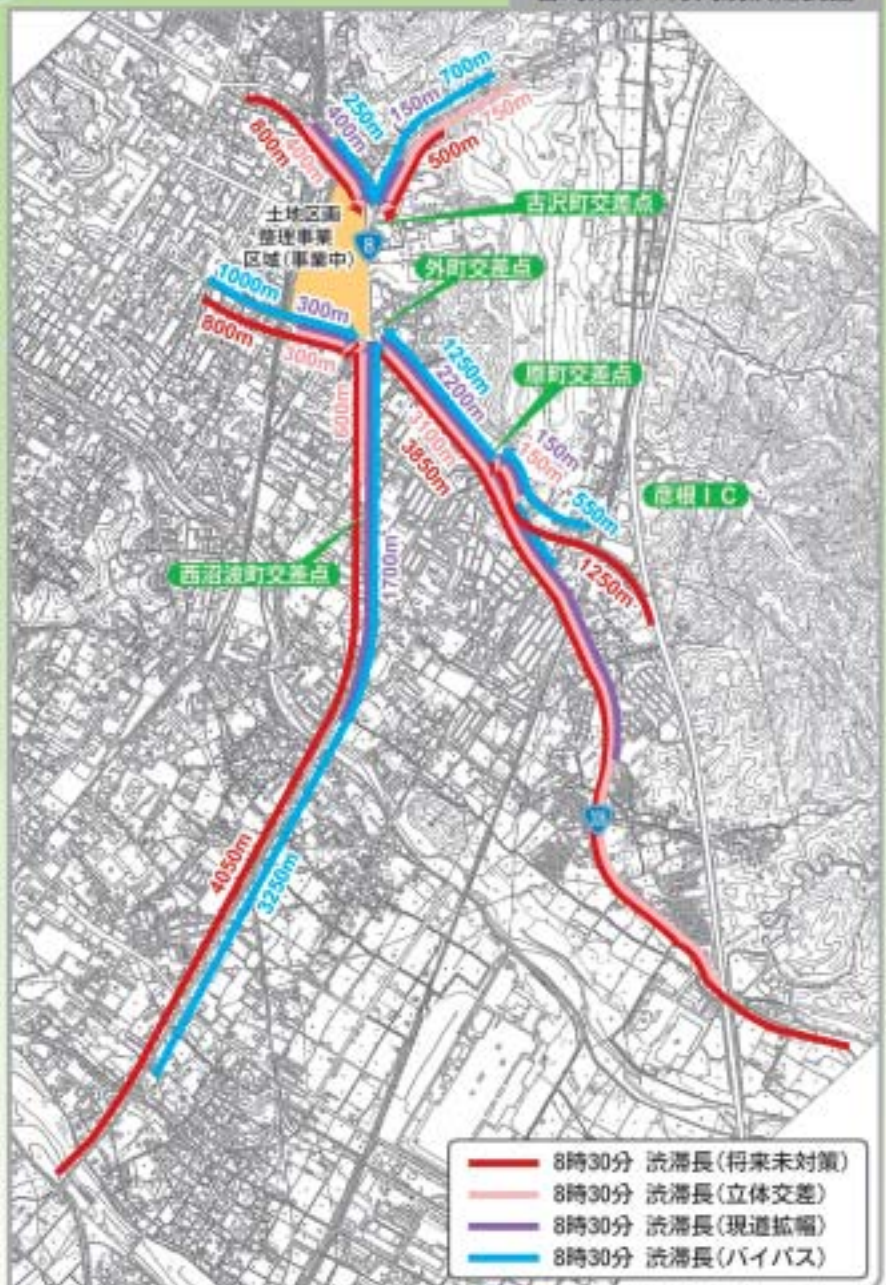
#### 各対策案の交通状況予測

各対策案の方向別渋滞長図

##### 対策案別交通量の考え方

現道拡幅案および立体交差案の交通量は、第2回委員会で提示した将来交通量(平成32年)を基本的とします。

バイパス案では、国道306号の4割の交通がバイパス側へ転換しました。



##### 各対策案の渋滞緩和効果

交通流シミュレーションモデルを用いて、将来(平成32年)の朝ピーク時における渋滞状況を未対策と各対策案とで比較しました。

国道8号南側の渋滞が最も緩和されるのは立体交差案で、4.1kmが0.6kmへ、国道306号東側において渋滞が最も緩和されるのはバイパス案で、3.9kmが1.3kmへと短くなり、対策案によって渋滞緩和効果の現れる方向が異なる結果となりました。



## 有力3案の概略設計

バイパス案については、平面線形を重視した当初案（トンネル延長790m）以外に、トンネル最短案（トンネル延長370m）、トンネルを無くしたオープン案を作成し、これらを比較検討した結果、経済性、施工性の点でトンネル最短案を選定しました。

### 現道拡幅案

国道306号の右折車線増設、国道8号の古沢町交差点から外町交差点南側約350mまでの間を4車線化することにより、交差点の処理能力を高めた案

### 立体交差案

外町交差点を立体交差することにより、国道8号直進交通を信号と関係なく通過させることで、交差点の処理能力を高めた案

### バイパス案

古沢町交差点と原町交差点を結んだバイパスを設けることにより、バイパスへの交通転換を図り、外町交差点への流入交通を減じた案（トンネル370m）

3案を各評価指標で比較し、以下の表にまとめました。

## 各対策案の指標別評価

	現道拡幅案	立体交差案	バイパス案	
延長	1.15 km	1.07 km	1.29 km	
事業費	約30億円	約50億円	約40億円	
沿道土地利用への影響	道路幅が広いので、沿道への出入りが不便 大規模建物への影響あり	高架構造物のため、沿道への出入りが不便 大規模建物への影響あり	大きな問題なし	
地域活性化	特に関連無し	特に関連無し	セメント工場跡地の活用が可能	
環境への影響	道路拡幅により、騒音・排気ガス等の影響増加の可能性	立体交差により、騒音・排気ガス等の影響増加の可能性	バイパスへの交通量転換により現道への影響は小さくなるが、総合的な渋滞改善効果が最も小さいため騒音や排出ガス量の総量は最も大きい	
施工性	全施工区間が現況交通を通行させながらの施工となる	全施工区間が現況交通を通行させながらの施工であり、高架工事も必要となる	接続交差点部のみ現況交通を通行させながらの施工となる	
供用までの時間	約12年	約15年	約7年	
渋滞緩和効果	朝ピーク時の周辺地域内平均走行速度	1.7 km/h	1.6 km/h	1.1 km/h
	国道8号南側渋滞への効果			
	国道306号渋滞への効果			

## 委員会でのまとめ

総合的に判断して、早期に供用が見込めるバイパス案を最適案としました。

- ただし、セメント工場敷地周辺は更地になっていることを前提とします。
- 国道8号南側の渋滞はバイパス案では解消が図れないため、別途計画されている国道8号バイパスの早期整備の必要性を再確認しました。
- 今後も、この渋滞対策の進捗状況について情報開示を行います。

## バイパス案の概略ルート

