

第1章 都市計画対象道路事業の名称

国道 8 号 彦根～東近江（仮称）

彦 根 長 浜 都市計画道路	3・3・7 号	びわこ東部幹線
豊 郷 甲 良 都市計画道路	3・3・1 号	びわこ東部幹線
湖 東 都市計画道路	3・3・1 号	びわこ東部幹線
近江八幡八日市 都市計画道路	3・3・4 号	びわこ東部幹線

第2章 都市計画決定権者及び事業予定者の名称

第1節 都市計画決定権者の名称

都市計画決定権者の名称： 滋賀県

代表者の氏名： 滋賀県知事 みかづき 三日月 たいぞう 大造

住 所： 〒520-8577 滋賀県大津市京町四丁目1番1号

第2節 事業予定者の名称

事業予定者の名称： 国土交通省 近畿地方整備局

代表者の氏名： 国土交通省 近畿地方整備局長 さいとう 齋藤 ひろゆき 博之

住 所： 〒540-8586 大阪府大阪府中央区大手前3丁目1番41号

第3章 都市計画対象道路事業の目的及び内容（事業特性）

第1節 都市計画対象道路事業の目的

対象地域である彦根～東近江間※では、日常的な渋滞の発生により、高速 IC までのアクセス性が悪く産業活動や観光振興の妨げになっています。

また、渋滞に付随して国道 8 号では追突事故が多数発生しており、渋滞を回避するために幅員の狭い生活道路へ交通が流入することから、歩行者と車両の接触事故の危険性も高い地域となっています。

以上の産業、渋滞、事故、観光に関わる課題を解決するために、都市計画対象道路事業では以下の 4 つの政策目標を設定し、より良い地域づくりに寄与する事を目的とします。

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



図 3-1 都市計画対象道路事業の位置

第2節 都市計画対象道路事業の内容

1. 都市計画対象道路事業の種類

一般国道の改築

2. 都市計画対象道路事業実施区域の位置

都市計画対象道路事業により土地の形状の変更並びに工作物の新設及び増改築がありうる範囲を「都市計画対象道路事業実施区域」（以下、「実施区域」とします。）と言い、その位置は図 3-2 及び図 3-3 に示すとおりです。

また、都市計画対象道路事業に係る地域特性の把握は、原則として「実施区域及びその周囲」（以下、「調査区域」とします。）で行い、統計資料等の行政単位による文献調査の場合は、「調査区域に含まれる彦根市、近江八幡市、東近江市、米原市、愛知郡愛荘町、犬上郡豊郷町、犬上郡甲良町、犬上郡多賀町の 4 市 4 町」（以下、「関係市町」とします。）で行いました。これらの関係市町は、表 3-1 に示すとおりです。

表 3-1 関係市町

県名	市町名
滋賀県	彦根市
	近江八幡市
	東近江市
	米原市
	愛知郡愛荘町（以下、「愛荘町」とします。）
	犬上郡豊郷町（以下、「豊郷町」とします。）
	犬上郡甲良町（以下、「甲良町」とします。）
	犬上郡多賀町（以下、「多賀町」とします。）
計	4 市 4 町

3. 都市計画対象道路事業の規模

延 長：約 23.6km

4. 都市計画対象道路事業に係る道路の車線の数

車線数：4 車線

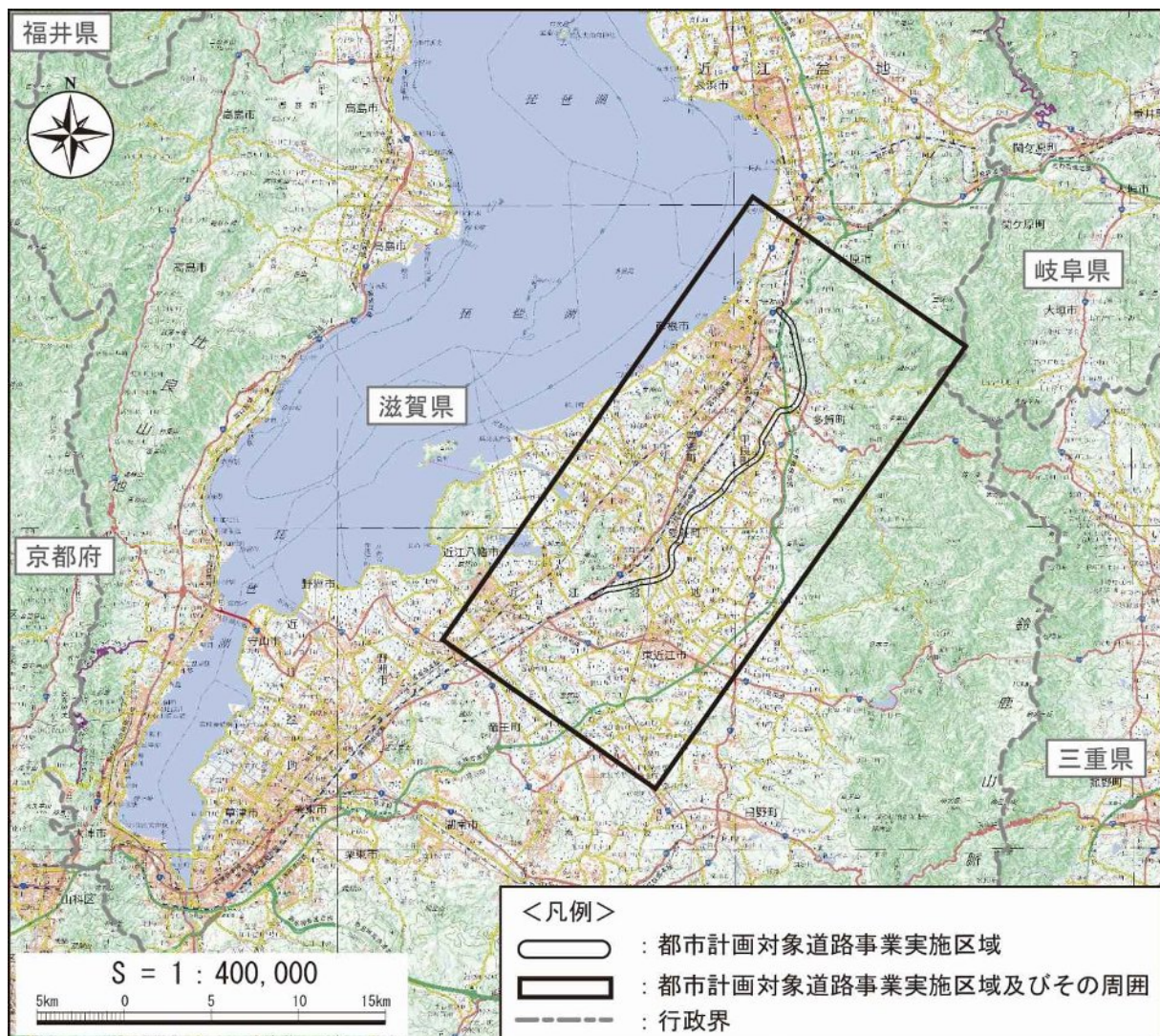
5. 都市計画対象道路事業に係る道路の設計速度

設計速度：80km/時

6. 都市計画対象道路事業に係る道路の区間

起点：滋賀県彦根市

終点：滋賀県近江八幡市



注) 調査区域は、都市計画対象道路事業実施区域及びその周囲を示す。

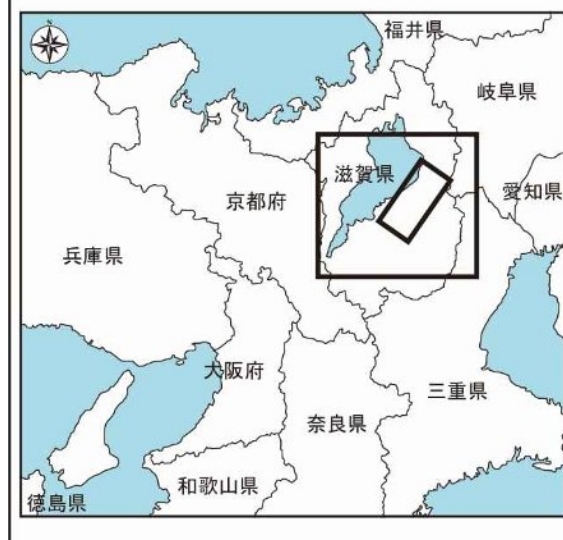


図 3-2 都市計画対象道路事業実施区域の位置

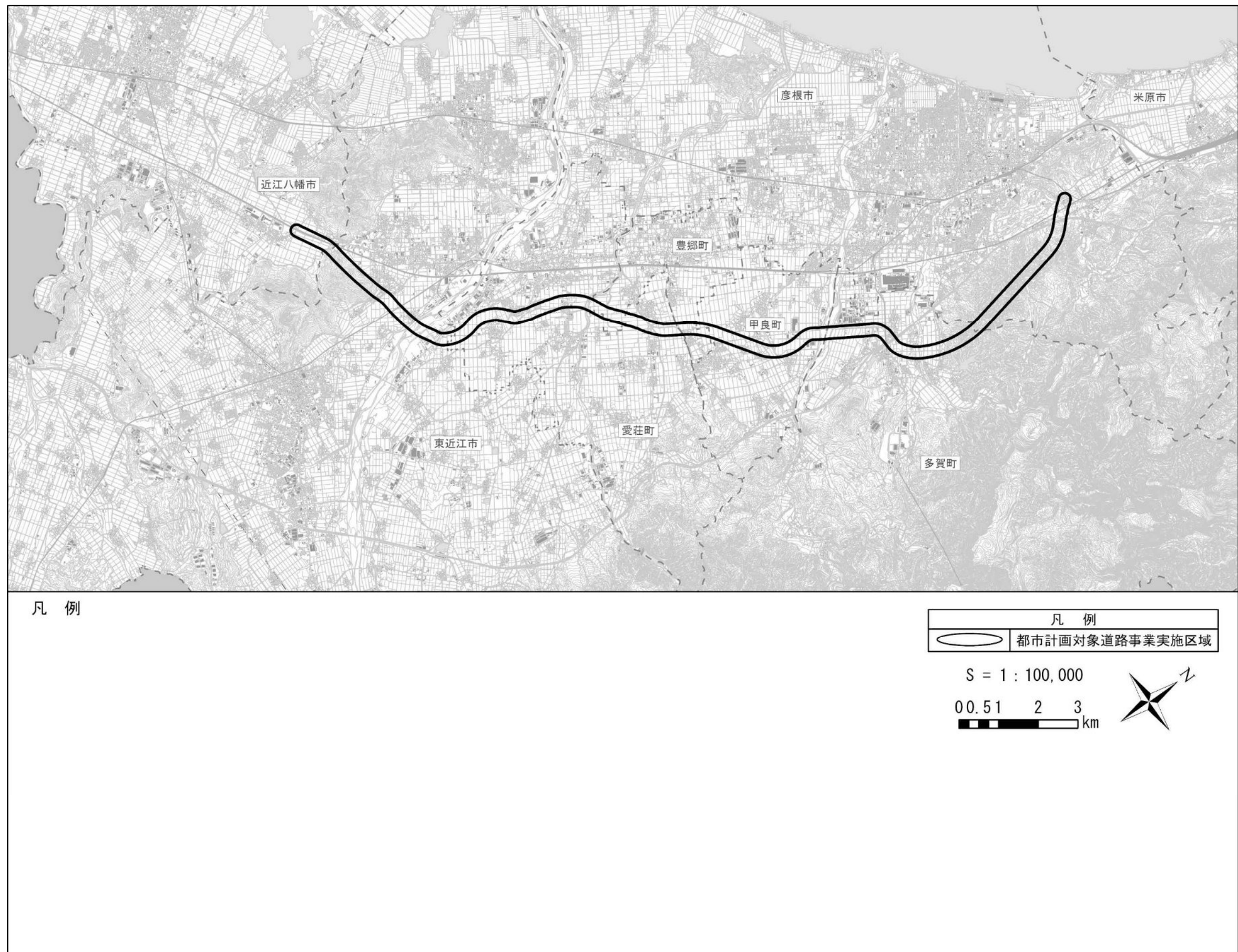


図 3-3 都市計画対象道路事業実施区域の位置

7. 都市計画対象道路事業に係る道路の区分、計画交通量、構造の概要

7.1 道路の区分

第3種第1級

7.2 計画交通量

計画交通量は、「平成27年度道路交通センサス（全国道路交通情勢調査）」（国土交通省）を基に以下の推計手順を用いることにより算出しました。

推計年次は、幹線道路ネットワークの整備が概ね完了し、供用開始後定常状態になる時期及び環境影響が最大となる時期と見込まれる西暦2040年としました。

(1) 推計手順

計画交通量の推計手順は図3-4に、各段階の考え方は以下に示すとおりです。

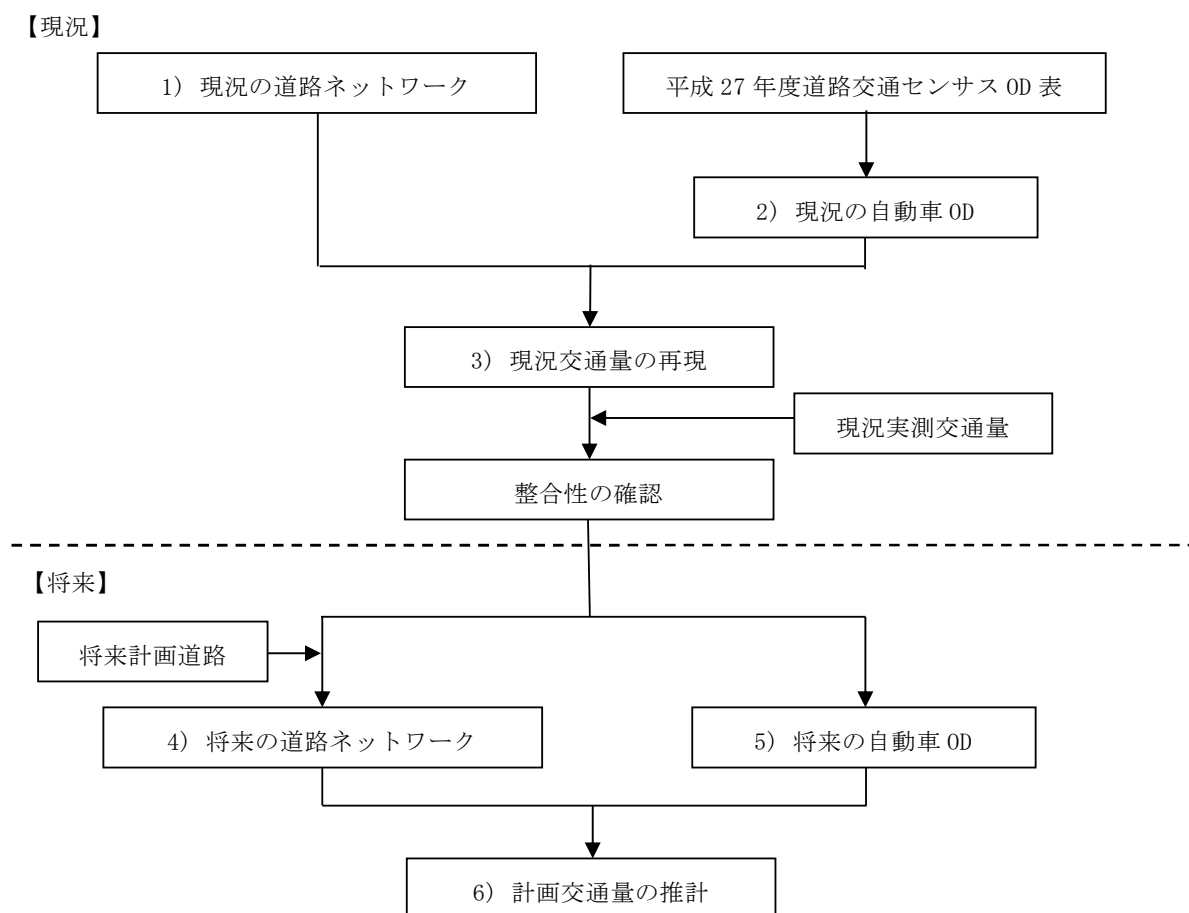


図3-4 計画交通量推計手順

1) 現況の道路ネットワーク

現況の道路ネットワークについては、対象とする道路を次のように設定しました。

- ・都市計画対象道路周辺地域：高速自動車国道、国道、県道、主要な市町村道
- ・その他の地域：高速自動車国道、国道、県道、主要な市町村道

2) 現況の自動車 OD

現況の自動車 OD は、平成 27 年度道路交通センサスの自動車起終点調査（OD 調査）結果を用い、現況の自動車 OD を作成しました。

3) 現況交通量の再現

現況交通量の再現は、「1) 現況の道路ネットワーク」と「2) 現況の自動車 OD」を用いて行い、平成 27 年度道路交通センサスの現況交通量との整合性を確認しました。

なお、再現計算を行う場合には以下の考え方で行いました。

- ・ 自動車が出発地から目的地まで移動するとき、所要時間が最も短い経路が選択される。
- ・ 有料道路に関しては、一般道との所要時間の差及び料金に応じ、転換が生じる。

4) 将来の道路ネットワーク

将来の道路ネットワークは、「1) 現況の道路ネットワーク」に各推計年次までに整備が見込まれる路線を加え作成しました。

5) 将来の自動車 OD

将来の自動車 OD は、平成 27 年度道路交通センサスを用いて作成された将来の自動車 OD を基に、「2) 現況の自動車 OD」と同様の考え方により作成しました。

6) 計画交通量の推計

計画交通量の推計は、「4) 将来の道路ネットワーク」と「5) 将来の自動車 OD」を基に、将来の計画交通量を推計しました。

(2) 推計結果

計画交通量（西暦 2040 年）は、表 3-2 に示すとおりです。

表 3-2 計画日交通量

区分	区間	日交通量（台／日）
彦根市域	彦根市鳥居本町～多賀町木曾	28,200
多賀町域	多賀町木曾～多賀町多賀	34,600
	多賀町多賀～多賀町敏満寺	33,600
	多賀町敏満寺～甲良町横関	42,500
甲良町域 （豊郷町一部含む）	甲良町横関～甲良町下之郷	34,500
	甲良町下之郷～豊郷町雨降野	38,200
愛荘町域 （豊郷町一部含む）	豊郷町雨降野～愛荘町吉田	42,900
	愛荘町吉田～愛荘町市	41,600
	愛荘町市～愛荘町東円堂	43,300
	愛荘町東円堂～東近江市南清水町	33,500
東近江市域	東近江市南清水町～東近江市五個荘奥町	31,500
	東近江市五個荘奥町～東近江市五個荘平阪町	28,100
近江八幡市域	東近江市五個荘平阪町～近江八幡市安土町石寺	24,800
	近江八幡市安土町石寺～近江八幡市安土町東老蘇	34,900

7.3 構造の概要

(1) 道路構造の種類（平面、盛土、切土、トンネル、橋若しくは高架、その他の構造）、概ねの位置、延長

対象道路については、主に地表式（平面構造、盛土構造、切土構造）、嵩上式（橋梁・高架構造、盛土構造）、地下式（トンネル構造）を計画しています。

道路構造の種類の区分は表 3-3 及び図 3-5 に、標準横断図は図 3-6 に示すとおりです。

表 3-3 道路構造の種類の区分

道路構造の区分	延長	
平面構造	上り	約 0.8km
	下り	約 0.8km
盛土構造	上り	約 13.6km
	下り	約 13.4km
切土構造	上り	約 0.3km
	下り	約 0.5km
橋梁・高架構造	上り	約 2.8km
	下り	約 2.8km
トンネル構造	上り	約 5.9km
	下り	約 5.9km
その他の構造	上り	約 0.2km
	下り	約 0.2km
計	上り	約 23.6km
	下り	約 23.6km

(2) インターチェンジ等の有無、概ねの位置

都市計画対象道路事業において、インターチェンジの設置の計画はありません。

(3) 休憩所（パーキングエリア、サービスエリア）の存在の有無、設置が想定される概ねの位置

都市計画対象道路事業において、休憩所の設置の計画はありません。

(4) 換気塔の存在の有無、設置が想定される概ねの位置

都市計画対象道路事業において、換気塔の設置の計画はありません。

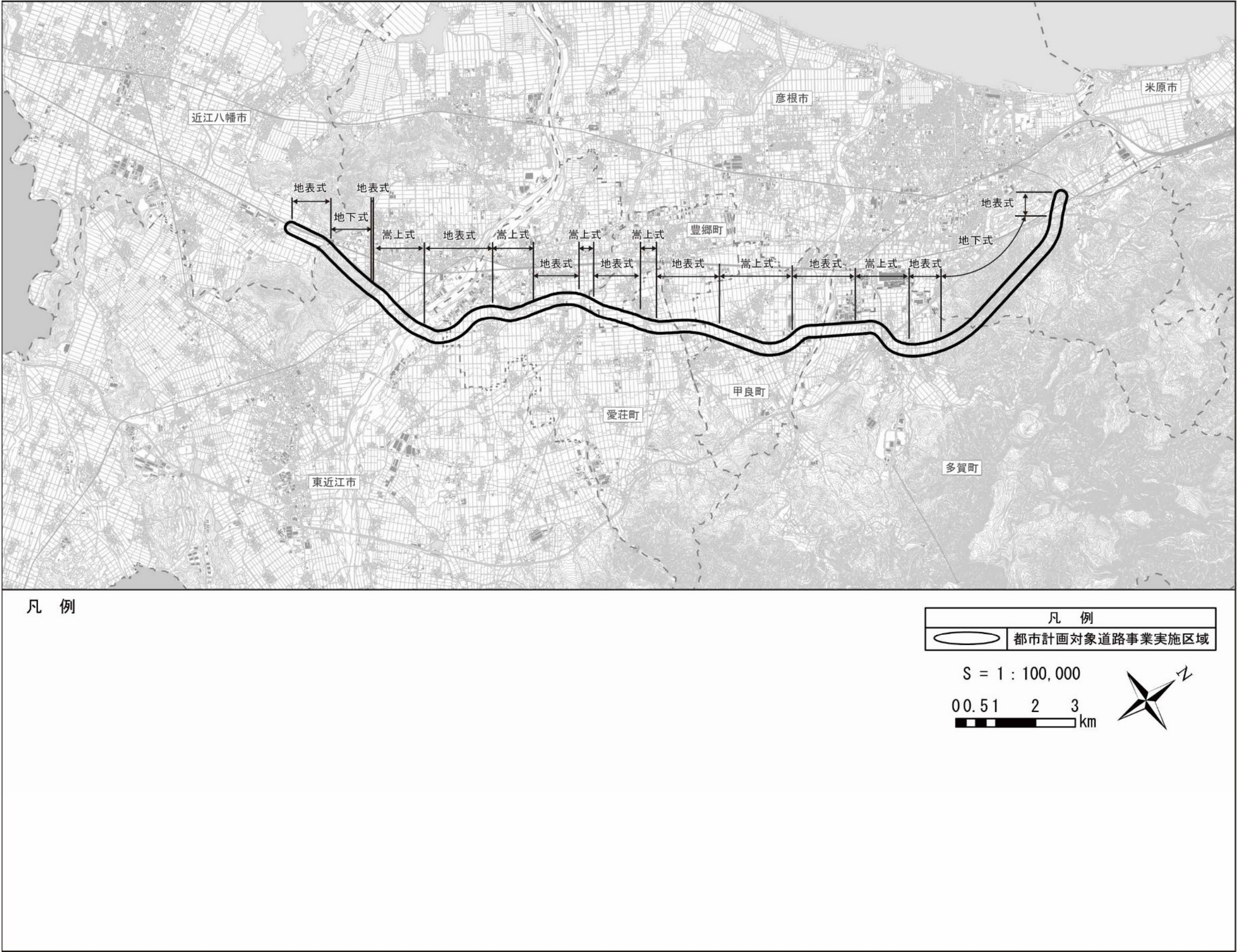
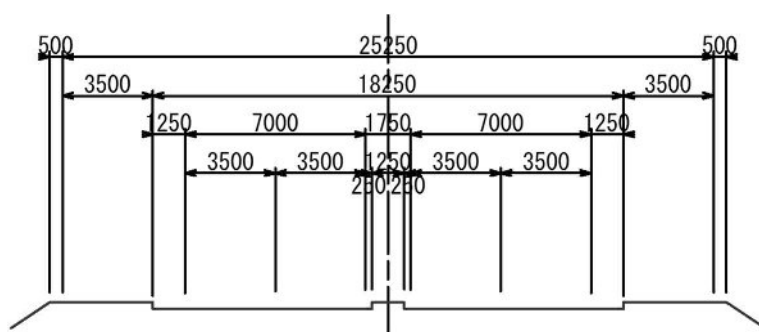
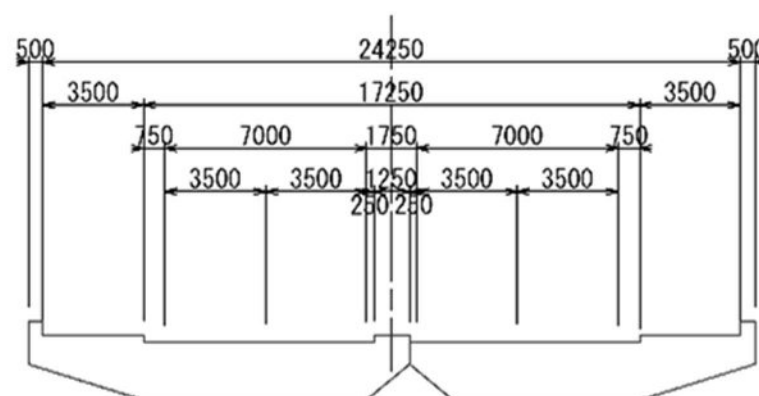


图 3-5 道路構造区分図

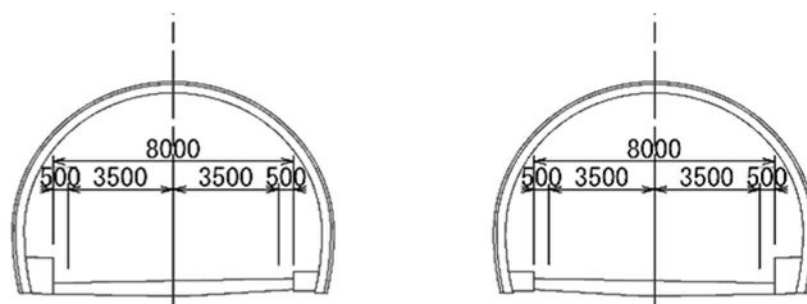
地表式



嵩上式



地下式



(单位：mm)

图 3-6 標準横断面图

8. 都市計画対象道路事業の工事計画の概要

8.1 本線工事における区分（土工、トンネル、橋梁・高架）、概ねの位置、延長

本事業の工事は、土工、橋梁工、トンネル工の3種類から構成されます。

工事区分及び想定される工種は表3-4に示すとおりです。

表3-4 主な工事区分の概要

道路構造の種類		工事区分	想定される工種	延長	
土工部	平面部 盛土部	土工	準備工、擁壁工、道路土工（盛土工）、法面工、舗装工	上り	約 14.4km
				下り	約 14.3km
				計	約 28.7km
	切土部		準備工、掘削工、法面工、舗装工	上り	約 0.5km
				下り	約 0.6km
				計	約 1.1km
橋梁部・高架部		橋梁工	準備工、基礎杭工、掘削工、土留工、橋台・橋脚工、橋桁架設工、床版工、舗装工	上り	約 2.8km
				下り	約 2.8km
				計	約 5.6km
トンネル部		トンネル工	準備工、掘削工、支保工、覆工、舗装工、トンネル設備工	上り	約 5.9km
				下り	約 5.9km
				計	約 11.8km

8.2 工事施工ヤード、工事用道路等の設置が想定される概ねの位置

工事施工ヤードは、対象道路の区域内を極力利用する計画となっています。また、工事用道路は、対象道路の区域内及び既存道路を極力利用する計画となっています。

資材及び機械の運搬に用いる車両（以下、「工事用車両」とします。）は大別すると、盛土及び掘削土の搬入搬出用等のダンプトラック、鋼材等の資材搬入のトレーラ、トラック及びコンクリート搬入のコンクリートミキサー車です。

想定される主な工事用車両の運行ルート及び運行台数は、表3-5及び図3-7に示すとおりです。

表3-5 工事用車両の運行ルート及び運行台数

地点	車両の運行ルート	1日最大延べ工事用車両台数（台/日）
彦根市佐和山	国道8号	170
多賀町木曽	国道306号	170
多賀町多賀	町道久徳多賀線	170
豊郷町雨降野	北落豊郷線（県道222号）	170
愛荘町市	湖東愛知川線（県道28号）	170
愛荘町東円堂	湖東彦根線（県道213号）	170
東近江市南清水町	小田苅愛知川線（県道529号）	170
東近江市五個荘奥町	五個荘八日市線（県道328号）	170
東近江市五個荘平阪町	八日市五個荘線（県道209号）	170
近江八幡市安土町石寺	国道8号	170

注1) 工事用車両が運行する時間は、8時～12時、13時～17時を計画した。

注2) 1日最大延べ工事用車両台数は、往復の台数を示す。

8.3 施工方法

(1) 土工

1) 盛土部（平面部含む）

土工（盛土部）の施工順序は、図 3-8 に示すとおりです。

準備工として工事用道路の建設、工事施工ヤードの整備及び機材の搬入を終えた後、擁壁工を施します。擁壁の構築後、盛土工として実施区域内より運搬された土砂等をまき出し、敷均した後に転圧機械により締め固め作業を行います。この作業を繰り返し、舗装面下まで盛土を構築します。盛土工を進めた段階で、機械による法面整形及び法面緑化を施工して法面保護を行います。最後に機械施工により舗装面を施工して完成となります。

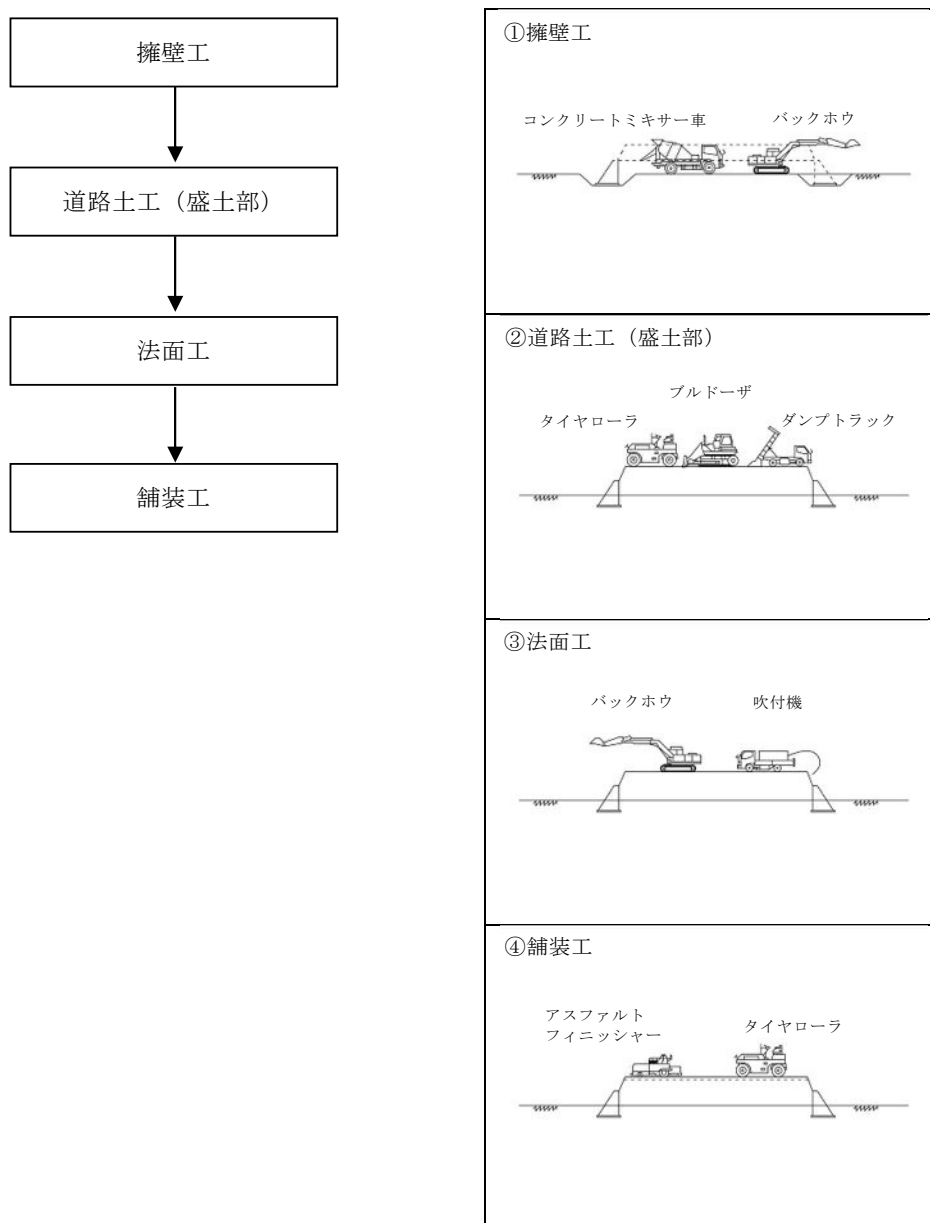


図 3-8 土工（盛土部）の施工順序

2) 切土部

土工（切土部）の施工順序は、図 3-9 に示すとおりです。

準備工として工事用道路の建設、工事施工ヤードの整備及び機材の搬入を終え、掘削工を施工した後に、機械による法面整形及び法面緑化等を施工して法面保護を行います。最後に機械施工により、舗装工を施工して完成となります。なお、掘削した土砂は、トラック等により盛土部に運搬し、盛土材として転用します。

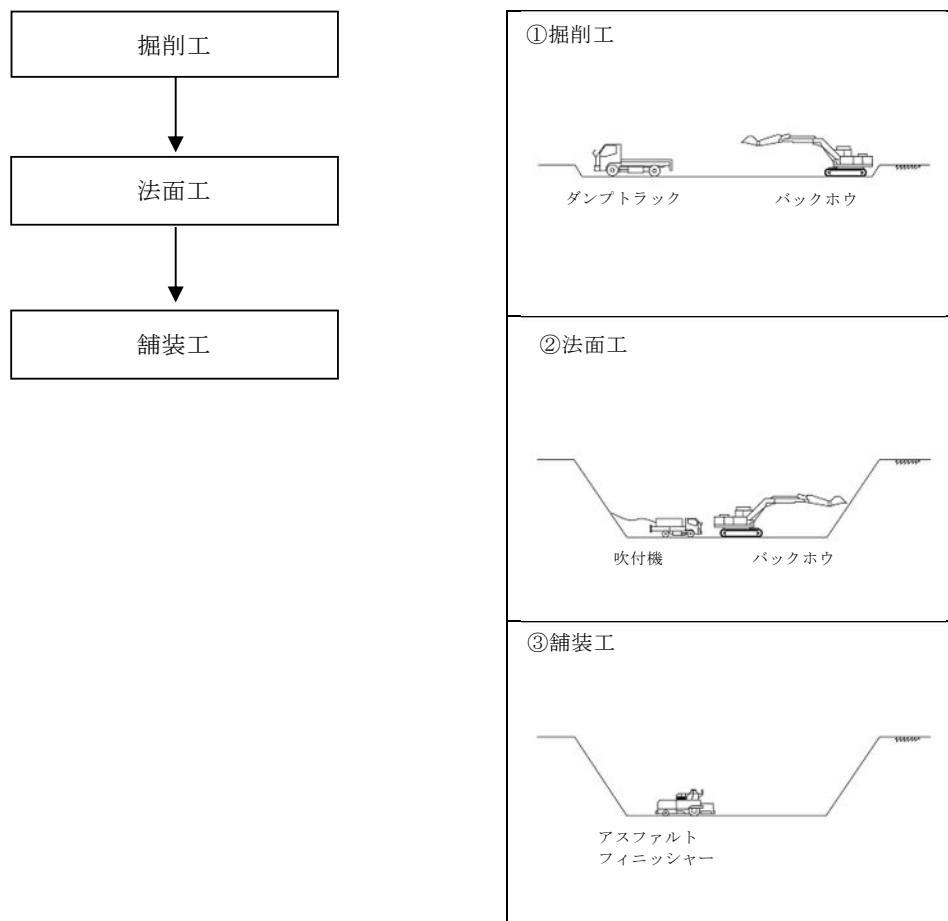


図 3-9 土工（切土部）の施工順序

(2) 橋梁工（橋梁部・高架部）

橋梁工の施工順序は、図 3-10 に示すとおりです。

準備工として工事用道路の建設、工事施工ヤードの整備及び機材の搬入を終え、最初に橋台・橋脚の基礎としての杭を施工し、土留め、掘削を行った後、橋台・橋脚の躯体を構築します。躯体完成後、橋桁を架設し、床版を施工した後に舗装工を施工して完成となります。

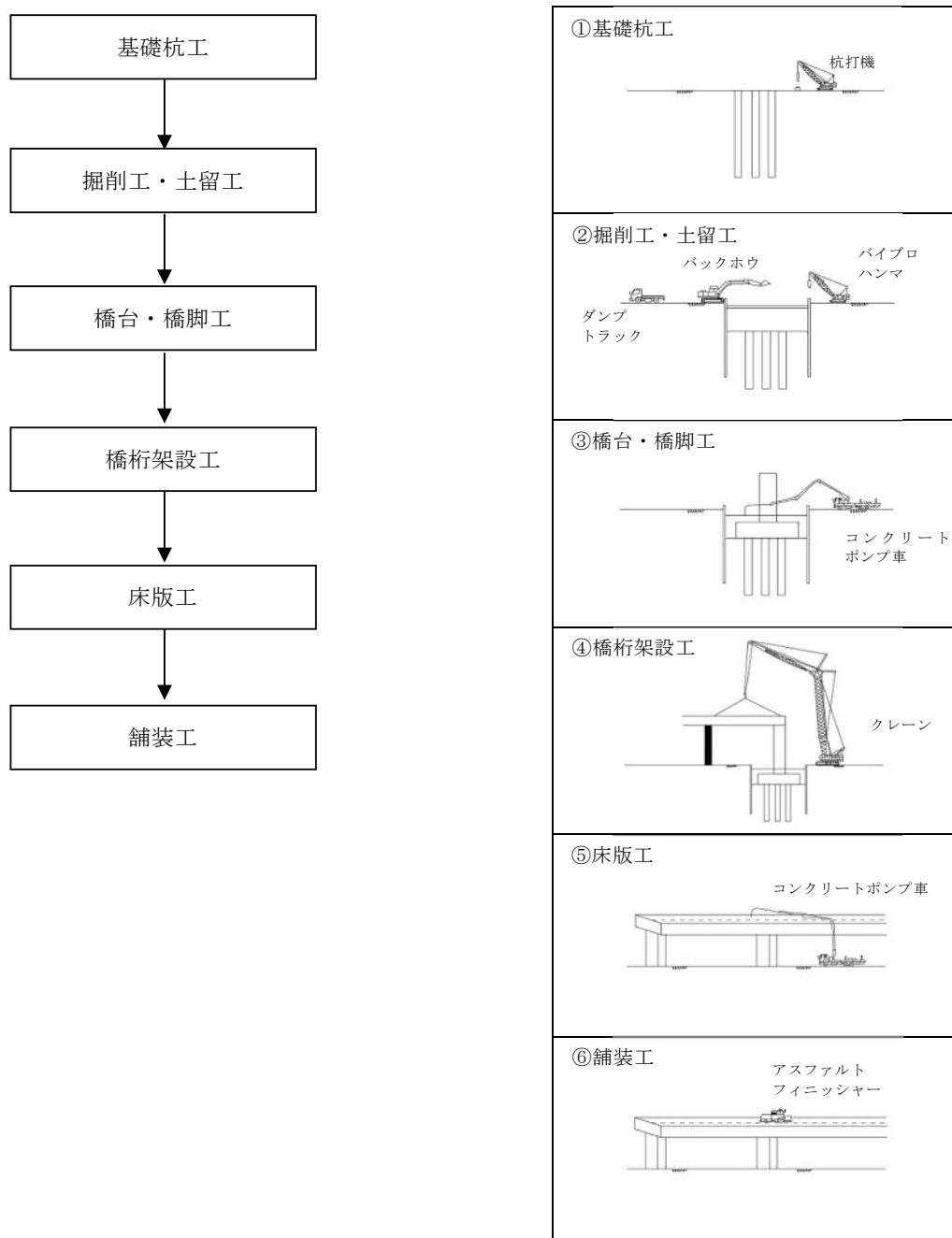


図 3-10 橋梁工の施工順序

(3) トンネル工（トンネル部）

トンネル工の施工順序は、図 3-11 に示すとおりです。

準備工として工事用道路の建設、工事施工ヤードの整備及び機材の搬入を終え、掘削工を施工した後に、掘削した壁面にコンクリートを吹き付けて固め、さらにロックボルトを打設して地山と一体化させる工法で施工します。最後に舗装工・トンネル設備工を施工して完成となります。

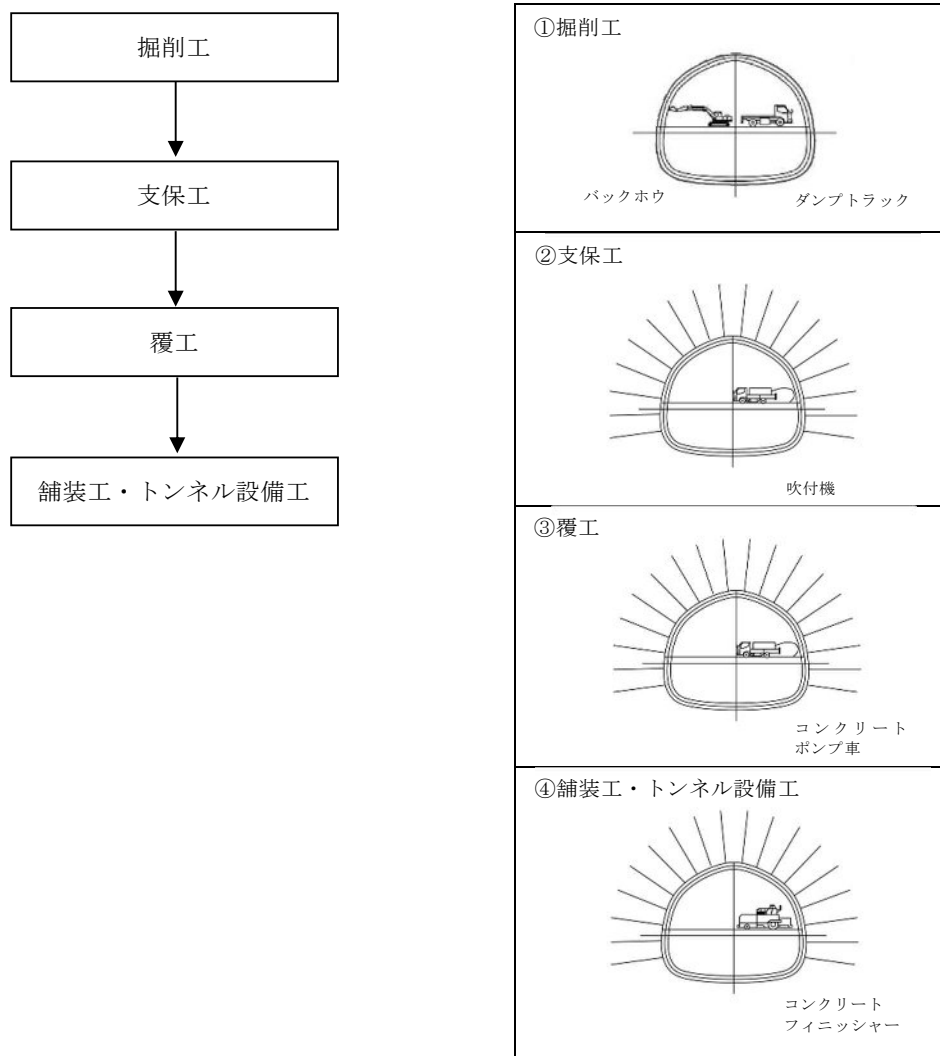


図 3-11 トンネル工の施工順序

8.4 作業内容及び作業工程

各工事の主な作業内容と使用する主な建設機械及び工事用車両は、表 3-6 に示すとおりです。

また、作業工程は、表 3-7 に示すとおりです。

表 3-6 使用する主な建設機械及び工事用車両

区分	主な工種	主な作業内容（種別）	主な建設機械及び工事用車両
土工	擁壁工	支保工、コンクリート工	コンクリートミキサー車、 クレーン、バックホウ
	道路土工	盛土工	ブルドーザ、タイヤローラ、 ダンプトラック
	法面工	法面整形工、種子吹付工	バックホウ、吹付機、トラック
	掘削工	掘削工	バックホウ、クレーン、 ダンプトラック
	舗装工	アスファルト舗装工	アスファルトフィニッシャー、 タイヤローラ
橋梁工	基礎杭工	場所打杭工 (オールケーシング)	オールケーシング掘削機
	土留工	土留工	クレーン、パイプロハンマ
	掘削工	掘削工	バックホウ、ダンプトラック、 クレーン
	橋台・橋脚工	コンクリート工	コンクリートポンプ車、クレーン
	橋桁架設工	橋桁架設工	クレーン
	床版工	コンクリート工	コンクリートポンプ車、クレーン
	舗装工	アスファルト舗装工	アスファルトフィニッシャー
トンネル工	掘削工・支保工	掘削工、支保工	トンネル掘削機、ブルドーザ、吹付 機、バックホウ、ダンプトラック
	覆工	コンクリート工	コンクリートポンプ車
	舗装工・トンネル設備工	コンクリート舗装工、 トンネル設備工	コンクリートフィニッシャー

表 3-7 作業工程表

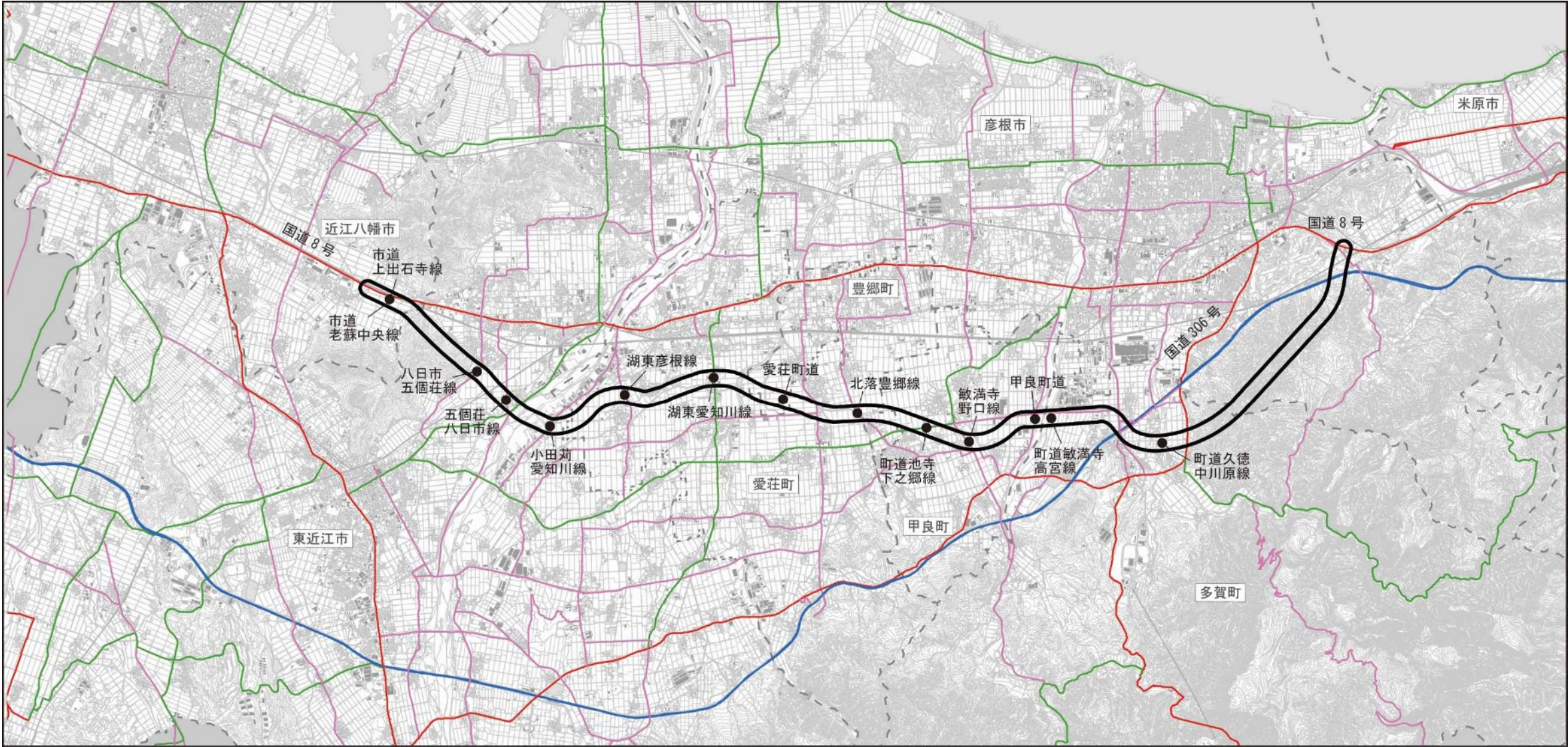
工事区分	1 年 目	2 年 目	3 年 目	4 年 目	5 年 目	6 年 目	7 年 目	8 年 目	9 年 目	10 年 目	11 年 目	12 年 目	13 年 目	14 年 目	15 年 目	16 年 目
土工	■	■	■	■			■	■	■	■	■	■				■
橋梁工	■	■	■			■			■	■	■			■	■	
トンネル工	■	■	■	■	■	■			■	■	■	■	■	■	■	■

9. 都市計画対象道路の連結位置

都市計画対象道路の連結位置は、表 3-8 及び図 3-12 に示すとおりです。

表 3-8 都市計画対象道路の連結位置

区分	連結位置	接続道路名
彦根市域	彦根市鳥居本町	米原バイパス
		国道 8 号
多賀町域	多賀町木曾	国道 306 号
	多賀町多賀	町道久徳中川原線
	多賀町敏満寺	町道敏満寺高宮線
甲良町域（豊郷町一部含む）	甲良町北落	甲良町道
	甲良町横関	敏満寺野口線（県道227号）
	甲良町法養寺	町道池寺下之郷線
愛荘町域（豊郷町一部含む）	豊郷町雨降野	北落豊郷線（県道222号）
	愛荘町吉田	愛荘町道
	愛荘町市	湖東愛知川線（県道28号）
	愛荘町東円堂	湖東彦根線（県道213号）
東近江市域	東近江市南清水町	小田苅愛知川線（県道529号）
	東近江市五個荘奥町	五個荘八日市線（県道328号）
	東近江市五個荘平阪町	八日市五個荘線（県道209号）
近江八幡市域	近江八幡市安土町石寺	国道8号
	近江八幡市東老蘇	市道上出石寺線
		市道老蘇中央線
		国道8号



凡 例

記号	名 称
	高速自動車国道
	一般国道
	主要地方道（都道府県道）
	一般都道府県道

凡 例

	都市計画対象道路事業実施区域
--	----------------

S = 1 : 100,000

0 0.5 1 2 3 km



出典：「平成 27 年度全国道路・街路交通情勢調査」（平成 30 年 4 月、一般財団法人交通工学研究会）

図 3-12 都市計画対象道路の連結位置

第3節 その他の都市計画対象道路事業に関する事項

1. 都市計画対象道路事業の経緯

国道8号は、新潟県新潟市から京都府京都市へ至る延長約600kmの一般国道であり、地域の南北軸を担う主要幹線道路です。しかし、対象地域である彦根～東近江間では、幹線道路の不足、国道8号沿道の土地利用の高度化によって、短距離移動の生活交通と物流交通が混在し、日常的な渋滞が発生しており、主要幹線道路の機能が果たせていません。

対象地域には、大規模な事業所や優れた観光施設が多数立地していますが、国道8号の渋滞が、産業や観光の振興を阻害しています。また、国道8号で追突事故が多数発生していることに加え、渋滞を回避するために幅員の狭い生活道路へ交通が流入することから、歩行者と車両の接触事故の危険性も高い地域となっています。

そのため、滋賀県彦根市～滋賀県東近江市に至る道路事業の効率的な実施に関し、平成28年度から計画段階評価の手続きを実施しており、構想段階における道路計画のアンケート調査や「社会資本整備審議会 道路分科会 近畿地方小委員会」（以下、「近畿地方小委員会」とします。）を3回実施し、県民等や関係する地方公共団体の長からの意見、近畿地方小委員会での有識者の意見等を踏まえ、総合的に検討してきました。

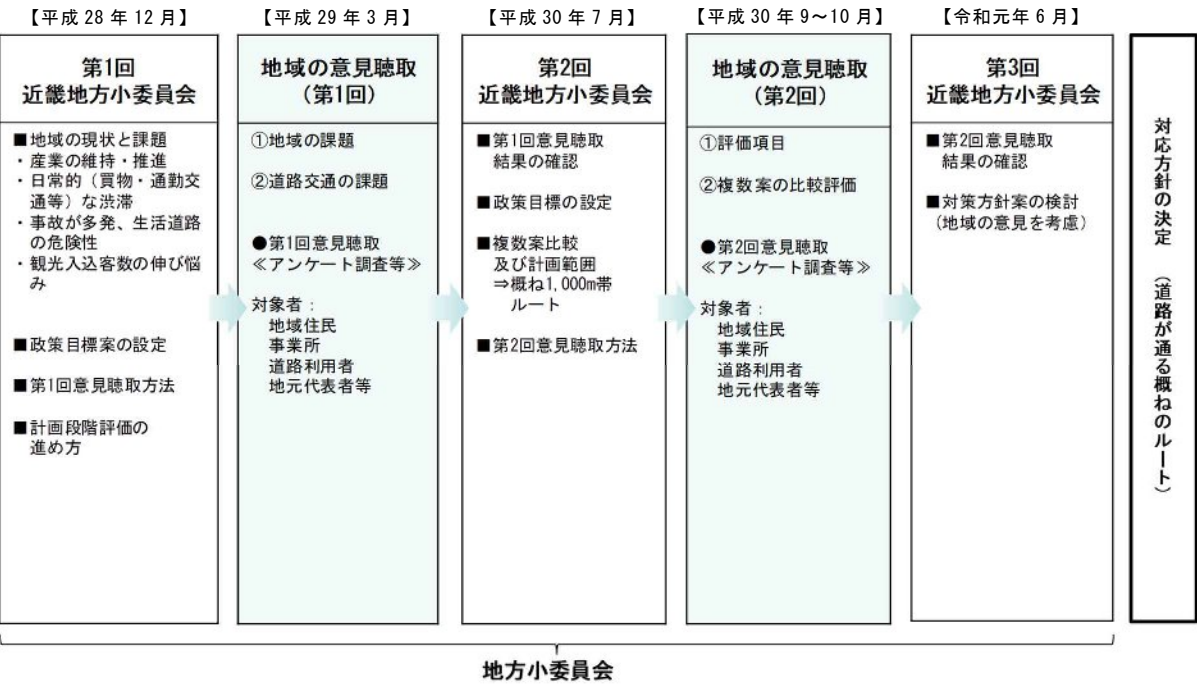


図 3-13 意見聴取の状況

現状と課題①

事業所から高速ICまでのアクセス性が悪い

国道8号彦根～東近江や周辺道路の渋滞により、事業所から高速ICまでアクセスするのに時間がかかり、産業活動の発展の妨げになっています。

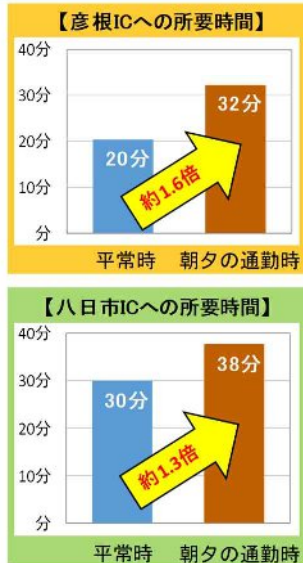
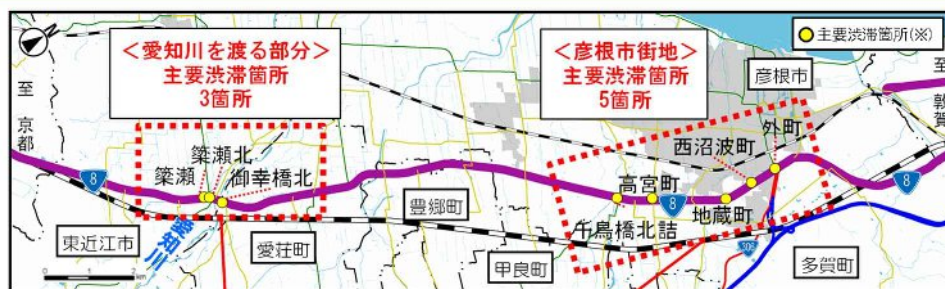


図 3-14 (1) 地域の課題「現状と課題①」

現状と課題②

国道8号 彦根～東近江の渋滞により、通勤や買い物といった生活交通の利便性が低い

国道8号彦根～東近江では物流交通と生活交通が混在し、また、沿道施設へ出入りする車などにより、主に彦根市街地及び愛知川を渡る部分で渋滞が発生し、利便性が低下しています。



愛知川を渡る部分の渋滞状況



彦根市街地の渋滞状況



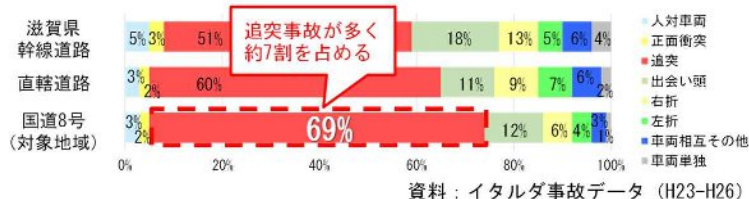
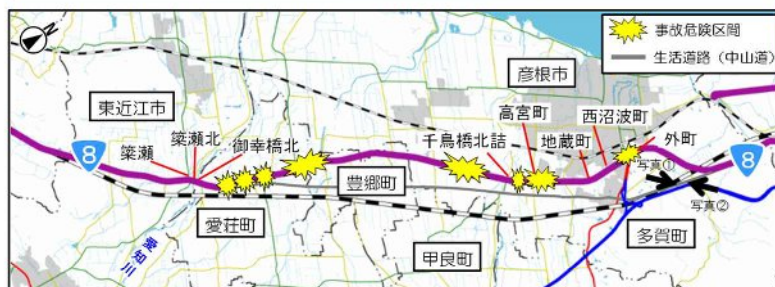
※主要渋滞箇所
最新交通データや地域の皆様の声等を基に特定した地域全体として渋滞を実感している箇所

図 3-14 (2) 地域の課題「現状と課題②」

現状と課題③ 交通事故発生危険性

国道8号彦根～東近江では追突事故が多く発生しています。また、国道8号彦根～東近江の渋滞をう回する車が生活道路に進入し、歩行者との接触事故の危険性があります。

国道8号彦根～東近江の事故



生活道路の状況



図 3-14 (3) 地域の課題「現状と課題③」

※イタルダ事故データ
交通事故の調査研究、分析を行っている交通事故総合分析センター（略称:ITARDA(イタルダ)）所有の交通事故調査データ

現状と課題④ 観光客の増加を促進

国道8号彦根～東近江の周辺地域に点在する観光地間の連携（ネットワーク）を強化し、県内外からの更なる誘客を促進するとともに、地域を活性化するための広域的な観光圏の形成が必要です。



※伸び率は平成20年を1とした場合の比率
出典）滋賀県観光入込客統計調査

図 3-14 (4) 地域の課題「現状と課題④」

地域の課題(第1回地域の意見聴取結果)について

○調査目的

公共事業の効率性及びその実施過程の透明性の一層の向上を図るため、アンケート調査を実施し、国道8号彦根～東近江の道路計画について周辺地域の皆さまにご意見を伺いました。

第1回では、地域の皆さまが日頃感じている地域や道路の現状と課題についてお伺いしました。

○調査方法・調査期間・配布回収数

アンケート調査は、無作為抽出による郵送配布・留置き・Webの3種類の方法で平成29年3月1日～3月15日に実施しました。

調査方法及び配布・回収数は下表のとおりです。

調査期間：平成29年3月1日～3月15日

対象	対象	調査対象者	調査手法	配布数	回収数	
住民等	地域住民	彦根市、東近江市、愛荘町、豊郷町、甲良町、多賀町	郵送配布・回収	15,981部(世帯)	5,290部(世帯)	5,631部
	道路利用者	滋賀県等	Webアンケート(滋賀国道・滋賀県・自治体HP)	—	161部	
		沿道地域※1	留置きアンケート(滋賀県庁、市町役場、道の駅※2等に配置)	—	180部	
事業所	事業所	彦根市、東近江市、愛荘町、豊郷町、甲良町、多賀町	郵送配布・回収	1,693部(事業所)	680部(事業所)	680部(事業所)

※1 沿道地域：米原市、近江八幡市、竜王町

※2 道の駅：あいとうマーガレットステーション、奥永源寺溪流の里、せせらぎの里こうら、近江母の郷、伊吹の里、竜王かがみの里、アグリパーク竜王

○調査結果及び分析等

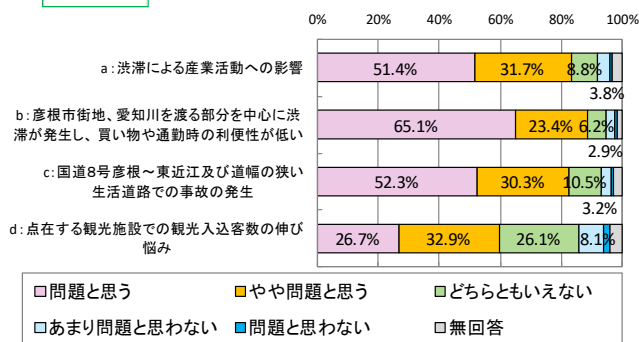
【地域の課題】

住民等・事業所のアンケート調査結果ともに、道路交通に関する4項目(産業、渋滞、事故、観光)の全てにおいて、「問題だと思う(問題+やや問題)」の割合が概ね6割を上回っています。

特に、「b. 彦根市街地、愛知川を渡る部分を中心に渋滞が発生し、買い物や通勤時の利便性が低い」が問題だと思う割合は約9割と最も多くなっています。

道路交通に関する4項目について

住民等



事業所

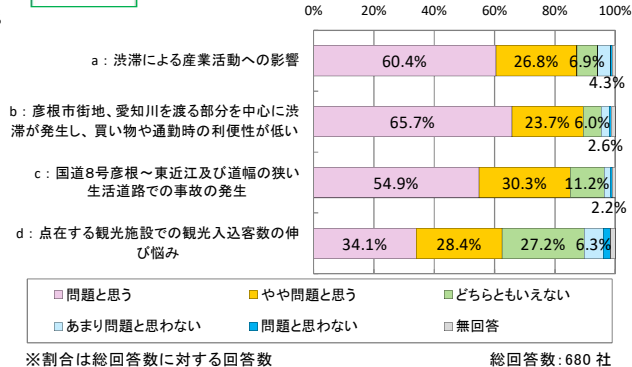


図 3-15(1) 地域の課題「第1回地域の意見聴取結果について」その①

地域の課題(第1回地域の意見聴取結果)について

その他、課題に関する主な意見

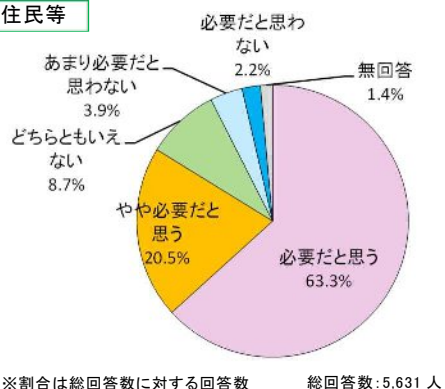
- ・彦根IC、外町、高宮町付近は、朝・夕常に渋滞し、JRの駅や病院、彦根市内に行くのに時間がかかる。
- ・国道 8 号の渋滞を避けて、中山道など、せまい道路の迂回交通量が増加しており、交通事故などの危険性が増している。
- ・観光施設へ行く時など渋滞していたら途中で嫌になり、やめてしまう。そうすると客数がへり、施設も潤わなくなり、地域も活性しなくなる。 など

【道路整備の必要性】

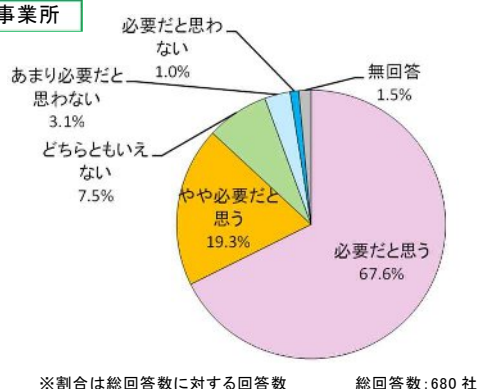
住民等・事業所のアンケート調査結果ともに、道路整備が「必要だと思う（必要+やや必要）」の割合は 8 割以上を占めています。

道路整備の必要性について

住民等



事業所



【まとめ】

地域の課題や道路整備の必要性についての意見を踏まえると、住民等・事業所ともに、道路交通に関する 4 項目(産業、渋滞、事故、観光)の課題について問題だと感じている方が多く、8 割以上の方が道路整備の必要性を感じられています。

図 3-15(2) 地域の課題「第1回地域の意見聴取結果について」その②

重視すべき事項(第2回地域の意見聴取結果)について

○調査目的

公共事業の効率性及びその実施過程の透明性の一層の向上を図るため、アンケート調査を実施し、国道8号彦根～東近江の道路計画について周辺地域の皆さまにご意見を伺いました。

第2回では、地域の課題を解決するための政策目標・配慮事項で重視すべき点についてお伺いしました。

○調査方法・調査期間・配布回収数

アンケート調査は、無作為抽出による郵送配布・留置き・Webの3種類の方法で平成30年9月27日～10月27日に実施しました。

調査方法及び配布・回収数は下表のとおりです。

調査期間：平成30年9月27日～10月27日

対象	対象	調査対象者	調査手法	配布数	回収数	
住民等	地域住民	彦根市、東近江市、愛荘町、豊郷町、甲良町、多賀町	郵送配布・回収	15,615部(世帯)	4,054部	4,336部
	道路利用者	沿道地域※1	留置きアンケート(滋賀県庁、市町役場、道の駅※2等に配置)	575部		
		滋賀県等	Webアンケート(滋賀国道・滋賀県・自治体HP)	—		
事業所	事業所	彦根市、東近江市、愛荘町、豊郷町、甲良町、多賀町	郵送配布・回収	1,963部(事業所)	570部(事業所)	570部(事業所)

※1 沿道地域：米原市、近江八幡市、竜王町

※2 道の駅：あいとうマーガレットステーション、奥永源寺溪流の里、せせらぎの里こうら、近江母の郷、伊吹の里、竜王かがみの里、アグリパーク竜王

○調査結果及び分析等

【地域の課題を解決するためのルート帯案検討時の重視事項】

住民等・事業所のアンケート調査結果ともに、今回のルート帯案に関する項目(政策目標、配慮事項)のすべてにおいて、「重視すべき(特に重視+やや重視)」の割合が概ね6割を超えています。

特に、政策目標についての「渋滞の緩和」、「交通安全の確保」を重視すべきだと思う割合が約9割と多くなっています。

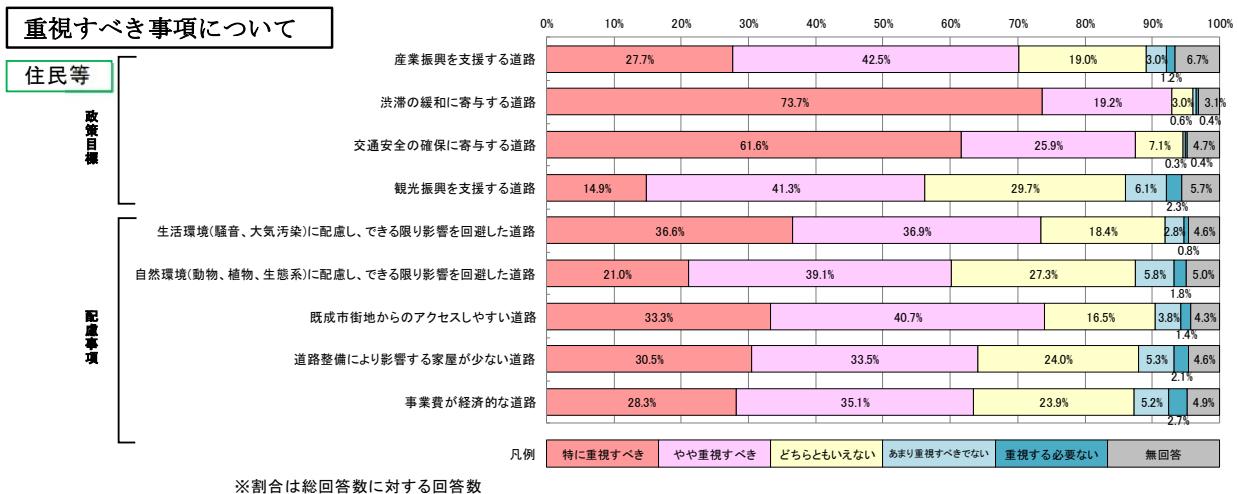
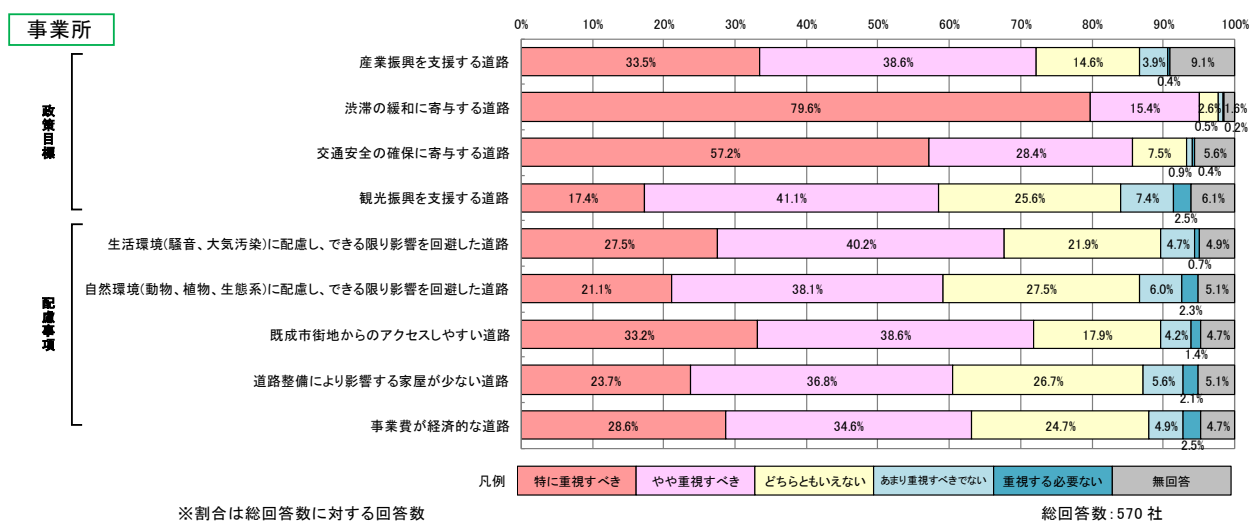


図 3-16(1) 重視すべき事項「第2回地域の意見聴取結果について」その①

重視すべき事項(第2回地域の意見聴取結果)について



その他、重視すべき事項に関する主な意見

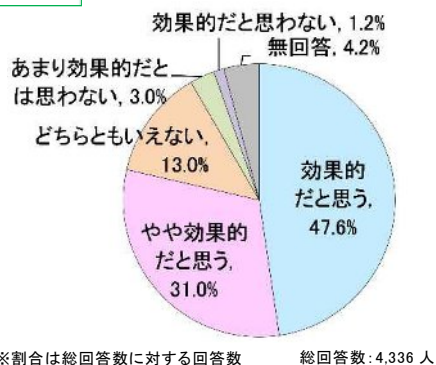
- ・大型車が新ルートに流れるようにし、名神への出入りがしやすいようにして国道 8 号の交通量を減らしてほしい。
- ・御幸橋、外町付近の渋滞解消に最大限配慮した道路を希望します。
- ・国道 8 号と並行している中山道の交通事故危険性回避を最優先すべき。
- ・長距離になってもいいので住宅地から離れた道をお願いします。
- ・災害時に混乱を軽減できるルートであり大勢の人が利用できる市街地に近いルート。 など

【ルート帯案が効果的か否か】

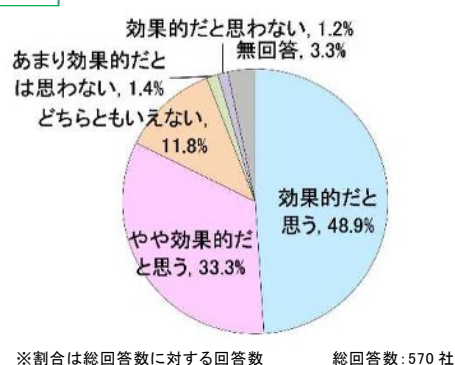
住民等・事業所のアンケート調査結果ともに、今回のルート帯案が「効果的だと思う（効果的＋やや効果的）」の割合は概ね 8 割を占めています。

ルート帯案が効果的か否かについて

住民等



事業所



【まとめ】

地域の課題を解決するためのルート帯検討時における重視すべき事項の意見を踏まえると、住民等・事業所ともに、「渋滞の緩和」、「交通安全の確保」について重視すべきと感じている方が多く、約 8 割の方が今回のルート帯案が効果的と感じられています。

図 3-16(2) 重視すべき事項「第2回地域の意見聴取結果について」その②

2. 複数案の設定にあたっての考え方

政策目標の達成に寄与する複数案として、滋賀県彦根市と滋賀県東近江市を結ぶ案とし、表 3-9 及び図 3-17 に示す複数案を選定しました。

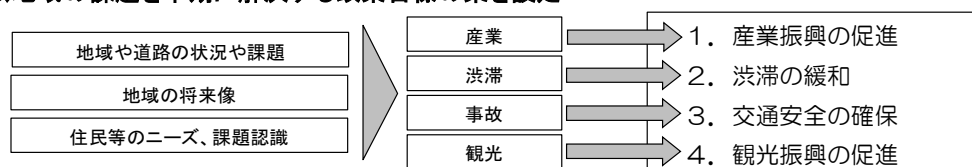
複数案のルート選定にあたっては、解決すべき課題から求められる政策目標（事業の目的）の達成度について、経済面、社会面、環境面などを総合的に比較検討し、3 案を選定しました。

表 3-9 ルートの概要

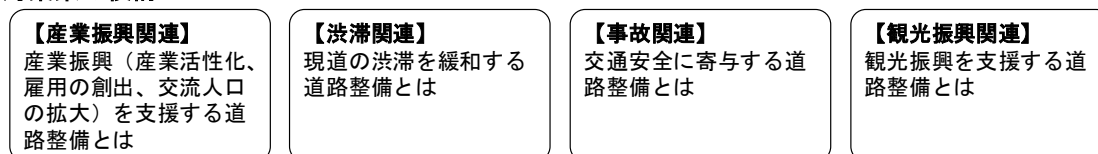
	【①案】 都市計画道路活用ルート	【②案】 山側ルート	【③案】 国道 8 号拡幅ルート
ルートの概要	既存の都市計画道路幅（彦根長浜幹線）を最大限活用したバイパスにより交通容量を拡大する案	支障移転による既成市街地への影響を最小限に抑えるため、彦根市街地の山側に導入したバイパスにより交通容量を拡大する案	現道（対面 2 車線）を 4 車線に拡幅（一部、立体交差）し、交通容量を拡大する案

【複数案のルート選定の考え方】

◇当該地域の課題を早期に解決する政策目標の案を設定



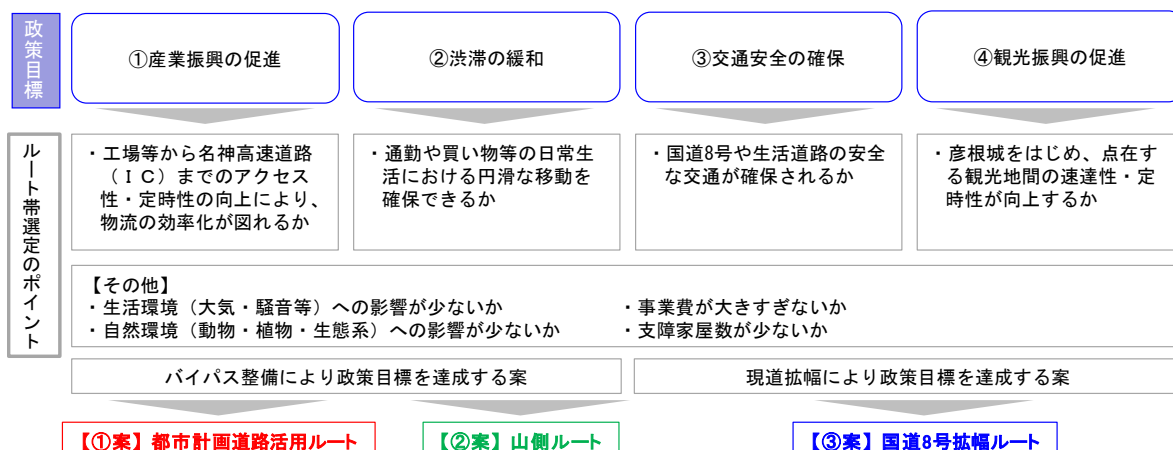
◇対策案の検討



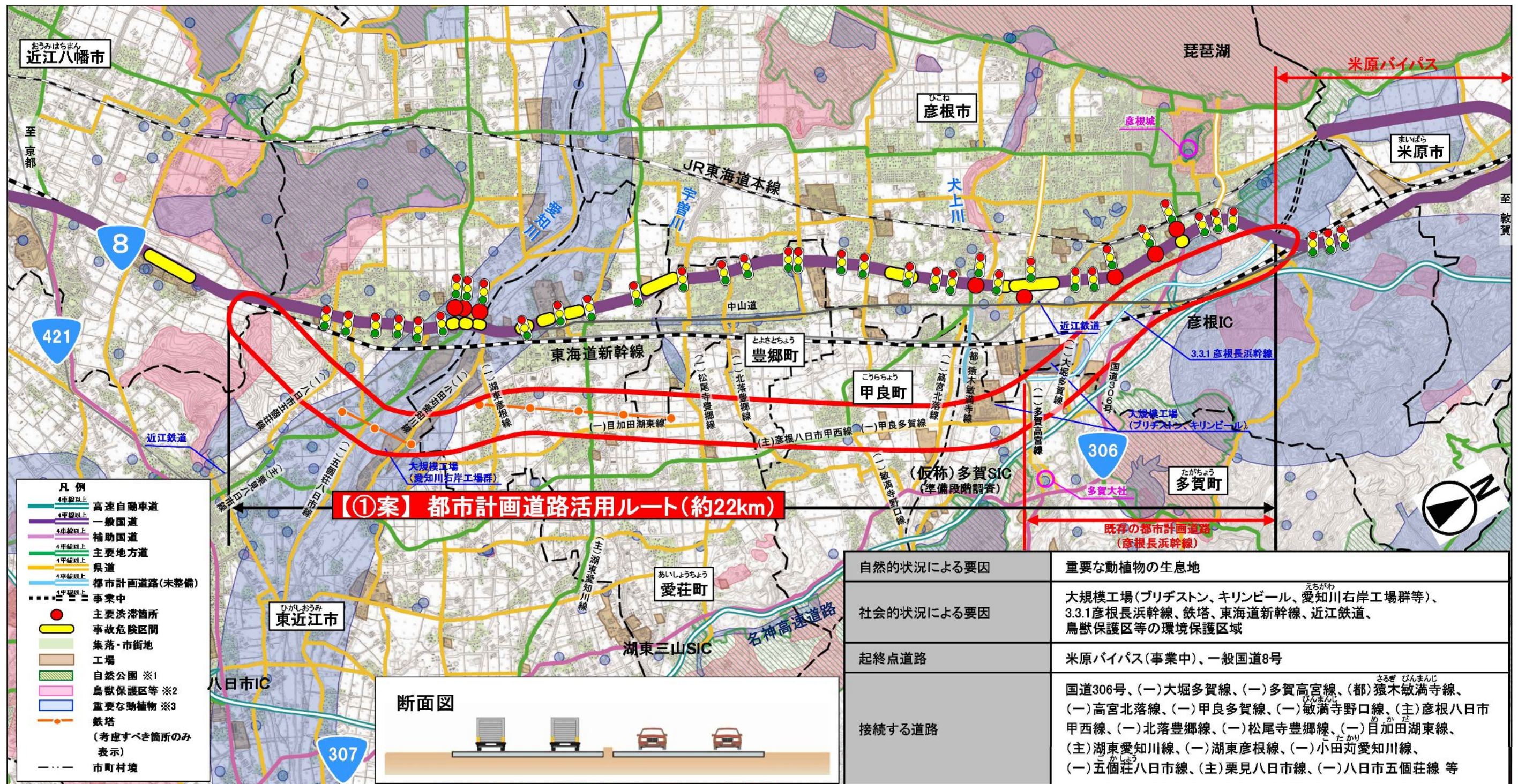
当該地域に求められるサービスとは

- ・名神高速道路へのアクセス向上
- ・国道8号の渋滞の緩和
- ・交通事故の減少
- ・彦根城をはじめ、点在する観光地間の道路ネットワークの強化

当該地域の課題を解決し、地域の将来像を実現するルート帯案を設定



【①案】都市計画道路活用ルート(約22km)



※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 3-17(1) ルート帯案の概要 (【①案】都市計画道路活用ルート)

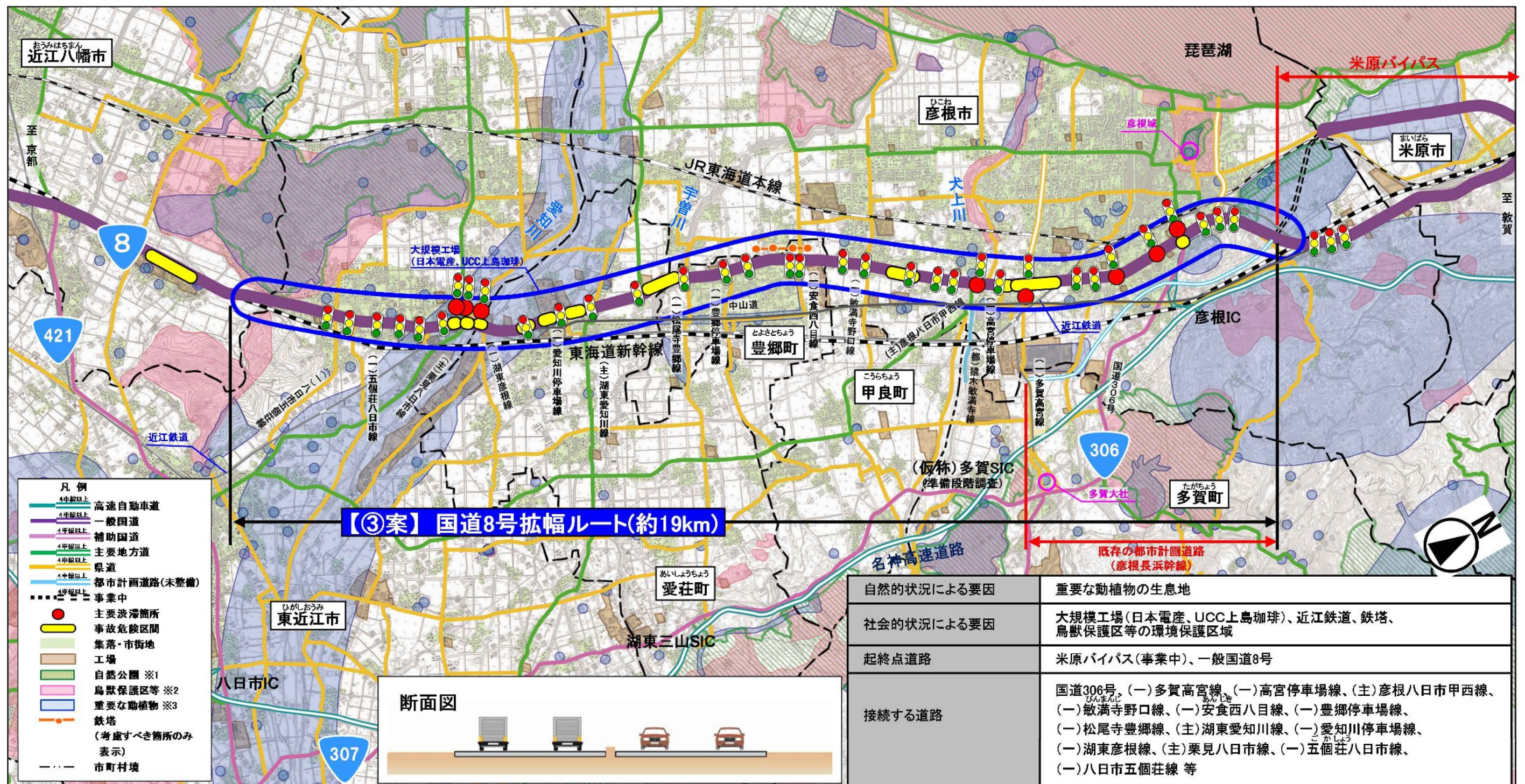
【②案】山側ルート(約23km)



※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 3-17(2) ルート帯案の概要(【②案】山側ルート)

【③案】 国道8号拡幅ルート(約19km)



※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 3-17(3) ルート帯案の概要 (【③案】 国道 8 号拡幅ルート)

3. 計画段階環境配慮書以降方法書までの検討の経緯

近畿地方小委員会での有識者や県民等の意見を踏まえ、事業予定者が、「計画段階環境配慮書」（以下、「配慮書」とします。）を作成し、令和元年 11 月 18 日の国土交通大臣意見をもって、配慮書の手続きを完了しました。その後、事業予定者が、配慮書において複数案としていたルート帯のうち、「【②案】山側ルート」を対応方針として決定しました。

選定した理由は、以下に示すとおりです。

<理由>

- ・「山側ルート」は、「産業振興の促進」、「渋滞の緩和」、「交通安全の確保」、「観光振興の促進」の全ての政策目標に寄与する。
- ・地域の意見聴取結果において、政策目標に関しては「産業振興の促進」、「渋滞の緩和」、「交通安全の確保」、「観光振興の促進」の全てについて重視すべきとする意見が寄せられており、「都市計画道路活用ルート」及び「山側ルート」が適している。
- ・配慮事項としては、「生活環境（騒音、大気汚染）への影響」、「市街地からのアクセス」、「影響する家屋」への配慮を望む意見が多く寄せられており、「山側ルート」は、特に「生活環境（騒音、大気汚染）への影響」、「影響する家屋」に対して配慮することができる。
- ・従って、総合的に判断して「山側ルート」が適していると考える。

4. 方法書以降準備書までの検討の経緯

対応方針の決定を受けて、令和 2 年 8 月に「環境影響評価方法書」（以下、「方法書」とします。）を作成し、公告・縦覧しました。縦覧期間中に「方法書説明会」を 7 回開催するとともに、一般及び知事から意見を聴取しました。

方法書の手続きは、令和 2 年 12 月 24 日の知事意見を受け、令和 3 年 7 月に項目並びに調査、予測及び評価の手法の決定を行って完了しました。その後、令和 4 年 3 月から都市計画素案やルート・構造に関する説明会を開催し、一般から都市計画素案に関する意見を聴取しました。

また、令和 4 年 5 月 9 日に事業予定者が関係行政機関への説明及び意見照会を行いました。滋賀県自然公園担当部局より滋賀県立自然公園条例の規定による許可申請の協議が必要との意見があり、その対応として詳細設計を進めるなかで、協議を行うこととしています。

5. 準備書以降評価書までの検討の経緯

令和 5 年 9 月に「環境影響評価準備書」（以下、「準備書」とします。）を作成し、公告・縦覧しました。縦覧期間中に「準備書説明会」を 7 回開催するとともに、一般及び知事から意見を聴取しました。準備書の手続きは、令和 6 年 5 月 30 日に知事意見が述べられたことをもって完了しました。

知事意見を勘案するとともに、一般の環境保全の見地からの意見に配慮して準備書の記載事項について検討を加え、「環境影響評価書」（以下、「評価書」とします。）を作成し、令和 6 年 11 月に国土交通大臣及び都市計画同意権者である国土交通省近畿地方整備局長に送付しました。その後、令和 7 年 2 月に国土交通大臣及び国土交通省近畿地方整備局長から評価書に対して意見が述べられました。評価書は、当該意見を勘案して、記載事項について検討を加えて補正しました。

6. 環境保全への配慮事項

6.1 対象道路の位置・構造に係る配慮事項

(1) 対象道路の位置

対象道路は位置及び基本構造の検討段階から、市街地・集落、学校・病院その他の環境の保全についての配慮が特に必要な施設、注目すべき生息地、重要な植物群落等、主要な眺望点及び景観資源、主要な人と自然との触れ合いの活動の場及びそれを取り巻く自然資源、現在確認されている文化財の通過をできる限り避けるとともに、自然環境及び土地の改変量を極力抑えた計画としており、環境影響を回避又は低減させた計画としています。

(2) 対象道路の構造

渡河部においては、河川の改変を極力抑えるとともに、河川の機能を確保し、河川の流れを阻害しない河川幅を確保した計画とします。また、橋脚の設置を予定している芹川、犬上川及び愛知川では、低水路に接しない位置に橋脚を設置するとともに、必要以上に橋脚の断面積を大きくしない計画とします。

対象道路が通過する横断道路や水路については、橋梁構造による横断及び桁下空間の確保、カルバート等の設置、付け替え道路の整備、流路の付け替え、トンネル構造の採用により機能を確保します。また、橋梁構造及びトンネル構造の採用、カルバート等の設置により動物の移動経路の分断やロードキルの発生を極力回避する計画とします。

さらに、構造物・道路附属物の検討にあたっては、周辺景観との調和や地域住民に配慮するとともに、法面保護及び景観保全の観点から、法面は植生による緑化を行います。緑化にあたっては、在来種の使用により地域の生態系に影響が生じないように留意します。また、道路照明の構造については、周辺環境への影響に配慮します。

6.2 工事計画に係る配慮事項

(1) 工事全般

環境影響をできる限り回避又は低減するため、工事の実施にあたっては、低騒音・低振動型建設機械、排出ガス対策型建設機械を採用するとともに、作業者に対する資材の取り扱いの指導、停車中の車両等のアイドリングを止める、建設機械の複合同時稼働及び高負荷運転を極力避ける、不必要な音の発生を防ぐ等、作業方法の改善を行うこととし、事業実施段階において現地条件等を勘案し必要に応じて実施します。

工事用車両の運行については、運搬経路の適切な設定、運搬車両及び積載量等の適切な管理を行うとともに、工事を平準化し、特定の時期、場所に集中しないよう計画します。また、工事用車両は点検整備を行い、性能を維持し、アイドリングストップの励行や法定速度の遵守等、工事用車両の運行方法に対する指導を事業実施段階において現地条件等を勘案し必要に応じて実施します。

本事業により発生する建設副産物については、「廃棄物の処理及び清掃に関する法律」（昭和 45 年 12 月 25 日法律第 137 号）、「資源の有効な利用の促進に関する法律」（平成 3 年 4 月 26 日法律第 48 号）、「建設工事に係る資材の再資源化等に関する法律」（平成 12 年 5 月 31 日法律第 104 号）、「土壌汚染対策法」（平成 14 年 5 月 29 日法律第 53 号）、「建設工事で遭遇する地盤汚染対応マニュアル（改訂版）」（平成 24 年 4 月、独立行政法人 土木研究所）、「建設工事における自然由来重金属等含有岩石・土壌への対応マニュアル（暫定

版)」(平成 22 年 3 月、建設工事における自然由来重金属等含有土砂への対応マニュアル検討委員会)に基づき、建設発生土は盛土材として全て事業内利用するとともに、アスファルト・コンクリート塊及びコンクリート塊については工事の際には分別解体し、再資源化できないものについては、関係法令に基づいて適正に処理・処分します。伐採木については、事業実施段階において「土木工事現場における現場内利用を主体とした建設発生木材リサイクルの手引き(案)」(平成 17 年 12 月、独立行政法人 土木研究所)等により、再利用を検討します。

建設発生土の仮置場を設置する場合は、その設置場所の選定にあたり、周辺の生活環境及び自然環境への影響に配慮するとともに、仮置場までの適切な運搬及び仮置場における適切な管理を図り、建設発生土の飛散及び流出等による周辺環境への影響を回避又は極力低減します。

なお、夜間作業が生じる場合は、夜間作業を極力少なくするよう工事計画を検討し、関係機関と協議の上、事業を進めます。

(2) 工事施工ヤード、工事用道路の設置位置

工事施工ヤードは対象道路上を、工事用道路は既存道路を極力利用して、工事の実施による土地の改変を最小限に抑えた計画としています。工事の実施により、一時的な通行規制等が生じる場合は必要に応じて、う回路を設置し、横断道路の機能を確保します。

なお、詳細な工事用車両の運行ルート、車両の出入り位置等については、今後、工事計画を検討するにあたり、市街地・集落、学校・病院その他の環境の保全についての配慮が特に必要な施設に対する生活環境への影響に配慮して決定します。

(3) 土工

土工の工事にあたっては、工事の実施により発生する濁水を河川等の公共用水域に直接流さないよう、必要に応じて仮設沈砂池、濁水処理施設を設置して施工します。また、盛土・切土の構築に際しては土砂流出が極力発生しないよう、速やかに法面整形や法面緑化を行うこととし、事業実施段階で現地条件等を勘案して必要に応じて実施します。

(4) 橋梁工

橋脚の設置を予定している芹川、犬上川及び愛知川では、仮締切工法による直接流水に接しない施工を行うとともに、必要に応じて仮設材料による一時的な流路の切り回し等を行います。また、現地条件を勘案し、濁水の発生に留意した工法及び濁水を河川等に流さない方法を検討します。

橋梁等の塗装工事は、事業実施段階において、「鋼道路橋塗装・防食便覧 改定版」(平成 26 年 5 月、(社)日本道路協会)等の指針に基づき塗装の種類について検討し、揮発性有機化学物質の排出が少ない塗料・資材を使用するよう配慮します。

(5) トンネル工

トンネル工事の実施に伴う地下水の水位・水質への影響が懸念される場合には、工事前、工事中における地下水等の状況確認及びその結果を踏まえた施工方法を検討することで、環境負荷の回避・低減を図る計画としています。トンネル工事により発生する濁水については、現地条件を勘案し、濁水処理施設を設置する等、濁水を河川等の公共用水域に直接流さない方法を検討します。

なお、トンネル工事において発破を実施する場合には、事業実施段階で適切な火薬量による発破工法の採用や防音扉の設置等の環境保全措置を検討し、発破に伴う影響の低減に努めます。

6.3 その他の配慮事項

(1) 温室効果ガス

工事中の温室効果ガス排出量の低減を図るため、効率的な施工計画の策定に努めるとともに、市場性、安定供給、性能、品質の確保にも留意しつつ、「国等による環境物品等の調達の推進等に関する法律（グリーン購入法）」（平成 12 年 5 月 31 日法律第 100 号）に基づく特定調達品目等（資材、建設機械及び工法）の使用に努めます。

また、事業実施にあたっては、省エネルギー性能の高い機器の活用等による工事中の排出削減対策、道路照明の LED 化等の省エネルギー設備の導入、道路管理に必要な電力について再生可能エネルギーの導入等を進めるとともに、本事業の供用前後における温室効果ガス排出量の変化の把握を検討する等、温室効果ガスの排出削減に努めます。

さらに、2050 年カーボンニュートラルの実現に向けた、地球温暖化対策計画や、「パリ協定に基づく成長戦略としての長期戦略」（令和 3 年 10 月閣議決定）等の見直しの状況を踏まえつつ、道路交通政策全体の検討状況を注視し、必要に応じて本事業の計画に反映します。

加えて、「地球温暖化対策の推進に関する法律」（平成 10 年 10 月 9 日法律第 117 号）に基づき、当該都市計画の目的の達成と調和を図りつつ、地球温暖化対策の推進に係る関係地方公共団体の実行計画と連携して、温室効果ガスの排出削減対策等が行われるよう配慮します。

(2) 埋蔵文化財

埋蔵文化財包蔵地については、事業実施段階において、「文化財保護法」（昭和 25 年 5 月 30 日法律第 214 号）等に基づき、関係機関と協議・連携の上、適切な措置を講じます。