

ひこね ひがしおうみ  
国道8号 彦根～東近江  
計画段階評価

平成28年12月

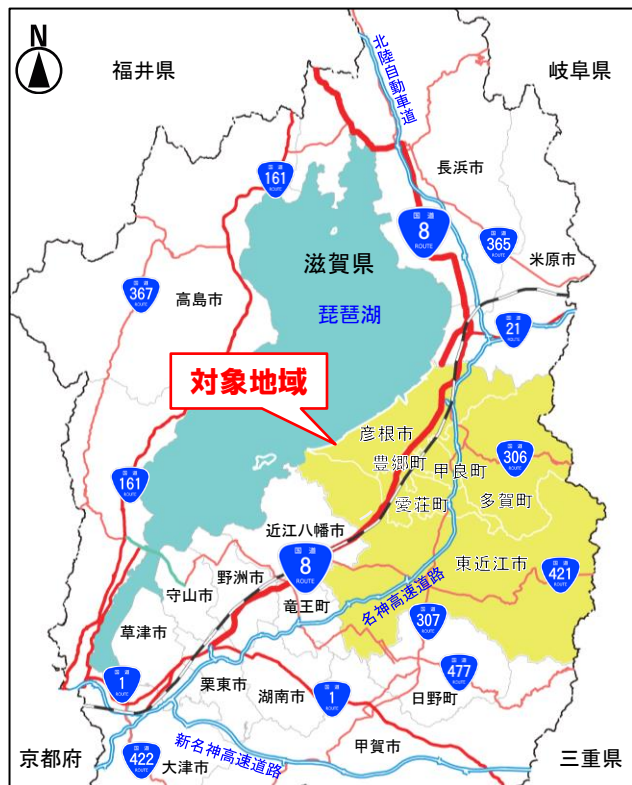
# 目次

1. 評価対象区間	・ ・ ・	2
2. 地域の現状と課題	・ ・ ・	4
3. 道路交通の現状と課題	・ ・ ・	9
4. 地域に配慮すべき事項(自然環境)	・ ・ ・	15
5. 政策目標の素案(地域、道路交通の課題とその原因)	・ ・ ・	16
6. 地域の将来像との整合	・ ・ ・	17
7. 政策目標の案(整備方針の検討)	・ ・ ・	18
8. 意見聴取方法(案)	・ ・ ・	19
9. 今後の計画段階評価のすすめ方(案)	・ ・ ・	25

# 1. 評価対象区間

- 計画段階評価対象区間(以下、「対象区間」)は、彦根市・東近江市・愛荘町・豊郷町・甲良町・多賀町の2市4町で構成(以下、「対象地域」)され、人口は合計約27万人。
- 対象地域内には、名神高速道路が縦断し、3カ所の高速ICがある。

## 対象地域の位置



	彦根市	東近江市	愛荘町	豊郷町	甲良町	多賀町	合計
人口 (世帯数)	112,786 (45,941)	115,304 (42,442)	21,217 (7,545)	7,381 (2,858)	7,427 (2,592)	7,683 (2,742)	271,798 (104,120)
面積(km <sup>2</sup> )	196.87	388.37	37.97	7.80	13.63	135.77	780.41
人口密度(人/km <sup>2</sup> )	572.9	296.9	558.8	946.3	544.9	56.6	348.3

## 対象地域の交通網



資料 人口、世帯数：住民基本台帳人口(滋賀県 H28.1.1現在)  
面積：平成27年全国都道府県市区町村別面積調べ(国土地理院)

# 1. 評価対象区間

- 一般国道8号彦根～東近江については、交通混雑の緩和などを目的として平成27年度より道路調査に着手。
- 対象区間以北は米原バイパス、以南は野洲栗東バイパスを事業中。



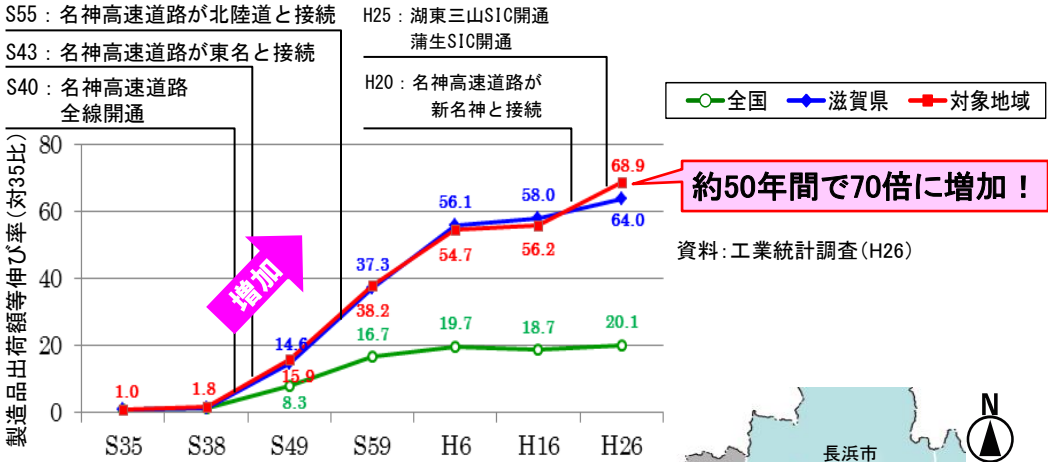
一般国道8号の整備状況

凡例	
道路網	鉄道網
— 高速自動車国道	— JR新幹線
— 直轄国道	— JR在来線
— 補助国道	— 行政界
— 主要地方道	
— 一般県道	
— 事業中路線	
— 都市計画道路	

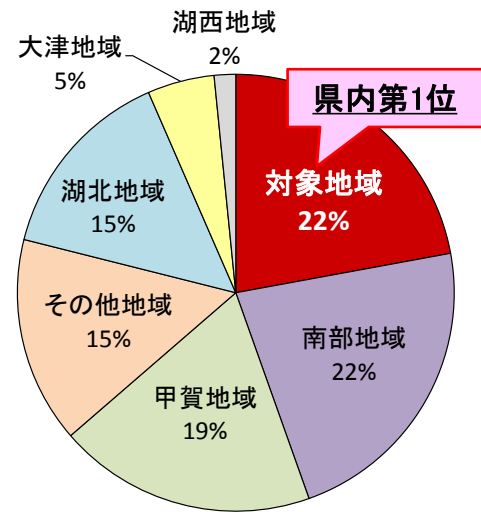
# 2.地域の現状と課題 (地域経済)

- 道路整備に伴い、**製造品出荷額等は増加**し、滋賀県内の割合は**対象地域が第1位**。
- 平成26年の対象地域(湖東地域)の工場等立地件数は、**18件で滋賀県内トップ**。
- 対象地域の総生産における第2次産業の割合は、約5割と高く、**第2次産業が地域の重要な産業**となっている。

## 製造品出荷額等の推移



## 製造品出荷額等割合



## 中日新聞(滋賀県版)の抜粋

県内の工場立地件数が堅調に推移している。先般、経済産業省が発表した「工場立地動向調査(取得面積一平方メートル以上、研究所用地を含む)」によると、「一〇一四年の県内の工場立地件数は五十二件、取得面積は九五・五万㎡、いずれも最近の十年間で最多となった。」

立地件数は、近畿(府四県)では兵庫(六十一件)に次ぐ(番目)近畿全体(二百十八件)の約四分の一を占める水準。

**工業立地が堅調 雇用へ効果**

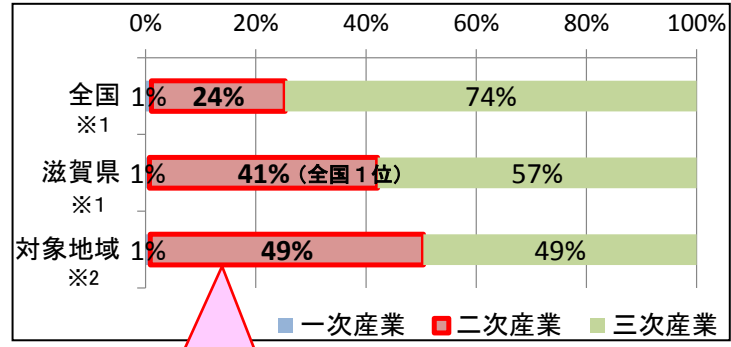
滋賀県の工場立地件数・面積の推移

業種別の立地件数をみると、太陽光電を中心とした「電気業」が二十件で、どのさまま企業立地最多。全体のおよそ五割を、週制度を設けた地を促進し占め、「金属製品製造業」している。新たな雇用の創出(八件)「化学工業」(五件)は人口減少の対策として非常に有用であり、各種の取地(地域別)湖東が十八件、組みあがって雇用が促でトップとなり以下甲賀進まれ、県内の経済活性化(十五件)湖西七件など)に期待したとなった。湖東では、湖東い。(吉川)

三山と蒲生のスマートアグリ、スマートエデュケーション、スマートヘルスの向上が立地に役を買ったようだ。県公表によると、地元雇用予定数は百三十一人で、雇用の大きな効果

中日新聞 滋賀県版 (H27年7月2日朝刊)

## 総生産における第2次産業の割合



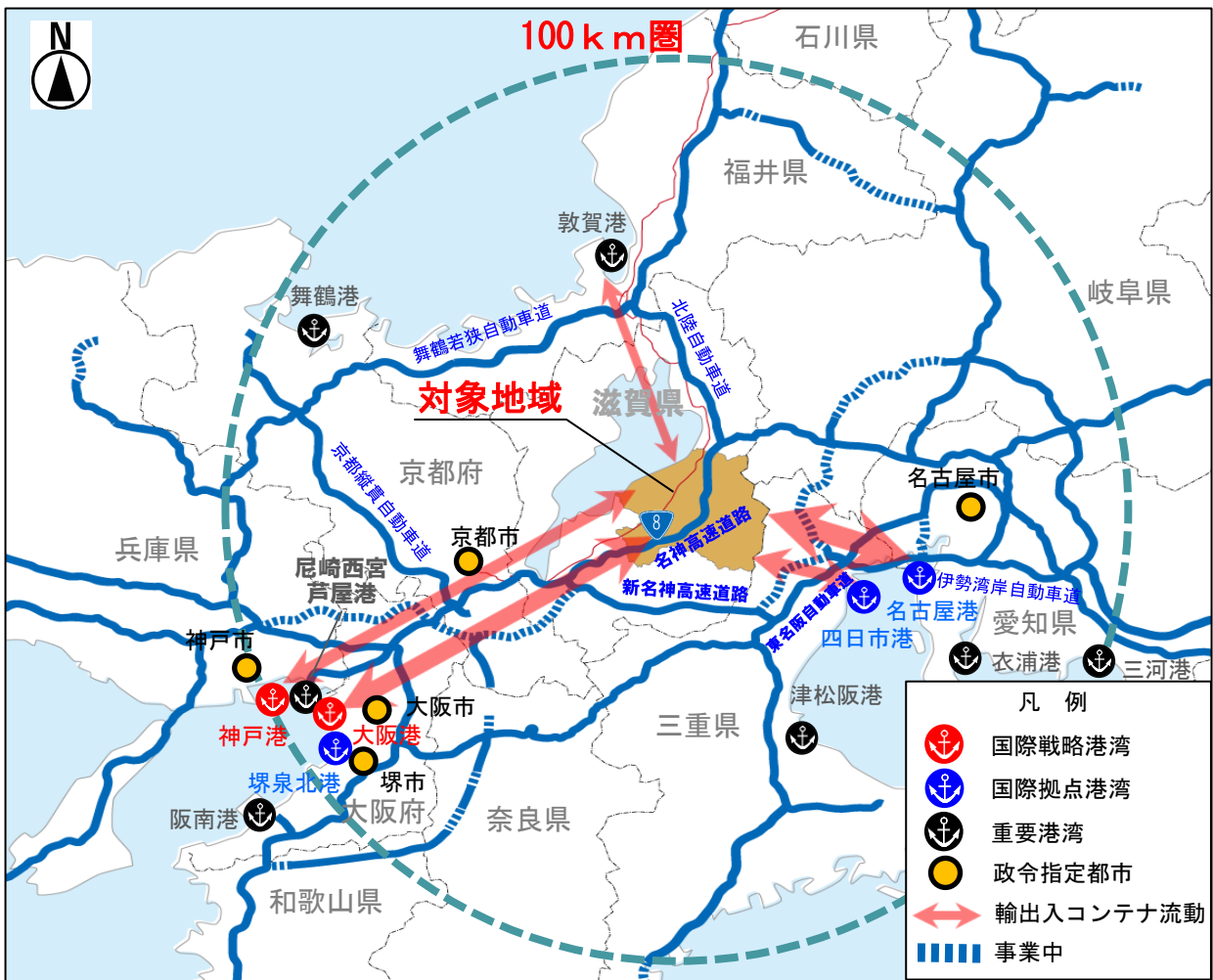
**全国1位の滋賀県よりさらに高い割合**

※1 資料：H25県民経済計算  
 ※2 資料：H25滋賀県市町村経済計算  
 注) 第1次産業：農業、林業、漁業  
 第2次産業：鉱業、建設業、製造業など  
 第3次産業：情報通信業、運輸業、卸売業、小売業、サービス業など

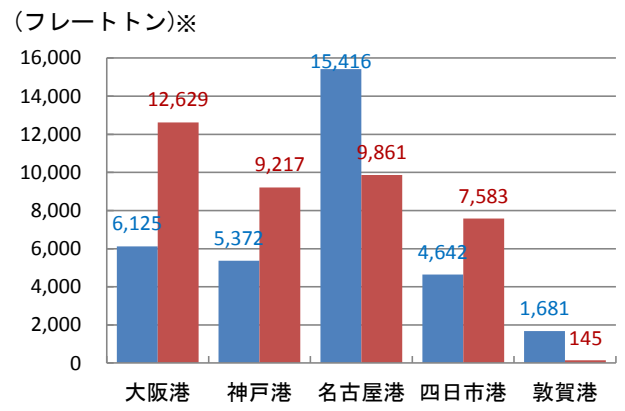
# 2.地域の現状と課題（産業）

- 対象地域中心の100km圏内には**政令指定都市**（大阪市、名古屋市、京都市等）、**国際戦略港湾**（大阪港、神戸港）を包括し、2時間程度でアクセス。
- 主に大阪港、神戸港、名古屋港、四日市港、敦賀港を利用した海外輸出入を行っており、その中でも**特に大阪港、名古屋港との輸出入量が多い。**

対象地域の広域図



対象地域と各港湾からの輸出入量



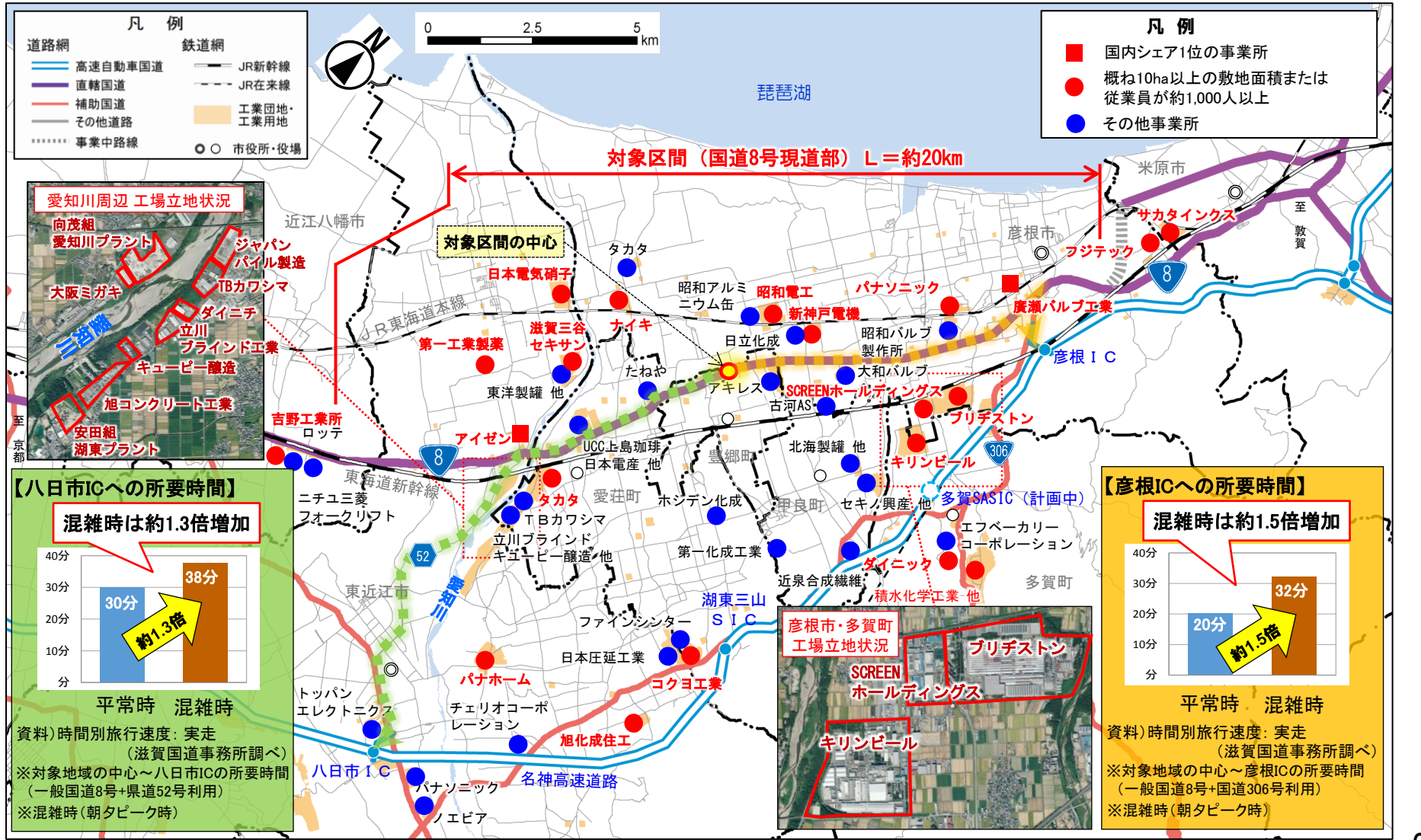
資料：全国輸出入コンテナ流動（H25）  
 ※フレートトン：容積は1,133立方メートル（40立方フィート）、重量は1,000キログラムを1トンとし、容積と重量のうちいずれか大きい数値をもって計算する

資料：国土交通省みなと一覽

# 2.地域の現状と課題（産業）

- 対象地域には、国内シェアが1位の事業所や従業員数が約1,000人以上の大規模な事業所が多数立地。
- しかし、混雑時には、対象区間の中心からICまで、所要時間が最大1.5倍増加し、高速ICへのアクセス性が低い。

## 工場等立地状況



# 2.地域の現状と課題（産業）

- キリンビール株が生産するビール類は日本有数で主に近畿一円に出荷、またキューピー醸造株滋賀工場は中部、北陸、関西方面に出荷。
- しかし、国道8号の渋滞により、製品等の納入時間や通勤時間の遅延リスクが発生し、企業活動に支障。
- 対象地域のポテンシャルを活かし良好な経済循環を維持・増進するため社会経済活動の支援が必要。

## 主要工場の物流の状況

### キリンビール株が生産するビール類は日本有数

**ビール類生産一大拠点の滋賀工場**  
 ～「キリン一番搾り生ビール」をはじめ、多品種を製造。年間生産能力は15万キロリットル（大阪マルビル二本分）～



○関係者の声

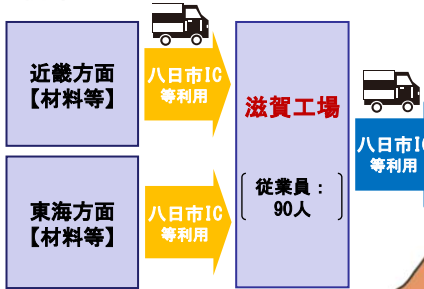
- ・北陸方面の車両が名神高速（彦根IC）を利用してはいるため、**8号の外町交差点の渋滞の影響を受けています。**
- ・通勤で国道8号を利用している従業員は**渋滞の影響で10分程度余分に時間がかかっています。**

北陸方面  
 滋賀工場  
 神戸港・大阪港

キリンビール株 滋賀工場 従業員数：約500人  
 キリンビバレッジ株 滋賀工場 敷地面積：約368,300㎡

### キューピー醸造株は日本有数の醸造酢、穀物酢、果実酢を生産

**世界の食と健康に貢献**  
 ～生活者が求める、多彩な製品づくりに、加工、寿司、惣菜、農業、外食企業へのお手伝いと積極的な提案～



○関係者の声

- ・**国道8号御幸橋付近の渋滞を避けるため、遠回りして通勤する従業員がおり、混雑していないときに比べて倍近く時間が掛かる**ときがあります。

中部、北陸、関西方面

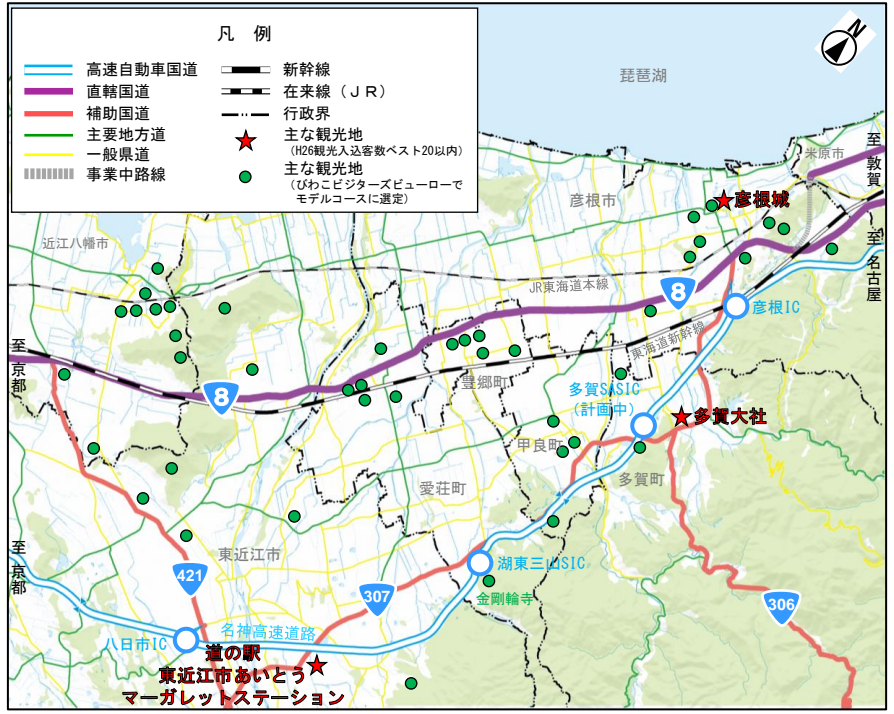
キューピー醸造株 滋賀工場 従業員数：90人  
 敷地面積：約44,300㎡



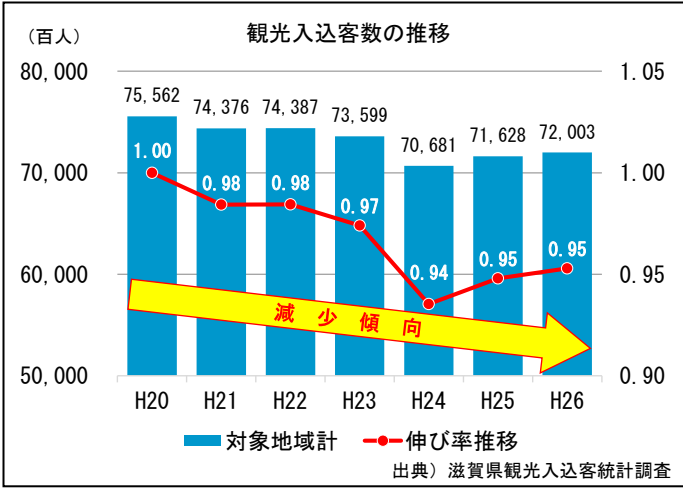
# 2.地域の現状と課題（観光）

- 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。
- 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。

## 対象地域及び周辺の主な観光地



## 対象地域の観光入込客数は伸び悩んでいる状況



## 観光振興への取り組み事例

- 事業主体
  - 彦根多賀地域連携組織委員会 (彦根市、多賀町、商工団体ほか)
  - (一社) 彦根ツーリズムボード (経済団体ほか)
- 事業目的
  - 地域連携による観光誘客の促進により、地方創生の実現を図る
- 事業内容
  - 国宝彦根城や多賀大社に、洗練されたデザイナーによるライティング手法を用いることで現代に相応しい観光資源としてブランド化を図る。



## ▼地域の声（彦根市職員）

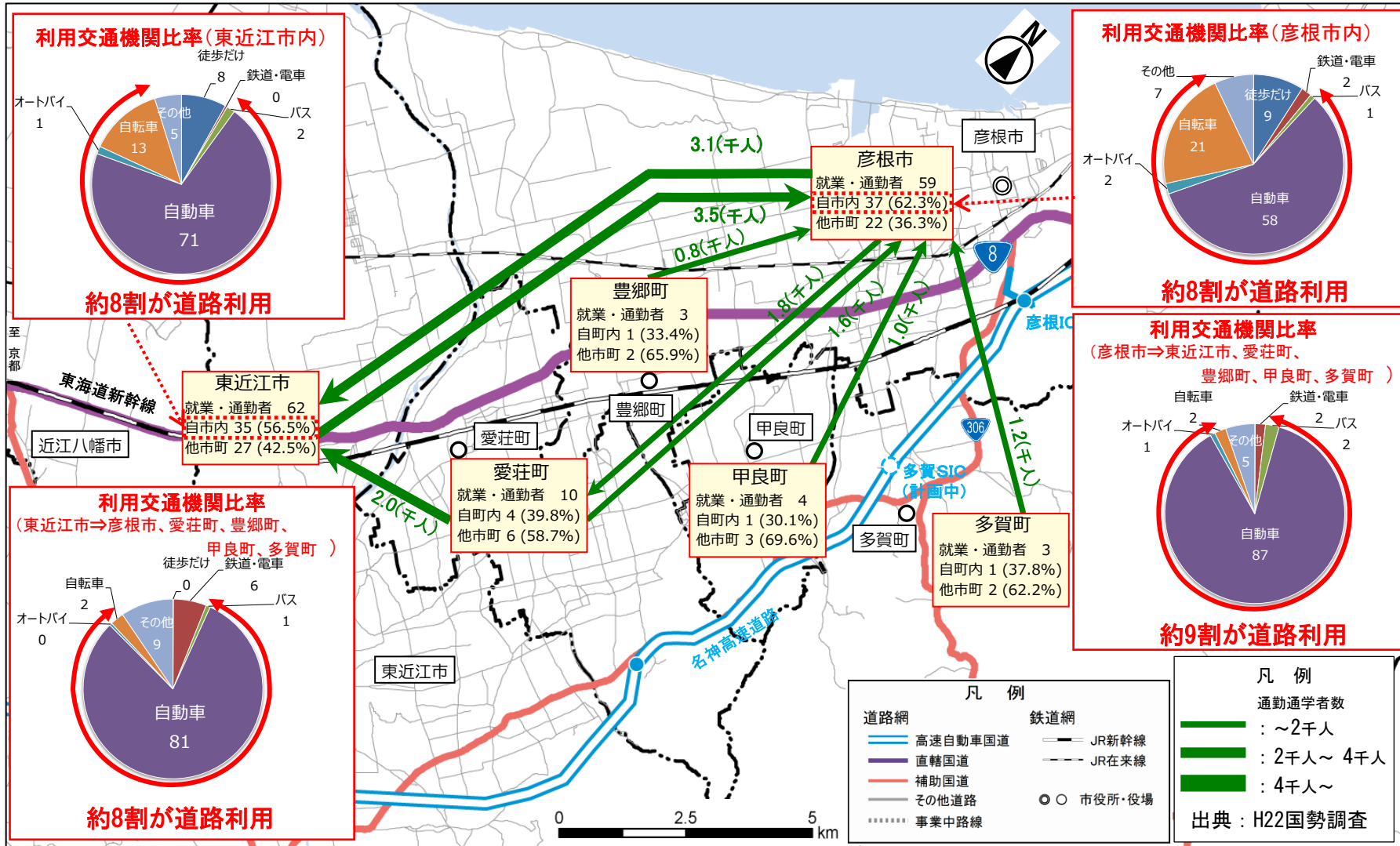
●近年は、生活スタイルの変化や観光ニーズの多様化により、観光地間の競争が激化しており、より効果的な観光戦略や施策の展開が求められています。

●湖東地域をはじめその周辺地域には、豊富な観光資源があるため、広域的な連携を強め、集客や交流人口の増加につながる取り組みをしています。



# 3. 道路交通の現状と課題 (交通流動)

- 対象地域内の通勤・通学先は、自市内が多く、市町間では彦根市～東近江市間が多い。
- 彦根市および東近江市における、自市内、及び他市町への交通手段では、道路利用者が大半を占め、そのほとんどが自動車を利用。

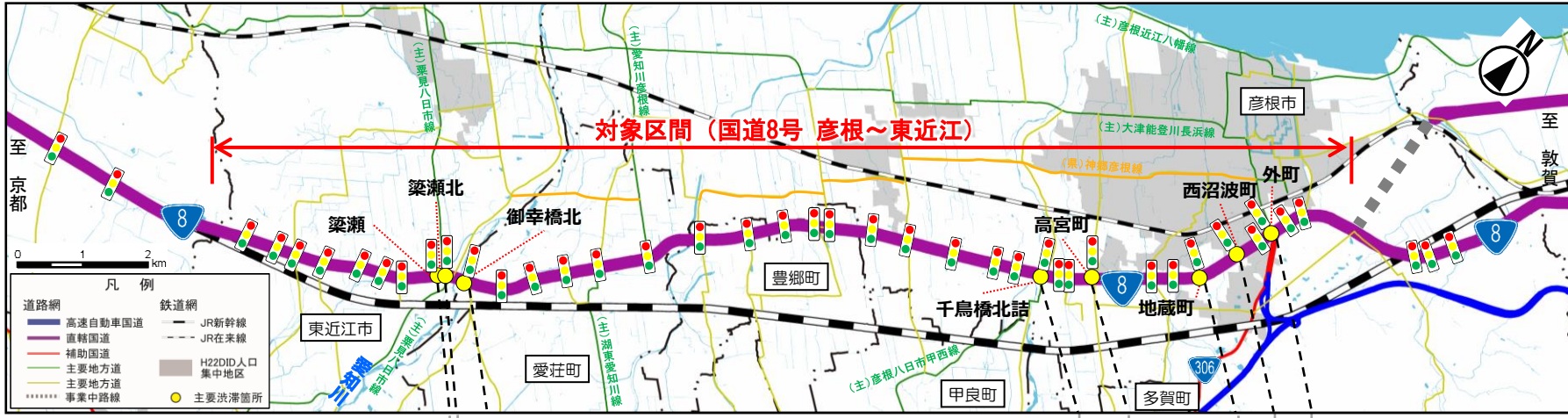


※他市町への通勤通学流動方向矢印は、方向別に通勤通学者数の上位3つを抽出し、千人以上を示す。  
 ※人口10万人未満の市町では利用交通機関比率のH22国勢調査のデータがないため未掲載

# 3. 道路交通の現状と課題（渋滞）

- 第1次緊急輸送道路に指定された国道8号の対象区間には、**主要渋滞箇所が8箇所存在し**、また信号交差点が連続する箇所が多い。
- 主要渋滞箇所が集中する彦根市街地、愛知川渡河部では**速度低下が顕著**であり、渋滞損失時間については、**県内直轄国道平均の2倍～3倍**。

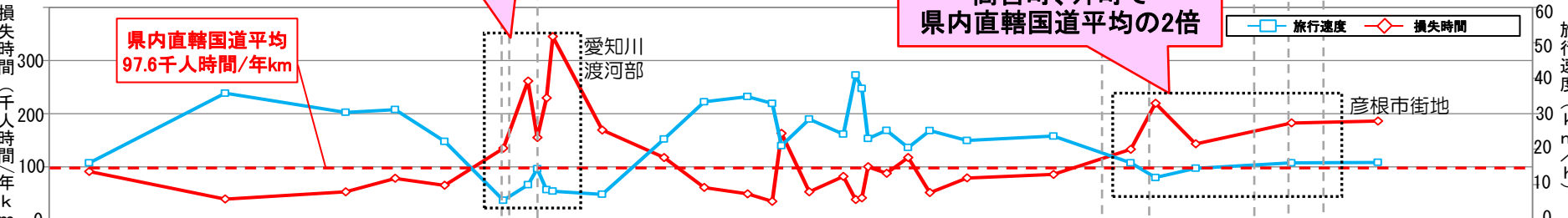
## 国道8号の渋滞の発生状況



## 【国道8号の速度】



## 【国道8号の渋滞損失時間】※



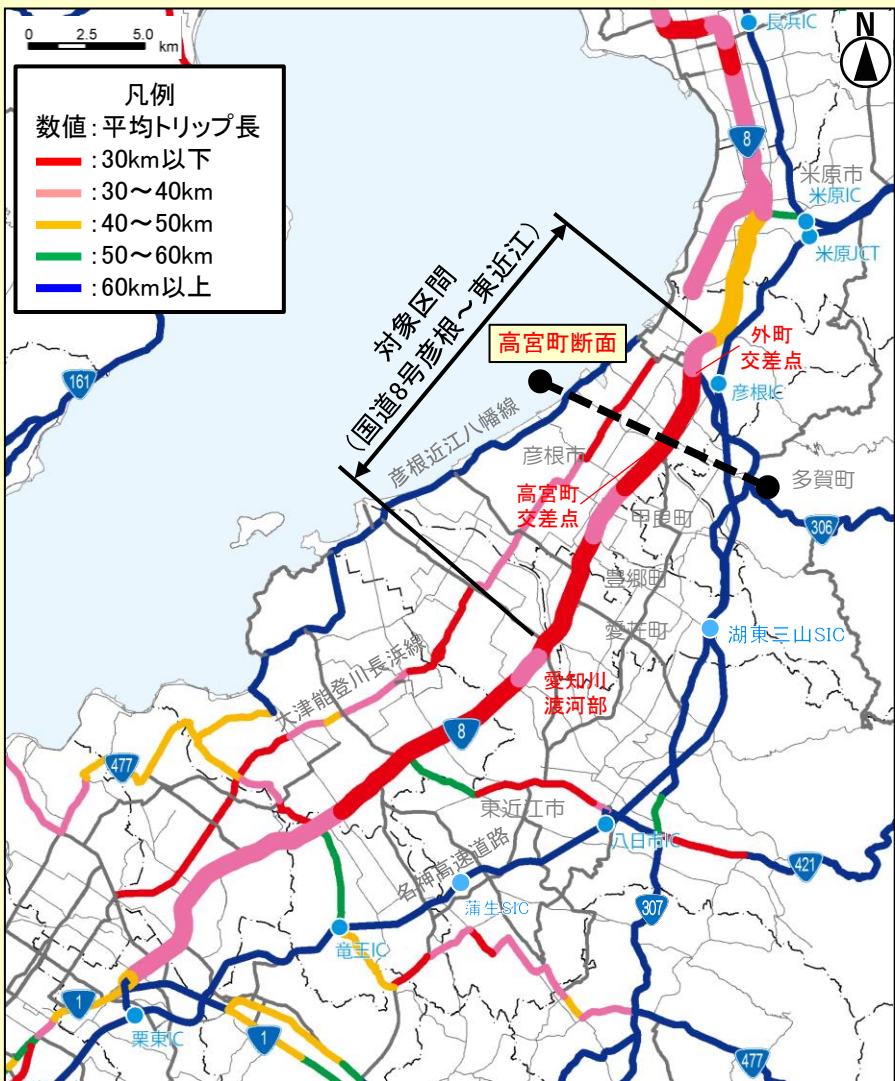
※【渋滞損失時間】: 交通渋滞の度合いを示す指標で渋滞によって失われた時間をいう。

資料) 渋滞損失時間 (H24)、旅行速度: 民間プローブデータ (H27. 平日、速度低下発生方向・時間)

# 3. 道路交通の現状と課題 (渋滞)

- 国道8号の平均トリップ長は、25kmで他の幹線道路に比べ短い。
- 地域内交通が約6割を占める上、さらに通過交通や内外交通が加わり、交通容量を約6割超過。

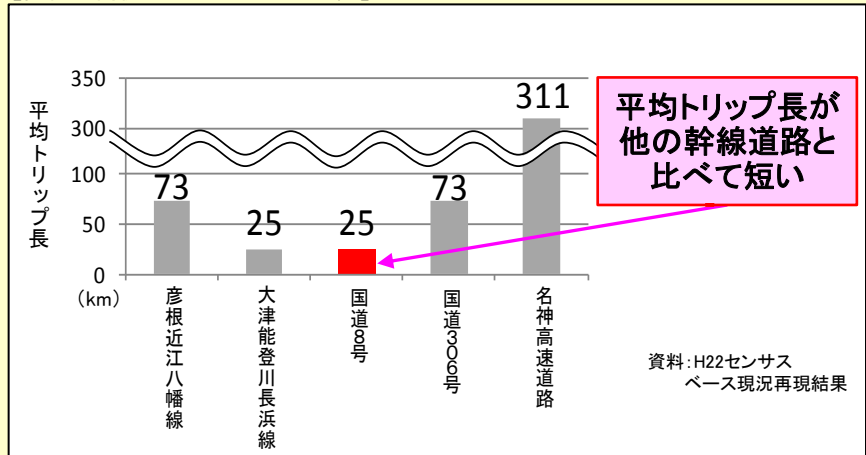
## 対象地域道路網における走行車両の平均トリップ長



資料: H22センサスペース現況再現結果

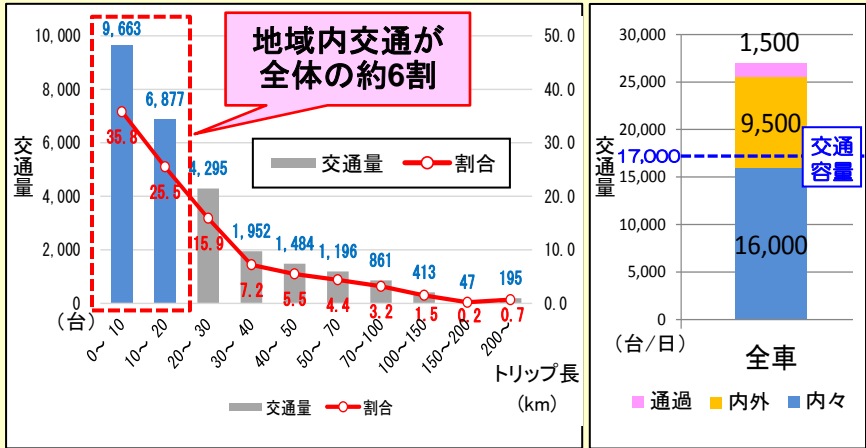
## 国道8号の交通特性

【高宮町南側断面の平均トリップ長】



【高宮町交差点南側断面の交通量】

【高宮町断面のトリップ長】



資料: H22センサスペース現況再現結果

# 3. 道路交通の現状と課題 (渋滞)

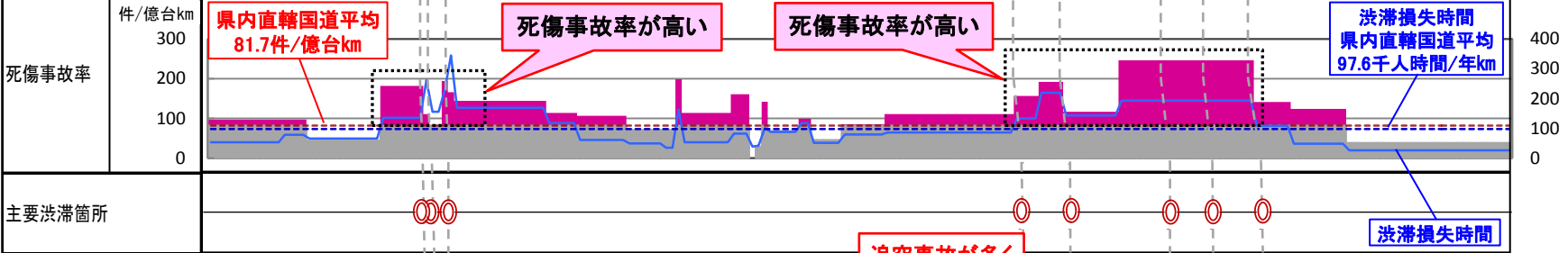
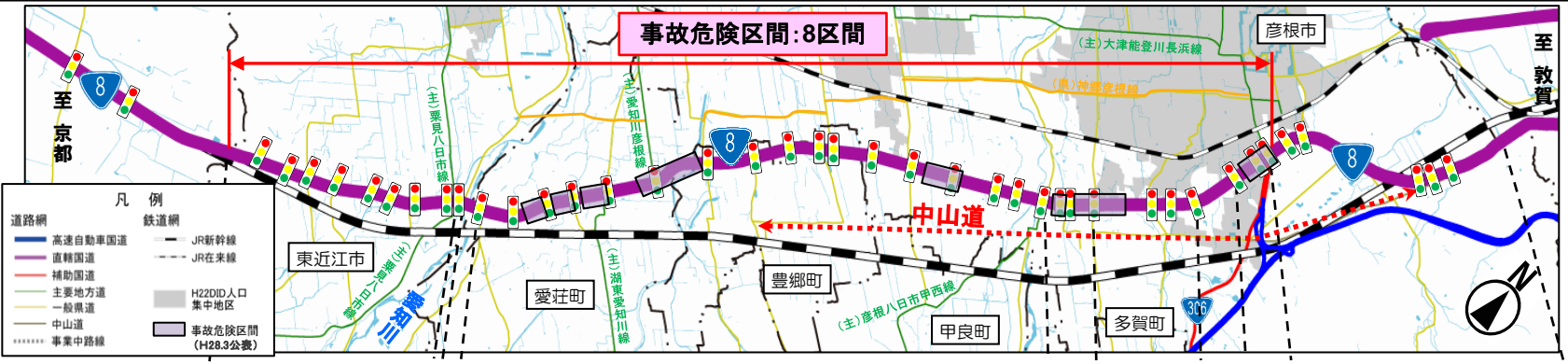
- 彦根市街地と、名神高速道路彦根IC及び工場集積地を結ぶ交通が、国道8号との交差点に集中し、外町交差点を中心に渋滞が発生。
- 愛知川を渡河する橋梁間隔が広く、国道8号に交通が集中し、渋滞が発生。



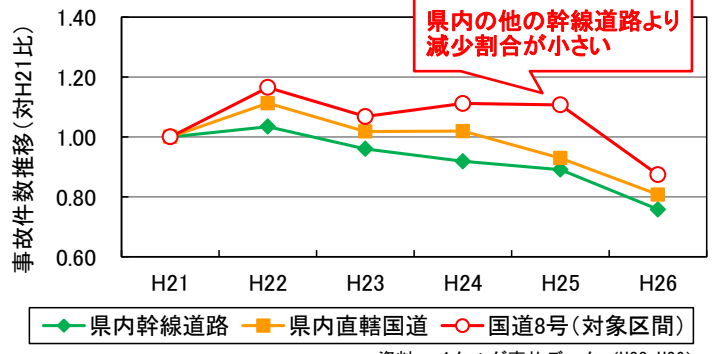
※出典：民間プローブデータ H27年9~11月平日 平均、朝ピーク時（7~9時）、夕ピーク時（17~19時）のうちの速度が低いピーク時の旅行速度

# 3. 道路交通の現状と課題 (交通事故)

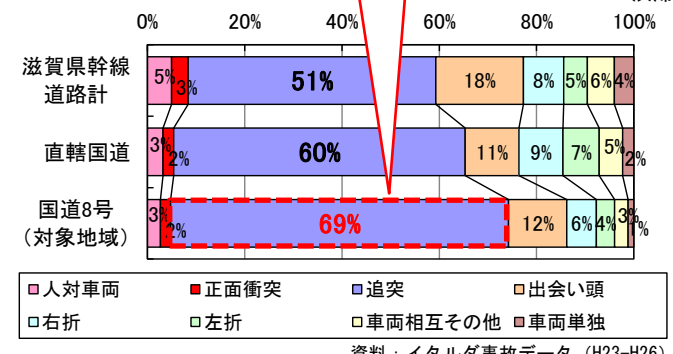
- 対象区間には、**事故危険区間が8区間**存在し、事故類型としては**追突事故が約7割**を占める。
- 死傷事故件数割合の推移は、県内の他の幹線道路より減少割合が小さく、死傷事故率は大半の区間で県内直轄国道平均を上回る状況。
- また、国道8号の渋滞回避のため、**生活道路(中山道)に車両が流入し、事故発生危険がある。**



## 死傷事故件数割合の推移 (対H21比)



## 事故類型の特性



**○生活道路への流入交通**

国道8号の渋滞を回避するため、国道8号に並走する**生活道路(中山道)に交通が流入し、危険な状態**です。

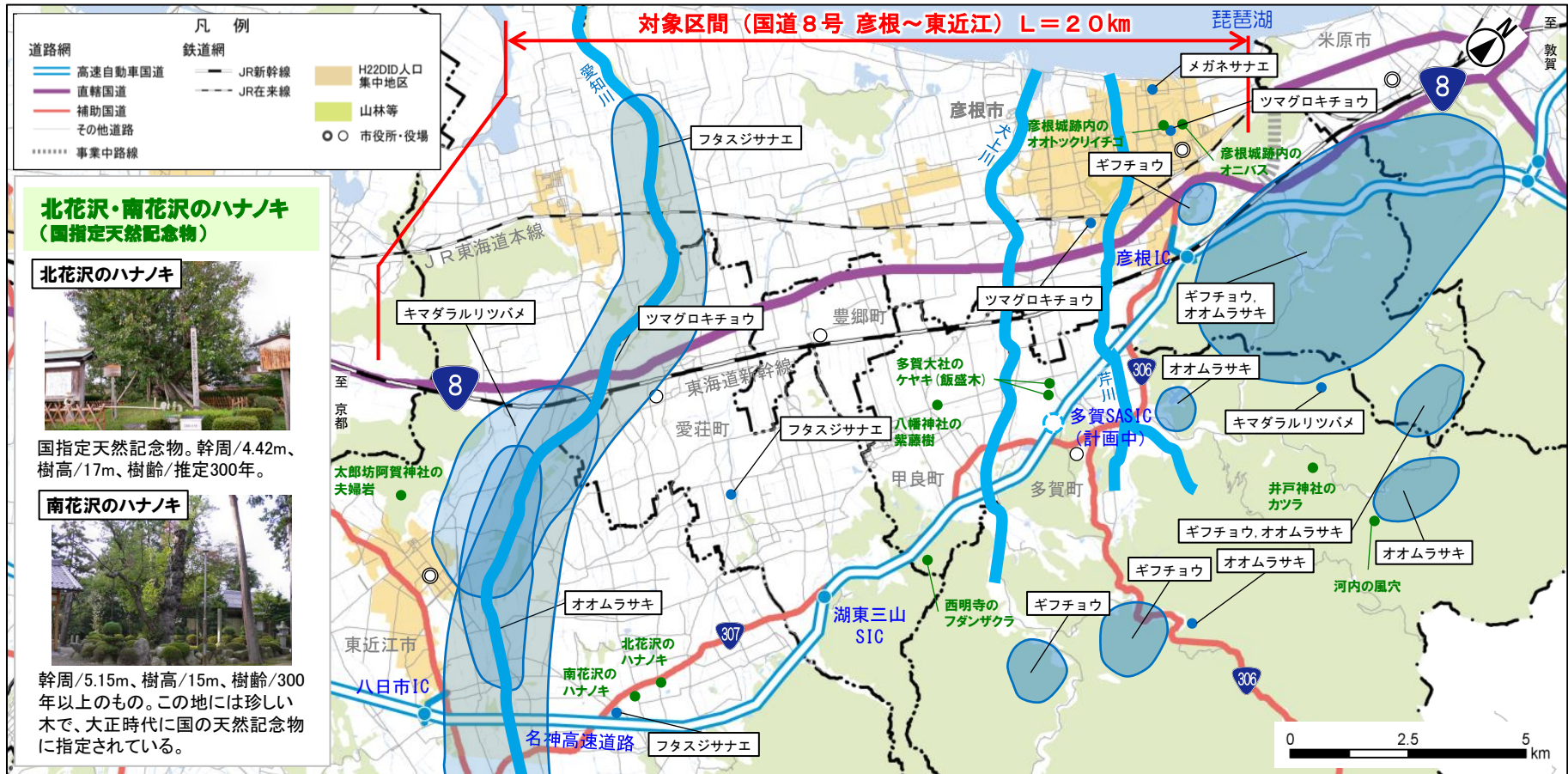
【道路管理者の声】  
彦根市道路河川課 ヒアリング



# 4.地域に配慮すべき事項 (自然環境)

■ 既往文献から重要な動物等が分布している可能性が確認できる。

## 自然環境



**ツマグロキチョウ(環境省:絶滅危惧ⅠB類)**

前翅長16～22mm。前翅外縁部が黒色、秋型は前翅端がとがる。後翅裏面に褐色条がある。成虫は草原、河川の堤防、田畑の横の草地上で生息する。

出典:滋賀県で大切にすべき野生生物 滋賀県レッドデータブック2015年版、第2回自然環境保全基礎調査等

**ギフチョウ(環境省:絶滅危惧Ⅱ類)**

前翅長27～36mm。黄と黒の縞模様で後翅に赤紋を有する。里山環境の林から山地まで生息する。年1化で、成虫は春に姿を現す。

出典:滋賀県で大切にすべき野生生物 滋賀県レッドデータブック2015年版

**動物**

■ 周辺で生息する可能性がある希少種として、オオタカ(環境省:絶滅危惧ⅠB類、滋賀県:希少種)、クマタカ(環境省:絶滅危惧ⅠB類、滋賀県:絶滅危惧種)、サンバ(環境省:絶滅危惧Ⅱ類、滋賀県:希少種)等の希少猛禽類、ハリヨ(環境省:絶滅危惧ⅠA類、滋賀県:絶滅危惧種)等の魚類、オオサンショウウオ(環境省:絶滅危惧Ⅱ類、滋賀県:絶滅危惧種)等の両生類が報告されている。

出典:滋賀県で大切にすべき野生生物 滋賀県レッドデータブック2015年版



# 5.政策目標の素案(地域、道路交通の課題とその原因)

		課 題	原 因
<b>産業</b>		○産業の維持・増進 ・定時性	○高速ICまでのアクセス性の低下
<b>渋滞</b>	国道8号	○日常的(買物・通勤交通等)な渋滞 ・第1次緊急輸送道路に指定された国道8号には、主要渋滞箇所が8箇所存在 ・彦根市街地では終日旅行速度が低下 ・愛知川渡河部では朝夕ピーク時に旅行速度が低下	○生活交通と物流交通が混在し、沿道出入りが多く、幹線道路が少ないことにより渋滞発生
	彦根市街地	○彦根市街地で渋滞 ・主要渋滞箇所5箇所	○彦根ICからの交通集中 ○彦根市街地からの交通集中 ○沿道施設(商業施設等)からの出入り ○事業所や工場関連の交通が集中 ○市街地(住宅地)から通勤交通の集中
	愛知川渡河部	○愛知川渡河部で渋滞 ・主要渋滞箇所3箇所	○愛知川を渡河する橋梁間隔の広さ
<b>事故</b>	彦根市街地	○彦根市街地で事故が多発 ・事故危険区間3箇所	○交通渋滞 ○沿道の商業施設からの出入り
	愛知川渡河部	○愛知川渡河部で事故が多発 ・事故危険区間に近接	○交通渋滞 ○信号交差点の連続
	中山道	○児童通学時の危険性 ・通学路指定された生活道路へ交通が流入	○国道8号の渋滞時における迂回交通の流入
<b>観光</b>		○観光入込客数の伸び悩み ・入込客数が減少傾向	○観光地間の相互連携

## 政策目標

産業振興の促進

交通の円滑化

交通安全の確保

観光振興の促進

# 6.地域の将来像との整合

## 滋賀県の総合計画等

<p>【滋賀県】「滋賀県道路整備マスタープラン(第2次)(H24.3)」</p>	<p>基本方針(抜粋)</p>
<p>【道路整備の基本方針】</p>	<p>○4つの政策目標</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・増加する人口や産業の集積に追いつかず、高速道路から市町道まで、まだまだ整備を必要としている道路が多い状況である。地理的優位性や内陸工業県としての産業集積、大学や研究機関などの知的集積、地域で培われた文化などの「地と知の力」を活かすことが重要。マスタープラン(第2次)では、以下の4つの政策目標を掲げ、これらを実現するための方策を提示する。</li> <li>(1) 県内産業の活性化と地域文化の交流</li> <li>(2) 誰もが安心・安全に暮らせる優しい県土の実現</li> <li>(3) 環境負荷の軽減と個性と潤いのある生活空間の創造</li> <li>(4) 地域の自立的発展と不安のない暮らしの創出</li> </ul> <p>【産業振興の促進】 【交通の円滑化】 【交通安全の確保】</p> <p>○地域振興を支援する道路整備</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・優れた観光拠点を有機的に連結し、地域全体の魅力ある特色をPRすることが大切である。このため、自然、歴史文化遺産の保全に留意するとともに、観光・交流軸としての道路整備を推進し、観光拠点相互間のネットワーク化を促進する。</li> </ul> <p>【観光振興の促進】</p>
<p>【政策目標を実現する道路ネットワークの形成】</p>	<p>○地域間を連絡する環状道路網の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・本県の地理的特性として、中央の琵琶湖を取り囲むように市街地が分布しているため、県内の地域間を連絡するには、まず琵琶湖を取り囲む環状道路網の形成が幹線であり、国道1号、8号、161号等により構成される広域幹線道路の整備を促進する。</li> </ul> <p>【産業振興の促進】</p> <p>○地域内での利便を高める幹線道路や生活道路の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・国道、主要地方道等を整備するとともに、日常の通勤通学や買い物、病院などへの利便性を高める生活道路の充実を図る。</li> </ul> <p>【交通の円滑化】</p>
<p>【滋賀県】「滋賀交通ビジョン(H26.3)」</p>	<p>滋賀の交通政策の方向性(抜粋)</p>
<p>【広域交通政策の方向性】</p>	<p>○放射状ネットワークの強化に向けた取組</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・3圏域との交流、連携の強化に資する放射状ネットワークとなる高速道路や一般国道など主要道路の整備を促進。</li> </ul> <p>【産業振興の促進】</p> <p>○クロスポイントの形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・阪神港、伊勢湾港、敦賀港、関西国際空港、中部国際空港といった隣接圏域の国際物流拠点を組み合わせ、選択しながら利用できるよう、国際物流と連動した広域交通体系の整備が重要。</li> </ul> <p>【産業振興の促進】</p> <p>○まちづくりと一体となった交通の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・高齢者や障害者の円滑な移動の確保や観光誘客による地域の活性化などは、交通政策の枠を超えて、福祉、産業振興など他の行政分野とも関わりつつ県全体に共通する課題である。</li> </ul> <p>【観光振興の促進】</p>

## 各市町の総合計画等

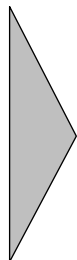
<p>【彦根市】彦根市総合計画(H26.7)</p>	<p>○活力ある地域産業の振興</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・企業立地を促進し、雇用機会の拡大、消費力の向上、本市財政基盤の強化をめざす。【産業振興の促進】</li> </ul> <p>○総合的な交通体系の確立</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・幹線道路の整備によって、市民生活における安全で円滑な移動を確保する。【交通の円滑化】 【交通安全の確保】</li> </ul> <p>○交通安全対策の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・関係機関、団体と連携しながら、交通安全意識と交通道德の普及に努め、交通事故のない安全で住みよいまちをめざす。【交通安全の確保】</li> </ul> <p>○魅力ある交流の場の創出</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・観光シーズンの交通渋滞が増加しているなど交通対策が重要である。【観光振興の促進】</li> </ul>
<p>【東近江市】東近江市道路整備基本計画(H25.3)</p>	<p>○交通需要に対応した道路交通容量の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・混雑多発箇所が集中する国道8号の御幸橋周辺ではさまざまな交通が集中している。国道8号バイパス整備等により当該交通の分散化、整序化により交通負荷の軽減を図る。【産業振興の促進】 【交通の円滑化】 【交通安全の確保】</li> </ul> <p>○観光地への低いアクセス性</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・観光地のアクセス道路は混雑度が1.0を上回る状況にあることからアクセス性は低い。【観光振興の促進】</li> </ul>
<p>【愛荘町】愛荘町総合計画後期計画(H25~H29)</p>	<p>○各産業の連携</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・各分野が連携を図りながら、町特産品の開発や流通販路の開拓・共同宣伝・製造等に取り組む。【産業振興の促進】</li> </ul> <p>○広域交通網の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・京阪神や中京圏、北陸圏と本町を結ぶ広域交通網の強化を図るため、国道8号バイパス、国道8号等の道路整備を促進する。【産業振興の促進】</li> </ul> <p>○観光の振興</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域の自然、歴史、産業、文化などさまざまな地域資源の活用とネットワーク化を図り、人・モノ・情報の交流とにぎわいの輪が広がるまちづくりをめざして広域的な観光ネットワークの強化に努める。【観光振興の促進】</li> </ul>
<p>【豊郷町】豊郷町総合計画(H20.3)</p>	<p>○道路・交通の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域間相互の有機的な連携を強化するため、幹線道路や生活道路の計画的な整備を図る。【産業振興の促進】 【交通の円滑化】</li> </ul> <p>○交通安全・防犯対策・消費者対策の充実</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通事故の起きない環境に努める。【交通安全の確保】</li> </ul>
<p>【甲良町】甲良町新総合計画(H22.4)</p>	<p>○工業、建設業</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・高速道路とのアクセスが向上するという条件を活かして企業誘致を目指した取り組みを進める。【産業振興の促進】</li> </ul> <p>○観光</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・町内の観光資源を結ぶ観光ルートを定める。【観光振興の促進】</li> </ul>
<p>【多賀町】第5次多賀町総合計画、基本計画(H28.3)</p>	<p>○快適に暮らすための生活基盤の充実</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・国道8号バイパスの早期着工にむけた取り組みを継続する。【産業振興の促進】</li> </ul> <p>○まちの活力をつくり出す地域産業の活性化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・周辺市町との連携による広域観光振興を強化・継続する。【観光振興の促進】</li> </ul>

# 7.政策目標の案(整備方針の検討)

◇地域の課題や将来像等を踏まえ、当該地域の政策目標を設定

地域や道路の状況や課題

地域の将来像



- 1.産業振興の促進
- 2.交通の円滑化
- 3.交通安全の確保
- 4.観光振興の促進

◇対策案の検討(案)

## 【産業振興関連】

産業振興を促進  
(産業活性化、雇用創出)する道路整備とは

## 【交通関連】

生活交通(通勤、買い物等)の利便性を向上させる道路整備とは

## 【事故関連】

既存道路から交通を転換し、安全性を高める道路整備とは

## 【観光振興関連】

観光振興を支援する道路整備とは



当該地域に求められるサービスとは

⇒安全な沿道空間を確保するとともに、産業振興・観光振興を促進する道路ネットワークの確保



当該地域の課題を解決し、地域の将来像を実現する複数案を設定し比較検討

# 8.意見聴取方法(案)

- 以下のとおり、地域から意見聴取を実施。

## 1. 意見聴取（1回目）の内容

意見聴取の項目	把握する意見	回答方法
①国道8号の利用状況について	主な利用目的	選択式（複数）
	利用頻度	選択式（複数）
	主な移動手段	選択式（複数）
②地域の課題について	提示した複数の課題について、それぞれの程度問題だと思うか	選択式（複数）
	提示した課題の他に、困っていることや問題はないか	自由回答
③道路整備の必要性について	道路整備の必要性が、あると思うか思わないか	選択式（1つ）

# 8.意見聴取方法(案)

## 2.意見聴取の対象(案)

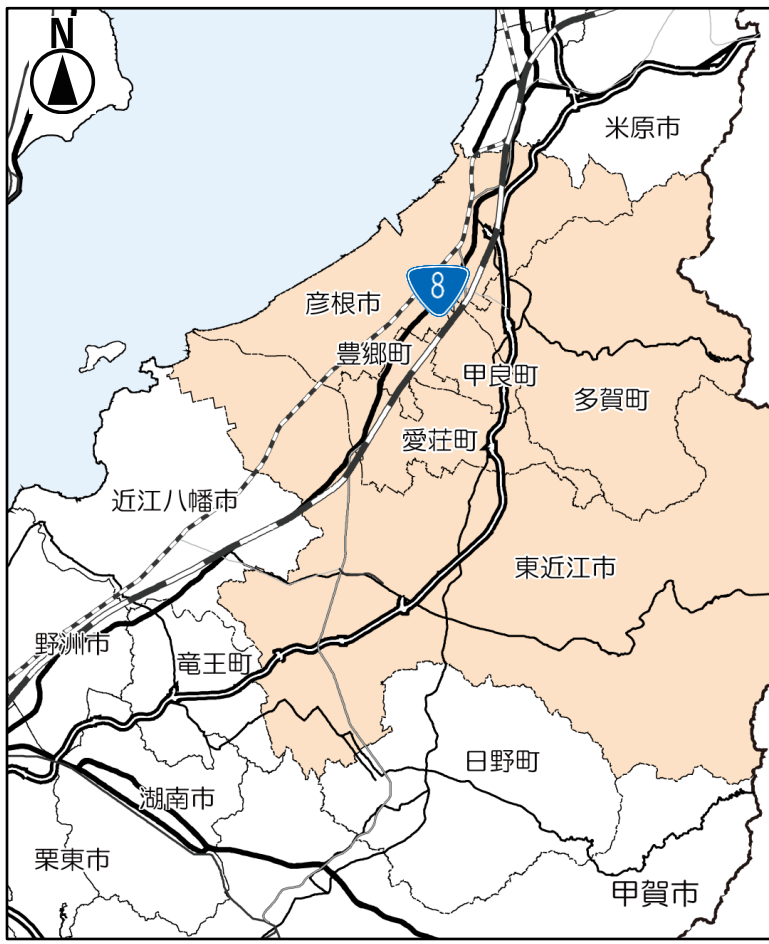
### ・アンケートによる意見聴取の対象(案)

項目	調査対象者	調査手法・規模
地域住民	彦根市、東近江市、愛荘町、豊郷町、甲良町、多賀町	無作為抽出による 郵送配布(約15,600票)
事業者等	沿道事業所(彦根市、東近江市、愛荘町、豊郷町、甲良町、多賀町)	無作為抽出による 郵送配布(約1,200事業所)
道路利用者	滋賀県等 滋賀県内の沿道地域	Web 留置(市町役場、道の駅)

### ・ヒアリング調査による意見聴取の対象(案)

項目	関係団体	
	○トラック協会【1団体】	○バス協会【1団体】
	○観光協会【7団体】	○警察機関【2団体】
	○消防機関【2団体】	○経済団体【8団体】
	○自治体【7自治体】	

### ■意向調査(沿道住民、沿道事業所)の配布範囲



## 3.地域への意向調査の周知方法

情報提供の項目
当該地域の各市町村のホームページに意向調査(Web)のバナーを設定
チラシ、滋賀国道事務所ホームページ等で幅広く広報を実施

## 4.意見聴取期間

◇1ヶ月程度

## 5.実施主体

◇国土交通省 近畿地方整備局 滋賀国道事務所

# 8.意見聴取方法(案)

## 6.調査票の設問案

### ■第1回意見聴取における調査方法及び質問内容

#### 1)調査概要

→○計画の概要、調査対象箇所の提示

### 国道8号 彦根～東近江における道路計画に関する 第1回アンケート調査(案) ◆◆ご協力をお願い◆◆

本アンケートは、国道8号(彦根～東近江間)の計画検討にあたり、計画づくりの初期段階から、みなさまへ情報提供を行うとともに、広くご意見をお聴きし、それを計画に反映していくための取り組みとして実施するものです。


調査結果は、集計・とりまとめ後、国土交通省 近畿地方整備局 滋賀国道事務所のホームページ等で掲載する予定です。

今回の調査は、滋賀県湖東部の国道8号周辺の地域(彦根市、東近江市、愛荘町、豊郷町、甲良町、多賀町)にお住いの方を対象としてさせていただいたものであり、調査結果は統計的に処理し、住所・氏名や個人の意見等が特定されることはありません。

お忙しいところ大変恐縮ではございますが、調査の主旨をご理解いただき、ご協力いただきますようお願い申し上げます。

～ アンケート記入にあたってのお願い～

- 1) 世帯の代表の方がご回答ください(世帯主である必要はありません)。
- 2) アンケートご記入の際には、同封しております「パンフレット：一般国道8号(彦根～東近江間)周辺地域の概要」をお読みいただきますよう、お願いします。
- 3) 問1から順番にご回答いただき、回答はアンケート調査票内の返信用はがきにご記入ください。
- 4) 記入済みのアンケート調査票は、返信用はがきを切り取り、平成●●年●●月●●日までに、お近くの郵便ポストに投函(切手不要)していただきますよう、お願いします。


 <調査実施主体>(差出人・還付先)  
 国土交通省 近畿地方整備局 滋賀国道事務所 調査課 アンケート係  
 〒520-0803 滋賀県大津市竜が丘4番5号  
 TEL: 077-523-1816

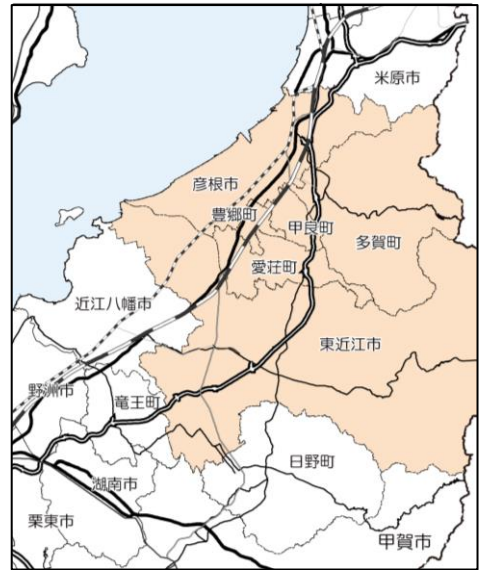
<調査協力>  
 滋賀県・彦根市・東近江市・愛荘町・豊郷町・甲良町・多賀町

<お問合せ先> 「回答の際のご不明点」は、下記にお問い合わせください  
 国道8号 彦根～東近江における道路計画に関する  
 第1回アンケート調査 サポートセンター TEL: 0120-●●●-●●●●  
 (受付期間: 平成●●年●●月●●日(●)～●●年●●月●●日(●))  
 (受付時間: 午前9時～午後6時、土曜、日曜、祝日を含む)

### 国道8号 彦根～東近江における道路計画に関する 第1回アンケート調査(案) 用紙:A4両面を想定

#### ■一般国道8号(彦根～東近江)とは

滋賀県東部の国道8号の周辺地域は、彦根市・東近江市・愛荘町・豊郷町・甲良町・多賀町の2市4町で構成されております。国道8号では、日常的な渋滞が発生し、事故も多発する等、生活や企業活動に影響を及ぼしております。

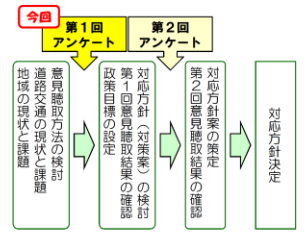


#### ■アンケート調査へのご協力をお願い

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ます。

本アンケートは、国道8号の様々な課題に対応する計画策定にあたり、地域の皆さまのご意見をお聞かせ頂くための第1回目の調査です。

ご意見は統計的に処理し、住所・氏名や個人の意見等が特定されることはありません。ご多忙の中、恐れ入りますが、ご協力のほどよろしくお願い致します。



# 8.意見聴取方法(案)

## 6.調査票の設問案

### ■第1回意見聴取における調査方法及び質問内容

#### 2)国道8号と地域の現状

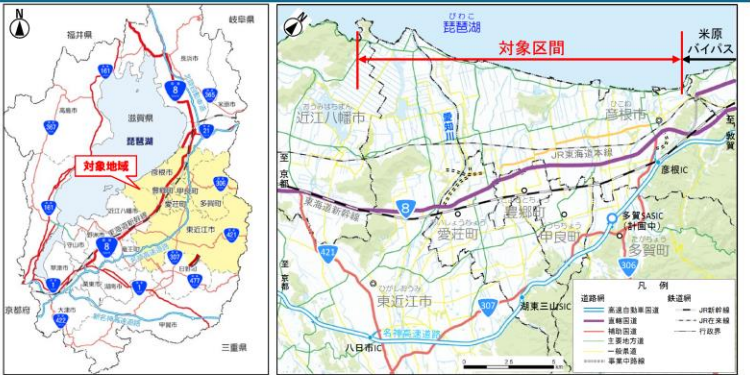
→○地域の課題を提示

### 一般国道8号(彦根~東近江間)周辺地域の概要

このアンケートは、滋賀県彦根市、東近江市、愛荘町、豊郷町、甲良町、多賀町の道路計画について、周辺地域の皆さまにご意見を伺うアンケート調査です。  
アンケートは2回行い、第1回(今回)では、地域の皆様が感じている地域や道路の現状と課題について、ご意見をお伺いします。  
また、第2回(次回)では、地域の課題を解決するための対策案についてお伺いする予定です。  
アンケートにご協力いただきますよう、よろしくお願ひします。

まず、以下をご覧になった上で、別紙のアンケートにご回答ください。

**対象地域** \*このアンケートでは、滋賀県彦根市、東近江市、愛荘町、豊郷町、甲良町、多賀町のことについてお伺ひします。



### 地域の現状と課題

#### 【産業振興】事業所から高速ICまでのアクセス性が悪いことが課題

■対象地域の位置  
主要都市、自動車圏内約2時間程度でアクセスすることから、地理的に優位



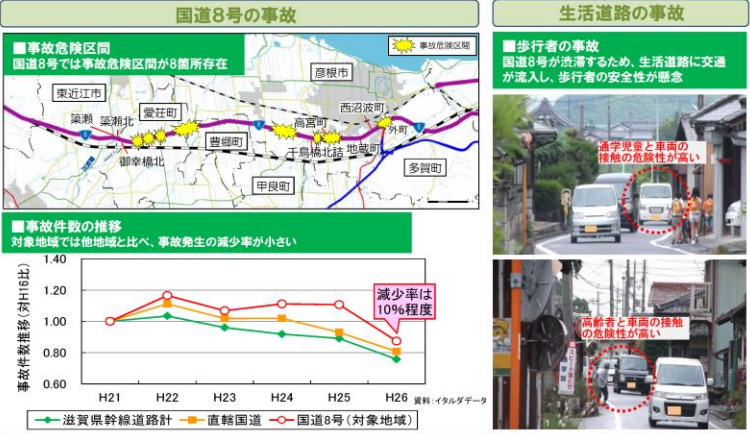
■事業所の状況  
対象地域の主要な事業所は国道8号沿線に集積している。国道8号が渋滞することで主要事業所から高速ICまでアクセスするのに時間を要し、地理的優位性を活かされておらず、さらなる産業活動の発展を阻害している



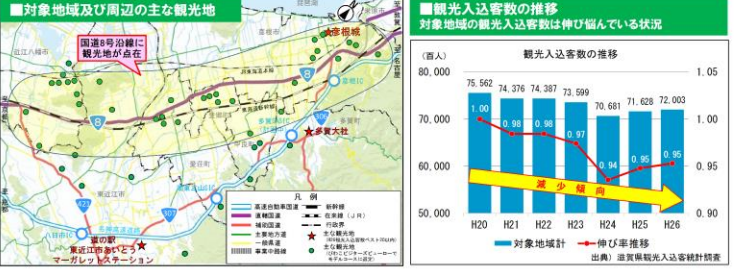
### 【生活道路の利便性向上】国道8号の渋滞により、通勤や買い物といった生活交通の利便性が低いことが課題



### 【交通安全性の確保】国道8号の追突事故、生活道路の歩行者の安全性向上が課題



### 【観光振興】観光入込客数が減少していることが課題









# 9. 今後の計画段階評価のすすめ方(案)

今回

【平成28年12月】

