

一般国道8号

米原バイパス

Maibara Bypass



平成16年2月撮影

国土交通省 近畿地方整備局
滋賀国道事務所

事業の概要

一般国道8号は、新潟市を起点に京都市に至る路線で、北陸地方と京阪神圏とを結び、また、一般国道21号を介して中京圏とを結びわが国で最も重要な幹線道路のひとつである。

現道は、近年の自動車輸送の大型化や著しい交通量の増加及び、沿道の開発等により輻輳する自動車交通を処理しきれず、その機能は著しく低下している。

長浜バイパスは、長浜市市街地を避け、東側を迂回して長浜市加田町で米原バイパスと接続し、全線4車線で供用している。

米原バイパスは、長浜バイパスに接続して米原市顔戸で現道と交差し米原市市街地の西側を迂回し、彦根市佐和山で現道にタッチする。

両バイパスにより、狭隘な現道の交通混雑解消及び歩行者の安全確保がはかられます。

事業の経緯

【長浜バイパス】

昭和41年度	事業化
昭和42年度	用地買収着手
昭和44年度	都市計画決定（長浜市北新町～同市加田町 L=6.0km）
昭和45年度	工事着手
昭和47年 7月20日	暫定供用開始（長浜市北新町～同市川崎町 L=2.1km）
昭和48年12月28日	都市計画決定（東浅井郡虎姫町中野～犬上郡多賀町土田 L=26.1km）
昭和52年 8月 1日	全線で暫定供用開始
昭和58年 4月 2日	4車線一部供用（長浜市北新町～同市勝町 L=4.1km）
平成 9年 4月 9日	全線で4車線供用開始

【米原バイパス】

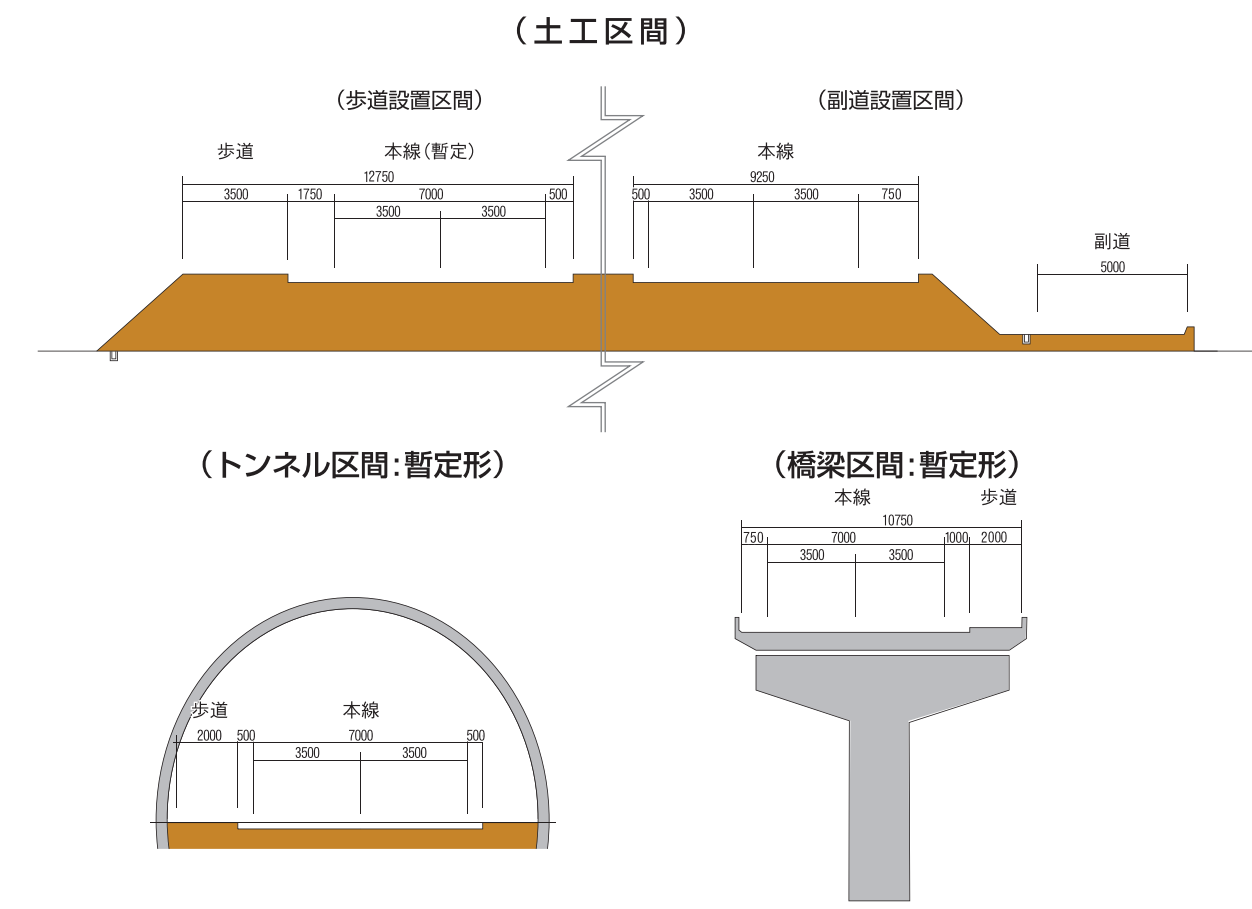
昭和41年度	事業化（長浜市加田町～米原市顔戸 L=2.4km）
昭和42年度	用地買収着手（長浜市加田町～米原市顔戸 L=2.4km）
昭和45年度	工事着手（長浜市加田町～米原市顔戸 L=2.4km）
昭和48年度	事業化（米原市顔戸～彦根市佐和山 L=7.9km）
昭和48年12月28日	都市計画決定（東浅井郡虎姫町中野～犬上郡多賀町土田 L=26.1km）
昭和52年 8月 1日	暫定供用開始（長浜市加田町 L=0.4km）
昭和62年度	用地買収着手（米原市顔戸～彦根市佐和山 L=7.9km）
平成 2年度	工事着手（米原市顔戸～彦根市佐和山 L=7.9km）
平成11年11月 9日	4車線一部供用開始（長浜市加田町～米原市顔戸 L=2.0km）
平成16年 3月30日	暫定供用開始（米原市顔戸～米原市中多良 L=3.2km）

計画の概要

計画諸元

箇所名	長浜バイパス	米原バイパス	
区間	起点名	長浜市北新町	長浜市加田町
	終点名	長浜市加田町	彦根市佐和山
	延長	5.8km	10.3km
道路の区分	第3種 第1級		
設計速度	80km/h		
車線数	4車線（暫定時2車線）		
車線幅員	3.5m		
最小曲線半径	300m	440m	
最急縦断勾配	2.8%	4.0%	

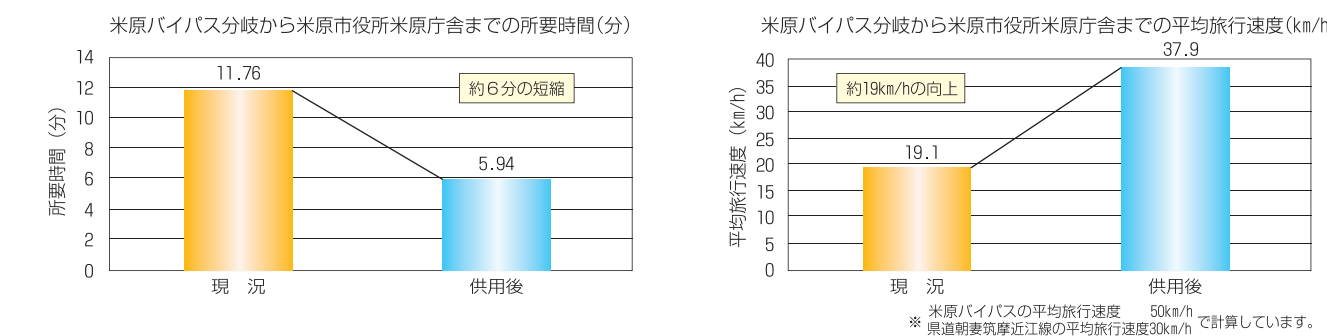
標準断面図



米原バイパスの整備効果予測（7工区供用による効果）

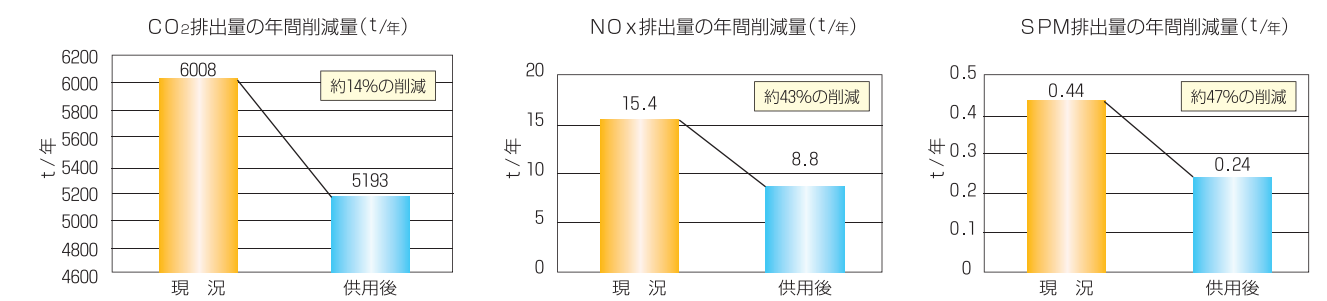
交通状況の改善

米原バイパスを利用することにより、米原バイパス分岐（顔戸交差点）から米原市役所米原庁舎までの所要時間及び平均旅行速度の大幅な向上が期待できます。



国道8号における沿道環境の改善

自動車から排出されるCO₂、NO_x、SPMの大幅な低減が期待できます。



米原バイパスに用いた新技術

高架部には、「大変位吸収システム」という新技術を採用しています。

「橋」は温度変化などによって橋桁が伸び縮みするため伸縮装置を設けます。通常時及び中小規模地震時は、橋桁間の変位はそれほど大きいものではないため、下図のように伸縮装置の伸び縮みで対応します。しかし、阪神・淡路大震災のような大規模地震の場合、変位が大きいため、一部舗装を破壊しながらスライドプレートが移動しその変位に対応します。

