

1. 一般国道202号唐津バイパスの課題

① 渋滞ボトルネックのため周辺生活道路へ通過交通が流入し安全性が低下

- 当該区間は前後4車線に挟まれた2車線の橋梁部で、交通量2.1万台/日が通行しており、近接している大土井交差点から唐津市街地に向かう右折車両の渋滞による直進阻害とボトルネックを起点とした渋滞が発生。(図1、【写真①】)
- 当該区間の交通渋滞を避けるために周辺生活道路へ流入し、通勤・通学時の安全確保が課題。(図1、【写真②】)



図1 対象区間の交通状況と周辺生活道路への迂回状況



【写真①】 ボトルネックとなる2車線橋梁部



【写真②】 周辺生活道路に流入する通過交通

② 速度低下による追突事故が発生

- 対象区間の死傷事故率(91.2件/億台キロ・年)は佐賀県平均(72.9件/億台キロ・年)を上回っており、事故類型では全てが追突事故であり、安全性に課題。(図2、図3)

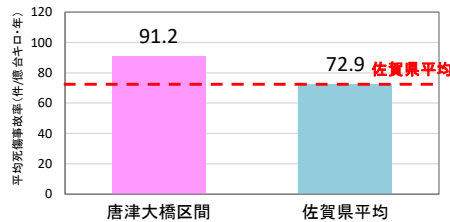


図2 対象区間の死傷事故率

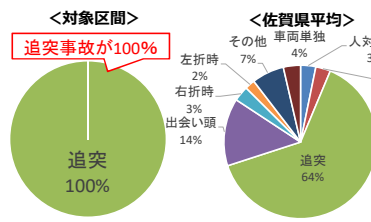


図3 対象区間の事故類型

③ 唐津市中心部への代替路の確保

- 国の特別名勝に指定されている虹の松原を通過する(県道)虹の松原線において、令和元年の倒木による重大事故を期に、強風時には通行規制を実施。(図5)

- (県道)虹の松原線の交通規制時には国道202号が迂回ルートとなるため、交通規制時における代替路の確保や交通負荷の軽減が課題。(図6)



図4 虹の松原交通規制時の対象区間交通状況

2. 原因分析

① ボトルネックによる渋滞の発生

- 当該区間は4車線区間に挟まれた2車線区間のため、交通容量を超過する交通量約2.1万台/日が流入し、ボトルネック部において速度低下が生じ、渋滞が発生。(図5)
- 主要渋滞箇所となる大土井交差点の直進車線は2車線あるが、交差点手前の唐津大橋が片側1車線のため、右折車の後続車の通行阻害などが起こり、交差点部では直進2車線が有効に利用されていない。(図6、【写真③】)



図5 対象区間の交通量と渋滞長



【写真③】 大土井交差点の流入部

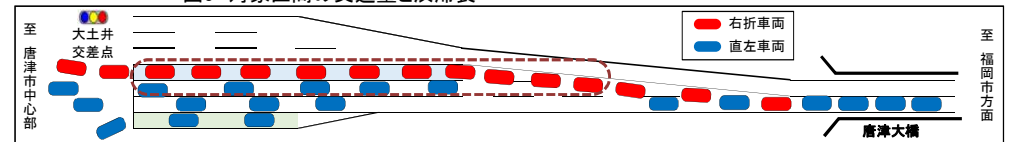


図6 対象区間の右折車両による後続車直進阻害

② 車線減少に起因する急ブレーキ挙動の発生

- 渋滞ボトルネックとなる4車線から2車線への絞り込み区間では、無理な車線変更を行う車両などにより、追突事故の要因となる急ブレーキの発生頻度が多くなっている。(図7)

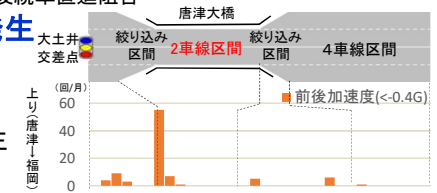


図7 対象区間の急ブレーキ発生状況

③ 幹線道路の容量不足による交通機能低下

- 松浦川を渡河する4車線の幹線道路がないため、幹線道路の容量不足により並行路線の通行規制時に代替道路としての機能が低下。(図8)

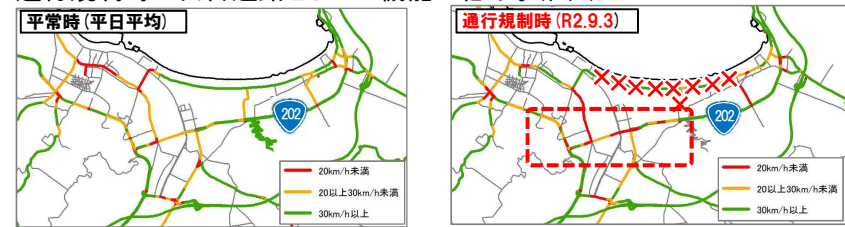


図8 並行道路通行規制時における対象区間周辺の速度状況

3. 政策目標

- ① 不足容量確保による幹線道路の速達性向上
- ② 渋滞ボトルネック解消による幹線道路の安全性確保
- ③ 幹線道路の容量拡大による代替道路としての機能向上

一般国道202号 唐津バイパスにおける計画段階評価

4. 対策案の検討

評価項目		【案①】4車線化整備案	【案②】交差点部分立体案
ルートの趣旨		延長 1.3km	延長 0.7km
政策目標	不足容量確保による幹線道路の速達性向上	○ ・当該区間整備により、容量を確保し国道202号の速度向上 ○ピーク時における対象区間の旅行速度 (整備前)20km/h → (整備後)54km/h ・当該区間の混雑解消により、周辺生活道路への迂回進入を抑制	△ ・主要渋滞箇所となる交差点部立体化により国道202号の速度向上 ○ピーク時における対象区間の旅行速度 (整備前)20km/h → (整備後)36km/h ・当該区間の混雑解消により、周辺生活道路への迂回進入を抑制
	渋滞ボトルネック解消による幹線道路の安全性確保	○ ・渋滞ボトルネックの解消により、速度低下に起因する交通事故の減少 ○死傷事故率 (整備前)91件/億台キロ・年 → (整備後)71件/億台キロ・年	△ ・交差点立体化により、交差点部に起因する交通事故の減少 ○死傷事故率 (整備前)91件/億台キロ・年 → (整備後)82件/億台キロ・年 ・渋滞ボトルネック部における事故の危険性は残る
	幹線道路の容量拡大による代替道路としての機能向上	○ ・4車線化により、幹線道路の容量拡大、速度向上を図り、通行規制時の代替機能を向上させることで沿線地域の日常生活を支援	△ ・現況2車線で主要渋滞箇所を部分的に立体化するため、通行規制時における代替道路としての機能向上は限定的
道路整備による影響	自然環境(地形の変更)	○ ・橋梁区間は下部工が施工済みのため、地形の変更がない	○ ・現況の道路内での整備のため、地形の変更がない
	景観への配慮	○ ・現道拡幅のため、眺望の阻害が生じない	△ ・部分立体化構造となるため、現況と比べて眺望の阻害が生じる
	事業費	約60億円	約66億円
総合評価		○	△



対応方針(案) 案①による対策が妥当

- 【計画概要】**
- ・路線名：一般国道202号
 - ・区間：佐賀県唐津市鏡～佐賀県唐津市和多田大土井
 - ・概略延長：1.3km
 - ・車線数：4車線
 - ・種別区分：第4種第1級
 - ・設計速度：60km/h

(参考) 当事業の経緯等

- [都市計画決定等の状況]
- ・S48：都市計画決定
- [地域の要望等]
- ・R1. 5：佐賀県整備促進期成会佐賀県地方連絡協議会が国土交通省に唐津バイパス4車線化促進を要望
 - ・R3. 11：佐賀県知事が国土交通省、財務省に唐津バイパス4車線化の早期事業化を要望
 - ・R4. 1：佐賀県唐津市、唐津商工会議所、唐津上場商工会、唐津東商工会が国土交通省に唐津バイパス唐津大橋4車線化の早急な整備を要望
 - ・R4. 2：佐賀県知事が国土交通省に唐津バイパス4車線化の早期事業化を要望

