

筑西市・桜川市地域における計画段階評価

1. 筑西市・桜川市地域の課題

①国道50号の交通渋滞

○茨城県内の直轄国道の混雑度は1.2で全国1位である中、当該区間は混雑度は1.84で県内の国道50号における2車線区間でワースト1位(図1)



写真1 門井交差点付近の混雑状況



図1 協和バイパス周辺の国道50号の混雑度

②速度低下による追突事故が発生

○当該区間は、著しい速度低下から引き起こされると考えられる追突事故の割合が約8割を占めており、安全性に課題(図2)。

○県内の国道50号の単路部事故のうち、当該区間の2区間が発生件数ワースト10位に入るなど、事故の多い区間が存在(図3)。

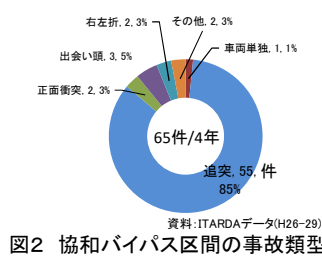


図2 協和バイパス区間の事故類型

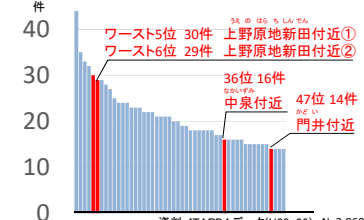


図3 国道50号(茨城県内)ITARDA区間別単路部事故発生件数(50位以上のみ表示)

③地域産業の物流に支障

○茨城県の農業産出額は全国3位と盛んである中、当該区間沿線の筑西市はそば・きゅうり・すいかなど多数の農作物で県内1位の産出額を誇っている(図4)。筑西市農産物ブランド化推進事業マスタープランを策定し、更なるブランド化や販路の拡大を図っているところ。

○当該区間は農産物等を首都圏や県内各所に展開する重要な物流幹線となっているが、交通容量超過による渋滞により、円滑な物流活動に支障(図5)。

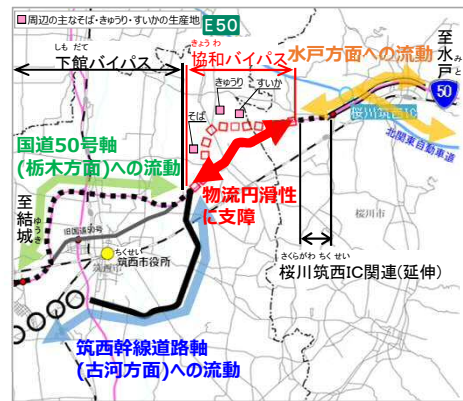


図5 協和バイパス区間の物流流動状況と周辺ネットワーク

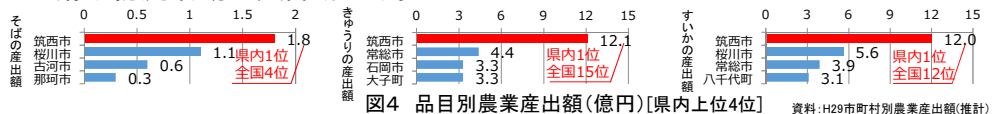


図4 品目別農業産出額(億円)(県内上位4位) 資料:H29市町村別農業産出額(推計)

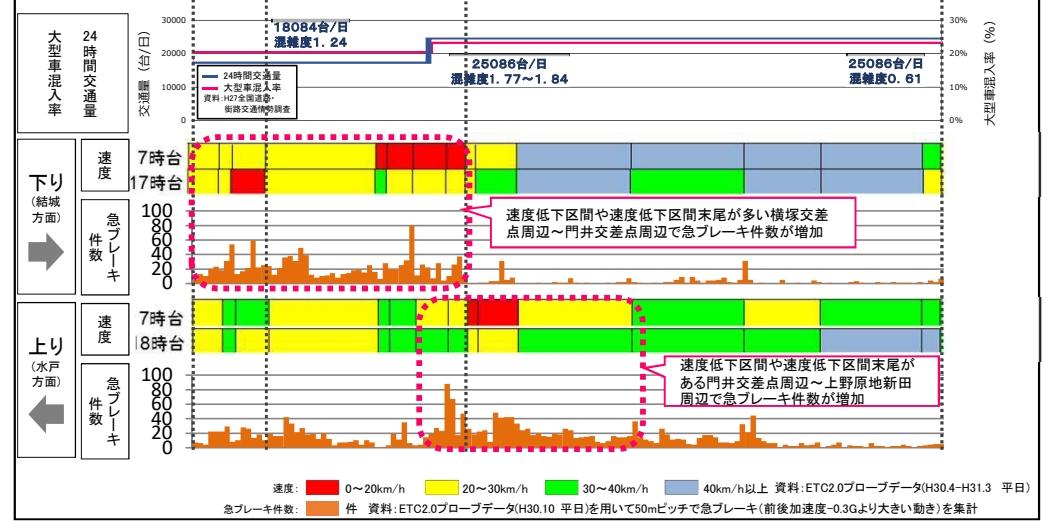
2. 原因分析

①交通容量の不足による渋滞が発生

○国道50号は茨城県水戸市と栃木県を結ぶ東西軸を担っており、当該区間は、交通量、大型車混入率ともに多い状況となっている。

○前後区間はバイパス整備や4車線整備済で、当該区間には並行する幹線道路がないため、多くの交通が流入するため交通容量の不足による渋滞が発生

○特に主要渋滞箇所となっている門井交差点では朝夕ピーク時間を中心に速度低下が発生



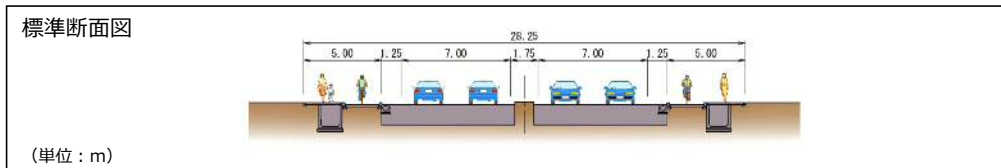
3. 政策目標

- ①交通容量の確保による交通渋滞の緩和
- ②著しい速度低下に起因する交通事故の減少
- ③道路ネットワークの連携強化による物流生産性向上を支援

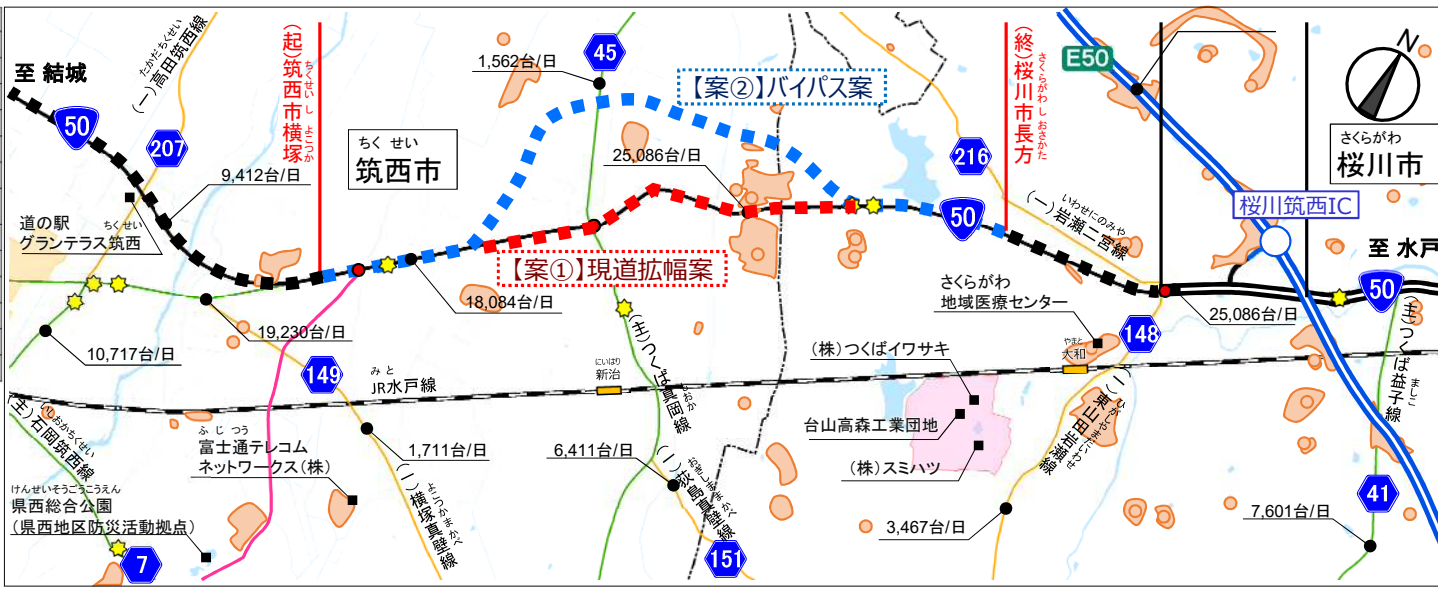
筑西市・桜川市地域における計画段階評価

4. 対策案の検討

評価軸		【案①】現道拡幅案	【案②】バイパス案
交通容量の確保による交通渋滞の緩和	○	4車線化により交通渋滞は緩和 混雑度 国道50号(門井交差点～筑西市桜川市境) 【現況】1.84 ⇒ 【整備後】0.77	○ バイパスへの交通転換により、現道の交通量は減少し、交通渋滞が緩和 混雑度 国道50号(門井交差点～筑西市桜川市境) 【現況】1.84 ⇒ 【整備後】0.61
著しい速度低下に起因する交通事故の減少	×	交通量の増加により現道の事故件数は増加 追突事故件数 国道50号(横塚交差点～桜川市長方) 【現況】55件/4年 ⇒ 【整備後】75件/4年	○ バイパスへの交通転換により、現道の交通量は減少し、事故件数が減少 追突事故件数 国道50号(横塚交差点～桜川市長方) 【現況】55件/4年 ⇒ 【整備後】45件/4年
道路ネットワークの連携強化による物流生産性向上を支援	△	沿道利用交通と通過交通の混在は残存するが、容量確保により速達性が向上する	○ 沿道利用交通と通過交通の機能分担が図られ、速達性が向上する
生活環境(支障物件)施工時の影響	×	支障物件数 約150～250件 全線現道拡幅であるため、施工時の交通規制等の影響が大きい。	△ 支障物件数 約50～100件 現道拡幅施工区間のみ、施工時の交通規制等の影響がある。
自然環境の改変	△	現道拡幅区間には埋蔵文化財が確認されており、影響を与える可能性がある。	△ バイパス区間において、自然環境の改変により影響を与える可能性がある
コスト	△	約360億円	約350億円



- 凡例
- 高速道路
 - 一般国道
 - 主要地方道
 - 一般都道府県道
 - 主要渋滞箇所
 - 事故危険区間
 - 交通量 (※27一般交通量調査)
 - 市街地(集落)
 - 工業団地
 - 埋蔵文化財
 - 主な施設
 - 市町村境界線
 - 車線数(車線/4車線)



- 対応方針(案) : 案②による対策が妥当
- 【計画概要】
- 路線名 : 一般国道50号
 - 区間 : 筑西市横塚～桜川市長方
 - 概略延長 : 6.3Km
 - 道路規格 : 第3種1級
 - 車線数 : 4車線
 - 設計速度 : 80km/h

- (参考) 当該事業の経緯等
都市計画決定等の状況
H22年7月 都市計画決定
- 地域の要望等
- R1.6,11 桜川筑西ICアクセス強化促進協議会が要望
 - R2.1 茨城県道路整備促進協議会が要望
 - R2.1 筑西市長・桜川市長が要望
 - R2.2 茨城県知事が要望