

協和バイパス（都市計画道路 長方・蓮沼線）都市計画素案 の地元説明会の報告について

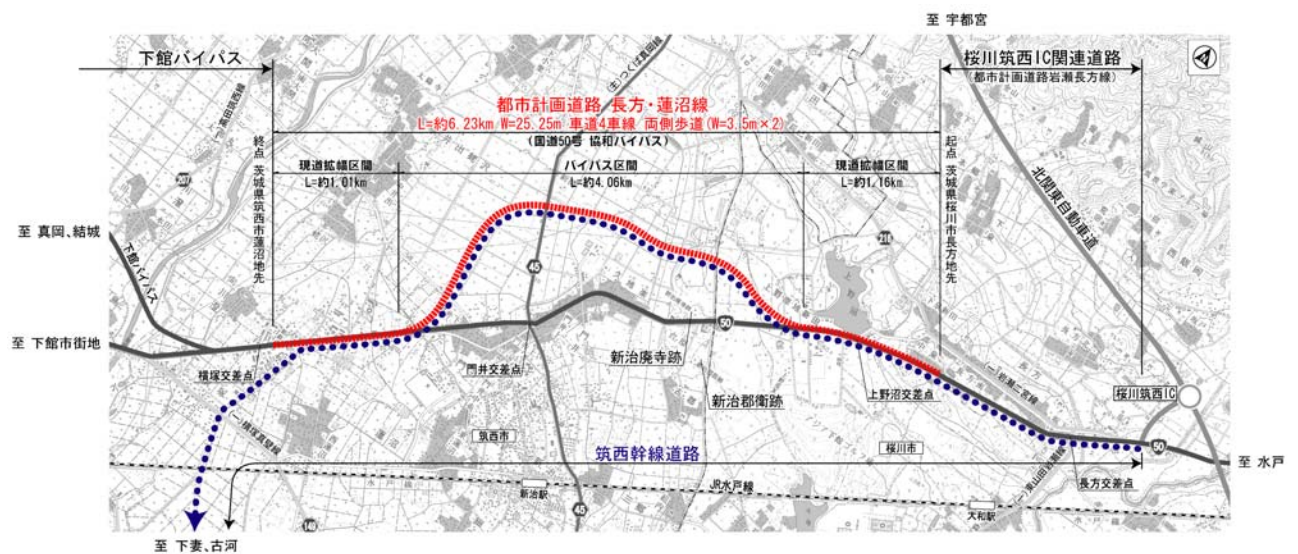
国道50号協和バイパスについては、昨年12月に「都市計画素案」の説明会を開催したところであります。当日、ご説明した内容と、主な意見と見解についてまとめましたので、お知らせ致します。

1. 説明内容

(1) 協和バイパスの目的

国道50号の現状における慢性的な交通混雑や、狭小な歩道での通行、沿道の生活環境等の課題に対して、改善を図るため計画するものです。

(2) 計画概要図



(3) 協和バイパスの整備効果

・交通混雑の緩和

交通混雑の緩和により移動の円滑化が図られ、物流の効率化と地域間の連携が強化されます。

・沿道の生活環境が改善

バイパス化する区間の現道においては、沿道の生活環境（騒音、大気質等）の改善が図られます。また、現道拡幅（4車線化）する区間については、車の流れが円滑になり、歩道も広く整備され、生活環境の改善が図られます。

・交通安全性の向上

十分な広さの歩道が整備され、歩行者・自転車の交通安全性が向上します。

・防災・医療活動への支援

移動の円滑化により近隣の救急病院への搬送時間が短縮されるほか、災害時・緊急時における迂回路が確保され、当該地域の救急活動支援道路となります。

(4) 今後の進め方

今後は説明会で、ご説明した素案をもとに都市計画原案を作成し、都市計画決定の手続きに着手してまいります。

都市計画は、公聴会や公告・縦覧、都市計画審議会での審議を経て、決定されます。

2. 主な意見と見解

(1) 協和バイパスのルート検討にあたり、どのような観点から現在のルートとなりましたか。また、下館バイパスに直接つなぐルートは考えられませんか。

国道50号下館バイパスは昭和58年に4車線で都市計画決定され、現在すでに一部が暫定2車線で供用されています。また、桜川筑西IC関連道路である都市計画道路岩瀬・長方線(国道50号)についても、平成17年に4車線で都市計画決定され、北関東自動車道の桜川筑西IC付近から整備が進められています。

国道50号協和バイパスについては、下館バイパス終点部(筑西市蓮沼地先)から、都市計画道路岩瀬・長方線の終点部(桜川市長方地先)までの区間を対象に、4車線道路としてルートの検討を行いました。

その際、当該区間の現道沿いの協和地区には人家が密集していることや、国指定史跡が存在することから、それらを迂回するよう一部区間をバイパスとして計画しました。バイパス区間では、農業地域を通過することから、農地の斜め分断及び農地の消失面積が少なくなるよう配慮し、ルートを選定しています。

また、当該区間は、桜川筑西ICから古河市に至る筑西幹線道路の一部区間を構成するため、古河・総和地区とのアクセスを考慮し、筑西幹線道路としての連続性を考慮した計画としております。

本計画は、平成14～15年度にかけて、各段階の検討内容や様々な情報を皆様にお知らせし、頂いたご意見やご提案を含めて、検討を進めてまいりました。

これらの観点及び建設コストを考慮し、総合的に検討した結果、本計画ルートが妥当であると考えております。

(2) 新たな道路は農地を通過しており、検討の段階で農地に及ぼす影響等についてはどのような配慮をしていますか。

できるだけ現況の農道や水路などに沿ったルートとし、農地の消失面積や、斜めに分断する延長が少なくなるよう努めております。

また、皆様から頂いたご意見などを参考にしながら、事業実施の段階で事業者が関係機関と協議し、できる限り営農の支障とならないよう対応してまいります。

(3) 当該路線にかかる用地買収や物件等の補償についてはどのようになりますか。

用地買収や物件等の補償については、事業実施の段階で事業者が個別に調査させていただき、対応してまいります。

なお、金銭による補償が基本となります。

(4) 現道拡幅となる区間は、現道とバイパスからの交通流入により混雑するようになりませんか。

起点部及び終点部の現道拡幅区間については、現在の2車線から4車線となる計画ですので、現在より大幅に交通容量が増加し、円滑に交通が流れるようになります。

また、道路の両側には、幅の広い歩道を計画しており、歩行者や自転車も安全かつ円滑に通行することができますようになります。

なお、事業実施の段階で事業者が、効率的な整備となるよう、周辺の交通状況や道路状況を十分に勘案のうえ、当該区間の適切な整備の手順を検討いたします。