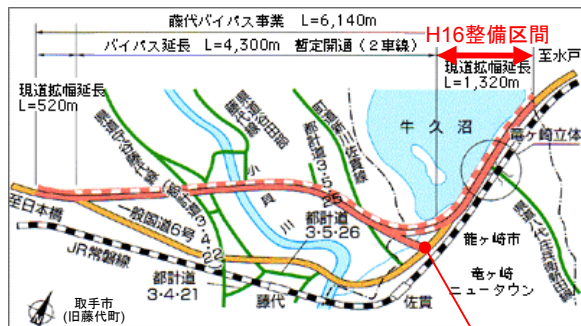


一般国道6号藤代バイパス

- ・取手市の旧藤代町市街地における交通渋滞緩和と沿道環境の改善を目的とした延長約6.1kmの道路です。
- ・平成17年3月に牛久沼大橋を含む未開通区間が開通し、全線が暫定2車線で供用しました。

⇒約3kmの渋滞が解消(八間堰交差点)
⇒CO₂発生量が約2%削減



整備箇所位置図

八間堰交差点

■開通前



■開通後

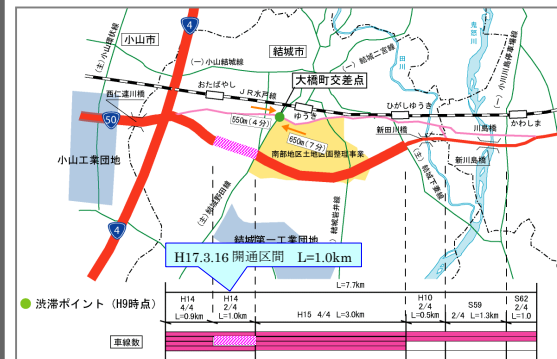


整備状況

一般国道50号結城バイパス

- ・結城市小田林から筑西市布川に至る7.7km区間のバイパスで、市街地の渋滞緩和、通過交通の円滑化、歩行者の安全確保等を目的として計画され、平成14年度までに全線を暫定2車線で供用しました。
- ・平成17年3月に1.0km区間を4車線化したことにより、新4号バイパスから主要地方道結城下妻線までの約5km間が4車線化しました。

⇒平均旅行速度が26km/h⇒43km/hに
⇒CO₂発生量が約30%削減



整備箇所位置図



結城バイパス(茨城県結城市)

整備状況

一般国道354号岩井水海道バイパス

- ・一般国道354号は本県の南西部地域を東西に横断しながら大洋村に至る広域幹線道路で、板東(旧岩井)及び水海道市街地においては、近年の交通量の増加により著しい交通渋滞が発生しています。
- ・このような交通渋滞の緩和を図るため、約9.8km区間の整備を進め、平成17年2月に全線が開通しました。

⇒つくばハイテクパークいわいから常磐道谷和原ICまでの所要時間が約14分短縮(36分⇒22分)



整備箇所位置図



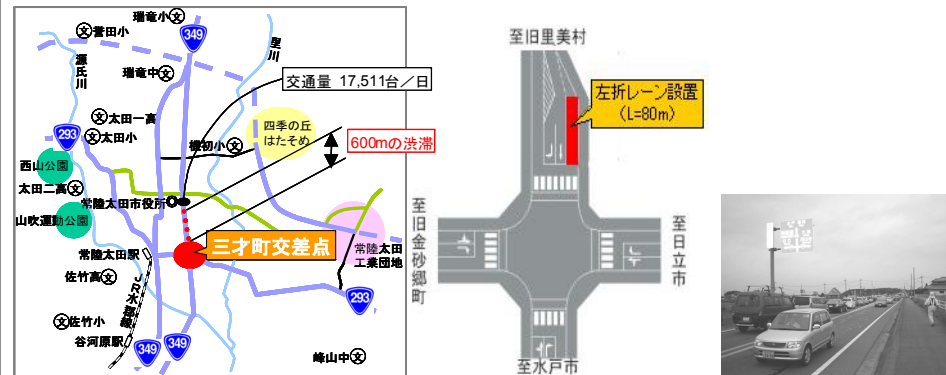
整備状況

一般国道349号三才町交差点改良

(安全快適なみち緊急整備事業)

- ・一般国道349号三才町交差点(常陸太田市)では、朝夕の通勤時間帯や行楽客の帰宅時間帯を中心に、福島方面から常磐自動車道日立南太田IC方面に向かう左折車量が多く、左折車による先詰まりから水戸方面に向かう車線において慢性的な渋滞が発生しています。
- ・平成16年10月、左折レーンを設置する交差点改良を実施しました。

⇒80mの左折レーン設置により約600mの渋滞が解消
⇒年間あたり渋滞損失額、約1億円の削減



整備箇所位置図

整備前の渋滞状況



整備状況

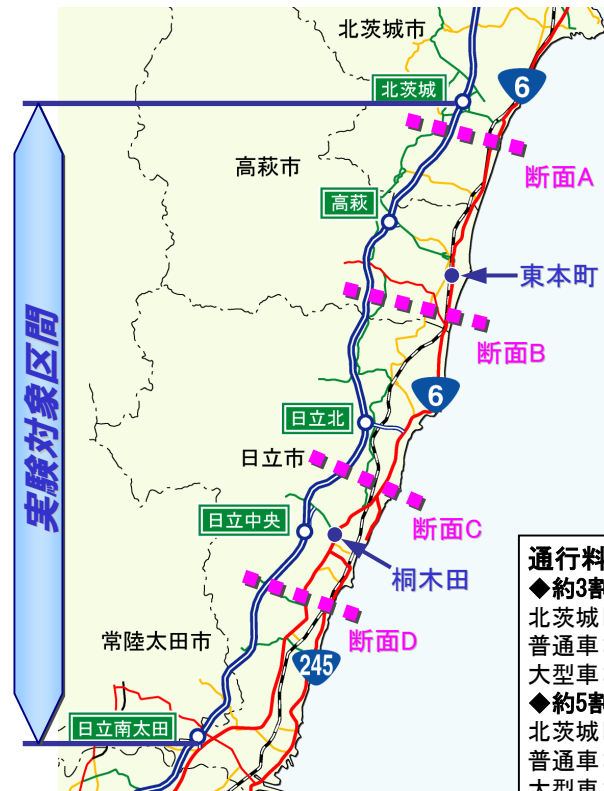
1 茨城県の道路整備状況

平成16年度の主な道路施策・事業

日立地区常磐自動車道社会実験

■ 社会実験の概要

実験期間: 平成16年9月～12月(24時間)
 割引対象: 常磐自動車道 北茨城、高萩、日立北、日立中央、日立南太田の5インターチェンジ間
 割引率: 全車約3割引〔9月10日～10月9日 1ヶ月〕
 全車約5割引〔10月10日～12月9日 2ヶ月〕



通行料金 (一例として)
◆約3割引
 北茨城IC⇄日立南太田IC
 普通車: 1,100円→ 750円
 大型車: 1,750円→ 1,200円
◆約5割引
 北茨城IC⇄日立南太田IC
 普通車: 1,100円→ 550円
 大型車: 1,750円→ 850円

※ 数値は全て5割引時の結果

実験による交通変化

常磐道ICペア交通量 約31～112%増加

全ICペアより最小値、最大値を抽出
 最小値: 高萩IC⇄日立中央IC
 最大値: 北茨城IC⇄日立南太田IC

※ICペア交通量: 任意のインターチェンジ間(ICペア)の交通量

一般道の断面交通量 最大3%減少

※左図 断面A、断面B、断面D

常磐道の断面交通量 最大22%増加

※左図 断面B、断面C

常磐道の交通分担率 4.0%増加

※実験対象区間での平均

※交通分担率: 全体の交通量のうち常磐道が分担する比率

高萩市東本町の最大渋滞長 南行きで1390m短縮

日立市桐木田の最大渋滞長 北行きで740m短縮

実験による効果 (各種アンケート結果より)

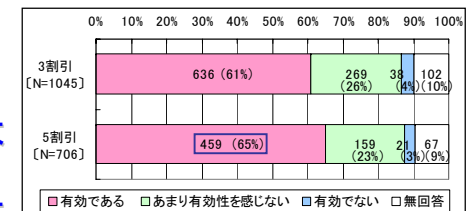
新たに常磐道を利用された方 14% ※全実験期間トータルの結果

朝の通勤時間 平均1.4分短縮

買物の行動範囲 27%の方が拡大

レジャーの行動範囲 29%の方が拡大

「社会実験は有効である」というご意見 65%の方から



社会実験に対する感想
 [地域住民アンケート]

一般国道6号 日立バイパス

- ・一般国道6号(日立市北部)では、主要渋滞ポイントである公設市場前交差点、桐木田交差点を中心に慢性的な渋滞が発生しています。
- ・日立バイパスは一般国道6号の混雑緩和、周辺生活道路の安全性確保を目的として平成2年度より継続的に整備を実施しています。
- ・平成15年5月までに、日立市田尻町～日立市鶴首アクセス(3.1km)間が暫定2車線供用済みです。

⇒平均旅行速度が12km/h向上

⇒CO₂発生量が約40%削減 (期待される成果)

※対象範囲：中成沢～東滑川



整備箇所位置図



本宮ロードパーク

日立バイパス
(旭高架橋から終点方向を望む)

一般国道6号 榊橋

- ・一般国道6号(日立市南部)では、主要渋滞ポイントである大和田町交差点を中心に慢性的な渋滞が発生しています。
- ・一般国道6号榊橋は、昭和5年に一級河川久慈川に架設された延長324mのコンクリート橋で、橋梁の著しい老朽化のほか、狭小な幅員(7.5m)、未整備の歩道など様々な要因から橋梁の架け替えが求められています。

⇒平均旅行速度が11km/h向上

(期待される成果)

※対象範囲：東海村石神外宿～日立市神田町

整備箇所位置図



整備箇所写真



北関東自動車道

- ・北関東自動車道は、茨城県ひたちなか市から群馬県高崎市に至る約150km全線において事業化された高速自動車国道です。
- ・国際港の常陸那珂港と群馬・栃木・茨城3県の主要都市を結び、さらに関越道・東北道及び常磐道との接続により、北関東地域に新たな経済圏が創成されることが期待されています。

⇒筑西市が常陸那珂港1時間圏域に

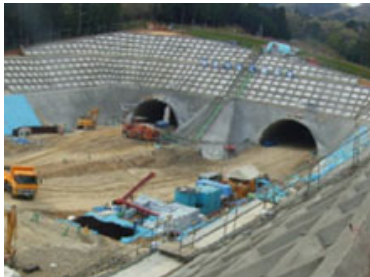
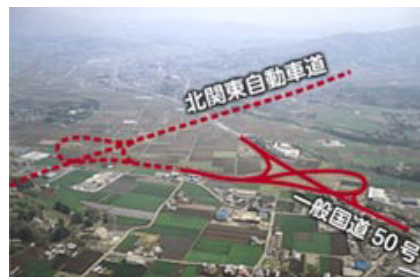
⇒水戸～宇都宮間が1時間40分⇒1時間に

⇒水戸～前橋間が4時間⇒1時間50分に

(期待される成果)



整備箇所位置図

岩瀬トンネル東工事
(岩瀬町大字松田)一般国道50号との接続部・岩瀬IC付近
(岩瀬町長方～中泉)

首都圏中央連絡自動車道 (圏央道)

- ・圏央道は、都心からおよそ半径40～60kmの位置に計画されている総延長約300km(茨城県内は約71km)の自動車専用の道路です。
- ・神奈川県、東京都、埼玉県、茨城県、千葉県を結ぶため、県内はもちろん、多くのまちの間で人や物の行き来がさかんになり、都心に集中していたさまざまな都市機能が圏央道沿線の多くの都市に分散され、まちが活気づくものと期待されます。

⇒土浦市※～成田空港が80分⇒40分に

(期待される成果)

※つくば牛久ICを基準に計算

整備箇所位置図

牛久市～阿見町付近の
インターチェンジ完成予想図

一般国道461号 花貫踏切除却

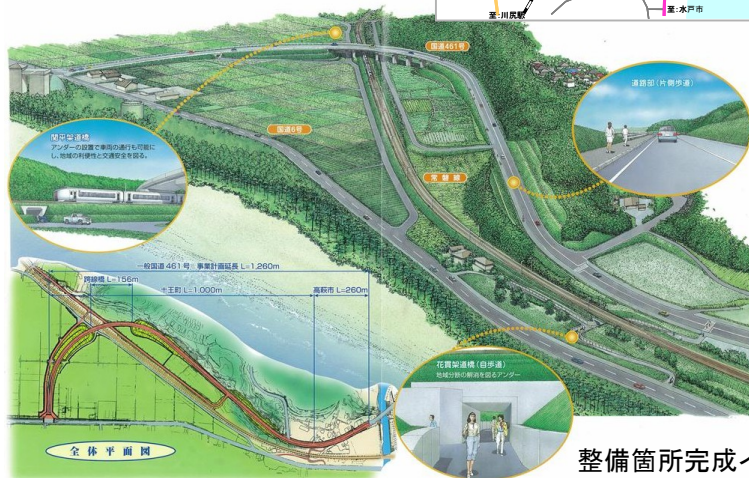
- ・国道461号は、国道6号と内陸部の国際的観光都市(日光)を結ぶ幹線道路で、多くの幹線道路を横断的に連絡する重要な道路です。
- ・花貫踏切付近は、国道6号との距離が短く幅員も狭いうえ、JR常磐線と斜めに交差していることから慢性的な交通渋滞を引き起こしています。

⇒踏切付近の交通渋滞が緩和し、
より円滑・安全な交通が実現 (期待される成果)

整備箇所位置図



交通混雑の状況



整備箇所完成イメージ図

主要地方道美浦栄線 (仮)第二栄橋

- ・本道路の整備箇所(利根町東部)は15kmにわたって利根川に橋がなく、上流側の栄橋や下流側の長豊橋に交通が集中し慢性的な交通渋滞が発生しています。
- ・本道路の整備により、周辺道路の交通渋滞緩和と、経済・文化の活発な交流が進み、魅力ある地域の発展が図られると期待されます。

⇒上流側の栄橋、下流側の長豊橋をはじめとする
周辺道路の混雑が緩和 (期待される成果)

整備箇所位置図



整備箇所完成イメージ図

