

茨城県移動性・安全性向上委員会

第22回委員会資料(移動性)

平成30年7月26日

国土交通省 常陸河川国道事務所

目次

これまでの検討経緯と今回の論点	.....	2
①渋滞対策の進捗状況確認	.....	6
②最新の交通状況による分析	.....	9
③渋滞対策箇所の効果確認	.....	13
④主要渋滞箇所の見直し	.....	16
⑤優先検討箇所の検討状況	.....	27
⑥ピンポイント渋滞対策について	.....	30

これまでの検討経緯と今回の論点

▶ 平成17年以降、合計15回(移動性)の委員会と3回のパブリックコメントを実施して取り組み推進。

開催	茨城県移動性向上委員会	
第1回 (H17年11月)	・検討項目・スケジュールの確認	・「移動性阻害箇所(候補)」の抽出の考え方
第2回 (H18年1月)	・「移動性阻害箇所(候補)」について	・パブリックコメントにあたっての留意点
第3回 (H18年3月)	・H17移動性阻害箇所29箇所選定	
第4回 (H18年10月)	・H17移動性阻害箇所の対策案について	
開催	茨城県移動性・安全性向上委員会 (委員会の統合)	
第1回 (H21年2月)	・H17移動性阻害箇所のフォローアップ	
第2回 (H22年11月)	・H17移動性阻害箇所の進捗状況	
第3回 (H22年12月)	・H17移動性阻害箇所のソフト対策実施状況	
第4回 (H23年11月)	・H17移動性阻害箇所のフォローアップ	
第5回 (H24年7月)	・全国的な渋滞対策の取り組み方針	・渋滞箇所等の特定方針(抽出指標の検討)
第6回 (H24年11月)	(安全性に関する議題のみ)	
第7回 (H24年12月)	・主要渋滞箇所の特定	・今後の渋滞対策の推進
第8回 (H25年2月)	(安全性に関する議題のみ)	
第9回 (H25年6月)	・渋滞対策の基本方針の検討	・今後の渋滞対策の検討(案)
第10回 (H25年10月)	(安全性に関する議題のみ)	
第11回 (H26年3月)	(安全性に関する議題のみ)	
第12回 (H26年8月)	・渋滞対策の進捗状況 ・対策検討箇所の考え方	・最新データによるモニタリング結果 ・道路を「賢く使う」観点での渋滞対策のあり方
第13回 (H26年9月)	(安全性に関する議題のみ)	
第14回 (H27年1月)	(安全性に関する議題のみ)	
第15回 (H27年8月)	(安全性に関する議題のみ)	
第16回 (H27年10月)	・渋滞対策の進捗状況確認 ・渋滞対策箇所の効果確認	・最新の交通状況による分析 ・優先検討箇所の検討状況
第17回 (H28年3月)	(安全性に関する議題のみ)	
第18回 (H28年8月)	・渋滞対策の進捗状況確認 ・渋滞対策箇所の効果確認	・最新の交通状況による分析 ・主要渋滞箇所の見直し ・優先検討箇所の検討状況
第19回 (H29年3月)	(安全性に関する議題のみ)	
第20回 (H29年8月)	・渋滞対策の進捗状況確認 ・主要渋滞箇所の見直し	・最新の交通状況による分析 ・優先検討箇所の検討状況 ・渋滞対策箇所の効果確認 ・ピンポイント渋滞対策の検討
第21回 (H30年3月)	(安全性に関する議題のみ)	
第22回 (H30年7月)	・渋滞対策の進捗状況確認 ・主要渋滞箇所の見直し	・最新の交通状況による分析 ・優先検討箇所の検討状況 ・渋滞対策箇所の効果確認 ・ピンポイント渋滞対策の検討

パブリックコメント 平成18年2月～3月

◇移動性阻害箇所(候補)に関する意見について

パブリックコメント 平成21年3月～4月

◇平成17年度に選定した「移動性阻害箇所」・「交通安全要対策箇所」について
◇新たな「移動性阻害箇所」・「交通安全要対策箇所」について

パブリックコメント 平成24年11月

◇主要渋滞箇所及びその他の渋滞箇所の確認

主要渋滞箇所公表 平成25年1月

◇主要渋滞箇所の公表

対応方針の公表 平成25年11月

◇対応方針の公表

合同現地調査 平成30年1月

◇合同現地調査

◆茨城県移動性・安全性向上委員会の進め方(案)



優先検討箇所の検討、合同現地診断、モニタリングの継続、主要渋滞箇所の見直し

◆今回の論点

これまでの取り組みを踏まえ、以下の点について意見交換を実施していきたい。

①渋滞対策の進捗状況確認

- ・主要渋滞箇所における対策の進捗状況
- ・道路を「賢く使う」観点で実施している渋滞対策

②最新の交通状況による分析

- ・主要渋滞箇所（一般道）のモニタリング方法（データ仕様の変更）
- ・**データ仕様の変更に伴うモニタリング手法の変更点** 【審議項目】
- ・主要渋滞箇所（一般道）のモニタリング結果

③渋滞対策箇所の効果確認

- ・主要渋滞対策箇所の効果検証について
- ・主要渋滞箇所公表以降に開通した事業の対策効果（都市計画道路 梅香下千波線4車線整備）

④主要渋滞箇所の見直し

- ・主要渋滞箇所の解除について
- ・**渋滞対策により改善がみられる箇所の見直し** 【審議項目】
（上大野東交差点（新4号国道古河小山バイパス））
- ・昨年度解除箇所の継続モニタリング（柳橋交差点（新4号国道春日部古河バイパス））
- ・**主要渋滞箇所への追加検討について** 【審議項目】

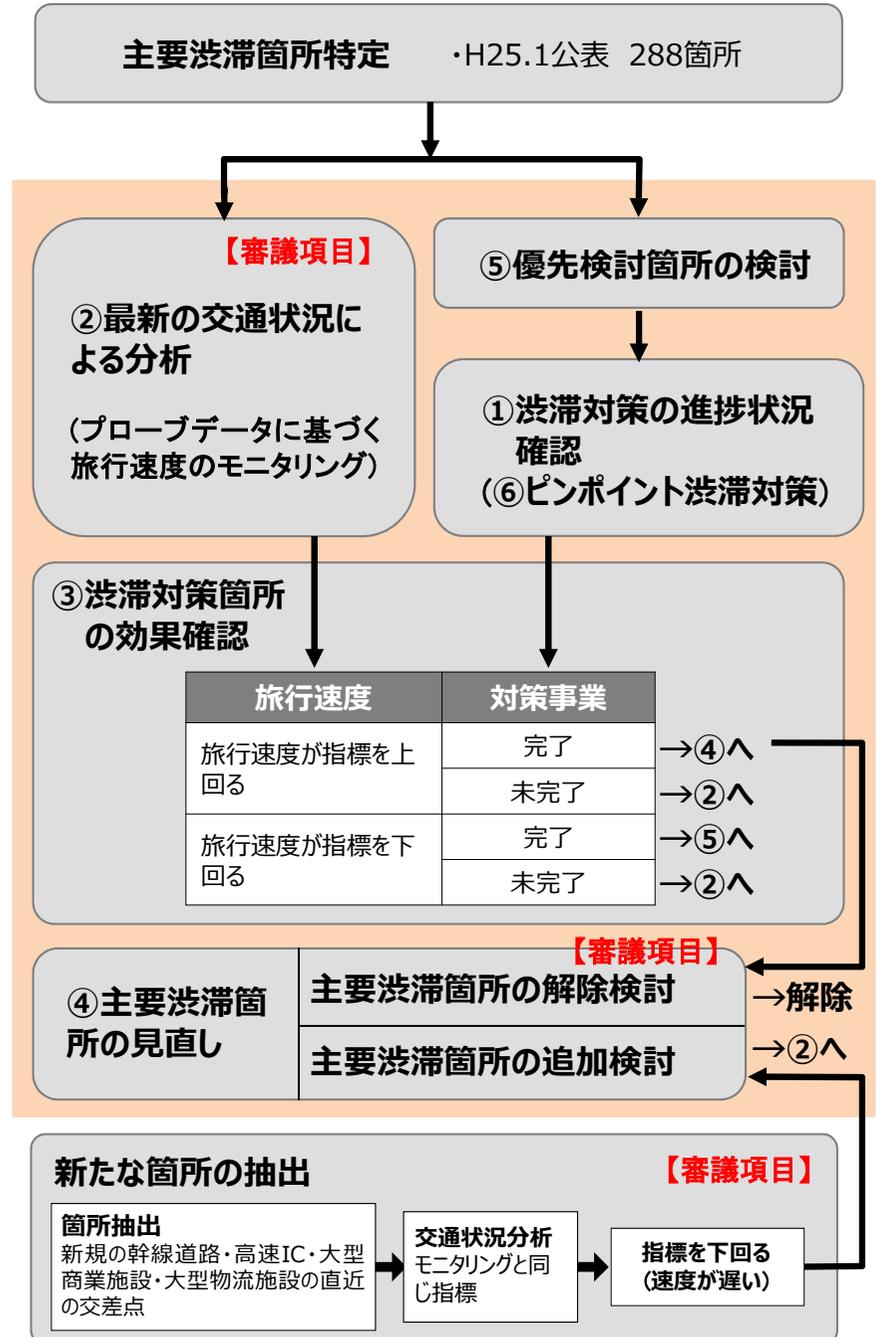
⑤優先検討箇所の検討状況

- ・今後の対策の進め方について

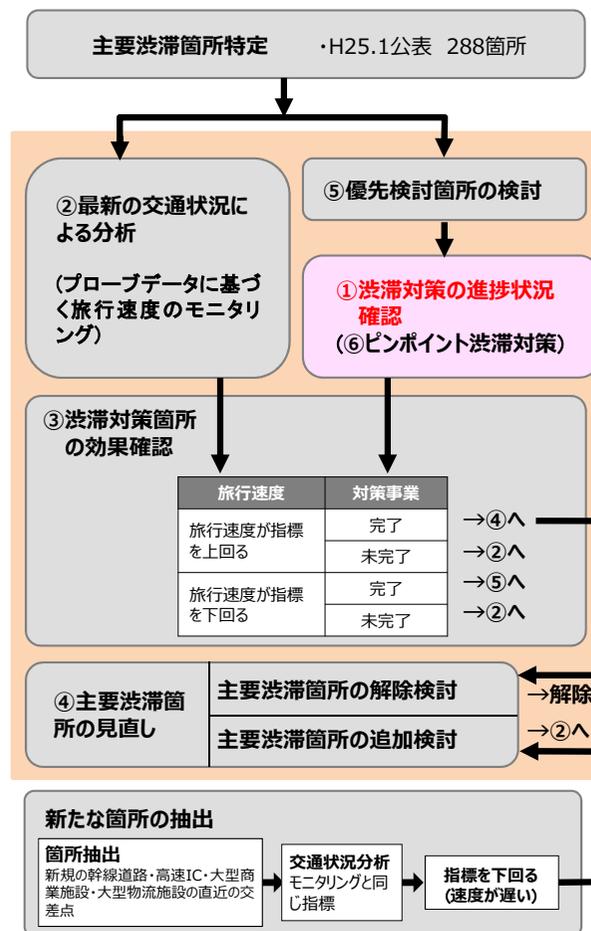
⑥ピンポイント渋滞対策について

- ・国道6号大みか町6丁目交差点周辺の渋滞対策
- ・国道6号矢頭南交差点の渋滞対策

◆主要渋滞箇所の特定から解除までの流れ



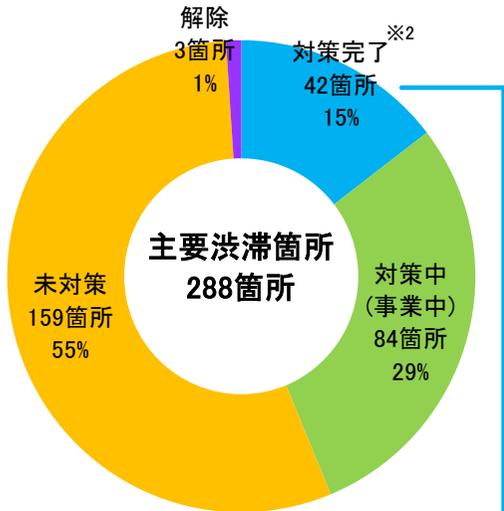
①渋滞対策の進捗状況確認



◆主要渋滞箇所における対策の進捗状況

- 主要渋滞箇所にて特定された288箇所について、渋滞対策の進捗状況を確認。
- 対策完了箇所は42箇所(15%)、対策中(事業中)箇所は84箇所(29%)。

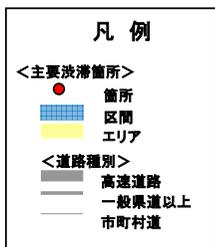
■対策の進捗状況



《対策完了箇所42箇所の事業内容》

- 交差点改良等の短期対策: 4箇所
- 拡幅事業: 24箇所
- バイパス、都計道等の新設: 14箇所

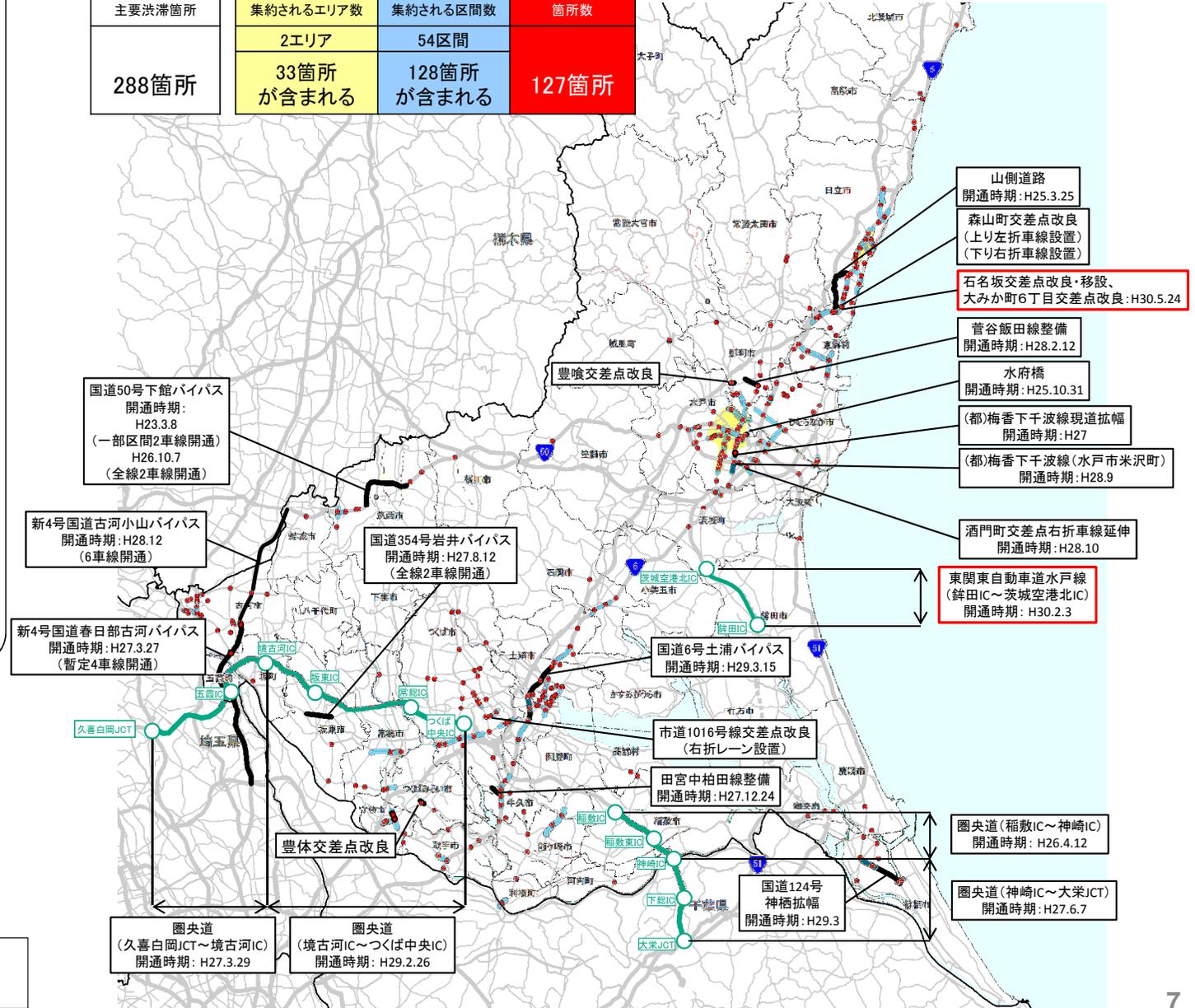
※2 モニタリング箇所を含む主要渋滞箇所の対策として位置づけられた事業が完了した場合(複数事業の場合はいずれか一つが完了した場合)を対策完了とした。



■主要渋滞箇所への効果が期待できる主な開通事業※

主要渋滞箇所	集約されるエリア数	集約される区間数	箇所数
288箇所	2エリア	54区間	127箇所
	33箇所が含まれる	128箇所が含まれる	

※1 主要渋滞箇所への効果が期待できる主な開通事業: 主要渋滞箇所特定に用いたデータの取得年次(H23年)以降に開通した事業。



◆道路を「賢く使う」観点で実施している渋滞対策 ～H30G.Wにおける国営ひたち海浜公園周辺の渋滞対策～

- 国営ひたち海浜公園では、道路を「賢く使う」観点で、今ある道路を活用し道路交通の課題を効率的に克服する様々な取り組みを実施。
- H30年G.Wでは、Twitterによる混雑情報の提供や臨時駐車場の観光バス優先駐車場としての整備、西駐車場の右折入庫規制など、新たな対策を実施。

◀H30G.Wにおける取り組み事例▶

黒字:これまでの継続実施対策

赤字:H30年度からの新規対策

○道路利用者への情報提供

- ・常陸那珂有料道路本線に著しい渋滞が発生した際に、東水戸道路の道路情報板に渋滞情報を表示
- ・Webと連動したリアルタイムの駐車場満空情報の提供、混雑迂回ルートの提示
- ・Twitterでひたち海浜公園駐車場アカウントを新たに作成し、周辺道路の混雑状況、満空情報の提供(H30.4よりツイート開始)

○他の観光施設との連携

- ・阿字ヶ浦海岸でGWに開催される「里浜げんき市場」において、海岸の駐車スペースと無料シャトルバスでひたち海浜公園へ向かう、パーク&ライドサービスを実施(5/3～5/5)

○公共交通の利用促進

- ・入園券とバス及び鉄道乗車券のセット販売
- ・JR勝田駅から西口までの路線バス臨時直行便運行(4/8～5/13)
- ・ひたち海浜鉄道阿字ヶ浦駅からのシャトルバス運行(4/14～5/13)、**臨時レンタサイクルを実施(4/14～5/16)**
- ・茨城空港からのシャトルバス運行(4/21～5/13の土日祝)

○パークアンドサイクルライド

- ・「表町パーキングTamariba」に駐車し、レンタサイクルを利用できる「レンタサイクルTamariba」を運営(ひたちなかまちづくり株式会社)

○その他

- ・第1臨時駐車場を観光バス優先駐車場として運用(4/21～5/6)
- ・朝6時より9時まで、右折による西駐車場入庫を規制(4/28～5/6)

■混雑時における迂回誘導ルートの提示



■Webと連動したリアルタイムの駐車場満空情報の提供

調査日時 10月23日 11時00分

西駐車場 満車です	西臨時駐車場 満車です
南駐車場 残りわずか	海浜口駐車場 満車です
第1臨時駐車場 残りわずか	第2臨時駐車場 満車です
第3臨時駐車場 空車	第4臨時駐車場 残りわずか

■JR勝田駅からの臨時直行便運行



■茨城空港からのシャトルバス運行



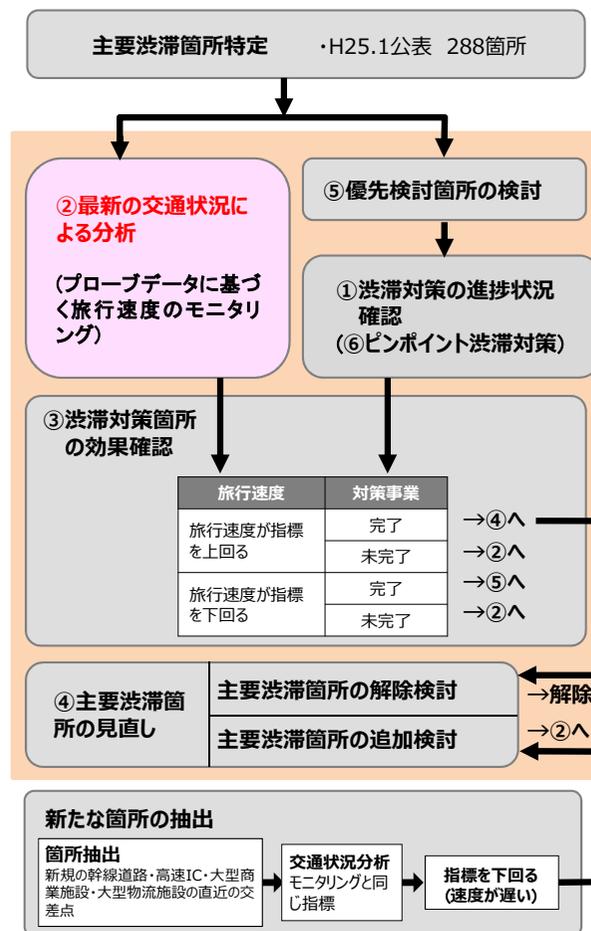
■第1臨時駐車場を観光バス優先駐車場として運用



■「里浜げんき市場」からのシャトルバス運行



②最新の交通状況による分析



◆主要渋滞箇所(一般道)のモニタリング方法(データ仕様の変更)

- 茨城県内の一般道では、288箇所を主要渋滞箇所として特定(H25年1月24日公表)。
- これまでのモニタリングにより、「大宮バイパス入口」、「西谷貝」、「柳橋」の3箇所を解除し、残る主要渋滞箇所は285箇所。
- この285箇所の主要渋滞箇所について、最新(H29.1~12)のプローブデータを用いてモニタリングを実施。
- 前回まで民間プローブデータを使用してモニタリングを行っていたが、今回からETC2.0プローブデータを使用。

主要渋滞箇所
【一般道】 288箇所
(2エリア(33箇所)、54区間(128箇所)、127箇所)

3箇所解除

大宮バイパス入口、
西谷貝、柳橋を解除

主要渋滞箇所
【一般道】 285箇所
(2エリア(33箇所)、54区間(127箇所)、125箇所)

特定時(H25.1)指標

渋滞多発

- 平日における速度低下箇所 87箇所
 - ・平日昼間12時間の平均旅行速度が20km/h以下の箇所
 - ・平日ピーク時の平均旅行速度が20km/h以下の箇所

特定日に混雑

- 休日における速度低下箇所 9箇所
 - ・休日ピーク時の平均旅行速度が20km/h以下の箇所

本委員会における意見箇所

- 過去の委員会における意見箇所 5箇所

パブコメによる追加意見箇所 187箇所

- パブリックコメントによる意見箇所



- ・平日昼間12時間の平均旅行速度が20km/h以下の箇所
- ・平日ピーク時の平均旅行速度が20km/h以下の箇所
- ・休日ピーク時の平均旅行速度が20km/h以下の箇所

- 道路管理者、事業者等からの意見箇所

モニタリング指標

下記のいずれかに該当する箇所

- ①平日昼間12時間の平均旅行速度が20km/h以下の箇所
- ②平日ピーク時の平均旅行速度が20km/h以下の箇所
- ③休日ピーク時の平均旅行速度が20km/h以下の箇所

使用データ:ETC2.0プローブデータ

データ期間:平成29年1月~12月(1年間)

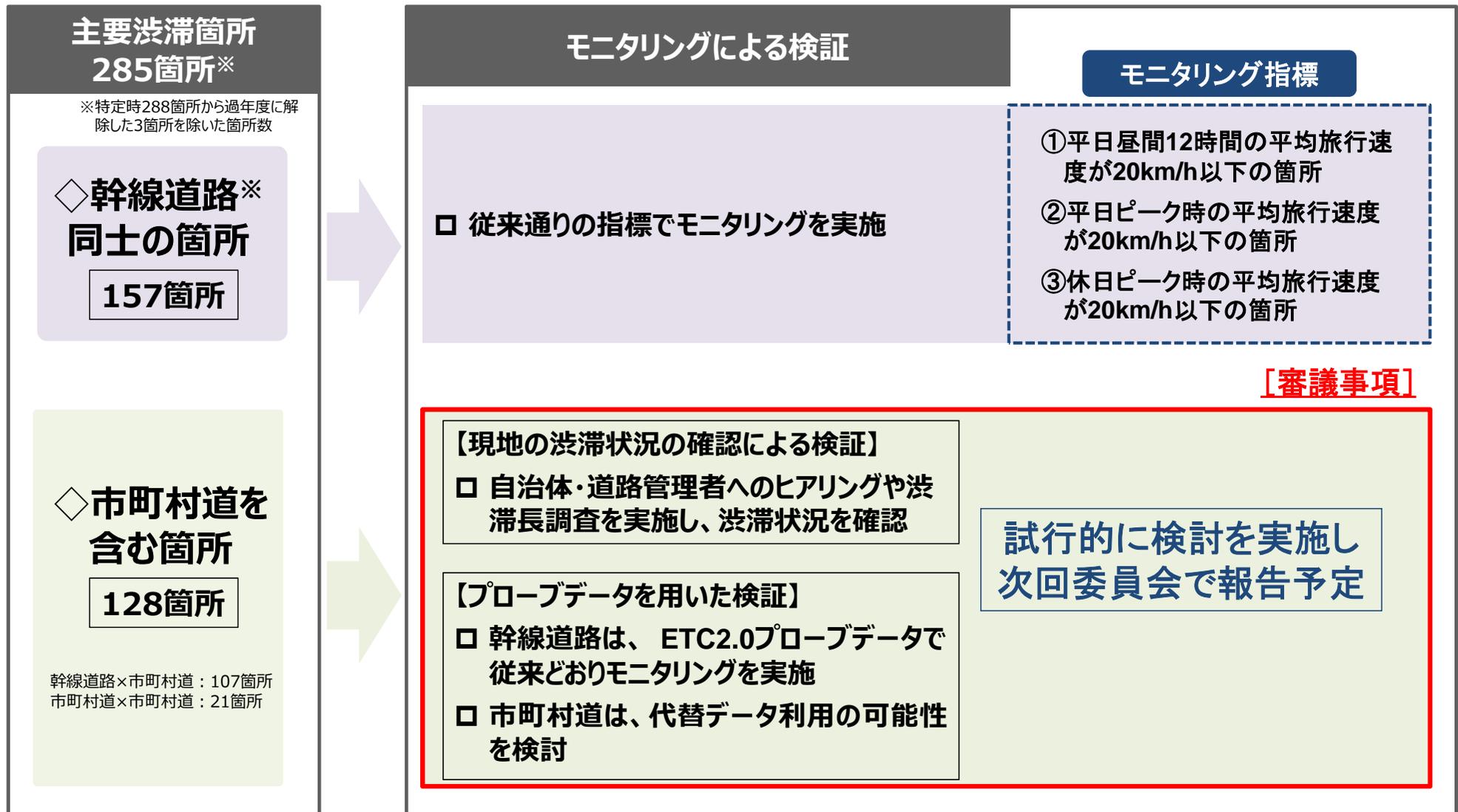
■ETC2.0プローブデータへのデータ移行に関して

ETC2.0データのサンプル量及びカバーエリアが増加に伴い、従来の民間プローブデータで旅行速度を把握していたものをETC2.0に置き換えることが可能となった。そのため本年度よりETC2.0プローブデータを使用することとした。

参考資料3ページを参照

◆データ仕様の変更に伴うモニタリング手法の変更点と課題

- 幹線道路同士が交差する主要渋滞箇所157箇所は、ETC2.0プローブデータを使用し従来通りの指標でモニタリングを実施。
- 市町村道を含む主要渋滞箇所128箇所については、市町村道におけるETC2.0プローブデータの取得が難しいため、必要に応じて自治体・道路管理者へのヒアリングや渋滞長調査を実施し渋滞状況を確認または、代替データを利用することも検討。



※ここでは、センサ対象道路を幹線道路として取り扱う

◆主要渋滞箇所(一般道)のモニタリング結果 -データによるモニタリング結果-

➤ 幹線道路同士が交差する主要渋滞箇所157箇所のうち、最新のプローブデータ(H29.1~12)によるモニタリング結果から、指標を上回る箇所(速度が改善した箇所)は28箇所 ← 昨年のデータでは21箇所が指標を上回っていた

■主要渋滞箇所285箇所※1のモニタリング結果

接続道路区分		箇所数	指標を上回る (速度が改善した)箇所	
			H28.1-12 民間プローブ データ	H29.1-12 ETC2.0プロー ブデータ
幹線道路同士の箇所		157	21	28
市町村道を含む箇所	幹線道路×市町村道	107	0	26※2
	市町村道×市町村道	21	2	-
合計		285	23	54

※1 特定時288箇所から過年度に解除した3箇所を除いた箇所数

※2 幹線道路におけるETC2.0プローブデータによるモニタリング結果

凡例

● 今回のモニタリング(H29.1-12)で指標を上回る箇所(28箇所)

【指標】

下記のいずれかに該当する箇所

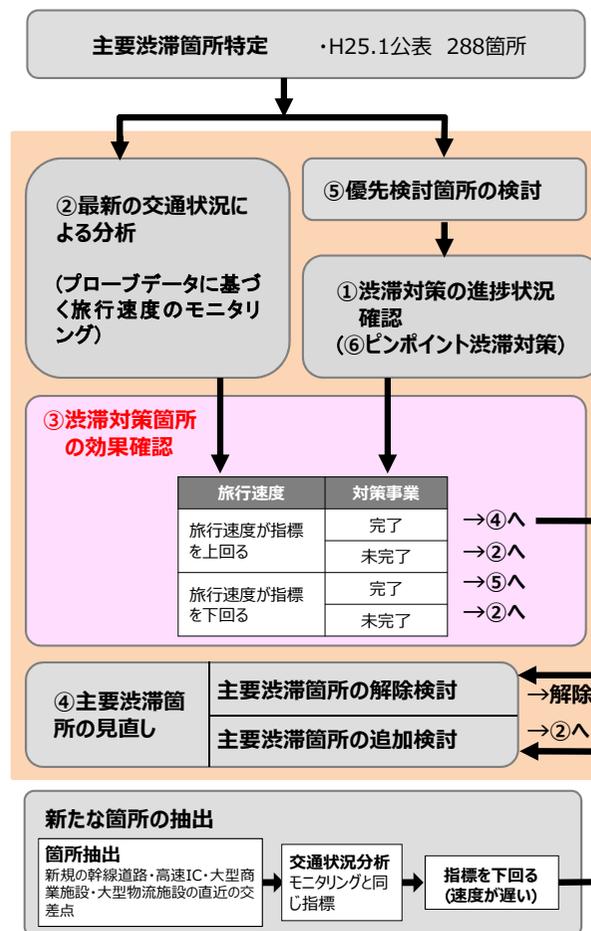
- ・平日昼間12時間平均旅行速度が20km/h以下
- ・平日ピーク時平均旅行速度が20km/h以下
- ・休日ピーク時平均旅行速度が20km/h以下

道路種別

- 高速道路
- 一般国道(直轄)
- 一般国道(上記以外)
- 上記以外の道路



③渋滞対策箇所の効果確認



◆主要渋滞対策箇所の効果検証について

※渋滞対策の効果が確認された箇所=渋滞対策完了箇所かつモニタリングで旅行速度が指標を上回る(速度が速い)箇所

- 対策事業によって、モニタリング指標を上回り(速度が改善し)、主要渋滞箇所への効果が確認された箇所※は、上大野東が該当する。
- 対策事業の効果については速度状況を分析するとともに、対策完了後1年分のデータを用いたモニタリングを実施し、指標を上回った箇所については解除に向けた検討を行う。

■本委員会において対策による効果確認を実施する事業

対策事業	開通年	関連する主要渋滞箇所	対応方針
新4号国道古河小山バイパス	H28.12	上大野東 他5箇所	今回、効果検証 (上大野東については解除を検討 (※『④主要渋滞箇所の見直し』で紹介))
(都)梅香下千波線	H28.9	米沢町	今回、効果検証
国道6号土浦バイパス	H29.3	中貫バイパス入口 他8箇所	データが1年分に満たない (データを蓄積し、次年度以降のモニタリング 結果を踏まえ解除に向けた検討を実施)
国道124号神栖拡幅	H29.3	木崎西、知手	

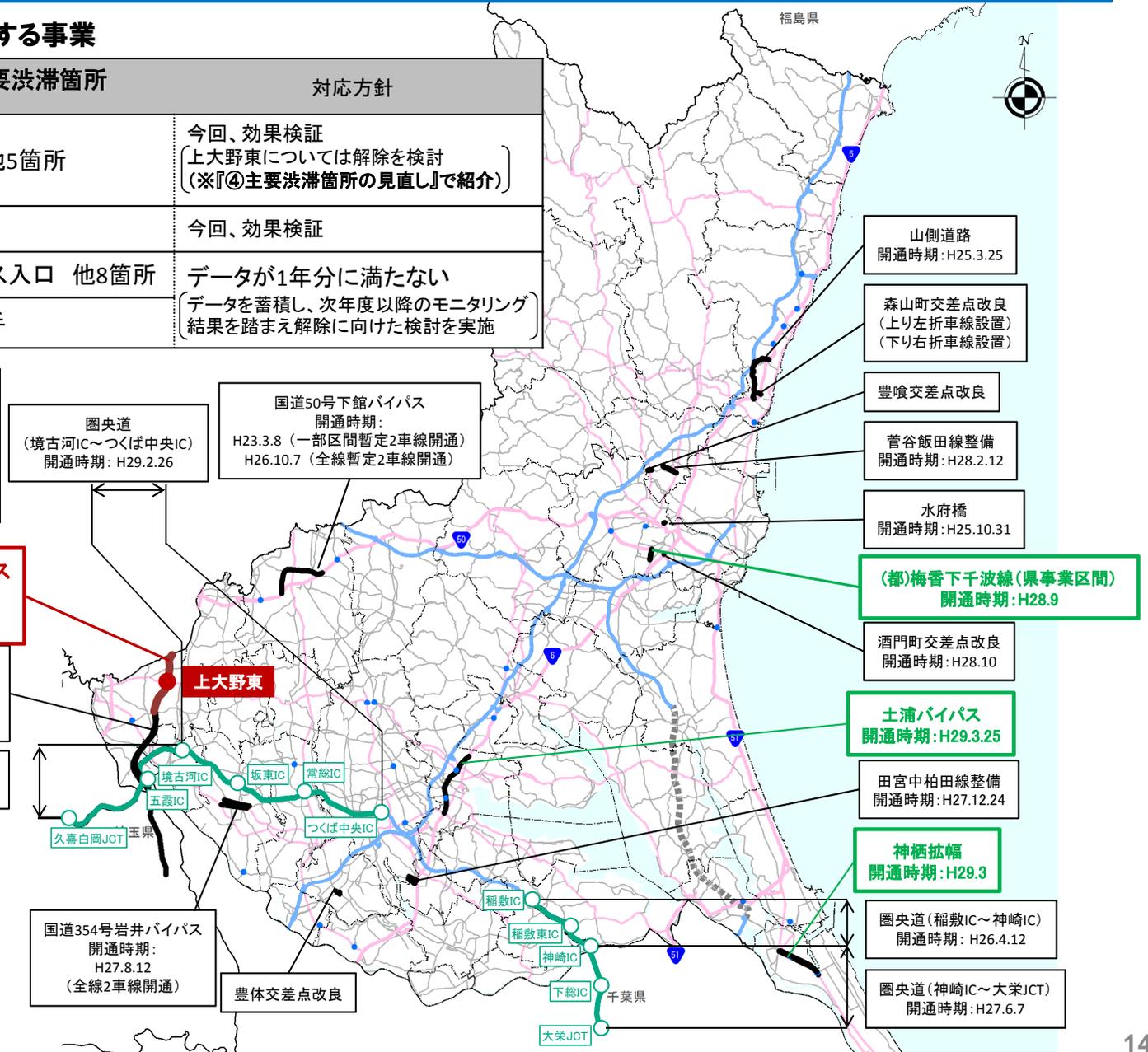
:主要渋滞箇所への効果が期待できる主な開通事業
 :新たに開通し、本委員会において対策による効果確認を実施する事業
 :上記のうち、主要渋滞箇所への効果が確認された事業

道路種別

- 高速道路
- 一般国道(直轄)
- 一般国道(上記以外)
- 上記以外の道路

凡例

- 今回のモニタリング(H29.1-12)で旅行速度が指標を上回る(速度が速い)箇所(28箇所)
- 上記のうち、渋滞対策によって効果が確認された箇所

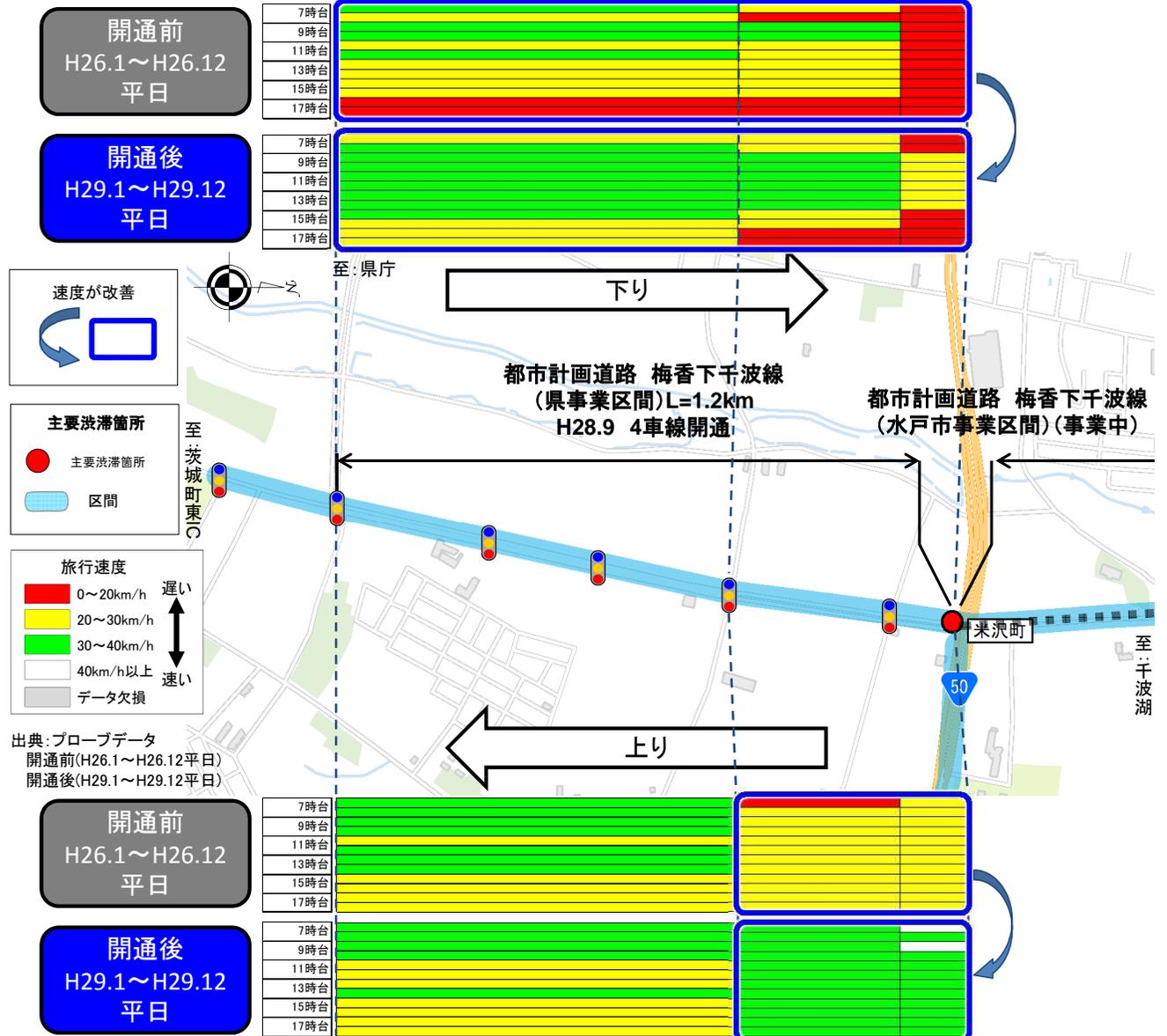


◆主要渋滞箇所公表以降に開通した事業の対策効果 -都市計画道路 梅香下千波線(水戸市米沢町)4車線整備-

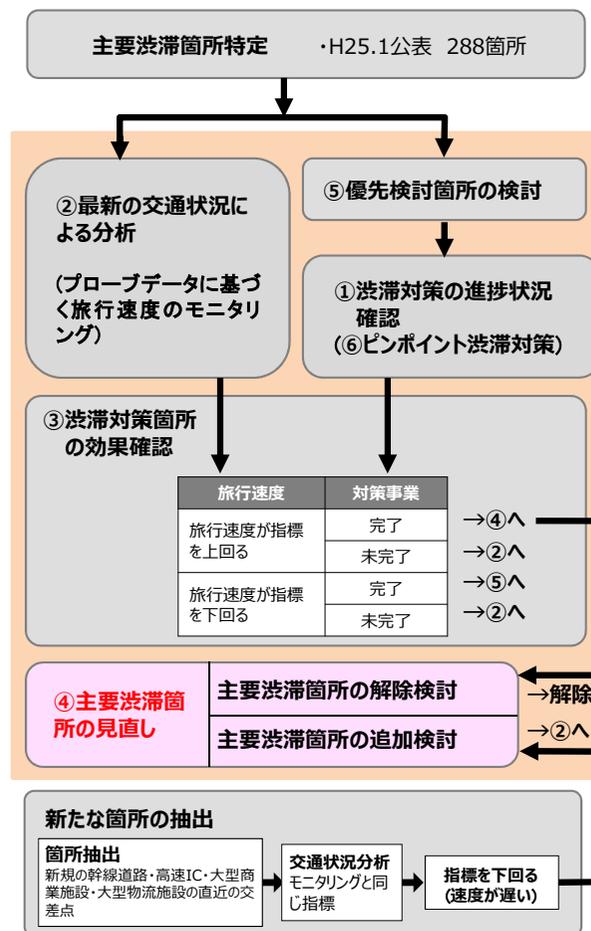
- 都市計画道路梅香下千波線は、県内各地からの県庁舎へのアクセス道路として重要な役割を担う幹線道路。
- 交通集中により、朝夕には慢性的な渋滞が発生しており、水戸市と県が協力し4車線化の事業を進行中。平成28年9月に茨城県の事業区間1.2kmが開通。
- 上下方向ともに旅行速度が改善の傾向が見受けられるが、主要渋滞箇所である米沢町交差点では依然として速度低下が発生している状況。
- 隣接する水戸市事業区間の供用に期待。

【事業概要】

- 路線名： 都市計画道路 梅香下千波線 (県事業区間/水戸市米沢町)
- 区間： 水戸市元吉田町～米沢町地内
- 延長： 1.2km(全長約3.9km)
- 道路幅員：27.0/13.0m(4車線)
- これまでの経緯：
 - ・平成11年度 事業着手
 - ・平成28年9月 県事業区間(L=1.2km)4車線開通



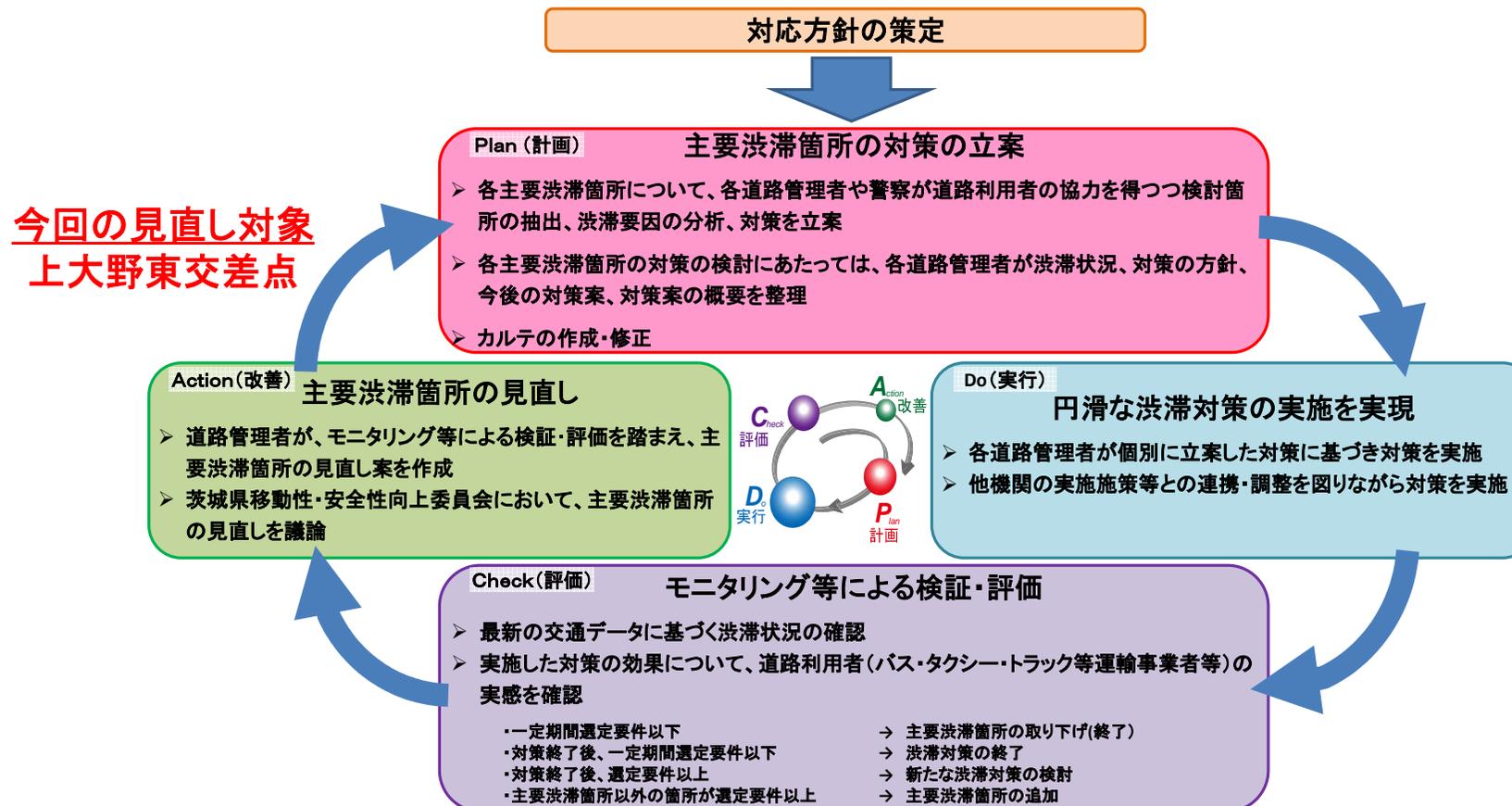
④主要渋滞箇所の見直し



◆主要渋滞箇所の解除について

- 茨城県内の主要渋滞箇所については、渋滞対策により改善が見込まれた場合、主要渋滞箇所の見直しをしていく必要がある。
- 今回のモニタリングにより渋滞対策の効果が確認された上大野東交差点については、主要渋滞箇所から解除することとする。

主要渋滞箇所	対策事業	備考
上大野東	新4号国道 古河小山バイパス	今回解除検討箇所
柳橋	新4号国道 春日部古河バイパス	昨年解除箇所の継続モニタリングを実施



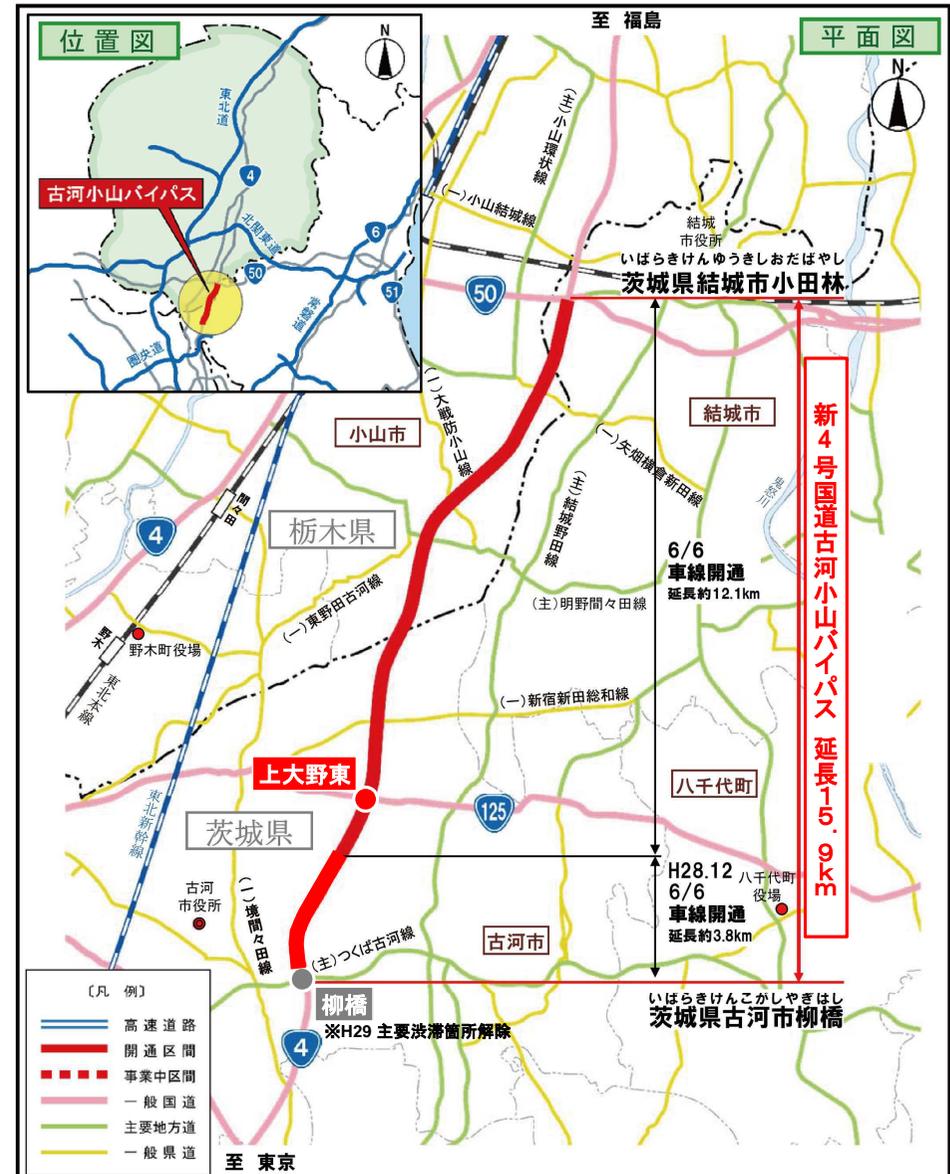
◆渋滞対策により改善がみられる箇所の見直し -上大野東交差点(新4号国道古河小山バイパス)-

【事業概要】

- 新4号国道古河小山バイパスは、昭和48年度より事業に着手し、平成4年度に全線を暫定2車線で供用。
- その後、増加する交通需要、交通渋滞に対応するため、平成17年度に全区間が4車線化。
- 引き続き6車線化に向けた整備を進め、平成28年12月に古河市柳橋～大和田間が6車線供用し、全区間が6車線化となった。

古河小山バイパス (L=約15.9km)
(茨城県古河市柳橋～茨城県結城市小田林)

- 昭和45年度 : 都市計画決定
- 昭和48年度 : 事業着手
- 昭和56年度 : 用地買収着手
- 昭和60年度 : 工事着手
- 平成4年度 : 全線2/6車線開通
- 平成17年度 : 全線4/6車線開通
- 平成21年3月 : 6/6車線開通 (茨城県結城市上片田～小田林L=9.1km)
- 平成24年10月 : 6/6車線開通 (古河市大和田～上片田L=3.0km)
- 平成28年12月 : 6/6車線開通 (古河市柳橋～大和田L=3.8km)



◆渋滞対策により改善がみられる箇所の見直し -主要渋滞箇所(上大野東交差点)の効果確認-

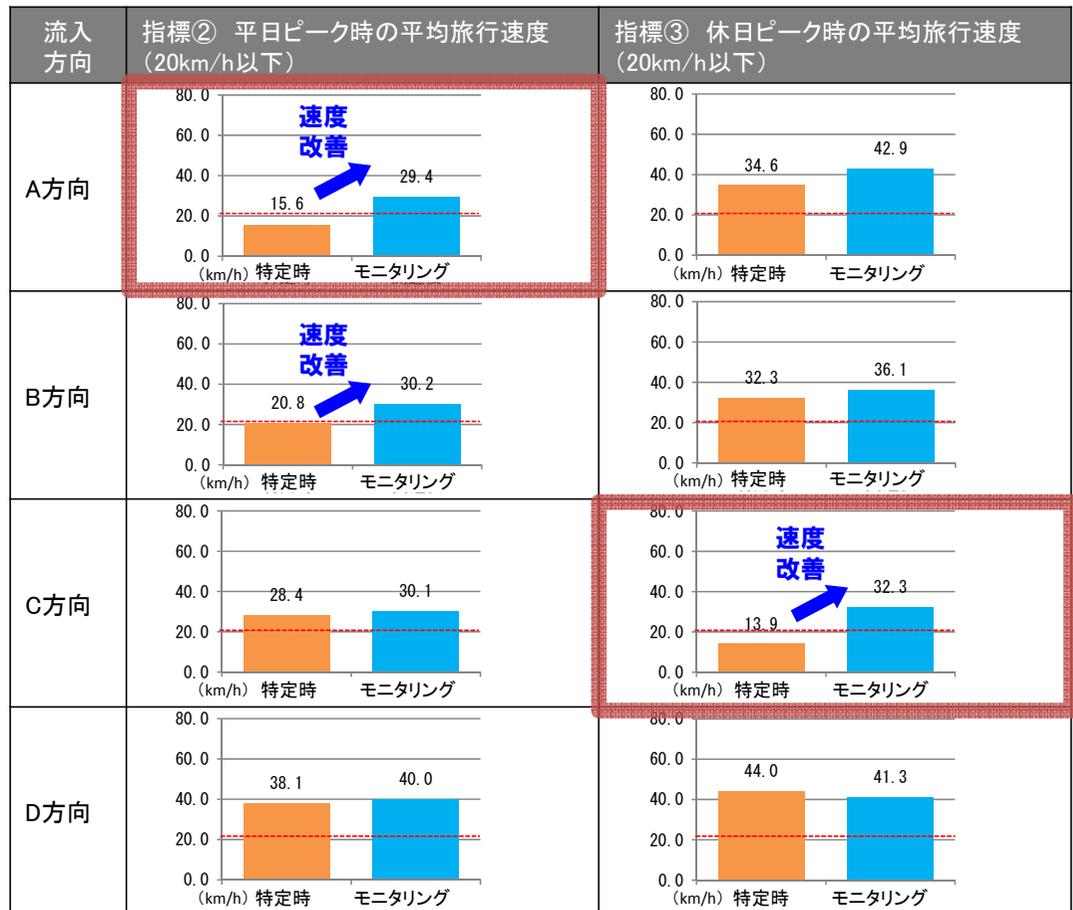
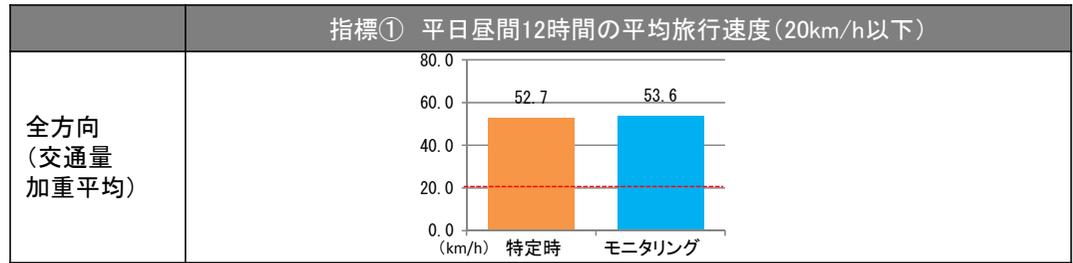
- 上大野東交差点は、平日ピーク時および休日ピーク時の平均旅行速度が指標の閾値よりも遅いため、主要渋滞箇所に特定されていた。
- 今回のモニタリング(H29.1~12)において、全ての指標で旅行速度が特定時に比べ速くなっており、古河小山バイパス開通による影響があるものと推察される。

■モニタリング指標の適合状況

No	路線名	交差点名	市町村名
61	国道4号 (新4号国道古河小山バイパス)	上大野東	古河市

○=指標を下回る		指標① 平日昼間12時間の 平均旅行速度 (20km/h以下)	指標② 平日ピーク時の平 均旅行速度 (20km/h以下)	指標③ 休日ピーク時の平 均旅行速度 (20km/h以下)
指標の 適合 状況	特定時 (H22)	—	○ ↓ 速度 改善	○ ↓ 速度 改善
	モニタリング (H29.1~12)	—	—	—

■各流入方向別の旅行速度の変化



出典：開通前=主要渋滞箇所特定時データ (プローブデータ(H22)、H22道路交通センサス)
開通後=今回のモニタリング結果 (プローブデータ(H29.1~12)、H27道路交通センサス)

◆渋滞対策により改善がみられる箇所の見直し -新4号国道古河小山バイパス開通による旅行速度の変化(主道路)-

- 上大野東交差点側道の旅行速度は、上下方向ともに改善の傾向。
- 古河小山バイパス本線部の旅行速度は、開通前後ともに40km/h以上となっており、旅行速度の低下は見受けられない。

■上大野東交差点側道部

開通前
H26.1~12平日

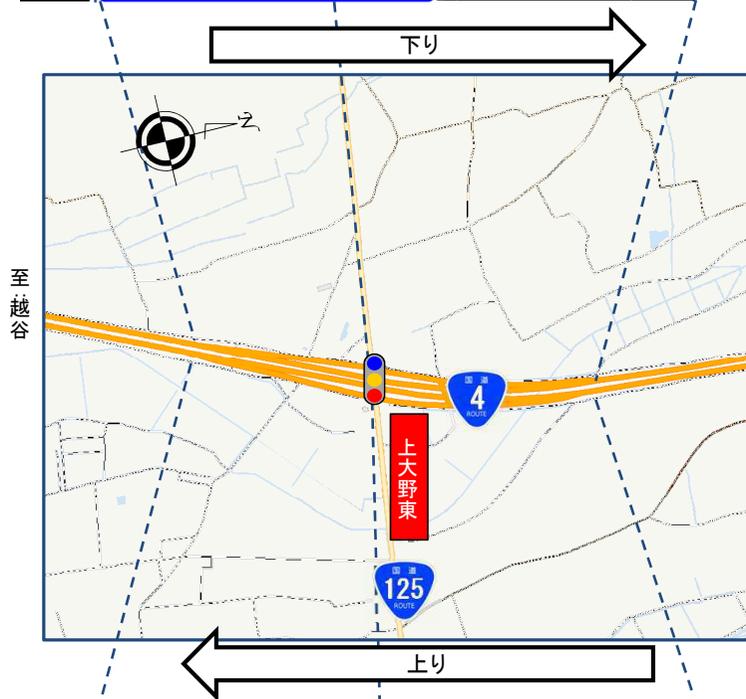
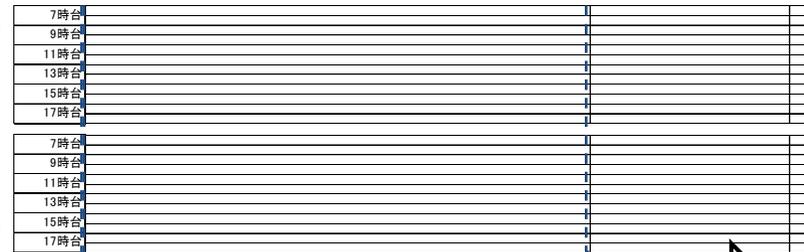
開通後
H29.1~12平日



■本線部

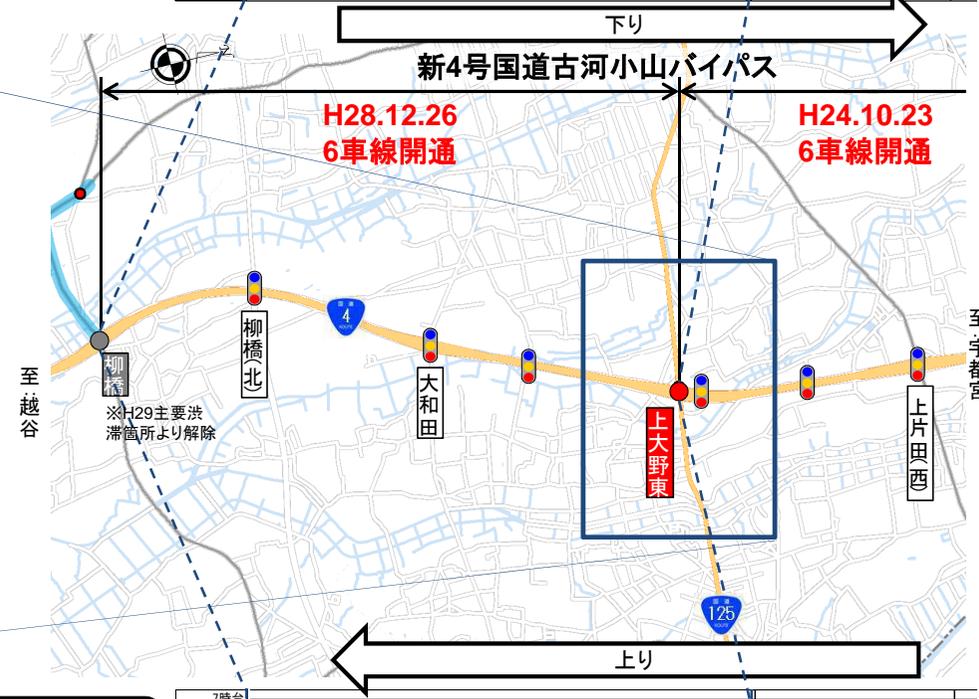
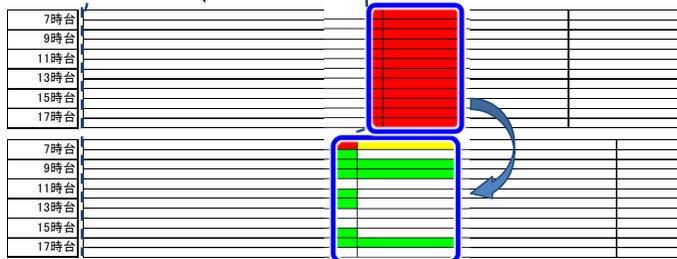
開通前
H26.1~12平日

開通後
H29.1~12平日



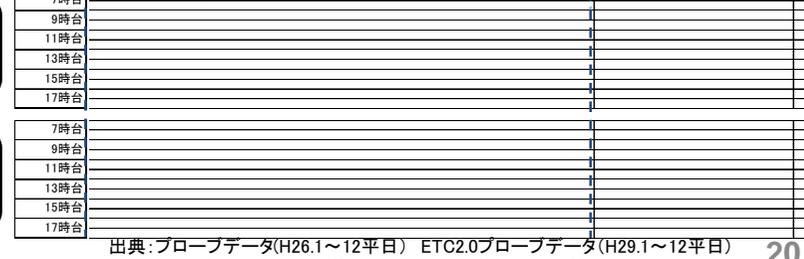
開通前
H26.1~12平日

開通後
H29.1~12平日



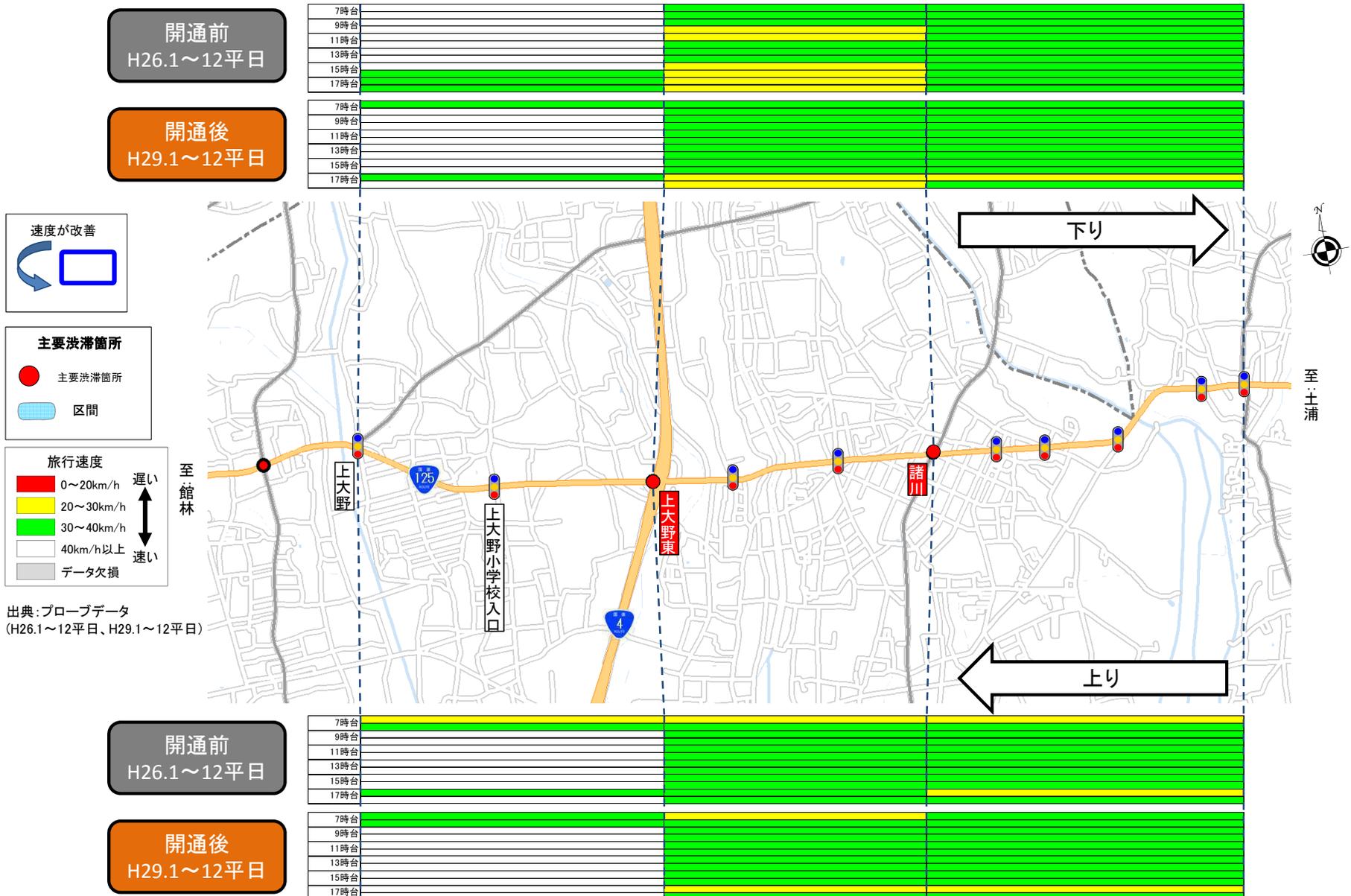
開通前
H26.1~12平日

開通後
H29.1~12平日



◆渋滞対策により改善がみられる箇所の見直し -新4号国道古河小山バイパス開通による旅行速度の変化(従道路)-

➤ 国道125号では、上大野東～諸川間において、30km/h以下の区間が減少し、改善の傾向がみられる。



◆昨年度解除箇所の継続モニタリング -柳橋交差点(新4号国道春日部古河バイパス)-

【事業概要】

➢ 新4号国道春日部古河バイパスは、渋滞緩和や交通安全の確保を目的とした4車線化や交差点の立体化事業。平成27年3月に、埼玉県側5.6km、茨城県側11.2kmを4車線開通し、全線約21.5kmが4車線開通となった。

【関連する主要渋滞箇所について】

➢ 新国道4号春日部古河バイパスが対策事業として位置づけられていた柳橋は、前回モニタリング(H28.1~12)において主要渋滞箇所から解除されており、最新データを用いて、効果継続状況をモニタリングした。

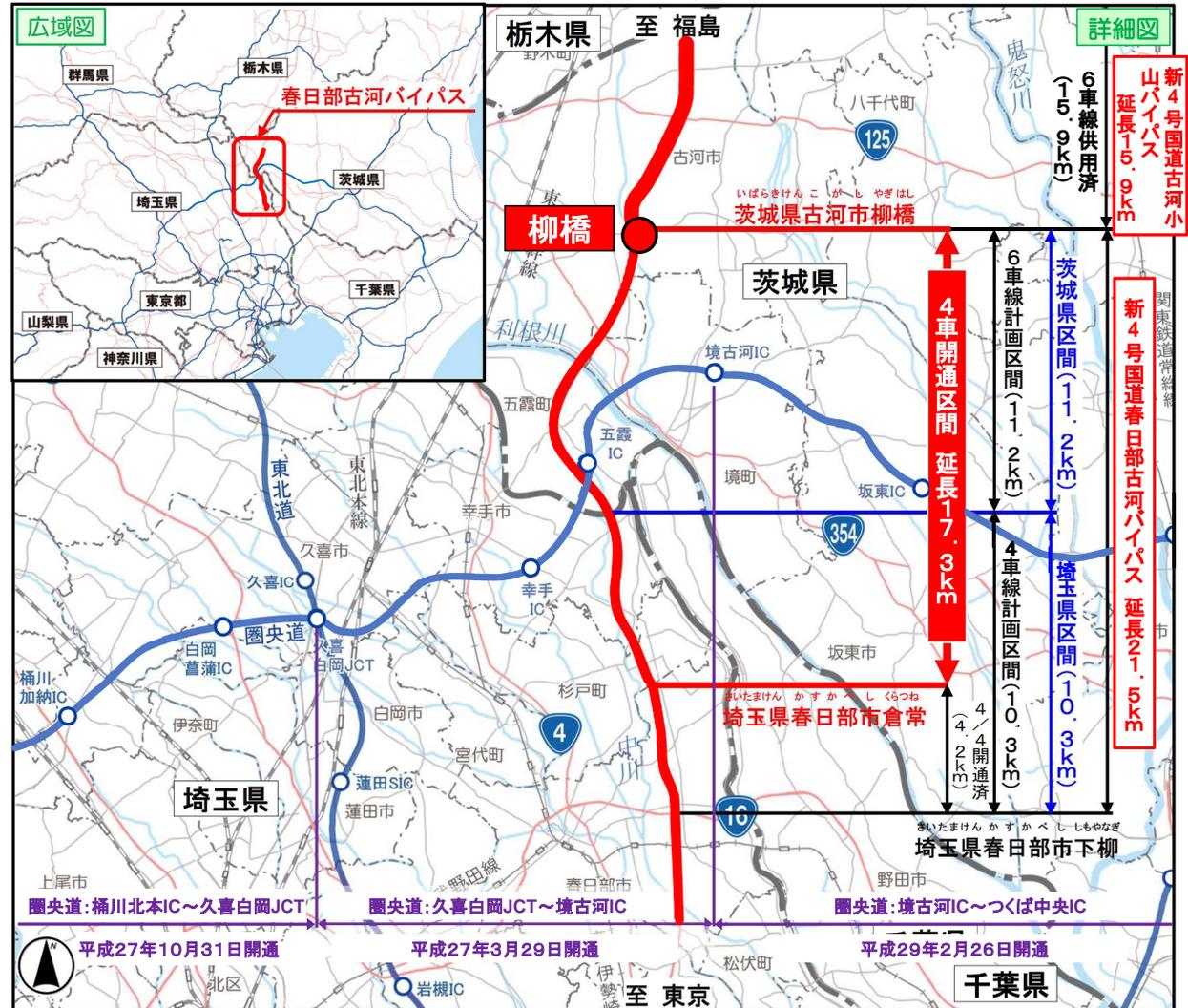
春日部古河バイパス (L=約21.5km)
(埼玉県春日部市下柳~茨城県古河市柳橋)

【埼玉県区間】

昭和46年3月26日 都市計画決定
昭和49年度 事業着手
昭和51年度 用地買収着手
昭和59年3月まで 暫定2車線全線開通(2/4車線)
平成13年7月 庄和IC交差点立体化(2/4車線)
平成18年度 4車線化整備着手
平成21年1月 庄和IC北交差点~立野西交差点間1.7km 4車線化開通
平成22年3月 立野西交差点~椿(南)交差点間2.5km 4車線化開通
平成26年3月 庄和IC交差点立体化(4/4車線)
平成27年3月 椿(南)交差点~埼玉・茨城県境間5.6km 4車線化開通(4/4車線)

【茨城県区間】

昭和46年1月21日 都市計画決定
昭和49年度 事業着手
昭和50年度 用地買収着手
昭和60年3月まで 暫定2車線全線開通(2/6車線)
平成18年度 6車線化整備着手
平成27年3月 埼玉・茨城県境~柳橋交差点間11.2km 4車線開通(4/6車線)



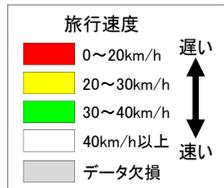
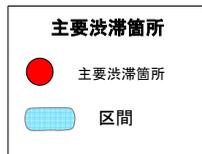
◆昨年度解除箇所の継続モニタリング -新4号国道春日部古河バイパス 柳橋交差点周辺の旅行速度の変化-

➤ 新4号国道では、塚崎交差点～柳橋交差点の区間において、上下方向ともに速度改善の傾向となっており、H29.1～12においても、速度改善効果が継続している。

開通前
H26.1～12平日

開通後
H28.1～12平日

開通後
H29.1～12平日

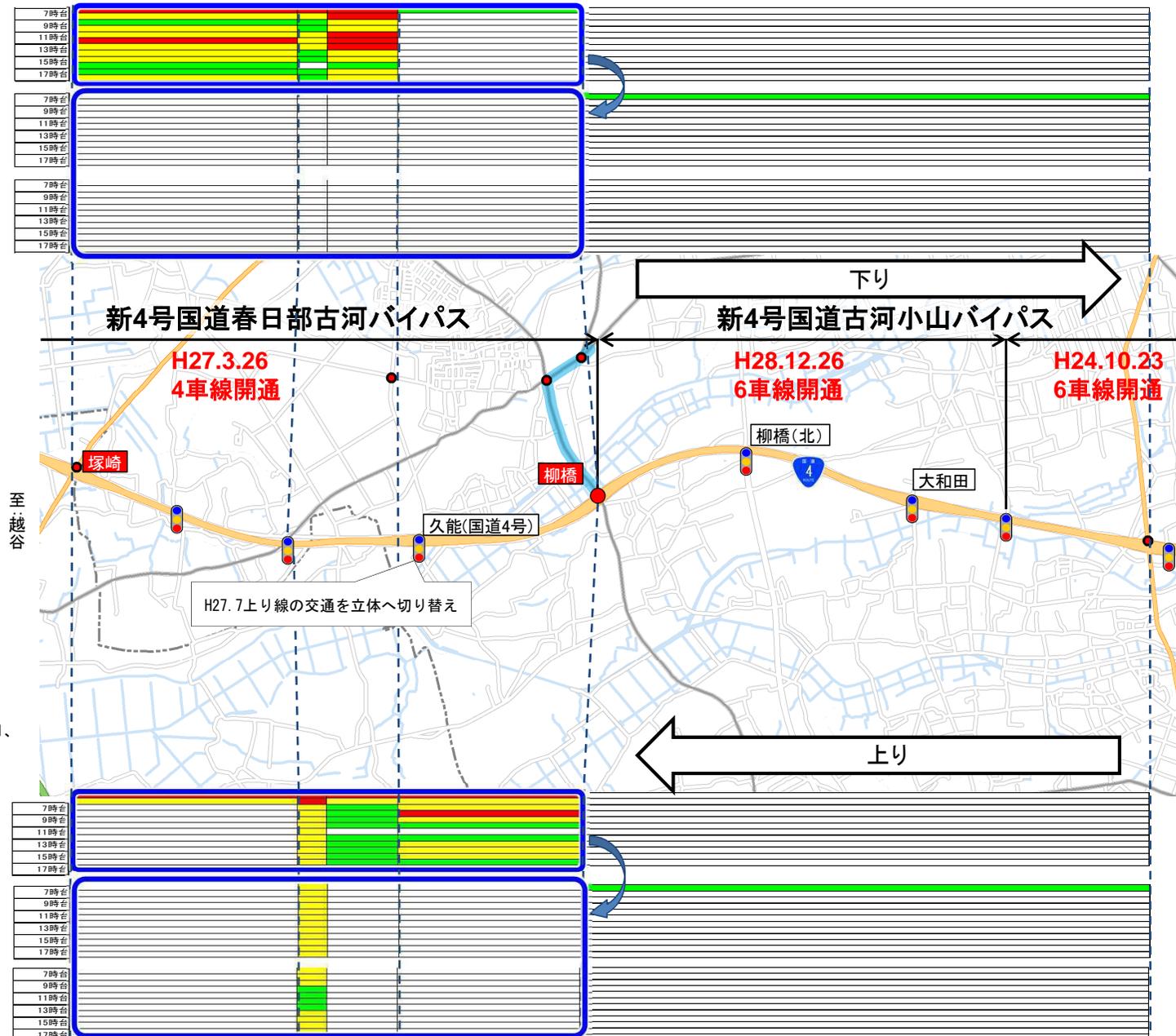


出典：プローブデータ
(H26.1～12平日、H28.1～12平日、
H29.1～12平日)

開通前
H26.1～12平日

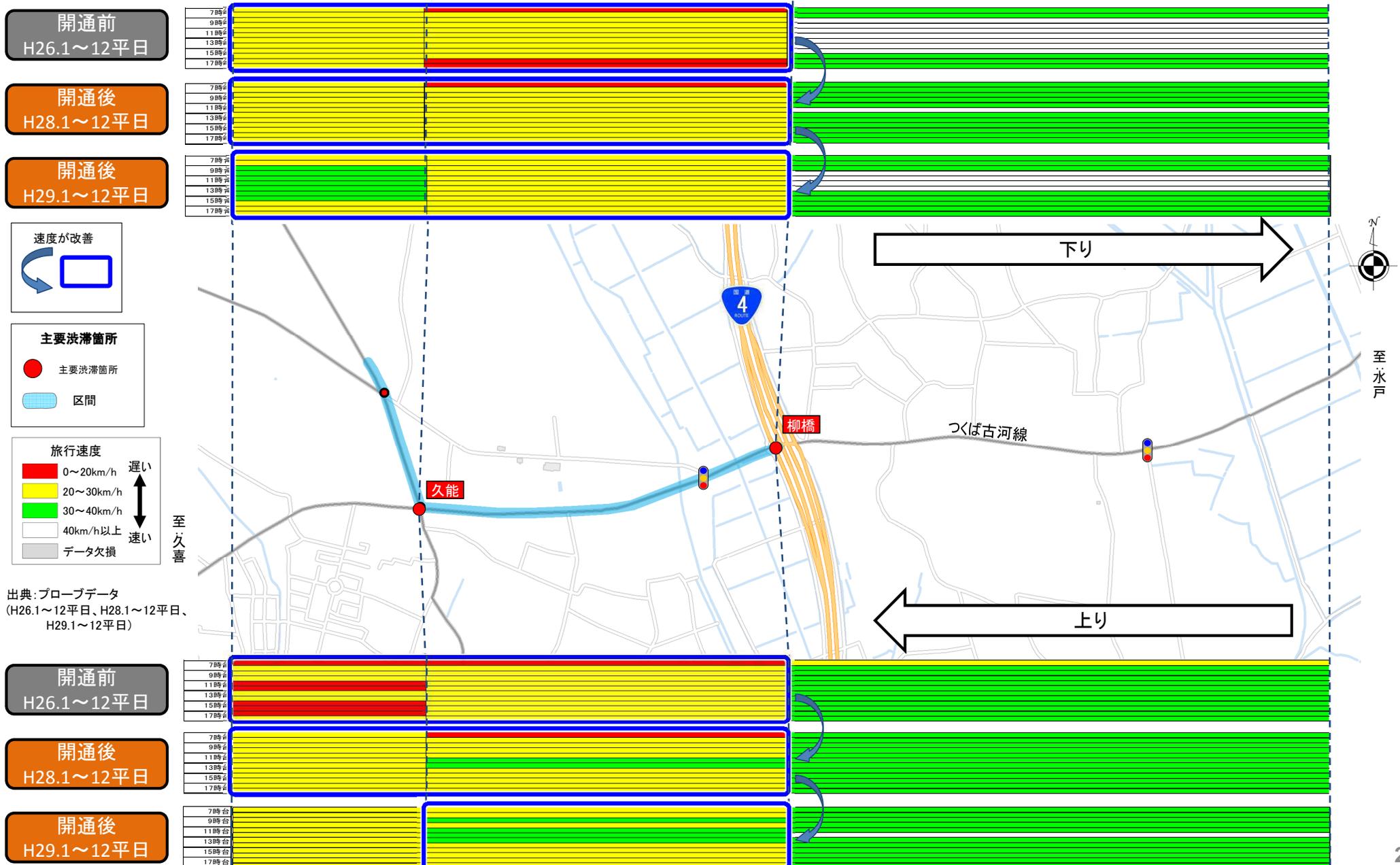
開通後
H28.1～12平日

開通後
H29.1～12平日



◆昨年度解除箇所の継続モニタリング - 県道つくば古河線 柳橋交差点周辺の旅行速度の変化 -

➤ 新4号国道柳橋交差点に接続するつくば古河線の旅行速度をみると、久能交差点及び柳橋交差点を中心として、上下方向ともに速度低下区間が減少し、速度改善の傾向がみられる。H29.1～12においても、速度改善効果が継続している。



◆主要渋滞箇所への追加検討について -新たな渋滞箇所の検証-

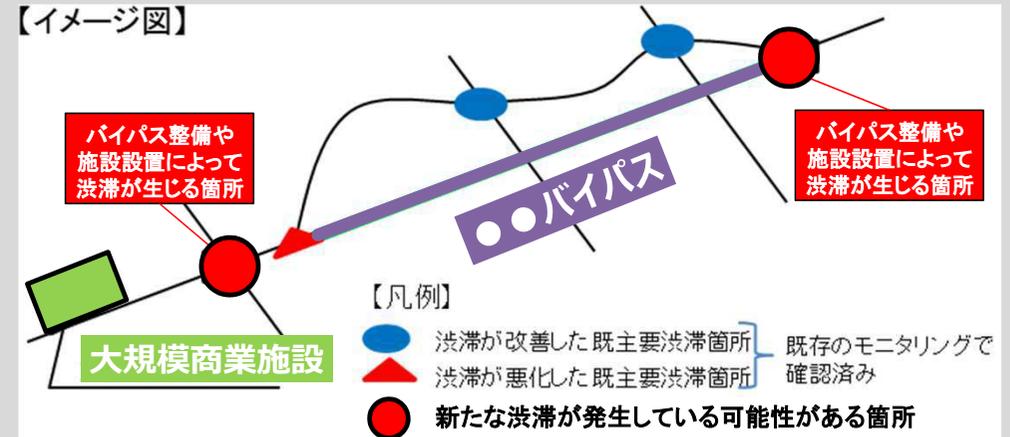
- 主要渋滞箇所については対策実施後の速度状況を確認し、解除の検討を行ってきたところである。
- 一方で、バイパス整備や商業施設オープン等によって、新たに発生した渋滞箇所が存在する。
- このため、これらの箇所について、**主要渋滞箇所への追加を検討することを提案**する。

■箇所の抽出

幹線道路の開通、大規模商業施設や物流施設の新規オープンによって渋滞が発生していると推察される交差点を抽出

- I. IC形式の高規格道路におけるIC接続交差点とその隣接する交差点
- II. バイパスや現道拡幅の事業における起終点部の交差点とその隣接する交差点
- III. 大規模商業施設・大型物流施設の隣接する交差点

【イメージ図】



■モニタリング指標による検証

上記条件に合致した交差点について、モニタリングと同様の指標を用いて、速度低下状況を確認

※大きな渋滞が発生していない箇所を抽出する可能性を排除するため、幹線道路同士（センサス対象道路同士）の交差点を対象に検証を実施

- ① 平日昼間12時間の平均旅行速度が20km/h以下の箇所
- ② 平日ピーク時の平均旅行速度が20km/h以下の箇所
- ③ 休日ピーク時の平均旅行速度が20km/h以下の箇所

指標を下回る
(速度が遅い)

主要渋滞箇所への追加を検討

モニタリング結果の分析、ヒアリング、現地観察等によって妥当性を検証

◆主要渋滞箇所への追加検討について -新たな渋滞箇所の検証-

- 主要渋滞箇所特定以降に開通した幹線道路・高速IC・大規模施設(商業、物流)の新規オープン施設は下図に示すとおり。
- これらに隣接する交差点を対象とし、モニタリングと同様の指標を用いて速度状況を確認するとともに、ヒアリング、現地観察等を実施し、主要渋滞箇所への追加を検討することを提案する。

■追加候補箇所を抽出するにあたっての対象路線・対象施設

- I. IC形式の高規格道路におけるIC接続交差点とその隣接する交差点
 - IC形式の高規格道路
- II. バイパスや現道拡幅の事業における起終点部の交差点とその隣接する交差点
 - 直轄国道バイパス
- III. 大規模商業施設・大型物流施設の隣接する交差点
 - 大型物流施設
 - 大型商業施設

国道50号下館バイパス
H26.10.7 (暫定2車線開通)

国道4号古河小山バイパス
H28.12.26 (全線6車線開通)

国道4号春日部古河バイパス
H27.3.27 (暫定4車線開通)

久喜白岡JCT
境古河IC
五霞IC
坂東IC
常総IC
つくば中央IC
プロジスパーク常総
H26.11.1オープン

圏央道
(久喜白岡JCT～境古河IC)
開通時期：H27.3.29

圏央道
(境古河IC～つくば中央IC)
開通時期：H29.2.26

茨城空港北IC
鉾田IC

東関東自動車道水戸線
(鉾田IC～茨城空港北IC)
開通時期：H30.2

国道6号土浦バイパス
H29.3.25 (全線4車線開通)

コストコホールセールつくば倉庫店
H25.7.26オープン

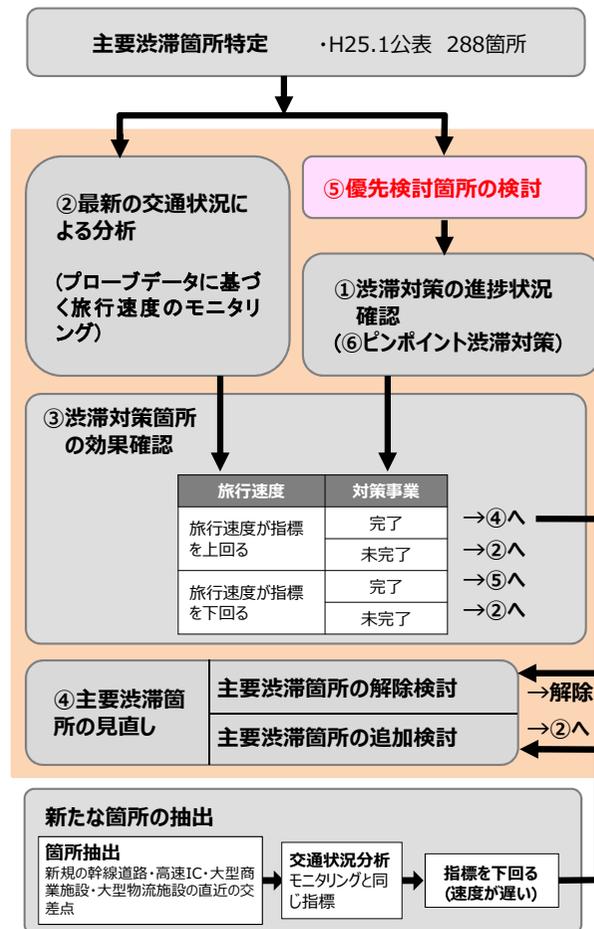
イオンモールつくば
H25.2.23オープン

圏央道(稲敷IC～神崎IC)
開通時期：H26.4.12

圏央道(神崎IC～大栄JCT)
開通時期：H27.6.7

稲敷IC
稲敷東IC
神崎IC
下総IC
大栄JCT

⑤優先検討箇所の検討状況

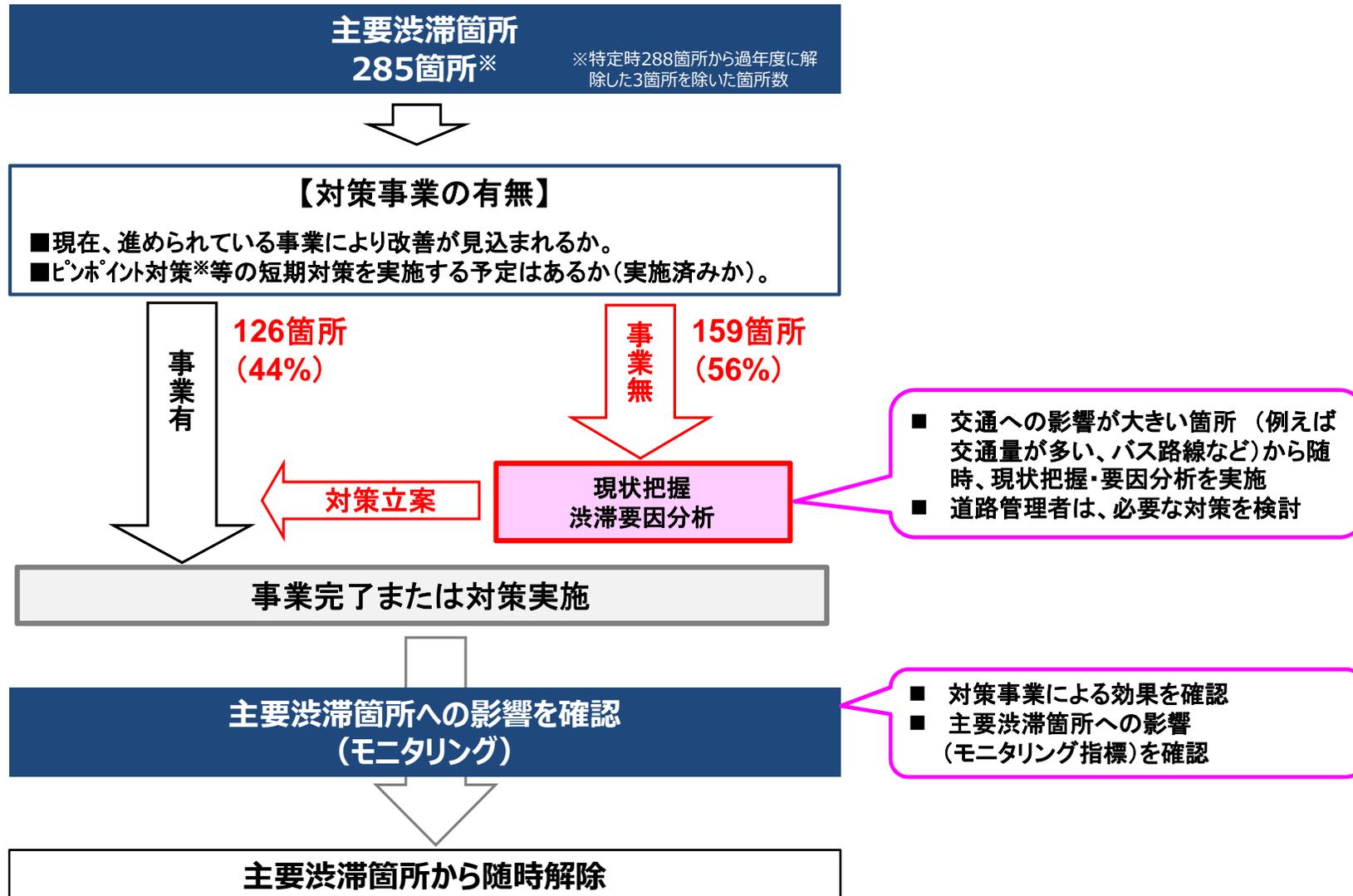


◆今後の対策の進め方

- 主要渋滞箇所は、対策案を検討するための優先順位を位置づけし、対策検討を進めてきたところである。
- 今後も、対策事業が位置づけられていない主要渋滞箇所は、周辺交通への影響度合を踏まえながら、検討を進めていくことが必要である。

■今後の対策の進め方

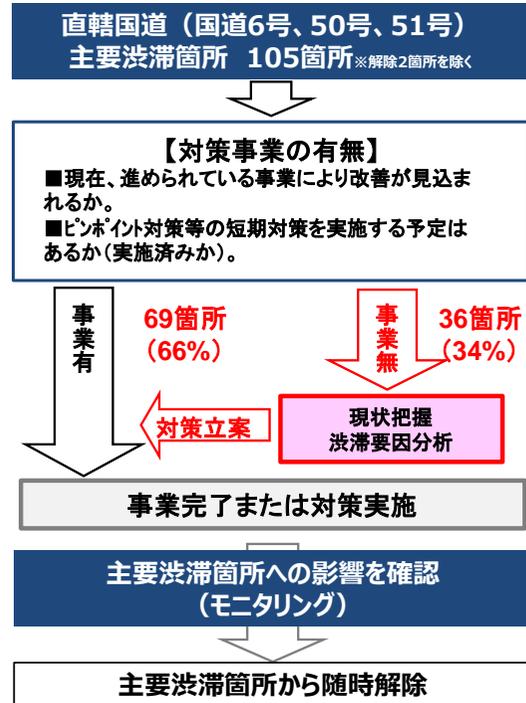
※ピンポイント渋滞対策：交差点改良、区画線改良など、基本的には大きな改良を必要とせず、少ない費用でスピーディーに実施可能な対策をいう



<参考>今後の対策の進め方(直轄国道)

- 常陸河川国道では、直轄国道の主要渋滞箇所105箇所(解除2か所を除く)のうち、69箇所は既に対策事業が位置づけられている状況。
- 今後は、周辺交通への影響度合を踏まえながら、残る36箇所についての対策の具体化を検討していく予定。

■今後の対策の進め方(直轄国道)

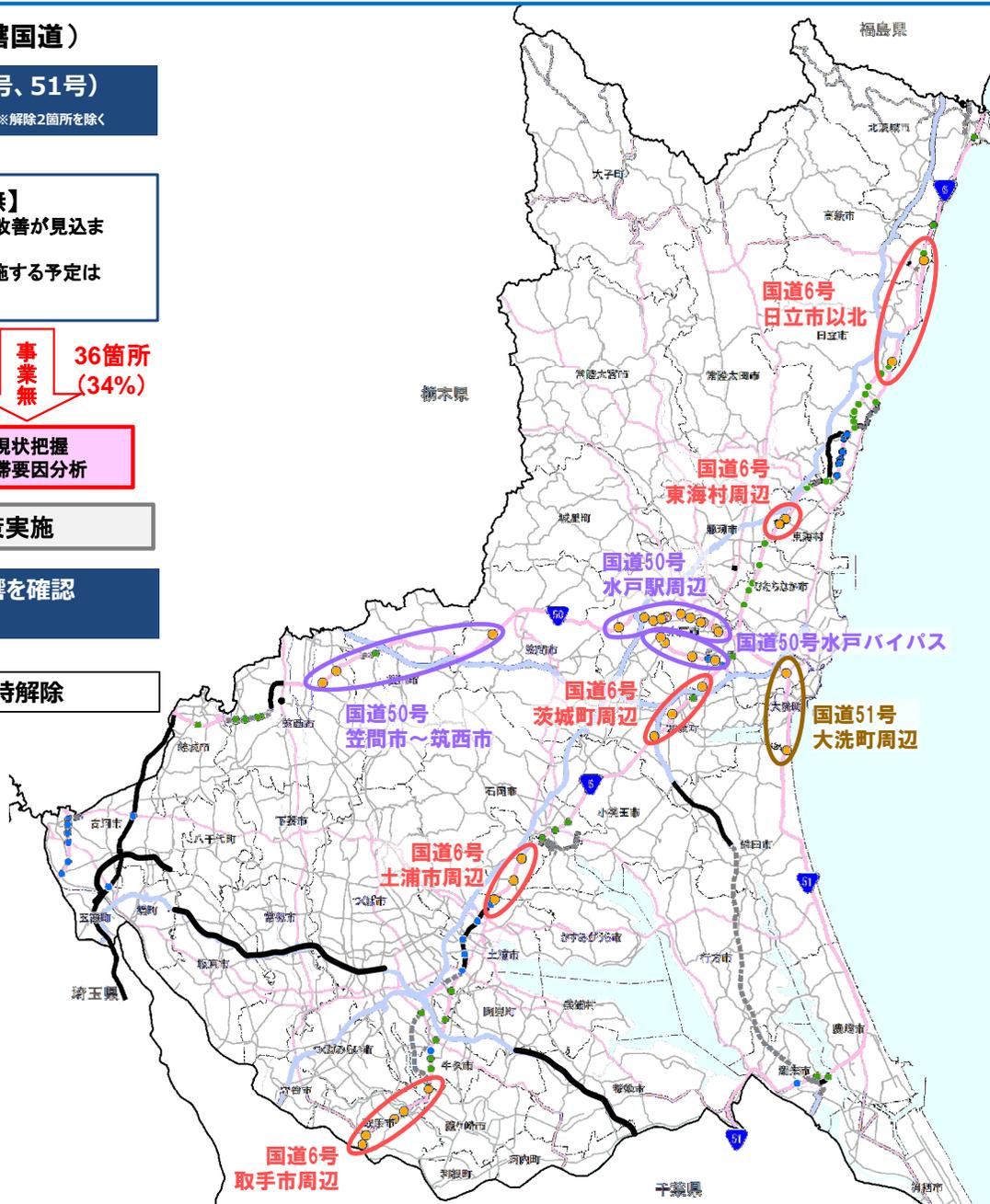


主な事業路線

- 主要渋滞箇所特定 (H25.1)以降に供用
- 事業中

主要渋滞箇所進捗状況

- 未対策箇所
- 事業中箇所
- 完了箇所
- 主要渋滞箇所より解除済

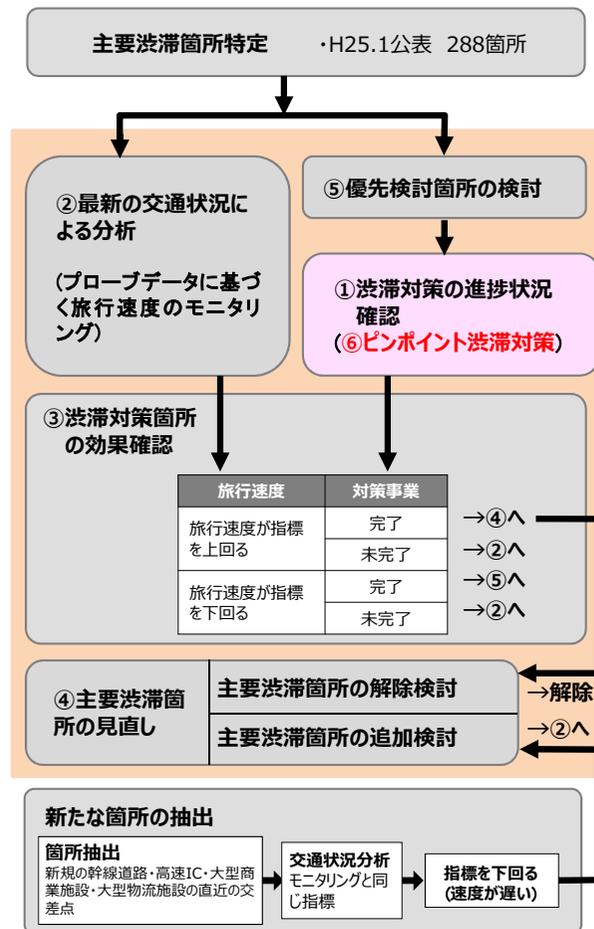


■直轄国道における未対策箇所

路線名	地域分類	市町村	箇所名	旅行速度 (平日ピーク時)	都市計画状況
国道6号	国道6号 日上市以北	高萩市	東本町	20.3	都計整備済
		日上市	田尻町	12.9	
	国道6号 東海村周辺	東海村	二軒茶屋	16.4	未対策(都計済)
			飯上	16.1	
	国道6号 茨城町周辺	水戸市	警察学校入口	28.6	都計整備済
		茨城町	小鶴西	22.1	
	国道6号 土浦市周辺	茨城東高校北		19.2	未対策(都計済)
				19.2	
		かすみがうら市	下土田南	25.0	未対策(都計済)
		土浦市	下福吉	25.7	
国道6号 取手市周辺	龍ヶ崎市	牛久沼東	49.9	未対策(都計済)	
			17.9		
	取手市	藤代	17.9	都計整備済	
		国道294号入口 (仮称)新町1丁目	26.3		
国道50号	国道50号 水戸駅周辺	水戸市	水戸駅前	13.2	都計整備済
			中央郵便局前	13.3	
			大工町	9.8	
			大工町2丁目	23.0	
			自由ヶ丘	15.3	
			新原三差路	18.1	
			赤塚2丁目	13.4	
			赤塚郵便局前	13.8	
			赤塚1丁目	13.8	
			大塚池の端	19.6	
	上中妻小入口	36.7			
	内原跨線橋北	25.5			
	国道50号 水戸バイパス	水戸市	水戸工業高校東	10.4	都計整備済
			ザントル千波	10.6	
河和田町南			16.3		
河和田町			7.6		
国道50号 笠間市～筑西市	笠間市	稲田	27.8	未対策(未都計)	
	筑西市	門井 (仮称)向川澄	20.3	未対策(都計済)	
国道51号 大洗町周辺	水戸市	塩崎	14.6	都計整備済	
		銚田市	原子力機構南門前	23.6	未対策(未都計)

未対策(都計済)
(色なし)都計整備済
未対策(未都計)

⑥ピンポイント渋滞対策について



◆国道6号大みか町6丁目交差点周辺の渋滞対策 -渋滞対策概要-

- 国道6号大みか町6丁目交差点では、山側道路が開通したことでアクセス交通が集中、また、信号交差点も近接しており当該交差点を先頭に速度低下が発生。
- そこで、渋滞を解決するためのピンポイント渋滞対策として、H29年11月に隣接する石名坂交差点の移設、旧石名坂交差点の改良、H30年5月に山側道路の右折車線を2車線に増加する対策を実施。

■国道6号大みか町6丁目交差点周辺の渋滞対策



対策前



対策後

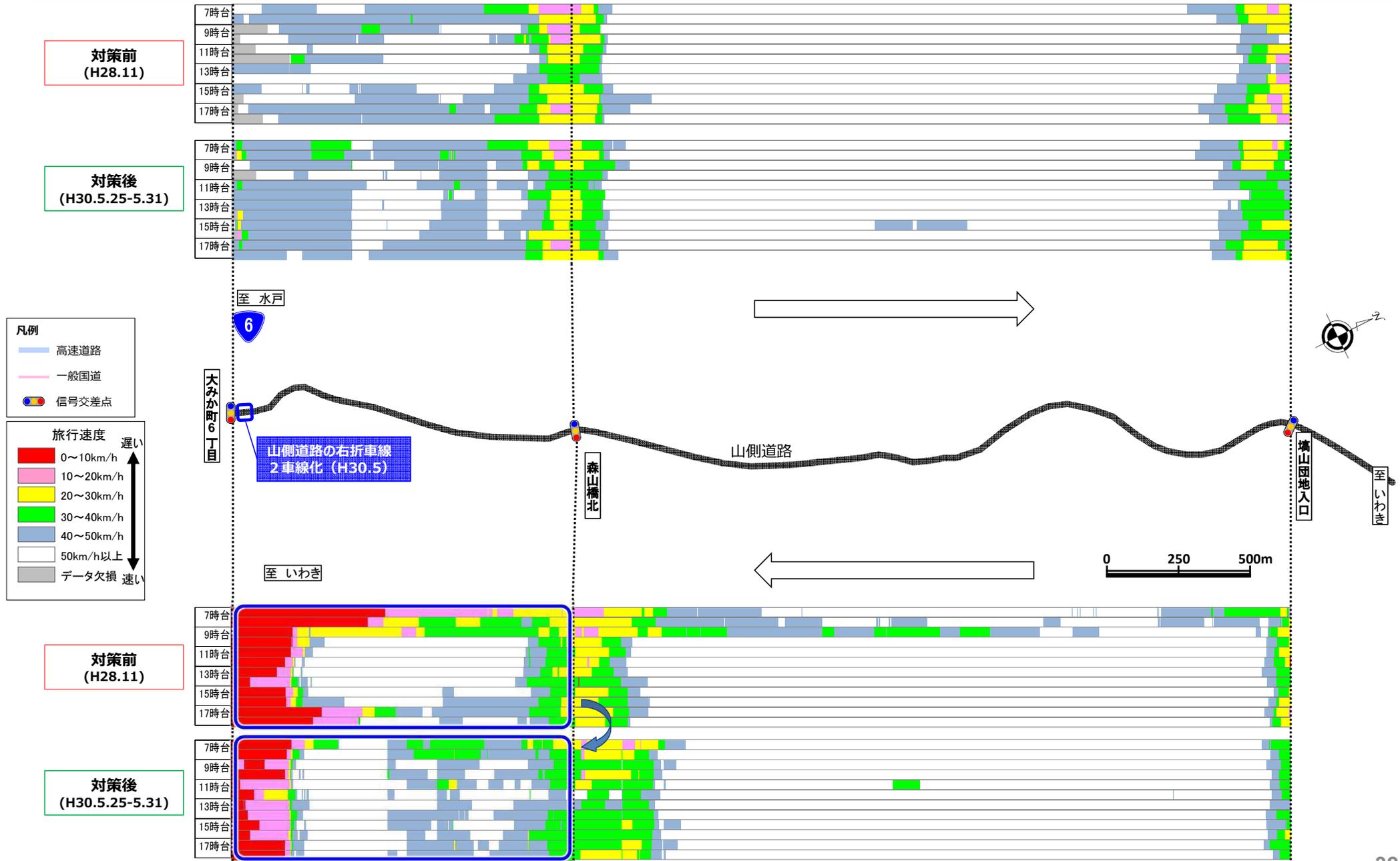


➡ 渋滞要因

□ 実施した対策

◆国道6号大みか町6丁目交差点周辺の渋滞対策 -山側道路 大みか町6丁目交差点付近の速度変化-

- 山側道路の右折車両滞留を緩和するため、H30.5に右折2車線化を実施。
- 対策によって、10km/h以下の区間が大きく減少し、大みか町6丁目を先頭に発生していた速度低下は改善の傾向。
- 対策実施して間もないことから、今後継続して対策効果を分析する。



◆国道6号矢頭南交差点(茨城町)における渋滞対策 -現状把握-

- 国道6号矢頭南交差点は、上り方向で矢頭南交差点を先頭とした速度低下が発生。また、上下方向ともに矢頭南交差点周辺で急ブレーキが多く発生している状況。
- 大型商業施設(イオンタウン水戸南)に近接しており、施設を利用する交通も多い。

