資料－１

茨城県移動性・安全性向上委員会

第25回委員会資料（移動性）

令和2年2月27日

国土交通省　常陸河川国道事務所

目 次

今回の報告内容と審議事項 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 2

②最新の交通状況による分析 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 4

③渋滞対策箇所の効果確認 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 9

④主要渋滞箇所の見直し ・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 15

⑤優先検討箇所の検討状況 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 21

⑥ピンポイント渋滞対策について ・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 25

その他（道路交通アセスメント制度について） ・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 28

今回の報告内容と審議事項

◆今回の報告内容と審議事項

第25回委員会では、②⑤⑥について報告を行うとともに、③及び④について意見交換を実施します。

①渋滞対策の進捗状況確認

②最新の交通状況による分析［報告］

・市町村道を含む主要渋滞箇所(128箇所)における新たなモニタリング手法の検討状況の報告

③渋滞対策箇所の効果確認

・国道124号神栖拡幅における現地の交通状況（動画）［審議項目］

④主要渋滞箇所の見直し

・上大野東交差点における現地の交通状況（動画）［審議項目］

⑤優先検討箇所の検討状況［報告］

・優先検討箇所における渋滞状況（流入方向別旅行速度）

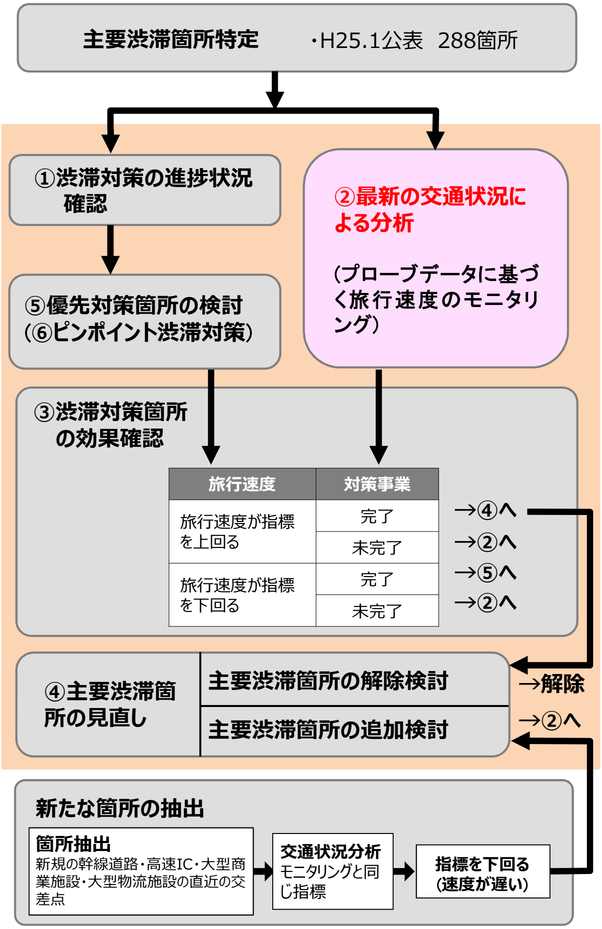
⑥ピンポイント渋滞対策について［報告］

・国道6号公設市場前交差点における渋滞対策後の速報値

その他［紹介］

・道路交通アセスメント制度について

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

- ➢ 茨城県内の主要渋滞箇所(一般道)288箇所(H25年1月24日公表)のうち、これまでのモニタリングで4箇所を解除し、残りは284箇所。
- ➢ このうち、幹線道路同士が交差する156箇所については、ETC2.0プローブデータにてモニタリングを実施。(第24回委員会にて報告、新たに1箇所解除)
- ➢ ETC2.0プローブデータによるモニタリングが困難な市町村道を含む128箇所について、第24回委員会にて新たなモニタリング手法について審議。今回、第25回委員会では、新たなモニタリング手法による実施状況について報告。

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)

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
データで確認
・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

毎年、継続的にモニタリングを実施 →

◆平成30年度までのモニタリングで 4箇所解除
・大宮バイパス入口(H26)
・西谷貝(H27)
・柳橋(H28)
・上大野東(H29)
・上高津高架橋南詰(R1)

残る主要渋滞箇所
【一般道】 284箇所
(2エリア(33箇所)、54区間(127箇所)、124箇所)

●幹線道路※1同士が交差する主要渋滞箇所(156箇所)
※1 センサス対象道路を幹線道路として取り扱う

モニタリング指標(H26以降共通)

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20km/h以下
②平日ピーク時の平均旅行速度が20km/h以下
③休日ピーク時の平均旅行速度が20km/h以下

【第24回委員会で使用したプローブデータ】
使用データ:ETC2.0プローブデータ
データ期間:平成30年1月～12月(1年間)

●市町村道を含む主要渋滞箇所(128箇所)
ETC2.0プローブデータによるモニタリングが困難なため、別途、モニタリング手法を検討
✓ **前回の委員会で新たなモニタリング手法の検討について審議**

【今回の委員会】
✓ **新たなモニタリング手法の検討状況の報告**

◆市町村道を含む主要渋滞箇所(128箇所)について －今回報告内容－

- 第24回委員会にて審議された新たなモニタリング手法に従い、今回、第25回委員会では、①渋滞状況の変化に関するアンケート調査結果、②民間プローブデータによる試行的モニタリング実施箇所の選定結果について報告。

【第24回委員会資料より抜粋】

[審議項目]　②最新の交通状況による分析

◆市町村道を含む主要渋滞箇所(128箇所)について －新たなモニタリング手法の検討－

- 試行的に検証を実施した結果、調査実施方法やモニタリング手法の更なる検討が課題。
- 新たなモニタリング手法の検討を継続。

[審議事項]

【渋滞状況の変化想定箇所の抽出】

- □ 渋滞状況の変化を身近に感じている各協会（バス、トラック、ハイヤー・タクシー）へのアンケート調査を実施し、渋滞状況が変化していると想定される箇所を抽出

【民間プローブデータ注を用いた試行的モニタリングの実施】

- □ 渋滞状況の変化想定箇所よりメッシュ単位で対象箇所を選定
- □ 選定箇所に対して、民間プローブデータを用いて試行的にモニタリングを実施

注）民間プローブデータ：H29年度以前にモニタリング検証に使用(H30年度からETC2.0プローブデータを使用)

13

①渋滞状況の変化に関するアンケート調査結果（P7）

②民間プローブデータによる試行的モニタリング実施箇所について（P8）

試行的モニタリング実施中
（次回、第26回委員会にて報告予定）

◆市町村道を含む主要渋滞箇所（128箇所）について －①渋滞状況の変化に関するアンケート調査結果－

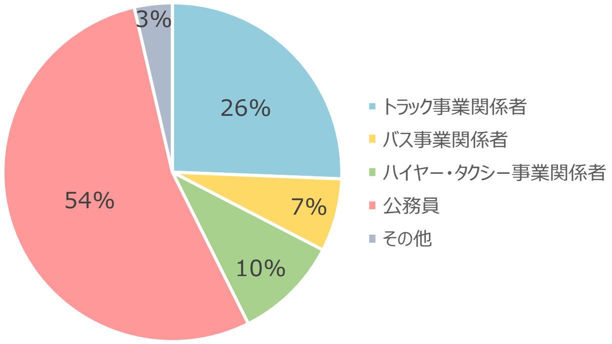
➢ 普段から道路をよく利用する各協会（バス、トラック、ハイヤー・タクシー）に所属する企業のドライバーや、茨城県・各市町村職員の方々を対象に、近年（1～2年）の<u>渋滞状況の変化</u>に関するアンケート調査を実施。

調査期間｜2019年11月1日（金）～2019年11月29日（金）　（各協会は11月18日（月）～ 11月29日（金））
調査対象｜茨城県・各市町村職員、トラック協会、バス協会、ハイヤー・タクシー協会所属企業（トラック：約500社※、バス：約100社、ハイヤー・タクシー：約200社）
調査内容｜主要渋滞箇所における近年の渋滞状況の変化について（改善・悪化・変化なしのいずれかを回答）
回答方法｜QRコードをスマホ等で読み取りWEB上で回答（所要時間5分程度）
※所属企業が多い（約1,700社）ため、各交通圏で車両数の多い約100社を抽出の上、調査を実施

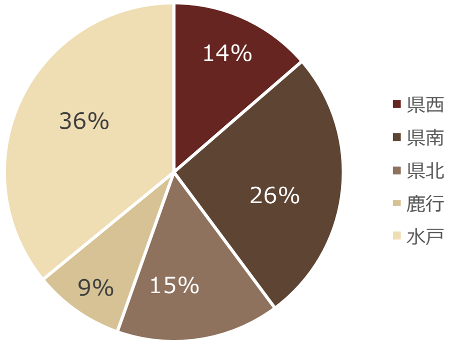
■回答者の属性

所属	回答者数					
	県西	県南	県北	鹿行	水戸	合計
トラック事業関係者	12	16	18	18	28	92
バス事業関係者	12	3	7	0	3	25
ハイヤー・タクシー事業関係者	9	12	6	7	2	36
公務員	16	58	23	5	91	193
その他	0	5	2	1	5	13
合計	49	94	56	31	129	359

・回答者の所属

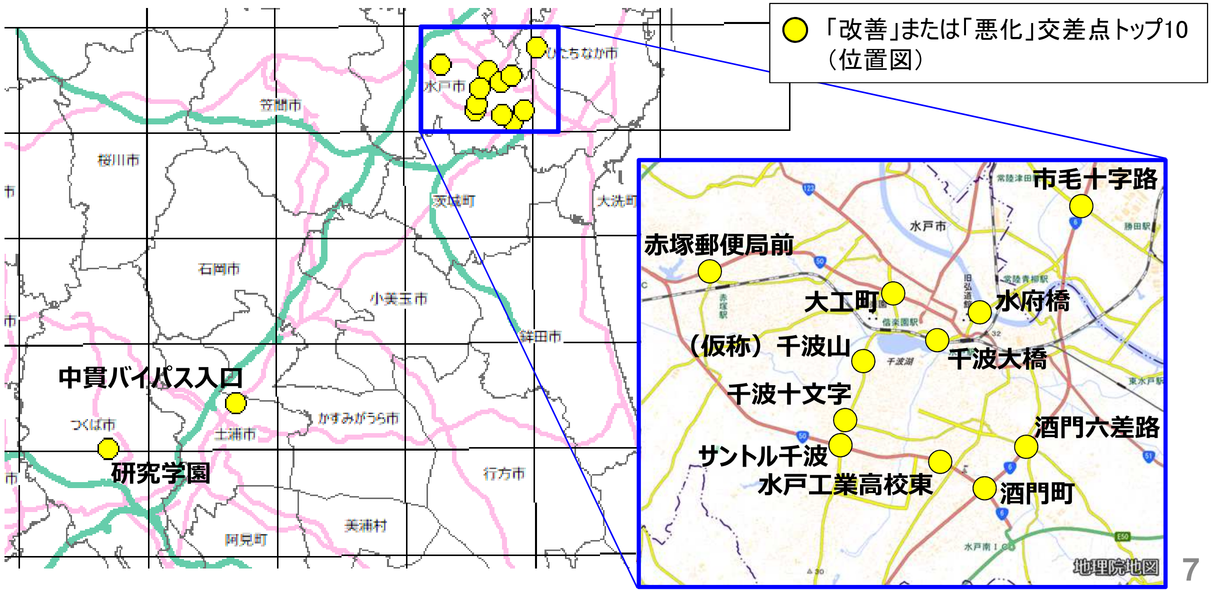


・回答交通圏



■調査結果の概要（「改善」または「悪化」交差点トップ10）

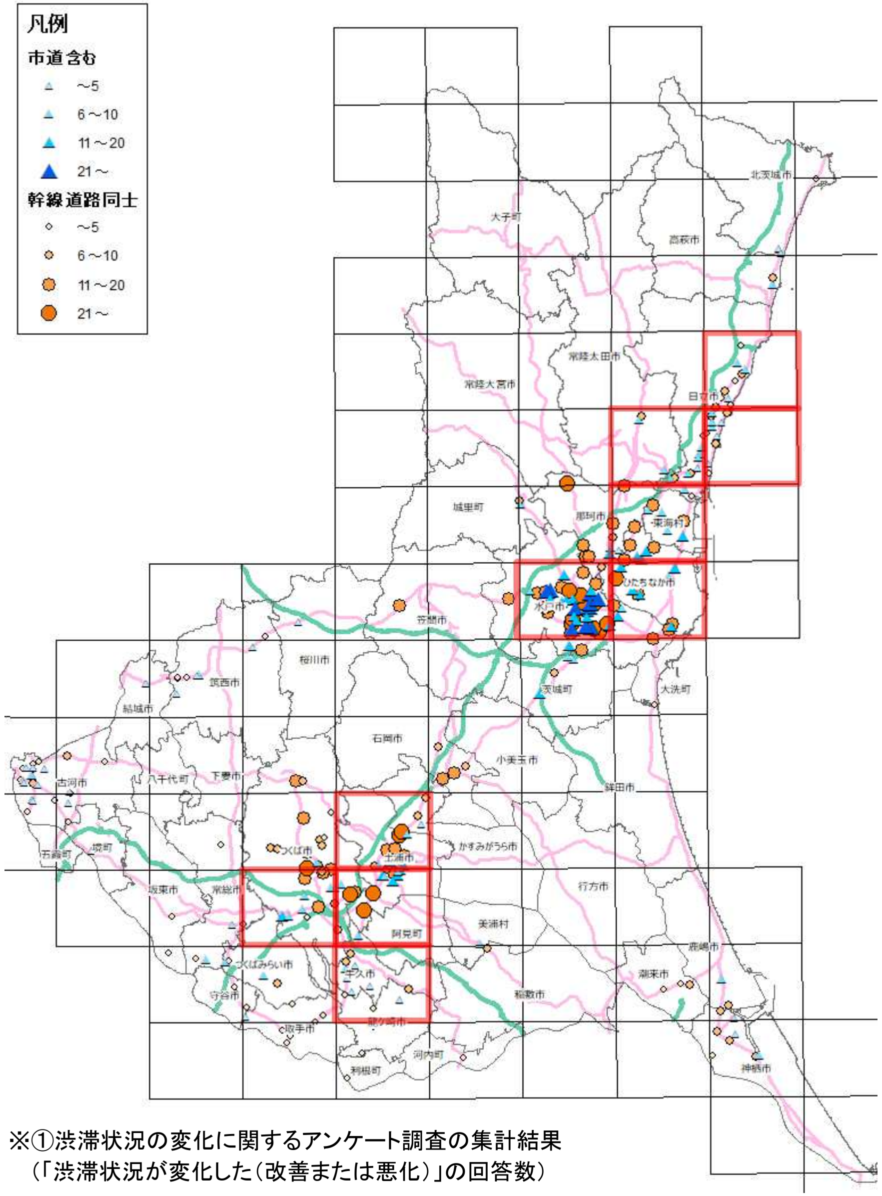
順位	交差点名	路線名	市区町村	回答数		
				改善	悪化	計
1	千波大橋	市道	水戸市	9	**25**	34
	酒門町	国道6号	水戸市	8	**26**	34
3	酒門六差路	国道6号	水戸市	4	**28**	32
4	中貫バイパス入口	国道6号	土浦市	9	**21**	30
	（仮称）千波山	水戸神栖線	水戸市	5	**25**	30
6	水府橋	市毛水戸線	水戸市	**16**	13	29
	市毛十字路	国道6号	ひたちなか市	6	**23**	29
	サントル千波	国道50号	水戸市	4	**25**	29
9	研究学園	取手つくば線	つくば市	6	**22**	28
10	大工町	国道50号	水戸市	10	**17**	27
	赤塚郵便局前	国道50号	水戸市	6	**21**	27
	千波十文字	水戸神栖線	水戸市	5	**22**	27
	水戸工業高校東	国道50号	水戸市	2	**25**	27



◆市町村道を含む主要渋滞箇所（128箇所）について　－②民間プローブデータによる試行的モニタリング実施箇所について－

- アンケート調査結果をもとに、近年渋滞状況が変化したと想定される交差点を抽出の上、抽出した交差点が多く含まれる2次メッシュ（10kmメッシュ）を合計10メッシュ選定。
- 選定された10メッシュに含まれる「市町村道を含む主要渋滞箇所」について試行的モニタリングを実施中。　⇒　次回委員会にて報告予定

■近年、渋滞状況が変化したと想定される交差点※



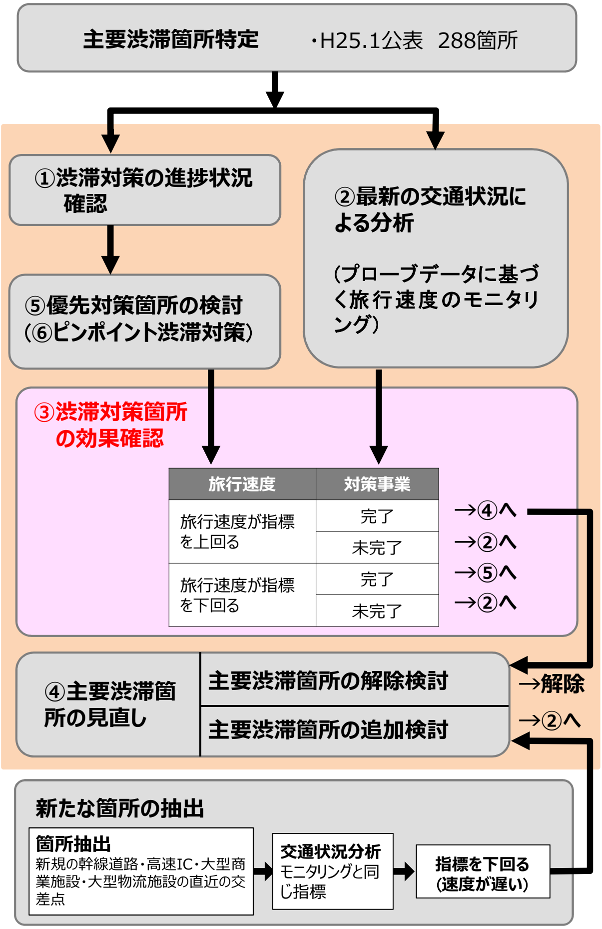
選定された10メッシュ
※この10メッシュ内に含まれる「市町村道を含む主要渋滞箇所」を対象に、試行的モニタリングを実施中

●選定された10メッシュに含まれる主要渋滞箇所

幹線道路同士	81／155 箇所（52.3%）
市町村道を含む	85／128 箇所（66.4%）
合計	166／283 箇所（58.7%）

※①渋滞状況の変化に関するアンケート調査の集計結果
（「渋滞状況が変化した（改善または悪化）」の回答数）

③渋滞対策箇所の効果確認

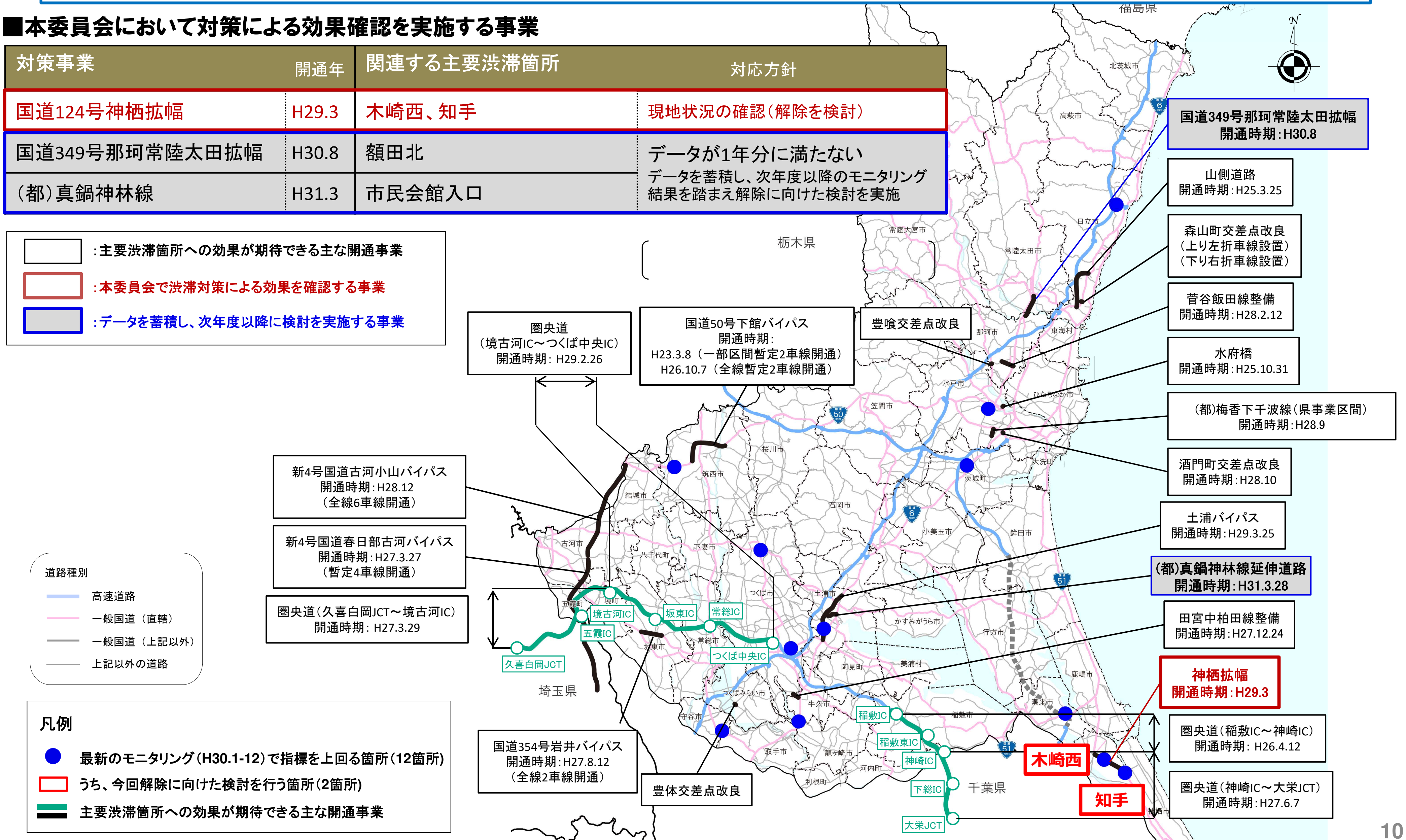


◆主要渋滞対策箇所の効果検証について

- 第24回委員会にて国道124号神栖拡幅における効果検証を実施・報告し、従道路等で速度低下が確認されたことから、今後も継続的にモニタリングを行い、解除に向けた検討を行うこととした。
- 今回、朝ピーク時に撮影した動画にて現地状況を確認し、主要渋滞箇所（2カ所）の解除について審議。

■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
国道124号神栖拡幅	H29.3	木崎西、知手	現地状況の確認（解除を検討）
国道349号那珂常陸太田拡幅	H30.8	額田北	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
（都）真鍋神林線	H31.3	市民会館入口	



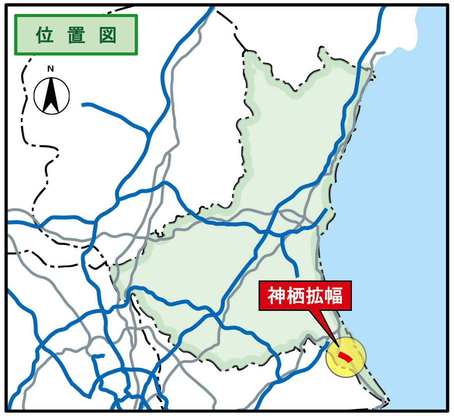
◆主要渋滞箇所公表以降に開通した事業の対策効果　－国道124号神栖拡幅の概要－

【事業概要】
- 国道124号は、鹿島港及び鹿島臨海工業地帯を支える重要な役割を担う幹線道路。
- 神栖拡幅は渋滞緩和や緊急輸送道路としての機能強化を目的とし、平成27年から6車線化事業に着手。平成29年3月に約5.2kmが6車線開通。

【事業概要】
■路線名：国道124号神栖拡幅
■区間：神栖市平泉～神栖市知手
■延長：5.2km
■これまでの経緯
・平成27年　6車線化工事着手
・平成29年3月　6車線開通

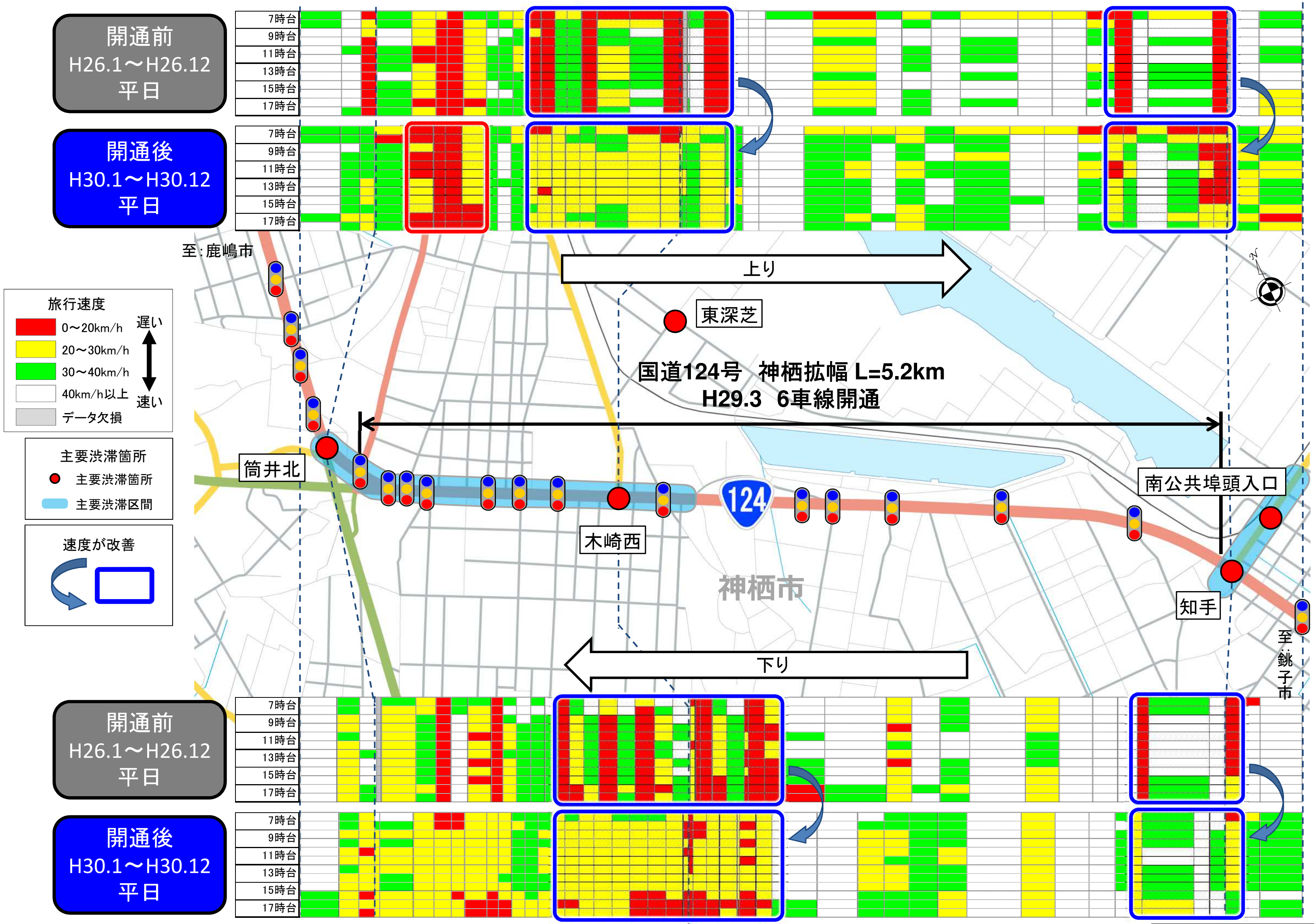
至：鹿嶋

至：銚子

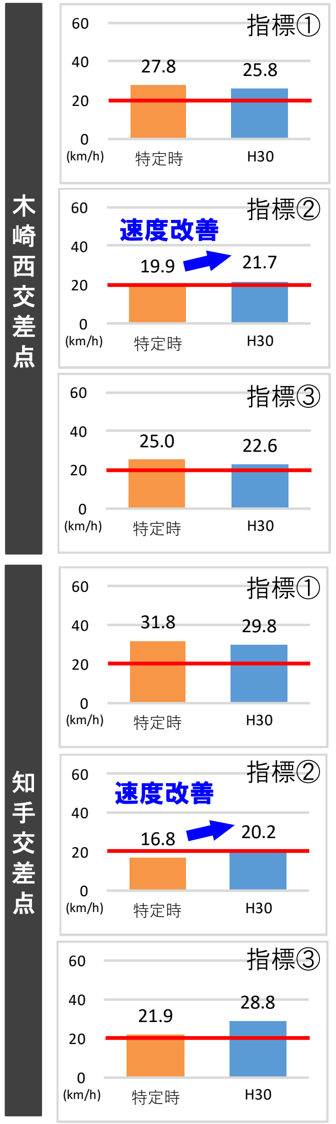


◆主要渋滞箇所公表以降に開通した事業の対策効果　-国道124号神栖拡幅（主道路）における旅行速度の変化-

- 旅行速度の変化をみると、木崎西交差点及び知手交差点ともにモニタリング指標を上回り、旅行速度は上下方向ともに改善の傾向。
- 一方で、タピーク等では一部旅行速度20km/h未満となる区間が残存しており、信号交差点が連担する影響等が考えられる。



■旅行速度の変化
（モニタリング指標の適合状況）



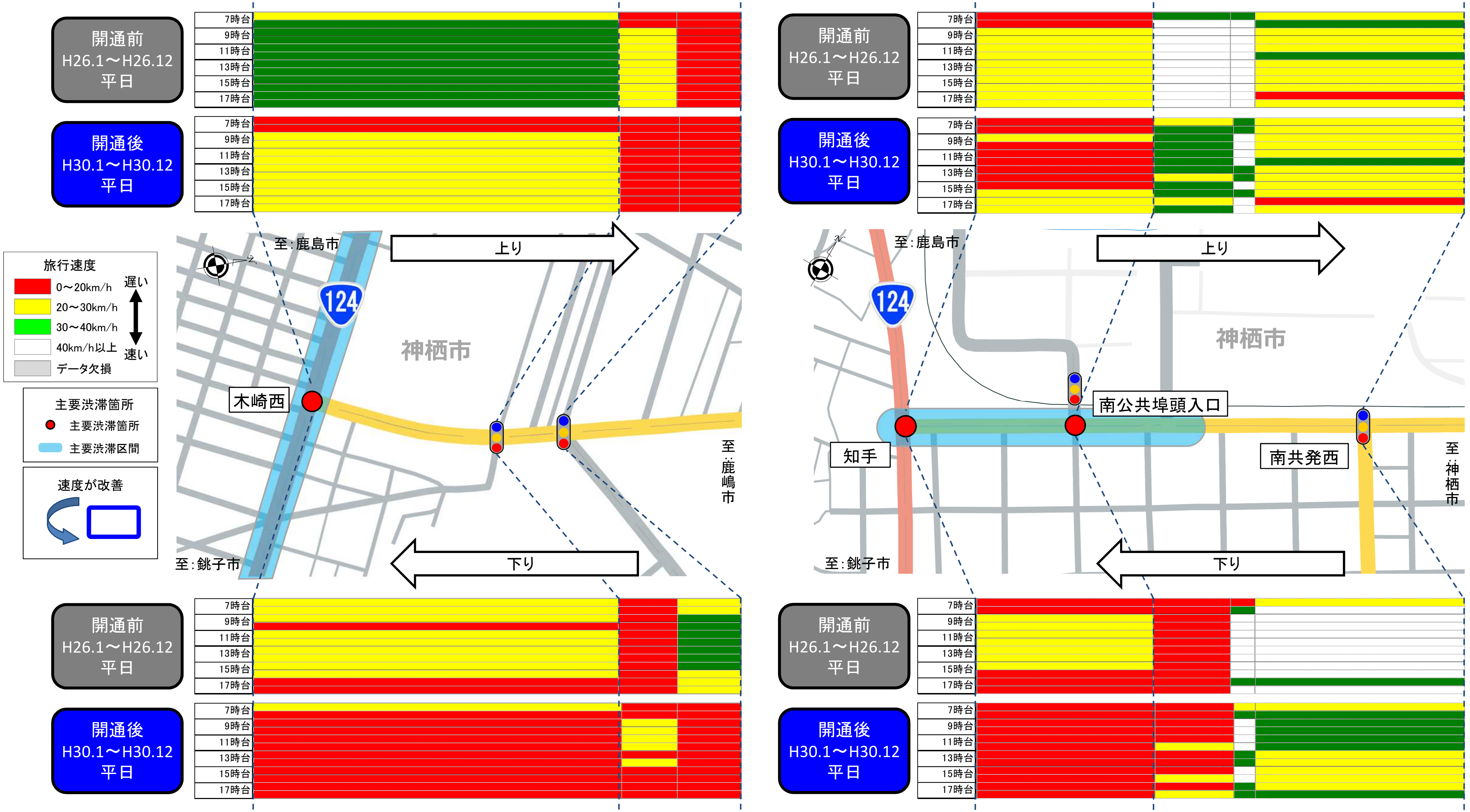
出典：開通前＝プローブデータ(H26.1～H26.12平日)
開通後＝ETC2.0プローブデータ(H30.1～H30.12平日)

【指標①】 平日昼間12時間平均旅行速度（基準値：20km/h以下）
【指標②】 平日ピーク時旅行速度（基準値：20km/h以下）
【指標③】 休日ピーク時旅行速度（基準値：20km/h以下）

◆主要渋滞箇所公表以降に開通した事業の対策効果　－国道124号神栖拡幅（従道路）における旅行速度の変化－

- 木崎西交差点及び知手交差点ともに、従道路では速度低下が発生している状況。
- 朝ピーク時（7～9時）の交通状況（動画）により速度低下状況を確認・検証。

■木崎西交差点　　■知手交差点



出典：開通前＝プローブデータ(H26.1～H26.12平日)
開通後＝ETC2.0プローブデータ(H30.1～H30.12平日)

◆主要渋滞箇所公表以降に開通した事業の対策効果 －対策効果及び主要渋滞箇所解除の確認－

- ➢ 朝ピーク時（7時、8時台）の現地状況を確認したところ、両交差点ともに、速度分布図における速度低下は、渋滞ではなく信号の停止時間に起因するものと考えられる。
- ➢ このため、木崎西交差点、知手交差点ともに主要渋滞箇所より解除する。

■木崎西交差点・知手交差点（国道124号神栖拡幅）

赤信号により車両が滞留
※後続車は速度を低下させながら
交差点に接近

赤信号により車両が滞留
※後続車は速度を低下させながら
交差点に接近

青信号に変わり
車両の滞留が解消

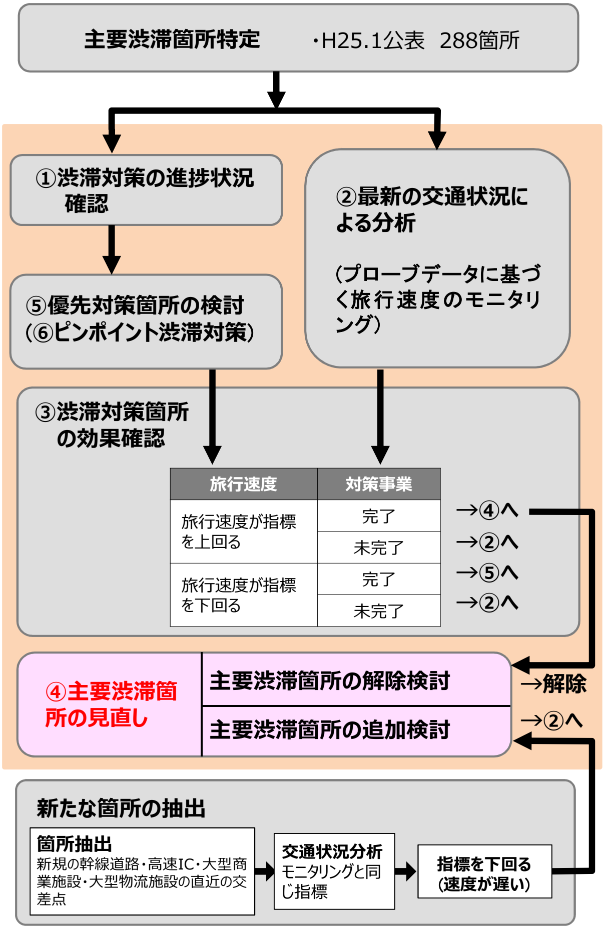
青信号に変わり
車両の滞留が解消

［審議事項］

【木崎西交差点・知手交差点の速度低下状況と主要渋滞箇所の解除について】

- ☐ 旅行速度図において速度低下が発生している時間帯の現地状況（動画）を見る限り、渋滞による速度低下ではなく、信号停止時間の影響による速度低下であると考えられる。
- ☐ これより、**木崎西交差点及び知手交差点の渋滞は、解消されていると判断**できることから、**これら2箇所は主要渋滞箇所より解除**するものとする。

④主要渋滞箇所の見直し



◆主要渋滞箇所の解除について

- **上大野東交差点**（第22回委員会にて解除）における解除後の継続モニタリングを第24回委員会にて実施・報告し、H29からH30にかけて速度低下が確認されたことから、今後も継続的なモニタリングを行うこととした。
- 今回、朝ピーク時に撮影した動画にて現地状況を確認し、**継続モニタリング終了について審議**。

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	昨年解除箇所の継続モニタリングを実施

対応方針の策定

Plan（計画）　主要渋滞箇所の対策の立案

- 各主要渋滞箇所について、各道路管理者や警察が道路利用者の協力を得つつ検討箇所の抽出、渋滞要因の分析、対策を立案
- 各主要渋滞箇所の対策の検討にあたっては、各道路管理者が渋滞状況、対策の方針、今後の対策案、対策案の概要を整理
- カルテの作成・修正

Do（実行）　円滑な渋滞対策の実施を実現

- 各道路管理者が個別に立案した対策に基づき対策を実施
- 他機関の実施施策等との連携・調整を図りながら対策を実施

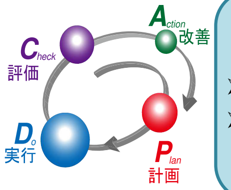
Check（評価）　モニタリング等による検証・評価

- 最新の交通データに基づく渋滞状況の確認
- 実施した対策の効果について、道路利用者（バス・タクシー・トラック等運輸事業者等）の実感を確認

・一定期間選定要件以下 → 主要渋滞箇所の取り下げ(終了)
・対策終了後、一定期間選定要件以下 → 渋滞対策の終了
・対策終了後、選定要件以上 → 新たな渋滞対策の検討
・主要渋滞箇所以外の箇所が選定要件以上 → 主要渋滞箇所の追加

Action（改善）　主要渋滞箇所の見直し

- 道路管理者が、モニタリング等による検証・評価を踏まえ、主要渋滞箇所の見直し案を作成
- 茨城県移動性・安全性向上委員会において、主要渋滞箇所の見直しを議論



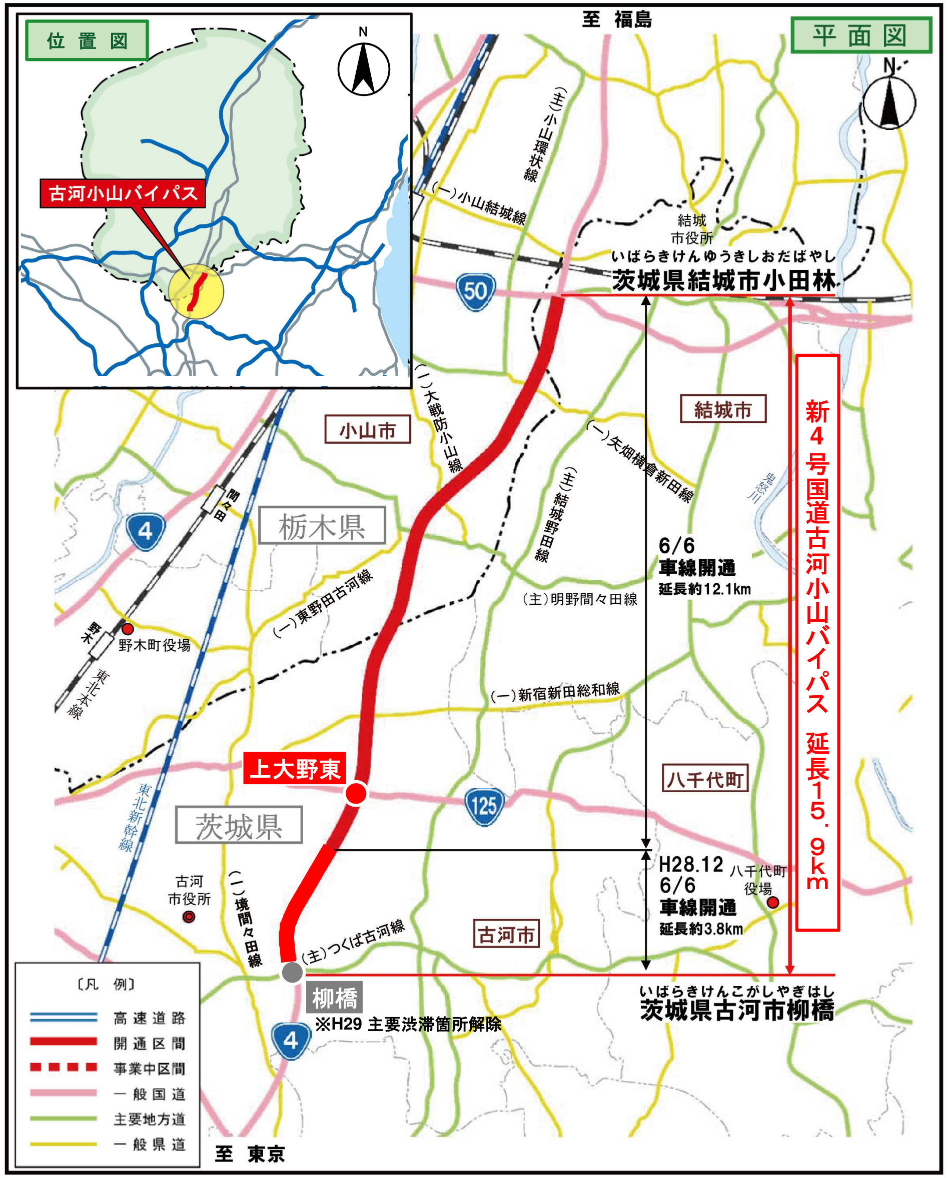
◆昨年度解除箇所の継続モニタリング　-上大野東交差点（新4号国道古河小山バイパス）-

【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）



◆昨年度解除箇所の継続モニタリング　－新4号国道古河小山バイパス　上大野東交差点周辺の旅行速度の変化（側道・本線）－

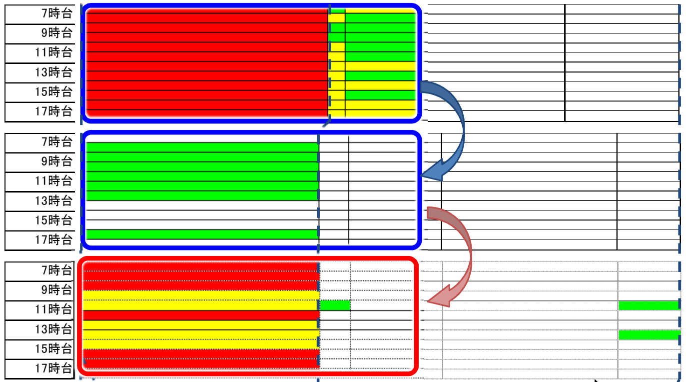
- ➢ 上大野東交差点側道の旅行速度は、H29に改善がみられたもののH30では悪化に転じているため、今回、朝ピーク時に現地状況を撮影した動画をご紹介。 ⇒　継続モニタリングの必要性　についてご審議いただきたい。
- ➢ 古河小山バイパス本線部の旅行速度は、開通前後ともに40km/h以上となっており、旅行速度の低下は見受けられない。

■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

開通後 H30.1～12平日

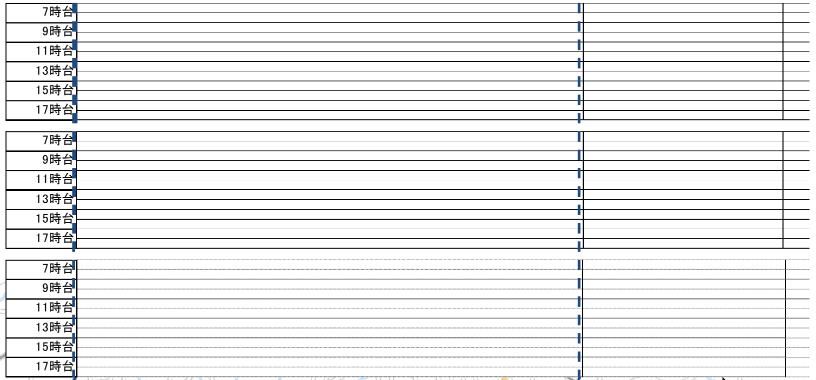


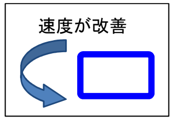
■本線部

開通前 H26.1～12平日

開通後 H29.1～12平日

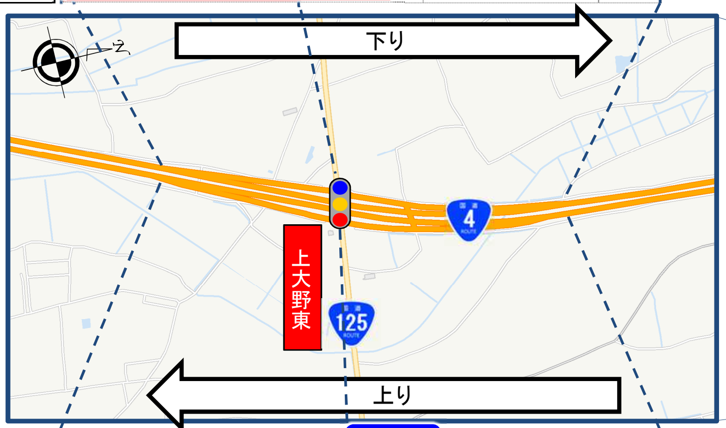
開通後 H30.1～12平日





主要渋滞箇所
- ● 主要渋滞箇所
- 主要渋滞区間

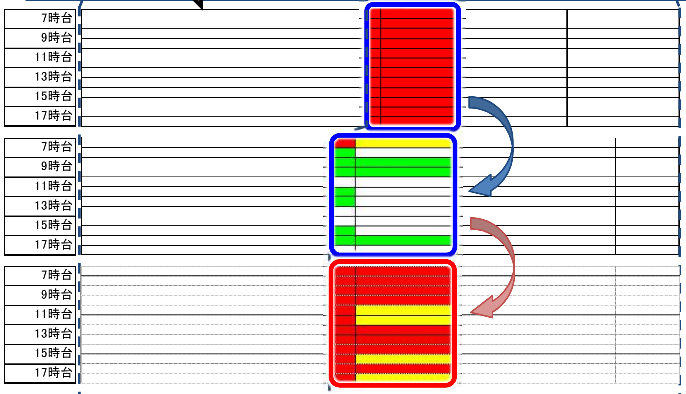
旅行速度
- 0～20km/h　遅い
- 20～30km/h
- 30～40km/h
- 40km/h以上　速い
- データ欠損



開通前 H26.1～12平日

開通後 H29.1～12平日

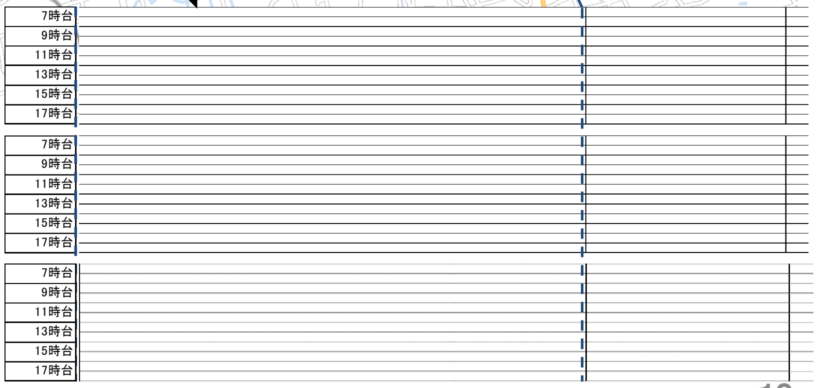
開通後 H30.1～12平日



開通前 H26.1～12平日

開通後 H29.1～12平日

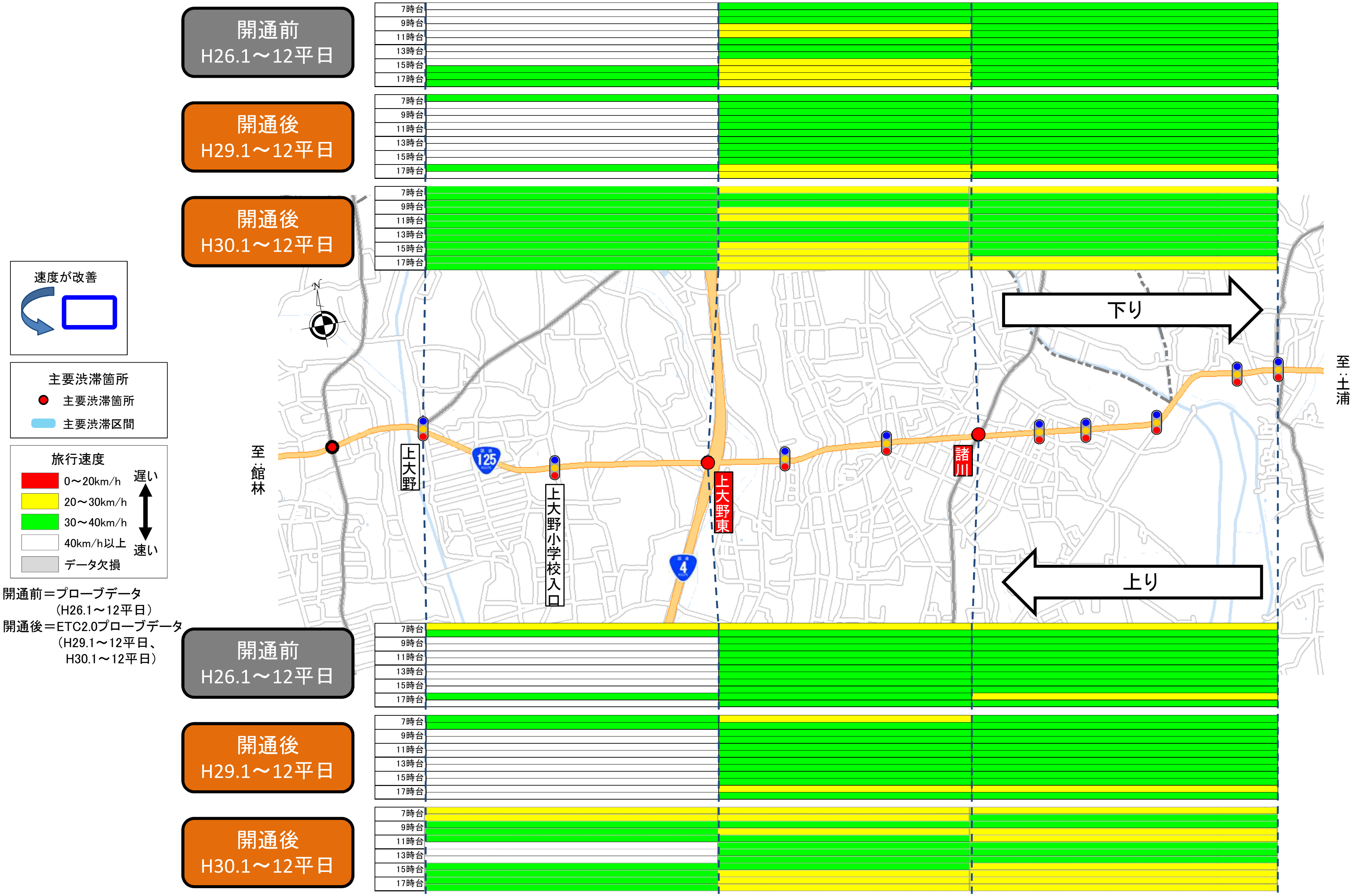
開通後 H30.1～12平日



出典：開通前＝プローブデータ(H26.1～12平日)　開通後＝ETC2.0プローブデータ（H29.1～12平日、H30.1～12平日）※本線部は交通調査基本区間単位、側道部はDRM基本区間単位による集計

◆昨年度解除箇所の継続モニタリング －新4号国道古河小山バイパス 上大野東交差点周辺の旅行速度の変化（従道路）－

➢ H30においても渋滞は発生しておらず、H29に引続き旅行速度の改善が継続。

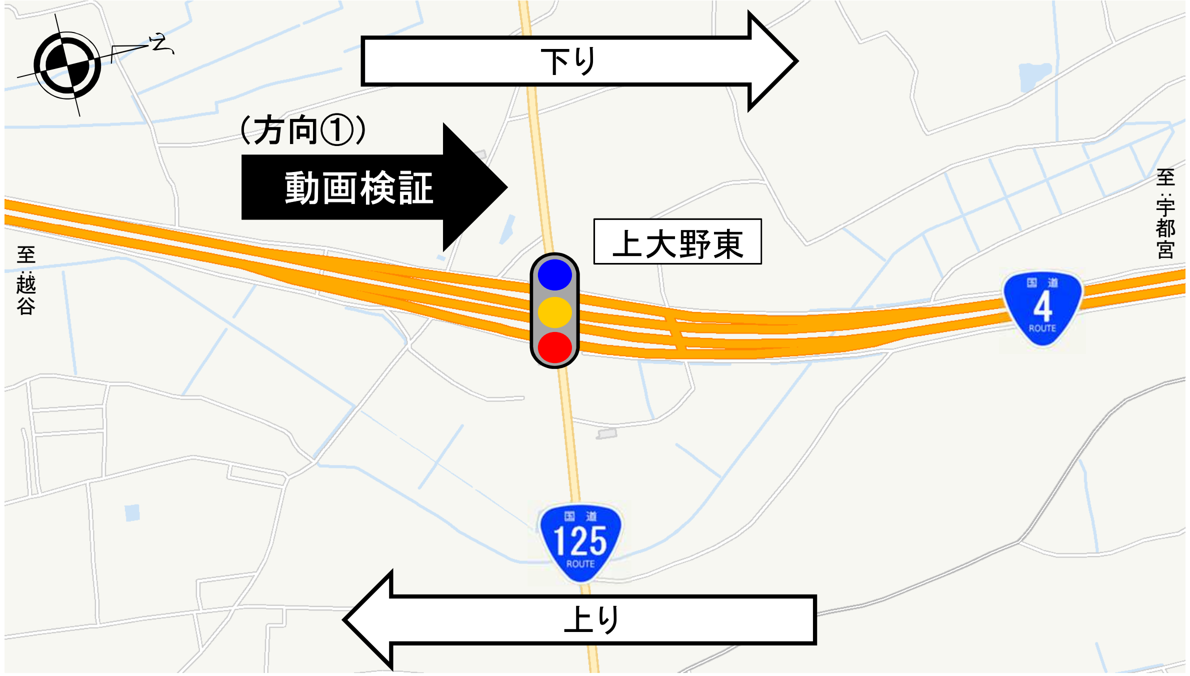


出典：開通前＝プローブデータ（H26.1～12平日）
開通後＝ETC2.0プローブデータ（H29.1～12平日、H30.1～12平日）

◆昨年度解除箇所の継続モニタリング　-継続モニタリングの必要性について-

- 朝ピーク時（7時、8時台）の現地状況を確認したところ、速度分布図における旅行速度の低下は、渋滞ではなく信号の停止時間に起因するものと考えられる。
- このため、上大野東交差点における継続モニタリングを終了する。

■上大野東交差点（新4号国道古河小山バイパス）



赤信号により車両が滞留
※後続車は速度を低下させながら交差点に接近

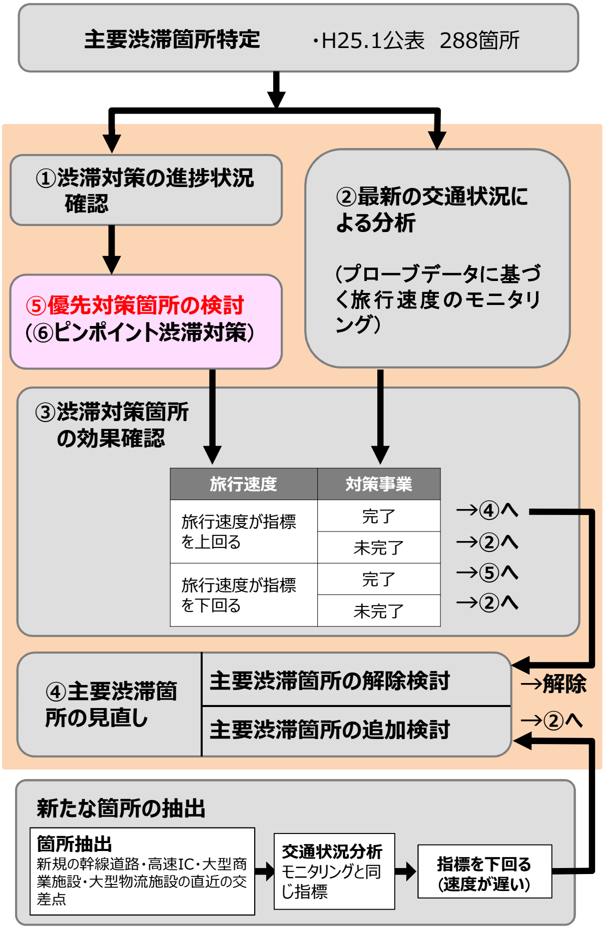
青信号に変わり車両の滞留が解消

［審議事項］

【上大野東交差点の速度低下状況と継続モニタリングの必要性について】

- 旅行速度図において速度低下が発生している時間帯の現地状況（動画）を見る限り、渋滞による速度低下ではなく、信号停止時間の影響による速度低下であると考えられる。
- これより、**上大野東交差点の渋滞は解消されていると判断**できることから、継続**モニタリングを終了**する。

⑤優先検討箇所の検討状況



◆優先検討箇所の絞り込みについて

- 残る主要渋滞箇所284箇所について、最新の交通データ（H30.1～12）を用いて、**速度低下の著しい箇所（チェック条件の指標①②いずれかに該当）を20箇所抽出**※1。
- このうち、**対策事業が位置付けられていない箇所、または事故対策と一体的な対策が可能な箇所（事故危険区間に指定）を優先検討箇所として抽出**。

■優先検討箇所の検討フロー

※1　幹線道路同士の交差点が対象
※2　特定時288箇所から過年度に解除した4箇所を除いた箇所数
※3　交通量が多い箇所、バス路線など

主要渋滞箇所　284箇所※2

▼

【最新交通データでのチェック】
■最新交通データを用いて、速度低下の著しい箇所を選定。

条件非合致（264箇所）→ モニタリングを継続

▼ チェック条件に合致（20箇所）

【対策事業・事故危険区間指定の有無】
■現在、進められている事業により改善が見込まれるか。
■事故対策とあわせた一体的な対策が可能かどうか。

		事故危険区間 指定	事故危険区間 未指定
対策事業	あり	A	B
対策事業	なし	C	D

対策あり 12箇所 → モニタリングを継続

▼ C：2箇所　D：6箇所

【優先検討箇所】
■交通への影響が大きい箇所※3から随時、現状把握・要因分析を実施。
■現地診断による渋滞状況の確認。
■道路管理者は、必要な対策を検討。
（ピンポイント渋滞対策を含む）

モニタリングを継続
（主要渋滞箇所への影響を確認）

最新交通データでのチェック条件

指標①②いずれかに合致する主要渋滞箇所を、対策案の立案を優先的に検討する箇所の候補として抽出。
（モニタリングで指標を上回った箇所は対象外）

①慢性的な速度低下が発生している箇所

・日中を通して著しい速度低下が発生しており、住民生活等に影響を及ぼす箇所を確認。
・主方向の昼間12時間平均旅行速度（平日または休日）が、国家公安委員会が定義している「渋滞」の判定速度である「10km/h」以下となる箇所を選定。

・平日昼間12時間平均旅行速度10km/h以下
・休日昼間12時間平均旅行速度10km/h以下

②ピーク時間帯において著しい混雑が発生している箇所

・ピーク時間帯において、交通が集中し、広範囲にわたり著しい速度低下が発生している箇所を確認。（下記両方に該当する箇所を選定）

・ピーク時に10km/h以下となる区間が200m以上連続※
※ 10km/h以下となる区間が200m以上とは、概ね信号待ち二回分で通り抜ける速度を想定し設定
・ピーク時に10km/h以下となる区間の流入交通量が1,000台/時以上

◆優先検討箇所における渋滞状況と現地状況

- 速度低下の著しい箇所（①慢性的な速度低下が発生、②ピーク時間帯に著しい混雑が発生）のうち、対策事業が位置付けられていない箇所、または事故対策と一体的な対策が可能な箇所を優先検討箇所として抽出し、第24回委員会にて報告。
- これらの優先検討箇所について、**最新のETC2.0プローブデータ（H30.1～12）を用いて渋滞状況（流入方向別旅行速度）を確認。**

No	路線名	交差点名
1	国道50号	サントル千波
19	国道294号	小絹東
33	土浦竜ヶ崎線	中根台4丁目
43	国道408号	西平塚
56	国道349号	青柳町
103	国道408号	学園西
106	取手つくば線	研究学園
230	国道125号	（仮称）土浦駅前西

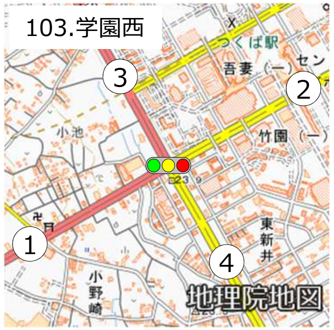
◆優先検討箇所における渋滞状況（流入方向別旅行速度）

➢ 学園西や研究学園、（仮称）土浦駅前西では、すべての流入方向について、平日・休日、朝・夕ピークともに旅行速度が20km/h以下に低下。

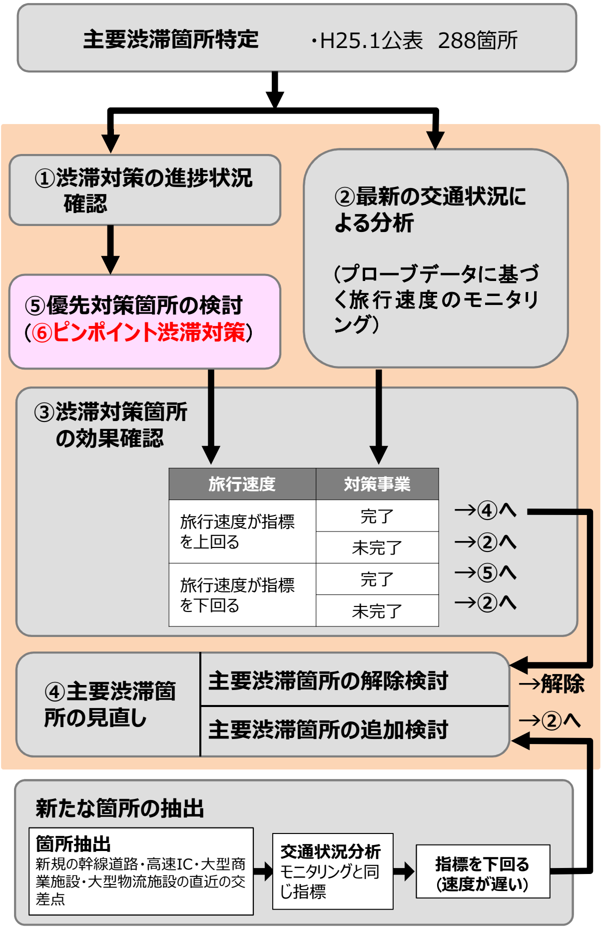
No	交差点名	方向	H27センサス区間交通量	平日昼間12h平均旅行速度	平日ピーク時旅行速度		休日ピーク時旅行速度	
					7～8時台	17～18時台	7～8時台	17～18時台
1	サントル千波	1	33,368	27.0	19.5	27.7	34.5	27.7
		2	33,368	29.5	29.2	27.3	36.7	27.3
		3	15,897	16.0	13.0	17.6	25.4	19.5
		4	15,897	17.8	15.8	13.7	23.0	20.5
19	小絹東	1	26,086	18.3	14.4	16.2	28.8	22.3
		2	26,086	31.0	21.4	29.8	39.9	34.9
		3	9,751	29.8	24.9	27.6	38.1	34.5
		4	21,812	9.3	10.7	8.7	16.9	12.3
33	中根台4丁目	1	16,898	10.4	8.7	8.4	12.5	8.9
		2	16,898	26.6	25.4	25.2	29.6	26.8
		3	9,709	26.7	29.6	22.7	32.4	23.1
		4	9,709	32.2	33.5	30.0	37.2	30.8
43	西平塚	1	25,328	27.3	25.9	26.4	32.9	28.1
		2	25,328	28.5	27.3	26.7	31.9	29.5
		3	22,704	26.5	27.0	22.7	32.5	28.2
		4	16,432	18.4	17.8	16.3	22.0	15.2
56	青柳町	1	25,317	24.8	21.7	15.6	38.5	32.1
		2	25,317	29.0	14.0	33.8	43.1	44.0
		3	13,176	32.0	23.7	30.1	38.5	30.5
		4	11,700	16.5	14.4	14.4	23.1	19.1
103	学園西	1	16,961	15.1	11.8	10.3	18.8	14.9
		2	24,706	13.7	13.8	11.2	15.4	12.8
		3	25,328	11.7	9.6	8.5	17.3	9.7
		4	22,659	12.2	9.4	10.6	14.0	11.5
106	研究学園	1	−	14.1	17.6	14.0	14.6	7.7
		2	−	14.9	19.1	12.1	22.3	10.0
		3	−	11.9	10.6	9.8	16.7	8.1
		4	−	16.2	20.4	14.4	22.9	9.9
230	（仮称）土浦駅前西	1	13,923	7.1	8.2	6.2	9.3	6.8
		2	13,923	11.2	11.3	7.9	12.9	9.4
		3	6,170	13.7	14.0	11.7	13.2	11.3

出典：ETC2.0プローブデータ(H30.1～H30.12平日)

旅行速度20km/h以下



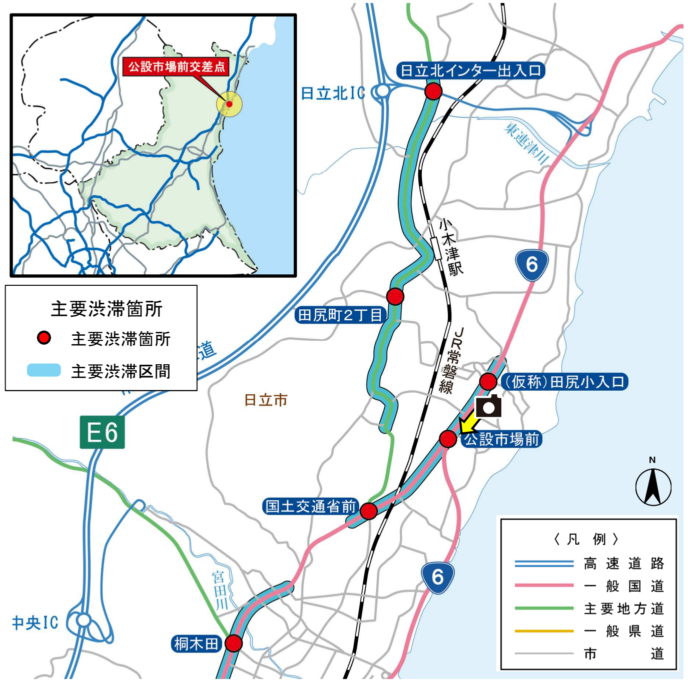
⑥ピンポイント渋滞対策について



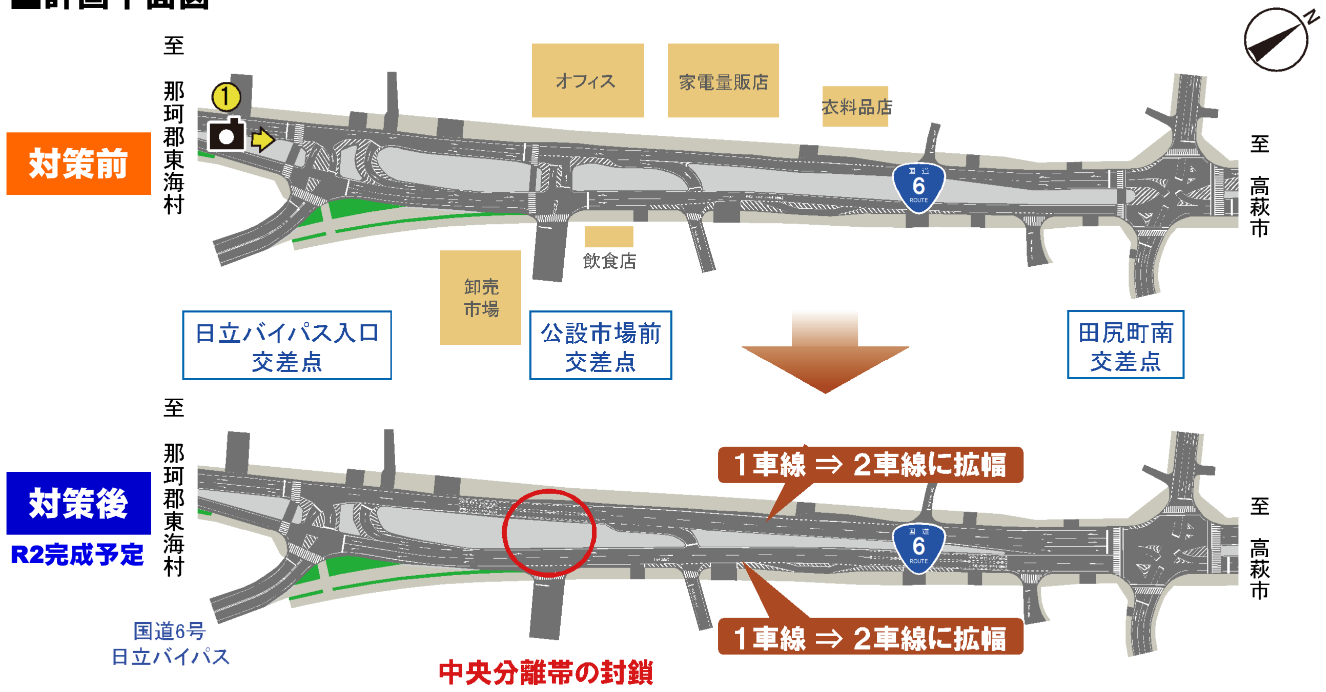
◆国道6号公設市場前交差点（日立市）における渋滞対策　-ピンポイント渋滞対策-

- 国道6号公設市場前交差点周辺には、集客数の多い商業施設が連担し、車両の出入りが多いこと等が、慢性的な速度低下の一因であると考えられる。
- このため、上下線とも2車線に拡幅し交通容量を拡大させることで、渋滞解消を図る予定。

■位置図



■計画平面図

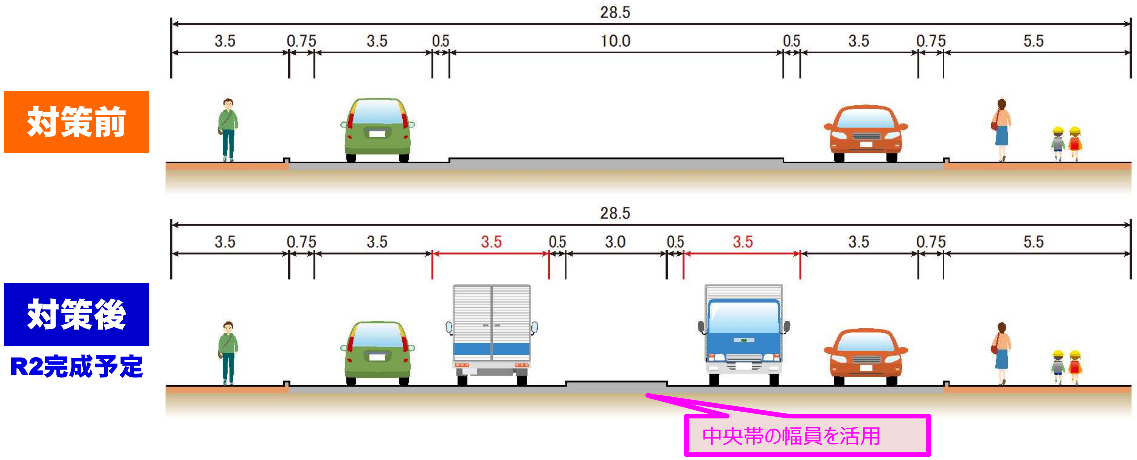


■現地写真

2019.7.12 撮影

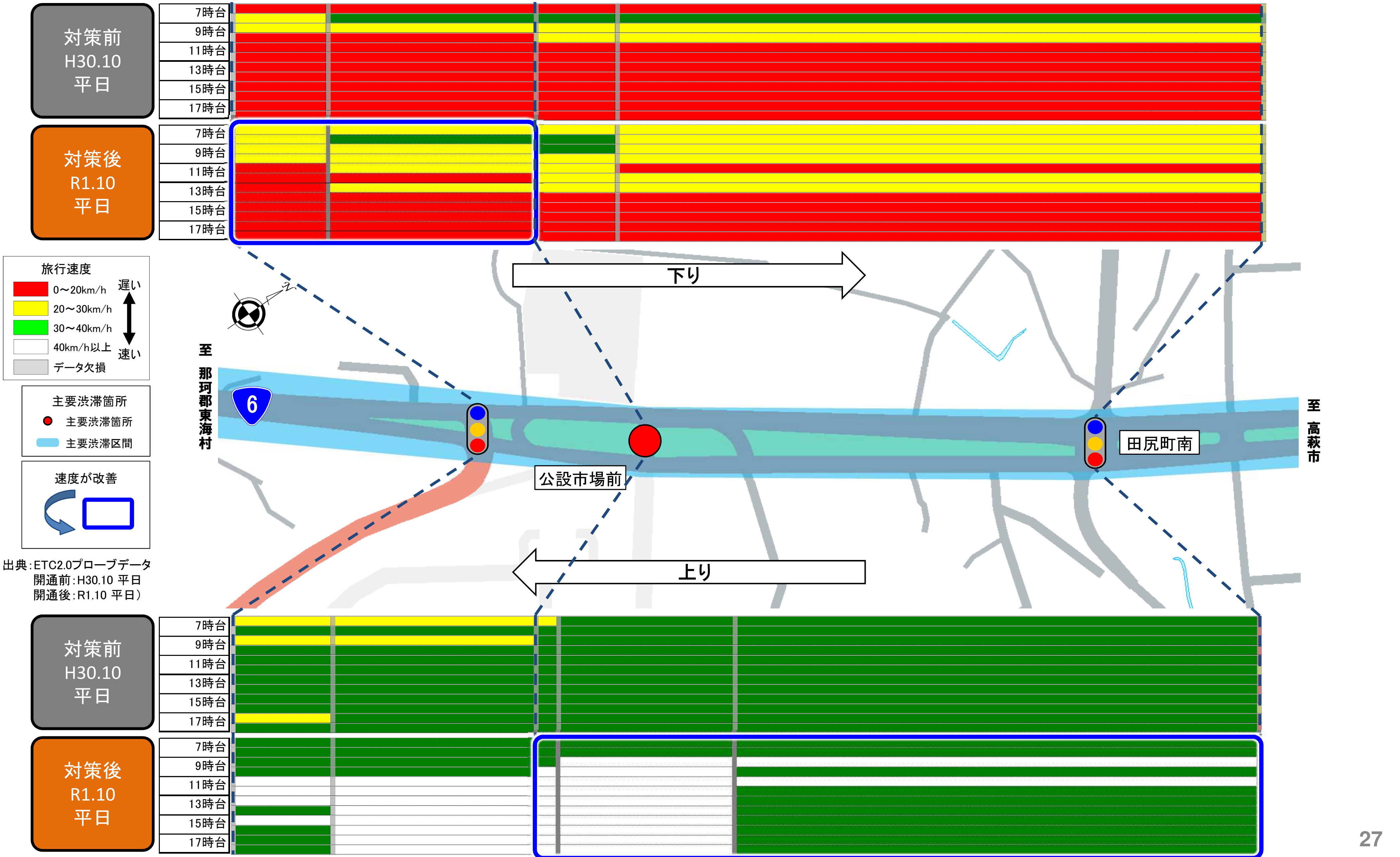
■横断図

単位：m



◆国道6号公設市場前交差点（日立市）における渋滞対策後の速報値 －ピンポイント渋滞対策－

- 国道6号公設市場前交差点におけるピンポイント渋滞対策（拡幅）は、令和元年9月に完了。
- 対策前（H30.10）及び対策1カ月後（R1.10）のETC2.0プローブデータを用い、旅行速度の変化から渋滞対策による効果（速報値）を算出。
- 下り方向は、タピーク等で速度低下が残存するものの、日中の時間帯では改善傾向。上り方向は、概ね改善傾向。



出典：ETC2.0プローブデータ
開通前：H30.10 平日
開通後：R1.10 平日）

その他

道路交通アセスメント制度について

◆重要物流道路における交通アセスメント実施のためのガイドライン策定の趣旨

- 道路法等の一部を改正する法律が制定され、**平常時・災害時を問わない安定的な輸送を確保するため、物流上重要な道路輸送網を重要物流道路として指定する制度が創設**。
- 一方で、大規模小売店舗等の**商業施設の沿道立地による渋滞は全国の主要渋滞箇所の1割以上**を占め渋滞の大きな要因となっており、**交通アセスメントの考え方を踏まえた取組を強化する必要性**。
- 特に重要物流道路においては、より一層の円滑な交通の確保が求められることから、**関係機関との連携を強化しつつ、計画立案の初期段階から立地者が道路管理者と円滑な協議・調整ができる仕組みに実効性をもたせるためのガイドライン等を策定し運用（R2.1～）**することで、道路交通アセスメントを確実に実施。

■主要渋滞箇所の要因

商業施設が
渋滞要因
約1割
（約1,200箇所）

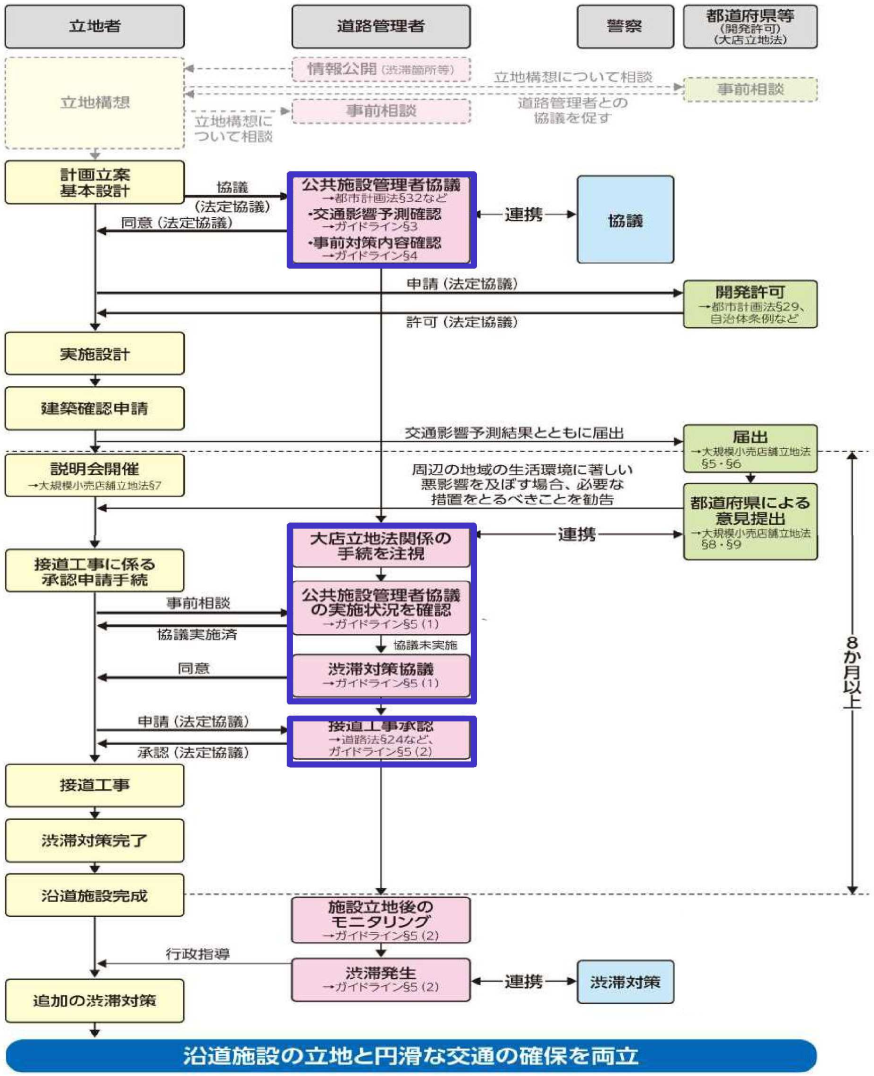
■商業施設周辺の渋滞の様子

■道路交通アセスメントの流れ

立地計画立案 ➡ 交通影響予測 ➡ 事前対策 ➡ 立地 ➡ モニタリング

※道路交通アセスメント
　立地に先立って周辺交通に与える影響を予測し、適切な対策を事前に実施することによって、既存の道路交通に支障を与えることなく施設を立地させるとともに、立地後に交通状況が悪化した場合の追加対策について検討する取組み

交通アセスメントの流れ



ガイドラインの概要

[対象施設]

重要物流道路(直轄)の沿道に立地を予定している施設であって、次の(1)から(4)までに掲げる全ての要件を満たすもの。

(1) 次のア又はイに掲げる条件のいずれかに該当するもの

ア 小売業を行うための店舗(店舗面積1,000㎡を超えるもの)

イ 当該施設の延床面積が20,000㎡以上のもの(集合住宅を除く。)

(2) 立地に際し、都市計画法第32条、条例等に基づき、道路管理者に対する協議(法定協議)が必要とされていること

(3) 半径2km以内の重要物流道路上に主要渋滞箇所が存在すること

(4) 立地に際し、道路法第24条に基づく乗入れ工事の承認申請を予定しているもの

[交通影響予測]

対象施設の法定協議において、施設規模を踏まえて適切な予測手法により交通影響予測を実施し、結果を提出。

[渋滞対策]

交通影響予測の結果、予測範囲内の重要物流道路上の主要渋滞箇所において交通流の悪化が認められる場合や、新たな渋滞箇所の発生が認められた場合は、所要の渋滞対策を実施。

[乗入れ工事の承認申請時]

<u>対象施設に係る乗入れ工事の承認申請時には、法定協議が実施されていること(同意していること)を確認</u>。万一、<u>法定協議を実施していない場合には、協議を実施し、申請者と道路管理が合意したのちに承認。</u>

[乗入れ工事の承認時]

承認を行う際、<u>対象施設の立地後に渋滞等が生じた場合には、更なる渋滞対策を講じる必要がある旨を文書で付記。</u>

[対象施設の立地後の対応]

立地後、交通状況の悪化が生じていないか確認し、悪化している場合には、協議の上、所要の渋滞対策を実施。

[関係機関との連携]

計画立案の初期段階から適切に協議が行われるよう、自治体担当部局など関係機関との連携を強化。

[渋滞箇所等の情報公開]

立地者が施設立地箇所の検討段階から渋滞箇所等の情報を参照できるよう情報公開に努める。