

茨城県移動性・安全性向上委員会(仮称)

第1回委員会資料

平成21年2月25日(水)

議 事 内 容

(1) 移動性・安全性対策箇所

1) これまでの検討経緯

2) 設立趣意

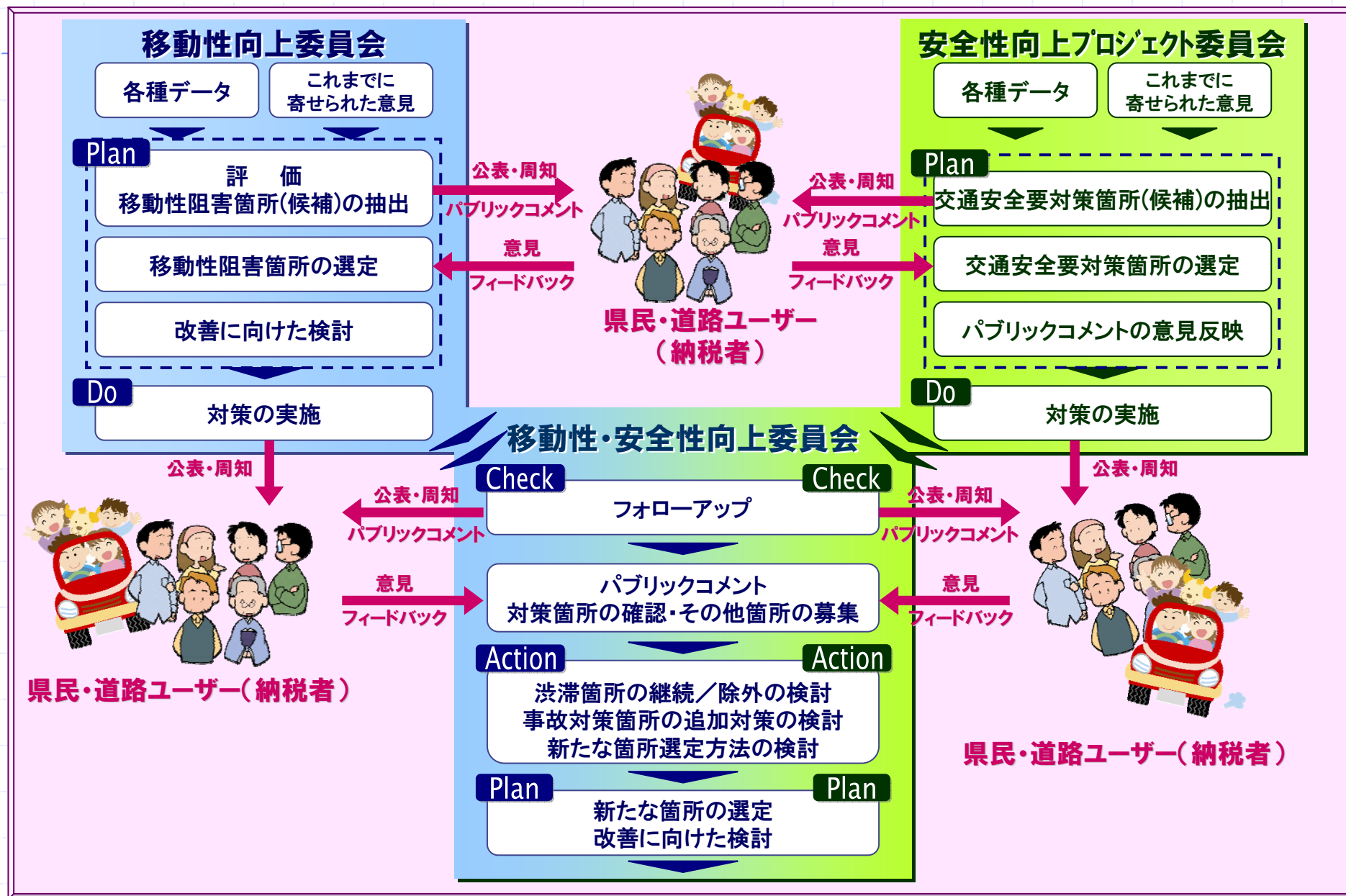
3) 移動性阻害箇所のフォローアップ

4) 交通安全要対策箇所のフォローアップ

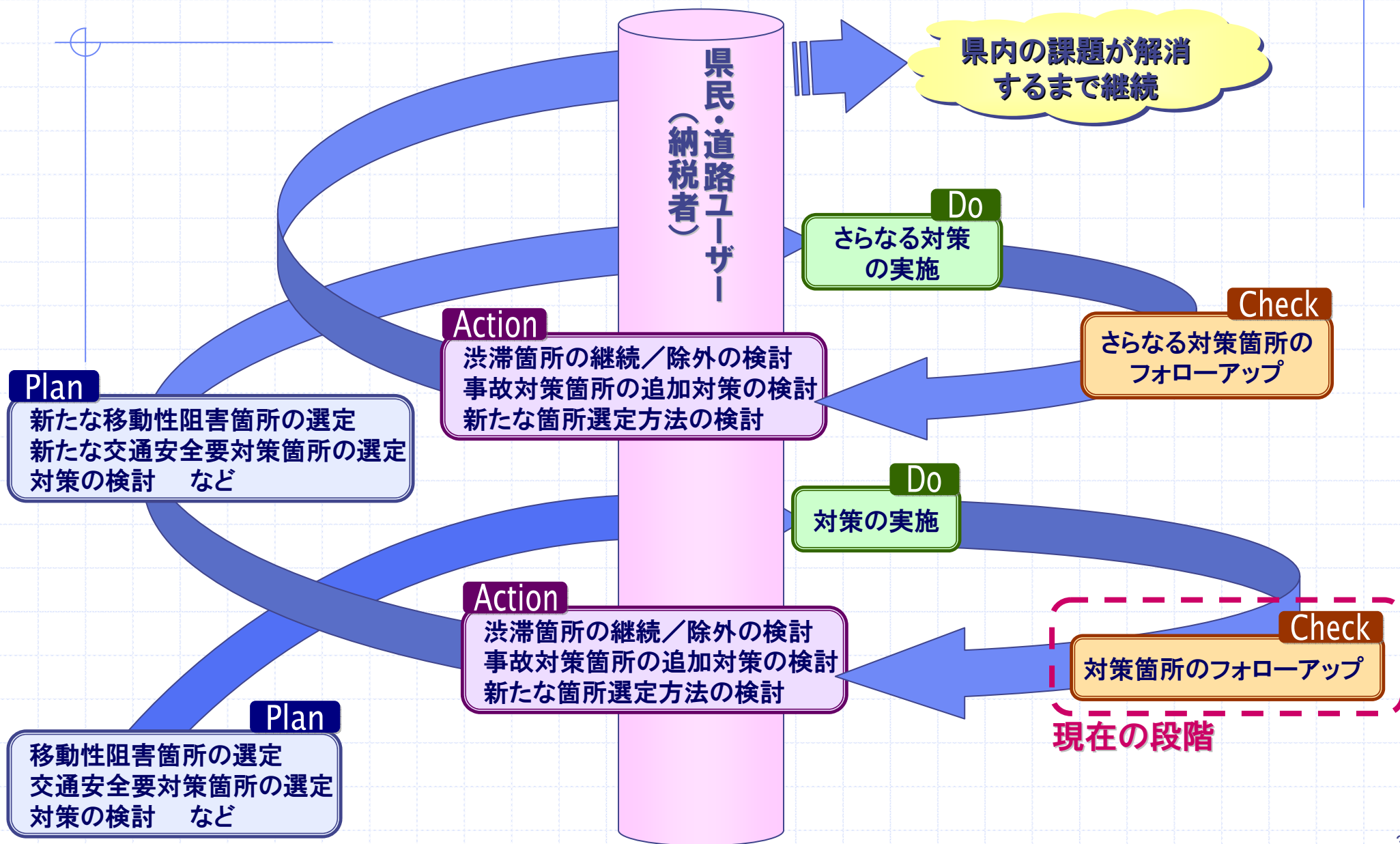
(2) パブリックコメントの実施方針

(3) 今後の予定

(1)移動性・安全性対策箇所 1)これまでの検討経緯 【検討フロー】



(1)移動性・安全性対策箇所 1)これまでの検討経緯 【PDCAサイクル】



(1)移動性・安全性対策箇所 1)これまでの検討経緯 【本委員会の検討内容】

これまでの検討結果を踏まえた、本委員会での検討内容

移動性阻害箇所のフォローアップ

- 平成17年度に選定した「移動性阻害箇所」29箇所について、対策の実施状況の確認と、最新データを基に交通状況の変化を確認します

交通安全要対策箇所のフォローアップ

- 平成17年度に選定した「交通安全要対策箇所」22箇所について、対策の実施状況の確認と、最新データを基に事故発生状況の変化を確認します

パブリックコメントの実施方針の確認

- 引き続き対策を進めていくにあたり、これまでに対策を行ってきた箇所について、県民・道路ユーザーからご意見をいただく予定です
- 新たに対策を実施すべきとお考えになる箇所をご指摘いただく予定です。

(1)移動性・安全性対策箇所 2)設立趣意

生活に欠くことのできない道路が提供すべきサービスとして「①移動性の確保」と「②安全・安心な移動の確保」が挙げられます。

茨城県では、これら2つのサービス向上を目指し、各課題の要因分析を行い、地域の方々の意見を踏まえた対策を行ってきています。

検討を進めるにあたり、特に地域の方々とのコミュニケーション手法および意見反映方法について、学識経験者ならびに様々な分野の方々より意見・提言をいただくため、平成17年に以下に示す2つの委員会を設立しました。

- ①移動性の確保 : 茨城県移動性向上委員会
- ②安全・安心な移動の確保 : 茨城県道路安全性向上プロジェクト委員会

2つの委員会で対策を検討した結果、例えば「①移動性の確保」を目的とした対策が「②安全・安心な移動の確保」にも効果的である可能性があります。

〔次ページ参照〕

そこで、これからは「①移動性の確保」と「②安全性の確保」をより効率的・効果的に進めていくため、2つの委員会を統合した『茨城県移動性・安全性向上委員会(仮称)』を設立し、総合的な対策を行っていきます。

(1)移動性・安全性対策箇所 2) 設立趣意

【移動性向上委員会・安全性プロジェクト委員会を統合する理由】

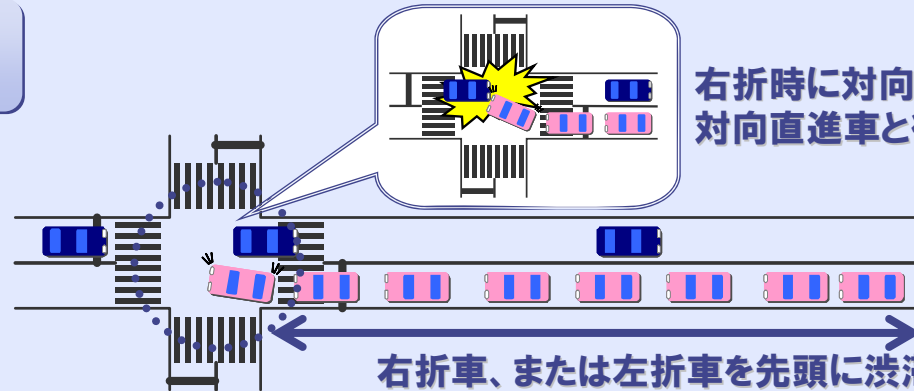
「移動性」と「安全性」を併せて検討することのメリット

右折レーン・左折レーンがない 片側1車線道路の例

右折レーン・左折レーンがないことで...

- ・右折待ちの車を先頭に渋滞する
- ・左折待ちの車を先頭に渋滞する
- ・安全に右折ができない

などの問題が発生します

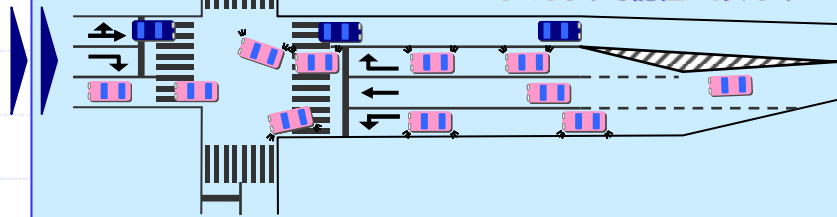


右折時に対向車線にはみ出して停車し、
対向直進車と衝突する事故が発生

右折車、または左折車を先頭に渋滞が発生

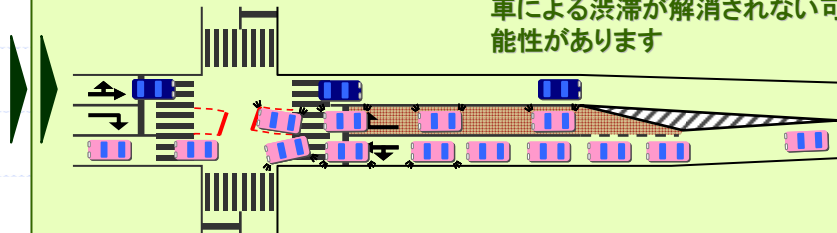
「移動性」対策のみの場合

右折レーンを設置しただけでは、
右折車の停止位置が分かりずらく、
対向車線にはみ出して停車
してしまう可能性があります



「安全性」対策のみの場合

右折事故の対策として、右折レーン
を設置した場合に、左折待ちの
車による渋滞が解消されない可
能性があります

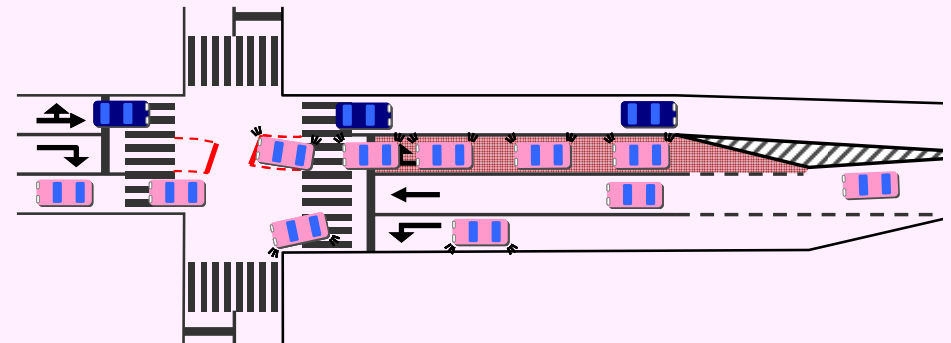


「移動性」と「安全性」を併せて対策した場合

安全性を考慮した右折レーン、左折需要を考慮した左折レーンを
設置することにより、

- ・直進車、右折車、左折車の車線が分離されることで、
渋滞を緩和できる
- ・右折車が安全かつ安心して右折できる

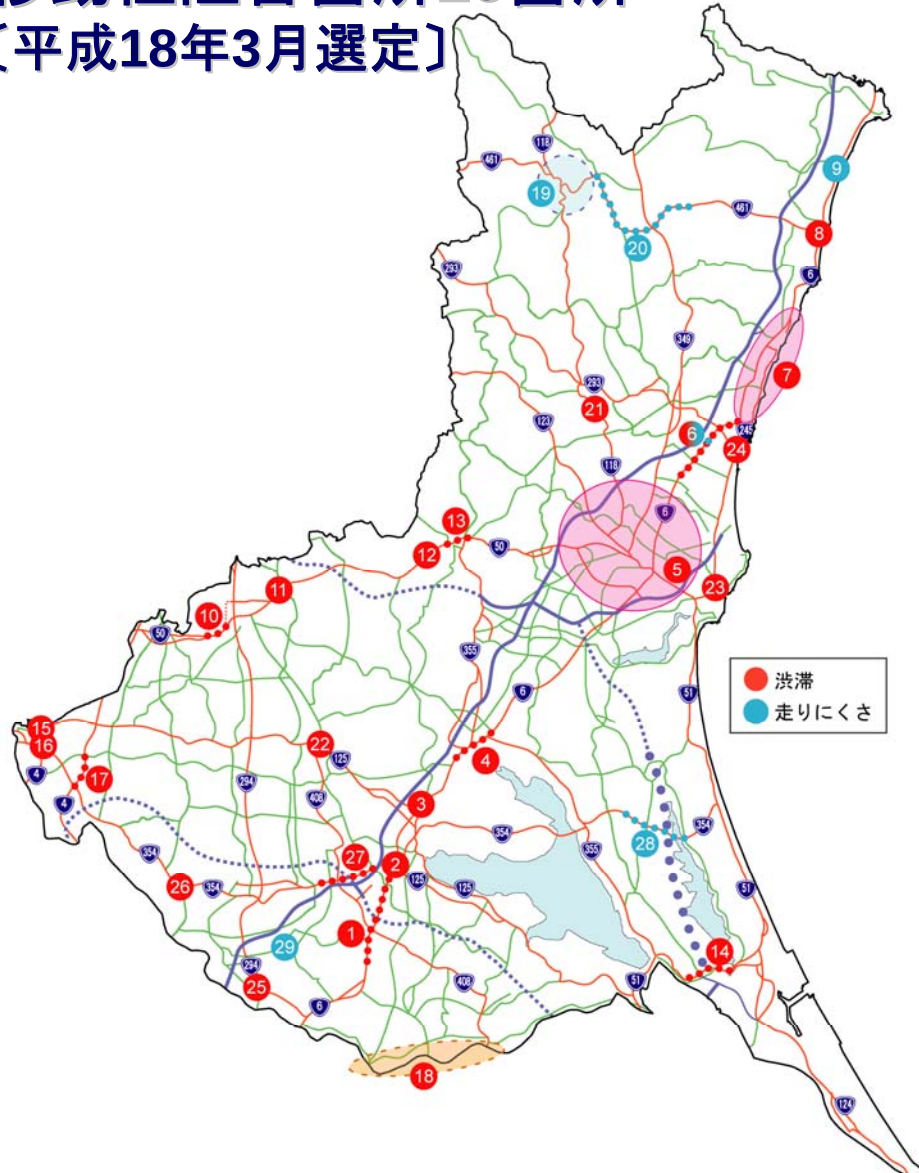
など、効率的に問題を解決することが可能となります



(1)移動性・安全性対策箇所

3)移動性阻害箇所のフォローアップ 【移動性阻害箇所】

移動性阻害箇所29箇所 〔平成18年3月選定〕



箇所 番号	区分	道路 管理者	路線名	箇 所		阻害要因
1	区間	国	国道6号	牛久市・土浦市	牛久駅周辺～国道125号交差点	渋滞 交差道路との流出入交通および幹線道路(迂回路)の不足により、区間全体が交通需要に対して交通容量不足 ※滞留する右折車が直進交通を阻害する交差点も存在
2	地点	国	国道6号	土浦市	中村陸橋下交差点	渋滞 陸橋下の複雑な交差点形状により交通容量不足
3	地点	国	国道6号	土浦市	中貫交差点	渋滞 交通集中による交差点の交通容量不足 (改良実施により改善しているが十分とはいえない)
4	区間	国	国道6号	かすみがうら市・石岡市	千代田石岡IC～東大橋付近	渋滞 交差道路との流出入交通および幹線道路(迂回路)の不足により、区間全体が交通需要に対して交通容量不足
5	地区	国	国道6号・国道50号BP・国道51号	水戸市・ひたちなか市	水戸市および周辺市街地	渋滞 地区全体が交通需要に対して交通容量不足 (道路ネットワークの不足)
6	区間	国	国道6号	東海村・日立市	笠松～石名坂	渋滞 走りにくさ 交差道路との流出入交通および幹線道路(迂回路)の不足により、区間全体が交通需要に対して交通容量不足 また、車線減少による合流箇所(横橋)があり、走りにくい
7	地区	国	国道6号	日立市	日立地区	渋滞 地区全体が交通需要に対して交通容量不足 (道路ネットワークの不足)
8	地点	国	国道6号	高萩市	東本町交差点	渋滞 滞留する右左折車が直進交通を阻害
9	地点	国	国道6号	北茨城市	大北橋	走りにくさ 良好な線形区間に存在する急なS字カーブ 橋梁部前後のアップダウンにより見通しが不良
10	区間	国	国道50号	筑西市	結城BP分岐部～玉戸	渋滞 交差道路との流出入交通および幹線道路(迂回路)の不足により、区間全体が交通需要に対して交通容量不足
11	地点	国	国道50号	筑西市	門井交差点	渋滞 交通集中および変則交差点のため交通容量不足
12	地点	国	国道50号	笠間市	稲田交差点	渋滞 交通集中および変則交差点のため交通容量不足
13	区間	国	国道50号	笠間市	石井～才木	渋滞 一部区間は4車線化され交通集中への対応がなされたものの、2車線区間が残存しているため混雑
14	区間	国	国道51号	潮来市	潮来市役所～洲崎	渋滞 交差道路との流出入交通および幹線道路(迂回路)の不足により、区間全体が交通需要に対して交通容量不足
15	地点	国	国道4号	古河市	三杉町交差点	渋滞 交通集中による交差点の交通容量不足
16	地点	国	国道4号	古河市	大堤交差点	渋滞 交通集中による交差点の交通容量不足
17	区間	国	新4号国道	古河市	塚崎～柳橋	渋滞 柳橋交差点以北は4車線化され交通集中への対応がなされたものの、同交差点以南が2車線区間のため混雑
18	地区	県	国道408号 主要地方道千葉電ヶ崎線	河内町利根町	利根・河内(栄橋・長豊橋)	渋滞 利根川を渡る橋梁の間隔が約15kmと長いため、長豊橋、栄橋に交通が集中(道路ネットワークの不足)
19	地区	県	国道118号 国道461号	大子町	袋田・大子町市街地	走りにくさ 線形不良箇所が多く、一方通行区間も存在 観光シーズンには、増大する交通需要による混雑も
20	区間	県	国道461号	常陸太田市	常陸太田市上高倉～折橋	走りにくさ 幅員が狭く、屈曲した見通しの悪い区間 一般車両のすれ違いも困難 観光シーズンには、増大する交通需要による混雑も
21	地点	県	国道118号	常陸大宮市	大宮バイパス入口交差点	渋滞 交差点南側の国道118号が2車線のため、交通集中に対応できず交差点が交通容量不足となっている
22	地点	県	国道125号	つくば市	内町交差点	渋滞 筑西市方面から学園地区への右折車両の多さに起因する交差点の交通容量不足 観光シーズンの需要増加も影響
23	地点	県	国道245号	ひたちなか市	関戸交差点(湊大橋付近)	渋滞 交通集中による交差点の交通容量不足
24	地点	県	国道245号、国道293号	日立市	留町交差点(新茂宮橋付近)	渋滞 交通集中による交差点の交通容量不足
25	地点	県	国道294号	守谷市	乙子交差点	渋滞 滞留する右折車が直進交通を阻害する上、近接する路切待ち車列の影響から、交差点の交通容量が不足
26	地点	県	国道354号	坂東市	辺田交差点	渋滞 交通集中による交差点の交通容量不足
27	区間	県	国道354号	つくば市	つくば市役所～桜土浦IC (大角豆交差点前後)	渋滞 交差道路との流出入交通および幹線道路(迂回路)の不足により、区間全体が交通需要に対して交通容量不足 沿道施設等へ出入りする車両による速度低下も発生
28	区間	県	国道354号	行方市、鉾田市	行方市両宿～鉾田市札(鹿行大橋)	走りにくさ 幅員が狭く、一般車両のすれ違いも困難 老朽化した鹿行大橋は大型車の通行規制あり
29	地点	県	主要地方道野田牛久線	伊奈町	豊体交差点	走りにくさ 交差道路が食い違った形で変則交差点を形成 幅員が狭く歩道もなく走りにくい

(1)移動性・安全性対策箇所

3)移動性阻害箇所のフォローアップ 【代表事例①】

【No.6 笠松～石名坂】 一般国道6号 榊橋 移動性阻害要因：渋滞 + 走りにくさ

- 榊橋は、茨城県の生活中心都市である水戸市と日立市を結ぶ一般国道6号に架かる橋であり、通常時はもとより災害等、有事の際の緊急活動、物資輸送、及び避難路などの役割を担っています。
- 架設後70年と老朽化が著しいため、震災対策および交通安全の確保などを目的として平成2年度から橋梁架替工事を進め、平成19年3月に、2車線であった道路が4車線で通行可能となりました。



架替前の榊橋



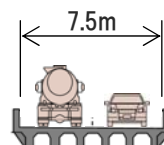
現在の榊橋

移動性阻害要因の「走りにくさ」 が解消しました

以前の榊橋は、昭和5年に架設されていたこともあり幅員が狭く、また歩道もなく走りにくい橋でした。

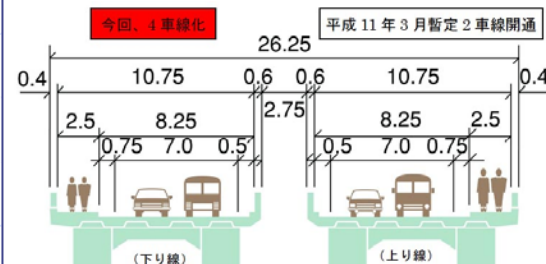
平成19年3月に、上下線とも歩道が整備された4車線道路として通行できるようになったことで、「走りにくさ」が解消しました。

幅員が狭く、歩道もない
走りにくい区間でした。



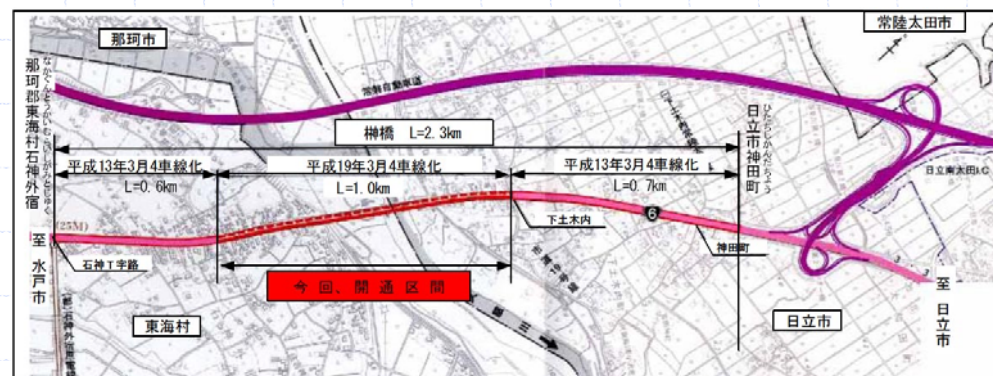
改良前

車道が4車線となり、歩道が設置されたことで走りやすくなりました



現在

【標準断面図】



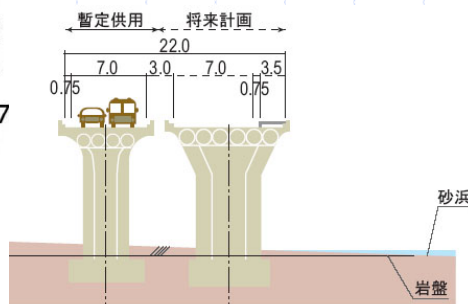
【平面図】

(1)移動性・安全性対策箇所

3)移動性阻害箇所のフォローアップ 【代表事例②】

【No.7 日立地区】 一般国道6号 日立バイパス 移動性阻害要因：渋滞

- 日立バイパスは、日立市内の交通混雑緩和と交通安全の確保を目的とした、日立市河原子町から日立市田尻町までの計画延長10.4km(うち事業化区間4.7km)のバイパス整備事業です。
- 平成15年度までに、日立市東町から日立市田尻町までの延長3.1kmが開通しており、平成19年度に日立市旭町から日立市東町までの延長1.6kmが開通しました。



【橋梁区間の標準断面図】



日立バイパスの今回開通区間

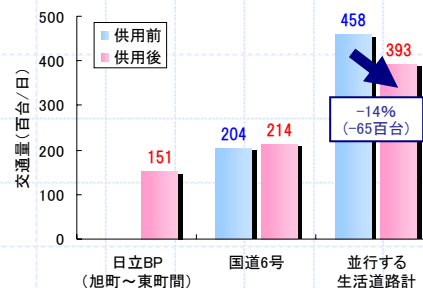


海岸部の橋梁(旭町方面を望む)

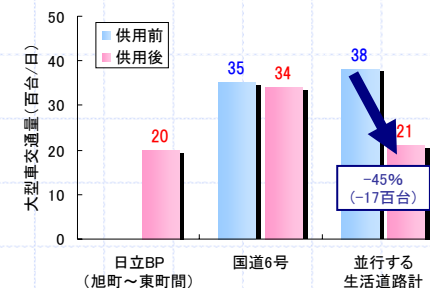
日立バイパスに並行する市道の交通量が減少し 生活道路の機能が回復しました

市内の断面交通量は約1割増加したものの、並行する生活道路の交通量は14%(-65百台)減少し、特に生活道路を走行する大型車は45%(-17百台)減少しました。

〔生活道路計：市民会館通り、けやき通り、日立駅西側市道、日立駅東側市道〕



バイパス供用後の交通量(合計)の変化



バイパス供用後の大型車交通量の変化

供用後



供用前 大型車が減少



バイパス供用後の大型車交通量の変化(単位:台/日)

撮影場所:けやき通り

(1)移動性・安全性対策箇所

3)移動性阻害箇所のフォローアップ 【結果一覧】

箇所 番号	区分	道路 管理者	路線名	簡 所		阻害要因	実施した対策	対策完了 年度	交通状況・走行にくさの変化	今後の方針
1	区間	国	国道6号	牛久市・土浦市	牛久駅周辺 ～国道125号交差点	渋滞	土浦竜ヶ崎線の整備(一部供用)	H19.3	大きな変化なし	継 続
2	地点	国	国道6号	土浦市	中村陸橋下交差点	渋滞	国道125号から国道354号への右折レーン設置	H20.1	大きな変化なし	継 続
3	地点	国	国道6号	土浦市	中貫交差点	渋滞			大きな変化なし	継 続
4	区間	国	国道6号	かすみがうら市・石岡市	千代田石岡IC ～東大橋付近	渋滞	山王台交差点:右折滞留長延伸	H18.12	大きな変化なし	継 続
5	地区	国	国道6号 国道50号BP 国道51号	水戸市・ひたちなか市	水戸市および 周辺市街地	渋滞	料金割引社会実験(東水戸道路) 酒門町交差点 他10箇所交差点改良 那珂湊那珂線の整備(一部供用) 東中根高場線の整備(立体交差)	H19～ H19～20 H19.6 H19.3	大きな変化なし	継 続
6	区間	国	国道6号	東海村・日立市	笠松～石名坂	渋滞 走行にくさ	R6橋橋4車線化 石名坂交差点改良	H19.3 H19	橋橋4車線化により走行にくさが解消 渋滞区間の交通状況の大きな変化なし	継続(縮小) (日立南太田IC～石名坂は No.7日立地区へ統合)
7	区間	国	国道6号	日立市	日立地区	渋滞	日立BP暫定2車線供用(全事業化区間) 料金割引社会実験(常磐道:日立地区) 石名坂交差点改良 山側道路一部区間の供用	H19 H19～ H19 H19.3	大きな変化なし	継 続
8	地点	国	国道6号	高萩市	東本町交差点	渋滞	国道6号の右折レーン延伸	H19.3	大きな変化なし	継 続
9	地点	国	国道6号	北茨城市	大北橋	走行にくさ			変化なし	継 続
10	区間	国	国道50号	筑西市	結城BP分岐部 ～玉戸	渋滞			大きな変化なし	継 続
11	地点	国	国道50号	筑西市	門井交差点	渋滞			大きな変化なし	継 続
12	地点	国	国道50号	笠間市	稲田交差点	渋滞			大きな変化なし	継 続
13	区間	国	国道50号	笠間市	石井～才木	渋滞			大きな変化なし	継 続
14	区間	国	国道51号	潮来市	潮来市役所 ～洲崎	渋滞			大きな変化なし	継 続
15	地点	国	国道4号	古河市	三杉町交差点	渋滞			大きな変化なし	継 続
16	地点	国	国道4号	古河市	大堤交差点	渋滞			大きな変化なし	継 続
17	区間	国	新4号国道	古河市	塚崎～柳橋	渋滞			大きな変化なし	継 続
18	地区	県	国道408号 (主)千葉竜ヶ崎線	河内町 利根町	利根・河内 (栄橋・長豊橋)	渋滞	千葉竜ヶ崎線布川陸橋:右折レーン設置 国道408号長豊橋の右折レーン設置	H19.12 H19.8	大きな変化なし	継 続
19	地区	県	国道118号 国道461号	袋田 ・大子町市街地	袋田 ・大子町市街地	走行にくさ	国道118号袋田BPの整備(一部供用)	H20.1	拡幅箇所の走行にくさは解消したもの の、対策未実施区間は変化なし	継 続
20	区間	県	国道461号	常陸太田市	常陸太田市上高倉 ～折橋	走行にくさ	国道461号水府里美一部拡幅	H19.8	拡幅箇所の走行にくさは解消したもの の、対策未実施区間は変化なし	継 続
21	地点	県	国道118号	常陸大宮市	大宮バイパス 入口交差点	渋滞			大きな変化なし	継 続
22	地点	県	国道125号	つくば市	内町交差点	渋滞			大きな変化なし	継 続
23	地点	県	国道245号	ひたちなか市	関戸交差点 (湊大橋付近)	渋滞	料金割引社会実験(東水戸道路) 国道245号那珂湊拡幅(一部供用)	H19～ H20.3	大きな変化なし	継 続
24	地点	県	国道245号 国道293号	日立市	留町交差点 (新茂宮橋付近)	渋滞			大きな変化なし	継 続
25	地点	県	国道294号	守谷市	乙子交差点	渋滞			大きな変化なし	継 続
26	地点	県	国道354号	坂東市	辺田交差点	渋滞			大きな変化なし	継 続
27	区間	県	国道354号	つくば市	つくば市役所～桜土浦IC (大角豆交差点前後)	渋滞			大きな変化なし	継 続
28	区間	県	国道354号	行方市・鉾田市	行方市両宿～鉾田市札 (鹿行大橋)	走行にくさ			変化なし	継 続
29	地点	県	主要地方道 野田牛久線	伊奈町	豊体交差点	走行にくさ			変化なし	継 続

一部対策を行った箇所

・「渋滞」と「走行にくさ」の移動性阻害箇所
・橋橋4車線化により「走行にくさ」が解消
・交通状況に大きな変化が見られないため
「渋滞」による移動性阻害箇所に変更

詳細は参考資料を参照

(1)移動性・安全性対策箇所

3)移動性阻害箇所のフォローアップ 【結果総括】

フォローアップ結果と今後の方針

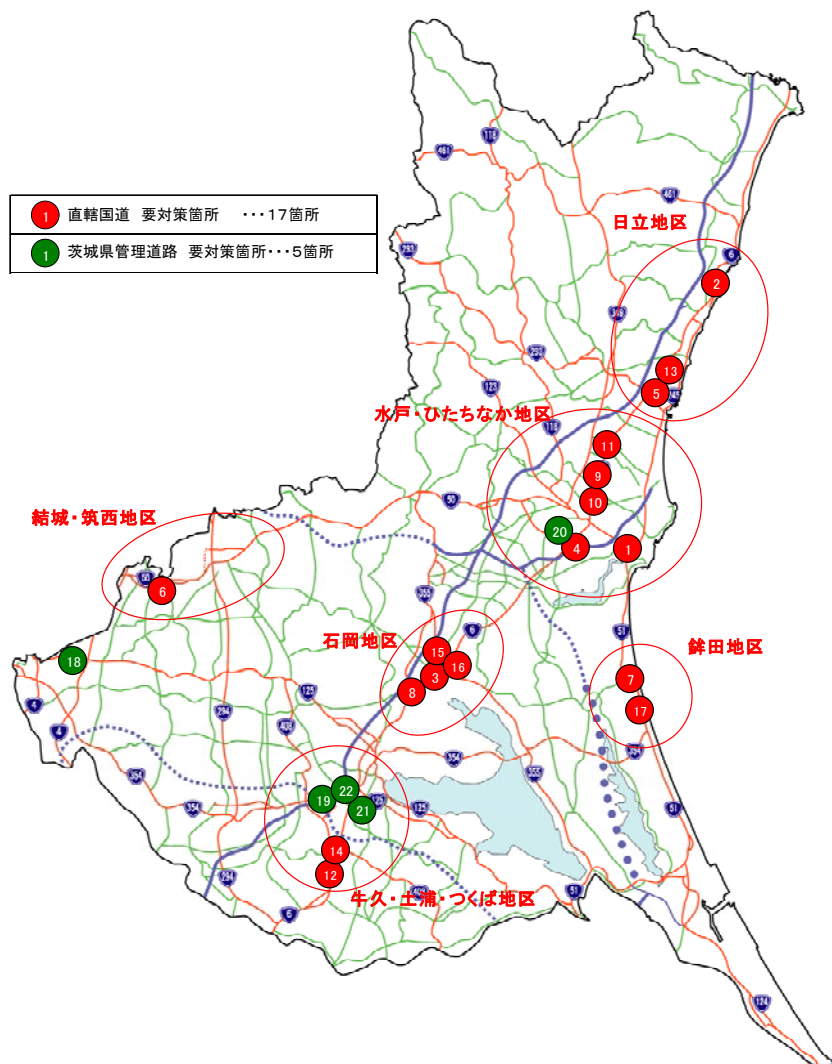
- 平成17年度に選定した「移動性阻害箇所」29箇所のうち、11箇所で部分的な対策を実施しました。
- この結果、「No.6:笠松～石名坂」では、桝橋の4車線化により『渋滞＋走りにくさ』のうち『走りにくさ』が解消しました ⇒ 『渋滞』による移動性阻害箇所に変更
- その他の箇所では、抜本的な対策が完了していないことから、交通状況に大きな変化は現れていません。
- このため、当初の29箇所を継続候補とします。
- ただし、パブリックコメントの結果を基に最終的な判断をします。

	移動性阻害要因			合 計
	渋 滞	走りにくさ	渋滞＋ 走りにくさ	
移動性阻害箇所数	23	5	1	29
うち部分的対策実施箇所数	8	2	1	11
今後の方針 (継続候補数)	24 (+1)	5 (±0)	0 (-1)	29 (±0)

(1)移動性・安全性対策箇所

4)交通安全要対策箇所のフォローアップ 【交通安全要対策箇所】

交通安全要対策箇所22箇所 〔平成18年3月選定〕



箇所番号	道路管理者	路線名or地先名		実施対策	
				完了年	対策内容
1	国	国道51号	塩崎交差点	H18	路面標示【追突注意】、減速路面標示【ドットライン・マーク】、法定外標識【事故多発・追突注意】（電光掲示板方式）、右折導流線の設置
2	国	国道6号	相田町（単路）	H18	路面標示【追突注意】、減速路面標示【ドットライン】、法定外標識【追突注意・合流追突注意】（電光掲示板方式）、右折導流線の設置
3	国	国道6号	山王台交差点	H18	路面標示【追突注意】、減速路面標示【ドットライン】、法定外標識【追突注意】、右折レーンの延伸、信号機のLED化
4	国	国道6号	酒門町交差点	H19	路面標示【追突注意】、法定外標識【事故多発】（電光掲示板方式）、右折レーンのシフト
5	国	国道6号	石名坂交差点	H18	路面標示【追突注意】、減速路面標示【ドットライン】、交差点改良（T字化、信号機設置等）
6	国	国道50号BP	鹿窪運動公園入口交差点	H18	路面標示【追突注意】、減速路面標示【ドットライン】、法定外標識【追突注意】（電光掲示板方式）、自発光道路標
7	国	国道51号	柏熊交差点	H18	路面標示【追突注意】、減速路面標示【ドットライン】、法定外標識【追突注意】
8	国	国道6号	国府（単路）	H18	路面標示【追突注意】、法定外標識【追突注意】、段差舗装
9	国	国道6号	日製那珂工場前交差点	H18	路面標示【追突注意】、法定外標識【追突注意】（電光掲示板方式）、自発光道路標
10	国	国道6号	市毛十字路交差点	H18	路面標示【追突注意】、法定外標識【追突注意】（電光掲示板方式）、自発光道路標
11	国	国道6号	孫目十字路交差点	H19	法定外標識【追突注意】（電光掲示板方式）、右折レーン延伸
12	国	国道6号	田宮跨線橋西交差点	H18	路面標示【追突注意】、法定外標識【追突注意・無理な進入キケン】
13	国	国道6号	森山町交差点	未実施	交差点コンバクト化、右折道流線
14	国	国道6号	田宮町交差点	未実施	視距改善
15	国	国道6号	旭台1丁目交差点	未実施	横断防止柵
16	国	国道6号	石岡市東石岡（単路）	H18	路面標示【追突注意】、法定外標識【追突注意】
17	国	国道51号	大竹（単路）	H19	路面標示【合流注意】、減速路面標示【ドットライン】
18	県	国道125号	東牛谷交差点 ～旧古河市境	H18	路面標示【追突注意】
19	県	国道354号	大角豆交差点 ～稲荷前交差点	H18	路面標示【追突注意】
20	県	主要地方道 水戸神栖線	元台町河和田線交差 ～千波十字	未実施	路面標示【追突注意】
21	県	一般県道 荒川沖阿見線	阿見住吉交差点 ～土浦市境	H19	路面標示【追突注意】
22	県	国道354号	大角豆交差点	H18	路面標示【追突注意】

(1)移動性・安全性対策箇所

4)交通安全要対策箇所のフォローアップ 【代表事例】

【No.1】 国道51号 塩崎交差点

○位置図



○ 事故発生状況

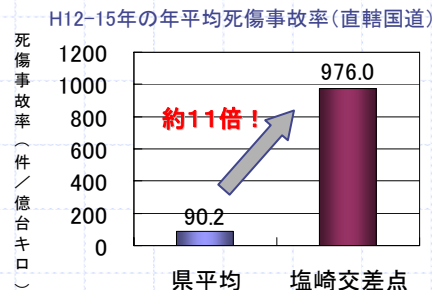
事故発生要因

- ・下り線(鹿嶋方面から水戸方面)は長い下り坂が続きスピードが出やすいため追突事故が発生！
- ・交差点内の誘導標示が不明瞭なため右折時の事故が発生！

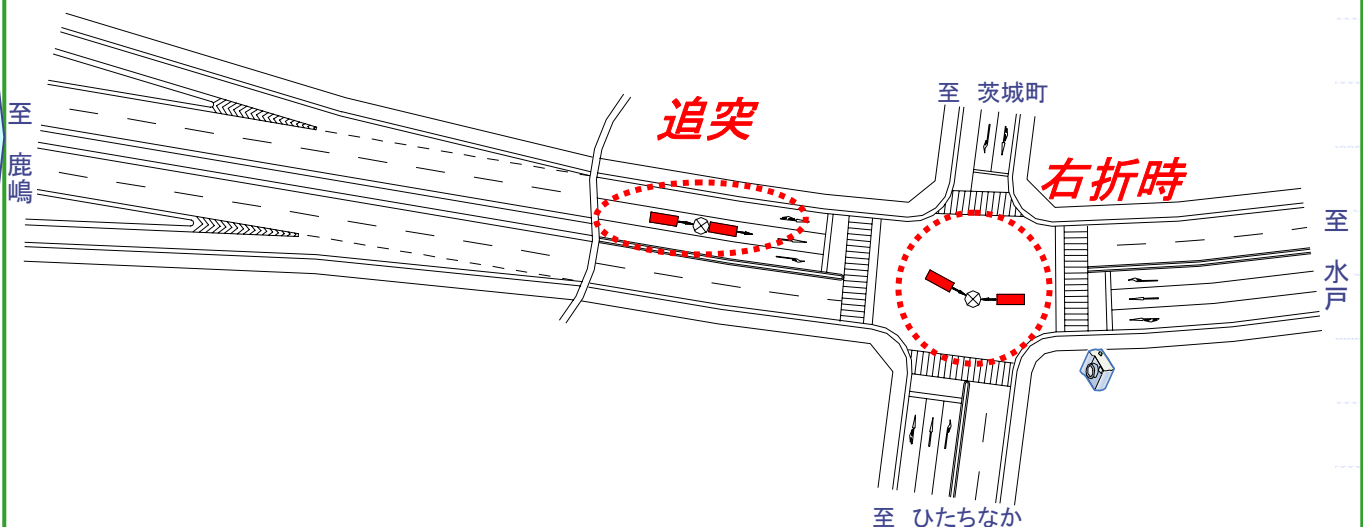


○ 事故の多発

- ・死傷事故率 茨城県ワースト4
- ・H12～15で976件／億台キロ
- (県平均の約11倍！)



原因は



(1)移動性・安全性対策箇所

4)交通安全要対策箇所のフォローアップ 【代表事例】

【No.1】 国道51号 塩崎交差点

○ 対策(H18完了)

対策の内容

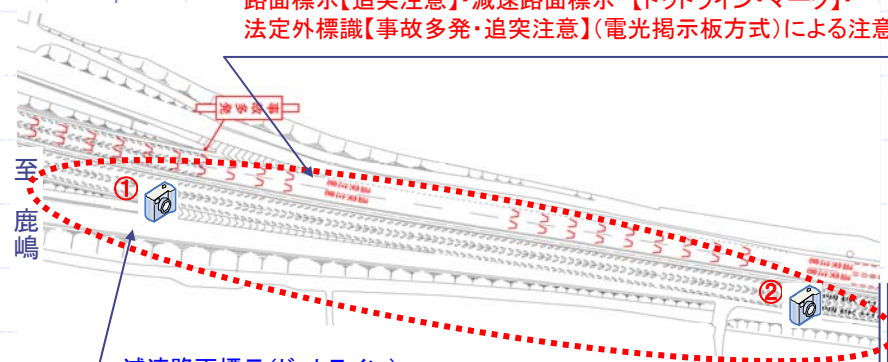
■ 追突事故対策(速度抑制)

- ・路面標示【追突注意】
- ・減速路面標示【ドットライン・マーク】
- ・法定外標識【事故多発・追突注意】(電光掲示板方式)

■ 右折時事故対策

- ・右折導流線の設置

路面標示【追突注意】・減速路面標示【ドットライン・マーク】・
法定外標識【事故多発・追突注意】(電光掲示板方式)による注意喚起



減速路面標示(ドットライン)
対策済み



右折導流線の設置
による車両軌跡の整流化

至 茨城町

至 水戸

右折導流線による
車両軌跡の整流化



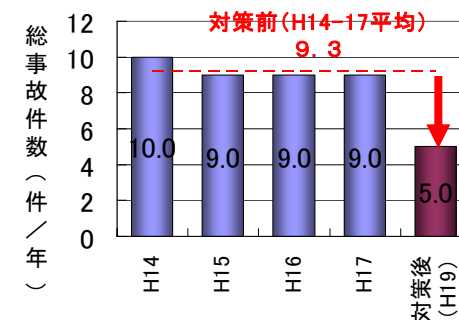
路面標示【追突注意】・法定外標識【事故多発・追突注意】
減速路面標示【ドットライン】による注意喚起及び速度抑制

○ 対策の効果

◇ 事故件数の削減効果

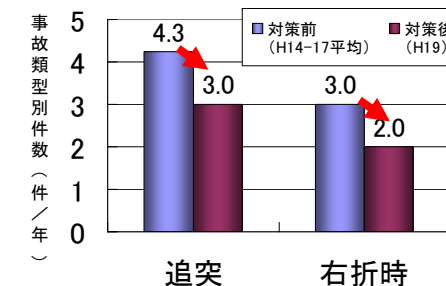
事故が、約5割**減少**

※対策前 (H14-17平均) とH19の事故件数で評価



着目事故では、
追突が約3割、右折時が約3割
それぞれ減少

※対策前 (H14-17平均) とH19の事故件数で評価

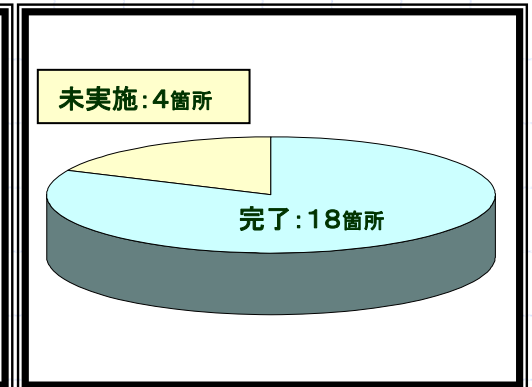
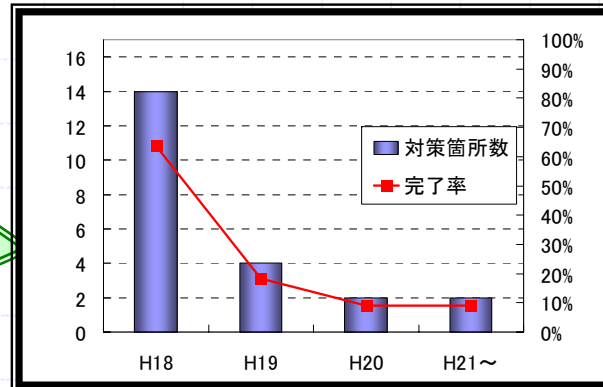


※ただし、対策後の評価期間が1年と短期間のため、今後も経過観察が必要。

(1)移動性・安全性対策箇所

4)交通安全要対策箇所のフォローアップ 【結果一覧】

平成21年2月時点
完了 : 22箇所中18箇所 (82%)
未実施 : 22箇所中 4箇所 (18%)



箇所番号	道路管理者	路線名or地名		実施対策		死傷事故件数				効果評価	
				完了年	対策内容	対策前 H14～17 (件/年)	対策後 H19 (件/年)	抽出時と 対策後の 比較		評価	
1	国	国道51号	塩崎交差点	H18	路面標示【追突注意】、減速路面標示【ドットライン・マーク】、法定外標識【事故多発・追突注意】（電光掲示板方式）、右折導流線の設置	9.3	(37)	5	-4.3	効果発現	・総死傷事故件数(件/年)は、約5割(9.3件→5件)減少。 ・着目事故の「追突事故」は、約3割(4.3件→3件)減少。また、「右折時事故」は、約3割(3.0件→2件)減少。 ・ただし、対策後の評価期間が1年と短期間のため、今後も経過観察が必要。
2	国	国道6号	相田町(単路)	H18	路面標示【追突注意】、減速路面標示【ドットライン】、法定外標識【追突注意・合流追突注意】（電光掲示板方式）、右折導流線の設置	5.0	(20)	2	-3.0	効果発現	・総死傷事故件数は、約6割(5.0件→2件)減少。 ・着目事故の「追突事故」は、約7割(3.3件→1件)減少。また、「右折時事故」は、0件(0.3件→0件)に減少。 ・ただし、対策後の評価期間が1年と短期間のため、今後も経過観察が必要。
3	国	国道6号	山王台交差点	H18	路面標示【追突注意】、減速路面標示【ドットライン】、法定外標識【追突注意】、右折レーンの延伸、信号機のLED化	6.0	(24)	5	-1.0	効果発現	・総死傷事故件数は、約2割(6.0件→5件)減少。 ・着目事故の「追突事故」は、約7割(3.3件→1件)減少。 ・ただし、対策後の評価期間が1年と短期間のため、今後も経過観察が必要。
4	国	国道6号	酒門町交差点	H19	路面標示【追突注意】、法定外標識【事故多発】（電光掲示板方式）、右折レーンのシフト	18.5	(74)	—	—	効果発現	・右折時の対向直進車間隔(時間)が、対策前は、4秒・5秒間隔時にも右折していたが、対策後は、ほとんどなくなり、6秒以上で右折するようになった。 ・総死傷事故件数は、約8割(8.5件→2件)減少。 ・着目事故の「追突事故」は、0件(7.5件→0件)に減少。 ・ただし、対策後の評価期間が1年と短期間のため、今後も経過観察が必要。
5	国	国道6号	石名坂交差点	H18	路面標示【追突注意】、交差点改良(T字化、低身機設置等)	8.5	(34)	2	-6.5	効果発現	・総死傷事故件数は、約4割(4.5件→9件)増加。 ・着目事故の「追突事故」は、横ばい。 ・ただし、対策後の評価期間が1年と短期間のため、今後も経過観察が必要。
6	国	国道50号BP	鹿窪運動公園入口交差点	H18	路面標示【追突注意】、減速路面標示【ドットライン】、法定外標識【追突注意】（電光掲示板方式）、自発光道路標識	4.8	(19)	8	3.3	効果未発現	・総死傷事故件数は、約3割(4.0件→3件)減少。 ・着目事故の「追突事故」は、約1割(2.3件→2件)減少。また、「出会い頭事故」は、約3割(1.5件→1件)減少。 ・ただし、対策後の評価期間が1年と短期間のため、今後も経過観察が必要。
7	国	国道51号	柏原交差点	H18	路面標示【追突注意】、減速路面標示【ドットライン】、法定外標識【追突注意】	4.0	(16)	3	-1.0	効果発現	・総死傷事故件数は、約4割(7.0件→4件)減少。 ・着目事故の「追突事故」は、約5割(6.5件→3件)減少。 ・ただし、対策後の評価期間が1年と短期間のため、今後も経過観察が必要。
8	国	国道6号	国府(単路)	H18	路面標示【追突注意】、法定外標識【追突注意】、段差舗装	7.0	(28)	4	-3.0	効果発現	・総死傷事故件数は、約7割(3.5件→1件)減少。 ・着目事故の「追突事故」は、約6割(2.8件→1件)減少。 ・ただし、対策後の評価期間が1年と短期間のため、今後も経過観察が必要。
9	国	国道6号	日製那珂工場前交差点	H18	路面標示【追突注意】、法定外標識【追突注意】（電光掲示板方式）、自発光道路標識	3.5	(14)	1	-2.5	効果発現	・総死傷事故件数は、約7割(7.0件→2件)減少。 ・着目事故の「追突事故」は、約9割(7.0件→1件)減少。 ・ただし、対策後の評価期間が1年と短期間のため、今後も経過観察が必要。
10	国	国道6号	市毛十字路交差点	H18	路面標示【追突注意】、法定外標識【追突注意】（電光掲示板方式）、自発光道路標識	11.8	(47)	4	-7.8	効果発現	・当該箇所は平成19年度に対策完了であり、今後、平成20年の死傷事故件数で評価。
11	国	国道6号	孫目十字路交差点	H19	法定外標識【追突注意】（電光掲示板方式）、右折レーン延伸	5.5	(22)	—	—	—	・総死傷事故件数は、約2割(14.5件→11件)減少。 ・着目事故の「追突事故」は、約3割(10.0件→7件)減少。 ・ただし、対策後の評価期間が1年と短期間のため、今後も経過観察が必要。
12	国	国道6号	田宮路線橋西交差点	H18	路面標示【追突注意】、法定外標識【追突注意・無理な進入キケン】	6.0	(24)	2	-4.0	効果発現	・当該箇所は平成19年度に対策完了であり、今後、平成20年の死傷事故件数で評価。
13	国	国道6号	森山町交差点	未実施	交差点コンパクト化、右折導流線	4.5	(18)	—	—	—	・当該箇所は現時点において未実施であり、実施後の死傷事故件数で評価。
14	国	国道6号	田宮町交差点	未実施	視距改善	5.5	(22)	—	—	—	・当該箇所は現時点において未実施であり、実施後の死傷事故件数で評価。
15	国	国道6号	旭台1丁目交差点	未実施	横断防止柵	4.8	(19)	—	—	—	・当該箇所は現時点において未実施であり、実施後の死傷事故件数で評価。
16	国	国道6号	石岡町東石岡(単路)	H18	路面標示【追突注意】、法定外標識【追突注意】	14.5	(58)	11	-3.5	効果発現	・当該箇所は平成19年度に対策完了であり、今後、平成20年の死傷事故件数で評価。
17	国	国道51号	大竹(単路)	H19	路面標示【合流注意】、減速路面標示【ドットライン】	3.3	(13)	—	—	—	
18	県	国道125号	東牛谷交差点 ～旧古河市境	H18	路面標示【追突注意】						
19	県	国道354号	大角豆交差点 ～稲荷前交差点	H18	路面標示【追突注意】						
20	県	主要地方道 水戸神橋線	元台町河和田線交差 ～千波十文字	未実施	路面標示【追突注意】						
21	県	一般県道 荒川沖阿見線	阿見住吉交差点 ～土浦市境	H19	路面標示【追突注意】						
22	県	国道354号	大角豆交差点	H18	路面標示【追突注意】						

(2)パブリックコメントの実施方針 【概要】

- 平成17年度に選定した「移動性阻害箇所」および「交通安全要対策箇所」の現状に関するご意見と、その他に移動性が阻害されていると思われる箇所、交通安全の対策が必要だと考えられる箇所をご指摘いただきます。
- あくまでも県民・道路ユーザーという視点から、主観的にご判断いただきます。

道路管理者が収集した客観的データと県民の主観との間に、問題意識の乖離があるかどうかを把握することが重要

⇒ 多数決、投票ではない

収集したご意見について

- 「移動性阻害箇所」として継続するか、除外するかを判断する資料とします。
- 「交通安全要対策箇所」の追加対策の必要性を判断する資料とします。
- 新たな「移動性阻害箇所」および「交通安全要対策箇所」選定の資料とします。
- ご意見を整理し公表します。

(2)パブリックコメントの実施方針 【募集する意見】

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

- 平成17年度に選定した箇所を対象とする
- 普段の生活の中で気になった箇所のうち、それぞれ最大3箇所について、ご意見をいただく
- 交通状況等について、『改善した』『改善していない』『悪化した』のいずれかを選択していただく
- 上記選択理由を、具体的に記入していただく

新たな「移動性阻害箇所」・「交通安全要対策箇所」について

- 平成17年度に選定した箇所以外を対象とする
- 普段の生活の中で、
 - ⇒「混んでいる」、「走りにくい」箇所 : 新たな移動性阻害箇所
 - ⇒「事故」の経験や「ヒヤリ」と感じて、対策が必要だと考えられる箇所 : 新たな交通安全要対策箇所として各1箇所ご指摘いただく
- 上記箇所の指摘理由を、具体的に記入していただく

(2)パブリックコメントの実施方針【移動性阻害箇所について】

- 具体的な箇所(位置図)を確認しながら、移動性阻害箇所の最大3箇所について、ご意見をいただく
- その他の箇所で、「混んでいる」、「走りにくい」とお感じになる箇所をご指摘いただく

移動性阻害箇所

番号	区分	路線名	箇所(市町村・地先)	要因	対策
1	区間	国道6号	牛久市・土浦市 牛久駅周辺 ~ 国道125号交差点	渋滞	一部実施
2	地点	国道6号	土浦市 中村陸橋下交差点	渋滞	未実施
3	地点	国道6号	土浦市 中貫交差点	渋滞	未実施
4	区間	国道6号	かすみがうら市・石岡市 千代田石岡IC ~ 東大橋付近	渋滞	一部実施
5	地区	国道6号・国道50号BP・国道51号	水戸市・ひたちなか市 水戸市および周辺市街地	渋滞	一部実施
6	区間	国道6号	東海村・日立市 笠松 ~ 石名坂	渋滞・走りにくい	一部実施
7	地区	国道6号	日立市 日立地区	渋滞	一部実施
8	地点	国道6号	高萩市 東本町交差点	渋滞	一部実施
9	地点	国道6号	北茨城市 大北橋	走りにくい	未実施
10	区間	国道50号	筑西市 結城BP分岐部 ~ 玉戸	渋滞	未実施
11	地点	国道50号	筑西市 門井交差点	渋滞	未実施
12	地点	国道50号	笠間市 稲田交差点	渋滞	未実施
13	区間	国道50号	笠間市 石井 ~ 才木	渋滞	一部実施
14	区間	国道51号	潮来市 潮来市役所 ~ 洲崎	渋滞	未実施
15	地点	国道4号	古河市 三杉町交差点	渋滞	未実施
16	地点	国道4号	古河市 大堤交差点	渋滞	未実施
17	区間	新4号国道	古河市 塚崎 ~ 柳橋	渋滞	未実施
18	地区	国道408号(主)・千葉県鴨川市	河内町・利根町 利根・河内(栄橋・長豊橋)	渋滞	一部実施
19	地区	国道118号 国道461号	大子町 袋田・大子町市街地	走りにくい	未実施
20	区間	国道461号	常陸太田市 上高倉 ~ 折橋	走りにくい	一部実施
21	地点	国道118号	常陸大宮市 大宮バイパス入口交差点	渋滞	未実施
22	地点	国道125号	つくば市 内町交差点	渋滞	未実施
23	地点	国道245号	ひたちなか市 関戸交差点(湊大橋付近)	渋滞	一部実施
24	地点	国道245号 国道293号	日立市 留町交差点(新茂宮橋付近)	渋滞	未実施
25	地点	国道294号	守谷市 乙子交差点	渋滞	未実施
26	地点	国道354号	坂東市 辺田交差点	渋滞	未実施
27	区間	国道354号	つくば市 つくば市役所 ~ 桜土浦IC(大角豆交差点前後)	渋滞	未実施
28	区間	国道354号	行方市・鉾田市 行方市街 ~ 鉾田市札(鹿行大橋)	走りにくい	一部実施
29	地点	(主)野田牛久線	伊奈町 豊体交差点	走りにくい	未実施

ここに示した移動性阻害箇所
29箇所は、平成17年度に選定
した箇所です

代表例:No.20
国道461号 水府美里拡幅(常陸太田市)



車のすれ違いが困難なほど道幅が狭く走りにくかったため、道路を拡幅し走りやすくなりました



- 対策実施済み
- ▲ 対策一部実施
- 対策未実施

移動性阻害箇所

地図等で箇所を確認しながら、ご意見をいただけるようにする

詳細情報はホームページで公開していることを紹介する

①移動性阻害箇所(29箇所)のうち、「改善した」や「悪化した」などお気づきの箇所がありましたら、ご意見とその理由をお書き下さい(3箇所まで)。

箇所番号	意見(1つ選択)	選んだ理由(例:〇〇交差点の朝の渋滞が解消された)
	1.改善した 2.改善していない 3.悪化した	理由
	1.改善した 2.改善していない 3.悪化した	理由
	1.改善した 2.改善していない 3.悪化した	理由

②移動性阻害箇所(29箇所)の他に、「混んでいる」「走りにくい」とお感じになる箇所がありましたら、具体的な箇所と、選んだ理由をお書き下さい。

市町村名	道路名	交差点やお店などの目撃物

選定理由(例:休日になると、〇〇スーパーの駐車場待ちの車で渋滞する)

(2)パブリックコメントの実施方針 【交通安全要対策箇所について】

- 具体的な箇所(位置図)を確認しながら、交通安全要対策箇所の最大3箇所について、ご意見をいただく
- その他の箇所で、「事故」の経験や「ヒヤリ」と感じて、対策が必要だと考えられる箇所をご指摘いただく

交通安全要対策箇所

番号	路線名	箇所(市町村・地先)	対策
1	国道51号	水戸市 塩崎交差点	実施済み
2	国道6号	日立市 相田町(単路)	実施済み
3	国道6号	石岡市 山王台交差点	実施済み
4	国道6号	水戸市 酒門交差点	実施済み
5	国道6号	日立市 石名坂交差点	実施済み
6	国道50号BP	結城市 鹿窪運動公園入口交差点	実施済み
7	国道51号	鉾田市 柏熊交差点	実施済み
8	国道6号	石岡市 国府(単路)	実施済み
9	国道6号	ひたちなか市 日笠那珂工場前交差点	実施済み
10	国道6号	ひたちなか市 市毛十字路交差点	実施済み
11	国道6号	ひたちなか市 孫目十字路交差点	実施済み
12	国道6号	牛久市 田宮路横西交差点	実施済み
13	国道6号	日立市 森山町交差点	未実施
14	国道6号	牛久市 田宮町交差点	未実施
15	国道6号	石岡市 旭台1丁目交差点	未実施
16	国道6号	石岡市 東石岡(単路)	実施済み
17	国道51号	鉾田市 大竹(単路)	実施済み
18	国道125号	古河市 東牛谷交差点 ~ 旧古河市境	実施済み
19	国道354号	つくば市 大角豆交差点 ~ 稲荷前交差点	実施済み
20	(主)水戸神橋線	水戸市 元台町河和田線交差 ~ 千波十文字	未実施
21	一般県道 荒川沖阿見線	阿見町 阿見吉田交差点 ~ 土浦市境	実施済み
22	国道354号	つくば市 大角豆交差点	実施済み

ここに示した交通安全要対策箇所
22箇所は、平成17年度に選定
した箇所です

代表例:No.6
国道50号 鹿窪運動公園入口交差点(結城市)



走行速度が高いカーブ区間での事故が多かったため、
注意喚起を促す路面標示や看板などを設置しました



交通安全要対策箇所

地図等で箇所を確認しながら、ご意見をいただくようにする

詳細情報はホームページで公開していることを紹介する

交通安全要対策箇所について

①交通安全要対策箇所(22箇所)のうち、「改善した」や「悪化した」などお気づきの箇所がありましたら、ご意見とその理由をお書き下さい(3箇所まで)

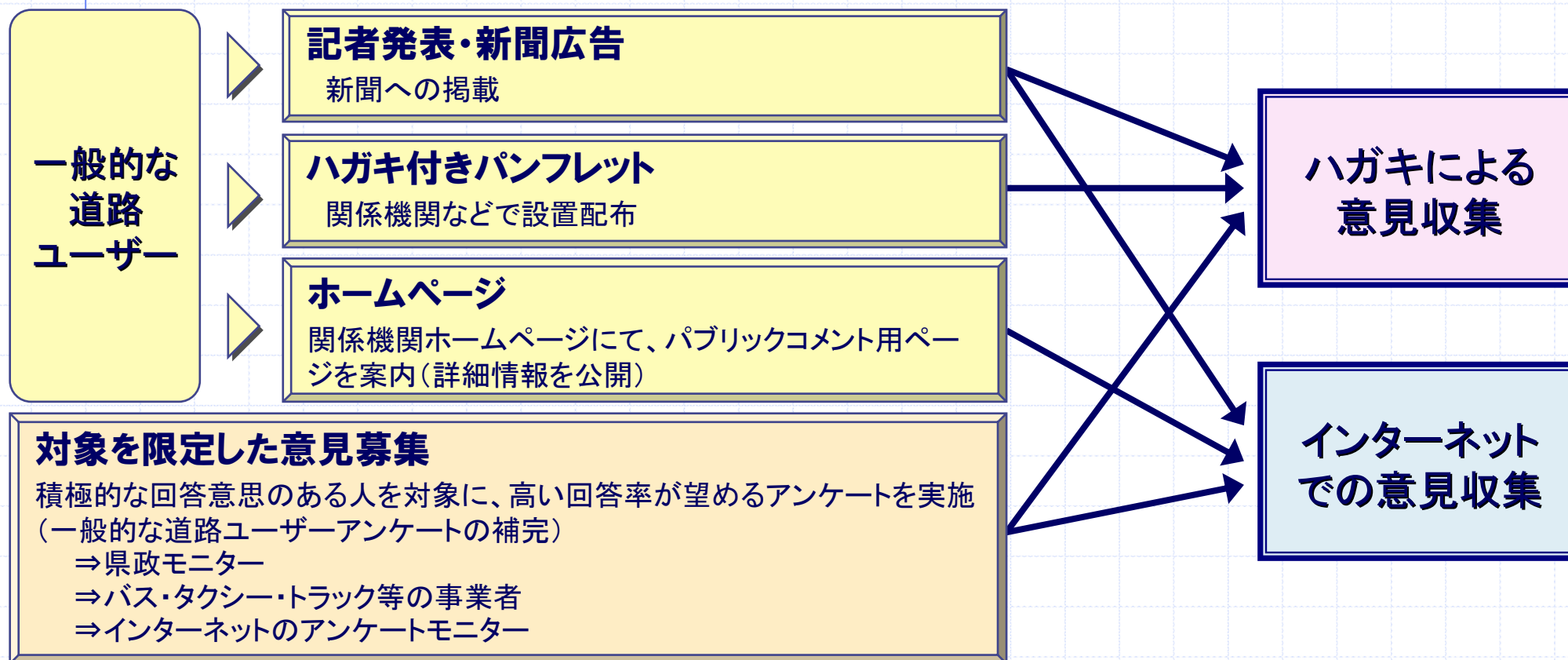
箇所番号	意見(1つ選択)	選んだ理由(例: △△交差点を安心して右折できるようになった)
	1. 改善した 2. 改善していない 3. 悪化した	理由
	1. 改善した 2. 改善していない 3. 悪化した	理由
	1. 改善した 2. 改善していない 3. 悪化した	理由

②交通安全要対策箇所(22箇所)の他に、「事故」の経験や「ヒヤリ」と感じ、対策が必要な箇所がありましたら、具体的な箇所と、選んだ理由をお書き下さい。

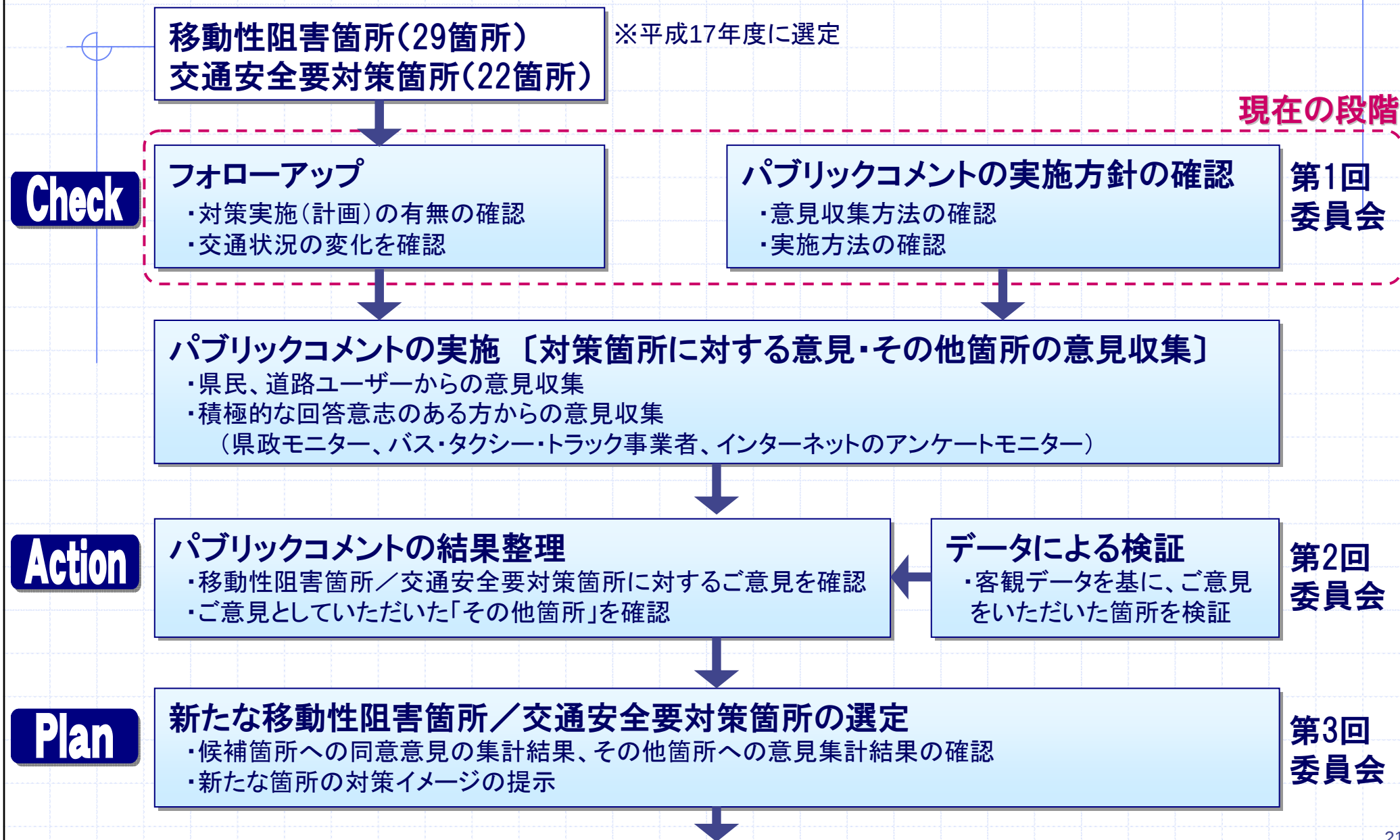
市町村名	道路名	交差点やお店などの目撃物
新たな候補	選定理由(例: 歩いて横断歩道を横断中、右折車に追突されそうになった)	

(2)パブリックコメントの実施方針 【実施方法】

- 記者発表および新聞広告により、広く委員会の趣旨・内容およびパブリックコメントについて、ご理解いただきます。
- 関係機関ホームページでフォローアップ結果の詳細を公開するとともに、アンケートに回答いただきます。
- ホームページと同等のアンケートに回答いただけるよう、ハガキ付きパンフレットを関係機関などで設置配布します。



(3)今後の予定



(3)今後の予定 【新たな箇所を選定方針 Action】

- パブリックコメントによる、県民・道路ユーザーの方々からのご意見をもとに新たな箇所を選定していきます
- ご意見をいただいた箇所について、道路管理者などが日ごろ収集しているデータを活用した検証作業を行い、総合的に選定箇所を決定いたします。

検証に使用する主なデータ

VICSデータ【移動性】

VICSデータでは、カーナビなどで提供されている渋滞情報で「渋滞」と判断された時間の合計値で判断します。

VICSデータによる一般道路の渋滞とは、時速10km/h以下の状態をいいます。

渋滞度	一般道路	都市内高速道路 (首都高速道路等)	都市間高速道路 (東名高速道路等)
渋滞 赤色	時速10km以下	時速20km以下	時速40km以下
混雑 橙色	時速10km～20km	時速20km～40km	時速40km～60km
順調 緑色(上と識別できる色)	時速20km以上	時速40km以上	時速60km以上

【出典】(財)道路交通情報通信システムセンターHP

VICSデータで、平日の交通量がピークとなる3時間、または休日12時間を対象として、「渋滞が発生している累積時間」を、移動性障害箇所の検証を行う材料とします。



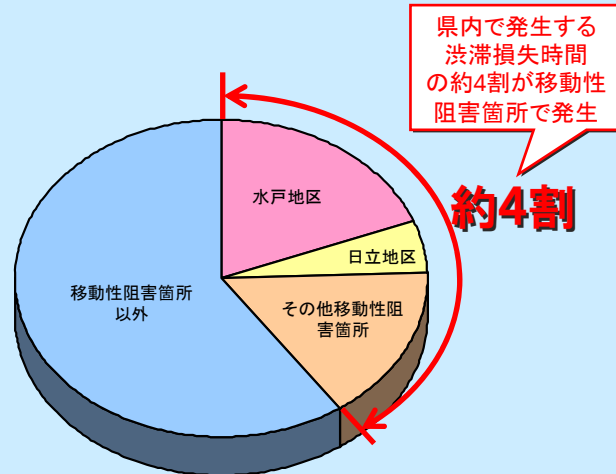
渋滞情報の例(日立市)

【出典】(財)日本道路交通情報センター HP

渋滞損失時間【移動性】

渋滞損失時間は、ある区間を移動するのに「実際にかかった時間」から「渋滞がない場合の時間」を引いた『遅れ時間』について、1時間ごとの交通量を掛け合わせ、さらに1年間の合計値として算出した値です。

年間の渋滞損失時間の程度を、移動性障害箇所の検証を行う材料とします。

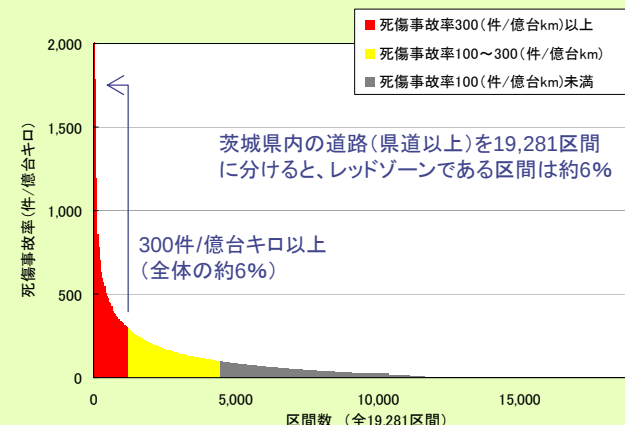


【H19プローブ調査結果よりセンサス区間単位で集計】

死傷事故率【安全性】

死傷事故率とは、年間の死傷事故件数を、その区間の1年間の交通量と走行距離の積で割ったもので「事故の起こりやすさ」の目安となるものです。

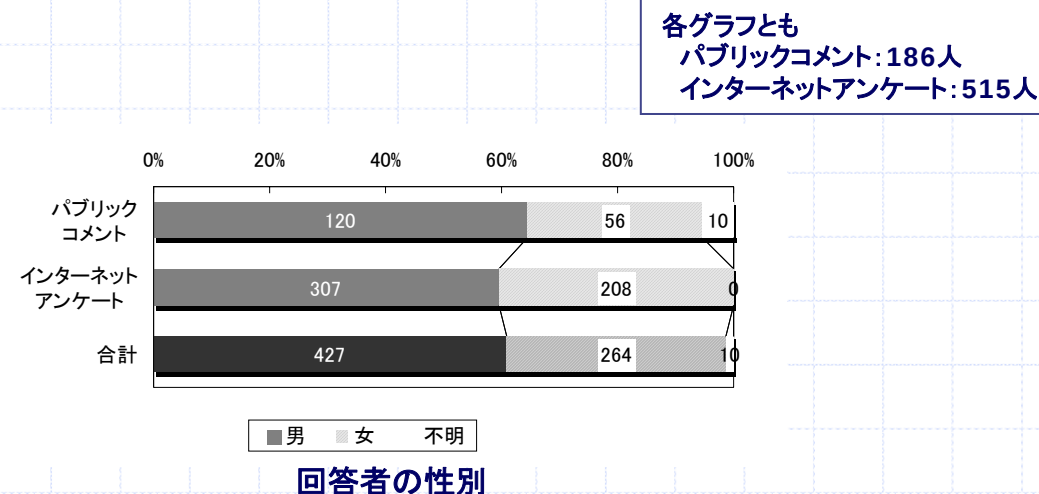
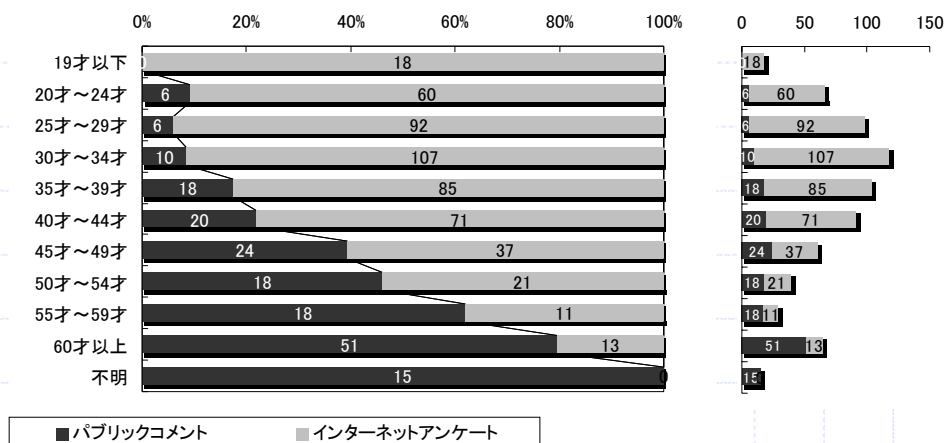
死傷事故率が300件/億台キロと非常に高い区間を「レッドゾーン」と定義し、交通安全要対策箇所の検証の材料とします。



【H15～H18交通事故統合データベース集計結果】

【参考1】パブリックコメントの回答概況 【① H17年度:移動性】

意見収集手法		実施方法	広報・意見収集	実施状況
パブリックコメント	ハガキ	- 返信ハガキ付パンフレットを作成 - 移動性阻害箇所(候補)を紹介 - 詳細情報を下記ホームページで公開していることを告知	- パンフレットを、関係機関に設置 - 県政モニターに配布 - 返信ハガキにて意見収集	- 実施期間:約1ヵ月間 - サンプル数:188件
	ホームページ	- SSLに対応したwebサーバを新設 - 移動性阻害箇所(候補)の詳細情報を公開	- 茨城県・常陸河川国道事務所から専用ホームページへリンク - 入力フォームより意見収集	- 実施期間:約1ヵ月間 - サンプル数:4件
インターネットアンケート	モニターアンケート	専門業者に依頼し、専属モニターにインターネット上のアンケートに回答してもらう	- 専属モニターにアンケートの実施を案内 - 事前スクリーニングしたモニターを対象にインターネット上でアンケートを実施	- 実施期間:2日間 - サンプル数:515件



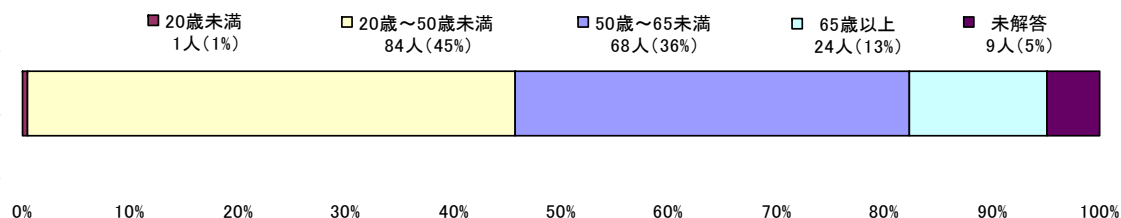
パブリックコメントと同時に、インターネットアンケートを併用することで、お互いの短所を補完することが可能となり、より偏りの少ない意見収集が期待できると考えられます

【参考1】パブリックコメントの回答概況 【② H17年度:安全性】

意見収集手法		実施方法	募集期間	回答数
広域的な意見募集	パンフレット	- 安全性向上対策箇所(候補)を記載 - 詳細情報をホームページで公開している旨を告知 - 返信ハガキにて意見募集	平成18年2月16日に関係機関や各市町村などに配布	161通
	ホームページ	- 常陸河川国道事務所のサーバを利用 - 安全性向上対策箇所(候補)およびその詳細を公開 - 入力フォームより意見募集	平成18年2月8日～3月10日	26件
	新聞広告	茨城新聞の広告欄に詳細情報をホームページ上で公開している旨およびハガキ付きパンフレットの設置場所を告知	平成18年3月5日	
対象を限定した意見募集	警察・消防署アンケート	茨城県内の警察署・消防署にパンフレットを配布し、ハガキ・FAXで回答してもらう	平成18年2月16日に配布・設置	※回答数は、パンフレットに含まれる
	各種団体アンケート(プロドライバーを対象)	トラック協会、バス協会、ハイヤー協会といった道路利用車などの団体代表意見募集	平成18年1月～3月	47件

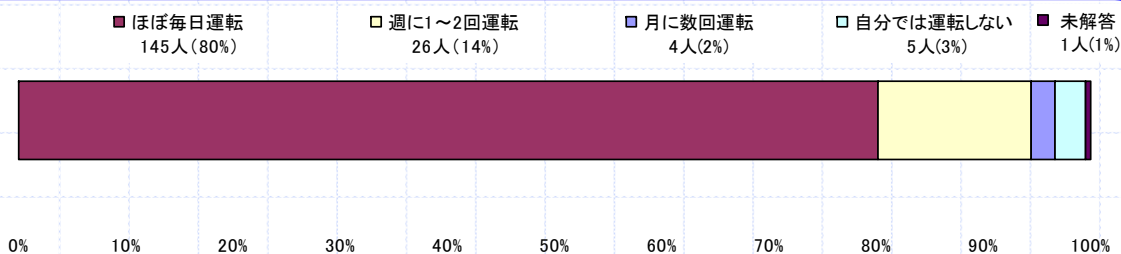
年齢構成

幅広い年齢層の方から意見を頂きました



運転頻度

ほぼ毎日運転する方が約8割



【参考2】新聞広告・パブコメ用チラシイメージ

みなさまのご意見をうかがいながら
安全でスムーズな道路を目指します

茨城県と国土交通省は、平成18年度に選んでいる箇所・走りにくい箇所として「移動性阻害箇所」を交通事故削減のために重点的な対策が必要な箇所として「交通安全要対策箇所」をそれぞれ選定しました

これらの箇所の課題を解決するため
短期間で効果が見られる対策や、長期にわたる抜本的対策など
様々な取り組みを行っています

引き続き、対策を進めていくにあたり
対策を行ってきた箇所について、また、これから対策を行って欲しいと思う箇所について
「県民・道路ユーザー」のご意見を広く募集しています

関係機関のホームページ、または県庁等にあるアンケートハガキなどから
みなさまの率直なご意見をお寄せください
ご協力よろしくお願いいたします

茨城県移動性・安全性向上委員会
お問い合わせ先 国土交通省 関東地方整備局 常陸河川国道事務所 計画課 TEL: 029-355-2526 FAX: 029-243-0080
道路管理第二課 TEL: 029-344-6346 FAX: 029-241-8795

詳細情報はホームページにて随時公開しています <http://www.ktr.mlit.go.jp/hitachi/>

新聞広告イメージ(5段:1面の1/3)

みなさまのご意見をうかがいながら
安全でスムーズな道路を目指します

茨城県と国土交通省は、平成17年度に選んでいる箇所・走りにくい箇所として「移動性阻害箇所」を交通事故削減のために重点的な対策が必要な箇所として「交通安全要対策箇所」をそれぞれ選定しました

これらの箇所の課題を解決するため、短期間で効果が見られる対策や、長期にわたる抜本的対策など、様々な取り組みを行っています

移動性阻害箇所(29箇所)
引き続き対策を進めていくにあたり、対策を行ってきた箇所について、また、これから対策を行って欲しいと思う箇所について
「県民・道路ユーザー」のご意見を広く募集しています

交通安全要対策箇所(22箇所)
引き続き対策を進めていくにあたり、対策を行ってきた箇所について、また、これから対策を行って欲しいと思う箇所について
「県民・道路ユーザー」のご意見を広く募集しています

関係機関のホームページ、または県庁等にあるアンケートハガキなどから
みなさまの率直なご意見をお寄せください
ご協力よろしくお願いいたします

茨城県移動性・安全性向上委員会
お問い合わせ先 国土交通省 関東地方整備局 常陸河川国道事務所 計画課 TEL: 029-355-2526 FAX: 029-243-0080
道路管理第二課 TEL: 029-344-6346 FAX: 029-241-8795

詳細情報はホームページにて随時公開しています <http://www.ktr.mlit.go.jp/hitachi/>

新聞広告イメージ(10段:1面の2/3)

みなさまのご意見をうかがいながら
安全でスムーズな道路を目指します

茨城県と国土交通省は、平成17年度に選んでいる箇所・走りにくい箇所として「移動性阻害箇所」を交通事故削減のために重点的な対策が必要な箇所として「交通安全要対策箇所」をそれぞれ選定し対策を行ってきました

引き続き対策を進めていくため、対策を行ってきた箇所、またこれから対策を行って欲しいと思う箇所について
「県民・道路ユーザー」の方のご意見を広く募集します

移動性阻害箇所
Plan: 移動性阻害箇所(29箇所)の選定
Do: 移動性阻害箇所の対策
Check: 対策の進捗確認
Action: 対策の実施

交通安全要対策箇所
Plan: 交通安全要対策箇所(22箇所)の選定
Do: 交通安全要対策箇所の対策
Check: 対策の進捗確認
Action: 対策の実施

関係機関のホームページ、または県庁等にあるアンケートハガキなどから
みなさまの率直なご意見をお寄せください
ご協力よろしくお願いいたします

茨城県移動性・安全性向上委員会
お問い合わせ先 国土交通省 関東地方整備局 常陸河川国道事務所 計画課 TEL: 029-355-2526 FAX: 029-243-0080
道路管理第二課 TEL: 029-344-6346 FAX: 029-241-8795

詳細情報はホームページにて随時公開しています <http://www.ktr.mlit.go.jp/hitachi/>

あなたがお考えになる茨城県の
『移動性阻害箇所』と『交通安全要対策箇所』
についてご意見をお寄せ下さい

ここに示した移動性阻害箇所
29箇所は、平成17年度に選定
した箇所です

ここに示した交通安全要対策箇所
22箇所は、平成17年度に選定
した箇所です

移動性阻害箇所
交通安全要対策箇所

「移動性阻害箇所」は・・・渋滞しているや「走りにくい」と感じる箇所のことです
「交通安全要対策箇所」は・・・「事故」の経験や「ヒヤリ」と感じたりして、対策が必要だと考えられる箇所のことです

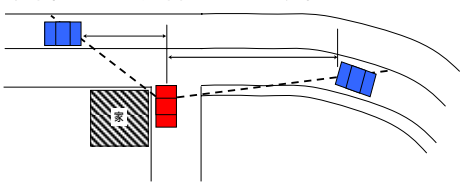
関係機関のホームページ、または県庁等にあるアンケートハガキなどから
みなさまの率直なご意見をお寄せください
ご協力よろしくお願いいたします

茨城県移動性・安全性向上委員会
お問い合わせ先 国土交通省 関東地方整備局 常陸河川国道事務所 計画課 TEL: 029-355-2526 FAX: 029-243-0080
道路管理第二課 TEL: 029-344-6346 FAX: 029-241-8795

詳細情報はホームページにて随時公開しています <http://www.ktr.mlit.go.jp/hitachi/>

パブコメ用チラシイメージ
(A3判 両面)

【用語解説】

用 語	解 説
右折導流線	右折車両を交差点内の停止位置まで導く線のことです。
右折レーンのシフト	直進レーンと右折レーンの間に隙間(ゼブラ帯等)を設けて、右折待ち車両から、対向直進車の様子を確認しやすく(視認性を向上させ)、安全に右折できるようにする対策です。
LED	信号機のランプに発光ダイオード(LED)を使うことにより、夜間や逆光でも点灯している信号機のランプの色を見やすくする対策です。
幹線道路	生活圏の骨格を構成するとともに、生活圏相互を連絡する道路です。
供用区間	道路の建設が終わり、開通した区間です。
減速路面標示	視覚的に道路が狭く見えるように、路面に「コの字型」のマークや平行四辺形のマークを連続して標示し、速度抑止を促す対策です。 
交差点コンパクト化	交差点の面積を小さくし、追突事故や出会い頭事故を抑止する対策です。
交通需要	道路を利用しようとする自動車交通の量を表します。
交通容量	一定時間内に通過することのできる自動車の台数のことで、道路の自動車を捌く能力です。 交通需要が交通容量を超過すると渋滞が発生します。
視距	走行車両が、前方の車両や歩行者を確認し、安全にとまれる距離のことです。 また、右折待ち車両や、沿道から本線へ流入しようとしている車が、確認できる距離のことです。 
事業化区間	道路を建設することが法律で認められ、建設のための予算が確保されている区間です。

用 語	解 説
死傷事故率	年間の死傷事故件数を、その区間の1年間の交通量と走行距離の積で割ったもので「事故の起こりやすさ」の目安となるものです。
渋滞損失時間	渋滞によりムダになっている時間のことです。 渋滞で移動時間が長くなったり、渋滞に巻き込まれている人数が多くなればなるほど値が大きくなります。
線形	道路の曲がり具合(上り坂下り坂・左右カーブ)のことです。
段差舗装	薄い舗装や段差により、ドライバーに振動を感じさせ、速度抑止を促す対策です。
道路交通センサス	全国の道路の状況(幅員や車線数など)と道路交通状況(交通量など)を把握する調査です。 最新の調査は平成17年に行われました。
VICSデータ	カーナビなどで提供される交通状況のデータです。例えば、一般道路では速度が10km/h以下になると渋滞と判断されます。
幅員	道路の幅のことです。
プローブ調査	GPS(人工衛星を利用して位置を特定するシステム)技術を活用した調査で、交通の流れにあわせて調査車両を走らせることで、旅行速度などを測定します。
法定外標識	法定標識(規制・警戒・案内標識)以外の、円滑・安全な走行のために、適宜設置されている看板です。 
旅行速度	ある区間を移動するのにかかる時間を旅行時間といい、信号待ちしている時間も含まれます。 ある区間の距離を、この旅行時間で割った速度を旅行速度といいます。
路面標示	路面に【追突注意】や【合流注意】という文字を標示し、ドライバーへ注意を促す対策です。 