

## 前回合同現地診断箇所対策（案）

# 前回実施した合同現地診断箇所の概要

## 合同現地診断の目的

○合同現地診断は、交通安全要対策箇所のうちパブリックコメントの意見が多くあがった箇所等の課題箇所について、現地で課題を確認し、対策の立案に際し様々な方から意見を伺い対策に反映していくことを目的として実施しました。

## 診断実施日と実施内容

平成22年12月7日(火)

- ①診断箇所の概略説明
- ②現地診断
- ③現地診断の総括

## 対象箇所

【診断箇所】

- NO.15 国道51号 城南三丁目交差点
- NO.36 国道50・51号 三の丸一丁目・二丁目交差点
- NO.3 国道50号 石川町交差点

## 現在の進捗状況

関係機関と調整

## 合同現地診断箇所



# No. 15 城南三丁目交差点（国道51号）

## 課題

- ①右折車の誘導が不十分
- ②直進車の走行性阻害

## 要因

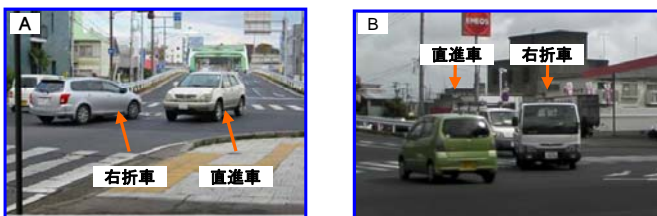
- 適正な右折車の誘導の為の路面標示がなされていない
- 右折車線未設置区間での右折待ち車両の滞留

## 対策案

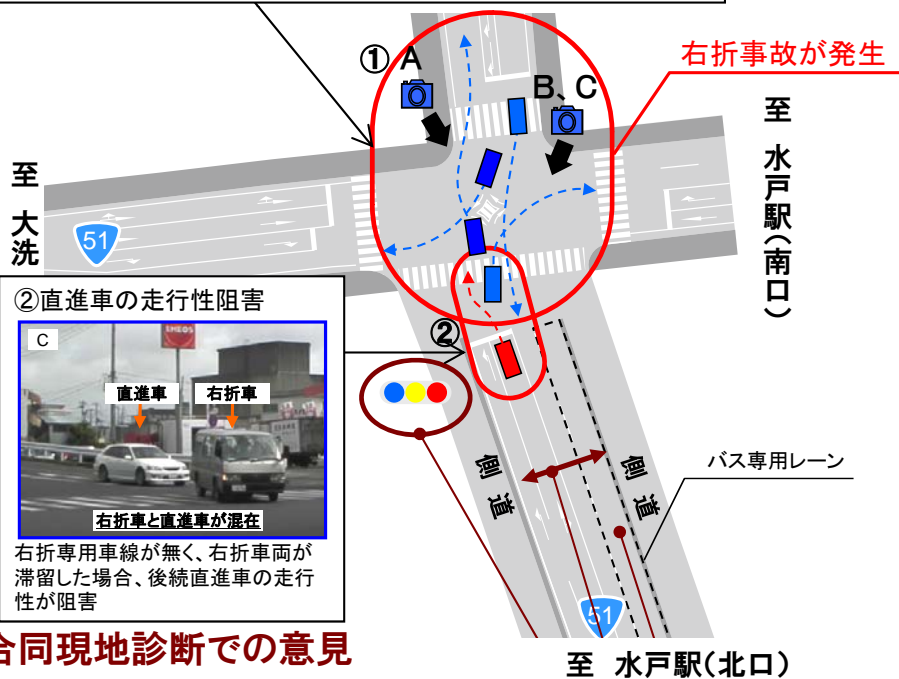
- ①<右折車両の走行位置の明確化>
  - ・右折指導線の設置
- ②<右折車両の滞留スペースの確保>
  - ・右折専用車線の設置
  - （水戸駅北口方面車線を1車線減、バス専用レーンを解除）

### 課題

#### ①右折車の誘導が不十分



交差点が不成形で既設の導流帯では右折車の誘導が十分になされていない。



#### ②直進車の走行性阻害



右折専用車線が無く、右折車両が滞留した場合、後続直進車の走行性が阻害

### 合同現地診断での意見

- ・水戸駅(北口)⇒水戸駅(南口)の右折専用信号の設置
- ・水戸駅(北口)側の幅員構成の変更
- ・一部区間のバス専用レーン解除

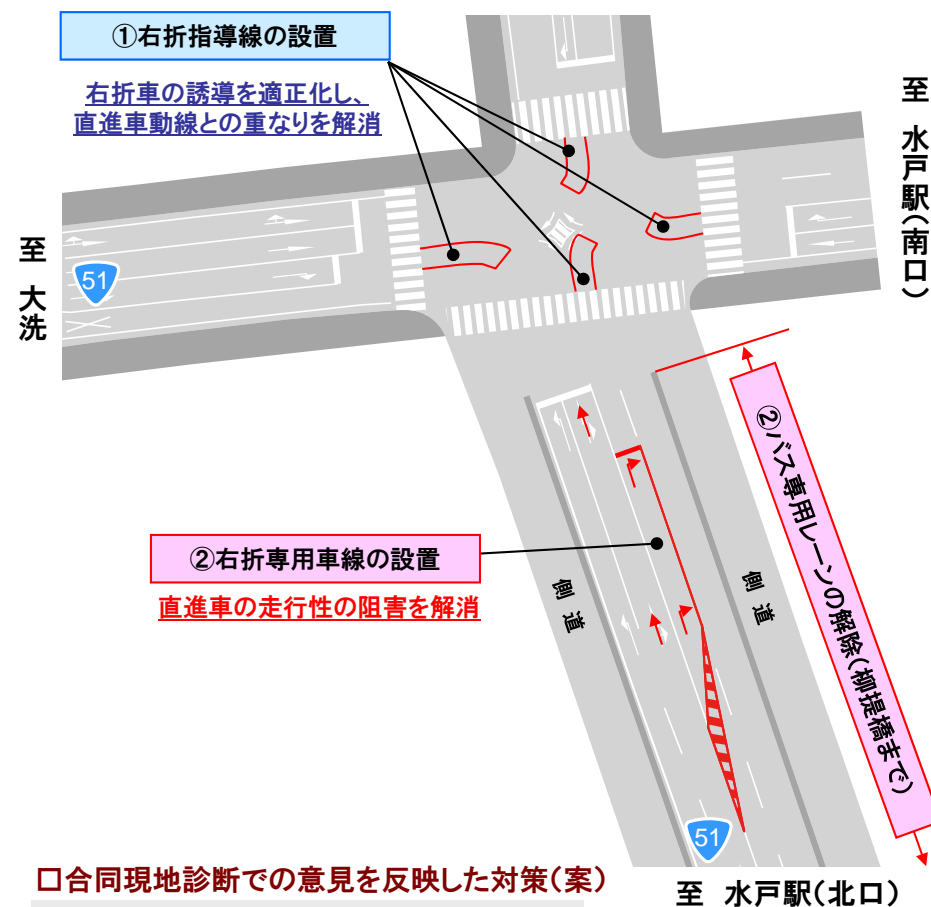
### 対策案

#### ①右折指導線の設置

右折車の誘導を適正化し、直進車動線との重なりを解消

#### ②右折専用車線の設置

直進車の走行性の阻害を解消



### 合同現地診断での意見を反映した対策(案)

- ・水戸駅側の幅員構成の変更
- ・バス専用レーン解除

# No. 36 三の丸一丁目 二丁目 (国道50・51号) 1/2

## 課題

- ①短区間(银杏坂⇒水戸駅前)での車線変更による錯綜
- ②バスターミナル行き車線からの無理な車線変更
- ③交差点毎に各方面へ分岐するためドライバーにとって行先が判りづらい(银杏坂～三の丸二丁目)

## 要因

- バス専用レーンにより、中央側車線を走行する一般車は、银杏坂通過後に各方面へ車線変更(水戸駅方向)
- 路面標示「水戸駅」位置が不適切
- 交差点毎に案内する方面が変わるため、直前でしか案内標識が設置できない

## 対策案

- ①<車線運用の適正化>
  - ・路面標示で先行先方面を表示(バス専用レーンの解除)
- ②<走行位置の明確化>
  - ・路面標示「水戸駅」位置の変更
  - ・主動線の明示化
- ③<行先案内の明確化>
  - ・カラードットの設定
  - ・案内標識のカラー化(カラードットと連動)

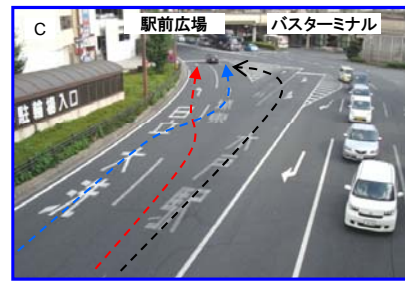
## 課題



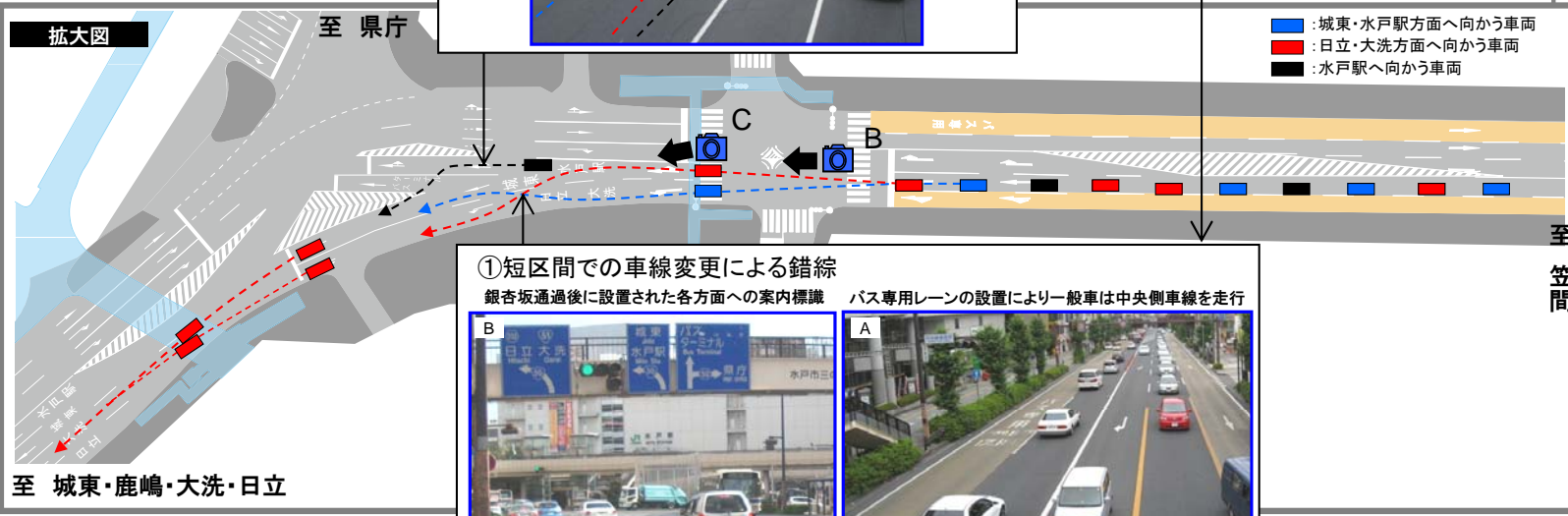
③交差点毎に各方面へ分岐するためドライバーにとって行先が判りづらい(银杏坂～三の丸二丁目)

事故が多い

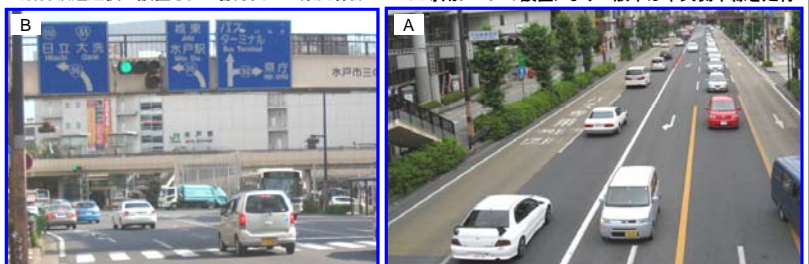
②バスターミナル行き車線からの無理な車線変更  
ターミナル入口の「水戸駅」の表示



## 拡大図



①短区間での車線変更による錯綜  
银杏坂通過後に設置された各方面への案内標識 バス専用レーンの設置により一般車は中央側車線を走行

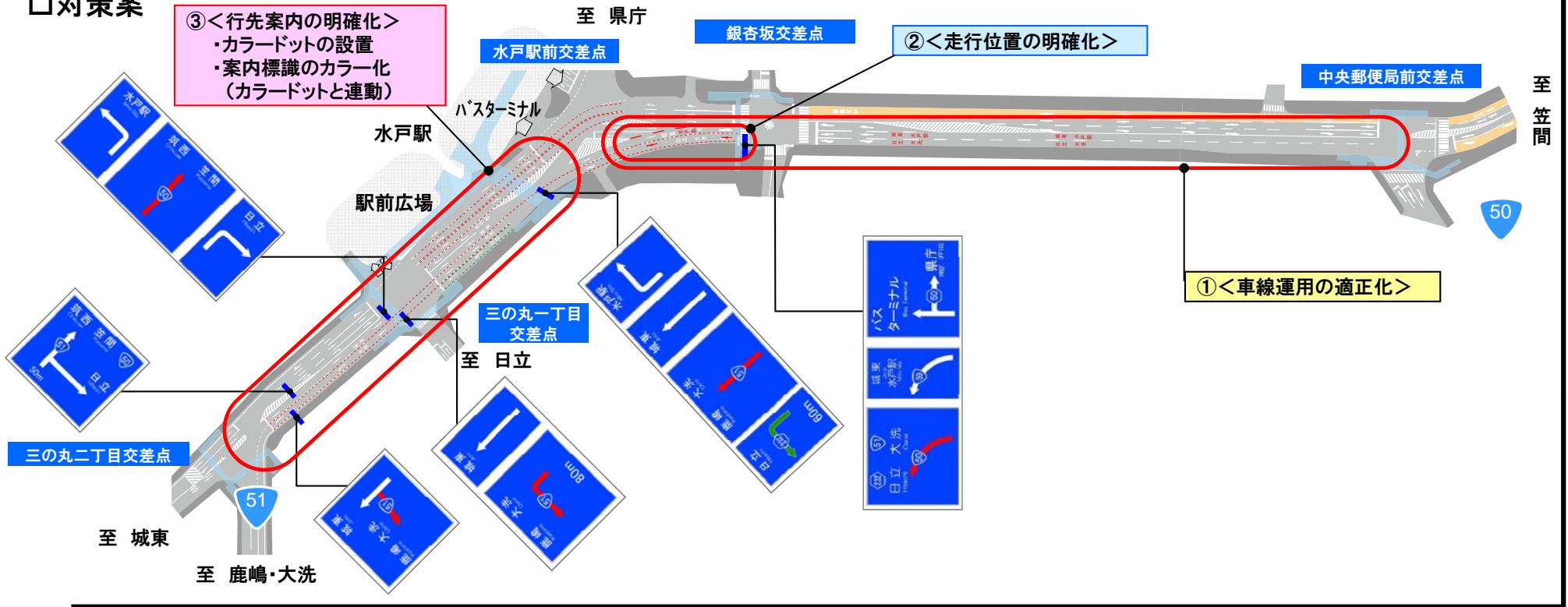


## 合同現地診断での意見

- ・「水戸駅」路面標示は適切な位置に移設
- ・主動線の明示化は特に問題はない(案内標識&路面標示のカラー化)

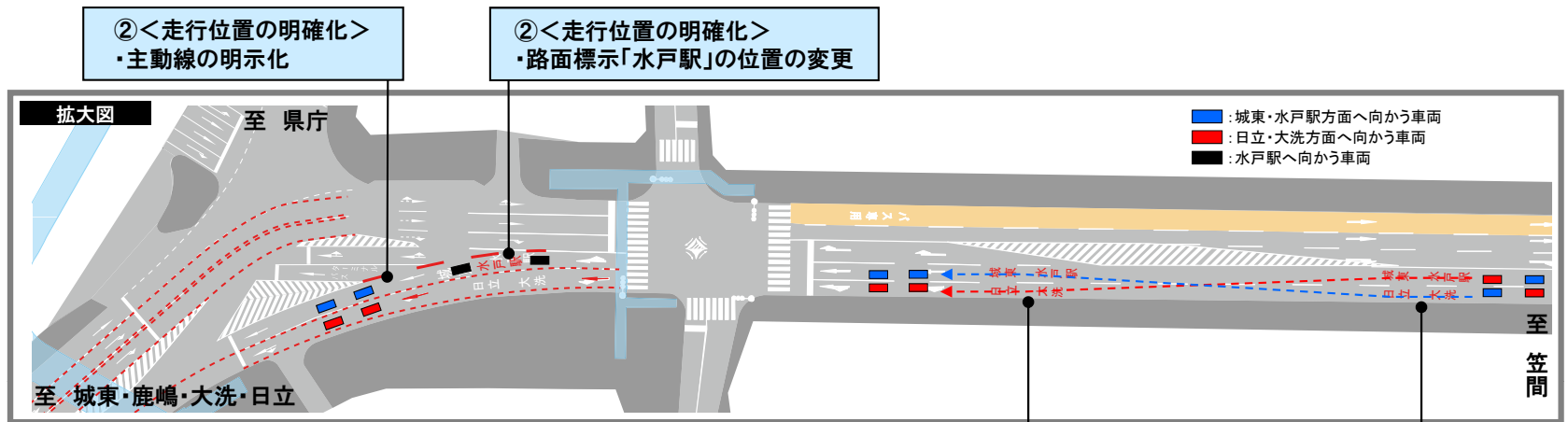
# No. 36 三の丸一丁目 二丁目 (国道50・51号) 2/2

## □対策案



## □合同現地診断での意見を反映した対策(案)

・「水戸駅」路面標示は適切な位置に移設



① <車線運用の適正化>  
・路面標示で行先方面を表示 (バス専用レーンの解除)

# No. 3 石川町交差点（国道50号）（対策案）

## 課題

- ①前方右折車両回避の為に車線変更による車両の交錯
- ②対向直進車の間隙を縫うなど 無理な右折が発生

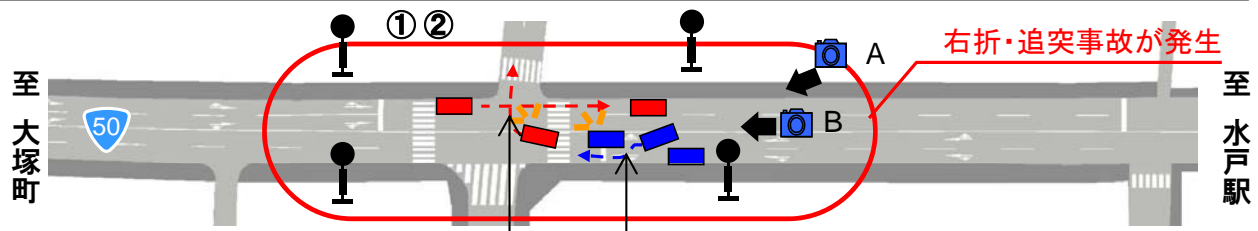
## 要因

右折車線未設置区間での右折待ち車両の滞留

## 対策案

- ①<右折車両の滞留スペースの確保>
  - ・右折専用車線の設置
  - （バス停の移設、バス専用レーンの解除などが必要）
- ②<右折車両の通行時間の確保>
  - ・右折専用信号の設置

### 課題



右折・追突事故が発生

### 合同現地診断での意見

- ・バス停の移設が必要となる他、バス専用レーンの運用に留意が必要
- ・用地買収を伴う右折専用車線の設置（地元との調整が必要）
- ・周辺の交通状況を把握した上で、交通シミュレーション等による検証をふまえた広範囲での車線運用の検討が必要（狭幅員の4車線→3車線化or 2車線化+歩道拡幅等）

②無理な右折



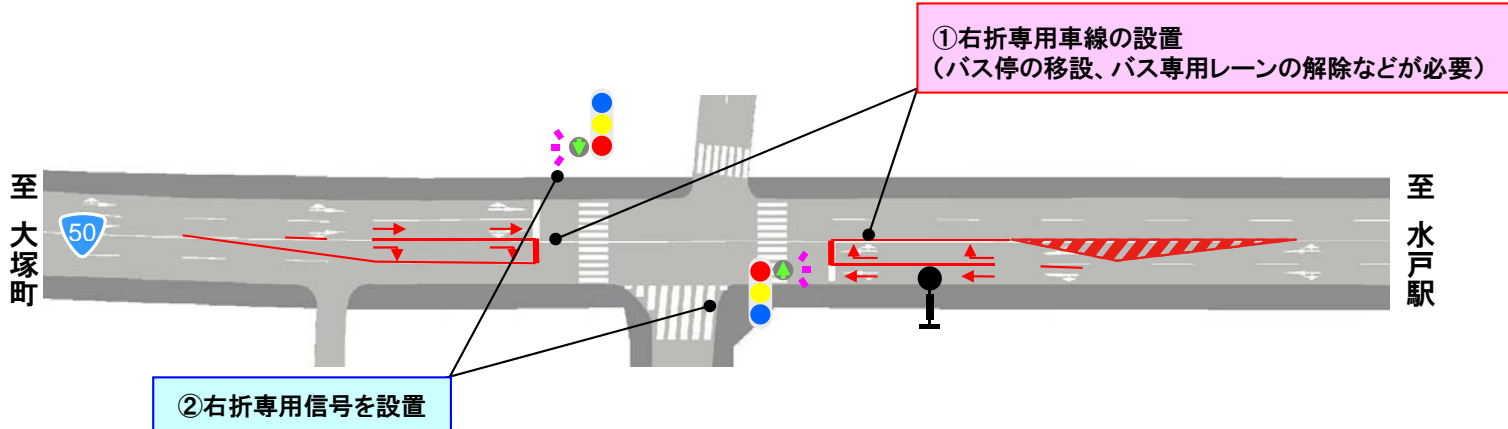
右折専用信号がないため、対向車の間隙をぬった無理な右折が発生

①右折車回避による車両交錯



右折専用車線がなく、右折待ち車両を回避する直進車の車線変更が発生

### 対策案



①右折専用車線の設置  
（バス停の移設、バス専用レーンの解除などが必要）

②右折専用信号を設置

※交通容量（渋滞）への影響を検証