

茨城県移動性・安全性向上委員会

第12回委員会 参考資料2 対応の基本方針について

平成26年8月29日

国土交通省 常陸河川国道事務所

茨城県全体における対応の基本方針について

検討経緯

- 茨城県における道路の渋滞対策を効率的に進めていくために、「茨城県移動性・安全性向上委員会」*（以下「委員会」）において、道路利用者の皆様が実感している渋滞箇所等を「主要渋滞箇所」として特定しました。
- このたび、「地域の主要渋滞箇所」の対応の基本方針を「委員会」において検討し、決定しました。

*「茨城県移動性・安全性向上委員会」の構成員

- 学識経験者
- 茨城県交通安全母の会連合会
- (一社)茨城県ハイヤー・タクシー協会
- 国土交通省関東運輸局茨城運輸支局
- 国土交通省関東地方整備局道路部
- (株)茨城新聞社
- (公財)茨城県老人クラブ連合会
- 東日本高速道路(株)関東支社
- 国土交通省常陸河川国道事務所
- (一財)茨城県交通安全協会
- (一社)茨城県バス協会
- 茨城県
- 国土交通省宇都宮国道事務所
- (社)茨城県安全運転管理者協議会
- (一社)茨城県トラック協会
- 茨城県警察本部
- 国土交通省常総国道事務所

H24.7 第5回委員会

H24.12 第7回委員会

H25.1 主要渋滞箇所の特定

H25.6 第9回委員会

対応の基本方針の公表

1. 茨城県の概況

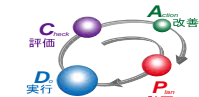
概要	
茨城県の状況	<ul style="list-style-type: none"> 北部から北西部は山々が連なるものの中央部から南西部は関東平野が広がり、可住地面積が3,982km²と全国でも4番目に広く、県内を移動するため、通勤・通学や買い物、通院等の日常生活においては自動車交通への依存が高い地域となっています。 ⇒人口千人あたりの自家用乗用車保有台数は約626台/千人で全国第3位となっています。 首都圏と東北を連絡する南北方向の国道6号沿いに水戸市や土浦市など、北関東を連絡する東西方向の国道50号沿いに筑西市、国道4号沿いの古河市など、幹線道路沿いに主要な都市が集中しています。 県庁所在地である水戸市には、産業、教育、文化等の多くの都市機能が集積するとともに、東西方向の交通軸と南北方向の交通軸が交差する交通の要衝となっています。県南地域(つくば・土浦周辺)は都心に近接し東京のベッドタウンとして都市化が進んでいます。県北地域(日立周辺)には高度なものづくり技術を有する工場が数多く集積しています。鹿行地域(鹿島港周辺)には鹿島港を中心とする鹿島臨海工業地域があり、鉄鋼・石油化学などの素材産業が集積しています。県西地域(筑西・古河周辺)は、近年、企業立地が進展しており、自動車産業の集積による地域産業の活性化や、流通・業務拠点の整備促進が進んでいます。 茨城県内には大型商業施設や水戸偕楽園、大洗等の海水浴場、県立カシマサッカースタジアムなど、商業、歴史・文化・スポーツ施設や観光施設が多く、休日・観光シーズン等には県内外から多くの買い物客、観光客が訪れています。
道路交通状況	<ul style="list-style-type: none"> 県北地域(日立周辺)は、山地部と海岸線に挟まれた南北に細長い地域に工場、商業地、住宅地が密集し、幹線道路は南北方向の国道6号及び国道245号のみで2車線のため、交通が集中し、慢性的な渋滞が発生しています。 県東地域(水戸周辺)は、南北の交通軸である国道6号と東西の交通軸である国道50号が交わる交通の要衝であり、また企業等が集まる地域であるため、朝夕の通勤時に激しい渋滞が発生しています。 県南地域(つくば・土浦周辺)は、職住一体型の研究都市(つくば市)として開発されましたが、近年はその利便性から首都圏のベッドタウンとして、また、県南地域の商業地として発展してきたため、平日朝夕の通勤ピークや休日の大規模商業施設付近で渋滞が発生しています。また、土浦市は、江戸時代から城下町として発展し、周辺の市町村からの道路が集まる交通の要衝となっていますが、市内を通過する道路が少なく交通集中による渋滞が発生しています。 鹿行地域(鹿島港周辺)は、鹿島臨海工業地域に向かう通勤交通等の集中により、朝夕の通勤ピーク時や、鹿島港の公共埠頭付近における物流関係車両が屋間集中することで渋滞が発生しています。 県西地域(筑西・古河周辺)は、自家用車による通勤が多く、国道50号筑西市付近や古河市の中心部では、朝夕の通勤ピーク時に交通集中による渋滞が発生しています。 休日は、大型商業施設周辺(つくば、土浦等)において交通集中による渋滞が発生しています。 県立カシマサッカースタジアム周辺から潮来ICや千葉県境にかけてのエリアでは、Jリーグ試合開催日に交通集中による渋滞が発生しています。

2. 対策の方向性

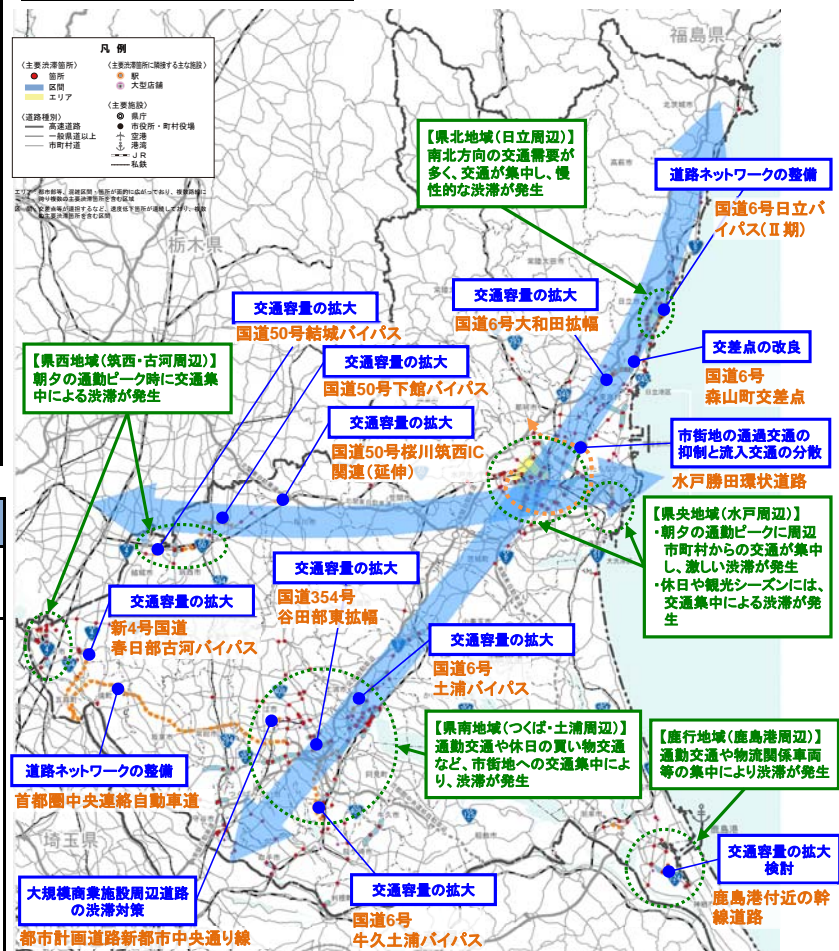
概要	
総合対策等	<ul style="list-style-type: none"> 茨城県においては、朝夕の通勤、通学時に集中する交通による交通渋滞、休日等における大型商業施設や観光施設等に集中する交通による交通渋滞について、それぞれの渋滞要因に即した対策を総合的に講じていきます。 公共交通の利用促進や自動車交通需要の抑制の推進を図ります。
道路整備等	<ol style="list-style-type: none"> 朝夕の通勤・通学時に集中する交通による渋滞の対策について <ul style="list-style-type: none"> 都市内交通と通過交通の分離 市街地を迂回する道路ネットワークの整備により、市街地を通過する交通の抑制、流入交通の分散を図ります。 →環状道路の整備(水戸勝田環状道路(水戸)) 市街地における交通容量不足による渋滞の対策について 市街地における交通需要に対し、交通容量不足による渋滞については、既存道路の車線数を増やして交通容量の拡大を図ります。 →国道6号大和田拡幅(日立)、国道354号谷田部東拡幅(つくば)、国道6号土浦バイパス、国道50号結城バイパス、国道50号桜川筑西IC関連(延伸)、鹿島港付近の幹線道路の交通容量拡大等 新たな道路ネットワークの整備により交通容量の拡大を図り、市街地への流入交通を分散します。 →国道6号日立バイパス(Ⅱ期)、国道50号下館バイパス、新4号国道春日部古河バイパス、首都圏中央連絡自動車道(つくば中央～五霞) 交差点形状や道路構造の改良による交通流の円滑化 円滑な交通となるよう交差点改良や道路改良を実施します。 →右左折車線の設置(国道6号森山町交差点(日立)) 休日等における大型商業施設や観光施設等の渋滞の対策について <ul style="list-style-type: none"> アクセス道路の渋滞対策 大型商業施設や観光施設等へのアクセス道路の渋滞については、交通容量の拡大やアクセス道路の整備による交通の分散を図ります。 →アクセス道路の交通容量の拡大(国道6号土浦バイパス) →アクセス道路の整備(国道6号牛久土浦バイパス、都市計画道路新都市中央通り線(つくば)) 観光地周辺の渋滞対策 →観光シーズン時における適切な交通誘導の実施等のソフト対策を実施します。

今後の対応方針

- 各主要渋滞箇所の渋滞対策について、既存道路ネットワークの有効利用に取り組むとともに、道路構造上の問題などを抱える渋滞ボトルネック箇所について各道路管理者や警察が連携し、道路利用者等の協力を得つつ詳細な検討を進め、検討箇所の抽出、渋滞要因の分析、対策の立案・実施を行っていきます。
- 朝夕の通勤・通学時に集中する交通による渋滞の対策、休日等における大型商業施設周辺へのアクセス交通に起因する渋滞の対策を進めて参ります。
- 今後、渋滞箇所や渋滞状況が変わることが想定されることから、茨城県移動性・安全性向上委員会が主要渋滞箇所やその対応方針について見直しを行って参ります。(PDCAサイクル)



3. 茨城県の交通ネットワークイメージ



■茨城県全体における対応の基本方針について ~現在の対策等の例~

参考① 「いばらきの道2012」(茨城県道路建設課)

■茨城県の道路整備の方針(茨城県総合計画より)

「早急な震災復旧・復興」

- 県民生活や産業活動の立て直しに重要な道路を短期間で集中的に整備

主要施策

- 緊急時の交通ネットワーク強化
 - 主要幹線道路や代替となる道路の整備促進
 - 高速道路や河川、環境施設等へのアクセス道路の整備促進

早期実現に向けて

- 事業の優先順位
- 事業のスピードアップ
- コスト削減
- 適切な維持管理

「住みよいいばらき」

- 誰もが安心して健やかに暮らすための道路整備を推進

「活力あるいばらき」

- 競争力ある元気な産業を輩出し、交流を促すための道路整備を推進

主要施策

- 交通安全対策の推進
 - 都市部の交通渋滞の解消等、効果的・集中的な道路整備の推進
 - 数値目標・色管理の強化
 - 交通の静寂、安全、快適性の向上に関する道路や沿道施設等の整備促進
 - 機能的な道路や道路法廷の取組の強化
- 生活交通環境の充実
 - 都市部の交通渋滞や交通負荷の軽減等のための整備等、安全で円滑に進行できる道路整備の整備促進
- 地域活性化の推進
 - CO₂削減対策を進めるため、交通負荷削減等を推進

【数値目標】

- 通学歩道整備率 63.8% (H21年) ▶ 67.8% (H27年)
- 通学歩道整備率 42.8% (H9年) ▶ 50% (H25年)

■将来道路ネットワークと整備効果

■茨城県広域道路整備基本計画

ネットワーク形成で、交流の促進と発展ある発展を図る。
広域道路整備の基本方針

●道路整備の基本目標

4車線の高速道路を軸とする「環状と放射型」による道路網の形成を図り、都市主要部と主要部との間で交通手段となる「環状と放射型」による道路網の形成を図る。

●広域道路網の基本的な考え方

- ① 都市部を中心とする放射型による道路網の形成を図る
- ② 都市部を結ぶ放射型道路と放射型道路との接続を図る
- ③ 都市部を結ぶ放射型道路と放射型道路との接続を図る

●広域道路網(交流促進型)の基本的な考え方

広域道路の環状・放射型や放射型道路の環状・放射型による道路網の形成を図る。

- ① 都市部を中心とする放射型による道路網の形成を図る
- ② 都市部を結ぶ放射型道路と放射型道路との接続を図る
- ③ 都市部を結ぶ放射型道路と放射型道路との接続を図る

広域道路の延長

高速道路延長 (4,000km) (310km)
地域幹線道路延長 (1,500km) (800km)
広域道路延長 (17,500km) (1,540km)

■広域的な幹線道路網の整備

現在整備が進められている主要の幹線道路(首都圏中央連絡自動車道・常陸自動車道・水戸線)については、早期に開通が図れるよう整備を推進します。

主要施策

- 首都圏中央連絡自動車道(圏央道)の整備促進
- 常陸自動車道の整備促進
- 水戸線の整備促進

【数値目標】

- 圏央道整備率 100% (H27年)
- 常陸自動車道整備率 100% (H27年)
- 水戸線整備率 100% (H27年)

参考② 各事業箇所の概要(国土交通省 パンフレット等)

■水戸勝田環状道路

■水戸・勝田都市計画区域マスタープラン 附図

■都市計画道路菅谷飯田線

都市計画道路 菅谷飯田線は、那珂市菅谷地内を起点に国道349号、常磐自動車道那珂ICを結び、国道118号に至る路線です。県では、国道349号バイパスから県道菅谷小原内水戸線までの道路整備を実施しています。

菅谷飯田線は、水戸ひたちなか都市圏において、中心部に集まる交通を分散・バイパス化する「(仮称)水戸勝田環状道路」の一部であり、水戸市及びひたちなか市の中心部、那珂ICなどへの連携が強化され、地域経済の発展や交流促進に寄与するものと期待されています。

平成16年2月に、旧国道349号から県道菅谷小原内水戸線までの整備が完了しており、現在、引き続き残る国道349号バイパスまでの区間の整備を進めています。

※茨城県HP引用

■都市計画道路中大野中河内線

水戸市の道路網は、主要な国道が中心市街地を走る国道50号より、放射状に伸びていることから、中心市街地への交通の流入が多く、中心市街地をはじめ周辺の道路混雑は激しく、多くの区間で渋滞が発生しています。これらの現状を解消し、将来の地域間交通の円滑化を図るためには、環状幹線道路の整備が必要となり、本路線を都市計画決定しています。

本路線は、水戸市西部に集中する交通を分散させる環状道路として位置づけられ、茨城県水戸市が施工区間を分担し整備を進めています。

県事業は、これまでに千波工区、元吉田工区、国道118号が完了し供用を開始しています。

現在は、浦門工区のうち改良済の元吉田工区から国道6号までの延長905mの整備に着手しています。

※茨城県HP引用

■都市計画道路東中根高場線

東中根高場線は、通称「水戸・勝田環状道路」の一部を構成し、ひたちなか市、水戸市及び那珂市等の、県道等主要な路線を環状に結び、本地域の経済活動や市民活動を支える幹線道路のネットワークを形成する要となる道路です。

国道6号と交差する区間は、国道6号へのアクセスにおいて理想的に発生している交通渋滞の解消を図り、地域間移動の円滑化を図るとともにひたちなか地区の進展を考慮した将来の交通需要に対応する重要な立体交差事業です。

※ひたちなか市都市整備部資料引用

■大和田拡幅

国土交通省大和田圏域は、茨城県及び埼玉県が連携して一体的に整備している幹線道路の連携を図り、国土交通省の交通政策を推進するとともに、安全性の確保、地域の健全な発展と将来のまちづくりにも大きく貢献する事業です。

また、大和田交差点は、国道9号と国道231号が交差する交通量が非常に多い交差点であり、交通安全の確保、交通事故の減少に効果的から、道路拡幅の効果が期待されています。

【数値目標】

- 大和田拡幅(延長) 1.33km

※大和田拡幅パンフレット(常陸河川国道事務所)

■日立バイパス

日立バイパス(旧道)の延伸は、常陸及び日立市が連携して一体的に整備している幹線道路の連携を図り、国土交通省の交通政策を推進するとともに、安全性の確保、地域の健全な発展と将来のまちづくりにも大きく貢献する事業です。

また、日立バイパスは、国道241号は、旧道とのバイパスの交通の円滑化、交通量の削減により、交通安全の確保、生活環境の改善に効果的から、道路拡幅の効果が期待されています。

【数値目標】

- 日立バイパス(延長) 1.615km

※日立バイパスパンフレット(常陸河川国道事務所)

■土浦バイパス

国土交通省土浦バイパスは、交通安全の確保、安全性の確保を目的とした延長1.86kmの4車線のバイパス事業です。

【数値目標】

- 土浦バイパス(延長) 1.86km

※土浦バイパスパンフレット(常陸河川国道事務所)

■首都圏中央連絡自動車道

都心を中心に3つの輪のような道路を造り、交通量の多い都心部を過らなくても、移動できるようにしようと考えられたのが、圏央道(首都圏中央連絡自動車道)、外環道(東京外かく環状道路)、中央環状線の3つの環状道路、通称、3環状です。3環状が完成すれば、車の流れがスムーズになって渋滞も減り、走行速度が上がることでCO₂の排出量も減らすことができ、また、生活道路を走る車も少なくなると交通事故も減り、生活環境がより安全になります。

※常総国道事務所HP引用

茨城県県北地域(日立周辺)における対応の基本方針について

検討経緯

- 茨城県における道路の渋滞対策を効率的に進めていくために、「茨城県移動性・安全性向上委員会」※(以下「委員会」)において、道路利用者の皆様が実感している渋滞箇所等を「主要渋滞箇所」として特定しました。
- このたび、「地域の主要渋滞箇所」の対応の基本方針を「委員会」において検討し、決定しました。

※「茨城県移動性・安全性向上委員会」の構成員

- | | | | |
|---------------------|------------------|----------------|-------------------|
| ○学識経験者 | ○(株)茨城新聞社 | ○(一財)茨城県交通安全協会 | ○(社)茨城県安全運転管理者協議会 |
| ○茨城県交通安全母の会連合会 | ○(公財)茨城県老人クラブ連合会 | ○(一社)茨城県バス協会 | ○(一社)茨城県トラック協会 |
| ○(一社)茨城県ハイヤー・タクシー協会 | ○東日本高速道路(株)関東支社 | ○茨城県 | ○茨城県警察本部 |
| ○国土交通省関東運輸局茨城運輸支局 | ○国土交通省常陸河川国道事務所 | ○国土交通省宇都宮国道事務所 | ○国土交通省常総国道事務所 |
| ○国土交通省関東地方整備局道路部 | | | |

H24.7 第5回委員会

H24.12 第7回委員会

H25.1 主要渋滞箇所の特定

H25.6 第9回委員会

対応の基本方針の公表

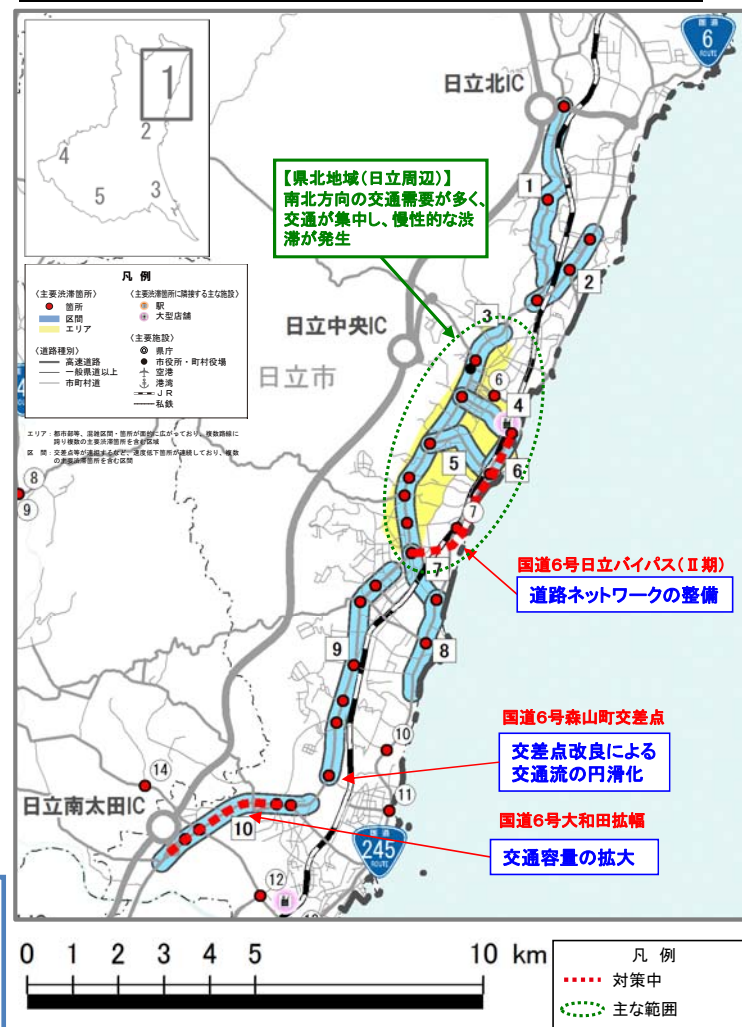
1. 茨城県県北地域(日立周辺)の概況

	概要
茨城県県北地域(日立周辺)の状況	<ul style="list-style-type: none"> 常磐自動車道、国道6号、重点港湾である茨城港日立港区、常陸那珂港区など、国内外を結ぶ広域交通ネットワークの整備が進んでおり、これらを活かした物流拠点や工業団地の整備が進められており、我が国を先導する先端産業地域、競争力のあるものづくり産業地域の形成が進んでいます。 山地部と海岸線に挟まれた南北に細長い地域に工場、商業地、住宅地が密集しています。幹線道路は南北方向の海岸線沿いに並行する国道6号及び国道245号のみで2車線のため通過交通と地域内交通が混在、集中し、慢性的な渋滞が発生しています。 南北に延びた太平洋の海岸線には6つの海水浴場があります。
道路交通状況	<ul style="list-style-type: none"> 特に日立市内の工場周辺や高速道路から一般道への合流部付近では、朝夕の通勤ピーク時間帯を中心に、交通集中による渋滞が発生しています。 夏の海水浴シーズンには海岸線の国道245号で交通渋滞が発生しています。

2. 対策の方向性

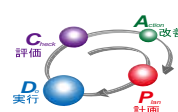
	概要
道路整備等	<p>①朝夕の通勤・通学時に集中する交通による渋滞の対策について</p> <ul style="list-style-type: none"> 市街地における交通容量不足による渋滞の対策について 新たな道路ネットワークの整備により交通容量の拡大を図り、市街地への流入交通を分散します。 →道路ネットワークの整備(国道6号日立バイパス(Ⅱ期)) 市街地における交通需要に対し、交通容量不足による渋滞については、既存道路の車線数を増やして交通容量の拡大を図ります。 →道路拡幅による車線数の増加(国道6号大和田拡幅) 交差点形状や道路構造の改良による交通流の円滑化 交差点において右左折車線がないために生じている渋滞については、右左折車線を増設し交通円滑化を図ります。 →右左折車線の増設(国道6号森山町交差点) <p>②海水浴シーズンにおける渋滞の対策について</p> <ul style="list-style-type: none"> アクセス道路の渋滞対策 海水浴場への交通需要に対し交通容量不足による渋滞については、新たな道路ネットワークの整備により交通容量の拡大を図り、市街地への流入交通を分散します。 →道路ネットワークの整備(国道6号日立バイパス(Ⅱ期))
ソフト施策	<ul style="list-style-type: none"> 海水浴シーズンの多客期における迂回路の案内や、道路標識の整備による通過交通の案内誘導の改善を図ります。 公共交通の利用促進や自動車交通需要の抑制の推進を図ります。

3. 茨城県県北地域(日立周辺)の主要渋滞箇所と現在の対策等



今後の対応方針

- 各主要渋滞箇所の渋滞対策について、既存道路ネットワークの有効利用に取り組みとともに、道路構造上の問題などを抱える渋滞ボトルネック箇所について各道路管理者や警察が連携し、道路利用者等の協力を得つつ、検討箇所の抽出、渋滞要因の分析、対策の立案・実施を行ってまいります。
- 朝夕の通勤・通学時に集中する交通、海水浴シーズンにおける渋滞の対策を進めてまいります。
- 今後、渋滞箇所や渋滞状況が変わることが想定されることから、茨城県移動性・安全性向上委員会での主要渋滞箇所やその対応方針について見直しを行ってまいります。(PDCAサイクル)



茨城県県央地域(水戸周辺)における対応の基本方針について

検討経緯

- 茨城県における道路の渋滞対策を効率的に進めていくために、「茨城県移動性・安全性向上委員会」※(以下「委員会」)において、道路利用者の皆様が実感している渋滞箇所等を「主要渋滞箇所」として特定しました。
- このたび、「地域の主要渋滞箇所」の対応の基本方針を「委員会」において検討し、決定しました。

※「茨城県移動性・安全性向上委員会」の構成員

- | | | | |
|---------------------|------------------|----------------|-------------------|
| ○学識経験者 | ○(株)茨城新聞社 | ○(一財)茨城県交通安全協会 | ○(社)茨城県安全運転管理者協議会 |
| ○茨城県交通安全母の会連合会 | ○(公財)茨城県老人クラブ連合会 | ○(一社)茨城県バス協会 | ○(一社)茨城県トラック協会 |
| ○(一社)茨城県ハイヤー・タクシー協会 | ○東日本高速道路(株)関東支社 | ○茨城県 | ○茨城県警察本部 |
| ○国土交通省関東運輸局茨城運輸支局 | ○国土交通省常陸河川国道事務所 | ○国土交通省宇都宮国道事務所 | ○国土交通省常総国道事務所 |
| ○国土交通省関東地方整備局道路部 | | | |

H24.7 第5回委員会

H24.12 第7回委員会

H25.1 主要渋滞箇所の特定

H25.6 第9回委員会

対応の基本方針の公表

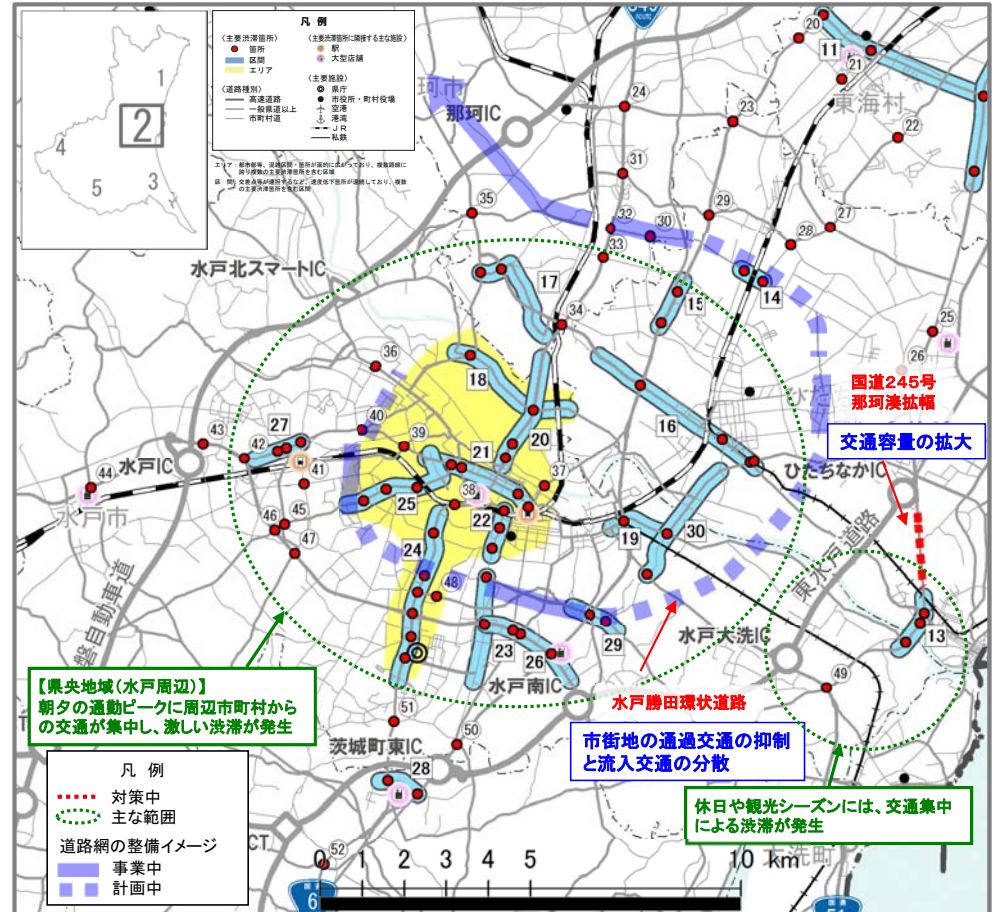
1. 茨城県県央地域(水戸周辺)の概況

	概要
茨城県県央地域(水戸周辺)の状況	<ul style="list-style-type: none"> 常磐自動車道とともに、県内を縦横に結ぶ北関東自動車道、東関東自動車道水戸線といった高速道路網が整備されています。また、茨城港常陸那珂港区、大洗港区の重要港湾など、国内外を結ぶ陸・海の広域交通ネットワークの整備が進んでいます。 県庁所在地であり、企業や商業施設等の都市機能の集積が進む水戸市や、国際港湾公園都市を目指したまちづくりが進められているひたちなか地区などは、茨城県の行政・経済・文化の中核的な役割を担っています。 水戸の偕楽園、ひたち海浜公園、アクアワールド大洗、大洗や阿字ヶ浦等の海水浴場など、歴史・文化施設や観光施設が多く、県内外から多くの観光客が訪れています。
道路交通状況	<ul style="list-style-type: none"> 南北の交通軸である国道6号と東西の交通軸である国道50号が交わる交通の要衝であり、朝夕の通勤・通学時間帯は、水戸駅周辺や水戸市街地周辺部等で、交通集中による渋滞が発生しています。 国際海上コンテナターミナルを有する常陸那珂港区は、貨物取扱量年間約650万トン(H22年)と北関東屈指の港湾であり、物流交通により周辺道路の交通量が増加しています。 水戸市内中心部には偕楽園、沿岸部にはひたち海浜公園や大洗海水浴場があり、休日や観光シーズンにおいて交通集中による渋滞が発生しています。

2. 対策の方向性

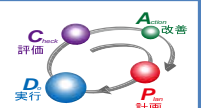
	概要
道路整備等	<ul style="list-style-type: none"> ①朝夕の通勤・通学時に集中する交通による渋滞の対策について <ul style="list-style-type: none"> 都市内交通と通過交通の分離 市街地を迂回する道路ネットワークの整備により、市街地を通過する交通の抑制、流入交通の分散を図ります。 <ul style="list-style-type: none"> →環状道路の整備(水戸勝田環状道路) 市街地における交通容量不足による渋滞の対策について 市街地における交通需要に対し交通容量不足による渋滞については、既存道路の車線数を増やして交通容量の拡大を図ります。 <ul style="list-style-type: none"> →車線増による交通容量の拡大(国道245号那珂湊拡幅) ②休日や観光シーズンにおける渋滞の対策について <ul style="list-style-type: none"> アクセス道路の渋滞の対策 観光施設への交通需要に対し交通容量不足による渋滞については、車線数を増やして交通容量の拡大を図ります。 <ul style="list-style-type: none"> →車線増による交通容量の拡大(国道245号那珂湊拡幅)
ソフト施策	<ul style="list-style-type: none"> 休日の多客期における迂回路の案内や、道路標識の整備による通過交通の案内誘導の改善を図ります。 公共交通の利用促進や自動車交通需要の抑制の推進を図ります。

3. 茨城県県央地域(水戸周辺)の主要渋滞箇所と現在の対策等



今後の対応方針

- 各主要渋滞箇所の渋滞対策について、既存道路ネットワークの有効利用に取り組むとともに、道路構造上の問題などを抱える渋滞ボトルネック箇所について各道路管理者や警察が連携し、道路利用者等の協力を得つつ、検討箇所の抽出、渋滞要因の分析、対策の立案・実施を行っていきます。→朝夕の通勤・通学時に集中する交通、休日・観光シーズンにおける渋滞の対策を進めて参ります。
- 今後、渋滞箇所や渋滞状況が変わることが想定されることから、茨城県移動性・安全性向上委員会で主要渋滞箇所やその対応方針について見直しを行って参ります。(PDCAサイクル)



■茨城県鹿行地域(鹿島港周辺)における対応の基本方針について

検討経緯

- 茨城県における道路の渋滞対策を効率的に進めていくために、「茨城県移動性・安全性向上委員会」※(以下「委員会」)において、道路利用者の皆様が実感している渋滞箇所等を「主要渋滞箇所」として特定しました。
- このたび、「地域の主要渋滞箇所」の対応の基本方針を「委員会」において検討し、決定しました。

※「茨城県移動性・安全性向上委員会」の構成員

- | | | | |
|---------------------|------------------|----------------|-------------------|
| ○学識経験者 | ○(株)茨城新聞社 | ○(一財)茨城県交通安全協会 | ○(社)茨城県安全運転管理者協議会 |
| ○茨城県交通安全母の会連合会 | ○(公財)茨城県老人クラブ連合会 | ○(一社)茨城県バス協会 | ○(一社)茨城県トラック協会 |
| ○(一社)茨城県ハイヤー・タクシー協会 | ○東日本高速道路(株)関東支社 | ○茨城県 | ○茨城県警察本部 |
| ○国土交通省関東運輸局茨城運輸支局 | ○国土交通省常陸河川国道事務所 | ○国土交通省宇都宮国道事務所 | ○国土交通省常総国道事務所 |
| ○国土交通省関東地方整備局道路部 | | | |

H24.7 第5回委員会

H24.12 第7回委員会

H25.1 主要渋滞箇所の特定

H25.6 第9回委員会

対応の基本方針の公表

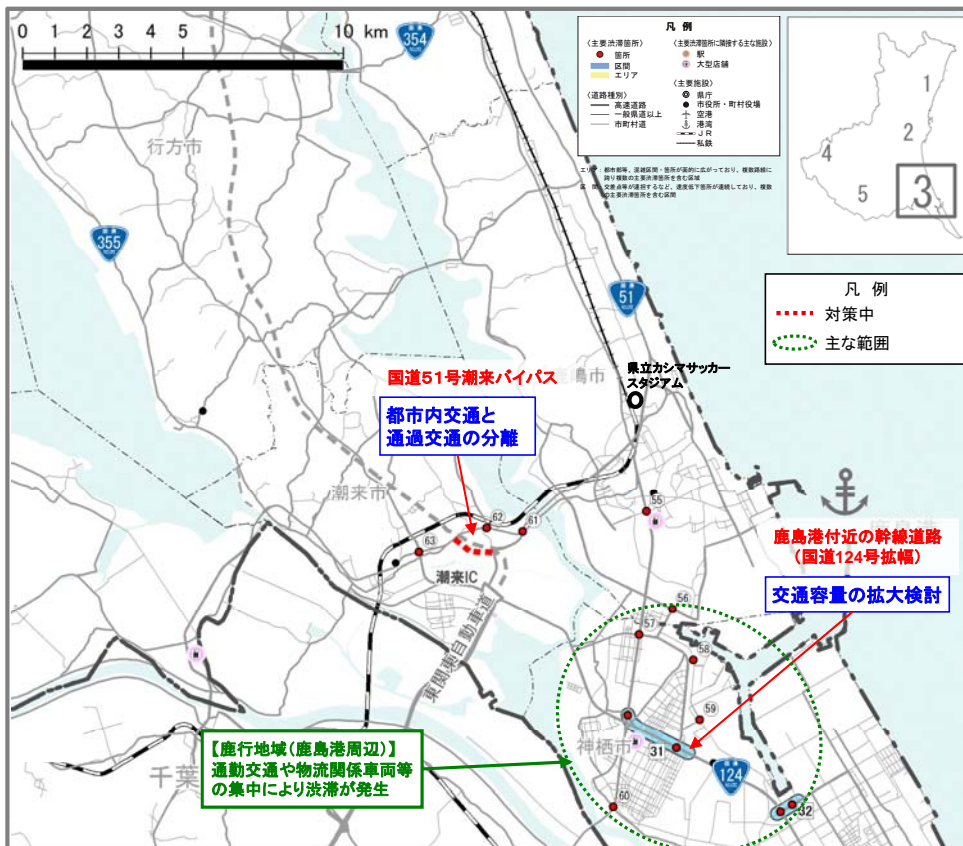
1. 茨城県鹿行地域(鹿島港周辺)の概況

概要	
茨城県鹿行地域(鹿島港周辺)の状況	<ul style="list-style-type: none"> 重要港湾である鹿島港を中心に、鉄鋼業、発電所、石油化学等の工場群で構成される鹿島臨海工業地域が形成されています。約180の企業が集積し茨城県下最大の工場集積を誇っております。 水郷潮来、霞ヶ浦・北浦、鹿島灘などの茨城県を代表する豊かな自然環境や鹿島神宮などの歴史的・文化的資源を活用した魅力ある地域となっているほか、海水浴場や県立カシマサッカースタジアムなど多様な地域資源が存在しています。
道路交通状況	<ul style="list-style-type: none"> 鹿島臨海工業地域に向かう通勤交通等の集中により、朝夕の通勤ピーク時や、鹿島港の公共埠頭付近における物流関係車両が昼間集中することで渋滞が発生しています。 霞ヶ浦、北浦、利根川に囲まれた地域であるため、特にこれらの渡河部の道路網が少なく、渡河部において交通集中による渋滞が発生しています。 潮来市街地においては、人口密集地を国道51号が貫き狭隘な道路構造のため、交通集中による渋滞が発生しています。 県立カシマサッカースタジアム周辺から潮来ICや千葉県境にかけてのエリアでは、Jリーグ試合開催日に交通集中による渋滞が発生しています。

2. 対策の方向性

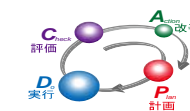
概要	
道路整備等	<ul style="list-style-type: none"> ①港湾施設や工場等の業務交通に起因する渋滞の対策について <ul style="list-style-type: none"> 鹿島港周辺における交通容量不足による渋滞の対策について 鹿島港周辺において、既存の道路の車線数を増やすなど交通容量の拡大を図ります。 <ul style="list-style-type: none"> →鹿島港付近の幹線道路の交通容量拡大検討(国道124号拡幅) ②朝夕の通勤・通学時に集中する交通による渋滞の対策について <ul style="list-style-type: none"> 都市内交通と通過交通の分離 潮来市内を通過する交通の分散化を図るため、バイパス道路の整備を行います。 <ul style="list-style-type: none"> →バイパス道路の整備(国道51号潮来バイパス)
ソフト施策	<ul style="list-style-type: none"> Jリーグ試合開催時の迂回路案内による交通分散や、道路標識の整備による通過交通の案内誘導の改善を図ります。 公共交通の利用促進や自動車交通需要の抑制の推進を図ります。

3. 茨城県鹿行地域(鹿島港周辺)の主要渋滞箇所と現在の対策等



今後の対応方針

- 各主要渋滞箇所の渋滞対策について、既存道路ネットワークの有効利用に取り組むとともに、道路構造上の問題などを抱える渋滞ボトルネック箇所について各道路管理者や警察が連携し、道路利用者等の協力を得つつ、検討箇所の抽出、渋滞要因の分析、対策の立案・実施を行ってまいります。
 - 港湾施設や工場等の業務交通に起因する渋滞、朝夕の通勤・通学時に集中する交通による渋滞の対策を進めて参ります。
- 今後、渋滞箇所や渋滞状況が変わることが想定されることから、茨城県移動性・安全性向上委員会にて主要渋滞箇所やその対応方針について見直しを行って参ります。(PDCAサイクル)



■茨城県県西地域(筑西・古河周辺)における対応の基本方針について

検討経緯

- 茨城県における道路の渋滞対策を効率的に進めていくために、「茨城県移動性・安全性向上委員会」※(以下「委員会」)において、道路利用者の皆様が実感している渋滞箇所等を「主要渋滞箇所」として特定しました。
- このたび、「地域の主要渋滞箇所」の対応の基本方針を「委員会」において検討し、決定しました。

※「茨城県移動性・安全性向上委員会」の構成員

- | | | | |
|---------------------|------------------|----------------|-------------------|
| ○学識経験者 | ○(株)茨城新聞社 | ○(一財)茨城県交通安全協会 | ○(社)茨城県安全運転管理者協議会 |
| ○茨城県交通安全母の会連合会 | ○(公財)茨城県老人クラブ連合会 | ○(一社)茨城県バス協会 | ○(一社)茨城県トラック協会 |
| ○(一社)茨城県ハイヤー・タクシー協会 | ○東日本高速道路(株)関東支社 | ○茨城県 | ○茨城県警察本部 |
| ○国土交通省関東運輸局茨城運輸支局 | ○国土交通省常陸河川国道事務所 | ○国土交通省宇都宮国道事務所 | ○国土交通省常総国道事務所 |
| ○国土交通省関東地方整備局道路部 | | | |

H24.7 第5回委員会

H24.12 第7回委員会

H25.1 主要渋滞箇所の特定

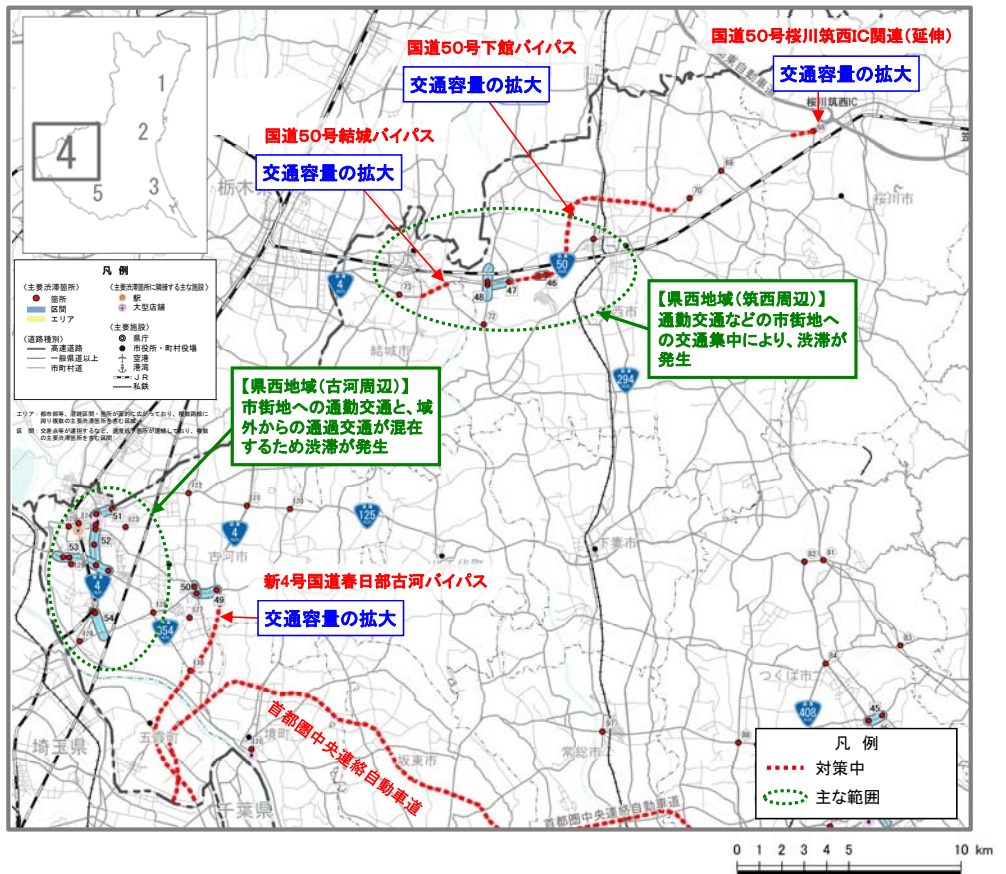
H25.6 第9回委員会

対応の基本方針の公表

1. 茨城県県西地域(筑西・古河周辺)の概況

	概要
茨城県県西地域(筑西・古河周辺)の状況	<ul style="list-style-type: none"> 北関東自動車道の開通や国道50号、新4号国道の整備により、近年は企業立地が進んでいます。また、自動車産業の集積による地域産業の活性化や、流通・業務拠点の整備促進が進んでいます。 古河市、坂東市では、地元企業の技術力・開発力の向上や企業間連携の促進により競争力のある地域産業を育成しています。また、高品質な青果物の安定供給とブランド化を推進し、日本を代表する大規模野菜産地の形成を目指しています。 筑西市、結城市、桜川市では、結城紬や石材加工などの地場産業が盛んです。さらに地元産品と歴史的街並みを一体的に活用した観光地づくりを進めています。
道路交通状況	<ul style="list-style-type: none"> 東西の交通軸である国道50号では、朝夕の通勤・通学時間帯は、結城市街や筑西市街で、交通集中による渋滞が発生しています。 桜川筑西IC周辺では、平日朝の時間帯に交通集中による渋滞が発生しています。 古河市内の国道4号では、市街地への通勤交通と域外の通過交通が混在するため、特に朝夕の通勤ピーク時に交通集中による渋滞が発生しています。

3. 茨城県県西地域(筑西・古河周辺)の主要渋滞箇所と現在の対策等

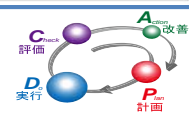


2. 対策の方向性

	概要
道路整備等	<ul style="list-style-type: none"> ①朝夕の通勤・通学時に集中する交通による渋滞の対策について 市街地における交通容量不足による渋滞の対策について 市内を通過する交通の分散を図るためバイパス道路の交通容量の拡大を図ります。 →バイパス道路の整備(国道50号結城バイパス、国道50号下館バイパス) 桜川筑西IC周辺において、既存の道路の車線数を増やすなど交通容量の拡大を図ります。 →IC関連道路整備(国道50号桜川筑西IC関連(延伸)) 都市内交通と通過交通の分離 市内を通過する交通の分散を図るため、新4号国道の6車線化事業を進めています。 →6車線化事業の推進(新4号国道春日部古河バイパス)
ソフト施策	<ul style="list-style-type: none"> 道路標識の整備による通過交通の案内誘導の改善を図ります。 公共交通の利用促進や自動車交通需要の抑制の推進を図ります。

今後の対応方針

- 各主要渋滞箇所の渋滞対策について、既存道路ネットワークの有効利用に取り組むとともに、道路構造上の問題などを抱える渋滞ボトルネック箇所について各道路管理者や警察が連携し、道路利用者等の協力を得つつ、検討箇所の抽出、渋滞要因の分析、対策の立案・実施を行っていきます。
- 市街地に流入する通過交通の分散化を図るための対策、都市内交通と通過交通の分離を図るための対策を進めて参ります。
- 今後、渋滞箇所や渋滞状況が変わることが想定されることから、茨城県移動性・安全性向上委員会主要渋滞箇所やその対応方針について見直しを行って参ります。(PDCAサイクル)



茨城県県南地域(つくば・土浦周辺)における対応の基本方針について

検討経緯

- 茨城県における道路の渋滞対策を効率的に進めていくために、「茨城県移動性・安全性向上委員会」※(以下「委員会」)において、道路利用者の皆様が実感している渋滞箇所等を「主要渋滞箇所」として特定しました。
- このたび、「地域の主要渋滞箇所」の対応の基本方針を「委員会」において検討し、決定しました。

※「茨城県移動性・安全性向上委員会」の構成員

- | | | | |
|---------------------|------------------|----------------|-------------------|
| ○学識経験者 | ○(株)茨城新聞社 | ○(一財)茨城県交通安全協会 | ○(社)茨城県安全運転管理者協議会 |
| ○茨城県交通安全母の会連合会 | ○(公財)茨城県老人クラブ連合会 | ○(一社)茨城県バス協会 | ○(一社)茨城県トラック協会 |
| ○(一社)茨城県ハイヤー・タクシー協会 | ○東日本高速道路(株)関東支社 | ○茨城県 | ○茨城県警察本部 |
| ○国土交通省関東運輸局茨城運輸支局 | ○国土交通省常陸河川国道事務所 | ○国土交通省宇都宮国道事務所 | ○国土交通省常総国道事務所 |
| ○国土交通省関東地方整備局道路部 | | | |

H24.7 第5回委員会

H24.12 第7回委員会

H25.1 主要渋滞箇所の特定

H25.6 第9回委員会

対応の基本方針の公表

1. 茨城県県南地域(つくば・土浦周辺)の概況

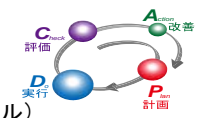
	概要
茨城県県南地域(つくば・土浦周辺)の状況	<ul style="list-style-type: none"> 都心に近接し、東京のベッドタウンとして都市化が進んでいます。 常磐自動車道や首都圏中央連絡自動車道の高速道路網及びJR常磐線やつくばエクスプレス(TX)の鉄道網による広域交通ネットワークが形成されています。また、世界的な科学技術の拠点である筑波研究学園都市をはじめ、多くの工業団地(中貴工業団地等)が集積しています。 つくば市周辺は、職住一体型の研究都市として開発されましたが、近年はその利便性から首都圏のベッドタウンとして発展してきました。 土浦市周辺は、江戸時代から城下町として発展し、周辺の市町村からの道路が集まる交通の要衝となっています。 牛久市などJR常磐線沿線地域においては、駅周辺を中心に都市機能の再編による市街地の活性化や、良好な居住環境の整備による賑わいのあるまちづくりを進めています。 大規模小売店舗が多数立地しており、茨城県全体の34%を占めています。
道路交通状況	<ul style="list-style-type: none"> 2005年に開業したつくばエクスプレス(TX)は、東京方向への交通分担を大きく変えたものの、元々職住一体型都市であり自動車依存地域であることから、平日朝夕の通勤ピーク時には、交通集中による渋滞が発生しています。また、東西方向を結ぶ幹線道路が不足しているため、国道354号では朝夕を中心に交通が集中し、渋滞が発生しています。 土浦市は、市内へアクセスする道路が少なく、交通集中による渋滞が発生しています。 つくば市や牛久市周辺では、大規模商業施設が相次いでオープンしており、休日は、交通集中により渋滞が発生しています。

2. 対策の方向性

	概要
道路整備等	<p>①朝夕の通勤・通学時に集中する交通による渋滞の対策について</p> <ul style="list-style-type: none"> 市街地における交通容量不足による渋滞の対策について 市内を通過する交通の分散を図るためバイパス道路の交通容量の拡大を図ります。 <ul style="list-style-type: none"> →交通容量の拡大(国道6号土浦バイパス) 新たな道路ネットワークの整備により交通容量の拡大を図り、市街地への流入交通を分散します。 <ul style="list-style-type: none"> →道路ネットワークの整備(国道6号牛久土浦バイパス) 既存の道路の車線数を増やして交通容量の拡大を図ります。 <ul style="list-style-type: none"> →道路幅幅による車線増(国道354号谷田部東拡幅) <p>②東西方向を結ぶ主要幹線道路の渋滞の対策について</p> <ul style="list-style-type: none"> 車線数の少ない幹線道路の渋滞対策として新たな道路ネットワークを整備します。 新たな道路を整備して面的な交通容量の拡大を図り交通を分散します。 <ul style="list-style-type: none"> →道路ネットワークの整備(首都圏中央連絡自動車道(つくば中央～五霞)) <p>③休日等における大型商業施設への渋滞の対策について</p> <ul style="list-style-type: none"> 大規模商業施設周辺の交通需要に対し交通容量不足による渋滞については、車線数を増やして交通容量の拡大を図ります。 <ul style="list-style-type: none"> →アクセス道路の交通容量の拡大(国道6号土浦バイパス) 大規模商業施設周辺のアクセス道路を整備します。 <ul style="list-style-type: none"> →アクセス道路の整備(国道6号牛久土浦バイパス、都市計画道路新都心中央通り線)
ソフト施策	<ul style="list-style-type: none"> 道路標識の整備による通過交通の案内誘導の改善を図ります。 公共交通の利用促進や自動車交通需要の抑制の推進を図ります。

今後の対応方針

- 各主要渋滞箇所の渋滞対策について、既存道路ネットワークの有効利用に取り組むとともに、道路構造上の問題などを抱える渋滞ボトルネック箇所について各道路管理者や警察が連携し、道路利用者等の協力を得つつ、検討箇所の抽出、渋滞要因の分析、対策の立案・実施を行ってまいります。
- 朝夕の通勤・通学時に集中する交通、東西方向を結ぶ主要幹線道路、休日等における大型商業施設への渋滞対策を進めて参ります。
- 今後、渋滞箇所や渋滞状況が変わることが想定されることから、茨城県移動性・安全性向上委員会が主要渋滞箇所やその対応方針について見直しを行って参ります。(PDCAサイクル)



3. 茨城県県南地域(つくば・土浦周辺)の主要渋滞箇所と現在の対策等

