

茨城県移動性・安全性向上委員会

第16回委員会資料(移動性)

平成27年10月23日

国土交通省 常陸河川国道事務所

目次

1. これまでの検討経緯と今回の論点	.....	2
2. 渋滞対策の進捗状況確認	.....	6
3. 最新の交通状況による分析	.....	8
4. 渋滞対策箇所の効果確認	.....	12
5. 優先検討箇所の検討状況	.....	27
6. その他	.....	37

1. これまでの検討経緯と今回の論点

▶ 平成17年度以降、合計12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	・「移動性障害箇所(候補)」の抽出の考え方
第2回 (H18年1月)	・「移動性障害箇所(候補)」について ・「移動性障害箇所」の選定の考え方	・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移動性障害箇所29箇所選定	
第4回 (H18年10月)	・H17移動性障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移動性障害箇所のフォローアップ	
第2回 (H22年11月)	・H17移動性障害箇所の進捗状況	
第3回 (H22年12月)	・H17移動性障害箇所のソフト対策実施状況	
第4回 (H23年11月)	・H17移動性障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 ・パブリックコメントの実施方針	・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 ・優先検討箇所の検討状況	・最新の交通状況による分析

パブリックコメント 平成18年2月～3月

◇移動性障害箇所(候補)に関する意見について

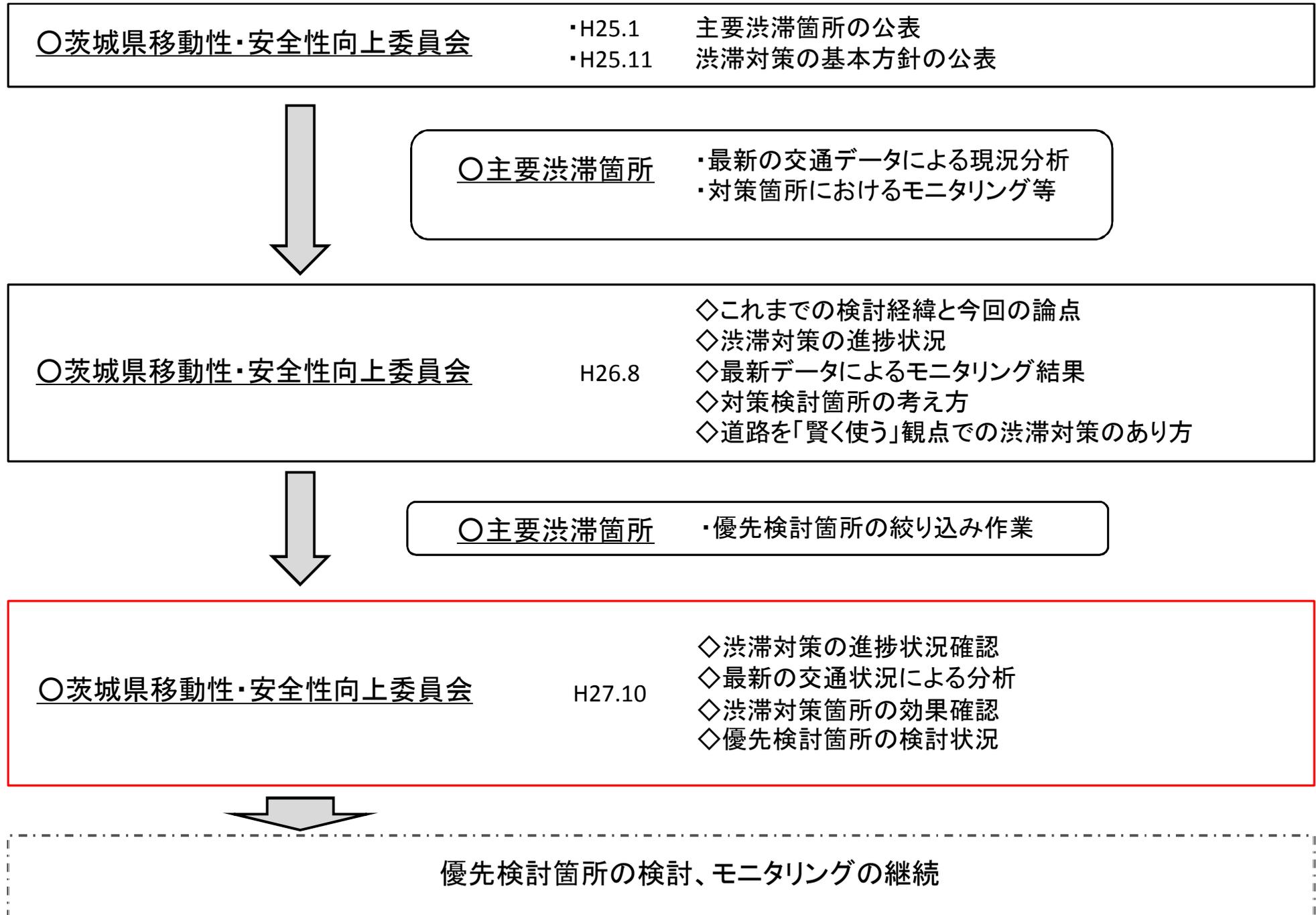
パブリックコメント 平成21年3月～4月

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

◆茨城県移動性・安全性向上委員会の進め方(案)



◆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

②最新の交通状況による分析

- ・最新データによる主要渋滞箇所のモニタリング結果

③渋滞対策箇所の効果確認

- ・主要渋滞箇所公表以降に開通した事業（山側道路、国道50号下館バイパス、国道118号那珂～大宮バイパス、圏央道（稲敷IC～大栄JCT））について対策効果を確認。
- ・渋滞対策により改善がみられる箇所について見直しを実施。

④優先検討箇所の検討状況

- ・前回検討した対策案を優先的に検討する箇所の絞り込み方法に基づく検証
- ・要因分析の例

2. 渋滞対策の進捗状況

◆主要渋滞箇所における対策の進捗状況

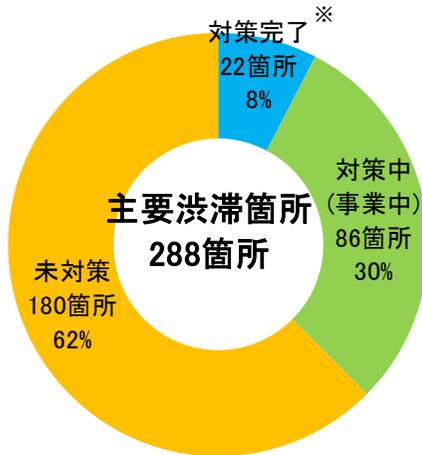
- ▶ 主要渋滞箇所に特定された288箇所について、渋滞対策の進捗状況を確認。
- ▶ 対策完了箇所は22箇所(8%)、対策中(事業中)箇所は86箇所(30%)。

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 ※33箇所が含まれる	54区間 ※128箇所が含まれる	127箇所

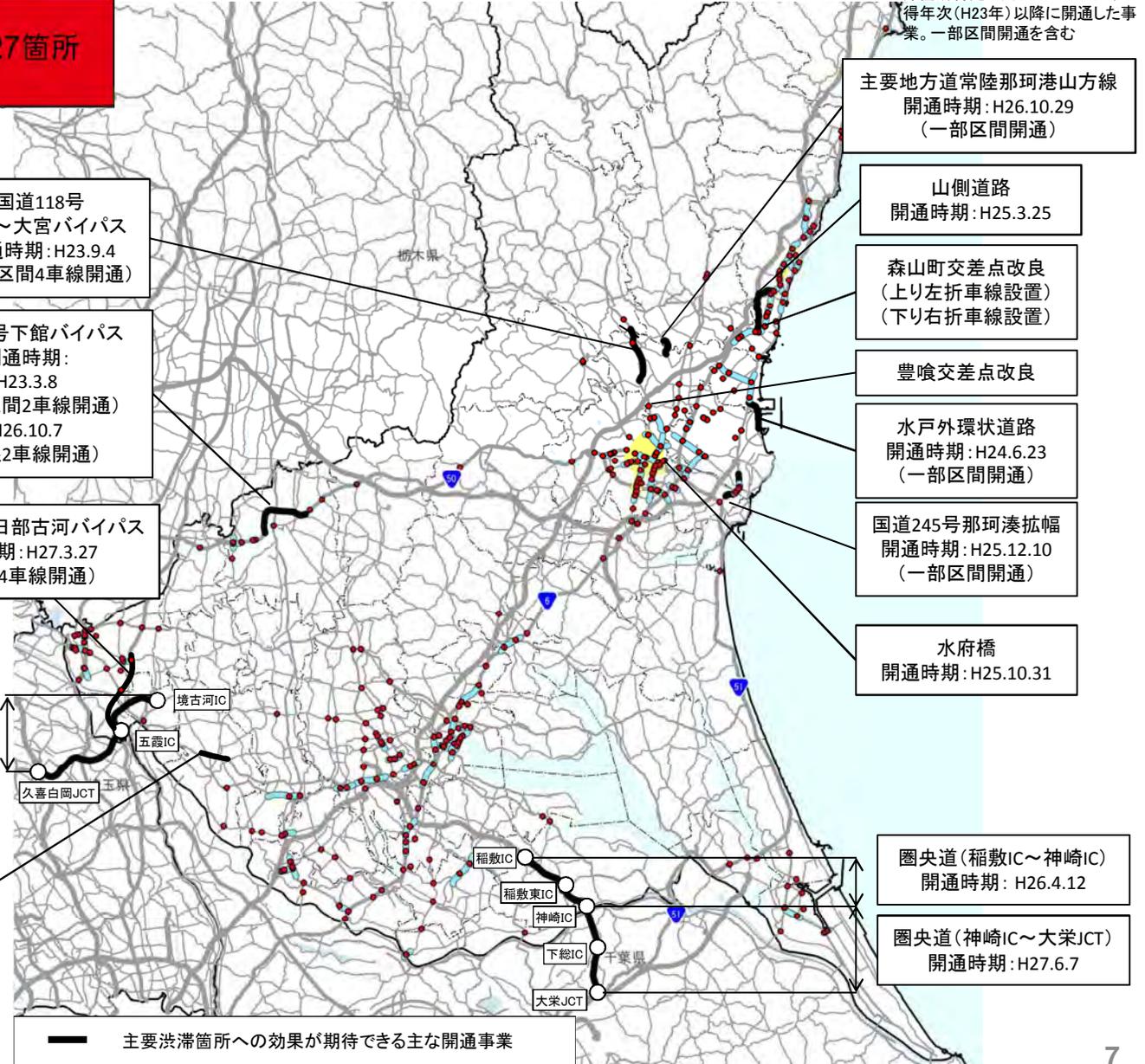
■主要渋滞箇所への効果が期待できる主な開通事業※

※既存事業の開通(完了):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。一部区間開通を含む

■対策の進捗状況



※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。



- 主要地方道常陸那珂港山方線
開通時期: H26.10.29
(一部区間開通)
- 山側道路
開通時期: H25.3.25
- 森山町交差点改良
(上り左折車線設置)
(下り右折車線設置)
- 豊食交差点改良
- 水戸外環状道路
開通時期: H24.6.23
(一部区間開通)
- 国道245号那珂湊拡幅
開通時期: H25.12.10
(一部区間開通)
- 水府橋
開通時期: H25.10.31

- 国道118号
那珂～大宮バイパス
開通時期: H23.9.4
(一部区間4車線開通)
- 国道50号下館バイパス
開通時期:
H23.3.8
(一部区間2車線開通)
H26.10.7
(全線2車線開通)
- 国道4号春日部古河バイパス
開通時期: H27.3.27
(暫定4車線開通)

- 圏央道(久喜白岡JCT～境古河IC)
開通時期: H27.3.29
- 国道354号岩井バイパス
開通時期:
H27.8.12
(全線2車線開通)

- 圏央道(稲敷IC～神崎IC)
開通時期: H26.4.12
- 圏央道(神崎IC～大栗JCT)
開通時期: H27.6.7

凡例

<主要渋滞箇所>
 ● 箇所
 ■ 区間
 ■ エリア

<道路種別>
 高速道路
 一般県道以上
 市町村道

— 主要渋滞箇所への効果が期待できる主な開通事業

3. 最新の交通状況による分析

◆茨城県内の主要渋滞箇所(一般道)とモニタリング方法

- 茨城県内の一般道では、288箇所が主要渋滞箇所として特定。(H25年1月24日公表)
- ⇒最新のプローブデータ(H26.1~H26.12)によるモニタリングを実施。

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)

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

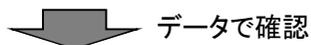
- 休日ピーク時の平均旅行速度が20km/h以下の箇所

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

最新のプローブデータによるモニタリングを実施

データ期間: 平成26年1月~12月(1年間)

【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

◆最新データによる主要渋滞箇所(一般道)のモニタリング結果

- 主要渋滞箇所288箇所のうち、最新のプローブデータ(H26.1~H26.12)によるモニタリング結果から、指標を上回る箇所は26箇所。
- このうち、対策事業による効果によって指標を上回ったとみられる箇所は1箇所。
- 今後も継続してモニタリングを実施すると共に、指標を上回る箇所については分析を行う。

	主要渋滞箇所(H25.1公表)				今回のモニタリング(H26.1-12)で指標を上回る箇所			
	直轄国道	都道府県	市町村	合計	直轄国道	都道府県	市町村	合計
素案 渋滞多発 特定日に混雑 本委員会における意見箇所	56	45	0	101	10	11	0	21
パブコメによる追加意見箇所	51	116	20	187	0	4	1	5
合計	107	161	20	288	10	14	1	26

【指標】
下記のいずれかに該当する箇所

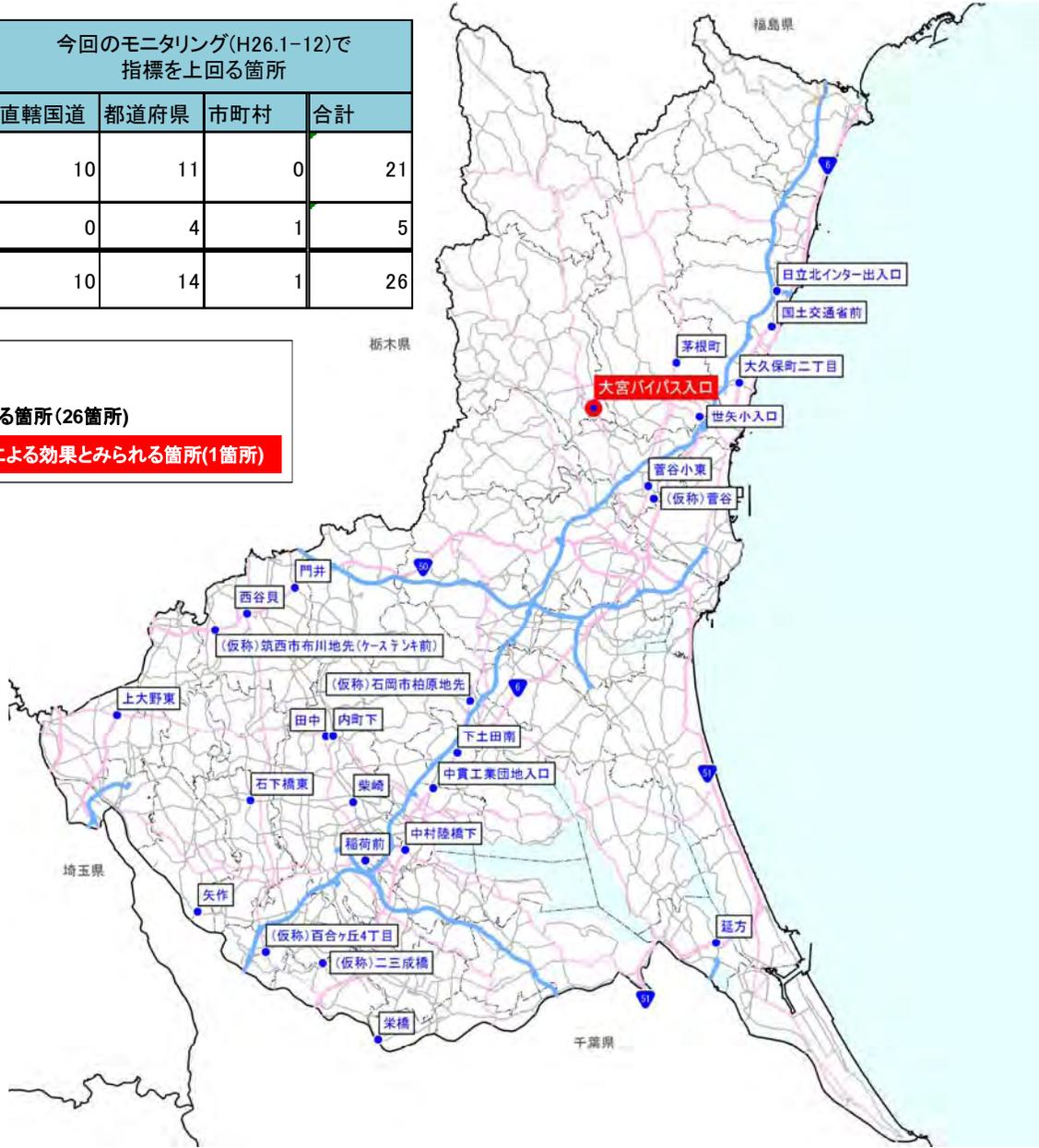
- ・平日昼間12時間平均旅行速度が20km/h以下
- ・平日ピーク時平均旅行速度が20km/h以下
- ・休日ピーク時平均旅行速度が20km/h以下

凡例

- H26指標を上回る箇所(26箇所)
- うち対策事業による効果とみられる箇所(1箇所)

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



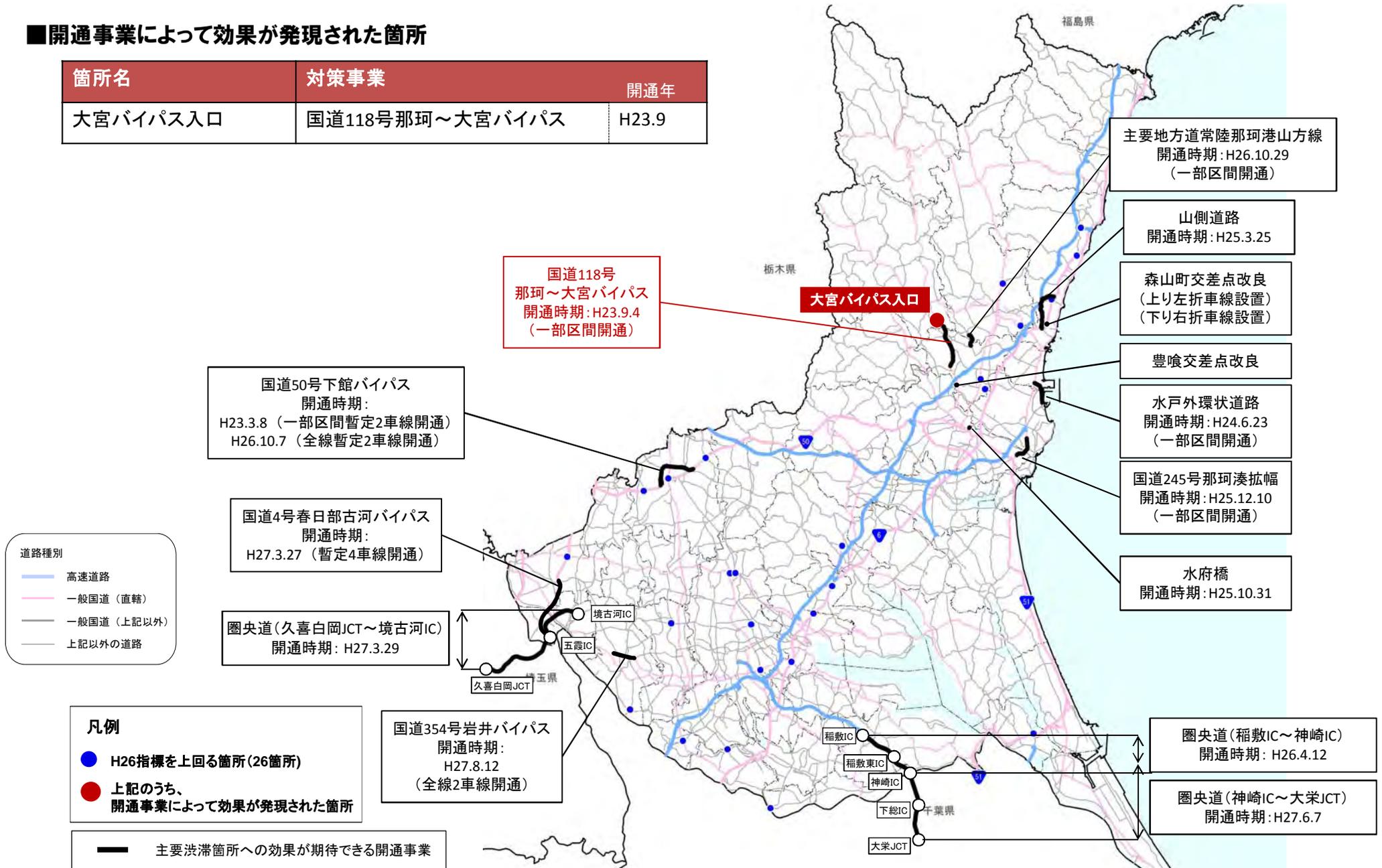
4. 渋滞対策箇所の効果確認

◆ 渋滞対策箇所の効果確認結果

➤ 渋滞対策の効果が確認される箇所については、茨城県内では大宮バイパス入口が該当する。

■ 開通事業によって効果が発現された箇所

箇所名	対策事業	開通年
大宮バイパス入口	国道118号那珂～大宮バイパス	H23.9



◆主要渋滞箇所の見直し

- 茨城県内288箇所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るため、今後どのように扱っていくかを整理する必要がある。
- 渋滞対策の効果が確認される箇所(大宮バイパス入口)については、主要渋滞箇所から解除することとする。

対応方針の策定

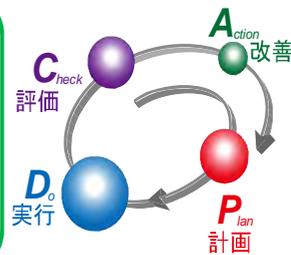
Plan (計画) 主要渋滞箇所の対策の立案

- 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

今回の見直し対象
・大宮バイパス入口

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



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

<ul style="list-style-type: none"> ・一定期間選定要件以下 ・対策終了後、一定期間選定要件以下 ・対策終了後、選定要件以上 ・主要渋滞箇所以外の箇所が選定要件以上 	<ul style="list-style-type: none"> → 主要渋滞箇所の取り下げ(終了) → 渋滞対策の終了 → 新たな渋滞対策の検討 → 主要渋滞箇所の追加
--	---

◆山側道路開通による効果検証

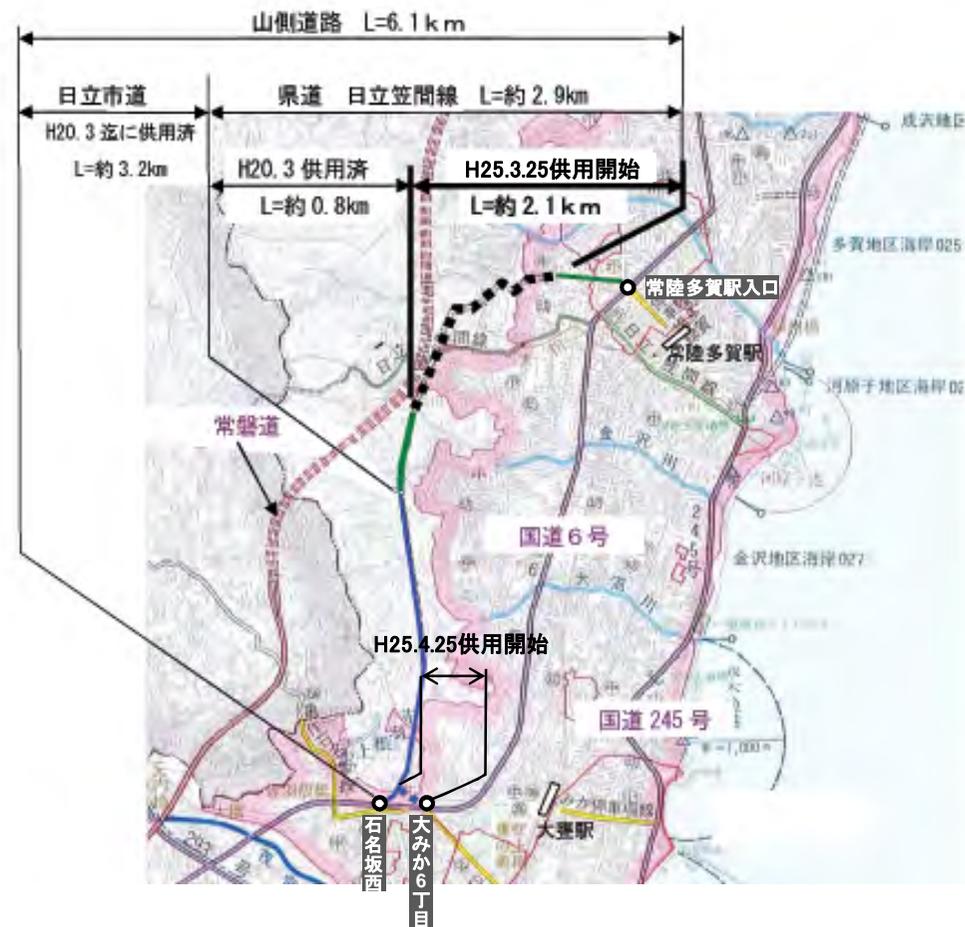
【事業概要】

- 山側道路は、日立市内の交通混雑を緩和するため、市内交通を山側にて分担する幹線道路であり、平成5年度から、全体約6.1キロメートルを県と市が協力して整備を進めてきたものである。
- 平成20年3月までに、県道日立笠間線と日立市道石名坂多賀線を合わせて約4キロメートルが供用となり、平成25年3月25日（月曜日）に県道日立笠間線の約2.1キロメートル区間が供用開始し、山側道路の全線が供用となった。

山側道路（L=約6.1km）
（日立市道石名坂多賀線～県道日立笠間線）

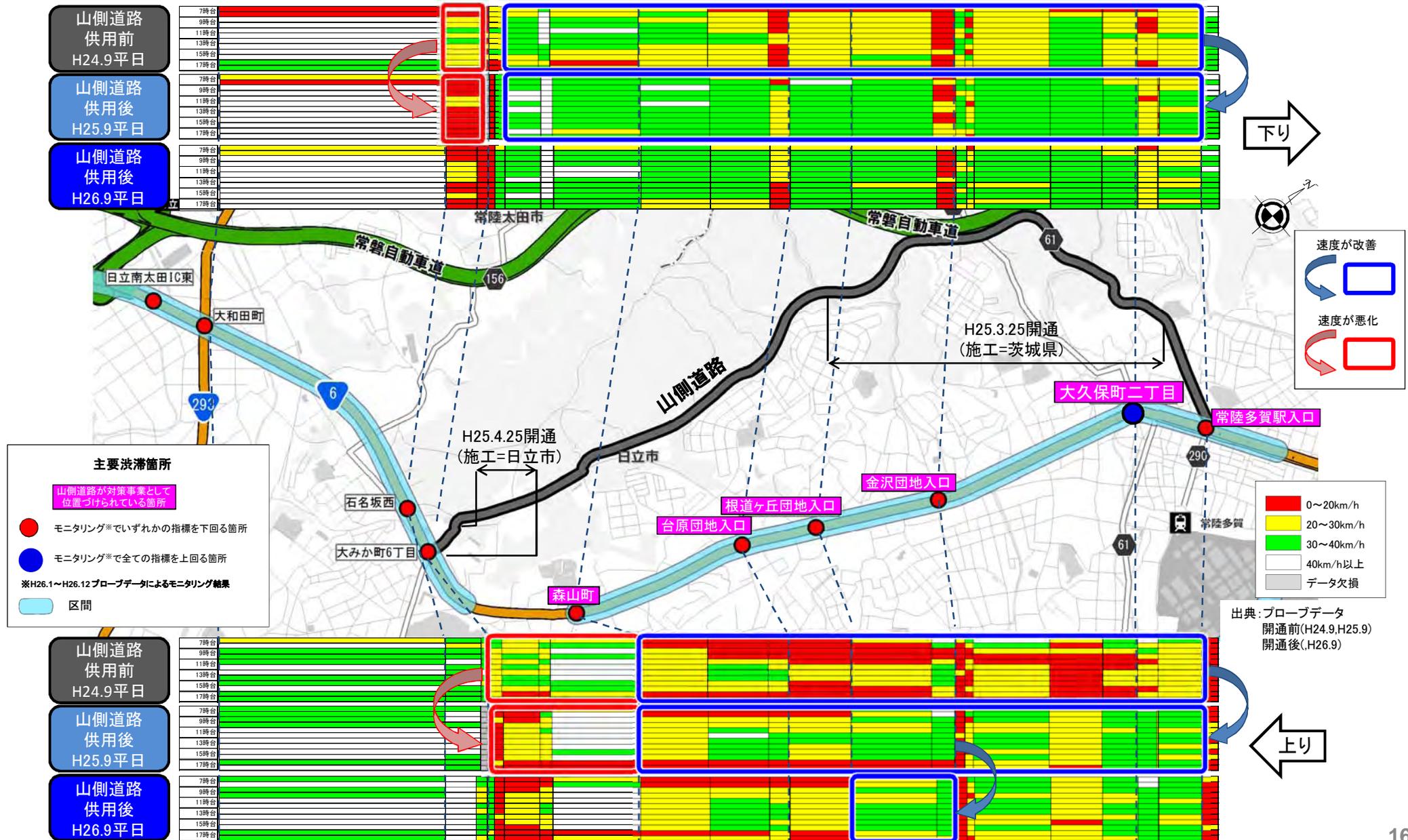
平成5年度	事業開始
平成20年3月	日立市道と県道日立笠間線の一部区間約4km 供用開始
平成25年3月25日	県道日立笠間線日立市大久保町地内約2.1km 供用開始
平成25年4月25日	日立市道の大みか6丁目接続部供用開始

◆山側道路(大みか町6丁目流入部)の交通状況



◆山側道路開通による国道6号の旅行速度の変化

- 国道6号では上下方向ともに、森山町から常陸多賀駅入口にかけて、20~30km/h未満の区間が減少。速度改善の傾向がみられる。
- 国道6号において、山側道路が主要渋滞箇所の対策事業として位置づけられている箇所は6箇所あり、このうち大久保町二丁目は、今回のモニタリング(H26.1~12)において全ての指標を上回っている。但し、同じ区間内の残り5箇所については引き続き速度低下がみられることから、継続してモニタリングを実施。



◆山側道路開通による主要渋滞箇所への効果確認

- 大久保町二丁目は、平日ピーク時の平均旅行速度及び休日ピーク時の平均旅行速度が指標を下回っていたため、主要渋滞箇所にて特定されていた。
- 今回のモニタリング(H26.1~12)においては、全ての指標を上回っているが、従道路(C方向)の開通後はデータ欠損となっている。
- また、同じ区間内の残り5箇所については引き続き速度低下がみられることから、継続してモニタリングを実施。

■モニタリング指標の適合状況

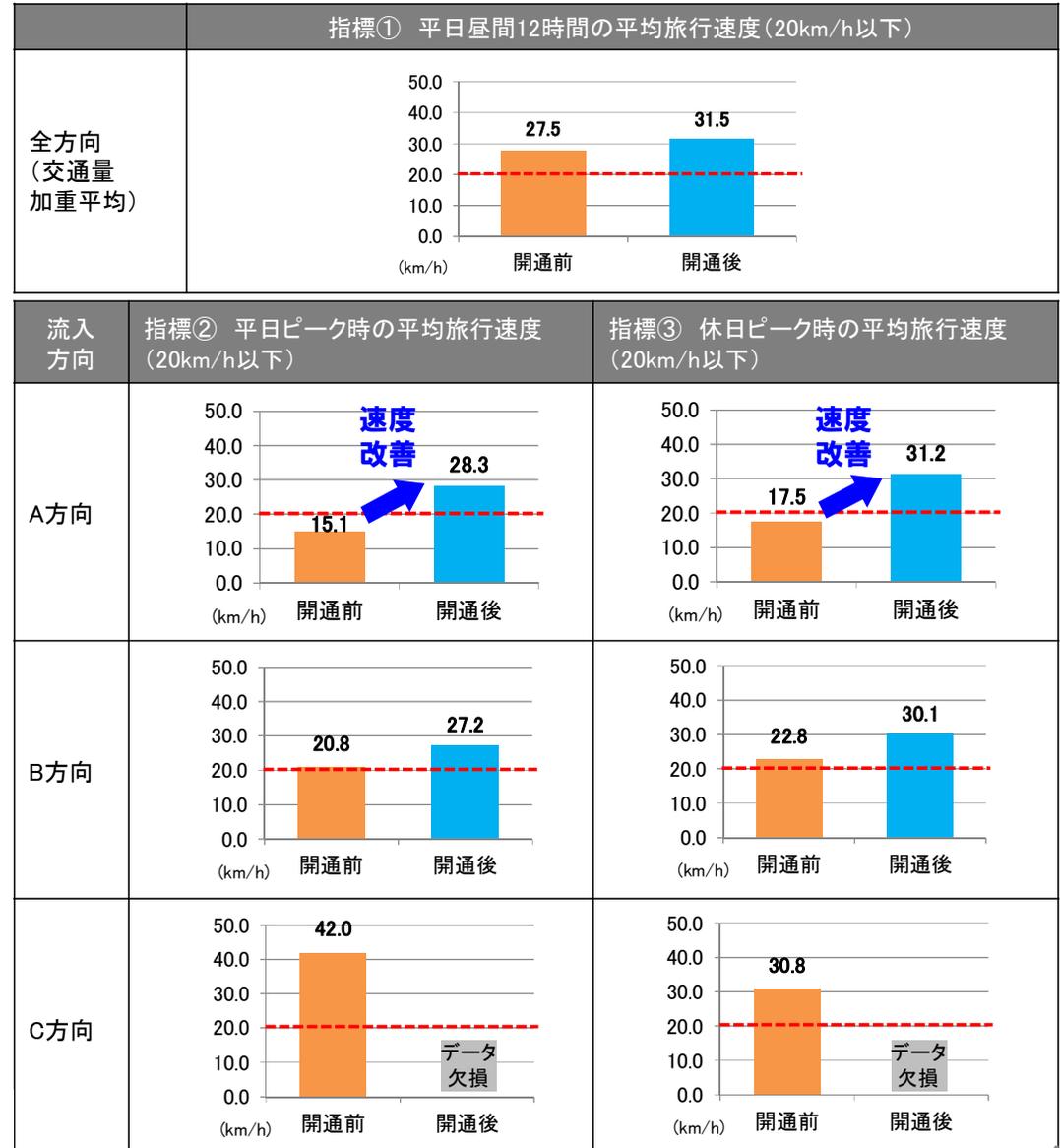
No	路線名	交差点名	市町村名
23	一般国道6号	大久保町二丁目	日立市

指標の適合状況	特定時(H22)	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)
		○=指標を下回る		
指標の適合状況	特定時(H22)	—	○ ↓ 速度改善	○ ↓ 速度改善
指標の適合状況	モニタリング(H26.1-12)	—	—	—



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(H26.1-12)）

■各流入方向別の旅行速度の変化



◆国道50号下館バイパス開通による効果検証

【事業概要】

- 国道50号下館バイパスは、筑西市内の交通渋滞の緩和と安全性向上を目的としたバイパス及び現道拡幅事業であり、平成2年度より整備を進めてきたものである。
- 平成26年10月に筑西市神分地先～栗島地先の約1.6kmが2車線開通し、下館バイパスのバイパス区間の全線約7.6kmが2車線開通となった。

下館バイパス（L=約10.6km）
（筑西市下川島～筑西市横塚）

平成2年度	工事着手
平成10年4月	2車線開通（筑西市岡芹地先～川澄地先）L=2.3km
平成15年4月	2車線開通（筑西市川澄地先～横塚地先）L=1.8km
平成23年3月	2車線開通（筑西市栗島地先～岡芹地先）L=1.9km
平成26年10月	2車線開通（筑西市神分地先～栗島地先）L=1.6km
平成27年4月	国道50号旧道部を茨城県と筑西市に移管 L=5.0km

◆国道50号（現道）の状況



筑西市市街地の交通状況



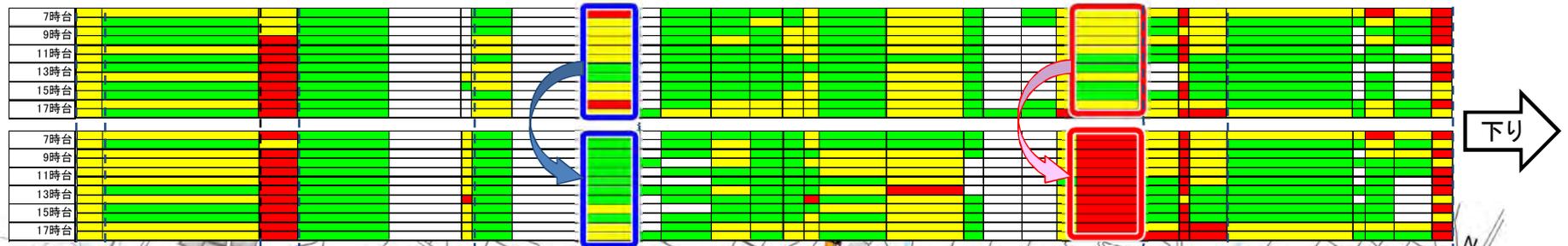
国道50号旧道部
H27.4 茨城県と筑西市に移管

◆国道50号下館バイパス開通による国道50号、国道50号旧道部の旅行速度の変化

- 国道50号旧道部西谷貝付近では、上下方向ともに20~30km/h未満の区間が減少し、速度改善の傾向がみられる。また、下館バイパス横塚入口といった下館バイパスとの合流部周辺では、速度の悪化が見受けられる。
- 国道50号下館バイパスが主要渋滞箇所の対策事業として位置づけられている箇所は4箇所あり、最新のプローブデータによるモニタリングでは(仮称)筑西市布川地先(ケーズデンキ前)と西谷貝は全ての指標を上回っている。
- (仮称)筑西市布川地先(ケーズデンキ前)は、事業中区間であり、今回開通した区間との関連が不明であるため、継続してモニタリングを行う。
- 今回のモニタリング(H26.1~12月)は全線開通前のデータを含むことから、西谷貝についても来年度も継続してモニタリングを行い、主要渋滞箇所の解除に向けた検討を実施予定。

バイパス区間
全線開通前
H26.7平日

バイパス区間
全線開通後
H27.7平日



主要渋滞箇所

- モニタリングでいずれかの指標を下回る箇所
- モニタリングで全ての指標を上回る箇所
- 国道50号下館バイパスが対策事業として位置づけられている箇所

※H26.1~H26.12プローブデータによるモニタリング結果

■ 区間



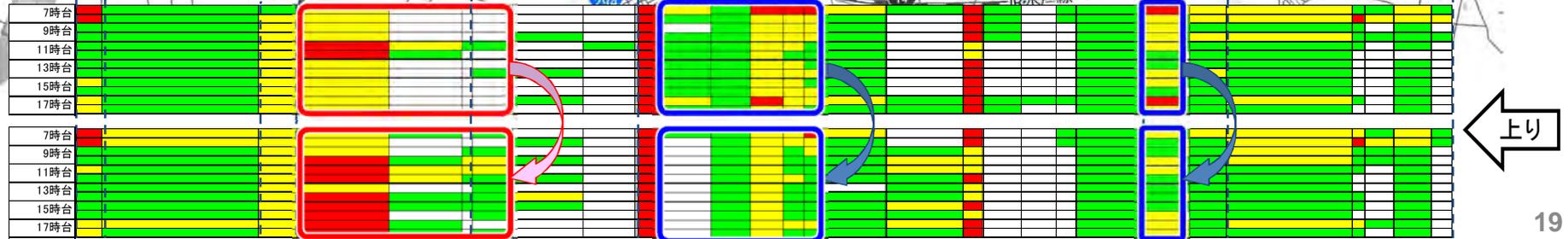
旅行速度

- 0~20km/h
- 20~30km/h
- 30~40km/h
- 40km/h以上
- データ欠損

出典：プローブデータ
開通前(H26.7)
開通後(H27.7)

バイパス区間
全線開通前
H26.7平日

バイパス区間
全線開通後
H27.7平日



◆国道50号下館バイパス開通による主要渋滞箇所への効果確認

- 西谷貝は、平日ピーク時の平均旅行速度が指標を下回っていたため、主要渋滞箇所にて特定されていた。
- 今回のモニタリング(H26.1~12)においては、全ての指標を上回っているが、全線開通前のデータを含むことから、来年度も継続してモニタリングを行い、主要渋滞箇所の解除に向けた検討を実施予定。

■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
38	一般国道50号(旧道部)	西谷貝	筑西市

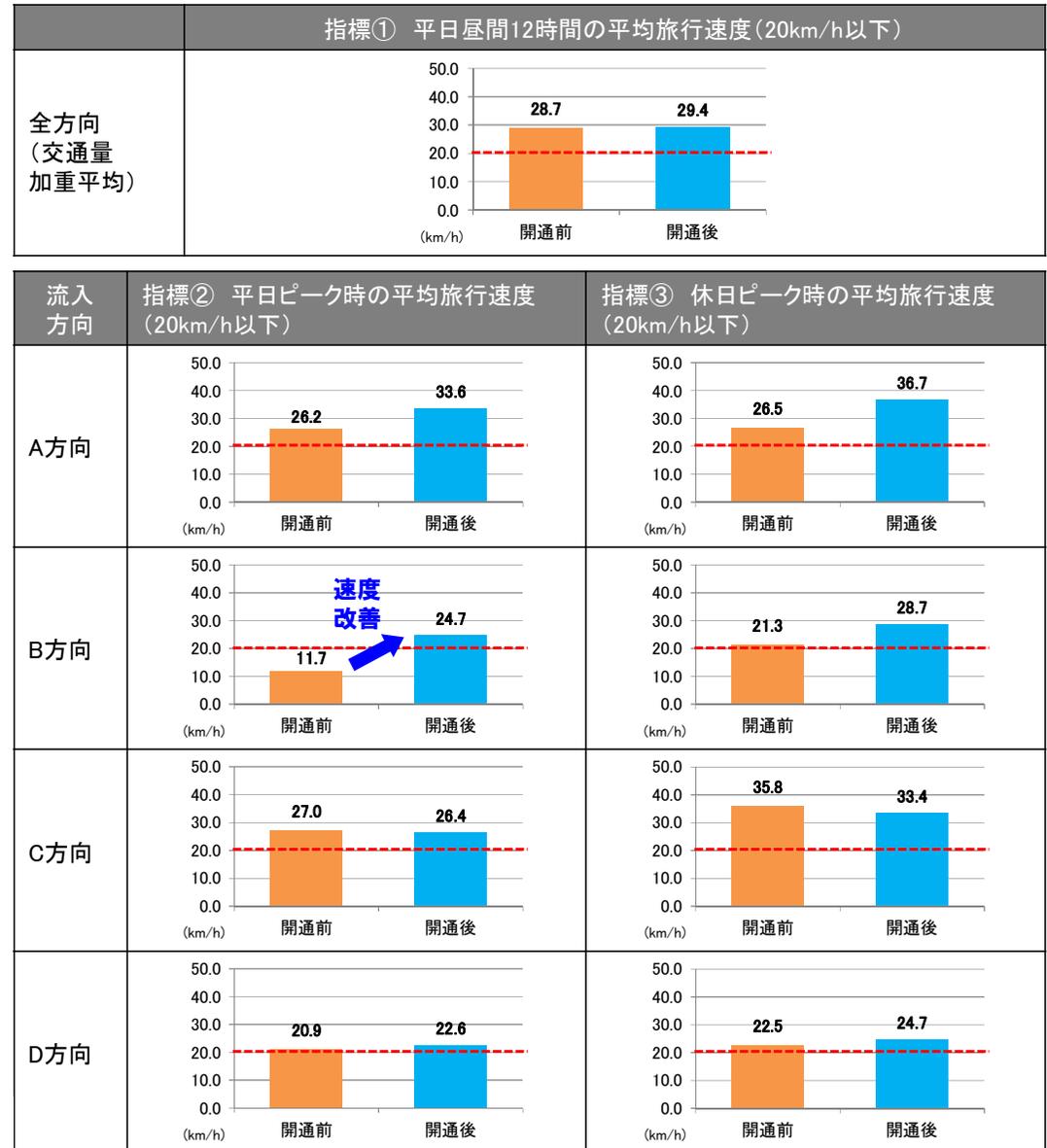
指標の適合状況	特定時(H22)	指標① 平日昼間12時間の平均旅行速度 (20km/h以下)	指標② 平日ピーク時の平均旅行速度 (20km/h以下)	指標③ 休日ピーク時の平均旅行速度 (20km/h以下)
		モニタリング(H26.1-12)	—	○ ↓ 速度改善

○=指標を下回る



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(H26.1-12)）

■各流入方向別の旅行速度の変化



◆国道118号那珂～大宮バイパス4車線化事業による効果検証

【事業概要】

- 国道118号は、水戸市～常陸大宮市間の慢性的な交通渋滞に加え、春・夏・秋の行楽シーズンには、常磐自動車道を利用した行楽客による交通渋滞が発生。
- 国道118号那珂～大宮バイパスは、国道118号の円滑な交通の確保と、幹線道路ネットワークの強化に資することを目的として、平成8年度から、4車線化事業に着手。
- 平成23年9月に常陸大宮市下村田地内の約1.6kmが4車線開通。

国道118号那珂～大宮バイパス（L=約8.3km）
（那珂市飯田～常陸大宮市下村田）

平成8年度 4車線化工事着手
平成23年9月 4車線開通（常陸大宮市下村田地内）L=1.6km

◆国道118号の状況
（4車線開通前）



◆国道118号の状況
（4車線開通後）



出典: 茨城県HP

至: 水戸

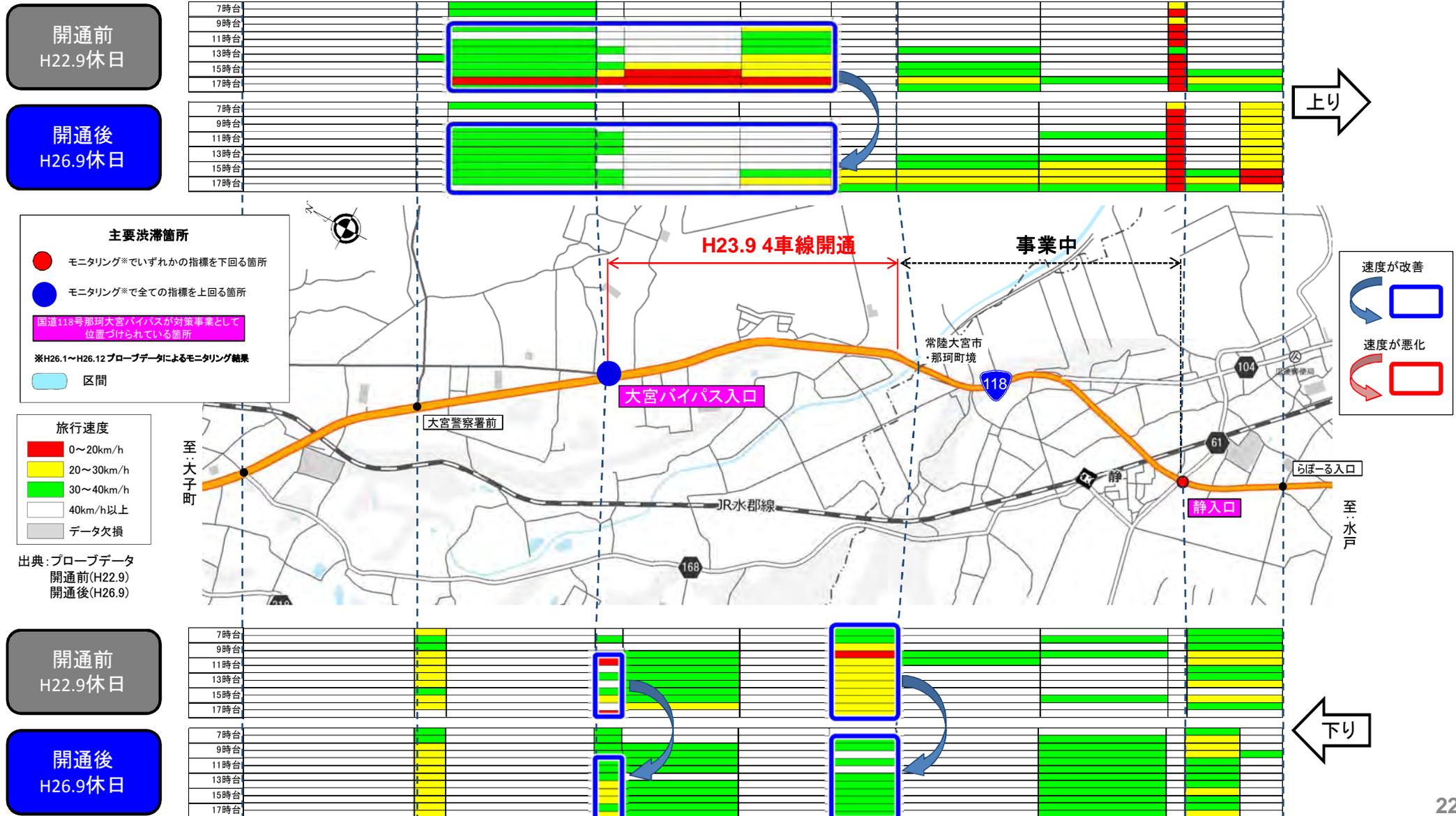
一般国道118号
那珂大宮バイパス
L= 8.3km
W= 28/14m



出典: 茨城県道路建設課資料

◆国道118号の旅行速度の変化

- 国道118号では上下方向ともに、大宮警察署前～常陸大宮市・那珂町境にかけて、20～30km/h未満の区間が減少。速度改善の傾向がみられる。
- 国道118号那珂～大宮バイパスが主要渋滞箇所の対策事業として位置づけられている箇所は2箇所あり、このうち大宮バイパス入口は、今回のモニタリング(H26.1～12)において全ての指標を上回っている。
- よって、大宮バイパス入口については主要渋滞箇所の解除を検討。静入口については、継続してモニタリングを実施。



◆国道118号那珂大宮バイパス開通による主要渋滞箇所への効果確認

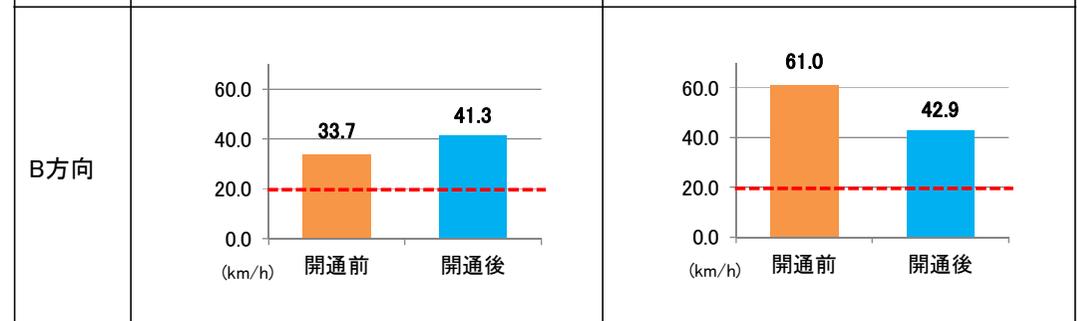
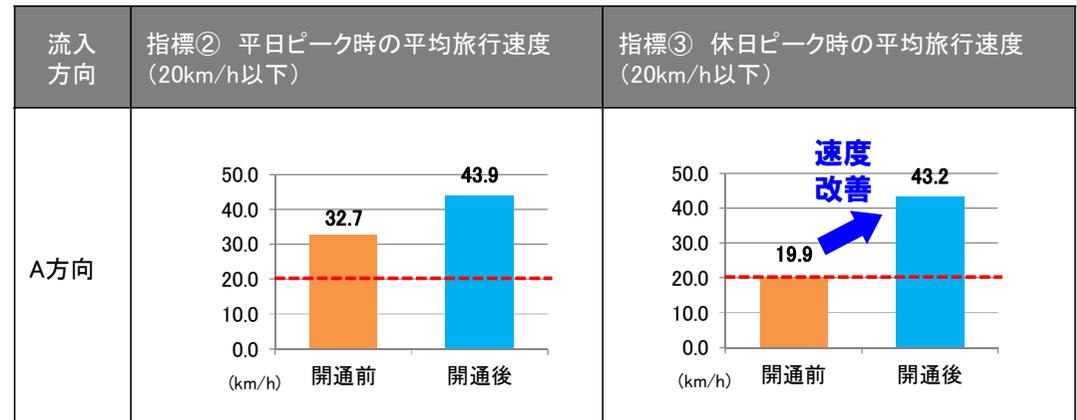
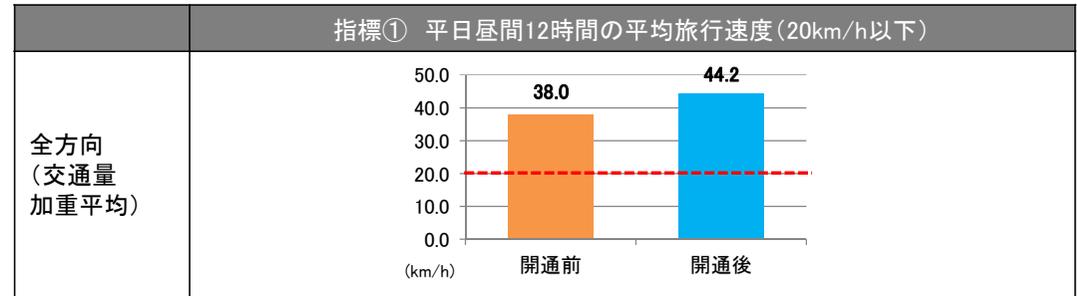
- 大宮バイパス入口は、休日ピーク時の平均旅行速度が指標を下回っていたため、主要渋滞箇所特定されていた。
- 今回のモニタリング(H26.1~12)においては、全ての指標を上回っており、主要渋滞箇所の解除を検討。

■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
100	一般国道118号	大宮バイパス入口	常陸大宮市
○=指標を下回る			
指標の適合状況	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)
特定時 (H22)	—	—	○ 速度改善
モニタリング (H26.1-12)	—	—	—



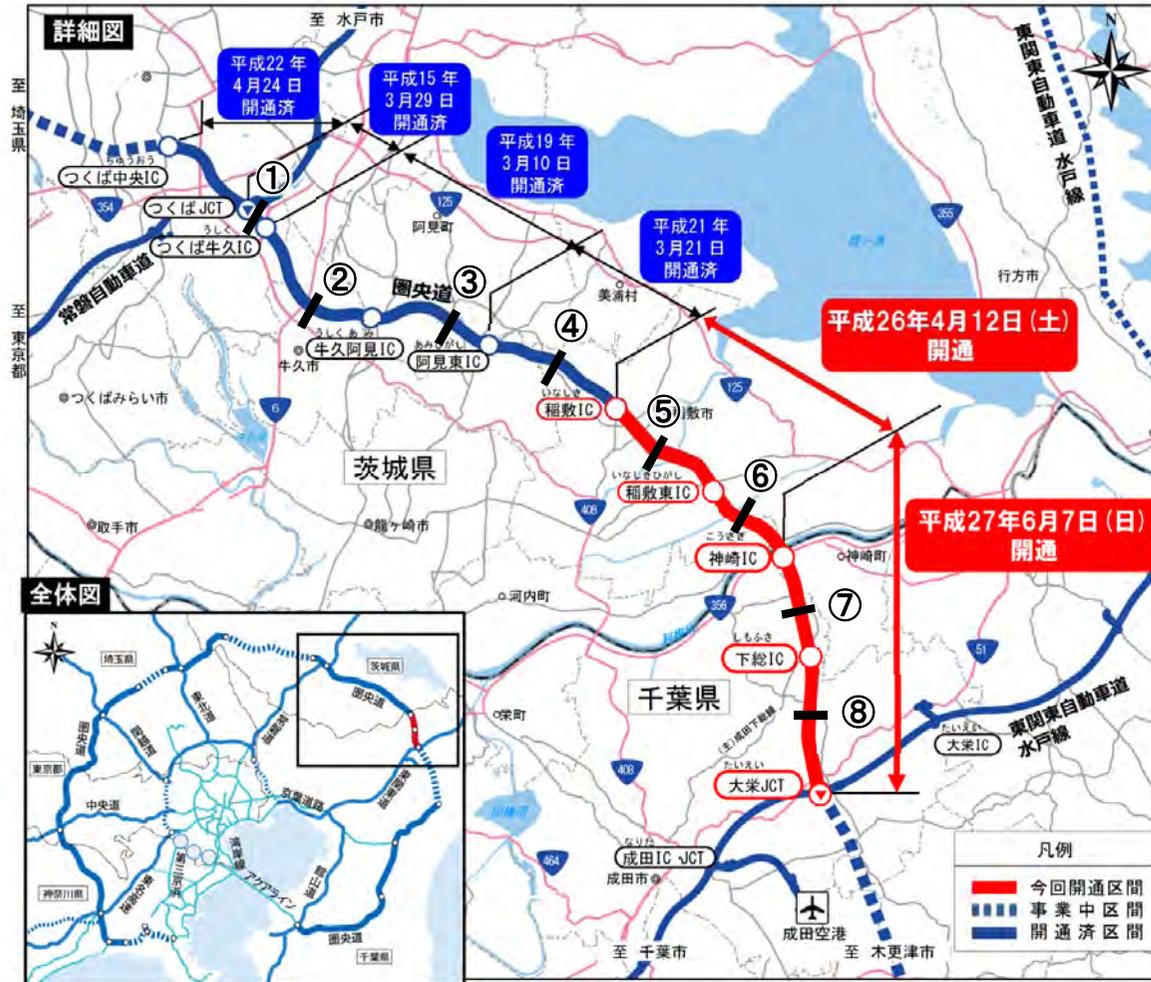
■各流入方向別の旅行速度の変化



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(H26.1-12)）

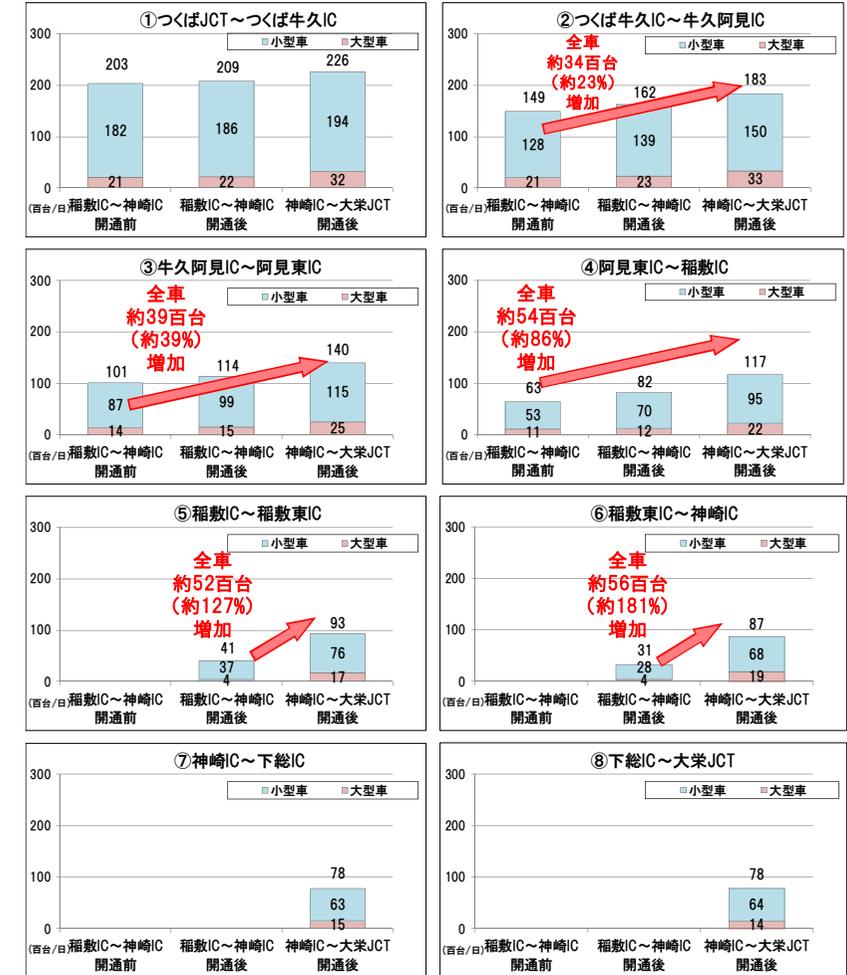
◆ 圏央道(稲敷IC～大栄JCT)開通による圏央道の交通状況

- 平成27年6月7日に開通した⑦⑧神崎IC～大栄JCTまでの区間では、全車で約80百台の利用交通。
- ②～④のつくば牛久IC～稲敷ICまでの区間は、開通前に比べ、全車交通量が約34～54百台(約23～86%)増加。
- ⑤⑥の稲敷IC～神崎ICまでの区間は、稲敷IC～神崎IC開通前に比べ、全車交通量が約52～56百台(約127～181%)増加。



調査地点

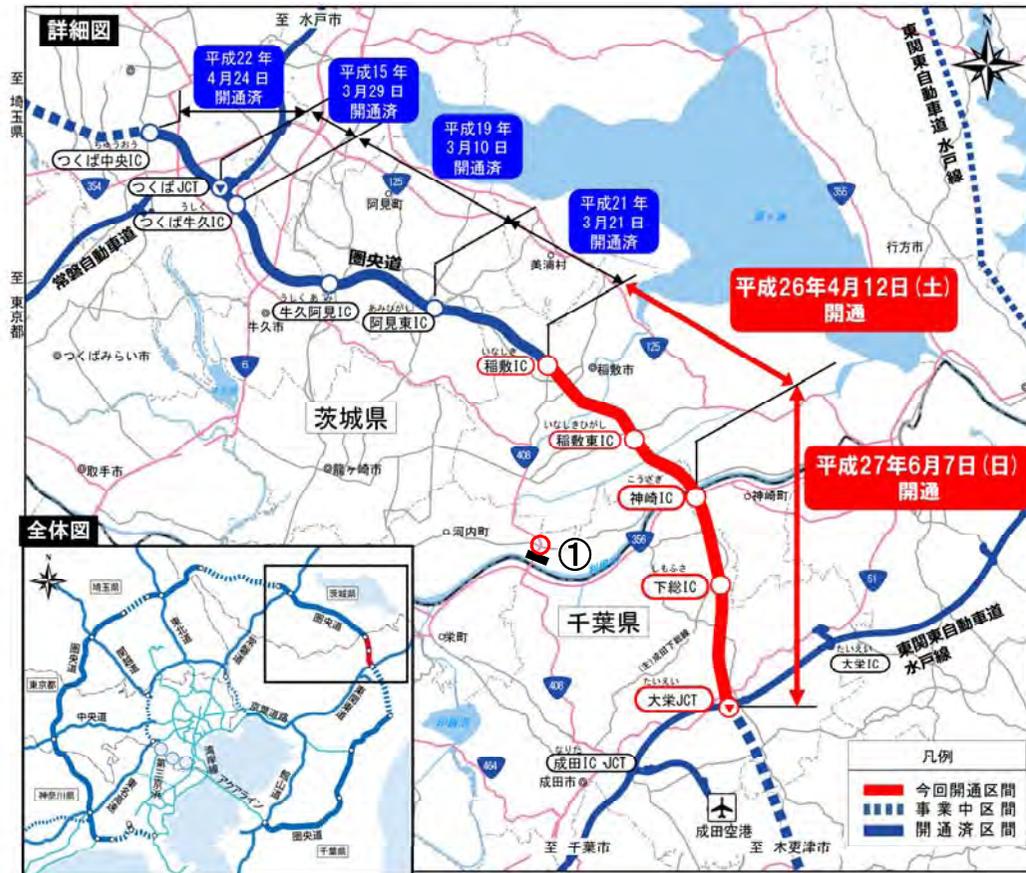
■ 稲敷IC～大栄JCT開通前後の交通量の変化



出典:国土交通省NEXCO東日本記者発表資料
 ・交通量集計期間
 稲敷IC～神崎IC開通前:H25.4.14～H25.5.13の日交通量の平均値
 稲敷IC～神崎IC開通後:H26.4.13～H26.5.12の日交通量の平均値
 神崎IC～大栄JCT開通後:H27.6.8～H27.7.7の日交通量の平均値

◆ 圏央道(稲敷IC~大栄JCT)開通による主要渋滞箇所への影響

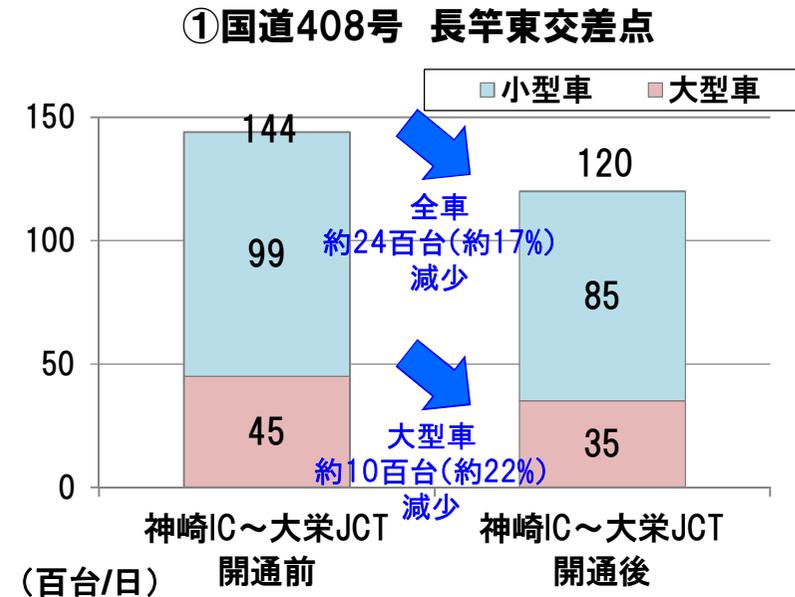
- 圏央道(稲敷IC~大栄JCT)開通により、国道408号①長竿東交差点において、開通前に比べ全車交通量が約24百台(約17%)減少。
- 大型車は約10百台(約22%)と大きく減少。



● ○ 調査地点(主要渋滞箇所)

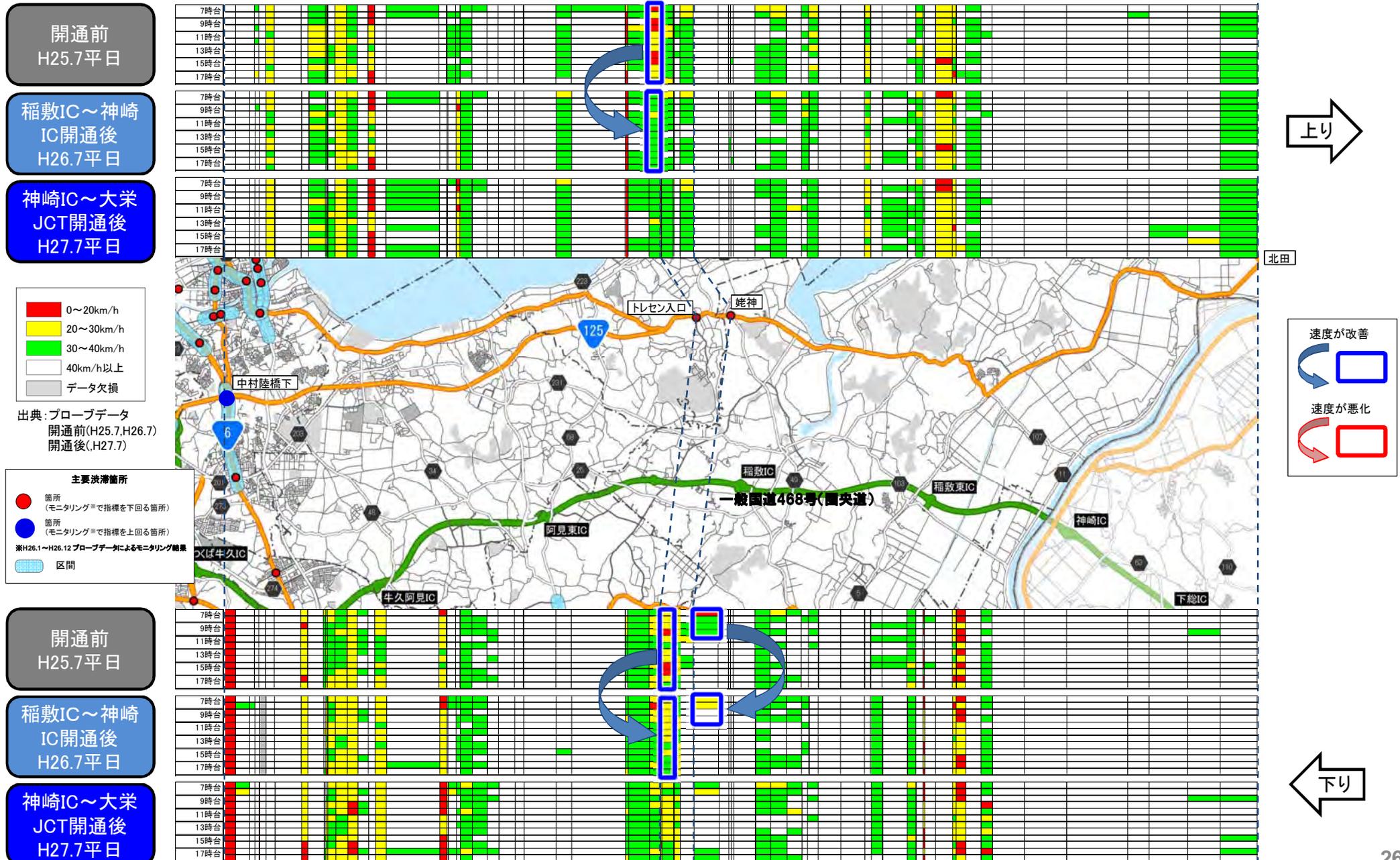
出典:国土交通省データ(交通量調査)
 ・交通量調査日
 神崎IC~大栄JCT開通前:H26.11.19(水)7時~翌7時の日交通量
 神崎IC~大栄JCT開通後:H27.7.8(水)7時~翌7時の日交通量

■ 稲敷IC~大栄JCT開通前後の交通量の変化



◆ 圏央道(稲敷IC~大栄JCT)開通前後における国道125号の旅行速度の変化

- 国道125号のトレセン入口、姥神といった主要渋滞箇所では、平成26年4月の稲敷IC~神崎IC開通後、上下方向ともに20~30km/h未満の区間が減少し、速度改善の傾向がみられる。
- 平成27年7月に神崎IC~大栄JCT間が開通したことから、継続してモニタリングを行い、主要渋滞箇所の解除に向けた検討を実施予定。

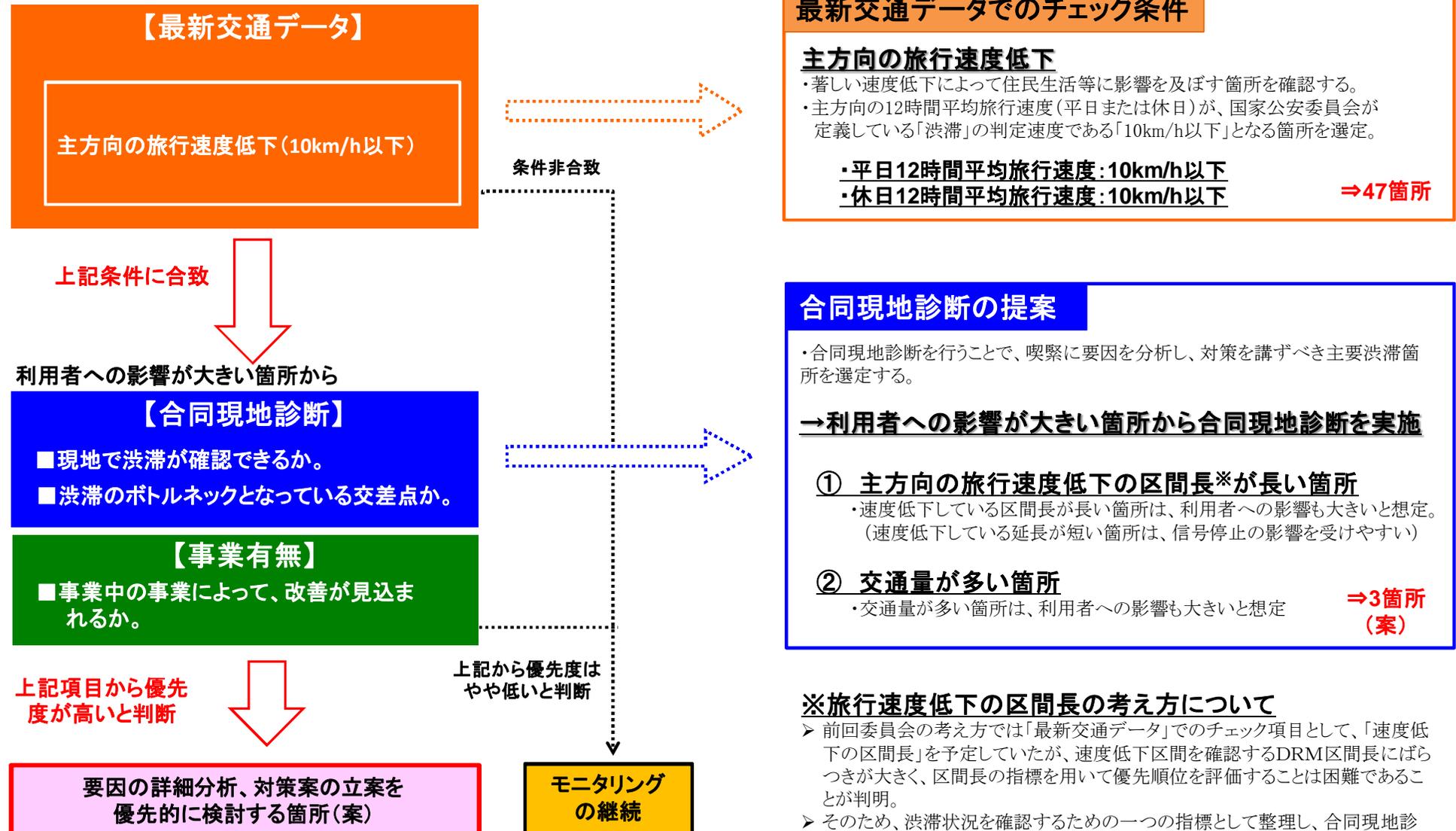


5. 優先検討箇所の検討状況

◆対策案の立案を優先的に検討する箇所の考え方

- 288箇所の主要渋滞箇所について、優先的に現状を把握し、対策案を検討するための要因分析を実施する箇所を選定する。
- 最新の交通データを用いて速度低下の著しい箇所を選定した上で、合同現地診断によって要因の詳細分析、対策案の立案を優先的に検討する箇所に位置付ける。

■優先順位づけの検討フロー



最新交通データでのチェック条件

主方向の旅行速度低下

- ・著しい速度低下によって住民生活等に影響を及ぼす箇所を確認する。
- ・主方向の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12時間平均旅行速度:10km/h以下
- ・休日12時間平均旅行速度:10km/h以下

⇒47箇所

合同現地診断の提案

- ・合同現地診断を行うことで、喫緊に要因を分析し、対策を講ずべき主要渋滞箇所を選定する。

→利用者への影響が大きい箇所から合同現地診断を実施

① 主方向の旅行速度低下の区間長※が長い箇所

- ・速度低下している区間長が長い箇所は、利用者への影響も大きいと想定。(速度低下している延長が短い箇所は、信号停止の影響を受けやすい)

② 交通量が多い箇所

- ・交通量が多い箇所は、利用者への影響も大きいと想定

⇒3箇所(案)

※旅行速度低下の区間長の考え方について

- 前回委員会の考え方では「最新交通データ」でのチェック項目として、「速度低下の区間長」を予定していたが、速度低下区間を確認するDRM区間長にばらつきが大きく、区間長の指標を用いて優先順位を評価することは困難であることが判明。
- そのため、渋滞状況を確認するための一つの指標として整理し、合同現地診断を行う箇所の選定に用いることとした。

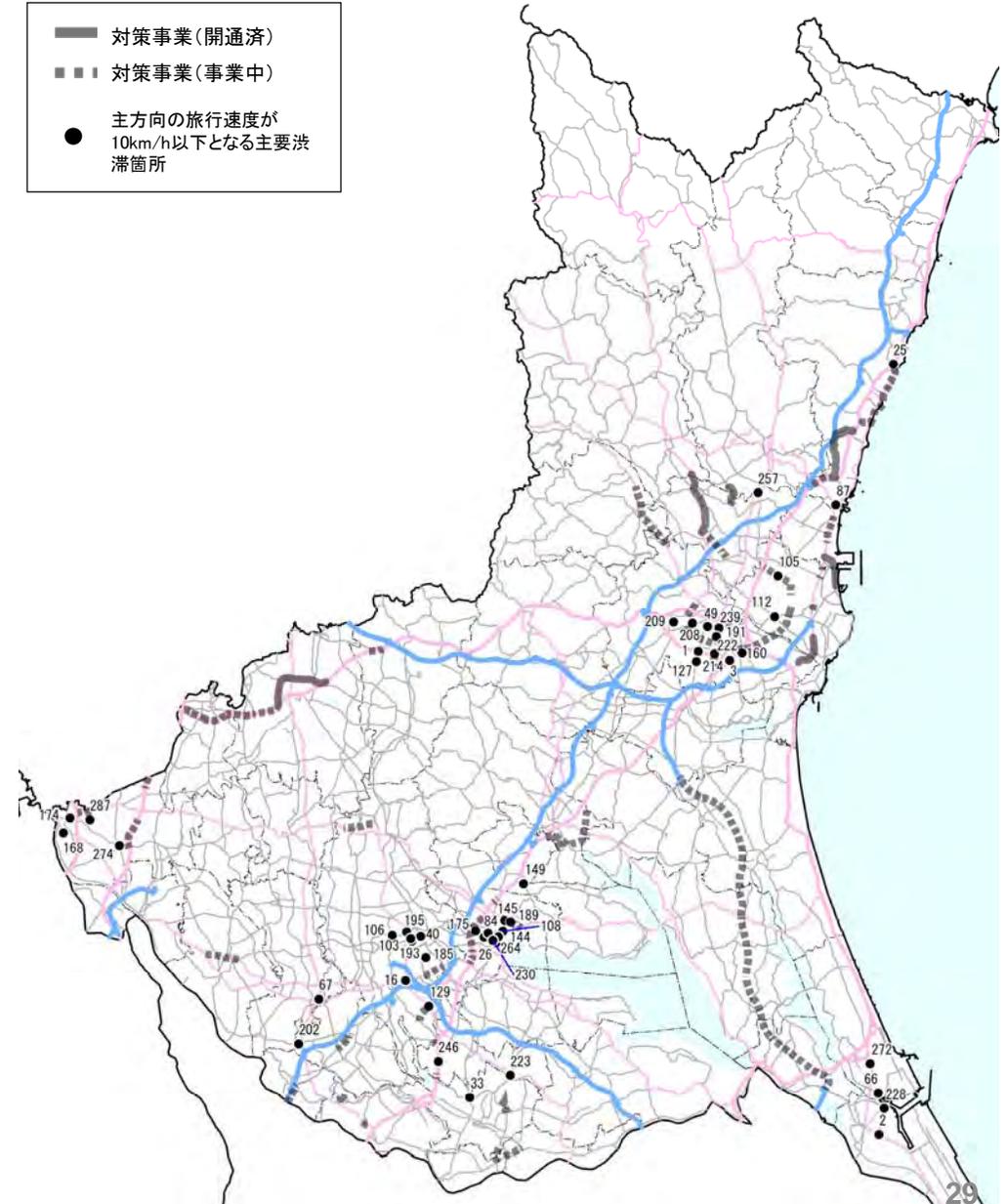
◆最新交通データによる確認

➤ 県内の主要渋滞箇所288箇所のうち、主方向の旅行速度が10km/h以下となる箇所は47箇所となっている。

主方向の旅行速度が10km/h以下となる主要渋滞箇所

No	箇所名	市区町村	主方向の旅行速度状況					対策事業	
			道路種別	路線名	上下	平日12時間平均旅行速度(km/h)	休日12時間平均旅行速度(km/h)		
129	大井北	つくば市	国道	一般国道6号	上	7.9	8.2	国道6号 牛久土浦バイパス(つくば区間)	
246	みどり野田地西	牛久市		一般国道6号	下	8.9	10.2		
25	公設市場前	日立市		一般国道6号	上	3.2	3.1		国道6号 日立バイパス(I期・4車線化)、日立バイパス(II期)
3	酒門町	水戸市	一般国道6号	上	5.0	5.1			
84	亀城公園北	土浦市	補助国道	一般国道125号	下	8.1	7.0	国道6号 土浦バイパス(4車線化)	
230	(仮称)土浦駅前西	土浦市		一般国道125号	下	7.2	8.4		
87	留町	日立市		一般国道293号	上	9.9	9.7	国道6号 土浦バイパス(4車線化)	
272	勤労文化会館西	鹿嶋市		一般国道124号	上	9.4	9.9		
16	榎戸	つくば市		一般国道408号	下	8.1	11.3		
26	千束野	土浦市		一般国道354号	上	9.6	9.6		
168	(仮称)牧野地	古河市		一般国道354号	下	8.1	10.1		
257	額田北	那珂市		一般国道349号	上	7.5	6.7		
193	春日1丁目西	つくば市		一般国道408号	下	9.2	9.3		
145	木田余バイパス西入口	土浦市		一般国道354号	下	6.1	6.3		(都)土浦新治線の整備
189	木田余跨線橋東	土浦市		一般国道354号	上	8.2	9.3		国道354号 土浦バイパス
223	正直町	牛久市		一般国道408号	上	9.5	8.7		
67	新井木	常総市		一般国道354号	下	5.8	5.8		
103	学園西	つくば市	一般国道408号	下	7.6	6.6			
195	吾妻西	つくば市	一般国道408号	上	7.9	7.5			
2	木崎西	神栖市	一般国道124号	下	7.6	8.0	主要地方道		
33	中根台4丁目	龍ヶ崎市	土浦竜ヶ崎線	下	6.8	6.6			
106	研究学園	つくば市	取手つくば線	下	7.8	5.6			
202	玉台橋東	つくばみらい市	つくば野田線	下	9.0	9.9			
1	サントル千波	水戸市	水戸神栖線	上	9.7	11.1		水戸勝田環状道路	
112	金上十字路	ひたちなか市	水戸勝田那珂湊線	上	5.8	6.0			
49	借楽園下	水戸市	水戸神栖線	下	9.5	9.7			
127	県庁西	水戸市	水戸神栖線	下	7.2	8.1			
208	見和1丁目南	水戸市	水戸岩間線	下	8.0	7.6			
175	田中町	土浦市	土浦境線	上	4.2	4.2			
40	学園東	つくば市	土浦境線	下	5.8	5.9			
144	(仮称)川口運動公園	土浦市	土浦港線	上	7.5	9.4	一般県道		
149	(仮称)下稻吉小南	かすみがうら市	戸崎上稻吉線	下	6.8	8.4			
274	下大野	古河市	古河総和線	下	8.5	10.3			
66	(仮称)鹿嶋市泉川地先	鹿嶋市	粟生木崎線	下	8.3	10.0			
160	(仮称)酒門町	水戸市	下入野水戸線	下	7.4	6.6	その他道路		
239	(仮称)千波大橋	水戸市	その他道路	上	8.5	11.3			
191	本郷橋	水戸市	その他道路	上	9.4	10.8			
228	(仮称)鹿島臨海鉄道	神栖市	その他道路	下	8.0	9.7			
108	(仮称)湖北1丁目	土浦市	その他道路	下	9.4	10.0			
105	高場十字路	ひたちなか市	その他道路	下	7.5	8.4			
174	(仮称)古河駅前広場	古河市	その他道路	上	3.5	3.0			
209	(仮称)河和田1丁目	水戸市	その他道路	下	8.7	8.5			
264	(仮称)土浦駅東	土浦市	その他道路	上	6.7	6.2			
222	(仮称)近代美術館入口	水戸市	その他道路	上	5.6	5.1			
287	今泉	古河市	その他道路	上	8.5	8.2			
185	(仮称)洞峰公園	つくば市	その他道路	上	7.5	7.0			
214	米沢町	水戸市	その他道路	下	6.8	7.8		(都)海番下千波線拡幅	

対策事業(開通済)
 対策事業(事業中)
 主方向の旅行速度が10km/h以下となる主要渋滞箇所



※モニタリング結果(H26.1-12月民プロ)により指標を下回った箇所が対象
 ※主方向の定義
 I. 道路種別が上位(一般国道>主要地方道>一般県道)
 II. Iが同じ場合は、道路管理者が上位(国>県>市町村)
 III. I・IIが立体化している場合は、平面交差する従道路が対象
 IV. I・IIが同じ且つIIIに当てはまらない場合は、全ての道路が対象

使用データ
 H26.1-12プロブデータ
 平日12時間平均旅行速度
 休日12時間平均旅行速度

◆合同現地診断の候補箇所(案)の抽出

- 最新の交通データによって、速度低下が著しい箇所は47箇所である。
- 上記のうち、①交通量が多い箇所②主方向の旅行速度低下の区間長が長い箇所について、順次合同現地診断を行い、要因分析・対策立案を実施する予定。

■主方向の旅行速度が10km/h以下となる主要渋滞箇所

No	箇所名	市区町村	主要渋滞箇所の区分	主方向の旅行速度状況					交通量(台/日)	対策事業	
				道路種別	路線名	上下	平日12時間平均旅行速度(km/h)	休日12時間平均旅行速度(km/h)			旅行速度10km/h以下区間長(m)
129	大井北	つくば市	バブコメ	国道轄	一般国道6号	上	7.9	8.2	120	4,905	国道6号 牛久土浦バイパス(つくば区間)
246	みどり野団地西	牛久市	バブコメ		一般国道6号	下	8.9	10.2	52	11,518	
25	公設市場前	日立市	素案		一般国道6号	上	3.2	3.1	40	10,832	国道6号 日立バイパス(Ⅰ期・4車線化) 日立バイパス(Ⅱ期)
3	酒門町	水戸市	素案	一般国道6号	上	5.0	5.1	18	23,967	(都)中大野中河内線(水戸勝田環状道路)	
84	亀城公園北	土浦市	素案	補助国道	一般国道125号	下	8.1	7.0	294	11,600	国道6号 土浦バイパス(4車線化)
230	(仮称)土浦駅前西	土浦市	バブコメ		一般国道125号	下	7.2	8.4	284	10,170	
87	留町	日立市	素案	一般国道293号	上	9.9	9.7	210	13,878		
272	勤労文化会館西	鹿嶋市	バブコメ	一般国道124号	上	9.4	9.9	205	17,989		
16	榎戸	つくば市	素案	一般国道408号	下	8.1	11.3	151	16,152		
26	千束町	土浦市	素案	一般国道354号	上	9.6	9.6	146	11,228	国道6号 土浦バイパス(4車線化)	
168	(仮称)牧野地	古河市	バブコメ	一般国道354号	下	8.1	10.1	125	5,686		
257	額田北	那珂市	バブコメ	一般国道349号	上	7.5	6.7	97	11,822		
193	春日1丁目西	つくば市	バブコメ	一般国道408号	下	9.2	9.3	85	15,320		
145	木田余バス西入口	土浦市	バブコメ	一般国道354号	下	6.1	6.3	78	6,850	(都)土浦新治線の整備	
189	木田余踏線橋東	土浦市	バブコメ	一般国道354号	上	8.2	9.3	76	6,850	国道354号 土浦バイパス	
223	正直町	牛久市	バブコメ	一般国道408号	上	9.5	8.7	73	8,149		
67	新井木	常総市	素案	一般国道354号	下	5.8	5.8	71	14,621		
103	学園西	つくば市	バブコメ	一般国道408号	下	7.6	6.6	57	15,320		
195	香妻西	つくば市	バブコメ	一般国道408号	上	7.9	7.5	56	15,320		
2	木崎西	神栖市	素案	一般国道124号	下	7.6	8.0	29	17,117		
33	中根台4丁目	龍ヶ崎市	素案	主要地方道	土浦竜ヶ崎線	下	6.8	6.6	117	12,001	
106	研究学園	つくば市	バブコメ		取手つくば線	下	7.8	5.6	114	-	
202	玉台橋東	つくばみらい市	バブコメ		つくば野田線	下	9.0	9.9	91	13,399	
1	サントル千波	水戸市	素案		水戸神栖線	上	9.7	11.1	87	11,496	
112	金上十字路	ひたちなか市	バブコメ		水戸勝田那珂湊線	上	5.8	6.0	87	7,850	水戸勝田環状道路
49	備楽園下	水戸市	素案		水戸神栖線	下	9.5	9.7	74	11,496	
127	県庁西	水戸市	バブコメ		水戸神栖線	下	7.2	8.1	72	11,496	
208	見和1丁目南	水戸市	バブコメ		水戸岩間線	下	8.0	7.6	61	8,430	
175	田中町	土浦市	バブコメ		土浦境線	上	4.2	4.2	55	15,077	
40	学園東	つくば市	素案		土浦境線	下	5.8	5.9	45	15,077	
144	(仮称)川口運動公園	土浦市	バブコメ		土浦港線	上	7.5	9.4	254	2,909	
149	(仮称)下福吉小南	かすみがうら市	バブコメ		戸崎上福吉線	下	6.8	8.4	113	4,827	
274	下大野	古河市	バブコメ		古河総和線	下	8.5	10.3	107	6,022	
66	(仮称)鹿嶋市泉川地先	鹿嶋市	素案	粟生木崎線	下	8.3	10.0	89	12,073		
160	(仮称)酒門町	水戸市	バブコメ	下入野水戸線	下	7.4	6.6	36	1,852		
239	(仮称)千波大橋	水戸市	バブコメ	その他道路	その他道路	上	8.5	11.3	296	-	
191	本郷橋	水戸市	バブコメ		その他道路	上	9.4	10.8	283	-	
228	(仮称)鹿島臨海鉄道	神栖市	バブコメ		その他道路	下	8.0	9.7	186	-	
108	(仮称)湖北1丁目	土浦市	バブコメ		その他道路	下	9.4	10.0	129	-	
105	高場十字路	ひたちなか市	バブコメ		その他道路	下	7.5	8.4	106	-	
174	(仮称)古河駅前広場	古河市	バブコメ		その他道路	上	3.5	3.0	102	-	
209	(仮称)河和田1丁目	水戸市	バブコメ		その他道路	下	8.7	8.5	102	-	
264	(仮称)土浦駅東	土浦市	バブコメ		その他道路	上	6.7	6.2	79	-	
222	(仮称)近代美術館入口	水戸市	バブコメ		その他道路	上	5.6	5.1	61	-	
287	今泉	古河市	バブコメ		その他道路	上	8.5	8.2	61	-	
185	(仮称)洞峰公園	つくば市	バブコメ	その他道路	上	7.5	7.0	56	-		
214	米沢町	水戸市	バブコメ	その他道路	下	6.8	7.8	25	-	(都)梅香下千波線拡幅	

200以上	20,000以上
100-200	15,000-5,000
1-100	1-5,000

合同現地診断の提案

利用者への影響が大きい箇所から順次合同現地診断を実施し、要因の詳細分析・対策立案を実施する予定。

- ① 主方向の旅行速度低下の区間長が長い箇所 ⇒ 200m以上
- ② 交通量が多い箇所 ⇒ 20,000台/日以上

【候補箇所(案)】

※上記で抽出された箇所のうち、客観的データに基づき抽出された(素案)箇所から合同現地診断を実施

- ・No3. 一般国道6号 酒門町 水戸市
- ・No84. 一般国道125号 亀城公園北 土浦市
- ・No87. 一般国道293号 留町 日立市

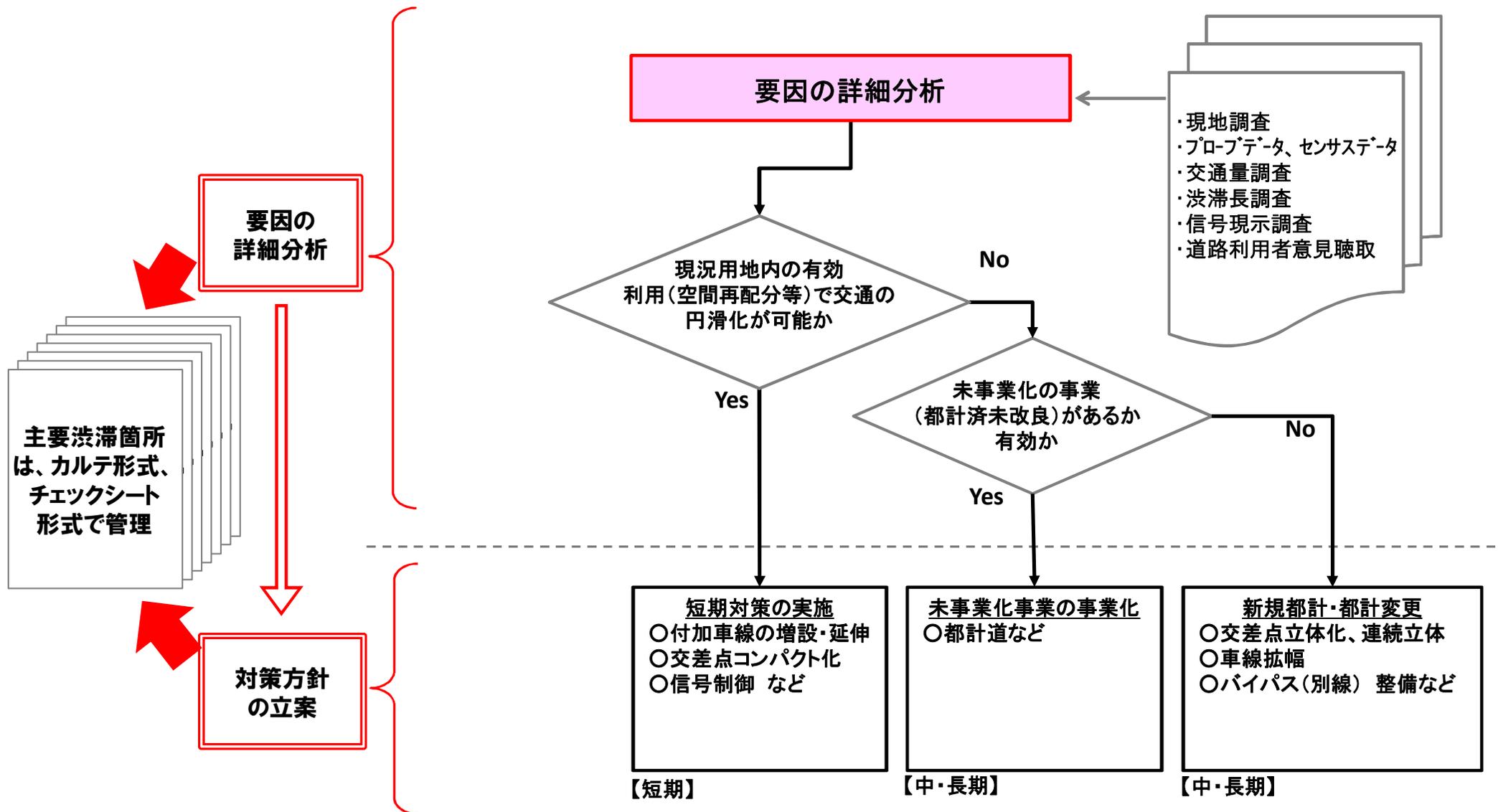
合同現地診断方法

道路管理者で収集した現地状況をもとに、委員会にて現地診断結果を実施する。

- ①交通データ
 - ・プローブデータ等による交通渋滞状況の分析結果
- ②ビデオ撮影
 - ・該当交差点の交通渋滞状況を、現地撮影。
- ③道路管理者による現地確認
 - ・道路状況・沿道状況・交通渋滞等を直接現地で確認。

◆渋滞対策の考え方(案)

- 対策検討の優先順位が高い箇所については、主要渋滞箇所の渋滞状況、要因、対策案の立案等を、カルテ形式およびチェックシート形式で整理。



◆優先検討箇所の要因分析イメージ①

- 主要渋滞箇所の交通状況、渋滞要因、対策案をカルテ形式でとりまとめる。
- 選定理由、沿道状況、交通状況等の基本情報について確認。

【No.25】一般国道6号 公設市場前(日立市)

道路管理者: 国・国

区間2

番号	路線名	交差点名	市町村名
25	一般国道6号	公設市場前	日立市

選定理由	渋滞多発			特定日	委員会における意見箇所	素案
	損失時間	旅行速度	平日ピーク	休日ピーク		
	ピーク時損失182.6人時間以上	昼間12h平均旅行速度20km/h以下	平日ピーク時20km/h以下	休日ピーク時20km/h以下			これまで地域から意見のあった交差点	○

位置図



交通状況

■H23プローブデータ

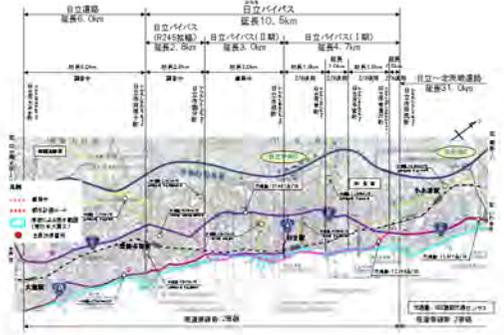
— 平日昼間12時間平均速度が20km/h以下の区間
 — 平日(7~18時台)のピーク時速度が20km/h以下の区間
 — 休日(7~18時台)のピーク時速度が20km/h以下の区間

方向	①	②	③	④	⑤	⑥
平日12h平均(km/h)	11.3	31.6	6.4	5.9		
平日ピーク時(km/h)	7.1	24.7	4.4	2.5		
休日ピーク時(km/h)	7.2	23.2	5.1	1.8		

◆優先検討箇所の要因分析イメージ②

➤ 交通データや現地診断結果を用いて、道路交通状況を踏まえた渋滞要因を分析し、対策方針・対策案の概要について整理。

【No.25】一般国道6号 公設市場前(日立市) 区間2

主要渋滞箇所				公設市場前交差点			
対策の方針				対策案の概要			
交通状況	<ul style="list-style-type: none"> ・国道6号は、日立市と高萩市、水戸市を結ぶ主要な幹線道路であり、朝夕のピーク時を中心に交通渋滞が発生している。 ・当該交差点は、国道6号・日立バイパスが分岐する交差点である。 ・国道6号は、縦断勾配が連続して変化する路線であり、当該区間においても小刻みに上りと下りが変化している。 			<p>■ 日立バイパス</p> <p>日立バイパスは、日立市内の慢性的な混雑を解消するため、昭和59年に都市計画決定された。計画区間は、日立市河原子町から日立市田尻町に至る延長約10.5kmの区間で、国道245号等と接続している。</p> <p>日立市旭町から日立市田尻町の区間延長約4.7kmの区間が事業化され、平成20年3月に全線暫定2車線供用されている。</p>			
渋滞要因	<ul style="list-style-type: none"> ・当該交差点では、朝夕の通勤ピーク時間帯を中心に、上下方向とも渋滞が慢性的に発生している。当該区間は縦断勾配が連続的に変化するため、大型車等の速度低下や発進遅れが渋滞要因の一つとなっている。 ・国道6号(下り)については、国道6号(現道)と日立バイパスが合流するため、特に夕方の帰宅ピーク時間帯には、交通集中による渋滞が発生している。 ・当該交差点周辺には大型商業施設等のロードサイド店が多く立地しているため、買い物交通の集中や沿道施設への出入りによる容量低下も見られる。 						
対策方針	(案)						
今後の対策案							
	事業名	実施主体	事業進捗				
短期							
中期	・日立バイパス(Ⅱ期)	・国土交通省	・事業中				
長期							

◆優先検討箇所の要因分析イメージ③

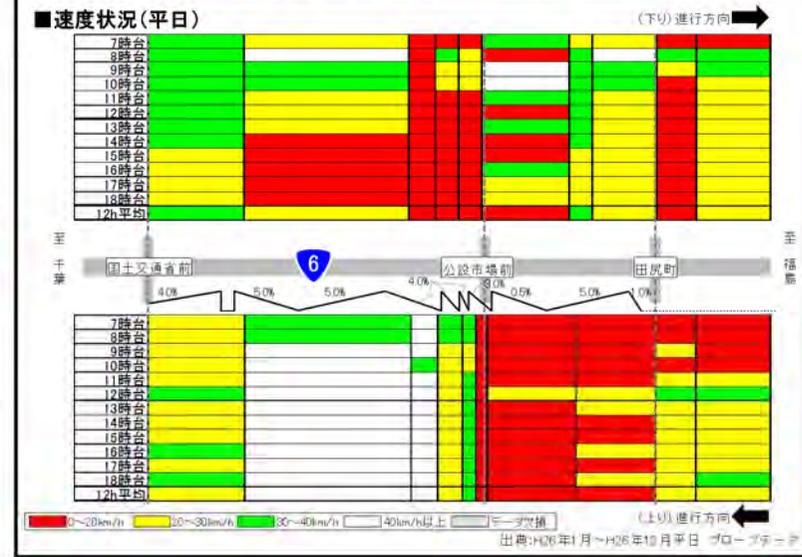
➤ 交通データを用いて速度低下する時間帯やボトルネック箇所を特定するとともに、現地確認により渋滞の発生要因について整理。

【区間2】一般国道6号 国土交通省前(日立市)～田尻町(日立市)

番号	交差点名
74	国土交通省前
25	公設市場前
275	田尻町



交通状況と渋滞要因	
交通状況	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 国道6号は、日立市と高萩市、水戸市を結ぶ主要な幹線道路であり、朝夕のピーク時を中心に交通集中による渋滞が発生している。 ◆ 上り方向は、国土交通省前交差点及び田尻町交差点を先頭に渋滞が発生している。 ◆ 下り方向は、朝7時台は田尻町交差点の先から渋滞が連続しており、夕方では田尻町交差点手前を先頭に交通渋滞が発生している。
渋滞要因	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 幹線道路は、南北方向の海岸線沿いに並行する国道6号と国道245号のみであるため、当該区間は通過交通と地域内交通が混在、集中し、慢性的な交通渋滞が発生している。 ◆ 当該区間は、地形制約上、縦断勾配が大きく変化しており、上り勾配と下り勾配が連続している。そのため、上り勾配区間では、速度低下が起り、渋滞要因となっている。 ◆ 下り方向は国道6号と日立バイパスが合流するため、夕方に交通集中による渋滞が発生。 ◆ 田尻町～公設市場前では沿道施設への出入りによる容量低下も見られる。



◆今後の渋滞対策の検討体制

- 本委員会は、茨城県全体を対象として、公正・中立な立場から、協働をモットーとして実施する各種の移動性向上方策に対して、道路利用者や国民の意識からずれがないかを様々な立場から議論する場。
- 県北と県央地域については、それぞれ渋滞対策を議論する検討会や委員会があるので、これらを利用して箇所別の具体的な検討を進めていく。
- 鹿行・県西・県南地域については、今後、各地域の渋滞対策を議論する場を設け、具体的な検討を進める予定。

茨城県移動性・安全性向上委員会

- ・茨城県内の主要渋滞箇所の特定
- ・茨城県における渋滞対策の検討方針の策定
- ・PDCAサイクルの実践による主要渋滞箇所や対応方針の見直し

県北地域

日立市渋滞・安全対策検討会

日立バイパスや山側道路の供用後の日立地区の交通状況を把握し、それに対応した即効性のある対策を計画・立案する。

- 県北地域における道路交通状況の整理
- 道路事業実施状況(計画)の整理
- 渋滞箇所の要因分析
- 渋滞対策の立案

県央地域

水戸都市圏渋滞対策プロジェクト委員会

水戸都市圏における交通特性や渋滞箇所等の交通実態を把握し、必要な対策箇所について、簡易なハード施策やTDM等ソフト施策の試行や導入を検討する。

- 水戸都市圏における道路交通状況の整理
- 道路事業実施状況(計画)の整理
- 渋滞箇所の要因分析
- 渋滞対策の立案

鹿行地域

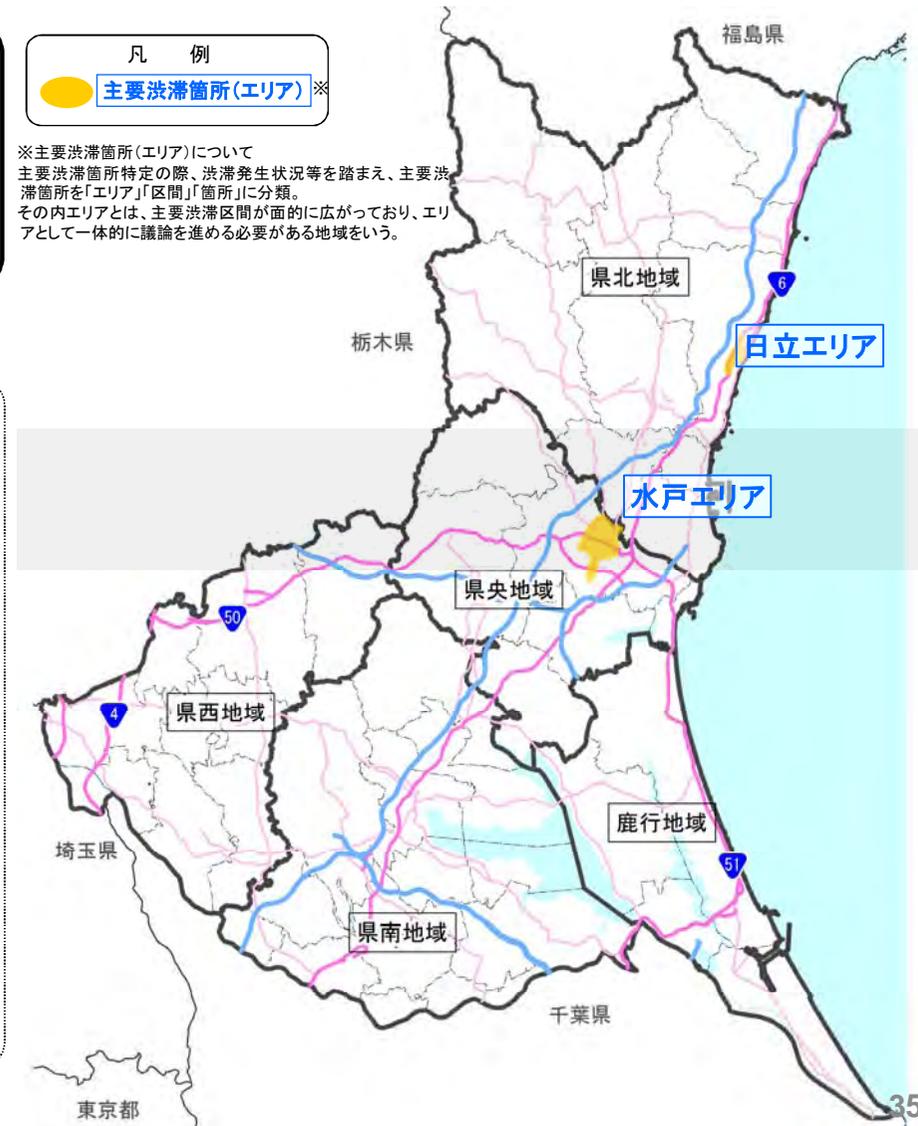
県西地域

県南地域

今後、検討予定

凡 例
 主要渋滞箇所(エリア) ※

※主要渋滞箇所(エリア)について
 主要渋滞箇所特定の際、渋滞発生状況等を踏まえ、主要渋滞箇所を「エリア」「区間」「箇所」に分類。
 その内エリアとは、主要渋滞区間が面的に広がっており、エリアとして一体的に議論を進める必要がある地域をいう。



【参考】渋滞検討の枠組み

- 本委員会は、公正・中立な立場から、協働をモットーとして実施する各種の移動性向上方策に対して、道路利用者や国民の意識からずれがないかを様々な立場から議論する場。
- 箇所別の具体的な検討は、従来から渋滞に対する検討を行ってきた下表の会議や検討会があるので、これらを利用して対策検討を進めてゆく。

市町村 エリア	会議名	目的	対象		メンバー	事務局	設立年
			平日	休日			
日立市	日立市渋滞・安全対策検討会	日立バイパスや山側道路の供用後の日立地区の交通状況を把握し、それに対応した即効性のある対策を計画・立案する。	○		委員長：茨城大学山田教授、茨城県警察本部、茨城県日立警察署、茨城県土木部道路建設課、茨城県土木部道路維持課、茨城県高萩土木事務所、常陸河川国道事務所、日立市都市建設部	常陸河川国道事務所、日立市都市建設部	H20.2
水戸市 ひたちなか市	水戸都市圏渋滞対策プロジェクト委員会	水戸都市圏における交通特性や渋滞箇所等の交通実態を把握し、必要な対策箇所について、簡易なハード施策やTDM等ソフト施策の試行や導入を検討する。	○		委員長：筑波大学岡本教授、常陽産業研究所、茨城新聞社、水戸コミュニティ放送、茨城県バス協会、茨城県警察本部、茨城県企画部企画課、茨城県土木部道路建設課、茨城県土木部道路維持課、水戸市建設部、ひたちなか市建設部、常陸河川国道事務所	常陸河川国道事務所	H19.1
笠間市	笠間地区交通円滑化検討会	検討会は、関係機関が相互に連携しながら笠間市笠間地区における交通状況の現状把握を行い、交通円滑化を図るための施策を検討・実施することを目的とする。	○		常陸河川国道事務所、東日本高速道路株式会社水戸管理事務所、茨城県警察本部、茨城県笠間警察署、茨城県企画部地域計画課、茨城県商工労働部観光物産課、茨城県土木部道路維持課、茨城県土木部都市局公園街路課、茨城県水戸土木事務所、笠間市産業経済部、笠間市都市建設部、(社)笠間観光協会、笠間焼協同組合、茨城県土木部道路建設課	茨城県土木部道路維持課	H23.1
大洗町	水戸大洗IC周辺交通問題対策連絡調整会議	北関東自動車道の東北道・常磐道間が全線開通(平成20年)したことにより、多くの観光客が来訪し、深刻な混雑の発生が見込まれたことから、早急な渋滞対策が必要となったため、渋滞緩和に向けた対策を検討する。	○		常陸河川国道事務所、東日本高速道路株式会社水戸管理事務所、水戸市建設政策課、水戸市観光振興課、茨城町建設課、大洗町都市建設課、大洗町生活環境課、大洗町商工観光課、大洗観光協会、茨城県警察本部、茨城県水戸警察署、茨城県土木部道路維持課、茨城県水戸土木事務所長、茨城県土木部道路建設課、(オブザーバー)茨城県土木部都市局公園街路課、茨城県企画部ひたちなか整備課、アクアワールド茨城県大洗水族館	茨城県土木部道路維持課	H21.9
ひたちなか市	ひたちなか地区事業調整連絡会<道路関係部会>	ひたちなか地区におけるイベント時等の渋滞対策を検討する。	○		常陸河川国道事務所、国営常陸海浜公園事務所、東日本高速道路株式会社水戸管理事務所、ひたち公園管理センター、茨城県警察本部、ひたちなか西警察署、ひたちなか東警察署、ひたちなか市企画部企画調整課、東海村村長公室企画経営課、茨城県土木部(道路建設課、道路維持課、都市計画課、公園街路課、常陸大宮土木事務所、茨城港湾事務所)、茨城県道路公社、株式会社茨城ポートオーソリティ、茨城県企画部地域計画課	茨城県企画部地域計画課	—
鹿嶋市	県立カシマサッカースタジアムにおける交通輸送対策会議	Jリーグ試合時の交通輸送対策全般を検討する。	○		常陸河川国道事務所、茨城県警察本部、鹿島警察署、行方警察署、東日本高速道路(株)千葉管理事務所、東日本旅客鉄道(株)千葉支社、鹿島臨海鉄道(株)、関東鉄道(株)、関鉄観光(株)、鹿嶋市、潮来市、神栖市、行方市、潮来土木事務所、(株)鹿島アントラーズFC、(株)エール・クリエイト、茨城県企画部	茨城県企画部事業推進課	—
つくば市	筑波山周辺の交通混雑緩和対策会議	春と秋の筑波山の観光シーズンにおける渋滞緩和を図る。	○		県企画部地域計画課、県商工労働部観光物産課、県警交通規制課、県警つくば北署、県道路公社、筑波山神社、筑波観光鉄道、関東鉄道、首都圏新都市鉄道、つくば観光コンベンション協会、つくば市経済部観光物産課	つくば市経済部観光物産課	H17

6. その他

◆「道路を賢く使う」観点で実施している渋滞対策

○必要なネットワークの整備とあわせ、今ある道路をもっと賢く使って、課題を効率的に克服する取り組みを実施。

■大洗町内から水戸南ICへの迂回誘導

○海水浴シーズンにおいて、水戸大洗ICに集中する交通を分散し、大洗市街地の渋滞緩和を図るため、水戸南ICへの迂回誘導を実施。

- 水戸南 IC への迂回路の案内や、水戸大洗 IC 周辺道路の混雑予想を案内するチラシを作成し、高速道路 PA・SA や町内の観光施設等で配布。
- 案内チラシが無くても円滑に移動できるよう、案内標識の改善や水戸南 IC への誘導看板を設置。
- これらの交通対策について、マスコミ等への情報提供やWEBによる PR を実施。

■陶炎祭開催期間中の交通円滑化対策

○GW期間中に毎年開催される「陶炎祭」会場周辺における、大規模な交通渋滞を緩和するため、交通円滑化対策を実施。

- 平成23年より、関係機関と連携し、会場周辺の臨時駐車場の確保、パーク&バスライドの促進、広域誘導などを実施。
- 平成24年より、会場から離れた場所に**大規模駐車場**を設置し、シャトルバスによる**パーク&バスライド**を新たに実施。



出典: 大洗町商工観光課 資料



出典: 茨城県土木部道路維持課 資料

◆国民体育大会と主要渋滞箇所との関連

- 平成31年、第74回国民体育大会が45年ぶりに茨城県で開催される。
- 例年、開催地においては大勢の来場者が訪れており、県内各地に点在する競技会場周辺の幹線道路では、開催期間中における交通需要の増加が見込まれる。

■第74回国民体育大会 開催概要

- 大会愛称：いきいき茨城ゆめ国体2019
- 開催時期：平成31年9月中旬～10月中旬頃
(このうち11日間以内)
※開催3年前に（平成28年度）に、公益財団法人日本体育協会と協議のうえ決定。
- 競技会場：茨城県内全44市町村（約88施設）
で開催予定

■国民体育大会会場、主要渋滞箇所 位置図

対策事業（開通済）
 対策事業（事業中）
 主要渋滞箇所
 主方向の旅行速度10km/h以下
 上記以外
 2019国体会場予定地※
 ※正式種目が開催される予定の会場を対象（所在地が不明の箇所は除く）

