

茨城県移動性・安全性向上委員会

第34回委員会資料(移動性)

令和6年8月8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
これまでの委員会の検討内容及び、今回の報告内容と論点	
2. 渋滞対策の進捗状況整理	6
主要渋滞箇所に関連する渋滞対策事業の進捗状況整理	
3. 主要渋滞箇所の今後の取扱いに関する提案	8
モニタリング手法の改善に関する今後の検討方針	
4. 最新の交通状況による分析	19
モニタリング手法改善案でのモニタリング結果	
5. 主要渋滞箇所の見直し	21
主要渋滞箇所の解除に向けた検討	
6. 優先対策箇所の検討	29
「渋滞解消の実現性が高い箇所」を対象とした優先対策箇所の抽出手法の検討	
7. 渋滞対策箇所の効果確認	33
一般国道6号 牛久土浦バイパス(牛久市遠山町～城中町)の開通効果	
8. ピンポイント渋滞対策	35
小鶴西交差点における渋滞対策効果	
9. TDM施策	38
日立市におけるTDM施策の検討	

1. これまでの検討経緯と今回の論点

これまでの委員会の検討内容及び、今回の報告内容と論点

➤ 平成17年以降、合計37回の委員会(うち、移動性向上委員会は26回)と3回のパブリックコメントを実施して取り組み推進した。

■これまでの検討経緯(第1回～第18回)

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 ・「移動性阻害箇所(候補)」の抽出の考え方
第2回 (H18年1月)	・「移動性阻害箇所(候補)」について ・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移動性阻害箇所29箇所選定
第4回 (H18年10月)	・H17移動性阻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移動性阻害箇所のフォローアップ
第2回 (H22年11月)	・H17移動性阻害箇所の進捗状況
第3回 (H22年12月)	・H17移動性阻害箇所のソフト対策実施状況
第4回 (H23年11月)	・H17移動性阻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 ・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 ・最新データによるモニタリング結果 ・対策検討箇所の考え方 ・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 ・最新の交通状況による分析 ・渋滞対策箇所の効果確認 ・優先検討箇所の検討状況
第17回 (H28年3月)	(安全性に関する議題のみ)
第18回 (H28年8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

平成18年2月～3月
パブリックコメント
◇移動性阻害箇所(候補)に関する意見について

平成21年3月～4月
パブリックコメント
◇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
◇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24年11月
パブリックコメント
◇主要渋滞箇所及びその他の渋滞箇所の確認

平成25年1月
主要渋滞箇所の公表
288箇所

平成25年11月
対応方針の公表

■これまでの検討経緯(第19回～第33回)

開催	茨城県移動性・安全性向上委員会 (委員会の統合)
第19回 (H29年3月)	(安全性に関する議題のみ)
第20回 (H29年8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 ・ピンポイント渋滞対策の検討
第21回 (H30年3月)	(安全性に関する議題のみ)
第22回 (H30年7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 ・ピンポイント渋滞対策の検討
第23回 (H31年2月)	・渋滞対策の進捗状況確認 ・最新の交通状況による分析 ・渋滞対策箇所の効果確認
第24回 (R1年7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
第25回 (R2年2月)	・最新の交通状況による分析 ・主要渋滞箇所の見直し ・ピンポイント渋滞対策について ・道路交通アセスメント制度について
第26回 (R2年7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 ・路上荷捌きに起因する渋滞対策の考え方 ・道路交通アセスメント制度について
第27回 (R3年3月)	・最新の交通状況による分析 ・主要渋滞箇所の見直し ・ピンポイント渋滞対策について
第28回 (R3年8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
第29回 (R4年2月)	(安全性に関する議題のみ)
第30回 (R4年8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 ・主要渋滞箇所の今後の取り扱いに関する提案
第31回 (R5年2月)	・TDM施策の進捗状況 ・ピンポイント渋滞対策 ・主要渋滞箇所の今後の取り扱いに関する提案
第32回 (R5年8月)	・TDM施策について ・ピンポイント渋滞対策 ・主要渋滞箇所の今後の取り扱いに関する提案
第33回 (R6年2月)	・TDM施策について ・主要渋滞箇所の今後の取り扱いに関する提案

平成30年1月
合同現地調査

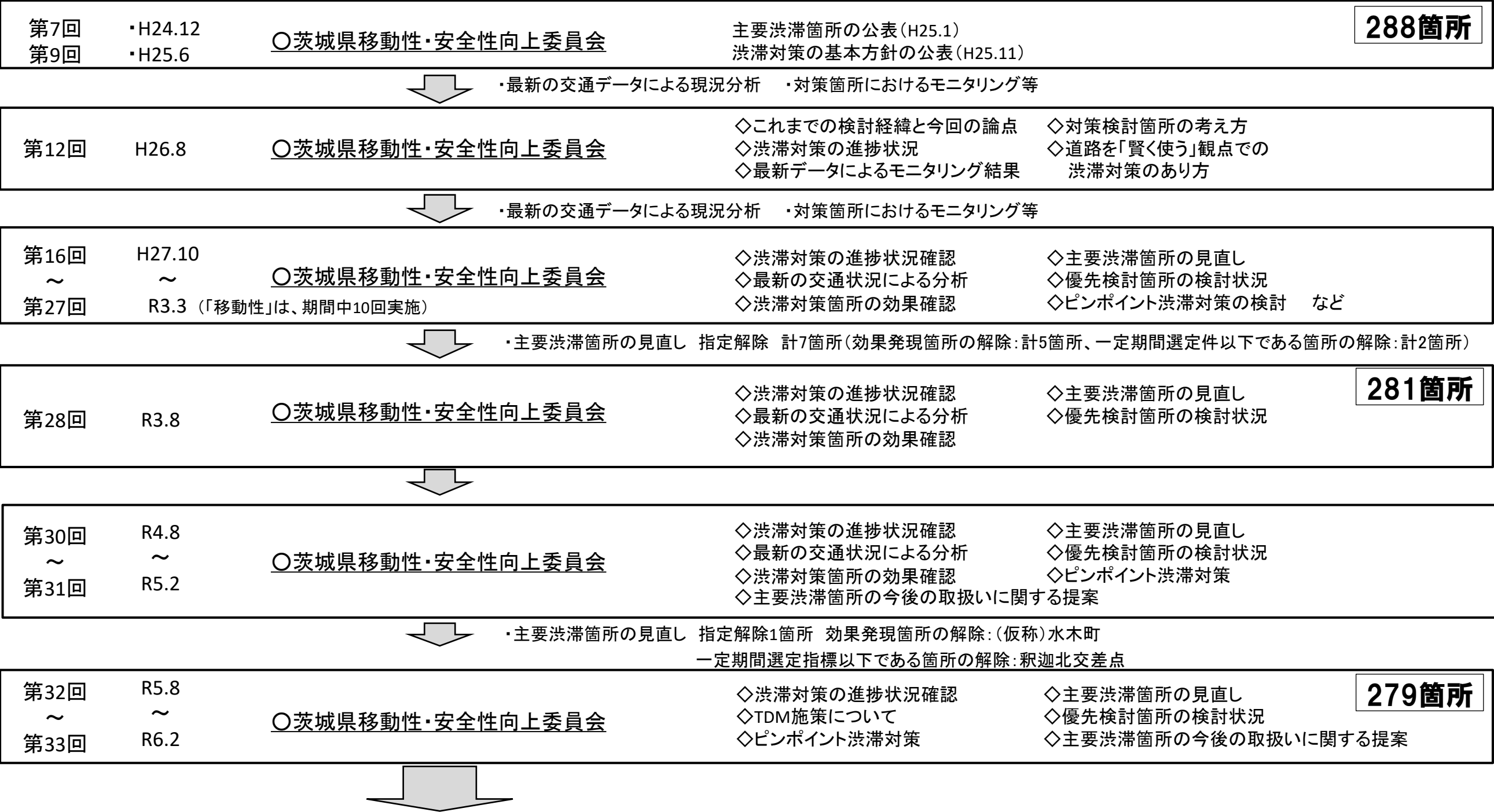
平成30年10月
合同現地調査

R3年11月
合同現地診断

R5年12月
合同現地診断

◆茨城県移動性・安全性向上委員会の進め方

《主要渋滞箇所公表以降》



【今回（第34回）】 モニタリング改善手法の検討とTDM施策の推進

279箇所

【前回指摘事項】

- ・モニタリング手法の見直しの結果、実感と合っていることを示せるように分析を進めて欲しい。……………p.8～
- ・TDM施策の検討にあたり、日立市の朝夕ピーク時渋滞の細かな時間的変遷などが分かる分析を行って欲しい。……………p.38～

◆今回の報告内容と論点

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。

2. 渋滞対策の進捗状況整理

主要渋滞箇所における対策の進捗状況【報告】

3. 主要渋滞箇所の今後の取扱いに関する提案

モニタリング手法の改善案【報告】

モニタリング手法の改善に関する検討方針【審議項目1】

4. 最新の交通状況による分析

モニタリング手法改善案でのモニタリング結果【報告】

5. 主要渋滞箇所の見直し

渋滞対策により改善がみられる箇所の見直し(湊大橋前交差点)【審議項目2】

一定期間選定要件以下の箇所の見直し【報告】

6. 優先対策箇所の検討

「渋滞解消の実現性が高い箇所」を対象とした優先対策箇所の抽出手法の検討【審議項目3】

7. 渋滞対策箇所の効果確認

一般国道6号 牛久土浦バイパスの開通効果【報告】

8. ピンポイント渋滞対策について

小鶴西交差点における渋滞対策【報告】

9. TDM施策について

日立市におけるTDM施策の検討【審議項目4】

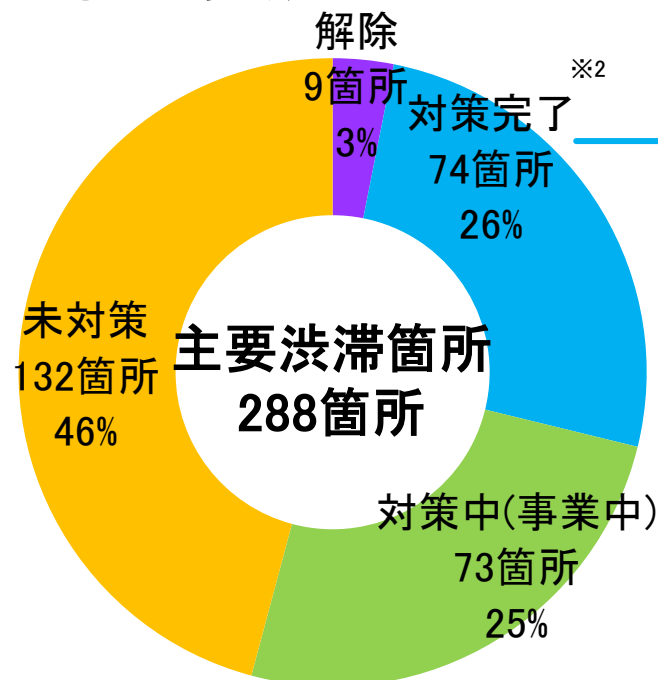
2. 渋滞対策の進捗状況整理

主要渋滞箇所に関連する渋滞対策事業の進捗状況整理

◆主要渋滞箇所における対策の進捗状況

- 主要渋滞箇所にて特定された公表時の288箇所(解除済み9箇所、残279箇所)について、渋滞対策の進捗状況を確認した。
- 対策完了箇所は74箇所(26%)、対策中(事業中)箇所は73箇所(25%)である。

■対策の進捗状況



《対策完了箇所74箇所の事業内容》

- ・ 交差点改良等の短期対策： 14箇所
- ・ 拡幅事業： 38箇所
- ・ バイパス、都計道等の新設： 22箇所

※2 モニタリング箇所を含む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が完了した場合)を対策完了とした。

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

解除済み箇所

- R5年以降に対策完了した事業

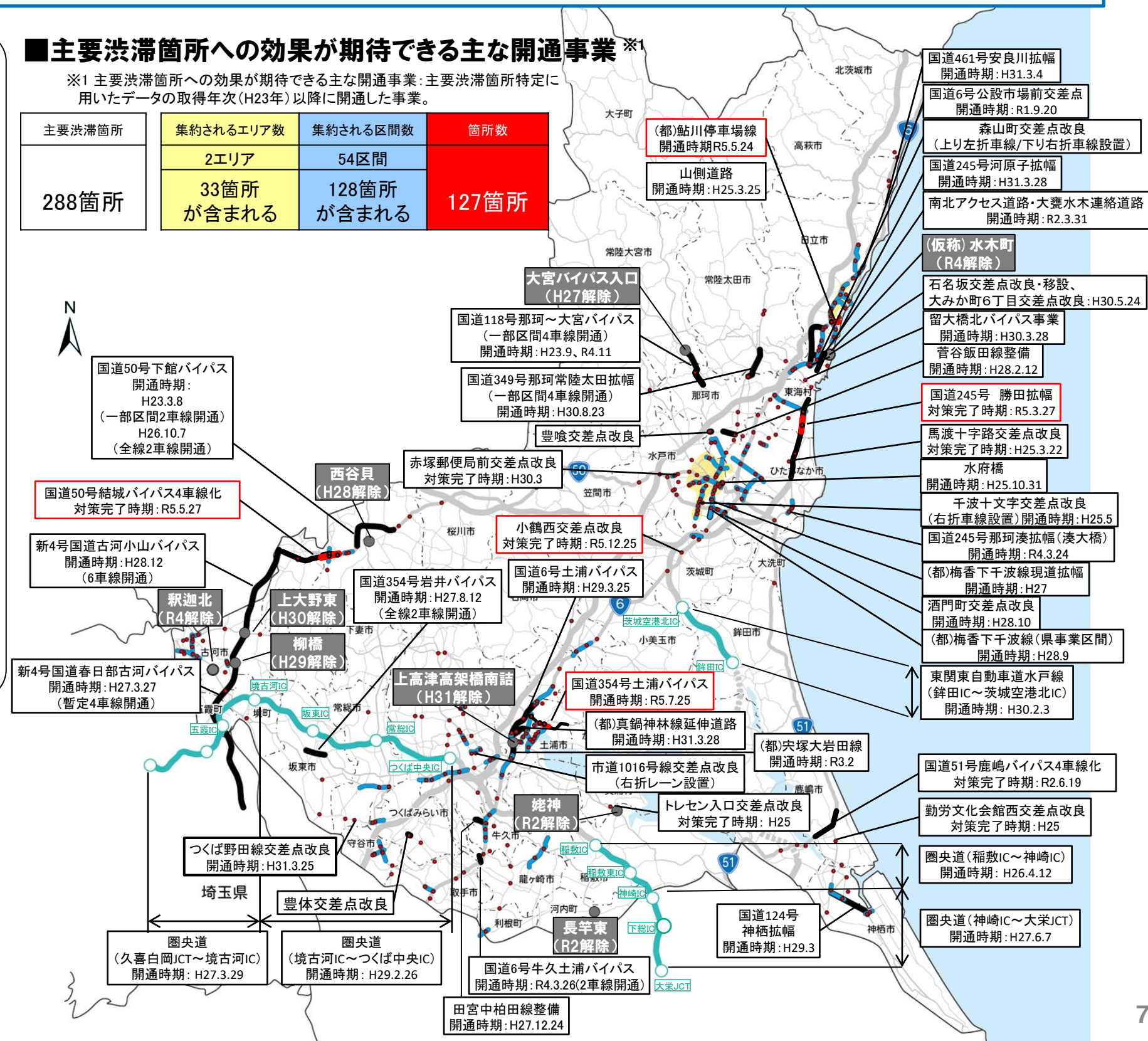
主要渋滞箇所への効果が期待できる主な開通事業

- 高速道路
 国道
 R5年以降に対策完了した事業箇所

■主要渋滞箇所への効果が期待できる主な開通事業※1

※1 主要渋滞箇所への効果が期待できる主な開通事業：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。

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	54区間	127箇所
	33箇所 が含まれる	128箇所 が含まれる	



3. 主要渋滞箇所の今後の取扱いに関する提案

モニタリング手法の改善に関する今後の検討方針

◆主要渋滞箇所(一般道)モニタリング手法

- 茨城県内の一般道では、288箇所を主要渋滞箇所として特定(H25年1月24日公表)され、毎年、継続的に渋滞状況のモニタリングが実施されている。これまで主要渋滞箇所から解除された箇所(渋滞が解消した箇所)は9箇所のみである。
- 速度分析による渋滞有無の判定精度を向上させるため、モニタリング手法の改善が検討されている。

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

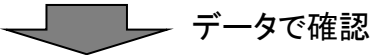
- 休日における速度低下箇所 9箇所
 - ・休日ピーク時の平均旅行速度が20km/h以下の箇所

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



- ・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

残る主要渋滞箇所
【一般道】 279箇所

(2エリア(33箇所)、54区間(126箇所)、120箇所)

従来のモニタリング指標(H26以降)

下記のいずれかの指標に該当する箇所を渋滞が継続している箇所として判定

- 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

モニタリング指標を上回った箇所は、渋滞が解消された可能性がある箇所として現地調査等で渋滞が発生していないことを確認し、委員会の審議を経て、主要渋滞箇所から解除を行う

◆ 主要渋滞箇所から解除された交差点 9箇所

- ・大宮バイパス入口(H27)
- ・西谷貝(H28)
- ・柳橋(H29)
- ・上大野東(H30)
- ・上高津高架橋南詰(H31)
- ・長竿東(R2)
- ・姥神(R2)
- ・(仮称)水木町(R3)
- ・釈迦北(R3)

速度分析による渋滞有無の判定精度を向上させるため、モニタリング手法の改善が検討されている

■モニタリング手法の改善案

評価区間長の見直し

評価区間長(速度の集計対象とする交差点からの距離)を少なくとも200m以上に設定

評価対象方向の見直し

評価の対象とする交差点流入方向について、交通需要が少なく、交通への影響が著しく低い方向は評価対象から除外

指標閾値の見直し

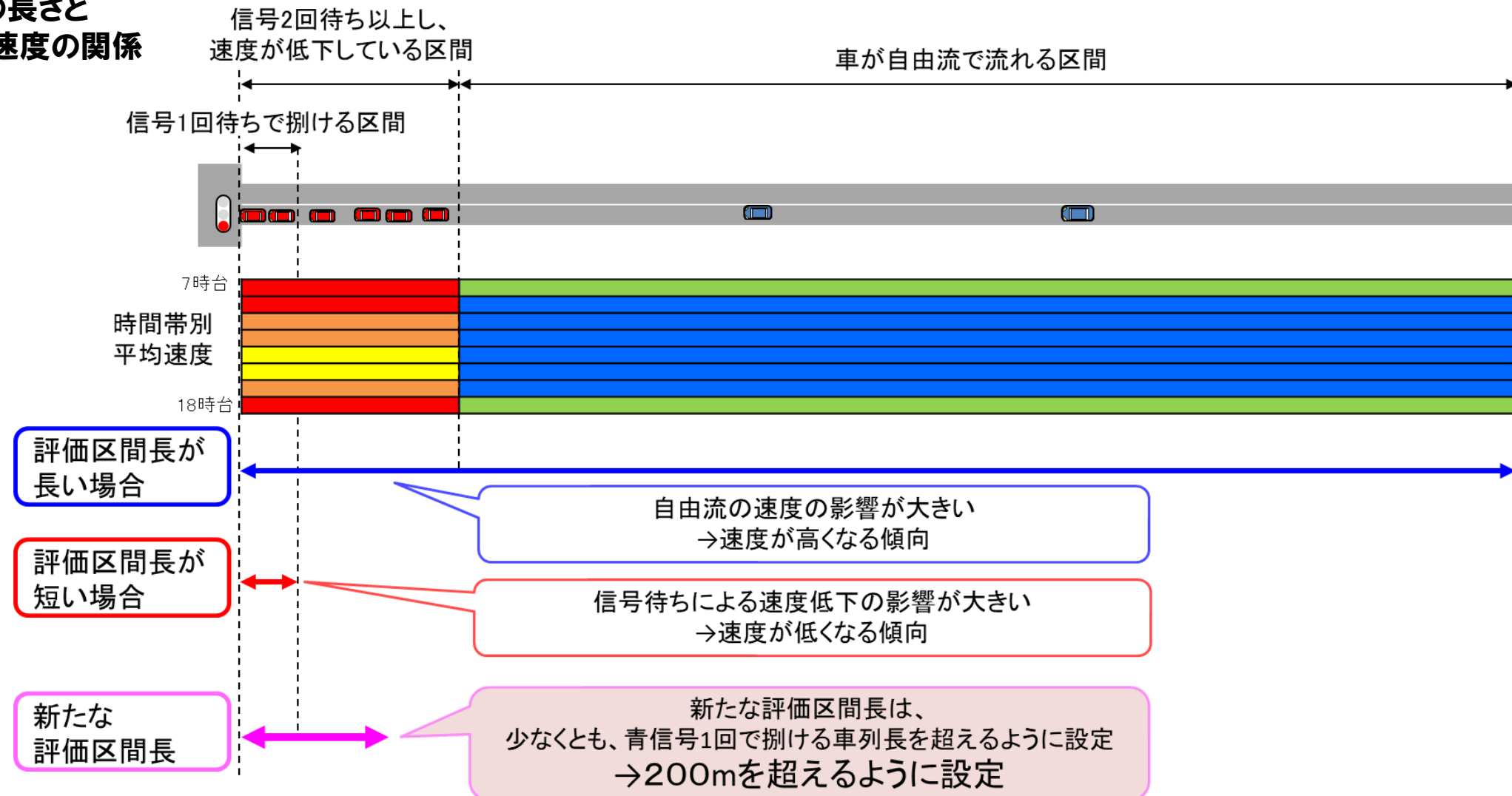
モニタリング指標の閾値のうち、指標②平日ピーク時、指標③休日ピーク時の平均旅行速度の閾値を「20km/h」から「15km/h」、または、「10km/h」に変更

	パターン1	パターン2	パターン3
指標① 平日昼間12時間の 平均旅行速度	20km/h 以下(変更なし)		
指標② 平日ピーク時の 平均旅行速度	20km/h 以下 (変更なし)	15km/h 以下	10km/h 以下
指標③ 休日ピーク時の 平均旅行速度			

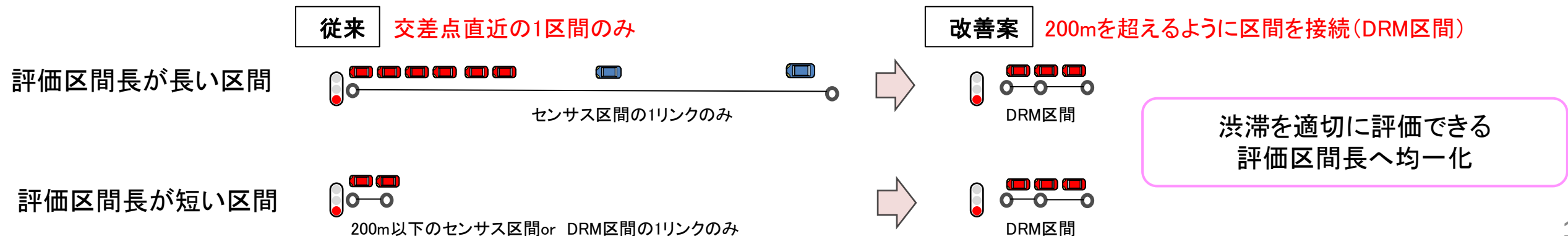
◆モニタリング手法の改善案 ～評価区間長の見直し～

- 交通の状態が同一であったとしても、評価区間(速度の集計対象とする交差点からの距離)が長い区間では平均速度が高く、評価区間長が短い区間では平均速度が低い傾向になる。
- 評価区間は少なくとも200mを超えるようにし、渋滞を適切に評価できる区間長へ均一化することが検討されている。

■評価区間の長さと平均旅行速度の関係



■評価区間長の設定



◆モニタリング手法の改善案 ～評価対象方向の見直し～

- 従来のモニタリング手法では、中央線の無い生活道路や感應式信号の従道路の速度低下を渋滞として評価している可能性が高い箇所が見受けられる。
- 第31回委員会では、交通量調査の結果から、交通需要が少なく、交通への影響が著しく低い方向(計12方向)を評価対象から除外することが承認された。

■交通への影響が著しく低い方向の評価対象除外

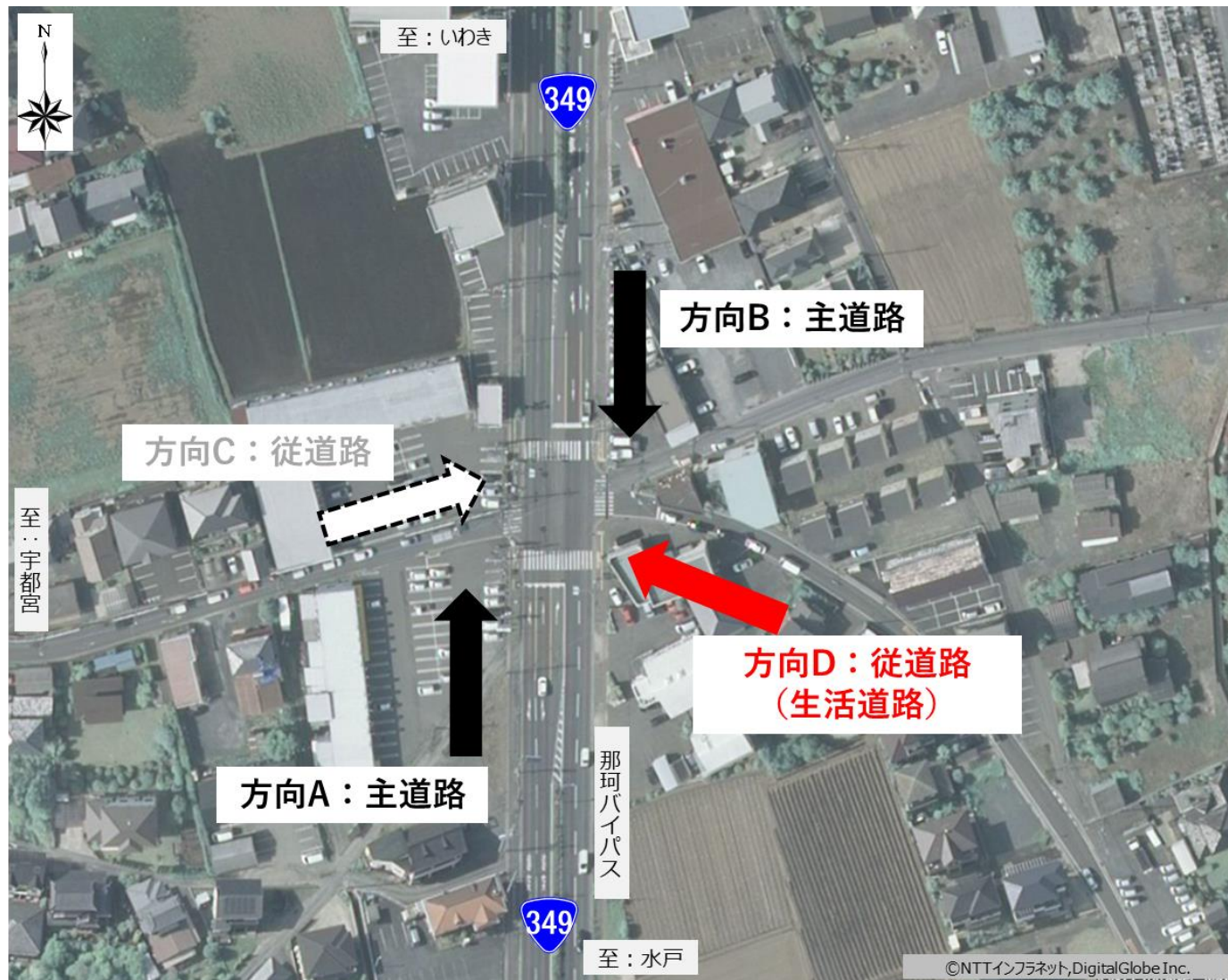
従来のモニタリング手法では、中央線の無い生活道路や感應式信号の従道路が分析対象となっている主要渋滞箇所がある。

このような路線の中には、交通量が非常に少なく、生活道路であるため、速度低下を渋滞として評価すること不適切な路線も含まれている。

第31回委員会では、交通への影響が著しく低い区間として計12方向を除外することが承認された。

※第31回委員会では、14箇所(計16方向)について見直しを検討

■見直し事例：那珂市 国道349号 菅谷小東（第31回委員会）



■除外判定

◆交通への影響が著しく低い区間の抽出条件

交差点の従道路側の路線(道路種別や規格等から判断)

且つ 下記のいずれかに当てはまる区間を抽出

・規制速度が30km/h ・中央線が無い ・感應式信号による制御

◆交通量調査による除外判定

時間帯別速度が最も低い時間帯を含む連続した3時間の交通量を調査し、交通量が189台/時未満の区間を

流入交通量が著しく少なく、速度低下による影響が少ない区間として除外

見直し前のモニタリング結果

方向	指標① (km/h)	指標② (km/h)	指標③ (km/h)
A	34.8	30.2	34.6
B	30.3	26.4	28.6
C	速度データなし		
D	8.7	8.1	8.6
交差点	28.0	8.1	8.6

菅谷小東交差点では、従道路の方向Dのみが速度低下をしていた

方向D
規制速度 **30km/h**
中央線 **なし**
信号 **感應式**

速度低下している方向Dは、中央線の無い生活道路であり、感應式信号による信号待ちが発生する方向である

方向D
ピーク時の交通量調査結果
50台/時
(R5年1月23日 12時台)

速度低下している時間帯の交通量調査の結果、交差点へ流入する交通量は著しく少ないことを確認

交通への影響が著しく低い区間として
評価対象の方向から除外

◆モニタリング手法の改善案 ～指標閾値の見直し～

- 第32回委員会では、モニタリング指標の閾値を見直すことが提案された。3つのモニタリング指標のうち、指標②平日ピーク時、指標③休日ピーク時の平均旅行速度の閾値を「20km/h」から「15km/h」または、「10km/h」に変更することが提案された。
- 第33回委員会では、渋滞が発生している交差点の速度詳細図とモニタリング指標の速度を比較した結果、「15km/h」に変更することを基本に進めることが示された。

■ 指標閾値の見直し

評価区間長の見直しに伴い、モニタリング指標の閾値の見直しが提案された。

第33回委員会では、信号待ち2回以上を渋滞と定義し、指標②平日ピーク時、指標③休日ピーク時の平均旅行速度の閾値を「20km/h」、「15km/h」、「10km/h」にした場合で、渋滞している交差点の判定精度の変化を検証した。

その結果、渋滞実感と合っているかを検証する必要があるものの、指標閾値を「15km/h」に変更することを基本に進めることが示された。

○モニタリング指標

下記のいずれかの指標に該当する箇所を渋滞が継続している箇所として判定

指標① 平日昼間12時間

20km/h 以下（変更なし）

指標② 平日ピーク時

20km/h 以下（変更なし）

or 15km/h 以下

or 10km/h 以下

指標③ 休日ピーク時

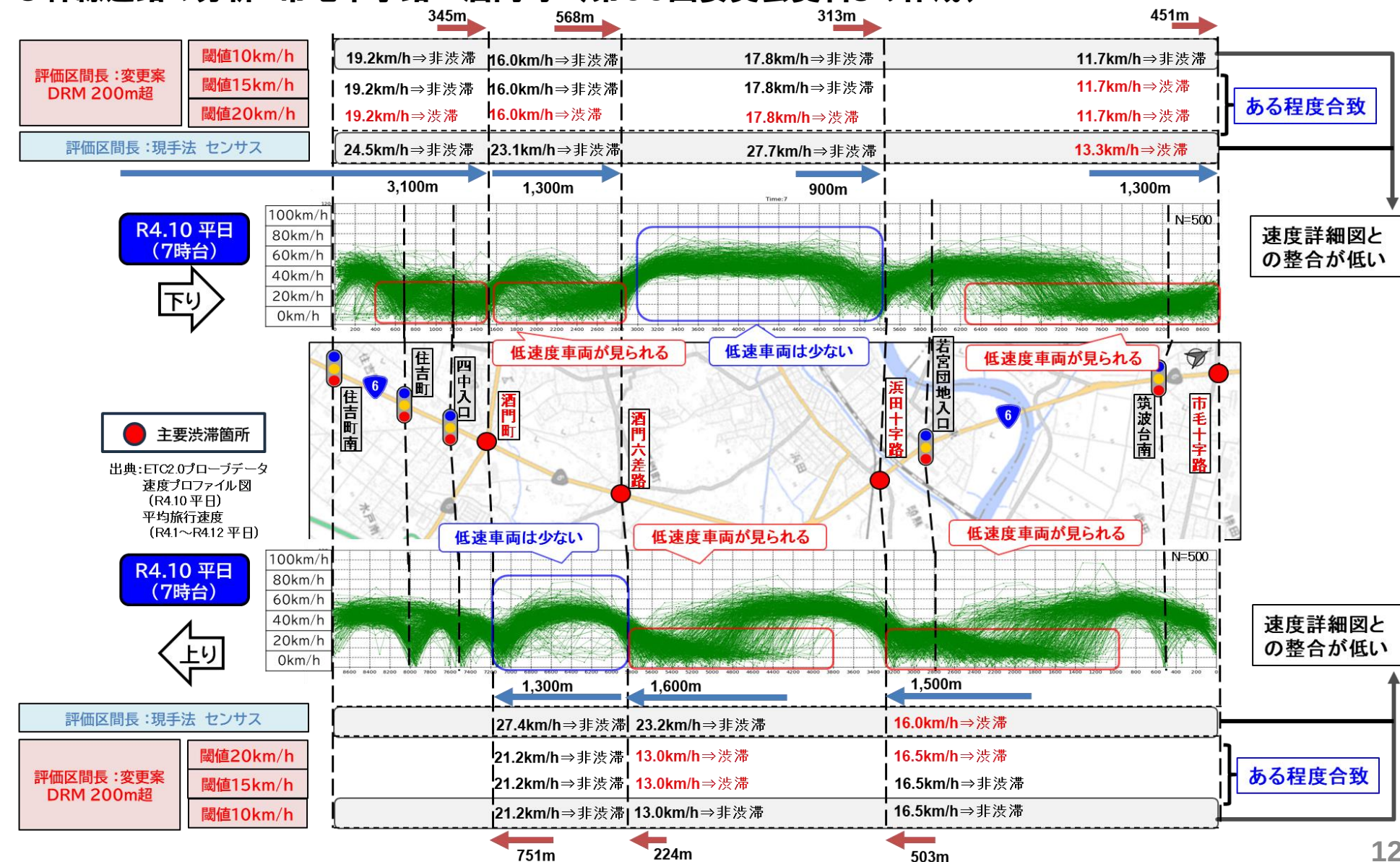
20km/h 以下（変更なし）

or 15km/h 以下

or 10km/h 以下

指標②、③について、
閾値の見直しが提案された

○幹線道路の分析 市毛十字路～酒門町（第33回委員会資料より作成）



◆モニタリング手法の改善に関する検討方針

- これまで検討されてきたモニタリング手法の改善案を適用することによって、モニタリング結果が渋滞の実感と合ったものになっていることを確認する必要がある。
- 今後の検討方針として、主要渋滞箇所279箇所のうち、改善案の手法でのモニタリングによって、指標の該当結果が入れ替わる箇所について、検証を行うこととしたい。

第33回委員会での指摘事項

モニタリング手法の見直しの結果、
実感と合っていることを示せるように分析を進めて欲しい。

■検証を行うモニタリング手法の改善案

評価区間長の見直し

評価区間長（速度の集計対象とする交差点からの距離）を少なくとも200m以上に設定

評価対象方向の見直し

評価の対象とする交差点流入方向について、交通需要が少なく、交通への影響が著しく低い方向は評価対象から除外（第31回委員会にて承認された12方向を除外）

指標閾値の見直し

モニタリング指標の閾値のうち、指標②平日ピーク時、指標③休日ピーク時の平均旅行速度の閾値を「20km/h」から「15km/h」に変更

	パターン1	パターン2	パターン3
指標① 平日昼間12時間	20km/h 以下（変更なし）		
指標② 平日ピーク時	20km/h 以下 （変更なし）	15km/h 以下	10km/h 以下
指標③ 休日ピーク時			

■検証対象となる箇所

主要渋滞箇所279箇所について、
ETC2.0プローブデータ(R5.1～R5.12)を使用し、
モニタリングを従来手法と改善案手法で実施

- 指標の該当結果が入れ替わる45箇所を検討対象とする

※指標閾値については、
従来手法はパターン1、改善案手法はパターン2を適用

■モニタリング手法の改善によって指標に該当となる箇所（閾値15km/hの場合 17箇所）

No	渋滞箇所NO	路線名	箇所名	市町村	指標①速度(km/h)		指標②速度(km/h)		指標③速度(km/h)	
					従来	改善案	従来	改善案	従来	改善案
1	4	一般国道6号	大みか町6丁目	日立市	26.8	18.1	20.9	6.6	25.2	9.8
2	25	一般国道6号	公設市場前	日立市	32.1	21.6	26.1	9.4	29.4	9.2
3	29	一般国道6号	大和田町	日立市	29.0	23.1	20.7	14.8	23.7	14.3
4	31	つくば野田線	矢作	坂東市	35.5	26.4	24.0	10.5	29.0	10.5
5	43	一般国道408号	西平塚	つくば市	31.5	22.2	20.0	14.4	20.2	14.2
6	44	一般国道6号	二軒茶屋	東海村	30.0	22.2	23.4	12.8	26.3	15.4
7	57	一般国道6号	真鍋跨道橋	土浦市	64.0	19.9	62.6	7.6	65.0	17.5
8	63	一般国道6号	小浮気	取手市	29.6	20.8	21.5	10.7	31.0	15.7
9	64	一般国道125号	小堤	古河市	31.3	19.6	25.0	9.9	28.7	21.2
10	73	一般国道6号	下土田南	かすみがうら市	35.3	16.5	28.8	6.1	32.0	8.9
11	75	一般国道6号	警察学校入口	水戸市	32.5	30.4	22.5	11.6	27.6	17.3
12	80	一般国道6号	桐木田	日立市	26.4	15.1	20.3	5.1	22.9	10.9
13	83	一般国道355号	(仮称) 石岡市柏原地先	石岡市	35.1	19.5	24.3	10.2	37.2	13.5
14	86	一般国道125号	田中	つくば市	39.3	29.2	20.8	9.9	34.1	23.5
15	87	一般国道245号	留町	日立市	35.0	21.4	22.0	8.3	24.0	8.7
16	90	一般国道50号	布川	筑西市	31.6	22.5	25.2	7.2	27.4	10.9
17	93	一般国道50号	門井	筑西市	36.5	24.4	28.2	10.8	31.5	14.0

■モニタリング手法の改善によって指標に該当しなくなる箇所（閾値15km/hの場合 28箇所）

No	渋滞箇所NO	路線名	箇所名	市町村	指標①速度(km/h)		指標②速度(km/h)		指標③速度(km/h)	
					従来	改善案	従来	改善案	従来	改善案
1	20	一般国道50号	大塚池の端	水戸市	34.4	34.4	13.9	25.2	20.6	28.0
2	30	一般国道349号	菅谷小東	那珂市	26.6	28.1	8.7	18.9	8.9	18.8
3	53	一般国道6号	田彦郵便局前	ひたちなか市	30.3	40.0	19.0	18.8	25.5	40.0
4	78	一般国道294号	白山八丁目	取手市	23.2	26.2	17.1	17.4	21.8	22.3
5	85	一般国道51号	須賀	潮来市	24.6	20.8	16.8	16.3	17.7	18.3
6	110	国道6号	牛久沼東	龍ヶ崎市	25.0	25.0	18.9	18.9	22.5	22.5
7	153	国道125号	諸川	古河市	20.2	20.2	16.5	16.5	21.9	21.9
8	159	国道125号	若松町	土浦市	12.9	22.9	11.8	17.6	12.6	16.4
9	163	市道	(仮称) 龍ヶ崎ニュータウン入口	牛久市	20.3	20.3	16.5	16.5	20.0	20.0
10	169	国道125号	(仮称) 緑町	古河市	6.7	29.6	5.0	28.4	6.7	28.0
11	172	市道	(仮称) 北利根北公園	古河市	20.6	22.5	15.3	17.3	20.4	20.4
12	183	土浦大曽根線	(仮称) 台坪	つくば市	20.9	20.9	17.5	17.5	20.4	20.4
13	185	市道	(仮称) 洞峰公園	つくば市	9.8	36.7	6.8	32.1	9.3	32.9
14	187	日立いわき線	田尻町2丁目	日立市	7.8	28.2	6.1	21.1	5.9	23.2
15	189	国道354号	木田余跨線橋東	土浦市	10.8	25.4	6.1	15.0	11.1	22.8
16	203	市道	(仮称) 菅谷	那珂市	28.6	28.6	20.0	20.0	26.3	26.3
17	215	国道293号	世矢小入口	常陸太田市	17.8	34.1	16.3	30.7	16.1	32.4
18	229	市道	東深芝	神栖市	16.7	21.5	15.1	19.2	18.8	24.2
19	245	取手つくば線	(仮称) 二三成橋	取手市	18.1	29.4	15.2	22.2	16.8	31.0
20	247	里見南中郷停車場線	(仮称) 中郷町栗野	北茨城市	23.8	23.8	19.1	19.1	23.1	23.1
21	252	国道349号	端龍山入口	常陸太田市	25.5	41.1	16.8	36.9	15.8	38.6
22	254	那珂湊那珂線	(仮称) 東木倉	那珂市	22.9	22.9	18.6	18.6	24.7	24.7
23	261	国道6号	仁井田	北茨城市	12.5	31.8	11.5	23.6	10.4	25.2
24	262	国道6号	南中郷駅入口	高萩市	7.6	32.1	6.3	23.6	7.2	33.4
25	263	国道6号	高戸	高萩市	22.1	22.1	15.3	15.3	22.2	22.2
26	274	境間々田線	下大野	古河市	12.5	21.0	9.6	16.9	15.0	23.3
27	281	水戸神栖線	(仮称) 前田	茨城町	21.7	21.7	18.6	18.6	17.1	17.1
28	285	野田牛久線	豊体	つくばみらい市	17.4	27.4	15.6	20.7	18.6	31.9

◆モニタリング手法の改善に関する検討方針

➤ モニタリング手法の改善案を適用することによって、指標の該当結果が入れ替わる箇所は、下図のとおりである。

■モニタリング手法の改善によって指標に該当となる箇所
(閾値15km/hの場合 17箇所)



■モニタリング手法の改善によって指標に該当しなくなる箇所
(閾値15km/hの場合 28箇所)



◆検討方針 ～モニタリング手法の改善によって指標に該当となる箇所～

- モニタリング手法の改善案を適用することによって、指標に該当となる17箇所のうち、4箇所については渋滞状況ヒアリング調査（第31回委員会）で渋滞しているとの意見があった箇所であり、渋滞の実感と合っていることが確認された。
- ヒアリング調査を実施していない13箇所は、ヒアリングや現地状況確認等を行い、渋滞しているか検証を行うこととしたい。
- 次回開催の委員会において、検証結果を報告する予定である。

■指標に該当となる箇所 17箇所

No	渋滞箇所NO	路線名	箇所名	市町村	指標①速度 (km/h)		指標②速度 (km/h)		指標③速度 (km/h)	
					従来	改善案	従来	改善案	従来	改善案
1	4	一般国道6号	大みか町6丁目	日立市	26.8	18.1	20.9	6.6	25.2	9.8
2	25	一般国道6号	公設市場前	日立市	32.1	21.6	26.1	9.4	29.4	9.2
3	29	一般国道6号	大和田町	日立市	29.0	23.1	20.7	14.8	23.7	14.3
4	31	つくば野田線	矢作	坂東市	35.5	26.4	24.0	10.5	29.0	10.5
5	43	一般国道408号	西平塚	つくば市	31.5	22.2	20.0	14.4	20.2	14.2
6	44	一般国道6号	二軒茶屋	東海村	30.0	22.2	23.4	12.8	26.3	15.4
7	57	一般国道6号	真鍋跨道橋	土浦市	64.0	19.9	62.6	7.6	65.0	17.5
8	63	一般国道6号	小浮気	取手市	29.6	20.8	21.5	10.7	31.0	15.7
9	64	一般国道125号	小堤	古河市	31.3	19.6	25.0	9.9	28.7	21.2
10	73	一般国道6号	下土田南	かすみがうら市	35.3	16.5	28.8	6.1	32.0	8.9
11	75	一般国道6号	警察学校入口	水戸市	32.5	30.4	22.5	11.6	27.6	17.3
12	80	一般国道6号	桐木田	日立市	26.4	15.1	20.3	5.1	22.9	10.9
13	83	一般国道355号	(仮称) 石岡市柏原地先	石岡市	35.1	19.5	24.3	10.2	37.2	13.5
14	86	一般国道125号	田中	つくば市	39.3	29.2	20.8	9.9	34.1	23.5
15	87	一般国道245号	留町	日立市	35.0	21.4	22.0	8.3	24.0	8.7
16	90	一般国道50号	布川	筑西市	31.6	22.5	25.2	7.2	27.4	10.9
17	93	一般国道50号	門井	筑西市	36.5	24.4	28.2	10.8	31.5	14.0



渋滞していると意見があった箇所 4箇所

■道路利用者への渋滞状況ヒアリング結果 渋滞意見のあった箇所（第31回検討箇所）

No	渋滞箇所No	箇所名	路線名	アンケート調査 回答			
				バス協会	トラック協会	ハイヤー・タクシー協会	代表意見
4	31	矢作	つくば野田線		渋滞	渋滞	・茨城と千葉の県境のためトラック往来が激しい。 ・休日、常磐道上り渋滞のため、谷和原ICから一般道に逃げ、目吹橋に車が集中。
10	73	下土田南	一般国道6号		渋滞	渋滞	・国道6号で単線のため、朝夕はスムーズでなく、石岡ICもあり朝夕は車両が特に多い。 ・（従道路の）つくば千代田線からの大型車の合流が多い。
14	86	田中	一般国道125号		渋滞	渋滞	・国道125号、国道408号の交差点なので、混んでいる。立体交差にしてほしい。
16	90	布川	一般国道50号		渋滞	渋滞	・筑西IC、工業団地への車両が多い。 ・直進よりも右折車が多く右折矢印もないので渋滞する。

モニタリング手法を見直した結果、渋滞の実感と合致

渋滞しているか検証が必要な箇所 13箇所

■渋滞状況ヒアリング調査 未実施箇所

No	渋滞箇所NO	路線名	箇所名
1	4	一般国道6号	大みか町6丁目
2	25	一般国道6号	公設市場前
3	29	一般国道6号	大和田町
5	43	一般国道408号	西平塚
6	44	一般国道6号	二軒茶屋
7	57	一般国道6号	真鍋跨道橋
8	63	一般国道6号	小浮気
9	64	一般国道125号	小堤
11	75	一般国道6号	警察学校入口
12	80	一般国道6号	桐木田
13	83	一般国道355号	(仮称) 石岡市柏原地先
15	87	一般国道245号	留町
17	93	一般国道50号	門井

ヒアリングや現地状況確認等を行い、渋滞しているか検証する
次回開催の委員会において、検証結果を報告予定

◆検討方針 ～モニタリング手法の改善によって指標に該当しなくなる箇所～

- モニタリング手法の改善案を適用することによって、指標に該当しなくなる28箇所は、主要渋滞箇所の解除までの流れに従い、3つのグループに分類される。
- 主要渋滞箇所の解除までの流れに従い、実際に渋滞が解消されているか検証し、委員会での審議によって、主要渋滞箇所から解除するかを決めることとしたい。
- 次回開催の委員会において、グループ2の23箇所について、ヒアリングや現地状況確認等を行い、検証結果を報告する予定である。

◆主要渋滞箇所の解除までの流れ

モニタリング手法改善案によって
指標に該当しなくなる箇所(28箇所)

モニタリング指標
①平日昼間12時間の平均旅行速度が
20km/h以下(変更なし)
②平日ピーク時の平均旅行速度が
従来:20km/h以下 改善案:15km/h以下
③休日ピーク時の平均旅行速度が
従来:20km/h以下 改善案:15km/h以下

①

直近3年で完了した箇所
(2箇所)

未対策箇所、
事業中箇所、
直近3年より前に
完了した箇所
(26箇所)

事業状況

対策実施状況を確認

【グループ1】

対策事業が完了し、
指標に該当しない(指標をクリアする)箇所
→対策事業の効果によって
渋滞が解消されているか検証

YES
(2箇所)

モニタリング

3指標を全てクリア

NO
(0箇所)

YES
(23箇所)

モニタリング

直近3年連続で
3指標を全てクリア

NO(3箇所)

【グループ2】

対策事業は完了していないが、
3年連続で指標に該当しない(指標をクリアする)箇所
→ヒアリングや現地状況確認等を実施し
渋滞が解消されているか検証
次回委員会で検証結果を報告予定

【グループ3】

対策事業が完了しておらず、
R5年の1年のみ、指標に該当
しない(指標をクリアする)箇所
→継続してモニタリングを実施

来年度以降
(対策事業完了して1年後)に審議
・若松町交差点
・木田余跨線橋東交差点

解除候補箇所
(委員会にて審議)

承認

否認

解除

①へ

渋滞状況確認

・道路管理者、利用者ヒアリング
・現地状況確認

深刻な渋滞なし

解除候補箇所
(委員会にて審議)

承認

否認

解除

①へ

要観察

事業中箇所
完了箇所
(ほかに事業あり)

継続モニタリング

①へ

未対策箇所
完了箇所
(ほかに事業なし)

検討箇所の選定
渋滞要因分析
対策案検討

※年に5箇所程度
ずつ検討

①へ

◆検討方針 ～モニタリング手法の改善によって指標に該当しなくなる箇所～

➤ モニタリング手法の改善案を適用することによって、指標に該当しなくなる箇所の分類結果は以下の通りである。

■グループ1
対策事業の効果によって
渋滞が解消されているか検証する箇所 2箇所

渋滞箇所NO	路線名	箇所名	市町村	直近3年で完了した対策事業
159	国道125号	若松町	土浦市	国道354号 土浦バイパス (R5年7月開通)
189	国道354号	木田余跨線橋東	土浦市	

対策事業が完了し、モニタリング指標もクリアする箇所
対策事業の効果によって、渋滞が解消されているか検証を行う。
若松町交差点、木田余跨線橋東交差点は事業完了年の前後1年のデータで分析を実施する。

■グループ2
ヒアリングや現地状況確認によって、
渋滞が解消されているか検証する箇所 23箇所

渋滞箇所NO	路線名	箇所名	市町村
20	一般国道50号	大塚池の端	水戸市
30	一般国道349号	菅谷小東	那珂市
78	一般国道294号	白山八丁目	取手市
85	一般国道51号	須賀	潮来市
110	国道6号	牛久沼東	龍ヶ崎市
153	国道125号	諸川	古河市
169	国道125号	(仮称)緑町	古河市
172	市道	(仮称)北利根北公園	古河市
183	土浦大曾根線	(仮称)台坪	つくば市
185	市道	(仮称)洞峰公園	つくば市
187	日立いわき線	田尻町2丁目	日立市
203	市道	(仮称)菅谷	那珂市
215	国道293号	世矢小入口	常陸太田市
229	市道	東深芝	神栖市
247	里見南中郷停車場線	(仮称)中郷町栗野	北茨城市
252	国道349号	端龍山入口	常陸太田市
254	那珂湊那珂線	(仮称)東木倉	那珂市
261	国道6号	仁井田	北茨城市
262	国道6号	南中郷駅入口	高萩市
263	国道6号	高戸	高萩市
274	境間々田線	下大野	古河市
281	水戸神栖線	(仮称)前田	茨城町
285	野田牛久線	豊体	つくばみらい市

■グループ3
継続してモニタリングを行う箇所 3箇所

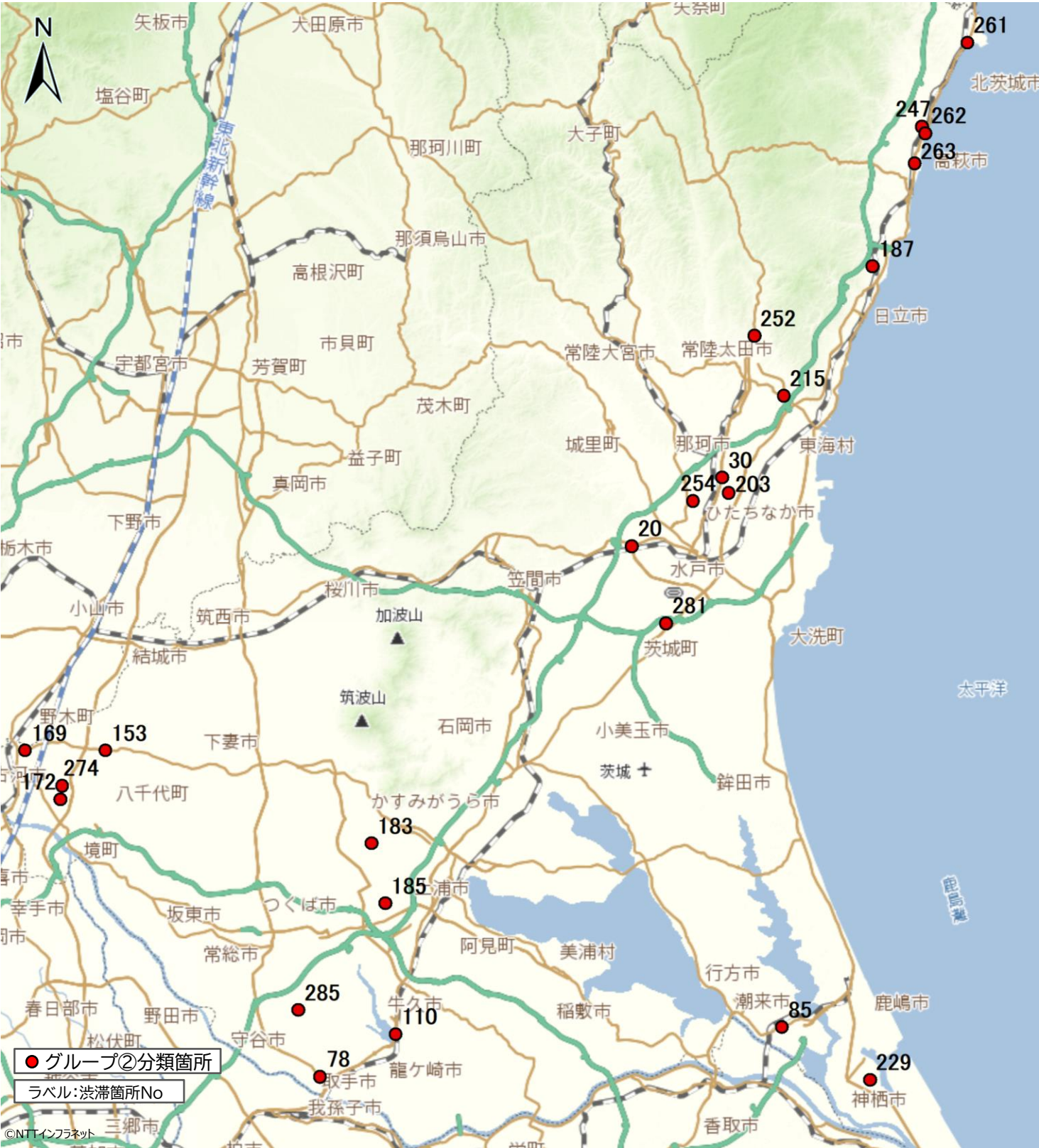
関連する事業は完了しておらず、R5年の1年のみ
指標をクリアする箇所
引き続きモニタリングを実施し、翌年以降も指標を
クリアするか確認する。

渋滞箇所NO	路線名	箇所名	市町村
53	一般国道6号	田彦郵便局前	ひたちなか市
163	市道	(仮称)龍ヶ崎ニュータウン入口	牛久市
245	取手つくば線	(仮称)二三成橋	取手市

◆検討方針 ～モニタリング手法の改善によって指標に該当しなくなる箇所～

➤ グループ2に分類され、次回の委員会にて、検証結果を報告する予定の箇所は下図の通りである。

■位置図 【グループ2】ヒアリングや現地状況確認によって、渋滞が解消されているか検証する箇所 23箇所



渋滞箇所 NO	路線名	箇所名	市町村
20	一般国道50号	大塚池の端	水戸市
30	一般国道349号	菅谷小東	那珂市
78	一般国道294号	白山八丁目	取手市
85	一般国道51号	須賀	潮来市
110	国道6号	牛久沼東	龍ヶ崎市
153	国道125号	諸川	古河市
169	国道125号	(仮称)緑町	古河市
172	市道	(仮称)北利根北公園	古河市
183	土浦大曾根線	(仮称)台坪	つくば市
185	市道	(仮称)洞峰公園	つくば市
187	日立いわき線	田尻町2丁目	日立市
203	市道	(仮称)菅谷	那珂市
215	国道293号	世矢小入口	常陸太田市
229	市道	東深芝	神栖市
247	里見南中郷停車場線	(仮称)中郷町栗野	北茨城市
252	国道349号	端龍山入口	常陸太田市
254	那珂湊那珂線	(仮称)東木倉	那珂市
261	国道6号	仁井田	北茨城市
262	国道6号	南中郷駅入口	高萩市
263	国道6号	高戸	高萩市
274	境間々田線	下大野	古河市
281	水戸神栖線	(仮称)前田	茨城町
285	野田牛久線	豊体	つくばみらい市

4. 最新の交通状況による分析

モニタリング手法改善案でのモニタリング結果

◆主要渋滞箇所(279箇所)のモニタリング結果

- 茨城県内の主要渋滞箇所279箇所について、最新(R5.1～R5.12)のETC2.0プローブデータを使用し、モニタリング手法改善案でのモニタリングを実施した(指標の閾値は3パターンで実施)。
- モニタリングの結果、渋滞が解消されている可能性がある箇所(モニタリング指標閾値を上回る箇所)は、パターン2(指標②、③の閾値を「15km/h」)の場合、43箇所が抽出された。

■モニタリング指標

下記のいずれかの指標に該当する箇所を渋滞が継続している箇所として判定

	パターン1	パターン2	パターン3
指標①平日昼間12時間	20km/h 以下(変更なし)		
指標②平日ピーク時	20km/h 以下 (変更なし)	15km/h 以下	10km/h 以下
指標③休日ピーク時			

■モニタリング結果 渋滞が解消されている可能性がある箇所

- ・茨城県内の主要渋滞箇所279箇所を対象に、モニタリング手法改善案(評価区間長、評価対象方向、指標閾値の見直し)でのモニタリングを実施
- ・検討中の各モニタリング指標閾値とした場合に、指標①～③の速度が指標閾値をすべて上回り、渋滞が解消されている可能性がある箇所を抽出

	渋滞が解消されている可能性がある箇所 (指標閾値を上回る箇所)		
	パターン1 指標②、③ 閾値20km/h	パターン2 指標②、③ 閾値15km/h	パターン3 指標②、③ 閾値10km/h
R3.1-R3.12 ETC2.0プローブデータ	15	42	78
R4.1-R4.12 ETC2.0プローブデータ	16	48	85
R5.1-R5.12 ETC2.0プローブデータ	17	43	78

※ 特定時288箇所から過年度に解除した9箇所を除いた279箇所を対象とした



- 今回のモニタリング(R5.1-R5.12)で指標閾値を上回る箇所(指標②、③閾値20km)
- 今回のモニタリング(R5.1-R5.12)で指標閾値を上回る箇所(指標②、③閾値15km)
- 今回のモニタリング(R5.1-R5.12)で指標閾値を上回る箇所(指標②、③閾値10km)

- 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

5. 主要渋滞箇所の見直し

主要渋滞箇所の解除に向けた検討

◆渋滞対策により改善がみられる箇所の見直し

- 令和4年に開通した事業に関連する主要渋滞箇所を対象に、対策完了後1年分（R5.1～R5.12）のETC2.0プローブデータを用いて渋滞対策箇所の効果検証を実施した。
- 渋滞対策事業の効果によってモニタリング指標を上回ったと考えられる湊大橋前交差点について、主要渋滞箇所から解除に向けた検討を行う。

■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
一般国道6号 牛久土浦バイパス (牛久市遠山町～城中町)	R4.3	学園東大通り入口、(仮称)ひたち野西 3丁目、中村陸橋下、みどり野団地西 等	最新交通データで効果検証
一般国道245号那珂湊拡幅(湊大橋)	R4.3	関戸、(仮称)関戸南、 湊大橋前	
一般国道245号 勝田拡幅 (東海村村松地内)	R5.3	原子力科学研究所、原子力機構前	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 (R6年1月～12月のデータで分析)
都市計画道路鮎川停車場線	R5.5	(仮称)鮎川町4丁目、諏訪五差路、 (仮称)国分町	
一般国道50号 結城バイパス 4車線化 (茨城県結城市結城～筑西市布川)	R5.5	布川、下川島、(仮称)玉戸工業団地、文化センター南、川島、市民病院入口	
一般国道354号 土浦バイパス (土浦市若松町～土浦市手野町)	R5.7	木田余バイパス西入口、若松町、木田余跨線橋東、(仮称)木田余立体橋	
一般国道6号 小鶴西交差点周辺の改良事業	R5.12	小鶴西	

: 本委員会で渋滞対策による効果を確認する事業

: データを蓄積し、次年度以降に検討を実施する事業

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

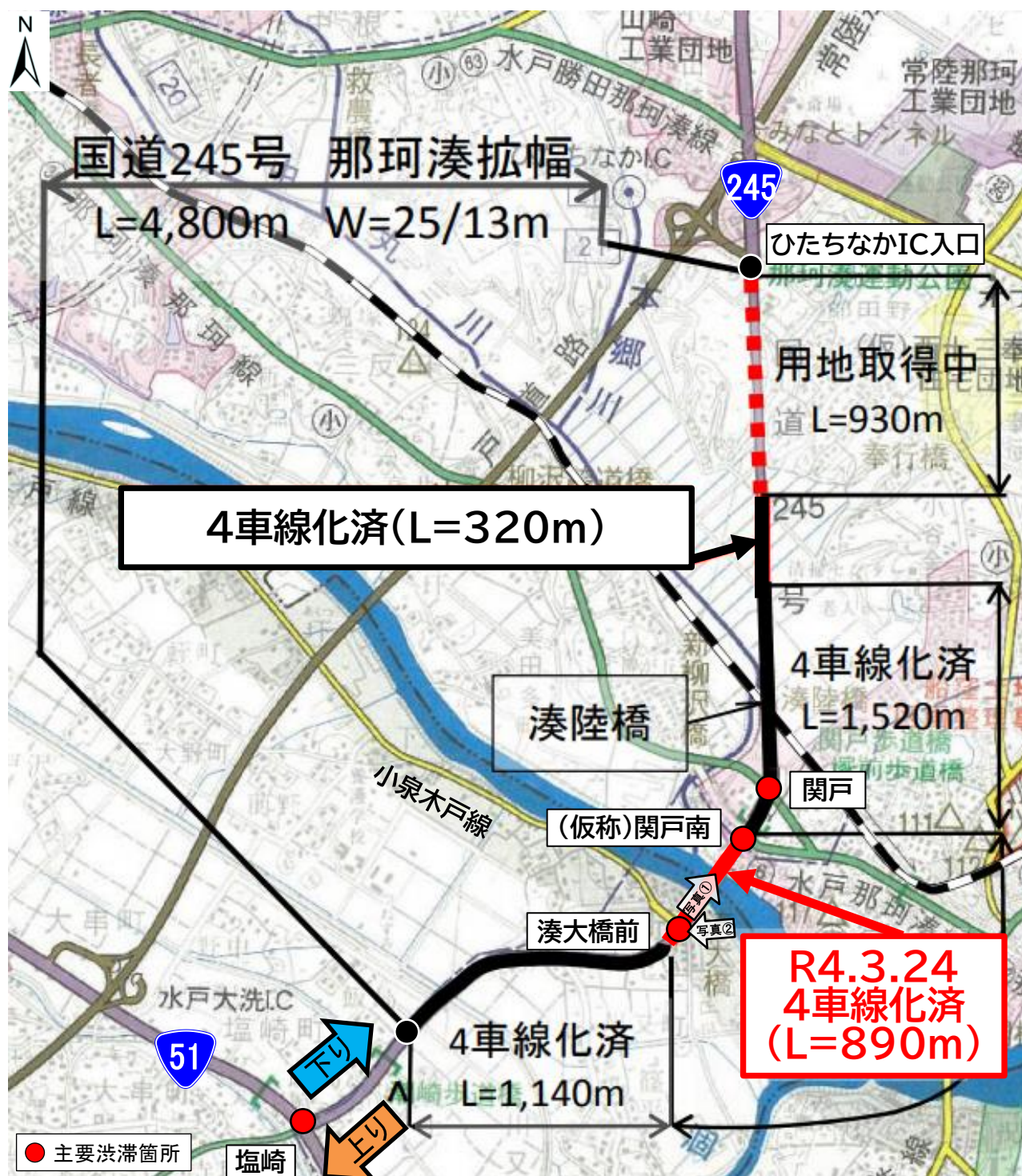
主要渋滞箇所への効果が期待できる主な開通事業（R4年以降に開通）



◆渋滞対策により改善がみられる箇所の見直し -主要渋滞箇所（湊大橋前交差点）-

- 一般国道245号那珂湊拡幅事業の一環として、湊大橋の上り2車線が令和4年1月17日に完成し、令和4年3月24日より4車線(890m)の供用を開始した。

■事業区間



■位置図(広域)



【事業概要】

- 路線名：一般国道245号(那珂湊拡幅)
- 区間：茨城県水戸市小泉町
～ひたちなか市部田野
- 延長：4.8km
- 幅員：25m
- 事業年度：平成12年度～

■湊大橋 4車線化後(写真①)

R6.7.18 7時台



■湊大橋交差点(写真②)

4車線化前

H25.1 主要渋滞箇所カルテより



4車線化後

R6.7.18 7時台



【審議項目2】

◆渋滞対策により改善がみられる箇所の見直し - 主要渋滞箇所（湊大橋前交差点） -

- 事業区間内の3箇所の主要渋滞箇所について、モニタリング手法改善案でのモニタリングの結果、（仮称）関戸南交差点と湊大橋前交差点の主道路（国道245号）で大幅な速度上昇がみられる。
- 湊大橋前交差点では従道路においても、速度改善しており、検討中のモニタリング指標閾値がいずれの場合でも上回っている。

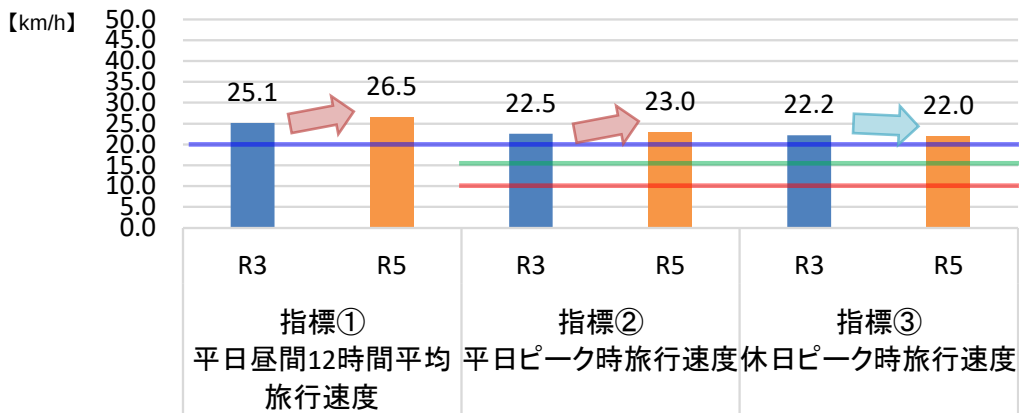


出典：茨城県HPを元に作成

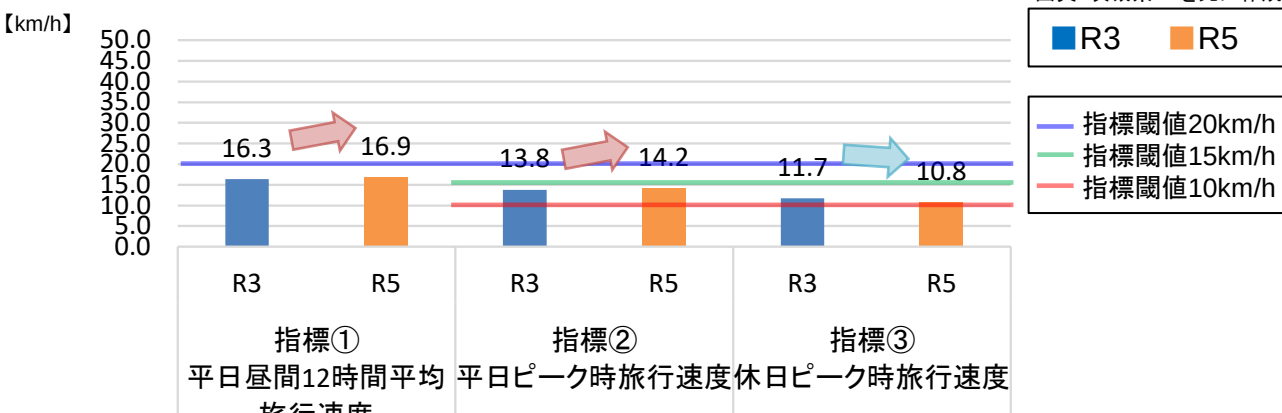
■モニタリング結果

【関戸】

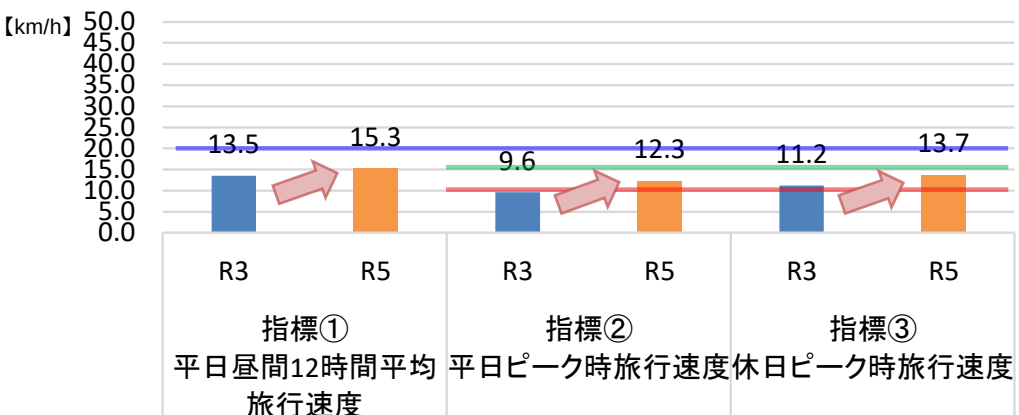
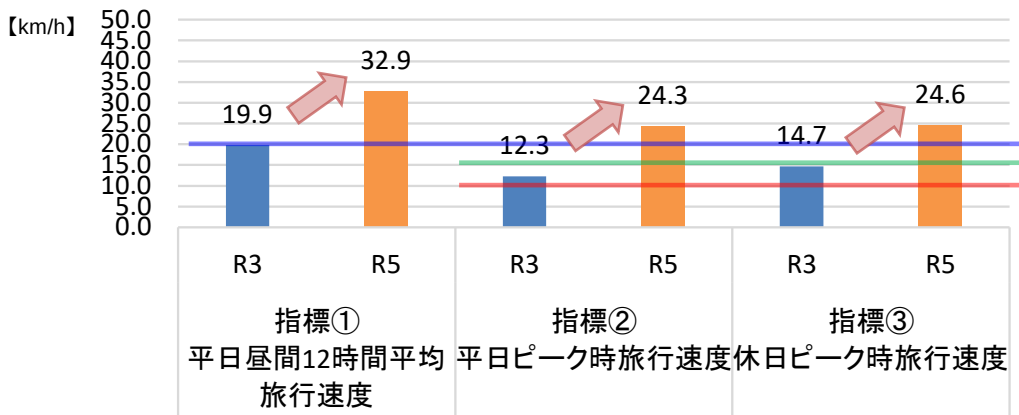
主道路（国道245号）



従道路

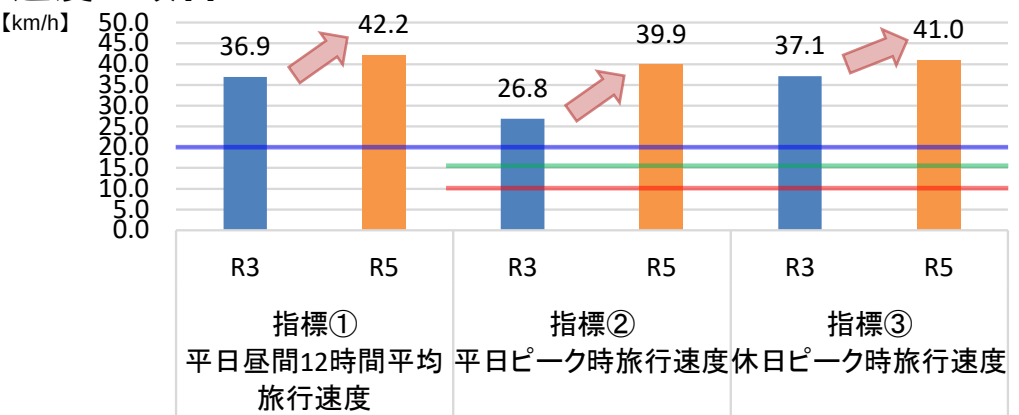
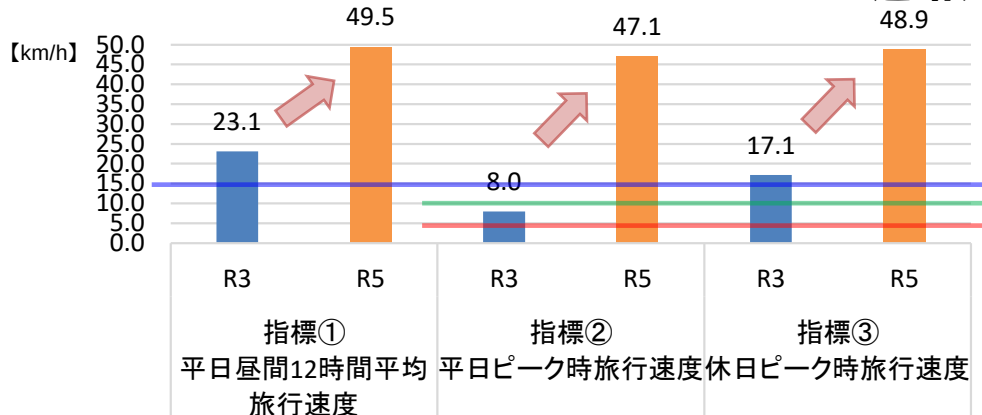


【（仮称）関戸南】



【湊大橋前】

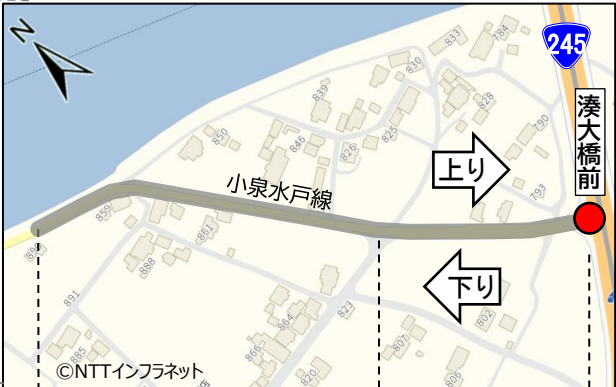
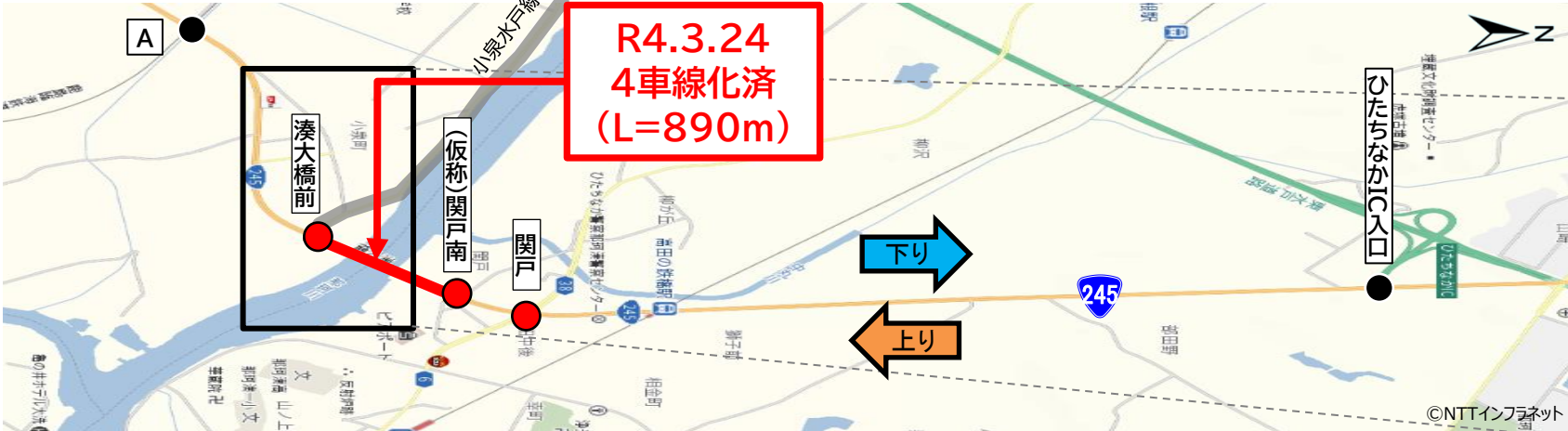
主道路、従道路ともに速度が改善



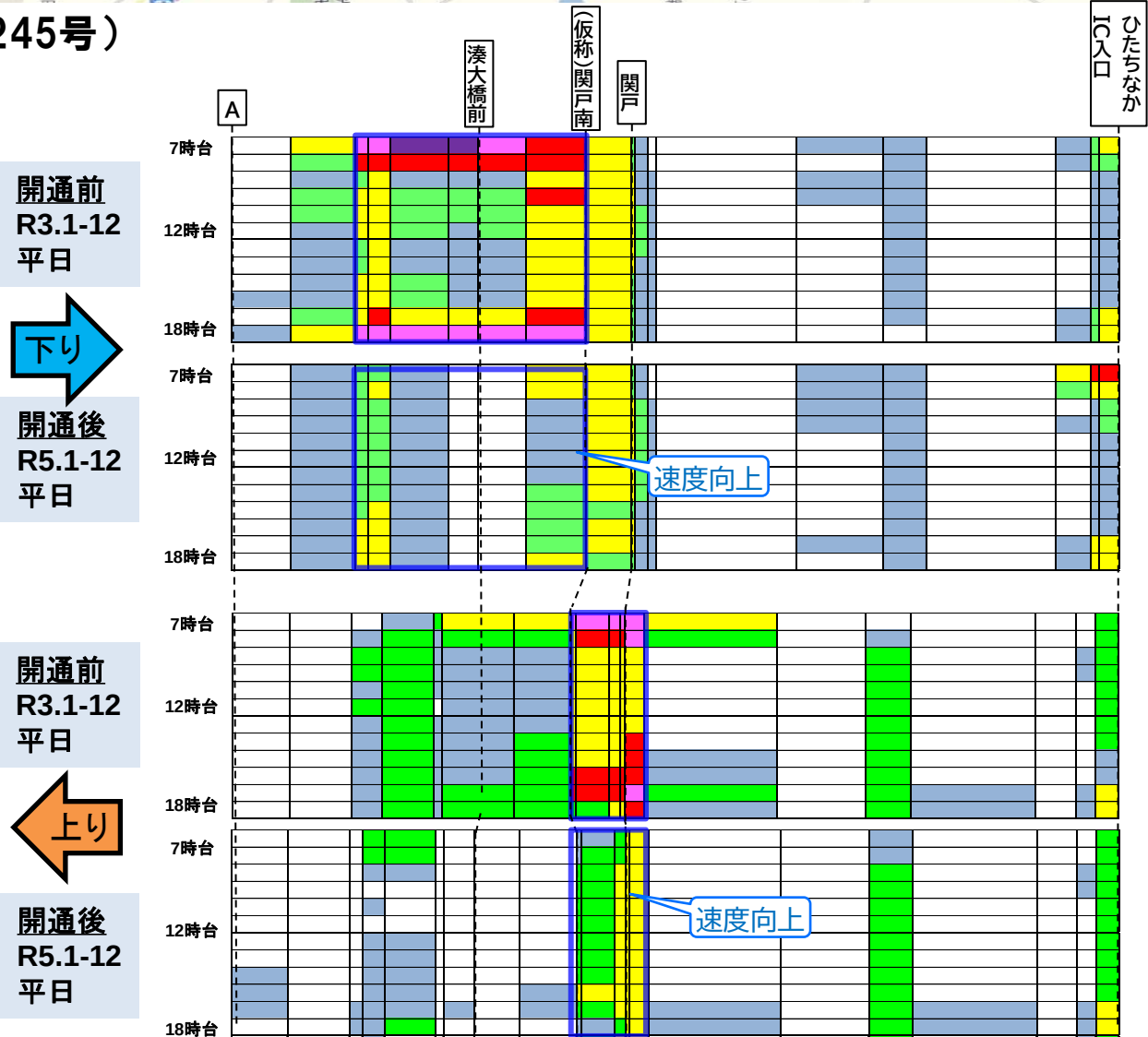
【審議項目2】

◆渋滞対策により改善がみられる箇所の見直し -主要渋滞箇所（湊大橋前交差点）-

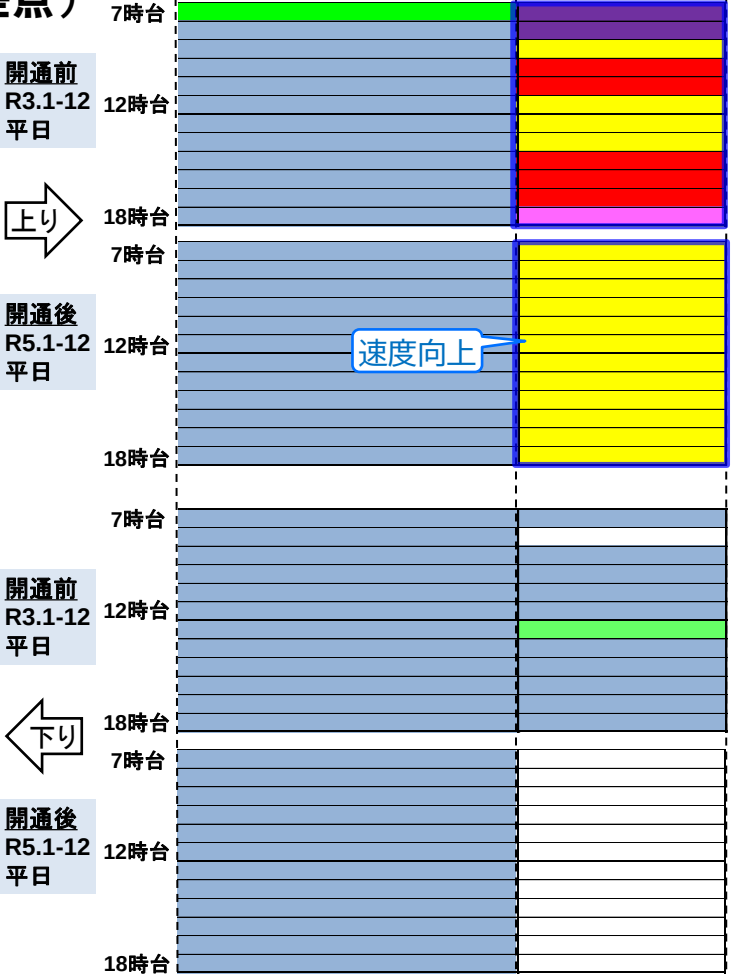
- 主道路の国道245号では、朝夕ピーク時間帯において、（仮称）関戸南交差点を先頭とした速度低下が発生していたが、湊大橋の4車線化によって速度向上している。
- 湊大橋前交差点では、従道路についても速度向上が確認でき、渋滞が解消されていることから、主要渋滞箇所からの解除を審議いただきたい。



■主道路（国道245号）



■従道路（湊大橋前交差点）

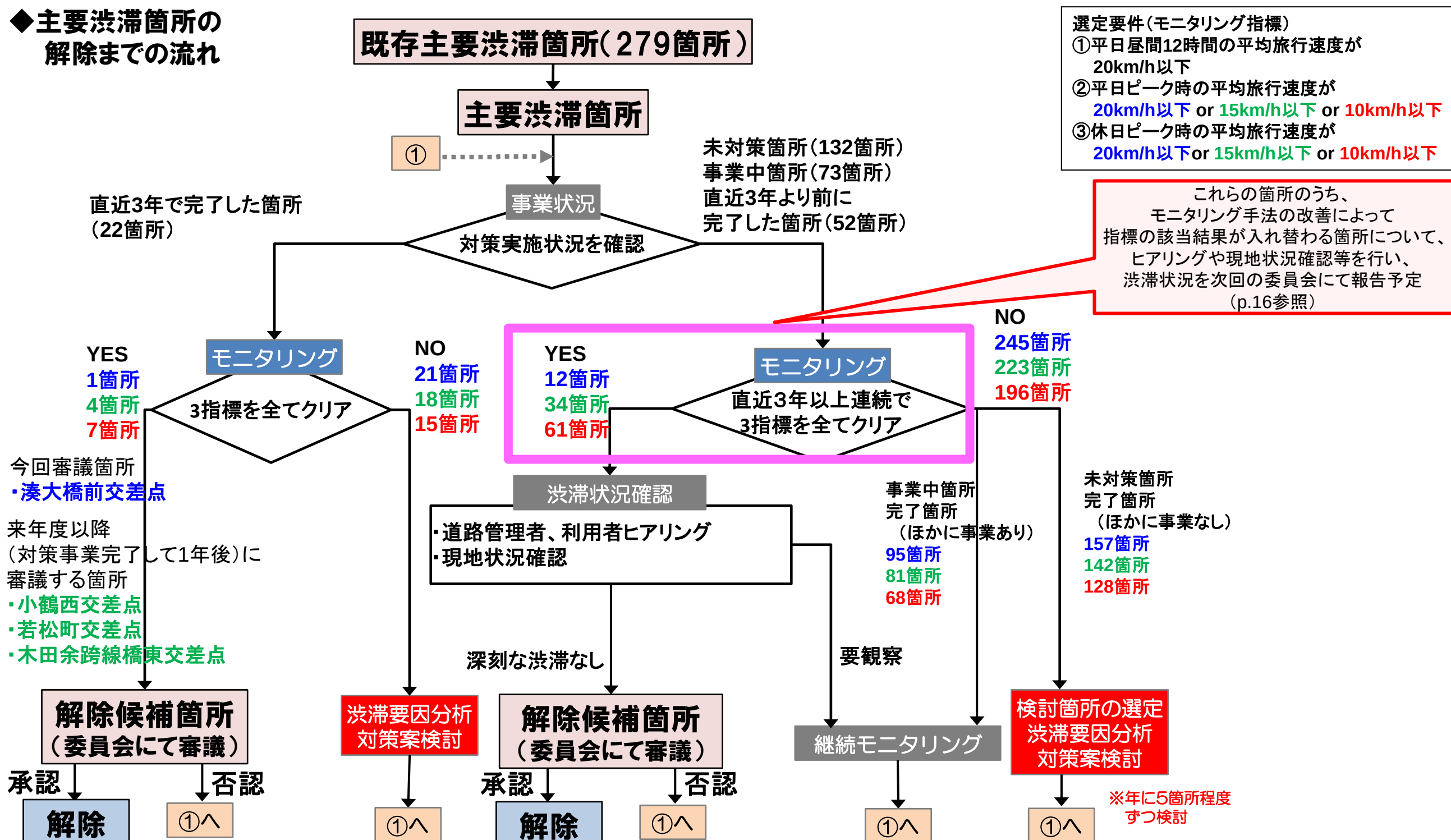


出典：ETC2.0プローブデータ
（開通前）R3.1-12平日7時台～18時台の平均旅行速度、（開通後）R5.1-12平日7時台～18時台の平均旅行速度

◆一定期間選定要件以下の箇所の見直し

- 最新(R5.1～R5.12)のETC2.0プローブデータを使用した、モニタリング手法改善案でのモニタリング結果をについて、主要渋滞箇所の解除までの流れに適用すると以下ようになる。
- 対策事業が完了していないが、直近3年間連続して3指標を全てクリアする(閾値を上回る)箇所は、指標閾値「15km/h」とした場合、34箇所が抽出される。
- 次回の委員会では、これらの箇所のうち、モニタリング手法の改善案を適用することによって、指標の該当結果が入れ替わる箇所について、ヒアリングと現地調査の結果を報告する予定である。(p.16参照)

◆主要渋滞箇所の解除までの流れ



◆一定期間選定要件以下の箇所の見直し

- 対策事業が完了していないが、直近3年連続でモニタリング3指標を全てクリアする(閾値を上回る)箇所は下表のとおりである。
- これらの箇所のうち、モニタリング手法の改善によって指標の該当結果が入れ替わる23箇所について、ヒアリングや現地状況確認等を行い、渋滞状況を次の委員会にて報告予定である。(p.16参照)

■3つのモニタリング指標と指標閾値案

- 指標①平日昼間12時間20km/h 以下(変更なし)
- 指標②平日ピーク時20km/h 以下(変更なし) or 15km/h 以下 or 10km/h 以下
- 指標③休日ピーク時20km/h 以下(変更なし) or 15km/h 以下 or 10km/h 以下

■対策事業が完了しておらず、直近3年以上連続で3指標を全てクリアする箇所

閾値10km/hの場合 61箇所 閾値15km/hの場合 34箇所 閾値20km/hの場合 12箇所

No	渋滞箇所No	路線名	箇所名	モニタリング3指標を全てクリアする箇所(指標②, ③閾値別)			ヒアリング等実施予定箇所(23箇所)
				20km/h	15km/h	10km/h	
1	2	一般国道124号	木崎西			●	
2	9	一般国道50号	河和田町南			●	
3	17	一般国道354号	稲荷前			●	
4	20	一般国道50号	大塚池の端		●	●	●
5	23	一般国道6号	大久保町二丁目		●	●	
6	28	一般国道349号	杉原			●	
7	29	一般国道6号	大和田町			●	
8	30	一般国道349号	菅谷小東		●	●	●
9	32	一般国道349号	中台東			●	
10	36	一般国道50号	河和田町		●	●	
11	43	一般国道408号	西平塚			●	
12	44	一般国道6号	二軒茶屋			●	
13	46	日立いわき線	日立北インター出入口	●	●	●	
14	49	水戸神栖線	偕楽園下			●	
15	52	一般国道6号	中貫バイパス入口			●	
16	53	一般国道6号	田彦郵便局前			●	
17	58	一般国道245号	会瀬町一丁目			●	
18	63	一般国道6号	小浮気			●	
19	71	一般国道124号	筒井北			●	
20	76	一般国道50号	内原跨線橋北		●	●	
21	78	一般国道294号	白山八丁目		●	●	●
22	79	土浦境線	石下橋東	●	●	●	
23	81	一般国道6号	藤代			●	
24	82	一般国道6号	孫目十字路			●	
25	85	一般国道51号	須賀		●	●	●
26	88	一般国道354号	辺田		●	●	
27	91	一般国道51号	洲崎		●	●	
28	93	一般国道50号	門井			●	
29	95	一般国道125号	内町下			●	
30	96	一般国道51号	延方			●	
31	97	一般国道6号	恋瀬橋北			●	

No	渋滞箇所No	路線名	箇所名	モニタリング3指標を全てクリアする箇所(指標②, ③閾値別)			ヒアリング等実施予定箇所(23箇所)
				20km/h	15km/h	10km/h	
32	98	一般国道245号	関戸			●	
33	99	一般国道294号	乙子			●	
34	110	国道6号	牛久沼東		●	●	●
35	113	国道4号	塚崎			●	
36	143	国道349号	城之内			●	
37	153	国道125号	諸川		●	●	●
38	161	国道51号	原子力機構南門前	●	●	●	
39	169	国道125号	(仮称)緑町	●	●	●	●
40	172	市道	(仮称)北利根北公園		●	●	●
41	178	取手つくば線	(仮称)山崎橋			●	
42	183	土浦大曽根線	(仮称)台坪		●	●	●
43	185	市道	(仮称)洞峰公園	●	●	●	●
44	187	日立いわき線	田尻町2丁目	●	●	●	●
45	203	市道	(仮称)菅谷		●	●	●
46	206	国道354号	萱丸	●	●	●	
47	215	国道293号	世矢小入口	●	●	●	●
48	224	竜ヶ崎阿見線	つくばの里工業団地			●	
49	229	市道	東深芝		●	●	●
50	235	国道294号	(仮称)百合ヶ丘4丁目		●	●	
51	247	里見南中郷停車場線	(仮称)中郷町栗野		●	●	●
52	252	国道349号	端龍山入口	●	●	●	●
53	253	国道349号	茅根町	●	●	●	
54	254	那珂湊那珂線	(仮称)東木倉		●	●	●
55	259	豊岡佐和停車場線	押延十字路			●	
56	261	国道6号	仁井田	●	●	●	●
57	262	国道6号	南中郷駅入口	●	●	●	●
58	263	国道6号	高戸		●	●	●
59	274	境間々田線	下大野		●	●	●
60	281	水戸神栖線	(仮称)前田		●	●	●
61	285	野田牛久線	豊体		●	●	●

◆一定期間選定要件以下の箇所の見直し

➤ 対策事業が完了していないが、直近3年連続で3指標を全てクリアする(閾値を上回る)箇所は下図のとおりである。

■対策事業が完了しておらず、直近3年以上連続で3指標を全てクリアする箇所



6. 優先対策箇所の検討

「渋滞解消の実現性が高い箇所」を対象とした優先対策箇所の抽出手法の検討

◆第32回委員会における提案内容の確認

- これまでの優先対策箇所の検討により、「渋滞が激しい箇所」を対象に、長期的な対策を検討、実施しているところである。
- 「渋滞が激しい箇所」の対策と並行して、短期的な対策が有効な箇所についても対策を進める必要がある。
- 第32回委員会において、今後の優先対策箇所の検討に関する新たな方針を提示した。今回、第32回委員会での提案内容を踏まえ、「渋滞解消実現性が高い箇所」といった視点で優先対策箇所を抽出するための手順を検討した。

◆課題と今後の方針について

(再掲: 第32回委員会審議事項)

- 現在の優先対策箇所は、「渋滞が激しい箇所」から順に選定をしているため、要因を特定しても対策を行うことが困難な箇所が多い状況。
- また、モニタリング方法を変更する場合には、優先対策箇所として抽出した際に用いた指標についても見直しが必要となる。
- 優先対策箇所の抽出については、モニタリング方法の変更に合わせて、「渋滞解消の実現性が高い箇所」を対象にした抽出を行うように変更を行いたい。

■優先対策箇所の検討に関する課題

課題①

渋滞が激しい箇所から順に選定をしているため、対策を行うことが困難な箇所が多い

ー(仮称)土浦駅前西交差点での分析例ー



課題②

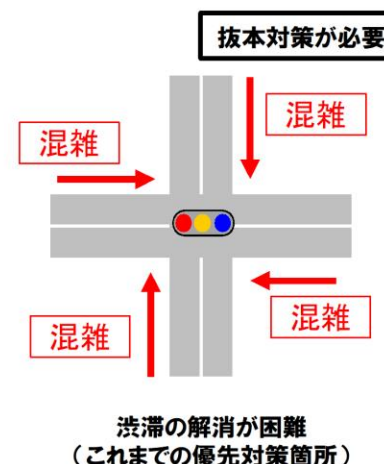
優先対策箇所の抽出は、従来の評価区間長での速度を元に行ったため、モニタリング方法を見直す場合には、再度抽出することが必要

■今後の方針

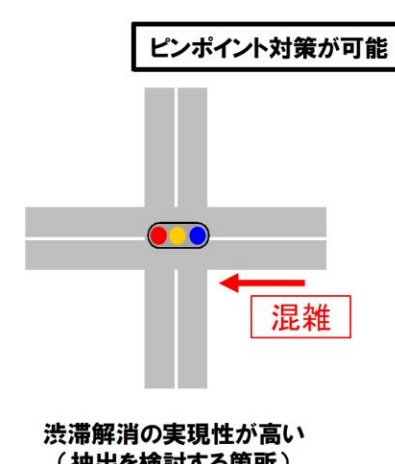
モニタリング方法の変更を機会に、優先対策箇所の再抽出方法については、変更することを検討したい。

※従来の渋滞が激しい区間からの選定ではなく、特定方向のみ渋滞している箇所など、渋滞解消の実現性が高いと考えられる箇所を抽出する方針

ー現在ー
渋滞が激しい箇所を対象



ー変更案ー
渋滞解消の実現性が高い箇所を対象



◆「渋滞解消の実現性が高い箇所」を対象とした優先対策箇所の抽出手法の検討

- 「渋滞解消の実現性が高い箇所」を対象とした優先対策箇所の抽出手法として、以下の手法が妥当であるか審議いただきたい。
【ステップ1】モニタリング算出時の各流入方向別の旅行速度を活用し、特定の1方向のみ速度低下が発生する箇所を抽出
【ステップ2】速度低下の度合いによって分類し、より渋滞解消の実現性が高いと考えられる箇所を抽出
【ステップ3】において、現地状況、渋滞原因分析を行ったうえで、「優先対策箇所」を抽出
- 次頁以降に、ステップ1及びステップ2の試算結果を示す。

■「渋滞解消の実現性が高い箇所」を対象とした優先対策箇所の抽出手法(案)

検討対象箇所

- ・未対策箇所等の速度改善が見込まれる対策事業が無い箇所
- ・直近3年以上連続でのモニタリング指標のクリアを満たしていない箇所

ステップ1

特定の1方向のみ速度低下が発生している箇所の抽出

ステップ2

ステップ1抽出箇所の速度低下度合いにより、速度低下の深刻さをランク分け

ステップ3

現地状況確認、渋滞原因分析

- ・道路構造(車線運用、幅員、用地等)
 - ・沿道環境(施設配置、バス路線等)
 - ・交通運用(信号、規制速度等)
- ⇒ステップ2の速度低下度合いに対して、改善が見込まれるかを検証

「優先対策箇所」の抽出

ステップ1 特定の1方向のみ速度低下が発生している箇所の抽出条件

○下記の指標を採用

①平日ピーク時速度15km/h以下

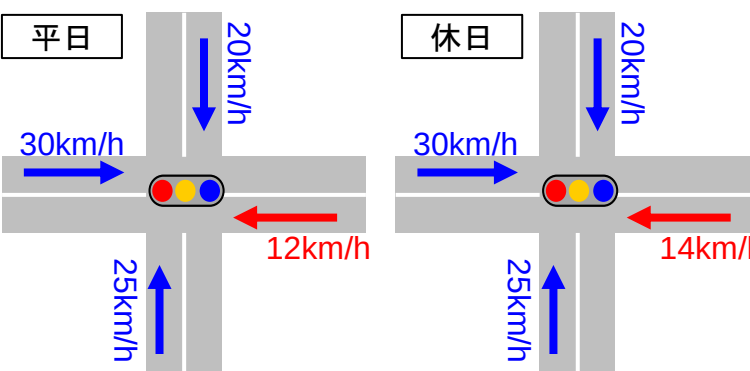
②休日ピーク時速度15km/h以下

※「ピーク時速度」とは、昼間12時間の1時間帯毎の平均旅行速度が最も遅い速度をいう

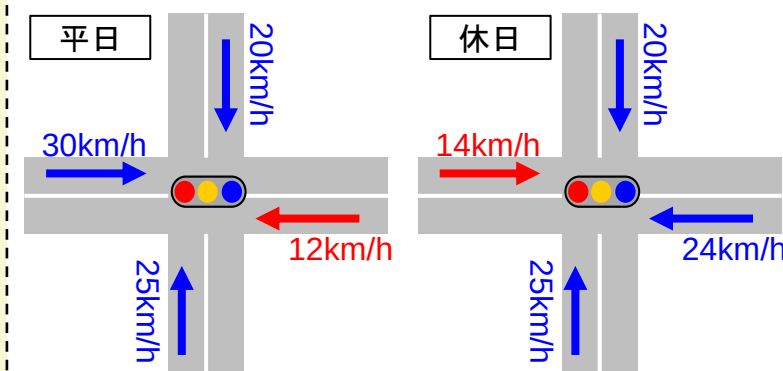
○抽出条件

①②が該当する方向が同一方向、且つ1方向のみの箇所を抽出

【抽出例1】速度低下が1方向且つ平日休日ともに同一方向であるため、**抽出対象となる**



【抽出例2】速度低下が1方向だが、平日休日で速度低下方向が異なるため**抽出対象とならない**



ステップ2 速度低下度合いにより、速度低下の深刻さのランク分けイメージ

速度低下の度合いにより分類することで、より渋滞解消の実現性が高いと考えられる箇所を抽出

速度低下の深刻さ
低
高

①平日ピーク時速度	②休日ピーク時速度	
10～15km/h	15km/h超	※
10～15km/h	10～15km/h	
10km/h以下	10～15km/h	※
10km/h以下	10km/h以下	※①②が逆の場合も同様

◆「渋滞解消の実現性が高い箇所」の試算結果

- 前ページのステップ1の条件に合致した手順に則り、試算を行った結果、39箇所が抽出された。
- ステップ2のランク分けを行った結果、平日または休日いずれかの1方向だけが速度低下が発生している箇所は20箇所が抽出された。これらの箇所は速度低下が比較的軽微であり、対策の渋滞解消の実現性が高いものと想定される。
- 今後、速度低下の深刻度が低い16箇所について、ステップ3の現地状況確認や渋滞要因を分析し、改善が見込まれるか検証を行う方針である。

■ステップ1 試算結果 特定の1方向のみ速度低下が発生している箇所 39箇所

■ステップ2 試算結果 平日に1方向だけが速度低下が発生している箇所 20箇所
※休日に1方向だけが速度低下が発生している箇所は該当なし

・平日ピーク時速度(指標②)が10km/h以下の箇所(速度低下の深刻度 中) 4箇所

No	渋滞箇所NO	交差点名	路線名	市町村	指標② 平日ピーク速度 (km/h)	指標③ 休日ピーク速度 (km/h)	速度低下している 路線
1	57	真鍋跨道橋交差点	一般国道6号	土浦市	7.6	17.5	一般国道6号
2	147	(仮称)真崎	成田小見川鹿島港線	神栖市	9.9	15.8	成田小見川鹿島港線
3	197	豊喰	国道118号	那珂市	9.7	15.8	菅谷小原内水戸線
4	240	女化北	土浦竜ヶ崎線	牛久市	8.1	19.0	市道

・平日ピーク時速度(指標②)が10km/h超の箇所(速度低下の深刻度 低) 16箇所

No	渋滞箇所NO	交差点名	路線名	市町村	指標② 平日ピーク速度 (km/h)	指標③ 休日ピーク速度 (km/h)	速度低下している 路線
1	28	杉原交差点	一般国道349号	那珂市	11.5	18.1	瓜連馬渡線
2	49	偕楽園下交差点	水戸神栖線	水戸市	13.7	23.4	水戸神栖線
3	63	小浮気交差点	一般国道6号	取手市	10.7	15.7	一般国道6号
4	71	筒井北交差点	一般国道124号	神栖市	13.6	15.4	成田小見川鹿島港線
5	75	警察学校入口交差点	一般国道6号	水戸市	11.6	17.3	水戸神栖線
6	113	塚崎	国道4号	境町	11.7	24.5	一般国道354号
7	152	茨城東高校北	国道6号	茨城町	10.2	15.7	市道
8	156	新原三差路	国道50号	水戸市	14.3	15.7	石川袴塚線
9	167	菅生南	つくば野田線	常総市	13.7	16.9	取手豊岡線
10	178	(仮称)山崎橋	取手つくば線	つくば市	14.0	22.3	谷田部牛久線
11	201	馬渡十字路	市道	ひたちなか市	11.4	19.2	市道
12	217	(仮称)中田新田	原中田線	古河市	11.8	23.1	原中田線
13	219	(仮称)銭亀橋南	土浦坂東線	土浦市	11.0	16.4	市道
14	255	後台東	国道349号	那珂市	12.4	23.2	市道
15	259	(仮称)押延	豊岡佐和停車場線	東海村	11.3	34.3	市道
16	264	(仮称)土浦駅東	市道	土浦市	13.0	25.0	市道



■今後の方針

速度低下の深刻度が低い16箇所について、ステップ3の現地状況確認や渋滞要因を分析し、改善が見込まれるか検証を行う

ステップ3

現地状況確認、渋滞原因分析

- ・道路構造(車線運用、幅員、用地等)
- ・沿道環境(施設配置、バス路線等)
- ・交通運用(信号、規制速度等)

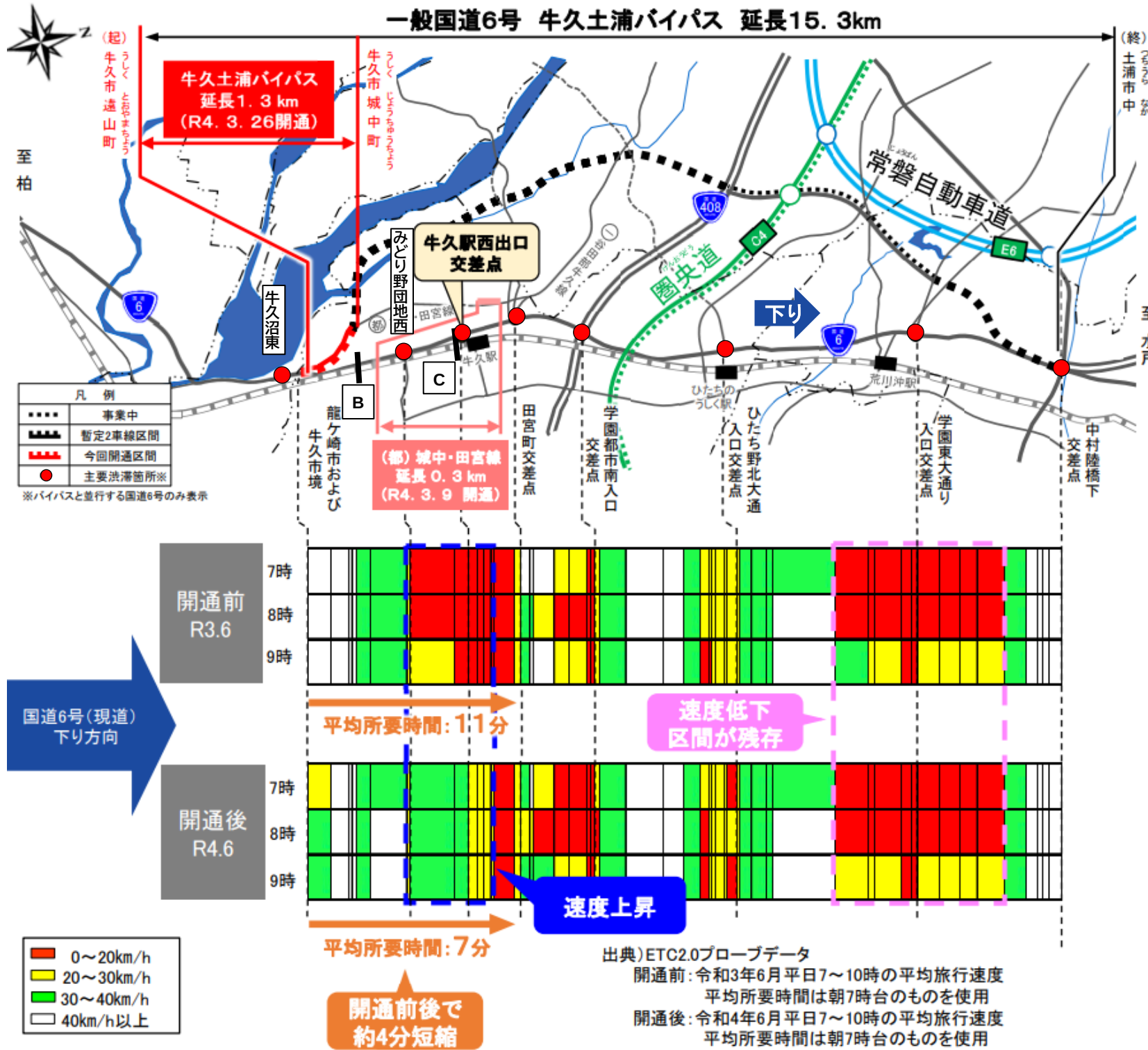
⇒改善が見込まれるかを検証

7. 渋滞対策箇所の効果確認

一般国道6号 牛久土浦バイパス(牛久市遠山町～城中町)の開通効果

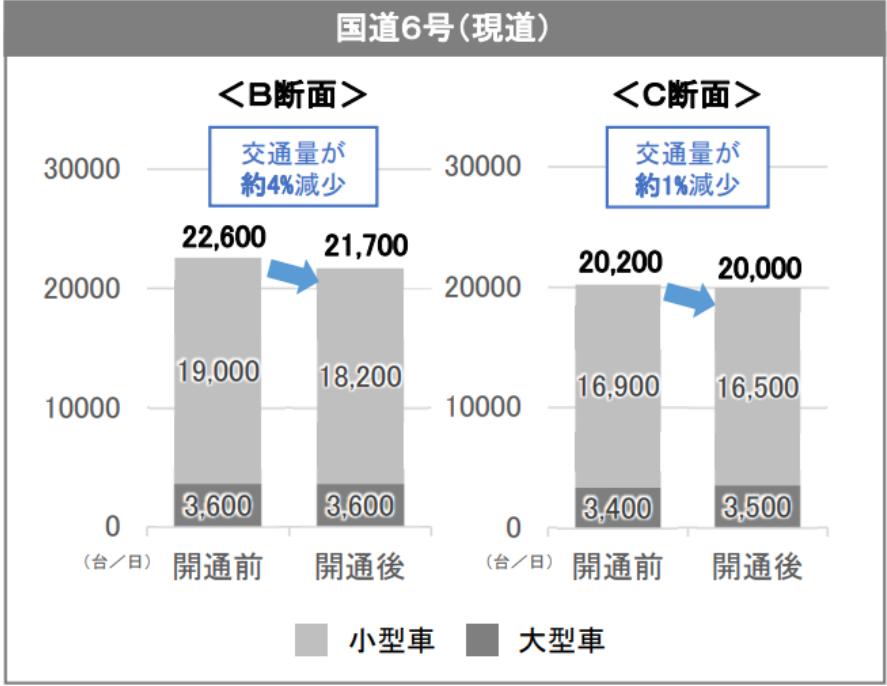
◆渋滞対策箇所の効果確認 - 一般国道6号 牛久土浦バイパス(牛久市遠山町～城中町) -

- 令和4年3月26日に牛久土浦バイパスの一部区間(延長1.3km)が開通した。
- 開通区間に並行する国道6号は、交通量が約4%減少した。
- 国道6号(現道)では、牛久駅西出口交差点付近の旅行速度が向上し、龍ヶ崎市及び牛久市境～田宮町交差点までの所要時間が約4分短縮された。



【事業概要】

- 路線名: 一般国道6号(牛久土浦バイパス)
- 区間: 茨城県牛久市遠山町～土浦市中
- 延長: 15.3km
- 幅員: 25.0～30.0m
- これまでの経緯:
 - ・平成4年度 事業化(1期)
 - ・平成6年度 都市計画決定
 - ・平成14年度 一部区間開通【延長2.3km】
 - ・平成23年度 一部区間開通【延長1.6km】
 - ・平成26年度 事業化(2期)
 - ・平成30年度 事業化(3期)
 - ・令和2年度 都市計画変更【延長5.5km】
 - ・令和4年3月 一部区間開通【延長1.3km】



8. ピンポイント渋滞対策

小鶴西交差点における渋滞対策の効果

◆国道6号小鶴西交差点における渋滞・安全対策 ～改良工事の概要～

【背景】

- 小鶴西交差点は、国道6号と主要地方道大洗友部線が交わる交差点で、近傍には茨城中央工業団地が立地している。交差する県道を利用する右左折車両が多いため、交差点の周辺では追突等の事故が多く発生している。
- 交差する県道の拡幅により交通量の増加が見込まれ、更なる事故の発生が懸念される。

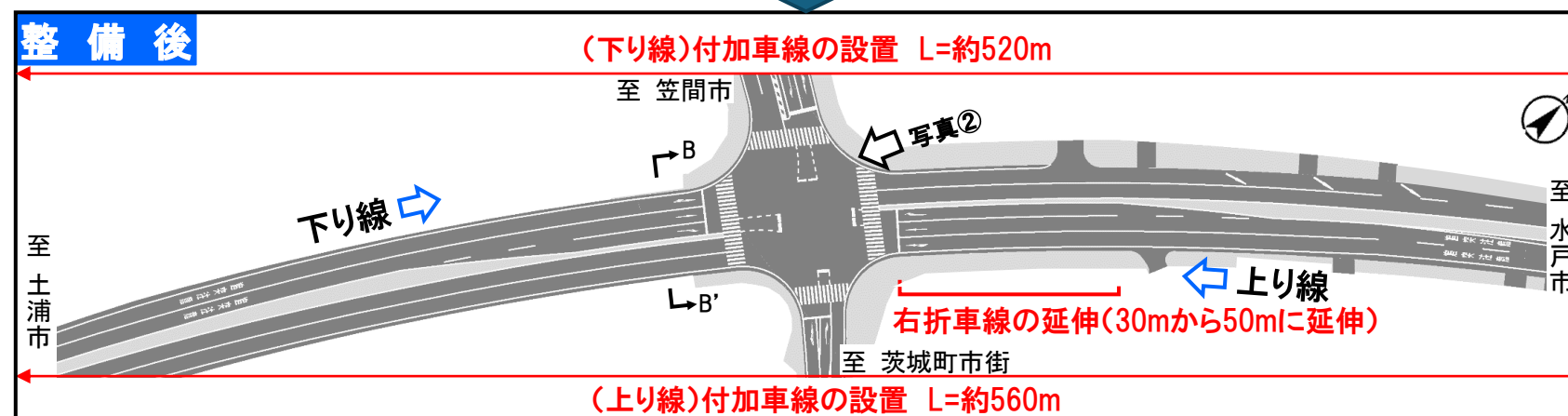
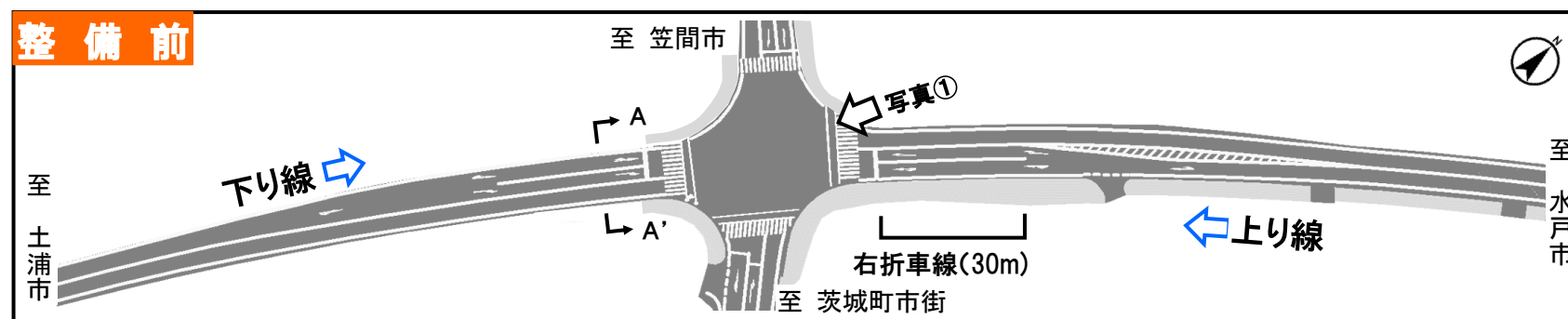
【目的・概要】

- 交通事故の防止や交通流の円滑化を目的に下記の改良工事を実施し、R5年12月に完了した。
 - ・本線の上下線に付加車線の設置
 - ・上り線側右折レーンの延伸

【位置図】



【平面図】



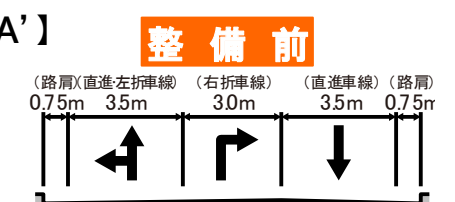
整備前の小鶴西交差点【写真①】



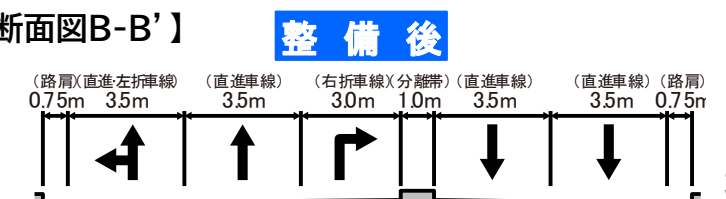
整備後の小鶴西交差点【写真②】



【断面図A-A'】



【断面図B-B'】



◆国道6号小鶴西交差点における渋滞・安全対策 ～改良工事の整備効果～

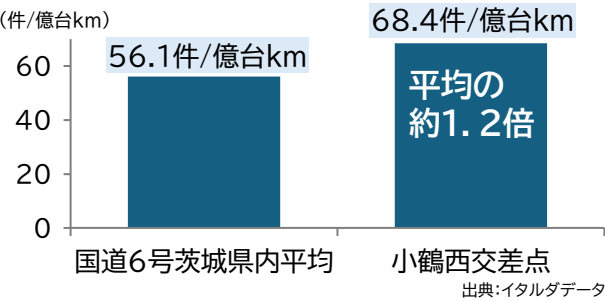
【交通事故】

- 小鶴西交差点の平成27年から平成30年の4年間の死傷事故率は、国道6号の平均の約1.2倍で、22件の死傷事故が発生しており、そのうちの約9割が追突事故が占めていた。
- 工事完成後、これまでに死傷事故は発生していない。(R5年7月時点)

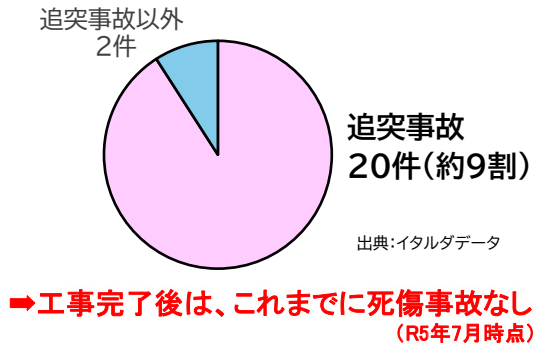
【旅行速度】

- 上り線(水戸市から土浦市方面)の朝夕ピーク時の旅行速度は、約24km/hから約31km/hへ約7km/h向上、下り線(土浦市から水戸市方面)の朝夕ピーク時の旅行速度は、約29km/hから約35km/hへ約6km/h向上し、著しい速度低下(20km/h以下)は緩和された。
- 一方、小鶴西交差点北側の涸沼前川橋を含む2車線区間においては、平日朝ピーク時に旅行速度の低下が残存する。
- また、小鶴西交差点南側の涸沼川付近～奥谷立体付近の2車線区間においても速度低下が残存する。
- 今後も交通状況を継続的に確認し、併せて国道6号の機能強化を検討する。

【小鶴西交差点の死傷事故率(H27～H30)】



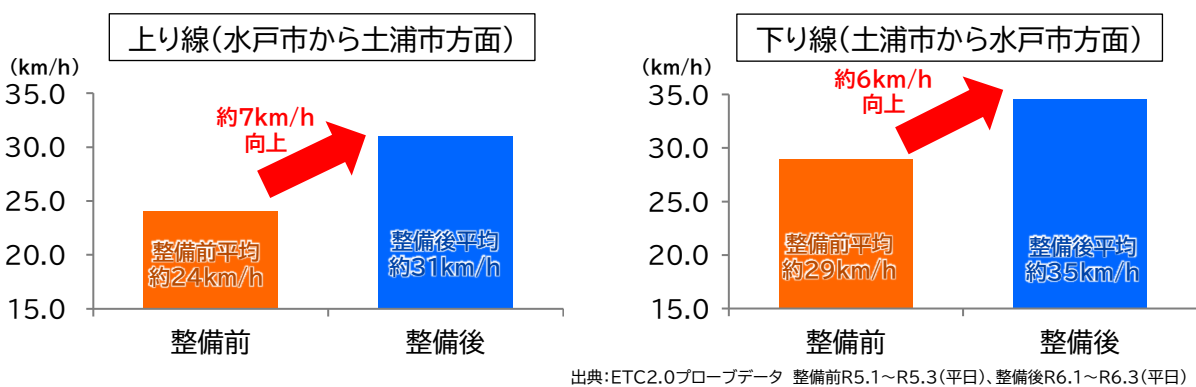
【小鶴西交差点周辺の死傷事故発生状況(H27～H30)】



【整備前後の平日旅行速度】



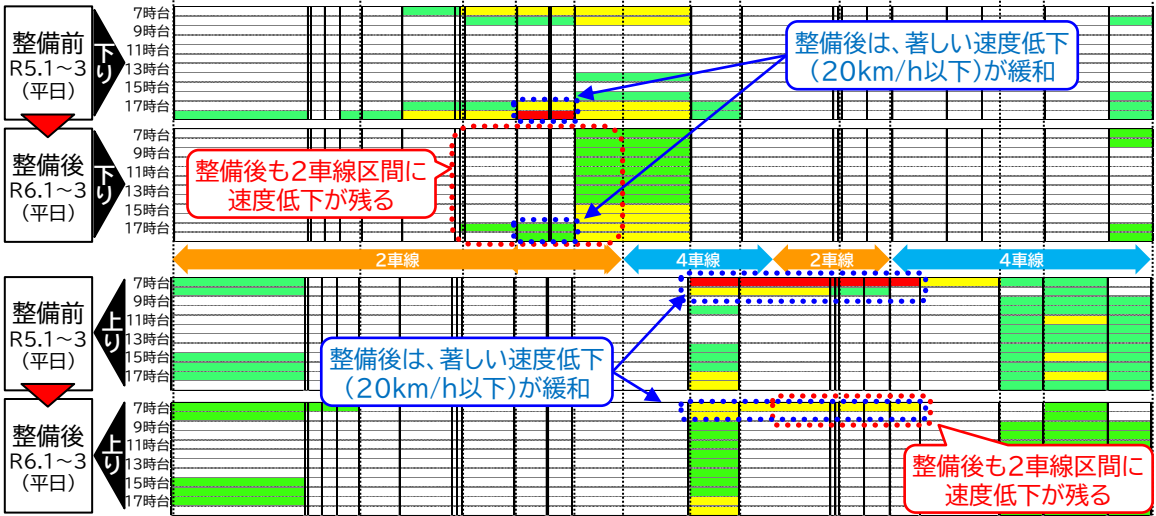
【整備前後の朝夕ピーク時旅行速度】集計範囲における上下線各区間の平日朝夕ピーク時(7時台、8時台、17時台、18時台)の平均旅行速度



【写真① 2車線区間の混雑状況(交差点北側)】



【写真② 2車線区間の混雑状況(交差点南側)】



9. TDM施策

日立市におけるTDM施策の検討

◆ 日立市の道路の現況と道路整備の考え方

- 日立市は、市街地が南北に長く、海と山にはさまれた地形上、南北軸の主要幹線機能を担う国道6号と国道245号に交通が集中し、朝夕を中心に慢性的な渋滞が発生している状況である。
- これらの慢性的な渋滞緩和を目的に、南北を結ぶ新たな道路ネットワークの構築が進められている。
- 国道6号と国道245号を結び、整備優先道路として位置づけられている鮎川停車場線がR5年度に開通した。

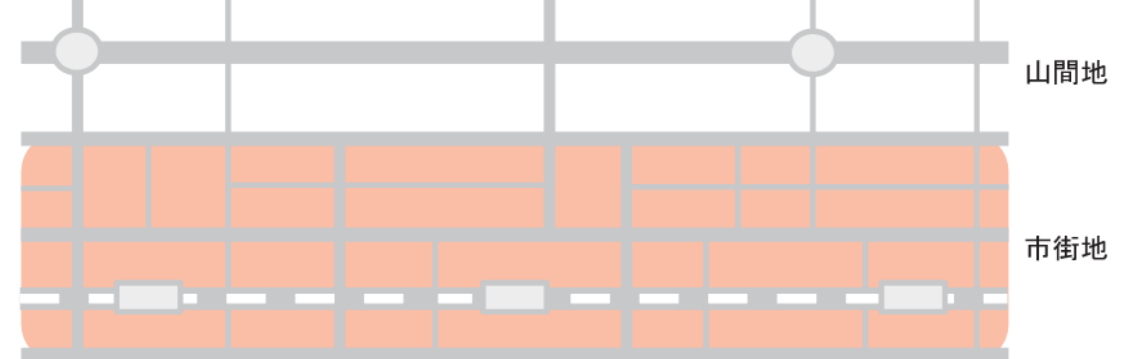
■ 地形的な制約



■ ラダー型の道路ネットワークの形成

※日立都市圏総合都市交通体系策定調査（パーソントリップ調査）にて提言

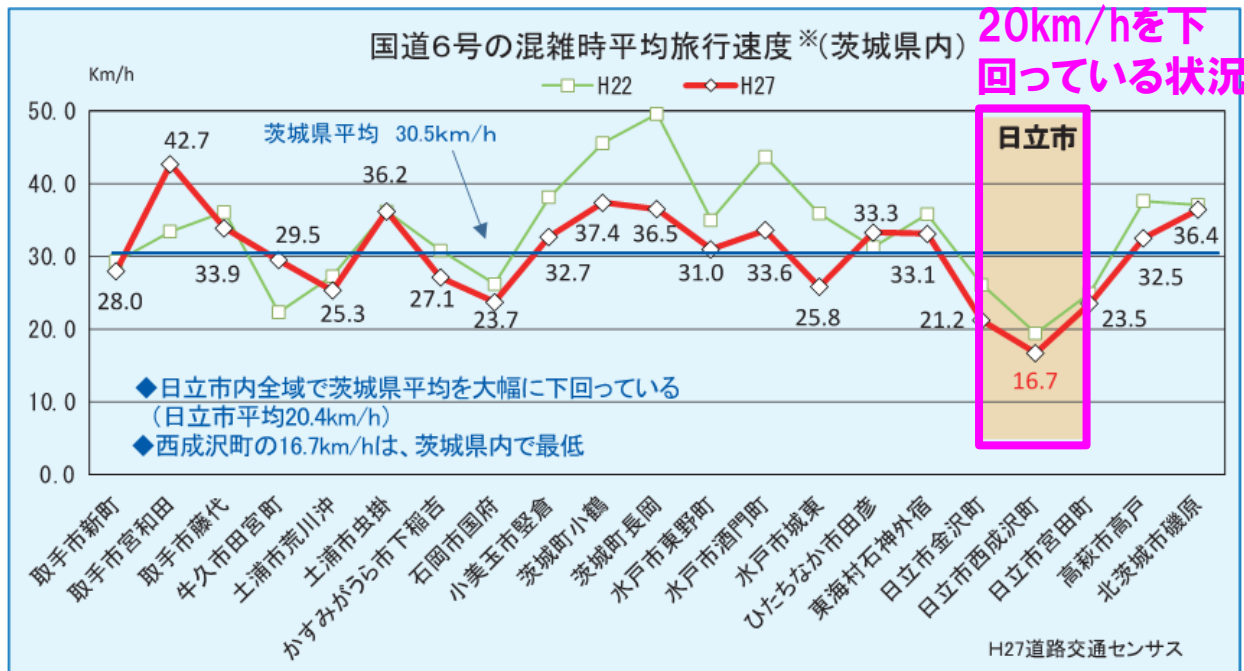
ラダー型(はしご状)※を基本として、良好な生活環境の確保や
災害に強い道路ネットワークの形成を目指している。



■ 日立市の整備優先道路※

※整備優先道路とは、日立都市圏総合都市交通体系策定調査により、事業中や事業予定の路線を選定し、早期に南北軸を形成するための道路ネットワークを位置付けたものをいう。

■ 国道6号の混雑状況



◆日立地域におけるTDM施策の検討

- 日立市の主要南北軸である国道6号と国道245号を接続する都市計画道路、鮎川停車場線がR5.5.24に開通した。
- これをうけ、本検討では、最新の交通状況进行分析し、開通による既存道路への影響や残存する渋滞区間を通過する車両の利用特性を把握し、今後のTDM等の適用可能性に関する検討を行う。

■R6年度の検討手順(案)

今回委員会にて報告

手順① 鮎川停車場線整備後の交通状況を確認

⇒主要南北軸である国道6号、国道245号の整備前後の旅行速度、交通量比較

手順② 渋滞が残存している箇所の詳細な交通分析

⇒手順①の結果から、国道6号に着目し、交通量と旅行速度の関連性を検証し、速度低下の抑制に必要な交通量（＝目標値）を考察

手順③ 渋滞が残存している箇所の利用特性分析

⇒渋滞区間を走行する車両の利用経路・発着地・トリップ長を分析し、手順②の交通削減を図るターゲットを考察

手順④ 渋滞緩和施策の適用性検証

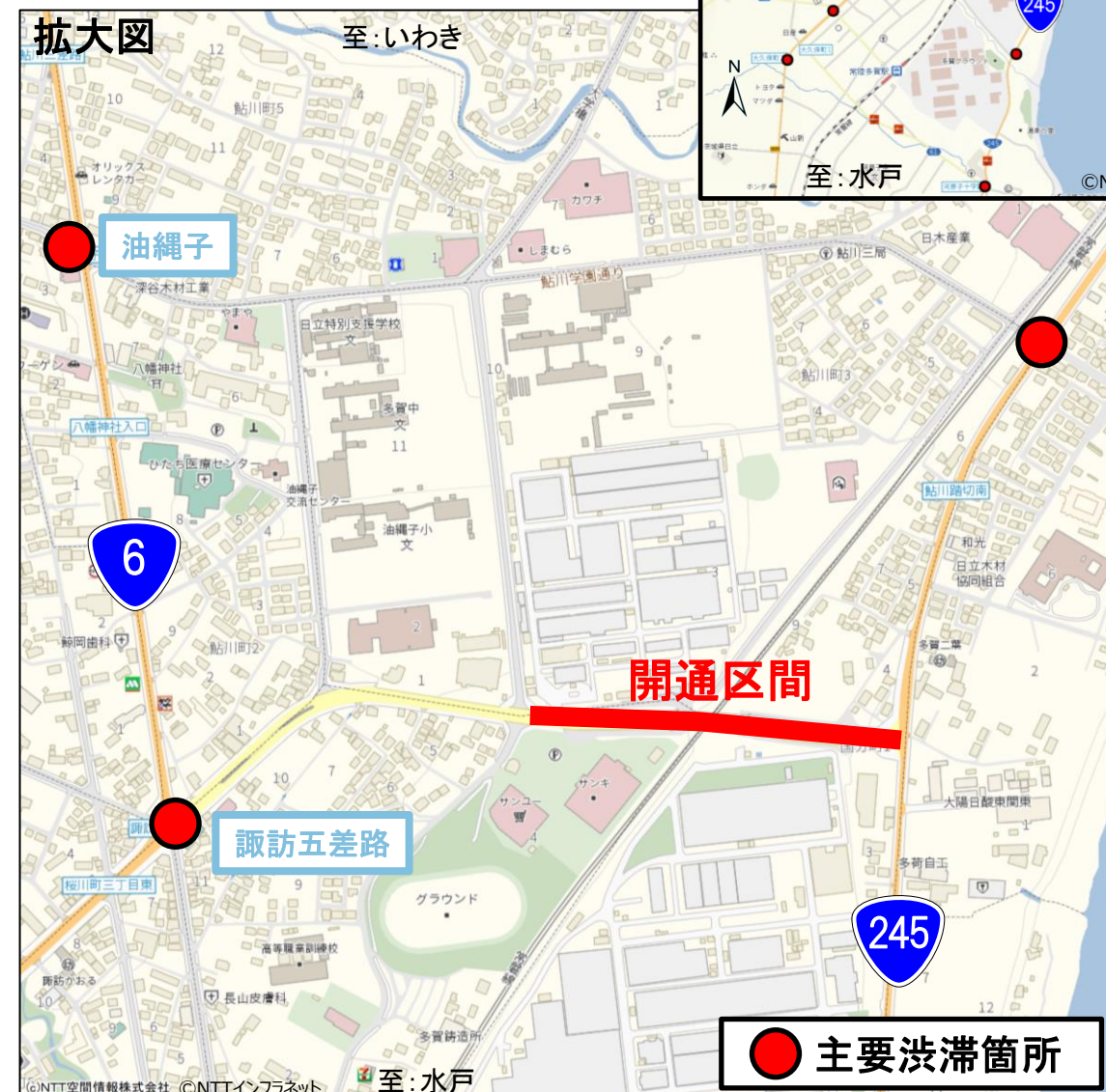
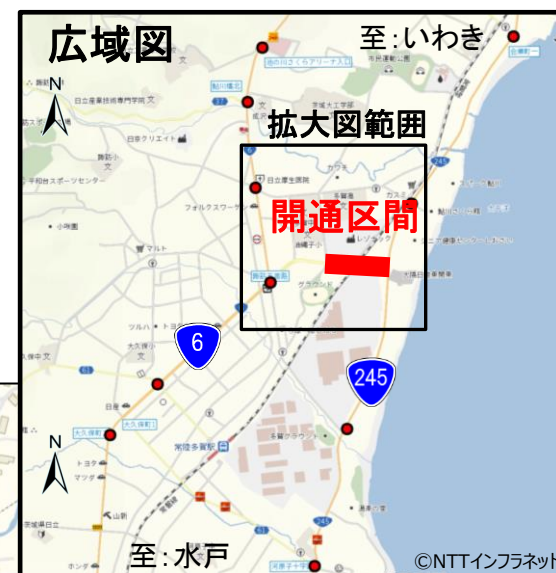
⇒手順②③の分析結果を踏まえ、効果的かつ実現可能なピンポイント対策やTDM等のソフト施策を検討

次回委員会にて報告予定

R7年度以降、施策実現に向けた試行を検討

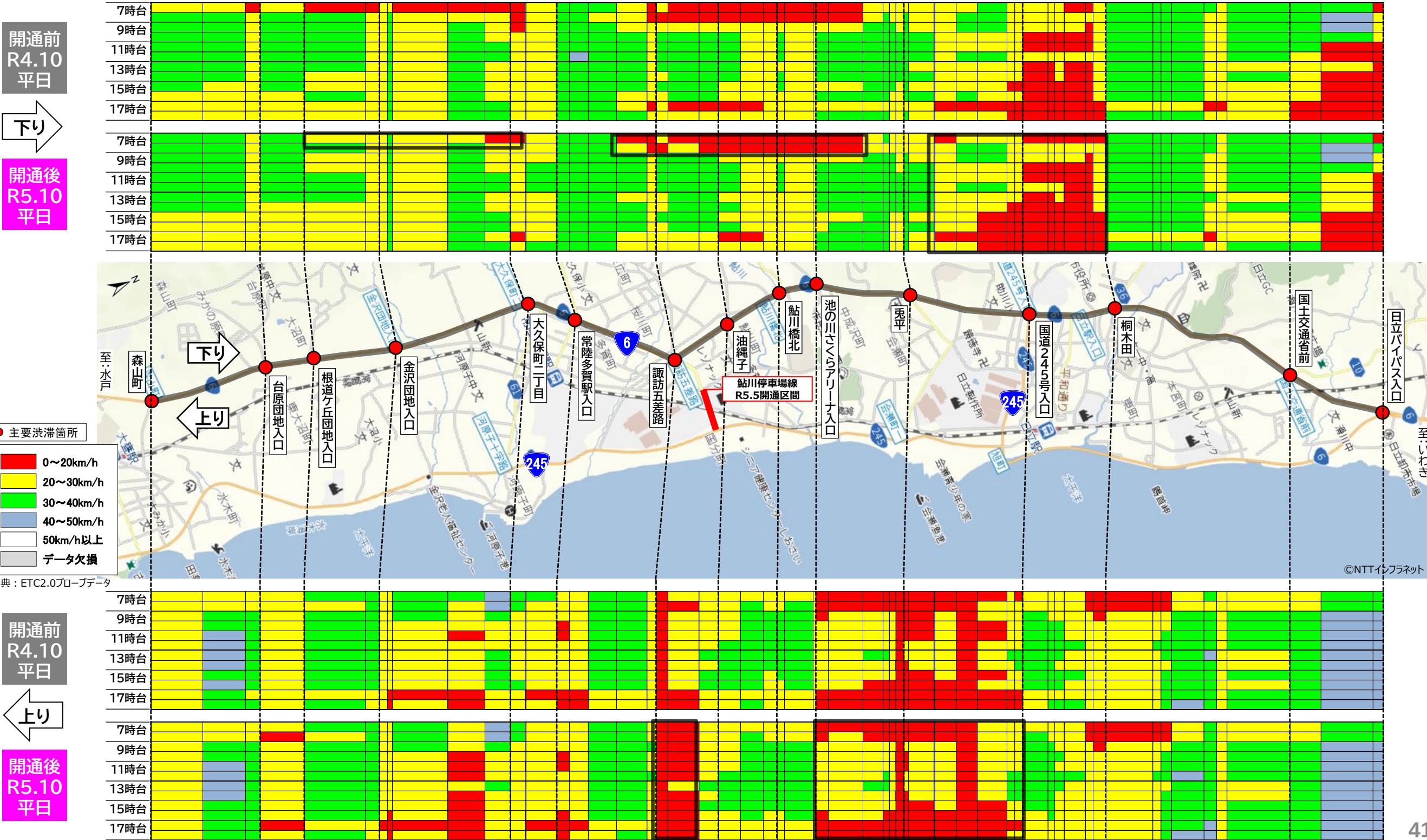
■鮎川停車場線の概要

- 路線名：都市計画道路鮎川停車場線
- 区間：茨城県日立市鮎川町～国分町地内
- 延長：0.85km
- 幅員：25.0m
- 事業開始年次：平成15年
- 開通年次：令和5年5月24日



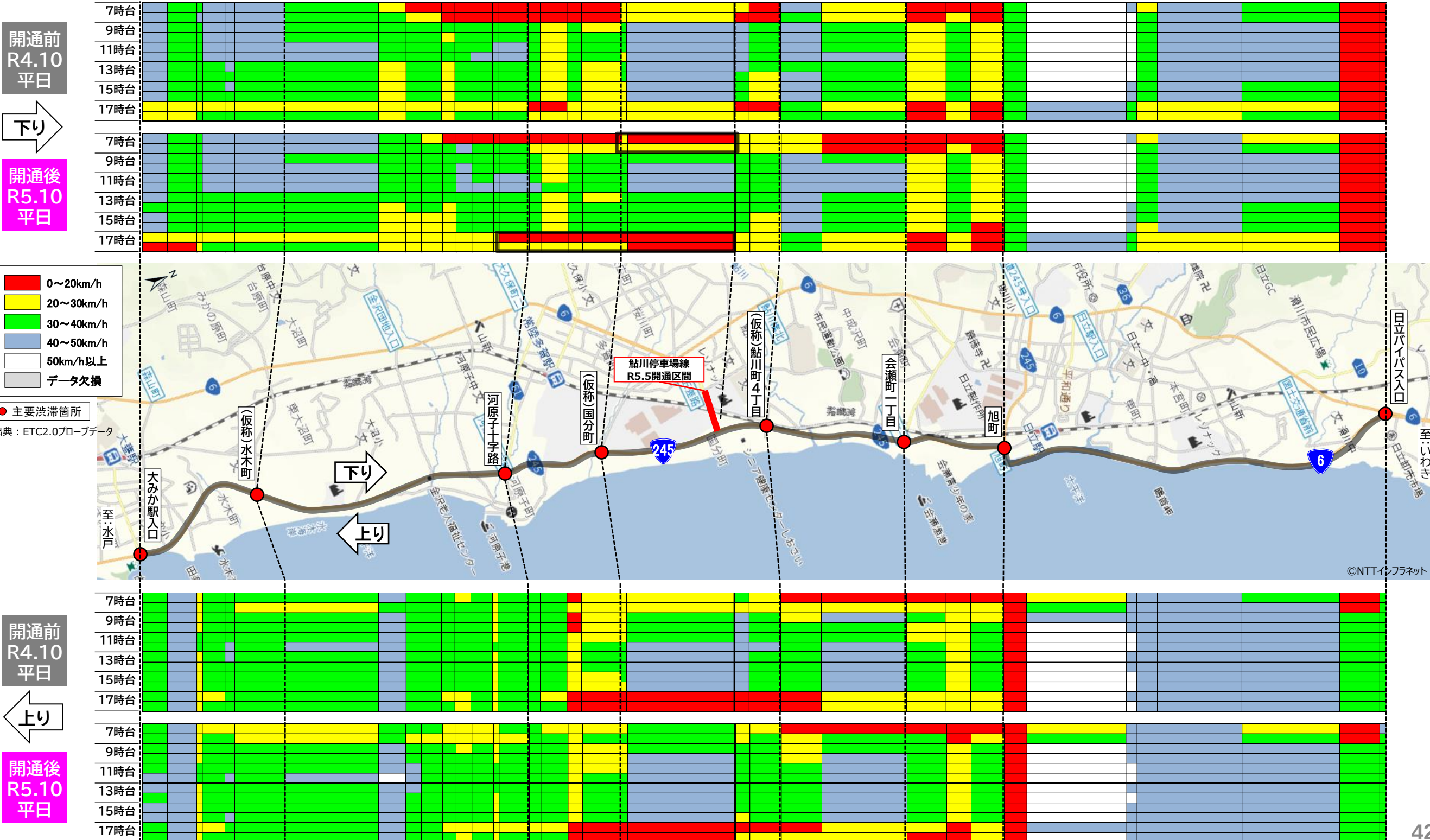
◆鮎川停車場線整備前後の交通状況(国道6号) [手順①]

- 国道6号における、鮎川停車場線開通前後の旅行速度の変化を分析した。
- 下り方向では、大久保二丁目を先頭とした朝7時台の20km/h以下の速度低下が減少傾向であるものの、諏訪五差路～兎平付近の朝時間帯の速度低下、兎平～桐木田間の夕方の時間帯の速度低下は開通前と同程度である。
- 上り方向では、諏訪五差路を先頭とした速度低下の時間帯が増加傾向、池の川さくらアリーナ入口～国道245号入口間の速度低下は開通前と同程度である。



◆鮎川停車場線整備前後の交通状況(国道245号) [手順①]

- 国道245号における、鮎川停車場線開通前後の旅行速度の変化を分析した。
- 下り方向では、鮎川停車場線接続部を先頭に速度低下が発生している。鮎川停車場線接続に伴いT字交差点化したことが影響しているものと推察される(※開通前は押し釦式信号)。
- 他の区間に大きな変化は見受けられず、朝夕の速度低下はみられるものの、国道6号に比べると比較的軽微である。

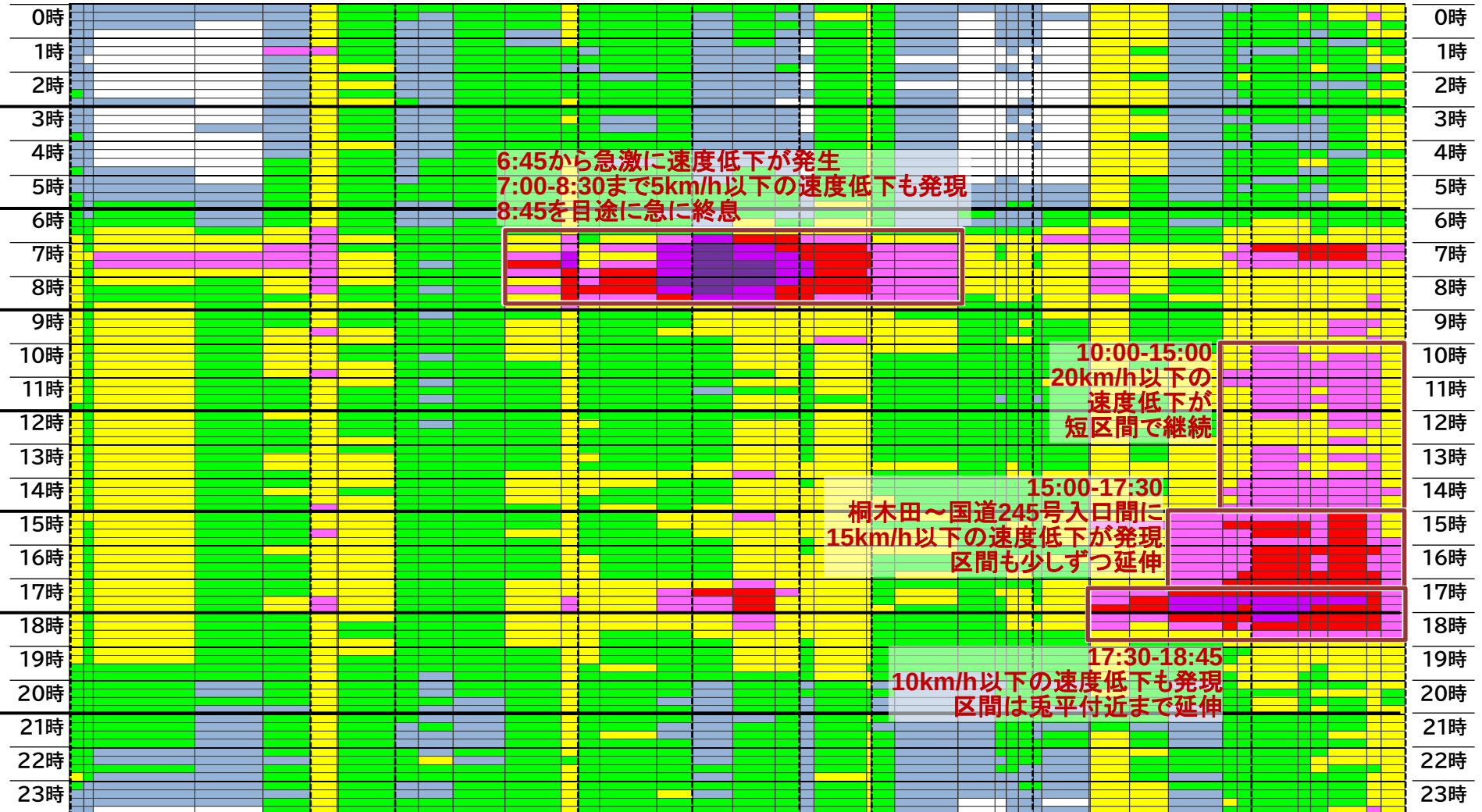
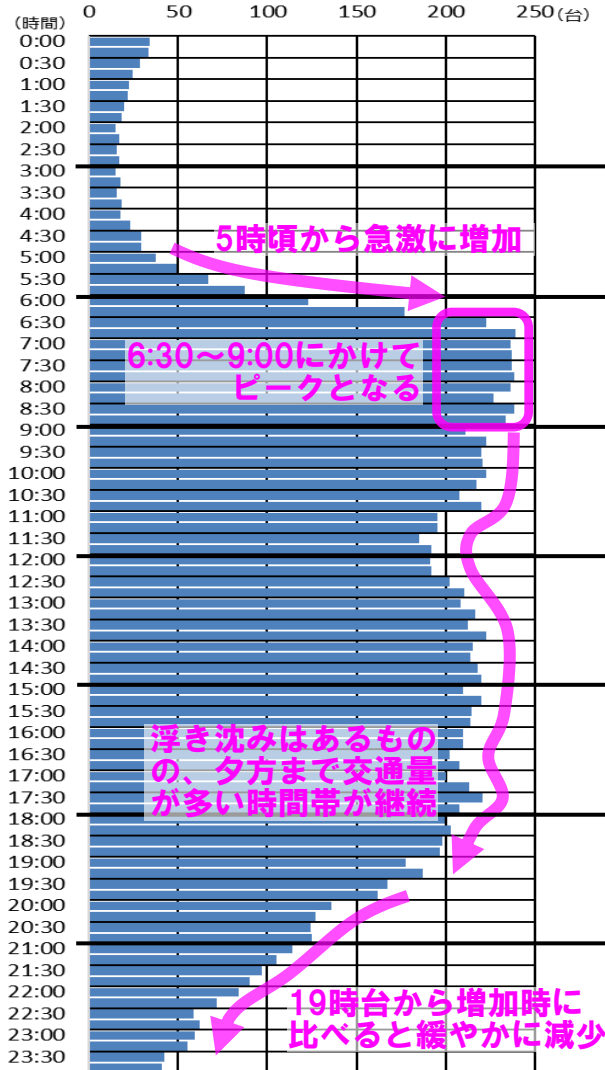


◆渋滞区間の詳細分析(国道6号下り) [手順②]

- 鮎川停車場線開通後も速度低下が残存している国道6号について速度状況を詳細に分析した。
- 交通量は、5時台から急激に増加し、日中は19時台を目途に減少する傾向である。
- 桐木田を先頭とした速度低下の推移をみると、10時頃を目途に徐々に延伸し、15時頃から15km/h以下の速度低下が発現、17:30頃を目途に10km/h以下の速度低下が発現し、ピークを迎える。19時を目途に20km/h以下の区間は皆無となり、交通量の減少と一致している。

■15分毎の交通量の変化

■15分毎の旅行速度の変化



出典: JARTIC断面交通量情報

- 下記条件に当てはまる区間・のデータを抽出
- 1.R3全国道路・街路交通情勢調査の観測区間内(8300060770)に設置
 - 2.上下方向別に1.のセンサス値と比べ±10%以内の誤差プラスの交通量を取得
 - 3.2023.10月平日のうち、全時間帯でデータ欠損が無い日(10/2,5,6,10,11,13,18,20,23,25,26,27,30)



出典: ETC2.0プローブデータR5.10平日

R5.10 平日

下り

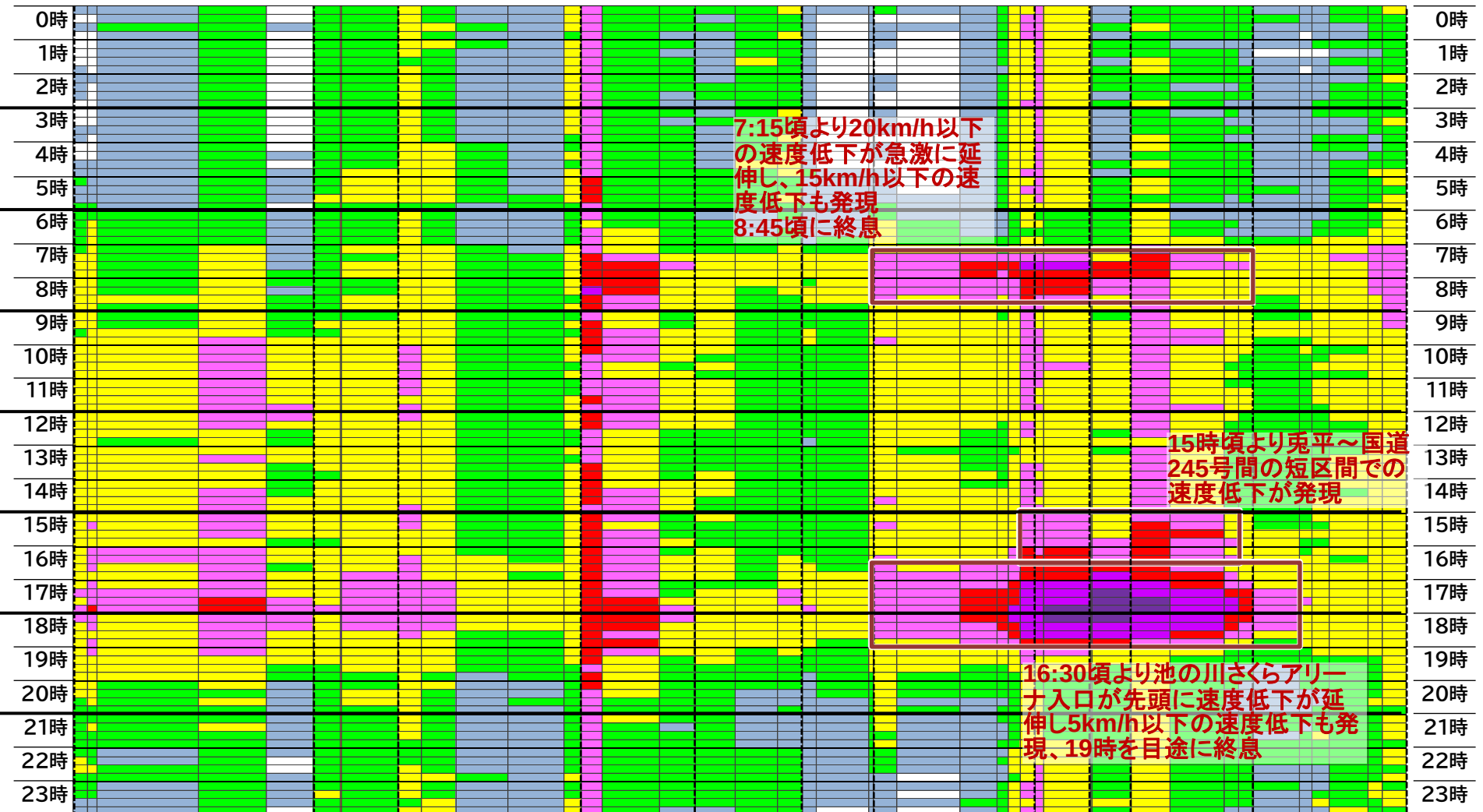
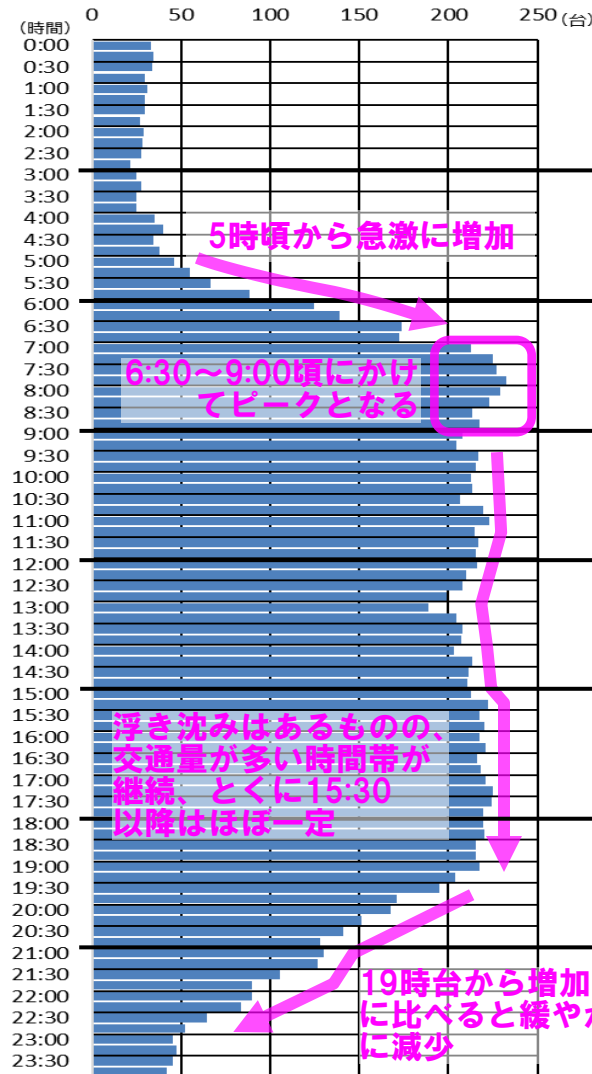


◆渋滞区間の詳細分析(国道6号上り) [手順②]

- 交通量は、5時台から急激に増加し、日中は19時台を目途に減少する傾向であり、下り方向と同様である。
- 池の川さくらアリーナ入口を先頭とした速度低下は、朝ピークは7:15頃から延伸し、8:45頃に概ね終息する。
- タピーク時は、兎平を先頭とした短区間の速度低下が15時頃から延伸し、16:30頃には池の川さくらアリーナ入口が先頭となり、兎平付近では5km/h以下の速度低下も散見される。交通量の減少と比例して、19時を目途に急に終息する状況である。

■15分毎の交通量の変化

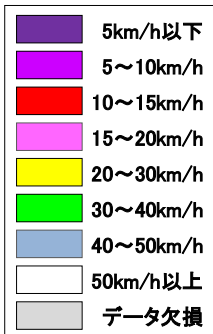
■15分毎の旅行速度の変化



出典: JARTIC断面交通量情報

下記条件に当てはまる区間・のデータを抽出

- 1.R3全国道路・街路交通情勢調査の観測区間内(8300060770)に設置
- 2.上下方向別に1.のセンサ値と比べ±10%以内の誤差プラスの交通量を取得
- 3.2023.10月平日のうち、全時間帯でデータ欠損が無い日(10/2,5,6,10,11,13,18,20,23,25,26,27,30)



出典: ETC2.0プローブデータR5.10平日

R5.10
平日

上り



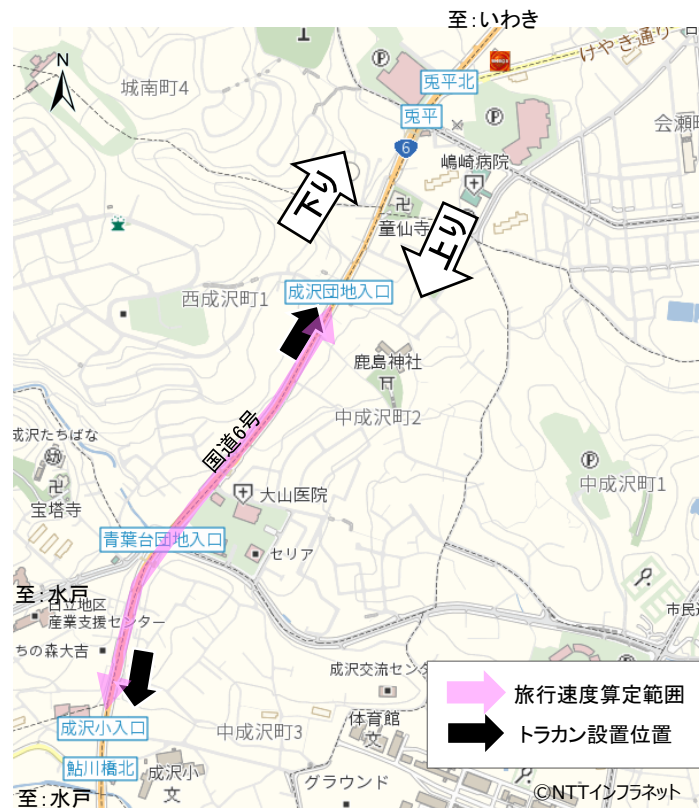
◆渋滞区間の詳細分析(交通量と旅行速度の関連性) [手順②]

- 交通量と旅行速度の関連性をみると、交通量が800台/時を超えると旅行速度が急激に悪化する傾向となっている。
800台時以下の場合では20km/h以下の速度低下は発生しない。
- 800台/時を、国道6号の速達性を保つ上での基準値とした場合、上り方向は最大97台/時(7時台)で計731台、下り方向は最大148台(7時台)で計681台分の交通量の削減が必要となる。12h交通量の7%程度が該当する。

■広域図



■旅行速度算定範囲とトラカン設置位置

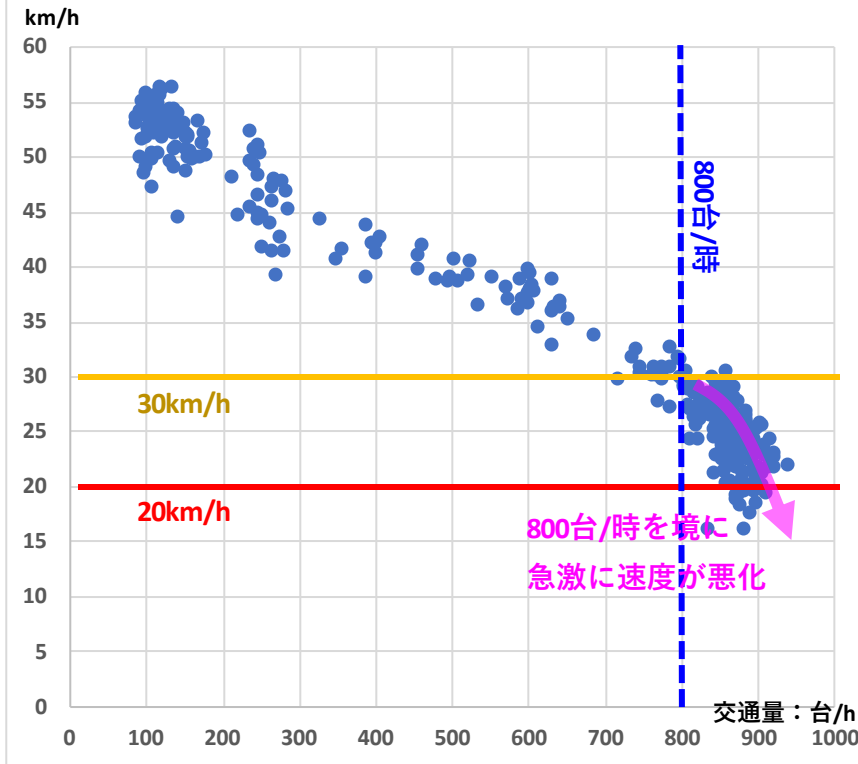


交通量は下記条件に当てはまるデータを抽出
 1.R3全国道路・街路交通情勢調査の観測区間内(8300060770)に設置
 2.上下方向別に1.のセンサス値と比べ±10%以内の誤差プラスの交通量
 を取得
 3.10月平日のうち、全時間帯でデータ欠損が無い日
 (R5年10月2,5,6,10,11,13,18,20,23,25,26,27,30日)

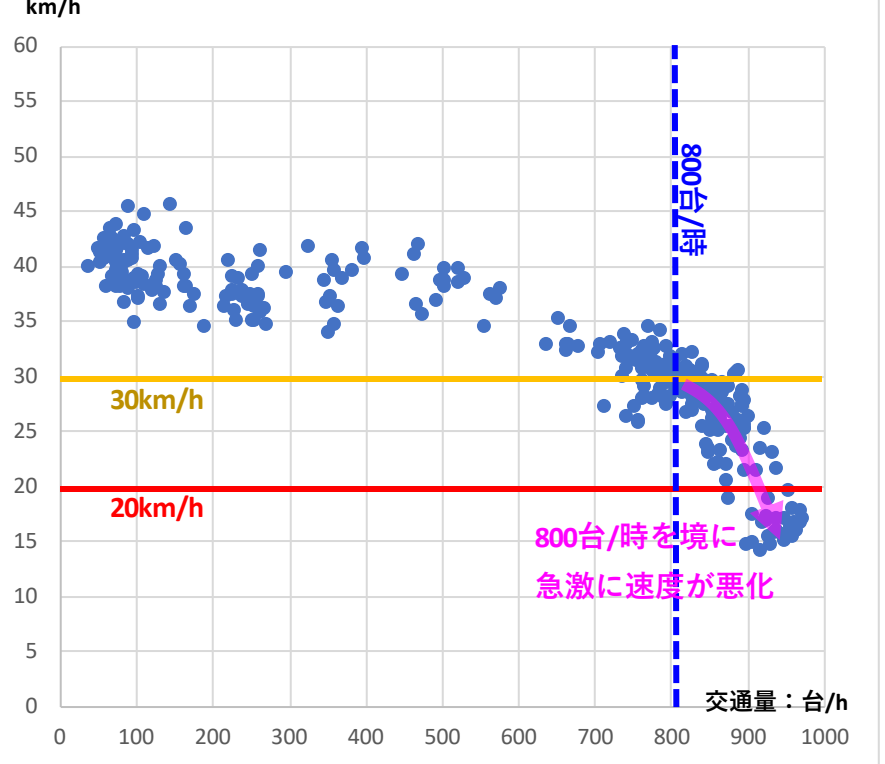
■交通量と旅行速度の関連性

出典: JARTIC断面交通量情報、ETC2.0プローブデータ(R5年10月2,5,6,10,11,13,18,20,23,25,26,27,30日)

上りの旅行速度と交通量の関連性

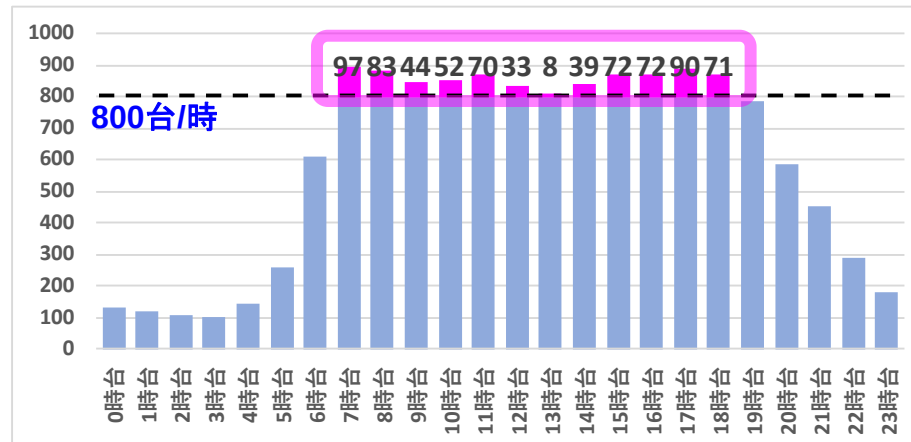


下りの旅行速度と交通量の関連性

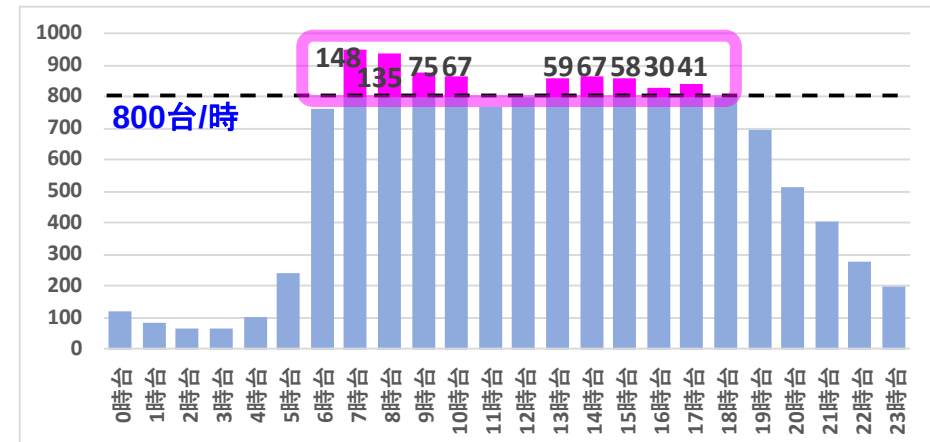


■時間帯別交通量分布と800台/時を超過する台数

計:731台/日⇒10,331台/12hの7%



計:681台/日⇒10,243台/12hの7%



◆渋滞区間の詳細分析(利用特性) [手順③]

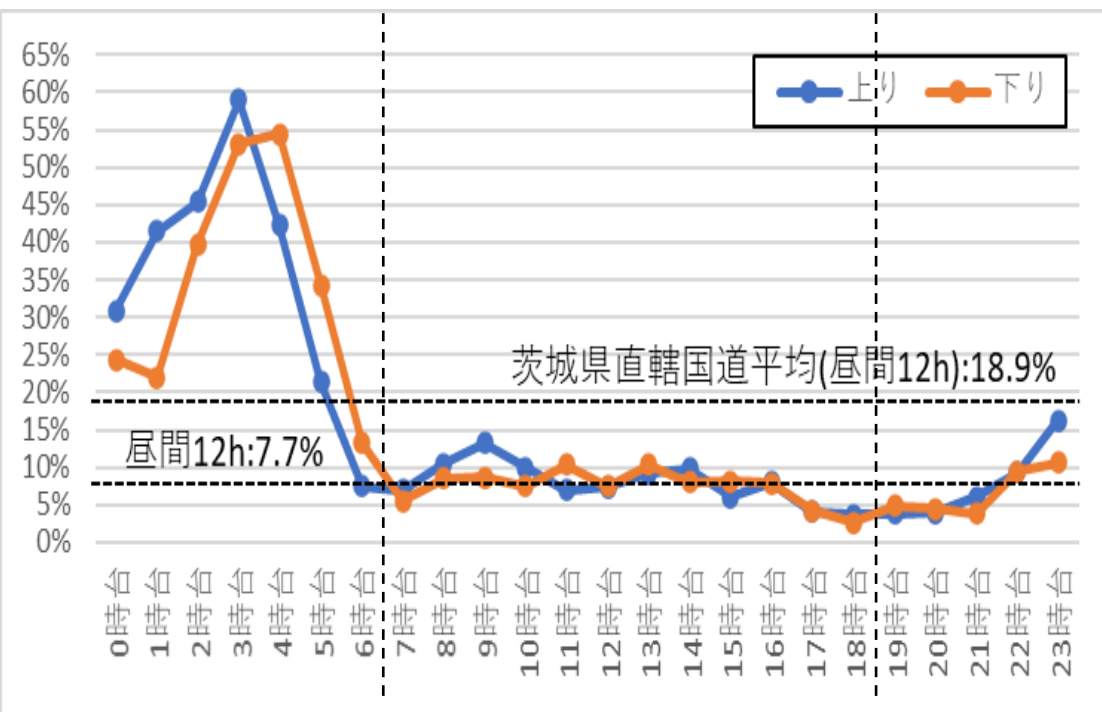
- 日立市の国道6号は、昼間12hの大型車混入率は7.7%と県平均を大きく下回っており、時間帯別にみても概ね10%を下回る状況である。
- そこで、渋滞区間における、交通の約9割以上を占める小型車の利用特性を分析した。
- トリップ長は平均10km台を推移しており、10km以下の短距離トリップが全体の5割、5km以下の短距離トリップでは全体の3割を占めている。
- 朝夕ともに発着地の大半は日立市内であり、ピーク時間帯において他地域間を発着する通過交通が少ないことがうかがえる。

■位置図



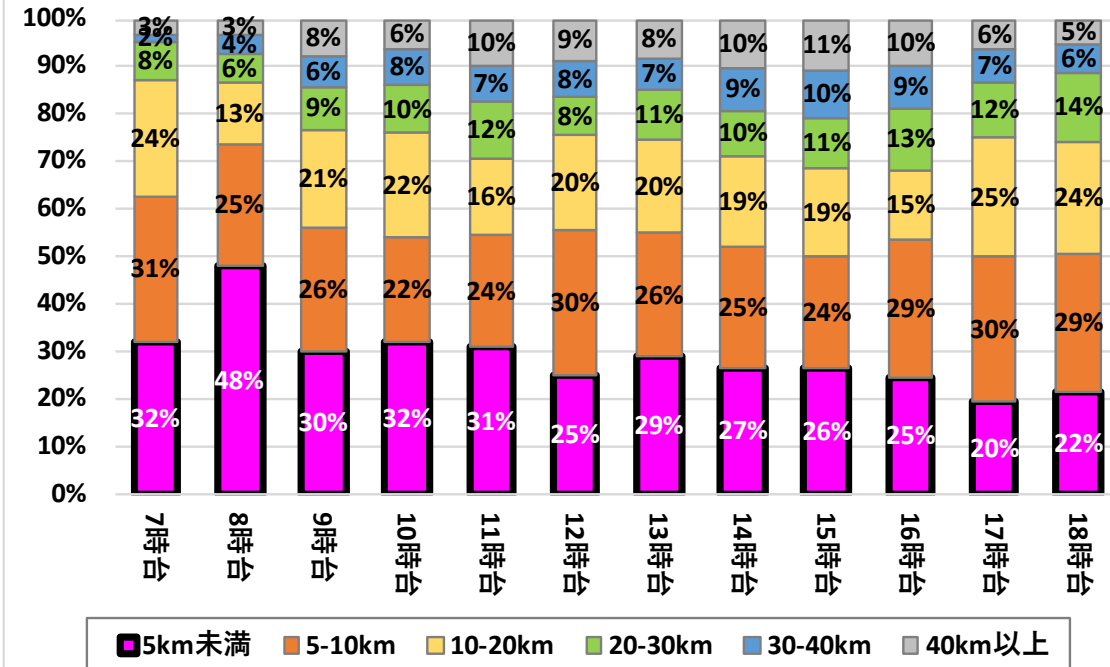
出典: ETC2.0プローブデータR5.10平日
分析断面を走行する小型車両1トリップを対象に分析

■大型車混入率

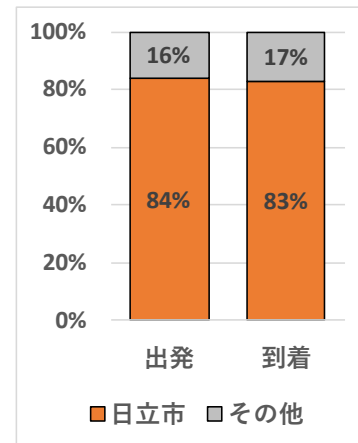


出典: R3全国道路・街路交通情勢調査

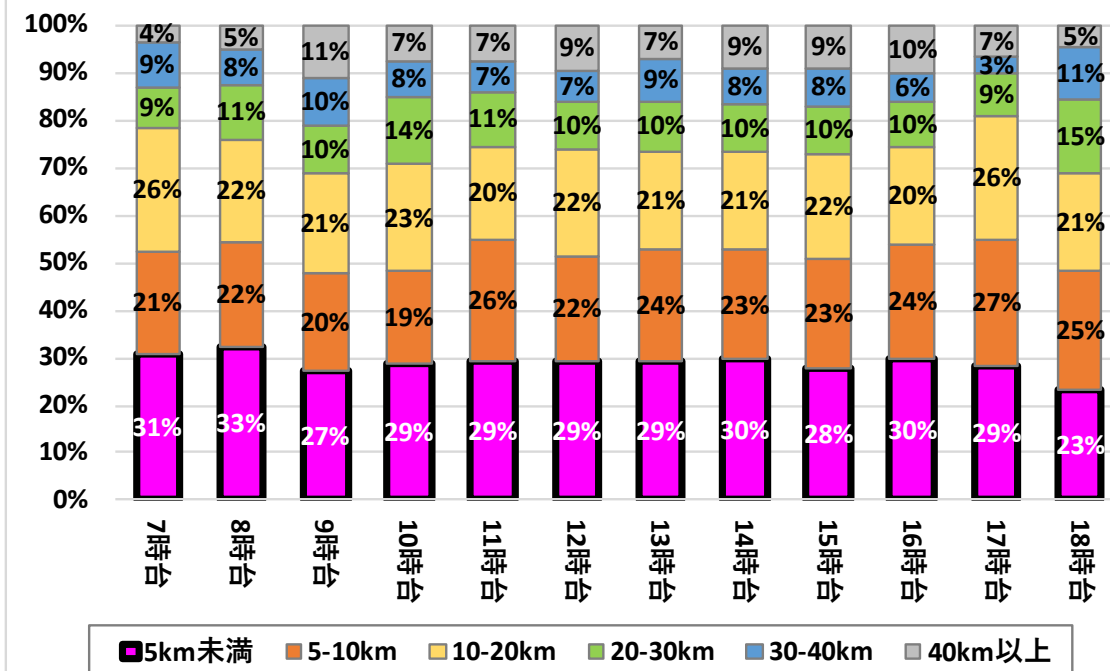
■時間帯別トリップ長の推移(国道6号下り) 平均トリップ長=16.7km



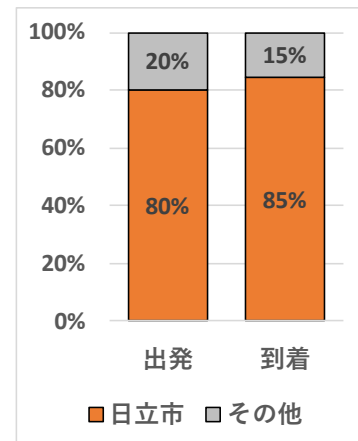
■市町村別発着地(国道6号下り)



■時間帯別トリップ長の推移(国道6号上り) 平均トリップ長=16.7km



■市町村別発着地(国道6号上り)



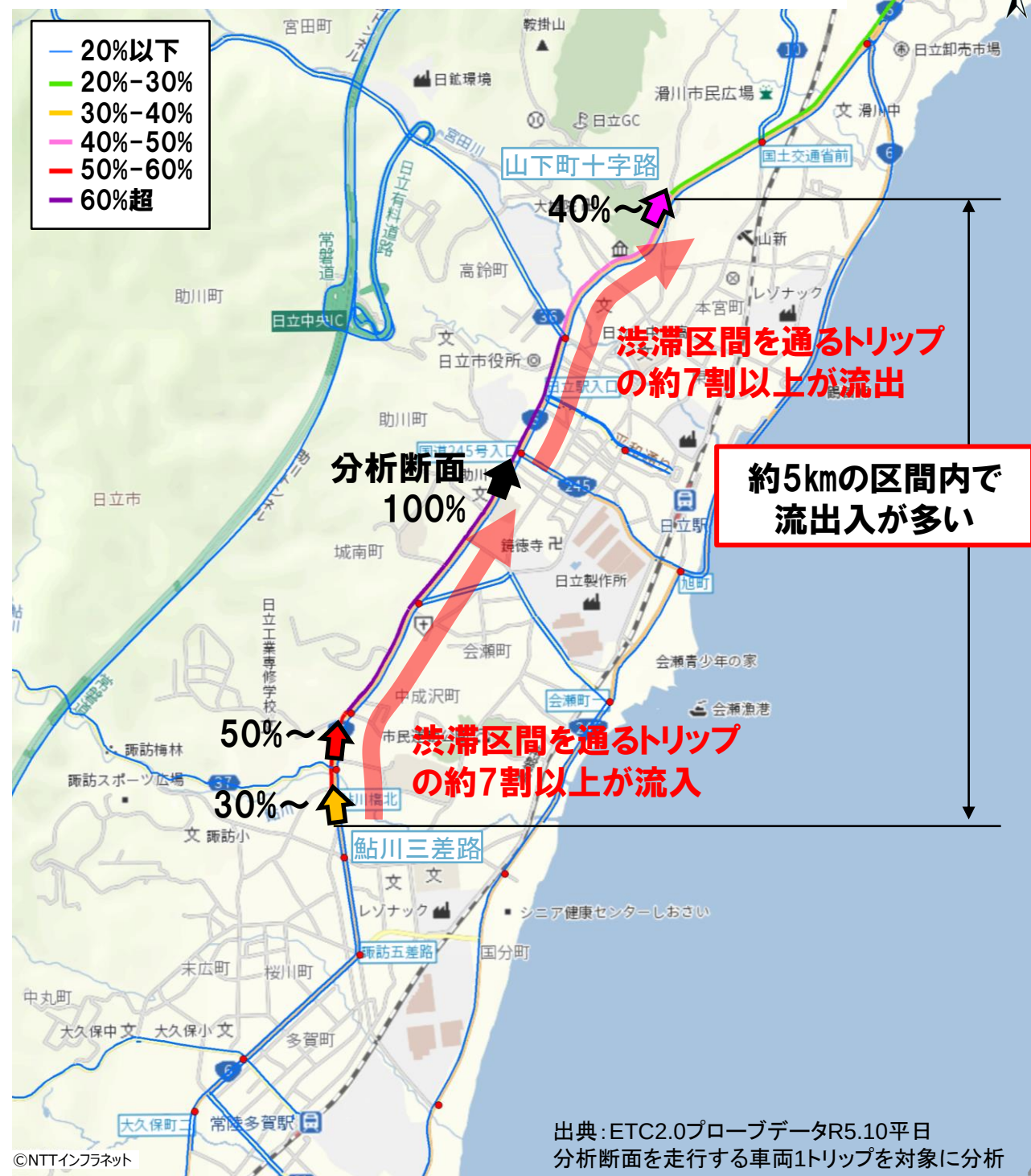
◆渋滞区間の詳細分析(利用特性) [手順③]

- 渋滞区間を走行する小型車両1トリップの朝ピーク時間帯(7時台)の走行経路を分析した。
- 上り方向では、山下十字路付近で30%に達し、桐木田付近で50%に達する。渋滞区間通過後は、鮎川橋北で50%以下に減少し、常陸多賀駅入口付近を過ぎると30%以下に減少する。山下十字路～常陸多賀駅入口の約7kmの区間内での流出入が多いことが推察される。
- 下り方向は30%以上の割合となる区間はさらに短く、山下十字路～鮎川三差路の約5km内に流出入が集約されていることが推察される。

■朝ピーク時間帯(7時台)の走行経路(国道6号上り)



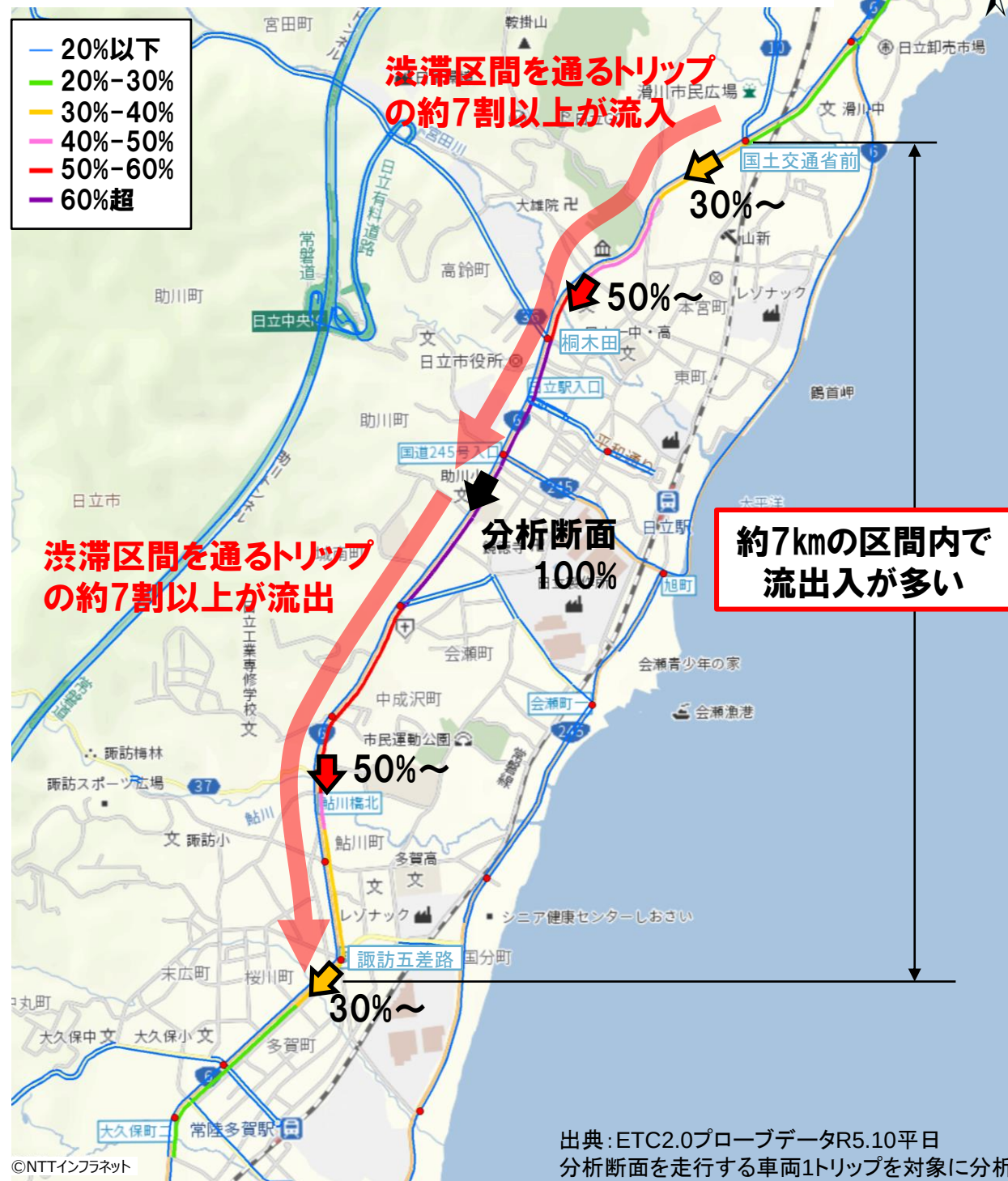
■朝ピーク時間帯(7時台)の走行経路(国道6号下り)



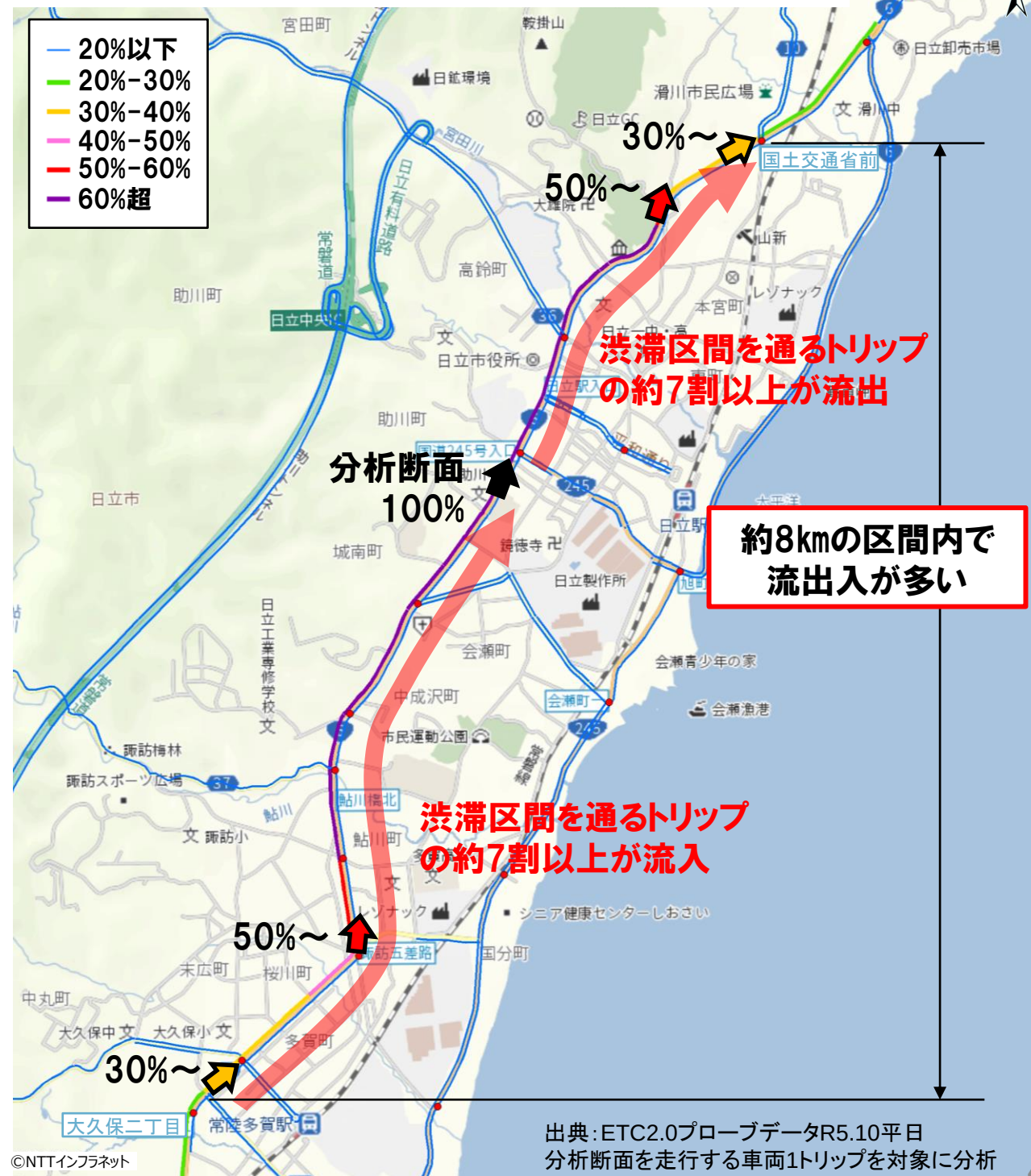
◆渋滞区間の詳細分析(利用特性) [手順③]

- 渋滞区間を走行する小型車両1トリップのタピーク時間帯(17時台)の走行経路を分析した。
- 上り方向では、国土交通省前付近で30%に達し、桐木田付近で50%に達する。渋滞区間通過後は、鮎川橋北で50%以下に減少し、諏訪五差路を過ぎると30%以下に減少する。国土交通省前～諏訪五差路の約7kmの区間内での流出入が多いことが推察される。
- 下り方向は常陸多賀駅付近から30%に達し、若干上り方向に比べると渋滞区間到達前の経路の足が長いことがうかがえる。

■タピーク時間帯(17時台)の走行経路(国道6号上り)



■タピーク時間帯(17時台)の走行経路(国道6号下り)



◆本分析のまとめ

- 本分析結果から、渋滞区間直近の区間内で流出入する短距離トリップの交通に働きかけることで、多くの交通削減が見込めるものと想定。
- 次回委員会にてTDM施策等の適用性を検証する予定である。

手順① 鮎川停車場線整備後の交通状況を確認
⇒主要南北軸である国道6号、国道245号の整備前後の旅行速度、交通量比較

鮎川停車場線開通後も速度低下は残存
渋滞ボトルネックの推移はみられず、国道6号では開通前と同じ区間での速度低下が発生

手順② 渋滞が残存している箇所の詳細な交通分析
⇒手順①の結果から、国道6号に着目し、交通量と旅行速度の関連性を検証し、速度低下の抑制に必要な交通量（＝目標値）を考察

時間ごとの交通量の増減と速度低下の推移は概ね一致
交通量が800台/時を超過すると速度低下が急激に悪化
⇒交通量を800台/時以下に抑えるには、昼間12hで約14百台（全体の7%程度）の削減が必要

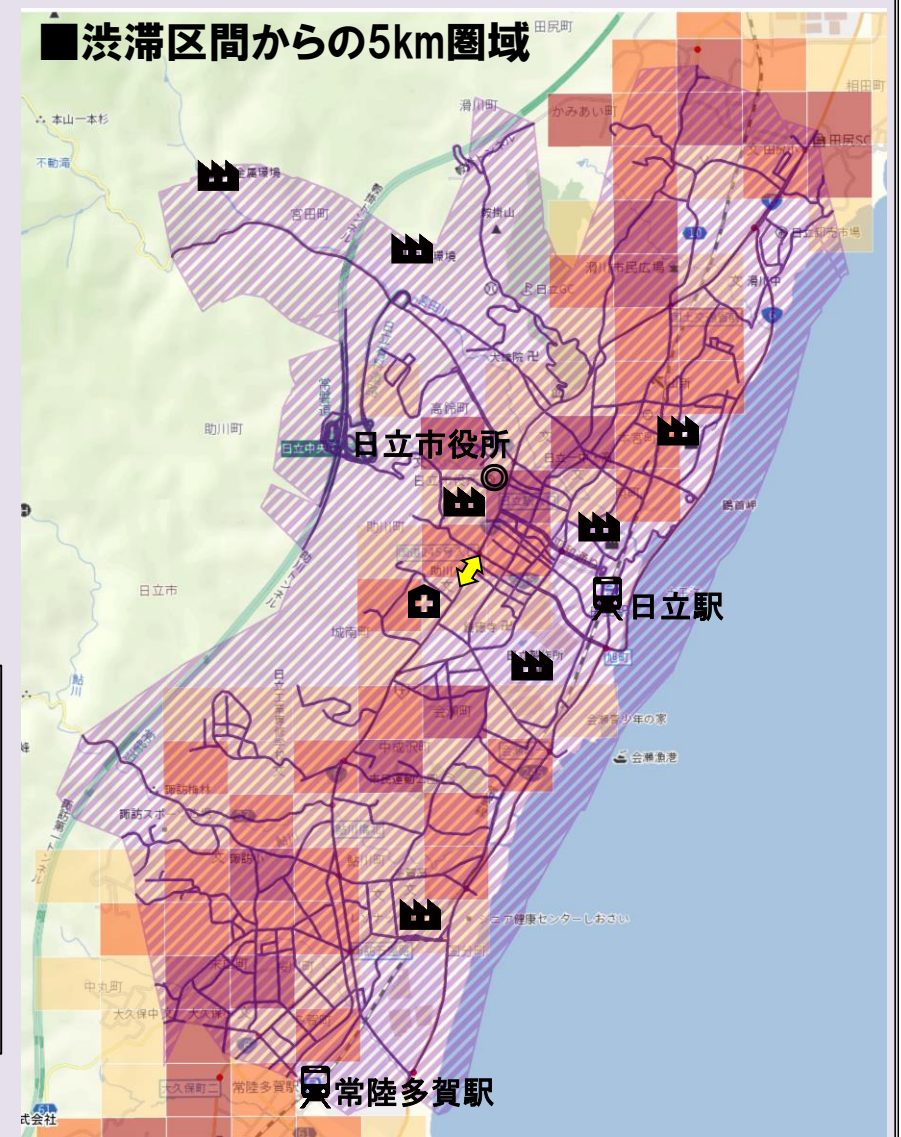
手順③ 渋滞が残存している箇所の利用特性分析
⇒渋滞区間を走行する車両の利用経路・発着地・トリップ長を分析し、手順②の交通削減を図るターゲットを考察

国道6号の大型車混入率は7.7%と低く、小型車の交通が主流。
渋滞区間を走行する小型車のトリップは短距離が主流であり、大部分が市内発着。
⇒渋滞区間直近の区間内で流出入する短距離トリップの交通に働きかけることで、多くの交通削減が見込めるものと想定
（5km未満のトリップは全体の約3割）

手順④ 渋滞緩和施策の適用性検証
⇒手順②③の分析結果を踏まえ、効果的かつ実現可能なピンポイント対策やTDM等のソフト施策を検討

R7年度以降、施策実現に向けた試行を検討

次回委員会にて報告予定



- 渋滞区間5km圏域
- ↔ 起終点
- 起終点から5km以下の到達可能区間
- - 起終点から5km以下の到達圏域
- 自家用車通学・通勤者分布※
- 100人超～200人
- 200人～300人
- 300人超

出典：R2国勢調査
※利用交通手段別15歳以上自宅外就業者・通学者の「自家用車」の1辺500mメッシュ毎の分布

日立市次世代未来都市(スマートシティ)の実現に向けた共創プロジェクト

- 日立市と日立製作所は、令和5年12月21日、「デジタルを活用した次世代未来都市(スマートシティ)計画に向けた包括連携協定」を締結した。
- 取り組みの中で、「多様な移動手段を組み合わせた誰もが移動しやすいまち」を目的とした「公共交通のスマート化」を掲げている。
- 令和6年度においては、市の地域特性に応じた高齢者及び通勤者向けの新たな移動手段の導入可能性を検討するため、日立駅周辺等において次世代モビリティの実証実験を実施予定である。

■共創プロジェクトの概要



■共創プロジェクトの概要

出典:日立市ホームページ



■次世代モビリティ実証実験の概要

○実施期間

令和6年11月～令和7年1月頃(1週間程度)

○実施場所

日立駅周辺等の公共空間
(道路、広場、公園等)

○実施内容

自動走行可能な各種モビリティの走行実証実験
及び展示

○実施目的

- ・高齢化が進行している山側住宅団地(※)などにおける自宅から最寄りのバス停留所までの移動手段の検討
- ・中心市街地における駅やバス停留所から商業施設までの移動手段の検討
- ・慢性的な交通渋滞の緩和を図り、自家用車に依存しない通勤者向けの新たな移動手段の導入の検討

次世代モビリティの一例
(日立市提供資料)



出典:次世代モビリティ導入検討業務委託仕様書(案)

■次世代モビリティ実証実験実施箇所

※点線エリア内を想定

