

茨城県移動性・安全性向上委員会

第37回委員会資料(移動性)

令和8年2月27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. 主要渋滞箇所の見直し	6
一定期間選定要件以下の箇所の見直し	
3. 主要渋滞箇所解除に向けた課題	22
従道路のみ速度低下箇所の現状整理結果	
4. TDM施策	31
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

1. これまでの検討経緯と今回の論点

➤ 平成17年以降、合計40回の委員会(うち、移動性向上委員会は29回)と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20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 ・渋滞対策箇所の効果確認 ・最新の交通状況による分析 ・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 ・最新の交通状況による分析 ・渋滞対策箇所の効果確認 ・主要渋滞箇所の見直し ・優先検討箇所の検討状況
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 ・ピンポイント渋滞対策の検討 ・渋滞対策箇所の効果確認 ・最新の交通状況による分析 ・優先検討箇所の検討状況 ・主要渋滞箇所の見直し

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

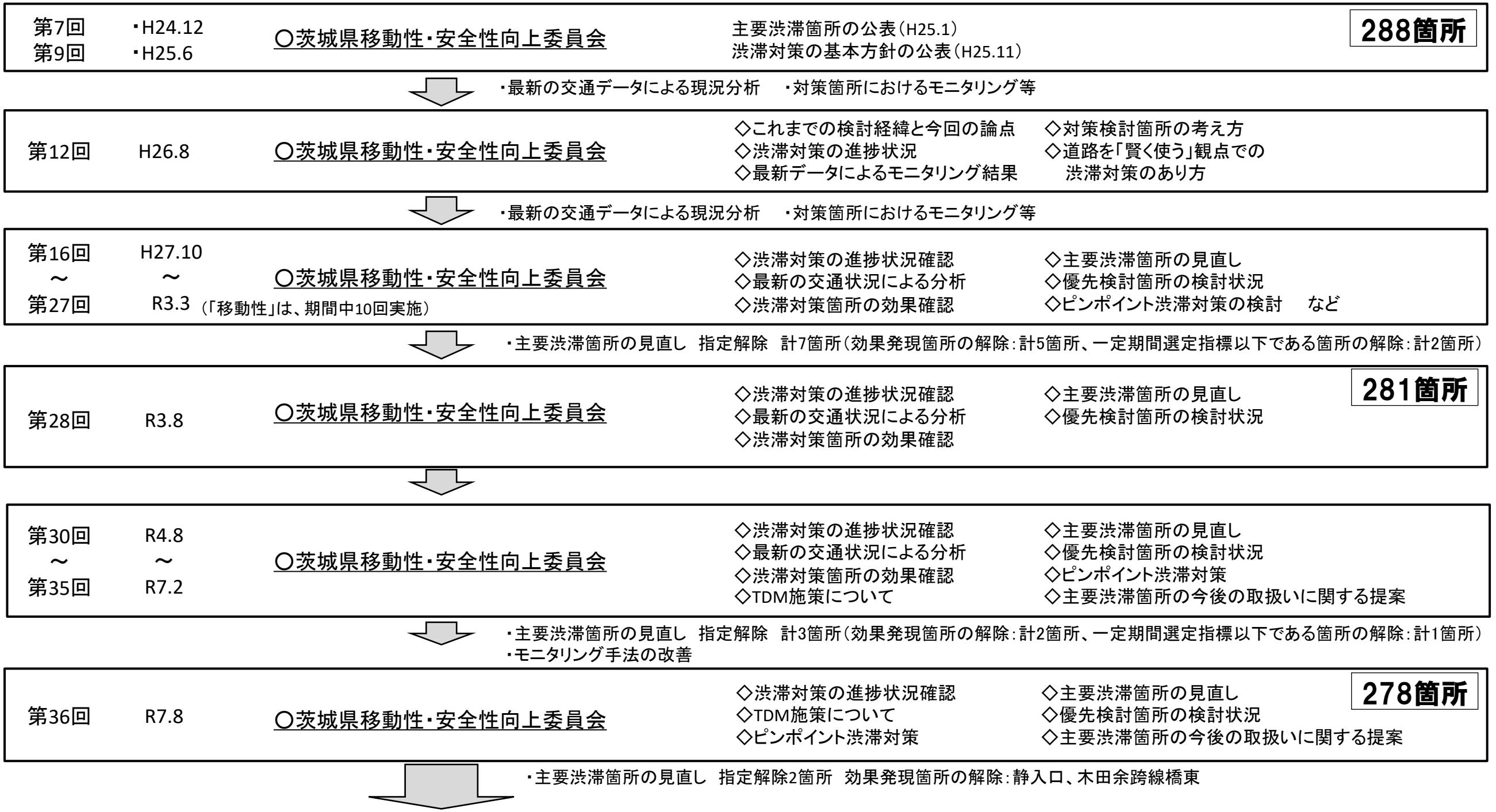
288箇所

平成25年11月
対応方針の公表

■これまでの検討経緯(第21回～第36回)

開催	茨城県移動性・安全性向上委員会 (委員会の統合)
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 ・ピンポイント渋滞対策の検討 ・渋滞対策箇所の効果確認 ・最新の交通状況による分析 ・優先検討箇所の検討状況 ・主要渋滞箇所の見直し
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 ・主要渋滞箇所の見直し ・渋滞対策の進捗状況確認 ・最新の交通状況による分析 ・優先検討箇所の効果確認 ・主要渋滞箇所の見直し
第24回 (R1年7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 ・主要渋滞箇所の見直し ・優先検討箇所の検討状況 ・ピンポイント渋滞対策について
第25回 (R2年2月)	・最新の交通状況による分析 ・道路交通アセスメント制度について ・主要渋滞箇所の見直し ・渋滞対策箇所の効果確認 ・ピンポイント渋滞対策について ・優先検討箇所の検討状況
第26回 (R2年7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 ・主要渋滞箇所の見直し ・優先検討箇所の検討状況 ・ピンポイント渋滞対策について ・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 ・最新の交通状況による分析 ・渋滞対策箇所の効果確認 ・主要渋滞箇所の見直し ・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 ・最新の交通状況による分析 ・渋滞対策箇所の効果確認 ・主要渋滞箇所の見直し ・優先検討箇所の検討状況 ・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31回 (R5年2月)	・TDM施策の進捗状況 ・主要渋滞箇所の見直し ・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 ・主要渋滞箇所の見直し ・ピンポイント渋滞対策 ・優先対策箇所の検討 ・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
第34回 (R6年8月)	・渋滞対策の進捗状況整理 ・最新の交通状況による分析 ・渋滞対策箇所の効果確認 ・主要渋滞箇所の見直し ・優先検討箇所の検討 ・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 ・TDM施策
第35回 (R7年2月)	・渋滞対策に向けた取り組み ・TDM施策 ・主要渋滞箇所の今後の取り扱いに関する提案
第36回 (R7年8月)	・渋滞対策の進捗状況整理 ・ピンポイント渋滞対策 ・主要渋滞箇所の見直し ・TDM施策

◆茨城県移動性・安全性向上委員会の進め方



【今回(第37回)】 主要渋滞箇所の見直し、主要渋滞箇所解除に向けた課題

276箇所

【前回の主な協議内容】

- ・主要渋滞箇所の解除(静入口交差点、木田余跨線橋東交差点)について承認された。
- ・従道路側の渋滞の指標について、改善を検討する必要がある旨について意見があった。

◆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. 主要渋滞箇所の見直し

一定期間選定要件以下の箇所の見直し(10箇所)……………【審議項目1】

3. 主要渋滞箇所解除に向けた課題

従道路のみ速度低下箇所の現状整理結果……………【審議項目2】

4. TDM施策

日立市におけるTDM施策の検討……………【報告】

2. 主要渋滞箇所の見直し

一定期間選定要件以下の箇所の見直し

◆今回の審議内容

- 最新(R6.1~R6.12)のETC2.0プローブデータを使用したモニタリング結果について、主要渋滞箇所の解除までの流れに適用すると以下のようになる。
- 今回の審議は、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)31箇所のうち、道路利用者・管理者アンケート結果及び現地状況確認において渋滞が認められなかった5箇所について主要渋滞箇所の解除に向けた審議を行う。

■主要渋滞箇所の解除までの流れ

既存主要渋滞箇所(276箇所)

主要渋滞箇所

A

直近3年で完了した箇所(29箇所)

①

事業状況

B

未対策箇所(130箇所)
事業中箇所(63箇所)
直近3年より前に完了した箇所(54箇所)

対策実施状況を確認

YES

モニタリング

NO

完了1年後から2年以内に3指標を全てクリア

解除候補箇所
(委員会にて審議)

承認

解除

否認

①^

渋滞要因分析
対策案検討

①^

YES

31箇所

モニタリング

直近3年以上連続で3指標を全てクリア

NO

216箇所

事業中箇所 11箇所
速度下位箇所 10箇所

今回審議箇所

渋滞状況確認
速度上位箇所 10箇所

・道路利用者、管理者ヒアリング
・現地状況確認

深刻な渋滞なし
5箇所

解除候補箇所
(委員会にて審議)

承認

解除

否認

①^

要観察
5箇所

継続モニタリング

①^

事業中箇所
完了箇所
(ほかには事業あり)

未対策箇所
完了箇所
(ほかには事業なし)

検討箇所の選定
渋滞要因分析
対策案検討

①^

■モニタリング手法

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を超えるように設定

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

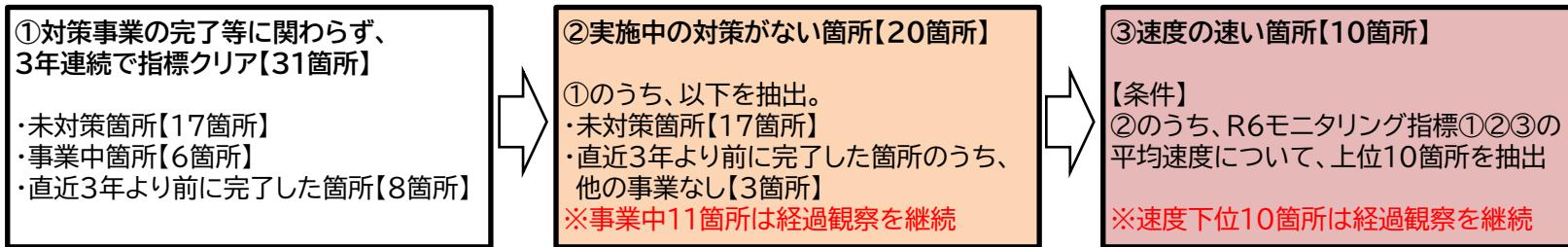
- 選定要件(モニタリング指標)
- ①平日昼間12時間の平均旅行速度が20km/h以下
 - ②平日ピーク時の平均旅行速度が15km/h以下
 - ③休日ピーク時の平均旅行速度が15km/h以下

※年に5箇所程度ずつ検討

◆道路利用者・管理者ヒアリング対象箇所の抽出

- 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31箇所となる。
- そのうち、事業中の11箇所を除外することで未対策の20箇所を抽出し、その中で平均旅行速度の速い上位10箇所(国3箇所、県6箇所、市町村1箇所)について、主要渋滞箇所からの解除に向けて、道路利用者・管理者ヒアリングを実施するとともに、現地にて渋滞の有無を確認した。
- ヒアリングは、道路利用者にアンケート形式で意見を伺い、その結果をもって各道路管理者に解除方針を伺う手法をとった。

■抽出フロー



ヒアリングおよび速度改善の要因分析を実施

凡例

- ①対策事業の完了等に関わらず、3年連続で指標クリア【31箇所】
- ②①のうち実施中の対策がない箇所【20箇所】
- ③②のうち速度の速い10箇所【ヒアリング等実施箇所、10箇所】

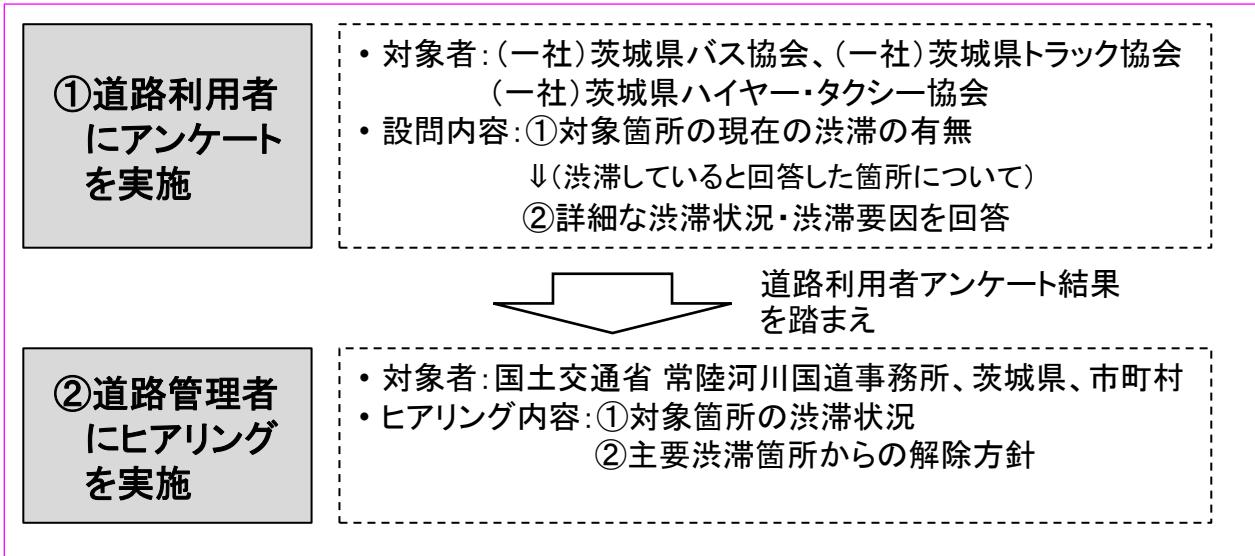
■直近3年以上連続で3指標を全てクリアする箇所(直近3年で対策完了箇所を除く)

No	渋滞箇所No	路線名	箇所名	管理者	対策実施状況	R6年3指標の平均旅行速度	①3年連続3指標クリア	②実施中対策がない箇所	③速度の速い10箇所
1	20	一般国道50号	大塚池の端	直轄	未対策	29.5	○	○	●
2	23	一般国道6号	大久保町二丁目	直轄	直近3年より前に完了(他に未完了事業あり)	21.9	○		
3	30	一般国道349号	菅谷小東	都道府県	未対策	20.3	○	○	
4	36	一般国道50号	河和田町	直轄	未対策	23.5	○	○	●
5	46	日立いわき線	日立北インター入口	都道府県	未対策	34.8	○	○	●
6	76	一般国道50号	内原跨線橋北	直轄	未対策	21.9	○	○	
7	78	一般国道294号	白山八丁目	都道府県	事業中	21.3	○		
8	79	土浦境線	石下橋東	都道府県	未対策	26.4	○	○	●
9	85	一般国道51号	須賀	直轄	直近3年より前に完了(他に未完了事業あり)	18.7	○		
10	88	一般国道354号	辺田	都道府県	直近3年より前に完了(他の事業なし)	20.1	○	○	
11	91	一般国道51号	洲崎	直轄	直近3年より前に完了(他に未完了事業あり)	25.3	○		
12	95	一般国道125号	内町下	都道府県	直近3年より前に完了(他に未完了事業あり)	22.4	○		
13	110	一般国道6号	牛久沼東	直轄	未対策	22.1	○	○	
14	161	一般国道51号	原子力機構南門前	直轄	未対策	24.4	○	○	●
15	169	一般国道125号	(仮称)緑町	都道府県	事業中	28.3	○		
16	183	土浦大曾根線	(仮称)台坪	都道府県	未対策	20.2	○	○	
17	185	市道	(仮称)洞峰公園	市町村	未対策	34.0	○	○	●
18	187	日立いわき線	田尻町2丁目	都道府県	未対策	24.4	○	○	●
19	203	市道	(仮称)菅谷	市町村	直近3年より前に完了(他の事業なし)	23.4	○	○	
20	206	一般国道354号	萱丸	都道府県	事業中	34.3	○		
21	215	一般国道293号	世矢小入口	都道府県	直近3年より前に完了(他の事業なし)	31.7	○	○	●
22	229	市道	東深芝	市町村	未対策	19.9	○	○	
23	235	一般国道294号	(仮称)百合ヶ丘4丁目	都道府県	未対策	30.0	○	○	●
24	247	里見南中郷停車場線	(仮称)中郷町栗野	都道府県	事業中	21.6	○		
25	252	一般国道349号	瑞龍山入口	都道府県	未対策	39.0	○	○	●
26	253	一般国道349号	茅根町	都道府県	未対策	23.4	○	○	
27	254	那珂湊那珂線	(仮称)東木倉	都道府県	未対策	21.1	○	○	
28	261	一般国道6号	仁井田	直轄	事業中	24.3	○		
29	262	一般国道6号	南中郷駅入口	直轄	事業中	23.8	○		
30	274	境間々田線	下大野	都道府県	未対策	20.3	○	○	
31	285	野田牛久線	豊体	都道府県	直近3年より前に完了(他に未完了事業あり)	26.8	○		



◆道路利用者・管理者ヒアリングの実施概要

- 道路利用者である茨城県バス協会、トラック協会、ハイヤー・タクシー協会にアンケート調査を実施し、現在の渋滞の有無を確認。
- アンケート結果を踏まえ、道路管理者である国土交通省、茨城県、市町村にヒアリング調査を実施し、主要渋滞箇所解除候補とするかを検討。



— <記載例> —

No ●	(交差点名)	(●●市)		
別紙の交差点位置図を参考にご回答ください				
各流入方向の渋滞(信号2回待ちをする時間帯がある)の実感についてご回答ください				
方向	渋滞有無 (有：○)	想定 時間帯	想定要因 (表1より選択)	その他指摘事項 (具体的な状況をご記入ください)
① 路線名	渋滞あり 渋滞なし 知らない	平日 7~18時	C-1	渋滞は約1kmにわたっており、平日はほぼ終日に わたり通過に10分以上かかる。休日は渋滞して いない。
② 路線名	渋滞あり 渋滞なし 知らない		渋滞なし、「知らない」方向は、空白で結構です	
③ 路線名	渋滞あり 渋滞なし 知らない	平日 7~8時	B-2・C-1	右折車線が短かく右折可能時間が短いため、平 日ピーク時では交差点を通過するのに信号を2~ 3回程度待つことがある。
④ 路線名	渋滞あり 渋滞なし 知らない		渋滞なし、「知らない」方向は、空白で結構です	

地図で示す方向について
渋滞の認識とその要因を質問

■道路利用者アンケート調査・道路管理者ヒアリング調査イメージ

No	渋滞 箇所 No	路線名	箇所名	管 理 者	道路利用者の回答			道路管理者の回答
					バス協会	トラック 協会	ハイヤー・ タクシー 協会	詳細な渋滞状況・渋滞要因
1	20	一般国道50号	大塚池の端	国				
2	36	一般国道50号	河和田町	国				
3	46	日立いわき線	日立北インター入口	県				
4	79	土浦境線	石下橋東	県				
5	161	国道51号	原子力機構南門前	国	①対象箇所の 現在の渋滞の有無		②詳細な渋滞状況・ 渋滞要因	①対象箇所の渋滞状況 ②主要渋滞箇所からの 解除方針
6	185	市道	(仮称)洞峰公園	市				
7	187	日立いわき線	田尻町2丁目	県				
8	215	国道293号	世矢小入口	県				
9	235	国道293号	(仮称)百合ヶ丘4丁目	県				
10	252	国道349号	端龍山入口	県				

◆道路利用者・管理者ヒアリング及び解除検討結果

- 道路利用者である茨城県バス協会、トラック協会、ハイヤー・タクシー協会にアンケート調査を実施した結果、日立北IC入口・石下橋東・(仮称)洞峰公園・世矢小入口・(仮称)百合ヶ丘4丁目の5箇所については、下表の結果からボトルネックではない可能性が示唆された。
- 上記の5箇所について道路管理者にヒアリング調査を実施した結果、いずれの交差点ともに渋滞しているという認識はなく、解除しても問題ない旨の回答が得られた。
- また、同5箇所について現地確認および交通状況分析を実施した結果、いずれの交差点ともに顕著な渋滞は確認されなかったため、主要渋滞箇所からの解除を本委員会で諮る。なお、残る5箇所については次年度以降、継続的にモニタリングを実施する。
- 交差点ごとの検討結果の詳細については、次頁以降に示す。

■ヒアリング及び解除検討結果

No	渋滞箇所No	路線名	箇所名	管理者	道路利用者の回答			詳細な渋滞状況・渋滞要因	道路管理者の回答	解除に向けた検討結果	
					バス協会	トラック協会	ハイヤー・タクシー協会		主要渋滞箇所からの解除に関する意見	現地確認及び交通状況分析結果	解除検討結果
1	20	一般国道50号	大塚池の端	国	渋滞	渋滞	渋滞	・(都)赤塚駅西線が国道50号へ直結したため交通量が増加し、渋滞している。	—		継続モニタリング
2	36	一般国道50号	河和田町	国	渋滞	渋滞	渋滞	・主道路側は右折車線が短く、右折可能時間が短い ため、信号を2～3回待つ。 ・従道路側は、特に西流入部が朝・夕に渋滞している。	—		継続モニタリング
3	46	日立いわき線	日立北インター入口	県	渋滞		渋滞	・前の交差点からの交通渋滞が続いている。 →ボトルネックではない可能性	・渋滞をしているという住民からの意見等はなく、県としても渋滞しているという認識はないため、解除しても問題ない。	渋滞なし	解除候補
4	79	土浦境線	石下橋東	県			渋滞	・土浦境線の下り方向は交差点の先が急な登り坂のため渋滞しやすい。また上り方向は交差点の先200mに信号があるため、渋滞が発生しやすい。 →ボトルネックではない可能性	・通勤時間帯は右折車数や連続する信号タイミング等により信号2回待ちとなるケースもあるが、慢性的に渋滞している印象はないため、解除しても問題ない。	渋滞なし	解除候補
5	161	国道51号	原子力機構南門前	国		渋滞	渋滞	・走行車線が片側2車線から1車線に減少するため、混雑している。	—		継続モニタリング
6	185	市道	(仮称)洞峰公園	市			渋滞	・産総研中央からの車両出入りが多く、学園東大通りから学園西大通りまで渋滞する。 →ボトルネックではない可能性	・朝・夕の通勤・通学時間帯では交通量は多いが、渋滞をしているという住民からの意見等はなく、市としてもそのような認識はないため、解除しても問題ない。	渋滞なし	解除候補
7	187	日立いわき線	田尻町2丁目	県	渋滞	渋滞	渋滞	・特に朝にて、滑川丘交差点あたりまで混雑している。	—		継続モニタリング
8	215	国道293号	世矢小入口	県			渋滞	・多い時で信号2回待ち程度。 →ボトルネックではない可能性	・常陸太田東BPとの交差点にて、BPへの右折車により直進阻害が発生することがあるが、当該交差点については渋滞をしているという住民からの意見等はないため、解除しても問題ない。	渋滞なし	解除候補
9	235	国道294号	(仮称)百合ヶ丘4丁目	県		渋滞	渋滞	・守谷駅からの流入交通や信号連担による先詰まりが発生する。 →ボトルネックではない可能性	・本箇所に渋滞要因があるわけではなく、周辺の交差点の混雑の影響で、本箇所の流れが停滞している。 ・本箇所については、解除しても問題ない。	渋滞なし	解除候補
10	252	国道349号	端龍山入口	県		渋滞	渋滞	・右折レーンと右折矢表示がなく、渋滞が発生する。	—		継続モニタリング

ひたちきた

◆46. 日立北IC入口（日立市）－ 解除検討箇所の現状

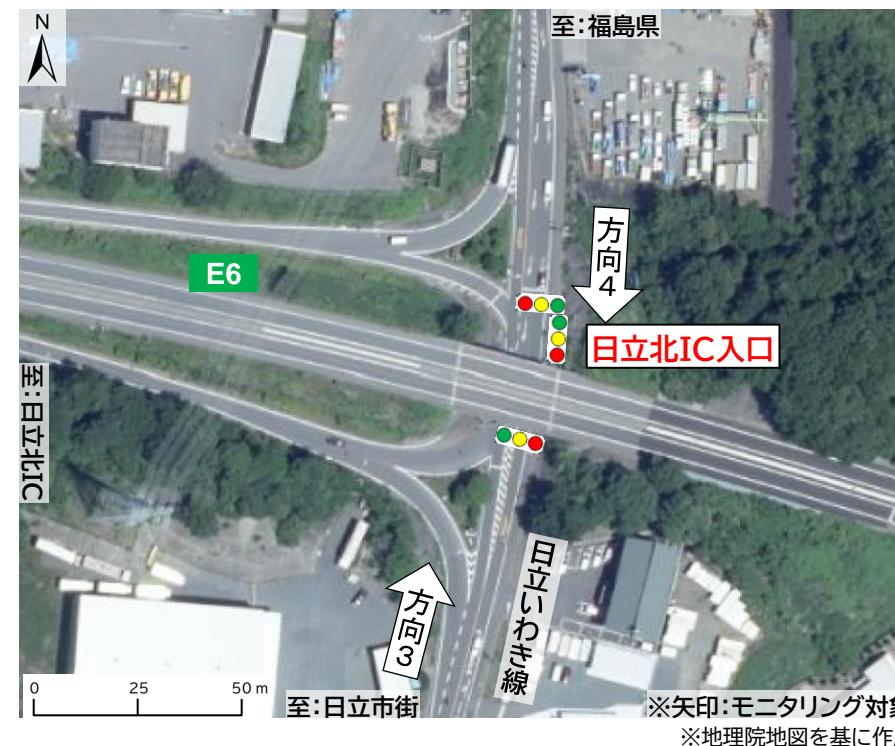
- 日立北IC入口では、道路利用者アンケートより、バス協会からは「青時間が短く、通過できない車両が残っている。」との回答を得ているが、ハイヤー・タクシー協会からは「方向4にて、前の交差点からの交通渋滞が続いている」との回答を得ていることから、当交差点がボトルネックである可能性は低く、またトラック協会からは渋滞の意見がなかった。
- 道路管理者ヒアリングでは、当該交差点において著しい渋滞が発生しているという指摘はなかった。

○道路利用者・管理者ヒアリング結果

回答者		渋滞状況	渋滞要因
道路利用者	バス協会	渋滞	・ 青時間が短く、通過できない車両が残っている。
	トラック協会	—	—
	ハイヤー・タクシー協会	渋滞	・ 前の交差点からの交通渋滞が続いている。

回答者		渋滞状況	主要渋滞箇所からの解除に関する意見
道路管理者	茨城県	—	<ul style="list-style-type: none"> ・ 渋滞をしているという住民からの意見や要望はなく、通勤者にヒアリングした感覚的な意見ではあるが、県としても渋滞しているという認識ももっていない。 ・ 解除しても問題ないと考えている。

■交差点詳細図



■交差点広域図



● 直近3年間継続してモニタリング指標を上回り、未対策かつ旅行速度が速い箇所(10箇所)

— 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

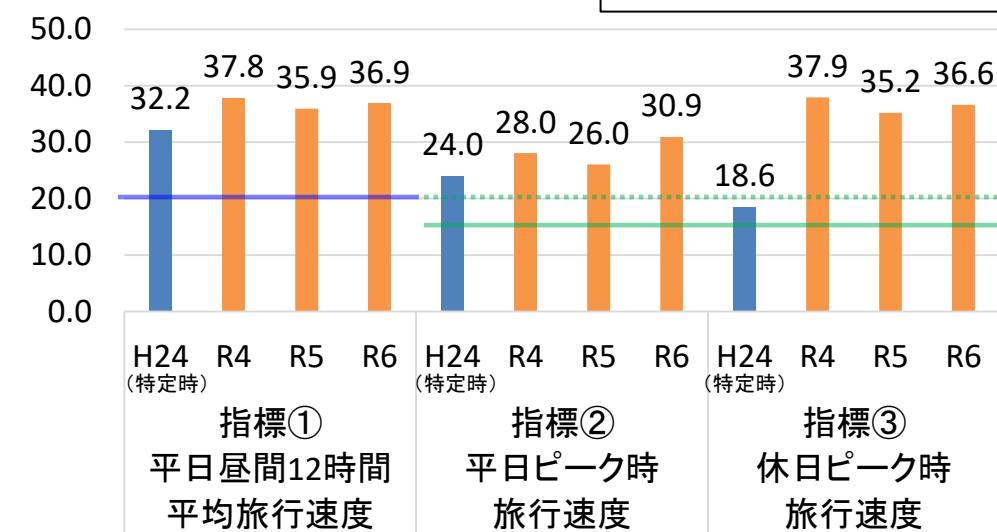
◆46. 日立北IC入口（日立市） - 時間帯別旅行速度

- 道路利用者アンケートの回答内容と旅行速度データから、速度低下は確認されず、著しい渋滞は発生していないと想定される。
- また、現地調査においても、信号待ち1回で捌けており目立った渋滞は観測されなかった。
- 当該交差点は最新のモニタリング指標を大きく上回っており、現地踏査の結果においても渋滞は確認されなかったことから、本委員会において、主要渋滞箇所からの解除を諮る。

■日立いわき線



■モニタリング結果



R6指標①: 全流入方向の加重平均
 R6指標②③: 最も低い速度の方向(②: 主道路上り、③: 主道路上り)
 ※データ出典
 ・R4～6年: ETC2.0プローブデータ(各年1月～12月の平日・休日7時台～18時台の平均旅行速度)



いしげばしひがし

◆79.石下橋東（常総市）－ 解除検討箇所の現状

- 石下橋東では、道路利用者アンケートより、ハイヤー・タクシー協会からは「下りは交差点の先が急な登り坂のため、また上りは200m先に信号があるため、渋滞が発生しやすい。」との回答を得ているが、バス協会・トラック協会からは渋滞の意見がなかった。
- 道路管理者ヒアリングでは、当該交差点において著しい渋滞が発生しているという指摘はなかった。

○道路利用者・管理者ヒアリング結果

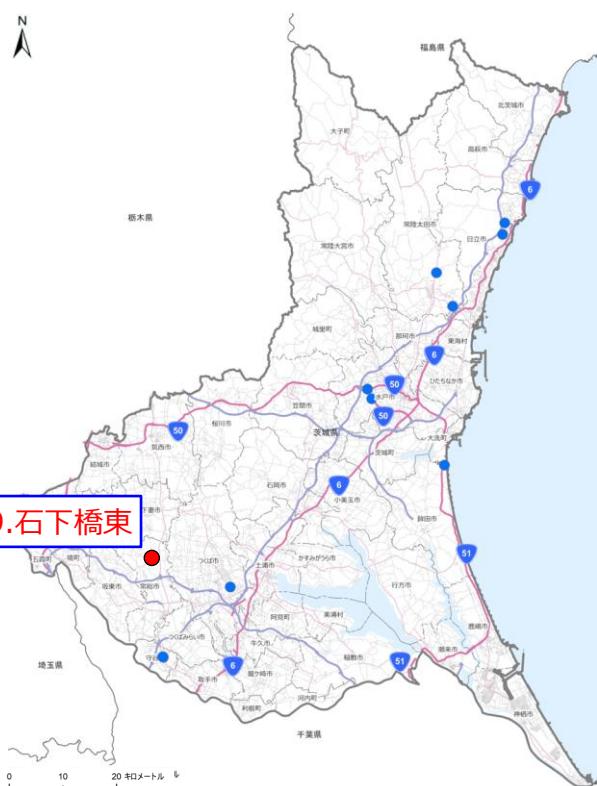
回答者		渋滞状況	渋滞要因
道路利用者	バス協会	—	—
	トラック協会	—	—
	ハイヤー・タクシー協会	渋滞	<ul style="list-style-type: none"> 土浦境線の下り方向は交差点の先が急な登り坂のため渋滞しやすい。また上り方向は交差点の先200mに信号があるため、渋滞が発生しやすい。

回答者		渋滞状況	主要渋滞箇所からの解除に関する意見
道路管理者	茨城県	—	<ul style="list-style-type: none"> 通勤時間帯は右折車数や連続する信号のタイミング等により信号待ちが2回待ちするケースもあるが、慢性的に渋滞している印象はない。 解除しても問題ないと考えている。

■交差点詳細図



■交差点広域図



● 直近3年間継続してモニタリング指標を上回り、未対策かつ旅行速度が速い箇所(10箇所)

— 高速道路

— 一般国道(直轄)

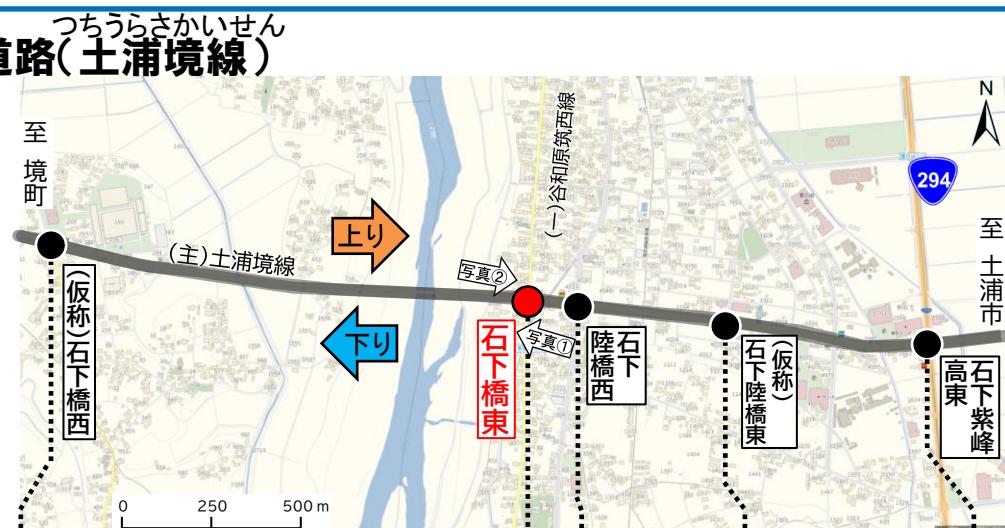
— 一般国道(上記以外)

— 上記以外の道路

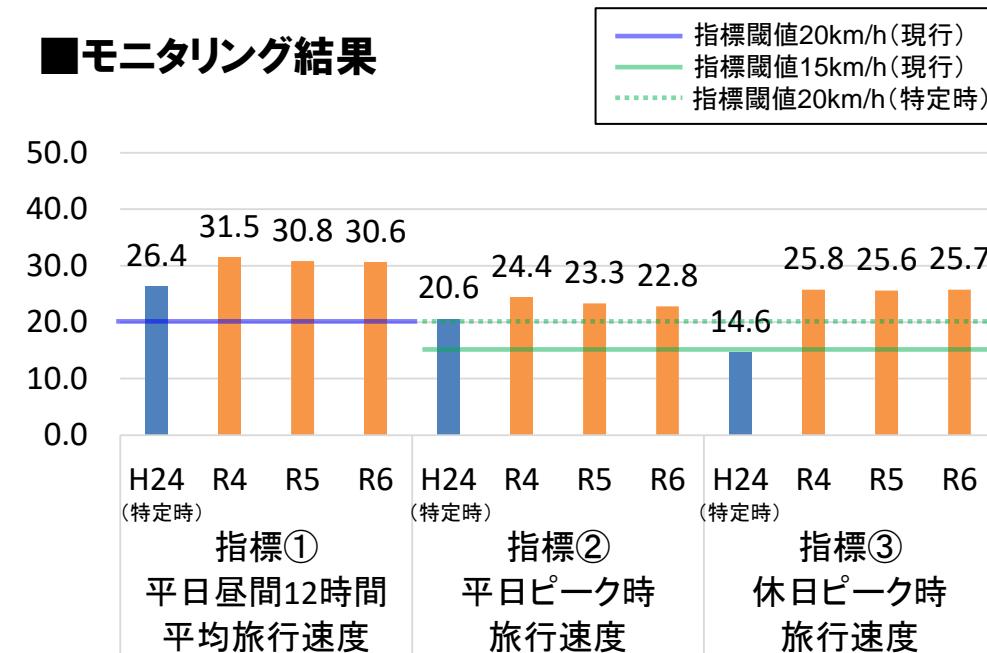
◆79.石下橋東（常総市）－ 時間帯別旅行速度(1/2)

- 道路利用者アンケートの回答内容と旅行速度データから、速度低下は限定的であり、著しい渋滞は発生していないと想定される。
- また、現地調査においても、信号待ち1回で捌けており目立った渋滞は観測されなかった。
- 当該交差点は最新のモニタリング指標を大きく上回っており、現地踏査の結果においても渋滞は確認されなかったことから、本委員会において、主要渋滞箇所からの解除を諮る。

■主道路(土浦境線)

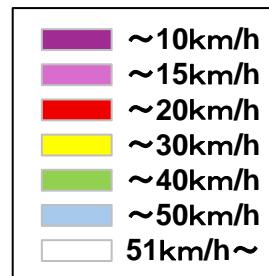


■モニタリング結果



R6指標①: 全流入方向の加重平均
 R6指標②③: 最も低い速度の方向(②: 従道路上り、③: 主道路下り)
 ※データ出典
 ・R6年: ETC2.0プローブデータ(R6.1-12平日・休日7時台~18時台の平均旅行速度)

● 主要渋滞箇所
 ● その他交差点



R6.1-12 平日



R6.1-12 休日

速度低下なし
(直近リンクの
信号待ち)

速度低下なし
(直近リンクの
信号待ち)

R6.1-12 平日



R6.1-12 休日

速度低下
なし

速度低下
なし

写真①: 土浦境線 上り(7時台)



写真②: 土浦境線 下り(7時台)



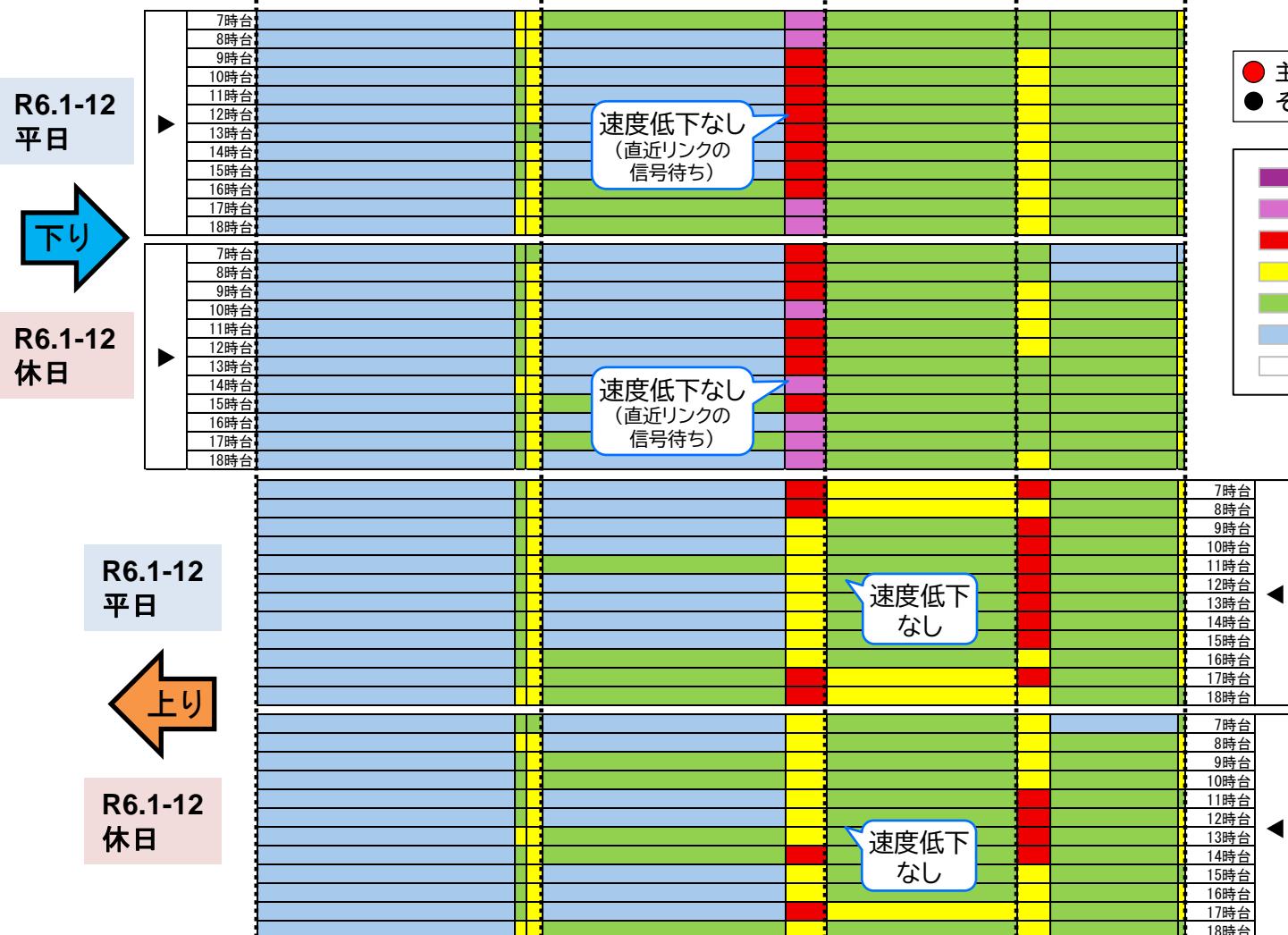
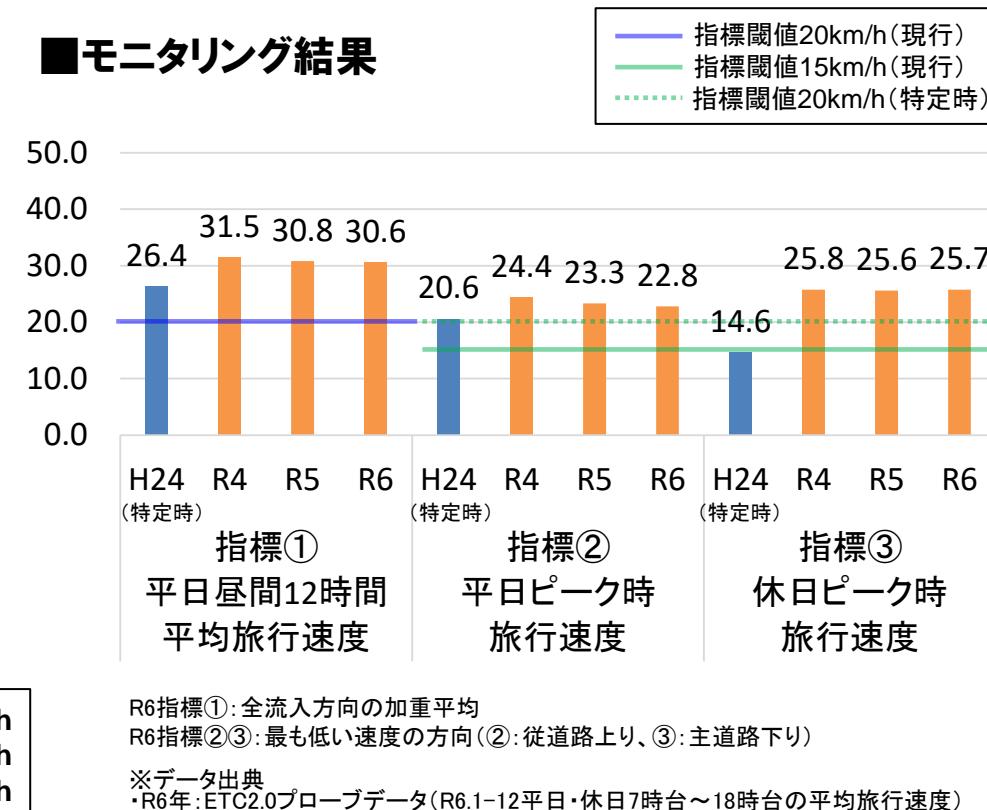
◆79.石下橋東（常総市）－ 時間帯別旅行速度(2/2)

- 道路利用者アンケートの回答内容と旅行速度データから、速度低下は限定的であり、著しい渋滞は発生していないと想定される。
- また、現地調査においても、信号待ち1回で捌けており目立った渋滞は観測されなかった。
- 当該交差点は最新のモニタリング指標を大きく上回っており、現地踏査の結果においても渋滞は確認されなかったことから、本委員会において、主要渋滞箇所からの解除を諮る。

■従道路(谷和原筑西線)



■モニタリング結果



どうほうこうえん

◆185.(仮称)洞峰公園(つくば市) — 解除検討箇所の現状

- (仮称)洞峰公園では、道路利用者アンケートより、ハイヤー・タクシー協会からは「学園東大通りから学園西大通りまで渋滞する」との回答を得ているが、バス協会・トラック協会からは渋滞の意見がなかった。
- 道路管理者ヒアリングでは、当該交差点において著しい渋滞が発生しているという指摘はなかった。

○道路利用者・管理者ヒアリング結果

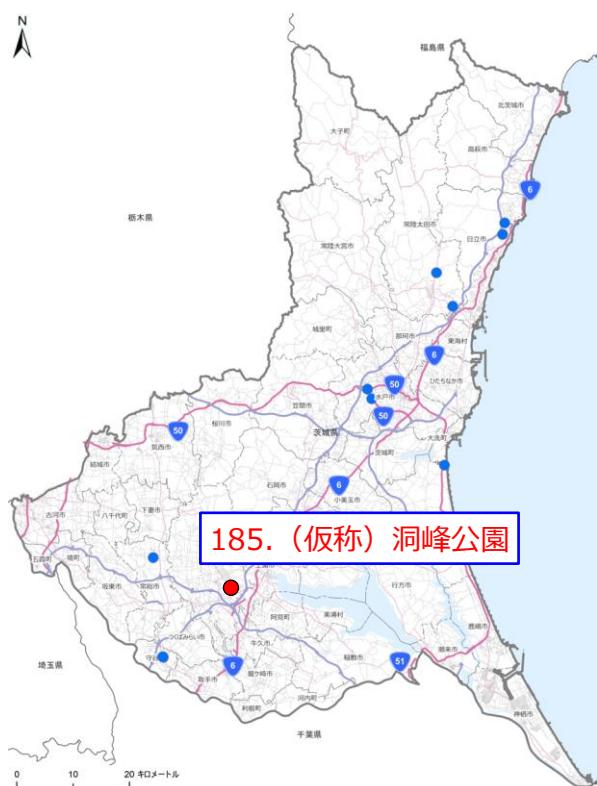
回答者		渋滞状況	渋滞要因
道路利用者	バス協会	—	—
	トラック協会	—	—
	ハイヤー・タクシー協会	渋滞	・産総研中央からの車両出入りが多く、学園東大通りから学園西大通りまで渋滞する。

回答者		渋滞状況	主要渋滞箇所からの解除に関する意見
道路管理者	つくば市	—	<ul style="list-style-type: none"> ・朝・夕の通勤・通学時間帯では洞峰公園通りの交通量は多いが、渋滞をしているという住民からの意見や要望はなく、市としてもそのような認識はもっていない。 ・解除しても問題ないと考えている。

■交差点詳細図



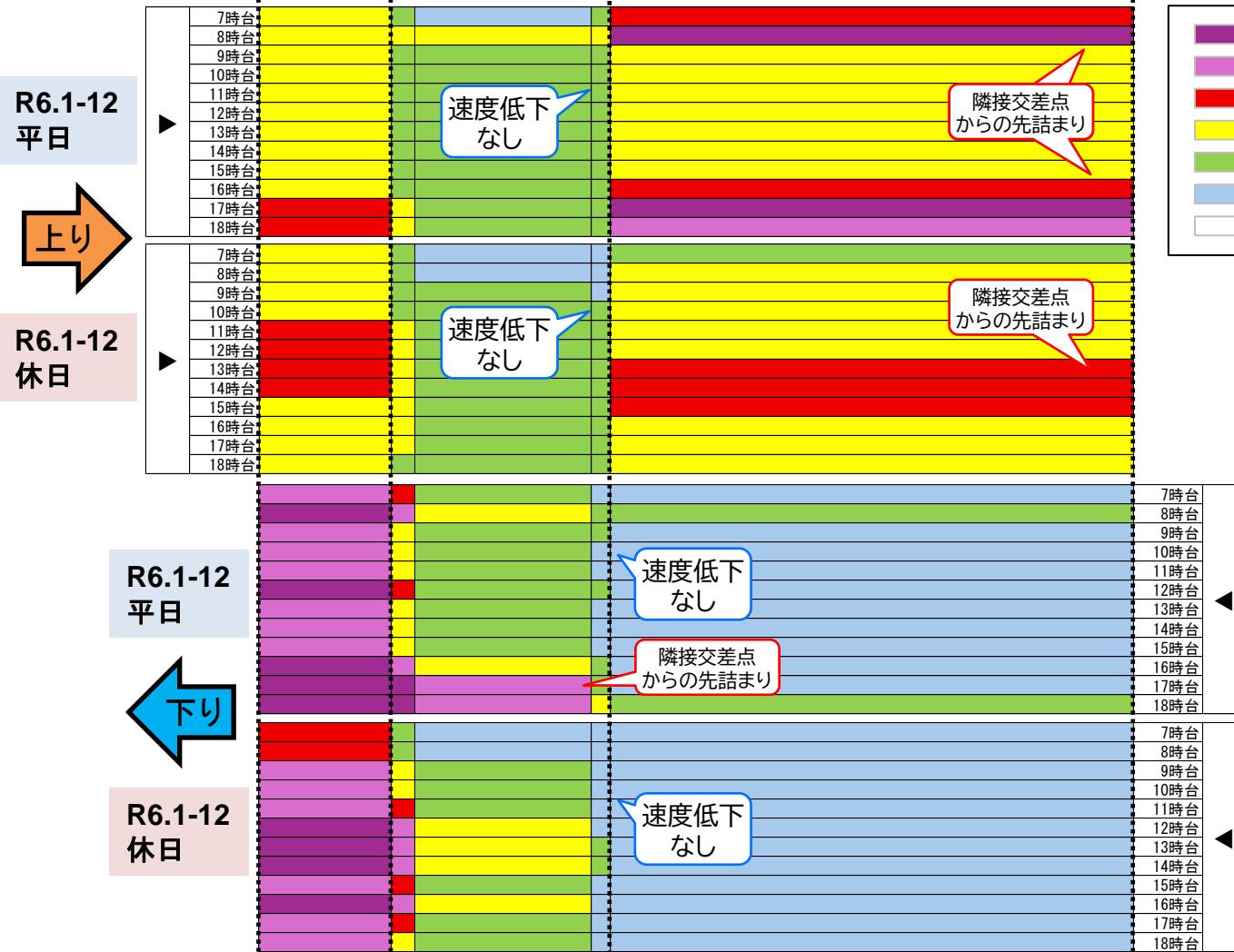
■交差点広域図



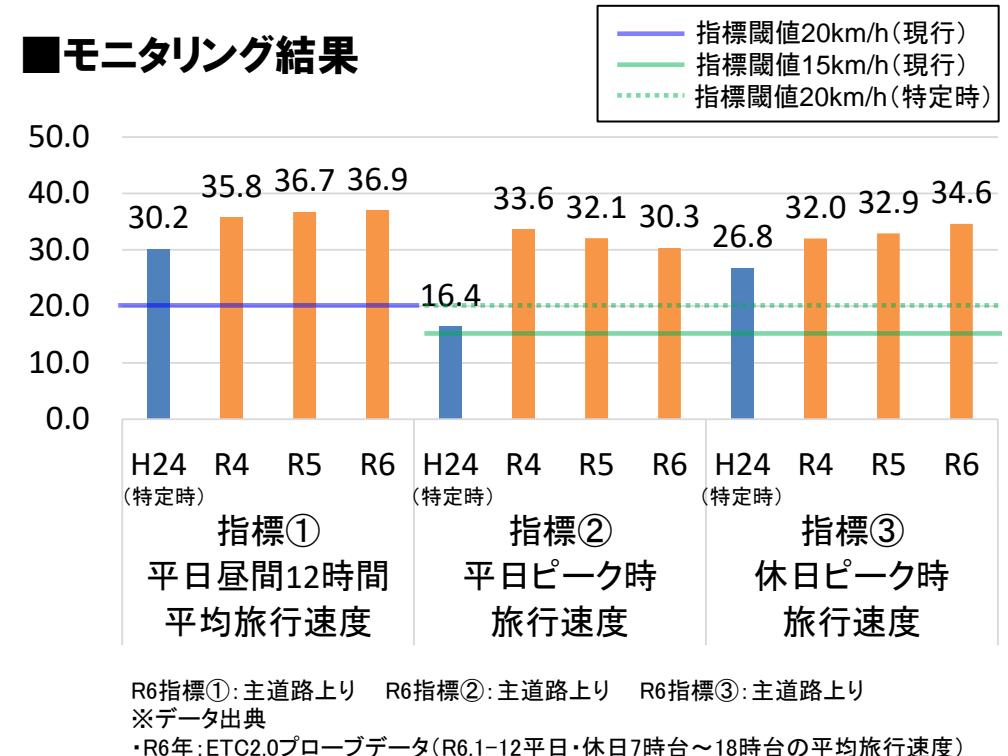
◆185.(仮称)洞峰公園(つくば市) - 時間帯別旅行速度

- 道路利用者アンケートの回答内容と旅行速度データから、速度低下は限定的であり、著しい渋滞は発生していないと想定される。
- また、現地調査においても、目立った渋滞は観測されなかった。
- 当該交差点は最新のモニタリング指標を大きく上回っており、現地踏査の結果においても渋滞は確認されなかったことから、本委員会において、主要渋滞箇所からの解除を諮る。

■つくば市道(洞峰公園通り)



■モニタリング結果



R6指標①: 主道路上り R6指標②: 主道路上り R6指標③: 主道路上り
 ※データ出典
 ・R6年: ETC2.0プローブデータ(R6.1-12平日・休日7時台~18時台の平均旅行速度)



当該交差点を先頭とする渋滞はみられなかったが、隣接交差点((仮称)洞峰公園入口、並木1丁目)においては速度低下がみられるため、2箇所の主要渋滞箇所については、引き続きモニタリングを継続する。
 →(仮称)洞峰公園入口交差点・並木1丁目交差点については、道路管理者(つくば市)にて、信号現示の調整を警察に要望するなど、ソフト面での対策を検討予定

せやしょういりぐち

◆215.世矢小入口（常陸太田市）－ 解除検討箇所の現状

- 世矢小入口では、道路利用者アンケートより、ハイヤー・タクシー協会からは「多い時で信号2回待ち」との回答を得ているが、バス協会・トラック協会からは渋滞の意見がなかった。
- 道路管理者ヒアリングでは、当該交差点において著しい渋滞が発生しているという指摘はなかった。

○道路利用者・管理者ヒアリング結果

回答者		渋滞状況	渋滞要因
道路利用者	バス協会	—	—
	トラック協会	—	—
	ハイヤー・タクシー協会	渋滞	・多い時で信号2回待ち。

回答者		渋滞状況	主要渋滞箇所からの解除に関する意見
道路管理者	茨城県	—	<ul style="list-style-type: none"> ・渋滞をしているという住民からの意見や要望はなく、また、常陸太田東BPとの交差点にて、BPへの右折車により直進阻害が発生することがあるが、当該交差点については問題ないと考えている。 ・解除しても問題ないと考えている。



● 直近3年間継続してモニタリング指標を上回り、未対策かつ旅行速度が速い箇所(10箇所)

— 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

■交差点詳細図



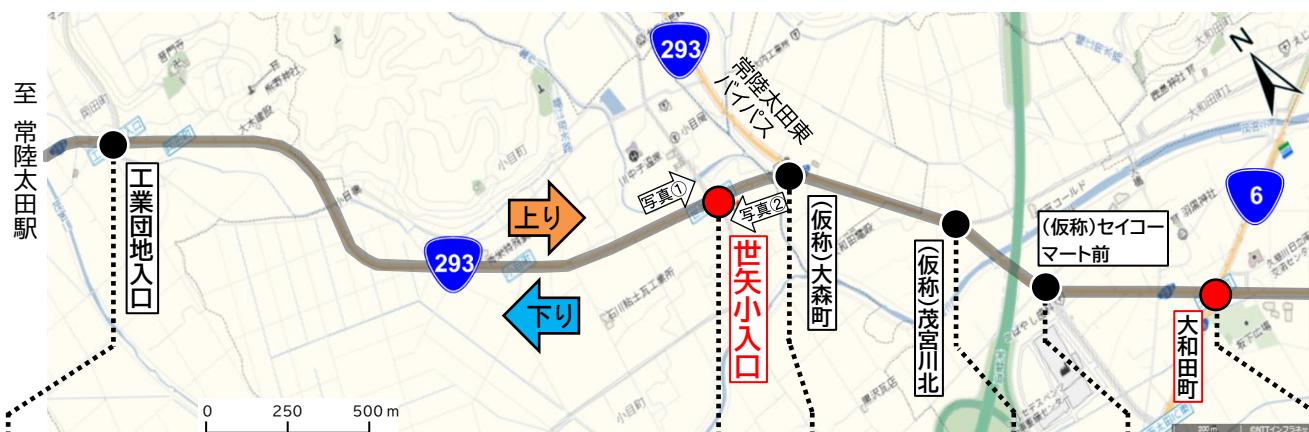
■交差点広域図



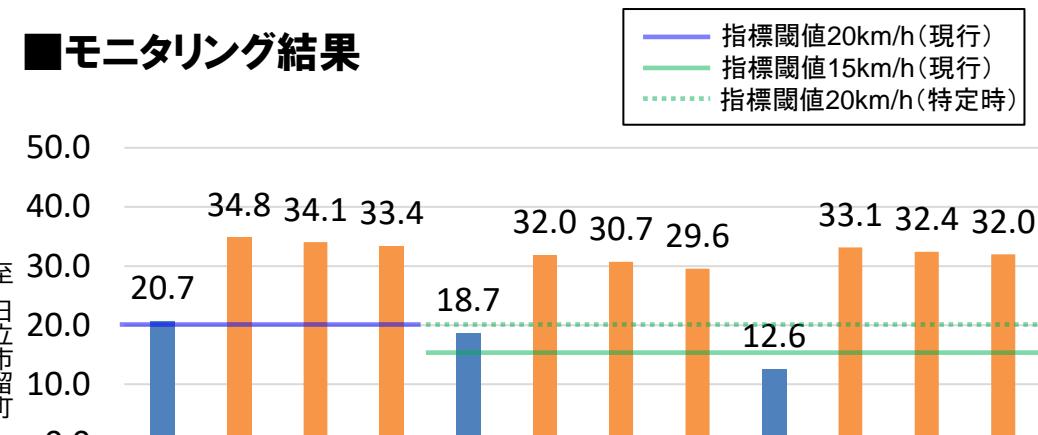
◆215.世矢小入口(常陸太田市) - 時間帯別旅行速度

- 道路利用者アンケートの回答内容と旅行速度データから、速度低下は限定的であり、著しい渋滞は発生していないと想定される。
- また、現地調査においても、信号待ち1回で捌けており目立った渋滞は観測されなかった。
- 当該交差点は最新のモニタリング指標を大きく上回っており、現地踏査の結果においても渋滞は確認されなかったことから、本委員会において、主要渋滞箇所からの解除を諮る。

■国道293号



■モニタリング結果



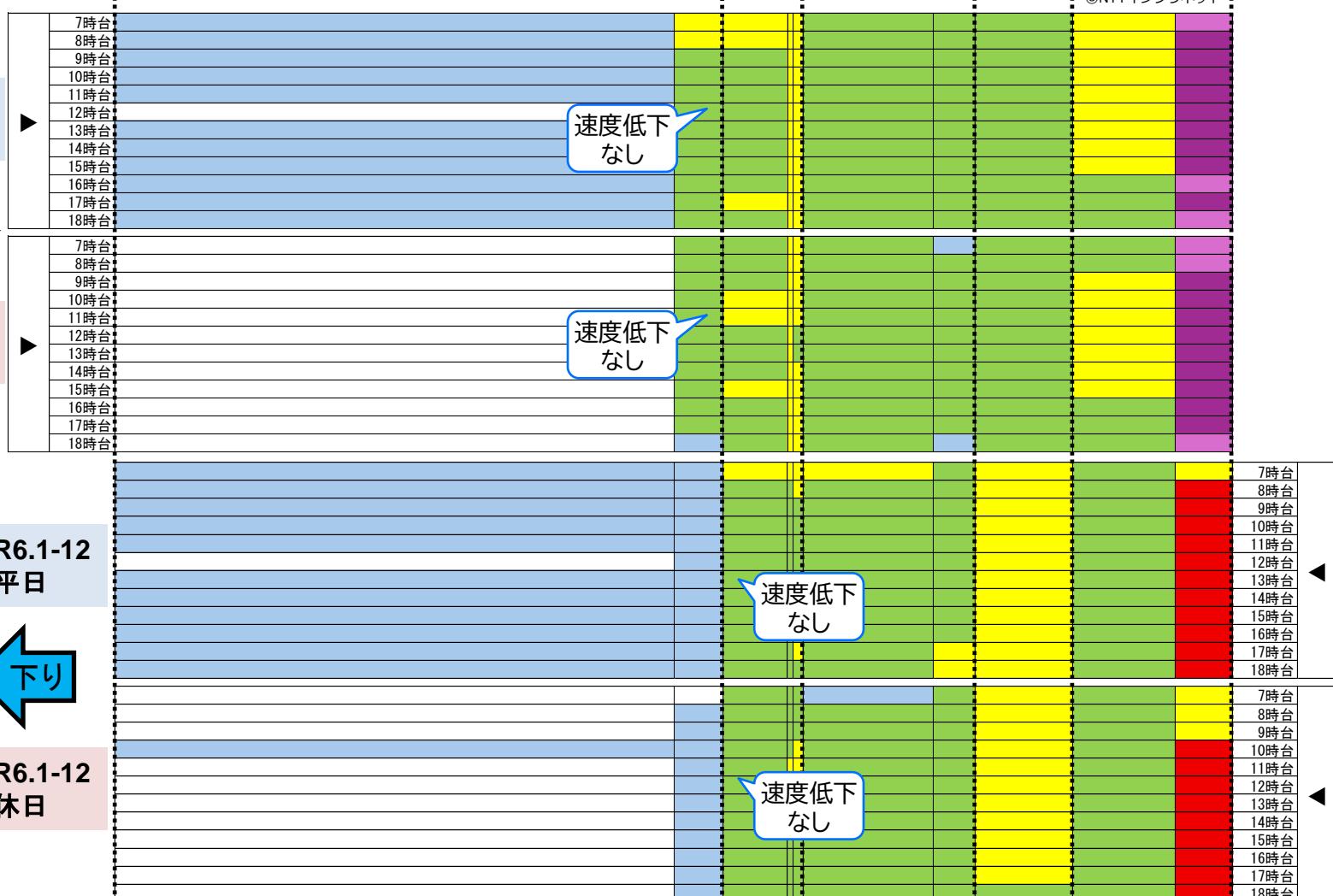
指標① 平日昼間12時間 平均旅行速度
 指標② 平日ピーク時 旅行速度
 指標③ 休日ピーク時 旅行速度

R6指標①: 主道路下り R6指標②: 主道路下り R6指標③: 主道路下り
 ※データ出典
 ・R6年: ETC2.0プローブデータ(R6.1-12平日・休日7時台~18時台の平均旅行速度)

写真①: 国道293号 上り(7時台)



写真②: 国道293号 下り(7時台)



ゆりがおか

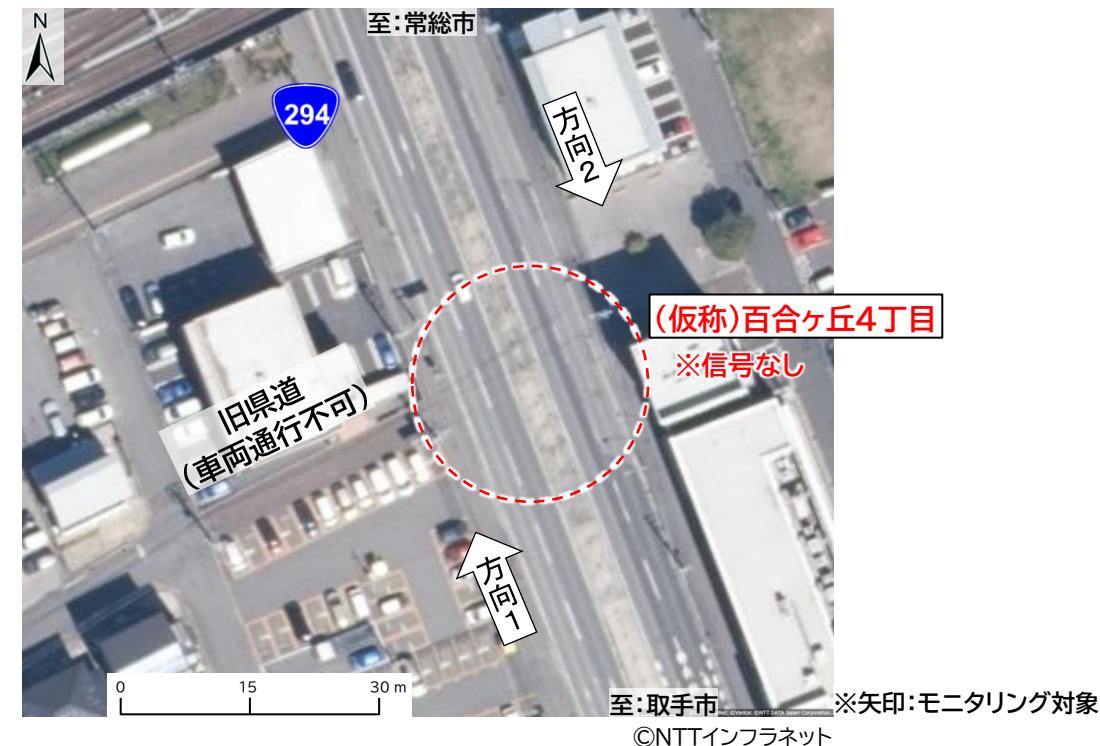
◆235.(仮称)百合ヶ丘4丁目(守谷市) — 解除検討箇所の現状

- (仮称)百合ヶ丘4丁目では、道路利用者アンケートより、トラック協会からは「駅からの流入や信号連担により先詰まりが発生する」、ハイヤー・タクシー協会からは「路上駐車が多い」との回答を得ているが、バス協会からは渋滞の意見がなかった。
- 道路管理者ヒアリングでは、当該交差点において著しい渋滞が発生しているという指摘はなかった。

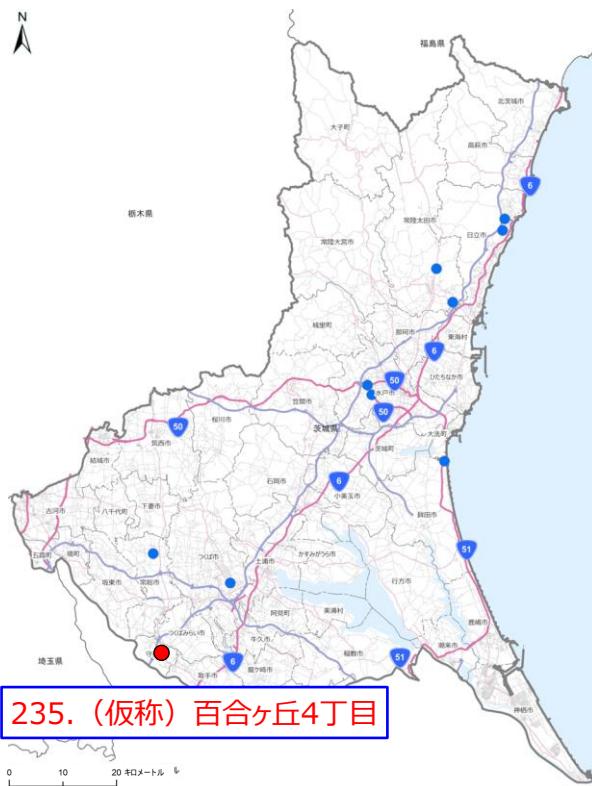
○道路利用者・管理者ヒアリング結果

回答者		渋滞状況	渋滞要因
道路利用者	バス協会	—	—
	トラック協会	渋滞	・ 守谷駅からの流入交通や信号連担による先詰まりが発生する。
	ハイヤー・タクシー協会	渋滞	・ 通勤通学ラッシュ時間帯において、送迎の路上駐車が多い。
回答者		渋滞状況	主要渋滞箇所からの解除に関する意見
道路管理者	茨城県	—	<ul style="list-style-type: none"> ・ 本箇所には渋滞要因があるわけではなく、周辺の百合ヶ丘3丁目、向原、けやき台4丁目にて混雑が生じており、その影響で本箇所の流れが停滞している。 ・ 本箇所については、解除しても問題ないと考えている。

■交差点詳細図



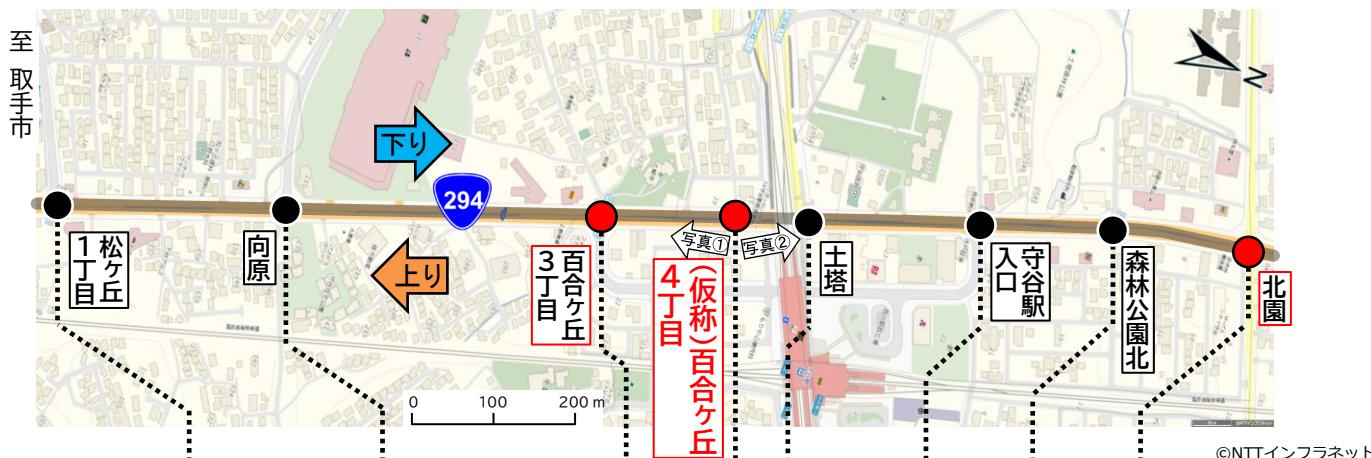
■交差点広域図



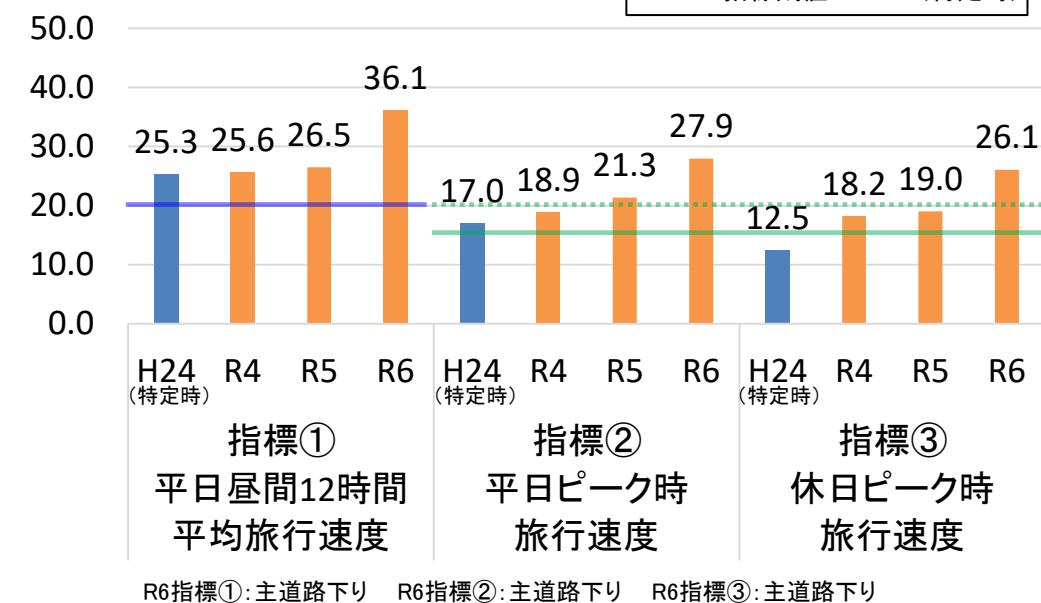
◆235.(仮称)百合ヶ丘4丁目(守谷市) - 時間帯別旅行速度

- 道路利用者アンケートの回答内容と旅行速度データから、速度低下は限定的であり、著しい渋滞は発生していないと想定される。
- また、現地調査においても、目立った渋滞は観測されなかった。
- 当該交差点は最新のモニタリング指標を大きく上回っており、現地踏査の結果においても渋滞は確認されなかったことから、本委員会において、主要渋滞箇所からの解除を諮る。

■国道294号



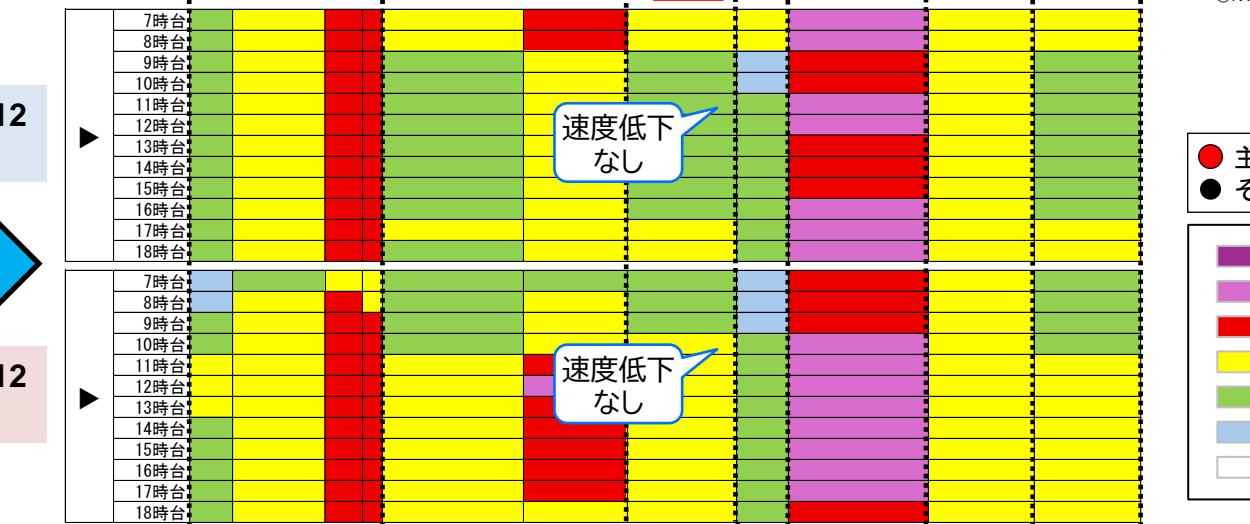
■モニタリング結果



R6.1-12
平日

下り

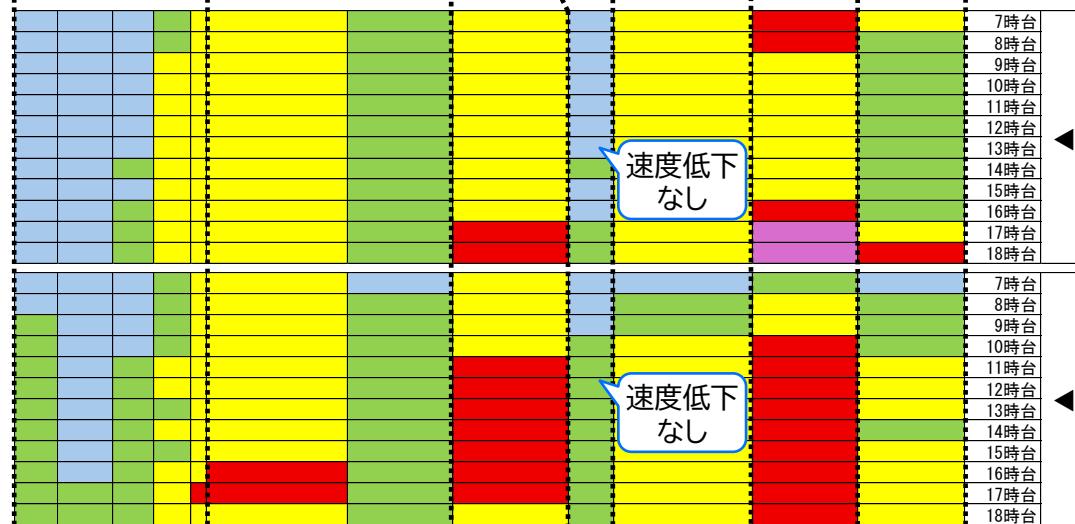
R6.1-12
休日



R6.1-12
平日

上り

R6.1-12
休日



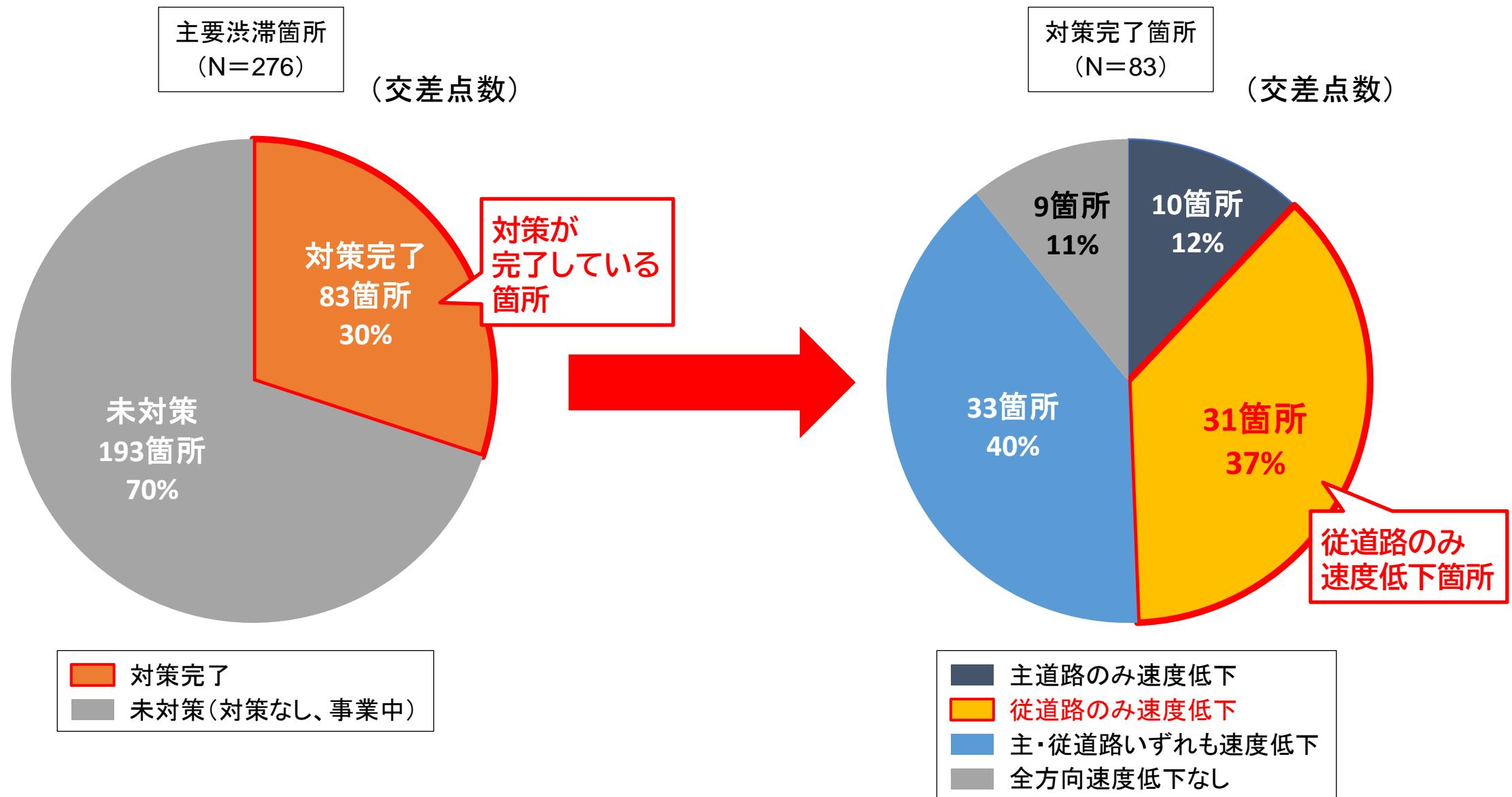
3. 主要渋滞箇所解除に向けた課題

従道路のみ速度低下箇所の現状整理結果

◆対策が完了している箇所のうち従道路のみ速度低下箇所

- 対策により主道路側が改善しているにもかかわらず、従道路側が指標を下回ることによって主要渋滞箇所から解除できない場合があり、主要渋滞箇所解除が進まない一つの要因となっている。
- 残る主要渋滞箇所276箇所のうち対策完了箇所は83箇所。指標閾値を下回る方向について整理した結果、従道路のみ速度低下が発生している箇所は31箇所であることが確認された。

■主要渋滞箇所の速度低下状況の分類(R6モニタリング結果)



- 残る主要渋滞箇所のうち、対策が完了している箇所の割合は約30%
- またそのうち、従道路のみ速度低下箇所の割合は約37%(全体の約11%)
- 対策が完了しているが、従道路側の速度低下により指標閾値を下回る箇所が一定数存在

※ETC2.0プローブデータ(R6.1-12平日・休日7時台~18時台の平均旅行速度)
※解除済箇所を除く

◆対策が完了している箇所のうち従道路のみ速度低下箇所の速度状況

- 「対策が完了している箇所のうち従道路のみ速度低下箇所(31箇所)」の方向別速度状況を確認すると、従道路側がわずかに指標閾値を下回ることによって解除に至っていない箇所が見られる。
- これらの箇所の一部について、詳細状況を確認した。

■対策が完了している箇所のうち従道路のみ速度低下箇所(31箇所)の方向別速度状況(R6モニタリング結果)

No	渋滞箇所No	名称	管理者	路線名	選定理由	R6年 指標① 昼間12時間平均旅行速度 (km/h) 【指標閾値: 20km/h】 ※センサス交通量加重平均前 ※委員会箇所は全方向の加重平均のため対象外				R6年 指標② 平日1時間帯ピーク 平均旅行速度(km/h) 【指標閾値: 15km/h】				R6年 指標③ 休日1時間帯ピーク 平均旅行速度(km/h) 【指標閾値: 15km/h】				完了済の対策
						方向1	方向2	方向3	方向4	方向1	方向2	方向3	方向4	方向1	方向2	方向3	方向4	
1	27	田宮町交差点	直轄	一般国道6号	委員会	18.2	22.7	14.9	14.0	16.9	16.0	11.4	11.6	15.7	16.6	14.0	13.1	(都)田宮中柏田線の整備
2	42	大みか駅入口交差点	都道府県	一般国道245号	委員会	33.1	35.5	9.7	-	18.8	30.7	8.4	-	31.1	36.6	9.3	-	県道日立笠間線バイパス(山側道路)
3	47	原子力科学研究所	都道府県	一般国道245号	委員会	39.1	40.6	24.3	-	28.8	29.9	14.3	-	42.2	44.0	25.9	-	国道245号 勝田拡幅
4	68	多賀駅入口交差点	直轄	一般国道6号	委員会	29.0	22.6	9.4	-	27.4	18.0	7.5	-	29.2	21.0	9.9	-	県道日立笠間線バイパス(山側道路)
5	86	田中交差点	都道府県	一般国道125号	委員会	35.0	36.5	43.9	21.6	33.9	33.9	37.8	9.9	36.0	36.2	46.4	23.2	県道 つくば真岡線の整備
6	90	布川	直轄	一般国道50号	委員会	21.6	33.0	12.2	-	19.1	31.1	9.2	-	20.1	29.3	12.0	-	国道50号 結城バイパス(4車線化)
7	92	稲田交差点	直轄	一般国道50号	委員会	41.2	38.5	13.1	13.7	35.9	34.2	11.6	9.8	24.5	29.8	7.9	10.5	線形改良(主道路及び従道路)、右折車線の延長(国道50号)
8	98	関戸交差点	都道府県	一般国道245号	委員会	26.5	44.8	17.0	18.9	23.2	40.1	14.6	15.7	22.0	42.6	10.5	17.9	国道245号 那珂湊拡幅
9	102	(仮称)鮎川町4丁目	都道府県	一般国道245号	パブコメ	28.6	25.7	15.3	9.2	24.3	16.5	14.3	6.1	29.2	28.9	13.0	6.1	(都)鮎川停車場線
10	104	森山町	直轄	一般国道6号	パブコメ	33.4	26.4	13.0	-	25.9	21.2	9.2	-	31.4	22.6	13.2	-	交差点改良(上り左折車線、下り右折車線設置)、県道日立笠間線バイパス(山側道路)
11	113	塚崎	直轄	一般国道4号	パブコメ	24.6	30.3	21.7	26.7	16.5	26.8	12.8	22.8	23.9	29.3	24.2	27.3	新4号国道 春日部古河バイパス(暫定4車線化)
12	114	大堤(北)	直轄	一般国道4号	パブコメ	25.5	23.6	11.4	8.6	21.2	17.4	8.8	5.4	16.7	18.3	9.8	7.4	新4号国道 春日部古河バイパス(暫定4車線化)、古河小山バイパス(6車線化)
13	118	根道ヶ丘団地入口	直轄	一般国道6号	パブコメ	30.2	31.1	10.2	-	27.7	24.8	9.5	-	27.5	24.5	10.0	-	県道日立笠間線バイパス(山側道路)
14	119	台原団地入口	直轄	一般国道6号	パブコメ	28.6	24.3	14.2	7.6	22.7	20.1	13.4	6.1	24.4	20.2	13.9	6.6	県道日立笠間線バイパス(山側道路)
15	122	下川島	直轄	一般国道50号	パブコメ	46.6	33.6	18.3	38.7	33.2	31.8	11.4	27.0	50.1	33.3	20.1	37.5	国道50号 結城バイパス(4車線化)
16	126	市民会館入口	都道府県	一般国道125号	パブコメ	20.6	25.3	8.1	19.8	17.0	17.9	6.1	14.0	18.6	26.3	5.7	19.1	国道6号 土浦バイパス(4車線化)、(都)真鍋神林線(延伸道路)の整備
17	140	金沢団地入口	直轄	一般国道6号	パブコメ	28.1	25.9	21.6	7.0	25.5	19.1	18.3	5.2	23.2	21.3	19.3	4.7	県道日立笠間線バイパス(山側道路)
18	145	木田余バイパス西入口	都道府県	一般国道354号	パブコメ	24.2	34.4	14.3	21.8	19.4	26.6	12.5	13.3	22.5	34.1	13.8	21.2	(都)土浦新治線の整備(国道354号土浦バイパス)
19	157	文化センター南	直轄	一般国道50号	パブコメ	30.8	24.8	13.3	25.0	24.3	17.9	11.0	15.0	27.1	19.4	11.2	26.5	国道50号 結城バイパス(4車線化)
20	192	赤塚郵便局前	直轄	一般国道50号	パブコメ	30.9	49.9	15.6	10.1	22.8	39.0	12.1	9.4	22.9	48.1	16.3	9.5	右折・左折車線設置(交差点改良)
21	197	豊喰	都道府県	一般国道118号	パブコメ	36.0	28.2	14.6	34.4	33.0	17.2	9.9	20.5	36.8	30.2	15.4	37.2	交安事業(交差点改良工事)
22	218	大山(北)	直轄	一般国道4号	パブコメ	37.8	44.4	11.7	47.5	33.7	30.6	7.7	40.0	38.3	45.6	12.0	53.1	新4号国道 春日部古河バイパス(暫定4車線化)
23	219	(仮称)銭亀橋南	都道府県	土浦坂東線	パブコメ	27.1	21.5	19.5	14.5	18.1	18.7	18.2	10.9	18.7	19.3	19.9	15.3	(都)穴塚大岩田線
24	232	(仮称)関戸南	都道府県	一般国道245号	パブコメ	34.7	32.9	15.0	15.4	23.8	26.0	12.0	13.0	27.8	25.4	11.4	13.8	国道245号 那珂湊拡幅
25	238	(仮称)小門橋	都道府県	下入野水戸線	パブコメ	35.7	34.4	15.4	25.8	31.7	32.5	13.9	23.2	34.3	34.8	15.3	24.4	(都)梅香下千波線(福沢工区)、(都)梅香下千波線(畑中工区)
26	241	市民病院入口	直轄	一般国道50号	パブコメ	25.3	25.3	9.8	19.8	18.8	23.6	6.5	14.0	20.2	23.1	7.9	19.2	国道50号 結城バイパス(4車線化)
27	242	長方	直轄	一般国道50号	パブコメ	32.9	26.1	31.1	22.1	27.6	21.8	27.8	13.5	33.1	19.8	31.7	23.5	国道50号 桜川筑西IC関連(延伸)
28	257	額田北	都道府県	一般国道349号	パブコメ	48.1	48.3	18.8	-	43.6	45.6	10.2	-	38.1	47.9	17.3	-	国道349号 那珂常陸太田拡幅
29	267	トレセン入口	都道府県	一般国道125号	パブコメ	35.0	35.8	17.0	21.3	32.0	34.9	15.4	19.0	31.9	37.0	16.4	17.8	右折・左折車線設置、変形交差点の改良
30	276	(仮称)谷井田	都道府県	取手つくば線	パブコメ	27.6	29.3	9.2	-	23.5	25.5	6.7	-	28.8	33.2	7.0	-	取手つくば線バイパス
31	278	(仮称)木田余立体橋	市町村	市道	パブコメ	30.6	32.5	25.0	41.9	27.0	25.8	13.4	35.4	29.9	32.9	15.9	42.6	(都)土浦新治線



主道路側での対策効果は発現しているため、従道路側での詳細状況(対策実施状況・速度低下状況の程度、道路の位置づけ等)を確認

15~20km/h
10~15km/h
5~10km/h
0~5km/h

◆主要渋滞箇所の解除に向けた新たな考え方(案)

対策が完了していても、従道路側のみに速度低下が残存する箇所が一定数存在する。本来は交差点全方向の速度改善が望ましいが、残存する従道路側での速度低下に対して、追加対策等を実施することは、現実的に困難な場合も考えられる。

従道路側には様々な道路種別が存在するが、県道・主要地方道や幹線市道の場合は、主道路側になる場合もある。また、現状、モニタリングの指標は旅行速度のみで判定しているが、当該道路(従道路)が担う役割等を考えた際に、一律の閾値をクリアしなくとも、大きな影響がない場合も考えられる。

【新たな解除候補要件の検討】

- 従道路の位置づけについては、従道路が広域交通やICアクセスなど重要と考えられる役割を担わない生活道路など、当該路線の使い方等を勘案し、モニタリング指標をクリアしなくとも大きな影響がないと判断される場合に道路利用者・管理者ヒアリングを行う対象とする。
- 使い方の判断目安として、道路種別、交通量や交通流動、重要物流道路等の指定有無から判断することを想定する。定量的な判断が難しい項目もあることから、道路管理者の意見や現地・交通状況等も踏まえ総合的に使い方を判断する。

【従道路の使い方判断項目(案)】

判断項目	モニタリング指標をクリアしなくとも 現地確認・ヒアリング実施対象とする 従道路側状況の目安(案)
道路種別	第3種第4級、第4種第4級相当以下
車線数	2車以下
交通流動	短距離トリップを担う
重要物流道路	非該当(補完路線含む)
緊急輸送道路	非該当

【現地状況の確認内容(案)】

- ・信号待ち回数
- ・ゾーン30(プラス)や通学路等の指定状況(速度向上が望まれない)
- ・道路線形(交差点直前に急カーブ・急勾配があるなど、速度改善が望めないと考えられる状況)等

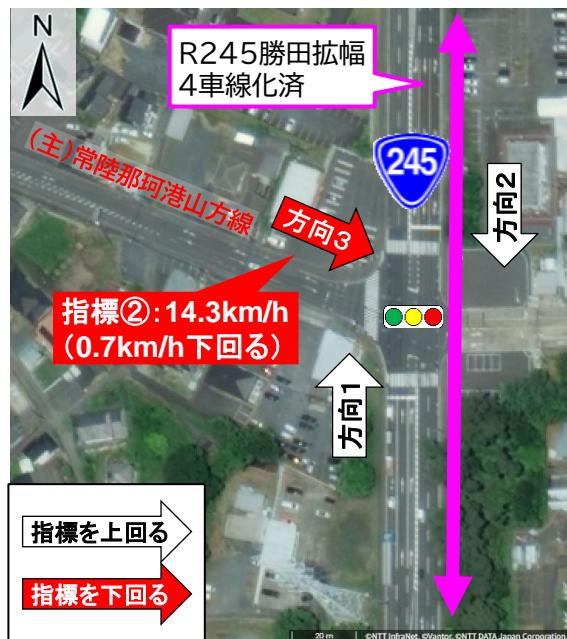
◆従道路のみ速度低下箇所のうち対策が完了している箇所の詳細状況例(No.47 原子力科学研究所交差点)

- 従道路のみ速度低下箇所のうち、対策が完了している箇所の詳細状況を整理した例を示す。
- 対策完了後のモニタリングにて従道路のみ指標閾値を下回る場合でも、道路の使われ方等を確認したうえで、従道路が広域交通を担う幹線道路の場合、継続モニタリング、必要に応じて追加対策の検討を行う対象とする。

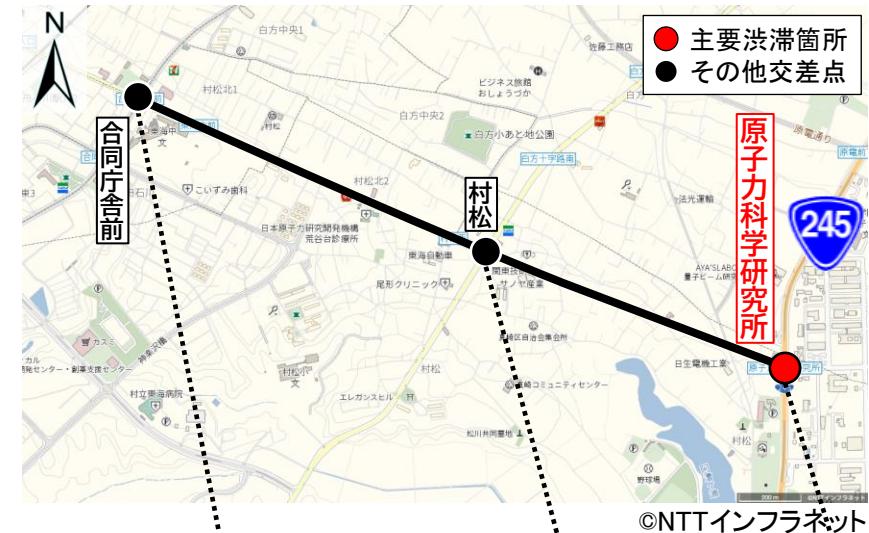
■広域図



■交差点詳細図



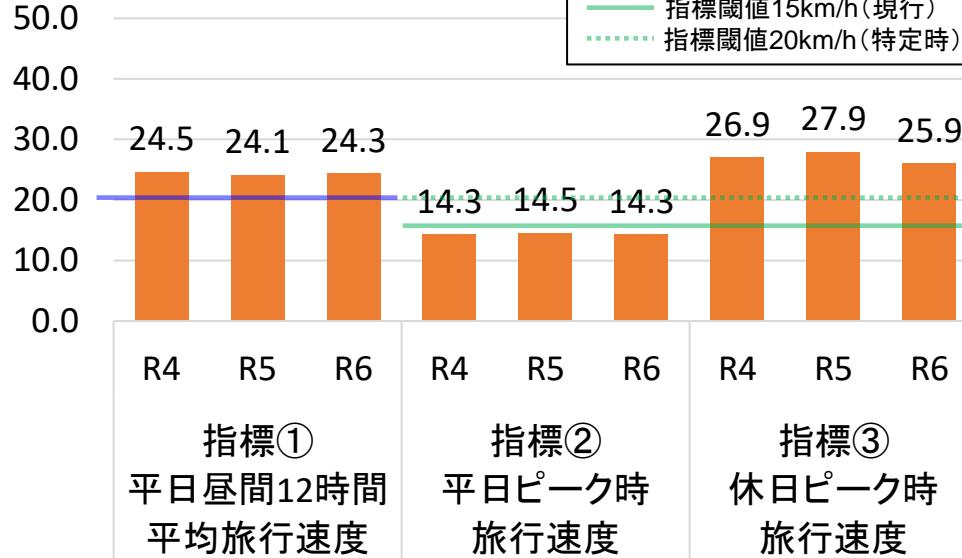
■速度低下状況



■現地状況



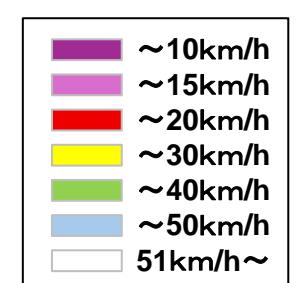
■従道路の旅行速度



R6.1-12 平日

R6.1-12 休日

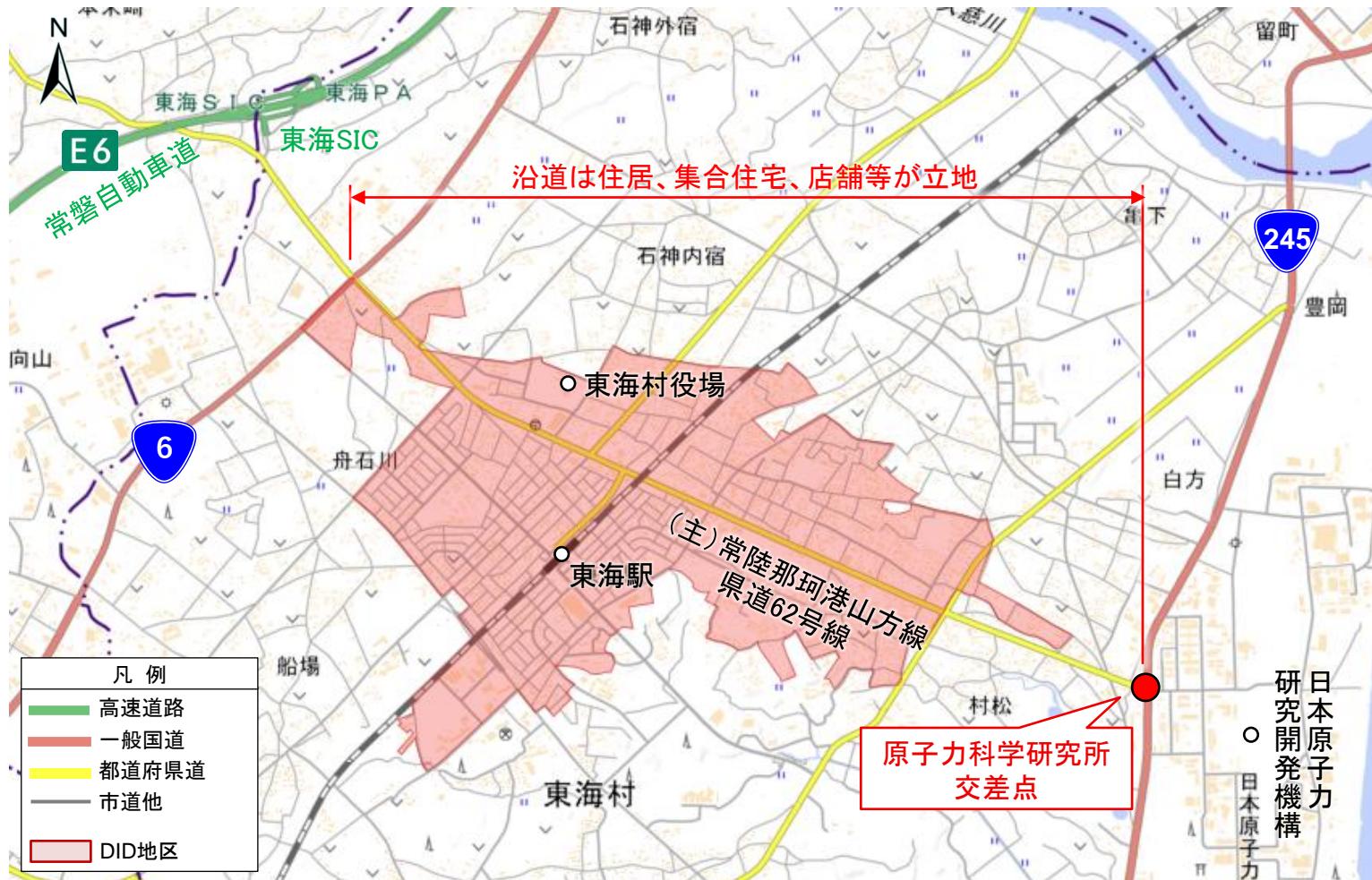
時間	平日	休日
7時台	~30km/h	~30km/h
8時台	~20km/h	~30km/h
9時台	~30km/h	~30km/h
10時台	~30km/h	~30km/h
11時台	~30km/h	~30km/h
12時台	~30km/h	~30km/h
13時台	~30km/h	~30km/h
14時台	~30km/h	~30km/h
15時台	~30km/h	~30km/h
16時台	~30km/h	~30km/h
17時台	~30km/h	~30km/h
18時台	~30km/h	~30km/h



※データ出典:ETC2.0プローブデータ(各年1-12月、平日・休日7時台~18時台)

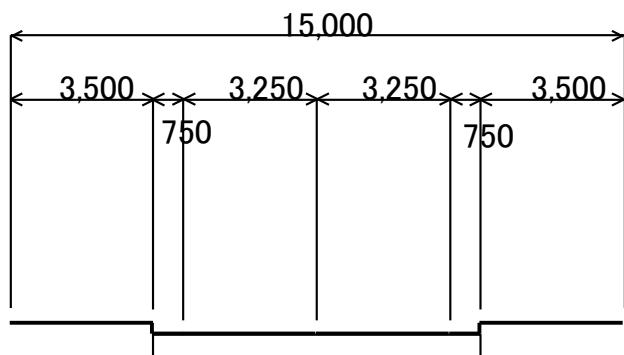
◆ 従道路の使い方確認例(No.47 原子力科学研究所交差点)

■ 路線概況



出典: 地理院地図

■ 幅員構成(想定)



→ 第3種第2級相当と想定

■ 重要物流道路指定状況



出典: 道路データプラットフォームポータルサイト(国土交通省)

■ 緊急輸送道路指定状況



出典: 道路防災情報WEBマップ(国土交通省)

(総括)

常磐道東海SICアクセス道であり、東海村役場、原子力科学研究所等へのアクセスも担っている東西方向の幹線道路といえる。そのため、今後もモニタリング対象とする。(必要に応じて対策検討)

◆従道路のみ速度低下箇所のうち対策が完了している箇所の詳細状況例(No.257 額田北交差点)

- 従道路のみ速度低下箇所のうち、対策が完了している箇所の詳細状況を整理した例を示す。
- 対策完了後のモニタリングにて従道路のみ指標閾値を下回る場合で、道路の使われ方等を確認したうえで、従道路が広域交通や拠点アクセスなどを担わないような道路の場合、道路利用者・道路管理者へのヒアリング及び現地状況確認を行い、主要渋滞箇所からの解除を諮る。

■広域図



■交差点詳細図



©NTTインフラネット

■速度低下状況

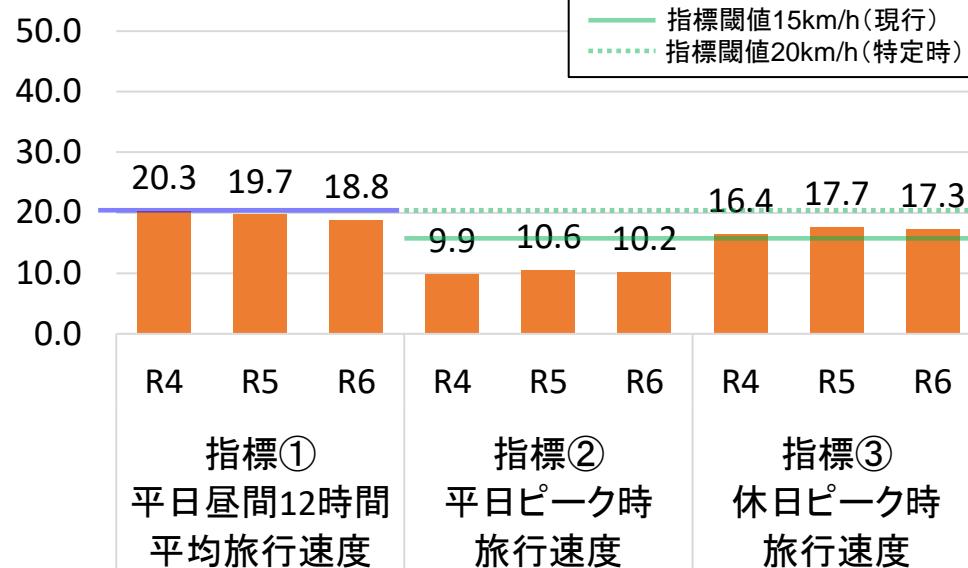


©NTTインフラネット

■現地状況



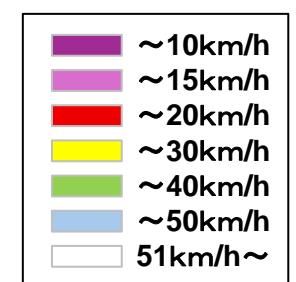
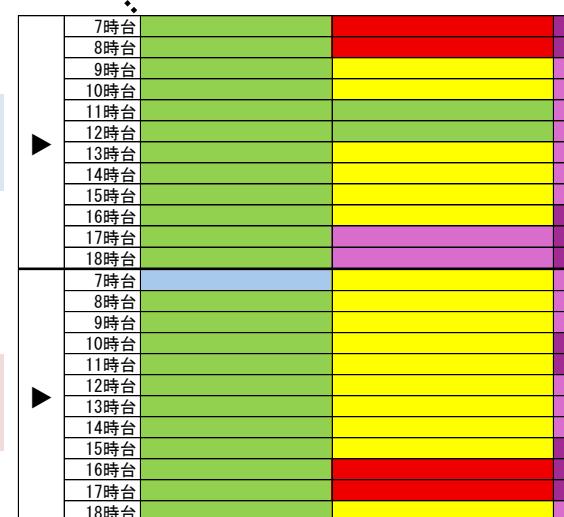
■従道路の旅行速度



※データ出典: ETC2.0プローブデータ(各年1-12月、平日・休日7時台~18時台)

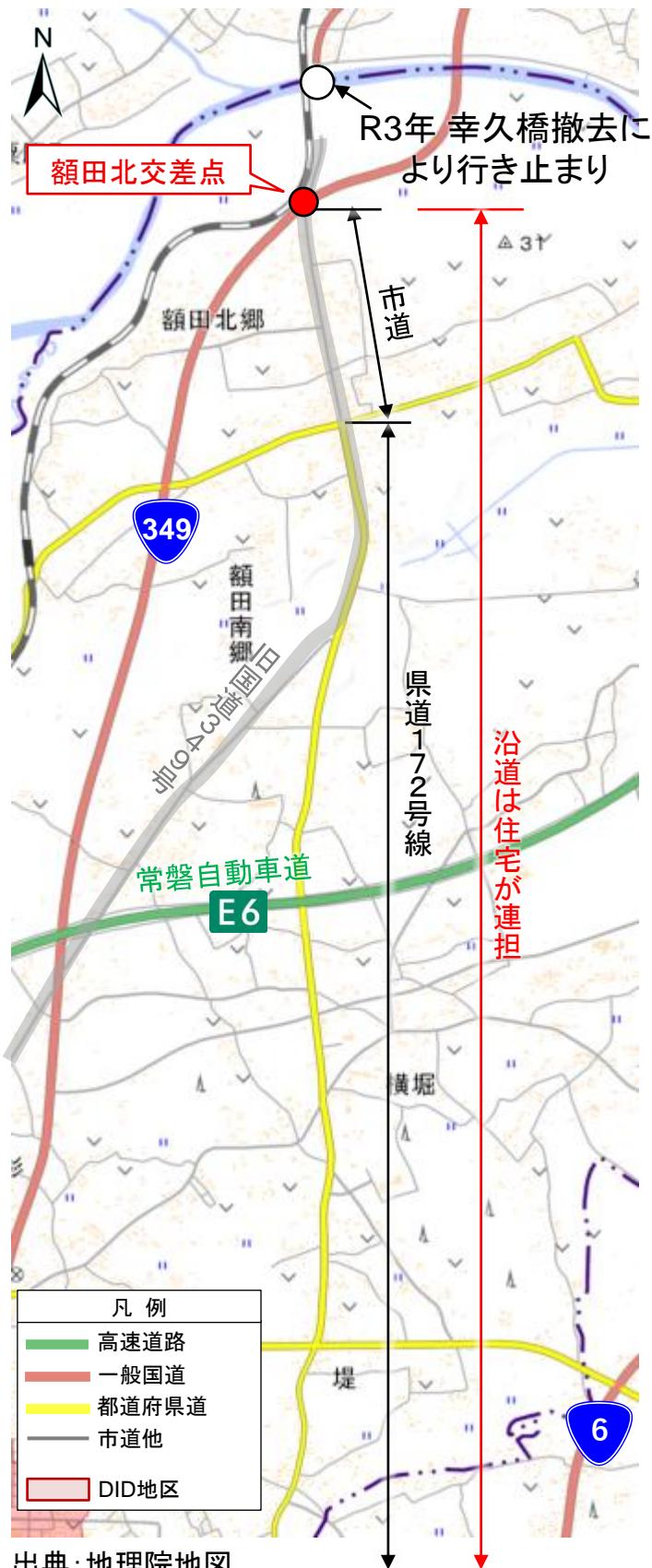
R6.1-12
平日

R6.1-12
休日



◆従道路の使い方確認例(No.257 額田北交差点)

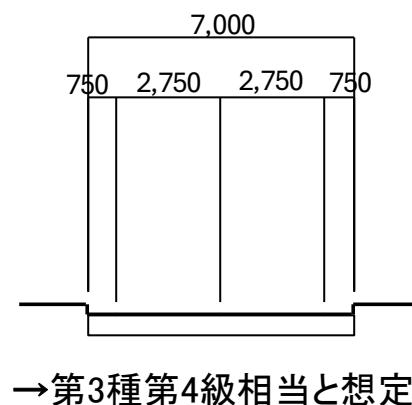
■路線概況



■重要物流道路指定状況



■幅員構成(想定)



■緊急輸送道路指定状況



(総括)

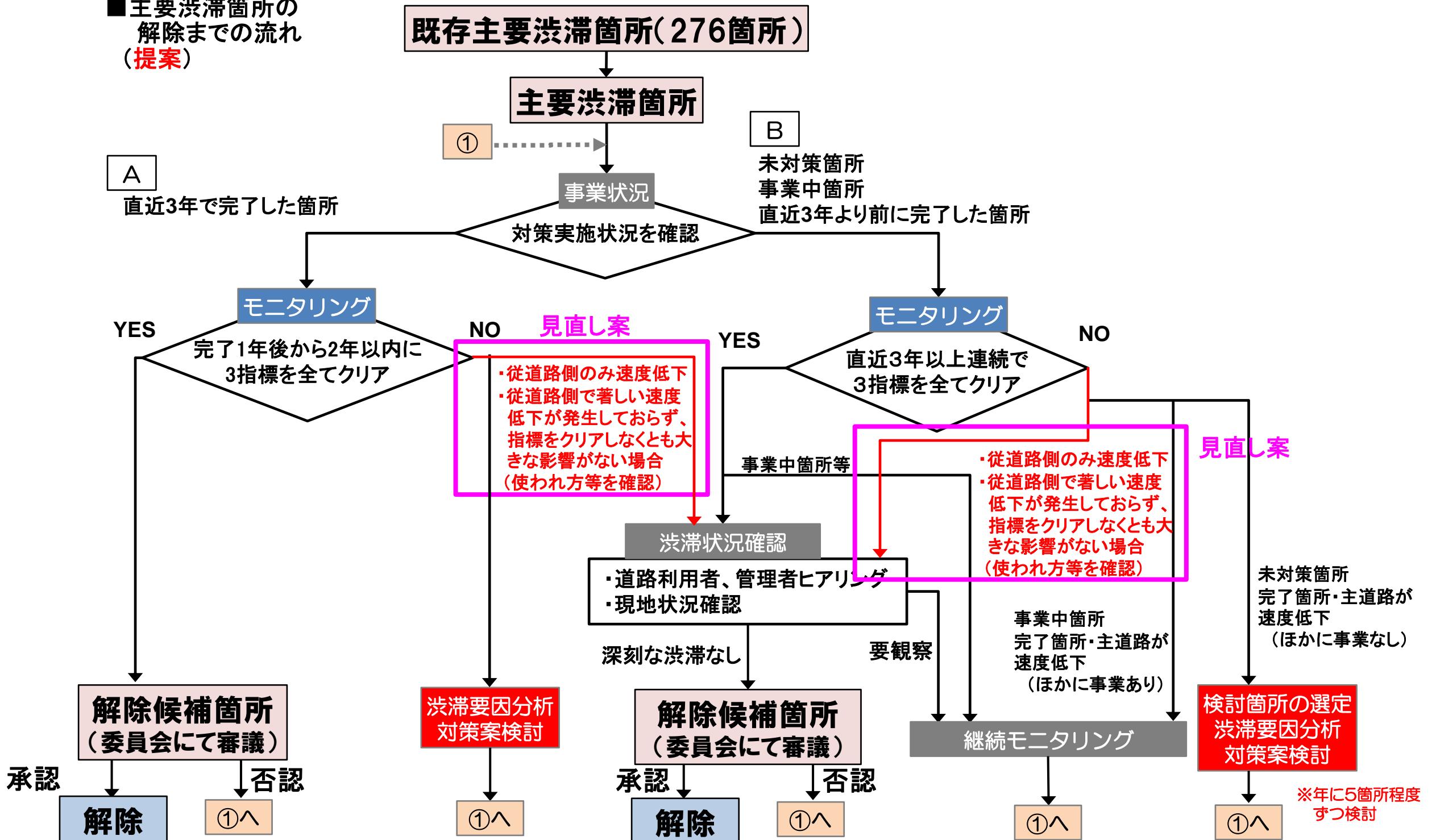
一部区間はR349号の旧道であり、南北方向を担う幹線道路の役割は、R349号那珂常陸太田拡幅の完成により、新道へ移行している。また、久慈川渡河部の幸久橋の撤去により、当該交差点で実質行き止まりとなっている。通過地域はほぼ住宅街である。

今後、道路管理者等の意見も踏まえ、使い方を確認する。

◆従道路側の渋滞指標に関する解除フローの見直し案

➤ 対策完了箇所において「従道路側のみで速度低下が残存する」状況かつ、従道路側の使われ方等からモニタリング指標をクリアしていなくても大きな影響がない場合、道路利用者・管理者ヒアリングおよび現地状況確認を行い、解除候補とする。

■主要渋滞箇所の解除までの流れ (提案)



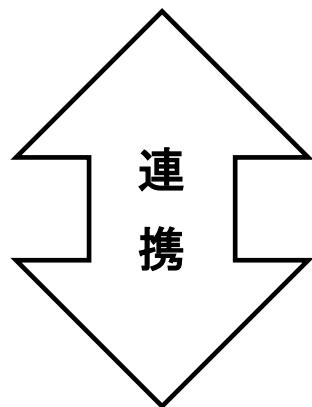
4. TDM施策

日立市におけるTDM施策の検討

◆「次世代未来都市共創プロジェクト」(日立市×日立製作所)との連携

- 日立市が目指す都市の将来像の一つである『未来都市プロジェクト』の実現に向けて、【デジタルを活用した次世代未来都市(スマートシティ)共創プロジェクト】(以下、「共創PJ」)として、日立市と日立製作所が包括連携協定を締結(令和7年6月)した。
- 当委員会において、共創PJと連携・支援を実施していく。

デジタルを活用した次世代未来都市(スマートシティ)共創プロジェクト



当委員会からビッグデータの解析結果等を提供

茨城県移動性・安全性向上委員会



共創プロジェクトにおける主な取組内容

『すべての市民が豊かに暮らせる **サステナブル**なまち』をともにめざします。

