

第37回 茨城県移動性・安全性向上委員会 議事要旨

開催日時 令和8年2月27日（金）10:00～12:00

開催場所 常陸河川国道事務所 2階 会議室 E・F・G

<議事等>

1. 移動性関係議題について

- 1-1 これまでの検討経緯と今回の論点
- 1-2 主要渋滞箇所の見直し
- 1-3 主要渋滞箇所解除に向けた課題
- 1-4 TDM 施策

2. 安全性関係議題について

- 2-1 これまでの経緯
- 2-2 第36回委員会における主な指摘事項と対応
- 2-3 令和7年度合同現地診断結果
- 2-4 これまでの事故ゼロプランの総括
- 2-5 事故危険区間の対策完了（卒業）判定
- 2-6 幹線道路の交通安全対策検討
- 2-7 生活道路の交通安全対策検討
- 2-8 今後のスケジュール



<審議結果>

1. 移動性関係議題について

- 一定期間選定要件以下の箇所の見直しについて、主要渋滞箇所を5箇所（日立北I.C.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）解除とすることで承認を得た。
- 従道路のみ速度低下箇所の現状整理結果について、対策が完了した主道路側の速度が改善し、従道路側でも著しい速度低下が見られず、かつ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考えられる交差点については、道路利用者・管理者のヒアリング及び現地確認を行ったうえで、解除候補とする方針とし、本日の意見を踏まえて次回委員会で解除フローの審議を行うことで承認を得た。

2. 安全性関係議題について

- 合同現地診断実施箇所の対策検討について、対策内容の承認を得た。
- 第8期事故ゼロプラン（案）の対策優先度検討結果および代表箇所の対策検討について、内容の承認を得た。

<主な意見>

1. 移動性関係議題について

1-2 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）

委員 ○ 事業中箇所を解除候補としていないのは、事業完成後に交通状況の変化によって、新たな課題発生などが生じる可能性が考えられるためか。

事務局 ○ 事業中箇所は対策完了に伴い交通状況が変化することが考えられるため、今後の事業

効果を見極めたうえで解除を検討する。

委員 ○ 連坦する交差点についてはどのように分析しているのか。

事務局 ○ 主要渋滞箇所は交差点単独で設定されている。今後、連坦性についても検討していく。

委員長 ○ (仮称) 洞峰公園交差点について、住民としての感覚では洞峰公園通りが渋滞している。解除した場合、洞峰公園通りの渋滞は対策されないという懸念を持たれてしまうのではないか。

事務局 ○ (仮称) 洞峰公園交差点の東西両側の交差点について、主要渋滞箇所の指定があり、つくば市において、対策を検討中である。

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）

委員 ○ 対策前の効果予測を考慮できれば解除の判断に説得力が増すと考えられる。それぞれの箇所の状況に合わせて多様な側面から主要渋滞箇所解除の可否を検討することが望ましい。

委員長 ○ 解除フローについては、条件分岐の表示や従道路の定義を確定したうえで、正確なフローチャートを次回の委員会で提示してほしい。見直しの方向としては異論はない。

1-4 TDM 施策

委員長 ○ 日立市内は国道 6 号や国道 245 号、常磐道など南北方向の道路整備が発達している。今回の OD 分析では、東西方向の流動が多く、渋滞のボトルネックになっているという結果が見えたという理解で良いか。

日立市 ○ 通通勤時間帯において、国道 6 号や国道 245 号に入る東西方向の移動が集中することがデータで見えた。今後は、渋滞箇所を通過する車両の流入・流出経路などについても分析を進めていく。

委員長 ○ 自家用車から公共交通への転換は、かなりのインセンティブがないと難しい。これまで自家用車の乗合やカープール導入等、車両台数を減らす取組をしてきた。これらの取組に IT を活用したマッチングを図ることも考えられる。

委員 ○ 今年度、日立市では交通事業者や地域住民を含め、バスの利用促進について議論を進めている。時間的・空間的に車両を減らすためには市民の行動変容が欠かせない。施策検討に当たっては、プロセスが重要であるため、今後の取組に期待したい。

委員 ○ 国道 6 号や国道 245 号の通過交通も意識し、商業機能の配置など長期的な視点での検討も必要である。常磐自動車道の無料化などを考えてもよいと思うので引き続き国、県のサポートをお願いしたい。

委員長 ○ 来年度の合同現地診断を日立市で行うことも考えられる。日立市の取組については、引き続き連携したい。

2. 安全性関係議題について

2-3 令和 7 年度合同現地診断結果

一般県道 237 号つくば市吾妻 1 丁目南交差点について

委員長 ○ 吾妻 1 丁目南交差点だけではなく、学園東大通り、西大通りなどで囲まれたつくばセンター地区については、エリア全体で交通流を分析し、適切に分散させた方が良い。また、つくばセンター周辺では、中高生の送迎バスの停車場所が 1 箇所しかないため、バスが分刻みで集中して停車していることや、雨天時には長蛇の列ができることに課題を感じている。こうした状況を踏まえ、エリア全体を道路・都市計画の両面か

ら総合的に検討できると良い。

2-4 これまでの事故ゼロプランの総括

- 委員** ○ 現在是对策していない箇所も含め、茨城県内の全区間を対象として効果検証を実施しているが、可能であれば、事故ゼロプランとして対策を実施した箇所の事故率の変化と、未実施箇所の事故率の変化を比較した効果検証結果についても確認したい。

2-6 幹線道路の交通安全対策検討

主要地方道 19 号つくば市大境交差点および大境交差点（付近）について

- 委員** ○ 大境交差点（付近）で、事故発生状況に自転車関連との記載があるが、これは車両が県道沿いの施設へ入る際に、走行中の自転車を巻き込んでいると考えられる。そのため、自転車活用推進計画等に基づき、自転車を車道に誘導することも有効だと考える。併せて、当該区間がつくば市における自転車ネットワーク計画の対象路線になっているか確認し、対象であれば、今後、矢羽根型路面標示の設置などの対策も検討できるのではないかな。

- 委員長** ○ 当該区間の手前で、土浦市方面から大境交差点方面へ向かう際、3車線から2車線に絞り込まれているため、不慣れなドライバーは混乱する可能性があり危険と感じる。また、大境交差点での右折事故が多いのであれば、右直分離式信号にすることも考えられる。

- 事務局** ○ 頂いた意見を踏まえ、具体的な対策内容を決定する。

一般国道 50 号水戸市大工町交差点について

- 委員長** ○ 当該交差点は、常時左折可なのか。

- 事務局** ○ 常時左折可ではなく、左折専用の信号機が直進・右折用信号機とは分離して設置されており、信号制御自体は同じである。

- 委員長** ○ ゼブラ内側への進入防止を目的とした、ゼブラ外側の白線に沿ってラバーポールは設置しないのか。

- 事務局** ○ 当該交差点は大型車の左折交通量も一定数あり、ポールを設置すると車両軌跡の観点から、通行することが困難と考えられるため、設置していない。

- 委員長** ○ 当該交差点は、全体的な交差点改良が必要であり、長期的な視点でどのように整備するかを検討すべきである。

以 上