

茨城県移動性・安全性向上委員会

第38回委員会資料(移動性)

令和8年8月17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. 主要渋滞箇所の見直し	8
主要渋滞箇所の解除に向けた見直し	
4. 主要渋滞箇所解除に向けた検討	17
主要渋滞箇所の解除フローの改善について	
5. 観光渋滞対策の対応状況及びTDM施策	30
・ゴールデンウィークにおける観光対策の実施状況	
・日立市におけるTDM施策の検討(資料-1-2)	

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41回の委員会(うち、移動性向上委員会は30回)とパブリックコメントを実施して取り組みを推進した。

■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

平成25年11月
対応方針の公表

288箇所

■これまでの検討経緯(第21回～第37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
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
第37回 (R8年2月)	・主要渋滞箇所の見直し ・TDM施策 ・主要渋滞箇所解除に向けた課題

◆茨城県移動性・安全性向上委員会の進め方



【今回(第38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

271箇所

【前回の主な協議内容】

- ・主要渋滞箇所の解除(日立北インター入口、石下橋東、(仮称)洞峰公園、世矢小入口、(仮称)百合ヶ丘4丁目)について承認された。
- ・従道路側のみ速度低下箇所について、次回委員会で解除フローの審議を行うことで承認された。

◆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. 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【報告】

3. 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((仮称)^{こくぶちょう}国分町交差点)【審議項目1】

一定期間選定要件以下の箇所(14箇所)【報告】

4. 主要渋滞箇所解除に向けた検討

主要渋滞箇所の解除フローの改善について【審議項目2(前回継続)】

5. 観光渋滞対策の対応状況及びTDM施策

ゴールデンウィークにおける観光対策の実施状況【報告】

日立市におけるTDM施策の検討(資料-1-2)【報告】

2. 渋滞対策の進捗状況整理

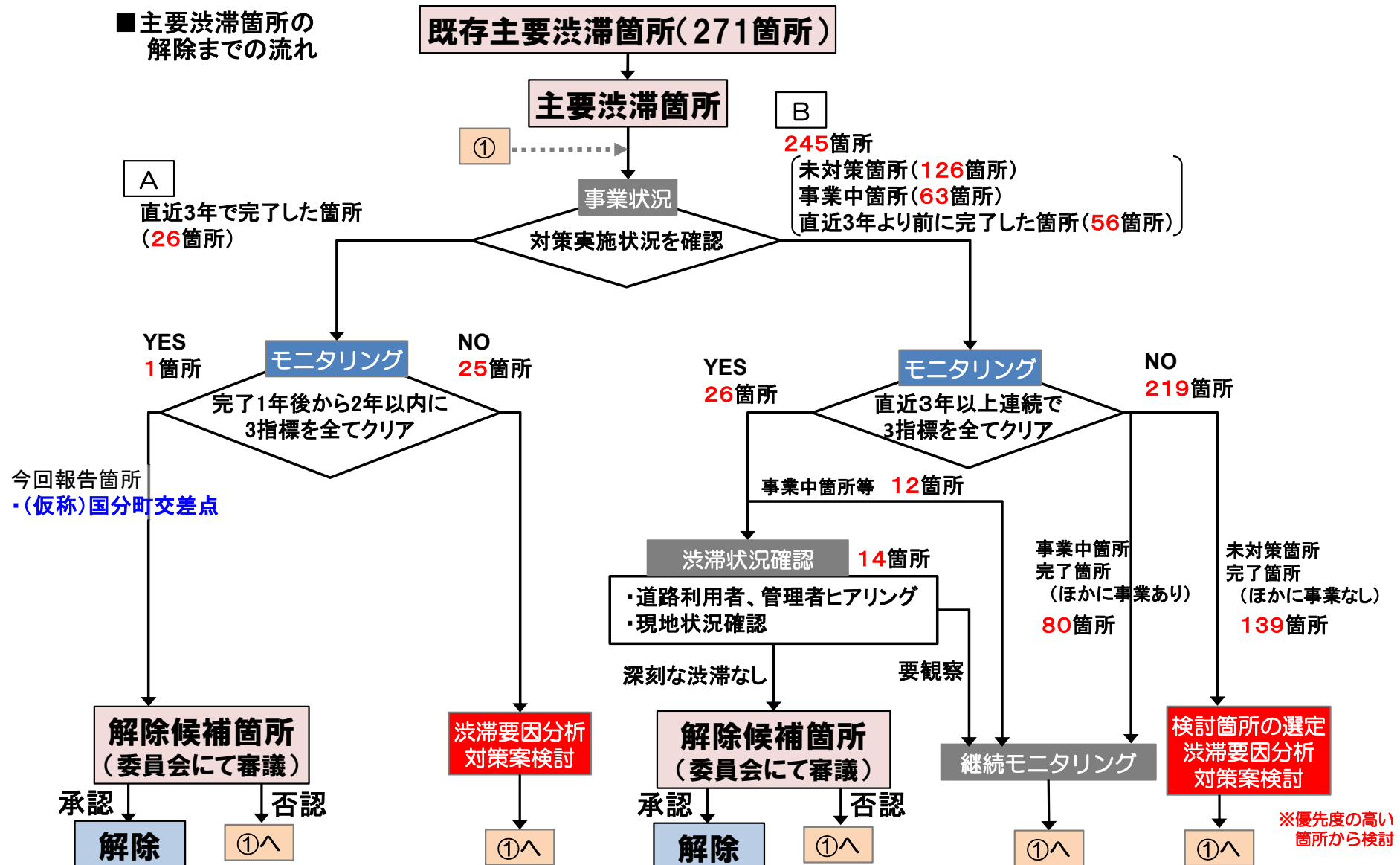
主要渋滞箇所に関連する渋滞対策事業の進捗状況整理

3. 主要渋滞箇所の見直し

主要渋滞箇所の解除に向けた見直し

◆主要渋滞箇所の解除について

- 主要渋滞箇所の解除に向けた流れは2パターンとなっている。
- 直近3年以内に対策が完了しモニタリング指標をクリアした箇所(A)と、対策完了等に関わらず3年連続モニタリング指標をクリアした箇所(B)が、解除候補となる。
- 3年連続モニタリング指標をクリアした箇所については、道路利用者、道路管理者へのアンケート・ヒアリングを実施し、深刻な渋滞はないと判断された箇所を解除候補とする。



◆主要渋滞箇所(一般道)モニタリング手法の見直し(R6年度承認)

- 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を実施しており、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17箇所である。
- 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案が第35回委員会にて承認され、R7年度より新たなモニタリング指標にて判定を行っている。

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

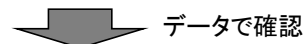
- 休日における速度低下箇所 9箇所
 - ・休日ピーク時の平均旅行速度が20km/h以下の箇所

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



データで確認

- ・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】 271箇所

(2エリア(33箇所)、54区間(121箇所)、117箇所)

従来のモニタリング指標(H26～R6)

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	

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 17箇所
()内は解除時期(年度)

- ・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(R4)
- ・釈迦北(R4)
- ・湊大橋(R6)
- ・静入口(R7)
- ・木田余跨線橋東(R7)
- ・日立北インター入口(R7)
- ・石下橋東(R7)
- ・(仮称)洞峰公園(R7)
- ・世矢小入口(R7)
- ・(仮称)百合ヶ丘4丁目(R7)

現在のモニタリング指標(R7以降)

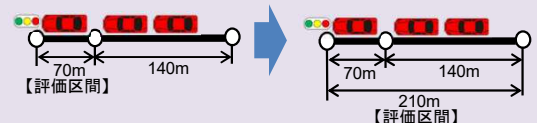
速度分析による渋滞有無の判定精度を向上させるため、モニタリング手法を改善

■モニタリング手法の改善内容

判定精度の向上

①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



②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」に変更

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	15km/h 以下
指標③ 休日ピーク時の 平均旅行速度	

◆ 解除フローA 渋滞対策により改善がみられる箇所の見直し

- 令和5～7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(R7.1～R7.12)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。
- 対策が完了した箇所に関連する主要渋滞箇所の中で、モニタリング指標を上回った(仮称)国分町交差点について、主要渋滞箇所から解除に向けた検討を行う。

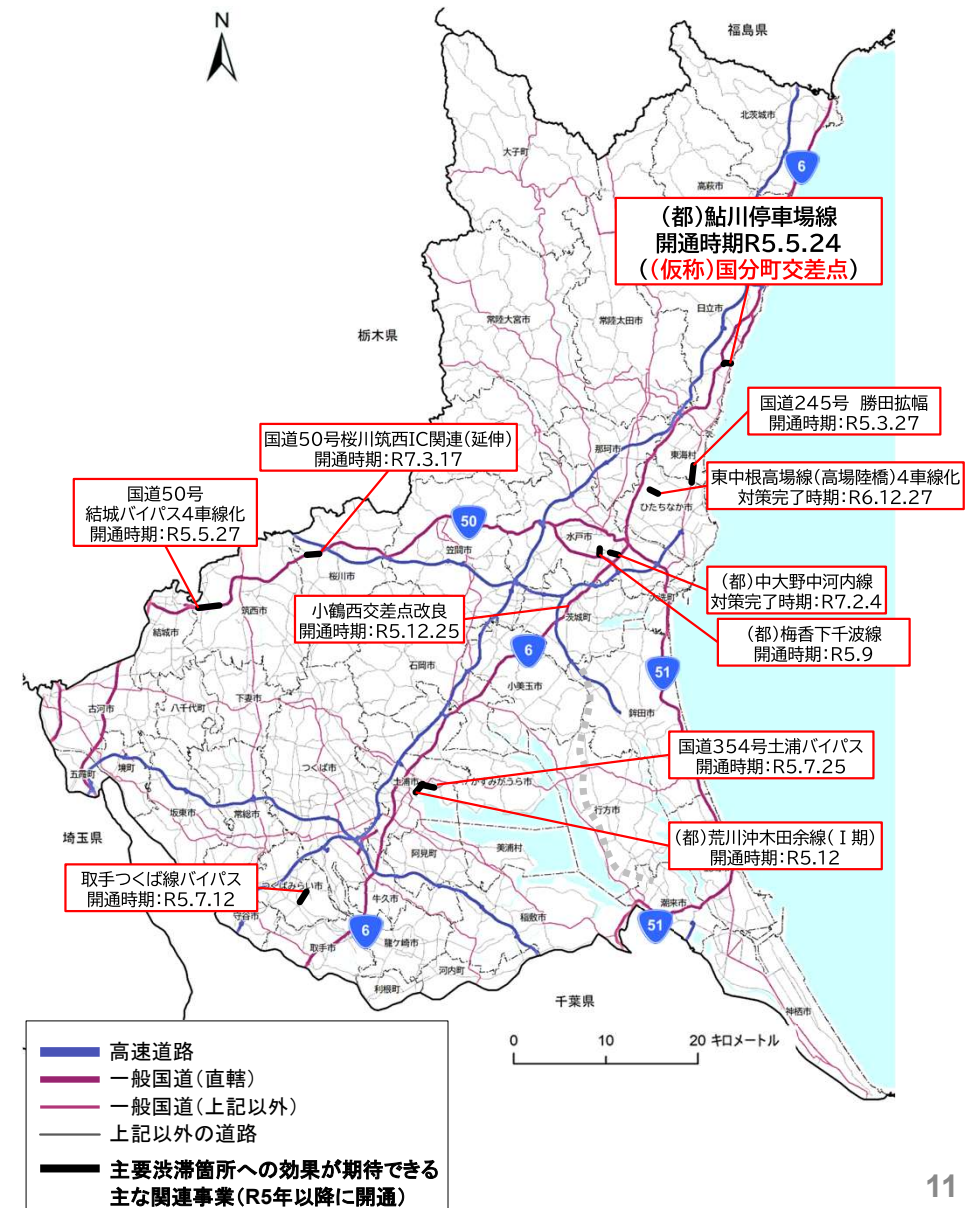
こくぶちょう

■ 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(26箇所)
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
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、(仮称)木田余立体橋
取手つくば線バイパス	R5.7	(仮称)谷井田
都市計画道路 梅香下千波線	R5.9	米沢町、(仮称)小門橋
都市計画道路 荒川沖木田余線(Ⅰ期)	R5.12	(仮称)湖北1丁目
一般国道6号 小鶴西交差点周辺の改良事業	R5.12	小鶴西(他事業継続中のため経過観察) ※第36回委員会で承認
東中根高場線(高場陸橋)4車線化	R6.12	高場十字路、高場陸橋西
都市計画道路 中大野中河内線	R7.2	酒門町、吉田小南、酒門六差路、(仮称)酒門町
一般国道50号桜川筑西IC関連(延伸)	R7.3	長方

R7モニタリング結果

- 赤字 全指標クリア箇所(2箇所)
- 黒字 主道路・従道路ともに指標を下回る(10箇所)
- 青字 主道路のみ指標を下回る(1箇所)
- 緑字 従道路のみ指標を下回る(13箇所)



◆解除フロアA 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（（仮称）国分町交差点）-

- 都市計画道路 鮎川停車場線は、国道6号と国道245号を東西に結ぶ幹線道路であり、令和5年5月24日に日立市鮎川町～国分町までの0.85km区間が開通した。

■事業区間



■位置図(広域)

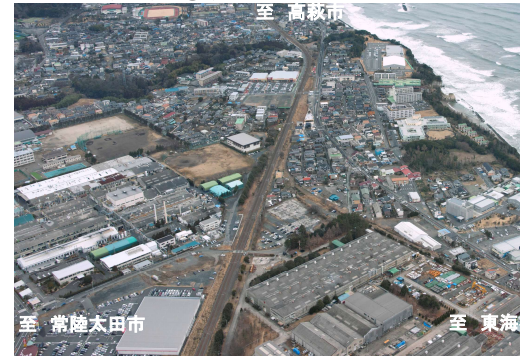


【事業概要】

- 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：28.0m
- 事業年度：平成15年度～

■鮎川停車場線

開通前(写真①)



開通後(写真②)



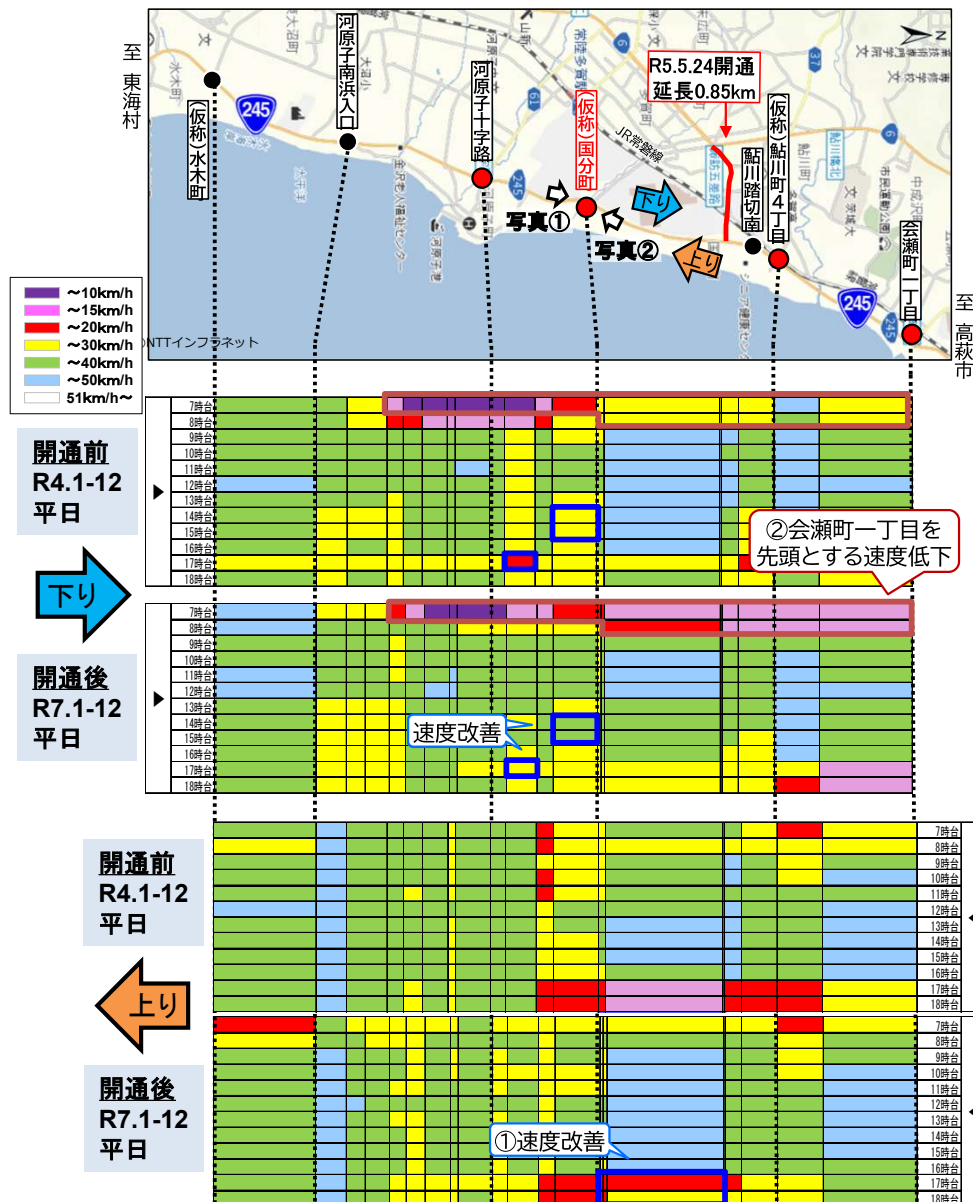
■（仮称）国分町交差点(写真③)



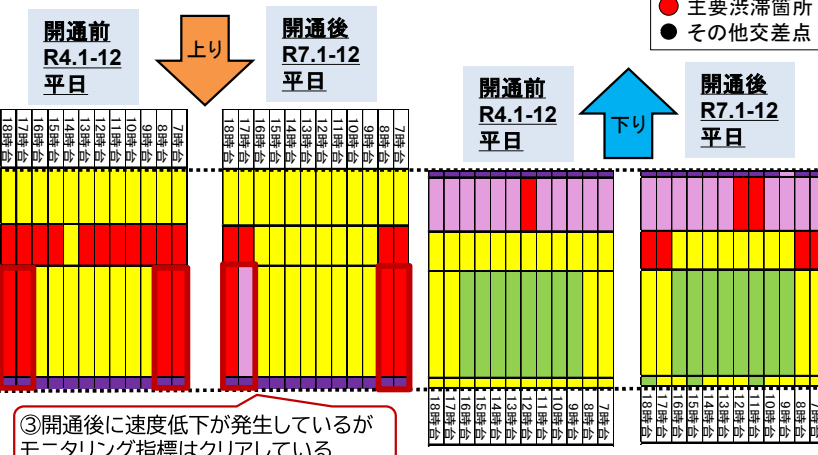
◆ 解除フロアA 渋滞対策により改善がみられる箇所の見直し -主要渋滞箇所（（仮称）国分町交差点）-

- ①主道路の国道245号では、夕方ピーク時間帯上り方向において、（仮称）国分町交差点を先頭とした速度の改善が見られる。
- ②一方で国道245号下り方向では開通後朝ピーク時間帯において、会瀬町一丁目交差点から河原子十字路交差点にかけて速度低下が発生しているが、モニタリング指標はクリアしている。
- ③従道路上りにおいても、朝タピーク時に速度低下が発生しているが、モニタリング指標はクリアしている。

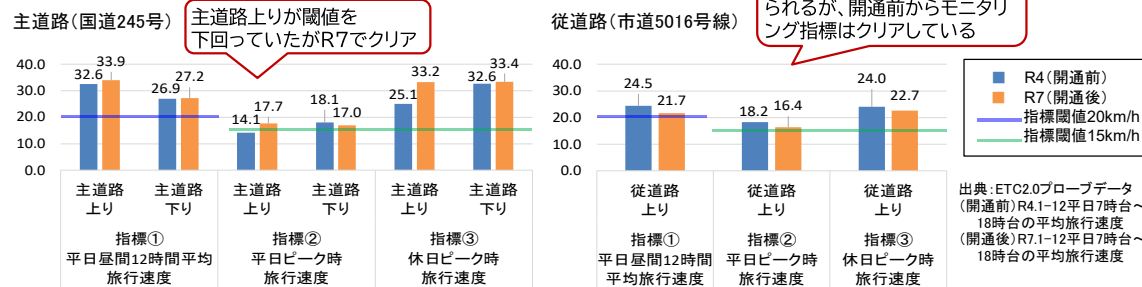
■主道路(国道245号)



■従道路(市道5016号線)



■モニタリング結果((仮称)国分町交差点)



写真①
下り車線(高萩市方面)は時間帯によっては、先詰まりの影響が若干あるが、当該交差点を起点とする渋滞は発生していない。(信号待ち2回発生なし)



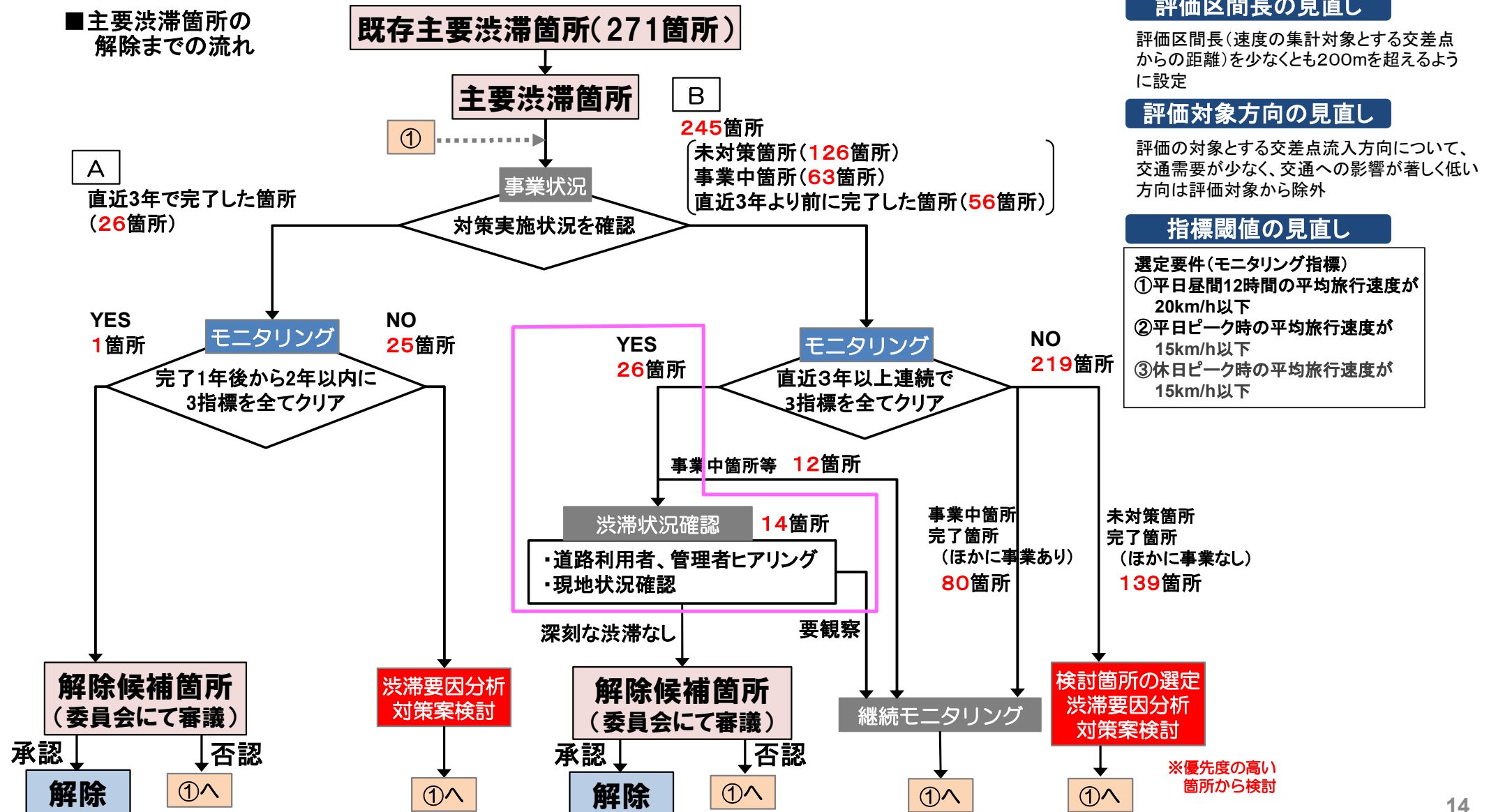
写真②
上り車線(東海村方面)も、当該交差点を起点とする渋滞は発生していない。(信号待ち2回発生なし)

(仮称)国分町交差点は、下り方向の朝ピーク時に会瀬町一丁目交差点からの先詰まりの影響が見られるものの、主道路・従道路ともにモニタリング指標をクリアしていることから解除とする。ただし、鮎川停車場線の開通により、国道245号の交通状況が変化しており、会瀬一丁目交差点から河原子十字路交差点以南にかけて速度低下がみられることから、当該区間全体を継続的にモニタリングしていき、必要に応じて対策を検討する。

◆ 解除フローB 一定期間選定要件以下の箇所の見直し

- 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、26箇所が抽出される。
- このうち事業中箇所を除く14箇所について、次回の委員会で道路利用者等ヒアリングと現地調査の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



◆ 解除フローB 一定期間選定要件以下の箇所の見直し

- 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。
- 今後、道路管理者・道路利用者へのヒアリング等で渋滞実感を聴取し、現地状況確認の上、主要渋滞箇所からの解除について検討を行う。

■ 3つのモニタリング指標と指標閾値

- 指標①平日昼間12時間 20km/h 以下
- 指標②平日ピーク時 15km/h 以下
- 指標③休日ピーク時 15km/h 以下

■ 抽出フロー

①直近3年で対策完了した箇所以外【245箇所】の中から、対策事業の完了等に関わらず、3年連続で3指標全てクリア【26箇所】

- ・未対策【12箇所】
- ・事業中【7箇所】
- ・直近3年より前に完了(対策事業あり)【5箇所】
- ・直近3年より前に完了(対策事業なし)【2箇所】

②実施中の対策事業がない箇所【14箇所】

【条件】

- ①のうち、以下を除外。
- ・事業中【7箇所】経過観察を継続
- ・直近3年より前に完了(対策事業あり)【5箇所】経過観察を継続

ヒアリングおよび
速度改善の要因分析
を今後実施

■ 未対策であるが直近3年(R5～R7)以上連続で3指標を全てクリアする箇所

No	渋滞箇所No	路線名	箇所名	管理者	対策実施状況	R7年3指標の平均旅行速度	ヒアリング等実施箇所
1	20	一般国道50号	大塚池の端	直轄	未対策	27.9	●
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(対策事業あり)	22.4	
3	36	一般国道50号	河和田町	直轄	未対策	22.8	●
4	53	一般国道6号	田彦郵便局前	直轄	事業中	28.5	
5	78	一般国道294号	白山八丁目	都道府県	事業中	22.2	
6	85	一般国道51号	須賀	直轄	直近3年より前に完了(対策事業あり)	19.1	
7	88	一般国道354号	辺田	都道府県	直近3年より前に完了(対策事業なし)	20.9	●
8	91	一般国道51号	洲崎	直轄	直近3年より前に完了(対策事業あり)	25.4	
9	95	一般国道125号	内町下	都道府県	直近3年より前に完了(対策事業あり)	21.8	
10	110	一般国道6号	牛久沼東	直轄	未対策	22.1	●
11	161	一般国道51号	原子力機構南門前	直轄	未対策	30.1	●
12	169	一般国道125号	(仮称)緑町	都道府県	事業中	27.5	
13	183	土浦大曾根線	(仮称)台坪	都道府県	未対策	20.2	●
14	187	日立いわき線	田尻町二丁目	都道府県	未対策	26.0	●
15	203	市道	(仮称)菅谷	市町村	直近3年より前に完了(対策事業なし)	22.3	●
16	206	一般国道354号	菅丸	都道府県	事業中	31.5	
17	229	市道	東深芝	市町村	未対策	21.4	●
18	245	取手つくば線	(仮称)二三成橋	都道府県	未対策	22.5	●
19	247	里見南中郷停車場線	(仮称)中郷町栗野	都道府県	事業中	22.1	
20	252	一般国道349号	瑞龍山入口	都道府県	未対策	39.1	●
21	253	一般国道349号	茅根町	都道府県	未対策	23.4	●
22	254	那珂湊那珂線	(仮称)東木倉	都道府県	未対策	21.7	●
23	261	一般国道6号	仁井田	直轄	事業中	25.8	
24	262	一般国道6号	南中郷駅入口	直轄	事業中	24.1	
25	274	境間々田線	下大野	都道府県	未対策	19.5	●
26	285	野田牛久線	豊体	都道府県	直近3年より前に完了(対策事業あり)	27.9	

管理者	ヒアリング等箇所数
直轄	4
都道府県	8
市町村	2



凡例

- ① 3年連続で指標クリア【26箇所】
- ② ①のうち対策事業なし【14箇所】

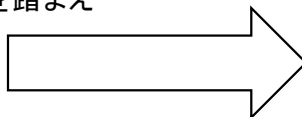
出典:ETC2.0プローブデータ
R7.1~12平日7時台~18時台の平均旅行速度

◆道路利用者、管理者ヒアリングの流れ

- 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。

①道路利用者にアンケートを実施

- ・対象者：(一社)茨城県バス協会、(一社)茨城県トラック協会
(一社)茨城県ハイヤー・タクシー協会
- ・設問内容：①対象箇所の現在の渋滞の有無
↓(渋滞していると回答した箇所について)
②詳細な渋滞状況・渋滞要因を回答

道路利用者アンケート結果
を踏まえ

②道路管理者にヒアリングを実施

- ・対象者：国土交通省 常陸河川国道事務所、茨城県、市町村
- ・ヒアリング内容：①対象箇所の渋滞状況
②主要渋滞箇所からの解除方針

◆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	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	主要渋滞箇所からの解除に関する意見
20	一般国道50号	大塚池の端	国					
36	一般国道50号	河和田町	国					
88	一般国道354号	辺田	県					
110	一般国道6号	牛久沼東	国					
161	国道51号	原子力機構南門前	国					
183	土浦大曾根線	(仮称)台坪	県	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
187	日立いわき線	田尻町2丁目	県					
203	市道	(仮称)菅谷	市					
229	市道	東深芝	市					
245	取手つくば線	(仮称)二三成橋	県					
252	一般国道349号	瑞龍山入口	県					
253	一般国道349号	茅根町	県					
254	那珂湊那珂線	(仮称)東木倉	県					
274	境間々田線	下大野	県					

4. 主要渋滞箇所解除に向けた検討

主要渋滞箇所の解除フローの改善について

◆これまでの検討経緯と本日の審議事項

第36回委員会(R7.8.29)

【委員からの意見】

- ・(対策完了後の解除審議箇所において、従道路側の速度状況に変化がみられなかったことに対し)従道路側の渋滞の指標について、どこまで改善を目指すか検討する必要がある。
- ・信号の停止時間の関係でこれ以上の改善が難しいという場合や、主道路側が改善していても従道路側がわずかに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るため、従道路側については別の考え方に基づいて解除判定を行うなど、今後整理できると良い。

第37回委員会(R8.2.27)

【事務局提案内容】

- ・対策完了箇所において、従道路のみ閾値を下回る箇所が一定数存在していることを確認。
- ・従道路側における考え方について、「道路の使われ方」や「沿道状況」「道路構造」「信号待ち回数」などを確認したうえで、主道路と同等の評価が必要ないと判断される場合は、3年連続指標クリア箇所と同じ解除ステップに進むことを提案

【委員からの意見】

- ・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。

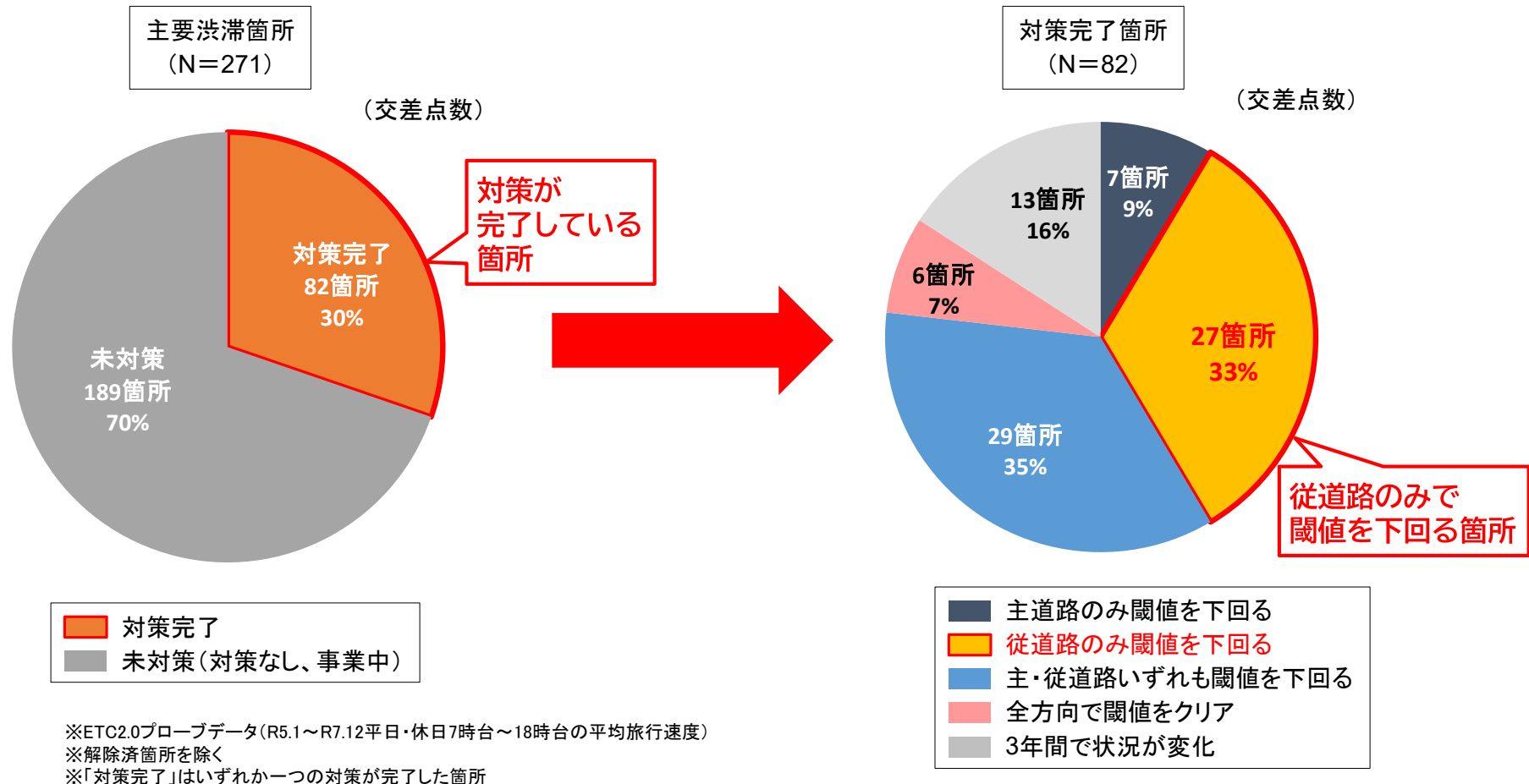
第38回委員会(本日の審議事項)

- ・対策完了箇所において、3年連続(経常的に)従道路のみ閾値を下回る箇所を整理。
- ・**3年連続、従道路のみ閾値を下回る箇所を対象**に、以下の確認を行う。
- ・「従道路の使われ方(路線の位置づけ)」「現地状況(信号現示、沿道環境、道路線形等)」を確認したうえで、主道路と同等の評価が必要ないと判断される場合は、3年連続モニタリング指標クリア箇所と同等の扱いとし、「道路利用者・管理者ヒアリング」のステップに進める。(道路利用者・管理者意見で問題ないと判断されれば解除候補とする)

◆ 委員意見 対策が完了している箇所のうち**3年連続従道路のみ閾値を下回る箇所**(R5～R7の3箇年)

- 対策により主道路側が改善していても、従道路側が閾値をわずかに下回っていたり、信号サイクルの関係でこれ以上の改善が難しいなどで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。(第36回委員会委員意見)
- 残る主要渋滞箇所271箇所のうち対策完了箇所は82箇所。3年連続(経常的に)指標閾値を下回る箇所について整理した結果、従道路のみで閾値を下回る箇所は27箇所あることが確認された。

■ 主要渋滞箇所の閾値に対する状況の分類(R5～R7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30%
 - ・ そのうち、3年連続従道路のみ閾値を下回る箇所の割合は33%(全体の約10%)
- 対策が完了しているが、従道路側のみで閾値を下回る箇所が一定数存在

◆ 委員意見 主要渋滞箇所の解除に向けた新たな考え方(案)

対策完了箇所において、**3年連続(経常的に)従道路のみ閾値を下回る箇所**においては、これ以上速度改善が望めない、あるいは望まれない箇所である可能性がある。

【従道路の位置づけや道路の使われ方などを確認】

- 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、当該路線の使われ方等を勘案し、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。
- 使われ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われ方を判断する。

【従道路の使われ方判断項目(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、中央線なし 等
交通流動	短距離トリップを担う、主要拠点等への アクセスを担っていない
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
- ・従道路側青時間(主道路側と比較して極端に短い等)
- ・生活道路の規制速度(30km/h)指定や、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

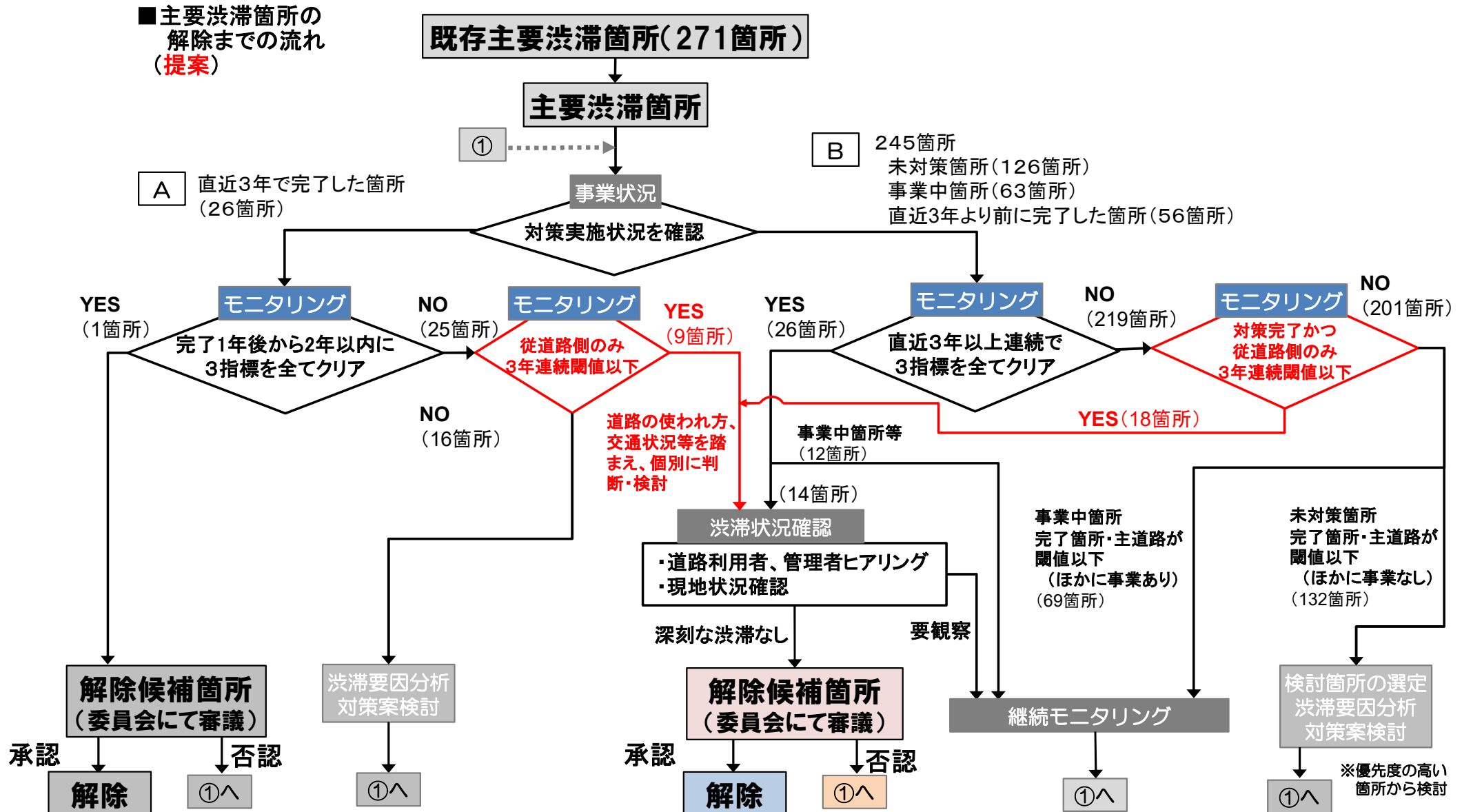
【その他の確認項目(案)】

- ・沿道状況(住宅街等)
- ・道路管理者意見、地元要望の有無(以降のヒアリングで確認)

上記内容を確認した結果、主道路と同等の評価が必要とされないと判断される従道路については、モニタリング指標をクリアしなくとも、「道路利用者アンケート・道路管理者及び警察ヒアリング」を行うステップに進める。(3年連続指標クリア箇所と同じ扱い)

◆ 委員意見 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「3年連続従道路側のみで閾値を下回る」状況かつ、従道路側の使われ方等から、主道路と同等の評価を必要としないと判断できる場合、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。



◆ 委員意見 対策が完了している箇所のうち3年連続従道路のみで閾値を下回る箇所の交差点流入速度の状況

- 「対策が完了している箇所のうち、3年連続従道路のみで閾値を下回る箇所(27箇所)」の交差点流入速度の状況を確認すると、1方向1指標のみ閾値を下回る場合や、2方向とも閾値を下回る場合などに分類される。
- 経常的に閾値を下回る状況が、追加対策が必要な状況なのか、これ以上の速度向上が見込めない・望まれない状況なのか(道路の使われ方)を確認し、個別に検討・判断する。

■ 対策が完了している箇所のうち、3年連続従道路のみで閾値を下回る箇所(27箇所)の交差点流入方向別速度状況(R7モニタリング結果)

No	渋滞箇所No	名称	管理者	路線名	解除フロー	R7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					R7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】					R7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5	方向1	方向2	方向3	方向4	方向5	方向1	方向2	方向3	方向4	方向5	
1	42	大みか駅入口交差点	2 都道府県	一般国道245号	B	32.9	35.7	9.8	-	-	18.6	27.9	8.5	-	-	32.0	36.4	9.3	-	-	山側道路
2	47	原子力科学研究所	2 都道府県	一般国道245号	A	38.3	40.3	23.7	-	-	26.8	29.0	12.9	-	-	41.6	43.5	21.7	-	-	国道245号 勝田拡幅
3	68	多賀駅入口交差点	1 直轄	一般国道6号	B	28.9	22.7	9.6	-	-	27.4	17.9	8.3	-	-	27.8	22.0	9.1	-	-	山側道路
4	86	田中交差点	2 都道府県	一般国道125号	B	35.4	36.6	26.2	22.4	-	33.4	33.8	19.4	10.4	-	32.6	37.0	28.2	24.1	-	県道 つくば真岡線の整備
5	90	布川	1 直轄	一般国道50号	A	21.8	33.1	12.0	-	-	19.1	31.3	8.5	-	-	20.1	29.2	12.0	-	-	国道50号 結城バイパス(4車線化)
6	92	稲田交差点	1 直轄	一般国道50号	B	43.0	40.4	10.8	10.8	14.0	38.7	37.4	9.3	8.2	11.7	30.1	34.0	8.6	8.7	11.7	線形改良(主道路及び従道路)右折車線の延長(国道50号)
7	98	関戸交差点	2 都道府県	一般国道245号	B	25.7	44.1	16.7	18.5	-	23.1	39.7	14.2	15.5	-	21.3	42.7	11.2	16.3	-	国道245号 那珂湊拡幅
8	104	森山町	1 直轄	一般国道6号	B	33.5	25.9	13.0	-	-	27.6	20.1	8.9	-	-	30.4	22.9	13.4	-	-	交差点改良(上り左折車線設置)(下り右折車線設置)山側道路
9	113	塚崎	1 直轄	一般国道4号	B	24.1	30.0	21.5	27.5	-	17.9	26.6	13.4	24.3	-	23.5	27.2	23.9	27.7	-	新4号国道 春日部古河バイパス(暫定4車線化)
10	114	大堤(北)	1 直轄	一般国道4号	B	24.6	24.1	12.8	9.1	-	20.4	21.4	10.4	5.4	-	17.2	17.2	11.6	8.8	-	新4号国道 春日部古河バイパス(暫定4車線化)新4号国道 古河小山バイパス(8車線化)
11	118	根道ヶ丘団地入口	1 直轄	一般国道6号	B	28.5	29.4	10.4	-	-	25.8	21.4	9.1	-	-	25.0	23.9	9.7	-	-	山側道路
12	119	台原団地入口	1 直轄	一般国道6号	B	28.0	23.6	13.9	7.8	-	22.2	18.1	13.1	5.8	-	23.6	20.6	13.5	7.1	-	山側道路
13	122	下川島	1 直轄	一般国道50号	A	47.3	32.3	15.1	19.8	-	31.2	29.8	8.8	14.7	-	50.5	32.4	16.5	17.0	-	国道50号 結城バイパス(4車線化)
14	126	市民会館入口	2 都道府県	一般国道125号	B	20.6	25.4	8.4	19.6	-	16.8	16.8	6.4	14.7	-	19.0	25.3	5.8	19.4	-	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
15	140	金沢団地入口	1 直轄	一般国道6号	B	28.3	25.9	20.0	6.9	-	24.7	19.3	17.4	5.6	-	23.0	21.0	16.8	4.6	-	山側道路
16	157	文化センター南	1 直轄	一般国道50号	A	32.0	26.3	13.3	26.8	-	24.7	19.1	11.0	16.5	-	26.9	19.6	12.2	25.9	-	国道50号 結城バイパス(4車線化)
17	197	豊喰	2 都道府県	一般国道118号	B	35.8	29.0	14.4	34.7	-	31.7	22.1	9.3	21.1	-	36.8	30.1	15.4	37.2	-	交安事業(交差点改良工事)
18	218	大山(北)	1 直轄	一般国道4号	B	38.1	45.3	9.8	24.0	-	32.4	34.5	6.1	21.2	-	37.9	44.2	10.1	24.8	-	新4号国道 春日部古河バイパス(暫定4車線化)
19	219	(仮称)銭亀橋南	2 都道府県	土浦坂東線	B	27.1	21.2	20.3	14.8	-	17.8	18.7	18.9	10.9	-	15.8	18.9	20.2	15.0	-	(都)穴塚大岩田線
20	232	(仮称)関戸南	2 都道府県	一般国道245号	B	33.9	32.6	15.9	15.4	-	23.5	26.1	12.3	13.1	-	27.4	25.1	11.1	13.5	-	国道245号 那珂湊拡幅
21	238	(仮称)小門橋	2 都道府県	下入野水戸線	A	31.6	32.1	15.8	25.6	-	25.7	30.3	13.9	22.9	-	30.0	32.3	16.2	25.2	-	(都)梅香下千波線(福沢工区)(都)梅香下千波線(畑中工区)
22	241	市民病院入口	1 直轄	一般国道50号	A	26.4	25.9	10.1	19.9	-	19.2	24.2	7.4	14.7	-	22.2	23.0	8.3	19.7	-	国道50号 結城バイパス(4車線化)
23	242	長方	1 直轄	一般国道50号	A	40.9	35.2	31.9	22.3	-	33.9	31.9	29.4	14.1	-	33.9	29.8	31.6	23.5	-	国道50号 桜川筑西IC関連(延伸)
24	257	額田北	2 都道府県	一般国道349号	B	49.9	48.0	19.3	-	-	45.6	45.7	10.3	-	-	40.3	47.8	18.1	-	-	国道349号 那珂常陸太田拡幅
25	267	トレン入口	2 都道府県	一般国道125号	B	35.0	35.8	17.3	21.1	-	31.9	35.0	15.9	15.2	-	32.3	32.5	14.1	18.9	-	右折・左折車線設置、変形交差点の改良
26	276	(仮称)谷井田	2 都道府県	取手つくば線	A	27.3	29.5	9.1	-	-	23.0	25.7	3.6	-	-	29.0	32.7	4.2	-	-	取手つくば線バイパス
27	278	(仮称)木田余立橋	2 都道府県	一般国道354号	A	30.7	32.5	25.9	42.0	-	27.0	25.8	14.0	36.1	-	30.2	32.6	18.6	42.9	-	(都)土浦新路線

出典:ETC2.0プローブデータ
R7.1-12月7時台~18時台の平均旅行速度

先行して検討

速度の状況	箇所数	解除フロー	対応方針(案)
1方向・1指標が閾値を下回る	5箇所	A:3箇所 B:2箇所	「1方向1指標が閾値を下回る」や「2方向とも閾値を下回る」など、状況は様々である。
1方向が閾値を下回る	13箇所	A:4箇所 B:9箇所	これ以上の速度向上が見込めない箇所なのか、追加対策が必要な箇所なのかなど、道路の使われ方や交通状況、現地状況などを踏まえ、交差点状況に応じて個別に検討・判断する。
2方向とも閾値を下回る	9箇所	A:2箇所 B:7箇所	個別の交差点状況を確認するにあたり、ピーク時のみ一時的に閾値を下回る「1指標・1方向が閾値を下回る」箇所を対象に、先行して検討を進める。

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

◆ 委員意見 道路の使われ方に関する検討の具体事例 -主要渋滞箇所(長方交差点)-

おさかた

- 国道50号桜川筑西IC関連(延伸)は、平成20年3月に開通した桜川筑西IC関連事業(4車線化)の延伸事業で、令和7年3月17日に桜川市
おさかた なかいずみ
長方～中泉までの1.2km区間が4車線供用された。

■事業区間



■位置図(広域)



【事業概要】

- 路線名: 国道50号桜川筑西IC関連(延伸)
- 区間: 茨城県桜川市長方～中泉地内
- 延長: 1.2km
- 車線数: 2車線→4車線
- 幅員: 27.0m
- 事業年度: 平成21年度～

■国道50号桜川筑西IC関連(延伸)

開通前(写真①)



開通後(写真②)



■長方交差点(写真③)

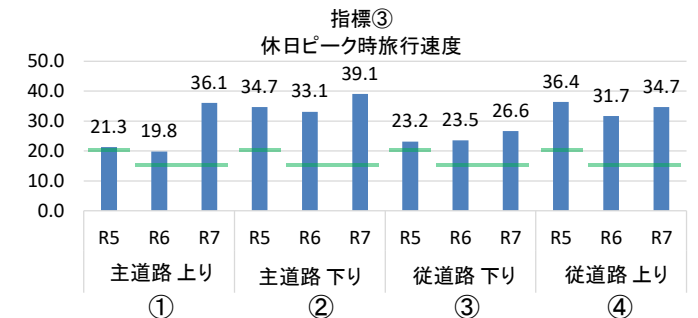
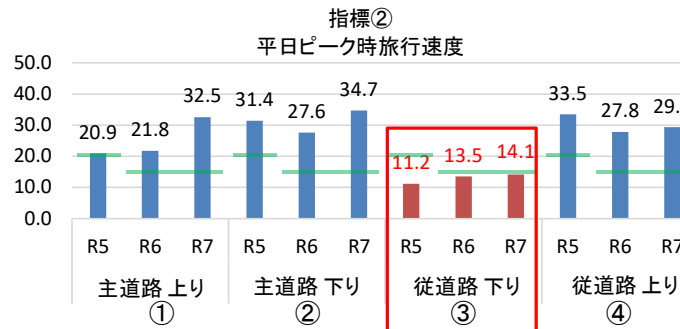
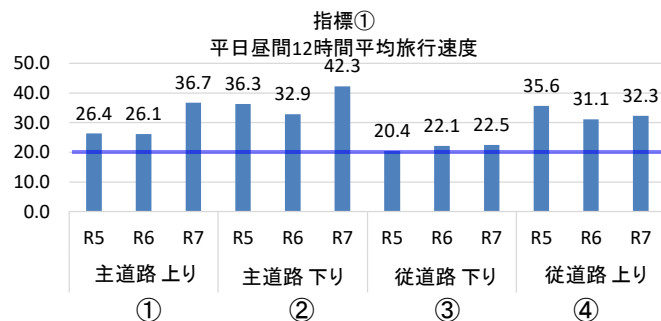
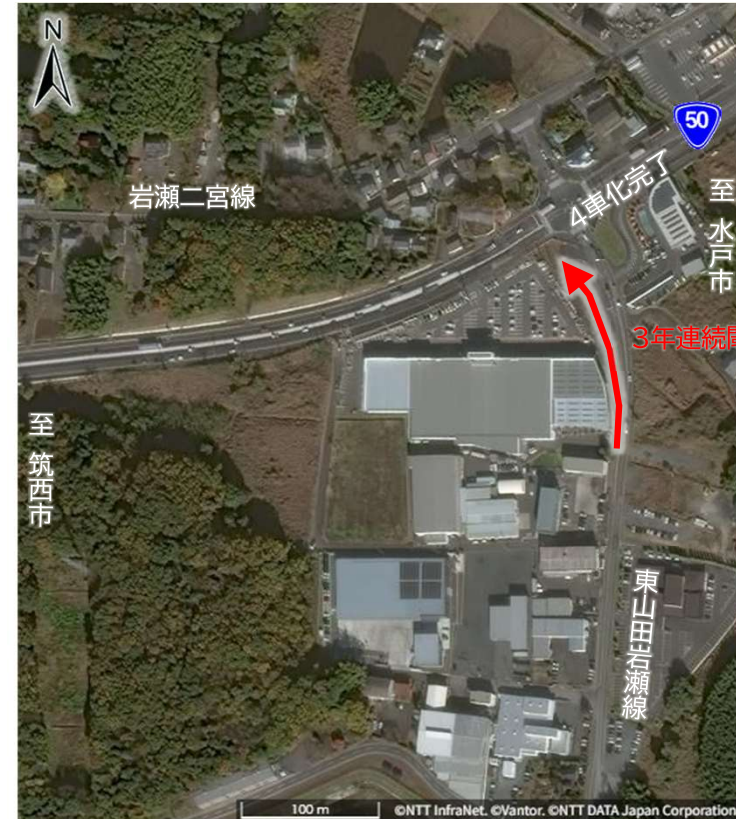


◆ 委員意見 **道路の使われ方に関する検討の具体事例 -主要渋滞箇所（長方交差点）-**

おさかた

➤ 長方交差点の従道路下り方向（東山田岩瀬線）において、指標②平日ピーク時で3年連続閾値を下回る状況にある。

■ モニタリング結果



■ 指標クリア方向 ■ 閾値を下回る方向
 指標閾値20km/h 指標閾値20 or 15km/h
 主道路：国道50号 従道路：岩瀬二宮線～東山田岩瀬線

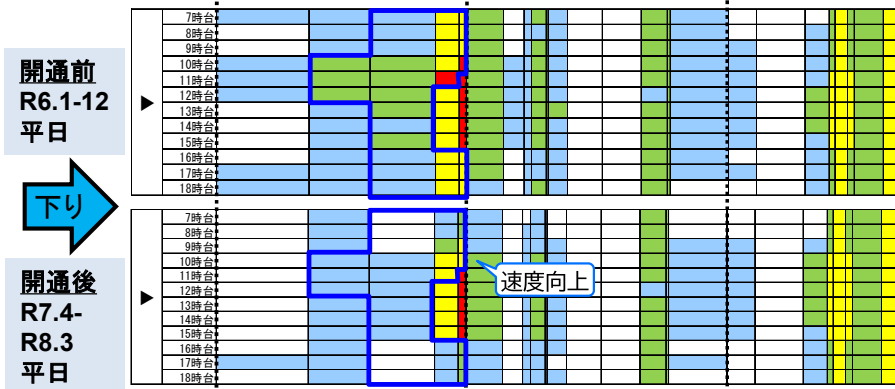
3年連続従道路1方向・1指標が閾値を下回る

出典：ETC2.0プローブデータ
 R5.1～R6.12, R7.4～R8.3
 平日・休日7時台～18時台の平均旅行速度

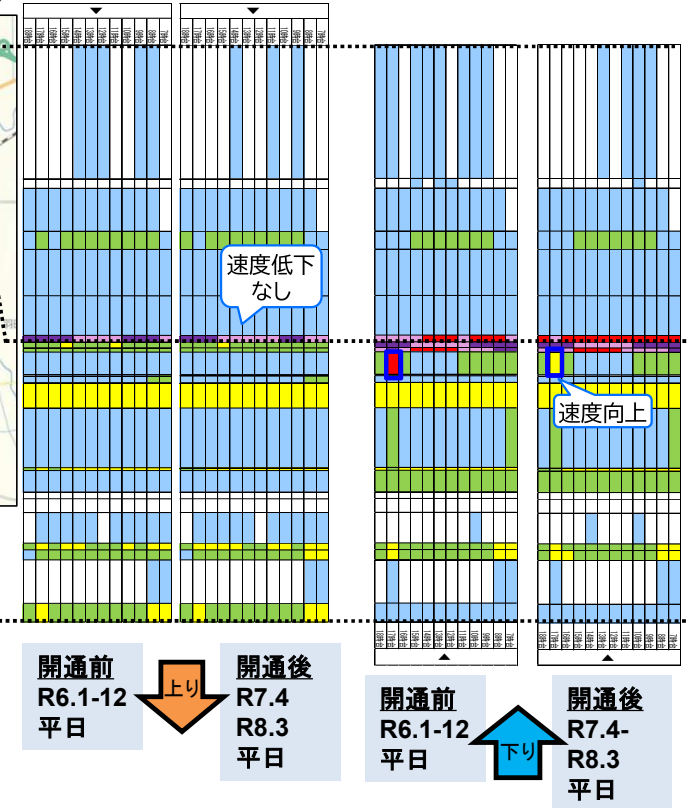
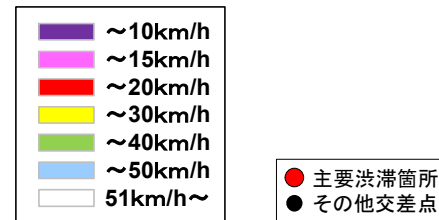
◆ 委員意見 道路の使われ方に関する検討の具体事例 -主要渋滞箇所（長方交差点）-

- 主道路の国道50号では、上下線ともに開通後に速度改善の状況がみられる。
- 従道路では、信号待ちの影響により、指標②（平日ピーク時旅行速度）が閾値を下回っているが、全体的に大きく速度低下が発生している区間はない。

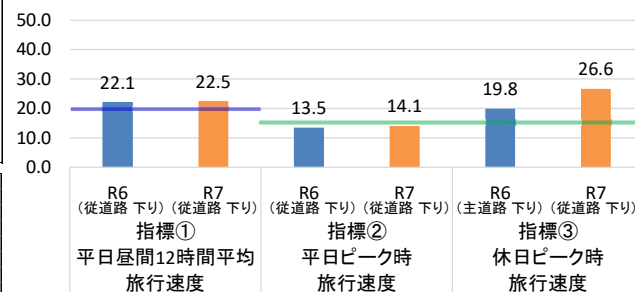
■主道路(国道50号)



■従道路(岩瀬二宮線～東山田岩瀬線)



■モニタリング結果(解除判定指標:最も遅い方向)



出典:ETC2.0プローブデータ
(開通前) R6.1-12 平日7時台~18時台の平均旅行速度
(開通後) R7.4-R8.3平日7時台~18時台の平均旅行速度

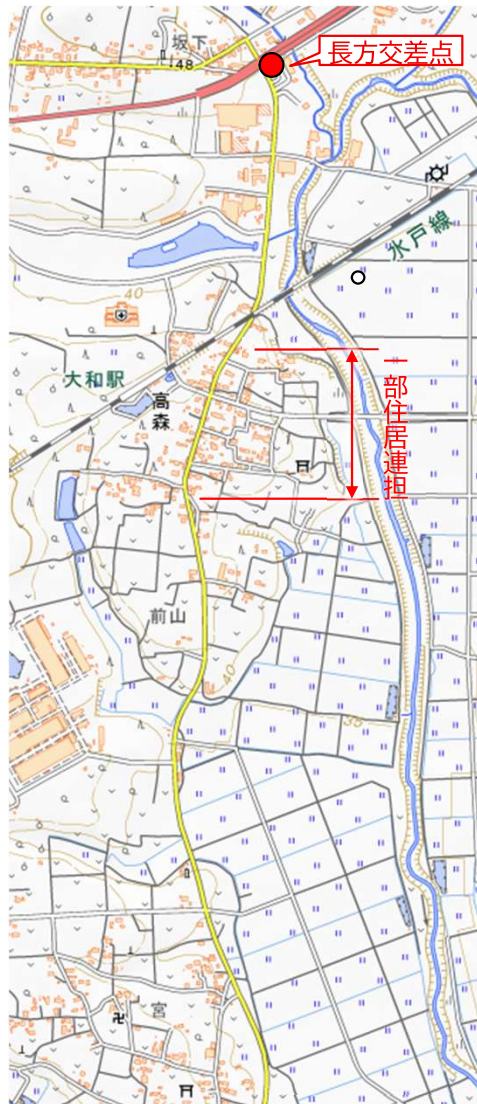
■ R6 ■ R7
— 指標閾値20km/h — 指標閾値15km/h
主道路: 国道50号
従道路: 岩瀬二宮線～東山田岩瀬線

※パブコメ箇所であるため、全ての指標ともに、全流入方向のうち最も低い速度を指標の値としている

◆ 委員意見 **道路の使われ方に関する検討の具体事例 -主要渋滞箇所（長方交差点）-**

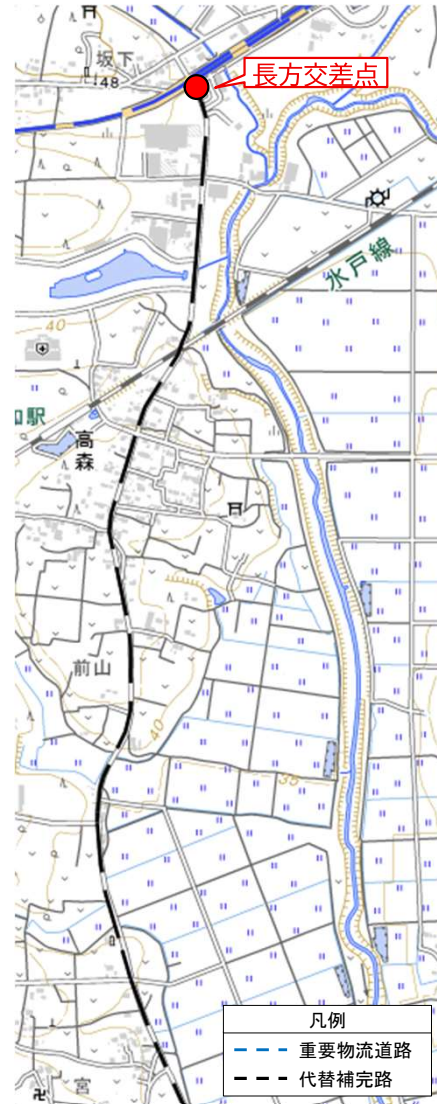
- 東山田岩瀬線の沿道状況はJR水戸線大和駅周辺で一部住居が連担しているが、その他の区間は田畑の状況である。
- 重要物流道路代替補完路、二次緊急輸送道路に指定されている。

■ 従道路(下り)方向の路線状況



出典: 地理院地図

■ 重要物流道路指定状況



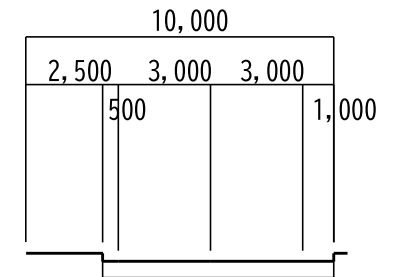
出典: 道路データプラットフォームポータルサイト
(国土交通省)

■ 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)

■ 東山田岩瀬線標準横断面図



第3種第3級
※上図は標準の幅員構成を示している

■ 現地状況



■ 交通量

3,467台/日(推定値)
※R3道路交通センサス

◆ 委員意見 **道路の使われ方に関する検討の具体事例 -主要渋滞箇所（長方交差点）-**

- 東山田岩瀬線の交差点方向別交通量は、圧倒的に右折が多い状況にある。
- 進行方向別の旅行速度においても、平日の右折が低い状況にあり、この影響によりモニタリング結果が閾値を下回っているものと考えられる。

■ 従道路(下り)方向 東山田岩瀬線の交通状況

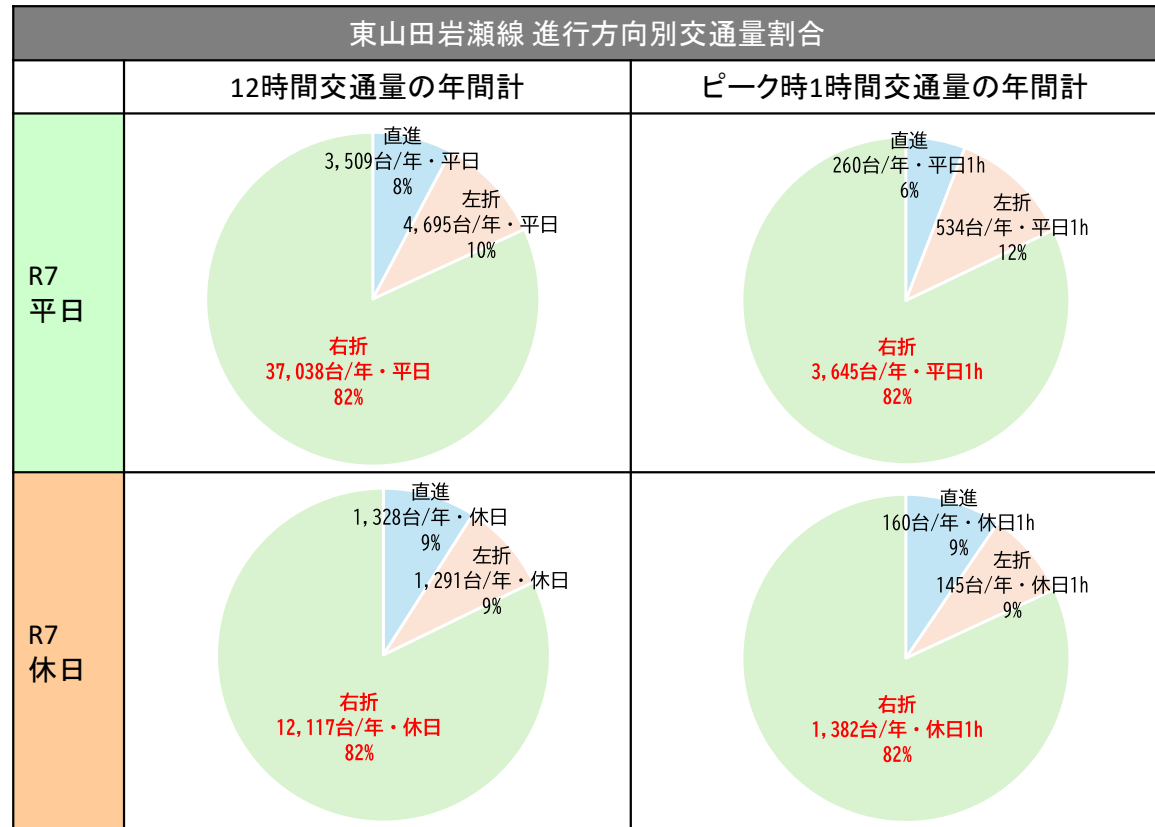
■ 位置図



■ 平日タピーク時の状況(写真①)



■ 進行方向別交通量割合と平均速度



平均速度 (km/h)				
	R7平日12時間	R7平日ピーク時	R7休日12時間	R7休日ピーク時
直進	22.8	16.3	26.8	23.2
左折	20.4	11.2	21.5	17.6
右折	19.7	12.7	23.3	20.9

◆ 委員意見 道路の使われ方に関する検討の具体例 - 主要渋滞箇所（^{おさかた}長方交差点） -

■ 東山田岩瀬線（従道路）下り方向における総括

東山田岩瀬線下り方向における総括		
モニタリング結果	【R7（R7.4～R8.3）】 指標①（平日12時間平均）：22.5km/h 指標②（平日ピーク）：14.1km/h 指標③（休日ピーク）：26.6km/h 【R5～7】 東山田岩瀬線（従道路）下り方向のみ、指標②で3年連続閾値を下回る（R5：11.2km/h、R6：13.5km/h）	
道路の使われ方	沿道状況	・沿道は、一部住居連担地域も存在するが、概ね田畑の状況
	位置づけ	・桜川市内の南北方向を担う幹線道路 ・重要物流道路代替補完路、二次緊急輸送道路に指定
	車線数	・2車、片側歩道
	交通状況	・右折交通量が極端に多く80%を超えている。（水戸方面、桜川筑西IC利用）
	信号待ち回数	・直進、左折車は1回で捌けており、右折車もほとんどが1回で捌けるが、ごくたまに2台程度が捌け残る場合がある。 （確認日：令和7年6月17日（火）、令和7年9月18日（木）、令和8年3月17日（火） 計3回 時間帯：朝夕ピーク時）
総括	東山田岩瀬線（従道路）は、桜川市内の南北を担う幹線道路であり、重要物流道路代替補完路、二次緊急輸送道路にも指定されている重要路線である。 対策（桜川筑西IC関連（延伸）事業）が完了し、主道路、従道路（上り）は速度が改善し、モニタリング指標をクリアしているが、当該方向で平日ピーク時の閾値を下回る状況にある。 交通状況を確認すると、右折車が極端に多く、モニタリング結果は全流入車の平均で算出していることから、右折車の影響により低い値となっていると考えられる。 現地状況においても、ピーク時に信号2回待ちはほとんど発生しておらず、「渋滞」の状況は確認できなかった。 閾値を下回る原因が、交通特性（右折車が多い）にあることから、<u>当該路線は主道路と同等の評価が必要ないと判断する。</u>	

上記内容を確認・検討した結果、当該交差点の従道路は主道路と同等の評価が必要ないと判断できた場合は、「道路利用者・管理者及び警察意見や地元要望の有無の確認」を行うステップに進み、深刻な渋滞なしと回答を得た場合は、次回の委員会で解除に向けた審議を行う。

◆解除候補に関するまとめ

区分	該当箇所数	結果
解除フローA (直近3年以内に対策完了)	1箇所	解除候補((仮称)国分町交差点)
解除フローB (3年連続指標クリア)	14箇所	道路利用者・管理者ヒアリング、現地調査を実施
委員意見 (対策完了箇所かつ、3年連続従道路1方向・1指標で閾値を下回る)	5箇所	道路の使われ方、交通状況等を確認のうえ道路利用者・管理者ヒアリング、現地調査を実施

次回委員会において、解除フローB及び委員意見は、
道路利用者・管理者ヒアリング、現地調査等を踏まえて、解除可否を審議する

5. 観光渋滞対策の対応状況及びTDM施策

- ・ゴールデンウィークにおける観光対策の実施状況
- ・日立市におけるTDM施策の検討（資料-1-2）

◆ゴールデンウィークにおける観光対策の実施状況

地域	路線	地域の特徴	実施・検討された渋滞緩和対策
ひたち なか市・ 大洗町	国道245号・ 県道6号等	【周辺の主な観光地】 ・国営ひたち海浜公園 ・那珂湊おさかな市場 ・アクアワールド 茨城県 大洗水族館 ・大洗サンビーチ	<2025> ◆ひたちなか・大洗の両エリアでパークアンドバスライドの運営による実証実験 [5月3～5日／10月11・12日 ※10月はひたちなかエリアのみ] 実施主体：ひたちなか大洗リゾート構想推進協議会 ①エリア内の公有地を「アキッパ」に登録し、事前予約制の特設駐車場から観光地へ向かうシャトルバスを運行 ②Web案内ページ・利用者向けチラシの作成(友部SA／笠間PA 等) ◆海門橋周辺の迂回路誘導実施[10月11・12日] <2026> ◆ひたち海浜公園と那珂湊おさかな市場間を結ぶシャトルバスを運行 [5月2～4日] 実施主体：ひたちなか大洗リゾート構想推進協議会 ○公共交通機関での来場を周知 ◆那珂湊おさかな市場周辺の迂回路誘導実施[5月2～4日] 実施主体：ひたちなか大洗リゾート構想推進協議会 ○市場周辺に誘導看板を設置 ○各所に警備員を配置し、渋滞時に作成したチラシを使用し推奨ルートを案内
常陸 太田市・ 大子町	県道33号等	【周辺の主な観光地】 ・道の駅 ひたちおおた ・竜神大吊橋(竜神峡鯉 のぼりまつり) ・袋田の滝	◆無料駐車場案内ページ(竜神大吊橋) ◆AI乗合タクシー「たくまる」・カーシェアリング (大子町) <公共交通利便性向上>

◆ひたちなか・大洗エリアにおける渋滞対策(R8年実施)

国営ひたち海浜公園

最新のネモフィラの開花状況は公園ホームページをご覧ください。

渋滞なしでらくらく移動！20分毎に発着

シャトルバス

Hitachi seaside park ⇄ Nakaminato fish market
Shuttle bus

5/2

3

4

乗車料金 (片道)
300円
(子供 150円)

ひたちなか大洗リゾート構想推進協議会

那珂湊おさかな市場

観光地周辺の道路は連休中は大変混み合います。お出かけは公共交通機関が便利です。(裏面参照)

3日間で延べ約1,700人が利用

渋滞なしでらくらく移動のシャトルバスをご利用ください。

シャトルバス乗降場

A 国営ひたち海浜公園 西口・翼のゲート
B 那珂湊おさかな市場 (県立海洋高校 南側)
※ひたちなか市和E01 3-11-11「那珂湊漁協加工直売所 魚食楽」前

乗車料金

大人 300円 (片道1回)
子供 150円 (片道1回)

現金のほか、いばつpi、タッチ決済、QRコード決済がご利用いただけます。
※SuicaやPASMOなど全国交通系ICカードはご利用いただけませんので、ご注意ください。

運行ダイヤ

始発便 A 9:40 B 10:30
以降 20分間隔運行 / 所要時間約 25分
最終便 16:50 (A・B)

※運行ダイヤは当日の交通状況により変動する場合がございます。



チラシにて推奨ルートを案内

