



# 茨城県広域道路交通計画



令和3年(2021年)6月



茨城県



# 茨城県広域道路交通計画 目次

## ■はじめに

1 計画策定の背景 .....	1
2 計画の構成と位置付け .....	2
3 対象地域と計画期間 .....	2

## ■広域道路交通ビジョン

1 茨城県の将来像 .....	3
(1) 現状と課題 .....	3
(2) 茨城県の将来像 .....	11
(3) 広域的な交通の整備の方向性 .....	13
2 広域的な交通の課題と取組 .....	14
(1) 災害に強い県土づくり .....	14
(2) 県民の命を守る地域医療・福祉 .....	15
(3) 安心して暮らせる社会 .....	16
(4) 活力を生むインフラと住み続けたいまちづくり .....	17
(5) ビジット茨城～新観光創生～ .....	25
3 広域的な道路交通の基本方針 .....	26
(1) 広域道路ネットワーク .....	26
(2) 交通・防災拠点 .....	27
(3) ICT 交通マネジメント .....	27

## ■広域道路交通計画

1 広域道路ネットワーク計画 .....	28
2 交通・防災拠点計画 .....	31
(1) 地域の主要な交通拠点に関する道路と各交通機関の連携強化 .....	31
(2) 防災機能を備えた「道の駅」の整備推進と防災拠点(SA・PA、道の駅等)へのアクセス強化推進 .....	32
3 ICT 交通マネジメント計画 .....	33
(1) 道路交通サービス向上のための情報収集・利活用を推進 .....	33
(2) 新たな交通体系の実用化促進 .....	34



## 1 計画策定の背景

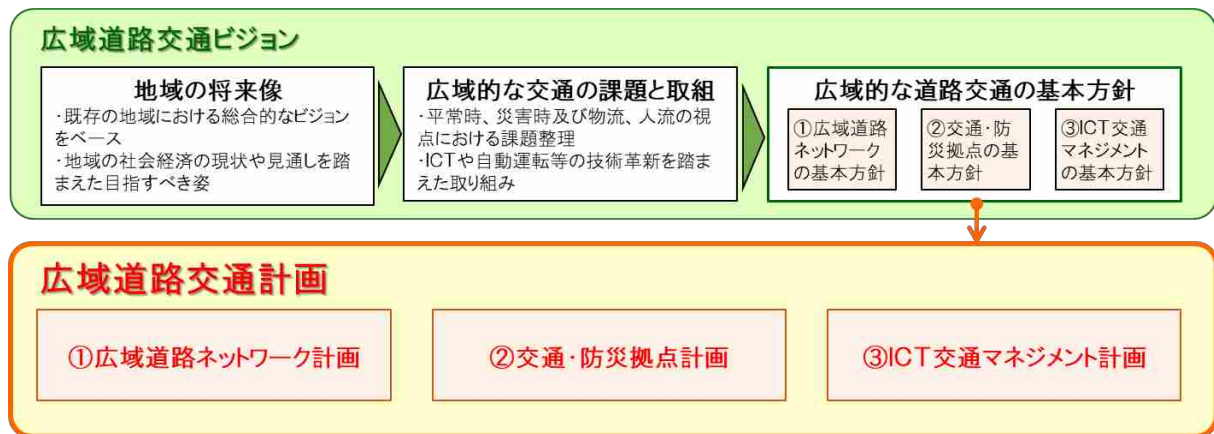
平成30年(2018年)3月30日に成立し、同月31日に公布された「道路法等の一部を改正する法律」(平成30年法律第6号)により、平常時・災害時を問わない安定的な輸送を確保するため、国土交通大臣が物流上重要な道路輸送網を指定する「重要物流道路制度」が創設された。一方、近年激甚化・頻発化する災害等に対して、平成30年(2018年)12月14日に閣議決定された「防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策」により、特に緊急に実施すべき施策について取組を集中的に実施してきた。しかし、激甚化・頻発化する災害等への備えは未だ十分ではないとし、新たに令和2年(2020年)12月11日に閣議決定された「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」では、高規格道路のミッシングリンク解消等の道路ネットワークの機能強化対策が新たに重点的に取り組むべき対策として位置づけられ、今後国と連携しながら、集中的に対策を実施していくこととしている。

以上を踏まえて今回、本県においては、重要物流道路制度の創設を契機として、新たな県土構造の形成、重要な空港・港湾を中心としたグローバル化、国土強靱化等の新たな社会・経済の要請に応えるとともに、総合交通体系の基盤としての道路の役割強化や ICT・自動運転等の技術の進展を見据えて、本県及び隣接県と連携した新たな広域道路ネットワーク等を幅広く検討するものである。



## 2 計画の構成と位置付け

本計画では、茨城県総合計画に示す本県の将来像を踏まえた広域的な道路交通の今後の方向性を定める「広域道路交通ビジョン」(以下「ビジョン」という。)を策定するとともに、社会資本整備重点計画をはじめ今後の計画的な道路整備・管理や道路交通マネジメント等の基本となり、県土の骨格をなす新たな広域道路ネットワーク等を検討した「広域道路交通計画」(以下「計画」という。)を中長期的な観点から策定する。



▲ビジョンと計画の策定イメージ

## 3 対象地域と計画期間

本計画の対象地域は茨城県全域として、他県との行政界については隣接県(福島県、栃木県、埼玉県、千葉県)と調整を行う。また、計画区間を含む高規格幹線道路、整備中区間を含む地域高規格道路、主要な国道・県道等を対象路線とする。

本計画の期間は令和2年度(2020年度)を初年度として、令和31年度(2049年度)までの概ね30年間を対象とする。



## 1 茨城県の将来像

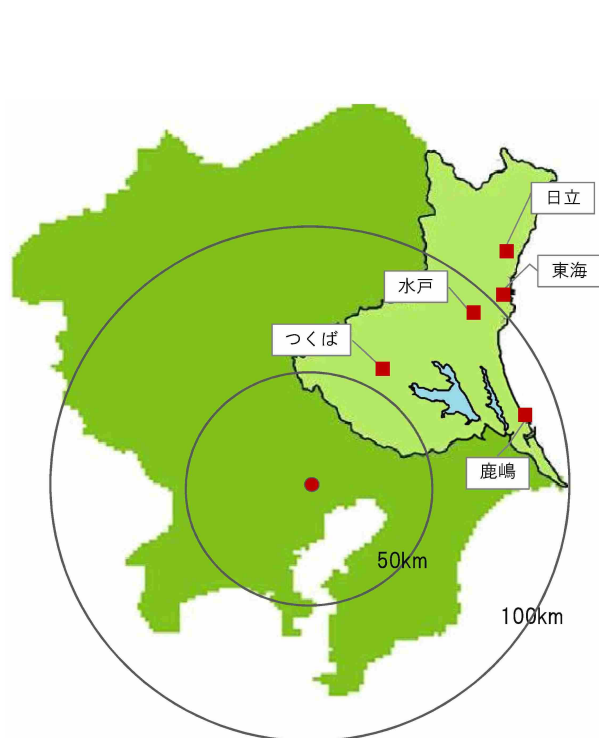
### (1) 現状と課題

1) 広い可住地に分散する都市、人口の減少と主要都市への流出

本県は、関東地方の北東部に位置し、政治・経済の中心地で大消費地でもある東京からおよそ35～160km圏と近接している。生活圏としては、全国第4位の可住地面積を有しており、県内各地に人口数万人クラスの中規模都市が分散している。

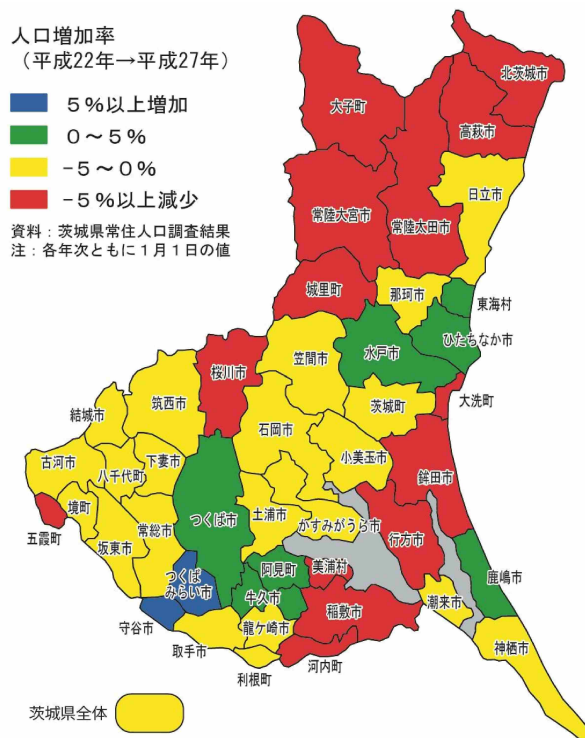
本県の人口は、平成12年(2000年)の299万人をピークとして、平成22年(2010年)には297万人、平成27年(2015年)は292万人と減少を続けており、県内の約4分の3の市町村で人口が減少し、特に県北地域で減少傾向が大きくなっている。その一方で、つくば市、つくばみらい市、守谷市など、つくばエクスプレス沿線都市で人口が増加している。

つくば市、水戸市、筑西市等で通勤圏が広域化しており、他市町村からの通勤者が流入する一方で、多くの市町村では自市町村への通勤者が少ない現状となっている。



出典：茨城県総合計画審議会資料(2018.2)

▲茨城県の位置関係



出典：茨城県公共交通活性化指針(2016.3)

▲茨城県の人口増加率

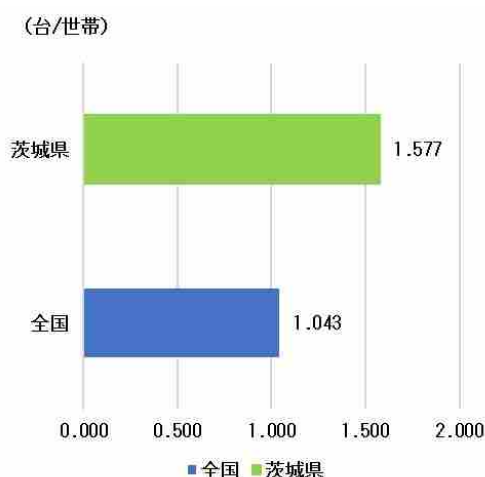


## 2) 充実する広域交通基盤と高い自動車依存

高規格幹線道路を見ると、常磐自動車道が県土を南北に縦貫し、北関東3県の主要都市と茨城港常陸那珂港区を結ぶ北関東自動車道が東西に横断しているほか、首都圏中央連絡自動車道が県南・県西地域を横断し、本県の道路ネットワークの大動脈となっている。暫定2車線で供用されている首都圏中央連絡自動車道については、令和6年(2024年)までに全線4車線化の見通しが示されている。鹿行地域を南北に縦断する東関東自動車道の未開通区間も早期の開通が期待されている。

首都圏の航空需要の一翼を担う茨城空港や、首都圏の物流拠点として貨物の取扱いが増加している茨城港、鹿島港などとあわせ、陸・海・空の総合的な広域交通基盤の整備が着実に進展しており、物流や観光など様々な分野における交流の拡大と活性化がより一層促進されるものと期待される。

また、本県の自家用車の世帯当たり普及台数は全国平均の約1.5倍となっており、都道府県別では全国6位と、移動手段の自動車依存が高くなっている。



出典：一般財団法人自動車検査登録情報協会資料

### ▲自家用車の世帯当たり普及台数(令和元年(2019年))

# 広域道路交通ビジョン



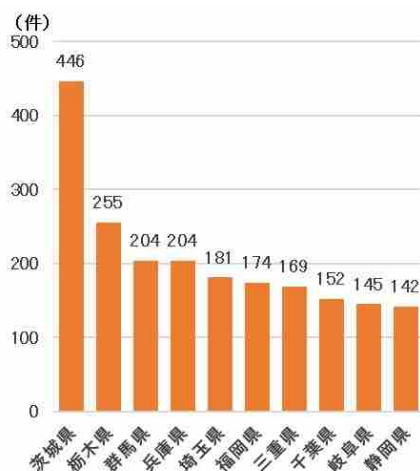
## 3) 世界に誇る科学技術や高度なものづくり等の集積と農林水産業の展開

本県の工場立地状況は、過去10年間(平成22年(2010年)～令和元年(2019年))の累計で県外企業立地件数が446件、立地面積が1,218ヘクタールと、いずれも他県を大きく引き離しての全国第1位となっている。

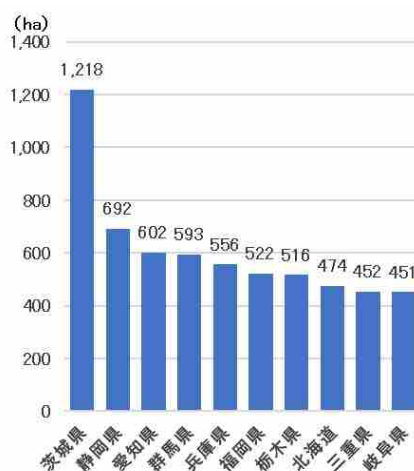
研究学園都市でもあるつくば地区には、29の国等の研究・教育機関が立地し、東海地区では大強度陽子加速器施設をはじめとした原子力関係の研究機関の集積が図られている。つくば市を中心とした区域が国際戦略総合特区に指定され、当該地区で国の成長発展に貢献するプロジェクトが取り組まれるなど、最先端科学技術の集積が進展している。

県内各地で農林水産物の生産が豊富で、平成30年(2018年)時点では、農業産出額が全国第3位、市町村別に見ると鉾田市が全国第3位で小美玉市が全国第22位にランクインしており、産出額が全国1～3位の農産物が30品目ある。農産物の需要は首都圏が主であるが、仙台市場など東北地方でもニーズがあるほか、県オリジナル品種等の開発も進んでおり、日本の食料マーケットを支えている。また、海外への輸出の取り組みも進展しており、国際競争力の高い産業の実現を目指している。

首都圏中央連絡自動車道の4車線化により、さらなる企業立地の促進や広域的な交流拡大、農林水産物の安定輸送が期待される。



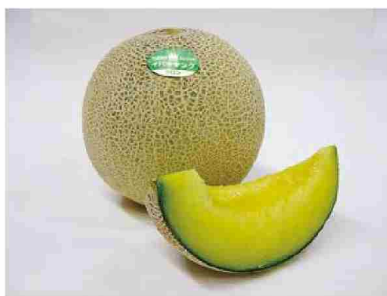
▲工場の県外企業立地件数上位10県



▲工場の立地面積上位10県



常陸の輝き



イバラキング



いばらキッス

## ▲主なブランド農産物

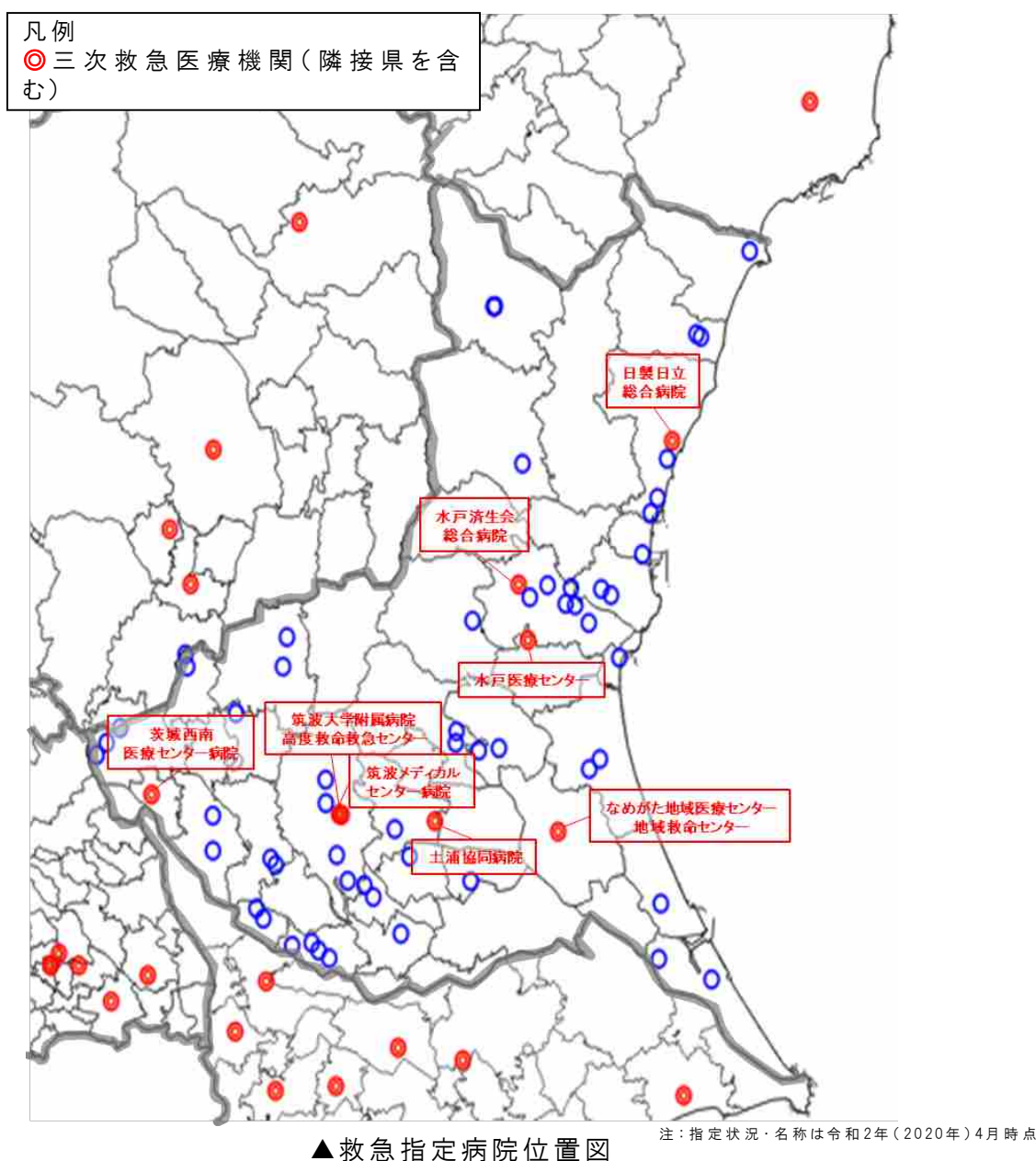
出典：茨城県総合計画～「新しい茨城」への挑戦～(2018.11)





## 4) 県民の生命を支える医療体制

本県は、令和2年(2020年)4月時点で、二次救急医療機関は64施設、うち三次救急医療機関は8施設が設置されており、県民の生命と健康を支えている。また、災害等の緊急時に県内の医療機関で受入困難な患者が生じた場合は、県外の医療機関に受入を要請することがあるため、災害時における傷病者の救急搬送や医療物資の安定輸送が可能な道路ネットワークの構築が望まれており、県内の広域道路ネットワークの整備の進捗により、県内や隣接県の遠隔地の救急搬送等の時間短縮が期待される。

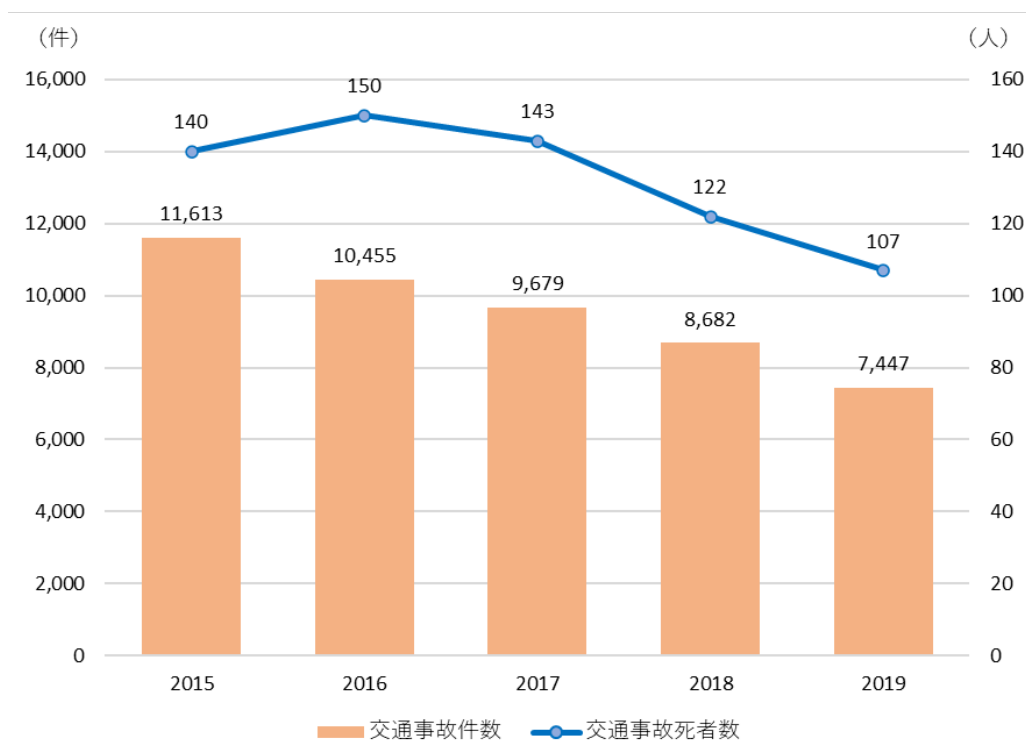




## 5) 道路交通事故発生状況

本県における、過去5年間（平成27年（2015年）～令和元年（2019年））の交通事故発生件数は減少を続けているが、都道府県別の順位では平成28年（2016年）以降4年連続でワースト12位を維持しており、相対的に比較すると交通安全性は高くはない。また、交通事故死者数では、都道府県平均が過去5年間いずれも100人未満であるのに対して、本県は過去5年間いずれも100人を超過している。

本県では、5か年間に講ずべき交通安全に関する施策の大綱を定めた第10次茨城県交通安全計画（平成28年度（2016年度）～平成32年度（2020年度））を策定している。当該計画においては、一般道と比較して死傷事故率が低く安全性の高い高規格幹線道路等の整備やインターチェンジの増設等による高規格幹線道路と一般道路をあわせた道路交通全体で見た場合の安全性の向上や、高規格幹線道路から居住地内道路にいたる道路ネットワークの体系的な整備及び通学路をはじめとする歩道や自転車道等の整備の積極的な推進による歩行者・自転車・自動車等の異種交通の分離を図ることにより、適切に機能分化された道路ネットワークの整備を推進し、交通安全の確保を図ることとしている。



出典：警察庁交通事故統計

▲茨城県の交通事故発生件数と死者数



## 6) 魅力あふれる地域資源、拡大し多様化する観光

東日本大震災の影響で減少していた本県の観光入込客数も回復しつつあり、平成30年(2018年)は6,184万人(うち外国人約34万人)でいずれも過去最高となっている。

本県の代表的な観光地である、水戸市の「偕楽園」は、金沢の兼六園、岡山の後楽園とともに、日本三名園と称され、年間約100万人訪れる。また、ひたちなか市の「国営ひたち海浜公園」は、季節ごとに様々な花が開花する花と緑に囲まれた都市公園であり、特に、春になると見晴らしの丘一面に咲くネモフィラの景観が国内外から評価されている。さらに、牛久市には、ギネスブックにも認定された世界最大となる高さ120m 青銅製立像「牛久大仏」が建造されている。それらの雄大な景観などを目的とした海外からの旅行客を中心として、本県の観光客は増加している。

近年の観光資源の多様化の動きとして、観光地でもある竜神大吊橋に設置された高さ100m で日本一の「竜神大吊橋のバンジージャンプ」や、県北地域などの自然環境を生かした「トレイルランニング」など、新たなアクティビティも育ちつつある。

また、旧筑波鉄道廃線敷や霞ヶ浦を周回する全長約180kmの「つくば霞ヶ浦りんりんロード」については、令和元年(2019年)に国土交通大臣(自転車活用推進本部長)から、第1次ナショナルサイクルルートに指定されたことで、さらなるブランド力の向上や国内外からの観光誘客の推進が期待されることから、引き続きサイクル環境の充実に取り組んでいる。



▲茨城県観光入込客数の推移



▲国営ひたち海浜公園

出典：観光いばらき HP



▲竜神大吊橋

出典：観光いばらき HP





<シリーズ なるほど公共事業 (R1) No.5>

## つくば霞ヶ浦りんりんロード第1次ナショナルサイクルルートに指定！ — 日本を代表し、世界に誇りうるサイクリングルートが本格始動 —

「つくば霞ヶ浦りんりんロード」につきましては、令和元年9月9日に国の自転車活用推進本部事務局より候補ルートとして公表され、その後の第三者委員会の審査を経て、同年11月7日、自転車活用推進本部長である国土交通大臣から、琵琶湖一周の「びわいち」、瀬戸内海を横断する「しまなみ海道サイクリングロード」とあわせて、第1次ナショナルサイクルルートに指定されました。

これにより、さらなるブランド力の向上が図られ、これまで以上に国内外からの観光誘客の推進が期待されています。県では引き続き、サイクリング環境の充実に取り組んでまいります。



第1次ナショナルサイクルルート指定決定の発表会[11/7(木) 於:国土交通省]



ナショナルサイクルルートロゴマーク



ナショナルサイクルルートとは

▶「日本を代表し、世界に誇りうるサイクリングルート」を認定する制度。  
自転車活用推進法に基づく平成30年6月制定の自転車活用推進計画において日本を代表し、世界に誇りうるサイクリングルートについて国内外へPRを図るために制定され、インバウンドにも対応した走行環境や、サイクリングガイドの養成など受け入れ先として備えるべき要件、情報発信の指針を定めるものです。



サイクリング環境の整備が着実に進んでいます！

2020年3月19日

「星野リゾート BEB5土浦」オープン！  
～サイクリングホテルが土浦駅ビルに誕生～

テーマは「ハマる輪泊(りんぱく)」  
★輪泊とは、自転車×宿泊を掛け合わせた造語。  
★生粋の自転車好きからビギナー層まで、あらゆる人々のニーズに「ハマる」ホテルです。

場 所：JR土浦駅ビル直結「プレイアトレ土浦」3階～5階  
客室数：90室  
料 金：1泊6,000円＋税～(2名1室、食事別)



出典：茨城県なるほど公共事業(2019)

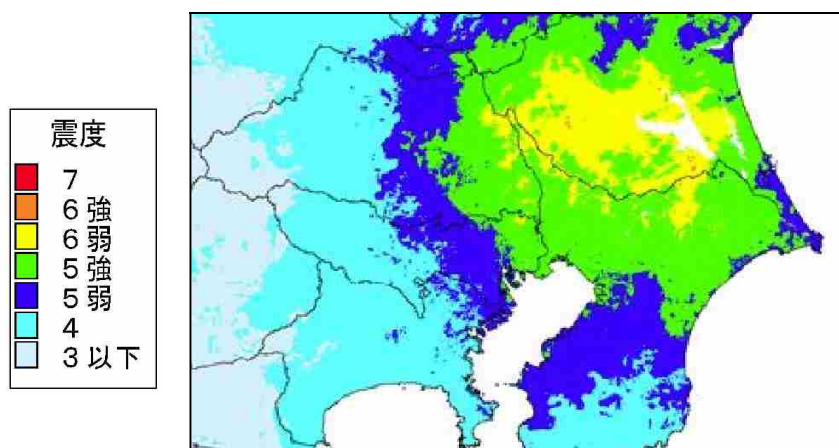
▲ 第1次ナショナルサイクルルートについて(茨城県の公共事業の紹介より抜粋)



## 7) 巨大災害の切迫

これまでの首都直下地震対策は、平成17年(2005年)に中央防災会議で決定された「首都直下地震対策大綱」を基に推進されてきたが、平成23年(2011年)3月の東日本大震災を受けて、あらゆる可能性を考慮した最大クラスの巨大地震・津波を検討すべきであるとされた。内閣府の防災対策推進検討会議「首都直下地震対策検討ワーキンググループ」において、首都直下の M7クラスの地震及び相模トラフ沿いの M8クラスの地震を対象として被害想定と対策を検討している。その中で、本県に影響を及ぼす首都直下地震の一つとしては、県南部の広範囲に震度6弱の揺れをもたらす茨城県南部地震(Mw7.3)が想定されている。

本県は、東日本大震災において最大震度6強の強い揺れを観測し、道路の損壊や津波冠水による多数の通行止めが発生したことで、災害時特有の交通である避難活動や緊急物資の輸送などに大きな支障が生じた。これらの教訓を踏まえ、本県は平成24年(2012年)10月に「復興みちづくりアクションプラン」を策定。これに基づき、緊急輸送道路となる幹線道路の強化を推進してきた。



出典：内閣府中央防災会議首都直下地震対策検討ワーキンググループ最終報告(2013.12)

▲茨城県南部地震の震度分布



出典：復興みちづくりアクションプラン(2012.10)

▲東日本大震災における緊急輸送道路の被災状況

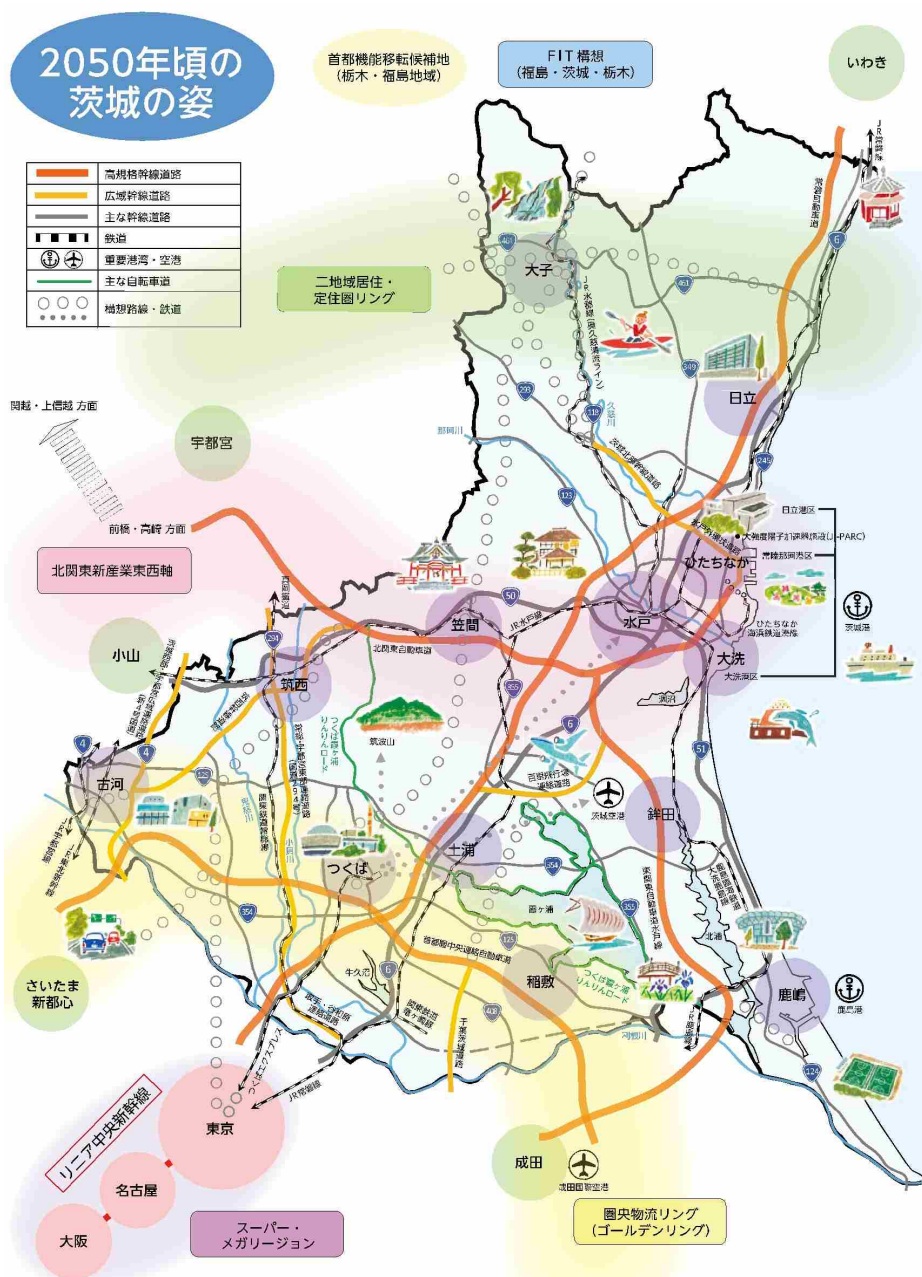


# 広域道路交通ビジョン



## (2) 茨城県の将来像

平成30年(2018年)11月に策定した、茨城県総合計画においては、第4次産業革命や人口減少などの進展により、ライフスタイルや社会の価値観が大きく変化していることが予想されることを踏まえ、人口減少時代を迎える中でも、県民一人ひとりが本県の輝く未来を信じ、「茨城に住みたい、住み続けたい」人が大いに増えるような、『活力があり、県民が日本一幸せな県』の実現に挑戦する2050年頃の将来像を示している。総合計画に示す2050年頃の茨城の姿を踏まえて本計画を策定するものとする。



出典：茨城県総合計画～「新しい茨城」への挑戦～(2018.11)

▲2050年頃の茨城県の将来像



## 基本理念

### 『活力があり、県民が日本一幸せな県』

人口減少時代を迎える中でも、県民一人ひとりが本県の輝く未来を信じ、  
「茨城に住みたい、住み続けたい」人が大いに増えるような、  
『活力があり、県民が日本一幸せな県』の実現に挑戦します。

出典：茨城県総合計画～「新しい茨城」への挑戦～（2018.11）

### ▲茨城県の将来像における基本理念

#### 茨城の将来像

##### <強い“産業”>

- 本県の強みの磨き上げと、産業の競争力の強化
- 茨城ブランドの確立と、世界における茨城の存在感の高まり
- 未来を切り拓く発展と、日本・世界への貢献

##### <夢・希望に溢れる“人”>

- グローバル社会で活躍する“茨城そだち”の人財
- 郷土に愛着と誇りを持ち、住民自治を实践する人財
- 一人ひとりが尊重され、誰もが能力を発揮できる社会の形成

##### <豊かな“暮らし”>

- 地域社会と革新的技術で支える安心安全な暮らし
- 絆の育みと、持続可能で温かく充実した暮らし

#### 県土を支える社会基盤

##### <道路・鉄道・公共交通機関等>

- 広域交流と地域間連携を支えるネットワークの構築
- 三大都市圏等とのアクセス性向上と、県内への波及

##### <港湾・空港>

- 産業を支え国内外と夢をつなぐ首都圏のニューゲートウェイ

##### <暮らしを支える社会資本>

- 県民の命と財産を守る社会資本の整備・長寿命化

出典：茨城県総合計画～「新しい茨城」への挑戦～（2018.11）

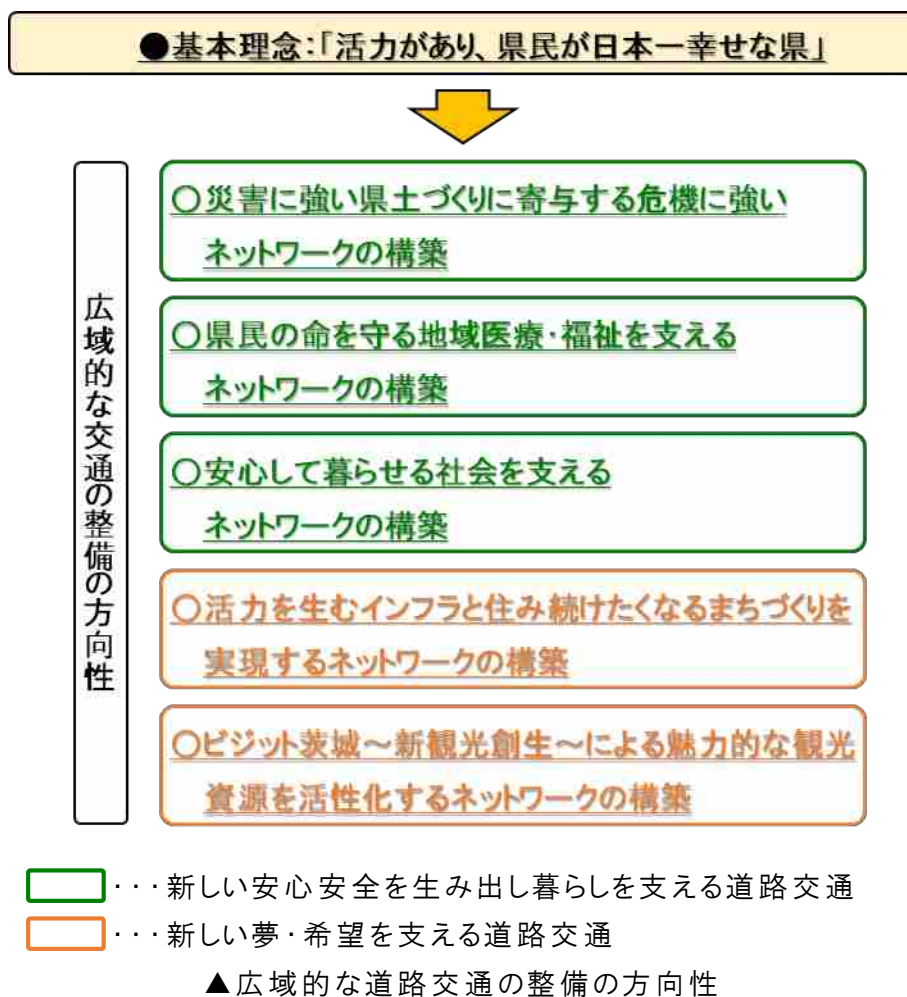
### ▲茨城のグランドデザイン（2050年頃）



## (3) 広域的な交通の整備の方向性

本県の将来像「活力があり、県民が日本一幸せな県」の実現に向けて、県土を支える社会基盤である「広域交流と地域間連携を支えるネットワーク」の構築が必要となる。

茨城県のグランドデザインに示す「広域交流と地域間連携を支えるネットワーク」に基づき、広域的な道路交通の整備に求められる方向性は、茨城県の現状と課題も踏まえて、図に示す5つの視点に整理される。







## 2 広域的な交通の課題と取組

### (1) 災害に強い県土づくり

#### 【課題①：危機に強いライフラインの整備】

本県は豪雪等の周期的な自然災害が少ないものの、近年は台風や豪雨による被害が増大しており、過去5年間（平成26年（2014年）～平成30年（2018年））の自然災害による総被害額は421億円にのぼる。東日本大震災や鬼怒川決壊など大規模災害が発生した際の被害は甚大なものとなっており、過去5年間のうち鬼怒川決壊が発生した平成27年（2015年）被害額は368億円にのぼる。それ以前では、東日本大震災が発生した平成23年（2011年）被害額が1,489億円にのぼり、以降では令和元年東日本台風が発生した令和元年（2019年）の水害被害額が847億円にのぼる。

災害時に自衛隊の活動拠点になるほか、住民の避難場所、水・食料・トイレを提供する防災拠点の整備だけでなく、防災拠点が地域住民や緊急車両等の受け入れが可能な状態となるように、災害を想定した道路ネットワーク機能の強化（緊急輸送道路網の強化）が必要となる。災害時のネットワーク機能の確保を目指すとともに、事前通行規制区間等の脆弱区間を迂回する代替路や、防災拠点等と基幹道路を接続する補完路を整備する等、多重性を備えた広域道路網の形成を図ることが課題となる。

また、これまでの災害が発生した際の動きに基づき、SA・PAや「道の駅」は、平常時の道路利用者の休憩施設や地域の拠点としての活用に留まらず、災害時には防災拠点として機能することが期待されている。そのためにも、市町村等と連携し、各地域に適した形でSA・PAや「道の駅」の防災機能の向上が必要となる。

#### 【取組①】

道路整備プログラム（令和2年（2020年）4月改訂）に基づき事業を進めてきており、今後も優先度の高い路線から重点的に整備を推進する。また、道路の多重性や代替性を確保するとともに、防災拠点へのアクセス道路の整備を推進し、茨城県全体の防災力の向上に資する道路の機能強化を図る。

防災拠点については、「道の駅」の機能の多様化により、防災拠点としての機能を有する「道の駅」の整備に取り組む。



出典：茨城県 HP

▲SAの防災拠点化のイメージ図（守谷SA）

# 広域道路交通ビジョン



## (2) 県民の命を守る地域医療・福祉

### 【課題②：医療提供体制・地域保護の充実】

本県では、海岸周辺の幹線道路等の中には津波浸水想定区域となっている路線があり、地震等の災害時に津波・高潮により通行不能になると想定される区間がある。

災害時に通行不能区間が生じた場合、医療施設へのアクセスに大規模な迂回が必要となる場合があり、災害時にも安定した医療提供体制を整えるために、災害時の通行不能想定区間の代替路となる道路の整備が必要となる。

### 【取組②】

医療施設周辺の幹線道路のバイパス整備等、機能強化を推進し、医療施設へのアクセス性の向上を図り、平常時・災害時を問わない医療の安定供給に資する道路ネットワークの構築を図る。



▲ 医療施設周辺のバイパス道路の事例

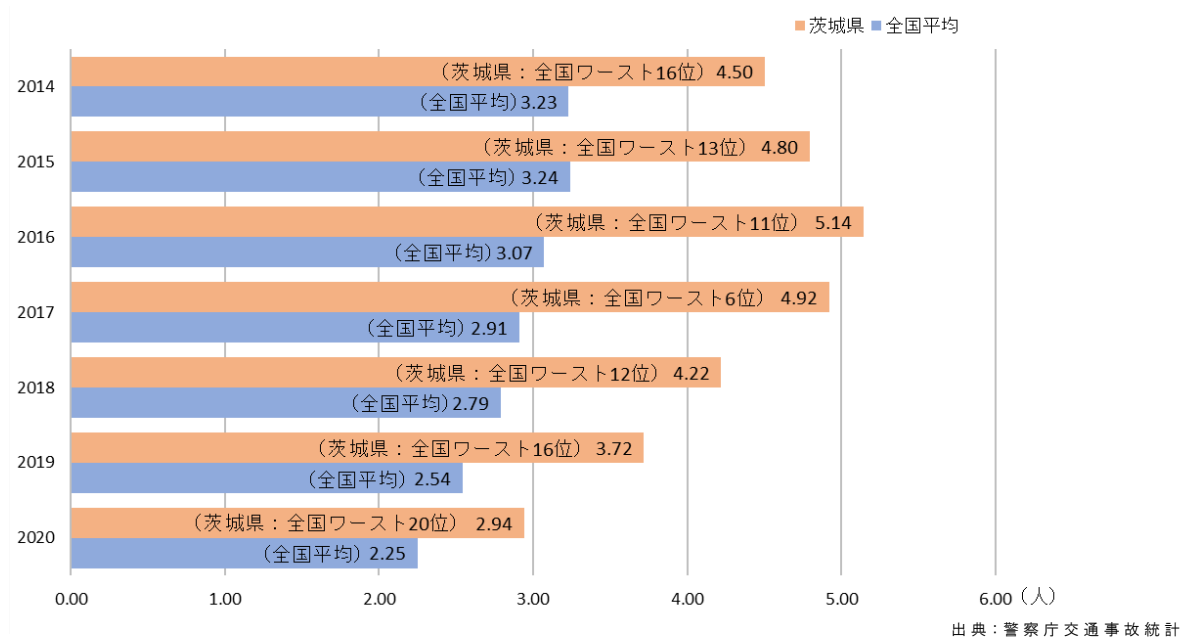
出典：いばらきの道 2018より一部加工



## (3) 安心して暮らせる社会

### 【課題③：交通安全対策の推進】

本県は、人口10万人あたりの交通事故死亡者数が全国平均よりも多く、平成29年（2017年）には都道府県別で全国ワースト6位となっていた。全国的に死傷者数が減少傾向にあるなかで、茨城県の減少率は全国平均と比べて顕著であり、交通安全対策の効果が着実に表れているが、全国平均を上回る状況は続いているため、今後も交通安全対策に取り組む必要がある。



▲人口10万人あたりの交通事故死亡者数

### 【取組③】

警察本部等と連携し、通学路にある狭い歩道など道路危険箇所の改善や、信号機の新設・改良、交通安全施設の整備、道路の計画的修繕等を実施することにより、自動車・自転車・歩行者といった道路利用者の安全確保を推進していく。また、幹線道路の整備を進め、道路の適切な機能分化を推進していく。

#### 【対策事例】歩道の整備



山王下妻線(下妻市)

▲交通安全対策事例

出典：いばらきの道2020

# 広域道路交通ビジョン



## (4) 活力を生むインフラと住み続けたいくなるまちづくり

### 【課題④：未来の交通ネットワークの整備】

県内4本の高規格幹線道路のうち、常磐道、北関東道、圏央道（暫定2車線）が全線開通済みである一方、東関東道の潮来～鉾田間が未開通（ミッシングリンク）となっている。国や東日本高速道路㈱により圏央道の4車線化及び東関東道の整備が進められており、本県においても「圏央道アクセス道路整備アクションプラン」等に基づき、高速ICアクセス道路の整備を推進しているが、最寄りの高速道路ICまでの所要時間が30分以上の市町村が県北地域を中心として存在している。

また、高規格幹線道路へのアクセス向上を目的としたスマート IC の整備については、常磐自動車道において、石岡小美玉、友部SA、水戸北、東海の4箇所が整備されている。これに加え、首都圏中央連絡自動車道における（仮称）つくばスマート IC、常磐自動車道における（仮称）つくばみらいスマート IC の設置事業が進められている。また、笠間市において、北関東自動車道に（仮称）笠間 PA スマート IC が令和2年度（2020年度）に準備段階調査箇所に採択され事業化が検討されているが、利用者の利便性向上、地域の活性化、物流の効率化、さらには近年頻発する災害等への対応のため、さらなるスマート IC の設置が必要である。

### 【取組④】

広域的な交流を支える県内の高規格幹線道路のネットワークの早期完成のための整備促進と、高規格道路との連携を強化するためのスマート IC やICアクセス道路等の整備を図るとともに、また、県北山間部の高規格幹線道路の空白地帯における課題の解消に向けた検討を進める。



▲茨城県の広域道路網の整備状況

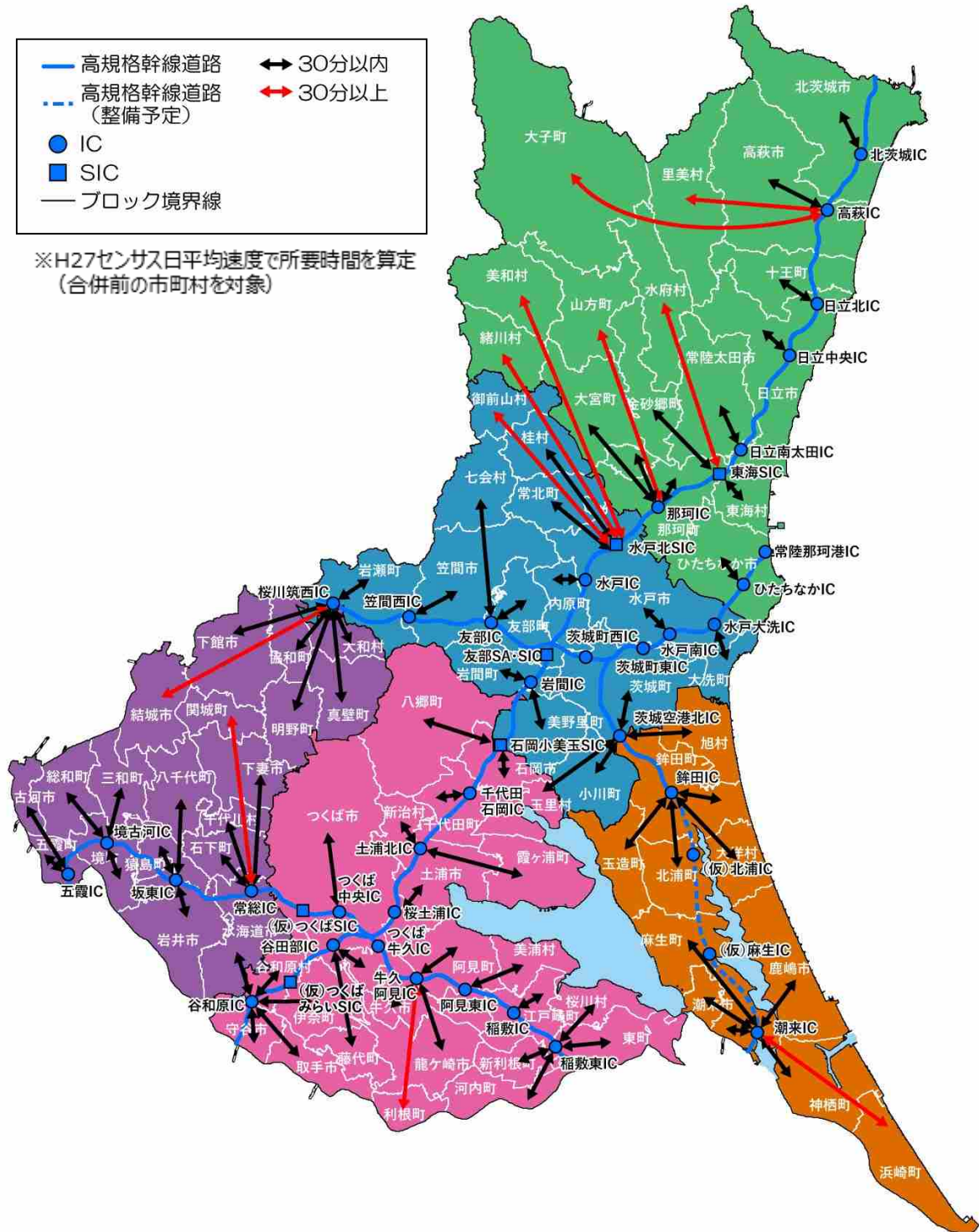


# 広域道路交通ビジョン



- 高規格幹線道路      ↔ 30分以内
- - - 高規格幹線道路 (整備予定)      → 30分以上
- IC
- SIC
- ブロック境界線

※H27センサス日平均速度で所要時間を算定  
(合併前の市町村を対象)



▲各市町村から最寄り的高速道路 IC・SIC まで概ね30分で結ぶ目標の達成状況  
(市町村は平成の大合併前の区分)

# 広域道路交通ビジョン



## 【課題⑤：港湾貨物の受け入れ環境の整備】

本県の重要港湾である茨城港、鹿島港におけるコンテナ貨物取扱量は、東日本大震災が発生した平成23年(2011年)に落ち込んだものの、それ以前を含めた経年変化を見ると増加傾向にあり、東日本大震災の発生前と比較すると約2.2倍まで増加している。茨城港からのコンテナ貨物の流動状況を見ると、県外の利用が33%を占め、そのうちでは栃木県が28%を占めている。国内外との航路の充実に合わせて、港湾と直結する高規格幹線道路路網により県内各地や首都圏全体との結びつきを強化し、コンテナ貨物交通の広域的な利用を支援するネットワークづくりを推進するなど、港湾貨物の受け入れ環境の整備が必要となる。

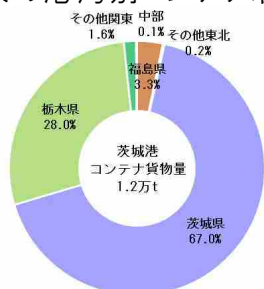
県内における路線別の特殊車両通行許可申請件数を見ると、港湾地域へのアクセス道路において利用が多く、主要な国道等を経由して各地へコンテナ貨物が輸送されている。一方で、都市内においては主要道路における渋滞箇所が多く見られ、物流交通への影響が深刻化している。物流交通の円滑化を図るためには、県内の環状道路整備といったハード施策の他にも、手続きの電子申請窓口を完全一元化したシステム「NACCS」の利用促進を図るなどICT等を活用したソフト施策を実施する等、総合的な施策を推進していくことが必要となる。

## 【取組⑤】

国内外からの物流交通が集まる空港や港湾に接続する広域的な道路の整備を推進し、物流拠点へのアクセス強化による県内産業の国際競争力の強化を図る。環状道路等の整備を推進し、都市圏における生産性向上のための交通円滑化を図る。



### ▲茨城県の港湾別コンテナ取扱貨物量



出典：2018年全国輸出入コンテナ貨物流動調査

### ▲茨城港のコンテナ貨物の流動状況



出典：平成27年度 全国道路・街路交通情勢調査

### ▲12時間混雑度(交通量/交通容量)





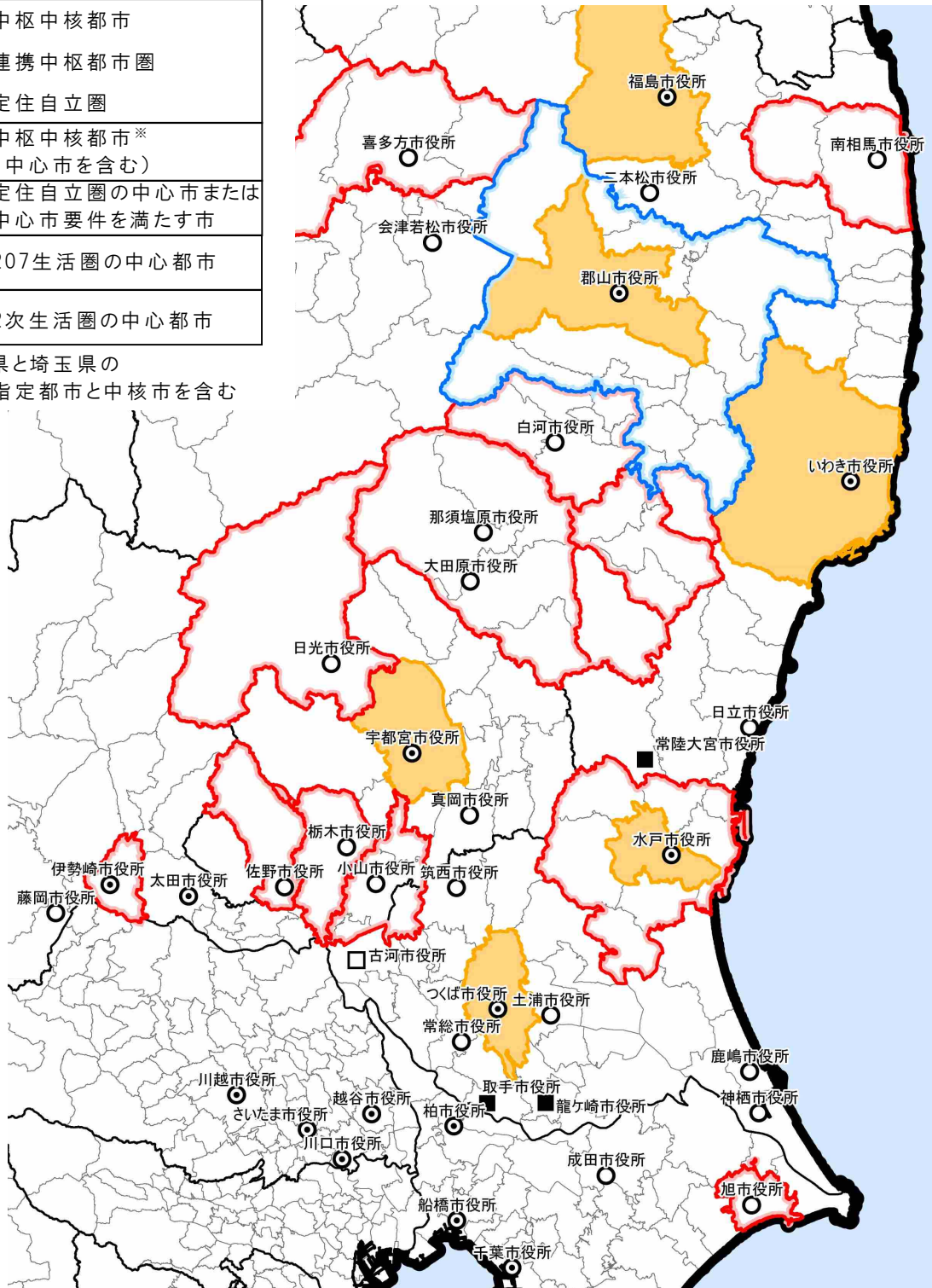
# 広域道路交通ビジョン



## 【凡例】

	中枢中核都市
	連携中枢都市圏
	定住自立圏
	中枢中核都市※ (中心市を含む)
	定住自立圏の中心市または 中心市要件を満たす市
	207生活圏の中心都市
	2次生活圏の中心都市

※千葉県と埼玉県の  
政令指定都市と中核市を含む



▲茨城県と隣接県における広域的な都市圏とその中心市



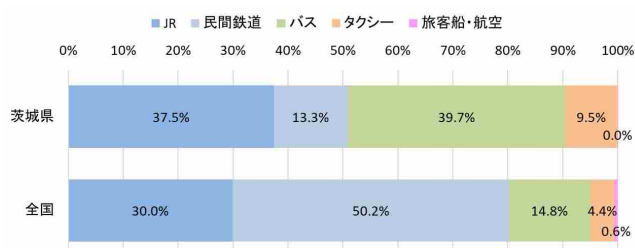
# 広域道路交通ビジョン



## 【課題⑦：広域交通のシームレス化の実現】

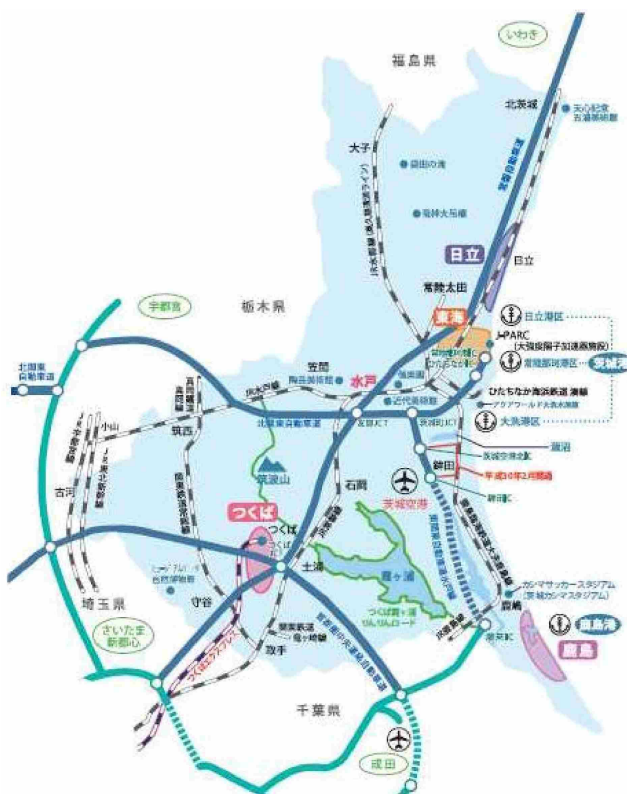
本県では、全国的な課題でもある人口減少や少子高齢化が進んでいるほか、他県と比較すると自動車普及が進んでおり、近年のモータリゼーションの進展も相まって、バスや鉄道等を利用する人の数は減少傾向にある。しかし、本県における輸送機関別の旅客輸送量を見ると、移動交通手段に占めるバスの割合は全国平均の約2.7倍と、バスの利用割合は比較的高い状況となっている。

県内外の地域間を結ぶ広域交通ネットワークの強化の取り組みとして、鉄道や高速バスネットワークの充実が必要となる。鉄道については、JRをはじめとして、東京都心と本県を接続するつくばエクスプレスや、県内各地を接続する関東鉄道等の路線が整備されている。鉄道駅では、バス等の2次交通との円滑な乗り継ぎ実現するための駅前広場等（JR水戸駅（水戸市）、常陸多賀駅（日立市）、常陸太田駅（常陸太田市）、TXつくば駅（つくば市）など）の整備が進められてきたほか、バリアフリー化も含めて鉄道と道路交通との連携強化をさらに推進することで、広域交通のシームレス化の実現を目指す。



出典：貨物・旅客地域流動調査

▲輸送機関別旅客輸送量の割合  
（平成30年度（2018年度））



出典：茨城県総合計画審議会資料（2018.2）

▲県内の広域交通ネットワーク

## 【取組⑦】

県内外を結ぶ鉄道やバスをはじめとした道路交通など、各種交通機関の交通結節点の周辺におけるバリアフリー化や歩道整備などの道路環境整備を推進し、多様な交通モードの連携を高め、利用者が多様な交通を利用・選択しやすい環境の維持と向上を図る。

# 広域道路交通ビジョン



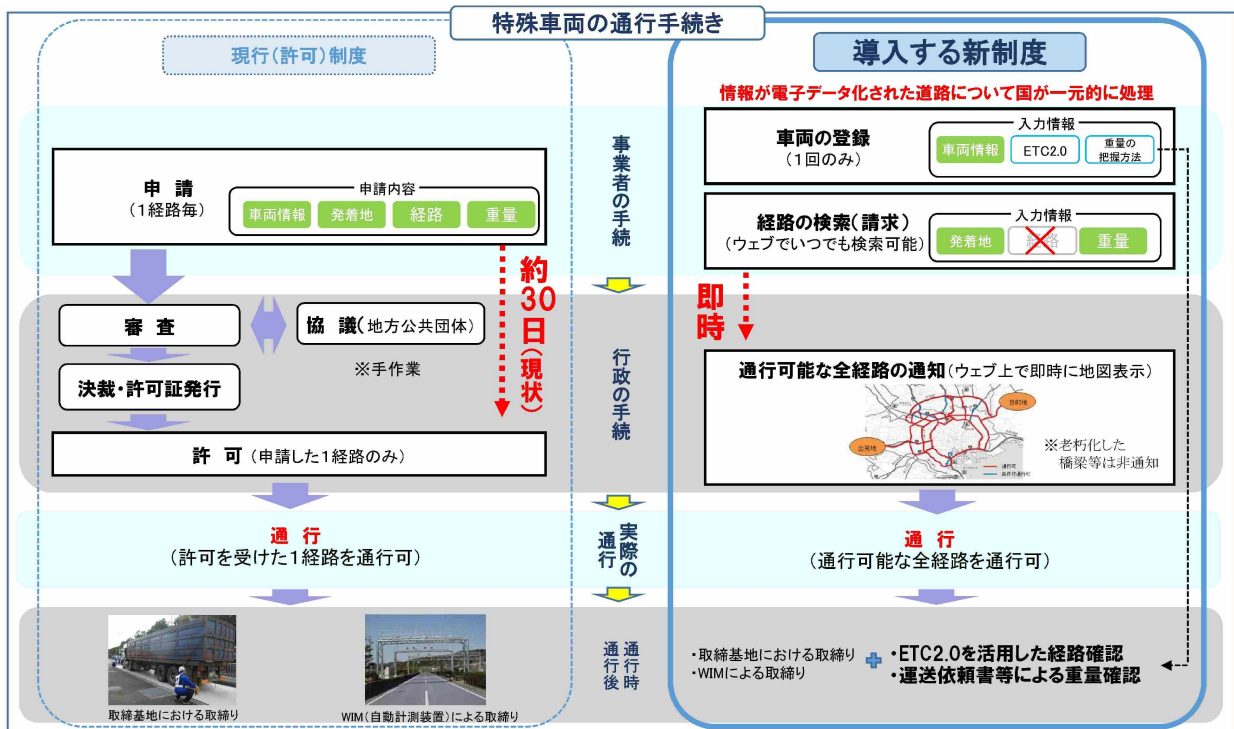
## 【課題⑧：物流分野におけるIoT技術の活用】

産業を支えていくためには物流分野の発展が必要とされ、IoT技術やビッグデータの解析により、貨物輸送や倉庫内業務のさらなる効率化、高度化につなげていくことが重要とされている。国内では、ETC2.0を活用した特車通行許可の簡素化等によるトラック輸送の最適化を図るほか、Weigh-in-Motion(WIM:自動重量計測装置)を用いて走行車両の過積載状況を把握することによる道路の老朽化対策に向けた大型車両の通行の適正化について検討が進められている。

ITを活用した賢い物流管理を取り入れることで、物流交通の円滑化やドライバー不足への対応が図られるものと期待され、物流分野におけるIoT技術を積極的に取り入れ活用していく必要がある。また、令和2年(2020年)11月の道路等の一部改正にともない道路附属物に位置付けられた自動運行補助施設の整備を推進するなど、道路整備の分野においてもIoT技術の活用を広げる取り組みが必要となる。

## 【取組⑧】

トラック事業者等へのETC2.0の普及を進めるほか、各道路管理者が連携した道路管理者ネットワークの構築、自動運行補助施設の整備促進など、ICT等を活用した渋滞対策や交通マネジメントを推進する。



※システムやデータの管理の一元化のため、外部機関(指定機関)にアウトソーシング可能  
出典：第21回物流小委員会資料(2020.11)

## ▲ITを活用した物流管理の取組案

# 広域道路交通ビジョン



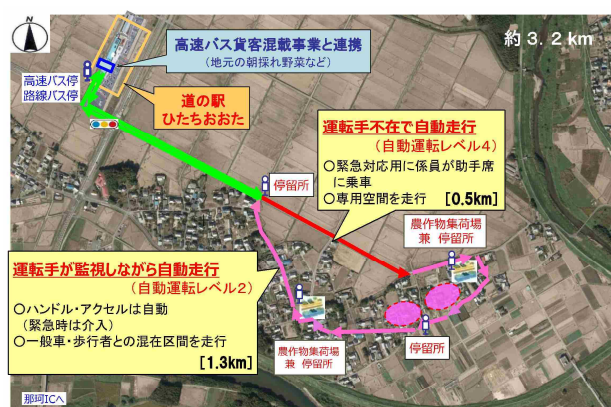
## 【課題⑨：自動運転等、新たな交通モードによる住民の移動手段確保に向けた取組】

自動運転システムについては、完全自動走行までの技術開発を目指し、実証実験の実施と、その効果の検証が必要とされている。これまでは、国家戦略特区などにおいて、完全自動走行を目指した限定地域における公道実証実験が行われてきた。これに加え、平成29年(2017年)6月以降には、経済産業省・国土交通省が合同で実施した「端末交通システムの社会実装に向けた実証」や、国土交通省が実施した「中山間地域における道の駅等を拠点とした自動運転サービス実証実験」など、政府主導による限定地域における自動運転サービスに向けた公道実証事業が多くの地域で実施されており、本県でも、常陸太田市(道の駅ひたちおおた)や日立市(ひたち BRT)のにおいて実証実験が行われるなど、新たな交通モードによる住民の移動手段確保に向けた取組が推進されてきた。

政府主導の事業以外にも、現在は全国各地の地域において、地方自治体、大学主導等による地域での自動運転システムの実証試験やその検討が行われており、地域特性にあわせて実用化に向けた各種の取組を推進することが必要となる。

## 【取組⑨】

公道実証実験により得られたデータを踏まえた完全自動走行の早期の実現を目指す環境整備の推進をはじめとした、自動運転社会の実現に向けた取組が全国で進められている。これらを見据えて、地域の需要や特性に合わせた道路交通の課題を抽出し、自動運転システムを活用した移動手段を構築していく取組を促進する。





**【使用した車両】**  
(ヤマハ発動機(株))

- 埋設された電磁誘導線に沿って走行
- 運転手が監視しながらの走行(レベル2)も可能

### 「道路・交通」の検証



一般車両と自動運転車両が円滑に通行するための道路構造の要件の検証

### 「社会受容性」の検証



小学生の校外学習における試乗

### 「地域への効果」の検証



高速バス(貨客混載)との連携による農作物の集荷・配送



宅配便の集配(運輸会社社員による配達)

### モニターの声

- ・免許証が無くなったら、サービスを利用したい。
- ・外に出ることが億劫な高齢者が多いので、その足となることを期待。g

出典：中山間地域における道の駅等を拠点とした自動運転ビジネスモデル検討会資料(2018.5)

## ▲道の駅「ひたちおおた」での自動運転サービス実証実験





## (5) ビジット茨城～新観光創生～

### 【課題⑩：新たな観光資源の発掘】

本県では、海外からのツアー催行数が増加するなど、インバウンド観光客数は増加してきているが、令和元年（2019年）の茨城県外国人宿泊者数は204,110人（全国36位）であり、観光分野のさらなる拡大が課題となっている。国際観光の推進には、旅行形態の変化や各国地域の習慣や趣向などを踏まえた受入体制の整備が必要となる。

茨城空港利用者数は近年増加傾向にあり、また茨城港に寄港するクルーズ船数も近年増加しつつある。茨城港では、大洗港区と北海道苫小牧港を結ぶ商船三井フェリーが運航され、茨城空港も含めて首都圏等からの利用も多く、首都圏における代替空港・港湾としての機能を担っている。

令和2年（2020年）現在、新型コロナウイルス感染症の拡大により、インバウンド観光客は減少しているが、ウィズコロナ・アフターコロナにおいては再び増加していくことが想定されるため、国外はもちろん、県外からの観光客の誘致を推進し、交流人口の拡大を図るためには、隣接県域を含めた世界遺産や国立公園等の観光地へのアクセス性を高める広域交通体系のネットワーク化や、外国人観光客に向けた案内標識の多言語化、アクティビティ環境の整備等が重要となる。

### 【取組⑩】

県境部における広域的な交流を支え、鉄道駅や空港からの2次交通の充実を促進するなど、交流拡大を支援する交流・観光拠点間の移動を円滑にする道路ネットワークの整備を図る。また、来訪者（訪日外国人）の満足度向上に資する案内標識の多言語化、「つくば霞ヶ浦りんりんロード」などサイクリング環境の整備等、道路環境の整備を図る。



出典：茨城県道路建設課、港湾課

▲海外からの周遊ツアー催行数



出典：空港管理状況調査、茨城空港HP

▲茨城空港の定期便数と定期便旅客数



## 3 広域的な道路交通の基本方針

本県の将来像に基づいた、茨城県の広域的な道路交通の整備に求められる方向性について、前述において課題と取組を整理した結果を踏まえ、広域的な道路交通の基本方針を「広域道路ネットワーク」、「交通・防災拠点」、「ICT交通マネジメント」の3つの視点で整理する。

### (1) 広域道路ネットワーク

#### ○ 地域の骨格となる幹線道路の整備

県土の均衡ある発展を支える基盤となる道路ネットワークの基幹として、高規格幹線道路等の未供用区間や暫定区間の早期整備、計画路線の早期開通を推進する。

#### ○ 他県との交流を促進し、連携を強化する幹線道路の整備

北関東新産業東西軸の中心軸となる北関東自動車道、首都圏ゴールデンリングを形成する首都圏中央連絡道路、県北地域の広域対流圏を形成する幹線道路など、他県の主要都市（宇都宮市、郡山市、太田市等）との交流を促進し、連携を強化する幹線道路やそのアクセス道路の整備を推進する。

#### ○ 都市、物流、交流・観光の拠点を結ぶ幹線道路の整備

県内の都市拠点・物流拠点（空港・港湾）間や観光地間と高速道路 IC を結ぶ、高規格幹線道路と一体となったネットワークを形成する幹線道路や、その幹線道路と拠点とのアクセス道路の整備を推進する。

#### ○ 都市圏の円滑な交通をもたらす、発展を支援する幹線道路の整備

県内の水戸市・つくば市を中心とした都市圏の交通円滑化を図る、環状道路や都市間連絡道路等の幹線道路の整備を推進する。

#### ○ 緊急輸送道路や、脆弱区間に対する代替路、災害時の補完路となる路線・区間の整備

緊急輸送道路等や、地震をはじめとした災害によって、通行不可能・通行止めとなる区間に対する代替路、基幹道路と防災拠点を接続する補完路となる路線・区間の強化・整備を推進する。



## (2) 交通・防災拠点

### ○地域の主要な交通拠点に関する道路と各交通機関の連携強化

観光来訪者の交通利便性の向上や周辺道路の交通課題の解消を図るため、多様な交通モード間の接続の強化（モーダルコネクト強化）を図る、地域の中心的な役割を担う交通拠点や各交通機関（自転車・バス等）への乗継拠点等の整備を推進する。

### ○防災機能を備えた「道の駅」の整備推進と防災拠点（SA・PA、道の駅等）へのアクセス強化推進

災害時に広域的な復旧・復興支援拠点となる「道の駅」について、ハード・ソフト両面から防災拠点としての機能強化を推進するとともに、SA・PA、道の駅等、既存ストックを有効活用するため、防災拠点（SA・PA、道の駅等）へのアクセス強化を推進する。

## (3) ICT 交通マネジメント

### ○道路交通サービス向上のための情報収集・利活用を推進

前述の施策を効率的・効果的に推進するため、ETC2.0や民間プローブデータなど、交通ビッグデータを活用し、市街地や隣接県との広域的な道路交通の実態把握や、行楽シーズンにおける観光地周辺の自動車の行動分析を行い、県内の円滑な交通の実現を目指す。

### ○新たな交通体系の実用化促進

新たなモビリティサービスや自動運転システムの実証実験を重ね、革新的な技術を積極的に活用した、AI によるタクシー配車サービスや自動運転バスの運行など、地域交通を支える新たな交通体系の構築、実用化を促進する。



## 1 広域道路ネットワーク計画

本県は首都圏北東部に位置し、都心から放射状に広がる幹線道路と、それらを結ぶ環状道路が基幹的な道路であり、整備が進められてきた。

茨城県の将来像、「活力があり、県民が日本一幸せな県」を目指すためには、更なる広域的な道路交通の整備が求められる。

本計画では、これまでのビジョンを踏まえ、高速道路等の高規格道路や直轄国道等の基幹的な道路を主として、それらと一体的にネットワークを形成する補助国道等を含めた道路で構成される広域道路ネットワーク整備の方針を定める。

本県の広域道路ネットワークは、国の定義する「高規格道路」と「一般広域道路」、県内の広域的な道路交通を補完する「その他の広域的道路」とする。

### (ア) 高規格道路

平常時・災害時を問わない安定的な輸送、交通事故に対する安全性、自動運転等の将来のモビリティへの備えを確保するために必要な道路であり、中枢中核都市や連携中枢都市圏、定住自立圏などブロック都市間を連絡する道路、ブロック都市圏内の高規格幹線道路 IC を含む拠点や中心都市を環状に連絡する道路、上記道路と重要な空港・港湾を連絡する道路を指す。

平常時は人流・物流の円滑化や活性化によって我が国の経済活動を支え、災害時は迅速な復旧・復興を図るため、主要な都市や重要な空港・港湾を連絡するなど、高速自動車国道を含め、これと一体となって機能する、もしくはこれらを補完して機能する広域的な道路ネットワークを構成する道路であり、交通量が多い主要道路との交差点の立体化や沿道の土地利用状況等を踏まえた沿道アクセスコントロール等を図ることにより、求められるサービス速度（概ね60km/h以上）の確保等を図る。

高規格道路としての役割が期待されるものの、起終点が決まっていない等、個別路線の調査に着手している段階のない道路は構想路線として整理する。

### (イ) 一般広域道路

平常時・災害時を問わない安定的な輸送、交通事故に対する安全性、自動運転等の将来のモビリティへの備えを確保するために必要な道路であり、上記の高規格道路を補完する道路、または広域交通の拠点となる都市を効率的かつ効果的に連絡する道路、上記道路と重要な空港・港湾等を連絡する道路のうち、高規格道路を除く道路を指す。

特に課題の大きい区間において、部分的に改良等を行い、求められるサービス速度（概ね40km/h以上）の確保等を図る。

### (ウ) その他の広域的道路

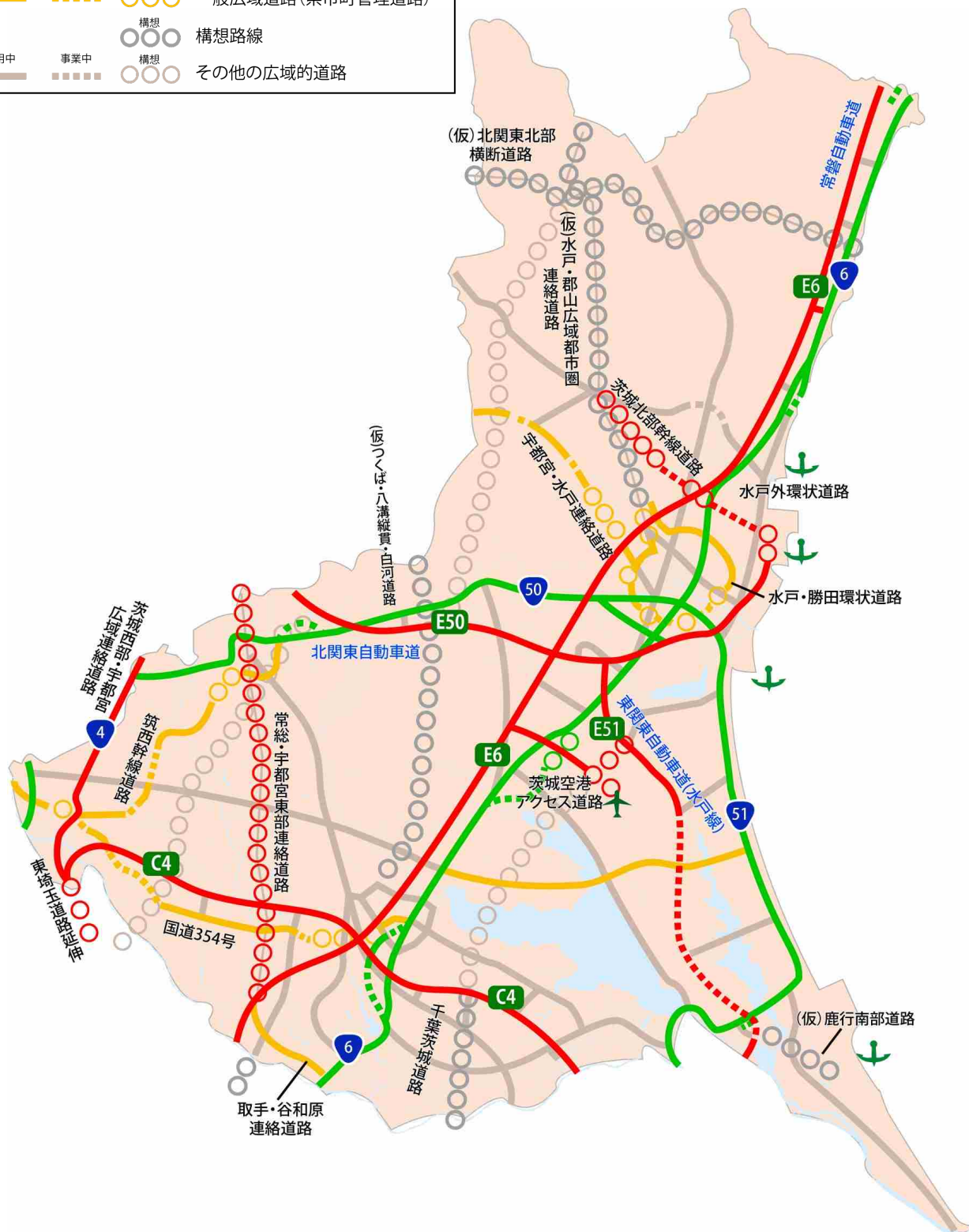
上記(ア)(イ)以外の道路で、補助国道及び県道等から成り、主要な都市拠点を接続する道路等を指す。



# 広域道路交通計画



凡例			
供用中	事業中	調査中	高規格道路
供用中	事業中	調査中	一般広域道路(直轄国道)
供用中	事業中	調査中	一般広域道路(県市町管理道路)
	構想		構想路線
供用中	事業中	構想	その他の広域的道路



▲茨城県広域道路ネットワーク計画



# 広域道路交通計画



No.	路線名	広域道路 ネットワーク区間	高規格道路	一般広域道路	構想路線	その他の広域的道路
1	常磐自動車道	県内全区間	県内全区間	-	-	-
2	北関東自動車道					
3	東関東自動車道(水戸線)					
4	首都圏中央連絡自動車道					
5	茨城北部幹線道路	県内全区間	-	-	-	-
6	水戸外環状道路					
7	茨城空港アクセス道路					
8	常総・宇都宮東部連絡道路					
9	茨城西部・宇都宮広域連絡道路					
10	宇都宮・水戸連絡道路					
11	水戸・勝田環状道路					
12	筑西幹線道路					
13	取手・谷和原連絡道路					
14	(仮)北関東北部横断道路					
15	(仮)水戸・郡山広域都市圏連絡道路	-	-	-	県内全区間	-
16	(仮)つば・八溝縦貫・白河道路	-	-	-	-	-
17	(仮)鹿行南部道路	-	-	-	-	-
18	千葉茨城道路	-	-	-	-	-
19	都市幹線道路	県内全区間	-	-	-	県内全区間
20	国道4号	県内全区間(現道)	-	県内全区間(現道)	-	-
21	国道6号	県内全区間	-	県内全区間	-	-
22	国道50号					
23	国道51号					
24	国道118号					
25	国道124号					
26	国道125号	国道50号～水戸・勝田環状道路	-	-	-	国道50号～水戸・勝田環状道路
27	国道245号	千葉県境～国道51号	-	-	-	千葉県境～国道51号
28	国道293号	国道51号～国道6号・国道6号～国道4号	-	-	-	国道51号～国道6号・国道6号～国道4号
29	国道349号	国道51号～国道6号	-	-	-	国道51号～国道6号
30	国道354号	国道118号～福島県境	-	-	-	国道118号～福島県境
31	国道354号	埼玉県境～国道6号・国道6号～国道51号	-	埼玉県境～国道6号・国道6号～国道51号	-	-
32	国道355号	国道51号～国道50号	-	-	-	国道51号～国道50号
33	国道408号	千葉県境～国道125号	-	-	-	千葉県境～国道125号
34	県道水戸鉾田佐原線(県道2号)	国道51号～県道茨城鹿島線	-	-	-	国道51号～県道茨城鹿島線
35	県道竜ヶ崎潮来線(県道5号)	県道土浦竜ヶ崎線～国道125号	-	-	-	県道土浦竜ヶ崎線～国道125号
36	県道石岡筑西線(県道7号)	県道筑西つば線～国道50号	-	-	-	県道筑西つば線～国道50号
37	県道筑西つば線(県道14号)	県道石岡筑西線～国道125号	-	-	-	県道石岡筑西線～国道125号
38	県道大洗友部線(県道16号)	国道51号～県道水戸神栖線・国道6号～県道玉里水戸線	-	-	-	国道51号～県道水戸神栖線・国道6号～県道玉里水戸線
39	県道茨城鹿島線(県道18号)	県道宮ヶ崎小幡線～茨城空港北IC・県道鉾田茨城線～県道水戸鉾田佐原線	-	-	-	県道宮ヶ崎小幡線～茨城空港北IC・県道鉾田茨城線～県道水戸鉾田佐原線
40	県道取手つば線(県道19号)	国道6号～国道408号	-	-	-	国道6号～国道408号
41	県道結城坂東線(県道20号)	坂東IC～国道354号	-	-	-	坂東IC～国道354号
42	県道常陸大宮御前山線(県道21号)	県内全区間	-	-	-	県内全区間
43	県道北茨城大子線(県道22号)	国道6号～県道北茨城インター線	-	-	-	国道6号～県道北茨城インター線
44	県道土浦境線(県道24号)	国道125号～県道花室牛久線	-	-	-	国道125号～県道花室牛久線
45	県道土浦稲敷線(県道25号)	国道6号～県道土浦竜ヶ崎線	-	-	-	国道6号～県道土浦竜ヶ崎線
46	県道竜ヶ崎阿見線(県道34号)	国道408号～阿見東IC	-	-	-	国道408号～阿見東IC
47	県道日立山方線(県道36号)	国道6号～日立中央インター線	-	-	-	国道6号～日立中央インター線
48	県道那珂湊那珂線(県道38号)	県道水戸勝田那珂湊線～水戸・勝田環状道路	-	-	-	県道水戸勝田那珂湊線～水戸・勝田環状道路
49	県道茨城岩間線(県道43号)	国道6号～岩間IC	-	-	-	国道6号～岩間IC
50	県道土浦竜ヶ崎線(県道48号)	国道125号～県道土浦稲敷線・牛久阿見IC～国道408号・県道八代庄兵衛新田線～県道竜ヶ崎潮来線	-	-	-	国道125号～県道土浦稲敷線・牛久阿見IC～国道408号・県道八代庄兵衛新田線～県道竜ヶ崎潮来線
51	県道江戸崎新利根線(県道49号)	稲敷IC～国道125号	-	-	-	稲敷IC～国道125号
52	県道水戸神栖線(県道50号)	国道50号～都市計画道路梅香下干波線・県道大洗友部線～県道宮ヶ崎小幡線・国道51号～潮来IC	-	-	-	国道50号～都市計画道路梅香下干波線・県道大洗友部線～県道宮ヶ崎小幡線・国道51号～潮来IC
53	県道土浦つば線(県道55号)	国道6号～県道花室牛久線	-	-	-	国道6号～県道花室牛久線
54	県道玉里水戸線(県道59号)	県道大洗友部線～茨城町西IC	-	-	-	県道大洗友部線～茨城町西IC
55	県道水戸勝田那珂湊線(県道63号)	県道那珂湊那珂線～国道245号	-	-	-	県道那珂湊那珂線～国道245号
56	県道土浦笠間線(県道64号)	笠間西IC～国道50号	-	-	-	笠間西IC～国道50号
57	県道那珂湊那珂線(県道65号)	水戸・勝田環状道路～那珂IC	-	-	-	水戸・勝田環状道路～那珂IC
58	県道日立中央インター線(県道66号)	県内全区間	-	-	-	県内全区間
59	県道高萩インター線(県道67号)	国道6号～高萩IC	-	-	-	国道6号～高萩IC
60	県道北茨城インター線(県道69号)	県道北茨城大子線～北茨城IC	-	-	-	県道北茨城大子線～北茨城IC
61	県道江戸崎下総線(県道103号)	県道竜ヶ崎潮来線～稲敷東IC	-	-	-	県道竜ヶ崎潮来線～稲敷東IC
62	県道鉾田茨城線(県道110号)	県道茨城鹿島線～鉾田IC	-	-	-	県道茨城鹿島線～鉾田IC
63	県道長岡水戸線(県道180号)	国道6号～都市計画道路梅香下干波線	-	-	-	国道6号～都市計画道路梅香下干波線
64	県道宮ヶ崎小幡線(県道181号)	県道水戸神栖線～県道茨城鹿島線	-	-	-	県道水戸神栖線～県道茨城鹿島線
65	県道荒井行方線(県道186号)	国道51号～(仮)麻生IC	-	-	-	国道51号～(仮)麻生IC
66	県道花室牛久線(県道237号)	県内全区間	-	-	-	県内全区間
67	県道八代庄兵衛新田線(県道243号)	県道土浦竜ヶ崎線～国道6号	-	-	-	県道土浦竜ヶ崎線～国道6号
68	都市計画道路梅香下干波線(3・3・16号線)	県道水戸神栖線～県道長岡水戸線	-	-	-	県道水戸神栖線～県道長岡水戸線
69	東埼玉道路延伸	県内全区間	県内全区間	-	-	-

▲茨城県広域道路ネットワーク計画 一覧



## 2 交通・防災拠点計画

### (1) 地域の主要な交通拠点に関する道路と各交通機関の連携強化

地域の中心的な役割を担う主要鉄道駅等の交通拠点について、都市間の交流・連携を促進し、観光来訪者の交通利便性の向上や周辺道路の交通課題の解消を図るなど、交通結節点における歩行者、自転車、自家用車、公共交通等の乗換のシームレス化を推進し、多様な交通モード間の接続の強化(モーダルコネク特強化)に取り組む。

駅前広場の整備・改良を進めるとともに、「道の駅」に高速バス停を設置して駐車場をパークアンドライド用にも活用を図る他、駅に近接してレンタサイクルが利用しやすいサイクリング拠点施設の整備、既存のバスターミナルの機能強化や、交通拠点施設間の連携による地域拠点機能強化等、道路空間を活用したモーダル強化施策を推進、促進する。また、駐車場料金と公共交通運賃がセットになった割引サービスについても検討を促進するなど、ハード面に加えてソフト面での対策にも取り組む。

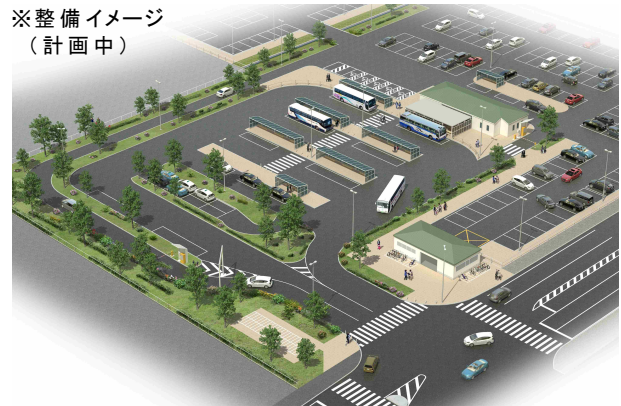
一方、自動車依存の高い本県においては、将来の交通需要の増加を見据えて、高速道路利用者の利便性向上、地域の活性化、物流の効率化などが期待されるスマートICの整備を併せて推進し、高速道路と一般道路の連携強化を図る。



▲駅前広場にラウンドアバウトを整備して交通円滑化を達成した事例(常陸多賀駅)

出典：日立市ホームページ

※整備イメージ  
(計画中)



▲「バスTAKO」整備イメージ(計画中)



▲道の駅に高速バス停とパークアンドライド駐車場を整備した事例(ひたちおおた)



▲常磐道 水戸北スマートインターチェンジ(全国初の本線直結型)





## (2) 防災機能を備えた「道の駅」の整備推進と防災拠点（SA・PA、道の駅等）へのアクセス強化推進

道の駅については、近年、基本機能である休憩機能、情報発信機能、地域連携機能の他、防災機能が期待されている。そのため、災害直後には地域の避難所として貢献するとともに、広域的な被災地の復旧・復興の支援拠点として、道の駅設置者である市町村と連携を図りながら緊急物資の集積・分配や、自衛隊・消防・警察等の救援活動等の拠点となるように整備を推進する。

防災機能としては、BCP 策定等による災害時の体制づくりや、防災設備の整備や拡充など、ハード・ソフト両面から整備を推進する。なお、今後は県内の道の駅において、既設・新設に関わらず、防災施設の整備や拡充を図ることにより、広域防災拠点としての機能を備えた道の駅整備を推進する。また、SA・PA や道の駅等、既存ストックを有効活用するため、スマート IC の整備やアクセス道路の整備など防災拠点（SA・PA、道の駅等）へのアクセス強化を図る。



(耐震性貯水槽)



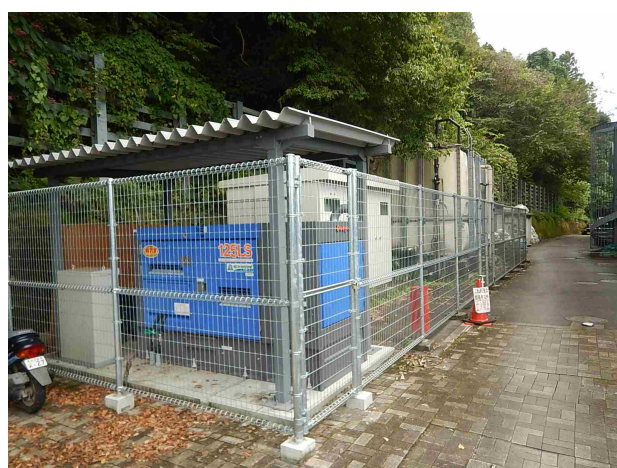
(非常用発電装置)

▲道の駅の防災施設の例(道の駅グランテラス筑西)



(防災倉庫)

▲道の駅の防災施設の例  
(道の駅常陸大宮)



(非常用発電装置)

▲道の駅の防災施設の例  
(道の駅奥久慈だいで)



## 3 ICT 交通マネジメント計画

### (1) 道路交通サービス向上のための情報収集・利活用を推進

ETC2.0を含む革新的な技術を積極的に活用した交通マネジメントを推進する。茨城県公共交通活性化指針(2016.3)に基づき、バス専用レーンの設置や、バス等の運行情報を集積することでリアルタイムの情報発信や公共交通を優先した信号制御等を行う公共車両優先システム(PTPS)の導入を検討するなど、県民の暮らしを支える利便性の高い地域公共交通ネットワークの構築や、活発な交流を支える広域公共交通ネットワークの形成を目指す。

自動車の走行履歴等を収集したプローブデータ等の交通ビッグデータの利活用を推進し、交通ビッグデータの分析から道路の実態把握や自動車の行動分析を行う。また、地元市町村と連携し、行楽シーズン等の混雑が激しくなると予想されるエリアでは、ルート別の所要時間や混雑状況を把握し、渋滞回避ルート等の情報を発信することで、経路分散による混雑の緩和が期待される。その他、渋滞回避ルートとなる有料道路において、施設と連携した無料通行券の配布や、期間限定の通行料金の無料化などについて財政上の負担も考慮した上で、効果的に実施することで、交通需要の分散を図り、交通の円滑化を目指す。



出典：筑波山周辺渋滞対策協議会(2021.2)

#### ▲リアルタイム混雑情報の提供(筑波山)

**有料道路利用促進キャンペーン**

今度の休みは**有料道路**を利用して出かけよう!

令和2年 9月5日～12月6日 までの土日祝日

期間中、協力施設へ入場された方に、下記有料道路の**共通休日特別通行券(片道無料)**を呈呈します。ご希望の方は、施設の案内所・インフォメーション等にお申し出ください。(数に限りがありますので、なくなり次第終了)

**協力施設**

- ミュージアムパーク茨城県自然博物館
- 牛久大仏
- こもれび森のイバライド
- 道の駅しもつま
- 坂東市観光交流センター秀緑
- 水海道あすなるの里
- ポケットファームとどきとどきつくば牛久店
- 牛久シャトー
- 予約線平和記念館
- 水海道風土博物館 坂野家住宅
- 常総市地域交流センター(豊田城)
- 千葉県立関宿城博物館
- 千葉県立房総のむら
- 成田ゆめ牧場

**有料道路協力施設 アクセスマップ**

有料道路で 快適な旅を

※共通休日特別通行券で通行できる車両は「普通自動車・軽自動車」です。  
 ※配布期間は、令和2年9月5日～12月6日までの土日祝日です。(数に限りがありますので、なくなり次第終了となります。)  
 ※共通休日特別通行券の**有効期限は令和2年12月27日まで**となります。(土日祝日のみ使用可能です。)  
 ※車両1台につき1枚の制限となります。  
 ※新型コロナウイルス感染拡大に伴い、営業日・営業時間については、各施設にお問い合わせください。

茨城県道路公社 TEL.029-301-1131 FAX.029-301-1140 URL http://www.i-road.or.jp/

出典：茨城県道路公社 HP

#### ▲有料道路における料金施策事例



# 広域道路交通計画



## (2) 新たな交通体系の実用化促進

本県では、地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービスである MaaS プロジェクトについて、地域版 MaaS のモデルケースの構築を目指して、実証実験が実施される。2020年12月時点では、ひたち圏域（日立市、高萩市、ひたちなか市、東海村）で実証実験が実施され、土浦市では実証実験を実施に向けた準備が進められている。

また、境町では2020年11月に自動運転バスの定常運行が開始されている。今後の自動運転社会を見据えて、県内での自動運転システムの実証実験に参加するなど、自動運転サービスの事業性向上とさらなるサービス展開を目指す。

さらに県では今後、鹿島アントラーズや国、地元市と協力し、公共交通の利用促進を見据えたバスレーン設置の社会実験を行う予定であり、カシマサッカースタジアム周辺における渋滞解消を目指す。



出典：ひたち圏域新モビリティサービス推進協議会（2020.12）

### ▲ひたち圏域 MaaS での実証実験



出典：境町 HP

### ▲境町で定常運行する自動運転バスと運行ルート(往復約5km)

## 茨城県広域道路交通計画

---

令和3年(2021年)6月

茨城県土木部道路維持課

道路保全強化推進室

〒310-8555 茨城県水戸市笠原町978番6号

TEL:029-301-4445 FAX:029-301-4469

【茨城県土木部道路維持課のホームページ】

<http://www.pref.ibaraki.jp/soshiki/doboku/doiiji/index.html>