

平成27年度 福島県渋滞対策連絡協議会

日時：平成27年8月25日（火）

13：30～15：30

場所：福島河川国道事務所 3階 大会議室

次 第

1. 開 会

2. 挨拶 会長 福島河川国道事務所長

3. 議 事

- (1) 渋滞箇所のモニタリング状況について
- (2) ワーキンググループでの検討状況について
- (3) その他

4. 閉 会

平成27年度 福島県渋滞対策連絡協議会 出席者名簿

	所 属	役 職	氏 名	代理出席	
会長	国土交通省 東北地方整備局	福島河川国道事務所長	永尾 慎一郎		
副会長	福島県	土木部 道路計画課長	佐藤 幸一		
委員	国土交通省 東北運輸局	福島運輸支局 首席運輸企画専門官	関根 明夫		
〃	国土交通省 東北地方整備局	企画部 広域計画課長	藤原 裕	欠席	
〃	〃	道路部 道路計画第一課長	金森 滋	欠席	
〃	〃	道路部 道路計画第二課長	森 日吉		
〃	〃	道路部 地域道路課長	赤森 充	欠席	
〃	〃	道路部 交通対策課長	金ヶ瀬 光正	欠席	
〃	〃	郡山国道事務所長	原田 吉信	副所長	中村 幹男
〃	〃	磐城国道事務所長	坂井 康一		
〃	福島県	土木部 道路整備課長	井戸川 伸		
〃	〃	土木部 まちづくり推進課長	諏江 勇	副課長兼主任主査	外川 泰司
〃	福島県 警察本部	交通部 交通規制課長	菅野 紀之	交通管制主任主査	山田 学
〃	福島市	建設部長	鈴木 信良	幹線高速道路課長	加藤 憲治
〃	会津若松市	建設部長	浅川 和洋	道路建設課長	小林 英俊
〃	郡山市	建設交通部長	村上 一郎	建設交通部次長	金成 鉄也
〃	いわき市	土木部長	松本 守利	土木部次長	上遠野 裕之
〃	白河市	建設部長	鈴木 伸夫	建設部次長	坂上 義之
〃	喜多方市	建設部長	物江 龍雄		
〃	相馬市	建設部長	中西 健一郎	建設部次長	佐々木 洋一
〃	南相馬市	建設部長	菅原 道義		
〃	東日本高速道路(株) 東北支社	管理事業部 道路管制センター 交通技術課長	阿部 重雄		
〃	(社) 福島県バス協会	専務理事	宍戸紳一郎	係長	高野 かおる
〃	(社) 福島県トラック協会	専務理事	荒川 孝一	事務局長	山田 幸雄
〃	(社) 福島県タクシー協会	専務理事	菊田 善昭		
事務局	国土交通省 東北地方整備局	福島河川国道事務所 調査第二課			
	国土交通省 東北地方整備局	郡山国道事務所 調査課			
	国土交通省 東北地方整備局	磐城国道事務所 調査課			
	福島県 土木部	道路計画課			
	福島県 土木部	道路整備課			
	福島県 土木部	まちづくり推進課			

平成27年度 福島県渋滞対策連絡協議会 配席図

《会長》
東北地方整備局
福島河川国道事務所長
永尾 慎一郎

出入り口

《副会長》
福島県 土木部 道路計画課長
佐藤 幸一

東北運輸局 福島運輸支局
首席運輸企画専門官
関根 明夫

東北地方整備局 道路部
道路計画第二課長
森 日吉

東北地方整備局
郡山国道事務所長 原田吉信
(代理)副所長 中村 幹男

東北地方整備局
磐城国道事務所長
坂井 康一

福島県 土木部
道路整備課長
井戸川 伸

福島県 土木部
まちづくり推進課長 諏江 勇
(代理)副課長兼主任主査 外川 泰司

福島県警察本部 交通部
交通規制課長 菅野 紀之
(代理)交通管制主任主査 山田 学

東日本高速道路(株)東北支社
管理事業部 交通技術課長
阿部 重雄

南相馬市 建設部長
菅原 道義

福島県バス協会
専務理事 宍戸 紳一郎
(代理)係長 高野 かおる

福島県トラック協会
専務理事 荒川 孝一
(代理)事務局長 山田 幸雄

福島県タクシー協会 専務理事
菊田 善昭

福島市 建設部長 鈴木 信良
(代理)幹線高速道路課長
加藤 憲治

会津若松市 建設部長 浅川 和洋
(代理)道路建設課長
小林 英俊

郡山市 建設交通部長 村上 一郎
(代理)建設交通部 次長
金成 鉄也

いわき市 土木部長 松本 守利
(代理)土木部次長 上遠野 裕之

白河市 建設部長 鈴木 信夫
(代理)建設部次長 坂上 義之

喜多方市 建設部長
物江 龍雄

相馬市 建設部長 中西 健一郎
(代理)建設部参事 佐々木 洋一

出入り口

※青字は代理出席者

福島県渋滞対策連絡協議会 委員名簿

	所 属	役 職	氏 名
会長	国土交通省 東北地方整備局	福島河川国道事務所長	永尾 慎一郎
副会長	福島県	土木部 道路計画課長	佐藤 幸一
委員	国土交通省 東北運輸局	福島運輸支局 首席運輸企画専門官	関根 明夫
〃	国土交通省 東北地方整備局	企画部 広域計画課長	藤原 裕
〃	〃	道路部 道路計画第一課長	金森 滋
〃	〃	道路部 道路計画第二課長	森 日吉
〃	〃	道路部 地域道路課長	赤森 充
〃	〃	道路部 交通対策課長	金ヶ瀬 光正
〃	〃	郡山国道事務所長	原田 吉信
〃	〃	磐城国道事務所長	坂井 康一
〃	福島県	土木部 道路整備課長	井戸川 伸
〃	〃	土木部 まちづくり推進課長	諏江 勇
〃	福島県 警察本部	交通部 交通規制課長	菅野 紀之
〃	福島市	建設部長	鈴木 信良
〃	会津若松市	建設部長	浅川 和洋
〃	郡山市	建設交通部長	村上 一郎
〃	いわき市	土木部長	松本 守利
〃	白河市	建設部長	鈴木 伸夫
〃	喜多方市	建設部長	物江 龍雄
〃	相馬市	建設部長	中西 健一郎
〃	南相馬市	建設部長	菅原 道義
〃	東日本高速道路(株) 東北支社	管理事業部 道路管制センター 交通技術課長	阿部 重雄
〃	(社) 福島県バス協会	専務理事	宍戸紳一郎
〃	(社) 福島県トラック協会	専務理事	荒川 孝一
〃	(社) 福島県タクシー協会	専務理事	菊田 善昭
事務局	国土交通省 東北地方整備局	福島河川国道事務所 調査第二課	
	国土交通省 東北地方整備局	郡山国道事務所 調査課	
	国土交通省 東北地方整備局	磐城国道事務所 調査課	
	福島県 土木部	道路計画課	
	福島県 土木部	道路整備課	
	福島県 土木部	まちづくり推進課	

福島県渋滞対策連絡協議会 規約

(名 称)

第1条 本会は、「福島県渋滞対策連絡協議会」（以下「協議会」という）と称する

(目 的)

第2条 協議会は、福島県における慢性的な渋滞を解消し円滑な交通流を確保するため、関係機関相互の調整を図りつつ、渋滞対策について総合的な整備計画を策定することを目的とする。

(事 業)

第3条 協議会は、前条の目的を達成するため次の事業を行う。

- (1) 渋滞実態調査の計画・立案及び結果の分析
- (2) 渋滞対策に関する施策の検討
- (3) 渋滞対策に関する整備計画の策定
- (4) その他前条の目的を達成するために必要な事項

(構 成)

第4条 協議会は、国土交通省東北地方整備局・東北運輸局・福島県及び会長が必要と認める機関の職員により構成する。

(協議会)

- 第5条
- 1 協議会に会長をおき、東北地方整備局福島河川国道事務所長がその職務にあたる
 - 2 会長に事故のあるときは、会長があらかじめ指名したものがその職務を代行する
 - 3 会長は、協議会を総括し、協議会を招集する
 - 4 協議会の構成は別表のとおりとする。ただし、必要に応じ会長が指名するものを、委員として参加させることができる
 - 5 協議会は、第3条の事業について基本方針及び重要事項の決定を行う。
 - 6 協議会の下部組織として、都市圏毎に作業部会を設けることができる。

(事務局)

- 第6条
- 1 協議会の運営に係わる事務を行わせるため、事務局を配置する。
 - 2 事務局は、福島河川国道事務所調査第二課、郡山国道事務所調査課、磐城国道事務所調査課、福島県土木部道路計画課、同部道路整備課、同部まちづくり推進課の職員により構成する

付 則 この規約は平成21年6月19日から施行する。

平成27年度

福島県渋滞対策連絡協議会

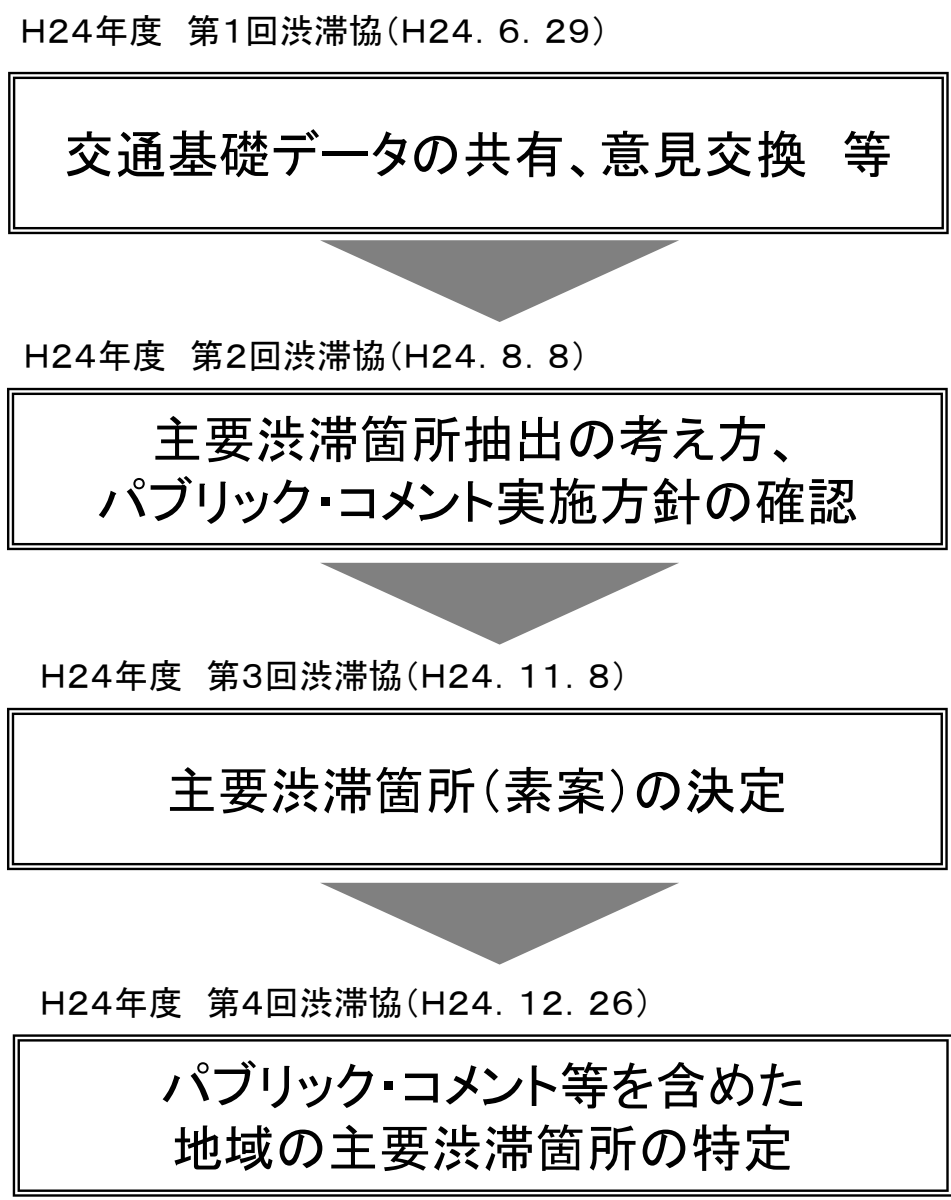
説明資料

平成27年8月

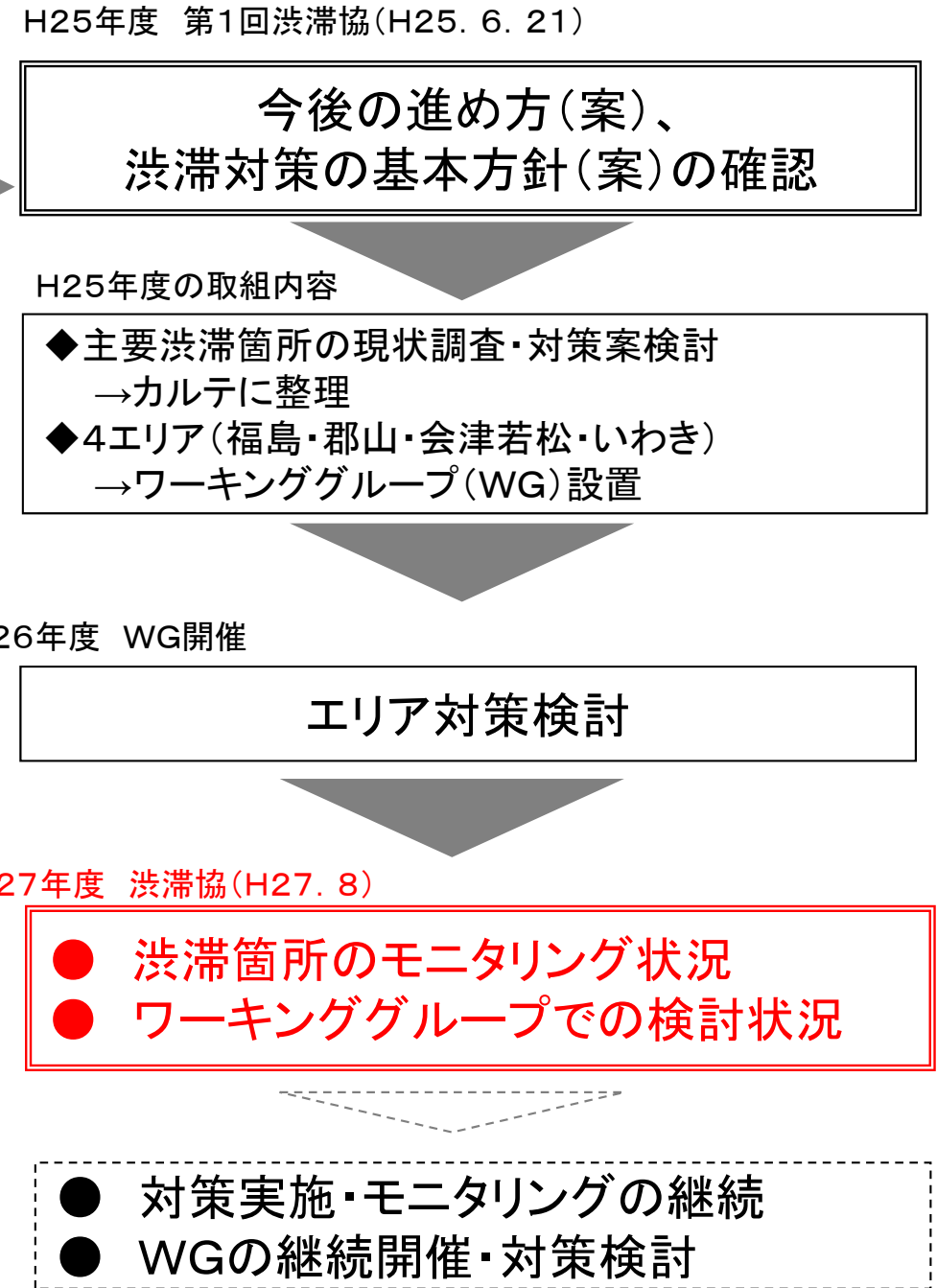
< 目次 >

1. 経緯
2. 主要渋滞箇所のモニタリング状況について
3. ワーキンググループでの検討状況について
4. その他

1. 経緯 ①主要渋滞箇所特定からの流れ



公表(H25. 1. 24)



1. 経緯 ②前回渋滞協(H25. 6)のおさらい

・審議結果は以下のとおり
＜今後の進め方＞

マネジメントサイクルにより、主要渋滞箇所をモニタリングの上、対策を推進

交通・渋滞状況の検証
データ収集・分析、現地確認、地域特性把握等

渋滞協・WGでの議論

必要に応じてパブコメ

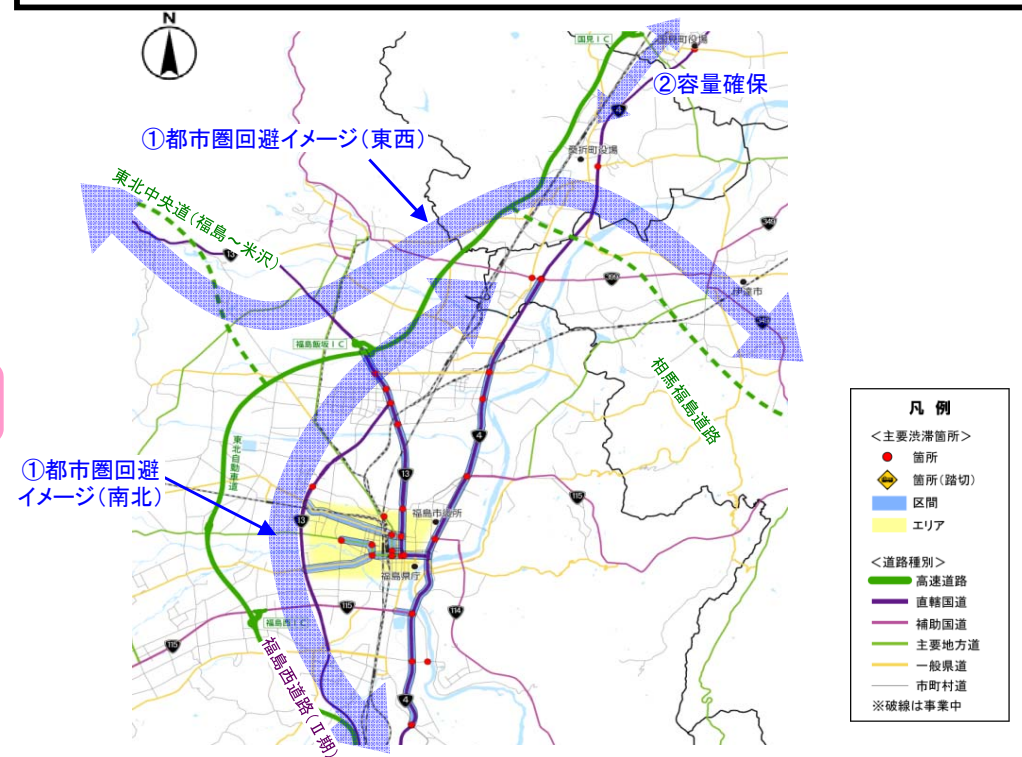
主要渋滞箇所の見直し

ソフト・ハードを含めた対策の検討・実施

モニタリング等による検証

＜渋滞対策の基本方針＞

広域的(全県・福島・郡山・会津若松・いわき)な渋滞対策の基本方針を確認



▲福島市中心部及びその周辺部の基本方針(抜粋)

＜検討課題＞

- ①各主要渋滞箇所に関係する基礎情報を整理する
- ②最新の民間プローブデータ等を用い、主要渋滞箇所の課題を抽出するため、現状把握や渋滞発生要因の分析を行う
- ③ワーキンググループ(WG)の具体的なあり方を検討する
- ④県民に対する進捗状況の打ち出し方を検討する

1. 経緯 ③前回渋滞協での検討課題への対応状況

前回協議会(H25.6)での検討課題に対する対応状況を以下に示す

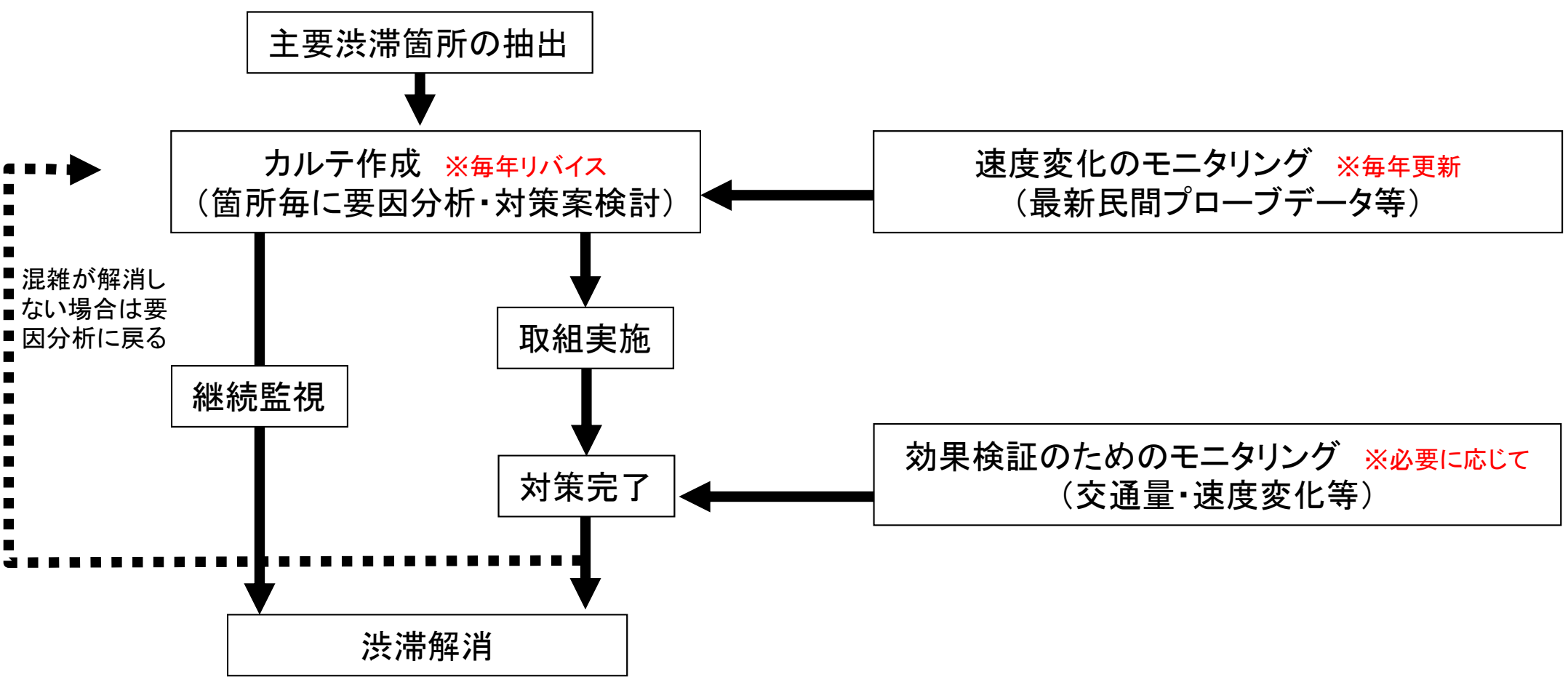
検討課題	対応状況
<p>①各主要渋滞箇所に関する基礎情報を整理する (現在事業中の事業との関連性、ほかの施策(事故危険区間等)による計画との関連性、自治体の都市交通計画等との関連性等を整理するイメージ)</p>	<p>・主要渋滞箇所のモニタリング実施 ・箇所ごとに「現状・渋滞原因」「対策案」をカルテに整理</p> <p>※ 平成25・26年度: 各道路管理者で作成し、継続的に更新を図っている</p>
<p>②最新の民間プローブデータ等を用い、主要渋滞箇所の課題を抽出するため、現状把握や渋滞発生要因の分析を行う (バイパス整備、交差点改良、ソフト対策等の対応策については、各関係者が協力して検討を行う)</p>	
<p>③ワーキンググループの具体的なあり方を検討する (都市中心部の渋滞緩和を目的とするため、個々の対策での効果は期待できないため、各関係者が連携し、対策を進める枠組み等を設定する)</p>	<p>4エリア(福島・郡山・いわき・会津若松)で、WG※を開催し、渋滞対策検討</p> <p>※ 平成25年度:第1回WG開催 平成26年度:第2回WG開催</p>
<p>④県民に対する進捗状況の打ち出し方を検討する (県民がその進捗を実感できるような、分かりやすい打ち出し方を定期的に実施するイメージ)</p>	<p>HPによる情報共有</p> <p>※ 平成26年度に福島河川国道HP内に専用HPを設置</p>

2. 渋滞箇所のモニタリング状況について ①カルテの作成

- ・各主要渋滞箇所の対策検討についてカルテ管理により行う。
- ・毎年熟度向上・リバイス (年1回を想定)
- ・カルテの更新に合わせ、速度変化のモニタリングや効果検証のモニタリングを客観的データを用いて実施

①カルテの作成・更新

②モニタリング (民間プローブデータ等)



2. 渋滞箇所のモニタリング状況について ①カルテの作成

・カルテ構成は、以下の2枚構成。各道路管理者が作成。

- 本編 : 対策案(長期・短期)と要因分析とまとめ
- バックデータ編 : 要因分析(速度や交通量の変遷、現地調査結果等)

要因分析に見合った対策案を短期・長期別に立案する
(基本的に、短期案は当該箇所、長期案は区間全体の解消案を立案)

速度データの変遷や現地状況の変化などをモニタリングし、
バックデータ編で管理。毎年リバイス。それをベースに本編にて要因分析をとりまとめ。

本編

バックデータ編

2. 渋滞箇所のモニタリング状況について ①主要渋滞箇所のモニタリング

○速度変化のモニタリング(最新民間プロデータ等)

・福島県内における主要渋滞箇所は以下のとおり。

◎一般道:143箇所



●エリア:4エリア ※24区間(37箇所)と8箇所を含む

●区間:26区間 ※43箇所を含む

●箇所:55箇所

・主要渋滞箇所の速度変化をモニタリング(H26年度)。

・福島県内143箇所の主要渋滞箇所のうち、渋滞方向が減少している箇所は21箇所。

⇒対策実施状況等を踏まえたモニタリング(効果検証)を継続

主要渋滞箇所の選定要件を満たしている箇所
福島県内 143箇所
主要渋滞箇所の選定要件を満たさない箇所
福島県内 0箇所



渋滞方向が減少している箇所
福島県内 21箇所

2. 渋滞箇所のモニタリング状況について ②対策後のモニタリング

○効果検証ためのモニタリング(交通量・速度変化等)

- ・代表的なモニタリング箇所として、主要渋滞箇所特定時(H25.1)以降に開通した主要渋滞箇所に関連する事業と検証結果を以下に示す。
- ※詳細は、次のページ以降

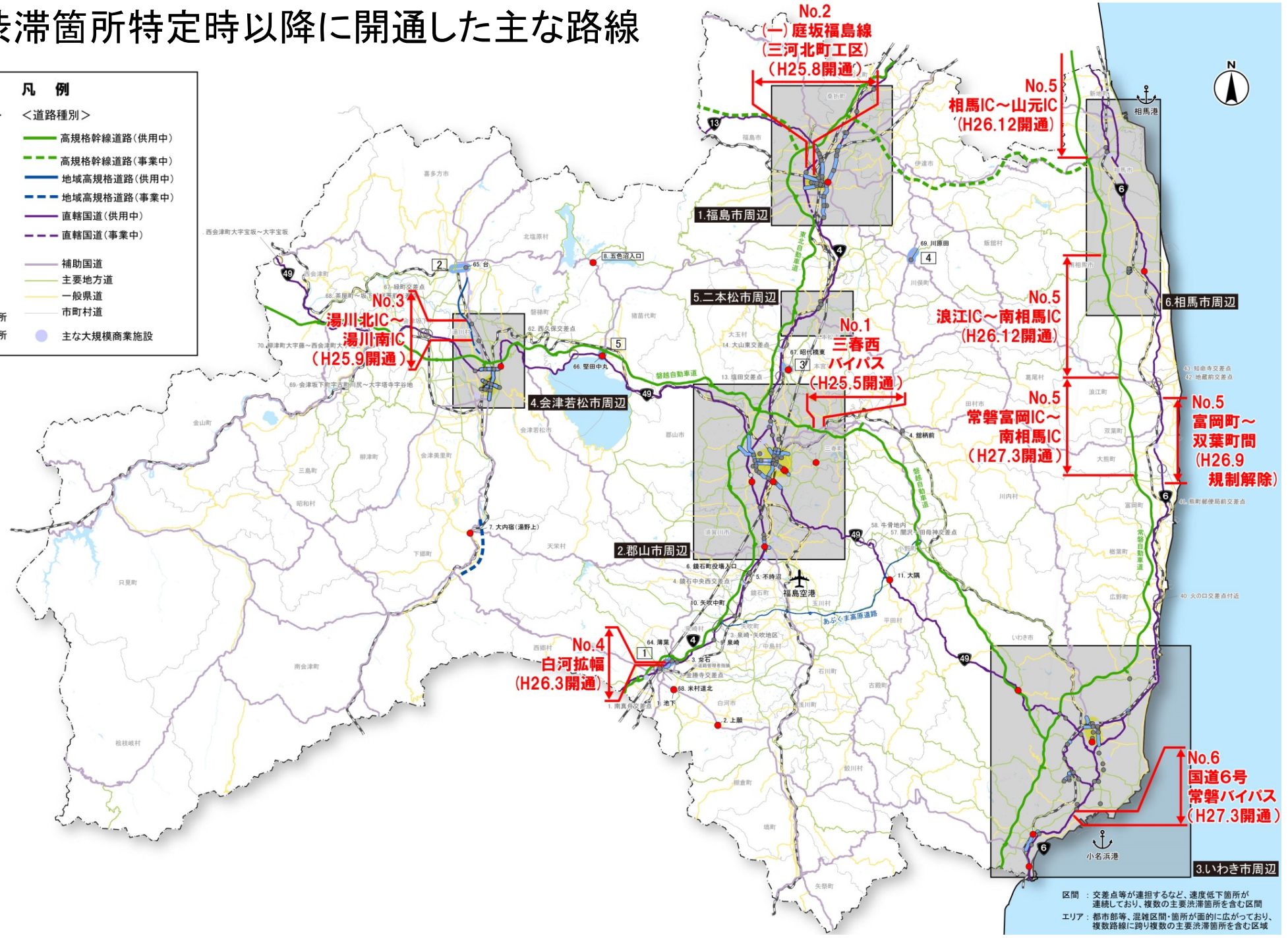
No.	年度	事業主体	事業名		供用日	整備概要	効果検証結果
1	H25	福島県	国道288号	三春西バイパス	H25.5	L=1.9kmバイパス整備	<ul style="list-style-type: none"> ・BPへ交通転換、現道の交通量減少 ・端末部は渋滞が継続 →追加対策検討実施中
2	H25	福島県	(一)庭坂福島線	三河北町工区	H25.8	別線整備	<ul style="list-style-type: none"> ・区間速度は改善 →全線開通に向けて、渋滞箇所のモニタリング継続
3	H25	郡山国道	会津縦貫北道路	湯川北IC～湯川南IC	H25.9	L=2.2km	<ul style="list-style-type: none"> ・交通転換により渋滞緩和傾向 →引き続き全線開通に向けて整備推進
4	H25	郡山国道	国道4号	白河拡幅	H26.3	L=0.5km 4車線拡幅	<ul style="list-style-type: none"> ・渋滞緩和傾向だが、渋滞残る →引き続き全線開通に向けて整備推進
5	H26	磐城国道	国道6号	富岡町～双葉町間	H26.9	L=14.1km 規制解除	<ul style="list-style-type: none"> ・国道6号の交通量減少 →全線開通後の状況をモニタリング
	H26	NEXCO 東日本	常磐自動車道	浪江IC～南相馬IC 相馬IC～山元IC	H26.12	L=18.4km 2車線 L=23.3km 2車線	<ul style="list-style-type: none"> ・東北道・国道4号側の交通量変化なし →全線開通後の状況をモニタリング →観光期(GW等)の改善状況を継続的にモニタリング
	H26	NEXCO 東日本	常磐自動車道	浪江IC～常磐富岡IC	H27.3	L=14.3km 2車線	
6	H26	磐城国道	国道6号	常磐バイパス	H27.3	L=1.3km	<ul style="list-style-type: none"> ・区間速度は改善 →全線開通に向けて、渋滞箇所のモニタリング継続

→ 一定の効果が見られる。事業の推進とモニタリングを継続実施。

2. 渋滞箇所のモニタリング状況について ②対策後のモニタリング

○主要渋滞箇所特定時以降に開通した主な路線

凡例	
● 渋滞方向減少箇所	<道路種別>
■ 区間	— 高規格幹線道路(供用中)
■ エリア	- - 高規格幹線道路(事業中)
○ 事故危険区間	— 地域高規格道路(供用中)
□ 自治体事業箇所	- - 地域高規格道路(事業中)
□ 対抗課事業箇所	— 直轄国道(供用中)
	- - 直轄国道(事業中)
	— 補助国道
	— 主要地方道
	— 一般県道
	— 市町村道
	● 主な大規模商業施設



区間：交差点等が連担するなど、速度低下箇所が連続しており、複数の主要渋滞箇所を含む区間
 エリア：都市部等、混雑区間・箇所が面的に広がっており、複数路線に跨り複数の主要渋滞箇所を含む区域

2. 渋滞箇所のモニタリング状況について ②対策後のモニタリング

No1 国道288号三春西バイパス(H25.5完成)

・富久山バイパス、郡山東バイパスと一体となり、高速道路アクセス性向上、三春町内の渋滞緩和効果を発揮するバイパス事業

・バイパスへの交通転換が図られ現道の交通量は減少
 ・三春街道入口交差点は渋滞解消に至っていないが、ネットワークの延伸効果を引き続きモニタリング



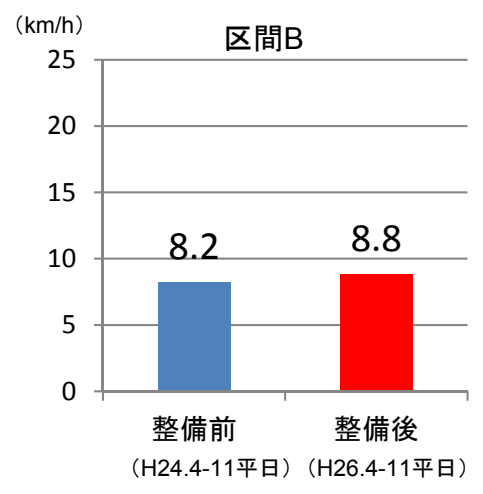
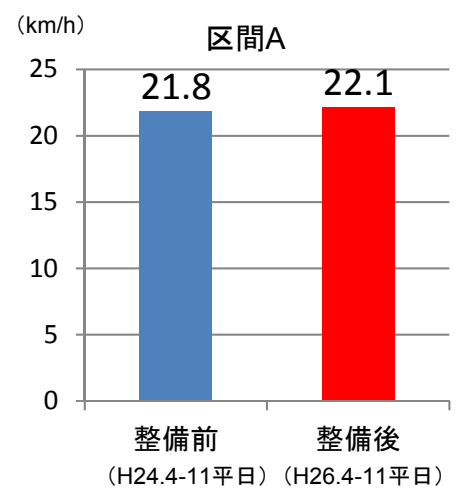
三春街道入口交差点 (国道288号方向)
 ・渋滞長: 300m
 ・通過時間: 4分48秒
 ※H26.10.9 18時台

▲開通前後による交通量比較(12時間)
 地点A: 郡山東バイパス×県道二本松金屋線交差点部 (郡山市富久山町北小泉地内)
 地点B: 国道288号の現道部 (郡山市舞木町宮ノ前地内)

No2 (-)庭坂福島線(三河北町工区)(H25.8完成)

・都心地区のアクセス道路として、市街地の交通混雑緩和と秩序ある発展の促進を目的とした街路事業

・部分開通のため、渋滞箇所の緩和には至らず

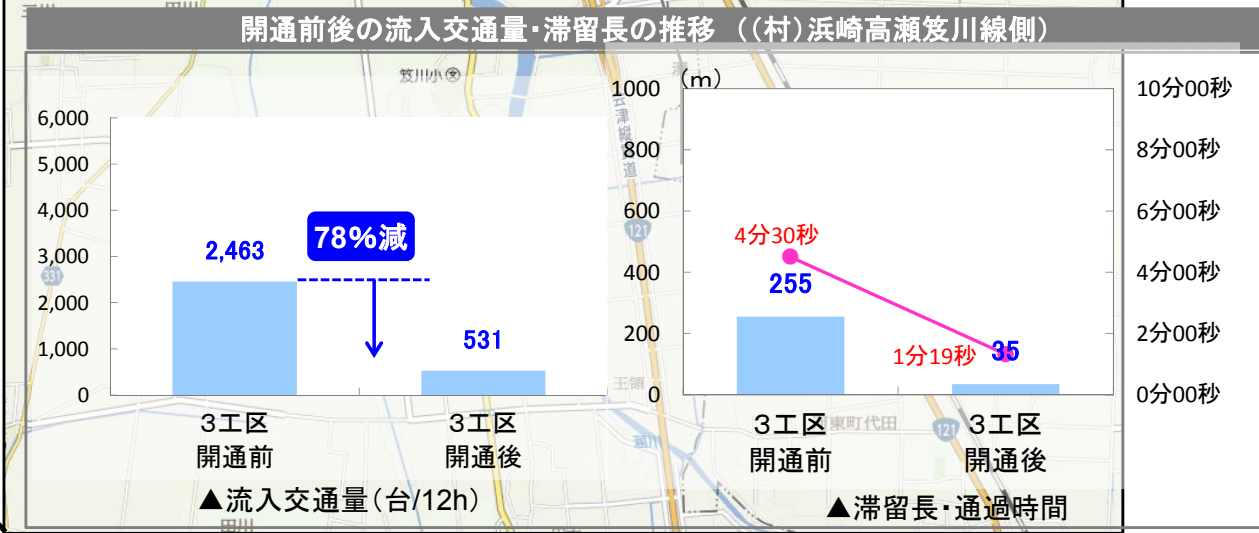


2. 渋滞箇所のモニタリング状況について ②対策後のモニタリング

No3 会津縦貫北道路(湯川北IC~湯川南IC)(H25.9完成)

・喜多方市と会津若松市・会津北部地域の縦軸を強化し地域間交流の促進を図る地域高規格道路

・湯川北IC~湯川南IC(3工区)の開通により、湯川北ICのアクセス交差点である松川交差点の流入交通量が減少し、渋滞緩和



2. 渋滞箇所のモニタリング状況について ②対策後のモニタリング

No4 国道4号白河拡幅(H26.3完成)

・白河市及び西郷村の市街地の交通混雑の解消を目的とした4車線化拡幅事業

・部分開通により混雑緩和したが、渋滞が残るため(薄葉交差点)、全線開通に向け整備推進

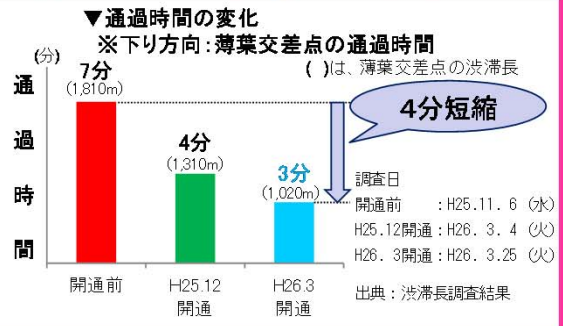
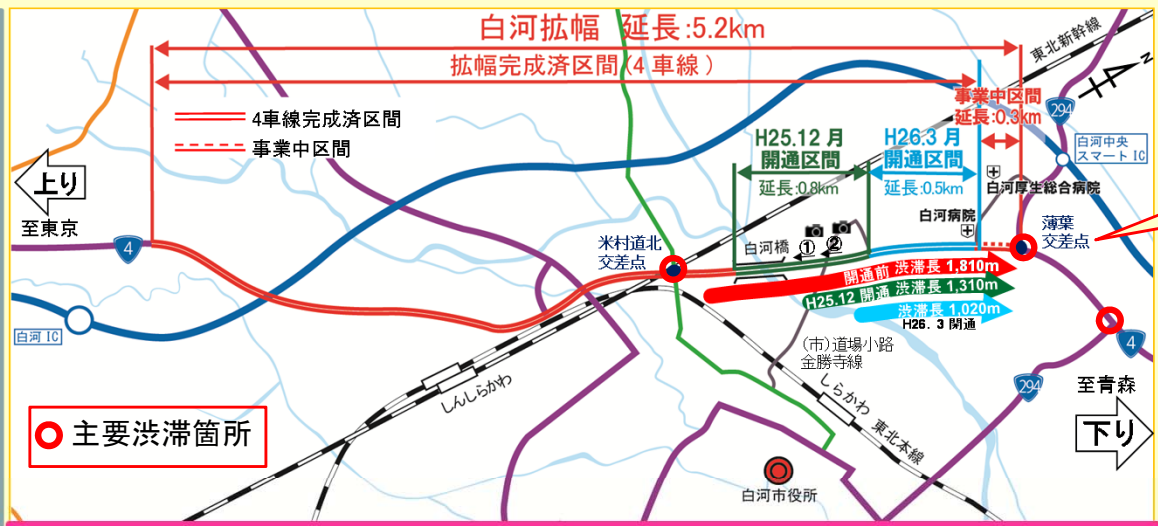
一般国道4号

白河拡幅が4車線延伸して

- ① 朝ピーク時の走行速度が15km/h向上
- ② 薄葉交差点の通過時間が短縮

(平成25年12月 5日 白河橋～(市)道場小路金勝寺線【約800m】開通)
 (平成26年 3月18日 (市)道場小路金勝寺線～(市)六反山弥次郎線(白河病院前)【約500m】開通)

- 一般国道4号白河拡幅の4車線延伸により、朝ピーク時の走行速度が15km/h向上しました。
- 薄葉交差点の通過時間が4分短縮し、渋滞の緩和が図られました。



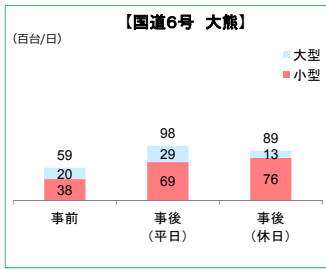
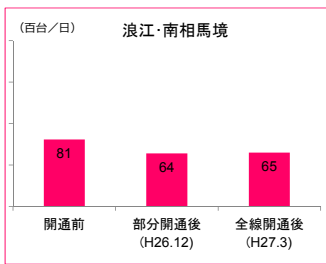
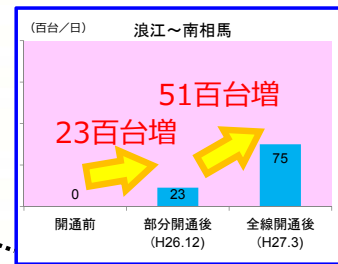
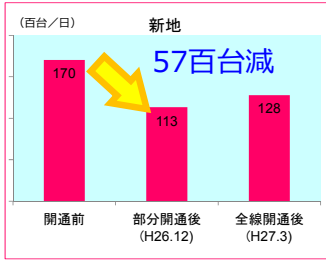
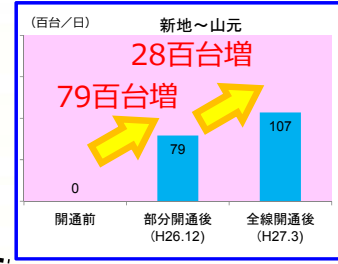
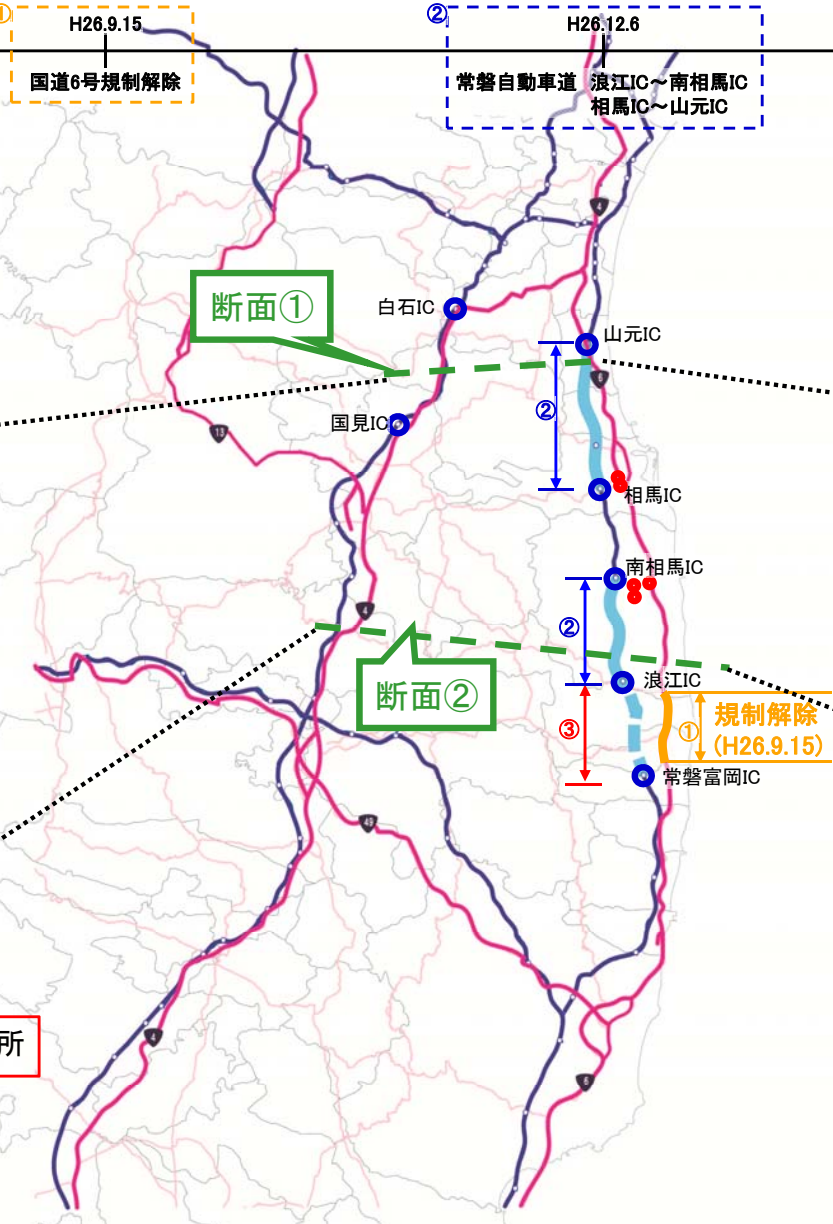
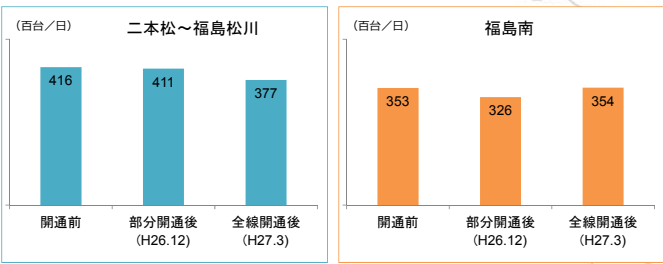
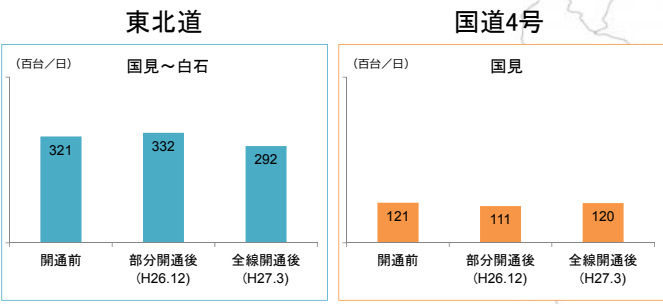
2. 渋滞箇所のモニタリング状況について ②対策後のモニタリング

No5

国道6号規制解除・常磐道開通

・東北自動車道とのダブルネットワークで代替ルートを確認し、地域経済の発展への貢献を目的とした高速道路整備事業

・常磐道の交通は増加し、国道6号の交通は減少。ただし、東北道・国道4号への影響は微小



グラフ背景色 : 開通後の交通量+10%以上増加
 グラフ背景色 : 開通後の交通量-10%以上減少

● 主要渋滞箇所

※出典: NEXCOデータ、国土交通省データ
 開通前: 平成26年11月29日(土)～12月5日(金)
 部分開通後: 平成26年12月7日(日)～12月20日(土)
 全線開通後: 平成27年3月2日(日)～3月8日(日)

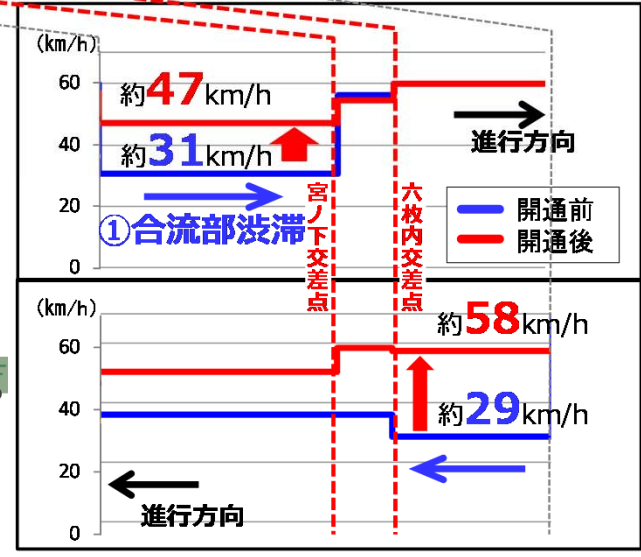
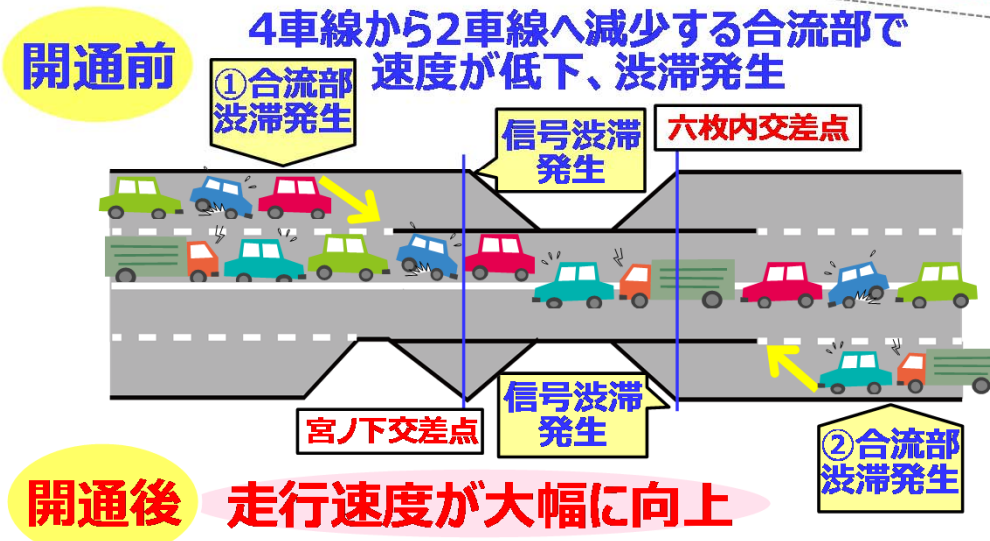
2. 渋滞箇所のモニタリング状況について ②対策後のモニタリング

No6

常磐バイパス一部開通(H27.3完成)

・いわき市内の交通混雑の緩和と主要幹線道路機能の強化を目的とした4車線化事業

・4車線化開通区間の旅行速度が向上。主要渋滞箇所の状況を今後モニタリング実施。

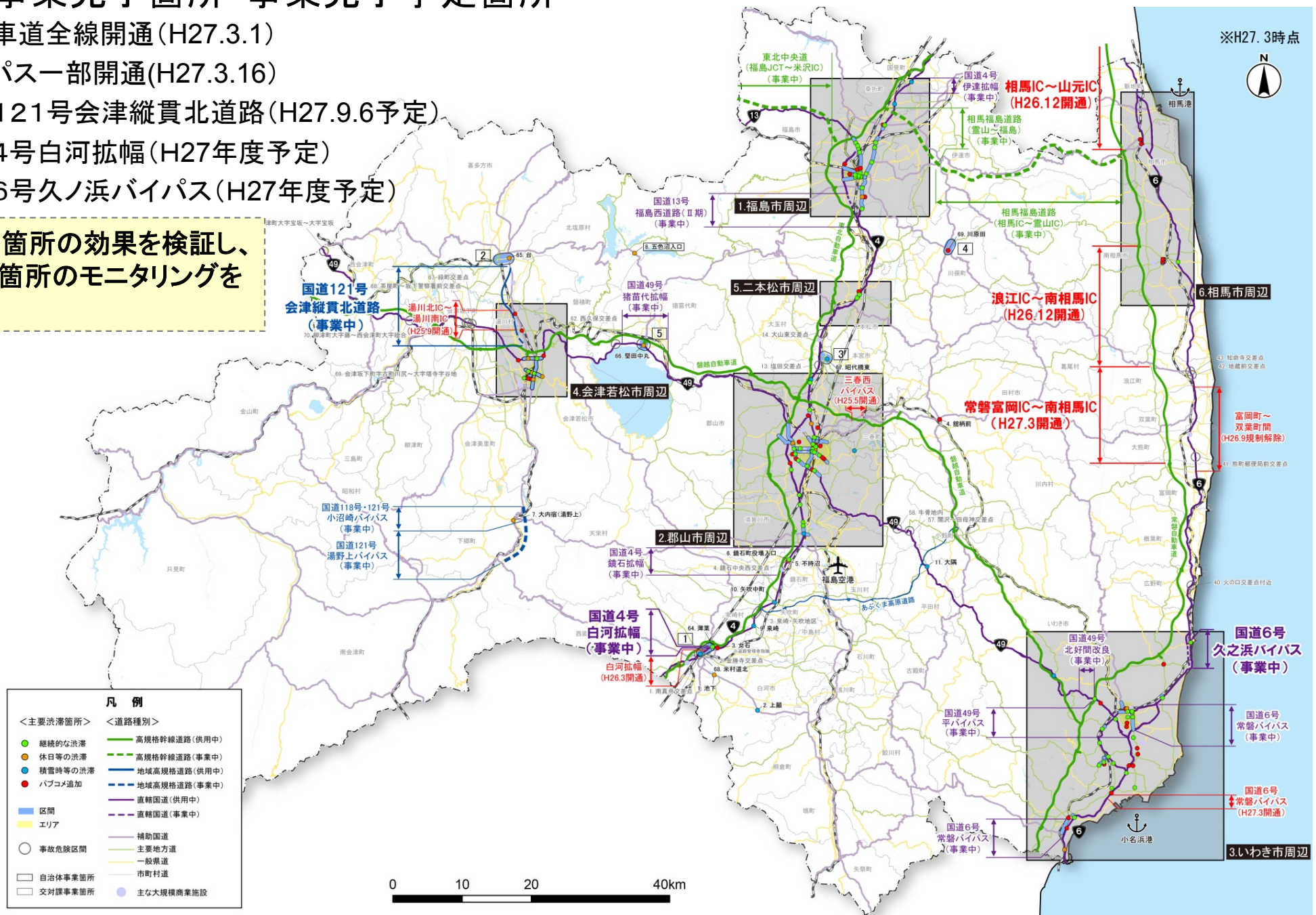


2. 渋滞箇所のモニタリング状況について ③今後のモニタリング予定

○本年の事業完了箇所・事業完了予定箇所

- 常磐自動車道全線開通(H27.3.1)
- 常磐バイパス一部開通(H27.3.16)
- 一般国道121号会津縦貫北道路(H27.9.6予定)
- 一般国道4号白河拡幅(H27年度予定)
- 一般国道6号久ノ浜バイパス(H27年度予定)

事業完了箇所の効果を検証し、主要渋滞箇所のモニタリングを実施。



3. ワーキンググループでの検討状況について

主要渋滞箇所の集中する県内4エリア(福島・郡山・いわき・会津若松)については、渋滞状況の検証及び渋滞対策検討においては、ワーキンググループ(WG)を設置し、検討をスタート

<ワーキンググループ(WG)による検討>

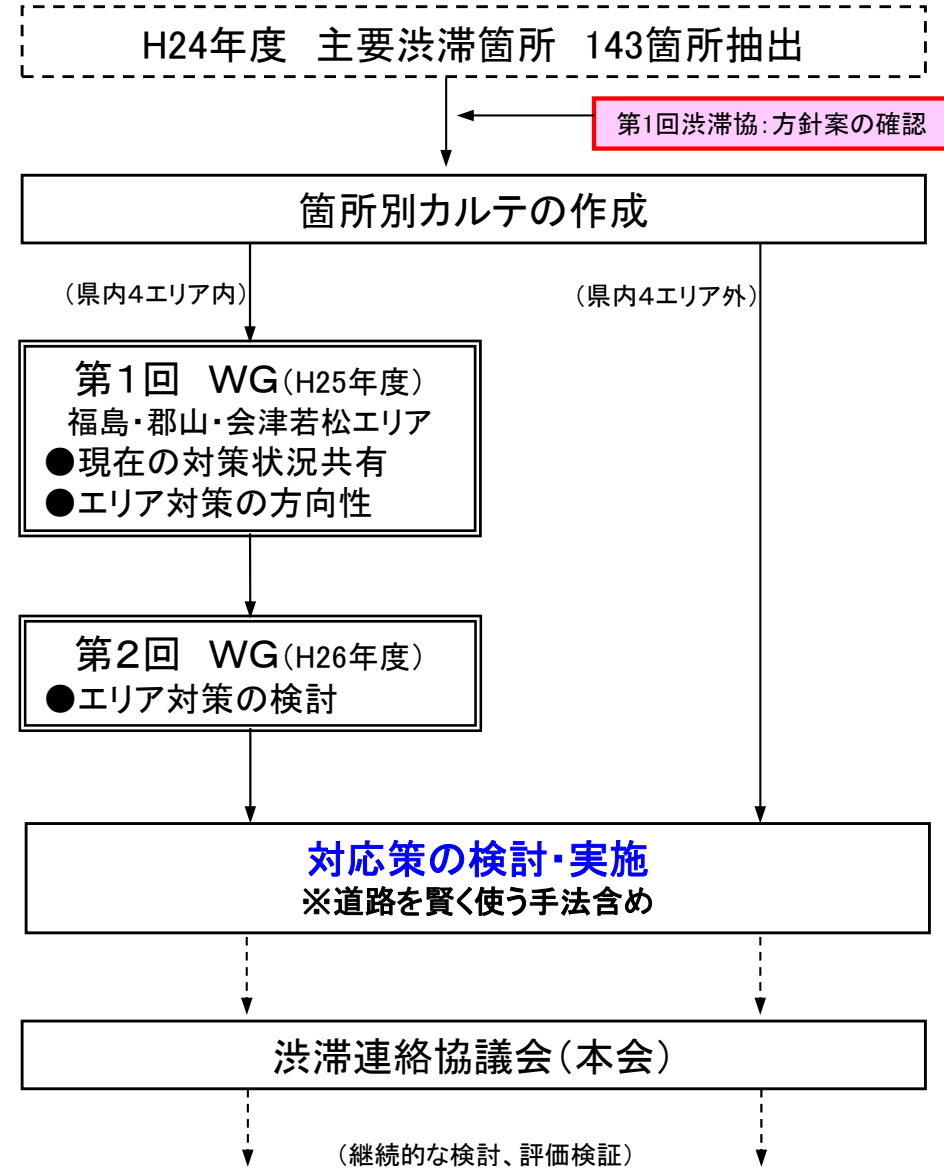
- 県内4エリアでは、地域の協議会メンバーによりワーキンググループを設置し、エリアごとの検討
 - 4エリアの内、「いわき」を除く、3エリアで継続実施中
- ※ただし、「いわき」は、福島第一原発の復旧作業等や除染作業のため、いわき市～榎葉町間の国道6号等の渋滞対策の検討会を立ち上げ、対策実施、検証中

福島県渋滞対策連絡協議会

国土交通省東北地方整備局、国土交通省東北運輸局、福島県、東日本高速道路株式会社東北支社、福島県警察本部、福島市、会津若松市、郡山市、いわき市、白河市、喜多方市、相馬市、南相馬市、社団法人 福島県トラック協会、社団法人 福島県バス協会、社団法人 福島県タクシー協会

メンバー		福島エリア	郡山エリア	いわきエリア	会津若松エリア
道路管理者	福島河川国道事務所	○			
	郡山国道事務所		○		○
	磐城国道事務所			○	
	福島県	○	○	○	○
	自治体	福島市	郡山市	いわき市	会津若松市
交通管理者	福島県警	○	○	○	○
第1回開催		H25年度	H25年度	※別途、国道6号渋滞対策検討会実施	H25年度
第2回開催		H26年度	H26年度		H26年度

<今年度の検討の流れ>



3. ワーキンググループでの検討状況について

エリア	第1回ワーキング	第2回ワーキング	次回の予定
福島	<ul style="list-style-type: none"> ・経緯 ・エリア内の現状・対策状況 ・エリア対策の方向性 	<ul style="list-style-type: none"> ・エリア内の対策状況(ヒアリング結果) ・エリアの重点事業 ・連携可能性検討 <p>→ノーマイカーデーを重点事業として検証作業から方針検討へ</p>	<ul style="list-style-type: none"> ●事業効果の検証 <ul style="list-style-type: none"> ・信号制御システム更新 ・ノーマイカーデー等 ●対策検討
郡山	<ul style="list-style-type: none"> ・経緯 ・エリア内の現状・対策状況 ・エリア対策の方向性 	<ul style="list-style-type: none"> ・渋滞対策の情報共有、調整 ・関係機関連携による渋滞対策案の検討 ・その他、イベント時の交通対策実施結果を踏まえたソフト対策 <p>→多様な交通手段によるソフト対策を重点的に検討</p>	<ul style="list-style-type: none"> ●ソフト対策の可能性検討 <ul style="list-style-type: none"> ・信号現示対策(県警) ・自転車利用環境向上策 等 ●上位計画との連携 <ul style="list-style-type: none"> ・郡山市の上位計画との整合性と連携可能性
会津若松	<ul style="list-style-type: none"> ・経緯 ・エリア内の現状・対策状況 ・エリア対策の方向性 	<ul style="list-style-type: none"> ・渋滞対策の情報共有、調整 ・導入可能なソフト渋滞対策案の検討 <p>→観光期の渋滞対策を重点的に検討</p>	<ul style="list-style-type: none"> ●観光期の交通分散対策検討 <ul style="list-style-type: none"> ・千石通りへの誘導効果検証 ・観光部署との連携 等
いわき (国道6号渋滞対策検討会)	<ul style="list-style-type: none"> ・主旨 ・震災後の交通流動変化 ・いわき～檜葉の渋滞状況 ・渋滞原因・対策(案) 	<p>○対策及び効果検証実施中</p> <ul style="list-style-type: none"> ・走行ルートのご案内 ・信号現示の調整 ・サマータイム ・作業員宿舍の移動 	<ul style="list-style-type: none"> ・時差出勤

4. その他 ①道路を賢く使う取り組み

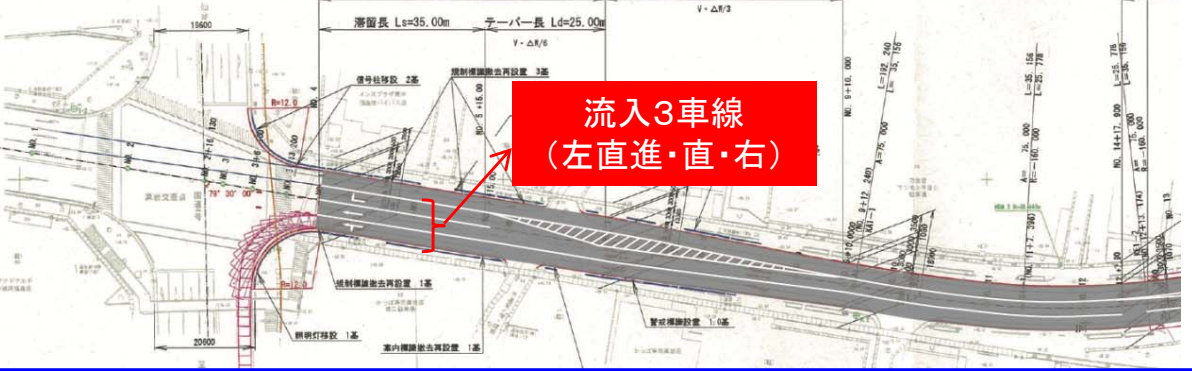
■道路を賢く使う取組(既存の道路用地を活用した渋滞対策)



整備前



整備後



既存の道路用地内で、車線区分を見直し、流入部を3車線に拡幅し、容量拡大を図る

- ・福島西道路開通に伴い市道側の交通量が増加し、渋滞悪化
- ・国道側の交通量が多く、市道側の青時間確保が困難
- ・自治振興協議会からの改善要望

→既存の道路用地を賢く使い、**流入車線を2車線→3車線に拡大し、容量拡大**

→福島エリア外だが、「**賢く使う手法**」として重点事業に

→今後効果をモニタリング



4. その他 ①道路を賢く使う取り組み

■道路を賢く使う取組(既存の道路用地を活用した渋滞対策)

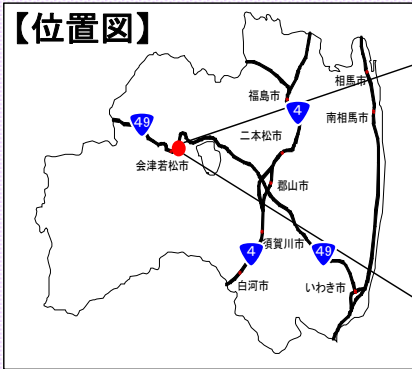
一般国道49号 居合団地入口交差点 (主要渋滞箇所)
 道路用地内を活用し『右折レーン』を
 40m延伸。



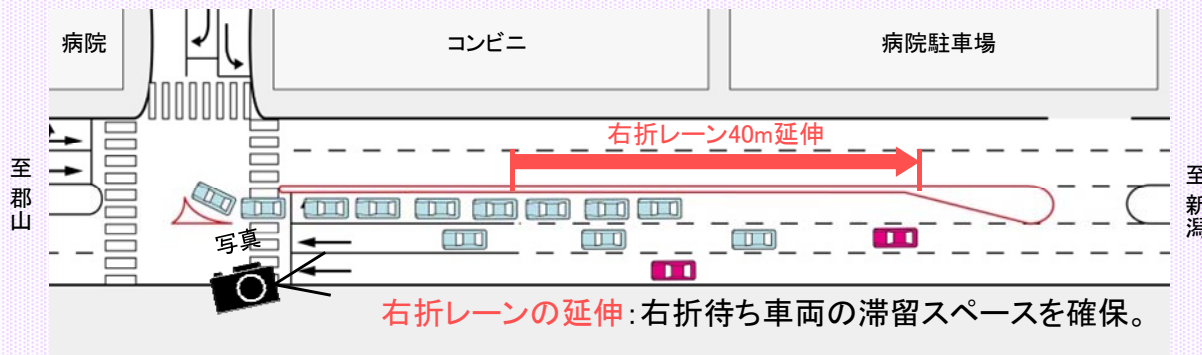
通過時間が5分短縮!

(平成25年8月対策実施)

【位置図】

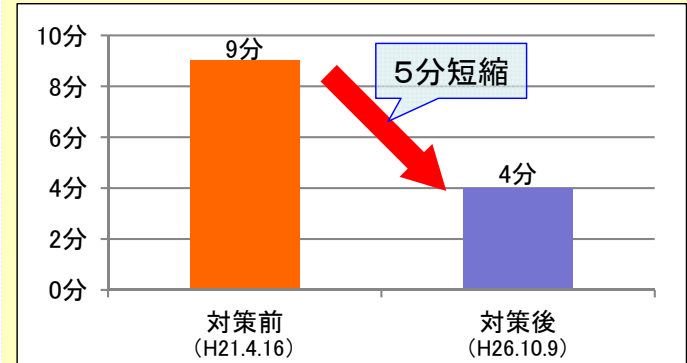


【対策内容】



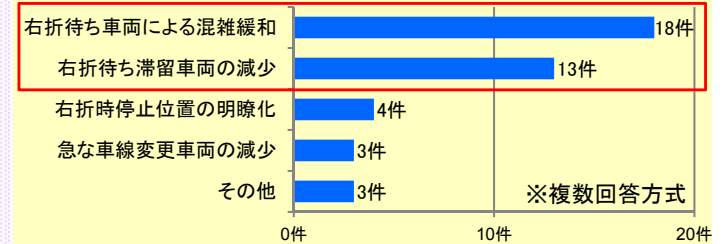
◆通過時間の変化

●郡山方面への通過時間が短縮
 対策前: 9分 ⇒ 対策後: 4分



◆利用者の実感・意見

○「右折待ち車両による混雑緩和」や
 「右折待ち滞留車両の減少」を実感。



交通事業者(タクシー・トラックドライバー)アンケートより
 (H26.10.17~27実施)

整備前



整備後



4. その他 ①道路を賢く使う取り組み

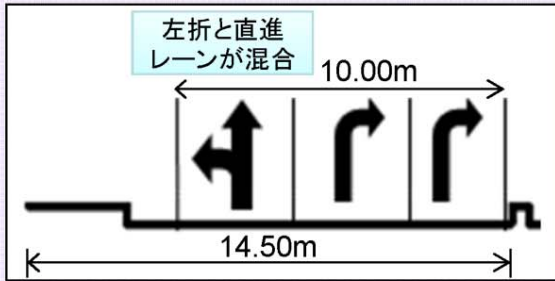
■道路を賢く使う取組(既存の道路用地を活用した渋滞対策)

一般国道49号 いわき中央IC入口交差点 (主要渋滞箇所)
 使われ方に合わせて道路用地内を工夫し
 『左折レーン』を設置、『右折レーン』を延伸

➡ 渋滞長が減少!
 (平成26年11月5日完成)



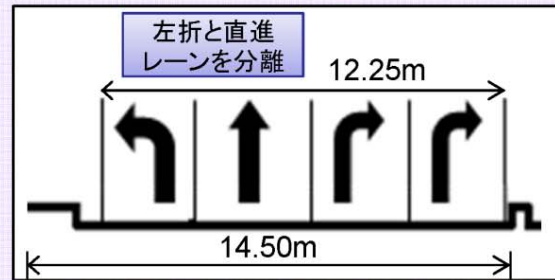
整備前



H25. 3. 7 17時台 撮影

整備後

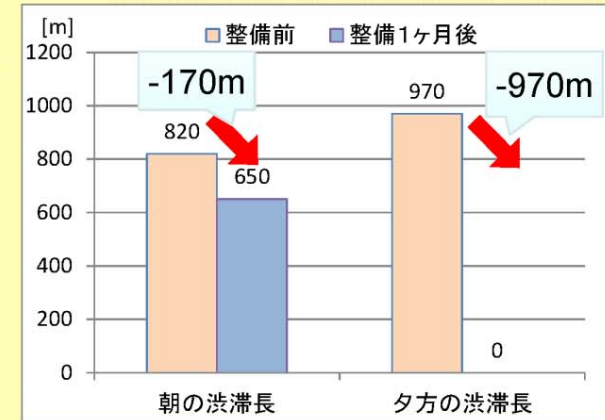
道路用地内で
車線を再配分



H26. 12. 19 17時台 撮影

下り線側(郡山方面)断面図

- 朝の渋滞長が820m⇒650m
 - 夕方の渋滞長が970m⇒0m
- ※7時台、19時台の最大渋滞長




※整備前：H23. 11. 18、整備後：H26. 11. 20の観測調査より(7時、19時台)

○左折レーン設置後、信号待ちの回数が減り、かなりスムーズになった。特に直線レーンが良くなり、好間町内の渋滞が短くなったと効果を実感。

※H26. 12実施の路線バス運行者へのヒアリング調査より

福島県内主要渋滞箇所図(一般道路)

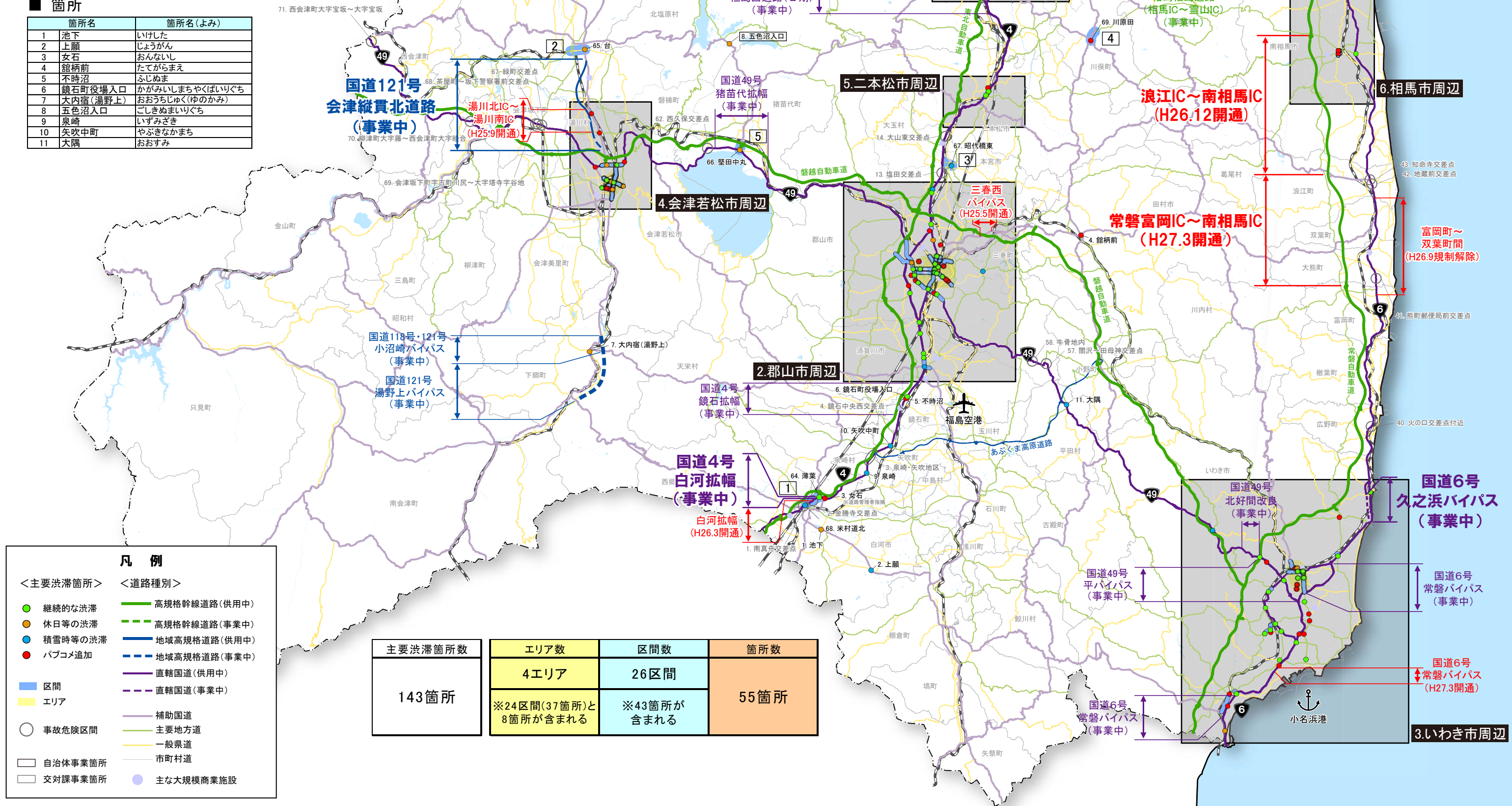
※  の詳細図に含まれない主要渋滞箇所

■ 区間

区間名	箇所名	箇所名(よみ)
1 国道4号(女石交差点～米村道北交差点)	米村道北	よねむらみちきた
2 喜多方停車場線・喜多方河東線(喜多方駅前交差点～台交差点)	台	だい
3 本宮岩代線(荒町交差点～昭代橋交差点)	昭代橋東	しょうだいばしひがし
4 国道349号(川原田交差点～飯坂交差点)	川原田	かわはらだ
5 国道115号(堅田中丸交差点～猪苗代磐梯高原IC)	堅田中丸	かただなかまる

■ 箇所

箇所名	箇所名(よみ)
1 池下	いけした
2 上願	じょうがん
3 女石	おんないし
4 館柄前	たてがらまえ
5 不時沼	ふじぬま
6 鏡石町役場入口	かがみいしまちやくばいりぐち
7 大内宿(湯野上)	おおうちじゆく(ゆのかみ)
8 五色沼入口	ごしきぬまいりぐち
9 泉崎	いずみざき
10 矢吹中町	やぶきなかまち
11 大隅	おおすみ

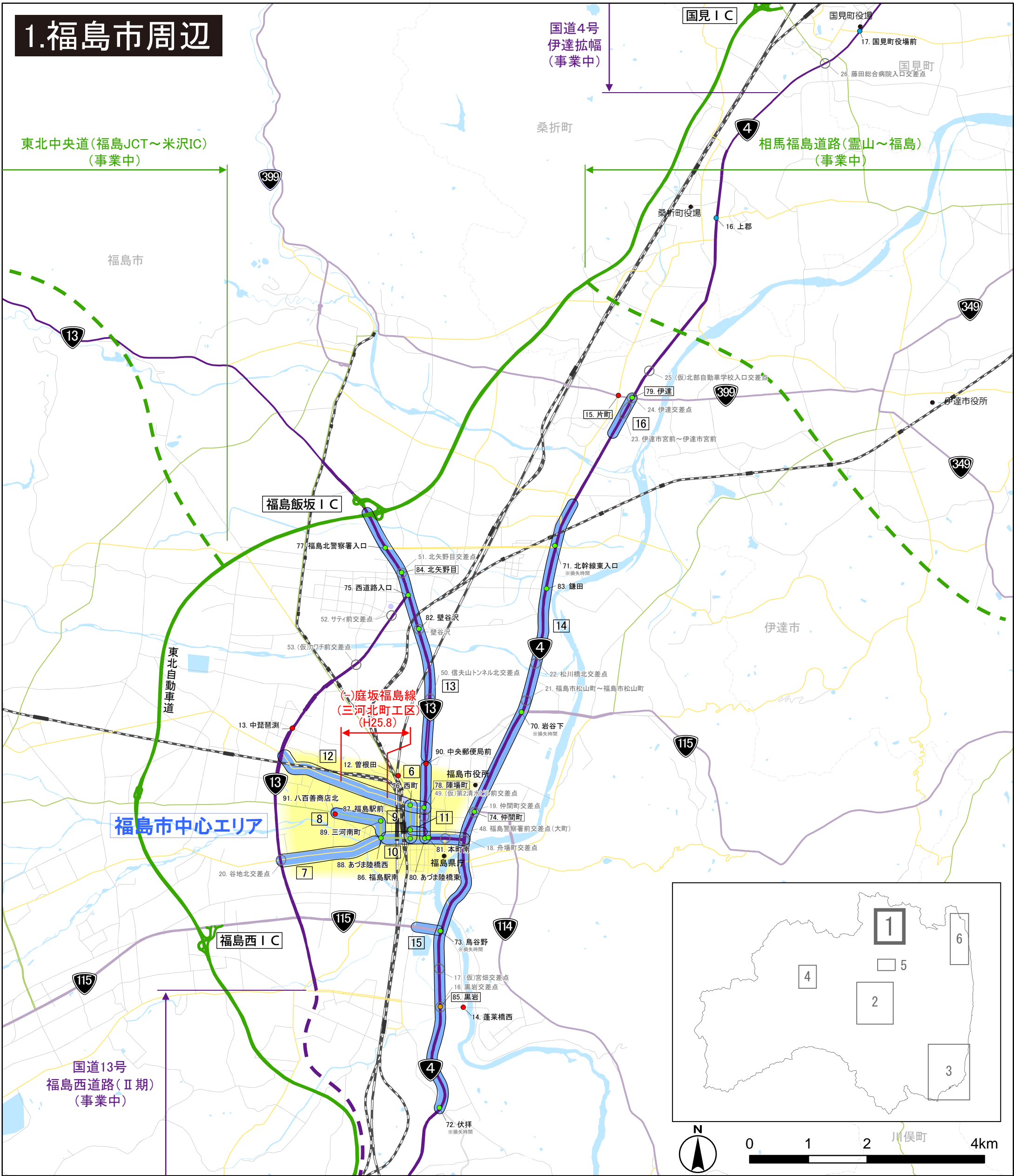


主要渋滞箇所数	エリア数	区間数	箇所数
143箇所	4エリア	26区間	55箇所
	※24区間(37箇所)と8箇所が含まれる	※43箇所が含まれる	

凡例

- <主要渋滞箇所>
 - 継続的な渋滞
 - 休日等の渋滞
 - 積雪時等の渋滞
 - パブコメ追加
- <道路種別>
 - 高規格幹線道路(供用中)
 - - 高規格幹線道路(事業中)
 - 地域高規格道路(供用中)
 - - 地域高規格道路(事業中)
 - 直轄国道(供用中)
 - - 直轄国道(事業中)
 - 補助国道
 - 主要地方道
 - 一般県道
 - 市町村道
- 区間
- エリア
- 事故危険区間
- 自治体事業箇所
- 交付課事業箇所
- 主な大規模商業施設

1. 福島市周辺



■ 区間

区間名	箇所名	箇所名(よみ)
6 一般国道13号 (あづま陸橋東交差点～中央郵便局前交差点)	中央郵便局前	ちゅうおうゆうびんきょくまえ
	あづま陸橋東	あづまりっきょうひがし
	陣場町	じんばちょう
7 福島微温湯線 (あづま陸橋西交差点～体育館入口交差点)	あづま陸橋西	あづまりっきょうにし
	あづま陸橋西	あづまりっきょうにし
8 福島吾妻裏磐梯線 (あづま陸橋西交差点～八百善商店北交差点)	八百善商店北	やおぜんしょうてんきた
	三河南町	みかわみなみまち
9 福島飯坂線 (福島駅南交差点～西町交差点)	福島駅南	ふくしまえきみなみ
	福島駅前	ふくしまえきまえ
	西町	にしまち
10 一般国道13号 福島吾妻裏磐梯線 (舟場町交差点～あづま陸橋西交差点)	本町南	もとまちみなみ
	あづま陸橋東	あづまりっきょうひがし
	福島駅南	ふくしまえきみなみ
11 福島停車場線 (福島駅前交差点～栄町交差点)	福島駅前	ふくしまえきまえ
	福島駅前	ふくしまえきまえ
12 庭坂福島線 (笹木野北中谷地交差点～陣場町交差点)	西町	にしまち
	陣場町	じんばちょう
13 一般国道13号 (中央郵便局前交差点～福島北警察署入口交差点)	西道路入口	にしどうろいりぐち
	北矢野目	きたやのめ
	壁谷沢	かべやざわ

区間名	箇所名	箇所名(よみ)
14 一般国道4号 (伏拝交差点～福島市境)	鳥谷野	とやの
	黒岩	くろいわ
	伏拝	ふしおがみ
	仲間町	ちゅうげんちょう
	岩谷下	いわやした
15 国道115号 (鳥谷野交差点～郷野目交差点)	鳥谷野	とやの
	鳥谷野	とやの
16 一般国道4号 (伊達交差点～諏訪野団地入口交差点)	伊達	だて
	伊達	だて

■ 箇所

箇所名	箇所名(よみ)
12 曾根田	そねだ
13 中琵琶湖	なかびわぶち
14 蓬萊橋西	ほうらいばしにし
15 片町	かたまち
16 上郡	かみごおり
17 国見町役場前	くにみまちやくばまえ

凡例

< 主要渋滞箇所 >

- 継続的な渋滞
- 休日等の渋滞
- 積雪時等の渋滞
- パパコメ追加

< 道路種別 >

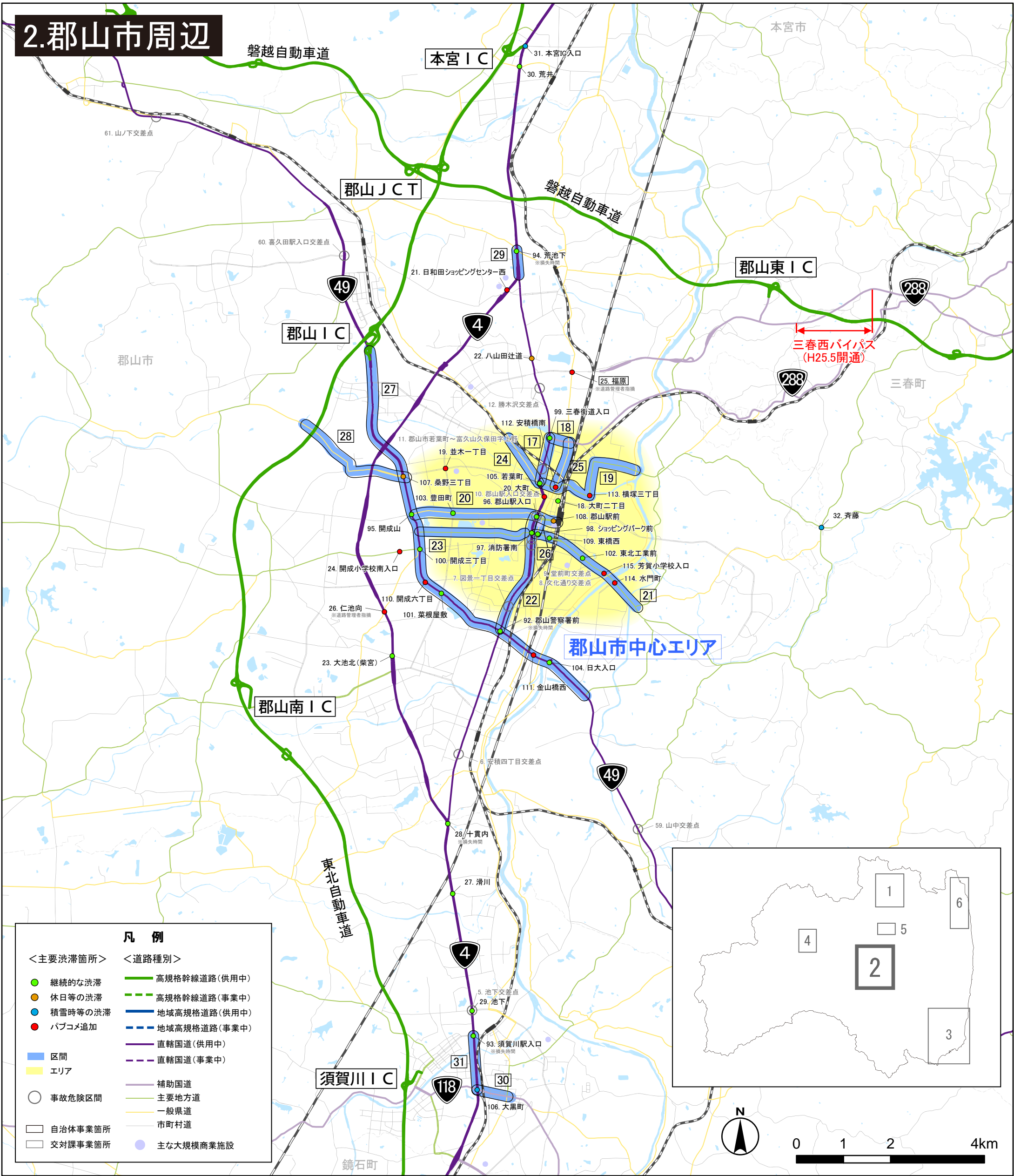
- 高規格幹線道路(供用中)
- - 高規格幹線道路(事業中)
- 地域高規格道路(供用中)
- - 地域高規格道路(事業中)
- 直轄国道(供用中)
- - 直轄国道(事業中)
- 補助国道
- 主要地方道
- 一般県道
- 市町村道

■ 区間

■ エリア

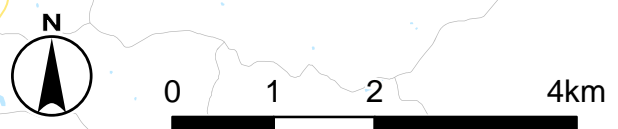
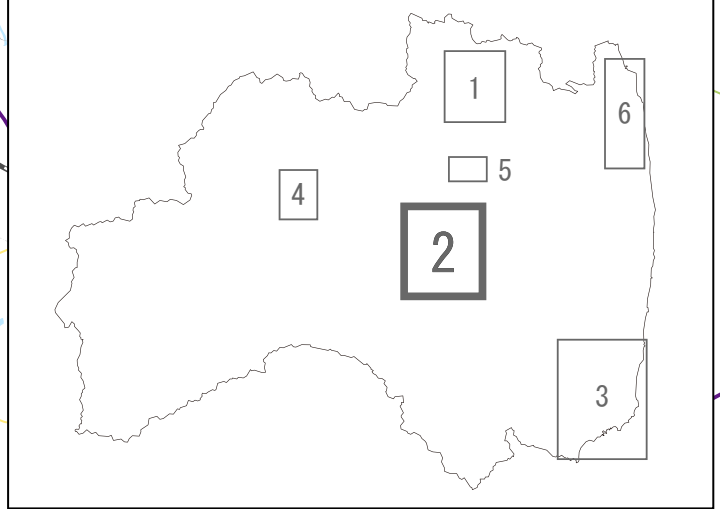
- 事故危険区間
- 自治体事業箇所
- 交付課事業箇所
- 主な大規模商業施設

2.郡山市周辺



凡例

- | | |
|-----------------------|---------------------|
| <主要渋滞箇所> | <道路種別> |
| ● 継続的な渋滞 | — 高規格幹線道路(供用中) |
| ● 休日等の渋滞 | — 高規格幹線道路(事業中) |
| ● 積雪時等の渋滞 | — 地域高規格道路(供用中) |
| ● バブコメ追加 | — 地域高規格道路(事業中) |
| ■ 区間 | — 直轄国道(供用中) |
| ■ エリア | — 直轄国道(事業中) |
| ○ 事故危険区間 | — 補助国道 |
| □ 自治体事業箇所 | — 主要地方道 |
| □ 交付課事業箇所 | — 一般県道 |
| | — 市町村道 |
| | ● 主な大規模商業施設 |



■ 区間

区間名	箇所名	箇所名(よみ)
17 一般国道4号(若葉町交差点～三春街道入口交差点)	若葉町	わかばまち
18 一般国道288号(三春街道入口交差点～富久山久保田交差点)	三春街道入口	みはるかいどういりぐち
19 郡山大越線(若葉町交差点～阿久津交差点)	若葉町	わかばまち
	安積橋南	あさかばしみなみ
	横塚三丁目	よこづかさんちようめ
	郡山駅前	こおりやまえきまえ
20 河内郡山線,郡山停車場線(郡山駅前交差点～開成山交差点)	郡山駅入口	こおりやまえきいりぐち
	豊田町	とよたまち
	開成山	かいせいざん
	東北工業前	とうほくこうぎょうまえ
	水門町	すいもんまち
21 小野郡山線(大平入口交差点～消防署南交差点)	芳賀小学校入口	はがしやうがっこういりぐち
	東橋西	あずまばしにし
	ショッピングパーク前	しよっぴんぐぱーくまえ
	消防署南	しよぼうしよみなみ
22 一般国道4号(郡山警察署前交差点～郡山駅入口交差点)	郡山警察署前	こおりやまけいさつしよまえ
	消防署南	しよぼうしよみなみ
	郡山駅入口	こおりやまえきいりぐち
23 郡山湖南線(消防署南交差点～開成二丁目交差点)	消防署南	しよぼうしよみなみ
24 荒井郡山線,うねめ通り(若葉町交差点～磐越西線踏切交差点)	若葉町	わかばまち

■ 箇所

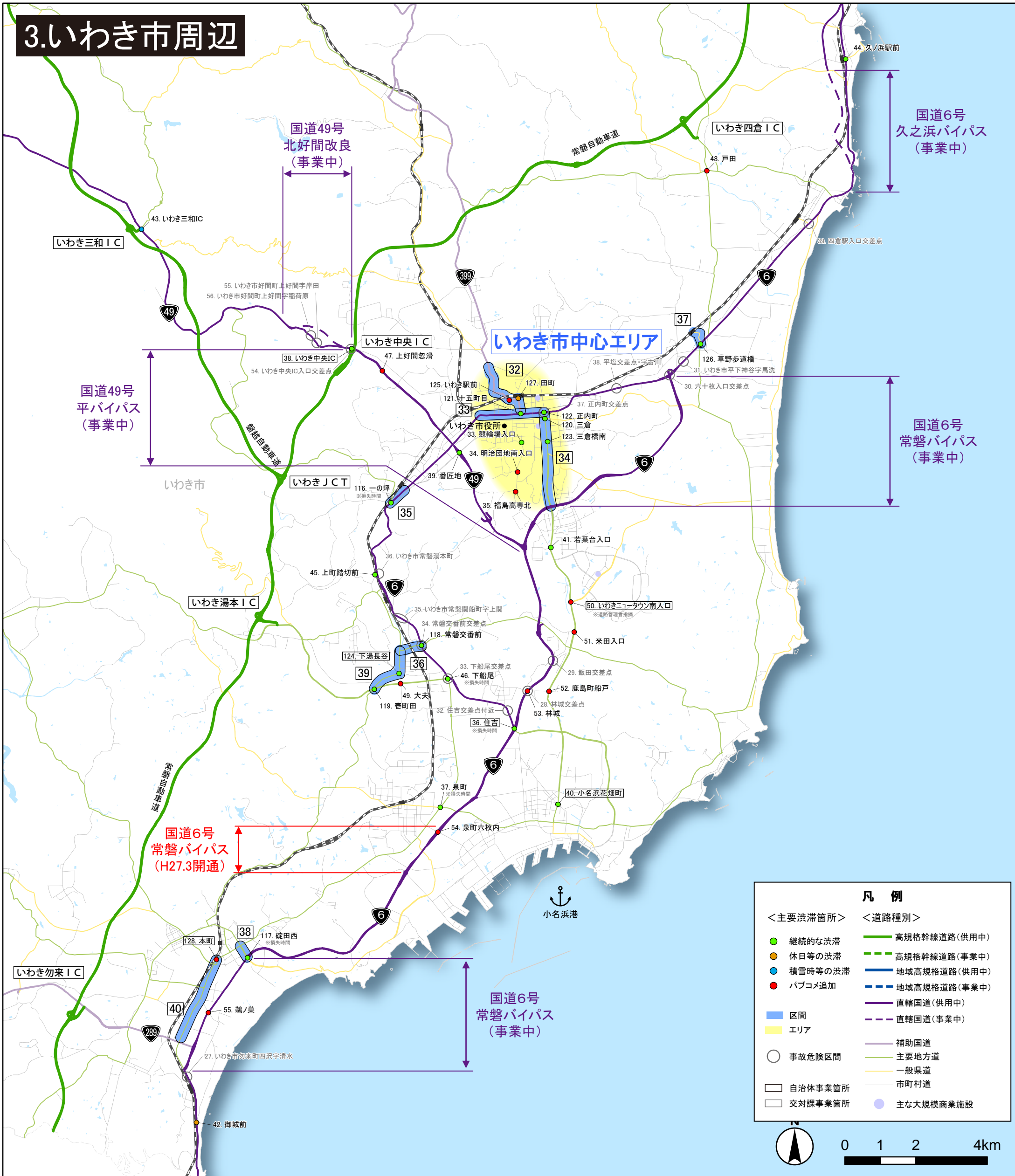
区間名	箇所名	箇所名(よみ)
25 須賀川二本松線(富久山久保田交差点～安積橋南交差点)	安積橋南	あさかばしみなみ
26 須賀川二本松線(ショッピングパーク前交差点～中町交差点)	ショッピングパーク前	しよっぴんぐぱーくまえ
	郡山警察署前	こおりやまけいさつしよまえ
	葉根屋敷	さいこんやしき
	開成六丁目	かいせいろくちようめ
	金山橋西	かなやまばしにし
27 一般国道49号(金屋上川原交差点～郡山ICランプ)	開成三丁目	かいせいさんちようめ
	開成山	かいせいざん
	桑野三丁目	くわのさんちようめ
	日大入口	にちだいりりぐち
28 河内郡山線(片平町の場交差点～桑野三丁目交差点)	桑野三丁目	くわのさんちようめ
29 一般国道4号(日和田ランプ～荒池下交差点)	荒池下	あらいけした
30 一般国道118号(大黒町交差点～市役所前交差点)	大黒町	だいくちよう
31 一般国道4号(大黒町交差点～須賀川駅入口交差点)	大黒町	だいくちよう
	須賀川駅入口	すかがわえきいりぐち

■ 箇所

箇所名	箇所名(よみ)	
18 大町二丁目	おおまちにちようめ	
19 並木一丁目	なみきいちちようめ	
20 大町	おおまち	
21 日和田ショッピングセンター西	ひわだしよっぴんぐせんたーにし	
22 八山田辻道	やつやまだつじみち	
23 大池北(柴宮)	おおいけきた(しばみや)	
24 開成小学校南入口	おおいけいしょうがっこうみなみいりぐち	
25 福原	ふくはら	
26 仁池向	にいけむかい	
27 清川	なめかわ	
28 十貫内	じっこうち	
29 池下	いけした	
30 荒井	あらい	
31 本宮IC入口	32 齊藤	さいとう
32 齊藤	さいとう	

区間：交差点等が連担するなど、速度低下箇所が連続しており、複数の主要渋滞箇所を含む区間
 エリア：都市部等、混雑区間・箇所が面的に広がっており、複数路線に跨り複数の主要渋滞箇所を含む区域

3.いわき市周辺



凡例

<主要渋滞箇所>

- 継続的な渋滞
- 休日等の渋滞
- 積雪時等の渋滞
- バブコメ追加

<道路種別>

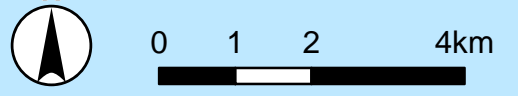
- 高規格幹線道路(供用中)
- - 高規格幹線道路(事業中)
- 地域高規格道路(供用中)
- - 地域高規格道路(事業中)
- 直轄国道(供用中)
- - 直轄国道(事業中)
- 補助国道
- 主要地方道
- 一般県道
- 市町村道

■ 区間
■ エリア

○ 事故危険区間

□ 自治体事業箇所
□ 対課事業箇所

● 主な大規模商業施設

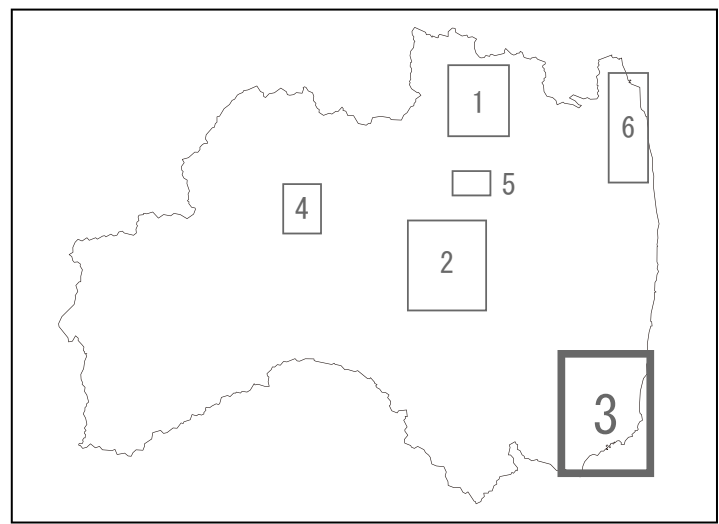


■ 区間

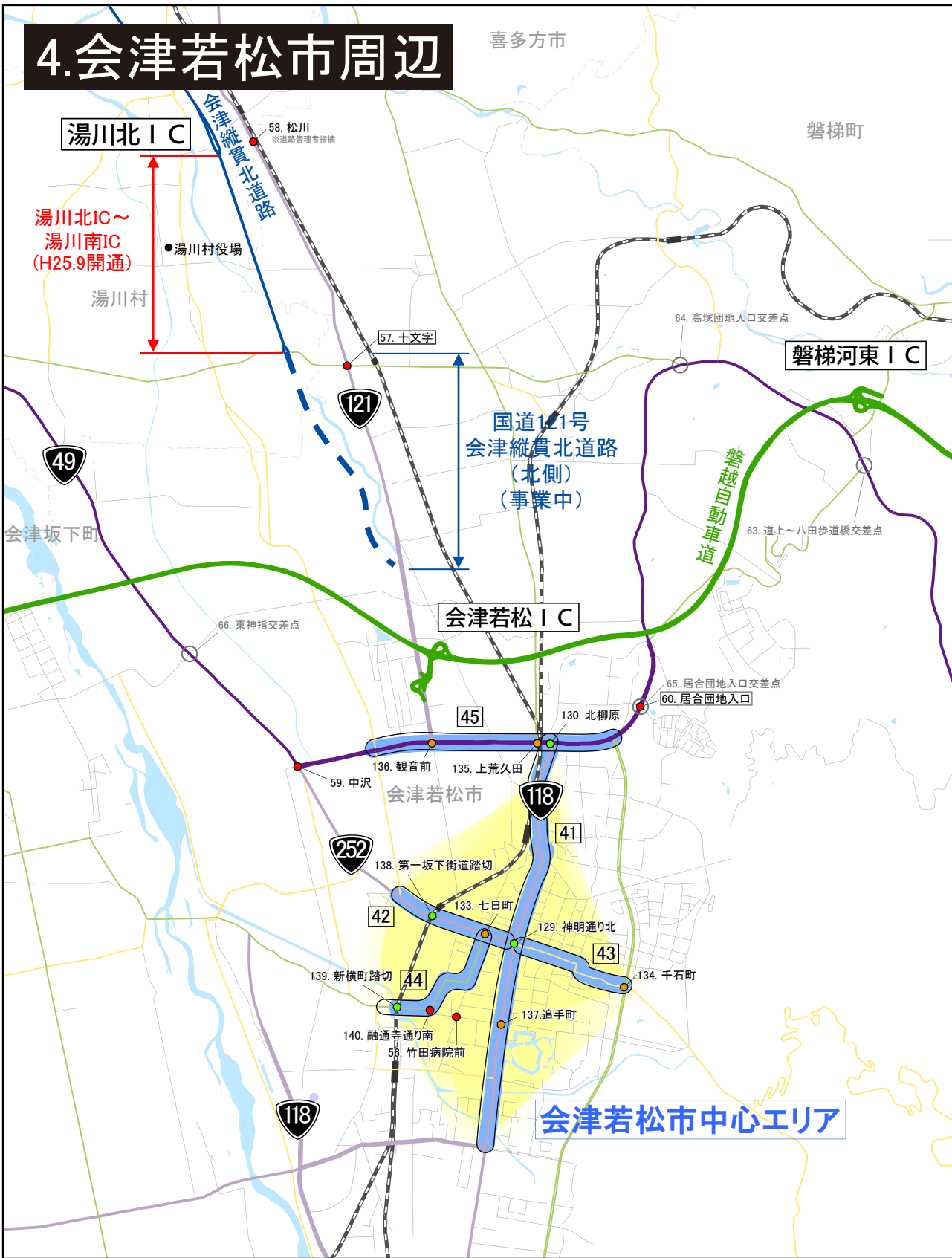
区間名	箇所名	箇所名(よみ)
32 国道399号 (北目町交差点～いわき駅前交差点)	十五町目	じゅうごちょうめ
	田町	たまち
33 国道6号 (内郷御台境交差点～正内町交差点)	いわき駅前	いわきききまえ
	十五町目	じゅうごちょうめ
34 小名浜平線 (正内町交差点～常磐バイパス交差点)	正内町	しょうないまち
	三倉	みくら
35 国道6号 (一の坪交差点～内郷駅入口交差点)	三倉橋南	みくらばしみなみ
	一の坪	いちのつぼ
36 江名常磐線 (常磐交番前交差点～堀田交差点)	常磐交番前	じょうばんこうばんまえ
	草野停車場線 (草野駅歩道橋交差点～草野駅前)	草野歩道橋
38 日立いわき線 (碓田西交差点～八反田交差点)	碓田西	いかりだにし
	常磐勿来線 (堀田交差点～壱町田交差点)	下湯長谷
39 常磐勿来線 (壱町田交差点～本町交差点)	壱町田	いちちょうだ
	本町	ほんちょう

■ 箇所

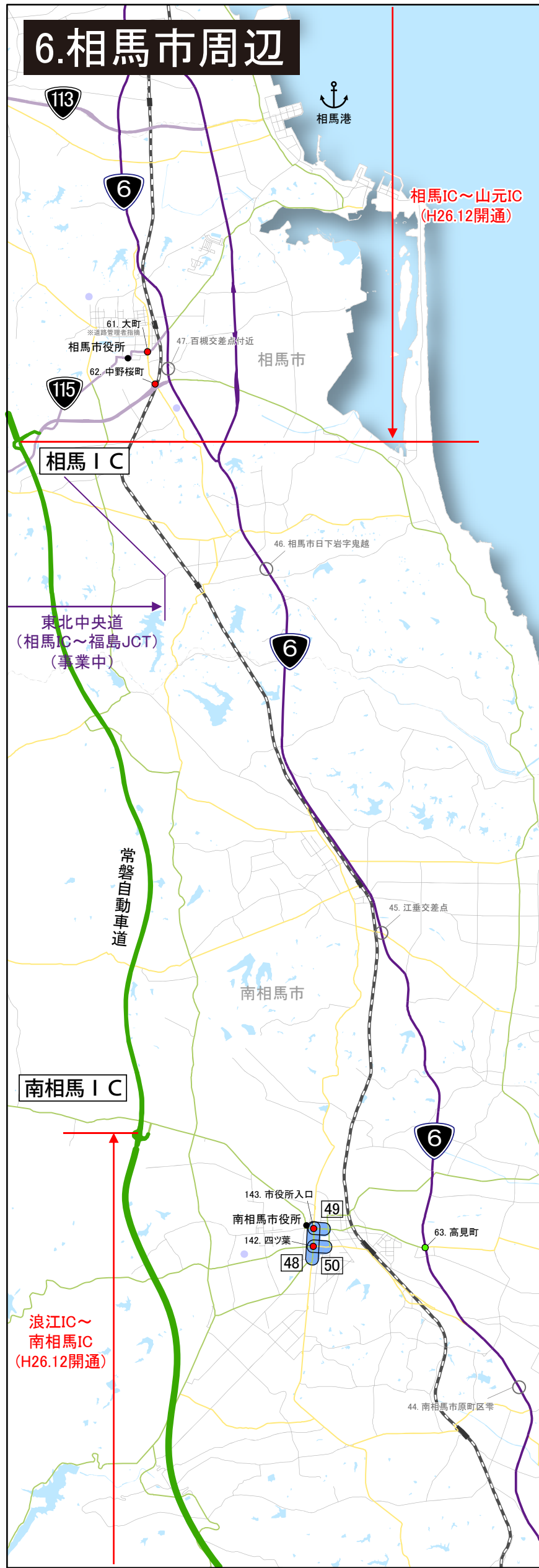
箇所名	箇所名(よみ)
33 競輪場入口	けいりんじょういりぐち
34 明治団地南入口	めいじだんちみなみいりぐち
35 福島高専北	ふくしまこうせんきた
36 住吉	すみよし
37 泉町	いずみまち
38 いわき中央IC	いわきちゅうおう
39 番匠地	ばんしょうち
40 小名浜花畑町	おなはまはなばたけちょう
41 若葉台入口	わかばだいりぐち
42 御城前	みじょうまえ
43 いわき三和IC	いわきみわ
44 久ノ浜駅前	ひさのほまききまえ
45 上町踏切前	かみまち
46 下船尾	しもふなお
47 上好間忽滑	かみよしめぬかり
48 戸田	とだ
49 大夫	だいにぶ
50 いわきニュータウン南入口	いわきにゅーたうんみなみいりぐち
51 米田入口	よねだいらぐち
52 鹿島町船戸	かしまちふなと
53 林城	りんじょう
54 泉町六枚内	いずみまちろくまいうち
55 鶺ノ巣	うのす



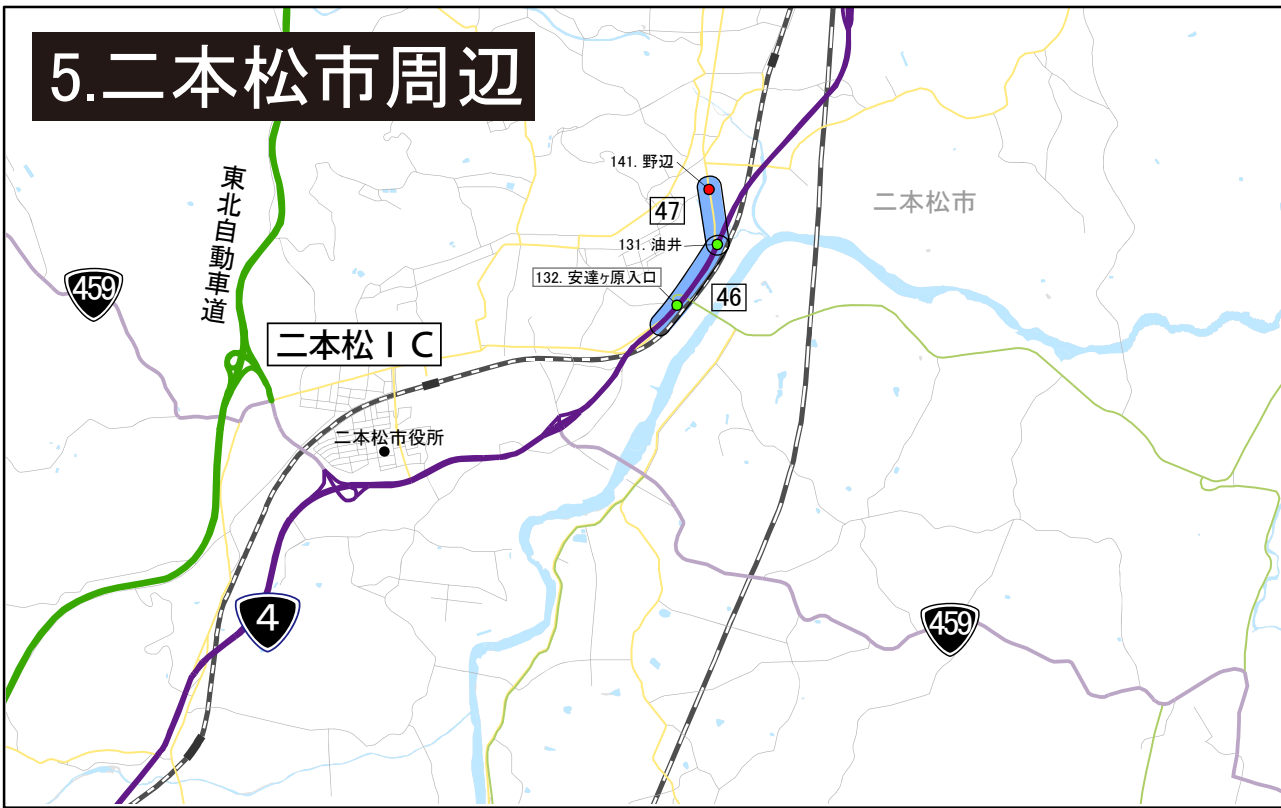
4.会津若松市周辺



6.相馬市周辺



5.二本松市周辺



区間名	箇所名	箇所名(よみ)
41 一般国道118号 (年賀町交差点～北柳原交差点)	追手町	おうえまち
42 一般国道118号 (若宮交差点～神明通り北交差点)	神明通り北	しんめいどおり
43 湯川大町線 (神明通り北交差点～千石町交差点)	第一坂下街道踏切	だいいちばんげかいどう
44 会津若松三島線 (七日町交差点～新横町踏切)	七日町	なつかまち
45 一般国道49号 (郷ノ原交差点～達摩交差点)	湯川大町線	しんめいどおり
46 国道4号 (榎戸分合流部～油井交差点)	神明通り北	しんめいどおり
47 福島安達線 (油井交差点～野辺交差点)	千石町	せんごくまち
48 原町浪江線 (市役所入口交差点～南町二丁目交差点)	七日町	なつかまち
49 原町川根線 (市役所入口交差点～大町交差点)	新横町踏切	しんよこまち
50 小浜宇町線 (四ツ葉交差点～栄町二丁目交差点)	融通寺通り南	ゆつしどおりみなみ
	北柳原	きたやなぎはら
	上荒久田	かみあらくだ
	観音前	かんのんまえ
	油井	ゆい
	安達ヶ原入口	あだちがはらいりぐち
	油井	ゆい
	野辺	のべ
	四ツ葉	よつば
	市役所入口	しやくしよいりぐち
	市役所入口	しやくしよいりぐち
	四ツ葉	よつば

箇所名	箇所名(よみ)
56 竹田橋原前	たけだひょうりんまえ
57 十文字	じゅうもんじ
58 松川	まつがわ
59 中沢	なかつわ
60 居合団地入口	いあいだんちいりぐち
61 大町	おおまち
62 中野桜町	なかのさくらまち
63 高見町	たかみまち

凡例

<主要渋滞箇所>

- 継続的な渋滞
- 休日等の渋滞
- 積雪時等の渋滞
- パブコメ追加

<道路種別>

- 高規格幹線道路(供用中)
- - 高規格幹線道路(事業中)
- 地域高規格道路(供用中)
- - 地域高規格道路(事業中)
- 直轄国道(供用中)
- - 直轄国道(事業中)
- 補助国道
- 主要地方道
- 一般県道
- 市町村道

■ 区間

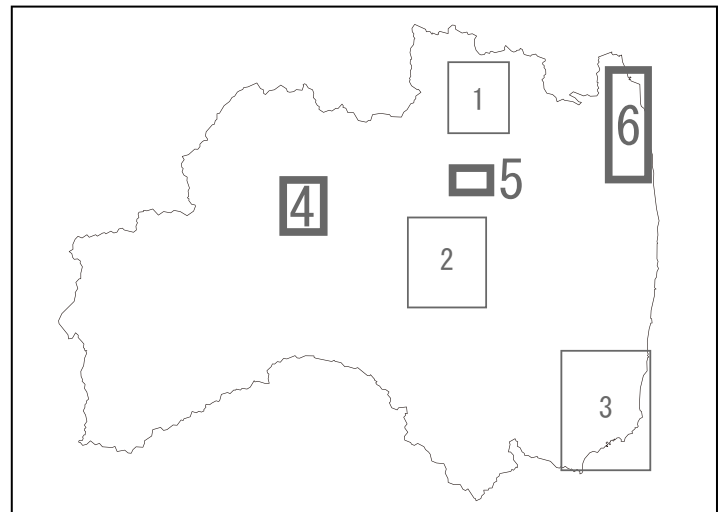
■ エリア

○ 事故危険区間

□ 自治体事業箇所

□ 対課事業箇所

● 主な大規模商業施設



平成27年7月17日

国土交通省東北地方整備局

宮 城 県

福 島 県

仙 台 市

東日本高速道路(株)東北支社

常磐自動車道 全線開通後の交通量及びストック効果について ～沿岸部の復興に大きく寄与～

※ストック効果：整備された社会資本が機能することによって、継続的に中長期的に得られる効果

<交通状況>

- 開通3ヶ月の交通量は開通直後以降も堅調に推移
- 暫定2車線区間(いわき中央～岩沼)の交通量は、
7,900台～19,100台

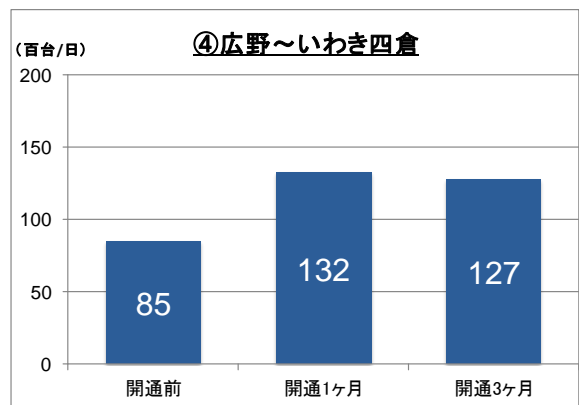
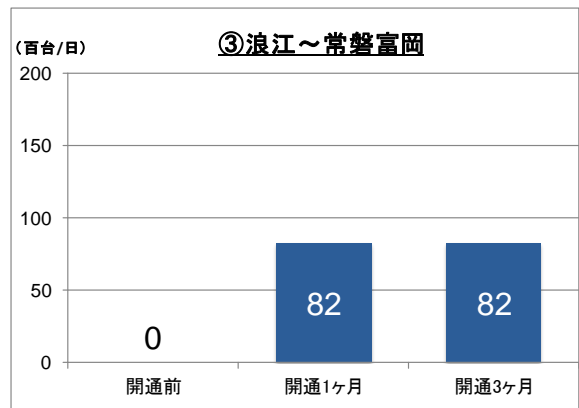
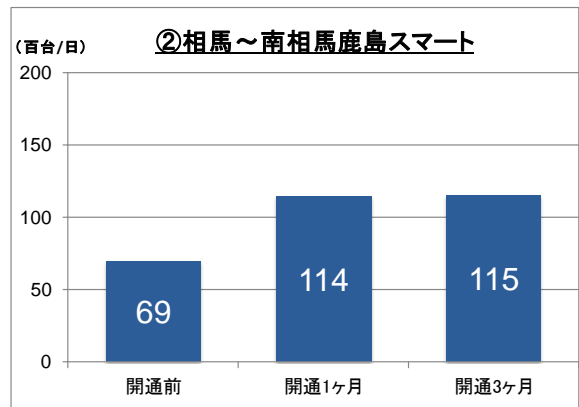
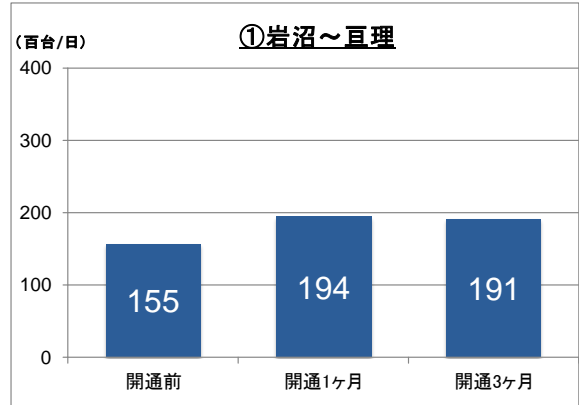
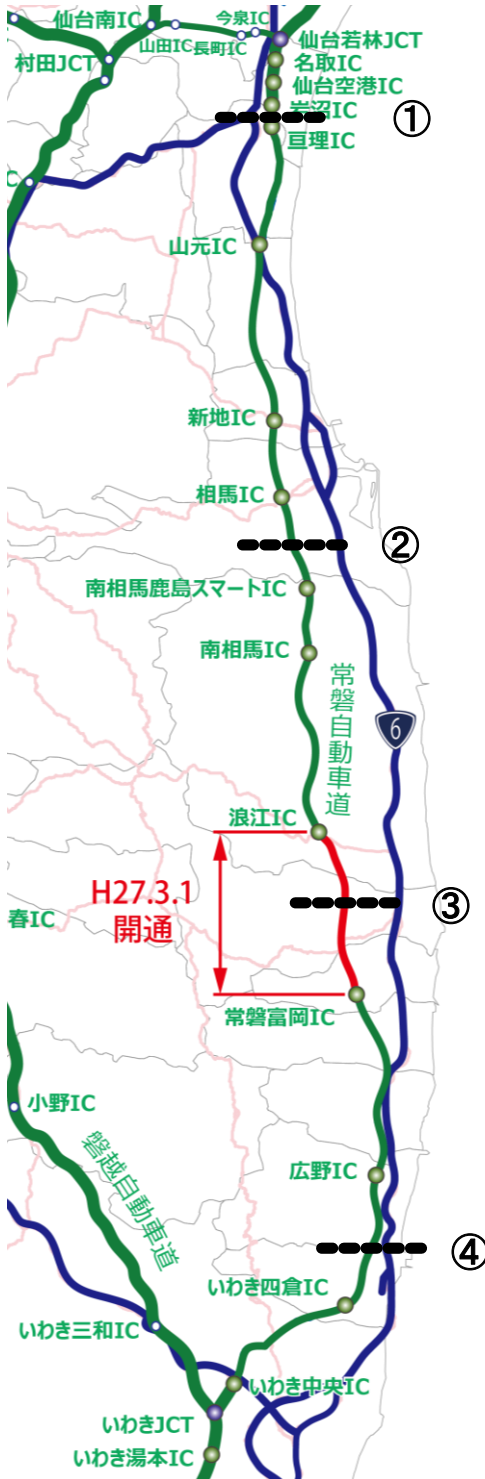
<ストック効果>

- 山元町のいちご農園は来客数が去年の2倍となった
- 山元～亘理間が開通した平成21年以降149件の工場が立地
全線開通以降新たに13件の企業立地が決定

常磐自動車道 常磐富岡IC～浪江IC間(14.3km)が平成27年3月1日に開通し、
常磐自動車道は約350km(東京～仙台)が全線開通しました。

常磐道の全線開通前後の交通状況

- 開通3ヶ月の交通量は開通直後以降も堅調に推移
- 暫定2車線区間(いわき中央～岩沼)の交通量は、7,900台～19,100台



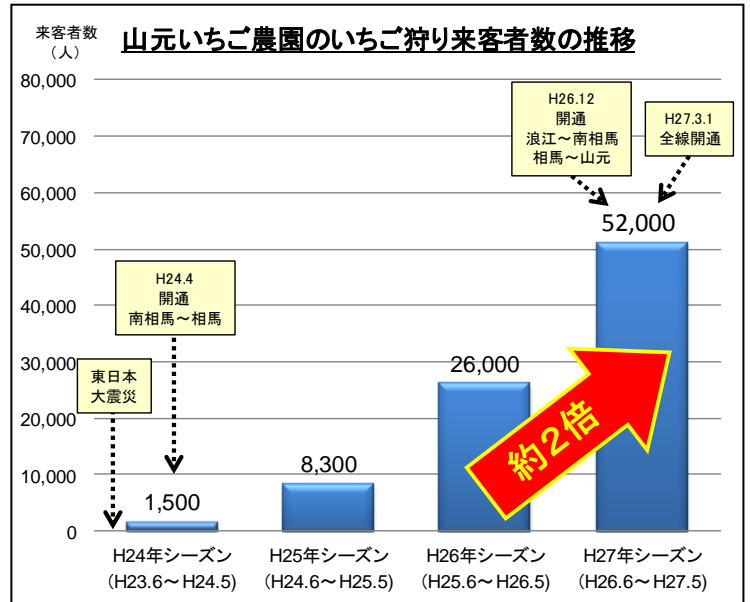
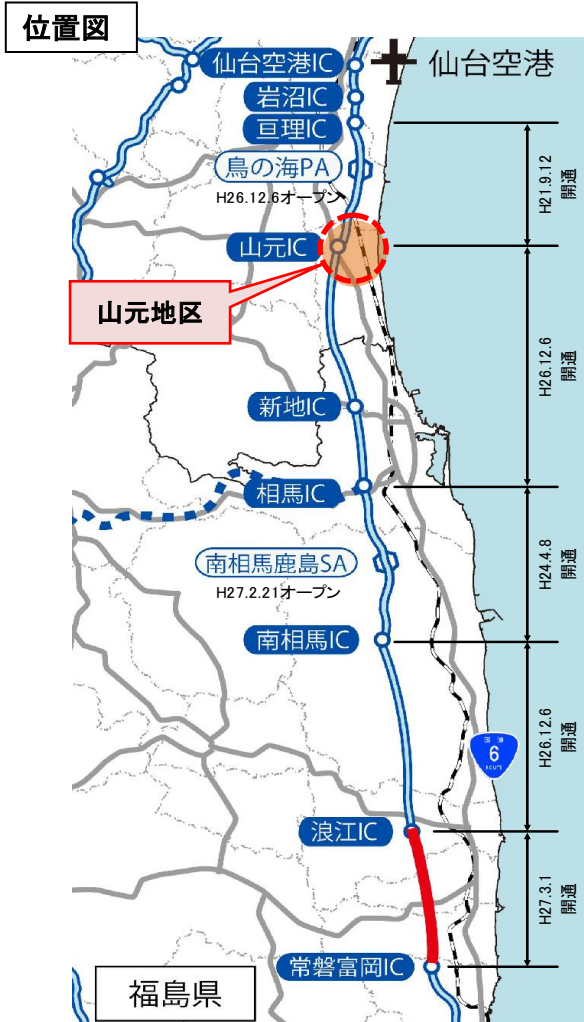
【出典: NEXCO東日本データ】

開通前: 平成 27 年 2 月 1 日(日)～2 月 28 日(土)
 開通1ヶ月: 平成 27 年 3 月 2 日(月)～4 月 1 日(水)
 開通3ヶ月: 平成 27 年 3 月 2 日(月)～6 月 1 日(月)
 ※上記期間の日平均値

地域の主要産業の「いちご狩り」を支援

■山元いちご農園は、震災後の平成24年3月にオープン

■常磐道の全線開通後には、「いちご狩りシーズン」の来客数が約2倍に増加するとともに、新規雇用の増加など、地域の雇用にも貢献



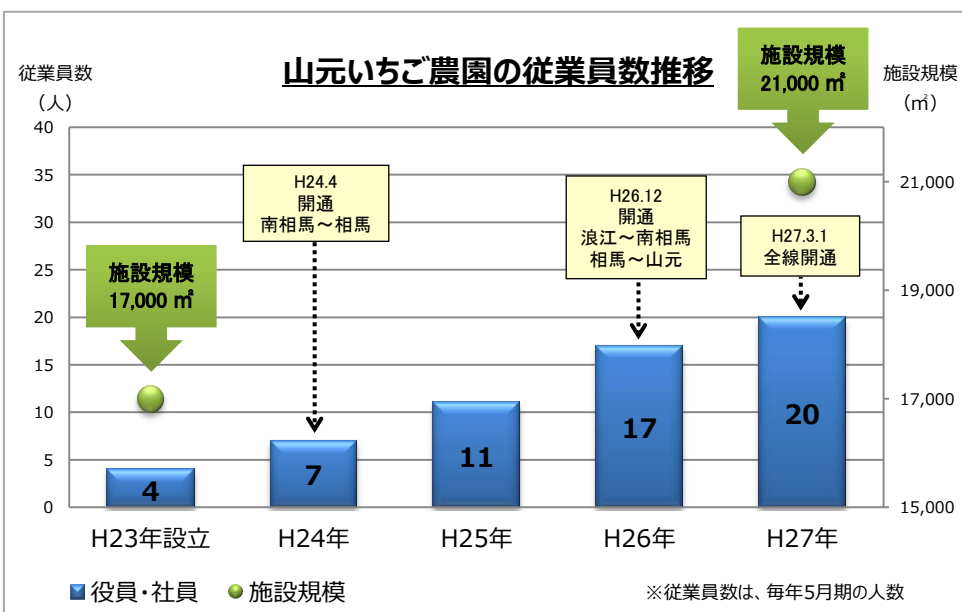
※シーズンの単位は、いちご農園の決算期間

被災した「いちご園」

宮城県亘理・山元地区は東北一のいちご産地。しかし、平成23年3月11日に発生した東日本大震災によって、約95%が壊滅的被害を受けた。



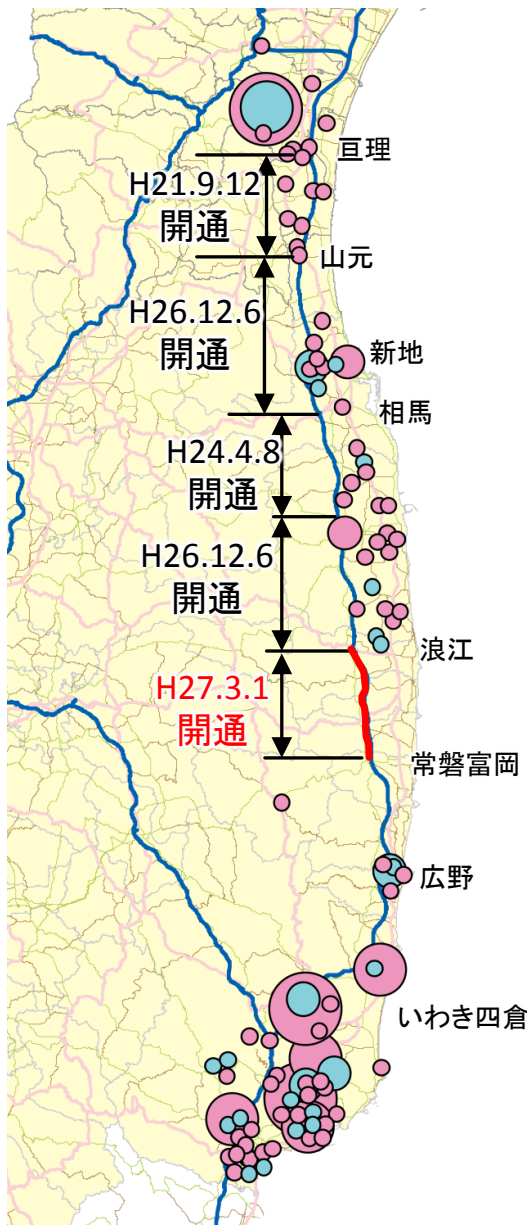
出典：宮城県



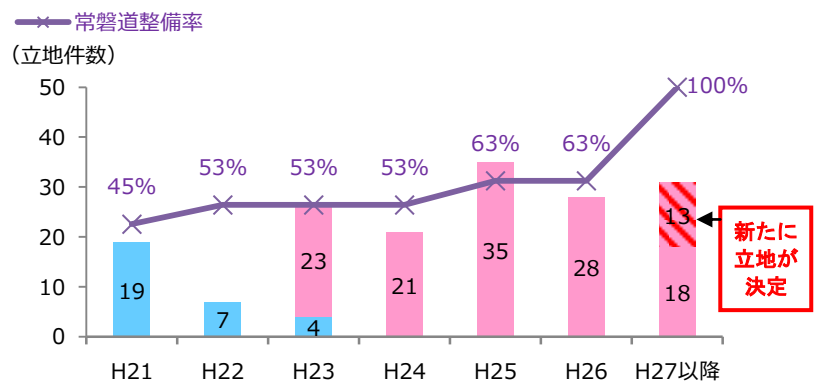
福島県浜通り地方への企業立地増加

■山元～亘理間が開通した平成21年以降149件の工場が立地。全線開通以降新たに13件の企業立地が決定

▼常磐道沿線地域での工場増新設の動き



▼常磐自動車道沿線地域の工場増新設件数の推移



常磐自動車道沿線地域：いわき市、南相馬市、相馬市、新地町、飯舘村、広野町、楢葉町、富岡町、川内村、大熊町、双葉町、浪江町、葛尾村、名取市、岩沼市、亘理町、山元町

※常磐道整備率は、各年 4 月 1 日時点

出典：福島県企業立地課

宮城県産業立地推進課

※企業立地年は、土地取得時の操業予定年を示す

■南相馬市の特殊鉄鋼加工企業の声

- 仙台市～いわき市間の輸送時間短縮、東北道の冬期通行止めリスク回避等で立地を決定した。
- 常磐道の開通で、仙台の営業拠点からの部材の取り寄せや、関東方面への出荷がしやすくなる。
- 5月に新工場が完成し、仙台と南相馬間の部材や製品の輸送が今後、増加することになるだろう。

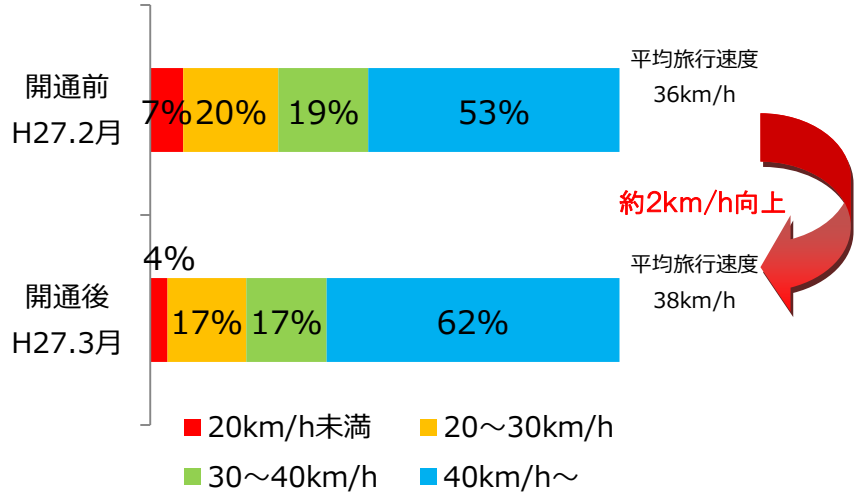
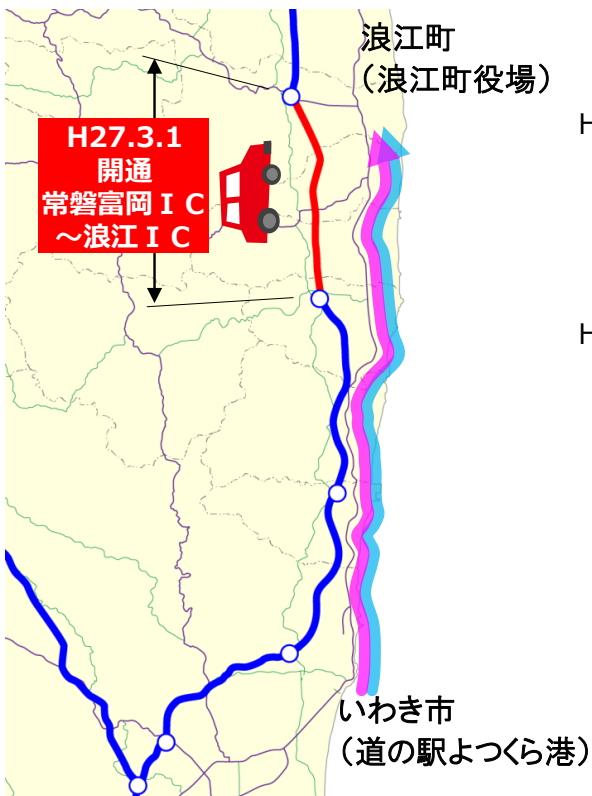


常磐道開通により地域の復興を支援

- 常磐道開通により国道6号(いわき市(道の駅よつら港)⇒浪江町(浪江町役場)間)の通勤時間帯の平均所要時間が約5分短縮
- 朝の余裕を見込んだ所要時間が89分から80分となり、定時性が向上(所要時間のばらつきも19分から13分に縮小)

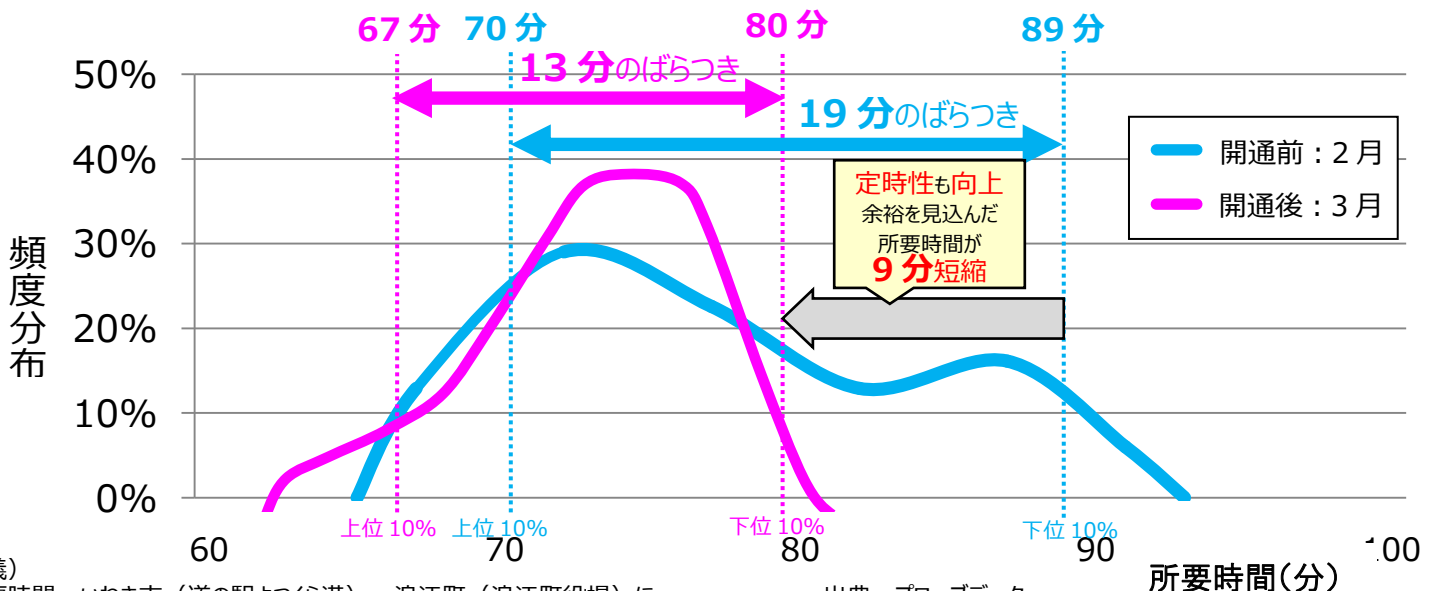
▼全線開通による国道6号の通勤時間短縮 (いわき市(道の駅よつら港) →浪江町(浪江町役場)間)

▼国道6号旅行速度区間分布(下り6時台) (いわき市(道の駅よつら港)⇒ 浪江町役場(浪江町役場)間)(約46km)



出典：プローブデータ
開通前：H27.2月平日(6～7時台)
開通後：H27.3月平日(6～7時台)

▼国道6号の所要時間構成割合の変化(下り方向) (いわき市(道の駅よつら港)⇒浪江町(浪江町役場)間)



定義) 所要時間：いわき市(道の駅よつら港)～浪江町(浪江町役場)における下り方向で所要時間データ(プローブデータ)を算出し、5分間隔で所要時間数の頻度を表示

出典：プローブデータ
開通前：H27.2月平日(6～7時台)
開通後：H27.3月平日(6～7時台)

常磐自動車道の概要

常磐自動車道は、東京都を起点とし、埼玉県、千葉県、茨城県、福島県を経て宮城県仙台市に至る約350kmの高速道路です。

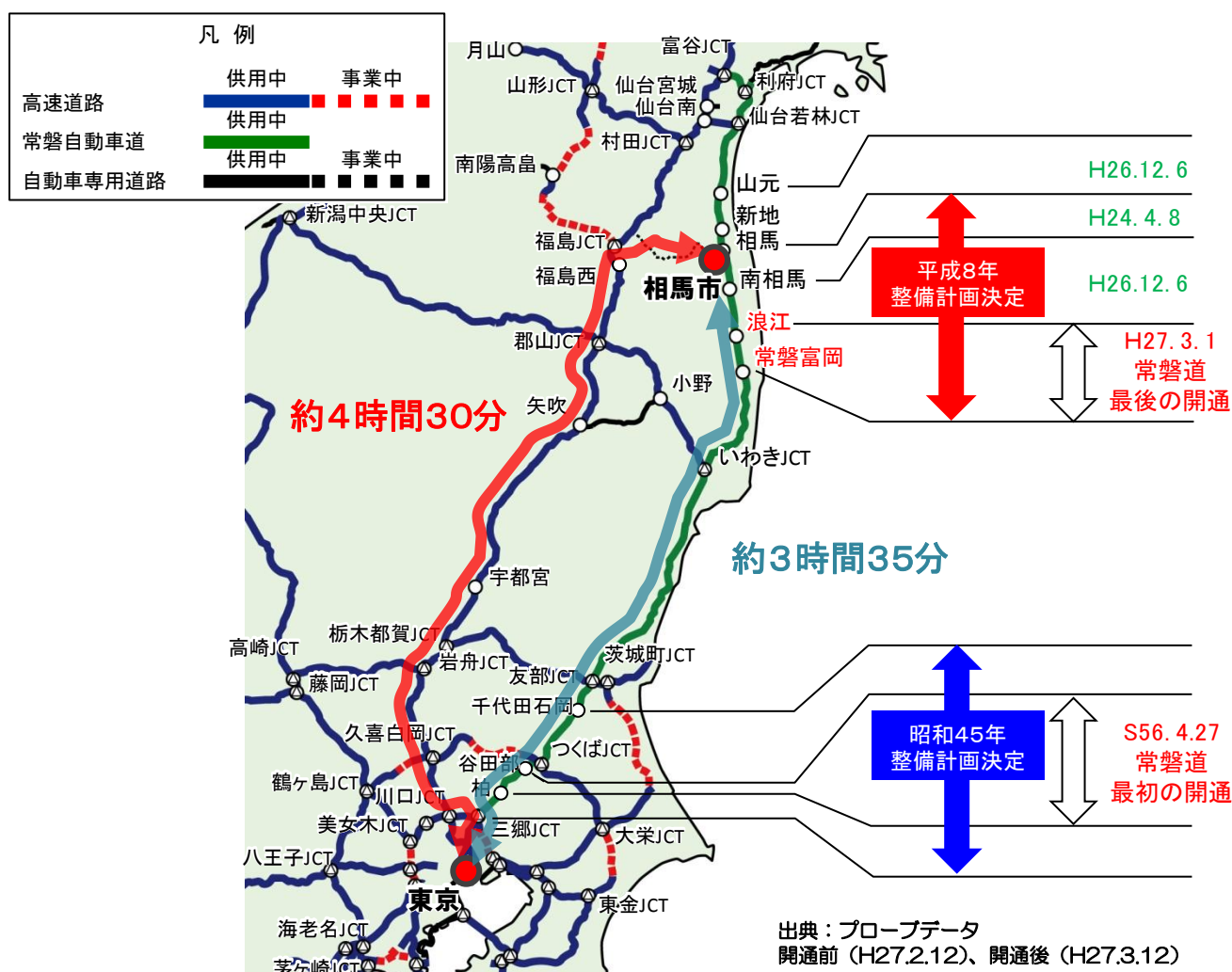
昭和45年の整備計画決定から44年、平成27年3月1日全線開通

- 昭和45年 ^{みさと}三郷(埼玉県)～^{ちよだ}千代田(茨城県)が整備計画決定
- 昭和56年 ^{かしわ}柏(千葉県)～^{やたべ}谷田部(茨城県)が常磐道初開通
- 昭和62年 いわき～仙台間予定路線に決定
- 平成27年3月1日 常磐富岡～浪江間(14.3 km)開通(全線開通)

首都圏と福島県浜通り地方が高速道路で直結し時間短縮

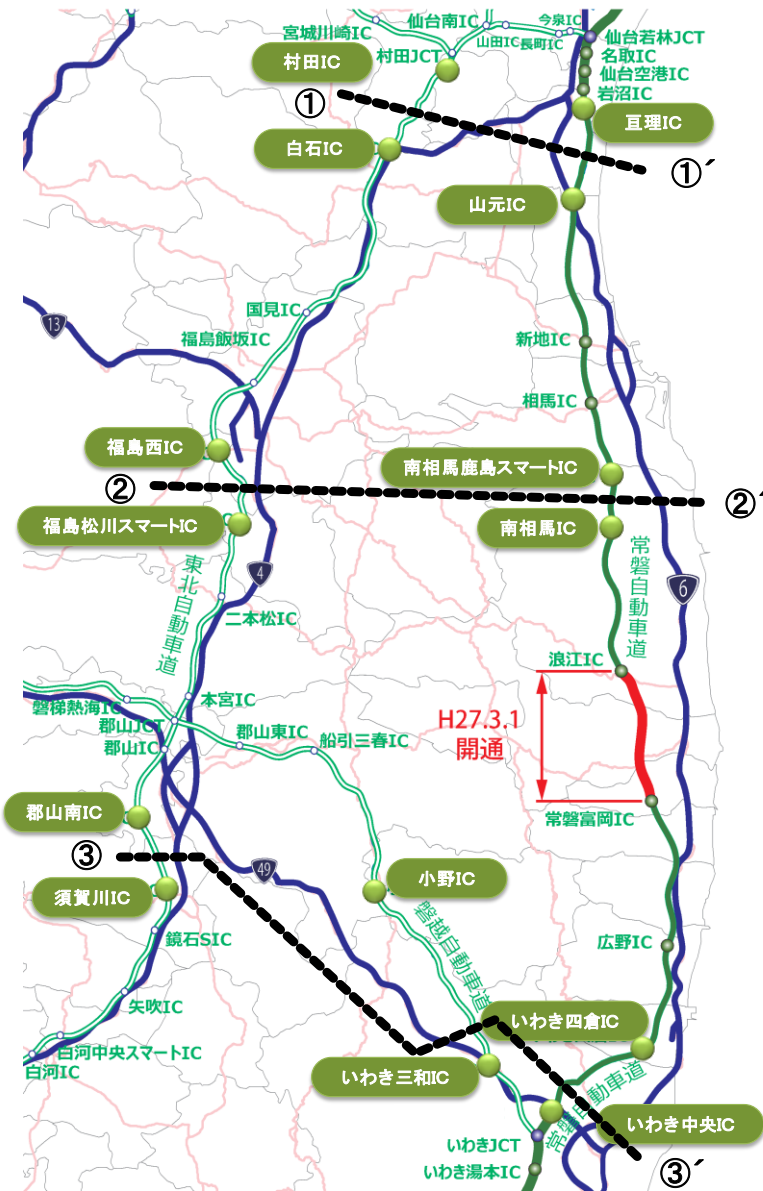
■首都圏と相馬市の所要時間の変化

- 東北道を利用(約 340km)： 約4時間30分
- 常磐道を利用(約 290km)： 約3時間35分 ⇒ 約55分短縮

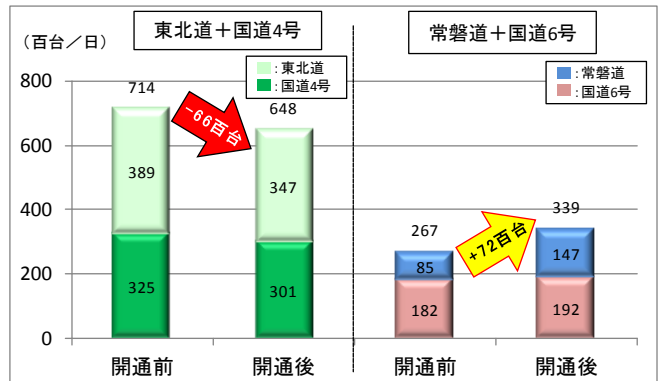


内陸部(東北道+国道4号)と沿岸部(常磐道+国道6号)の交通状況

- 内陸部(東北道+国道4号)の交通量が減少(約3~7千台)、沿岸部(常磐道+国道6号)の交通量が増加(約7~9千台)
- 特に、内陸と沿岸部の高速ネットワークの交通量に大きな変化(東北道の交通量⇒約3~6千台減少、常磐道の交通量⇒約6千台増加)

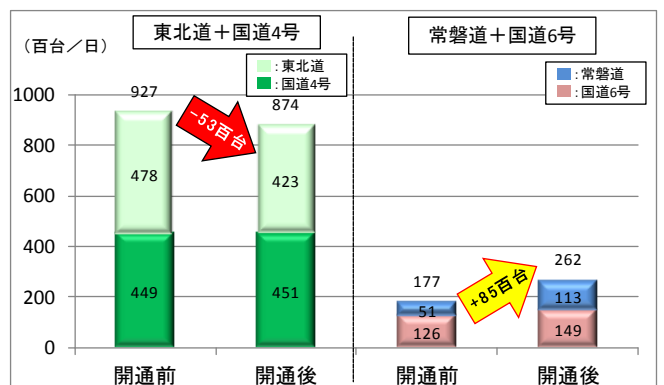


①-①' 断面



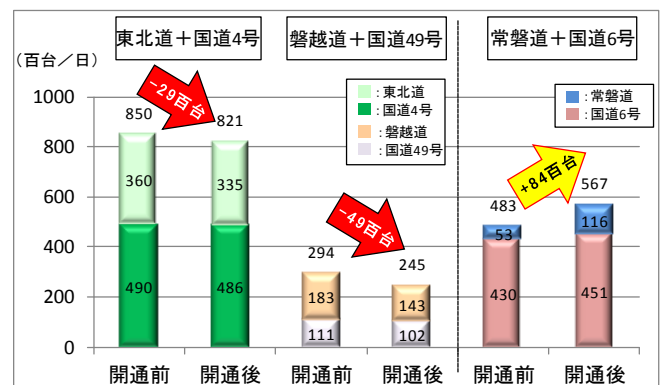
- ・東北道: 村田IC~白石IC間
- ・常磐道: 亘理IC~山元IC間

②-②' 断面



- ・東北道: 福島西IC~福島松川スマートIC間
- ・常磐道: 南相馬鹿島スマートIC~南相馬IC間

③-③' 断面



- ・東北道: 郡山南IC~須賀川IC間
- ・磐越道: 小野IC~いわき三和IC間
- ・常磐道: いわき四倉IC~いわき中央IC間

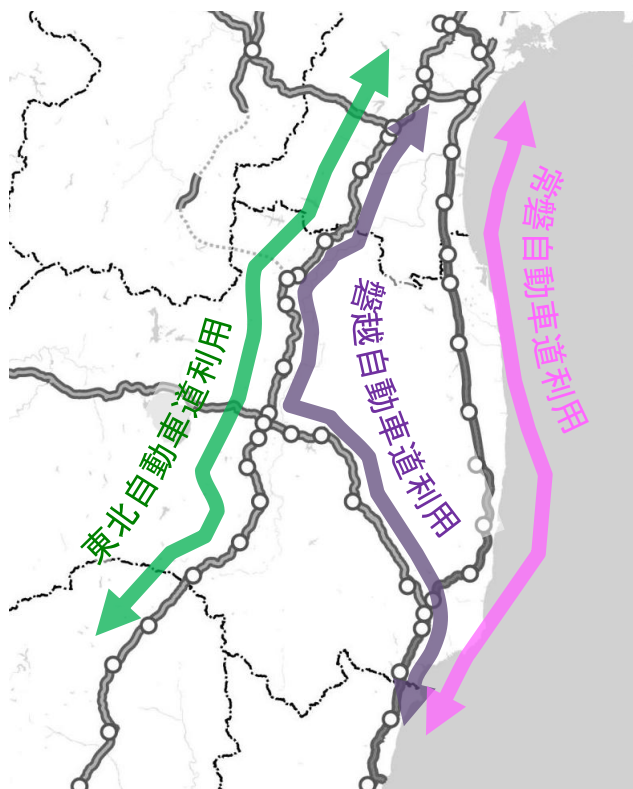
【出典:国土交通省東北地方整備局、NEXCO東日本データ】

開通前:平成26年3月3日(月)~6月2日(月)の日平均値

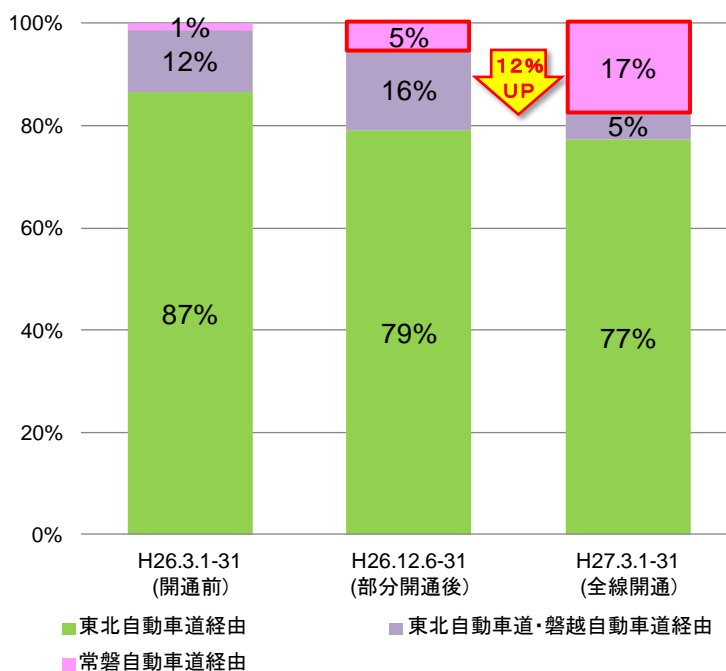
開通後:平成27年3月2日(月)~6月1日(月)の日平均値

関東・東北間移動における利用路線の変化

- 常磐道が順次開通するにつれ、仙台以北と関東方面との利用が常磐道経由にシフト、全線開通前と比べ常磐道経由の割合は12%増加
- ゴールデンウィーク期間中の福島県内の東北道の渋滞は、開通前と比べ大幅に減少し、走行速度も大幅に向上

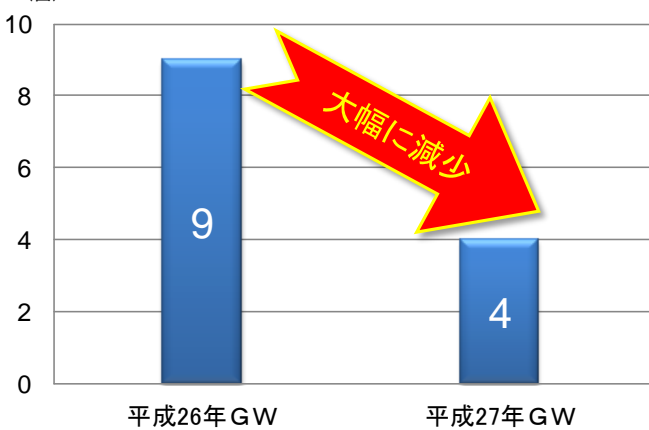


関東⇄東北 利用路線の変化



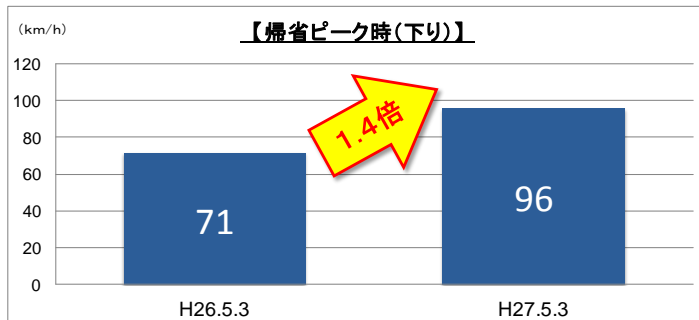
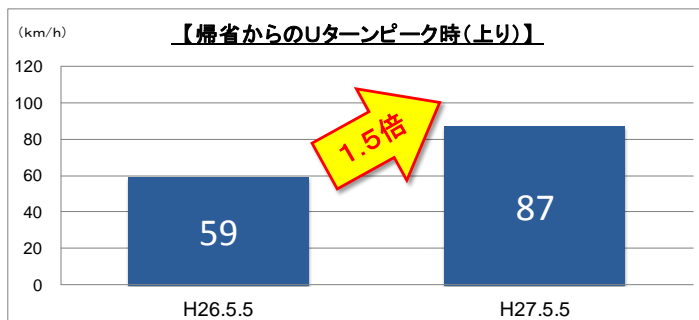
GW期間の東北道の渋滞状況変化

東北道・福島県内のGW渋滞回数の変化



※福島県内を先頭とする本線渋滞発生回数 (10km以上)
 ※平成26・27年GW (4/25～5/6 : 12日間)

福島西IC～福島飯坂ICの昼間12時間平均走行速度の変化

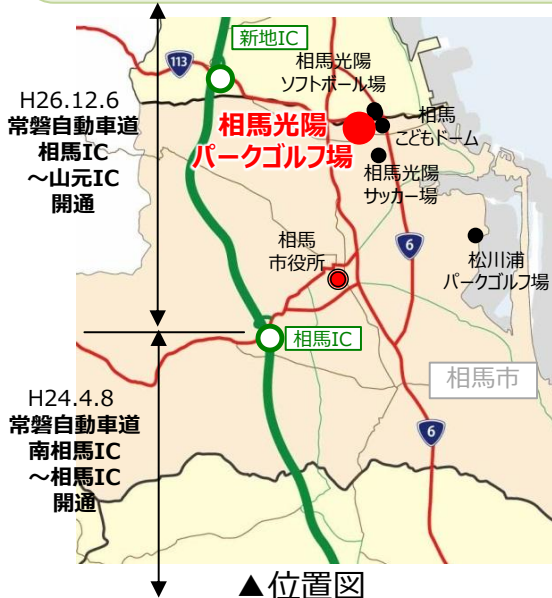


※帰省ピーク、帰省からのUターン日は、GW期間中の最も昼間12時間交通量の多い日
 ※昼間12時間平均走行速度は、IC間で最も平均走行速度が遅い区間の速度

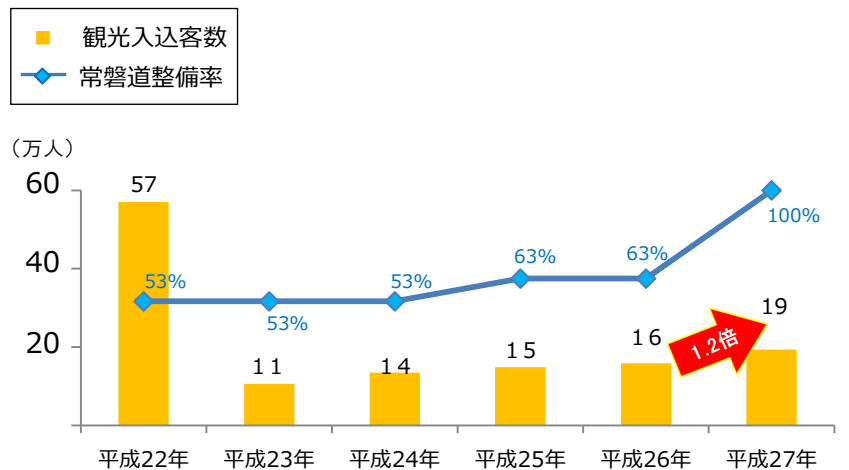
出典：プローブデータ

常磐道全線開通に伴い交流人口の拡大に貢献

- 温暖な気候に恵まれた相馬市では、スポーツを通じた交流人口の拡大を目指し、パークゴルフ場、サッカー場、ソフトボール場などが整備
- 常磐道全線開通後の平成27年3～5月には、相馬市の観光入込客数が前年の1.2倍に増加
- 東北最大級の相馬光陽^{そうまこうよう}パークゴルフ場についても、県外利用者が前年の1.2倍に増加

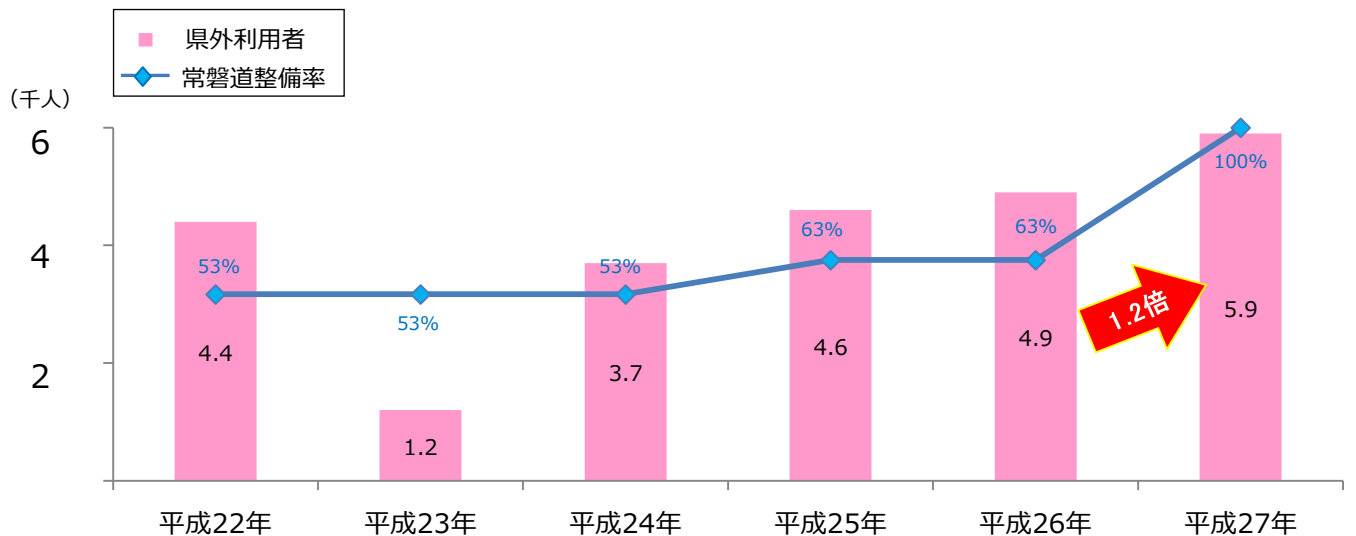


▼3～5月の相馬市観光入込客数の変化



出典：相馬市

▼3～5月の相馬光陽パークゴルフ場の県外利用者の変化



出典：相馬市

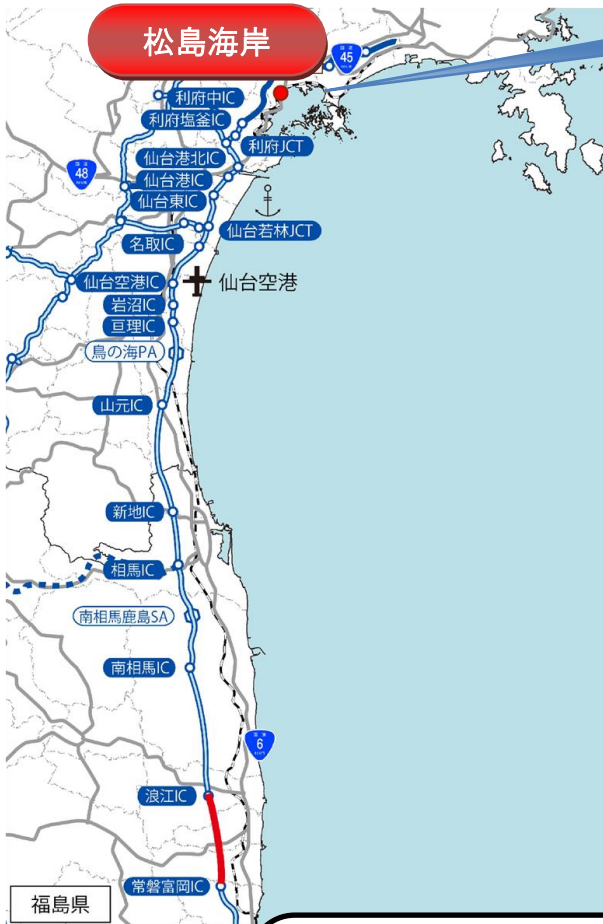


※常磐道整備率は、
各年4月1日時点
(宮城県・福島県内)

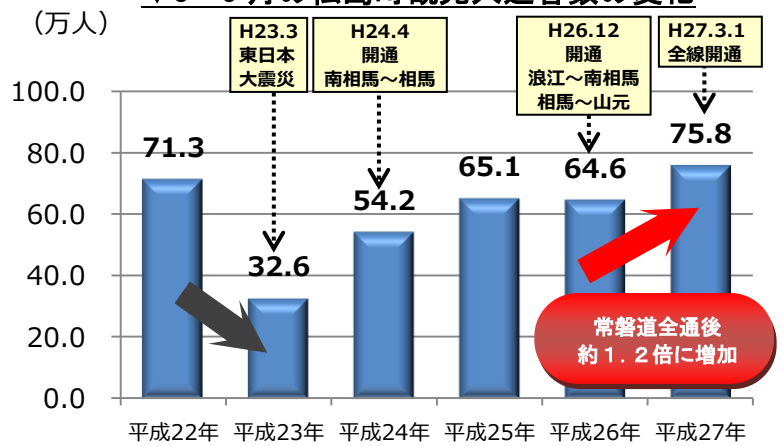
出典：相馬市

沿岸地域の観光入込み客数が増加

■宮城県松島町では、常磐道の全線開通後の3～5月の観光入込客数が前年の1.2倍に増加し東日本大震災前を超えた



▼3～5月の松島町観光入込客数の変化

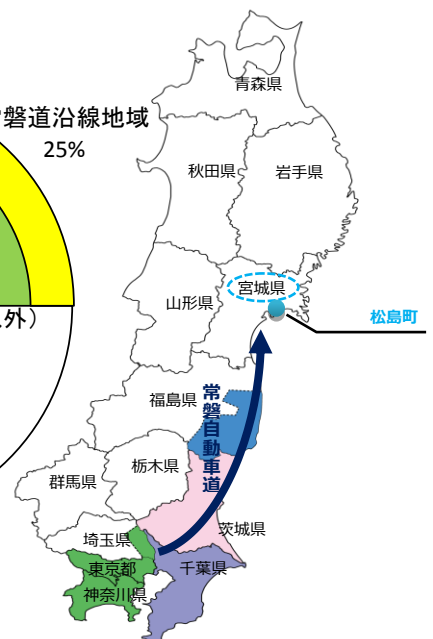
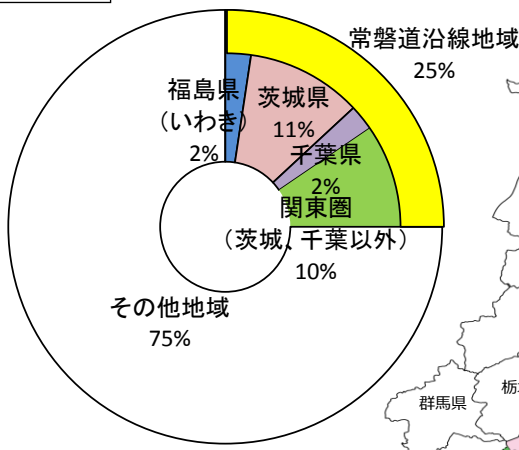
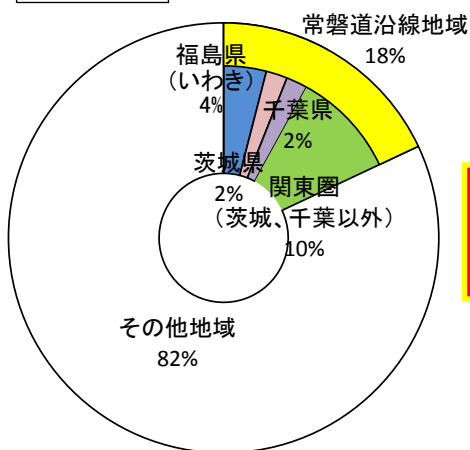


出典: 松島町

松島町地域別来訪者の変化(ナンバープレート調査)

開通前

開通後



常磐道沿線地域

(福島(いわき)、茨城、埼玉(春日部)千葉、東京、神奈川 対象)

調査日:【開通前:平成27年2月28日(土)】【開通後:平成27年4月25日(土)】

※松島町駐車場におけるナンバープレート調査(ネクスコ東日本調べ)

※集計は宮城県ナンバー除く

全線開通後に運行を始めた高速バスにより交流促進

- 東日本大震災の影響等で、福島県浜通り地方から東京への高速バス・常磐線が運休・廃止される中、常磐道の全線開通による時間短縮等の効果により、東京直通の高速バス(相馬・南相馬～東京間)が平成27年4月1日より運行開始
- 平成27年4月、5月で約2,800人の方々が利用し地域間交流を促進



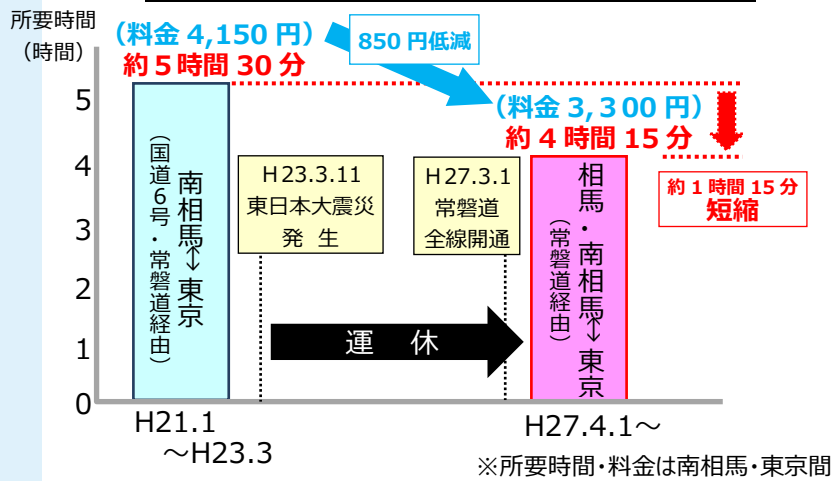
相馬・南相馬～東京間
高速バス利用状況

【総乗車人数 約 2,800 人】
 ・4月:約 1,150 人
 ・5月:約 1,660 人

H27. 4. 1常磐道経由の
相馬・南相馬～東京間の
高速バス直行便が新設

- 【H27.4.1 運行開始した相馬・東京間の高速バス概要】
- 1.運行開始:平成27年4月1日
 - 2.運行区間:相馬・南相馬～東京
 - 3.運行便数:1日1往復(所要時間:約5時間)
 - 4.上り:相馬8時発、下り:東京17時発
 - 5.料 金:3,800円(平日・片道)

▼福島県浜通り地域の高速バスの運行経緯



■バス事業者の声

- 福島沿岸から首都圏への直行の公共交通が震災で途絶する中、当初東北道ルート経由の相馬から東京への高速バスの運行を計画していた。**常磐道の全線開通が早まったことで、常磐道ルートでの運行を決め、約 2 時間の時間短縮となった。**
- 利用者は地域の中高年の方が多く、週末に関東方面で暮らしているお子さんや家族に会いに行くケースが多いと思われる。
- 南相馬市役所に寄せられた意見にも、「新幹線ではお金と時間が掛かり月 1 回しか会いに行けなかったが、**直通バスの開通によって、月に 2～3 回会いに行くことが可能になる**」との意見があった。



常磐自動車道の交通状況

参考資料

IC間	【①開通前】 断面交通量(台/日)	【②開通1ヵ月】 断面交通量(台/日)	【③開通3ヵ月】 断面交通量(台/日)
仙台若林JCT～名取	28,900	33,500	32,500
名取～仙台空港	23,000	27,300	26,300
仙台空港～岩沼	19,600	23,600	22,800
①岩沼～亶理	15,500	19,400	19,100
亶理～山元	11,300	15,000	14,700
山元～新地 【平成26年12月6日開通】	7,600	11,400	11,300
新地～相馬 【平成26年12月6日開通】	6,600	10,600	10,600
②相馬～南相馬鹿島スマート※	6,900	11,400	11,500
南相馬鹿島スマート※～ 南相馬	6,900	11,200	11,300
南相馬～浪江 【平成26年12月6日開通】	2,300	8,000	7,900
③浪江～常磐富岡 【平成27年3月1日開通】	—	8,200	8,200
常磐富岡～広野	4,100	9,400	9,200
④広野～いわき四倉	8,500	13,200	12,700
いわき四倉～いわき中央	8,000	12,100	11,600
いわき中央～いわきJCT	13,600	17,600	17,200

※南相馬鹿島スマートICは、平成27年2月21日開通

【出典：NEXCO東日本データ】

開通前：平成27年2月1日(日)～2月28日(土)

開通1ヶ月：平成27年3月2日(月)～4月1日(水)

開通3ヶ月：平成27年3月2日(月)～6月1日(月)

※上記期間の日平均値