

令和2年度

第1回

福島県渋滞対策連絡協議会
説明資料

令和2年8月21日（金）

1. これまでの経緯.....	P 2
2. 福島県内の主要渋滞箇所について.....	P 4
3. 主要渋滞箇所の対策完了箇所について（効果検証と解除検討）.....	P11
4. 道路利用者会議と連携した渋滞対策について.....	P23
5. コロナ禍による交通影響の整理.....	P27
6. 今後の方針（案）.....	P34
7. 情報提供	
(1) 交通アセスメントについて.....	P39
(2) 都市内の路上荷さばきに起因する渋滞対策.....	P40
(3) 「新しい日常」に対応するための道路施策.....	P42
(4) 2040年、道路の景色が変わる.....	P43

1. これまでの経緯：渋滞対策連絡協議会の開催状況

H24年度 第1回渋滞協（H24. 6. 29）

- 交通基礎データの共有、意見交換 等

H24年度 第2回渋滞協（H24. 8. 8）

- 主要渋滞箇所抽出の考え方、パブリック・コメント実施方針の確認

H24年度 第3回渋滞協（H24. 11. 8）

- 主要渋滞箇所（素案）の決定

H24年度 第4回渋滞協（H24. 12. 26）

- パブリック・コメント等を含めた地域の主要渋滞箇所の特定（143箇所）

公表（H25. 1. 24）

H25年度 渋滞協（H25. 6. 21）

- 今後の進め方（案）、対応の基本方針（案）の確認
- 4エリアにおけるWGの開催（福島・郡山・会津若松・いわき）

H26年度より

- 渋滞箇所のモニタリング、対策検討・実施の状況等について協議

H28年度

- 主要渋滞箇所の位置する全ての市町村をWGメンバーに追加
- 浜通り地区WGの設置
- 「地区WG」に名称変更
郡山エリアWGの名称を県中・県南地区WGに変更
会津エリアWGの名称を会津地区WGに変更

H29年度

- 道路利用者会議より要望のあった箇所を「道路利用者会議要望箇所」として登録（52箇所）
- 道路利用者要望箇所の対策推進

H30年度より

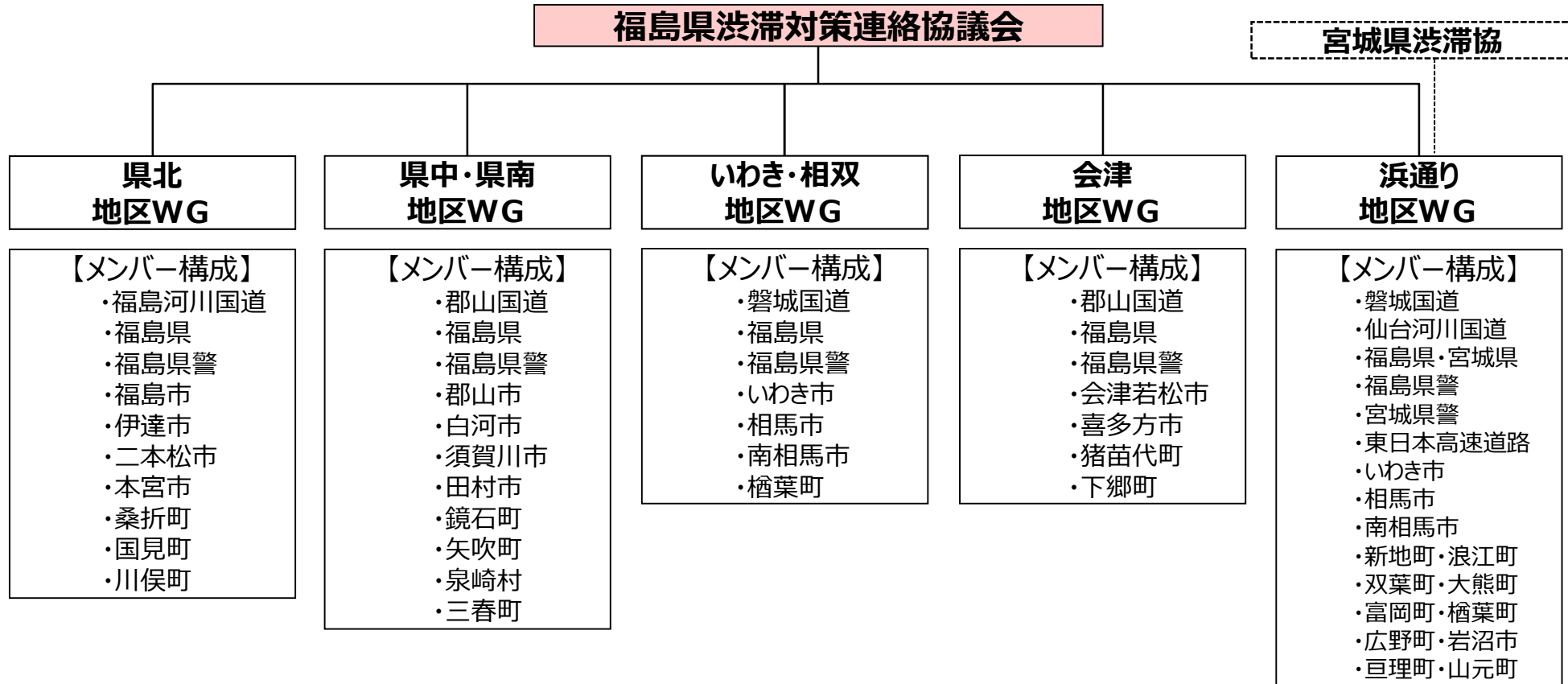
- これまで年1回の協議会開催を年2回（7月頃、2月頃）に変更

R2年度

- 「地区WG」に名称変更
福島エリアWGの名称を県北地区WGに変更
いわきエリアWGの名称をいわき・相双地区WGに変更

1. これまでの経緯：福島県渋滞対策連絡協議会の構成

- 平成24年度に、福島県内の主要渋滞箇所を特定。以降、福島県渋滞対策連絡協議会を年1～2回開催。
- 主要渋滞箇所の集中する県内4地区（県北地区、県中・県南地区、いわき・相双地区、会津地区）については、渋滞状況の検証およびソフト対策検討のためワーキンググループ（WG）を設置。
- 福島県渋滞対策連絡協議会においては、効率的・効果的に渋滞対策を推進していくため平成30年度より年2回開催を基本として実施。



2. 福島県内の主要渋滞箇所について

主要渋滞箇所の選定要件に該当している箇所(H24抽出)

福島県内 143箇所

◎一般道：143箇所

- エリア：4エリア
- 区間：50区間（区間内に80箇所）
- 箇所：63箇所

対策完了により解除された箇所

福島県内 19箇所

【H28解除箇所：9箇所】

- No.11 大隅（平田村）
- No.38 いわき中央IC（いわき市）
- No.54 泉町六枚内（いわき市）
- No.55 鶉ノ巣（いわき市）
- No.57 十文字（会津若松市）
- No.58 松川（会津若松市）
- No.60 居合団地入口（会津若松市）
- No.64 薄葉（白河市）
- No.68 米村道北（白河市）

【H29解除箇所：3箇所】

- No.2 上願（白河市）
- No.8 五色沼入口（北塩原村）
- No.65 台（喜多方市）

【H30解除箇所：4箇所】

- No.40 小名浜花畑町（いわき市）
- No.44 久ノ浜駅前（いわき市）
- No.47 上好間忽滑（いわき市）
- No.50 いわきニュータウン南入口（いわき市）

【R1解除箇所：3箇所】

- No.25 福原（郡山市）
- No.36 住吉（いわき市）
- No.46 下船尾（いわき市）

残りの主要渋滞箇所

福島県内 124箇所

2. 福島県内の主要渋滞箇所について

速度変化のモニタリング（最新プローブデータ等）

- ・福島県内における主要渋滞箇所は以下のとおり。
- ◎一般道：現在 124箇所（H24年度当初 143箇所）
 - エリア：4エリア
 - 区間：48区間（区間内に77箇所）
 - 箇所：47箇所



主要渋滞箇所

道路利用者会議要望箇所

対策実施済み箇所

対策実施中箇所

対策未実施箇所

対策未実施箇所

- 対策の効果検証
- 主要渋滞箇所の解除検討

- 速度変化のモニタリングを継続して実施

- 速度変化のモニタリングを継続して実施
- 必要に応じて渋滞要因の把握調査実施
- 新たな渋滞対策の検討
- 対策の事業化の推進

- 速度変化のモニタリングを継続して実施
- 渋滞対策の検討

渋滞解消

解消しなければ新たな対策検討

R2年度まで

福島県内	対策実施済み箇所 19箇所解除	対策実施中箇所 72箇所	対策未実施箇所 52箇所	道路利用者会議要望箇所 主要渋滞箇所以外33箇所 (重複含み52箇所)
うち 県北 地区 WG	0箇所	19箇所	16箇所	主要渋滞箇所以外12箇所 (重複含み16箇所)
うち 県中・ 県南 地区 WG	5箇所	25箇所	18箇所	主要渋滞箇所以外0箇所 (重複含み11箇所)
うち 会津 地区 WG	5箇所	10箇所	4箇所	主要渋滞箇所以外2箇所 (重複含み3箇所)
うち いわき ・相双 地区 WG	9箇所	18箇所	14箇所	主要渋滞箇所以外19箇所 (重複含み22箇所)

2. 福島県内の主要渋滞箇所について (県北地区)



主要渋滞箇所 (全35箇所)
区間: 15区間 (うち27箇所)
箇所: 8箇所

- , □: 対策実施中箇所 (19箇所)
(うち道路利用者要望箇所 (3箇所))
- , □: 対策未実施箇所 (16箇所)
(うち道路利用者要望箇所 (1箇所))
- , □: 道路利用者要望箇所
(主要渋滞箇所以外12箇所、
重複含み16箇所)

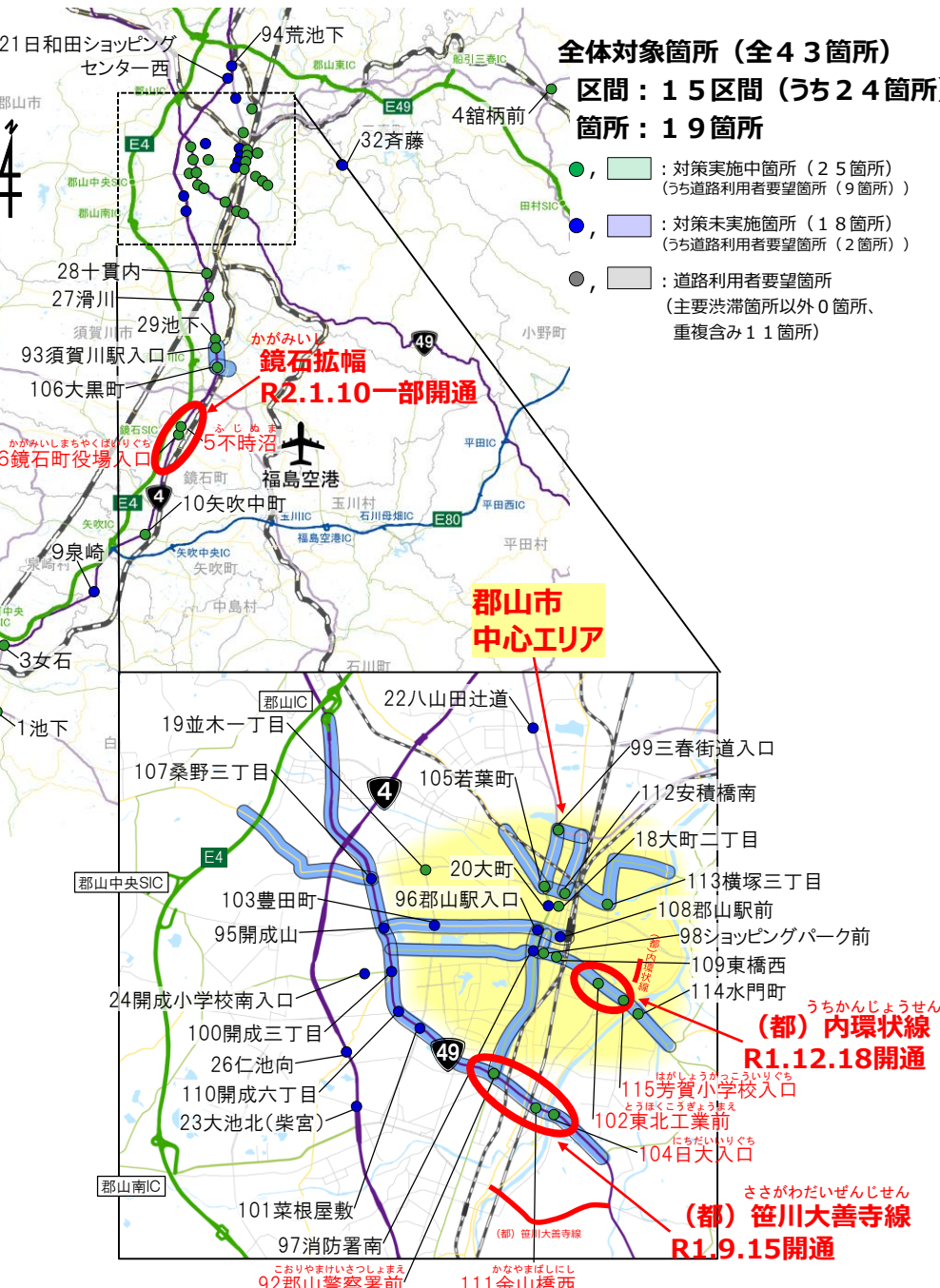
区間	区間名	箇所名	管理者	箇所名 (よみ)
3	本宮岩代線 (荒町交差点~昭代橋交差点)	67 昭代橋東	県	しょうだいはしひがし
4	国道349号 (川原田交差点~飯坂交差点)	69 川原田	県	かわはらだ
6	一般国道13号 (あづま陸橋東交差点~中央郵便局前交差点)	90 中央郵便局前	国	ちゅうおうゆうびんきょくまえ
		80 あづま陸橋東	国	あづまつきょうひがし
		78 陣場町	国	じんばちょう
7	福島微温湯線 (あづま陸橋西交差点~体育館入口交差点)	88 あづま陸橋西	県	あづまつきょうにし
8	福島吾妻裏磐梯線 (あづま陸橋西交差点~八百善商店北交差点)	88※ あづま陸橋西	県	あづまつきょうにし
		91 八百善商店北	県	やおせんしやうてんきた
		89 三河南町	県	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)	86 福島駅南	県	ふくしまえきみなみ
		87 福島駅前	県	ふくしまえきまえ
		76 西町	県	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)	81 本町南	国	もともちみなみ
		80※ あづま陸橋東	国	あづまつきょうひがし
		86※ 福島駅南	県	ふくしまえきみなみ
11	福島停車場線 (福島駅南交差点~栄町交差点)	88※ あづま陸橋西	県	あづまつきょうにし
		87※ 福島駅前	県	ふくしまえきまえ
		76※ 西町	県	にしまち
12	庭坂福島線 (笹木野北中谷地交差点~陣場町交差点)	78※ 陣場町	国	じんばちょう
		福島c 西町陸橋東側	県	にしまちつきょうひがしがわ
		75 西道路入口	国	にしどうろいりぐち
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)	84 北矢野目	国	きたやのめ
		82 壁谷沢	国	かべやざわ
		77 福島北警察署入口	国	ふくしまきたけいさつしよいりぐち
		73 鳥谷野	国	とやの
		85 黒岩	国	くろいわ
14	一般国道4号 (伏拝交差点~福島市境)	72 伏拝	国	ふしおがみ
		74 仲間町	国	ちゅうげんちょう
		70 岩谷下	国	いわやした
		83 鎌田	国	かまた
		71 北幹線東入口	国	きたかんせんひがしりりぐち
15	国道115号 (鳥谷野交差点~郷野目交差点)	福島A 渡利弁天山	国	わたりべんてんやま
16	一般国道4号 (伊達交差点~諏訪野団地入口交差点)	73※ 鳥谷野	国	とやの
46	国道4号 (榎戸分合流部~油井交差点)	79 伊達	国	だて
		131 油井	国	ゆい
47	福島安達線 (油井交差点~野辺交差点)	132 安達ヶ原入口	国	あだちがはらいりぐち
		141 野辺	県	のべ

箇所	箇所名	管理者	箇所名 (よみ)
12	曾根田	県	そねだ
13	中萁菑	国	なかつぶぶち
14	蓬萊橋西	市	ほうらいはしにし
15	片町	県	かたまち
16	上郡	国	かみごおり
17	国見町役場前	国	くにみまちやくばまえ

箇所	箇所名	管理者	箇所名 (よみ)
30	荒井	国	あらい
31	本宮IC入口	国	もとみやいんたーちえんじりりぐち
福島B	藤田病院入口	国	ふじたびょういんりりぐち
福島a	福島交通川俣営業所前	県	ふくしまこうつうかわまたえいきょうしよまえ
福島b	三井住建道路前三叉路	県	みついすみけんどうろつまさんさう
福島d	保原7丁目	県	ほばらななちようめ

箇所	箇所名	管理者	箇所名 (よみ)
福島e	伊達中学校前	県	だてちゅうがっこうまえ
福島f	伊達ふれあいセンター入口	県	だてふれあいせんたーいりりぐち
福島g	伊達総合支所前	県	だてそうごうしよまえ
福島h	寺前	県	てらまえ
福島i	セブンイレブン 保原一丁目店前	県	せぶんいれぶんほばらいちちようめてんまえ
福島j	保原4丁目	県	ほばらよんちようめ

2. 福島県内の主要渋滞箇所について (県中・県南地区)



■ 区間

※は複数の区間に含まれる箇所

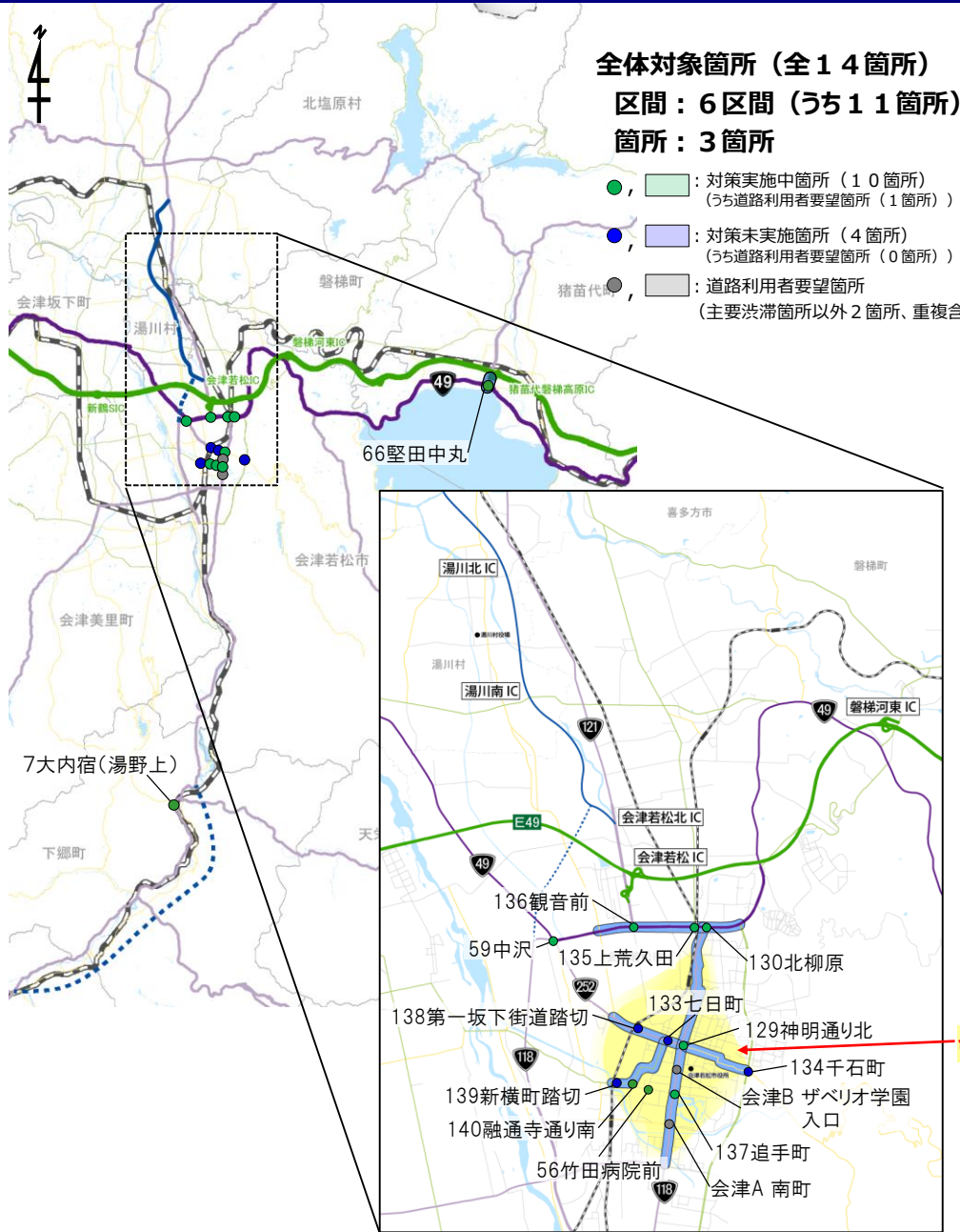
区間名	箇所名	管理者	箇所名 (よみ)
17 荒井郡山線 (若葉町交差点～三春街道入口交差点)	105 若葉町	県	わかばまち
	99 三春街道入口	県	みはるかいどういりぐち
18 一般国道288号 (三春街道入口交差点～富久山久保田交差点)	99※ 三春街道入口	県	みはるかいどういりぐち
	105※ 若葉町	県	わかばまち
19 郡山大越線 (若葉町交差点～阿久津交差点)	112 安積橋南	県	あさかばしみなみ
	113 横塚三丁目	県	よこづかさんちようめ
	108 郡山駅前	県	こおりやまえきまえ
20 河内郡山線、郡山停車場線 (郡山駅前交差点～開成山交差点)	96 郡山駅入口	県	こおりやまえきいりぐち
	103 豊田町	県	とよたまち
	95 開成山	国	かいせいざん
	102 東北工業前	県	とうほくこうぎょうまえ
21 小野郡山線 (大平入口交差点～消防署南交差点)	114 水門町	県	すいもんまち
	115 芳賀小学校入口	県	はがしょうがっこういりぐち
	109 東橋西	県	あずまばしにし
	98 ショッピングパーク前	県	しょうびんぐぱーくまえ
	97 消防署南	県	しょうぼうしよみなみ
	92 郡山警察署前	国	こおりやまけいさつしよまえ
22 郡山停車場線 (郡山警察署前交差点～郡山駅入口交差点)	97※ 消防署南	県	しょうぼうしよみなみ
	96※ 郡山駅入口	県	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)	97※ 消防署南	県	しょうぼうしよみなみ
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)	105※ 若葉町	県	わかばまち
25 須賀川二本松線 (富久山久保田交差点～安積橋南交差点)	112※ 安積橋南	県	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)	98※ ショッピングパーク前	県	しょうびんぐぱーくまえ
	92※ 郡山警察署前	国	こおりやまけいさつしよまえ
27 一般国道49号 (金屋上川原交差点～郡山ICランプ)	101 栗根屋敷	国	さいこんやしき
	110 開成六丁目	国	かいせいろくちようめ
	111 釜山橋西	国	かなやまばしにし
	100 開成三丁目	国	かいせいさんちようめ
	95※ 開成山	国	かいせいざん
	107 桑野三丁目	国	くわのさんちようめ
	104 旧大入口	国	にちだいいりぐち
28 河内郡山線 (片平町の場合交差点～桑野三丁目交差点)	107※ 桑野三丁目	国	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)	94 荒池下	国	あらいけした
30 古殿須賀川線 (大黒町交差点～市役所前交差点)	106 大黒町	国	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)	106※ 大黒町	国	だいくちよう
	93 須賀川駅入口	国	すかがわえきいりぐち

■ 箇所

箇所名	管理者	箇所名 (よみ)
1 池下	県	いけした
3 女石	国	おんないし
4 館柄前	県	たてがらまえ
5 不時沼	国	ふじぬま
6 鏡石町役場入口	国	かがみししまちやくばいりぐち
9 泉崎	国	いずみざき
10 矢吹中町	国	やぶきなかまち
18 大町二丁目	市	おおまちにちようめ
19 並木一丁目	市	なみきいちようめ
20 大町	県	おおまち

箇所名	管理者	箇所名 (よみ)
21 日和田ショッピングセンター西	市	ひわだしよびんぐせんたーにし
22 八山田辻道	県	やつやまだつじみち
23 大池北 (柴宮)	国	おおいけきた (しばみや)
24 開成小学校南入口	県	かいせいしょうがっこうみなみいりぐち
26 仁池向	国	にいけむかい
27 滑川	国	なめかわ
28 十貫内	国	じゅくこうじ
29 池下	国	いけした
32 斉藤	県	さいどう

2. 福島県内の主要渋滞箇所について (会津地区)



■ 区間

※は複数の区間に含まれる箇所

区間名	箇所名	管理者	箇所名 (よみ)
5 国道115号 (堅田中丸交差点～猪苗代磐梯高原IC)	66 堅田中丸	国	かただなかまる
	137 追手町	県	おうてまち
41 一般国道118号 (年貢町交差点～北柳原交差点)	129 神明通り北	県	しんめいどおりきた
	会津A 南町	県	みなみまち
	会津B ザベリオ学園入口	県	ざべりおがくえんいりぐち
42 一般国道252号 (若宮交差点～神明通り北交差点)	138 第一坂下街道踏切	県	だいいちばんげかいどうふみきり
	133 七日町	県	なぬかまち
	129※ 神明通り北	県	しんめいどおりきた
43 湯川大町線 (神明通り北交差点～千石町交差点)	129※ 神明通り北	県	しんめいどおりきた
	134 千石町	県	せんごくまち
44 会津若松三島線 (七日町交差点～新横町踏切)	133※ 七日町	県	なぬかまち
	139 新横町踏切	県	しんよこまちふみきり
	140 融通寺通り南	県	ゆうづうじどおりみなみ
45 一般国道49号 (郷ノ原交差点～達磨交差点)	130 北柳原	国	きたやなぎはら
	135 上荒久田	国	かみあらくだ
	136 観音前	国	かんのんまえ

■ 箇所

箇所名	管理者	箇所名 (よみ)
7 大内宿 (湯野上)	県	おおうちじゆく (ゆのかみ)
56 竹田病院前	市	たけだびょういんまえ
59 中沢	国	なかさわ

会津若松市中心エリア



■ 区間

※は複数の区間に含まれる箇所

区間名	箇所名	管理者	箇所名 (よみ)
32 一般国道399号 (北目町交差点～いわき駅前交差点)	121 十五町目	県	じゅうごちようめ
	127 田町	県	たまち
	125 いわき駅前	県	いわきえきまえ
33 いわき上三坂小野線、一般国道399号 (内郷御台境交差点～正内町交差点)	121※ 十五町目	県	じゅうごちようめ
	122 正内町	県	しょうないまち
	いわき-A 内郷御台境	県	うちごうみだいさかい
34 小名浜平線 (正内町交差点～常磐バイパス交差点)	122※ 正内町	県	しょうないまち
	120 三倉	県	みくら
	123 三倉橋南	県	みくらばしみなみ
35 いわき上三坂小野線 (一の坪交差点～内郷駅入口交差点)	116 一の坪	県	いちのつば
36 江名常磐線 (常磐交番前交差点～堀田交差点)	118 常磐交番前	県	じょうばんこうばんまえ
37 草野停車場線 (草野駅歩道橋交差点～草野駅前)	126 草野歩道橋	国	くさのほどつきょう
38 日立いわき線 (碓田西交差点～八反田交差点)	117 碓田西	国	いかりだにし
39 常磐勿来線 (堀田交差点～壱町田交差点)	124 下湯長谷	県	しもゆながや
	119 壱町田	県	いっちょうだ
40 常磐勿来線 (鶴ヶ町交差点～本町交差点)	128 本町	県	ほんちょう

■ 箇所

箇所名	管理者	箇所名 (よみ)
33 競輪場入口	市	けいりんじょういりぐち
34 明治団地南入口	市	めいじだんちみなみいりぐち
35 福島高専北	市	ふくしまこうせんきた
37 泉町	県	いずみまち
39 番匠地	国	ばんしょうち
41 若葉台入口	県	わかばだいりりぐち
42 御城前	国	みじょうまえ
43 いわき三和IC	国	いわきみわいんたーちえんじ
45 上町踏切前	県	かみまちふみきりまえ
48 戸田	県	とだ
49 大夫	県	だいが
51 米田入口	県	こもだいりぐち
52 鹿島町船戸	県	かしままちふなど
53 林城	国	りんじょう
いわき-B 飯田	国	いいだ

全体対象箇所 (全27箇所)

区間：9区間 (うち13箇所)

箇所：14箇所

- , □ : 対策実施中箇所 (15箇所)
(うち道路利用者要望箇所 (1箇所))
- , □ : 対策未実施箇所 (12箇所)
(うち道路利用者要望箇所 (1箇所))
- , □ : 道路利用者会議指摘箇所
(主要渋滞箇所以外2箇所、重複含み4箇所)



全体対象箇所 (全5箇所)
区間：3区間 (うち2箇所)
箇所：3箇所

- , □ : 対策実施中箇所 (3箇所)
(うち道路利用者要望箇所 (1箇所))
- , □ : 対策未実施箇所 (2箇所)
(うち道路利用者要望箇所 (0箇所))
- , □ : 道路利用者が会議指摘箇所
(主要渋滞箇所以外 17箇所、重複含み 18箇所)



■ 区間

※は複数の区間に含まれる箇所

区間名		箇所名	管理者	箇所名 (よみ)
48	原町浪江線 (市役所入口交差点～南町二丁目交差点)	142	四ツ葉 県	よつば
		143	市役所入口 県	しゃくしょいりぐち
49	原町川俣線 (市役所入口交差点～大町交差点)	143※	市役所入口 県	しゃくしょいりぐち
		142※	四ツ葉 県	よつば
50	小浜字町線 (四ツ葉交差点～栄町二丁目交差点)	142※	四ツ葉 県	よつば

■ 箇所

箇所名		管理者	箇所名 (よみ)
61	大町	県	おおまち
62	中野桜町	県	なかのさくらまち
63	高見町	国	たかみちよう
いわき-C	大井	国	おおい
いわき-D	下高平	国	しもたかひら
いわき-E	市立病院前	国	しりつびょういんまえ
いわき-F	北原	国	きたはら
いわき-G	聖下	国	ひじりした
いわき-a	榎葉(南)工業団地入口	国	ならは(みなみ) こうぎょうだんちいりぐち
いわき-b	(仮)双葉警察署 双葉南部臨時庁舎入口	国	ふたばけいさつしょ ふたばなんぶりんじちようしゃいりぐち
いわき-c	道の駅北入口	国	みちのえききたいりぐち
いわき-d	(仮)寺西	国	てらにし
いわき-e	名古屋	国	なごや
いわき-f	月山寺後	国	がっさんじうしろ
いわき-g	大木下	国	おおきた
いわき-h	(仮)木戸川橋南	国	きどがわはしみなみ
いわき-i	木戸川橋北	国	きどがわはしきた
いわき-j	榎葉町役場前	国	ならはまちやくばまえ
いわき-k	小六郎	国	ころくろう
いわき-l	二枚橋	国	にまいばし

3. 主要渋滞箇所対策完了箇所について（効果検証と解除検討）

- 主要渋滞箇所については、最新の旅行速度データを用いて走行状況を把握。
- 事業完了、一部開通等、道路整備等により状況が変化した箇所は、主要渋滞箇所の解除候補として選定。
- 解除候補箇所は、主要渋滞箇所特定時の条件に対する速度の変化状況、現地状況確認を総合的に判断して、主要渋滞箇所の解除の可否を決定する。

主要渋滞箇所の状況把握

〔速度データ更新（ETC2.0データ）
例年は4月・10月〕

今回はコロナウイルスの流行による
影響が少ない時期に状況把握

解除候補箇所の選定

〔事業完了、一部開通等により状況変化が
生じた箇所が対象〕

県北地区 : 3箇所
県中・県南地区 : 7箇所

詳細分析 （詳細なデータ分析、現地確認）

分析1 <旅行速度が主要渋滞箇所特定時の条件をクリアすることを確認>

分析2 <現地の状況より渋滞発生の有無を確認>

分析1、2を総合的に判断して、主要渋滞箇所の解除の可否を決定

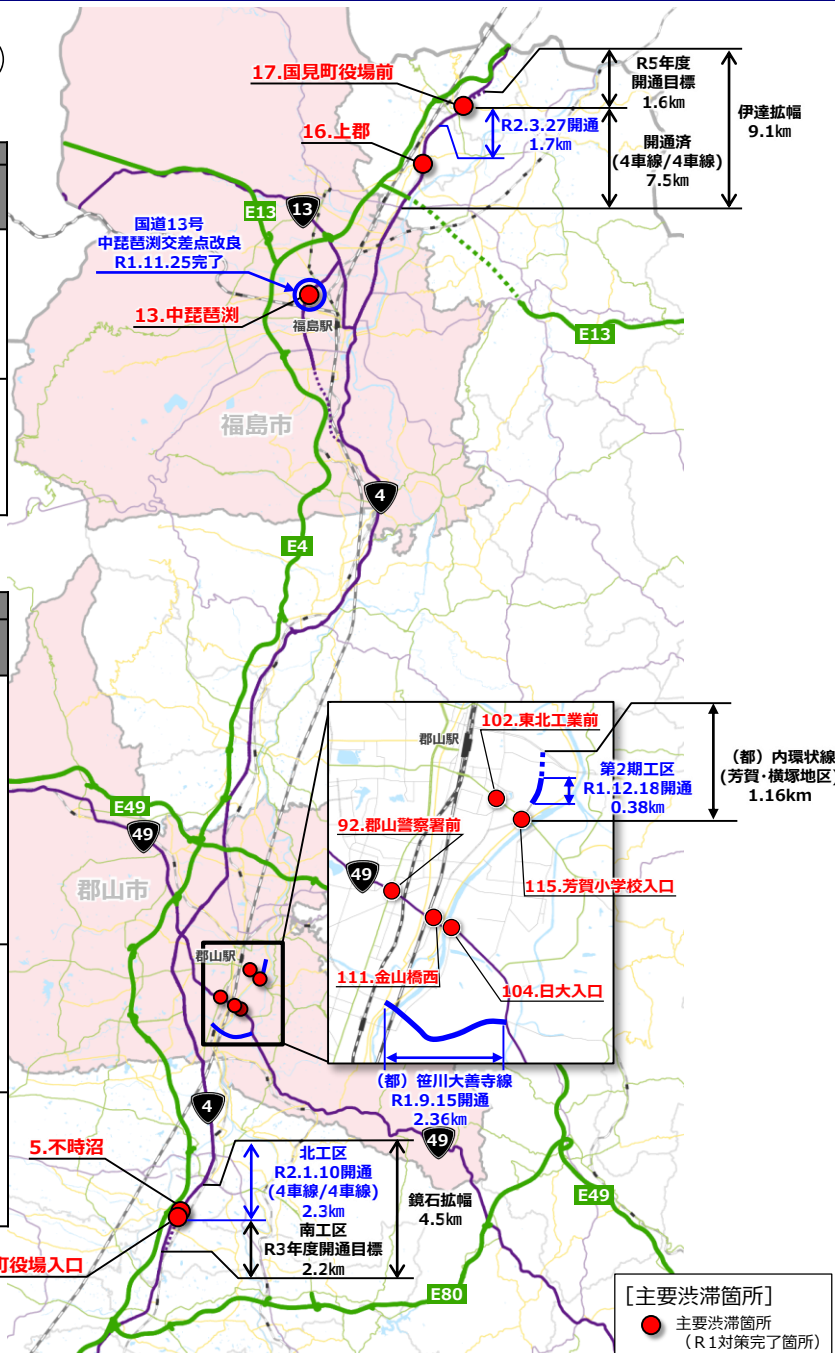
解除

継続

■ 解除候補箇所

〈県北地区〉

事業完了時期	対策事業	供用日	対策対象箇所	H24特定時の観点 抽出基準	効果検証		
					今回の検証	旅行速度 (開通後)	渋滞状況
R1年度完了	国道13号 なかびわぶち 中琵琶湖交差点改良 (右折レーンの延伸)	R1.11.25	13.中琵琶湖	観点① 継続的な渋滞 ----- 20km/h以下が半日以上	開通前後における 旅行速度の検証 コロナウィルスの 影響が少ない時期の データで検証	R1年12月～ R2年2月	現地確認 (R2年6月、 7月)
	国道4号 伊達拡幅 (1.7km部分開通)	R2.3.27	16.かみこり 上郡 17.くねまちやくばまえ 国見町役場前	観点③ 積雪時等の渋滞 ----- 20km/h以下が半日以上	開通後に高速道路の 通行止め実績が無い 解除検討は実施しない	-	-



〈県中・県南地区〉

事業完了時期	対策事業	供用日	対策対象箇所	H24特定時の観点 抽出基準	効果検証		
					今回の検証	旅行速度 (開通後)	渋滞状況
R1年度完了	(都) 笹川大善寺線 (2.36km)	R1.9.15	92.郡山警察署前	観点① 継続的な渋滞 ----- 交差点損失時間 80万人時間/年以上	開通前後における 旅行速度の検証	R1年10月 (台風19号 発生前)	現地確認 (R2年2月)
			104.日大入口 111.金山橋西	観点① 継続的な渋滞 ----- 20km/h以下が半日以上			
	(都) 内環状線 (芳賀・横塚地区) 第2期工区 (0.38km)	R1.12.18	102.東北工業前 115.芳賀小学校入口	観点① 継続的な渋滞 ----- 20km/h以下が1日中	開通前後における 旅行速度の検証 コロナウィルスの 影響が少ない時期の データで検証	R2年1～2月	現地確認 (R2年7月)
国道4号鏡石拡幅 (北工区) (2.3km部分開通)	R2.1.10	5.不時沼 6.鏡石町役場入口	観点① 継続的な渋滞 ----- 20km/h以下が半日以上		R2年1～2月	現地確認 (R2年1月)	

[主要渋滞箇所]
● 主要渋滞箇所
(R1対策完了箇所)

3. 主要渋滞箇所の対策完了箇所について (効果検証と解除検討) (県北地区)

なかびわぶち

No. 13 中琵琶湖交差点

事業概要



対策内容

国道13号中琵琶湖交差点改良※
 ※下台交差点と同時に対策 (福島河川国道事務所)

【主な対策内容】

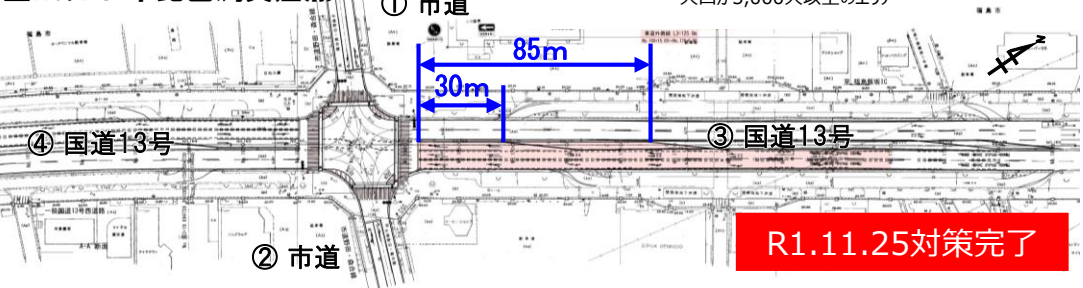
- ・上り右折車線の滞留長の延伸 (30m⇒85m)
- ・交差点北側 上り車線側道部の逆走対策 (車線分離標の設置) など

抽出基準 (H24特定時)

抽出観点	地域区分	抽出基準	旅行速度データ
観点① 継続的な渋滞	DID※外	20km/h以下が半日以上	H24.4平日

※DID…人口集中地区
 人口密度4,000人/km²の地区が連続し、それらの地区の人口が5,000人以上のエリア

■No.13 中琵琶湖交差点



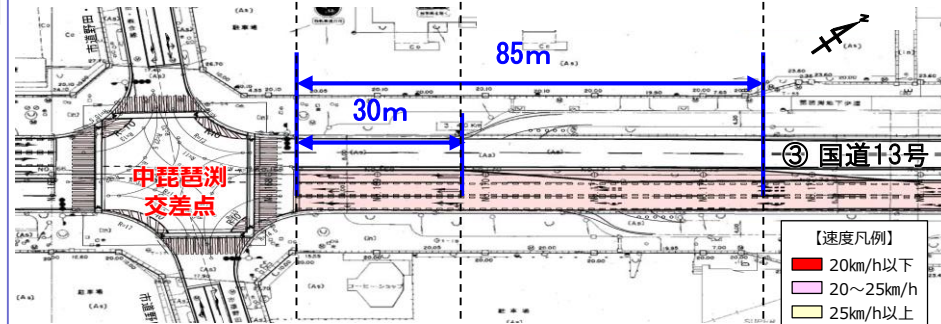
▼③国道13号上り方向の速度比較 (30mピッチ)

平日 (7~8時台)
 対策前 (H30.12月~H31.2月)

0~30m	30~60m	60~90m	90~120m
21	23	21	23
+8km/h	+2km/h	+5km/h	+5km/h

対策後 (R1.12月~R2.2月)

29	25	26	28
----	----	----	----



休日 (15~17時台)

対策前 (H30.12月~H31.2月)

0~30m	30~60m	60~90m	90~120m
20	13	18	19
+1km/h	+8km/h	+9km/h	+11km/h

対策後 (R1.12月~R2.2月)

21	21	27	30
----	----	----	----

資料: ETC2.0データ※ (対策前) H30.12月~H31.2月、(対策後) R1.12月~R2.2月
 ※ETC2.0車載器、ETC2.0対応カーナビに記録された走行位置の履歴を統計的に処理した旅行速度データ

対策効果の検証

・速度分析結果、現地確認結果より、国道13号上り方向の右折レーンを延伸したことから、**右折滞留車両による後続車の阻害の発生が抑えられ、走行時の速度向上につながっていることを確認。**

3. 主要渋滞箇所の対策完了箇所について（効果検証と解除検討）（県北地区）

No. 13 中琵琶淵交差点：市道の状況

▼中琵琶淵交差点の流入方向



●特定時<H24年4月平日（民間プローブデータ）>

※自動車メーカーやカーナビメーカー等の民間事業者が収集・管理している一般車両からのプローブデータを統計的に処理した旅行速度データ 単位：km/h

方向	7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時	判定
① 市道 (上り)	26.7	19.7	17.4	21.5	20.2	18.3	14.9	17.5	18.2	16.3	17.2	19.3	○
② 市道 (下り)	18.2	20.3	13.4	21.8	17.1	13.9	19.5	13.6	15.7	15.4	6.3	27.1	○
③ 一般国道13号 (上り)	26.9	26.3	29.4	28.0	26.3	26.6	27.7	27.3	22.7	29.2	25.0	26.0	
④ 一般国道13号 (下り)	29.6	24.0	24.5	25.4	26.2	27.2	24.9	25.5	25.2	29.3	21.5	23.9	

●対策後<R1年12月~R2年2月平日（ETC2.0データ）>

単位：km/h

方向	7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時	判定
① 市道 (上り)	29.7	32.1	30.1	22.5	17.2	20.2	16.6	21.9	21.1	23.0	22.7	22.5	
② 市道 (下り)	22.3	23.5	26.5	27.4	26.5	28.6	27.1	25.8	21.6	22.9	26.7	23.8	
③ 一般国道13号 (上り)	22.7	24.5	29.5	28.7	27.7	28.2	27.5	26.6	26.6	27.7	27.5	27.9	
④ 一般国道13号 (下り)	42.7	42.1	32.4	29.7	28.3	30.7	30.5	28.4	27.5	29.4	19.3	19.7	

●対策後<R1年12月~R2年2月休日（ETC2.0データ）>

単位：km/h

方向	7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時	判定
① 市道 (上り)	31.2	31.0	19.7	19.8	12.7	12.6	14.6	12.1	12.7	8.9	13.4	13.3	
② 市道 (下り)	25.5	26.9	28.4	23.8	25.9	24.8	25.6	25.7	25.8	23.8	23.2	27.0	
③ 一般国道13号 (上り)	32.6	30.6	30.9	27.8	25.2	24.2	20.3	18.1	18.1	23.1	26.6	29.1	
④ 一般国道13号 (下り)	39.9	37.3	35.5	26.9	25.0	23.3	22.8	20.1	20.8	24.4	25.8	28.5	

平日は①市道の旅行速度が20km/h以下となるのが2時間で、半日以下
 休日は、①市道の旅行速度が20km/h以下となるのが10時間で、半日以上

▼現地確認の結果（①市道について）

平日の状況



撮影日：R2.6.9（火）

休日の状況



撮影日：R2.7.19（日）

主要渋滞箇所見直し方針

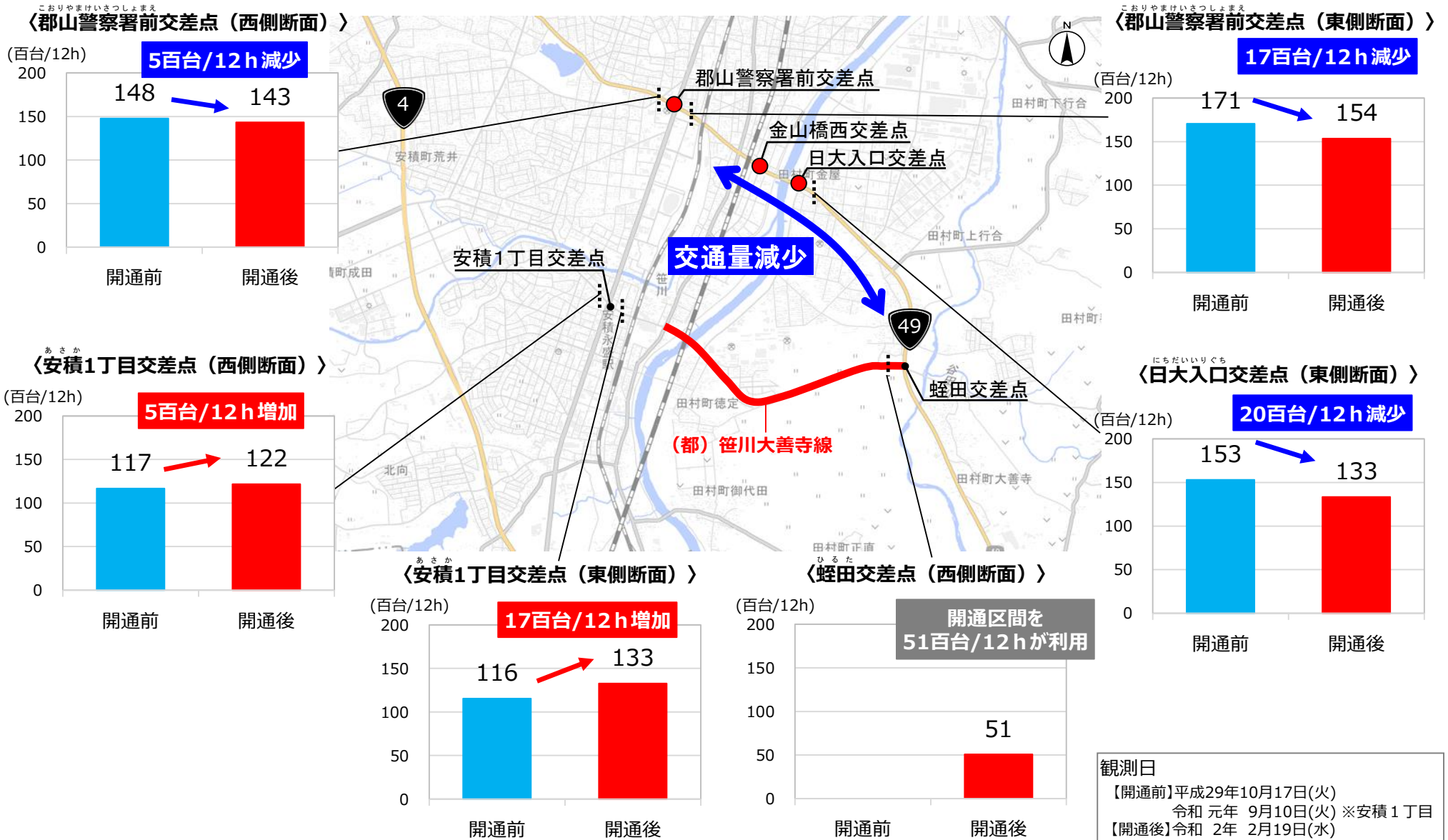
- ①市道について、特定時に半日以上20km/h以下となっていたが、対策後では抽出基準をクリア(平日)。
- 対策完了後の現地確認の結果、市道側における渋滞は平日は解消しているものの、休日では渋滞が発生している。



主要渋滞箇所を解除しない

(都) 笹川大善寺線の開通 (R1.9.15) 国道49号の交通量の減少

(都) 笹川大善寺線開通による交通流動の変化



3. 主要渋滞箇所の対策完了箇所について（効果検証と解除検討）（県中・県南地区）

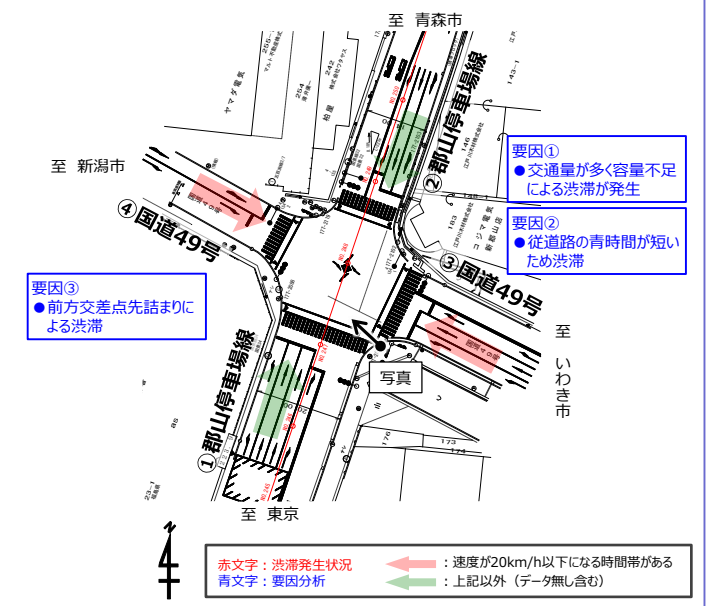
No. 92 郡山警察署前交差点（（都）笹川大善寺線開通）



抽出基準(H24特定時)

抽出観点	地域区分	抽出基準	旅行速度データ
観点① 継続的な渋滞	D I D内	交差点損失時間 80万人時間/年以上	H24.4平日

渋滞発生状況と要因分析(対策実施前の状況)



- ③交通量が多く容量不足による渋滞が発生。従道路の青時間が短いため渋滞。
- ④前方交差点先詰まりによる渋滞。

旅行速度

●特定時（H24年4月平日） ※民間プローブデータ 単位：km/h

方向	7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時	平均	判定
①(主)郡山停車場線(下り)	23.4	22.1	27.0	25.5	24.0	26.8	24.9	24.1	22.0	26.2	24.7	24.4	24.5	
②(主)郡山停車場線(上り)	28.1	31.5	26.4	23.5	25.6	22.7	25.3	22.7	24.9	24.8	22.8	21.1	24.3	
③一般国道49号 (下り)	15.3	23.7	18.5	19.3	22.7	24.2	20.6	19.0	16.1	17.1	14.2	15.0	17.6	
④一般国道49号 (上り)	18.7	19.9	22.9	20.5	23.3	24.0	21.9	18.8	21.8	20.7	18.8	23.0	21.1	

●対策後（R1年10月平日） ※ETC2.0データ 単位：km/h

方向	7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時	平均	判定
①(主)郡山停車場線(下り)	23.2	21.6	28.8	27.8	28.1	28.7	27.1	26.7	25.7	26.0	24.3	24.5	25.8	
②(主)郡山停車場線(上り)	28.0	25.3	26.4	25.4	24.9	25.6	24.9	25.7	24.6	23.0	17.0	17.5	23.7	
③一般国道49号 (下り)	13.2	17.2	24.8	23.6	24.1	27.1	24.6	25.0	22.5	17.9	13.6	10.9	18.4	
④一般国道49号 (上り)	20.0	18.0	25.5	26.5	24.5	27.3	25.3	23.5	24.5	21.6	20.6	21.2	22.8	

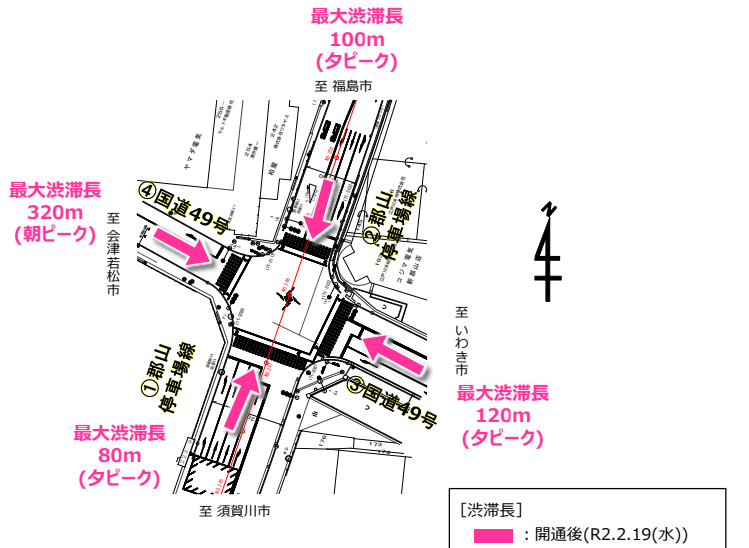
主要渋滞箇所 対策案

●長期対策●	●短期対策●
—	(都) 笹川大善寺線（R1年9月15日 供用）

主要渋滞箇所見直し方針

- 旅行速度は、全方向とも対策完了前後で変化はあまり見られない。
- ④国道49号上りの朝ピークでは依然として渋滞が発生（最大320m）

主要渋滞箇所
を解除しない



No. 104 日大入口交差点（（都）笹川大善寺線開通）

にちだいりぐち

ささわだいぜんじせん

位置図

整備前現地状況写真

①方向



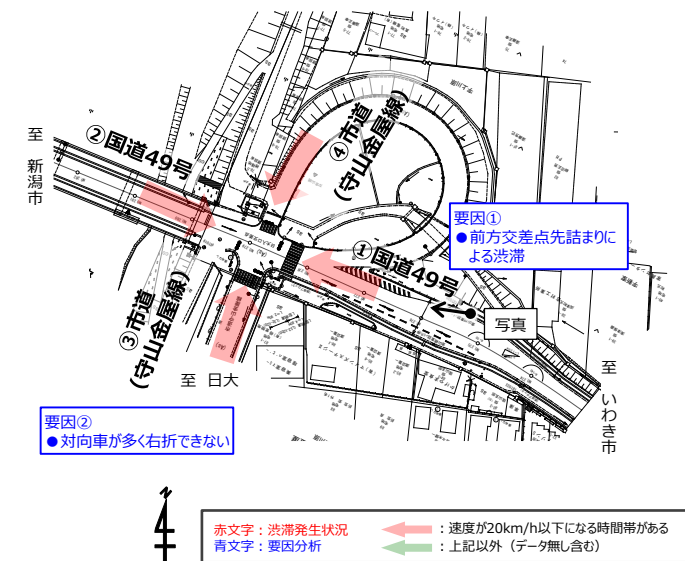
H26.11.19(水)18時台撮影



抽出基準(H24特定時)

抽出観点	地域区分	抽出基準	旅行速度データ
観点① 継続的な渋滞	D I D外	20km/h以下が 半日以上	H24.4平日

渋滞発生状況と要因分析(対策実施前の状況)



- ①前方交差点先詰まりによる渋滞。
- ③対向車が多く右折できない。

旅行速度

●特定時（H24年4月平日） ※民間プローブデータ 単位：km/h

方向	7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時	平均	判定
①一般国道49号（下り）	15.5	11.3	22.1	24.8	22.5	29.3	25.8	24.8	19.6	18.6	11.6	7.4	15.4	○
②一般国道49号（上り）	22.4	18.7	29.2	22.2	23.7	24.5	27.8	25.5	22.3	22.4	25.2	19.3	22.2	
③市道（-）	16.5	8.7	9.1	15.1	13.9	10.7	13.0	11.4	14.0	5.2	12.5	13.6	11.4	○
④市道（-）	20.2	12.8	-	22.0	24.5	29.6	28.9	26.8	23.9	31.5	11.8	11.5	21.9	

●対策後（R1年10月平日） ※ETC2.0データ 単位：km/h

方向	7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時	平均	判定
①一般国道49号（下り）	15.2	12.7	29.5	26.7	28.8	31.1	29.4	29.2	27.5	26.4	17.8	14.4	22.6	
②一般国道49号（上り）	20.7	22.8	32.2	32.2	31.5	36.6	33.4	29.5	26.9	27.8	23.4	26.1	27.7	
③市道（-）	13.7	16.9	20.6	18.9	14.6	17.3	14.1	13.9	16.4	14.0	15.3	11.2	15.6	○
④市道（-）	24.1	20.4	23.3	18.7	27.8	29.5	23.1	20.8	19.5	19.0	18.7	20.0	21.1	

主要渋滞箇所 対策案

●長期対策●

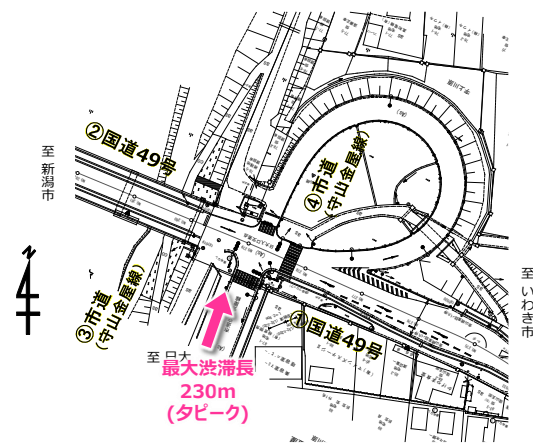
●短期対策●

（都）笹川大善寺線（R1年9月15日 供用）

主要渋滞箇所見直し方針

- ①国道49号下り方向について、特定時に半日以上が20km/h以下となっていたが、R1.10の旅行速度では抽出基準をクリア。
- しかし、特定時に1日を通して20km/h以下となっていた③市道について、現状でも抽出基準に該当し、渋滞が発生（最大230m）。

主要渋滞箇所
を解除しない



[渋滞長]
：開通後(R2.2.19(水))

3. 主要渋滞箇所の対策完了箇所について（効果検証と解除検討）（県中・県南地区）

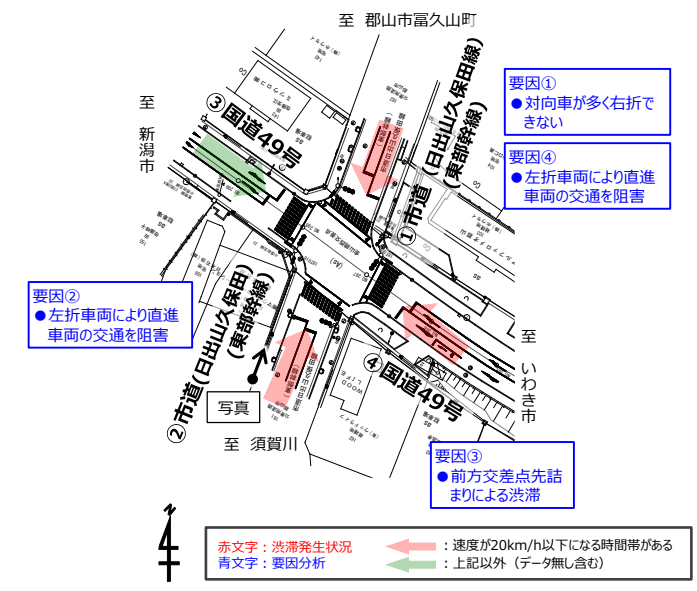
No. 111 かなやまばしにし 金山橋西交差点（（都）笹川大善寺線開通） ささがわだいぜんじせん



抽出基準 (H24特定時)

抽出観点	地域区分	抽出基準	旅行速度データ
観点① 継続的な渋滞	D I D外	20km/h以下が 半日以上	H24.4平日

渋滞発生状況と要因分析 (対策実施前の状況)



- ①対向車が多く右折できない。左折車両により直進車両の交通を阻害。
- ②左折車両により直進車両の交通を阻害。
- ④前方交差点先詰まりによる渋滞。

旅行速度

● 特定時 (H24年4月平日) ※民間プローブデータ 単位: km/h

方向	7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時	平均	判定
① 市道 (上り)	20.1	22.4	26.1	25.2	23.4	25.4	21.1	20.5	19.4	24.3	17.0	19.4	21.3	
② 市道 (上り)	18.7	14.0	18.7	22.0	20.1	19.9	18.8	14.5	15.7	17.5	15.4	17.5	17.5	○
③ 一般国道49号 (上り)	27.5	21.8	30.7	26.4	26.0	27.7	32.3	25.8	24.2	26.9	26.9	22.8	25.5	
④ 一般国道49号 (下り)	15.9	11.8	20.6	20.8	21.2	24.2	22.3	20.7	17.6	16.7	12.7	8.9	15.5	○

● 対策後 (R1年10月平日) ※ETC2.0データ 単位: km/h

方向	7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時	平均	判定
① 市道 (上り)	25.6	25.7	31.5	29.9	30.9	28.0	30.2	28.2	29.6	26.5	26.8	27.2	28.0	
② 市道 (上り)	22.0	23.8	31.0	26.8	33.4	27.5	31.0	26.7	26.7	31.6	22.2	22.7	26.6	
③ 一般国道49号 (上り)	26.0	26.9	31.2	29.0	29.9	32.1	30.5	30.0	27.5	27.5	24.1	24.2	28.0	
④ 一般国道49号 (下り)	14.9	14.3	27.0	26.1	26.8	28.0	28.1	27.5	26.0	23.8	16.8	13.9	21.5	

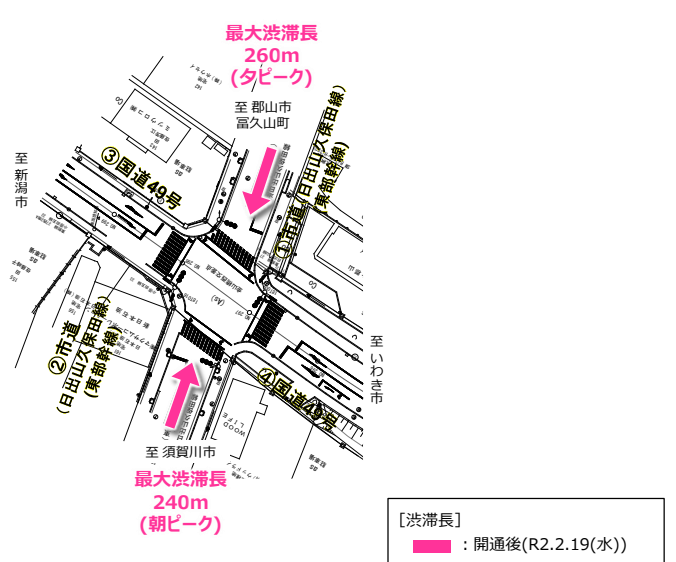
主要渋滞箇所 対策案

長期対策	短期対策
—	(都) 笹川大善寺線 (R1年9月15日 供用)

主要渋滞箇所見直し方針

- 特定時に半日以上が20km/h以下となっていた②④方向について、R1.10の旅行速度では速度が向上し、抽出基準をクリア。
- しかし、①方向で夕ピーク時に最大260mの渋滞が発生、②方向で朝ピーク時に最大240mの渋滞が発生。

主要渋滞箇所を解除しない



[渋滞長]
■ : 開通後(R2.2.19(水))

3. 主要渋滞箇所の対策完了箇所について（効果検証と解除検討）（県中・県南地区）

No. 102 ^{とうほくこうぎょうまえ} 東北工業前交差点 ^{うちかんじょうせん}（（都）内環状線の部分開通（R1.12.18））

No. 115 ^{はがしょうがっこういりぐち} 芳賀小学校入口交差点 ^{うちかんじょうせん}（（都）内環状線の部分開通（R1.12.18））

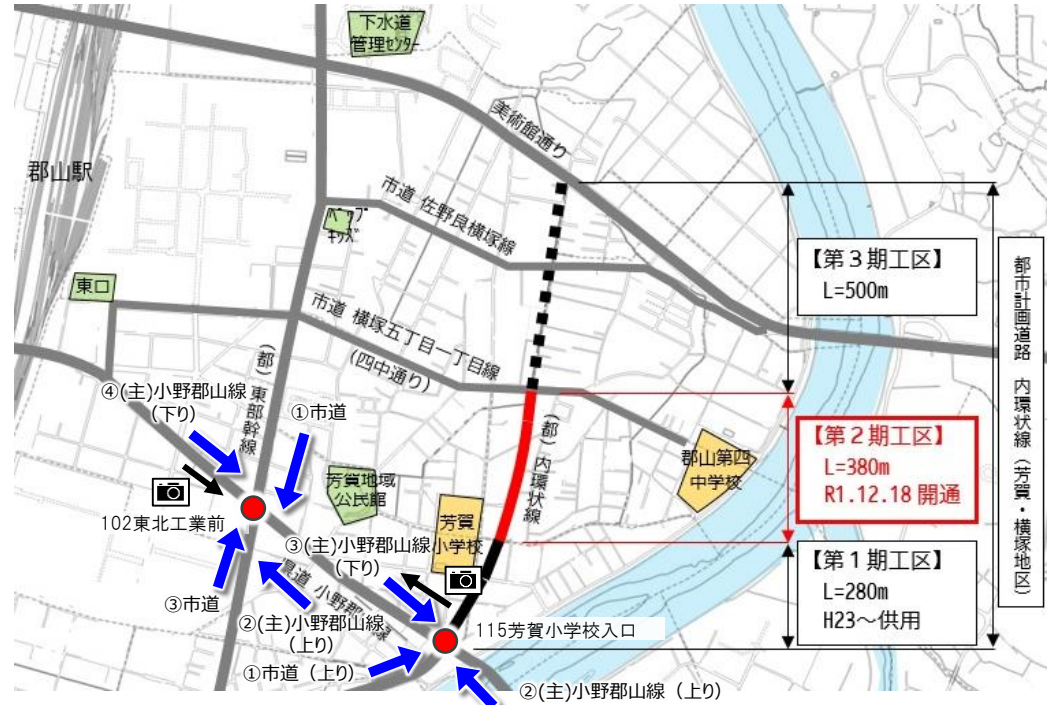
内環状線（芳賀・横塚地区）が
対策事業となっている
主要渋滞箇所

102.東北工業前
115.芳賀小学校入口

抽出基準(H24特定時)

抽出観点	地域区分	抽出基準	旅行速度データ
観点① 継続的な渋滞	D I D内	20km/h 以下が 1日中	H24.4 平日

	旅行速度																																																																																																																																																							
	特定時（H24）	対策後（R2.1月-2月）																																																																																																																																																						
102. 東北工業前	(H24年4月平日) ※民間プローブデータ 単位: km/h	(R2年1月-2月平日) ※ETC2.0データ 単位: km/h																																																																																																																																																						
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>方向</th> <th>7時</th> <th>8時</th> <th>9時</th> <th>10時</th> <th>11時</th> <th>12時</th> <th>13時</th> <th>14時</th> <th>15時</th> <th>16時</th> <th>17時</th> <th>18時</th> <th>平均</th> <th>判定</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>① 市道 (-)</td> <td>12.0</td> <td>5.4</td> <td>10.9</td> <td>12.7</td> <td>10.7</td> <td>13.6</td> <td>9.7</td> <td>10.2</td> <td>7.7</td> <td>9.9</td> <td>9.2</td> <td>9.9</td> <td>9.7</td> <td>○</td> </tr> <tr> <td>② (主)小野郡山線 (上り)</td> <td>7.1</td> <td>15.2</td> <td>14.4</td> <td>18.5</td> <td>21.7</td> <td>25.4</td> <td>21.8</td> <td>17.8</td> <td>19.2</td> <td>19.3</td> <td>12.1</td> <td>12.0</td> <td>14.9</td> <td></td> </tr> <tr> <td>③ 市道 (-)</td> <td>18.7</td> <td>21.1</td> <td>13.9</td> <td>16.1</td> <td>15.5</td> <td>13.8</td> <td>16.0</td> <td>18.8</td> <td>15.9</td> <td>17.5</td> <td>13.3</td> <td>12.3</td> <td>15.0</td> <td></td> </tr> <tr> <td>④ (主)小野郡山線 (下り)</td> <td>24.8</td> <td>20.4</td> <td>18.2</td> <td>27.4</td> <td>21.4</td> <td>26.4</td> <td>21.2</td> <td>25.4</td> <td>19.0</td> <td>20.9</td> <td>17.0</td> <td>20.8</td> <td>21.6</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	方向	7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時	平均	判定	① 市道 (-)	12.0	5.4	10.9	12.7	10.7	13.6	9.7	10.2	7.7	9.9	9.2	9.9	9.7	○	② (主)小野郡山線 (上り)	7.1	15.2	14.4	18.5	21.7	25.4	21.8	17.8	19.2	19.3	12.1	12.0	14.9		③ 市道 (-)	18.7	21.1	13.9	16.1	15.5	13.8	16.0	18.8	15.9	17.5	13.3	12.3	15.0		④ (主)小野郡山線 (下り)	24.8	20.4	18.2	27.4	21.4	26.4	21.2	25.4	19.0	20.9	17.0	20.8	21.6		<table border="1"> <thead> <tr> <th>方向</th> <th>7時</th> <th>8時</th> <th>9時</th> <th>10時</th> <th>11時</th> <th>12時</th> <th>13時</th> <th>14時</th> <th>15時</th> <th>16時</th> <th>17時</th> <th>18時</th> <th>平均</th> <th>判定</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>① 市道 (-)</td> <td>19.0</td> <td>19.2</td> <td>18.3</td> <td>19.7</td> <td>19.3</td> <td>24.5</td> <td>19.1</td> <td>18.3</td> <td>19.0</td> <td>19.3</td> <td>17.6</td> <td>19.9</td> <td>18.3</td> <td></td> </tr> <tr> <td>② (主)小野郡山線 (上り)</td> <td>16.8</td> <td>16.0</td> <td>19.6</td> <td>19.6</td> <td>18.7</td> <td>22.3</td> <td>19.1</td> <td>19.2</td> <td>18.7</td> <td>15.6</td> <td>13.5</td> <td>14.4</td> <td>17.6</td> <td></td> </tr> <tr> <td>③ 市道 (-)</td> <td>25.4</td> <td>24.9</td> <td>21.3</td> <td>21.4</td> <td>23.2</td> <td>23.4</td> <td>24.3</td> <td>24.1</td> <td>24.5</td> <td>21.3</td> <td>18.3</td> <td>19.0</td> <td>22.5</td> <td></td> </tr> <tr> <td>④ (主)小野郡山線 (下り)</td> <td>17.3</td> <td>20.0</td> <td>21.7</td> <td>20.6</td> <td>20.0</td> <td>19.7</td> <td>18.8</td> <td>18.7</td> <td>19.0</td> <td>18.9</td> <td>18.6</td> <td>18.9</td> <td>19.2</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	方向	7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時	平均	判定	① 市道 (-)	19.0	19.2	18.3	19.7	19.3	24.5	19.1	18.3	19.0	19.3	17.6	19.9	18.3		② (主)小野郡山線 (上り)	16.8	16.0	19.6	19.6	18.7	22.3	19.1	19.2	18.7	15.6	13.5	14.4	17.6		③ 市道 (-)	25.4	24.9	21.3	21.4	23.2	23.4	24.3	24.1	24.5	21.3	18.3	19.0	22.5		④ (主)小野郡山線 (下り)	17.3	20.0	21.7	20.6	20.0	19.7	18.8	18.7	19.0	18.9	18.6	18.9	19.2	
方向	7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時	平均	判定																																																																																																																																										
① 市道 (-)	12.0	5.4	10.9	12.7	10.7	13.6	9.7	10.2	7.7	9.9	9.2	9.9	9.7	○																																																																																																																																										
② (主)小野郡山線 (上り)	7.1	15.2	14.4	18.5	21.7	25.4	21.8	17.8	19.2	19.3	12.1	12.0	14.9																																																																																																																																											
③ 市道 (-)	18.7	21.1	13.9	16.1	15.5	13.8	16.0	18.8	15.9	17.5	13.3	12.3	15.0																																																																																																																																											
④ (主)小野郡山線 (下り)	24.8	20.4	18.2	27.4	21.4	26.4	21.2	25.4	19.0	20.9	17.0	20.8	21.6																																																																																																																																											
方向	7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時	平均	判定																																																																																																																																										
① 市道 (-)	19.0	19.2	18.3	19.7	19.3	24.5	19.1	18.3	19.0	19.3	17.6	19.9	18.3																																																																																																																																											
② (主)小野郡山線 (上り)	16.8	16.0	19.6	19.6	18.7	22.3	19.1	19.2	18.7	15.6	13.5	14.4	17.6																																																																																																																																											
③ 市道 (-)	25.4	24.9	21.3	21.4	23.2	23.4	24.3	24.1	24.5	21.3	18.3	19.0	22.5																																																																																																																																											
④ (主)小野郡山線 (下り)	17.3	20.0	21.7	20.6	20.0	19.7	18.8	18.7	19.0	18.9	18.6	18.9	19.2																																																																																																																																											
115. 芳賀小学校入口	(H24年4月平日) ※民間プローブデータ 単位: km/h	(R2年1月-2月平日) ※ETC2.0データ 単位: km/h																																																																																																																																																						
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>方向</th> <th>7時</th> <th>8時</th> <th>9時</th> <th>10時</th> <th>11時</th> <th>12時</th> <th>13時</th> <th>14時</th> <th>15時</th> <th>16時</th> <th>17時</th> <th>18時</th> <th>平均</th> <th>判定</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>① 市道 (上り)</td> <td>21.6</td> <td>-</td> <td>45.4</td> <td>7.9</td> <td>36.0</td> <td>36.5</td> <td>17.5</td> <td>28.5</td> <td>25.6</td> <td>33.9</td> <td>24.5</td> <td>29.9</td> <td>26.3</td> <td></td> </tr> <tr> <td>② (主)小野郡山線 (上り)</td> <td>12.3</td> <td>17.1</td> <td>26.8</td> <td>19.9</td> <td>22.3</td> <td>21.9</td> <td>21.8</td> <td>22.2</td> <td>23.0</td> <td>23.3</td> <td>17.9</td> <td>21.5</td> <td>18.2</td> <td></td> </tr> <tr> <td>③ (主)小野郡山線 (下り)</td> <td>16.1</td> <td>15.9</td> <td>13.4</td> <td>19.4</td> <td>16.3</td> <td>19.4</td> <td>18.8</td> <td>18.5</td> <td>15.6</td> <td>16.7</td> <td>12.4</td> <td>15.4</td> <td>16.3</td> <td>○</td> </tr> </tbody> </table>	方向	7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時	平均	判定	① 市道 (上り)	21.6	-	45.4	7.9	36.0	36.5	17.5	28.5	25.6	33.9	24.5	29.9	26.3		② (主)小野郡山線 (上り)	12.3	17.1	26.8	19.9	22.3	21.9	21.8	22.2	23.0	23.3	17.9	21.5	18.2		③ (主)小野郡山線 (下り)	16.1	15.9	13.4	19.4	16.3	19.4	18.8	18.5	15.6	16.7	12.4	15.4	16.3	○	<table border="1"> <thead> <tr> <th>方向</th> <th>7時</th> <th>8時</th> <th>9時</th> <th>10時</th> <th>11時</th> <th>12時</th> <th>13時</th> <th>14時</th> <th>15時</th> <th>16時</th> <th>17時</th> <th>18時</th> <th>平均</th> <th>判定</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>① 市道 (上り)</td> <td>22.6</td> <td>14.4</td> <td>16.1</td> <td>15.3</td> <td>14.4</td> <td>17.6</td> <td>15.9</td> <td>17.3</td> <td>22.5</td> <td>20.4</td> <td>26.7</td> <td>24.1</td> <td>18.3</td> <td></td> </tr> <tr> <td>② (主)小野郡山線 (上り)</td> <td>12.4</td> <td>18.6</td> <td>24.8</td> <td>26.1</td> <td>25.9</td> <td>25.9</td> <td>25.7</td> <td>25.3</td> <td>24.8</td> <td>26.3</td> <td>26.6</td> <td>28.3</td> <td>23.1</td> <td></td> </tr> <tr> <td>③ (主)小野郡山線 (下り)</td> <td>16.1</td> <td>15.9</td> <td>21.1</td> <td>21.1</td> <td>22.7</td> <td>24.5</td> <td>24.0</td> <td>22.7</td> <td>23.4</td> <td>21.1</td> <td>16.0</td> <td>18.8</td> <td>20.1</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	方向	7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時	平均	判定	① 市道 (上り)	22.6	14.4	16.1	15.3	14.4	17.6	15.9	17.3	22.5	20.4	26.7	24.1	18.3		② (主)小野郡山線 (上り)	12.4	18.6	24.8	26.1	25.9	25.9	25.7	25.3	24.8	26.3	26.6	28.3	23.1		③ (主)小野郡山線 (下り)	16.1	15.9	21.1	21.1	22.7	24.5	24.0	22.7	23.4	21.1	16.0	18.8	20.1		大きな変化は無し																													
方向	7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時	平均	判定																																																																																																																																										
① 市道 (上り)	21.6	-	45.4	7.9	36.0	36.5	17.5	28.5	25.6	33.9	24.5	29.9	26.3																																																																																																																																											
② (主)小野郡山線 (上り)	12.3	17.1	26.8	19.9	22.3	21.9	21.8	22.2	23.0	23.3	17.9	21.5	18.2																																																																																																																																											
③ (主)小野郡山線 (下り)	16.1	15.9	13.4	19.4	16.3	19.4	18.8	18.5	15.6	16.7	12.4	15.4	16.3	○																																																																																																																																										
方向	7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時	平均	判定																																																																																																																																										
① 市道 (上り)	22.6	14.4	16.1	15.3	14.4	17.6	15.9	17.3	22.5	20.4	26.7	24.1	18.3																																																																																																																																											
② (主)小野郡山線 (上り)	12.4	18.6	24.8	26.1	25.9	25.9	25.7	25.3	24.8	26.3	26.6	28.3	23.1																																																																																																																																											
③ (主)小野郡山線 (下り)	16.1	15.9	21.1	21.1	22.7	24.5	24.0	22.7	23.4	21.1	16.0	18.8	20.1																																																																																																																																											



今後の方針（該当箇所）

- 今回の開通は延長380mと短く限定的な交通流動の変化となると考えられる。
- 旅行速度は向上傾向で主要渋滞箇所の基準はクリアするが、20km/h以下の時間帯は多く、明らかな渋滞解消とは言えない。

⇒ 主要渋滞箇所を解除せず、先線の工区が開通したタイミング等で再度効果検証を行う

No. 102 東北工業前交差点



撮影日: R2.7.15 (水)

No. 115 芳賀小学校入口交差点



撮影日: R2.7.15 (水)

3. 主要渋滞箇所の対策完了箇所について（効果検証と解除検討）（県中・県南地区）

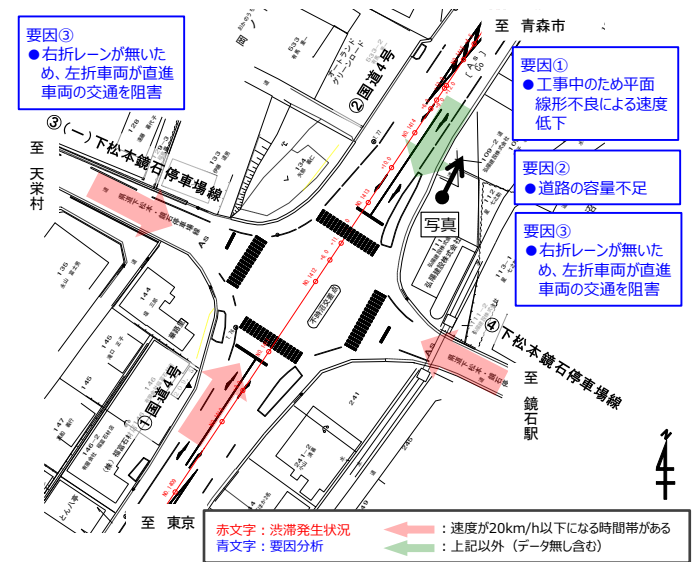
No.5 不時沼交差点（国道4号鏡石拡幅部分開通（R2.1.10））



抽出基準（H24特定時）

抽出観点	地域区分	抽出基準	旅行速度データ
観点① 継続的な渋滞	D I D外	20km/h以下が半日以上	H24.4平日

渋滞発生状況と要因分析（対策実施前の状況）



- ②工事中のため平面線形不良による速度低下。道路の容量不足。右折レーンが無いため、左折車両が直進車両の交通を阻害。
- ③右折レーンが無いため、左折車両が直進車両の交通を阻害

旅行速度

●特定時（H24年4月平日） ※民間プローブデータ 単位：km/h

方向	7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時	平均	判定
① 一般国道4号（下り）	23.8	26.6	25.5	27.4	27.6	29.2	24.8	23.1	21.9	20.6	14.8	15.6	21.6	
② 一般国道4号（上り）	24.0	31.5	32.2	31.8	26.9	36.1	29.9	24.6	34.8	35.8	33.2	40.6	29.9	
③ 下松本鏡石停車場線（下り）	-	12.5	25.3	18.7	21.6	28.1	24.4	25.5	23.7	19.7	16.8	20.5	20.9	
④ 下松本鏡石停車場線（上り）	14.7	15.0	12.4	12.0	10.7	16.2	11.4	7.4	13.4	5.9	8.8	13.6	11.8	○

●対策後（R2年1-2月平日） ※ETC2.0データ 単位：km/h

方向	7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時	平均	判定
① 一般国道4号（下り）	27.5	30.0	29.1	29.0	28.6	29.8	28.5	27.2	26.0	28.6	28.0	30.2	28.5	
② 一般国道4号（上り）	37.8	40.4	43.7	45.3	45.2	44.1	43.3	43.7	45.0	44.8	44.5	43.3	43.2	
③（-）下松本鏡石停車場線（下り）	19.4	20.6	26.0	22.3	26.6	29.3	27.9	23.5	25.3	20.9	19.5	25.0	23.2	
④（-）下松本鏡石停車場線（上り）	11.0	11.4	12.6	17.7	13.2	20.5	18.4	14.8	17.7	15.6	15.3	14.9	15.2	○

※R2年1-2月平日は R2.1.14~R2.2.10平日

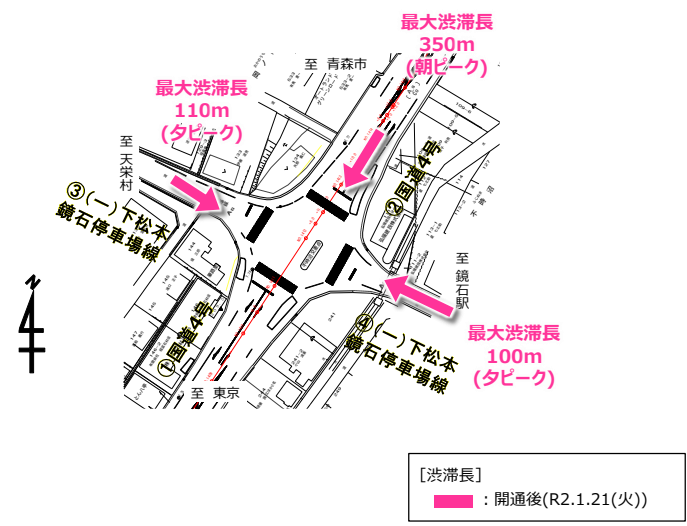
主要渋滞箇所 対策案

●長期対策●	●短期対策●
—	国道4号鏡石拡幅（R2年1月10日 部分開通）

主要渋滞箇所見直し方針

- 国道4号の拡幅により②方向で旅行速度が大きく向上。
- しかし、特定時に1日を通して20km/h以下となっていた④方向について、R2.1-2の旅行速度では速度が向上せず、依然抽出基準に該当。
- また、R2.1の現地調査の結果、②方向で最大350mの渋滞が発生している。

主要渋滞箇所を解除しない



[渋滞長]
■：開通後（R2.1.21（火））

3. 主要渋滞箇所の対策完了箇所について（効果検証と解除検討）（県中・県南地区）

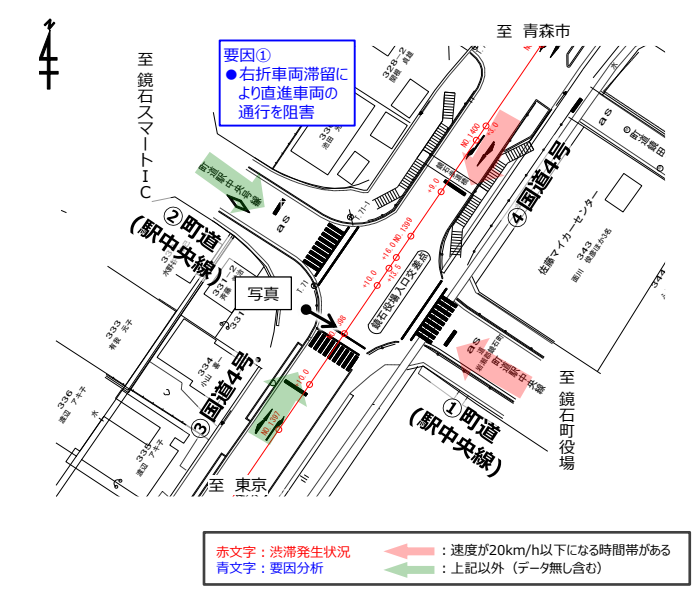
No. 6 鏡石町役場入口交差点（国道4号鏡石拡幅部分開通（R2.1.10））



抽出基準 (H24特定時)

抽出観点	地域区分	抽出基準	旅行速度データ
観点① 継続的な渋滞	D I D外	20km/h以下が半日以上	H24.4平日

渋滞発生状況と要因分析 (対策実施前の状況)



●②右折車両滞留により直進車両の通行を阻害。

旅行速度

●特定時 (H24年4月平日) ※民間プローブデータ 単位: km/h

方向	7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時	平均	判定
① 町道 (下り)	-	47.6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
② 町道 (上り)	39.9	-	11.8	13.0	7.8	6.6	7.0	-	5.6	25.2	9.3	34.0	8.9	○
③ 一般国道4号 (上り)	27.9	32.3	30.5	31.5	32.0	31.5	28.5	28.2	31.5	29.9	31.6	32.8	30.3	
④ 一般国道4号 (下り)	23.8	26.6	25.5	27.4	27.6	29.2	24.8	23.1	21.9	20.6	14.8	15.6	21.6	

●対策後 (R2年1-2月平日) ※ETC2.0データ 単位: km/h

方向	7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時	平均	判定
① 町道 (下り)	22.6	40.0	29.8	28.9	27.1	48.8	35.0	8.0	9.0	9.7	17.9	23.4	20.4	
② 町道 (上り)	17.7	17.7	15.0	9.5	8.7	11.8	9.7	13.2	12.2	16.2	24.7	18.5	13.5	○
③ 一般国道4号 (上り)	27.2	32.5	34.8	33.4	32.9	32.7	29.0	31.9	33.2	37.0	36.1	34.3	32.5	
④ 一般国道4号 (下り)	27.5	30.0	29.1	29.0	28.6	29.8	28.5	27.2	26.0	28.6	28.0	30.2	28.5	

※R2年1-2月平日は R2.1.14~R2.2.10平日

主要渋滞箇所 対策案

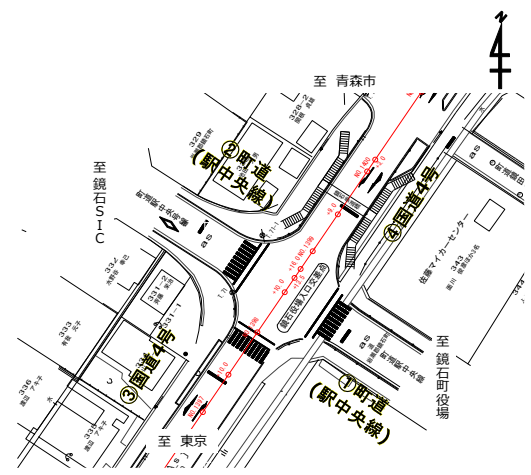
●長期対策●	●短期対策●
-	国道4号鏡石拡幅 (R2年1月10日 部分開通)

主要渋滞箇所見直し方針

- 特定時に半日以上が20km/h以下となっていた②方向について、R2.1-2の旅行速度でも速度が向上せず、依然として抽出基準に該当。
- 鏡石拡幅が部分開通となり、当該交差点の南側が2車線、北側が4車線の状態である。当該交差点を起点として、北側の不時沼交差点では先詰まり渋滞が発生している。



主要渋滞箇所を解除しない



3. 主要渋滞箇所の対策完了箇所について（効果検証と解除検討）

■今回の検証結果のまとめ

県北地区

対策内容	完了年月日	主要渋滞箇所	H24特定時の観点	今回の検証結果
			抽出基準	
国道13号 <small>なかびわぶち</small> 中琵琶湖交差点改良 (右折レーンの延伸)	R1.11.25	•No.13中琵琶湖交差点 <small>なかびわぶち</small>	観点① 継続的な渋滞	依然として市道側で休日に渋滞が発生 ⇒ 主要渋滞箇所を解除しない 今後新たな渋滞対策を検討
			20km/h以下が半日以上	
国道4号 <small>だて</small> 伊達拡幅 (1.7km部分開通)	R2.3.27	•No.16上郡交差点 <small>かみごおり</small> •No.17国見町役場前交差点 <small>くにみまちやくばまえ</small>	観点③ 積雪時等の渋滞	開通後に高速道路の通行止め実績が無い ⇒ 主要渋滞箇所を解除しない 高速通行止めが発生した際に効果検証を行う
			20km/h以下が半日以上	

県中・県南地区

対策内容	完了年月日	主要渋滞箇所	H24特定時の観点	今回の検証結果
			抽出基準	
(都)笹川大善寺線 <small>ささがわだいぜんじせん</small> (L=2.36km)	R1.9.15	•No.92郡山警察署前交差点 <small>こおりやまけいさつしよまえ</small> •No.104日大入口交差点 <small>にちだいいりぐち</small> •No.111金山橋西交差点 <small>かなやまばしにし</small>	観点① 継続的な渋滞	依然として渋滞が発生 ⇒ 主要渋滞箇所を解除しない 今後新たな渋滞対策を検討
			交差点損失時間80万人時間/年以上	
(都)内環状線 <small>うちかんじょうせん</small> (芳賀・横塚地区) 第2期工区 (L = 0.38km)	R1.12.18	•No.102東北工業前交差点 <small>とうほくこうぎょうまえ</small> •No.115芳賀小学校入口交差点 <small>はがしやうがっこういりぐち</small>	観点① 継続的な渋滞	依然として渋滞が発生 ⇒ 主要渋滞箇所を解除しない 先線の工区が開通したタイミング等で 再度効果検証を行う
			20km/h以下が1日中	
国道4号 <small>かがみいし</small> 鏡石拡幅 (北工区) (2.3km部分開通)	R2.1.10	•No.5不時沼交差点 <small>ふじぬま</small> •No.6鏡石町役場入口交差点 <small>かがみいしまちやくばいりぐち</small>	観点① 継続的な渋滞	依然として渋滞が発生 ⇒ 主要渋滞箇所を解除しない 鏡石拡幅の全線開通 (R3目標) のタイミング等で 再度効果検証を行う
			20km/h以下が半日以上	

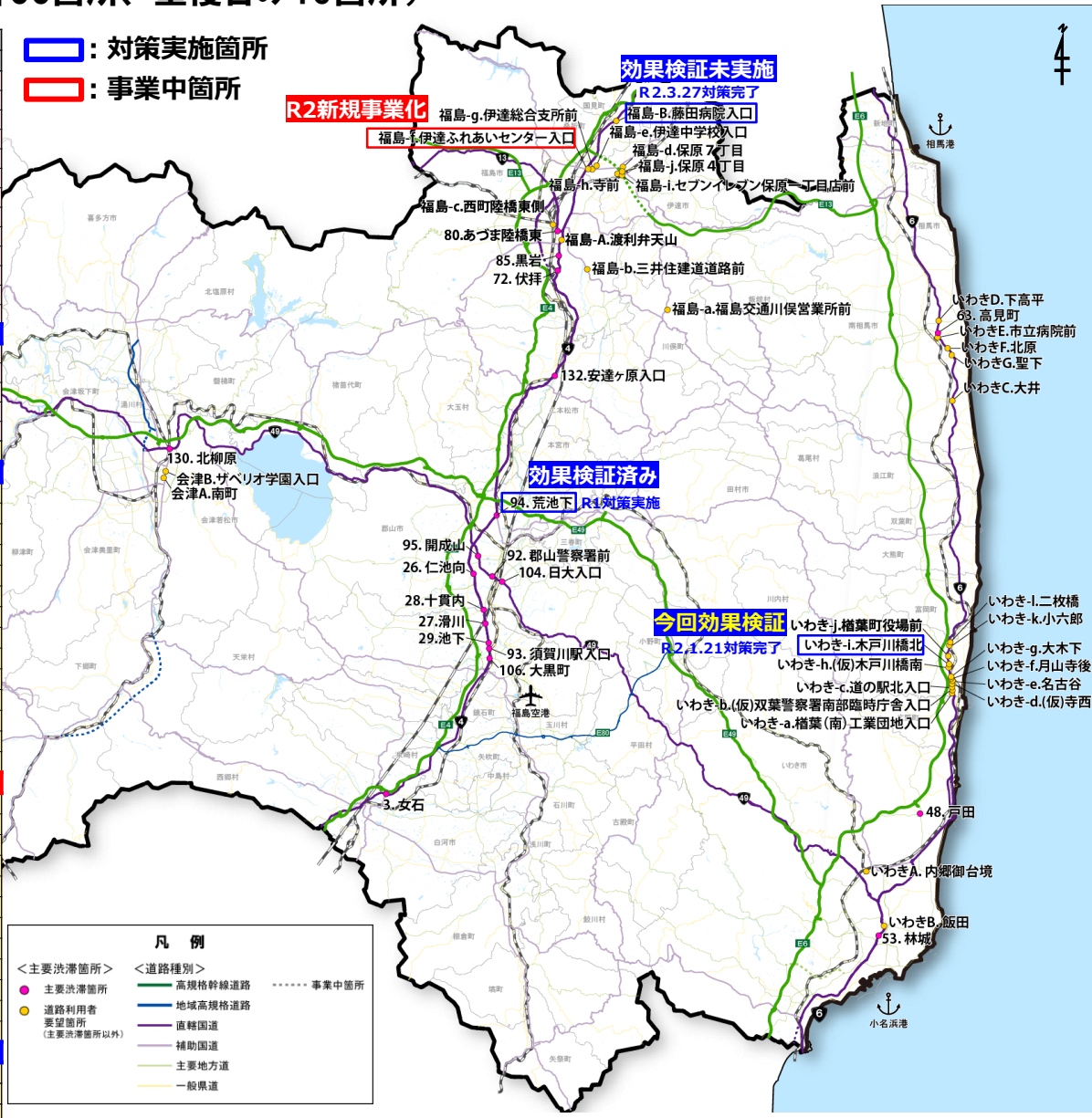
4. 道路利用者会議と連携した渋滞対策について

●道路利用者会議で要望のあった要望箇所は52箇所、内19箇所が主要渋滞箇所。

■道路利用者要望箇所（52箇所：主要渋滞箇所以外33箇所、重複含み19箇所）

No.	要望箇所	所在地	主道路	管理者	要望		
					トラック	バス	タクシー
3	女石	白河市	一般国道4号	郡山国道	●		
26	仁池向	郡山市	一般国道4号	郡山国道	●		
27	滑川	須賀川市	一般国道4号	郡山国道	●		
28	十貫内	須賀川市	一般国道4号	郡山国道	●		
29	池下	須賀川市	一般国道4号	郡山国道	●		
48	戸田	いわき市	いわき浪江線	福島県	●		
53	林城	いわき市	一般国道6号	磐城国道	●		
63	高見町	南相馬市	一般国道6号	磐城国道	●		
72	伏拝	福島市	一般国道4号	福島河国	●		
80	あづま陸橋東	福島市	一般国道13号	福島河国	●		●
85	黒岩	福島市	一般国道4号	福島河国	●		●
92	郡山警察署前	郡山市	一般国道49号	郡山国道	●		
93	須賀川駅入口	須賀川市	一般国道4号	郡山国道	●		
94	荒池下	郡山市	一般国道4号	郡山国道	●		
95	開成山	郡山市	一般国道49号	郡山国道	●		
104	日大入口	郡山市	一般国道49号	郡山国道	●		
106	大黒町	須賀川市	一般国道4号	郡山国道	●		
130	北柳原	会津若松市	一般国道49号	郡山国道	●	●	
132	安達ヶ原入口	二本松市	一般国道4号	福島河国	●		●
福島-A	渡利弁天山	福島市	一般国道4号	福島河国	●		
福島-B	藤田病院入口	国見町	一般国道4号	福島河国	●		
いわき-A	内郷御台境	いわき市	いわき上三坂小野線	福島県	●		
いわき-B	飯田	いわき市	一般国道6号	磐城国道	●		
いわき-C	大井	南相馬市	一般国道6号	磐城国道	●		
いわき-D	下高平	南相馬市	一般国道6号	磐城国道	●		
いわき-E	市立病院前	南相馬市	一般国道6号	磐城国道	●		
いわき-F	北原	南相馬市	一般国道6号	磐城国道	●		
いわき-G	聖下	南相馬市	一般国道6号	磐城国道	●		
会津-A	南町	会津若松市	一般国道118号	福島県	●	●	
会津-B	ザベリオ学園入口	会津若松市	一般国道118号	福島県	●	●	
福島-a	福島交通川俣営業所前	川俣町	一般国道349号	福島県			●
福島-b	三井住建道路前三叉路	福島市	一般国道114号	福島県			●
福島-c	西町陸橋東側	福島市	庭坂福島線	福島県			●
福島-d	保原7丁目	伊達市	一般国道349号	福島県			●
福島-e	伊達中学校入口	伊達市	一般国道399号	福島県			●
福島-f	伊達ふれあいセンター入口	伊達市	一般国道399号	福島県			●
福島-g	伊達総合支所前	伊達市	一般国道399号	福島県			●
福島-h	寺前	伊達市	福島保原線	福島県			●
福島-i	セブンイレブン保原一丁目店前	伊達市	福島保原線	福島県			●
福島-j	保原4丁目	伊達市	一般国道349号	福島県			●
いわき-a	榎葉(南)工業団地入口	榎葉町	一般国道6号	磐城国道			●
いわき-b	(仮)双葉警察署双葉南部臨時庁舎入口	榎葉町	一般国道6号	磐城国道			●
いわき-c	道の駅北入口	榎葉町	一般国道6号	磐城国道			●
いわき-d	(仮)寺西	榎葉町	一般国道6号	磐城国道			●
いわき-e	名古屋	榎葉町	一般国道6号	磐城国道			●
いわき-f	月山寺後	榎葉町	一般国道6号	磐城国道			●
いわき-g	大木下	榎葉町	一般国道6号	磐城国道			●
いわき-h	(仮)木戸川橋南	榎葉町	一般国道6号	磐城国道			●
いわき-i	木戸川橋北	榎葉町	一般国道6号	磐城国道			●
いわき-j	榎葉町役場前	榎葉町	一般国道6号	磐城国道			●
いわき-k	小六郎	榎葉町	一般国道6号	磐城国道			●
いわき-l	二枚橋	榎葉町	一般国道6号	磐城国道			●

■ 対策実施箇所 (Blue box)
 ■ 事業中箇所 (Red box)



主要渋滞箇所

主要渋滞箇所以外

■いわき-i きどがわばしきた 木戸川橋北交差点（国道6号）

右折レーンの延伸（50m→100m）を令和元年度に実施

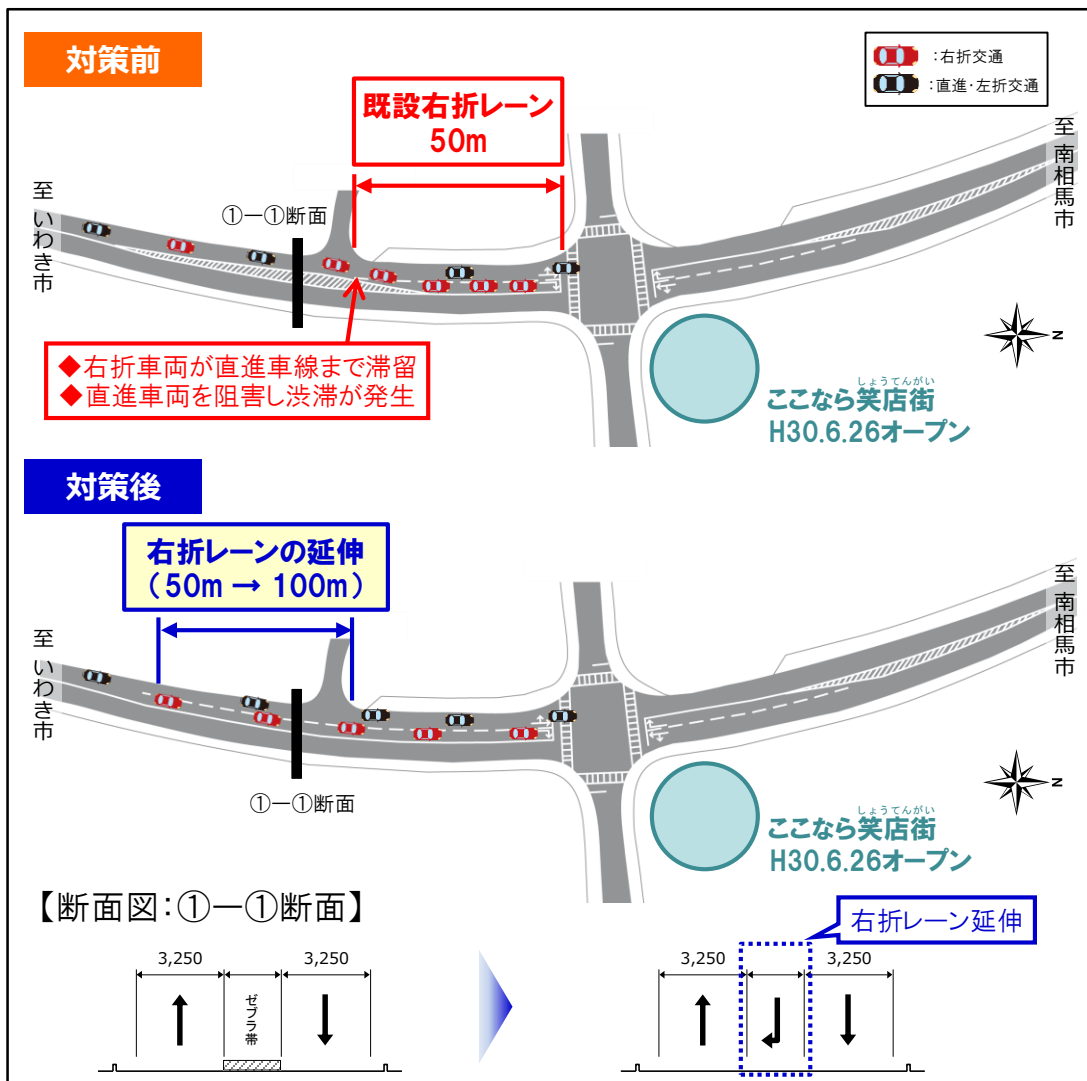
《位置図》



《広域図》



《説明図》



きどがわばしきた

いわきーi 木戸川橋北交差点 (国道6号) (効果検証)

事業概要

- 国道6号(下り)の渋滞(右折車両による直進阻害)に対し、**右折レーンを延伸**し、直進車線へのはみ出しを防ぐ対策
- R2. 1. 21に完了
(薄層カラー舗装は2月完了)

対策前の渋滞状況

木戸川橋北交差点 (国道6号下り)



撮影日: R1.10.9 (水)



▼国道6号(下り)の速度状況

単位: km/h

38	27	24	37	33	24	21	23	22	左折
37	36	30	34	32	28	29	23	30	直進
45	34	22	30	41	41	35	15	15	右折
200m	175m	150m	125m	100m	75m	50m	25m	0m	
37	54	27	51	15	28	23	18	25	左折
41	27	30	33	31	24	26	20	25	直進
44	32	21	36	34	28	33	23	12	右折
200m	175m	150m	125m	100m	75m	50m	25m	0m	

「オープン前」

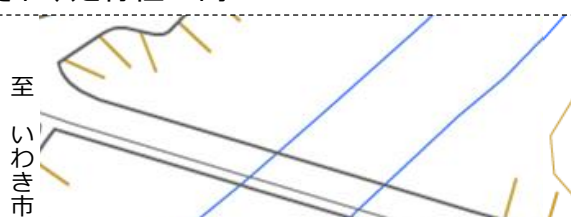
「オープン後」

• 交差点から50mまで、及びゼブラ付近(交差点から100mまで)が低速度
 • ゼブラ付近が低速なのは右折車の減速により後続車が阻害されていると想定

出典: ETC2.0データ
 (こなら笑店街オープン前)H29.7~10平日
 (こなら笑店街オープン後)H30.7~10平日

渋滞対策効果検証

■ 右折レーンの延伸により、右折車の直進阻害が抑制され、走行性が向上

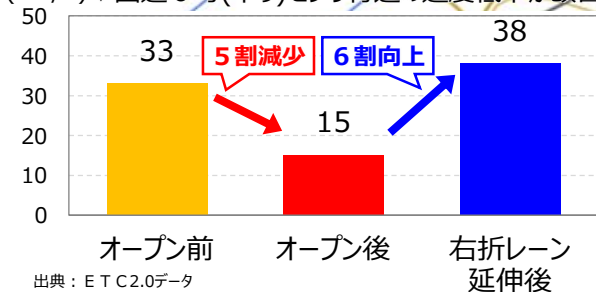


▼国道6号(下り) 右折レーン延伸状況



撮影日: R2.1.22 (水)

(km/h)▼国道6号(下り)ゼブラ付近の速度低下が改善



出典: ETC2.0データ
 R2.3月速報値 (左折車両)

至南相馬市



福島-f 伊達ふれあいセンター入口交差点 (国道399号)

- 右折車による後続車への阻害が発生している「伊達ふれあいセンター入口交差点」について、ピンポイント対策を事業化。
- 当該交差点の右折禁止、前方の箱崎交差点への右折ポケットの設置、新たなアクセス路の整備により、円滑な走行環境を確保。
- 当該交差点の右折禁止、箱崎交差点の右折ポケットの設置はR2年4月に工事着手し、9月末に工事完了予定。〈福島県事業〉
- 新たなアクセス路の整備は、9月末完了予定。〈伊達市事業〉

《位置図》



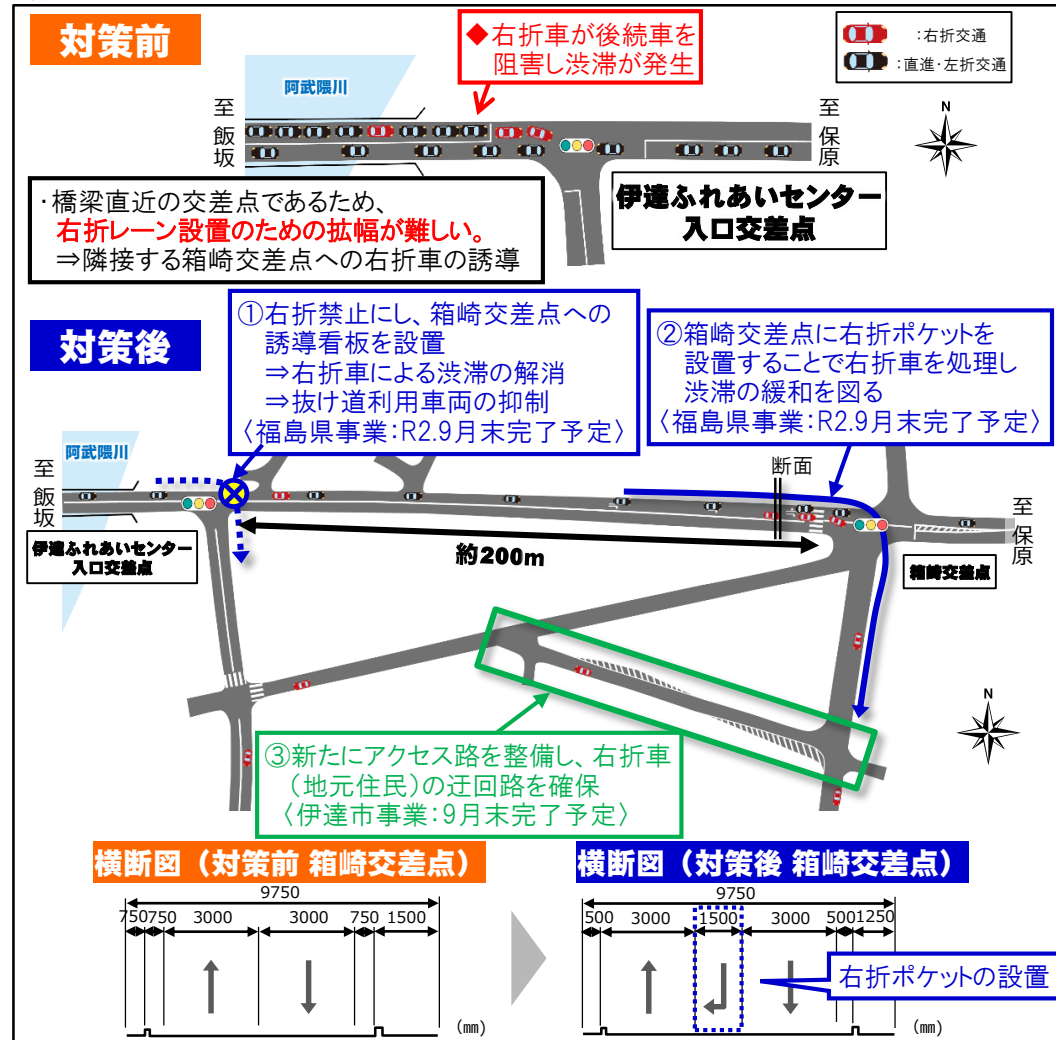
撮影日：R2.2.26 (水)

《広域図》



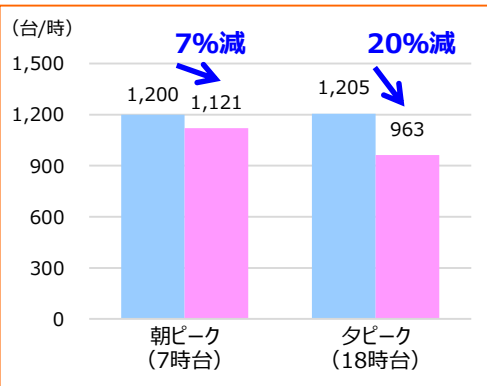
◆ 福島市北部から、福島市東部方面などへの 抜け道としても利用されている

《説明図》

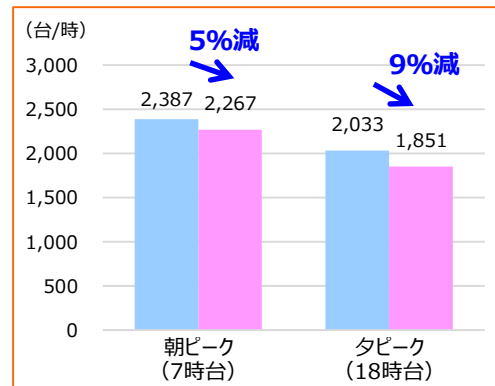


- コロナウィルスの感染拡大防止のため、令和2年4月16日に緊急事態宣言の対象地域が全国に拡大された。
- 緊急事態宣言の発令によって、3密を避ける在宅勤務や時差出勤等が推奨され、福島県内各地で人の移動は大きく減少。
- 福島県内の代表4地点では、平日朝の通勤時間帯で交通量が5～7%の減少、夕方の帰宅時間帯で交通量が6～20%の減少。

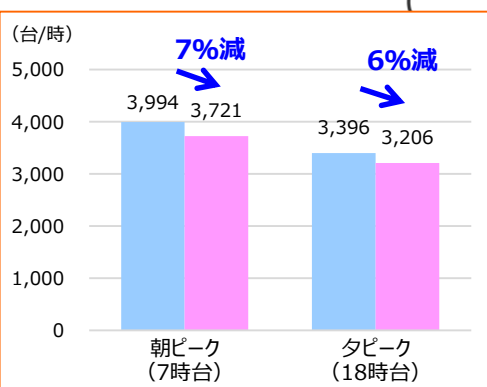
【①国道49号会津若松】



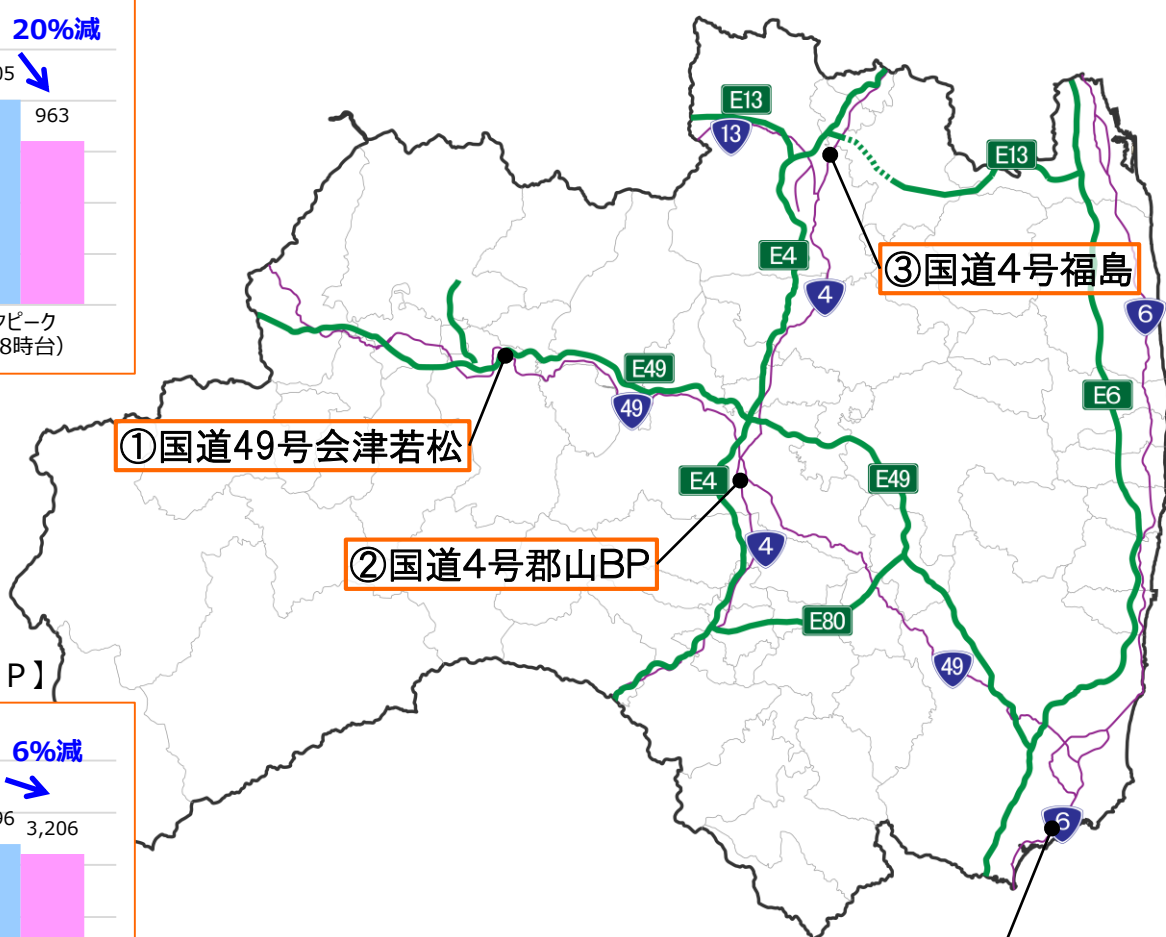
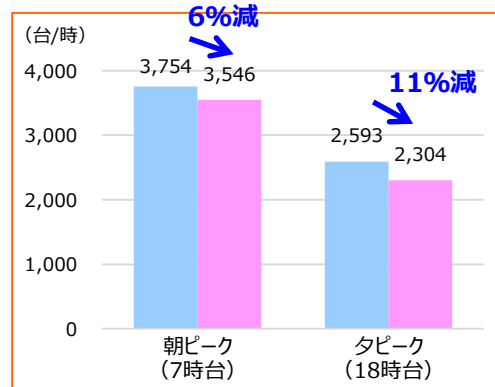
【③国道4号福島】



【②国道4号郡山BP】



【④国道6号小名浜】

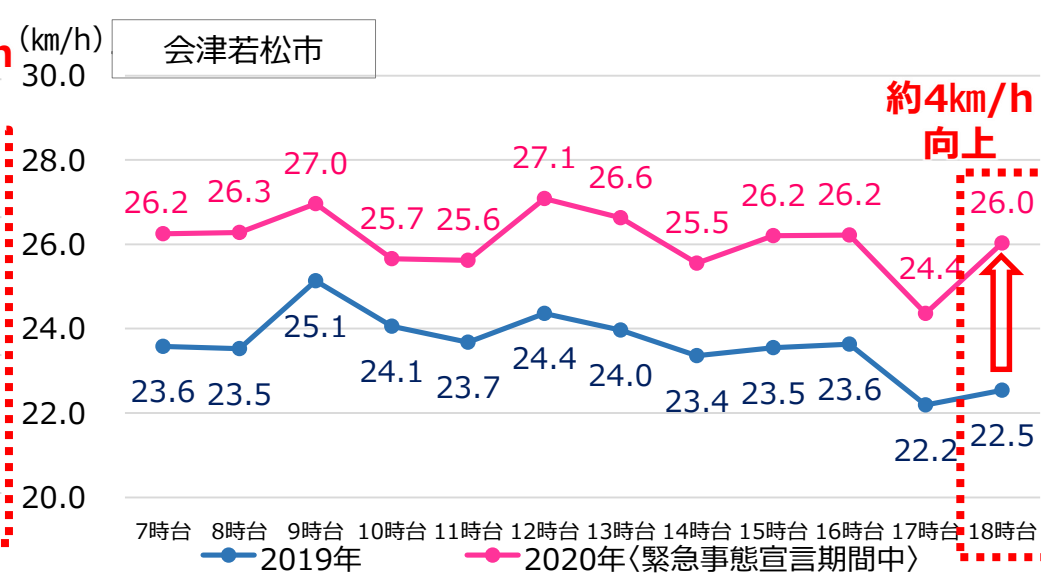
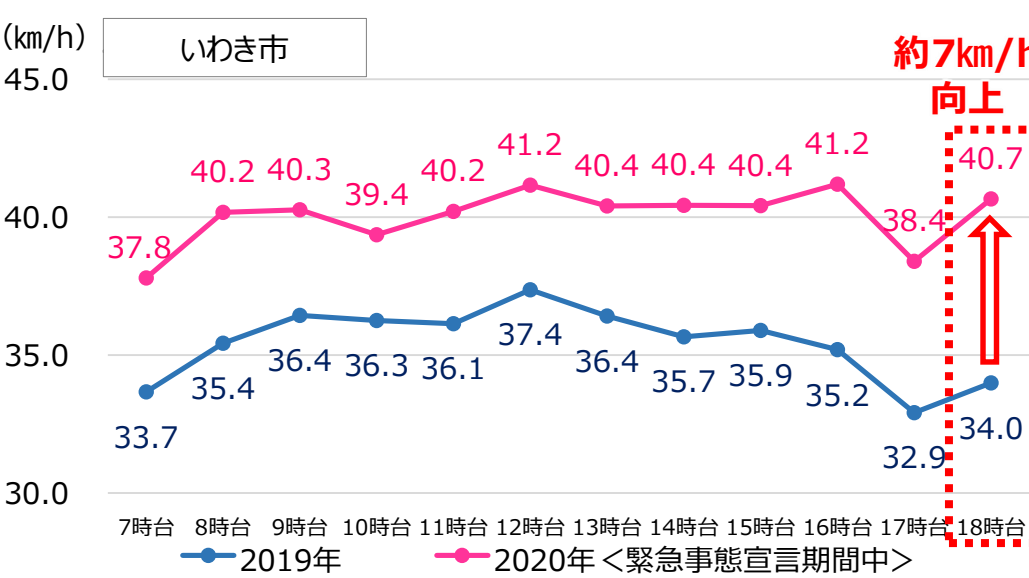
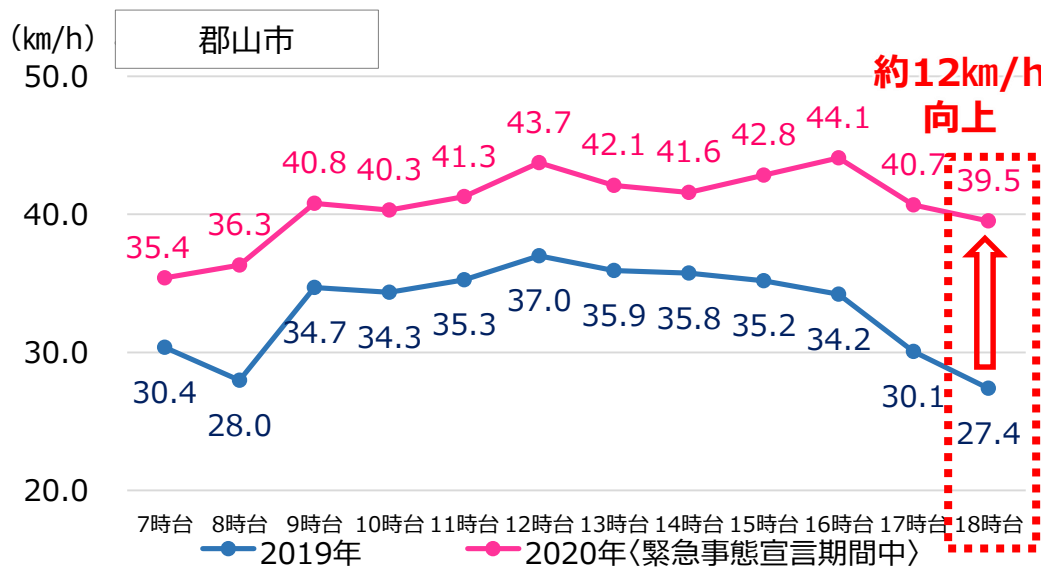
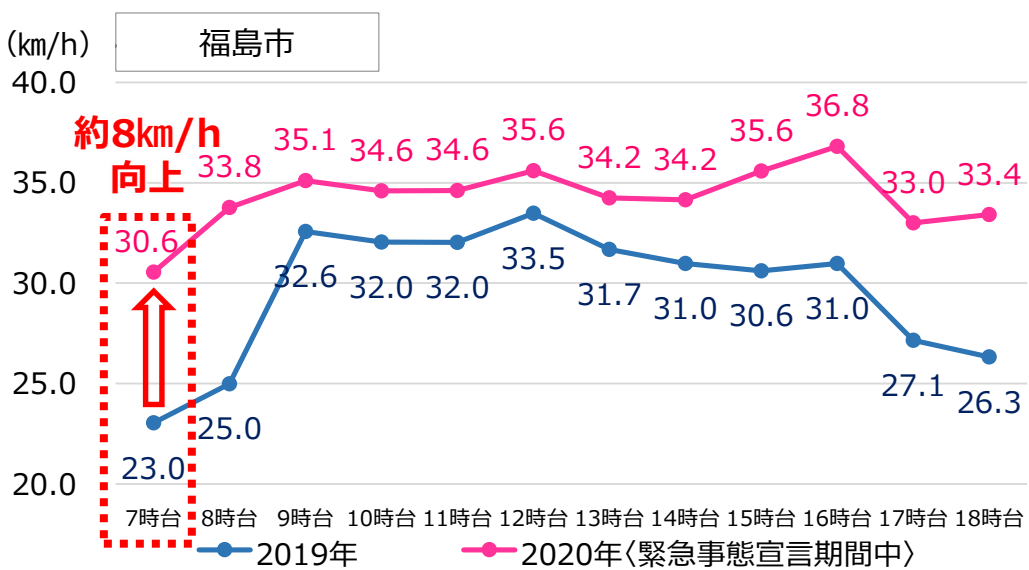


■ 2019年<2019.4/17~5.14平日>
■ 2020年<緊急事態宣言期間中 2020.4/17~5.14平日>

出典：直轄トラフィックカウンターデータ※
 ※直轄国道に設置されている交通量の自動計測装置から取得した交通量

5. コロナ禍による交通影響の整理 (緊急事態宣言期間中の都市圏の平日時間帯別平均速度比較)

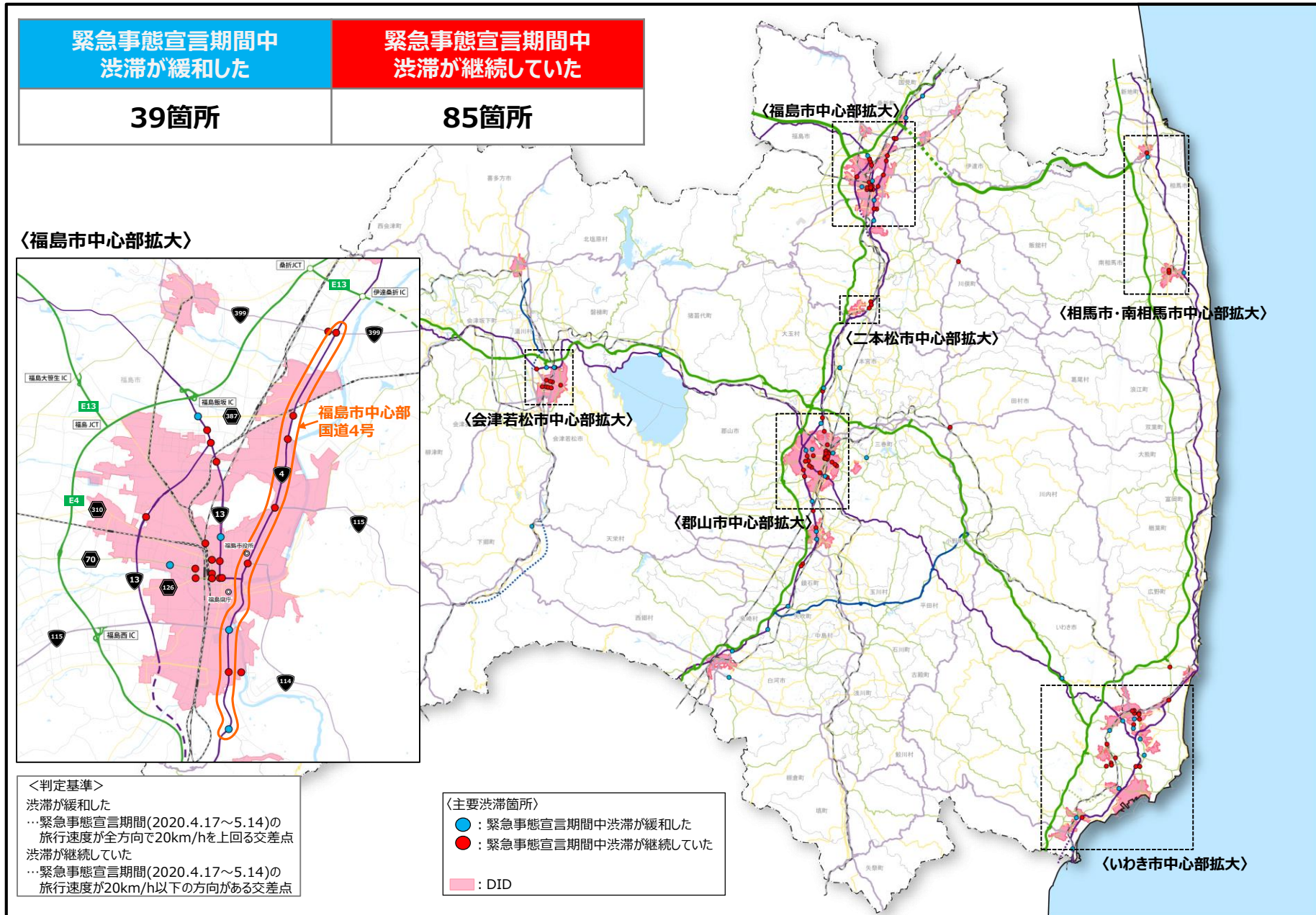
- ETC2.0データより、緊急事態宣言期間中の時間帯別速度を集計。
- 緊急事態宣言期間中の福島・郡山・いわき・会津若松の各都市圏 (DID地区内) の速度は、ピーク時に前年より4 ~ 12 km/hほど向上。



出典：ETC2.0データ 2019年4/17~5/14平日、2020年4/17~5/14平日

5. コロナ禍による交通影響の整理 (主要渋滞箇所の渋滞状況)

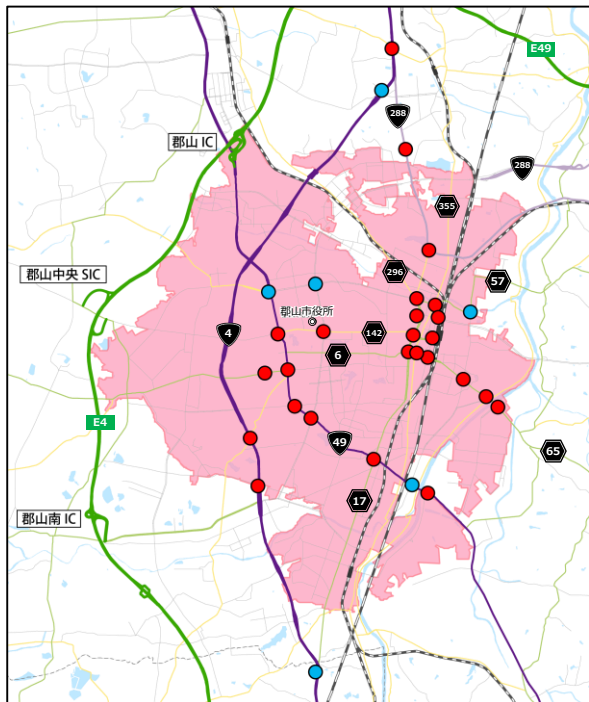
■全体図・拡大図 (福島市中心部)



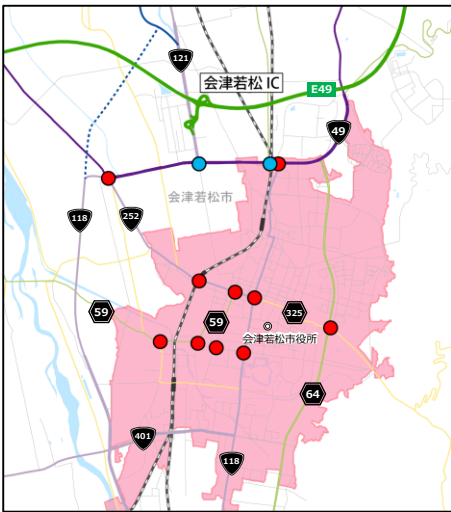
5. コロナ禍による交通影響の整理 (主要渋滞箇所の渋滞状況)

■ 拡大図 (郡山市、いわき市、相馬市・南相馬市、会津若松市、二本松市)

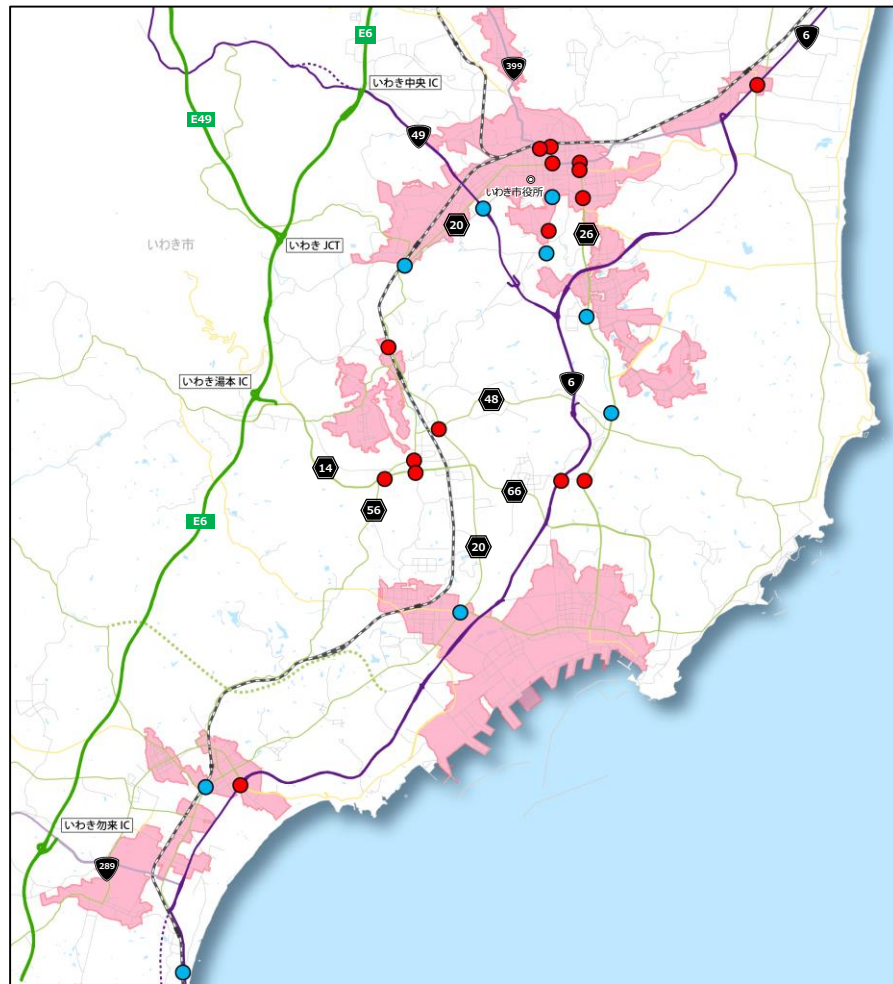
〈郡山市中心部拡大〉



〈会津若松市中心部拡大〉



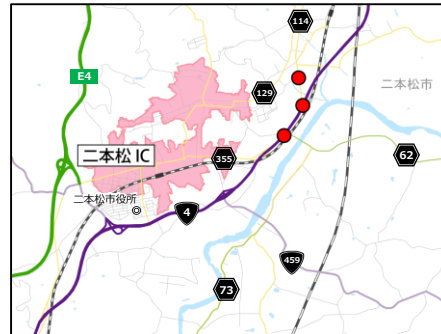
〈いわき市中心部拡大〉



〈相馬市・南相馬市中心部拡大〉



〈二本松市中心部拡大〉



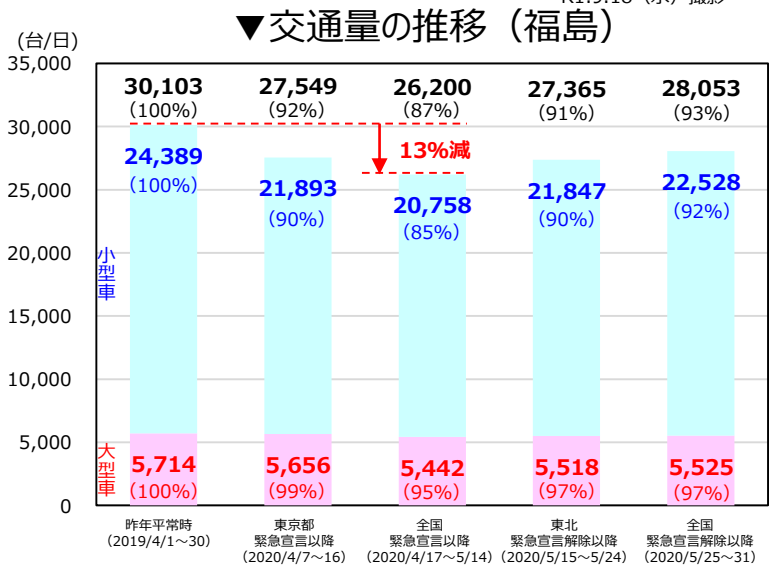
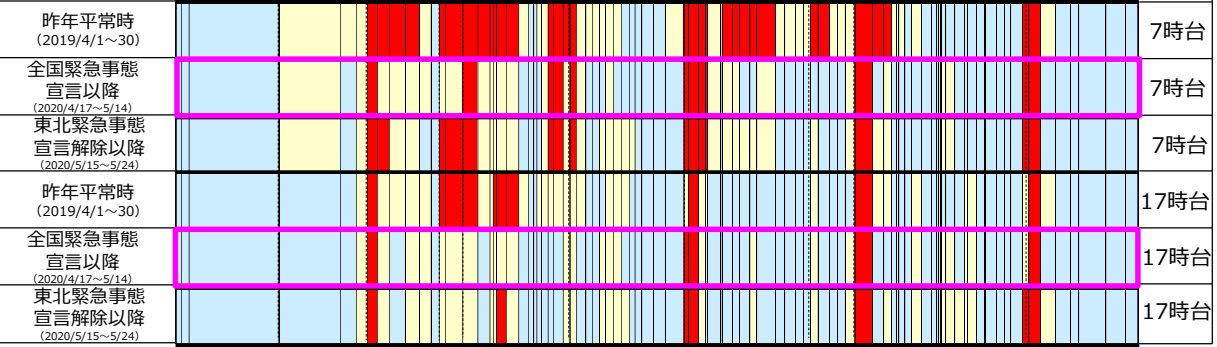
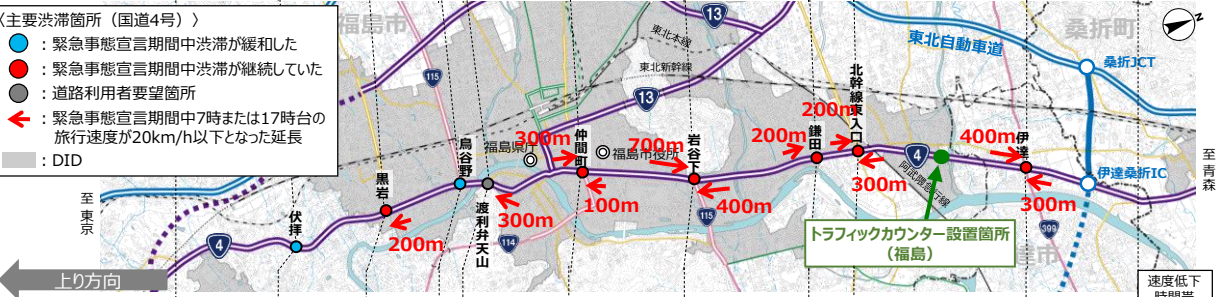
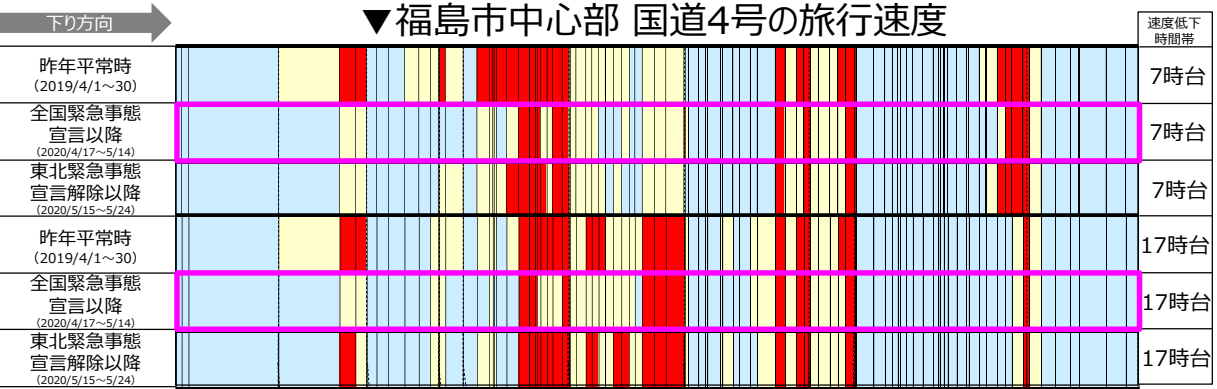
〈判定基準〉
 渋滞が緩和した
 …緊急事態宣言期間(2020.4.17~5.14)の
 旅行速度が全方向で20km/hを上回る交差点
 渋滞が継続していた
 …緊急事態宣言期間(2020.4.17~5.14)の
 旅行速度が20km/h以下の方向がある交差点

(主要渋滞箇所)
 ● : 緊急事態宣言期間中渋滞が緩和した
 ● : 緊急事態宣言期間中渋滞が継続していた
 ■ : DID

5. コロナ禍による交通影響の整理

■主要渋滞箇所の渋滞状況（福島市中心部 国道4号）

- 国道4号は、福島市街地を南北に縦貫する幹線道路であるが、福島市内に主要渋滞箇所が多数存在（7箇所）。
- 平常時における国道4号は、通勤通学に伴う交通の集中により、混雑が目立つ。
- **緊急事態宣言が全国に拡大され交通量は平常時と比較し10%程度減少したが、混雑は残るため、混雑緩和に向けた検討を進める。**



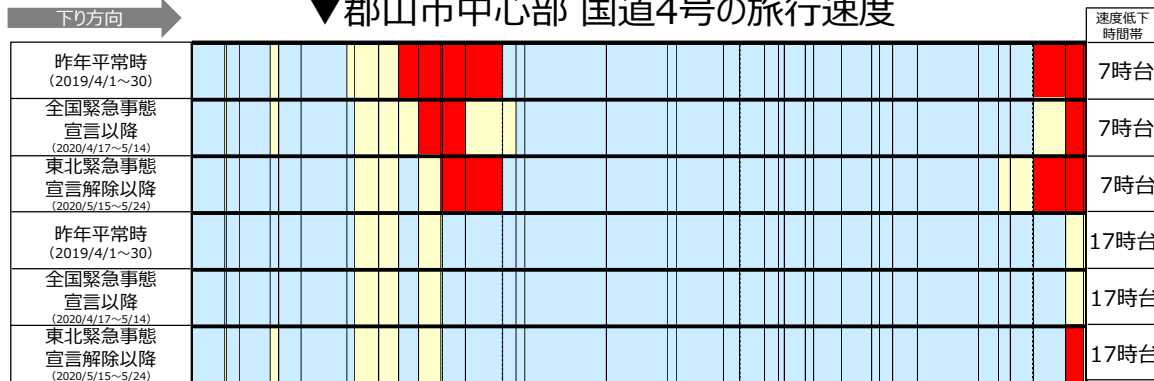
□ データ欠損 ■ 20km/h以下 ■ 20~30km/h ■ 30km/h以上
 出典：ETC2.0データ 2019年4/1~4/30平日、2020年4/1~5/31平日

5. コロナ禍による交通影響の整理

■主要渋滞箇所の渋滞状況（郡山市中心部 国道4号）

- 国道4号は、郡山市街地を南北に縦貫する幹線道路であるが、郡山市内において主要渋滞箇所が存在（大池北、仁池向、荒池下）。
- 平常時における大池北・仁池向交差点は、通勤通学に伴う交通の集中により、朝の上り方向の混雑が目立つ。
- 緊急事態宣言が全国に拡大され交通量は平常時と比較し10%程度減少したが、混雑は残る。

▼郡山市中心部 国道4号の旅行速度

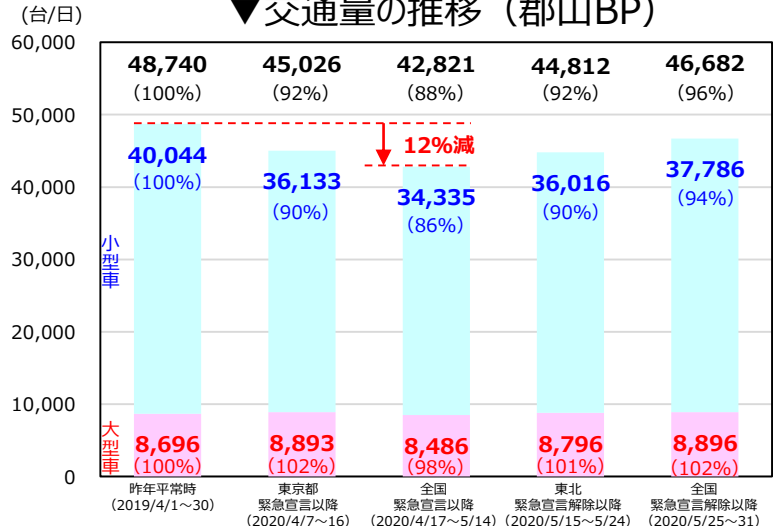


▼仁池向交差点の渋滞状況



H28.3.16(金)7時台撮影

▼交通量の推移（郡山BP）



※ () 内数値は昨年平常時を100%とした場合の割合

出典：直轄トラフィックカウンターデータ 2019年4/1~4/30平日、2020年4/1~5/31平日

出典：ETC2.0データ 2019年4/1~4/30平日、2020年4/1~5/31平日

□ データ欠損 ■ 20km/h以下 □ 20~30km/h □ 30km/h以上

※朝は上り方向で混雑

- （主要渋滞箇所（国道4号））
- ：緊急事態宣言期間中渋滞が緩和した
 - ：緊急事態宣言期間中渋滞が継続していた
 - ：道路利用者を要箇所
 - ←：緊急事態宣言期間中7時または17時台の旅行速度が20km/h以下となった延長
 - ：DID

5. コロナ禍による交通影響の整理

■主要渋滞箇所の渋滞状況（いわき市 国道6号）

- 国道6号は、いわき市を南北に縦貫する幹線道路であるが、いわき市内において主要渋滞箇所が存在（御城前、林城、草野歩道橋）。
- 平常時における林城・飯田交差点は、通勤通学に伴う交通の集中により、朝は上下方向、夕は上り方向の混雑が目立つ。
- 緊急事態宣言が全国に拡大され交通量は平常時と比較し10%程度減少したが、混雑は残る。

▼いわき市中心部 国道6号の旅行速度



▼国道6号の渋滞状況

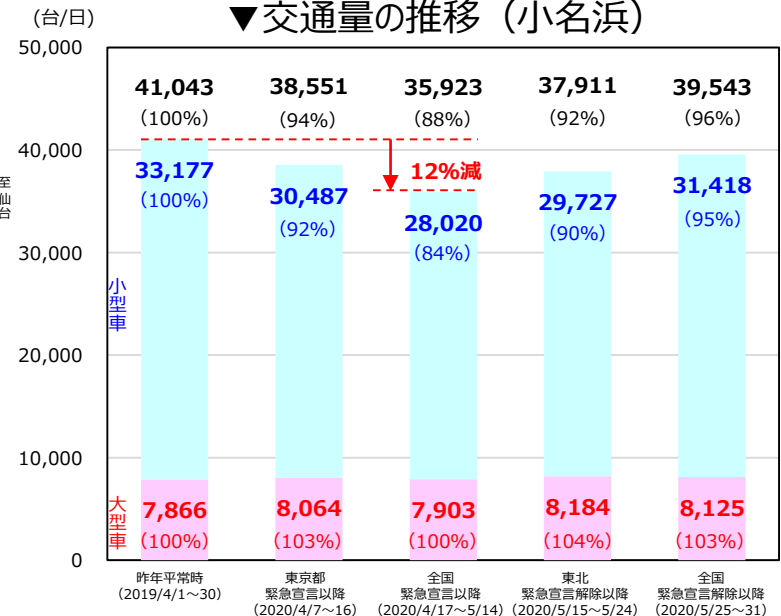


H30.10.18 (木) 撮影

H30.10.18 (木) 撮影



▼交通量の推移（小名浜）



※ () 内数値は昨年平常時を100%とした場合の割合

出典：ETC2.0データ 2019年4/1~4/30平日、2020年4/1~5/31平日

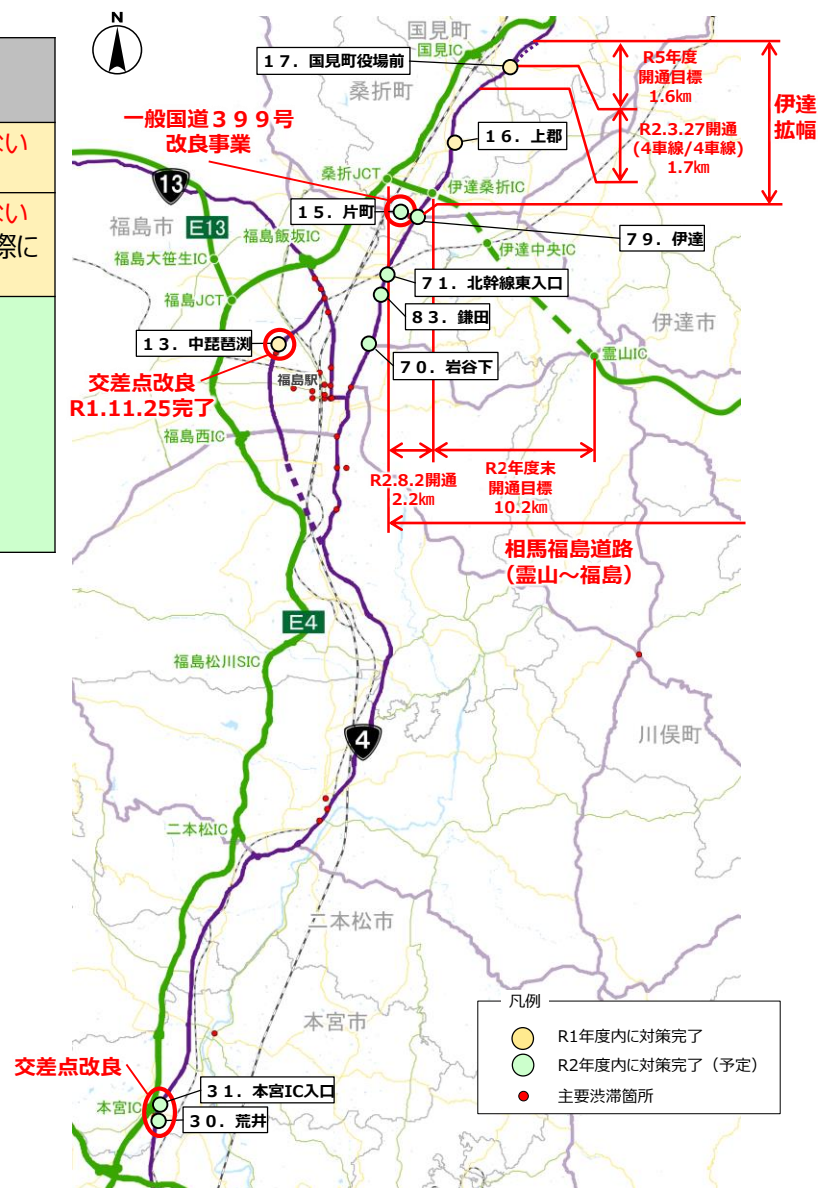
出典：直轄トラフィックカウンターデータ 2019年4/1~4/30平日、2020年4/1~5/31平日

6. 今後の方針（案）（県北地区）

●今年度内の対策事業完了予定箇所は、今後の速度モニタリング及び効果検証により早期の解除を目指す。

■今後の解除検討（効果検証）箇所（県北地区）

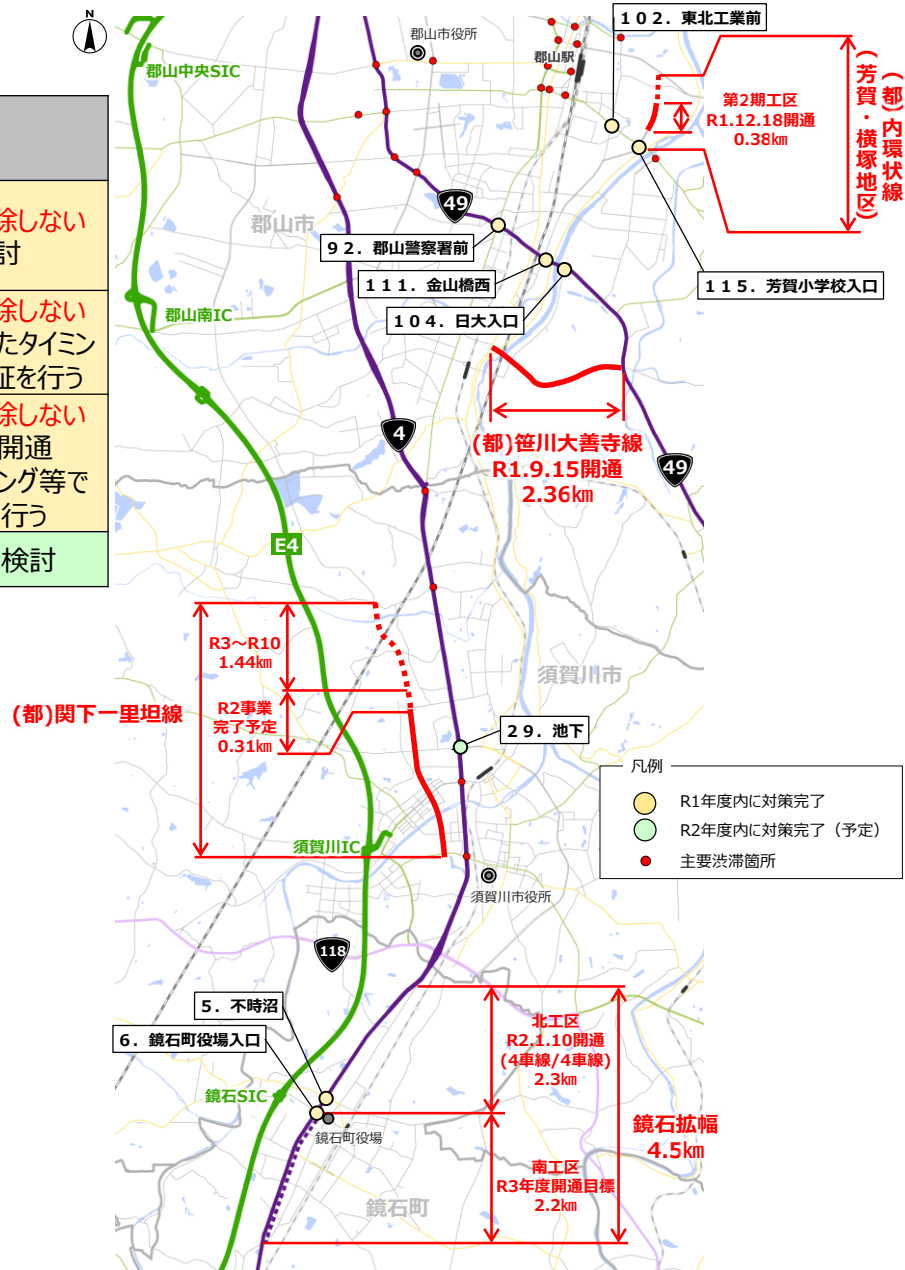
事業完了時期	地区	対策事業	対策箇所	効果検証		解除方針
				旅行速度分析	渋滞状況	
R元年度	県北	一般国道13号 交差点改良	13. 中琵琶湖	済	済	主要渋滞箇所を解除しない 新たな対策検討
		一般国道4号 伊達拡幅	16. 上郡 17. 国見町役場前	未	未	主要渋滞箇所を解除しない 高速通行止めが発生した際に 効果検証を行う
R2年度内 (予定)	県北	東北中央自動車道 相馬福島道路 (霊山～福島)	70. 岩谷下	R3.4月 予定	R3.4月 予定	R3渋滞協で解除検討
			71. 北幹線東入口			
			79. 伊達			
		83. 鎌田				
一般国道399号 改良事業	15. 片町	未	未			
一般国道4号 交差点改良	30. 荒井 31. 本宮IC入口	未	未			



●今年度内の対策事業完了予定箇所は、今後の速度モニタリング及び効果検証により早期の解除を目指す。

■今後の解除検討（効果検証）箇所（県中・県南地区）

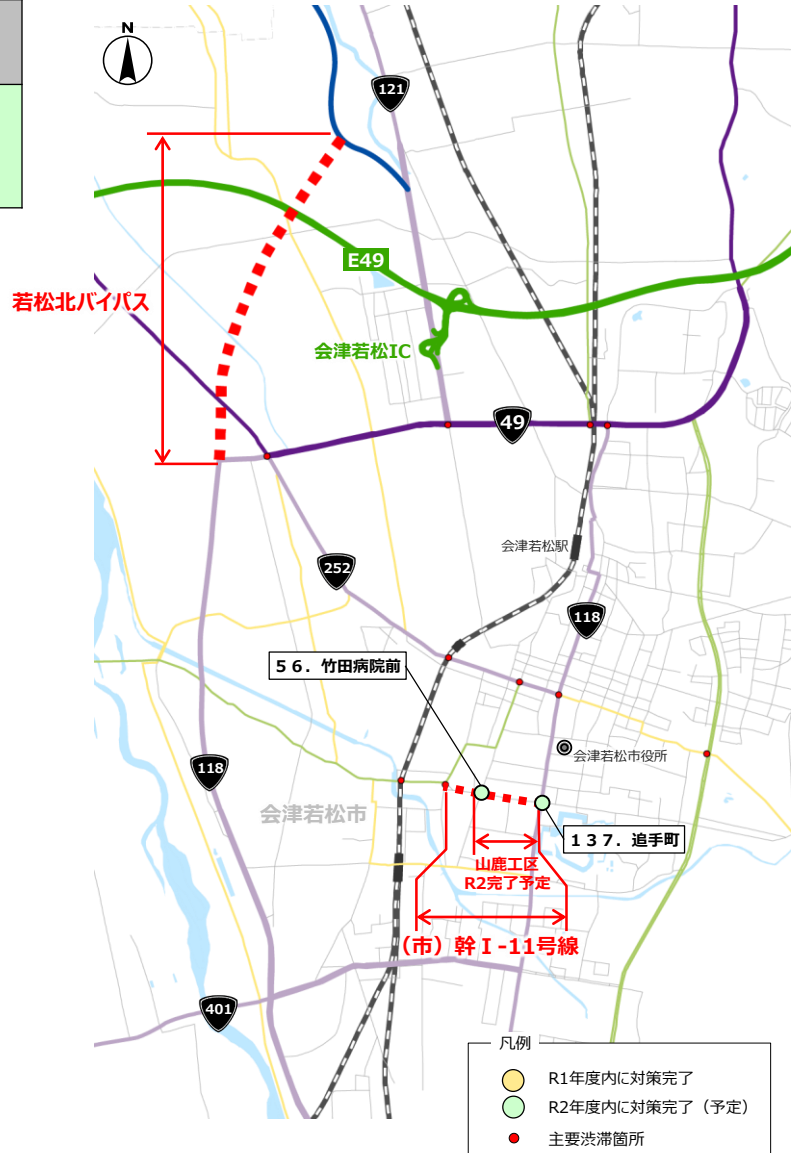
事業完了時期	地区	対策事業	対策箇所	効果検証		解除方針
				旅行速度分析	渋滞状況	
R元年度	県中・県南	(都) 笹川大善寺線	9 2. 郡山警察署前	済	済	主要渋滞箇所を解除しない 新たな対策検討
			1 0 4. 日大入口			
			1 1 1. 金山橋西			
R元年度	県中・県南	(都) 内環状線	1 0 2. 東北工業前	済	済	主要渋滞箇所を解除しない 先線の工区が開通したタイミング等で再度効果検証を行う
			1 1 5. 芳賀小学校入口			
			一般国道4号 鏡石拡幅			
5. 不時沼 6. 鏡石町役場入口						
R2年度内(予定)	県中・県南	(都) 関下一里坦線	2 9. 池下	未	未	R3渋滞協で解除検討



●今年度内の対策事業完了予定箇所は、今後の速度モニタリング及び効果検証により早期の解除を目指す。

■今後の解除検討（効果検証）箇所（会津地区）

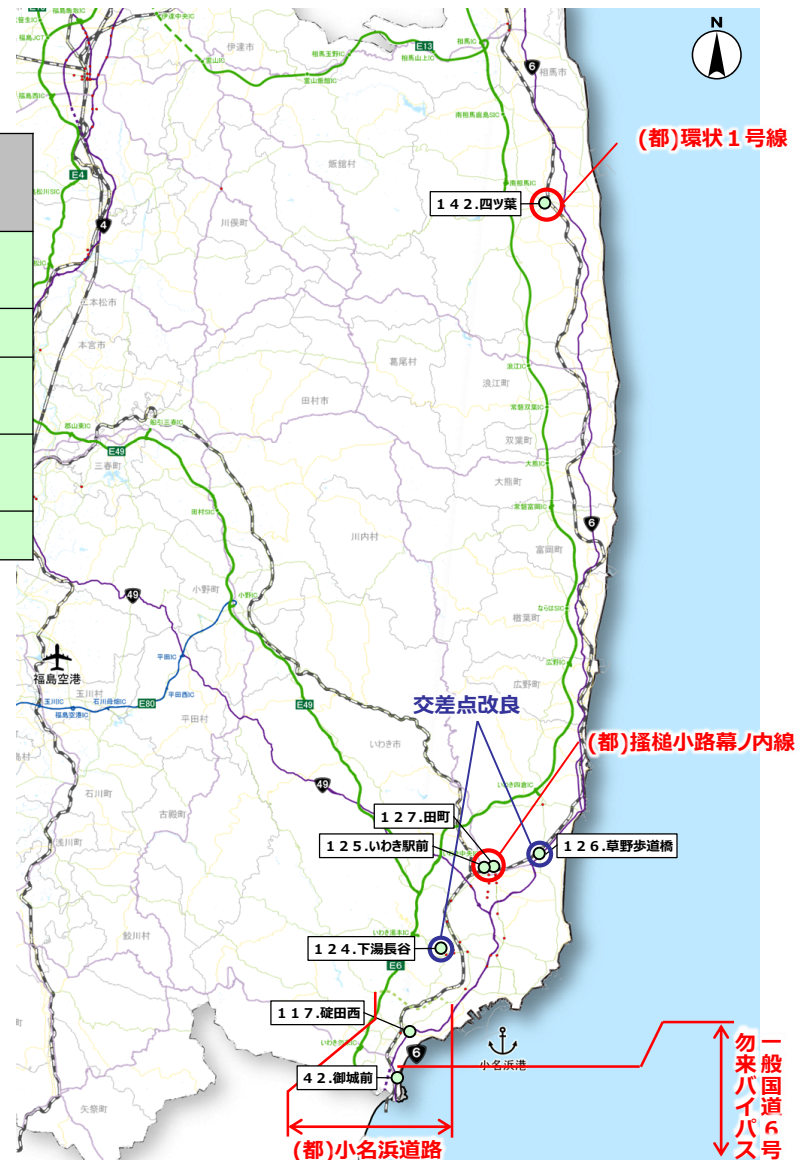
事業完了時期	地区	対策事業	対策箇所	効果検証		解除方針
				旅行速度分析	渋滞状況	
R2年度内 (予定)	会津	(市)幹 I-11号線 (山鹿工区)	5 6 .竹田病院前	未	未	R3渋滞協で解除検討
		(市)幹 I-11号線 (山鹿工区)	1 3 7 .追手町	未	未	



●令和3年度以降対策事業完了予定箇所は、今後の速度モニタリング及び効果検証により早期の解除を目指す。

■今後の解除検討（効果検証）箇所（いわき・相双地区）

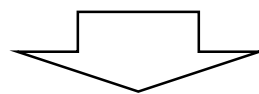
事業完了時期	地区	対策事業	対策箇所	効果検証		解除方針
				旅行速度分析	渋滞状況	
R3年度以降 (予定)	いわき・相双	交差点改良	1 2 4.下湯長谷 1 2 6.草野歩道橋	未	未	対策完了後に効果検証
	いわき・相双	(都)小名浜道路	1 1 7.碓田西	未	未	対策完了後に効果検証
	いわき・相双	一般国道6号 勿来バイパス	4 2.御城前	未	未	対策完了後に効果検証
	いわき・相双	(都)播槌小路幕ノ内線	1 2 5.いわき駅前 1 2 7.田町	未	未	対策完了後に効果検証
	いわき・相双	(都)環状1号線	1 4 2.四ツ葉	未	未	対策完了後に効果検証



凡例
 ● R3年度以降に対策完了（予定）
 ● 主要渋滞箇所

一般国道6号
勿来バイパス

- ① 主要渋滞箇所のモニタリングと解除検討
 - ・速度や現地状況のモニタリング等を継続実施し、対策済箇所は解除の可否を検討
 - ・コロナ禍においても渋滞が継続していた箇所について、交通容量の分析等、今後より詳細な分析を実施
- ② 道路利用者会議要望箇所について検討
 - ・速度や現地状況のモニタリング等を実施し、継続的に対策検討
- ③ 対策未実施箇所の対策メニュー検討
 - ・対策未実施箇所の具体的な対策案について検討
 - ・関係機関と連携した対策メニューの検討
- ④ 関係機関における対策実施に関する検討
 - ・各都市圏中心部のソフト対策検討を継続実施
 - ・対策実施箇所の効果検証

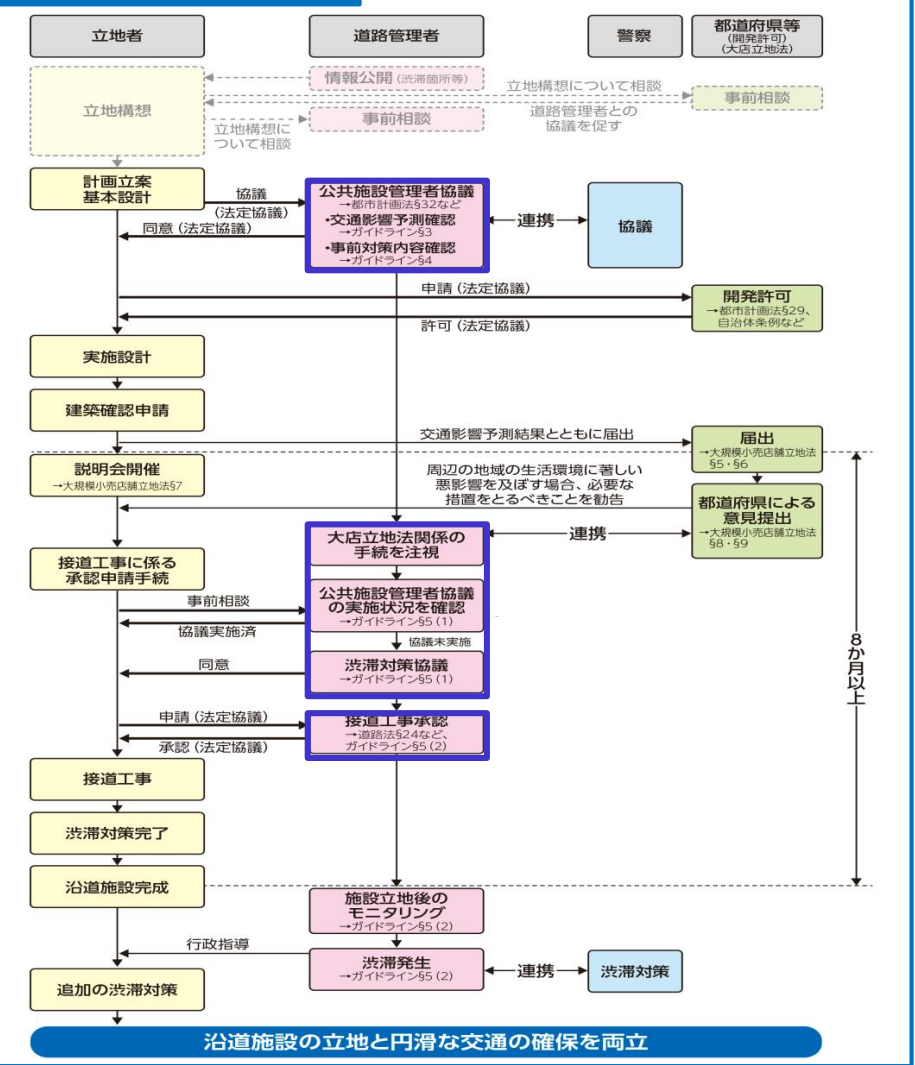


令和2年度 第2回地区ワーキング、協議会 開催（年度末を予定）

(1) 交通アセスメントについて

- 商業施設等の立地による渋滞が全国の主要渋滞箇所約1割を占め、渋滞対策をより一層強化することが必要
- 重要物流道路については、より一層の円滑な交通の確保が求められることから、自治体の大規模小売店舗立地法担当部局など関係機関との連携を強化しつつ、計画立案の初期段階から立地者が道路管理者と円滑な協議・調整ができる仕組みに実効性をもたせるためのガイドライン等を策定し運用することで、道路交通アセスメントを確実に実施

交通アセスメントの流れ



ガイドラインの概要

【対象施設】

重要物流道路(直轄)の沿道に立地を予定している施設であって、次の(1)から(4)までに掲げる全ての要件を満たすもの。

- 次のア又はイに掲げる条件のいずれかに該当するもの
 - ア 小売業を行うための店舗(店舗面積1,000㎡を超えるもの)
 - イ 当該施設の延床面積が20,000㎡以上のもの(集合住宅を除く。)
- 立地に際し、都市計画法第32条、条例等に基づき、道路管理者に対する協議(法定協議)が必要とされていること
- 半径2km以内の重要物流道路上に主要渋滞箇所が存在すること
- 立地に際し、道路法第24条に基づく乗入れ工事の承認申請を予定しているもの

【交通影響予測】

対象施設の法定協議において、施設規模を踏まえて適切な予測手法により交通影響予測を実施し、結果を提出。

【渋滞対策】

交通影響予測の結果、予測範囲内の重要物流道路上の主要渋滞箇所において交通流の悪化が認められる場合や、新たな渋滞箇所の発生が認められた場合は、所要の渋滞対策を実施。

【乗入れ工事の承認申請時】

対象施設に係る乗入れ工事の承認申請時には、法定協議が実施されていること(同意していること)を確認。万一、法定協議を実施していない場合には、協議を実施し、申請者と道路管理が合意したのちに承認。

【乗入れ工事の承認時】

承認を行う際、対象施設の立地後に渋滞等が生じた場合には、更なる渋滞対策を講じる必要がある旨を文書で付記。

【対象施設の立地後の対応】

立地後、交通状況の悪化が生じていないか確認し、悪化している場合には、協議の上、所要の渋滞対策を実施。

【関係機関との連携】

計画立案の初期段階から適切に協議が行われるよう、自治体担当部局など関係機関との連携を強化。

【渋滞箇所等の情報公開】

立地者が施設立地箇所の検討段階から渋滞箇所等の情報を参照できるよう情報公開に努める。

(2) 都市内の路上荷さばきに起因する渋滞対策

■ 都市内の路上荷さばきに起因する渋滞対策の考え方

背景

- 都市内の交通渋滞については、環状道路整備やバイパス整備、拡幅事業、付加車線の設置等のハード対策に加え、公安委員会との連携、路肩を活用した柔軟な車線運用などのソフト対策により、渋滞解消のための対策を進めてきた。
- また、駐車場整備についても、各自治体における附置義務条例を基にした取組が進められている。
- 一方、商業地域等では依然として、路上荷さばきに起因して交通渋滞が発生していると考えられる箇所も存在する。

対策のあり方



荷さばき対策の検討

①ソフト対策の実施（共同集配送等地域ルールへの運用等）

ソフト対策では解消しない場合

②ハード対策の検討

- ・路上駐車帯の整備
- ・路外共同荷さばき施設の整備（特定車両停留施設）

想定される対策

ソフト対策

地域ルール
の周知(例)



吉祥寺商店街
(東京都武蔵野市)

ハード対策

路外共同
荷さばき施設(例)



吉祥寺商店街
共同集配送センター
(東京都武蔵野市)

停車帯
(貨物車専用)(例)



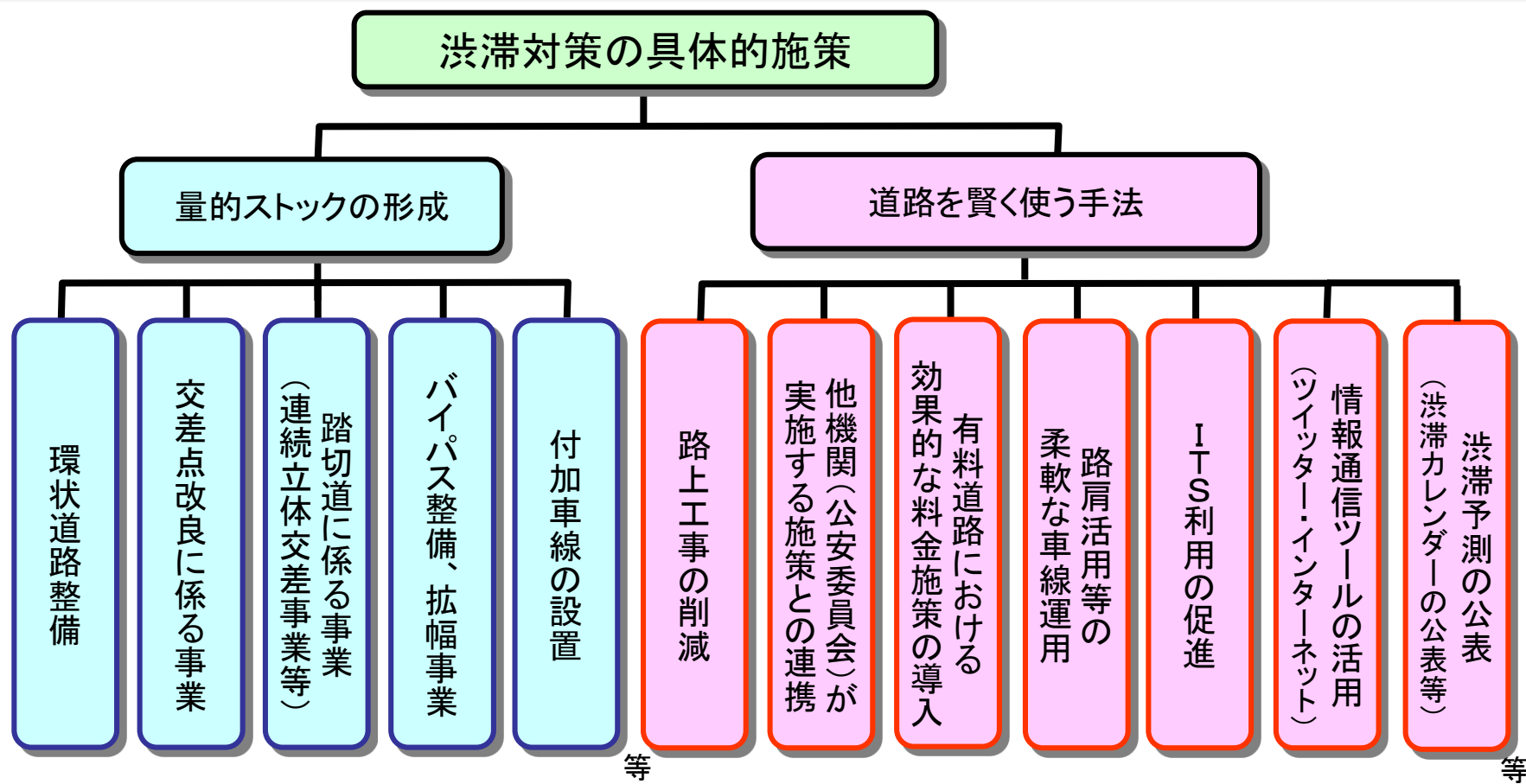
花園町通り
(愛媛県松山市)

※出典：第4回物流小委員会資料、第8回物流小委員会資料、
ストリートデザインガイドライン(令和2年3月 国土交通省都市局・道路局)

(2) 都市内の路上荷さばき起因する渋滞対策の考え方

(参考) 渋滞対策の体系、対策メニュー

- 従来の渋滞対策は、環状道路やバイパスの整備、交差点立体化、連続立体交差事業等の開かずの踏切対策といった交通容量拡大策と渋滞ポイント等の局所箇所への集中的な対策(量的ストックの形成)が中心であった。
- 近年の渋滞対策は、量的ストックの形成に加え、多様化する道路利用者のニーズを的確に捉えた「道路を賢く使う」手法を積極的に活用している。



(3) 「新しい日常」に対応するための道路施策

「新しい日常」に対応するための道路施策

【ウィズコロナ】 拡大防止・社会経済機能維持のための道路施策

	1) 外出の自粛・施設の使用制限	2) 道路管理や物流等の機能維持
これまでの取組	<p>○OSA・PAのレストラン等休業要請 ・133箇所での休業(4月28日時点)</p> <p>○直轄駐車場の閉鎖 ・観光等の利用が大半で物流への影響が小さいと判断できる直轄駐車場の閉鎖・縮小 ・道の駅：55箇所での閉鎖・縮小 ・簡易PA：72箇所での閉鎖 (5月2日時点)</p> <p>○高速道路の休日割引の適用除外 ・広域的な人の移動を最小限にするため、4/29～6/14まで高速道路の休日割引を適用除外</p> <p>○交通量増減の公表 ・4/25～5/6までの高速道路の交通量は前年度比約3割(小型車約2割)</p>	<p>○道路管理 ・道路の維持管理や高速道路料金収受を継続</p> <p>○道の駅 ・食事のテイクアウトサービスや手作りマスクの販売</p>  <p><高速道路料金収受> ※料金所収受員での感染者9名(5月11日時点)</p>  <p><地域住民の日常生活支援></p> <p>○物流 ・SA・PAのガソリンスタンド・シャワー設備等は通常通り継続</p>
今後の流行への備え (検討中のものを含む)	<p>○飲食店の営業再開時における3密対策として、臨時暫定的な路上活用</p> <p>○自動車の走行履歴の継続的把握・迅速な公開(ETC2.0データ等)</p> <p>○非常時に交通量をコントロール可能な料金システムの整備(有料道路) など</p>  <p><沿道飲食店等の路上利用(佐賀県)></p> 	<p>○維持管理のデジタル化 ・道路構造物の計測・モニタリング・管理のリモート化(遠隔操作ゲート等) ・道路巡回の高度化</p> <p>○許認可手続きのオンライン化(占用・特車)</p> <p>○自転車通勤・通学の促進 ・企業、団体等への働きかけ ・自転車通行空間の整備 ・シェアサイクルの拡大</p> <p>○収受員によらない料金収受(ETC専用化)</p> <p>○道の駅におけるキャッシュレス化・eコマース等の推進</p> <p>○休憩施設における駐車マス拡充・予約システム※の導入 ※ダブル連結トラック用</p> <p>○道の駅における防災拠点機能の強化 (「防災道の駅」の認定、通信設備[5G]等、必要な資機材等の備蓄) など</p>  <p><自転車専用通行帯(白山通り)></p>

【ポストコロナ】 新しい生活様式や社会経済を支えるインフラとしての道路に関する問題提起

- ポストコロナの新しい生活様式や社会経済を支えるインフラとして道路も変革が必要
- 「新しい日常」を支える道路の役割について、道路政策ビジョン「2040年、道路の景色が変わる」(社会資本整備審議会 道路分科会 基本政策部会 提言)により広く問題提起し、議論を開始
- まずは、道路利用者、企業や大学等から、ポストコロナの道路施策について自由な提案を募集

(4) 2040年、道路の景色が変わる

2040年、道路の景色が変わる

～人々の幸せにつながる道路～

◆意義・目的

災害や気候変動
インフラ老朽化

人口減少社会

デジタルトランス
フォーメーション
(DX)ポストコロナの
新しい生活様式道路政策を通じて実現を目指す2040年の日本社会の姿と
政策の方向性を提案するビジョンを策定

◆基本的な考え方

- 「SDGs」や「Society5.0」は「人間中心の社会」の実現を目標

➡ 道路政策の原点は「人々の幸せの実現」

- 移動の効率性、安全性、環境負荷等の社会的課題

➡ デジタル技術をフル活用して道路を「進化」させ課題解決

- 道路は古来、子供が遊び、井戸端会議を行う等の人々の交流の場

➡ 道路にコミュニケーション空間としての機能を「回帰」

<関係する主なSDGs>



◆道路の景色が変わる ～5つの将来像～

①通勤・帰宅ラッシュ
が消滅

- ・ テレワークの普及により通勤等の義務的な移動が激減
- ・ 居住地から職場までの距離の制約が消滅し、地方への移住・居住が増加

②公園のような道路に
人が溢れる

- ・ 旅行、散歩など楽しむ移動や滞在が増加
- ・ 道路がアメニティ空間としてポテンシャルを発揮

③人・モノの移動が
自動化・無人化

- ・ 自動運転サービスの普及によりマイカー所有のライフスタイルが過去のものに
- ・ eコマースの浸透により、物流の小口配送が増加し、無人物流も普及

④店舗(サービス)の移動
でまちが時々刻々と
変化

- ・ 飲食店やスーパーが顧客の求めに応じて移動し、道路の路側で営業
- ・ 中山間地では、道の駅と移動小型店舗が住民に生活サービスを提供

⑤「被災する道路」から
「救援する道路」に

- ・ 災害モードの道路ネットワークが交通・通信・電力を途絶することなく確保し、人命救助と被災地復旧を支援



公園のような道路

マイカーを持たなくても便利に安心して移動できる
モビリティサービス

店舗(サービス)の移動

(4) 2040年、道路の景色が変わる

◆道路行政が目指す「持続可能な社会の姿」と「政策の方向性」

<持続可能な社会の姿>

1 日本全国どこにいても、誰もが自由に移動、交流、社会参加できる社会

2 世界と人・モノ・サービスが行き交うことで活力を生み出す社会

3 国土の災害脆弱性とインフラ老朽化を克服した安全安心して暮らせる社会

※道路法等の一部を改正する法律 5/27公布

<政策の方向性>

①国土をフル稼働し、国土の恵みを楽しむ
全国を連絡する幹線道路ネットワークと高度な交通マネジメントにより、日本各地で人々が自由に居住し、移動し、活動
〔・自動運転道路ネットワーク
・キャッシュレス料金システム〕

②マイカーなしでも便利に移動
マイカーなしでも便利に移動できるモビリティサービス(MaaS)がすべての人に移動手段を提供
〔・モビリティ・ハブ
・道の駅の無人自動運転乗合サービス〕 **自動運行補助施設**

③交通事故ゼロ
人と車両が空間をシェアしながらも、安全で快適に移動や滞在ができるユニバーサルデザインの道路が、交通事故のない生活空間を形成
〔・ライジングボラードによる生活道路への車の進入制限
・歩行者と車が共存する道路〕

④行きたくなる、居たくなる道路
まちのメインストリートが、行きたくなる、居たくなる美しい道路に生まれ変わり、賑わいに溢れたコミュニティ空間を創出 **歩行者利便増進道路**
〔・地域センターとなる目抜き通りや道の駅
・無電柱化、沿道建築物と調和した照明など道路デザインの刷新〕

⑤世界に選ばれる都市へ
卓越したモビリティや賑わいと交流の場を提供する道路空間が、投資を呼び込む国際都市としての魅力を向上 **特定車両停留施設**
〔・自動運転やMaaSに対応した都市交通システム
・時間帯に応じて用途が変化する路肩〕

⑥持続可能な物流システム
自動運転トラックによる幹線輸送、ラストマイルにおけるロボット配送等により自動化・省力化された物流が、平時・災害時を問わず持続可能なシステムとして機能 **特車の新たな通行許可制度**
〔・自動運転トラック輸送
・ロボットやドローンによるラストマイル無人輸送〕

⑦世界の観光客を魅了
日本風景街道、ナショナルサイクルルート、道の駅等が国内外から観光客が訪れる拠点となり、多言語案内などきめ細かなサービス提供がインバウンドや外国人定住者の利便性・満足度を向上 **多言語案内・キャッシュレス化**
〔・多言語案内・キャッシュレス化
・オーバーツーリズム対策〕

⑧災害から人と暮らしを守る道路
激甚化・広域化する災害に対し、耐災害性を備えた幹線道路ネットワークが被災地への人流・物流を途絶することなく確保し、人命や経済の損失を最小化 **災害復旧等の代行制度**
〔・災害モードの高速道路
・道の駅やSA/PAの防災拠点化〕

⑨道路交通の低炭素化
電気自動車、燃料電池自動車、公共交通や自転車のベストミックスによる低炭素道路交通システムが地球温暖化の進行を抑制
〔・非接触給電システム
・シェアサイクルシステム〕

⑩道路ネットワークの長寿化
新技術の導入により効率化・高度化された予防保全型メンテナンスにより、道路ネットワークが持続的に機能
〔・AIや計測モニタリング技術による点検・診断の自動化・省力化
・除雪や清掃など維持管理作業の自動化〕



中山間地域の暮らしを支える道の駅



ロボット配送によりラストマイル輸送を自動化・省力化



BRT(バス高速輸送システム)や自転車等を中心とした低炭素な交通システム