

令和6年度

第2回

福島県渋滞対策連絡協議会
説明資料

令和7年3月3日

1. これまでの経緯	P2
2. 主要渋滞箇所の確認	P4
3. 開通・事業完了による影響整理	P10
4. 道路利用者会議要望箇所の対応	P18
5. 令和6年度のTDM施策の実施結果	P22
6. 観光渋滞の分析結果.....	P45
7. 主要渋滞箇所解除ルールの見直し	P50
8. 災害時の交通マネジメント.....	P55
9. 今後の予定	P57

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。

本日

福島県渋滞対策連絡協議会

2/4

県北地区WG

- 【メンバー構成】
- ・福島河川国道
 - ・福島県
 - ・福島県警
 - ・福島市
 - ・伊達市
 - ・二本松市
 - ・本宮市
 - ・桑折町
 - ・国見町
 - ・川俣町

2/14

県中・県南地区WG

- 【メンバー構成】
- ・郡山国道
 - ・福島県
 - ・福島県警
 - ・郡山市
 - ・白河市
 - ・須賀川市
 - ・田村市
 - ・鏡石町
 - ・泉崎村
 - ・矢吹町
 - ・三春町

2/5

いわき・相双地区WG

- 【メンバー構成】
- ・磐城国道
 - ・福島県
 - ・福島県警
 - ・いわき市
 - ・相馬市
 - ・南相馬市
 - ・広野町
 - ・楡葉町
 - ・富岡町
 - ・大熊町
 - ・双葉町
 - ・浪江町
 - ・新地町
 - ・東日本高速道路

2/13 ※書面開催

会津地区WG

- 【メンバー構成】
- ・郡山国道
 - ・福島県
 - ・福島県警
 - ・会津若松市
 - ・喜多方市
 - ・下郷町
 - ・猪苗代町

1.これまでの経緯

●福島県渋滞対策連絡協議会の開催状況

平成24年度

- 交通基礎データの共有、意見交換 等
- 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
- 主要渋滞箇所(素案)の決定
- 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(公表:H25.1.24)

平成25年度

- 今後の進め方(案)、対応の基本方針(案)の確認、各エリアにおけるWGの開催

平成28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の追加
- 「地区WG」に名称変更
郡山エリアWG⇒県中・県南地区WG、会津エリアWG⇒会津地区WG

平成29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
- 道路利用者要望箇所の対策推進

令和2年度

- 「地区WG」に名称変更
福島エリアWG⇒県北地区WG、いわきエリアWG⇒いわき・相双地区WG
- TDMの検討を開始

令和3年度より

- TDMの実施

令和4年度

- 浜通り地区WGをいわき・相双地区WGへ統合
※浜通り地区の交通状況は、いわき・相双地区WGでモニタリングを継続

毎年の取り組み(平成26~29年度:年1回、平成30年度より:年2回実施)

各地区WG

- 各地区における交通課題・対策検討
- 各地区での対策実施に向けた取り組み

渋滞対策連絡協議会

- 対策検討・実施の状況
- 渋滞箇所のモニタリング状況
- 主要渋滞箇所の解除検討

各管理者

- 対策の実施・検討
- モニタリングの継続
- 現地確認・実態調査

2. 主要渋滞箇所の確認

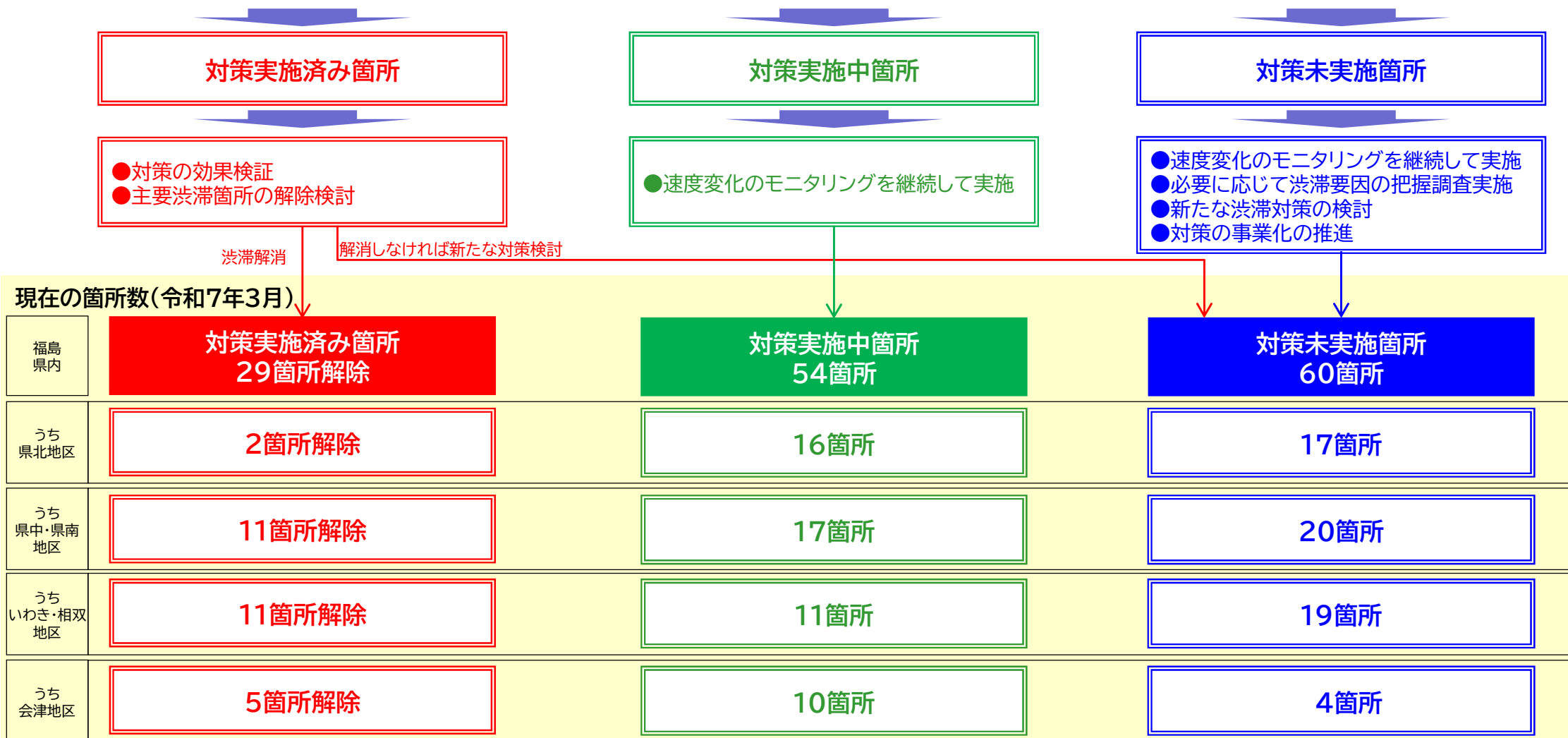
●福島県内の主要渋滞箇所

・福島県内における主要渋滞箇所は以下のとおり。

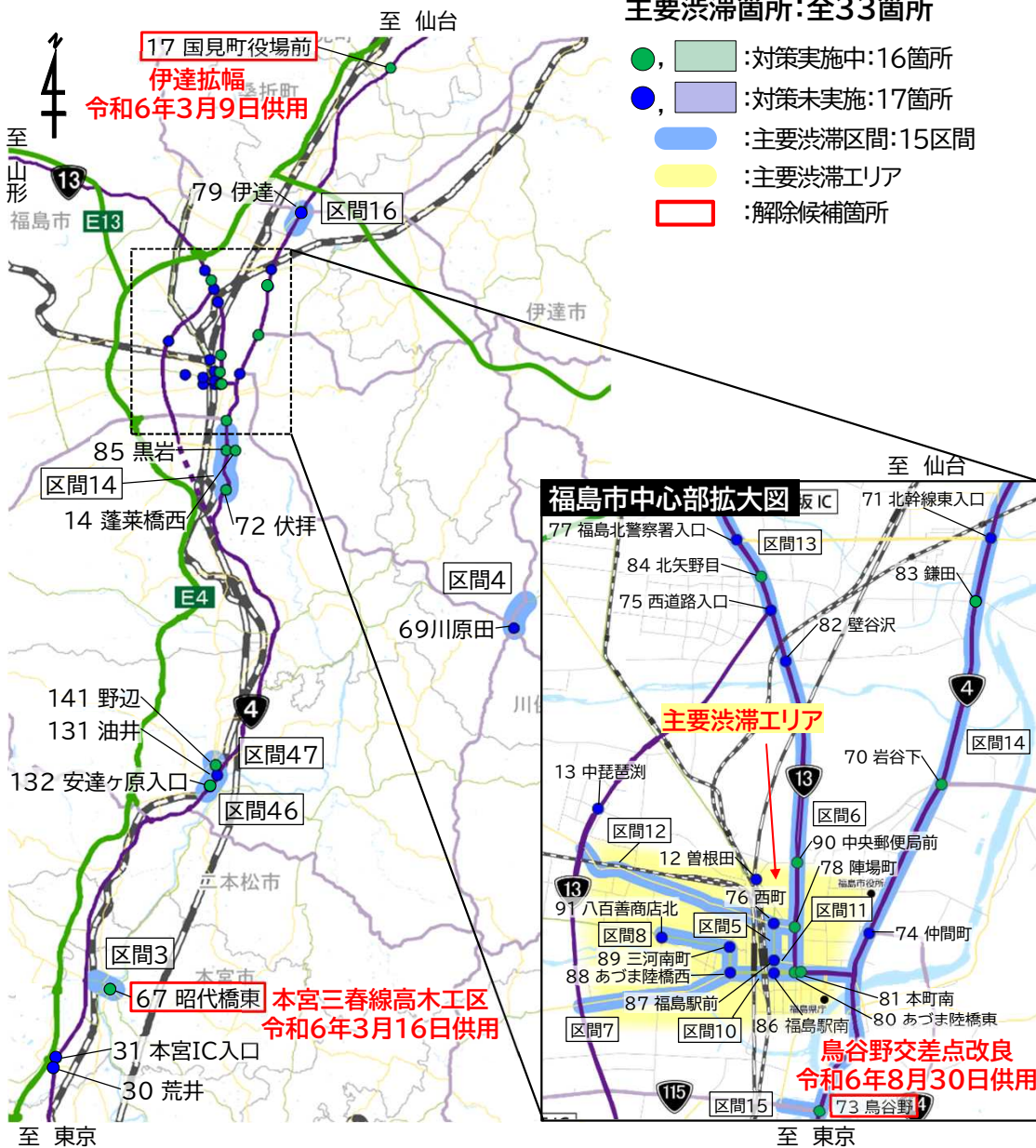
◎一般道:114箇所

…うち県北地区33箇所、 県中・県南地区37箇所
いわき・相双地区30箇所、会津地区14箇所

主要渋滞箇所の変遷をモニタリング



2. 主要渋滞箇所の確認【県北地区】



主要渋滞箇所:全33箇所

- , □ :対策実施中:16箇所
- , □ :対策未実施:17箇所
- :主要渋滞区間:15区間
- :主要渋滞エリア
- :解除候補箇所

区間

※は複数の区間に含まれる箇所

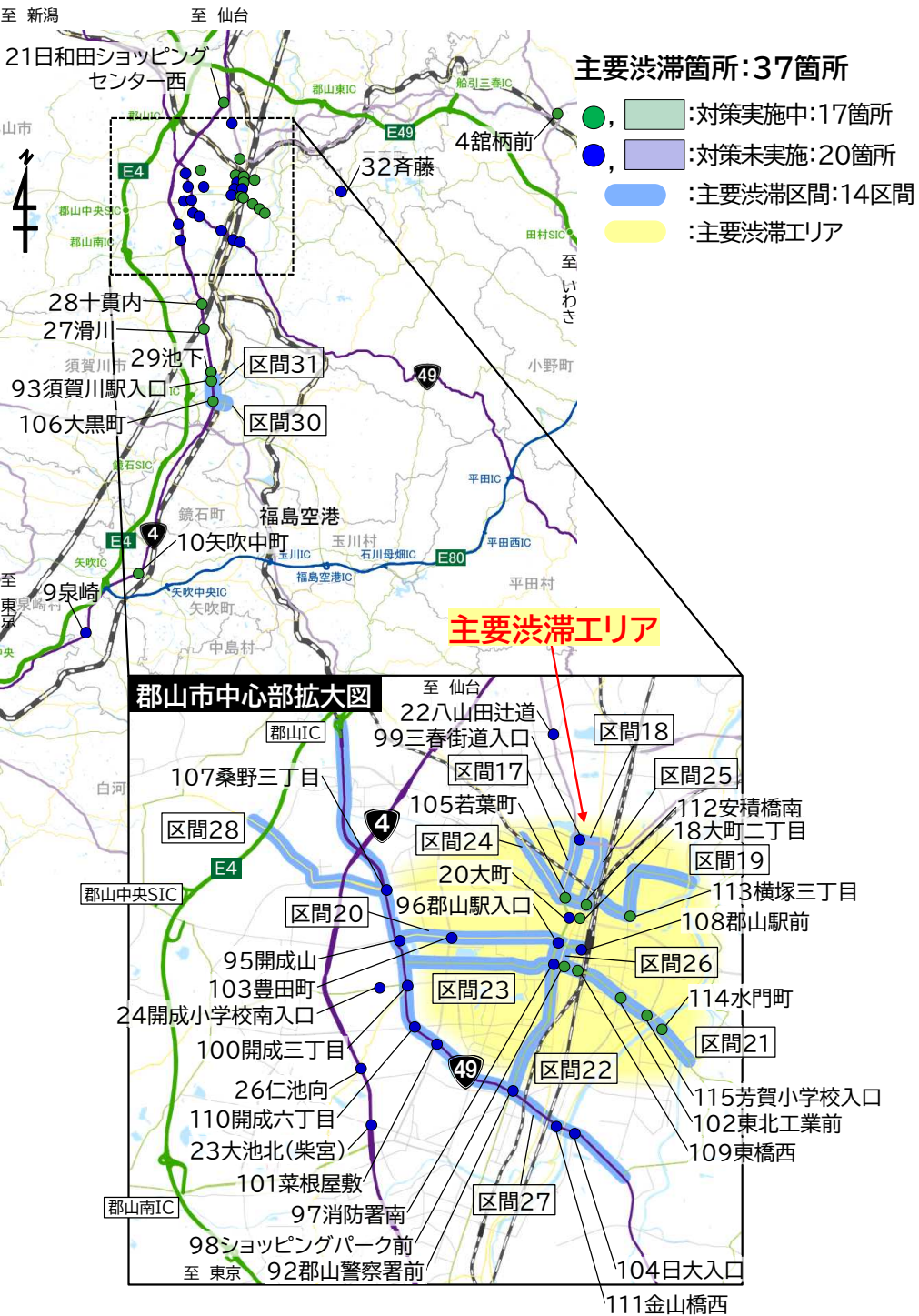
区間名	箇所名	管理者(主/従)	箇所名(よみ)
3 本宮岩代線(荒町交差点~昭代橋東交差点)	67 昭代橋東	県/県	しょうだいはしひがし
4 国道349号(川原田交差点~飯坂交差点)	69 川原田	県/県	かわはらだ
6 国道13号(あづま陸橋東交差点~中央郵便局前交差点)	90 中央郵便局前	国/市	ちゅうおうゆうびんきょくまえ
	80 あづま陸橋東	国/県・市	あづまりっきょうひがし
	78 陣場町	国/県・市	じんばちょう
7 福島微温湯線(あづま陸橋西交差点~体育館入口交差点)	88 あづま陸橋西	県/県・市	あづまりっきょうにし
8 福島吾妻裏磐梯線(あづま陸橋西交差点~八百善商店北交差点)	88※ あづま陸橋西	県/県・市	あづまりっきょうにし
	91 八百善商店北	県/市	やおぜんしょうてんきた
	89 三河南町	県/市	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/県・市	ふくしまえきみなみ
	87 福島駅前	県/県	ふくしまえきまえ
	76 西町	県/県	にしまち
10 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/市	もとまちみなみ
	80※ あづま陸橋東	国/県・市	あづまりっきょうひがし
	86※ 福島駅南	県/県・市	ふくしまえきみなみ
	88※ あづま陸橋西	県/県・市	あづまりっきょうにし
11 福島停車場線(福島駅前交差点~栄町交差点)	87※ 福島駅前	県/県	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)	76※ 西町	県/県	にしまち
13 国道13号(中央郵便局前交差点~福島北警察署入口交差点)	78※ 陣場町	国/県・市	じんばちょう
	75 西道路入口	国/国	にしどうろいりぐち
	84 北矢野目	国/市	きたやのめ
14 国道4号(伏拝交差点~福島市境)	82 壁谷沢	国/市	かべやさわ
	77 福島北警察署入口	国/県	ふくしまきたけいさつしよいりぐち
	73 鳥谷野	国/県・市	とやの
	85 黒岩	国/市	くろいわ
	72 伏拝	国/市	ふしおがみ
	74 仲間町	国/県・市	ちゅうげんちょう
	70 岩谷下	国/県・市	いわやした
83 鎌田	国/市	かまた	
15 国道115号(鳥谷野交差点~郷野目交差点)	71 北幹線東入口	国/県	きたかんせんひがしいりぐち
16 国道4号(伊達交差点~諏訪野団地入口交差点)	73※ 鳥谷野	国/県・市	とやの
46 国道4号(横戸分合流部~油井交差点)	79 伊達	国/県	だて
	131 油井	国/県	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/県・市	あだちがはらいりぐち
	131※ 油井	国/県	ゆい
	141 野辺	県/市	のべ

箇所

箇所名	管理者(主/従)	箇所名(よみ)
12 曾根田	県/市	そねだ
13 中琵琶湖	国/市	なかびわぶち
14 蓬莱橋西	市/市	ほうらいばしにし
17 国見町役場前	国/県	くにみまちやくばまえ

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
 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
 箇所:単独で主要渋滞箇所を形成

2. 主要渋滞箇所の確認【県中・県南地区】



■区間

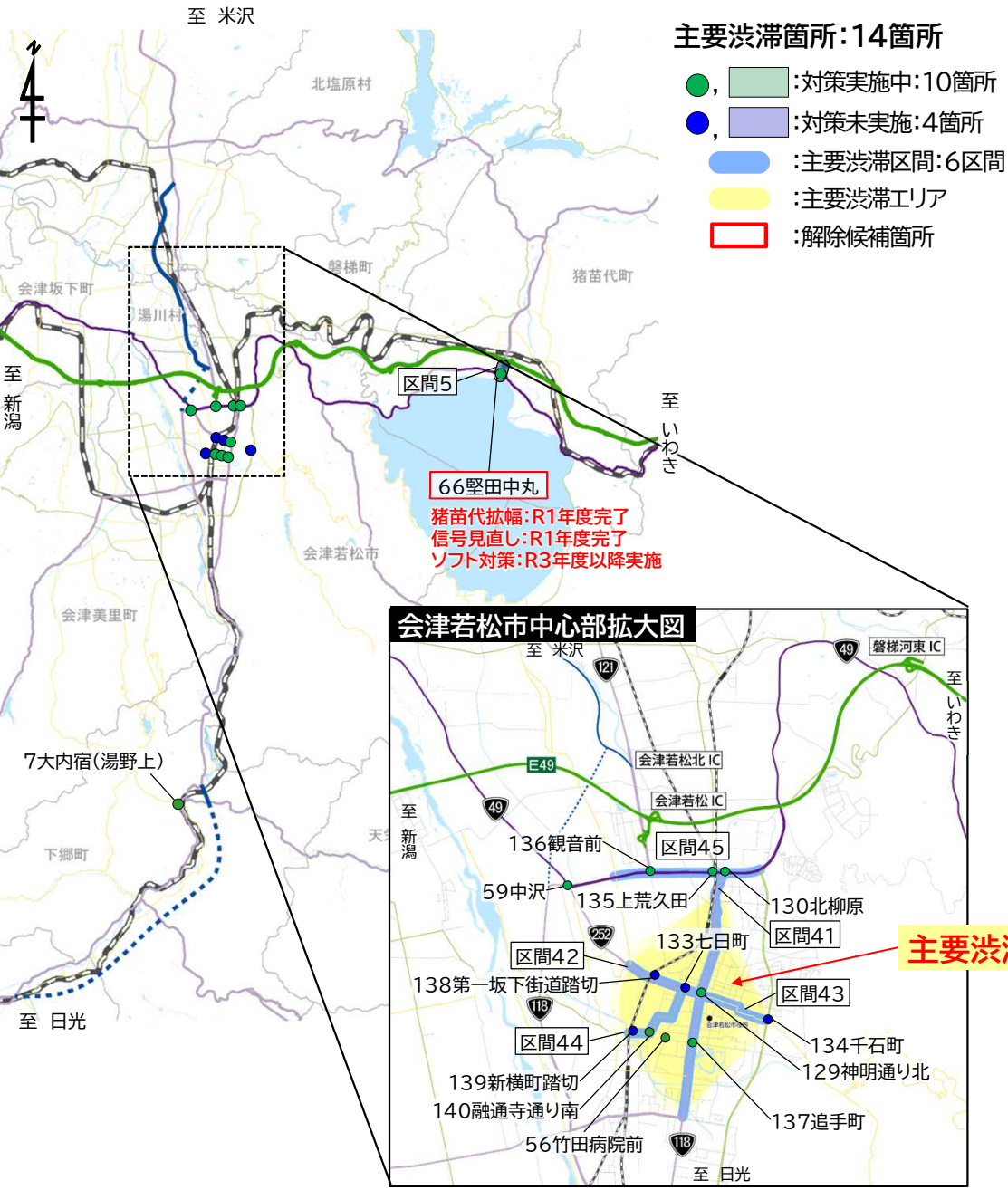
※は複数の区間に含まれる箇所

区間名	箇所名	管理者(主/従)	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/県・市	わかばちよう
	99 三春街道入口	県/県	みはるかいどういりぐち
18 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/県	みはるかいどういりぐち
	105※ 若葉町	県/県・市	わかばちよう
19 郡山大越線(若葉町交差点~阿久津交差点)	112 安積橋南	県/県	あさかばしみなみ
	113 横塚三丁目	県/市	よこづかさんちようめ
	108 郡山駅前	県/市	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/県	こおりやまえきいりぐち
	103 豊田町	県/市	とよたまち
	95 開成山	国/県・市	かいせいざん
	102 東北工業前	県/市	とうほくこうぎようまえ
	114 水門町	県/市	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)	115 芳賀小学校入口	県/市	はがしょうがっこういりぐち
	109 東橋西	県/市	あずまばしにし
	98 ショッピングパーク前	県/県	しよびんぐぱーくまえ
	97 消防署南	県/県	しょうぼうしよみなみ
	92 郡山警察署前	国/県	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/県	しょうぼうしよみなみ
	96※ 郡山駅入口	県/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/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/県・市	わかばちよう
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/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/県	しよびんぐぱーくまえ
	92※ 郡山警察署前	国/県	こおりやまけいさつしよまえ
27 国道49号(金屋上川原交差点~郡山ICランプ)	101 菜根屋敷	国/市	さいこんやしき
	110 開成六丁目	国/市	かいせいろくちようめ
	111 金山橋西	国/市	かなやまばしにし
	100 開成三丁目	国/県・市	かいせいさんちようめ
	95※ 開成山	国/県・市	かいせいざん
	107 桑野三丁目	国/県・市	くわのさんちようめ
	104 日大入口	国/市	にちだいいりぐち
28 河内郡山線(片平町の間交差点~桑野三丁目交差点)	107※ 桑野三丁目	国/県・市	くわのさんちようめ
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/県	だいこくちよう
31 国道4号(大黒町交差点~須賀川駅入口交差点)	106※ 大黒町	国/県	だいこくちよう
	93 須賀川駅入口	国/市	すかがわえきいりぐち

■箇所

箇所名	管理者(主/従)	箇所名(よみ)
4 館柄前	県/県	たてがらまえ
9 泉崎	国/県	いずみざき
10 矢吹中町	国/県	やぶきなかまち
18 大町二丁目	市/市	おおまちにちようめ
20 大町	県/市	おおまち
21 日和田ショッピングセンター西	国/市	ひわだしよびんぐせんたーにし
22 八山田辻道	県/市	やつやまだつじみち

箇所名	管理者(主/従)	箇所名(よみ)
23 大池北(柴宮)	国/市	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/県	にいけむかい
27 滑川	国/市	なめかわ
28 十貫内	国/県・市	じゅっこうじ
29 池下	国/市	いけした
32 斉藤	県/県	さいとう



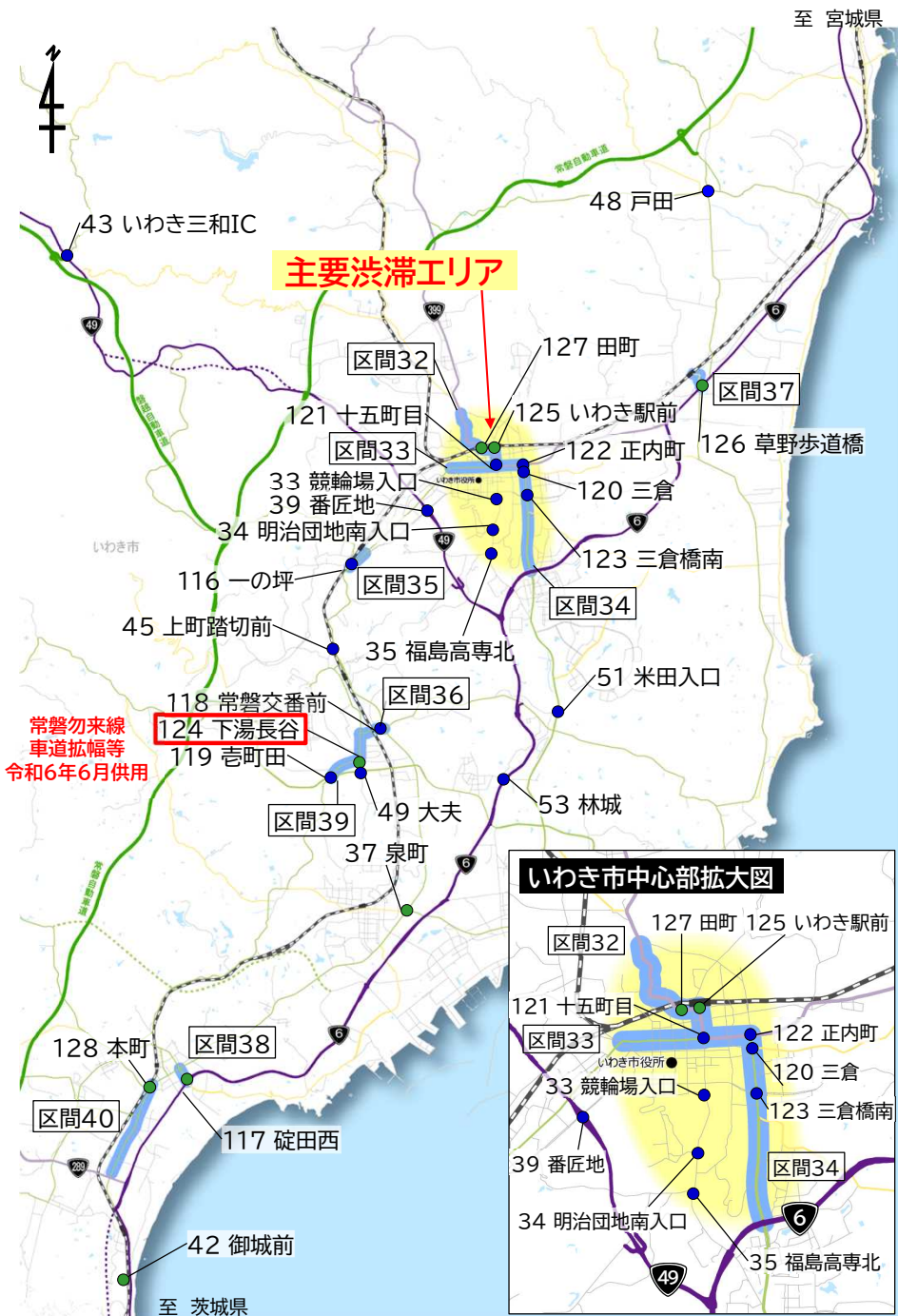
■ 区間 ※は複数の区間に含まれる箇所

区間名	箇所名	管理者 (主/従)	箇所名(よみ)
5 国道115号 (猪苗代磐梯高原IC~堅田中丸交差点)	66 堅田中丸	国/県	かただなかまる
	137 追手町	県/市	おうてまち
41 国道118号 (年貢町交差点~北柳原交差点)	129 神明通り北	県/県	しんめいどおりきた
	130 北柳原	国/県・市	きたやなぎはら
42 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/県	なぬかまち
	129※ 神明通り北	県/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/県	しんめいどおりきた
	134 千石町	県/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/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/市	ゆうづうじどおりみなみ
45 国道49号 (郷ノ原交差点~達磨交差点)	130※ 北柳原	国/県・市	きたやなぎはら
	135 上荒久田	国/県	かみあらくだ
	136 観音前	国/県・市	かんのんまえ

■ 箇所

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

2. 主要渋滞箇所の確認【いわき地区】



■区間

※は複数の区間に含まれる箇所

区間名	箇所名	管理者 (主/従)	箇所名(よみ)
32 国道399号 (北目町交差点~いわき駅前交差点)	121 十五町目	県/県	じゅうごちようめ
	127 田町	県/市	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・国道399号 (内郷御台境交差点~正内町交差点)	121※ 十五町目	県/県	じゅうごちようめ
	122 正内町	県/県	しょうないまち
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/県	しょうないまち
	120 三倉	県/県	みくら
	123 三倉橋南	県/市	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/県	いちのつぼ
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/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/県	くさのほどうきょう
38 日立いわき線 (碓田西交差点~八反田交差点)	117 碓田西	国/県	いかりだにし
39 常磐勿来線 (堀田交差点~壺町田交差点)	124 下湯長谷	県/市	しもゆながや
	119 壺町田	県/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/県	ほんちょう

■箇所

主要渋滞箇所: 25箇所

- , ■ : 対策実施中: 8箇所
- , ■ : 対策未実施: 17箇所
- : 主要渋滞区間: 9区間
- : 主要渋滞エリア
- : 解除候補箇所

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

エリア: 都市部等、混雑区間・箇所が面的に広がっており、複数路線に跨がり複数の主要渋滞箇所を含む区域
 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
 箇所: 単独で主要渋滞箇所を形成

※は複数の区間に含まれる箇所

■区間

区間名		箇所名	管理者(主/従)	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	よつば
		143	市役所入口	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	しゃくしょいりぐち
		142※	四ツ葉	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	よつば

■箇所

箇所名	管理者(主/従)	箇所名(よみ)
61 大町	県/県	おおまち
62 中野桜町	県/-	なかのさくらまち
63 高見町	国/県	たかみちょう

主要渋滞箇所:5箇所

- , ■ :対策実施中:3箇所
- , ■ :対策未実施:2箇所
- :主要渋滞区間:3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、複数路線に跨がり複数の主要渋滞箇所を含む区域
 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
 箇所:単独で主要渋滞箇所を形成



- 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。
- ※堅田中丸交差点は事業完了直後にコロナ禍となったため、新型コロナウイルスが5類移行後の本年度に解除候補箇所として選定。

主要渋滞箇所の状況把握

〔 速度データ更新(ETC2.0データ) 4月・10月※ 〕

※高速道路の通行止めなど、特定日の渋滞により特定されている箇所は、条件に該当する最新のデータを使用

解除候補箇所の選定

〔 開通・事業完了等により状況変化が生じた箇所が対象 〕

- (1)国見町役場前交差点:R6.3完了
- (2)昭代橋東交差点:R6.3完了
- (3)鳥谷野交差点:R6.8完了
- (4)堅田中丸交差点:R2.3完了(R3以降ソフト施策実施中)
- (5)下湯長谷交差点:R6.6完了

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

3. 開通・事業完了による影響整理【県北地区】

く に み ま ち や く ば ま え

(1)No.17 国道4号 国見町役場前交差点(福島河川国道事務所)

事業概要



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③ 積雪時等*の渋滞	東北道	平均速度20km/h以下の方向が2方向の時間帯がある	H22.2.6

*高速道路の通行止め時の渋滞

旅行速度

□:20km/h以下

●特定時(平成22年2月6日)

※民間プローブデータ

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 国道4号 (下り)	-	-	11.5	-	-	10.5	8.5	-	-	20.7	13.0	-	11.2	○
② 国道4号 (上り)	-	-	32.7	24.6	16.4	-	6.9	11.4	13.7	-	13.7	-	13.4	○
③ (一)赤井畑国見線 (下り)	-	-	-	-	-	-	29.3	-	-	-	-	-	29.3	-
④ (一)五十沢国見線 (下り)	-	-	-	-	-	-	28.5	-	-	-	-	-	28.5	-

通行止め 通行止め:(上下)福島飯坂~白石 2月6日 8:35~7日 10:00

●高速道路通行止め時(令和6年4月1日)

※ETC2.0データ

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 国道4号 (下り)	47.1	46.9	35.2	34.9	37.4	37.0	30.7	28.3	27.1	34.0	34.2	30.4	32.5	-
② 国道4号 (上り)	55.7	56.3	56.4	53.6	55.8	55.8	51.9	43.4	29.3	27.2	22.6	20.9	34.3	-
③ (一)赤井畑国見線 (下り)	30.4	25.8	21.8	27.9	25.2	8.8	19.1	19.2	11.2	18.8	19.3	17.8	18.3	-
④ (一)五十沢国見線 (下り)	55.9	53.4	37.7	52.6	49.6	54.1	59.2	22.3	48.8	49.9	43.8	50.3	44.0	-

通行止め 通行止め時間:(下り)桑折JCT~白石 4月1日 12:41~18:25 (上り)国見~白石 4月1日 13:10~18:15

●通常時(令和6年10月平日)※参考

※ETC2.0データ

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 国道4号 (下り)	38.7	47.0	54.5	52.7	52.9	54.6	53.4	52.7	52.8	51.4	48.2	52.9	50.4	-
② 国道4号 (上り)	49.6	52.2	51.7	51.2	51.4	52.3	51.7	52.2	52.3	51.6	52.4	52.9	51.7	-
③ (一)赤井畑国見線 (下り)	9.7	10.1	16.7	13.6	12.3	18.5	15.6	19.1	16.6	15.9	15.3	15.5	14.0	-
④ (一)五十沢国見線 (下り)	42.4	40.3	41.6	43.3	41.2	44.1	41.5	41.1	42.9	42.7	40.0	39.0	41.6	-

主要渋滞箇所 解除の判断

- ①国道4号の下りおよび②上りは対策後の速度が全ての時間帯で20km/h以上であることを確認。高速道路の通行止め時間帯でも20km/h以上となり、解除基準を満たしているが、全時間帯20km/h以下を下回っている③(一)赤井畑国見線の改良事業が残っているため、主要渋滞箇所を継続。
- 改良事業の完了後に、再度効果検証を行う。

➡ 主要渋滞箇所を継続

3. 開通・事業完了による影響整理【県北地区】

(2)No.67 (主)二本松金屋線 昭代橋東交差点(福島県)

しょうだいばしひがし

事業概要



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③ 積雪時等の渋滞	-	12時間平均速度で 速度低下率50%以上	H22.12~H23.3

旅行速度

■:20km/h以下

●特定時(平成22年12月~平成23年3月積雪日)

■:20km/h以下 ※民間プローブデータ

時期	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
通常時	①(主)二本松金屋線(下り)	-	127.2	6.8	33.8	-	35.7	25.6	6.9	16.2	34.9	13.2	10.8	25.0	
	②(主)二本松金屋線(上り)	-	3.9	10.4	11.7	15.5	21.0	10.5	18.6	8.3	-	27.6	36.6	11.2	
	③(一)本宮岩代線(上り)	51.5	42.3	41.4	-	46.3	47.3	47.3	44.2	45.2	53.3	44.4	45.9	47.0	
	④(一)本宮岩代線(下り)	20.7	-	28.3	25.9	31.4	27.1	26.9	25.8	23.7	28.9	19.5	21.4	24.1	
積雪時	①'(主)二本松金屋線(下り)'	-	-	-	-	17.7	-	-	-	8.0	13.4	10.8	-	11.7	○
	②'(主)二本松金屋線(上り)'	-	-	-	18.7	38.0	4.8	-	2.9	19.3	16.3	-	-	15.1	
	③'(一)本宮岩代線(上り)'	36.2	-	-	-	-	-	39.7	-	50.8	44.5	-	45.0	41.6	-
	④'(一)本宮岩代線(下り)'	24.5	-	27.2	22.2	29.3	31.6	17.6	32.0	23.2	29.4	-	-	26.6	

53%
速度低下

※①~④:通常時(平成22年4月~11月平日)、①'~④':積雪時

●最新(令和6年10月平日)

■:20km/h以下 ※ETC2.0データ

時期	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
通常時	①(主)二本松金屋線(下り)	32.1	22.0	24.5	32.2	27.7	28.4	29.0	32.6	31.5	34.9	37.7	37.1	32.0	
	②(主)二本松金屋線(上り)	17.0	19.0	15.7	15.3	20.2	18.6	17.3	14.9	18.5	15.2	14.9	16.2	16.6	
	③(一)本宮岩代線(上り)	39.4	39.6	38.1	37.4	37.4	41.2	40.2	41.6	40.8	40.5	39.4	41.1	39.7	
	④(一)本宮岩代線(下り)	18.0	20.5	20.4	21.0	20.0	21.9	20.8	18.9	20.2	19.1	14.9	19.2	19.3	
積雪時	①'(主)二本松金屋線(下り)'														
	②'(主)二本松金屋線(上り)'														
	③'(一)本宮岩代線(上り)'														
	④'(一)本宮岩代線(下り)'														

データ未取得

※①~④:通常時(令和6年4月平日)、①'~④':積雪時

主要渋滞箇所 解除の判断

- 通常時の①(主)二本松金屋線(下り)の速度が向上していることは確認できたが、対策完了後の冬期速度データが収集できていない状態。
- 今後、冬期データの検証を行い、次回協議会で報告する。



モニタリングを継続し、次回協議会で報告

3. 開通・事業完了による影響整理【東北地区】

(3)No.73 国道4号 鳥谷野交差点(福島河川国道事務所)

事業概要



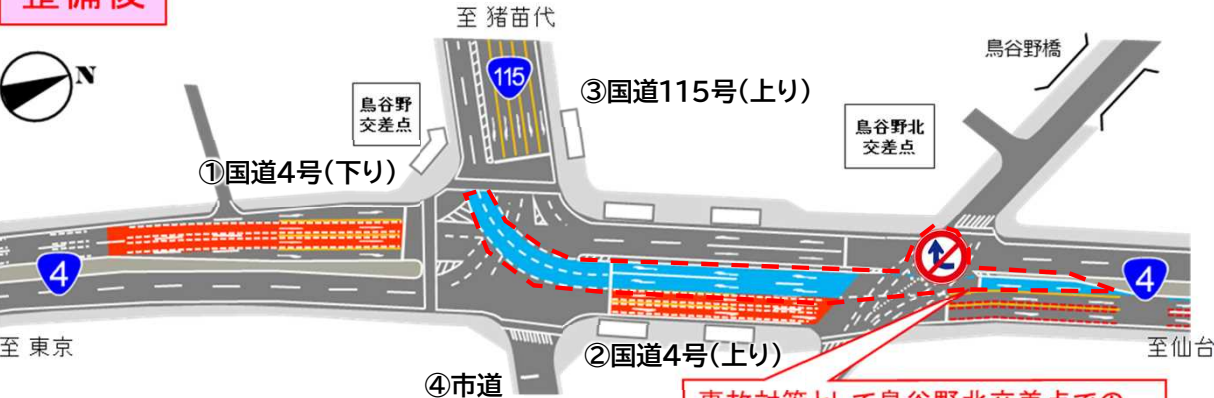
対策内容

【現状】
 ・②国道4号(上り)から国道115号への右折交通量が
 多く、右折レーン長が不足。

【対策内容】
 ・鳥谷野交差点の②国道4号(上り)右折レーンを延伸



整備後



事故対策として鳥谷野北交差点での
 右折を禁止、鳥谷野交差点の②国道4
 号(上り)の右折レーンを延伸。

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	—	交差点損失時間 182.6人時間/時間以上	H24.4平日

旅行速度

：20km/h以下

●特定時(平成24年4月平日)

※民間プローブデータ

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 国道4号 (下り)	29.9	30.0	32.7	36.9	39.5	35.9	37.3	35.1	36.7	36.0	25.5	23.7	30.9	
② 国道4号 (上り)	16.4	14.8	22.4	29.9	26.2	29.7	22.0	22.3	22.5	19.0	18.8	21.3	19.9	
③ 国道115号 (上り)	16.7	14.1	18.3	15.3	22.5	23.1	16.7	19.5	18.9	23.0	15.4	17.5	18.1	
④ 市道 (-)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	

●対策前(令和5年10月平日)

※ETC2.0データ

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 国道4号 (下り)	20.7	26.1	37.6	39.5	41.2	41.7	40.5	39.3	38.7	39.0	22.2	21.6	30.7	
② 国道4号 (上り)	18.9	22.4	27.9	27.7	28.4	29.6	28.9	28.1	27.3	25.4	20.9	22.2	25.3	
③ 国道115号 (上り)	14.4	13.7	17.3	16.4	16.7	18.2	16.8	16.9	16.9	20.7	11.2	11.5	15.3	
④ 市道 (-)	14.5	15.5	12.9	14.0	10.3	14.5	16.5	15.9	13.5	15.5	15.0	15.4	14.3	

●対策後(令和6年10月平日)

※ETC2.0データ

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 国道4号 (下り)	22.1	29.0	39.6	38.5	38.2	41.5	40.4	39.7	38.4	37.2	21.9	20.9	30.7	
② 国道4号 (上り)	21.0	26.0	29.3	26.9	26.4	30.8	29.1	29.8	29.3	27.0	22.3	22.7	26.3	
③ 国道115号 (上り)	14.3	13.5	17.0	17.1	17.0	18.3	17.3	16.7	16.6	20.2	10.1	8.2	14.3	
④ 市道 (-)	15.0	15.8	17.6	11.9	15.1	12.0	13.8	16.1	12.0	12.7	16.3	11.7	13.9	

主要渋滞箇所 解除の判断

- ②国道4号(上り)は対策後の速度が向上し、全ての時間帯で20km/h以上となった。
- ③国道115号(上り)や④市道については、効果が見られなかった。
- 対策の実施により一定の効果は確認されたが、交差点全体としては渋滞解消に至っていないため、継続。

➡ **主要渋滞箇所を継続**

3. 開通・事業完了による影響整理【会津地区】

かた だ な か ま る

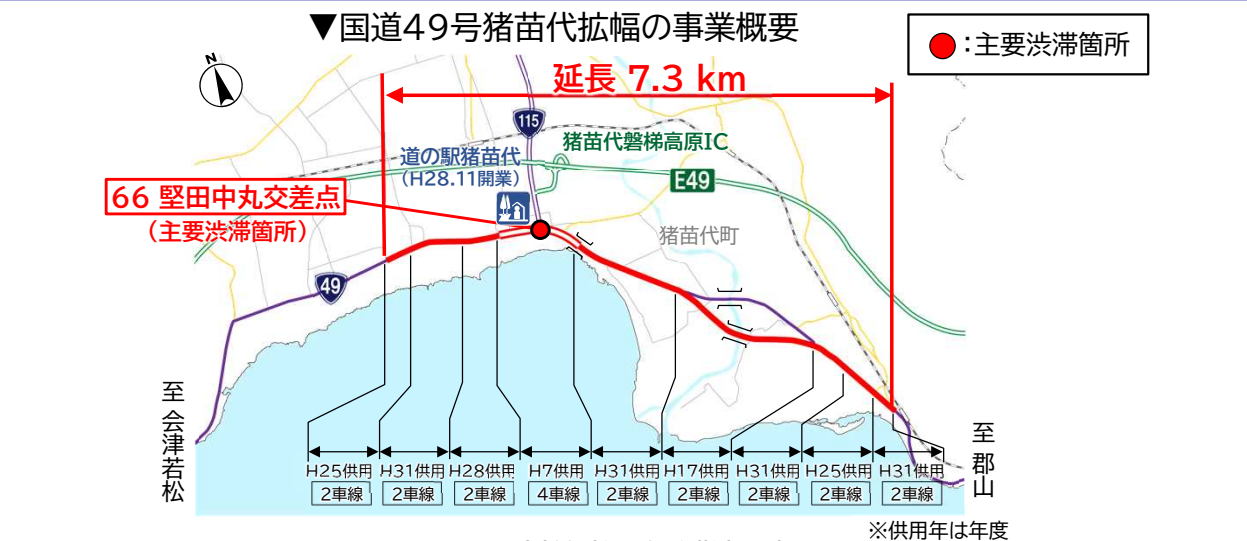
No.66 国道49号 堅田中丸交差点(郡山国道事務所)

- 堅田中丸交差点の対策事業である国道49号猪苗代拡幅事業は令和元年度に全線供用しているが、平成28年11月の道の駅「猪苗代」の開業により、周辺の交通需要が増加し、供用後も観光期(GW・お盆等)に渋滞が発生。そのため、令和3年度よりソフト対策(経路分散)を実施。
- 令和6年度第1回渋滞対策連絡協議会において、解除検討箇所として承諾を得たため、解除検討箇所として選定。

箇所図



対策事業



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② 休日等の渋滞	地方部	20km/h以下が 1時間越	H22.GW・盆

旅行速度

● 特定時(H22年GW・盆)

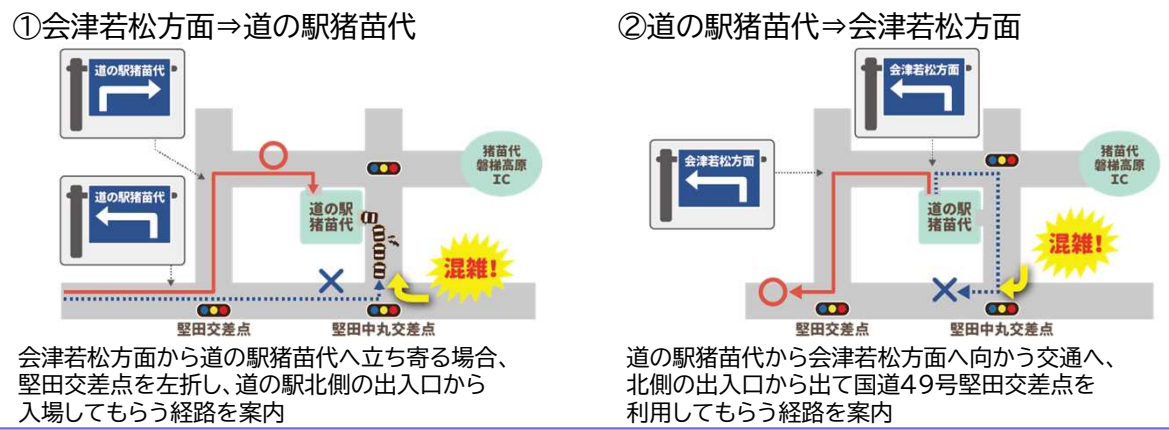
方向	7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時	平均	判定
① 国道49号 (下り)	-	16.7	30.5	22.5	14.2	21.4	25.9	26.7	34.3	18.7	33.4	24.5	22.8	○
② 国道49号 (上り)	47.8	45.0	34.9	42.8	39.6	40.3	25.7	27.9	30.6	25.0	31.7	47.6	32.7	
③ 国道115号 (下り)	20.2	20.6	19.7	21.0	19.8	21.6	22.6	18.7	22.8	30.5	19.2	15.3	21.1	○

● 工事完了後(R1GW・盆)

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 国道49号 (下り)	35.4	34.6	29.3	27.0	26.3	24.7	19.1	18.1	15.6	22.4	26.7	31.9	23.5	○
② 国道49号 (上り)	48.7	49.0	47.4	43.6	41.4	37.5	31.6	26.7	26.0	26.6	37.2	46.3	34.1	
③ 国道115号 (下り)	24.8	22.6	21.4	18.6	18.0	22.2	23.8	21.7	21.6	24.4	25.7	24.7	21.5	○

※旅行速度は、該当年のGW・盆の平均旅行速度

▼ソフト対策(経路分散)の概要



3. 開通・事業完了による影響整理【会津地区】

かた だ な か ま る

No.66 国道49号 堅田中丸交差点(郡山国道事務所)

- コロナ禍以降、交通状況が変化した影響もあり旅行速度は向上している。ソフト対策実施以降も抽出基準である20km/hを下回る時間帯は見られない。
- 渋滞長は、ソフト対策実施前までは100m以上の渋滞が見られたが、ソフト対策実施以降は大きな渋滞は見られない。
- 交通量および道の駅猪苗代の観光入込客数は、コロナ禍の影響で一時減少したが、現在はコロナ禍前の水準に回復。旅行速度が20km/hを上回り、渋滞がみられないことから、主要渋滞箇所を解除とする。

主要渋滞箇所 解除の判断

▼旅行速度(GW・お盆)

【①国道49号(下り)】

	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
H24	-	16.7	30.5	22.5	14.2	21.4	25.9	26.7	34.3	18.7	33.4	24.5	22.8	○
H29	29.2	28.6	32.1	28.8	22.9	17.8	15.2	11.3	12.4	20.5	21.8	28.1	19.0	○
R1	35.4	34.6	29.3	27.0	26.3	24.7	19.1	18.1	15.6	22.4	26.7	31.9	23.5	○
R2	38.5	38.1	37.4	34.9	32.7	31.6	30.6	26.2	31.7	31.9	36.6	37.6	33.1	
R3	36.8	39.0	35.9	32.9	31.2	31.8	23.8	27.8	30.5	31.1	36.9	39.3	31.8	
R4	34.5	37.5	34.8	34.0	31.5	31.5	30.4	27.7	29.4	33.3	36.3	39.2	32.6	
R5	35.6	38.8	35.7	33.2	31.5	31.2	30.2	29.9	31.4	34.2	35.6	40.0	33.1	
R6	36.0	38.6	34.9	32.2	32.5	29.4	29.0	25.9	30.8	33.3	37.3	36.5	32.1	

【②国道49号(上り)】

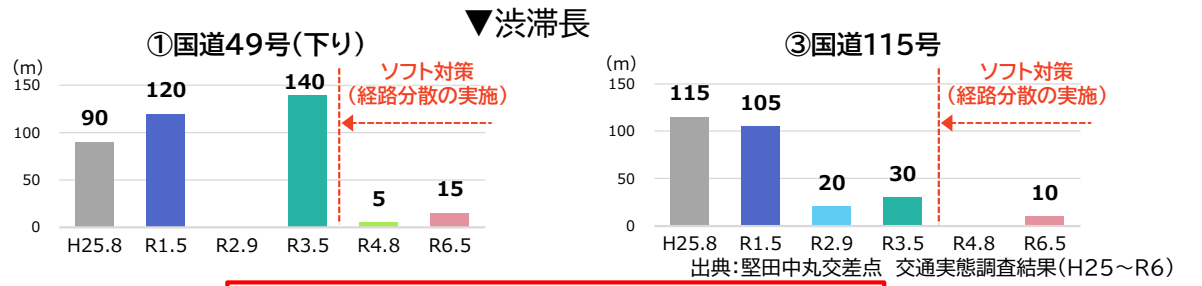
	7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時	平均	判定
H24	47.8	45.0	34.9	42.8	39.6	40.3	25.7	27.9	30.6	25.0	31.7	47.6	32.7	
H29	49.4	47.9	45.4	42.5	38.5	33.4	29.0	24.2	26.1	24.9	29.6	43.4	31.4	
R1	48.7	49.0	47.4	43.6	41.4	37.5	31.6	26.7	26.0	26.6	37.2	46.3	34.1	
R2	51.6	49.6	49.6	49.3	47.3	45.4	41.1	38.4	37.6	41.4	46.9	51.3	44.2	
R3	50.5	49.8	49.3	47.0	45.6	43.4	42.8	39.0	41.6	43.0	47.5	50.5	44.8	
R4	50.2	49.2	47.8	45.3	43.6	40.9	35.7	32.7	32.8	34.7	44.2	49.8	39.9	
R5	52.4	50.4	48.3	46.5	45.1	42.5	40.6	36.9	37.1	40.9	47.8	51.4	43.2	
R6	53.0	50.7	48.6	46.9	44.6	42.8	39.0	35.4	34.7	38.0	47.1	52.8	42.1	

【③国道115号】

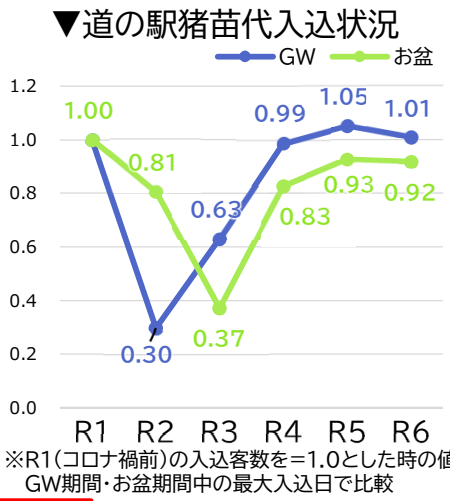
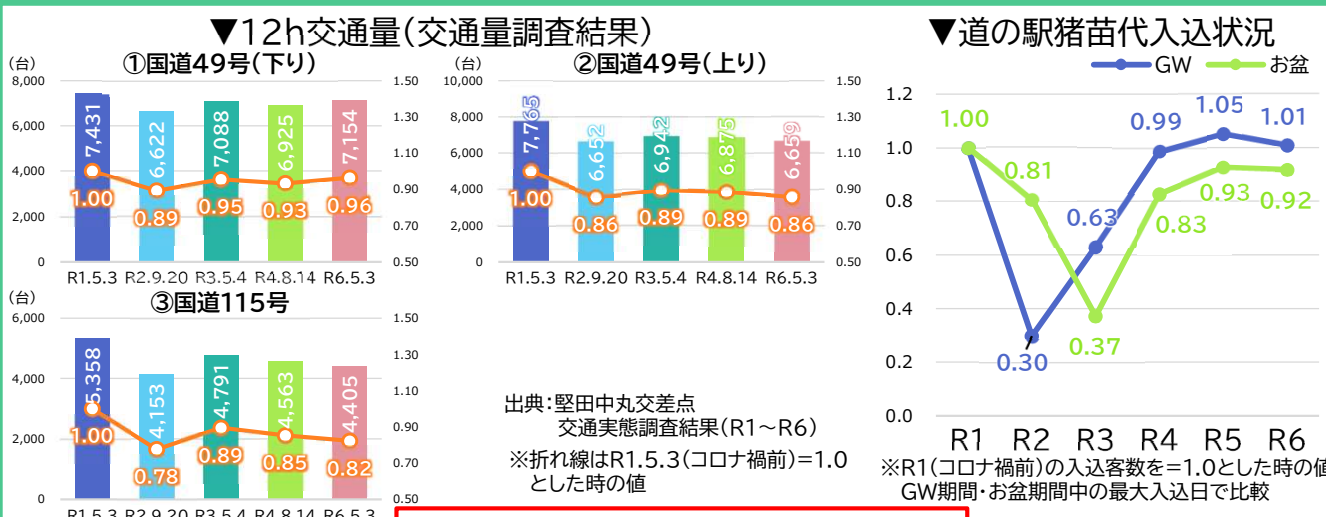
	7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時	平均	判定
H24	20.2	20.6	19.7	21.0	19.8	21.6	22.6	18.7	22.8	30.5	19.2	15.3	21.1	○
H29	23.8	23.9	21.6	17.3	16.5	18.3	18.1	19.8	22.3	21.2	24.7	22.6	19.6	○
R1	24.8	22.6	21.4	18.6	18.0	22.2	23.8	21.7	21.6	24.4	25.7	24.7	21.5	○
R2	26.4	24.9	24.3	23.0	22.8	24.1	24.9	24.2	26.1	24.2	25.9	26.1	24.4	
R3	27.0	24.2	23.8	24.6	24.3	23.0	23.9	24.3	24.3	24.1	25.2	25.0	24.2	
R4	27.8	25.3	25.3	24.0	24.5	23.7	23.0	22.0	22.9	23.4	24.7	23.6	23.8	
R5	30.1	28.1	26.3	24.6	24.8	21.5	21.6	20.4	22.1	22.8	25.0	24.4	23.2	
R6	28.5	27.5	27.3	24.6	26.1	21.2	20.6	21.0	21.0	21.4	25.0	24.9	23.0	

※[H29]道の駅猪苗代開業直後
 [R2-R5GW]コロナ禍(2類相当)
 [R3お盆~]ソフト施策実施

現状は抽出基準である20km/hを下回る時間帯はみられない



ソフト対策実施以降、大きな渋滞は見られない



交通・観光状況はコロナ禍前に近い状況

主要渋滞箇所を解除

3. 開通・事業完了による影響整理【いわき・相双地区】

No.124(主)常磐勿来線 下湯長谷交差点(福島県)

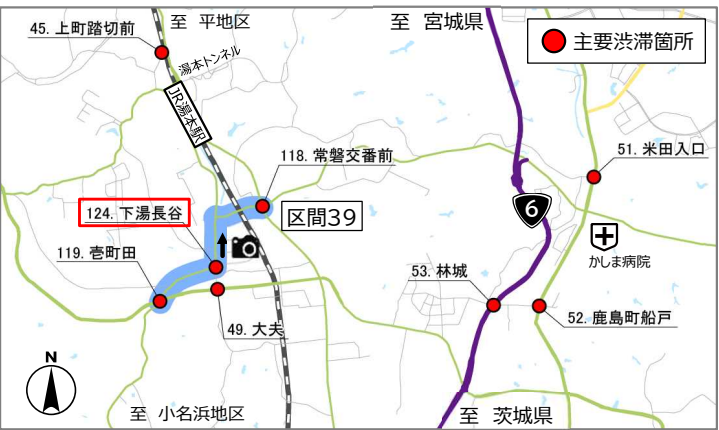
事業概要

事業背景

・当該交差点は、湯本駅方面から小名浜地区への通勤車両等が集中しているが、十分な幅員確保や中央線が設置されていないことに伴い旅行速度が低下している区間となっており、慢性的な渋滞が発生。

対策内容

・交差点前後を含め車道拡幅、歩道設置、中央線設置 (主) 常磐勿来線における上り車線の右折レーン設置



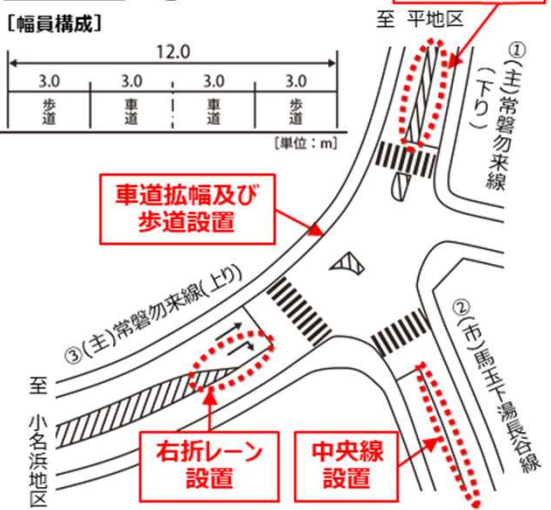
(H25年撮影)

工事の工期：H19（事業着手年度）～R6.6

対策前



対策後



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※ 地区内	20km/h以下となる 時間帯が1日中	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

旅行速度



対策効果の把握

・車道拡幅は渋滞緩和に寄与すると考えられることから、事業完了後に主要渋滞区間旅行速度の変化の分析及び主要渋滞区間の効果把握を実施。

①特定時<平成24年4月平日(民間プローブデータ)>

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)常磐勿来線(下り)	15.2	11.8	12.1	12.8	15.5	17.5	18.9	15.6	15.3	15.1	11.8	11.7	14.8	○
②市道(一)	27.3	27.5	27.7	23.0	28.2	20.2	21.9	27.1	24.7	27.1	25.9	24.6	25.3	
③(主)常磐勿来線(上り)	35.1	40.7	36.1	40.2	45.2	35.5	26.3	27.6	40.5	39.2	33.0	36.5	35.8	

②対策前<令和5年10月平日(ETC2.0データ)>

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)常磐勿来線(下り)	9.6	12.6	15.3	16.5	16.9	18.6	18.3	17.3	16.1	14.7	10.9	13.0	13.9	○
②市道(一)	14.3	13.7	18.5	18.3	15.6	19.8	16.0	17.5	16.2	14.9	13.8	15.0	15.6	○
③(主)常磐勿来線(上り)	17.9	15.2	26.6	29.7	29.6	30.9	30.9	25.3	23.1	21.0	17.1	20.9	22.1	

③対策後<令和6年10月平日(ETC2.0データ)>

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)常磐勿来線(下り)	10.4	13.1	15.9	15.9	16.9	19.5	18.6	16.7	15.6	14.9	12.4	15.3	14.7	○
②市道(一)	12.8	14.9	20.1	17.5	18.9	20.7	21.9	16.6	17.3	15.4	15.6	17.0	16.7	
③(主)常磐勿来線(上り)	16.2	18.4	24.2	27.5	30.9	31.2	29.4	27.6	26.4	22.2	24.5	28.2	23.7	

主要渋滞箇所 解除の判断

- 車道の拡幅及び中央線の設置により、車両の安全が確保され、平均旅行速度が向上。
- しかし、(主)常磐勿来線(下り)及び(上り)の朝において、20km/h未満と効果が見られなかった。
- 対策の実施により一定の効果は確認されたが、交差点全体としては渋滞解消に至っていないため、継続。

➡ 主要渋滞箇所を継続

3. 開通・事業完了による影響整理

●開通・事業完了による影響整理

■解除検討結果

地区	対策事業	完了時期	対策箇所	判定/今後の方針
県北地区	国道4号 伊達拡幅	令和6年3月	17.国見町役場前交差点	主要渋滞箇所を継続
	(主)本宮三春線 高木工区	令和6年3月	67.昭代橋東交差点	モニタリングを継続し、次回協議会で報告
	国道4号 鳥谷野交差点	令和6年8月	73.鳥谷野交差点	主要渋滞箇所を継続
会津地区	国道49号 猪苗代拡幅	令和2年3月	66.堅田中丸交差点	主要渋滞箇所を解除
いわき・相双地区	(主)常磐勿来線 車道拡幅等	令和6年6月	124.下湯長谷交差点	主要渋滞箇所を継続

■位置図

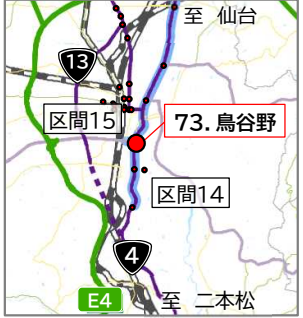
▼国見町役場前交差点



▼昭代橋東交差点



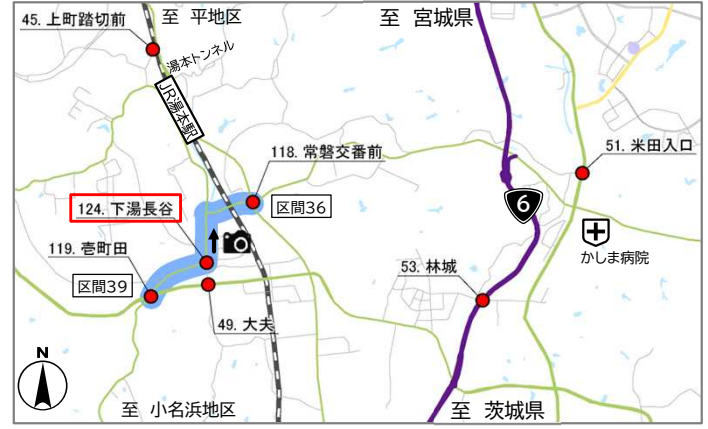
▼鳥谷野交差点



▼堅田中丸交差点



▼下湯長谷交差点

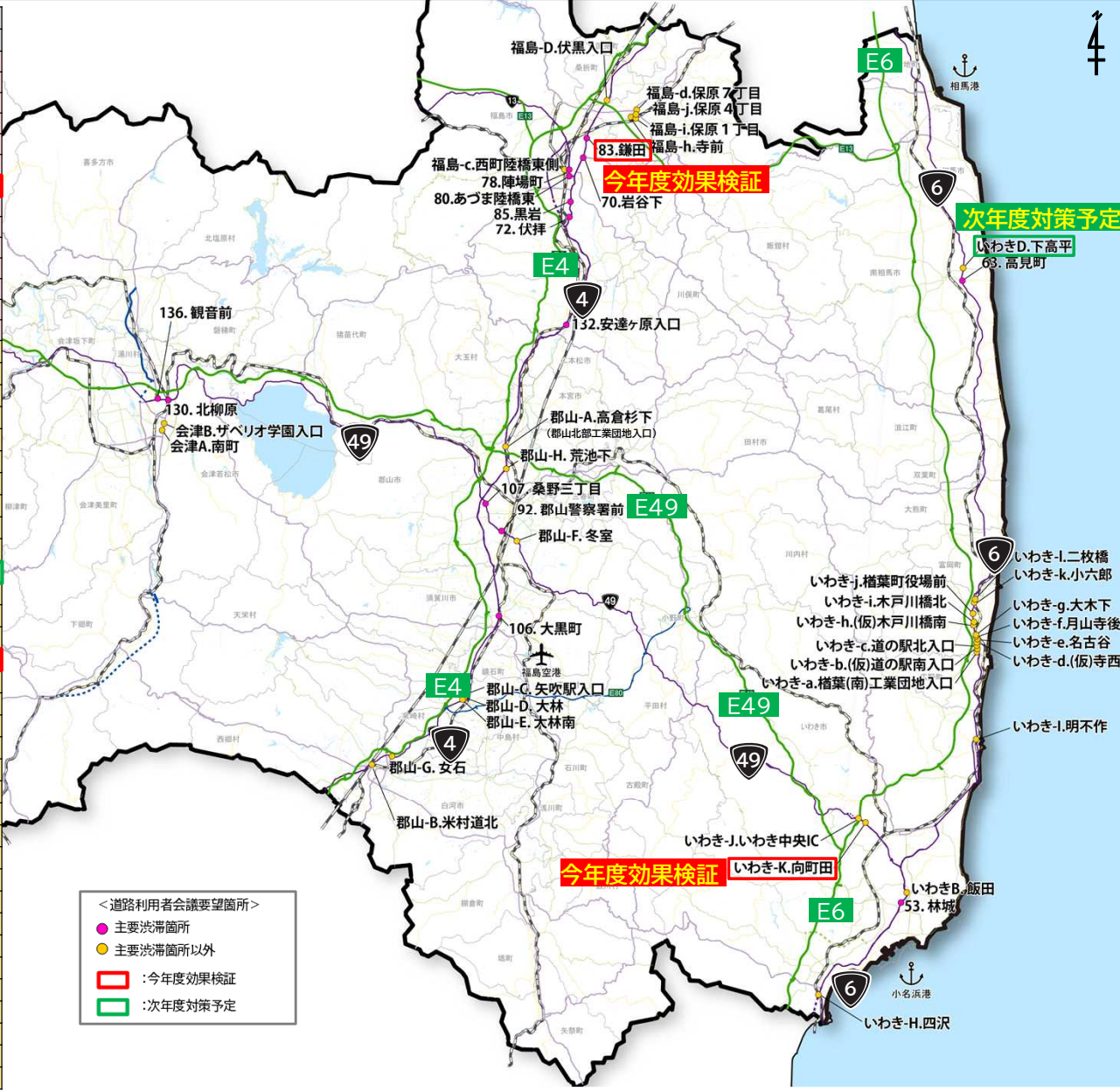


● 主要渋滞箇所

4. 道路利用者会議要望箇所の対応

- 福島県内の令和6年度道路利用者会議要望箇所は48箇所。そのうち、主要渋滞箇所以外の箇所は34箇所。
- 今年度は鎌田交差点・向町田交差点の効果を検証、次年度は下高平交差点の対策を実施予定。
- その他の箇所も道路利用者から具体的な要望内容(渋滞状況、時間帯、要因等)を確認し、要望に見合った対策内容を検討する。

令和6年度 道路利用者会議要望箇所		所在地	主道路	管理者	要望		
No.	名称				トラック	バス	タクシー
53	林城	いわき市	国道6号	磐城国道	●		
63	高見町	南相馬市	国道6号	磐城国道	●		
70	岩谷下	福島市	国道4号	福島河国	●		
72	伏拝	福島市	国道4号	福島河国	●		
78	陣場町	福島市	国道13号	福島河国	●		
80	あづま陸橋東	福島市	国道13号	福島河国			●
83	鎌田	福島市	国道4号	福島河国	●		
85	黒岩	福島市	国道4号	福島河国	●		●
92	郡山警察署前	郡山市	国道49号	郡山国道	●		
106	大黒町	須賀川市	国道4号	郡山国道	●		
107	桑野三丁目	郡山市	国道49号	郡山国道	●		
130	北柳原	会津若松市	国道49号	郡山国道		●	
132	安達ヶ原入口	二本松市	国道4号	福島河国	●		●
136	観音前	会津若松市	国道49号	郡山国道	●		
福島-D	伏黒入口	伊達市	国道4号	福島河国	●		
郡山-A	高倉杉下(郡山北部工業団地入口)	郡山市	国道4号	郡山国道	●		
郡山-B	米村道北	白河市	国道4号	郡山国道	●		
郡山-C	矢吹駅入口	矢吹町	国道4号	郡山国道	●		
郡山-D	大林	矢吹町	国道4号	郡山国道	●		
郡山-E	大林南	矢吹町	国道4号	郡山国道	●		
郡山-F	冬室	郡山市	国道49号	郡山国道	●		
郡山-G	女石	白河市	国道4号	郡山国道	●		
郡山-H	荒池下	郡山市	国道4号	郡山国道	●		
いわき-B	飯田	いわき市	国道6号	磐城国道	●		
いわき-D	下高平	南相馬市	国道6号	磐城国道	●		
いわき-H	四沢	いわき市	国道6号	磐城国道	●		
いわき-I	明不作	いわき市	国道6号	磐城国道	●		
いわき-J	いわき中央IC	いわき市	国道49号	磐城国道	●		
いわき-K	向町田	いわき市	国道49号	磐城国道	●		
会津-A	南町	会津若松市	国道118号	福島県		●	
会津-B	ザベリオ学園入口	会津若松市	国道118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	国道349号	福島県			●
福島-h	寺前	伊達市	福島保原線	福島県			●
福島-i	保原1丁目	伊達市	福島保原線	福島県			●
福島-j	保原4丁目	伊達市	国道349号	福島県			●
いわき-a	榎葉(南)工業団地入口	榎葉町	国道6号	磐城国道			●
いわき-b	(仮)道の駅南入口	榎葉町	国道6号	磐城国道			●
いわき-c	道の駅北入口	榎葉町	国道6号	磐城国道			●
いわき-d	(仮)寺西	榎葉町	国道6号	磐城国道			●
いわき-e	名古谷	榎葉町	国道6号	磐城国道			●
いわき-f	月山寺後	榎葉町	国道6号	磐城国道			●
いわき-g	大木下	榎葉町	国道6号	磐城国道			●
いわき-h	(仮)木戸川橋南	榎葉町	国道6号	磐城国道			●
いわき-i	木戸川橋北	榎葉町	国道6号	磐城国道			●
いわき-j	榎葉町役場前	榎葉町	国道6号	磐城国道			●
いわき-k	小六郎	榎葉町	国道6号	磐城国道			●
いわき-l	二枚橋	榎葉町	国道6号	磐城国道			●



主要渋滞箇所以外

<道路利用者会議要望箇所>
 ● 主要渋滞箇所
 ● 主要渋滞箇所以外
 ■ :今年度効果検証
 ■ :次年度対策予定

次年度対策予定

今年度効果検証

今年度効果検証

4. 道路利用者会議要望箇所の対応【県北地区】

No.83 国道4号 鎌田交差点(福島河川国道事務所)

事業概要

《位置図》



地理院地図に事業箇所等を追記して掲載

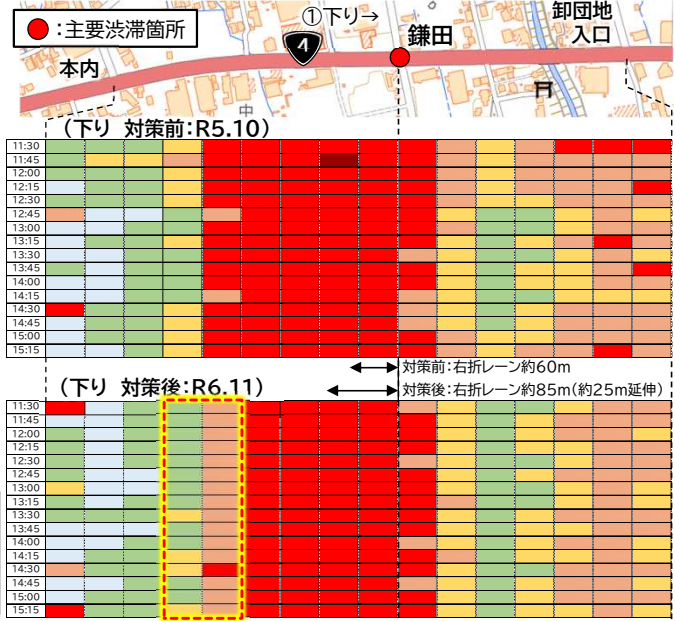
《対策前》



《対策後》



《国道4号の速度図(50m単位)》



出典:ETC2.0データ(R5.10、R6.11 各平日)

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※ 地区外	20km/h以下となる 時間帯が半日以上	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

旅行速度

特定時:平成24年4月平日(民間プローブデータ)
対策前:令和5年10月平日(ETC2.0データ)
対策後:令和6年10月平日(ETC2.0データ)

●特定時(平成24年10月)

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 国道4号 (下り)	20.7	30.8	27.4	26.2	26.3	25.9	21.9	25.4	25.9	28.4	22.3	18.1	23.6	
② 国道4号 (上り)	14.6	18.7	27.2	18.8	18.2	20.0	13.3	15.1	19.2	22.1	12.8	12.9	16.0	○
③ 市道 (下り)	-	19.5	22.3	16.6	27.8	17.2	33.3	27.4	35.2	-	15.0	10.8	15.8	○
④ 市道 (上り)	7.5	8.5	13.1	10.0	8.2	10.4	12.1	6.5	9.0	6.4	5.3	4.4	7.5	○

●対策前(令和5年10月平日)

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 国道4号 (下り)	31.6	33.1	31.3	28.0	26.1	28.1	28.7	28.0	29.4	31.3	25.8	25.9	28.7	
② 国道4号 (上り)	28.4	29.9	32.6	31.0	28.4	29.5	29.0	30.0	32.8	35.4	31.0	35.4	30.8	
③ 市道 (下り)	25.3	21.3	22.7	23.7	22.2	27.2	26.6	26.7	25.1	23.0	22.4	22.1	23.7	
④ 市道 (上り)	19.2	15.1	15.5	13.7	15.9	20.0	18.0	20.6	15.3	13.8	15.8	12.7	16.0	○

●対策後(令和6年11月平日)

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 国道4号 (下り)	31.0	33.1	32.1	28.5	29.1	29.2	29.6	28.3	29.5	30.8	27.0	26.6	29.4	
② 国道4号 (上り)	21.8	28.9	32.7	28.2	28.0	29.9	28.4	30.2	31.7	35.4	29.5	34.6	29.1	
③ 市道 (下り)	22.5	21.7	29.1	24.5	23.6	27.5	26.7	27.3	25.2	26.0	23.8	21.5	24.4	
④ 市道 (上り)	17.4	16.3	16.6	16.0	15.7	18.1	18.3	17.6	16.2	15.6	16.0	15.5	16.6	○

- 国道4号下りの右折レーンが不足し、直進阻害による速度低下が発生していたため、区画線を引き直して右折レーンを延伸(65m→85m)
- 対策後は国道4号①下りの速度が向上し、主要渋滞箇所全体としては改善
- 今後、対策要望が出ている市道方向の対策を検討

4. 道路利用者会議要望箇所の対応【いわき・相双地区】

いわき-K.国道49号 向町田交差点 (磐城国道事務所)

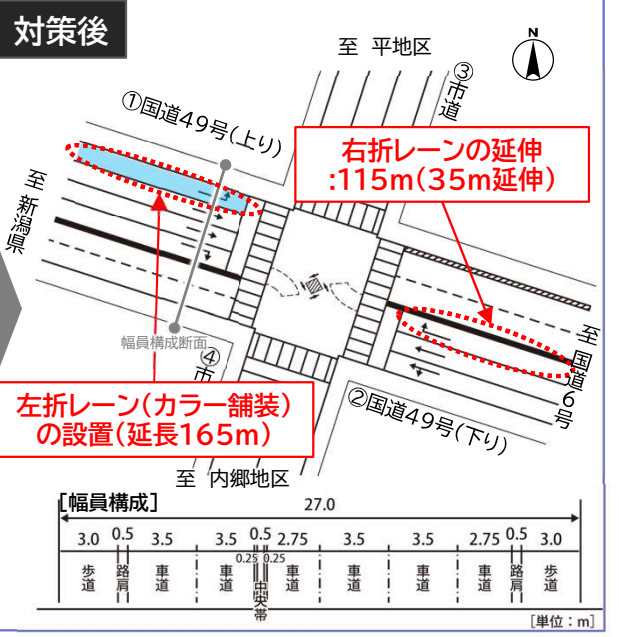
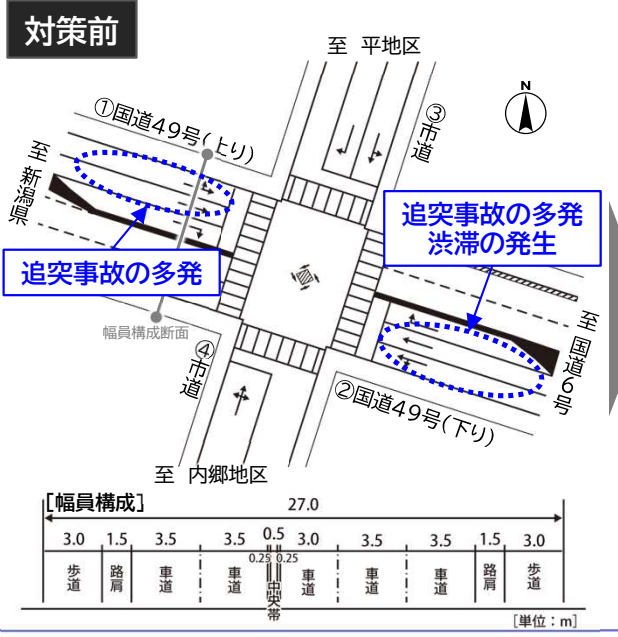
事業概要

事業背景
 ・当該交差点は、国道49号上りの左折、下りの右折する車両が多いことで直進車の通行が阻害され、追突事故等の交通事故や一部の時間帯で②方向における渋滞が発生しており、事故対策として令和2年度事業化し、令和5年度に事業完了。

対策内容
 ・右折レーンの延伸 (全長80m→115m)
 ・左折レーン(カラー舗装)の設置 (全長165m)



工事の工期: R5.7(工事着手年度)~R6.3



対策における整備効果

対策効果の把握
 ・交通量が平均的な10月で対策前後の旅行速度比較を実施。また、右折レーンの延伸及び左折レーンの設置に伴い、直進阻害が解消に寄与すると考えられることから、方向別速度で効果検証を実施。

■対策前の旅行速度(R4.10平日)

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
①国道49号(上り)	32.1	31.8	31.6	31.8	31.4	31.9	32.4	31.3	31.0	30.0	30.8	26.3	31.0
②国道49号(下り)	23.0	31.4	34.1	35.6	39.3	42.4	39.0	37.6	36.0	34.9	25.0	29.8	32.7
③市道	23.5	26.7	31.9	30.1	27.5	30.8	27.2	30.1	29.9	26.3	24.3	28.5	27.7

■対策後の旅行速度(R6.10平日)

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
①国道49号(上り)	34.0	33.6	31.3	32.1	32.5	33.2	32.5	32.0	31.7	30.0	34.5	28.0	32.0
②国道49号(下り)	18.7	21.5	37.3	39.0	40.2	43.8	42.2	39.0	39.4	35.6	26.2	25.5	29.4
③市道	23.3	27.5	30.5	31.7	29.7	30.4	31.2	28.5	27.3	26.0	25.9	27.6	27.7

■ : 対策前より速度向上
 □ : 対策要望方向
 ※④市道はDRM区間が無いいため、速度データ無し
 出典:ETC2.0データ

「対策前」



「対策後」



・国道49号(下り)7時台では対策前より旅行速度は低下したが、対策前後で、交差点の多くの時間帯で旅行速度は向上した。朝の旅行速度低下要因として、隣接交差点の右折レーンが足りず、左直レーンに滞留し、流入車両を進行阻害、進行方向先の信号の影響で先詰まり発生が挙げられる。

・国道49号(上り)では左折レーンの設置により、直進阻害が解消。

今後に向けて

・速度状況等のモニタリングを実施し、状況に応じ対応を検討

4. 道路利用者会議要望箇所の対応【いわき・相双地区】

いわき-D.国道6号 下高平交差点



対象交差点の旅行速度

■旅行速度 (R6. 10平日)

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
① 一般国道6号 (上り)	40.4	44.4	47.6	47.2	47.8	50.1	47.9	47.6	47.8	47.2	43.3	48.1	46.4
② (主)原町海老相馬線 (上り)	31.4	34.0	27.9	30.8	34.4	34.6	32.4	37.1	34.5	32.0	30.5	34.2	32.8
③ 一般国道6号 (下り)	42.0	42.5	42.4	41.0	40.9	42.9	40.2	40.5	39.3	39.0	33.1	40.2	40.0
④ (主)原町海老相馬線 (下り)	28.4	32.1	32.1	32.4	31.5	33.5	33.8	32.4	31.7	32.0	31.4	31.3	31.6

出典:ETC2.0データ



対策事業の概要

事業背景

・当該交差点は国道6号の交差点間隔が短く、走行性が低い。

対策内容

・下高平交差点、下高平北交差点を(主)原町川俣線(下高平工区)(R1~事業中)の国道6号接続交差点に集約

対策前

対策案

対策効果の把握

・交差点集約は走行性向上に寄与すると考えられることから、事業完了後に旅行速度の変化の分析等の効果把握を実施予定。

今後の予定

・開通後に効果検証を実施

TDM施策実施フロー

令和6年5月

TDM施策の実施に関する検討

国・県・市の3者で事務局会議を実施
今年度のTDM施策実施方針の検討及び関連施策の情報共有

6月～9月

TDM施策の実施に向けた詳細な準備

地区WGにて、
具体的な「TDM施策実施方法」、「TDM施策実施期間」、
「TDM関連施策」に関する意見交換

・地区WGでの意見交換を踏まえてTDM施策について調整

渋滞対策連絡協議会にて、
「TDM施策実施方法」、「TDM施策実施期間」の決定

広報活動、協力依頼

10月

TDM施策の実施期間

・モニタリングの実施(交通量・速度、アンケートによるTDM実施状況の把握)
・効果検証

令和7年2～3月

TDM施策の実施結果報告

・WG、渋滞協で、TDM施策の実施結果について報告

年度	実施内容(県北地区)
R3	<ul style="list-style-type: none"> 福島市中心部をTDM対象エリアに設定し、エリア内17事業所に「エコ通勤」の協力依頼 10月の月・金曜日(8日間)を対象に時差出勤、在宅勤務、徒歩・自転車通勤、公共交通の利用を呼びかけ
R4	<ul style="list-style-type: none"> 前年度の取り組みを継続 関連施策取組み事業所を含めた協力依頼先の拡大(17⇒22事業所)、広報強化を実施 対象を10月の平日全て(20日間)に拡大
R5	<ul style="list-style-type: none"> 前年度の取り組みを継続 毎週金曜日を『強化日』とし、強化日での積極的な協力を呼びかけ マイカー通勤者の目に留まりやすい場所での広報活動強化
R6	<ul style="list-style-type: none"> 前年度の取り組みを継続 SNS等の活用により広報の効率化と印刷物の削減

年度	実施内容(いわき・相双地区)
R5	<ul style="list-style-type: none"> いわき市平地区中心部をTDM対象エリアに設定
R6	<ul style="list-style-type: none"> TDM対象エリア内の事業所に協力を依頼 公共交通の利用、徒歩・自転車通勤、時差出勤の実施を呼びかけ

(1)TDM施策「エコ通勤」の令和6年度実施概要

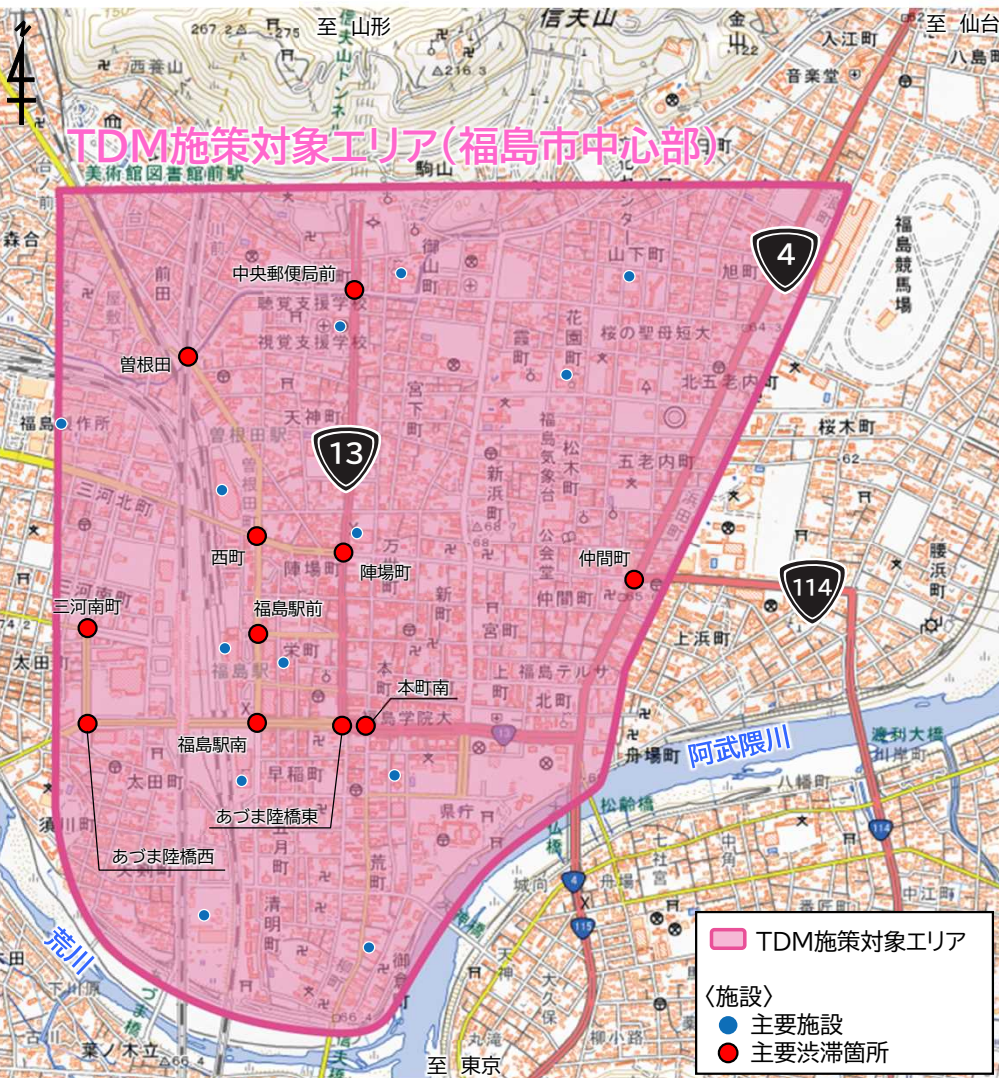
●前年度の取り組み内容を継続

対象エリア：人の出入りが多い大規模な主要施設が集中しているエリア

実施期間：10月の平日(22日間)、毎週金曜日を強化日として設定

取り組みメニュー：渋滞緩和やCO₂削減に寄与する4つ(徒歩・自転車通勤、公共交通利用促進、在宅勤務、時差出勤)

▼対象エリア



▼実施期間

令和6年 10月						
日	月	火	水	木	金	土
		1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13	14 スポーツの日	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30	31		

● エコ通勤実施日
 ● 強化日

▼取り組みメニュー

徒歩・自転車通勤



車に乗らない

公共交通の利用促進



電車・バスに乗る

在宅勤務



自宅で仕事

時差出勤



出勤時間をずらす

出典：地理院地図に主要渋滞箇所等を追記して掲載

(2)TDM施策「エコ通勤」の広報の見直し内容

- 今年度は、チラシ・ポスターの配布は、印刷物からデータ送付に見直し印刷物を削減(負担軽減)。
- また、各事務局のSNS等を活用し取り組みを周知。

▼「エコ通勤」の広報活動 赤字:今年度の変更点

種類	令和6年度
チラシ配布	・市政だより(福島市)にチラシを掲載し全戸配布 ・ チラシの入れ込みを行わない(記事掲載のみ) ・ 協力依頼を行う企業・団体にはデータを送付
ポスター掲示	・行政機関、交通拠点等に掲示を依頼 ・マイカー通勤の方の目に留まりやすい箇所への掲示依頼(道の駅) ・ 協力依頼を行う企業・団体にはデータを送付
HP	・関係機関、協力事業所のHPにチラシ等を掲載
広報誌への記事掲載	・福島市政だよりへの記事掲載 ・福島商工会議所所報への記事掲載(福島商工会議所による広報協力)
テレビ	・ローカル番組での取り上げ(県の番組枠)
ラジオ	・ラジオCM放送(県の番組枠)
SNS	・ 国・県・市のSNSアカウント※での情報発信
公共交通機関への協力依頼	・JR福島駅改札口前のデジタルサイネージへの掲出等(福島市役所による実施)
映像広告	・ふくしまエールビジョンでのPR動画放映 ・ YouTube(上記動画の投稿) ・ 国・県・市の公式チャンネル※

※SNS、YouTubeチャンネルのフォロワー数(登録者数)は以下の通り(R6.6.19時点)
(このほか、公式LINEアカウントからの情報発信を想定)

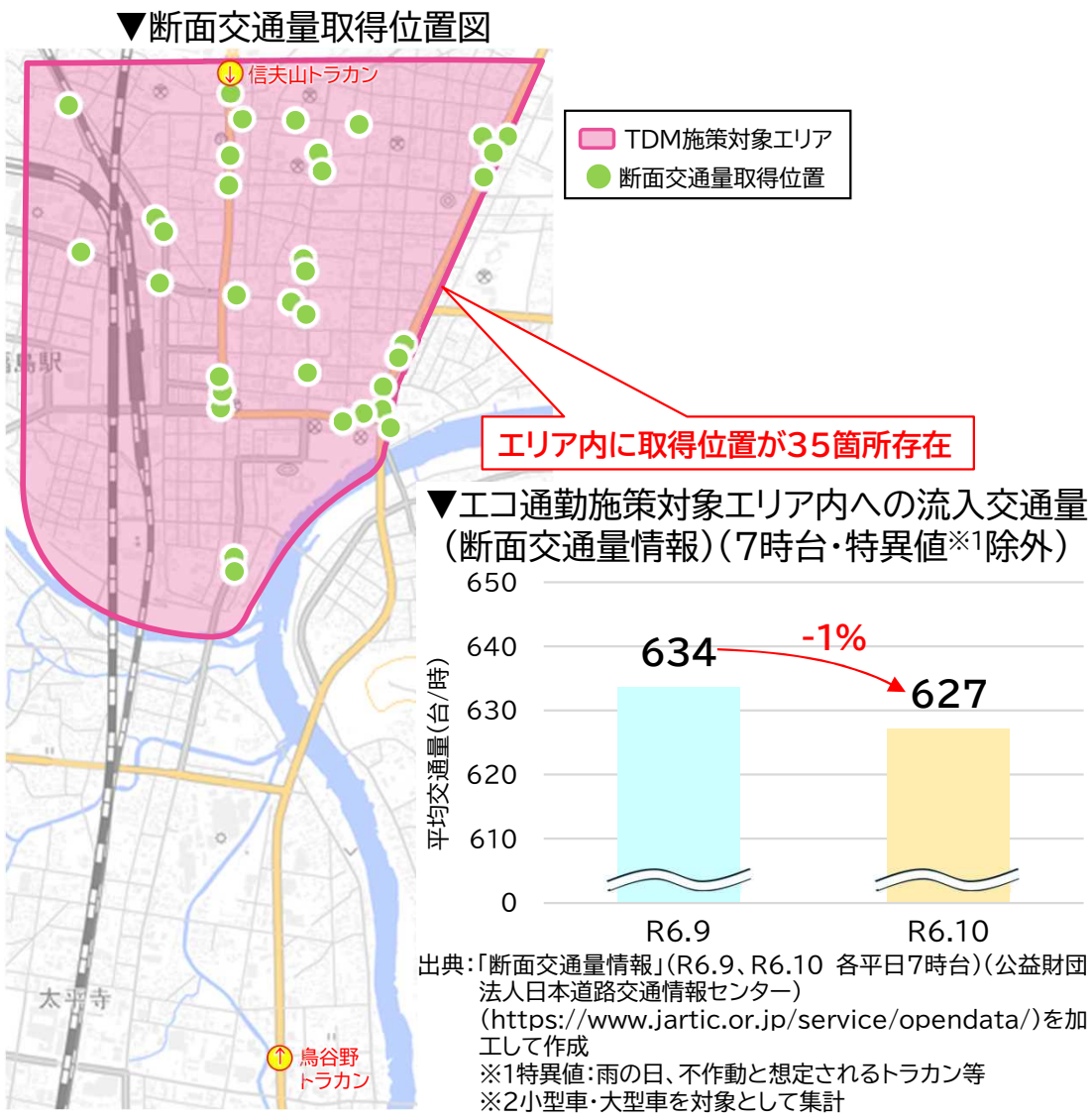
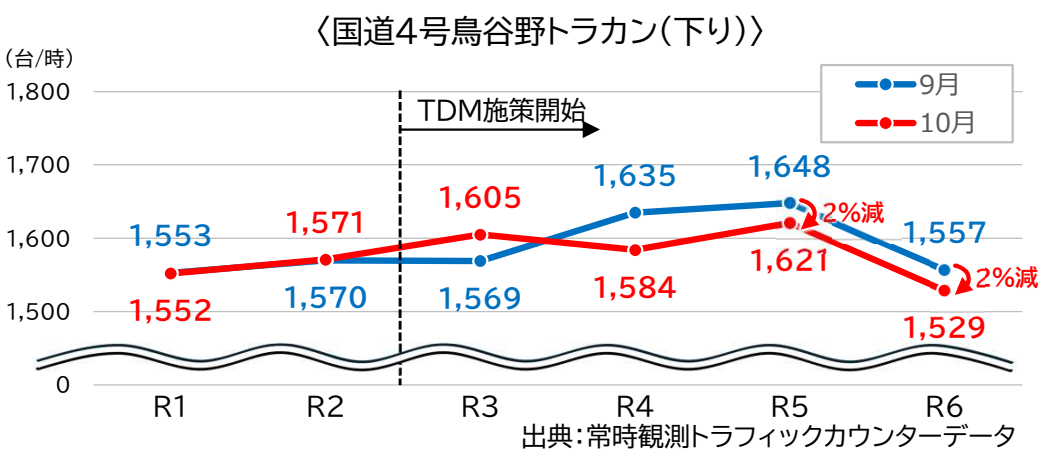
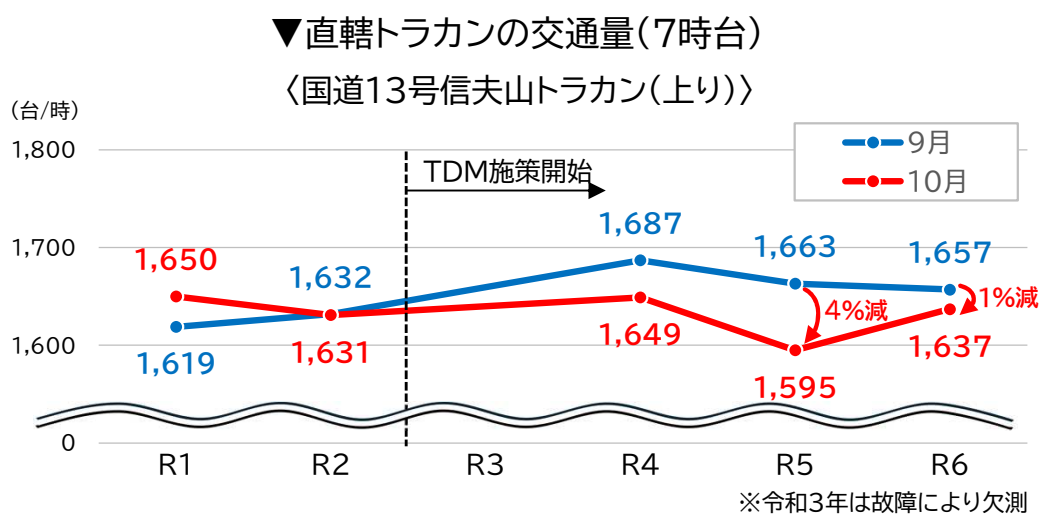
	フォロワー数(登録者数)		
	国	県	市
X(旧Twitter)	3,694人	8.1万人	1.8万人
Facebook	-	6.7万人	4,083人
YouTube	582人	1.96万人	6,560人

▼SNSによる「エコ通勤」の広報(X(旧Twitter))

▼YouTubeによる「エコ通勤」の広報

(3) TDM施策「エコ通勤」の実施による交通状況の変化(交通量)

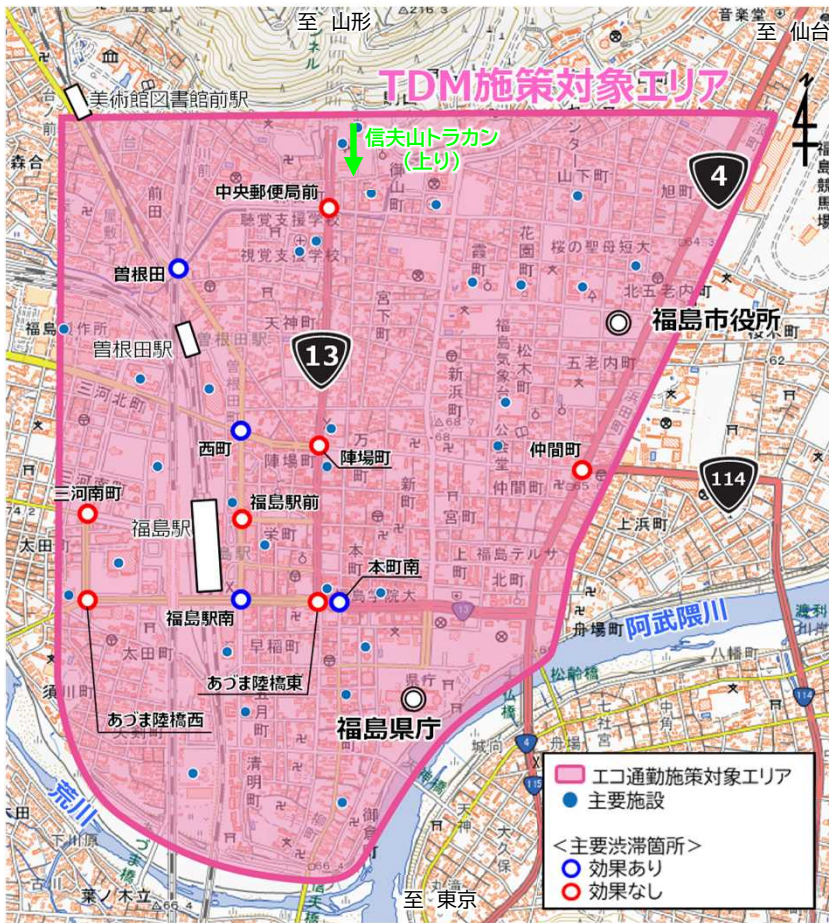
- エコ通勤の実施前(9月)と実施期間中(10月)の交通量の変化を直轄国道の交通量常時観測装置(トラカン)により比較。
- 信夫山(上り)、鳥谷野(下り)共に、実施前に比べ実施期間中の交通量が減少し効果は確認出来たが、信夫山(上り)については令和5年度に比べ低減幅が小さい結果となった。
- なお、エリア全体の評価として、断面交通量情報の比較を行い実施前に比べ実施期間中の減少を確認出来た。



(3) TDM施策「エコ通勤」の実施による交通状況の変化(速度)

- エコ通勤の実施前(9月)と実施期間中(10月)の走行速度の変化をETC2.0データ(朝7時台)により比較。
- 対象エリア内11箇所の主要渋滞箇所のうち、4箇所で速度向上の効果を確認。
- なお、令和5年度(8箇所)に比べ速度向上箇所は少ない結果となった。

▼TDM施策対象エリア



出典：地理院地図に主要渋滞箇所等を追記して掲載
ETC2.0データ(R5.9、R6.10 各平日7時台)

▼TDM施策対象エリア内の主要渋滞箇所の速度変化(7時台)

交差点	9月⇒10月の速度向上効果 (全方向の平均速度)	
	R5	R6
12.曾根田	○	○
74.仲間町	○	×
76.西町	○	○
78.陣場町	×	×
80.あづま陸橋東	×	×
81.本町南	×	○
86.福島駅南	○	○
87.福島駅前	○	×
88.あづま陸橋西	○	×
89.三河南町	○	×
90.中央郵便局前	○	×

交差点の全方向の平均速度が
○ 向上
× 横ばい・低下

出典：ETC2.0データ
(R5.9、R5.10、R6.9、R6.10 各平日7時台)

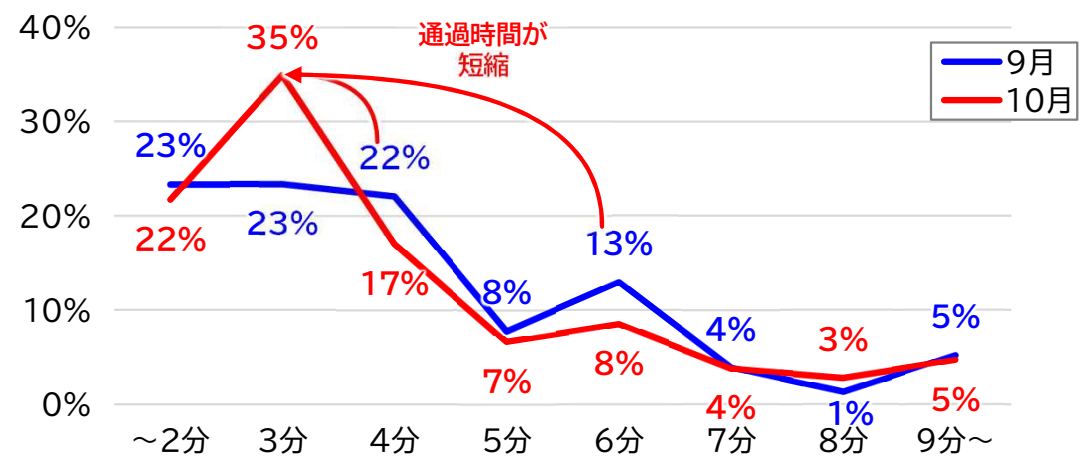
(3)TDM施策「エコ通勤」の実施による交通状況の変化(交差点通過時間)

- 対象エリア内の2交差点(中央郵便局前、西町)において、ETC2.0データ(朝7時台)を用い信号交差点間の通過時間を比較。
- エコ通勤の実施前(9月)に比べ実施期間中(10月)の通過時間短縮が確認された。



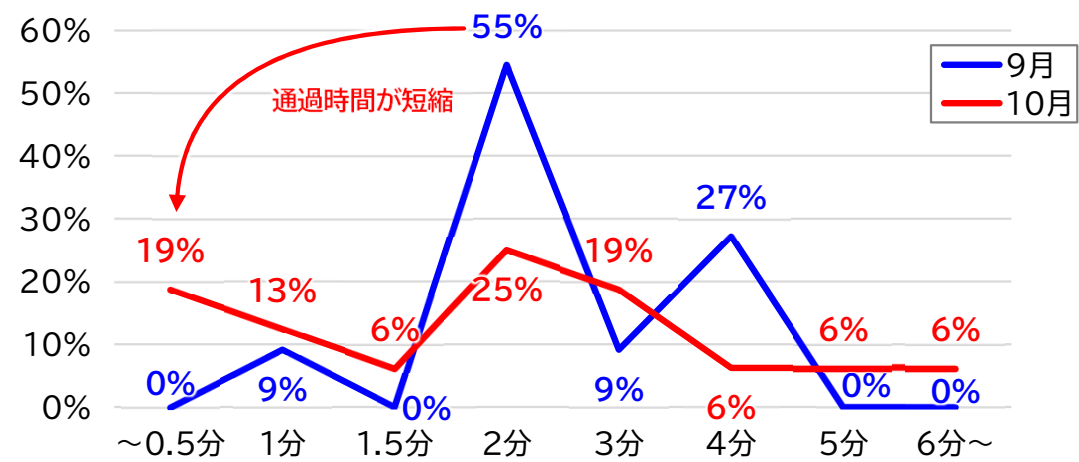
出典:地理院地図に主要渋滞箇所等を追記して掲載

▼中央郵便局前交差点(国道13号_上り)の通過時間分布(7時台)



出典:ETC2.0データ(R6.9、R6.10 各平日7時台)

▼西町交差点(庭坂福島線_下り)の通過時間分布(7時台)

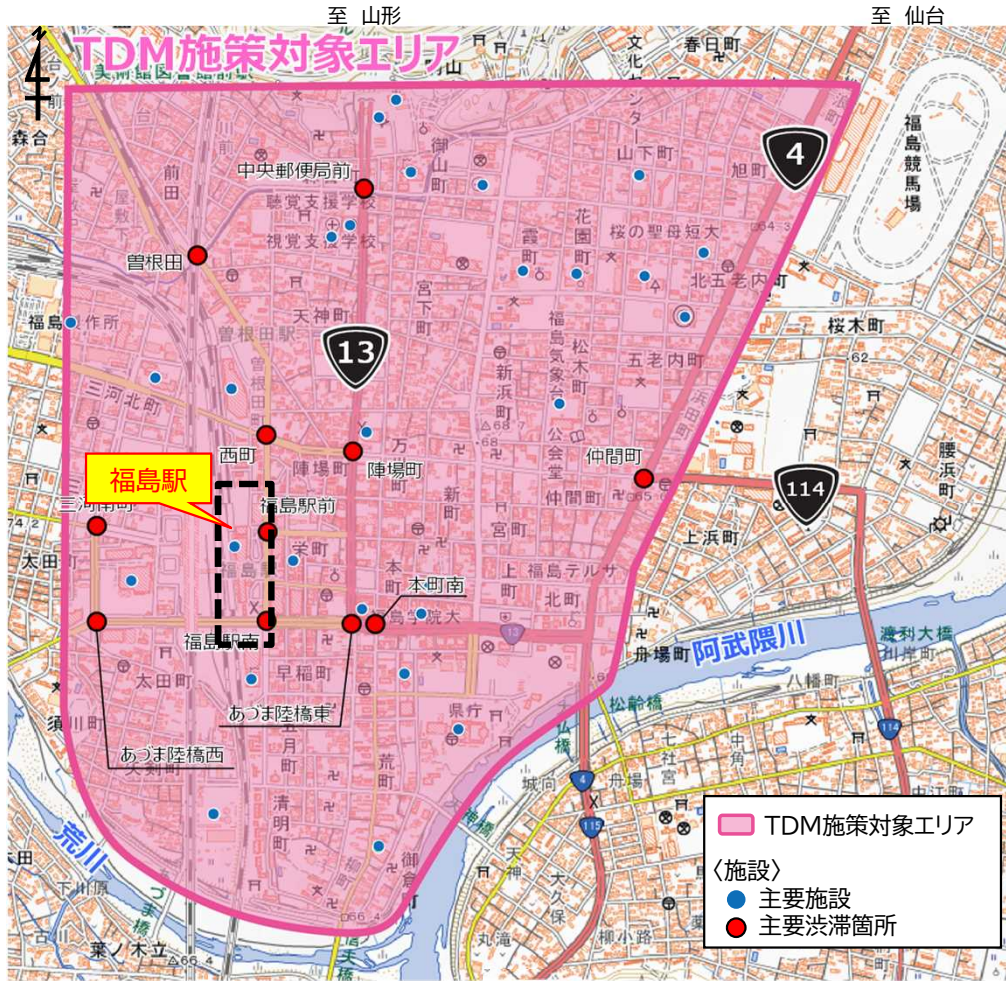


出典:ETC2.0データ(R6.9、R6.10 各平日7時台)

(4)TDM施策「エコ通勤」の実施による人流の変化

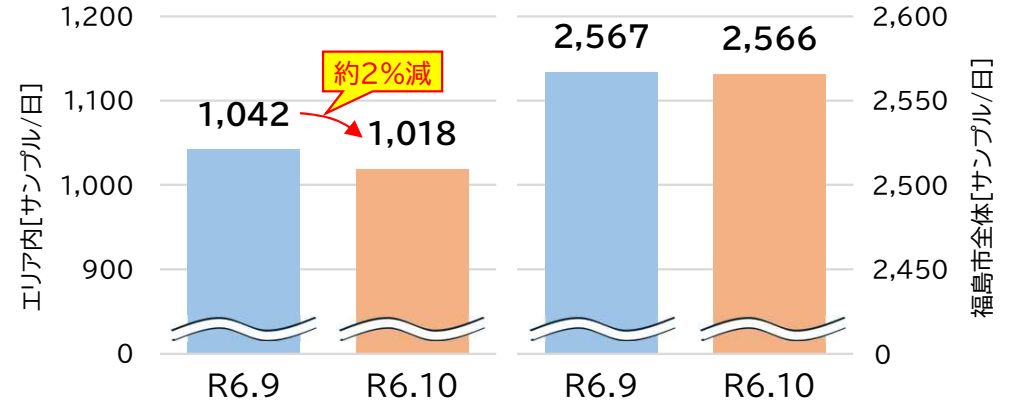
- 人流データを用いて、実施期間前(9月)と実施期間(10月)の通勤時間帯に福島市内と「エコ通勤」実施エリア内に到着した人数を集計。
- 福島市全体ではほぼ変化がない一方、対象エリア内への移動の減少を確認。
- また、福島駅付近に滞在する人の到着時間帯について、7時半～8時半の到着率が2～3%減少し、他の時間帯に分散。

▼TDM施策対象エリア



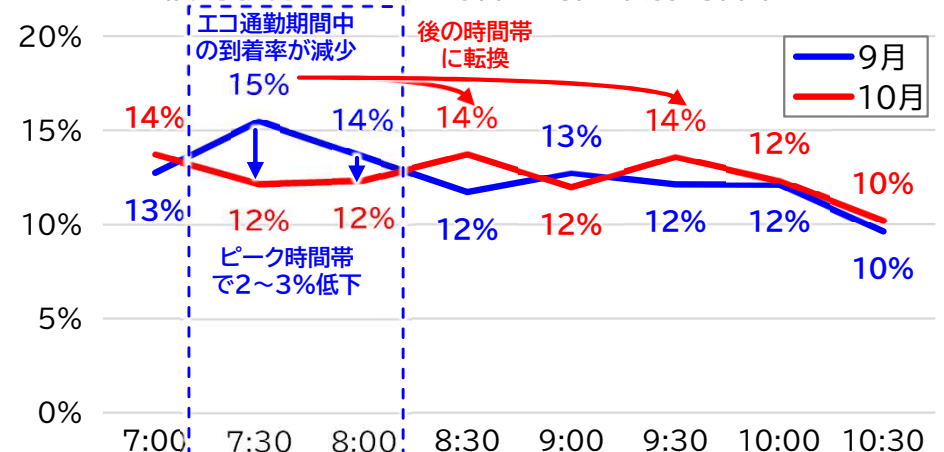
出典：地理院地図に主要渋滞箇所等を追記して掲載

▼通勤時間帯に到着した通勤者数※1
 〈「エコ通勤」実施エリア内〉 〈福島市全体〉



※1 通勤者数：位置情報データから、7～10時台の通勤時間帯にエリア外からエリア内に到着したユーザー(移動手段は問わない)をカウント

▼福島駅付近への通勤者の時間帯別到着率※2

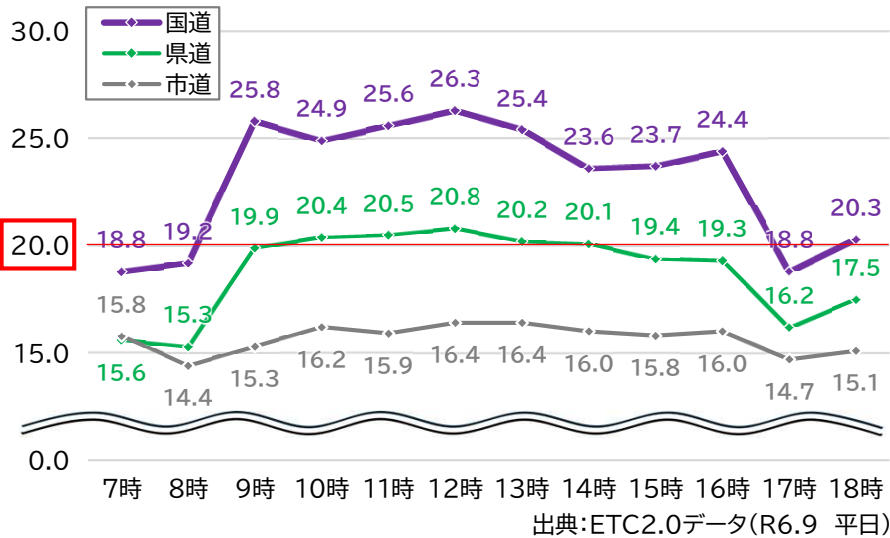


※2 到着率：位置情報データから、7～10時台の通勤時間帯にエリア外から福島駅付近に到着したユーザー(移動手段は問わない)をカウントし、時間帯別に割合を算出

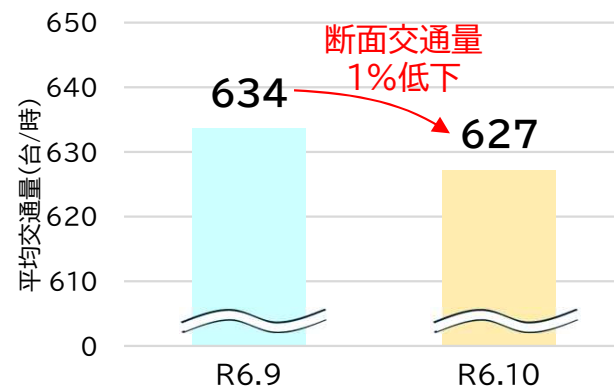
(5)「エコ通勤」による環境改善状況

- 速度20km/hを下回るとCO2排出量が増加傾向にあり、対象エリア内では通勤時間帯の旅行速度が最も低い。
- 「エコ通勤」の実施により9月に比べ10月は交通量(7時台)が約1%減少し、20km/h未満の速度比率も1%低下。
- 交通量・速度データからCO2排出量を試算した結果、9月に比べ10月はCO2排出量が180kg低い結果となった。

▼対象エリア内時間別速度(R6.9)

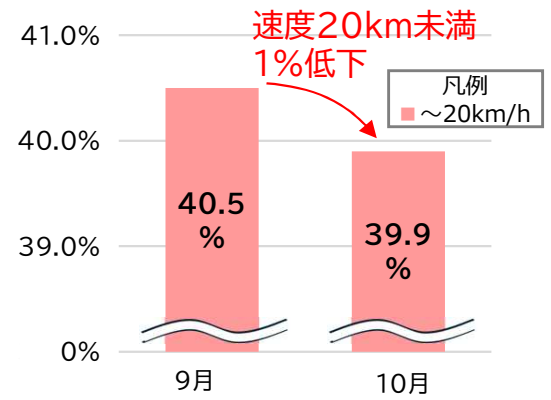


▼対象エリア内流入交通量(7時台)



出典:断面交通量情報((財)日本道路交通情報センター)を加工
 ※1 R6.9、10の平日7時台の小型・大型車データを集計
 ※2 雨の日や欠測などの特異値を除外

▼対象エリア内の速度変化(7時台)



出典:ETC2.0データ(R6.9、10の平日7時台)

▼旅行速度とCO2の関係



出典:道路環境影響評価等に用いる自動車排出係数の算定根拠(平成22年度版、小型車)(国総研資料)

▼交通量・速度の変化によるCO2排出量(7時台)

	CO2排出量
9月	12,400kg
10月	12,220kg

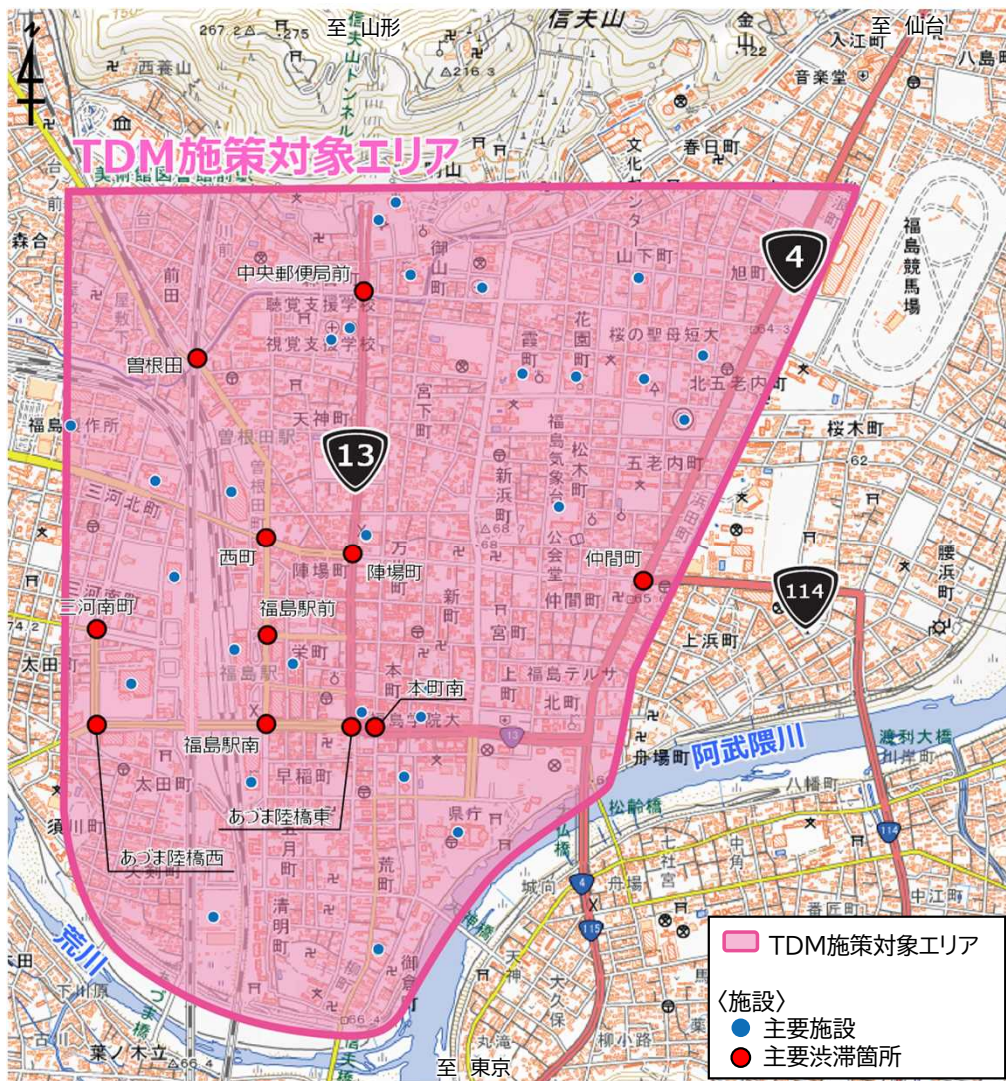
CO2削減量:12,400kg-12,220kg = 180kg
 ※約700世帯分の電力発電に要するCO2排出量に相当(朝7時台、従来型石炭火力発電)

- CO2 180kgに相当する発電量(kWh)
 $180\text{kg} / 0.867\text{kg-CO}_2/\text{kWh} = 208\text{kWh}$
 ※1kWhあたりCO2排出量:0.867kg-CO₂/kWh(従来型石炭火力発電)
 出典:環境省資料(R2.7.14)
- 発電量 208kWhに相当する世帯電力消費量(世帯分)
 $208\text{kWh} \times 1000\text{W} / 300\text{W} = 686\text{世帯分}$
 ※1世帯電力消費量:300W(2人世帯、7時台)
 出典:日本原子力文化財団HP

(6)事後アンケートの概要

- 10月の平日(22日間)を実施期間(毎週金曜日を強化日)として「エコ通勤」を実施。
- 「エコ通勤」への取り組み状況を把握するため、GoogleフォームとWEBモニター調査の2種類の事後アンケートを実施した。

▼TDM施策対象エリア



出典:地理院地図に主要渋滞箇所等を追記して掲載

▼事後アンケートの回答者数

	勤務先がエリア内	勤務先がエリア外
Google フォーム	117人	93人
	エリア内外合わせて合計210人	
WEBモニター 調査	66人	134人
	エリア内外合わせて合計200人	

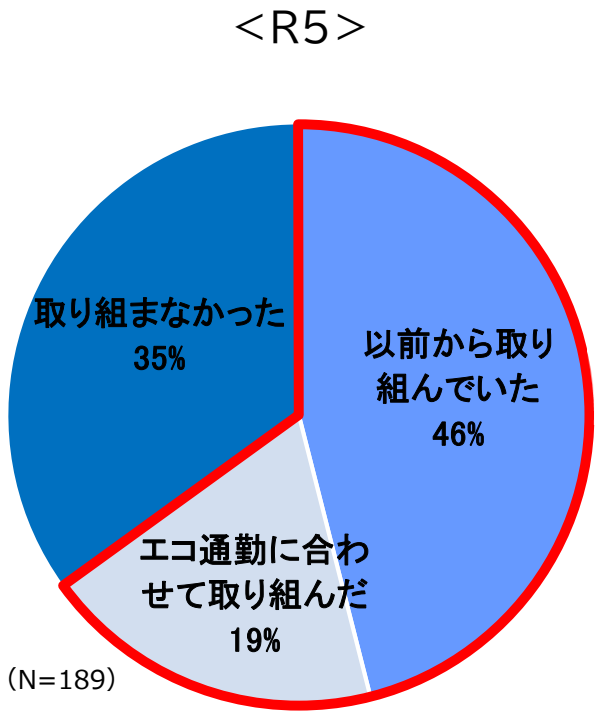
▼事後アンケートの主な設問

- ・日頃の通勤手段
- ・「エコ通勤」の取り組み実施の有無
(実施の場合は取り組み内容、実施しなかった場合はその理由)
- ・「エコ通勤」の取り組み頻度
- ・「エコ通勤」の実施時期・期間について
- ・「エコ通勤」の取り組み参加に必要なもの(施策等)
- ・「エコ通勤」の広報で見たことがあるもの

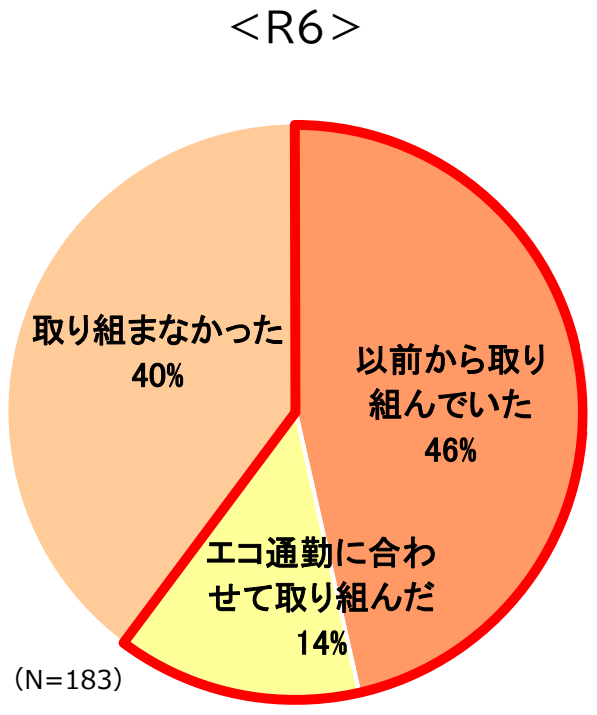
(7)事後アンケート調査結果(「エコ通勤」の取り組みへの参加率)

- 対象エリア内に通勤している方のうち、「エコ通勤」の取り組みに参加した方の割合は、令和5年度と比べて令和6年度では減少しているが、約60%の方が取り組みに参加していると回答。
- 以前から取り組んでいた人の割合は同等だが、エコ通勤に合わせて取り組んだ方の割合が減少している。

▼対象エリア内での「エコ通勤」の取り組みへの参加状況



65%



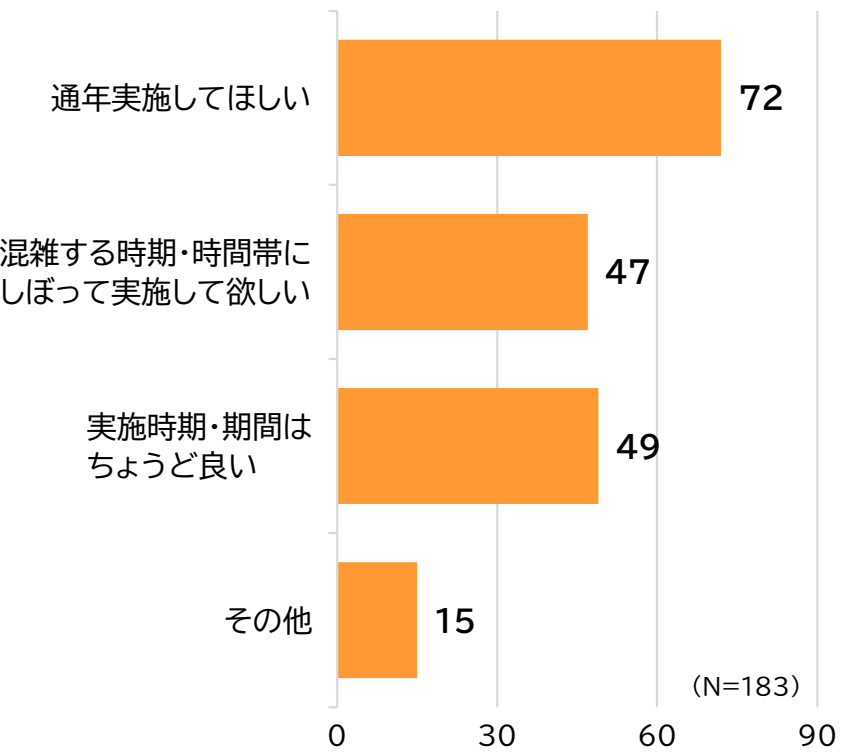
60%

出典:事後アンケート調査結果

(7)事後アンケート調査結果(「エコ通勤」実施期間に対する評価・「エコ通勤」の取り組み状況)

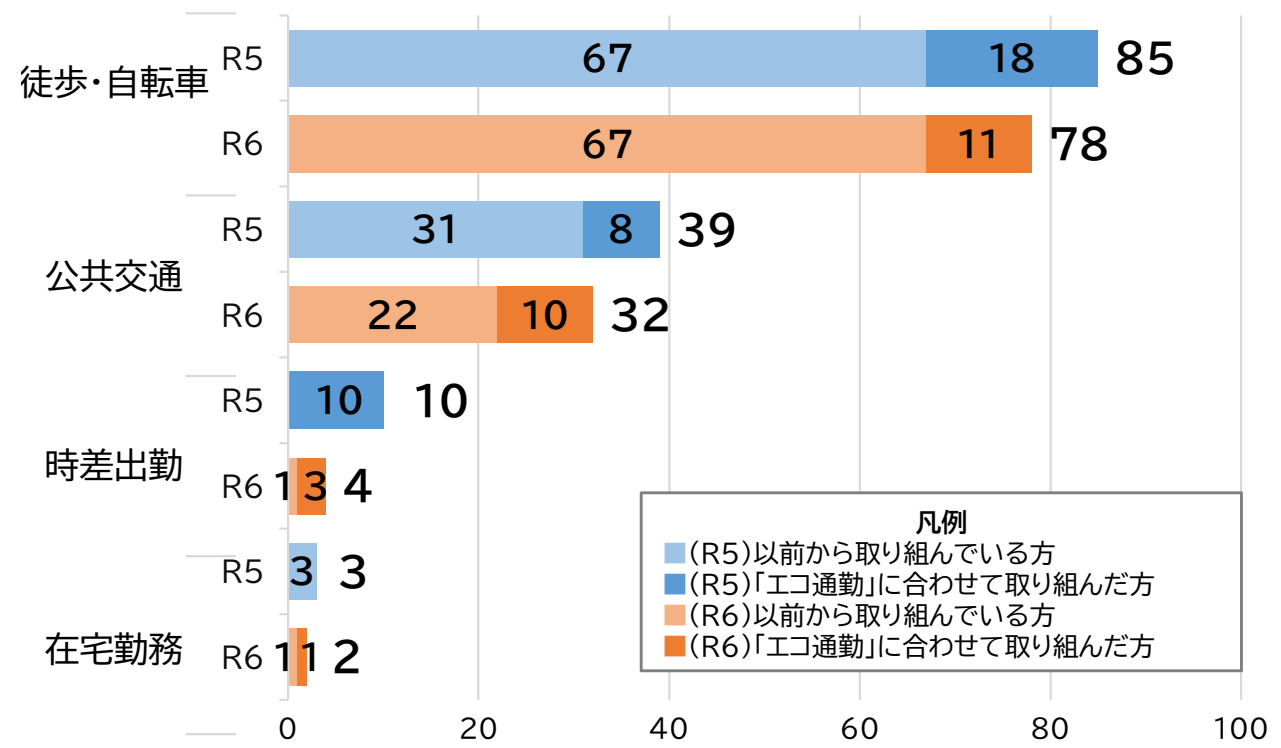
- 「エコ通勤」に取り組んだ方は、「通年実施してほしい」や「混雑する時期・時間帯にしばって実施してほしい」等、実施時期・期間について見直しが必要と感じた方が多い。
- 「エコ通勤」の取り組み内容は「徒歩・自転車での通勤」、「公共交通の利用」が多く、前年度と同様の傾向にある。
- 「エコ通勤」に合わせて取り組んだ方に着目すると、前年度と比べて「時差出勤」が減少している。

▼「エコ通勤」に取り組んだ方の実施期間に関する意見



出典:事後アンケート結果

▼対象エリア内で「エコ通勤」に協力した方の取り組み内容

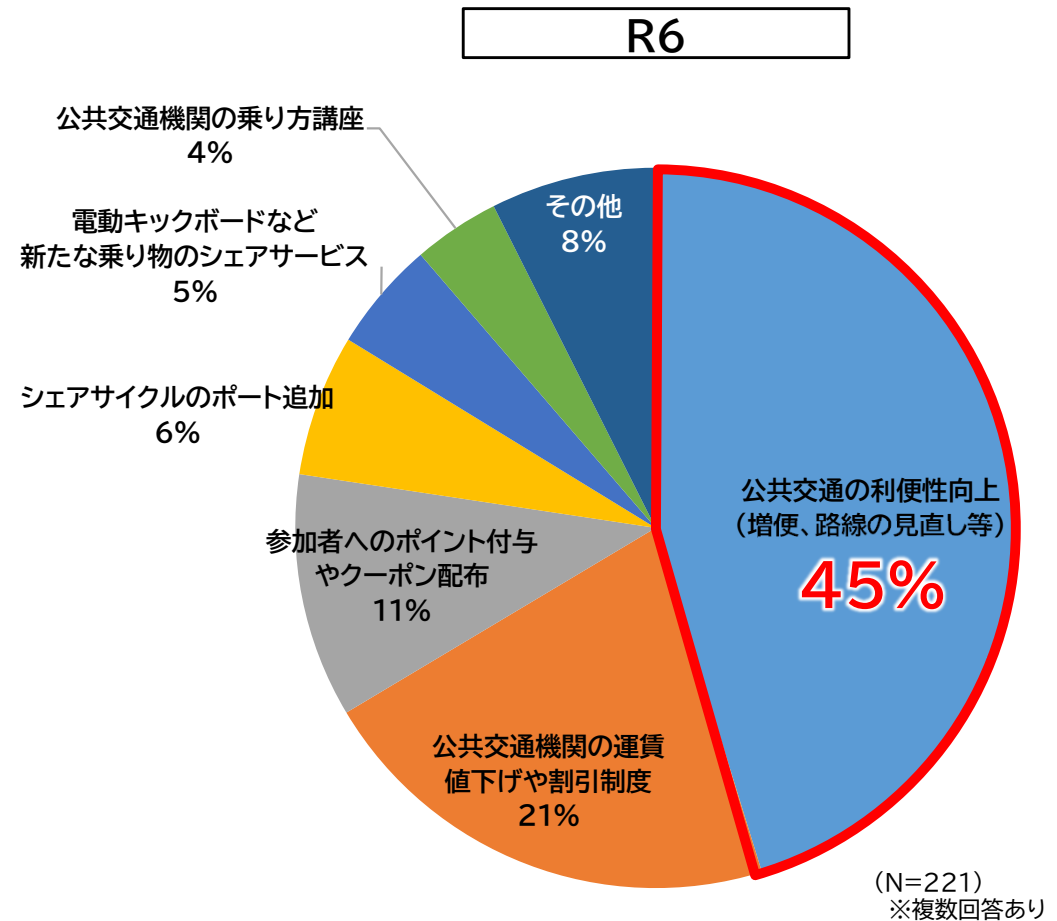
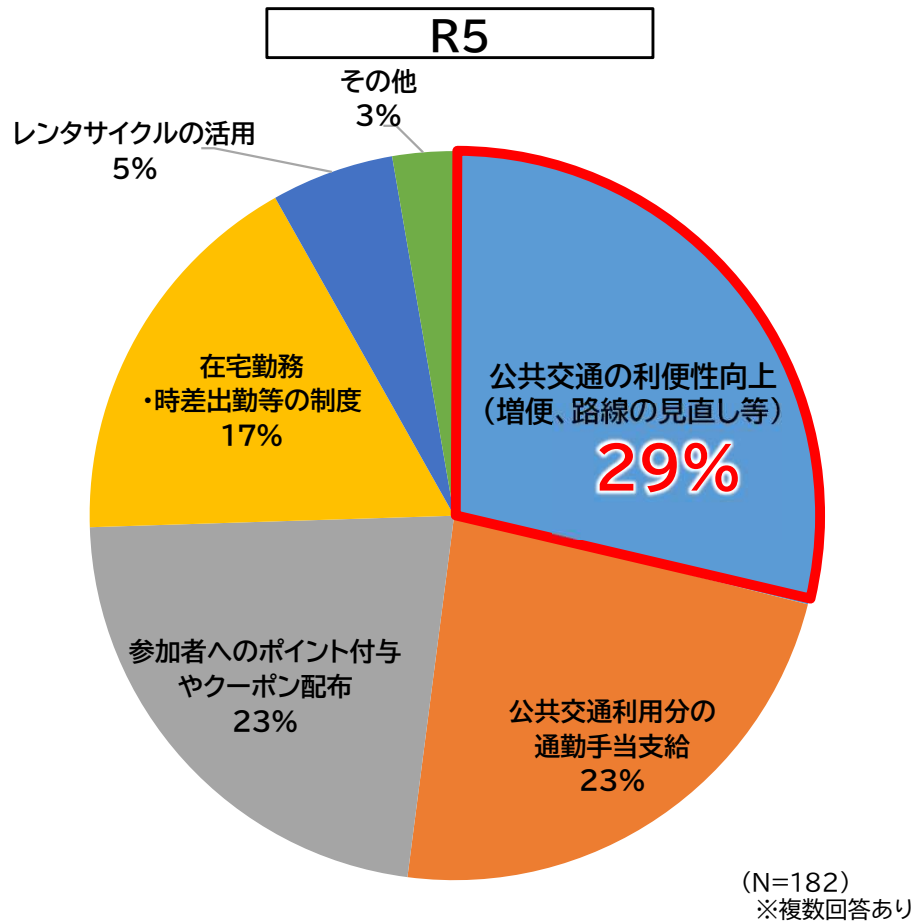


出典:事後アンケート調査結果

(7)事後アンケート調査結果(「エコ通勤」の取り組みに必要なもの)

- 「エコ通勤」を実施しなかった方が「エコ通勤」の取り組みに協力しやすくするための工夫として、「公共交通の利便性向上」と答えた方が最も多く、令和5年度に比べて令和6年度の回答に占める割合が大きく増加している。
- 運転士不足に伴う公共交通の減便により、公共交通の利便性について課題に感じている方が増えたものと考えられる。

▼「エコ通勤」を実施しなかった方が取り組みに必要と感じているもの
(取り組みに協力しやすくするための工夫)



(7)事後アンケート調査結果(新たな取り組みのアイデア)

- エコ通勤の4つの取り組み以外の新たな取り組みについて、4つの取り組みや協力しやすくするための工夫と重複しないアイデアとして、「相乗り」、「ナンバー通行規制」等が挙げられた。
- また、「エコ通勤」対象エリア以外の新たな対象範囲について、国道等の幹線道路のほか、商業施設が集まるエリアや郊外の工業団地等が挙げられた。

▼新たな取り組みの主なアイデア

- ・相乗り
- ・公共交通の利便性向上
- ・参加者へのポイント付与やクーポン配布
- ・ナンバー通行規制
(ナンバープレート末尾の数字に応じた通行規制)
- ・職住近接(職場の近くに転居する等)
- ・環境負荷の小さい乗り物への転換
(マイカー⇒バイク等)
- ・電気自動車やエコカー購入補助

▼新たな対象範囲の主なアイデア

- ・国道(4号・13号・13号福島西道路)
- ・幹線道路(福商通り、農免道路、飯坂街道等)
- ・商業施設が集まるエリア(北矢野目・鳥谷野)
- ・郊外の工業団地

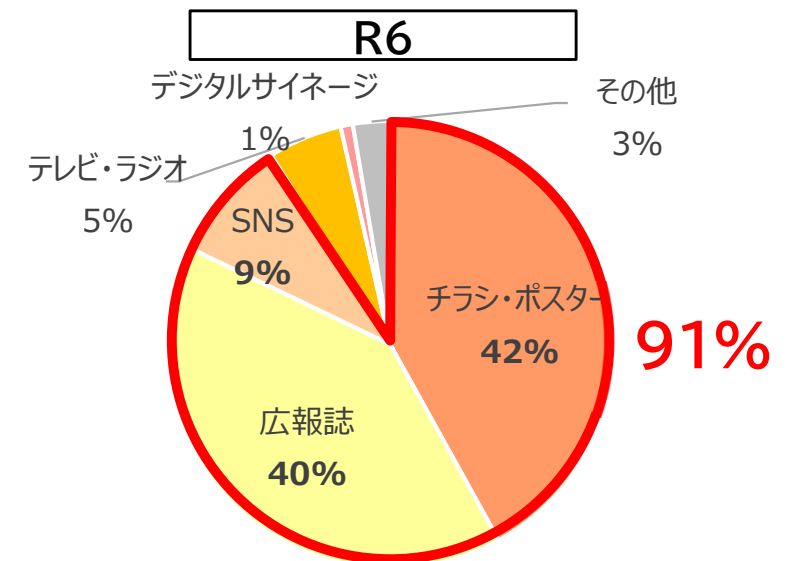
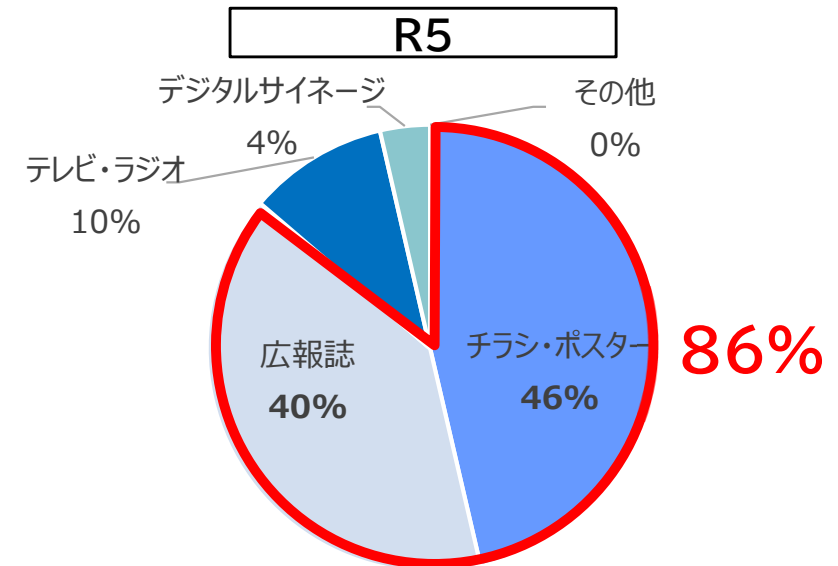
(7)事後アンケート調査結果(「エコ通勤」の広報)

●印刷物の配布やタウン情報誌への掲載を実施しなかったことによりそれぞれの認知度は低下したものの、SNSによる広報の実施により見直した項目では86%から91%に向上した。

▼令和6年度の「エコ通勤」の広報活動

種類	内容
チラシ・ポスター	・行政機関、交通拠点等に掲示を依頼 ・マイカー通勤の方の目に留まりやすい箇所への掲示依頼(道の駅)
広報誌	・市政だより(福島市)、所報ふくしま(福島商工会議所)に掲載
SNS	・国・県・市のSNSアカウント※での情報発信 ・YouTube(PR動画の投稿):国・県・市の公式チャンネル※
テレビ・ラジオ	・県の番組枠での取り上げ
デジタルサイネージ	・PR動画放映
HP	・関係機関、協力事業所のHPにチラシ等を掲載

▼「エコ通勤」の広報で目に留まったもの



▼広報活動の見直した項目

種類	R5	R6
チラシ	9,000部印刷	データ送付
ポスター	200部印刷	データ送付
タウン情報誌	記事の掲載	なし
SNS	-	SNSでの発信

(8) 取り組み結果

- 令和5年度と同様の取り組みにより、今年度も交通量や旅行速度について一定の効果が発現していたことを確認。
- 広報面ではチラシのデータ化等で昨年度よりコストを抑えたが、一定の認知度が確保されていたことを確認。

■ 目に留まった広報
見直した項目での認知度： 86%⇒91%

■ 「エコ通勤」の実施結果

観点	R5	R6
協力の実態	「エコ通勤」対象エリア内で 65%の方が実施	「エコ通勤」対象エリア内で 60%の方が実施
移動時間の分散	—	ピーク時(7時半～8時半)に 到着する方が2～3%減少
交通量	国道13号信夫山トラカン(上り) の交通量が前月比4%減	国道13号信夫山トラカン(上り) の交通量が前月比1%減
混雑緩和(11箇所)	速度向上が8箇所	速度向上が4箇所
環境改善	—	CO2排出量を180kg/日削減

■ 取り組みに必要なもの
公共交通の利便性向上(増便、路線の見直し等) と回答した割合： 29%⇒45%

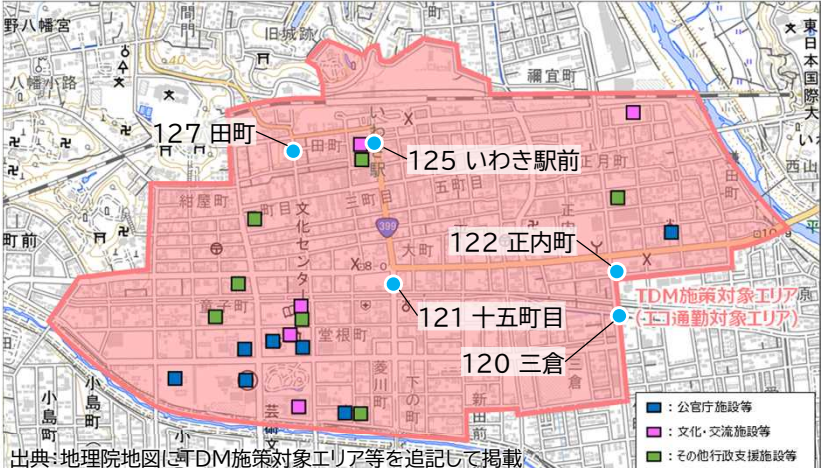


エコ通勤の広報により交通の分散等一定の効果を確認したが、公共交通機関の利便性向上を求める意見が多かったため、エコ通勤は今年度で終了し、今後は福島市中心部におけるハード対策の検討を行う。

(2)TDM施策の取組概要・広報状況

- いわき市平地区中心部を「TDM施策対象エリア(エコ通勤対象エリア)」と位置づけ、令和6年10月の平日を実施期間(最終週を強化日)として「エコ通勤(公共交通の利用促進、徒歩・自転車通勤の推奨、時差出勤)」を実施。
- エコ通勤の取組を知ることができるよう、チラシや広報誌、SNSによる周知や横断幕等を実施して積極的な参加を促した。

▼TDM施策対象エリア(エコ通勤対象エリア)



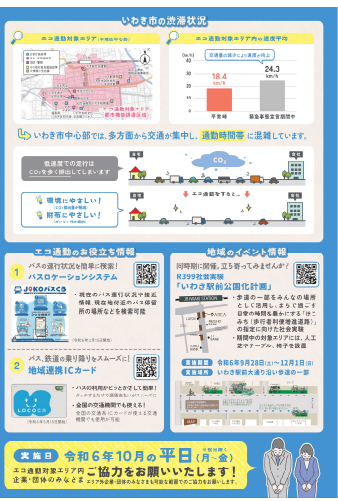
▼エコ通勤の取組内容・期待出来る効果・実施期間

取組内容	期待出来る効果	実施期間
公共交通(鉄道・バス)利用の促進	・渋滞緩和 ・CO2削減	R6.10平日 強化日:10/28(月)~31(木)
徒歩・自転車通勤の促進		
時差出勤		

▼広報実施状況

	方法
ラジオ広報	ラジオ福島、エフエムふくしま、いわきFMによる周知
HP	関係機関、協力事業所のHPにチラシ等を掲載
チラシ	チラシを作成し、平地区中心部の市役所や関係企業等へ配布
ポスター	行政機関、駅などの交通拠点、平地区中心部企業等に掲示
広報誌	いわき商工会議所会報、広報いわきへの記事掲載
SNS	いわき市公式Facebook・X、磐城国道事務所公式Facebook・Xによる周知
横断幕	歩道橋に横断幕を設置

▼広報チラシ



▼いわき商工会議所会報



▼広報いわき



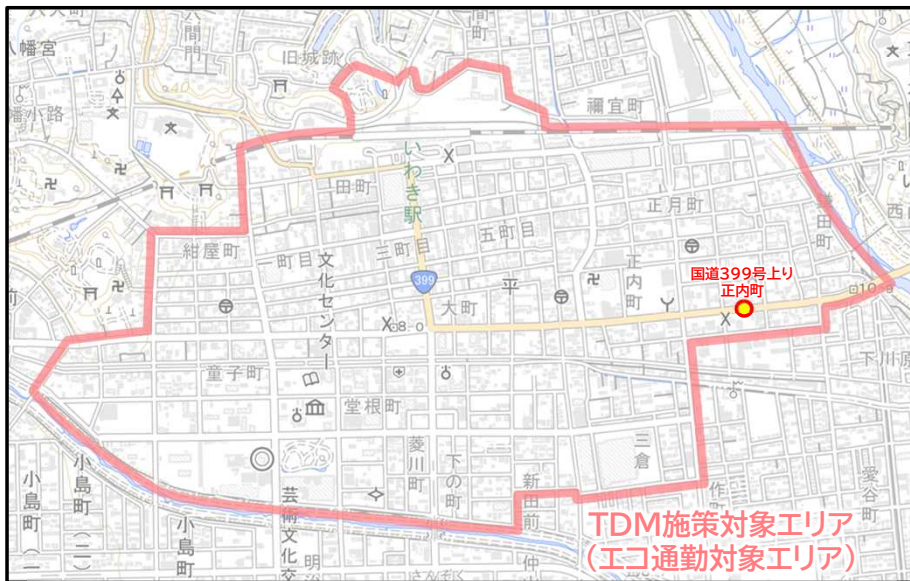
▼横断幕設置状況



(3)【交通量の変化】断面交通量・進行方向別交通量

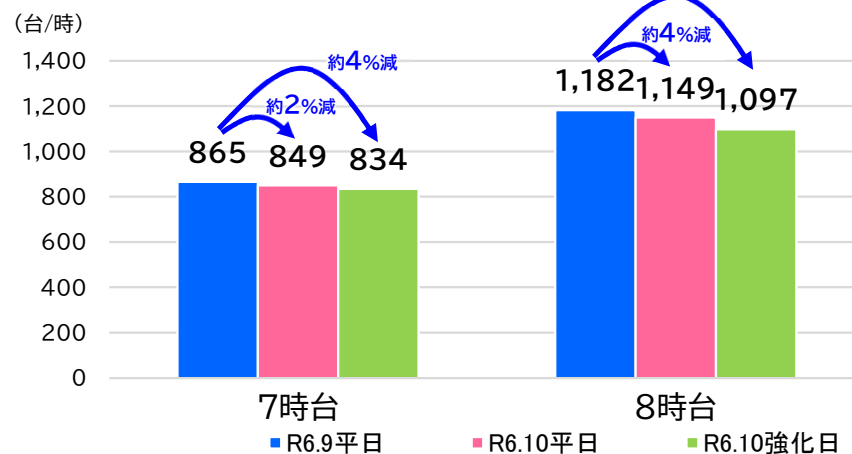
- 国道399号上り 正内町の地点におけるエコ通勤実施期間の交通量は、前月の平常時と比べて7時台で約2%、8時台で約4%減少。強化日では7時台で約4%、8時台で約7%減少。
- 15分単位での交通量を比較すると、8時台の交通量が前月の平常時と比べて変化が大きくなっている。
- 時差出勤や交通手段の転換により、交通量が変化したと推測される。

▼断面交通量観測箇所



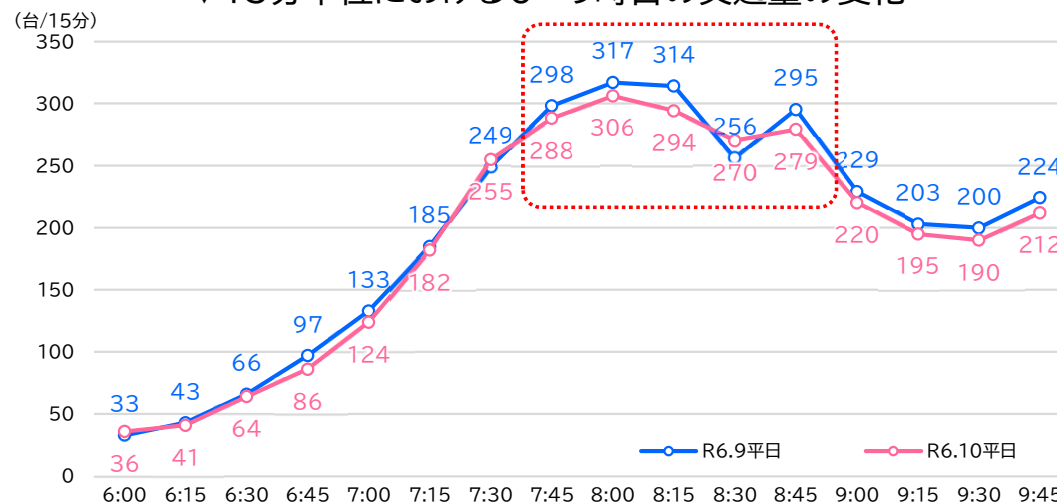
出典：地理院地図にTDM施策対象エリア等を追記して掲載

▼7～8時台の交通量の変化



出典：「断面交通量情報」(公益財団法人日本道路交通情報センター(<https://www.jartic.or.jp/service/opendata/>))を加工して作成
※R6.10強化日:R6.10/28(月)～10/31(木)

▼15分単位における6～9時台の交通量の変化

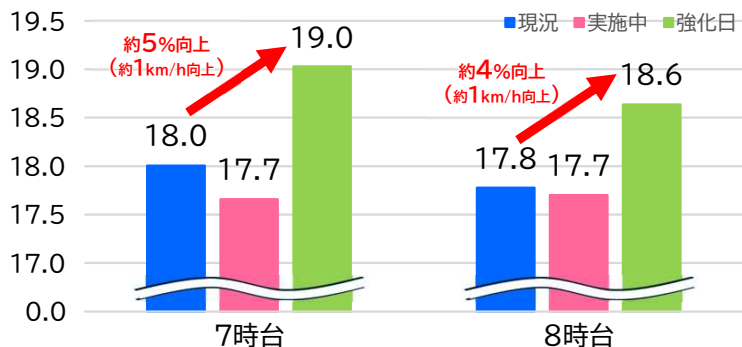


出典：「断面交通量情報」(公益財団法人日本道路交通情報センター(<https://www.jartic.or.jp/service/opendata/>))を加工して作成

(4)【旅行速度の変化】対象エリア内の旅行速度・交差点流入方向別旅行速度

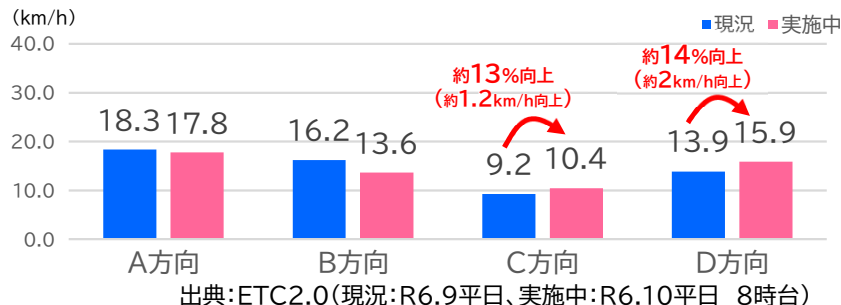
- エコ通勤対象エリア内の旅行速度平均は、エコ通勤実施中が約18km/hと速度向上は見られなかったが、強化日は約19km/hと約4～5%速度向上していた。
- 一方、交差点流入方向別でみると、正内町交差点、梅本橋南側付近交差点ではC・D方向で旅行速度が向上していた。

▼エコ通勤対象エリア平均旅行速度



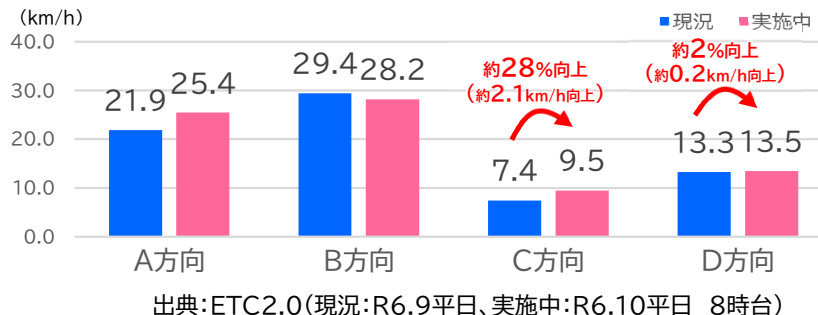
出典:ETC2.0(現況:R6.9平日、実施中:R6.10平日、強化日:R6.10/28(月)~10/31(木))

▼正内町交差点の流入方向別旅行速度(8時台)



出典:ETC2.0(現況:R6.9平日、実施中:R6.10平日 8時台)

▼梅本橋南側付近交差点の流入方向別旅行速度(8時台)



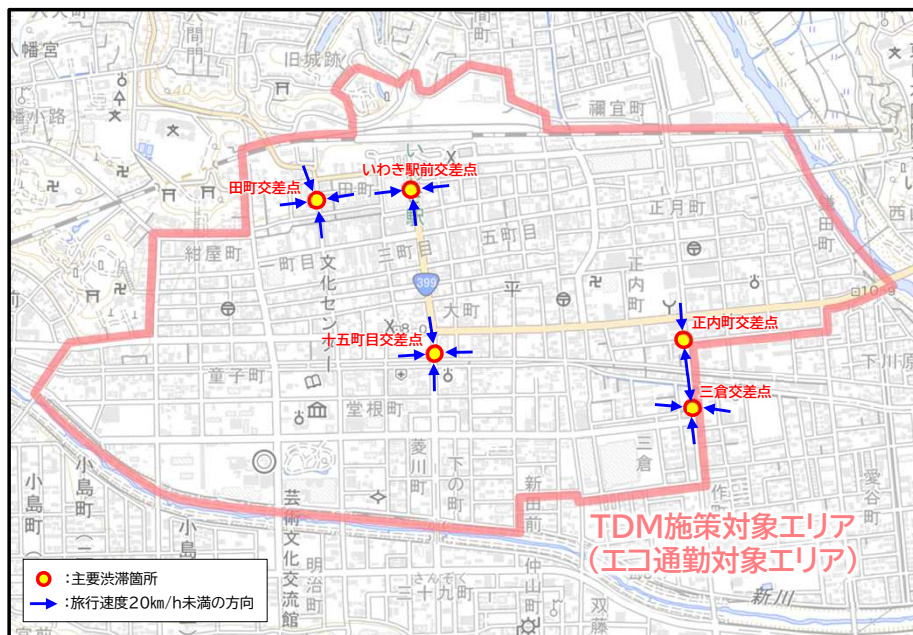
出典:ETC2.0(現況:R6.9平日、実施中:R6.10平日 8時台)

▼交差点進行方向別旅行速度の分析対象交差点



出典:地理院地図にTDM施策対象エリア等を追記して掲載

▼エコ通勤対象エリアの主要渋滞箇所における20km/h未満の方向(8時台)

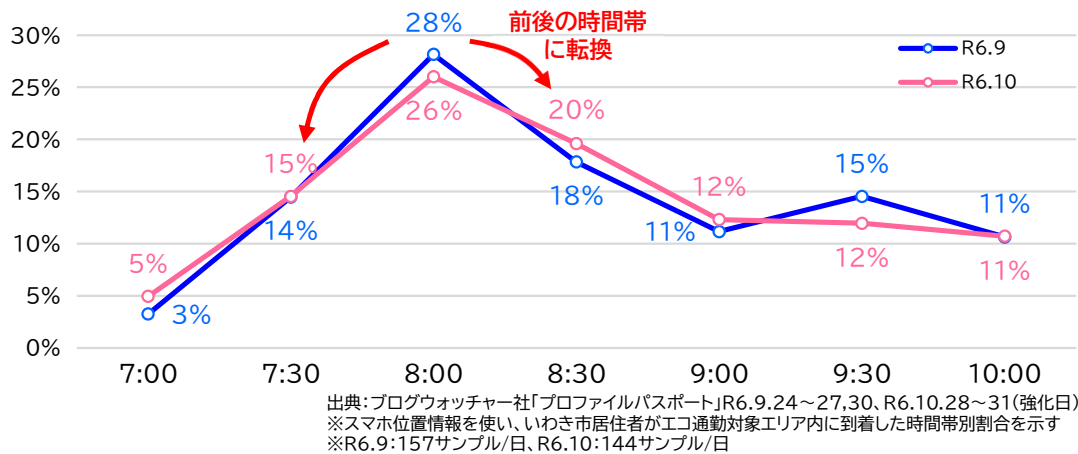


出典:ETC2.0(実施中:R6.10平日 8時台)
地理院地図にTDM施策対象エリア等を追記して掲載

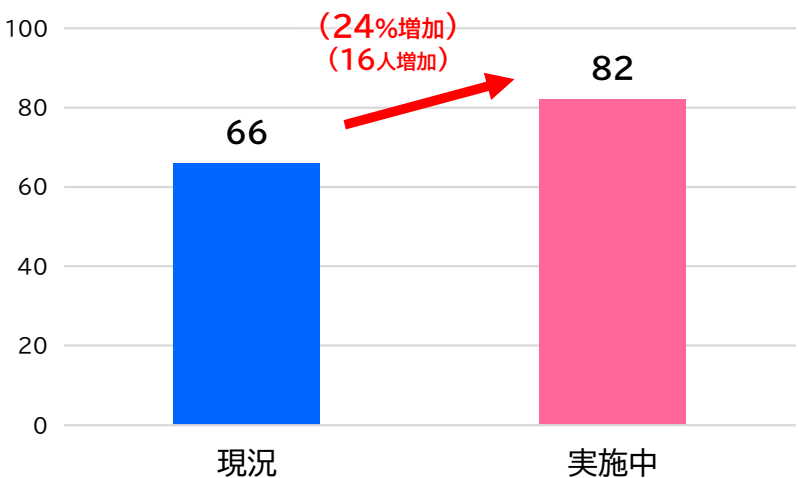
(5)【人流の変化】通勤先への到着時間・バス停降車客数

- エコ通勤エリアを目的地とする移動者について、8:00の到着率が前月に比べて2%減少し、前後の時間帯に分散している。時差出勤の効果を確認。
- 小名浜→医療センター→いわき駅前のバス路線において、エコ通勤対象エリア内バス停の降車客数は増加しており、バス通勤へ転換したと考えられる。

▼エコ通勤強化日のエコ通勤エリアへの時間帯別到着率

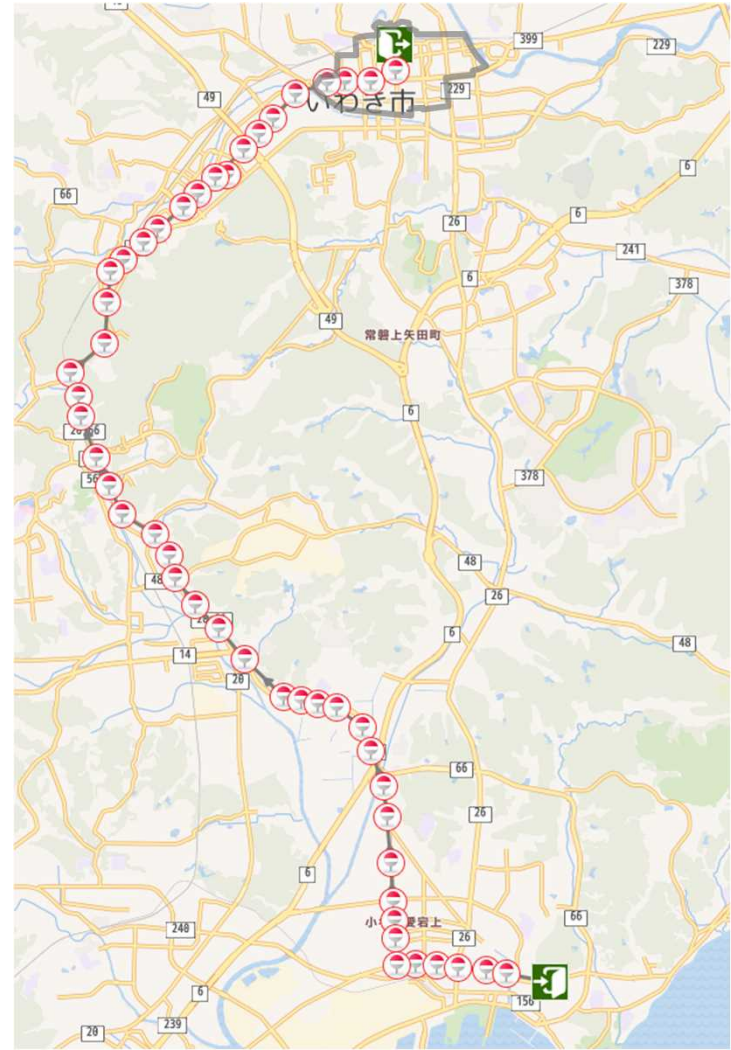


▼バス路線におけるエコ通勤対象エリア内バス停降車客数の合計 (小名浜→医療センター→いわき駅前)



出典：新常磐交通より受領
 現況：R6.9.24～27、実施中：R6.10.28～31(強化日)
 ※7、8時時台にいわき駅前バス停に到着する便の合計

▼小名浜→医療センター→いわき駅前のバス路線図

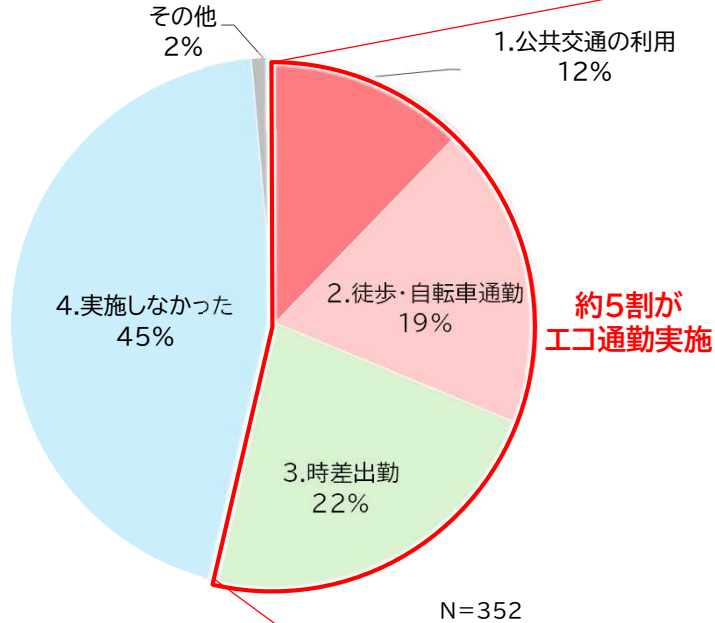


出典：新常磐交通株式会社HP

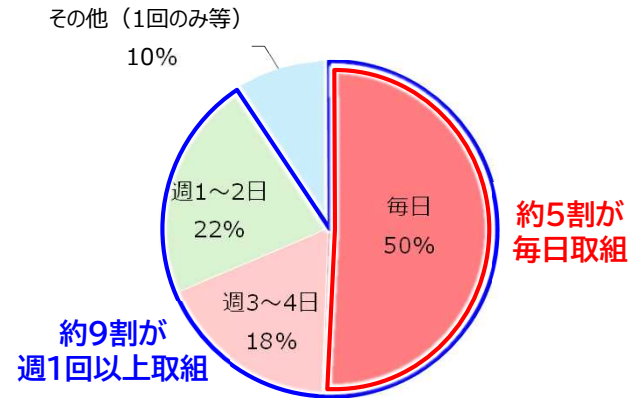
(6)【参加状況】エコ通勤の参加率・渋滞状況の変化

- 事後アンケート調査は352件の回答があり、そのうち約5割がエコ通勤を実施していた。
- エコ通勤に取り組んだ人の約5割が毎日実施し、約9割が週1回以上が取り組んでいた。
- エコ通勤時の渋滞状況の変化として、約3割が普段より渋滞していなかったと回答。

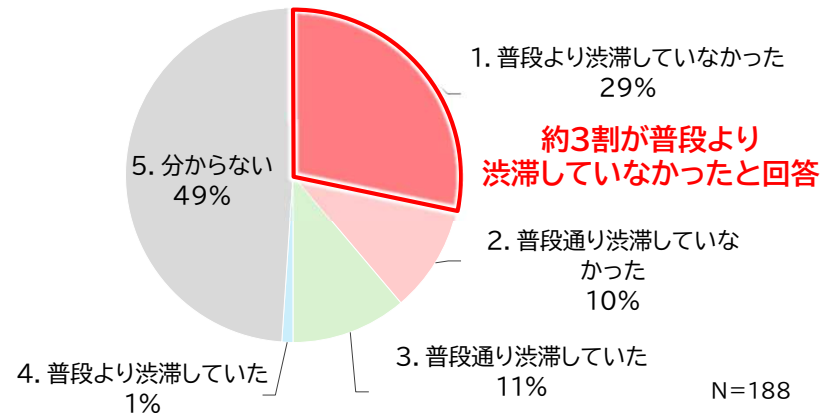
▼エコ通勤の実施状況



▼エコ通勤の取り組み頻度



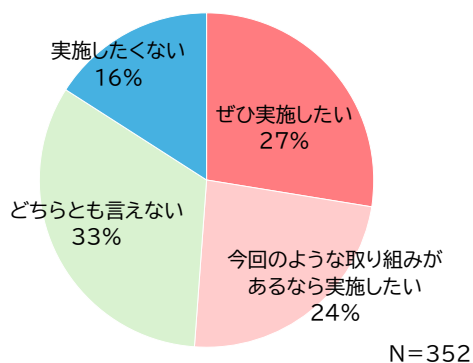
▼エコ通勤時の渋滞状況の変化(エコ通勤実施者のみ)



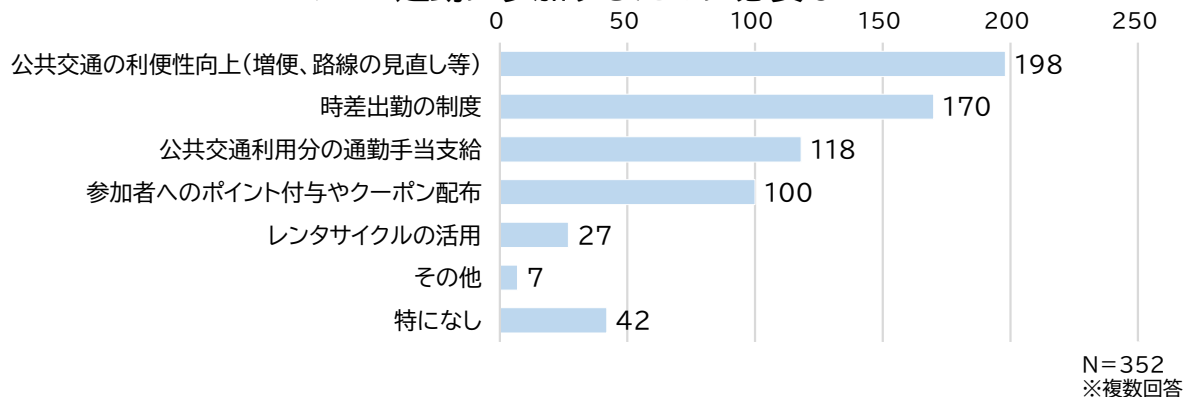
(6)【参加状況】今後のエコ通勤への取り組み

- 今後のエコ通勤の実施意向として約5割が実施したいとの意向があり、エコ通勤に参加するためには公共交通の利便性向上が多く挙げられている。
- 公共交通の利用環境として、約5割が利用できない環境にある。その理由として「始業・終業時間帯に間に合わない」や「利用可能な路線が無い」との意見が挙げられた。
- 広報活動として、チラシ・ポスターを見たことがある人が多く、次いで横断幕となった。

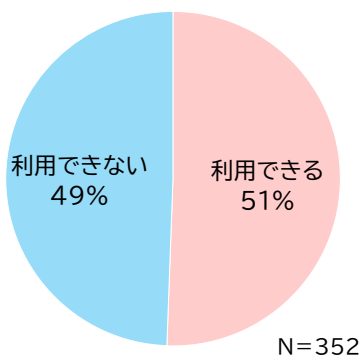
▼エコ通勤の実施意向



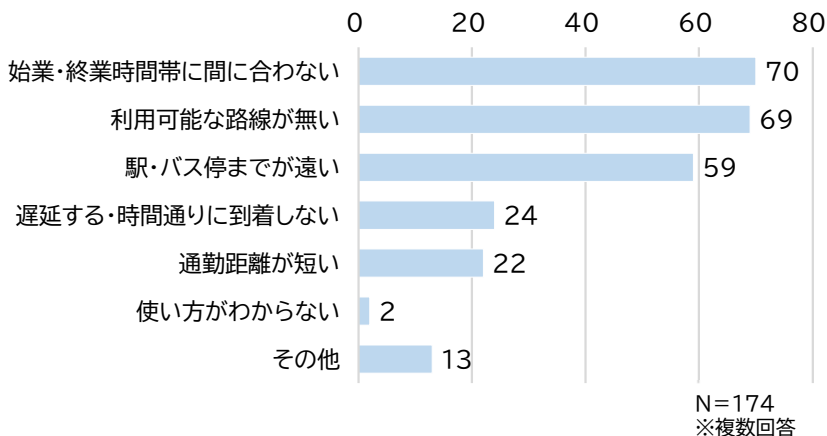
▼エコ通勤に参加するために必要なこと



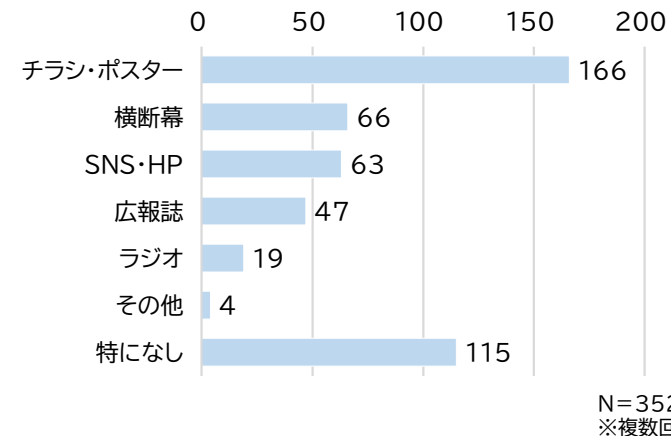
▼公共交通の利用環境



▼公共交通を利用できない理由



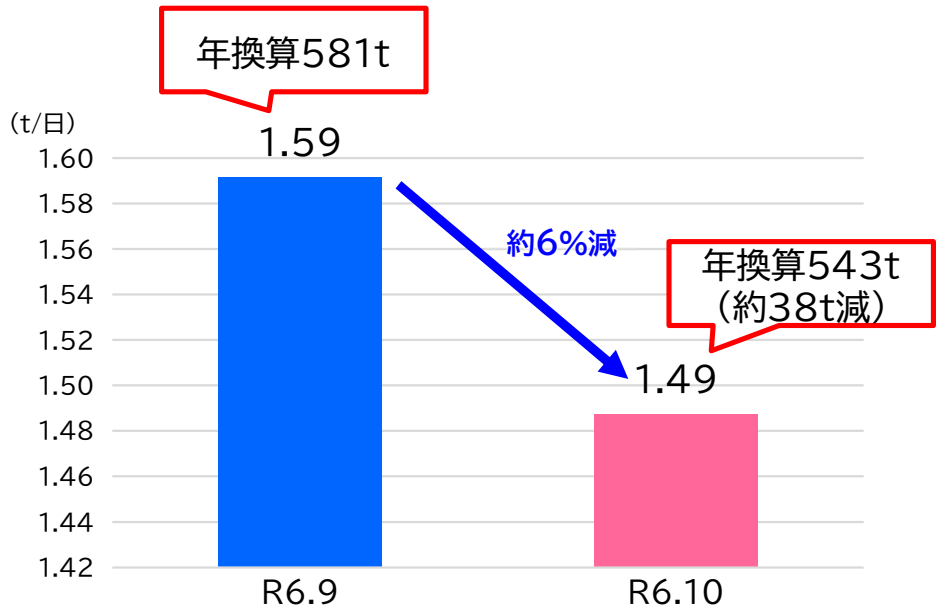
▼広報で見たことがあるもの



(7)【環境負荷の変化】CO2排出量

- 「エコ通勤」実施期間の1日当たりの朝8時台のCO2排出量は、実施前と比べて約6%減少。
- この効果が1年継続すると、一般家庭約11世帯のCO2排出量、森林約4.3haのCO2吸収量に相当。

▼平日8時台のいわき市平地区中心部のCO2排出量



出典:ETC2.0(現況:R6.9平日、実施中:R6.10平日)、R3センサス時間帯別交通量
 ※8時台データを集計
 ※交通量:エコ通勤対象エリア内にある県警トラカンの加重平均増減率(R6.9平日/R6.10平日)をR3センサス時間帯別交通量に乗じて算出
 ※CO2排出量:速度に応じたCO2排出原単位に、走行台キロを乗じて算出
 ※走行台キロ:交通量に区間距離を乗じて算出

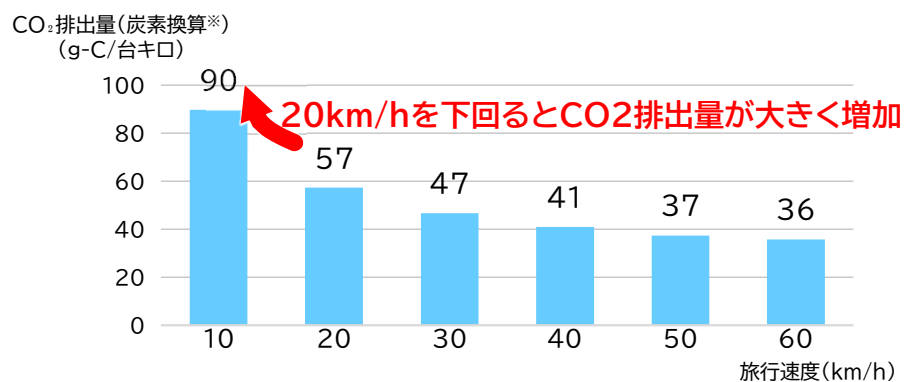
▼エコ通勤によるCO2削減量の換算

	CO2	原単位	換算値
家庭からの排出量	38t	3.46t-Co2/世帯・年	約11世帯
森林の吸収量	38t	8.8t/ha	約4.3ha※

※ヨークいわきスタジアムは約4.2ha

出典:家庭からの排出量…家庭部門のCO2排出実態統計調査(R5速報値)より、1世帯当たり排出量の東北地方平均を使用
 森林の吸収量…林野庁HPより、36~40年生のスギ人工林1ha当たりのCO2吸収量を使用
 ※ヨークいわきスタジアムの面積はいわき市HPより

▼旅行速度とCO2の関係



出典:国土技術政策総合研究所資料 第671号「道路環境影響評価等に用いる自動車排出係数の算定根拠(平成22年度版)」
 ※小型車の排出原単位を炭素換算して算出

(8) 今後の方針

- 令和6年度の取組みにより、一定の効果が発現していたことを確認。
- 一部の指標では目標を達成したものの、渋滞の解消には実施時期の見直しを含めた、来年度以降の取組み実施について検討が必要。

▼「エコ通勤」の効果

観点	効果	今後
交通量	前月比4%減	一般の方の協力を得てこの取組みを浸透させていくためには、来年度以降の継続実施が必要
旅行速度	エコ通勤対象エリア内で強化日は約4~5%速度が向上 正内町交差点、梅本橋南側付近交差点で速度向上	
人流	ピーク時(7時半~8時)に到着する方が2%減少	
バス利用	エコ通勤対象エリア内バス停利用者が増加	
参加状況	約5割が実施	
環境負荷	CO2排出量を0.1t/日削減 (年換算38t:一般家庭11世帯分に相当)	

TDM施策の目標

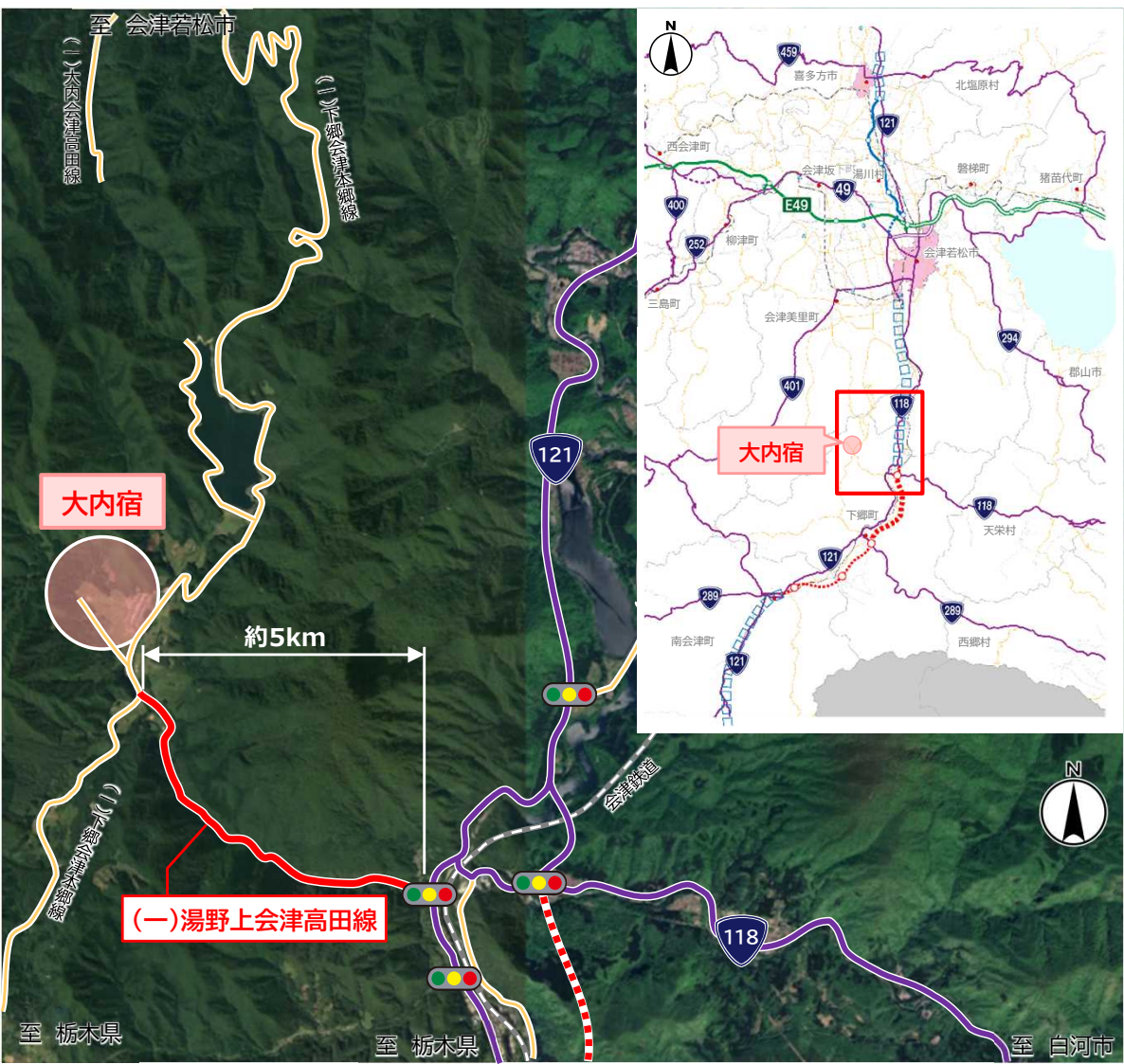
- ① 主要渋滞箇所(エリア内5箇所)におけるピーク時の旅行速度を20km/h以上に向上させる【未達成】
- ② CO2排出量削減による都市環境の改善を行う【エコ通勤の取組を継続することで達成】

< 来年度の取組み実施方針 >

- 取組みにより、交通状況の改善は確認できていることから、次年度以降も取組みを継続。
- 取組みの効果をより発現させるための工夫、協力いただける方を増やすための広報等の検討を引き続き行う。

- 国土交通省では、『WISENET2050・政策集』に基づき、サービスレベルをデータで評価する取り組み(見える化)を行い、令和6年ゴールデンウィークの一般道路の交通状況を公開。
- 平常時・平日と比べて特に混雑が顕著であるエリアとして全国で80箇所を特定し、東北管内7箇所のうち、福島県では大内宿にアクセスする(一)湯野上会津高田線が該当。
- 大内宿は、福島県を代表する観光地であり、令和6年のゴールデンウィークには、コロナ禍以降最多の観光入込客数を記録。

渋滞エリアの概要



大内宿について

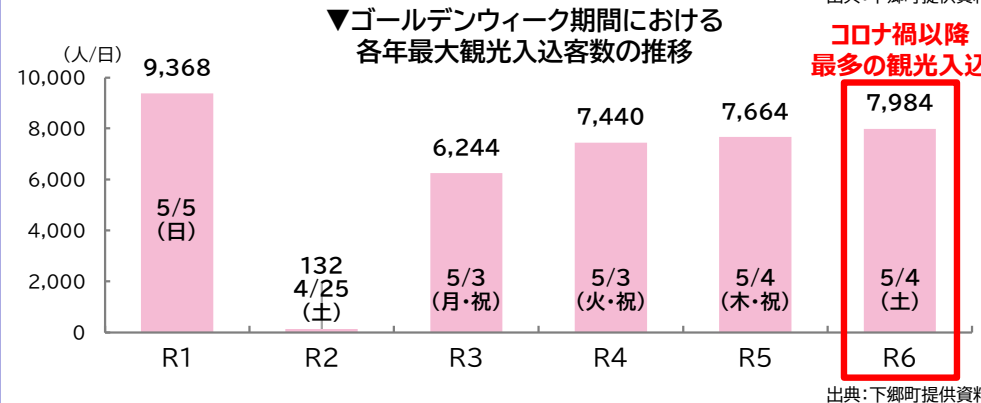
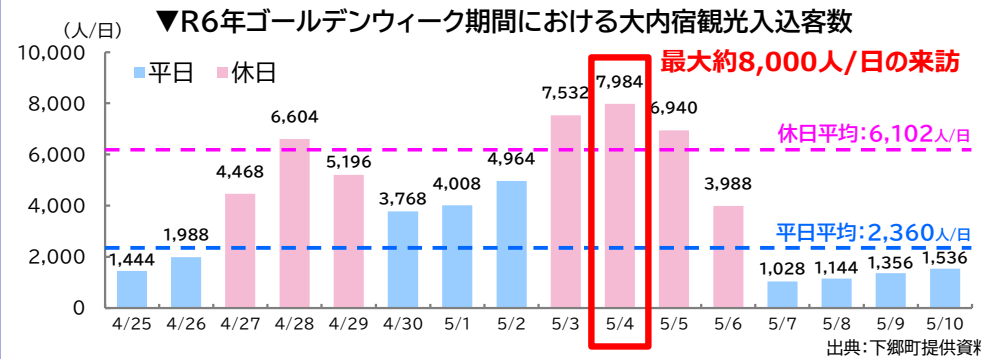
大内宿について

- ・大内宿は、江戸時代に会津若松市と日光今市を結ぶ重要な道の宿場町として栄え、現在も江戸時代の面影そのままに茅葺屋根の民家が街道沿いに立ち並んでいます。
- ・国の重要伝統的建造物群保存地区に選ばれ福島県を代表する観光地となっています。



画像出典：ふくしまの旅フォトライブラリ

観光入込客数

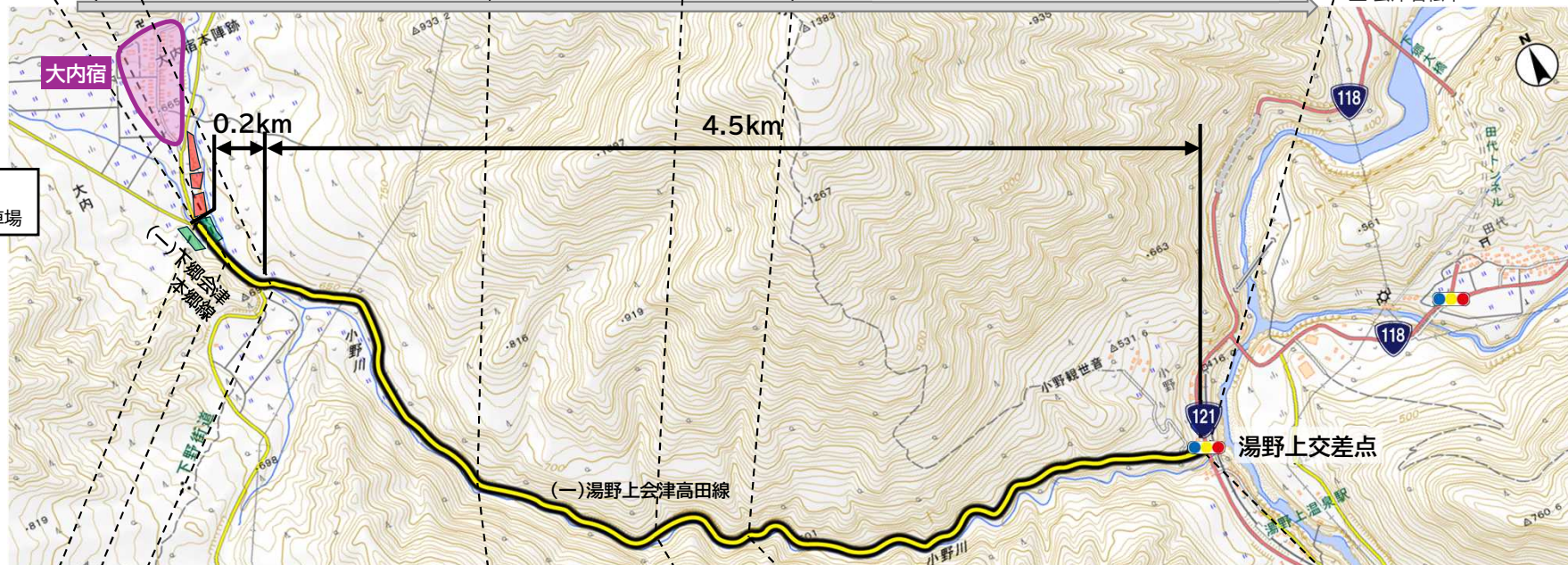
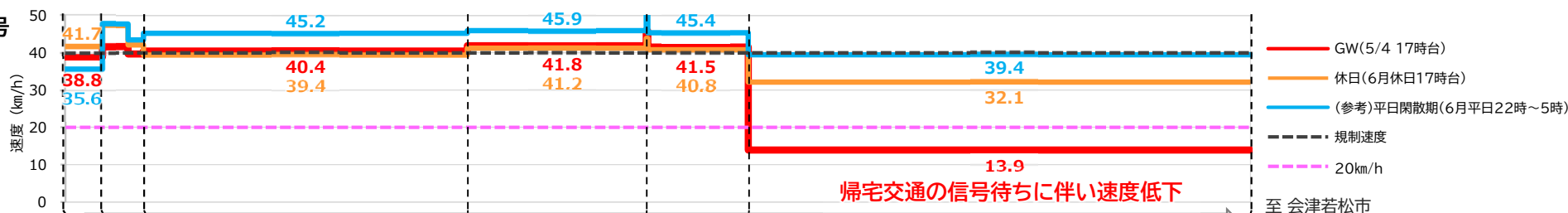


- (一)湯野上会津高田線は、通常の休日であれば30km/h以上の速度で走行可能である。
- ゴールデンウィークには、大内宿駐車場付近を先頭に国道121号に接続する約5kmの区間で、激しい速度低下が発生。

(一)湯野上会津高田線の旅行速度

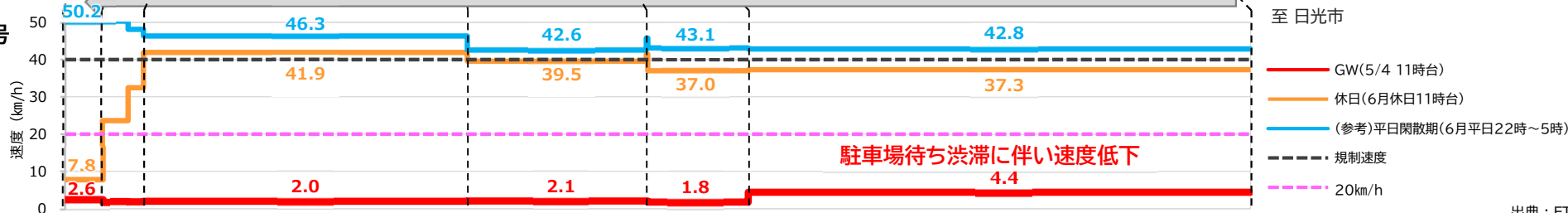
大内宿→国道121号
(17時台※)

※GW期間に最も速度低下が
起こる時間帯



大内宿←国道121号
(11時台※)

※GW期間に最も速度低下が
起こる時間帯



- 国道118号・121号は、通常の休日であれば、20km/h以上の速度で走行可能である。
- ゴールデンウィークは、大内宿にアクセスする湯野上交差点付近で速度低下が発生している。

国道118号・121号の旅行速度

下郷町→会津若松市
(13時台※)

※GW期間に最も速度低下が起る時間帯

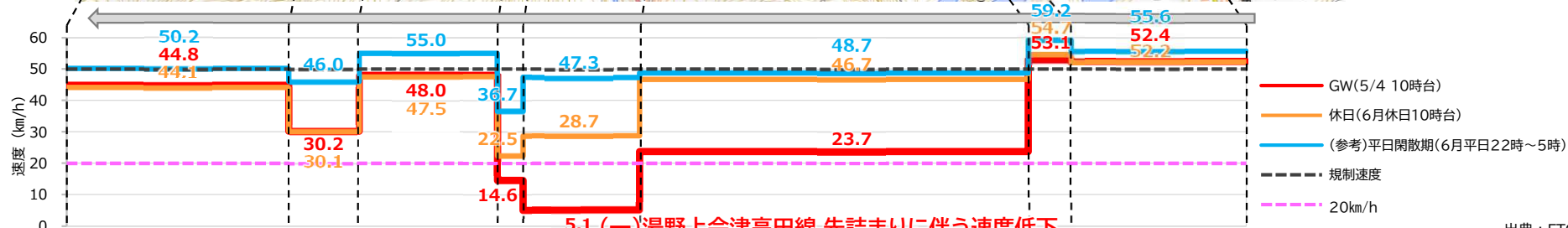


(一)湯野上会津高田線 先詰まりに伴う速度低下



下郷町←会津若松市
(10時台※)

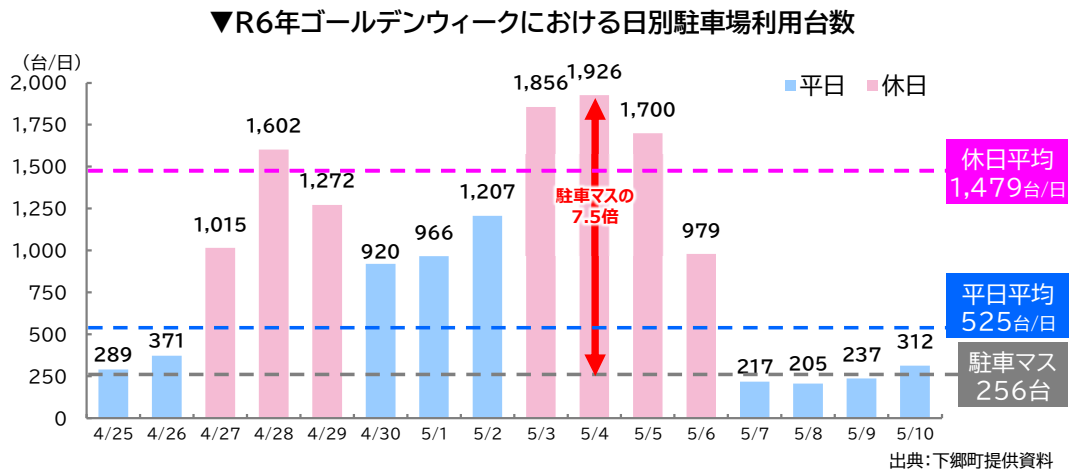
※GW期間に最も速度低下が起る時間帯



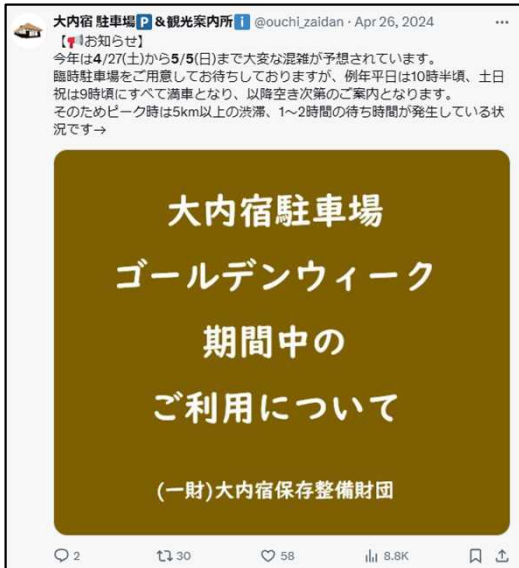
5.1 (一)湯野上会津高田線 先詰まりに伴う速度低下

- 大内宿の駐車場には256台の駐車マスがあるが、ゴールデンウィークの休日は1日平均約1,500台/日の車両が駐車。
- 駐車場が満車になってしまうと、駐車場待ち車両が県道に滞留することで渋滞が発生し、国道118号・121号にも影響。
- 今後の方針として、現在事業中の国道121号湯野上交差点改良や会津縦貫南道路(湯野上バイパス)の開通により、大内宿へのアクセス交通と通過交通が分離されることから、これらの事業の整備推進を図るものとする。

渋滞要因

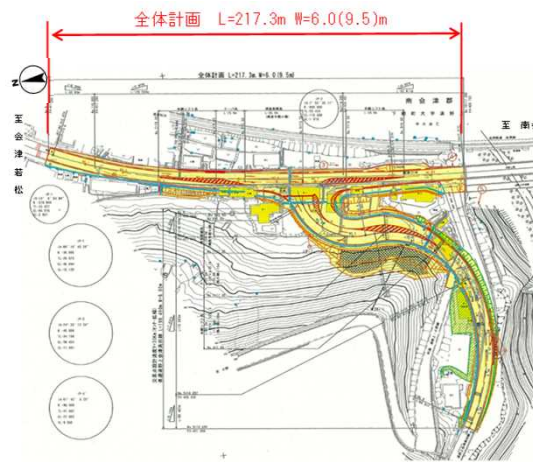


▼ゴールデンウィーク期間中の駐車場状況の情報発信(大内宿)



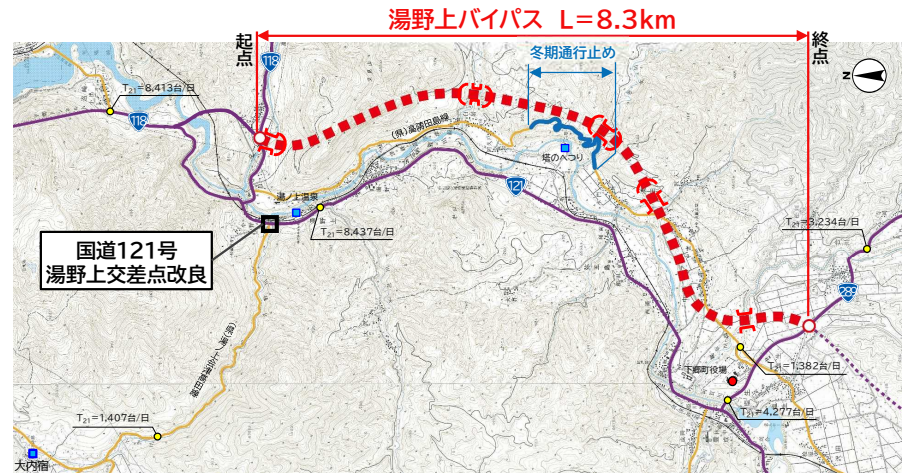
今後の方針(ハード対策)

▼国道121号湯野上交差点改良



- ・大内宿にアクセスする湯野上交差点に右折レーンを設置
- ・大内宿にアクセスする右左折交通と直進交通が分離される

▼会津縦貫南道路(湯野上バイパス)の整備



- ・湯野上バイパスの整備により観光地へのアクセス性が向上
- ・大内宿アクセス交通等の地域発着交通と地域通過交通が分離される

6. 観光渋滞の分析結果:大内宿における観光渋滞

- 下郷町では、『大内宿周辺混雑予想』としてホームページ上で混雑予想カレンダーを公表し、来訪日の分散を促している。
- 福島県では、大内宿駐車場周辺のライブカメラ画像をインターネットで公開し、混雑状況を確認することができる。
- 広田タクシーでは、湯野上温泉駅～大内宿を往復するバスを運行。GW等の混雑時には、混雑を避けたルートを行行している。
- ソフト対策として、現在実施している取組の周知拡大等が必要。

今後の方針(ソフト対策)

▼混雑予想カレンダー(下郷町)

2024年 大内宿周辺混雑予想

 激しい混雑が予想される日
 混雑が予想される日

4月							9月						
日	月	火	水	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土
	1	2	3	4	5	6	1	2	3	4	5	6	7
7	8	9	10	11	12	13	8	9	10	11	12	13	14
14	15	16	17	18	19	20	15	16	17	18	19	20	21
21	22	23	24	25	26	27	22	23	24	25	26	27	28
28	29	30					29	30					

5月							10月						
日	月	火	水	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土
			1	2	3	4	1	2	3	4	5	6	7
5	6	7	8	9	10	11	8	9	10	11	12	13	14
12	13	14	15	16	17	18	15	16	17	18	19	20	21
19	20	21	22	23	24	25	22	23	24	25	26	27	28
26	27	28	29	30	31		29	30	31				

▼大内宿駐車場周辺ライブカメラ画像の公開(福島県)



▼湯野上温泉駅～大内宿のバス運行(広田タクシー)

※前日までご予約のお客さまが優先となります。
満席の場合は次の便となります。

バスのご予約・お問合せ
広田タクシー：0242-75-2321



※写真はイメージです。

猿遊号バス時刻表

(2025年3月中旬を予定)

2024年12月1日～2025年会津鉄道ダイヤ改正まで

行き時刻

猿遊号バス時刻	乗降場所	大内宿行					
		1便	2便	3便	4便	5便	6便
大内宿行	湯野上温泉駅 発	9:45	10:30	11:30	12:15	13:35	14:54
	大内宿入口 着	10:05	10:50	11:50	12:35	13:55	15:12

帰り時刻

猿遊号バス時刻	乗降場所	湯野上温泉駅行					
		1便	2便	3便	4便	5便	6便
湯野上温泉駅行	大内宿入口 発	10:05	10:50	11:50	12:35	13:55	15:12
	湯野上温泉駅 着	10:25	11:10	12:10	12:55	14:15	15:32

※注意事項 バスのみご利用の際にはバス車内にてお買い求めください。
(バスフリー乗車券 大人1,100円 小児500円)

バスの運行についてのご予約・お問合せ (資)広田タクシー 0242-75-2321

7. 主要渋滞箇所解除ルールの見直し

解除ルールの見直しに向けた検討の流れ

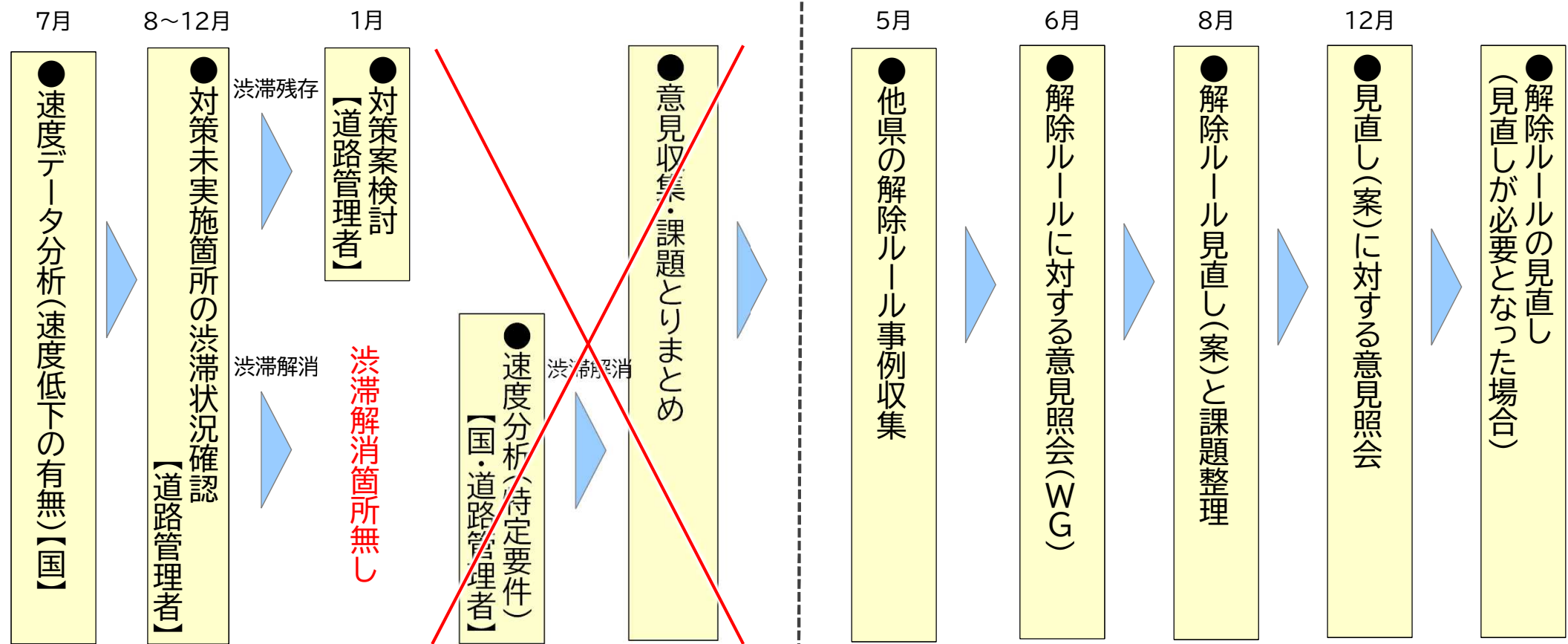
- 昨年度、対策未実施箇所の渋滞状況確認を行った結果、**対策未実施で渋滞が解消している箇所は確認出来なかった。**
- 今年度、他県の解除ルール事例を踏まえて解除ルールに対する意見照会、見直し(案)及び課題の整理を行い、解除ルールの見直しの可否の検討を行った。

(令和5年度)

(令和6年度以降)

●対策未実施箇所の渋滞状況確認

●解除ルール見直しの可否検討



【】:担当

7. 主要渋滞箇所解除ルールの見直し

(1) 他県と福島県における解除ルールの相違点

- 解除検討箇所の前提条件として、**事業実施(完了)**を必須としていない事例がある。
- データ検証において、特定要件クリア以外の条件(**速度向上、現地状況のみ**)が**設定**されている事例がある。
- 速度向上が見込めない箇所(方向)**をモニタリング対象から**除外(又は解除)**している事例がある。

【福島県渋滞対策協議会の解除ルール】

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〕

解除候補箇所の選定

〔事業完了、一部開通区間により状況変化が
※1 生じた箇所が対象〕

※1:他県では対策未実施や周辺環境の変化が有った箇所も含めている事例あり

詳細分析(詳細なデータ分析、現地確認)

分析1 <速度が主要渋滞箇所**特定時の条件(20km/h以上等)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> ※2 ※3

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

※2:他県では走行速度の向上や現地状況のみで解除可能と判断している事例あり

※3:他県では道路構造や速度規制等により速度向上が見込めない箇所をモニタリング対象から除外(又は解除)とする事例あり

解除

継続

(5)「主要渋滞箇所の解除ルール見直し(案)」

- 2回目の意見照会結果を踏まえた対応方針①～③を現行の解除ルールに反映し、解除ルール見直し(案)を作成。
- 変更点は、①対策未実施でも解除できるルールとすること、②意見照会を追加すること、③速度向上が見込めない方向は分析1の対象外とすることの3点。

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

~~解除候補箇所の選定~~
 事業完了、一部開通により状況変化が生じた箇所が対象

対応方針①:対策未実施でも解除可能

詳細分析 (詳細なデータ分析、現地確認)

分析1 <速度が主要渋滞箇所特定時の条件(20km/h以上等)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>

<関係者への意見照会>

分析1、2及び意見照会により、主要渋滞箇所の解除の可否を決定

対応方針②:関係する渋対協構成員へ意見照会

対応方針③:速度向上が見込めない方向は分析1の対象外とする

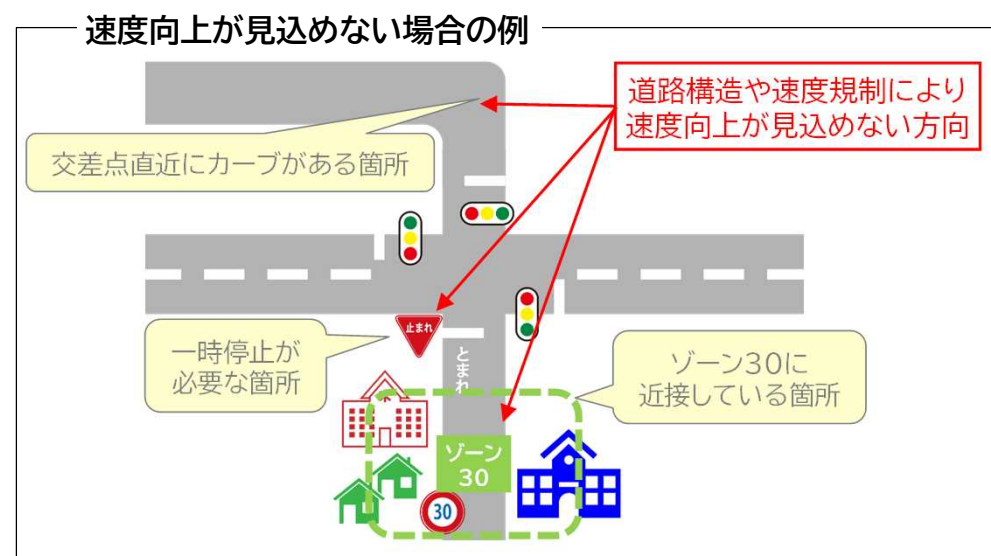
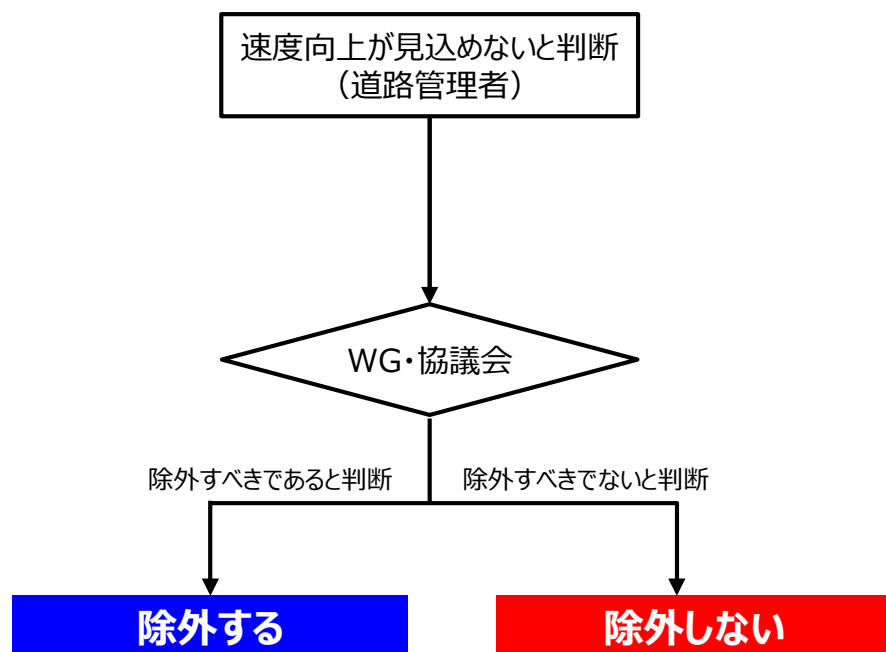
解除

継続

(5) 主要渋滞箇所の解除ルール見直し(案)

- 対応方針③は、道路管理者が速度向上が見込めないと判断した箇所(方向)について、WG・協議会で「除外すべきである」と判断された場合に主要渋滞箇所の判定対象から除外する。
- 除外後は、見直し後の解除ルールに基づいて判定を行う。

対応方針③モニタリング対象外とするためのルール



7. 主要渋滞箇所解除ルールの見直し

(6) 意見照会結果を踏まえた解除ルールの見直しに向けた検討の流れ

- 今年度は、解除ルールについて対応方針①～③の見直しを実施。
- 次年度以降、対応方針④解除基準の一律化に向けた検討を行う予定。

対応方針

- ①対策未実施でも解除できるルールの設定
⇒対策未実施でも解除可能なルールへ見直し
- ②解除の判断における地域や道路利用者の意見の確認
⇒関係する渋対協構成員へ意見照会を行う
- ③道路構造上や速度制限により速度向上が見込めない箇所(方向)の除外
⇒道路構造や速度制限により、速度向上が見込めない箇所(方向)を除外
- ④解除基準の一律化
⇒継続検討(R7以降実施)

8. 災害時の交通マネジメント

(1) 災害時の交通マネジメントに関する近年の動向

- 平成30年7月豪雨で設立された「広島・呉・東広島都市圏災害時交通マネジメント検討会」を契機に、各地で災害時交通マネジメント検討会が設立されている。
- 令和6年1月に発生した能登半島地震においても災害時交通マネジメント検討会が設立された。

【災害時交通マネジメント検討会設立の目的】

- ・災害、事故等の発生時、道路被害による通行止めの影響を最小限に留めるため、道路管理者や交通事業者、学識経験者等が連携し、被災状況や交通状況等についての情報を共有するとともに、渋滞緩和を図るための交通マネジメント施策の包括的な検討・調整を行う場として設置

(2) 今後のスケジュール(予定)

～R7.3 福島県と調整



～R7.10 災害時交通マネジメント検討会の立ち上げ



R7.10 福島県地域防災計画の意見照会時に申請



R8 福島県地域防災計画へ掲載

(3) 規約・メンバー(案)

- 規約(案)・構成メンバー(案)を作成。
- 今後、内容・地域防災計画の位置づけ等について、関係機関と検討・調整(令和6年度～)

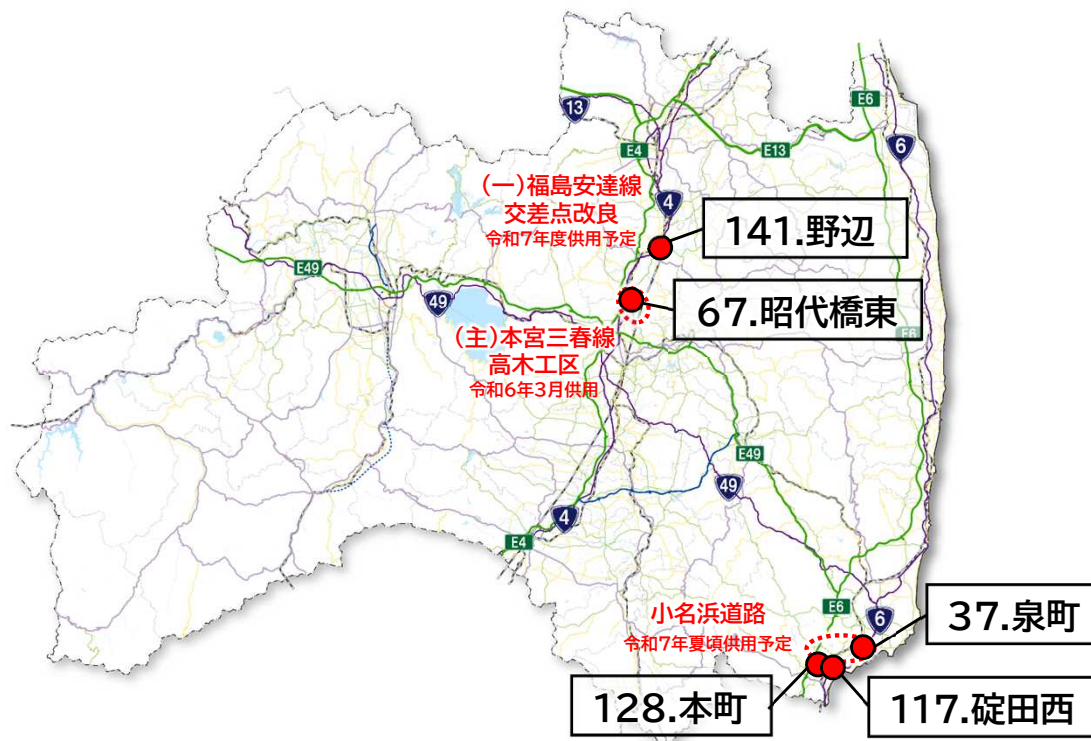
福島県災害時交通マネジメント検討会 規約(案)	
(名称)	第1条 本会は、「福島県災害時交通マネジメント検討会(以下、「検討会」という。)」と称する。
(目的)	第2条 検討会は、災害、事故等により幹線道路や鉄道が広範囲に被災し、長期間の交通ネットワーク途絶の恐れがある場合における緊急輸送の円滑化や幹線道路等の渋滞緩和を図るため、交通マネジメント及び交通需要マネジメントからなる交通マネジメント施策の包括的な施策の検討・調整等を行うことを目的とする。(所掌事務)
(組織)	第3条 検討会は次の事項について、検討及び調整、検証を行う。 1) 交通マネジメント施策の検討 2) 交通マネジメント施策の実施に係る関係機関との調整 3) 交通マネジメント施策の実施結果の検証 4) その他、必要な事項
(会長)	第4条 本検討会は、別紙に掲げる委員等により構成する。 また、必要に応じ、市町村、公共交通事業者等の関係者の出席を求めることができるものとする。
(事務局)	第5条 検討会には会長を置く。 1) 会長は、東北地方整備局福島河川国道事務所長とする。 2) 会長は検討会を統括、招集する。 3) 会長は被災地域、被災規模に応じて、郡山国道事務所長又は磐城国道事務所長がその職務を代行することができるものとする。
(その他)	第6条 この規約に定めのない事項、疑義が生じた場合は検討会の承認を得て定めるものとする。

福島県災害時交通マネジメント検討会構成員(案)			
	所属	役割	備考
委員	東北地方整備局	道路部 道路計画第一課長	道路管理者
	東北地方整備局	道路部 道路計画第二課長	道路管理者
	東北地方整備局	道路部 道路管理課長	道路管理者
	東北地方整備局	福島河川国道事務所長	道路管理者
	東北地方整備局	郡山国道事務所長	道路管理者
	東北地方整備局	磐城国道事務所長	道路管理者
	東北運輸局	福島運輸支局 主席運輸企画専門官	公共交通機関
	福島県	土木部 道路管理課長	道路管理者
	福島県	生活環境部 生活交通課長	公共交通機関
	福島県警察本部	交通部 交通規制課長	交通管理者
	東日本高速道路(株) 東北支社	管理事業部 調査役	道路管理者
	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 交通管理課長	道路管理者
	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	道路管理者
	(公社)福島県バス協会	専務理事	公共交通機関
	(公社)福島県トラック協会	専務理事	関係機関
(公財)日本道路交通情報センター		関係機関	
アドバイザー	学識経験者		

その他、必要に応じて要請・参集する関係者(想定)

- 「昭代橋東交差点」は、今後冬期データを用いた効果検証を実施する。
- 「野辺交差点」、「泉町交差点」、「碓田西交差点」、「本町交差点」は、事業完了後に効果検証を実施する。

地区	事業完了時期	対策事業	対策箇所	効果検証	
				旅行速度分析	渋滞状況
県北	令和6年3月	(主)本宮三春線 高木工区	67.昭代橋東	令和6年度予定 (冬期データを用いて実施)	令和6年度予定 (冬期積雪時に実施)
	令和7年度	(一)福島安達線 交差点改良	141.野辺	令和7年度予定 (対策完了後に実施)	令和7年度予定 (対策完了後に実施)
いわき・相双	令和7年 夏頃	小名浜道路	37.泉町	令和7年度予定 (対策完了後に実施)	令和7年度予定 (対策完了後に実施)
			117.碓田西		
			128.本町		



- 今年度同様、来年度も年2回の地区WG・協議会開催を予定。
- 令和7年度第1回渋滞協では、福島県内の主要渋滞箇所・道路利用者会議要望箇所、TDM施策の実施方針、主要渋滞箇所の解除ルールの検討状況等について報告・協議を予定。

令和7年度の協議会実施方針

●協議会について

- ・来年度も年2回(第1回:6~7月、第2回:2~3月)の開催を予定

●令和7年度第1回渋滞協における報告・協議内容(案)

- ・主要渋滞箇所のモニタリングと解除検討結果の報告
- ・道路利用者会議要望箇所のモニタリング結果の報告
- ・TDM施策の実施方針(いわき・相双地区)の報告
- ・主要渋滞箇所の解除基準の一律化に向けた検討の経過報告