資料２

令和７年度

第３回
福島県渋滞対策連絡協議会
説明資料

令和８年３月１６日

目次

１．これまでの経緯 Ｐ２
２．主要渋滞箇所の確認 Ｐ４
３．対策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７年度のTDM施策の実施方針 Ｐ23
６．主要渋滞箇所解除ルールの見直しについて Ｐ33
７．今後の予定 Ｐ34

●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。
●主要渋滞箇所が集中する県内4地区（県北地区、県中・県南地区、会津地区、いわき・相双地区）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。今年度、福島県サービスレベル向上検討会を新設。

本日

福島県渋滞対策連絡協議会

福島県サービスレベル向上検討会	県北地区WG（2/18）	県中・県南地区WG（2/24）	会津地区WG（2/20）	いわき・相双地区WG（3/5）
【メンバー構成】 ＜有識者＞ ・学識経験者 2～3名 ＜道路管理者＞ ・東北地方整備局 ・福島河川国道 ・郡山国道 ・磐城国道 ＜地方公共団体＞ ・検討路線沿線の地方公共団体及び出先機関 ＜交通管理者＞ ・福島県警 ・沿線の警察署	【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	【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	【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	【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 ・楢葉町 ・富岡町 ・大熊町 ・双葉町 ・浪江町 ・新地町 ・東日本高速道路

●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
- ●道路利用者会議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

令和7年度
- ●「サービスレベル向上検討会」を新設

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：113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13箇所

主要渋滞箇所の速度変化をモニタリング

対策実施済み箇所	対策実施中箇所	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

渋滞解消

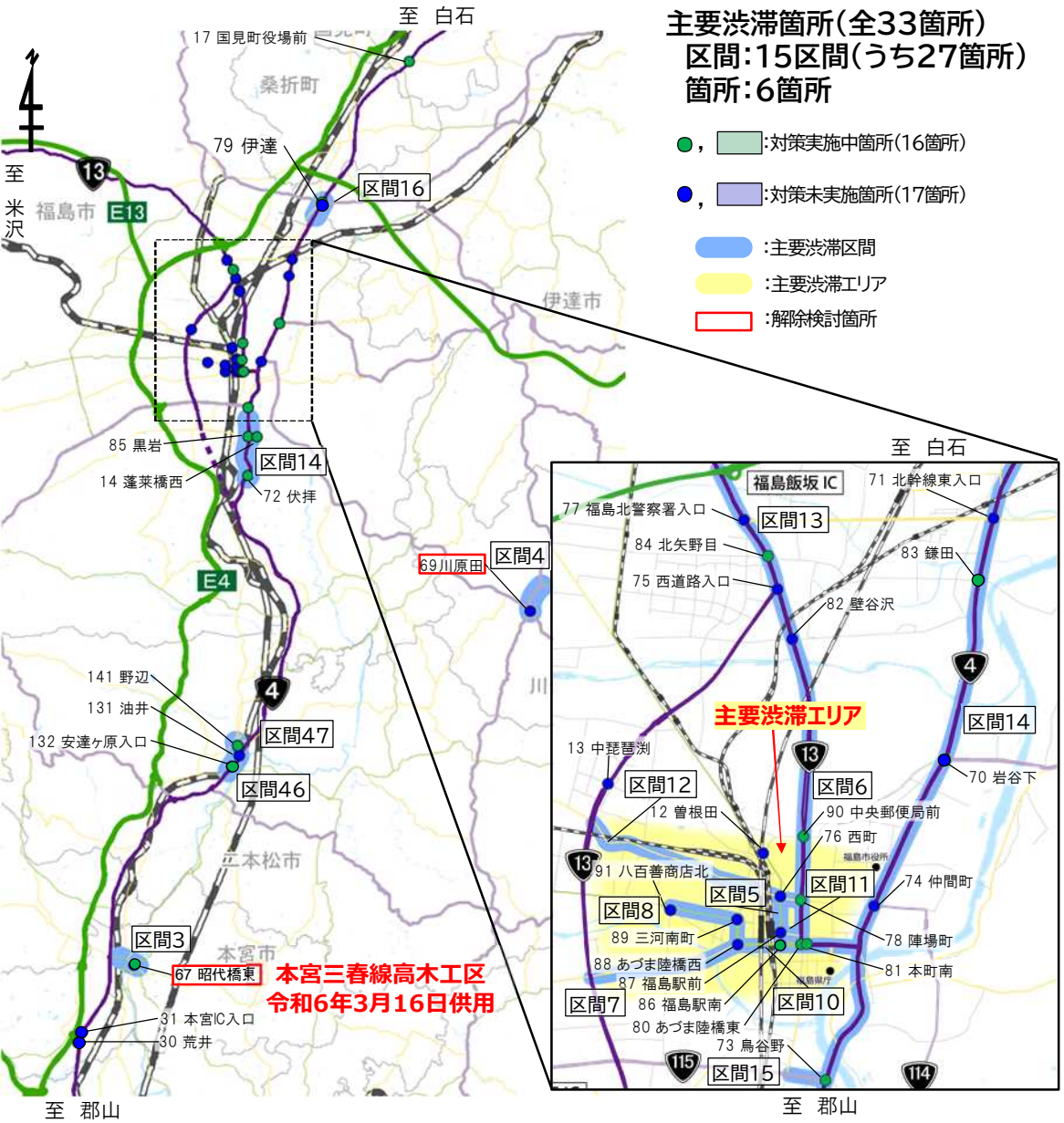
解消しなければ新たな対策検討

解除ルールの見直しにより対策未実施箇所も対象に解除判定を実施

令和７年８月時点

	対策実施済み箇所	対策実施中箇所	対策未実施箇所
福島県内	30箇所	53箇所	60箇所
うち県北地区	2箇所解除	16箇所	17箇所
うち県中・県南地区	11箇所解除	18箇所	19箇所
うちいわき・相双地区	11箇所解除	10箇所	20箇所
うち会津地区	6箇所解除	9箇所	4箇所

●県北地区の主要渋滞箇所



主要渋滞箇所(全33箇所)
区間:15区間(うち27箇所)
箇所:6箇所

●, :対策実施中箇所(16箇所)

●, :対策未実施箇所(17箇所)

:主要渋滞区間

:主要渋滞エリア

:解除検討箇所

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

■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	しょうだいばしひがし
4	一般国道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	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/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	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/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
		78※	陣場町	国/県・市	じんばちょう
13	一般国道13号 (中央郵便局前交差点～ 福島北警察署入口交差点)	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
		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ょいりぐち
14	一般国道4号 (伏拝交差点～福島市境)	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
		71	北幹線東入口	国/県	きたかんせんひがしいりぐち
15	一般国道115号(鳥谷野交差点～郷野目交差点)	73※	鳥谷野	国/県・市	とやの
16	一般国道4号 (伊達交差点～諏訪野団地入口交差点)	79	伊達	国/県	だて
46	一般国道4号 (榎戸分合流部～油井交差点)	131	油井	国/県	ゆい
		132	安達ケ原入口	国/県・市	あだちがはらいりぐち
47	福島安達線 (油井交差点～野辺交差点)	131※	油井	国/県	ゆい
		141	野辺	県/市	のべ

■箇所

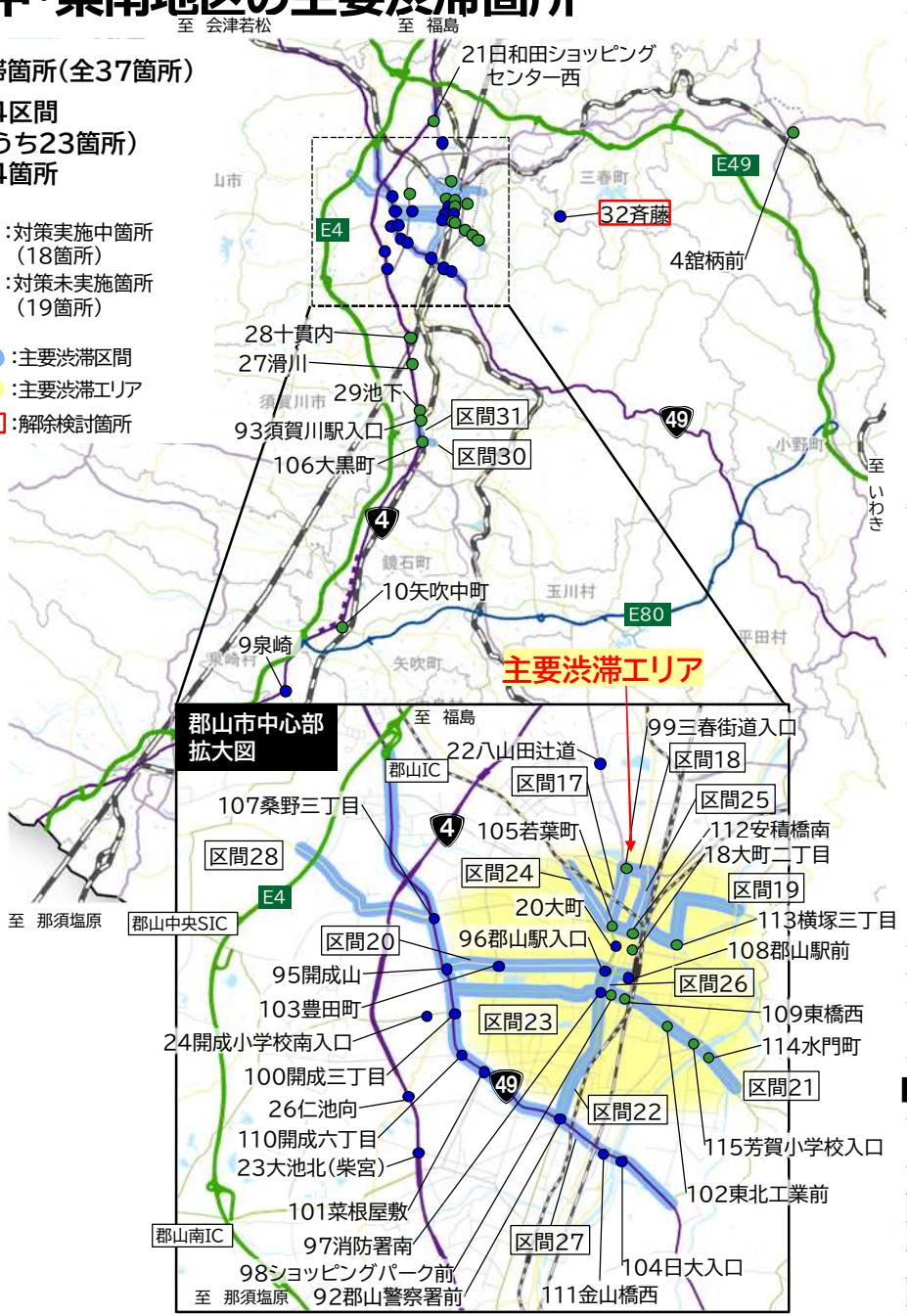
箇所名		管理者(主/従)	箇所名(よみ)
12	曽根田	県/市	そねだ
13	中琵琶渕	国/市	なかびわぶち
14	蓬莱橋西	市/市	ほうらいばしにし
17	国見町役場前	国/県	くにみまちやくばまえ

箇所名		管理者(主/従)	箇所名(よみ)
30	荒井	国/県	あらい
31	本宮IC入口	国/市・NEXCO	もとみやいんたーちぇんじいりぐち

●県中・県南地区の主要渋滞箇所

主要渋滞箇所（全37箇所）
区間：14区間
（うち23箇所）
箇所：14箇所

●, ▭ ：対策実施中箇所（18箇所）
●, ▭ ：対策未実施箇所（19箇所）
▭ ：主要渋滞区間
▭ ：主要渋滞エリア
▭ ：解除検討箇所



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

■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	わかばちょう
		99	三春街道入口	県/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～冨久山久保田交差点）	99※	三春街道入口	県/県	みはるかいどういりぐち
19	郡山大越線（若葉町交差点～阿久津交差点）	105※	若葉町	県/県・市	わかばちょう
		112	安積橋南	県/県	あさかばしみなみ
		113	横塚三丁目	県/市	よこづかさんちょうめ
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）	108	郡山駅前	県/市	こおりやまえきまえ
		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
21	小野郡山線（大平入口交差点～消防署南交差点）	102	東北工業前	県/市	とうほくこうぎょうまえ
		114	水門町	県/市	すいもんまち
		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	ｼｮｯﾋﾟﾝｸﾞﾊﾟｰｸ前	県/県	しょっぴんぐぱーくまえ
		97	消防署南	県/県	しょうぼうしょみなみ
22	郡山停車場線（郡山警察署前交差点～郡山駅入口交差点）	92	郡山警察署前	国/県	こおりやまけいさつしょまえ
		97※	消防署南	県/県	しょうぼうしょみなみ
		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	しょうぼうしょみなみ
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	わかばちょう
25	須賀川二本松線（冨久山久保田交差点～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（ｼｮｯﾋﾟﾝｸﾞﾊﾟｰｸ前交差点～中町交差点）	98※	ｼｮｯﾋﾟﾝｸﾞﾊﾟｰｸ前	県/県	しょっぴんぐぱーくまえ
27	一般国道49号（金屋上川原交差点～郡山ICランプ）	92※	郡山警察署前	国/県	こおりやまけいさつしょまえ
		101	菜根屋敷	国/市	さいこんやしき
		110	開成六丁目	国/市	かいせいろくちょうめ
		111	金山橋西	国/市	かなやまばしにし
		100	開成三丁目	国/県・市	かいせいさんちょうめ
		95※	開成山	国/県・市	かいせいざん
		107	桑野三丁目	国/県・市	くわのさんちょうめ
		104	日大入口	国/市	にちだいいりぐち
28	河内郡山線（片平町的場交差点～桑野三丁目交差点）	107※	桑野三丁目	国/県・市	くわのさんちょうめ
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	だいこくちょう
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/県	だいこくちょう
		93	須賀川駅入口	国/市	すかがわえきいりぐち

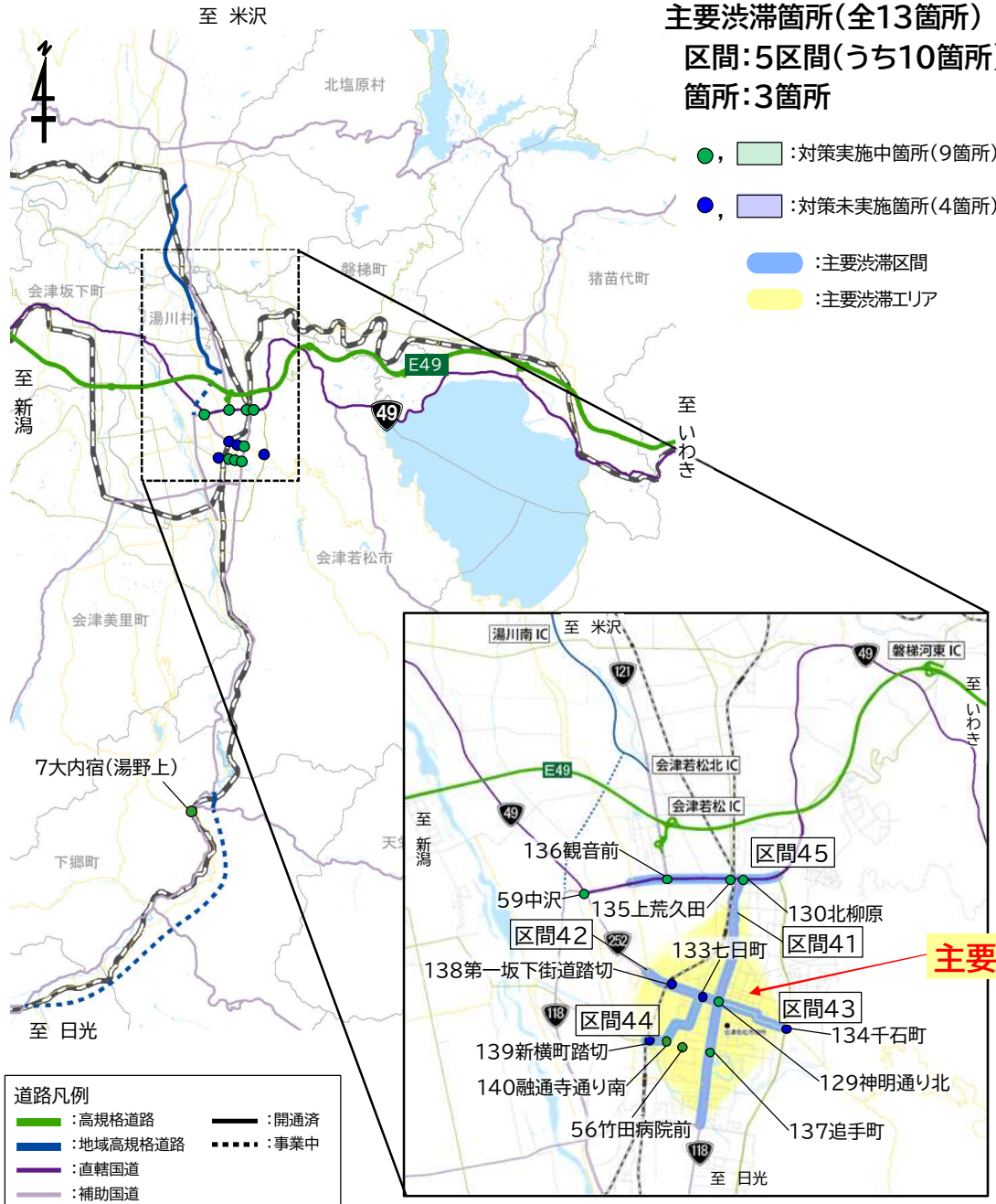
■箇所

箇所名		管理者（主/従）	箇所名（よみ）
4	舘柄前	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	おおまちにちょうめ
20	大町	県/市	おおまち
21	日和田ｼｮｯﾋﾟﾝｸﾞｾﾝﾀｰ西	市/-	ひわだしょっぴんぐせんたーにし
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

2．主要渋滞箇所の確認

●会津地区の主要渋滞箇所



■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)
41	一般国道118号(年貢町交差点～北柳原交差点)	137	追手町	県/市	おうてまち
		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	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/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	一般国道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

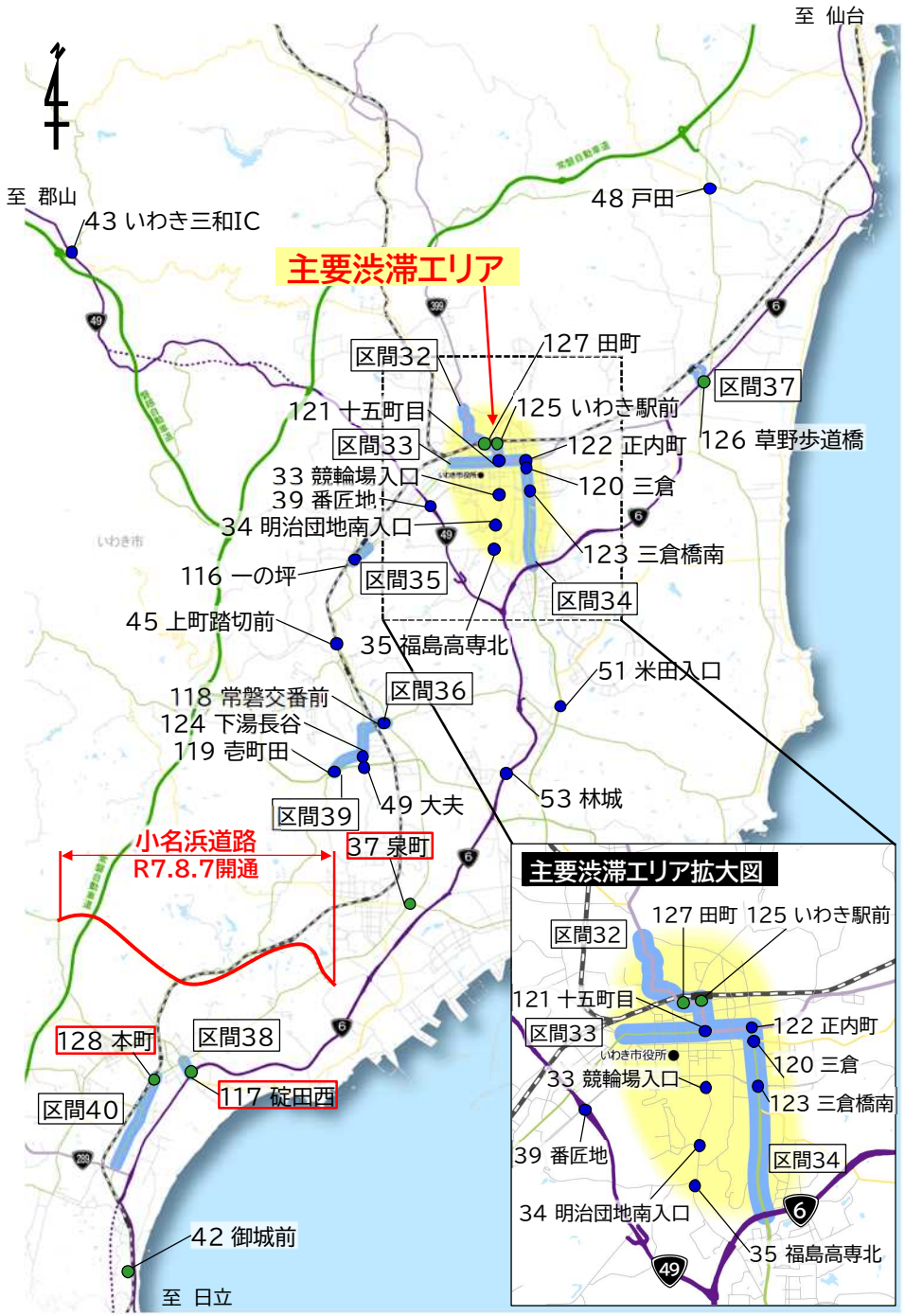
■箇所

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

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

2．主要渋滞箇所の確認

●いわき地区の主要渋滞箇所



主要渋滞箇所（全25箇所）
区間：9区間（うち13箇所）
箇所：12箇所

●，□：対策実施中箇所（7箇所）
●，□：対策未実施箇所（18箇所）
：主要渋滞区間
：主要渋滞エリア
：解除検討箇所

■区間

※は複数の区間に含まれる箇所

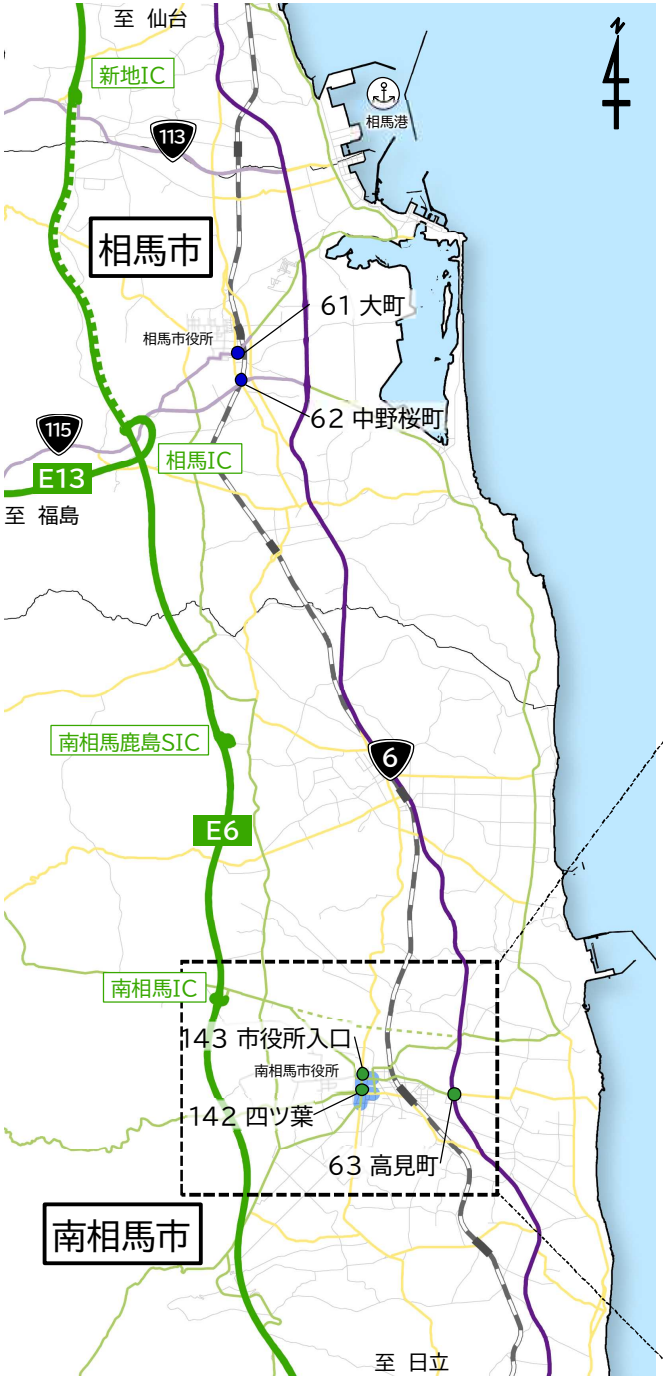
区間名		箇所名		管理者（主/従）	箇所名（よみ）
32	国道399号（北目町交差点～いわき駅前交差点）	121	十五町目	県/県	じゅうごちょうめ
		127	田町	県/市	たまち
		125	いわき駅前	県/-	いわきえきまえ
33	いわき上三坂小野線・国道399号（内郷御台境交差点～正内町交差点）	121※	十五町目	県/県	じゅうごちょうめ
		122	正内町	県/県	しょうないまち
34	小名浜平線（正内町交差点～常磐バイパス交差点）	122※	正内町	県/県	しょうないまち
		120	三倉	県/県	みくら
		123	三倉橋南	県/市	みくらばしみなみ
35	いわき上三坂小野線（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（碇田西交差点～八反田交差点）	117	碇田西	国/県	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/市	しもゆながや
		119	壱町田	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

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ぇんじ
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	だいぶ
51	米田入口	県/市	こめだいりぐち
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

●相双地区の主要渋滞箇所



主要渋滞箇所（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）
●，▭：対策未実施箇所（2箇所）
▬：主要渋滞区間

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



■区間

※は複数の区間に含まれる箇所

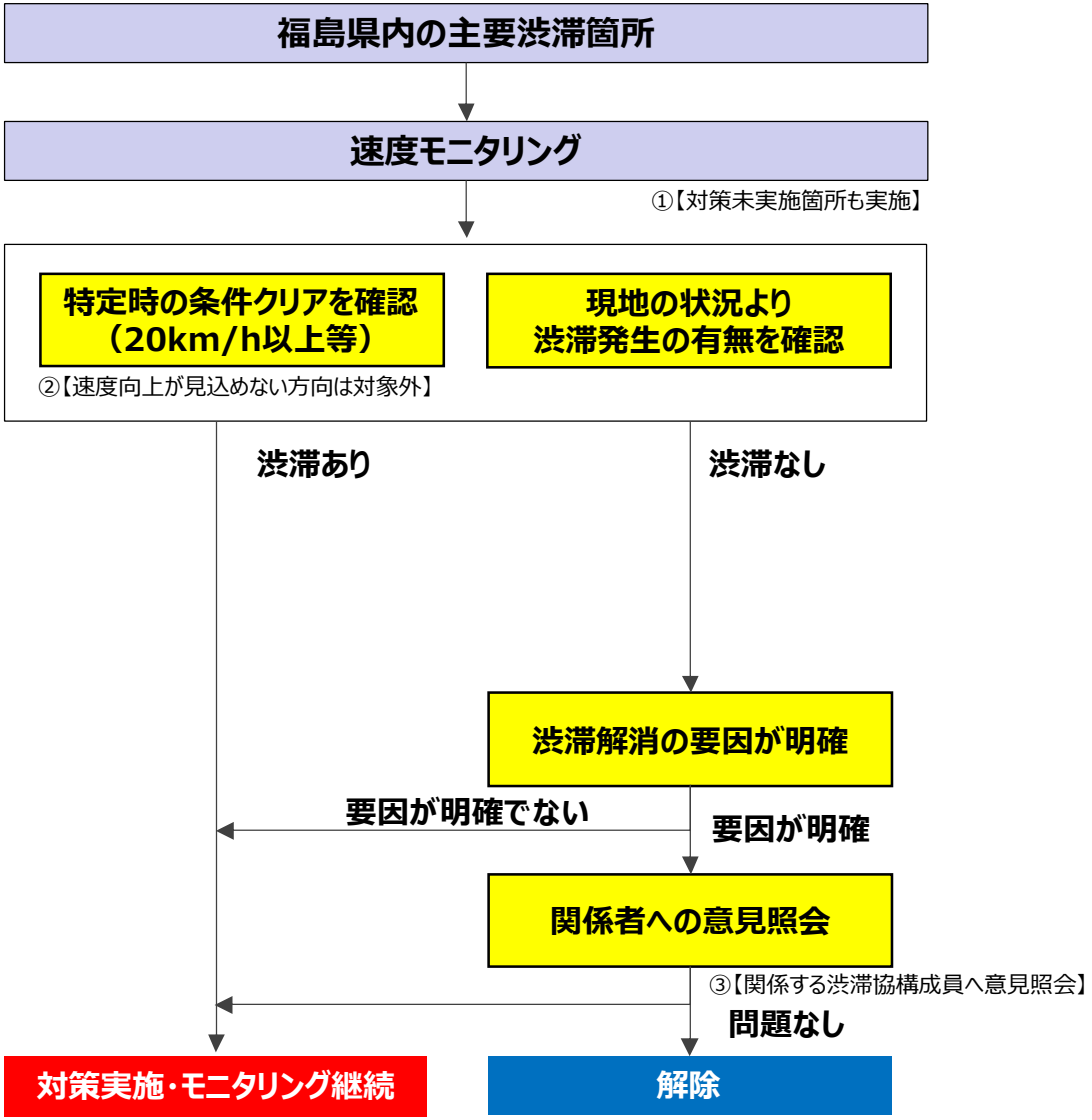
区間名		箇所名		管理者（主/従）	箇所名（よみ）
48	原町浪江線（市役所入口交差点～南町二丁目交差点）	142	四ツ葉	県/県	よつば
		143	市役所入口	県/県	しやくしょいりぐち
49	原町川俣線（市役所入口交差点～大町交差点）	143※	市役所入口	県/県	しやくしょいりぐち
50	小浜字町線（四ツ葉交差点～栄町二丁目交差点）	142※	四ツ葉	県/県	よつば

■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

3．対策完了による影響整理

●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。
●速度モニタリング結果により、主要渋滞箇所特定時の条件をクリアすることに加えて、現地確認により渋滞解消およびその要因が明確であることを確認したうえで、関係者への意見照会を踏まえ、主要渋滞箇所の解除可否を決定する。



解除検討箇所

(1)No.67　昭代橋東交差点
⇒(主)本宮三春線 高木工区　R6.3完了

(2)No.69　川原田交差点
⇒復興事業完了による、交通流動の変化

(3)No.32　斉藤交差点
⇒除雪体制の強化

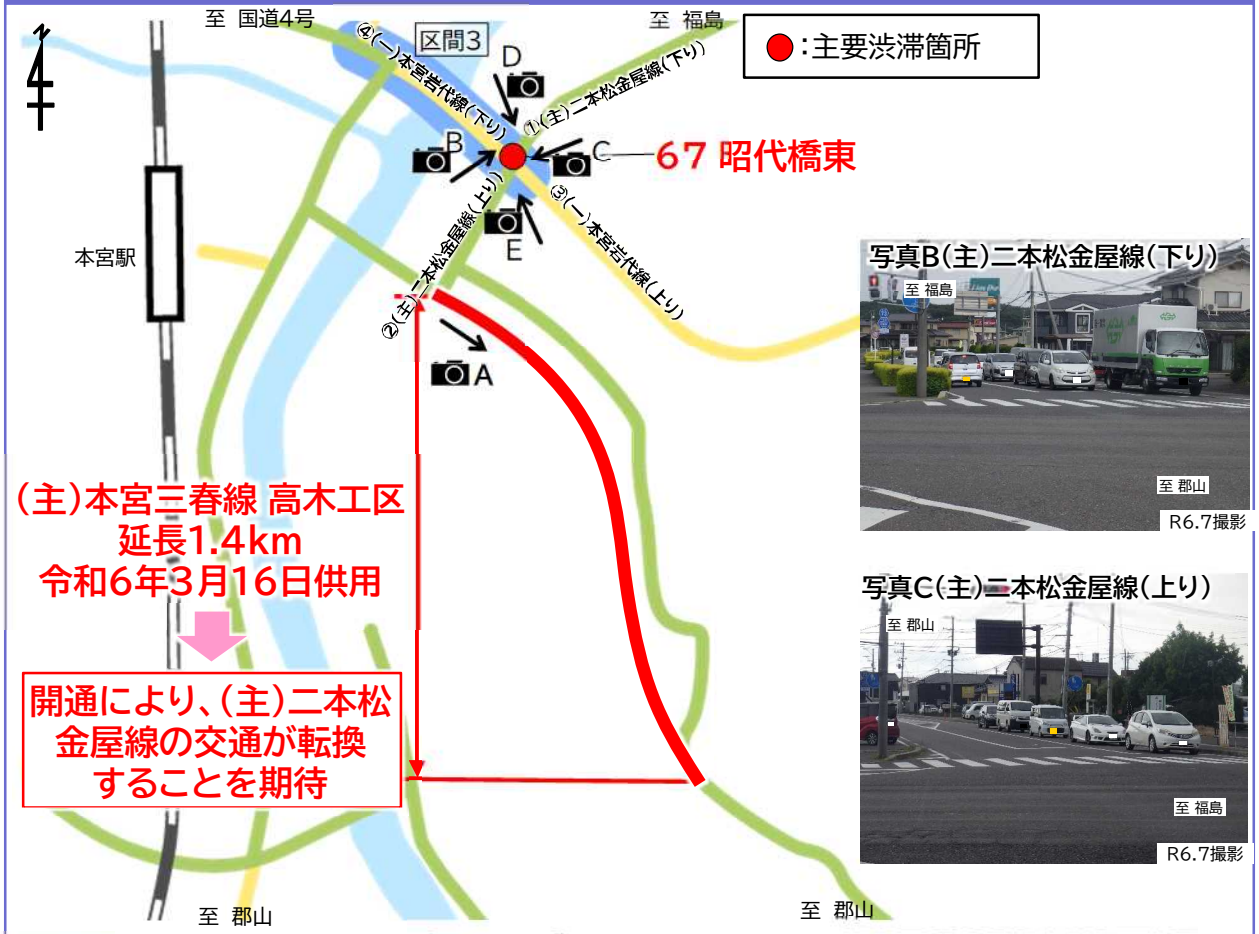
(4)No.37　泉町交差点
⇒小名浜道路開通（R7.8.7開通）による、交通流動の変化

(5)No.117 碇田西交差点
⇒小名浜道路開通（R7.8.7開通）による、交通流動の変化

(6)No.128 本町交差点
⇒小名浜道路開通（R7.8.7開通）による、交通流動の変化

(1)No.67 （主）二本松金屋線 昭代橋東交差点

事業概要









旅行速度の状況

抽出観点	地域区分	抽出基準
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

●特定時(H22年12月～H23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	－	45.4	
	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(R6年12月～R7年3月　積雪日)

：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
通常期	①　(主)二本松金屋線　（下り）	29.5	29.0	27.8	30.3	36.6	27.4	34.5	37.0	30.0	30.1	30.9	29.9	31.1	
	②　(主)二本松金屋線　（上り）	15.7	18.8	20.7	15.9	16.1	14.6	17.2	17.5	15.5	17.5	18.1	16.6	17.0	
	③　(一)本宮岩代線　（上り）	39.9	41.4	40.0	42.3	39.1	39.6	39.9	40.2	41.3	41.3	39.2	42.2	40.5	
	④　(一)本宮岩代線　（下り）	19.0	18.0	18.5	20.4	19.0	21.8	19.3	19.2	18.7	17.2	15.0	17.3	18.6	
積雪期	①'　(主)二本松金屋線　（下り）	31.1	25.7	23.8	27.5	23.4	30.0	25.0	29.5	35.8	33.4	26.5	29.3	28.1	
	②'　(主)二本松金屋線　（上り）	16.0	18.1	17.7	15.7	19.5	17.1	15.9	16.4	16.2	13.4	15.9	15.6	16.2	
	③'　(一)本宮岩代線　（上り）	33.4	35.7	36.3	35.0	38.0	39.9	38.5	38.8	39.0	39.8	36.7	37.9	37.2	
	④'　(一)本宮岩代線　（下り）	11.4	19.2	21.5	22.0	20.2	21.3	22.0	20.7	21.3	19.4	16.1	19.2	18.3	

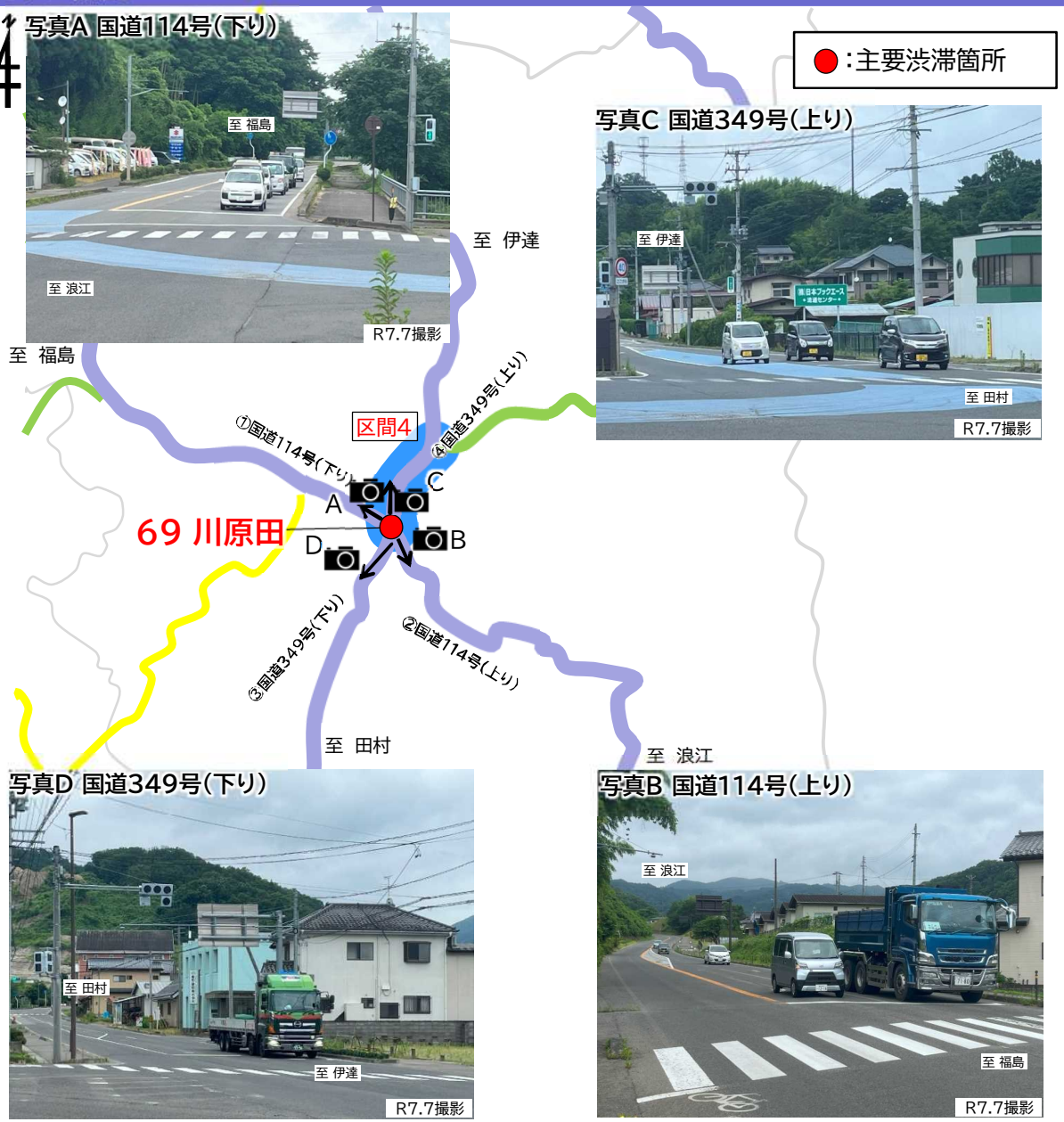
主要渋滞箇所　解除の判断

- 冬期における①(主)二本松金屋線(下り)の速度は向上。④(一)本宮岩代線(下り)の速度は特定時より低下しているものの、速度低下率は全方向で50%未満。
- 積雪状態での現地を確認の上、解除の可否を判断。

➡ 今後、現地確認の上、次年度以降解除の可否を報告

(2)No.69　国道114号　川原田（かわはら）交差点

エリア概要



旅行速度の状況

抽出観点	地域区分	抽出基準
観点① 継続的な渋滞	－	20km/h以下が半日以上

69.川原田交差点

●特定時(平成24年4月平日)

：20km/h以下　※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 一般国道114号（下り）	38.3	25.0	39.6	38.4	41.6	45.6	42.6	40.3	37.6	41.5	36.9	41.8	38.8	
② 一般国道114号（上り）	－	23.9	57.4	57.4	34.0	32.6	－	－	－	－	－	52.2	38.3	
③ 一般国道349号（下り）	14.7	15.7	22.7	16.1	15.1	16.2	9.9	23.2	11.6	12.9	15.1	13.3	14.5	○
④ 一般国道349号（上り）	22.0	31.2	26.1	25.8	25.7	28.4	26.4	31.4	23.7	22.3	20.6	24.1	25.2	

●現　状(令和7年10月平日)

：20km/h以下　※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 一般国道114号　（下り）	33.0	35.9	36.2	35.2	38.7	39.1	36.8	37.2	34.9	34.7	33.2	35.2	35.8	
② 一般国道114号　（上り）	36.5	42.4	40.2	39.2	40.6	42.1	39.0	40.2	39.2	35.5	31.5	37.4	38.6	
③ 一般国道349号　（下り）	16.9	18.3	19.6	21.1	20.0	21.4	18.0	20.0	18.6	20.5	18.5	18.6	19.3	○
④ 一般国道349号　（上り）	26.1	26.8	30.3	29.7	32.0	33.1	30.8	30.3	31.2	31.1	28.0	31.7	30.1	

主要渋滞箇所　解除の判断

- ③一般国道349号（下り）において、データ上20km/hを下回るものの、現地での渋滞は確認できない。
- 交通渋滞の一因であった除染作業車両の通行も終了。
- 地元自治体の意見照会を踏まえ、今後、主要渋滞箇所・区間解除の可否を検討。

次年度以降解除の可否を報告

(3)No.32 (主)須賀川三春線 斉藤(さいとう)交差点

●斉藤交差点は、「積雪時等の渋滞」の抽出観点により主要渋滞箇所に特定。
●対策未実施であるが、直近3年(R4年度～R6年度)の速度状況は特定時の条件に該当していない。
●解除候補箇所として渋滞緩和の要因分析を実施。

事業概要





旅行速度の状況

抽出観点	地域区分	抽出基準	民プロデータ
観点③ 積雪時等の渋滞	区分なし	12時間平均速度で 速度低下率50%以上(※)	H22.12～ H23.3積雪日

(※)12時間平均旅行速度で、冬期における速度が、通常時(4月又は10月)に対して低下率が50%以上

●特定時(H22年12月～H23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	速度低下率	判定
通常時	①(主)須賀川三春線 (下り)	21.6	32.4	34.4	–	23.9	31.9	28.3	33.8	41.0	34.9	31.8	35.8	26.1	–	
	②(主)須賀川三春線 (上り)	45.2	44.4	52.3	49.2	55.5	52.8	45.1	61.1	52.9	54.4	49.6	50.0	50.6	–	
	③(主)郡山大越線 (下り)	79.4	97.2	–	56.7	9.0	23.9	7.3	5.4	6.1	–	75.6	18.3	17.8	–	
	④(主)郡山大越線 (上り)	52.7	49.8	57.9	54.9	41.5	47.8	52.8	–	58.1	50.2	–	55.6	52.3	–	
積雪時	①'(主)須賀川三春線 (下り)'	24.7	27.1	44.4	38.1	35.9	16.9	20.5	28.0	28.4	–	19.0	–	26.6	2%	
	②'(主)須賀川三春線 (上り)'	–	45.6	47.0	45.6	52.8	–	49.8	48.3	47.9	–	44.5	48.6	47.4	–6%	
	③'(主)郡山大越線 (下り)'	4.8	–	–	–	–	5.9	7.3	7.7	6.7	–	–	–	6.0	–66%	○
	④'(主)郡山大越線 (上り)'	37.6	45.3	44.6	–	–	–	56.3	56.1	–	45.7	–	49.7	44.3	–15%	

最深積雪	合計降雪量	積雪日数
17cm	93cm	32日

※旅行速度:民間プローブデータ　気象データ:気象庁

旅行速度の状況

●R4年度(R4年12月～R5年3月積雪日)　: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	速度低下率	判定
通常時	①(主)須賀川三春線 (下り)	21.2	25.6	27.0	30.4	28.8	29.5	29.1	29.8	27.1	29.5	27.3	23.7	26.7	–	
	②(主)須賀川三春線 (上り)	48.7	49.1	48.6	49.3	48.8	49.2	48.2	47.6	45.9	48.0	47.0	49.1	48.1	–	
	③(主)郡山大越線 (下り)	18.6	9.0	13.0	14.2	9.0	15.6	13.2	12.9	15.9	20.0	13.7	11.5	12.7	–	
	④(主)郡山大越線 (上り)	50.3	49.9	49.7	47.8	48.3	48.8	46.8	46.7	46.2	47.8	46.4	48.0	48.0	–	
積雪時	①'(主)須賀川三春線 (下り)'	21.0	26.2	24.8	30.5	26.3	28.2	29.7	30.5	23.9	25.7	24.7	26.5	26.1	–2%	
	②'(主)須賀川三春線 (上り)'	45.8	45.1	46.0	46.2	47.6	49.0	47.3	47.1	47.8	46.8	44.9	45.7	46.6	–3%	
	③'(主)郡山大越線 (下り)'	20.4	11.8	15.5	15.0	12.0	14.0	17.7	10.3	14.2	15.4	14.6	20.0	14.5	14%	
	④'(主)郡山大越線 (上り)'	44.3	47.1	47.0	44.6	47.0	47.8	48.5	47.5	45.2	46.2	42.7	45.3	45.9	–4%	

最深積雪	合計降雪量	積雪日数
25cm	80cm	28日

●R5年度(R5年12月～R6年3月積雪日)　: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	速度低下率	判定
通常時	①(主)須賀川三春線 (下り)	21.9	26.3	28.1	28.0	25.9	26.0	23.9	28.9	25.5	27.7	27.7	27.7	26.0	–	
	②(主)須賀川三春線 (上り)	48.0	48.7	42.7	46.9	44.9	48.9	47.7	40.2	46.6	48.0	48.3	48.5	46.3	–	
	③(主)郡山大越線 (下り)	16.4	16.7	19.1	13.6	15.3	13.7	17.0	12.9	13.7	15.8	13.4	16.2	15.2	–	
	④(主)郡山大越線 (上り)	49.8	49.0	49.8	47.1	45.9	45.4	44.6	44.4	45.6	46.9	48.3	47.0	46.7	–	
積雪時	①'(主)須賀川三春線 (下り)'	19.3	24.6	23.6	26.7	27.3	25.4	30.1	29.4	24.9	28.2	24.5	21.8	24.7	–5%	
	②'(主)須賀川三春線 (上り)'	43.1	44.8	46.0	48.0	47.7	48.8	47.8	48.5	47.8	47.8	46.4	48.1	47.2	2%	
	③'(主)郡山大越線 (下り)'	18.9	17.0	14.5	11.4	14.5	13.1	14.3	17.7	13.9	14.6	16.9	16.4	14.9	–2%	
	④'(主)郡山大越線 (上り)'	44.2	44.0	45.3	45.6	45.9	48.4	45.8	46.6	45.6	47.6	43.7	45.3	45.6	0%	

最深積雪	合計降雪量	積雪日数
16cm	63cm	22日

●R6年度(R6年12月～R7年3月積雪日)　: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	速度低下率	判定
通常時	①(主)須賀川三春線 (下り)	21.5	26.8	25.4	28.8	26.7	24.5	28.3	23.5	27.2	25.9	25.2	27.7	26.0	–	
	②(主)須賀川三春線 (上り)	48.5	47.0	46.0	48.0	47.0	48.5	47.3	46.6	47.3	48.4	49.9	49.1	47.8	–	
	③(主)郡山大越線 (下り)	15.9	14.2	11.7	13.8	16.9	13.8	16.9	15.9	16.0	14.9	17.4	18.5	15.5	–	
	④(主)郡山大越線 (上り)	48.4	46.6	44.9	43.8	45.6	46.2	44.2	41.3	44.7	46.4	46.8	46.9	45.5	–	
積雪時	①'(主)須賀川三春線 (下り)'	19.7	23.6	24.4	23.5	24.1	22.3	29.3	27.9	25.2	27.1	22.3	25.6	24.6	–5%	
	②'(主)須賀川三春線 (上り)'	42.7	43.8	45.8	47.2	47.0	47.1	46.8	47.8	47.5	47.2	45.0	45.0	46.1	–4%	
	③'(主)郡山大越線 (下り)'	17.8	16.9	13.5	13.8	16.5	15.2	14.2	14.8	13.3	14.5	17.2	17.3	15.4	0%	
	④'(主)郡山大越線 (上り)'	40.0	45.4	45.8	48.1	45.1	46.0	46.4	46.3	44.9	46.4	42.7	42.9	45.0	–1%	

最深積雪	合計降雪量	積雪日数
12cm	101cm	32日

※①～④は通常時(4月平日)、①'～④'は積雪時(12月～3月積雪日)

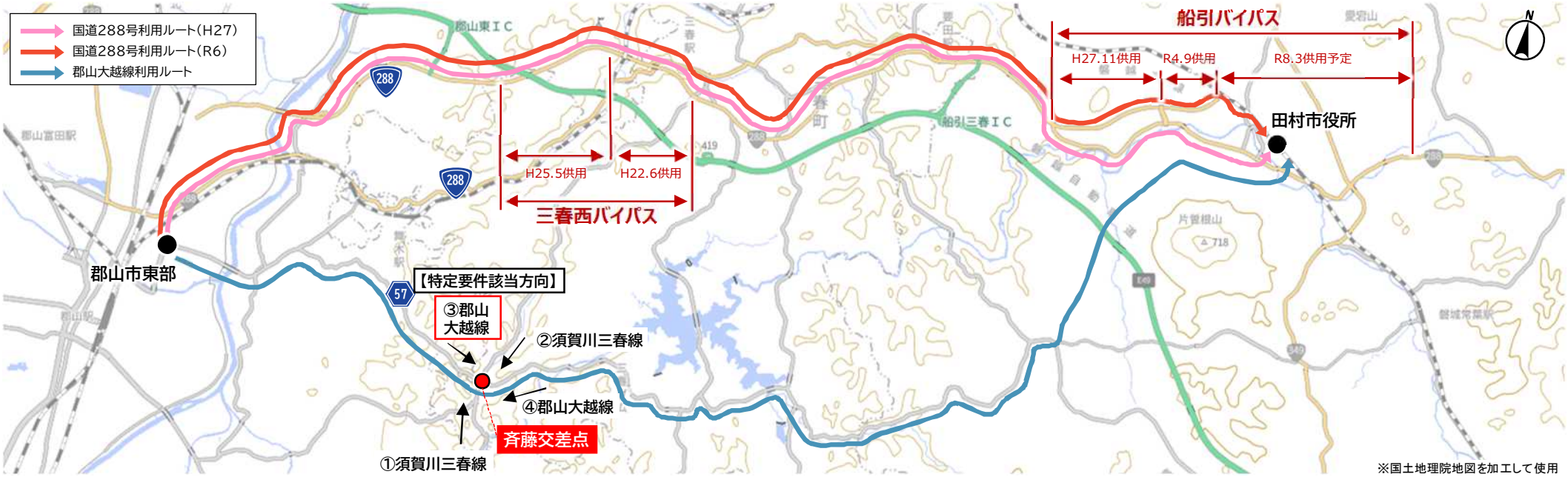
直近3年(R4年度～R6年度)の速度状況は特定時の条件に該当していない

3．対策完了による影響整理：県中･県南地区

●斉藤交差点の郡山大越線(③方向)と並行する国道288号では、三春西バイパスがH25に全線開通、船引バイパスがH27、R4に部分開通。
●郡山市から田村市へ向かう場合の所要時間は、R6時点では国道288号が最短となっている。
●国道288号は通常期と積雪日の所要時間差が無く、積雪日には郡山大越線(③方向)を利用する割合が減少している。
●国道288号へ交通転換し、斉藤交差点③方向における積雪日の渋滞が改善したと推測される。

国道288号バイパス整備による交通流動の変化

▼郡山市東部～田村市役所間のルート



▼郡山市東部～田村市役所間の所要時間

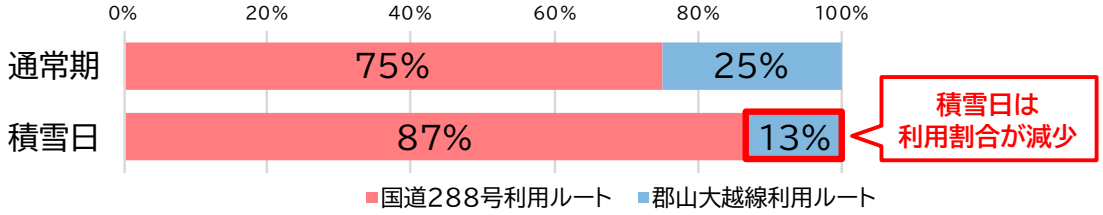
	H27	R6【通常期】	R6【積雪日】
国道288号利用ルート	36.1分	30.5分	30.4分
郡山大越線利用ルート	33.8分	31.7分	33.9分

国道288号利用ルートが最短

通常期･積雪日の所要時間差は無し

出典:平成27年度全国道路･街路交通情勢調査
ETC2.0データ【通常期】R6.10月平日【積雪日】R6.12～R7.3月の積雪日

▼郡山市東部～田村市役所間のルート利用割合



積雪日は利用割合が減少

出典:ETC2.0データ【通常期】R6.10月平日(サンプル数:73)【積雪日】R6.12～R7.3月の積雪日(サンプル数:47)

主要渋滞箇所　解除の判断

- 国道288号船引バイパスがR8年3月下旬に全線供用予定。
- 船引バイパス全線供用後に、冬期の渋滞状況、交通転換状況を確認のうえ、主要渋滞箇所解除の可否を判断。

→ モニタリングを継続

（4）No.37(一)いわき上三坂小野線　泉町（いずみまち）交差点

事業概要

事業背景

・当該交差点は、国道6号常磐バイパスの迂回路となっており、交通量が多く、朝夕ピーク時で渋滞が発生。

対策内容

・小名浜道路の開通





事業完了時期：R7.8.7開通





対象交差点の旅行速度

対策効果の把握

・小名浜道路開通により、小名浜港とのアクセスが向上し、いわき勿来ICを利用していた一部の交通が、小名浜道路へ転換することが想定されるため、周辺地区の交通量が面的に減少し、交通変化が見込まれることから、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。



抽出基準（H24特定時）

※交通量・混雑度（　）内はR3センサス値

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

No.37 泉町交差点の速度状況

■旅行速度（上段：R7.10平日　対策後、中段：R6.10平日　対策前、下段：H24特定時）

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（主)小名浜四倉線	（上り）	22.0	23.9	22.8	23.1	22.4	23.6	23.8	22.8	22.6	20.3	13.8	22.0	21.9
②（主)いわき上三坂小野線	（下り）	22.2	30.8	32.3	33.3	35.2	36.9	34.6	33.6	34.4	32.3	25.5	32.0	31.9
③（主)いわき上三坂小野線	（上り）	19.3	20.8	21.5	21.4	21.5	21.7	21.6	21.1	20.5	17.4	14.7	19.4	20.1
④（一)釜戸小名浜線	（下り）	20.6	25.0	22.4	22.4	23.2	24.9	24.7	26.2	25.5	23.8	22.7	23.3	23.7
①（主)小名浜四倉線	（上り）	22.2	22.7	23.0	22.1	23.9	24.0	23.0	22.7	22.3	19.1	13.7	22.3	21.3
②（主)いわき上三坂小野線	（下り）	21.4	29.6	32.6	32.4	33.5	37.0	34.2	32.0	32.9	31.4	24.4	31.4	30.7
③（主)いわき上三坂小野線	（上り）	20.3	20.4	21.0	20.5	20.5	21.8	20.7	20.4	20.6	18.0	15.1	19.3	19.8
④（一)釜戸小名浜線	（下り）	19.9	26.3	24.8	25.4	26.1	26.7	27.3	27.0	26.2	24.1	22.9	24.8	24.8
①（主)小名浜四倉線	（上り）	19.6	25.1	26.1	25.4	25.5	24.7	21.7	22.8	23.7	24.7	21.2	23.3	22.9
②（主)いわき上三坂小野線	（下り）	12.1	25.3	30.5	28.0	29.6	37.6	32.5	27.9	22.5	24.4	23.8	30.3	25.6
③（主)いわき上三坂小野線	（上り）	15.3	22.2	22.6	21.3	24.5	27.4	23.5	25.9	20.3	20.1	16.4	19.5	19.5
④（一)釜戸小名浜線	（下り）	22.7	23.7	30.2	26.8	26.0	24.5	27.4	22.9	25.9	27.4	19.0	28.2	24.2

：20km/h未満

出典：上、中段：ETC2.0データ
下段：民間プローブデータ

主要渋滞箇所　解除の判断

・（主）いわき上三坂小野線（上り）の朝夕で20km/h未満。
・（主）小名浜四倉線（上り）の夕で20km/h未満。

主要渋滞箇所を継続

(5)No.117 国道6号 碇田西交差点

事業概要

事業背景

・当該交差点は、前方交差点（ONランプ側交差点）での左折車が多く、右折車の流入が阻害され、渋滞が発生。

対策内容

・小名浜道路の開通





事業完了時期：R7.8.7開通





対象交差点の旅行速度

対策効果の把握

・小名浜道路開通により、小名浜港とのアクセスが向上し、いわき勿来ICを利用していた一部の交通が、小名浜道路へ転換することが想定されるため、周辺地区の交通量が面的に減少し、交通変化が見込まれることから、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。



※交通量・混雑度（（　）内）はR3センサス値

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

No.117 碇田西交差点の速度状況

■旅行速度（上段：R7.10平日 対策後、中段：R6.10平日 対策前、下段：H24特定時）

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	(下り)	49.8	52.7	49.9	50.6	51.6	53.0	51.6	51.1	50.7	50.4	46.9	50.4	50.7
② 一般国道6号	(上り)	58.1	56.4	54.5	54.7	55.8	59.9	55.2	55.3	55.1	56.4	56.3	56.5	56.2
③ (主)日立いわき線	(下り)	15.2	15.6	15.9	15.2	17.0	17.5	18.2	15.8	15.5	13.7	16.0	15.5	15.9
④ (一)泉岩間植田線	(下り)	35.7	24.6	22.5	24.3	29.1	36.2	31.6	30.6	40.6	41.8	42.1	42.5	33.5
① 一般国道6号	(下り)	46.9	48.3	48.9	49.8	50.8	51.0	50.4	49.9	50.0	49.5	45.4	50.5	49.1
② 一般国道6号	(上り)	58.7	56.8	55.0	53.3	56.3	59.0	55.6	55.5	56.3	57.2	56.1	57.4	56.3
③ (主)日立いわき線	(下り)	16.5	16.6	16.8	17.0	15.9	18.4	17.2	16.8	17.9	15.9	16.4	17.6	16.9
④ (一)泉岩間植田線	(下り)	35.4	28.9	31.2	32.3	35.2	40.6	36.6	40.1	43.1	41.5	42.4	43.0	37.9
① 一般国道6号	(下り)	22.1	39.4	40.0	35.4	35.2	44.2	40.6	44.7	41.8	38.0	25.2	24.7	31.1
② 一般国道6号	(上り)	49.2	50.3	61.3	61.2	63.3	60.1	59.4	61.7	59.1	59.3	61.5	54.7	56.2
③ (主)日立いわき線	(下り)	20.5	20.8	35.9	22.3	25.0	25.9	17.9	19.3	27.4	22.0	23.8	20.7	21.6
④ (一)泉岩間植田線	(下り)	14.5	19.4	18.2	26.1	20.2	14.6	20.7	22.1	18.3	20.5	24.9	22.9	22.2

：20km/h未満

出典：上、中段：ETC2.0データ
下段：民間プローブデータ

主要渋滞箇所 解除の判断

・（主）日立いわき線（下り）で終日20km/h未満

→ 主要渋滞箇所を継続

(6)No.128(一)いわき上三坂小野線 本町(ほんちょう)交差点

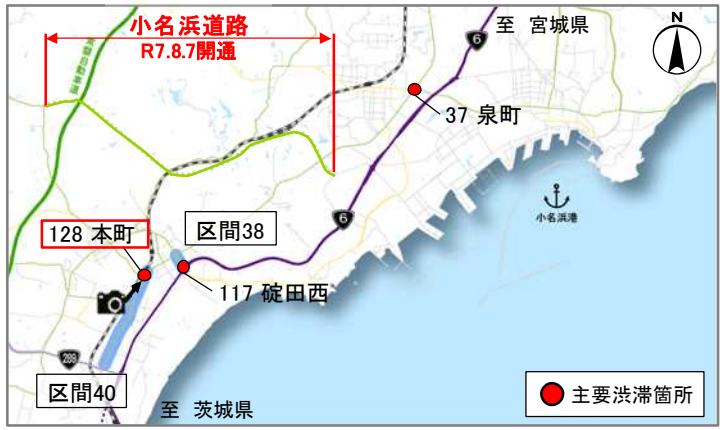
事業概要

事業背景

・当該交差点は、国道6号常磐バイパスの迂回路となっており、交通量が多く、朝夕ピーク時で渋滞が発生。

対策内容

・小名浜道路の開通





事業完了時期：R7.8.7開通





対象交差点の旅行速度

対策効果の把握

・小名浜道路開通により、小名浜港とのアクセスが向上し、いわき勿来ICを利用していた一部の交通が、小名浜道路へ転換することが想定されるため、周辺地区の交通量が面的に減少し、交通変化が見込まれることから、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。



※交通量・混雑度(　)内)はR3センサス値

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

No.128 本町交差点の速度状況

■旅行速度(上段：R7.10平日 対策後、中段：R6.10平日 対策前、下段：H24特定時)

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 (主)いわき上三坂小野線	(下り)	22.5	23.3	20.6	21.1	19.7	21.8	22.2	20.9	20.8	19.7	16.4	20.9	20.8
② (主)いわき上三坂小野線	(上り)	25.6	25.7	24.7	26.2	19.9	21.8	23.5	22.8	22.7	22.2	19.7	18.1	22.7
③ (主)常磐勿来線	(上り)	34.4	33.7	31.5	32.3	33.4	32.9	33.4	32.6	33.9	31.5	30.4	34.6	32.9
① (主)いわき上三坂小野線	(下り)	20.3	22.3	21.6	20.1	21.1	22.8	20.6	20.4	21.2	20.4	15.0	20.0	20.3
② (主)いわき上三坂小野線	(上り)	24.3	26.4	28.2	30.5	27.0	26.7	28.1	28.6	28.9	26.1	22.9	23.1	26.4
③ (主)常磐勿来線	(上り)	34.0	34.4	33.6	32.7	31.5	34.2	33.6	33.8	34.6	32.9	31.4	35.3	33.4
① (主)いわき上三坂小野線	(下り)	13.4	13.8	18.1	19.8	21.5	26.0	20.0	18.4	23.5	21.0	18.5	22.3	18.2
② (主)いわき上三坂小野線	(上り)	23.5	33.4	27.1	27.1	28.1	34.5	30.0	25.1	31.7	27.2	22.9	26.1	26.0
③ (主)常磐勿来線	(上り)	41.3	41.3	42.6	41.9	37.0	43.3	37.9	41.1	40.5	35.8	35.4	40.4	39.6

:20km/h未満

出典：上、中段：ETC2.0データ
下段：民間プローブデータ

主要渋滞箇所 解除の判断

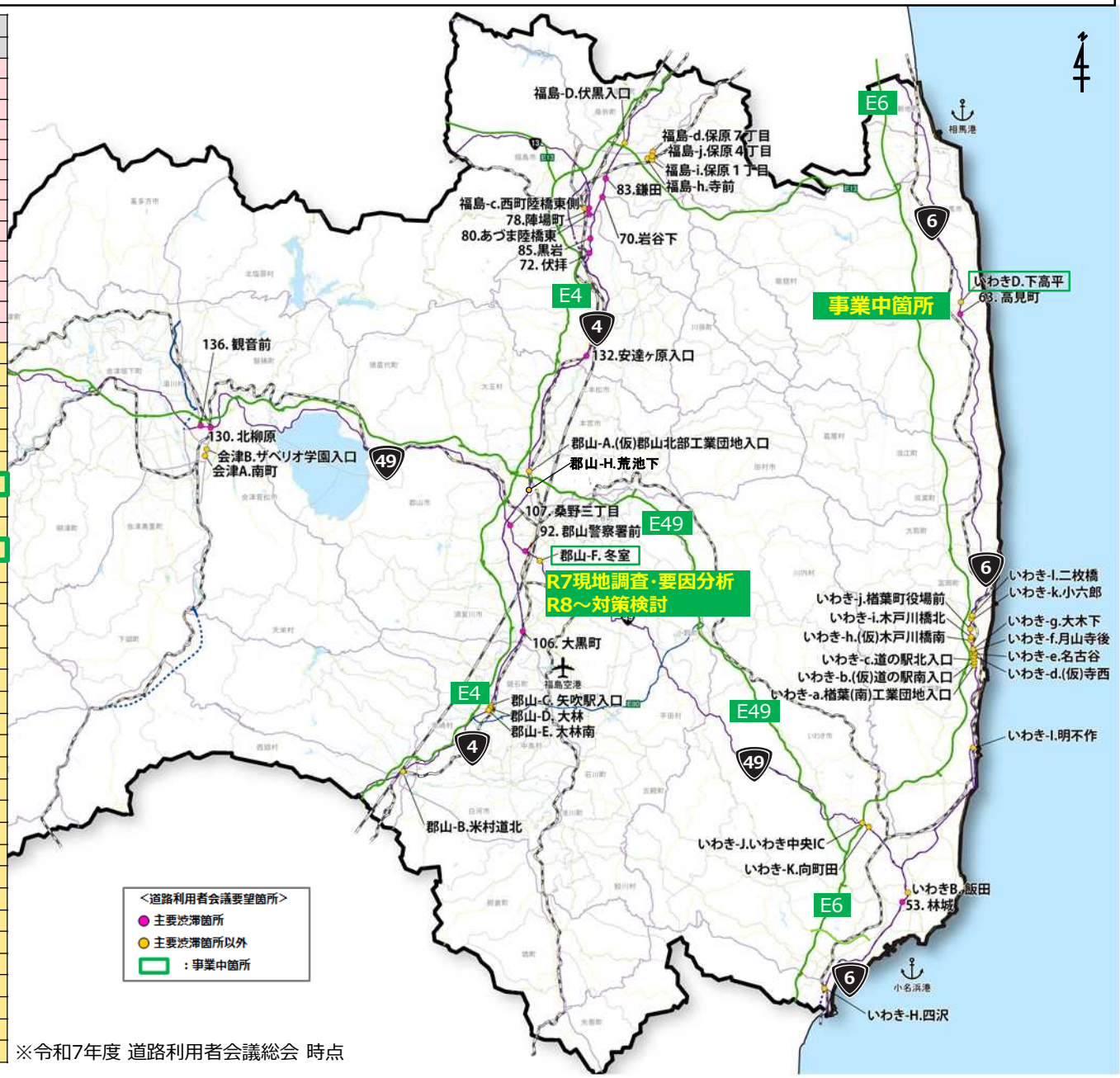
・(主)いわき上三坂小野線(上り・下り)の夕で20km/h未満

→ 主要渋滞箇所を継続

4．道路利用者会議要望箇所の対応

●福島県内の令和7年度道路利用者会議要望箇所は47箇所。そのうち、主要渋滞箇所以外の箇所は33箇所。
●下高平交差点における交差点改良完了後に、効果検証を実施。
●次年度以降、冬室交差点において対策検討を実施。

	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		
						トラック	バス	タクシー
主要渋滞箇所	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	●		
	70	岩谷下	福島市	一般国道４号	福島河国	●		
	72	伏拝	福島市	一般国道４号	福島河国	●		
	78	陣場町	福島市	一般国道１３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			●
	83	鎌田	福島市	一般国道４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	●		
	106	大黒町	須賀川市	一般国道４号	郡山国道	●		
	107	桑野三丁目	郡山市	一般国道４９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	●		●
	136	観音前	会津若松市	一般国道４９号	郡山国道	●		
主要渋滞箇所以外	福島-D	伏黒入口	伊達市	一般国道４号	福島河国	●		
	郡山-A	（仮）郡山北部工業団地入口	郡山市	一般国道４号	郡山国道	●		
	郡山-B	米村道北	白河市	一般国道４号	郡山国道	●		
	郡山-C	矢吹駅入口	矢吹町	一般国道４号	郡山国道	●		
	郡山-D	大林	矢吹町	一般国道４号	郡山国道	●		
	郡山-E	大林南	矢吹町	一般国道４号	郡山国道	●		
	郡山-F	冬室	郡山市	一般国道４９号	郡山国道	●		
	郡山-H	荒池下	郡山市	一般国道４号	郡山国道	●		
	いわき-B	飯田	いわき市	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-H	四沢	いわき市	一般国道６号	磐城国道	●		
	いわき-I	明不作	いわき市	一般国道６号	磐城国道	●		
	いわき-J	いわき中央IC	いわき市	一般国道４９号	磐城国道	●		
	いわき-K	向町田	いわき市	一般国道４９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-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-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	一般国道３４９号	福島県			●
	いわき-a	楢葉（南）工業団地入口	楢葉町	一般国道６号	磐城国道			●
	いわき-b	（仮）道の駅南入口	楢葉町	一般国道６号	磐城国道			●
	いわき-c	道の駅北入口	楢葉町	一般国道６号	磐城国道			●
	いわき-d	(仮)寺西	楢葉町	一般国道６号	磐城国道			●
	いわき-e	名古谷	楢葉町	一般国道６号	磐城国道			●
	いわき-f	月山寺後	楢葉町	一般国道６号	磐城国道			●
	いわき-g	大木下	楢葉町	一般国道６号	磐城国道			●
	いわき-h	(仮)木戸川橋南	楢葉町	一般国道６号	磐城国道			●
	いわき-I	木戸川橋北	楢葉町	一般国道６号	磐城国道			●
	いわき-j	楢葉町役場前	楢葉町	一般国道６号	磐城国道			●
	いわき-k	小六郎	楢葉町	一般国道６号	磐城国道			●
	いわき-l	二枚橋	楢葉町	一般国道６号	磐城国道			●



※令和7年度 道路利用者会議総会 時点

(1)いわき-D 国道6号　下高平交差点

位置図





※交通量・混雑度(( )内)はR3センサス値
出典:地理院地図に交通量等を追記して作成

対象交差点の旅行速度

■旅行速度（R7.10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）	42.1	45.2	45.3	45.7	46.7	49.2	47.8	47.0	47.4	47.3	43.5	48.2	46.3
② (主)原町海老相馬線（上り）	28.4	29.2	28.8	28.7	31.9	34.6	31.4	28.0	30.7	36.0	29.5	36.3	31.1
③ 一般国道6号　（下り）	41.7	42.6	41.4	41.0	41.2	43.4	40.7	40.4	39.3	37.5	32.9	39.9	40.2
④ (主)原町海老相馬線（下り）	32.6	33.2	31.2	30.6	31.8	30.7	30.6	32.6	31.0	33.6	32.2	31.8	31.8

出典:ETC2.0データ

□ :対策要望方向

現地状況写真

【①下高平交差点】



【②下高平北交差点】



対策事業の概要

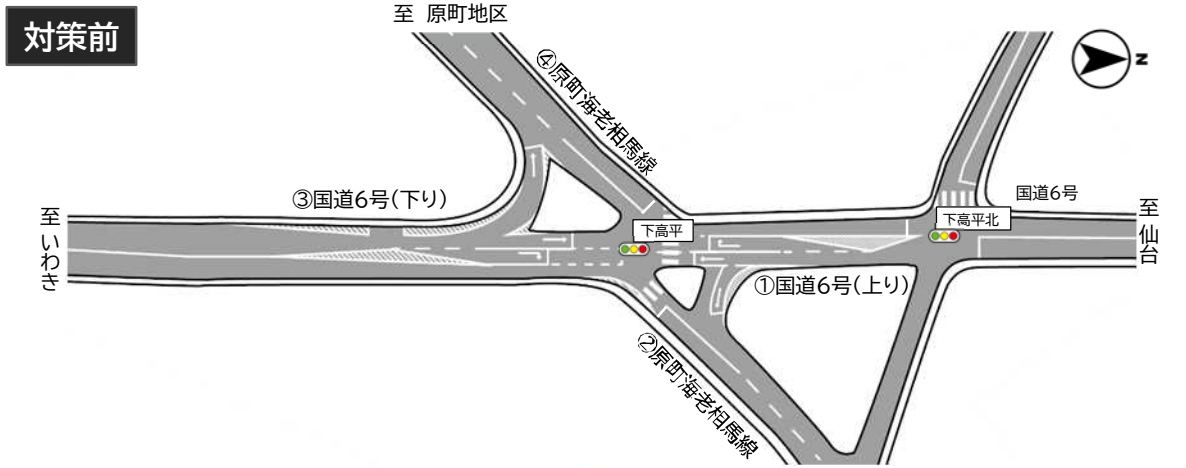
事業背景

・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。

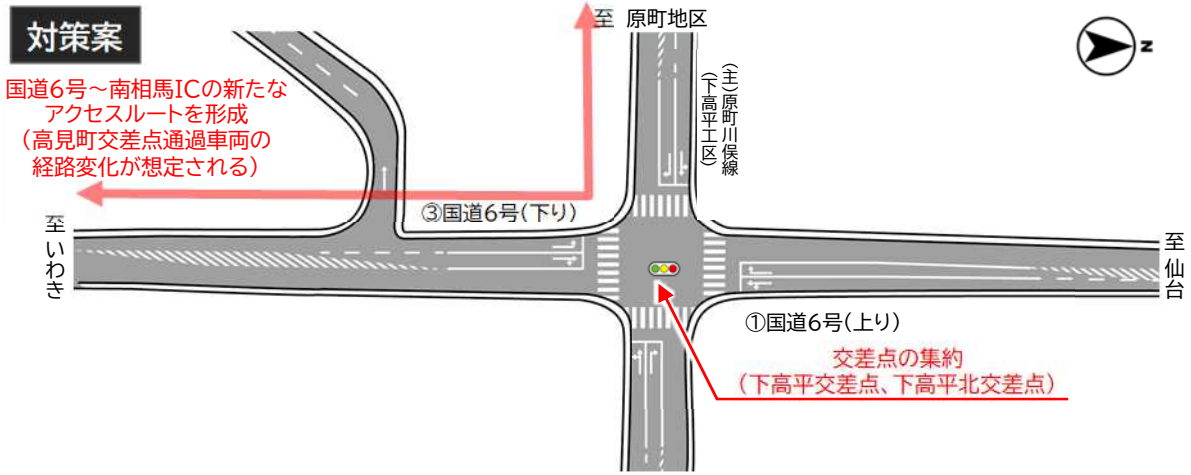
対策内容

・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

(2)郡山-F 国道49号 冬室（ふゆむろ）交差点

●冬室交差点はトラック協会からの要望箇所である。
●交差点北側には郡山中央工業団地が立地しており、国道49号から工業団地へ向かう入口として機能している。

位置図



交差点図

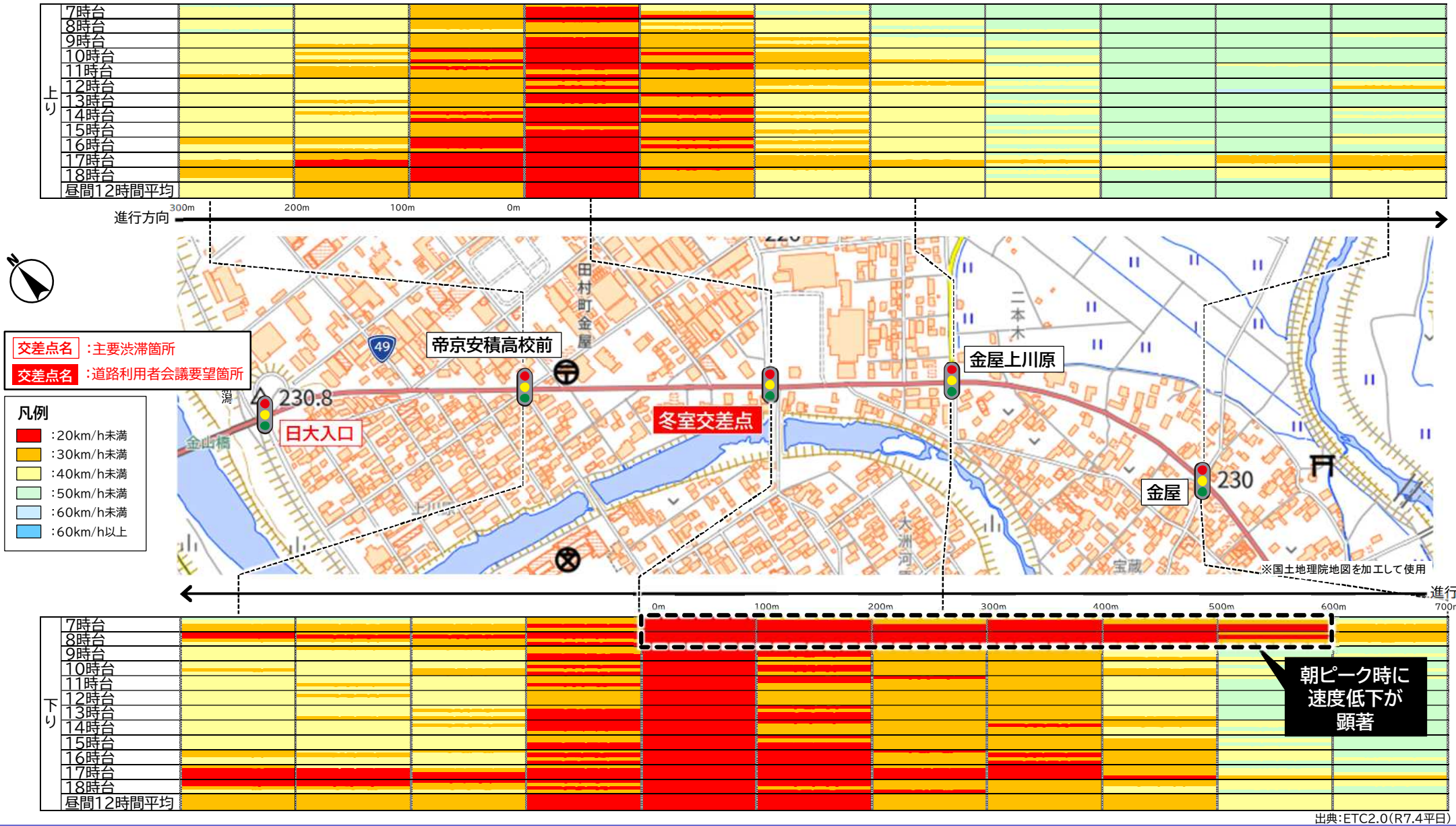


出典:交通量・渋滞長調査結果(R7.9.10) 昼間12h交通量

4．道路利用者会議要望箇所の対応

●冬室交差点の主道路である国道49号の速度状況を以下に示す。
●冬室交差点では国道49号下り方向で顕著な速度低下が発生しており、特に朝ピーク時において旅行速度20km/h以下の範囲が拡大。
●国道49号上り方向では、夕ピーク時に若干の速度低下が見られるが、下り方向ほどの速度低下は確認されていない。

冬室交差点の旅行速度（100mピッチ）

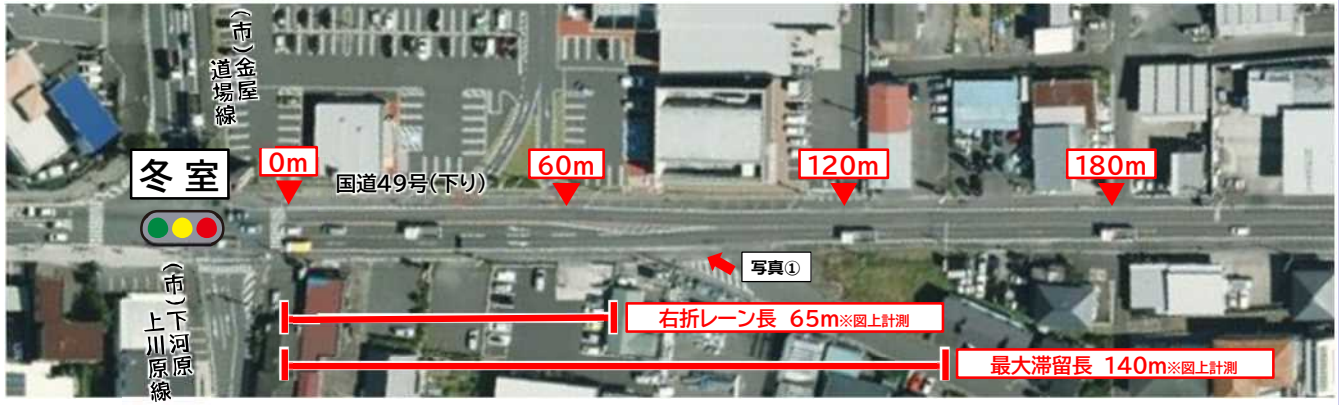


出典：ETC2.0（R7.4平日）

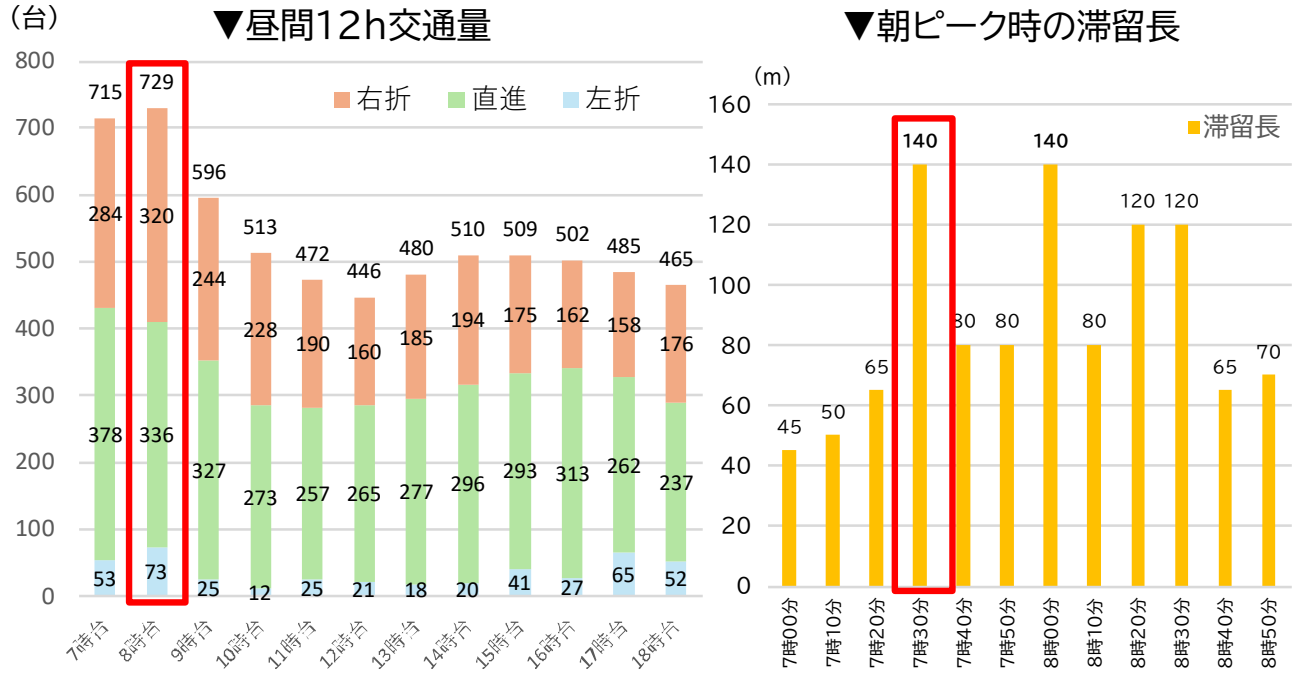
4．道路利用者会議要望箇所の対応

●国道49号下りは朝ピーク時が1日の中で最も交通量が多く、また右折車両の割合も高い。
●現状の右折レーン長は65m(※図上計測)であるが、朝ピーク時には最大140mの滞留が発生している。
●交差点解析上は交通容量は十分であるものの、交通需要に対して必要な右折滞留長は145.5mと算出され、現況の右折レーン長を大きく上回る。
●必要な滞留に対しての右折レーン長が不足していることが速度低下の要因。

右折レーン長(国道49号下り)



交通状況(国道49号下り)



出典:交通量・渋滞長調査結果(R7.9.10)

渋滞状況(国道49号下り)



交差点解析結果(8時台)

流入部	車線	交差点容量比	滞留長
国道49号下り	左折・直進	0.463	-
	右折	0.433	145.5m

※交通量・渋滞長調査結果(8時台)に速度低下区間600mを上乗せして算出

必要右折滞留長:約145m＞現況右折レーン長:65m

来年度、要因を踏まえた対策を検討

5．TDM施策の効果検証（いわき市TDM）

(1)TDM施策実施フロー

今年度のTDM施策の実施に関する検討

R7.7月

福島県・いわき市と事前調整を実施
今年度のTDM施策実施方針について調整

地区WGにて、
具体的な「TDM施策実施方法」、「TDM施策実施期間」、「TDM施策の目標」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

R7.8月

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」、「TDM施策の目標」の決定

TDM施策の実施に向けた詳細な準備

・広報活動、協力依頼

R7.10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

R8.3月

TDM施策の実施結果報告

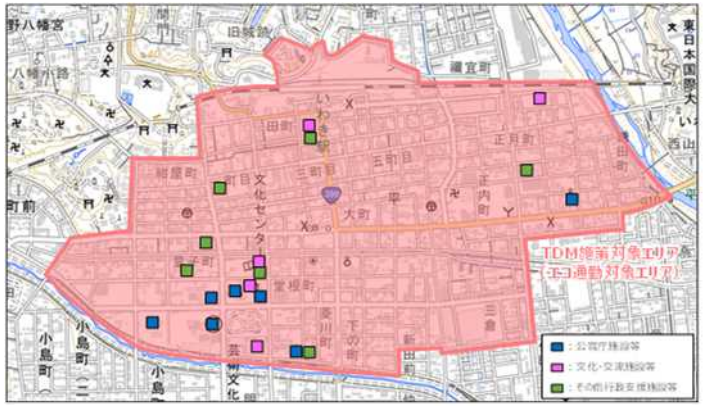
・WG、渋滞協で、TDM施策の実施結果について報告

5. TDM施策の効果検証（いわき市TDM）

（2）TDM施策の取組概要・広報状況

●今年度のTDM施策は、「いわき市平地区中心部」を対象エリアとし、令和7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』を実施。
●『エコ通勤』として、「公共交通（鉄道・バス）利用の促進」「徒歩・自転車通勤の促進」「時差出勤」に加え、「相乗り通勤」「在宅勤務」の取組メニューを追加。
●広報は、昨年度に認知件数の多い「チラシ・ポスター」「横断幕」「SNS・HP」「広報誌」などの効果的な広報に絞って実施した。

▼TDM施策「エコ通勤」対象エリア



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」取組メニュー

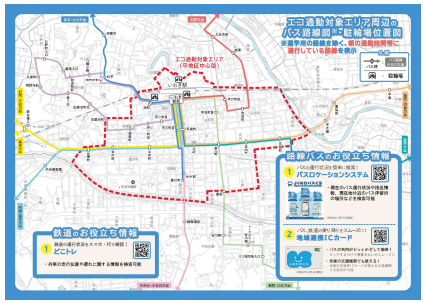
取組メニュー	期待出来る事象	期待出来る効果
公共交通（鉄道・バス）利用の促進	自動車交通の削減	・渋滞緩和 ・CO2削減
徒歩・自転車通勤の促進		
相乗り通勤		
在宅勤務		
時差出勤	ピーク時間帯の交通量を分散	

▼広報実施状況

	方法
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
横断幕	歩道橋に横断幕を設置
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
HP	関係機関、協力事業所のHPにチラシ等を掲載
広報誌	いわき商工会議所会報、広報いわきへの記事掲載

▼広報チラシ・ポスター





▼広報いわき



▼横断幕設置状況



▼いわき商工会議所会報



5. TDM施策の効果検証（いわき市TDM）

(3)TDM施策「エコ通勤」の効果検証方法

●効果検証にあたっては、TDM施策の「実施期間中」と「通常期」で断面交通量や旅行速度等の変化を確認。
●TDM施策の実施期間終了後、「Webアンケート調査」を実施、参加率や参加動機、施策効果等を整理。
●Webアンケート調査は、広報チラシにQRコードを添付し、Webに誘導して回答いただいた。

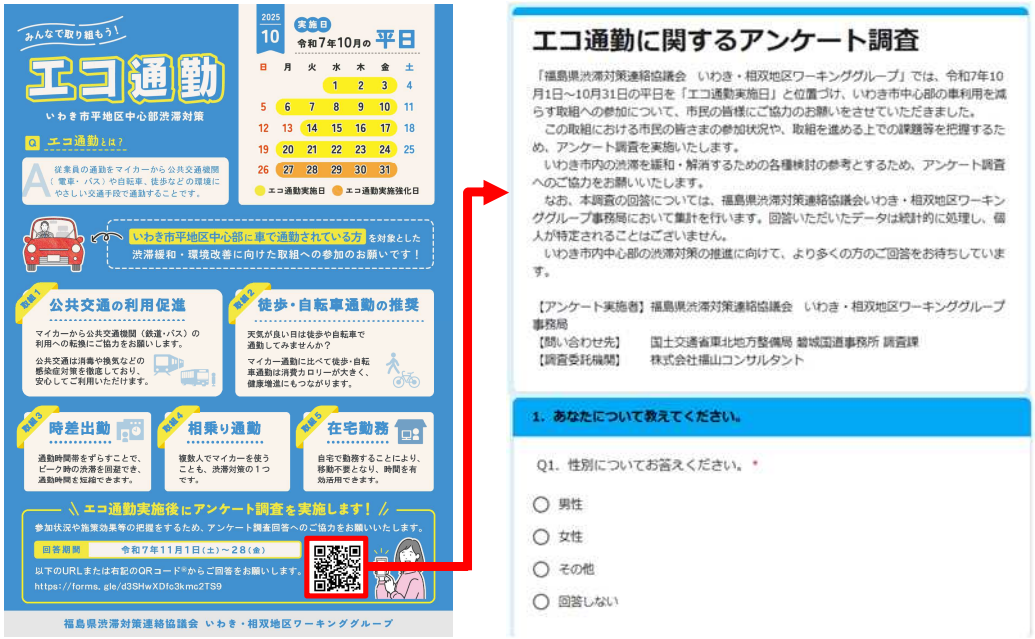
▼TDM施策「エコ通勤」の効果検証方法

	効果検証項目
県警トラカン	・時間帯別断面交通量
ETC2.0	・エコ通勤対象エリア内の旅行速度 ・進行方向別旅行速度
バスの乗降客数	・バスのバス停別乗降客数
事後アンケート調査	・参加率 ・取組状況 ・エコ通勤の効果

▼事後アンケート調査の主な設問

主な設問	
回答者属性	・性別 ・年齢 ・居住地
通勤状況	・通勤先 ・主な交通手段 ・通勤ルート ・通勤時間
エコ通勤の取組	・実施状況 ・取組頻度 ・実施時期、期間に対する意見 ・実施期間中の渋滞状況の変化
今後のエコ通勤の取組	・実施期間後のエコ通勤の実施意向 ・参加するために必要なもの ・見たことがある広報媒体 ・エコ通勤に対する意見

▼Webアンケート調査イメージ



5. TDM施策の効果検証（いわき市TDM）

(4)【交通量の変化】断面交通量・進行方向別交通量

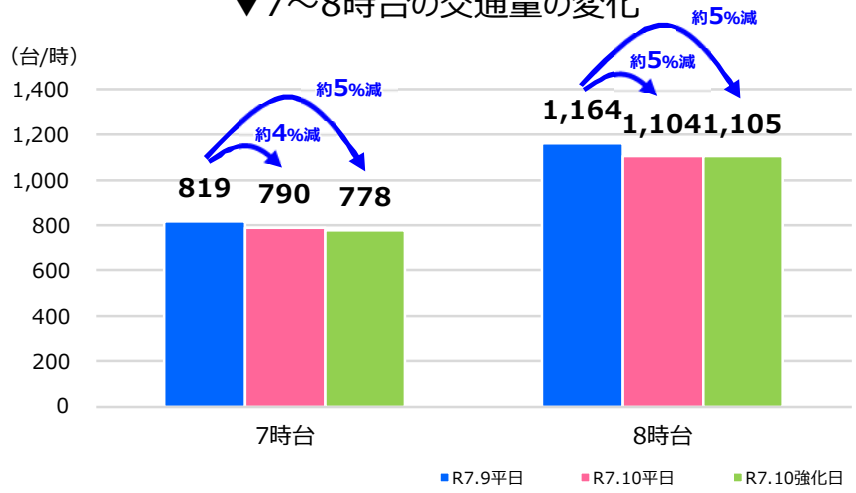
●国道399号上り正内町の地点におけるエコ通勤実施期間の交通量は、前月の平常時と比べて7時台で約4%、8時台で約5%減少。強化日では7時台・8時台で約5%減少。
●15分単位での交通量を比較すると、8時台の交通量が前月の平常時と比べて変化が大きくなっている。
●時差出勤や交通手段の転換により、交通量が変化したと推測される。

▼国道399号上り正内町の位置図



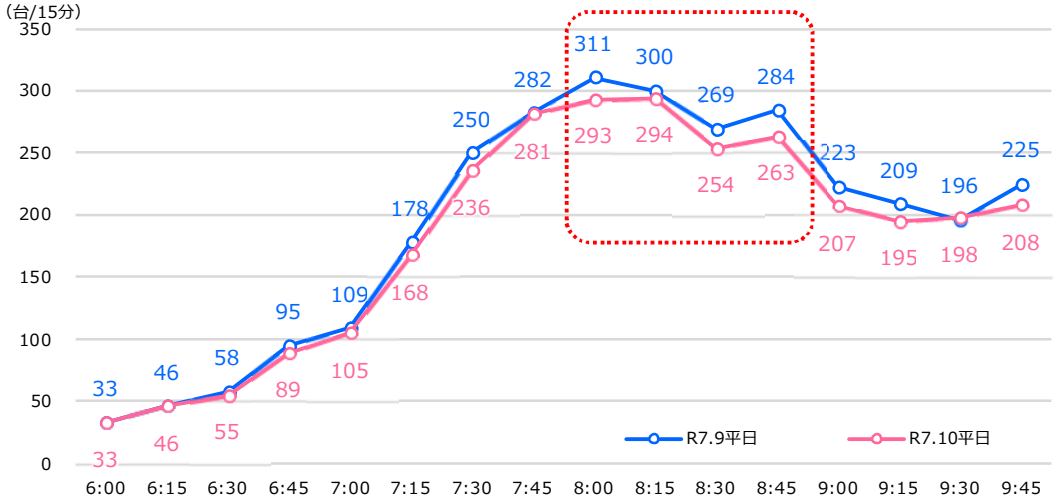
出典：地理院地図にTDM施策対象エリア等を追記して掲載

▼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

▼15分単位における6～9時台の交通量の変化



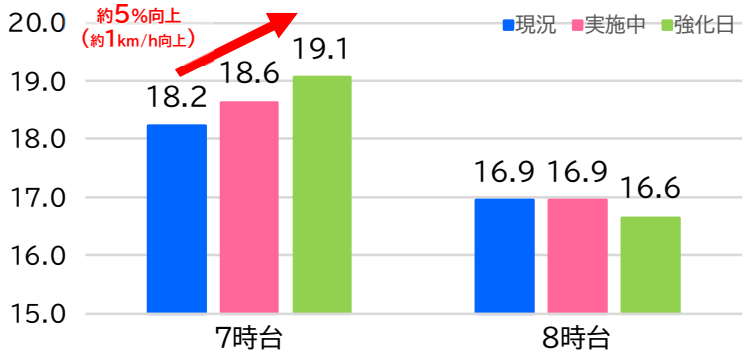
出典：「断面交通量情報」(公益財団法人日本道路交通情報センター(https://www.jartic.or.jp/service/opendata/))を加工して作成

5. TDM施策の効果検証（いわき市TDM）

(5)【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

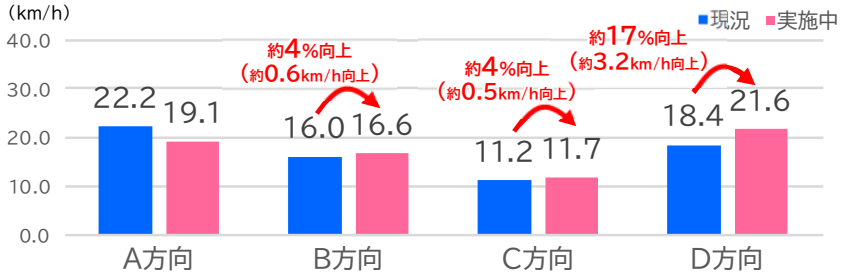
●エコ通勤対象エリア内の平均旅行速度は、7時台において速度が向上しており、強化日では約19km/hと約5%速度が向上。
●対象エリア内の『正内町交差点』、対象エリア外の『梅本橋南側付近交差点』を交差点流入方向別でみると、『正内町交差点』はB・C・Dの3方向で旅行速度が向上、『梅本橋南側付近交差点』はBの1方向で旅行速度が向上。

▼エコ通勤対象エリア平均旅行速度



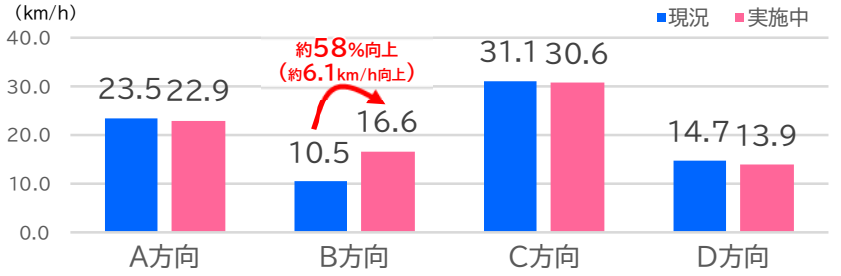
出典：ETC2.0（現況：R7.9平日、実施中：R7.10平日、強化日：R7.10/27（月）～10/31（金））

▼正内町交差点の流入方向別旅行速度（7時台）



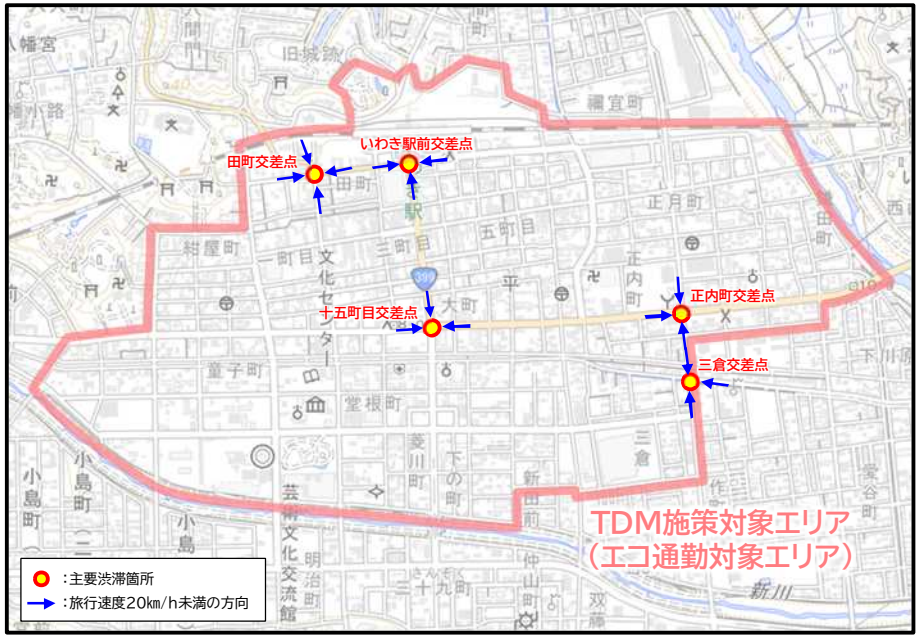
出典：ETC2.0（現況：R7.9平日、実施中：R7.10平日 7時台）

▼梅本橋南側付近交差点の流入方向別旅行速度（7時台）



出典：ETC2.0（現況：R7.9平日、実施中：R7.10平日 7時台）

▼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（7時台）



出典：地理院地図にTDM施策対象エリア等を追記して掲載

▼交差点進行方向別旅行速度の分析対象交差点

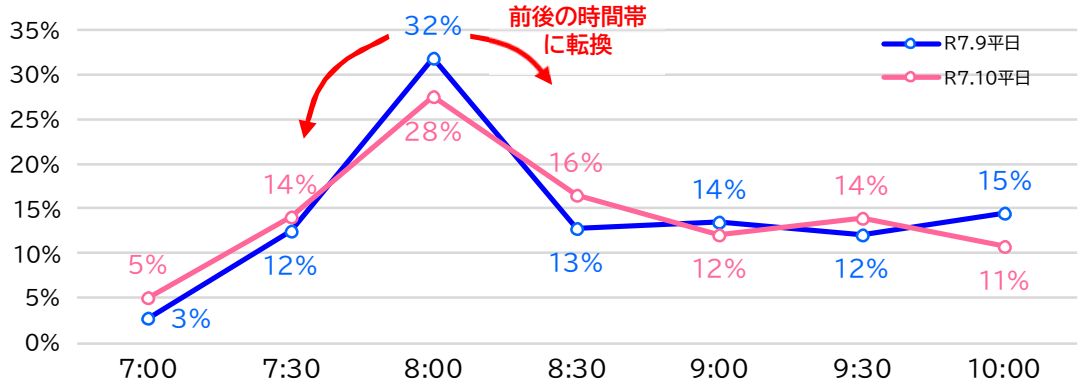


出典：地理院地図にTDM施策対象エリア等を追記して掲載

(6)【人流の変化】通勤先への到着時間・バス乗降客数

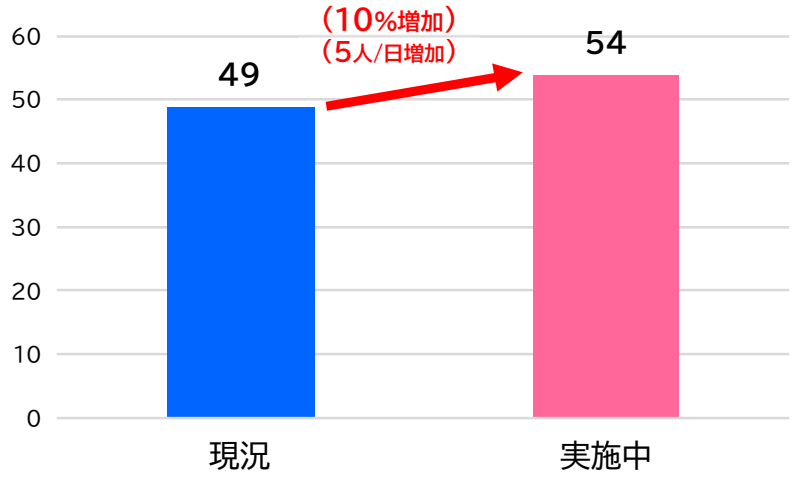
●エコ通勤対象エリアを目的地とする移動者について、8:00の到着率が前月に比べて4%減少し、前後の時間帯に分散しており、時差出勤の取組効果を確認。
●小名浜→医療センター→いわき駅前のバス路線において、エコ通勤対象エリア内バス停の降車客数は増加しており、バス通勤へ転換したと考えられる。

▼エコ通勤強化日のエコ通勤エリアへの時間帯別到着率



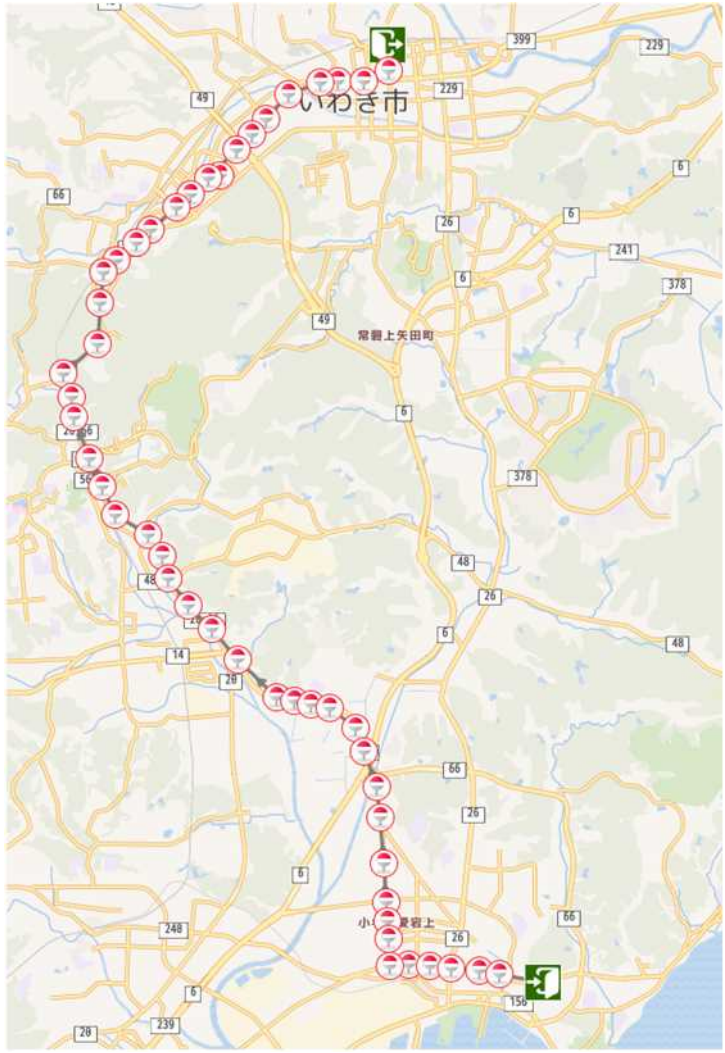
出典：ブログウォッチャー社「プロファイルパスポート」R6.9.24～27,30、R6.10.28～31（強化日）
※スマホ位置情報を使い、いわき市居住者がエコ通勤対象エリア内に到着した時間帯別割合を示す
※R6.9平日：157サンプル/日、R6.10平日：144サンプル/日

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



出典：新常磐交通より受領
現況：R7.9 平日、実施中：R7.10 平日
※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

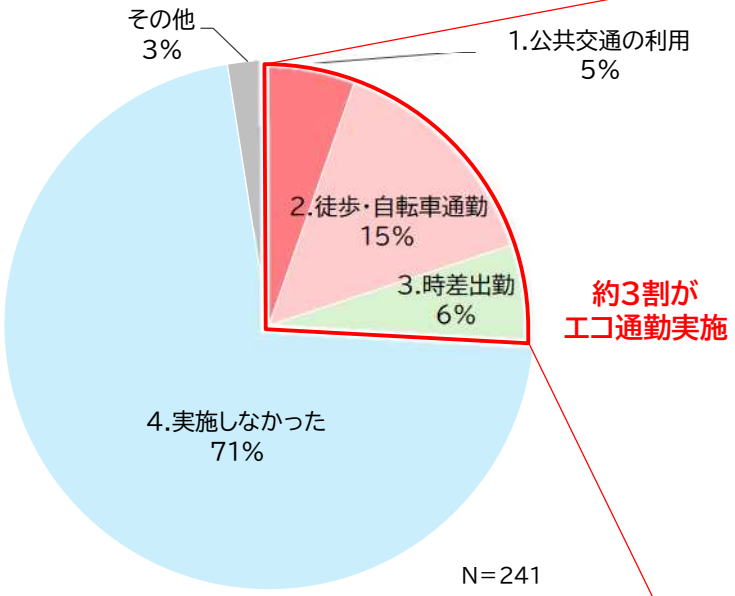


出典：新常磐交通株式会社HP

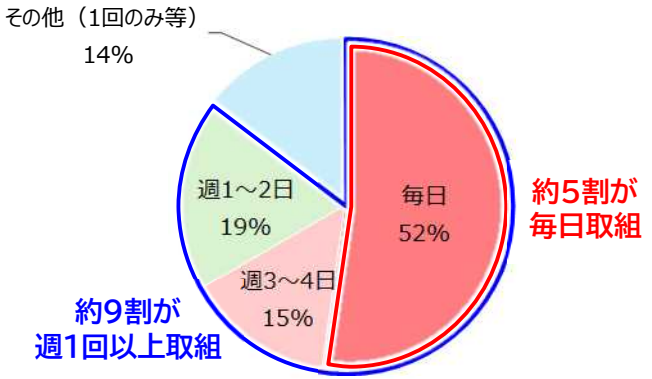
(7)【参加状況】エコ通勤の参加率・渋滞状況の変化

●事後アンケート調査は241件の回答があり、そのうち約3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2割が普段より渋滞していなかったと回答。

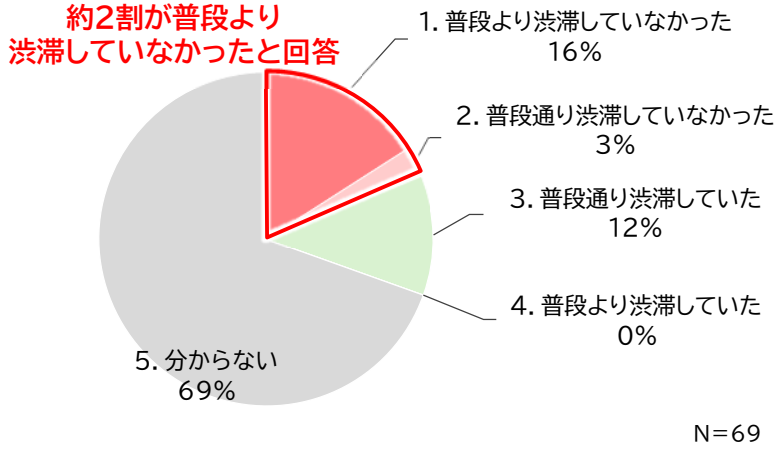
▼エコ通勤の実施状況



▼エコ通勤の取組み頻度



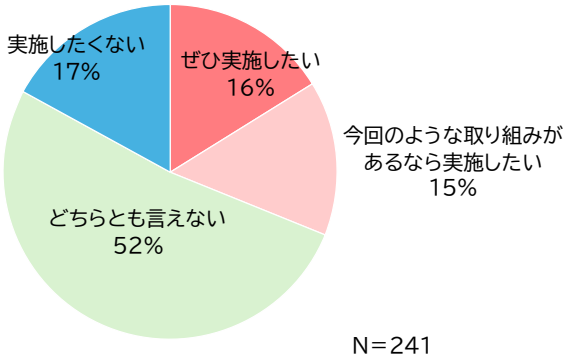
▼エコ通勤時の渋滞状況の変化（エコ通勤実施者のみ）



(8)【参加状況】今後のエコ通勤への取組み

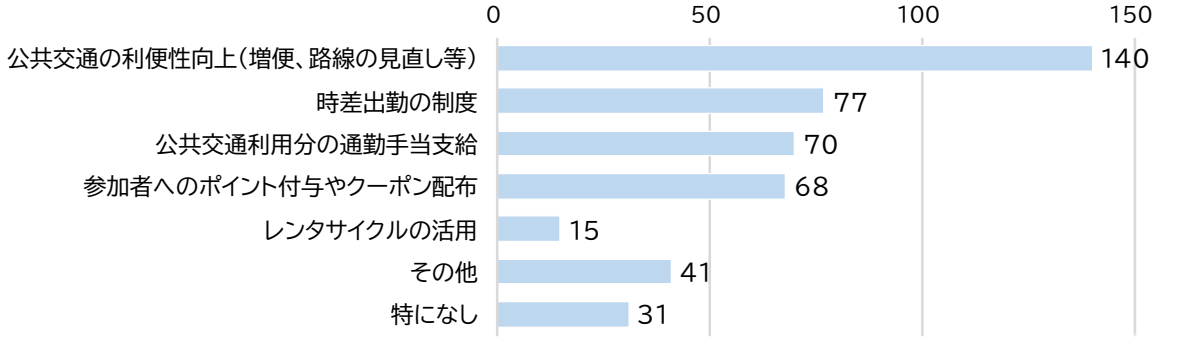
●今後のエコ通勤の実施意向として約3割が『実施したい』との意向があり、約5割が『どちらともいえない』との回答。
●エコ通勤に参加するためには『公共交通の利便性向上』が多く挙げられており、次いで『時差出勤の制度』や『公共交通利用分の通勤手当支給』などの組織体制に関する意見が挙げられた。
●公共交通の利用環境として、約6割が『利用できない環境』にあると回答。その理由として『利用可能な路線が無い』や『始業・終業時間帯に合わない』、『駅・バス停までが遠い』との意見が挙げられました。
●広報活動として、チラシ・ポスターを見たことがある人が多く、次いで広報誌となった。

▼エコ通勤の実施意向



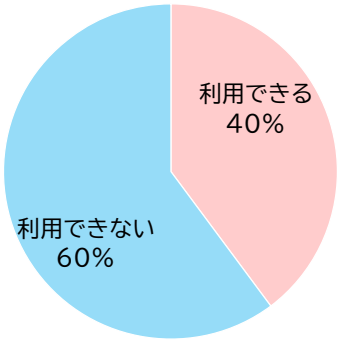
N＝241

▼エコ通勤に参加するために必要なこと



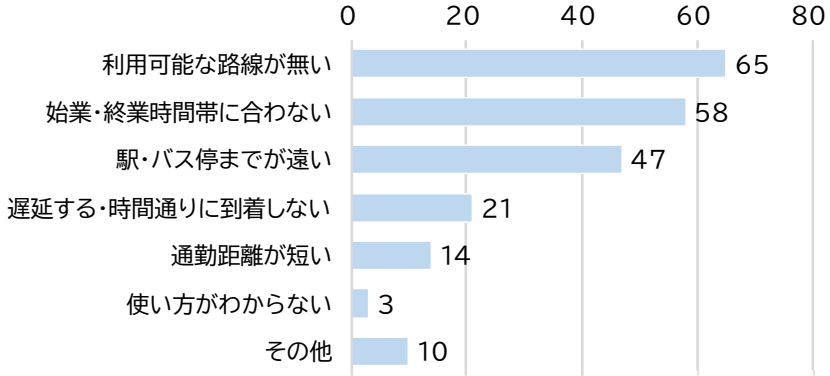
N＝241
※複数回答

▼公共交通の利用環境



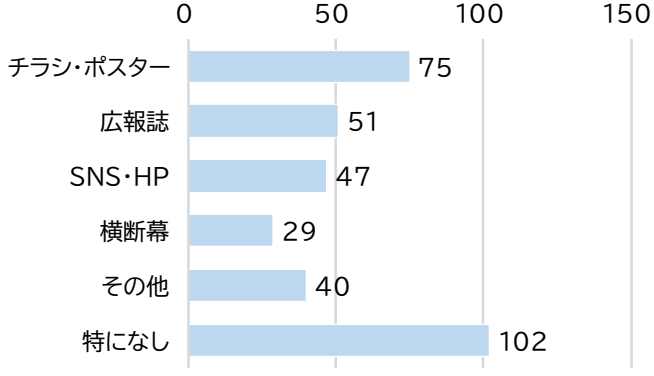
N＝241

▼公共交通を利用できない理由



N＝145
※複数回答

▼広報で見たことがあるもの



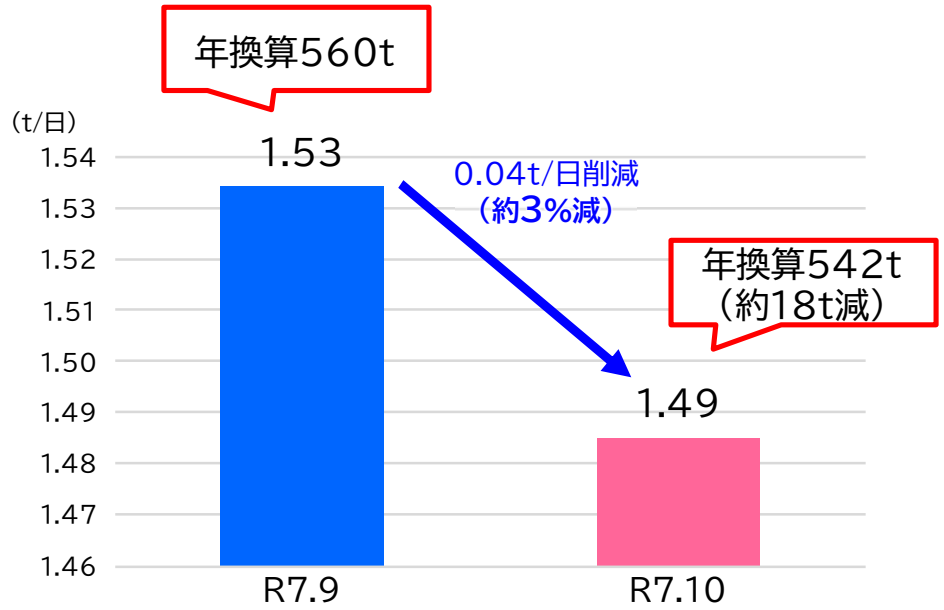
N＝241
※複数回答

5. TDM施策の効果検証（いわき市TDM）

(9)【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7時台のCO2排出量は、実施前と比べて0.04t/日削減（約3%減少）。
●この効果が1年間継続すると、約18tのCO2削減となり、これは一般家庭約5世帯の年間排出量、または森林約2.0ヘクタールが1年間に吸収するCO2量に相当する。

▼平日7時台のいわき市平地区中心部のCO2排出量



出典：ETC2.0（現況：R7.9平日、実施中：R7.10平日）、R3センサス時間帯別交通量
※7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（R7.9平日/R7.10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

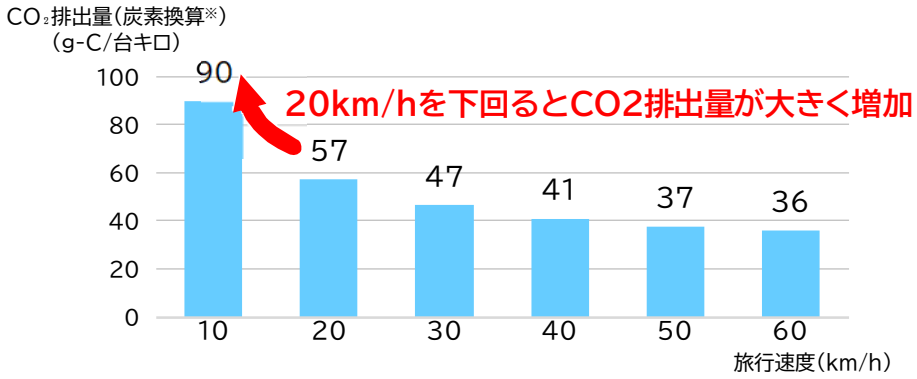
▼エコ通勤によるCO2削減量の換算

	CO2	原単位	換算値
家庭からの排出量	18t	3.46t-Co2/世帯・年	約5世帯
森林の吸収量	18t	8.8t/ha	約2.0ha※

※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

5．TDM施策の効果検証（いわき市TDM）

(10)今後の方針

●令和7年度の取り組みにより、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、渋滞の解消には対象エリアや実施時期の見直しを含めた、来年度以降の取り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5%減	一般の方の協力を得てこの取り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）の到着が4%減少	
バス利用	エコ通勤対象エリア内におけるバス停利用者が増加	
参加状況	約3割が実施	
環境負荷	CO2排出量を0.04t/日削減 （年換算18t：一般家庭5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
【部分的に速度が向上した箇所があるものの、エリア全体としては未達成】
②CO2排出量削減による都市環境の改善を行う**【エコ通勤の取り組みを継続することで達成】**

＜来年度の取り組み実施方針＞
●取り組みにより、交通状況の改善は確認できていることから、次年度以降も取り組みを継続。
●取り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。

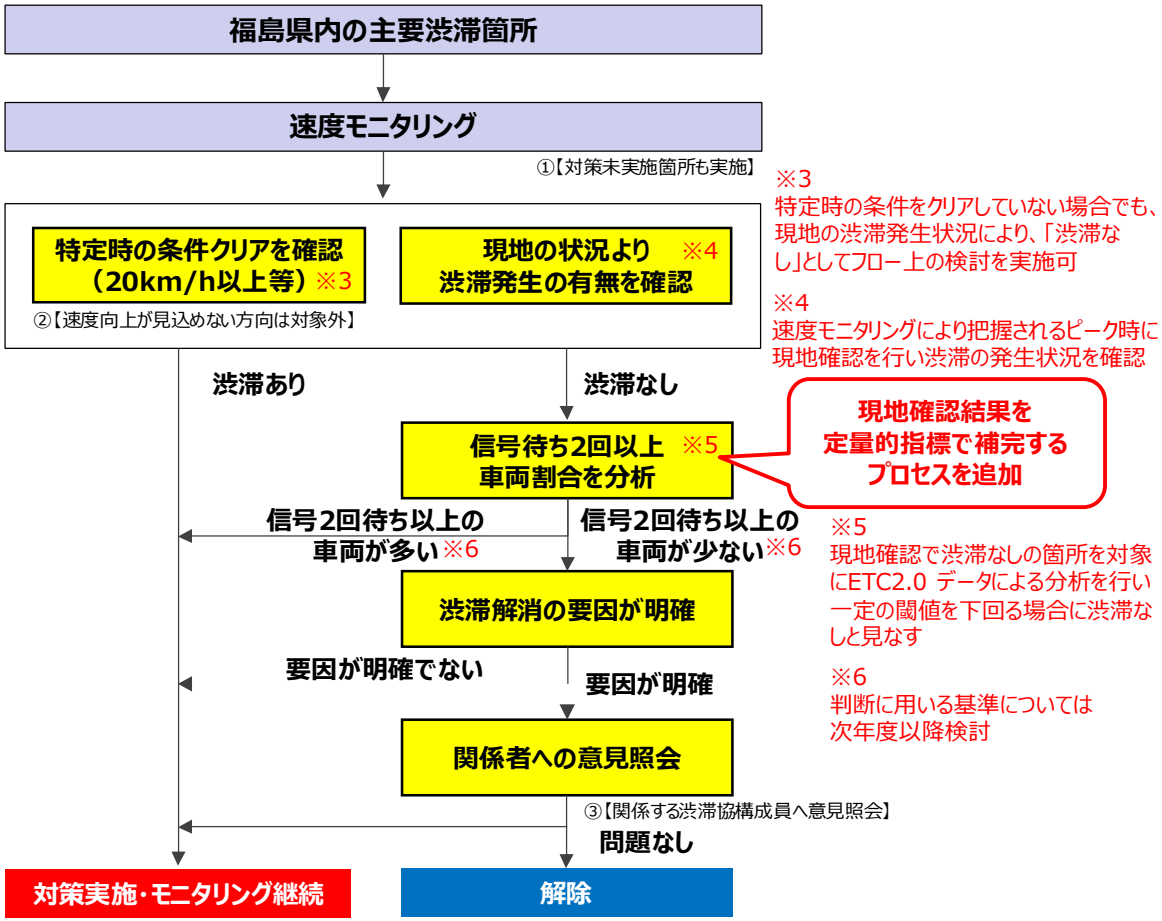
●主要渋滞箇所の解除ルール見直しフロー

●解除ルール見直しについて、直近3カ年の意見を踏まえ見直し方針を整理。
●特定時の条件と異なる条件で解除を判断する解除基準の一律化については、説明性が担保できないため、行わない。
●現行の課題を踏まえ、明確な判断基準のない「現地状況により渋滞の有無を確認」というプロセスに対し、解除フロー修正案のとおり、現地確認により渋滞が発生していない箇所に対して信号待ち2回以上※1車両割合を整理し、該当する車両が少ない※2場合に渋滞なしと見なす方針について、道路管理者・交通管理者を対象とした意見聴取により合意を得た。
●今後は、本格運用に向け、判断に用いる基準を検討。

▼解除ルールの見直しに係る主な意見・指摘と対応方針（案）

意見・指摘内容	対応方針案
• 渋滞損失時間をクリアしても20km/h以下の場合に解除できるか。（R5渋滞協）	• 福島県の解除ルールは、**「特定条件をクリア」、「現地状況により渋滞発生の有無を確認」、「関係者への意見照会」により総合的に解除判断**。
• 現行の解除基準が曖昧・不明確であり、客観的な判断根拠が必要との課題認識が確認。（R6意見照会）	• 現行の「**現地状況より渋滞発生の有無を確認**」部分は定性的で明確な基準がないため、**判断基準の明確化を検討**。
• 解除ルールの見直し自体は問題ないが、一律化に限る必要はない。（R7渋滞協）	• 解除ルールについて、**一律化はしない**方針とする。

▼解除フローの修正案



※3
特定時の条件をクリアしていない場合でも、現地の渋滞発生状況により、「渋滞なし」としてフロー上の検討を実施可

※4
速度モニタリングにより把握されるピーク時に現地確認を行い渋滞の発生状況を確認

※5
現地確認で渋滞なしの箇所を対象にETC2.0 データによる分析を行い一定の閾値を下回る場合に渋滞なしと見なす

※6
判断に用いる基準については次年度以降検討

※1
道路管理者における渋滞の定義（交差点通過時間と信号サイクルの関係から算出）。旅行速度20km/h未満であるものの、現地確認により渋滞が発生していない箇所の実態の確認に活用が可能。

※2
判断に用いる基準については次年度以降検討

7．今後の予定

●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8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、福島県サービスレベル向上検討会の結果等について報告・協議を予定。

令和8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

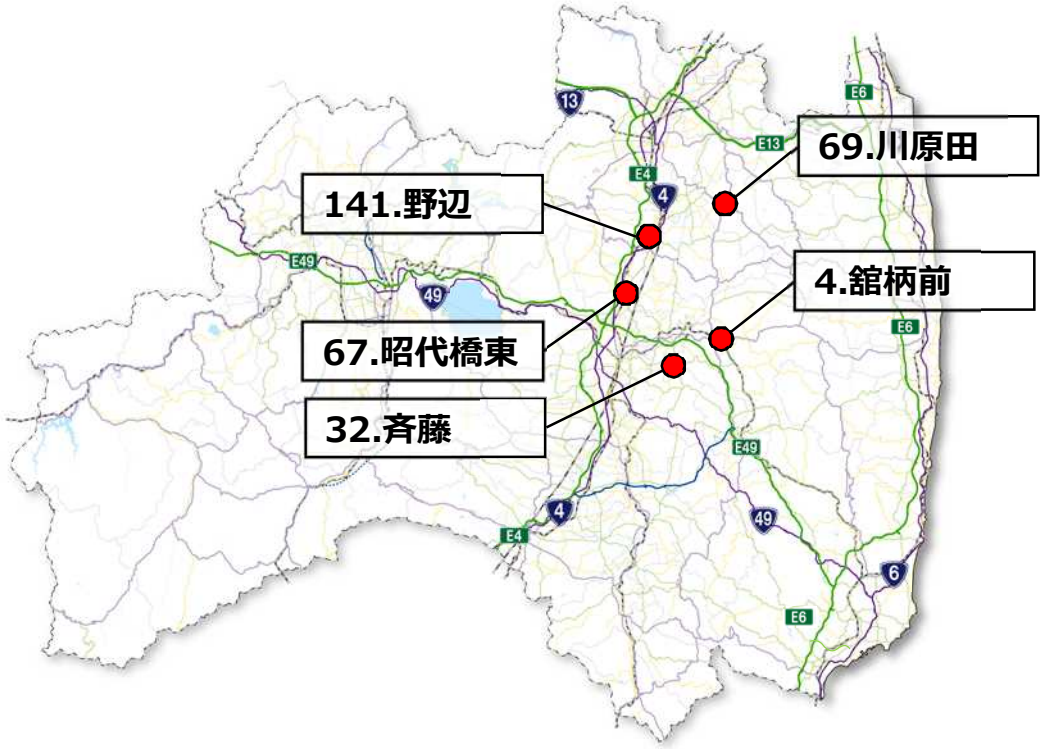
●令和8年度第1回渋滞協における報告・協議内容（案）

・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施策の実施方針の報告
・主要渋滞箇所の解除基準見直し検討の経過報告
・福島県サービスレベル向上検討会結果の報告（次年度より調整予定）

7．今後の予定

●事業中及び事業完了済の5箇所については、今後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 （冬期データを用いて実施済）	今後、冬期積雪時に実施予定 ※R6年度冬期データにて特定条件クリアを確認しているが、冬期の現地確認は未実施のため
	令和8年3月	(一)福島安達線 交差点改良	141.野辺	令和8年度予定 （対策完了後に実施）	令和8年度予定 （対策完了後に実施）
	ー	ー	69.川原田	令和8年度予定	令和8年度予定
県中・県南	ー	ー	32.斉藤	令和8年度予定	国道288号船引バイパス開通後、 冬期積雪時に実施予定
	令和8年3月	国道288号 船引バイパス	4.舘柄前	令和8年度予定 （対策完了後に実施）	令和8年度予定 （対策完了後に実施）



参考資料

●解除フロー修正案における渋滞発生状況の定量評価方法

●「現地確認」を定量的指標にて補完する方法として、渋滞調査において渋滞長の観測対象となる「信号待ち2回以上」の車両に着目。
●現地確認により渋滞なしの箇所を対象に、現地確認結果の補足材料として、ETC2.0を用いて、「信号待ち2回以上」車両の混在割合を整理。定量的かつ一定の基準を設け、現地確認による解除判断を補完。
●発生割合が一定程度※1以下の場合、渋滞は無い・もしくはごく僅かであると判断するものとして運用。



単純な流入速度の分析結果上では20km/h未満の方向が残存

信号待ち2回以上発生車両割合が一定程度以下である旨を確認

解除を提案

※1　一定程度の発生割合
九州地方整備局の事例では、交通規制履歴による異常状態の発生頻度や、イベント・災害・交通トラブル等の履歴による特異日（時間）の発生頻度を考慮し、信号2回待ち分析の許容ラインを5%と設定。

▲渋滞（信号待ち2回以上）車両の発生割合の算出イメージ（九州地方整備局での活用事例）

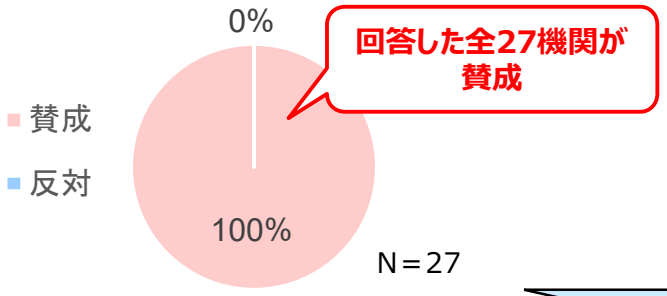
●解除ルールの見直し　意見聴取結果

●道路管理者・交通管理者を対象に、解除ルール見直しについて意見聴取を実施。
●回答した全27機関が「賛成」と回答。主な意見として、渋滞発生の判断基準の明確化や統一的で公平な解除ルールの運用実現等の意見に加えて、利用者理解の促進やPDCAサイクルの促進を期待する意見が挙げられた。

▼意見聴取実施概要

- 実施期間
  令和8年1月27日（火）～2月6日（金）
  ※電子メール送付・回答
- 実施対象
  福島県内道路管理者、交通管理者、
  バス協会、トラック協会、タクシー協会
- 意見聴取内容
  ①渋滞発生状況の定量評価を用いた解除ルールの見直しへの賛否
  ②解除検討箇所で困っている事例
  ③解除ルール見直しに関するその他意見

▼意見聴取結果　回答状況



▼意見聴取結果　主な自由意見

項目	主な意見
解除ルール見直しに対する意見	• 現地確認による渋滞発生有無の判断基準が明確になる。
	• 「信号待ち2回以上の車両の混在割合」という定量的な指標が導入されれば、県内全域で統一性のある公平な解除ルールの運用が実現できる。
	• 定量的な判断基準のため、利用者の理解につながる。
	• 渋滞解消に関する施策評価の実質的な緩和によって施策自体の軽量化が見込まれるため、更なる課題箇所解決の促進が見込まれる。
その他意見	• 「信号サイクル長」は、時間帯や時期によって交通規制管理者が変えている場合があるため、交通規制管理者からの情報提供とした方が良いと考える。
	• 判定の精度をさらに高めるため、観測日時の選定や気象条件、特殊事情の排除（事故や工事、一時的な催事による突発的な渋滞の除外ルール等）についても統一的な基準を設けることが望ましい。

解除ルール見直し方針について合意を得たため
今後は本格運用に向けた検討を継続（信号待ち２回以上車両割合の閾値検討等）