

令和 4 年度

第 2 回

福島県渋滞対策連絡協議会  
説明資料

令和 5 年 3 月 10 日

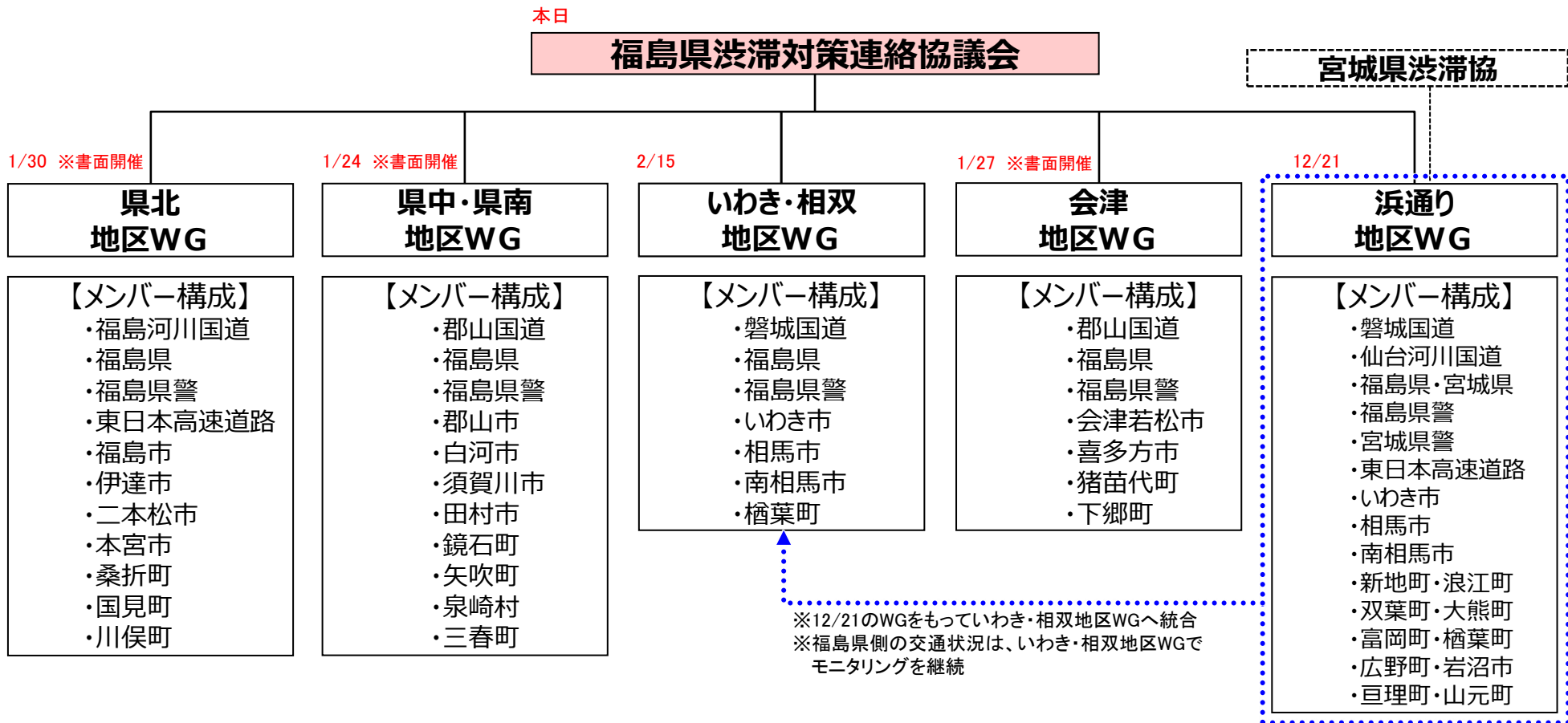
- 1. 福島県内の主要渋滞箇所について..... P 2
  - これまでの経緯..... P 3
  - 主要渋滞箇所の確認..... P 6
  - 開通・事業完了による影響整理..... P 12
- 2. 道路利用者会議要望箇所について..... P 25
- 3. TDM施策の取り組みについて..... P 29
- 4. 福島都市圏の現状及び交通課題について..... P 58
- 5. 国道6号小名浜地区における渋滞対策検討..... P 62
- 6. 主要渋滞箇所の解除ルールについて..... P 74
- 7. 今後の予定..... P 76

# 1. 福島県内の主要渋滞箇所について

# 1. 福島県内の主要渋滞箇所について

## ●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。
- 福島県渋滞対策連絡協議会においては、効率的・効果的に渋滞対策を推進していくため平成30年度より年2回の協議会開催を基本として実施。



# 1. 福島県内の主要渋滞箇所について

## ● 次年度以降におけるいわき・相双地区WGの体制

- 今年度まで、浜通り地区の交通状況モニタリング、渋滞箇所の分析・検討を浜通り地区WGで実施。
- 復旧・復興関係車両等による国道6号の交通混雑が改善していることから、第6回浜通り地区WG（令和4年12月21日開催）をうけて、浜通り地区WGの検討内容は、いわき・相双地区WGで引き続き検討する体制に見直し。
- これまでのいわき・相双地区WGのメンバーに加え、来年度から浜通り地区WGメンバーも本WGに参加する方針。

いわき・相双地区WG 参加メンバー
東北地方整備局磐城国道事務所
福島県庁
福島県いわき建設事務所
福島県富岡土木事務所
福島県相双建設事務所
いわき市
<b>広野町【新規追加】</b>
檜葉町
<b>富岡町【新規追加】</b>
<b>大熊町【新規追加】</b>
<b>双葉町【新規追加】</b>
<b>浪江町【新規追加】</b>
南相馬市
相馬市
<b>新地町【新規追加】</b>
福島県警察本部
<b>福島県警察本部 高速道路交通警察隊【新規追加】</b>
いわき中央警察署
いわき東警察署
いわき南警察署
双葉警察署
南相馬警察署
相馬警察署
<b>東日本高速道路(株)【新規追加】</b>

浜通り地区WG 参加メンバー（福島県側）
東北地方整備局磐城国道事務所
福島県庁
福島県いわき建設事務所
福島県富岡土木事務所
福島県相双建設事務所
いわき市
<b>広野町</b>
檜葉町
<b>富岡町</b>
<b>大熊町</b>
<b>双葉町</b>
<b>浪江町</b>
南相馬市
相馬市
<b>新地町</b>
<b>福島県警察本部 高速道路交通警察隊</b>
いわき中央警察署
双葉警察署
南相馬警察署
相馬警察署
<b>東日本高速道路(株)</b>

※福島県警察本部 高速道路交通警察隊、東日本高速道路(株)は、主要渋滞箇所の対策効果等で常磐自動車道や東北中央自動車道が関係する際に参加

# 1. 福島県内の主要渋滞箇所について

## ●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26年度より

- 渋滞箇所のモニタリング、対策検討・実施の状況等について協議

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の名称を県中・県南地区WGに変更  
会津エリアWGの名称を会津地区WGに変更

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

平成30年度より

- これまで年1回の協議会開催を年2回（7月頃、2月頃）に変更

令和2年度

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

# 1. 福島県内の主要渋滞箇所について

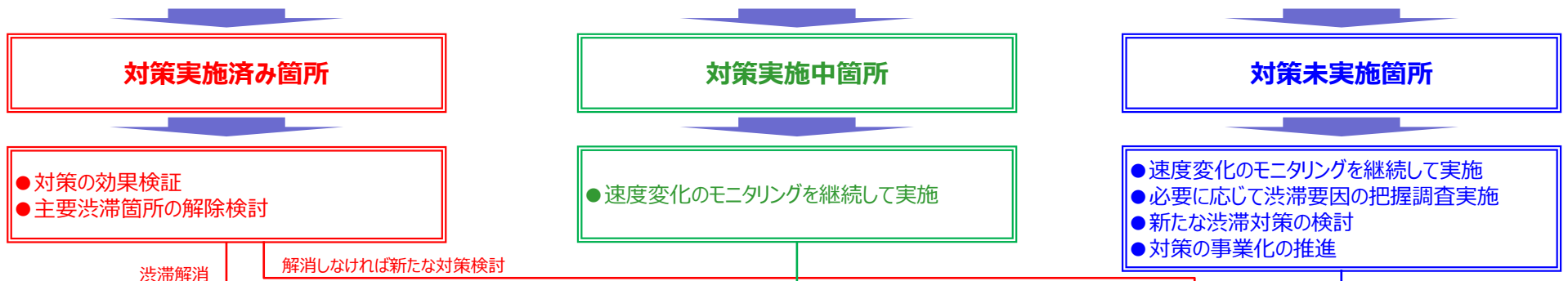
## ● 主要渋滞箇所の確認：福島県内の主要渋滞箇所

・福島県内における主要渋滞箇所は以下のとおり。

◎ 一般道：現在 120 箇所（平成24年度当初 143 箇所）

…うち県北地区 33 箇所（平成24年度当初 35 箇所）、県中・県南地区 43 箇所（平成24年度当初 48 箇所）  
 会津地区 14 箇所（平成24年度当初 19 箇所）、いわき・相双地区 30 箇所（平成24年度当初 41 箇所）

主要渋滞箇所の速度変化をモニタリング

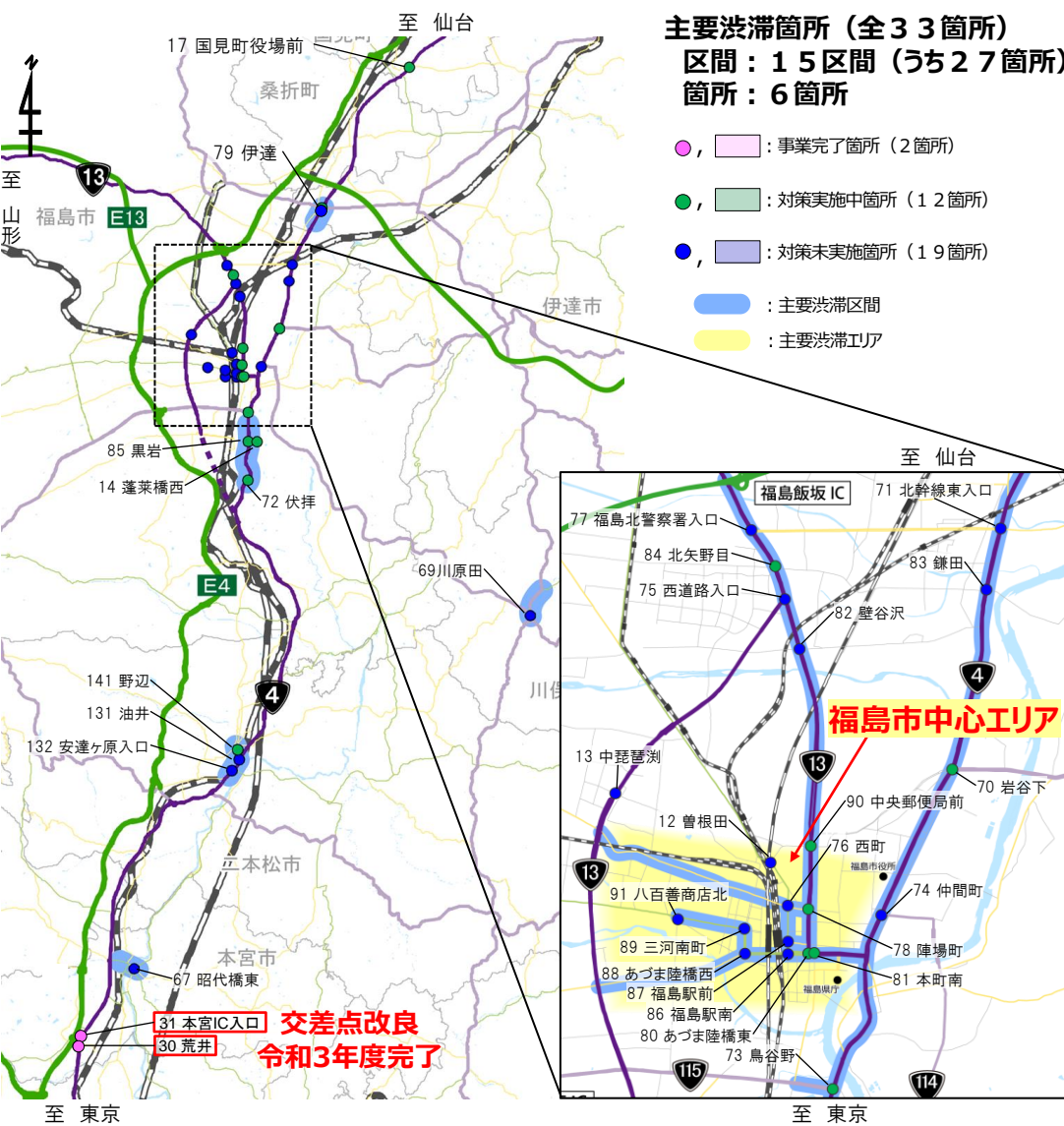


令和5年2月末時点

福島県内	対策実施済み箇所 23箇所解除	対策実施中箇所 59箇所	対策未実施箇所 61箇所
うち 県北地区	2箇所解除	14箇所	19箇所
うち 県中・県南地区	5箇所解除	24箇所	19箇所
うち 会津地区	5箇所解除	9箇所	5箇所
うち いわき・相双地区	11箇所解除	12箇所	18箇所

# 1. 福島県内の主要渋滞箇所について

## ● 主要渋滞箇所の確認：県北地区内の主要渋滞箇所



**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**

- , □ : 事業完了箇所 (2箇所)
- , □ : 対策実施中箇所 (12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

### ■ 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)
本宮岩代線 (荒町交差点~昭代橋東交差点)	67	県/県	しょうだいばしひがし
	69	県/県	かわはらだ
	90	国/市	ちゅうおうゆうびんきょくまえ
一般国道349号 (川原田交差点~飯坂交差点)	80	国/県・市	あづま陸橋東
	78	国/県・市	陣場町
	88	県/県・市	あづま陸橋西
福島微温湯線 (あづま陸橋西交差点~体育館入口交差点)	88※	県/県・市	あづま陸橋西
	91	県/市	八百善商店北
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)	89	県/市	三河南町
	86	県/県・市	福島駅南
福島飯坂線 (福島駅南交差点~西町交差点)	87	県/県・市	福島駅前
	76	県/県	西町
	81	国/市	本町南
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)	80※	国/県・市	あづま陸橋東
	86※	県/県・市	福島駅南
	88※	県/県・市	あづま陸橋西
福島停車場線 (福島駅前交差点~栄町交差点)	87※	県/県・市	福島駅前
	76	県/県	西町
庭坂福島線 (笹木野北中谷地交差点~陣場町交差点)	78※	国/県・市	陣場町
	75	国/国	西道路入口
一般国道13号 (中央郵便局前交差点~福島北警察署入口交差点)	84	国/市	北矢野目
	82	国/市	壁谷沢
	77	国/県	福島北警察署入口
一般国道4号 (伏拝交差点~福島市境)	73	国/県・市	鳥谷野
	85	国/市	黒岩
	72	国/市	伏拝
一般国道115号 (鳥谷野交差点~郷野目交差点)	74	国/県・市	仲間町
	70	国/県・市	岩谷下
	83	県/市	鎌田
一般国道4号 (伊達交差点~諏訪野団地入口交差点)	71	国/県	北幹線東入口
	73※	国/県・市	鳥谷野
一般国道4号 (榎戸分合流部~油井交差点)	79	国/県	伊達
	131	国/県	油井
福島安達線 (油井交差点~野辺交差点)	132	国/県・市	安達ヶ原入口
	131※	国/県	油井
	141	県/市	野辺

### ■ 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 蓬萊橋西	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

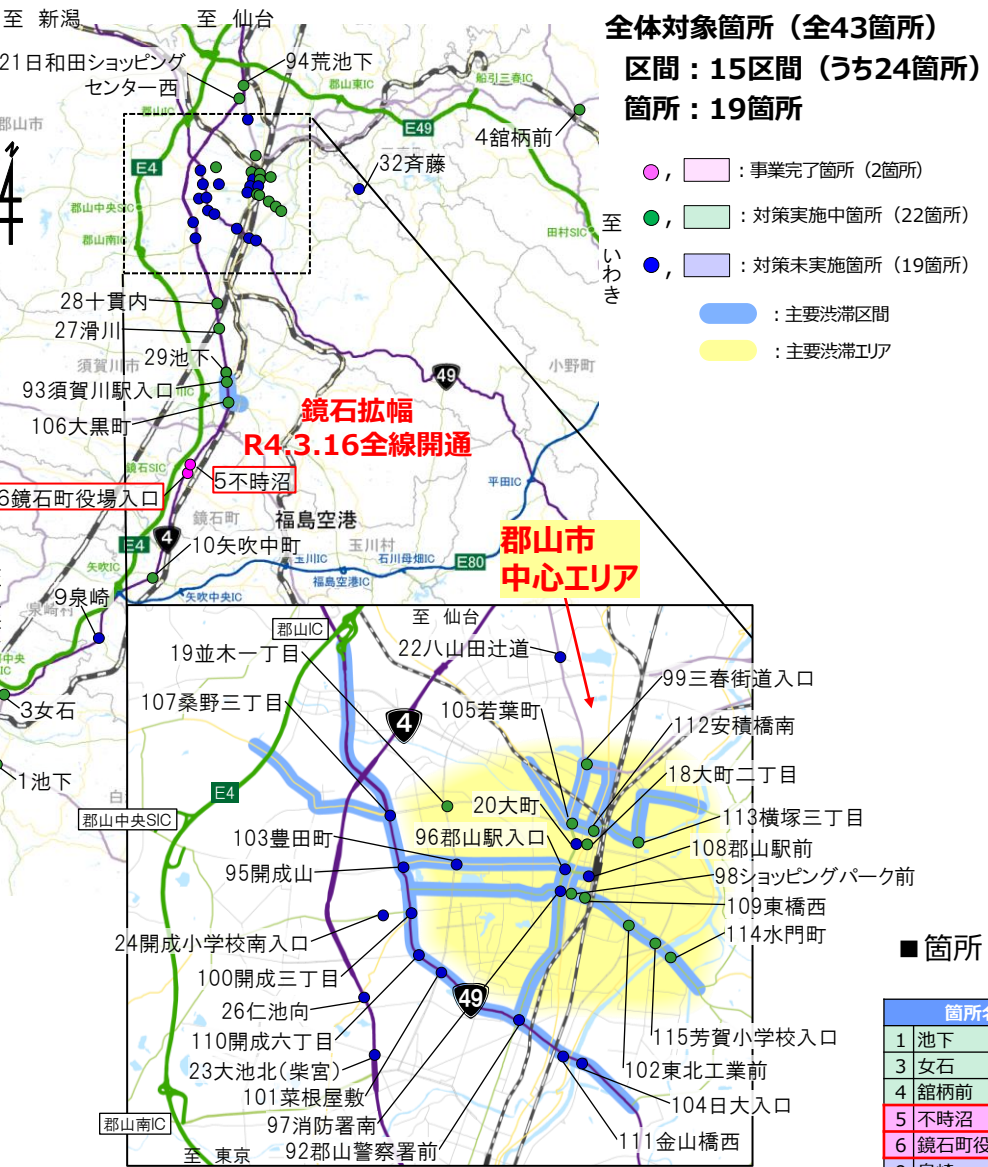
箇所名	管理者 (主/従)	箇所名 (よみ)
30 荒井	国/県	あらい
31 本宮IC入口	国/市	もとみやいんたーちえんじりぐち

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



# 1. 福島県内の主要渋滞箇所について

## ● 主要渋滞箇所の確認：県中・県南地区内の主要渋滞箇所



### ■ 区間

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 一般国道288号(三春街道入口交差点～富久山久保田交差点)	99※ 三春街道入口	県/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
	96 郡山駅入口	県/県	こおりやまえきいりぐち
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)	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	しょうびんぐぱーくまえ
	97 消防署南	県/県	しょうぼうしよしみなみ
	92 郡山警察署前	国/県	こおりやまけいさつしよまえ
	97※ 消防署南	県/県	しょうぼうしよしみなみ
22 郡山停車場線 (郡山警察署前交差点～郡山駅入口交差点)	97※ 消防署南	県/県	しょうぼうしよしみなみ
	96※ 郡山駅入口	県/県	こおりやまえきいりぐち
	92 郡山警察署前	国/県	こおりやまけいさつしよまえ
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	しょうぼうしよしみなみ
	105※ 若葉町	県/県・市	わかばちよう
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)	112※ 安積橋南	県/県	あさかばしみなみ
	98※ ショッピングパーク前	県/県	しょうびんぐぱーくまえ
25 須賀川二本松線(富久山久保田交差点～安積橋南交差点)	92※ 郡山警察署前	国/県	こおりやまけいさつしよまえ
	101 菜根屋敷	国/市	さいこんやしき
	110 開成六丁目	国/市	かいせいろくちようめ
	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	にちだいりりぐち
	107※ 桑野三丁目	国/県・市	くわのさんちようめ
	111 金山橋西	国/市	かなやまばしにし
	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)	106 大黒町	国/県	だいくちよう
	103 豊田町	県/市	とよたまち
	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
	115 芳賀小学校入口	県/市	はがしょうがっこういりぐち
	102 東北工業前	県/市	とうほくこうぎようまえ
	104 日大入口	国/市	にちだいりりぐち
	111 金山橋西	国/市	かなやまばしにし
	109 東橋西	県/市	あずまばしにし
	114 水門町	県/市	すいもんまち
27 一般国道49号 (金屋上川原交差点～郡山ICランプ)	106※ 大黒町	国/県	だいくちよう
	93 須賀川駅入口	国/市	すかがわえきいりぐち
	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
	112 安積橋南	県/県	あさかばしみなみ
	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
	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
	115 芳賀小学校入口	県/市	はがしょうがっこういりぐち
28 河内郡山線(片平町の場合交差点～桑野三丁目交差点)	94 荒池下	国/県	あらいけした
	106 大黒町	国/県	だいくちよう
29 一般国道4号(日和田ランプ～荒池下交差点)	106※ 大黒町	国/県	だいくちよう
	93 須賀川駅入口	国/市	すかがわえきいりぐち
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	だいくちよう
	93 須賀川駅入口	国/市	すかがわえきいりぐち
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)
1 池下	県/県	いけした
3 女石	国/県	おんないし
4 館柄前	県/県	たてがらまえ
5 不時沼	国/県	ふじぬま
6 鏡石町役場入口	国/町	かがみいしまちやくばいりぐち
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
19 並木一丁目	市/市	なみきいちちようめ
20 大町	県/市	おおまち

箇所名	管理者(主/従)	箇所名 (よみ)
21 日和田ショッピングセンター西	国/市	ひわたしょうびんぐせんたーにし
22 八山田辻道	県/市	やつやまたつじまち
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

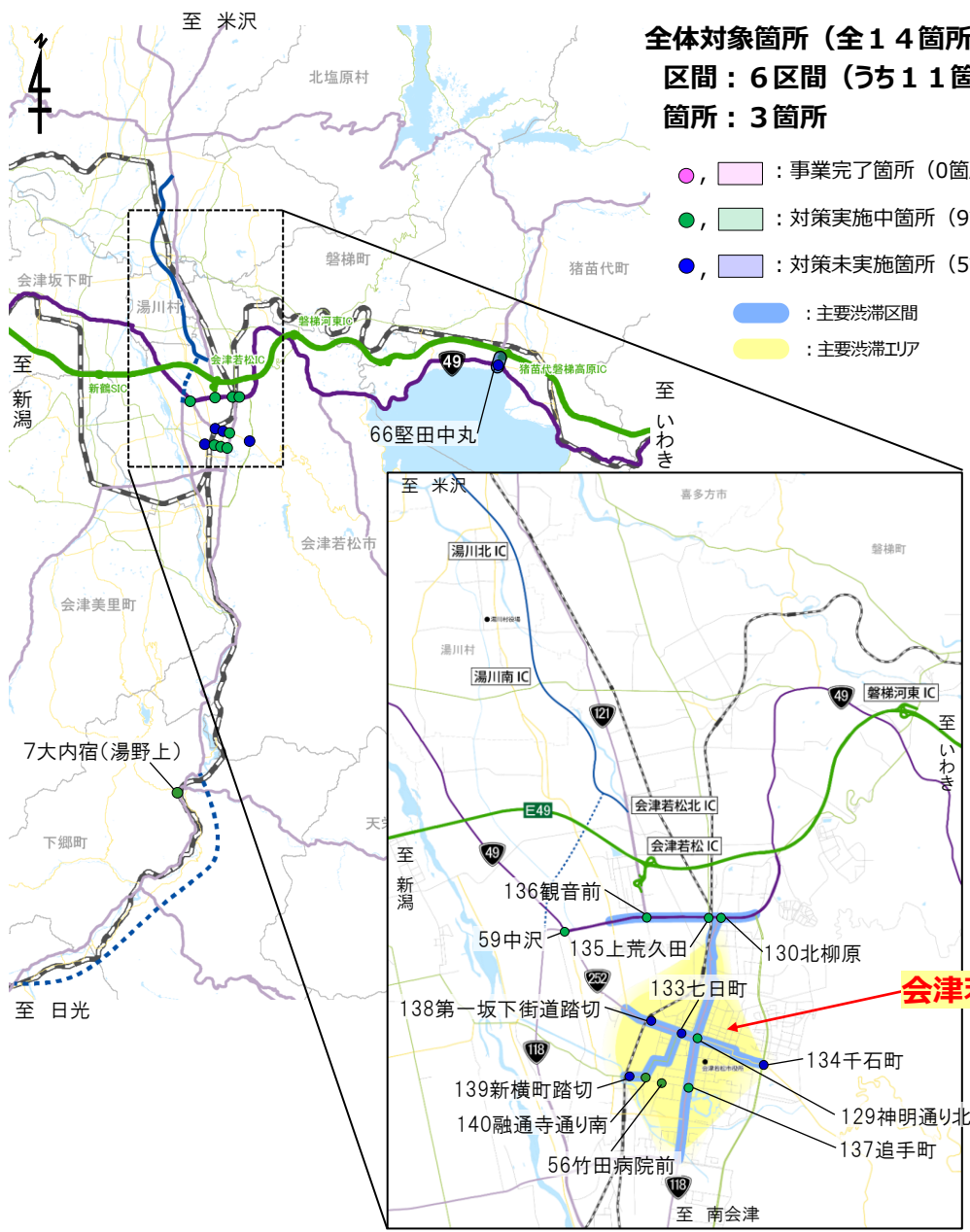
エリア：都市部等、混雑区間・箇所が面的に広がっており、複数路線に跨り複数の主要渋滞箇所を含む区域

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

# 1. 福島県内の主要渋滞箇所について

## ● 主要渋滞箇所の確認：会津地区内の主要渋滞箇所



## ■ 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)
5 一般国道115号 (堅田中丸交差点～猪苗代警梯高原IC)	66 堅田中丸	国/県	かただなかまる
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
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	かみあらかだ
	136 観音前	国/県	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	おおうちじゆく (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

## ● 主要渋滞箇所の確認：いわき地区内の主要渋滞箇所



## ■ 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)
32	一般国道399号 (北目町交差点～いわき駅前交差点)	121	十五町目	県/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～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	いちちょうだ
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

### 全体の主要渋滞対象箇所 (25箇所)

区間：9区間 (13箇所)

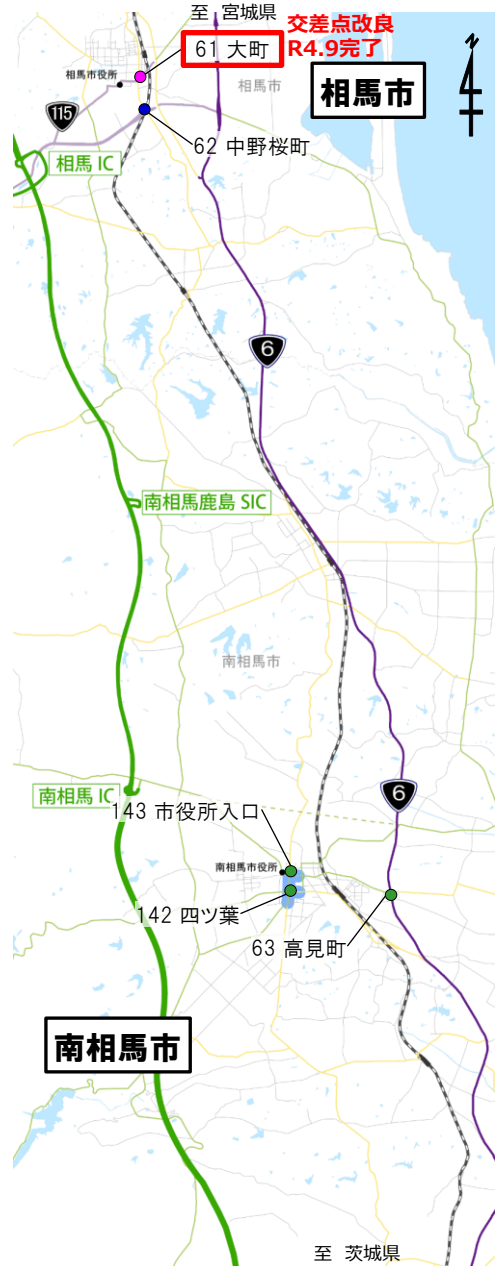
箇所：12箇所

- , □ : 事業完了箇所 (0箇所)
- , □ : 対策実施中箇所 (8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

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	だいぶ
51 米田入口	県/市	こもだいりぐち
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

## ● 主要渋滞箇所の確認：相双地区内の主要渋滞箇所



全体の主要渋滞箇所（5箇所）

区間：3区間（2箇所）

箇所：3箇所

- , □ : 事業完了箇所（1箇所）
- , □ : 対策実施中箇所（3箇所）
- , □ : 対策未実施箇所（1箇所）
- : 主要渋滞区間
- : 主要渋滞エリア

### ■ 区間

※は複数の区間に含まれる箇所

区間名		箇所名		管理者 (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	たかみちよう

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

## ● 開通・事業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。
- 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、現地状況確認結果を総合的に判断して、主要渋滞箇所の解除の可否を決定する。

### 主要渋滞箇所の状況把握

〔速度データ更新（ETC2.0データ）  
例年は4月・10月〕

### 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生じた箇所が対象〕

### 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>

**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

# 1. 福島県内の主要渋滞箇所について

## ● 開通・事業完了による影響整理

### ■ 事業完了箇所一覧

地区	事業完了時期	対策事業	供用日	対策対象箇所	H24特定時の観点抽出基準	効果検証	
						旅行速度検証	渋滞状況確認
県北地区	令和3年度完了	一般国道4号 荒井交差点改良	令和4年 3月25日	30.荒井交差点	観点①※ 継続的な渋滞 20km/h以下が半日以上	令和4年10月	令和5年1月
		一般国道4号 本宮IC入口交差点改良	令和4年 3月25日	31.本宮IC入口交差点	観点③※ 積雪時等の渋滞 通行止め時に2方向で 20km/h以下になる時間帯がある	令和4年10月	令和5年1月
県中・県南地区	令和3年度完了	一般国道4号 鏡石拡幅	令和4年 3月16日	5.不時沼交差点	観点①※ 継続的な渋滞 20km/h以下が半日以上	令和4年10月	令和4年10月
				6.鏡石町役場入口交差点	観点①※ 継続的な渋滞 20km/h以下が半日以上	令和4年10月	令和4年10月
いわき・相双地区	令和4年度完了	一般国道115号 大町交差点改良	令和4年 9月13日	61.大町交差点	観点①※ 継続的な渋滞 20km/h以下が1日中	令和4年10月	令和5年2月

### ■ 事業完了箇所 位置図



● 主要渋滞箇所



### ※H24特定時の観点と抽出基準

観点	地域区分	抽出基準
観点① 継続的な渋滞	DID**内	20km/h以下が1日中続く方向がある
	DID**外	20km/h以下が半日以上続く方向がある
観点② 休日等の渋滞	都市部	20km/h以下が半日以上続く方向がある
	地方部	20km/h以下となる時間が1時間を越えて発生する方向がある
観点③ 積雪時等の渋滞	積雪地	通常期と比べて冬期の12時間平均速度が50%以上低下する方向がある
	高速道路の通行止め	高速道路の通行止め時に同時に2方向で20km/h以下となる時間帯がある

※※DID...人口集中地区  
人口密度4,000人/km<sup>2</sup>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

# 1. 福島県内の主要渋滞箇所について

## ● 開通・事業完了による影響整理：県北地区内の主要渋滞箇所

### (1) No.30 一般国道4号 荒井交差点

#### 事業概要



#### 対策内容

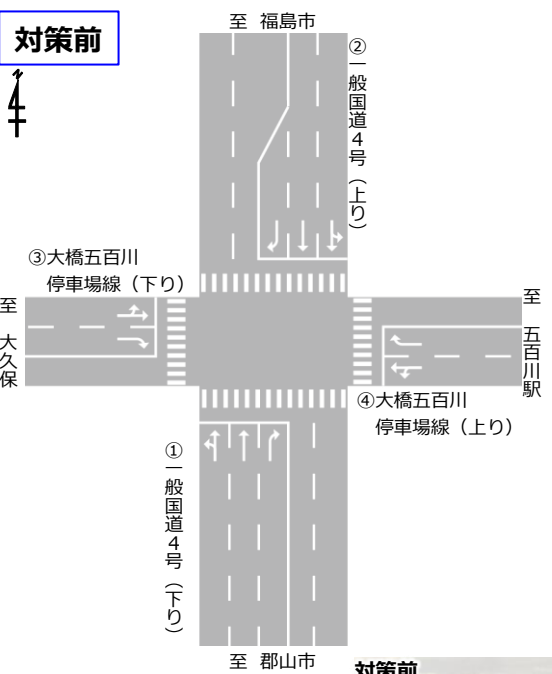
一般国道4号 荒井交差点改良（福島河川国道事務所）

【主な対策内容】

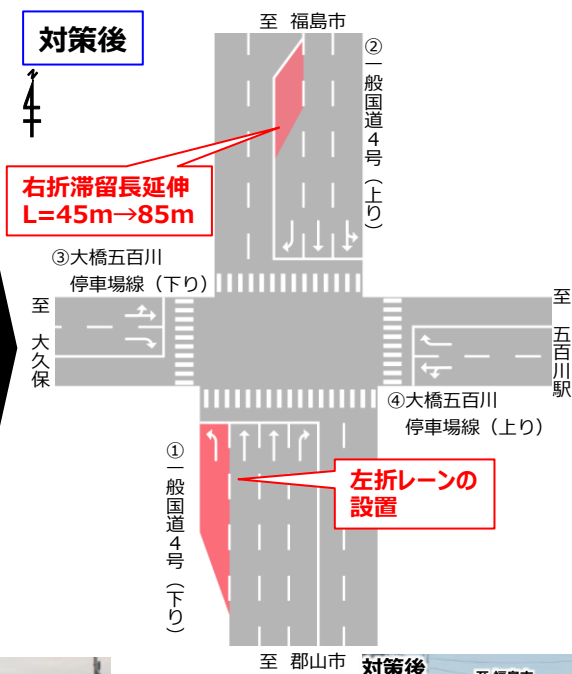
- ・下り車線側に左折レーンを設置
- ・上り車線側の右折滞留長を延伸



#### 対策前



#### 対策後



#### 対象交差点の旅行速度

##### 抽出基準（H24特定時）

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

※DID…人口集中地区

人口密度4,000人/km<sup>2</sup>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

##### ● 対策後 ● No.30 荒井交差点（令和4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 一般国道4号（下り）	28.1	29.4	26.4	27.6	28.3	28.9	29.9	29.6	29.8	29.8	25.7	29.3	28.5	
② 一般国道4号（上り）	29.7	32.3	32.4	31.4	32.2	31.4	30.4	28.7	29.6	31.1	23.4	30.5	30.1	
③（一）大橋五百川停車場線（下り）	15.9	16.7	16.9	17.8	16.0	17.8	17.7	17.8	16.5	17.3	14.1	15.1	16.6	○
④（一）大橋五百川停車場線（上り）	25.3	18.3	25.7	27.9	21.1	25.9	20.7	21.8	25.1	25.0	23.1	20.2	23.0	

※ETC2.0データ

##### ● 対策前 ● No.30 荒井交差点（令和3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 一般国道4号（下り）	27.5	28.9	28.9	28.5	27.7	28.7	28.5	30.6	31.0	29.8	23.9	27.3	28.3	
② 一般国道4号（上り）	24.9	29.5	33.0	29.6	29.3	33.5	33.4	30.4	29.3	30.6	24.6	26.1	29.4	
③（一）大橋五百川停車場線（下り）	15.0	15.4	15.4	15.3	16.1	16.0	15.3	14.7	15.4	15.4	11.6	15.1	15.0	○
④（一）大橋五百川停車場線（上り）	22.6	24.0	23.7	23.2	26.8	25.9	21.8	23.3	24.4	23.2	21.7	21.5	23.5	

※ETC2.0データ

##### ● 特定時 ● No.30 荒井交差点（平成24年4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 一般国道4号（下り）	30.5	30.2	32.2	33.6	31.0	32.4	29.2	38.3	32.5	31.4	26.0	25.9	30.7	
② 一般国道4号（上り）	22.9	28.0	27.8	24.1	23.7	22.2	24.2	27.0	27.9	25.2	24.2	17.7	24.1	
③（一）大橋五百川停車場線（下り）	13.5	15.6	26.0	20.7	10.6	38.8	20.8	10.7	18.2	24.9	12.7	12.0	16.9	○
④（一）大橋五百川停車場線（上り）	16.8	21.2	-	-	19.6	28.5	18.9	54.3	25.9	26.5	21.0	23.1	21.2	

※民間プローブデータ

- 対策を実施した①②一般国道4号の速度は7時台、18時台に向上しており、通勤時間帯を中心に効果が発現。
- ③（一）大橋五百川停車場線（下り）の速度は依然として20km/h以下であり、速度低下につながる何らかの要因があるものと考えられる。



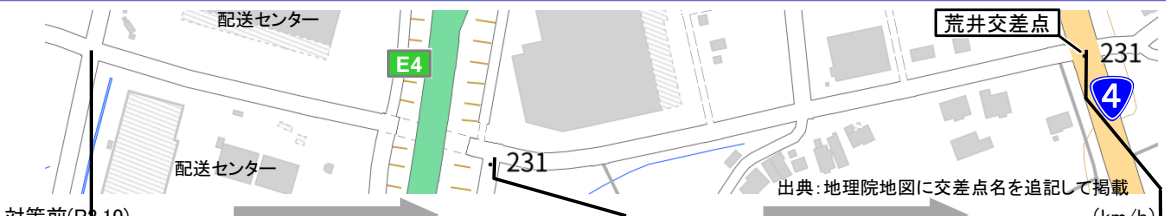
③方向の詳細分析を実施

# 1. 福島県内の主要渋滞箇所について

## ● 開通・事業完了による影響整理：県北地区内の主要渋滞箇所

### (1) No.30 一般国道4号 荒井交差点

③(一)大橋五百川停車場線(下り)の50mピッチの旅行速度



出典：地理院地図に交差点名を追記して掲載

	550~600m	500~550m	450~500m	400~450m	350~400m	300~350m	250~300m	200~250m	150~200m	100~150m	50~100m	0~50m
対策前(R2.10)												
7時台	10.7	3.3	13.3	10.8	17.9	20.4	38.3	38.1	28.3	18.4	16.4	8.3
8時台	10.4	7.6	10.5	18.1	18.1	15.9	35.9	43.1	32.0	21.3	22.3	7.1
9時台	17.0	3.4	4.0	8.6	24.2	15.0	28.9	41.1	32.1	32.1	18.8	9.8
10時台	19.0	4.9	10.7	32.2	26.0	18.6	34.1	28.3	33.6	27.7	24.2	9.5
11時台	17.8	5.7	11.9	33.5	30.5	21.2	31.2	32.4	34.0	24.7	15.1	13.0
12時台	19.0	6.2	16.2	11.3	20.8	21.4	41.2	29.4	29.0	29.6	22.1	9.7
13時台	18.0	17.7	19.6	19.8	18.4	18.9	25.6	36.4	31.4	29.0	12.8	9.2
14時台	17.8	11.0	10.4	16.2	19.3	20.1	31.1	32.6	30.5	26.9	19.1	8.8
15時台	17.9	18.1	12.5	32.2	20.3	19.3	30.1	31.8	28.8	24.3	25.8	7.5
16時台	17.8	9.0	5.5	20.5	17.1	19.3	30.5	32.9	27.3	31.0	11.4	9.4
17時台	15.8	14.2	2.1	26.4	18.6	18.9	32.6	29.9	26.1	30.2	15.8	7.9
18時台	18.0	12.0	3.5	21.6	24.5	18.4	27.0	20.7	29.2	26.6	11.1	11.6

300m以上の速度が低い

出典：ETC2.0データ (R2.10 平日) (km/h)

対策後(R4.10)

	550~600m	500~550m	450~500m	400~450m	350~400m	300~350m	250~300m	200~250m	150~200m	100~150m	50~100m	0~50m
7時台	19.0	6.4	8.6	26.3	22.1	19.9	34.5	40.2	24.9	26.5	23.4	10.4
8時台	16.5	9.9	9.8	30.3	19.3	17.6	35.7	34.1	20.4	24.5	24.5	8.0
9時台	18.3	7.6	7.8	7.6	23.5	15.8	34.4	24.4	31.3	24.6	16.0	9.2
10時台	17.5	7.6	8.8	31.6	27.3	19.6	33.7	25.7	31.7	29.2	27.9	13.3
11時台	16.7	7.4	8.8	36.9	26.1	23.1	37.1	32.8	32.9	33.2	18.6	11.9
12時台	19.2	6.6	9.1	37.8	26.6	19.1	37.0	34.3	28.8	28.7	18.8	9.2
13時台	19.9	12.4	11.5	35.3	25.0	19.4	38.2	29.5	32.5	27.3	17.3	8.8
14時台	20.0	18.2	15.7	29.5	22.4	20.6	37.2	28.2	32.8	31.3	15.7	10.6
15時台	19.4	8.3	13.4	33.3	26.8	21.7	37.1	34.7	26.5	26.7	16.9	10.5
16時台	17.8	15.0	10.8	28.6	26.3	18.0	30.4	30.0	33.6	31.6	17.3	10.1
17時台	15.9	9.1	4.1	30.4	25.1	17.1	27.1	32.4	27.1	27.8	11.5	10.1
18時台	17.5	6.9	6.9	27.1	23.9	21.2	32.5	28.5	28.6	34.1	18.3	13.0

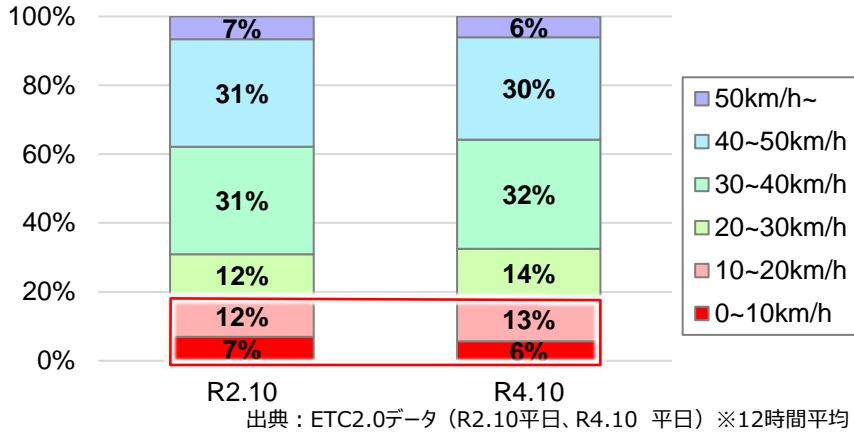
300m以上の速度が低い

出典：ETC2.0データ (R4.10 平日) (km/h)

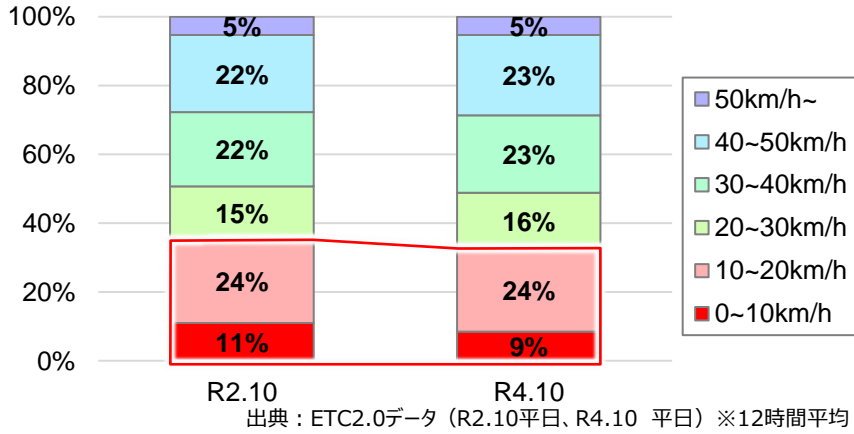
- 東北自動車道東脇の交差点から西側(300~600m区間)では全体的に速度が低い
- 沿線に配送センターが立地していることから、出入りの大型車の影響と考えられる

③(一)大橋五百川停車場線(下り)の走行車両の速度分布

### ■ 0~300m区間のみの速度分布(12時間平均)



### ■ 0~600m区間全ての速度分布(12時間平均)



- 0~300m区間では20km/h未満の車両は全体の約2割
- 0~600m区間では20km/h未満の車両が全体の約3~4割  
⇒荒井交差点では渋滞が発生していない可能性があるため、現地確認を実施



# 1. 福島県内の主要渋滞箇所について

## ● 開通・事業完了による影響整理：県北地区内の主要渋滞箇所

### (1) No.30 一般国道4号 荒井交差点

#### 荒井交差点の交通状況



- ・方向③からの右折車が多く、右折レーンからはみ出す
- ・対向直進が多く、右折できないため後続直進を阻害



- ・方向②からの右折車は右折レーン内で収まっている（対策済）
- ・渋滞は発生していない



- ・方向④の交通量が多く、滞留が長く伸びる

#### 第1回地区WGでの意見



#### <本宮市>

- ・周辺に商業施設や工場があり大型車が多く、一般国道4号への左折車、右折車が捌けきれず渋滞している状況（方向③、写真A）

#### <郡山北警察署>

- ・大型車が多く、左折レーン・右折レーンの整備により混雑が緩和されると期待している（方向①②）⇒対策により緩和

#### 主要渋滞箇所 解除の判断

- ③(一)大橋五百川停車場線(下り)の速度は、沿線の配送センターに入りする大型車の影響で低下しやすい状況にあり、**現地確認の結果渋滞が発生していたことから、追加対策が必要。**



**主要渋滞箇所を継続**

# 1. 福島県内の主要渋滞箇所について

## ● 開通・事業完了による影響整理：県北地区内の主要渋滞箇所

もとみやいたーちえんじりぐち

### (2) No.31 一般国道4号 本宮IC入口交差点

#### 事業概要

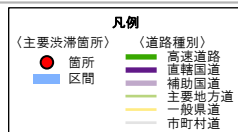


#### 対策内容

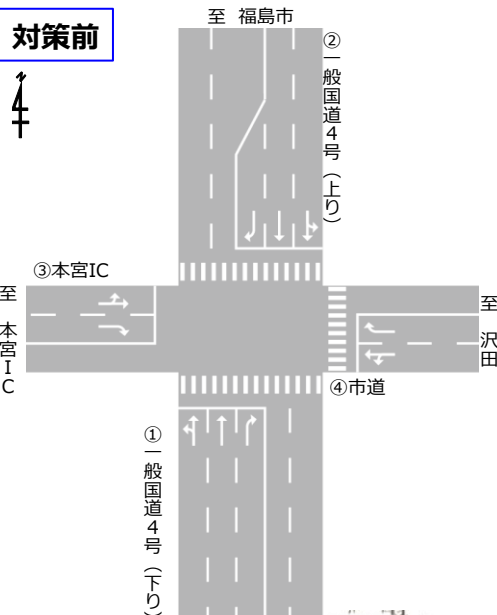
一般国道4号 本宮IC入口交差点改良  
(福島河川国道事務所)

#### 【主な対策内容】

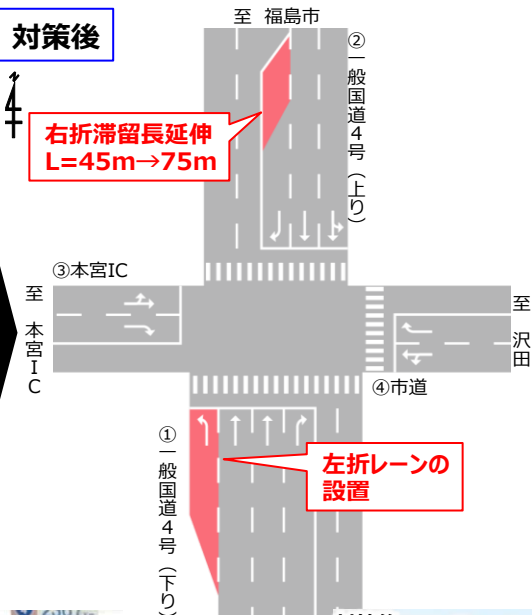
- ・下り車線側に左折レーンを設置
- ・上り車線側の右折滞留長を延伸



#### 対策前



#### 対策後



右折滞留長延伸  
L=45m→75m

左折レーンの設置



#### 対象交差点の旅行速度

##### 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	通行止め時に2方向で20km/h以下になる時間帯がある	H22. 2.6-7

##### ● 対策後 ● No.31 本宮IC入口交差点 (令和4年10月平日) 20km/h以下

方向	7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時	平均	判定
① 一般国道4号 (下り)	28.4	29.6	27.3	28.5	26.7	26.4	27.8	28.7	29.1	28.8	27.1	27.7	28.0	
② 一般国道4号 (上り)	33.3	35.4	35.0	33.3	34.9	32.6	31.3	31.7	31.4	32.2	26.8	33.6	32.5	
③ 本宮IC	8.0	9.3	12.4	13.0	12.9	14.5	13.9	13.4	12.7	11.8	9.8	11.4	11.4	
④ 市道 (-)	29.7	26.5	24.4	26.8	22.2	22.5	21.9	25.9	24.8	19.3	18.4	22.3	23.3	

※ETC2.0データ

##### ● 対策前 ● No.31 本宮IC入口交差点 (令和3年10月平日) 20km/h以下

方向	7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時	平均	判定
① 一般国道4号 (下り)	21.9	21.0	8.9	7.6	18.0	25.6	25.3	26.7	24.4	22.9	20.9	21.8	16.7	
② 一般国道4号 (上り)	16.0	10.6	7.0	4.9	6.4	6.7	11.8	22.1	23.2	27.4	26.8	33.6	11.3	
③ 本宮IC	5.2	5.4	5.5	6.4	10.1	15.8	13.2	14.1	13.8	12.4	12.9	7.0	8.0	
④ 市道 (-)	22.2	24.3	18.6	19.7	26.1	24.4	26.2	22.2	24.2	16.3	24.9	15.2	21.2	

※ETC2.0データ

##### ● 特定時 ● No.31 本宮IC入口交差点 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4号 (下り)	44.5	-	42.2	-	38.4	-	30.2	-	29.1	33.4	38.1	9.9	29.5	○
② 一般国道4号 (上り)	-	38.3	-	-	20.0	-	-	-	22.3	15.3	27.2	19.7	21.6	○

通行止め(須賀川～福島西、上下) 平成22年2月6日 10:25～7日 10:00

#### 主要渋滞箇所 解除の判断

- ①一般国道4号(下り)および②一般国道4号(上り)は対策後の速度が向上し、すべての時間帯で20km/h以上となった。
- ③本宮ICの速度は向上しているものの、依然20km/h以下。料金所から交差点までの距離が短く、速度が上がりにくい。
- 通行止め時の渋滞により特定された箇所であるが、対策後に長時間の高速通行止めが発生していない。

今後のモニタリング結果より判断

# 1. 福島県内の主要渋滞箇所について

## ● 開通・事業完了による影響整理：県北地区内の主要渋滞箇所

もとみやいたーちえんじりぐち

### (2) No.31 一般国道4号 本宮IC入口交差点

#### 第1回地区WGでの意見



#### <本宮市>

- ・本宮IC入口交差点はICに入る大型車が多く、一般国道4号上り方向の右折交通および下り方向の左折交通が直進交通を阻害

#### <郡山北警察署>

- ・大型車が多く、左折レーン・右折レーンの整備により混雑が緩和されると期待している

#### 本宮IC入口交差点の交通現況



- ・左折レーン整備により、ICへの左折交通による後続直進の阻害は解消



- ・右折レーン整備により、ICへの右折交通による後続直進の阻害は解消



- ・方向③の交通量が多く、滞留が長く伸びる

# 1. 福島県内の主要渋滞箇所について

## ● 開通・事業完了による影響整理：県中・県南地区内の主要渋滞箇所

### No.5 不時沼交差点（国道4号鏡石拡幅全線開通）

#### 主要渋滞箇所概要



#### 抽出基準（H24特定時）

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

#### 整備前現地状況写真



#### 旅行速度（現状・特定時）

- ①国道4号下り方向では、鏡石拡幅の全線開通により速度が大きく向上。
- ②国道4号上り方向については、鏡石拡幅の部分開通後に速度が大きく向上。
- ③下松本鏡石停車場線下り方向では、鏡石拡幅開通後も朝夕ピーク時に20km/hを下回っている。
- ④下松本鏡石停車場線上り方向では、鏡石拡幅開通後も1日を通して20km/hを下回っている。

#### ● 全線開通後(令和4年10月平日)

：20km/h以下 ※ETC2.0データ

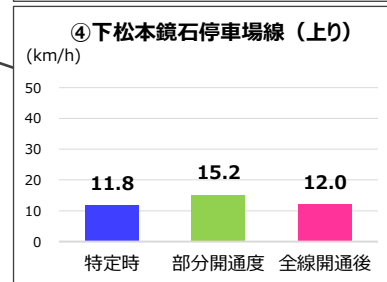
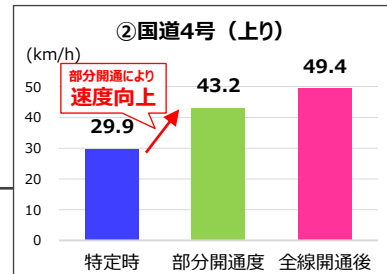
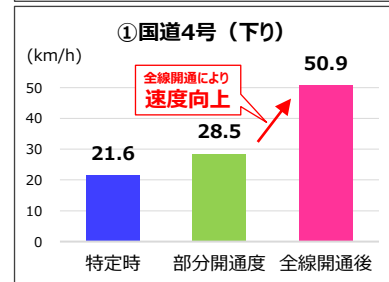
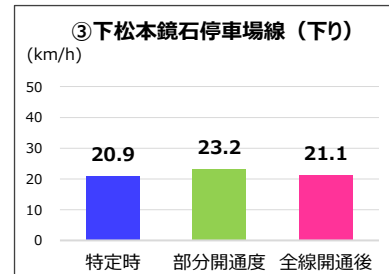
方向	7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時	平均	判定
① 一般国道4号 (下り)	50.7	53.0	52.5	53.6	54.1	54.4	52.9	51.2	49.8	49.5	45.9	48.9	50.9	
② 一般国道4号 (上り)	44.4	47.5	50.3	50.5	50.4	50.2	49.3	50.2	50.4	50.8	47.9	49.9	49.3	
③ (一)下松本鏡石停車場線 (下り)	18.2	19.4	23.9	24.8	23.4	21.8	22.3	21.4	22.2	22.8	16.7	22.5	21.3	
④ (一)下松本鏡石停車場線 (上り)	11.4	11.1	9.5	11.8	11.9	14.1	11.6	13.2	14.4	14.5	10.5	13.4	11.9	○

#### ● 部分開通後(令和2年1-2月平日) ※R2.1.14~R2.2.10での平日 ※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 一般国道4号 (下り)	27.5	30.0	29.1	29.0	28.6	29.8	28.5	27.2	26.0	28.6	28.0	30.2	28.5	
② 一般国道4号 (上り)	37.8	40.4	43.7	45.3	45.2	44.1	43.3	43.7	45.0	44.8	44.5	43.3	43.2	
③ (一)下松本鏡石停車場線 (下り)	19.4	20.6	26.0	22.3	26.6	29.3	27.9	23.5	25.3	20.9	19.5	25.0	23.2	
④ (一)下松本鏡石停車場線 (上り)	11.0	11.4	12.6	17.7	13.2	20.5	18.4	14.8	17.7	15.6	15.3	14.9	15.2	○

#### ● 特定時 ● (平成24年4月平日) ※民間プロデータ

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



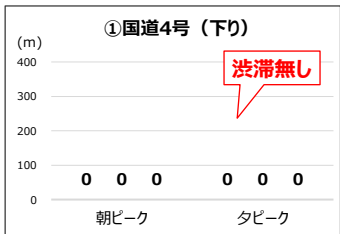
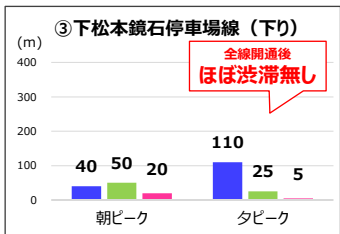
# 1. 福島県内の主要渋滞箇所について

## ● 開通・事業完了による影響整理：県中・県南地区内の主要渋滞箇所

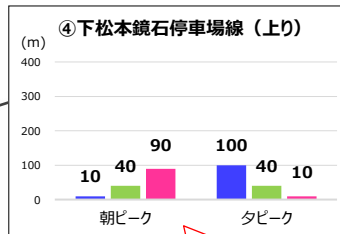
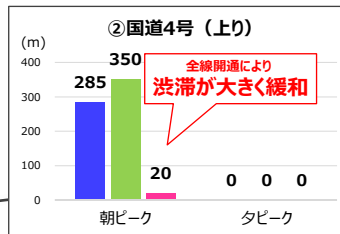
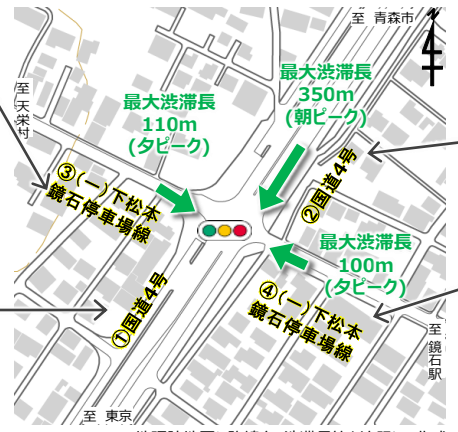
### No.5 不時沼交差点 (国道4号鏡石拡幅全線開通)

#### 渋滞発生状況

- ①国道4号下り・②国道4号上り方向については、鏡石拡幅事業により速度が大きく向上し、渋滞は解消。
- ③下松本鏡石停車場線（下り）は、朝夕ピーク時に旅行速度が20km/hを下回るものの、渋滞は解消。
- ④下松本鏡石停車場線（上り）は、1日を通して20km/hを下回るものの、渋滞長の発生は1日のうち数回と限定的であり、信号待ち1回程度で捌けている。



[渋滞長]  
 ■ 開通前(R1.9.19(木))  
 ■ 部分開通後(R2.1.21(火))  
 ■ 全線開通後(R4.10.18(火))



全線開通後  
 90mの渋滞が発生したのは7:30~7:50  
 いずれも1回の信号待ちで捌けている

③下松本鏡石停車場線(下り)

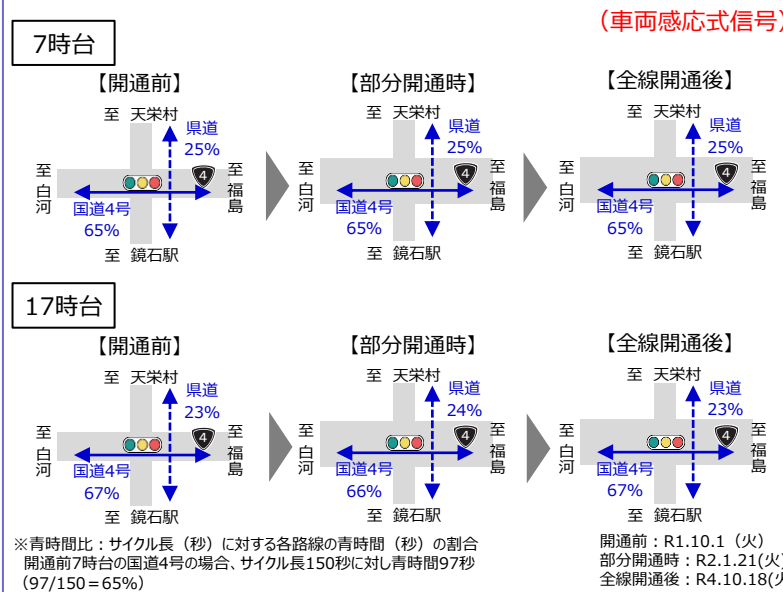


④下松本鏡石停車場線(上り)



#### (参考)信号現示の変化

- 不時沼交差点の国道4号と県道の青時間比※は、開通前・部分開通時・全線開通後で変化はほぼ無い。



#### 主要渋滞箇所 解除の判断(案)

- 国道4号鏡石拡幅の全線開通により、国道4号の上り・下りで旅行速度が大きく向上。渋滞もほぼ見られない。
- 交通量の卓越する国道4号の青時間を長く取るため、県道側は赤信号で停車している時間が長く速度が向上しにくい。また、感應式信号であるため交差点到着時は赤信号で停止する機会が多い。県道の速度は20km/h以下の時間帯があるが、顕著な渋滞は見られないことから、主要渋滞箇所を解除とする。



主要渋滞箇所 解除

# 1. 福島県内の主要渋滞箇所について

## ● 開通・事業完了による影響整理：県中・県南地区内の主要渋滞箇所

### No.6 鏡石町役場入口交差点（国道4号鏡石拡幅全線開通）

#### 主要渋滞箇所概要



#### 抽出基準（H24特定時）

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

#### 整備前現地状況写真



至 郡山 H25.12.3(火) 7時撮影



至 郡山 H25.12.3(火) 7時撮影

#### 旅行速度（現状・特定時）

- ①町道（駅中央線・上り）  
方向では、鏡石拡幅開通後も断続的に20km/hを下回っている。
- ②町道（駅中央線・下り）  
方向では、鏡石拡幅の全線開通により速度が向上し20km/hを下回る時間帯は1時間のみとなった。
- ③国道4号下り・④国道4号上り方向については、鏡石拡幅全線開通により速度が大きく向上し、1日を通して20km/h以上を確保。

#### ● 全線開通後(令和4年10月平日)

■ : 20km/h以下 ※ETC2.0データ

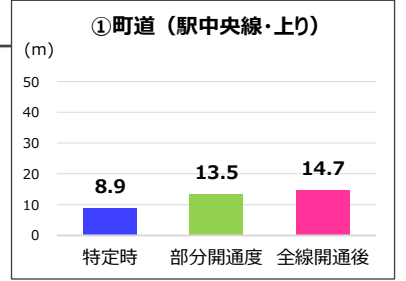
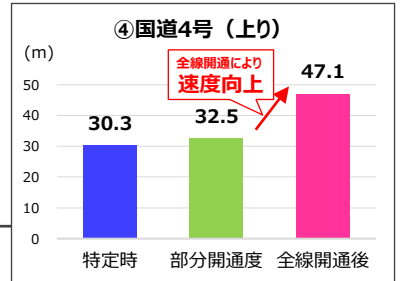
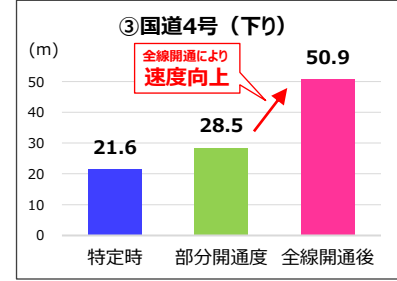
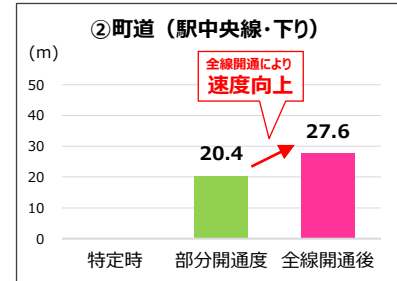
方向	7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時	平均	判定
① 町道（上り）	10.1	13.0	18.7	9.1	24.1	16.9	9.3	10.5	8.7	24.5	13.9	9.6	11.4	○
② 町道（下り）	32.0	24.6	29.5	27.5	30.9	20.9	26.2	36.1	21.9	26.4	44.1	18.1	26.6	
③ 一般国道4号（下り）	50.7	53.0	52.5	53.6	54.1	54.4	52.9	51.2	49.8	49.5	45.9	48.9	50.9	
④ 一般国道4号（上り）	45.2	44.4	48.6	48.7	47.9	47.9	46.5	47.9	48.2	46.7	43.8	47.8	47.1	

#### ● 部分開通後(令和2年1-2月平日) ※R2.1.14~R2.2.10までの平日 ※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 町道（上り）	17.7	17.7	15.0	9.5	8.7	11.8	9.7	13.2	12.2	16.2	24.7	18.5	13.5	○
② 町道（下り）	22.6	40.0	29.8	28.9	27.1	48.8	35.0	8.0	9.0	9.7	17.9	23.4	20.4	
③ 一般国道4号（下り）	27.5	30.0	29.1	29.0	28.6	29.8	28.5	27.2	26.0	28.6	28.0	30.2	28.5	
④ 一般国道4号（上り）	27.2	32.5	34.8	33.4	32.9	32.7	29.0	31.9	33.2	37.0	36.1	34.3	32.5	

#### ● 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 町道（上り）	39.9	-	11.8	13.0	7.8	6.6	7.0	-	5.6	25.2	9.3	34.0	8.9	○
② 町道（下り）	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
③ 一般国道4号（下り）	23.8	26.6	25.5	27.4	27.6	29.2	24.8	23.1	21.9	20.6	14.8	15.6	21.6	
④ 一般国道4号（上り）	27.9	32.3	30.5	31.5	32.0	31.5	28.5	28.2	31.5	29.9	31.6	32.8	30.3	



# 1. 福島県内の主要渋滞箇所について

## ● 開通・事業完了による影響整理：県中・県南地区内の主要渋滞箇所

### No.6 鏡石町役場入口交差点（国道4号鏡石拡幅全線開通）

#### 渋滞発生状況

- ①町道（駅中央線・上り）については、断続的に20km/hを下回るものの、渋滞は発生していない。
- ②町道（駅中央線・下り）については、部分開通時より全線開通時は速度が向上し20km/hを下回る時間帯は1時間のみとなった。渋滞も発生していない。
- ③国道4号下り・④国道4号上り方向については、鏡石拡幅事業により速度が大きく向上し、渋滞も発生していない。



[渋滞長]  
■：開通前(R1.9.19(木))  
■：部分開通後(R2.1.21(火))  
■：全線開通後(R4.10.18(火))

②町道(駅中央線・下り)

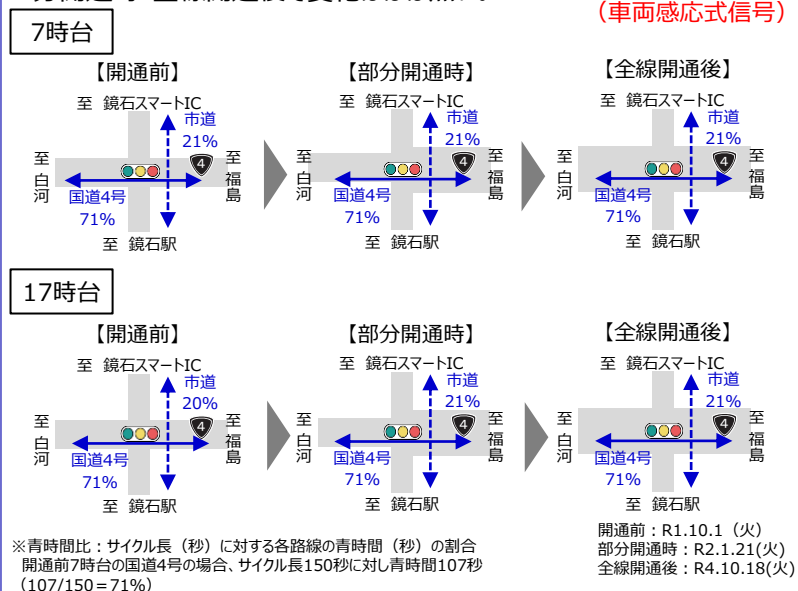


①町道(駅中央線・上り)



#### (参考)信号現示の変化

- 鏡石町役場入口交差点の国道4号と市道の青時間比※は、開通前・部分開通時・全線開通後で変化はほぼ無い。



#### 主要渋滞箇所 解除の判断

- 国道4号鏡石拡幅の全線開通により、国道4号の上り・下りで旅行速度が大きく向上。渋滞発生は見られない。
- 交通量の卓越する国道4号の青時間を長く取るため、町道では赤信号で停車している時間が長く速度が向上しにくい。また、感应式信号であるため交差点到着時は赤信号で停止する機会が多い。町道の速度は20km/h以下の時間帯があるが、渋滞は見られないことから、主要渋滞箇所を解除とする。

主要渋滞箇所 解除

# 5. 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：いわき・相双地区内の主要渋滞箇所

### No.61 一般国道115号 大町交差点

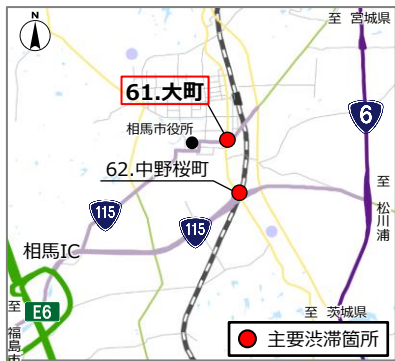
#### 事業概要

##### 事業背景

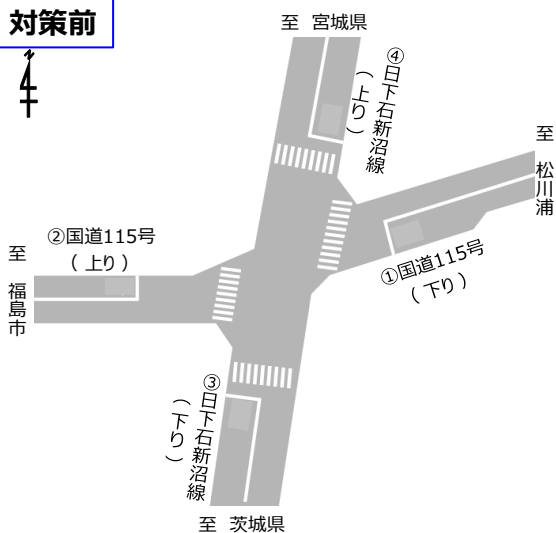
- ・当該交差点は全方向右折レーンが無く、右折車による後続車阻害のための追突事故や出会い頭による事故が発生。
- ・また、大町交差点では車両が錯綜しており、一日を通して速度低下が発生。

##### 対策目的・内容

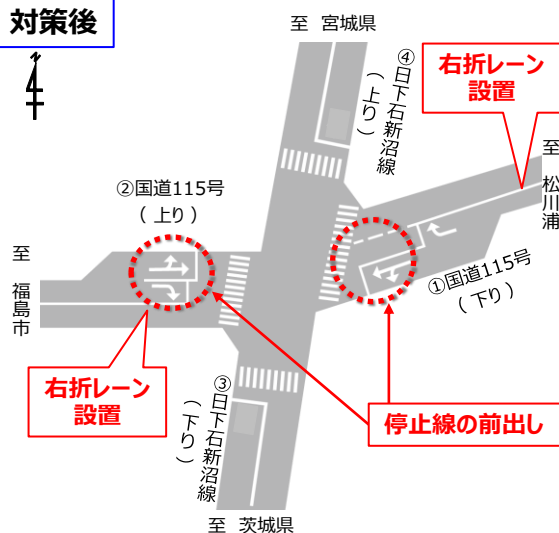
- ・交通事故減少及び渋滞対策を目的として、現用地内で一般国道115号側に右折レーンを設置し、直進車と右折車を分離
- ・また、一般国道115号側の停止線前出しにより交差点をコンパクト化



#### 対策前



#### 対策後



#### 対象交差点の旅行速度

##### 対策効果の把握

- ・右折レーンの設置や停止線の前出しは、渋滞緩和にも寄与と考えられることから、旅行速度の変化を分析

##### 抽出基準 (H24特定時)

※道路管理者指摘

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※内	20km/h以下が 1日中	H24.4平日

※DID  
⇒人口集中地区  
人口密度4,000人/km<sup>2</sup>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

##### ●大町交差点 対策後<令和4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 一般国道115号(下り)	20.4	20.9	20.0	19.2	18.9	20.0	18.2	20.3	22.9	19.6	17.5	16.8	19.4	
② 一般国道115号(上り)	20.1	15.3	11.1	10.8	13.0	14.4	13.9	11.4	11.8	14.0	13.2	12.4	13.1	
③ (一)日下石新沼線(下り)	20.4	21.7	21.4	18.6	17.9	20.4	20.4	21.0	20.6	20.5	18.5	24.3	20.6	
④ (一)日下石新沼線(上り)	27.5	28.2	25.3	22.3	22.1	20.7	22.5	23.0	22.6	24.5	24.0	26.2	24.2	

##### ●大町交差点 対策前<令和4年4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 一般国道115号(下り)	19.5	20.9	21.5	17.9	17.1	18.3	19.2	18.3	18.8	19.7	16.0	15.6	18.3	
② 一般国道115号(上り)	15.1	13.6	11.9	7.2	13.7	13.3	12.6	12.1	14.3	10.9	13.2	11.4	12.0	○
③ (一)日下石新沼線(下り)	21.4	22.9	19.7	20.1	18.1	21.7	21.8	19.1	22.2	21.3	19.0	22.6	20.9	
④ (一)日下石新沼線(上り)	23.7	26.0	23.3	21.0	21.1	22.2	22.4	20.5	20.4	22.1	25.3	27.9	23.3	

##### ●大町交差点 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 一般国道115号(下り)	10.9	17.8	23.3	22.5	25.2	17.9	24.6	29.4	20.3	18.8	21.1	23.7	21.0	
② 一般国道115号(上り)	11.3	-	7.3	7.8	10.2	21.0	6.2	12.2	8.4	14.6	8.5	11.5	10.0	
③ (一)日下石新沼線(下り)	31.5	24.8	18.7	17.5	16.0	18.4	20.5	18.3	16.5	16.2	16.5	14.7	18.2	
④ (一)日下石新沼線(上り)	28.2	19.3	21.0	17.2	18.6	23.1	17.7	21.4	23.7	23.7	23.4	24.1	21.9	

- 対策前と対策後を比べると、一般国道115号では上下方向ともに依然としてほぼ一日を通して速度低下が発生。

- 今回の対策は、現用地内で車両1,2台分の短い右折レーンしか設置出来ず、依然として後続車滞留による渋滞が生じており、効果が限定的。

#### 主要渋滞箇所 解除の判断

- 一般国道115号において、上下方向ともにほぼ20km/h未満。

**主要渋滞箇所を継続**



## ● 開通・事業完了による影響整理

### ■ 事業完了箇所一覧

地区	事業完了時期	対策事業	供用日	対策対象箇所	判定/今後の方針
県北地区	令和3年度完了	一般国道4号 荒井交差点改良	令和4年 3月25日	30.荒井交差点	主要渋滞箇所を継続
		一般国道4号 本宮IC入口交差点改良	令和4年 3月25日	31.本宮IC入口交差点	今後のモニタリング結果より判断
県中・県南地区	令和3年度完了	一般国道4号 鏡石拡幅	令和4年 3月16日	5.不時沼交差点	主要渋滞箇所を解除
				6.鏡石町役場入口交差点	主要渋滞箇所を解除
いわき・相双地区	令和4年度完了	一般国道115号 大町交差点改良	令和4年 9月13日	61.大町交差点	主要渋滞箇所を継続

### ■ 事業完了箇所 位置図

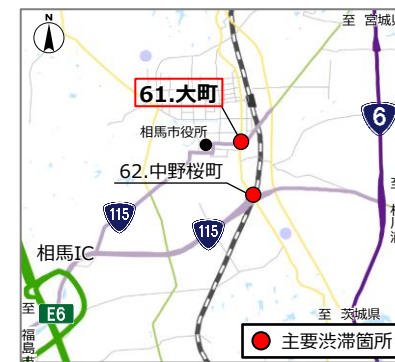
▼ 県北地区 事業完了箇所



▼ 県中・県南地区 事業完了箇所



▼ いわき・相双地区 事業完了箇所

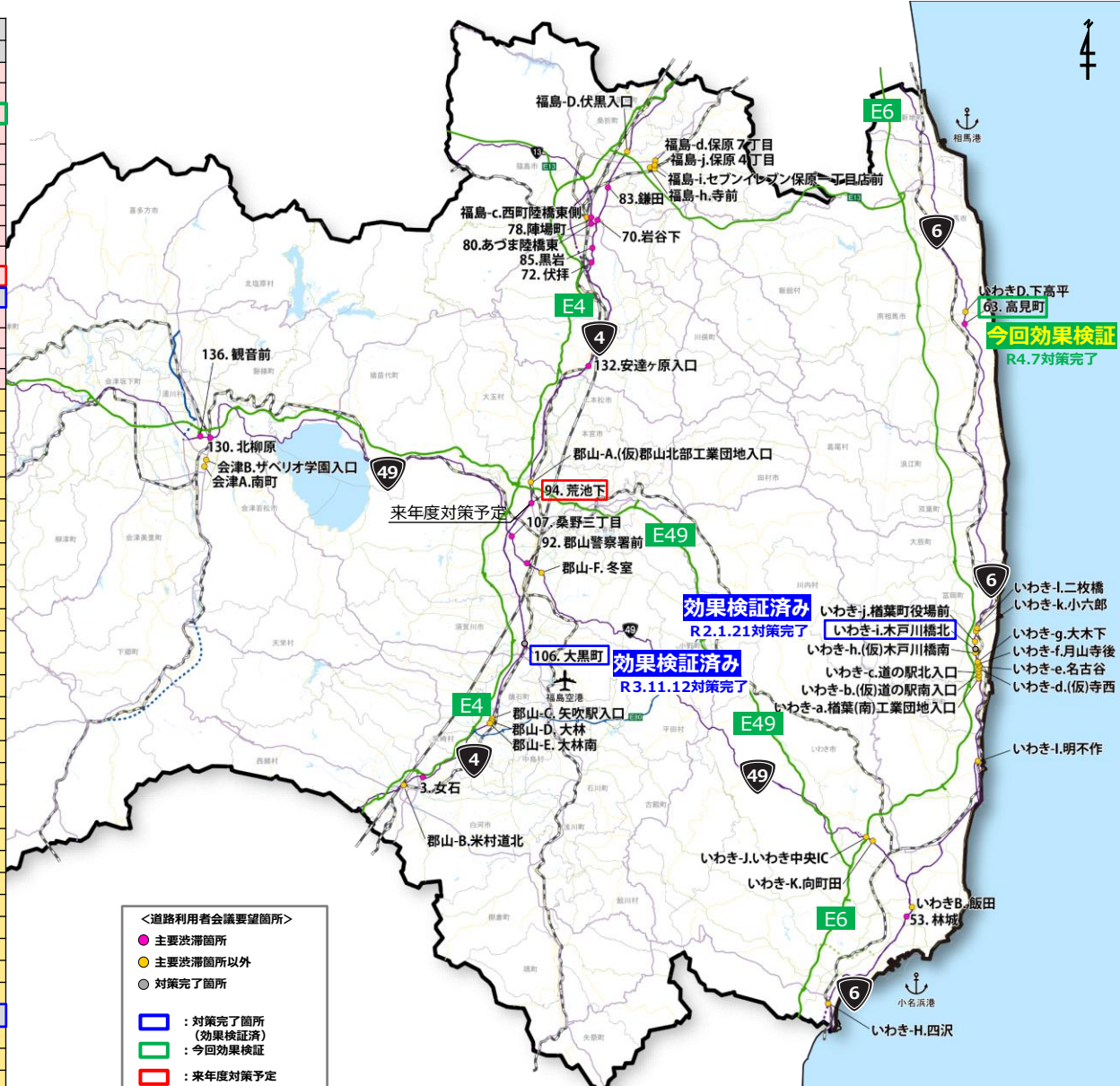


## 2. 道路利用者会議要望箇所について

# 2. 道路利用者会議要望箇所について

- 福島県内の令和4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32箇所。
- 道路利用者会議要望箇所の渋滞対策実施に向けた検討が必要。

令和4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
3	女石	白河市 一般国道4号	郡山国道	●		
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	福島河内	●		
72	伏拝	福島市 一般国道4号	福島河内	●		
78	陣場町	福島市 一般国道13号	福島河内	●		
80	あづま陸橋東	福島市 一般国道13号	福島河内			●
83	鎌田	福島市 一般国道4号	福島河内	●		
85	黒岩	福島市 一般国道4号	福島河内	●		●
92	郡山警察署前	郡山市 一般国道4号	郡山国道	●		
94	荒池下	郡山市 一般国道4号	郡山国道	●		
106	大黒町	須賀川市 一般国道4号	郡山国道	●		
107	桑野三丁目(R4新規)	郡山市 一般国道4号	郡山国道	●		
130	北柳原	会津若松市 一般国道4号	郡山国道		●	
132	安達ヶ原入口	二本松市 一般国道4号	福島河内	●		●
136	観音前	会津若松市 一般国道4号	郡山国道	●		
福島-D	伏黒入口	伊達市 一般国道4号	福島河内	●		
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(R4新規)	矢吹町 一般国道4号	郡山国道	●		
郡山-D	大林(R4新規)	矢吹町 一般国道4号	郡山国道	●		
郡山-E	大林南(R4新規)	矢吹町 一般国道4号	郡山国道	●		
郡山-F	冬室(R4新規)	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4号	磐城国道	●		
いわき-K	向町田	いわき市 一般国道4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	セブンイレブン保原一丁目店前	伊達市 福島保原線	福島県	●		
福島-j	保原4丁目	伊達市 一般国道349号	福島県	●		
いわき-a	榎葉(南)工業団地入口	榎葉町 一般国道6号	磐城国道	●		
いわき-b	(仮)道の駅南入口	榎葉町 一般国道6号	磐城国道	●		
いわき-c	道の駅北入口	榎葉町 一般国道6号	磐城国道	●		
いわき-d	(仮)寺西	榎葉町 一般国道6号	磐城国道	●		
いわき-e	名古谷	榎葉町 一般国道6号	磐城国道	●		
いわき-f	月山寺後	榎葉町 一般国道6号	磐城国道	●		
いわき-g	大木下	榎葉町 一般国道6号	磐城国道	●		
いわき-h	(仮)木戸川橋南	榎葉町 一般国道6号	磐城国道	●		
いわき-i	木戸川橋北	榎葉町 一般国道6号	磐城国道	●		
いわき-j	榎葉町役場前	榎葉町 一般国道6号	磐城国道	●		
いわき-k	小六郎	榎葉町 一般国道6号	磐城国道	●		
いわき-l	二枚橋	榎葉町 一般国道6号	磐城国道	●		



今回効果検証 R4.7対策完了

効果検証済み R2.11.12対策完了

効果検証済み R3.11.12対策完了

来年度対策予定

## (1) No.63 一般国道6号 高見町交差点 停止線前出しによる整備効果

### 事業概要

#### 事業背景

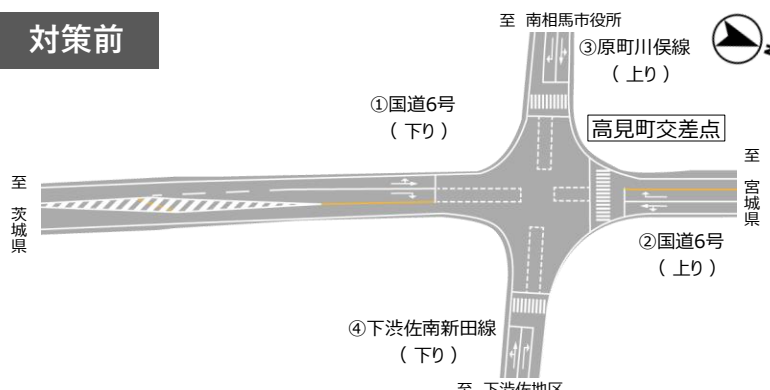
- ・高見町交差点で、横断歩行者の巻き込み事故や交差点流入部の追突事故等が発生
- ・国道6号の左折車の滞留による後続車の通行阻害が生じているほか、沿道施設への出入り等によっても速度低下が発生

#### 対策内容

- ・交通事故減少を目的とした左折・直進レーンの前出しによる交差点のコンパクト化（令和4年7月28日完了）



### 対策前



### 対策後

左折・直進レーンの停止線を前出し

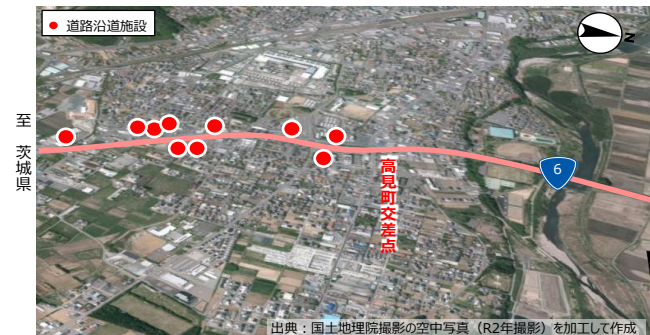


### ピンポイント対策における整備効果

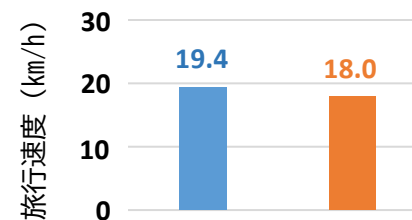
#### 対策効果の把握

- ・道路利用者会議では①国道6号(下り)方向で速度が低下している時間帯があるとの意見が出ているが、停止線の前出しにより左折車の流動が円滑になり、渋滞緩和にも寄与すると考えられることから、旅行速度を分析

▼国道6号(高見町交差点付近)の沿道施設立地状況と旅行速度



▼高見町交差点付近の旅行速度の変化(17時台)



出典：ETC2.0データ(下り方向・平日17時台) R3.9、R4.10

- 対策前と対策後で、国道6号の速度は大きく変化していないことを確認。
- 停止線前出しで期待される事故対策効果においては、今後継続的なモニタリングが必要。

### 今後に向けて

- 沿道の出入りによる渋滞への影響が大きく、停止線の前出しだけでは効果が限定的
- 引き続き、渋滞解消に向けた対策検討を実施

# 2. 道路利用者会議要望箇所について

## (2) No.94 一般国道4号 荒池下交差点 (従道路側の対策)

### 事業概要

#### 【位置図】



#### 【当該交差点の概要】

- 当該箇所は、国道4号あさか野バイパスと県道三春日和田線及び県道岩根日和田線が交わる交差点である。
- 交差点の近隣には、大型商業施設が隣接している。
- 国道4号は約5万台/日であり、大型車混入率は19%とやや高い。

#### 【交差点の道路構造】

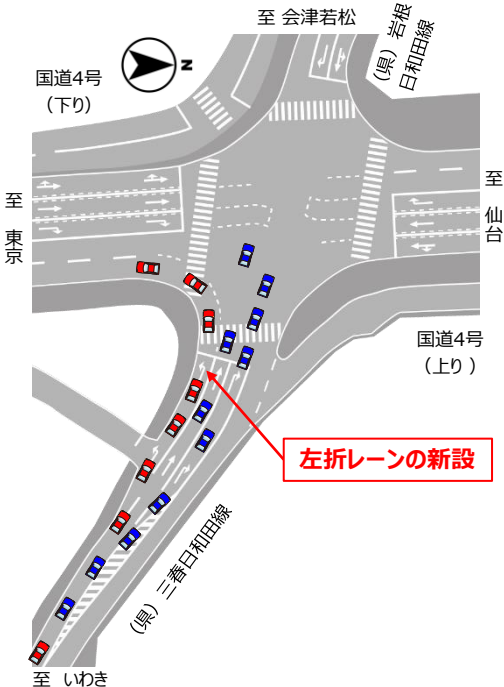
- 三春日和田線から国道4号の流入部は緩やかな上り勾配にあり、S字で線形が悪い。

#### 【渋滞発生状況】

- 朝ピーク時に最大90mの渋滞が、夕方には最大120mの渋滞が発生している。

- 県道三春日和田線に「左折レーンの設置」

#### 【左折レーン整備イメージ図】



### 旅行速度



●現在 ●荒池下交差点 (令和4年10月平日) : 20km/h未満

方向	7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時	平均	判定
① 一般国道4号 (下り)	13.8	20.8	26.1	25.8	26.3	27.7	27.9	26.2	27.1	27.5	25.6	25.5	23.5	
② 一般国道4号 (上り)	35.8	36.5	37.8	38.3	39.5	41.4	38.7	37.3	35.3	34.4	20.6	17.2	32.6	
③ (一)三春日和田線 (下り)	18.4	21.7	20.4	18.2	17.4	18.1	17.7	17.1	18.4	19.2	13.7	17.5	18.1	
④ (一)岩根日和田線 (下り)	36.7	41.5	40.6	41.4	40.3	39.8	40.2	36.8	39.7	40.3	38.7	37.9	39.4	

●特定時 ●荒池下交差点 (平成24年4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	方向※
① 一般国道4号 (下り)	11.7	17.7	27.8	18.2	20.5	20.5	24.3	18.1	20.8	22.0	17.6	16.9	16.3	
② 一般国道4号 (上り)	35.4	34.5	38.7	35.8	36.1	40.5	33.1	34.0	34.6	33.1	17.8	15.2	28.9	
③ 三春日和田線 (下り)	17.0	23.4	35.9	31.1	29.8	43.8	29.1	22.2	30.1	24.7	26.5	22.0	27.5	
④ 岩根日和田線 (下り)	25.6	45.3	53.3	39.7	50.3	-	43.1	48.1	39.5	31.6	50.9	49.2	44.4	

※民間プローブデータ

### 今後の事業進捗予定・整備効果把握に向けた調査予定

- 国道4号の「右折レーンの延伸」  
国土交通省により平成30年度実施
- 県道三春日和田線に「左折レーンの設置」
  - ・令和元年度: 交差点予備設計の実施
  - ・令和2年度: 国土交通省協議、警察協議  
交差点詳細設計の実施
  - ・令和3年度: 国土交通省協議、警察協議
  - ・令和4年度: 本工事着手済

### 3. TDM施策の取り組みについて

### 3. TDM施策の取り組みについて

#### TDM施策実施フロー

令和4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

7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

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5年1～2月

#### TDM施策の実施結果報告

・次回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"> <li>・福島市中心部をTDM対象エリアに設定し、エリア内の17事業所に「エコ通勤」への協力依頼</li> <li>・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</li> </ul>
R4	<ul style="list-style-type: none"> <li>・昨年度の取り組みを継続</li> <li>・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</li> <li>・対象を10月の平日全て（20日間）に拡大</li> </ul>

年度	実施内容（県中・県南地区）
R3	<ul style="list-style-type: none"> <li>・郡山市中心部をTDM対象エリアに設定し、エリア内の事業所に協力依頼</li> <li>・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</li> </ul>
R4	<ul style="list-style-type: none"> <li>・対象を須賀川市中心部に変更</li> <li>・市役所・工業団地内事業所に協力依頼</li> </ul>

年度	実施内容（いわき・相双地区）
R3	<ul style="list-style-type: none"> <li>・小名浜臨海工業団地を対象に設定し、団地内の事業所に協力依頼</li> <li>・壱町田交差点を通る従業員に向けて通勤ルート変更を呼びかけ</li> </ul>
R4	<ul style="list-style-type: none"> <li>・昨年度の取り組みを継続</li> <li>・対象を工業団地周辺に拡大、広報強化を実施</li> </ul>





# 3. TDM施策の取り組みについて：県北地区

## (2) TDM施策の広報

- 広報体制は、さらに多くの方の目に留まるよう、昨年度実施した取り組みを拡大・強化して実施した。
- 福島駅周辺のデジタルサイネージへのポスター掲出や、福島交通の各駅へのポスター掲出等、新たな取り組みを実施した。

### ▼令和4年度の広報活動

種類	概要
チラシ	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 県庁・市役所・福島交通の各施設で配布</li> <li>● 事業所訪問時に掲出・回覧依頼 (既存施策取り組み団体への新規訪問)</li> </ul>
ポスター配布・設置	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 事業所訪問時に掲出依頼</li> <li>● 県庁・市役所・福島交通の各施設に掲出</li> </ul>
広報誌	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 福島市政だよりにて記事を掲載、全戸配布</li> <li>● 福島商工会議所報「所報ふくしま」への掲載を依頼</li> </ul>
その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>● ニュース番組内での紹介</li> <li>● デジタルサイネージに掲出 (ふくしまエールビジョン等)</li> </ul>

※赤字：今年度より新たに連携を検討した既存施策

### ▼デジタルサイネージへの掲出状況 (ふくしまエールビジョン)



### ▼ポスター掲出状況 ＜福島交通(飯坂温泉駅)＞



### ▼福島市政だよりにて 掲載した記事

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

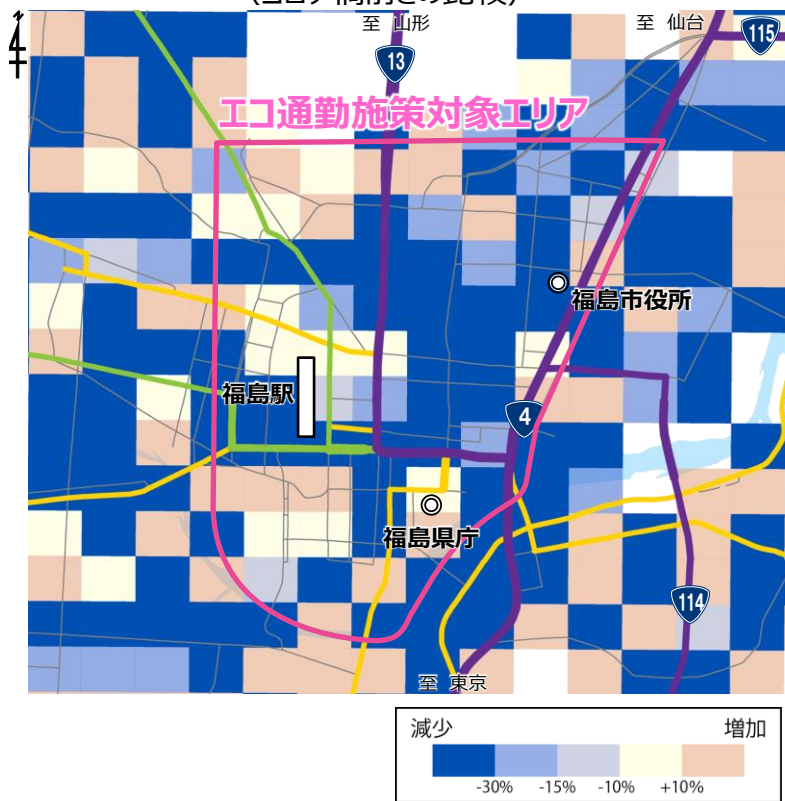
### ▼デジタルサイネージへの掲出状況 (福島駅構内)



## (3) TDM施策の実施による人流の変化

- エコ通勤施策対象エリア内への通勤者数は、福島駅や福島市役所等の周辺を中心に、令和元年10月に比べて減少傾向。
- エコ通勤実施期間の対象エリア内における通勤移動は令和元年10月に比べて15%減少。一方で令和4年9月に比べて4%増加。
- 福島県庁周辺を目的地とする外出者について、8時半～9時の到着率が令和4年9月に比べて6%減少し、その他の時間帯に分散。

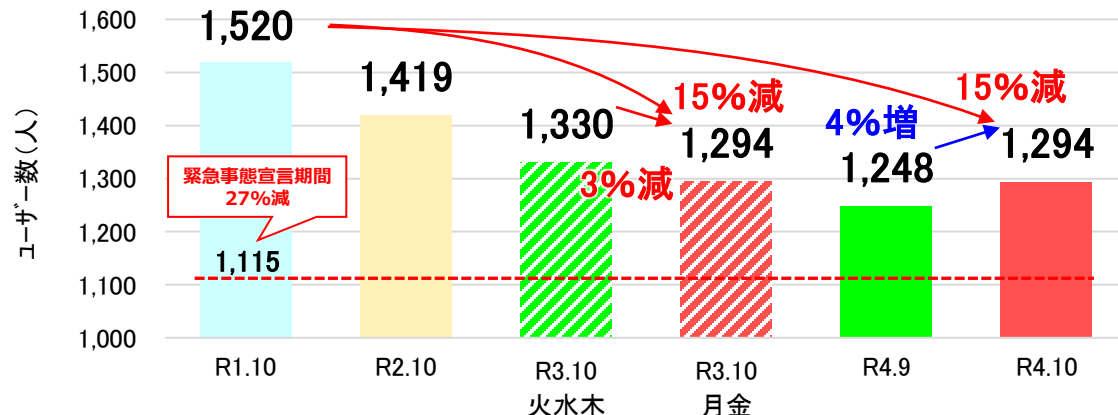
▼通勤時間帯(7～10時台)の通勤者数※1の増減率  
(コロナ禍前との比較)



※1 通勤者数とは、平日7時から10時台の通勤時間帯に移動したユーザーをカウント  
地図上では、250mメッシュ内に到着したユーザー数の増減率を表現

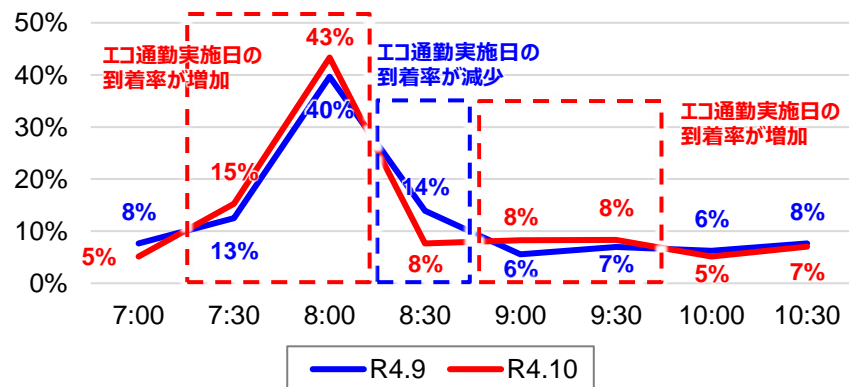
出典：プログウォッチャー社「プロファイルパスポート」R1.10、R4.10

▼福島市中心部（エコ通勤施策対象エリア）  
の通勤移動者数の推移



出典：プログウォッチャー社「プロファイルパスポート」R1.10、R2.10、R3.10、R4.9、R4.10  
(緊急事態宣言期間 R2.4.17-R2.5.14)  
※平日7時台～10時台データを集計

▼福島県庁周辺を目的地とする外出者の  
時間帯別到着率（令和4年9月・10月の比較）



出典：プログウォッチャー社「プロファイルパスポート」R4.9-R4.10 平日

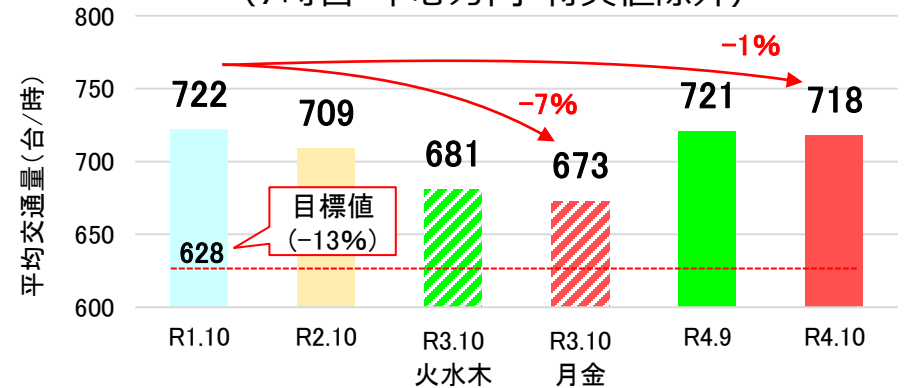
## (4) TDM施策の実施による交通量の変化

- エコ通勤の実施期間及び実施期間前の交通量の変化は以下の通り。
- コロナ禍前を基準としたときのエコ通勤実施時のエリア内の平均交通量の減少量が約1%と、前年度（約7%）に比べて少ない。
- また、信夫山トラカン（上り）の交通量も、当初目標の約13%減少には達していない。

### ▼エコ通勤施策対象エリア



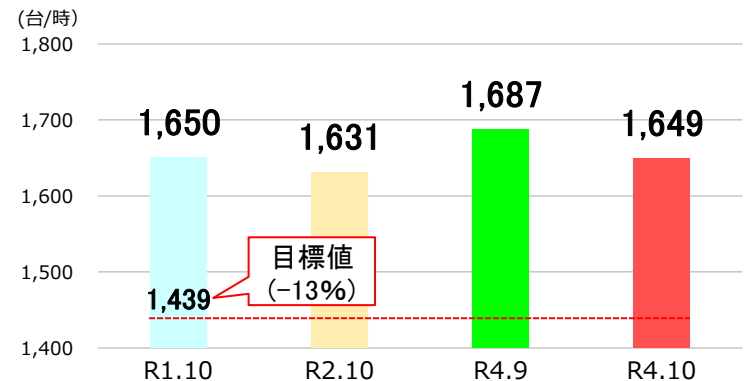
### ▼エコ通勤施策対象エリア内の交通量（断面交通量情報） （7時台・中心方向・特異値除外）



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  
※特異値：雨の日、不作動と想定されるトラカン等

※目標値の-13%は、信夫山トラカンにおける緊急事態宣言期間中の交通量減少率

### ▼一般国道13号信夫山トラカン（上り）の交通量（7時台）



※ 目標値（緊急事態宣言期間中）：R2.4.17-R2.5.14

出典：常時観測トラフィックカウンターデータ

## (5) TDM施策の実施による速度の変化

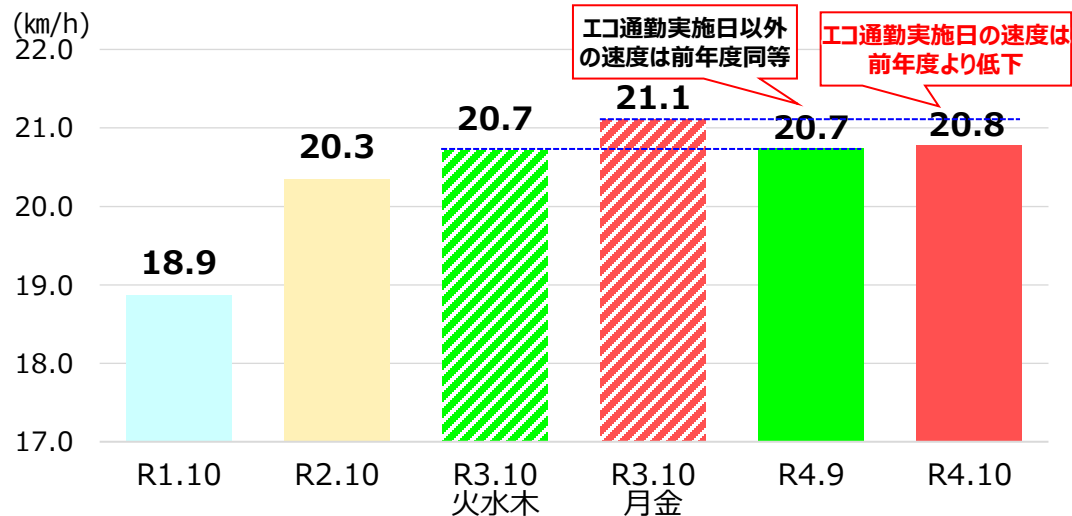
- エコ通勤施策対象エリア内の速度は、エコ通勤実施日以外では前年度と同等であるものの、実施日の速度は前年度より低下。
- 令和4年10月（エコ通勤実施日）の速度は、前月（エコ通勤実施前）と比べてわずかに向上したものの、ほぼ変化なし。
- エコ通勤施策対象エリア内の主要渋滞箇所について、朝7時台に20km/h未満となっている方向の数は、令和4年10月（エコ通勤実施日）と前月（エコ通勤実施前）でほぼ変化がなく、方向の数が減った（緩和）交差点が1箇所、増えた（悪化）した交差点が1箇所。

### ▼エコ通勤施策対象エリア



出典：地理院地図に主要渋滞箇所等を追記して掲載  
 出典：ETC2.0データ（R4.9、R4.10 各平日7時台）  
 ※エコ通勤期間中の渋滞状況  
 …各交差点で、R4.9平日7時台とR4.10平日7時台それぞれの20km/h未満となっている方向の数を比較

### ▼エコ通勤施策対象エリア内の速度（7時台・雨の日除外）



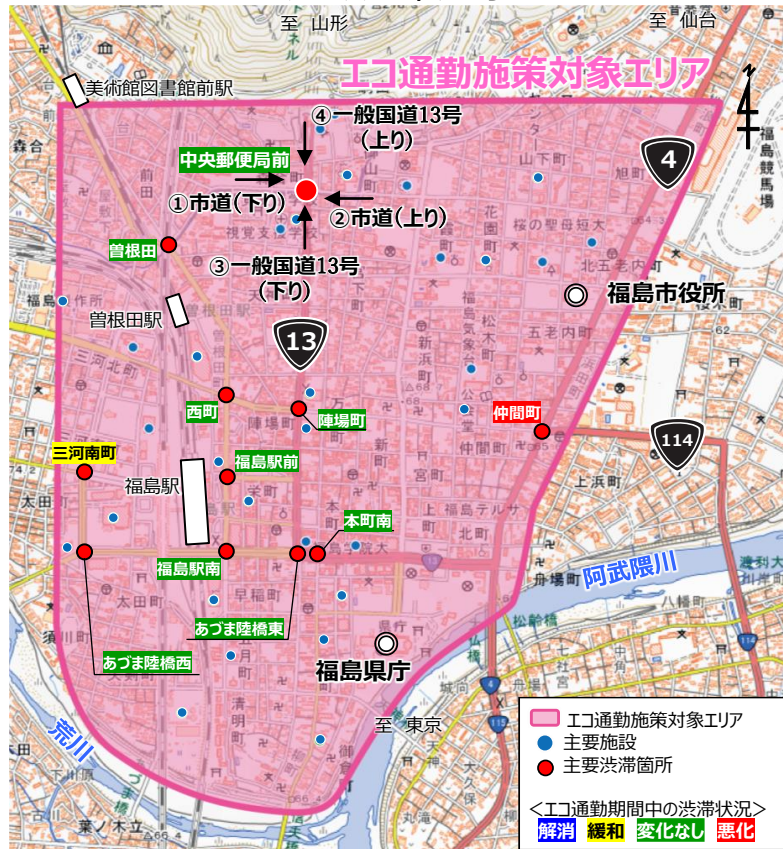
出典：ETC2.0データ（R1.10、R2.10、R3.10、R4.9、R4.10 各平日7時台）

## (5) TDM施策の実施による速度の変化

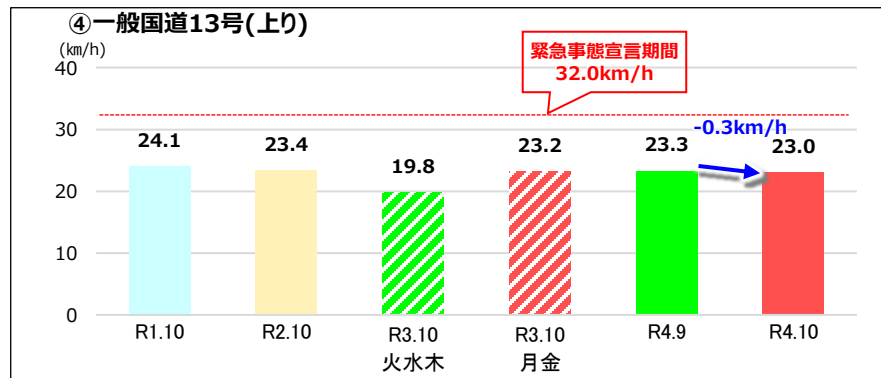
- 中央郵便局前交差点の一般国道13号（上り）の速度は、速度向上効果が見られた前年度と異なり、速度が低下。
- 一方、一般国道13号（下り）の速度は、前年度と同様に若干向上。

▼ 中央郵便局前交差点の旅行速度の変化  
(一般国道13号、平日朝7時台)

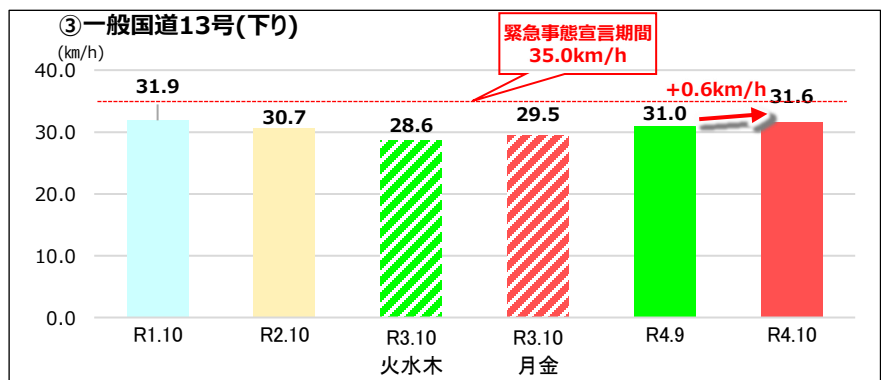
### ▼ EIC通勤施策対象エリア



出典：地理院地図に主要渋滞箇所等を追記して掲載  
 出典：ETC2.0データ (R4.9、R4.10 各平日7時台)  
 ※ EIC通勤期間中の渋滞状況  
 … 各交差点で、R4.9平日7時台とR4.10平日7時台それぞれの  
 20km/h未満になっている方向の数を比較



出典：ETC2.0データ (R1.10、R2.10、R3.10、R4.9、R4.10 各平日7時台)

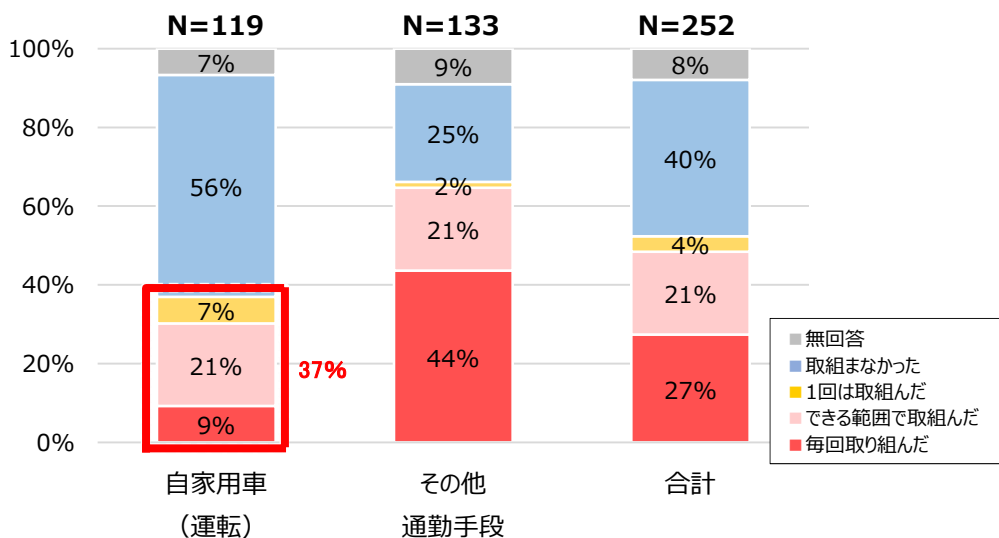


出典：ETC2.0データ (R1.10、R2.10、R3.10、R4.9、R4.10 各平日7時台)

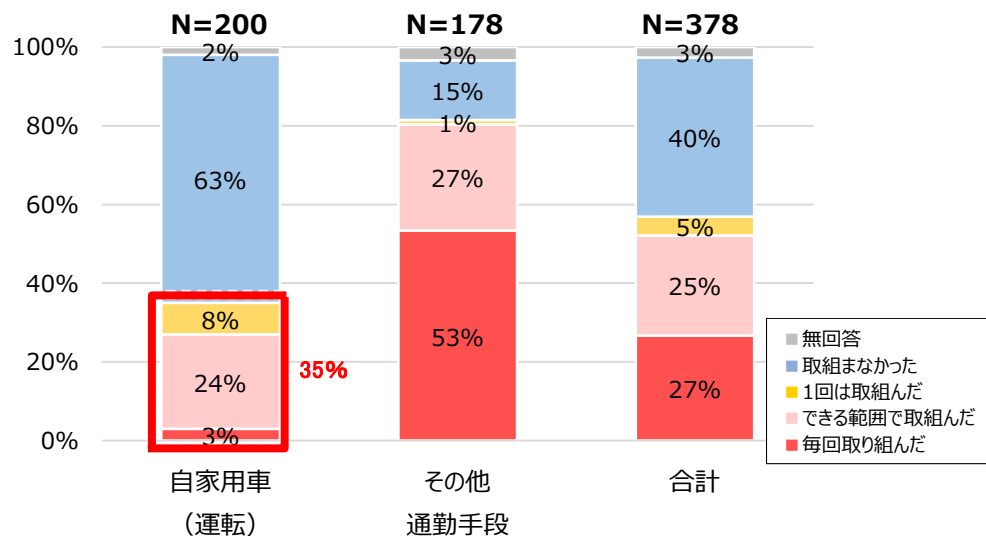
#### (6) TDM施策への取り組み状況

- 前年度に比べて、自家用車（運転）で通勤している方で1回以上取り組んだ割合はほぼ変わらない。
- 一方、自家用車（運転）で通勤している方で「毎回取り組んだ」と回答した割合が低下。

▼令和3年度 エコ通勤への取り組み頻度（通勤手段別）



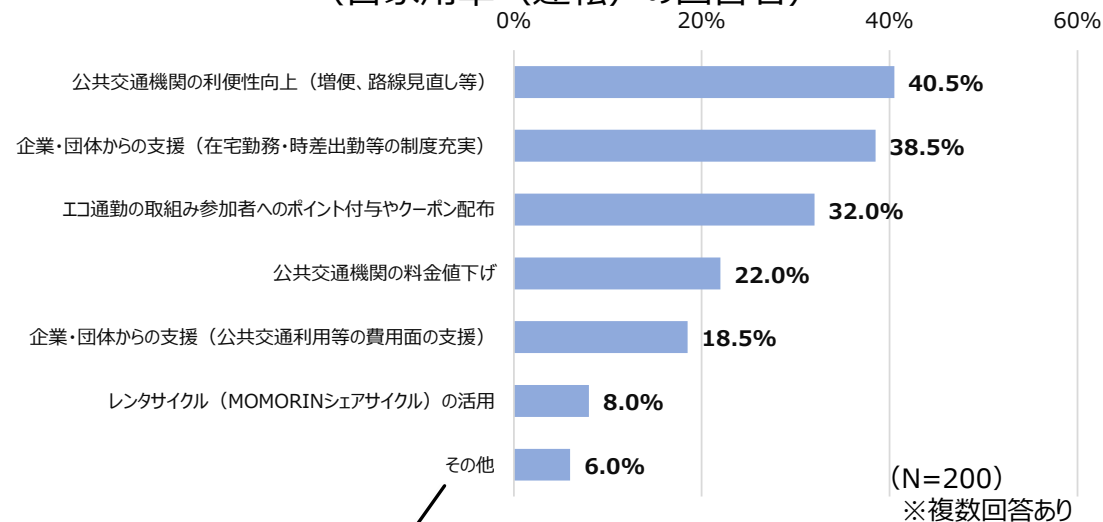
▼令和4年度 エコ通勤への取り組み頻度（通勤手段別）



#### (6) TDM施策への取り組み状況

- 自家用車（運転）で通勤している方が、エコ通勤に必要なだと感じている支援やサービスは、公共交通機関の利便性向上、在宅勤務や時差出勤等の制度の充実、エコ通勤の取組み参加者へのポイント付与やクーポン配布の順に多い。
- 対象日が増えて参加しやすくなった、継続していくことで取り組みが浸透していくと良いといった前向きな意見も見られた一方、公共交通が不便なので協力が難しい、送迎等で車を使わざるを得ないといった意見もあった。

#### ▼令和4年度 エコ通勤に必要な支援やサービス等 (自家用車（運転）の回答者)



- ＜その他の自由意見抜粋＞
- ・電動自転車・電動キックボードの活用
  - ・MOMORINシェアサイクルのポート追加
  - ・子どもを乗せられるMOMORINシェアサイクルの導入
  - ・公共交通機関の無料化
  - ・歩道の整備

#### ▼令和4年度 事後アンケート自由意見抜粋

分類	内容
前向きなコメント	<ul style="list-style-type: none"> <li>・対象日数を増やしたため参加しやすくなった。</li> <li>・今回のような取り組みを継続することで、エコ通勤に切り替えをする人が増えていくと良いと思います。</li> <li>・時差出勤をしたが、渋滞が無く通勤のストレスが無かった。</li> </ul>
既存施策との連携	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ぜひ、健康づくりと関連して健民アプリ、市の健康づくりポイント事業に参加いただきたい。</li> </ul>
実施困難な理由	<ul style="list-style-type: none"> <li>・田舎で公共機関料金が安い、本数少ない。</li> <li>・子どもの送迎がある場合、エコ通勤の取組みは困難と考える</li> <li>・協力してくれと仰ぐだけで、わざわざ大変な方を選ぶ人が少ないと思う (家が遠かったり、駅が遠かったり等)。</li> </ul>
懸念事項	<ul style="list-style-type: none"> <li>・エコのために歩いたり自転車を利用した際に事故に巻き込まれた場合、労災に該当しないのが疑問に感じた。</li> </ul>

### 3. TDM施策の取り組みについて：県北地区

#### (7) 令和4年度のTDM施策実施結果および令和5年度に向けた課題

- 令和4年度のエコ通勤の実績は、交通量、速度ともに目標に未達。
- 来年度は、取り組みの継続を主眼に参加のきっかけづくりを行うほか、効果的に取り組みの成果が得られるよう、強化日の設定について検討を行う。

#### ▼令和4年度のエコ通勤の目標と実績

	R4目標	R4実績（・結果・課題）
交通量 (トラカン)	・R1.10を基準として7%以上の減少	<ul style="list-style-type: none"> <li>・エコ通勤期間中はR1.10の交通量からほぼ変化なし（-1%）</li> <li>・平日に取り組み参加者が分散したため、交通量が減少しなかった</li> </ul>
速度 (ETC2.0)	・主要渋滞箇所の速度が20km/h以上に改善	<ul style="list-style-type: none"> <li>・エコ通勤期間中は対象エリア内11交差点のうち、1交差点で渋滞が緩和、1交差点で渋滞が悪化</li> <li>・交通量が減少しなかったため、速度も向上していない</li> </ul>



実施日や協力依頼団体を拡大したものの、実施日が増えたために取り組み参加者が分散したため、十分な効果が発現しなかった。また、1ヶ月毎日実施するには公共交通の便が悪く難しいなどのアンケート結果もあり、取り組み参加者の増加に当たっても課題があった。



取り組み継続による着実な参加者の増加を念頭に、協力依頼や広報活動の維持、関連施策との連携の推進により参加のきっかけづくりを行うほか、強化日の設定により、効果的に取り組みの成果を得られるよう検討を進める

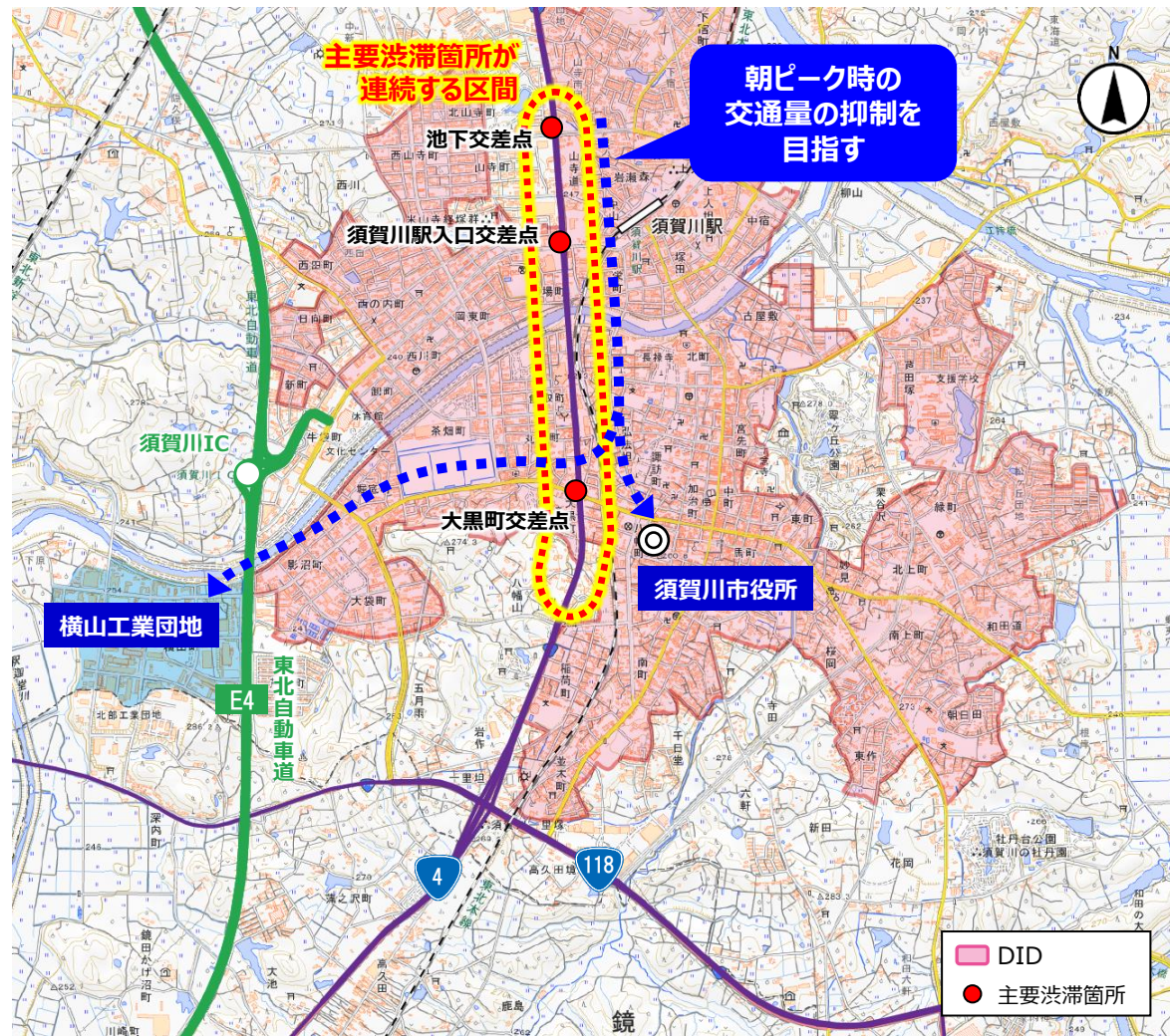


# 3. TDM施策の取り組みについて：県中・県南地区

## (1) TDM施策対象区間・TDM施策メニュー

- エコ通勤により渋滞緩和を目指す対象は、国道4号大黒町交差点～池下交差点の朝ピーク時の渋滞緩和と設定。
- 今年度は須賀川市役所・横山工業団地内事業所を対象として、時差出勤、経路の変更等のエコ通勤に取り組んで頂くこととした。
- 実施日は、10月の金曜日（4回）とした。

### ▼須賀川市中心部



### ▼TDM施策メニュー

	取組みメニュー	目的	主な効果
1	時差出勤	ピーク時の自家用車交通量を抑制	・渋滞緩和 ・CO <sub>2</sub> 削減
2	経路の変更		
3	徒歩・自転車通勤の促進	自動車交通の発生を抑制	
4	公共交通利用促進		
5	在宅勤務		

### ▼TDM施策実施日



# 3. TDM施策の取り組みについて：県中・県南地区

## (2) 広報活動

- エコ通勤対象となる須賀川市役所、横山工業団地、須賀川商工会議所などに、チラシを配布（約1500部）。
- 須賀川市役所、横山工業団地内企業、関係機関を中心にポスターを配布（110部）。
- 須賀川市の広報（2022年10月号）、新聞にエコ通勤の取組みが掲載された。

▼チラシ・ポスター

みんなで取り組もう！  
**エコ通勤**

須賀川市内国道4号の渋滞対策・環境改善に繋がる取組みへの参加のお願い  
今年は須賀川市役所・横山工業団地で取組みます。

須賀川市内の国道4号では、通勤時間帯・夕方に渋滞が発生しています。

低速度での走行はCO<sub>2</sub>を多く排出してしまいます。

大黒町交差点～地下交差点は7:45、17:45をピークに渋滞しています。

●大黒町交差点～地下交差点の速度

時間	国道4号上り(湖山→須賀川)	国道4号下り(須賀川→湖山)
7:00	21.4	17.4
7:15	21.4	17.4
7:30	21.4	17.4
7:45	21.4	17.4
8:00	21.4	17.4
8:15	21.4	17.4
8:30	21.4	17.4
8:45	21.4	17.4
9:00	21.4	17.4
9:15	21.4	17.4
9:30	21.4	17.4
9:45	21.4	17.4
10:00	21.4	17.4
10:15	21.4	17.4
10:30	21.4	17.4
10:45	21.4	17.4
11:00	21.4	17.4
11:15	21.4	17.4
11:30	21.4	17.4
11:45	21.4	17.4
12:00	21.4	17.4
12:15	21.4	17.4
12:30	21.4	17.4
12:45	21.4	17.4
13:00	21.4	17.4
13:15	21.4	17.4
13:30	21.4	17.4
13:45	21.4	17.4
14:00	21.4	17.4
14:15	21.4	17.4
14:30	21.4	17.4
14:45	21.4	17.4
15:00	21.4	17.4
15:15	21.4	17.4
15:30	21.4	17.4
15:45	21.4	17.4
16:00	21.4	17.4
16:15	21.4	17.4
16:30	21.4	17.4
16:45	21.4	17.4
17:00	21.4	17.4
17:15	21.4	17.4
17:30	21.4	17.4
17:45	21.4	17.4
18:00	21.4	17.4
18:15	21.4	17.4
18:30	21.4	17.4
18:45	21.4	17.4
19:00	21.4	17.4
19:15	21.4	17.4
19:30	21.4	17.4
19:45	21.4	17.4
20:00	21.4	17.4

通勤時間帯・ルート・通勤手段を変更してみよう！

- 01 時差出勤 (出勤時間をずらす)
- 02 経路の変更 (国道4号を通らない)
- 03 徒歩・自転車通勤 (車に乗らない)
- 04 公共交通の利用促進 (電車・バスに乗る)
- 05 在宅勤務 (自宅で仕事)

福島県渋滞対策連絡協議会 県中・県南地区ワーキンググループ

▼広報すかがわ 10月号



P14に掲載

「エコ通勤」の取り組み

国道4号の渋滞緩和のため、市職員と横山工業団地の企業に通勤する人を対象に「エコ通勤」を行います。

エコ通勤とは、徒歩や自転車での通勤、公共交通機関の利用、普段とは違う通勤ルート、時差出勤、テレワークなどに切り替える取り組みです。

CO<sub>2</sub>削減などの効果も見込まれますので、皆さんも一緒にチャレンジしましょう。

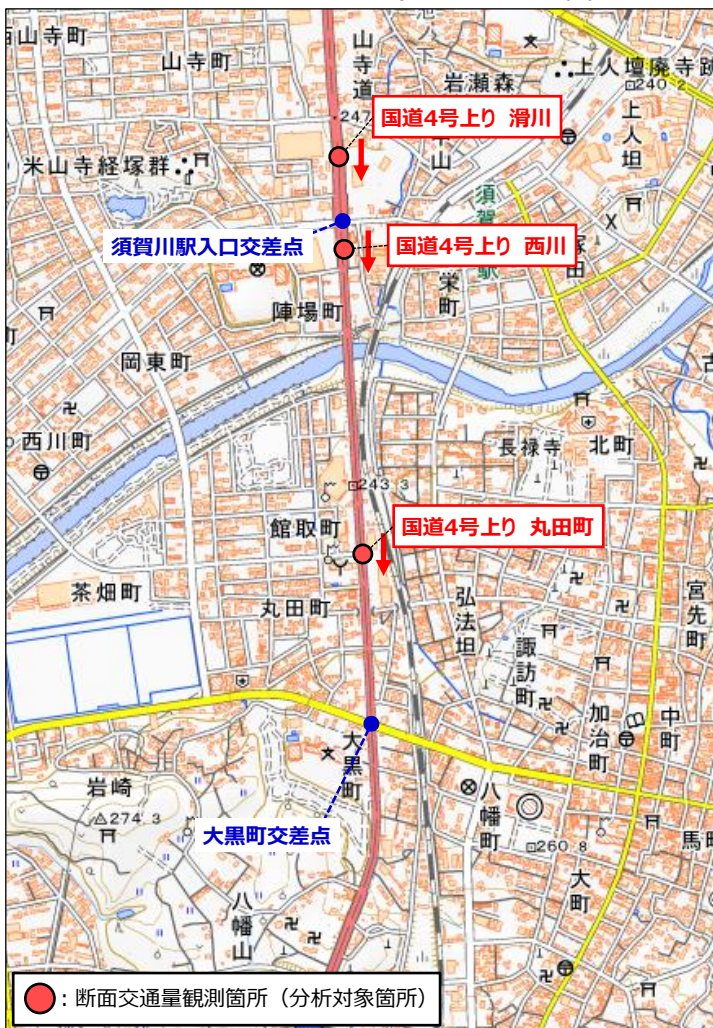
📅10月の毎週金曜日(全4回)  
📍道路河川課(88)9149  
都市計画課(88)9155

# 3. TDM施策の取り組みについて：県中・県南地区

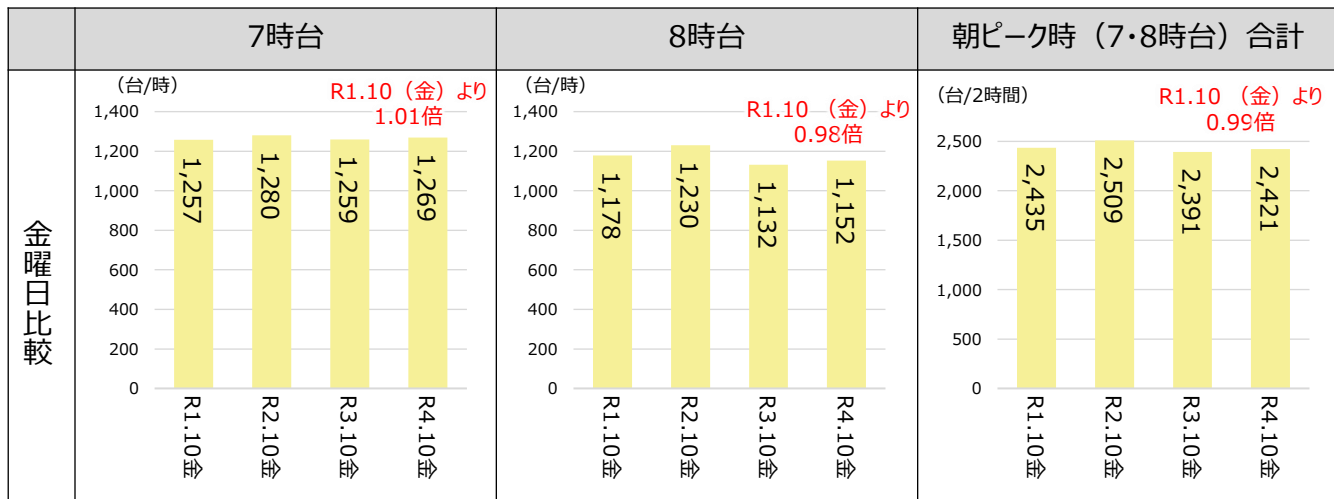
## (3) 効果検証 ①交通量の変化

- 交通量の変化の検証には、公益財団法人日本道路交通情報センターで公表している「断面交通量情報」を用いた。須賀川市中心部の観測地点のうち、国道4号（大黒町交差点～池下交差点）にある上り3地点の平均交通量を用いることとした。
- 時間帯別の交通量について交通量の最も多い7時台でみると、エコ通勤日とした金曜日と比較すると、ほぼ横ばいで変化は見られない。
- 交通量の変動を15分単位で比較すると、エコ通勤実施日(令和4年10月(金曜日))の交通量は、令和元年10月(金曜日)と比較して7：30～8：15で交通量増加、8：30～9：00で交通量減少。

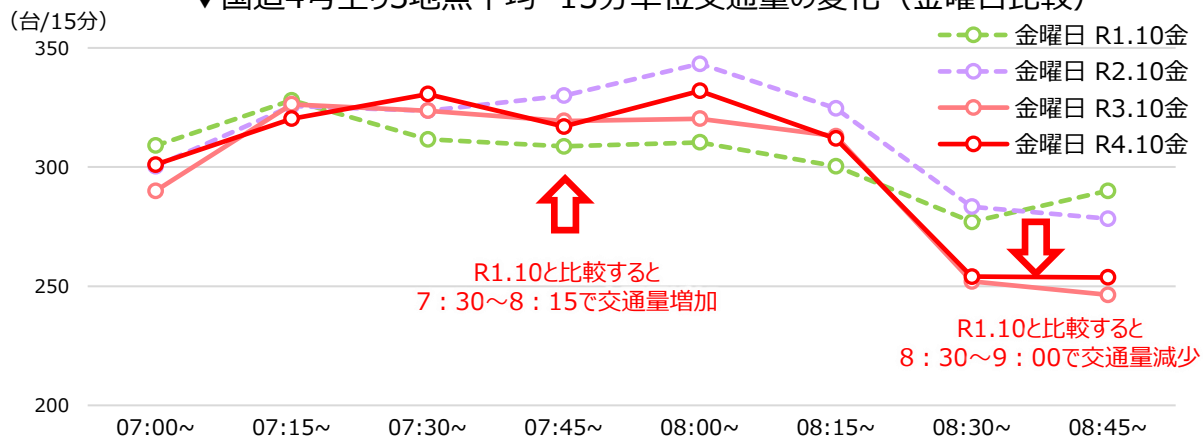
▼須賀川市国道4号（上り） 分析対象箇所



▼国道4号上り3地点平均 時間帯別交通量の変化



▼国道4号上り3地点平均 15分単位交通量の変化（金曜日比較）



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

### 3. TDM施策の取り組みについて：県中・県南地区

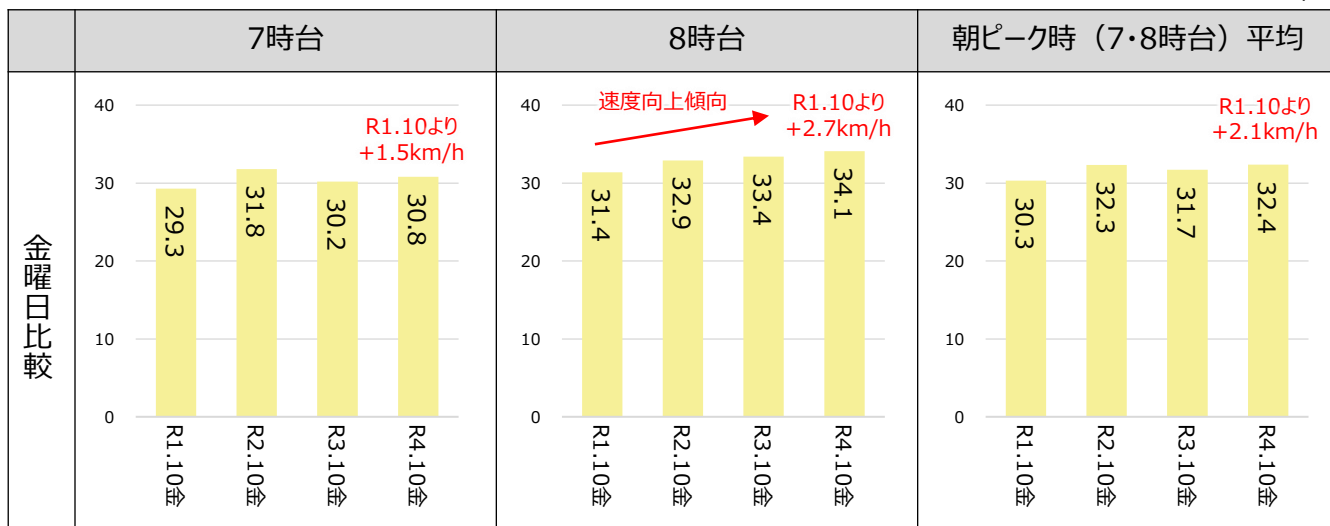
#### (3) 効果検証 ②旅行速度の変化（国道4号対象区間）

- 旅行速度の変化の検証には、ETC2.0速度データを用い、国道4号（大黒町交差点～池下交差点）の上りの速度を検証した。
- 時間帯別の速度は、エコ通勤実施日(令和4年10月(金曜日))の速度は令和元年10月(金曜日)より向上している。特に8時台の速度は向上傾向にある。
- 旅行速度の変動を15分単位でみると、エコ通勤実施日は、令和元年10月（金曜日）より7：00～7：45、8時以降の速度は向上。
- 7：45～8：00の速度は低下しており、最も速度が遅い時間帯が顕著になった。

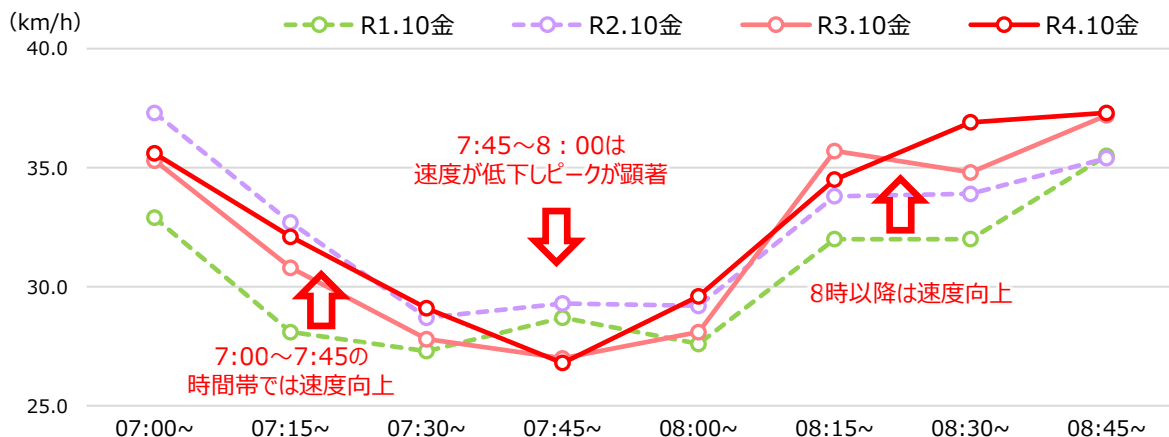
#### ▼須賀川市国道4号 旅行速度検証区間



#### ▼国道4号上り（大黒町交差点～池下交差点） 時間帯別旅行速度の変化 単位：km/h



#### ▼国道4号上り 15分単位旅行速度の変化（金曜日比較）



出典：ETC2.0速度データ

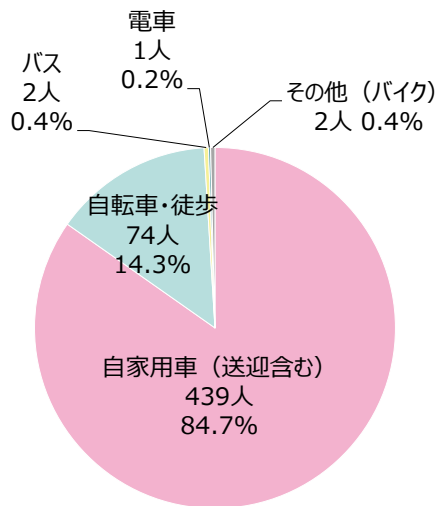
## (4) 取組み実施状況

- 須賀川市役所職員を対象に、市役所における「かんたん申請・申込システム」を通してエコ通勤の事後調査を行った。
- 回答者518人のうち、普段自家用車にて国道4号（大黒町交差点～池下交差点）を利用して通勤している方は108人（約2割）であることが分かった。

### ■ 調査の概要

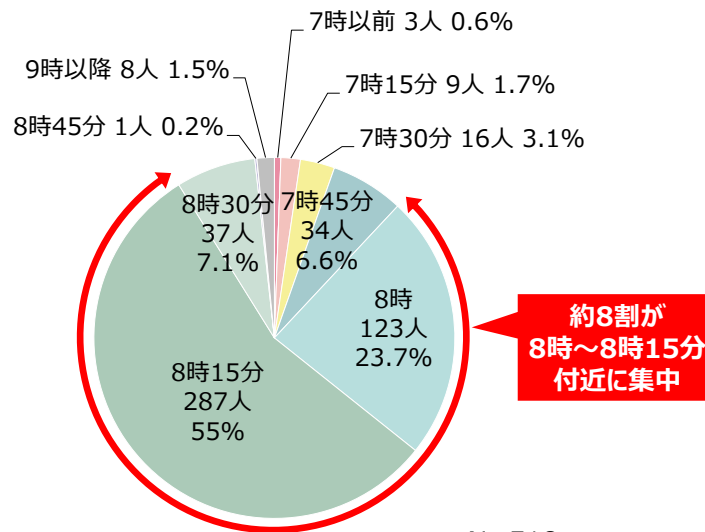
【調査対象】須賀川市職員（本庁舎勤務以外の方も含む）：約570人  
 【調査方法】須賀川市役所におけるWebシステムを活用（Webアンケート調査）  
 【調査期間】令和4年11月1日～令和4年11月25日  
 【回答者数】518人

① 普段※の通勤手段【回答者全体】



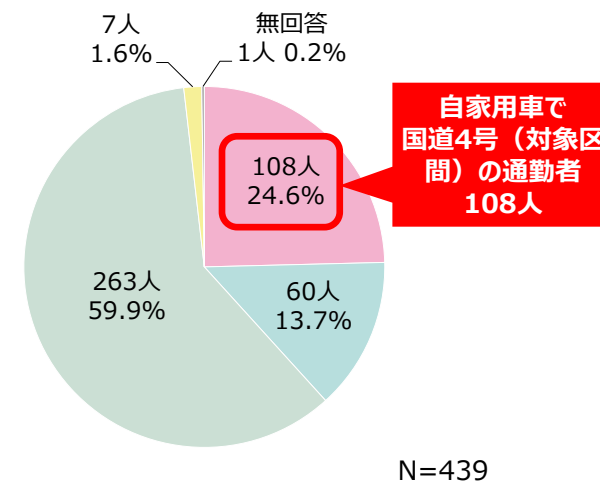
N=518

② 普段※の概ねの勤務地到着時間【回答者全体】



N=518

③ 普段※の通勤時に国道4号池下交差点～大黒町交差点を通過しているか【自家用車の方のみ回答】



N=439

- 通っている
- 国道4号(池下交差点～大黒町交差点)は自宅から勤務地への通勤ルートにはなるが、渋滞している等の理由から別のルートを通って通勤している
- 国道4号(池下交差点～大黒町交差点)は自宅と勤務地の位置関係から通勤ルートにはならないため通っていない
- その他
- 無回答

※普段：エコ通勤日以外

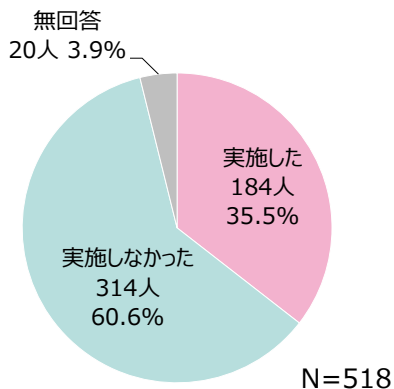
## (4) 取組み実施状況

- 回答者全体のうち、エコ通勤を実施した方は約35%。エコ通勤実施日1日あたり約150人が取り組んだ。主な取組みメニューは「経路の変更」であった。
- **自家用車で国道4号（対象区間）利用者のうち、エコ通勤を実施した方は約55%。**エコ通勤実施日1日あたり45人程度が取り組んだ。主な取組みメニューは「経路の変更」が約7割であった。

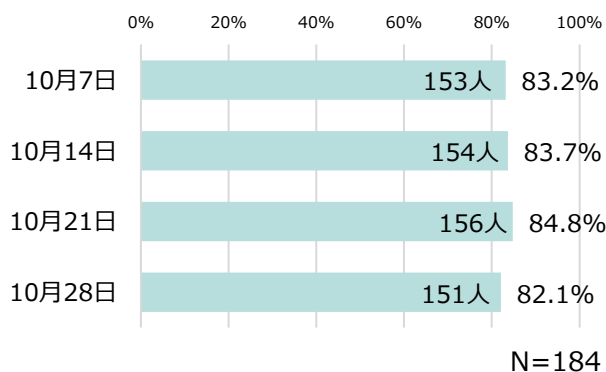
### ④ エコ通勤の実施状況

#### 【回答者全体】

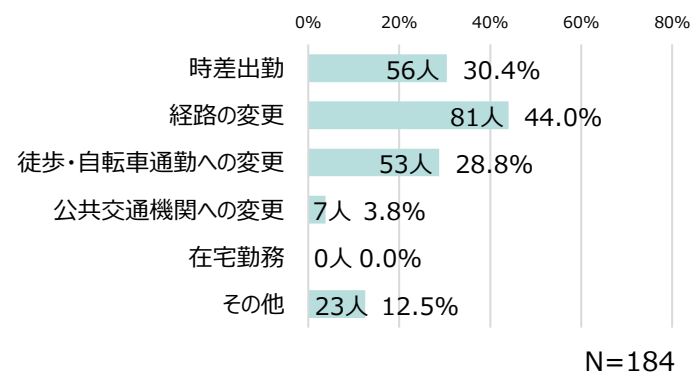
##### ● エコ通勤の実施の有無



##### ● エコ通勤実施日

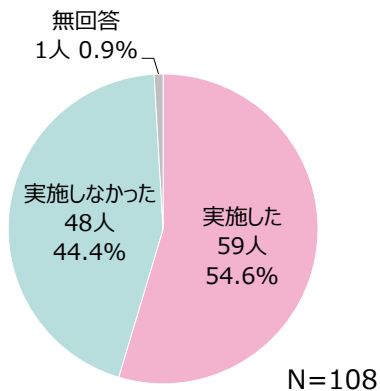


##### ● エコ通勤取組みメニュー

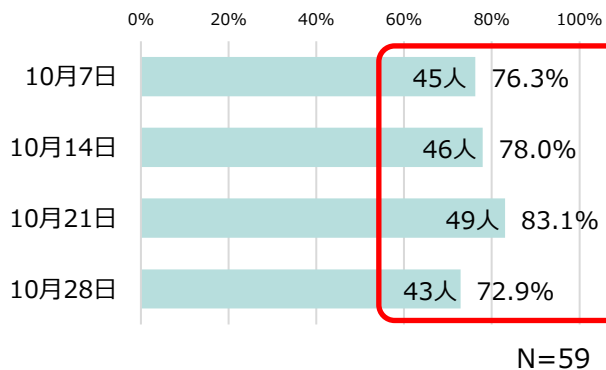


#### 【自家用車で国道4号（池下交差点～大黒町交差点）利用の方】

##### ● エコ通勤の実施の有無

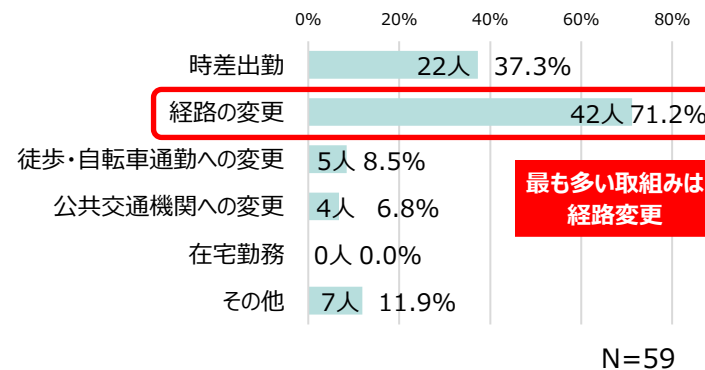


##### ● エコ通勤実施日



**エコ通勤日の国道4号の  
ピーク時の交通量減少は  
40～50台程度と想定される**

##### ● エコ通勤取組みメニュー



**最も多い取組みは  
経路変更**

### 3. TDM施策の取り組みについて：県中・県南地区

#### (5) 取り組みの感想、今後の取り組み意向

- 須賀川市役所職員への事後アンケート調査より、エコ通勤に取り組んだ感想や今後の取り組み意向、課題を整理した。
- エコ通勤に取り組んだことによる業務や家庭への影響があると感じている方は2～3割。
- 回答者全体のうちエコ通勤への協力意向は約7割、**自家用車で国道4号を通勤されている方のエコ通勤への協力意向は約8割と高い。**

#### ■ 調査の概要

【調査対象】須賀川市職員（本庁舎勤務以外の方も含む）：約570人

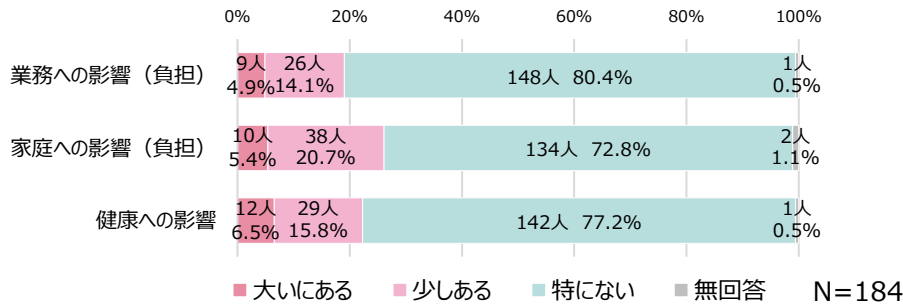
【調査期間】令和4年11月1日～令和4年11月25日

【調査方法】須賀川市役所におけるWebシステムを活用（Webアンケート調査）

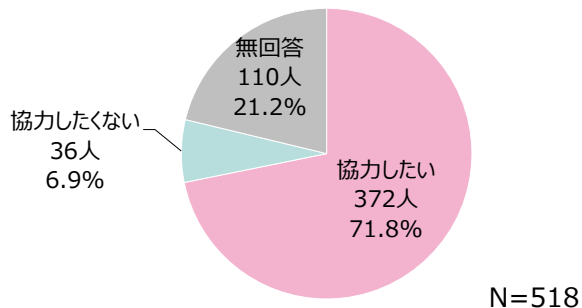
【回答者数】518人

#### 【回答者全体】

##### ● 取り組んだ感想

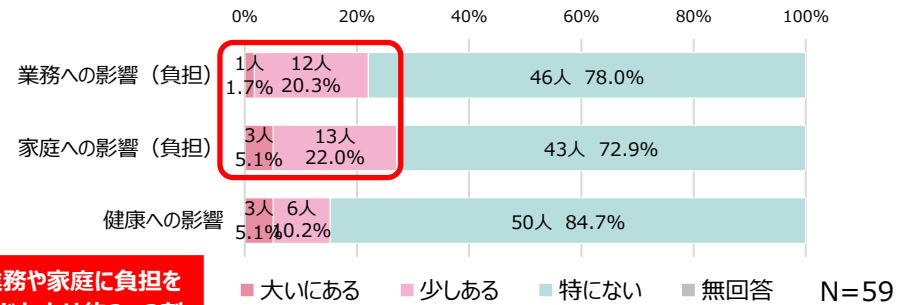


##### ● 今後の取り組み意向



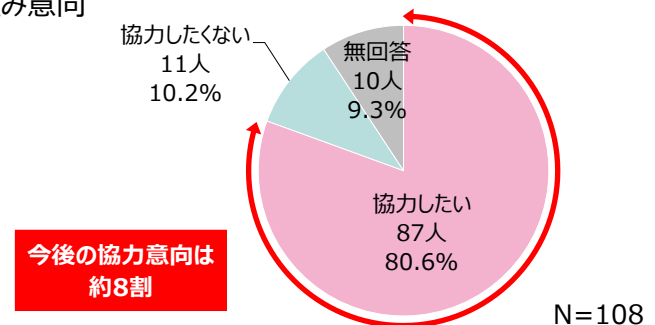
#### 【自家用車で国道4号（池下交差点～大黒町交差点）利用の方】

##### ● 取り組んだ感想



業務や家庭に負担を感じた方は約2～3割

##### ● 今後の取り組み意向



今後の協力意向は約8割

### 3. TDM施策の取り組みについて：県中・県南地区

#### (5) 取り組みの感想、今後の取り組み意向、今後の課題

- 今後も取り組みを続けたいという肯定的な意見が多く、健康・仕事への好影響、環境への配慮の視点でも前向きな意見が出ている。
- 取り組みの改善点・要望等の意見としては、公共交通の脆弱性、迂回路（経路変更するルート）の脆弱性、事故危険性など交通インフラ面への指摘が多い。
- 取り組み自体には肯定的であるが、エコ通勤の動機付けやインセンティブ、実施日等の今後の課題を挙げる意見も多い。

#### 【取り組みに肯定的な意見（抜粋）】

今後のエコ通勤への取組意向について	<ul style="list-style-type: none"> <li>・業務を事前調整して事業所全体でエコ通勤を実施してみたい。</li> <li>・時差出勤をもっと活用したい。</li> </ul>
健康UP・ストレス軽減・仕事への好影響	<ul style="list-style-type: none"> <li>・早い時間帯に出勤すると、余裕をもって仕事に取り組めることや、混雑しない時間帯なので、ゆったりと運転できることなどが利点であると感じた。</li> </ul>
環境への配慮	<ul style="list-style-type: none"> <li>・環境について意識するきっかけになると考える。</li> <li>・CO2削減には効果が期待でき、SDGsの取り組みを実施するうえでも重要なことだと思います。</li> </ul>

#### 【今後の改善点・要望等（抜粋）】

交通インフラの脆弱性 他道路への影響・安全性に関する意見	<ul style="list-style-type: none"> <li>・居住地及び勤務地、利用できる公共交通機関の状況からは実施が難しい。</li> <li>・普段通らない住宅地内の道を通ったが、歩道が確保されていない道路で気が疲れた。歩道や自転車道の確保、渋滞箇所の改良を希望します。</li> <li>・経路を変更することで通勤距離、通勤時間が延びた。また信号待ち時間や信号のない交差点での一時停止が増えた。</li> </ul>
職種・業務・家庭の事情	<ul style="list-style-type: none"> <li>・協力したくても家庭の都合上協力できない状況です。</li> </ul>
動機付け・インセンティブに関する意見	<ul style="list-style-type: none"> <li>・エコ通勤の目的の啓蒙、やってみようと思わせる意識付けが浸透すれば、取り組みもすすむのでは。</li> <li>・個人の負担にならないことや何らかの動機づけ、インセンティブがあれば継続しやすいと思います。</li> </ul>
実施日に関する意見	<ul style="list-style-type: none"> <li>・指定日以外にも自由に取り組めれば良い。</li> </ul>



### 3. TDM施策の取り組みについて：県中・県南地区

#### (6) 令和4年度のTDM施策実施結果および令和5年度に向けた課題

- 今年度のエコ通勤について、交通量・旅行速度の効果検証結果、アンケート調査によるエコ通勤実施状況を以下に整理した。

	R4実績（・効果・課題）
交通量 (トラカン)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・実施前の交通量1,257台/時（R1.10金曜日）に対し、エコ通勤日（R4.10金曜日）は1,269台とほぼ横ばい（7時台）。</li> <li>・目標交通量は実施前より3%減の1,219台/時であったため、目標達成とはならなかった。</li> </ul>
速度 (ETC2.0)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・旅行速度は向上傾向（R1.10と比較して 7時台+1.5km/h、8時台+2.7km/h）</li> <li>・ただし、交通量が減少していないため、エコ通勤による速度向上とは言い切れない</li> </ul>
実施（協力）状況	<p>【須賀川市役所】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・エコ通勤を実施した方は約35%（エコ通勤実施日1日あたり約150人）</li> <li>・自家用車で国道4号（対象区間）利用者のうち、エコ通勤を実施した方は約55%。（エコ通勤実施日1日あたり45人程度）</li> </ul> <p>【横山工業団地】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・今年度は工業団地組合を通して取組みのお知らせ程度となったため、実施の実態は不明</li> </ul>
来年度への取組み意向と課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>・回答者全体のうちエコ通勤への協力意向は約7割、自家用車で国道4号を通勤されている方のエコ通勤への協力意向は約8割と高い。</li> <li>・エコ通勤のメリットとして、仕事・健康への好影響、環境への配慮などが確認された。</li> <li>・エコ通勤を実施する課題として、エコ通勤の対象者、実施日（実施期間）、周知方法、インセンティブなどがある。</li> </ul>



- ・今年度は、エコ通勤対象を須賀川市役所・横山工業団地に限定し取り組んだ。
- ・交通量の減少は見られなかったが、取組みに対する自治体の理解や今後の実施意向は高い。
- ・来年度以降は対象の拡大や実施日の精査などに取組み、より渋滞緩和・環境改善に効果的な取組みを検討していく必要がある。

# 3. TDM施策の取り組みについて：いわき・相双地区

## (1) 令和4年度の取組概要

- 通勤ルート分散の取組内容は令和3年度と同様。令和4年度はTDM取組の参加者を増やすため、周知内容や周知方法を見直し。
- 通勤ルート分散を促すため、TDMの取組意義や取組参加による効果について、チラシの記載内容を充実。
- TDMの対象となる方の目に触れる機会を増やすよう、いわき市広報誌や現地周知看板を用いて、周知方法を拡充。



▲ TDMの取組：通勤ルートの分散

常磐から小名浜へ車通勤されているみなさまへ  
**通勤ルートを変えてみませんか？**

実施期間 令和4年10月の平日(月～金)

2022	10	1	2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24	25	26	27	28
29	30	31							

常磐地区から小名浜地区に車で通勤されている方を対象とした渋滞緩和・環境改善につながる取組への参加のお願いです！

**通勤ルートを変更してみよう！**

主要施設等を追記し地図情報を充実

各ルートを視覚的に比較

取組効果として燃費改善に言及

福島県渋滞対策連絡協議会  
いわき・相双地区ワーキンググループ

問合せはこちら ☎0246-23-0963

▲ チラシの記載の充実



### 常磐～小名浜間の渋滞緩和に向けた協力を

土木課道路計画係 ☎22-7482

図の破線で示すルートは、朝の通勤時間帯に、小名浜方面に向かう車が集中し、混雑が著しい状況です。実線で示すルートのように住吉交差点から国道6号常磐バイパスを利用して小名浜方面へ走行することで、常磐地区の渋滞緩和につながりますので、理解と協力をお願いします。



☒～10月31日(月) (土・日曜日、祝日を除く)  
※詳しくは、磐城国道事務所調査課 (☎23-0963) へお問い合わせください。

▲ 市広報誌

### ▼ 現地案内看板の設置状況



### 3. TDM施策の取り組みについて：いわき・相双地区

#### (2) 交通量の変化

- 県道常磐勿来線では主要渋滞箇所が連続し、朝の通勤時間帯に渋滞が著しいため、交通容量が大きく比較的空いている国道6号等への通勤ルート変更を促すTDMを実施。
- ルート変更の状況を確認するため、分岐点（地点1及び地点2）で交通量の変化を調査。
- 調査の結果、国道6号ルートを走行する車両の割合が微増したことを確認。

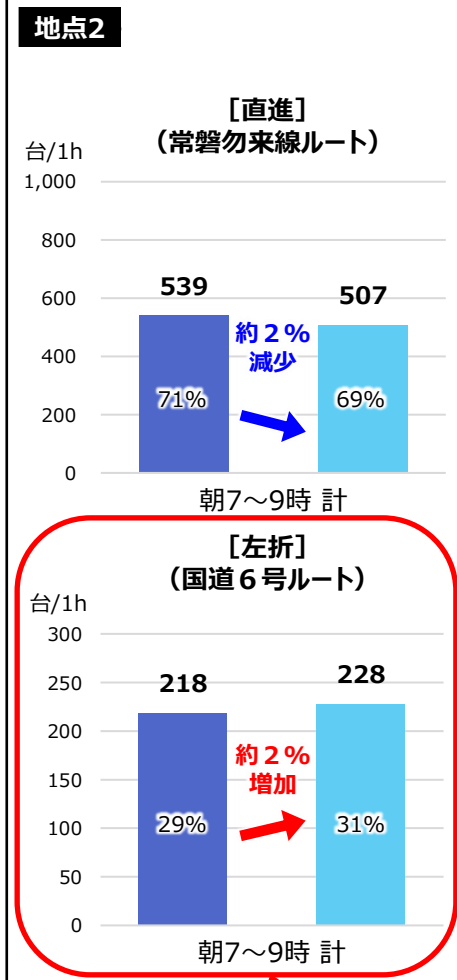
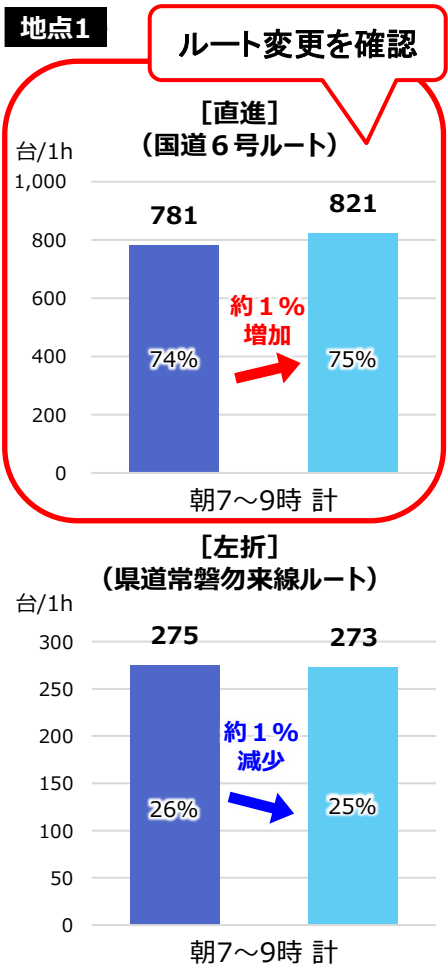
▼変更ルートと交通量調査地点



地点1、地点2で交通量を分散し、比較的空いている小名浜小野線及び国道6号常磐BPを経由するルートの利用を促す。

県道常磐勿来線では朝夕に通勤する車が集中し、吉町田交差点等で渋滞が発生。

- 主要渋滞箇所
- 2車線
- 4車線
- 県道常磐勿来線ルート
- 国道6号ルート



出典：R4交通量調査結果

▲交通量の変化

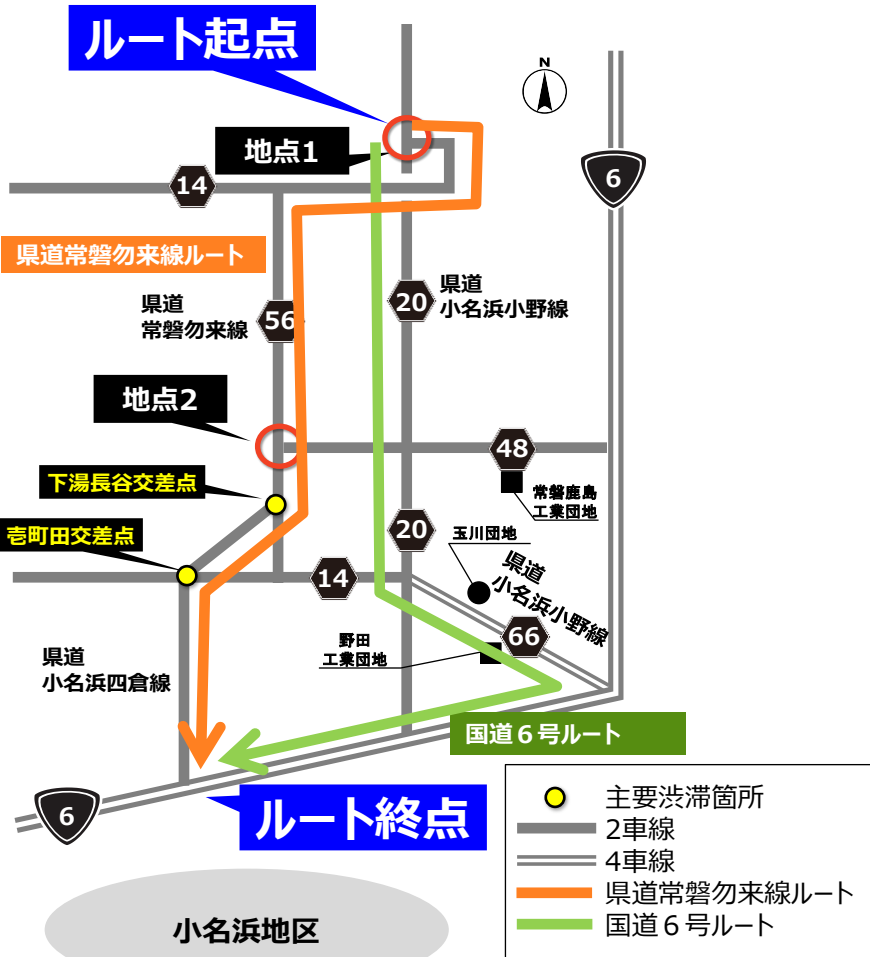
- TDM施策実施期間外（R4.9月平日の任意の1日）
- TDM施策実施期間中（R4.10月平日の任意の1日）

**ルート変更を確認**

## (3) 速度の変化

- TDM実施期間中において、県道常磐勿来線ルートでは旅行速度が向上し、所要時間は短縮した。
- 一方で各交差点の流入速度は大きく変わらず、全体的に目標の20km/h以上に向上しなかった。国道6号ルートに変更した台数が50台/2hと少なかったため、旅行速度に大きな変化が見られなかったものと考えられる。

▼TDM施策実施期間外と期間中における通勤ルートの交通状況の変化

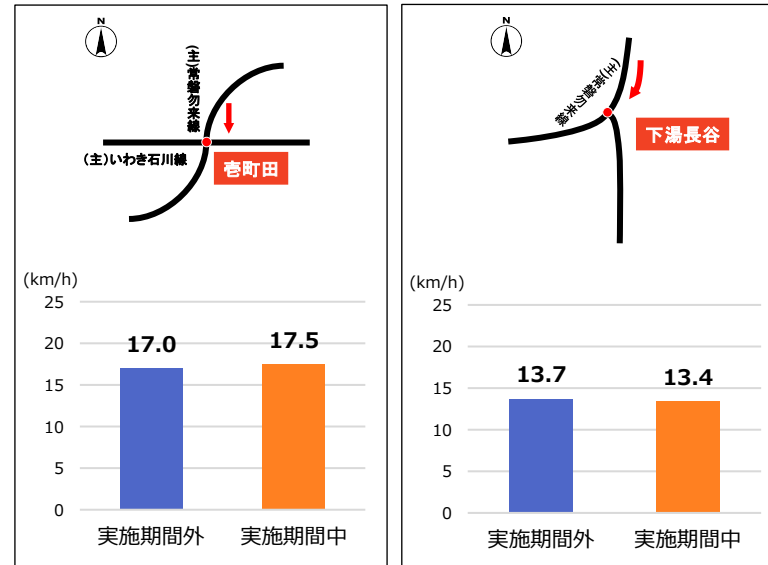


▼TDM施策実施期間外と期間中の旅行速度と所要時間の変化

	旅行速度 (km/h)		所要時間 (分)	
	期間外	期間中	期間外	期間中
県道常磐勿来線ルート (10.5km)	25.7	25.9	24.6	24.4
国道6号ルート (8.9km)	33.5	32.2	16.0	16.6

出典：ETC2.0データ TDM施策実施期間外：R4.9平日 7~8時台平均  
 TDM施策実施期間中：R4.10平日 7~8時台平均  
 各ルートの起点は地点1、終点は国道6号と県道小名浜四倉線の交差点

▼主要渋滞箇所の流入速度比較



出典：ETC2.0データ TDM施策実施期間外：R4.9平日 7~8時台平均  
 TDM施策実施期間中：R4.10平日 7~8時台平均

## (4) TDM施策への参加状況

- TDM施策の実施後、小名浜地区付近（小名浜臨海工業団地等）の立地企業を通じて従業員にアンケート協力を依頼し、TDM施策の参加状況等について把握した。
- 居住地区は平地区及び小名浜地区の占める割合が多かった。
- 通勤時間帯は朝の7～8時台が約7割と最も多く、通勤手段は乗用車・社用車が約9割と最も多かった。

### ◆調査の概要

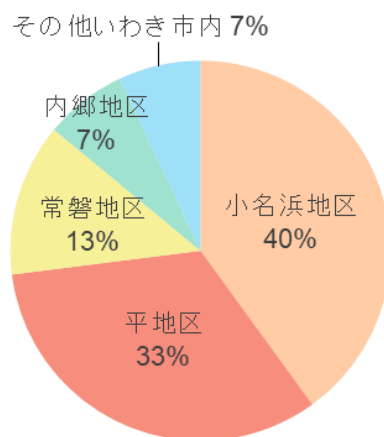
【調査方法】アンケート調査      【回答者数】45人（小名浜地区の通勤者）

### ◆調査結果

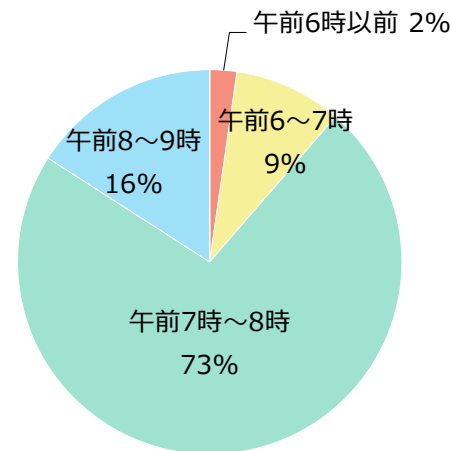


#### ① 回答者属性

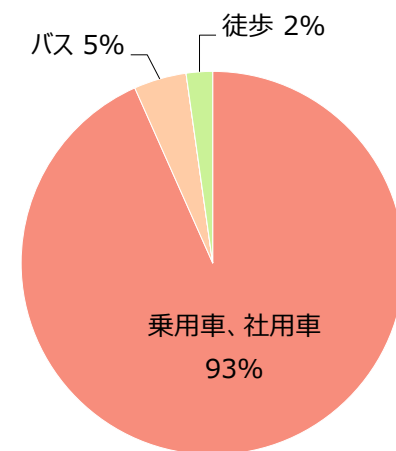
##### ■ 居住地区



##### ■ 通勤時間帯



##### ■ 通勤手段

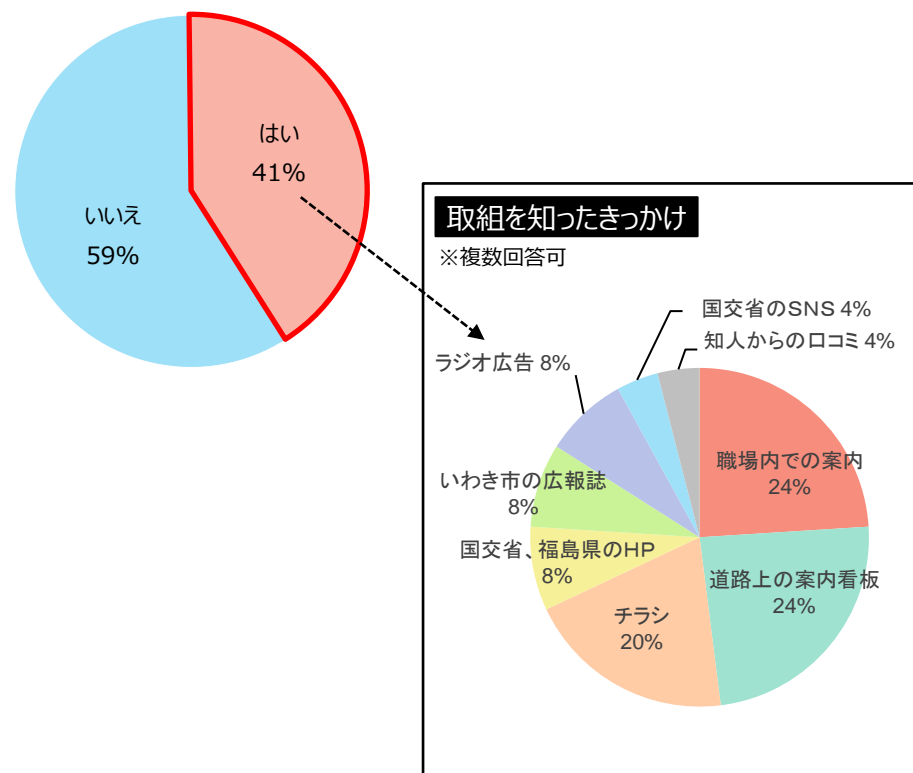


#### (4) TDM施策への参加状況

- TDM取組の実施を知っていた人は約4割となり、職場内での案内や道路上の案内看板が占める割合が多かった。
- 常磐・内郷地区居住者の通勤ルートは、県道常磐勿来線ルートの占める割合が多かった。
- TDM実施期間中で県道常磐勿来線ルートを利用した人は、通い慣れたルートであるためルートを変更しなかった事が判明。また、明らかに国道6号ルートが空いていると思われる場合にルートを変更するとの回答を得た。

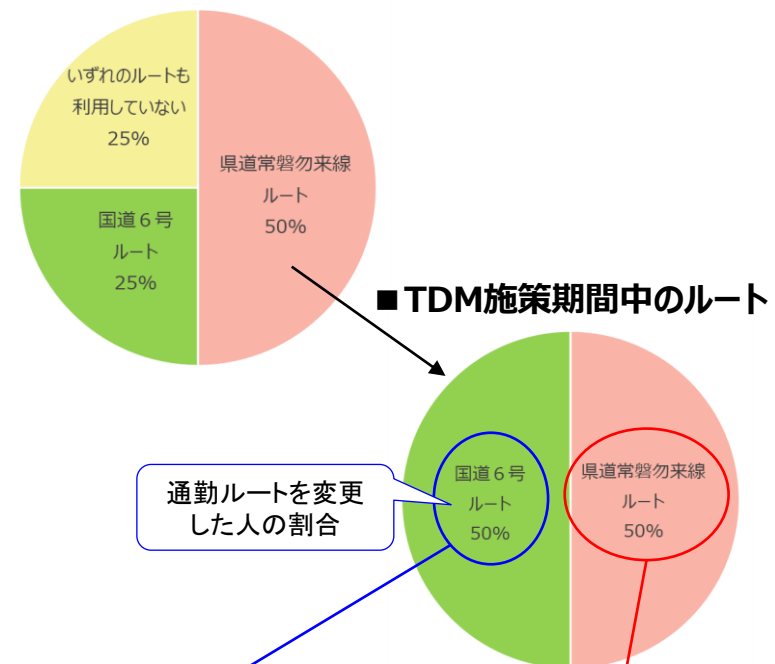
#### ② 周知改善による効果（小名浜地区通勤者）

##### ■ TDM施策の実施を知っていたか



#### ③ TDM施策の実施状況（常磐・内郷地区居住者）

##### ■ TDM施策期間前のルート



・通勤ルートを国道6号ルートに変更した理由  
⇒ 緑ルートがスムーズに走行できるか確認したかったため等

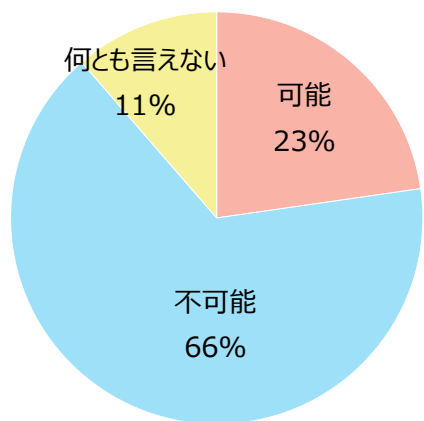
・通勤ルートを国道6号ルートに変更しなかった理由  
⇒ 通い慣れているルートであるため等  
・どうすればルートを変更するか  
⇒ 明らかに国道6号が空いている場合等

#### (4) TDM施策への参加状況

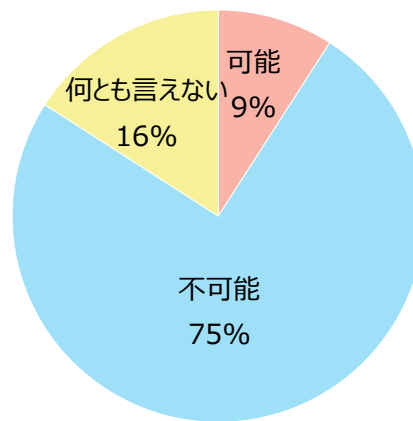
●小名浜地区通勤者に通勤時間帯や通勤手段の変更が可能かどうかを尋ねたところ、回答者の約1～2割が変更可能であると回答。

#### ④ 今後の可能性（小名浜地区通勤者）

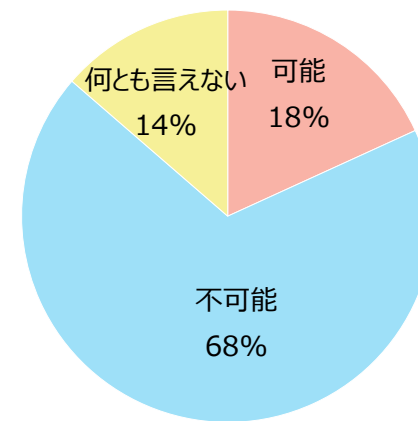
■ 通勤時間帯の変更（7～8時台以外）



■ 通勤手段の変更（公共交通）



■ 通勤手段の変更（自転車）



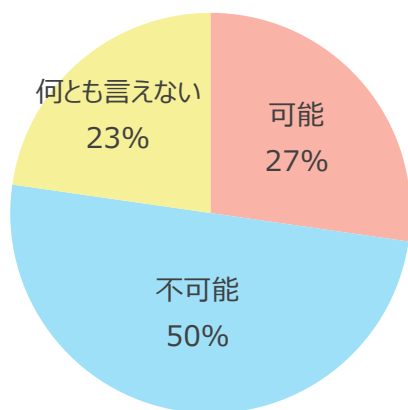
#### (4) TDM施策への参加状況

● 居住地区で多い割合を占める平地区と小名浜地区で、通勤時間帯や通勤手段の変更が可能か確認したところ、平地区は約3割が変更可能であると回答。

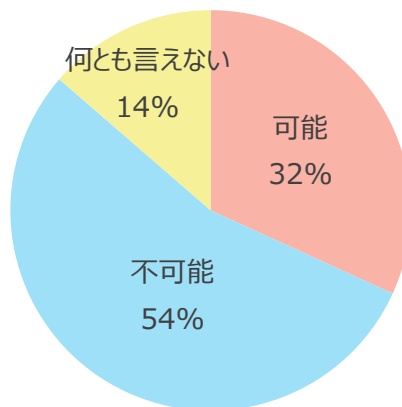
#### ⑤ 今後の可能性（平・小名浜地区居住者）

##### 【平地区】

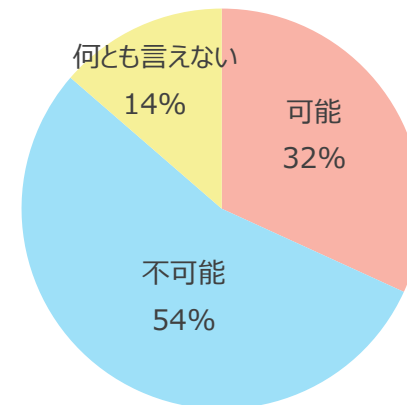
■ 通勤時間帯の変更（7～8時台以外）



■ 通勤手段の変更（公共交通）

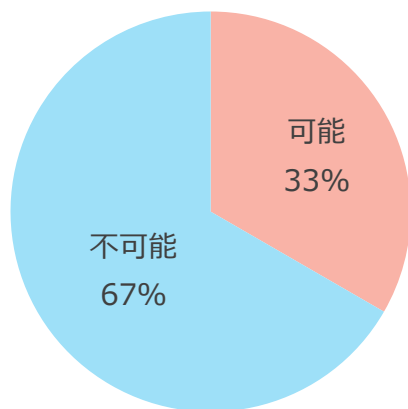


■ 通勤手段の変更（自転車）

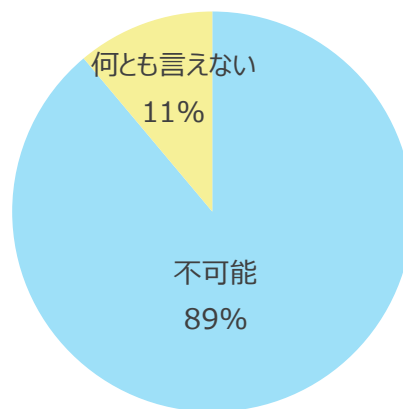


##### 【小名浜地区】

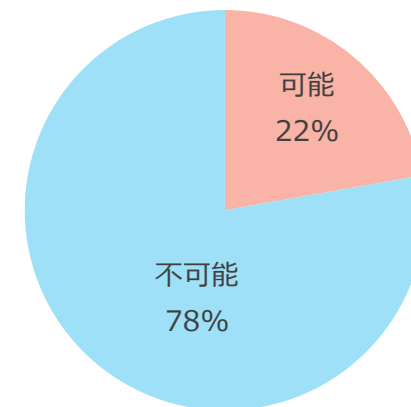
■ 通勤時間帯の変更（7～8時台以外）



■ 通勤手段の変更（公共交通）



■ 通勤手段の変更（自転車）





## (5) 令和4年度のTDM施策実施結果

	令和4年度の目標と結果
変更ルート の 所要時間 (ETC2.0)	目標：・常磐勿来線ルートの所要時間をTDM施策実施中に3分短縮 結果：・常磐勿来線ルートの所要時間に変化無し（24.6⇒24.4分） ・交通量の転換が少ないため、旅行速度の向上効果が小さいと考えられる
周辺主要渋滞 箇所の流入速度 (ETC2.0)	目標：・壱町田交差点の流入速度を20km/h以上 結果：・壱町田交差点の旅行速度20km/h未滿が継続（17.0⇒17.5km/h） ・交通量の転換が少ないため、旅行速度の向上効果が小さいと考えられる
取組への参加 (アンケート)	目標：アンケート回答者のうち5割以上が取り組みに参加 （取り組み期間中に1回以上、通勤ルートを変更した者の割合） 結果：常磐・内郷地区の居住者で元々常磐勿来線ルートを利用していた人のうち、 通勤ルートを国道6号ルートに変更した人の割合は5割



- ・令和4年度は昨年度よりも広報活動を強化して取り組んだが、TDM施策による効果は限定的であった。本TDM施策について、今後はHP等による継続的な呼びかけを行う。
- ・いわき市内においても公共交通機関が充実している地区に居住している回答者の約2～3割が通勤時間や通勤手段の変更が可能であると回答していることから、来年度以降は対象エリアや実施内容の再検討を行う。

### 3. TDM施策の取り組みについて

#### 各地区の今後の方針

- 県北地区、県中・県南地区では、一定の協力を得たことで、ある程度の効果が発現していたことを確認。
- 当初の目標達成には至っていないことから、来年度以降の継続実施に向けた検討が必要。
- いわき・相双地区では、効果が発現していなかったことから、対象エリアや実施内容の再検討が必要。

#### ▼目標と実績

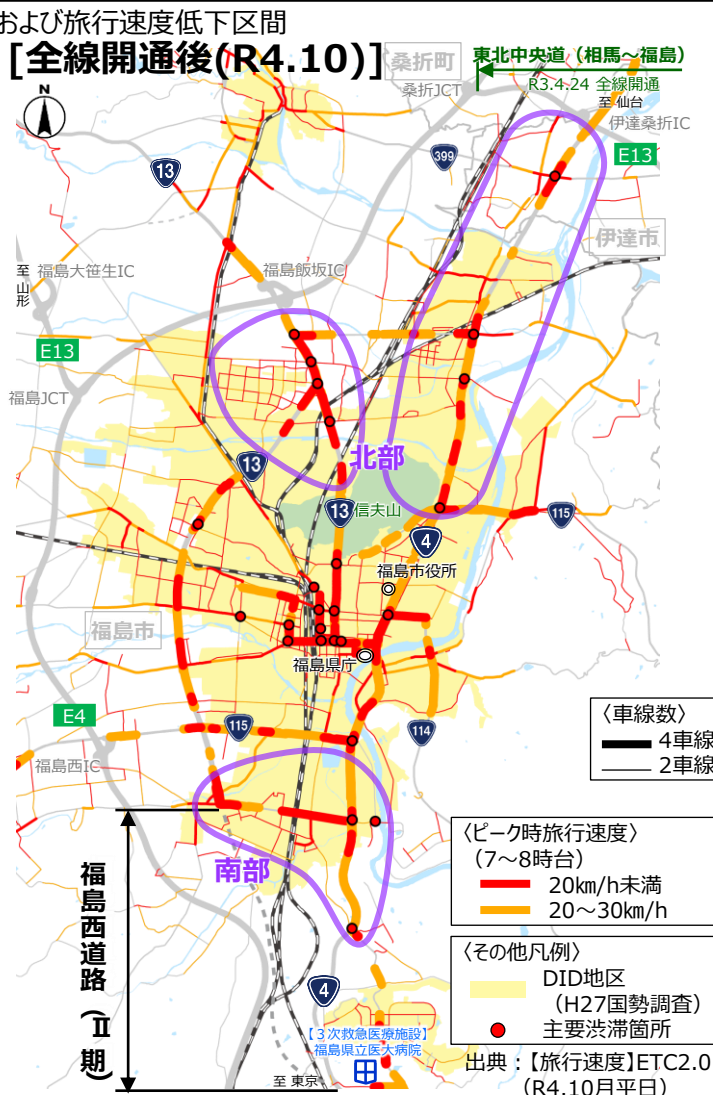
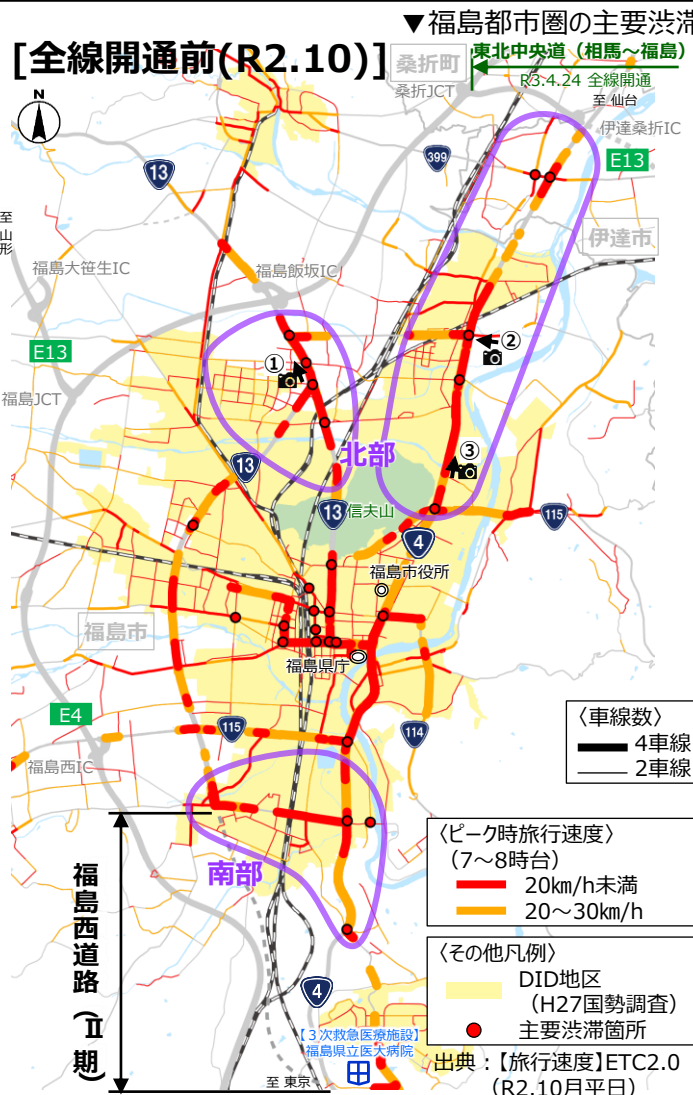
地区	指標	目標	結果	今後
県北	外出率	－	通勤移動は4%増加 (緊急事態宣言期間中：27%減)	一般の方の協力を得てこの取組みを浸透させていくためには、来年度以降の継続実施が必要
	交通量	R1.10の交通量から13%減	R1.10の交通量から1%減	
	速度	主要渋滞箇所 の速度が20km/h以上	20km/h未満となる主要渋滞箇所が 残存	
	協力の実態	－	自動車利用者のうち4割程度の方が 協力	
県中・ 県南	交通量	実施前 から3%減	実施前からほぼ横ばい	一般の方の協力を得てこの取組みを浸透させていくためには、来年度以降の継続実施が必要
	速度	主要渋滞箇所 の特定基準クリア	国道4号対象区間（上り）旅行速度は 向上傾向 (R1.10と比較して 7時台+1.5km/h、 8時台+2.7km/h)	
	協力の実態	－	自動車通勤者のうち6割程度の方が 協力	
いわき・ 相双	所要時間	3分短縮	所要時間の 変化なし	対象エリアや実施内容の再検討が 必要
	速度	壺町田交差点の流入 速度20km/h以上	20km/h未満が継続	
	協力の実態	－	アンケート回答者のうち5割程度 の方が協力	

## 4. 福島都市圏の現状及び 交通課題について

# 4. 福島都市圏の現状及び交通課題について

## (1) 福島都市圏の主要渋滞箇所および旅行速度低下区間

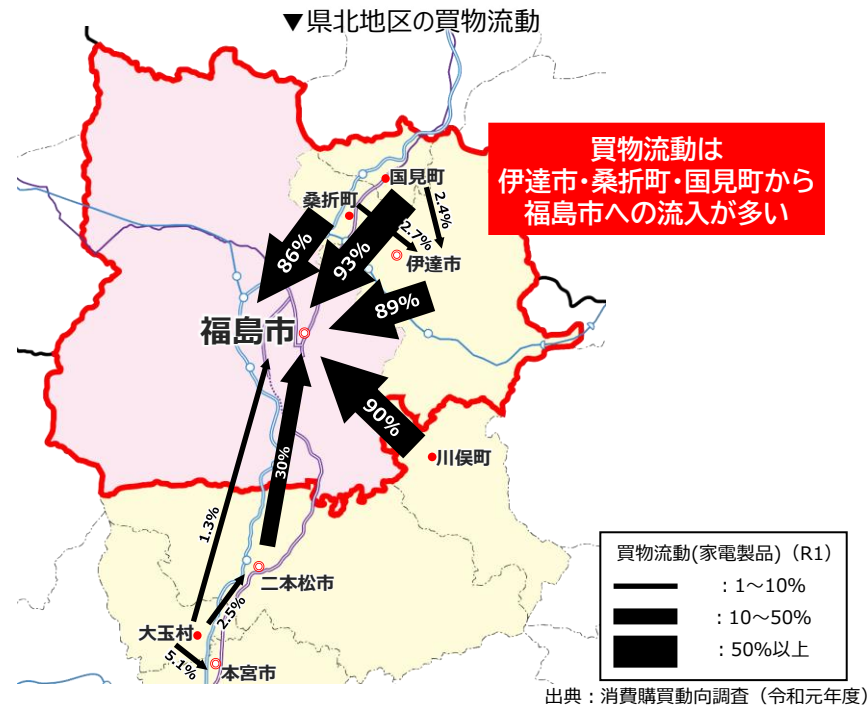
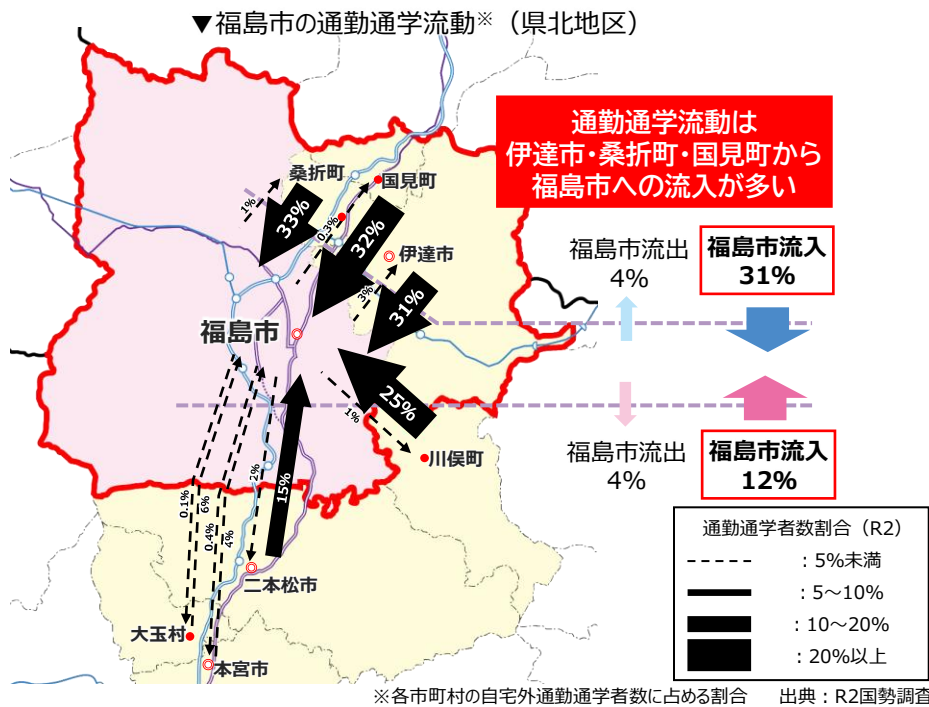
- 東北中央道（相馬～福島）の全線開通により高規格道路ネットワークが形成されたものの、福島都市圏では主要渋滞箇所が集中している一般国道4号、一般国道13号には依然として速度低下区間が存在。
- 都市圏内ではピーク時間帯に多くの路線で渋滞が発生。福島市中心部では慢性的に渋滞している区間が多数存在。
- 南部、一般国道4号北部、一般国道13号北部では、中心市街地流入部の速度低下区間が連続。



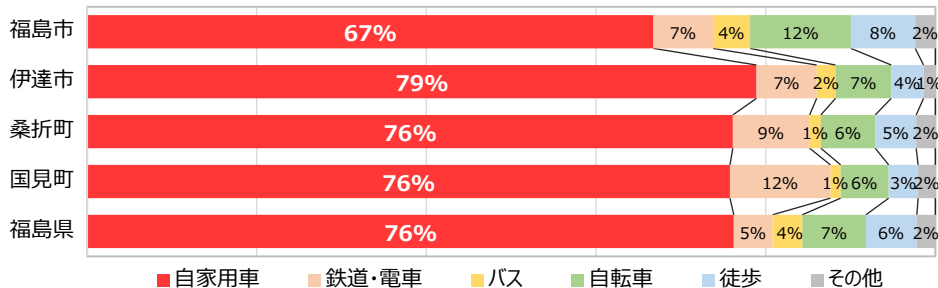
# 4. 福島都市圏の現状及び交通課題について

## (2) 地域の概況 (地域内移動)

- 県北地区の伊達市・桑折町・国見町では、福島市に流入する通勤通学者の割合が3割以上で主たる従業先。
- 買物流動では、福島市への流入が約9割を占め、福島市と周辺市町との結びつきが強い。
- 通勤通学時における自家用車の利用割合は7～8割を占め、自動車保有車両数も増加傾向であり、県北地区は自動車への依存が高い。

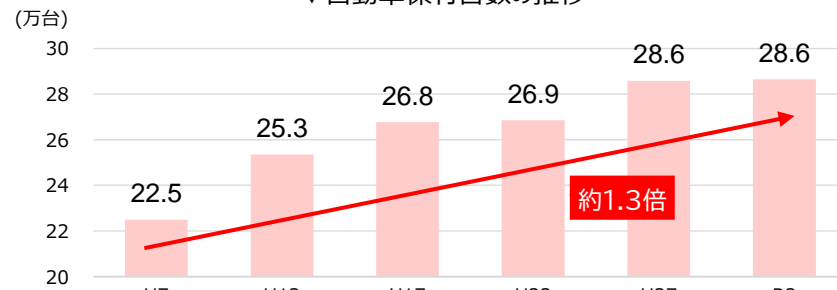


### ▼県北地区における通勤通学時の利用割合



※利用割合の数値は表示桁の関係で合計した際に100%にならないことがある

### ▼自動車保有台数の推移



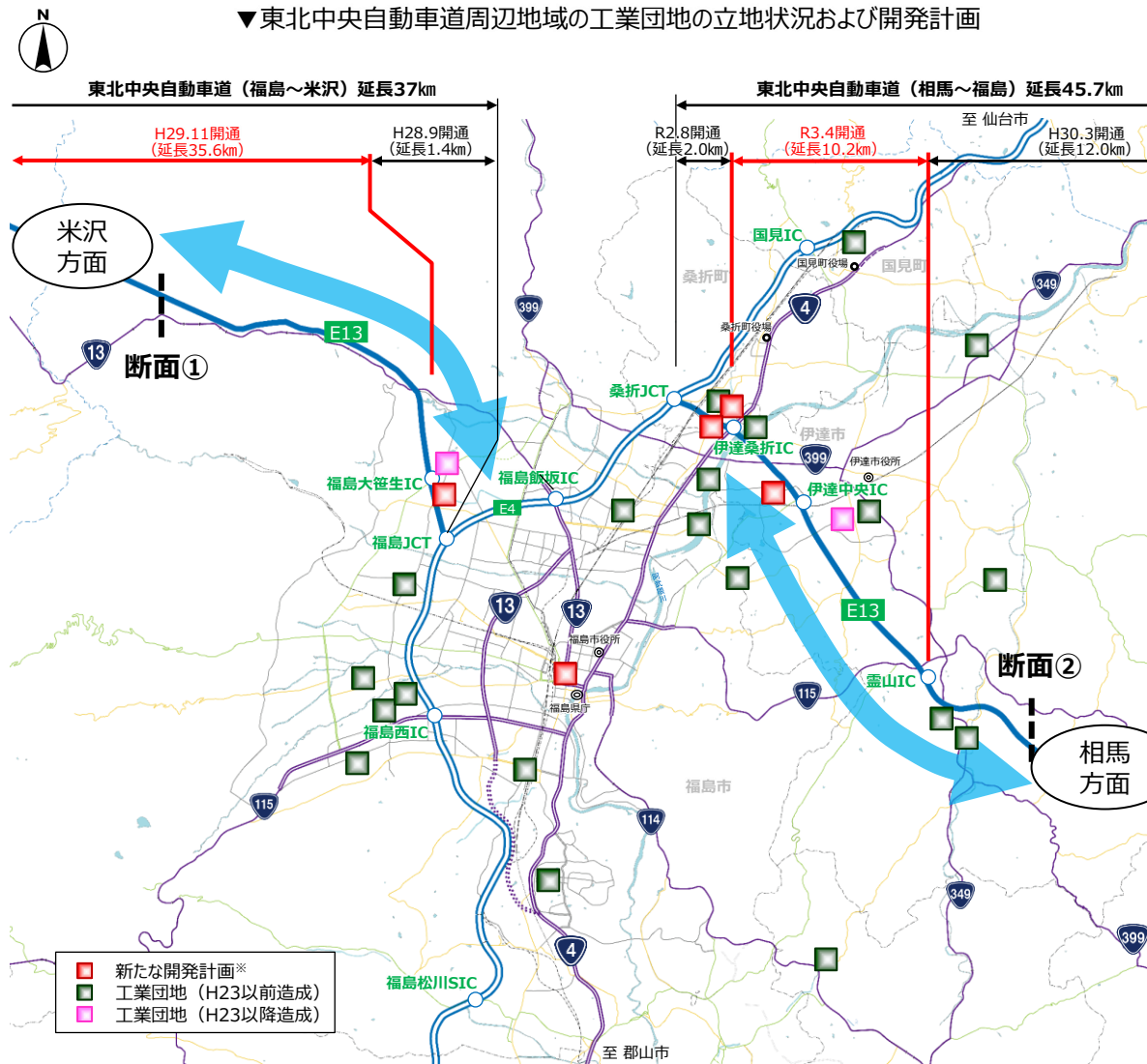
出典：自動車保有車両数、軽自動車車両数  
※福島市、伊達市、桑折町、国見町を対象

# 4. 福島都市圏の現状及び交通課題について

## (3) 地域の概況 (広域道路ネットワーク)

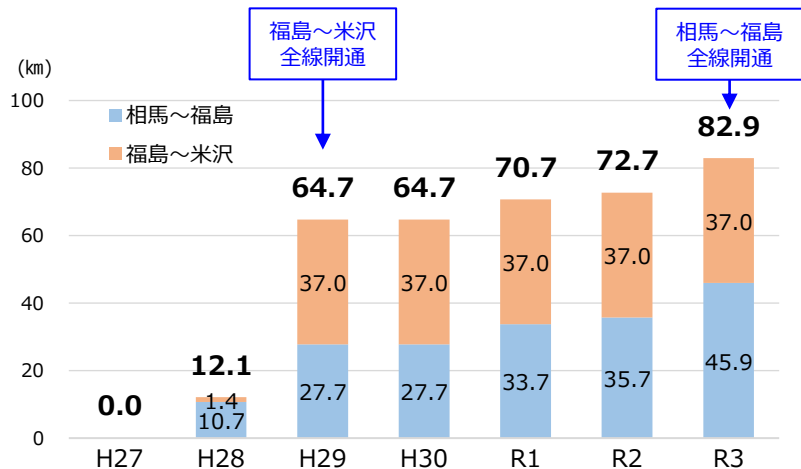
- 東北中央自動車道(福島～米沢)が平成29年度、(相馬～福島)が令和3年度に全線開通。
- 東北中央自動車道のIC付近では、工業団地の造成等の計画や開発が進んでおり、産業の集積が進行。
- 東北中央自動車道の開通前後で、地域間の交通量は増加傾向であり、今後も交流人口の増加が期待。

▼東北中央自動車道周辺地域の工業団地の立地状況および開発計画

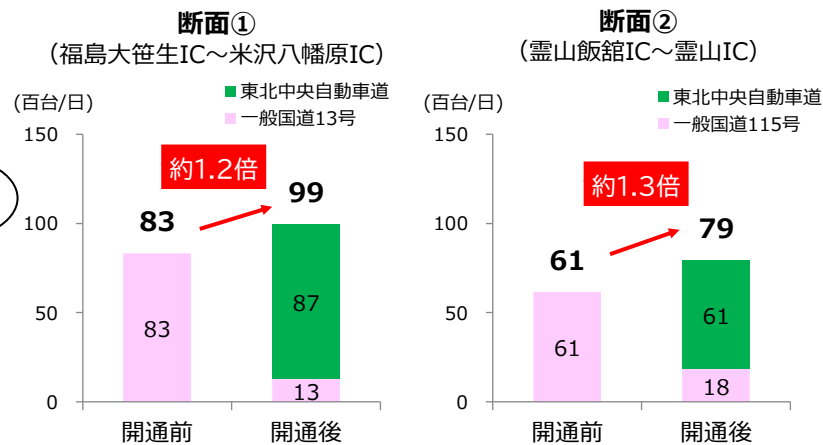


※R4.4月時点において事業中・計画中の工業団地造成事業、土地区画整理事業等を対象とする

▼東北中央自動車道整備延長の推移



▼東北中央自動車道開通前後の断面交通量の変化



※合計値は表示桁の関係で一致しないことがある

出典：開通前[H27]平成27年度全国道路・街路交通情勢調査  
開通後[R3]10月実測値

## 5. 国道6号小名浜地区における 渋滞対策検討

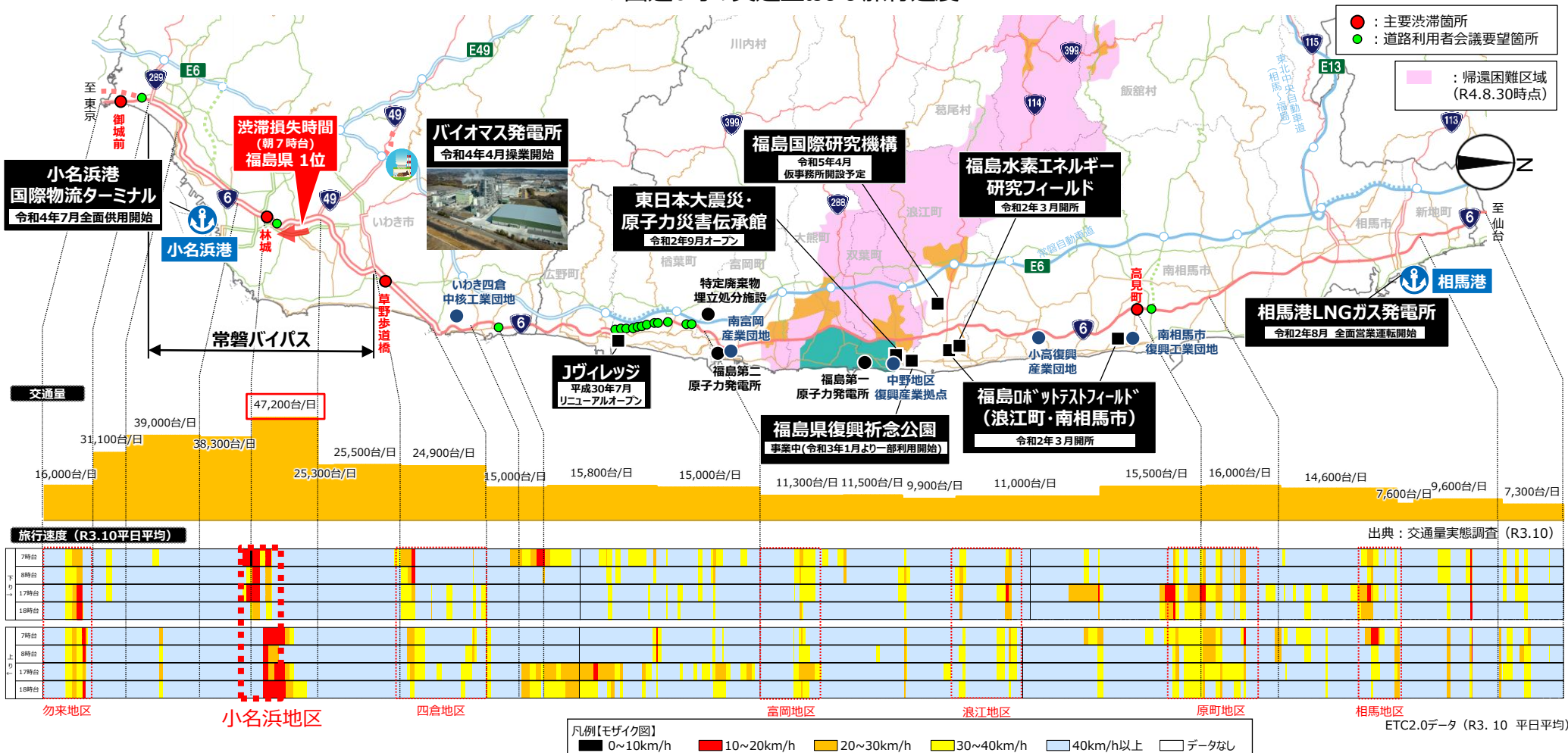
# 5. 国道6号小名浜地区における渋滞対策検討

## (1) いわき・相双地区の交通現況・社会情勢

- いわき・相双地区の国道6号の交通量は、7,300~47,200台/日であり、いわき地区の常磐バイパスの交通量が卓越している。
- 小名浜地区、四倉地区、富岡地区、浪江地区、原町地区、相馬地区で速度低下区間が見られ、各地で進められている拠点整備の影響も考慮し、モニタリングを継続。
- 特に小名浜地区で速度低下が顕著であり、渋滞損失時間が県内1位※の区間も存在するなど特に課題が大きい。

※渋滞損失時間は磐城国道事務所算出

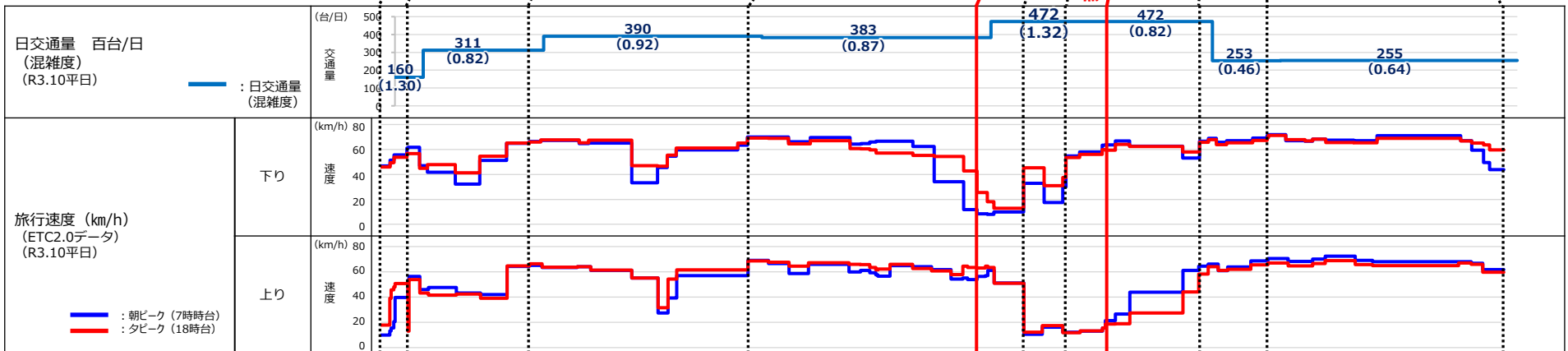
▼国道6号の交通量および旅行速度





## (2) 小名浜地区の道路概況

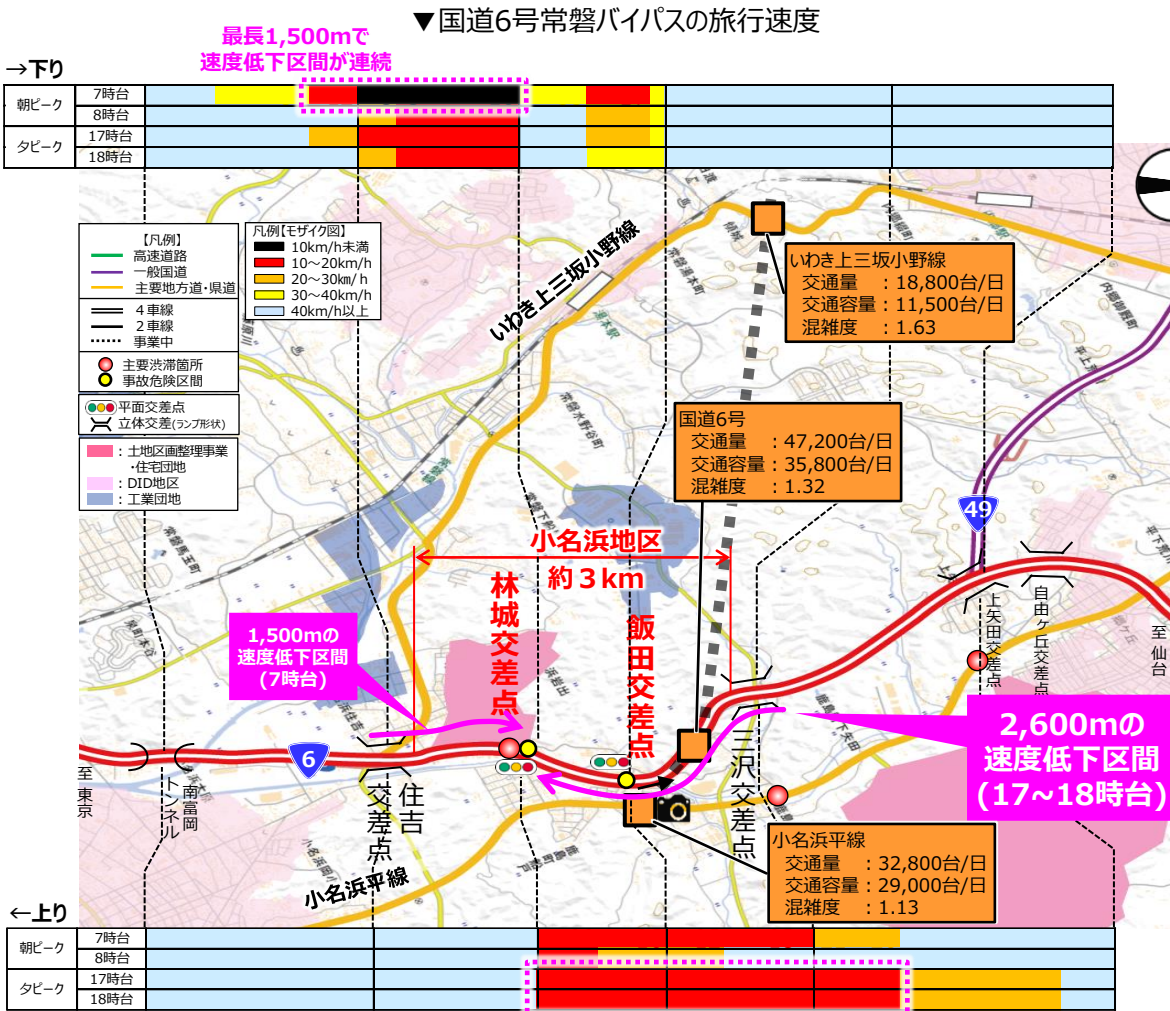
- 国道6号小名浜地区は、平市街地と小名浜・勿来市街地や小名浜港、主要工業団地等を繋ぐ交通の要衝である。常磐バイパス内最大の47,200台/日の交通量であり、混雑度は1.32となっている。
- 常磐バイパスの主要交差点は立体化されているが、小名浜地区の林城・飯田交差点は平面交差点で、かつ近接しているため、連続した平面交差がボトルネックとなっている。



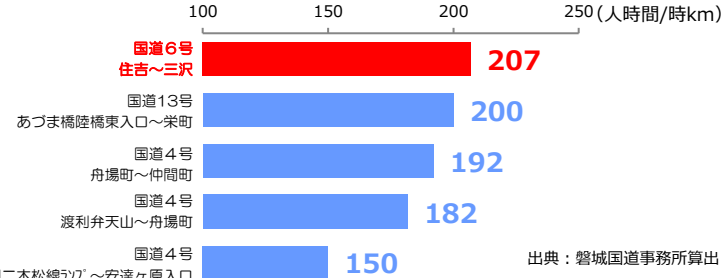
# 5. 国道6号小名浜地区における渋滞対策検討

## (3) 国道6号小名浜地区の交通混雑状況

- 国道6号小名浜地区では朝夕ピーク時間帯の交通集中が著しく、朝ピーク時の渋滞損失時間は福島県内の直轄国道で1位である。
- タピークには最長2,600mの速度低下区間(県内直轄国道4車線区間で1位)が連続する状況のため、円滑な交通の確保が課題。
- 国道6号小名浜地区および並行する県道2路線はいずれも交通量が交通容量を超過しており、国道6号からの交通転換は困難。



▼ 福島県内の渋滞損失時間ランキング (朝ピーク時)



▼ 福島県直轄国道(4車線区間)の速度低下区間ランキング (R3.10)

順位	路線	区間	市町村	方向	時間帯	延長 (m)
1	国道6号	林城 三沢	いわき市	上り	17時台	2,600
2	国道6号	林城 三沢	いわき市	上り	7時台	1,929
3	国道13号	中央郵便局前 舟場町	福島市	下り	17時台	1,879
4	国道4号	鳥谷野 舟場町	福島市	上り	17時台	1,805
5	国道4号	安達ヶ原入口 油井仁平内	二本松市	上り	7時台	1,708
6	国道4号	仲間町 渡利木ノ下	福島市	下り	7時台	1,474
7	国道6号	林城 住吉	いわき市	下り	7時台	1,468



【写真】《国道6号》林城交差点 平地区~小名浜地区間@郊外部で、両方向の渋滞が発生

資料 : 旅行速度 : ETC2.0 (R3.10平日) ※各時間帯の旅行速度の最小値  
 交通量 : 交通量調査結果 (R3.10)  
 交通容量 : H27道路交通センサス  
 混雑度 : 上記の交通量と交通容量より算出

## 5. 国道6号小名浜地区における渋滞対策検討

### (4) いわき市内工業団地へのアンケート調査

- 国道6号小名浜地区の現状と課題を把握するため、利用者であるいわき市内工業団地に立地している企業へアンケート調査を実施。
- アンケート回答者のうち、林城・飯田交差点の整備の必要性を感じる割合やハード対策のうち交差点の立体化を望む意見がともに約7割を占めた。

#### ▼ 市内工業団地立地企業へのアンケート調査概要

##### ■ 調査主体

いわき市

##### ■ 調査対象

市内工業団地の各企業（222社）の従業員

##### ■ 調査方法

担当職員によるメール配布・回収

##### ■ 調査期間

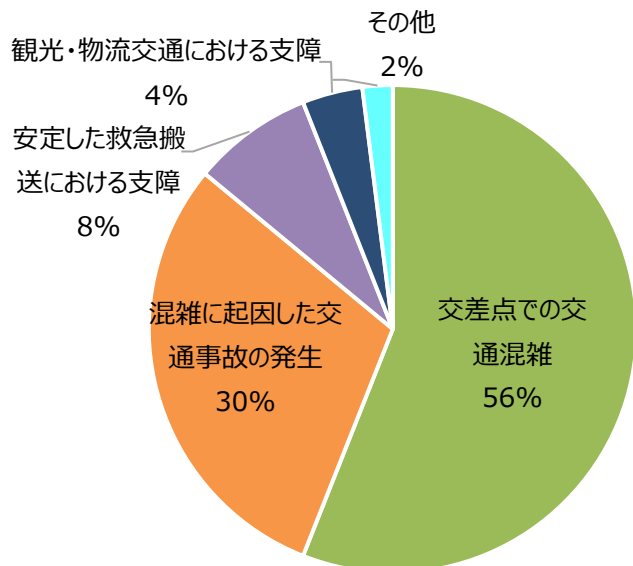
令和4年10月19日～11月22日（メール配布、回収）

##### ■ 回収状況

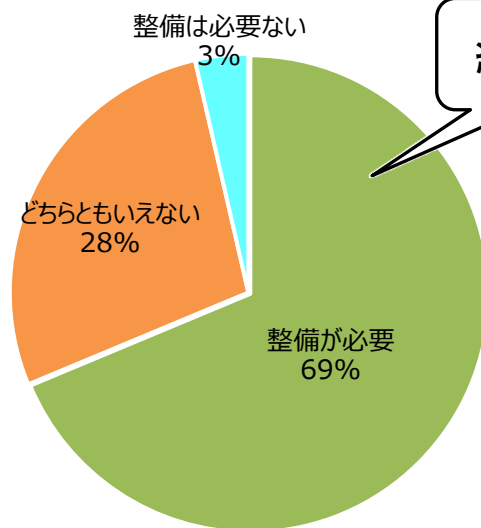
回収数 1,276票

業種割合 製造業：約59%、運輸業・郵便業：約14%、卸売業・小売業：約7%、建設・土木・工業：約7%、その他職種13%

#### ▼ 国道6号林城・飯田交差点における課題や支障と感ずる事象

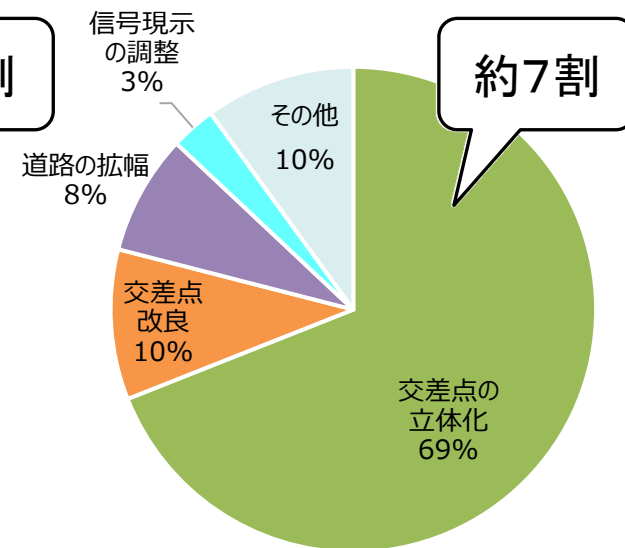


#### ▼ 国道6号林城・飯田交差点における整備の必要性について



約7割

#### ▼ 国道6号林城・飯田交差点における整備方法について



約7割

# 5. 国道6号小名浜地区における渋滞対策検討

## (5) 渋滞対策検討方針

- ソフト対策による渋滞緩和効果を検証し、ハード対策の必要性を確認。
- ハード対策及びソフト対策の併用による渋滞解消効果を検証し、各対策を総合的に評価。

▼対象区間（住吉～三沢）の速度低下状況



▼対策検討の流れ

### ソフト対策（今回結果報告）

主道路の交通容量の拡大や従道路の流入交通量削減が期待される対策を選定し渋滞緩和効果を検証

- <対策①> 国道6号の交通容量の拡大（信号現示の見直し）
- <対策②> 国道6号の交通容量の拡大+市道の流入交通量の削減（信号現示+交通需要の見直し）

### ハード対策

ソフト対策で渋滞が解消しない場合、交差点の容量拡大が期待できる構造を選定し、渋滞解消効果を検証

### ハード対策とソフト対策の併用

ハード対策で渋滞が解消しない場合、ソフト対策併用による渋滞解消の可能性を検証

**各対策を総合的に評価**

## (6) 渋滞対策検討方法

●小名浜地区では近接した交差点（林城交差点・飯田交差点）で渋滞が連続しており、交差点単独の解析では正確な渋滞評価が困難なため、速度低下が発生する対象区間の現地状況を反映可能な「道路交通シミュレーション」により効果検証を実施。

### ▼林城・飯田交差点における対策案の効果検証方法の比較

効果検証方法	内容	メリット・デメリット
①対策の実施 (社会実験等)	実際にソフト対策を実施し、交通量や渋滞長等の交通実態を調査することで効果を把握	<ul style="list-style-type: none"> <li>・社会実験等により実際の効果が把握可能</li> <li>・対策によって渋滞悪化する可能性がある</li> <li>・社会実験によって影響を受ける交通量が多く、社会的影響が多い</li> </ul>
②道路交通シミュレーション	交通需要データ、道路構造データ、交通運用データをインプットしてシミュレーションを実行することで、各種対策実施時の交通状況をアウトプットすることで効果を把握	<ul style="list-style-type: none"> <li>・対策前みの交通実態調査で対応可</li> <li>・隣接する交差点相互の影響把握が可能</li> <li>・交差点以外の「ランプ分合流」や「車線の絞り込み」の箇所の影響把握が可能</li> </ul>
③交差点解析	交差点の流入交通量や信号現示等の情報を入力して、それぞれの交差点処理能力について計算	<ul style="list-style-type: none"> <li>・対策前みの交通実態調査で対応可</li> <li>・隣接する複数の交差点の相互の影響の把握は困難</li> <li>・各交差点を点で評価することは可能であるが、面的な評価が厳しい</li> </ul>

### ▼道路交通シミュレーション概要

#### <インプットデータ>

- (1) 交通需要データ (交通量・渋滞長等)
- (2) 道路構造データ (車線構成等)
- (3) 交通運用データ (信号サイクル長等)

#### <アウトプット>

- (1) 滞留長及び渋滞長
- (2) 旅行速度

### ▼道路交通シミュレーションで示される交通状況 (林城)

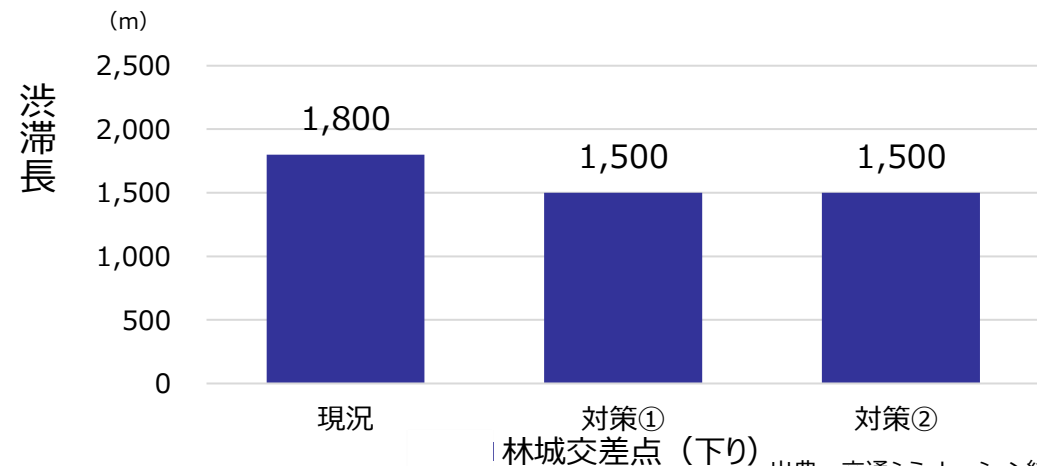
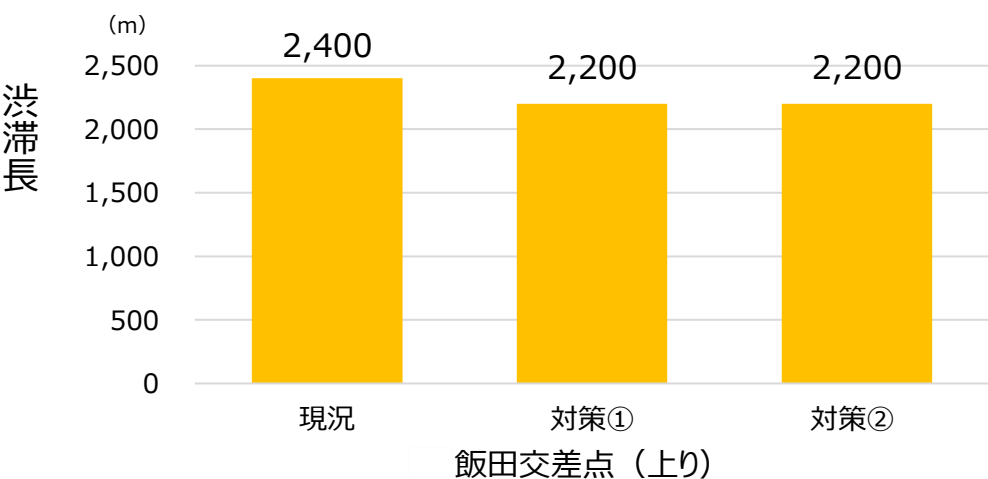


(7) 渋滞対策の検討結果 (ソフト対策)

- ソフト対策として、「国道6号の交通容量拡大（信号現示の見直し）」や「市道の流入交通量削減（交通需要の見直し）」の対策を選定し、道路交通シミュレーションにより、渋滞緩和効果を検証
- ソフト対策では渋滞が依然として残る結果となることから、今後は現地条件を考慮した渋滞対策の検討を進める。

	対策① 国道6号の交通容量の拡大 (信号現示の見直し)		対策② 国道6号の交通容量の拡大 +市道の流入交通量の削減 (信号現示+交通需要の見直し)	
渋滞状況	・国道6号側の渋滞は解消されない。 ・市道側の渋滞は、林城,飯田交差点ともに解消されず、 両交差点ともに現況より悪化		・国道6号側の渋滞は解消されない。 ・市道側の渋滞は対策①と比べて緩和するが、両交差点と もに現況と同程度の渋滞が残存	
	国道6号渋滞長	(参考) 従道路渋滞長	国道6号渋滞長	(参考) 従道路渋滞長
	上り2,400m⇒2,200m 下り1,800m⇒1,500m	林城170m⇒290m 飯田130m⇒140m	上り2,400m⇒2,200m 下り1,800m⇒1,500m	林城170m⇒120m 飯田130m⇒80m

▼交通シミュレーション結果 (国道6号の渋滞長)

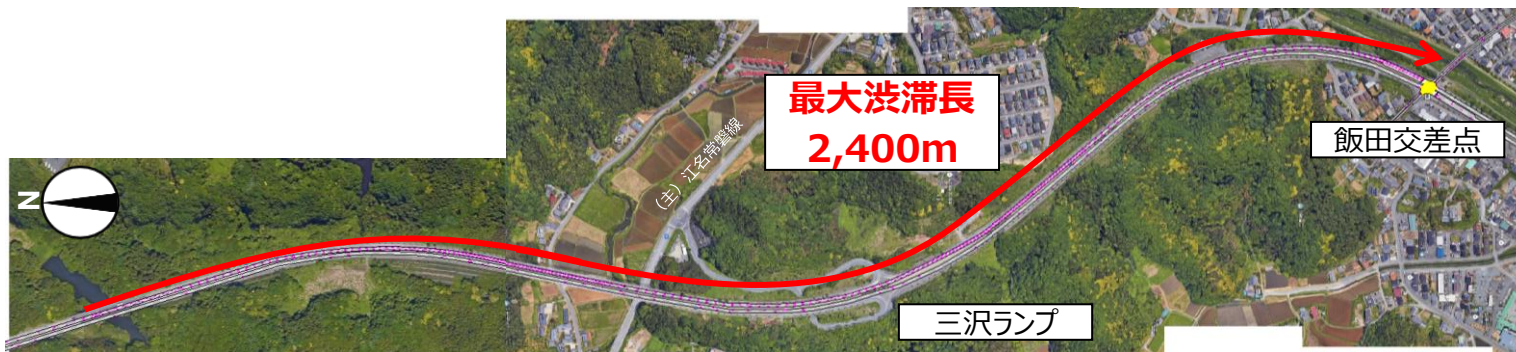


## (7) 渋滞対策の検討結果（飯田交差点（上り））

●ソフト対策では、現況に比べて渋滞長が短くなるものの、依然として渋滞は残存する。

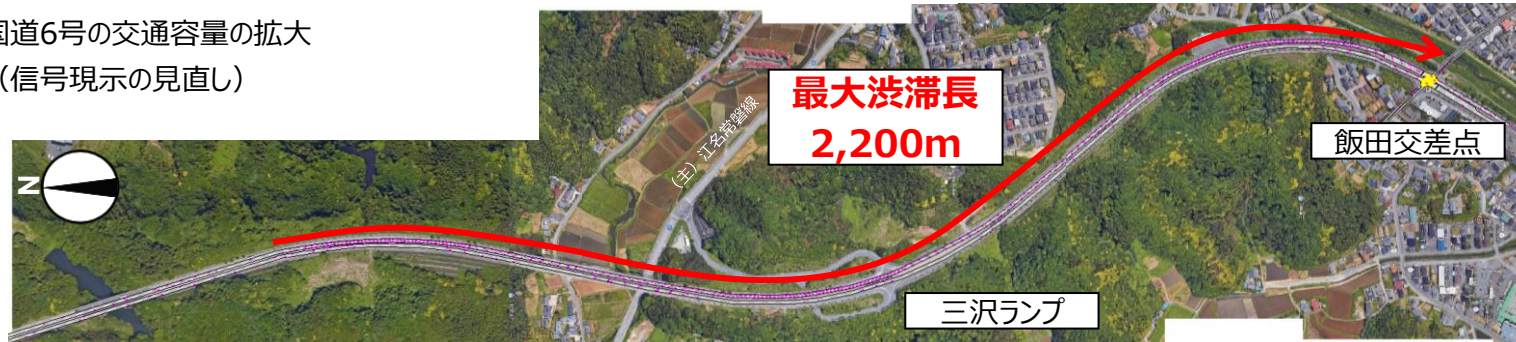
▼ソフト対策の交通シミュレーション結果（飯田交差点（上り）先頭渋滞）

現況再現



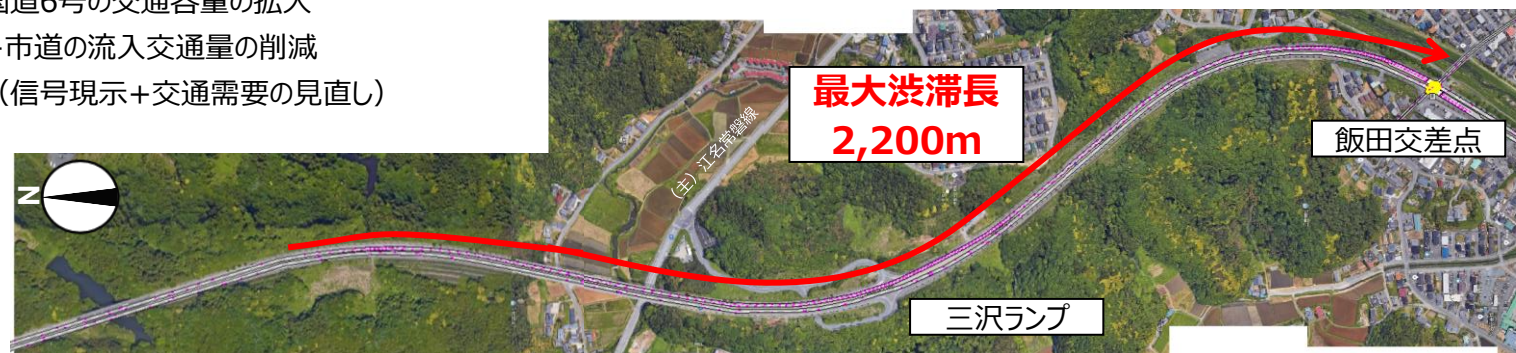
対策①

国道6号の交通容量の拡大  
(信号現示の見直し)



対策②

国道6号の交通容量の拡大  
+市道の流入交通量の削減  
(信号現示+交通需要の見直し)



## (7) 渋滞対策の検討結果 (林城交差点 (下り))

●ソフト対策では、現況に比べて渋滞長が短くなるものの、依然として渋滞は残存する。

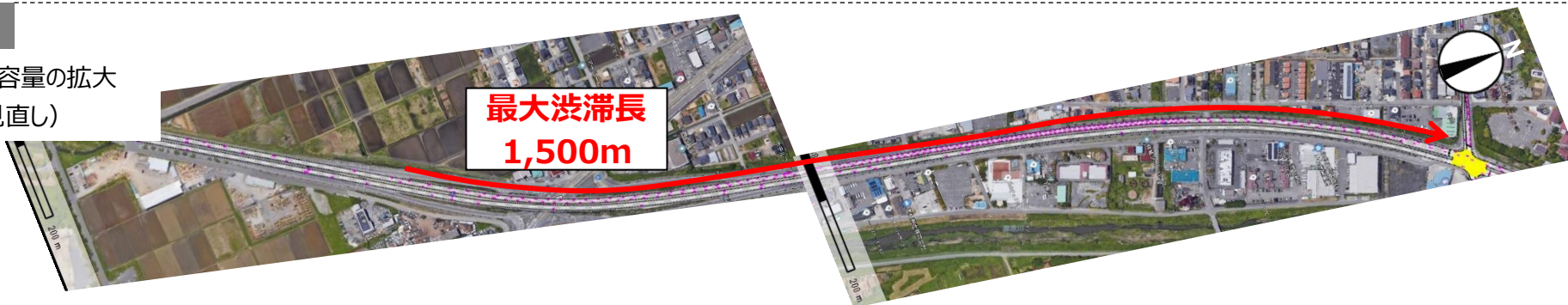
▼ソフト対策の交通シミュレーション結果 (林城交差点 (下り) 先頭渋滞)

現況再現



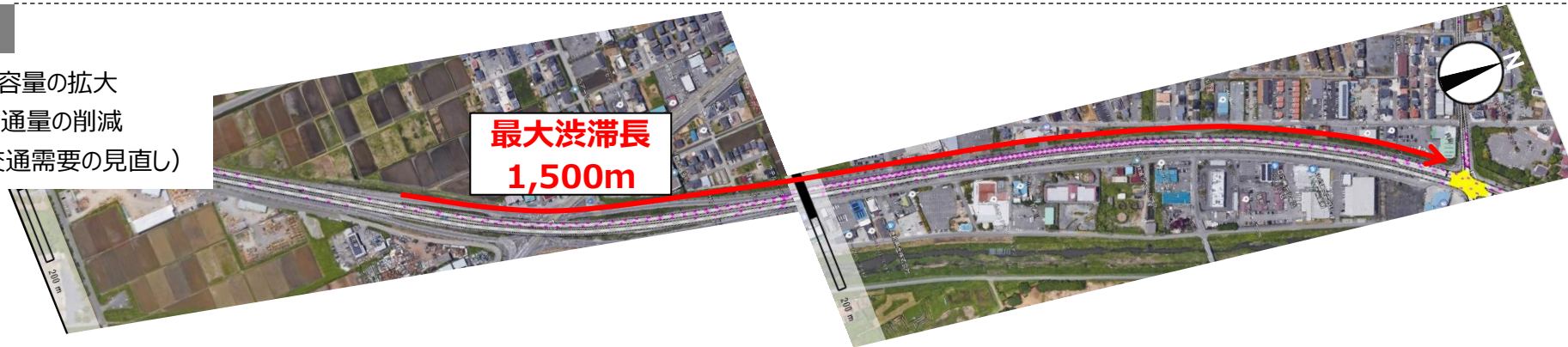
対策①

国道6号の交通容量の拡大  
(信号現示の見直し)



対策②

国道6号の交通容量の拡大  
+市道の流入交通量の削減  
(信号現示+交通需要の見直し)



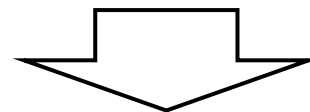




## (9) 今後の予定

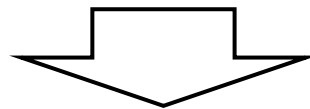
R4.12月

**令和4年度 第2回いわき・相双地区WG**  
(議事内容) ①交通課題 ②これまでの対策の検証  
③渋滞対策の方法



R5.2~3月  
(今回)

**令和4年度 第3回いわき・相双地区WG**  
**令和4年度 第2回福島県渋滞対策連絡協議会**  
(議事内容) 渋滞対策の検討結果 (ソフト対策のみ)  
(検討結果) ソフト対策では渋滞が依然として残る結果となることから、  
今後は小名浜地区 (林城~飯田交差点) を優先的に課題解消を図る区間とし、  
現地条件を考慮した渋滞対策の検討を進める



今後

**いわき・相双地区WG**  
**福島県渋滞対策連絡協議会**  
(議事内容) 現地条件を考慮した具体的な渋滞対策の検討

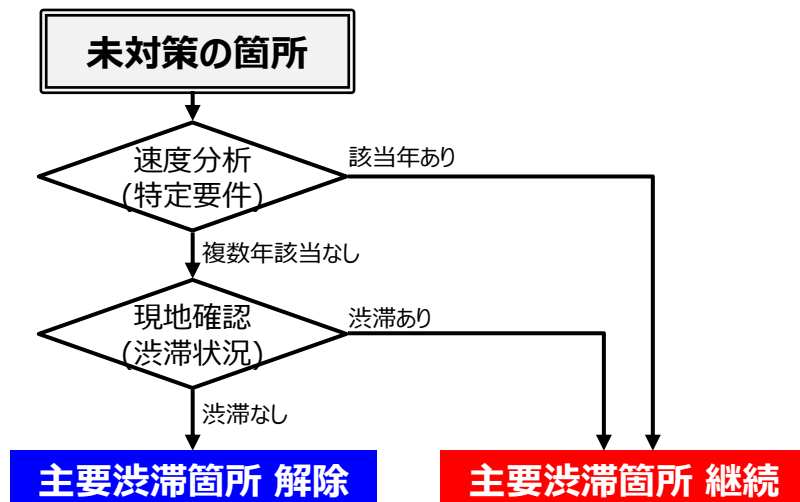
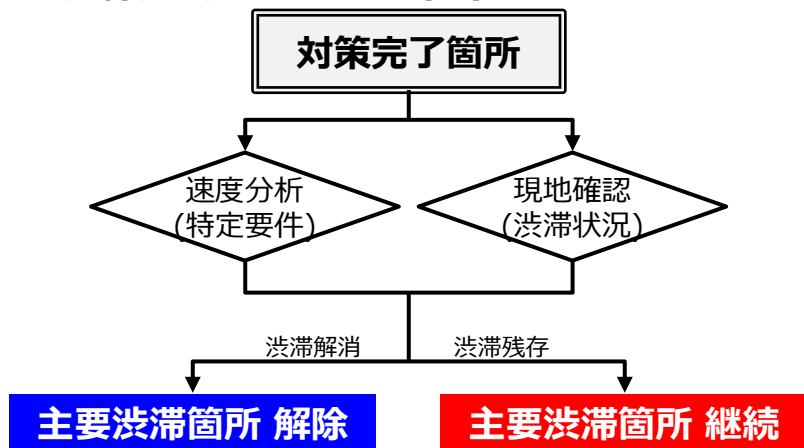
## 6. 主要渋滞箇所解除ルールについて

- 最新の速度データで確認すると、従道路が特定要件に該当している箇所、高速道路通行止め時の渋滞で特定された箇所で検証の機会が少ない箇所、対策未実施だが速度向上し解除検討の対象とならない箇所等、解除を進めるに当たっての課題が存在。
- 特に対策未実施だが速度向上した箇所について、現状を踏まえて解除検討ができるよう、来年度以降解除ルールの検討を予定。

## ■ 現在の解除ルールで主要渋滞箇所を解除できないパターン（例）

パターン	特定要件の該当状況				備考 (対策等)
	H24特定時		R4最新値		
	主道路	従道路	主道路	従道路	
A	○	○		○	・主道路・従道路両方の渋滞で特定された箇所 ・主道路の対策のみ実施、従道路側の渋滞は解消せず
B		○		○	・従道路側の渋滞で特定された箇所 ・主道路のみ対策を実施し、従道路側の渋滞は解消せず
C	○				・主道路側の渋滞で特定された箇所 ・対策未実施で渋滞が自然解消
D		○			・従道路側の渋滞で特定された箇所 ・対策未実施で渋滞が自然解消
E	○				・高速道路の通行止め時の渋滞で特定された箇所 ・特定時と同等の条件での通行止めが発生するまで解除検討できない

## ■ 解除ルールのイメージ（例）

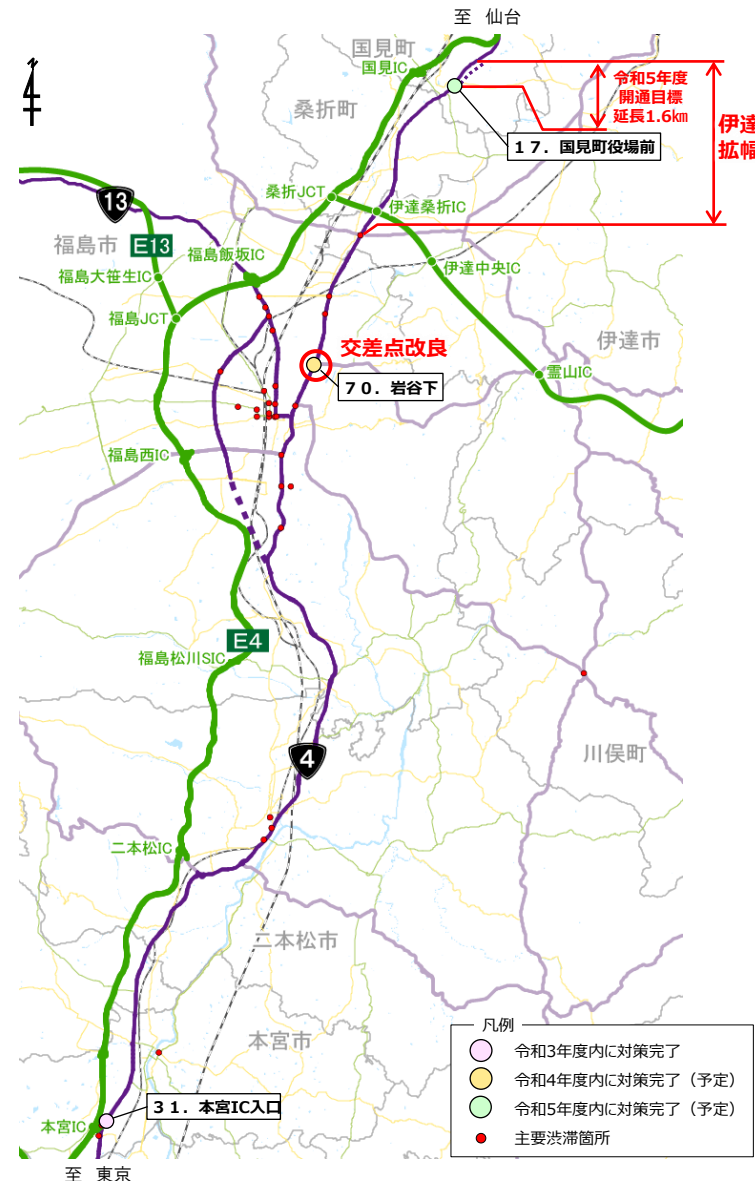


## 7. 今後の予定

- 「本宮IC入口交差点」は、今後東北道の通行止め発生時に効果検証を行うものとする。
- 「岩谷下交差点」は、次回地区WGまでに効果検証を行うものとする。
- 「国見町役場前交差点」は、対策完了後に効果検証を行うものとする。

## ■ 今後の効果検証箇所

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
令和3年度	交差点改良	3 1. 本宮IC入口	東北道通行止め発生時に実施	東北道通行止め発生時に実施
令和4年度	交差点改良	7 0. 岩谷下交差点	令和5年4月予定 (対策完了後に実施)	令和5年4月予定 (対策完了後に実施)
令和5年度	一般国道4号伊達拡幅	1 7. 国見町役場前交差点	令和5年度予定 (対策完了後に実施)	令和5年度予定 (対策完了後に実施)



# 7. 今後の予定：県中・県南地区

- 来年度解除検討箇所は、以下の「池下交差点」「女石交差点」「並木一丁目交差点」「荒池下交差点」を予定。
- 旅行速度の効果検証、現地での渋滞状況確認後のWG・渋滞協にて解除を審議する。

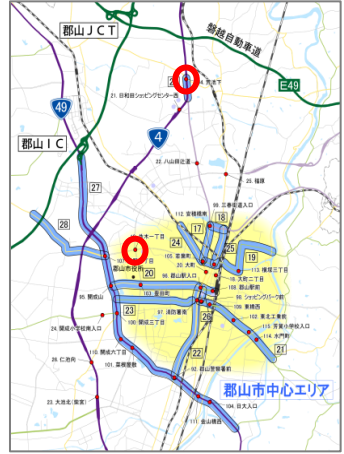
▼令和5年度に効果検証・解除検討を行う箇所（予定）

事業完了時期	対策事業	供用日	対策対象箇所	効果検証	
				旅行速度検証	渋滞状況確認
令和4年度完了	国道249号 白河バイパス	令和5年2月4日	1.池下交差点	令和5年GW・お盆データで確認	令和5年観光期・休日予定
			3.女石交差点	令和5年4月・10月データで確認	令和5年10月頃予定
	右折レーン延伸（全流入方向）	令和1～4年度	19.並木一丁目	令和5年4月・10月データで確認	令和5年3月頃予定
令和5年度完了予定	従道路の左折レーン設置	令和5年度（予定）	94.荒池下交差点	令和5年10月データで確認	令和5年度中を予定

▼国道249号白河バイパス位置図



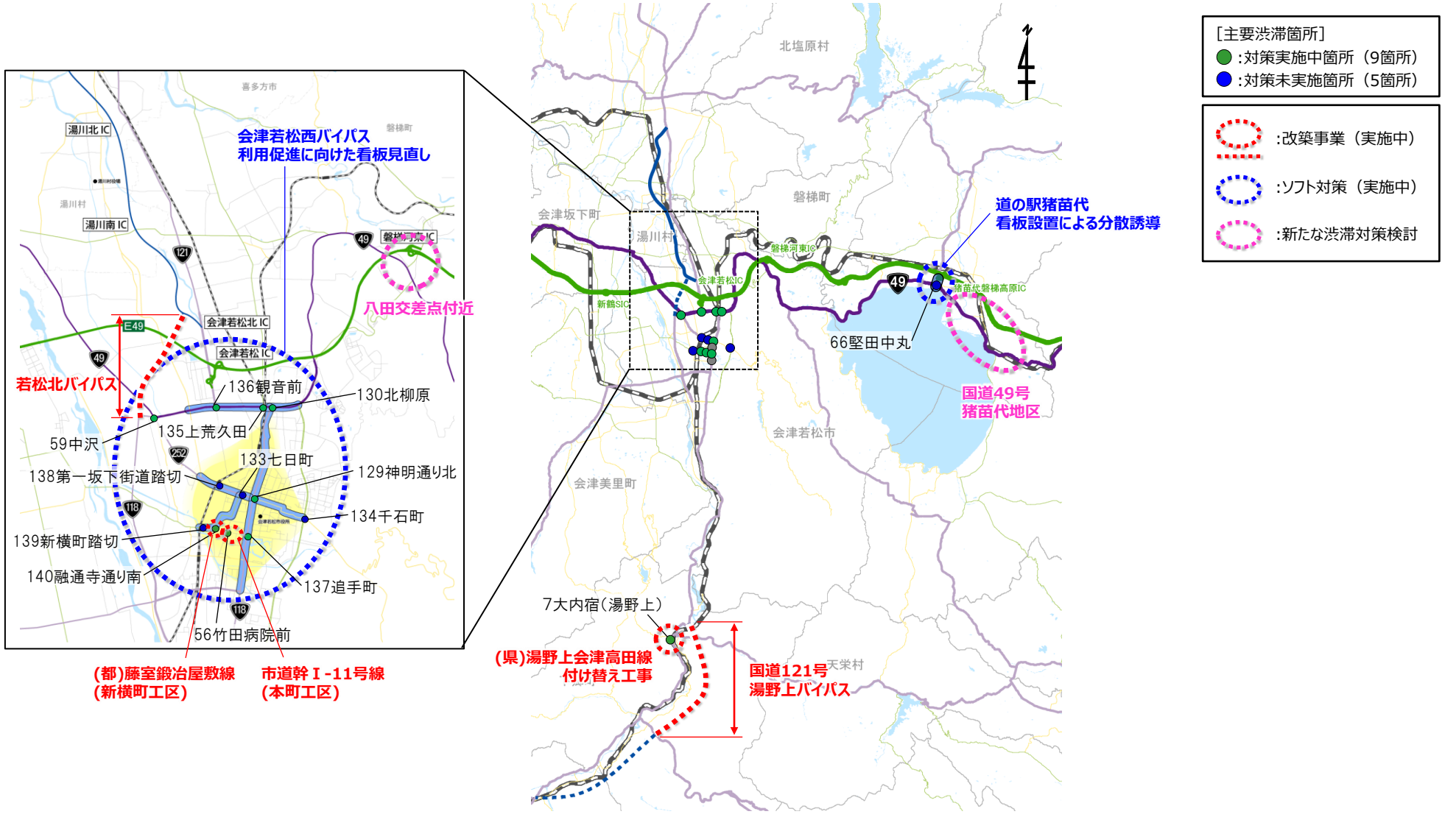
▼並木一丁目交差点・荒池下交差点位置図



- 凡例
- 令和4年度内に対策完了（予定）
  - 令和5年度内に対策完了（予定）
  - 主要渋滞箇所

# 7. 今後の予定：会津地区

- 対策事業未完了箇所は、対策事業を推進（令和4年度に対策事業が完了予定の箇所は無し）。
- 実施中のソフト対策については継続・事業進捗を図るとともに、観光期の上戸浜交差点（猪苗代地区）、通勤時の八田交差点付近の渋滞について対策検討を行っていく。

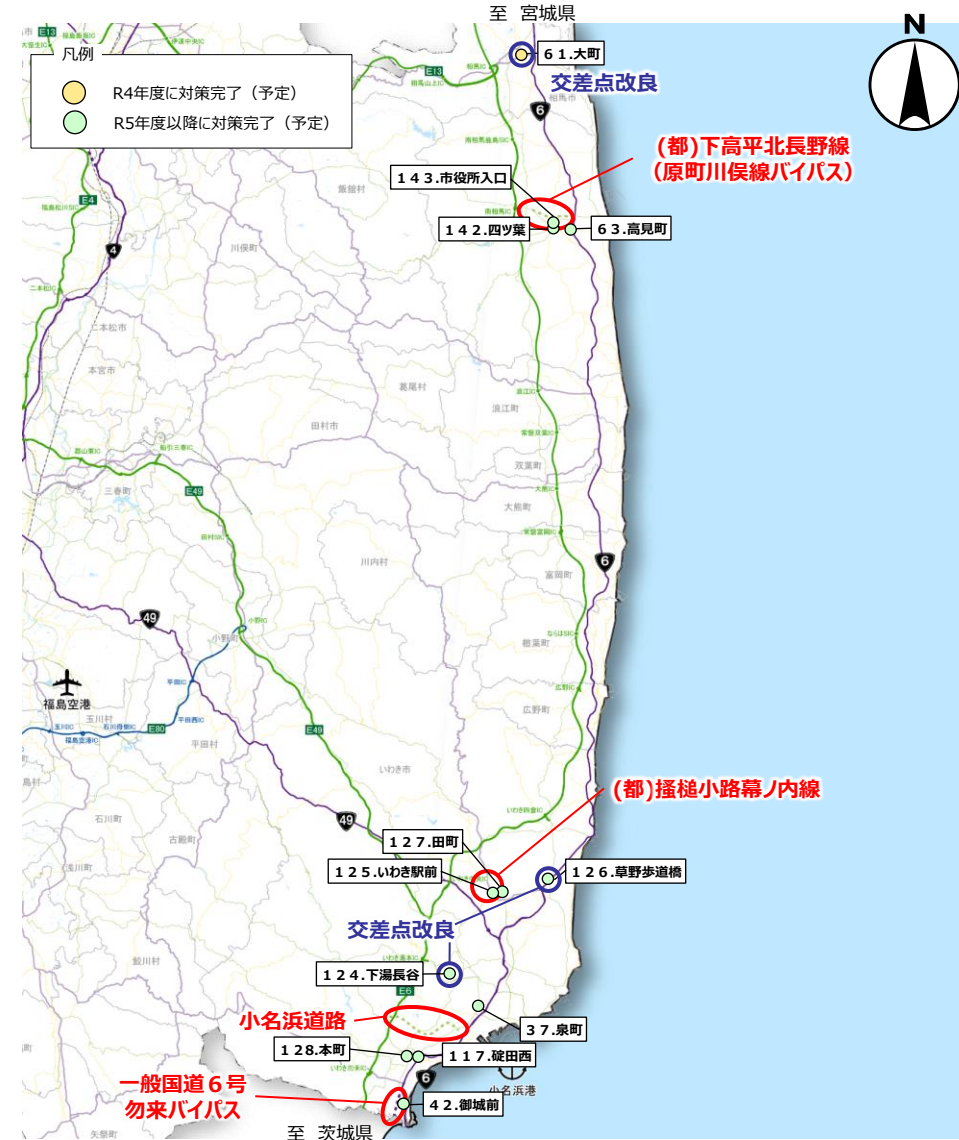




- 対策事業の完了箇所・完了予定箇所は、今後の速度モニタリング及び効果検証を実施し、主要渋滞箇所の解除を目指す。
- TDM施策が実施可能な候補箇所の検討を行い、次回WGで対策案を提示する。

### ■ 今後の解除検討（効果検証）箇所

事業完了時期	対策事業	対策箇所	効果検証	解除時期(目標)
令和4年9月	交差点改良	6 1. 大町	旅行速度の大幅な改善が見られないため、引き続き渋滞対策を検討	未
令和5年度以降	交差点改良	1 2 4. 下湯長谷	供用時期が明らかになった時点で分析を実施	未
	交差点改良	1 2 6. 草野歩道橋	供用時期が明らかになった時点で分析を実施	未
	小名浜道路	3 7. 泉町 1 1 7. 碓田西 1 2 8. 本町	供用時期が明らかになった時点で分析を実施	未
	一般国道6号 勿来バイパス	4 2. 御城前	供用時期が明らかになった時点で分析を実施	未
	(都) 播磨小路幕ノ内線	1 2 5. いわき駅前 1 2 7. 田町	供用時期が明らかになった時点で分析を実施	未
	(都) 下高平北長野線 (原町川俣線バイパス)	6 3. 高見町 1 4 2. 四ツ葉 1 4 3. 市役所入口	供用時期が明らかになった時点で分析を実施	未



●令和4年度の対策事業完了箇所および令和5年度の対策事業完了予定箇所は、県内で6箇所。

### ■各地区の今後の効果検証箇所一覧

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4年度	交差点改良	70.岩谷下	令和5年度予定 (対策完了後に実施)	令和5年度予定 (対策完了後に実施)
	令和5年度	一般国道4号 伊達拡幅	17.国見町役場前	令和5年度予定 (対策完了後に実施)	令和5年度予定 (対策完了後に実施)
県中・県南	令和4年度	国道249号 白河バイパス	1.池下	令和5年度予定	令和5年度予定
			3.女石		
	令和4年度	右折レーン延伸 (全流入方向)	19.並木一丁目	令和5年度予定	令和5年3月
	令和5年度	従道路の左折 レーン設置	94.荒池下	令和5年度予定 (対策完了後に実施)	令和5年度予定 (対策完了後に実施)

- 今年度同様、来年度も年2回の協議会開催を予定。
- 令和5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施策の取り組みの検討状況、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。

### 来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：7～8月、第2回：2～3月）の開催を予定
- 令和5年度第1回渋滞協における報告・協議内容（案）
  - ・福島県内の主要渋滞箇所について
  - ・道路利用者会議要望箇所について
  - ・TDM施策の取り組みの検討状況
  - ・主要渋滞箇所の解除ルールの検討状況