

針生高架橋(4車線)の開通によりバイパス機能が向上!(その2)

国土交通省郡山国道事務所では、渋滞解消などを目的に、国道4号あさか野バイパスの整備を進めてきたところですが、平成21年8月6日、針生高架橋(延長886m)の上り線側2車線が開通し、全線4車線化での通行が可能となりました。

この度、4車線開通後における二酸化炭素の排出削減などの効果をとりとめましたので、お知らせします。

〈 針生高架橋の4車線開通に伴う整備効果 〉

1. 周辺市街地道路から、あさか野バイパスへ交通が転換

- あさか野バイパスの走行性が向上したことにより、周辺道路からあさか野バイパスへ交通量が転換し、針生高架橋部分では、**上り線(東京方向)開通前約49,000台/日から、開通後約54,500台/日と、約5,500台/日増加しました。(別紙-1参照)**
また、**周辺市街地道路の交通量は、約4,700台/日減少しました。(別紙-2参照)**
【調査日】上り線開通前：平成21年7月28日(火)(針生高架橋は平成20年3月12日(水))
上り線開通後：平成21年9月8日(火)

2. 針生高架橋の4車線開通により、通過時間が短縮

- 針生高架橋の開通により、あさか野バイパス、国道4号現道ともに通過時間が短縮しました。(別紙-3参照)
あさか野バイパス(郡山市日和田～須賀川市大字仁井田 L=13.5km)
上り線(東京方向) 上り線開通前：29分 **開通後：16分** = 13分短縮
下り線(仙台方向) 下り線開通前：30分 **開通後：16分** = 14分短縮
国道4号現道(郡山市日和田～須賀川市大字仁井田 L=12.2km)
上り線(東京方向) 上り線開通前：30分 **開通後：28分** = 2分短縮
下り線(仙台方向) 下り線開通前：34分 **開通後：29分** = 5分短縮

3. 走行性の向上により、二酸化炭素の排出量が減少しました

- あさか野バイパスの走行性の向上や、周辺市街地道路の交通混雑の緩和により、**約15,100t-CO₂/年の二酸化炭素排出量が削減**されました。(別紙-4参照)
上り線(東京方向)開通時：約6,800t-CO₂/年削減
下り線(仙台方向)開通時：約8,300t-CO₂/年削減
これは**約1,400haの森林(開成山公園の約47個分の広さ)**が1年間に吸収する量に相当します。

< 発表記者会 : 郡山記者クラブ >

【 問い合わせ先 】

国土交通省 東北地方整備局 郡山国道事務所

技術副所長 みかた あきら 三ヶ田 章 (内線:204)

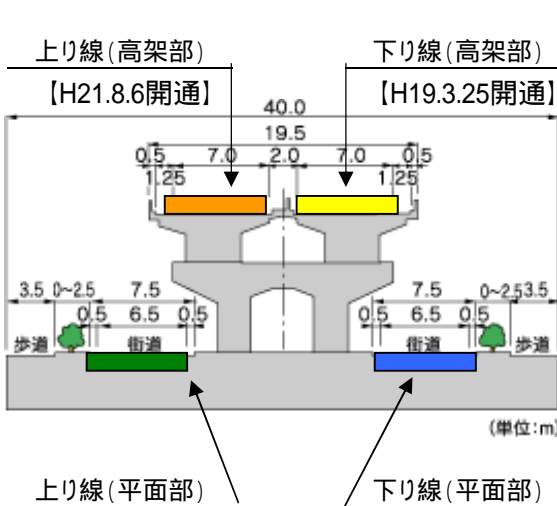
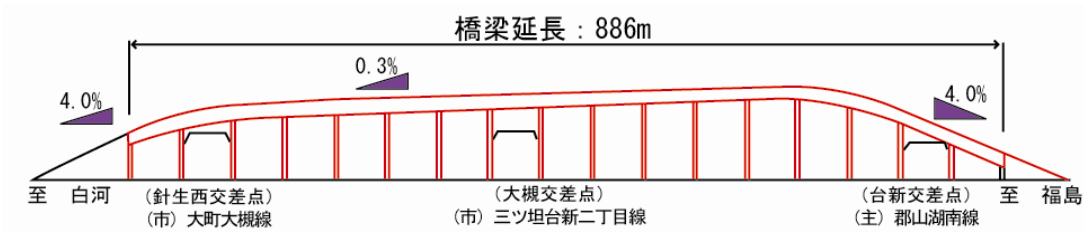
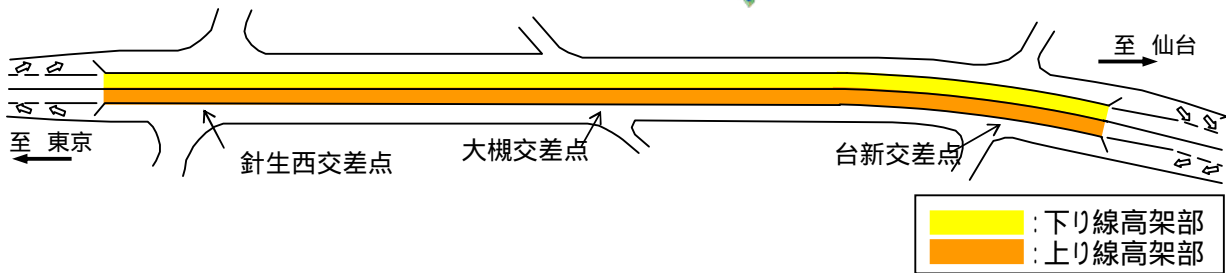
調査課長 いがらし しゅんいち 五十嵐 俊一 (内線:451)

〒963-0111 郡山市安積町荒井字丈部内28-1

TEL 024-946-0333(代表)

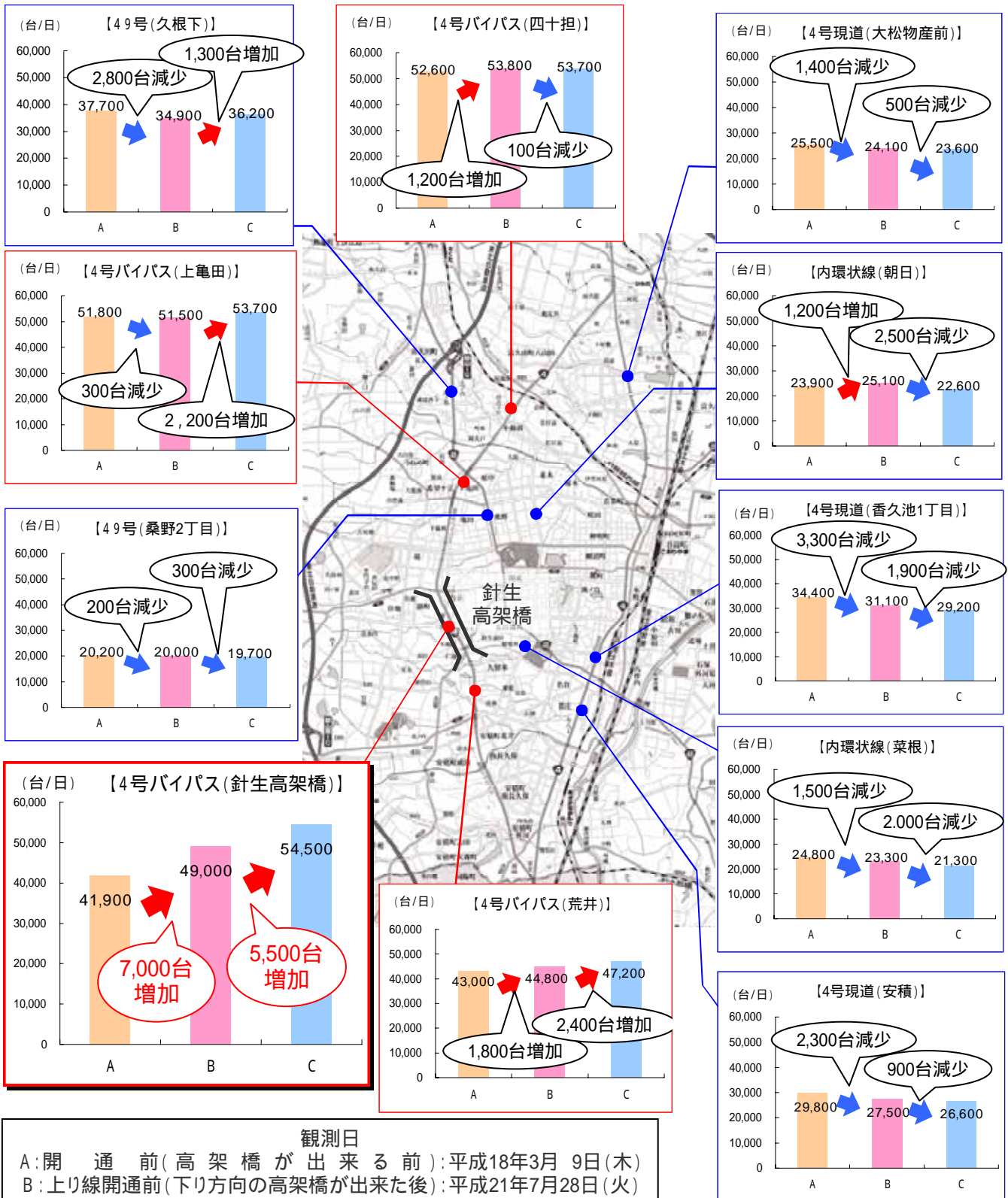
【 針生高架橋の概要 】

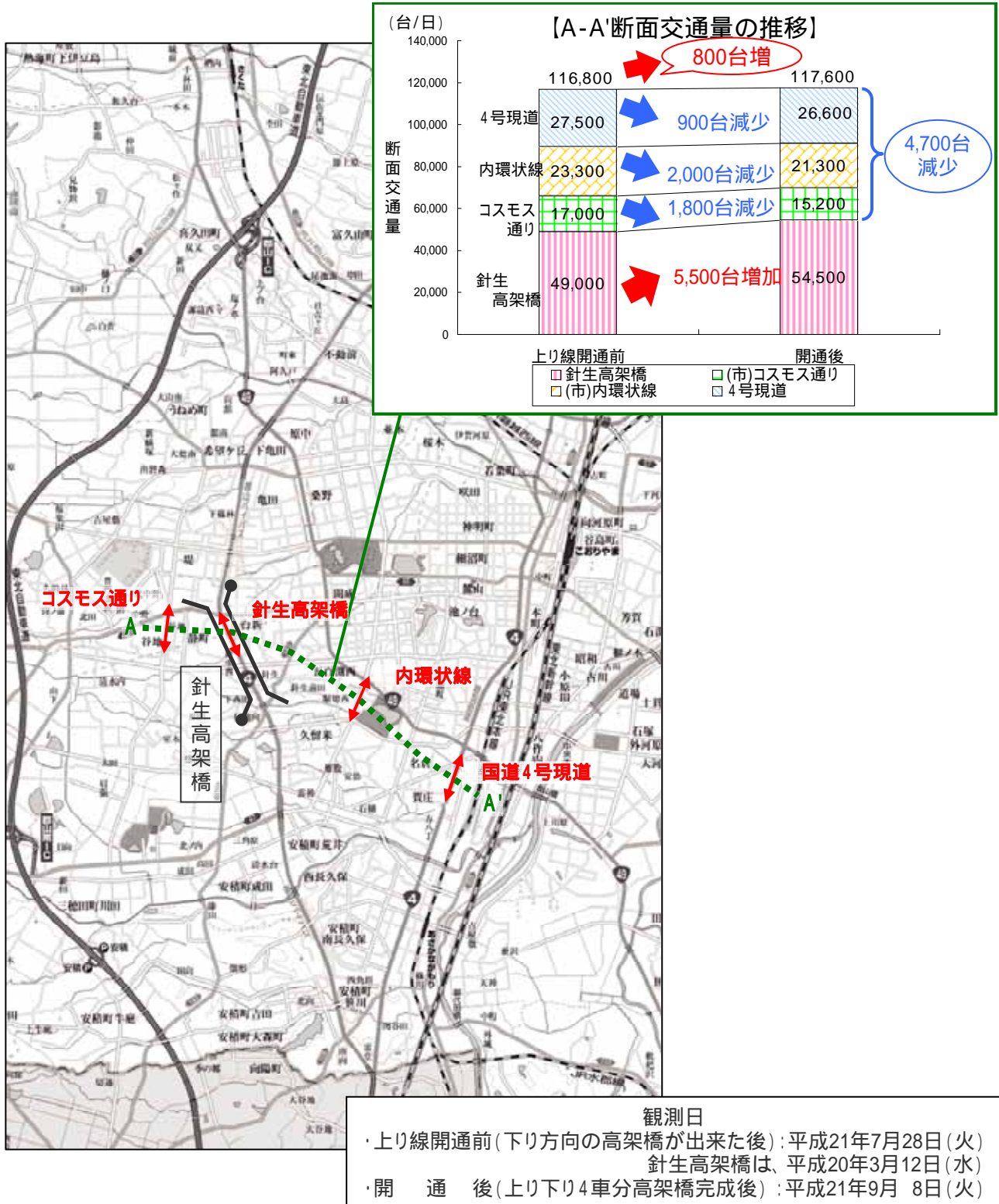
針生高架橋は、起点(東京)側から「(市)大町大槻線」通称:針生西交差点、「(市)三ツ担台新二丁目線」通称:大槻交差点、「(主)郡山湖南線」通称:台新交差点の3つの路線を跨ぐ連続高架橋です。



1. 周辺市街地道路から、あさか野バイパスへ交通が転換しました

針生高架橋(延長886m)の4車線開通により、あさか野バイパスの走行性が向上したことで、周辺道路から交通が転換し、針生高架橋の平面部と高架部を合わせた交通量は、上り線(仙台方向)開通前約49,000台/日から、開通後約54,500台/日と、約5,500台/日増加しました。また、周辺市街地道路の交通量は、約4,700台減少しました。(別紙 - 2参照)

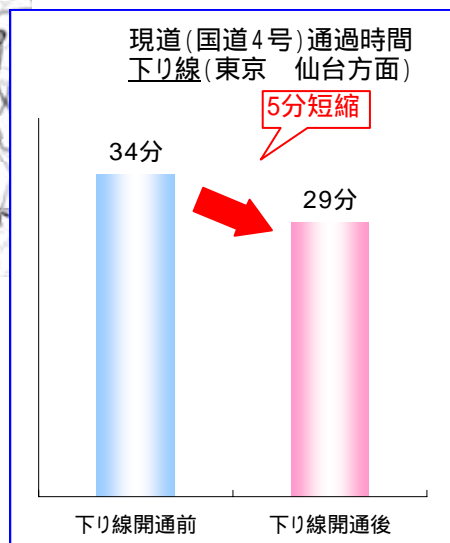
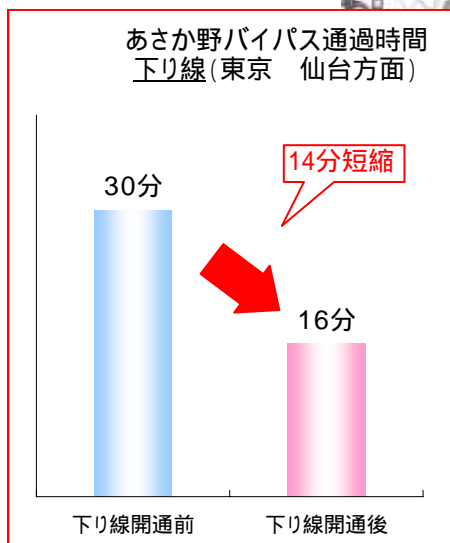
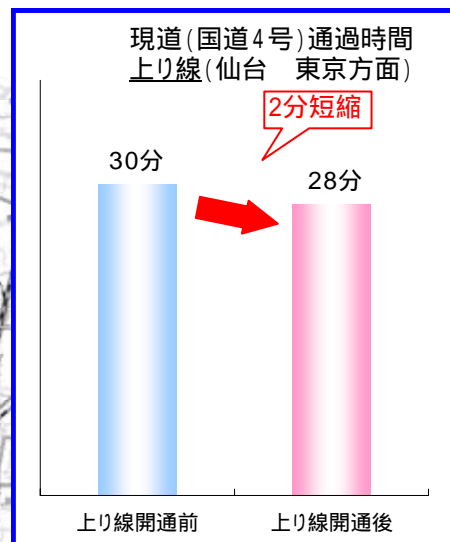
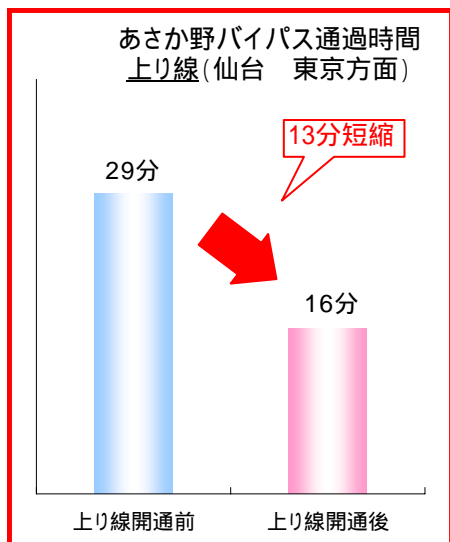




2. 針生高架橋の4車線開通により、通過時間が短縮しました

針生高架橋の4車線開通により、あさか野バイパス、国道4号現道ともに、通過時間が短縮しました。

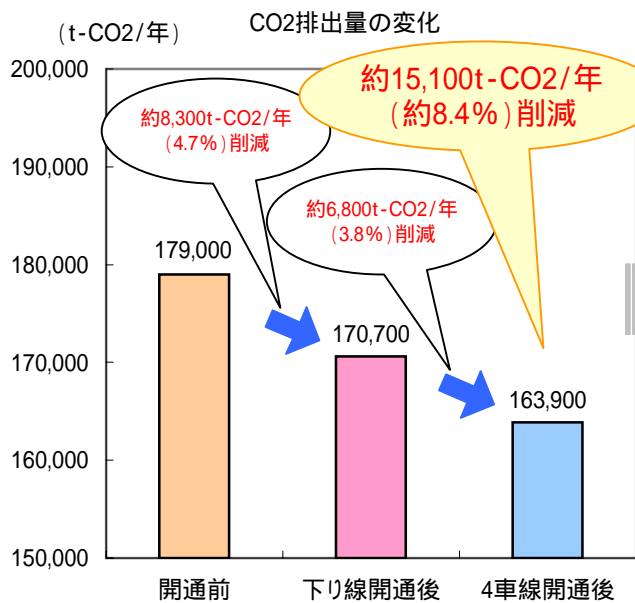
- ・ あさか野バイパス(郡山市日和田～須賀川市大字仁井田 L=13.5km)
 - 上り線(東京方向) 上り線開通前: 29分 **開通後: 16分** = 13分短縮
 - 下り線(仙台方向) 下り線開通前: 30分 **開通後: 16分** = 14分短縮
- ・ 国道4号現道(郡山市日和田～須賀川市大字新井田 L=12.2km)
 - 上り線(東京方向) 上り線開通前: 30分 **開通後: 28分** = 2分短縮
 - 下り線(仙台方向) 下り線開通前: 34分 **開通後: 29分** = 5分短縮



観測日
 上り線開通前: 平成19年10月(平日)
 上り線開通後: 平成21年 9月(平日)
 下り線開通前: 平成18年10月(平日)
 下り線開通後: 平成19年10月(平日)

3. バイパス機能の向上により、二酸化炭素排出量が削減しました。

- 3) 針生高架橋の4車線開通による、あさか野バイパスの走行性の向上や、周辺道路からあさか野バイパスへ交通が転換し、周辺道路の交通混雑が緩和したことにより、**約15,100t-CO₂/年の二酸化炭素排出量が削減**となりました。
- ・ 上り線(東京方向)開通により、6,800t-CO₂/年削減
 - ・ 下り線(仙台方向)開通により、8,300t-CO₂/年削減
- これは**約1,400haの森林(開成山公園の約47個分の広さ)が1年間に吸収する量に相当**します。



二酸化炭素(CO₂)の算出にあたっては、客観的評価指標算出方法により速度別排出原単位を用いて交通量と速度により算出。

森林のCO₂吸収量は10.6t-CO₂/ha/年とした。
 出典:「土地利用、土地利用変化及び林業に関するグッド・プラクティス・ガイダンス(優良手法指針)」より

交通量

- 開通前 : H18.3.8(水) ~ 3.9(木) 観測値
- 下り線開通後: H19.3.27(火) ~ 3.28(水) 観測値
- H19.10.3(水) 観測値
- H21.7.28(火) 観測値
- 上下線開通後: H21.9.8(火) 観測値

交通量観測値は右図に示す算出対象路線の断面交通量が把握できるように開成交差点(国道49号)、警察署前交差点(国道4号)など主要交差点で時間帯別に観測したものをを用いている。

走行速度

- 開通前 : H18年10月プローブデータ(7:00 ~ 9:00)
- 下り線開通後: H19年10月プローブデータ(7:00 ~ 9:00)
- 上下線開通後: H21年9月プローブデータ(7:00 ~ 9:00)

上記のプローブデータを基に対象区間の時間帯別走行速度により算出。(速度未計測区間は整備の有無に関わらず一律30km/hとし算出している。)

