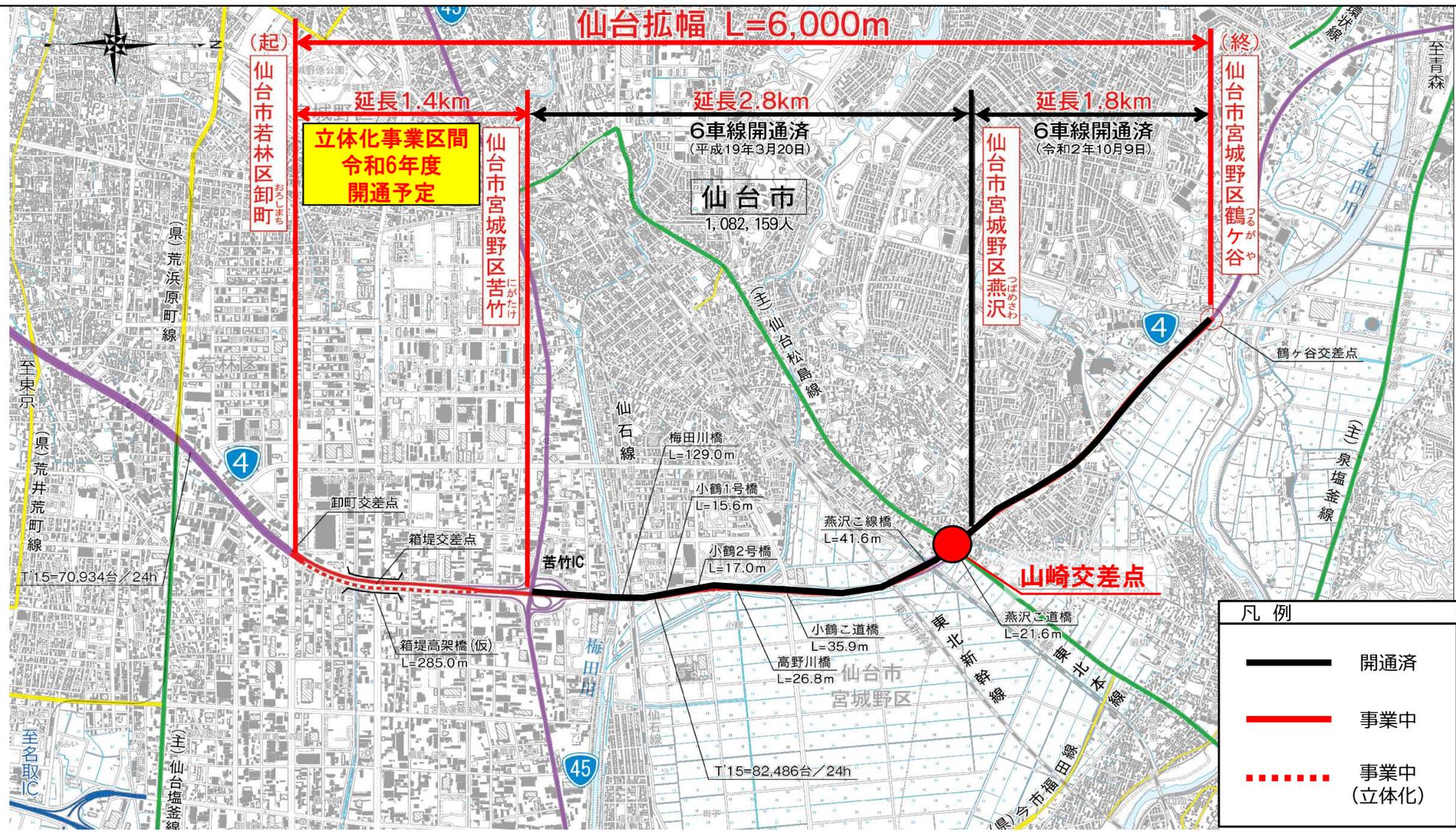


国道4号山崎交差点における道路交通課題

国道4号仙台拡幅 事業概要

- 国道4号仙台拡幅は、平成元年度に苦竹～燕沢間にて事業着手した拡幅事業で、同区間は平成18年度に6車線化が完了。
- 平成18年度には燕沢～鶴ヶ谷間、平成30年度には卸町～苦竹間と前後に事業区間が追加され、事業延長は6.0kmとなった。
- 令和2年度に燕沢～鶴ヶ谷間の6車線化が完了し、現在、卸町～苦竹間の事業(箱堤交差点立体化)が進行中(令和6年度開通予定)。
- 一方で、課題が残る箇所も存在(山崎交差点)。

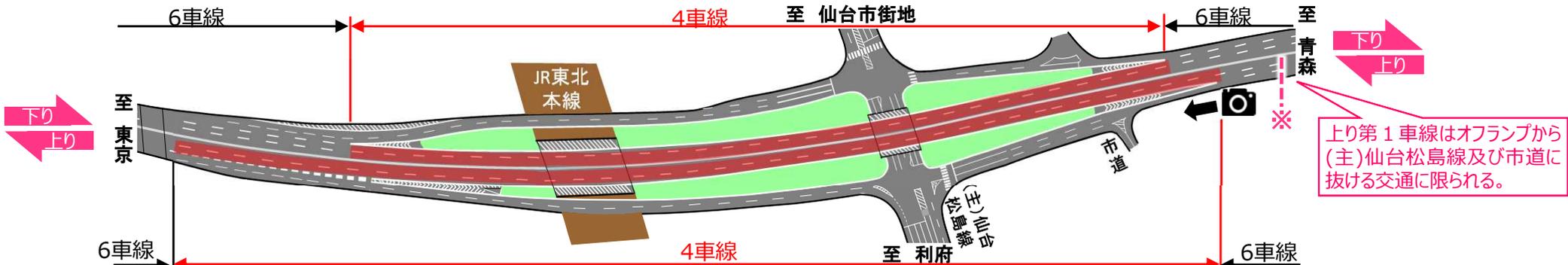


凡例	
	開通済
	事業中
	事業中 (立体化)

出典：国土地理院地図

山崎交差点における課題

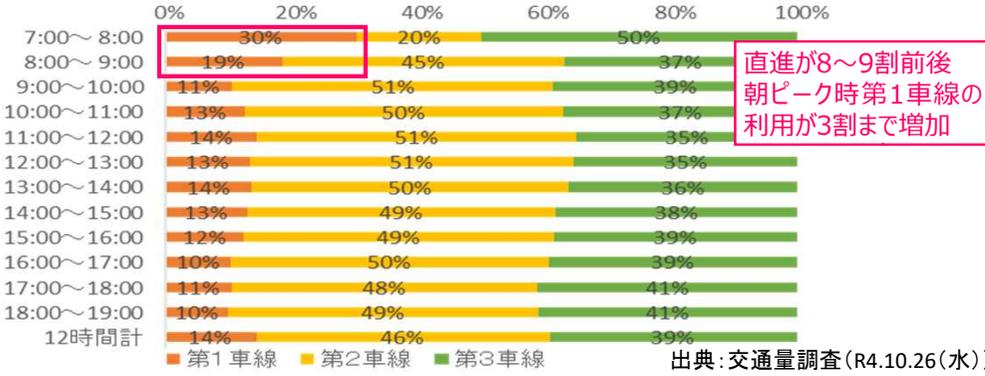
- 山崎交差点は、(主)仙台松島線と立体交差する交差点であるが、前後6車線から4車線に絞られるボトルネック区間。
- 上り車線において、朝ピーク時に箱堤からの速度低下の影響が波及。
- 朝ピーク時において、上り第1車線の利用が増加傾向。県道へ分岐する第1車線から第2車線へ車線変更しようとする車両が第2車線の渋滞のため入ることができず、第1車線を塞ぐかたちで停車してしまい、後続車両の進路を妨害してしまう事象が多発。
⇒4車線から6車線への拡幅等、交通円滑化の対策について検討。



■ 仙台拡幅事業区間の旅行速度分布【上り車線】



■ 時間帯別・車線別交通量【上り車線・終点側】※



第1車線を走行中。



分岐直前で第2車線へ入ろうとするが、入れずに第1車線を塞ぐかたちで停車。



後続車両も停車・減速を余儀なくされる。



後続車両が停車車両の横をすり抜けるかたちで通過。

2050年、世界一、賢く・安全で・持続可能な基盤ネットワークシステムの実現を目指す

ワイズネット
WISENET2050・政策集

経済成長と国土安全保障を実現するシームレスネットワークの構築

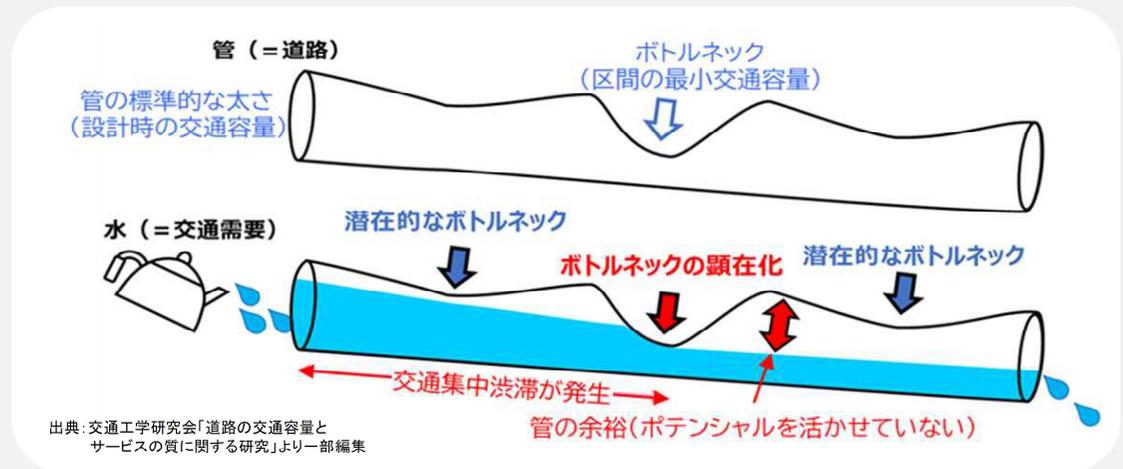


パフォーマンス・マネジメント

時間的・空間的に偏在する交通需要や渋滞に対して、データを活用したパフォーマンス・マネジメントにより、ボトルネック対策を効率的・効果的に実施し、高規格道路ネットワーク全体のサービス向上を実現します。

○ サービスレベルをデータで評価し、効率的・効果的なサービス向上を図ります。

- ・ スムーズな時の旅行速度（ポテンシャル性能）
- ・ 実際の平均旅行速度（パフォーマンス性能）
- ・ 最短時間経路が使えない場合の迂回率（多重性）
- ・ 通行止めリスク 等



道路のパフォーマンスの概念図

○ 「時間別・箇所別・方向別」のデータからパフォーマンスが低い箇所のメカニズムを分析します。