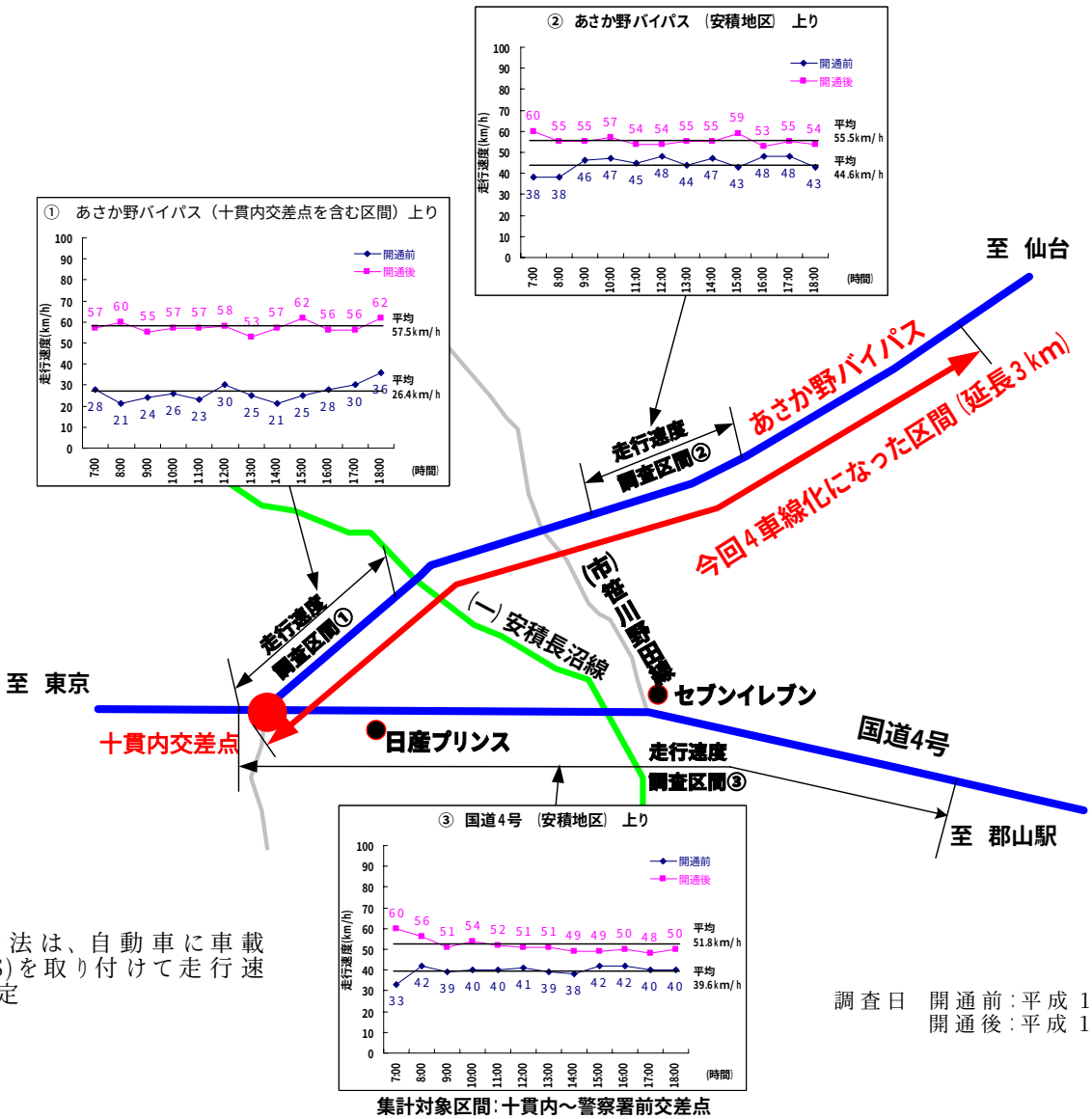
［あさか野バイパス全線４車線開通の効果①］

走行速度が向上しました。

あさか野バイパスの４車線化と十貫内交差点の立体化により、走行速度が大幅に改善されました。あさか野バイパスの十貫内交差点を含む調査区間①においては、東京方向に向かうための信号交差点がなくなったことから、平均走行速度が約 26ｋｍ/ｈから約 60ｋｍ/ｈへと倍に上昇し、速達性の向上が図られました。

また郡山駅方向に向かう国道４号(調査区間③)と、４車線で開通したあさか野バイパス安積地区(調査区間②)においても、平均走行速度が 40ｋｍ/ｈ台から 50ｋｍ/ｈ台へと上昇し、走行性の向上が見られます。

十貫内交差点付近の走行速度の変化



集計対象区間：十貫内～警察署前交差点

【参考】
調査方法は、自動車に車載器(GPS)を取り付けて走行速度を測定

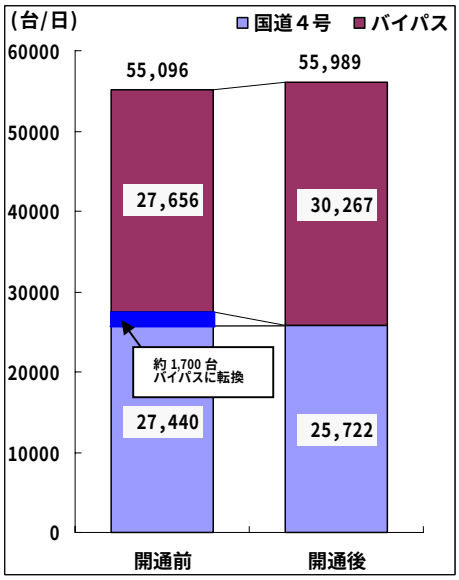
調査日　開通前：平成 13 年 10 月
開通後：平成 15 年 4 月

[あさか野バイパス全線４車線開通の効果②]

あさか野バイパスに交通量が転換しました。

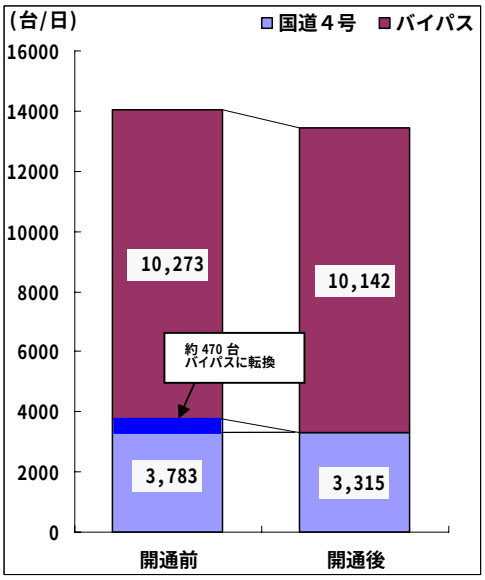
十貫内（じゅっこうじ）交差点の立体化及びあさか野バイパス４車線化により、国道４号において約 1,700 台/日(27,440 台/日→25,722 台/日)減少し、あさか野バイパスに転換したものと考えられます。また、バイパスと国道４号との交通量の分担率で見るとバイパスに年々交通が転換しております。

［交通量の変化］



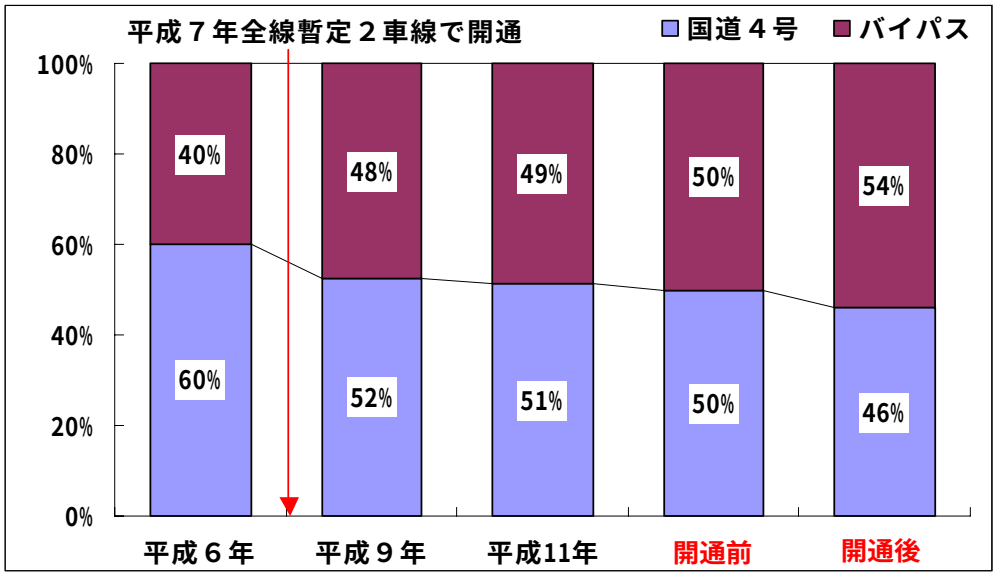
開通前：平成 15 年3月 18 日
開通後：平成 15 年4月 17 日

［大型車交通量の変化］



開通前：平成 15 年3月 18 日
開通後：平成 15 年4月 17 日

［あさか野バイパスと国道４号との交通量の分担率の変化］



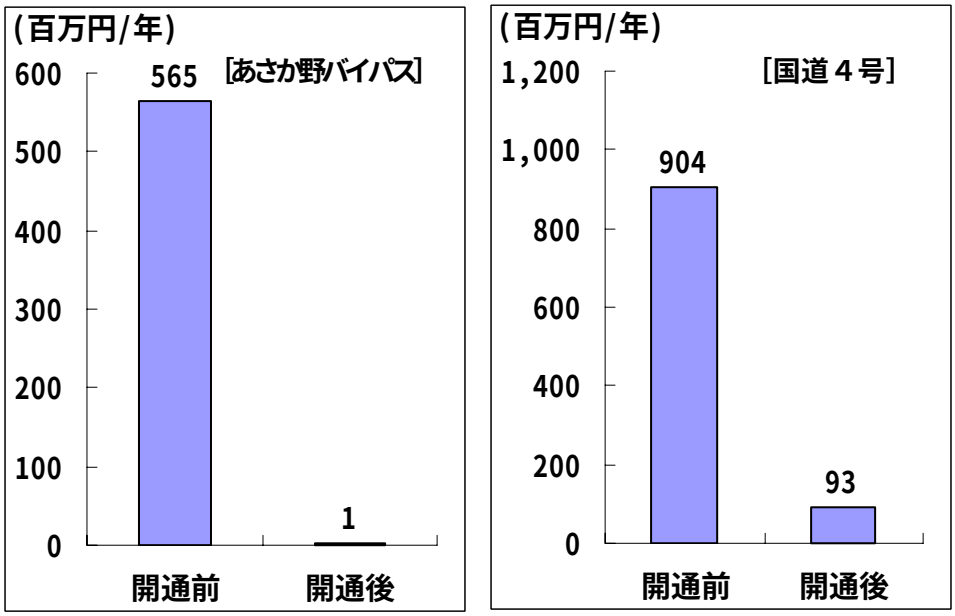
平成 11 年までのデータは道路交通センサス、開通前：平成 15 年3月 18 日観測、開通後：平成 15 年4月 17 日観測

[あさか野バイパス全線４車線開通の効果③]

渋滞損失額の縮減が図られました。

あさか野バイパス(安積地区)の４車線拡幅、十貫内(じゅっこうじ)交差点の立体化に伴い、走行速度が改善されバイパスの拡幅区間の渋滞損失額は、年間 565 百万円→１百万円、国道４号は年間 904 百万→93 百万円となり、今回の整備により年間 1,375 百万円の縮減が図られました。

[渋滞損失額の縮減効果]





【参考】渋滞損失額の算出の手順は以下の通りです。

① 各調査区間について、昼間 12 時間帯の各走行時間と渋滞がない場合の走行時間の差を求めます。

② 損失時間に交通量を掛けて損失台時を求めます。

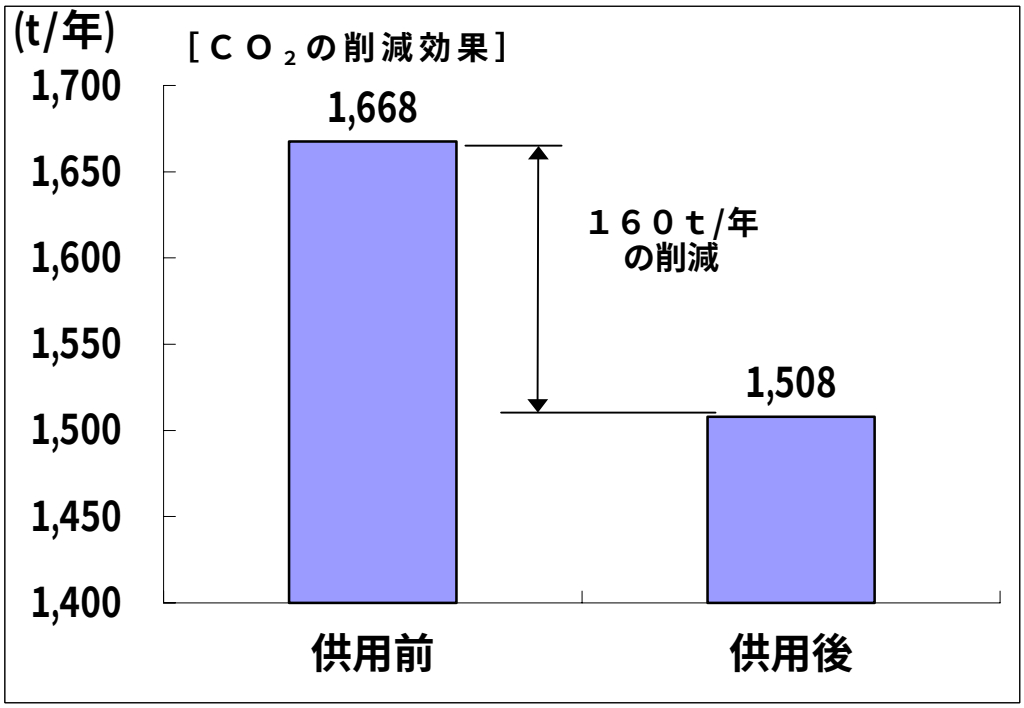
③ １台あたり時間価値を掛けて渋滞損失額を求めます。

［あさか野バイパス全線４車線開通の効果④］

地球環境の改善への貢献をしました。

あさか野バイパスと国道４号の走行速度が向上し、地球温暖化の要因となるCO_2の排出量が年間で約１６０ｔ(炭素換算)削減されます。

これは、約８ha の森林（開成山公園面積の約３割）が年間に吸収できる量とほぼ同じです。





：算出対象区間

［あさか野バイパス全線４車線開通の効果⑤］

あさか野バイパス開通後、バス事業所へのヒアリングを行いました。

バスを運転して市内に向かうとき、あさか野バイパスが４車線で開通する前は車が多く十貫内（じゅっこうじ）バス停で朝夕とも１０分の遅れがありましたが、４車線で開通後は遅れが５分程短くなりました。

また、十貫内（じゅっこうじ）バス停から安積２丁目迄のバス停間が混雑しており時間がかかっておりましたが、４車線化が完成した後はバイパスに車が転換し、また十貫内（じゅっこうじ）交差点の青信号の延長により現４号の流れが良くなりました。



（株）福島交通　須賀川営業所　橋本さん

