

国道4号のボトルネックがスムーズに

～国道4号^{さんぼんぎふるかわ}三本木古川^{おおさき ふるかわあらや}拡幅0.8kmが開通し、渋滞が解消しました～

○開通前の国道4号大崎市古川荒谷地区は、

- ・国道4号^{さわだ}沢田交差点において車線が減少し、ボトルネック化。
- ・「沢田交差点」は、最大渋滞長840mの主要渋滞ポイントに指定。

〈事業箇所〉

国道4号 三本木古川拡幅

0.8km 2車線区間

事業経緯

昭和41年 三本木拡幅

昭和45年 古川バイパス

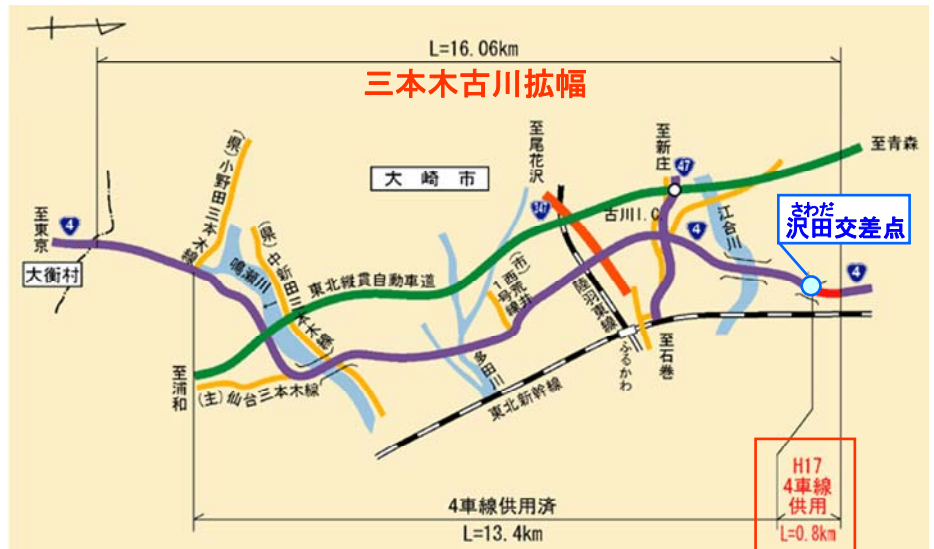
平成10年 三本木古川拡幅

平成18年13月 開通

事業概要

交通量の増加や車両の大型化に

対処するため、昭和47年（三本木工区）及び昭和50年（古川工区）に、2車線でバイパスの供用を開始。その後、さらに続く交通量の増加や沿道の地域開発等に対処するため、順次4車線化



【開通前】

至仙台市



至栗原市

【国道4号（大崎市）】

至栗原市

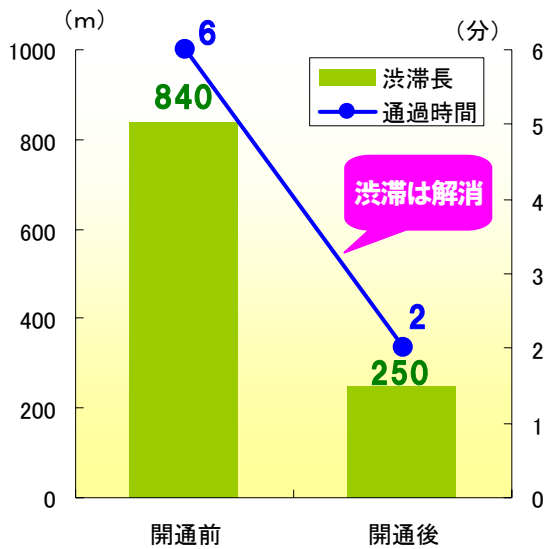


至仙台市

○三本木古川拡幅 0.8km の 4 車線化により、

- ・主要渋滞ポイント「沢田交差点」が解消。
- ・走行速度が 20km/h も向上。

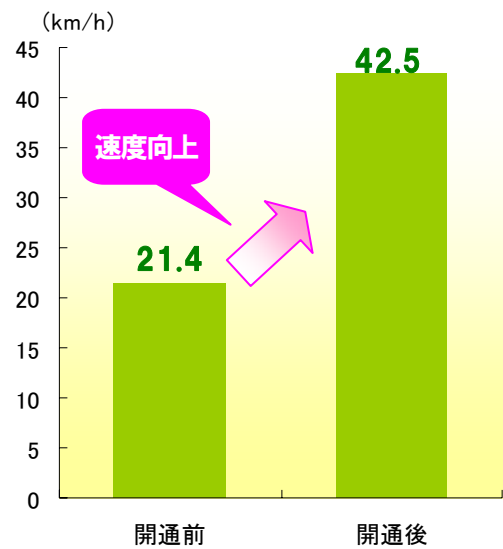
【沢田交差点の渋滞状況の変化】



※開通前：平成14年11月26日（火）
開通後：平成18年4月19日（水）

※主要渋滞ポイントの定義(DID 外)
：最大渋滞長 500m、最大通過時間 5分

【開通区間ピーク時旅行速度の変化】
(上り：栗原市→仙台市)



※開通前：平成17年12月5日～12月28日（平日平均）
開通後：平成18年4月19日～5月12日（平日平均）

【開通後】

至仙台

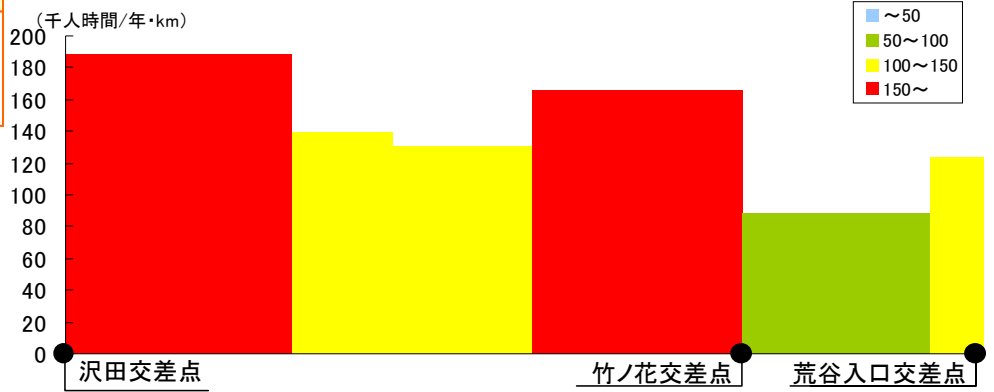


至栗原市

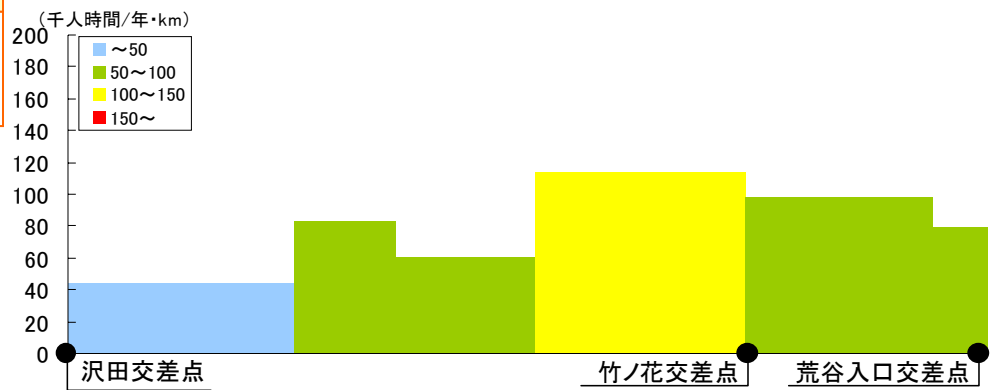
○三本木古川拡幅 0.8km の 4 車線化により、

・渋滞が解消し、経済効果は年間 2 億円。

開通前
 渋滞損失時間：17万人時間/年
 費用換算：5億円

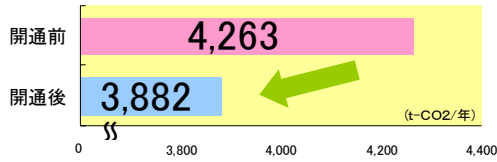


開通後
 渋滞損失時間：9万人時間/年
 費用換算：3億円



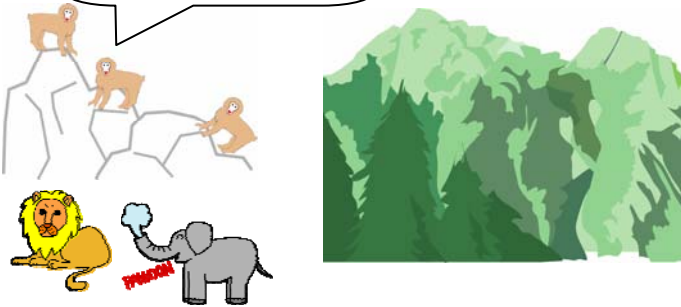
○三本木古川拡幅 0.8km の 4 車線化により、
 ・走行速度の向上により排ガスが減少し、沿道環境が改善。

■CO₂ (二酸化炭素) 排出量



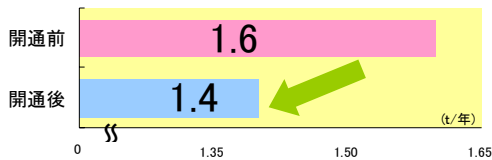
この削減量は、森林面積 **37ha** 分の二酸化炭素に相当します！

八木山動物園約 **2つ分** の森林に相当します！



CO₂ を
381 t-CO₂/年削減!

■SPM (浮遊粒子状物質) 排出量

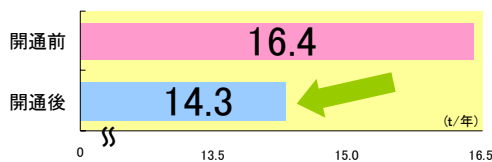


この削減量は、500
 ミリリットルのペット
 ボトル **2000本分** に
 相当します！



SPM を
0.2 t/年削減!

■NO_x (窒素酸化物) 排出量



この削減量は、JR車両の
約8両分 に相当します！



NO_x を
2.1 t/年削減!

参考：開通区間の前後区間を含めた走行速度変化

- 開通区間の前後区間については、逆に速度低下が生じることがありますが、前後区間を含めた平均では、走行速度は向上しています。



【下り】

【上り】

