

渋滞緩和 事例2) 交差点立体化による渋滞緩和(名古屋市かの里交差点)

STEP 0 名古屋市西部(国道1号・302号)の渋滞状況(平成15年度)を測定

かの里交差点の渋滞状況

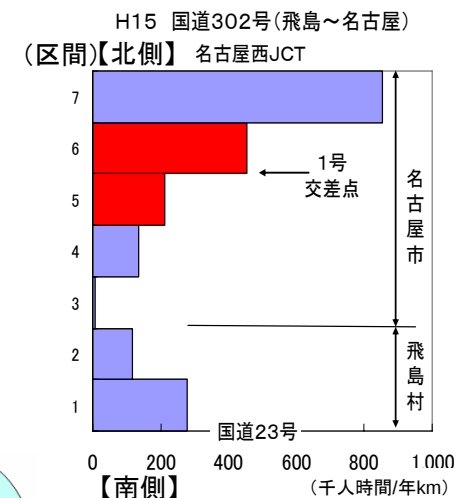
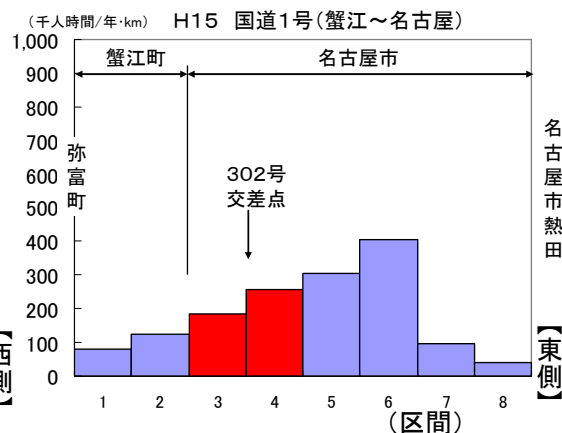
交差点前後の渋滞損失時間:220万人時間/年、渋滞長最大1,000m



<測定区間毎の渋滞損失時間を順に表示>

国道1号

国道302号

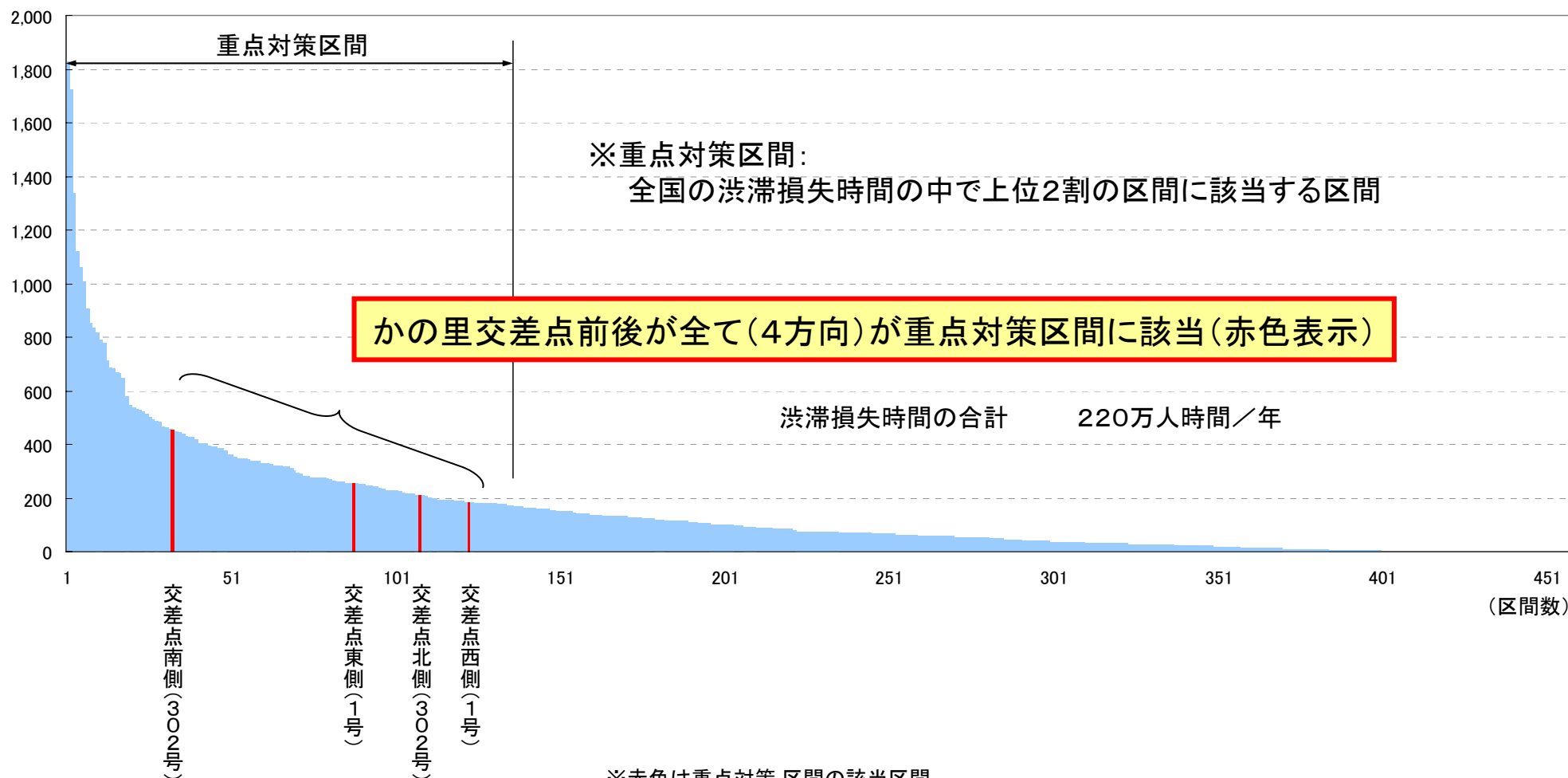


STEP 1 平成15年度の渋滞損失時間優先度グラフで、該当区間の優先性を確認

< 平成15年度 kmあたり渋滞損失時間 優先度明示グラフ >

中部地域の直轄国道(461区間)の渋滞損失時間の大きい区間から順に棒グラフ化

(千人時間/年・km)



STEP 2 対策実施: 交差点を立体化

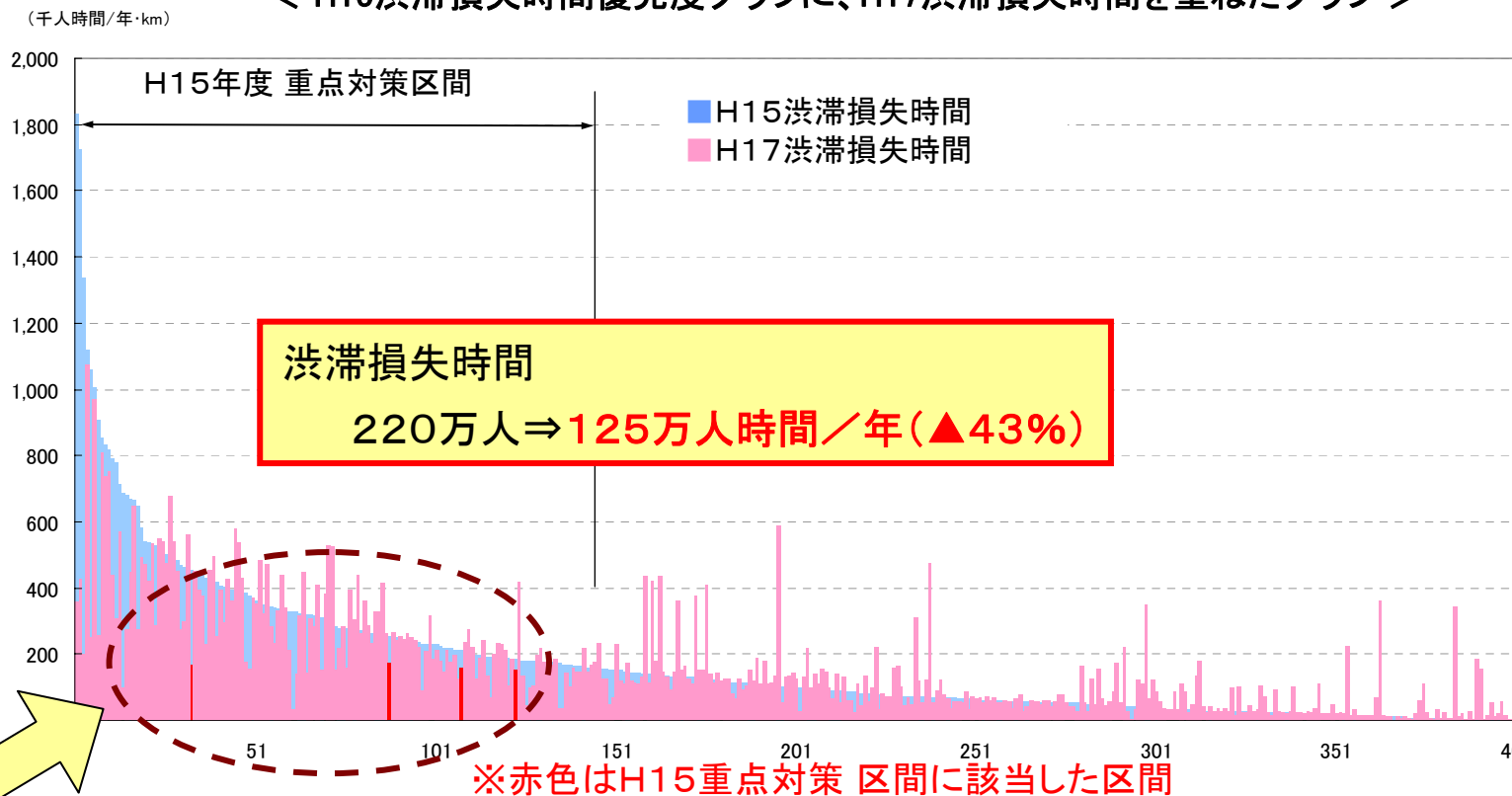
国道1号を4車線立体化する計画の内、暫定的に2車線を立体化(平成17年3月)



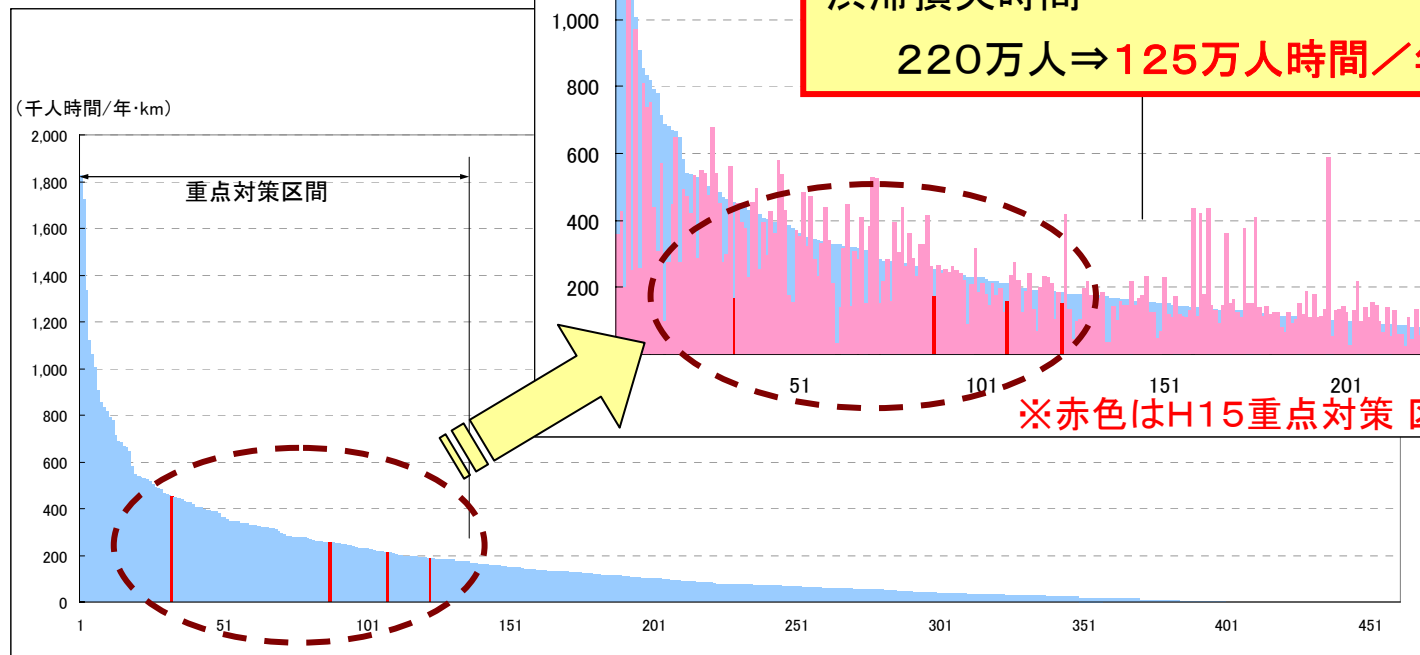
STEP 3 対策後:かの里交差点の渋滞が大幅に緩和

1) 渋滞損失時間の変化

＜ H15渋滞損失時間優先度グラフに、H17渋滞損失時間を重ねたグラフ ＞



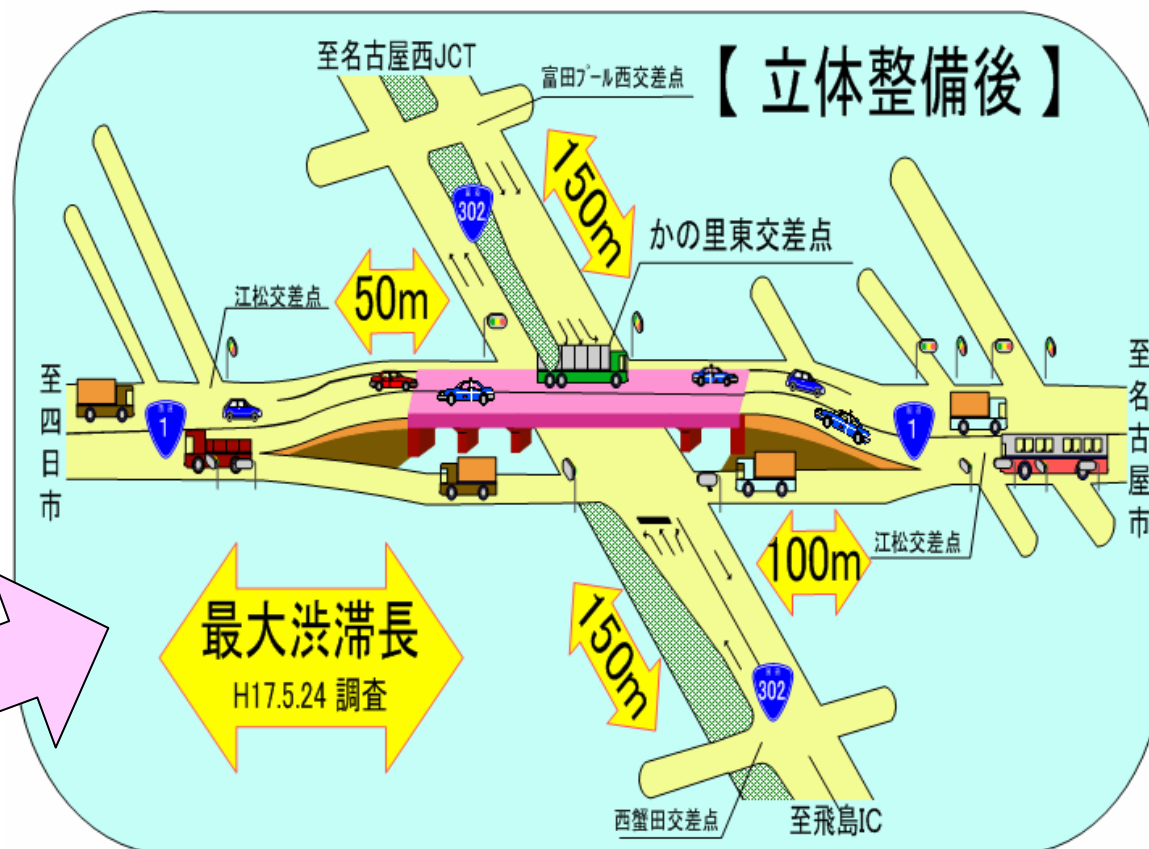
＜ 平成15年度 優先度明示グラフ ＞



2) 渋滞長の変化

最大渋滞長(交差点西側)

1,000m ⇒ 50m (▲95%)



整備効果

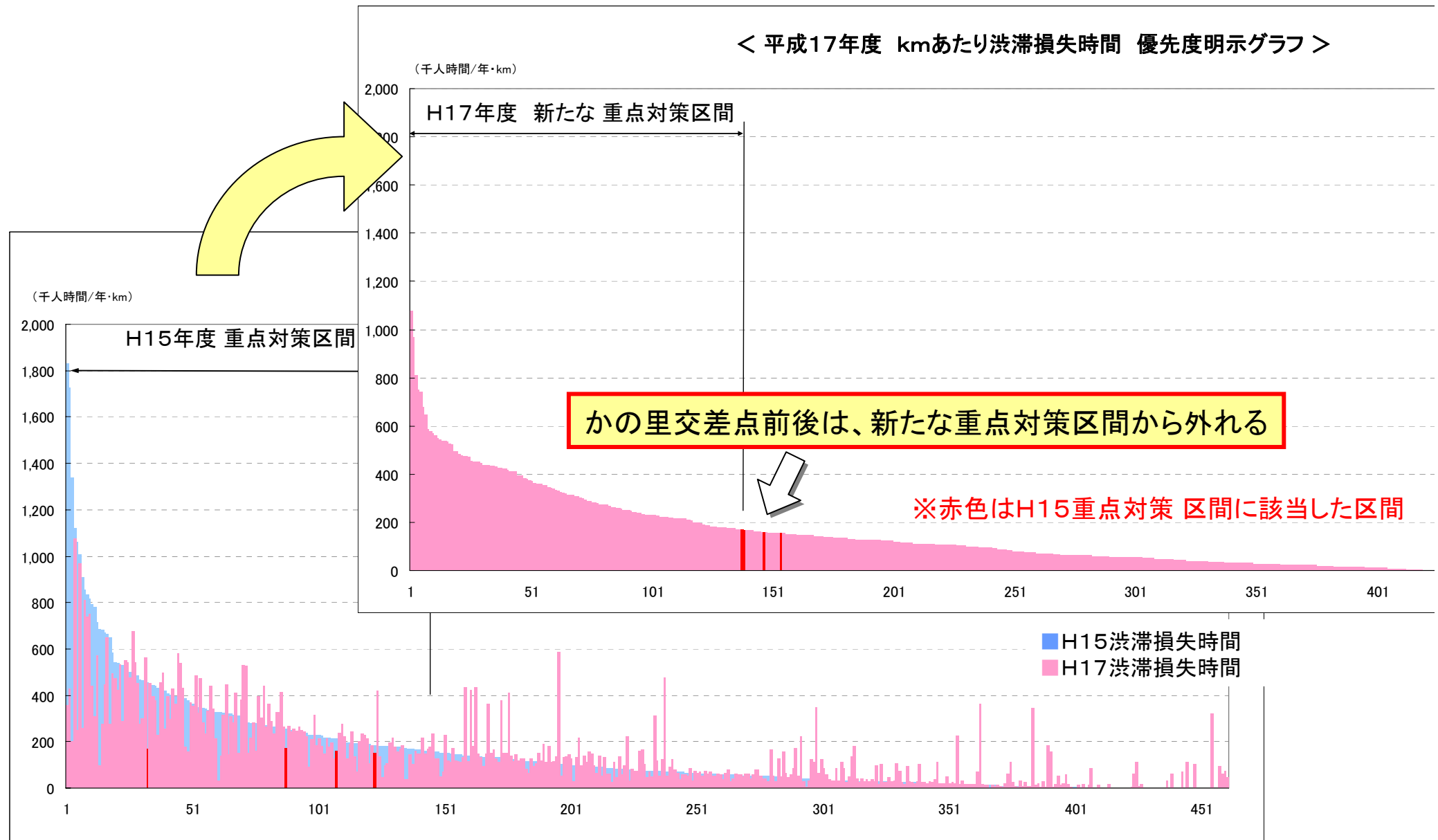
効果① 交差点の渋滞が解消され走行速度が向上

◆ 通過時間 (国道1号) 約10分短縮、(国道302号) 約4分短縮

効果② 二酸化炭素排出量を削減 (走行速度が改善されCO2排出量が減少)

◆ かの里立体の整備前に対して年間で約11%のCO2が削減

STEP 4 平成17年度の渋滞損失時間で新たに優先度グラフを並び替え



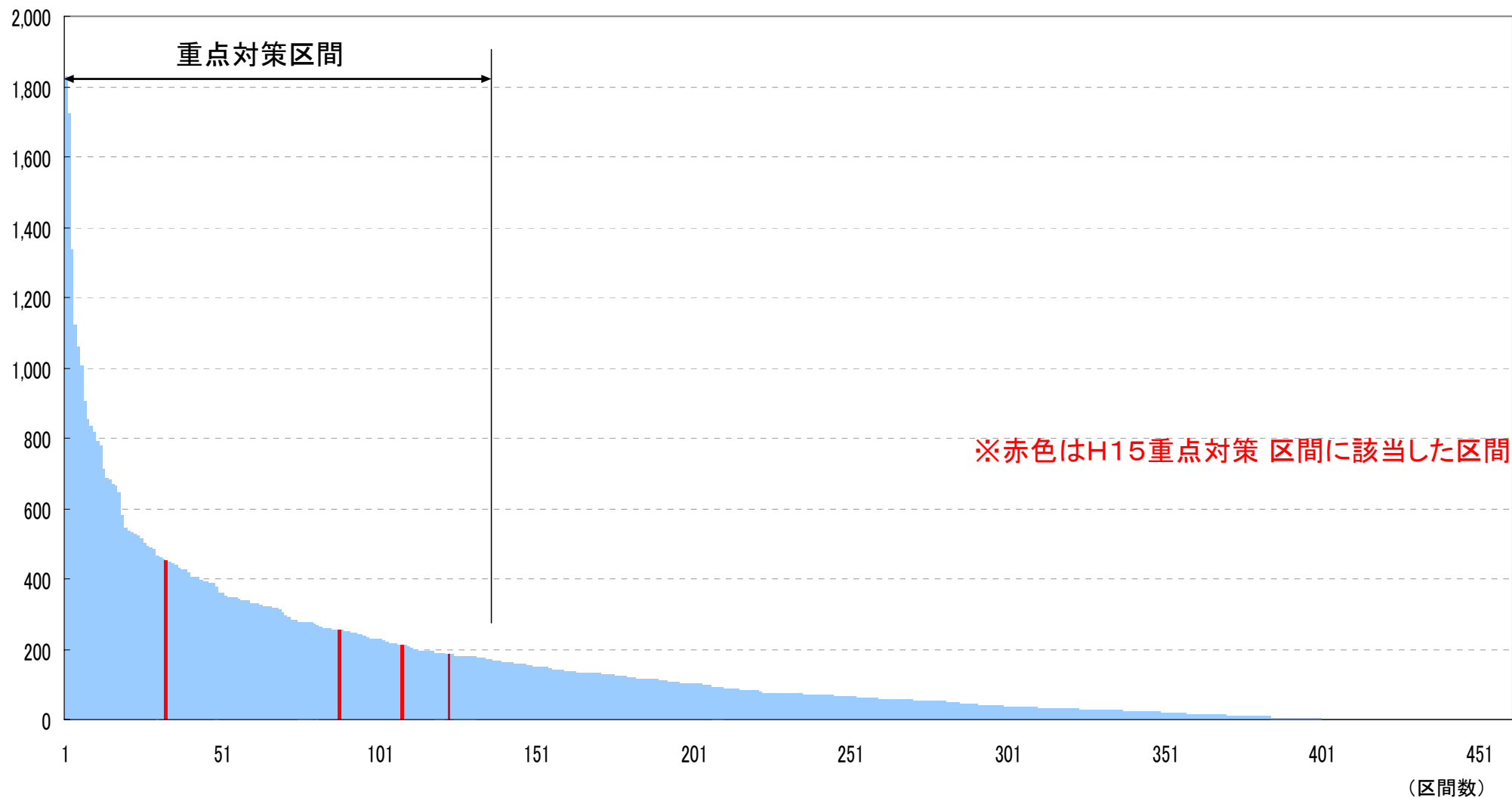
【参考】

H15⇒H17 渋滞損失時間グラフ変化スライドショー

※PDF表示のAcrobatソフトの、「表示」のフルスクリーンモードで画面を切り替えていくと変化がわかります。

＜平成15年度 kmあたり渋滞損失時間 優先度明示グラフ＞

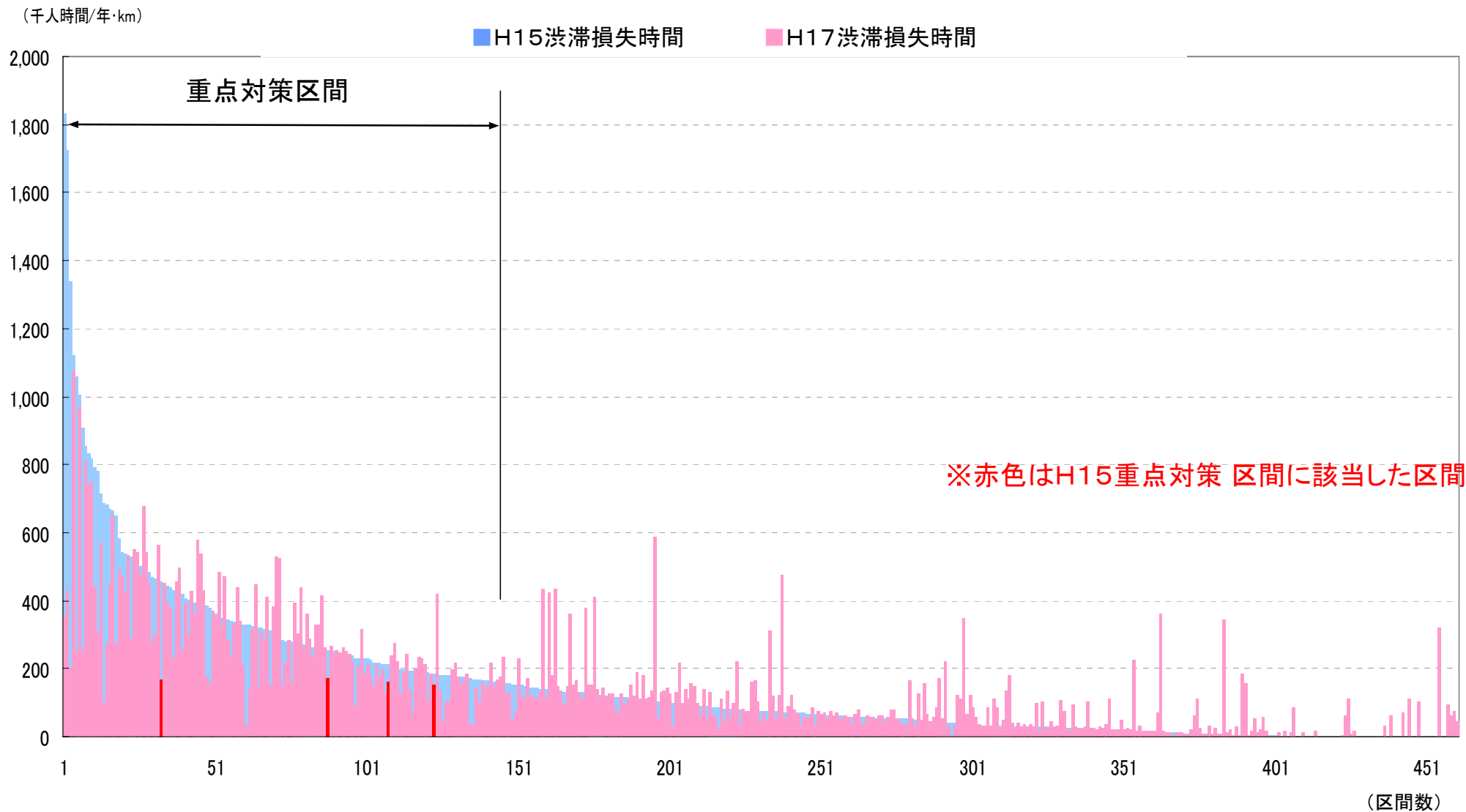
(千人時間/年·km)



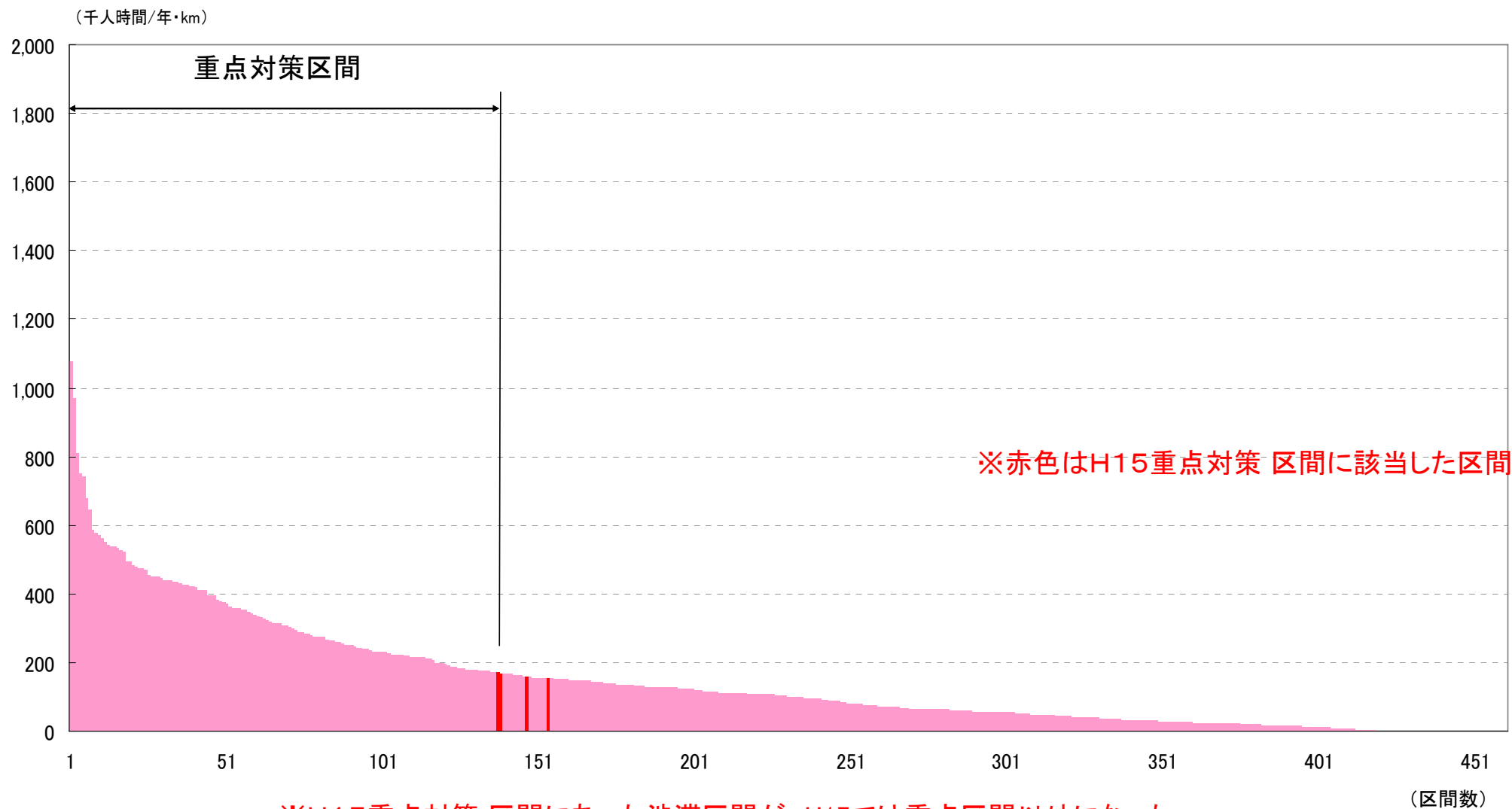
< 平成15年度 kmあたり渋滞損失時間 優先度明示グラフ >

+

平成17年度 kmあたり渋滞損失時間 を重ね合わせ



< 平成17年度 kmあたり渋滞損失時間 優先度明示グラフ >



※H15重点対策区間にあった渋滞区間が、H17では重点区間以外になった。

< 平成15年度 kmあたり渋滞損失時間 優先度明示グラフ >

< 平成17年度 kmあたり渋滞損失時間 優先度明示グラフ >

(千人時間/年・km)

