

交通渋滞を緩和するための対策を考える

木全班 C06001浅井 一也, C06002足立 潤
C06003有馬 陽介, C06004安藤 司
C06005安藤 喜紀, C06006稲山 琢也
C06007猪俣 直之, C06008岩田 純
指導教員 島田・船渡

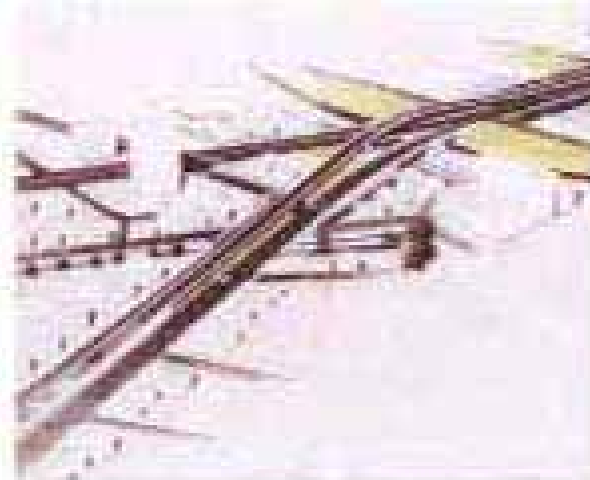
パーク・アンド・ライドの促進



都心の外周部・都心周辺部の鉄道駅などに駐車場を設けて、そこから都心部まで公共交通機関を利用することを促進して交通渋滞の解消を図る。

(パーク・アンド・ライドの許可書)

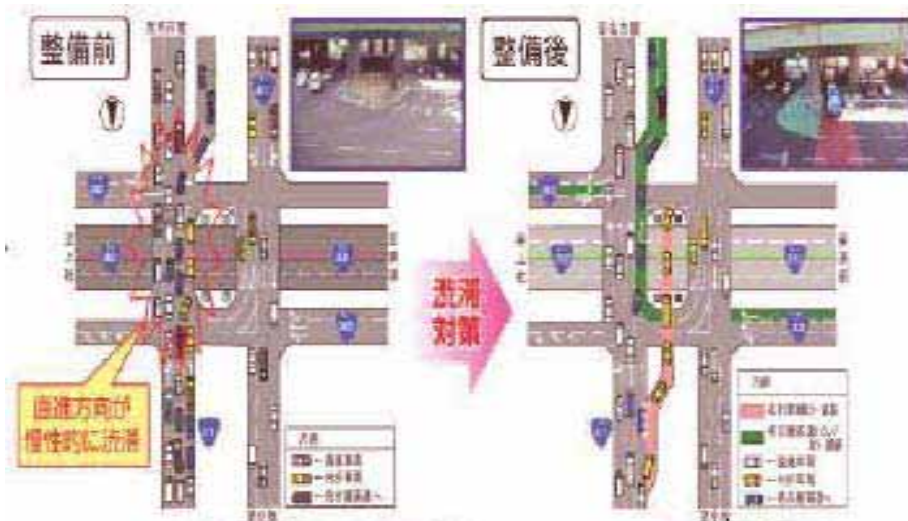
ボトルネックの解消



道幅の狭い道や交差点では、車線数を増やしたり、立体化・右折レーンの設置をして交通状況を改善して渋滞の解消を図る。

(東志賀線(三階橋)の完成予想図)

国道41号大我麻交差点での改良



整備前の大我麻交差点で名古屋市街へ直進できる車線数が3車線あるが、1車線が高速道路への流入する車両で占有するために2車線でしか通行できなくなり、慢性的な渋滞が起こっていた。そこで新たに右折車両を設置して高速道路への専用車両にすることで常に3車線確保することができて、スムーズな交通流を確保することに成功した。この結果、交差点での通過所要時間が18分から5分にまで短縮することができて渋滞長が1,130mから320mにまで減少した。

(国道41号大我麻交差点での改良の完成図)

道路幅の確保



国道・県道等の幹線道路の車線数を増やして交通容量を増加させることで渋滞の解消を図る。

(248号豊田南拡幅完成予想図)

渋滞対策プログラム完了年度(平成24年度)における渋滞損失時間削減効果(推計値)



(渋滞対策プログラム完了年度(平成24年度)における渋滞損失時間削減効果(推計値)のグラフ)

愛知県の渋滞対策プログラム (愛知県第4次渋滞対策プログラム)

交通管制センターのシステム構成 (交通管制センターのシステム構成図)