

名古屋高速道路のこれからの渋滞対策について

🚗 みなさまのご意見をお聞かせください 🚗

名古屋高速道路の渋滞ポイント(渋滞の先頭となるところ)は、これまで出口や本線上の料金所が主でしたが、高速道路のETC利用率が高くなった平成17～18年以降、交通が合流する入口やジャンクション(JCT)が渋滞ポイントとしてめだってきました。名古屋高速道路公社では、平成18年10月に学識経験者を中心とした「名古屋高速道路の交通マネジメントに関する調査研究委員会(委員長 松井寛 名城大学教授)」を設置して、こうした渋滞にどう対処すべきか検討をすすめてまいりましたが、このほど同委員会から「名古屋高速道路都心環状線・大高線の渋滞対策に関する提言」をいただきました。

公社では、この提言を実施するため所要の検討や関係機関との調整・協議等を早急にすすめて、住民や利用者の皆様に十分ご説明を行って、できるだけ早く対策を実施するようつとめてまいります。

*なお、小牧線の小牧北出口については、公社を含む関係機関により対策の協議がすすめられているところです。

現在の渋滞とこれからの見通し

今おきている渋滞の主な原因は、交通量が増え、合流する車が相互に進路の妨げとなることによって、合流点が渋滞ポイントとなることです。

(交通量の少ない時)



(交通量の多い時)



こうした渋滞ポイントのうち、主なものは現在丸田町JCT、高辻入口、堀田入口などですが、清須線、東海線の開通などによって、将来都心環状線の交通量が増えるので、明道町JCT、新洲崎JCT、鶴舞南JCTなどが加わり、都心環状線全線となる見込みです。



● 渋滞ポイント



● 渋滞ポイント

このため、現在でも年間20億円生じている時間損失は、将来260億円と著しく増えるおそれがあります。

また渋滞によるCO₂の排出量増加についても年間2,100tから26,000tに増えると考えられます。

	現在	平成24年頃	平成30年頃
渋滞による時間損失(千時間/年)	480	6,100	6,500
同上金額換算(億円/年)	20	250	260
渋滞によるCO ₂ の増加(t/年)	2,100	25,000	26,000

こうした事態に対処するため、以下の考え方で対策をすすめます

○交通をできるだけ東山線に誘導して都心環状線の交通量を少なくします。

都心環状線と交通量の比較的小さい東山線を連絡路で結び、都心環状線の交通の一部を東山線に誘導します。また、東山線に新たな出入口を設け、都心環状線上の出入口からの交通の転換を図ります。

・たとえば、丸田町JCTに都心環状線から東山線への連絡路（丸田町西渡り連絡路）を設けると



・また、新洲崎JCTに東山線から都心環状線への連絡路（新洲崎北渡り連絡路）を設けた場合も



・同様に、北半分の交通量を減らすために新洲崎東渡り連絡路、丸田町南渡り連絡路を設けたいのですが、丸田町については取り付けが難しいので代わりにUターン路を設けます



・さらに東山線に白川東出入口を設けて環状線の出入口を利用している車をこちらへ誘導します

ここに白川東出入口を設けます

・これらをあわせると

全体のイメージはこのようなになります。



また、

○合流部を合流しやすくすることで渋滞ポイントを解消します。

大高線の交通量が東海線開通後も比較的多いと考えられます。そこで、大高線に関係する鶴舞南JCT、大高線高辻入口、堀田入口の合流する区間をできるだけ長くして合流しやすくします。

合流する区間が短いため、合流地点で渋滞しやすい。



合流する区間を長くします。

