

運用指針
第2条①ーイ

地権者、関係機関などへの提案及び協議

昼夜連続・通行止めでの集中工事の実施による
規制日数の削減

（名古屋第二環状自動車道 キヨスニシ 清洲西IC～ナゴヤニシ 名古屋西JCT）

名古屋第二環状自動車道

清洲西IC～名古屋西JCTの路線概要



- ・名古屋第二環状自動車道は、名古屋市の外周部を通る全長約54km(直径20km)の環状道路
- ・名古屋西JCT～飛島JCT間が2021年5月1日に開通し、名古屋第二環状自動車道が全通した
- ・清洲東IC～名古屋西JCT間は、日交通量が約4万台を超える重交通区間であり、1988年3月に開通し36年が経過しており、構造物の老朽化が進展している
- ・老朽化に伴う変状の発生を抜本的に改善するため、2022年度の集中工事から大規模修繕事業に着手

当初計画

- ・名古屋第二環状自動車道(以下、「名二環」)では、2022年度より大規模修繕事業に着手
- ・2024年度大規模修繕事業(高性能床版防水工)の施工は、昼夜連続・車線規制で計画
- ・当該区間は連続高架区間であり施工箇所も短い区間で連続することから、12日間における施工で計画



昼夜連続・車線規制による工事状況(2022年度名二環集中工事)

経営努力による変更

- ・社会的影響や施工時の安全面を考慮し、昼夜連続・通行止めによる施工を検討
- ・検討会を組織するとともに、関係機関との協議を重ね、2023年度に試行的に昼夜連続・通行止めによる集中工事を実施
- ・試行による周辺道路への影響を検討会で諮ることで関係者間の了解を得て、2024年度には外回り線において本格的に通行止めによる10日間の集中工事を実施
- ・施工効率化による規制日数の削減を実現し、工事に要する交通規制費を縮減
- ・渋滞量の減少など、社会的影響の抑制を実現



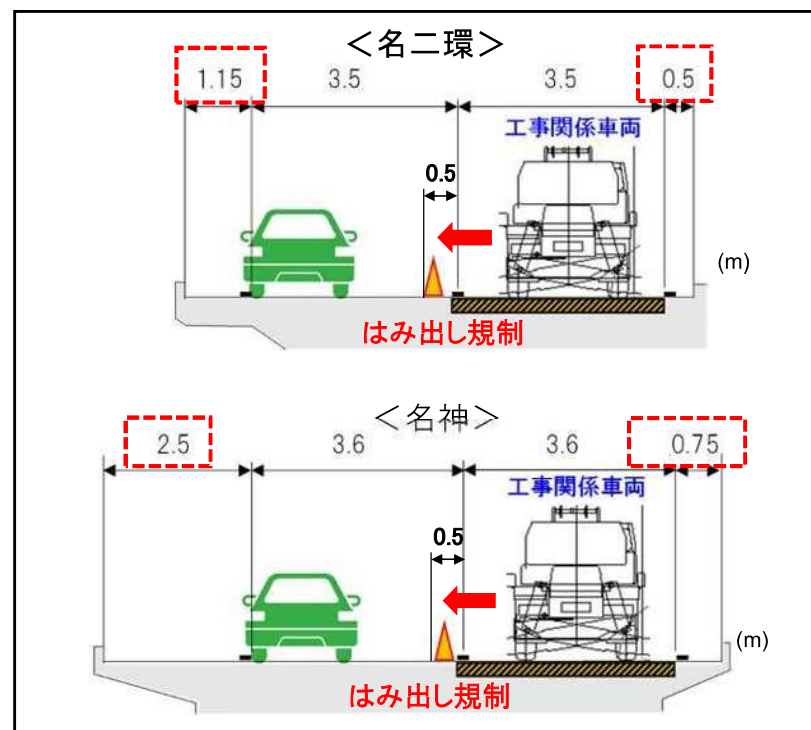
昼夜連続・通行止めによる工事状況(2023年度名二環集中工事)

当初計画

- ・大規模修繕事業として、コンクリート床版の補修をするとともに、橋梁の長寿命化の観点で、劣化要因となる凍結防止剤の浸透を遮断する**高性能床版防水工を施工**し、その後、舗設する
- ・高性能床版防水工の施工においては、連続施工が必要であることから昼夜連続の交通規制が必須であり、名二環においては、**集中工事で昼夜連続・車線規制を実施**することで計画
- ・なお、車線規制を行う場合、車線を跨ぐはみ出し規制を実施するが、名二環は他の路線と比べ路肩幅員が狭く**交通事故リスクが高い上に、車線規制による長時間の渋滞の発生といった社会的な影響が懸念**されていた



昼夜連続・車線規制による集中工事状況



名二環と名神の標準横断面図

変更計画

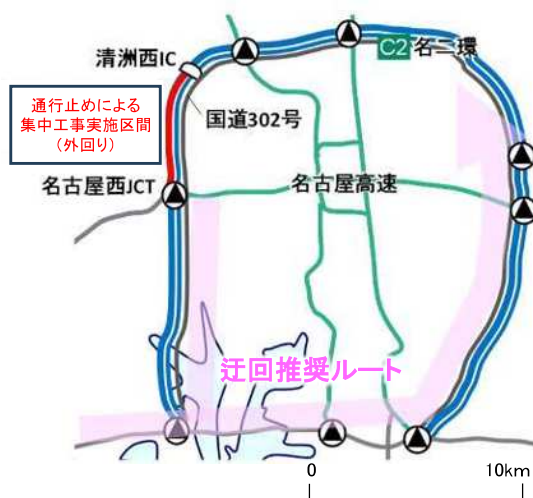
名二環における大規模修繕事業の昼夜連続・車線規制は路線の特性上、他の路線よりも**交通事故のリスクが高い**ことや**社会的影響が大きい**ことが課題

課題解決に向けて、昼夜連続・通行止めによる集中工事の導入を検討
迂回先への影響が懸念されることから関係機関と協議を実施

交通マネジメント施策を実施することで、昼夜連続・通行止めによる集中工事の導入

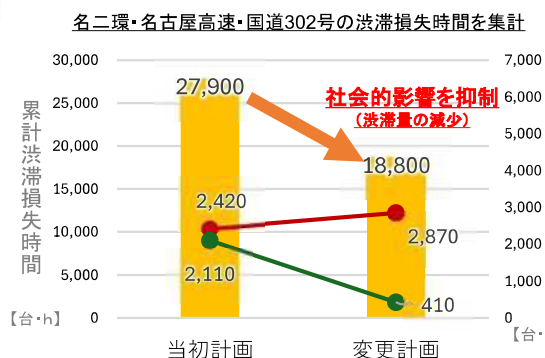
- ①通行止め区間内での作業効率化により、**規制日数の削減(12日間→10日間)**を実現し、**交通規制費を縮減**
- ②平日は1日あたりの渋滞損失時間が増加したが、規制日数を削減したことによる**累計渋滞損失時間の減少**
- ③休日は平日に比べ交通量が減少するほか、交通マネジメント施策の実施により迂回や交通の抑制が促進され、迂回路における渋滞が減少したことで、**累計渋滞損失時間の減少**

社会的影響を抑制
(渋滞量の減少)



【参考】名二環内側の交通特性

- ・休日は平日に比べ交通量が約2割減少する傾向がある。
- ・平日の通勤時間帯には通常時でも渋滞が発生する箇所がある。



日数	1日目	2日目	3日目	4日目	5日目	6日目	7日目	8日目	9日目	10日目	11日目	12日目
	土	日	月	火	水	木	金	土	日	月	火	水
当初計画	走行車線規制						追越車線規制					
	走行車線側の施工						追越車線側の施工					
変更計画	昼夜連続・通行止め											規制日数の削減
	雨天中止						走行車線・追越車線の施工					

通行止めにより、平日の日平均渋滞損失時間は増加したが、工事日数の2日間の削減により期間中の**累計渋滞損失時間は減少した**。

通行止めにより、一部の規制切り替えや作業の段取り替え等の効率化により、規制日数を削減。
※工事車両(緊急車両含む)の通行帯確保のため、走行車線・追越車線の同時施工は困難

変更計画にむけた取り組み

- 2022年4月～5月に昼夜連続・車線規制方式による集中工事にて施工したが、工事期間中に渋滞等が発生
- 社会的影響を低減するため、周辺道路ネットワークを効果的に活用し、交通マネジメント施策を検討すべく[交通検討会※1](#)を開催
- 【第1回交通検討会】交通マネジメント施策を実施することで、**2023年度集中工事での通行止めの試行導入**を決定
⇒2023年度の試行導入にあたっては、**関係する行政、警察、地元関係者との協議**を実施。警察協議においては、“**一般道が交通麻痺※2**となった場合に通行止めを解除”することを条件に了解を得る(計8回協議)
- 【第2回交通検討会】前年度の試行導入を踏まえ、**2024年度集中工事も通行止めでの実施**を決定
⇒広報戦略を主とした交通マネジメント施策を強化しつつ、2024年度の通行止めでは**解除要件無し**を実現

交通 マネジメント 施策例

【2023年度に実施】広域迂回促進のための迂回キャンペーンや、通行止め情報のチラシ・交通広告

一般道での交通量増加に伴う沿線住民の不安等に配慮し、立て看板や誘導員による生活路への侵入対策

【2024年度に強化】上記実施内容に加え、WEBサイトにて路線別での迂回ルート例や料金表示などを改善やYoutube・X(旧Twitter)等のSNSにて迂回ルート案内の動画投稿等、お客様への案内内容を強化

※1交通検討会構成員：名古屋国道事務所、名古屋高速道路公社、名古屋大学、名古屋工業大学、 ※2速度10km/h以下の状態が長時間継続

年月	経緯
2022年4月～5月	集中工事(昼夜連続・車線規制)を実施(11日間[平日7日、休日4日])
2022年8月	第1回交通検討会を開催 ・2023年度集中工事において試行的に昼夜連続・通行止めを導入することの合意を得る
2022年8月～2023年3月	関係機関協議を実施 行政等:13機関、警察:4機関、地元関係者:58箇所
2023年4月～5月	昼夜連続・通行止め方式の試行導入(9日間[平日6日、休日3日]) ※工事期間中の通行止め解除要件あり
2023年10月	第2回交通検討会を開催 ・昼夜連続・通行止めの影響を評価 → 影響が限定的であったことを確認
2024年4月	名二環集中工事(昼夜連続・通行止め)(10日間[平日6日、休日4日]) ※工事期間中の通行止め解除要件なし



通行止め広報(チラシ)



交通広告の一例

経営努力要件適合性について

地元・行政と協議し同意を得て、昼夜連続・通行止めによる集中工事を導入したことは、**会社の主体的な提案及び協議**によるものである

運用指針第2条第1項第1号イに適合

《申請する会社の経営努力》

昼夜連続・通行止めによる集中工事の実施に伴う交通規制費の縮減

助成金交付における経営努力要件適合性の認定に関する運用指針(抜粋)

第二条 経営努力要件適合性の認定基準

機構は、助成金交付申請をした高速道路会社の主体的かつ積極的な努力による次の各号に掲げる費用の縮減(適正な品質や管理水準を確保したものに限る。)について、経営努力要件適合性の認定を行うものとする。

①次に掲げるいずれかにより、道路の計画、設計又は施工方法を変更したことによる費用の縮減。

イ. 地権者、関係機関などへの提案及び協議

社会的便益について

規制日数の削減や交通マネジメント施策の実施により、集中工事期間中に発生した
累計渋滞損失時間の減少に至った



《申請する社会的便益》

集中工事期間中における累計渋滞損失時間の減少
(参考 27,900台・h ⇒ 18,800台・h)

助成金交付における経営努力要件適合性の認定に関する運用指針-別紙(抜粋)

※当初計画と比較して追加的な社会的便益が認められる場合は表2のとおり係数 β による補正を行う。なお、社会的便益とは交通環境の改善や環境負荷の軽減をいう。

表2 係数 β

区 分	係数 β
特段の社会的便益が認められないもの	1.0
一定の社会的便益が認められるもの	1.2