

2383
〈68〉

— 環状線通行止に伴う交通流への影響評価 —

計 画 部 調 査 課 藤 井 康 男
大阪管理部 管制管理課 江 原 武
同 部 同 課 村 井 英 二

要 約

阪神高速道路公団では、昭和57年度から毎年通行止による補修工事を行ってきたが、昭和63年1月に初めて環状線について工事を実施した。

工事通行止による交通影響を把握するために、公団では、交通量調査と旅行速度調査、ならびに事業所とドライバーを対象としたアンケート調査を行った。調査結果による影響評価は次のとおりである。

- ①大阪市内に出入りする交通量は、平常日（1/21）の170万台から、南行通行止日（1/12）には144万台、北行通行止日（1/26）には161万台に減少している。
- ②旅行速度は、南行通行止日（1/12）で平常日より6.0km/h（26%）、北行通行止日（1/26）では7.2km/h（32%）それぞれ低下している。
- ③工事通行止が業務に影響があると考えた事業所は約7割あり、そのうち約4割が事前に何らかの対策を講じていた。また、通行止の期間については、9割の事業所が連続1週間程度以内が限度と感じている。
- ④ドライバーの46.0%が、通行止期間中に車の利用をとりやめたことがある。利用目的別のとりやめ率は、出勤・登校が54.3%、業務が39.9%であるが、回答数では、出勤・登校320人、業務823人で、業務が出勤・登校の2.6倍となっている。

これらの調査結果をまとめて、環状線通行止による交通流への影響を中心に報告するものである。

まえがき

昭和63年1月、阪神高速道路環状線を通行止にして補修工事が行われた。この補修工事は大阪府警はじめ報道機関等の関係各位、ならびに一般の皆様のご協力によって無事完了した。この工事による通行止期間および区間は、図-1の通りである。計画時においては、商都大阪の大動脈となって

いる環状線を、通行止めすることによる一般交通への影響は、多大なものと思われた。しかしながら、実際には補修工事中の一般道路における混雑は、種々の関係者の努力によって、ある程度回避出来たものと考えられる。

本稿は、環状線通行止工事に伴う影響を把握するために実施した各種調査の中から、実測した断面交通量調査と旅行速度調査、ならびに大阪府下の事業所と一般ドライバーを対象としたアンケート調査の結果から、その影響度を評価したものである。

1 断面交通量調査

交通量調査は、大阪市内に出入りする交通量を図-2に示す各断面において、南行通行止日（1月12日）、平常日（1月21日）、北行通行止日（1月26日）に分けて計測したものである。調査は各断面に調査地点を設け、合計41地点で計測した。一般道路では各地点にて24時間実測したが、阪神高速道路および近畿自動車道天理吹田線では車両検知器による交通量データを使用することとした。

1-1 南行通行止日の状況

各断面における総交通量を表-1に示す。大阪市内に出入りする交通量（大阪市内断面・上下方向計）は平常日に約170万台であり、南行通行止日には平常日より約26万台（15%）少ない144万台である。

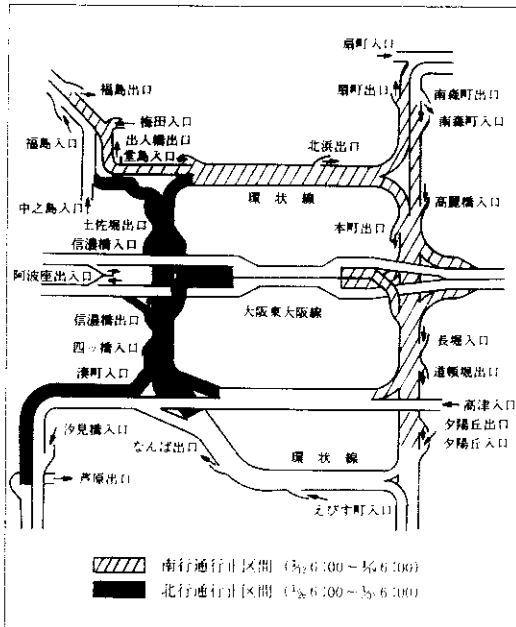


図-1 通行止区間および通行止期間

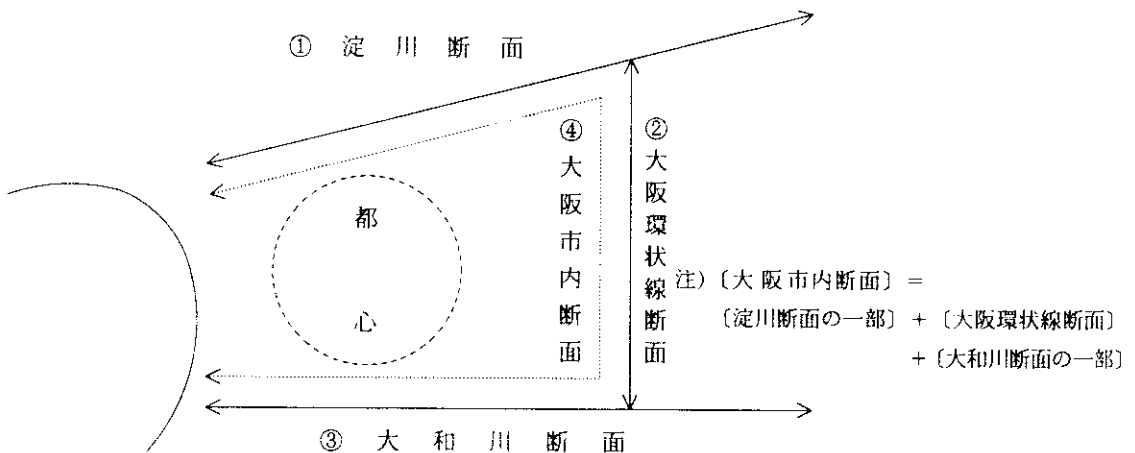


図-2 交通量集計・測定断面

表-1 断面別交通量 — 南行通行止日 —
〔上下方向計〕

〔単位：百台/日（除く増減比）〕

断面	項目	平常日 (A)	通行止日 (B)	増減台数 (B-A)	増減比 (B/A)
淀川断面	一般道路	6663	6456	▲ 207	0.97
	高速道路	2854	2047	▲ 807	0.72
	総交通量	9517	8503	▲ 1014	0.89
大阪環状線断面	一般道路	4691	4721	▲ 30	1.01
	高速道路	2652	1441	▲ 1212	0.54
	総交通量	7344	6161	▲ 1182	0.84
大和川断面	一般道路	4117	4210	▲ 92	1.02
	高速道路	1679	1091	▲ 588	0.65
	総交通量	5796	5301	▲ 496	0.91
大阪市内断面	一般道路	11104	10936	▲ 168	0.98
	高速道路	5843	3456	▲ 387	0.59
	総交通量	16947	14392	▲ 2555	0.85

各断面の道路種別毎に交通量の増減を見ると、一般道では平常日と通行止日で交通量にほとんど差が無く、淀川断面では減少している。また、高速道路では各断面とも大幅に減少し、高速道路で大阪市内に出入りする交通量は、平常日より24万台(41%)減少している。

各調査地点別では、一般道路において平常日より1,000台以上増加となったのは、十三大橋、鳥飼大橋(淀川断面)、関目5丁目、蒲生4丁目、玉津(大阪環状線断面)、吾彦大橋、新明治橋、新大井橋(大和川断面)の各地点である。

一方、高速道路においては、近畿自動車道天理吹田線と阪神高速道路湾岸線で、う回車の影響により平常日に比較して著しく交通量が増加したことがうかがえる。しかし、阪神高速道路環状線と直結する路線では、いずれの路線においても大幅に交通量が減少した結果となっており、高速道路から一般道路へのう回車が多いことがわかる。また、時間帯別交通量では、大阪市内断面の時間帯別交通量(上下方向計)は、昼間の時間帯に減少が著しく、車の使用を自粛した結果によるところが大きいと考えられる。その他の時間帯においても交通量は減少傾向にあるといえるが、0時から翌

朝6時までの交通量は、平常日とほとんど差が無い。

1-2 北行通行止日の状況

各断面における総交通量を、表-2に示す。全体として、各断面とも平常日に比べて、総交通量が減少したことが理解される。大阪市内断面では、通行止日に9万台(5%)もの交通量の減少が見られる。

表-2 断面別交通量 — 北行通行止日 —
〔上下方向計〕

〔単位：百台/日（除く増減比）〕

断面	項目	平常日 (A)	通行止日 (B)	増減台数 (B-A)	増減比 (B/A)
淀川断面	一般道路	6663	7051	▲ 388	1.06
	高速道路	2854	2453	▲ 401	0.86
	総交通量	9517	9504	▲ 12	1.00
大阪環状線断面	一般道路	4691	4802	▲ 111	1.02
	高速道路	2652	2035	▲ 617	0.77
	総交通量	7344	6837	▲ 506	0.93
大和川断面	一般道路	4117	4233	▲ 116	1.03
	高速道路	1679	1296	▲ 383	0.77
	総交通量	5796	5529	▲ 267	0.95
大阪市内断面	一般道路	11104	11574	▲ 470	1.04
	高速道路	5843	4465	▲ 1378	0.76
	総交通量	16947	16039	▲ 908	0.95

道路種別毎の断面交通量は、南行通行止時と同様に、全体として交通量が高速道路で減少し、一般道路で増加または平常日とほとんど変わらない結果となっており、工事による影響を予想して一般道路にう回した車が多いことがわかる。

各調査地点別の交通量では、平常日より1,000台以上増加した地点は、一般道路では淀川大橋、新十三大橋、十三大橋、新淀川大橋、鳥飼大橋(淀川断面)、関目5丁目、鴨野駅北、緑橋、湯甲6(大阪環状線断面)、遠里小野橋、吾彦大橋、行基大橋、瓜破大橋、高野大橋、大正橋、岡豊橋(大和川断面)の各地点である。

一方、高速道路では、南行通行止日と同様に、近畿自動車道天理吹田線と阪神高速道路湾岸線の交

通量が増加している他は全路線で減少している。

また、大阪市内断面の時間帯別の交通量は、昼間の交通量は著しく減少しているが、17時以降の交通量に平常日と大きな差は無い。

1-3 南行通行止時と北行通行止時の比較

南行および北行通行止日と平常日との各断面交通量（往復合計）の比較図を図-3に示す。

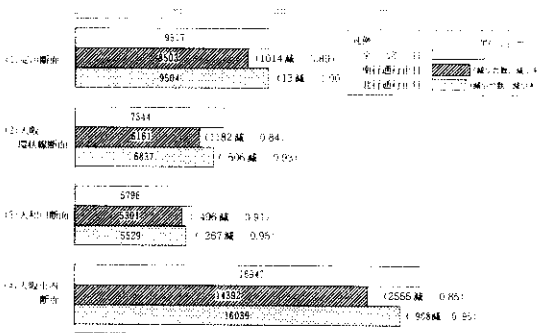


図-3 各断面交通量の比較（往復計）

両通行止日の各断面の交通量は、平常日に比べ減少しているが、各断面とも北行通行止時に比較して南行通行時の減少割合が大きい。これは北行通行止時は月末の決算期にかかったために、交通量の減少割合は南行通行止時に比較して小さめの傾向となっている。

また、各断面における平常日に対する南行、北行通行止時の交通量の減少率は、両通行止時とも、大阪環状線断面で最も高くなっている（南行通行

止日=16%減、北行通行止日=7%減）。南北方向の通過交通における、貨物輸送等の業務での車利用が多いことが推測される。

南行通行止時には淀川断面（11%減）と大和川断面（9%減）の交通量の減少率に差があまり無いにもかかわらず、北行通行止時には大和川断面の5%減少に対し、淀川断面では平常日とほとんど変わらない。これは、京阪神都市圏における業務用の車利用が増えたためと考えられる。

2 旅行速度調査

断面交通量調査と同様に南行通行止日（1月1日）と平常日（1月21日）、北行通行止日（1月26日）に区分して各路線の旅行速度を調査した。環状線通行止の影響を受けると予想される路線に試験車を走行させ、各路線毎に経由ポイントを設けて通過時刻を記録し、所要時間から旅行速度を算出した。調査路線は、南行通行止日・平常日旅行速度調査路線10ルート、および北行通行止日・平常日旅行速度調査路線10ルートの計20ルートを選定し、全ルートともに計測開始時刻を7:00発、13:30発、17:00発の3回とした。

走行開始時刻別の全ルート平均旅行速度を表-3に示す。全走行開始時刻ともに、平常日に比較して通行止日の旅行速度が低下しており、3回走行平均の旅行速度は、南行通行止日で6.0km/h（26%）、北行通行止日では7.2km/h（32%）低下している。また、一般道路ルートの平均では、南行通行止日で4.1km/h（21%）、北行通行止日には6.5km/h（32%）の旅行速度の低下が見られる。

表-3 旅行速度の比較（全ルート平均） 単位:km/h（除く増減比）

走行回数	南行通行止日				北行通行止日			
	平常日 (A)	南行通行止日 (B)	増減差 (B-A)	増減比 (B/A)	平常日 (A)	北行通行止日 (B)	増減差 (B-A)	増減比 (B/A)
7時00分発	25.5 (21.7)	20.0 (17.7)	▲5.5 (▲4.0)	0.78 (0.82)	24.2 (22.0)	16.4 (14.9)	▲7.8 (▲7.1)	0.68 (0.68)
13時30分発	23.1 (20.0)	16.2 (14.9)	▲6.9 (▲5.1)	0.70 (0.75)	23.8 (21.6)	13.2 (13.0)	▲10.6 (▲8.6)	0.56 (0.60)
17時00分発	19.9 (18.2)	14.6 (14.7)	▲5.3 (▲3.5)	0.73 (0.81)	20.1 (18.4)	16.9 (14.3)	▲3.2 (▲4.1)	0.84 (0.78)
3回走行平均	22.7 (19.8)	16.7 (15.7)	▲6.0 (▲4.1)	0.74 (0.79)	22.5 (20.5)	15.3 (14.0)	▲7.2 (▲6.5)	0.68 (0.68)

()内は一般道路走行ルート平均

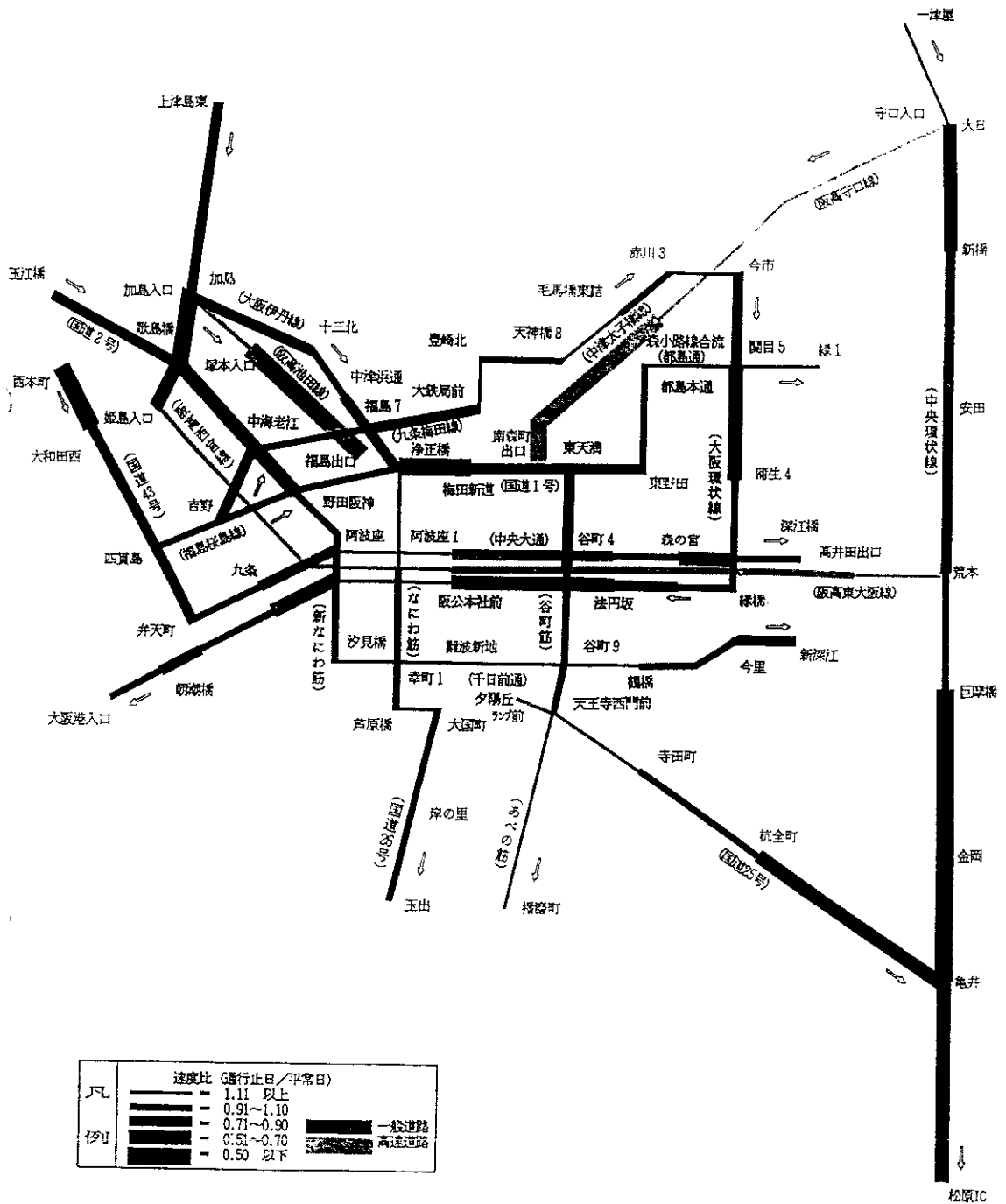


図-4 走行区間別旅行速度の比較(3回平均)―南行通行止日―

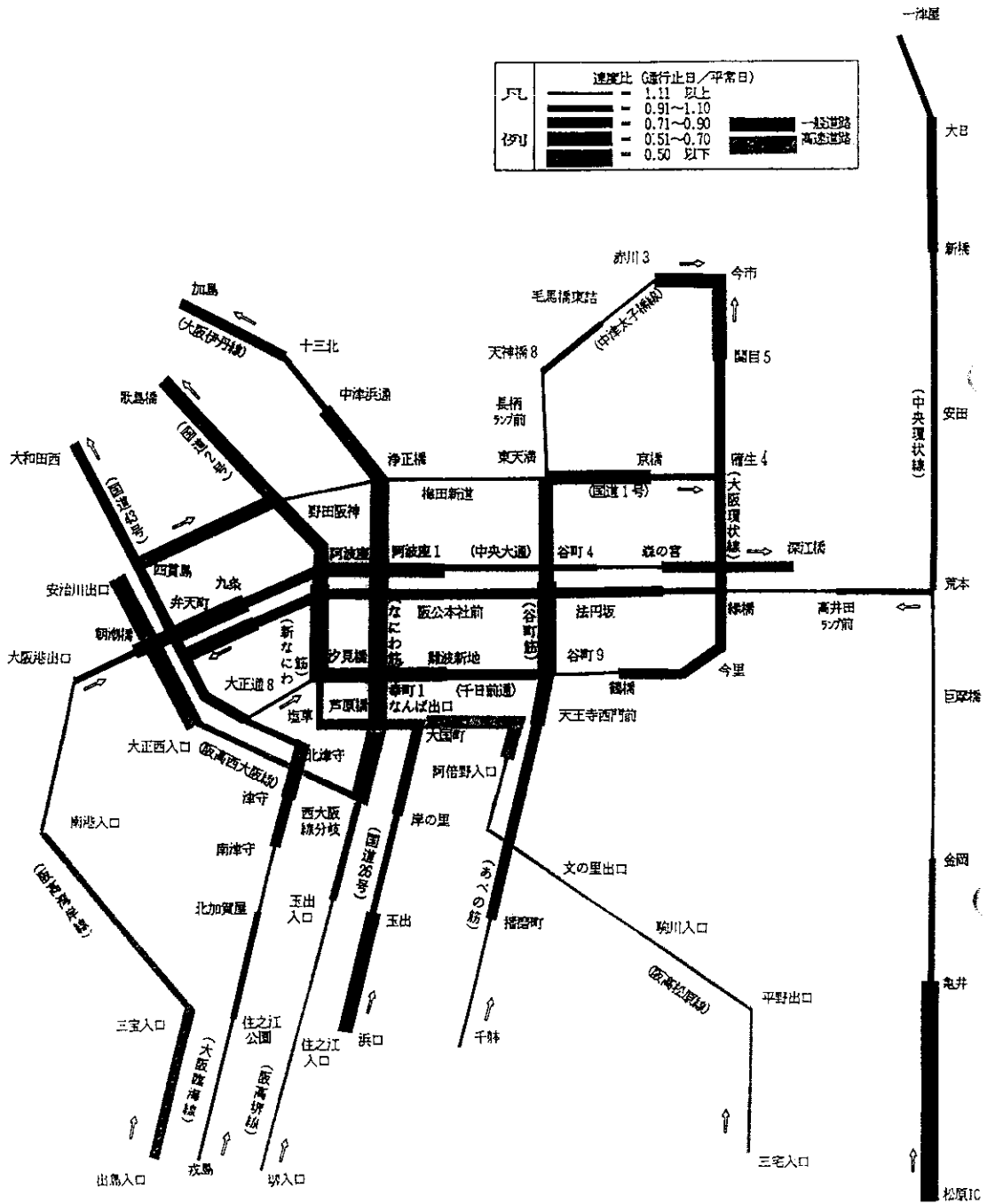


図 - 5 走行区間別旅行速度の比較 (3回平均) —北行通行止日—

2-1 南行通行止日の旅行速度

南行通行止日の走行区間別旅行速度の比較を図-4に示す。図-4は、3回平均の区間別旅行速度比を線の太さで示している。一般道路において50%以上の速度低下が見られる区間は、大阪池田線加島～歌島橋間(6.4km/h減)、国道2号浄正橋～梅田新道間(5.2km/h減)、国道43号西木町～大和田間(14.1km/h減)、中央環状線巨摩橋～金岡間(33.0km/h減)、金岡～亀井間(13.8km/h減)である。また、阪神高速道路では、森小路線合流～南森町出口の区間で大幅に速度が低下(38.3km/h減)しているが、そのほかの区間では逆に通行止日に速度が上昇している。

2-2 北行通行止日の旅行速度

北行通行止日の走行区間別旅行速度の比較を図-5に示す。大阪市中心部から西部にかけての一般道路および中央環状線南部での速度低下が著しい。

一般道路で50%以上の速度低下が見られる区間は、中央大通り弁天町～九条間(5.3km/h減)、新なにわ筋汐見橋～阿波座間(14.1km/h減)、なにわ筋芦原橋～幸町1～阿波座1～浄正橋間(平均17.9km/h減)、谷町筋谷町9～谷町4間(72km/h減)、中央環状線松原IC～亀井間(77km/h減)である。

一方、阪神高速道路では、西大阪線分岐～芦原出口(74.3km/h減)、阿倍野入口～なんば出口(17.2km/h減)、大正西入口～安治川出口(44.4km/h減)においてそれぞれに速度が低下している。しかしながら、松原線や堺線では、逆に通行止日に旅行速度が上昇している。

3 事業所調査

3-1 調査の目的および全体構成

環状線通行止期間中、通行止に起因したと考えられる大きな渋滞は、予想されたほどではなかった。これは各事業所や個人が環状線の通行止に際して、自動車使用の自粛あるいは他の交通機関の利用等、何らかの事前の対策を講じた結果であると考えられる。そこで、主に事業所を対象に、事前の対策の内容や通行止期間中における車の使用実態、環状線通行止が事業所活動に及ぼした影響等を把握することを目的とした調査を実施した。

その内容は、主に大阪市とその周辺地域に立地する事業所およびその従業者を対象として、次の3種類の調査から構成される。

(1) 「事業所アンケート調査」

地域や業種に偏らないデータを得ることを目的とした調査であり、多数のサンプルを得ている。

(2) 「重点事業所面接調査」

業務上自動車への依存度が比較的高いと推測される大阪府下の代表的商業集積地、ならびに流通センターに立地する卸売業とおぼしき事業所への影響度を把握することを目的として、面接方式で行った調査である。

(3) 「重点事業所従業員動向調査」

重点事業所面接調査と併せて実施した調査であり、主に通勤と業務における通行止期間中の自動車利用の実態を、把握することを目的としている。

これらの調査の概要は、表-4にまとめて示す。事業所アンケート調査と重点事業所従業員動向調査は、配布・回収の一方または両方が郵送であるにもかかわらず、非常に高い回収率で回答が得られた。

3-2 調査結果

調査結果の概要については、次のとおりである。

3-2-1 通行止に対する認識

事業所アンケート調査によると、表-5に示すように、環状線通行止の実施は、多くの事業所において事前に認知されていたことがわかる。また、図

表 - 4 事業所調査の概要

調査名 項目	1.事業所アンケート調査	2.重点事業所訪問面接調査	3.重点事業所従業員動向調査							
調査対象	大阪市内に立地する事業所。	次の地区に立地する事業所。 ・船場地区（大阪東区、南区） ・立売堀地区（大阪市西区） ・箕面船場地区（箕面市） ・東大阪流通センター（東大阪市） ・北大阪流通センター（茨木市）	2.重点事業所訪問面接調査で訪問した事業所に勤務する従業員で通勤および/または業務に自動車を利用している者。							
調査方法	郵送配布・郵送回収	訪問・面接	訪問配布・郵送回収							
抽出方法	電話帳（NTTタウンページ大阪市版）より2,000事業所、事業所名鑑より3,000事業所を業種別に無作為抽出	調査員による現地抽出。 （各地区40事業所）	調査員による現地抽出。							
配付回収 状況	業種	訪問数	回収数	回収率 (%)	訪問数	回収数	回収率 (%)	配付数	回収数	回収率 (%)
	建設	345	165	47.8						
	製造	940	479	51.0						
	卸・小売	2,070	1,039	50.2						
	運輸	300	164	54.7						
	その他	1,345	655	48.7						
	計	5,000	2,502	50.0						
調査時期	昭和63年2月8日～2月29日		昭和63年2月4日～2月19日							

表 - 5 通行止の事前認知

上段：件数
(下段)：構成比(%)

	1.あらかじめ知っていた	2.知らなかった	3.不明無回答	合計
建設業	164 (99.4)	1 (0.6)	0 (0.0)	165 (100.0)
製造業	472 (98.5)	6 (1.3)	1 (0.2)	479 (100.0)
卸売・小売業	1,024 (98.6)	8 (0.8)	7 (0.7)	1,039 (100.0)
運輸業	164 (100.0)	0 (0.0)	0 (0.0)	164 (100.0)
サービス業・その他	647 (98.8)	6 (0.9)	2 (0.3)	655 (100.0)
合計	2,471 (98.8)	21 (0.8)	10 (0.4)	2,502 (100.0)

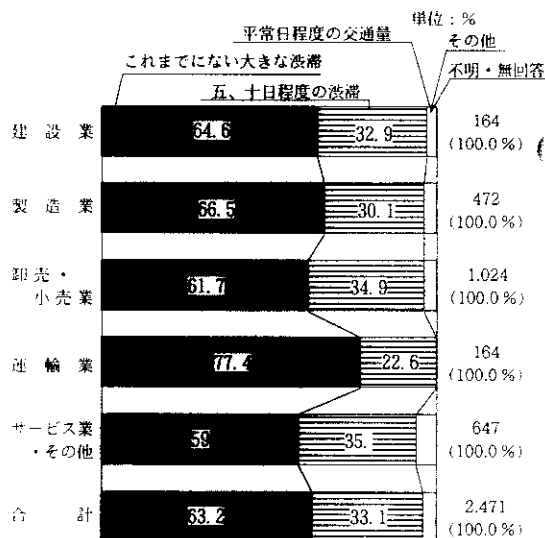


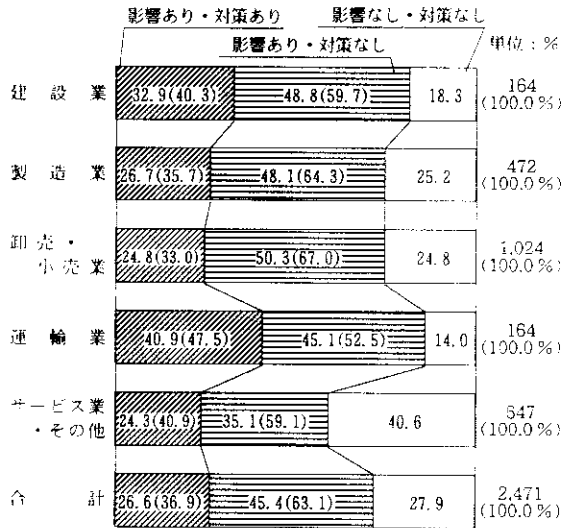
図 - 6 交通混雑の予想

表-6に示すように、ほとんどの事業所において、これまでない渋滞を予想（63.2%）、あるいは五・十日（ごとび）程度の渋滞を予想（33.1%）していたことがわかる。

3-2-2 事業所をとった事前対策の内容

事業所アンケート調査では、影響の有無と対策の有無の組合せにより、①通行止の影響があると考え、事前対策を講じた（影響あり・対策あり）、②影響はあると考えたが、事前対策は講じなかった（影響あり・対策なし）、③影響はないので対策は講じなかった（影響なし・対策なし）、という3種類を想定して、質問を行ったものである。

その結果を図-7に示す。全体の27.9%の事業所が影響なし・対策なしと回答しているが、残りの72.1%の事業所のうち36.9%（特に運輸業では47.5%）が事前に対策を講じたとしている。対策の主な内容としては、表-6に示すように、電話やファックスの利用（対策を講じた事業所の51.8%が実施）、自動車以外の交通機関の利用、自動車通



() 内は影響なし、対策なしを除いた値を示す。

図-7 事前対策の有無

表-6 事前対策の内容

上段：件数
下段：構成比(%)
(複数回答)

	1. 通行止期間中の業務前後への変更	2. 通行止前の商品・原材料・資材等の納入、配車増	3. 自転車・オートバイの立回り減少	4. 自動車通勤自粛	5. 外勤業務における自動車利用制御	6. 外勤業務そのものの削減	7. 電話やファックスの利用	回答数合計
卸小売業	114 44.9	69 27.2	45 17.7	105 41.3	121 47.6	78 30.7	143 56.3	254 100.0
サービス業	31 19.7	12 7.6	28 17.8	56 35.7	72 45.9	29 18.5	73 46.5	157 100.0
製造業	59 46.8	38 30.2	16 12.7	56 44.4	70 55.6	29 23.0	67 53.2	126 100.0
建設業	14 25.9	29 53.7	11 20.4	29 53.7	32 59.3	13 24.1	34 63.0	54 100.0
運輸業	11 16.4	20 29.9	21 31.3	28 41.8	24 35.8	12 17.9	24 35.8	67 100.0
全業種	229 34.8	168 25.5	121 18.4	274 41.6	319 48.5	161 24.5	341 51.8	658 100.0

勤の自粛指示、納品期日の変更、資材搬入時期の変更、配車の増強等が挙げられる。

3-2-3 通行止の影響の程度

環状線通行止の影響の程度についての集計結果を、図-8に示す。約28%の事業所が何らかの影響を受けたとし、全く影響が無かったと回答している事業所は約23%である。

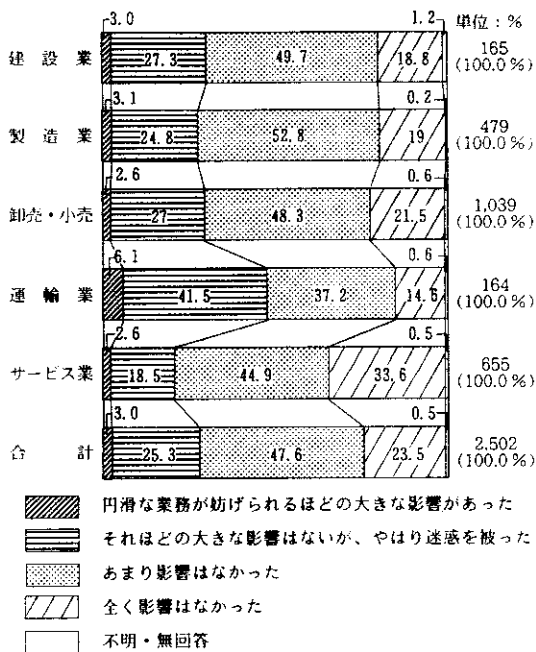


図-8 通行止の影響の程度

3-2-4 自動車の利用実態

重点事業所従業員動向調査による、業務に車を利用する理由を勤務先所在地別に集計すると、表-7に示すとおりであるが、主な理由としては、①「納品等自動車を利用しなければ出来ない業務を担当している」が50.6%、②「見本持参等車を利用した方が業務が円滑に進む」が32.8%となっている。いずれも複数回答であるが、いわゆる「物あり」業務に関連する理由を挙げた人が多い。

表-7 業務に車を利用している理由

理由	標本数	割合
納品など車の必要な業務を担当している	270	(50.6%)
集金など車を利用した方が安全である	62	(11.6%)
見本持参など車を利用した方が業務が円滑に進む	175	(32.8%)
その他車の必要な業務だから	79	(14.8%)
車を利用した方が所要時間が短くてすむ	131	(24.5%)
車を利用した方が便利である	151	(28.3%)
その他	18	(3.4%)

(複数回答)

3-2-5 自動車使用制限の可能性と通行止期間の限度

自動車の使用制限の可能性についての、調査結果の集計を図-9に示す。この結果によると、全体の約64%の事業所で今後長期間にわたる自動車の使用制限は不可能もしくは困難であるとしている。

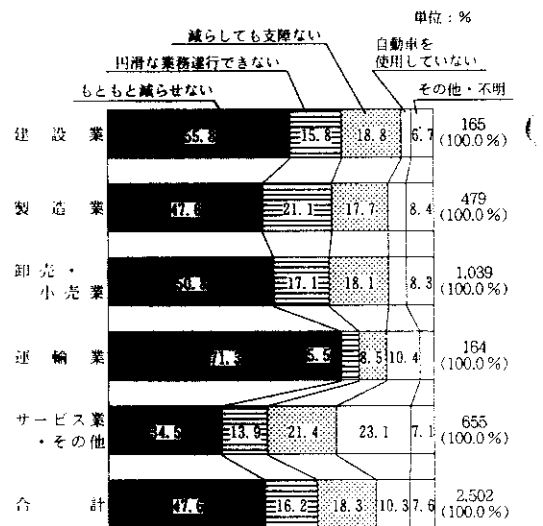


図-9 自動車使用制限の可能性

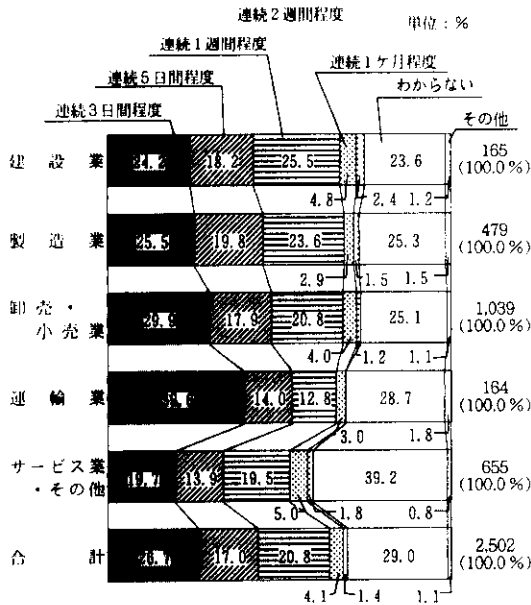


図-10 通行止期間の限度

また、通行止期間については図-10に示すように65%（わからない・不明を除くと約92%）の事業所が、連続1週間程度以内が限度と答えている。これらの結果、通行止期間中の交通量の減少は、事業所の講じた対策によるいわば緊急避難的な措置

の結果の表われであると考えられる。加えて、通行止の期間としては、今回実施された1週間以内程度が、概ね妥当であることを示唆しているものといえる。

4 ドライバーアンケート調査

交通影響調査によって、通行止期間中に車の利用自粛により交通量が大幅に減少したものであるが、事前広報の効果ならびに通行止時の自動車利用の変化を把握するため、工事終了後の同年2月に、アンケートによる調査を実施した。配布したアンケートに対して、有効回収票7,872票（回収率19.7%）を解析の結果、次の点が明らかになった。

4-1 工事の事前認知状況

「工事があることを事前に知っていた」が回答の99.5%を占めており、事前PRがほぼ完全に浸透していたことが理解される。また、工事の事前認知媒体の内容を図-11に示す。主な事前認知媒体は、「ラジオ放送」、「料金所の配布チラシ」、「テレビ放送」、「高速道路上の横断幕」等である。

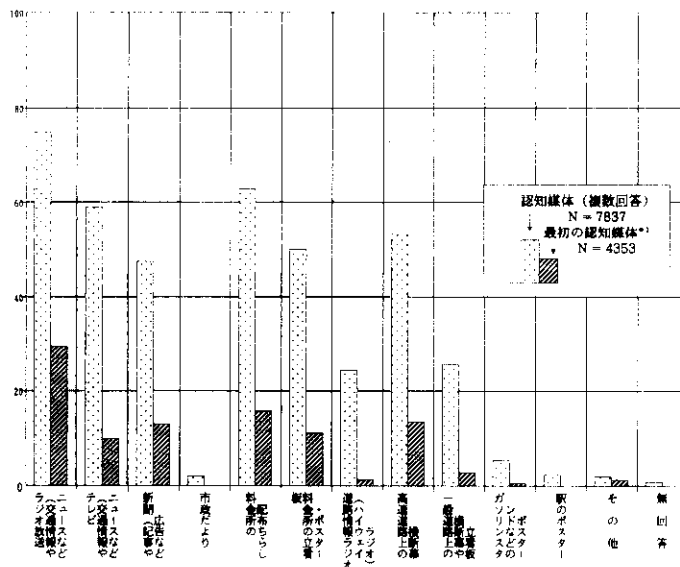


図-11 工事の事前認知媒体

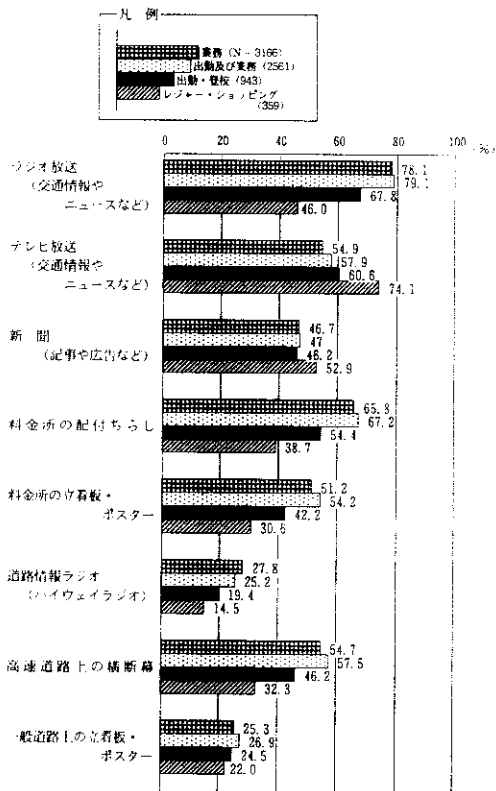


図-12 車の利用目的別主要認知媒体 (複数回答)

また、図-12に示すように、車の利用目的別の事前認知媒体は、「業務」と「出勤および業務」では「ラジオ放送」が高く、「レジャー・ショッピング」では「テレビ放送」が高くなっている。利用目的によって、認知手段が異なることが理解される。

4-2 工事期間中の車利用のとりやめ状況

工事期間中の車利用のとりやめ状況の集計を、図-13に示す。工事期間中に車利用を「ほとんどとりやめた」は16.6%で、一度でも「とりやめた」は半数近い45%に達している。

利用目的別の車利用のとりやめ状況を、図-14に示す。利用目的では、「レジャー・ショッピング」「出勤・登校」「出勤および業務」「業務」の順でとりやめた割合が高くなっており、「レジャー・ショッピング」では、50%以上が「ほとんどとりやめた」となっている。

また、利用車種別の車利用のとりやめ状況を、図-15に示す。業務目的で利用の多い「大型貨物車」「貨物車」および「タクシー・ハイヤー」では、約80%がとりやめなかったのに対し、「乗用車」では、工事期間中に車利用をとりやめた割合が、半数以上となっている。

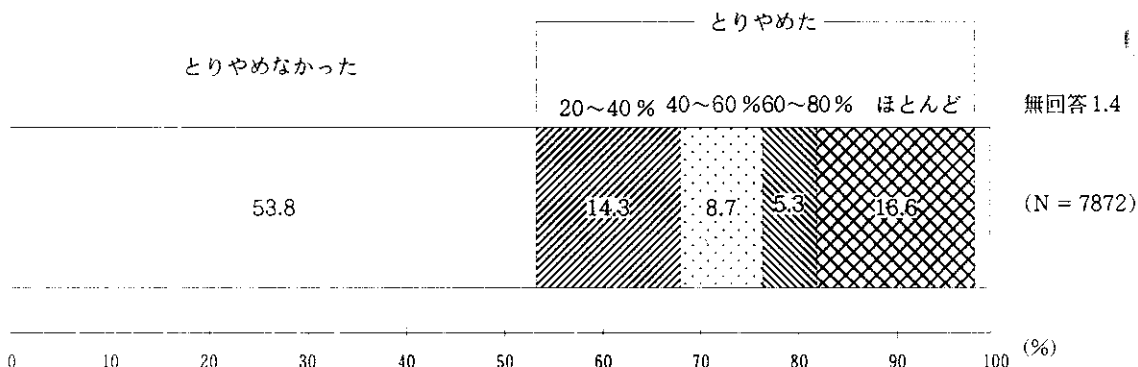


図-13 工事期間中の車のとりやめ状況

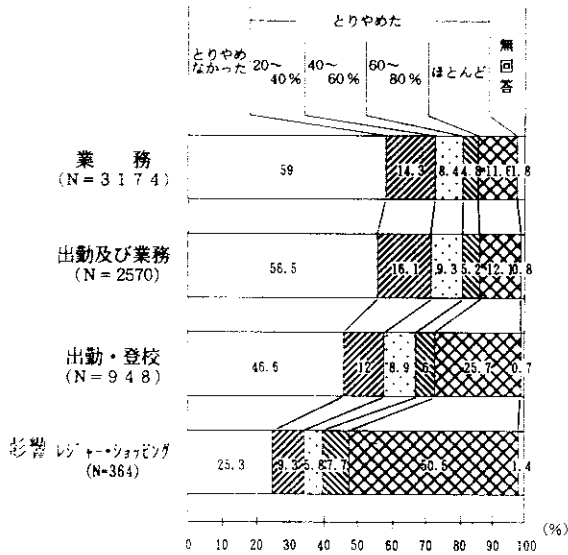


図-14 利用目的別車とりやめ状況

これらの結果により、車利用と業務との関連性が低くなるほど、車利用を自粛する割合が高くなっている。しかしながら、回答者数で比較すると、「出勤・登校」で車利用をとりやめたことがあるのは320人、「業務」では823人であり、「業務」が「出勤・登校」の2.6倍となっている。すなわち、マイカー通勤のみならず、業務目的における車利用のとりやめが多かったことがわかる。

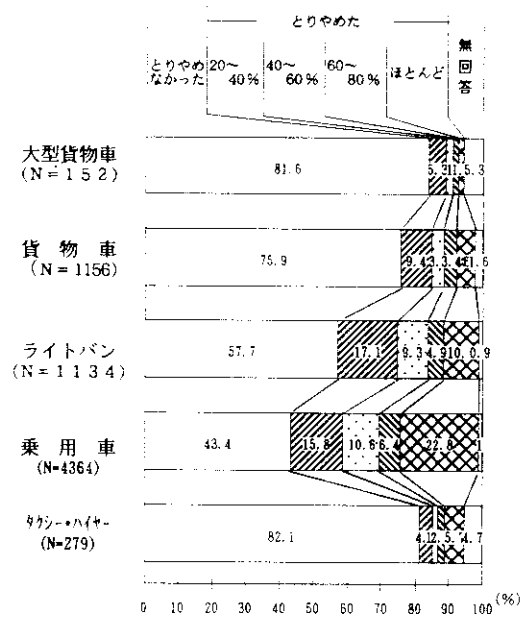


図-15 利用車種別車とりやめ状況

4-3 車利用とりやめによる代替行動

車利用のとりやめによる、代替行動についての集計結果を図-16に示す。代替行動は、「他の交通機関に変更した」が63.1%を占め、その代替交通機関の大半は鉄道であったことがわかる。

また、利用目的別の代替行動の比較を、図-17に示す。「レジャー・ショッピング」では、「外出

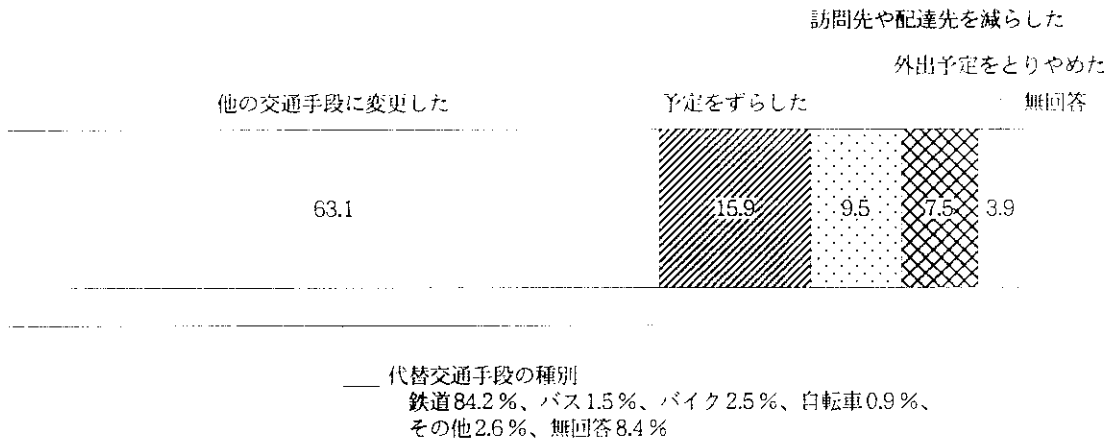


図-16 車利用とりやめ者のとりやめ行動 (単位: %)

予定をとりやめた」が23.9%と全体に比べ約3倍であったのに対し、「出勤・登校」では、同行動は

2.3%と低く、「他の交通手段に変更した」が87.2%で全体の平均を大きく上回っている。

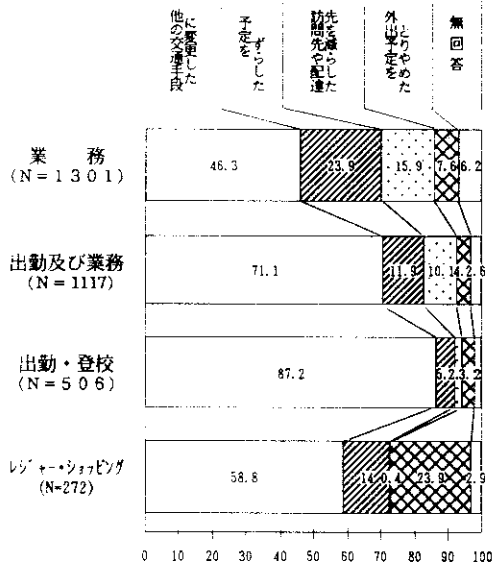


図-17 利用目的別のとりやめ行動

4-4 工事通行止による所要時間の変化

工事期間中の目的地までの所要時間の変化についての集計結果を、図-18に示す。工事期間中の代替交通機関による所要時間と、ふだんの車での所要時間との比較では、工事期間中に「遅くなった」が71.4%、逆に「早くなった」が19.2%となっており、所要時間比の平均では、ふだんに比べ15.1分遅くなっている。

また、工事期間中の車での所要時間と、ふだんの場合の車での所要時間との比較では、工事期間中に「遅くなった」が64.3%、逆に「早くなった」が27.3%となっており、所要時間比の平均では、ふだんより15.0分遅くなっている。

この結果によると、通行止時には全体のおよそ7割が、遅くなったあるいは遅くなったと感じていることがわかる。

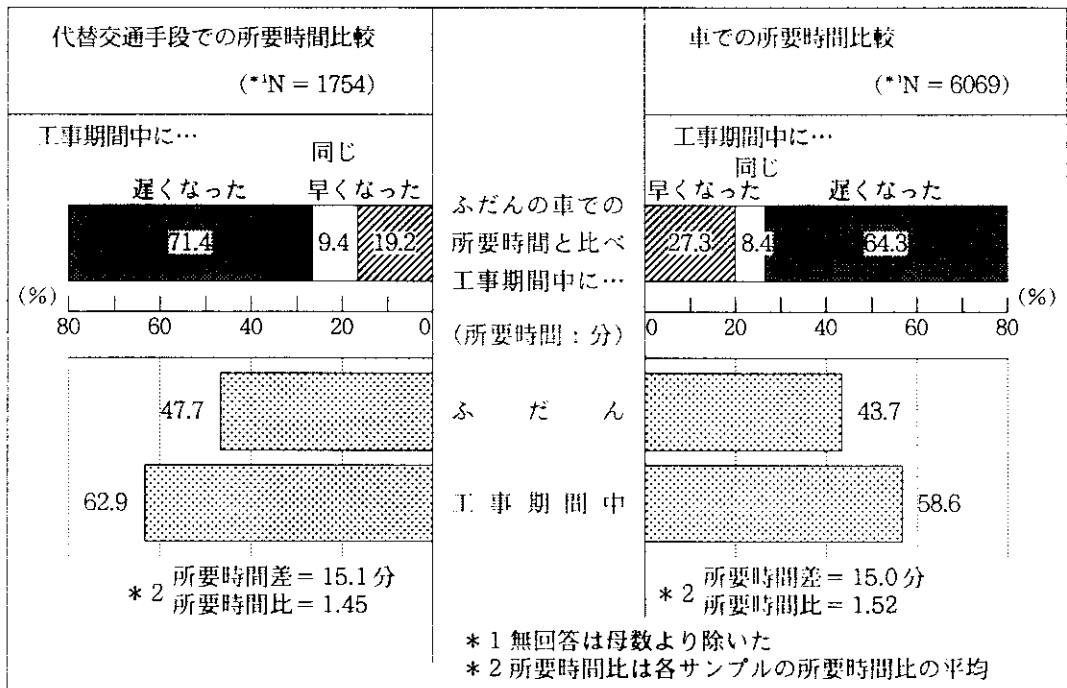


図-18 工事期間中の所要時間比較

4-5 自由意見

意見総数は2,663件で、うち補修工事に関連した意見は1,668件であった。その主な内容としては、①「工事は夜間にしてほしい」(125件)、②「日曜・祭日に補修工事をしてほしい」(53件)が多く、③「不便だが仕方がない」(41件)、④「通行止をして補修工事をするほうが望ましい」(40件)等の順となっている。

事前PRについては、「良かった」が259件あり、「もっと徹底してほしい」等の意見はほとんど見当たらなかった。「車社会のあり方を考えさせられた」(24件)という意見もあり、今回の補修工事が一般社会に大きな影響をおよぼしていることがうかがえる。

あとがき

今回の環状線工事通行止は、大きな混雑もなく終了することができたが、阪神高速道路での通行止による補修工事は、昭和48年の堺線に始まり、昭和57年の空港線からは毎年1路線ずつ実施してきた。今回の環状線通行止では、ドライバーが過去の通行止の経験より、適切な判断を行ったものと考えられる。

また、今回の通行止での車利用とりやめの要因としては、大阪府警と公団が協力して徹底した広報活動を行ったことと、報道機関が大々的に取上げたこと(新聞記事掲載回数約100回、テレビ放送時間延べ約4時間)が挙げられる。

工事通行止にご協力いただいた関係各位、および調査にご協力いただいた皆様に、文末ながら心より御礼申し上げる次第である。

参考文献

- 1) 阪神高速道路公団：環状線補修工事に伴う交通影響調査報告書、昭和63年3月
- 2) 阪神高速道路公団：阪神高速道路の効果に関する実態調査業務報告書、昭和63年3月
- 3) 阪神高速道路公団：環状線補修工事に伴う広報効果調査報告書、昭和63年3月