



阪神高速14号松原線大規模更新工事 喜連瓜破付近橋梁架替え工事

総括とりまとめ

2025年6月23日
阪神高速道路（株）

1. 事業概要と工程
 - 1-1 事業概要
 - 1-2 当初の予定と実際の工程
2. 工事の実施状況（振り返り）
 - 2-1 時点ごとの工事状況、トピックス
 - 2-2 工程短縮のための工夫
3. 実施した交通影響対策
 - 3-1 交通影響対策の概要
 - 3-2 通行止め開始前の交通影響対策
 - 3-3 通行止め期間中の交通影響対策
 - 3-4 通行再開前後の交通影響対策
4. 通行止め期間中と通行再開後の交通状況
 - 4-1 交通モニタリング概要
 - 4-2 高速道路における交通状況
 - 4-3 一般街路における交通状況
 - 4-4 高速道路と一般街路の分担
 - 4-5 交通影響のまとめ
5. お客様の声（アンケート結果等）
6. まとめ
7. 今後の都心部における更新事業の参考となり得る知見

【参考】受賞歴

1. 事業概要と工程

1-1 事業概要

- 喜連瓜破付近橋梁（S55 建設）では、中央ヒンジ部の沈下が進行、ケーブルによる補強を実施するも抜本的な改善に至らなかったため、橋梁架け替えによる更新工事を実施
- 近接する商業施設や住宅への工事影響や路下重交通交差点への交通影響を小さくすべく、通行止めによる工事を選択。大和川線開通（R2.3）による高速道路ネットワークの活用により、広域のう回ルートを設定。
- 各工程における工期短縮の工夫や周辺環境に配慮した既設橋梁の撤去工法等の採用により、市民生活への影響を低減しつつ工程を大幅短縮、2年半で工事を完成（当初より約4か月短縮）

更新工事の必要性と概要



更新範囲と現場周辺の状況

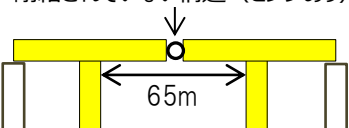


ヒンジ部沈下の状況



ケーブルによる補強状況

剛結されていない構造（ヒンジあり）



ディバーク工法によるPC3径間ヒンジラーメン橋桁橋

鋼製の連続桁（ヒンジなし）



鋼床版箱桁での連続橋

高架橋の架替え概要

通行止めによる工事実施、広域う回



通行止めによる橋梁撤去中の状況

⇒ 周辺商業施設や住宅、自転車歩行者交通など、市民生活への影響を最小限に低減



完成全景（高架下）



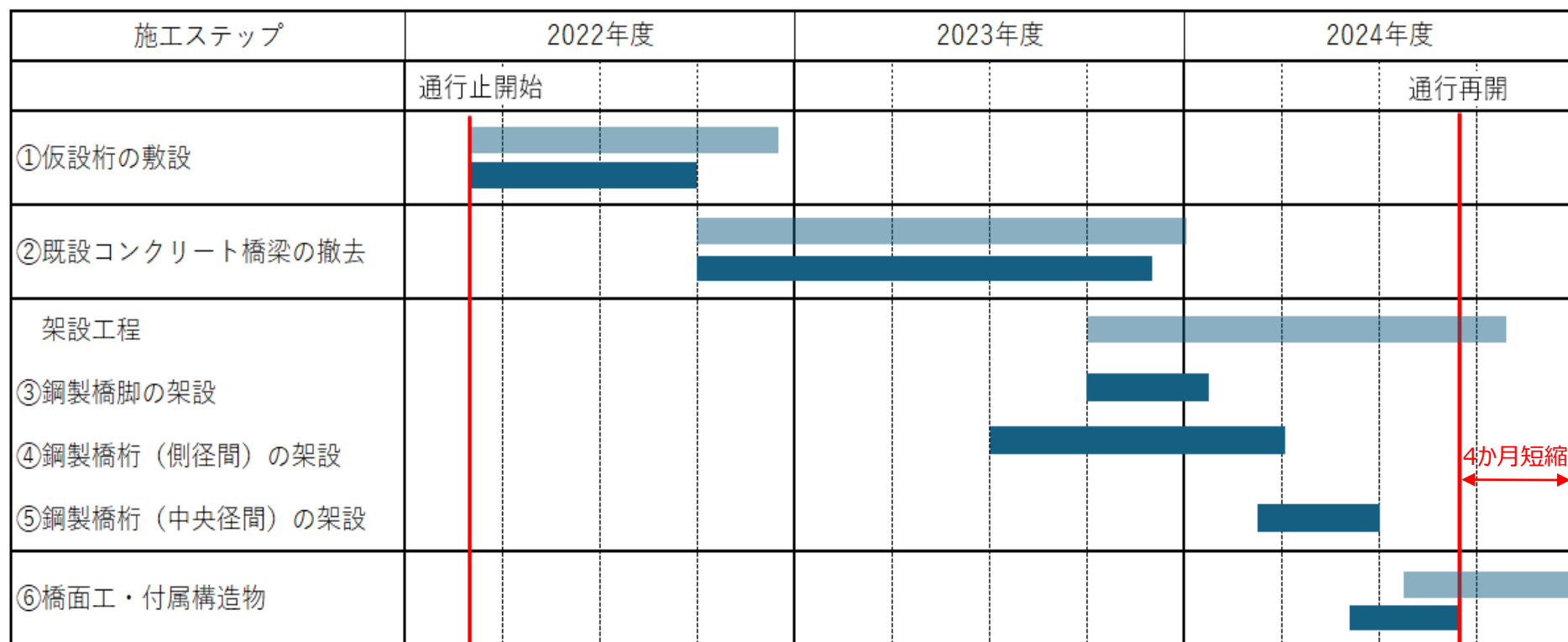
松原線通行止めによる近畿道・大和川線への転換状況

※R4年6月～R6年7月における交通モニタリング実施日の平均値（車両検知器データ）

1-2 当初の予定と実際の工程

架設方法の変更等により、通行再開時期を約4か月前倒し

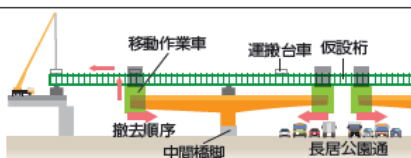
計画工程
実工程



①仮設桁の敷設



②既設コンクリート橋梁の撤去



③鋼製橋脚の架設（夜間）



<施工ステップ>

〈作業イメージ図〉



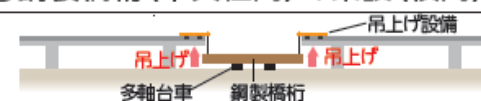
変更
(工期短縮)



④鋼製橋桁（側径間）の架設（夜間）



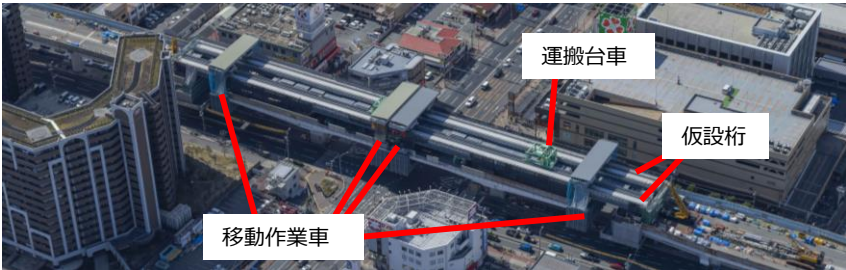
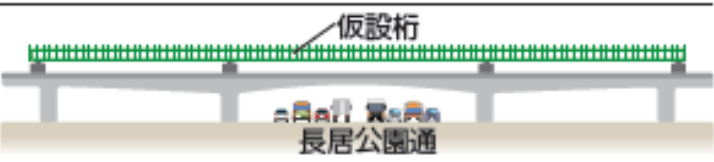
⑤鋼製橋桁（中央径間）の架設（夜間）



2. 工事の実施状況 (振り返り)

2022年7月に仮設桁工着手、2022年11月21日に組立完了

①仮設桁の敷設



仮設桁の組立・敷設

仮設桁の組立・敷設

仮設桁の組立・敷設



端部橋脚防護（足場）の設置



サスペンションクレーンの組立

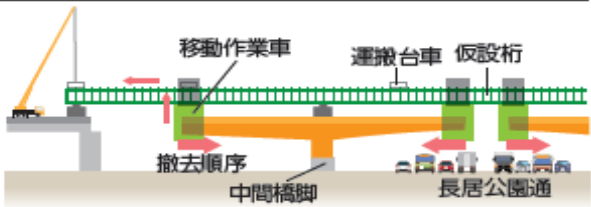


運搬台車の設置



2023年1月11日に既設桁撤去開始、2024年3月に既設桁及び柱頭部撤去完了

②既設コンクリート橋梁の撤去



既設桁切断



ブロックのダンプ積み込み



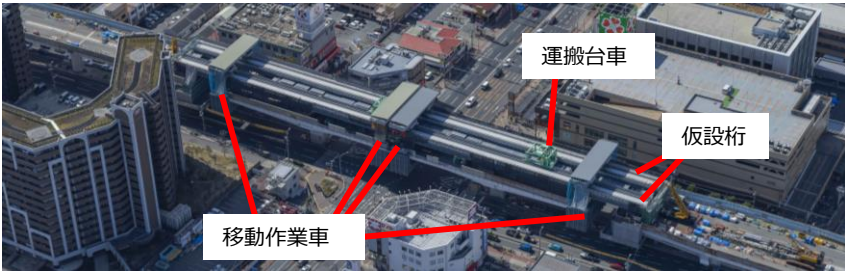
既設桁切断



手延べ桁の設置



下弦ケーブル撤去



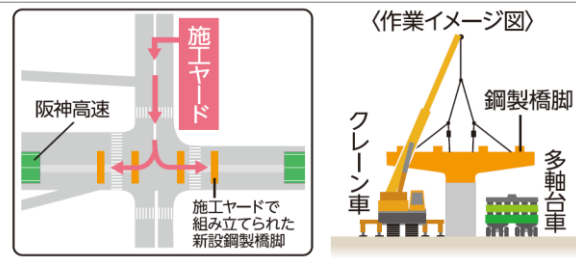
既設桁撤去完了



2-1 時点ごとの工事状況、トピックス

2024年4月6日から2024年9月15日にかけて、鋼製梁と新設桁を架設

③ 鋼製橋脚の架設(夜間)



鋼製梁の架設

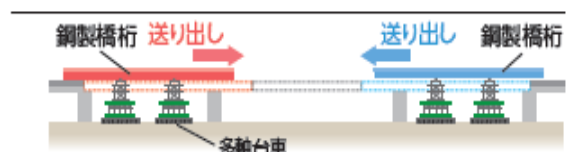


鋼製梁のクレーン架設状況



交差点南北2基を一夜間で架設

④ 鋼製橋桁(側径間)の架設(夜間)



側径間の架設

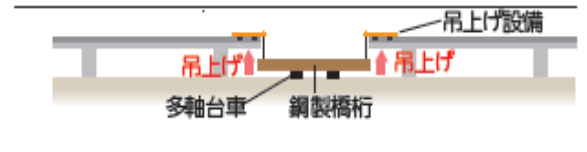


多軸台車を活用した一括架設



送り出し工法を採用

⑤ 鋼製橋桁(中央径間)の架設(夜間)



中央径間の架設



大阪市所有地を活用した鋼桁の地組



吊り上げ架設の状況

2024年12月7日に通行再開
2025年6月中旬 街路工事を含めた全工事終了



完成全景（高速道路本線部）

完成全景（高架下）



2-2 工程短縮のための工夫

様々な工程短縮施策により、当初予定から約4か月短縮して通行再開。



隣接桁上での組立て・送り出しを直接、撤去桁上での組立てに変更



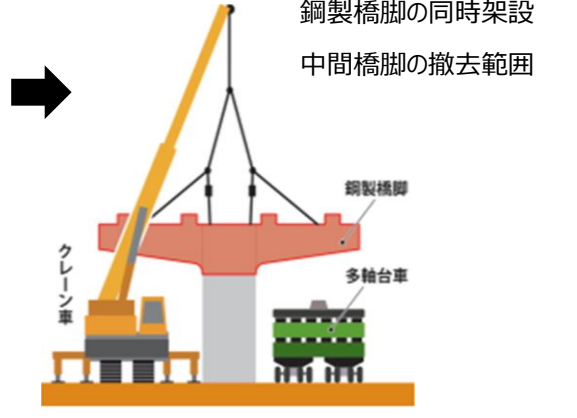
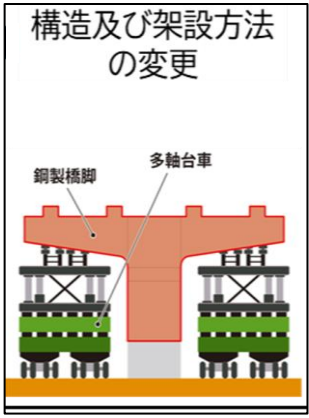
施工ヤードや多軸台車の活用により作業時間の短縮と規制回数を削減



昼間作業と想定していたPC箱桁の切断を高度な防音対策の実施により、地域の皆様の理解を得て夜間にも実施



上下線別々での引戻しから上下線一括での引戻しに変更



- ・鋼製橋脚の形状を変更し、撤去範囲を柱頭部のみに変更
- ・多軸台車による一括架設からクレーン一括架設に変更することで1夜間2橋脚同時架設を実現

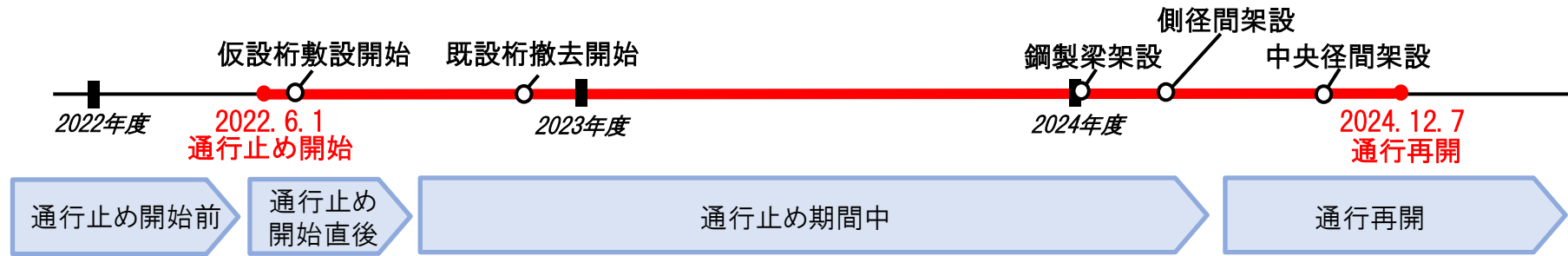
3. 実施した交通影響対策

【交通影響対策によって目指す姿】

- ・高速を使っただけで渋滞を避けたような賢い経路の選択
- ・一般街路に転換した交通を少しでも高速に再転換させ、一般街路の負荷を軽減
- ・一般街路の交通流変化に応じた道路ネットワークの最適化（信号調整）を図り、細街路への影響の最小化
- ・長期間に及ぶ工事のため、工事（交通影響）への理解を得続ける
- ・地域への配慮（工事による騒音等の最小化）を適切に説明し、理解を得る

【期間ごとの交通影響対策の概要】

	通行止め開始前	通行止め期間中		通行再開
		①通行止め開始直後	②通行止め期間中	
交通状況	交通量推計から判断	交通流混乱期	交通流の固定化	松原線の回帰を促す時期
広報施策 呼びかけ・働きかけ 情報提供施策	・ 工事広報 （工事の意義訴求、う回、 料金調整）	・ 工事広報 （工事進捗、う回） ・ 工事情報館での発信 ・ 所要時間比較情報の提供 ・ キャンペーン	・ 工事広報 （工事進捗、う回） ・ 所要時間情報 ・ 交通情報の提供 ・ キャンペーン ・ 工事情報館での発信 ・ イベントの実施	・ 工事広報 （通行再開広報・感謝） ・ 所要時間情報 ・ 交通情報の提供 ・ イベント
料金施策		・ 料金調整	・ 料金調整（追加）	
現場対策	・ 交差点改良 ・ 信号調整	・ 信号調整 ・ 細街路対策	・ 信号調整 ・ 高速う回促進（街路看板）	・ 信号調整

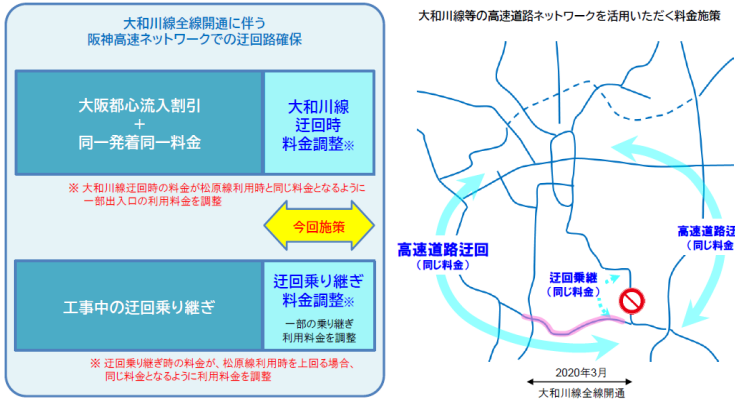


3-2 通行止め開始前の交通影響対策（料金施策）

- 6号大和川線の積極的利用を促進するため、様々な料金施策を実施（検討会資料を参照）
- 一般街路を介した回乗継についても設定
- 料金施策が複雑となるため、工事リーフレット、特設サイトで詳細な料金施策の広報を実施

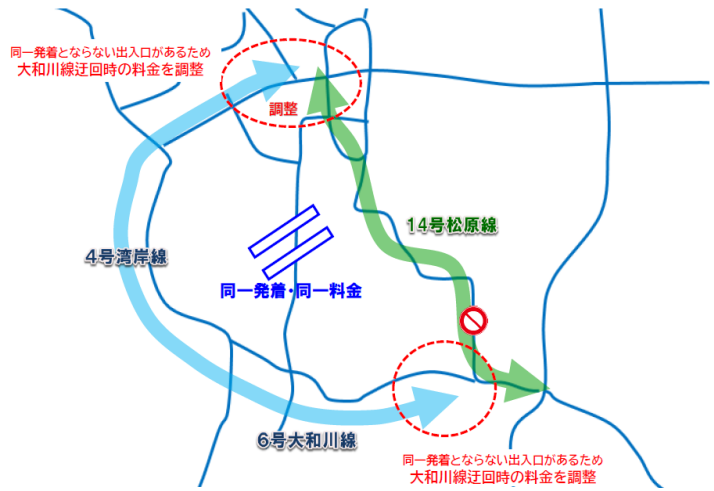
○大和川線に迂回いただいた場合の料金が、**松原線利用時の料金を上回らないように措置（料金調整）**し、高速道路への迂回を促すことにより、一般街路への交通影響を抑制。

検討会資料より



〔料金調整のイメージ〕

○大和川線に迂回した際に、松原線利用時と同じ料金で利用いただくため「同一発着同一料金」を適用するためには、一部の出入口利用に対して料金調整が必要。



〔料金調整のイメージ〕



3-2 通行止め開始前の交通影響対策（広報施策）

- 通行止め前の広報は非常に重要（う回誘導を図る）
 →通行止めの事実を知っていただき、事業の必要性を知らせることにより、事業へのご理解・ご協力をいただく
 う回路としてどのような経路があるのかを知っていただく
 通行止めに際してどのような料金施策が実施されるのかを広く知っていただく

→ 広報の目的が多数あることから、社員による積極的なメディア出演を含め、多種多様な広報媒体で広報を実施（メディア出演動画、通行止めのニュース等の一部は現在もyoutube等でご覧いただけます）



〔工事リーフレット〕



〔特設サイト(ご利用料金)〕



〔芸人さんとの対談動画〕



〔テレビCM〕



〔駅内のデジタルサイネージ〕



事業概要動画(youtube)
 大阪市も本動画を広報用として掲載

3-2 通行止め開始前の交通影響対策（広報施策）

○広報をはじめとした交通影響対策の範囲及び種類

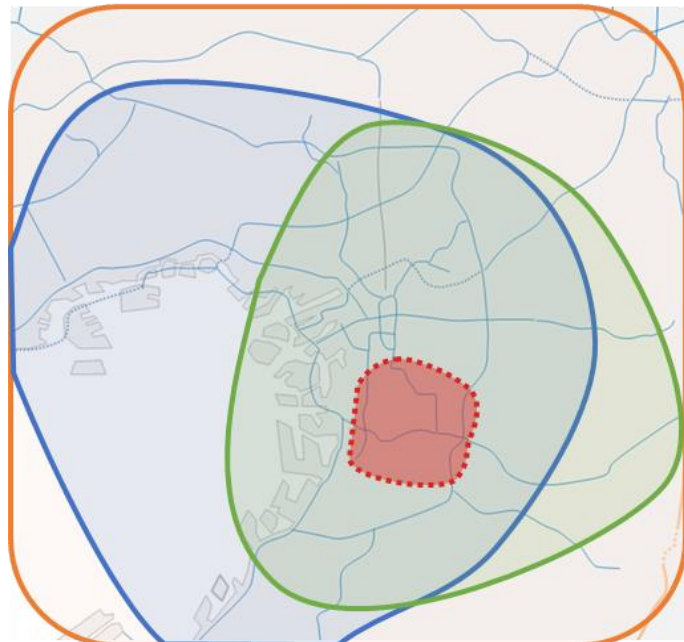
- ・テレビCM（通行止め開始時：約700本、多客期：約150本）、ラジオCM（約2,800本）、新聞（約1,500万部）
→多客期や通行再開前後において、多くの媒体で工事の周知を行った
- ・ポスター、リーフレット、ニュースレター（約10万部）
→地元や自治体、同業他社などに資料を配布、周知
- ・SNS、特設サイト、ネット広告（PRワイヤー）
→通行止め情報や工事の進捗状況などネットで広域的に広報

- ・横断幕
（高速道路：約70か所※中国自動車道、西名阪自動車道、南阪奈道路など含む）
（一般街路：約40か所）
→高速道路利用者に対して、通行止め情報の周知
- ・情報板（高速道路及び一般道路：約400か所）
→通行止め区間周辺の路線において、情報板に通行止め情報の掲示
- ・SA、PAデジタルサイネージ広報
→本線上のみならず、SA・PAご利用者様へも広報

- ・交通広告（電车内及び駅構内、バス広告）
（電車：JR、大阪メトロ、近鉄（名古屋方面含む）など バス：近鉄バス、大阪シティバス）
→多客期等において電車中張り広告や駅構内へデジタルサイネージを掲示

- ・信号調整
→交通負荷が増大すると推測された交差点の信号現示を調整

近畿2府4県に広域的に広報



交通影響対策 実施範囲イメージ

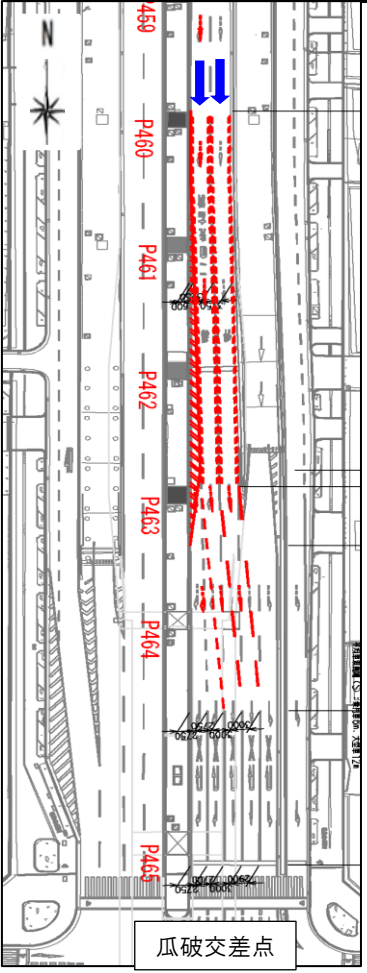


電車中張り広告

3-2 通行止め開始前の交通影響対策（現場対策）

- 交通量の増加に対応すべく 交差点改良を実施（車線運用 及び 交通規制の変更、交差点の植栽帯の一部撤去）
- 交通量推計の結果から最適な信号現示を検討し警察に提案・実施
（例：交差点において南北方向の交通を優先するような現示の調整実施）

車線運用の変更



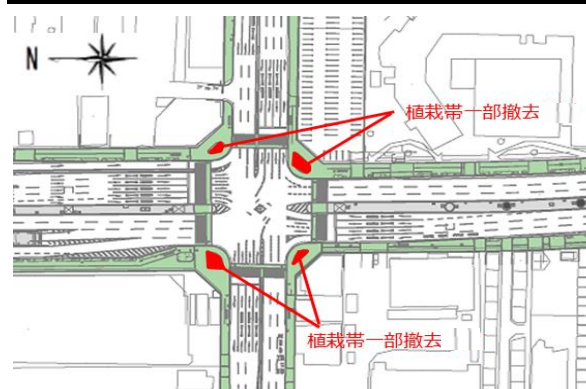
直進レーンを増設するような区画線改良を実施

交通規制の変更



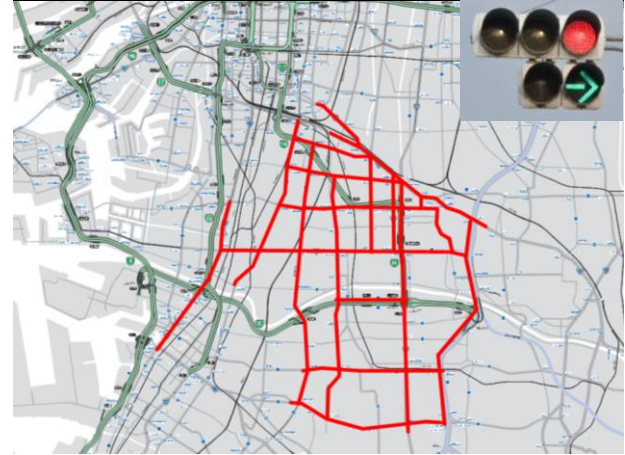
バス専用レーン → 優先レーン
（長居公園通西行）

植栽帯の一部撤去



交差点の植栽範囲を縮小することで歩行者や自転車の円滑な移動を実現

信号現示調整



信号現示の最適化(赤線範囲)

3-3 ①通行止め開始直後の交通影響対策

- リアルタイム情報を含む各種の情報提供を開始して効率的なう回を促す
- 一般街路への転換に対して高速う回を促す取り組みを実施
- 渋滞を避けるために細街路へ進入する恐れがあることから案内強化等による進入抑制対策を実施

効率的なう回を促す

所要時間比較情報



図形情報板

渋滞情報の掲出



横断幕での注意喚起



- その他
- 特設サイトでのリアルタイム所要時間情報の掲出
 - ラジオによる渋滞情報の提供

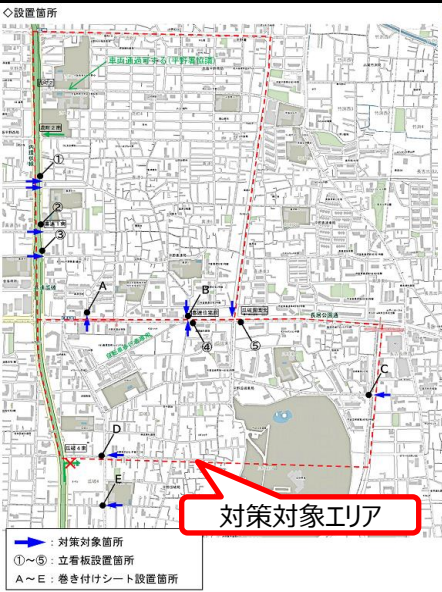
高速う回を促す

高速つかってくるっとう回キャンペーン



- 【キャンペーンの効果】
- 高速を使ったう回を促すため、通行止め開始直後に キャンペーンを実施。
 - 申込者の多くが「今後も高速を使ったう回を継続する」と回答しており、広報効果が認められる。

細街路対策



3-3 ②通行止め期間中の交通影響対策

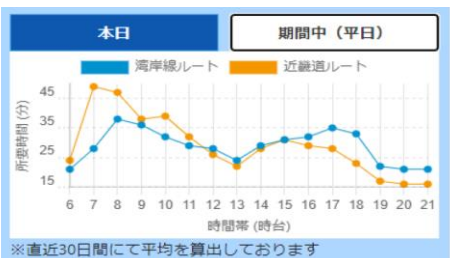
- 交通および社会的な状況に応じた交通影響軽減策や各種の取り組みを実施
 - 通行止め開始後一定の期間を経て、交通の変化が落ち着いてくる時期
 - 交通影響の長期化及び長期間の通行止め工事によって工事に対する理解が得られにくくなる懸念
 - 工事の実施に伴う騒音・振動、交通影響の長期化など地域住民への不満が蓄積される懸念
 - 通行止めを認識されていない低頻度・多客期のお客さまなどが不利益を受ける可能性

効率的なう回の提案・働きかけ(行動変容を促す)

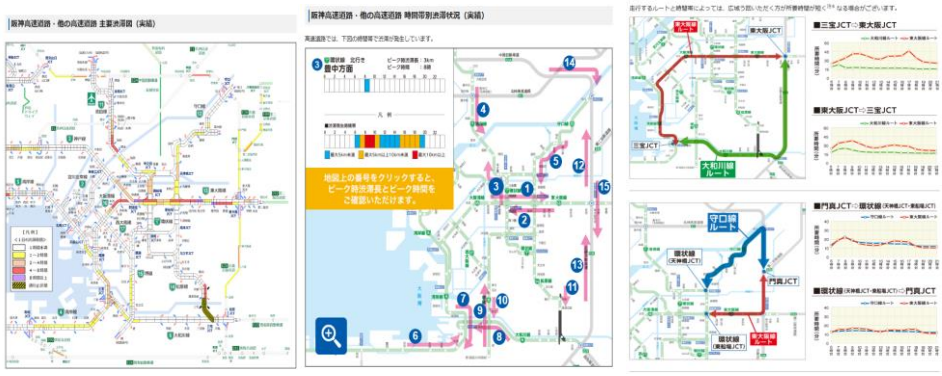
キャンペーン第二弾

特設サイトの追加情報

- 渋滞情報、所要時間情報など経路の選択に有益な実績データの充実やアクセス性などサイトの利便性向上
- 広報等の実施後には特設サイトのアクセス数が増加することから、各広報との連携を図りながら改良を継続



高速う回ルートの所要時間の比較



主要渋滞図

時間帯別渋滞状況

所要時間情報

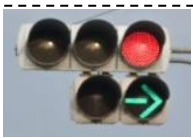
- 第二弾は1ヶ月×3回の合計3ヶ月と規模を拡大して実施
- 当選確率を工夫(夜間の時間帯や湾岸ルート利用の場合にアップ)
- キャンペーンを通じて高速道路は経路・利用時間によって所要時間が変動することをお客さまに周知し、効率的なう回への働きかけを実施

大和川線誘導案内看板の追加



信号現示の再調整

- 交差点の交通状況調査や寄せられたご意見などによる信号現示の再調整を状況の変化に応じて警察に提案・実施



3-3 ②通行止め期間中の交通影響対策

地域住民への理解促進

- 工事の進捗、今後の工事予定の説明、周辺道路含めた交通影響等を把握するため、地域住民向けの「工事情報館」を設置し、毎週水曜日に開館
- 工事の進捗をより分かりやすく発信するための地域向けニュースレターの発行
- 既設橋桁の撤去前には、撤去に伴う騒音等を体感して頂くための地域向けイベントの実施し、不安の解消を図る
- 周辺小学校、幼稚園を対象とした出前講座などの実施による事業への理解促進
- 街路の交通規制を実施する際には、ビラの配布や特設サイトでの分かりやすい掲出の実施

工事情報館

開館日数	延べ来館人数
115日	574名

地域向けイベント

コンクリート
ブロック切断の実演

防音シート

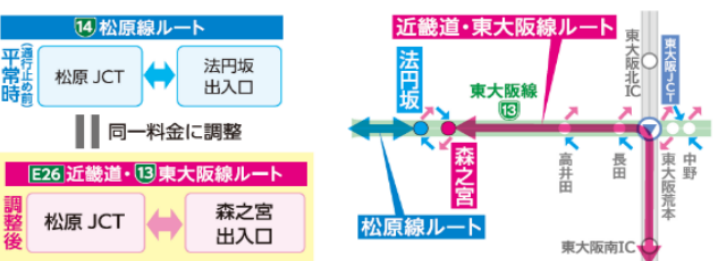
ニュースレター

・計7回発行 工事の進捗報告 及び 事業へのご理解、ご協力への感謝を記載

喜連瓜破付近の新設橋桁の送り出し架設が完了し、新設橋桁の吊り上げ架設に着手いたします。

料金調整の追加実施

- 料金調整対象出入口を追加 (2024.2)



近隣の小学校へのお出前講座



3-3 ②通行止め期間中の交通影響対策

工事に対する理解促進への取り組み

- ・ 長期間の工事の場合、順調に工事が進んでいるのか、進捗に遅れはないのか一般の方には判断が付かない
- ・ また、工事現場は基本的に安全対策のため囲い等があり、外側からでは中々状況が把握できない
→ 積極的に工事の進捗や実施内容を発信



・ SNS投稿
中央径間の架設のタイムラプスを架設当日に投稿（90万を超えるインプレッション）
・ HPIに掲載した工事の進捗報告を毎月更新

NHK総合の番組で既設橋桁の撤去方法などを詳細に放送



2023年度
グッドデザイン賞の受賞



工事進捗状況のおしらせ



低頻度利用のお客さまへの周知とう回促進

- ・ 低頻度のお客さまが増加する多客期（GW、お盆、年末年始）に集中広報を実施
- ・ また、普段からご利用されているお客さまへ継続した高速を使ったう回へのお願いを実施
- ・ 工事が順調に進んでいることをお知らせし、事業へのご理解・ご協力への感謝をお伝えする



テレビCM

乗りものニュース（PR記事）
とバナー広告

電車広告等で進捗をお知らせ

インターネット広告

3-4 通行再開前後の交通影響対策

通行再開に伴う対応

- 新しい橋桁の架設が完了した9月以降は本線上面の整備が残るのみで、対外的にも工事の完了が近いことが分かりやすい時期
 - 長期間の通行止めを実施したことから、道路ネットワークの利用状況に大きな変化が発生
- ↓
- 通行再開にかかるプレスリリースでは、2か月前の10月9日に「2024年12月上中旬の通行再開見込み」を、1か月前の11月13日に「2024年12月7日の通行再開」をそれぞれ発表
 - 各広報媒体や地元向けイベントでは、通行再開の周知に加えて、長期間のご理解とご協力への謝意を発信
 - 街路の信号現示においても最適化を図る必要があったことから、警察に提案し、実施

通行再開予告広報（新聞広告）



通行再開日広報
(インターネットバナー)



通行再開後広報
(インターネットバナー)



通行再開前地元向けイベント



通行再開前のプロジェクションマッピング



通行再開後の特設サイト



通行再開後 横断幕(高速本線、街路とも)

4. 通行止め期間中と通行再開後の交通状況

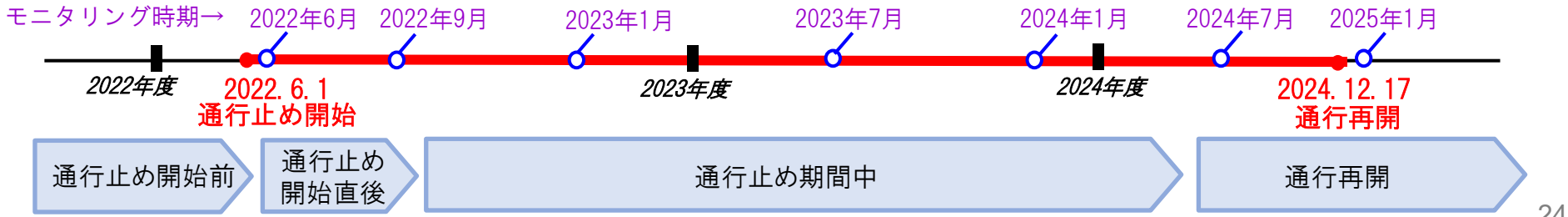
交通モニタリングの目的

- 約3年間に渡る通行止め工事において、どのような交通影響が発生しているのか定期的に確認・評価を実施。
- モニタリングの結果から追加で対応が必要と評価した場合は、追加で交通影響対策を実施。

交通モニタリングの実施方法

- 通行止め開始直後は、交通混乱が予測されたため、期間を開けずにモニタリングを実施。
- ※ モニタリング実施：通行止め 1ヶ月後、3ヶ月後、6ヶ月後、1年後、1年半後、2年後、通行止め解除後
- 高速道路については、阪神高速管理道路だけでなく、近隣のネクスコ西日本管理道路も対象。
- 一般街路については、主要な幹線道路において交通量調査等を実施。
- 細街路における交通影響については、社員による現地確認やお客さまからのご意見・ご要望、地域の方々や警察へのヒアリングなどにより把握（地域の方々との直接対話においては影響について幅広く傾聴）。

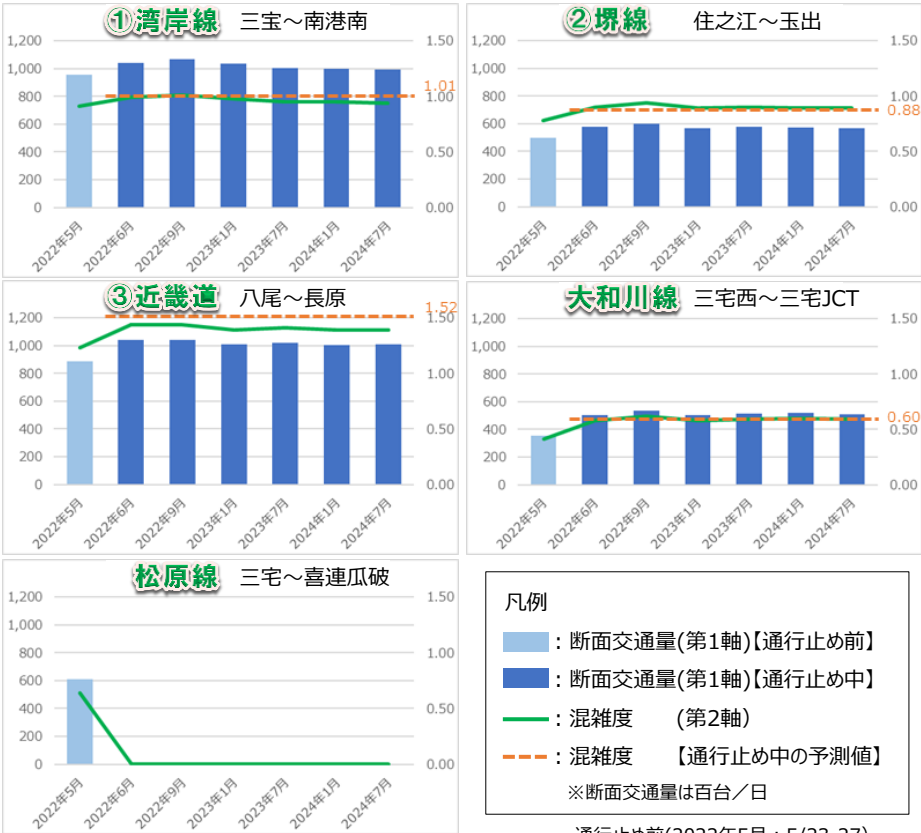
高速道路	一般街路
交通量・渋滞長 断面交通量 所要時間情報	断面交通量（混雑度） 交差点需要率 瓜破交差点の所要時間 乗継台数
長居公園通断面における交通量	



- 通行止め開始により、湾岸線、堺線、近畿道で交通量が増加したものの、混雑度は検討会における予測の範囲内であった。通行止め期間中に大きな交通量の変動はなく、高速道路を利用したう回をしていただいた。
- 高速道路を利用したう回は、松原線ご利用の約6.1万台（2022.5時点）に対して約3.0万台、大阪都心部ご利用の3.2万台のうち1.7万台で、検討会における予測と同等※であった。

※①湾岸線・②堺線分担には予測と差

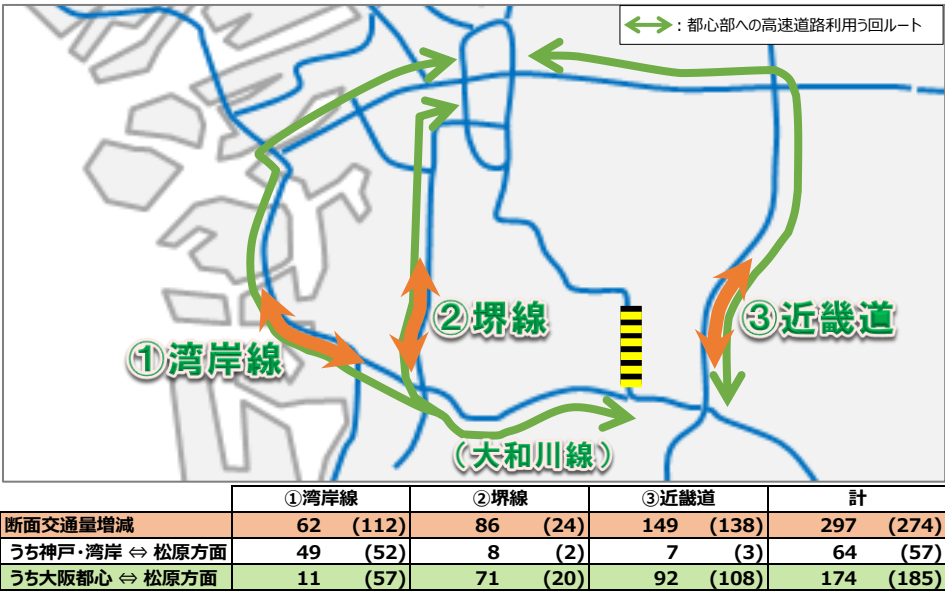
通行止め前と通行止め期間中の断面交通量、混雑度の推移



混雑度	交通状況の推定
1.0未満	渋滞やそれに伴う極端な遅れはほとんどない。
1.0以上～1.25未満	何時間も混雑が連続するという可能性は非常に小さい。
1.25以上～1.75未満	ピーク時のみの混雑から日中の連続的混雑への過度状態と考えられる。
1.75以上	慢性的混雑状態を呈する。

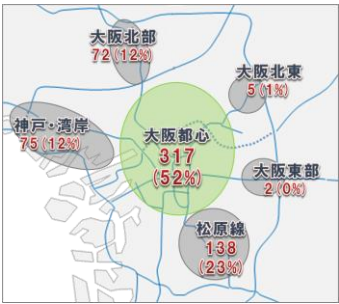
通行止め前(2022年5月: 5/23-27)
通行止め中(2022年6月: 6/27-7/1)
通行止め中(2022年9月: 9/26, 28-30)
通行止め中(2023年1月: 1/10-13)
通行止め中(2023年7月: 7/3-7)
通行止め中(2024年1月: 1/15-19)
通行止め中(2024年7月: 7/1-5)
出典: 阪神高速トラカンデータ
NEXCO西提供トラカンデータ

通行止め期間中の高速道路う回状況



() 内は検討会における予測値、単位: 百台/日

通行止め前の松原線（喜連瓜破～三宅）利用車：609百台/日のOD内訳

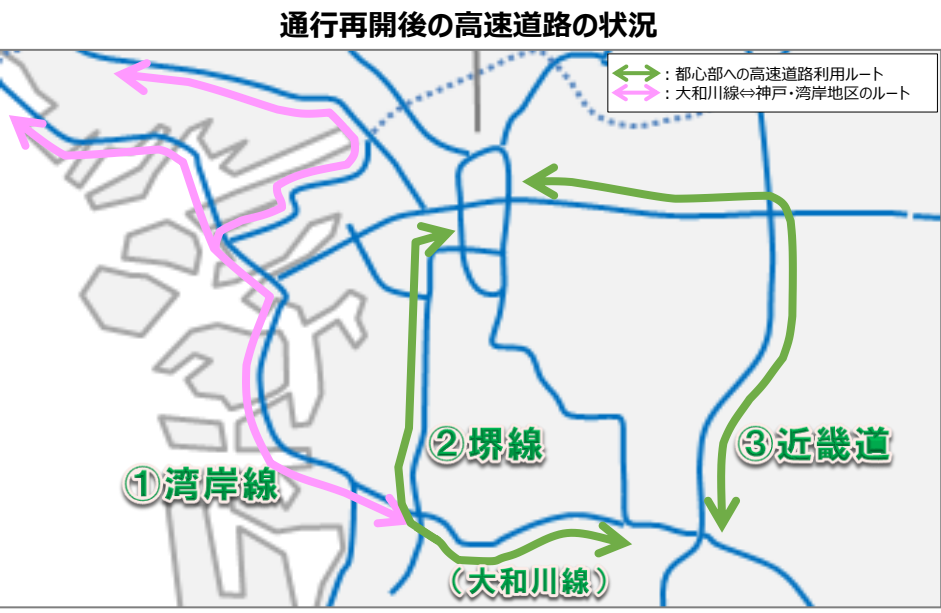
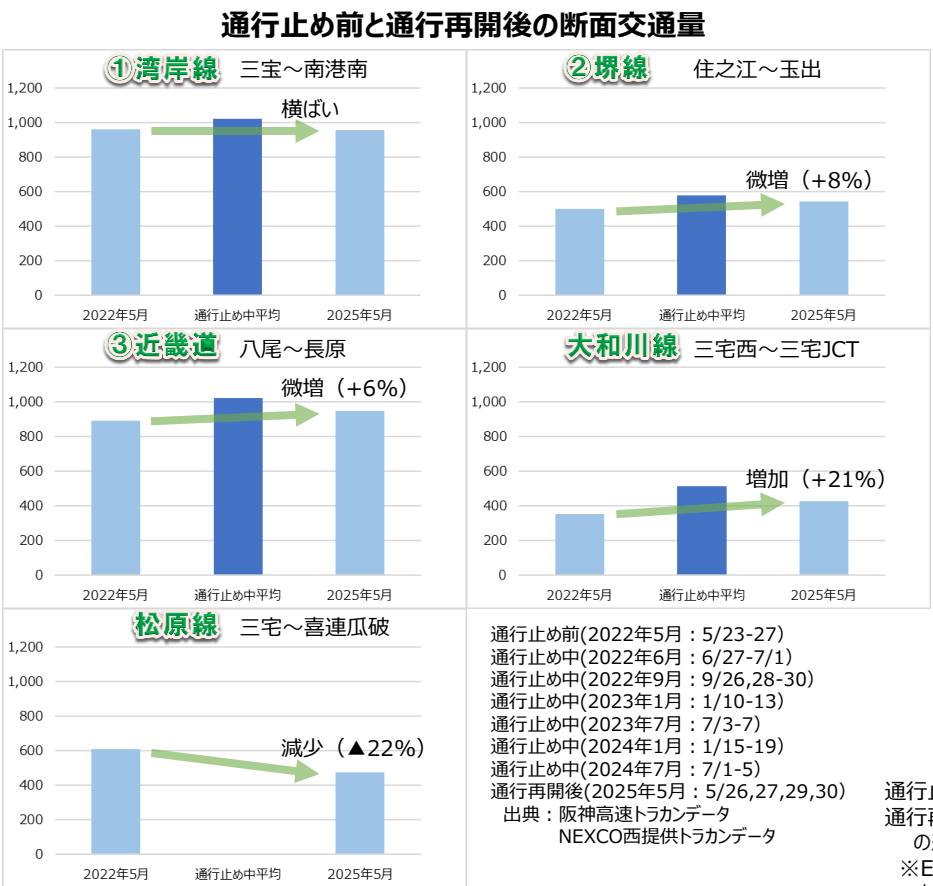


工事前(2022年5月: 5/23-27)
出典: 阪神高速ETCデータ

通行止め前(2022年5月: 5/23-27) と
通行止め中(2024年7月: 7/1-5) の差分より算出
※交通量の季節変動による補正を実施
※ETCデータに対してはETC利用率による補正を実施
出典: 断面交通量→阪神高速トラカンデータ、
NEXCO西提供トラカンデータ
う回交通 →阪神高速ETCデータ

【う回交通の集計方法】
湾岸線: 大和川線を利用してう回した台数として、
常磐・天美・大堀・松原発着のETCデータを集計
※万博関連の交通影響として湾岸舞洲出入口利用を除外
堺線: 堺 (R26)・堺・住之江発着のETCデータを集計
近畿道: 東大阪JCT 利用の ETCデータおよび東大阪南出入口の
増減より集計
大阪都心: 環状線および池田線・守口線・東大阪線・大阪港線・堺線
・西大阪線 (安治川除く) の大阪市内出入口利用を集計

- 通行再開後、松原線は通行止め前の約8割の交通量。湾岸線、堺線、近畿道では、通行止め中より交通量が減少したものの、通行止め開始前と比較して同等もしくは増加。
- 通行再開後、大和川線・湾岸線を利用して神戸・湾岸地区と行き来する交通が通行止め前より増加しており、都心に向かう路線の長期の通行止めにより、都心を回る交通が一定の割合で定着していると推察される。
- 通行再開後も堺線の利用台数が通行止め前より増加しており、都心に向かう交通において路線の分担が変化していると推察される。



	①湾岸線	②堺線	③近畿道
神戸・湾岸 ⇄ 松原方面	16	4	1
大阪都心 ⇄ 松原方面	2	34	16

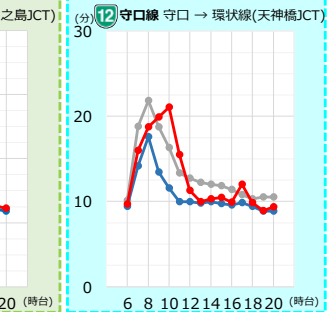
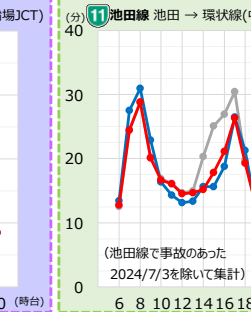
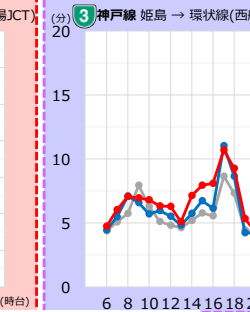
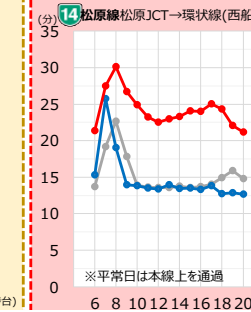
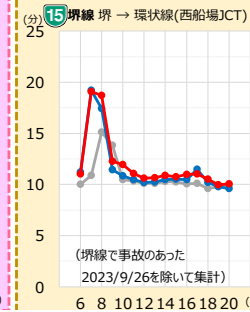
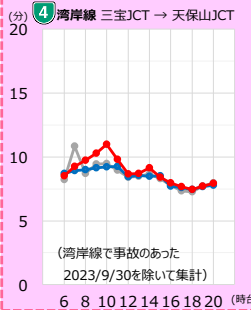
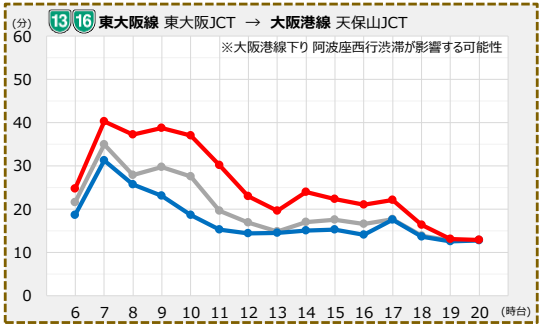
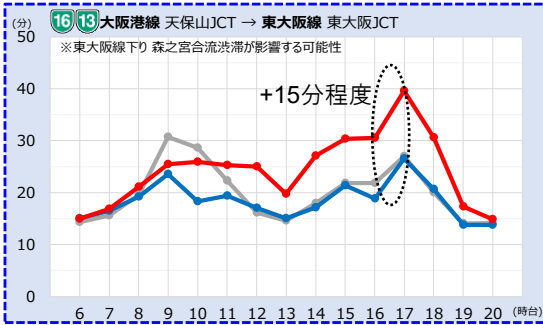
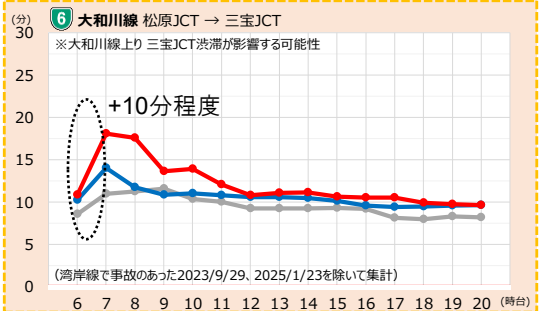
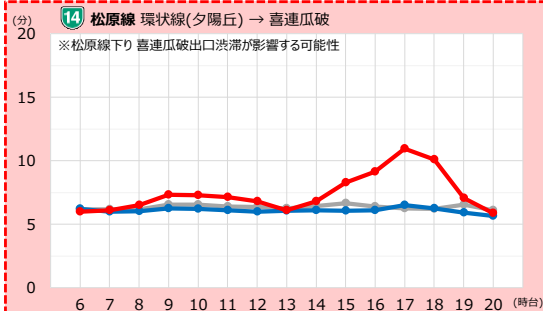
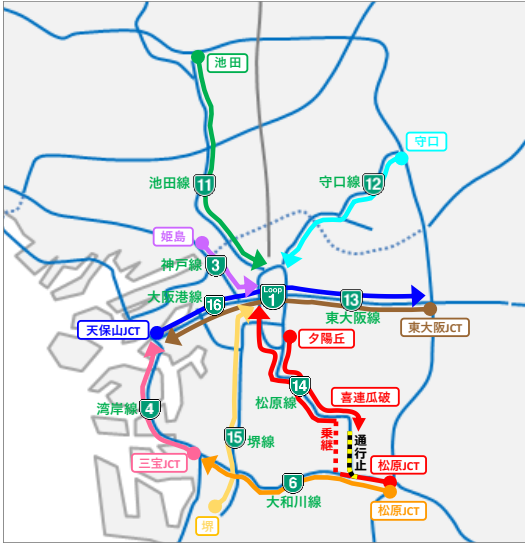
単位：百台/日

通行止め前(2022年5月:5/23-27) と
通行再開後(2025年5月:5/26,27,29,30)
の差分より算出
※ETCデータに対してはETC利用率による
補正を実施
出典：阪神高速ETCデータ、
NEXCO西提供トラカンデータ

【交通転換の集計方法】
湾岸線：大和川線を利用して回した台数として、
常磐・天美・大堀・松原発着のETCデータを集計
※万博関連の交通影響として湾岸舞洲出入口利用を除外
堺線：堺(R26)・堺・住之江発着のETCデータを集計
近畿道：東大阪JCT 利用の ETCデータおよび東大阪南出入口の
増減より集計
大阪都心：環状線および池田線・守口線・東大阪線・大阪港線・堺線
・西大阪線(安治川除く)の大阪市内出入口利用を集計

4-2 高速道路における交通状況（所要時間）

- 高速道路では、特にう回ルートとなった路線で所要時間が増加。
- 特に朝夕のピーク時間帯で増加傾向となり、朝ピーク時間帯で10分程度、夕ピーク時間帯で15分程度の増加となった。
- 通行再開後は、堺線、大和川線で通行止め前の所要時間を上回る時間帯があるが、それ以外では、通行止め前とほぼ同等の所要時間となっている。



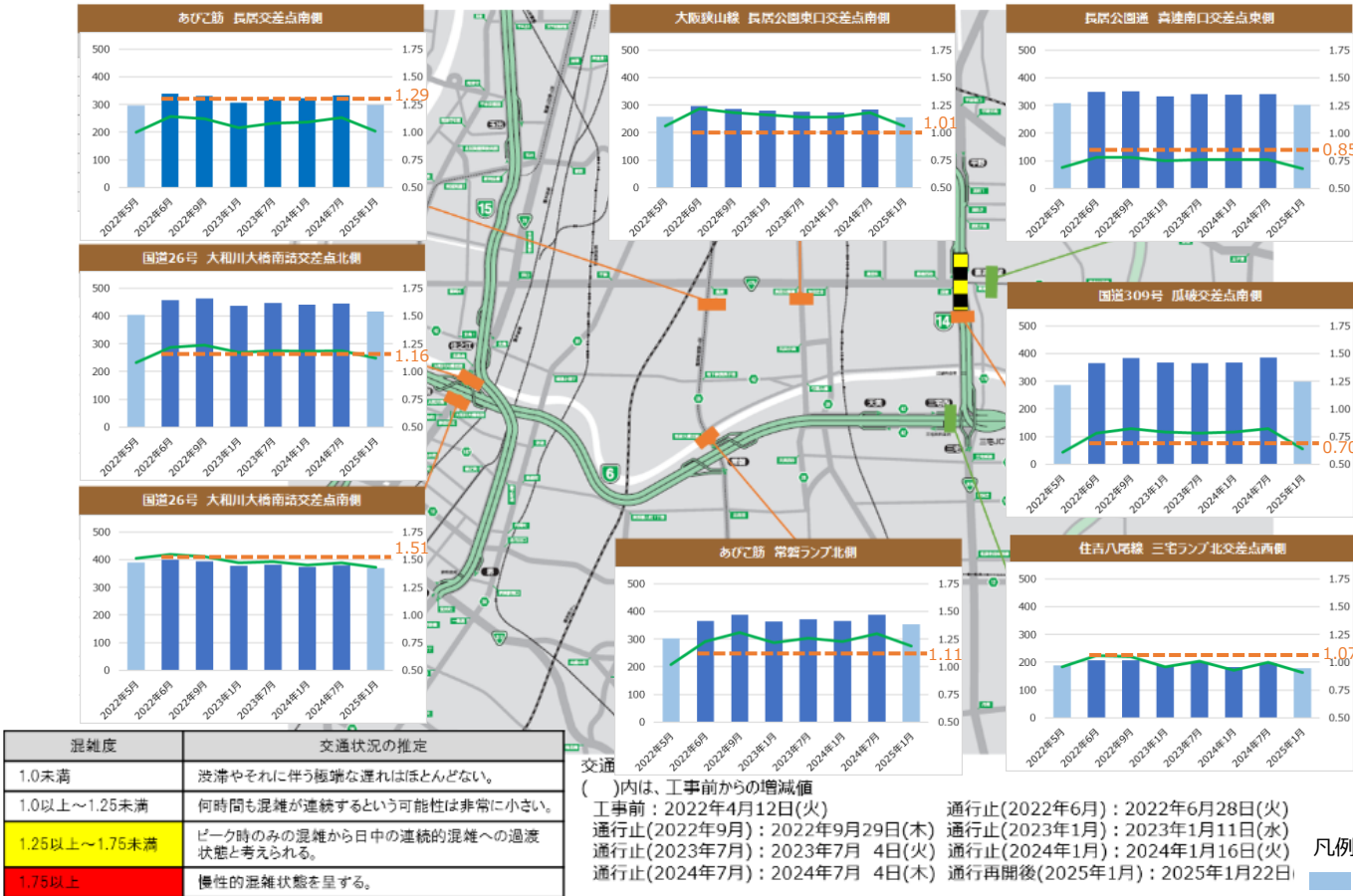
【凡例】 — 工事前(2022/5/23-27平日平均) — 通行止期間中(平日) — 通行再開後(2025/1/20-23平日平均)

通行止期間中(平日) : 2022/6/27-7/1, 2022/9/26, 28-30, 2023/1/10-13, 2023/7/3-7, 2024/1/15-19, 2024/7/1-5

出典：阪神高速トラカンデータ（エラー補正前のデータによる速報値）
 ※通行止期間中の松原JCT→環状線（一般道路経由）は（株）ゼンリンデータコム提供のTomTom社プローブデータデータから算出

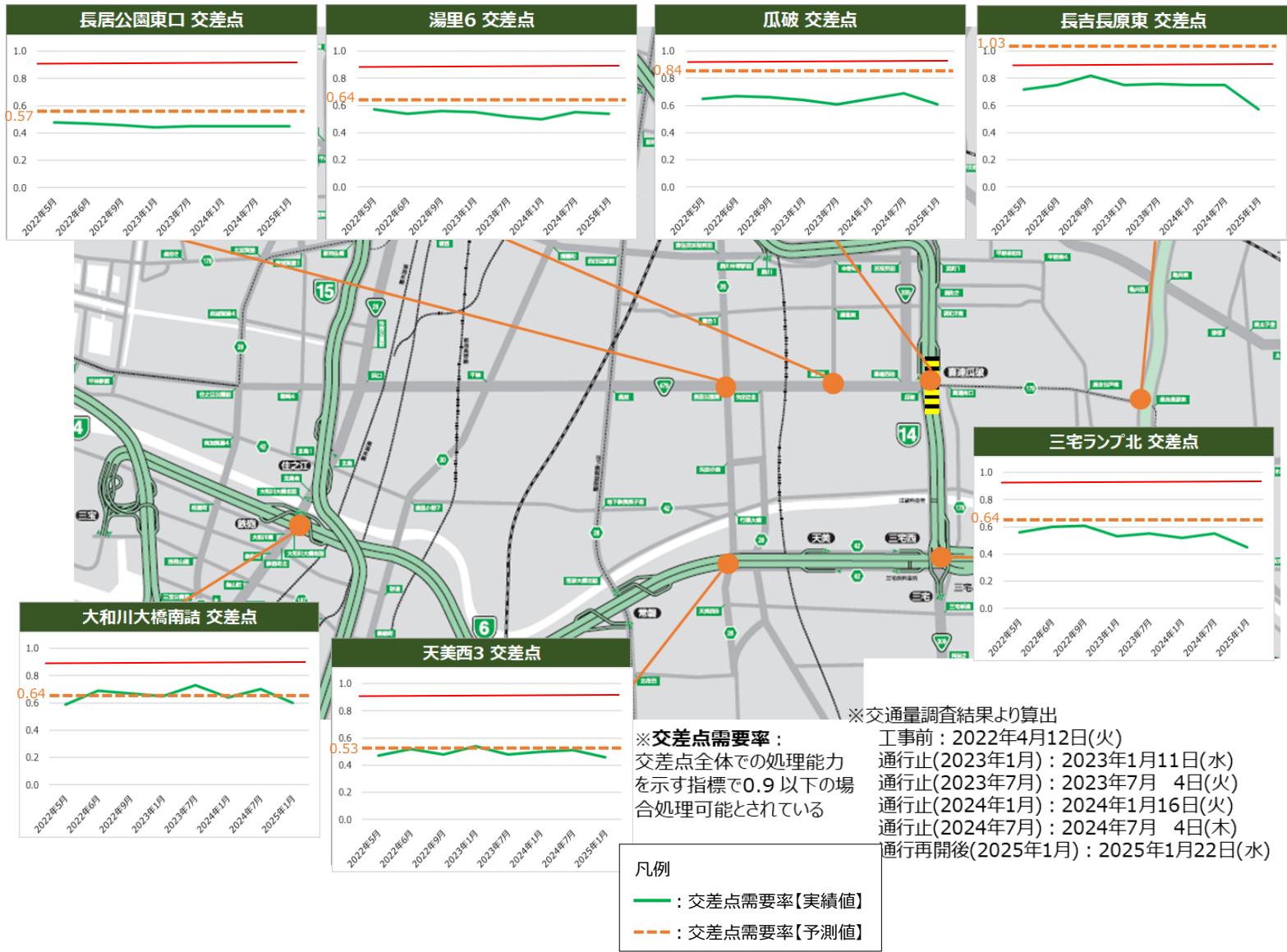
- 通行止めにより、う回交通が一般街路に分散して増加、通行止め期間を通じて傾向の変化はなかった。
- 大阪狭山線、あびこ筋の一部で予測より混雑度が大きくなったが、ピーク時間帯の混雑に留まる程度の指標となった。
- 通行再開後、一部街路で通行止め前と比較して交通量が増減しているが、高速利用が大和川線にシフトした影響などにより変化があったものと推察される。

一般道の交通量と混雑度の状況



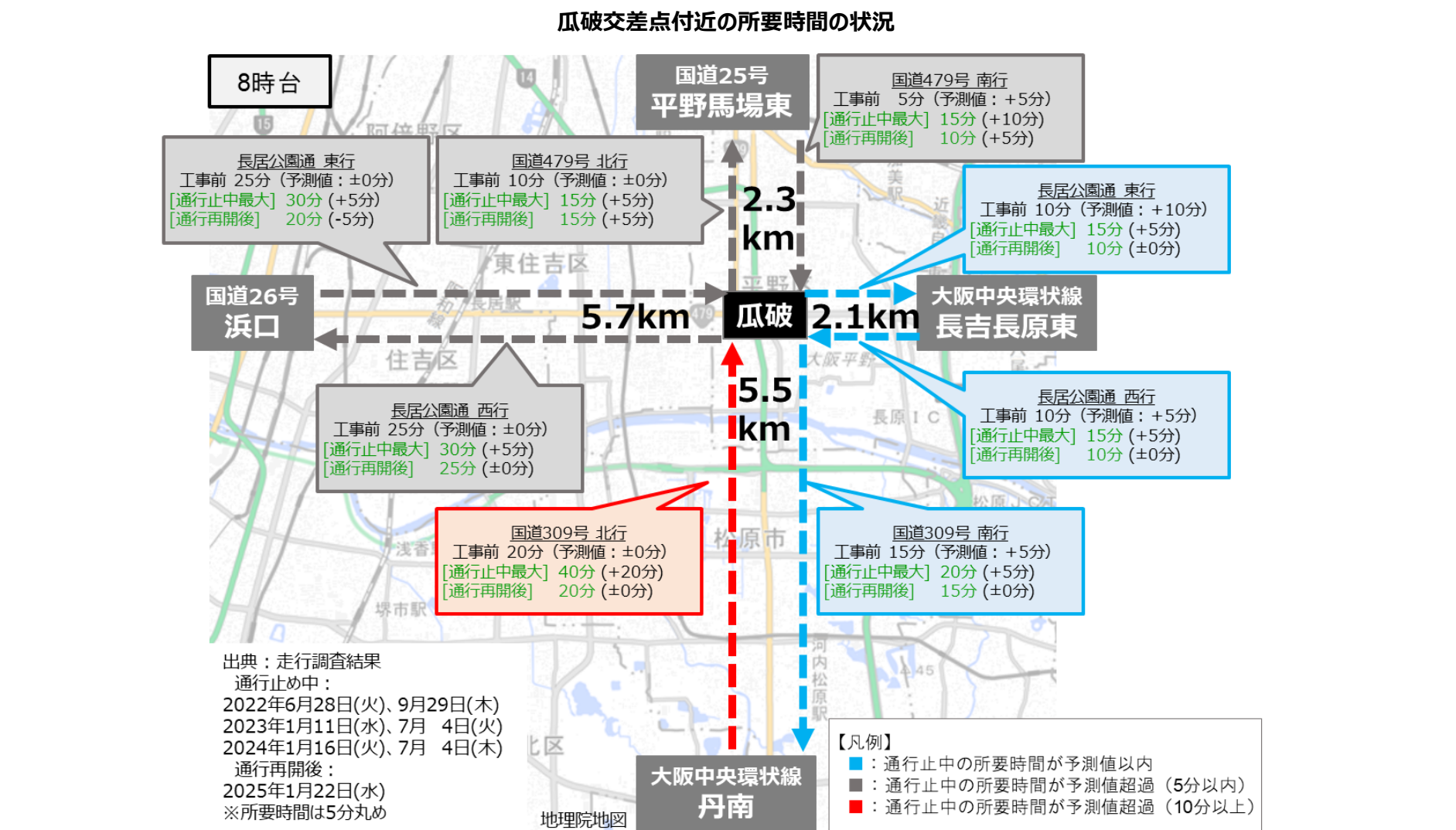
4-3 一般街路における交通状況（交差点需要率）

- 通行止めにより、う回交通が主に南北方向の一般街路に分散して増加したが、交通分散や信号現示調整等により、需要率は調査したすべての交差点で0.9を下回った。



4-3 一般街路における交通状況（所要時間）

- 瓜破交差点付近の所要時間については、大部分の調査で概ね10分以内の増加となり予測と大差ない状況であった。
- 朝ピーク時間帯の瓜破交差点に向かう北行のみ最大で20分程度の増加がみられ、信号調整や瓜破交差点を回避するルートの誘導を行うなどの追加の対策を行ったが、通行止め期間中は同様の傾向であった。
- 通行再開後は、所要時間の増加があった瓜破交差点に向かう北行の所要時間も、通行止め前の状況に戻った。



4-5 交通影響のまとめ

交通影響のまとめ

- 通行止めに伴い周辺の高速道路には一定の影響がみられた。
 - ・ 一般街路の負荷低減を目的に高速道路にう回誘導するよう料金施策や広報などを実施
 - ・ 主なう回先となる路線については時間帯により渋滞や所要時間に影響が発生
- 通行止めに伴い周辺の一般街路には一定の影響が見られた。
 - ・ 特に影響が大きいと考えられた瓜破交差点においては事前に改良工事などの現場対策を実施
 - ・ う回交通により交通量が分散して増加し、終日で評価すると混雑度などが増加したが混乱を生じるようなレベルには至らなかった。
 - ・ ピーク時に着目すると、所要時間の増加が予測値を超える箇所が一部にみられた（瓜破交差点に向かう北行など）。
 - ・ 細街路は、警察を含む地域へのヒアリングの範囲では大きな影響は顕在化しなかった。
- 高速道路と一般街路の交通分担は概ね予測どおりの結果であった。
 - ・ 通行止め付近の断面において、高速道路が分担する交通量は減少したが予測と同程度であり、通行再開後は元に戻っている。
- 予測と実績の比較においては概ね予測どおりの結果であった。
 - ・ 交通状況の変化について全体としては概ね予測どおりであったが、上記に示す一般街路のほかに高速う回における堺線と湾岸線の分担割合などについて予測との差異が認められた。

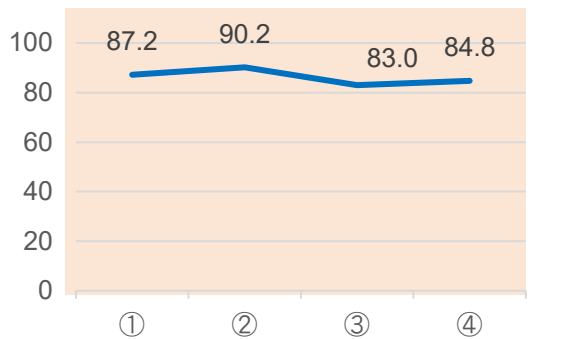
5. お客様の声 (アンケート結果等)

5. お客さまの声（アンケート結果等）

- アンケート結果より高い認知及び理解を得ていたと評価
- 各種広報の特性を生かし広報を実施したことで、多くの方に認知及び理解いただいたと考えられる。
- 通行再開時点では多くの方に工事に対して「良い印象」を感じていただいた。また、広報及び様々な対策により「良い印象」へと変化を促すことが出来た。

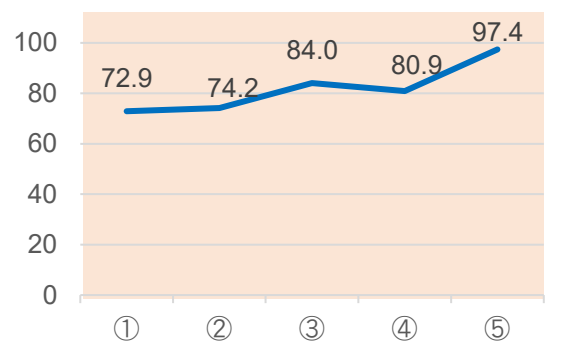
アンケート実施時期：①通行止め開始直後、②通行止め期間中、③通行止め期間中（その2）
④通行止め期間中（その3）、⑤通行止め解除直後

通行止め工事の認知度



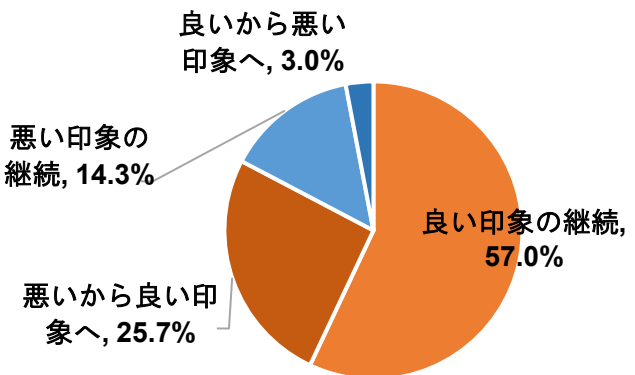
※調査対象 月に1回以上阪神高速を利用する人
（範囲：大阪府、兵庫県、奈良県、和歌山県）

通行止め工事への理解度



※調査対象 月に1回以上阪神高速を利用する人
（範囲：大阪府、兵庫県、奈良県、和歌山県）

通行再開時点の工事への印象（⑤時点に調査）
（通行止め開始直後と比べた印象変化）



※調査対象 月に1回以上阪神高速を利用する人（範囲：大阪府、兵庫県、奈良県、和歌山県）
月に1回以上自動車を運転する大阪市・松原市の人

お客さまの声

- 工事の必要性に対する理解
 - ・インフラの維持・更新は社会にとって重要
 - ・このような工事は必要なことと考えている
 - ・工事期間が長すぎて不便を感じた
- 工事期間の短縮に対する評価
 - ・大幅な短縮ができたことは素晴らしい
 - ・工事の短縮ができる技術向上を祈ります
- 工事のアナウンスや広報に対する意見
 - ・アナウンスもしっかりしており、印象は悪くなかった
 - ・前もって用意周到に広報活動を行っていたのは好印象
 - ・もっとメディアに発信してほしい

6. まとめ

(計画段階)

- 高速道路本線橋梁架け替え工事の施工方法について約3年間の通行止めを伴う案を選択
 - ・ 大和川線全線開通（R2.3）による高速道路ネットワークを活用
 - ・ 社会的影響の観点から複数案を比較
- 工事中の交通影響の抑制策について利用ODを踏まえて検討
 - ・ 料金施策や広報・呼びかけ、情報提供などによる高速道路へのう回を促進
 - ・ 交差点改良などの現場施策による影響抑制

(工事実施段階)

- 工事の安全かつ着実な進捗とともに社会的影響の抑制への取り組みを実施
 - ・ 重交通交差点を有する現場状況に配慮した昼間の交通規制を行わない新技術を採用
 - ・ 周辺施設・住宅への騒音抑制などの環境配慮を実施
 - ・ 昼夜連続施工などの様々な施工上の工夫により工程を短縮
- 予定した交通影響対策の実施に加えて工事の進捗や現地の状況に応じた取り組みを実施
 - ・ 料金施策や広報・情報提供、交差点改良や信号調整などについては追加対策も含めて実施
 - ・ 交通影響モニタリングからは、高速道路や一般街路について概ね推計通りの交通状況であったことを確認し、細街路も含めて大きな混乱を回避
 - ・ 長期工事へのご理解を得るよう工事進捗や新技術の採用・施工上の工夫などの発信を継続
 - ・ アンケート結果においては工事に対する理解が増加しており、頂いた問合せなどの推移からも広く工事とその影響について一定の理解を得られていたと思料

以上の取り組みや、交通影響などを受けた多くの方々や沿線の皆様のご理解、関係団体のご支援などを得られたことから、当初予定より約4か月の工程短縮を実現するなど社会的影響の抑制を実現し、大きな混乱を生じさせることなく工事を完了

7. 今後の都心部における更新事業の参考となり得る知見

今後の都心部における更新事業の参考となり得る知見を以下に列記する。

<合意形成>

- 社会的な影響の観点から複数案を比較し、学識者を含めた検討会の場で経済団体や周辺道路の管理者（国土交通省、大阪府、大阪市、堺市、西日本高速道路(株)）の意見を聞きながら調整することで速やかにコンセンサスを獲得できたことから、検討会を通じた事業の川上の段階からの調整が効果的であったと認識した。

<ネットワーク>

- 大和川線の開通（R2.3）により、高速道路ネットワークを広域う回ルートとして設定できたことから、更新事業の計画的な推進にもネットワーク整備が重要な役割を果たすことを再認識した。

<交通影響>

- 工事中の経路選択では「料金が高くても移動時間が早くて距離が近い」堺線ルート（大和川線⇔一般街路⇔堺線）を選ぶ利用者が一定数いたことを踏まえ、今後の同様の事例で推奨されるう回ルート以外への転換が問題となるケースでは、料金を同一とする調整に加えて、更なる料金格差の設定による推奨されるう回ルートへの強力な誘導や、動的課金によるピーク時間帯の一般街路の負荷軽減なども選択肢とすることも考えられる。
- 通行再開後も都心う回ルートとなる大和川線・湾岸線の利用が定着しており、長期間の通行止めが交通転換の契機となった。また、長期に及ぶ行動変容は容易に戻らない場合もあることを認識した。

<地域のみなさまのご理解とご協力>

- 地域のみなさまのご理解とご協力により、昼夜連続施工が可能となり工程を短縮できたことから、事業を進める上で地域のみなさまとの関係構築が重要と改めて認識した。なお、橋梁撤去における騒音対策の効果を地域のみなさまにご理解いただく手段として、地域イベントでのコンクリート切断の実演が有効であった。

<狭隘な都心部での橋梁架替え>

- 橋梁の撤去から架設までの全工程を通じて、通行止めした橋梁上や近傍の施工ヤードの使用を最適化したことが工程短縮に寄与したことから、狭隘箇所での施工計画には資機材のロジスティクス（工程を踏まえた搬出入・仮置き・組立ての場所・時期・期間の最適運用）のような観点を取り入れることが有用であると認識した。

1. 令和6年度土木学会 田中賞（作品部門・既設）

喜連瓜破橋大規模更新

橋梁や鋼構造工学における優れた業績が表彰されます。作品部門では新設あるいは既設の橋梁およびそれに類する構造物で、計画、設計、製作・施工、維持管理、更新、復旧などにおいて特色を有する優れた作品が対象になります。

2. 令和5年度土木学会 技術賞（Iグループ）

重交通交差点直上におけるPC箱桁橋撤去技術（阪神高速14号松原線喜連瓜破橋大規模更新工事）

土木技術の発展に顕著な貢献をなし、社会の発展に寄与したと認められるインフラの計画、設計、施工または運用やメンテナンス等の画期的な個別技術に授与されます。

3. 令和6年度全建賞（道路部門）

高速道路リニューアルプロジェクト 喜連瓜破橋大規模更新

全建賞は、我が国の良質な社会資本整備の推進と建設技術の発展を促進するため一般社団法人全日本建設技術協会によって1953年に設けられ、今回の表彰で72回を数える歴史と伝統ある賞です。

4. 2024年度第31回土木学会映画コンクール <最優秀賞>

【喜連瓜破 橋梁架け替え工事】二年半の軌跡～100年先を見据えて～工事担当者の想いに迫る！

土木学会映画コンクールは社団法人土木学会により1964年に設立され、2年ごとの開催において土木技術の発展や社会基盤整備に対する理解を促進するために優れた映像作品が表彰されます。

本事業に関わる社員のインタビューを交えた工事記録映像が見事「最優秀賞」を受賞しました。

5. 令和7年全国広報コンクール 広報企画 <入選>

大規模更新工事における地域・沿道のお客さまに特化した広報戦略

全国広報コンクールは、地方自治体等の広報活動の向上に寄与することを目的に、各種広報作品について審査を行い、優秀団体が表彰されます。公益社団法人日本広報協会により1964年から実施されています。

高速道路リニューアルプロジェクトとして初めての橋梁架け替えを重交通交差点直上で円滑に推進するために取り組んだ広報戦略と、工事広報を超えた地域社会との良好な関係構築方法等が評価され「入選」を果たしました。