

平成15年度の路上工事縮減の 達成度について

平成16年8月6日

第5回 ユーザーの視点に立った道路工事マネジメントの改善委員会

1-1. H15年度の達成度(総括)

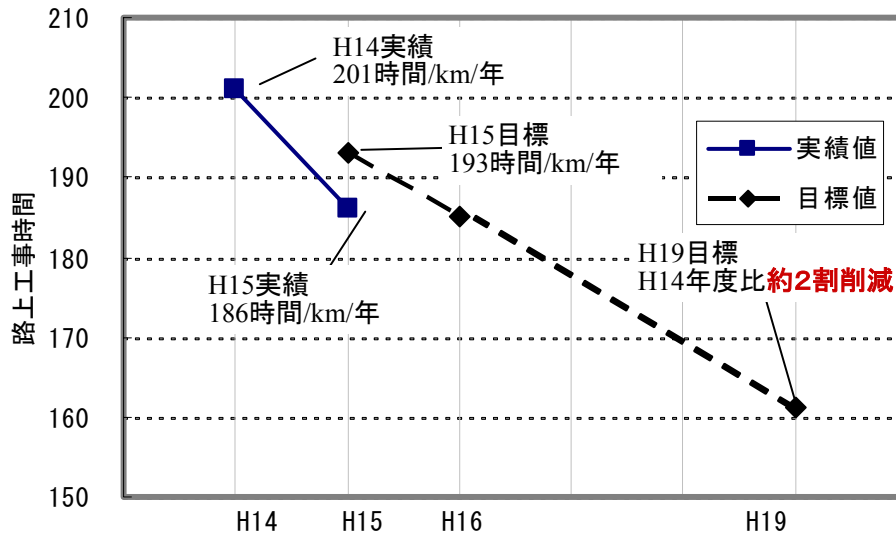
- 達成度評価においては、路上工事による1kmあたりの年間路上工事時間を測定し、路上工事縮減の取組み成果をチェック。
- H14年度の「201時間/km/年」を基準値として、「H19年度までに約2割削減し、路上工事に伴う渋滞の軽減を図る」ことが中期的な目標。



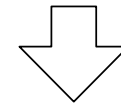
•全国の国管理の国道(直轄国道)では、H15年度実績は「対H14値4%縮減」の目標に対して約7%縮減の186時間/km/年。

•三大都市のH15年度実績は、直轄国道、都・県道、主要市道を含めて目標の「4%縮減」を達成。

1-2. アウトカム指標の動向(全国の直轄国道)



H14年度 実績	201時間/km/年
H15年度 目標	H14年度比4%縮減 (193時間/km/年)
H15年度 実績	H14年度比 7%縮減 (186時間/km/年)



「目標を達成」

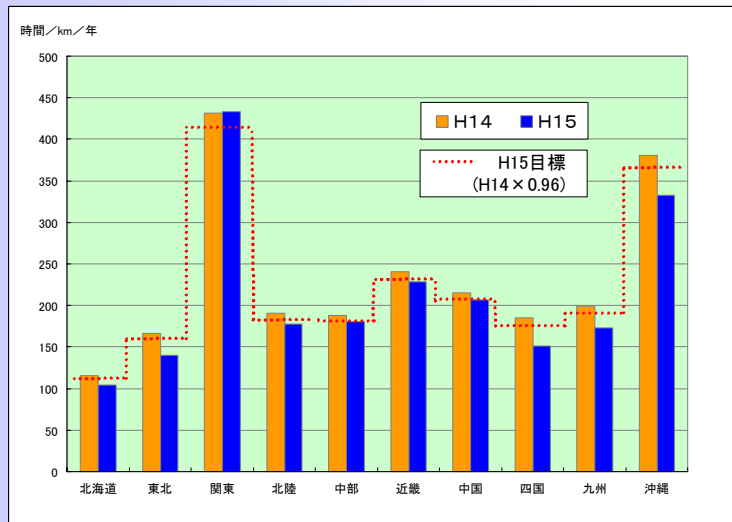
		時間/km/年		
路上工事時間	中期的な目標	H14年度	H15年度	H16年度
目標	H19年度までに	201	193	185 (H14年度比8%縮減)
実績	2割削減		186	—

1-3. 地方別の状況

- H14→15の縮減率をみると、東北、四国、九州、沖縄において**10%以上の縮減**。
- 年間路上工事時間の絶対量は**関東、沖縄**が多い。

表 全国の直轄国道における年間路上工事時間（平成14年度、平成15年度）

		時間/km/年			
		平成14年度	平成15年度	H15/H14	
全国	直轄国道 (幹線国道)	道路補修工事	140	134	0.97
		占用企業工事	61	51	0.85
		計	201	186	0.93



整備局名	路上工事時間 時間/km/年			
	H14年度実績	H15目標 (H14 * 0.96)	H15年度実績	縮減率 (H15/H14)
北海道	116	111	104	0.90
東北	166	159	140	0.84
関東	431	414	433	1.00
北陸	191	183	178	0.93
中部	188	180	180	0.96
近畿	241	231	228	0.95
中国	215	206	207	0.96
四国	185	178	151	0.82
九州	199	191	173	0.87
沖縄	381	366	333	0.87
全国(直轄)	201	193	186	0.93

各地方整備局における路上工事時間 (H14年度、H15年度)

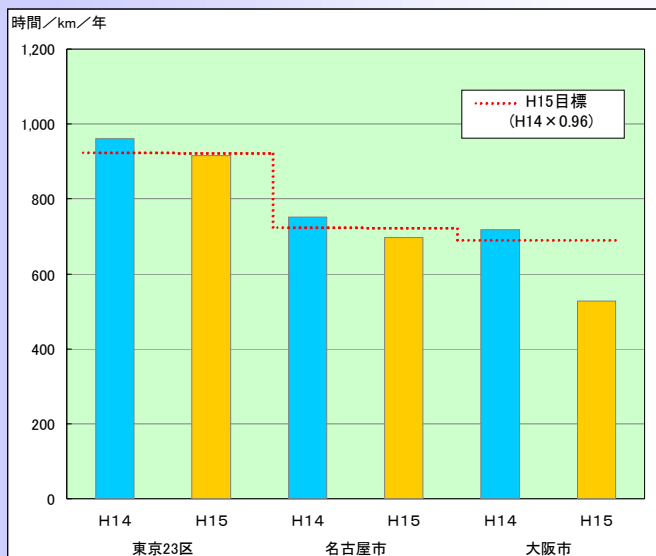
1-4. 三大都市圏の達成状況

・東京23区 約 5%縮減。(H14年度:961時間/km/年 → H15年度:916時間/km /年)

※「916時間/km/年」=国道・都道の1kmあたりで、年間約100日間工事。
 → タクシーの初乗区間(2km)で換算すると、2日に1日は路上工事に出会う計算。

・名古屋市 約 7%縮減。(H14年度:752時間/km /年 → H15年度:697時間/km /年)

・大阪市 約26%縮減。(H14年度:717時間/km /年 → H15年度:527時間/km /年)



都市圏名	H14年度実績	H15目標 (H14 * 0.96)	H15年度実績	低減率 (H15/H14)
東京23区	961	923	916	0.95
直轄国道	1,651	1,585	1,528	0.93
補助国道	785	754	1,825	2.32
都道	841	807	790	0.94
指定市道	-	-	-	-
名古屋市	752	722	697	0.93
直轄国道	491	471	440	0.90
補助国道	1,284	1,233	1,276	0.99
県道	793	761	728	0.92
指定市道	754	724	701	0.93
大阪市	717	688	527	0.74
直轄国道	923	886	963	1.04
補助国道	557	535	516	0.93
府道	632	607	467	0.74
指定市道	783	752	377	0.48
大都市計	848	814	781	0.92

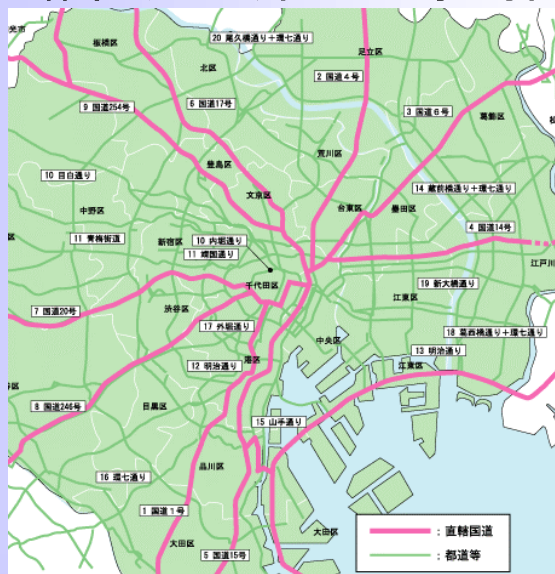
三大都市における路上工事時間 (H14年度、H15年度)

1-5. 東京23区の年末・年度末の縮減結果

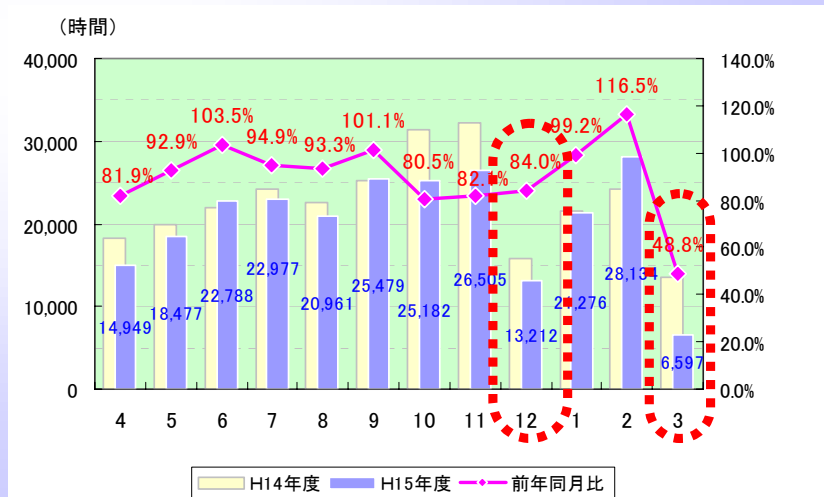
- 直轄国道及び都管理道路では、**年末(12月)及び年度末(3月)**の路上工事を原則ストップ等の方針を打ち出し、前年同月比で、年末、年度末共に**約7%縮減**。

※ 年末の路上工事ストップ：「路上工事スリム化大作戦」(12/20～12/31) (直轄国道は12/15～12/31)
 年度末の路上工事抑制：「東京スリム化ルールに基づく路上工事抑制」(3/1～3/31)

- 直轄国道の路上工事時間は、**年末が約2割、年度末が約5割の縮減**。



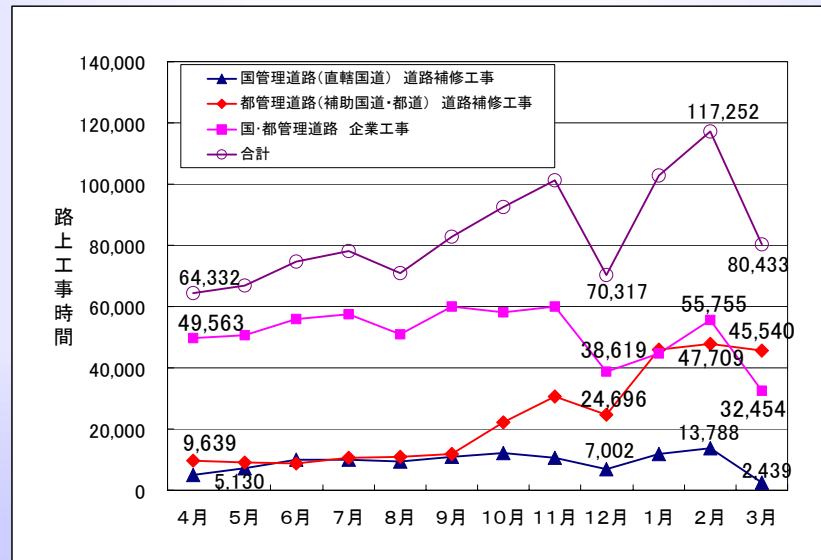
対象道路 (直轄国道、都管理道路)



東京23区内直轄国道における月別路上工事時間比較 (H14年度、H15年度)

1-6. 東京23区における月別路上工事時間

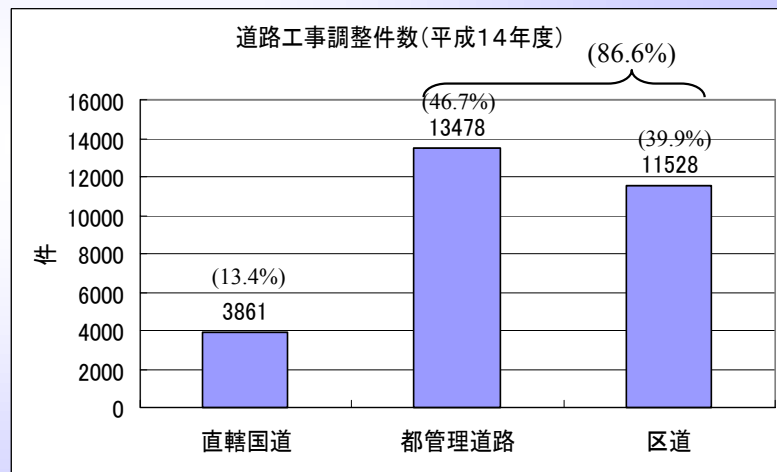
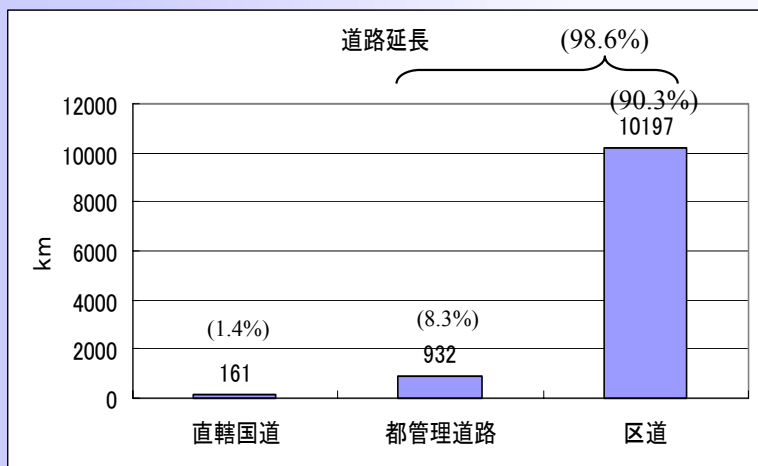
- 全体として、年末(12月)・年度末(3月)は工事ストップ・抑制等で工事時間が縮減。
- 企業工事は、4月～11月はほぼフラット。年末(12月)に縮減し、以後、年度末(3月)まで、ほぼ年末(12月)のレベルで推移。
- 都管理道路の補修工事は年末(12月)・年度末(3月)に縮減も、年度後半に増加(特に1月～2月)。
- 国管理道路の補修工事は全体に占めるシェアは小さい。年末(12月)・年度末(3月)に縮減のほか、年間を通じては、ほぼ一定。



H15年度の各月別の路上工事時間 (東京23区)

1-7. 東京23区の道路種別道路延長と道路工事調整件数

- 東京23区の道路は、総延長約1万1千km。都管理道路と区道が約99%。
- 道路調整会議での調整対象となる車線規制を伴うような比較的大きな規模の道路工事調整件数(H14年度)は、都管理道路と区道が約9割。
→都管理道路と区道での路上工事縮減の取り組みが重要。



※区道については21区(除く千代田区、中央区)での集計値。
※道路延長は上記資料の21区それぞれの道路延長を加算した値を活用。

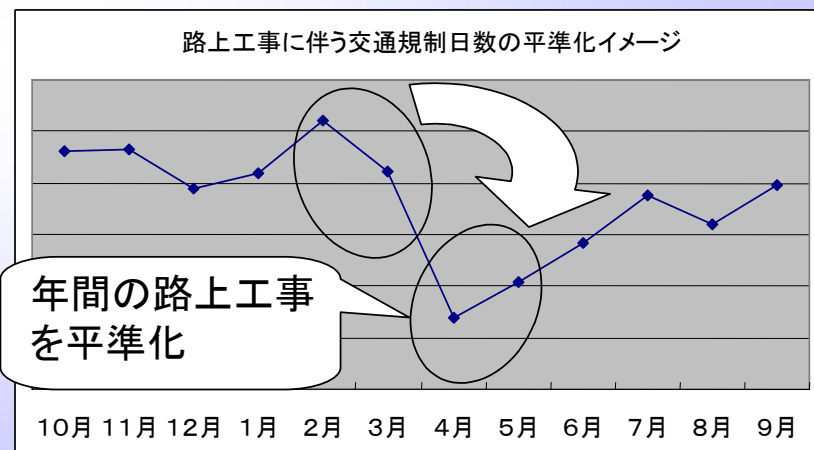
1-8. 路上工事の平準化のための国庫債務負担行為採択要件の緩和

- ・年間の路上工事の平準化を図るため、平成16年度予算から、**直轄国道の修繕工事**について、**多年度に跨る執行が可能な国庫債務負担行為の採択要件を緩和**。
- ・修繕国債の設定件数を、H15:22件→H16:33件と**約5割の拡大**。

改正のポイント

改正前	改正後
①年度末に著しい交通渋滞が予想される道路	①年度末に著しい交通渋滞が予想される道路
②工期が4ヶ月以上かつ年度をまたがる事業	②工期が4ヶ月以上かつ年度をまたがる事業
③東京・政令市、県庁所在地及びその周辺	
④舗装のオーバーレイ及び打換工事に限定	

要件緩和による効果(イメージ)



1-9. 路上工事縮減に対する路上工事モニターの評価

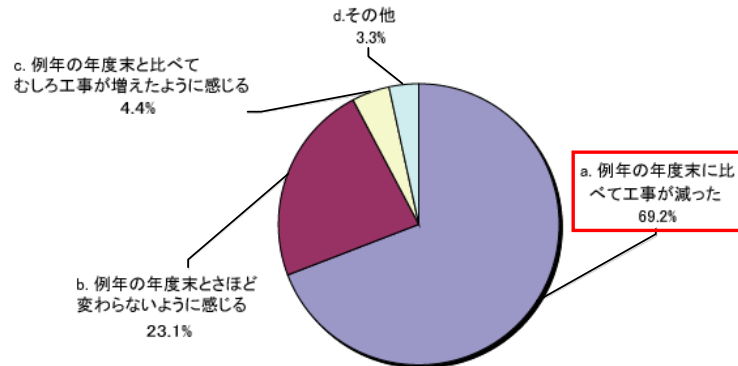
(1) 年度末路上工事抑制に対するアンケート結果

- 年度末の路上工事抑制について、モニター※の約7割が路上工事は減ったと実感し、約7割が有効な施策であると評価。

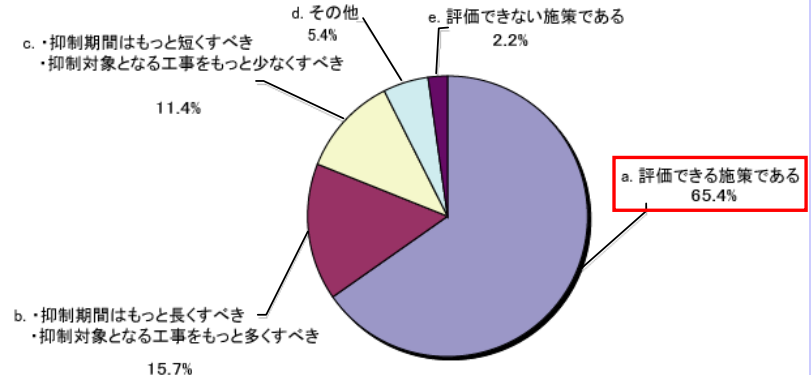
※路上工事モニター：一般公募216名、トラック・タクシードライバー100名（計316名）にアンケート

モニターへのアンケート結果

<年度末の路上工事の印象について N=182>



<年度末の路上工事を抑制することについて N=185>



(2) 路上工事モニターからの自由意見例

- 「工事縮減を実感できた」という**肯定的な意見**が寄せられた一方、「これまでと変わらない」、「実際のところがわからない」、という**否定的な意見**も聞かれた。

〔肯定的な意見(抜粋)〕

- 工事が減って走り易くなったので、今後も続けて欲しい。
- 工事の為の工事が減った。
- 路上工事が原因の渋滞に遭遇しなくなった。
- 掘り返し工事が大幅に少なくなっている。
- 税金の使い方、工事のあり方を公開して欲しい。
- 自分達も共に協力していかなければと思った。
- 理由がはっきりしていれば、年度末工事もいやな感じはしない。

〔否定的な意見(抜粋)〕

- 例年とあまり変わらない。
- まだまだ予算消化と思われる工事が多い。
- 3月に入ってから路上工事がとても多い。
- 今までなぜやらなかったのか。
- 必要な工事まで減らしていないか、無駄な工事をしていないか等、実際どうなっているかよく分からない。
- 年末、年度末だけでは、効果がないと思う。