

## 利用者の視点に立った路上工事縮減

路上工事時間は、H14 比で 3 割以上の縮減を達成。地域で路上工事縮減に取り組む体制づくりが進展。道路利用者の満足度向上が課題。

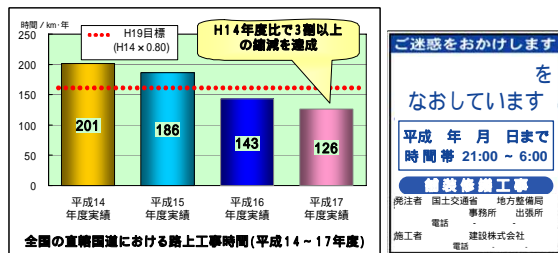


図 路上工事時間の推移と、新しい路上工事看板

### (1)取組みの背景と必要性

#### 道路利用者の満足度向上が課題

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の提言 (H15/10) に基づき、路上工事縮減施策を順次展開中である。路上工事時間は、H16 で H14 比 2 割以上の削減となるものの、「道路利用者満足度調査 (H16)」では調査項目 15 件中 13 位と依然低評価であり、一層の工事縮減が必要とされる。

### (2)達成度報告(昨年度の取組みと成果)

#### 路上工事時間は引き続き減少、H14 比で 3 割削減を達成

全国の直轄国道における路上工事時間は、前年度比で約 1 割、H14 比で 3 割以上の縮減を達成した。月別工事時間でも年末・年度末を含め減少している。しかし、企業の設備投資の減少等の減少要因の分析が課題となる。

#### 新しい工事看板を全国で実施

「工事内容」、「工事目的」、「工事期間」等が一目でわかる新しい路上工事看板を全国の国道で実施した。

#### 各事務所単位で地域特性に配慮した取組みを実施

大都市及び地方中心都市等で路上工事調整会議を全国 88 事務所 (北海道は開発建設部) 中 78 ヶ所で設置した (H17/4 現在)。

路上工事マナー講習会、優良工事公表 (東京国道事務所) 夜間集中工事による工事時間縮減 (静岡国道事務所) 等きめ細かな取組みも各事務所で行った。

### (3)業績計画(今後の取組みと期待される成果)

#### 地域毎の実情を踏まえて路上工事を縮減

路上工事調整会議で地域住民や交通工学等の有識者の意見を聞くこととし、その成果をアクションプログラムとしてとりまとめ、一層のアカウントビリティ・透明性の向上を図る。

### (4)代表的な指標の動向

#### 路上工事時間は引き続き減少

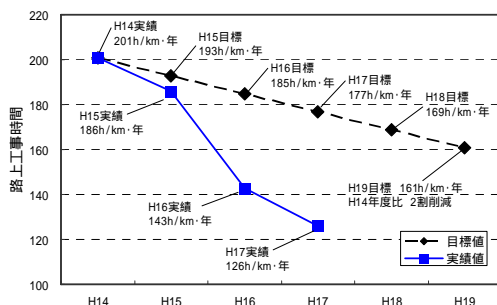
全体では、前年度比で 10% 程度の縮減となった。ブロック別では、8 ブロックで前年度より縮減された。一方、北陸ブロックと沖縄ブロックでは前年度比 5~10% の増加となった。H19 数値目標として設定した管理延長当たり年間路上工事時間を H16 には既に達成済み。

#### H19 目標を H16 に達成

「H15 道路行政の業績計画書」において、H19 数値目標として設定した管理延長当たり年間路上工事時間を H16 には既に達成済みである。

平成 16 年度実績	1km 当たり年間 143 時間	
平成 17 年度	実績	1km 当たり年間 126 時間
	目標	H14 年度比 12% 縮減
中期的な目標	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。	
平成 18 年度の目標	H14 年度比 16% 縮減 (169 時間/km・年)	

国土交通省政策評価基本計画



担当： 道路局 国道・防災課

(1) 取組みの背景と必要性

国土交通省では、毎年度の道路工事を縮減するため、工事の集中化等の諸対策を全国で推進してきた。

例えば、東京・大阪・名古屋の大都市部の国管理・地方管理道路（その他の地域では、国管理道路）を対象に、路上工事への批判が高まる年末・年度末の工事抑制の実施、一定のエリアを対象とした集中的な路上工事の実施とその後の掘り返しを概ね5年間規制する掘り返し重点対策を、東京、大阪、名古屋において、約30カ所で行うなどの対策を講じてきた。

しかしながら、路上工事に対しては依然として批判の声が多く、縮減の効果が実感されていなかった。

その理由としては、(1)道路工事件数の縮減がまだ十分でない、(2)道路工事に伴う渋滞等の影響を軽減する努力が十分でない、(3)道路工事に対して道路利用者の理解が十分得られていない、という大きな3つの問題があると考えられた。

これらの問題を解決するために、平成15年10月に「ユーザーの視点に立った道路工事マネジメントの改善について～外部評価に基づく工事とその影響の縮減～」を提言として公表した。この提言において、従来の関係者間による「内部調整型」の縮減施策から、利用者とのコミュニケーションの充実により、利用者が評価・監視し、かつ工事実施主体自らが縮減する「外部評価型」マネジメントへ転換を行うための5つの方向性が示された（図8-2）。

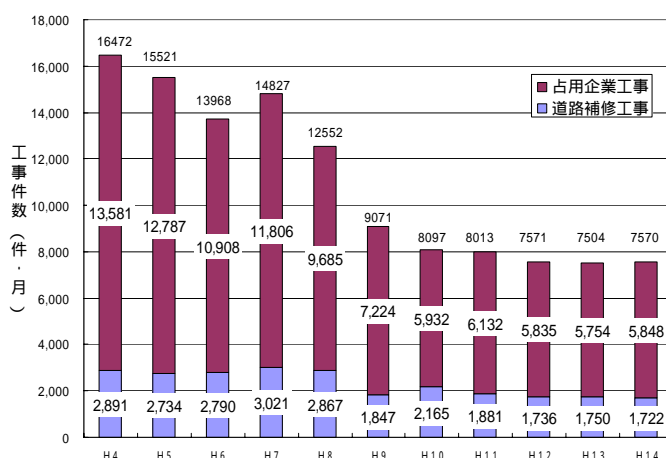


図8-1 東京23区の路上工事件数の推移（平成4～14年度）

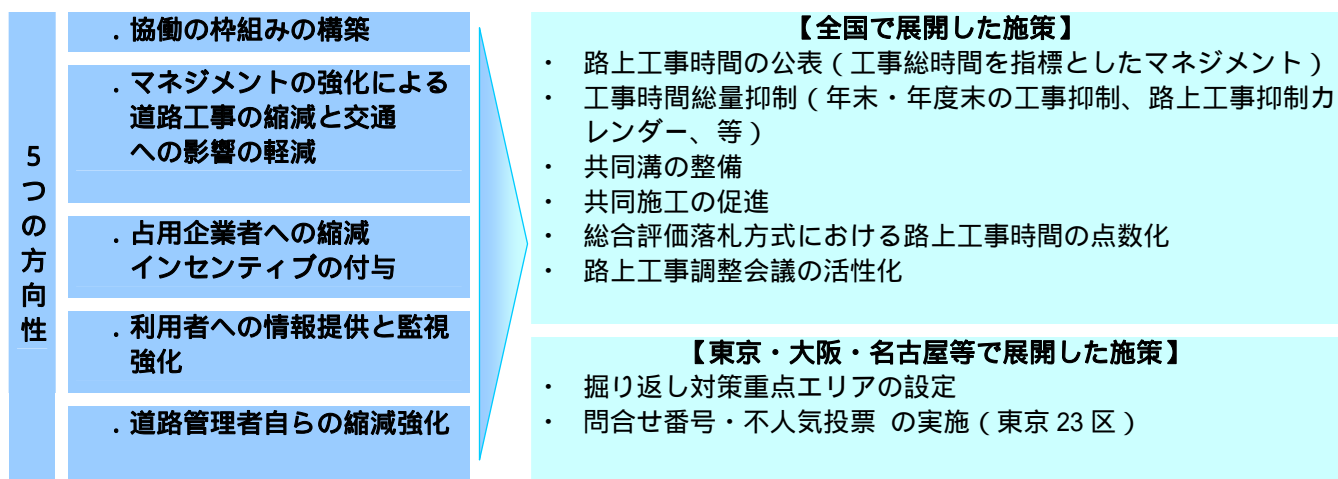


図8-2 提言で示された5つの方向性と提言後に展開した施策

## 【 ．道路交通を円滑化する】

この提言を踏まえ、平成 16 年度までにいくつかの施策を具体化してきた。

例えば、「問い合わせ番号」は、携帯電話やパソコンを通じて路上工事情報を簡単に検索する施策である。東京 23 区において、平成 16 年 11 月より開始され、平成 18 年 4 月現在で、約 40 万件のアクセスの実績を残している。なお、今後は全国の国管理道路で展開する予定である。

また、問い合わせ番号を応用した「不人気投票」は、平成 16 年 11 月より実施され、平成 18 年 4 月現在、投票数は約 4,000 件に達している。

こうした取り組みの結果、道路利用者満足度調査（平成 16 年度）では、「あなたがよく使う道路の路上工事のやり方」について、満足度点数が前年比で 15 項目中最も向上し、改善の兆しが現れてきた。ただ、調査項目 15 件中の順位は 13 位と前年比では改善したものの、依然として満足度は低い状況にあった。

したがって、今後とも路上工事縮減の取り組みを一層展開することが必要である。

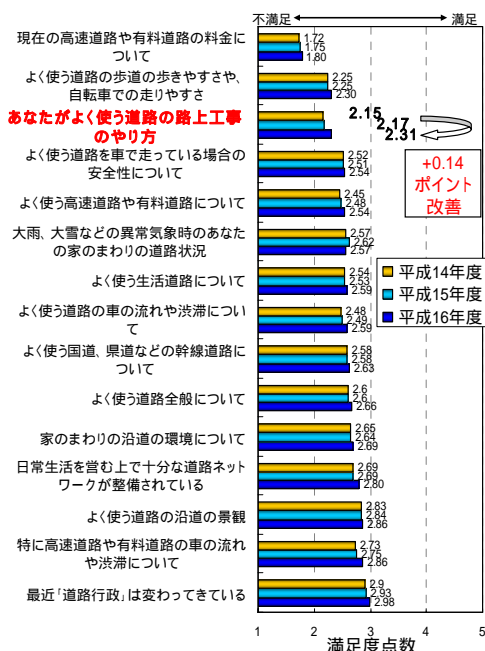


図 8-3 道路利用者満足度調査結果（平成 14～16 年度）

## （2）達成度報告（昨年度の取組みと成果）

平成 17 年度に展開した、路上工事施策は次の通りである。

### 新しい工事看板を全国で実施

平成 17 年度には、「何のために工事をしているのか」、「いつになったら工事が終わるのか」といった道路利用者の声に応えるため、平成 18 年 4 月から、「工事内容」、「工事目的」、「工事期間」等が一目でわかる新しい路上工事看板を、全国の国道で実施した。

新しい路上工事看板は、下記の点に配慮したものとなっている。

- (1)何の工事を何の目的で実施しているかをわかりやすく表示
- (2)工事がいつ終わるのか一目でわかるように強調して表示
- (3)表示内容がより見やすいデザインに変更

さらに、今回の新しい路上工事看板の導入にあわせ、歩行者や工事現場の住民に対して情報提供するための看板を新たに実施することとした。

### 各事務所単位で地域特性に配慮した取り組みを実施

平成 15 年の「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」の提言における「協働の枠組みの構築」のさらなる展開を図る観点から、大都市及び地方中心都市等で路上工事調整会議の設置による路上工事縮減への取り組みを促進した。路上工事調整会議は、平成 17 年 4 月現在、全国の 88 事務所(北海道は

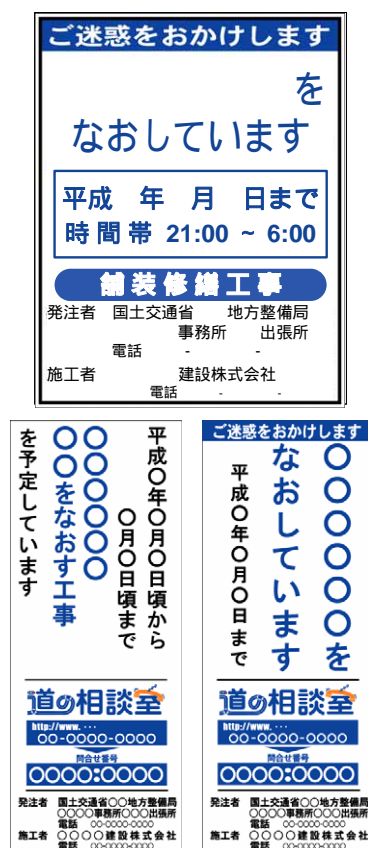


図 8-4 新しい路上工事看板の例

開発建設部)中、78ヶ所で設置されている。

路上工事調整会議では、具体的な目標や縮減手法をまとめたアクションプログラムの策定を行うこととし、各地で検討が開始されている。

このほかに、各地で地域のニーズ特性に応じた路上工事縮減の取り組みを展開している。(コラム参照)

### 路上工事時間の縮減状況

1) 平成 17 年度は、平成 14 年度比で 3 割超の縮減を達成

以上のような取り組みにより、平成 17 年度の全国の直轄国道の年間路上工事時間は、平成 14 年度比で 3 割以上下回る結果 (126 時間/km・年) となり、平成 19 年度目標値である平成 14 年度比 2 割縮減を平成 16 年度に引き続き達成した。

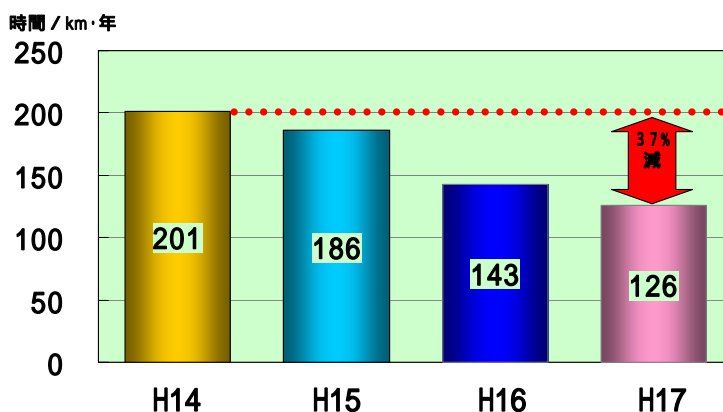


図 8-5 年間路上工事時間 (全国、直轄国道、平成 14 ~ 17 年度)

2) 年末・年度末を含めた全ての月で路上工事時間数の縮減を達成

また、月別路上工事時間数についても、路上工事に対する批判が高まることが多い年末 (12 月) には約 2 割の縮減、年度末 (3 月) には約 1 割の縮減をそれぞれ達成したのをはじめ、年間を通じて前年同月に対する縮減を達成した。

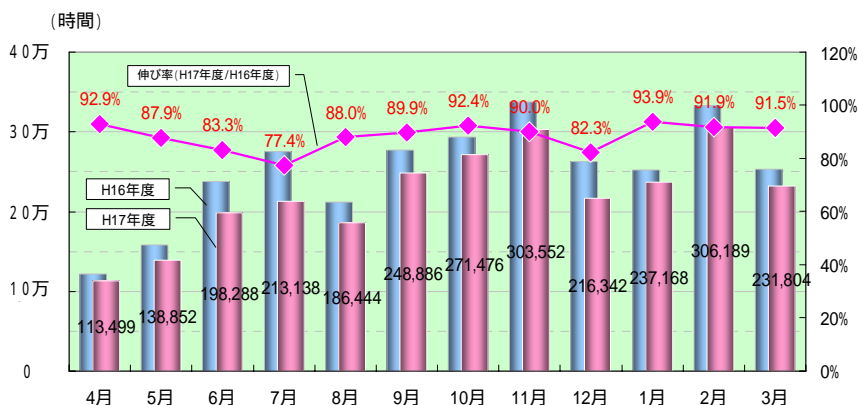


図 8-6 月別路上工事時間 (平成 17 年度、道路補修工事 + 占用企業工事)

# 【 . 道路交通を円滑化する】

## 路上工事作業員のマナー講習会（東京 23 区）

### 目的・背景

路上工事不人気投票で頂いたご意見の集計結果から、「作業員のマナー・態度」に対して道路利用者が不満を有していることを確認。  
 このため、電話・電気・ガス事業者等の占用企業者と協働し、誘導技術や誘導時におけるマナー・態度等をテーマとした工事関係者対象の講習会を実施。

### 概要

実施日時 H17年12月13日 13:30～15:30  
 主催団体 東京国道事務所、道路占用工事企業者連絡協議会  
 参加人数 約350名  
 講習内容 実習「工事現場における誘導方法」

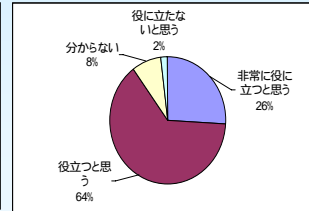
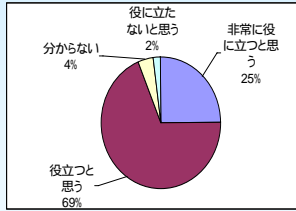
～講師 社団法人 東京都警備業協会 選任講師 佐野峯 清隆 氏～  
 講演「工事現場における道路ユーザーに、好感をもっといただく表現技術」  
 ～講師 浜松大学 国際経済学部 国際経済学科 教授 長谷川 真知子 氏～  
 結果など 講習会終了後のアンケート調査では、講習会の有用性について9割以上が「役立つと思う」と回答



実習風景



講演風景



<実習について> <講演について>  
 参加者アンケート：内容の有用性への感想

## 路上工事縮減に努めた優良工事の公表（東京 23 区）

### 目的・背景

路上工事縮減や路上工事のやり方に対する工夫等に努めた好事例を選出し、特に優良な工事をホームページで公表。  
 工事実施者等の取り組み意欲の向上と、今後の工事実施方法等の改善を図る。

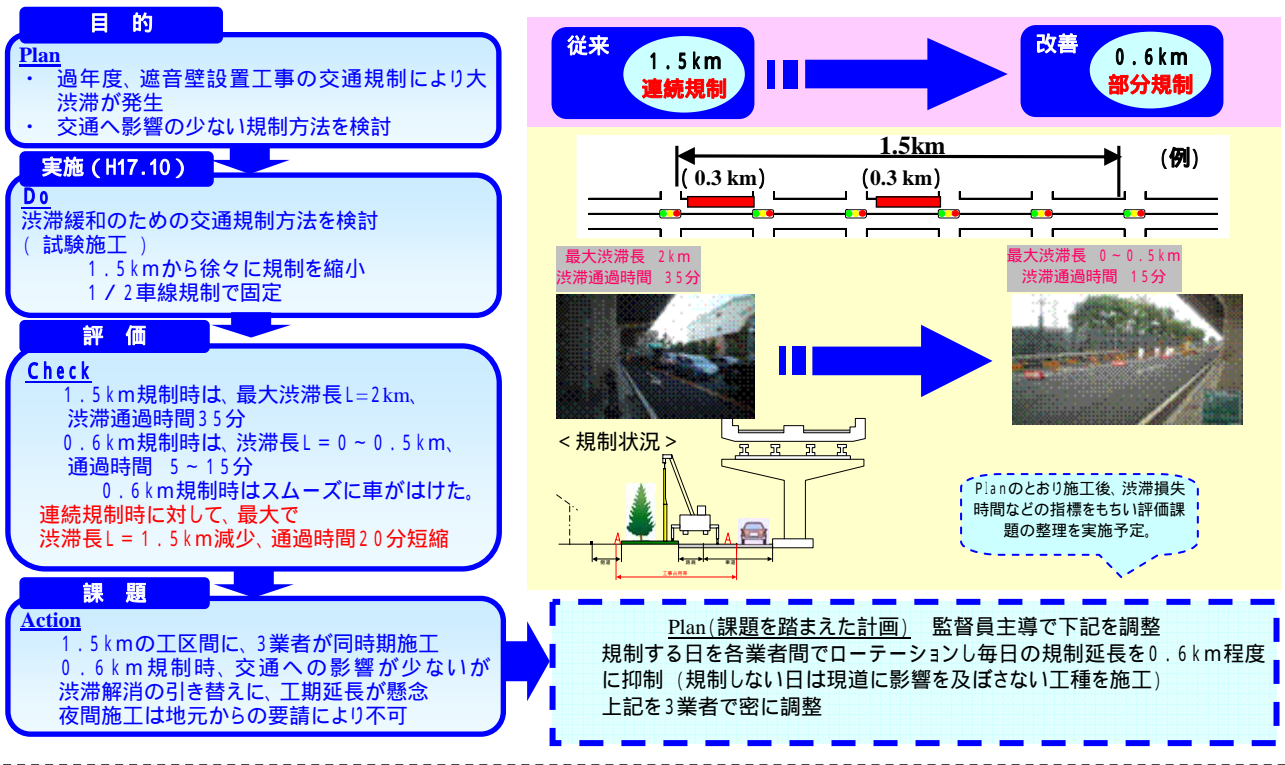
### 概要

主催団体 東京都道路工事調整協議会  
 対象工事 東京23区内で施工された路上工事（非開削工事等含む）  
 選考方法 各工事実施者に対して「工事縮減」「渋滞軽減」「新技術・新工法」「交通安全」等に対する効果が認められた工事事例を募集し、協議会による審査により、今後の改善に資する特に優良な工事を選出。  
 結果公表 路上工事縮減や路上工事のやり方に対する工夫等に努めた好事例を、事業者名と共にホームページにて公表。

種別	工事概要	事業者
管路の新設	【急曲線シールド工事の導入と道路管理者と共同した共同掘削坑の活用】 単体立坑の削減により路上工事を3ヶ月短縮 掘削箇所削減	東京電力株式会社
	【長距離小口径管推進の導入と立坑のコンパクト化により交通への影響が少ない中央分離帯に作業帯を設置】 作業帯の縮減により道路規制を60日短縮 掘削箇所削減	東京電力株式会社
老管の改修	【長距離泥水70mm径の導入により掘削箇所や施工ヤード箇所を削減】 通常より長い区間を非開削することにより立坑箇所を削減し工期を40日短縮 振動騒音発生箇所の低減	東京都水道局
	【管の内側から修理する工法（ライブジョイントシールド工法）により平均20箇所の管の継ぎ手修理を1箇所の掘削で修理】 継ぎ手毎を掘削して修理する箇所をまとめて修理することにより工期を32日短縮 道路規制の縮減 産業廃棄物の削減	東京ガス株式会社
集中工事	【管の内側に新しい管をつくる工法（製管工法）により非開削で管の補修を実施】 既設マンホールから非開削で管の補修を行うことにより道路規制を24日短縮 建設発生土 騒音振動の抑制	東京都下水道局
	【振動騒音の低減を図るノージョイント化工事を中心とした昼夜連続集中工事を実施】 工事の集中化により道路規制を約8割削減(340回/70回) 騒音振動の低減	首都高速道路株式会社
大規模掘削	【土留付打ちを2段階に分けて実施】 2段階目の付打ちを道路下で施工することにより道路交通への影響を回避し道路規制を120日短縮	東京地下鉄株式会社
マンホールの改修	【舗装破砕と蓋の受枠撤去を同時に実施できる工法（円切工法）を採用したマンホールの蓋交換を実施】 舗装切断と破砕 マンホール蓋受枠撤去の工程を集約することにより路上工事時間が35%縮減(マンホール28個で交通規制10日短縮)	東日本電信電話株式会社
舗装打換	【標準より約30℃低い温度で施工できるアスファルト(中温化アスファルト)を使用した車道舗装工事を実施】 交通開放可能な温度までの時間を短縮することにより路上工事期間を5日短縮 また中温化アスファルトは製缶時の発生CO2が約16%低減	国土交通省 東京国道事務所

路上工事渋滞縮減に努めた工事事例（名古屋市）

[ 国道 302 号北部遮音壁工事 1.5km 区間 ]



(3) 業績計画 (今後の取組みと期待される成果)

地域毎の実情を踏まえて路上工事を縮減

地域毎の実情を踏まえた路上工事縮減を実施するため、路上工事調整会議で地域住民や交通工学等の有識者の意見を聞くこととし、その成果をアクションプログラムとしてとりまとめ、一層のアカウントビリティ・透明性の向上を図る。

なお、大阪府における五十日 (ごとび) にあたる 25 日の工事抑制、石川県における冬季の工事抑制、沖縄県における観光客が多い時期の工事抑制など、地域の実情を踏まえた路上工事の縮減の取り組みが展開されている。(図 8-7 参照)

また、路上工事調整会議の調整状況をフォローアップし、地域毎の路上工事縮減施策を一層推進する。

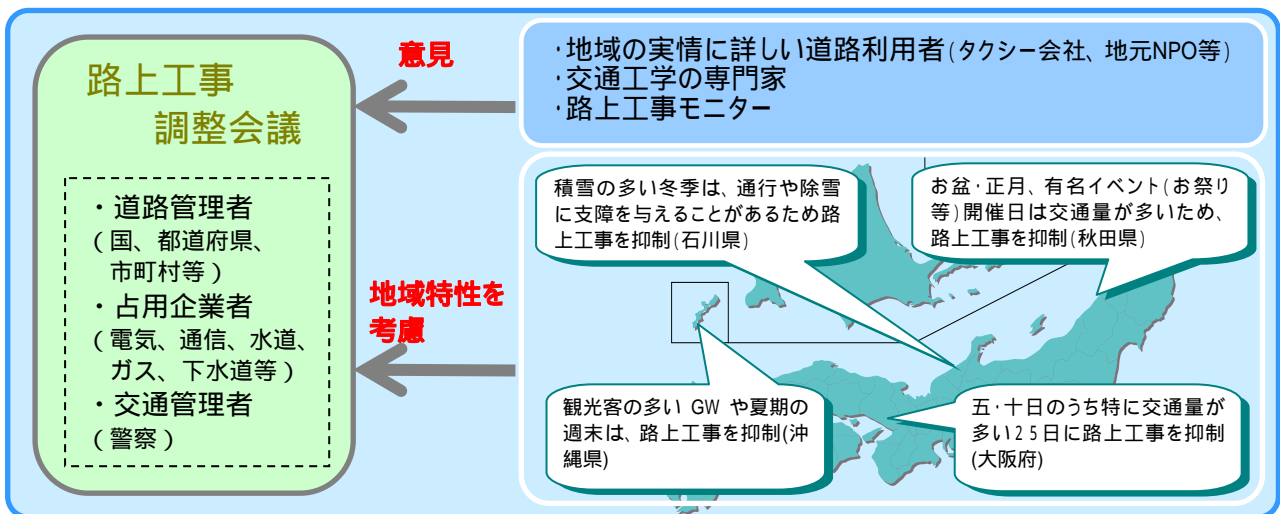


図 8-7 道路利用者の意向を路上工事調整会議に反映

【 . 道路交通を円滑化する】

(4) バックデータ

【全地域において縮減を達成】

ポイント： 前述のように、平成 17 年度の全国の直轄国道の年間路上工事時間は、平成 14 年度比で 3 割以上縮減され、126 (時間/km・年) となり、平成 19 年度目標値である平成 14 年度比 2 割縮減を平成 16 年度に引き続き達成した。

地域別にみても、北陸ブロックと沖縄ブロックでは、平成 16 年度比で増加しているものの、全ての地域で平成 14 年度比 2 割縮減を達成した。

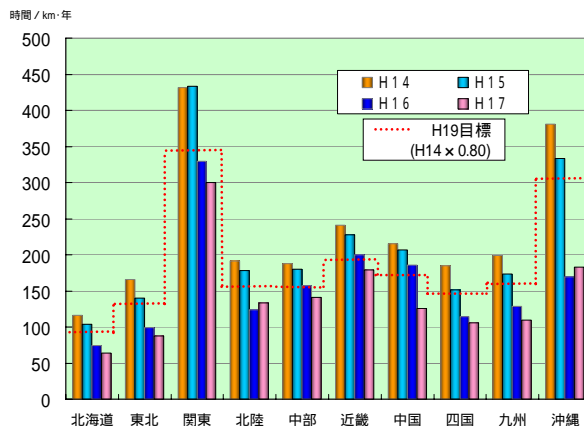


図 8-8 地方別年間路上工事時間 (直轄国道：平成 14～17 年度)

【高速道路会社においても縮減】

ポイント： 高速道路会社においては工事の重点化・集約化や集中工事方式の採用、年末・年度末の工事抑制の推進等により全体的に前年度に比べ縮減となった。

指標分類		東日本	中日本	西日本	首都	阪神	本四
路上工事時間 [単位: 時間 / km・年]	実績値 平成16年度	64	87	80	339	146	66
道路1kmあたりの路上作業に伴う年間の交通規制時間	実績値(見込み) 平成17年度	62	62	81	340	144	66
	次年度目標値 (平成18年度)	58	66(目標を下回るよう努め、定期的にチェック)	75	325	138	66(下回るよう努力)

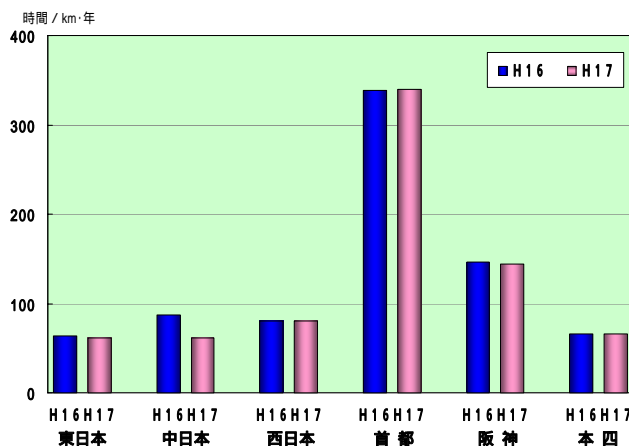


図 8-9 高速道路会社における路上工事時間 (平成 16～17 年度)

【大都市部でも、H17 年度目標値を達成】

ポイント： 主な地方道を含めた路上工事時間を計測している三大都市については、全ての都市で平成 17 年度の目標値である、平成 14 年度比 12%削減を達成した。

東京 23 区では、前年比で増加に転じたものの、平成 17 年度目標を達成した。名古屋市では、着実に減少を実現し、平成 17 年度目標を達成した。大阪市は、平成 14 年度比で 6 割減の大幅な縮減を達成した。

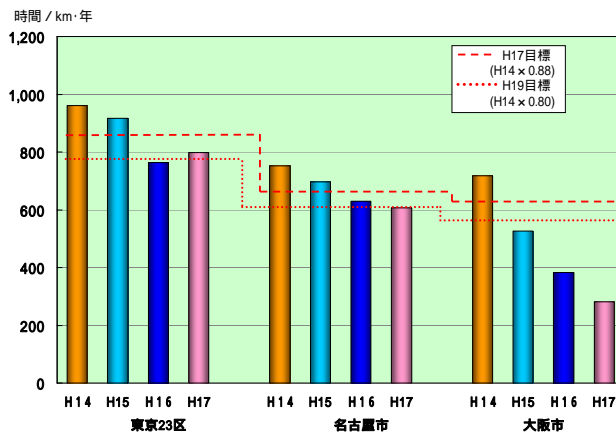


図 8-10 年間路上工事時間 (国道・都府県道・市道：平成 14～17 年度)

【三大都市の月別工事時間推移】

ポイント： 東京 23 区は、12 月から 2 月にかけて前年同月比での縮減を達成したが、他の月では昨年度をやや上回る傾向を示した。

名古屋は、4 月から 10 月は、「愛地球博」(3/25～9/25)に配慮した工事抑制により、前年同月比で減少した。11 月から 1 月は、博覧会開催期間中に抑制していた工事に着手した影響で 1 割程度増加したものの、2 月以降は、再び減少した。

大阪は、年間を通じて、全ての月で前年度実績を 2 割以上下回る縮減を達成した。特に、路上工事に対する不満が高まる年末 12 月には、4 割を超える縮減を達成した。

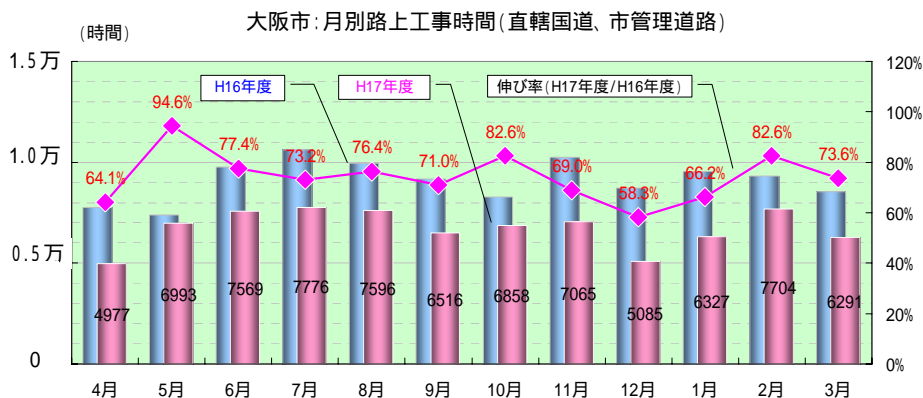
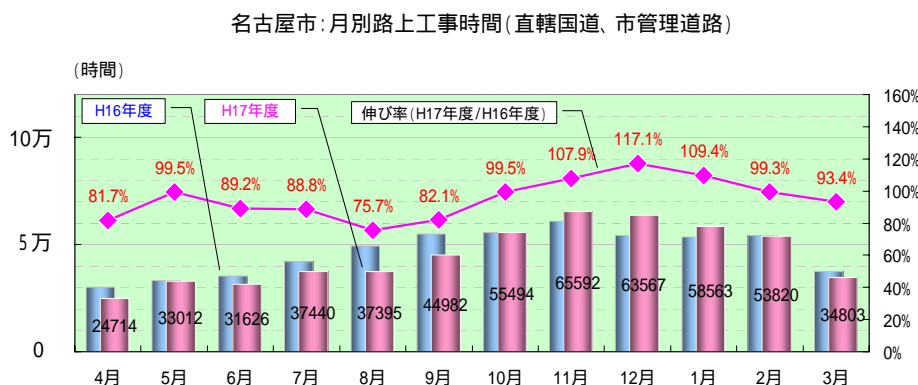
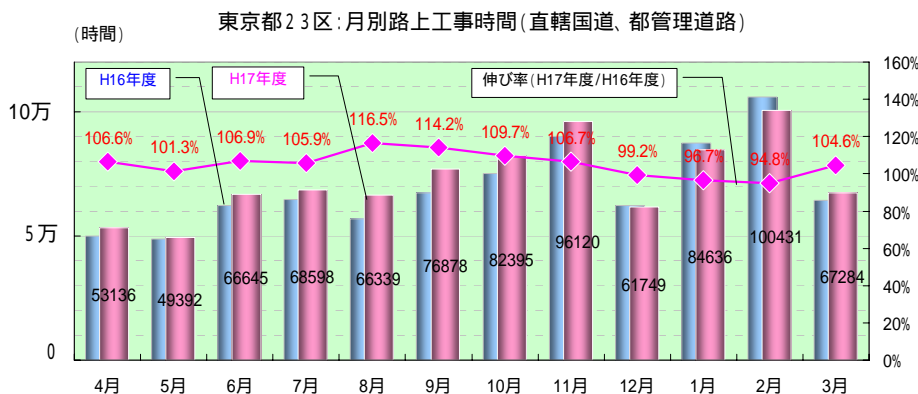


図 8-11 三大都市別、月別路上工事時間（平成 17 年度）