

第1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」議事要旨

日時：2003年6月23日(月) 13:30～15:30

場所：東条インペリアルパレス 6階 九重の間

出席者：

委員：家田委員長、出光委員、岩越委員、西川委員、松村委員、宮下委員

議事内容：

<資料3について>

委員：数値目標が示されることは良いことである。しかし、工事そのものが減ることよりも、工事渋滞が減ることの方が重要であり、それを示すことのできる「道路工事渋滞指数」のような指標ができないか。件数、日数だけではなく、時間、規制車線数、距離、交通量等を加味し、どれだけ影響があるかを示した指標であってほしい。占用企業毎にこの指標を公表し、加点法でインセンティブを与えるとといった使い方も考えられる。また、実際に工事や渋滞を減らすこととイメージ戦略は分けて検討しなければならない。

委員：「道路工事渋滞指数」の考え方は私も同感。12月に件数が少ないと言うが、実際には営業日が少ないし、交通量は多くなるため、渋滞への影響は大きいのではないかと。

また、情報提供を充実させて欲しい。工事現場に看板は出ているが、工事の目的が不明。ドライバーとしては工事情報は2週間目までに時間帯や距離、日数などを知らせて欲しい。さらに、工事が終了したことと、その結果、何が変わったかを情報提供できれば利用者はもっと納得できる。

委員：無駄な工事というのは本来ないはず。だが、同じ場所を何度も掘り返している場合に無駄であると映ってしまうのだろう。PRが足りないのではないかと。かつて建設業界では工事をするということについて、現場の看板には言い訳やお詫びしか書かなかったが、最近は工事の目的やできあがったときのイメージや進捗状況を知らせる努力をするようになった。もっと道路工事によるメリットをアピールすべきである。

また、企業へのインセンティブは加点主義で行うことが必要と考える。環境改善やボランティアに貢献している企業に対してインセンティブを付与する取組みを行っているのではないかと。参考にすべき。

委員：調整会議には道路交通の専門家が入っているのか？工事のときに交通を流す方法をどうしていくかという工夫が必要ではないかと。工事に対するドライバーや住民のストレスを緩和するためのコストという考え方もあるのではないかと。

新聞やテレビに広告を出していると言うが、目にしていない。対象者が道路工事に関心を持たない時に伝えようとしても意味がない。お金の使い方も含め効果的な方法を検討すべき。

委員：調整会議の成果で件数が減ったものだと理解した。調整会議を上手に行うことでさらなる削減に期待する。新聞広告は自分も知らなかった。なお、渋滞情報はタクシードライバーにとっては重要な情報。工事の情報とその結果発生する渋滞予想について事前提供がされるとよい。

事務局：委員のご意見・ご質問を紹介したい(参考資料参照)。なお、調整会議には学識者、有識者等の交通の専門家は入っていない。またコンサルタントも入っていない。

オブザーバ:(都道で年度末の補修工事が多いことに関して)占用工事が一通り終わった後に補修工事を行っている関係でどうしても年度内で工事をするタイミングが遅くなってしまふ。また、会計年度の関係で、4月からすぐに発注して工事着手することが困難であるという事情もある。

オブザーバ:(水道関係の工事が多いことに関して)昭和30年代後半までの鑄鉄製の古い管について順次更新を進めている。この更新作業が都内で920km残っている。これを今後10年で交換する方針。ただ、交換が困難な箇所が多く残っているため、関係機関にも協力をいただきながら進めていきたい。ちなみに、都内では総延長24,000kmの水道管を管理しており、毎年200kmずつ更新しても全てを交換するのに120年かかる。管の更新に必要な周期も考慮した上で計画を進めていかなければならない。

オブザーバ:(下水道関係の工事が多いことに関して)100年かけて23区内の下水道がようやく普及した。コンクリート管の寿命は50年程度であり、古くなったところから再構築事業で更新を行っている。また、下水道は供給工事が多いという特徴もある。

委員長:どのようなアウトカム指標を用いて評価を行うのかを決めることが重要である。自然渋滞の影響などもあるので、工事による渋滞への影響分を計算する工夫が必要。すぐに取り組めることと、勉強が必要なものを分類し、今年度中に方針を出すところまでできれば良いと考えている。

また、計画段階で行える対策と、実施段階で行える対策の二通りがある。計画段階での対応についての言及がなかったと思う。例えば、「掘り返し対策重点エリア」が計画段階の対応として挙げられるが、どのように箇所を決めるか、もっと箇所を増やさなくてよいのか、掘削抑制期間は何故5年なのか、など詰める余地もあるのではないかと。

また調整会議の進め方に関して、工事全体をさらに上手くマネジメントする視点があるのではないかと。同じ100mでも道路の種類によって影響が異なるし、交通需要によっても影響は異なる。路線の区間別の影響度を評価して対策を考える方法もありうる。

情報提供に関しては、もっと双方向にできないか。タクシーや宅配便のドライバーなどは道路工事の問題点に関する情報をもっているだろう。また沿道住民も、工事の影響で抜け道を通行する車が引き起こす新たな問題に関する情報を持っている。

また、共同溝等の整備は、整備自体が道路工事を発生させることにはなるが、長い目でみれば掘り返し対策になるし、電線が地中化されれば景観上も防災上も好ましい。直轄国道では進んでいるようだが、都道等でももっと積極的に進めてほしい。

さらに、インセンティブやチャージの考え方もある。例えばチャージであれば、影響度に応じた金額を設定し、それを元資にして新たな取組みを行うことも考えられる。

委員:国益のための道づくりから、生活者を支援する道づくりへの理念の変更が必要。例えば、日本橋の上に首都高速が通っているが、当時大きな反対が起こらなかったのは、オリンピックを開催するという大きな目標があり、皆がそれに向かって協力していたからだ。現在、どこに向かって道づくりを進めていくのか、これを示す必要がある。

また、良いことをやっていれば許してもらえる、わかってもらえる、という考え方はだめ。良いことをやることと同等程度に、それを伝えることにも努力することが必要。

また、全体を見て判断する人が必要。10万人のコンサートをやる際も、全てを把握し、判断する人が必ずいる。道路の場合も、道路の計画・マネジメントをトータルに考える

人を用意することが必要。

委員：伝えることと同様にそれを受けとる国民の側でも分かる努力が必要。ただ、意見がどのように反映されるのか。これが明確でないと、誰も意見を言ってくれない。

委員：自動車ドライバーだけではなく、日常生活に道路を使う住民もヘビーユーザー。道路工事渋滞指数と共に騒音や大気汚染などに関する生活への影響を表現する指標のようなものも必要だと思う。

また、道路工事現場について気づいたこととして、車線規制をするためのコーンからはみ出している警備員は危険。それから、作業員の喫煙や携帯電話の利用はドライバーなどから見えないところであるなどの気遣いで、かなり印象は変わってくるのではないかと。

また、首都高の料金所で工事箇所を知らせるチラシをもらうが、捨てる人が多い。横断幕や表示板で知らせるなどの工夫の余地があると思う。

委員：首都高の5号線の上りが渋滞するので山手通に迂回すると大規模な工事でこちらも渋滞しているという場面に遭遇する。面的に交通流全体をどのように処理するのがベストかを考え制御する取り組みをやってはどうか。

また、工事箇所でも、宅配便などが駐停車するスペースが必要ではないか。

委員：重点エリアを設定するのは良いが、タクシードライバーにとっては迂回路がないのは困る。

工事情報は、事前に流せば、多くのタクシーやトラックのドライバーはそこを避ける。結果として予想されるより渋滞への影響が少なくなるかもしれない。

委員長：ユーザーからみて直感と実際が一致していない部分が多いのだろう。古くからの都市インフラを使うヨーロッパにおける工事の現状や車線規制の方法と比較し、国際的に見て、本当に現在の方法が最適なのかのチェックも必要と思う。

<資料4について>

委員：(HPについて)意見投稿コーナーの属性記入欄は、「歩行者」や「自転車」利用者も対象となるようにしてほしい。

以上

「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」への意見・質問

意見

【資料全般について】

・工事実施による損失(=渋滞コスト)を道路利用者だけが被っていることが問題だと思います。まずは工事を実施している人たちにも発生した渋滞に見合った負担をしてもらい、それが損失を低減させるために工事実施方法等を工夫する動機付けになるような仕組み作りが必要ではないでしょうか。さまざまな人々がどの程度のメリットを享受しデメリットを被っているかを明らかにし、それらに見合った費用負担関係を導入することで、工事の必要性とそれらによる交通への影響との均衡をはかる上で、あらたなアイデアも生まれてくると期待しています。

【2. 道路工事の実施状況 について】

・道路工事のうち、補修工事はせいぜい2割程度であり、全てではないということをきちんとアピールすべきだと思います。ただし、残る8割の企業工事の実施を許可しているのも結局は行政なので、許可の出し方にも工夫が必要なのではないでしょうか。

・なぜ、年末・年度末になると路上工事が増えているように思われているのか、原因を分析すべきです。その時期になると交通需要が増大することにより、同じ規模の工事であっても引き起こされる渋滞が増幅されることが一つの原因である可能性があります。したがって、交通の需給関係も考慮し、利用者の実感と行政の認識との乖離の原因を分析し、その結果に基づいて路上工事の件数ではなく同“迷惑感”の縮減を目指すべきでしょう。

【5. これまでの情報提供 について】

・ホームページやカーナビを使って工事情報を提供するのは結構だと思います。ただし、単に工事実施予定を表示するのではなく、どの程度の混雑が予想される工事なのか、利用者に情報を提供すべきではないでしょうか？また、いちいち工事許可を出す機関ごとのホームページにアクセスしなくとも、カーナビに一括して情報をダウンロードできるように、たとえばVICSで提供される工事情報の範囲を拡大すべきです。

【7. 削減目標 について】

・どのくらい工事を減らせたのかが重要ではなく、それによって、どのくらい工事渋滞が軽減できたのかが重要なのではないのでしょうか。路上工事時間という指標によって数値目標を設定したことは前進だと思いますが、目標値設定についても、渋滞の軽減度合いに立脚した根拠等を盛り込むことはできないのでしょうか？

【その他】

・工事のやり方が問題になる場面が多いと思います。例えば2車線道路で交互通行規制を伴う工事の場合、一方向の車線だけが混雑することがあります。交差点付近で工事を行う場合も同様で、交差する一方だけが著しく混雑する状況が見受けられます。交通整理員のレベルアップを図る、もしくは工事帯設置の交通処理能力への影響を考慮して信号制御を調整するなどの工夫が必要です。場合によっては、工事のために信号制御の変更を行う費用を、工事実施主体にも負担してもらうような仕組みが検討されるべきです。

質問

【2. 道路工事の実施状況 について】

・上下水道の工事の割合が比較的多いのですが、どのような理由で工事を行うことが多いのでしょうか？また、管の置換工事の主原因が老朽化であるとすれば、それは如何なる理由で発生し、置換周期はどの程度であると考えればよいのでしょうか。

・企業工事、補修工事とも年末・年度末は工事件数が減少しているのに対して、都道で行われる補修工事だけは伸びていますが、どうして減らすことができないのでしょうか。

以上