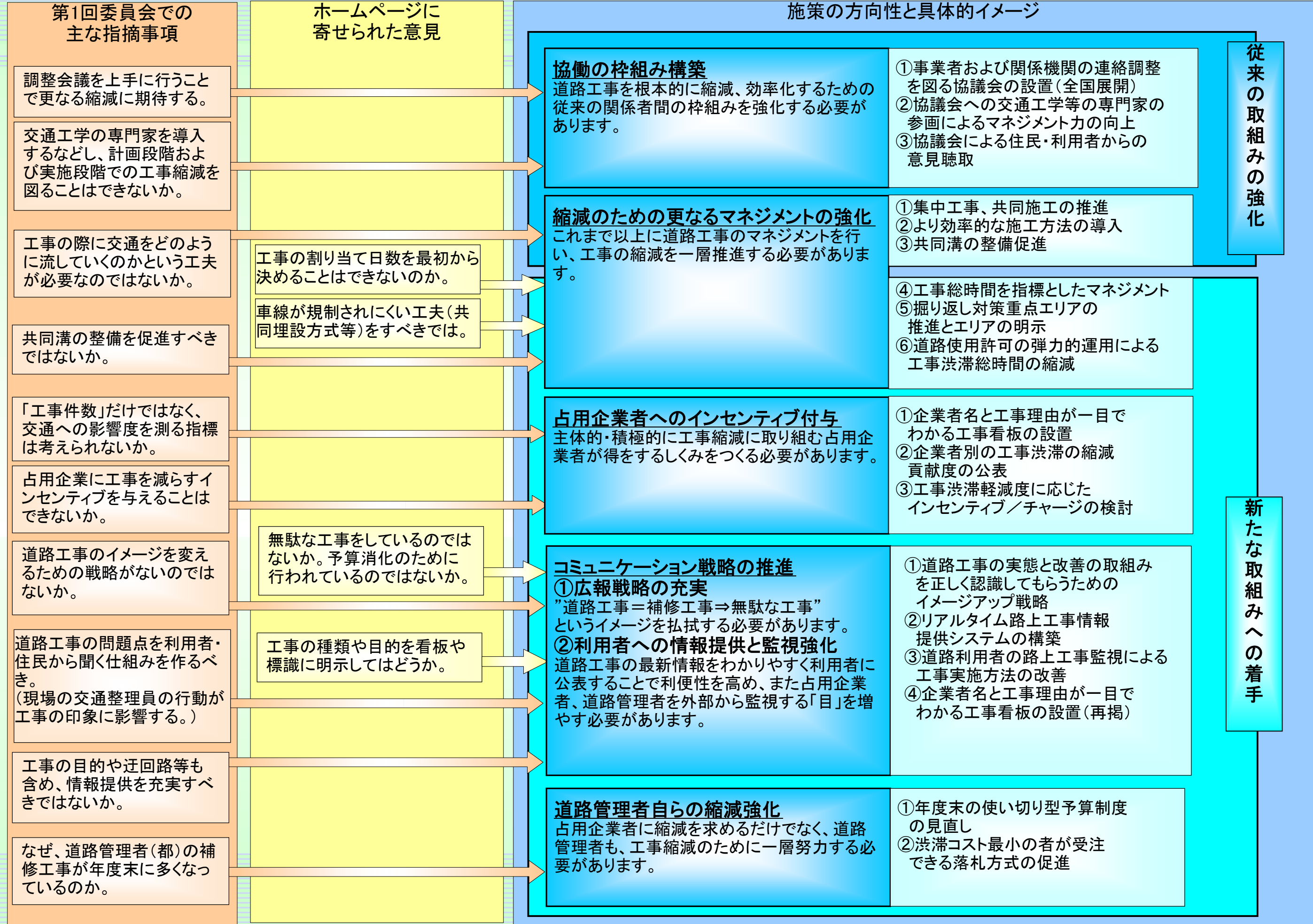


道路工事マネジメント改善のための施策について

平成15年7月22日

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

道路工事マネジメント改善のための施策の方向性(その1)



従来の取組みの強化

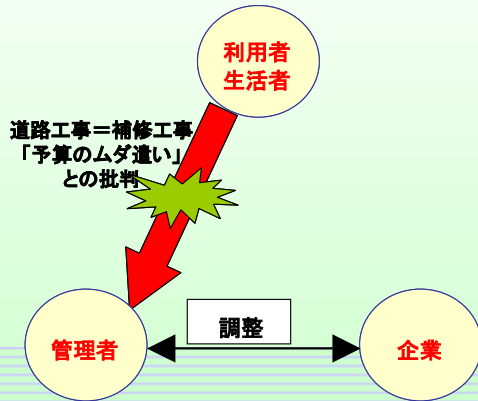
新たな取組みへの着手

道路工事マネジメント改善のための施策の方向性(その2)

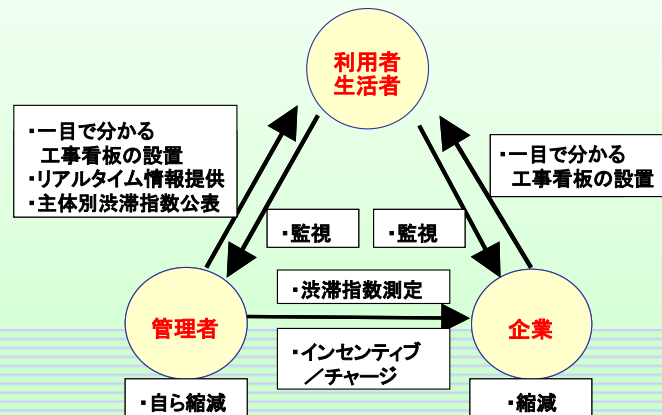
資料-2-1②

従来	<p>工事を実施する者(道路管理者と企業)による“内部調整型”マネジメント</p> <ul style="list-style-type: none"> ・渋滞コストが内部化されていないことにより、負担(コスト)は全て利用者が負担 ・利用者への道路工事の情報提供の不足、および利用者の意見が反映されないことによる不満・誤解・イメージダウンの発生
今後	<p>利用者とのコミュニケーションを充実させることで、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”マネジメントへの転換</p>

【従来の構図】
(内部調整型)



【今後の構図】
(外部評価型)

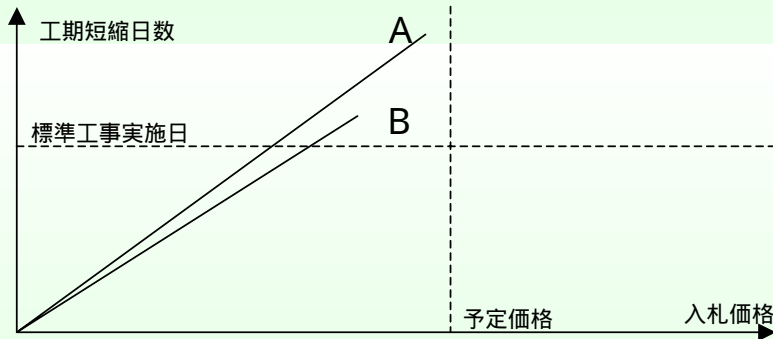


外部評価型マネジメントへの転換を図るための
コミュニケーション戦略の具体像

施策の具体像①

■ 渋滞コスト最小の者が受注できる落札方式の促進

- 工事コスト(入札額)だけでなく渋滞(工期)縮小も同時に評価できる落札方式(総合評価発注方式)による道路工事を実施します。



コストパフォーマンス(グラフの傾き)の大きいA社が落札

[23区内における事例]

場所 : 一般国道20号(世田谷区烏山)

工事内容 : 電線共同溝工事

標準工期 : 約18ヶ月(これを20日間短縮)

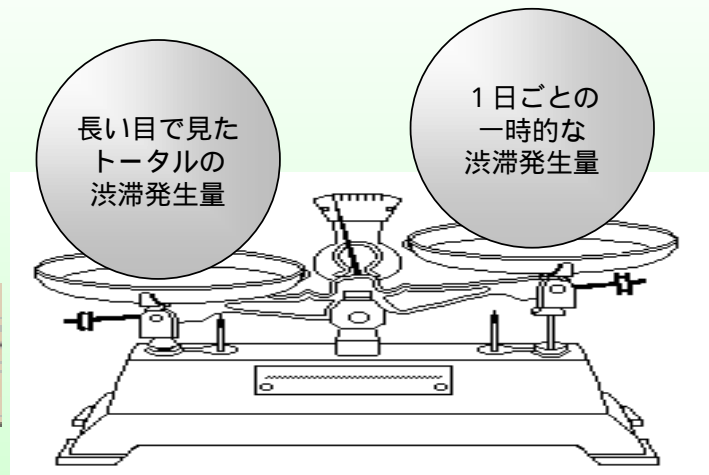
標準的な工期よりも20日間の工期短縮を提案した業者が工事を落札。(工事は現在施工中)

(短縮理由: パーティー数、施工手順、
導入機械等の工夫 等)

施策の具体像②

■道路使用許可の運用弾力化による工事渋滞総時間の縮減

- トータルの渋滞発生量が縮減する場合には、昼夜間連続工事や全面通行止め等を認容します。
- 許可基準の画一的運用を改め、施工者や協議会による工期短縮、集中工事等の取組みを支援します。
- 渋滞の影響を受けるドライバーの理解が不可欠です。



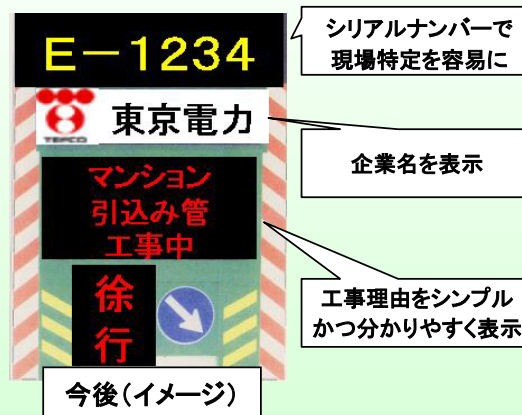
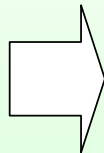
施策の具体像③

■企業名と工事理由が一目で分かる路上工事看板の設置

- 企業名や工事理由が、ドライバーからでも明確に分かるような工事看板を設置することによって、全ての道路利用者に工事内容を分かりやすく伝えると共に、工事実施者が道路利用者の目にさらされることを意識することで、工事実施状況の改善が図られることが期待できます。
- 工事の事業主体ごとに規定したシリアルナンバーを表示板に表示することで、各現場への工事内容に関する問い合わせが簡単にできるようにします。



従来(例)



今後(イメージ)

+

工事の詳細内容
の記述された看板

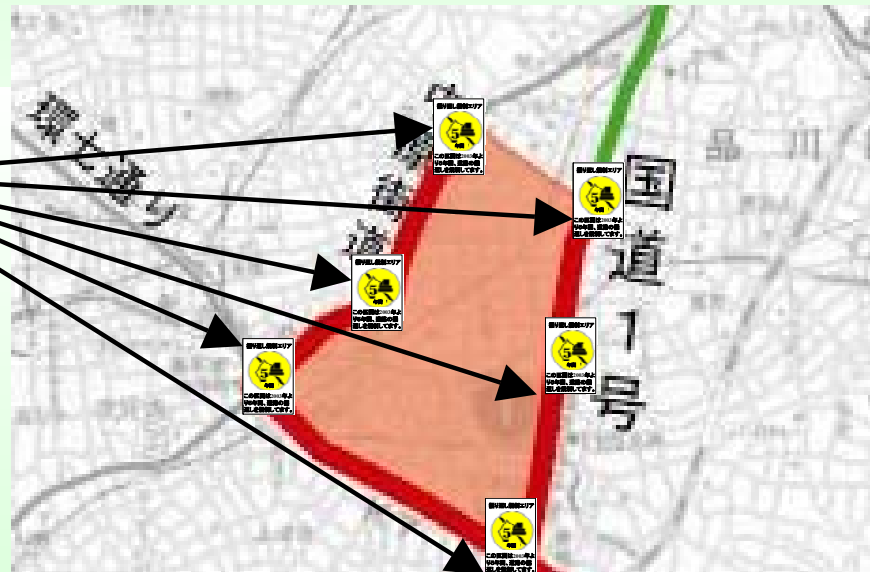
施策の具体像④

■「掘り返し対策重点エリア」であることを示すロゴマークの表示

- 「掘り返し対策重点エリア」では、5年間工事を行わないことをロゴマークで表示し、各種媒体等を使って周知します。



ロゴマーク(イメージ)



品川区中延地区(H15重点エリア予定箇所)

施策の具体像⑤

■企業者別の道路工事实施状況の公表

- 携帯電話による提供の充実(リアルタイムに努める)を図ります。
- 企業者ごとの工事实施状況・道路交通への影響度を反映する指標の公表を検討します。

