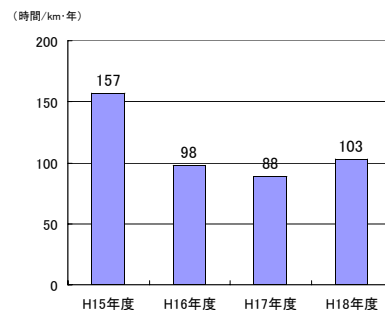


路上工事を変えよう! 「路上工事モニター制度」の試行について

高田河川国道事務所 道路管理第一課長 土田 利明
 道路管理係長 ○田中 光一

1. はじめに

国土交通省では、これまで路上工事の規制時間の縮減に向け様々な対策を講じてきた。高田河川国道事務所においても、規制時間の縮減等に向け、施工方法の見直しや使用機械の小型化等の対策を講じ規制時間の縮減を図ってきた。(図-1)



しかし、道路利用者からは路上工事の規制に伴う道路の混雑等の苦情が寄せられている。これら道路利用者の利便性を改善すべく、路上工事規制の量的改善の他、質的改善も図り、道路利用者の立場に立った路上工事のあり方を検討するため、道路利用者の「声」を聞く「路上工事モニター制度」の試行を行った。

2. 路上工事モニター制度

本制度は、寄せられた意見に対する対応策を公開(返答)し、再確認してもらうことにより、対策の妥当性と満足度を行政、施工業者及びモニター(道路利用者)が共有し、路上工事規制の質的向上を図るPDCAサイクルの構築を考えたものである。(図-2)

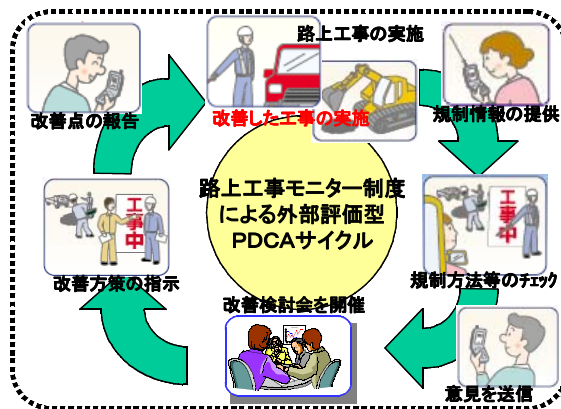


図-2 路上工事モニター制度の流れ

本制度では、モニターが所有する携帯電話のメール機能を活用し、路上工事規制情報を配信、意見収集を行う事とした。これにより、

- ① 路上工事情報は一斉配信でき、モニターは任意に情報を確認できる。
- ② 規制に対する意見をモニターが直ぐに送信できる。(情報の信憑性が高くなる)
- ③ モニターを参集する等の必要が無く、モニターを拘束しない。
- ④ モニター意見の工事現場へのフィードバックの即時性。

等の利点が挙げられる。また、意見をより多く収集し活動を促すため、意見送信回数に応じた謝礼品を贈呈することとした。

2.1 路上路上モニター

路上工事モニターは、募集チラシを作成し新聞折り込みチラシとして糸魚川市内に19,000枚配布した。(図-5)

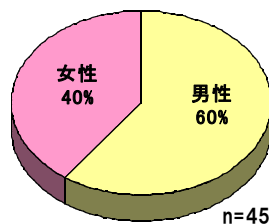


図-3 男女構成

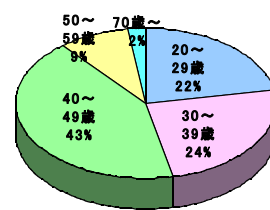


図-4 年齢構成

その結果45名の応募があり、路上工事モニタ

一として活動することとなった。モニターの構成は、図-3～4の通りである。

2.2 活動範囲・活動期間

路上工事モニターの活動範囲（意見募集範囲）は、新潟県糸魚川市の一般国道8号（高田河川国道事務所糸魚川国道維持出張時管内）を対象とした。また、活動期間は、平成17年10月末～平成18年9月末までの約1年間とした。

2.3 路上工事モニターの活動方法

路上工事モニターは、対象区間となる国道8号を走行した際、遭遇した路上工事の状況について、表-1の設問に選択式で回答し、携帯電話にてメール送信する。

なお、対象区間の工事については、工事番号を設定し、工事看板に添付することにより、対象工事の認識を統一出来るようにした。

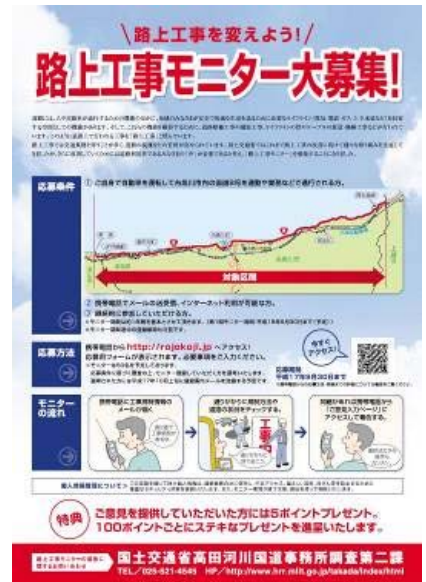


図-5 モニター募集チラシ

表-1 設問内容

道路利用者の不満改善の視点	設問項目	選択肢
待たされる	Q1.通行した時間帯	1) 7:00～9:00、2) 9:00～11:00、3) 11:00～14:00 4) 14:00～17:00、5) 17:00～19:00、6) 19:00～7:00
	Q2.通行した方向	1) 富山→新潟方向、2) 新潟→富山方向
	Q3.待ち時間の印象は？	1) とても長く感じた、2) 少し長く感じた 3) 特に長いとは思わなかった、4) 待たなかった
	Q4.何分待たされましたか？	1) 5分未満、2) 10分未満、3) 10分以上、4) 待たなかった
	Q5.何回待たされましたか？	1) 1回、2) 2回、3) 3回以上、4) 待たなかった
わかりにくい	Q6.誘導員の誘導方法について	1) 交通状況に的確に対応、2) 交通状況を無視、 3) 特に問題ない
	Q7.誘導員の態度について	1) 良い、2) ふつう、3) 悪い
	Q8.看板の見やすさ①設置位置	1) 見やすかった、2) 見にくかった、3) 気づかなかった
	Q9.看板の見やすさ②文字の大きさ	1) 見やすかった、2) 見にくかった、3) 小さすぎて読めなかった
	Q10.看板の情報量について	1) 情報が多すぎる、2) 情報が足りない、3) 特に問題ない
あぶない	Q11.道路上の情報提供について	1) 予告看板と道路情報板で確認、2) 予告看板だけ、 3) 道路情報板だけ、4) どちらも見なかった
	Q12.規制区間前後の走行について	1) 急な車線変更がある、2) 特に問題ない
	Q13.規制区間内の走行について	1) 危険を感じる、2) 特に問題ない
その他	Q14.歩行者などの通行について	1) 歩行者が車道を通るため危険、2) 特に問題ない
	Q15.お気づきの点や改善に向けたアイデアなど(自由回答)	

3. 路上工事モニター制度実施結果

3.1 路上工事規制件数と意見件数

本制度実施期間全体の路上工事規制件数と意見件数は、規制件数 1,010 件に対し、意見件数 1,380 件と投書比（意見件数/規制件数）約 1.4 倍の意見を戴いた。規制件数、意見件数共に直轄工事が約 8 割を占めている。

（図-6）

規制方法別に見ると、直轄工事は約 7 割を片側交互通

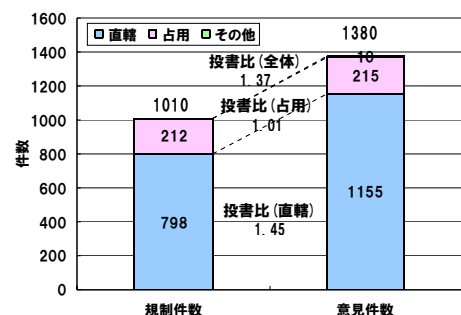


図-6 規制件数と意見件数

行が占め、占用工事は路肩規制が約7割を占めている。(図-7)

3.2 待ち時間の印象

待ち時間の印象は、本制度開始直後の11月では、「待ち時間を長く感じた」意見が32%も占めたが、規制方法・交通誘導を改善する事で「長い」と感じる意見が減少し、4月からは5%以下の割合を維持した。(図-8)

また、「待ち時間が長く感じる」のは、5分を超えると顕著となるため、規制での停止時間を5分未満にすることにより規制に対する苦情は減少するものと思われる。(図-9)

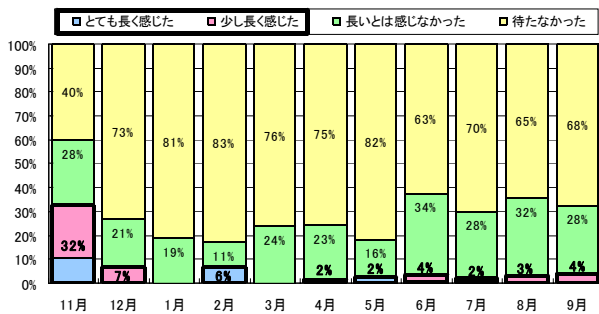


図-8 待ち時間の印象 (片交規制のみ)

3.3 交通誘導

交通誘導員の態度、誘導方法に関する「不満」について、11月が最大で9%あったが、その後の改善により、2%以下に低下、推移した。

規制方法別では、片側交互通行が多いことが判る。(図-10)

3.4 工事看板

工事関係看板の設置位置、文字の大きさ、情報量については、大きな改善は見られず、「不満度」は、概ね1~3割と低い範囲ではあるが、横ばい状態であった。(図-11) 工事看板関係については、今後も検討する必要があると思われる。

1月に設置位置の「不満」が大きいの、天候(降雪)による着雪等の影響ではないかと推察する。

3.5 フリーコメント(自由回答)

最終設問の自由回答も「待ち時間の印象」と同様に11月は、改善要望に関する意見が多かったが、図-12に示すように、改善要望意見件数は減少していった。これは、要望に対応していった結果が現れたものと推察出来る。

自由回答の内容を分類すると、図-13に示すように工事看板に関する意見が最も多く、次いで交通誘導関係、待ち時間・渋滞関係が多い状況であった。

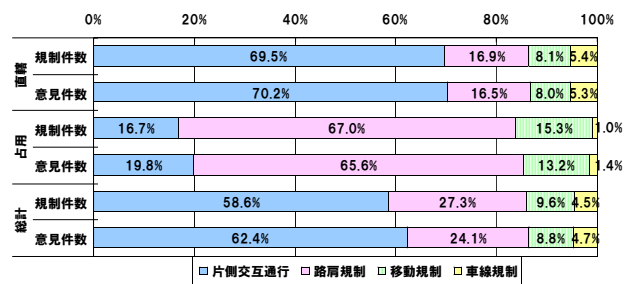


図-7 規制方法別件数の割合

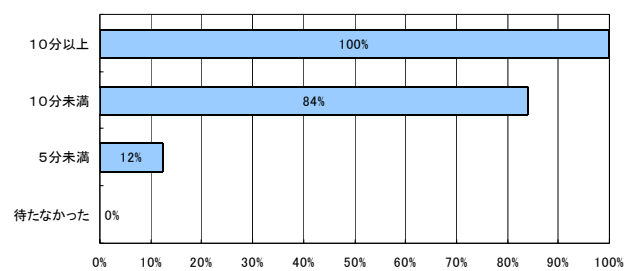


図-9 待ち時間により「長い」と感じる人の割合

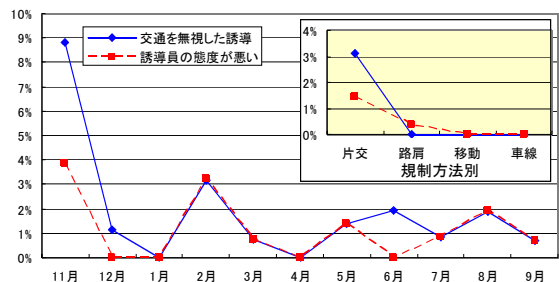


図-10 誘導員の態度、誘導方法

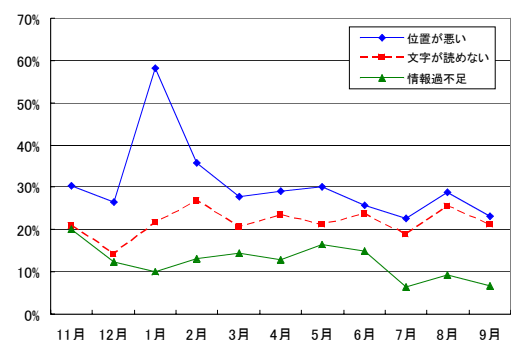


図-11 工事看板のわかりにくさの割合

