

平成16年度 政策レビュー結果（評価書）

道路管理の充実

—路上工事の縮減—

平成17年3月

国土交通省

(評価書の要旨)

テーマ名	道路管理の充実－路上工事の縮減－	担当課 (担当課長名)	道路局国道・防災課 (課長 鈴木克宗)
評価の目的、必要性	国土交通省においては、路上工事に対する道路利用者からの根強い批判があることを踏まえ様々な路上工事縮減施策に取り組んでいる。その必要性、有効性について総合的に評価を実施し、今後の施策に反映させるとともに、国民に対する説明責任を果たすことを目的とする。		
対象政策	国土交通省の所管する路上工事縮減に資する施策を対象とする。		
政策の目的	路上工事を縮減することにより、路上工事に伴う交通渋滞の軽減を図るとともに道路利用者の満足度を向上させることを目的とする。		
評価の視点	①政策の必要性の評価 路上工事の現状及び道路利用者のニーズから見た政策の必要性について評価する。 ②政策の有効性の評価 路上工事時間の縮減及び道路利用者の満足度向上の観点から、政策の有効性について評価する。		
評価手法	①「ユーザーの視点に立った道路工事のネジメントの改善委員会（委員長：家田仁東京大学教授）」のホームページに寄せられた道路利用者からの意見、東京23区において国土交通省が設置した「路上工事モニター」からの意見及び国土交通省道路局が実施する「道路利用者満足度調査」により、政策に対する道路利用者のニーズ及び満足度の状況について評価する。 ②アウトカム指標である「路上工事時間」により、路上工事時間の縮減状況について評価する。		
評価結果	評価の視点のそれぞれについて、以下の評価結果を得た。 ①政策の必要性 「いつも同じところで工事をしている」、「何の工事をしているのかわからない」といった道路利用者からの批判や不満の声がホームページ等を通じて寄せられているほか、平成15年度に実施した道路利用者満足度調査において、「路上工事のやり方」は道路関係施策の中で下位から2番目と、道路利用者の路上工事に対する満足度は非常に低くなっている等、道路利用者の路上工事縮減の取り組みのニーズの大きさを明らかにすることにより、本政策の必要性を確認した。 ②政策の有効性 アウトカム指標である「路上工事時間」について、全国（直轄国道）及び三大都市（直轄国道、都府県道・主要市道）において、いずれも平成15年度目標の4%縮減（平成14年度比）を達成したほか、東京23区の直轄国道においては、年末に約2割、年度末に約5割の路上工事時間を縮減し、路上工事モニターの約7割が当該期間における路上工事が減ったと実感していること等を明らかにすることにより、本政策の有効性を確認した。 しかし、東京23区において、都管理道路の道路補修工事の路上工事時間が、道路利用者からの批判が多い年度後半にかけて増加する傾向が見られたほか、平成16年度に実施した道路利用者満足度調査において、「路上工事のやり方」に対する満足度は若干向上したものの、依然として、道路関係施策の中で下位から2番目のままであること等、今後に向けた課題も明らかとなった。		

政策への反映 の方向	<p>政策評価により明らかとなった上記の課題に対応するため、以下の施策に取り組み、より一層の路上工事縮減を図ることとした。これらの施策は、平成16年度から一部の地方整備局や東京23区において先行実施しており、平成17年度以降は、これらの取り組みの結果を検証したうえで、一層の推進を図ることとしている。</p>
	<p><路上工事情報提供の充実></p> <p>①路上工事情報のリアルタイム化（平成16年度に全国で順次導入） 路上工事の開始時刻と終了時刻を工事現場から携帯電話等により直接入力することにより、ホームページ等を通じて、リアルタイムの路上工事情報を提供する。</p> <p>②工事看板に「問合せ番号」を導入（東京23区で平成16年11月より実施） 工事現場の看板に「問合せ番号」を付け、道路利用者が「問合せ番号」を使ってホームページや携帯電話から詳細な工事情報に簡単にアクセスできる仕組みを導入する。</p>
	<p><外部評価強化による路上工事の縮減></p> <p>①毎月の路上工事時間を集計・公表（平成16年10月から実施） 路上工事時間を毎月集計し、結果を地方整備局、国道事務所にフィードバックするとともに、ホームページ等で公表することにより、路上工事縮減のマネジメントを強化する。</p> <p>②「路上工事不人気投票」の実施（東京23区で平成16年11月より実施） 路上工事に対するご不満を表明していただくシステムとして、「問合せ番号」を使った「不人気投票」を実施。投票結果はホームページ等で公表し、道路利用者にチェックしていただくとともに、工事実施者において、不満の原因を分析し、路上工事の実施方法等の改善に役立てる。</p> <p>③路上工事Gメンによるチェックの実施（東京23区で平成16年10月より実施） タクシー、トラックなどのプロドライバーや一般公募のモニター（路上工事Gメン）の方に、特に年末・年度末の路上工事の実施状況をチェックしていただく。</p>
第三者の知見 活用	<ul style="list-style-type: none"> ・学識経験者からなる「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（委員長：家田仁東京大学教授）」において各委員から意見を聴取。 ・評価にあたり、国土交通省政策評価会から意見を聴取（議事概要及び議事録は国土交通省ホームページに掲載）。
実施時期	平成15年度～平成16年度

目 次

1. 評価の対象と視点.....	1
(1) 評価書の位置づけ.....	1
(2) 評価の目的、必要性.....	1
(3) 評価の対象とする政策.....	1
(4) 評価の視点.....	1
2. 政策の概要.....	2
(1) 路上工事縮減のこれまでの経緯.....	2
(2) 東京23区における路上工事縮減の取り組み.....	2
(3) 平成15年度の取り組み.....	5
①「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」の設置.....	5
②アウトカム指標の設定によるマネジメントの実施.....	14
3. 政策の評価.....	15
(1) 政策の必要性の評価.....	15
(2) 政策の有効性の評価.....	17
①アウトカム指標の動向.....	18
②年間路上工事時間の推移.....	20
③東京23区における路上工事の年末・年度末抑制.....	22
④道路利用者満足度.....	24
4. 政策の課題と今後の方向性.....	26
①路上工事情報提供のリアルタイム化.....	27
②工事看板に「問合せ番号」を導入.....	28
③毎月の路上工事時間を集計・公表.....	29
④路上工事不人気投票の実施.....	32
⑤路上工事Gメンによるチェックの実施.....	35
5. まとめ.....	36

表リスト

表 1	本評価書における評価の視点	1
表 2	道路上工事縮減対策ガイドライン（案）における施策の概要	3
表 3	平成 1 5 年度新規設定箇所	9
表 4	路上工事モニターへのアンケート調査結果の概要	11
表 5	国庫債務負担行為（修繕国債）採択要件改正のポイント	12
表 6	アウトカム指標「路上工事時間」（時間／k m・年）	14
表 7	路上工事縮減委員会ホームページに寄せられた意見（平成 1 5 年度）（抜粋）	16
表 8	全国及び三大都市における平成 1 5 年度の目標と実績	18
表 9	全国の直轄国道における年間路上工事時間（平成 1 4 年度、平成 1 5 年度）	20
表 1 0	東京 2 3 区における年間路上工事時間	20
表 1 1	東京 2 3 区内の月別路上工事時間（平成 1 4 年度、平成 1 5 年度）	21
表 1 2	路上工事モニターから寄せられた意見	23
表 1 3	路上工事縮減委員会ホームページに寄せられた意見（平成 1 6 年度）（抜粋）	25

図リスト

図1	東京23区における路上工事件数の推移	4
図2	「内部調整型」から「外部評価型」への転換	5
図3	路上工事縮減委員会による提言の概要	6
図4	共同溝のイメージ	7
図5	東京都道路工事調整会議の協議風景.....	8
図6	共同施工のイメージ.....	8
図7	東京23区内の「掘り返し対策重点エリア」（対象路線一覧）と設置看板.....	9
図8	路上工事時間の公表（東京国道事務所ホームページ）	10
図9	路上工事の平準化(イメージ)	12
図10	道路利用者満足度調査結果（平成14年度、平成15年度）	15
図11	各地方整備局における路上工事時間（平成14年度、平成15年度）	18
図12	三大都市における路上工事時間（平成14年度、平成15年度）	19
図13	平成15年度の各月別の路上工事時間（東京23区）	21
図14	東京23区の直轄国道における月別路上工事時間（平成14年度、平成15年度）	22
図15	年度末の路上工事抑制について（路上工事モニター調査結果より）	23
図16	道路利用者満足度調査結果（平成14年度～平成16年度）	24
図17	路上工事情報のリアルタイム化のイメージ	27
図18	「問合せ番号」を使って工事情報に簡単にアクセス	28
図19	新しい工事看板イメージ	28
図20	「問合せ番号」	28
図21	路上工事縮減のマネジメントの流れ	29
図22	路上工事抑制カレンダーの概要	30
図23	社会実験対象範囲と実験結果.....	31
図24	不人気投票のイメージ	32
図25	投票結果の公表（イメージ）	32
図26	東京23区における路上工事Gメンの概要	35

1. 評価の対象と視点

(1) 評価書の位置づけ

本評価書は、「行政機関が行う政策の評価に関する法律」（平成13年法律第86号）第6条に基づき国土交通省で策定している「国土交通省政策評価基本計画」（平成14年3月22日制定）においてVI-2-(1)で規定されている「プログラム評価（政策レビュー）」の中で定められているテーマである「路上工事の縮減」に関連する政策に関する評価を、国土交通省道路局において、平成15年度から平成16年度に実施したものであり、同法第10条に規定する評価書として作成するものである。

(2) 評価の目的、必要性

国土交通省においては、路上工事に対する道路利用者からの根強い不満があることを踏まえ、様々な路上工事縮減施策に取り組んでいる。その必要性、有効性について総合的に評価を実施し、今後の施策に反映させるとともに、国民に対する説明責任を果たすことを目的とする。

(3) 評価の対象とする政策

国土交通省の所管する路上工事縮減に資する施策を対象とする。

(4) 評価の視点

本評価書においては、路上工事の現状及び道路利用者のニーズから見た政策の必要性について評価するとともに、路上工事時間の縮減及び道路利用者の満足度向上の観点から、政策の有効性について評価する。

表1 本評価書における評価の視点

評価の対象	評価の視点
政策の必要性	○路上工事の現状及び道路利用者のニーズから見た政策の必要性について評価する。
政策の有効性	○路上工事時間の縮減及び道路利用者の満足度向上の観点から、政策の有効性について評価する。

2. 政策の概要

(1) 路上工事縮減のこれまでの経緯

路上工事の縮減については従前より実施してきたところであるが、より重点的かつ計画的に取り組むため、第11次道路整備五箇年計画（平成5～9年度）において、「可能な限り路上工事による渋滞を解消するため、その縮減に努め、特に大都市部等においては、現在の路上工事件数を長期構想においては半減する」と位置づけ、平成4年度を基準として、路上工事件数を平成9年度には3割縮減、長期的には5割縮減することを目標とした。

続く、第12次道路整備五箇年計画（平成10～14年度）においても「都市圏の交通円滑化の推進（渋滞対策）」における主要課題として位置付け、関係機関と連携を図りながら、引き続き、路上工事縮減に向けた取り組みを積極的に推進した。

(2) 東京23区における路上工事縮減の取り組み

東京23区においては、道路管理者、公益事業者等で構成する「東京都道路工事調整協議会」において、従来より路上工事縮減に向けた積極的な取り組みが行われてきた。

平成8年3月には、第11次道路整備五箇年計画における縮減目標の実現に向けた具体的施策をとりまとめた「道路上工事縮減対策ガイドライン（案）」を策定した。さらに、平成10年には、東京23区における交通の円滑化を図るために、道路管理者が占有企業等の協力を得て、平成10年度以降五箇年間の路上工事の縮減と工事の平準化を図るため、「東京都区部路上工事縮減五箇年計画」を策定した。

その結果、東京23区における直轄国道と都管理道路における路上工事件数は平成4年度に比べてほぼ半減しており、「長期的に5割縮減」の目標を達成した。

表2 道路上工事縮減対策ガイドライン（案）における施策の概要

施策項目	概要
I. 仮復旧の本復旧化	仮々復旧、仮復旧、本復旧の3段階による復旧を日々本復旧する方法（即日本復旧）や仮々復旧から一定期間を置いて本復旧する方法などに変えることにより、道路上の工事件数および工事期間を縮減する。
II. 非開削工事の推進	道路交通や道路構造への影響をできるだけ軽減するため非開削工法による工事を推進させる。また、他企業の非開削工法の利用を促進する。
III. 工事の効率化	掘削巾や深さを縮小し、1日当たりの作業量を増加させ工事の効率化を図り、工事件数を縮減する。
IV. 共同施工の推進	同一区間あるいは一部重複する区間の工事を共同で実施することにより、総工事件数を減少させるとともに道路の掘り返しイメージを軽減する。
V. 集中工事	複数の工事が計画されている場合、期間および区間を決めて同時期に集中的に施工し、工事規制期間を縮減するとともに道路の掘り返しイメージを軽減させる。
VI. 休祭日における工事	休祭日に交通量の少ない地区等において、平日夜間工事から休祭日の昼間または連続工事に変えることにより、作業効率を高め、工事による道路利用者への影響を軽減する。
VII. 道路間の工事調整	工事を回避した車両等が迂回路において再度、他の工事に会わないよう工事を面的に調整し道路利用者の利便性を高める。
VIII. 小規模工事の調整	小規模工事についても他企業との共同施工および地区内工事の面的調整を行うことによって、工事による影響を軽減する。
IX. 情報提供の充実	工事情報、道路上工事の必要性等の広報をさらに充実させ、道路利用者および沿道住民の工事に対する理解と協力を求めるとともに道路交通の円滑化を図る。
X. 年末および年度末工事抑制の充実	交通量の増加する期間における道路上工事を抑制し、道路利用者および沿道住民への影響を最小限にとどめる。
XI. 道路の掘り返し抑制の延伸	道路の掘り返し抑制を延伸し、道路利用者および沿道住民への影響を最小限にとどめる。

「東京都区部路上工事縮減五箇年計画」の概要

●縮減目標

平成14年度までに平成4年度比で路上工事件数を50%以下に縮減

●縮減のために取り組む施策

○工事の集約化

- ・複数の事業者による共同施工の拡大
- ・交通状況に応じて工事作業帯、作業時間を拡大
- ・工事の集約化を路線ごとを実施
- ・複数年にわたる工事計画の策定、工事の集中化

○路上での工事量の削減

- ・推進工法、シールド工法などの非開削工法の拡大

○平準化の促進

- ・月毎の上限件数の設定による路上工事の平準化
- ・国庫債務負担行為及び都の債務負担行為の活用

○情報提供

- ・主要な幹線道路においてリアルタイム工事情報の道路利用者への提供

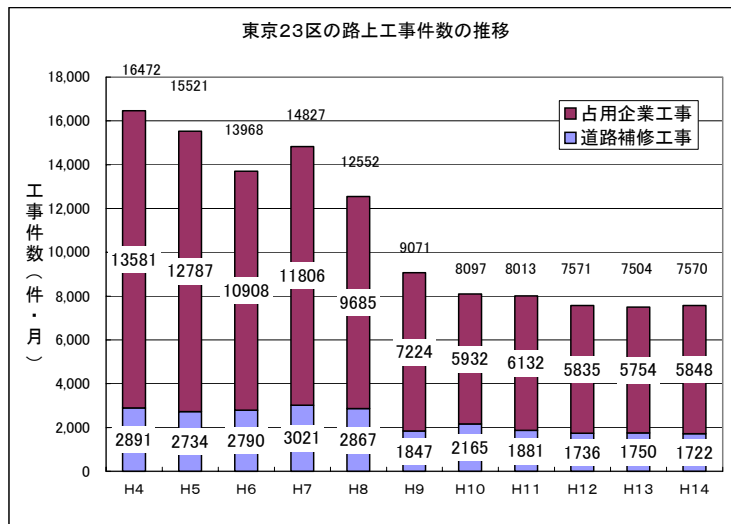


図1 東京23区における路上工事件数の推移

(3) 平成15年度の取り組み

①「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」の設置

国土交通省は、より一層の路上工事縮減を推進するため、平成15年6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委員会（委員長：家田仁 東京大学教授）」（以下「路上工事縮減委員会」という。）を設置した。平成15年度は路上工事縮減委員会でとりまとめた提言を踏まえ、従来の関係者間における「内部調整型」の路上工事縮減施策から、道路利用者等によって工事实施状況のチェックを行うなどの「外部評価型」の縮減施策への転換に向け、東京23区を中心に様々な取り組みを実施した。

路上工事縮減委員会 委員一覧

委員長： 家田仁（東京大学教授）
委員： 赤羽弘和（千葉工業大学教授）
委員： 出光ケイ（キャスター）
委員： 岩越和紀（JAF-MATE社社長）
委員： 西川りゅうじん（マーケティングコンサルタント）
委員： 松村みち子（タウンクリエイター主宰）
委員： 宮下孝之（(社)東京乗用旅客自動車協会常任理事）

（敬称略、委員は五十音順）

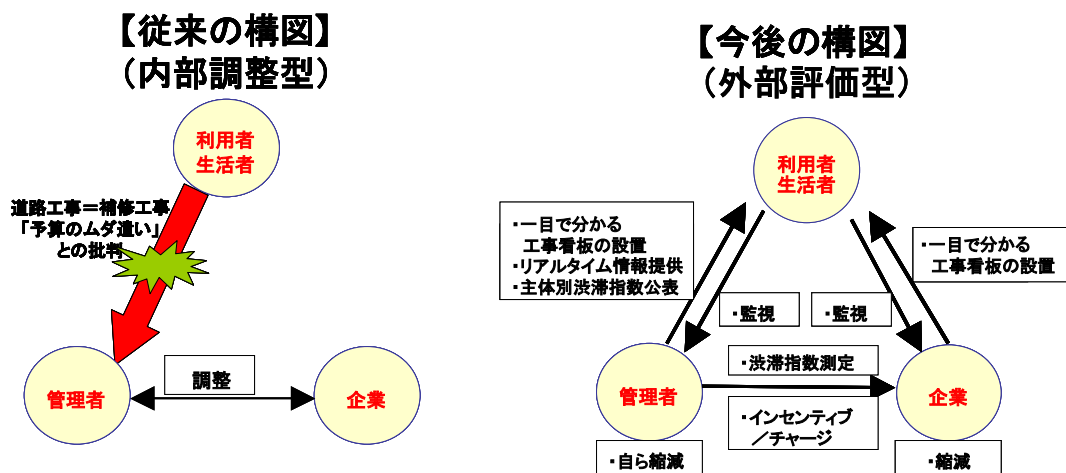


図2 「内部調整型」から「外部評価型」への転換

従来の取組みの強化	I. 協働の枠組みの構築 道路工事を根本的に縮減、効率化するための従来の関係者間の枠組みを強化する必要があります。	①道路工事の実施主体に交通工学の専門家を加えた「道路工事マネジメント改善会議」の設置 ②「道路工事マネジメント改善会議」による住民・利用者への情報提供と意見聴取および沿道の大規模開発を含めたマネジメントの実施 ③「道路工事マネジメント改善会議」の全国展開
	II. マネジメントの強化による道路工事の縮減と交通への影響の軽減 これまで以上に道路工事のマネジメントを行い、工事の縮減を一層推進する必要があります。	①集中工事、共同施工、共同溝整備の促進 ②工事総時間を指標としたマネジメント ③掘り返し対策重点エリアの推進とエリアの明示 ④技術的工夫および技術開発の推進 ⑤交通容量確保のためのソフト施策
新たな取組みへの着手	III. 占用企業者への縮減インセンティブの付与 主体的・積極的に工事縮減に取り組む占用企業者が得をするしくみをつくる必要があります。	①工事渋滞軽減度に応じたインセンティブ/チャージの検討 ②企業者別の工事渋滞の縮減貢献度の公表 ③占用企業者による主体的な道路工事広報等の実施
	IV. 利用者への情報提供と監視強化 道路利用者への工事情報の提供の充実とともに、道路利用者が道路工事縮減への取組み等に参画できる仕組みを作る必要があります。	①リアルタイム路上工事情報提供システムの構築 ②道路利用者の路上工事監視による工事実施方法の改善 ③企業者名と工事理由が一目でわかる工事看板の設置
	V. 道路管理者自らの縮減強化 占用企業者に縮減を求めるだけでなく、道路管理者も、工事縮減のために一層努力する必要があります。	①年度末の使い切り型予算制度の見直し ②渋滞コスト最小の者が受注できる落札方式の促進 ③補修工事を計画的に集中して実施するエリアの設定

図3 路上工事縮減委員会による提言の概要

上記の施策のうち、平成15年度までに取り組んだ施策について以下に記す。

【提言Ⅱ①】共同溝の整備

電気・通信・ガス・上下水道等のライフラインを道路の下にまとめて収容する共同溝の整備を推進することにより、路上工事の抜本的な縮減に取り組んでいる。

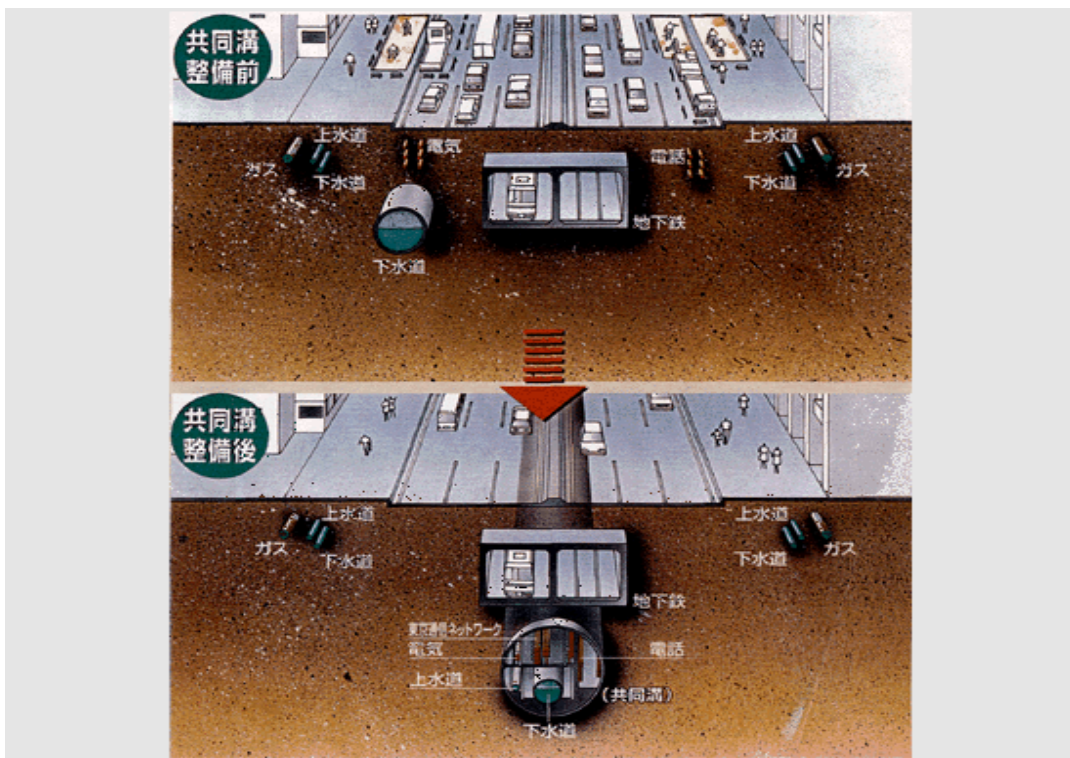


図4 共同溝のイメージ

【提言Ⅱ①】「共同施工」、「集中工事」の実施

道路管理者や各占用企業者等は、それぞれの工事予定について、工事の場所、工事の内容、工事の時期等に関する協議・調整を行っている。

東京23区においては、国土交通省、東京都、区、首都高速道路公団、水道事業者、下水道事業者、電気事業者、ガス事業者等で構成される「東京都道路工事調整会議」を設置し、同一箇所の工事を複数の事業者が工事実施時期を合わせて施工する「共同施工」や、一定区間における様々な工事について期間を決めて集中的に実施する「集中工事」等、効率的な路上工事の実施に取り組んでいる。



図5 東京都道路工事調整会議の協議風景

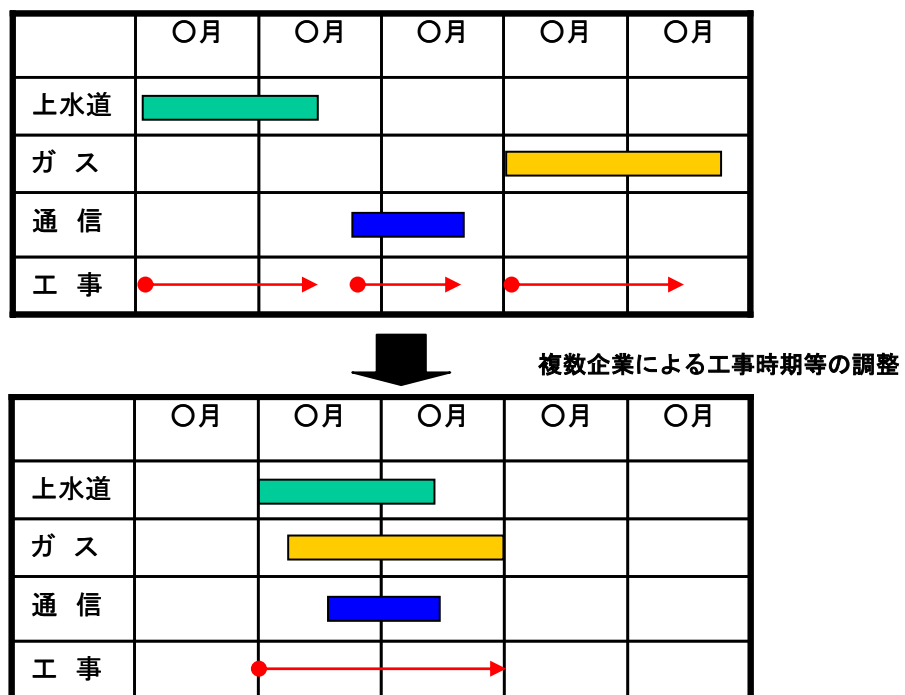


図6 共同施工のイメージ

【提言Ⅱ③】掘り返し対策重点エリアの推進

ある一定エリア内における幹線道路（国道、都道）を対象に、一定期間に面的な集中工事を実施し、次年度以降の5年間は緊急工事等以外の掘り返しを抑制する「掘り返し対策重点エリア」の設定を推進している。

平成15年度は、東京23区において4箇所のエリアを新規に設定した。

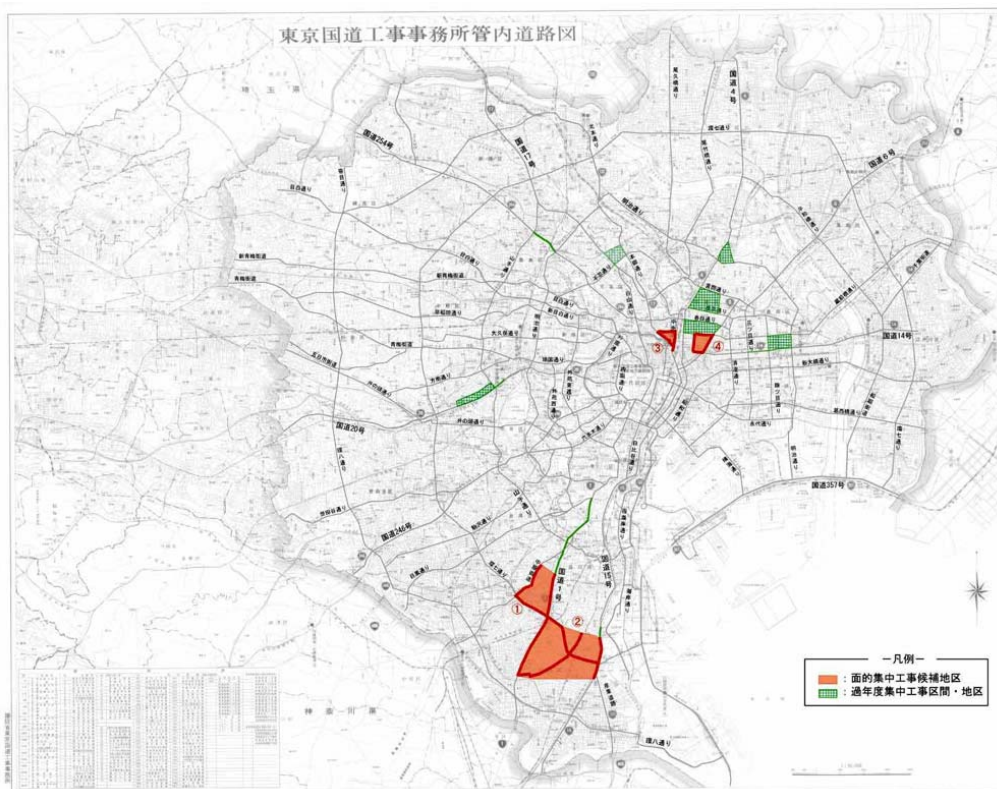


図7 東京23区内の「掘り返し対策重点エリア」（対象路線一覧）と設置看板

表3 平成15年度新規設定箇所

番号	地区名	路線名	延長(km)
①	品川区 中延地区	国道1号	1.8
		中原街道	1.7
		環七通り	1.6
②	大田区 南馬込・池上・ 大森地区	国道1号	2.9
		国道15号	2.0
		環七通り	3.3
		池上通り	3.4
③	千代田区 外神田地区	国道17号	1.1
		蔵前橋通り	0.8
		中央通り	0.6
④	台東区 浅草橋地区	国道6号	0.8
		靖国通り	0.4
		蔵前橋通り	0.4
		清洲橋通り	0.8

【提言Ⅲ②】 企業者別の工事渋滞の縮減貢献度の公表

各工事実施者の積極的かつ主体的な路上工事縮減への取り組みを促進することを目的として、東京23区の国道及び都道における路上工事を対象として、工事実施者別の路上工事時間をホームページで公表した。

工事実施事業者毎の延べ路上工事時間数公開ページ

最終更新:2月20日18時

「利用者の視点に立った路上工事スリム化大作戦」の一環で、道路管理者(国土交通省東京国道事務所・相武国道事務所、東京都)と公益事業者等で構成する東京都道路工事調整協議会では、東京23区内の国道および都道を対象に、工事実施事業者(東京国道事務所、上下水道事業者、電気事業者、ガス事業者、電気通信事業者、鉄道事業者等)ごとの車線規制の伴う延べ路上工事時間数を、毎月集計し公表することといたしました。

このページでは、対象道路のうち、東京国道事務所が管理する都内の一般国道1号、4号、6号、14号、15号、17号、20号、246号、254号、357号における車線規制の伴う延べ路上工事時間数を公表いたします。

※「利用者の視点に立った路上工事スリム化大作戦」については、[こちら](#)をご覧ください。

★ 月別集計結果

工事種別		道路工事※	占用工事※							合計
			上水道	下水道	NTTグループ ^o	NCC※	電力	ガス	その他	
12月	平成15年	7,002	909	1,251	531	81	1,458	432	1,548	13,212
	平成14年	5,661	1,413	693	1,233	36	2,115	693	11,655	23,499
	H15/H14	123.7%	64.3%	180.5%	43.1%	225.0%	68.9%	62.3%	13.3%	56.2%

★ 年度計

工事種別		道路工事※	占用工事※							合計
			上水道	下水道	NTTグループ ^o	NCC※	電力	ガス	その他	
4月 ～ 12月	平成15年度	82,224	17,226	15,417	6,012	1,215	25,002	13,113	30,321	190,530
	平成14年度	51,462	22,896	13,923	18,657	1,629	47,691	12,897	77,265	246,420
	H15/H14	159.8%	75.2%	110.7%	32.2%	74.6%	52.4%	101.7%	39.2%	77.3%

※道路工事とは、道路管理者が、舗装の補修工事や植栽の手入など道路の維持管理のために行う工事です。

※占用工事とは、公益事業者(上下水道事業者、電気事業者、ガス事業者、電気通信事業者、鉄道事業者等)が、自らの事業のために行う工事です。

※NCCとは「NTTグループ以外の電気通信事業者」です。

図8 路上工事時間の公表(東京国道事務所ホームページ)

【提言Ⅳ②】道路利用者の路上工事監視による工事実施方法の改善

東京23区において、タクシーやトラックのドライバー（100名）と、一般公募により募集した一般の方（216名）を路上工事モニターとして委嘱し、普段の生活の中で路上工事について気が付いた点があれば随時報告していただくとともに、アンケート調査により、路上工事や路上工事縮減施策に対する道路ユーザーの視点からの意見をいただいた。

表4 路上工事モニターへのアンケート調査結果の概要

	質問内容	回答の全体傾向
11月	① 路上工事に悪い印象を持つ要因 ② 路上工事の改善に向け、重要と思う取り組み	① 最も多いのが「同じ場所を何度も工事」。以下、「必要性が不明」「規制・誘導方法」が続く。 ② 一般モニターは「予算の複数年運用」、事業者モニターは「年末・年度末工事中止」を多く回答。
12月	③ 「年末の路上工事原則中止」に対する評価 ④ 「年末の工事中止期間中に工事を実施した事業者、理由等の公表」に対する評価 ⑤ 「工事実施事業者別の工事実施時間数を毎月公表」に対する評価 ⑥ 年末の路上工事の量に対する印象 ⑦ 年末の路上工事全般についての印象 ⑧ 「利用者の視点に立った路上工事スリム化大作戦」に対する意見	③ 8割が「評価できる施策」と回答。 ④ 8割が「評価できる施策」と回答。 ⑤ 公表に対しては9割以上が賛成しているものの、その半数（全体の4割あまり）が「ホームページ以外の方法での公表も必要」と回答。 ⑥ 6割が工事が減ったと回答。 ⑦ 一層の工夫への期待、年度末の抑制の必要性が指摘された。 ⑧ 寄せられた回答のほとんどが好意的なもの。
1月	⑨ 路上工事関連情報の公表に際して有効であると思う情報媒体（メディア） ⑩ ニーズの高い路上工事情報の種類	⑨ ラジオ、新聞、工事看板への回答が多かった。特に事業者からはラジオへの希望が一般より高かった。 ⑩ 工事開始・終了、工事箇所・区間、路線名、迂回路情報、工事制限、工事実施状況など。
2月	⑪ 新聞広報についての認知度と効果 ⑫ 年末の新聞全面広告についての認知度と効果 ⑬ 年末の都内鉄道駅におけるポスター掲出による広報の認知度と効果	⑪ 半数が認知、うち7割が「効果的」と回答。 ⑫ 3割が認知、うち7割が「効果的」と回答。 ⑬ 3割が認知、うち7割が「効果的」と回答。
3月	⑭ 「年度末の路上工事抑制」に対する評価 ⑮ 直轄国道の年度末の工事縮減の目標水準に対する印象 ⑯ 「抑制期間中にやむを得ず実施する工事の内容をホームページで公表」に対する評価 ⑰ 年度末の路上工事の量に対する印象	⑭ 6割が「評価できる施策」と回答。 ⑮ 6割が「評価できる」と回答。 ⑯ 3割が「評価できる」、6割が「他の媒体でも公表すべき」と回答。 ⑰ 7割が「例年より工事が減った」と回答。

【提言Ⅴ①】年度末の使い切り型予算制度の見直し

年度末に路上工事が集中することに対する道路利用者からの強い批判に応えるため、国庫債務負担行為の積極的な活用を図ることにより、年間の路上工事を平準化に取り組んでいる。

平成16年度予算から、多年度施工が可能な国庫債務負担行為（修繕国債）の採択要件を緩和し、国債の設定件数を、平成15年度の22件から平成16年度には約33件へと約5割拡大した。

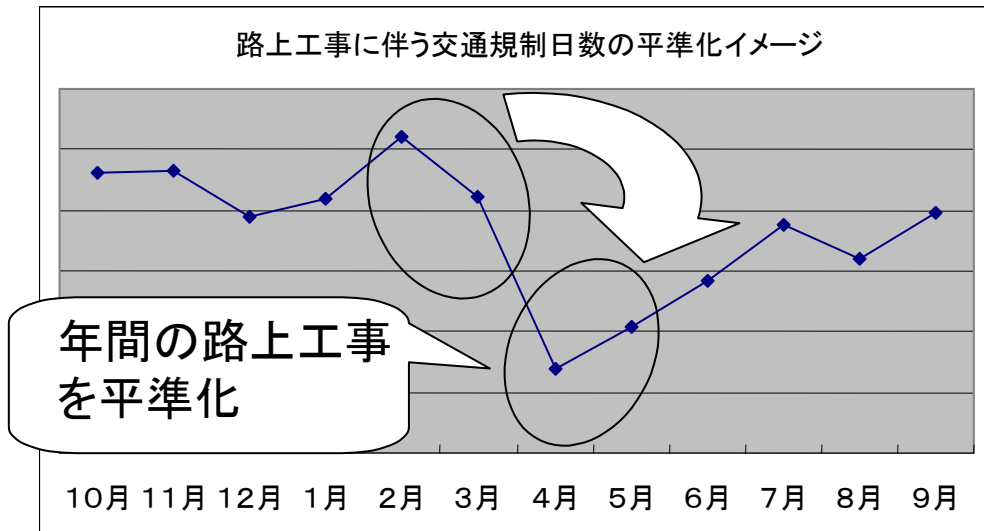


図9 路上工事の平準化(イメージ)

表5 国庫債務負担行為（修繕国債）採択要件改正のポイント

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		

【提言Ⅴ②】 渋滞コスト最小の者が受注できる落札方式の促進

「総合評価落札方式」は、「価格」と「価格以外の要素」（例えば、交通への影響や環境への影響等）を総合的に評価し、落札者を決定する方式である。

平成15年度は、路上工事の縮減を図る観点から、路上工事日数（工事規制日数）を評価項目とした総合評価落札方式による工事を試行的に実施した。

[23区内における適用事例]

場所 : 一般国道20号(世田谷区北烏山地先)

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。

(短縮理由: 施工パーティー数、施工手順、導入機械等の工夫 等)

②アウトカム指標の設定によるマネジメントの実施

国土交通省においては、「成果志向」の道路行政マネジメントを推進するため、平成15年7月にとりまとめた道路行政の業績計画書において、「路上工事時間（路上工事に伴う1kmあたりの年間工事規制時間）」をアウトカム指標として設定し、これにより路上工事縮減の取組みの成果をチェックすることとした。

平成14年度の値を基準として、平成19年度までに約2割縮減（平成15年度は約4%の縮減を目標）することを目標としている。

表6 アウトカム指標「路上工事時間」（時間/km・年）

	平成14年度	平成15年度	平成19年度
全国（直轄国道）	201	約4%縮減	約2割縮減

※本指標について、「路上工事時間」の集計に際しては、路上工事時間の評価を適切に行うため、道路補修工事、占用企業工事以外で計上されていた時間（例：道路の一時使用等）については除外することとした。この観点から、当初、社会資本整備重点計画において設定した平成14年度末の路上工事時間（235時間/km・年）を見直し、201時間/km・年としている。

3. 政策の評価

(1) 政策の必要性の評価

東京23区における路上工事件数の推移を見ると、平成4年度から平成14年度にかけてほぼ半減しているものの、近年はその縮減の割合は頭打ち傾向となっており、一層の路上工事縮減を実現するためには、さらなる取り組みが不可欠である。(図1参照)

また、国土交通省道路局が実施している「道路利用者満足度調査」の結果によると、平成15年度は、道路利用者の道路全般に対する満足度が「2.6」であるのに対し、路上工事のやり方に対する満足度は「2.15」となっている。これは、15の道路関連施策の中で下位から2番目であり、平成14年度の同項目の満足度「2.19」と比較すると0.04ポイント低くなっている。

さらに、路上工事縮減委員会のホームページにも、路上工事に対するさまざまな不満や改善を求める意見が多数寄せられている。

これらの状況から、路上工事縮減に対する道路利用者のニーズは依然として高く、本政策の必要性が確認された。

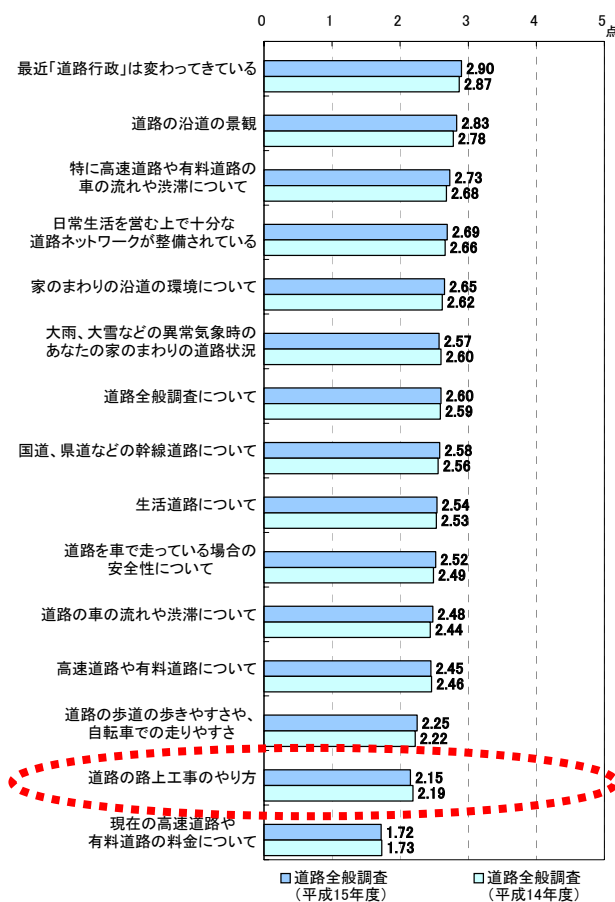


図10 道路利用者満足度調査結果（平成14年度、平成15年度）

表7 路上工事縮減委員会ホームページに寄せられた意見（平成15年度）（抜粋）

<p><Ⅰ. 協働の枠組みの構築に関連する意見></p> <p>➤ 占有事業者の設備（管や線）の耐用年数の関係で、工事サイクルがまちまちなのかもしれないが、縦割りを解消し、同時期に行うよう調整し、一度で工事を終わらせるべきだと思う。</p>
<p><Ⅱ. マネジメントの強化による道路工事の縮減と交通への影響の軽減に関連する意見></p> <p>➤ 5年間で工事時間を2割減らすことは、強硬な手段を講じない限り難しいのではないかと。 ➤ 日中の月末、週末、年度末、5・10日など、道路の混み合う日の工事は避けてほしい。 ➤ 占有企業が行う空間機能の整備効果と、それに伴うトラフィック機能のマイナス効果を評価して、工事許可の可否を行うべきではないかと。</p>
<p><Ⅲ. 占有企業者への縮減インセンティブの付与に関連する意見 ></p> <p>➤ 工事の直近地域からの苦情は、工事目的が住民自身の生活に直接関係しているため控えめなのだと思う。占有企業はそのことにあぐらをかいていないか。 ➤ 車線規制を行っていないながら作業をやっていない現場が多い。ああいうことはやめさせてほしい。 ➤ 工事箇所の脇の市道に関連車両を数台連ねて「歩道」に乗り上げている。夜中であるのにアイドリングのまま停車させている。運転手は気にすることなく大声で話している、といった非常識な工事が行われている。 ➤ 自宅近くの工事現場の作業員の方に親切にされたことに今でも感謝している。</p>
<p><Ⅳ. 利用者への情報提供と監視強化に関連する意見></p> <p>➤ 工事看板が、内容や期間を認識しにくい。 ➤ 工事看板のデザインがさまざまわかりにくい。工事の内容を示してほしい。 ➤ 工事看板に、期間や時間を明確に示してほしい。次回から迂回などの対応がとれる。 ➤ 日常的に夜間勤務の私には、日中に事前予告もなく道路工事を始められるのは睡眠の妨げとなり迷惑である。工事開始時間を事前予告してほしい。 ➤ 地域住民による工事現場の評価が、行政の担当者の評価に反映すればよいのではないかと。</p>
<p><Ⅴ. 道路管理者自らの縮減強化に関連する意見></p> <p>➤ 予算消化のために年末の道路工事が増えるのが本当ならば、予算を執行する行政職員の査定に反映させるべき。 ➤ 道路工事を請け負った業者が、補修工事が増えるように手抜きするという噂もあるが、こうしたことへの対応として、同じ場所の工事を受注できないようにすれば良い。</p>
<p><その他意見></p> <p>➤ 工事現場では、自動車交通への配慮以前に、歩行者への配慮を一番にしてほしい。 ➤ 表面の舗装を削る作業で、クズが舞い上がったり小石が路面に転がって自転車で通行する際危ないので改善してほしい。 ➤ 事前に工事の連絡をもらっても、深夜までうるさいのは安眠妨害である。夜の12時には終わらせる配慮があってもよいのではないかと。</p>

(2) 政策の有効性の評価

平成15年度に様々な施策に取り組んだ結果、アウトカム指標である「路上工事時間」は、全国（国土交通省が管理する国道。以下「直轄国道」という。）及び三大都市（国道、都府県道・主要市道）において、いずれも平成15年度目標の4%縮減（平成14年度比）を達成した。

また、東京23区においては、年末・年度末の路上工事抑制に取り組んだ結果、特に直轄国道においては、年末に約2割、年度末に約5割の路上工事時間を縮減した。また、年末について路上工事モニターの約6割が、年度末について約7割が路上工事が減ったと実感し、有効な施策であると評価した。

さらに、平成16年度の道路利用者満足度調査の結果、路上工事のやり方に対する満足度は依然として下位から2番目の位置にあるものの、低下傾向にあった満足度が若干向上に転じ、改善の兆しを確認した。

以上より、路上工事時間の大幅な縮減と道路利用者満足度の向上の兆しを確認され、本施策の有効性が確認された。

平成15年度の成果についての詳細は次のとおりである。

①アウトカム指標の動向

路上工事縮減のアウトカム指標である「路上工事時間（路上工事に伴う1kmあたり年間交通規制時間）」について、全国の直轄国道においては、平成14年度の1kmあたり年間201時間から186時間へと約7%の縮減となり、地方別で見ると、東北、四国、九州、沖縄においては10%以上の縮減となった。

表8 全国及び三大都市における平成15年度の目標と実績

		H14実績	H15目標	H15実績	H15縮減率 (H15/H14)	H19目標
全国(直轄国道)		201	193	186	0.93	2割縮減
三大都市	東京23区 (国道+都道)	961	923	916	0.95	
	名古屋 (国道+県道+主要市道)	752	722	697	0.93	
	大阪 (国道+県道+主要市道)	717	688	527	0.74	

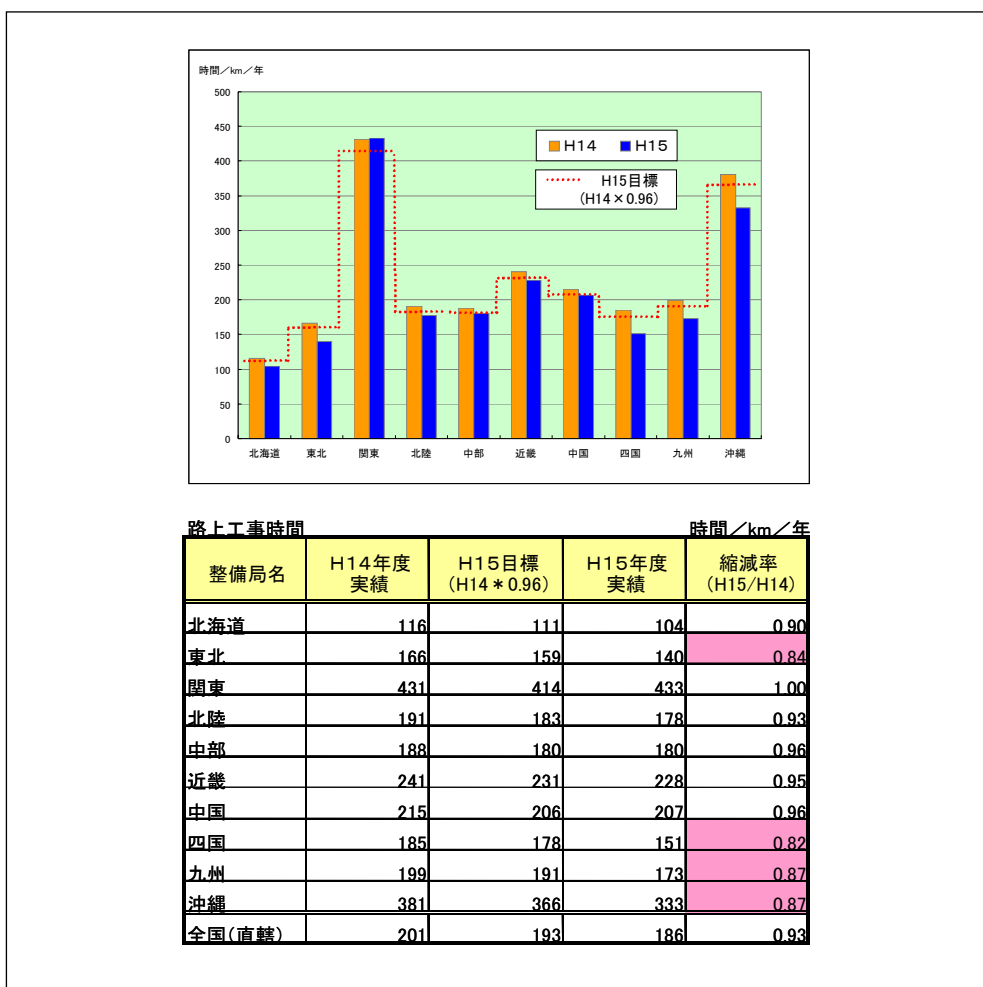


図1-1 各地方整備局における路上工事時間（平成14年度、平成15年度）

三大都市（東京23区、名古屋市、大阪市）については、直轄国道に加え、都道・県道、主要市道を含めて評価し、いずれも平成15年度目標「4%縮減」を達成した。

東京23区においては約5%の縮減、名古屋市においては約7%の縮減、大阪市においては約26%の大幅な縮減となった。



図12 三大都市における路上工事時間（平成14年度、平成15年度）

②年間路上工事時間の推移

全国の直轄国道における年間路上工事時間は、平成14年度の約420万時間から約391万時間へと約7%縮減した。その内訳は、道路補修工事は約3%の縮減、占用企業工事は約15%の縮減となっている。

表9 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）

			平成14年度		平成15年度		縮減時間	H15/H14
			時間	時間/km	時間	時間/km		時間
全国	国管理道路 (幹線国道)	道路補修工事	2,926,827	140	2,824,893	134	-101,934	0.97
		占用企業工事	1,275,507	61	1,082,259	51	-193,248	0.85
		計	4,202,334	201	3,907,152	186	-295,182	0.93

また、東京23区における年間路上工事時間は、約105万時間から約100万時間へと約5%の縮減となった。その内訳は、占用企業工事は約18%の縮減を達成している一方で、道路補修工事が約28%の増加となっている。

表10 東京23区における年間路上工事時間

			平成14年度		平成15年度		縮減時間	H15/H14
			時間	時間/km	時間	時間/km		時間
東京23区	国管理道路 (幹線国道)	道路補修工事	72,045	440	110,385	684	38,340	1.53
		占用企業工事	198,405	1,211	136,152	844	-62,253	0.69
		計	270,450	1,651	246,537	1,528	-23,913	0.91
	都管理道路 (国道・都道)	道路補修工事	231,255	248	277,524	298	46,269	1.20
		占用企業工事	552,033	592	478,107	513	-73,926	0.87
		計	783,288	840	755,631	810	-27,657	0.96
道路補修工事			303,300	277	387,909	355	84,609	1.28
占用企業工事			750,438	685	614,259	562	-136,179	0.82
計			1,053,738	961	1,002,168	916	-51,570	0.95

平成15年度の東京23区の月別路上工事時間を対前年同月比で見ると、国管理道路(直轄国道)の道路補修工事は、年間を通じ平均的に増加しているが、都管理道路の道路補修工事は、年始から年度末にかけて増加傾向となっており、結果として、1、2月の全体の路上工事時間を押し上げることとなった。

表11 東京23区内の月別路上工事時間(平成14年度、平成15年度)

		4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	計
国管理道路(直轄国道) 道路補修工事	H14(時間)	2,007	2,763	3,582	5,877	6,822	6,993	8,631	9,126	5,661	7,191	8,073	5,319	72,045
	H15(時間)	5,130	7,317	9,981	10,071	9,288	10,872	12,051	10,512	7,002	11,934	13,788	2,439	110,385
	伸率(H15/H14)	2.56	2.65	2.79	1.71	1.36	1.55	1.40	1.15	1.24	1.66	1.71	0.46	1.53
都管理道路(補助国道・都道) 道路補修工事	H14(時間)	10,017	9,261	7,560	11,799	12,474	13,680	20,592	26,640	21,168	32,319	33,345	32,400	231,255
	H15(時間)	9,639	9,072	8,640	10,764	10,890	11,799	22,176	30,600	24,696	45,999	47,709	45,540	277,524
	伸率(H15/H14)	0.96	0.98	1.14	0.91	0.87	0.86	1.08	1.15	1.17	1.42	1.43	1.41	1.20
国・都管理道路 占用企業工事	H14(時間)	56,997	60,183	64,980	68,544	61,272	68,274	79,506	81,675	48,834	52,677	58,977	48,519	750,438
	H15(時間)	49,563	50,526	55,980	57,393	50,841	60,048	58,257	60,084	38,619	44,739	55,755	32,454	614,259
	伸率(H15/H14)	0.87	0.84	0.86	0.84	0.83	0.88	0.73	0.74	0.79	0.85	0.95	0.67	0.82
合計	H14(時間)	69,021	72,207	76,122	86,220	80,568	88,947	108,729	117,441	75,663	92,187	100,395	86,238	1,053,738
	H15(時間)	64,332	66,915	74,601	78,228	71,019	82,719	92,484	101,196	70,317	102,672	117,252	80,433	1,002,168
	伸率(H15/H14)	0.93	0.93	0.98	0.91	0.88	0.93	0.85	0.86	0.93	1.11	1.17	0.93	0.95

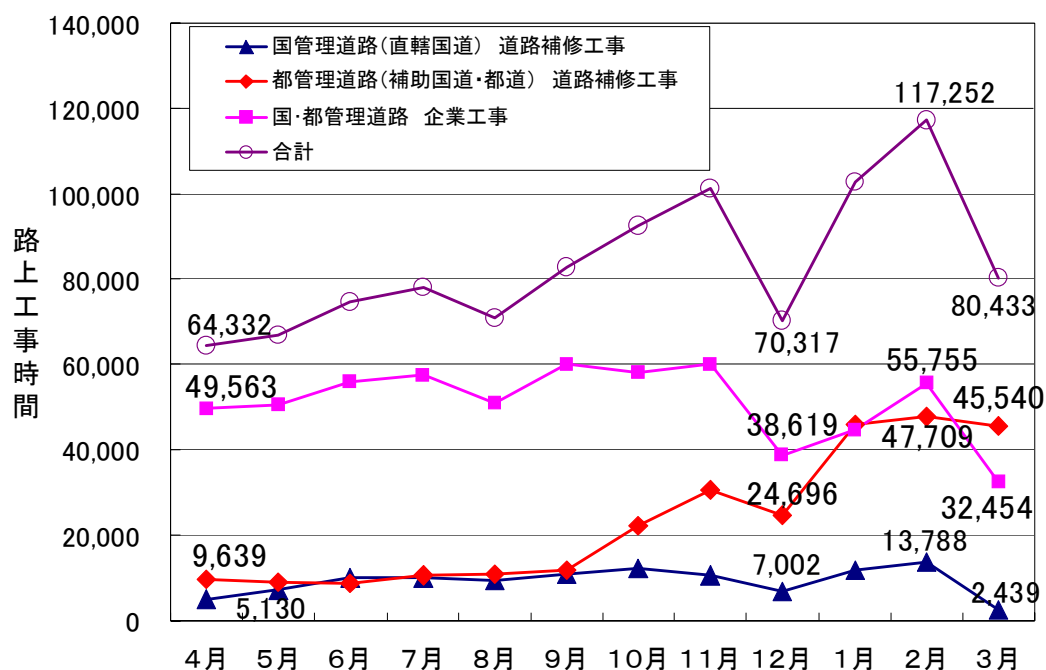


図13 平成15年度の各月別の路上工事時間(東京23区)

③東京23区における路上工事の年末・年度末抑制

東京23区の直轄国道及び都管理道路においては、年末(12月)及び年度末(3月)において、道路陥没、水・ガス漏れ等の緊急工事や自動車交通の低減に寄与する地下鉄工事、効率的な交通の確保に寄与する首都高速道路新宿線建設工事等を除き、路上工事を原則ストップする方針を打ち出し、前年同月比で、年末、年度末共に約7%縮減した。特に直轄国道においては、年末約2割縮減、年度末約5割縮減と大幅な縮減となっている。

また、年度末の路上工事抑制について、「路上工事モニター」を対象としたアンケート調査によると、モニターの約7割が路上工事は減ったと実感し、有効な施策であると評価した。

○年末の路上工事ストップ：

「路上工事スリム化大作戦」 12月20日(直轄国道は15日)～31日

○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月1日～31日

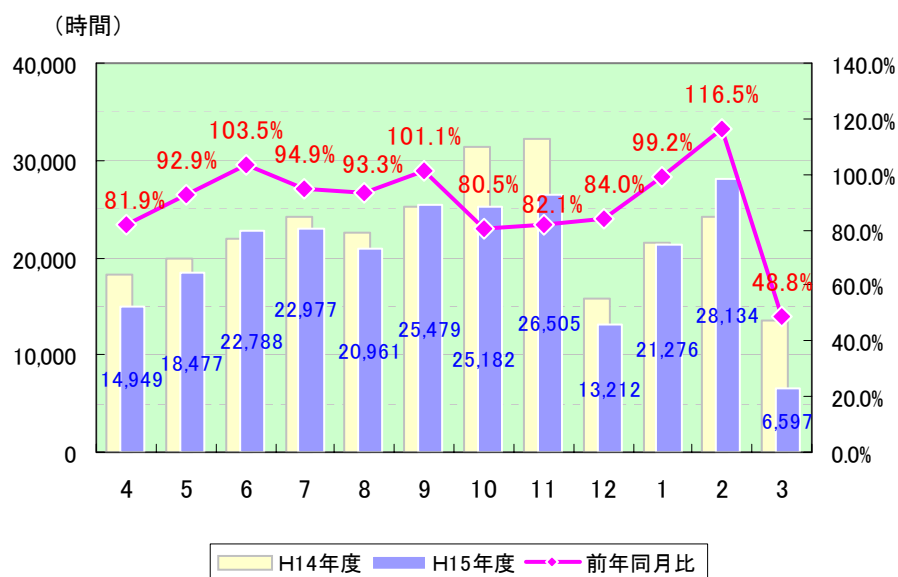


図14 東京23区の直轄国道における月別路上工事時間(平成14年度、平成15年度)

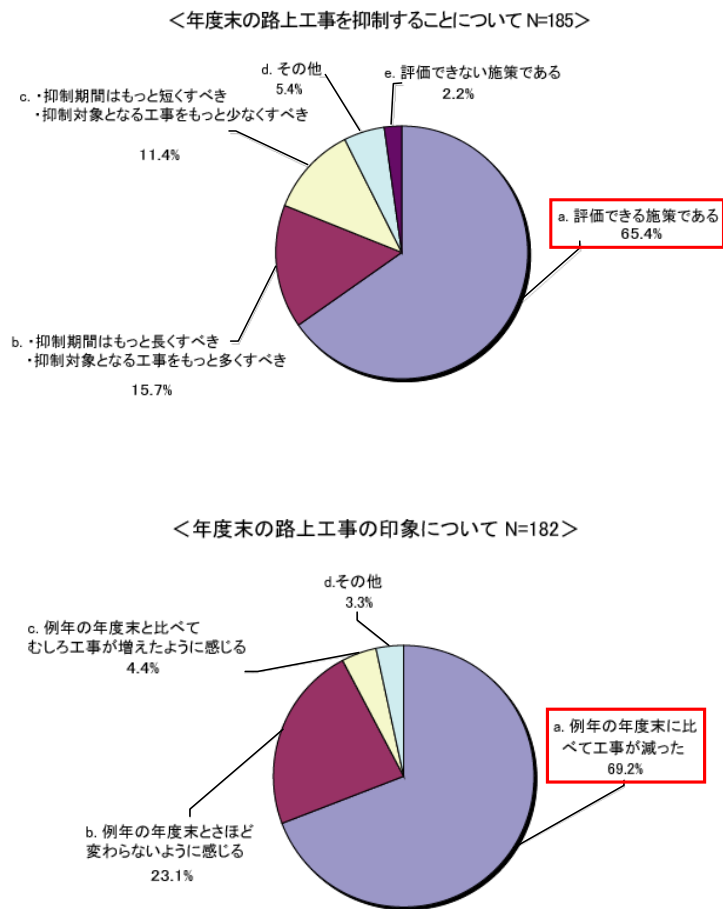


図 15 年度末の路上工事抑制について（路上工事モニター調査結果より）

表 12 路上工事モニターから寄せられた意見

【肯定的な意見(抜粋)】	【否定的な意見(抜粋)】
<ul style="list-style-type: none"> ○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。 ○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。 	<ul style="list-style-type: none"> ●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。 ●年末、年度末だけでは、効果がないと思う。

④道路利用者満足度

国土交通省道路局が実施している「道路利用者満足度調査」によると、平成16年度は低下傾向にあった路上工事のやり方に対する満足度が2.15から2.17に0.02ポイント向上し、改善の兆しを確認できた。

しかし、依然として15の道路関連施策の中で下位から2番目の位置にあり、大幅な改善の実現には至っていない。

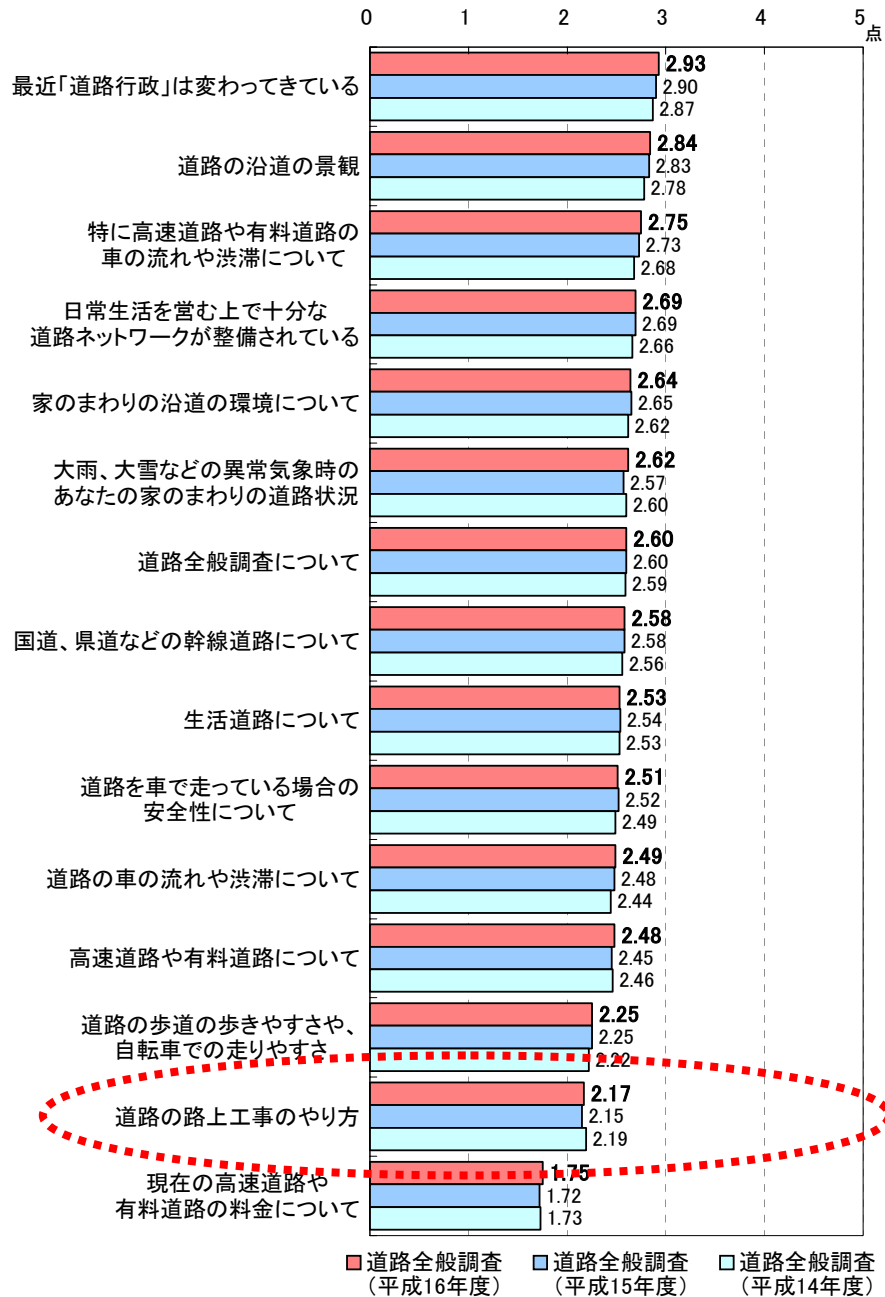


図16 道路利用者満足度調査結果（平成14年度～平成16年度）

また、路上工事縮減委員会のホームページには、平成15年度の取り組みに対する賛否両論の意見が寄せられたが「何のための工事かわからない」「同じ場所を何度も掘り返している」「予算消化のための工事ではないか」等の不満の意見も依然として多かった。

表13 路上工事縮減委員会ホームページに寄せられた意見（平成16年度）（抜粋）

施策の柱	投稿件数	代表的な意見
I. 協働の枠組みの構築	2件	・「利用者、占用企業者とが協働で縮減に取り組むという本委員会の趣旨が全国展開されることを希望する。」
II. マネジメントの強化による道路工事の縮減と交通への影響の軽減	30件	・「土日はダメ」「夜間にやって」「夜間はダメ」 ・「歩道や中央分離帯に収用スペースを設置してほしい」
III. 占用企業者へのインセンティブ付与	1件	・「占用企業者の行う工事に対する評価を行い、占用許可するルールを提案。」
IV. 利用者への情報提供と監視強化	13件	・「何のための工事かわからない」 ・「誘導員の指示がわかりにくい」
V. 道路管理者自らの縮減強化	12件	・「予算の単年度主義が最大問題」 ・「内容に合う広報を。宣言より行動を。」
その他	9件	・「予算消化のための工事ではないか」 ・「歩行者への影響を一番に考えるべき」

4. 政策の課題と今後の方向性

平成16年度に実施した道路利用者満足度調査において、路上工事のやり方に対する満足度は向上の兆しが見えたものの、道路関係施策の中で3年連続下位から2番目となっている。また、依然として「予算消化のための工事は無駄」「同じ場所を何度も掘り返している」といった苦情や批判も多くいただいている。

今後、道路利用者の満足度を向上させるためには、工事の実施状況、工事の内容、工事の目的等、道路利用者のニーズにあった情報を正確に伝えることが重要であり、路上工事情報提供の充実を図る取り組みを推進する。

<路上工事情報提供の充実>

- 路上工事情報のリアルタイム化
- 工事看板に「問合せ番号」を導入

また、路上工事時間の縮減については、平成15年度は一定の成果はあったものの、東京23区において、都管理道路の道路補修工事の路上工事時間が、道路利用者の批判が多い年度後半にかけて増加する等の課題が明らかとなった。さらなる路上工事時間の縮減を図るためには、各工事実施者の一層のマネジメントが必要であり、外部評価の強化による路上工事縮減の取り組みを推進する。

<外部評価の強化による路上工事縮減>

- 毎月の路上工事時間を集計・公表
- 路上工事不人気投票の実施
- 路上工事Gメンによるチェックの実施

①路上工事情報提供のリアルタイム化

現在、工事の実施状況、工事の内容、工事の目的等の詳細情報については、国土交通省地方整備局のホームページ等を通じて情報提供しているが、事前に登録している予定情報を実際の現場の状況にあわせて更新するのにタイムラグが生じている。今後は、より正確な情報を道路利用者に提供するため、路上工事の開始時刻と終了時刻を工事現場から携帯電話等により直接入力することにより、路上工事情報のリアルタイム化を図る。

(平成16年度から全国の地方整備局等で順次導入)

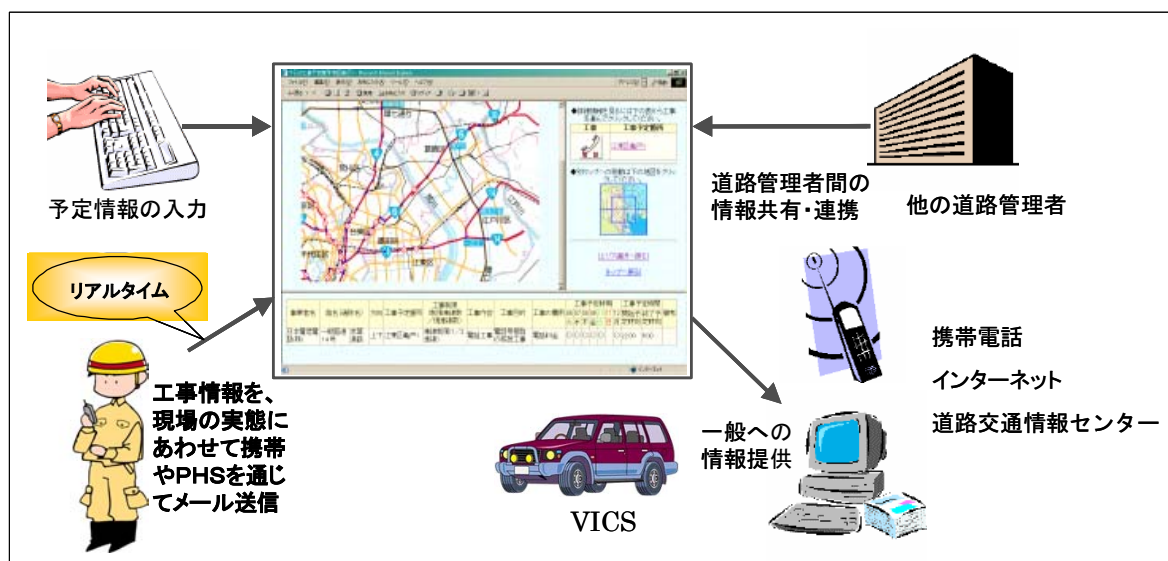


図17 路上工事情報のリアルタイム化のイメージ

②工事看板に「問合せ番号」を導入

工事現場の看板に「問合せ番号」を付け、道路利用者が「問合せ番号」を使ってホームページや携帯電話から詳細な工事情報に簡単にアクセスできる仕組みを導入する。

本施策は、平成16年11月より東京23区の直轄国道において先行実施している。

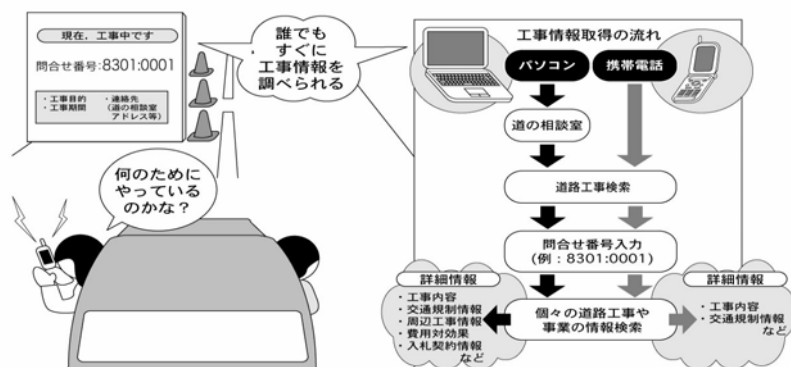


図18 「問合せ番号」を使って工事情報に簡単にアクセス

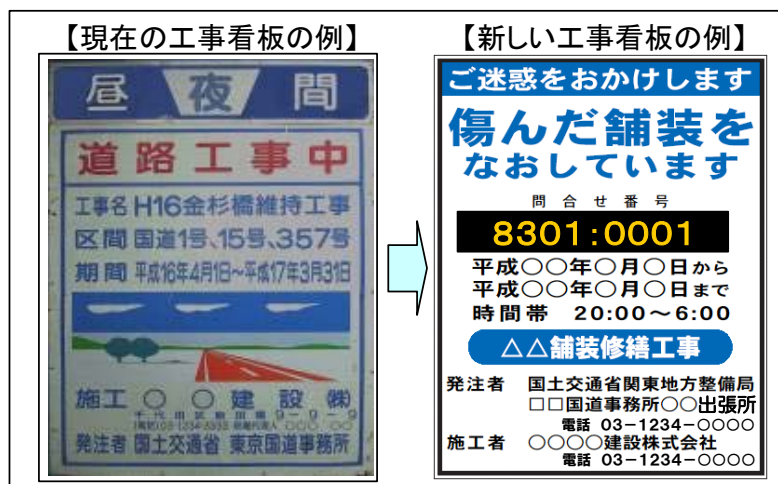


図19 新しい工事看板イメージ

<p>【管理者コード】※1 : 【工事番号】※2 8301 : 0001 4桁 : 4桁</p>	<p>※1:管理者コード 上2桁: {83:関東地整, 62:首都高, ...} 下2桁: {01:東京国道事務所, 02:横浜国道事務所, ...} ※2:工事番号:各管理者が発注順等により定める番号</p>	<p>(例) 8301:0001 「国土交通省関東地方整備局 東京国道事務所」が管理する 国道上で行う工事</p>
--	--	--

図20 「問合せ番号」

③毎月の路上工事時間を集計・公表

路上工事時間を毎月集計し、結果を地方整備局、国道事務所にフィードバックするとともに、ホームページ等で公表することにより、路上工事縮減のマネジメントを強化する。

本施策については、平成16年10月から全国で取り組みを開始し、各地域におけるマネジメントの結果として、「路上工事抑制カレンダー」、「五十日（ごとび）の路上工事ストップ」等の各地域の実情に応じた取り組みが進んでいる。

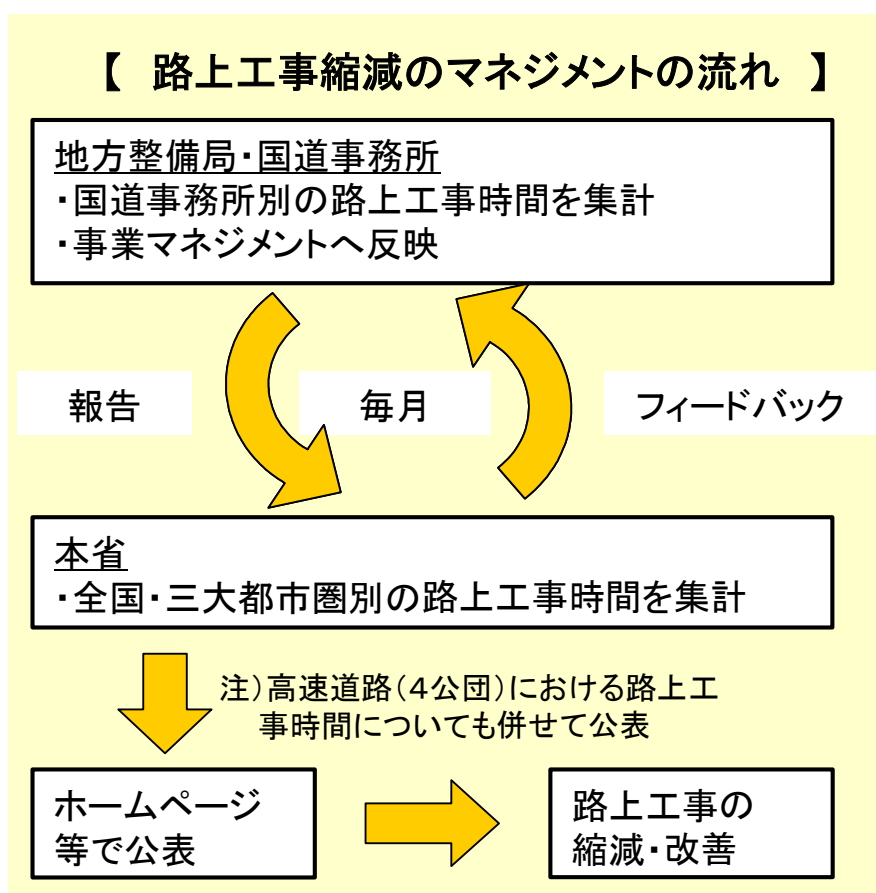


図21 路上工事縮減のマネジメントの流れ

(参考) 路上工事抑制カレンダーの取り組み

国土交通省東北地方整備局秋田河川国道事務所では、国道46号の平成15年度の交通量を日単位で調査した結果、祭りや花見・紅葉シーズン中には交通量が増大し、渋滞しやすい傾向にあることが判明した。この分析結果を元に、平成16年度には、渋滞する可能性の高い上位50日を予測してカレンダーに明示し、これらの日を避けて路上工事の実施計画を立案した。

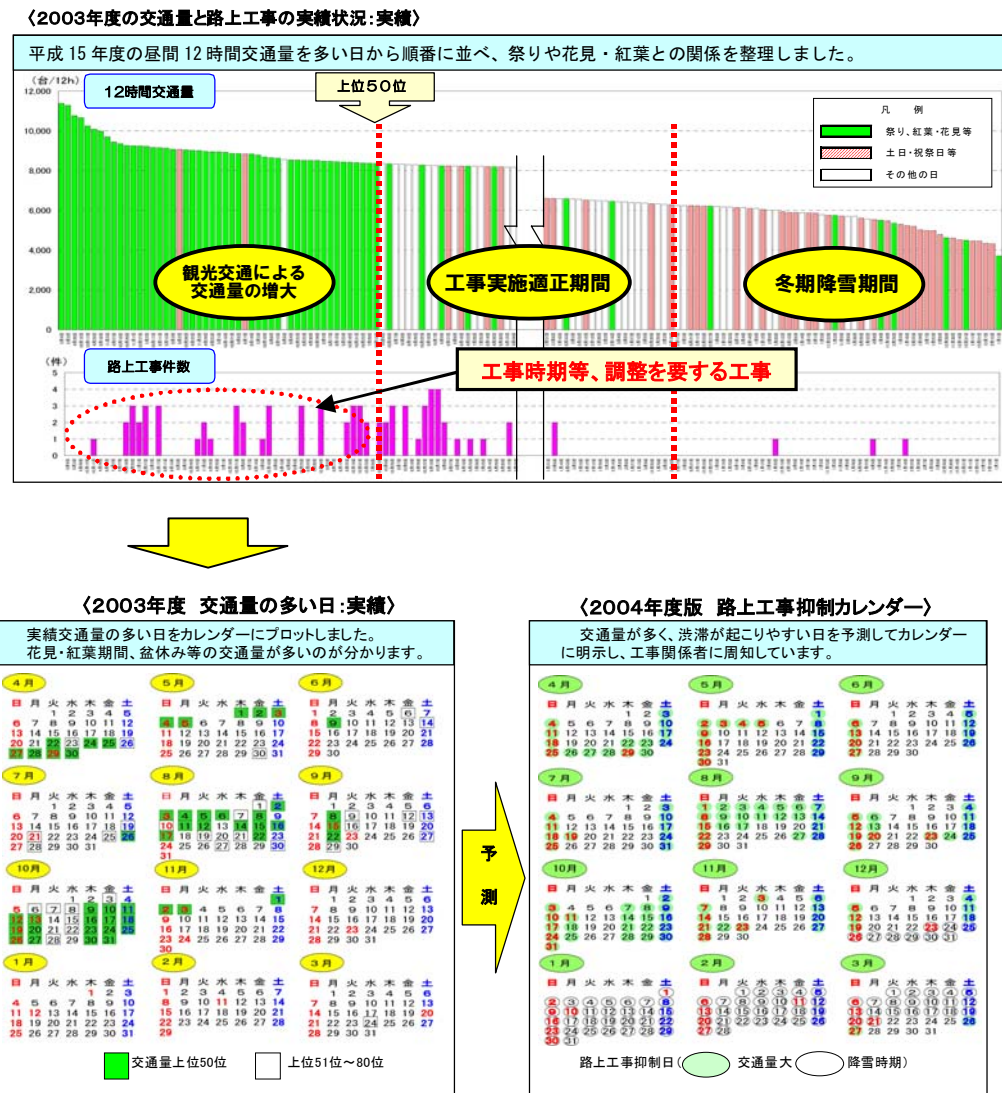


図22 路上工事抑制カレンダーの概要

（参考）五十日（ごとび）における路上工事ストップ＜社会実験＞

大阪市内において、交通渋滞が増大する「五十日（取引先間の支払い日である、月のうち『五』、『十』がつく日）」の昼間に行われる路上工事を原則中止する社会実験を実施し、渋滞緩和への効果や有効性、課題等について検証した。平成16年10月からの2ヶ月間の5回の「五十日」で工事を中止し、工事を行った「五十日」での渋滞状況と比較した結果、旅行速度が20%向上した他、目視によってもその渋滞の軽減効果が確認された。

表14 実験の概要

項目	内容
■期間	平成16年10月～平成16年12月
■箇所	①国道1号 大阪市旭区今市～城東区関目地先 ②国道25号 大阪市東住吉区桑津～阿倍野区天王寺北地先
■実験の内容	・工事件数調査 ・旅行速度調査 ・渋滞調査 ・交通量調査 ・意向調査 (市民及びドライバーに対するアンケート)
■調査実施日	次の3パターン5回 ・平日（工事实施）、 ・五十日（工事实施）、五十日（工事中止） (五十日の工事中止範囲は、設定箇所路線のみ。)

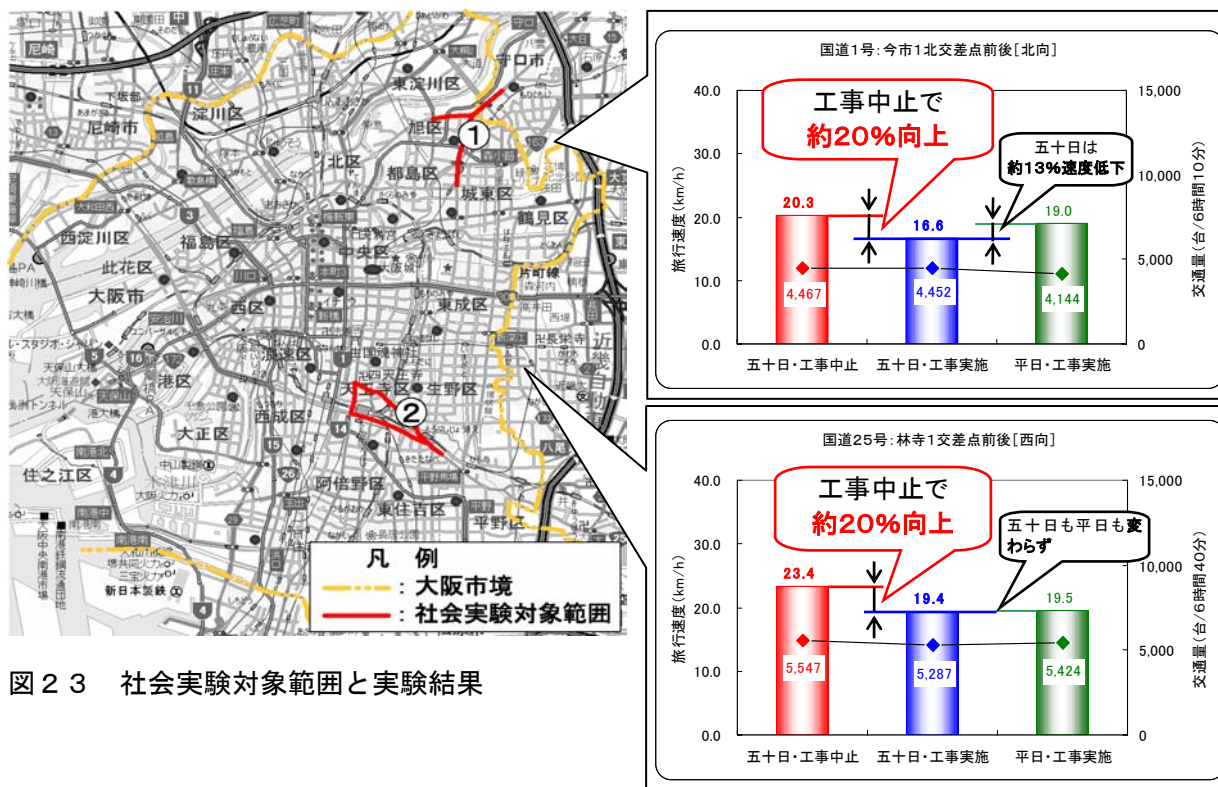


図23 社会実験対象範囲と実験結果

④路上工事不人気投票の実施

路上工事に対するご不満を表明していただくシステムとして、「問合せ番号」を使った「不人気投票」を実施し、投票結果はホームページ等で公表し、道路利用者にチェックしていただくとともに、不人気投票結果を踏まえ、工事实施者による不満の原因を分析や工事の実施方法等の改善に役立てることとしている。

本施策は、平成16年11月より東京23区の直轄国道において先行実施している。



図 2 4 不人気投票のイメージ



図 2 5 投票結果の公表 (イメージ)

＜参考＞不人気投票結果を踏まえた工事実施方法等の改善例（首都高速道路公団）

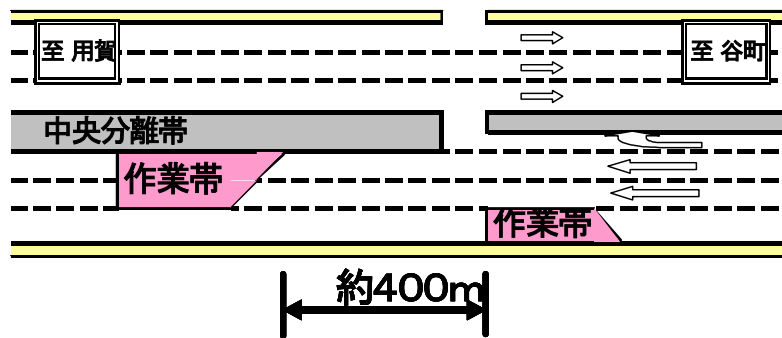
不人気投票開始後1週間の集計の結果、8301:0032（国道246号大橋地区工事）が投票件数35で1位、8301:0036（国道20号初台地区工事）が投票件数24で2位となった。この結果を踏まえて、首都高速道路公団においては、ただちに改善措置を検討し、以下の措置を講じた。

その結果、8301:0032については一週間当たりの投票件数は2件（1月の週平均）に、8301:0036は8件（同）にそれぞれ大幅に減少し、道路利用者の満足度の向上につながった。

【 8301:0032(国道246号大橋地区工事) 】

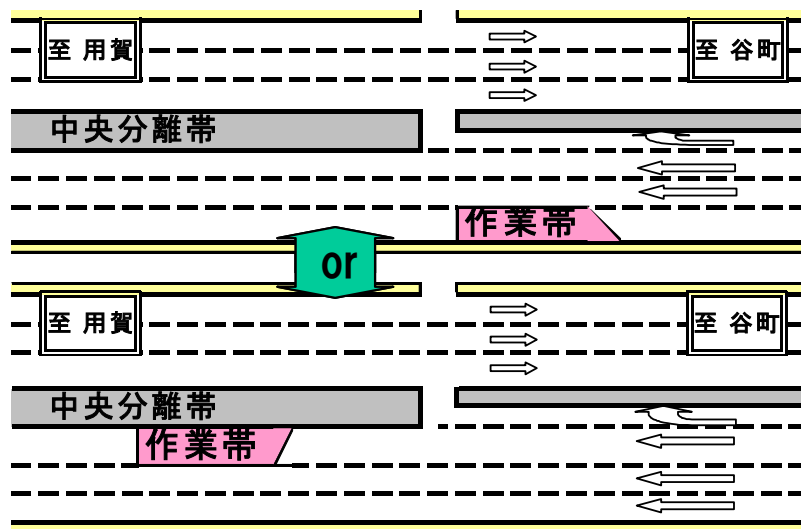
◇現状の分析

- ・近接して2つの作業を実施したため、複雑な車線規制となっていた。
- ⇒最大300mの渋滞を確認



◇改善策

- ・規制日調整により、**同時規制を解消**。
- ・工法の工夫により、**2車線の規制を行わない**。



【 8301:0036(国道20号初台地区工事) 】

◇現状の分析

- ・日曜を除いたほぼ毎日作業帯を設置していた。
- ・通行車両の誘導に、工夫が足りなかった。

⇒金曜深夜に渋滞を確認

	規制設置状況	渋滞状況の確認
土曜日	規制設置	なし
日曜日	規制なし	なし
月曜日	規制設置	なし
火曜日	規制設置	なし
水曜日	規制設置	なし
木曜日	規制設置	なし
金曜日	規制設置	渋滞を確認



◇改善策

- ・渋滞が確認された**金曜日の作業を中止**。
- ・通行車両の誘導をスムーズに行うため、**工事案内看板を増設**。

	規制設置状況	渋滞状況の確認
土曜日	規制設置	なし
日曜日	規制なし	なし
月曜日	規制設置	なし
火曜日	規制設置	なし
水曜日	規制設置	なし
木曜日	規制設置	なし
金曜日	規制なし	なし

⑤路上工事Gメンによるチェックの実施

タクシー、トラックなどのプロドライバーや、一般公募のモニターの方（路上工事Gメン）に、特に年末・年度末の路上工事の実施状況をチェックしていただくものである。

東京23区においては、平成16年10月から、平成15年度に設置した「路上工事モニター」に、宅配便ドライバー、バスドライバー、コンビニ商品配送ドライバー等の地域・路線のエキスパートを加え、路上工事Gメンとして、工事の実施状況をチェックしていただく取り組みを開始した。

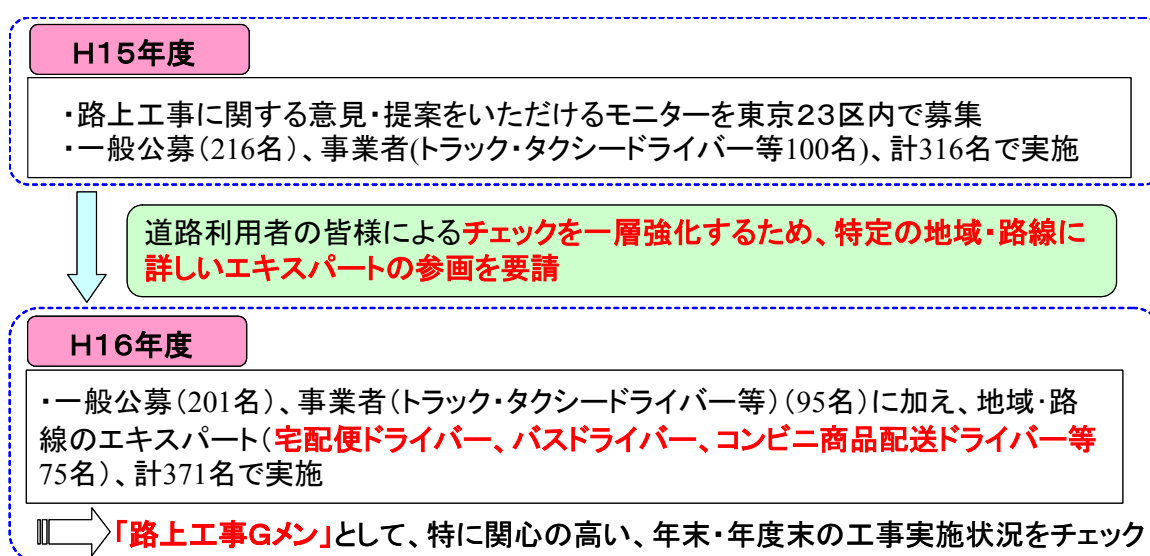


図26 東京23区における路上工事Gメンの概要

5. まとめ

今回の政策レビューにより、これまで国土交通省が実施してきた路上工事縮減の取り組みを評価した結果、その必要性及び有効性を再確認するとともに、今後の課題と方向性を明確にすることができた。

今後は、特に道路利用者に対する路上工事情報提供の一層の充実を図るとともに、平成16年度から先行して実施している取り組みの結果を検証し、必要な改善を行ったうえで、外部評価型の路上工事縮減を進め、路上工事に対する満足度の向上に向けた取り組みを行う。