

東京都内の路上工事対策の取組について

東京都 建設局 道路管理部 監察指導課

1 はじめに

日本の首都である大都市東京では、戦後復興期から現在にいたるまで、23 特別区を中心に、都市機能の集積や人口の集中が進んできました。これに伴い、新たな道路やライフラインの整備による膨大な量の路上工事を、効率良く実施していくことが必要不可欠となりました。このため、昭和 29 年には、都道管理者と国道管理者が中心になり、路上工事の調整を目的とした「東京都道路工事調整協議会」（以下「協議会」という）を発足させて、日本で初めての道路工事調整会議を開催しました。東京オリンピック以降の高度経済成長期には、モータリゼーションの急激な進行と各種インフラの整備による路上工事の急増の両方について、同時進行していったことから、都内では激しい交通渋滞が発生し、大きな社会問題となりました。

協議会では、その対応策として、昭和 43 年に年末の渋滞緩和を目的とした年末工事抑制を開始しました。その後、バブル期の昭和 63 年には、年度末の 3 月についても工事を抑制するなど、全国に先がけて路上工事対策に取り組みました。

東京都道路工事調整協議会について

目的:道路の占用工事の計画的・合理的な施行並びに道路ユーザーの理解促進を図ることによる、道路の構造の保全及び円滑な交通の確保等を目的とする

対象:東京都内の一般国道、都道及び首都高速道路

東京都道路工事調整協議会【構成】

東京都 建設局(会長)	東京都水道局
国土交通省 東京国道事務所(副会長)	東京都下水道局
国土交通省 相武国道事務所	東日本電信電話株式会社
警視庁 交通部	東京電力株式会社
東京消防庁	東京ガス株式会社
原子力安全保安委員会	東京都交通局
関東運輸局	東京地下鉄株式会社
東京労働局	東日本旅客鉄道株式会社
首都高速道路株式会社	道路占用工事企業者連絡協議会

図 1 協議会説明

2 東京 23 区における路上工事の特性について

東京都のなかでも都市機能が集中する 23 区部の都道・国道の路上工事については、次のような特性があげられます。

① 路上工事の密度が非常に高いこと

全国の幹線道路の平均と比較し、約 7 倍の密度で工事が行われている。

② ライフライン工事の比率が高いこと

東京ではライフラインの道路下空間利用が盛んに行われているため、占用企業工事の比率が全体の 7 割と高く、道路管理者工事は 3 割に過ぎない。(全国的には、占用工事：管理者工事 = 3 : 7 と比率が逆転している)

③ 地下埋設物件が非常に輻輳していること

幹線道路を中心に、ライフラインや地下鉄、高速道路などの大型埋設物件が輻輳していることが多い。そのため、これらを避けながら施工するには、支障物件の切り回しなどの施工上の工夫や企業者間の調整が必要になり、工事日数が増加する傾向がある。

④ 路上工事のほとんどが夜間の施工

23 区部の幹線道路については交通量が非常に多いことから、「道路使用許可」では、渋滞回避のためにほとんどが夜間の施工しか認められていない。

⑤ 工事に対する沿道から要望が多いこと

繁華街などでは、沿道の商店街の強い要望により休日の日中しか施工できないなど、施工条件が道路使用許可以上に厳しくなっている事例も多い。

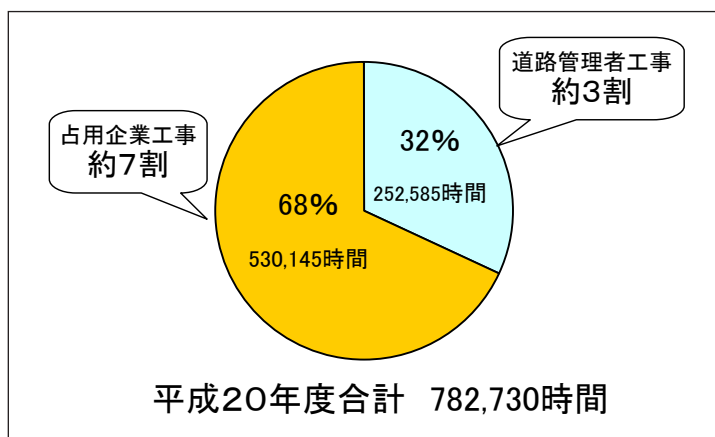


図2 路上工事時間の割合 国道・都道 (23 区)

3 協議会でのこれまでの取組

協議会では、これまで全国に先がけて、工事に伴う渋滞の緩和策として年末や年度末の工事抑制などに取り組んできました。しかし、路上工事による交通渋滞などの問題については、あまり改善が見られませんでした。このため、路上工事状況について客観的に把握する目的で、全国に先がけて平成 4 年度から 23 区の都道・国道における「路上工事件数」の調査を開始しました。また、平成 14 年度からは工事に伴う「車線規制時間」についても調査を行い、その分析結果に基づいて、工事の調整や改善指導の働きかけを行ってきました。

さらに、平成 10 年度には、路上工事の縮減策を中心にすえた「第一次路上工事縮減五箇年計画」を策定し、平成 15 年度には内容をよりレベルアップさせた「第二次路上工事縮減五箇年計画」を策定して、取組を強化してきました。

(1) 「第一次路上工事縮減五箇年計画 (平成 10 ～ 14 年度)」

平成 10 年度には、路上工事に伴う交通渋滞の緩和を重点に置き、23 区の都道・国道の「路上工事件

数」を縮減する取組を開始しました。これは平成 14 年度の工事件数を平成 4 年度の 5 割まで縮減させるというもので、道路管理者と各占用企業者が一体となって取組を行いました。その結果、平成 4 年度に約 16,500 件あった工事件数は、平成 14 年度には約 7,500 件にまで半減するなど、目標を達成することができました。

しかしながら、工事に関する苦情等の状況から判断すると、道路利用者にとって、工事件数の縮減の効果についてはあまり実感できていないような状態でした。

(2) 「第二次路上工事縮減五箇年計画（平成 15 ～ 19 年度）」

平成 15 年度には「第二次縮減五箇年計画」を策定し、交通渋滞の緩和により効果的な「工事時間の縮減」を中心とした取組を行うこととしました。これは、平成 19 年度までに 23 区部の都道・国道の路上工事に伴う年間の車線規制総時間を、平成 14 年度比で 2 割縮減することを目標としました。

協議会の各構成員が積極的に縮減に取り組んだ結果、平成 14 年度には年間約 105 万時間あった車線規制総時間は、平成 19 年度には約 81 万時間（23.4%の縮減）まで減少し、目標を上回る成果を上げることができました。

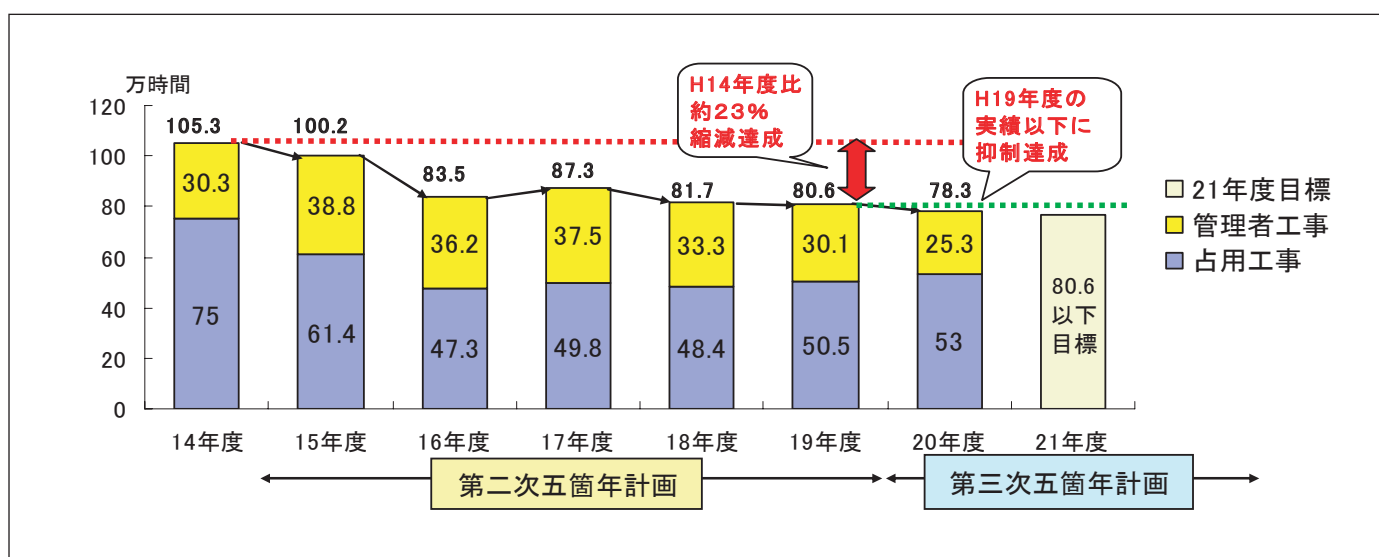


図3 東京 23 区の国道・都道における路上工事に伴う車線規制総時間数の推移

4 現在の取組「第三次路上工事対策五箇年計画」（平成 20 年度～ 24 年度）

これまでの取組の結果、工事時間の縮減などについて一定の成果を上げることができました。しかし、23 区部では今後電線共同溝の重点整備計画があるなど、新たな工事需要の増加が見込まれるうえ、すでに過去二度にわたる縮減を実施していることから、これまでの縮減中心の取組施策だけでは限界に近づいているような状況でした。一方、道路利用者等に対するアンケート調査によると「交通渋滞」の不満だけでなく、「現場のマナー」や「工事に関する情報不足」などの改善を求める声も、引き続き多く寄せられていました。

こうしたことから、これまで達成した工事縮減などの成果を引き続き定着させていくとともに、渋滞以外の不満などに対しても、従来にもまして対策を講じて、解消に努めていくこととしました。

また、これまでは23区部を施策対象の中心としていましたが、今後は、多摩地域についても対象を拡大し、その地域特性や占用企業者の実態等に即した路上工事対策を講じていくこととしました。

- ① 計画期間 平成20～24年度
- ② 計画区域 23区部及び多摩地域
- ③ 対象道路 東京都内の一般国道及び都道
- ④ 対象工事 車線規制を伴う路上工事
- ⑤ 23区部の路上工事縮減の数値目標

23区部においては、引き続き、路上工事の年間規制総時間を、平成19年度の実績値である80万6千時間以下とする。⇒ H20年度達成済、H21年度達成見込（集計中）

（多摩地域においてはこれまで路上工事時間等の計測を行っていなかったが、現在データを収集中。将来的には多摩地域の施策内容に反映させていく。）

5 現在実施している具体的な取組

(1) 道路工事調整会議の充実による調整の徹底化

先に述べたように、東京では、路上工事の密度が非常に高いことに加えて、埋設物件の輻輳や工事実施時間の制限などの悪条件が重なり、路上工事の施工は他の地域と比べて非常に難しい状況にあります。施工場所によっては、複数の工事が順番待ちをしているような事例も少なくありません。

このような状況にあるため、事前の道路工事調整を的確に行うことが、対策として非常に重要な要素になってきます。このため、道調会議では、交錯する複数の工事予定時期などを正確に把握して調整を行うとともに、道路交通への影響が低減するように工事方法の工夫などについても、指導を行っていくことが必要となります。

ア 工事時期等について細やかな調整の実施

区部都道・国道における道路工事調整会議については、隔月開催（年6回）という高い頻度で開催しています。会議では、管理者工事及び占用企業者工事の施工予定内容等についての情報を各関係者間で共有するとともに、各工事の施工時期、時間帯及び工事の順番などについて細やかな調整を実施しています。

また、数年後に着手が予定されている大規模工事については、年1回開催する長期道路工事調整会議で情報を共有し、各占用企業者の今後の計画に反映させて、効率良く施工するように指導を行っているところです。

イ 非開削工法等の促進

協議会では、工事による道路交通への影響をできる限り低減していくために、シールド工法、内面被覆工法、推進工法などの非開削工法の積極的な採用を、各占用企業者に対して働きかけています。その具体的な推進策として、個別の工事について道路管理者による事前のチェックシート審査を行い、指導を強化しているところです。

ウ 共同施工の促進

掘削箇所が重複する工事において、共同施工を行うことができれば、工事日数が縮減し交通への影響も少なくなります。協議会では、複数の事業者による共同施工が可能かどうかについて、同様にチェックシートによる事前審査を行い指導しています。

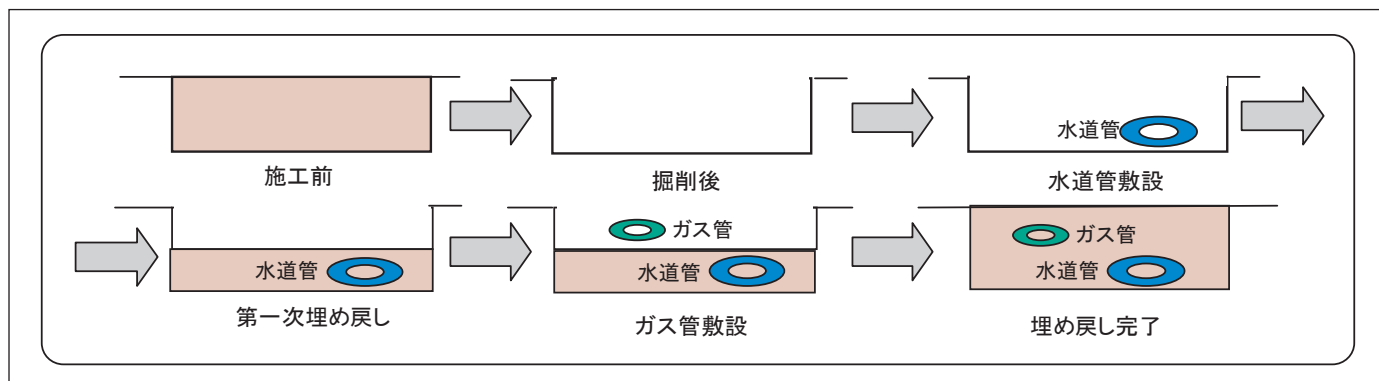


図4 共同施工のイメージ

エ 電線共同溝・共同溝等の整備促進

長期的な観点で道路の掘り返し工事を縮減するため、現在23区部を中心に、電線共同溝及び共同溝等の整備を促進しているところです。特に都道では、環状6号線と荒川で囲まれる都心の中核部であるセンターコアエリア内において、今後10年間で電線共同溝の設置を重点的に促進することになっています。

(2) 工事の縮減と平準化

これまでの工事縮減の成果の定着を図るとともに、工事の年間平準化の促進強化についても、現在取り組んでいるところです。

ア 工事の抑制

○ 年末・年始の工事抑制

協議会では、昭和43年から、物流の増加する12月後半の時期について年末の工事抑制を行っています。さらに、平成21年度からは、年始についても工事抑制を実施し、取組を強化しています。

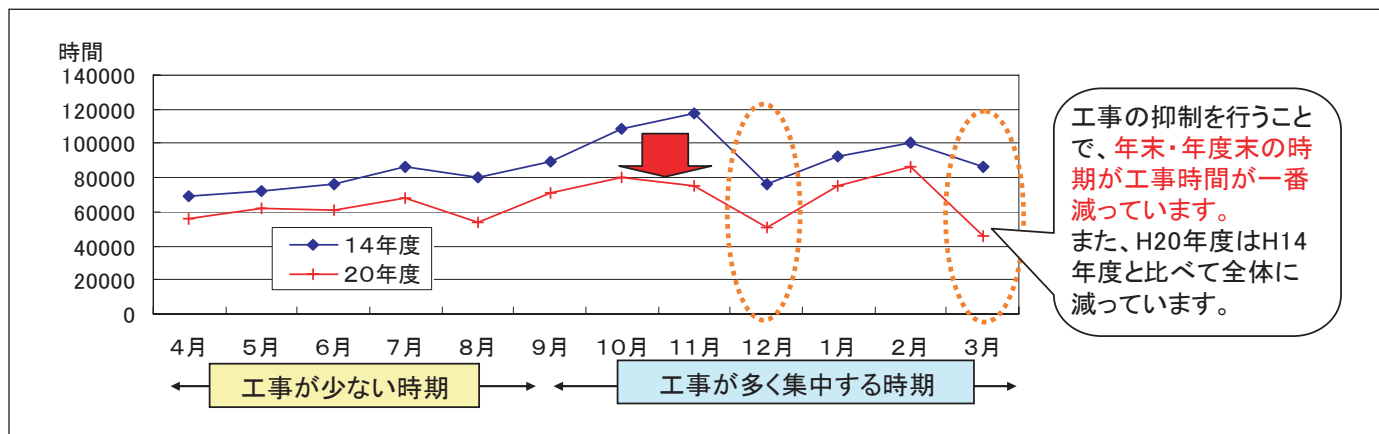


図5 東京23区の国道・都道における路上工事に伴う車線規制時間（月別）

○ 年度末の工事抑制

これまでマスコミなどからは、「年度末は予算消化を目的とした道路の工事が多い」との批判が出ています。協議会では、昭和 63 年から、年度末（3 月）の工事抑制を実施しており、図 5 のように、最近の 3 月の路上工事は、年間の中で最も工事時間が減少するまで改善が進んでいます。

さらに、平成 21 年度からは、区部に加えて多摩地域の重要路線についても、年度末抑制を拡大実施し、取組の強化を行っているところです。

○ 春の行楽期及び旧盆期の工事抑制

ゴールデンウィーク及び旧盆期などの行楽期については、渋滞対策の一環として、著しく渋滞が予想される路線及び区間で、工事の抑制を実施しています。なお、実施期間や路線等は、警視庁と協議して決定しています。

イ 工事の平準化の促進

年度末工事抑制に取り組んだ結果、3 月については工事時間数が大幅に減少しましたが、年間で通してみると、2 月など年度の後半になお工事が集中している傾向が見られます。

このため、協議会では、占用企業者に対して、さらに計画的に年度前半への着工にシフトするように協力要請を行っています。また、道路管理者については、単年度予算主義という予算制度上の大きな制約がありますが、管理者工事の分散化・平準化をすすめるために、今後は債務負担工事などの工夫により、単年度執行から多年度執行へのシフトを図っていくことが必要です。

東京都では、管理者工事の発注時期を年間で平準化していくために、平成 23 年度工事から「ゼロ都債」の枠を 2 倍に拡大していくなど、「予算消化のための年度末工事」という批判の払拭に取り組んでいるところです。

(3) 路上工事の質の向上

道路利用者の工事に対する不満は、単なる工事渋滞だけでなく、工事のやり方や現場でのマナーの問題など多岐にわたっており、現場での工事の質の向上・改善が求められています。

ア 工事関係者のマナー等の向上

協議会では、路上工事現場におけるマナーや誘導方法の向上を目的に、平成 17 年度から工事関係者を対象とした講習会を開催するなど、路上工事対策に関する工事関係者の意識高揚を図る取組を行っています。

平成 21 年度には「路上工事現場におけるコミュニケーションとマナー向上」と題するマナー講習会を開催しました。400 名を超える工事関係者の参加があり、74%の方がアンケートで「受講により改善意識が向上した」と回答するなど講習の成果があがっています。



写真 1 平成 20 年度 マナー講習会の様子

イ 工事時間の弾力的な対応

路上工事においては、同じ路線や場所であっても、曜日や天候により交通状況は大きく異なる場合があります。このような場所での工事施工については、道路使用許可の範囲内で弾力的に工夫するように指導を進めています。繁華街の工事では、渋滞が見込まれる金曜日や雨天の日などについては、夜間工事の開始時間を遅らせるなどの対応をとっている事例も多くあります。

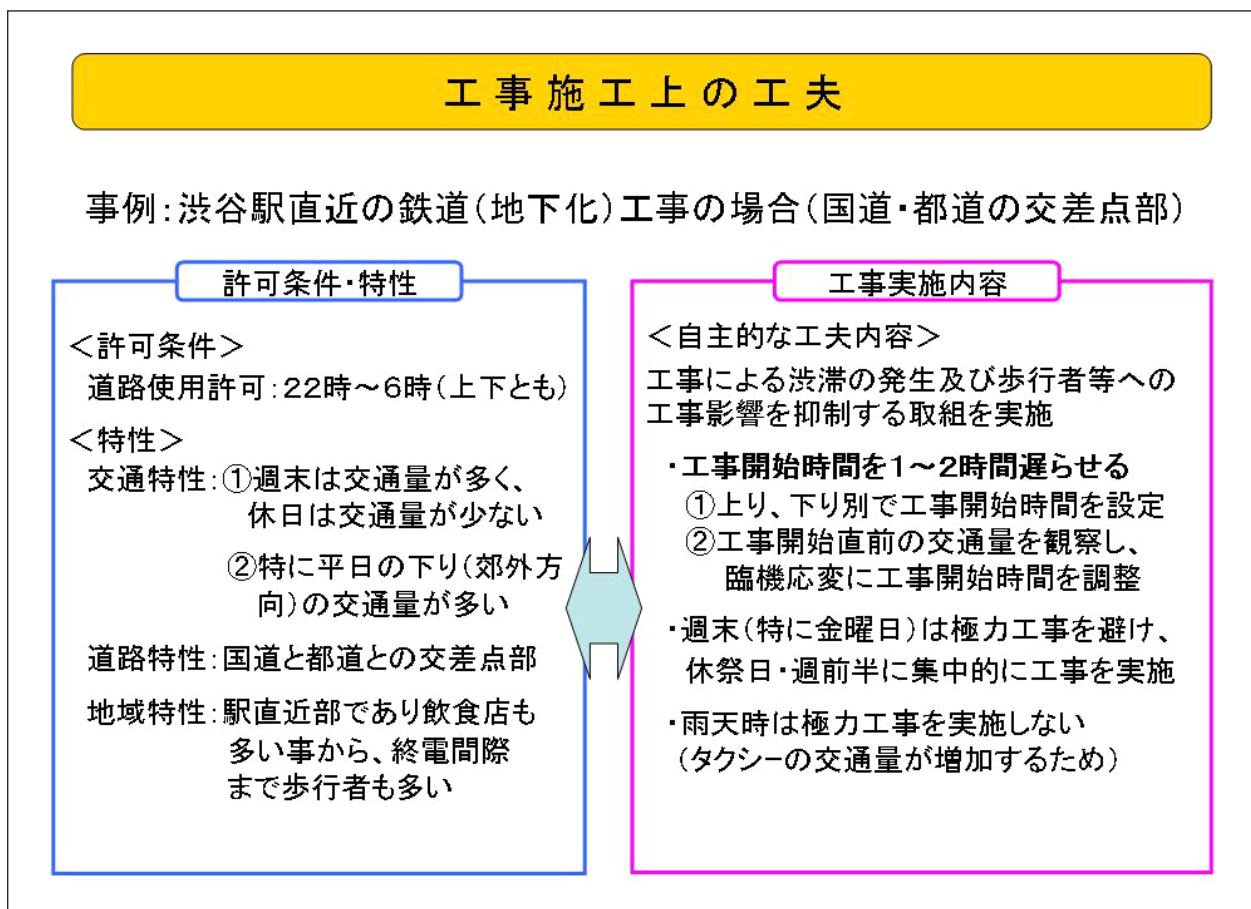


図6 工事施工上の工夫

ウ 合同パトロールの実施

都道・国道管理者、交通管理者及び各占用企業者による夜間の合同パトロールを実施しています。路上工事対策の実施状況について合同で現地確認することで、実施内容の問題点の洗い出しを行い、今後の施策改善に反映させています。

(4) 道路利用者へのPR

ア インターネットによる情報提供

インターネットに路上工事情報を掲載し、道路利用者に対する情報提供を行っています。なお、都道の工事情報については2ヶ月に一度の更新になっているので、国道なみにリアルタイムでの更新ができるように現在検討を進めているところです。

イ 路上工事対策に関する広報

路上工事の縮減・改善などに関して、記者発表やチラシ配布などにより、機会あるごとにPRに努めています。しかし、残念ながら道路利用者には実施している工事対策の内容があまり知られていないことや、

◆工事の目的や効果などについて

本工事で、おいしい水をお届けします！

より安全でおいしいお水を、都民の皆様のお宅までお届けするため、古くなった水道施設を新しい施設へ変更する工事を実施致します。

(安全でおいしい水プロジェクト：東京都水道局)

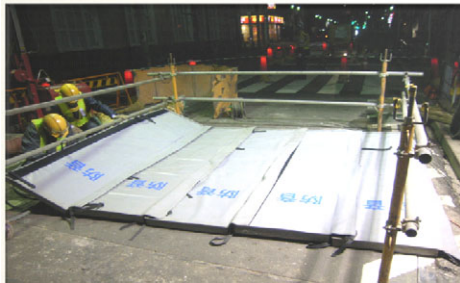


◆工事に対する工夫・改善について

工事の騒音対策に取り組み、皆様への影響について低減に努めます！

この工事では道路を掘り返す作業が必要となり、道路の下に埋まっている水道施設などのコンクリート物を壊す音等が発生し、ご迷惑をお掛けする場合がございます。

皆様への影響を少しでも低減させる工夫として、防音シートを活用し騒音等の低減を図ります。



★東京都道路工事調整協議会からのお知らせ★

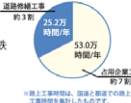
路上工事へのご理解とご協力をお願いします

くらしを支えるライフラインや道路を守るために路上工事を行っています。

路上工事の内容

- 占用企業工事**：
電気、ガス、電話などのライフラインや地下鉄などの交通インフラの更新・補修
- 道路修繕工事**：
道路の維持管理・舗装修繕・交通安全工事

【東京23区路上工事時間の割合(※1)】



東京23区では路上工事による通行規制を少なくする取り組みを進めています。

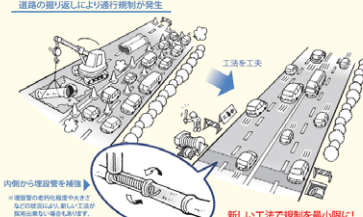
路上工事の抑制

交通量の多い時期は、工事を抑制しています。
【お盆・年末年始・年度末】



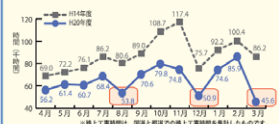
工事方法の工夫により路上工事時間を短減

新しい技術による工法の採用や共同施工・合同規制を行い、路上工事時間の短縮や通行規制を少なくする工夫をしています。



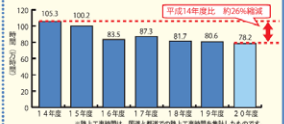
工事抑制への取り組み効果

東京23区内における路上工事時間を、各月で比較したグラフです。
お盆・年末年始・年度末の時期は工事時間が少なくなっています。



工事時間の短減状況

東京23区内における路上工事時間の年間推移を示したグラフです。
平成14年度と比較し、平成20年度は約26%短減しています。



東京都道路工事調整協議会

国・都の道路管理者、警察、占用企業で構成され、道路上の工事を計画的かつ合理的に施工し、道路構造の保全、円滑な交通、事故の防止を目的とした協議会です。

図7 工事周知のビラの見本（裏面）

6 おわりに

以上、東京都道路工事調整協議会が実施している路上工事対策の概要について、ご紹介させていただきました。路上工事の実施については、日々の都市活動や都民生活を支える道路や各種ライフラインの整備・維持管理を行ううえで、避けて通ることはできません。このため、必要な工事は着実に推進することを前提としつつ、道路利用者の不満が少しでも解消できるように、これまで以上に工事の抑制や縮減・平準化との調和を図り、道路管理者、交通管理者及び各占用企業者が一体になって、路上工事対策に邁進していきたいと考えています。