

道路利用者・沿道住民の意見を取り入れた道路維持修繕計画策定に関する一考察*

One consideration on road maintenance and repair planning,
which reflects the opinions of road users and residents along the road *

藤本 圭太郎**・桂 謙吾***・中原 圭太****・日野 伸一*****

By Keitaro FUJIMOTO **・Kengo KATSURA ***・Keita NAKAHARA ****・Shinichi HINO*****

1. はじめに

道路は、経済社会活動の根幹である人や物の流れを支える重要かつ最も地域に密着した社会資本である。このため道路行政においては、より効果的かつ効率的な事業執行のため、PIや費用便益分析などに基づく個別事業の評価システムを積極的に取り入れている。一方、道路維持修繕事業においては、定期点検やパトロールにより損傷を発見し、その損傷程度や路線の重要度などで対策優先順位のみで事業決定されることが一般的であり、必ずしも道路利用者や沿道住民はうまく取り入れられていないのが実情である。

本論では、真に求められる道路維持修繕事業を実施するため、基礎情報となる道路利用者や沿道住民の意見・ニーズを有機的に取り入れるためのアンケートを実施したのについて、対象道路の沿道形態や利用形態別のニーズ、不満の区間別変化や道路管理に期待される事業の分析評価を行う。また、維持修繕事業の投資による効果を定量的に監視するためのモニタリング方法について提案する。

*キーワード：道路維持修繕、ニーズ調査、モニタリング

**正員、修工、(株)建設技術研究所 九州支社
(福岡県福岡市中央区大名2-4-12、
TEL:092-714-2211、E-mail:k-fujimoto@ctie.co.jp)

***正員、(株)建設技術研究所 九州支社
(福岡県福岡市中央区大名2-4-12、
TEL:092-714-2211、E-mail:katsura@ctie.co.jp)

****正員、(株)建設技術研究所 九州支社
(福岡県福岡市中央区大名2-4-12、
TEL:092-714-2211、E-mail:nakahara@ctie.co.jp)

*****フェロー員、工博、九州大学大学院工学研究院
(福岡県福岡市西区元岡774、TEL:092-802-2708、
E-mail:hino@doc.kyushu-u.ac.jp)

2. アンケート調査概要

(1) アンケート調査の目的及び調査方針
地方道路の維持管理サービスの利用者満足度を向上させるための基礎情報を取得することを目的として、アンケート対象路線を設定し、以下に示す2点を調査方針としたアンケート調査を行った。

<調査方針>

- ・現在の維持管理サービスに関する利用者満足度を把握
- ・今後、維持管理サービスに何を求めるかを把握

(2) アンケート配布対象等

アンケートの配布対象を以下に示す。また、アンケートは郵送を基本とし、5,500部を配布し、1,540部(回収率28%)を回収した。

<アンケート配布対象>

- ・沿道住民
- ・一般ドライバー
- ・非ドライバー(歩行者)
- ・職業ドライバー(トラック、タクシー、バス)

(3) 対象道路の概要

対象道路は、アンケート回答者からポジティブな意見を収集することを狙い、最近管理者移管された道路を設定した。

<対象道路の概要>

- ・都市部へのアクセス道路(2車線)である
- ・沿道住民は生活道路として利用している
- ・都市部付近では、沿線に団地がある
- ・朝夕に多少渋滞が発生する
- ・周辺に民家がほとんどない区間も多くあるため、歩道が片側のみに設置、または設置されていない箇所も有り
- ・移管後、危険箇所を洗い出し、緊急対応を実施
- ・走行快適性に寄与する軽度の舗装のデコボコ、わだち等については、未だ散見される状況である

3. アンケート結果による道路維持修繕事業の分析

(1) 対象道路の満足度

対象道路の管理状況は、満足傾向(28%)にある「そう思う」、「ややそう思う」よりも、不満傾向(39%)にある「あまりそう思わない」、「そう思わない」が多く占めている(図-1)。

利用頻度別では、利用頻度が高くなるに従い、道路管理状況に対する不満が多くなる傾向にある(図-2)。

また、職種別では、会社員や公務員よりも1日の平均トリップ長が比較的短いと想定される農業に従事されているの方が道路の管理状況に満足している傾向にある。

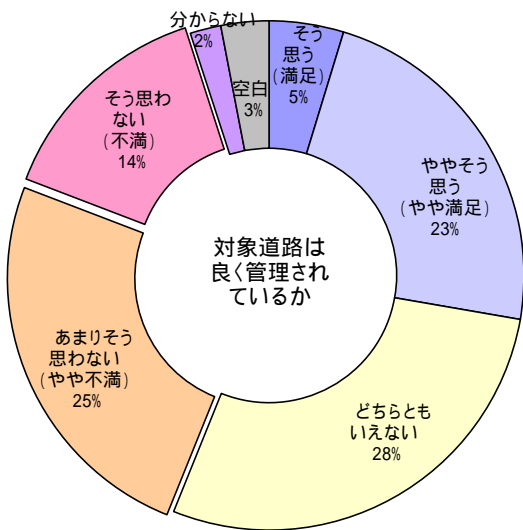


図-1 対象道路の満足度

(2) 対象道路の不満事項

対象道路の不満事項は、「朝・夕の渋滞が激しい」が最も多く、次いで「歩道が狭く歩行者・自転車に気を使う」が多く挙げられた。これらは道路幅や歩道の設置、バイパス整備など道路改築事業により改善される項目である(図-3)。

未だ十分に実施されているとは言えない道路維持修繕事業に該当する「道路がデコボコである」、「雨が降った時、水たまりができる」については、1/3程度しか挙げなかった。

これより、道路維持修繕事業で行われる舗装の維持管理や除草・剪定により、快適性をもたらす事業効果よりも、道路利用者が直接的に効果を確認できる目に見える道路改築事業の方が望む声が多いことが把握できた。

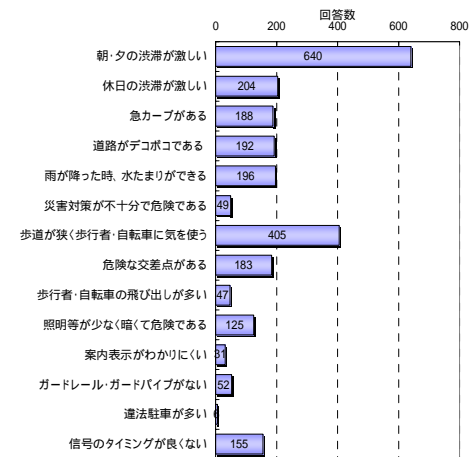


図-3 対象道路の不満事項

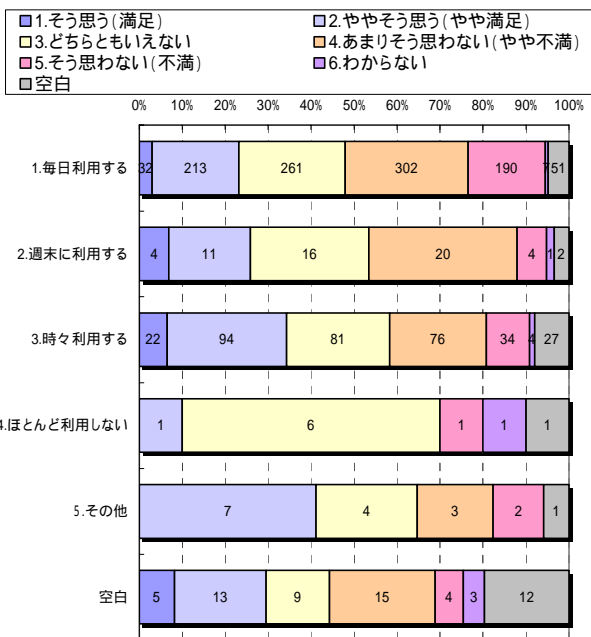


図-2 利用頻度別対象道路満足度

(3) 沿道形態別不満発生箇所

沿道形態別不満発生箇所を図-4に示す。どの地点もある程度の不満はあるものの、道路維持修繕事業および道路整備事業が比較的進んでいる都市部についても、郊外部より不満が多い傾向にあることが確認された。

都市部では、朝夕の渋滞及び歩道幅員に関する不満が多く挙げた。郊外部では急カーブがあるなど道路線形に関する不満が多く挙げた。

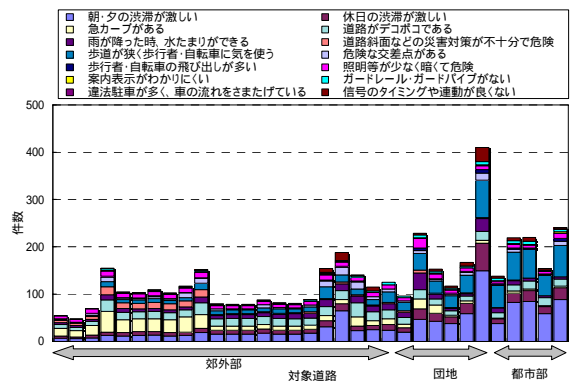


図-4 沿道形態別不満発生箇所

(4) 管理者移管認知度による評価の違い

道路管理者が移管していることについての認識の違いによる道路整備状況の変化に関する評価を図-5に示す。

対象道路が移管したことを認知している人は、認知していない人よりも道路サービスの評価が高いことが確認された。これより、積極的な広報やPR活動により道路維持管理事業の認知度を上げることで、道路利用者および沿道住民からの評価を向上させることができる。つまり、いかに道路行政を知って頂くかが、道路利用の満足度を向上させる鍵となる。

別途、道路行政に関する情報の取得手段（広報媒体）について、調査した結果を図-6に示す。一般利用者の向けに有効な広報・PR手段としては、県や市町村が発行している広報誌や新聞など、日頃よく目を通すペーパーによる媒体が有効であることがわかった。近年、多く採用されているホームページによる広報・PRは、道路利用者からのアプローチ作業が必要であることから、このケースの場合、あまり有効な手段ではないことが把握できる。

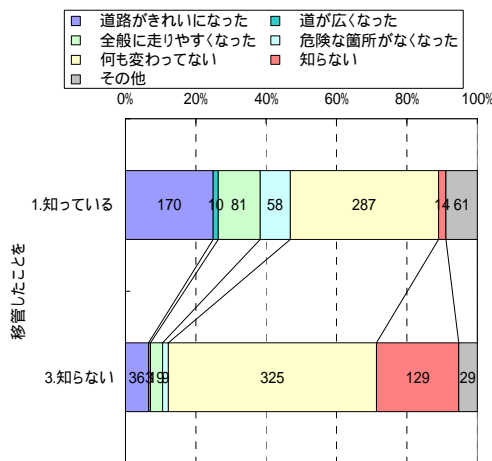


図-5 管理者移管認知度による評価

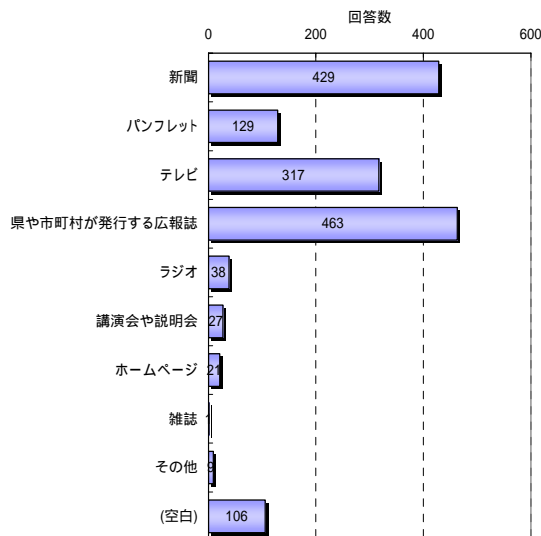


図-6 有効な広報手段

3. 道路維持修繕事業のモニタリング手法の提案

道路維持修繕事業は、道路状況と前項までに把握できたような道路利用者や沿道住民の声を反映して、地域間ニーズと道路利用状況のバランスを考慮しつつ適切に事業を遂行していくことが重要である。

これより、事業を適切に遂行するため、点検情報やパトロール情報、工事情報、苦情・陳情情報、モニターによる道路利用に関する情報などにより定量的に満足度を算出し、路線や地域毎の道路管理状況、投資効果をモニタリングし、次の計画に反映させる仕組みを構築していくことが重要である。

また、広報誌などを活用し、道路管理状況を定期的にPRするも、利用者満足度の向上を期待できる。

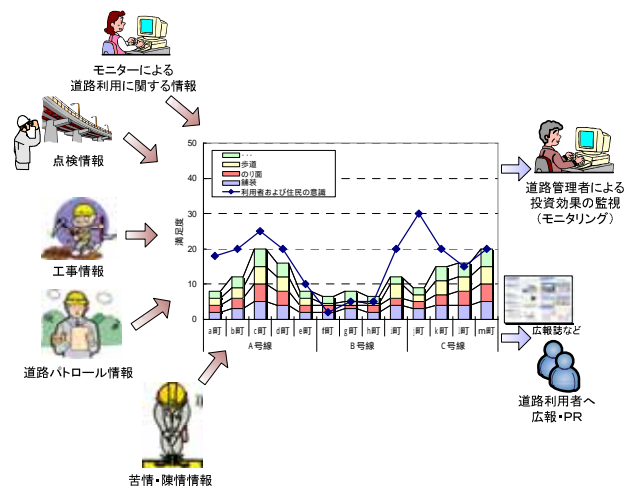


図-5 移管認知度による評価

4. おわりに

本論では、真に求められる道路維持修繕事業を実施することを目的として、アンケート調査により道路利用者および沿道住民の不満およびニーズの把握を行った。

道路利用者および沿道住民の道路管理に関する認知度の違いにより、道路サービスへの評価が異なり、認知しているほうが評価が高いことが確認できた。

今後は、今回提案した道路維持修繕事業を定量的に監視するモニタリング手法を具体にし、汎用的なシステムを目指し検討していく予定である。