

道路における日々の維持管理業務について

1. はじめに

南東建では町田、多摩、稲城の三市を所管し、補修課・工区では安全で円滑な交通を確保するため、道路本体ならびに道路付属物の維持補修を行っている。ここでは、補修課の設計担当・工区担当として配属された2年目職員2人が業務での経験により学んだこと・苦労したこと、業務体験発表をきっかけにコミュニケーションを取る中で感じたことなどについて報告する。

2. 路面補修工事の経験

補修課の業務のうち、中心となるのが路面補修である。南東建では、当初設計を補修課の設計担当が、監督と設計変更については工区担当が行っており、以下にそれぞれが経験した二つの路面補修工事について紹介する。

2. 1 設計担当の経験

路面補修工事の設計で、警視庁一括要請を組み込んだ経験を紹介する。現場は、学校入口に接続する十字路で、間口が広く、停止線間距離が長い交差点となっている(図-1)。巻込み部において追突事故があったことを受け、安全性向上を図るため、交差点をコンパクト化する要請が令和2年度にあった。当該箇所は令和3年度に路面補修工事を予定しており、起工時期に間に合わせるよう、早急な対応が求められた。具体的な対策としては、路面標示の追加・修正及び防護柵による安全対策であった。早急に現場実査を行い、計画平面図を作成し、改良案を固めていかなければならなかった。

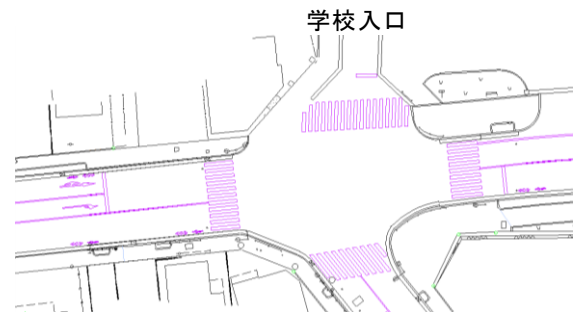


図-1 学校前交差点

この調整を進めていくなかで、三つの学びを得ることができた。一つ目は、根拠の大切さである。計画図が完成した後、今回新規設置するセンターゼブラにより車線の適正な幅員が確保されていないことが判明し、手戻りが生じた。道路構造令を確認すると、当該区間では幅員が3m必要であり、早急に図面修正を行うこととなった。警視庁の担当の方々や上司等にご指導・サポートいただきながら、調整内容を固めることができたが、なぜ気づくことができなかったのか、根拠の不明確という自らの曖昧な考えを痛感した。「設計がしっかりしていないと現場が困る」というご指摘も受け、設計担当の責任を感じる経験となった。指示事項や結論のみではなく、疑問を追求する姿勢と根拠を明確にした設計思想を持つことが大切であることを実感した。

二つ目は、資料作成の大切さである。計画内容等について説明する際、自らの理解・説明力不足により、内容が伝わらない場面が多々あり、円滑に調整を進めるためには、端的で分かりやすい説明が求められると感じた。そこで、図面や写真に計画内容等を図示する分かりやすい資料の作成に意識し

二つ目は、資料作成の大切さである。計画内容等について説明する際、自らの理解・説明力不足により、内容が伝わらない場面が多々あり、円滑に調整を進めるためには、端的で分かりやすい説明が求められると感じた。そこで、図面や写真に計画内容等を図示する分かりやすい資料の作成に意識し

て取り組んだ。結果、説明が伝わるようになり、業務がスムーズに進むことを実感した。

三つ目は、時間管理の大切さである。早急な対応が求められている中、自分の知識・経験不足による困惑で調整が思うように進まないことや手戻りが生じることにより、工事発注間際の完成となった。ここで重要なのが、細かい目標期限設定だった。調整当初、工事発注までに調整完了という最終的な目標のみであり、逆算した作業工程まで深く考えずに業務をため込んでしまったため、想定以上の時間を要したと考える。振り返ることで、日々の時間管理がいかに重要かを改めて認識した。

業務体験を通して、工区では調整や設計変更に苦労していることを知った。設計を任される以上、工事を監督する工区へ適切に引き継ぐために、結論・根拠を明確にした設計を限られた時間の中で最大限の成果をあげられるよう、この経験を活かしていきたい。

2. 2 工事監督の経験

管理工区は都民からの要望・陳情を日々処理するとともに巡回等で発見された異常を速やかに改善することが主な業務となっている。加えて、計画的に発注される路面補修工事などの監督も行っている。今回は、路面補修工事での施工時間等を変更した経験を紹介する。

町田街道（写真-1）は、慣例的に車道舗装は夜間、歩道舗装は昼間で補修工事が行われており、本工事についても民家が隣接し騒音や振動の懸念があるため、同様に歩道舗装は昼間施工で設計されていた。しかし、歩道舗装の施工にあたっては、一定区間歩行者を車道に切り



写真-1 町田街道

回さなくてはならず片側交互通行となるため、渋滞の原因となる懸念があったが、設計を遵守したい思いから歩道舗装を昼間に行う方針で交通協議に臨んだ。ところが、交通管理者からは、「昼間施工で許可したいが、交通量や施工の影響を改めて精査したうえで、バス会社の意向も確認すること。」ということで再調整を要した。バス会社の意向は、「できる限りの協力はしたいが、利用者のことを考えると夜間施工にしてもらいたい。」とのことだった。最終的には夜間施工に設計変更し、苦情もなく無事に工事は完了した。しかし、後に指摘を受けたが、基本的に受注者は施工し易い方法で施工計画を行うものである。規制帯を必要最低限の長さとする等の工夫や、周知や調整を徹底することで設計通りの施工を行うことはできなかったのかという疑問も残った。彼方を立てれば此方が立たずと、昼夜間の判断には正解がなく、渋滞による損失に重点を置くのか、そこに住まわれる方への影響を最小限にすることを重点に置くのか、完了した工事についてもより良い方法があったのかもしれない。振り返ると、同路線の協議や施工状況の調査は十分であったのか、また設計の根拠を含めてなど、省みるべき点はいくつもあった。

設計担当とコミュニケーションをとる中で、設計成果を仕上げ起工することがどれだけ大変なことかよくわかった。設計の意図をくみ取り施工に反映させられるよう、監督業務に努めたい。

3. まとめ

今回、異なる担当同士で意識的にコミュニケーションを取ることで、工事内容の情報交換はもちろん、技術面でも多くの知識をお互いに身に付けることができた。限られた時間の中で最大限の成果が出せるよう、設計と現場のコミュニケーションを密に取っていくことを引き続き心掛けていきたい。