

## 1. 実験の概要

### 1-1 はじめに

高度経済成長時代に整備された多くの道路で老朽化が進み、メンテナンスや維持管理が今後直面するであろう社会基盤整備の大きな課題として検討されている現状を踏まえ、道守みやざき会議が、国土交通省からの委託を受け平成 24 年度に「市民参画による道路情報の集約・発信システムの構築に関する事業」を実施した。課題解決のための手法を探る検討委員会を平成 24 年 10 月 24 日に発足し、5回にわたり検討を重ねると同時に、平成 25 年 1 月 21 日から 2 月 4 日まで「平常時実験」と「大規模災害想定時実験」を実施し、その結果の分析を行ってまいりました。

本報告書は、その結果を取りまとめたものである。

#### (1) 実験道路の概要

##### 【平常時実験】

- ・宮崎県内の高速道路・有料道路以外の一般道

##### 【大規模災害想定時実験】

- ・宮崎市市内を南北に横断する国道 220 号線をはじめ宮崎市内の高速道路・有料道路以外の一般道

#### (2) 実験道路で発生していた事象

九州では「道路緊急ダイヤル#9910」を設けており、道路の異常を見つけた市民が電話で通報する制度があるが、宮崎県だけのデータで見ると 1 週間平均で 10～20 件程度。そのうちの 8～9 割近くが、路上落下物や動物の死骸に関する通報が占めており、道路の補修が必要な情報は比較的少ない。また災害時は通信設備も被害を受けた場合、瞬時に情報を集約することが困難となる状況が多々発生している。

以上のような現状から、道路の異常を発見し通報してから確認及び適切な処置をして情報を市民に伝えるのに時間を要している。

#### (3) 事象を引き起こしていた要因

##### 1) 直接的要因

###### ① 電話による通報システムの限界

- ・道路緊急ダイヤルのシステムでは九州全域からの通報が福岡のコールセンターにかかるため、電話を利用しての会話からで位置情報や破損状況等が明確に分かるのに時間を要していた現状がある。

###### ② 道路管理者への連絡に要する時間

- ・位置情報を確認したうえで、異常があった道路を管理しているところがどこなのかを確認し連絡したうえで、現場を確認しに出向き、状況を把握したうえで修理の準備に入るシステムであったため、通報から修理まで時間を要しているケースもあった。

###### ③ 災害時の情報の錯綜

- ・災害時に混乱はつきものであり、情報も錯綜するため、何が本当の情報かを検証する時間や術もなく、情報収集・発信に無駄な時間を費やす場合がある。

## 2) 事象の背景 (遠因)

- ・宮崎県の直轄国道の管理について、道路巡回は2日に1回の頻度で実施し、道路の不具合覚知まで最長2日間を要している。
- ・道路モニター制度が全国各地で行われているが、新規モニター登録者の伸び悩み、既存登録者の高齢化により、現実的には制度自体が機能しにくくなっている地域もある。
- ・道路の経年劣化が著しく、修理・改修が必要とされる道路の数が増加している。
- ・電話による通報システムの認知度が低いいため、あまり活用されていない。
- ・市民が道路の管理(修繕・改修)は行政が行うものだと感じている。

## 1-2 実験の名称

市民参画による道路情報の集約・発信システムの構築に関する社会実験

## 1-3 実験の検討・実施体制

市民参画による道路情報の集約・発信システムの構築に関する社会実験協議会委員名簿

組織名(団体名)	本社会実験における役割
・道守みやざき会議	・全体調整、発注契約、企画立案、会議運営 各種調査、効果分析・評価
・宮崎県 県土整備部道路保全課	・アドバイザー
・宮崎市 建設部	・アドバイザー
・みやざきフラワーロード・ネットワーク	・調査方法検討
・一般財団法人みやざき公園協会	・調査方法検討
・道守みやざき会議	
県北ブロック	・情報収集発信協力
県央ブロック	〃
県南ブロック	〃
・国土交通省宮崎河川国道事務所	・全体指導、調査方法指導、アドバイザー
・宮崎大学	・全体指導、調査方法指導
・NPO法人宮崎文化本舗	・全体の設計、事務局

上記のメンバーにて検討委員会を計5回開催。協議内容の詳細は参考資料の議事録をご参照ください。

## 1-4 実験の目的・目標とする状態

- ① 市民から道路に関する情報を収集し、道路管理者が精査したうえで、情報を市民に発信、必要な場合はいち早く修理・改修することができる状態。
- ② 道路管理者間の情報共有・交換にウェブを用いることで、通報者に対するレスポンスが短時間でできる状態。
- ③ 市民が気軽に道路の異常に関する情報を提供できる状態。