

# 道路の安全及び利便の確保に関する行政評価・監視

―復興に向けて人的・物的交流が進む東北地域の直轄国道及び高速道路を中心として―

## 結果報告書

平成 26 年 3 月

総務省東北管区行政評価局

# 目 次

第1 行政評価・監視の目的等	1
第2 行政評価・監視の結果	2
1 道路の機能・役割	2
(1) 道路の持つ多面的な機能	2
(2) 東日本大震災後における道路の役割	2
ア 東日本大震災直後に果たした道路の役割	2
イ 復旧・復興にみる道路の役割	4
ウ 道路利用者の意識	4
2 利用者の立場からみた道路の安全及び利便の確保	18
(1) 運転者等の立場からみた道路の安全及び利便の確保	19
ア 直轄国道	19
イ 高速道路	22
(2) 歩行者及び施設利用者の立場からみた道路の安全及び利便の確保	24
ア 直轄国道	24
イ 高速道路	27
3 防災対策の向上	38
(1) 津波避難階段、避難路の整備状況	38
(2) 津波避難階段の適切な整備	39
(3) 津波対策施設の整備	39

## 図表等目次

### 1 道路の機能・役割

#### (1) 道路の持つ多面的な機能

表1-1-1 関係法令（抜粋）	6
-----------------	---

表1-1-2 道路の持つ多面的な機能	11
--------------------	----

#### (2) 東日本大震災後における道路の役割

表1-2-1 東北地方整備局の啓開「くしの歯作戦」	12
---------------------------	----

表1-2-2 高速道路における大震災後の道路復旧状況	13
----------------------------	----

表1-2-3 大震災発生前後における幹線道路網の交通量	13
-----------------------------	----

表1-2-4 大震災の津波で高規格道路が防潮堤等の機能を果たした例	13
-----------------------------------	----

表1-2-5 「復興道路」・「復興支援道路」	14
------------------------	----

表1-2-6 「復興道路」・「復興支援道路」の概要	15
---------------------------	----

表1-2-7 大震災前後における高速道路等の交通量の推移	15
------------------------------	----

表1-2-8 宮城県内における高速道路ICの交通量の推移	15
------------------------------	----

表1-2-9 内閣府「道路に関する世論調査」（抜粋）	16
----------------------------	----

### 2 利用者の立場からみた道路の安全及び利便の確保

#### (1) 運転者等の立場からみた道路の安全及び利便の確保

表2-1-1 東北地方整備局における道路の管理路線及び当局の調査対象区 間	29
--	----

表2-1-2 東日本高速道路株式会社東北支社における管理路線及び当局の 調査対象区間	30
---	----

表2-1-3 直轄国道の調査結果（車道等）	31
-----------------------	----

表2-1-4 直轄国道の調査結果（道路標識等）	32
-------------------------	----

表2-1-5 高速道路の調査結果（車道（高速道路本線））	33
------------------------------	----

表2-1-6 高速道路の調査結果（道路標識等）	33
-------------------------	----

#### (2) 歩行者及び施設利用者の立場からみた道路の安全及び利便の確保

表2-2-1 直轄国道の調査結果（歩道）	34
----------------------	----

表2-2-2 直轄国道の調査結果（誘導用ブロック）	34
---------------------------	----

表2-2-3 直轄国道の調査結果（立体横断施設）	35
--------------------------	----

表2-2-4 直轄国道の調査結果（休憩施設）	35
------------------------	----

表2-2-5 直轄国道の調査結果（不法占用）	36
------------------------	----

表2-2-6 高速道路の調査結果（休憩施設）	36
------------------------	----

表2-2-7 寒河江ハイウェイオアシスの調査結果	37
--------------------------	----

### 3 防災対策の向上

#### (1) 津波避難階段、避難路の整備状況

表 3 - (1) - ① 国土交通省防災業務計画（平成25年 3 月改正）（抜粋） …… 41

表 3 - (1) - ② 津波避難階段等の整備状況 …… 44

図 3 - (1) 津波避難階段の位置図 …… 45

表 3 - (1) - ③ 津波防災にかかる道路管理行為の手順書（仙台市の例） …… 46

#### (2) 津波避難階段の適切な整備

表 3 - (2) - ① 津波避難階段で避難に支障が生じるおそれがある事例 …… 47

#### (3) 津波対策施設の整備

表 3 - (3) - ① 主な津波対策施設の整備計画 …… 48

表 3 - (3) - ② 津波浸水区間と津波標識設置区間 …… 49

(最終ページ 49)

## 第1 行政評価・監視の目的等

### 1 目的

直轄国道、高速自動車国道等（以下「道路」という。）は、全国的な幹線道路網を構成し、経済・産業活動を支える重要な基盤施設である。また、これらの道路は、東日本大震災発生直後には、被災地への緊急輸送路として機能し、復旧活動に大いに貢献したことに加え、避難場所としての役割や津波せき止め効果があることも認識されるようになった。

一方、道路管理者は、道路法（昭和27年法律第180号）第42条の規定に基づき、道路を常時良好な状態に保つように維持し、修繕し、もって一般交通に支障を及ぼさないように努めなければならないとされているとともに、高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（平成18年法律第91号）第10条の規定に基づき、道路を道路移動等円滑化基準に適合させるために必要な措置を講ずるよう努めなければならないとされている。

しかしながら、東北管区行政評価局管内において、歩道の防護柵が設置されておらず危険である、道路案内標識の表示が分かりにくい、道路に設置された視覚障がい者誘導用ブロックが破損している等の行政相談が寄せられており、道路管理の一層の適正化が求められている。

この行政評価・監視は、このような状況を踏まえ、東北地域において復興に向けて人的・物的交流が進む中、道路利用者の安全及び利便の確保を図る観点から、道路管理者における道路の管理状況等を調査し、関係行政の改善に資するため実施したものである。

### 2 対象機関

#### (1) 調査対象機関

東北地方整備局、同河川国道事務所

#### (2) 関連調査等対象機関

東日本高速道路株式会社東北支社、同管理事務所、県、市町村、関係団体等

### 3 担当部局

東北管区行政評価局、山形行政評価事務所

### 4 実施時期

平成25年8月～26年3月

## 第2 行政評価・監視の結果

調査結果	説明図表番号
<p>1 道路の機能・役割</p> <p>(1) 道路の持つ多面的な機能</p> <p>道路は、道路法第2条第1項において、一般交通の用に供する道で、同法第3条に掲げる高速自動車国道、一般国道、都道府県道及び市町村道の4種類をいうと規定されている。</p> <p>このような道路は、国民の日常生活や社会経済活動を支える最も基礎的な社会資本であり、大きく区分すると交通機能と空間機能を持つとされている。交通機能としては、自動車・自転車・歩行者等への通行サービスを提供するトラフィック機能と、沿道の土地、建物、施設への出入りサービスを提供するアクセス機能に分けられる。また、空間機能としては、公共空間が限定された都市部において、避難路等の防災空間やライフライン・地下鉄・駐車場等の公共公益施設の収容空間等の重要な役割を果たしている。</p> <p>中でも高速自動車国道（以下「高速道路」という。）及び一般国道のうち指定区間（以下「直轄国道」という。）は、全国的な幹線道路網を構成しており、経済・産業活動を支える重要な基盤施設となっている。</p> <p>(2) 東日本大震災後における道路の役割</p> <p>ア 東日本大震災直後に果たした道路の役割</p> <p>(ア) 「くしの歯作戦」</p> <p>平成23年3月11日に発生した東日本大震災（以下「大震災」という。）は、東日本太平洋沿岸を中心とした広い範囲において、未曾有の被害をもたらした。</p> <p>太平洋沿岸地域の国道6号と国道45号では、津波により53区間（97km）が浸水し、周辺の家屋や自動車・船舶等が流され、大量のがれきとなって道路を塞いだほか、5つの橋梁が流出した。さらに、多くの箇所では崩落や段差が発生したことにより、沿岸地域の道路交通が各地で寸断され、孤立する地域も多く発生した。</p> <p>また、大震災発生後、太平洋沿岸では、食料や燃料不足が深刻な状況であっただけでなく、国道6号沿線は、福島県内の原子力発電所事故による放射線への不安を抱えつつも、人命救助や避難者への物資支援、速やかな復旧活動のため、がれきを処理し一刻も早く道路や港湾へのルートを切り開く必要があった。</p> <p>このような中、国土交通省東北地方整備局は、「くしの歯作戦」（注）</p>	<p>表1-(1)-①</p> <p>表1-(1)-②</p> <p>表1-(2)-①</p>

<p>として、i) 内陸の東北自動車道（高速道路）と国道4号の縦軸ラインの確保、ii) 内陸から沿岸への横軸ラインの確保、iii) 太平洋沿岸の国道6号と国道45号の通行の確保のための作業を進め、3月15日までに横軸16路線中15路線を、さらに、同月18日までに国道6号と国道45号の97%の通行を確保し、緊急車両の通行や支援物資の輸送が可能になった。</p> <p>(注) 「くしの歯作戦」とは、内陸部を南北に貫く東北自動車道と国道4号から、「くしの歯」のように沿岸部に伸びる何本もの国道を、救命・救援ルート確保に向けて切り開く作戦のこと（東北地方整備局ホームページ「震災伝承館」による）。</p>	
<p>一方、高速道路においては、大震災により、東日本高速道路株式会社が管理する総延長約2,310kmが通行止めとなり、約5,800か所が損傷を受けたが、同社は、大震災発生直後から緊急復旧作業を開始し、約20時間後の3月12日午前11時には、1,100kmの緊急交通路を確保するとともに、約770km(34%)の通行止めを解除し、13日後の3月24日にはほぼ全線にわたる約2,250km(98%)の通行止めを解除した。</p>	表1-(2)-②
<p>さらに、大震災前後のそれぞれ4日間における高速道路インターチェンジ（以下「IC」という。）間及び直轄国道の主要区間の交通量をみると、東北から関東までの高速道路が緊急輸送路とされたため一般車両が通行止めにされ、道路網の機能が制限される中で、日本海側の北陸自動車道や関越自動車道（高速道路）、直轄国道の交通量が増加しており、物資の輸送ルートとして重要な役割を果たしたものと考えられる。</p>	表1-(2)-③
<p>(イ) 津波に対する多重防御の役割</p> <p>大震災では、高速道路等の防災機能が注目された。例えば、津波が海岸から4km内陸まで押し寄せた仙台平野では、周辺より高い仙台東部道路の盛土構造(7mから10m)により、内陸市街地への津波・がれきの流入を抑制したほか、仙台東部道路、宮古道路及び釜石山田道路においては、地域住民等の避難路・避難場所としての機能を果たした(項目3参照)。</p>	表1-(2)-④

<p>イ 復旧・復興にみる道路の役割</p> <p>(ア) 復興道路・復興支援道路の整備</p> <p>青森県、岩手県、宮城県及び福島県の太平洋沿岸地域には、高規格幹線道路の三陸縦貫自動車道、東北横断自動車道釜石秋田線、東北中央自動車道、地域高規格道路の三陸北縦貫道路、宮古盛岡横断道路等の主要な道路の整備が計画されているが、一部区間の整備にとどまっていた。</p> <p>このため、平成23年6月に開催された政府の「東日本大震災復興構想会議」において、地域活動を支える基盤施設として、三陸縦貫自動車道等の緊急整備に関する提言がされ、同年8月のルート確定、事業評価等の手続きを経て、同年11月、第三次補正予算により、三陸沿岸道路（三陸縦貫自動車道、三陸北縦貫道路、八戸・久慈自動車道）が「復興道路」として、また、宮古盛岡横断道路（宮古－盛岡）、東北横断自動車道釜石秋田線（釜石－花巻）、東北中央自動車道（相馬－福島）が「復興支援道路」として、新たに事業化された。</p> <p>(イ) 東北地域における高速道路等の交通量</p> <p>東北地域の高速道路、自動車専用道路について、大震災以前と以後の一日あたり平均交通量をみると、東日本高速道路株式会社東北支社管内では、震災前の平成21年度（302千台）を100とした場合、震災後の24年度（401千台）は133と増加している。</p> <p>また、宮城県内における高速道路等ICの年間交通量をみると、同県内にある7路線のIC全体で、平成21年（81,761千台）を100とした場合、24年（105,451千台）は129と増加している。</p> <p>このことは、東北地域において、大震災後の復旧・復興により、人的・物的交流が着実に進んでいることをうかがわせているものと考えられる。</p> <p>(注) 平成22年(度)及び23年(度)は、無料化社会実験（22年6月28日から23年6月19日までの間）及び大震災後の東北地方無料措置（23年6月20日から24年3月31日までの間）等が実施されているため、除外した。</p> <p>ウ 道路利用者の意識</p> <p>内閣府は、道路に関する国民の意識を把握し、施策の参考とする目的でおおむね5年ごとに「道路に関する世論調査」を実施している。</p> <p>平成24年10月に実施した世論調査において、「(2)交通安全」では、高齢歩行者などに対する配慮として、歩行者の立場からどのような道路整備が必要だと思うか聞いたところ、「歩道を設置したり幅を広げたり、段</p>	<p>表1-(2)-⑤、⑥</p> <p>表1-(2)-⑦</p> <p>表1-(2)-⑧</p> <p>表1-(2)-⑨</p>
---	---

<p>差・傾きの解消などを行う」を挙げた者の割合が 63.3%と最も多く、以下、「自転車と歩行者の通行空間を分離する」(52.1%)、「車いす使用者や高齢者が快適に移動できるバリアフリー経路の案内をする」(40.1%)などの順となっている(複数回答、以下同じ)。</p> <p>また、「(3)防災」では、大地震や豪雨等による災害に備え、道路整備の面からどのような対策が必要だと思いか聞いたところ、「安全に避難できる避難路の整備」を挙げた者の割合が 46.6%と最も多い。</p> <p>「(11)施策ニーズ」では、今後どのような分野の道路整備に力を入れてほしいと思いか聞いたところ、「大地震や津波、大雨、大雪などによる災害に備えた対策」を挙げた者の割合が 55.7%と最も多い。</p> <p>さらに、平成 24 年 4 月の関越自動車道高速バス事故、同年 12 月の笹子トンネル天井板崩落事故などにみられるように、近年、社会資本の維持管理・更新を適切に行うことへの国民の関心は極めて高いと考えられ、道路施設についても、利用者に対する被害を防止するため、より一層の適切な維持管理が求められているものと考えられる。</p>	
--	--

表 1-(1)-① 関係法令

○ 道路法（昭和27 年法律第180 号）（抜粋）

（この法律の目的）

第一条 この法律は、道路網の整備を図るため、道路に関して、路線の指定及び認定、管理、構造、保全、費用の負担区分等に関する事項を定め、もつて交通の発達に寄与し、公共の福祉を増進することを目的とする。

（用語の定義）

第二条 この法律において「道路」とは、一般交通の用に供する道で次条各号に掲げるものをいい、トンネル、橋、渡船施設、道路用エレベーター等道路と一体となつてその効用を全うする施設又は工作物及び道路の附属物で当該道路に附属して設けられているものを含むものとする。

2 この法律において「道路の附属物」とは、道路の構造の保全、安全かつ円滑な道路の交通の確保その他道路の管理上必要な施設又は工作物で、次に掲げるものをいう。

- 一 道路上のさく又は駒止
  - 二 道路上の並木又は街灯で第十八条第一項に規定する道路管理者の設けるもの
  - 三 道路標識、道路元標又は里程標
  - 四 道路情報管理施設（道路上の道路情報提供装置、車両監視装置、気象観測装置、緊急連絡施設その他これらに類するものをいう。）
  - 五 道路に接する道路の維持又は修繕に用いる機械、器具又は材料の常置場
  - 六 自動車駐車場又は自転車駐車場で道路上に、又は道路に接して第十八条第一項に規定する道路管理者が設けるもの
  - 七 共同溝の整備等に関する特別措置法（昭和三十八年法律第八十一号）第三条第一項の規定による共同溝整備道路又は電線共同溝の整備等に関する特別措置法（平成七年法律第三十九号）第四条第二項に規定する電線共同溝整備道路に第十八条第一項に規定する道路管理者の設ける共同溝又は電線共同溝
  - 八 前各号に掲げるものを除くほか、政令で定めるもの
- 3～5 （略）

（道路の種類）

第三条 道路の種類は、左に掲げるものとする。

- 一 高速自動車国道
- 二 一般国道
- 三 都道府県道
- 四 市町村道

第四条～第十二条（略）

（国道の維持、修繕その他の管理）

第十三条 前条に規定するものを除くほか、国道の維持、修繕、公共土木施設災害復旧事業費国庫負担法（昭和二十六年法律第九十七号）の規定の適用を受ける災害復旧事業（以下「災害復旧」という。）その他の管理は、政令で指定する区間（以下「指定区間」という。）内については国土交通大臣が行い、その他の部分については都道府県がその路線の当該都道府県の区域内に

存する部分について行う。

(道路の占用の許可)

第三十二条 道路に次の各号のいずれかに掲げる工作物、物件又は施設を設け、継続して道路を使用しようとする場合においては、道路管理者の許可を受けなければならない。

- 一 電柱、電線、変圧塔、郵便差出箱、公衆電話所、広告塔その他これらに類する工作物
- 二 水管、下水道管、ガス管その他これらに類する物件
- 三 鉄道、軌道その他これらに類する施設
- 四 歩廊、雪よけその他これらに類する施設
- 五 地下街、地下室、通路、浄化槽その他これらに類する施設
- 六 露店、商品置場その他これらに類する施設
- 七 前各号に掲げるものを除く外、道路の構造又は交通に支障を及ぼす虞のある工作物、物件又は施設で政令で定めるもの

2～5 (略)

(道路の占用の許可基準)

第三十三条 道路管理者は、道路の占用が前条第一項各号のいずれかに該当するものであつて道路の敷地外に余地がないためにやむを得ないものであり、かつ、同条第二項第二号から第七号までに掲げる事項について政令で定める基準に適合する場合に限り、同条第一項又は第三項の許可を与えることができる。

2 (略)

(道路の維持又は修繕)

第四十二条 道路管理者は、道路を常時良好な状態に保つように維持し、修繕し、もつて一般交通に支障を及ぼさないように努めなければならない。

- 2 道路の維持又は修繕に関する技術的基準その他必要な事項は、政令で定める。
- 3 前項の技術的基準は、道路の修繕を効率的に行うための点検に関する基準を含むものでなければならない。

(道路標識等の設置)

第四十五条 道路管理者は、道路の構造を保全し、又は交通の安全と円滑を図るため、必要な場所に道路標識又は区画線を設けなければならない。

- 2 前項の道路標識及び区画線の種類、様式及び設置場所その他道路標識及び区画線に関し必要な事項は、内閣府令・国土交通省令で定める。

(権限の委任)

第九十七条の二 この法律及びこの法律に基づく政令に規定する国土交通大臣の権限は、政令で定めるところにより、その一部を地方整備局長又は北海道開発局長に委任することができる。ただし、第三十一条第二項の規定による裁定及び同条第五項本文の規定による決定については、この限りでない。

## ○道路法施行令（昭和 27 年政令第 479 号）（抜粋）

（一般工作物等の占用の場所に関する基準）

第十条 法第三十二条第二項第三号に掲げる事項についての同条第一項各号に掲げる工作物、物件又は施設（電柱、電線、公衆電話所、水管、下水道管、ガス管、石油管、第七条第二号に掲げる工作物、同条第三号に掲げる施設、同条第六号に掲げる仮設建築物、同条第七号に掲げる施設、同条第八号に掲げる施設、同条第十一号に掲げる応急仮設建築物及び同条第十二号に掲げる器具を除く。以下この条において「一般工作物等」という。）に関する法第三十三条第一項の政令で定める基準は、次のとおりとする。

一 一般工作物等（鉄道の軌道敷を除く。以下この号において同じ。）を地上（トンネルの上又は高架の道路の路面下の道路がない区域の地上を除く。次条第一項第二号、第十一条の二第一項第一号、第十一条の三第一項第一号、第十一条の六第一項、第十一条の七第一項及び第十一条の八第一項において同じ。）に設ける場合においては、次のいずれにも適合する場所（特定連結路附属地の地上に設ける場合にあつては、ロ及びハのいずれにも適合する場所）であること。

イ 一般工作物等の道路の区域内の地面に接する部分は、次のいずれかに該当する位置にあること。

（1） 法面

（2） 側溝上の部分

（3） 路端に近接する部分

（4） 歩道（自転車歩行者道を含む。第十一条の六第一項第二号及び第十一条の九第一項第二号を除き、以下この章において同じ。）内の車道（自転車道を含む。第十一条の六第一項第一号、第十一条の九第一項第一号及び第十一条の十第一項第一号を除き、以下この章において同じ。）に近接する部分

（5） 一般工作物等の種類又は道路の構造からみて道路の構造又は交通に著しい支障を及ぼすおそれのない場合にあつては、分離帯、ロータリーその他これらに類する道路の部分

ロ 一般工作物等の道路の上空に設けられる部分（法敷、側溝、路端に近接する部分、歩道内の車道に近接する部分又は分離帯、ロータリーその他これらに類する道路の部分の上空にある部分を除く。）がある場合においては、その最下部と路面との距離が四・五メートル（歩道上にあつては、二・五メートル）以上であること。

（権限の委任）

第三十九条 法及び法に基づく政令に規定する道路管理者である国土交通大臣の権限は、地方整備局長及び北海道開発局長に委任する。ただし、法第十三条第二項の規定により都道府県又は指定市が指定区間内の国道の管理を行うこととする場合にあつては、この限りでない。

## ○道路構造令（昭和 45 年政令第 320 号）（抜粋）

（用語の定義）

第二条 この政令において、次の各号に掲げる用語の意義は、それぞれ当該各号に定めるところによる。

一 歩道 専ら歩行者の通行の用に供するために、縁石線又はさくその他これに類する工作物により区画して設けられる道路の部分をいう。

二、三（略）

四 車道 専ら車両の通行の用に供することを目的とする道路の部分（自転車道を除く。）をいう。

## ○ 高速自動車国道法（昭和 32 年法律第 79 号）（抜粋）

（高速自動車国道との連結の制限）

第十一条 次に掲げる施設以外の施設は、高速自動車国道と連結させてはならない。

一 道路、一般自動車道又は政令で定める一般交通の用に供する通路その他の施設

二 当該高速自動車国道の通行者の利便に供するための休憩所、給油所その他の施設又は利用者のうち相当数の者が当該高速自動車国道を通行すると見込まれる商業施設、レクリエーション施設その他の施設

三 前号の施設と当該高速自動車国道とを連絡する通路その他の施設であつて、専ら同号の施設の利用者の通行の用に供することを目的として設けられるもの（第一号に掲げる施設を除く。）

四 前三号に掲げるもののほか、政令で定める施設

（連結許可等に係る施設の管理）

第十一条の三 連結許可及び前条第五項の許可（以下「連結許可等」という。）を受けて高速自動車国道と連結する第十一条第二号から第四号までに掲げる施設を管理する者は、国土交通省令で定める基準に従い、当該施設の維持管理をしなければならない。

## ○高速自動車国道法施行規則（昭和 46 年建設省令第 19 号）（抜粋）

（利便施設等又は通路等の維持管理に関する基準）

第七条 法第十一条の三 の国土交通省令で定める基準は、当該利便施設等又は通路等を管理する者が、高速自動車国道の安全かつ円滑な交通に支障を及ぼすことがないように、定期的に当該利便施設等又は通路等の巡回及び保守点検を行い、並びに通行の支障となる損傷の修繕又は物件の除却を行うことその他の当該利便施設等又は通路等の適切な維持管理を行うこととする。

○道路標識、区画線及び道路標示に関する命令」（昭和 35 年総理府・建設省令第 3 号）（抜粋）

第一章 道路標識

（分類）

第一条 道路標識は、本標識及び補助標識とする。

2 本標識は、案内標識、警戒標識、規制標識及び指示標識とする。

（種類等）

第二条 道路標識の種類、設置場所等は、別表第一のとおりとする。

（様式）

第三条 道路標識の様式は、別表第二のとおりとする。

（条例で寸法を定める道路標識）

第三条の二 道路法（昭和二十七年法律第百八十号）第四十五条第三項の内閣府令・国土交通省令で定める道路標識は、案内標識及び警戒標識並びにこれらに附置される補助標識（これらの道路標識の柱の部分を除く。）とする。

（設置者の区分）

第四条 道路標識のうち、次に掲げるものは、道路法による道路管理者（以下「道路管理者」という。）が設置するものとする。

一 案内標識

二 警戒標識

三 規制標識のうち、「危険物積載車両通行止め」、「最大幅」、「重量制限」、「高さ制限」及び「自動車専用」を表示するもの

2・3 （略）

○道路標識設置基準（昭和 61 年 11 月 1 日付け建設省都市局長・道路局長通知）（抜粋）

第 5 章 道路標識の維持管理

5-1 概説

道路標識は、設置後においてもその効用が損なわれることがないよう維持管理を十分に行い、常に良好な状態に保たれるよう配慮しなければならない。

5-2 点検及び補修

道路標識は、個々の標識が相互に有機的なつながりを持ち、一貫した道路交通上の指示を与えるものであるから、適宜巡回点検を行う必要がある。また台風等の異常気象の直後にも点検を行うことが望ましい。点検により異常を認めた場合は速やかに補修しなければならない。建築限界を侵している場合は大きな事故につながるおそれもあるので特に速やかに補修しなければならない。

○高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（平成 18 年法律第 91 号）（抜粋）

（道路管理者の基準適合義務等）

第十条 道路管理者は、特定道路の新設又は改築を行うときは、当該特定道路（以下この条において「新設特定道路」という。）を、移動等円滑化のために必要な道路の構造に関する条例（国道（道路法第三条第二号の一 一般国道をいう。以下同じ。）にあつては、主務省令）で定める基準（以下この条において「道路移動等円滑化基準」という。）に適合させなければならない。

2、3（略）

4 道路管理者は、その管理する道路（新設特定道路を除く。）を道路移動等円滑化基準に適合させるために必要な措置を講ずるよう努めなければならない。

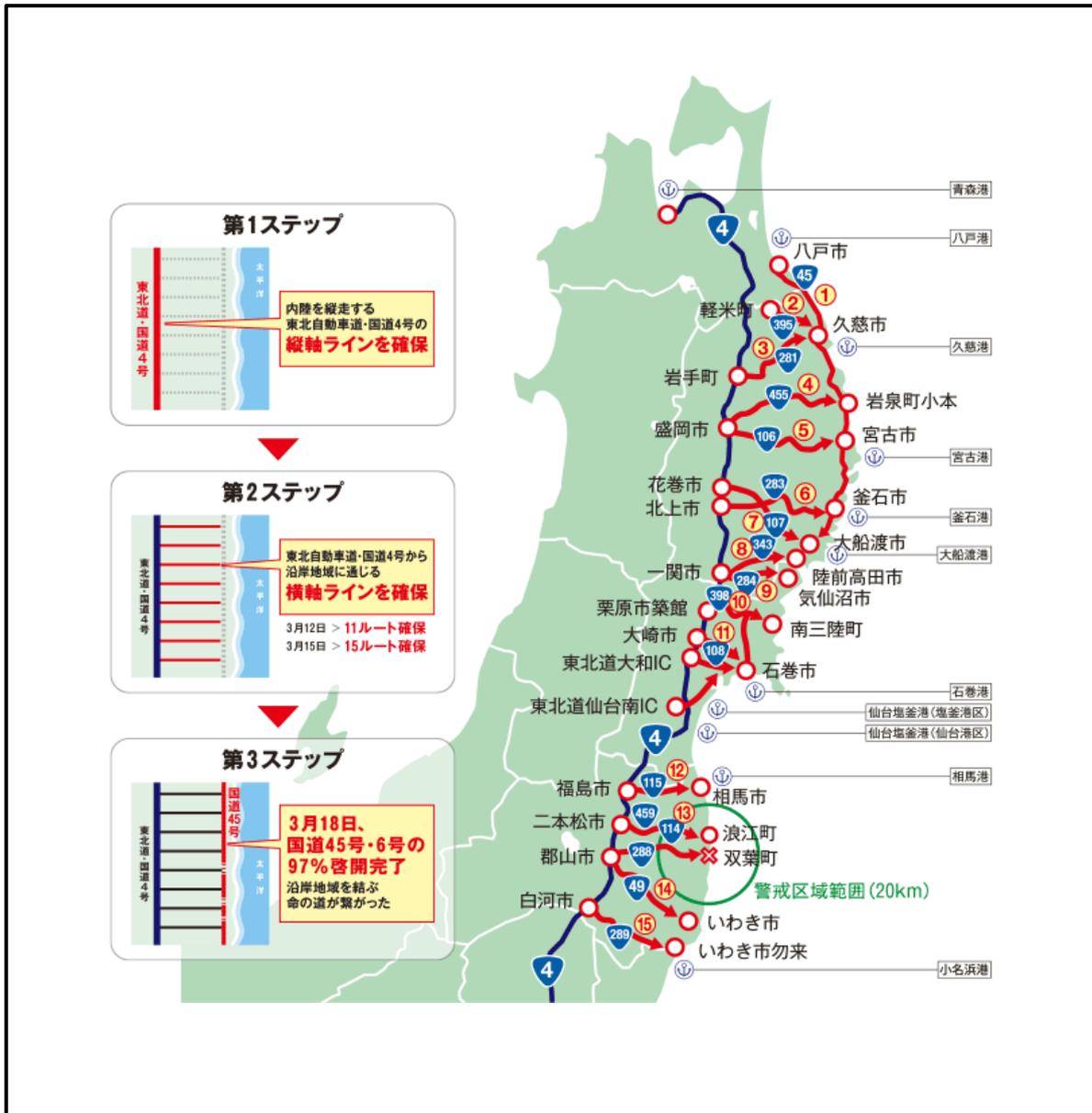
（注）下線は当局が付した。

表 1 - (1) - ② 道路の持つ多面的な機能

道路の機能		内 容
交通機能	トラフィック機能	自動車・自転車・歩行者などへの通行サービス
	アクセス機能	沿道の土地、建物、施設への出入りサービス
空間機能	防災空間、公共公益施設の収容空間等	避難路、消防活動、緑化、通風、ライフライン、駐車場、地下鉄

（注）国土交通省の資料による。

表 1 - (2) - ① 東北地方整備局の啓開「くしの歯作戦」



(注) 東北地方整備局の資料「震災伝承館」による。

表 1 - (2) - ② 高速道路における大震災後の道路復旧状況

月日	時刻 (経過)	通行止め	通行止め解除(割合)
3月11日	14時46分 (大震災発生)	約2,310km	0km (0%)
3月12日	11時 (約20時間後)	約500km	約770km (34%)
3月24日	6時 (13日後)	約60km	約2,250km(98%)

(注) 東日本高速道路株式会社東北支社の資料による。

表 1 - (2) - ③ 大震災発生前後における幹線道路網の交通量

路線名	区 間	交通量		
		地震前	増減	地震後
東北自動車道	矢板 IC～西那須塩原 IC	29千台	⇒ 80%減	6千台
常磐自動車道	日立中央 IC～日立北 IC	23千台	⇒ 84%減	4千台
東名高速道路	川崎 IC～東京 IC	106千台	⇒ 21%減	83千台
国道7号	新潟～酒田方面	5千台	⇒ 74%増	9千台
国道113号	新潟～ 南陽・白石・福島方面	7千台	⇒ 108%増	14千台
国道49号	新潟～郡山方面	7千台	⇒ 84%増	12千台
北陸自動車道	朝日 IC～親不知 IC	10千台	⇒ 8%増	11千台
関越自動車道	小千谷 IC～越後川口 IC	13千台	⇒ 22%増	16千台

(注) 1 国土交通省の資料に基づき当局が作成した。

2 交通量は、「地震前」が平成23年3月7日から10日までの日平均交通量、「地震後」が3月14日から17日までの日平均交通量である。

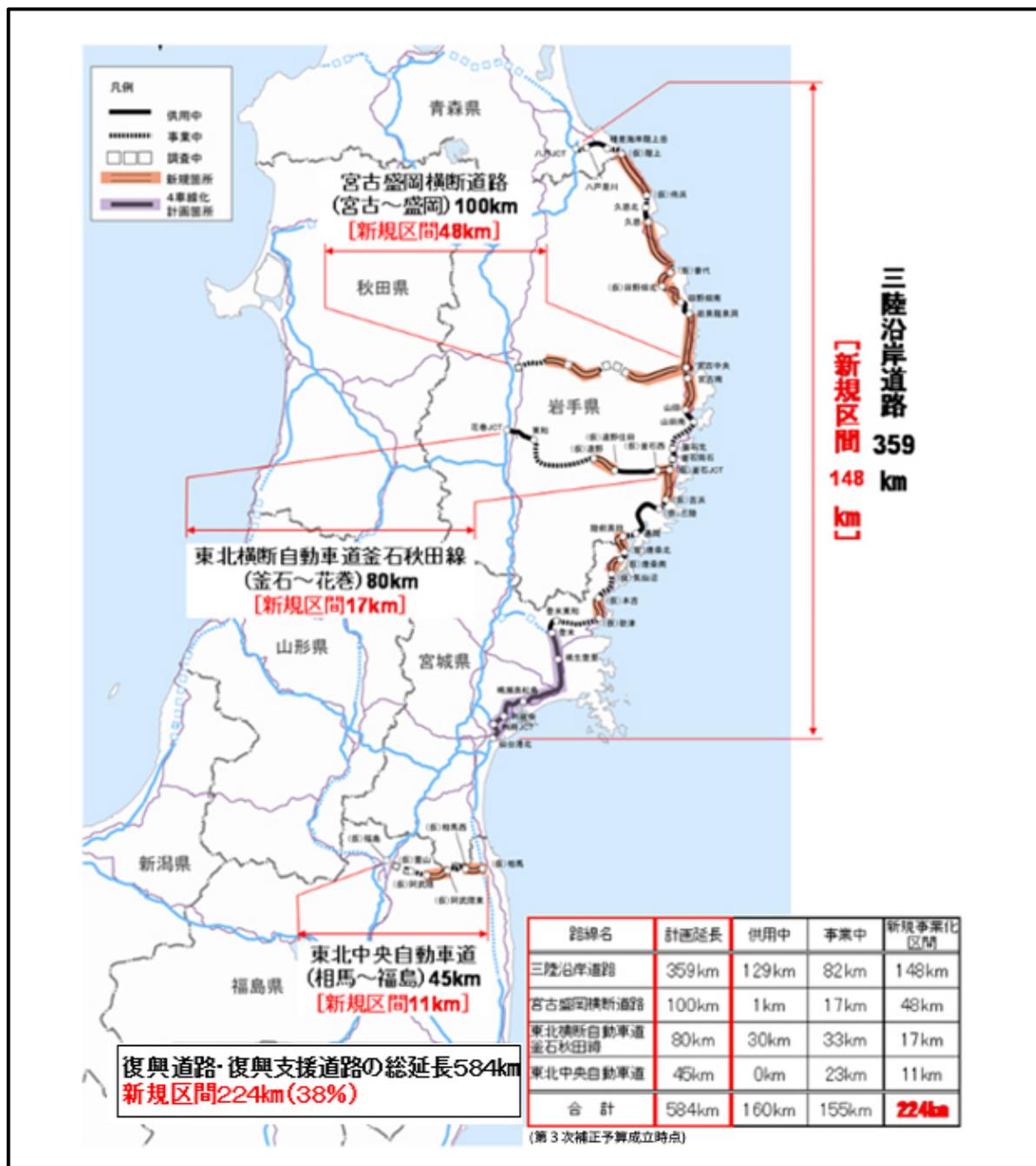
表 1 - (2) - ④ 大震災の津波で高規格道路が防潮堤等の機能を果たした例

道路名	内 容
三陸縦貫自動車道 仙台東部道路	<ul style="list-style-type: none"> <li>盛土構造の仙台東部道路は、内陸市街地へののがれきの流入を抑制する防潮堤としても機能</li> <li>住民ら約230人が、盛土構造の道路に駆け上がり避難</li> </ul>
同 宮古道路	<ul style="list-style-type: none"> <li>住民ら約60人が盛土斜面を上がり避難</li> </ul>
同 釜石山田道路	<ul style="list-style-type: none"> <li>岩手県釜石市鶴住居地区の小・中学校の生徒等570人全員が、釜石両石 IC～釜石北 IC間(4.6km)に避難</li> </ul>

(注) 1 国土交通省の資料に基づき当局が作成した。

2 「三陸縦貫自動車道」は、宮城県仙台市の常磐自動車道(仙台東部道路)を起点とし、岩手県釜石市で東北横断自動車道釜石秋田線(釜石自動車道)と連絡し、岩手県宮古市に至る高規格幹線道路である。

表1-(2)-⑤ 「復興道路」・「復興支援道路」



(注) 東北地方整備局の資料による。

表 1 - (2) - ⑥ 「復興道路」・「復興支援道路」の概要

区分	路線名	計画延長	供用中	事業中	新規事業化 区間
復興 道路	三陸沿岸道路	359 km	129 km	82 km	148 km (仙台－八戸)
復興 支援 道路	宮古盛岡横断道路	100 km	1 km	17 km	48 km (宮古－盛岡)
	東北横断自動車道 釜石秋田線	80 km	30 km	33 km	17 km (釜石－花巻)
	東北中央自動車道	45 km	0 km	23 km	11 km (相馬－福島)
合計		584 km	160 km	155 km	224 km

- (注) 1 国土交通省の資料による。  
2 記載している距離は、第三次補正予算の成立時点である。

表 1 - (2) - ⑦ 大震災前後における高速道路等の交通量の推移

区分	平成 20 年度	平成 21 年度	平成 24 年度
一日当たり 平均通行台数	279 千台 (92)	302 千台 (100)	401 千台 (133)

- (注) 1 東日本高速道路株式会社東北支社の資料による。  
2 東日本高速道路株式会社東北支社管内の高速道路及び一般有料道路(自動車専用道路)における、一日平均通行台数である。また、括弧内は、平成 21 年度を 100 とした各年度の指数である。  
3 平成 22 年度及び 23 年度は、無料化社会実験(22 年 6 月 28 日から 23 年 6 月 19 日までの間)及び大震災後の東北地方無料措置(23 年 6 月 20 日から 24 年 3 月 31 日までの間)等が実施されているため、本表から除外した。

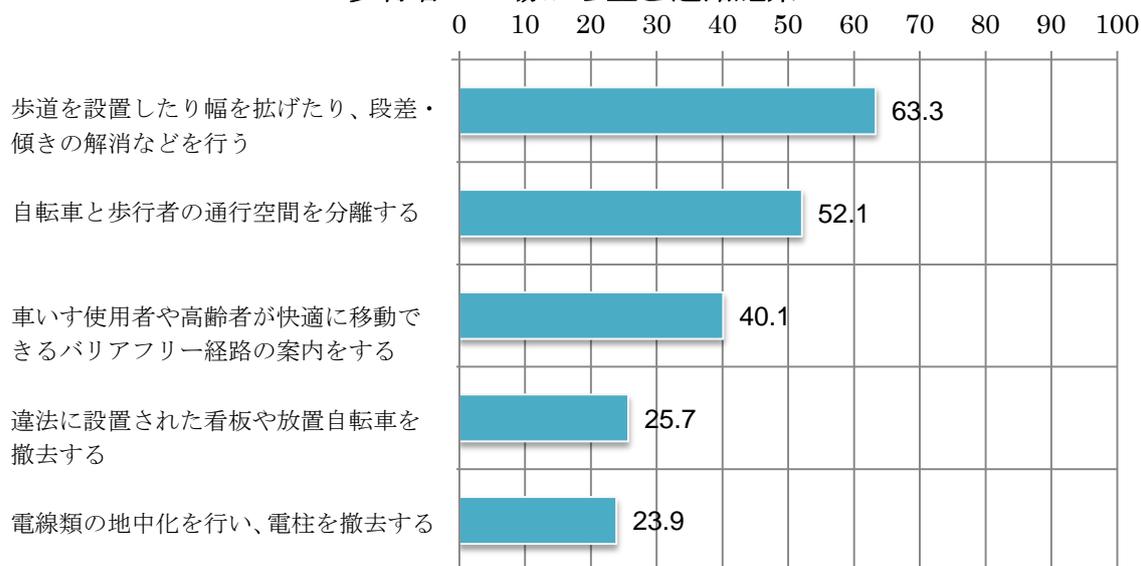
表 1 - (2) - ⑧ 宮城県内における高速道路 IC の交通量の推移 (単位:台)

区分	平成 20 年	平成 21 年	平成 24 年
東北自動車道	29,679,236	31,440,778	45,917,400
山形自動車道	2,164,831	2,111,357	2,058,900
三陸自動車道	19,813,531	28,609,782	23,996,556
仙台南部道路	4,759,351	4,750,540	7,873,541
仙台東部道路	15,206,841	13,414,559	21,002,500
仙台北部道路	1,025,786	986,893	1,462,600
常磐自動車道	—	447,300	3,140,400
計	72,649,576 (89)	81,761,209 (100)	105,451,897 (129)

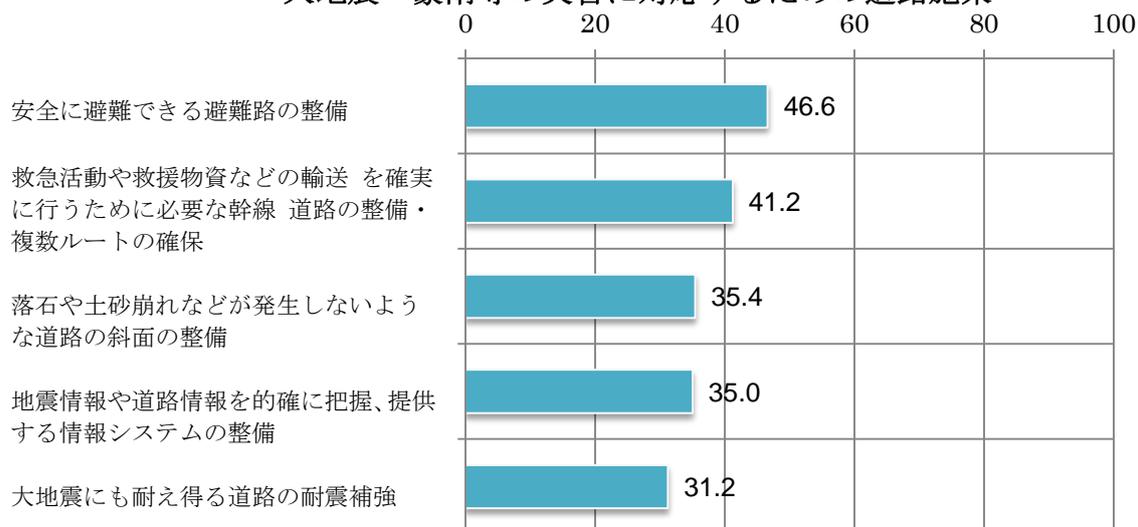
- (注) 1 宮城県観光統計概要による。  
2 当該道路の宮城県内各 IC の年次別出入交通量(東日本高速道路株式会社、宮城県道路公社の資料により宮城県が作成)である。  
3 括弧内は、平成 21 年を 100 とした各年の指数である。

表 1 - (2) - ⑨ 内閣府「道路に関する世論調査」(平成 24 年 10 月) (抜粋)

### 歩行者の立場から望む道路施策

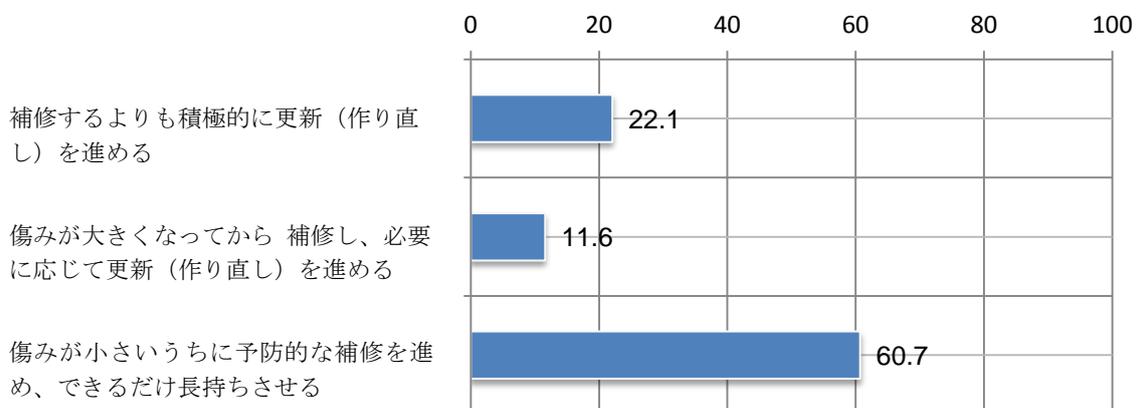


### 大地震・豪雨等の災害に対応するための道路施策



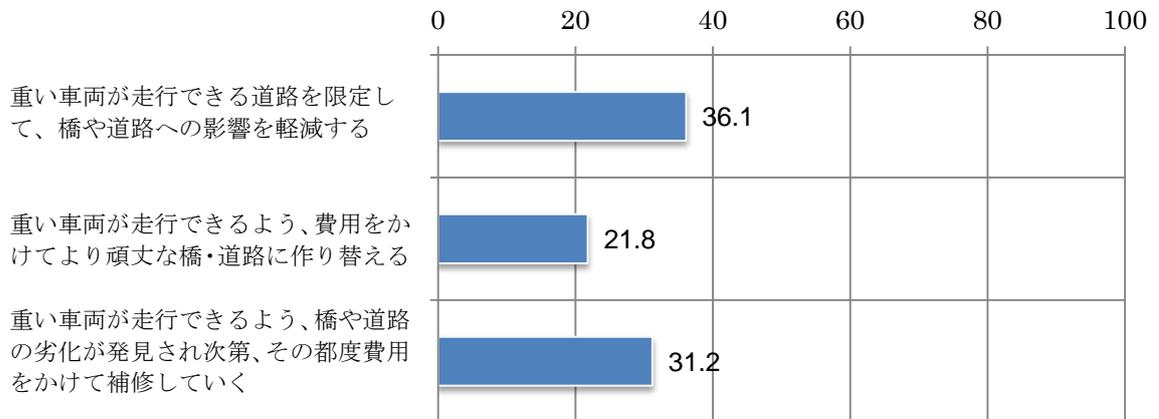
### 道路構造物の維持、修繕、更新の考え方

(%)

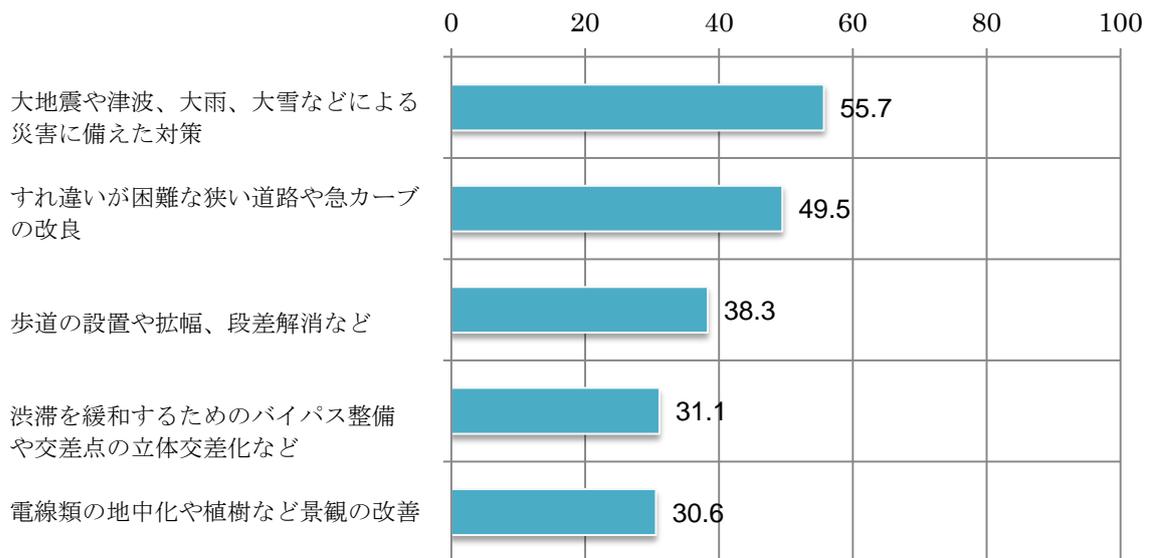


### 車両の大型化に伴う橋・道路の劣化への対応

(%)



### 各道路施策の今後の必要性



(注) 内閣府「道路に関する世論調査」(平成 24 年 10 月)の資料に基づき、当局が作成した。

通 知	説明図表番号
<p>2 利用者の立場からみた道路の安全及び利便の確保</p> <p>【制度の概要】</p> <p>ア 道路管理者の責務</p> <p>道路管理者は、道路法第 42 条の規定に基づき、道路を常時良好な状態に保つように維持し、修繕し、もって一般交通に支障を及ぼさないように努めなければならないとされている。</p> <p>また、道路管理者は、高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（平成 18 年法律第 91 号）第 10 条の規定に基づき、道路を、移動等円滑化のために必要な道路の構造に関する基準を定める省令（平成 18 年国土交通省令第 116 号）で定める基準（以下「道路移動等円滑化基準」という。）に適合させるために必要な措置を講ずるよう努めなければならないとされている。</p> <p>（注） 道路移動等円滑化基準では、歩道、立体横断施設、乗合自動車停留所、路面電車停留所、自動車駐車場、視覚障がい者誘導用ブロック等のほか、これら施設に附属する通路、階段、出入口、便所等についても、移動等円滑化のために必要な道路の構造に関する基準が定められている。</p> <p>イ 道路の維持管理体制等</p> <p>直轄国道の維持、修繕その他の管理等については、道路法第 13 条の規定に基づき、国土交通大臣が行うこととされているが、国土交通大臣の権限は、道路法第 97 条の 2 及び道路法施行令（昭和 27 年政令第 479 号）第 39 条の規定により、地方整備局長に委任されている。</p> <p>今回調査対象とした東北地方整備局は、平成 25 年 4 月現在、総延長約 2,938 km（自動車専用道路の有料区間を除く。）の直轄国道を管理している。維持管理に当たっては、国土交通省本省が示した全国基準の「国が管理する一般国道及び高速自動車国道の維持管理基準（案）」に基づき、道路巡回、清掃、除草等の実施回数等を定めた「道路の維持管理計画（案）」を策定し、これを踏まえ、各国道事務所は道路の維持管理を実施している。</p> <p>（注） 東北地方整備局の「平成 25 年度道路の維持管理計画（案）」では、「通常巡回」として、平均交通量に応じて 1 日から 3 日に 1 回の頻度で、主に道路パトローカーの車内より、道路の異常、道路利用状況等を目視により確認することとされているほか、「定期巡回」として、1 年に 1 回の頻度で、道路施設の状況等を徒歩で目視により確認することとされている。</p> <p>また、高速道路の管理は、高速自動車国道法（昭和 32 年法律第 79 号）及び高速道路株式会社法（平成 16 年法律第 99 号）等に基づき、高速道路株式会社が行っている。</p> <p>今回調査対象とした東日本高速道路株式会社東北支社は、平成 25 年 8 月</p>	<p>表 1 - (1) - ① (再掲)</p>

<p>現在、総延長 1,312 km（一般有料道路 112 kmを含む。）の高速道路を管理している。維持管理に当たっては、東日本高速道路株式会社本社が策定した保全点検要領に基づき実施している。</p> <p>(注) 東日本高速道路株式会社の保全点検要領では、道路の日常点検の頻度については、交通量区分に応じて定められており、東北支社管内の主な道路の点検頻度は2週間に4回となっている。</p>	
<p><b>【調査結果】</b></p> <p>今回、東北地域における直轄国道 17 路線、総延長約 2,938 kmのうち宮城県内及び山形県内の 11 路線 1,074 km（36.6%）を、また、東日本高速道路株式会社東北支社管内の高速道路 22 路線、総延長約 1,312 kmのうち 12 路線 810 km（61.7%）を運転者、歩行者、施設利用者等の立場から維持管理状況等を調査した結果、以下のような状況がみられた。</p>	<p>表 2-(1)-①、 ②</p>
<p>(1) 運転者等の立場からみた道路の安全及び利便の確保</p>	
<p>ア 直轄国道</p>	
<p>(ア) 車道等</p>	
<p>車道は、道路構造令（昭和 45 年政令第 320 号）第 2 条第 4 号の規定に基づき、専ら車両の通行の用に供することを目的とする道路の部分をいうとされている。</p>	<p>表 1-(1)-① (再掲)</p>
<p>今回、直轄国道における車道等の維持管理状況を調査した結果、以下のとおり車道等における運転者等の安全が十分確保されていないものがみられた（3 事例）。</p>	<p>表 2-(1)-③</p>
<p>① 線形誘導標示板が壊れたままとなっているもの（1 事例）</p> <p>② 車道が大雨の際に冠水し、通行に支障を来しているもの（1 事例）</p> <p>③ トンネル出入口に設置されている非常用消火器庫の扉がさび付いており、約 13 cmしか開閉できないため消火器をスムーズに使用できないもの（1 事例）</p>	
<p>また、上記事例のほか、道路構造上の問題により、交通事故の発生が懸念されるもの（6 事例）がみられたが、これらについては、関係機関が連携を図り、運転者に注意を促すための措置を講ずるなど、今後、より一層の安全対策を講ずることが望まれる。</p>	
<p>なお、山形県内において、中央分離帯に設置されている遮光フェンスが損壊しているものがみられたが、これまで降雪・交通事故等による損壊が頻繁に発生し、その維持管理が課題になっており、現在、河川国道事務所において、積雪地における遮光フェンスの維持管理等に</p>	

<p>ついて検討が行われており、今後、早期に結論を得ることが望まれる。</p>	
<p>(イ) 道路標識等</p> <p>道路管理者は、道路法第 45 条第 1 項の規定に基づき、道路の構造を保全し、又は交通の安全と円滑化を図るため、必要な場所に道路標識を設けなければならないとされている。</p>	<p>表 1-(1)-① (再掲)</p>
<p>また、道路標識は、「道路標識、区画線及び道路標示に関する命令」(昭和 35 年総理府・建設省令第 3 号)の規定により、本標識と補助標識(本標識に附置して本標識の意味を補足するもの)とに分けられ、更に、本標識は、警戒標識、案内標識、規制標識、指示標識に分けられている。</p> <p>これらの道路標識については、具体の設置の基準や設置後にその効用が損なわれることがないよう維持管理を十分に行い、常に良好な状態に保たれるよう配慮することが、道路標識設置基準(昭和 61 年 11 月 1 日付け建設省都市局長・道路局長通知)により定められている。</p>	<p>表 1-(1)-① (再掲)</p>
<p>さらに、東北地方整備局は、道路利用者の安全及び利便を確保するため、道路標識のほかに、各種の案内標示板等を設置している。</p> <p>今回、道路管理者が設置することとされている警戒標識、案内標識等の設置及び維持管理状況を調査した結果、以下のとおり運転者等の安全及び利便が十分確保されていないものがみられた(80 事例)。</p>	<p>表 2-(1)-④</p>
<p>a 警戒標識</p> <p>警戒標識は、主として運転者に対して、道路上及びその沿道における運転上の危険又は注意すべき状態を予告し、注意深い運転を促すものであるが、以下のとおり運転者に対する注意喚起が不十分なものがみられた。</p> <p>① 警戒標識の表示が消えているもの、又は消えかかっているもの(15 事例)</p> <p>② 警戒標識が倒れていることから、表示内容を視認できないもの(2 事例)</p> <p>③ 「合流交通あり」の警戒標識の設置が望まれる場所に、設置されていないもの(2 事例)</p>	
<p>b 案内標識等</p> <p>案内標識等は、道路利用者に目的地や通過地の方向及び距離を示し道路上の位置を教示し、あるいは旅行者の利便のため、道路の附属施設の案内を行うものであるが、以下のとおり、i) 距離、路線番号が誤っているもの、ii) 目的地の表示に整合性がないものなど、</p>	

運転者等にとって、必ずしも分かりやすく利用できるものとはなっていない状況がみられた。

- ① 距離が誤っているもの、又は廃止された県道の路線番号が表示されたままとなっているもの（4事例）
- ② 目的地の表示に整合性がないもの（2事例）
- ③ 案内標識に表示されている主要な交差点に交差点名の案内標識が無いもの（1事例）
- ④ 路線番号の表示及びローマ字表示が無いもの（8事例）
- ⑤ 補助標識の地名が市町村合併前の地名のままとなっているもの（6事例）
- ⑥ 案内表示が消えかけていたり、樹木の陰になっており、見えにくいもの（16事例）
- ⑦ 交差点に、方面及び方向を示す案内標識の設置が望まれるもの（1事例）
- ⑧ 駐車場（もしもしピット）内に設置されている案内標示板に、既に廃止された「道の相談室」の電話番号が表示されたままとなっているもの（23事例）

（注）「もしもしピット」は、ドライバーが安全に携帯電話を使うことができるよう国道沿いを中心に設けられた停車スペースのことである。

また、上記事例のほか、i) 直轄国道から一般有料道路へ誤進入するおそれがあるもの（1事例）、ii) 高速道路ICの案内表示が分かりにくいもの（1事例）、iii) 目的地の案内表示が県道との連続性が保たれていないもの（1事例）がみられたが、これらについては、今後、案内標識の設置又は表示内容の充実を図ることが望まれる。

#### 【所見】

したがって、東北地方整備局は、運転者等の安全及び利便をより一層確保する観点から、次の措置を講ずる必要がある。

- ① 車道等の安全が十分確保されていないものなどについては、早急に修繕等を実施するなど、適正な維持管理に努めること。
- ② 道路標識等については、設置後においても、その効用が損なわれることがないよう維持管理を適切に行うこと。

また、道路標識等の設置が望まれるもの等については、道路標識等の設置等について検討し、必要な措置を講ずること。

<p>イ 高速道路</p> <p>(7) 道路本線等</p> <p>国土交通省は、平成 24 年 4 月 25 日に関越自動車道で発生した高速ツアーバスが金属製の防音壁端部に衝突した事故を受けて、コンクリート壁とガードレールの前面が不連続な箇所については、連続させるよう指導している。</p> <p>今回、高速道路の維持管理状況について調査した結果、調査対象区間では、コンクリート壁とガードレールの前面が不連続となっているものはみられなかったが、以下のとおり道路本線等の安全が十分確保されていないものがみられた（11 事例）。</p> <p>① 車道に近接する跨道橋の橋脚に防護柵が設置されていないため、車両が橋脚に衝突した場合には、重大事故につながるおそれがあるもの（3 事例）</p> <p>② 管理用施設の出入口等のため、防護柵が連続して設置されておらず、緩衝材等も設置されていないため、防護柵の端部に車両が衝突した場合には被害が拡大するおそれがあるもの（7 事例）</p> <p>③ 暫定 2 車線区間において、車線分離標（ラバーポール）が数十 m にわたって破損したままになっているもの（1 事例）</p> <p>一方、日本でも有数の豪雪県である山形県において、冬期間の安全対策は、道路管理者にとって最も重要な課題となっているが、山形県内の高速道路を管理する東日本高速道路株式会社東北支社山形管理事務所及び同社鶴岡管理事務所は、平成 24 年 5 月に「雪崩・落雪対策検討会」を設置し、合同で年 6 回にわたり検討会を開催している。</p> <p>この中で、雪氷学会の講師を招いての雪崩・落雪防止対策の調査・研究を行い、実践的な現場指導や雪崩対応訓練、危険ポイントにおける雪崩対策工事を実施したほか、雪崩監視体制の整備・充実等に取り組んでおり、雪崩・落雪対策を積極的に推進していると認められる。</p>	<p>表 2 - (1) - ⑤</p>
<p>(イ) 道路標識等</p> <p>高速道路に設置されている道路標識等の設置及び維持管理状況を調査した結果、以下のとおり、i) パーキングエリアまでの距離表示が誤っているもの、ii) 案内表示が消えかけていたり、樹木の陰になっており見えにくいものなど、運転者等の安全及び利便が十分確保されていないものがみられた（26 事例）。</p> <p>a 警戒標識</p> <p>「すべりやすい」の警戒標識の下に補助標識が設置されているが、</p>	<p>表 2 - (1) - ⑥</p>

補助標識の表示内容が小さいため、表示内容が分からないもの（1事例）

b 案内標識等

- ① パーキングエリアまでの距離表示が誤っているもの（1事例）
- ② ローマ字表示が無いもの（1事例）
- ③ ジャンクション名のローマ字表示が案内標識によって相違するもの（3事例）
- ④ 案内表示が消えかけていたり、樹木の陰になっており、見えにくいもの（8事例）
- ⑤ 車間距離確認標示板の表示が消えかけていたり、又は車間距離の確認基点に路面表示が無いため、車間距離を確認しにくいもの（6事例）
- ⑥ スマートICの出口に「回転場」と表示された案内標示板が設置されているため、逆走を誘引するおそれのあるもの（1事例）
- ⑦ 管理用施設等の案内標示板の表示が消えているため、表示内容が不明のもの（3事例）

c 規制標識

規制標識は、道路交通上の禁止、制限又は指定を行うための標識で、道路管理者が道路法に基づいて設置するものと、公安委員会が道路交通法（昭和35年法律第105号）に基づいて設置するものがある。

高速道路に設置される規制標識については、主に公安委員会が設置し、道路管理者が管理しているが、i) 規制標識が色あせているもの、ii) 樹木の陰になっており、見えにくくなっているものがみられた（2事例）。

【所見】

したがって、東日本高速道路株式会社東北支社は、高速道路の機能を発揮し、運転者等の安全及び利便をより一層確保する観点から、次の措置を講ずる必要がある。

- ① 車道に近接する橋脚に防護柵が無いもの、防護柵の端部に緩衝材等が設置されていないもの、車線分離標が破損しているものについては、早急に整備等を行うこと。
- ② 道路標識等については、設置後においても、その効用が損なわれないよう維持管理を適切に行うこと。

<p>(2) 歩行者及び施設利用者の立場からみた道路の安全及び利便の確保</p> <p>ア 直轄国道</p> <p>(ア) 歩道</p> <p>歩道は、道路構造令第2条第1号の規定に基づき、専ら歩行者の通行の用に供するために、縁石線又は柵その他これに類する工作物により区画して設けられる道路の部分をいうとされている。</p> <p>また、歩道の幅員等については、道路構造令、道路移動等円滑化基準において、設置の基準が定められている。</p> <p>今回、歩道の設置及び維持管理状況を調査した結果、以下のとおり歩行者等の安全が十分確保されていないものがみられた（16事例）。</p> <p>① 歩道に段差が生じている、又は歩道の勾配がきついことなどから、障がい者等の通行に支障があるもの（6事例）</p> <p>② 歩道に防護柵が無い、又は防護柵はあるが壊れているなどして歩行者等が路外に転落するおそれがあるもの（6事例）</p> <p>③ 横断歩道上に溝があり、車いす使用者等の通行の支障となっているもの（2事例）</p> <p>④ 民家の樹木が歩道にはみ出し、歩道の約半分を塞いでいるため、通行の支障になっているもの（2事例）</p>	<p>表1-(1)-① (再掲)</p> <p>表2-(2)-①</p>
<p>(イ) 視覚障がい者誘導用ブロック</p> <p>道路移動等円滑化基準においては、歩道、立体横断施設等の通路には、視覚障がい者の移動円滑化のための視覚障がい者誘導用ブロック（以下「誘導用ブロック」という。）を設置するものとされている。</p> <p>(注) 誘導用ブロックの具体的な設置基準については、上記基準を受けた「道路の移動等円滑化整備ガイドライン」で示されているほか、国土交通省の「視覚障害者誘導用ブロック設置指針について」（昭和60年8月21日付け建設省都市局街路課長・道路局企画課長通知）で示されている。</p> <p>今回、歩道における誘導用ブロックの設置及び維持管理状況を調査した結果、以下のとおり視覚障がい者の安全及び利便が十分確保されていないものがみられた（46事例）。</p> <p>① 誘導用ブロックが横断歩道の自転車横断帯の延長線上に設置されているなど設置位置が適切ではないもの（6事例）</p> <p>② 誘導用ブロックが破損等しているもの（21事例）</p> <p>③ 誘導用ブロックの色が周囲の路面と同系色のため、視覚障がい者（弱視者）が誘導用ブロックを容易に識別できないもの（6事例）</p> <p>④ 立体横断施設の出入口等誘導用ブロックの設置が望まれる場所に</p>	<p>表2-(2)-②</p>

<p>設置されていないもの（13 事例）</p> <p>この中には、道路管理者が異なる歩道等において、誘導用ブロックの連続性が保たれていないもの（2 事例）がある。</p> <p>(ウ) 立体横断施設</p> <p>立体横断施設（横断歩道橋及び地下横断歩道）については、「立体横断施設技術基準」（昭和 53 年 3 月 22 日付け都外発第 13 号道企発第 14 号）により、設計及び維持管理基準が定められている。</p> <p>立体横断施設技術基準では、立体横断施設の路面等は常に清潔な状態に保つよう清掃を行わなければならないとされており、また、パトロールを適切な期間ごとに実施し、点検により異常が認められた箇所は修理しなければならないとされている。</p> <p>今回、立体横断施設の設置及び維持管理状況を調査した結果、以下のとおり歩行者の安全及び利便が十分確保されていないものや安全確保を更に進めるためにその必要性について検討を要するものがみられた（20 事例）。</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>① 横断歩道橋の腐食が著しく、階段の蹴上げ面に穴が空いていたり、手すりや階段の段鼻等が破損していたりしているもの（10 事例）</li> <li>② 横断歩道橋の橋台の高さが 27 cm と高く、高齢者等が利用しにくいもの（1 事例）</li> <li>③ 地下横断歩道の排水溝の蓋が破損しているもの、又は地下横断歩道の照明が点灯していないもの（2 事例）</li> <li>④ 地下横断歩道に設置されている誘導用ブロックが周囲の路面と同系色のため、視覚障がい者（弱視者）が誘導用ブロックを容易に識別できないもの（1 事例）</li> <li>⑤ 地下横断歩道の入口に、歩行者と自転車との衝突を避けるための注意喚起をすることが望ましいと考えられるもの（6 事例）</li> </ol>	<p>表 2-②-③</p>
<p>(エ) 休憩施設</p> <p>道路に設置されている休憩施設の維持管理状況を調査した結果、以下のとおり利用者の安全及び利便が十分確保されていないものがみられた（3 事例）。</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>① 障がい者用便所の扉がずれているため、扉をスムーズに施錠できないもの（1 事例）</li> <li>② 障がい者用駐車施設から障がい者用便所に通じる通路に設置されている誘導用ブロックが破損しているもの（1 事例）</li> <li>③ 案内表示が不十分のため、障がい者用駐車施設の場所が分かりに</li> </ol>	<p>表 2-②-④</p>

<p style="text-align: center;">くいもの（1事例）</p> <p>(カ) 不法占用</p> <p>道路に工作物、物件等を設け、継続して道路を使用しようとする者は、道路法第32条の規定に基づき、道路管理者の許可を受けなければならないとされている。</p> <p>また、道路法第33条等の規定により、i) 道路上に直接立て又は添架するもの、ii) 道路の建築限界を侵しているもの（歩道がある道路では路面からの高さが2.5m未満のもの等）等は占用許可の対象にならないものとされている。</p> <p>今回、道路の占用状況を調査した結果、以下のとおり道路を不法に占用しているものなどがみられ、歩行者等の安全が十分確保されていないものがみられた（8事例）。</p> <p>① 看板が歩道にはみ出し、路面からの高さが2.5m未満（2.0m～2.4m）となっているため、歩行者、自転車の通行上危険なもの（3事例）</p> <p>② 歩道に看板、商品等が置かれているため、歩行者、自転車の通行上の支障等になっているもの（4事例）</p> <p>③ 民家の屋根（路面からの高さ1.8m）が歩道にはみ出し、歩行者、自転車の通行上危険なもの（1事例）</p> <p><b>【所見】</b></p> <p>したがって、東北地方整備局は、歩行者の安全及び利便を確保する観点から、次の措置を講ずる必要がある。</p> <p>① 歩道に段差が生じているもの、防護柵の設置及び維持管理の改善が必要なものなど歩行者の安全が十分確保されていないものについては、安全が確保されるよう必要な措置を講ずること。</p> <p>② 誘導用ブロックの設置が不適切なものについては、道路移動等円滑化基準等に基づき適正に設置するとともに、維持管理が不十分なものについては、道路巡回の充実を図り、維持管理を適切に行うこと。また、誘導用ブロックの連続性を確保するため、他の道路管理者との協議・調整が必要な場合は、相互に連携を図り、誘導用ブロックの設置・維持管理を適切に行うこと。</p> <p>③ 立体横断施設の安全及び利便が十分確保されていないものについては、立体横断施設技術基準に適合するよう整備するとともに、同基準に基づき維持管理を適正に行うこと。</p>	<p>表1-(1)-① (再掲)</p> <p>表2-(2)-⑤</p>
---	--

<p>このほか、地下横断歩道の入口に、歩行者と自転車の衝突を避けるための注意喚起をしていないもの等については、道路利用者の安全を確保する観点から必要な措置を講ずること。</p> <p>④ 休憩施設の安全及び利便が十分確保されていないものについては、障がい者の円滑な利用に支障を来さないよう、道路移動等円滑化基準等に基づき、必要な措置を講ずること。</p> <p>⑤ 不法占用物件については、物件の所有者を指導し、歩道の円滑な通行に支障がないようにすること。</p>	
<p>イ 高速道路</p> <p>(ア) 休憩施設</p> <p>高速道路のサービスエリア及びパーキングエリアの休憩施設については、高速自動車国道法第 11 条の 3 及び同法施行規則（昭和 46 年建設省令第 19 号）第 7 条の規定に基づき、定期的に巡回及び保守点検を行い、通行の支障となる損傷の修繕等施設の適切な維持管理を行うこととされている。</p> <p>今回、東日本高速道路株式会社東北支社が管理するサービスエリア及びパーキングエリアのうち、当局が 3 路線 54 施設について調査した結果、以下のとおり利用者の安全及び利便が十分確保されていないものがみられた。（22 事例）</p> <p>① 駐車場の路面に大きな溝があるため、高齢者等がつかずき転倒するおそれがあるもの（3 事例）</p> <p>② 障がい者用駐車施設数が道路移動等円滑化基準に定める基準を満たしていないもの（2 事例）</p> <p>③ 障がい者用駐車施設の区画線がなく、駐車位置が誘導されていないもの（1 事例）</p> <p>④ 障がい者用駐車施設から障がい者用便所等に通じる通路に段差があつたり、スロープの勾配がきつかつたりなどして、障がい者の安全及び円滑な通行に支障があるもの（12 事例）</p> <p>⑤ 建物敷地や階段の段鼻が破損しており、高齢者等がつかずき転倒するおそれがあるもの（2 事例）</p> <p>⑥ 障がい者用便所において、扉のストッパーがきついため開閉がスムーズにいかないもの、又は、非常用赤色灯が見えにくい位置に設置されているもの（2 事例）</p>	<p>表 1 - (1) - ① （再掲）</p> <p>表 2 - (2) - ⑥</p>
<p>また、寒河江サービスエリアと山形県の都市公園である「最上川ふる</p>	<p>表 2 - (2) - ⑦</p>

さと総合公園」とが一体となった寒河江ハイウェイオアシスの維持管理状況等を調査した結果、誘導用ブロックに看板等の障害物が置かれているもの、車止め等の構造物により車いす使用者が円滑に通行できないものなど、利用者の安全及び利便が十分確保されていないものがみられた（7事例）。

一方、東日本高速道路株式会社東北支社鶴岡管理事務所では、管理する休憩施設の便所において、独自に季節の観光情報掲示板等を設置するとともに、のれん、手作りの折り紙、つり飾りなどで装飾を施すなど、道路利用者の利便及び快適性の向上を図り、更にはドライバーの緊張を解きほぐすような癒やし空間の提供に努めている好取組もみられた。

#### 【所見】

したがって、東日本高速道路株式会社東北支社は、高速道路の機能を発揮し、高速道路の休憩施設の安全及び利便を確保する観点から、次の措置を講ずる必要がある。

- ① 道路移動等円滑化基準等に基づき、高齢者や障がい者等に配慮した施設整備を行うとともに、維持管理を適切に行うこと。
- ② 寒河江ハイウェイオアシスについては、他の道路管理者、公園管理者等との協議の場を活用するなどして連携を図り、施設の維持管理を適切に行うこと。

表 2 - (1) - ① 東北地方整備局における道路の管理路線及び当局の調査対象区間

(平成 25 年 4 月 1 日現在)						
路線名	管理区間		区間延長 (km)	河川国道事務所分 (調査対象区間 : km)		
	起点	終点		仙台	山形	酒田
国道 4 号	栃木・福島県境 (福島県西白河郡西郷村)	青森県青森市	617.7	159.8	—	—
国道 45 号	宮城県仙台市	青森県青森市	550.0	193.3	—	—
国道 7 号	新潟・山形県境 (山形県鶴岡市)	青森県青森市	422.5	—	—	84.8
国道 13 号	福島県福島市	秋田県秋田市	369.6	—	193.2	—
国道 6 号	茨城・福島県境 (福島県いわき市)	宮城県岩沼市	187.9	24.8	—	—
国道 49 号	福島県いわき市	新潟・福島県境 (福島県耶麻郡 西会津村)	173.3	—	—	—
国道 47 号	宮城県大崎市 (注 4)	山形県酒田市	131.3	41.2	66.9	23.2
国道 112 号	山形県山形市	山形県鶴岡市	103.2	—	59.0	44.2
国道 46 号	岩手県盛岡市	秋田県秋田市	100.3	—	—	—
国道 48 号	宮城県仙台市	山形県天童市 (注 5)	61.3	41.6	19.7	—
国道 113 号	新潟・山形県境 (山形県西置賜郡小国町)	山形県南陽市	58.9	—	58.9	—
国道 108 号	宮城県石巻市	宮城県大崎市	39.0	39.0	—	—
国道 283 号	岩手県釜石市	岩手県遠野市	18.4	—	—	—
国道 104 号	青森県八戸市	青森県三戸郡南部町	18.3	—	—	—
国道 101 号	青森県青森市	青森県五所川原市	15.7	—	—	—
日本海沿岸 東北自動車道	本荘 I C (秋田県由利本荘市)	岩城 I C (秋田県由利本荘市)	21.6	—	—	—
	あつみ温泉 I C (山形県鶴岡市)	鶴岡 (山形県鶴岡市)	24.9	—	—	24.9
東北横断 自動車道	宮森 I C (岩手県遠野市)	東和 I C (岩手県花巻市)	23.6	—	—	—
17 路線計	—	—	2,937.6	499.7	397.7	177.1
				11 路線 1,074.5		

- (注) 1 東北地方整備局及び河川国道事務所の資料により、当局が作成した。  
 2 区間延長の長い順に記載した。  
 3 国道 45 号には、三陸沿岸道路の管理区間を含む。  
 4 国道 108 号との重複区間を除く。  
 5 国道 13 号との重複区間を除く。

表 2 - (1) - ② 東日本高速道路株式会社東北支社における管理路線及び当局の調査対象区間

区分	路線名	路線延長 (km)	調査対象区間 (km)
高速道路	日本海東北自動車道 (温海～酒田)	28.2	28.2
	日本海東北自動車道 (岩城～河辺 JCT)	16.7	0
	日本海東北自動車道 (昭和男鹿～琴丘能代)	20.7	0
	東北自動車道	509.8	393.6
	常磐自動車道	89.9	4.1
	八戸自動車道	68.1	38.2
	八戸自動車道 (青森線)	13.2	0
	青森自動車道	15.6	0
	秋田自動車道	122.9	0
	釜石自動車道	11.4	0
	山形自動車道	109.9	109.9
	磐越自動車道	166.2	143.8
	東北中央自動車道	27.1	27.1
	13 路線 計	1,199.7	744.9
一般有料道路 (自動車専用道路)	百石道路	6.1	0
	仙台東部道路	24.8	24.8
	仙塩道路	7.8	7.8
	仙台北部道路	11.8	11.8
	仙台南部道路	12.2	12.2
	湯沢横手道路	14.5	0
	秋田外環状道路	9.5	0
	琴丘能代道路	17.1	0
	米沢南陽道路	8.8	8.8
9 路線 計	112.6	65.4	
—	22 路線	1,312.3	810.3

(注) 東日本高速道路株式会社東北支社の平成 25 年 8 月現在の資料等により、当局が作成した。

表 2-(1)-③ 直轄国道の調査結果（車道等）

事例の内容（類型別）		事例数	事例表番号
○ 安全 が十分 確保さ れてい ないも の	① 線形誘導標示板が壊れたままとなっているもの	1	山形：1
	② 車道が大雨の際に冠水し、通行に支障を来しているもの	1	仙台：1
	③ トンネル出入口に設置されている非常用消火器庫の扉が さび付いており、約 13 cmしか開閉できないため消火器をス ムーズに使用できないもの	1	仙台：2
	計	3	
○ 道路構造上の問題により、交通事故の発生が懸念されるものについ て、関係機関が連携を図り、運転者に注意を促すための措置を講ずるな ど、今後、より一層の安全対策の実施が望まれるもの		6	仙台：3、4 山形：2～5
合 計		9	

(注) 1 当局の調査結果による。

2 事例表番号欄の記号は次による。(以下、表 2-(1)-④～⑥、表 2-(2)-①～⑦まで同じ)

仙台：東北地方整備局仙台河川国道事務所

山形：東北地方整備局山形河川国道事務所

酒田：東北地方整備局酒田河川国道事務所

東北支社：東日本高速道路株式会社東北支社

表 2-1-④ 直轄国道の調査結果（道路標識等）

事例の内容（類型別）		事例数	事例表番号
○ 安全及び利便が十分確保されていないもの	警戒標識	① 警戒標識の表示が消えているもの、又は消えかかっているもの	15 仙台：5、6 山形：6（5） 酒田：1（5）、2（3）
		② 警戒標識が倒れていることから、表示内容を視認できないもの	2 山形：7、8
		③ 「合流交通あり」の警戒標識の設置が望まれる場所に、設置されていないもの	2 仙台：7、8
		計	19
	案内標識等	① 距離が誤っているもの、又は廃止された県道の路線番号が表示されたままとなっているもの	4 仙台：9～12
		② 目的地の表示に整合性がないもの	2 仙台：13、14
		③ 案内標識に表示されている主要な交差点に交差点名の案内標識が無いもの	1 仙台：15
		④ 路線番号の表示及びローマ字表示が無いもの	8 仙台：16～23
		⑤ 補助標識の地名が市町村合併前の地名のままとなっているもの	6 酒田：3（3）、4（3）
		⑥ 案内表示が消えかけていたり、樹木の陰になっており、見えにくいもの	16 仙台：24～31、32（6）、33 酒田：5
		⑦ 交差点に、方面及び方向を示す案内標識の設置が望まれるもの	1 仙台：34
		⑧ 駐車場（もしもしピット）内に設置されている案内標示板に、既に廃止された「道の相談室」の電話番号が表示されたままとなっているもの	23 仙台：35～37 山形：9（9）～11 酒田：6（6）、7（2）、8
	計	61	
	小計	80	
	○ 案内表示の充実が望まれるもの	i) 直轄国道から一般有料道路へ誤進入するおそれがあるもの	1 山形：12
ii) 高速道路 I C の案内表示が分かりにくいもの		1 酒田：9	
iii) 目的地の案内表示が県道との連続性が保たれていないもの		1 酒田：10	
計		3	
合計	83		

(注) 1 当局の調査結果による。

2 「事例表番号」の括弧内数字は、当該事例表に複数の事例がある場合の事例数である。

表 2-(1)-⑤ 高速道路の調査結果（高速道路本線）

事例の内容（類型別）		事例数	事例表番号
○ 安全 が十分 確保さ れてい ないも の	① 車道に近接する跨道橋の橋脚に防護柵が設置されていないため、車両が橋脚に衝突した場合には、重大事故につながるおそれがあるもの	3	東北支社：1～3
	② 管理用施設の出入口等のため、防護柵が連続して設置されておらず、緩衝材等も設置されていないため、防護柵の端部に車両が衝突した場合には被害が拡大するおそれがあるもの	7	東北支社：4～10
	③ 暫定2車線区間において、車線分離標（ラバーポール）が数十mにわたって破損したままになっているもの	1	東北支社：11
	計	11	

（注）当局の調査結果による。

表 2-(1)-⑥ 高速道路の調査結果（道路標識等）

事例の内容（類型別）		事例数	事例表番号	
○ 安全 及び利 便が十 分確保 されて いない もの	警戒標識	① 「すべりやすい」の警戒標識の下に補助標識が設置されているが、補助標識の表示内容が小さいため、表示内容が分からないもの	1	東北支社：12
	案内標識等	① パーキングエリアまでの距離表示が誤っているもの	1	東北支社：13
		② ローマ字表示が無いもの	1	東北支社：14
		③ ジャンクション名のローマ字表示が案内標識によって相違するもの	3	東北支社：15～17
		④ 案内標識が消えかけていたり、樹木の陰になっており、見えにくいもの	8	東北支社：18～21(2)、22(2)、23
		⑤ 車間距離確認標示板の表示が消えかけていたり、又は車間距離の確認基点に路面表示が無い場合、車間距離を確認しにくいもの	6	東北支社：24～29
		⑥ スマートICの出口に「回転場」と表示された案内標示板が設置されているため、逆走を誘引するおそれのあるもの	1	東北支社：30
		⑦ 管理用施設等の案内標示板の表示が消えているため、表示内容が不明のもの	3	東北支社：31～33
	計	24		
	規制標識	① 規制標識が色あせているもの、又は樹木の陰になっており、見えにくくなっているもの	2	東北支社：34、35
	合計	26		

（注）1 当局の調査結果による。

2 「事例表番号」の括弧内数字は、当該事例表に複数の事例がある場合の事例数である。

表 2-(2)-① 直轄国道の調査結果（歩道）

事例の内容（類型別）		事例数	事例表番号
○ 安全が十分確保されていないもの	① 歩道に段差が生じている、又は歩道の勾配がきついことなどから、障がい者等の通行に支障があるもの	6	仙台：38、39 山形：13～16
	② 歩道に防護柵が無い、又は防護柵はあるが壊れているなどして歩行者等が路外に転落するおそれがあるもの	6	仙台：40～44 山形：17
	③ 横断歩道上に溝があり、車いす使用者等の通行の支障となっているもの	2	山形：18、19
	④ 民家の樹木が歩道にはみ出し、歩道の約半分を塞いでいるため、通行の支障になっているもの	2	仙台：45 山形：20
	計	16	

（注）当局の調査結果による。

表 2-(2)-② 直轄国道の調査結果（誘導用ブロック）

事例の内容（類型別）		事例数	事例表番号
○ 安全及び利便が十分確保されていないもの	① 誘導用ブロックが横断歩道の自転車横断帯の延長線上に設置されているなど設置位置が適切ではないもの	6	仙台：46～51
	② 誘導用ブロックが破損等しているもの	21	仙台：52～65 山形：21～25 酒田：11、12
	③ 誘導用ブロックの色が周囲の路面と同系色のため、視覚障がい者（弱視者）が誘導用ブロックを容易に識別できないもの	6	仙台：66～69 山形：26、27
	④ 立体横断施設の出入口等誘導用ブロックの設置が望まれる場所に設置されていないもの	13	仙台：70～77 山形：28～32
	計	46	

（注）当局の調査結果による。

表 2-(2)-③ 直轄国道の調査結果（立体横断施設）

事例の内容（類型別）		事例数	事例表番号
○ 安全 及び利 便が十 分確保 されて いない もの	① 横断歩道橋の腐食が著しく、階段の蹴上げ面に穴が空いていたり、手すりや階段の段鼻等が破損していたりしているもの	10	仙台：78～82 山形：33～35 酒田：13、14
	② 横断歩道橋の橋台の高さが 27 cm と高く、高齢者等が利用しにくいもの	1	仙台：83
	③ 地下横断歩道の排水溝の蓋が破損しているもの、又は地下横断歩道の照明が点灯していないもの	2	仙台：84、85
	④ 地下横断歩道に設置されている誘導用ブロックが周囲の路面と同系色のため、視覚障がい者（弱視者）が誘導用ブロックを容易に識別できないもの	1	仙台：86
	計	14	
○ 安全 確保を 更に進 めるた め検討 を要す るもの	⑤ 地下横断歩道の入口に、歩行者と自転車の衝突を避けるための注意喚起が望ましいと考えられるもの	6	仙台：87～92
	計	6	
合計		20	

（注）当局の調査結果による。

表 2-(2)-④ 直轄国道の調査結果（休憩施設）

事例の内容（類型別）		事例数	事例表番号
○ 安全 及び利 便が十 分確保 されて いない もの	① 障がい者用便所の扉がずれているため、扉をスムーズに施錠できないもの	1	仙台：93
	② 休憩施設の障がい者用駐車施設から障がい者用便所に通じる通路に設置されている誘導用ブロックが破損しているもの	1	山形：36
	③ 案内表示が不十分のため、障がい者用駐車施設の場所が分かりにくいもの	1	山形：37
	計	3	

（注）当局の調査結果による。

表 2-(2)-⑤ 直轄国道の調査結果（不法占用）

事例の内容（類型別）		事例数	事例表番号
○ 安全が十分確保されていないもの	① 看板が歩道にはみ出し、路面からの高さが 2.5m 未満（2.0m～2.4m）となっているため、歩行者、自転車の通行上危険なもの	3	仙台 94～96
	② 歩道に看板、商品等が置かれているため、歩行者、自転車の通行上の支障等になっているもの	4	仙台：97～100
	③ 民家の屋根（路面からの高さ 1.8m）が歩道にはみ出し、歩行者、自転車の通行上危険なもの	1	山形：38
	計	8	

（注）当局の調査結果による。

表 2-(2)-⑥ 高速道路の調査結果（休憩施設）

事例の内容（類型別）		事例数	事例表番号
○ 安全及び利便が十分確保されていないもの	① 駐車場の路面に大きな溝があるため、高齢者等がつまずき転倒するおそれがあるもの	3	東北支社：36～38
	② 障がい者用駐車施設数が道路移動等円滑化基準に定める基準を満たしていないもの	2	東北支社：39（2）
	③ 障がい者用駐車施設の区画線がなく、駐車位置が誘導されていないもの	1	東北支社：40
	④ 障がい者用駐車施設から障がい者便所等に通じる通路に段差があったり、スロープの勾配がきつかったりなどして、障がい者の安全及び円滑な通行に支障があるもの	12	東北支社：41～52
	⑤ 建物敷地や階段の段鼻が破損しており、高齢者等がつまずき転倒するおそれがあるもの	2	東北支社：53、54
	⑥ 障がい者用便所において、扉のストッパーがきついため開閉がスムーズにいかないもの、又は、非常用赤色灯が見えにくい位置に設置されているもの	2	東北支社：55、56
	計	22	

（注）1 当局の調査結果による。

2 「事例表番号」の括弧内数字は、当該事例表に複数の事例がある場合の事例数である。

表 2-(2)-⑦ 寒河江ハイウェイオアシスの調査結果

事例の内容（類型別）		事例数	事例表番号
○ 安全 及び利 便が十 分確保 されて いない もの	① 誘導用ブロックに看板等の障害物が置かれているもの	1	東北支社：57
	② 車止め等があるため、誘導用ブロックが急激に屈曲して設置されているもの	1	東北支社：58
	③ 歩行者用通路に設置されている車止め等の構造物により、車いす使用者の円滑な通行が確保されていないもの	1	東北支社：59
	④ 障がい者用駐車施設が歩行者用通路から遠い場所に設置されている上、通路の勾配が急で車いす使用者の通行に支障があるもの	1	東北支社：60
	⑤ 障がい者用駐車施設の案内表示等が不十分で場所が分かりにくいもの	1	東北支社：61
	⑥ 高速バス乗り場の利用案内をより分かりやすいものに改善することが望まれるもの	1	東北支社：62
	⑦ 寒河江ハイウェイオアシス又は周辺に整備された公園、施設等の利用案内が不足していることから、積極的な周知広報が望まれるもの	1	東北支社：63
	計	7	

(注) 当局の調査結果による。

通 知	説明図表番号
<p>3 防災対策の向上</p> <p><b>【制度の概要】</b></p> <p>国土交通省は、災害対策基本法（昭和36年法律第223号）第36条第1項に基づき、国土交通省防災業務計画を作成し、防災に関して採るべき措置及び地域防災計画の作成の基準となるべき事項を定めている。平成23年12月の防災基本計画の改正や、津波防災地域づくりに関する法律（平成23年法律第123号）の制定を受けて、25年3月、国土交通省は、防災業務計画の構成を見直し、津波災害対策編を新設した。</p> <p>この中で、津波対策の推進として、「避難地・避難路等の確保・整備」を進めることとし、具体的には、i）津波による危険が予想される地域について、都市公園、津波避難ビル、人工高台等の津波からの緊急避難場所、緊急避難階段、避難路の整備を推進する、ii）津波発生時において、津波からの緊急避難場所に住民が歩いて安全に到達することができるよう十分な幅員を有する道路、緑地等の整備を推進するほか、必要に応じて高速道路の道路管理用施設の緊急連絡路等としての活用を推進するものとされている。</p> <p><b>【調査結果】</b></p> <p>(1) 津波避難階段、避難路の整備状況</p> <p>大震災においては、地域住民等が盛土構造により周辺より高い仙台東部道路等の高速道路に避難し、防災機能が注目されたことから、これを契機として、津波避難階段は、高速道路又は自動車専用道路の道路管理者が、道路の管理用施設として整備・管理し、緊急時には避難路として使用することとされた。</p> <p>大震災以後、津波避難階段は、東日本高速道路株式会社が、太平洋側の仙台東部道路及び常磐自動車道に13か所（4市町域内）、また、東北地方整備局が、三陸自動車道に7か所（2市域内）を整備したほか、平成25年度には日本海側にも5か所（3市町域内）を整備している。</p> <p>また、これまで整備された津波避難階段は、全て、各道路管理者が道路の管理用施設として整備・管理し、緊急時には避難路として使用することとしていた。しかし、平成24年12月道路法施行令（昭和27年政令第479号）が改正され、25年4月1日以降、地方公共団体等が実施主体となって占用許可を得て津波避難階段（注）を整備・管理することが可能となった。</p> <p>なお、東日本高速道路株式会社の津波避難階段については、道路管理者と地方公共団体が「津波防災に係る道路管理行為の手順書」（以下「手順書」という。）を締結し、構造物自体の管理以外の日常の点検・清掃、災害時の避難誘導、避難訓練等を関係市町が行うこととされている。</p>	<p>表3-(1)-①</p> <p>表3-(1)-②</p> <p>表3-(1)-③</p>

(注) 国土交通省道路局路政課長通知（平成25年3月1日付け国道利第10号「道路法施行令の一部改正について」）において、「津波避難階段とは、津波からの一時的な避難場所としての機能を有する堅固な施設であり、かつ、災害対策基本法の規定に基づいて都道府県又は市町村防災会議が作成する都道府県又は市町村地域防災計画その他の地方公共団体が作成する津波からの避難に関する計画において、整備することとされているもの、若しくは整備することとされる蓋然性が高いものとする。」と定義されている。

## (2) 津波避難階段の適切な整備

今回、当局が、東北地方整備局及び東日本高速道路株式会社東北支社が整備した津波避難階段について、設置状況を調査した結果、i) 津波避難階段への誘導灯が無く、夜間等に階段の位置が見つけにくいもの（13か所）（高速道路）、ii) 津波避難階段の上り口の側溝に蓋がないため、避難者の転倒を招くおそれがあるもの（1か所）（高速道路）など、必ずしも安全が確保されていないと考えられるものがみられた。また、避難階段の入口フェンスを施錠している鍵の開け方についての説明がないもの（1か所）（自動車専用道路）があった。

これらについては、津波避難階段の日常の点検及び維持管理が関係市町に委ねられていることを踏まえ、関係市町が毎年実施している津波避難訓練等の際に、協力を得て津波避難階段の支障等について把握することが重要であると考えられる。

また、津波避難階段は、高速道路又は自動車専用道路の施設管理用に設置したものを災害時等にも利用することとされているものであるため、運転者等道路利用者に対し、津波避難階段の位置を示す案内標示板等は設置されていない。しかしながら、地震発生時や津波避難訓練等の際に、避難者が津波避難階段に立ち入ることが想定され、その際、避難者が運転者の視野に入り安全運転に支障が生じるおそれがある。

## (3) 津波対策施設の整備

大震災では、国道45号の沿岸地域で大渋滞が発生し、避難が間に合わず、多くの住民等が津波で被災した。この教訓を踏まえ、東北地方整備局仙台河川国道事務所は、津波に関する情報を災害時のみならず平常時においても認識し避難時には行動の目安としてもらうため、国道45号を中心として、大津波警報発令を知らせる情報板を設置し、警告灯やサイレンなどにより通行止めを知らせることとした。併せて、「過去の津波浸水区間」や海拔情報「この地盤は海拔4 m」（例）等の表示板を設置した。

これは、大震災等による津波被害を踏まえ、平成24年7月30日、宮城県道路防災情報連絡協議会（仙台河川国道事務所、宮城県等で構成）において、

表3-(2)-①

表3-(3)-①

<p>津波浸水区間に津波標識を設置することを決定したことによるものである。</p> <p>なお、今回、当局が、津波対策施設の設置状況について調査したところ、津波浸水区間の起終点に設置し、過去の浸水区間を明示することで、道路利用者（車両・歩行者）の進入抑制を目的とする「津波標識」が、国道6号及び国道45号の浸水区間で、当局の調査日（平成25年8月27日）現在、23区間のうち18区間まで整備が進んでいる。</p> <p><b>【所見】</b></p> <p>防災対策の向上のため、東北地方整備局及び東日本高速道路株式会社東北支社は、津波等災害時における地域住民や道路利用者の安全を確保する観点から、次の措置を講ずる必要がある。</p> <p>① 津波避難階段については、夜間でも迅速かつ安全に避難できるよう誘導設備等の整備について関係機関と連携を図ること。（東日本高速道路株式会社東北支社）</p> <p>また、関係市町が行う避難訓練等の機会を捉えて、管理・使用上の支障の有無を点検し、避難者の安全等に支障が生じるおそれのあるものについては、改善に向けて関係機関と連携を図ること。（東北地方整備局及び東日本高速道路株式会社東北支社）</p> <p>② 津波対策施設については、これまでも関係市町村と協議し整備を図ってきているところであるが、今後ともさらなる整備促進を行うこと。（東北地方整備局）</p> <p>③ 津波避難階段が設置されている高速道路又は自動車専用道路には、運転者等道路利用者に対し、津波避難階段の設備があり避難者が利用する場合があることを注意喚起する案内標示板等を検討すること。（東北地方整備局及び東日本高速道路株式会社東北支社）</p>	<p>表3-(3)-②</p>
--	-----------------

表3-1-1-① 国土交通省防災業務計画（平成25年3月改正）（抜粋）

国土交通省防災業務計画は、災害対策基本法第36条第1項の規定に基づき作成したもので、防災に関してとるべき措置及び地域防災計画の作成の基準となるべき事項を定めています。中央省庁再編後の平成14年5月14日に国土交通省として初めて作成し、これまでに、7回の改正を行っています。

本計画は、現実の災害に即した構成としており、総則、地震災害対策編、津波災害対策編、風水害対策編、火山災害対策編、雪害対策編、海上災害対策編、航空災害対策編、鉄道災害対策編、道路災害対策編、原子力災害対策編、河川水質事故災害対策編、港湾危険物等災害対策編、大規模火事等災害対策編、その他の災害に共通する対策編、地域防災計画の作成の基準の16編からなり、それぞれの災害に対する災害予防、災害応急対策、災害復旧・復興の段階における諸施策を具体的に定めています。

### 第3編 津波災害対策編

#### 第1章 災害予防

##### 第1節 津波対策の推進

###### 第1 津波対策の基本的な考え方

- 想定する津波とそれに対応した津波災害対策の基本的な考え方は、次によるものとする。
  - ・超長期にわたる津波堆積物調査、地殻変動の観測等をもとにして設定され、発生頻度は極めて低いものの、発生すれば甚大な被害をもたらす最大クラスの津波に対しては、住民等の生命を守ることを最優先として、住民の避難を軸に、土地利用、避難施設、防災施設等を組み合わせた総合的な津波対策で対応するものとする。
  - ・最大クラスの津波に比べて発生頻度は高く、津波高は低いものの大きな被害をもたらす津波に対しては、人命保護に加え、住民財産の保護、地域の経済活動の安定化、効率的な生産拠点の確保の観点から、防波堤などの構造物によって内陸への侵入を防ぐものとする。
  - ・なお、都市が連担し、巨大な人口・機能が集積する大都市圏の湾域の港湾の防潮堤においては、地域の実情及び費用対効果を勘案しつつ、比較的発生頻度の高い一定程度の津波を超える津波を想定した防護水準の確保を検討する。

###### 第2 津波に強い国づくり、地域づくり

- 津波防災地域づくりに関する法律（平成23年法律第123号）に基づき、最大クラスの津波が発生した場合でも「なんとしても人命を守る」という考え方で、基礎調査、その結果を踏まえた津波浸水想定の設定、市町村が作成する推進計画に基づく施設整備、警戒避難体制の整備、津波災害警戒区域の指定等のハード・ソフト施策を柔軟に組み合わせて総動員させる多重防御の発想により、都道府県及び市町村との連携・協力の下、津波防災地域づくりを推進するものとする。
- 津波防災地域づくりに関する法律（平成23年法律第123号）に基づき、津波災害警戒区域

の指定があったときは、人的災害を生ずるおそれがある津波に関する情報の伝達方法や避難施設等に関する事項が記載された津波ハザードマップが作成・公表されるよう、必要に応じて助言及び情報提供を行うものとする。

- 津波防災地域づくりに関する法律に基づき、津波災害警戒区域の指定があったときは、市町村に対し地域防災計画において定めることとなる人的災害を生ずるおそれがある津波に関する情報及び伝達等に関する事項、避難施設等に関する事項、避難訓練の実施に関する事項並びに地下街等又は社会福祉施設、学校、医療施設等の利用者の津波の発生時の円滑かつ迅速な避難を確保する必要があると認められる施設の指定について、必要に応じて助言及び情報提供を行うものとする。
- 市町村地域防災計画に名称及び所在地を定められた津波災害警戒区域内の地下街等及び社会福祉施設、学校、医療施設等の所有者又は管理者が、単独で又は共同して、避難確保計画を作成する際に、必要に応じて助言及び情報提供を行うものとする。
- 総合的・広域的な計画の作成に際しては、津波災害から国土並びに国民の生命、身体及び財産を保護することに十分配慮するものとする。
- 津波等による災害のおそれのある土地の区域について、都市計画法（昭和43年法律第100号）に基づき、おおむね10年以内に優先的かつ計画的に市街化を図るべき区域としては、原則として市街化区域に含まないこととされていることについて周知等に努めるものとする。
- 津波浸水想定にあたり、海岸保全施設の海側（堤外地）も含めることや、港湾の背後地を防護するための一連の堤防・胸壁等の計画に配慮するものとする。

### 第3 各種事業・計画に基づく対策の実施

- 津波災害を防止し、又は津波災害が発生した場合における被害の拡大を防ぐため、河川、砂防、海岸、道路、鉄道、港湾、空港その他の公共施設の維持管理を強化するとともに、治水事業、海岸事業、砂防事業、地すべり対策事業、急傾斜地崩壊対策事業、その他の国土保全事業（北海道においては治山事業を含む）、農地防災事業（北海道におけるものに限る）、都市の防災対策事業及び道路・港湾・建築物の地震対策事業を地方公共団体等と連携しつつ計画的かつ総合的に推進する。
- 都道府県知事が地震防災対策特別措置法（平成7年法律第111号）第2条に基づき作成した地震防災緊急事業五箇年計画に盛り込まれた各部門の所管事業については、その進捗状況を把握し、勧告等必要な措置を講ずるものとする。

### 第4 海岸保全施設等の津波に対する安全性の確保、整備等

- 津波防波堤、海岸堤防（防潮堤）、防潮水門等海岸保全施設、河川堤防等河川管理施設の整備を推進するものとする。各施設については、地震発生後の防御機能の維持のため、耐震診断や補強による耐震性の確保を図るものとする。
- 海岸保全施設等については、設計対象の津波高を超えた場合でも施設の効果が粘り強く発揮できるような構造物の技術開発を進め、整備していくものとする。

- 津波による被害のおそれのある地域において港湾施設、海岸保全施設、河川管理施設を整備する場合には、津波に対する安全性に配慮するものとする。
- 津波災害を防ぐため、水門等の一元的な遠隔制御を行う津波・高潮防災ステーションの整備を推進するとともに、水門等の自動操作、遠隔操作システムの導入、情報基盤の整備を進めるものとする。
- 地震に起因する沈下により生じる壊滅的な被害を防止するため、ゼロメートル地帯等における海岸堤防（防潮堤）等の耐震性の向上を推進するものとする。
- 関係省庁と連携して整備した津波対策の推進を図るためのマニュアル等について、その的確な実施が図られるよう努めるものとする。
- 湾奥部に市街地が広がる港湾などにおいては、津波防波堤による津波の低減と、海岸保全施設による防護を組み合わせた総合的な津波対策を推進する。

#### 第5 避難地・避難路等の確保・整備

- 津波による危険が予想される地域について、都市公園、津波避難ビル、人工高台等の津波からの緊急避難場所、緊急避難階段、避難路の整備を推進するものとする。
- 河川、海岸堤防の管理用道路、河川舟運の活用や、緊急用河川敷道路の整備、砂防事業、地すべり対策事業、急傾斜地崩壊対策事業、海岸事業、下水道事業、港湾事業等により整備されるオープンスペースの活用を推進するものとする。
- 津波災害に対する避難地となる公園緑地については、避難階段、避難タワーの設置や津波避難ビルの指定等とあわせた配置計画とし、幹線道路、河川、鉄道、港湾等の公共施設に十分に配慮しつつ、その機能に応じた適切な避難圏域を設定するとともに、住民以外の被災者の支援についても考慮した上で、体系的かつ計画的な配置・整備を推進するものとする。さらに、関係機関との十分な連携を図り、津波災害に対する避難地となる公園緑地について地域防災計画への位置づけを推進するものとする。
- 津波発生時において、津波からの緊急避難場所に住民が歩いて安全に到達することができるよう十分な幅員を有する道路、緑道等の整備を推進するものとするほか、必要に応じて高速道路の道路管理用施設の緊急連絡路等としての活用を推進するものとする。
- 関係公共機関、関係事業者の管理する施設、土地について避難場所としての活用の可能性を検討するよう指導する。
- 複合災害等により車両の給油に制約がある場合には、関係省庁等と連携し、給油可能な給油所の情報等を緊急輸送に従事する運送事業者へ提供するよう努める。

(注) 下線は当局が付した。

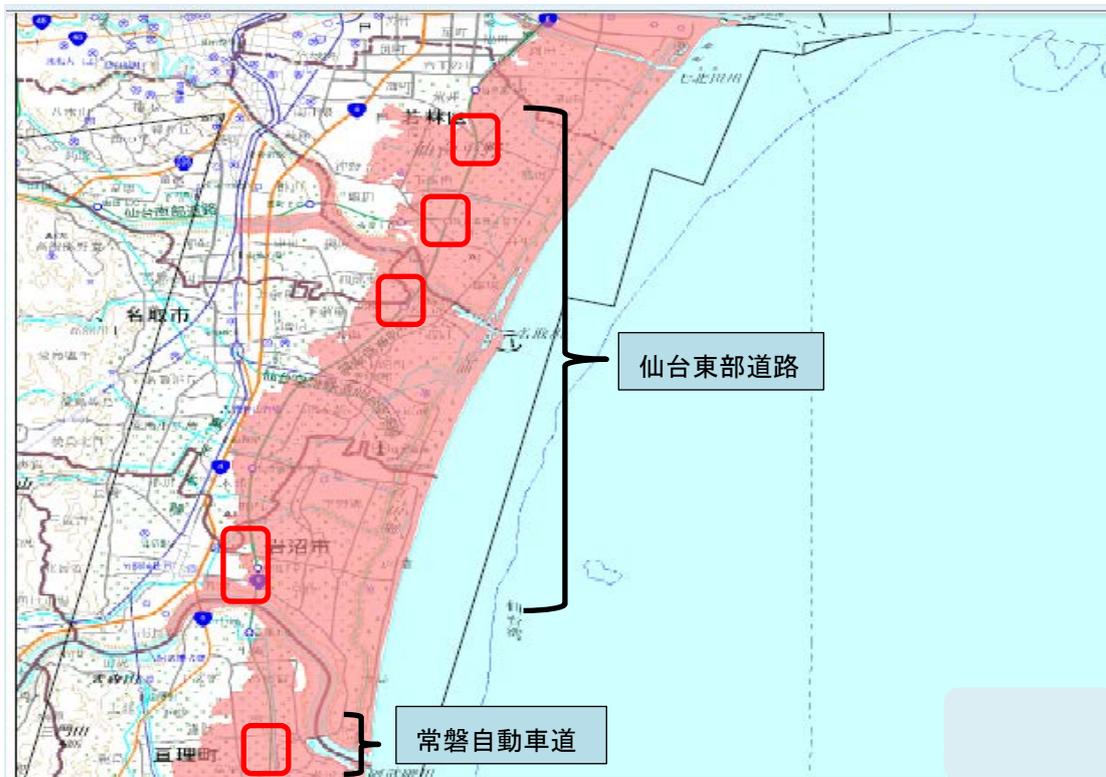
表 3 - (1) - ② 津波避難階段等の整備状況

管理者	路線名 (IC間等)	関係市町	設置箇所	内訳	
				海側	陸側
東日本高速 道路(株)	仙台東部道路 (仙台東IC～亶理IC)	仙台市	5 箇所	4	1
		名取市	3 箇所	2	1
		岩沼市	3 箇所	0	3
	常磐自動車道 (亶理IC～山元IC)	亶理町	2 箇所	0	2
	小計	4 市町	13 箇所	6	7
東北地方 整備局	三陸自動車道 (矢本IC～石巻港IC)	石巻市	4 箇所	4	0
		東松島市	3 箇所	3	0
	国道 7 号 (山形県鶴岡市～ 遊佐町)	鶴岡市	3 箇所	3	0
		酒田市	1 箇所	1	0
		遊佐町	1 箇所	1	0
	小計	5 市町	12 箇所	12	0
合計	9 市町	25 箇所	18	7	

(注) 各道路管理者の資料により、当局が作成した。

図3-(1) 津波避難階段の位置図

○ 仙台東部道路・仙台東 I C～常磐自動車道・山元 I C間の津波避難階段（13箇所）



○ 三陸自動車道・石巻港 I C～矢本 I C間の津波避難階段（7箇所）



(注) 1 国土地理院「10万分の1 浸水範囲概況図」による。また、図中の塗りつぶし箇所は、同浸水概況図の津波浸水区域を指す。なお、太四角等は、当局が津波避難階段の整備箇所を追加記載したものである。  
 2 国道7号の津波避難階段は、本図に掲載していない。

表 3 - (1) - ③ 津波防災に係る道路管理行為の手順書（仙台市の例）

平成23年10月14日付け（東高東支仙管第534号）により承諾を受けた維持作業に係る手順は、以下のとおりとする。

- 1 津波等の発災時における擁壁、のり面その他の道路構造物の現地確認及び貴社への連絡
- 2 津波の発災時に、道路区域内への避難者がいる場合の避難誘導
  - (1) 津波その他の自然災害時において、仙台東部道路ののり面その他の道路構造物が損壊するおそれがある場合は、ただちに本作業の施行場所（以下「施行場所」という。）に赴く。  
ただし、施行場所に赴くことで生命の危機に瀕するおそれがある場合や、本件以外の災害対策業務に支障をきたす等、やむを得ない事情がある場合は、この限りでない。
  - (2) 施行場所に到着した後は、目視により、道路構造物の異状の有無を確認する。
  - (3) (2)による目視確認後異状を認めた場合は、その結果を、すみやかに東日本高速道路株式会社の仙台管理事務所あてに連絡する。
  - (4) (1)において、避難のために道路区域内に立ち入る地域住民等がある場合は、本線上を通行する車両と接触等しないよう、施行場所に到着次第、適切に誘導・案内を行う。
- 3 上記の確認作業に使用する階段、通路等の清掃その他の日常管理
  - (1) 3か月に1回以上の頻度で、施行場所の目視点検及び清掃を実施する。
  - (2) 1年に1回以上の頻度で、施行場所の地域住民を対象に、施行場所の設置経緯等を周知するための講習会、施行場所への避難訓練その他の安全啓発活動を行う。

本手順書に定める行為は、特段の支障がない限り、本市の消防局及び若林区が実施する。施行場所及びその付近において事故その他の異常事態に遭遇した場合には、すみやかに仙台管理事務所に連絡する。

（注）東日本高速道路株式会社東北支社の資料による。

表 3 - (2) - ① 津波避難階段で避難に支障が生じるおそれがある事例

道路管理者	路線名	避難階段の使用時における支障等	事例表番号
東日本高速道路株式会社東北支社	仙台東部道路常磐自動車道	i) 避難階段への誘導灯が無く、夜間等に階段の位置が見つかりにくいもの (13か所) ii) 避難階段を示す標識は、階段ごとに複数箇所設置しているものの、階段の設置側面(海側又は陸側)の反対側には設置されておらず、近隣の住民以外の道路通行者等にはその所在が分かりにくいもの (13か所) iii) 手で引き降ろした避難階段が浮き上がり不安定なため、避難者の昇降に支障があるもの (1か所)	東北支社 : 64~65
	常磐自動車道	i) 避難階段の上り口に側溝があり、蓋が無い場合、夜間等に避難者の転倒を招くおそれがあるもの (1か所) ii) 避難階段上部の設置されている手摺りの位置が低く、避難者が多い場合は転落するおそれがあるもの (2か所)	東北支社 : 66
東北地方整備局	三陸自動車道	i) 避難階段の標識が雑草で隠れ、設置位置が分かりにくいもの (1か所) ii) 避難階段の入口フェンスに、鍵の開け方についての説明がないもの (1か所)	仙台 : 101、102
東日本高速道路株式会社東北支社	仙台東部道路常磐自動車道	○ 高速道路又は自動車専用道路上に、避難階段の位置を示す案内表示板等が必要と考えられるもの (20か所)	東北支社 : 67
東北地方整備局	三陸自動車道		仙台 : 103

(注) 当局の調査結果による。

表3-(3)-① 主な津波対策施設の整備計画

津波対策施設	整備例	整備内容
津波情報板		<p>○整備実績：13基</p> <p>⇒交通規制の起点に設置。津波注意報の周知、大津波・津波警報発令時の交通規制及びその後の諸情報を提供</p>
津波標識		<p>○整備実績：36基 (25年度までに44基整備)</p> <p>⇒津波浸水区間の起終点に設置。浸水区間を明示し、道路利用者(車両・歩行者)の進入抑制が目的。また、平常時より浸水の範囲を認識することで避難行動の目安として活用。</p>
海拔表示シート		<p>○整備実績：66基</p> <p>⇒浸水区間起終点標識及び主要交差点の案内標識又は歩道橋柱等に設置。海拔情報を提供し被害を軽減することが目的。</p>
ラジオ再放送設備	 <p style="text-align: center;">須賀第1トンネル(起点側)</p>	<p>○整備実績：4箇所</p> <p>⇒国道45号は観光車両により渋滞も多く、利府～松島間にあるトンネル内における津波時の緊急放送が受信可能。</p>
監視カメラ		<p>○整備計画：29基(平成24年7月30日現在)</p> <p>⇒津波浸水区間を見渡せる箇所に設置し、地震・津波での被害や道路状況を迅速に把握。無停電対応装置を装備。</p>

(注) 1 仙台河川国道事務所の資料(平成25年3月21日公表)等による。  
2 表中「整備内容」は、平成24年度までの実績である。

表 3 - (3) - ② 津波浸水区間と津波標識設置区間

路線名	区間名	浸水区間		津波標識設置区分	
		区間	延長 (km)	設置区間	未設置区間
国道 6号	山元～亙理	2	1 km	2	0
国道 45号	仙台～松島	4	15km	0	4
	東松島～石巻	2	12km	1	1
	南三陸～気仙沼	15	30km	15	0
計		23	58km	18	5

(注) 当局の調査結果による。