

平成26年 3 月26日

「道路の安全及び利便の確保に関する行政評価・監視」の結果

—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—

参考資料

山形行政評価事務所

当事務所が指摘した主な事例(直轄国道)

事例1 (線形誘導表示板が壊れたままとなっているもの)



事例2 (警戒標識の表示が消えているもの)



事例3 (警戒標識が倒れており、表示内容を視認できないもの)



当事務所が指摘した主な事例(歩道)

事例4 (歩道と車道間に約7cmの段差があるもの)



【事例の説明】

横断歩道に接続する歩道部分の段差が約7cmある。

道路移動等円滑化基準では、横断歩道に接続する歩道部分の段差は、2cmを標準とするとされている。

事例5 (排水溝の溝幅が広く、車いすの車輪が挟まれるおそれがあるもの)



溝幅
約3cm

事例6 (防護柵が壊れており、歩行者が転落するおそれがあるもの)



当事務所が指摘した主な事例(誘導用ブロック)

事例7 (破損し、途切れているもの:交差点手前)



事例8 (破損し、途切れているもの:横断歩道橋付近)



事例9 (破損し、途切れているもの:横断歩道手前)



当事務所が指摘した主な事例(誘導用ブロック)

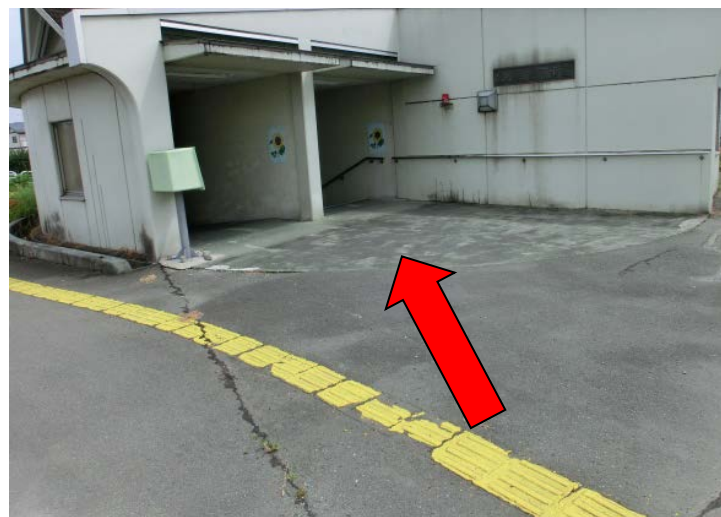
事例10 (直轄国道と県道との連続性が保たれていないもの)



【事例の説明】

直轄国道と県道の交差点には、国道を横断するための地下横断歩道が設置されている。県道側には、国道との境界まで誘導用ブロックが設置されているが、国道側には、誘導用ブロックが設置されていない。

事例11 (地下横断歩道への誘導がなされていないもの)



事例12 (バス停留所への誘導がなく、また、誘導用ブロックが容易に識別できないもの)



【事例の説明】

道路移動等円滑化基準では、視覚障害者誘導用ブロックの色は、黄色その他の周囲の路面との輝度比が大きいこと等により当該ブロック部分を容易に識別できる色とするものとされている。

当事務所が指摘した主な事例(立体横断施設)

事例13 (階段の滑り止めが壊れているもの)



事例14 (蹴上げ面に穴が空いているもの)



事例15 (主桁が腐食し、穴が空いているもの)



事例16 (踏み面が壊れているもの)



当事務所が指摘した主な事例(高速道路の休憩施設)

事例17 (誘導用ブロックに看板等の障害物が置かれているもの)



事例18 (誘導用ブロックが急激に屈曲して設置され、また、車止め等の構造物により、視覚障がい者・車いす使用者の円滑な通行に支障があるもの)



【事例の説明】
道路の移動等円滑化整備ガイドラインでは、誘導用ブロックは連続的かつ極力直線的に設置するものとしてされている。

事例19(障がい者用駐車施設の排水溝の溝幅が広く、車いすの車輪が挟まれるおそれがあるもの)



溝幅
約3cm