

国道等の維持管理に関する行政評価・監視の結果

1 歩道等の安全及び利便の確保

【制度の概要等】

道路(※)は、道路法(昭和27年法律第180号)第3条に基づき、高速自動車国道、一般国道、都道府県道及び市町村道の4種類に区分されており、このうち、一般国道については、国が直接維持、修繕等の管理を行う区間(以下「直轄国道」という。)と、都道府県が管理を行う区間とに区分されている。直轄国道は、一般国道の指定区間を指定する政令(昭和33年政令第164号)により、その区間が指定されており、沖縄県における直轄国道は、国道58号、国道329号、国道330号のうち沖縄市照屋から那覇市古島までの区間、国道331号のうち那覇市奥武山町から名護市字二見までの区間、国道332号及び国道506号の6路線となっている。

また、道路管理者は、道路法第42条に基づき、道路を常時良好な状態に保つよう維持し、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。

※ 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、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っ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規定されている。また、道路の附属物については、同法第2条第2項及び道路法施行令(昭和27年政令第479号)第34条の3において、防護柵、駒止、道路標識、道路情報管理施設、駐車場、視線誘導標等が規定されている。

さらに、我が国においては、高齢者、障害者等が社会、経済活動に参加する機会を確保することが求められており、バリアフリー化を一層推進するため、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。以下「バリアフリー新法」という。)が平成18年12月に施行された。これに合わせて、国土交通省では、特定道路(※)の新設又は改築を行う際に適合させる基準として、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12月19日国土交通省令第116号。以下「移動等円滑化基準」という。)を定めており、当該基準においては、歩道や立体横断施設、視覚障害者誘導用ブロックの設置等に係る基準が定められているが、当該基準は、バリアフリー新法第10条第4項により、特定道路のみならず、全ての道路に対して適合の努力義務が課されている。

※ 特定道路：生活関連経路を構成する道路法による道路のうち、多数の高齢者、障害者等の移動が通常徒歩で行われるものであって国土交通大臣がその路線及び区間を指定したものをいう。

沖縄県における直轄国道は、内閣府沖縄総合事務局(以下「総合事務局」と

いう。)が管理しており、同局では、直轄国道の適切な維持管理を行うため、国土交通省本省が示した「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、平成25年4月に、道路巡回や路面清掃、除草等の実施方針を定めた「道路維持管理計画」を策定している。道路巡回等の維持管理業務は、当該計画等を基に、総合事務局の出先機関である南部国道事務所及び北部国道事務所が担当しており、南部国道事務所では、直轄国道のうち、読谷村以南の国道58号、うるま市栄野比以南の国道329号、国道330号、国道331号(※)、国道332号及び国道506号(那覇空港自動車道)の6路線(約172.2キロメートル：平成28年4月時点)の維持管理を、北部国道事務所では、恩納村以北の国道58号、うるま市栄野比以北の国道329号の2路線(約155.3キロメートル：平成28年4月時点)の維持管理を実施している。

※ 国道331号は、国道329号と重複する区間があるため、重複する区間を除くと那覇市奥武山町から与那原町与那原交差点までの区間となる。

【調査結果】

今回、南部国道事務所及び北部国道事務所、並びに両国道事務所の下部機関である与那原維持出張所、嘉手納国道出張所、那覇空港自動車道出張所(※)及び名護維持出張所(以下「維持出張所等」という。)における道路巡回及び歩道巡回(以下、両巡回を併せて「道路等巡回」という。)の実施状況を調査するとともに、当事務所において、直轄国道4路線(国道58号、国道329号、国道330号及び国道331号)における歩道や、横断歩道橋、防護柵、視線誘導標等の交通安全施設等(道路標識を除く。)について徒歩及び車両により調査(以下「歩行等調査」という。)した結果、以下のような状況がみられた。

※ 那覇空港自動車道出張所が管理する区間は、自動車専用道路であるため歩道巡回の実施は無い。

(1) 道路等巡回の実施状況

南部国道事務所及び北部国道事務所管内の直轄国道の道路等巡回に係る業務は、i)南部国道事務所管内については、同事務所の下部機関である与那原維持出張所、嘉手納国道出張所及び那覇空港自動車道出張所が、ii)北部国道事務所管内については、同事務所の下部機関である名護維持出張所が所管しているが、道路等巡回は、主として民間業者への外部委託により実施されている。

また、道路等巡回の実施に当たっては、上記道路維持管理計画のほか、各国道事務所において、巡回の実施方法や巡回内容等を定めた道路巡回要領及び歩道巡回要領が作成されている。さらに、道路等巡回業務の外部委託に当たっては、業務発注に際して示された「路面清掃工事道路巡回業務特記仕様書」に基づき、道路等巡回業務の受託業者において、巡回業務の実施方針、巡回工程等を定めた実施(又は施工)計画書が策定されている。

これらの巡回要領等によると、道路等巡回業務は、災害発生時等に行う異常時巡回を除くと、以下のとおり、通常巡回及び歩道巡回に区分されている。

ア 通常巡回

道路巡回要領によると、通常巡回は、1班（巡回員1名及び巡回補助員1名）体制で、原則として2日に1回、道路パトロールカーの車内より、道路の異常、道路利用状況を目視で確認することとされている。また、確認する項目としては、道路及び道路附属施設について、①路面、路肩、路側、歩道、②橋梁、横断歩道橋、トンネル等の構造物、③横断歩道橋、視線誘導標等の交通安全施設、④地点標、境界杭など8項目の状況を確認するほか、道路工事等が交通に影響を与えている状況や道路占用の状況等についても確認することとされている。

通常巡回の実施に当たっては、上記の確認項目について、道路巡回業務の受託業者において、特にその日に重点的に確認すべき項目を組み合わせた複数の重点項目を設定し、巡回日ごとにこれを循環する方式（ローテーション方式）で行われており、道路巡回終了後は、パトロール日誌（道路巡回日誌）を作成の上、撮影した写真とともに報告している。

なお、通常巡回時においても、必要に応じ徒歩による確認が行われている。

イ 歩道巡回

歩道巡回要領によると、歩道巡回は、1班（巡回員2名）体制で、年1回徒歩により、歩道や道路附属施設の状況等を確認することとされている。また、確認する項目としては、道路及び道路附属施設について、①電柱、信号柱、標識柱、照明柱等の歩行者への妨げ又は破損、②歩道路面状況（ポットホール、亀裂、凹凸、段差、陥没、水たまり等）、③歩道上の障害物（自動車、自転車、看板、占用物件、歩道使用等）、④立体横断施設の状況（破損、汚れ、落書き等）、⑤歩行者用・自転車用防護柵の状況（腐食、損傷等）、⑥標識、視線誘導標の破損、⑦交通バリアフリー法（※）で問題と思われる箇所など12項目の状況を確認するほか、歩道上での工事が通行に影響を与えている状況や歩行者の誘導状況等についても確認することとされている。

歩道巡回は、年1回実施されるため、上記の確認項目全てに留意して行うこととされており、歩道巡回終了後は、パトロール日誌（歩道巡回日誌）を作成の上、撮影した写真とともに報告している。

※ 高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律（平成12年法律第68号）の通称で、同法と高齢者、身体障害者等が円滑に利用できる特定建築物の建築の促進に関する法律（平成6年法律第44号）が統合され、平成18年にバリアフリー新法が制定された。

道路等巡回では、上記の道路巡回要領や歩道巡回要領で記載されている確認項目等に沿って道路や道路附属施設等の点検を行っており、道路や道路附属施設等の異常等の有無については、道路等巡回を担当する維持出張所等の職員及び委託業者の道路巡回員の経験・判断に委ねられている。このことについて、南部及び北部の両国道事務所では、委託業者の道路巡回員は、技術士（総合技術監理部門又は建設部門）等の有資格者や道路監理員等の一定の業務経験年数を有する者等が要件とされているため、道路や道路附属施設等の損傷の有無について判断できることとしている。

しかし、上記の道路巡回要領や歩道巡回要領における確認項目は、既存施設の損壊等の点検が中心となっており、バリアフリー新法で求められている高齢者や障害者等の視点に立った点検項目等は、具体的に示されていない。

このため、今回、当事務所において、維持出張所等における道路巡回日誌（平成27年4月分）及び歩道巡回日誌（平成27年度分）を分析したところ、①通常巡回において把握した事例は948件で、その内容は、落下物や動物の死骸に関する事例が446件と全体の約47%を占めており、それ以外的事例では車道や歩道の舗装の破損等に係る事例が138件（14.6%）、のぼり等違法広告物に係る事例が98件（10.3%）等、②歩道巡回において把握した事例は1,064件で、その内容は、歩道の舗装の破損や排水施設等に係る事例が351件と全体の約33%を占めており、それ以外的事例では防護柵の腐食・破損等に係る事例が134件（12.6%）、附属施設等への落書きに係る事例が129件（12.1%）等となっている。一方、例えば、今回、当事務所の歩行等調査において相当数（379か所）把握された視覚障害者誘導用ブロックに係る事例については、通常巡回においては9件（全体の0.9%）、歩道巡回においては50件（同4.7%）に過ぎない。

その上、視覚障害者誘導用ブロックについて指摘した内容をみると、大部分がブロックの破損やグラつきなど既存施設の損傷に係るものとなっており、下記（2）において当事務所が視覚障害者誘導用ブロックについて指摘している、①マンホール等により途切れている、②県道や市町村道等の視覚障害者誘導用ブロックと接続されていない、③終端に点状ブロックが設置されていない、④ブロックの上又は近接して障害物がある等の視覚障害者の視点に立った内容の事例は皆無となっている。また、横断歩道橋についても、道路等巡回においては、当事務所が指摘している、①最上部や踊り場に点状ブロックが設置されていないものや、②手すりが設置されていないものの指摘はなく、高齢者、障害者等の視点に立った点検が十分行われているとは言い難い。

さらに、今回、当事務所の歩行等調査において数多くみられた視線誘導標（縁石^{ふちいしびょう} 鋌）や地点標（百メートル標）の損壊等に係る事例についても、道路等巡回ではほとんど把握されていないなど、点検の充実を図ることが必

要な施設がみられる。

(2) 当事務所における歩行等調査結果

当事務所において、直轄国道4路線（国道58号、国道329号、国道330号及び国道331号）について歩道及び視覚障害者誘導用ブロックや、横断歩道橋、防護柵、視線誘導標等の交通安全施設等（※道路標識を除く。）の状態を調査した結果、732か所において改善を要すべき状況がみられた。その内訳をみると、視覚障害者誘導用ブロックに係る事例が379か所と全体の約半数を占めている。詳細は、以下のとおりである。なお、歩行等調査において改善が必要と認められた732か所のうち221か所（30.2%）については、既に改善（応急的な対応を含む。以下同じ）が図られている。

※ 道路標識については、項目2を参照

ア 歩道及び視覚障害者誘導用ブロック

道路には、車両の通行に供する車道のほか、歩行者の通行に供するための歩道が設置されており、道路管理者は、歩行者の安全な通行を確保するため、歩道が良好な状態に保たれるよう、歩道や道路附属施設の損傷等に対して補修を行う等の適切な措置を講ずる必要がある。

一方、視覚障害者の社会参加機会の拡大に伴い、歩道上には、視覚障害者が円滑に通行できるよう視覚障害者誘導用ブロックが設置されている箇所があり、当該ブロックの設置に当たっては、「視覚障害者誘導用ブロック設置指針」（昭和60年8月21日付け 都街発第23号 道企発第39号）により、一般的技術的指針が定められている。当該指針2-3-2によると、視覚障害者誘導用ブロックは、バス停等の誘導対象施設等への方向を示す線状ブロックと、障害物等の注意すべき位置や誘導対象施設等の位置を示す点状ブロックとを用いて設置することとされている。また、「視覚障害者誘導用ブロック設置指針・同解説」（昭和60年9月 公益社団法人日本道路協会）5-1及び5-2によると、視覚障害者誘導用ブロックの機能を十分に発揮させるためには日常の点検と保守が大切であり、点検により同ブロックの摩耗・破損を発見した場合には当該箇所の補修を行うものとするとしている。

しかし、以下のとおり、視覚障害者や歩行者等の円滑な通行に支障が生じるおそれがある事例等が415か所（視覚障害者誘導用ブロック379か所、歩道36か所）みられた。なお、このうち111か所（視覚障害者誘導用ブロック87か所、歩道24か所）（26.7%）については、既に改善が図られている。

- ① 視覚障害者誘導用ブロックがマンホール等により途切れているため、視覚障害者が円滑に通行できないおそれがあるもの（60 cm以上（※）131か所）

※ 視覚障害者団体では、60cm以上途切れると方向が分からなくなり、不安に感じるとしている。

- ② 県道、市町村道等の視覚障害者誘導用ブロックとの接続ができていないため、視覚障害者が円滑に通行できないおそれがあるもの（12か所※）

※ 当該事例については、県又は市町村の管理区域に属している3か所を含む。

- ③ 視覚障害者誘導用ブロックの誘導内容が誤っており、車道等に誘導するおそれがあるもの（7か所）
- ④ 視覚障害者誘導用ブロックの終端に点状ブロックが設置されていないこと等により、視覚障害者に混乱を与えるおそれがあるもの（55か所）
- ⑤ 視覚障害者誘導用ブロックが破損・すり減り、土砂、雑草、水たまり等により、機能が損なわれているもの（95か所）
- ⑥ 視覚障害者誘導用ブロック上又は近接して障害物があるため、視覚障害者が円滑に通行できないおそれがあるもの（70か所）
- ⑦ その他、視覚障害者誘導用ブロックの色が歩道の色と酷似していること等のため、視覚障害者が円滑に通行できないおそれがあるもの等（9か所）
- ⑧ 歩道に穴が空いている、段差がある等により、歩行者や自転車等の通行に支障が生じるおそれがあるもの（25か所）
- ⑨ 歩道の車止めや車止めの反射材が破損しているもの（11か所）

イ 横断歩道橋

横断歩道橋は、車道を横断する歩行者等を車道から立体的に分離することにより横断者の安全を確保するために設置する施設である。また、横断歩道橋については、「立体横断施設技術基準」(昭和53年3月22日付け 都街発第13号 道企発第14号)6-1により、①横断歩道橋は路面及びけた、高欄等を常に清浄な状態に保つよう清掃を行なわなければならない、②パトロールを適切な期間ごとに実施し、横断歩道橋のけたの状態、塗装、排水管、照明器具、目かくし板等について点検しなければならないこととされており、これらの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こととされている。

しかし、以下のとおり、視覚障害者への配慮が欠けている事例や、歩行者、特に高齢者等の円滑な通行に支障が生じるおそれがある事例等が30か所みられた。なお、このうち5か所(16.7%)については、既に改善が図られている。

- ① 横断歩道橋の昇降口には視覚障害者誘導用ブロックが設置されているが、当該歩道橋の最上部・踊り場に点状ブロックが設置されていないため、視覚障害者が階段から転倒するおそれがあるもの（12か所）

- ② 上記立体横断施設技術基準によると、横断歩道橋の階段及び踊り場には手すりを設けるものとされているが、階段に手すりが設置されていない、欠損している等により、歩行者、特に高齢者等が円滑に通行できないおそれがあるもの（3か所）
- ③ 排水口のつまり、階段の滑り止めの破損、腐食して穴が空くなど、横断歩道橋の機能が損なわれているおそれがあるもの（4か所）
- ④ 同一の横断歩道橋で、①から③の状況が混在しているもの（11か所）

ウ 防護柵

防護柵は、自動車用防護柵と歩行者自転車用柵に区分されており、①自動車用防護柵は、主として進行方向を誤った車両が路外、対向車線又は歩道等に逸脱するのを防ぐとともに、車両乗員の傷害及び車両の破損を最小限にとどめて、車両を正常な進行方向に復元させることを目的として、②歩行者自転車用柵は、歩行者及び自転車の転落若しくはみだりな横断を抑制することを目的として設置されている。また、防護柵については、「防護柵の設置基準」(平成16年3月31日付け 道路局長通達)4-2により、日常の道路パトロールにおいて、防護柵の外観を巡視し、防護柵の異常の有無を確かめるため、定期的な点検を実施することとされており、防護柵が事故、災害などにより変形又は破損するなど防護柵の機能を十分果せなくなった場合は、直ちに復旧しなければならないこととされている。

しかし、以下のとおり、防護柵が腐食しているなど歩行者等の安全確保が十分図られていないおそれのある事例が7か所みられた。なお、このうち4か所については、既に改善が図られている。

- ① 防護柵が設置されていないため、歩行者が転落するおそれがあるもの（1か所）
- ② 防護柵に取り付けられた金具等により、歩行者が接触すると怪我をすおそれがあるもの（2か所）
- ③ 防護柵のパイプや支柱の破損等により、強度が弱くなっている可能性があるもの（4か所）

エ 視線誘導標

視線誘導標は、車道の側方に沿って道路線形等を明示し、運転者の視線誘導を行う施設である。「視線誘導標設置基準・同解説」(昭和59年10月 公益社団法人日本道路協会)付録7(視線誘導標の設置効果)によると、「視線誘導標を設置すれば、前方の道路線形が明確になるので、夜間の走行速度、走行位置、車頭間隔などの走行状況に良い影響が現れることが予測され、その結果、夜間の交通安全に寄与したり、夜間交通の円滑化に良い効果が期待できる。」とされている。また、視線誘導標については、「視線誘導標設置基準」(昭和59年4月16日付け 都街発第15号 道企

発第 16 号) 6-1 及び 6-2 により、①通常巡回において異状の有無を確かめるほか、i) 反射状況、ii) 反射器及び支柱の固定状況、破損の有無、汚れ、iii) 反射体の並び、iv) 反射体の視認性について、必要に応じ点検を実施すること、②破損等がある場合は補修を行うこととされている。

しかし、以下のとおり、視線誘導標が毀損しているなど運転者等の安全確保が十分図られていないおそれのある事例が 135 か所(うち縁石鉤(※)に係るもの 84 か所) みられた。なお、このうち 70 か所 (51.9%) については、既に改善が図られている。

※ 縁石に設置されている自発光式の視線誘導標を含む。

- ① 縁石に設置されている誘導標(縁石鉤)やガードレール等に設置されている誘導標が毀損等により、機能が損なわれているもの(82 か所)
- ② 中央分離帯の中央部分に設置されている誘導標が毀損等により、機能が損なわれているもの(25 か所)
- ③ 縁石鉤等が雑草等に覆われ、視認することが困難なもの(20 か所)
- ④ 上記視線誘導標設置基準により、運転者の視線を的確に誘導するため、視線誘導標の色は、左側路側は白色、右側路側は^{だいたい} 橙色と決められているが、縁石鉤等の反射板の色が逆(白→橙色)になっているもの(8 か所)

オ 地点標

地点標は、道路の附属物として路面上に一定間隔で設置し、起点からの距離を把握する標識であり、起点から 1 km ごとに設置された「キロメートル標」と 100m ごとに設置された「百メートル標」の 2 種類がある。また、地点標は、道路管理者が道路の維持管理を行う上で必要な施設であるとともに、道路利用者に対しても、道路上の正確な位置関係等の情報を提供できるため、例えば、事故や災害が発生した場合、当該地点標に示されている地点を伝えることができれば、いち早く現場に駆けつけることが可能となる。

しかし、以下のとおり、地点標が毀損しているなど道路の維持管理等を行う上で必要な点検が十分行われていない事例が 142 か所(うち百メートル標に係るもの 111 か所) みられた。なお、このうち 31 か所 (21.8%) については、既に改善が図られている。

- ① 地点標が毀損等により、その機能が損なわれているもの(122 か所)
- ② 地点標が雑草等に覆われ、視認することが困難なもの(20 か所)

カ トンネル

トンネルについては、道路構造令(昭和 45 年 10 月 29 日政令第 320 号)第 34 条に基づき、①トンネルには、安全かつ円滑な交通を確保するため必要がある場合においては、当該道路の設計速度等を勘案して、適当な照

明施設を設けるものとする、②トンネルにおける車両の火災その他の事故により交通に危険を及ぼすおそれがある場合においては、必要に応じ、通報施設、警報施設、消火施設その他の非常用施設を設けるものとしてされている。

しかし、以下のとおり、利用者の安全確保が十分図られていないおそれのある事例が3か所みられた。

- ① 複数箇所において、照明が連続して点灯していないため、歩行者等の通行に支障が生じるおそれがあるもの（1か所）
- ② 通報設備及び消火器が設置されている場所の歩車道境界に防護柵があるため、車道側から使用しにくいもの（2か所）

上記アからカの事例がみられた原因としては、次のようなことが考えられる。

- ① 道路等巡回においては、道路巡回要領や歩道巡回要領における確認項目は、既存施設の損壊等の点検が中心となっており、バリアフリー新法で求められている高齢者や障害者等の視点に立った点検項目等が具体的に示されていないこと。
- ② このため、道路巡回員等の点検は、主として既存施設の異常を把握することを中心として行われており、道路利用者、特に高齢者や障害者等の視点が十分に考慮されていないこと。
- ③ 道路等巡回においては、視線誘導標（縁石鋸）や地点標（百メートル標）に係る点検がほとんど実施されていないなど、点検の充実を図ることが必要な施設がみられること。

(3) 身体障害者団体の意見・要望

当事務所において、身体障害者団体に直轄国道の管理に関する意見・要望を聴取したところ、当事務所の上記歩行等調査結果の事例と同様に、①視覚障害者誘導用ブロックがマンホール等により途中で途切れている場合、方向が分からなくなり不安を感じる、②線状ブロックを歩行する場合は、終端に点状ブロック（警戒ブロック）があるものと認識して歩行しているため、終端に点状ブロックがない場合は不安を感じる、③視覚障害者誘導用ブロックがすり減ったり、破損していたりするのは非常に困る等の視覚障害者誘導用ブロックの維持管理に関する個別の意見や、沖縄地方バリアフリー推進連絡会議等で意見を述べる場はあるが、道路に特化した意見を述べる場（国道事務所の現場の職員との意見交換等）が欲しい等の要望が聴かれた。

一方、南部及び北部の両国道事務所によると、以前は、バリアフリーの推進の観点から、例えば、視覚障害者誘導用ブロックの設置等に関しても、身体障害者団体との懇談会を沖縄県等と合同で開催するなど身体障害者団体の意見を取り入れて実施していたが、最近では身体障害者団体からの要望も聞

かれないため、身体障害者団体との調整は行われていないとしている。

前述のとおり、我が国においては、バリアフリー化を一層推進するため、バリアフリー新法に基づき、全ての道路において、移動等円滑化基準の適合の努力義務が課されているため、直轄国道の改築等に当たっても、身体障害者団体の意見を取り入れて実施することが有益だと考えられる。

【所見】

したがって、総合事務局は、直轄国道の的確な維持管理を行い、もって道路利用者のより一層の安全及び利便の確保を図る観点から、次の措置を講ずる必要がある。

- ① 道路等巡回の実施に当たっては、道路利用者、特に高齢者や障害者等の視点に立った具体的な点検項目を設定したチェックリスト等を策定するなどして、これを活用した点検を行うとともに、視線誘導標（縁石鋸）や地点標（百メートル標）等に係る点検を的確に実施すること。
- ② 今回、当事務所が指摘した事例については、計画的にその対策を行うこととし、特に、歩行者の安全が十分確保されていないものについては、速やかに必要な措置を講ずること。
- ③ 国道の改築等に当たっては、移動等円滑化基準に適合させるための必要な措置が講じられるよう、身体障害者団体等の意見・要望を取り入れる方策等を検討すること。

また、今後、視覚障害者誘導用ブロックの設置に当たっては、道路管理者が異なる道路においても、地方公共団体等との協議を実施するなどして、その連続性が確保されるよう努めること。

2 道路標識の維持管理

【制度の概要等】

道路標識は、道路交通の安全と円滑を図る上で不可欠な道路の附属物であり、道路利用者に対して案内、警戒等の情報を伝達する機能を有するものである。

道路管理者は、道路法第45条第1項において、「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を設けなければならない。」とされている。道路標識の種類、様式、設置場所等の基本的な事項は、「道路標識、区画線及び道路標示に関する命令」(昭和35年12月17日総理府、建設省令第3号。以下「標識令」という。)に定められており、道路標識のうち、案内標識及び警戒標識については、標識令第4条第1項により、道路管理者が設置するものとされている。

また、道路管理者は、「道路標識設置基準」(昭和61年11月1日都街発第32号、道企発第50号)5-1及び5-2により、①道路標識の設置後においても、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、②適宜巡回点検を行い、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こととされている。

さらに、同基準3-1-1では、道路標識の設置計画は、関係する道路管理者等で構成する委員会において調整するものとするとしており、沖縄県においては、県内の道路標識の整備の向上及び表示内容の充実を図ることを目的として、総合事務局、沖縄県及び西日本高速道路株式会社九州支社沖縄高速道路事務所によって組織される「沖縄ブロック道路標識適正化委員会」(以下「適正化委員会」という。)が設置されている。

適正化委員会では、目標地の変更や追加著名地点の検討、追加著名地点等のローマ字(英語)表示の検討等の活動が行われているほか、平成26年3月に、沖縄県における道路案内標識の表示内容の整合を図るため、道路管理者が案内標識に用いる目標地や、空港や港、公園等の著名地点等を示した「道路案内標識表示等基準」、また、著名地点のピクトグラム(絵文字)やローマ字(英語)表示等を示した「著名地点道路案内標識マニュアル」を改定・公表している。

「道路案内標識表示等基準」5-3によると、著名地点を表示する案内標識(114系標識)については、①わかりやすく、親しみのもてる案内標識とするため、ピクトグラムを使用する、②国際化に対応するため、「和英併記」としてとされているほか、「著名地点道路案内標識マニュアル」では、著名地点案内標識に添架^{てんか}するピクトグラムは、同マニュアルに示された52のカテゴリーに区分した標準ピクトグラムの中から選択して使用することと定められている。

【調査結果】

今回、国道事務所等における道路標識の維持管理状況を調査するとともに、当事務所において、管内の直轄国道6路線(国道58号、国道329号、国道330

号、国道 331 号、国道 332 号及び国道 506 号)における道路標識について歩行等調査した結果、以下のような状況がみられた。

(1) 道路標識の維持管理

道路標識の維持管理は、通常、項目 1 における道路等巡回（通常巡回及び歩道巡回）の際に道路標識の破損状況等を把握し、又は利用者からの苦情等を受け、道路標識の補修等を実施している。また、道路等巡回における道路標識の状態の確認に当たっては、①道路巡回要領では、交通安全施設の一つとして確認、②歩道巡回要領では、道路標識の破損状況を確認するとされており、道路標識の状態等は、前述（項目 1）のとおり、有資格者や一定の業務経験年数を有する者等が資格要件とされている道路巡回員等の経験・判断に委ねられている。

今回、当事務所において、維持出張所等における道路巡回日誌（平成 27 年 4 月分）及び歩道巡回日誌（平成 27 年度分）を分析したところ、道路標識に係る事例は、①道路巡回では 4 件で全件数 948 件の 0.4%、②歩道巡回では 59 件で全件数 1,064 件の 5.5%に過ぎず、指摘した内容も、大部分が標識支柱等の腐食など老朽化等により施設自体が破損状態にあるものとなっており、下記（2）において当事務所が指摘している、①道路標識の設置の必要な箇所、②表示内容の誤り、③案内標識間の表示内容の整合性については把握されていない。

また、道路標識の表示が薄くて見えにくいなどの道路標識の視認性については、南部国道事務所及び北部国道事務所によると、道路等巡回において把握し必要に応じて補修を行うとしているが、上記巡回日誌の分析結果では、指摘した事例は歩道巡回において確認された 4 件に過ぎない。当該事例のうち 2 件は補修されているが、2 件は補修を行わないまま経過をみる状態（「要観察」）として処置されており、このうち 1 件については、今回の当事務所の歩行等調査においても指摘している。

当該処置について、両国道事務所では、道路標識の補修は老朽化等による腐食など施設の構造的な問題への対応が中心となっており、「表示の薄れ」への補修は一般住民等からの苦情がある場合などは対応することもあるが、予算上の制約もあり、道路等巡回で把握しても、その都度対応することは困難であるとしている。

このため、道路巡回において「表示の薄れ」を指摘された案内標識の中には、そのままの状態でも 2 年以上経過しているものがみられるほか、運転者に対して運転上の危険又は注意すべき箇所を知らせる警戒標識についても、視認性が低下したままの状態で見られている例もみられる。

また、「要観察」とした事例は、両国道事務所によると、道路巡回日誌等に記載されているため、道路巡回員等の担当者により把握されているとしているが、長期間改善されないままの状態となることから、「要観察」事例の

一覧表を作成するなど、担当者のみならず組織的な管理の必要性があると考えられる。

(2) 当事務所における歩行等調査結果

当事務所において、直轄国道6路線（国道58号、国道329号、国道330号、国道331号、国道332号及び国道506号）における道路標識の設置状況、表示内容、汚損状況等を調査した結果、62か所において改善を要すべき状況がみられた。その内訳は、以下のとおりである。なお、歩行等調査において改善が必要と認められた62か所のうち25か所（40.3%）については、既に改善が図られている。

ア 案内標識

案内標識は、道路利用者に目的地などの情報を提供する施設であり、道路標識設置基準3-2により、①経路案内（目的地・通過地の方向、距離や道路上の位置を示すもの）、②地点案内（著名地点の案内や現在地を示すもの）、③附属施設案内（待避所・パーキングなどの附属施設を案内するもの）の三つに区分される。

しかし、以下のとおり、道路利用者の利便確保が十分図られていない事例が44か所みられた。なお、このうち11か所（25.0%）については、既に改善が図られている。

- ① 案内標識が必要と思われる場所に設置されていないもの（3か所）
- ② 掲示版が汚損、表示の薄れ、樹木の枝葉等により、見えにくいもの（23か所）
- ③ 行先地の表示に整合性がない、距離表示が間違っているもの等（9か所）
- ④ 補助標識が毀損又は欠落しているもの（5か所）
- ⑤ 前述の適正化委員会が策定した著名地点道路案内標識マニュアルにより、著名地点のピクトグラム（絵文字）が定められているが、ピクトグラムが間違っている又は表示されていないもの（4か所）（※）

※ 両国道事務所によると、当該事例は、著名地点道路案内標識マニュアルによるピクトグラムが決定される以前に設置された標識であるとしている。

イ 警戒標識

警戒標識は、運転者に対し、道路及び沿道における運転上の危険又は注意すべき箇所を知らせて、必要な減速と注意深い運転を促す施設であり、道路標識設置基準3-5により、①道路形状の予告（交差点や交通流の変化などを予告するもの）②路面又は沿道状況の予告（学校・幼稚園・保育所等の施設や落石のおそれがあるなどを予告するもの）、③気象状況、動物の飛び出し、その他の注意の予告（横風や動物の飛び出しなどを予告す

るもの)の三つに区分される。

しかし、以下のとおり、道路利用者の安全確保等が十分図られていない事例が18か所みられた。なお、このうち14か所(77.8%)については、既に改善が図られている。

- ① 警戒標識が必要と思われる場所に設置されていないもの(2か所)
- ② 掲示版が汚損、表示の薄れ、樹木の枝葉等により、見えにくいもの(13か所)(※)

※ 当該事例の中には、樹木の枝葉により見えにくくなっている規制標識2か所及び指示標識1か所を含む。

- ③ 表示が道路形状と異なっているもの(1か所)
- ④ 補助標識が毀損しているもの(2か所)

上記事例がみられた原因としては、次のようなことが考えられる。

- ① 「表示の薄れ」等による道路標識の視認性の補修に係る要否の判断が難しいこと等のため、「要観察」として改善されない状態のまま置かれる傾向があること
- ② 道路等巡回における道路標識の状態等は、道路巡回員等の経験・判断に委ねられていること等から、道路巡回員等の点検は、主として標識支柱等の腐食など既存施設の破損状態等を把握することを中心として行われており、案内標識の表示の誤りや標識間の整合性等表示内容に係る点検が実施されていないこと

【所見】

したがって、総合事務局は、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 道路等巡回における道路標識の状態等の確認に当たっては、「表示の薄れ」等による道路標識の視認性についての改善を図るべき事例の事例集を作成するなどにより、的確な点検・補修を実施するとともに、道路等巡回で「要観察」と判断された道路標識については、継続的に補修の要否を確認できるよう、一覧表を作成するなどして情報を共有し組織的に管理を行うこと。
- ② 案内標識に係る表示の誤りや標識間の整合性等表示内容に係る点検については、例えば定期的に点検を行うなど、点検方法に係る必要な措置を検討すること。
- ③ 今回、当事務所が指摘した道路標識に係る事例については、計画的にその対策を行うこととし、特に、案内標識及び警戒標識の設置の必要性を指摘した事例については、当該標識の設置について速やかに検討すること。