

直轄国道の維持管理等に関する行政評価・監視の結果

1 直轄国道の的確な維持管理及び利用者の安全確保

(1) 直轄国道の的確な維持管理

道路法（昭和 27 年法律第 180 号）第 2 条第 1 項において、「道路」とは、一般交通の用に供する道で、同法第 3 条の規定に基づき、高速自動車国道、一般国道、都道府県道及び市町村道の 4 種類に区分されている。また、道路の維持管理については、道路法第 42 条において、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。

今回の行政評価・監視においては、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、九州地方整備局管内において指定された一般国道の区間（以下「直轄国道」という。）について、同局管内の 20 路線（管理延長約 2,156 km）のうち 13 路線（管理延長約 1,713 km）を調査対象とし、当該道路の約 650 km について歩行調査^(注)により、その維持管理状況を調査した。

なお、直轄国道の的確な維持管理を行うためには、その維持・修繕に係る経費の確保が重要であると考えられる。そこで九州地方整備局における平成 19 年度から 23 年度の直轄国道の維持管理に係る予算額を調査した結果、下表のとおり、当初予算額については 19 年度以降年々減少しているものの、補正後予算額及び精算額（決算額）は 22 年度を除き大きな変化はみられない。

(注) 当局職員が、当該直轄国道の維持管理状況について、徒歩等の手段により、実地に調査したものである。

表 九州地方整備局における国道の維持管理に係る予算額等の推移
(平成 19 年度～23 年度)

(単位：百万円)

区分	平成 19 年度	20 年度	21 年度	22 年度	23 年度
当初予算額	16,747 (107.9) -	16,651 (107.3) △96	15,707 (101.2) △944	15,607 (100.5) △100	15,525 (100.0) △82
補正後予算額	19,227 (100.5) -	18,451 (96.4) △776	20,590 (107.6) 2,139	17,817 (93.1) △2,773	19,135 (100.0) 1,318
精算額 (決算額)	18,969 (99.3) -	18,239 (95.5) △730	20,564 (107.6) 2,325	17,797 (93.1) △2,767	19,108 (100.0) 1,311

(注) 1 本表は、九州地方整備局資料に基づき当局が作成した。

2 本表の上段は金額、中段は平成 23 年度を 100 とした場合の指数、下段は金額について対前年度の増減額を記載した。

3 平成 22 年度の補正後予算額には予備費等を含む。

【制度の概要等】

ア 九州地方整備局における直轄国道の維持管理体制等

道路法第 13 条において、直轄国道の維持、修繕その他の管理等については、国土交通大臣

が行うことと規定されている。

国土交通大臣の権限は、道路法第 97 条の 2 において、政令で定めるところにより、その一部を地方整備局長に委任することができることとされており、道路法施行令（昭和 27 年政令第 479 号）第 39 条では、道路管理者である国土交通大臣の権限は、地方整備局長に委任するとされている。なお、同施行令により委任を受けた九州地方整備局では道路部が直轄国道の維持管理等に関する事務（地方整備局組織規則（平成 13 年省令第 21 号）第 9 条）を所掌している。

また、地方整備局では、国土交通省設置法（平成 11 年法律第 100 号）第 32 条に基づきその所掌事務の一部を分掌させるため国道事務所及び河川国道事務所^(注)を置くことができるとされている。当該事務所の事務については、地方整備局組織規則第 140 条により、管轄区域（直轄国道の路線番号）及び所掌事務（改築及び修繕工事、維持その他の管理）が規定されている。

なお、国道事務所及び河川国道事務所が管轄する直轄国道の管理・維持及び修繕については、同事務所に設置された維持出張所が担当している。

（注）河川国道事務所の中には直轄国道の維持管理を所掌しない事務所がある。

直轄国道の維持管理について九州地方整備局では、国土交通省本省が示した全国基準「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）」（以下「維持管理基準」という。）に基づき、道路巡回、清掃、除草等の実施回数等を規定した「道路維持管理計画」を平成 22 年度以降は毎年度策定し、国道事務所及び河川国道事務所に提示^(注)している。

（注）九州地方整備局では、道路巡回の内容を定めた「道路巡回工特記仕様書（案）」についても直轄国道の維持管理を担当する国道事務所及び河川国道事務所に示している。

イ 道路台帳等の管理

国の負担において国有となった財産等（不動産、不動産の従物等）については国有財産法（昭和 23 年法律第 73 号）第 32 条の規定に基づき、国有財産台帳を備えなければならないとされている。一方、直轄国道については同法第 38 条及び国有財産法施行令（昭和 23 年政令第 246 号）第 22 条の 2 においてその適用が除外（国有財産台帳の備付義務の対象外）されている。これは、道路法第 28 条において、道路管理者は、その管理する道路^(注¹)の台帳を調製^(注²)し、保管しなければならないとされており、当該規定が適用されるためである。

（注）1 道路は道路法第 2 条において、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して規定されている。また、道路附属物については、同法第 2 条及び道路法施行令（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、視線誘導標等が規定されている。また、これらの中には、道路構造令（昭和 45 年政令第 320 号）第 31 条に規定される交通安全施設もあり、交通安全施設は、交通事故の防止を図るため必要がある場合においては、横断歩道橋等、さく、照明施設、視線誘導標、緊急連絡施設その他これらに類する施設（駒止、道路標識、道路情報管理施設、他の車両又は歩行者を確認する鏡）を設けるものとしてされている。

2 防護柵については「防護柵の設置基準」において、「設置区間、種別、設置年月等、必要事項を台帳などに記録しておくものとする」と、道路標識については「道路標識設置基準」において、「維持管理を合理的かつ迅速に行うために道路標識調書を整備し、必要な事項を記載することが望ましい」と規定されている。

【調査結果】

今回、九州地方整備局管内の福岡国道事務所、北九州国道事務所、佐賀国道事務所、長崎河川国道事務所、熊本河川国道事務所、大分河川国道事務所、宮崎河川国道事務所（以下「国道事務所等」という。）及び当該国道事務所等に設置されている福岡維持出張所、八幡維持出張所、鳥栖維持出張所、大村維持出張所、熊本維持出張所、大分維持出張所及び宮崎維持出張所（以下「維持出張所」という。）における道路巡回の実施状況及び道路台帳等の管理状況を調査した結果、以下のような状況がみられた。

ア 道路巡回の実施状況

国道事務所等は、管内の直轄国道の道路巡回に係る業務を職員及び外部委託により行っている。

外部委託については、国道事務所等が策定した道路維持補修工事特記仕様書（以下「特記仕様書」という。）に基づき、当該業務を受託した業者において、道路巡回に従事する職員の氏名・年齢・経歴、道路巡回の場所・期日・担当者の配置計画等を定めた「道路巡回実施計画書」を作成し、年度当初に維持出張所に提出している。

なお、当該計画書には道路巡回の目的、実施区間、業務数量、実施体制、巡回の方法等が記載されている。また、道路巡回については、「特記仕様書に基づき実施する」とされている。

道路巡回の方法について、維持管理基準では、「パトロールカーの車内より、道路の異常、道路の利用状況等を目視で確認するため、原則として二日に1回の頻度で実施するものとする。」と記載されている。また、特記仕様書において、必要に応じ徒歩による道路巡回を実施するものとされている。

今回、当局が維持出張所における道路巡回の実施状況を把握するため、維持出張所のパトロール日誌（6出張所については平成24年4月分、1出張所については23年6月分）を調査した結果、以下の状況がみられた。

外部委託による道路巡回は、道路巡回員と巡回運行員（運転手）の二人体制で原則二日に1回（月、水、金及び土曜日）実施しているが、このうち、1回又は2回については道路巡回員に代わって維持出張所の職員が実施している。

上記の期間において道路巡回により、維持出張所において把握した事例は1,879件となっており、その内容をみると、「落下物や動物の死骸等に関するもの」が1,345件と全体の71.6%を占めている。落下物以外の事例については、車道（ポットホール等）が218件（11.6%）、交通安全施設（防護柵の破損等）が147件（7.8%）、歩道（視覚障害者誘導用ブロックの破損等）は62件（3.3%）となっている。

このため、件数の低い歩道に着目し、特記仕様書において、必要に応じ実施するものとされている徒歩巡回について、維持出張所に委託業者から提出された道路巡回実施計画書^(註)における業務内容を調査したところ、i) 1出張所が1日2km程度、ii) 2出張所が1日1km程度等、iii) 1出張所が必要に応じて徒歩巡回を行うこととしているが、他の3出張所では徒歩巡回は記載されていない。

さらに、維持出張所における徒歩巡回について、その実施状況を調査したところ、道路巡回時において徒歩巡回を全て実施していたのは1出張所（道路巡回17回のうち徒歩巡回17

回)、また、80%を超えているものが2出張所、残りの4出張所については道路巡回の50%前後の実施となっている等、徒歩巡回の実施回数に差異がみられた。

(注)業務実施計画書の中には、「原則として歩道上を巡回する」としているものがある。

このことは、特記仕様書における道路巡回の方法において、巡回の実施について、「パトロールカーに乗車し、車内からの目視により道路巡回を行うものとする。必要に応じ、徒歩による道路巡回を実施するものとする。」とされており、歩道についてはその利用者(特に交通弱者)の視点による巡回の方法が講ずることとされていないことが要因の一つと考えられる。

なお、当局の調査結果では、道路巡回は車道を中心に行われている実態がみられた。

一方、今回当局が、国道事務所等が管理する直轄国道の管理延長の約3分の1に当たる約650kmについて、歩行調査を実施したところ、後述する(2)及び(3)のとおり、歩道(視覚障害者誘導用ブロックを含む。)や交通安全施設である横断歩道橋、防護柵、道路標識等に係る維持管理が不十分であるものが合計で451件みられた。また、車道についてもその維持管理が不十分であるものが27件みられたほか、区画線が薄くなり、見えなくなっているものなど道路利用者の安全確保が十分とはいえないものがみられた。

そこで上記で発見した事例についてその一部を抽出し、国道事務所等の把握状況を検証したところ、未把握事例は70%を超えている。

これらの原因として、現在の道路巡回の方法は、業務打合せ時に点検項目等の巡回方法について協議しているものの、業者等の経験等に依存しており、i)歩行者、特に身体障害者、高齢者の視点に立った点検が十分に行われていないこと、ii)道路巡回における歩道の具体的な点検項目やそのチェック方法が明確になっていないことが考えられる。

なお、上記未把握事例については、そのうち60.3%は既に国道事務所等において改善措置を実施済みである。

イ 交通安全施設等の管理状況

今回調査した国道事務所等では、直轄国道に設置している横断歩道橋、防護柵、照明施設、道路標識、視線誘導標といった交通安全施設等に係る位置、諸元等の情報(以下「交通安全施設等データ」という。)については、道路管理データベースシステム^(注)を利用して、維持管理に活用しているとしている。

(注)直轄国道の維持管理(施設の抽出、点検・補修状況など施設の実態把握)の効率化を図るため、交通安全施設等のデータを蓄積し、活用している。

そこで、当局が交通安全施設等データの登録状況等を調査した結果、以下のような状況がみられた。

- ① 国道事務所等では、交通安全施設等データについては道路管理データベースシステムを利用し、当該データを登録・蓄積しているが、視線誘導標及び駒止(車止め)は、その一部をシステムに登録していない。
- ② 国道事務所等における交通安全施設等データの更新状況等を調査したところ、補修や改良工事が必要な道路や各施設について、補修履歴の確認や基礎データの収集等に活用しているが、平成19年度から22年度の4か年については当該データの更新がなされていない

ため、最新のデータを適時に活用できない状況がみられた。

また、最新の交通安全施設等データが登録されていないことから、一部を工事成果(竣工図等)と当該システムを併せて活用することで最新データとして利活用している部分が見受けられる^(注)。

このため、今後の直轄国道の的確な維持管理を行うに際し、交通安全施設等データの更新を適時・適切に行うことが重要であると考えられる。

(注)九州地方整備局では、(財)道路保全技術センターが著作権を保有していたこと、道路関係業務の執行のあり方改革本部での決定事項等を踏まえてデータ更新を一時控えていたが、平成23年3月に著作権の寄付を受け、以降は、データ更新を計画的に進めるとしている。

ウ 直轄国道の維持管理に関する身体障害者団体の意見・要望

当局が身体障害者団体から直轄国道の維持管理に関する意見等を聴取したところ、「視覚障害者誘導用ブロックが途中で途切れると方向が分からなくなり、困る。」、「当該ブロックがはがれていると白杖がひっかかるので危ない。」といった個別の維持管理に関する意見や、「直轄国道については国の担当者との直接の意見交換の場が無いため、共に考える仕組みを検討していただきたい。」などの要望があった。

身体障害者や高齢者等のいわゆる交通弱者については、例えば点字ブロックの途切れなどであっても、一般の歩道利用者に比べ大きな障害となっており、その維持管理について、障害者の意見等を反映させることが重要であると考えられる。

【所見】

したがって、九州地方整備局は、直轄国道の的確な維持管理を図る観点から、次の措置を講ずる必要がある。

- ① 身体障害者、高齢者といった交通弱者である道路利用者の安全性を高めるため、歩道、交通安全施設等について重点的な点検及び徒歩巡回による点検を的確に実施すること。
また、特記仕様書に重点的な点検等について明記すること。
- ② 交通安全施設等の的確な維持管理を行うため、交通安全施設等に係る未登録データについて、速やかに最新のデータに更新すること。
- ③ 身体障害者団体等に対して、直轄国道の維持管理等に関する意見交換等の場を設定し、その結果を維持管理に反映させること。

(2) 歩道・車道、交通安全施設等に係る利用者の安全確保

【制度の概要等】

道路については、道路構造令(昭和45年政令第320号)において、その構造の技術的基準が定められており、同令第2条では、i)歩道は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、ii)車道は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。)をいうと規定されている。

また、交通安全施設については、同令第31条において、交通事故の防止を図るため必要がある場合においては設けるものとされている横断歩道橋等、さく、照明施設、視線誘導標、緊急連絡施設その他これらに類する施設(駒止、道路標識、道路情報管理施設、他の車両又は歩行

者を確認する鏡)と規定されている(注)。

九州地区における直轄国道の維持管理については、九州地方整備局が策定した道路維持管理計画に基づき実施されており、同計画では、i)道路巡回は、原則として二日に1回の頻度で実施し、道路の異状や損傷、障害物等の危険要因を早期に発見し、道路の保全のため行うこと、ii)舗装補修は、道路上の穴ぼこや路面の凹凸等による車両損傷や二輪車の転倒防止、騒音・振動の軽減のために行い、安全・安心の確保のため、不具合を発見次第、その対策を速やかに行うこと等が規定されている。

(注)交通安全施設については、国土交通省が定めた設置に関する技術的基準があり、同基準には維持管理についても規定されている。

【調査結果】

今回、当局が九州地方整備局管内の直轄国道13路線(3号、10号、34号、35号、57号、200号、201号、202号、203号、205号、208号、210号及び220号)における歩道・車道、交通安全施設等について歩行調査した結果、以下のような状況がみられた。

ア 歩道

歩道に設置されている視覚障害者誘導用ブロックは、「道路の移動等円滑化整備ガイドライン」において、設置方法、点検等の指針が示されており、点検により同ブロックの摩耗、破損、著しい輝度の低下等を発見した場合、当該箇所の補修を行い、常に同ブロックの機能が十分発揮できるようにすること等とされている。

しかし、以下のとおり、視覚障害者誘導用ブロックを含む歩道について、道路利用者の安全確保等が十分に図られていないものや安全確保を更に進めるためその必要性について検討を要するものがみられた(176事例)。このうち81件については事実確認中に対応済み。

- ① 視覚障害者誘導用ブロックが破損しているなどにより障害者が転倒するおそれがあるもの(38事例)
- ② 歩道路面に段差やくぼみがあり、歩行者等が転倒するおそれがあるもの(30事例)
- ③ 視覚障害者誘導用ブロックの誘導内容が誤っており、障害者に混乱を与えるおそれがあるもの(24事例)
- ④ 歩道に障害物が設置されており、通行の支障となっているもの(20事例)
- ⑤ 側溝のふたが破損又は段差が生じているなどにより、歩行者が転倒するおそれがあるもの(11事例)
- ⑥ 黄色以外の色の視覚障害者誘導用ブロックが用いられており、障害者が利用しにくいもの(2事例)
- ⑦ その他、歩道上の視覚障害者誘導用ブロックが、マンホール上で途切れているなど、当該ブロックの設置状態が障害者に混乱を与えるおそれがあるもの等(42事例)
- ⑧ 安全確保を更に進めるため、その必要性について検討を要するもの(9事例)

イ 車道

車道は専ら車両の通行に供することを目的として設けられている。しかし、以下のとおり、車道について、安全確保等が十分に図られていないものがみられた(27事例)。このうち18件については事実確認中に対応済み。

- ① 路面に段差やわだちが生じているなどにより、二輪車の通行上危険となっているもの（12 事例）
- ② 路上に設けられた排水口と路面とに段差が生じているなどにより、二輪車が転倒するおそれがあるもの等（15 事例）

ウ 交通安全施設

（ア）横断歩道橋等

横断歩道橋等については、「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、i）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わなければならない、ii）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、目かくし板について点検しなければならないとされており、これらの点検により異常が認められた箇所は、修理することとされている。

しかし、以下のとおり、横断歩道橋等について、道路利用者の安全確保等が十分に図られていないものや安全確保を更に進めるためその必要性について検討を要するものがみられた（66 事例）。このうち 6 件については事実確認中に対応済み。

- ① 路面と排水口とに段差が生じている、階段の滑り止めの金具やゴム等が破損しているなどにより、転倒のおそれがあるもの（39 事例）
- ② 横断歩道橋の排水受けに土砂が詰まっており、水たまりが発生し、通行に支障があるもの（7 事例）
- ③ その他、横断歩道橋に手すりが設置されていないなど、高齢者等が利用しづらい状況となっているもの等（14 事例）
- ④ 安全確保を更に進めるため、その必要性について検討を要するもの（6 事例）

（イ）防護柵

防護柵については「防護柵の設置基準」（平成 16 年 3 月 31 日付け国道地環第 93 号）4—2 により、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果たせなくなった場合は、ただちに復旧しなければならない等とされている。

しかし、防護柵について、以下のとおり、道路利用者の安全確保等が十分に図られていないものや安全確保を更に進めるためその必要性について検討を要するものがみられた（81 事例）。このうち 21 件については事実確認中に対応済み。

- ① 設置している防護柵の高さが低いなどにより、路外に転落するおそれがあるもの（30 事例）
- ② 路外等への転落による人的被害が生じる危険性が高い場所に設置されていないもの（13 事例）
- ③ ボルトなどの突起物等により歩行者等に危害を及ぼす形状となっているもの等（27 事例）
- ④ 安全確保を更に進めるため、その必要性について検討を要するもの（11 事例）

（ウ）視線誘導標

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により、通常巡回において異状の有無を確かめる等と点検事項を規定しており、同基準6-2により、破損等がある場合は補修を行うものとする等とされている。

しかし、以下のとおり、視線誘導標について、道路利用者の安全確保等が十分に図られていないものや安全確保を更に進めるためその必要性について検討を要するものがみられた(60事例)。このうち35件については事実確認中に対応済み。

- ① 視線誘導標が適切に管理されていないもの(35事例)
- ② 視線誘導標が適切な場所に設置されていないもの等(16事例)
- ③ 安全確保を更に進めるため、その必要性について検討を要するもの(9事例)

今年に入って通学路に係る事故が大きく報道されており、通学路における児童等の安全確保が重要である。上記のア、イ及びウで把握した事例の中にも、通学路^(注)に指定されている区間に所在する事例が、歩道57件、横断歩道橋36件、防護柵17件と合計で110件みられた。

また、当該区間に設置された歩道に係る事例の中には、該当道路付近の小学校が作成している「注意マップ」上で車に注意するよう児童に周知している箇所であり、小学校側から「今までは幸いにも交通事故は発生していないが、危険な場所であるため、関係機関には児童の安全な通学を確保するための対策を講じてほしい。」などの意見等が聞かれた事例もあった。

(注) 通学路は、交通安全施設等整備事業の推進に関する法律(昭和41年法律第45号)に基づき指定された道路(教育委員会等に確認したものを含む)。

エ 道路附属物等

(ア) トンネル

トンネルについては、道路構造令第34条に基づき、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するとしている。

しかし、トンネル入口付近に設置されている大型消火器の収納物の扉がさびており、素手では開閉できないものなど、トンネルにおいて利用者への安全確保等が十分図られていないもの等が5事例みられた。このうち1件については事実確認中に対応済み。

(イ) 駐車場等

直轄国道に設置されている駐車場の中には、身体障害者用の駐車スペースであることを示す表示が消え、機能を果たしていないものや道路工事現場において防護施設を設置していないものなど、利用者への安全確保等が十分図られていないものが11事例みられた。このうち8件については事実確認中に対応済み。

上記のアからエの原因として、道路巡回における点検方法が点検要領等に基づく点検ではなく、道路巡回員による簡易な車上目視点検となっており、また、点検項目等も定められておらず、現在の道路の巡回方法は、業務打合せ時に点検項目等の巡回方法について協議しているものの、業者等の経験等に依存していることが考えられる^(注)。

例えば、当局が指摘した横断歩道橋に係る事例は、階段の滑り止めのためのゴム等が損傷しており、通行に支障が生じる可能性がある等、歩行者の視点による発見であり、現行の道路巡回方法では把握することが困難であったものと考えられる。また、前述の「立体横断施設技術基準」6-1に規定されているように適切な期間ごと（1か月に1回程度）に横断歩道橋のパトロールを実施していなかったことも考えられる。

このほか、歩道についても路面の段差、視覚障害者誘導用ブロックの破損等の事例を把握しているが、これについても身体障害者、高齢者等の交通弱者の視点から道路巡回が行われていなかったことが考えられる。

（注）点検に係るチェックリストを作成しておらず、また、現在の道路の巡回方法は、業務打合せ時に点検項目等の巡回方法について協議しているものの、業者等の経験等に依存しており、気づいたもののみとなるなど、ネガティブな点検となりやすく、チェック漏れが多くなると考えられる。

オ 抽出事例の把握状況

上記の考え方を検証するため、上記アからエの事例の中から抽出した88事例について、当局が管轄の維持出張所において当該事例を把握しているか否かを確認したところ、把握していないものが68事例（77.3%）みられた。

【所見】

したがって、九州地方整備局は、道路利用者のより一層の安全確保等を図る観点から、次の措置を講ずる必要がある。

① 道路巡回の実施に当たっては、歩行者の視点に立った点検をより強化するとともに、歩道、横断歩道橋等の交通安全施設等に係る点検項目を定めたチェックリストを作成・活用し、点検を行うこと。

また、チェックリストの作成を特記仕様書に明記すること。

② 今回、当局が指摘した事例のうち、今後、対応が必要なものについては、計画的にその対策を行うこと。

(3) 道路標識に係る利用者の安全確保等

【制度の概要等】

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。また、「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）第4条第1項により、道路標識のうち案内標識、警戒標識等を設置することとされている。

なお、道路管理者は、「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）5-1により、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、同基準5-2により、適宜巡回点検を行うこととされている。

九州地方整備局管内の各国道事務所等では、上記の設置基準に基づき、道路標識の維持管理を行っている。また、案内標識については、九州管内の主要な道路管理者によって構成される「九州ブロック道路標識適正化委員会」が作成した「案内標識設置指針（目標地の選定

要領)」(平成6年11月改訂)により、道路種別ごとに標識の表示内容の整合及び系統的な案内標識の整備を図っている。

【調査結果】

今回、当局が九州地方整備局本局、国道事務所等及び維持出張所における道路標識の維持管理状況を調査した結果、以下のような状況がみられた。

ア 道路標識の維持管理

(ア) 道路標識の維持管理方針等の策定状況

九州地方整備局本局では、平成22年度以降は、維持管理基準に基づき、毎年度「道路維持管理計画」を策定している。しかし、同計画には道路標識の維持管理に係る方針等は記載されておらず、また、管内の各国道事務所等に対して、道路標識に係る要補修箇所の把握方法や表示内容の点検方法等について指示していない。

このため、国道事務所等においても、道路標識の維持管理について、その方針等は策定していない。なお、維持出張所では、道路巡回や道路利用者からの行政相談により道路標識の必要な補修等を実施している。

(イ) 道路巡回における道路標識の維持管理状況

維持出張所では、道路巡回の実施に当たって、いずれも道路標識の点検項目等を定めず、維持出張所の職員や委託業者の道路巡回員が道路標識の状態について目視により点検し、必要な補修等を実施している。

一方、維持出張所では、道路標識の点検項目等を定めていないことについて、次の点を挙げている。

- ① 維持出張所の職員については、i) 道路管理業務の経験のある職員が道路巡回を行っていること、ii) 維持出張所の管理担当者は、河川国道事務所が行う道路管理に係る研修を受けていること(1維持出張所)。
- ② 道路巡回を行う委託業者については、i) 請負契約に際して、道路巡回員の資格、業務経験年数等の一定の要件を満たした事業者と契約していること、ii) 委託業者は、特記仕様書に基づき、道路巡回の点検方法を定めた道路巡回実施計画書を作成し、同計画書に基づき道路巡回を行っていること。

しかし、上記(2)と同様に、当局が九州地方整備局管内の直轄国道13路線における道路標識(案内標識、警戒標識)について歩行調査した結果、以下のとおり、道路利用者の安全確保等が十分に図られていないものや安全確保等を更に進めるためその必要性について検討を要するものがみられた(109事例)。このうち33件については事実確認中に対応済み。

- ① 案内標識について、道路利用者の利便確保が十分に図られていないもの等(54事例)
 - i) 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(2事例)
 - ii) 案内標識の距離が誤って表示されているもの(2事例)
 - iii) 案内標識の行き先地名の表示に整合性がないもの(12事例)
 - iv) 案内標識の行き先地名が表示されていないもの(1事例)
 - v) 案内標識の行き先地名等の表示が適切ではないもの(12事例)
 - vi) 案内標識の設置場所が適切ではないもの(1事例)
 - vii) 案内標識の標示板が汚損、表示の薄れ又は樹木の枝葉等で見えにくいもの(19事例)

- viii) 利便確保を更に進めるためその必要性について検討を要するもの（5事例）
- ② 警戒標識について、道路利用者の安全確保等が十分に図られていないもの等（55事例）
 - i) 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（6事例）
 - ii) 警戒標識の表示が道路形状と異なって表示されているもの（22事例）
 - iii) 警戒標識の設置場所が適切ではないもの（4事例）
 - iv) 警戒標識の標示板が汚損、表示の薄れ又は樹木の枝葉等で見えにくいもの（22事例）
 - v) 安全確保等を更に進めるためその必要性について検討を要するもの（1事例）
- ③ 上記の①及び②の事例の中から抽出した23事例について、管轄の維持出張所が当該事例を把握しているか確認したところ、把握していないものが17事例（73.9%）みられた。

また、当局が、維持出張所における道路巡回の実施状況を調査した結果、以下のような状況がみられた。

- ④ 維持出張所が実施した1か月間の道路巡回における要補修等の事例の把握状況をみると、1,879事例のうち、道路標識に関する事例は皆無となっている。
- ⑤ 維持出張所の平成21年度から23年度までの案内標識の表示内容の見直し状況をみると、36か所において見直しが行われている。

しかし、道路巡回を端緒として案内標識の表示内容の見直しを図ったものは1か所（予告案内標識から交差点までの距離表示の見直し）のみであり、その他の35か所は道路利用者からの行政相談や地方公共団体からの提報等を端緒としている。

- ⑥ 道路巡回を実施している7委託業者のうち、道路巡回実施計画書に道路標識に係る点検項目等を記載しているのは、2業者のみである。

しかし、その内容をみると、i) 巡回中の着眼点として、道路標識について、「損傷、視認状況、設置状況」、ii) 道路標識の点検ポイントとして、「道路標識の倒れ、傾き、版の曲り、錆び等の異常、劣化の有無」と、それぞれ記載されているだけで、道路標識が必要な場所に設置されているか、案内標識の表示内容に誤りはないか、案内標識間の表示内容の整合性は図られているか、道路標識の表示が道路形状と一致しているか、道路標識が汚損等で見えにくいものとなっていないかなどの具体的な点検項目が記載されていない。

上記の原因として、①日常の道路巡回による点検結果をみると、車両交通に事故等の多大な影響を与える落下物、動物の死骸等の撤去などの把握が主となっており、道路利用者の視点に立って、道路標識の設置が必要な場所、道路標識の表示内容の誤り、案内標識間の表示内容の整合性、道路標識の表示と道路形状との不一致、道路標識の視認性などの点検・把握が十分に行われていないこと、②維持出張所の道路巡回の実施に当たって、道路標識に関する特別点検の実施や具体的な道路標識に関する点検項目等が定められていないことが考えられる。

イ 案内標識の表示の見直し

- (ア) 案内標識の表示内容の見直し等に係る方針の策定状況

九州地方整備局本局は、案内標識の表示内容の見直しについて、平成18年度以前は、九州ブロック道路標識適正化委員会において、九州管内の案内標識の表示内容の見直し

等の決定を行っていたが、19年度以降は、九州ブロック道路標識適正化委員会規約の改正（平成19年4月26日施行）により、同委員会が下部組織として各県ごとに設置している地域部会に上記の権限を移し、各地域部会において、案内標識の表示内容に関する見直し等の決定を行うこととしている。

なお、福岡、佐賀、長崎、熊本、大分及び宮崎の6県の6地域部会の規約では、いずれも、①道路標識の適正化に関すること、②高速道路等のインター名称に関すること、③その他必要とする道路標識の整備・向上に関することを決定することとされている。

(4) 案内標識の表示内容の見直し状況

国道事務所等は、案内標識の表示内容の見直しについては、いずれも維持出張所が行う道路巡回による点検とともに、国道事務所等が道路標識の整備の向上を目的として設置した九州ブロック道路標識適正化委員会の地域部会において、その表示内容の見直しを行っているとしている。

しかし、上記6地域部会における平成21年度から23年度までの開催状況等について調査した結果、以下のような状況がみられた。

- ① 高速道路等のインターチェンジの名称や市町村合併に伴う市町村名の表示内容については検討されているが、既存の案内標識の表示内容については見直し等の検討が行われていないもの（6部会）
- ② 地域部会を開催せずに、その構成メンバーの意見の照会のみで決定されているもの（2部会）

また、当局が九州地方整備局管内の直轄国道13路線における案内標識について歩行調査した結果、以下のとおり、直轄国道と県道が交差する地点付近に設置されている案内標識について、直轄国道の道路管理者と県道の道路管理者など、異なる道路管理者等間の調整が必要と考えられるものがみられた（4事例）。

- ③ 国道10号上りにおいて、大分県道633号と交差する地点付近に設置されている案内標識について、大分県道633号方向の行き先地名の表示がなく分かりにくいもの（1事例）
- ④ 国道57号上りにおいて、国道442号と交差する地点付近に設置されている案内標識について、国道57号と国道442号のどちらの方向に進んでも「大分」方面に向かうことは可能であり、実際に国道442号方向から「大分」方面に向かう道路利用者もみられるが、当該案内標識では、国道57号方向にしか「大分」方面の表示がないため、国道442号方向から「大分」方面に向かいたい道路利用者が戸惑うおそれがあるもの（1事例）
- ⑤ 国道10号下りにおいて、宮崎県道223号と交差する地点付近に設置されている案内標識について、「リバーパル五ヶ瀬川・友内川観察路」の表示が、直進方向の国道10号の行き先地名「宮崎」と左進方向の県道223号の行き先地名「延岡港」の間の真ん中にあるため、「リバーパル五ヶ瀬川・友内川観察路」方面へ向かいたい道路利用者がどちらの方向に進めばよいか分かりにくいもの（1事例）
- ⑥ 国道34号上りにおいて、近接して設置されている設置者の異なる案内標識について、長崎自動車道のインターチェンジ名がそれぞれ「東彼杵」（長崎河川国道事務所管理）、「東そのぎ」（西日本高速道路株式会社管理）と異なる表示となっており、道路利用者が混乱するおそれがあるもの（1事例）

これらのほか、宮崎市内の国道10号と国道220号の交差点において、宮崎県公安委員会が四隅の信号機に設置した地点名（4か所のうち3か所は「橘通3」、1か所は「橘通4」）があるが、これらの地点名は、宮崎河川国道事務所が公表資料に記載している交差点名（デパート前交差点）と異なっている上、当該交差点に「主要地点」（現在地の地点名）が設置されていないため、道路利用者にとって現在地の地点名が分かりにくいものとなっているものがみられた^(注)。

(注)「道路標識設置基準」3-2-2において、主要な交差点、主要な町・丁目等交通上の主要な目標となる地点には、「主要地点（114の2-A、B）」を道路の左側の路端等に設置して、現在地の地点名を表示することとされている。

上記の原因として、九州ブロック道路標識適正化委員会の地域部会は、高速道路等のインターチェンジの名称や市町村合併に伴う市町村名の表示内容の検討を行うことを主眼として開催されており、既存の案内標識の表示内容を見直す等のために活用されていないことが考えられる。

【所見】

したがって、九州地方整備局は、道路利用者のより一層の安全確保等を図る観点から、次の措置を講ずる必要がある。

① 案内標識及び警戒標識が必要な場所に設置されていない事例、道路標識の表示が道路の形状と異なる事例、汚損等して見えにくい事例等については、道路標識の具体的な点検項目等を定めるとともに、当該点検項目等に基づき、的確な把握に努めること。

また、案内標識の表示内容の整合性等に関する特別点検を定期的実施するなど、点検の方法等について、必要な見直しを行うこと。

② 道路交通の安全と円滑を確保し、案内標識の整備の向上を図るため、九州ブロック道路標識適正化委員会の各地域部会を積極的に活用することにより、案内標識の表示内容の見直し等を的確に行うこと。

③ 今回、当局が指摘した事例のうち、今後、対応が必要なものについては、計画的にその対策を行うこと。

2 不法占用対策の推進

(1) 不法占用物件の的確な把握・指導記録の整理

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条により、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。

道路管理者は、許可を受けずに工作物等により道路を不法に占有している者に対しては、道路法第71条第1項の規定に基づき、当該不法占有物件の除去等の監督処分を行うことができるとされている。

なお、許可を受けずに工作物等により道路を不法に占有している者に対しては、道路法第100条により、1年以下の懲役又は50万円以下の罰金が科される。

【制度の概要等】

ア 不法占用物件の把握

九州地方整備局では、「不法占用是正対策の強化について」（平成 11 年 5 月 17 日付け建九道政第 272 号九州地方建設局道路部長通知。以下「道路部長通知」という。）により、不法占用の早期解消を図るため、職員による現地指導及び道路巡回時の指導等を実施することとしており、国道事務所等及び維持出張所の職員による不法占用物件の把握及び是正指導が行われている（注）。

（注） 『「不法占用是正対策の強化について」の取り扱いについて』（平成 11 年 5 月 17 日付け第 273 号九州地方建設局道路部長通知。以下「取扱通知」という。）により、把握及び是正指導を行う不法占用物件について、その対象は一切の不法占用物件とするが、i）職員による現地指導では、特に自家用看板、日除け、商品置き場等現地での個別指導を行いやすい物件を中心とする、ii）道路巡回時の指導では、商品置き場やガソリンスタンド看板等継続性の高い悪質な物件を中心とするとされている。

また、国道事務所等は、道路部長通知により、上記の不法占用対策の実績を四半期ごとに、九州地方整備局に報告することとされている。

また、国土交通省では、直轄国道における適正な道路利用を確保するため、不法占用の是正に関する事業を特に推進する必要がある区域において、計画的に不法占用の是正を推進することにより、道路の構造の保全と円滑な道路交通の確保に資するため、道路占用適正化促進事業実施要領（平成 20 年 3 月 28 日付け国道利第 32 号国土交通省道路局路政課長通知。以下「実施要領」という。）に基づき、道路占用適正化促進事業（以下「適正化事業」という。）を実施している。同事業では、その対象物件を立看板、突出看板等の看板類、日除け、投光器等とされている。

実施要領では、不法占用物件の実態把握を実施することとされており、その実態把握に当たっては、不法占用物件の実態調査（規格、構造、所有者の住所、氏名等）を行い、不法占用物件調査・地図等を作成することとされている。

なお、実態調査により把握した不法占用物件については、「占用許可可能物件」、「是正後占用許可可能物件」、「占用許可不可能物件」ごとに分類することとされている。

また、適正化事業の実施に際しては、「不法占用物件の実態把握」として行う業務、「不法占用物件の指導等」において使用する書類の作成、個別指導後の事跡の記録作成、不法占用台帳の整理等の業務を道路占用適正化促進事業経費により委託する等、事業の円滑な実施に努めることとされている。

イ 不法占用物件に対する指導の記録

実施要領では、不法占用物件の実態把握に当たっては、継続的に指導・監督に十分対応できるようにそのシステム化に努めることとされている。

また、実態把握した不法占用物件については、個別訪問により速やかに指導を行い、個別指導後にその事跡を記録し、継続的に指導、監督が行えるようにすることとされている。

【調査結果】

当局が調査した国道事務所等のうち 4 国道事務所等では、不法占用物件を、i）突出看板、日除け及び投光器等の建築物等に固定された物件（以下「固定型物件」という。）、ii）立看

板、置き看板及びのぼり旗など移動が容易で即時に撤去可能な物件（以下「移動型物件」という。）の二つに区分し、主に固定型物件については適正化事業における外部委託により、移動型物件については職員が巡回パトロール等により把握することとしている。

一方で、3国道事務所等では、両物件を区分せず適正化事業における外部委託及び職員による巡回パトロール等において把握することとしている。

また、国道事務所等における平成21年度から23年度までの適正化事業の実施状況をみると、いずれも外部委託により、不法占用物件の実態把握を行っている（注）。調査した国道事務所等の不法占用物件数をみると、平成21年度末で5,089件、22年度末で4,964件、23年度末で4,810件となっており、21年度末と23年度末を比較すると、約5.5%減少している。

（注）長崎河川国道事務所は体制の事情から平成23年度は未実施、宮崎河川国道事務所は口蹄疫問題に対応するため22年度は未実施

今回当局が、国道事務所等及び維持出張所における不法占用物件の把握状況及びその記録について調査した結果、以下のような状況がみられた。

ア 不法占用物件の把握

当局が歩行調査において把握した、歩行者にとって通行の支障等となっている16件の不法占用物件について、当該物件を管轄する維持出張所が把握しているか確認したところ3維持出張所において、6件が把握されていなかった。

このことは、維持出張所の道路巡回（徒歩巡回）時において歩行者等の安全性確保の観点にたった不法占用物件の把握が十分に行われていないことが原因の一つと考えられる。

イ 指導等の記録整理

当局が国道事務所等及び維持出張所における不法占用物件に係る是正指導の記録を調査した結果、以下のとおり記録の整理が不十分であり、継続的な指導・監督に資するものとなっていない状況がみられた。

（ア）国道事務所等関係

- ① 適正化事業で把握した不法占用物件に対しては職員が指導を行う場合もあるとしているが、不法占用物件台帳等をみると委託業者による説明記録のみで、職員が指導を行った実績が記録されていないもの（3国道事務所等）
- ② 不法占用物件台帳に指導内容等が未記入となっているものがあるもの（1国道事務所等）
- ③ 不法占用物件台帳の指導内容の記載欄には「警告書を配付」と記載されているが、実際には個別説明書の誤りであり、国道事務所はその誤りを把握していないもの（1国道事務所等）

（イ）維持出張所関係

- ① 維持出張所職員等が把握した不法占用物件に係る是正指導の記録をみると、パトロール日誌等に記録しているのみで、是正指導に係る過去の経緯が一覧できるような記録となっていない。このため、継続的に指導、監督を行うことが困難な状態となっているもの（6維持出張所）

是正指導の経過が一覧できる記録を行っていない理由について、4維持出張所では、移動型物件を把握及び是正指導の対象としており、当該物件は、指導の都度、改善（撤去）されていることから、経過を一覧できる記録の必要性が認められないため

としている。

一方で、管内の不法占用物件に対する是正指導の経過が一覧できる独自の様式(注)を作成して記録している国道事務所等がみられた。

(注) 把握年月日、場所、所有者及び指導の経過等を一覧にしたもの

- ② 指導したが即時には是正されなかった移動型物件について、指導記録を組織として整備していないため、その後の指導状況が不明となっているもの(1維持出張所)
- ③ 平成23年度に、「職員による現地指導」を13回(指導件数:146件)行っているが、「現地調査簿」として、不法占用の状況、写真、指導の経緯が記録されているのは3回分(同49件)のみで、他の10回分(同97件)については、不法占用対策報告書に対象物件及びその個数は記載されているものの、不法占用の状況、指導の経過等を記録した資料が作成されていないもの(1維持出張所)

上記の原因として、国道事務所等では、適正化事業において委託業者から提出される不法占用物件台帳を成果物として捉え、自らの次回以降の指導等に活用するという認識が薄いこと。また、維持出張所では、不法占用物件を継続的に是正していくという認識が薄いことが考えられる。

なお、不法占用が長期化しているもの、継続して繰り返すものがみられることから、これら是正のためには、不法占用物件の把握状況及び指導状況を的確に記録することが重要と考えられる。

【所見】

したがって、九州地方整備局は、不法占用物件の的確な把握及び指導記録の整理を図る観点から、次の措置を講ずる必要がある。

- ① 徒歩巡回時においては歩行者等のより一層の安全性確保を図るため、その障害となる不法占用物件を的確に把握すること。
- ② 不法占用物件に係る是正指導の記録が、継続的な指導・監督に資するものとなるよう、不法占用物件台帳に指導の経過を正確に記録すること。

また、不法占用物件台帳を作成していない移動型物件についても、是正指導の経過が一覧できるようその記録を整備すること。

(2) 不法占用物件の効果的な指導

【制度の概要等】

九州地方整備局では、道路部長通知において、不法占用是正対策は、職員による現地指導、道路巡回時の指導等を中心として不法占用是正対策の強化を図ることとしている。また、指導によっても是正を行わない物件所有者に対しては、監督処分、行政代執行、告発について検討することとされている。

さらに、取扱通知では、i) 職員による現地指導は、一切の不法占用物件を対象物件とする、ii) 指導に従わない者には警告書を発行する、iii) 1出張所につき月1回以上の実施を標準とし、毎月の定例日を設定することとしている。

なお、九州地方整備局不法占用物件調査等業務委託事務処理要領(平成13年10月10日付

け国九整道政第 172 号。以下「委託事務処理要領」という。)により、把握した不法占用物件の実態把握、個別指導等を外部委託している。

実施要領では、不法占用物件に対する指導については、i) 個別訪問により速やかに指導を行い、個別指導後にその事跡を記録し、継続的に指導、監督が行えるようにすること、ii) 占用許可可能物件、是正後占用許可可能物件については、個別訪問に際して、道路占用制度の概要を記したものの、道路占用許可申請書等を持参し、不法占用物件の設置者に対して、道路占用制度の説明を行い、速やかに占用許可申請手続を行うように指導すること、iii) 占用許可不可能物件については、個別訪問に際して、道路占用制度の概要を記したものを持参し、不法占用物件の設置者に対して道路占用制度の説明、撤去の指導及び勧告等を積極的に行うこととされている。

また、監督処分については、道路管理者が不法占用の改善、撤去の勧告等の行政指導を繰り返し行っているにもかかわらず不法占用状態が解消されないなど悪質なものについては、監督処分等による是正措置を図ることとされている。

さらに、不法占用の是正を促進させるため、他の道路管理者、地方公共団体の屋外広告物担当部局、警察等との連携が有効であるため、地方整備局はこれらの関係行政機関と連携し、積極的に合同パトロール等を行うこととされている。

【調査結果】

ア 適正化事業により把握した物件に係る指導

国道事務所等では、適正化事業における外部委託により、主に自家用看板及び日除け等の固定型物件を把握して不法占用物件台帳を作成・補正している。

今回、当局が、不法占用物件台帳に記載されている不法占用物件の経過年数を確認できた 6 国道事務所等において、その経過状況を調査したところ、不法占用が長期化している物件（当初の把握から 5 年以上経過）が 5 国道事務所等において 50%以上となっている。

一方、これら長期化物件に対する国道事務所等における指導状況については、いずれも口頭による指導のみで、文書による指導を行っていない。

また、不法占用物件台帳の指導状況の記載欄を調査した結果、以下のとおり、指導及び個別説明が継続的、計画的に行われていない状況がみられた。

① 2 国道事務所等において、当初把握から 10 年以上経過している不法占用物件 19 件を抽出し、その指導状況を調査したところ、いずれも職員による指導が記録されておらず、委託業者による個別説明（パンフレット等を持参しての制度説明等）が 2 年から 4 年の間隔で行われているのみであり、職員による是正指導が行われているか不明となっている。

② 国道 3 号及び 34 号の不法占用物件 56 件を抽出し把握後の経過年数を調査したところ、10 年以上経過しているものが 17 件みられた。

これら 17 件について、その指導状況を調査したところ、委託業者による個別説明等に職員が同行した実績があるものは 1 件（1 回）のみとなっている。また、個別説明等の回数を調査したところ、5 回以下のものが 7 件（41.2%）みられた。これらの中には、i) 把握した年度に個別説明が 1 回行われたのみとなっているものが 1 件、ii) 把握した年度に個別説明が行われた後、10 年以上経過して 2 回目の個別説明が行われているも

のが2件（うち1件は占用許可不可能物件）みられた。

イ 維持出張所の職員による現地指導

今回、当局が、職員による現地指導の実施状況について、維持出張所を調査した結果、以下の状況がみられた。

- ① 実施回数については、月1回以上の実施を標準とするとされているが、平成21年度から23年度の3か年で、毎年度、月平均1回以上実施していないもの（1維持出張所）
また、当局の調査において、職員による現地指導の実施回数を把握できた23維持出張所では、平成21年度から23年度の3か年で、実施回数が標準回数を満たしていない年度があるもの（16維持出張所）。このうち、3か年全て標準回数を満たしていないもの（7維持出張所）、2か年標準回数を満たしていないもの（6維持出張所）
- ② 自家用看板及び日除け等の固定型物件と立看板及びのぼり旗等の移動型物件の両方を是正指導の対象としているもの（3維持出張所）、一方、移動型物件のみを是正指導の対象としているもの（4維持出張所）
- ③ 職員による現地指導の内容が、所有権放棄されたと認められる物件（放置自転車・バイク）の撤去が中心となっているもの（1維持出張所。平成23年度の13回の現地指導のうち約7割に当たる9回）
なお、放置自転車等の撤去は、取扱通知では、維持作業による清掃の対象物件となっている。

上記ア及びイの原因として、i) 不法占用是正対策において、国道事務所等及び維持出張所の担当者が業者に依存しすぎていること、ii) 実施要領をはじめ道路部長通知及び取扱通知の内容が現場担当者に周知・徹底されていないことが考えられる。

ウ 効果的な指導

(7) 文書指導・監督処分

今回、当局が、国道事務所等における文書指導・監督処分の状況を調査したところ、不法占用が長期化している物件が過半数を占めているにもかかわらず、文書指導さらには道路法第71条に基づく監督処分が行われていないものがみられた。

このことについて、該当の2国道事務所等では、i) 口頭での指導を何度実施すれば文書指導（警告、勧告等）を行う等の文書指導の実施方法が分からない、ii) 勧告の内容や、どのような行政指導を何度実施すれば監督処分を検討する等の基準、また、「悪質」の判断基準が分からないとしている。

上記の原因として、文書指導の発出する具体的な例や、段階的な是正指導の進め方が長期的に示されていないことが考えられる。直轄国道の占用物件は、i) 占用許可可能物件及び是正後占用許可可能物件については、既に許可を受けた人からは占用料を徴収している一方で、占用料を徴収しておらず不公平感を与える結果となっていること、ii) 占用許可不可能物件については、設置自体が認められておらず歩行者等の通行の支障となるものであることから、早急かつ計画的な取組が求められている。

(4) 合同パトロール

今回、当局が、国道事務所等における合同パトロールを調査したところ、関係機関と

して警察と連携して合同パトロールを実施しているものが2国道事務所等においてみられたものの、他の国道事務所等では他機関と連携した合同パトロールは実施していない。

なお、上記国道事務所等では、警察との合同パトロールの効果について、職員のみよりも警察と合同で行う方が指導の効果が高い、所有者等とのトラブル防止にもなり指導しやすいとしている。

【所見】

したがって、九州地方整備局は、不法占用に係る物件の効果的な指導を図る観点から、次の措置を講ずる必要がある。

- ① 実施要領、道路部長通知の目的を現場担当者に周知・徹底させること。また、当該通知等に基づき、適切な是正指導等を行うよう担当職員を指導すること。
- ② 不法占用が長期化している物件については、文書による指導を徹底すること。また、当該指導を継続的、計画的に実施すること。
- ③ 警察等関係機関との連携を強化し、不法占用に特化した合同パトロールを計画的に実施すること。