

スマートインターチェンジの利便性及び  
安全性の向上に関する調査(行政相談契機)

結果報告書

令和4年3月

総務省関東管区行政評価局

## 前 書 き

我が国の高速道路の平均インターチェンジ間隔は、欧米諸国に比べ約2倍と長く、インターチェンジが設置されず、高速道路が通過するのみで、恩恵を享受できない市町村が多数存在する。

そのため、国土交通省は、スマートインターチェンジ（以下「スマート IC」という。）を整備することとしている。これは、スマート IC が、既存の高速道路の有効活用や、地域生活の充実、地域経済の活性化を推進する観点から、高速道路の本線やサービスエリア（以下「SA」という。）、パーキングエリア（以下「PA」という。）、バスストップから乗り降りができるように設置され、ETC を搭載した車両に利用が限定されることから、簡易な料金所の設置で済み、料金徴収員が不要なため、従来のインターチェンジに比べ、建設・管理コストの縮減が可能なためである。

スマート IC については、平成 16 年度に開始された社会実験の結果を踏まえ、18 年 10 月 1 日に駒寄スマート IC など 18 か所が本格的に運用を開始した。令和 3 年 3 月現在、全国で 143 か所が開通し、50 か所で事業中となっており、関東甲信越地域においても、スマート IC の整備が進んでおり、令和 3 年 3 月末現在、47 か所（全国の 32.9%）が開通し、事業中のものも 20 か所あるなど、今後も増加するものとみられる。

しかし、スマート IC の利用に当たっては、当局に対し、スマート IC の入口が非常に分かりづらい等の相談が寄せられ、民間有識者からも同様の指摘がある。また、道路管理者が地域住民を対象に行ったアンケート調査においても、「国道から離れており少々わかりにくいので、距離と道順があるとわかりやすい」、「スマート IC を出て一般道へ向かうときとても分かりづらい。国道への出方、行き先はしっかり表示してほしい」、「スマート IC の出口へ向かう際、SA の駐車場の車とぶつからないか不安。出口に向かう表示などがあると良い」などの意見がある。

この調査は、スマート IC 利用者の利便性及び安全性の向上を図る観点から、スマート IC 及び接続する高速道路本線や一般道路の関連施設の整備並びに維持管理の状況、スマート IC の利用者に対する情報提供の状況等について調査し、関係行政の改善に資するために実施したものである。

# 目 次

第1 調査の目的等	1
第2 調査結果	2
1 スマート IC の概要	2
(1) スマート IC の定義等	2
(2) 関東甲信越地域におけるスマート IC の供用状況	5
(3) 調査対象スマート IC	6
2 一般道路からスマート IC 入口への案内標識等	7
(1) 案内標識等の維持管理状況	11
(2) 案内標識等の設置状況	20
3 高速道路からスマート IC 出口への案内標識等	24
(1) 案内標識等の維持管理状況	33
(2) 案内標識等の整備状況	38
4 SA・PA 接続型スマート IC における逆走防止のための案内標識等	40
(1) スマート IC から高速道路に入る際の SA・PA との合流地点での案内看板等による対策状況	41
(2) スマート IC から高速道路を出る経路等での案内看板による対策状況	44
5 スマート IC に係る路面のカラー舗装の施工状況	47
6 利用者に対するホームページによる情報提供の実施状況	52
7 地区協議会におけるフォローアップの実施状況	55

## 第1 調査の目的等

### 1 目的

この調査は、スマート IC 利用者の利便性及び安全性の向上を図る観点から、スマート IC の関連施設の整備及び維持管理の状況、スマート IC に接続する道路の関連施設の整備及び維持管理の状況、スマート IC の利用者に対する情報提供の状況等について調査し、関係行政の改善に資するために実施するものである。

### 2 対象機関

#### (1) 調査対象機関

関東地方整備局

#### (2) 関連調査等対象機関

東日本高速道路株式会社関東支社

3 県（栃木県、群馬県、埼玉県）

8 市町（宇都宮市、佐野市、吉岡町、伊勢崎市、三芳町、蓮田市、上里町、美里町）

### 3 担当部局

関東管区行政評価局

### 4 調査実施期間

令和3年4月～4年3月

### 5 調査参画

地域総括評価官（管区局担当）

## 第2 調査結果

### 1 スマート IC の概要

#### (1) スマート IC の定義等

スマート IC は、国土交通省の「スマートインターチェンジ整備事業制度実施要綱」（令和元年9月30日。以下「実施要綱」という。）において、高速自動車国道法（昭和32年法律第79号）第11条の2第1項の規定又は道路法（昭和27年法律第180号）第48条の5第1項の規定に基づき、高速道路への連結を予定している道路の道路管理者（地方公共団体）の申請により、国土交通省より連結許可を受けて整備するものであり、道路整備特別措置法施行規則（昭和31年建設省令第18号）第13条第2項第3号のETC専用施設が設置され、専らETC通行車の通行の用に供することを目的とするインターチェンジと定義されている（図表1-①、1-②）。

また、スマート IC には、高速道路側における接続箇所によって、SA 又は PA を接続箇所とする「サービスエリア・パーキングエリア接続型」（以下「SA・PA 接続型」という。）、本線車道又は本線上に設置されたバスストップを接続箇所とする「本線直結型」の2つの類型がある（図表1-②）。

SA・PA 接続型は、高速道路との接続箇所が、SA・PA であるもので、既存の施設を活用することにより、比較的容易にアクセス路を確保できるとされ、本線直結型は、高速道路本線へ直接アクセス路を接続させるもので、SA・PA の存在しない箇所に設置できるとされている。

図表 1-① 関係法令（抜粋）

#### ○ 高速自動車国道法（昭和 32 年法律第 79 号）

（連結許可等）

第十一条の二 前条各号に掲げる施設（高速自動車国道を除く。）を管理する者は、当該施設を高速自動車国道と連結させようとする場合においては、あらかじめ、国土交通省令で定めるところにより、国土交通大臣の許可（以下「連結許可」という。）を受けなければならない。

#### ○ 道路法（昭和 28 年法律第 180 号）

（連結許可等）

第四十八条の五 前条各号に掲げる施設の管理者は、当該施設を自動車専用道路と連結させようとする場合においては、当該管理者が道路管理者であるときは当該自動車専用道路の道路管理者と協議し、その他の者であるときは国土交通省令で定めるところにより当該自動車専用道路の道路管理者の許可（以下「連結許可」という。）を受けなければならない。自動車専用道路以外の道路等を自動車専用道路と立体交差以外の方式で交差させようとする場合においても、同様とする。

#### ○ 道路整備特別措置法施行規則（昭和 31 年建設省令第 18 号）

（車両の通行方法）

第十三条 会社等又は有料道路管理者は、法第二十四条第三項の認可を受けようとするときは、当該認可を受けようとする通行方法を記載した申請書を国土交通大臣に提出しなければならない

ない。

2 国土交通大臣は、前項の申請書に記載された通行方法が次の各号に掲げる料金の徴収施設の区分に応じ、それぞれ当該各号に定めるものである場合に限り、法第二十四条第三項の認可をするものとする。

一・二 略

三 ETC 専用施設（無線の交信を伴う ETC システムを使用して料金の徴収のために必要な通行車両の通行に関する情報の記録を行う施設であって、次号から第六号までに該当しないものをいう。以下この号において同じ。） 次のイ又はロに掲げる ETC 専用施設の区分に応じて、それぞれ当該イ又はロに定める通行方法

イ 標識その他の方法によって徐行し又は停止すべき旨が表示されている施設 有料道路自動料金収受システムを使用する料金徴収事務の取扱いに関する省令第四条第一項第一号に規定する車載器及び識別カードが搭載され、かつ、無線の交信により ETC システムに料金の徴収のために必要なその通行に関する情報を適正に記録することができる状態にある通行車両（以下この項において「ETC 通行車」という。）以外の通行車両にあつては当該施設を通過してはならず、ETC 通行車にあつては当該標識その他の方法による表示に従って通行しなければならないこと。

ロ イ以外の施設 ETC 通行車以外の通行車両は、当該施設を通過してはならないこと。

図表1-②「スマートインターチェンジ整備事業制度実施要綱」(令和元年9月30日国土交通省)(抜粋)

第1 背景・目的 (略)

第2 定義

- (1) スマートICとは、高速自動車国道法（昭和32年法律第79号）第11条の2第1項の規定又は道路法（昭和27年法律第180号）第48条の5第1項の規定に基づき連結許可を受けた道路法上の道路で、道路整備特別措置法施行規則（昭和31年建設省令第18号）第13条第2項第3号のETC専用施設が設置され、専ら同号イに規定するETC通行車の通行の用に供することを目的とするICである。
- (2) SA・PA接続型とは、スマートICのうち、高速道路側の接続箇所が、SA又はPAであるものをいう。
- (3) 本線直結型とは、スマートICのうち、高速道路側の接続箇所が、本線車道又は本線上に設置されたBSであるものをいう。

第3 スマートICの要件

- (1) スマートICにおいて高速道路に連結する施設は、道路法上の道路であること。
- (2) スマートICの設置により、既設ICや周辺道路の安全かつ円滑な交通の確保、ICアクセス時間の改善、災害のおそれのある一般道路の区間の代替、地域活性化施策の支援など、十分な社会便益が得られること。
- (3) スマートICの設置に関し、高速道路への連結を予定している道路の道路管理者(以下「連結道路管理者」という。)において広報活動等の実施により、地域住民に対する説明責任が果たされているものであること。

- (4) 会社及び連結道路管理者は、安全かつ円滑な交通を確保しつつ、体制・運営の効率化等によるコスト縮減や利用者増に努めることとし、原則として、スマートICとその前後の既設ICにおける出入交通量の合計が、整備前の前後の既設ICにおける出入交通量の合計を上回る見通しであることを確認すること。
- (5) スマートIC整備により、機構の債務償還計画全体に支障を与えないこと。
- (6) スマートICの構造や管理・運営については、地区協議会(第5の2を参照)において調整されたものであること。
- (7) 上記要件は、スマートICを改築する際にも準用する。

#### 第4 事業の事業区分 (略)

#### 第5 事業の手続き

##### 1. (略)

##### 2. 地区協議会の設置

- (1) スマートICの設置に当たっては、設置を予定しているIC毎に、連結道路管理者、地方整備局等、関係する地方公共団体、会社、その他の関係機関、学識経験者等により構成される地区協議会を設置する。
- (2) 地区協議会で検討・調整する主な事項は以下のとおりである。
  - ①スマートICの社会便益(スマートICの費用と比較し、十分な社会便益を確認すること)
  - ②スマートIC及び周辺道路の安全性
  - ③スマートICの設置に伴う高速道路の利用交通量の変化
  - ④スマートICの構造及び整備方法
  - ⑤スマートICの管理・運営方法
  - ⑥スマートICの利用促進方策
  - ⑦広域的検討結果の反映
  - ⑧その他スマートICを設置・管理・運営する上で必要な事項
- (3) 地区協議会に参加した機関等は、スマートICの安全かつ円滑な設置及び管理・運営に協力しなければならない。
- (4) 連結道路管理者は、(2)の検討・調整に際し、地域住民に対する広報や意見聴取を行うこと等により、検討段階における透明性、客観性等の向上を図るものとする。
- (5) 地区協議会は、スマートICの供用後も継続して、その社会便益・安全性・利用交通量・管理・運営形態・利用促進方策等について、定期的にフォローアップし、必要に応じ見直すものとする。フォローアップは、供用後1年経過後速やかに1回実施し、以後必要に応じて実施するものとする。なお、従来の制度によるスマートICについても同様とする。
- (6) 地方整備局等は、地区協議会における検討・調整の円滑な実施に努めるものとする。

(2) 関東甲信越地域におけるスマート IC の供用状況

令和3年3月31日現在、開通済みのスマート IC は、全国で143か所あり、関東甲信越地域の10都県では、東日本高速道路株式会社（以下「NEXCO 東日本」という。）が運営するスマート IC が35か所、中日本高速道路株式会社（以下「NEXCO 中日本」という。）が運営するスマート IC が12か所の計47か所のスマート IC が供用されている（図表1-③）。

図表1-③ 関東甲信越地域におけるスマート IC の整備状況

都県名	道路名	スマート IC 名	供用開始年月日	高速道路会社	
茨城	常磐自動車道	友部 SA スマート IC	H18.10.1	NEXCO 東日本	
		東海スマート IC	H21.3.29	NEXCO 東日本	
		水戸北スマート IC	H21.4.1(フル化 R1.9.7)	NEXCO 東日本	
		石岡小美玉スマート IC	H23.3.24	NEXCO 東日本	
栃木	東北自動車道	上河内スマート IC	H19.4.1	NEXCO 東日本	
		那須高原スマート IC	H19.4.1	NEXCO 東日本	
		佐野 SA スマート IC	H23.4.28	NEXCO 東日本	
		矢板北スマート IC	R3.3.28	NEXCO 東日本	
群馬	関越自動車道	駒寄スマート IC	H18.10.1	NEXCO 東日本	
		高崎玉村スマート IC	H26.2.22	NEXCO 東日本	
	北関東自動車道	波志江スマート IC	H21.4.1	NEXCO 東日本	
		太田強戸スマート IC	H30.7.28	NEXCO 東日本	
埼玉	関越自動車道	上里スマート IC	H27.12.20	NEXCO 東日本	
		三芳スマート IC	H18.10.1	NEXCO 東日本	
	常磐自動車道	三郷料金所スマート IC	H21.4.1(全車化 R2.4.24)	NEXCO 東日本	
	東北自動車道	蓮田スマート IC	H24.2.4	NEXCO 東日本	
		坂戸西スマート IC	H25.8.25	NEXCO 東日本	
	関越自動車道	寄居スマート IC	R3.3.28	NEXCO 東日本	
千葉	館山自動車道	君津 PA スマート IC	H21.3.29	NEXCO 東日本	
	新空港自動車道	成田スマート IC	H21.4.1	NEXCO 東日本	
	首都圏中央連絡自動車道	大網白里スマート IC	H31.3.24	NEXCO 東日本	
		茂原長柄スマート IC	R2.2.16	NEXCO 東日本	
東京	首都圏中央連絡自動車道	八王子西 IC	H28.12.24	NEXCO 中日本	
	中央自動車道	府中スマート IC	H27.3.7	NEXCO 中日本	
神奈川	首都圏中央連絡自動車道	厚木 PA スマート IC	R2.9.26	NEXCO 中日本	
	第一東海自動車道	綾瀬スマート IC	R3.3.30	NEXCO 中日本	
山梨	中央自動車道	笛吹八代スマート IC	H29.3.26	NEXCO 中日本	
		双葉スマート IC	H18.10.1(フル H27.4.21)	NEXCO 中日本	
		富士吉田西桂スマート IC	H30.8.6	NEXCO 中日本	
		談合坂スマート IC	R2.5.24	NEXCO 中日本	
新潟	日本海東北自動車道	豊栄スマート IC	H19.4.1	NEXCO 東日本	
		新潟東スマート IC	H28.3.26	NEXCO 東日本	
	磐越自動車道	新津西スマート IC	H23.12.17	NEXCO 東日本	
		長岡南越路スマート IC	H21.9.24	NEXCO 東日本	
	上信越自動車道	新井スマート IC	H18.10.1	NEXCO 東日本	
	北陸自動車道	関越自動車道	大和スマート IC	H18.10.1	NEXCO 東日本
		黒埼スマート IC	H18.10.1	NEXCO 東日本	
		大潟スマート IC	H19.4.1	NEXCO 東日本	
栄スマート IC		H24.7.14	NEXCO 東日本		
長野	上信越自動車道	長岡北スマート IC	H29.3.25	NEXCO 東日本	
		佐久平スマート IC	H19.4.1	NEXCO 東日本	
	長野自動車道	姨捨スマート IC	H18.10.1(24h 化 H30.6.1)	NEXCO 東日本	
		梓川スマート IC	H22.11.27	NEXCO 中日本	
	中央自動車道	小布施スマート IC	H18.10.1	NEXCO 東日本	
		小黒川スマート IC	H29.9.30	NEXCO 中日本	
駒ヶ岳スマート IC	H30.3.17	NEXCO 中日本			
座光寺スマート IC	R3.3.28	NEXCO 中日本			

(注) 国土交通省の資料に基づき、当局が作成した。



### (3) 調査対象スマート IC

今回、調査対象としたスマート IC については、以下のような考え方から、図表 1-④の 8 か所（栃木県内 2 か所、群馬県内 2 か所、埼玉県内 4 か所）を選定した。

- ① 当局管内には、上記 1 (2) のとおり、NEXCO 東日本と NEXCO 中日本が運営するスマート IC が供用されているが、数の多い（約 7 割）NEXCO 東日本が運営するスマート IC を対象とする。
- ② スマート IC は、上記 1 (1) のとおり、「SA・PA 接続型」と「本線直結型」の 2 つのタイプがあるが、「SA・PA 接続型」の方が出入りが複雑であるため、案内標識の設置など、より利便性や安全性の向上が求められることから、「SA・PA 接続型」のスマート IC を対象とする。
- ③ より多くの利用者の利便性の向上を図るため、交通量の多い主要な幹線道路である直轄国道（関東地方整備局管理）の近傍のスマート IC を対象とする。

図表 1-④ 調査対象スマート IC の概要（令和 3 年 8 月現在）

スマート IC 名称	運用形態(注)、車長・車種、運用時間	県	市町
上河内スマート IC	フル、12m 以下、24 時間	栃木	宇都宮市
佐野 SA スマート IC	フル、12m 以下、24 時間	〃	佐野市
駒寄スマート IC	フル、全車種、24 時間	群馬	吉岡町（前橋市）
波志江スマート IC	フル、12m 以下、24 時間	〃	伊勢崎市
三芳スマート IC	ハーフ、6m 以下、24 時間	埼玉	三芳町
蓮田スマート IC	ハーフ、6m 以下、24 時間	〃	蓮田市
上里スマート IC	フル、12m 以下、24 時間	〃	上里町
寄居スマート IC	フル、全車種、24 時間	〃	美里町（深谷市、寄居町）

（注）フルとは、上り線の入・出、下り線の入・出の 4 方向にアクセスできるものをいい、ハーフとは、例えば、上り線の入・下り線の出の 2 方向にしかアクセスできないものをいう。

## 2 一般道路からスマート IC 入口への案内標識等

### 【制度の概要】

「道路標識設置基準」(令和元年10月21日国土交通省都市局長・道路局長)第3章3-3-1(1)の1)において、高速道路等の入口に至る一般道路の主要な交差点及びその他必要と認められる地点には、「入口の方向」及び「入口の予告」を設置して、高速道路等の入口を案内するものとする。とされ、同章3-3-1(1)の3)において、高速道路等の「入口の方向」及び「入口の予告」には、必要がある場合は、専らETC通行車(道路整備特別措置法施行規則(昭和31年建設省令第18号)第13条第2項第3号イに規定するETC通行車をいう。)の通行の用に供することを目的とする入口を表す旨を表示することができる。とされている(図表2-①)。

図表2-① 「道路標識設置基準」(令和元年10月21日国土交通省都市局長・道路局長)(抜粋)

第3章 道路標識の設置計画
3-1, 2 略
3-3 高速道路等(都市高速道路等を除く。)の案内標識
3-3-1 経路案内
(1) 高速道路等(都市高速道路等を除く。)の入口への案内
1) <u>高速道路等(都市高速道路等を除く。)の入口に至る一般道路の主要な交差点及びその他必要と認められる地点には、「入口の方向(103-A、B)」、「入口の予告(104)」を設置して、高速道路等(都市高速道路等を除く。)の入口を案内するものとする。</u>
2) 高速道路等(都市高速道路等を除く。)の「入口の方向(103-A、B)」及び「入口の予告(104)」には、必要がある場合には、無料区間又は有料区間の区別を表示するものとする。この場合には、無料区間又は有料区間の別及び入口の名称を表示することを基本とし、無料又は有料の区間について誤解を招くことのない範囲において、地域の状況に応じた表示方法とすることができる。
3) <u>高速道路等(都市高速道路等を除く。)の「入口の方向(103-A、B)」及び「入口の予告(104)」には、必要がある場合は、専らETC通行車(道路整備特別措置法施行規則(昭和31年建設省令第18号)第13条第2項第3号イに規定するETC通行車をいう。以下同じ)の通行の用に供することを目的とする入口(以下「ETC通行車専用入口」という。)を表す旨を表示することができる。</u>
<u>スマートインターチェンジの利便性向上やETC通行車以外の通行車の誤進入による逆走等の予防のため、必要に応じて、この活用を図るものとする。</u>

(注) 下線は、当局が付した。

これらの案内の様式等については、「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。以下「標識令」という。)別表第二において定められている(図表2-②)。

図表 2-② 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)

(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。

別表第一(第二条関係)

案内標識

種類	番号	設置場所
入口の方向	(103-A・B)	高速道路等の入口の方向を示す必要がある地点における左側の路端又は交差点における進行方向の正面の路端
入口の予告	(104)	高速道路等の入口を予告する必要がある地点における左側の路端

別表第二(第三条関係)

案内標識

入口の方向(103-A)	入口の方向(103-B)	入口の予告(104)
<p>(120×120)</p>	<p>(120×120)</p>	<p>(120×120)</p>
方面、方向及び距離(105-A)	方面、方向及び距離(105-B)	方面、方向及び距離(105-C)

備考

一本標識板(本標識の標示板をいう。)

(一) 表示

1～10 略

11 「入口の方向」及び「入口の予告」を表示する案内標識の標示板には、必要がある場合は、次に図示したものに準じて、専ら ETC 通行車(道路整備特別措置法施行規則(昭和三十一年建設省令第十八号)第十三条第二項第三号イに規定する ETC 通行車をいう。以下同じ。)の通行の用に供することを目的とする入口(以下「ETC 通行車専用入口」という。)を表す旨を表示することができる。



(注) 下線は、当局が付した。

また、道路管理者は、標識令に定められた案内標識以外のもの（案内看板等）を用いて、スマート IC の入口を案内することは禁止されていない。

さらに、道路管理者は、その管理する道路にスマート IC 入口への案内標識及び案内看板等を設置することができるだけでなく、道路法第 32 条第 1 項に基づく占有許可を得て、他の道路管理者の管理する道路にもスマート IC 入口への案内標識及び案内看板等を設置することもできる。

なお、スマート IC 入口への案内標識及び案内看板等の設置については、「実施要綱」に基づき、スマート IC の設置に当たり設置されるスマート IC 地区協議会において、「周辺道路の安全性」に係る事項として事前に検討・調整されるのが一般的である。

他方、案内標識等を含め、国道の維持、修繕その他の管理については、道路法第 13 条第 1 項により、政令で指定する区間内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の管理を行うこととされている。また、都道府県道の管理は同法第 15 条においてその路線の存する都道府県が行うこととされているほか、同様に同法第 16 条第 1 項において、市町村道の管理はその路線が存する市町村が行うこととされている。

これらの道路管理者は、道路法第 42 条第 1 項において、道路を常時良好な状態に保つように維持・修繕し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。維持又は修繕に関する技術的な基準については、道路法施行令第 35 条の 2 において、適切な時期に目視その他適切な方法により点検を行うこと、異状を把握したときは、必要な措置を講ずること、その他必要な事項は国土交通省令で定めるとされており、これを受けた道路標識設置基準において、道路標識は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とされている。

このほか、道路管理者以外の者が道路法第 32 条第 1 項により、道路管理者の許可を受けて設置した案内標識等については、道路法第 39 条の 8 において、国土交通省令で定める基準に従い、維持管理をしなければならないとされている（図表 2-③）。

図表 2-③ 一般道路における案内標識等の維持管理に係る主な関係法令等

○ 道路法（昭和 27 年法律第 180 号）（抜粋）

（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。

（都道府県道の管理）

第十五条 都道府県道の管理は、その路線の存する都道府県が行う。

（市町村道の管理）

第十六条 市町村道の管理は、その路線の存する市町村が行う。

（道路の占有の許可）

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

(占有物件の管理)

第三十九条の八 道路占有者は、国土交通省令で定める基準に従い、道路の占有をしている工作物、物件又は施設（以下これらを「占有物件」という。）の維持管理をしなければならない。

(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。

#### ○ 道路法施行令（昭和 27 年政令第 479 号）（抜粋）

(道路の維持又は修繕に関する技術的基準等)

第三十五条の二 法第四十二条第二項の政令で定める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、次のとおりとする。

- 一 道路の構造、交通状況又は維持若しくは修繕の状況、道路の存する地域の地形、地質又は気象の状況その他の状況（次号において「道路構造等」という。）を勘案して、適切な時期に、道路の巡視を行い、及び清掃、除草、除雪その他の道路の機能を維持するために必要な措置を講ずること。
  - 二 道路の点検は、トンネル、橋その他の道路を構成する施設若しくは工作物又は道路の附属物について、道路構造等を勘案して、適切な時期に、目視その他適切な方法により行うこと。
  - 三 前号の点検その他の方法により道路の損傷、腐食その他の劣化その他の異状があることを把握したときは、道路の効率的な維持及び修繕が図られるよう、必要な措置を講ずること。
- 2 前項に規定するもののほか、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、国土交通省令で定める。

#### ○ 「道路標識設置基準」（令和元年10月21日国土交通省都市局長・道路局長）（抜粋）

## 第5章 道路標識の維持管理

### 5-1 概説

道路標識は、設置後においてその効用が損なわれることがないように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。また台風等の災害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特に速やかに補修しなければならない。

(注) 下線は、当局が付した。

## (1) 案内標識等の維持管理状況

### ア 国（関東地方整備局）における案内標識等の維持管理状況

#### 【調査結果】

関東地方整備局では、調査対象とした8スマートICのうち、上河内及び駒寄の2スマートICについて、周辺の国道に案内標識や案内看板を設置し、「附属物（標識、照明施設等）点検要領」（平成31年3月国土交通省道路局国道・技術課）に基づき、道路の通常巡回の際に行う通常点検や定期点検を実施し、健全性の診断を行っているとしている（図表2-(1)-ア-①）。

図表2-(1)-ア-①「附属物（標識、照明施設等）点検要領」（平成31年3月国土交通省道路局国道・技術課）（抜粋）

#### 1. 適用の範囲

本要領は、国土交通省及び内閣府沖縄総合事務局が管理する道路標識、道路照明施設（トンネル内照明を含む。）、道路情報提供装置及び道路情報収集装置の支柱や取付部等の点検に適用する。

【解説】（略）

#### 2. 点検の目的

附属物の点検は、道路管理業務の一環であり、管理する附属物の現状を把握し、変状を早期に発見するとともに、対策の要否を判定することにより、道路利用者及び第三者被害の恐れのある事故を防止し、安全かつ円滑な道路交通の確保を図ることを目的として実施する。

【解説】（略）

#### 3. 点検の基本的な考え方

附属物点検の基本的な考え方は、これまでの附属物の不具合事例及び構造の特徴等を考慮して予め特定した弱点部に着目し、当該部位の損傷及び異常変状の有無を逐一確実に把握することである。

【解説】（略）

#### 4. 点検の種別

点検の種別は、次のとおりとする。

(1) 通常点検

通常点検とは、附属物の損傷の原因となる大きな揺れ、大きな変形及び異常を発見することを目的に、道路の通常巡回を行う際に実施する点検をいう。

(2) 初期点検（略）

(3) 定期点検（詳細点検・中間点検）

定期点検とは、附属物構造全体の損傷を発見しその程度を把握するとともに、次回の定検までに必要な措置等の判断を行う上で必要な情報を得るため、一定期間ごとに行う点検をいう。

(4) 異常時点検（略）

(5) 特定の点検計画に基づく点検（略）

【解説】（略）

#### 5. 点検の流れ（略）

#### 6. 点検の対象

点検の対象は、次のとおりとする。

(1) 通常点検

「1. 適用の範囲」に定める附属物の全てを対象とする。

(2) 初期点検（略）

(3) 定期点検

初期点検を実施した附属物及び既設の附属物を対象とする。

(4) 異常時点検（略）

(5) 特定の点検計画に基づく点検（略）

【解説】（略）

#### 7. 点検の頻度

(1) 通常点検

道路の通常巡回を行う際に実施する。

(2) 初期点検（略）

(3) 定期点検

定期点検の頻度は、表 7-1 に示す通りとする。

表 7-1 定期点検の頻度

附属施設の種別	詳細点検	中間点検
門型標識等	5年に1回の頻度で実施することを基本とする	必要に応じて
門型以外の標識等	10年に1回の頻度で実施することを基本とする	詳細点検を補完するため、中間的な時期を目処に行う。

(4) 異常時点検（略）

(5) 特定の点検計画に基づく点検（略）

【解説】（略）

## 8. 点検の項目及び方法

### (1) 通常点検

全附属物を対象に、通常巡回時に、パトロール車内から目視で、揺れ、変形、その他の異常の有無を点検する。さらに、詳細に観察する必要のある場合には、下車して確認する。また、道路利用者、沿道住民から揺れ、変形、その他の異常について通報のあったものについても、下車して確認するものとする。

確認中に揺れ、変形、その他の異常を認めた場合には、当該附属物について、定期点検と同様の方法で点検を実施する。

### (2) 初期点検（略）

### (3) 定期点検

#### ① 詳細点検

点検項目は、表 8-1、表 8-2 を標準とする。なお、点検部位は図-解 8-3～12 を参考にするとよい。

点検方法は、以下に示す近接目視及び詳細調査によるものとする。

#### (a) 近接目視

所定の部位に対して点検用資機材を併用して近接目視を行う。必要に応じて、触診や打音等を併用して行う。

#### (b) 詳細調査

近接目視の結果などから必要に応じて実施する調査で、超音波パルス反射法による残存板厚調査、亀裂探傷試験、路面境界部の掘削を伴う目視点検がある。

#### ② 中間点検

点検項目は、表 8-1、表 8-2 を標準とする。なお、点検部位は図-解 8-3～12 を参考にするとよい。点検方法は、外観目視を基本とする。ただし、高所など目視が困難な部位に対しては、適宜伸縮支柱付きカメラ（付録-2 参照）などを用い、全部位の確認を行うものとする。なお、ボルト部のゆるみ等については、合いマークのように簡易に外観から確認できる手法が施されていることを前提とし、そうでない場合は近接してゆるみ等の有無の確認を行うものとする。この際、以後の点検の効率化のため、点検に併せて合いマークを施すものとする。

表 8-1 初期点検及び定期点検の項目（抜粋）

注：部位・部材区分の「\*印」は、「主要部材」を示す。

部材等		点検箇所	記号	損傷内容	初期点検	定期点検	備考
標識板等	*標識板	標識板及び標識取付部 又は 道路情報板及び道路情報板取付部	Srs	亀裂	○	○	
	又は			ゆるみ・脱落	○	○	
	*道路情報板			破断	○	○	
				腐食	○	○	
				変形・欠損	○	○	
				その他	○	○	

○：点検の対象とする損傷内容



表 8-2 (略)

- (4) 異常時点検 (略)
- (5) 特定の点検計画に基づく点検 (略)

【解説】 (略)

- 9. 定期点検の実施体制 (略)
- 10. 点検用資機材の携帯 (略)
- 11. 状態の把握

初期点検及び定期点検では、損傷内容毎に損傷の状態を把握する。この際、損傷状態に応じて表 11- 1 に示す損傷の有無や程度を、点検部位毎、損傷内容毎に評価する。

表 11- 1 目視点検による損傷程度の評価

区分	一般的状態
A	損傷が認められない。
C	損傷が認められる。
E	損傷が大きい

【解説】 (略)

- 12. 対策の要否の判定 (略)
- 13. 門番標識等の健全性の診断 (略)
- 14. 記録

初期点検及び定期点検の結果並びに措置の内容等を記録し、当該施設が利用されている期間中は、これを保存する。

【解説】 (略)

今回、これらの案内標識等の維持管理状況を調査した結果、案内標識等の地の紫色が白亜化(注)したため、白色で表記された「ETC 専用」の文字が見えにくく、スマート IC があることが分からなくなっている状況がみられた (2 スマート IC ・7 か所。図表 2-(1)-ア-②)。

これらの案内標識等について、関東地方整備局に点検の実施状況を確認したところ、同局は、いずれも道路の通常巡回の際に行う目視点検では異常報告はなかったとしている。

なお、令和 3 年 9 月、同局は、駒寄スマート IC の大型車対応化に合わせて当該スマート IC に係る 5 か所の案内標識を修繕又は撤去している。

(注) 塗装面が紫外線や雨、風などによって劣化し、塗料の色成分が粉状になり表面化する現象をいう。

図表 2-(1)-ア-② 関東地方整備局が管理する案内標識等が白亜化により表記された文字が見えにくくなっている事例

場 所 〔スマート IC 名称〕	事 例
国道 4 号 栃木県さくら市馬場 (さくら馬場交差点付近) 〔上河内スマート IC〕	 <p style="text-align: center;">〔令和 3 年 6 月 9 日撮影〕</p>
国道 17 号 群馬県前橋市荒牧町 (荒牧町北交差点付近) 〔駒寄スマート IC〕	 <p style="text-align: center;">〔令和 3 年 6 月 22 日撮影〕</p> <p>(参考) 関東地方整備局は令和 3 年 9 月に修繕済み(「小型車・軽自動車のみ利用可」の標識は令和 3 年 7 月の大型車対応化に伴い撤去済み)</p> 

(注) 当局の調査結果による。

## 【所 見】

したがって、関東地方整備局は、スマート IC の利用者の利便性・安全性の向上を図る観点から、点検に当たっては、案内標識等の見やすさについても十分、確認を行う必要がある。また、スマート IC の案内標識等が白亜化により見えにくくなっているものについて、適期に修繕等所要の措置を講ずる必要がある。

## イ 県市町における案内標識等の維持管理状況

### 【調査結果】

調査対象とした 3 県、8 市町のうち、スマート IC の入口に係る案内標識等の維持管理を行っている 2 県、7 市町においては、年 1 回以上の頻度で案内標識等の点検を行っているとしている。今回、これらの案内標識等の維持管理状況を調査した結果、次のような状況がみられた。

なお、これらの事例について、点検の実施状況を確認したところ、いずれも道路パトロールの際などに目視点検を行っているが、破損や倒壊のおそれの有無などに着目しており、表示の見え方については注意を払っていなかったことなどから、見落とされたのではないかとしている。

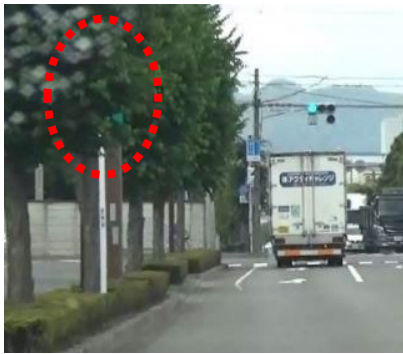
また、本件について、当局が当該案内標識等を管理する道路管理者及び道路占用者に照会したところ、おおむね令和 3 年度中に改善を行うとしている。

- ① 案内標識等の一部又は全体が生い茂った街路樹等に遮られて見えにくくなっているもの (5 スマート IC・7 か所。図表 2-(1)-イ-①)

図表 2-(1)-イ-① 県市町が管理する案内標識等が街路樹等に遮られ、見えにくくなっている事例

場 所 〔スマート IC 名称〕	事 例
県道 270 号線 栃木県佐野市黒袴町 (県道 270 号と県道 352 号線との交差点直前) 〔佐野 SA スマート IC〕	 <p>[令和 3 年 6 月 23 日撮影]</p> <p>(参考) 栃木県は令和 3 年度中に樹木のせん定を予定</p>

県道 270 号線  
 栃木県佐野市鑑塚町  
 (鑑塚公園交差点手前)  
 [佐野 SA スマート IC]



[令和 3 年 6 月 23 日撮影]

(参考) 栃木県は令和 3 年度中に樹木のせん定を予定

町道宮田大藪線  
 群馬県吉岡町  
 (「駒寄スマート IC 近く  
 の町道」)  
 [駒寄スマート IC]



[令和 3 年 6 月 22 日撮影]

(参考)  
 吉岡町は樹木のせん定を実施  
 [令和 3 年 7 月 19 日撮影]



市道(伊)1-525 号線  
 群馬県伊勢崎市  
 (高速道路の太田方面入  
 口に接続する市道との交  
 差路前)  
 [波志江スマート IC]



[令和 3 年 6 月 8 日撮影]

(参考) 伊勢崎市は樹木の地権者にせん定を依頼

県道 3 号線  
 埼玉県蓮田市西新宿  
 (西新宿 2 丁目交差点付  
 近)  
 [蓮田スマート IC]



[令和 3 年 6 月 24 日撮影]



	(参考) 蓮田市は蓮田スマート IC のフル化に向けた案内標識の配置見直しにより、令和 3 年度中に撤去予定
県道 3 号線 埼玉県蓮田市城 (城交差点付近) [蓮田スマート IC]	 <p>[令和 3 年 6 月 24 日撮影]</p> <p>(参考) 蓮田市は令和 3 年度中に街路樹に遮られない位置に案内標識を移設予定</p>
国道 254 号線 埼玉県児玉郡神川町元阿保 (元阿保交差点付近) [上里スマート IC]	 <p>[令和 3 年 6 月 16 日撮影]</p> <p>(参考) 上里町は街路樹を管理する埼玉県に改善を依頼し、県は令和 3 年度中に対応予定</p>

(注) 当局の調査結果による。

- ② 案内標識等の一部又は全体が白亜化し、白色で書かれた文字が見えにくくなっているもの  
 (1 スマート IC・3 か所。図表 2-(1)-イ-②)

図表 2-(1)-イ-② 県市町が管理する案内標識等が白亜化により見えにくくなっている事例

場 所 [スマート IC 名称]	事 例
県道 74 号線 群馬県伊勢崎市 (市道 (伊) 1-561 号線と 県道 74 号線の交差点) [波志江スマート IC]	 <p>[令和 3 年 6 月 8 日撮影]</p>

	(参考) 伊勢崎市は令和3年度中に修繕予定
市道(伊)1-504号線 群馬県伊勢崎市 (高速道路の高崎方面及び太田方面入口前) 〔波志江スマートIC〕	 <p>[令和3年6月8日撮影]</p>
	(参考) 伊勢崎市は令和3年度中に修繕予定
市道(伊)1-504号線と市道(伊)1-559号線、市道(伊)218号線 群馬県伊勢崎市 (高速道路の高崎方面及び太田方面入口近くの交差点) 〔波志江スマートIC〕	 <p>[令和3年6月8日撮影]</p>
	(参考) 伊勢崎市は令和3年度中に修繕予定

(注) 当局の調査結果による。

- ③ 案内標識の文字が一部破損し、案内が不適切な状態になっているもの(2スマートIC・2か所。図表2-(1)-イ-③)

図表2-(1)-イ-③ 県市町が管理する案内標識が破損により案内が不適切になっている事例

場 所 〔スマートIC名称〕	事 例
県道159号 栃木県宇都宮市 (宮山田町付近) 〔上河内スマートIC〕	 <p>※最下段、「直進」の「直」の字が破損</p> <p>[令和3年6月9日撮影]</p> <p>(参考) 栃木県は令和3年度中に修繕予定</p>

<p>埼玉県道 56 号線 埼玉県三芳町 (多福寺前交差点付近) 〔三芳スマート IC〕</p>	<div style="display: flex; align-items: flex-start;">  <div style="margin-left: 20px;"> <p>※右折を示す矢印が剥がれ 落ちて無くなっている</p> <p>〔令和 3 年 6 月 29 日撮影〕</p> </div> </div> <div style="margin-top: 20px;"> <p>(参考) 三芳町は白色の矢印を貼付</p> <p>〔令和 3 年 7 月 27 日撮影〕</p>  </div>
--	---

(注) 当局の調査結果による。

### 【参 考】

一般道路にスマート IC 入口への案内標識等を設置・管理している県及び市町においては、スマート IC の利用者の利便性・安全性の向上を図る観点から、管理する案内標識等が白亜化等により見えにくくなっているものについて、適期に修繕等所要の措置を講ずることが望ましい。また、点検の際は、案内標識等の見やすさについても確認を行なうことが望ましい。

## (2) 案内標識等の設置状況

### ア 国（関東地方整備局）管理道路におけるスマート IC 入口への案内標識等の設置状況

#### 【調査結果】

調査対象 8 スマート IC のうち、最寄りに関東地方整備局管理の国道があるスマート IC は、上河内スマート IC（国道 4 号）、駒寄スマート IC（国道 17 号、同（上武道路））、波志江スマート IC（国道 17 号、国道 50 号）及び上里スマート IC（国道 17 号）の 4 か所である。

今回、国道におけるこれらスマート IC 入口への案内標識等の設置状況を調査した結果、次のような状況がみられた。

- ① 関東地方整備局（宇都宮国道事務所）は、上河内スマート IC 供用開始（平成 19 年 4 月）後の平成 20 年に国道 4 号に上河内スマート IC 入口への案内標識等を 4 か所設置している。また、関東地方整備局（高崎河川国道事務所）は、駒寄スマート IC の供用開始（平成 18 年 10 月）後の 24 年 3 月に国道 17 号に駒寄スマート IC 入口への案内標識等を 10 か所、29 年 3 月に国道 17 号（上武道路）に案内標識等を 8 か所設置している。

一方、波志江スマート IC 入口への案内標識等は、供用開始（平成 21 年 4 月）後も当該

スマート IC の最寄りの国道である国道 17 号及び国道 50 号に設置されていない。また、国道 17 号には「スマートインター入口」という交差点があるものの、案内標識等が設置されていないため、当該交差点では、波志江スマート IC 入口がどの方向にあるのか分からない状況となっている。

なお、波志江スマート IC 入口への案内標識等が国道に設置されていない理由等について、関東地方整備局では、「資料がないため、理由は不明である。これまで設置要望等がないため、設置の必要性はないと認識している。」と説明している。

- ② 上里スマート IC 入口への案内標識は、平成 27 年 12 月の供用開始に合わせて国道 17 号上の交差点（勅使河原交差点）に設置されているが、当該案内標識は、上里町が占用許可を得て設置しているものであり、道路管理者である関東地方整備局（大宮国道事務所）が設置したものではない。

これについて、関東地方整備局では、「上里スマート IC 地区協議会で検討・調整した結果、地元の上里町で設置することになった。」と説明している。

しかし、上里町からは、「スマート IC の案内標識は、すべて地元市町村が設置するものと理解していた。他の国道では、関東地方整備局がスマート IC に係る案内標識等を設置していることは承知していなかった。国道上の案内標識は、道路管理者である関東地方整備局（国道事務所）において設置してほしい。」という意見が聞かれた。

## 【所 見】

したがって、関東地方整備局は、スマート IC の利用者の利便性・安全性の向上を図る観点から、スマート IC 最寄りの国道における案内標識等の増設について、地区協議会における関係地方公共団体との連携も視野に、検討する必要がある。

## イ 県市町管理道路におけるスマート IC 入口への案内標識等の設置状況

### 【調査結果】







調査対象 8 スマート IC に接続する道路における入口への案内標識等を設置・管理している県及び市町は、2 県 7 市町である。

今回、これら県及び市町が管理する道路における案内標識等の設置状況を調査した結果、次のような状況がみられた。

- ① スマート IC 入口に通じる交差点において、一方面には案内看板が設置されているものの、反対方面には設置されていないもの（1 スマート IC・2 か所。図表 2-(2)-イ-①）





図表 2-(2)-イ-① 道路の双方向にスマート IC 入口への案内看板が設置されていない事例

場 所 〔スマート IC 名称〕	事 例	
町道 14 号線 埼玉県三芳町上富 (町道上富 69 号線の 交差点付近) 〔三芳スマート IC〕	○ 所沢方面からの利用者に対しては、案内看板を設置 	○ ふじみ野・富士見方面からの利用者に対する案内看板は未設置  <p style="text-align: center;">〔令和 3 年 6 月 29 日撮影〕</p> <p>(参考)                      老朽化に伴い撤去中であつたふじみ野・富士見方面からの利用者に対する案内看板を再設置                      〔令和 3 年 7 月 27 日撮影〕</p> 
町道 3 号線 埼玉県三芳町北永井 (町道 14 号線との交 差点(セントラル病 院前交差点) 付近) 〔三芳スマート IC〕	○ ふじみ野方面からの利用者に対しては、案内看板を設置 	○ 所沢方面からの利用者に対する案内看板は未設置  <p style="text-align: center;">〔令和 3 年 6 月 29 日撮影〕</p> <p>(参考)                      老朽化に伴い撤去中であつた所沢方面からの利用者に対する案内看板を再設置                      〔令和 3 年 7 月 27 日撮影〕</p> 

(注) 当局の調査結果による。

② 案内看板が右折する必要がある交差点の至近距離かつ認識しづらい位置に設置されていることから、利用者に対する案内として適切とはいえないもの (1 スマート IC・1 か所。図表 2-(2)-イ-②)

図表 2-(2)-イ-② スマート IC 入口への案内看板の位置が適切でない事例

場 所 〔スマート IC 名称〕	事 例
<p>町道 3 号線 埼玉県三芳町北永井 (町道 14 号線との交 差点 (セントラル病 院前交差点) 付近) 〔三芳スマート IC〕</p>	<p>○ 案内看板が交差点の至近距離かつコンビニエンスストアのポール看板直下に設置されているため、交差点直前まで案内看板を認識しづらく、気づいた時には右折レーンに入れない可能性がある。</p> <div style="text-align: center;">  <p>〔令和 3 年 6 月 29 日撮影〕</p> </div> <p>(参考) 案内看板を交差点の手前約 20m へ移動</p> <div style="text-align: center;">  <p>〔令和 3 年 7 月 27 日撮影〕</p> </div>

(注) 当局の調査結果による。

**【参 考】**

一般道路にスマート IC 入口への案内標識等を設置・管理している県及び市町においては、スマート IC の利用者の利便性・安全性の向上を図る観点から、スマート IC の案内標識等の設置について、利用者をスマート IC への的確に案内できるよう、適切な場所に設置することが望ましい。

### 3 高速道路からスマート IC 出口への案内標識等

#### 【制度の概要】

高速道路本線や SA・PA 構内などへの案内標識等の設置や維持管理を含む、高速道路の新設、改築、維持、修繕等については、道路整備特別措置法（昭和 31 年法律第 7 号）第 3 条及び第 4 条により、NEXCO 東日本などの高速道路株式会社 6 社が独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構と協定を締結し、当該協定に基づき、国土交通大臣の許可を受けて行うこととされている。

案内標識等の設置場所や様式については、標識令や道路標識設置基準において定められている。その中で、SA・PA 接続型のスマート IC 出口への案内標識については、SA・PA の入口の手前 2km 以内に「サービス・エリアの予告」の案内標識を、SA・PA に通じる減速ランプの入口付近には「サービス・エリア」の案内標識を表示すること、その他設置が必要な地点には「サービス・エリア、道の駅及び距離」の案内標識を表示すること、その際、必要がある場合には、当該案内標識に ETC 通行車専用出口及び出口番号を表示することができるとされている。

また、ETC 通行車専用出口及び出口番号を表示する際の色彩については、ETC 通行車専用を表す旨を表示する部分の文字を白色、地を紫色とするとされている（図表 3-①）。

図表 3-① 高速道路における SA・PA 等の案内標識の設置等にかかる主な関係法令等

#### ○ 道路整備特別措置法（昭和 31 年法律第 7 号）（抜粋）

（定義）

第二条 この法律において「道路」とは、道路法（昭和二十七年法律第百八十号）第二条第一項に規定する道路をいう。

2 この法律において「高速道路」とは、高速道路株式会社法（平成十六年法律第九十九号）第二条第二項に規定する高速道路をいう。

3 この法律において「道路管理者」とは、高速自動車国道にあつては国土交通大臣、その他の道路にあつては道路法第十八条第一項に規定する道路管理者をいう。

4 この法律において「会社」とは、東日本高速道路株式会社、首都高速道路株式会社、中日本高速道路株式会社、西日本高速道路株式会社、阪神高速道路株式会社又は本州四国連絡高速道路株式会社をいう。

5 この法律において「料金」とは、会社、地方道路公社又は道路管理者が道路の通行又は利用について徴収する料金をいう。

6 この法律において「会社等」とは、会社又は地方道路公社をいう。

7 この法律において「機構等」とは、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構（以下「機構」という。）又は地方道路公社をいう。

（高速道路の新設又は改築）

第三条 会社は、機構と独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構法（平成十六年法律第百号。以下「機構法」という。）第十三条第一項に規定する協定（以下単に「協定」という。）を締結したときは、高速自動車国道法（昭和三十三年法律第七十九号）第六条の規定、道路法第十二条、第十五条、第十六条第一項若しくは第二項本文、第十七条第一項から第三項まで若しくは第八十八条第二項の規定又は同法第十六条第二項ただし書若しくは第十九条第一項の規定に基づき成立した協議（同法第十六条第四項又は第十九条第四項の規定により成立したも

のとみなされる協議を含む。)による管理の方法の定めにかかわらず、当該協定に基づき国土交通大臣の許可を受けて、高速道路を新設し、又は改築して、料金を徴収することができる。

2～10 (略)

(会社の行う高速道路の維持、修繕等)

第四条 会社は、前条第一項の許可(同条第六項の許可を含む。以下同じ。)を受けて新設し、又は改築した高速道路については、高速自動車国道法第六条の規定、道路法第十三条第一項若しくは第三項、第十五条、第十六条第一項若しくは第二項本文、第十七条第一項から第三項まで、第六項若しくは第七項、第四十八条の十九第一項若しくは第八十八条第二項の規定、同法第十六条第二項ただし書若しくは第十九条第一項の規定に基づき成立した協議(同法第十六条第四項又は第十九条第四項の規定により成立したものとみなされる協議を含む。)による管理の方法の定め又は道路の修繕に関する法律(昭和二十三年法律第二百八十二号)第二条第一項の規定にかかわらず、第二十二條第二項の規定により公告する工事完了の日の翌日から第二十五条第一項の規定により公告する料金の徴収期間の満了の日まで、当該高速道路の維持、修繕及び道路法第十三条第一項に規定する災害復旧(以下単に「災害復旧」という。)を行うものとする。

○ 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)  
(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。

別表第一(第二条関係)(抜粋)






案内標識

種類	番号	設置場所
サービス・エリア、道の駅及び距離	(116)	高速道路等において設置を必要とする地点における左側の路端、車道の上方又は中央分離帯
サービス・エリア、道の駅の予告	(116 の 2-A)	高速道路等(都市高速道路等を除く。)に接して設置されている高速道路等の通行者又は利用者の利便に供するための休憩所、給油所、駐車場その他の施設(以下「利便施設」という。)への出入道路の入口の手前二キロメートル以内の地点における左側の路端、車道の上方又は中央分離帯
	(116 の 2-B)	都市高速道路等に接して設置されている利便施設への出入道路の入口の手前八百メートル以内の地点における左側の路端、車道の上方又は中央分離帯
サービス・エリア	(116 の 3-A)	高速道路等(都市高速道路等を除く。)に接して設置されている利便施設への出入道路の入口における左側の路端、車道の上方、中央分離帯又は交通島

	(116 の 3-B)	都市高速道路等に接して設置されている利便施設への出入道路の入口における左側の路端、車道の上方、中央分離帯又は交通島
--	-------------	---

別表第二（第三条関係）（抜粋）

案内標識

サービス・エリア、道の駅及び距離（116）	サービス・エリア、道の駅の予告（116の2-A）	サービス・エリア、道の駅の予告（116の2-B）
		
		

備考

一 本標識板（本標識の標示板をいう。）

(一) 表示

1～21（略）



22 「サービス・エリア、道の駅の予告」及び「サービス・エリア」を表示する案内標識には、必要がある場合は、次に図示したものに準じて、ETC 通行車専用出口及び出口番号を表示することができる。



23～40（略）

(二)（略）

(三) 色彩

#### 1 案内標識

- (1) 高速道路等に設置するもので、「入口の方向」、「入口の予告」、「サービス・エリア、道の駅の予告（（116の2-C））」、「非常電話」、「待避所」、「非常駐車帯」、「国道番号（（118-A））」、「高さ限度緩和指定道路（（118の5-C・D））」及び「まわり道」を表示するもの以外のものについては、文字、記号、矢印及び区分線を白色、地を緑色とする。ただし、「方面及び距離（（106-B））」、「出口の予告」、「方面及び出口の予告」、「方面、車線及び出口の予告」、「方面及び出口」及び「出口」を表示するものの出口番号を表示する部分並びに「サービス・エリア、道の駅の予告（（116の2-A・B））」及び「サービス・エリア」を表示するものの施設名を表示する部分については、文字を緑色、地を白色とし、「出口の予告」、「方面及び出口の予告」、「方面、車線及び出口の予告」、「方面及び出口」及び「出口」を表示するものについて、別表第二備考一の（一）の15の規定によりETC通行車専用出口を表す旨を表示する場合には当該ETC通行車専用出口を表す旨を表示する部分の文字を白色、地を紫色とし、同表備考一の（一）の16の規定により方面を表示する場合には当該方面を表示する部分の文字を白色、地を青色とし、「サービス・エリア、道の駅及び距離（（116））」を表示するものの道の駅を表示する部分並びに「方面及び出口の予告（（110-A））」及び「方面及び出口（（112-A））」を表示するものの国道番号（（118-A））を表示する部分については、文字を白色、地を青色とし、「サービス・エリア、道の駅の予告」及び「サービス・エリア」を表示するものについて、同表備考一の（一）の22の規定によりETC通行車専用出口及び出口番号を表示する場合には当該ETC通行車専用出口を表示する部分の文字を白色、地を紫色とし、出口番号を表示する部分の文字を紫色、地を白色とする。

（以下略）

### ○ 「道路標識設置基準」（令和元年10月21日国土交通省都市局長・道路局長）（抜粋）

#### 第3章 道路標識の設置計画

3-1～3-2（略）

3-3 高速道路等（都市高速道路等を除く。）の案内標識

3-3-1（略）

### 3-3-2 地点案内及び道路の付属施設の案内

(1) ～ (3) 略

(4) サービス・エリア及び道の駅の案内

1) 略

2) 高速道路等（都市高速道路等を除く。）に接して設置されている利便施設の入口の手前及び入口付近には、「サービス・エリア、道の駅の予告（116 の2-A）」及び「サービス・エリア（116 の3-A）」を、分岐点には「駐車場（117-B）」を設置して、当該利便施設を案内するものとする。

なお、「サービス・エリア、道の駅の予告（116 の2-A）」及び「サービス・エリア（116 の3-A）」を表示する案内標識には、必要がある場合は、ETC 通行車専用出口及び出口番号を表示することができる。スマートインターチェンジの利便性向上やETC 通行車以外の通行車の誤進入による逆走等の予防のため、必要に応じて、この活用を図るものとする。

## 第5章 道路標識の維持管理（図表2-③参照）

（注）下線は、当局が付した。

これらの法令等による規制を受けて、NEXCO 東日本では、NEXCO 中日本及び西日本高速道路株式会社と共同で案内標識の設置等に係る技術基準を設け、案内標識の具体的な設置位置や案内標識に用いる紫色のマンセル値(注)などを定めている（図表3-②）。

なお、高速道路には、これらの案内標識のほか、法令で定められたものではないが、交通の安全と円滑を図ることを目的とした路面表示やカラー舗装、交通規制の実効性を高めること等を目的とした案内看板が設置されている。

（注）色を「色相」、「明度」及び「彩度」の3属性によって表したものをいう。

図表3-②「設計要領第五集交通管理施設」【標識編】（平成29年7月東日本高速道路株式会社・中日本高速道路株式会社・西日本高速道路株式会社）（抜粋）

### 4-2 スマートインターチェンジ（ETC専用インターチェンジ）への案内誘導

スマートインターチェンジの構造形式は、以下の2タイプに分類する。

① 休憩施設接続型：パーキングエリアまたはサービスエリアにスマートインターチェンジを接続させた形式。

② 本線接続型：本線に加減速車線、ランプを設置し、スマートインターチェンジを本線に直接接続させた形式。（バスストップに接続するものを含む。）

休憩施設接続型は、基本的に休憩施設の案内を優先し、インターチェンジは休憩施設の一つの機能として、また本線直結型は、従来インターチェンジと同様なインターチェンジとして、それぞれ異なるコンセプトに沿って案内を行うものとする。

スマートインターチェンジ標識の整備にあたっては本章を基本とするが、実際の設置にあたっては案内を計画するスマートインターチェンジの利用状況等を勘案するものとする。

また、本章に示す案内誘導に用いる紫色については、マンセル値10PB4/12のもの、もしくは、その近似色とするものとする。

## 4-2-2 高速道路本線の休憩施設接続型スマートインターチェンジ（ETC専用インターチェンジ）への経路案内

### (1) 出口案内

高速道路本線の休憩施設接続型スマートインターチェンジ（ETC専用インターチェンジ）への経路案内は、本要領「4-1 案内標識等 4-1-2 高速道路本線の経路案内 4-1-4 休憩施設関連の案内」によるものとし、案内標識には、休憩施設接続型スマートインターチェンジの運用体系である「ETC出口」の表示を行う。また、スマートインターチェンジでの運用において、時間制限や車種制限がある場合には、それら制限情報についても表示するものとする。

高速道路本線の休憩施設接続型スマートインターチェンジ（ETC専用インターチェンジ）への経路案内（以下：休憩施設接続型スマートインターチェンジ出口案内）は、高速道路本線の出口案内と同様の設置間隔で標識を設置し案内を行う。

休憩施設接続型スマートインターチェンジ出口案内は、「4-1-4 休憩施設関連の案内 (1) サービスエリアの案内 (2) パーキングエリアの案内」に示す案内標識（以下：休憩施設案内標識）に、地紫色文字白色（インターチェンジ番号部分は、地白色文字紫色）とした休憩施設接続型スマートインターチェンジ案内看板（インターチェンジ番号及び「ETC出口」を表示した看板）を添架し案内を行うものとする（図4-102～105）。また、従来の休憩施設案内標識では設置しない500m手前の予告（パーキングエリアにおいては、2km手前の予告も同様）は、休憩施設接続型スマートインターチェンジ出口案内を併せて新設するものとする。

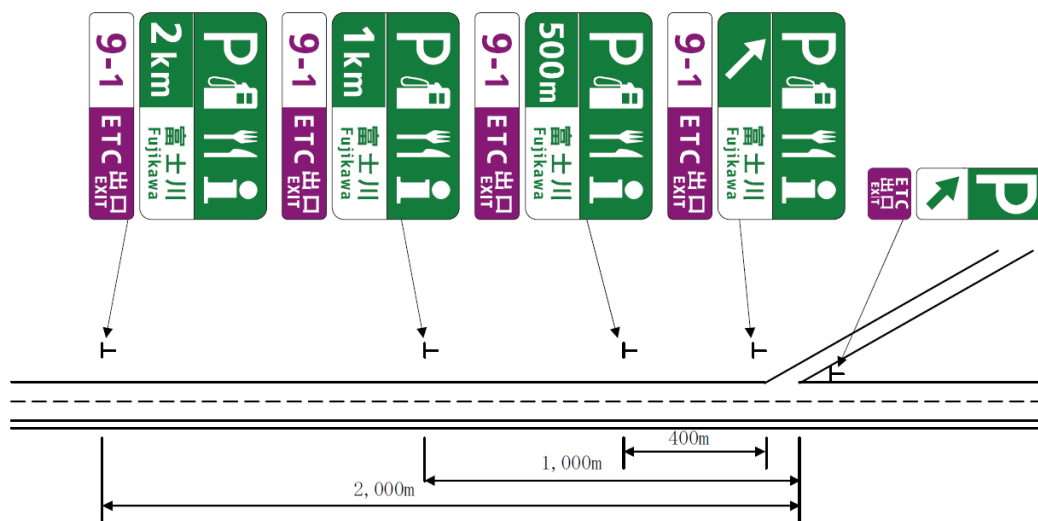


図4-102 休憩施設接続型スマートインターチェンジ出口案内の標識

図4-103～105（略）



(2) 確認標識

確認標識は、本要領「4-1-2(2)確認標識」により設置された確認標識(3枚)に、新たに設置されるスマートインターチェンジの確認標識を追加するものとする。また、追加した確認標識の左側に地紫色文字白色で「ETC 出口」を表示した案内看板を添架するものとする。



図 4-106 休憩施設接続型スマートインターチェンジ方向及び距離

(3) 休憩施設予告案内標示板

休憩施設予告案内標示板、本要項「4-1-3(3)休憩施設予告案内標示板」により設置された休憩施設予告案内標示板の左側に地紫色文字白色で「ETC 出口」を表示した案内看板を添架するものとする。(図 4-107)



図 4-107 休憩施設案内標識

(4) 車種時間制限看板

車種時間制限看板は、スマートインターチェンジの運用方法に制限がある場合に本線及び休憩施設内に設置するものとする。

スマートインターチェンジの運用方法に車種制限や時間制限がある場合は、図 4-108 に示す車種時間制限看板（休憩施設名称：地緑色文字白色、「ETC 出口」・営業時間：地紫色文字白色、車種制限事項：地白色文字黒色）を設置するものとする。車種時間制限看板の設置位置は、スマートインターチェンジ出口案内標識（確認標識、2km、1km、500m）の 200～300m 後方で、視認性の良い箇所とするものとする。また、休憩施設接続型スマートインターチェンジの休憩施設内においては、図 4-109 に示す車種時間制限看板を駐車場分岐部、駐車場とスマートインターチェンジへの進入経路分岐部付近等に設置するものとする。（図 4-110）なお、車種制限を表す部分については、車種制限を示す語句や車種制限を示すピクトグラム等、公安委員会と調整の上、設置するものとする。



図 4-108 休憩施設接続型スマートインターチェンジ車種時間制限看板（本線に設置するもの）



図 4-109 休憩施設接続型スマートインターチェンジ車種時間制限看板（休憩施設内に設置するもの）

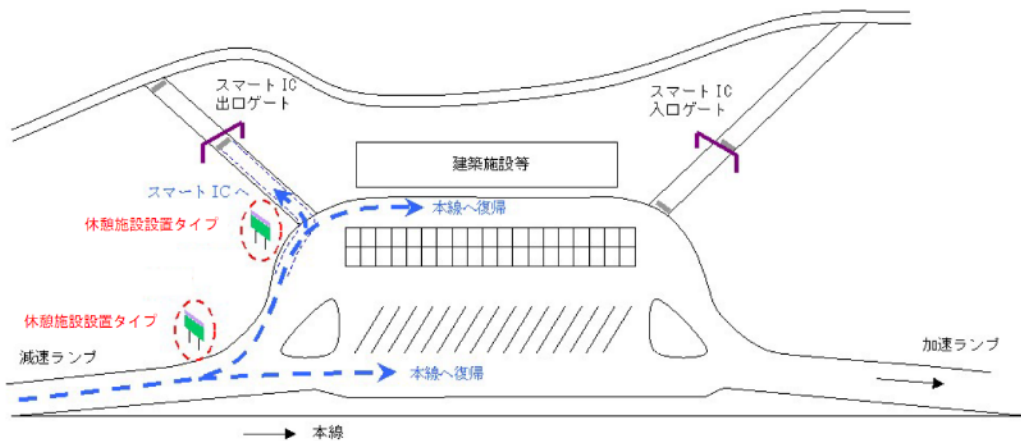


図 4-110 休憩施設接続型スマートインターチェンジ車種時間制限看板設置例

また、スマートインターチェンジの運用方法に合わせて、車種時間制限看板は、下図の表示に変更するものとする。（図 4-111～113）

図 4-111～113（略）

（注）下線は、当局が付した。

これらの案内標識等の維持管理については、道路標識設置基準において、適宜巡回点検を行い、点検等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とされている（図表 2-③）。

NEXCO 東日本では、「保全点検要領 構造物編」（令和 2 年 4 月東日本高速道路株式会社。以下「保全点検要領」という。）を定め、その管理する構造物の変状発生状況等を日常的に確認（日常点検）し、変状を個別判断した上で、適切な時期に必要な措置を行うこととしている（図表 3-③）。

図表 3-③ 「保全点検要領 構造物編」（令和 2 年 4 月東日本高速道路株式会社）（抜粋）

第 1 編 総 則		
第 3 章 保全点検の種別		
3-1 点検の種別		
保全点検は、以下のとおり区分する。		
(1) 初期点検（略）		
(2) 日常点検		
日常点検は、 <u>安全な道路交通を確保し、第三者等被害を未然に防止するため及び構造物等の変状発生状況等を日常的に確認するものである。</u>		
(3) 基本点検（略）		
(4) 詳細点検（略）		
3-2 保全点検の流れ（略）		
第 4 章 点検の対象構造物		
保全点検は、以下の構造物等を対象に実施する。		
(1) ～ (6) （略）		
(7) <u>道路附属物</u> （緑地点検及び施設点検等の対象とするものを除く）		
第 2 編 各種点検		
第 2 章 日常点検		
2-1 点検の目的及び方法		
(1) 日常点検は、安全な道路交通を確保し、第三者等被害を未然に防止するため及び構造物等の変状発生状況等を日常的に確認する点検である。		
(2) 点検の方法（手法）として以下の内容を実施する。		
点検種別	点検内容	
車上点検	車上目視、車上感覚、遠望目視を適宜組み合わせて実施、必要に応じて降車確認	
夜間点検	車上目視、遠望目視を適宜組み合わせて実施、必要に応じて降車確認	
降車点検	近接目視、遠望目視を適宜組み合わせて実施	
2-2 点検の頻度		
点検の頻度は以下のとおりとする。		
点検種別	点検頻度	交通量区分
車上点検	4 日以上／2 週	25,000 台/日未満
	5 日以上／2 週	25,000 台/日以上～50,000 台/日未満
	6 日以上／2 週	50,000 台/日以上～80,000 台/日未満

	7 日以上／2 週	80,000 台/日以上
夜間点検	1 回以上／年	—
降車点検	1 回以上／年	本線内標識、伸縮装置
	2 回以上／年	跨道橋、インター橋、ジャンクション橋等の交差箇所

ただし、支社においては、過去の点検結果や構造物等の状況、環境条件、使用条件等を勘案し、適宜点検頻度を設定する。

**第4編 記録・報告・措置**  
**第2章 措置**  
**2-1 措置の実施**

点検結果に基づき、道路の効率的な維持及び修繕が図れるよう、必要な措置を行う。

(注) 下線は、当局が付した。

**【調査結果】**

今回、調査対象とした8スマートICに係る高速道路本線、ランプ及びSA・PA構内におけるスマートIC出口への案内標識、案内看板及び路面表示等の維持管理状況並びに整備状況を調査した結果、次のような状況がみられた。

なお、以下の事例のうち、案内標識等の白亜化による退色等が発生している事例について、NEXCO 東日本関東支社の認識を確認したところ、同支社においても、点検により修繕の必要性を把握しており、順次補修計画を立てて対応している。

**(1) 案内標識等の維持管理状況**

- ① 高速道路本線上の出口の案内標識及び案内看板の地の紫色が白亜化し、白色で表記された「ETC 出口」又は「ETC 専用」が見えにくくなっているもの (5 スマートIC・25 か所。図表 3-(1)-①)

図表 3-(1)-① 高速道路本線上のスマートIC出口に係る案内標識等が白亜化により見えにくくなっている事例

場 所 〔スマートIC名称〕	事 例
東北自動車道下り本線 〔上河内スマートIC〕	<p>【上河内SA手前18km】</p>  <p>[令和3年6月18日撮影]</p>

<p>東北自動車道下り本線 〔佐野 SA スマート IC〕</p>	<p>【佐野 SA 手前 11 km】</p> 	<p>【佐野 SA 手前 4 km】</p> 
	<p>【佐野 SA 手前 2 km】</p>  <p>【佐野 SA 分岐点】</p> 	<p>【佐野 SA 手前 1 km】</p>  <p>〔令和 3 年 6 月 18 日撮影〕</p>
<p>北関東自動車道本線 〔波志江スマート IC〕</p>	<p>【東行き波志江 PA 手前 8 km】</p>  <p>【西行き波志江 PA 手前 700m】</p> 	<p>【西行き波志江 PA 手前 7 km】</p>  <p>〔令和 3 年 6 月 17 日撮影〕</p>



関越自動車道上り本線  
〔三芳スマート IC〕

【三芳 PA 手前 5 km】



【三芳 PA 手前 2 km】



〔令和 3 年 6 月 16 日撮影〕

東北自動車道下り本線  
〔蓮田スマート IC〕

【蓮田 SA 手前 13 km】



【蓮田 SA 手前 6 km】



【蓮田 SA 手前 4 km】



【蓮田 SA 手前 3 km】



【蓮田 SA 手前 2 km】



【蓮田 SA 手前 1 km】



【蓮田 SA 手前 500m】



【蓮田 SA 減速車線分岐直前】





(注) 当局の調査結果による。

- ② ランプ上及び SA・PA 構内の案内看板の地の紫色が白亜化し、白色で表記された「ETC 出口」が見えにくくなっているもの (2 スマート IC・4 か所。図表 3-(1)-②)

図表 3-(1)-② 高速道路のランプ上のスマート IC 出口に係る案内看板が白亜化により見えにくくなっている事例

場 所 〔スマート IC 名称〕	事 例
東北自動車道下り 上河内 SA ランプ 〔上河内スマート IC〕	<p>[令和3年6月18日撮影]</p>
東北自動車道下り 蓮田 SA ランプ 〔蓮田スマート IC〕	<p>[令和3年6月15日撮影]</p>

(注) 当局の調査結果による。

- ③ 高速道路本線上の案内標識又は案内看板の一部が樹木に遮られ、見えにくくなっているもの (2 スマート IC・2 か所。図表 3-(1)-③)

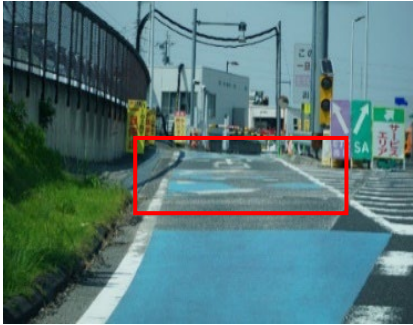

図表 3-(1)-③ 高速道路本線上のスマート IC 出口に係る案内標識等が樹木に遮られ、見えにくくなっている事例

場 所 〔スマート IC 名称〕	事 例
東北自動車道下り本線 〔上河内スマート IC〕	<p>【上河内 SA 手前 1.5 km】</p>  <p>〔令和 3 年 6 月 18 日撮影〕</p>
関越自動車道下り本線 〔上里スマート IC〕	<p>【上里 SA 手前 4km】</p>  <p>〔令和 3 年 6 月 17 日撮影〕</p>



(注) 当局の調査結果による。

- ④ ランプや SA・PA 構内等の路面表示やカラー舗装が薄れ又は消えて見えにくくなっているもの (2 スマート IC・4 か所。図表 3-(1)-④)

図表 3-(1)-④ ランプや SA・PA 構内等のスマート IC 出口に係る路面表示やカラー舗装が薄れ又は消えて見えにくくなっている事例

場 所 〔スマート IC 名称〕	事 例
東北自動車道下り 蓮田 SA ランプ 〔蓮田スマート IC〕	 <p>〔令和 3 年 6 月 15 日撮影〕</p>
東北自動車道下り 蓮田スマート IC 出口 付近 〔蓮田スマート IC〕	 <p>〔令和 3 年 6 月 24 日撮影〕</p>



北関東自動車道 波志江 PA 構内 [波志江スマート IC]	<b>【波志江 PA 東行き構内】</b> 	<b>【波志江 PA 西行き構内】</b> 
[令和3年6月17日撮影]		

(注) 当局の調査結果による。

(2) 案内標識等の整備状況

SA・PA 構内を通り抜けて出口に至る構造になっているスマート IC において、構内におけるスマート IC 出口への案内看板や路面表示が必要な箇所に設置されていないため、案内が不十分と考えられるもの (1 スマート IC・1 箇所。図表 3-(2)-①)

図表 3-(2)-① 駐車場分岐部からスマート IC の出口までの間に「ETC 専用出口」の表示がない事例

場 所 [スマート IC 名称]	事 例	
関越自動車道上り 三芳 PA 構内 [三芳スマート IC]	<b>【分岐部の路面表示】</b> 	<b>【駐車場内レーン (路面表示等なし)】</b> 
三芳 PA (上り) の駐車場に入る分岐部以降、駐車場内のレーンに ETC 出口に関する案内看板や路面表示未設置		

【参考：他のスマート IC における案内状況】



[令和3年6月16日撮影]

(注) 当局の調査結果による。

【改善意見】

したがって、NEXCO 東日本関東支社は、スマート IC の利用者の利便性・安全性の向上を図る観点から、案内標識や路面表示等が白亜化等により見えにくくなっているものについて、点検に基づく修繕計画を見直すなどにより、適期に修繕等所要の措置を講ずるとともに、SA・PA 構内におけるスマート IC 出口に係る案内標識や路面表示等の増設について検討する必要がある。

#### 4 SA・PA 接続型スマート IC における逆走防止のための案内標識等

##### 【制度の概要】

「SA・PA 接続型」のスマート IC は、SA・PA に IC の出入口が設けられており、スマート IC から高速道路を出る場合、本線から SA・PA 構内を通過してスマート IC 出口に向かうもののほか、本線から SA・PA の進入路を経てそのまま直接スマート IC 出口に向かうものがある。後者のような構造のスマート IC の場合（図表 4-①）、SA・PA 構内に進入した後に、スマート IC 出口を利用するためには、出口方向に戻るために SA・PA 構内を逆走しなければならないことから、SA・PA 内の駐車場からスマート IC 出口を利用できないこととされている。

NEXCO 東日本関東支社では、このような逆走を防止するため、本線上、ランプ線上、SA・PA 構内、施設内等において、「P から ETC 出口 出られません」や「Uターン禁止」などの案内看板等（法定外表示等（注））を設置し、利用者に注意喚起している。

また、一般道からスマート IC の入口を経て高速道路に入る場合（図表 4-①）、SA・PA 構内に進入する箇所（合流地点）で右折すると高速道路本線に対し逆走することになることから、当該合流地点では、一旦停止が指示され、右折が禁止され、左折が誘導されている。

このため NEXCO 東日本関東支社では、当該合流地点において、右折禁止看板や一旦停止の指導停止線（白色の破線）などを設置するとともに、都道府県公安委員会が設置（道路交通法第 4 条第 1 項）した左折誘導矢印の路面標示についても維持管理を行っている。

また、右折禁止看板、一時停止の指導停止線及び左折誘導矢印の路面標示等についても、保全点検要領により、日常点検を行い、変状を判断した上で適切な時期に必要な措置を行うとしている（図表 3-③）。

（注）標識令、道路交通法施行規則等に定められたもの以外の看板や路面表示をいう。

図表 4-① 本線から直接スマート IC 出口に向かう例及び一般道からスマート IC を経て本線に入る例

本線から直接スマート IC 出口に向かう例



一般道からスマート IC を経て本線に入る例



（注）NEXCO 東日本の全国の高速道路情報サイト「ドラぷら」に基づき、当局が作成した。





**【調査結果】**

今回、調査対象とした8スマートICに係るスマートICから高速道路に入る合流地点及びスマートICから高速道路を出る経路等における案内看板等による逆走防止対策を調査した結果、次のような状況がみられた。

**(1) スマートICから高速道路に入る際のSA・PAとの合流地点での案内看板等による対策状況**

- ① 合流地点における一旦停止を促す路面表示（指導停止線）が薄れ、部分的に消えているもの（2スマートIC・4か所。図表4-(1)-①）
  - ② 合流地点における右折禁止看板の設置及び左折誘導矢印の路面標示について、i) 右折禁止看板及び左折誘導矢印の路面標示のいずれもないもの（3スマートIC・3か所）、ii) どちらか一方しか設置されていないもの（6スマートIC・9か所）、iii) 右折禁止看板が変色し、「右折禁止」の文字が見えにくくなっているもの（1スマートIC・1か所）（図表4-(1)-②）
- なお、上記事例のうち、①及び②のiii)の事例については、NEXCO 東日本関東支社の認識を確認したところ、同支社においても、点検により修繕の必要性を把握しており、順次補修計画を立てて対応するとしている。



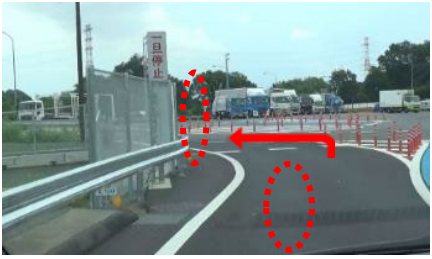


図表 4-(1)-① SA・PA との合流地点の路面表示が薄れたり、消えている事例

スマートIC名称	事	例
上河内スマートIC	<p>【上り】指導停止線の消失</p>  <p>[令和3年6月18日撮影]</p>	<p>【下り】指導停止線の薄れ</p>  <p>[令和3年6月18日撮影]</p>
佐野SAスマートIC	<p>【上り】指導停止線の消失</p>  <p>[令和3年6月23日撮影]</p>	<p>【下り】指導停止線の薄れ</p>  <p>[令和3年6月23日撮影]</p>


(注) 当局の調査結果による。



図表 4-(1)-② SA・PA との合流地点における右折禁止看板、矢印路面標示がない事例

スマート IC 名称	事 例	
三芳スマート IC	<p>【上り三芳 PA】 ×右折禁止看板 ×矢印路面標示</p> 	<p>右折禁止看板及び左折誘導矢印の路面標示のいずれもない</p> <p>[令和 3 年 6 月 16 日撮影]</p>
上里スマート IC	<p>【上り上里 SA】 ×右折禁止看板 ×矢印路面標示</p> 	<p>右折禁止看板及び左折誘導矢印の路面標示のいずれもない</p> <p>[令和 3 年 6 月 16 日撮影]</p>
寄居スマート IC	<p>【下り寄居 PA】 ×右折禁止看板 ×矢印路面標示</p> 	<p>右折禁止看板及び左折誘導矢印の路面標示のいずれもない</p> <p>[令和 3 年 6 月 16 日撮影]</p>
上河内スマート IC	<p>【上り上河内 SA】 ○右折禁止看板 ×矢印路面標示</p> 	<p>右折禁止看板はあるが、左折誘導矢印の路面標示がない</p> <p>[令和 3 年 6 月 18 日撮影]</p>
	<p>【下り上河内 SA】 ○右折禁止看板 △矢印路面標示</p> 	<p>右折禁止看板はあるが、路面の進行方向の矢印は、左折に誘導するものとなっていない</p> <p>[令和 3 年 6 月 18 日撮影]</p>

<p>佐野 SA スマート IC</p>	<p>【上り佐野 SA】 ○右折禁止看板 ×矢印路面標示</p>  <p>右折禁止看板はあるが、左折誘導矢印の路面標示がない</p> <p>[令和3年6月23日撮影]</p>
	<p>【下り佐野 SA】 ○右折禁止看板 △矢印路面標示</p>  <p>右折禁止看板、左折誘導矢印はあるが、左折誘導矢印は摩耗している</p> <p>[令和3年6月18日撮影]</p>
<p>駒寄スマート IC</p>	<p>【下り駒寄 PA】 ×右折禁止看板 ○矢印路面標示</p>  <p>左折誘導矢印の路面標示はあるが、右折禁止看板がない</p> <p>[令和3年6月17日撮影]</p>
<p>波志江スマート IC</p>	<p>【東行き波志江 PA】 ○右折禁止看板 ×矢印路面標示</p>  <p>右折禁止看板はあるが、左折誘導矢印の路面標示がない</p> <p>[令和3年6月17日撮影]</p>
	<p>【西行き波志江 PA】 △右折禁止看板 ×矢印路面標示</p>  <p>路面に左折誘導矢印が表示されていない。また、右折禁止看板はあるが、地が黒く変色しており、文字が見えにくくなっている</p> <p>[令和3年6月17日撮影]</p>

<p>上里スマート IC</p>	<p>【下り上里 SA】  ×右折禁止看板 ○矢印路面標示</p>  <p>左折誘導矢印の路面標示はあるが、右折禁止看板がない</p> <p>[令和3年6月16日撮影]</p>
<p>寄居スマート IC</p>	<p>【上り寄居 PA】  ×右折禁止看板 ○矢印路面標示</p>  <p>左折誘導矢印の路面標示はあるが、右折禁止看板がない</p> <p>[令和3年6月16日撮影]</p>

(注) 当局の調査結果による。

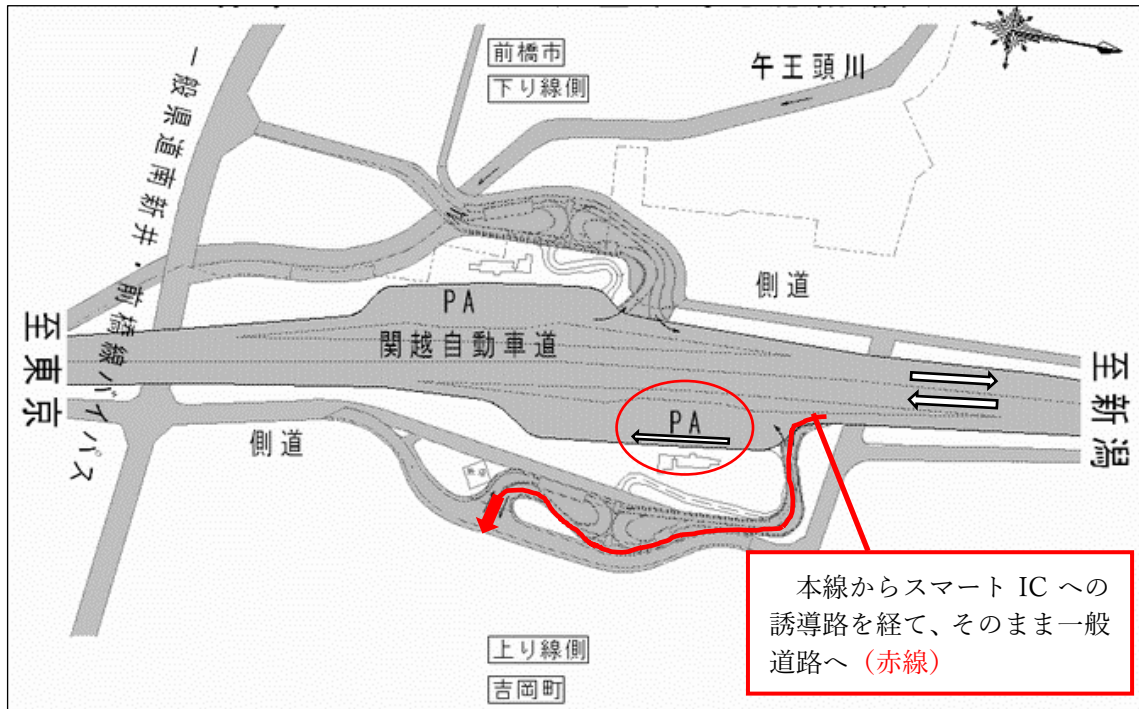
(2) スマート IC から高速道路を出る経路等での案内看板による対策状況

SA・PA内の駐車場からスマート IC 出口を利用できない構造のスマート IC について、本線上に「**P**から **ETC 出口**出られません」という案内看板が設置されておらず、駐車場内での逆走の誘因となるおそれがあるもの(1 スマート IC・1 か所。図表 4-(2)-①、4-(2)-②)

なお、同様の構造である「佐野 SA スマート IC (下り)」、「上里スマート IC (上り)」及び「蓮田スマート IC (下り)」については、本線上及びランプ線上に「**P**から **ETC 出口**出られません」という案内看板が設置されている(図表 4-(2)-②)。





図表 4-(2)-① 駒寄スマート IC (上り) における高速道路本線からの退出経路



(注) 吉岡町 HP に基づき、当局が作成した。

図表 4-(2)-② 本線上に駐車場を利用してからは ETC 出口を利用できない旨の案内が行われていない事例

スマート IC 名称	事	例
駒寄スマート IC	【上り駒寄 PA 手前 800m】	 <p>関越自動車道上り本線には「P」から ETC 出口 出られません」との案内看板なし</p> <p>[令和 3 年 6 月 17 日撮影]</p>
	(参考) 他のスマート IC で以下のとおり本線上に案内看板あり 【上り上里 SA 手前 1 km】	 <p>[令和 3 年 6 月 16 日撮影]</p>

【下り蓮田 SA 手前 300m】



〔令和3年6月15日撮影〕

【下り佐野 SA 手前 500m】



〔令和3年6月18日撮影〕

(注) 当局の調査結果による。

### 【改善意見】

したがって、NEXCO 東日本関東支社は、スマート IC の利用者の利便性・安全性の向上を図る観点から、指導停止線等が摩耗等により見えにくくなっているものについて、点検に基づく修繕計画を見直すなどにより、適期に修繕等所要の措置を講ずるとともに、「SA・PA 接続型」スマート IC 出入口の逆走防止に係る案内看板等の増設について検討する必要がある。

## 5 スマート ICに係る路面のカラー舗装の施工状況

### 【制度の概要】

カラー舗装は、交通事故の抑止等を目的として整備される「法定外表示等」であり、各道路管理者の判断によって施工されている。

ただし、カラー舗装を含む法定外表示等については、各道路管理者が独自の方式により整備することが多い結果、不統一な状況がみられ、かえって道路利用者の安全な通行に影響を及ぼすケースが少なくないことから、国（警察庁・国土交通省）は以下の通達及びガイドラインを制定し、全国的な統一化・標準化に努めている。

- ・「法定外表示等の設置指針について」（令和3年4月28日警察庁丁規発第72号）
- ・「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」（平成28年7月国土交通省道路局・警察庁交通局）
- ・「景観に配慮した道路附属物等ガイドライン」（平成29年10月国土交通省道路局）







これらの通達及びガイドラインは、バスレーン関係や歩行者・自転車利用者保護関係等に係るカラー舗装の統一化・標準化を図るものであり、スマート IC に係るカラー舗装については何も規定されていない。

### 【調査結果】

今回、調査対象8スマート ICに係るカラー舗装の施工状況を調査した結果、次のとおり、カラー舗装の施工方法等が区々となっている状況がみられた。

- ① SA・PA内の路面に表示された文字「ETC 出口」の地について、青色としているもの（2スマート IC）、無地としているもの（4スマート IC）（図表5-①）※残る2スマート ICは、SA・PA内を通行しない。

図表5-① SA・PA内の路面に表示された「ETC 出口」のカラー舗装が区々となっている事例

青色としているもの (2スマート IC)	無地としているもの (4スマート IC)	
<p>【上り佐野 SA 内】</p>  <p>[令和3年6月18日撮影]</p>	<p>【下り駒寄 PA 内】</p>  <p>[令和3年6月17日撮影]</p>	<p>【上り三芳 PA 内】</p>  <p>[令和3年6月16日撮影]</p>
<p>【下り寄居 PA 内】</p>  <p>[令和3年6月16日撮影]</p>	<p>【西行き波志江 PA 内】</p>  <p>[令和3年6月17日撮影]</p>	<p>【下り上里 SA 内】</p>  <p>[令和3年6月16日撮影]</p>

(注) 当局の調査結果による。

- ② SA・PA からスマート IC に進入する地点の路面について、青色としているもの（6 スマート IC）、無地としているもの（1 スマート IC）、青色と無地の両方としているもの（1 スマート IC）（図表 5-②）。

図表 5-② SA・PA からスマート IC に進入する地点のカラー舗装が区々となっている事例

青色としているもの (6 スマート IC)		無地としているもの (1 スマート IC)	青色と無地の両方とし ているもの (1 スマート IC)
<p>【下り上河内 SA ランプ】</p>  <p>〔令和 3 年 6 月 18 日撮影〕</p>	<p>【上り佐野 SA 内】</p>  <p>〔令和 3 年 6 月 18 日撮影〕</p>	<p>【東行き波志江 PA 内】</p>  <p>〔令和 3 年 6 月 17 日撮影〕</p>	<p>【上り上里 SA ランプ】</p>  <p>〔令和 3 年 6 月 16 日撮影〕</p>
<p>【下り駒寄 PA 内】</p>  <p>〔令和 3 年 6 月 17 日撮影〕</p>	<p>【上り三芳 PA 内】</p>  <p>〔令和 3 年 6 月 16 日撮影〕</p>	<p>【下り上里 SA】</p>  <p>〔令和 3 年 6 月 16 日撮影〕</p>	
<p>【下り蓮田 SA ランプ】</p>  <p>〔令和 3 年 6 月 15 日撮影〕</p>	<p>【上り寄居 PA 内】</p>  <p>〔令和 3 年 6 月 16 日撮影〕</p>		

(注) 当局の調査結果による。

- ③ 一般道からスマート IC に進入する地点の路面について、青色としているもの（3 スマート IC）、赤茶色としているもの（1 スマート IC）、緑色としているもの（1 スマート IC）、無地としているもの（3 スマート IC）（図表 5-③）。









図表 5-③ 一般道からスマート IC に進入する地点のカラー舗装が区々となっている事例

青色としているもの (3 スマート)	赤茶色としているもの (1 スマート)	緑色としているもの (1 スマート)	無地としているもの (3 スマート)
<b>【上河内スマート IC】</b>  [令和 3 年 6 月 18 日撮影]	<b>【三芳スマート IC】</b>  [令和 3 年 6 月 16 日撮影]	<b>【寄居スマート IC】</b>  [令和 3 年 6 月 21 日撮影]	<b>【佐野 SA スマート IC】</b>  [令和 3 年 6 月 18 日撮影]
<b>【駒寄スマート IC】</b>  [令和 3 年 6 月 17 日撮影]			<b>【波志江スマート IC】</b>  [令和 3 年 6 月 17 日撮影]
<b>【蓮田スマート IC】</b>  [令和 3 年 6 月 15 日撮影]			<b>【上里スマート IC】</b>  [令和 3 年 6 月 16 日撮影]

(注) 当局の調査結果による。

④ スマート IC から一般道に退出する地点の路面について、赤茶色としているもの (2 スマート IC) と無地としているもの (6 スマート IC) (図表 5-④)。

図表 5-④ スマート IC から一般道に退出する地点のカラー舗装が区々となっている事例

赤茶色としているもの (2 スマート IC)	無地としているもの (6 スマート IC)	
<b>【駒寄スマート IC】</b>  [令和 3 年 6 月 17 日撮影]	<b>【上河内スマート IC】</b>  [令和 3 年 6 月 18 日撮影]	<b>【佐野 SA スマート IC】</b>  [令和 3 年 6 月 23 日撮影]
<b>【三芳スマート IC】</b>  [令和 3 年 6 月 16 日撮影]	<b>【波志江スマート IC】</b>  [令和 3 年 6 月 8 日撮影]	<b>【蓮田スマート IC】</b>  [令和 3 年 6 月 24 日撮影]

	【上里スマート IC】  〔令和 3 年 6 月 16 日撮影〕	【寄居スマート IC】  〔令和 3 年 6 月 21 日撮影〕
--	---	---

(注) 当局の調査結果による。

- ⑤ スマート IC ゲート前の一旦停止地点の路面について、赤茶色としているもの (2 スマート IC) と無地としているもの (6 スマート IC) (図表 5-⑤)。

図表 5-⑤ スマート IC ゲート前の一旦停止地点のカラー舗装が区々となっている事例

赤茶色としているもの (2 スマート IC)	無地としているもの (6 スマート IC)	
【三芳スマート IC】  〔令和 3 年 6 月 16 日撮影〕	【上河内スマート IC】  〔令和 3 年 6 月 18 日撮影〕	【佐野 SA スマート IC】  〔令和 3 年 6 月 23 日撮影〕
【寄居スマート IC】  〔令和 3 年 6 月 16 日撮影〕	【駒寄スマート IC】  〔令和 3 年 6 月 17 日撮影〕	【波志江スマート IC】  〔令和 3 年 6 月 17 日撮影〕
	【蓮田スマート IC】  〔令和 3 年 6 月 24 日撮影〕	【上里スマート IC】  〔令和 3 年 6 月 16 日撮影〕

(注) 当局の調査結果による。

このようにカラー舗装が区々となっている状況について、NEXCO 東日本関東支社は、次のとおり説明している。

- ① カラー舗装については、内部規則はなく、会社としては特段統一化・標準化を図っていない。
- ② どのようなカラー舗装を施工するかは、主にスマート IC の設置時にそれを管理する管理事務所が、従前の例を参考にして決定しているが、一般的には、次のようなことが言える。
  - i) SA・PA 内の路面に表示された文字「ETC 出口」の地については 施工性、維持管理の観点からカラー舗装を施工しない例（無地）が多いが、必要に応じてスマート IC の入口までの経路を分かりやすくするために、地を青色にすることもある。
  - ii) SA・PA からスマート IC に進入する地点の路面については、ランプ線は青地に減速マークを路面表示している。SA・PA からスマート IC に進入する場合は（ランプ線以外）、必要に応じて、これに準じて青色にしている。
  - iii) 一般道からスマート IC に進入する地点の路面については、現場の状況を踏まえて安全対策を実施した結果、青色、赤茶色、緑色のカラー舗装となっている。
  - iv) スマート IC から一般道に退出する地点における路面及びスマート IC ゲート前の一旦停止地点の路面については、施工性、維持管理の観点からカラー舗装を施工しない例（無地）が多いが、現場の状況を踏まえ、一旦停止の注意喚起が必要であるため、赤茶色にすることもある。
- ③ カラー舗装が区々であることによって利用者に不便をきたしているという認識はない。



## 6 利用者に対するホームページによる情報提供の実施状況

### 【制度の概要】

NEXCO 東日本は、全国の高速道路情報サイト「ドラぶら」を運営しており、その中で全国のスマート IC に係る情報を提供している。また、毎月全国の SA・PA に備え置いている情報誌「HighwayWalker」においても全国の SA・PA に係る情報（スマート IC 情報を含む。）を掲載している。このほか、随時、プレスリリースによりスマート IC の新設、既存スマート IC の大型化(注)・フル化などの情報を提供している。

また、国土交通省は、HP で全国の「スマートインターチェンジ開通済箇所」及び「スマートインターチェンジ事業中箇所」等の「一覧表」及び「位置図」を掲載している。

これらに対し、関東地方整備局は、HP において「関東のスマートインターチェンジ」という記事を掲載し、「関東のスマート IC 位置図」、「供用中のスマート IC」（一覧表）及び「事業中のスマート IC」（一覧表）を提供している。

(注) 車長 6 メートル以下の小型車・軽自動車のみ利用制限されていたスマート IC に対し整備を行い、6 メートル以上の大型車の利用も可能となることをいう。

### 【調査結果】

今回、関東地方整備局の HP におけるスマート IC に係る情報内容を調査した結果、次のとおり、情報内容が不適切及び不十分である状況がみられた。

- ① 蓮田スマート IC は、平成 24 年に SA・PA 接続型スマート IC として供用を開始したが、令和元年 7 月 29 日に上りの蓮田 SA が約 2.5 km 南(東京方面)へ移転したため、上りの蓮田スマート IC は SA・PA 接続型から本線直結型に転化しており、NEXCO 東日本の HP では、蓮田スマート IC は、下りは SA・PA 接続型、上りは本線直結型と記載されている。

しかし、当局の調査日(令和 3 年 6 月 29 日)現在、関東地方整備局の HP の「スマート IC の位置図」で、蓮田スマート IC は依然「(SA 接続)」と誤って表記されている(図表 6-①)。

この原因について、関東地方整備局は、「確認不足」と説明している。

なお、同局は、令和 3 年 7 月、HP の情報を訂正している。

図表 6-① 関東地方整備局 HP の「関東のスマート IC 位置図」に情報が反映されていない状況



(注) 関東地方整備局 HP に基づき、当局が作成した。

② 駒寄スマート IC は、平成 18 年 10 月以降小型車（車長 6m 以下）限定で運用されてきたが、令和 3 年 7 月 16 日に大型車に対応した運用を開始している。国土交通省本省は、随時 HP の情報を更新し、3 年 9 月 1 日現在、HP に 3 年 8 月 6 日現在の情報を掲載しており、「スマート IC 事業中箇所一覧表」から駒寄スマート IC は削除されている（図表 6-②）。

しかし、令和 3 年 9 月 1 日現在、関東地方整備局の HP は、3 年 4 月 1 日現在の情報のままとされており、大型車も利用できる旨の最新の情報に更新していない（図表 6-③）。

この原因について、関東地方整備局は、「HP の情報更新については、年度末に更新する内容があれば更新を行っている。」と説明している。

なお、同局は、令和 3 年 11 月、HP の情報を 3 年 8 月 6 日現在のものに更新している。

図表6-② 国土交通省本省HPは、随時HPを更新し、全車化した駒寄スマートICを「事業中箇所」から削除している状況（令和3年9月1日現在）

■スマートインターチェンジ事業中箇所						
No	道路名	県名	スマートIC名称※1	よみがな	形式	事業者
1	道東自動車道	北海道	長流枝スマートIC	おさるし	本線直結型	音更町、東日本高速
2	東北自動車道	岩手	平泉スマートIC	ひらいずみ	本線直結型	平泉町、東日本高速
3	東北自動車道	岩手	花巻PASスマートIC	はなまき	SA・PA接続型	花巻市、岩手県、東日本高速
4	東北自動車道	宮城	白石中央スマートIC	しろいしちゆうおう	本線直結型	白石市、東日本高速
5	東北自動車道	宮城	菅生スマートIC	すごう	SA・PA接続型	宮城県、東日本高速
6	東北中央自動車道	山形	山形PASスマートIC	やまがた	SA・PA接続型	山形市、東日本高速
7	東北中央自動車道	山形	天童南スマートIC	てんどうみなみ	本線直結型	天童市、東日本高速
8	東北中央自動車道	山形	高畠スマートIC	たかはた	本線直結型	高畠町、東日本高速
9	常磐自動車道	福島	小高スマートIC	おだか	本線直結型	南相馬市、東日本高速
10	北関東自動車道	茨城	笠間PASスマートIC	かさま	SA・PA接続型	笠間市、東日本高速
11	首都圏中央連絡自動車道	茨城	つくばスマートIC	つくば	本線直結型	つくば市、東日本高速
12	常磐自動車道	茨城	つくばみらいスマートIC	つくばみらい	本線直結型	つくばみらい市、東日本高速
13	東北自動車道	栃木	大谷スマートIC	おおや	本線直結型	宇都宮市、東日本高速
14	東北自動車道	栃木	都賀西方スマートIC	つがにしかた	SA・PA接続型	栃木市、東日本高速
15	北関東自動車道	栃木	出流原PASスマートIC	いずるはら	SA・PA接続型	佐野市、東日本高速
16	北関東自動車道	栃木	下野スマートIC	しもつけ	本線直結型	下野市、東日本高速
17	関越自動車道	群馬	甘楽PASスマートIC	かんら	SA・PA接続型	甘楽町、東日本高速
18	関越自動車道	埼玉	二芳スマートIC※2	ふよし	SA・PA接続型	二芳町、東日本高速
19	常磐自動車道	埼玉	三郷料金所スマートIC※2	みさとりょうきんじょ	本線直結型	三郷市、東日本高速

(注) 国土交通省 HP に基づき、当局が作成した。

図表6-③ 全車化した駒寄スマートICに係る情報が反映されていない状況（令和3年9月1日現在）

関東のスマートインターチェンジ(令和3年4月1日現在)				
供用中スマートIC				
道路名	都県名	スマートIC名称	本格導入年月日	運営する高速道路会社
常磐自動車道	茨城	友部SAスマートIC	H18.10.1	東日本高速
常磐自動車道	茨城	東海スマートIC	H21.3.29	東日本高速
常磐自動車道	茨城	水戸北スマートIC	H21.4.1	東日本高速
		水戸北スマートIC(フル化)	R1.9.7	
常磐自動車道	茨城	石岡小美玉スマートIC	H23.3.29	東日本高速
東北自動車道	栃木	上河内スマートIC	H19.4.1	東日本高速
東北自動車道	栃木	那須高原スマートIC	H19.4.1	東日本高速
東北自動車道	栃木	佐野SAスマートIC	H23.4.28	東日本高速
東北自動車道	栃木	矢板北スマートIC	R2.3.28	東日本高速
関越自動車道	群馬	駒寄スマートIC	H18.10.1	東日本高速
関越自動車道	群馬	高崎玉村スマートIC	H26.2.22	東日本高速
北関東自動車道	群馬	波志江スマートIC	H21.4.1	東日本高速
事業中スマートIC				
道路名	都県名	スマートIC名称(仮称)	事業化年月日	
常磐自動車道	茨城	つくばみらいスマートIC	R1.9.20	
首都圏中央連絡自動車道	茨城	つくばスマートIC	H29.8.4	
東北自動車道	栃木	都賀西方スマートIC	H28.6.6	
東北自動車道	栃木	大谷スマートIC	H27.7.31	
北関東自動車道	栃木	出流原PASスマートIC	H29.8.4	
北関東自動車道	栃木	下野スマートIC	H30.8.10	
関越自動車道	群馬	駒寄スマートIC (全車化)	H26.3.14	
上信越自動車道	群馬	甘楽PASスマートIC	H29.8.4	
常磐自動車道	埼玉	三郷料金所スマートIC (フル化)	R2.10.23	
東北自動車道	埼玉	蓮田スマートIC (フル化)	R1.9.20	
関越自動車道	埼玉	三芳スマートIC (フル化、全車化)	H27.7.31	
横浜横須賀道路	神奈川	横須賀PASスマートIC	H27.7.31	

※関東地方整備局は、事後に全車化した場合、「全車化」の導入年月日を記載している。

(参考) 関東地方整備局は令和3年11月26日に3年8月6日現在(最新版)に更新済み。

(注) 関東地方整備局HPに基づき、当局が作成した。

【所見】

したがって、関東地方整備局は、スマートICの利便性の向上を推進する観点から、ホームページのスマートICに係る情報について、適期に更新等所要の措置を講ずる必要がある。

## 7 地区協議会におけるフォローアップの実施状況

### 【制度の概要】

スマート IC の設置に当たっては、「実施要綱」第 5 の 2 に基づき、設置を予定している IC ごとに、連結道路管理者、地方整備局等、関係する地方公共団体、会社（NEXCO 東日本等）、その他の関係機関、学識経験者等により構成される地区協議会を設置し、①スマート IC の社会便益（スマート IC の費用と比較し、十分な社会便益を確認すること）、②スマート IC 及び周辺道路の安全性、③スマート IC の設置に伴う高速道路の利用交通量の変化、④スマート IC の構造及び整備方法、⑤スマート IC の管理・運営方法、⑥スマート IC の利用促進方策、⑦広域的検討結果の反映、⑧その他スマート IC を設置・管理・運営する上で必要な事項を検討・調整することとされている。

また、地区協議会は、同要綱第5の2の(5)において、スマートICの供用後も継続して、その社会便益・安全性・利用交通量・管理・運営形態・利用促進方策等について、定期的にフォローアップし、必要に応じ見直すものとされ、フォローアップは、供用後1年経過後速やかに1回実施、以後必要に応じて実施することとされている。

さらに、フォローアップについては、従来の制度によるスマートICについても同様とすることとされている（注）。

（注）令和元年9月改正前の要綱（「スマートインターチェンジ [SA・PA接続型] 制度実施要綱」（平成18年7月制定））は、「地区協議会は、当該ICが供用開始後も継続して、その安全性・採算性・管理・運営形態等について、定期的にフォローアップしなければならない。」と規定している。

### 【調査結果】

今回、調査対象8スマートICに係る地区協議会における供用開始後のフォローアップの実施状況を調査した結果、次のとおり、地区協議会によってフォローアップの実施の有無や実施内容が大きく異なっている状況がみられた（図表7-①）。

図表 7-① 各地区協議会におけるフォローアップの実施状況（令和 3 年 7 月 1 日現在）

地区協議会名	スマート IC 供用開始年月日	フォローアップの実施状況		備考
		実施時期	事項	
上河内スマート IC 地区協議会	H19. 4. 1	H31. 2. 18	スマート IC の整備効果	
佐野 SA スマート IC 地区協議会	H23. 4. 28	H29. 3. 16	スマート IC の整備効果	
駒寄スマート IC 地区協議会	H18. 10. 1	—	—	平成24年3月以降、大型化を検討
波志江スマート IC 地区協議会	H21. 4. 1	—	—	
三芳スマート IC 地区協議会	H18. 10. 1	—	—	H27. 5. 27 フル化等事業の協議会への移行に伴い名称変更
蓮田スマート IC 地区協議会	H24. 2. 4	—	—	R元. 8. 22廃止(新協議会の設置)

上里スマート IC 地区協議会	H27. 12. 20	H29. 12. 20	交通量の推移、交通安全対策 等	
		H31. 1. 17	交通量の推移、交通安全対策、アクセス道路整備箇所図 等	
		R2. 1. 24	交通量の推移、アクセス道路整備箇所 等	
		R3. 1. 18	交通量の推移アクセス道路整備及び誘導経路等	
寄居スマート IC 地区協議会	H31. 3. 28 (下り線) R3. 3. 28 (上り線)	—	—	上り線供用開始後 1 年 未経過

(注) 当局の調査結果による。

- ① 1地区協議会は、平成27年12月の供用開始後もほぼ毎年度地区協議会を開催し、スマートICの利用交通量、周辺の安全対策、アクセス道路の整備、SA内イベント等について、フォローアップを実施している。同協議会の事務局では、アクセス道路の整備や利用促進方策など議論することは数多くあるとしている（図表7-②）。

図表 7-② 上里スマート IC 地区協議会のフォローアップの実施状況

供用開始	開催日時	議 題
H27. 12. 20 〔事務局： 上里町〕	H29. 12. 20	(1) 上里スマート IC 運用開始後の状況について (2) 利用促進のための取り組みについて (3) その他
	H31. 1. 17	(1) 上里スマート IC 運用開始後の状況について ア) 上里スマート IC の交通量の推移について イ) 上里スマート IC 周辺の交通安全対策について (2) 利用促進のための取り組みについて ア) 上里 SA 下り線内でのイベントについて イ) 上里スマート IC アクセス道路整備箇所図について (3) その他
	R2. 1. 24	(1) 上里スマート IC 運用開始後の状況について ア) 上里スマート IC の交通量の推移について (2) 利用促進のための取り組みについて ア) 上里 SA 下り線内でのイベントについて イ) 上里スマート IC アクセス道路整備箇所について ウ) 上里 SA 周辺地区の整備方針及び地区愛称について (3) その他
	R3. 1. 18	(1) 協議会規約の改正について (2) 上里スマート IC 運用開始後の状況について ア) 上里スマート IC の交通量の推移について (3) 利用促進のための取り組みについて ア) 上里 SA 周辺活性化事業等について イ) アクセス道路整備及び誘導経路等について ウ) 上里 SA 周辺地区の整備方針及び整備状況について

	(4) その他
--	---------

(注) 上里町 HP の資料を基に当局が作成した。

- ② 2地区協議会は、供用開始後に整備効果についてフォローアップを実施している（図表7-③）。

図表 7-③ 整備効果についてフォローアップを実施している理由等に関する事務局の説明

地区協議会名	整備効果についてフォローアップを実施している理由等
上河内スマート IC 地区協議会 〔事務局：宇都宮市〕	① 平成19年4月の供用開始後、31年2月に整備効果についてフォローアップを実施した。社会便益・安全性・利用交通量・管理・運営形態・利用促進方策等を踏まえ、宇都宮国道事務所にアドバイスをいただいた結果、31年に実施することになった。 ② 安全性などについては、整備効果の中でフォローアップしている。
佐野 SA スマート IC 地区協議会 〔事務局：佐野市〕	① 平成23年4月の供用開始後、29年3月に整備効果についてフォローアップを実施した。多角的な効果を検証するには工業統計等の各種資料の公表が5年に1度であり、その時期が平成28年度であることから平成29年にフォローアップを実施することになった。 ② 案内標識については、開通当時は都市計画道路に未整備箇所があり、周辺の狭隘な道路にインター利用車両を案内しないよう周辺道路の安全性に考慮して標識設置計画を作成した。

(注) 当局の調査結果による。

- ③ 5地区協議会は、フォローアップを実施していない。

ただし、このうち、3地区協議会(図表7-④で下線を付した協議会)については、大型化又はフル化に向けて利用方策や安全対策等を検討・調整しているため、既存のスマートICの利用方策や安全対策等のフォローアップを実施しているのと同様の状況にある(図表7-④)。

図表 7-④ 供用開始後にフォローアップを実施していない理由等に関する事務局の説明

地区協議会名	供用開始後にフォローアップを実施していない理由等
駒寄スマート IC 地区協議会 〔事務局：吉岡町〕 (※H24.3以降の協議会の事務局は前橋市)	① 平成18年10月の供用開始後、19年5月に第2回目を開催したが、このときはフォローアップの必要性は認識していなかった。 平成24年3月の第3回以降、地区協議会は大型化を検討・調整しており、その中で利用方策や安全対策等を検討・調整している。 ② 令和3年7月16日に大型車対応のスマートICの供用が開始されたので、1年後にフォローアップを行う予定である。
波志江スマート IC 地区協議会 〔事務局：伊勢崎市〕	① 波志江スマートIC地区協議会は、平成21年の供用開始前に1回開催しただけで、その後、今日に至るまで一度も開催していない。開催していない理由など、協議会のことは、あまり承知していない。 ② フォローアップを実施する予定はない。
三芳スマート IC フル化地区協議会(旧：三芳スマート IC 地区協議会)	① 現在の地区協議会は、平成27年5月28日にフル化のために設置されたものであり、当該地区協議会において利用方策や安全対策等を検討・調整している。

〔事務局：三芳町〕	② 特に、安全対策については、平成 27 年 7 月 31 日の連結許可の際、安全対策の実施を義務づけられたことから、同年 12 月に安全対策等調整会議を設置し、31 年 2 月まで 4 回にわたり協議している。
蓮田スマートインターチェンジ（フル化）地区協議会（旧：蓮田スマート IC 地区協議会） 〔事務局：蓮田市〕	① フォローアップは、主に交通量が計画量を下回っている場合に利用方策を話し合うために行うものと認識している。 ② 現在の地区協議会は、令和元年8月22日にフル化に向けて設置されたものであり、当該地区協議会において利用方策や安全対策等を検討・調整している。
寄居スマート IC 地区協議会 〔事務局：美里町〕	国（国土交通省）に提出した実施計画では、上下線の運用を計画していたものの、事情により、平成 31 年 3 月に下り線のみ先行運用となったが、令和 3 年 3 月に上り線も運用を開始したので、フォローアップを 1 年後に実施する予定である。

（注）当局の調査結果による。