

第 12 章 交通管理施設の設計

関連条項〔基準 17、運用 17-2〕

12.1 道路標識

12.1.1 種類と設置者の区分

道路標識の種類は、本標識と補助標識に大別されるが、補助標識は本標識に付置してその意味を補足するものであり、それ自体単独に用いられることはない。本標識には 4 種類あり、それぞれの機能と設置者の区分は次のとおりである。



(1) 案内標識

目的地への方向及び距離、著名地点、市町村の境界、サービス施設等を示すものであり、通行中の道路利用者を案内し、又は有益と思われるその他の情報を提供するものである。設置は道路管理者が行う。

案内標識には、「道路標識、区画線及び道路標識に関する命令」（昭和 35 年総理府・建設省令第 3 号）（以下「標識令」という。）及び「道路の案内標識の英語による表示に関する告示」（平成 26 年国土交通省告示第 372 号）に準じ、英語併用表示を行うものとする。

なお、英語併用表示に当たっては、「地名等の英語表記規程」（平成 28 年 3 月国土交通省国土地理院 国地達第 10 号）及び「観光立国実現に向けた多言語対応の改善・強化のためのガイドライン」（平成 26 年 3 月国土交通省観光庁）を考慮するものとする。

(2) 警戒標識

交差点、道路の屈曲部、踏切等道路における走行上危険な箇所等を道路利用者に予告するものである。設置は道路管理者が行う。

(3) 規制標識

通行止め、駐車禁止、最高速度制限等道路利用者が遵守しなければならない禁止、制限又は特別の義務を道路利用者に示すものである。道路管理者が設置するもの（「重量制限」、「自動車専用」等）、公安委員会が設置するもの（「追越し禁止」、「駐車禁止」等）及び両者が設置するもの（「車両通行止め」、「指定方向外進行禁止」等）がある。

(4) 指示標識

横断歩道、安全地帯等交通に関し、必要な地点を示すものである。設置は公安委員会が行う（ただし、「規制予告」については道路管理者も設置することができる。）。

12.1.2 道路標識の設置

道路標識が道路利用者に的確な情報を与え、安全かつ円滑な交通を確保する上で十分効果を発揮するためには、ルートに沿って一貫した情報や指示が与えられるように統一のとれた合理的な設置計画に基づいて設置するものとする。

(1) 設置場所

道路標識の設置場所の選定に際しては、次の各項に留意の上決定するものとする。

- ① 標識の視認性が妨げられないこと。
- ② 安全かつ円滑な交通の障害とならないこと。
- ③ 沿道からの道路利用者にとって障害とならないこと。
- ④ 必ずしも交差点付近に設置する必要のない標識は、極力交差点付近を避けること。
- ⑤ その他、道路管理上支障ないこと。

(2) 設置方式

道路標識の設置方式には、路側式、片持式、門型式、添架式がある（図-12.1.1 参照）。

- ① 路側式は、単一又は複数の柱に標示板を取り付け、主に道路の路端又は歩道に設置する方式である。
- ② 片持式、門型式は、鉄筋コンクリート、ポール等を用い、車道上に門型に架けられた横木に標示板を取り付け、車道の直上に表示する方式である。
- ③ 添架式は電柱、照明灯等標識を添架できる施設がある場合、これを利用する方式である。「標識令」では、路側標示板の高さを表-12.1.1のように規定している。

表-12.1.1 道路標識の路側標示板の設置高さ³⁾

標識の種類	設置高さ (cm)	摘 要
案内標識	180 以上	標示板下端まで
警戒標識	100 以上	標示板中央までの高さ
規制標識	100 以上	標示板下端まで
指示標識	100 以上	〃
補助標識	100 以上	〃

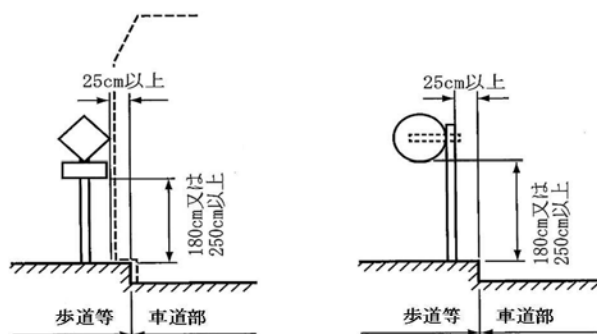
(3) 道路標識についての留意事項

道路標識関係で改善の余地がある事例等、留意すべき事例を列記する。

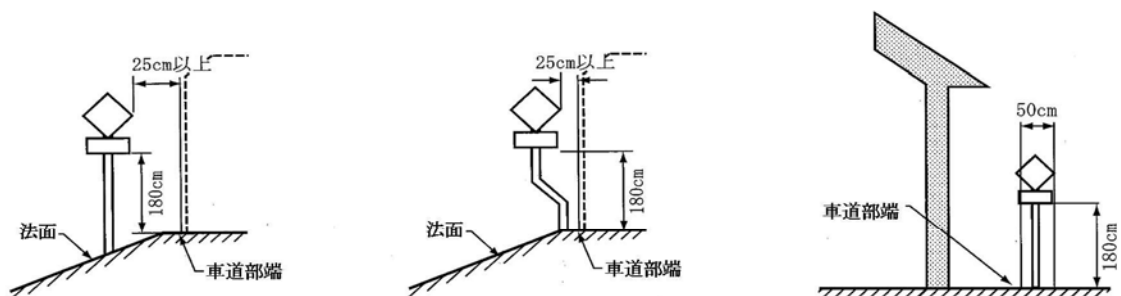
- ① 想定された道路標識以外に、路側には道路利用者に対する注意事項の看板（例：シートベルトを締めて、死亡事故発生地点）や広告看板等が道路標識の視認性に悪影響を及ぼすもの、1か所に多数の標識があるもの、季節により樹木、花木の影響で見えにくくなるもの等があり、そのため運転者が道路標識を見落とししたり、判断に時間がかかり誤認したりする可能性がある場所が見られる。これらのものについては、除去するか、設置場所の移転、標識類の高さ、大きさ、その他視認性の向上対策が必要である。
- ② 標識の文字や色彩等、その内容が気象条件やその他の理由により色が褪せて判別しにくくなるケースも見られるため定期的な維持管理が必要である。なお、近年、夜間交通量の増大、対向車のヘッドライトや看板など、道路標識視認の阻害要因が増えていることから、視認性が高く耐候性に優れた広角プリズム型反射シートを用いた標識も開発されている。
- ③ 案内標識は地名、道路名等の同一路線で一貫性がない農道もあるので、連続性のある標示

方式にする必要がある。

- ④ 警戒標識のうち、見通しの悪い交差点やカーブ、曲がり角、坂の頂上等、事故防止のため事前予告として本標識に距離や区別等を記入した補助標識を付置した標識が必要である。

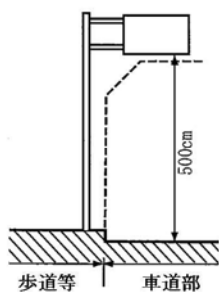


歩道等に設置する路側式の例

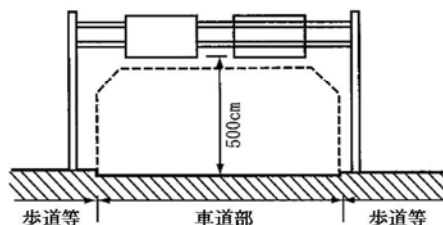


歩道等を有しない道路に設置する路側式の例

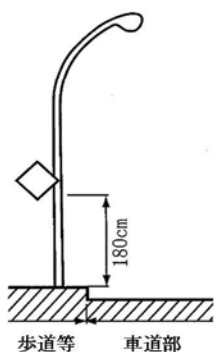
車道部端に設置する路側式の例



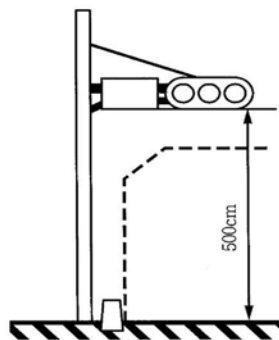
片持式の設置例



門型式の設置例



添架式（照明柱）の設置例



添架式（信号機）の設置例

図-12.1.1 標識の設置方式例³⁾

12.1.3 環境との調和や景観に配慮した道路標識の留意事項

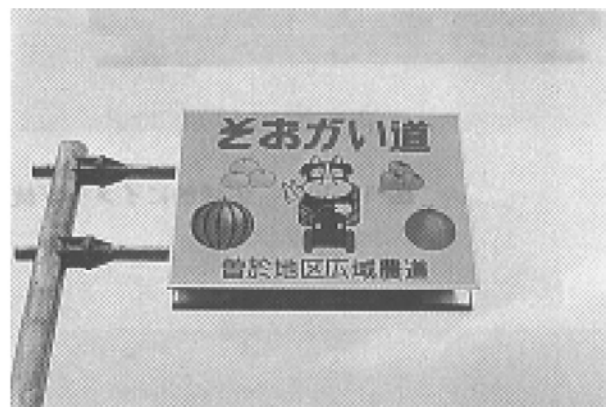
案内標識は、農道利用者に必要な情報を適切に伝えるための施設であり、見やすさに配慮して設置することが必要である。

標識は目につきやすく、標識のデザインが農道のイメージを作り出すこともあるため、標識のデザインについては、地域性を高め洗練されたデザインとすることが必要である。

(1) デザインの統一性の確保

路線が複数の市町村にまたがる場合には、市町村が独自に設置する案内標識のデザインがまちまちになり、路線としての統一性を欠く場合もある。

路線全体の整備の基本的な考え方やキャッチフレーズを意識して、関係する市町村が協議して、デザインの統一性を図ることが考えられる。



曾於地域の広域農道は、総延長 46km の農道で、農業振興地域開発を促進する農道として脚光を浴びている。そおかい道というユニークな愛称は、一般募集したものの中から「曾於の街と、そう快感を表した」名称で、地域住民に広く親しまれている。看板には、大隅牛がトラクタに乗り広域農道をそう快に走る状況と、周囲に曾於の代表作物を配している。

図-12.1.2 広域的にデザインを統一した案内標識の例

(2) イメージの統一性の確保

案内標識には、農道の入口等に設置する大型の標識と、路線内での市町村境や路線の中間部に設置する小型の標識がある。これらのデザインに一貫性をもたせることにより、路線の統一したイメージを形成できる。

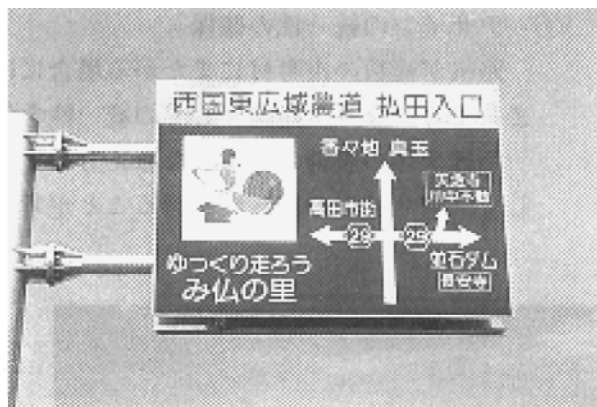


図-12.1.3 広域的にイメージ統一した案内標識の例 (1) (大分県)



図-12.1.4 広域的にイメージ統一した案内標識の例 (2) (熊本県)

(3) シンボルのデザイン化

地域のシンボルをデザイン化して標識化することが考えられる。地域のシンボルとなるものとしては、代表的な山岳、河川等の自然や特産品が考えられる。



シンボルとなる山を標識に用いた事例。
デザイン化することでわかりやすく表現している。

図-12.1.5 地域のシンボルをデザイン化した例

また、農道の路線名や愛称の文字をデザイン化することによって、標識のイメージを洗練することが考えられる。

(4) 環境との調和に配慮した道路標識

ア 運転者への注意喚起の標識

車両の速度を抑えることによる野生生物との事故回避は、有効な対応である。

イ 伐採木や間伐材を利用した道路標識

農道建設の際に伐採した木材や間伐材を利用した道路標識の設置を検討する。



図-12.1.6 運転者への注意喚起の標識例



図-12.1.7 木製案内板例

12.2 マーキング

区画線及び道路標示は、運転者が路面上から視線をそらすことなく視認できる利点がある。区画線としては車道中央線、車線境界線、車道外側線、歩行者横断指導線、車道幅員の変更、路上障害物の接近、導流帯、路上駐車場がある（図-12.2.1 参照）。

〔参 考〕マーキングの一般的基準としては、「道路構造令の解説と運用」がある。

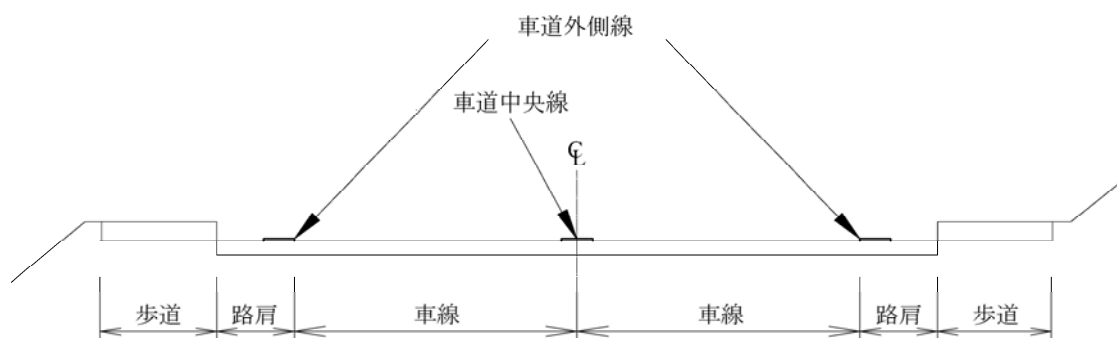


図-12.2.1 区画線の設置例

区画線の設置場所、様式は「標識令」によるものとし、それぞれ第5条、第6条に規定されている。

道路中央線は一般に車道の中央に設けられ、白色の実線と破線の2種類がある。車線境界線は車線の幅を示し、白色の実線と破線がある。車線外側線は車道端に設けられ、白色実線である。白色の実線は横断・転回等で横切る場合を除いて、その線を越えてはいけない。白色の破線は交通上支障がなければ、追越し等のために、この線を踏み越えて自動車が行走することができる。

車道外側線は、路肩部に自動車が逸脱して走行するのを防いだり、交通事故を減少させたりする目的がある。

縦方向の線の様式・寸法は、表-12.2.1に掲げるものが「標識令」で定められている。

表-12.2.1 区画線の寸法

種 類	様 式	標準寸法 (cm)	備 考
車道中央線	破線 	$w=12\sim15$ $L_1=L_2=300\sim1,000$	2車線の車道に設置する場合
	実線 	$w=15\sim20$	4車線以上の車道に設置する場合
車道境界線	破線 	$w=10\sim15$ $L_1=300\sim1,000$ $L_2=(1\sim2.0)L_1$	一般の場合
	破線 	$w=30\sim75$ $L_1=200\sim500$ $L_2=(1\sim1.5)L_1$	高速道路等の付加車線の場合
車道外側線	実線 	$w=15\sim20$	

12.3 交通信号機

交通信号機を設置すべきかどうかの判断は、警察庁「信号機設置の指針」（令和3年3月24日）が参考となる。

設置に当たっては、道路管理者は道路の線形、幅員等の幾何構造、交通状況、交通制御方式、信号機の機種、他の信号機との関連等を考慮して適切な位置を選定するとともに、交通信号の設置、運用を所掌している都道府県公安委員会と事前に協議し、双方の交通管理の考え方に相違をきたさないように留意しなければならない。

12.4 ライフライン収容施設

ライフライン収容施設とは、電話、電気等の公共施設を収容するための、地下利用施設である。公益施設の埋設工事に伴う不経済な繰返しを防止するとともに、景観形成にも有効であることから近年関心が高まっている。

ライフライン収容施設は、農作業の利便性、安全性の向上が図られるとともに、景観整備の面からも有効である。

また、電話線、電力線のほかにも水道や集落排水の污水管路、かんがい用のパイプライン等も併せて収容することが考えられる。

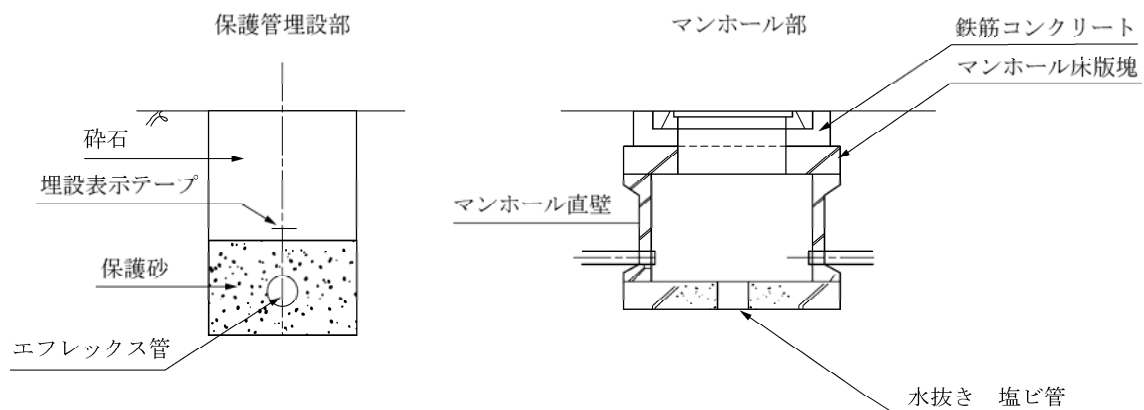


図-12.4.1 電線類のみを収容するライフライン収容施設の事例

引用・参考文献

- 1) 道路構造令 令和2年政令第329号（令和2年11月）
- 2) （公社）日本道路協会：道路構造令の解説と運用（令和3年3月）
- 3) （公社）日本道路協会：道路標識設置基準・同解説（令和2年6月）