

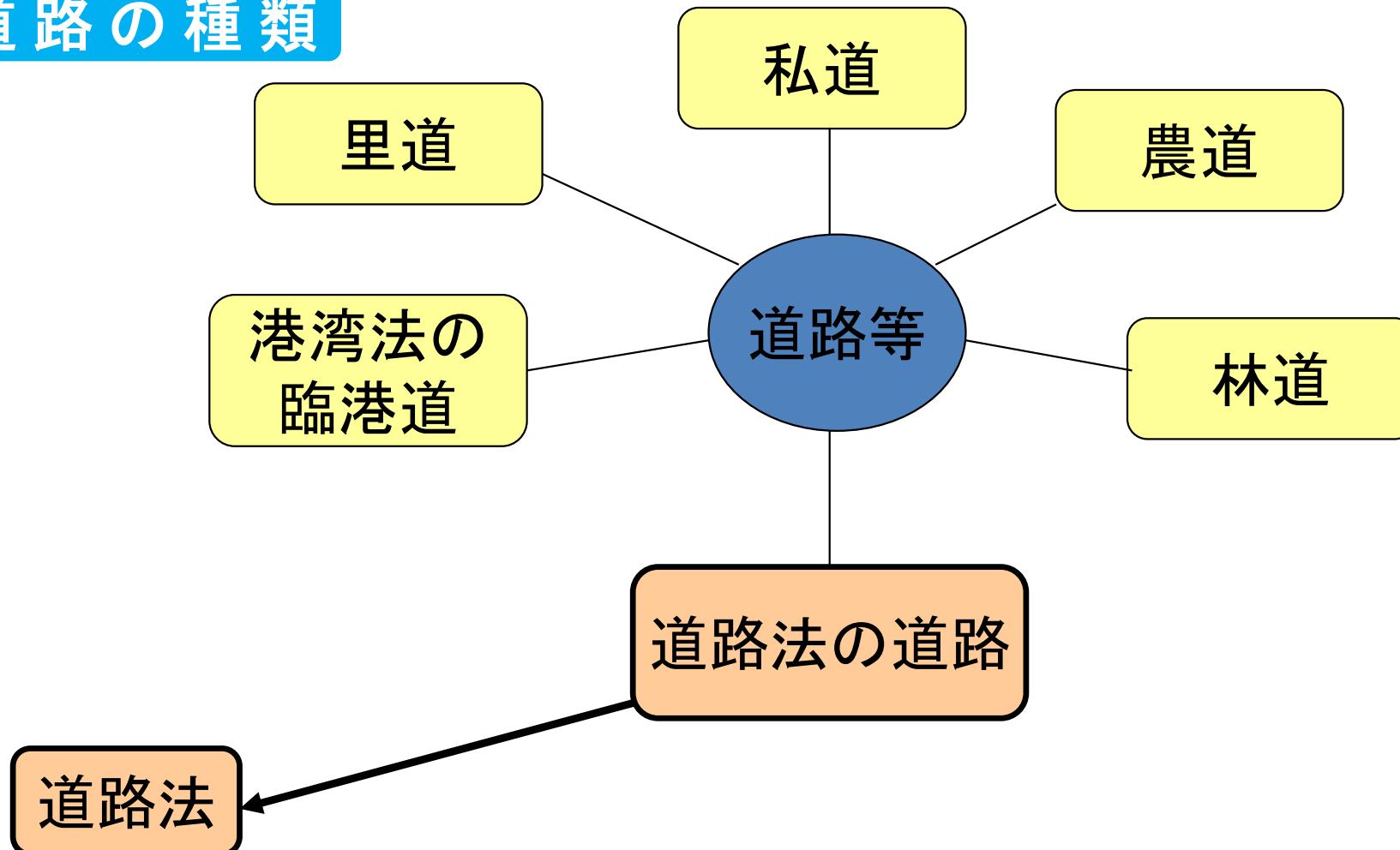
沖縄県の道路維持管理業務

令和7年10月30日
道路管理課

1. 沖縄県の道路
2. 道路の管理体制
3. 道路の維持
4. 道路の各種事業
5. 道路の管理(許認可等)

1. 沖縄県の道路①

道路の種類



- 第2条 一般交通の用に供する道
- 第3条 高速自動車国道 一般国道 都道府県道 市町村道

1. 沖縄県の道路②

沖縄県
道路管理課

道路の延長

○沖縄県の道路

(令和4年4月1日現在)

種別	路線数	実延長(km)	管理者
高速自動車国道	1	57.3	国土交通大臣
一般国道(指定区間)	6 (2)	332.2	
一般国道(指定区間外)	6 (2)	174.0	知事
主要地方道	25	413.7	
一般県道	118	673.7	
市町村道	16,840	6,599.3	市町村長

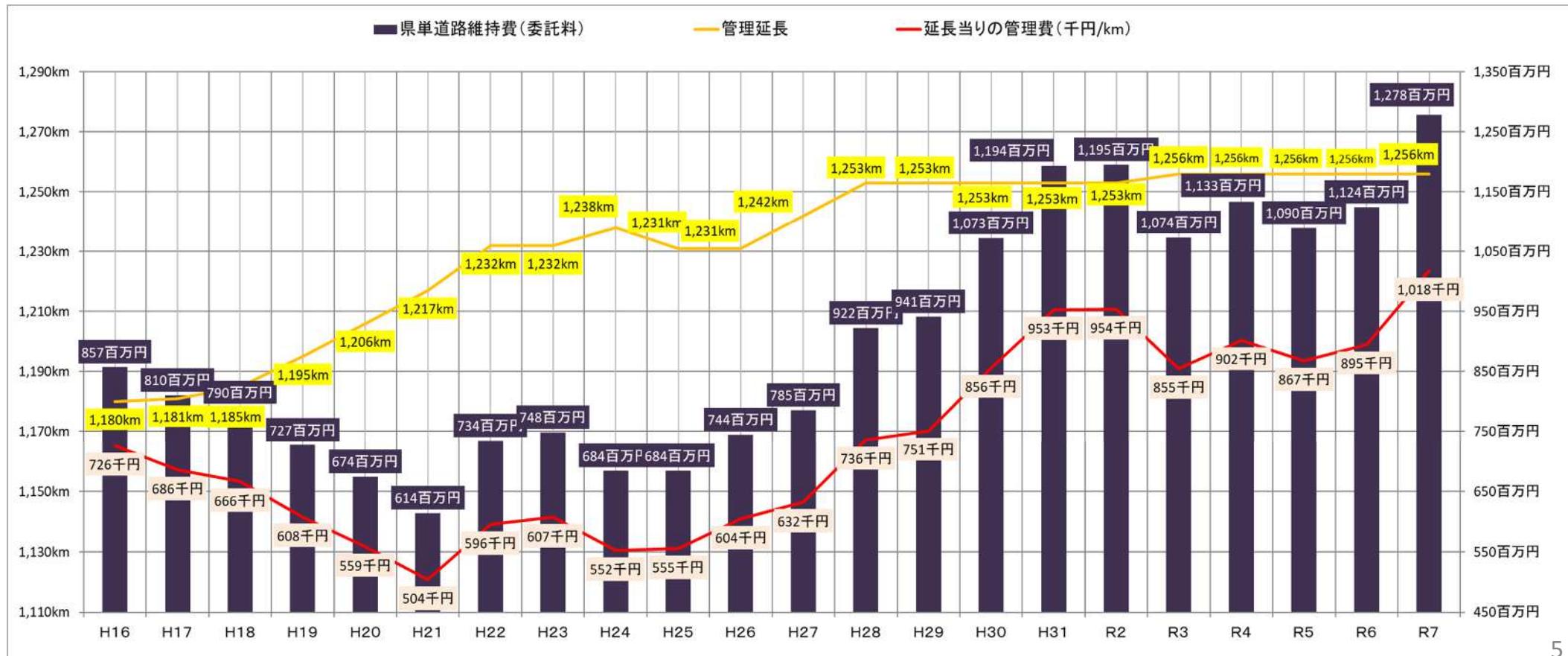
※「道路法」に定められた道路を示す。

※()内は、同一路線が指定区間、指定区間外双方に重複している。

1. 沖縄県の道路③

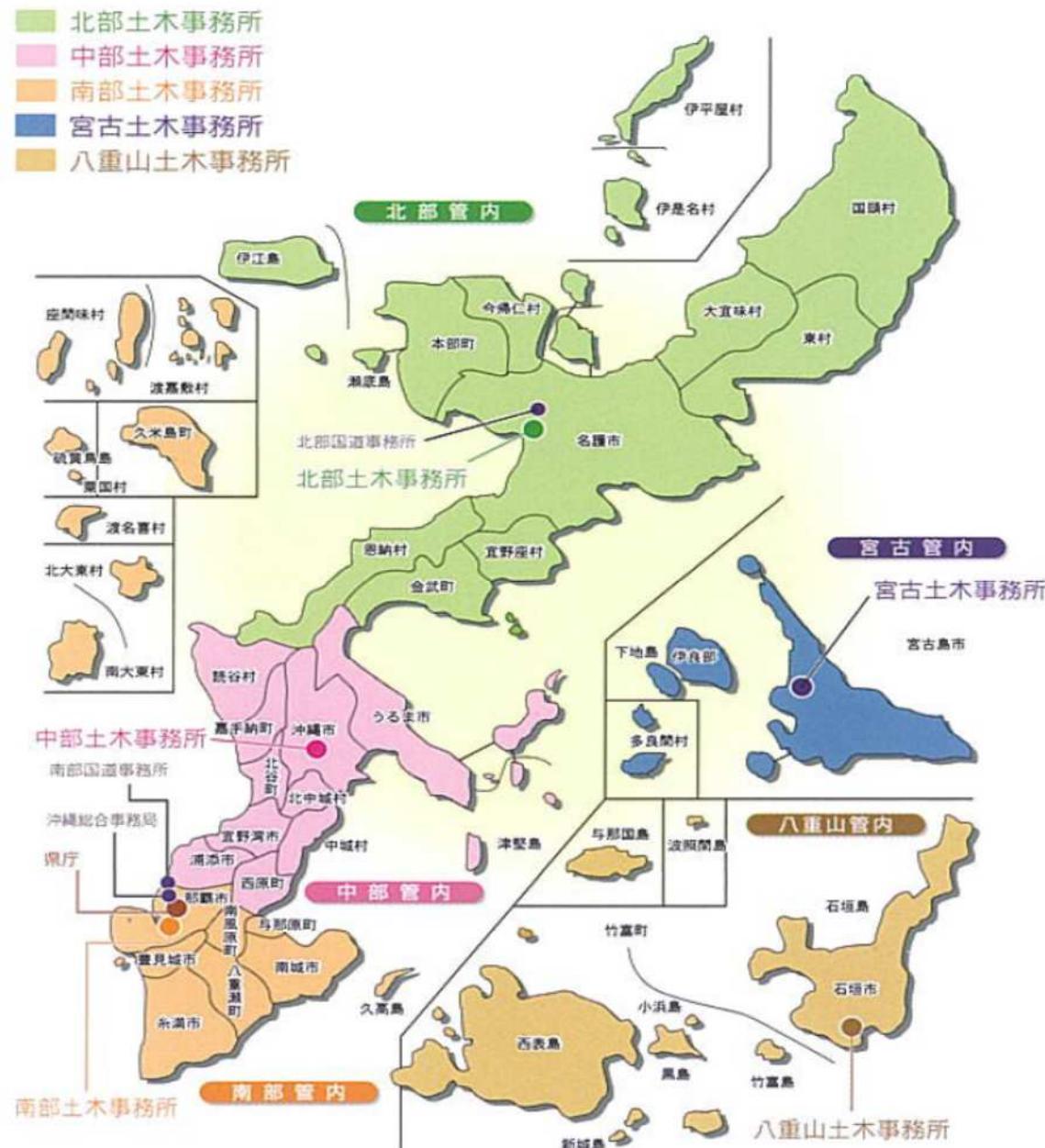
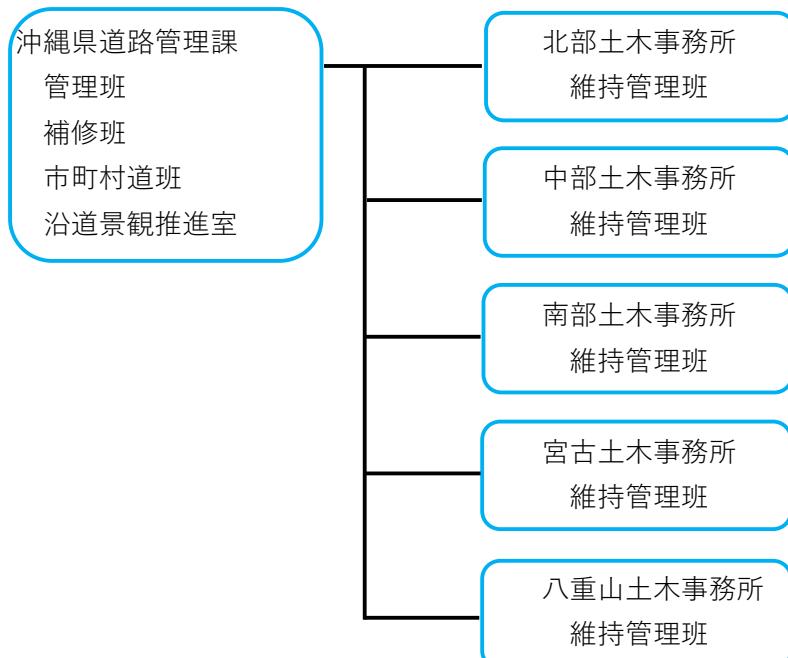
道路維持管理業務を取り巻く環境

- 沖縄県は、亜熱帯性気候の特性から、雑草の生長が著しく、また、急速なモータリゼーションの進展に伴う交通量の増大、車両の大型化によって路面の損傷が著しくなっている。
- 近年の局地的大雨や、都市化の進展に伴い雨水の浸透量が減ったことなどによる道路の冠水被害が増えている。
- 近年、道路維持予算は増加しているが、適正な維持管理を行うには十分とはいえず、創意工夫が求められている。



2. 道路の維持管理体制

組織図および管轄区域



3. 道路の維持①

道路管理者の使命

- 道路法第42条では「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」と定められおり、道路を常に良好な状態に保持する義務を負っています。
- より快適な通行空間の確保、良好な景観形成、歴史的街並みの保全、観光振興、地域文化の復興、地域活性化などの多様なニーズに対応した維持管理が求められています。

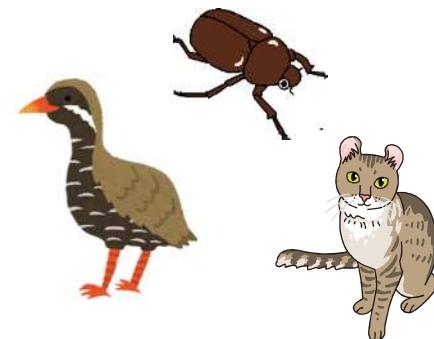
少子高齢化



グローバル化



環境保全



3. 道路の維持②

道路巡回

- 通常巡回（1回/2日～1回/3日）
道路の路面、植栽状況などの確認および、必要な措置の実施。

- 夜間巡回（1回/月以上）
道路照明施設の確認。

- 異常時巡回
台風、豪雨などの事前、事後巡回および、必要な措置の実施。

- 緊急時の措置
応急防護措置および、交通規制の実施。



道路の巡回



倒木の撤去作業

3. 道路の維持③

各種維持業務

○路面清掃

汚れた車道は定期的に清掃して、道路をきれいにしています。



路面の清掃

○除草・街路樹の剪定 (2~4回/年)

道路植栽の繁茂により、車や歩行者、道路標識や信号機が見えにくくなったり、景観を損ねることのないよう除草・剪定を行っています。

また、助成制度を設け地域ボランティア団体とも連携を図り道路利用環境の向上を図っています。



除草・街路樹の剪定

○舗装補修

舗装の性能を一定水準以上に保つよう、舗装面の状態に応じ、部分的な穴埋めを行ったり、面的な打ち替えを行っています。

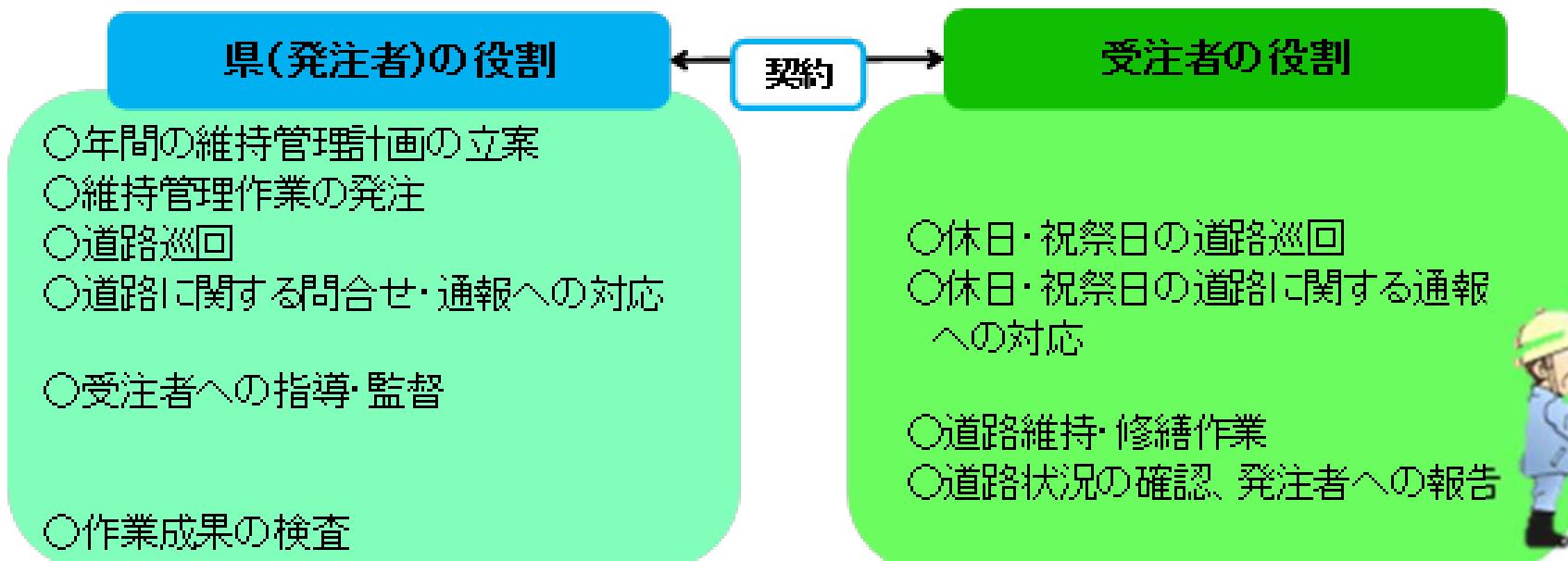


舗装補修

3. 道路の維持④

外部委託の状況

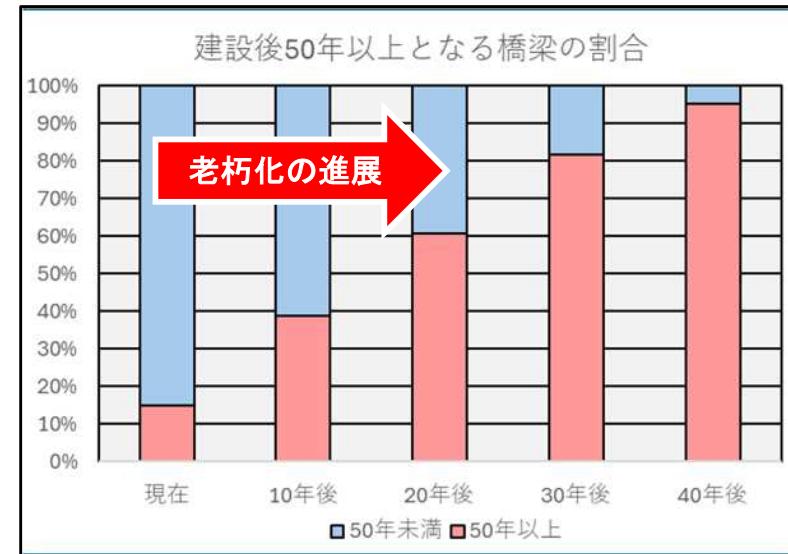
- 道路維持業務のうち、安全判断を要しない作業については、民間事業者へ委託(年間(または半期))を行っています。
- 業務時間外の道路利用者からの通報への対応(判断を要しない)、休日、祝祭日の道路巡回なども民間事業者が行っています。
- 道路管理者は計画決定、措置・判断、関係機関調整、作業成果の検査などを行っています。



4. 道路の各種事業①

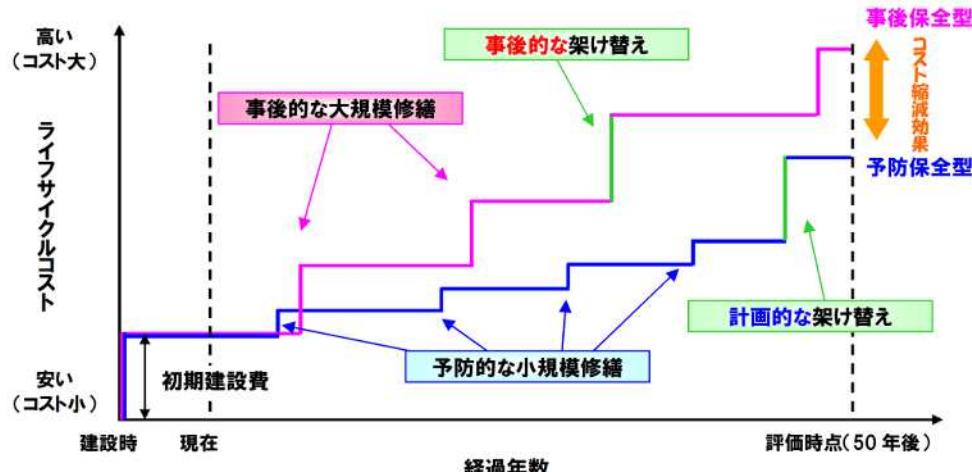
橋梁長寿命化事業

○沖縄県管理の橋梁は698橋(橋長2m以上)あり、建設後50年以上が経過する橋梁は、現時点では全体の1割程度、20年後には約6割と半数を超える将来、多くの橋梁について大規模な修繕、架け替えが必要になると予想されます。

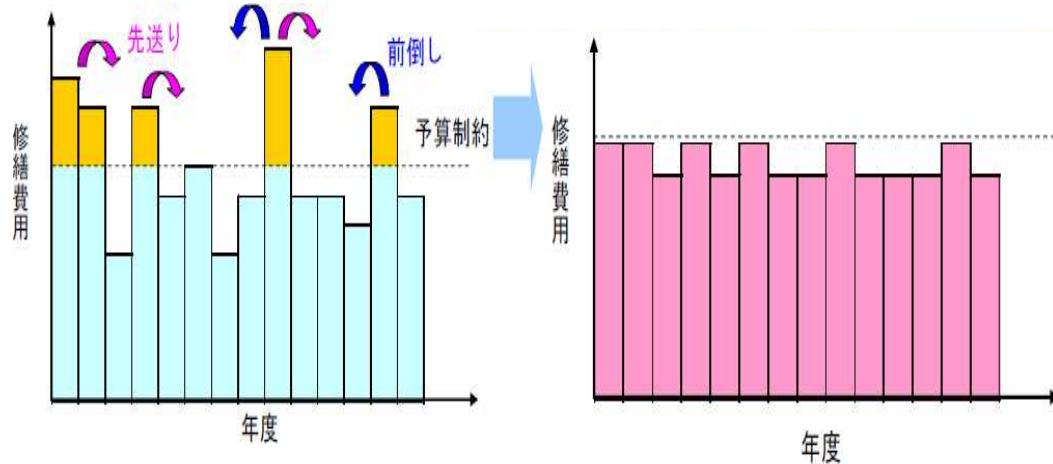


○従来の対症療法型の維持管理から予防保全型の維持管理へと移行し、橋梁の長寿命化および維持管理費用の縮減・平準化を図っています。

維持管理費用の低減イメージ



予算の平準化イメージ



辺野喜橋の落橋(2009/7/15)



4. 道路の各種事業①

○定期点検(1回/5年)により劣化損傷状況を把握し、交通量、迂回路の有無などを基に優先順位をつけ、計画的に修繕を行っています。

○修繕と併せて、耐震補強を推進しています。兵庫県南部地震(1995年)で多数の橋梁が損傷し、救助や復旧に支障が出たことを教訓に、大規模地震に備え、落橋に対する安全性を確保し、地震後も速やかに橋としての機能を回復できるよう整備しています。



【整備前】



橋脚巻立
落橋防止構造

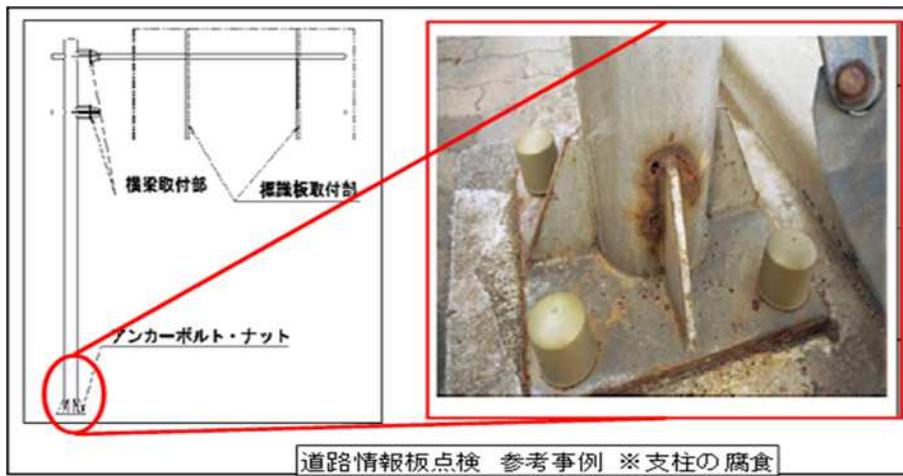
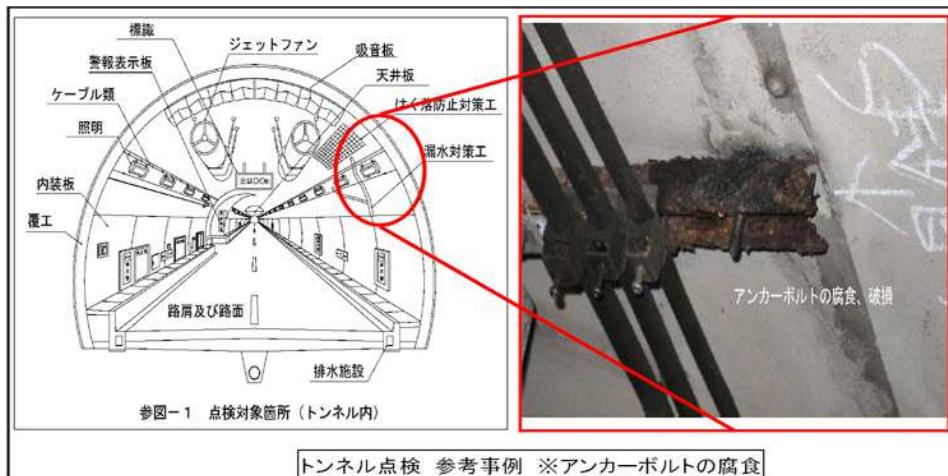
【整備後】



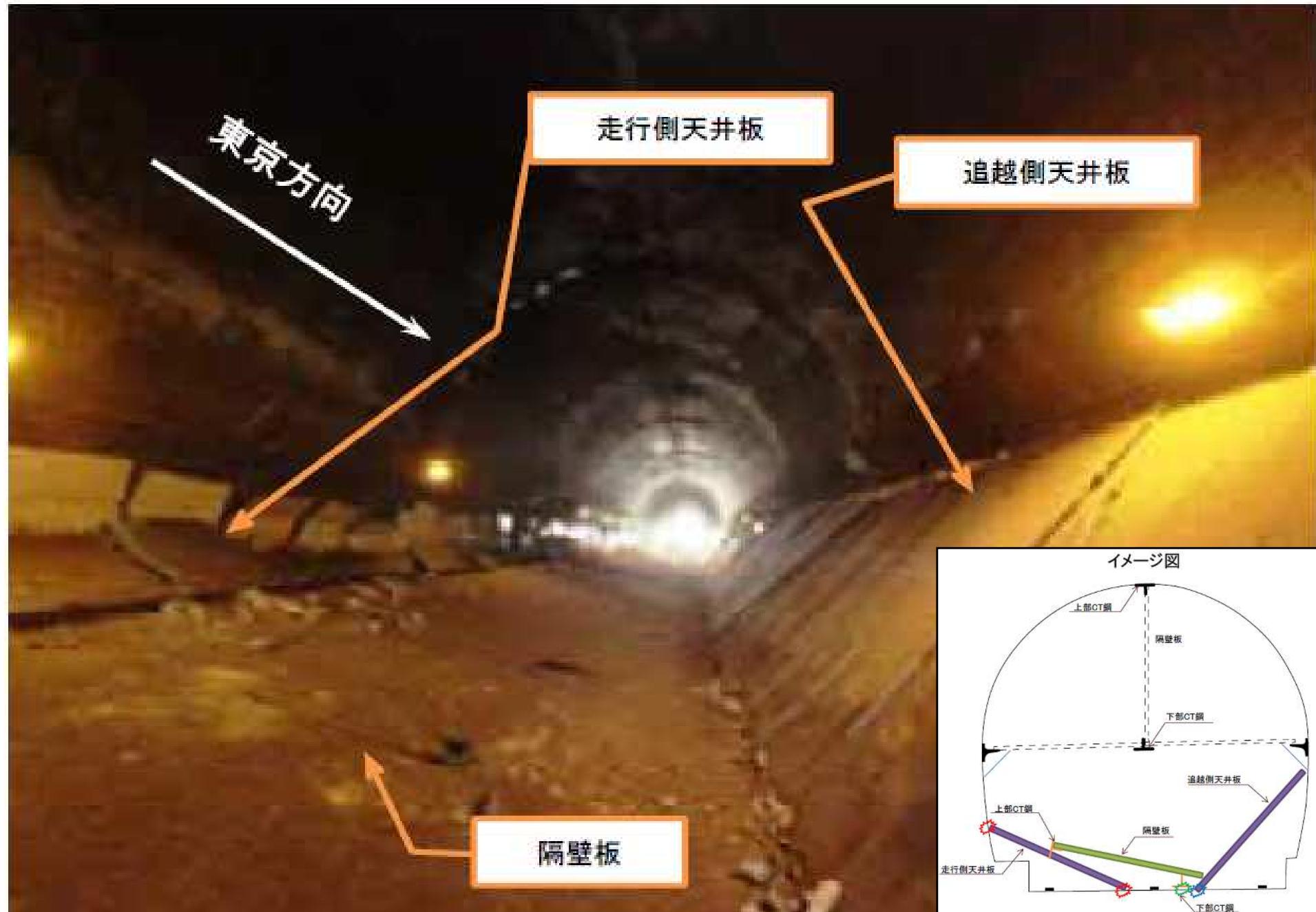
4. 道路の各種事業①

その他施設の長寿命化

- 2012年の奄美トンネル事故を踏まえ、国土交通省により2013年(平成25年)が「メンテナンス元年」と位置付けられ、2014年(平成26年)道路法改正により点検基準が法定化されました。
- 適切なメンテナンスサイクル(点検→診断→措置→記録)を構築するため、都道府県毎に「道路メンテナンス会議」が設置され、各道路管理者が連携して老朽化対策に取り組んでいます。
- 沖縄県においても、トンネル、横断歩道橋、舗装、道路標識などの道路施設において2018年度までに点検を行い、2019年度にトンネル等大型構造物の長寿命化修繕計画を策定しました。



笛子トンネル天井板落下事故 (2012年 山梨県)



トンネル天井板の落下事故に関する調査・検討委員会 資料集より

4. 道路の各種事業②

災害防除事業

- 道路法面や擁壁、交通に支障を及ぼす恐れのある箇所について、災害の発生を未然に防ぐための対策を実施しています。
- 定期点検により道路防災カルテを作成・更新し、要対策箇所を抽出しています。

道路防災カルテ(2024年度末)

	箇所数	点検頻度
調査継続箇所	266	1回/5年
要対策箇所	120	1回/年
対策完了箇所	262	—

【整備前】



擁壁
縦排水
落石防止網
表面保護

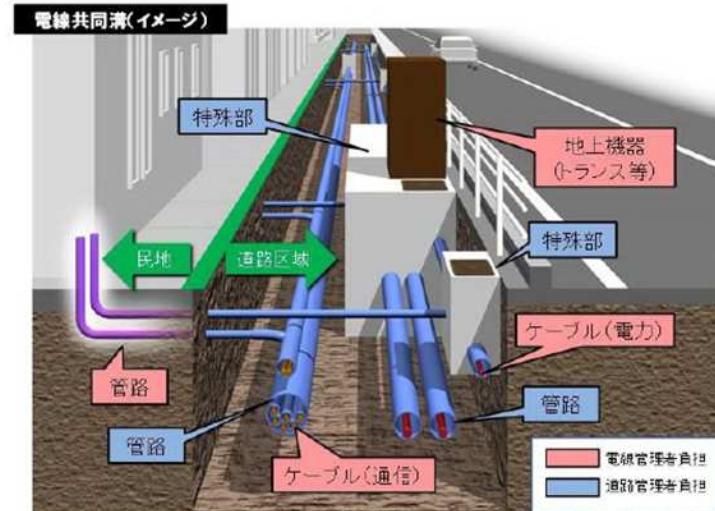
【整備後】



4. 道路の各種事業③

無電柱化事業

- 地上にはりめぐらされた電線類を地中化することにより魅力ある都市景観が形成されます。
- 電柱を無くすことで、歩道が広く使えるようになり、車いすの人にも安全で利用しやすくなるなど、歩行空間のバリアフリー化に寄与します。



【整備前】



電線地中化
電柱撤去

【整備後】

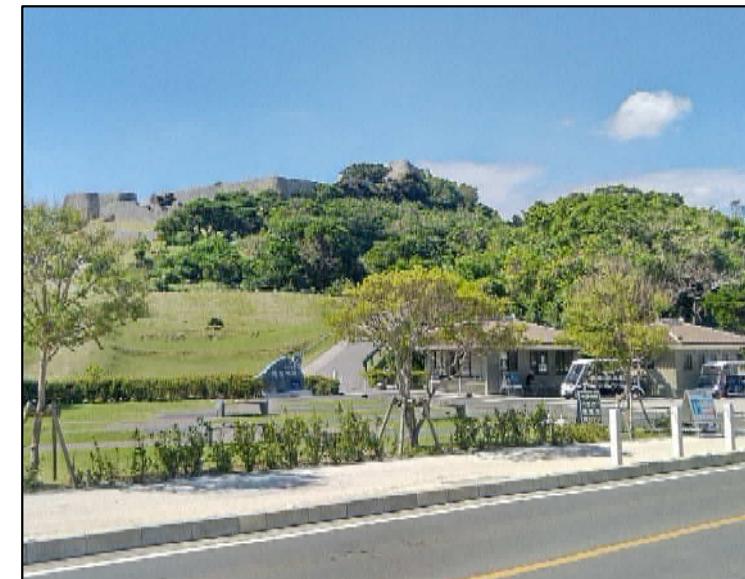


写真:県道16号線(うるま市)

4. 道路の各種事業③

- 沖縄県は台風の常襲地域であり、台風による被害が毎年発生しています。電線類を地中化することにより、電柱の倒壊や電線の垂れ下がりによる交通の遮断、感電事故の危険が無くなります。
- また、情報通信ネットワーク遮断、停電といった危険性を回避できるため、防災上の観点からも無電柱化の推進が重要です。



平成15年 台風14号で倒壊した電柱(宮古島市)



平成18年 台風13号で倒壊した電柱(石垣市)

4. 道路の各種事業③

○整備状況

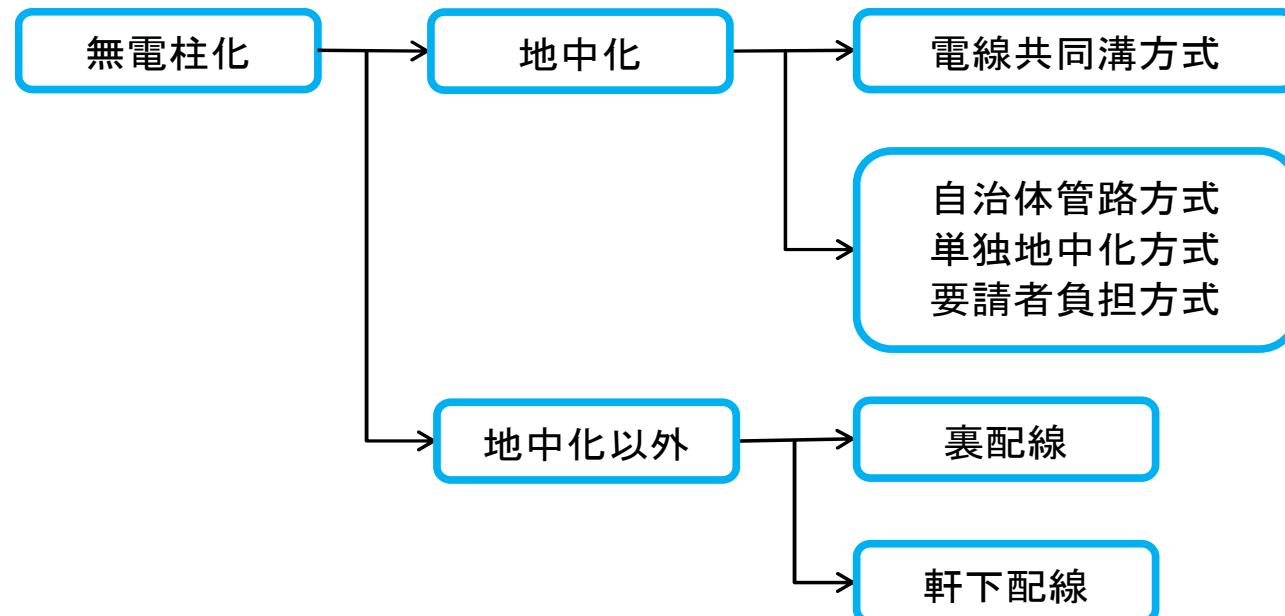
1991年から2025年まで、年間約5kmを整備し
令和6年度末までに約184kmの整備が完了して
います。

今後、県では緊急輸送道路や市街地の幹線
道路などを中心に整備を進めて行く予定です。

管理者別整備延長(R6末)

管理者	整備延長
国	約58 km
県	約83 km
市町村	約43 km
計	約184 km

○無電柱化の手法



4. 道路の各種事業④

公共交通安全事業

- 交通事故が多発している道路、その他交通の安全を確保する必要がある道路について、交通環境の改善を行い、交通事故の防止、交通の円滑化を目的としています。
- 毎年行っている交通事故発生状況調査および、地域からの声を基に、事故の危険性が高い区間について交差点改良、歩道設置、道路標識、防護柵設置等を実施しています。

【整備前】



【整備後】



すべり止め
舗装
防護柵設置

4. 道路の各種事業④

- 2012年に登下校中の児童等が死傷する事故が連続して発生したことを受け、学校、警察、道路管理者による緊急合同点検が実施されました。この結果に基づき、通学路における交通安全対策を推進しています。
- 今後は市町村毎に「通学路安全プログラム」を策定し、継続的な点検の実施、対策の改善・充実を図る計画となっています。

【整備前】



【整備後】



歩道整備
拡幅

4. 道路の各種事業④

通学路対策箇所図(イメージ)



道路占用制度

- 人や自動車が道路を交通のために利用することは、道路本来の目的に従うものであることから、「道路の一般使用」と呼ばれています。
- 一方、道路を根幹として生活圏が形成されると、道路の地上または地下に本来の方法を超えて、電気、ガス、上下水道等の公益事業のために施設が設けられ継続的に使用されるようになってきました。こうした使用は、一般使用に対して「道路の特別使用」と呼ばれています。
- 道路の特別使用は、一般交通の用に供するという道路本来の目的からすれば二次的なものであり、あくまでも道路の本来の機能を阻害しない範囲内で認められるものです。
- そこで、道路の特別使用を一般使用との調整を図って法に基づき許可することが「道路の占用」制度です。

参考:国土交通省 道路占用制度 (<https://www.mlit.go.jp/road/senyo/01.html>)

5. 道路の管理①

占用物件

道路を占用することができる物件等は、法令に記載されています。

(道路法第32条第1項)

1号物件	電柱、電線、変圧塔、郵便ポスト、公衆電話所、廣告塔その他これらに類する工作物
2号物件	水管、下水道管、ガス管その他これらに類する物件
3号物件	鉄道、軌道その他これらに類する施設
4号物件	歩廊、雪よけその他これらに類する施設
5号物件	地下街、地下室、通路、浄化槽その他これらに類する施設
6号物件	露店、商品置場その他これらに類する施設
7号物件	道路の構造又は交通に支障を及ぼすおそれのある工作物、物件又は施設で政令(道路法施行令第7条)で定めるもの(下記参照) ① 看板、標識、旗ざお、パーキングメーター、幕、アーチ ② 太陽光発電設備、風力発電設備 ③ 津波避難施設 ④ 工事用板囲、足場、詰所など ⑤～⑬省略

許可の基準

○道路管理者は、道路の占用が次の3つの要件を満たしている場合に、許可することができます。(道路法第33条)

- 1 占用物件が、法令等に掲げる占用物件に該当していること。
- 2 道路の敷地以外に余地がなく、やむを得ないこと。
- 3 占用の場所、構造等が政令の基準に適合していること。

○道路管理者は、占用許可の判断にあたっては、次の3つの原則を十分に考慮する必要があります。

- 1 公共性の原則…特定人の営利目的のものは原則認めない。公共性の高いものを優先する。
- 2 計画性の原則…将来の道路計画や都市計画等と調整されたものでなければならない。
- 3 安全性の原則…公共の安全を阻害する占用は認められない。

占 用 料

- 道路管理者は、道路の占用について占用料を徴収することができます。また、占用料の額及び徴収方法は、道路管理者である地方公共団体の条例で定められています。(道路法第39条)
- 沖縄県では「沖縄県道路占用料徴収条例」で、占用料の額及び徴収方法を定めています。

占用料＝占用単価×占用期間

※占用単価は、占用物件の種類ごと、所在地ごとに設定されています。

不法占用対策

- 道路占用の許可を受けずに、不法に道路を使用していることを「不法占用」といいます。
- 道路管理者が不法占用物件を発見した場合、行政指導により違法状態を解消(物件の撤去、占用許可申請・許可等)します。
- 行政指導により不法占用が改善されない場合は、道路管理者は監督処分として工事の中止、移転、除去命令等を発します。
監督処分を行っても不法占用が改善されない場合は、道路管理者は行政代執行により自ら不法占用物件を除却します。(道路法第71条)
- 不法占用者には、1年以下の懲役又は50万円以下の罰金の罰則があります。(道路法第103条第1項第1号)。

その他許認可や指導

○その他、適切な道路利用を推進するため、道路法に基づく許認可業務や指導を行っています。

○道路の承認工事(法第24条)

道路管理者以外の者が、自らの必要により道路に関する工事・維持等を行う場合は、道路管理者に工事の許可を申請し、承認を受ける必要があります。

- ・自動車乗り入れのために歩道を切り下げる工事
- ・ガードレールの設置及び撤去工事、など



乗入のための歩道切り下げ

○道路損傷の復旧工事(道路法22条・58条)

道路工事以外の工事や行為が道路に損害を与えた場合は、その原因者に処理や復旧行為を命令したり、費用を負担させることができます。

- ・自動車事故により破損したガードレールの復旧工事、など

道路管理瑕疵

道路管理者は道路の設置・管理に瑕疵があったために他人に損害を生じたときは、これを賠償する責を負っています。

(1) 道路の管理瑕疵とは？

道路の設置・管理に起因して、第三者に対して損害を与えた場合など。
(国家賠償法第2条2項營造物責任)。

施設(營造物)が通常有すべき安全性を欠いている状態であれば成立し、無過失責任が原則であり、財政的な理由をもって免責とはならない。

※無過失責任：過失の有無に問わらず責任を負う

※県は賠償請求に備えて保険契約をしている。

(2) 全ての事故が管理瑕疵になるか？

すべての事故等が管理瑕疵になるとは限りません。

例えば地震や津波など道路管理者が予想できないような特異的な状況下、若しくは管理者が予想できない利用方法で生じた事故等は通常有する安全性を欠いていたとは言えないので、管理瑕疵の対象にはなりません。

ただし、これは一般的な判断基準で、個々の事例によって判例や過去の事例等を調べ、管理瑕疵にあたるかあたらないかを判断しています。

管理瑕疵（事故の事例）

①事故内容

ロードレース用自転車で走行中、グレーチングと受枠の隙間3cmに自転車のタイヤが挟まり前のめりに転倒し頸椎を損傷、首から下が麻痺する重傷を負った。

(2009年事故発生・2014年訴訟和解・賠償額1億3500万円)

②事故原因

グレーチングと受枠には破損等がなかったこと、同様の事故の事例がなかったこと、等から危険性の認識がなく、パトロールにおいて隙間の確認を行っていなかった。

③対応

事故後に緊急点検を実施。パトロール等で点検している。



道 路 台 帳

道路台帳とは、道路管理者が管理する道路についての基礎的事項を記載した台帳であり、調書及び図面をもって構成されます。

○道路法第28条において、道路管理者は次の2つが義務付けられています。

- 1 道路管理者は、自ら管理する道路について、道路台帳を調製・保管しなければならない。
- 2 道路台帳の閲覧を求められた場合において、道路管理者は拒むことができない。

○実務としては、道路台帳による幅員の確認、道路区域の確認及び占用物件の確認などが挙げられます。

○「調書」の主な記載事項

- 1 路線名
- 2 路線の延長及びその内訳
- 3 道路の面積及びその内訳
- 4 軌道その他主要な占用物件の概要

○「図面」の主な記載事項

- 1 道路区域の境界線
- 2 市町村、大字及び字の境界線
- 3 縦断勾配

5. 道路の管理④

道路台帳(調書の一部)

道 路 台 帳											
事務所名	南部土木事務所	整理番号	0077	図面対照番号	001-002	調査年月日	令和6年2月9日				
道路の種類	主要地方道	路線名	糸満与那原線(南城市大里)	道路管理者	沖縄県						
道路の指定(認定)年月日	昭和31年12月9日	指定(認定)の該当条項	道路法 第7条1項								
起点	糸満市	主要な経過地									
終点	西原町										
路線の延長	600.0 m	供用開始の区間及び年月日									
路線の延長	600.0 m	S53/03/10 001010 ~ 002150									
供用されている区間の延長	600.0 m										
供用されていない区間の延長	m										
実道	路トンネル	ネットワーク									
延長	個数	延長									
の内訳	593.6 m	m									
路面の種類	車道の構造	9.0m以上									
舗装道		43.5 m									
砂利道		m									
計		43.5 m									
自動車交通不能区間の延長	m										
道路の敷地の面積	国有地	地方公共団体有地	民有地	計	鉄道又は新	面積					
71.2 m ²	9,631.7 m ²	51.4 m ²	9,754.3 m ²	道の交	m ²	m ²					
最小車道幅員	箇	所	最小曲線半径	箇	所	最急縦断勾配	箇	所			
6.7 m	002050南城市大里字仲間		m			%					
有料道路	区间	間延	長	管理	者	根拠	条項	料金	徴収	期間	
の内訳	道	路	トンネル	橋							
道路	延長の内訳	9.0 m 以上	m	m							
駐車場	位置	規面	模積台	構数	造管	理	者	根拠	条項	料金	徴収開始の日
		m ²	台								

路線名

延長

面積

5. 道路の管理④

道路台帳(図面)

