

第2回道路ルネッサンス研究会 説明資料

国土交通省道路局



目次

- ▶ 1. 現代の道路に対するニーズについて **1**

- ▶ 2. 現代の道路に対する具体的なニーズについて **2**

- ▶ 3. 各ニーズに関する現状と今後の検討課題について **3**

- ▶ (1) ニーズ①関係 **4**

- ▶ (2) ニーズ②、③関係 **8**

- ▶ (3) ニーズ④、⑤関係 **12**

1. 現代の道路に対するニーズについて

<背景>

○元来、道路は、人々の生活やイベントの場として機能。

官民共同の空間として柔軟に利用。

(江戸時代の「みち」)

○国民のニーズの多様化、情報社会の進展等

○国民の参加意識やボランティア意識の高まり

○地域に根ざした特色あるまちづくりの進展

今後の道路は、従来の交通機能に加え、以下のニーズにも応えていく必要があるのではないか。

(1) 生活、地域づくり、ビジネスなどの様々な活動の舞台である道路から、多様なサービスを受けたい。

○個人(ウォーキング、観光、情報収集など)

○地域(祭り、イベント、まちづくりなど)

○企業(情報提供、開発事業、広告など)

(2) 生活、地域づくり、ビジネスなどの様々な活動の舞台として利用する道路を、周辺と一体となった、より安全で美しい、より利用勝手の良い空間として創造したい。



2. 現代の道路に対する具体的なニーズについて

現代の道路に対する具体的なニーズとしては、例えば、以下のようなものが考えられる。

(1) 多様なサービスの享受

- ①より美しく利便性の高い道路の実現
- ②様々な情報(例えば、レストランや観光地などの地元情報)を収集・提供できる場としての道路の実現
- ③普段は立ち入ることができない長大橋などの管理施設の観光スポットとしての活用

(2) 安全で美しく利用勝手の良い空間として創造

- ④道路と沿道の境界のない、バリアフリー化した歩行空間の形成
- ⑤道路と沿道が一体となった、にぎわいのある美しい街並みの形成・維持
(地域のブランドの確立・向上)



3. 各ニーズに関する現状と今後の検討課題について

(1) ニーズ①関係

- ・具体的なニーズ
- ・現状
- ・今後の検討課題
- ・関連する現行制度

(2) ニーズ②③関係

- ・具体的なニーズ
- ・現状
- ・今後の検討課題
- ・関連する現行制度

(3) ニーズ④⑤関係

- ・具体的なニーズ
- ・現状
- ・今後の検討課題
- ・関連する現行制度

(1) ニーズ①関係

①より美しく利便性の高い道路の実現

<具体的なニーズ>その1

【道路利用者・地域住民・NPO】

- 季節に合った美しい花々の植栽や、SA・PAにおける快適で質の高いトイレの設置など、きめ細やかなサービスにより、道路を美しく利便性の高いものにして欲しい。
- 景観やにぎわいなど地域のニーズに合った、美しく使い勝手のよい道路にするため、必要に応じて、自らの手で道路の植栽や清掃等の管理を行いたい。

【沿道企業】

- 自分の会社の前はきれいにしたい。
- 維持管理費等に見合うインセンティブがあるのであれば、企業イメージの向上等の観点から、道路の植栽や清掃等の管理や道路利用者のための利便施設の整備を行いたい。

【道路管理者】

- より美しく利便性の高い道路を実現したい。
- しかし、地域住民・沿道企業のニーズに合ったきめ細やかなサービスを自ら提供することは、費用・マンパワーの点で限界があるため、道路管理に支障がない範囲で道路の植栽や清掃等の管理や利便施設の整備等に参加してもらいたい。また、それらを通じて、道路に対する愛護意識の向上を図りたい。

植栽・植樹



■八嘉校区まちづくり委員会の活動

道路清掃



■大津町商工会女性部の活動

質の高いトイレ



■質の高いトイレのイメージ

出典：国土交通省資料

出典：熊本河川国道事務所HP

<具体的なニーズ>その2

【駐車場利用者】

- 料金が安く、利便性の高い駐車場が欲しい。

【企業】

- 自らのノウハウを活用し、道路附属物駐車場の運営を主体的に行うことで、営業収入を得たい。

【道路管理者】

- 道路附属物駐車場について、利用者へのサービス向上を図るとともに、管理費用の低減を図る観点から、運営ノウハウを有する民間企業に運営をまかせたい。



写真は民間企業による駐車場の運営イメージ

出典：(財)駐車場整備推進機構HP

<現状>

- ①道路管理者が自ら地域住民のニーズに合った細やかなサービスを提供することは、費用・マンパワーの点で限界がある。
- ②道路の植栽や清掃等のボランティア活動については、ボランティアサポートプログラムによる支援により進展してきてはいるが、現行の支援内容がサインボードの設置、用具の支給等にとどまっており、とりわけ沿道企業の参加を促すためのインセンティブが少ない。
- ③地域住民・企業が自ら道路の修繕等を行う場合、道路管理者の承認が必要となるが、請願者が工事費用を全額負担することとされているため、地域住民等が自ら実施するインセンティブが少ない。また、個別の工事ごとに承認が必要となり、手続きが煩雑となるケースがある。
- ④路上広告については、道路の景観や通行の安全の観点から、原則的には消極的な運用を行っている。
- ⑤道路管理者に代わって民間企業が利便性の高いサービスを提供する手法としては、指定管理者制度があり、当該制度により公権力の行使を伴わない事実行為については指定管理者が実施可能となったが、道路法上、駐車料金の収入については道路管理者に帰属することとされているため、指定管理者に管理運営上のインセンティブが働きにくい。

<今後の検討課題>

- ・地域住民・企業が道路管理者と連携して、主体的に道路の植栽や清掃などの管理を行うための枠組みとしてはどのようなものが考えられるか。例えば、米国等におけるBID制度※のような枠組みは考えられないか。
- ・地域住民・企業の一層の参加を促すため、手続きの簡素化等をすることはできないか。
- ・地域住民・企業の一層の参加を促すための支援その他のインセンティブとしてはどのようなものが考えられるか。

※BID(Business Improvement Districts)制度:公共空間の魅力を向上させるため、地方自治体と不動産所有者がパートナーシップを形成し、道路等の清掃や地区内の警備などを行う制度。

<関連する現行制度>

① 請願工事(承認工事)

- ・道路管理者以外の者が道路管理者の承認を受けて行う、道路に関する工事又は維持。

② 里親制度(ボランティアサポートプログラム)

- ・「実施団体(住民グループ等)」、「道路管理者(国土交通省・事務所等)」、「協力者(市町村)」の3者で協定締結し、道路の清掃や植栽などを行う制度。道路管理者は、用具の支給、サインボード(実施団体名を明記)の設置などの支援を行う。

③ 指定管理者制度

- ・地方公共団体が、条例の定めるところにより、その指定する団体(=指定管理者)に公の施設の管理を行わせることができるとする、地方自治法上の制度。

④ PFI

- ・公共施設等の建設、維持管理、運営等を民間の資金、経営能力及び技術的能力を活用して行う手法。

(2) ニーズ②③関係

②様々な情報(例えば、レストランや観光地などの地元情報)を収集・提供できる場としての道路の実現

<具体的なニーズ>

【道路利用者】

- 道路情報以外の様々な情報(例えば、SA・PAのレストランや沿線の観光地などの地元情報)をリアルタイムで得たい。

【沿道企業・情報提供会社・地方公共団体】

- 道路施設(道路情報管理施設等)を活用して、企業の宣伝や広告、観光スポットの案内などの情報を提供したい。

【道路管理者】

- 道路を、様々な情報を収集できる場としたい。
- 道路管理者が提供できる情報内容には限界があるため、道路管理及び交通の安全に支障のない範囲であれば、利用者の利便性を高める観点から、道路施設を利用させてもよいのではないか。

道路情報板



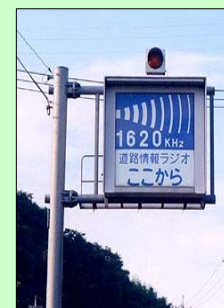
「道の駅」での情報提供



道路交通情報通信システム (VICS)



路側通信放送



③ 普段は立ち入ることができない長大橋などの管理施設の観光スポットとしての活用

<具体的なニーズ>

【旅行者】

- 普段は人が立ち入ることができない長大橋の頂上などの管理施設に立ち入って、特別な体験をしたい。

【旅行会社、観光協会】

- 長大橋などの管理施設を他の観光スポットとパッケージにして、観光ツアーを主催したい。
(例えば、シドニーのハーバーブリッジでは、民間企業が一定の料金を徴収して、ブリッジクライム(橋のアーチ部分を頂上まで徒歩で登るツアー)を実施している。)

【道路管理者】

- 長大橋などの管理施設を見学させることで、道路行政への理解を深めたい。
- 管理施設を見学させる場合、セキュリティーなど道路管理に支障のない範囲にしたい。

登頂体験ツアー「明石海峡大橋ブリッジワールド」

出典：本州四国連絡高速道路株式会社資料



明石海峡大橋 全景



ツアー経路



鉄塔上からの眺め

<現状>

- ①道路上で様々な情報を入手したいというニーズがある一方で、道路管理者が提供できる情報内容は道路管理情報に限られており、レストランや観光地などの情報を流すことはできない。
- ②民間事業者が道路上で様々な宣伝・広告情報を提供する場合、情報発信のためのハード整備を自ら実施するのはコストがかかる。
- ③現行制度上、兼用工作物として光ファイバなどの道路施設を活用することは可能だが、相手方が限定されている(公共の用に供する工作物以外の工作物と道路を兼用工作物とすることはできない。そのため、光ファイバでは、相手方が限定されているとともに、災害など緊急時には道路管理者が使用できることが要件とされている。)
- ④普段は人が立ち入ることができない長大橋などの管理施設を観光スポットとして活用することは、道路行政への理解を深める意味で重要であるが、一方で、道路管理者自らが観光ツアーを実施するには、費用やマンパワーの面で限界がある。
- ⑤管理施設の見学を野放図に認めた場合、セキュリティーなど道路管理に支障が出る可能性がある。
- ⑥観光ツアーの目的として管理施設を使用させることに関する法的な位置付けが不明確。

<今後の検討課題>

- ・例えば、道路管理者が、民間事業者に対して、道路施設等の使用を許可することにより、当該施設の使用を認めることは考えられないか。



<関連する現行制度>

①道路占用許可(総論)

- ・道路法上、道路を構成する敷地、支壁その他の物件については、私権を行使することができないこととされている。道路に工作物、物件又は施設を設け、継続して道路を使用しようとする者は道路管理者の許可を受けなければならない。

②兼用工作物(光ファイバ関係)

- ・平成14年度より国の管理する道路管理用光ファイバのうち、当面利用予定のないものについては電気通信事業者等に兼用工作物として開放されている。利用にあたっては、国と電気通信事業者との間で兼用工作物管理協定を締結している。

(3) ニーズ④⑤関係

④道路と沿道の境界のない、バリアフリー化した歩行空間の形成

<具体的なニーズ>

【道路利用者】

- 安全な移動やウォーキングなどの運動にも適した、広幅員のバリアフリー化した歩きやすい歩行空間にして欲しい。

【沿道住民・企業】

- 日常の生活の場、企業活動の場として良好な歩行空間が欲しい。
- その際に自らの所有地を空地として提供するのであれば、何らかのインセンティブが欲しい。

【道路管理者】

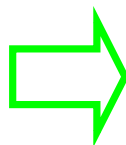
- 既成市街地等においてはバリアフリー化のために歩道の拡幅等を行うことは困難なケースもあるため、沿道の住民・企業と適切な連携を図り、一体的に歩行空間を整備・管理したい。
- 地下歩道に連絡するエレベーターについては設置・管理費用がかさむので何とかしたい。

北九州市小倉区において、建物1階のフロアと平坦に連続する歩行者専用の道路を整備

(整備前)



(整備後)



⑤道路と沿道が一体となった、にぎわいのある美しい街並みの形成・維持 (地域のブランドの確立・向上)

<具体的なニーズ>

【地域住民・地方公共団体】

- にぎわいのある美しい街並みを形成し、長期にわたって維持することで、地域のブランドの確立・向上を図りたい。

【企業】

- にぎわいのある街並みの形成・維持や地域のブランドの確立・向上に協力することによって収益力のアップにつなげたい。また、地域のにぎわいの創出のため、オープンカフェなどのイベントを路上や地下街で行いたい。

【道路管理者】

- 道路管理者単独による取組みだけでにぎわいのある街並みや美しい道路景観を形成することは限界があるため、沿道の住民・企業と適切な連携を図ることで、にぎわいのある美しい街並みを形成したい。
- また、沿道の住民・企業に変動があっても、美しい道路景観を維持したい。

六本木けやき坂通りの街並み



出典: 森ビル株式会社資料

<現状>

- ①良好な歩行空間・美しい街並みやイベント空間は道路とその沿道が一体となってはじめて形成されるものであり、道路管理者や建築敷地の所有者の単独の取組だけでは、十分な効果が期待できない。
- ②総合設計制度による公開空地については、道路との一体性がなく歩きづらい事例がある。
- ③道路と沿道の一体性を確保するため、例えば当該沿道を環境道路とすることが考えられるが、環境道路は道路法上の道路であり、環境道路の対象となる建築敷地の所有者に対して、土地に係る権利の制限がかかるため、使用しづらい。
※例えば、環境道路(公開空地)の地下に地下室を設ける場合には、道路管理者による占有許可が必要になる。
- ④道路と沿道が一体となった空間・街並みを長期にわたって確保するため、例えば協定を結ぶことが考えられるが、建築敷地の所有権が移転した場合には、協定の効力が引き継がれないため、新しい所有者と再度協定を締結する必要がある。
- ⑤良好な歩行空間・美しい街並みの障害となる道路上の捨て看板や貼り紙などについては、道路管理者や地元自治体で指導・撤去を行っているが、不法占用が後を立たず、いたちごっこの状況となっている。

<今後の検討課題>

- ・道路管理者と沿道の土地所有者との間で、安全で美しい道路空間を長期にわたって確保するための枠組みとしては、どのようなものが考えられるか。
- ・沿道の土地所有者の合意を得つつ、安全で美しい道路空間を確保するためには、土地に係る権利の制限をどの程度課すことが妥当か。
- ・沿道の土地所有者が空地を提供するインセンティブとしてどのようなものが考えられるか。
- ・また、地域活性化の観点から、道路区域内についても、例えば、道路管理上必要ではあるが歩行者や車両が直接通行していない土地については、道路管理に影響を与えない範囲内で、より柔軟に活用する方策は考えられないか。

<関連する現行制度>

①道路交通環境改善事業

- ・道路空間と一体となって機能する沿道の整備などに対して補助を行う事業。道路管理者と沿道の土地所有者との間で管理協定を締結した上で事業を実施。

②総合設計制度

- ・敷地内に歩行者が日常自由に通行又は利用できる空地(公開空地)を設けるなどにより、市街地の環境の整備改善に資すると認められる場合に、容積率制限や斜線制限、絶対高さ制限を緩和。

③環境道路

- ・総合設計制度等によって確保される公開空地のうち、歩道状、広場状の部分を建築敷地としたまま歩道の整備を行うもの。当該建築敷地は道路区域の一部となる。

④景観法(景観重要道路の仕組み)

- ・景観行政団体たる地方公共団体は景観計画を定めることができる。
- ・景観計画においては、「良好な景観の形成のために必要なもの」として、景観上重要な道路における占用の許可基準(デザイン等に関する基準)を定めることができる。
- ・既存の占有物件について、当該基準を満たすよう措置するものは占用料の30%減額が行われ、地域における統一の景観デザインへの誘導が図られている。

⑤オープンカフェ等の路上イベントに伴う道路占用許可

- ・オープンカフェ等の路上イベントに伴う道路占用許可については、通知により弾力的運用が図られている。

⑥道路の使用の許可

- ・道路を通行以外の目的のために使用しようとする者は所轄警察署長の許可を受けなければならないとする道路交通法上の制度。