

道路協力団体制度の活用について

国土交通省 東北地方整備局 仙台河川国道事務所

1. 古川国道維持出張所管内の道路愛護団体について

仙台河川国道事務所 古川国道維持出張所（以下「当出張所」という。）では現在、25 団体が花壇の整備や花植え、道路の清掃や除草、冬期間の除雪などの活動を行っています。そのうち約半数を町内会、まちづくり団体等を含む地元の自治会が占め、約 4 割が企業となっています。

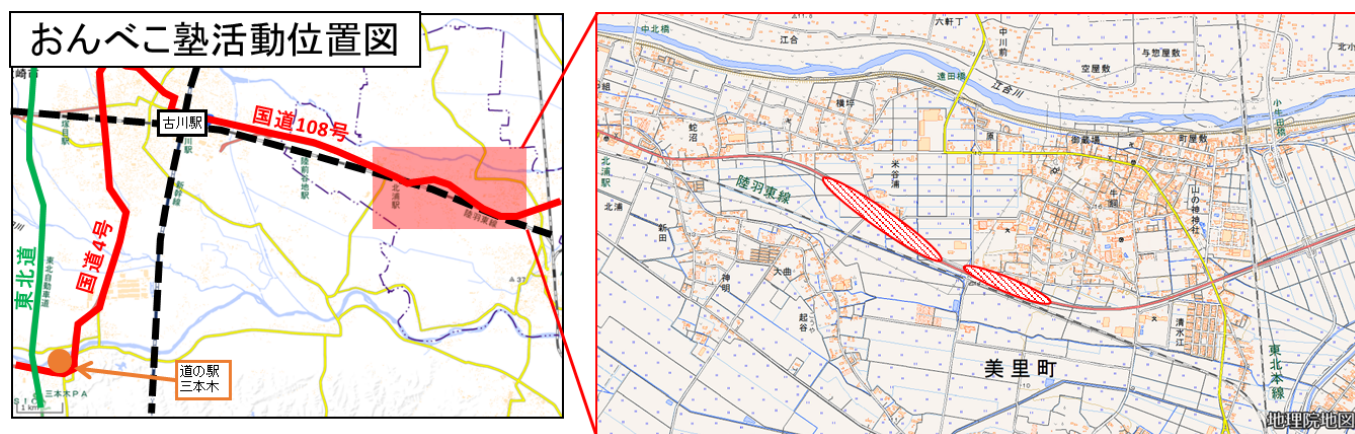
これらの道路愛護団体に対し、以前は、官負担で花の苗や清掃用具を現物支給して支援していました。また、国の除草も広範囲に行っていました。

しかし、縮減される予算の中、橋やトンネルといった道路施設の維持管理費の比率が増加し、景観維持を目的とした支出の比率は縮小を余儀なくされています。そのため、除草や道路の舗装の修繕も、通行に支障のない範囲で適切な頻度で対応することとなります。

こうした中、道路愛護団体の皆さんが地域の美化のため、自分たちで花の苗を購入したり、清掃・除草などを実施したりしてくださっています。道路の維持管理の負担を道路愛護団体に補完していただいている、と言っても過言ではありません。

しかし、もともと構成員の会費などで運営している自治会などにとって、それらは大きな負担となります。加えて、高齢化や後継者不足といった問題が活動縮小に拍車をかけ、道路愛護団体でさえも十分な維持管理ができなくなってきました。

2. 道路愛護団体「おんべこ塾」について



道路愛護団体「おんべこ塾」は、宮城県遠田郡美里町の国道 108 号沿いを拠点に活動しているまちづくり団体です。もともとは町役場が主導し、平成 9 年に設立した団体でしたが、現在では独立し、「町民の皆さんがわが町、わが地域を見直し「楽しく豊かな町」にするために、自ら考え自らつくり上げていく、地域の町づくり」をテーマに、現在まで活動を続けています。

主な活動は、小牛田バイパス（計画 4 車線、暫定 2 車線で供用中）の道路予定地での花壇の設置・管理、

除草、清掃で、最盛期には塾生約 40 名、花壇管理団体約 40 団体が同時に活動していました。ところが、先述したような予算不足やメンバーの高齢化による活動人数の減少といった要因により、荒廃した花壇や除草未施工箇所が増え、活動範囲の縮小を検討せざるを得ない状況となりました。

これらの現状を改善するため、おんべこ塾と当出張所で協議を行い、「道路協力団体」への指定を目指すこととしました。

3. 「道路協力団体制度」について

本制度は、道路における身近な課題の解消や道路利用者のニーズへきめ細やかな対応などの業務に自発的に取り組む民間団体等を支援するため、平成 28 年 4 月、道路法の改正により創設されました。民間団体を法律上位置づけることにより自発的な業務への取組を促進し、地域の実情に応じた道路管理の充実を図ろうとするものです。

主な業務内容は、①道路管理者に協力して道路に関する工事又は道路の維持を行うこと、②道路利用者の利便性向上のため、看板・標識、購買施設等を設置・管理すること、等となっています。

また、大きなメリットとして、①手続きが円滑化・柔軟化される、②道路区域内で収益活動が可能となる、ということがあげられます。特に②については、通常であれば、無余地性や営利を目的としない公共性の原則が考慮されるため、道路区域内に収益を得る店舗や施設を設置することができませんが、団体の自主性のみならず収益性をも考慮する本制度において、それが可能となりました。

おんべこ塾は、平成 29 年 12 月に東北地方整備局管内で初めて指定を受けた 2 団体の内の 1 つです。現在、全国で 30 団体が直轄国道の道路協力団体に指定されています。



▲道路協力団体制度イメージ



▲ H30.1.11 おんべこ塾への指定証伝達式

4. 道路協力団体「おんべこ塾」の活動計画

おんべこ塾が道路協力団体指定のために作成した活動計画では、主軸となる活動として、①従前の道路愛護活動を継続しつつ、さらなる充実を図ること、②活動予算を捻出するため、マルシェを実施し、収益をあげ、経済基盤の強化を図ること、を取り入れました。

これらの企画立案にあたっては、塾生のみならず、美里町内の若い世代にも声がけを行いました。団体

の設立以来管理を続けてきた「花」というテーマにちなみ、地元の農業高校にも協力を依頼したのもその一例で、徐々に若い世代との関わりを深め、まちづくりに対する個々の意欲を高揚させる狙いがあります。

また、おんべこ塾は、仙台市内でしばしば行われる地球環境をテーマにしたイベント「アースデイ東北」を主催する団体と交流を深めています。マルシェの参加者とともに、アースデイ東北で使用している地球環境にやさしい素材を使用したテントを組み立て、そのテントで物販を行う、といった活動をマルシェの一環として取り込みました。

いずれの企画も、官側だけでは考えることができない民間ならではの発想が活かされており、本制度が民間団体の自発的な活動を大いに支援する形となっていることがわかります。

去る5月27日には、これらの企画・立案を反映し、登録後第一回目のマルシェを開催することができました。



▲5月に行われたマルシェの様子

5. 道路協力団体制度における今後の課題

おんべこ塾と協議を行っていく中で、道路協力団体制度そのものに関する課題も見えてきました。

例えば、当出張所管内の他の道路愛護団体の活動場所を見てみると、郊外の歩道や歩道の一部に設置されている植樹帯が大半を占めており、多くの団体はマルシェのようなイベントを実施できる場所を確保することができません。

また、広告付きの看板等を設置する場合、交通量の多い国道4号沿いには既に民地に設置されている大型看板が多数存在し、それ以外の場所では交通量が少なく、歩行者も少ないことから、都市部に比べて広告効果も小さく、出資企業が現れない可能性が高いと考えられます。

さらに、国または地方公共団体の事業に係る占用物件の占用料は免除とされていますが、道路協力団体については9割減にとどまり、完全な免除の対象とはなっていません。民間の土地の使用料と比較すると安価なものと思われそうですが、経済的基盤が弱い道路愛護団体にとっては大きな出費になる可能性があり、活動の妨げとなりかねません。



6. まとめ

スタートしたばかりの本制度は、まだその成果の全てを確認するには至っていませんが、道路協力団体の指定までの過程の中で、一定のメリットを確認することができました。

しかしながら、都市部と比較した場合、沿道立地条件、企業立地密度等を考慮すると、郊外部で収益を回収するには多様なアイデアが必要となってきます。そこで当出張所では、「環境」「景観」「観光」をキーワードとして、より具体的な方策を考えてみました。

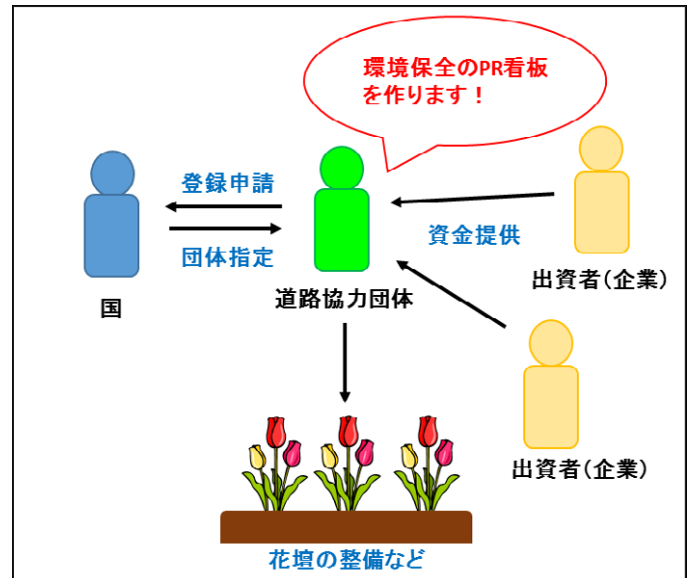
1つ目は、沿道の観光地と一体的に行う除草などの景観保全や、世界農業遺産に指定されている大崎耕土のPR看板に対し、観光関係団体から出資してもらう方法です。

もう1つは、当出張所周辺に点在するラムサール条約湿地に集まる鳥類の、ロードキル注意喚起の看板を対象とするクラウドファンด์による資金調達です。

このほか、幾つかの自治体で導入しているネーミングライツパートナーを活用する方法など、幅広く勉強していきたいと考えています。

始まったばかりの制度であるということは、言い換えれば、様々な可能性を考慮する余地があるということだと思います。

多様なアイデアを試行・検証し、またそれらに占用料の減免や免除などの措置を組み合わせることによって、道路愛護団体と道路管理者双方が、持続的且つ良好な、win-winの関係になれる道を模索したいと考えています。



▲スキーム案の一例