

6. 道路環境の改善	555
(1) 地域住民との連携による魅力ある道路維持管理.....	555
1) 住民参加型の道路の維持管理について	556
2) NPO 法人による道路景観の向上について	561
3) 今後の支援方策（案）について.....	563
(2) 沿道の景観向上.....	564
1) わが国における広告物の占用について	564
2) 今後の支援方策（案）について.....	570

6. 道路環境の改善

国民の価値観やライフスタイルが変化し、国民の参加意識やボランティア意識が高まるにつれ、地域に根ざした特色あるまちづくりを推進する地域が増えてきました。これに伴い、地域が自主的に道路の美化活動に取り組む事例も増えていきます。

また、道路空間、特に歩道空間に設置された道路占用物件や道路付属物等は、都市景観の構成要件のひとつではありますが、その形態・意匠の工夫次第では都市内の賑わい創出に寄与することが可能となります。

国土交通省においては、身近な道路に対する国民の関心の高まりを踏まえ、道路及び道路空間の利活用のあり方について総合的に検討することを目的として、平成 20 年 9 月に人間重視の道路創造研究会が設置されました。10 回の会合を経て、平成 21 年 6 月に報告書がまとめられ、人間重視の道路を創造するために既存制度の見直しが必要であり、その方策等に関して今後検討すべきと考えられる事項についての提言が行われています。

道路行政は、これまで道路網の整備を図ることで自動車を中心とした円滑な交通手段を国民に提供してきており、福祉の向上に貢献してきました。報告のなかでは、道路を取り巻く環境が変化し、道路政策に対する新たな行政需要が生まれてきたことから、行政需要を的確に反映した道路法制とする人間重視の道路の必要性についての検討が行われました。道路空間利用の柔軟化についても道路法制の見直しの対象とされ、道路占用制度の見直しや道路空間の立体的活用の促進といった、従前の硬直的な道路空間の利用制限を見直し、道路空間の柔軟な利用を可能にする方策について検討していくこととされました。

当部会では、民間事業者によって、景観の向上を目指すとともに沿道に潤いを与える取り組みや、道路占用物件や道路付属物を活用し、都市景観の向上や都市の活性化、賑わいの創出に取り組んでいる事例を抽出し、その意義及び支援の必要性について検討することとしました。

(1) 地域住民との連携による魅力ある道路維持管理

従来から道路の維持管理は公共の役割とされ、公共が費用を負担して直接その業務を行うとされてきましたが、近年では、公共の役割とされてきた分野においても、民間の参加を認め、官民協働での取り組みを行うという事例が多くなってきました。

国土交通省においても、平成 12 年 6 月からボランティア・サポート・プログラムを実施しており、直轄国道を対象とし、地域住民や企業等による道路の美化清掃に対して支援を行っています。また、地方公共団体では、アダプト制度が取り入れられ、清掃、植栽等の道路愛護活動が行われています。このような道路愛護活動は、道路・沿道の景観向上活動として、全国各地で行われています。愛護活動の中心は、美化活動としての道路清掃が一般的であり、道路管理者が、地域のボランティア団体等が道路・沿道空間を清掃する活動

に対して、利用する用具を貸与等の支援をしています。昨今では、このような活動は清掃活動にとどまらず、道路上に花壇等を設置するような総合的な取り組みへと発展している事例も見受けられます。

平成 19 年には道路法を改正し、NPO 等が道路上に花壇等を設置するための占用許可要件の緩和等が行われましたが、道路上に花壇等を設置するための維持・管理コストの負担問題が残るなどの課題もあり、道路管理者との連携を円滑化する枠組みが必要です。

そこで、ボランティア団体などが道路内に設置する花壇等の工作物について、協定に基づき、設置・維持管理費用を道路管理者と当該ボランティア団体とで分担できるような枠組みや、沿道住民と協定を締結した道路管理者が、沿道住民が行う緑地や遊歩スペースの整備を支援する枠組みについて検討するとともに、支援方策を検討することとしました。

1) 住民参加型の道路の維持管理について

平成 12 年（2000 年）から、直轄国道においてボランティア・サポート・プログラムが導入されています。道路管理者、協力者（市町村）、実施団体（住民グループ等）の 3 者が相互に役割を分担し、協定を締結した区間の道路の簡単な清掃や美化活動を行うものです。道路管理者は清掃用具等を貸与・支給し、実施団体名入りのサインボードを立てて、実施団体の活動を公表しています。実施団体は、清掃活動や植栽等の管理を行い、協力者は、実施団体が収集したゴミの回収・処理や実施団体の連絡窓口等の役割を担います。

実施団体は着実に増加しており、平成 19 年（2007 年）時点で 1,644 団体となっています。地方別では、四国地方の実施団体数が 367 団体と最も多く、全国の実施団体数の 2 割強を占めています。続いて北海道地方で 249 団体、中国地方で 216 団体となっています。関東、近畿、中部の三大都市圏の活動団体数は人口に比べて低調なものとなっています。実施団体の属性をみると、住民団体が 47% と半数近くを占めています。次いで企業が 36% となっており、住民団体と企業を併せると 8 割強となります。その他の団体としては学校関係が 7%、NPO が 2% となっています。

活動内容は「清掃」、「除草」、「花の管理」が中心です。その他の中には「トイレの清掃」、「落書き除去」等も含まれています。

道路管理者は VSP 実施団体に対して「清掃用具」や「ごみ袋」、「花の苗」、「T シャツ・ベスト等」の提供を行っており、市町村は「ごみの収集」や「事務局窓口」を行っていません。

一方、地方公共団体では、アメリカで 1980 年代に導入された“アダプト・ア・ハイウェイ・プログラム”を参考とするアダプト制度が取り入れられ、清掃、植栽等の道路愛護活動が行われている事例が多く見受けられます。「アダプト」とは「養子縁組する」という意味をもち、企業や地域住民などが道路など一定の公共の場所の里親となり、定期的・継続的に清掃活動を行い、行政がこれを支援する仕組みです。日本におけるアダプト制度は、

平成 10 年（1998 年）に徳島県神山町において、「クリーンアップ神山」という活動が始まったことを契機に、全国的な広がりを見せており、都道府県・市町村で同様の取組みが広く行われています。

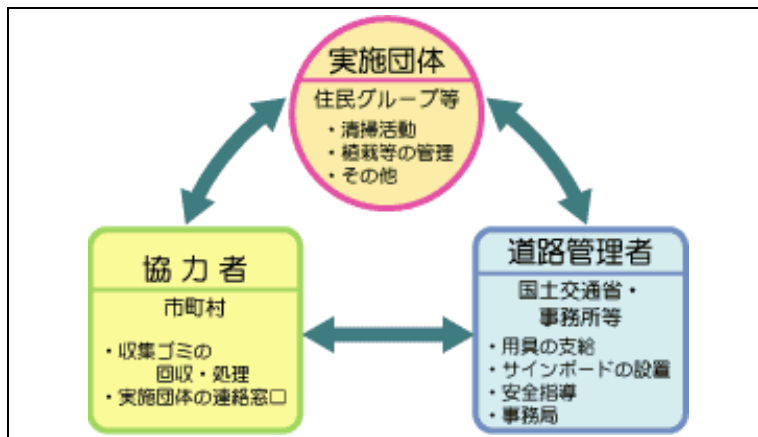


図 6-1 VSP の仕組み

資料：国土交通省道路局 HP

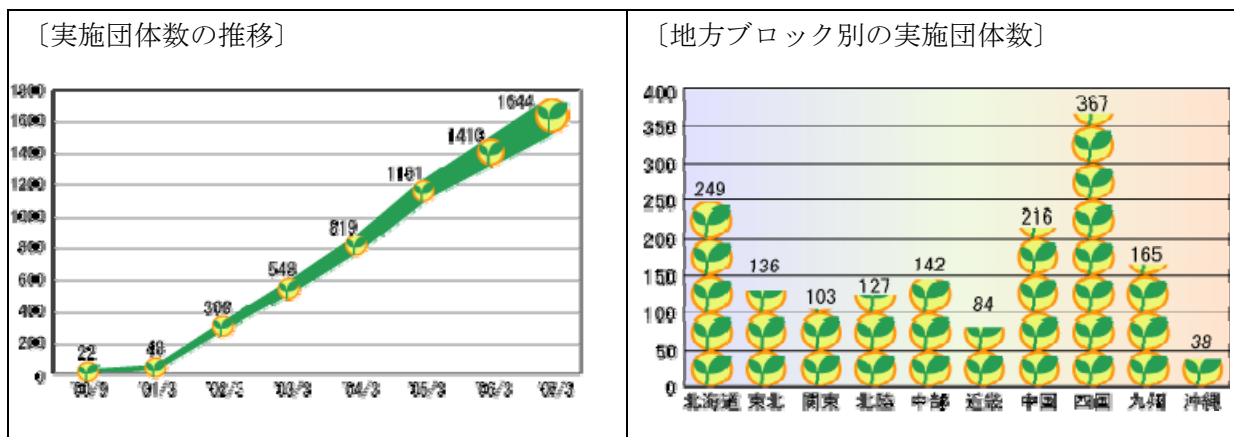


図 6-2 VSP の実施団体数の推移等（全国展開している企業の VSP は除く）

資料：国土交通省道路局 HP

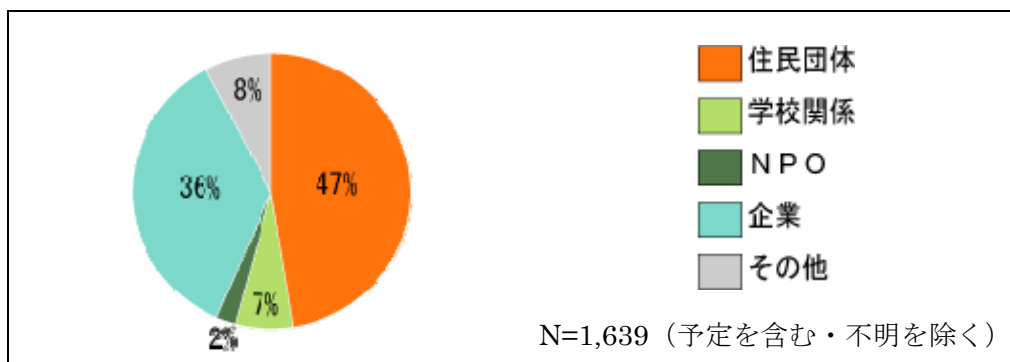


図 6-3 VSP の実施団体の属性（全国展開している企業の VSP は除く）

資料：国土交通省道路局 HP

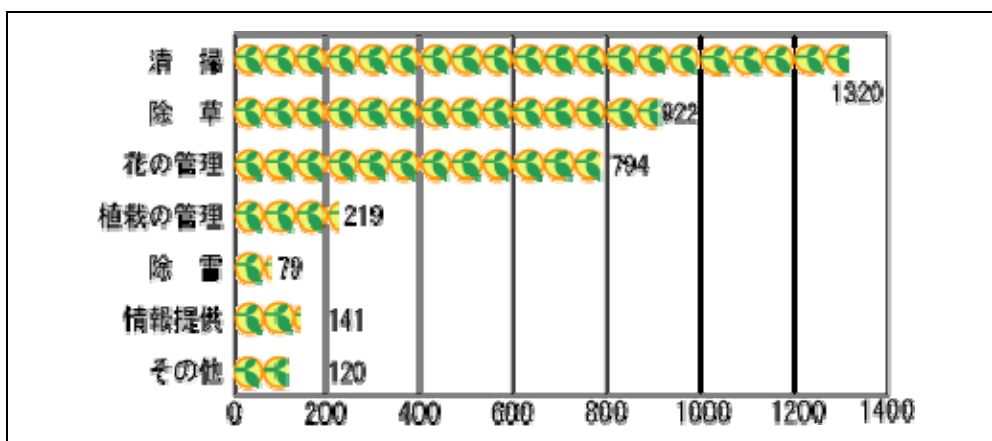


図 6-4 VSP 実施団体の活動内容

資料：国土交通省道路局 HP

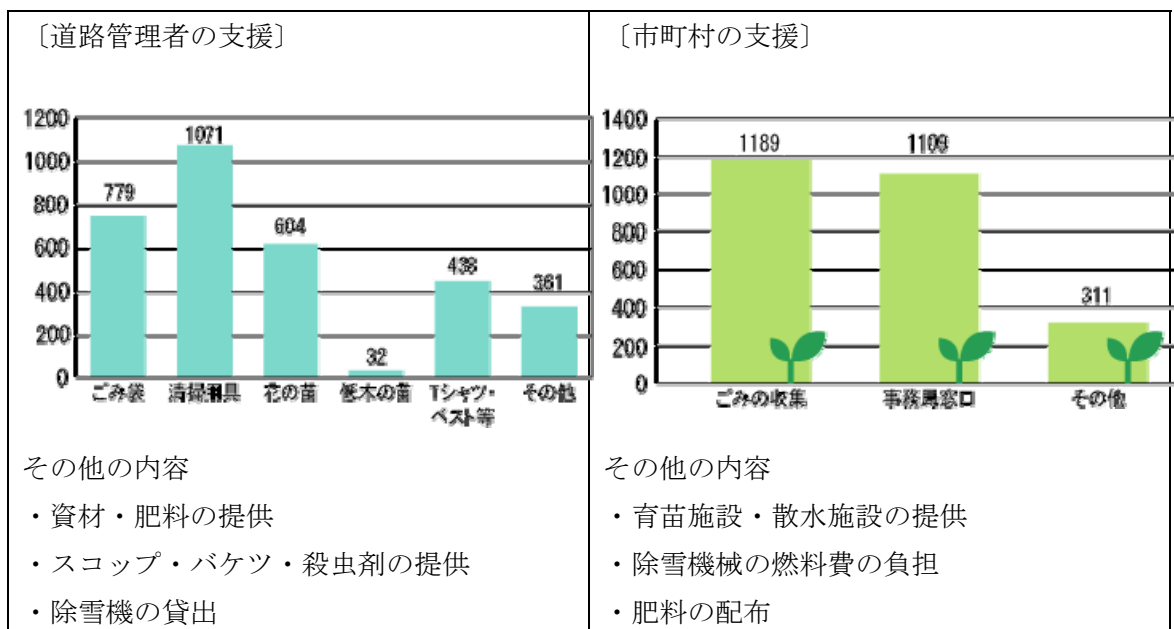


図 6-5 道路管理者・市町村の協力内容

資料：国土交通省道路局 HP

(i) 道路美化ボランティア活動（三重県）

この事業は、地域住民が自主的に行う道路の草刈、清掃等の活動を支援することにより、美化ボランティア活動の拡大や道路への愛護意識の高揚並びに道路の環境美化を図ることを目的としています。この事業において「道路」とは、県が管理する国道及び主要地方道並びに一般県道をいい、自治会、老人会、婦人会等の地域住民により構成されたボランティア団体により実施されています。

ボランティア活動への支援は、予算の範囲内で、活動に参加する方の傷害保険及び賠償責任保険（ともに県が契約するものに限る。）の保険料の負担、並びにボランティア活

動の内容を考慮した物品の提供等の支援を行っています。当該事業は、短期での作業が可能であるため、気軽に実施できる事業として、自治会を始め、学校・企業等が参加し、年間のイベントのひとつとして実施しています。現在、美化ボランティア事業として、道路・河川・海岸・都市公園での美化活動を実施し、その中で、道路美化ボランティア事業は、平成 22 年度実績で、200 団体 (19,785 人) が参加しています。なお、団体数は、年々増加していますが、参加人数は、横ばい傾向となっています。

課題としては、物品支給が原則であり、金銭給付ができないことで理解が得られにくい場合があることと、物品助成における支給品の制限の緩和を求められる場合があります。

(ii) ふれあいの道事業（三重県）

当該事業は、三重県が管理する道路を含む区域において、年間を通じて除草（草刈）、清掃などの維持活動を実施する道路愛護団体等を登録し、登録団体に対して活動に必要な物品等を予算の範囲内において提供し、道路愛護意識の高揚を図ることを目的としています。県が管理する道路を含む区域（県が管理する道路については除草計画区域）において行う沿線（路肩、法面）の除草（草刈）、清掃、花木の植栽、側溝の清掃、その他道路等の美化・維持活動として県の道路維持管理室長が認めるものとなっています。費用提供対象は、資機材費については草刈機、一輪車、バリケード、消耗品費についてはホウキ、軍手、鎌、ゴミ袋、フラワーポット、草刈機の刃等、原材料費としては花の種、苗木、用土、肥料等であり、物品の助成は、予算の範囲内で初年度は 10 万円、次年度 3 万円、それ以降は次年度の翌年度から起算して 3 年度目ごとに 3 万円を限度として支給されています。なお、活動参加者の保険は、毎年三重県が負担しています。

当事業は、県管理道路の延長が 500m 以上を含む区域で、参加人数 10 人以上、年 3 回以上の作業実施及び 3 年以上の継続実施を要件とする、一定区域の長期管理を前提とした地域に密着した事業です。平成 22 年度実績で 15 団体 (4,559 人) の参加がありましたが、ピーク時に比べて団体数、人数とも減少傾向にあります。このため、現在、実施要件における県管理道路の延長を緩和して、参加促進を図っています。

現在の事業制度における複数年度管理や実施回数、実施延長等の条件により、地元的に積極的な参加が難しい業務となっている可能性があることが課題として挙げられています。

項目	初年度	次年度	3 年目	4 年目	5 年目	6 年目	7 年目	8 年目
保険	あり							→
物品助成	10 万円	3 万円	なし	→	3 万円	なし	→	3 万円

※ 3 年目から数えて、3 年目ごとに物品助成（上限 3 万円）

図 6-6 ふれあいの道事業における保険、物品についての概要

資料：道路行政セミナー

(iii) 石川県版道路アドプト制度「地域連携沿道環境創出事業」

石川県では、現在、地域住民や企業からなる約 140 のボランティア団体が、道路清掃や花植え等の道路愛護活動を実施しています。しかし、高齢化の進展に伴い道路愛護団体の活動維持が難しくなっていることや、道路管理に対する住民ニーズが高まる一方であることなどから、限られた予算の中で必要なサービスレベルの確保が困難な状況となってきています。従来、これらの道路愛護団体に対しては、県はゴミ袋や軍手などの支給、市町は花苗の支給など行っているところですが、支援が十分でないことから、活動の広がりや継続性に課題がある状況となっております。一方、平成 26 年の北陸新幹線開業を見据え、駅や空港周辺などの交通拠点や観光地の幹線道路においては、道路を花で彩る美化活動など、観光石川を標榜する本県の「おもてなし力の向上」が求められています。そこで、活動の継続性や、地域住民や地元企業の新たな参加を促すため、新たに、地元企業による活動支援の仕組みを取り入れた石川県版道路アドプト制度を、平成 22 年 6 月に創設しました。

事業目的は、地域住民、地元企業、行政が役割を分担し、駅や空港周辺などの交通拠点観光地や温泉地の幹線道路にて花植え、清掃活動を行うことで、良好な道路景観を創出することです。地域住民へは、花植えや緑地管理などの飾花活動に対し、除草、清掃活動、サポーターとして地元企業の協力があり、活動資金の提供や、花苗・肥料など活動支援品の提供があります。行政からの支援は、県では、活動団体とサポーター名を記したアドプトサインの設置や、ホームページを利用した活動団体及びサポーター企業の PR、活動用具の支給（ゴミ袋など）をしています。ボランティア保険の加入については、市及び町による支援があります。

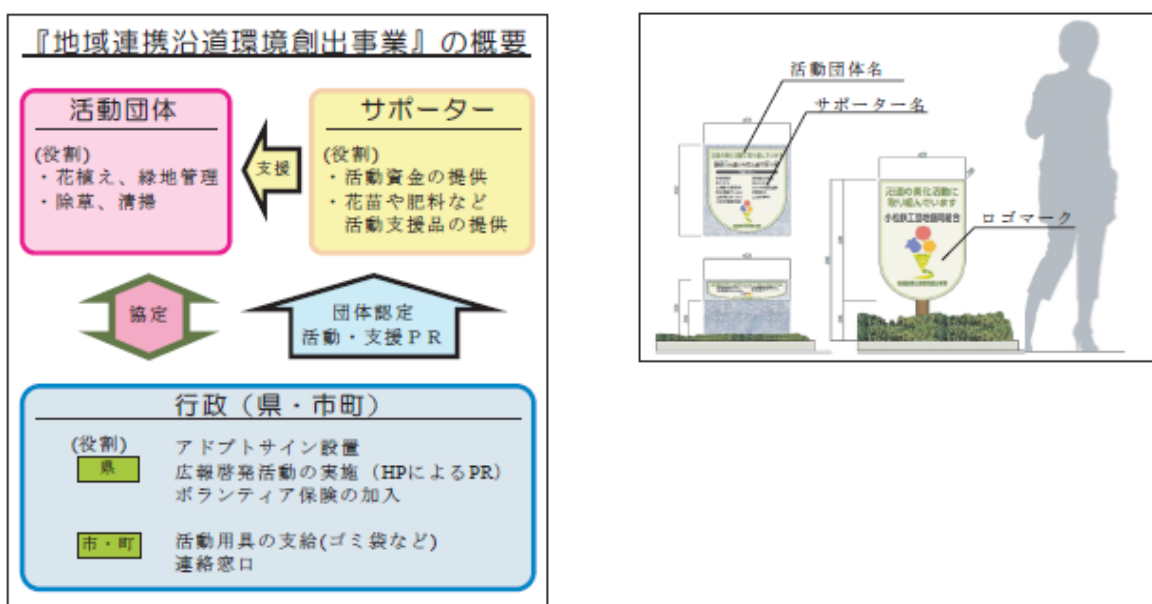


図 6-7 制度概要及びアドプトサイン

資料：道路行政セミナー

2) NPO 法人による道路景観の向上について

■NPO 法人はな街道（東京・日本橋）

NPO 法人はな街道は、「フラワーサポートプログラム」を導入し、サポーターとなる企業・団体の方々にその社会貢献活動をアピールしてもらうとともに、国際都市東京のメインストリートとしての「景観保全」や「新たな賑わいの創出」を目指し活動しています。「花植え」から「維持管理」までを地域が主体となって行うことにより、「わが街の道路」である意識の啓発と地域活性化への寄与を期待し、道を美しくすることによる波及効果を期待している取り組みです。

(i) 取組み内容

フラワーサポーター（花奉行）とフラワーボランティア（水奉行）の2層構造であり、フラワーサポーターには、フラワー寄金（中央通りの花壇に花を咲かせる<年4回>費用）の提供を依頼しています。フラワー寄金の額は花壇のサイズに応じてタイプ別に設定されており、年額1口6万～20万円、標準タイプは1口11～15万円となっています。2011年の申し込み実績は、フラワーサポーター（花奉行）は、花壇数75/144（52.1%）、サポーター数67者（沿道建物オーナー・テナント）、フラワーボランティア（水奉行）は、花壇数116/144花壇（80.5%）、ボランティア数72者（沿道建物オーナー・テナント）でした。フラワーサポーターになると、東京国道事務所が花壇に設置する「管理者表示サインボード」に町会・水奉行とともに、名称が記載されます。

平成14年官民パートナーシップの社会実験からスタートした事業であり、組織は、中央通り「はな街道」実行委員会として発足しましたが、平成18年4月3日にNPO法人はな街道として認証をうけるに至っています。



図 6-8 はな街道活動実績

資料：NPO 法人はな街道 HP

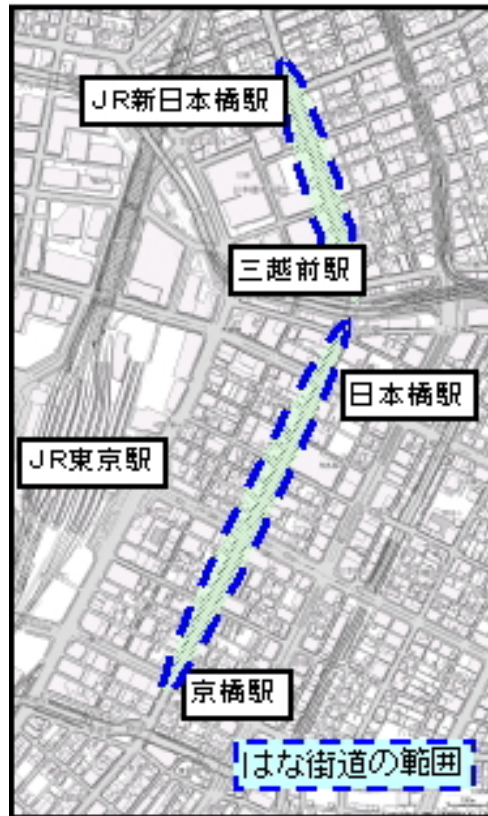


図 6-9 はな街道の範囲図

資料 NPO 法人はな街道 HP



図 6-10 サインボードイメージ

資料 : NPO 法人はな街道 HP

(ii) NPO 法人がもうける花壇等について占用許可条件の緩和

平成 19 年 3 月の道路法改正により、NPO 等が設置する並木、街灯、フラワーポット等について、道路占用の特例が設けられ、占用手続きが簡素化されました。また、沿道住民等が所有する道路外利便施設（並木、街灯、ベンチ等）について、道路管理者が施設所有者と協定を締結して管理できるようになりました

【改正内容】

NPO等の非営利法人が設置する並木、街灯、フラワーポット等については、道路管理上必要なものとして許可要件を簡素化する。

NPO等

①道路交通環境の向上を図る活動を行うことを目的とする特定非営利法人

例：道路の維持管理を実施することを目的とするNPO、公益法人

②①に準ずる者

例：道路の清掃を行うボランティアグループその他道路交通環境の向上を図る活動を行う商店街等（道路管理者が指定）

↓
が設ける

道路管理上道路の区域内に設けることが必要な施設

- 並木、街灯
- 歩行者の休憩の用に供するベンチ又はその上屋
- 花壇その他道路の緑化のための施設
- 自転車駐車場（高架下に設け、かつ、市町村が作成した自転車等の駐車対策に関する総合計画に事業の概要が定められたものに限る。）

↓
については

「道路の敷地外に余地がないためやむを得ない」とする要件の適用除外
☆ 占用申請・審査内容が簡素化



図 6-11 道路法改正のポイント（平成 19 年 3 月）

資料：道路広報センターパンフレット

3) 今後の支援方策（案）について

国土交通省においては、平成 19 年の道路法改正によって、NPO 等による道路占用の特例を設け、制度面においての支援についての検討がされていますが、その他の支援については、必要であるという認識はあるものの、その方策についての対応は現在検討中であるとされています。

事例として取り上げた“NPO 法人による道路景観の向上に取り組んでいる「はな街道」”は、企業数の多い東京の中心部での活動であることから、スポンサーになる企業が多くあります。このことが、取組みを支えていると考えられます。しかしながら、他の NPO 法人等では、このような支援企業は少なく、資金に余裕がない団体も多くあることでしょう。そこで、これらをバックアップする体制が必要となります。支援する企業では、社会認知度の向上が図られることも必要であると思われることから、NPO という非営利目的法人と協働で活動しているといことを周知することができるよう、例えば、NPO 等の取組みを支援している証として、花壇へのサインボードを設置する際などに企業名とともに、NPO 法人名などを併記することが考えられます。

一方、地方におけるボランティア団体による道路愛護活動の事例をみると、地方公共団体から、ゴミ袋や軍手等が支給されています。したがって、現状では、活動に必要な支援は実施されていることと思います。しかしながら、清掃活動だけではなく、花壇の設置やその維持管理など、魅力ある道路環境の維持管理が行われる場合には、ボランティア団体として活動するのではなく、NPO 法人等の設立が必要となる場合もありえます。この場合には、公的機関からの出資や、活動資金等の支援が必要となるでしょう。このような法人による活動機会が増えれば、道路管理者のみに頼ることなく、地域住民が主体となったよりよい沿道環境の整備が実現可能となるため、地方公共団体における一層の支援が必要となります。例えば、サインボードに〇〇区や〇〇市などといった地方公共団体名を貸与するなど、公的機関と協働で活動をしていることを周知することで社会認知度向上を図ることができれば、スポンサー企業を募ることへの一助となりえます。地域の取組みであることを鑑みると、道路愛護活動に取り組んでいる団体へは、特に地方公共団体からのバックアップの充実を図ることが支援になると考えます。

(2) 沿道の景観向上

道路と沿道は密接不可分の関係にあり、昨今では、景観法や歴史まちづくり法が制定され道路と沿道が調和した空間を整備するための取組みが行われています。特に道路空間には、道路付属物・道路占用物件があり、これらを利用して、統一感ある街並み形成を図り、地域特有の雰囲気醸成することができます。

諸外国では、行政に代わって民間事業者がバスシェルターや歩道状のベンチ、ゴミ箱等のストリート・ファニチャーを設置し、この設置・管理費用を、ストリート・ファニチャーに設けた広告スペースからの広告収入により賄うビジネスモデルがあります。

1) わが国における広告物の占用について

平成 20 年 3 月、道路環境の向上のための地域活動や施設整備、道路空間における公共的なイベントの実施その他の地域における公共的な取組みに要する費用の一部に広告料を充当する場合に広告物の占用を可能とする特例が設けられました。(地域における公共的な取組みに要する費用への充当を目的とする広告物の道路占用の取扱いについて (H20.3.25 道路局長通知) (H20.3.25 道路局路政課長通知))。

ここでいう、地域における公共的な取組みとは、地方公共団体、NPO、自治会その他の地域の活動主体等が行う道路環境の向上その他営利を主目的としない活動又は事業であって、それが行われることにより道路利用者の利便性の向上、地域の活性化や賑わいの創出等に寄与するものをいいます。例えば、地方公共団体が街並みに配慮した街灯を整備する場合や、NPO が行う路上イベントが該当します。

広告料の充当対象とする地域活動等は、道路利用者の利便性の向上、地域の活性化や賑わいの創出等の観点から、地方公共団体、公共交通事業者、特定非営利活動法人、商店街組織、自治会等が道路管理者から占用許可を得て行う次に掲げる工作物、物件又は施設（以下「利便工作物等」という。）の整備又は維持管理とされています。

■街灯その他道路法施行令第16条の2各号で定められている工作物又は施設（利便工作物）

■自転車駐車器具、アーケードその他道路上に設置することにより、当該道路の利用者の利便の増進にも資すると認められる工作物、物件又は施設

【実施主体】

- 地方公共団体
- 地方公共団体を含む地域住民、団体等の関係者からなる協議会等
- 地方公共団体が支援するイベントの実施主体
- その他連絡協議会において実施主体として適当であると認められた者

【形態】

- 協賛者名を表示する看板を仮設ステージに添加
- 協賛者名を表示したイベント開催時期の告知看板の設置
- 公道マラソンのコース沿いに協賛者名を表示する看板を設置（イベントの実施に伴い、交通規制により車両の通行が行われない道路の区間内かつ時間内に限る）



図 6-12 ベンチや告知看板における広告添架例

資料：道路環境ビジネス研究会報告書

また、広告付きバス停上屋の占用についての占用基準も緩和が図られました（バス停留所に設置される上屋に対する広告物の添加に係る道路占用の取扱いについて（H20.3.25 道路局路政課長通知））。バス停留所に設置される上屋、ロケーションシステム、ベンチ等は、バスを利用する一般市民の利便性の向上に資するものであり、整備が進むことが望ましいものです。このため、バス停上屋等の整備又は維持管理に必要な費用に充当するためにバス停上屋に添加される広告板については道路占用に係る許可基準

が緩和されました。広告物の占用主体については、添加広告板を用いて広告事業を行うとする者が、新規の占用許可申請を行うこととされています。この場合の広告事業者には、バス事業者が自ら添加広告板を用いて広告事業を行う場合における当該バス事業者も含まれます。広告料の充当対象については、バス利用者たる市民の日常生活における利便性の向上等の観点から、バス事業者が道路管理者から占用許可を得て行うバス停留所に設置される上屋、バス利用者向けのロケーションシステムなどバス利用者の利便に著しく寄与する工作物又は物件の整備又は維持管理となっています。



【バス停上屋:名古屋市】



【バス停上屋:東京都】

図 6-13 バス停上屋の広告

資料：道路環境ビジネス研究会報告書

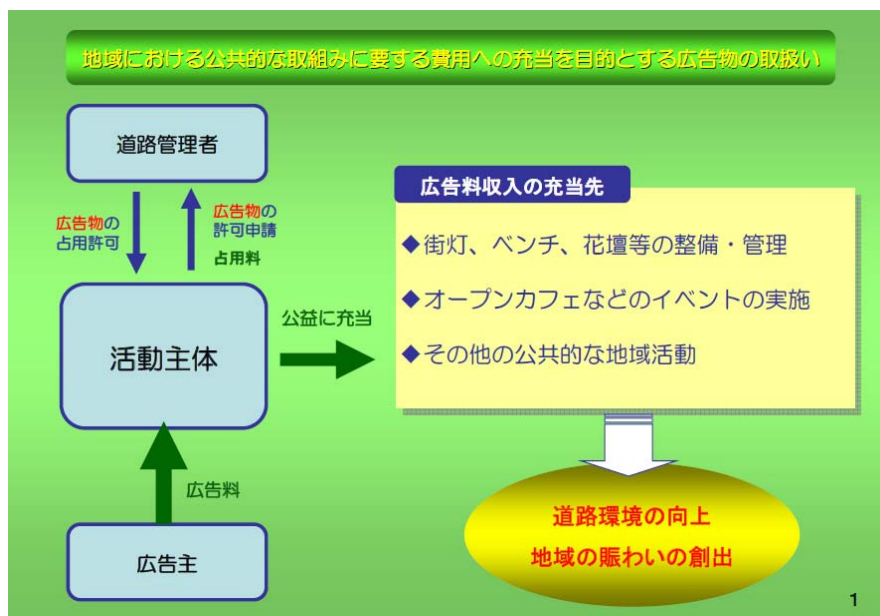


図 6-14 地域における公共的な取組みに要する費用への充当を目的とする広告物の取扱い

資料：国土交通省

(i) 横浜市における事例（平成 16 年度調査）

横浜市交通局では、毎年度約 30 箇所のバス停留所に計画的に上屋を設置してきました。約 3,000 箇所あるバス停留所のうち、バスターミナルを除く 660 箇所は、上屋が設置済みとなっています。また、上屋を設置するためには、1 基約 200 万円の経費が必要で、年間約 6,000 万円の支出となっており、設置後の維持管理費にもかなりの経費を要しています。そこで、経費の削減及び維持管理の充実のため、民間活力の導入による整備を行うこととなりました。導入に際しては、整備から維持管理まで、複数の民間事業者から企画提案を受け、総合的に判断して事業者を特定し、契約に至りました。

整備・運営については、民間事業者が実施し、デザインは、横浜市ストリート・ファニチャー整備事業に沿った形で横浜市都市計画局都市デザイン室が指導及び選定しました。また、整備するバス停は、横浜市と整備事業者で協議して決定し、契約年数は 20 年となりました。導入により横浜市として期待される経費削減額は、横浜市交通局が設置しているバス停上屋（内訳：本体・ソーラー標識塔・ベンチ）は、1 基約 200 万円が想定されました。今後の設置予定については、平成 17 年度から 2 年間のうちに合計で 150 基を目標としています。さらに、むこう 10 年間に合計 500 基程度の整備を行うことを目標とされました。



図 6-15 横浜市交通局のバス停上屋の設置状況

資料：道路環境ビジネス研究会報告書

(ii) 景観と調和が図られた道路占用物件事例（平成 16 年度調査）

既存の事例を大別すると、以下の 3 つに分類することができます。

①カラーによる周辺環境との調和

道路占用物件事例の一つとして、電線類地中化により歩道上に設置される地上機器（パットマウント）においては、周囲の景観に合うように地上機器に塗装を施すことが可能です。アースカラーの採用が一般的ですが、色彩変更で対応することができます。



図 6-16 地上機器のカラー化

資料：東電広告資料（道路環境ビジネス研究会）

②柵オブジェ等による修景

地上機器を覆うように周囲に柵を設置する、あるいはオブジェ等を飾ることにより、パットマウント自体を覆い、その存在自体を感じさせないように景観との調和がはかられている事例があります。

なかでも、埼玉県行田市では、平成 8 年、国の電線地中化計画に基づき、市役所、地元自治体と事前協議が行われ、その際、地上機器の囲い及び彫刻設置に関する提案・計画がなされ、電線地中化工事と同時に実施されました。（平成 10 年竣工）設備の管理は「行田市モニュメント維持管理委員会」という民間団体が主体となって行っており、他に関係商店会、商店街事業共同組合など、4 団体が関わっています。



図 6-17 地上機器を覆うモニュメントを設置した事例（埼玉県行田市）



図 6-18 地上機器にオブジェを設置した事例（東京都調布市）

資料：東京電力資料（道路環境ビジネス研究会）

木柵と銅版造形物などによる地上用機器の修景
 広告内容
 ・モニュメント題目
 ・制作者名

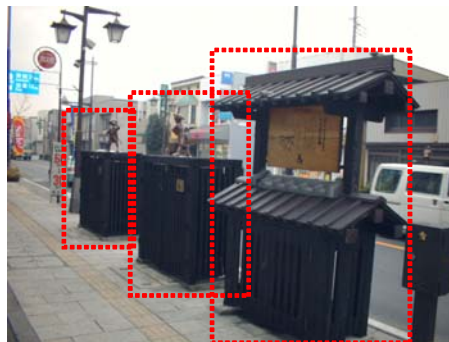
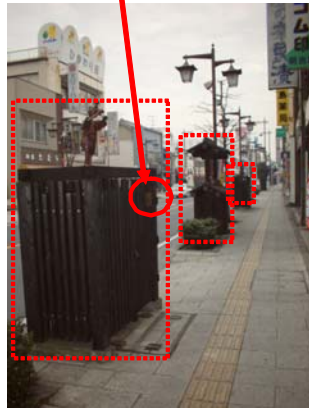


図 6-19 埼玉県行田市の事例

資料：東電広告資料（道路環境ビジネス研究会）

③ 掲示板・避難経路等の公共・公益情報の表示

掲示板や災害時の避難経路の掲載場所として、地上機器を活用している事例もあり、具体的には、避難誘導案内板、駐車場案内板、地域 PR ポスター等の掲示場所として活用されています。



図 6-20 掲示板・避難経路の掲載場所として活用した事例①

資料：東電広告資料（道路環境ビジネス研究会）

	<p>茨城県日立市内 掲載内容</p> <ul style="list-style-type: none"> ・避難場所誘導案内 ・「日立風流物」写真パネル ・現在地住所名
	<p>東京都福生市内</p> <ul style="list-style-type: none"> ・駐車禁止 ・駐車場案内地図 ・現在地住所名

図 6-21 掲示板・避難経路の掲載場所として活用した事例②

資料：東電広告資料（道路環境ビジネス研究会）

2) 今後の支援方策（案）について

都市景観の一つの構成要素であり、都市活性化に資する一つのツールであるストリート・ファニチャーは、厳しい地方財政の中、地方自治体独自での整備には課題があります。さらに近年、我が国では都市景観に対する配慮から、景観と調和にした道路附属物や道路占有物件等の要請も高まりつつあります。そこで、景観と調和した道路附属物や道路占有物件等に関し、道路附属物や道路占有物件等に広告スペースを確保し、ここから得られる広告収入により、修景及び維持管理費用等を確保する方策が提案できます。これらにより期待される効果としては、道路占有物件等を周辺環境の景観と調和させることができるとともに、歩道上に設置された広告塔により、道路上に固有の雰囲気醸成し、にぎわいを創出することが可能となります。また、広告収入により道路占有物件等を整備、維持管理をすることで、行政の財政負担を軽減することが可能となります。例えば、民間事業者によって当該サービスを提供する場合には、以下のようなサービスが考えられ、かかる費用は広告ビジネスによって得られた収入を基に行うことを想定しています。

- 道路占有物件等の維持管理
- 道路占有物件等周辺の清掃
- 道路占有物件等に設置した広告スペースを活用した広告ビジネス

- **周辺地域の地図等を設けることによる地域情報の発信**

地域における公共的な取組みに要する費用への充当を目的とする広告物の道路占用を行うと想定される活動主体は、NPO、自治会、広告事業者などが想定され、例えば、NPO 法人が地域の景観向上のために広告収入という形で事業収入を得ながら、その収益を持ってストリート・ファニチャーの整備をする事業の展開が可能です。

このように公共性の高い事業にて、収益を得ることを可能とする事業を行う場合には、地方公共団体等の道路管理者の協力が不可欠となります。このため、事業者への支援としては、地域景観との調和をはかり、快適な道路空間を創出するための活動であることから、占用制度を柔軟に活用できる環境の整備を支援するとともに、道路管理者との協力関係の構築が重要であると考えます。