

第12章 事業連携

事業連携の対象 道路景観を構成する要素の中には、道路管理者と管理主体が異なるものや、別の土地所有者等に委ねられるものなどがある。例えば、第9章に示した電柱・電線類、看板・広告類等の道路占用物が該当し、その他に道路敷地に隣接する土地の形状や道路沿いの緑などがある。また、国道から脇道へ進むと、本線とは異なる魅力的な景観を体験できる場合がある。

景観的課題 これらの要素はいずれも道路景観への影響が大きい。各管理主体の景観に対する関心や取り組みが異なっているために、道路全体としては統一感のない煩雑な景観を呈する場合が多い。

解決の糸口 すべての道路景観の質を高め、全体でより良い道路景観を創出、維持していくためには、道路管理者の取り組みだけでは限界があり、地域の人々、自治体、関連事業者、道路管理者が共通認識を持ち、連携、協働することが望まれる。現在、シーニックバイウエイ北海道の各活動団体による景観向上の取り組み、ボランティアサポートプログラム制度を活用した花植え・清掃活動など、種々の取り組みがなされている。沿道の街並み形成と併せて道路空間を形成するためには、土地区画整理事業などの面的開発との連携、沿道の民間事業者による道路空間の一体的な整備などが考えられる。このような連携により、ゆとりのある歩道空間を創出した結果、まちの賑わいの再生・創出につなげることができる。今後はその点や線（路線全体）の整備から、面（地域全体）への拡大など充実化を図り、戦略的に取り組むことが望まれる。多くの人々が関わって形成される道路景観はその地域の文化レベルを映す鏡である。それは地域の魅力を高め、観光資源としても重要なポジションを占めることも期待される。なお、他事業との連携は、事業者間の合意形成に時間を要するため、計画段階などの早い段階からの調整が不可欠である。

本章の役割 以上を踏まえ、この章では冒頭に示した道路管理者以外が所轄する各要素について、連携を進める着眼点と方法等を紹介する（電柱・電線類、看板・広告類等の道路占用物については、第9章を参照）。

12-1 土工

沿道の土地利用を見据え、民間を含めた関係機関との連携を積極的に図ることが望ましい。

【解説】

道路建設による地形造成には、必ず沿道の土地利用との関係が付随する。ラウンディング等による連続的なのり面処理は、図のように沿道に隣接する農地をより多く返還することが可能になる。また、用地境界が変わらない場合でも例えば牧草地として利用していただくことによつてのり面の維持管理費を削減することも可能となる。社会経済的にも有用性を発揮するとともに、良好な景観形成にも結びつく。

このケースでは、道路管理者がラウンディングを含む土工を行い、農地の所有者が牧草等の整備・育成管理を行う等の連携が考えられる。

このように、道路整備と沿道土地利用との連携は積極的に図られるべきである。

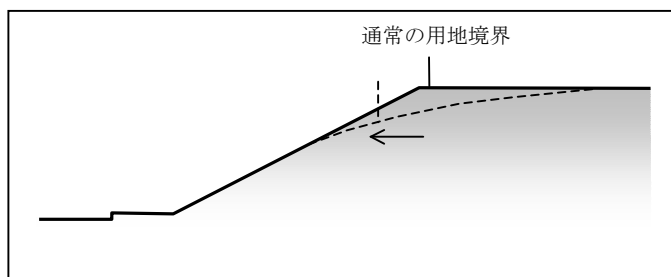


図 12.1 ゆるやかなラウンディングにより農地に返還される地形の造成

12-2 緑化

地域や住民、他の事業者との連携を図りながら、より質の高い緑景観の創出が望まれる。

【解説】

道路空間の緑は、都市内に点在する既存林を結ぶとともに郊外の自然林とも接続することで、都市全体の生態系を向上させるエコロジカルコリドーとしての役目があり、樹木はCO₂吸収による地球温暖化防止効果を果たすなど、環境向上面で重要な役割を担っている。また、道路空間の緑は、地域住民にとって身近な存在であり、様々な地域で花いっぱい運動などの住民活動や、行政が主催する植樹会など多岐にわたる住民参加型の緑化に関する活動が展開している。

植栽場所としては、道路敷地内の植樹帯、植樹帯にとどまらず、道路に隣接する民地、公共用地も活用されている。都市域の沿道には、公共施設、商業施設、住宅が立地しており、沿道への緑化を促進することにより、より質の高い街並み景観が形成される。

公共・民間施設敷地に植栽可能なスペースを有する場合には、道路管理者が積極的に働きかけ、緑化を促進するとともに、ボランティアサポートシステムの活用も図りながら、道路管理者は地域や住民に連携を図るべく働きかけ、植栽から維持管理まで多岐にわたる緑化活動を地域の実情に応じて分担、協働して進めていくことが望まれる。



住民参加による草花植栽の例（歩道内）



歩道背後地と歩道の植栽が一体となって、歩道空間の緑量がアップに寄与している（国道36号・苫小牧市）

12-3 脇道

旧道、林道、農道など国道以外の道を、当該道路管理者や地元などと連携して活用を図ることにより、地域のあまり知られていない魅力的な景観を享受することが可能となる。

【解説】

国道の近傍には魅力的な景観を有する小道（旧道、河川管理用道路や林道、農道）が数多く存在する。しかしその多くは一般に開かれたものではないため、通過してしまうのが常である。小道に隣接する空間（河川・森林・農地）を新たな地域の景観資源と捉え、本線または小道際に駐車スペースと連絡道などを整備する事によって、小道を脇道として利用する事が考えられる。

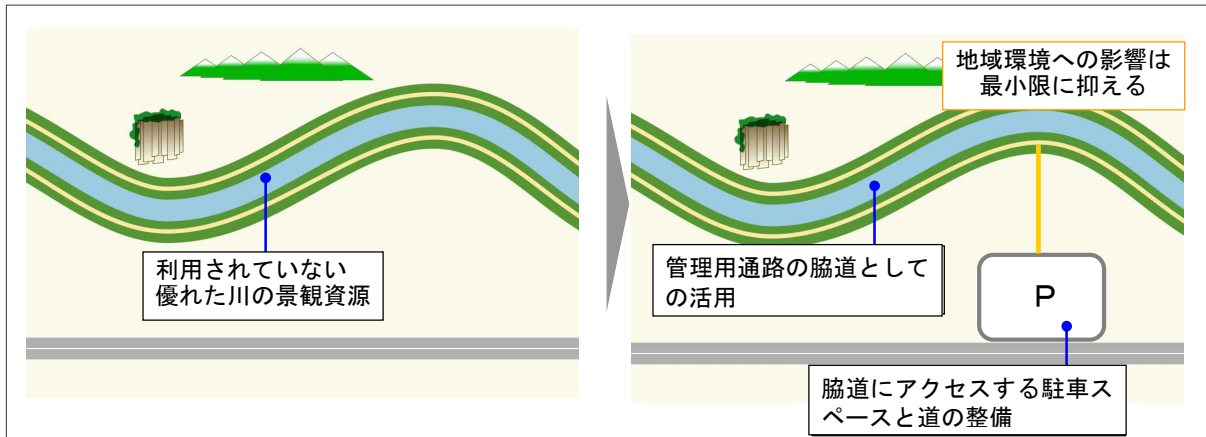
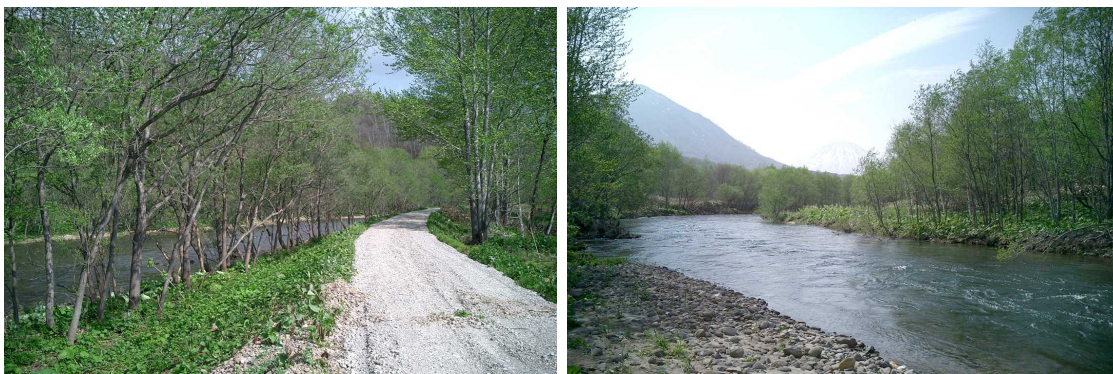


図 12.2 脇道の活用



自然味あふれる河川のおきを通る小道

近年の道路整備は、交通の効率性や安全性の向上を目指して、改良を加え続けている。その一方で、改良前の「旧道」（自然に逆らわず造られた古道）が至る所に取り残され、ひっそりと佇んでいる。これらの「旧道」のいくつかは若干の改良や補修を施す事により、地域の景観資源を深く感じる事のできる道路として十分に利活用できる。また、新道（本線）からは見ることができなくなった地域の景観資源を有する場合もある。

風景を楽しみながら散歩気分でゆっくりドライブすることで、地域が本来有している魅力を再発見する。これこそ現代に求められる新たな価値観、旧道を利用した「スローロード」である。

小道・旧道の整備にあたっては、景観や環境保護やまちづくりなど地元で取り組んでいる団体と連携することによって、実際に利用されるものにすることが必要である。ハードの面では、国道管理者は案内標識や路側駐車場の設置、小道・旧道の管理者はそれらの維持補修、地元はアクセス路の整備などの事業分担・連携が考えられる。一方で、道路の安全性を十分に確認し、状況に応じて安全対策を施す必要があり、旧道の管理者と連携を図り利用制限（期間・車両・利用数）を設けることも検討する。

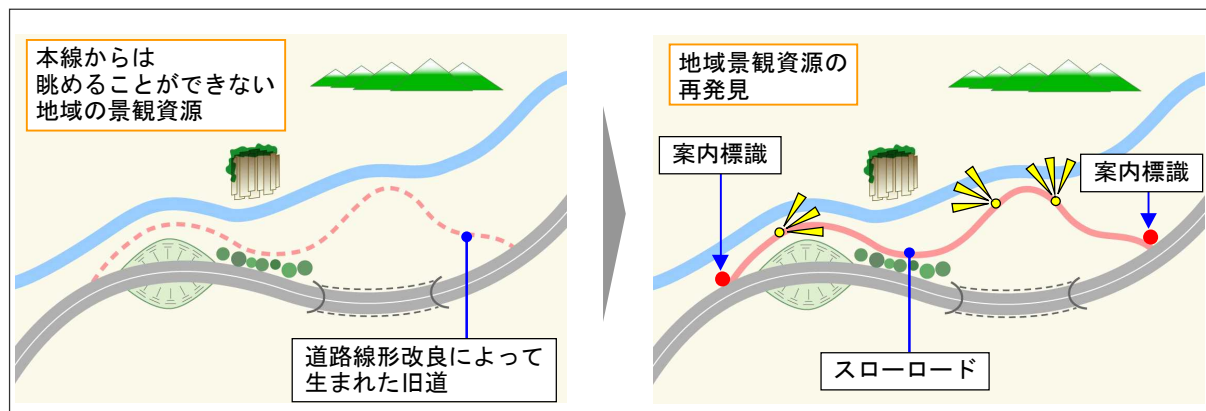


図 12.3 スローロードの活用