

◆ 特集：安全・快適な道路空間を目指して ◆

景観阻害広告物除去の必要性に関する調査

曾根真理* 並河良治** 足立文玄***

1. 背景と研究の目的

1.1 背景

近年、良好な景観形成に対する社会的要請が高まっている。国土交通省は、国土を美しい自然との調和を図りつつ整備するという理念の下で平成15年7月に「美しい国づくり政策大綱」をとりまとめた。この大綱に基づき様々な景観関連施策が実施されている。こうした施策として、屋外広告物に対する規制の強化や「日本風景街道（シーニック・バイウェイ・ジャパン）」（以下、日本風景街道）がある。

日本風景街道は、訪れる人と迎える地域の交流による地域コミュニティの再生に資する美しい道路空間の形成を目指している。プロジェクトの推進にあたっては、以下の4つの視点を持って新しい道空間作りに向けた取組を実施することとしている。

- ①道の担う役割の復興・再生
- ②地域の資産の活用
- ③新たな・多様な価値の創造
- ④使われ方の負の遺産の精算

本調査は、以上の視点の中で④使われ方の負の遺産の精算を支援するために特に、沿道の屋外広告物に着目して実施したものである。

1.2 研究の目的

本調査の目的は、景観を阻害している屋外広告物（以下、景観阻害広告物）除去の必要性を整理・説明し、効果的な撤去の方策を提案するものである。

研究ではまず、景観阻害広告物の性格を整理することにした。景観阻害広告物は一般に、道路敷地外の民地に設置されている民間の施設である。そのため、その除却・改善には、広告主の同意が不可欠である。同意を得るためには、景観阻害広告物による道路機能阻害の現状や、除却の効果等を一般市民に提示し、世論を喚起することにより景観阻害広告物除却の意味を明らかにすることが必要である。

次に、直轄国道の道路管理者を想定して、地域との連携の必要性について検討を行った。検討にあたって、道路管理者が主体となっていくものと、地域との連携の基で行うものの2種類のシナリオを想定した。

2. 景観阻害広告物の整理

2.1 阻害の要因分析

景観阻害広告物を排除するためには、屋外広告物法の規定により、景観地区等に指定されるなどの措置が必要である。また、景観を阻害しているか否かについて判断の基準を示すことが必要である。この判断基準は地方自治体の条例などで徐々に整備されつつある。

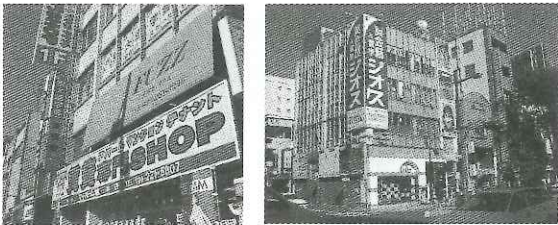
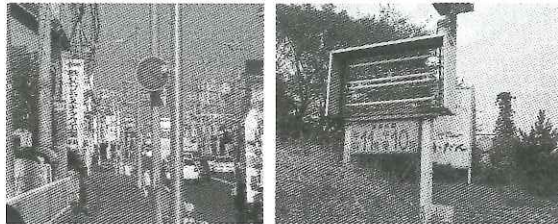
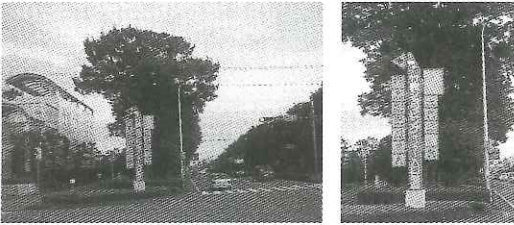
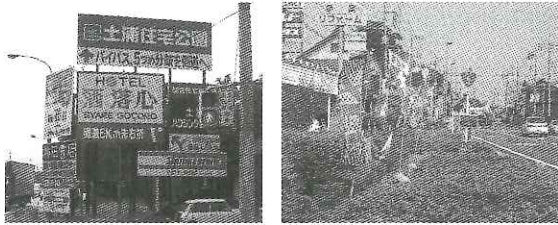
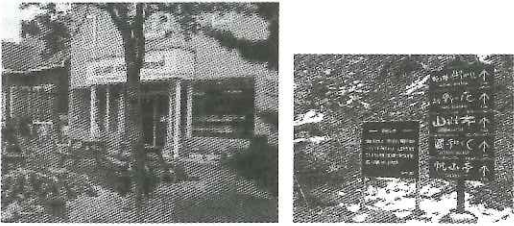
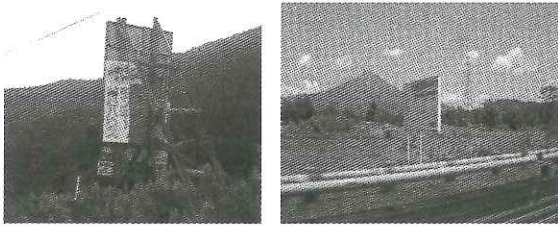
一方で、景観条例などが存在しない場合、道路管理者が単独で景観阻害広告物の除去を行うことは困難である。風景街道を推進して行くにあたっては、本来、沿道自治体が景観条例を定めることによって自治体自らが景観阻害広告物の除去を行うことが望ましい。しかし、道路管理者が景観阻害広告物の除去を法律・条例の枠を超えて、景観改善を支援できることが好ましいことも事実である。このため当研究所では、道路管理者が主体的に取り組むことができる手法について直轄国道を例に検討を行うことにした。

2.2 直轄国道において想定される主要因

実態調査を行うに先立ち、良好な景観とそれを阻害する景観について阻害の形態に着目して調査を行った（表-1）。この結果、都市部、郊外部、自然地区においてそれぞれ景観阻害の傾向が異なることが確認された。

一般的に景観条例の対象となるのは歴史・文化などの点で特徴のある地域である。これに対して郊外部の国道バイパス沿道などは郊外型店舗が乱立し手いる地域であり、景観条例の対象となりにくい地域である。一方で、景観面での批判が多く、交通量が多いことから景観対策が望まれる地域でもある。このことから、郊外部、特にバイパス沿線を想定して調査を行うことにした。

表-1 景観阻害の形態

[都市]	
	
・デザインが美しい案内誘導施設の例	・街の大切な景観を煩雑に感じさせる広告物
[郊外部]	
	
・まちと田園とが一体となった郊外の基調景観	・信号を見難くする広告物 ・管理者不在の危険広告物
	
・集約・整理され、基調景観に調和する誘導広告例	・無秩序な広告物の氾濫 ・道路の不法占有
[自然景観]	
	
・地域の景観と調和した店舗看板、案内誘導広告	・壊れかけた広告物 ・美しい山並みを邪魔する広告物

3. 地域との連携の必要性

3.1 道路の機能阻害による整理

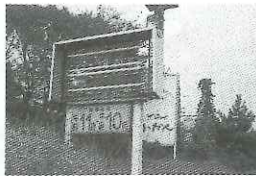
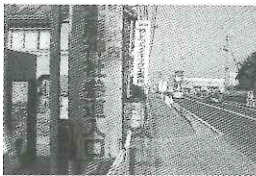
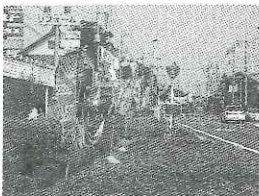
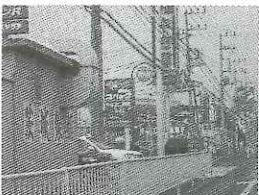
景観阻害広告物を道路管理者が率先して撤去することを想定して検討を行った。具体的には、撤去理由として景観そのものではなく、道路本来に道路本来の機能を損なっていることで撤去できる

かについて検討を行うことにした。

撤去の理由として、①信号、標識の視認性を阻害し交通安全上支障を来すもの、②通行への危険性があるもの、③案内誘導の混乱をもたらす可能性のあるものを想定して分類した。

更に、表-2に示すとおり、①信号、標識の視認性を阻害し交通安全上支障を来すものについて

表-2 交通阻害の形態分類

①信号・標識阻害	②通行への危険性		
	一般広告物		簡易広告物
1-1 信号の効用妨害	2-1 管理者不在で放置	2-4 破損・老朽化	2-7 道路上に無許可設置
			
1-2 警戒・規制・指示標識の効用妨害	2-2 構造不備	2-5 交通視距を妨害	2-8 簡易設置
			
1-3 案内標識の効用妨害	2-3 道路上への突き出し	2-6 非常に高い誘目性	
			
③案内誘導の混乱			
3-1 公共性の妨害	3-2 案内誘導を有さず	3-3 案内誘導の不十分	3-4 案内誘導効用が混乱
			

は、安全性の観点から、3つに細分類した。次に、②道路交通を阻害する危険性のあるものについては、8つに細分類した。最後に、③案内誘導の混乱をもたらす可能性のあるものについても、4つに細分類した。

3.2 実態調査

首都近郊の直轄国道の2区間（約4km）について阻害要因の実数調査を行い、交通阻害要因による整理を行った。まず、対象区間中の景観を阻害していると考えられる要因の総数（241箇所）を抽出した。次に、この総数のうち、表-2の類型に従って分類した。その結果が図-1である。

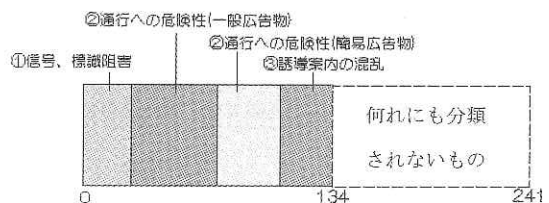


図-1 阻害要因の実数調査結果

交通阻害の程度を定量化するための試算を行った。類型毎に阻害の程度に応じて重み付けを行った。その結果、1-1、2-1、2-2、2-3、2-7、3-1、3-2を3点、1-2、2-4、2-5、2-8、3-3を3点、1-3、2-6、3-4

を1点として加積累計した値を問題量として試算した結果が図-2である。

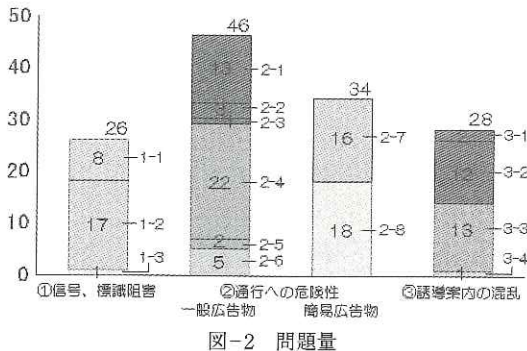


図-2 問題量

4. 改善方策別の改善効果

改善方策について、この2つのケースを想定して、改善率の試算を行った。ここで言う改善率とは、図-2で示した問題量に対する除去可能となる問題量の比率とした。

①ケース1

道路管理者が主導して、景観阻害広告物の除去を行うことを想定したケース。これは違法性の高い景観阻害広告物を除去することにした場合である(図-3)。

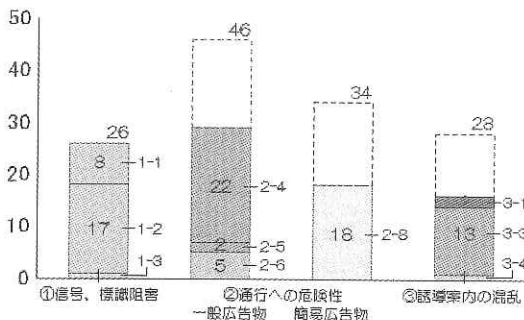


図-3 ケース1 (47%改善)

②ケース2

NPOや地域住民が主導して、除去ガイドラインを作成するなどして景観阻害広告物の除去を行うケースを想定した。これは、長崎市の条例、北海道シーニックバイウェイの実際的な取組など同等的な取組を想定した場合である(図-4)。

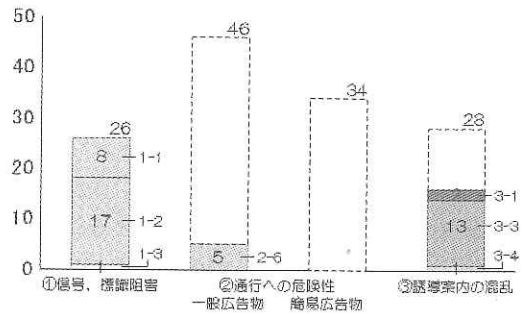


図-4 ケース2 (73%改善)

5. まとめ

本研究で使用した問題量は、景観阻害の程度を示すものではなく交通の阻害の程度を示すものである。現状では、沿道景観を定量的に評価する指標として一般的に用いられている指標は存在しない。このため、問題量を交通機能の阻害から求めざるを得なかった。こうした点は今後の課題である。

問題量の試算からは、道路管理者が主体となって取り組むケース1よりも道路管理者が地域の住民と連携して取り組むケース2の方が除却可能な景観阻害広告物の範囲が広く、問題の改善効果が3割程度大きくなるとの試算結果が得られた。

曾根真理*



国土交通省国土技術政策総合研究所環境研究部道路環境研究室主任研究官
Shinri SONE

並河良治**



国土交通省国土技術政策総合研究所環境研究部道路環境研究室長
Yoshiharu NAMIKAWA

足立文玄***



国土交通省国土技術政策総合研究所環境研究部道路環境研究室研究官
Fumiharu ADACHI