

第2章 シーニック・バイウェイ整備・運営の現状

2.1 Blue Ridge Parkway(All-American Road)

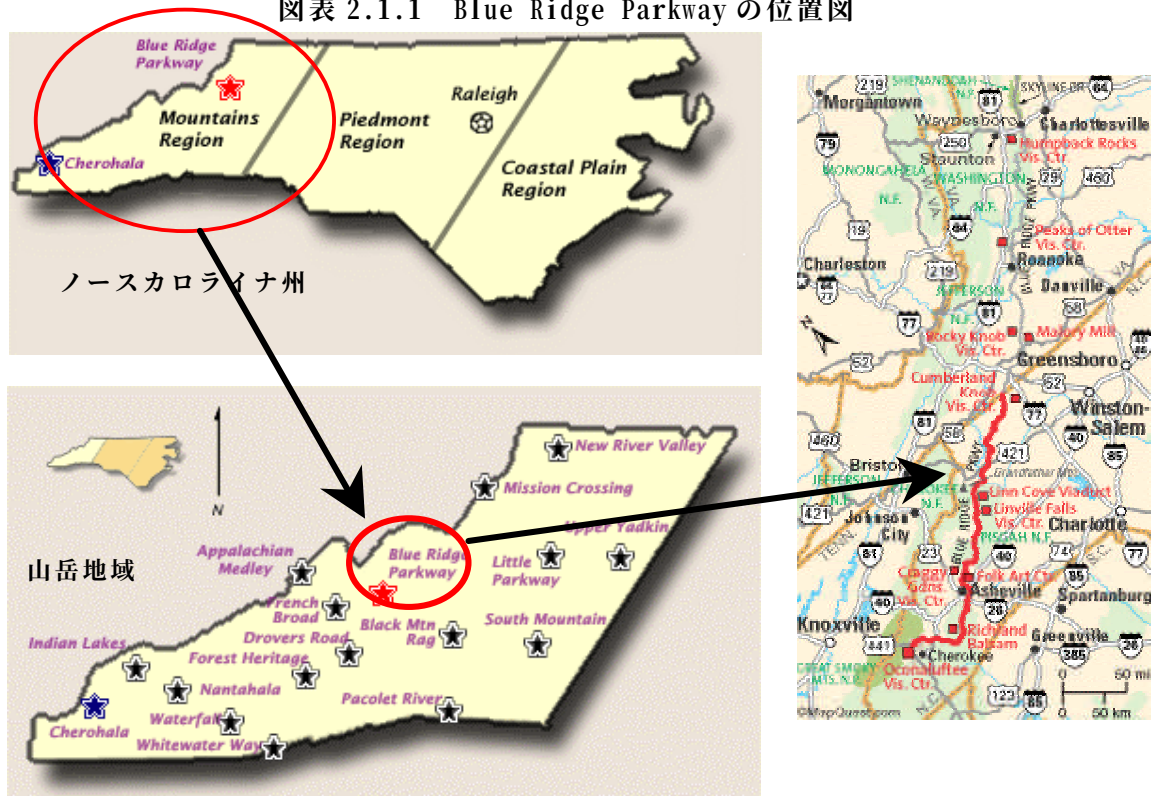
2.1.1 Blue Ridge Parkway の沿革

Blue Ridge Parkway（以下、BRP）は、1930年代よりルーズベルトニューディール政策のもと建設が始まり、1939年に最初の区間が供用してから1987年までに全長約470マイルが完成した。この延長は、バージニア州シェナンドー（Shenandoah）国立公園からノースカロライナ州グレート・スモーキー（Great Smoky）国立公園を結ぶルートであり、その中でノースカロライナ州の区間だけが、オール・アメリカン・ロードとして指定されている。

BRPは4路線ある国立パークウェイの中でも、アメリカ南東部のアパラチア山脈の山肌を縫う最も美しいパークウェイの一つと言われている。広い道路用地を持ち、その風景はアメリカの自然、文化、歴史を表現するように計画管理され、パークウェイドライブは典型的なアメリカ国民のレジャーでもある。

路線の平均標高は3000フィート（約600m）で、アパラチア山脈ブルーリッジの山腹、谷、頂きを縫うように走る。他のナショナルパークが、平坦地あるいは都市近郊にあるのに対し、唯一の山岳パークウェイと言ってよい。通過する州は、2州で29の郡部、4つのナショナルフォレスト、そして、チェロキーインディアン保護区を通過している。

図表 2.1.1 Blue Ridge Parkway の位置図





図表 2.1.2 天然石を利用した法面擁壁と木製の車止め



図表 2.1.3 BRP からの風景



図表 2.1.4 ビジターセンター（冬期間閉鎖中）



図表 2.1.5 木製の車止め



図表 2.1.6 BRP からの風景
（中央前方に駐車帯が設置されている）



図表 2.1.7 BRP 沿線のファーマーズ・レストラン
（地域の食材を使った田舎料理が人気）



図表 2.1.8 Mt.Mitchell からのブルーリッジの山並み



図表 2.1.9 Mt.Mitchell 来訪者用駐車場とブルーリッジ連峰



図表 2.1.10 ブルーリッジの稜線を走るパークウェイ



図表 2.1.11 周囲の景観になじんだトンネル坑口部分



図表 2.1.12 酸性雨による被害がブルーリッジにも拡がっている

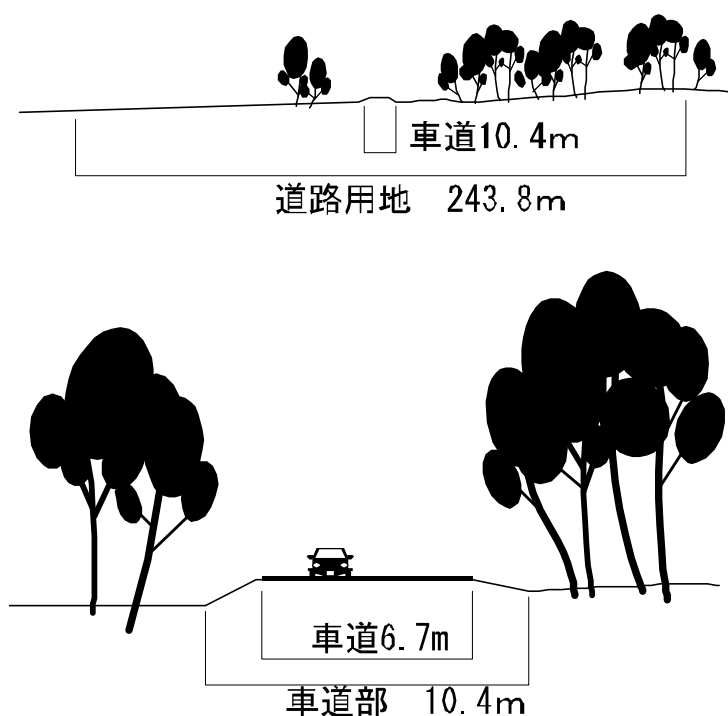
2.1.2 Blue Ridge Parkway の景観形成への取り組み

B R P の設計代表者であるスタンリー・アボット (Abbott, Stanley w.) は、この道路をネックレスにたとえ、そのネックレスにちりばめた宝石が、レクリエーション施設であると表現している。また、レストラン、ショップ、キャンプ施設、ビジターズ・センター等があり、展望エリアを 275 箇所も設けている。

B R P は、シーニック・バイウェイ・プログラムが始まって最初にオール・アメリカン・ロードとして指定されている。この背景としては、B R P の建設が公園内道路（道路公園）として 1935 年ニューディール政策のもとで開始され 1987 年グランドファーザー山区間が開通する約 50 年間にわたり、全長 469 マイル全線において周辺環境と調和した設計による建設が続けられ、シーニック・バイウェイとして十分な要素を持っていたことにある。

B R P は周辺環境との調和を重視し、幅 240m(800 フィート)の広大な道路敷地を保有して、トンネル、橋梁、防護柵、標識等道路施設や森林、湖沼、家屋が周辺環境と整合がとられるよう行われてきた。さらに自然景観のみではなく、アパラチア地方の典型的な農業景観の保全にも力を入れており、連邦政府と土地利用者との契約による現況保全やパークウェイ用地の低料金でのリースによる農業景観の保全などである。こうした本パークウェイらしい景観は詳細なランドスケーププランとして作成されている。このような努力の結果、現在は年間 2 千万人の観光客が訪れる全米有数のバイウェイとして有名となっている。

図表 2.1.13 Blue Ridge Parkway の道路構成

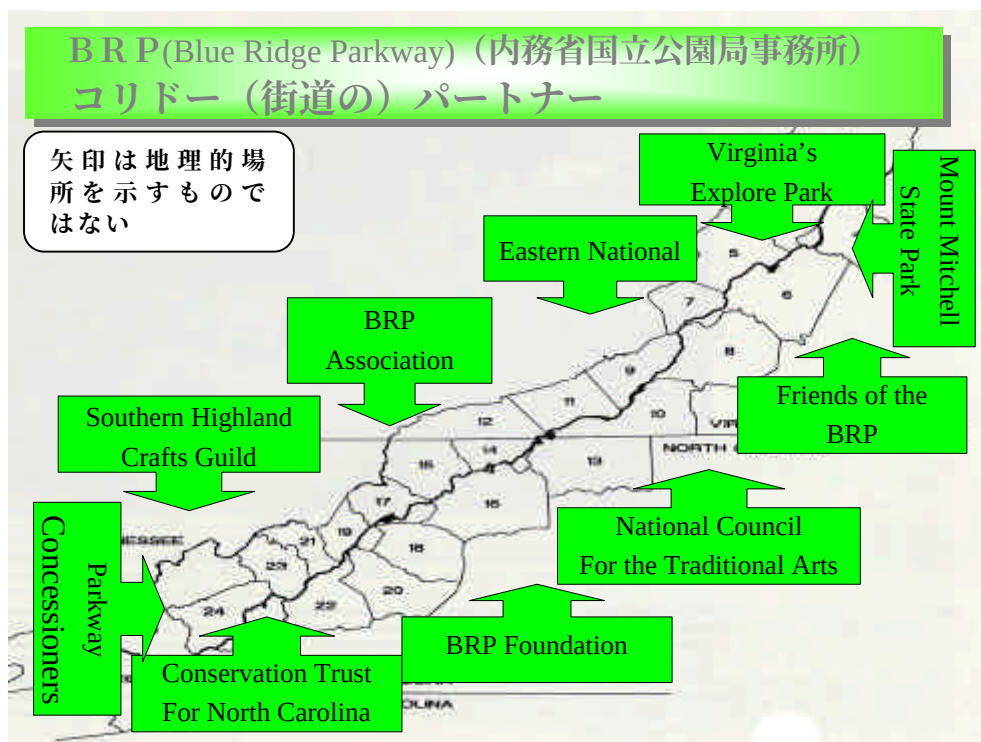


2.1.3 Blue Ridge Parkway の運営体制

BRPでは、ナショナル・パーク・サービス（国立公園局）がNPO、教育機関、地方自治体、州政府、連邦政府、民間企業等広範囲にわたる組織と協力しながらパークウェイに関わるプログラムを実施している。

BRPの運営面においては、図表 2.2.1 に示されているように区間毎に異なるNPOが コリドー・パートナーとして、景観や環境の保全、ビジターサービス等を行っていることが特徴的である。例えば50年前に設立されたNPO組織「The Blue Ridge Parkway Association」では、旅行事業を行うメンバー（ホテル、レストラン、小売り等）により、年間約2,200万人の旅行客に対して娯楽、ショッピング、レストラン、サポートサービス等を提供している。また、1989年に設立されたNPO組織「Friends of the Blue Ridge Parkway」は、3,000人のメンバーにより主にBRPの景観の保護等に関わるサポートや電話サービスなどの情報提供を行っている。こうしたことからボランティアの活動も活発で活動時間は2,000時間／年となっている。

図表 2.1.14 コリドー・パートナー



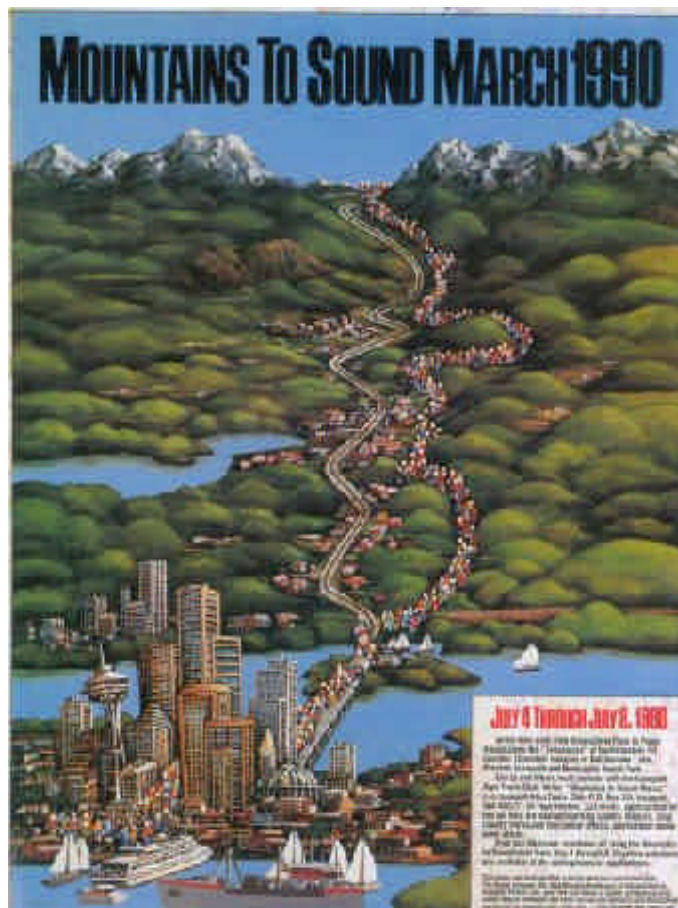
2.2 Mountains to Sound Greenway (I-90 : National Scenic Byway)

2.2.1 Mountains to Sound Greenway (I-90) の沿革

Mountains to Sound Greenway は、アメリカで唯一ナショナル・シーニック・バイウェイとして指定された州間高速道路であり、ワシントンの東西であるシアトルとボストンを結ぶ I-90 は、年間 2 千万人もの通勤者やビジターが通行している。

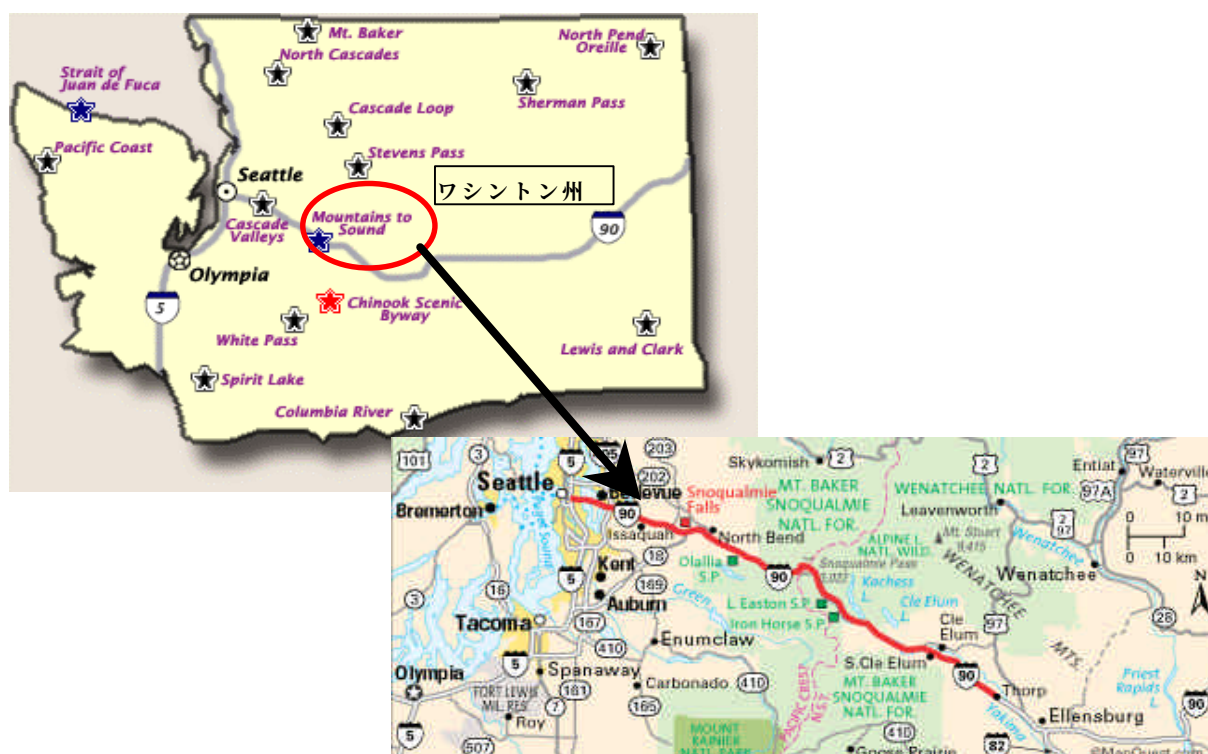
長大な I-90 の最後の整備区間であったシアトル～ベルビュー間が 1990 年に結ばれることにより、都市化の拡大による森林破壊、消費の流出等による地方部の疲弊が懸念され、この地域の豊かな自然資源を再確認することを目的に 100 人以上の市民が中心となって Snoqualmie の山頂からシアトルのウォーターフロント(Sound)へ 5 日間かけてハイキングするというイベントが開催された(図表 2.1.1)。このイベントはいわば地域住民参加型の現地調査となり、市民の自然に対する認識を高め、Mountains to Sound Greenway を自分たち自身で守っていこうというきっかけとなった。この市民の熱意には、Mountains to Sound Greenway が持つ素晴らしい自然に対する想いが込められている。

図表 2.2.1 ハイキングのキャンペーン・ポスター



I-90 は、歴史的シアトルのウォーターフロントから、田園の景観、自然のまま残されている森林、広大な山岳地帯を通り過ぎるのにおよそ2時間のドライブを要する。シアトルから隣町のベルビュー市（Bellevue）まで歩行者と自転車用のトレイルが都市公園や入り江を通り抜け、更に東に行くとまた更に何百マイルにも渡るハイキング・トレイルが続くグリーンウェイ（Greenway）を形成している。その途中にいくつもの湖、河、キャンプ場などが点在している。Snoqualmie 山頂近くには、非常に有名な Alpine Lakes Wilderness Area があり、世界中のハイカーを呼び寄せている。また、冬季には、スキー場に多くの観光客が集まり夏とは異なる景観を楽しむことができる。

図 2.2.2 Mountains to Sound Greenway の位置図



図表 2.2.3 シアトル～ベルビューを結ぶ
ワシントン湖



図表 2.2.4 I-90 の横を平行に走るトレイル
（トレイル沿道は緑地帯が形成され、緑地を
結んでいる）



図表 2.2.5 I-90 と平行に走るトレイルの起点



図表 2.2.6 I-90 トンネルの上にある野球場



図表 2.2.7 I-90 と平行に走るトレイル

MEMO：グリーンウェイとシーニック・バイウェイ

Mountains to Sound Greenway を直訳すると、山から海へつながるグリーンウェイといった意味になる。グリーンウェイは、带状緑地を意味する言葉であるが、山口等によれば、①レクリエーション利用および健康増進の場、②洪水調整のための河川沿い緑地の保全、③生態系の保全、④歴史的・文化的遺構の保全と活用、⑤自動車道に代替する交通路といった役割をもったものである。

グリーンウェイの研究は 1960 年頃から始まり、1970 年代に各地で整備が進められている。そして 1991 年の ISTEA 制定、1996 年の TEA-21 において自動車道に代替する交通路としてトレイル整備を基本方針のひとつとしたことから、グリーンウェイ計画の推進が図られている。現在、各地におけるグリーンウェイ整備に合わせ、国家的グリーンウェイ整備事業として「ナショナル・ミレニアム・トレイル (National Millenium Trail)」の推進が図られているところである。

本事業は、シーニック・バイウェイと同様、連邦道路局が主管し、シーニック・バイウェイにおけるコリドーの整備・運営実施にあたって関連の深い事業として一体的な整備が進められている。

参考資料「北米におけるグリーンウェイ計画の変遷と社会的背景」山口理枝子、横張真、日本造園学会研究発表論文集 19、865-870)

ミレニアム・トレイル HP <http://millenniumtrails.org/>



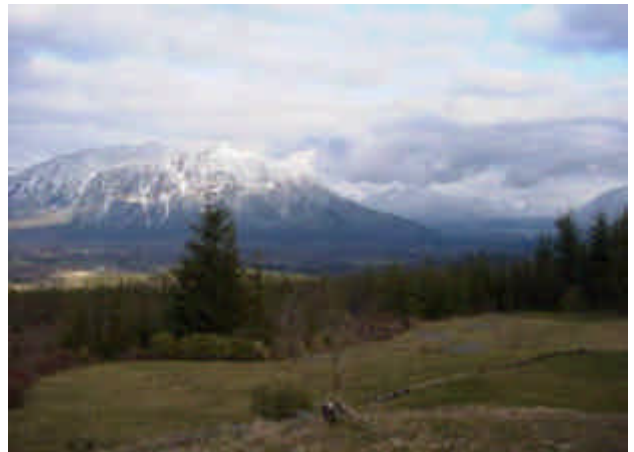
図表 2.2.8 Snoqualmie Falls



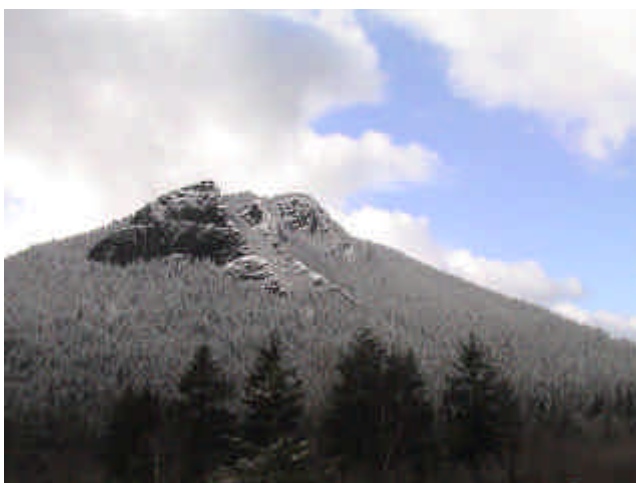
図表 2.2.9 Snoqualmie Falls の真下



図表 2.2.10 レクリエーション施設建設
予定地



図表 2.2.11 Greenway からの風景



図表 2.2.12 Greenway からの風景



図表 2.2.13 Greenway 近郊のスキー場



図表 2.2.14 I-90 は郊外部でも片側 3 車線



図表 2.2.15



図表 2.2.16

2.2.2 地域住民参加の現状 (Mountains to Sound Greenway Trust ; M S G T)

I-90 の整備をめぐっては、1970 代から行政と地域住民の間では様々な話し合いが行われ続けてきたこともあり、I-90 に対する地域住民意識は高かったと言える。MSGT は、1991 年に州際高速道路 90 号 (I-90 : 後にアメリカで唯一ナショナル・シーニック・バイウェイとして指定された州際高速道路) 周辺の環境保全を目的とした NPO 団体として設立された。組織構成は、連邦政府、州政府、地方自治体、民間企業の幹部、環境保全団体、一般市民などから成る 68 名のメンバーで構成された理事会が中心となっている。

この NPO 団体の大きな特徴の一つは政府が関与しているということと、多額の献金を主要な企業 (ボーイング、マイクロソフトなど) から受けているということである。これは、理事会のメンバーが所属機関で重要なポストについている為、政府からは助成金、民間企業からは寄付金という形で資金を集めることができる。

図表 2.2.17 は、高額寄付者一覧の一部であるが、理事会のメンバーが高額寄付機関に属している場合が多い。また、通常のバイウェイは都心から離れた地域に位置することが多いが、このケースは都市に位置しているということで、開発と自然保護の融合を考えた都市型バイウェイの在り方を追求し続けている。その有効な手段として、開発の為に民間所有地をディベロッパーから The Trust of Public Land (NPO) を通して買収し、公的土地に変換していくという方法をとっている。しかし、この土地はあくまでも公的なものであり、MSGT は基本的には一切土地を所有していない。また、沿道景観を保全する為に、目隠しの植樹、構造物建築への圧力、土地利用の集約化、広告サインの制約などが行われている。

図表 2.2.17 M S G T へ的高額寄付者一覧 (一部)

\$25,000~\$49,999
Norman Archibald Charitable Foundation
Cadman, Inc.
Jones & Jones
Key Bank of Washington
Preston Gates & Ellis
Safeco Insurance Companies
Seafirst Bank
The Seattle Foundation
The Trust for Public Land
US West Foundation
\$50,000~\$249,999
American Forests
Anonymous
Bullitt Foundation, Inc.
Jim Ellis
National Tree Trust
Plum Creek Timber Company
Puget Sound Energy
REI
Dottie and Ted Thomsen
Gretchen and Ted Thomsen
Washington Mutual Bank
\$250,000以上
The Boeing Company
Priscilla Bullitt Collins
Microsoft Corporation
Osberg Family Trust
Weverhaeuser Company Foundation

右の写真は、年間 100 万円で企業広告の大きさ、デザインが統一された看板に集約され、乱立が防がれている。看板は、自動車旅行に必要な基本情報である「Food（食事）」「Accommodation(宿泊)」「Gas（燃料）」の3種類あり、看板には関連する民間企業のロゴが添えられている。

図表 2.2.18 コンパクトにまとめられた企業広告



MEMO：州際道路 90 号整備と住民参加による持続的開発の取り組み

州際道路 90 号は 1970 年に着工され、1999 年に全線供用されたが、最終工区となったシアトル～ワシントン湖間の整備については、周辺の生活環境の悪化などから長年にわたって住民との協議が続けられてきた。そういった住民参加を経て、周辺環境に配慮するため、上覆化により可能な限り道路両側のコミュニティ結びつけることを第一の目標とした。そのため歩行者やサイクリストのためのトレイルや公園・緑地の整備を積極的に行い、その結果、80ha の公園および緩衝緑地、21km の自転車道および歩道、12ha の上覆上の緑地公園などが整備された。また道路本体も当初計画の片側 6 車線から片側 3 車線および中央に方向変更可能な 2 車線をバスおよび相乗り自動車（HOV）専用路線へと変更した。

このように州際道路 90 号整備における取り組みは、住民参加によるコミュニティデザインの好例として 1995 年には大統領デザイン賞を受賞するなど、以降の道路整備にも大きな影響を与えることとなった。

こうした道路整備や沿道環境に対する住民運動を通して醸成されてきた地域住民意識の高さが Mountains to Sound Greenway Trust の現在の活動へと繋がっていったのではないだろうか。

参考資料「シアトル連邦道路 90 号線のランドスケーププラン」
小林 竑一／日本造園学会誌 vol.64（2000 年）

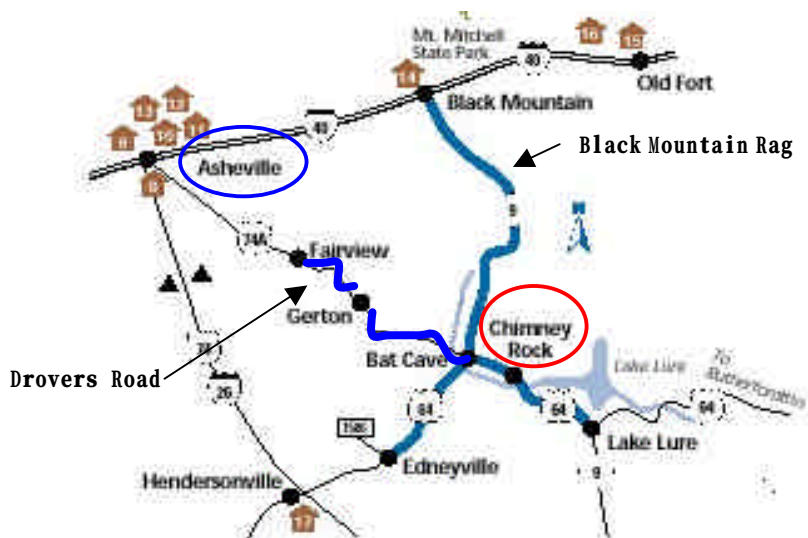
2.3 Drovers Road & Black Mountain Rag(State Scenic Byway)

ノースカロライナ州には州指定シーニック・バイウェイが 45 ルートあるが、Drovers Road（家畜商人の道）はアッシュビルから伸びる国道 74A フェアビュー（Fairview）～バットケイブ（Bat Cave）間の約 16km の区間である。ブルーリッジの峠を越えてアッシュビルまで行商で往来していたことからこの名前が付されている。

ブラック・マウンテン・ラグ（Black Mountain Rag）は州道 9 号エドニービル（Edneyville）～ブラック・マウンテン（Black Mountain）間約 50km の区間で、ブラックマウンテンでは州際道路 40 号に連絡している。

Chimney Rock Mountain は、ノースキャロライナ州アッシュビルの南東 25 マイルに位置している。そこから見える景観は 75 マイルにも広がり、多くのハイキング・トレイル、404 フィートの滝、ネイチャー・センター、ピクニック・エリアが点在している。ここは、1902 年以来、Morse 一族によって所有されており、連邦や州からの助成金はいっさい受けていない。

図表 2.3.1 Drovers Road & Black Mountain Rag 位置



図表 2.3.2 Chimney Rock Park 入り口



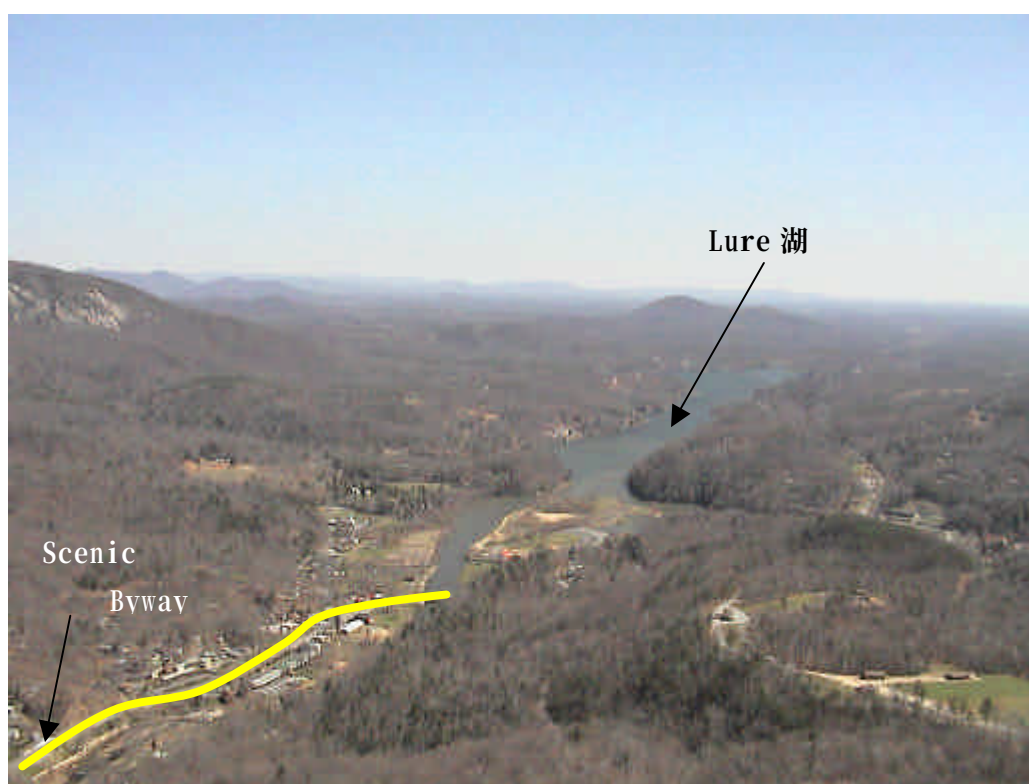
図表 2.3.3 Chimney Rock 展望台



図表 2.3.4 Chimney Rock Park のチケット売り場



図表 2.3.5 Chimney Rock 展望台入り口



図表 2.3.6 Chimney Rock 展望台から見下ろす景観
(左下に Black Mountain Rag (Scenic Byway) と Lure 湖が見える)