

dec 技術資料

VOL. 0023

2003. 4. 1

米国 Scenic Byway Program に関する研究（1） << Scenic Byway Program と現地視察 2002 >>



dec
Development Engineering Center

社団法人 北海道開発技術センター

米国シーニック・バイウェイ視察調査 2002

目 次

まえがき

グラビア

調査の概要

1. ナショナル・シーニック・バイウェイ・プログラム（NSBP）の概要	2
1.1 NSBPの展開	2
1.1.1 NSBP策定の経緯	2
1.1.2 NSBPの内容	4
1.2 米国シーニック・バイウェイの現状	14
1.2.1 連邦指定シーニック・バイウェイ指定の現況	14
1.2.2 NSBPの運営体制	15
1.2.3 NSBPの事業予算	16
1.2.4 広報・マーケティング	17
1.2.5 アメリカ・バイウェイ・リソース・センターの役割と機能	18
1.2.6 米国における沿道景観整備の取り組み （シーニックアメリカ協会の活動について）	19
1.3 ノースカロライナ州におけるシーニック・バイウェイ取り組みの現状	20
2. シーニック・バイウェイ整備・運営の現状	21
2.1 Blue Ridge Parkway（オール・アメリカン・ロード）	21
2.1.1 Blue Ridge Parkwayの沿革	21
2.1.2 Blue Ridge Parkwayの景観形成への取り組み	24
2.1.3 Blue Ridge Parkwayの運営体制	25
2.2 Mountains to Sound Greenway（ナショナル・シーニック・バイウェイ）	26
2.2.1 Mountains to Sound Greenway(I-90)の沿革	26
2.2.2 地域住民参加の現状（Mountains to Sound Greenway Trust(MSGT)）	31
2.3 Drovers Road & Black Mountain Rag(ステート・シーニック・バイウェイ)	33

3.北海道におけるシーニック・バイウェイの展開に向けて（考察にかえて）	35
3.1 景観演出・運営体制・道路に関して	35
3.1.1 景観演出方法について	35
3.1.2 運営体制について	36
3.1.3 道路構造等について	37
3.2 北海道への対応に対する留意すべき点	38
3.3 今後の検討課題について	40
参考文献	41
資料編	42
1.ヒアリング調査概要	43
2.全米シーニック・バイウェイ会議	55
3.オレゴン州におけるシーニック・バイウェイ事例	59
4.シーニック・バイウェイをより魅力的にするための要素	64

あとがき

まえがき

当センターでは、寒地技術開発の発展と開発関連事業の推進などに関する政策提言、調査、計画および研究の一環として、多数の自主研究・委託調査に取り組んでいます。

現在、国土交通省北海道局では、ドライブ観光の増加が顕著である北海道の地域資源の保全・活用、観光産業の活性化を目的にシーニック・ウェイ（仮称）制度策定に向けた準備作業を行っております。本資料は 1980 年代から「シーニック・バイウェイ法」を制定し、積極的に取り組んできた米国の先進事例に関して現地調査を行ったものを取りまとめたものです。

本研究が北海道における公共事業に携わる行政担当者及び関連業務に携わる方々の参考となるとともに、北海道の交通システム計画の新たな方向性を見出す一助となることを願っております。

今後とも、当センターの研究活動に対する関係者のご指導をお願いする次第です。

平成 15 年 2 月

社団法人 北海道開発技術センター

会長 五十嵐 日出夫



Mt. Mitchell からのブルーリッジの山並み



Chimney Rock 展望台



Greenway からの風景



Mt.Mitchell 来訪者用駐車場とブルーリッジ連峰



ブルーリッジからの風景



Crate ' s Point から眺めたコロンビア川溪谷



Crown Point から眺めたコロンビア川溪谷



エコラ州立公園

調査の概要

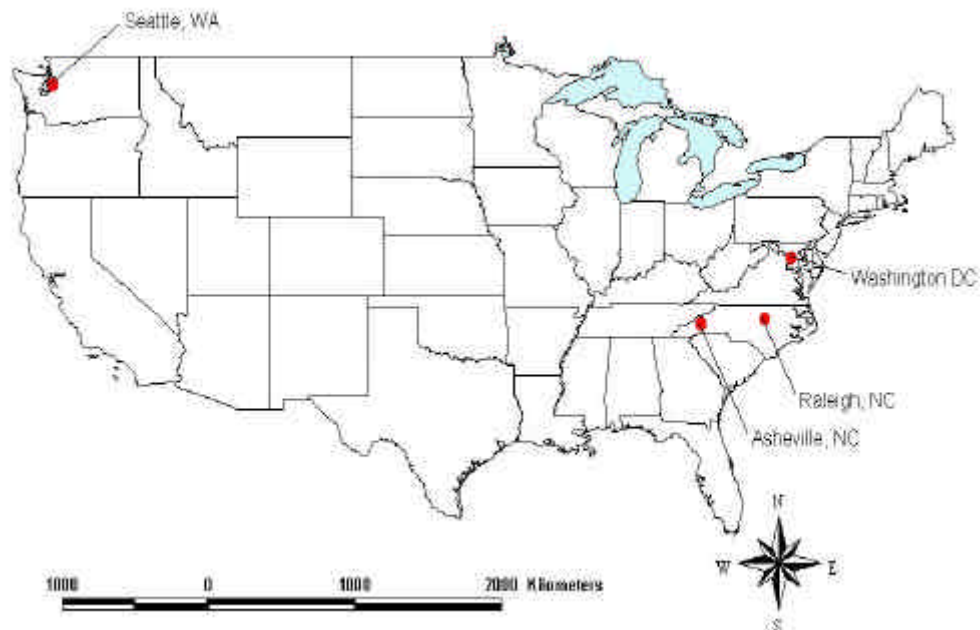
■調査目的

国土交通省北海道局では、平成 14 年度に北海道版シーニック・バイウェイ（仮称）制度を創設し、沿道景観などの地域資源を保全・活用する総合的な施策を展開することを計画している。その制度創設の準備の一環として、1980年代よりシーニック・バイウェイ法を制定し、積極的に取り組んできた先進地である米国の状況を関係機関へのヒアリング及び現地調査を通して把握することである。

■実施期間：2002 年 3 月 16 日～2002 年 3 月 24 日

■ヒアリング実施機関： ①Mountains to Sound Greenway
②Federal Highway Administration (FHWA)
③Scenic America
④North Carolina, Department of Transportation(NCDOT)
⑤Blue Ridge Parkway(BRP)

■主要訪問都市：Seattle,(WA), Washington DC, Raleigh(NC), Asheville(NC)



第1章 ナショナル・シーニック・バイウェイ・プログラム

(NSBP) の概要

1.1 NSBPの展開

1.1.1 NSBP策定の経緯

NSBP策定に向けた研究は、連邦道路庁（FHWA）によって、1966年から徐々に始められてきたが、1989年2月22日に最初の連邦法である“シーニック・バイウェイ法”¹が議会に上程されたのをきっかけに、本格的に開始される。このシーニック・バイウェイ法を受けて、NSBP策定するための要件を規定する総合陸上交通効率化法（Intermodal Surface Transportation Efficiency Act of 1991:ISTEA）に沿った形で、準備が進められた。

ISTEA におけるNSBP策定にあたって、運輸省長官を補佐する17名で構成された諮問委員会を1992年に立ち上げた。メンバーは、運輸省長官から指名を受けた合衆国森林局、国立公園局、土地管理局、インディアン局、観光行政及び商務省から各指名を受けた者、シーニック・バイウェイの娯楽目的による利用者、観光産業、歴史保存運動家、道路利用者、州・地方道路、運輸行政官、道路ユーザー、景観保護活動家、屋外広告企業、企画専門家等で構成されている。ISTEAの中で、州及び連邦機関は、傑出したシーニック・バイウェイをナショナル・シーニック・バイウェイ（National Scenic Byway）及びオール・アメリカン・ロード（All American Road）を指定し管理する一方、バイウェイ及び道路沿道環境の固有特性（景観・歴史・自然・文化・リクリエーション・考古学的特性）を保全・活用することとし、諮問委員会独自の任務と権限は、そのための最低基準を運輸省長官に勧告することと指示した。

この提案上の計画は、自発的な計画であるべきものとされ、如何なる州、地方自治体も計画への参加を強いられていない。計画への参加は、徹底して州や地方自治体の自主性に委ねられている。従って、不参加でも、先行している如何なる連邦助成道路への助成金の割り当てについても制裁をうけることはない。そのため地域住民、地方自治体、州政府にとっては、観光客の増加による経済利益、資源保護の恩恵等、バイウェイ計画がもたらす利益を考えれば、このプログラムは歓迎すべきものであった。

1989年にシーニック・バイウェイ法案が議会で承認されてから、1993年に諮問委員会によって報告書が提出されるまでの約4年間で、米国シーニック・バイウェイは大きな前進を遂げた。諮問委員会は、1993年の報告書の提出と同時に解散をいう運びになるが、

¹ 運輸長官に対してシーニック・バイウェイ国家ガイドライン及び指定基準の策定、シーニック・バイウェイの経済効果の研究を正式に指示するものであった。

その後も2年に1度、パネルという形で評価委員会が設けられ、シーニック・バイウェイの指定が行われている。1998 年には、ISTEA の後継法として、交通平衡法（The Transportation Equity Act for the 21st Century/TEA-21）²が制定され、シーニック・バイウェイ・プログラムはその中の環境保全政策の一施策として位置づけられている。TEA-21 からは6年間で1.48億ドルの予算がバイウェイ整備に関する技術支援や助成の為に計上されている。現在のシーニック・バイウェイ・プログラム運営状況は次章で詳しく説明することとする。

図表 1.1.1 米国におけるNSBPの経緯

年	内容
1989	シーニック・バイウェイ法の制定
1991	総合陸上交通効率化法（Inter-modal Surface Transportation Efficiency Act：ISTEA）制定
1992	シーニック・バイウェイ国家諮問委員会（Scenic Byways Advisory Committee）の設置
1993	諮問委員会報告書の提出
1996	シーニック・バイウェイ第1回指定
1998	交通均衡法（The Transportation Equity Act for the 21 st Century/TEA-21）制定 シーニック・バイウェイ第2回指定
2000	シーニック・バイウェイ第3回指定
2002	シーニック・バイウェイ第4回指定

州際道路時代以降の新たな焦点

－2001年FHWA年次レポート（Report to the American People）より－

FHWA は、米国の歴史を通して時代の変遷とともに様々なチャレンジを重ねてきた。1950年代の初めは、49州に対して4万2,800マイルに広がる州間高速自動車道システムの構築や、プエルトリコ、コロンビア区域、アラスカへの延長道路の建設事業に力を注いでいた。システムの完成に伴い、FHWAの事業に対する焦点が、1991年のISTEA（Intermodal Surface Transportation Efficiency Act: 総合陸上交通効率法）の制定をきっかけに大きくシフトしていった。

ISTEA は、州間高速自動車道システムやその他の重要な道路、インターモーダル施設への連結などを含めた16万マイルにおよぶ国家ハイウェイ・システムを認可している。これにより、最新のハイウェイ・システムをより効率的かつ安全に作り上げ、運営の向上を図るための応用テクノロジーに対する認識の下、ITSのようなプログラムへの支援が高まってきた。

また、ISTEA は、国立公園、国有林、その他の連邦所有地へのアクセスを改善し、市民参加の機会を提供している全州的交通計画プロセスに対する条件を始めて発表した。また、ISTEA は、主要道路、トランジット、歩道や自転車道への連邦基金に対する大きな柔軟性を州や地方当局者に与えるため、連邦補助道路やトランジットプログラムの再編成を行なった。これは、各地域の特徴ある交通インフラストラクチャーのニーズに最善な状況で応えていくためでもある。

² 21世紀交通平衡法（The Transportation Equity Act for the 21st Century/TEA-21）は、1998年7月にクリントン前大統領によって署名され発効された交通政策に対する大統領令である。この制令では、安全性の向上、健康と環境の保護、アメリカ人全ての機会創造を重点施策として掲げている。計画の骨子は、安全性の向上、社会資本の再整備、環境保護、研究および技術開発の先導である。

1.1.2 NSBPの内容

米国シーニック・バイウェイ・プログラムの内容について、運輸長官の諮問委員会からの報告書から抜粋して紹介する。

1) プログラムの趣旨・原則・構成

【趣旨】

- ① コリドー³の主な固有特質、すなわち景観、歴史性、自然性、文化性、娯楽性、及び考古学性の観点において傑出した価値を保存することにより、合衆国内の景観の認知活動及び解説活動を活性化し、景観の長期的維持と充実を確実なものとする。
- ② ナショナル・シーニック・バイウェイやオール・アメリカン・ロードを訪れる国内外の旅行者を増加させ、州や地方の経済効果を生み出すこと。
- ③ 全ての旅行者に幅広い学習経験の場を提供し、ナショナル・シーニック・バイウェイ及びオール・アメリカン・ロードのコリドー内で教育と解釈の機会を与え、その充実を図ること。

【原則】

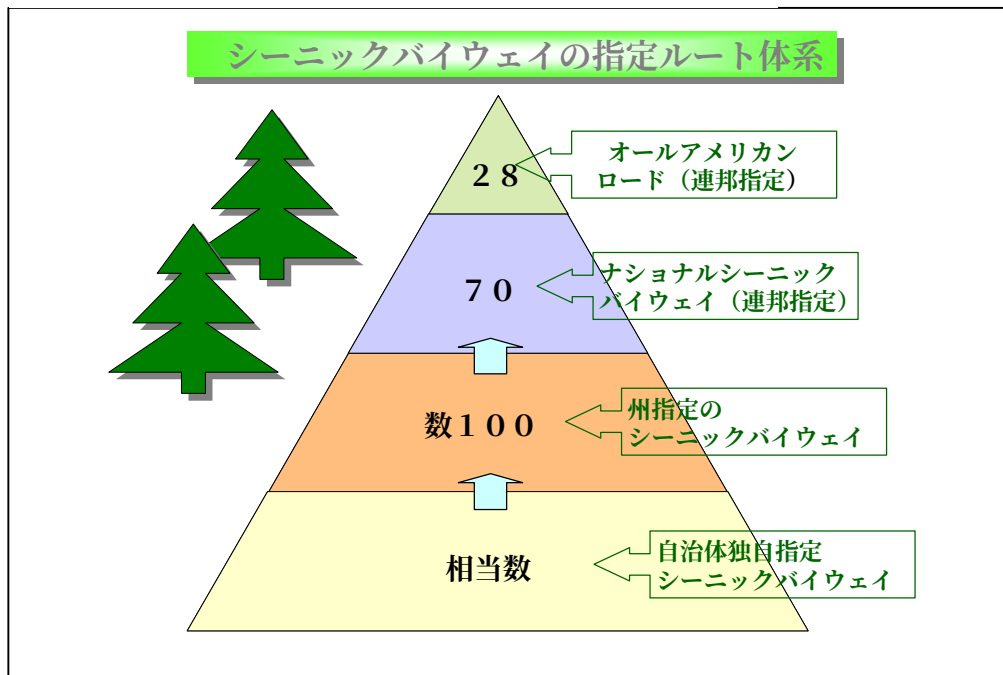
- ① このプログラムは地方の草の根レベルから始めなければならない。つまり、ナショナル・シーニック・バイウェイまたはオール・アメリカン・ロードへの昇格と促進の要望は地方及び州レベルから始めなければならないということである。地域の個人や団体、そして地方及び州の自治体が指定や昇格の原動力となり、支援をするようなものでなければならない。
- ② 各州が独自のシーニック・バイウェイ・プログラムの獲得を強力に推し進めているか否かに関わらず、国家プログラムへの参加は全くの任意である。国家プログラムへの参加、不参加によって州もしくは連邦関係機関独自のシーニック・バイウェイ指定過程やプログラムは制限されない。
- ③ 国家レベルの本プログラム案件においては、早期に指定を決定することが重要である。そのためには、コリドー管理基準や道路利用者の安全基準については許容範囲内で高い水準を維持しながらも、不必要な提出書類要件の排除を入念に検討しなければならない。

【構成】

- ① 州指名、連邦指定プログラム形式でナショナル・シーニック・バイウェイやオール・アメリカン・ロードを認定すべきである。申請道路は特定の道路システムに限定されない。すなわち、申請道路は地方、州、連邦道路いずれのシステムの一部でなくとも構わない。また、あらゆる公道がこのプログラムに適用され得る。

³ コリドー (Corridor) とは、シーニック・バイウェイ指定区間において、道路そのもの、及びこれら道路に隣接していて路線沿いに見える地域を指す。道路からどの程度離れた場所までを含めるかは固有特性により異なる。

図表 1.1.2 シーニック・バイウェイ指定ルート体系



- ②ステート・シーニック・バイウェイ (State Scenic Byway) に指定されていない道路であっても、国の指定基準及び要件（後述）を満たしていれば、州は国の認定申請を行うことができる。このような申請は稀なケースである。
- ③運輸省長官によってナショナル・シーニック・バイウェイもしくはオール・アメリカン・ロードに指定される道路は、既に州のシーニック・バイウェイに指定されていることが極めて望ましいが、本委員会では、このような条件を必須とすべきではない、との結論に達した。このように、国の基準は満たしているが、州の基準を満たしていない道路でも国の指定対象となり得る。また、既存のシーニック・バイウェイ・プログラムをもたない州の道路が国の基準を満たす場合も国の指定対象となり得る。
- ④図 1.1.2 に示されているように、オール・アメリカン・ロードは連邦指定のシーニック・バイウェイのうち、最高レベルを代表する。換言すれば、全シーニック・バイウェイの「creme de la creme」(最高のもの)である。指定名「オール・アメリカン・ロード」は「超一流」の意味を明確に伝えることを意図して選択された。
- ⑤本委員会は殆どの州はナショナル・シーニック・バイウェイ・プログラム案件の要件を満たす道路が一つ以上あると考えている。様々な点を鑑みて、指定道路は合衆国の文化、歴史を代表する一面を最高水準において呈していなければならない。
- ⑥重要な点は、ナショナル・シーニック・バイウェイ及びオール・アメリカン・ロードに指定された個々の道路の間には一連の相関性はないということを認識しなければならない。つまり、個々の道路の長さは何百マイルもあり、中には他の申請道路と連結してい

る可能性があるが、そのような道路は個々の価値によって指定されるということである。

2) ナショナル・シーニック・バイウェイとオール・アメリカン・ロード

【ナショナル・シーニック・バイウェイ】

ナショナル・シーニック・バイウェイとは、委員会が指定決定の要因とする6つの「固有特性」（景観性、歴史性、自然性、文化性、娯楽性及び考古学性）のうち、少なくとも一つの特徴をもつ道路である。このような意味で、固有価値とは、代表的であり、独特の特徴を持ち、他に類をみないと考えられる性質を指し、これらの重要性が地域全体に認識されることが必要である。

【オール・アメリカン・ロード】

オール・アメリカン・ロードとは、ナショナル・シーニック・バイウェイに指定された道路の中でも最高（「creme de la creme」）の道路を指し、6つの「固有特性」のうち少なくとも2つを充たしていなければならない。また、オール・アメリカン・ロードは、それ自体が目的となるようなものである必要がある。このように評価されるには、その道路を走行した旅行者がその道路を大変素晴らしいと感じ、その道路を走行することを旅行の主な目的とするものでなければならない。

道路固有の属性を認められる特徴は、国を代表するもので、他のどこにも存在しない種類の特性を1つは備えていることが必要である。また、他と異なる特徴の重要性が全国的に認識されていなければならない。

3) シーニック・バイウェイの指名（ノミネーション）方法

- ① 本プログラムへの指名は、インディアン部族政府(Indian Tribal Governments)を含むあらゆる地方自治体、あらゆる民間団体、個人が行うことができる。
- ② 公有地のバイウェイ計画に対する指名は、合衆国森林局、国立公園局、土地管理局、インディアン局が起案するものであるべきである。さらに、指名は州政府の同意をもって通過しなくてはならない。
- ③ 委員会は、連邦所管の土地の多目的利用（娯楽目的と木材生産、採鉱、牧場等の地方固有の商用目的）を支持する。また、そのような土地利用は連邦土地管理局の政策に合致し、シーニック・バイウェイ開発実施に優れており、その関係機関は賞賛に値する。
- ④ 事務手続きを最小限にとどめるため、地方の後援者から州への指名は2段階方式をとる。第一段階は、シーニック・バイウェイがナショナル・シーニック・バイウェイまたはオール・アメリカン・ロードの指定に充分値する固有特質を有しているか判断するに足る書類のみを提出する。そしてこれが受け入れられてはじめて、地方の後援者が指名手続書類一式の残りを送付する。

- ⑤ コリドー管理計画（後述の本計画に関する要件参照）は指名手続書類一式の一部でなければならないが、固有価値の存在を立証する目的で行う州への事前指名段階においては付随の必要はない。
- ⑥ 州は民間人や観光、交通、自然資源や景観資産、歴史保存、経済振興、地方政府、連邦の企画担当機関の専門家代表が参入している公的または私的諮問委員会をもつべきである。
- ⑦ 本委員会は、将来的には地方団体が国家プログラムに直接働きかけることのできる過程が必要になるかもしれないということを念頭に置くことが肝要と考える。（地方団体が、指定やバイウェイへの投資を申請しないという州の決定を講義しようとした場合）
- ⑧ 申請道路がステート・シーニック・バイウェイの指定を受けていない場合においても、州はその道路をナショナル・シーニック・バイウェイもしくはオール・アメリカン・ロードに指名することができる。このようなケースは例外的であり、通常国指定のシーニック・バイウェイはステート・シーニック・バイウェイの中から選出されると予想される。
- ⑨ 州は一個の申請書でシーニック・バイウェイまたはオール・アメリカン・ロード、もしくはその両方に指名道路の指定申請を行うことができる。州からの特別の要請がない限り、オール・アメリカン・ロードに指名されたが、その要件を満たしていなかった道路は、自動的にナショナル・シーニック・バイウェイ指定を検討される。
- ⑩ 州は、ビデオや他の革新技术によって、指名道路が有する特質を示威する認可を受けるべきである。

4) 指定方法

- ① ナショナル・シーニック・バイウェイ及びオール・アメリカン・ロード申請道路の検討に際して、内務省、農務省、商務省が運輸省長官を補佐すべきである。
- ② 加えて、オール・アメリカン・ロード指名道路の検討に際しては、シーニック・バイウェイ・コミュニティの代表的要素を代表する6～8人の専門家(道路の特質、観光、経済振興の専門家を含む)から構成される諮問団が運輸省長官を補佐すべきである。
- ③ ナショナル・シーニック・バイウェイ及びオール・アメリカン・ロードの最終的な指定は運輸省長官によってなされる。
- ④ 通常、指定行為は年一回行われるが、指定の数や複雑性に応じて回数は増減し得る。

5) 指定基準

指定基準の第一群、つまり基底基準は、ナショナル・シーニック・バイウェイ及びオール・アメリカン・ロードの両方に適用される。第二群は、オール・アメリカン・ロードの指定にのみ適用される。

【指定基準（ナショナル・シーニック・バイウェイ及びオール・アメリカン・ロード）】

- ① ナショナル・シーニック・バイウェイあるいはオール・アメリカン・ロードの申請道路は傑出した固有価値を有していなければならない。指名道路は、自然性、景観性、歴史性、文化性、娯楽性、考古学性のうち少なくとも一つの特徴を備えていなければならない。
- ② 指名道路コリドーの固有特質が実証されれば、付随する基準を考慮に入れなければならない。追加基準は次の5項目のうち一つにあてはまると認められる必要がある。
 - ・コリドーの主要な固有特質の保護に関連するもの
 - ・コリドーの道路使用者に関連性のある性質を規定するもの
 - ・プログラムの計画・実施過程における民間人の参加を保証するもの
 - ・シーニック・バイウェイ・コリドー内の特有のアトラクションを宣伝し、マーケティングするもの
 - ・コリドーを改善、充実させるもの上記に挙げた全ての項目が満たされている必要はなく、項目の中には、他の項目よりも重要と思われる場合もある。
- ③ コリドーの固有特質を維持することは、プログラムの設計指針及び基準を採用する、固有価値を認識し保護する策を採用する、税金奨励、ゾーニングあるいは交渉により、指定行為によって影響を受ける団体の利益を平衡に保つといった機能をもつ手段を適用することを指す。
- ④ 道路使用者に関連性のある性質とは、訪問体験（コリドーの重要な性質を宣伝、解説するものや表示等）、観光案内や関連娯楽文化施設（パンフレット、案内図、表示等）、旅行者用施設（駐車場、飲食物提供サービス、トイレ等）、アクセスや便宜性（歩行者や自転車用施設等）、安全性（交通渋滞の程度、交通量増加への適応性、道路延長、路面状態）といったものを指す。
- ⑤ プログラムの計画、実施過程における民間人の参加を保証することとは、個々のシーニック・バイウェイ指定の趣旨に対する地域の理解と地域のプログラムへの深い関わり合い、継続した支持を求めることを意味する。プログラムへの支援は、土地所有者、企業、市民、地方自治体、連邦関連機関といったプログラムで受益を被るあらゆる団体から広く求められる。
- ⑥ 特定のシーニック・バイウェイの広報、マーケティング活動とは、コミュニティーの団体や個人同様、あらゆる政府レベルが国内外の旅行者に当該シーニック・バイウェイでの体験を充実させる情報が入手できることを確約する活動に参加することを含む。このことは、合衆国環境行政局や旅行観光業界が国際的な市場に出す可能性のあるオール・アメリカン・ロードに関してとりわけ重要である。
- ⑦ コリドーの充実とは、突出しているライフラインを移設したり、歴史的建築物を復興・修復したり、道路沿いの植林活動や視覚的充実を図るなど、個々のシーニック・バイウ

エイ・コリドーの固有特質を一つ以上実際に改善する活動のことである。また、コリドーの充実には、バイウエイ特有の価値に関して、旅行者向けの解説や教育的機会、例えば、ガイドブックや解説パンフレット中の資料、ビジター・センターやその他施設での展示、近隣博物館のコレクションを改善、充実させることが含まれる。

＊ナショナル・シーニック・バイウエイ、オール・アメリカン・ロード両方に重要な基準は連続性である。道路の切れ目は少なく、可能な限り連続しており、旅行者の目障りとなるものは最小限にとどめられているべきである。当然、固有価値のレベルは、シーニック・バイウエイの箇所によりまちまちであるケースが多いため、コリドー内でその固有価値が最も高い箇所により手厚い保護を施すこととなるであろう。

【指定基準（オール・アメリカン・ロード追加基準）】

シーニック・バイウエイの「スーパースター」である、オール・アメリカン・ロードは、その指定を受けるには、いくつかのより厳格な追加基準を満たしていなければならない。追加基準の中には、ナショナル・シーニック・バイウエイ申請道路の評価基準と大差がないものもあり得る。オール・アメリカン・ロードが満たしていなければならない特別追加基準の例をいくつか以下に挙げる。

- ① 指名道路と道路関連の車両運転者用設備（待避所等）では、自動二輪車が標準クリアランスにより安全に走行できる。原則として、オール・アメリカン・ロードは、安全性が確保できない特定のバイウエイを除いて、標準の観光ツアーバスの通行も確保する。
- ② 適所においては、自転車や歩行者も安全に通ることができ、特定の利用者用設備（休憩地帯や水飲み所等）が設置されていること。
- ③ 申請道路がオール・アメリカン・ロードに指定される前に国際的な位置・標識表示が設置されていること。
- ④ 固有価値の存在と旅行者の目障りとなるものを最小限に抑えるという観点から、申請道路は可能な限り連続していること。
- ⑤ オール・アメリカン・ロード沿いの自治体はコリドー管理計画への多大な支援と計画の実施段階における協力を誓約すること。
- ⑥ 保護対策の適切度、及びオール・アメリカン・ロードにおける固有価値の継続維持に対する献身度を示威すること。
- ⑦ 固有価値の維持活動を保証する施行手段は既に識別されていて、「誰が何を行うか」についての明確な理解が示されていること。
- ⑧ コリドー維持の水準はその箇所により異なるとしても、原則としてコリドーの主要な固有価値を最もよく反映している箇所に最大の注意を向けること。

6) コリドー管理計画

【基本要件】

- ① コリドー境界線、固有資産の位置、コリドー内の土地利用状況を識別する地図。
- ② 固有資産とその背景の評価。
- ③ 固有資源の維持と充実策。保護の水準は、ナショナル・シーニック・バイウェイもしくはオール・アメリカン・ロードの箇所によって異なる。固有価値を最も反映している箇所には最高水準の保護がなされる。
- ④ コリドー管理計画実施日程、全ての関係機関、団体、個人に課せられた責務のリスト、及び、責務達成度の継続的見直しの日程を含む、実施・見直しの手法に関する記述。
- ⑤ コリドーの固有価値を保持しながら、現行の開発がどのように向上し、新規開発がどのように適応し得るかを記述した開発戦略。本委員会は、設計の見直しやゾーニング、地役権、経済振興といった土地管理技術によってこのような開発策が可能であるとする。
- ⑥ コリドー管理目標の実行における民間人参加の継続を保証する計画。
- ⑦ 道路の安全性や交通事故記録の全般的な検証により、道路設計、維持、及び運営上の更正可能な欠陥を確認する。
- ⑧ 道路サービスの安全性と効率性の水準を維持しながら、道路使用者向けの利便性のある施設など、商業活動を適応させる計画。
- ⑨ 旅行者の目障りとなるものを可能な限り最小限にとどめたことを実証するもの、及び景観の充実を目的とした改善策（重要な眺望を損なうライフラインの移設等）。
- ⑩ コリドーが空気の良質な地域にあるか否かの検討。加えて空気が良質でない地域にある場合の、国家指定が空気の質にもたらす影響評価。
- ⑪ 施設外広告に関する現行の地方自治体法規、州法規、連邦法規の遵守が全て成されていることの実証。
- ⑫ 州がどのようにして旅行者の体験を支える標識の設置を行い、数を定めているかを詳述している標識計画。
- ⑬ 市場介入に向けたナショナル・シーニック・バイウェイの位置付けを示す説明記述。
- ⑭ 設計基準は、道路修正案があればそれに適用され得るので、設計基準に関する議論と道路修正案がどのように固有価値に影響を及ぼすかの議論と評価。
- ⑮ シーニック・バイウェイの重要資源を解説する計画に関する記述。

コリドー管理計画の構想は比較的新しく、試験的であるので、計画に記述されている内容と計画実施への関わり合いについては、プログラムの初期において柔軟に評価される必要があるかもしれないが、プログラムが進むにつれて、より深い関わり合いがなされるものと本委員会は考える。管理計画は、定期的に、実施の進展を反映させたものに修正されるべきである。本委員会は、コリドー管理計画は内容を定期的に更新する必要があるものであり、単にファイルし、忘去するものではないと考える。

【オール・アメリカン・ロード追加要件】

オール・アメリカン・ロード指定申請時に提出するコリドー管理計画内容のより厳格な追加要件には以下の事項が含まれる。

- ① 旅行者、特に海外からの旅行者を誘致するための、オール・アメリカン・ロード宣伝、解説、マーケティング手法についての説明。
- ② どのようにオール・アメリカン・ロード自体が目的地とされるのか、特にどのような点において道路が無比のものであると考えられるのかについての記述。
- ③ 他に類を見ない目玉的呼び物、特別イベント、娯楽機会やその他あらゆるコリドーの属性の識別。そのような属性が、オール・アメリカン・ロード構想を支えることが示されるべきである。
- ④ 旅行者の増加が予想される場合の、宿泊施設建設を奨励する計画。車道、宿泊設備、飲食施設、沿道の休憩施設、その他旅行者のために必要な施設が、オール・アメリカン・ロードとしてのバイウエイ指定に伴う旅行者の増加に充分対応できるという証明。
- ⑤ 多言語による位置標識が妥当であることの証明。標識が設置される時期、あるいはそのような標識の必要性がないという理由の説明。多言語対応の施設や資料（パンフレット、飲食や宿泊施設の広告等）はあらかじめ準備されているべきであるが、沿道標識や広告掲示板については、計画のみでよい。本委員会は、旅行者ニーズに対応するため、地域のサービスや活動に関する適切な情報を提供する地域の広告掲示板や他の情報発信地の設置を奨励する。

7) 資金提供

- ① 全ての連邦資金はナショナル・シーニック・バイウエイもしくはオール・アメリカン・ロードとしての指定獲得を目的とし、その目的は指定へと誘致する特質の維持や、指定道路の価値を向上することを含む。
- ② FHWA におけるシーニック・バイウエイ・プログラムの補助金は、州政府がそれを利用するのと同じ目的で、他の連邦土地管理局が利用できる。但しそれは、唯一の被譲与者となる州の合意が必要となる。
- ③ 連邦所轄の道路上に位置する州道に当たらないナショナル・シーニック・バイウエイとオール・アメリカン・ロードの開発資金は、全て連邦の資金源より提供されるべきである。本件の実現には連邦法の改正が求められる。現行法によると、シーニック・バイウエイ・プログラムで資金給付される全計画／事業に対し、連邦政府は 80%を負担するとなっている。この連邦法の改正を求める理論的根拠はおそらく、インディアン部族の境遇を引用するのが最高の例示となる：連邦が認める 500 を越える合衆国のインディアン部族のうちほんの一握りが、彼らの土地にある州道システムに当てはまらないシーニック・バイウエイの開発において利用できる連邦資金の補填をする能力を持ち合わせている。部族の多くはシーニック・バイウエイ開発を、より多くのビジターを生み出し

部族の経済を向上させる手段として見ている。これは妥当な目的であり、それを見越した資金の流用を可能にするよう連邦法の適切な改正が求められる。

シーニック・バイウェイ補助金は3つの目的に利用される。

- ① ステート・シーニック・バイウェイ・プログラムの作成、コリドー管理計画の立案、ナショナル・シーニック・バイウェイもしくはオール・アメリカン・ロードとして指定を受ける潜在力がある特定の道路の強化などといった、事前指定計画策定。
- ② ナショナル・シーニック・バイウェイもしくはオール・アメリカン・ロードとして指定を受けるに適格なものとするため、州／連邦指定のシーニック・バイウェイに関する事前指定投資（建設、ゾーニング計画立案、土地収用など）。
- ③ 指定を受けたナショナル・シーニック・バイウェイもしくはオール・アメリカン・ロードの強化・改善。

＊事前指定計画策定に用いられるシーニック・バイウェイ補助金は債務負担がなく、他の用途にはそれが課せられる。“債務負担のある”補助とは、展望台箇所の車両待避所の建設、バイウェイ標識の購入・建設、広告案内掲示板やその他利用者案内の提供などといった、特に明確に規定された協定事業への資金流用を指す。事業が条件未満で未完成の場合、被譲与者は補助金の全額または一部の償還を要求される。これは単に、殆どの FHWA プログラムで扱われる通常の事業協定手順である。債務負担のない補助金の利用者は、許容度の高い資金の流用ができる。

委員会は、資金補助の是非に関する特定の勧告決議は出しておらず、FHWA は以下に記述する属性を踏まえて、事業に特別な注意を向けるようにする。

- ① 地方資金援助を奨励した“テコ入れ”の報償金として連邦資金が機能する事業。そういった援助は補填資金の形式をとる。要求される 20%地方補填以上を譲渡する事業は、補填援助によって最小限で資金調達が成される。
- ② 別の連邦機関のシーニック・バイウェイ・プログラムを伴う事業。他の連邦機関は FHWA の直接補助に適格とはされないが、異なる連邦／州機関が資金繰りを行う共同事業が高く望まれる。
- ③ 複数州に跨るシーニック・バイウェイ事業。オール・アメリカン・ロードの指定基準のひとつにその延長と連続性が記されている。
- ④ コリドー内にある有価資源（固有価値）の管理に対し刷新的な技術を伴う事業。そういった事業は他州で活用できるようにひな型を提供する。

8) 指定取消手続

- ① ナショナル・シーニック・バイウェイもしくはオール・アメリカン・ロードとして指定

された道路は、固有価値の基準をもはや満たせないと判断された場合、運輸長官により指定取消の検討が成される。指定に値する十分な固有価値の水準を保持するという、コリドー管理計画で詳述されている地方または州の約定を満たしていないとされた場合に適用となる。

- ② ナショナル・シーニック・バイウェイもしくはオール・アメリカン・ロードの指定解除は、元々の指名・指定と同じ手続を踏む。しかしながら下記の事項について特別な留意が必要とされる；（１）資産としての地域社会における貢献度合と、望ましい経済開発への到達程度、（２）指定に値するコリドー内の固有価値のレベルを保持するために施されたコリドー管理計画の遂行程度。委員会はナショナル・シーニック・バイウェイもしくはオール・アメリカン・ロードの指定解除を行うよりも、主な欠陥を更正することが望ましいと考える。
- ③ 州は、バイウェイの固有特質や基準が維持されていることを示す公文書の作成を伴う記録と再調査のため、３～５年毎に指定の見直しを行い FHWA に報告するべきである。

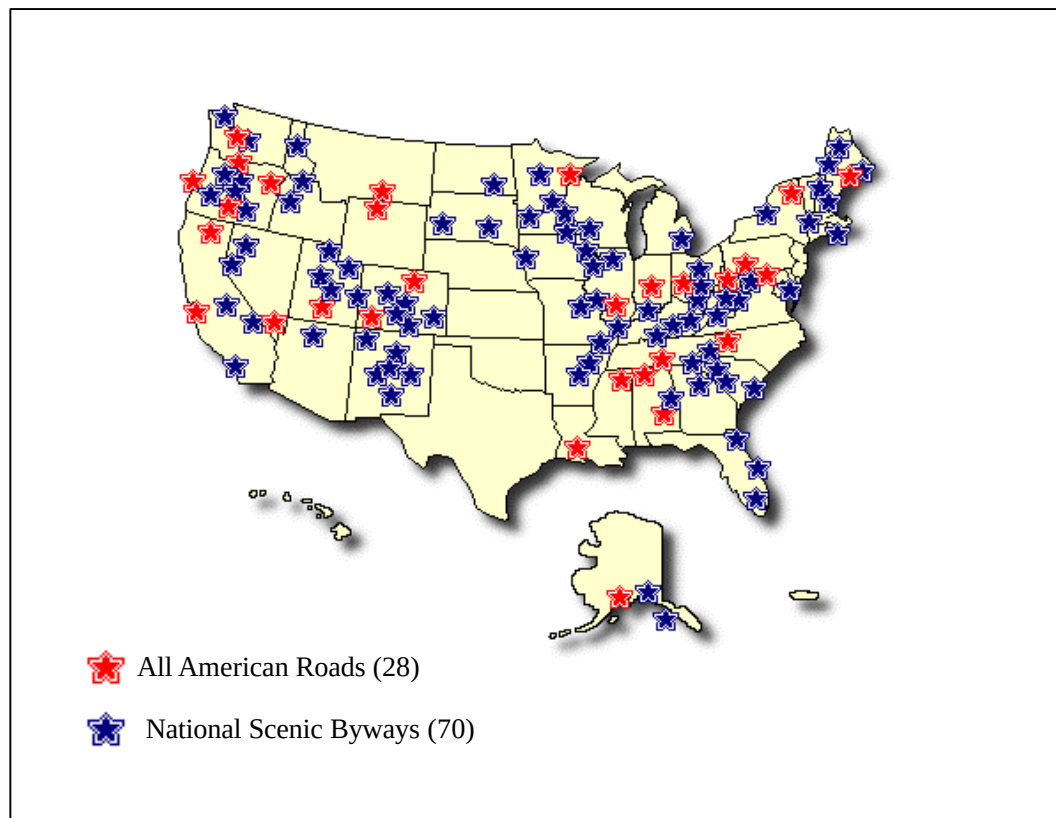
＊各監視業務において州は、増大する観光業のニーズとともに、固有価値との均衡のとれた長期保全という目標をどう達成してきたかに特に留意点をおくべきである。このバランスがどの程度地域に経済利益をもたらしたか、ということに慎重な通達成されるべきである。３～５年毎という公式見直しが示唆されているが、監視は実際継続的な行程であるべきと考える。管理上の欠陥を更正するため、コリドー計画から著しく逸脱した事項が発生するか、今にもそれが起こり得そうな場合には、直ちに地方／州の介入が行われるべきである。欠陥が発見されたとき常に迅速な措置がとられているコリドーの監視においては、殆どの場合指定解除の手続きを踏むまでに至らない。

1.2 米国シーニック・バイウェイの現状

1.2.1 連邦指定シーニック・バイウェイ指定の現況

現在、米国全州にわたって 600 のステート・シーニック・バイウェイ、28 のオール・アメリカン・ロード、70 のナショナル・シーニック・バイウェイが存在する（2002 年の 6 月 25 日現在）（図 1.2.1 参照）。前章でも触れたが、米国の場合、シーニック・バイウェイとして指定されるためには、①景観の質、②自然性、③歴史性、④文化性、⑤考古学的特性、⑥リクレーション特性のいずれかを満たしていなければならない、その中で、ナショナル・シーニック・バイウェイは少なくとも 1 つ条件を満たすこと、オール・アメリカン・ロードの場合は、2 つ以上の条件を満たすことおよびそのうち 1 つが全米唯一のものであることが指定の条件とされている。

図表 1.2.1 連邦指定のシーニック・バイウェイ



出典：<http://www.byways.org/>（FHWA の Website）より引用

1.2.2 NSBPの運営体制

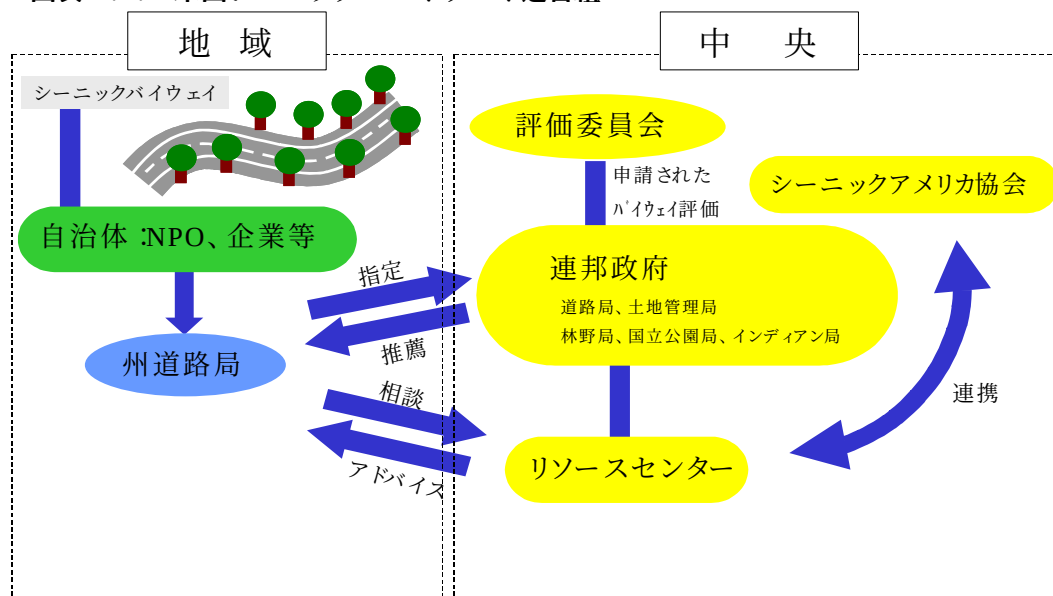
NSBPは、多くの関連機関や民間団体・企業そして地域住民の協力・連携により成り立っている。全体の運営体制は大きく地域（州レベル）と中央（連邦レベル）の2つに分けることができる。

地域レベルでは各州のシーニック・バイウェイの運営は、地域の自治体、NPO、民間企業等が担っている。州道路局は、自治体、NPO、民間企業、もしくは個人からあがってきた申請を検討し、州が推薦するに相応しいと判断した場合に、州からFHWAへ推薦書を提出する。また、広報・マーケティングや各種補助金や寄付金等資金調達のための情報収集などを行っている。各州には、道路局に州バイウェイ・コーディネーターが1名、観光局に1名、FHWA部局に1名と計3名のシーニック担当者が様々な問題に対応している。

中央レベルでは、FHWAを中心に、評価委員会のサポートの下、ナショナル・シーニック・バイウェイ、オール・アメリカン・ロードの指定に向けた作業を行っている。また、支援団体として国指定のNPOであるシーニック・アメリカ協会がリソース・センターと連携して、シーニック・バイウェイのガイドラインの作成に関与している。

地域と中央レベルの関連機関の繋がりとしては、各州のシーニック担当者、FHWA本部の担当者、シーニック・バイウェイに関連した情報提供センター的役割を果たしているリソース・センターとが定期的な話し合いの場として、2年に1度全国の関係者が一同に会

図表 1.2.2 米国シーニック・バイウェイ運営組



する全米シーニック・バイウェイ会議や研修会を開催するなど連携強化に努めている。リソースセンターに関しては、図表 1.2.4 で詳述する。

1.2.3 NSBPの事業予算

米国における総合陸上輸送効率化のための施策は、ISTEA の終了後は TEA-21 に継承され、1998 年から 2003 年までの 6 年間の授權総額は 2 兆 1,778 億ドルにのぼる。そのうち道路予算として総予算額の 78.5%にあたる 1 兆 7,100 億ドルが割り振られている。シーニック・バイウェイ・プログラムはこの道路予算の中に位置づけられ、6 年間で 1 億 4,800 万ドルが配分されているが、ISTEA と同様 TEA-21 も期限付きの制度であるため、2004 年度以降については未定である。またシーニック・バイウェイ・プログラムとも関連性の深いレクリエーション・トレイル・プログラムに対しても総額 2 億 7,000 万ドルが割り振られている。

図表 1.2.3 TEA-21 およびシーニック・バイウェイ・プログラム予算額 (単位：百万ドル)

予算項目	1998	1999	2000	2001	2002	2003	計
①連邦補助道路	23,800.8	28,173.8	28,892.1	29,469.0	30,047.2	30,617.5	171,000.3
うちシーニック・バイウェイ	23.5	23.5	24.5	24.5	25.5	26.5	148.0
うちレクリエーション・トレイル	30.0	40.0	50.0	50.0	50.0	50.0	270.0
②交通安全	258.2	274.3	288.3	294.5	297.0	299.0	1,711.3
③連邦輸送管理	4,643.7	6,341.0	6,810.0	7,274.0	7,737.0	8,194.0	40,999.7
④自動車安全性向上	85.0	100.0	105.2	112.2	117.0	125.0	644.4
⑤交通技術開発	407.7	463.7	482.5	497.3	507.5	522.5	2,881.0
⑥その他	87.8	145.2	146.1	150.2	22.8	22.8	544.7
TEA-21 予算総計	29,253.1	35,497.8	36,724.2	67,797.1	38,728.4	39,780.7	217,781.4

NSBP：ナショナル・シーニック・バイウェイ・プログラム

連邦道路庁資料より作成

①～⑤は一部を除き、連邦道路信託基金からの支出。⑥は一般財源からの支出である。

1.2.4 広報・マーケティング

主要な広報・マーケティング活動としては、各バイウェイのロゴの作成、パンフレットやフリーマップの配布、Website の運営などがある。特に連邦政府(FHWA)が運営している National Scenic Byways Online (<http://www.byways.org/>) の Website からは、アメリカ全州のオール・アメリカン・ロード、ナショナル・シーニック・バイウェイへとアクセスすることができ、各バイウェイの概要、バイウェイ・ストーリー、ビジター・サービス（レストラン、宿泊施設、ショップ、ガソリンスタンド、キャンプ場案内）、トラベル・サービス（道路状況、天候、バイウェイ内での注意事項）、問い合わせ先等、詳細な情報を手に入れることができる。その他にも、シーニック・バイウェイに関する内容がサイトの中にほとんど網羅されており、広報の中心的ツールとなっている。また州においても、図 1.2.4 から 1.2.6 に示すようなロゴやパンフ、フリーマップの作成や、メディアを利用したマーケティングが積極的に行われている。

図表 1.2.4 公式ホームページ
(<http://www.byways.org/>)



図表 1.2.5 各州のバイウェイ・ロゴ



図表 1.2.6 バイウェイのパンフレット



1.2.5 アメリカ・バイウェイ・リソース・センター (Resource Center) の役割と機能

アメリカ・バイウェイ・リソース・センターは1999年に「NSBPの保護・推進・管理・計画に対する実践的な支援を通して完成度の高いシーニック・バイウェイの構築を図ること」を目的にミネソタ州のダルース (Duluth) に設立された。本センターの機能は図表 1.2.6 に示すように大きく2つの要素からなっている。第一にバイウェイ・コミュニティと呼ばれるNSBPに参加する多数の関連機関や団体、地域住民や旅行者に対する情報提供センターとしての機能。第二に地域のバイウェイ組織等への技術的支援を初めとした様々な支援を行う機能であり、NSBP運営の中心的役割を担っている。

組織的には、アローヘッド地域開発コミッション (Arrowhead Regional Development Commission) ⁴と FHWA とのジョイント・ベンチャー (パートナーシップ) により作られたものであり、運営資金は FHWA の予算 (年間約 2 億円) から拠出されているが、既述のNSBP以外の予算から拠出されている。本センターは制度上、公式的なNPO団体ではないが、非営利事業組織である。専門のスタッフは、地域開発委員会から派遣され、必要に応じて随時スタッフを雇用している。

図表 1.2.7 リソースセンターの役割

情報提供センターとしての役割	支援団体 (NPO・民間企業等) に対する アドバイザーとしての役割
・特定の支援、情報、専門技術の提供および他関連機関との仲介 ・独自あるいは他関連機関との連携による調査の実施 ・専門家のネットワークの確立 ・教育もしくは研修の機会の提供 ・関係者相互の専門性・経験を共有できるような機会の提供。 ・National Clearing-house Library からの資料の提供	・リーダーシップ、ボランティア、サポートの編成 ・適切な組織構造の構築。 ・資金源の調査 ・解説プログラムの確立と解説用案内板等の設置 ・効果的なマーケティングや推進計画の策定 ・6つの固有特性の保全

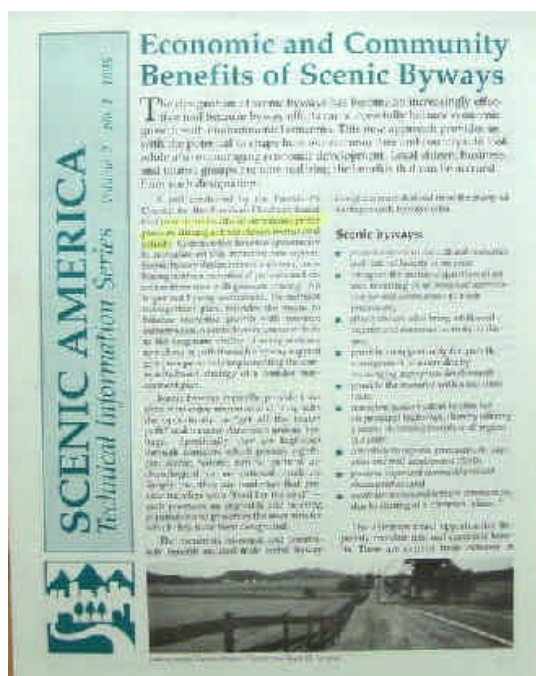
⁴ アローヘッド地域開発委員会は全米開発組織協会 (National Association of Development Organizations-NADO) のメンバーである。NADO は公共利益団体であり、コミュニティー、経済または農村開発などへの地域開発に対するアメリカでもっとも大きな擁護団体である。

1.2.6 米国における沿道景観整備の取り組み

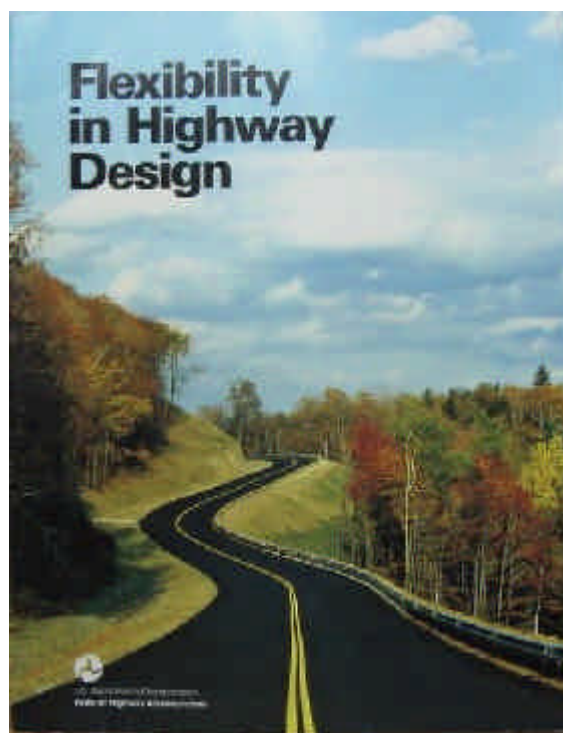
(シーニック・アメリカ協会 (Scenic America) の活動状況について)

シーニック・アメリカ協会は、1978年に屋外広告規制運動をきっかけとして設立された国指定のNGO団体であり、現在、アメリカ全土に24の提携NGO(支部)を持ち、7,000人のメンバーがいる。これは、1993より開始された支部促進プログラム(Affiliate Development Program)により拡大したもので、現在ではテネシー、バージニア、テキサス、ノースカロライナ、ミズーリ、ミシガン、ケンタッキー、フロリダ、カリフォルニアの9つの州支部を持つ。各州の支部は、環境・景観保全の向上を図る為の市民活動を促進し(標識規制、教育、美化事業実施等)、シーニック・アメリカの目や耳となる活動を行っている。また、シーニック・アメリカは、バージニア、テネシー、オハイオ、ニュージャージー、モンタナ、ミネソタ、イリノイ、アラバマ等に、州・地方レベルの景観保全グループのネットワークを持ち、全州への拡大に力を入れている。また、FHWAとは強い結びつきがあり、シーニック・バイウェイ・ガイドライン作成への技術・情報提供をし、今年の夏にFHWAが出すハイウェイデザインなどを含んだガイドラインを作成する作業にも参加している。

図表 1.2.8 協会発行のニューズレター



図表 1.2.9 FHWA と協力し作成した道路デザインガイドブック



1.3 ノースカロライナ州におけるシーニック・バイウェイの取り組みの現状

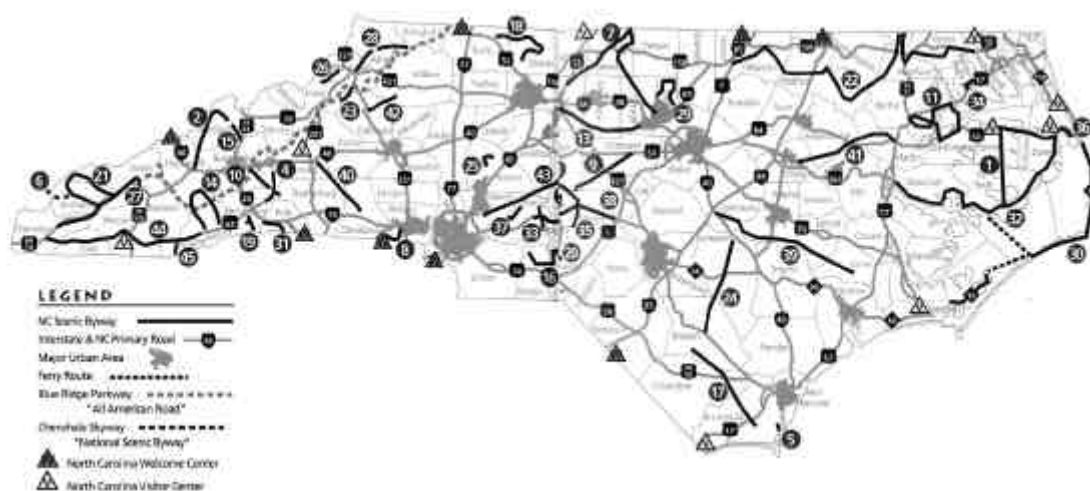
ノースカロライナ州のシーニック・バイウェイに対する取り組みは早く、1980年代後半から特別専門委員会を設置して州指定の基準等を確立してきた。これに基づき、1990年に31のバイウェイが州指定を受け、その後の追加指定により、現在45のバイウェイが州より指定されている（他に連邦指定が2つある）。NC州では、グリーンウェイの森林保護の視点とは異なり、観光振興による経済波及効果を期待して取り組まれているものが多い。指定にあたっては、旅行客が州内のどこでもバイウェイを訪れることが可能となるよう広範な指定に努力しており、バイウェイを作るというより、見つけ出す作業に重点がおかれている。特に6つの特性のうち、「景観性」を重視しており、毎年4箇所程度の申請があるが、これを満足されないルートは指定されない。NC州は指定されたルートの利用促進のため、ウェブサイト、AAA(American Automobile Association)との提携、他州等への観光シーズン時のメディアを通じた広報等を行い、観光客入り込みの増加に努力しており、その結果、州の観光収入は年間120億ドルに上っている。



図表 1.3.1 NCシーニック・バイウェイのロゴ

さらに NC 州ではアダプト・ア・ハイウェイ (AAH)、自転車歩行者交通対策、橋梁リサイクルプログラム、環境及びリサイクルプログラム、野生植物プログラム等のプログラムも併せて実施し、良好なルート整備を行っている。

図表 1.3.2 ノースカロライナ州指定シーニック・バイウェイ



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)

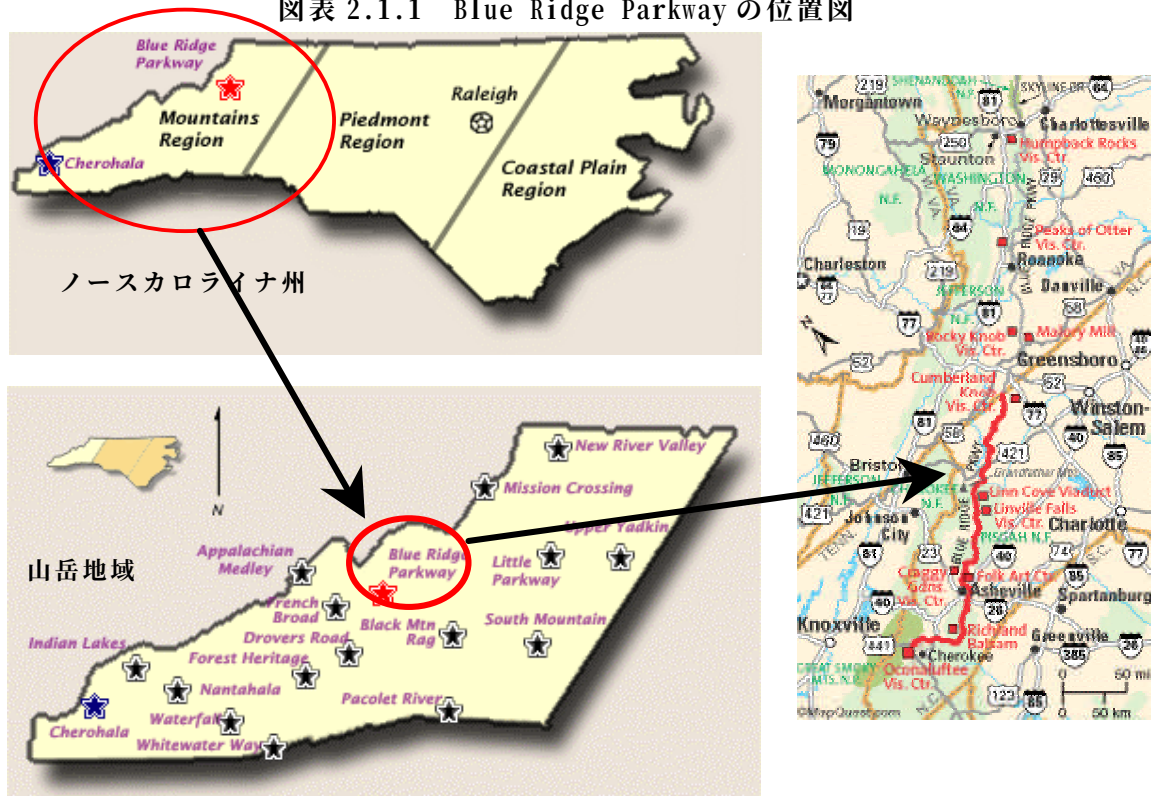
2.1.1 Blue Ridge Parkway の沿革

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広がっている

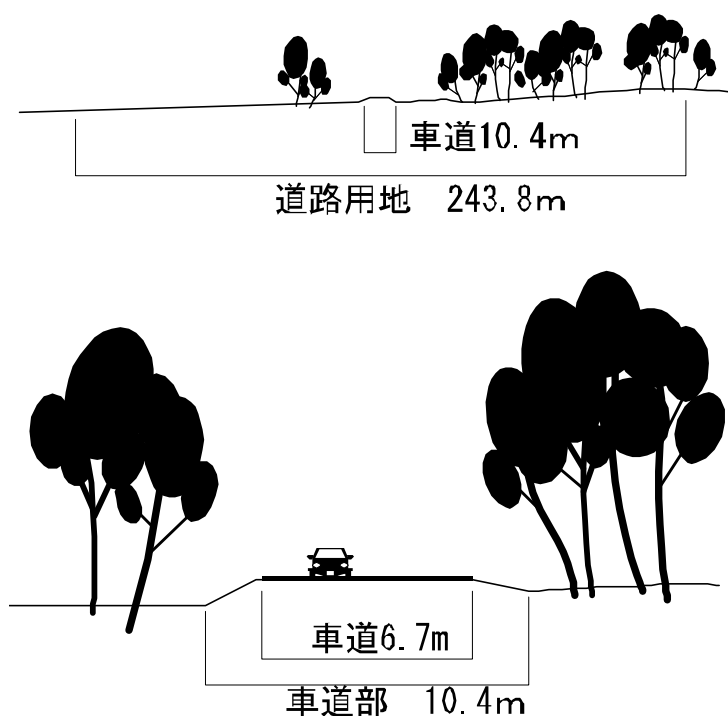
2.1.2 Blue Ridge Parkway の景観形成への取り組み

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

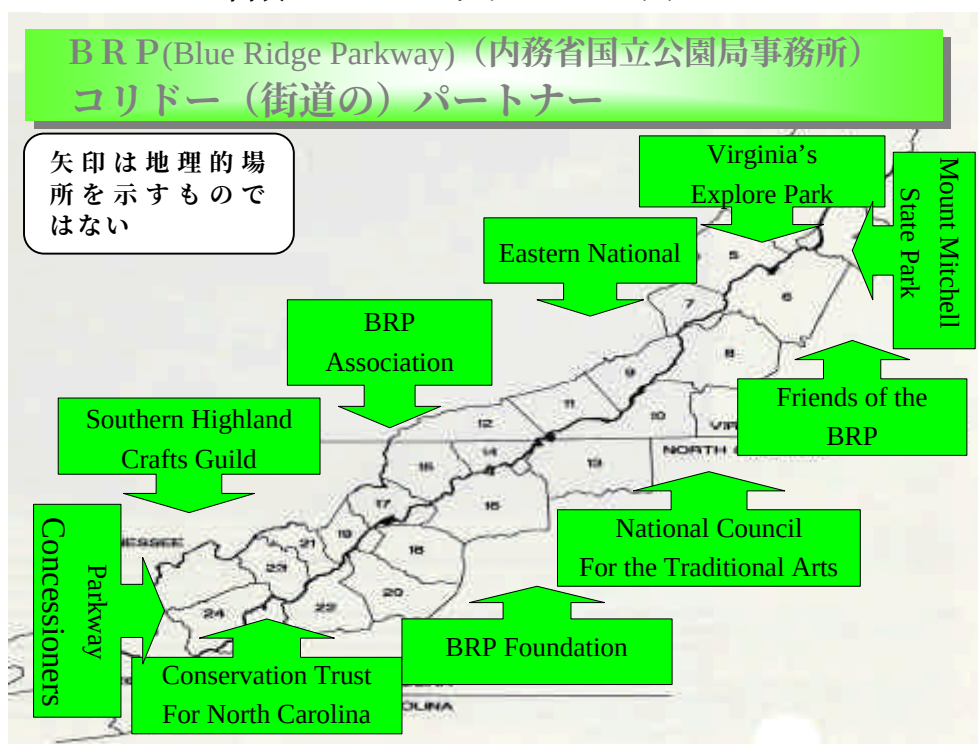


2.1.3 Blue Ridge Parkway の運営体制

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



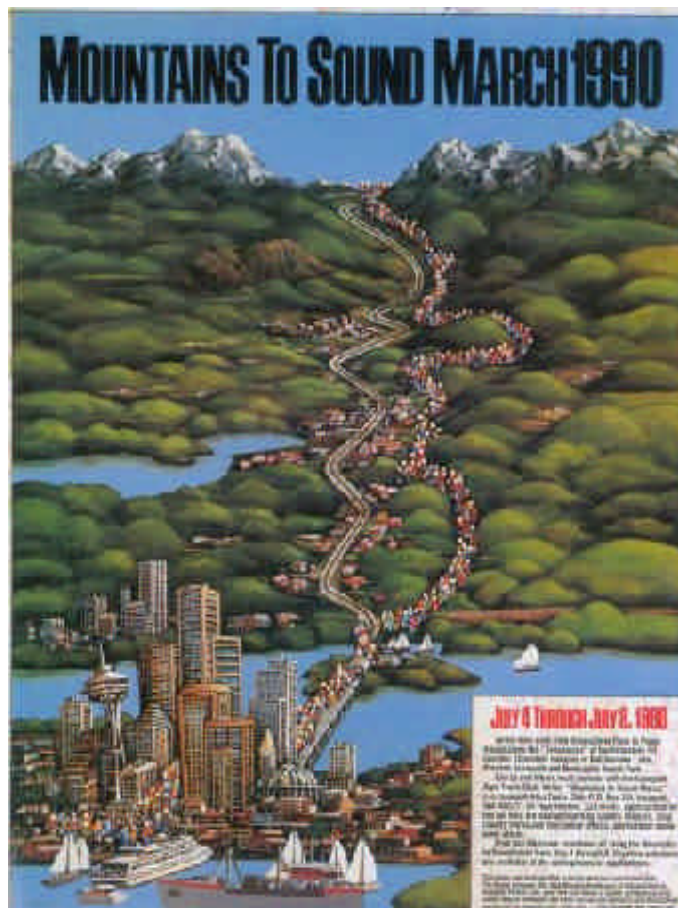
2.2 Mountains to Sound Greenway (I-90 : National Scenic Byway)

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。

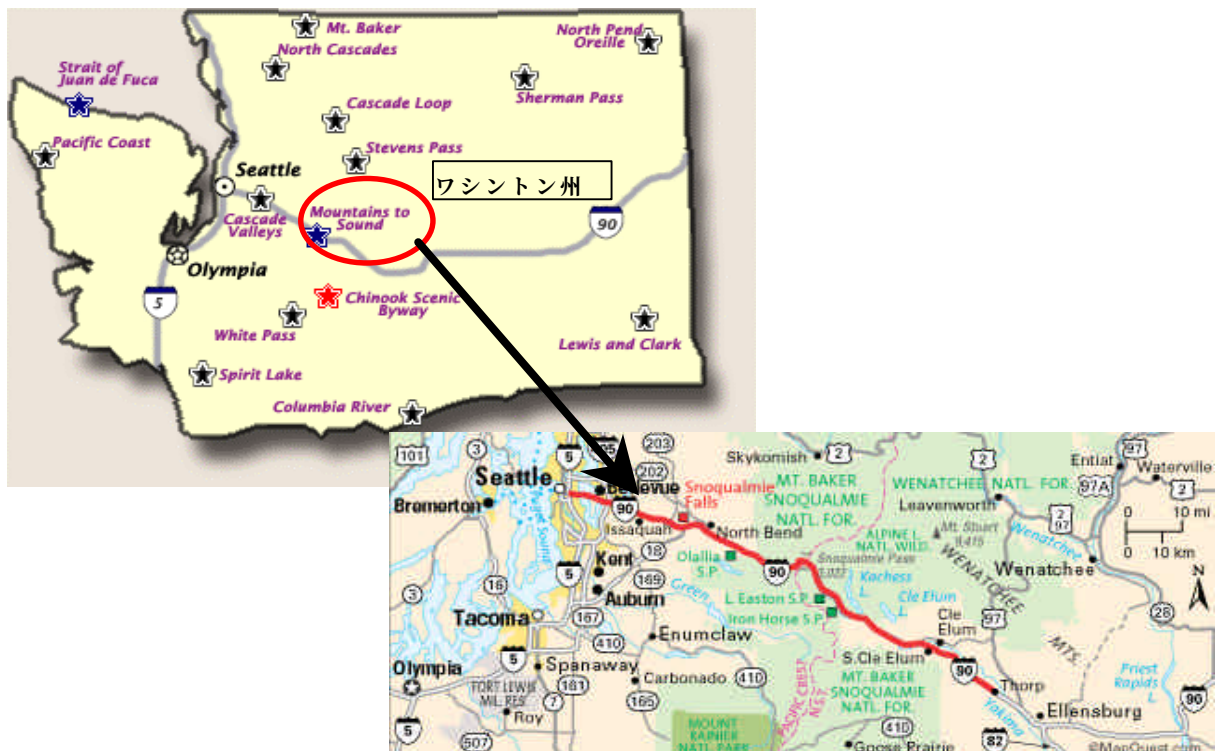
長大な I-90 の最後の整備区間であったシアトル～ベルビュー間が 1990 年に結ばれることにより、都市化の拡大による森林破壊、消費の流出等による地方部の疲弊が懸念され、この地域の豊かな自然資源を再確認することを目的に 100 人以上の市民が中心となって Snoqualmie の山頂からシアトルのウォーターフロント(Sound)へ 5 日間かけてハイキングするというイベントが開催された(図表 2.1.1)。このイベントはいわば地域住民参加型の現地調査となり、市民の自然に対する認識を高め、Mountains to Sound Greenway を自分たち自身で守っていこうというきっかけとなった。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



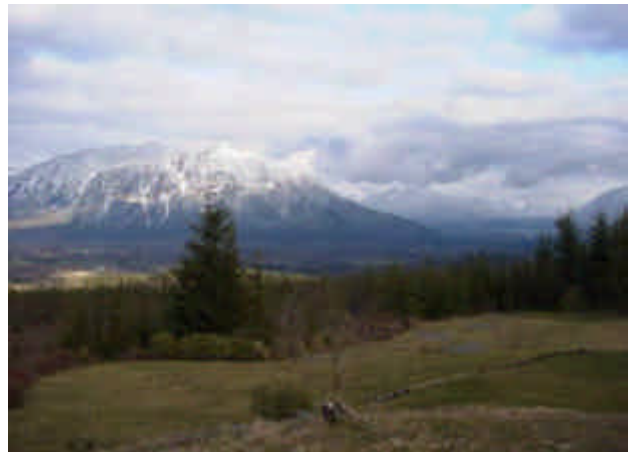
図表 2.2.8 Snoqualmie Falls



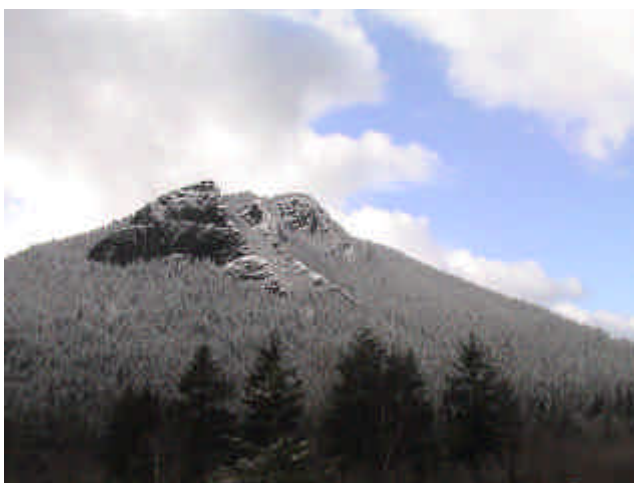
図表 2.2.9 Snoqualmie Falls の真下



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、環境保全国体、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）

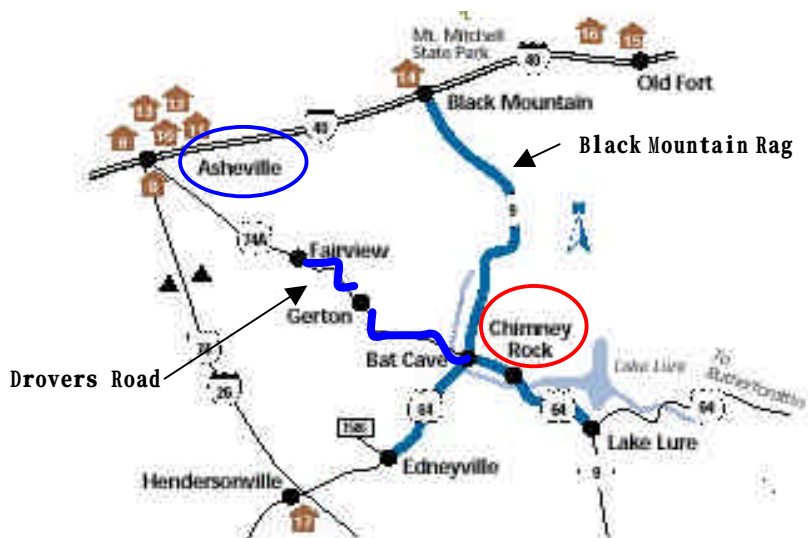
2.3 Drovers Road & Black Mountain Rag(State Scenic Byway)

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



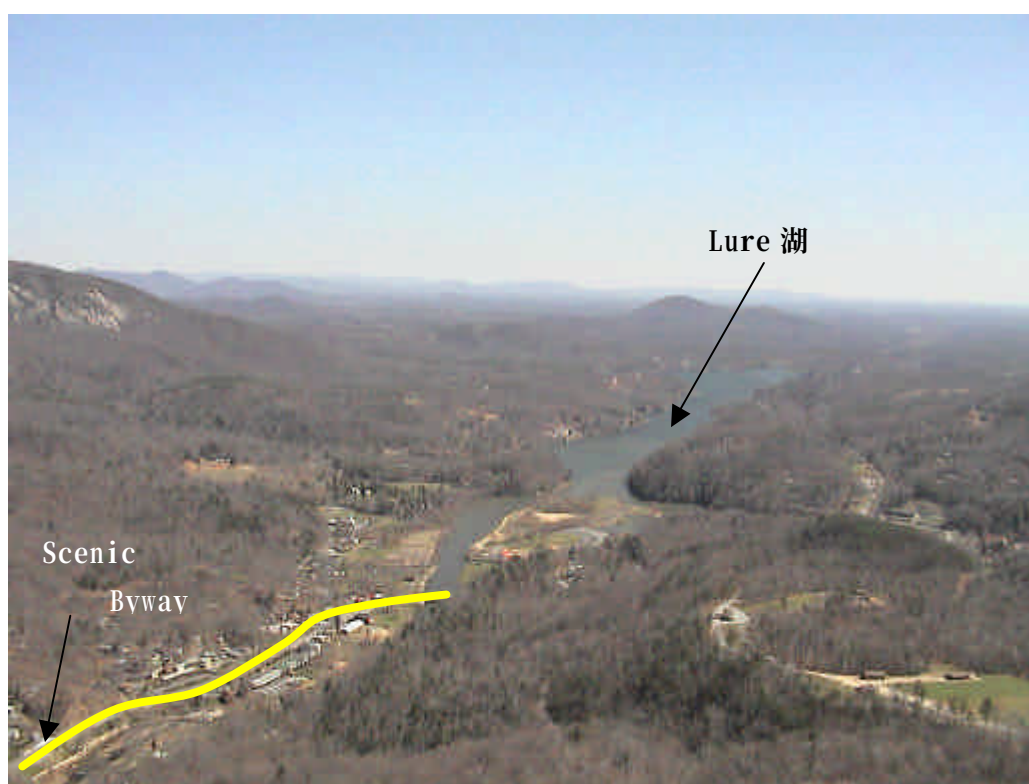
図表 2.3.3 Chimney Rock 展望台



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)

第3章 北海道におけるシーニック・バイウェイの展開に向けて (考察にかえて)

3.1 景観演出・運営体制・道路に関して

本調査による考察については、視察参加者から景観演出、運営体制、道路といった観点から感想や意見等を聴取したものを以下に示す。

3.1.1 景観演出方法について

・シーンの創造

ブルーリッジ・パークウェイにおける景観設計では、ルート上の見所の演出方法について映画や演劇のコンテと類似の方法すなわちシーンのデザインを重視している。移動しながら見るシーケンス景観と立ち止まって見るシーン景観から得る情報量では自ずと後者の方が多く、観光の思い出として記憶に残るのはシーン景観であろう。良い記憶が残れば再来訪にも繋がることから、シーン景観は景観演出の中でも重要な役割を果たす。

一連の観光レクリエーション行動がそれぞれの観光客が主役の非日常的空間における演技であると見るならば、そうした演技を一層感動的なものにしていく舞台として空や山々といった背景を最大限生かせるような前景をきめ細かくデザインしていくことも必要である。シーケンス景観は快適性や心地よさが求められ、シーン景観には感動的な演出が求められる。両者をバランス良く組み合わせることが魅力的な沿道景観形成に繋がるものと考えられる。

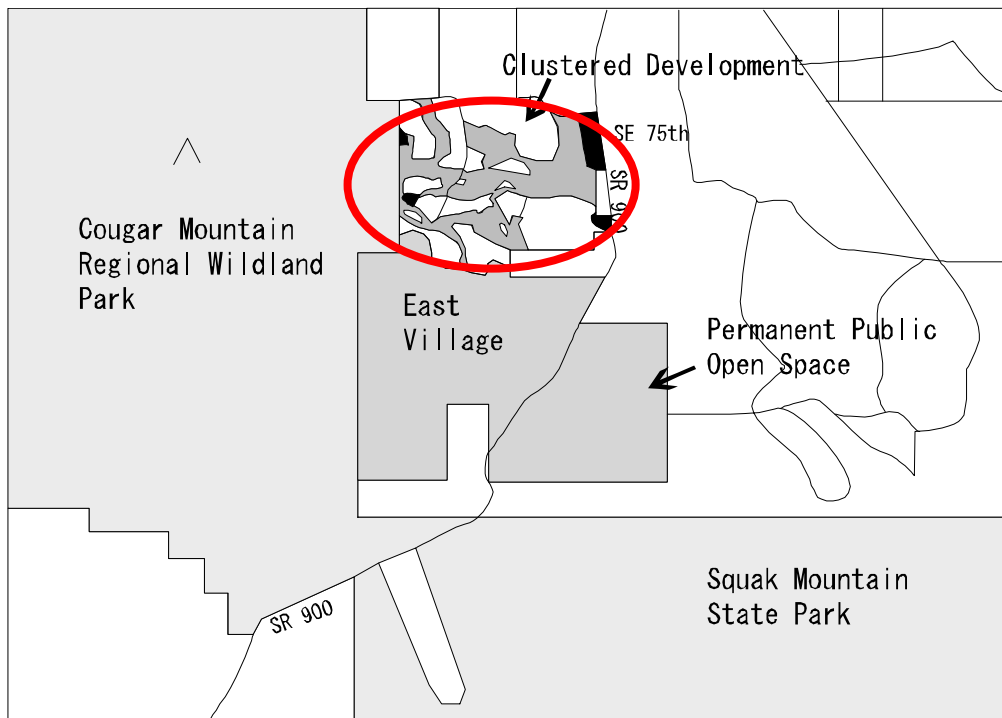
・ミチゲーショ手法の導入

I-90 では持続的開発のための手法として VE (Value Engineering) の手法の様々な段階での導入。また MSGT が主導している景観・環境保全の例として、沿道の計画的な土地利用とともに、クラスター開発の手法がとられていたことである。クラスター開発は点在する開発事業をまとめる(クラスター化)などして、緑地や緑道のネットワーク化を図り、生態系の保全を図るとともに景観的にも人工物が緑で遮蔽されるなど効果が現れている。

・景観、環境の保全手法

今回視察したMSGとBRPの2箇所のバイウェイでは、景観や環境を保全するため、広範囲な風景をコントロールすることに重点をおき、土木構造物・建築物、森林、湖沼等を含む総合的なデザインを行う設計者や政府組織が参画し、統一的な対応が行われていた。

図表 3.1.1 クラスター開発



3.1.2 運営体制について

・官民体制の柔軟な運用

連邦政府・州政府等の行政と地域住民との関係が柔軟である。ブルーリッジ・パークウェイは本来パークウェイとして公園行政が整備を進めてきた経緯もあり、行政主体で関連する様々な地域の団体やグループがそれぞれの得意な分野でサポートするといった体制であった。逆に I-90 は地域の生活環境を保全したいという地域グループが主体となり、行政はそれをサポートするというものであり、バイウェイ整備の経緯や目的によって行政と地域住民との関係は柔軟なものとなっている。

・責任体制の明確化

シーニック・バイウェイ・プログラム全般に対する責任の所在が明確である。プログラムそのものは運輸省長官が任命した委員からなる諮問委員会で原案が策定され、運営面でも連邦および州道路局が窓口を行っている。コリドープランの策定やマネジメントでは他行政機関や民間観光事業者、環境保護団体、地域住民などの連携も不可欠になるが、プログラム実施にあたっての責任は基本的には連邦道路局が負っており、責任の所在が明確である。

- ・地域に対する誇りの醸成

I-90 は地域グループ、ブルーリッジ・パークウェイは行政主導の色彩が強いが、いずれにも共通するのは両者ともそれぞれのバイウェイに対して持っている誇りが感じられたことである。自慢したいものがあればそれを他の人にも見てもらいたい、聞いてもらいたいのが人間の心情であるし、観光とは本来、観光客と地域住民とのそうしたコミュニケーションの総体ということもできる。バイウェイを持続的にマネジメントしていくためには、こうした誇りを地域住民の共感として顕在化していくことが必要であると感じた。

- ・著名なバイウェイの活用

オール・アメリカン・ロードは、アメリカ人なら誰もが知っているシーニック・ルートである。そのブランド力を活かした戦略（他バイウェイの傘の役割を果たす）で効果的なマーケティング戦略を展開している。

- ・多様なNPOやバックアップ組織の存在

シーニック・バイウェイ・プログラムは、申請の発案がいかなるNPO、自治体等でも可能な開かれたプログラムであることから、景観、環境の保全・教育活動を行っているNPO等民間組織がシーニック・バイウェイ・プログラムを強力にバックアップしている。さらにこれら組織を支援するため、シーニック・アメリカ協会やリソース・センターが管理運営の相談窓口として存在しており、多くのバイウェイが誕生し、継続されている背景であると思われる。

- ・地域の自主性の重視

地域独自のストーリーにより展開される本プログラムにおいては、州政府やNPO等がその中心的役割を担っており、連邦政府は登録、補助金の交付等の支援を行うことのみであることが、地域色豊かなバイウェイが実現している要因と思われる。また、地域における検討では、政府、NPO、企業、各専門家等広範なメンバーによる十分な議論を経て進められていた。

3.1.3 道路構造等について

- ・シンプルだが良好な沿道景観

走行したシーニック・バイウェイに限らず、高速道路、一般道とも全般的に良好な沿道景観を有している。基本的に道路敷地幅が広く、道路外は芝生張りで、見通しが良く、景観上、交通安全上の効果がある。また、沿道看板類も少なく、特に高速道路では規格が決められた商業看板類をコンパクトにまとめた看板が乱立をある程度抑制している。

- ・道路利用目的別の道路の機能分担

バイウエイの大半は幹線道路に接続するいわゆる“抜け道”で復員も決して広くはない。主要都市は連邦州際道路で結び、地方都市間は州幹線道路等の高規格な道路で結んでいるため、大半のバイウエイにおける生活交通・物流交通は皆無である。このため、ゆっくり快適で、観光行動に適した自然豊かな非日常的空間が形成されている。これはドイツの休暇街道（観光街道）においても全国的な高速道路網であるアウトバーンが並行路線として都市間を連絡し物流路を形成している。快適な観光ルート形成のためには道路交通の機能分担が必要である。シーニック・バイウエイのインフラとしての都市間高速幹線道路の整備が必要ではないだろうか。

- ・地域住民参加型運営の高度化

アダプト・プログラムも全国的に普及しているようだが、ゴミ拾いといった道路清掃が現在のところ主体である。ノースカロライナ州ではさらに緑化や植栽、昆虫類の育成プログラムなど新たな取り組みも開始されており、今後一層の質的向上が図られていくことが期待される。道路より先に始まった公園での「アダプト・ア・パーク」プログラムでは公園の計画づくりやレクリエーションプログラムの実施まで行うなど進化を遂げている。

3.2 北海道への対応に対する留意すべき点

- ・道路および付帯施設改良の必要性

パークウェイがバイウエイとして指定されている場合は顕著であるが、道路本体および沿道景観そのものがある程度の水準に達しており、スタート地点が基本的に異なっている。そのため、北海道では最低限の水準に達するまではハード系事業の割合が高くなるのではないだろうか。

- ・関連施策との連携体制の構築

コリドー管理計画を推進していく上で、本プログラムからの直接的な補助制度が利用できる。（ISTEA により本制度が法的に位置づけられている。）現在の道路事業ではこうした制度がなく、他行政機関との連携による他支援事業等との連携が不可欠である。

- ・コリドー管理計画立案の重要性

補助金の使途は幅広く、コリドー管理計画を推進していくために必要な様々なハード、ソフト事業への活用が可能である。コリドー管理計画は道路のみの線的な計画ではなく、道路を含めた幅のある面的な土地利用をも含めたものであるため、現制度で実施していくためには、制度面で②と同様他行政機関や当該市町村との連携が不可欠である。

・責任の明確化

②、③で期待される連携システムは、幅広い資金や情報の活用といった観点からは有効である一方、運用次第では責任の所在があいまいになり、意志決定の遅れなどによる事業の適時性が発揮できないなどの弊害や担当者の異動による連続性の欠如なども予想されるため、各機関の役割分担やそれぞれの責任の範囲、最終責任者（部署等）について定めるなど、明確な制度として確立しておく必要がある。

・運営における自助努力の必要性

米国においてバイウエイ整備等への補助金は、バイウエイからの申請を審査し最終的に決定される。総需要額は補助金額を上回るのでバイウエイ間の競争は激しいが、そうした中で工夫が生まれ、この繰り返しによって自律的なマネジメントが形成されていく。北海道においても地域の自助努力を促すような仕組みとしてバイウエイ制度を活かすという視点も必要である。

近年、我が国においても景観や環境への意識は高まりつつあり、さらにドライブ、アウトドアスポーツ、ファームイン等体験型観光も年々増大傾向にあることから、国内はもとより、アジアを中心とした多様な国際観光を展開していくためには米国におけるシーニック・バイウエイ・プログラムは非常に参考となるものである。

特に広大な大地で旅行形態が米国に類似している北海道への導入は早期に可能と思われるが、NPO等への社会参加の意識、景観・環境保全等に対する企業献金の状況、政府と民間の関係、ハイキングやキャンプ等屋外レクリエーションへの意識など社会的、歴史的背景が我が国と大きく異なる面もある。

今後、我が国、特に北海道においてシーニック・バイウエイ・プログラムを導入にするにあたり、

- ①指定の要件となる景観性、歴史性、自然性等6つの特性について北海道独自要件の検討
- ②NPO、企業等多数の人が参画しやすい環境の整備
- ③沿道景観保全のための取り組みの検討
- ④フィルムコミッション等観光振興を目的とするプログラムとの連携等が必要と考えらる。

3.3 今後の検討課題について

- ・シーニック・バイウェイ・プログラムに期待される重要な効果のひとつに、地域や地域住民の主体的な関わりがあげられる。沿道に存在する観光資源を地域住民自らが発掘し、磨き、観光資源として多くの人々に見たり、体験してもらう。観光客に評価してもらい、それを踏まえてさらに磨きをかける。このような繰り返しが地域の主体的な観光振興に繋がるものと考えられる。
- ・こうした観点から、構想推進プロセスの中で、国から地方、行政から民間・地域住民への権限等の委譲を円滑に行えるかが大きな課題である。当面、国や道が主体的に関わるにしても、環境が整う状況を見ながら地方や地域住民にバトンを渡していくことが必要であり、大まかなスケジュールを検討しておく必要がある。

【 参 考 文 献 】

- 1) Department of Transportation, North Carolina(2001), *NC Scenic Byways*
- 2) Federal Highway Administration, U.S. Department of Transportation(1991), *National Scenic Byways Study*, Publication No.FHWA-PD-91-010
- 3) Federal Highway Administration, U.S. Department of Transportation(1993),*Scenic Byways Advisory Committee Report*, Publication No.FHWA-PD-93-053
- 4) Federal Highway Administration, U.S. Department of Transportation(1998),*Community Guide to Planning & Managing a Scenic Byway*
- 5) Federal Highway Administration, U.S. Department of Transportation, National Park Service ,U.S. Department of Interior (1999),*Byway Beginnings; Understanding, Inventorying, and Evaluating a Byway 's Intrinsic Qualities*
- 6) Federal Highway Administration, U.S. Department of Transportation(1999),*Financing Federal-Aid Highways*, Publication No.FHWA-PL-99-015
- 7) National Park Service ,U.S. Department of the Interior(1997), *Visual Character of the Blue Ridge Parkway*

インターネット引用サイト：

National Scenic Byway Program, <http://www.byways.org>

FHWA 's National Scenic Byways, <http://www.byways.org>

Resource Center, <http://www.byways.org/community/center/>

資 料 編

1. 関係機関ヒアリング概要

- ① : Mountains to Sound Greenway
- ② : Federal Highway Administration(FHWA)
- ③ : Scenic America
- ④ : State of North Carolina(DOT)
- ⑤ : Blue Ridge Parkway(BRP)

2. 全米シーニック・バイウェイ会議 (2001 年ポートランド)

3. オレゴン州におけるシーニック・バイウェイ事例

- ①Historic Columbia River Highway Scenic Byway
- ②Pacific Coast Scenic Byway

4. シーニック・バイウェイをより魅力的にするための要素

ヒアリング関連機関①：Mountains to Sound Greenway	
担当者	Ms. Nancy Keith (Executive Director)
視察日	3月17日（日）12:00～13:00（ビデオ鑑賞・ヒアリング） 13:00～17:00（Greenwayの視察）
所在地	1011 Western Avenue, Suite 606, Seattle, WA 98104 TEL: (206)-382-5565/ FAX: (206)-382-3414 E-mail#: Nancy.keith@tpl.org Website: http://www.mtsgreenway.org

【 質疑応答 】

Q：この組織設立の背景は何か？

A：1)他のアメリカのシーニック・バイウエイは、1980年代の末から、政府主導のもとにつくられている。しかし、この組織はそれらのことを何も知らなかったというのが事実であり、そもそもの始まりが、ボストンからシアトルまで繋がっている高速道路の影響により、人口がシアトルに流入し、都市化が急速に進んだ状況を懸念してのことである。市民の強い要望によって始められたこの組織は、今年で11年目になるが、ナショナル・シーニック・バイウエイの指定を受けたくてはじめたものではなく、自分達の生活してきた土地や自然またそこに住む野生生物を守ることが目的である。



Q：夏と冬の観光客の動員人数の違いは何か？

A：動員数はカウントしていない。冬はほとんど地域の人達がくるが、夏はより多くの観光客が訪れる。

Q：ここで抱えている問題は何か？

A：ワシントン州の中でも経済的に苦しい自治体があり、そこに観光を引き寄せるのも一つの目的である。サーモンがたくさんいたが、人口が増加したことにより木材が伐採され、水質が低下したりなど、サーモンの数が減ってきていた。絶滅の危機にある動物の保全もする。バイウエイの整備には、レクリエーション、野生生物の生息地の保護、植林など、多目的な整備がなされている。

Q：理事会の方々はこの組織に常駐しているのか？

A：理事会は年に5回開かれるだけで、各理事の方々がフルタイムで常駐しているわけではない。頻繁に集まっているのは、委員会のメンバーであり、彼らが中心となって意思決定を行う。

Q：このNPOが所有している土地はあるのか？

A：1) このNPO団体が所有しているものは一切ない。日本でいう不動産仲介者のような役割をしてデベロッパーから土地を購入し、その土地を永久的に保護する状況を作り上げる。例えば、木材会社で倉庫となっていた土地を住宅地に開発するという話があ

ったときは、そこを買い占めて森林を保持した。開発と自然保護の融合を考えた都市型バイウェイのあり方がある。

2) 新しい試みとして、集団住宅地を作りその周りにオープン・スペースを確保する。

Q：標識や広告板などはどのように設置しているのか？

A：企業などの広告板も年に約 100 万円で大きさなどが決められている。高速道路関連の標識があるので、その標識の中にバイウェイの主要観光場所を立てていくのが難しい。希望としては、道路付属物も自然になじむブラウンにしていきたい。

Q：運営資金の集め方

A：NP0 のお金の集め方として社債を発行するという方法もある。

Q：土地の買収とはどのような形で行われるのか？

A：The trust of public land は この NP0 と兄弟的な関係にあり、MGS は、一切何も所有していない。もちろん、土地も所有しない。役割としては、仲介業者的な立場であり、The trust of public land がデベロッパーから土地を買収し、公的土地に変換していく。

【 配布資料 】

1) 冊子

- ・ Mountains to Sound

2) パンフレット

- ・ Snoqualmie Valley Time Places
- ・ Greenway Adventures
- ・ The Mountains to Sound Greenway-The First Ten Years

3) 新聞・雑誌記事

- ・ Tough Trade-Offs: Forests, Gravel and Growth
- ・ A great stretch of highway gets its due
- ・ The interstate 90 greenway
- ・ Greenway all the way
- ・ Rooting for the future
- ・ Trust successful in preserving land
- ・ Greenway advocates enjoy quiet successes
- ・ After nearly a decade, greenway 's almost done

4) ビデオ

- ・ Mountains to Sound Greenway Slide Show 2000

5) その他（メンバーリスト）

- ・ The mountains to Sound Greenway Trust Officers and board of directors
- ・ Mountains to Sound Greenway Trust Advisory Council

ヒアリング関連機関②：Federal Highway Administration(FHWA)	
担当者	Mr. Rob Draper (Director)
視察日	3月19日(火) 10:00~11:00 (ヒアリング)
所在地	400 th Seventh Street, SW, Washington DC 20590 TEL: (202)-366-4649/ FAX: (202)-366-7660 E-mail#: Rob.Draper@fhwa.dot.gov Website: http://www.fhwa.dot.gov/
【 質疑応答 】 Q：この諮問委員会はいつできたか？ A：1)できたのが1992年で、報告書が仕上がったのが1993年である。報告書（諮問委員会の勧告が含まれている）ができた時点でこの諮問委員会は解散された。 2)政策はこの諮問委員会の勧告を基に作られている。特にノミネーションのプロセス、指定の基準等。 Q：シーニック・バイウェイに申請して、通らないものはあるのか？ A：1)ある。二年に一度、96、98、2000年に行っている。41の道路がノミネートされてそのうち30が指定された。 2)通らなかったケースでは、道が複雑すぎて旅行者にとって非常にわかりにくい構造になっているとか、そのバイウェイ独自のストーリーが明確ではない場合等。 3)1989年の段階で、公共道路延長は全体で約390万マイル、全道路延長で1,150万マイル。そのうちシーニック・バイウェイは約5万1,500マイル（1990）である。 4)600 ステート・シーニック・バイウェイ/ 15 オール・アメリカン・ロード/57 ナショナル・シーニック・バイウェイ ●マーケティングについて 今までの研究でわかったことは、旅行者はオール・アメリカン・ロードと国立シーニック・バイウェイの違いについて気にしていない。アメリカズ・バイウェイを包括的なものとしてバイウェイの集合を促進する。 Q：具体的に何をしているのか？ A：アメリカズ・バイウェイのロゴを制作。 Q：シーニック・バイウェイという言葉は、昔から使われていたのか？それとも、このプロジェクトのために作られたのか？ A：1)これは、英語の単語として昔からあったが、アメリカズ・バイウェイという言葉は、バイウェイの集合体という意味でFHWAがつくりあげたものである。 2) Website には、一ヶ月に300万人のアクセスがある。	



Q：シーニック・バイウェイはどのくらい一般の方々に認識されているか？

A：1)調査の結果、国立シーニック・バイウェイに関しては、よく知っているが 2% 知っている 20%、聞いたことはあるが精通はしていないが 4%と認識度は非常に少ない。

2)促進していく方法のひとつは Website、もう一つはロゴである。

3)一般の方々は、Website やフリー番号に電話して情報を得ることができる。Website

●45 から 60 歳のグループで中高所得者が、一番シーニック・バイウェイに関心がある。そこに注目した企業からパートナーとしてシーニック・バイウェイのロゴを使わせてほしいと FHWA にアプローチしてくることが多い。彼らの広告にシーニック・バイウェイのロゴを載せるということは環境に考慮しているというようなイメージ・アップにも繋がる。シーニックの広告を独自で出すというのは非常にコストがかかるということで、マーケティング会社と契約を結びキャンペーンを展開して、企業にパートナーシップへの可能性をよびかけた。

Q：この Community Guide to Planning & Managing a Scenic Byway は、よくできているが、委託して作ったのか？

A：1)他の会社と契約して、FHWA で出版した。これは、一般の市民の為につくられたものである。

2) 現在は、長期間にわたってシーニック・バイウェイを保持していく為のより完成度の高い手引き的なものを制作している。

●強固なトップダウンの仕組みより、一般市民が作り上げているような草の根的なプログラムをつり上げている。

●ノミネーションの過程で、一般市民や他の部署の方等を含んだ評価委員会 (Panel) をつくりバイウェイの基準を満たしているかの再検討をする。

Q：考古学と歴史の明確な違いとは何か？時代の違いなのか？

A：考古学は、恐竜が存在していたような非常に古い時代に遡る。考古学、歴史、文化は重なっている部分があるし、景観とレクリエーションも重なっている部分がある。シーニックは建造物とが重なっている例として、ラスベガス・ストリップ (Las Vegas Strip) がある。彼らが最初ノミネートされたときは歴史と文化で選ばれた。しかし、委員会と FHWA は、歴史的なものというよりはシーニックとしてノミネートした方がいいということになり、シーニックで指定された。しかし、これはあくまでも例外である。

Q：委員会の中での審査の基準は厳しいものなのか？話し合いなどで決めるのか？

A：基本的な要求を満たしているかどうか、まず 6 つの資質を見る。客観的というよりは主観的な視点からみている。その為に、道を再検討する際にパネラーとして多くの人に関与してもらう。

Q：委員会メンバーは、現地に行くことはできないが、書類以外でビデオとかプレゼンテーション用の情報は持っているのか？

A：1)申請書に地図、パンフレット、スライド等を含めてもらう。それらを事前にパネラーに送り評価してもらう。諮問委員会が開かれる際には、FHWA 自身で検討した見解と議論したい問題点を提示する。ただ、FHWA はあくまでも中立的な立場であり、諮問委員会のメンバーがバイウェイのイメージを作ることができるようなインフォメーションを与えることが重要である。

2) FHWA は、その議論の中で委員会の意見の一致または同意を得ることはしない。諮問委員の方々は、それぞれ異なる専門性を持っており、その中で意見の同意をはかるというよりは、それぞれの評価の統合を図るのが目的である。

Q：指定されたバイウェイを再度評価したりするのか？

A：1) 指定した後は、市民団体に任せているものを、諮問委員会や政府組織がこうすべきだというような支持をするのは、論争を巻き起こすことになりかねない。バイウェイの維持は各州に委ねられているし、運営・管理は市民団体に任せるので、改めて再評価することは特にしない。

2) 助成金のために、評価を厳しくするということはより規制に近いものになる。それが目的ではない。地図やパンフレットを含んだサービス、広告板や解説付の標識などの有無は調べるが、基本的には市民団体に任せた状態である。

3) 評価をすることよりも、バイウェイを管理している市民団体の知識の習得や向上の機会を与えたり、またピュア・エクスチェンジといって他のバイウェイのスタッフが違うバイウェイに行き、お互いの知識を交換し合うようなプログラムもある。

Q：環境局と道路局がなかなか相容れないところがあるように、他の組織との関係で難しいことはないのか？

A：問題の主旨によって困難さは違うが、例えば、環境問題などが関係してきた場合は、コーディネートするのは難しい。しかし、運輸省と観光省などは、シーニック・バイウェイを促進することが観光促進にも繋がるということで、建設的な環境を築き協力しあっている。

Q：他の政府機関でシーニック・バイウェイに予算を配分しているところはあるか？

A：1) プログラムではある。例えば、州のプログラムなど。

2) シーニック・バイウェイはより間接的なものからの資金が多い。Federal Highway, Public Roads, Park Roads, Surface Transportation Program 等。

3) FHWA がシーニックに交付する資金を持っているのではなく各基金を通して、間接的に資金がシーニックに流れるしくみになっている。

【 配布資料 】

1) 冊子

- Financing Federal-Aid Highways
- Scenic Byways-Advisory Committee Report
- National Scenic Byways Study
- Byway Beginnings
- Community Guide to Planning & Managing a Scenic Byways
- Flexibility in Highway Design

2) パンフレット

- Our Nation's Highways

3) コピー

- Title 23-United States Code
- National Scenic Byways Program

4) ビデオ

- America's Byways

5) その他

- America's Byways (地図)

ヒアリング関係機関③：Scenic America	
担当者	Mr. Steven Strohmeier (Program Manager)
視察日	3月19日(火) 13:00~13:30
所在地	801 Pennsylvania Ave. SE Suite 300, Washington DC 20003 TEL: (202)-543-6200/ FAX: (202)-543-9130 E-mail#: strohmeier@scenic.org Website: http://www.scenic.org/

【 質疑応答 】

Q：マニュアルを作るのにシーニック・アメリカはどのような形で関わったのか？

A：1)FHWA に対して技術的な支援や写真などの情報を提供した。
2)地域住民に対しては Fact Sheet を配布したり、電話、E-mail ,Fax を通して技術的アシスタントを提供したり、もしミーティングが必要であればそこに出向き話し合いの場に参加する。
3)最近、ミネソタにある American Byway Resource Center とパートナーシップを結んでこの夏に出版される Scenic Conservation Planning Manual を作成する作業をしている。

Q：この組織ができたのは非常に早い時期だが、その背景は何か？

A：最初は非常に小さなグループでバイウェイ沿いの標識や広告版に対する反対活動から始まった。1987年に国の組織として機能しはじめ、今では7000人のメンバーとその他の関連組織と連携を取りながら、バイウェイに関連する問題に取り組んでいる。

Q：この組織の中にはエンジニアはいるのか？

A：1)自分は技術者にもっとも近いと思う。産業建築の技術者である。
2)委員会の中にも何人かのアドバイザーがいて、土木技術者や建築家がその中に含まれている。

Q：州との関わりよりも FHWA との関わりの方は強いのか？

A：我々の組織は、政府と強い結びつきがある NGO の一つである。

Q：州の NGO や NPO との関わりはどうか？

A：1)われわれはアメリカ全土に24の提携 NGO を持っている。
2)州の DOT との関係があるが、人事異動が多いので関係維持するのが難しい。

Q：この組織では、寄付のほかに助成金などが資金源となっていると思うが、その他の収入にはどのようなものがあるのか？

A：民間の寄付金からプロジェクトに対する資金がおりてきており、予算の75%はそこか



ら来ていて、残りの25%は政府との契約や、メンバーシップの会費から来ている。

Q：年間の予算の規模は？

A：75万\$

Q：それは、何に使っているのか？

A：その50%は、主にバイウェイのデザイン（広告版の撤去等）など、特別なプログラムに、25%はコミュニティーへの技術的アシスタントの提供（現場への訪問、電話代、出版料）、その他の25%は、一般的な運営費

【 配布資料 】

1) 冊子

- Building on The Past Traveling to the Future ? A Preservation ' s Guide to the ISTEA Transportation Enhancement Provision
- Community Guide to Planning & Management a Scenic Byway

2) パンフレット

- Last Chance Landscapes of America the Beautiful 2001
- Scenic America-It ' s our choice
- Last Chance Landscapes ? 2000 List of Ten Endangered American Landscapes
- The Future of Your Scenic Byway: Guidelines for Corridor Management Planning
- Billboard Control is Good for Business!
- Scenic Beauty Benefits Business: Design Guidelines for Business and Historic Districts
- Seeking Scenic Byway Designation: An Introduction for Communities
- Logo Signs, TODS, and Wayfinding Signs: Effective, Attractive Alternatives to Billboards
- Keeping in Touch with Beauty: Locating Wireless Telecommunications Towers Sensitive
- Getting Context-Sensitive Highway Design in Your State Law
- Keeping the Beauty in the Byway: Continuity in Scenic Byway Designations
- Scenic Byways Benefit Local Economies
- Getting it Right in the Right-of-Way: Citizen Participation in Context-Sensitive Highway Design

ヒアリング関係機関④：State of North Carolina(DOT)	
担当者	Mr. Jeff Lackey(Roadside Planning & Visualization Coordinator)
視察日	3月20日(水) 10:00~11:00
所在地	1 South Wilmington Street, Raleigh, NC 27699 TEL: (919)-733-2920/ FAX: (919)-733-9810 E-mail#: jefflackey@dot.state.nc.us Website: http://www.ncdot.org/

【 質疑応答 】

マーケティングに関して

観光収入は、年間 120 億 US\$である。また、1,000 万人のビジターが Welcome Center に来ている。この数字は、テロが起こってから遠出しなくて自分が住んでいる州内で車を使って旅行をする傾向がでてきたためである。

主なマーケティング活動：

- "NC SCENIC BYWAYS" の冊子
- Website("NC SCENIC BYWAYS" の冊子をダウンロードすることができる)
- AAA と提携を結んで、シーニック・バイウェイの広告をのせてもらう
- NC 州内だけでの広告ばかりでなくニューヨークタイムズなど他の州にも広告を出している。



- 旅行のシーズンにメディアを通じて広告を出す。
- 観光に関わる各州の知事が集まる Trade show がある。
- プログラムはノースカロライナ全体の自然に関わることを行っている。

マーケティング担当者は、FHWA 通して、シーニック・バイウェイのマーケティングで使うお金を集めるという任務がある。12 万 4,000US \$ が今年度シーニック・バイウェイ・プログラムの宣伝のために使われた額である。

シーニック・バイウェイに対する助成金は教育にも使っている。例えば、初等教育を受けている 4 年生と 8 年生 (NC の歴史について学ぶ学年) を対象にシーニック・バイウェイで勉強会を開いたりしている。23 万 US \$ は教育関連のプログラムに助成されている。

シーニック・バイウェイに指定される前にあった広告板や標識を取り除く為に 75 万 US \$ が FHWA から助成されている。

Q：申請が州に上がってくるときに、だれからどういうきっかけがあがってくるのか。

A：小さなコミュニティーが集まった団体（企業、市のリーダーや一般市民、観光関連のグループ等が含まれている）から申請があがってくることが多い。

Q：地方自治会からは？

A：含まれている。

Q：では、だれでも申請できるのか？

A：非営利組織であれば、だれでもできる。
個人の申請も受けるが、ほとんどの場合はひとつのグループになっている。

Q：教育の対象範囲が非常に広いという印象がある

A：だれでもどこでも関心や疑問を
投げかけてくるものがあれば、
そこへ出向いてプレゼンなどを
する。例えば、ライオンクラブ
などの地方のクラブへ出向いて
プレゼンをしたこともある。



Q：州と FHWA の関係について関心がある。シーニック・バイウェイ・プログラムは州が最初に FHWA にアプローチしていったのか、それともその反対なのか？

A：1) FHWA が最初にアプローチしてきた。FHWA は、我々は始めた 10 から 15 または 20（1990 年代）年前からすでに色々とシーニック・バイウェイについて研究していた。FHWA は多くの資料や情報を持っているので、それをもとに我々がシーニック・バイウェイを確立した。
2) 1980 年代の終わりに特別委員会が発足し、1990 年に基準が作られ、1994 年に司法機関で認定された。

Q：指定される前と指定された後との違いは？

A：指定された後は、観光客が増加したり経済的な部分での影響は大きいと思う。

Q：指定後の明確な効果はわかっているのか？

A：他の州でしているところもあるけど、うちはこれからこの効果について調査しなければならぬ段階である。

Q：広告板の規制をおこなったときにそれに反対する動きはなかったのか？

A：最初に広告板を動かすためにローカル・サポートを得ることから始める。もし、反対する人がいれば、違う場所をさがす。

Q：Adopt-Highway Program と Scenic Byway Program とで、同じグループ（NGO または NPO）が申請することができるか？

A：重なっていることもある。

Q：一つのバイウェイに対して複数の組織が関わっているのか？

A：一般的には一つのバイウェイに一つの組織が関わっているが、複数のバイウェイが関わってもいい。理想は、2,3 人の中心的人物がひとつの組織を先導していくような形がいい。一人でやっているところもある。

Q：申請の主要な目的は何か？それは観光なのか？指定後のメリットは？ 道路を修繕したり工事をする等そういうところにもお金もだすのか？

A：経済的な効果が主要な目的。メリットは、指定を受けた場合、法的に保全してもらえるということ。道路の維持関連のことには使わない。

【 配布資料 】

1) 小冊子

- NC Scenic Byways

2) パンフレット

- Wildflowers on North Carolina Roadsides

3) CD

- North Carolina Scenic Byways Power Point Presentation Spring 2002

4) その他

- NC Scenic Byway Application Package
- NC Scenic Byway Study List Application
- NC Scenic Byways
- NC Scenic Byways-Q&A

ヒアリング関係機関⑤：Blue Ridge Parkway	
担当者	Mr. Larry Hultquist(Resident Landscape Architect) Mr. Al Hess(Culture Resource Management Specialist)
視察日	3月21日(水) 10:00～11:00 ヒアリング 13:00～16:00 Parkway 視察
所在地	199 Hemphill Knob Road, Asheville, NC 28803 TEL: (828)-271-4744/ FAX: (828)-271-4119 E-mail#: Larry_Hultquist@nps.gov Website: http://www.nps.gov/blri

【 質疑応答 】

Q：ノースカロライナ州道路局との関係

A：多くの州道がこのパークウェイの中を通っているのが、必ずしもパークウェイの予算からこの州道の維持費や土木工事をカバーする必要はない。ただ、ケースごとに州と密接な話し合いをし、過剰に州道が交差する状況を避け、パークウェイの景観を考慮に入れながら調整していく。一例として、NC 州のプロジェクトの一環で Highway 4-21 がパークウェイの歴史遺産である橋を通っていることからこの橋の再建設を州の DOT に依頼している。



Q：パークウェイのプロジェクトの中で農場の保護とあるが、それはどういうことか？

A：近年においては、農業だけでは経済的に苦しく離農する人が増えてきている。パークウェイの特徴の一部でもある農園風景を保持する為に、農家から土地を買収するが、同じ土地で農業を続けることができるような配慮をする。

Q：他のバイウェイに比べると1マイルあたりに存在する施設の数が少ない。

A：数量的には多いが、1マイルあたりと考えると少ないかもしれない。

Q：標識や広告板が非常に多い印象があるが、これは交通標識も含まれているのか？

A：インフォメーション、方角、交通に関する標識全てが含まれている。我々としては、最小限に抑えるように努力しているが、パークウェイが拡大することは、そこに関わるコミュニティーの数や規模も拡大しているので難しい。

Q：ここでは、商業用の広告版を立てることを規制しているのか？

A：実際は許可していないが、罰金を収集したり罰したりする権限は持っていない。ヴァージニア州の一部の地域では規制しているところもある。

Q：セルラータワーを建てることを許可していますか？

A：禁じてはいないが、設置する場合は、環境評価を含めた報告を提出しなければならない。また、景観の妨げになるような場所での設置は、パークウェイ側として基本的には許可しない。

Q：セルラー電話はこの公園内で使えるのか？

A：タワーを規制しているので、届かないところが多いです。

Q：何人のボランティアがいるのか？

A：人数の把握はしていないが、20年で4万時間、1年間で2,000時間である。

Q：このパークウェイに関連している財団の方々は、この周辺地域の住民か？

A：基本的にはパークウェイ周辺のコミュニティーから来ているが、中には他の州から来ている人もいます。



【 配布資料 】

1) 冊子

- ・ Visual Character of The Blue Ridge Parkway

2) パンフレット

- ・ The Blue Ridge Parkway(Free Vacation Map and Guide)
- ・ Blue Ridge Parkway

3) その他

- ・ ブルーリッジパークウェイ（論文）
- ・ Presentation on the Blue Ridge Parkway-Dec. 14, 2000（プレゼン原稿）

資料編 2. 全米シーニック・バイウェイ会議¹ (2001 National Scenic Byways Conference)

2年に1度開催される本会議は、オレゴン州ポートランド市において全米から約 600 名の関係者が参加し開催された。参加者の顔ぶれは多彩で、道路関係者のみならず、公園・観光関係者等の行政関係者が約半数。そして全米のシーニック・バイウェイ運営組織（バイウェイ・コミュニティ）担当者の他、民間企業や関係団体などが加わる。また、活発な女性や高齢者が多く、なごやかながらも熱の入った討議が続いた。行政主体の会議でこれほど幅広い関係者が集まる会議はわが国ではあまり見ることができないが、「観光振興は地域開発の総仕上げ」と言われるように、総合性を発揮するためには多岐に亘る関係者の連携が不可欠である。

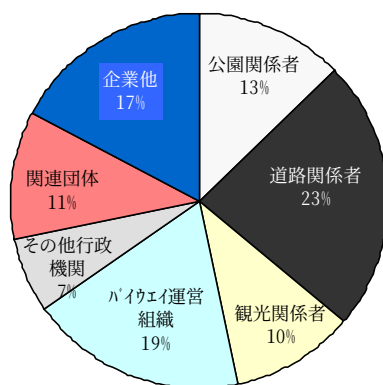
会議の主催者は、「米国バイウェイ支援センター (National Scenic Byway Resource Center)」と「米国連邦道路局(Federal Highway Administration)」の2者であるが、前者が会議の主たる事務局機能を担っている。「米国バイウェイ支援センター」は、ISTEA（米国総合陸上輸送効率化法）および TEA-21（交通機会均等法）により設置が位置づけられた組織で、1999 年、連邦道路局とミネソタ州内のアローヘッド地域開発委員会のジョイントベンチャーとしてミネソタ州ダルス (Duluth) に設立された。当支援センターの会報である「Vistas」によれば、“本センターの基本的責務は全米のバイウェイや州のバイウェイ・コーディネーター、州および連邦機関の担当者に対して支援することである”としている。そのため、バイウェイ・プログラムを推進していくために必要な情報の蓄積および共有化、技術的支援、会議の開催、全国的なネットワークの形成など、いわば全米バイウェイ・ネットワークの中核的役割を担っている。

図表 1 会議の概要

◆開催経緯	1999.8 (第1回大会) ルイスビル市 2000.7 全国研修会 2001.8.26-8.29 (第2回大会): ポートランド市
◆主 催	米国バイウェイ支援センター (America's Byways Resource Center) 米国連邦道路局 (Federal Highway Administration)
◆参加者	参加登録者数 485 名 (一般参加者) + 121 名 (報告者) = 606 名
◆プログラム	講演、ワークショップ (詳細別記)、現地視察会、展示会

¹ 資料編 2～4 は 2001 年、宮武が会議参加した際のレポートをまとめたものである。

図表2 会議出席者の構成の構成（所属別）



図表3 ワークショップ・テーマ（抜粋）

セッション1	セッション2
・資金調達の手法 ・マーケティング・ツール・キットの活用 ・経済学、パートナーシップとバイウエイ・コミュニティ ・シーニック・バイウエイのインタープリティング ・現実的な感性豊かなデザイン ・歩行者、自転車利用者の利用施設	・バイウエイ・ブランドの構築 ・移動性向上のための機会 ・バイウエイ資源解説の手法 ・仮想バイウエイコミュニティ ・パートナーシップの推進 ・観光と倫理のバランス
セッション3	セッション4
・バイウエイと関連団体等との連携 ・代替的資金調達 ・経済的効果 ・TEA21と歴史保存 ・実践的調査法 ・アクセス性とバイウエイ	・ホスピタリティ ・ビジターセンター ・景観保全計画 ・歴史街道 ・州を越えた連携 ・コリドー管理計画
セッション5（現地視察：テーマ）	セッション6
・コロンビア川溪谷国立シーニックエリア ・ランドスケープ ・歴史性 ・ビジター施設、インタープリテーション ・観光 ・レクリエーション	・バイウエイにおける実践例 ・野生動物 ・サインのデザイン ・戦略的計画 ・バイウエイに必要な技術 ・マーケティングの最大化

図表4 展示会出展者一覧

(政府・行政系機関) America's Byways Resource Center US Fish and Wildlife Service USDA Forest Service National Transportation Enhancement Clearinghouse Washington State Department of Transportation Washington State Scenic Byways Oregon Department of Transportation (民間団体) American Recreation Coalition Anchorage Convention & Visitors Bureau Colorado Scenic and Historic Northwest Interpretive Association Byway Program Carter & Burgess Inc. Scenic America	(民間企業) Car Tours CH2 MHILL Conference Host Committee Environmental Solution Heritage Design Interpretive Graphics Sign & Systems Mac Tec Systems Parametrix, Inc. Shive-Hattery, Inc. Transystems Corporation
---	--



図表5 本会議場前ホール



図表6 開会式風景



図表7 展示会場パネル展示（パイウエイ）



図表8 バイウエイ支援センター発行の機関紙



図表9 民間発行の機関紙

資料編3. オレゴン州におけるシーニック・バイウェイ事例

オレゴン州は、オール・アメリカン・ロードが3ルート、ナショナル・シーニック・バイウェイが5ルート、州指定バイウェイが9ルート設定されており、全米でもバイウェイ指定の多い州である。

このうち州際道路 84 号と並行して走る“コロンビア川シーニック・バイウェイ”と米国内でも数少ない幹線道路がシーニック・バイウェイに指定されている“パシフィックコースト・シーニック・バイウェイ”の2ルートについてとりあげ事例として紹介する。

図表 10 オレゴン州内バイウェイ位置図



(1) コロンビア川シーニック・バイウェイ (Historic Columbia River Highway Scenic Byway)

バイウェイとは「抜け道・わき道」といった意味である。コロンビア川シーニック・バイウェイは、州際道路 84 号を眼下に見下ろす州立公園内を走る総延長 112km のバイウェイである。全米に 17 ルートあるオール・アメリカン・ロードのひとつとしても認定されている。

このバイウェイの魅力はコロンビア川渓谷を一望できる雄大な眺望である。この資源性ゆえに古くからパークウェイとしての整備が進められてきた。加えて、滝を中心とした豊かな自然環境、州立公園内の多様なレクリエーション資源そして歴史的資源など多様な資源性を有している。道路そのものは復員も狭く、大型バスがすれ違えない区間も多いものの、ガードレールや岩石をうまく使うなど景観への配慮など、本来のパークウェイらしい演出がほどこされている。

図表 11 コロンビア川シーニック・バイウェイ・ルート



図 http://www.byways.org/travel/map_tab



図表 12 オレゴン州では、州内のパイウェイガイドブックを配布している。織り込むと A4 版三つ折り程度（右）になり他の観光パンフと同等の大きさになる。



図表 13 Crate's Point から眺めたコロンビア川溪谷（中央には州際道路 84 号が見える）



図表 14 Crown Point から眺めたコロンビア川溪谷（崖の上に展望塔が見える）



図表 15 コロンビア川シーニックバイウェイの入り口付近（左側がバイウェイ）



図表 16 Crown Point にある解説版（特徴的な地形についての説明が記されている）



図表 17 左側のガードレールは木材を鋼板で強化したもの



図表 18 路側（左側）に岩（多分この辺で採取された）がガードレール代わりに並べられている



図表 19 土木遺産としてのコロンビア川シーニックパイウェイを記したプレート



図表 20 パイウェイの入り口の町トラウト・デイル（景観演出が施されている）



図表 21 観光資源として紹介されているダレス・ダム



図表 22 のり面や手すりロックが使われており、周囲の景観と調和している

(2) パシフィック・コースト・シーニック・バイウェイ (Pacific Coast Scenic Byway)

バイウェイといっても全てがこうした抜け道の道路ではなく、オレゴン州内のパシフィック・コースト・シーニック・バイウェイは幹線道路である連邦道路 101 号そのものが認定されており、地域特性に合わせて多種多様である。

図表 24 パシフィック・コースト・シーニックバイウェイルート図



図表 23 エコラ州立公園（北海道でもよく見られる風景である）



図表 25 長大な太平洋を望む海岸線が魅力





図表 26 市街地にあるバイウェイ看板
(T字道の正面の見やすい位置にある)



図表 27 パシフィック・コースト・バイウェイ
の一般部（太平洋を望む区間は意外と少ない）



図表 28 ビューポイントにある駐車場(左下)



図表 29 ビューポイントを示す
案内標識



図表 30 シーニックバイ
ウェイの案内看板(支柱は
木材で非常に簡便な構造)

資料編4. シーニック・バイウェイをより魅力的にするための要素

観光の印象は、旅行者が自宅を出てから戻るまでの一連の観光行動全体の評価により決定される。観光行動には移動、宿泊、食事、ショッピングやレクリエーションなど様々な要素が含まれるが、そのうちひとつでも不満足なものがあると全体の印象に悪影響を与えることになる。特に、広大な北海道では移動の占める割合は高く、観光客はいやがおうでも移動に旅行時間の多くを費やす。自動車交通への依存度が高い北海道では、道路上から景観を眺めざるを得ないことが多い。また展望台での眺望やレクリエーションを楽しむにしても道路の機能に大きく依存しなければならない。そういった意味で北海道観光をより魅力的なものにしていく上で、道路の役割は大きい。

こうしたことから観光レクリエーションの目的としてのシーニック・バイウェイをより魅力的なものにしていくためには、一連の観光行動に伴う移動を安全かつ快適なものとしていくことが求められる。以下シーニック・バイウェイをより魅力的な資源としていくために必要な要素を示す。

(1) 州際道路 (Inter State Highway)

米国の主要都市はほぼ碁盤の目状に州際道路で連結されており、さらにそれを補完するように国道等の幹線道路が連絡している。都市から観光レクリエーション地域へも州際道路→国道→州道と乗り継ぎながら到達できる。州際道路は通常片側3車線（外側：大型車走行車線、中央：走行車線、内側：追い越し車線）で、郊外部でも2車線確保されており、安全・快適な走行が可能であり、運転によるストレスは少ない。観光の最中、渋滞や追い越しなどヒヤリとする瞬間の繰り返しでは、せっかくの楽しいはずの観光も台無しとなる。

バイウェイは基本的に幹線道路と連絡している“脇道”である。バイウェイに用いない車両以外は走行しない。ドイツのロマンティック街道等の休暇街道もアウトバーン（高速道路）が並行しており、観光レクリエーション目的以外の車両が走行することはほとんどない。こうした道路交通の機能分担により、渋滞の緩和や交通の安全性の向上が図られることはもちろんであるが、“観光する空間”から日常的なものをできるかぎり排除できることから、より観光に適した空間演出が可能となる。



図表 31 シーニック・バイウェイは一般に郊外部にあることが多く、高速道路（無料）が利用できれば到達までのストレスが少ない

(2) 一般道路

シーニック・バイウェイやシーニック・ルートに指定されていない郊外部の一般道路も路側幅が広く、道路敷地境界線付近もラウンディング処理されており、周囲の景観と馴染んでいる箇所が随所にみられる。右左折レーンは連続もしくは我が国と比較しても延長が長くなっており、走行車線での自動車の流れを阻害しないような工夫がされている。



図表 32 シーニックバイウェイではない一般道路（路側も広く広復員道路並、敷地境界はラウンディング処理、電柱も見えない）



図表 33 一般道路部（真ん中の車線は右左折レーンが連続して続いている）



図表 34 一般道路交差点部（緑色の案内標識は交差点角にあり見やすい）

(3) ビジターセンター

地域の地理に不慣れな旅行者にとって、道路情報や地域の様々な情報は快適な観光をするうえで重要な要素である。道路案内標識を初め、最近普及しつつある GPS を活用したナビゲーションシステムなどより決めの細かい情報の提供も可能となりつつある。

オレゴン州内には中小都市であっても必ずといっていいほど旅行者に情報等を提供してくれるビジターセンターが市街地に設置されている。大半が商工会議所内もしくは隣接して設置され、州や市町村の助成金や地域の観光ボランティアの協力によって運営されている。わが国では、市町村内の観光施設等は沿道の案内看板等によって示されている場合が多いが、看板のデザインが周囲の景観と調和していない場合や看板の数が多すぎて煩雑になるなどの事例が見られる。オレゴン州では州際道路を降りると、まず目につくのがビジターセンターの案内標識であり、旅行者は自ずとビジターセンターに誘導される。そしてビジターセンターには必ず市町村の地図をもらうことができ、不明な点があれば常駐しているスタッフに詳細な情報を聞くこともできる。

様々な最新の情報提供システムが普及する中、直接的な人と人とのコミュニケーションができるビジターセンターは情報提供機能を超えた、ある意味、それ自体観光を演出する舞台装置としての役割を担っているものと推測される。



図表 35 コロンビア川シーニックバイウェイ上にあるmulta滝のビジターセンター
(レストラン併設)



図表 36 ビジターセンター内部(ティラムック：市町村商工会議所に併設されている場合が多い。州、市町村、商工会議所等からの助成金により運営されている。)



図表 37 専用ラックに並べられたパンフレットは整頓された感じを受け、使いやすい
(ポートランド)



図表 38 ビジターセンターの多くは高齢者ボランティアの協力で運営されている
(アルバニー)

あとがき

北海道は、豊かな自然環境、新鮮で良質な食材等我が国でも有数の観光資源を有する観光地域です。平成 12 年度は約 600 万人が北海道を訪れ、有珠山噴火災害の影響もあり来道観光客数は減少したものの、基本的には増加基調にあり、平成 13 年度上期には増加に転じています。

一方北海道経済は、大手金融機関の破綻を初めとした企業倒産など厳しい経済環境が図続くなか依然として低迷を続けていますが、こうした状況を打開すべく全道的に地域活性化のための様々な取り組みが行われています。国土交通省においては、観光交流を通じた経済の活性化を「当面する課題」として、①訪日外国人旅行者の倍増、②休暇の取得促進・分散化、③国民ニーズの多様化に応えられる地域の多様な資源を活用した魅力ある観光交流区間づくりを行うこととしています。このような中、北海道の観光については第 6 期北海道総合開発計画において重点施策のひとつとして位置づけているとともに、北海道により「北海道観光のくにづくり条例」（北海道）が公布され、観光産業を北海道経済のリーディング産業として位置づけ、行政、民間、地域住民が連携して観光振興を図ることとしています。

一方、国民の価値観の多様化を反映し、旅行ニーズや旅行形態も多様化の傾向を強めており、団体旅行より選択性の高い個人旅行が増加しつつあります。北海道観光では自動車への依存度が高いこともあり、近年、レンタカーや自家用車を利用した道外からの周遊観光も増加しています。

そこで、国土交通省北海道局では、地域の方々、NPO、自治体等と連携し、美しい沿道景観づくりなど北海道が有する豊かな地域資源の保全・活用を図ることにより観光振興を図り、北海道経済の活性化に資することを目的に米国で取り組まれているシーニック・バイウェイ制度を導入することとし、現在そのための準備作業を進めているところです。

本資料は、本制度創設準備の一環として、1980 年代より「シーニック・バイウェイ法」を制定し積極的に取り組んできた米国における取り組みの現状と課題を把握することを目的として実施した調査結果をとりまとめたものです。

最後に、本調査を実施するにあたり、多忙のところヒアリング調査や現地調査への同行など貴重な時間をさいていただいた、米国連邦道路局、ノースカロライナ州道路局そして各バイウェイ関係機関担当各位に感謝申し上げます。また本資料が今後の北海道におけるシーニックバイウェイづくりの過程で活用していただければ幸いです。

平成 15 年 2 月

国土交通省北海道局地政課 和 泉 晶 裕

dec 技術資料

Vol. 0023 平成 15 年 4 月 1 日

発行人 五十嵐 日出夫

発行所 (社) 北海道開発技術センター

〒060-0051

札幌市中央区南 1 条東 2 丁目 11 番地

TEL (011) 271-3028

印刷所 (株) 総北海

TEL (011) 757-6995