

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。

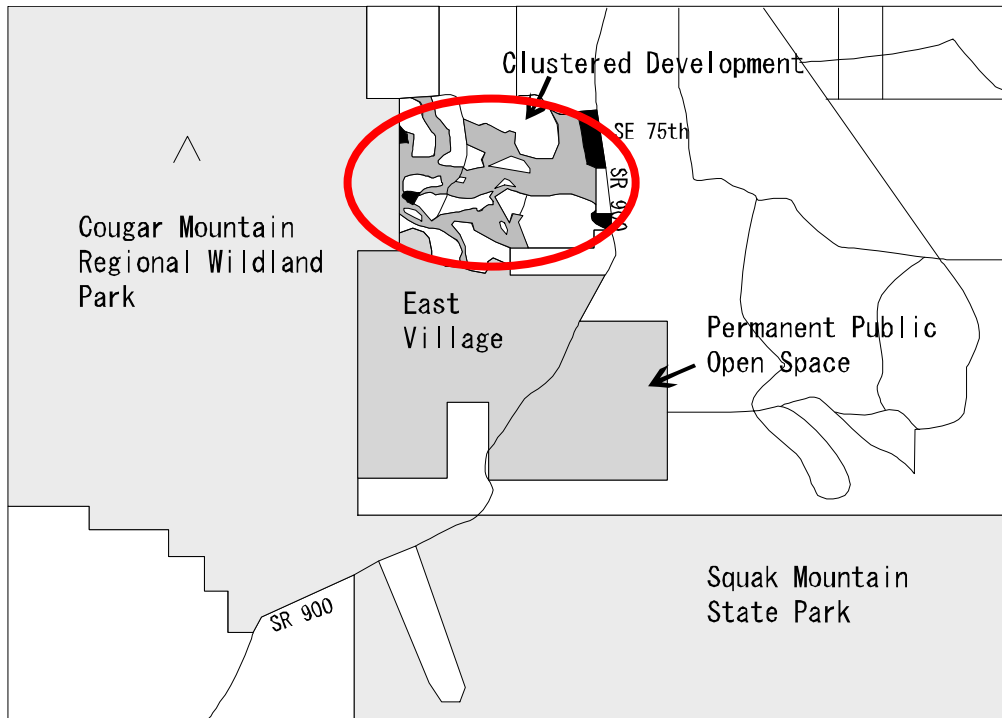
・ミチゲーショ手法の導入

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

補助金の用途は幅広く、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

、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ェイ整備等への補助金は、バイウェ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ェ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ェ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・バイウェイ・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・バイウェイ・プログラムを導入にするにあたり、

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

NPO、企業等多数の人が参画しやすい環境の整備

沿道景観保全のための取り組みの検討

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/>