

資料編

1. 関係機関ヒアリング概要

: Mountains to Sound Greenway

: Federal Highway Administration(FHWA)

: Scenic America

: State of North Carolina(DOT)

: 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

Historic Columbia River Highway Scenic Byway

Pacific 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	: 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・パイウェイは、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。



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・パイウェイの指定を受けたくてはじめてたものではなく、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。パイウェイの整備には、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。頻り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：NPO 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 NPO 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	: 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、一般の市民の為に作られたものである。
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参与してもらう。

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事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・エクステンジズ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

- ・ Title23-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	: 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とりながら、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	: 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 : 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過しているのが、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過し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ということは、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る。



【 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。

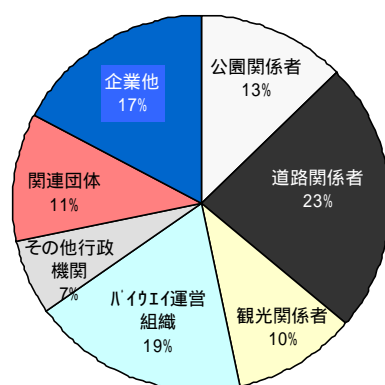
会議の主催者は、「米国バイウェイ支援センター(National Scenic Byway Resource Center)」と「米国連邦道路局(Federal Highway Administration)」の2者であるが、前者が会議の主たる事務局機能を担っている。「米国バイウェイ支援センター」は、ISTEA(米国総合陸上輸送効率化法)およびTEA-21(交通機会均等法)により設置が位置づけられた組織で、1999年、連邦道路局とミネソタ州内のアローヘッド地域開発委員会のジョイントベンチャーとしてミネソタ州ダルス(Duluth)に設立された。当支援センターの会報である「Vistas」によれば、「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
<ul style="list-style-type: none"> ・資金調達的手法 ・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クイ・コミュニティ ・シニック・バイク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 	<ul style="list-style-type: none"> ・バイクイ・ブランドの構築 ・移動性向上のための機会 ・バイクイ資源解説の手法 ・仮想バイクイコミュニティ ・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
<ul style="list-style-type: none"> ・バイク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 ・アクセス性とバイクイ 	<ul style="list-style-type: none"> ・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
<ul style="list-style-type: none"> ・コロンビア川溪谷国立シニックエリア ・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 	<ul style="list-style-type: none"> ・バイクイにおける実践例 ・野生動物 ・サインのデザイン ・戦略的計画 ・バイクイに必要な技術 ・マーケティングの最大化

図表 4 展示会出展者一覧

<p>(政府・行政系機関)</p> <p>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</p> <p>(民間団体)</p> <p>American Recreation Coalition Anchorage Convention & Visitors Bureau Colorado Scenic and Historic Northwest Interpretive Association Byway Program Carter & Burgess Inc. Scenic America</p>	<p>(民間企業)</p> <p>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</p>
---	--



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 (パイウェイ)



図表 8 パイウェイ支援センター発行の機関紙



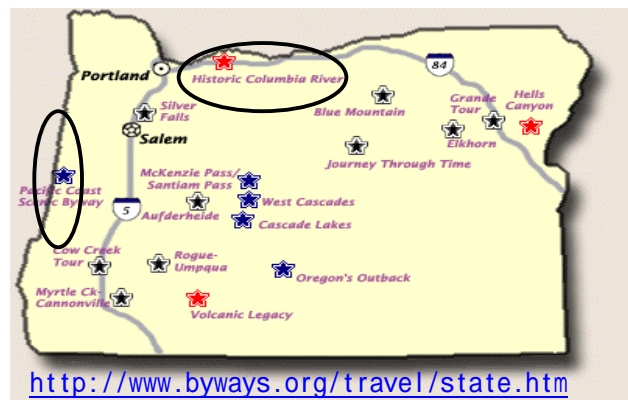
図表 9 民間発行の機関紙

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、州内のバ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渓谷（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渓谷（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バイウェイを記したプレート



図表 20 バ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。

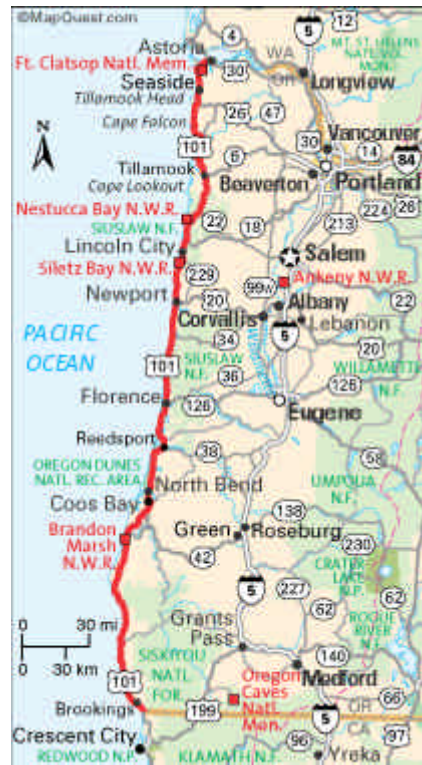
図表 24 パシフィック・コースト・シーニックバイウェイルート図



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 シーニックパイ
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multimad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)