

シーニックバイウェイ北海道の挑戦

米国における シーニックバイウェイ事情



パシフィック・コースト・シーニックバイウェイ(AAR)のランドマークのひとつヤキナ・ベイブリッジ(オレゴン州・ニューポート市)

シーニックバイウェイのルーツ

米国においてシーニックバイウェイ(直訳すると「景観の良いわき道」)のルーツでもあるパークウェイ(道路公園)の整備が本格的にスタートしたのは、1930年代、ルーズベルト大統領のユードール政策のもと建設が始まった、バージニア州

からノースキャロライナ州にまたがる、全長約750kmのブルーリッジパークウェイ以降です。パークウェイの事業主体は国立公園を所管する国立公園局ですが、こうしたパークウェイの他にも、国有森林局が整備してきたものもあり、現在のシーニックバイウェイの中には、こうした既存のルートが数多く含まれ、96ルート中24ルート、そうした意味でシーニックバイウェイの骨格となるルートの整備は70年以上の歴史があります。

米国道路施策の大転換「ISTEA」とシーニックバイウェイ制度

一方、連邦政府によって進められてきた州際道路(高速道路)整備は、1916年ごろから始まり、1956年に制定された「連邦道路法」、「道路財源法」以降、本格的な整備が進められてきました。その結果1980年代後半、当初予定していた高速道路網はほぼ完成しました。

そこで連邦政府が今後取り組むべき施策として1991年に打ち出したのが、総合陸上輸送効率化法(略称、ISTEA)でした。本法の説明は省略しますが、道路交通だけではなく、列車や航空機、船舶、さらには歩行者といったさまざまな陸上交通輸送手段を総合的にマネジメントしていくという、米国道路史上、前述の「連邦道路法」等の制定に匹敵する画期的な施策であるといえます。

米国シーニックバイウェイ制度は、本法によって法的根拠を与えられているのです。



連邦認定シーニックバイウェイの位置図



米国シーニックバイウェイの発展図

シーニックバイウェイ制度の特徴

シーニックバイウェイ制度は、単なる「景観の良いわき道」づくりだけではなく、米国の総合的な陸上交通政策の中で、特に国民のレクリエーション需要への対応、地域資源の保全・活用を担う戦略的施策として位置づけられています。

また、本制度推進面での特徴として、主務行政機関は連邦道路庁であるものの、沿道の土地利用を含めた総合的ルート運営施策遂行のため、国立公園局、国有林野局をはじめとした関係行政機関、米国自動車連盟やレクリエーション協会などの民間団体とも密接な連携体制が構築されています。

さらに本制度は国家プロジェクトでありながら、連邦政府は制度認定手続きと事業支援を行い、計画と事業実施は州や個々のバイウェイ管理団体に任されているなど、基本的には地域が主体となって進めているという特徴があります。

シーニックバイウェイ認定の現状

シーニックバイウェイの認定区分は州認定と連邦認定の二種類がありますが、連邦認定のためには原則として州認定が条件となっています。後



旅行者を迎える笑顔はとても大切な要素
(オレゴン州アルバニ市ビジターセンター)



シーニックバイウェイの対象は、美しい自然景観ばかりではない。歴史的価値が認められればネオンサインも立派な保全すべき地域資源に
(ニューメキシコ州ルート66：NSB)



世界一美しいパークウェイといわれるブルーリッジパークウェイ
(ノースカロライナ州、AAR)



歴史的価値のある鉄橋も保全すべき地域資源となる
(オレゴン州・コロンビア川シーニックバイウェイ：AAR)

者はさらに「オールアメリカンロード(AAR)」と「ナショナル・シーニックバイウェイ(NSB)」に分かれています。
認定は、1996年に第1回目が行われ、その後、2年ごとに行われています。現在では、連邦認定であるオールアメリカンロード(21ルート)、ナショナル・シーニックバイウェイ(75ルート)が認定を受け、州認定シーニックバイウェイも500以上あるといわれています。
認定シーニックバイウェイへの支援措置
シーニックバイウェイとして認定されると、連邦政府などから次のような支援を受けることができます。

・対象事業に対して連邦政府からの補助金の給付
・州・連邦レベルのマーケティングによる知名度の向上
・リソースセンター(支援センター)による技術的支援、プロモーション支援
・表彰制度の適用など
米国シーニックバイウェイに学ぶこと
米国におけるシーニックバイウェイの取り組みは今年で14年目を迎えます。その間、さまざまな試みが行われてきており、北海道における展開を図っていく上で、多くの知見を与えてくれます。
チャレンジ精神で持続的な活動を
米国ではベストプラクティス賞(最優秀実践賞)といったのがあり、優れたルート運営を行った活動団体などに送られています。これは活動に対する誇りの醸成や成功事例の共有といった効果もありますが、最も大切なことはこの仕組みが加減点主義であるということです。たとえ失敗しても、チャレンジすることを評価する仕組みが活動の活性化と持続性を保証するものであると思います。一つした風土が活動団体のみならず、行政組織にもあり、米国シーニックバイウェイ推進を特徴づけています。

発な制度運営につながっていくものと考えます。
骨太のシーニックバイウェイをめざして
米国では先の連邦政府によるISTEA制定により、国民の生活の質の向上や経済発展に効果的な道路交通のあり方として、総合的な陸上交通における道路交通の役割と位置づけを明確にし、そのための仕組みづくりも行ってきました。繰り返しになりますが、シーニックバイウェイはそうした総合交通体系の中で位置づけられた施策なのです。
北海道では過去2年間のモデルルートにおける試行で、さまざまな活動団体が試行錯誤で活動を続け、相心の成果も見られるようになってきました。
今後は、活動団体が主体的に策定したルート運営計画と連携し、効果的なルート運営のため、関係する行政機関、市町村間の連携の仕組みづくりが必要であるとともに、ルートの骨格である、道路、そのものが果たすべき役割について今一度再検討し、明確なビジョンを示し、いわゆる「骨太のシーニックバイウェイ」を構築していくことも、行政に求められている課題のひとつではないでしょうか。
おわりに
「観光は地域づくりの総仕上げ」ともいわれますが、シーニックバイウェイもまさに同様といえます。推進に関わるさまざまな個人や団体、行政がそれぞれの持ち味とチャレンジ精神を発揮して、継続的に取り組んでいくこと。これを少なくとも二、三〇年間続けられるかどうかですが、シーニックバイウェイ成功の鍵を握るものと考えます。
(社)北海道オートリゾートネットワーク協会
事務局長 宮武 清志
米国シーニックバイウェイホームページ
<http://www.byways.org/>