

# 米国におけるシーニック バイウェイプログラムの現状

## はじめに

米国では1990年代より、指定されたルート沿線において、景観、自然、歴史等地域固有の特性を連邦、州、地域、NPO等が一体となって、観光振興、景観・環境の保全に取り組む国家プログラム「シーニックバイウェイプログラム」を進めている。

一方、国土交通省では、平成14年度より、我が国において特にドライブ観光が増大している北海道での観光振興のため、ルート沿線における景観、自然等を保全、整備する施策を展開することとしている。



国土交通省北海道局地政課開発専門官

和泉 晶裕

## 1 米国シーニックバイウェイプログラム

米国における「シーニックバイウェイプログラム（以下「SB」）」は、道路沿線における景観性、歴史性、自然性、文化性、レクリエーション性、考古学性の6つの固有特性について維持、開発する国家的プログラムである。

歴史上の出来事など地域独自のストーリーや、国家的財産と考えられる場所、建築物等が存在する道路沿線での景観、自然等を保全、整備する取り組みは、古くから各地域において行われてきたが、1989年に米国連邦議会で承認されたSB法ではこれらを国家的プロジェクトとしてガイドライン及び指定基準の策定、経済効果の研究を行うこととされた。その後、陸上交通効率化法（ISTEA）により設置されたSB国家諮問委員会が1991年にまとめた報告書にその指定基準、登録の方法等が詳細に盛り込まれ、現在はこれに基づき指定・登録が行われてきている。

本プログラムが行われる趣旨としては、

- ① 6つの視点から傑出した価値を保存することにより、合衆国内の景観の長期的維持と充実を図ること
  - ② 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体験学習の場を提供し、教育と理解の機会を与え充実させること
- の3つが挙げられている。

現在、連邦指定として登録されているSBは、28のオールアメリカンロード（6つの特性のうち少なくとも2つを有するもの）と70のナショナルシーニックバイウェイ（6つの特性のうち少なくとも1つを有するもの）があり、この他、州や自治体が独自に指定しているものが相当数ある。

SBプログラムへの地域の参加は、州の独自性に委ねられている。連邦指定のSBに登録するにあたっては、州政府の推薦が必要であるが、その発案はいかなる自治体、民間グループ、個人であってもよいこととなっている。

このプログラムの実施により、国及び州政府は、景観・環境の保全・整備は当然のことながら、教育、人材育成等様々な努力を通して、指定された



連邦指定のシーニックバイウェイ



連邦指定の流れ

SBの価値を保護、紹介し、質の向上を図り、ユニークな旅行体験を作り上げるための素材をSBを運営する団体へ提供する。

## 2 シーニックバイウェイの事例

### 2-1 ワシントン州マウンテンス・トゥ・サウンド・グリーンウェイ

マウンテンス・トゥ・サウンド・グリーンウェイ（以下「MSG」）は、1998年に指定されたアメリカで唯一の高速道路のナショナル・シーニック・バイウェイである。また、北海道とよく似た積雪寒冷な気象条件を有するルートでもある。



針葉樹林帯に囲まれる Mountains to Sound Greenway (I-90)

東海岸のボストンから西海岸に位置するシアトルのPuget Sound湖畔まで北アメリカ大陸を横断する高速道路I-90号は、シアトル周辺を最終開通区間として完成したが、高速道路の開通とともにシアトルへの人口集中による都市化の拡大や周辺地域の疲弊が懸念された。そのため、シアトルから約160km区間のI-90周辺における土地所有者等が代表となり、林学専門家、環境専門家、企業の代表者、政府機関等による「ザ・マウンテンズ・トゥ・サウンド・グリーンウェイ・トラスト」が1991年に設立され、ボランティアグループと協力しながら、空き家、森林、民間の農園等を含めた5万エーカー（約200km<sup>2</sup>）以上の地域の保護を行ってきた。

森林保護から始まったこの取り組みは、その後、SBの指定を受け、経済的に厳しい自治体への観光客誘致活動と相まってサケ等野生生物保護やレクリエーション施設整備へと多目的化されてきた。特に、このSBほぼ全線に沿ってトレイル（トレッキングルート）が整備されており、森林や湖沼等自然とふれあいながらのハイキングに訪れる人も多く、レクリエーションの場としての位置付けも高い。

MSGトラストの運営は、ボーイング社やマイクロソフト社等シアトルに立地する大企業からの献金や多くのNPO、ボランティア団体の参画を得ており、開発されそうな土地の買い取り・管理や屋外広告物の集約、展望台やレストランなどの

観光施設整備、環境教育や森林保護活動等総合的に沿道環境の保全に取り組んでいることが特徴的であった。

## 2-2 ノースカロライナ（NC）州の取り組み状況

NC州のSB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SBが州指定を受け、その後の追加指定により、現在45のSBが州より指定されている。

NC州では、前述のMSG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、旅行者が州内のどこでもSB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、SBを新たに整備するより、州内に埋もれているルートを見つけ出し指定することに重点がおかれている。特にNC州では6つの特性のうち、「景観性」が重視され、この視点が満足されないルートは指定されない。

NC州は指定されたSBの利用促進のため、AAA（全米自動車協会）との提携、ウェブサイト、他州等への観光シーズン時の雑誌、新聞等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。

さらにNC州では以下のような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。

### (1) アダプト・ア・ハイウェイ（AAH：道路の里親制度）

地域のボランティアにより道路の清掃、植樹等を実施するAAHは、急速に成長し、6千以上のボランティア・グループにより2万km余りの州道路での活動が行われている。日本においてもボランティア・サポート・プログラムとして徐々に参加者が増大している。

### (2) 自転車歩行者交通対策

主要都市、公園、行楽地等につながるサイクリングロード網の整備が行われている。

## (3)橋梁リサイクルプログラム

1978年から、歴史的なトラス橋を保護するためのプログラムが行われている。

## (4)環境及びリサイクル

州環境保護政策として河川や湿地等を保護するため、歩行者専用道路の建設や浸食防止工事等のプロジェクトが行われている。リサイクルプログラムでは車のスクラップを集めて橋や擁壁を造っている。

## (5)野生植物プログラム

一般市民からの寄付や募金により、年数回の道路脇の花壇の手入れや種を蒔く作業が行われている。

## 2-3 ノースカロライナ州ブルーリッジパークウェイ

ブルーリッジパークウェイ（以下BRP）は、全米SB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。早期に指定された背景としては、BRPの建設が公園道路として1935年ニューディール政策のもとで開始され、1987年に全長約750kmに及ぶ区間が開通する約50年間にわたり、全線にわたり周辺環境と調和した設計による建設が続けられ、SBとして十分な要素を持っていたことにある。現在は年間2千万人の観光客が訪れる全米有数のSBとして有名となっている。



ブルーリッジパークウェイ

BRPでは、内務省国立公園局が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プログラムを実施している。

BRPでは、運営面において多くのNPOが組織され、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2千2百万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、3千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。

BRPで驚かされたのは、設計・計画段階から、周辺環境との調和を重視し、幅約200m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、家屋が周辺環境と調和するよう行われてきたことである。

さらに観光客は、展望エリア、ピクニックエリア、宿泊施設等を利用しながら、公園全体の景観を体験できるよう配慮されている。



BRPのデザインブック





BRPのトンネル（自然石の坑門）



BRPの木製防護柵

### 3 シーニックバイウェイ推進の要因

米国SBプログラムに関するヒアリング及び現地調査を通して以下の点がプログラム推進のポイントであると思われた。

#### ①多様なNPOやバックアップ組織の存在

SBプログラムは、申請の発案がいかなる団体、個人でも可能な開かれたプログラムであることから、様々なNPO等民間組織が自由に、しかも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全米を対象としたNGOシーニックアメリカ協会や連邦政府により運営される支援センターが管理運営の相談窓口として存在することが、多くのSBが誕生し、継続されている背景であると思われる。

#### ②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が中心的な役割であることが、地域色豊かなSB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、広範囲な景観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が行われていた。

### 4 SB制度の北海道への導入について

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、さらにアウトドアスポーツ等体験型観光も年々増大傾向にある。また、アジア等海外からの観光客を誘致するためにも、米国におけるSBプログラムは、その環境づくりに非常に参考となるものである。

現在、国土交通省北海道局においては、平成14年度の国土交通省重点施策の一つとして北海道版のSB制度創設を検討中である。

特に、広大な大地で快適なドライブ観光が楽しめる北海道において、観光振興の起爆剤として早期に導入が可能と思われるが、NPO等への社会参加の意識、景観・環境保全等に対する企業協力、ハイキング等屋外レクリエーションへの意識など社会的、歴史的背景が米国と大きく異なる面もある。

これらを踏まえ、北海道に特徴的な沿道空間が実現するような制度づくりを目指したい。