

# 第2回県民参加・NPO協働フォーラム 基調講演 ～日本風景街道(シーニック・バイウェイ・ジャパン)について～

国土交通省道路局地方道・環境課 道路環境調査室長 柳橋則夫氏

## 1 美しく豊かな地域の形成のために

それでは最初に、日本風景街道の概要を説明いたします。まずは、日本風景街道（シーニック・バイウェイ・ジャパン）のコンセプトです。私どもは、コンセプトを考える際に四つのことを考えております。

### (1) 人・文化の交流、そして生活空間としての道

一つ目でございます。左側の絵にございますように、古くから道は江戸時代の五街道のように、人、文化の交流の場として機能を果たしておりました。また、こちらの右側でございますが、過去の絵図でわかるように生活空間の場としても活用されてきました。戦後、特にここ五、六十年の話でございますが、道の機能、車を通すという機能に特化しまして、こういった生活空間の場、人、文化交流の場としての機能が見過ごされてしまっているのではないかと、こういうことを考えました。

### (2) 道と沿道の融通で地域の利便性が向上

二つ目です。これは江戸時代の話でございますが、ちょうどひさしという部分でございますけれども、半官半民の場として活用されてきました。これは、かなり地域の活性化に結びついているというふう聞いております。これは左側にひさしの絵がございまして、そこに道路、ひさし、室内となっております、ここに道路、ひさし、室内でございますが、このひさしの部分ですけれども、昼間は店側として私として活用されていたわけです。夜は閉めますので、道として公で活用されてきたという事例でございます。昼間は店舗、夜は道の一部ということでございます。

このように、こちら側に、ではこのひさしの下はどういう取り扱いになっているのかという、今の土地登記簿みたいなものを調べますと、ちゃんと半分公というふうに登録されておまして、もともと概念として半分公、半分民の土地というのが定められたことがわかります。我々は、これは一つのヒントだと思っております。今のように道路は道路区域だけ、その周りは民地だけというのではなくて、その接点となる沿道地域、もう少し公と私の柔軟な協力関係、こういうものが築けるのではないかと考えてございます。江戸時代やってきたわけですから、そういった使い方をもう一度掘り起こしてみたらどうかということを考えてました。

### (3) 道と沿道を一体的に考えることによって景観が向上

それから、三つ目です。これはアンケート調査ですが、好ましくない景観というアンケートをとりますと、道路と沿道、これが突出して高くなっています。また、左下、もう一つのグラフがあります。残したくない景観ですが、こちらも電柱、電線、広告看板、放置自転車など、たくさんものが例示として挙げられております。我々こういった景観については、道路管理者と沿道住民の方々の協力、これによってもっと美しい景観を実現できるのではないかと考えております。

### (4) 訪れる者を導くことで地域の資源を活性化

それから、四つ目のことです。左上の絵でございまして、こちらは幕末から明治にかけて綱が運搬された道です。長野県の上田から群馬県の高崎、また長野県の岡谷から埼玉県秩父、こういったところを中山道や甲州街道を経由して、最終的には横浜まで至る日本のシルクロードとして知られています。これは、知られていても、一部地域ではかなり有名です。例えば八王子にはこの綱の道の資料館もございまして、その当時のいわれ等々いろいろな資料が飾られております。しかし、全国的にどこまで知られているかということになると、必ずしも皆さんが知っているわけではございません。

こういった埋もれた地域の資源、こういったものが全国各地にたくさんあるのではないかと考えております。そして、こういった資源を掘り起こし、こういった資源同士を道で結びつけるといったことで、地域の資源をもう一度見直して、それを活用することによって地域活性化ができるのではないかと。それに対して、その資源を結びつけるという意味で、道としてお手伝いできることがあるのではないかと考えてございます。(中略)

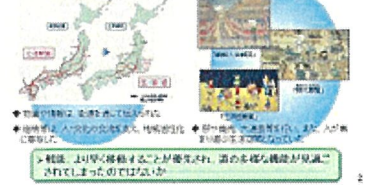
## 2 屋外広告対策に始まった米国シーニックバイウェイ

シーニックバイウェイの先進事例としては、アメリカと、それから北海道がございまして、その資料でございまして。最初は、まずアメリカの方のシーニックバイウェイをご紹介します。もともとアメリカのシーニックバイウェイですが、題名にございまして、屋外広告対策で始まっております。そういう運動をきっかけにして始まっておりますが、現在ここに書いておられますが、連邦指定のルートは126ルートでございます。この上の部分ですね、126ルート、これは連邦指定。州指定が数百、自治体独自指定が相当数ということで、かなりの数があるかと思っております。

## 1. 美しく豊かな地域の形成のために

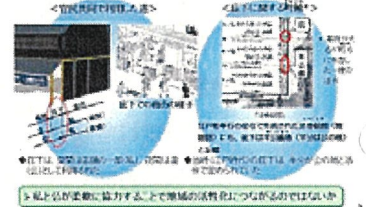
① 人・文化の交流、そして生活空間としての道

＜人・文化の交流の場としての道＞ ＜生活空間として活用された道＞

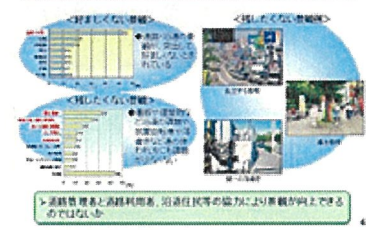


② 道と沿道の融通で地域の利便性が向上

江戸時代、民下は「半官半民」の柔軟な役割を



③ 道と沿道を一体的に考えることによって景観が向上



④ 訪れる者を導くことで地域の資源を活性化



## 2. 変わり始めた道と地域の関係

新たな取り組みがすすんでいます



## 3. 屋外広告対策に始まった米国シーニックバイウェイ

景観が向上



このシーニックバイウェイ指定に当たっては、ここに評価項目がありますが、景観性、歴史性、自然性、文化性、考古学性、それからレクリエーション性という六つの視点で専門家による第三者機関を交えて審査されます。よかったものについて、これは指定されるわけですが、アメリカの場合、特に2項目、どれでもいいのですけれども、2項目以上の特性が認められた場合は、126の中でも最高級のオールアメリカンロードという指定を受けられます。現在27ルートございます。普通の連邦指定のシーニックバイウェイは、ナショナルシーニックバイウェイと言っておりますが、オールアメリカンロードもその一部でございますけれども、最高級ということで名称が変わっております。

また、こういう指定をするだけではなくて、実際に連邦政府としていろいろな支援をしているわけですが、特に多いのは道路庁から来ている資金支援です。現在2005年で年間30億円の予算が確保されているというふう聞いております。来年は、またさらにふえるということで、このアメリカのシーニックバイウェイの予算については、どんどん増加する一方という形で聞いております。特にアメリカの場合には、日本と違いまして単年度で予算を決めているわけではございませんで、法に基づいて例えばシーニックバイウェイですと、もう2009年までの予算は決められておりますが、2005年からずっと2009年までどんどんお金がふえるというふう聞いております。

このアメリカのシーニックバイウェイですが、具体的にどんなことをするのかというのは、ルートがあるわけですが、まずは地域住民の方々が計画立案をいたします。その中で自転車道整備とか駐車場の整備、ビューポイントの整備、散策道の整備等々、こういう計画をしてそれをやるわけです。実際につくるとなると、住民の方々が作るわけではないのですけれども、計画を住民の方々が決めてこういう整備をやっていく。

では、住民の方々はどんなことをするのかですが、例えばこれは日本の先ほどの例とも似ていますが、沿道の清掃活動をするということもございます。また、沿道、民地での活動例ということで、案内板、これは公園ですから、多分政府でしょうけれども、民間の看板なんかの回収とか撤去、そういうものを行います。活動が道路だけではなくて、道路周辺の案内看板、公園の案内看板とか、そういったものまで広がっているというのが特徴かと思えます。これはアメリカの事例です。

### 3 北海道でシーニックバイウェイを展開

では、北海道です。北海道は2003年から活動を展開しております。既に東オホーツクのシーニックバイウェイ、それから富良野のシーニックバイウェイ、それから三つ目が支笏洞爺ニセコ、この部分のシーニックバイウェイということで、3ルートが指定されております。2003年からです。

具体的に何をやっているのかということですが、北海道の場合、まずは地域住民の方々が景観診断というものを行ってしております。その景観診断に基づいて、例えば行政側では電柱が邪魔であれば片寄せをすとか、標識が大きすぎて景観を阻害するというのであれば標識を小さくすとか、そういった活動を行っております。また、官民の協働活動としては、これは広報ですね、広報、PR活動については官民協働で行っております。これが北海道のシーニックバイウェイです。

### 4 新しい道空間づくりの4つの視点

私たちは、アメリカのシーニックバイウェイの事例、それと先ほどコンセプトを考える前に考えた四つの視点、四つのこと、これらを踏まえて新しい形で日本風景街道というものをやっつけていこうと思っております。

これは新しい空間づくりの四つの視点になっていきますが、ちょっと資料が直ってなくて、これは日本風景街道の四つの視点です。日本風景街道では、ここに書かれております四つの視点、これを大事にしていきたいというふうに考えております。交流の場、生活空間としての道の機能を復古、再生という意味で、「道の担う役割の復古・再生」、それが一つ目の視点です。

二つ目の視点、人や地域に眠る観光資源等を有効に活用しようという意味で、「地域の資産の活用」、これが二つ目の視点です。

三つ目の視点です。オープンカフェ、ビューポイントの設置等により楽しめる道を創造するというので、「新たな・多様な価値の創造」というのが三つ目の視点です。

それから、四つ目の視点です。これは、看板や電柱等の負の遺産を清算し、美しい沿道景観を再生する、そういうことを意味しています。「使われ方の負の遺産の清算」、これが四つ目の視点です。日本風景街道では、この四つの視点を大事にしながら、いろいろなものを考えていきたいというふうに考えております。

### 5 日本風景街道の方針

そこで、日本風景街道の方針です。基本方針です。これはもう読み上げますが、自然、歴史、文化、風景などをテーマとして、訪れる人と迎える地域の豊かな交流による地域コミュニティの再生を目指した美しい道路空間の形成です。

それだけ言われても日本風景街道の目指すべき姿、そういうものが何なのということですが、一言で言えば私どもがしたいことは、走り抜ける道から交流を生む道



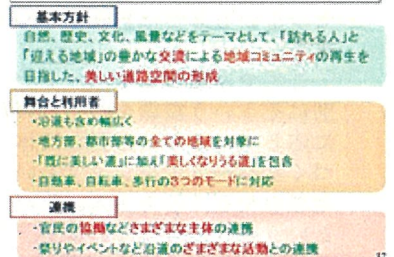
### 4.北海道でシーニックバイウェイを展開



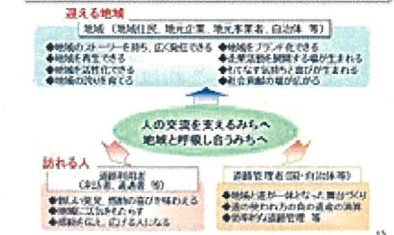
### 5.新しい道空間づくりの4つの視点



### 6.日本風景街道の方針



### 7.日本風景街道がもたらす変化



へということです。これはどういうことかと申しますと、道を舞台にして道が招く人と訪れる人の交流プラットフォームになるようにしていきたいということです。しかも、そのプラットフォームは美しい道路空間でなくてはいけないのではないかと考えています。単に美しい道をつくるという意味だけではなくて、その美しい道が交流の場として地域と地域を訪れる方々の交流の場として機能していくと、そういうことができるようにしていきたいというふうに考えています。

### 6 日本風景街道の活動例

こちらは、日本風景街道の活動例ということで書いてあるものですが、当然いろんなことが、先ほどの話だけだと美しい道路空間であって、かついろんな交流の場になるようにしていけばいいわけですが、先ほど言った四つの視点を大事にしながら、ということになると、基本的には何でもできるわけですが、それが方針に合っただけで、何でも日本風景街道の活動だと言えるわけですが、ここでは事務局でとりあえず考えたものを入れておきます。

地域としては、山間部もあります。郊外や地方部もあります。都市部もあります。エリアは問わないと思っておりません。そのエリア、エリアでやるのが違うのではないかなというふうに思っています。ただ、広報とかPR活動、こういったものについては、どのエリアであっても同じようにやっていくのかなと思っておりません。例えば山間部です。山間部につきましては、地域資源の発掘というようなことを考えております。また、郊外、地方部については、一つは自然景観の保護みたいな、道路と沿道地域が協力して景観をよくしようということもあれば、回りの景観を楽しむ場を整備しようということもあろうかと思っております。都市部です。都市部であれば、例えば沿道環境の維持管理みたいな問題、先ほどのボランティアによる清掃活動や植栽活動みたいな問題、それからもう少し沿道景観そのものをよくしようということ、沿道に乱立する看板、電柱等を撤去したりとか、そういう問題、あと電線類を地中化したりとかという問題です。そういうふう美しくしたところで、祭り、イベントなんかをやるということも考えられるのではないかと考えています。これは、あくまで限定的に書いておきますが、何も書かないとイメージがわからないということを書いておきますが、基本的には先ほど言った基本方針、さらに四つの視点さえ満足できれば、日本風景街道の活動としてはすべてが当てはまるということになります。

### 7 日本風景街道の進め方

では、こういった日本風景街道をどうやって進めていくかということですが、ここでまず私どもは、これを新しい施策とか新しい事業というふうにはとらえていません。この日本風景街道の動き、若干資金的な支援等はありますが、この概念をもとに活動を国民運動化していくということが目標でございます、新しい事業というイメージでは全くございません。

#### (1) 誰が？

では、どうやってこれを進めていくかですが、まずはだれが、活動主体です。私どもは、この活動主体としては地域住民の方々、NPO、企業、それと自治体、それから町内会とか、それとあと道路管理者、こういった方々が一緒になって組織をつくって活動していくものだと思います。当然活動のテーマや活動内容によっては、これはフルセットする必要はありません、必要な構成員がいればよいのではないかなと思っております。

ここでみちづくりパートナーシップと呼んでいますが、これは概念でございます、別にそういう組織をつくるのだという意味ではございません。もう既に地域には、活動に応じていろんな必要な団体が必要な組織をつくっておりますが、それがそのままみちづくりパートナーシップという概念に合えば、それで構わないと思っております。要は地域のやる気のある人、組織が自主的に参加して連携を図りながら活動をしていくのだというふうに思っています。その地域のリーダーが中心となって、みちづくりパートナーシップを概念として形成していけばいいのではないかなというふうに思っております。

#### (2) どこで？

では、どんなところでやるのかということですが、全国どんなところでもございます。これは都市部であっても地方部であっても、先ほどご説明したとおりでございます。

それから、範囲も道路だけではなくて、できれば沿道も、さらに協力が得られれば私有地も含めて、こういった活動を行えないのかなと思っております。

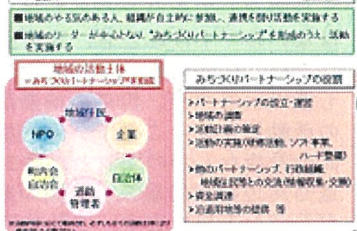
それから、ルート、道でございますが、長い路線も短い路線もと考えています。例えば大体何キロぐらいの道を想定したらいいのかということをよくご質問受けます。私そのときにいつも答えておりますのは、例えば石川県金沢市の東廊であれば、あれは500メートルぐらいの道です。それから、熊野古道みたいな道であれば、あれは奈良県、和歌山県、三重県、3県またがるような道です。どんなものでも構いません。



参考: 交流のための舞台づくり



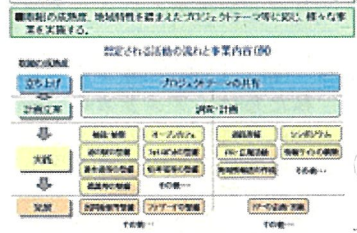
#### 1. 誰が？



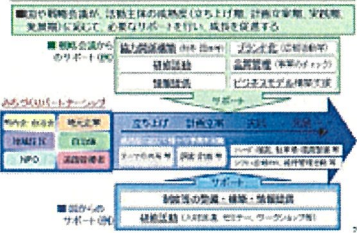
#### 2. どこで？



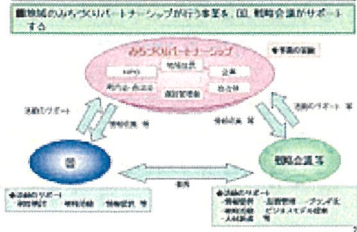
#### 3. 何を？



#### 4-1. どうやって？



#### 4-2. どうやって？



基本方針が合っていれば、長い路線も短い路線であっても構いませんと言っております。また、幹線道路でも遊歩道でも結構だと思っています。こういう人が歩く道であったとしても、それでも構わないのではないかと。これは、人も車も自転車にも通じる場所ですけれども、国道でもいいし、県道でもいいし、市町村道でも結構です。どういう道であっても構わないと思っています。また、歩道であっても構わないと思っています。それから、あと既に美しい道でもこれから美しくなる道でも、これは決して日本の道 100 選を選ぼうと思っているわけではありません。だから、美しくなくても結構だと思います。これから美しくなろうという絵姿が描ければと思っています。そういうような感じで考えております。

### (3) 何を？

では、具体的に何をするのかということですが、これは地域ごとに一律金太郎あめというわけにはいきませんし、また地域によって事情が違うのではないかなと思っています。それぞれの地域の取り組みの熟成度に応じて、やることは違うと思っています。立ち上げから計画立案、実践、発展までございますが、立ち上げであればまずはテーマの共有から始まるので、計画立案であれば調査、計画をすとか、またもう既にそういうものができ上がって実践の段階になっていけば、これは事務局で考えていますので、ありきたりしかございませんが、植栽、植樹とか道路清掃とか、シンポジウムとか道の駅の整備等々、実践の段階のところもある。さらに、発展の段階になれば、例えばソフト的であればツアーの企画とか、そういったものまで入ってくるので、整備であれば民間の方の看板等の整備についても考えていくという段階にもいくのだと思いますが、こういった形でいろいろな段階で事業を実施していけばいいと思います。具体的には、先ほど申し上げましたみちづくりパートナーシップの中で議論をしていただいて、その中でやっていただければ、やるものを決めていただければというふうに思っています。

### (4) どうやって？

それで、どうやってというのが、私どもこういう先ほどの立ち上げ、計画立案、実践、発展と、いろんなところでいろんな活動があると申し上げましたが、そういった動きの中で国からもサポートしていきたいというふうに思っております。

特に、あとここに戦略会議というのを書いてありますが、実は私ども昨年 12 月の 7 日に日本風景街道戦略会議なるものを立ち上げました。経団連の会長であります奥田会長を初め、かなりいろんなその道の専門家の方では有名な方々をお招きしまして、戦略会議を立ち上げております。大学の先生なんかでは、例えば北陸のシーニックバイウェイをやられている先生とか、それから石田先生は北海道のシーニックバイウェイの取り組みをやられているなど、学識の先生については基本的にシーニックバイウェイの活動を具体的にされている方、また観光の視点も重要ということで日本旅行業協会とか、あとは日本観光協会ですか、そういった方々にも入っていただいているところでございます。

この戦略、実はこれ戦略会議を単に立ち上げてコンセプトを決めるだけではなくて、将来的にはこの戦略会議から、こういったみちづくりパートナーシップの活動に対して、いろいろサポートをしていきたいというふうに思っております。また、国の方も当然サポートはいたします。平成 18 年度の予算ですけれども、まず予算を確保しました。アメリカは 30 億ですが、残念ながら私どもの方は来年度予算は約 1 億円でございます。

やることは、メニューは二つございます。一つは、地域の活動主体が行う景観診断等の地域の調査、活動計画の策定に対する支援、そういうものです。計画に対する支援、これのメニューが一つ。もう一つのメニューが、地域の活動主体が実施する植栽、駐車場、標識整備等のハード事業、これの支援とか広報、PR とか、維持管理活動等のソフト活動事業、これに対する支援です。ですから、計画の支援と事業の支援、これをメニュー二つがございます。事業の中には、ハードもソフトも両方ともできるように予算を確保しております。ただし、これは県とか市町村に対する予算ではなくて、NPO の方々に直接補助という形をとっております。これを地域の方々と私ども、それから立ち上げました日本風景街道戦略会議、こちらとがうまく協力してまとまっていくのではないかなと思っています。

なお、ここに書いておりますように、中心はみちづくりパートナーシップ、地域の活動主体が中心でございまして、あくまで私どもがやることは活動のサポートにすぎません。このサポートをやっていきます。ただし、みちづくりパートナーシップには道路管理者というのにも入ろうかと思えます。例えば国といってもいろいろございますが、少なくとも本省地方整備局というのはこちら側でしょうが、道路管理者という意味で例えば地方整備局では国道事務所がございまして、そういったところはどちらかというと一緒にパートナーシップとしてご協力いただきたいというふうに考えているところでございます。

## 8 戦略会議の進めかた

今現在どんな感じで進めているかということ、これも戦略会議の進め方になってはいますが、日本風景街道の進め方でございます。今現在モデル地域を選ぼうということで、公募をしております。日本風景街道と一緒に考えませんかという公募をしております。一応 18 年度の 4 月ぐらいにはモデル地域を決めて、実際に地域の熟度に応じて計画の策定とか実践を行っていくかと思っています。このモデルルートに選ばれた部分の活動を通じて、フィードバックということで、シーニックバイウェイの仕組み、制度を再度検討し、確立していきたいと思っています。18 年度中。それで、19 年度は本格的に運用ということで、私どものスケジュールからいきますと、この日本風景街道の活動、本格的にやるのは 19 年から。ことしモデルルートの公募をし、18 年はモデルルートに選ばれた地域の方々と一緒になって考え、一緒になって仕組みも考えていくということで動こうというふうに思っております。

(中略)

先ほど申しましたが、モデルルート採択後は、モデルルートに選ばれたところについては、まだ計画段階でなければ計画を策定するということをやっていただくし、もう計画があるのであれば、計画に基づいた事業を実施していただくというわけですが、その中で私どもの考えているシーニック・バイウェイ・ジャパン、日本風景街道の仕組みや制度づくり、これに役立つような話について、いろいろとアンケートをとったりヒアリングをしたりと一緒に考えていただくということを考えている次第でございます。

以上、ちょっと最後はしよりましたけれども、日本風景街道の概要と、それからちょうど今行われておりますモデルルートの公募について、お話をさせていただきました。ご清聴ありがとうございます。

