

道  
守

みちもり

MICHIMORI  
TSUSHIN

通信

号外

シーニックバイウェイって何？  
「地域が育ててる観光の道」論が急浮上

## “観光振興と道路”シンポジウム

— 九州におけるシーニックバイウェイの可能性を探る —

2004年9月17日(金)

13:30【開会】

【問題提起】「九州の観光と道路」 岡本 博氏 (九州地方整備局道路部長)

13:50【基調講演】「シーニックバイウェイと地域の元気」 石田 東生氏 (筑波大学社会学系教授)

15:00【パネルディスカッション】「九州の観光振興と道路」

17:00【会場討議】

17:30【閉会】

■主催 国土交通省九州地方整備局、道守九州会議

■後援 福岡県、佐賀県、長崎県、熊本県、大分県、宮崎県、鹿児島県、福岡市、北九州市、  
西日本新聞社、佐賀新聞社、長崎新聞社、熊本日日新聞社、大分合同新聞社、  
宮崎日日新聞社、南日本新聞社





# 「シーニックバイウェイと地域の元気」

石田 東生氏 筑波大学社会工学系教授(工学博士)

いしだ・はるお 1951年大阪府生まれ。東京大学工学部土木工学科卒業、同大学院工学系研究科修士課程修了。フィリピン大学客員教授、筑波大学工学系助教授を経て、95年より現職。専門は都市交通計画、交通行動分析。「計画論(土木工学大系)」などの著書がある。

# 魅力あるわき道=寄り道=観光道路

## シーニックバイウェイ Scenic Byway

新しい観光振興策「シーニックバイウェイ」が注目を集めている。シーニックは「景色」、バイウェイは「わき道、寄り道」を意味する。発祥はアメリカ。行政、住民、利用者、NPOなどが一体となって、地域の沿道景観や自然環境の保全・整備に取り組み、歩行者やマイカーの旅行者を呼び込む。道路そのものを観光資源として活用するという新しい視点だ。日本では北海道が先行。豊富な観光資源が点在する九州にも、導入の必要性や可能性はないだろうか。9月17日に福岡市で開かれた「観光振興と道路」シンポジウム―九州におけるシーニックバイウェイの可能性を探る―は、九州の道路・観光行政担当者や地域づくりのリーダーらが出席。さまざまな角度から意見を交換し、新しい道づくりの機運が一気に高まった。



## 魅力の創出を 地域・行政の協働で、 道守活動に期待

観光振興に道路をいかに役立てるかという観点から現在行っている道路施策を3点にわたって述べてみたい。

まず、観光資源へのアクセス改善だ。宮崎県綾町では、1995年の九州縦貫道人吉〜えびの間開通と、酒泉の杜、綾城などの観光施設整備が相まって、観光入り込み数が年間40万人から110万人に増えた。また、大分県宇目町では使い勝手の悪い国道326号が悩みだったが、「唄げんか大橋」の開通や「道の駅」開業などで、92年に数千人だった入り込み客数が、現在は6万人を超えるまでになった。

次に、情報提供の充実が挙げられる。この点では「走りやすさマップ」の提供を予定している。これまでの地図は道路種別による色分けがなされていたが、これを走りやすさいかどうかで色分けするものだ。これにより経路選択の幅が広がり、楽しい旅に寄与できると思う。また、分かりやすい標識や路面表示にも力を入れていく。さらに、景観の優れた

場所を撮影スポットに選定して、そのそばに駐車場を整備する「フォトスポット&パーキング」も進め、地図上やホームページでの情報提供を行ってみたい。

三番目に観光資源の創出がある。「道の駅」の利用者は九州・沖縄で2002年度で2680万人に達した。大分県日田市豆田地区では平成12年度に電線地中化を行い、美しい街並み創出に大きく寄与している。シーニックバイウェイとの関連でいえば、やまなみハイウェイや日南海岸・堀切峠を含む国道220号などは道路そのものが観光資源ととらえられてきたが、より魅力的にするにはどうしたらいいかが求められている。

シーニックバイウェイの実践は魅力の創出だけでなく、その維持も重要で、地域と行政の協働が求められる。九州内で2万人近くの会員に達している道守会議の活動は、その重要なパートナーとなり得ると考えている。

## シンポ参加者の人気候補ルートは

①やまなみハイウェイ ②阿蘇 ③日南海岸

## 効果への期待は9割以上

### 参加者アンケート

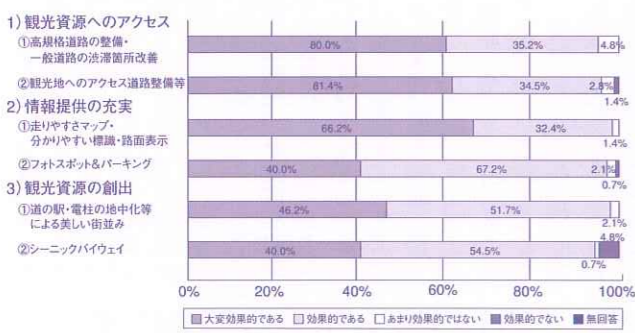
「観光振興と道路」シンポジウムには九州各地から約400人が参加した。このうち145人がアンケート調査に回答を寄せた。  
「今後どんな施策が効果的か」との質問のうちシーニックバイウェイに対しては40.0%が「大変効果的」、54.5%が「効果的」と回答した。「シーニックバイウェイの候補地・ルート」の回答は①やまなみハイウェイ34人②阿蘇13人③日南海岸10人④天草④国道57号④同10号が各8人⑦国道202号7人などの順だった。

シーニックバイウェイは、米国で12年前にスタート。経済効果に加え、地域の人々が自らの地域や道路などの整備に愛着や誇りをもつて取り組むという成果を上げ、日本では「北海道におけるシーニックバイウェイ制度導入モデル検討委員会」が昨年2月に設置され試行が始まった。  
「全米シーニックバイウェイプログラム」は、シーニック(景観)だけでなく、歴史・自然・文化・レクリエーション・考古学の六視点からバイウェイ(脇道)を含む領域(コリドー)を連邦政府、州、自治体が地域の申請に基づいて指定し、優れた景観などの資源や物語を住民が主体になって長期的に維持・充実し、観光客にもゆとり楽しんでもらう趣旨だ。行政の各種補助があるが、行政は黒子。主体は地域。いい関係が成立している。ホームページなど情報発信が充実し、表彰制度もある。

使、屋外広告はほとんど見られない。小さな道にも地域のストーリーを伝える案内板が生まれている。地域のカークラブや工芸組合、NPO、NGOなどがかわる。地域の努力により年間平均約2千万人の旅行者がこの道路を行き来し、約2640億円の経済効果を上げている。  
北海道らしい景色とドライブを楽しみたいと道外客のレンタカー利用が増えている。九州も共通だろうが、道や周遊が大切。そこで米国のシーニックバイウェイに倣い、美しいツーリング環境・個性的な地域環境、美しく誇りと活力ある地域の創造を目標に「千歳〜ニセコ」「旭川〜占冠」両モデルルートを選定。地域住民・組織による運営、ブランド確立を目指す地域ビジネスの創造、情報ネットワークや支援センターによるサポートを推進している。

馬の通る道も、などアイデアが出て、地域ビジネスの芽も生まれている。何より実行力が備わってきた。行政指導では難航する看板などの撤去  
が住民の要請だとすんなり実現し、景観を乱す離農畑にカラシ菜を住民が再植栽、行政は車外風景が楽しめるよう道路標識を移動した例もある。成果を一言で言えば、住民や行政の「やる気」に「できる気」が加わったこと。地域と行政、市民団体の横のつながりができたこと。  
道普請は普(あまね)く請(こ)うことであり「協働」、祭りのワッショイは「和を背負う」が語源。九州は豊かな自然に加え、歴史遺産、さらに道守九州会議も組織されている。私の提案はワッショイ、みんなで楽しくやりましょう。

観光振興に効果的な施策は?



## 活力ある地域の創造 北海道に「やる気」「できる気」

## 「九州の観光と道路」

岡本 博氏 (国土交通省九州地方整備局道路部長)





# 景観道路、前例も実践もある

## 提案・決意・自信が飛び交う

パネリスト



筑波大学教授  
石田 東生氏



北海道開発局建設部道路調査官  
和泉 晶裕氏



熊本県小国町町長  
宮崎 暢俊氏



宮崎交通副社長  
岩切 道郎氏



由布院玉の湯社長  
桑野 和泉氏



グリーンツーリズムライター  
杉森 直美氏



九州大学名誉教授・道守九州会議代表世話人  
樗木 武氏



樗木 やまなみハイウェイや天草サンセットラインなど景観道路の前例が九州にはある。景観だけにとどまらず、道の自然・文化・歴史・レクリエーションなどを生かし、住民活動につなげ、物語性のある交通ネットワークをつくるシニックバイウェイ、その必要性や可能性を探りたい。

岩切 宮崎の日南海岸は道路を観光資源にするロードパークであり、走りながら美しい景観を楽しめ、合間に物語がある小休止スポットを設けた。物語りは観光バスのガイドが務めたが、マイカー向けにはガイドに代わる情報発信が必要だ。

桑野 大分県湯布院町は最近、連泊客やリピーターが増加。連泊を呼び込むには周辺地域の魅力が加わらないと難しい。周辺には自然がたっぷりの「くじゅう」や、「昭和の町」人気の豊後高田などがあり、これらの魅力を結ぶのが道路。道路自体にも魅力をと、という議論はされてこなかった。観光地に行くまでのワクワク感を演出する道路を考えたい。

## 観光地までのワクワク感を

桑野氏

## 風土を活かし「人情の道」を作ろう 住民と行政と来客と、連携し



岩切 日南海岸ロードパークは昭和20年代から国・県・宮崎交通が三者協定を結び、宮交が中心になって開発。開発は宮交という意識が強かったが、来年の日南海岸国定公園50周年を睨み、昨秋、日南海岸活性化協議会が発足。3市2町と民間企業も参加し議論しているが、1町が抜けるなど官と民の間にズレがある。シニックバイウェイを導入すれば変化するかもしれない。

宮崎 シニックバイウェイは、国交省所管だが、道は国道だけとは限らない。農道はどうなるのか。農道も国道も住民にとっては道路は道路。省庁間の垣根をとって取り組んでほしい。

## 風土を、人情を、情報を

杉森氏

宮崎 シニックバイウェイは、国交省所管だが、道は国道だけとは限らない。農道はどうなるのか。農道も国道も住民にとっては道路は道路。省庁間の垣根をとって取り組んでほしい。

樗木 県の考え方を聞きたい。会場にいらっしやる長崎県の有吉さんどうぞ。

和泉 シニックバイウェイも似ていると思う。「風光明媚な寄り道」と訳されるが、風光明媚よりも土地の風土を感じることにシニックバイウェイだと思いたい。

宮崎 熊本県小国町には都会から女性や若者などさまざまな人々が入り、外来者に地元行政の仕事なども手伝ってもらっている。北海道のシニックバイウェイは美しい光景が土台だが、九

## 物語を、暮らしを生かさそう

宮崎氏

樗木 美しい道や地域には行政だけでなく、住民の意識が重要。

桑野 美しい町でありたいが、現実の観光地は業者中心で、町並みが崩れたりしている。努力しても町並みの回復には時間がかかる。よいことはすぐに取り入れる柔軟性が九州人、シニックバイウェイを通して人々が結び合うことができれば素晴らしい。

岩切 美しい景観と総論賛成でも例えば看板一つの撤去も難しいのが現実。北海道の報告に「行政がやると反発するが地域の声だとうまくいく」例があった。地域づくりの柱としてシニックバイウェイが盛り上げれば、総論は賛成なので日南の場合は大いに可能性

州には遠景の美しさに加え人々の生活や物語が豊富だ。例えば天草パークラインの沿線には貝や魚を売る店など地元の人たちの暮らしがある。九州では地域の人々の生活の中でシニックバイウェイの可能性を探るべきだ。

樗木 北海道では行政が取り組みだした。理由は何だろう。  
和泉 毎年行っ「道の駅」スタンプラリーには5万人が応募。全駅完全制覇約9千人とドライブ観光が急速に増えている。「道の駅」に続くドライブ観光振興策第2弾の必要が第一の理由。美しい景観、魅力ある観光空間には道路管理者だけでなく農村景観の維持など地域の方々の協働が必要で、かつさまざまな活動が地域にはあつて、両者をつむぐ糸として（行政が）取り組みを始めた。

があると思う。

杉森 美しさだけでなく現地情報をもっとほしい。湯布院や小国は総合案内施設があるが、多くの役場では通り一遍の面白味のない情報しかもらえず旅行者はもの足りない。地域を愛する住民の意識が高まれば役場の態度も変わる。

宮崎 町づくりは人材育成。住民の共感を得るには時間がかかる。役場職員が住民と毎夜、酒を酌み交わして議論するくらいの覚悟が必要だ。小国町では2年前から町の看板を統一するたためにコンサルタントを入れて取り組んでいる。筑後川沿いの大分県日田市から熊本県小国町への広域農道を九州の

有吉正敏（長崎県土木部道路建設課係長） 初めてシニックバイウェイの概念を知った。長崎には同じ試みがある。県の西端を走る海沿いの道路は五島列島を望みながら夕日が美しい。途中に疎林や野草が生い茂り景観阻害箇所もある。民有地なので所有者に協力してもらい疎林や草を刈っている。今後も広げるが地域の理解と住民の意識が一番重要になってくる。

樗木 九州にあるシニックバイウェイ的な道路、これをどう広げるか。  
杉森 雄大な景観の北海道は「風光明媚な寄り道」でよいが、九州には「人情の道」があつてもいい。温かい人情や自然の

## 先例 日南海岸ロードパーク

岩切氏

宮崎 景観より人との交流の方が人を引き付ける。「人情の道」に賛成だ。農水省が田園居住性促進法をつくり、自然に恵まれた農村や山間地に住んでもらう政策を進めている。リタイアした人が美しい空間に住めるという方向で、シニックバイウェイも考えてほしい。

樗木 ここで会場パネリストの伊原教授に聞きましょう。  
井原誠（北九州市立大学教授） 地域活性化策には三つの視点が重要だ。一つは優先付けと目標の明確化。北海道のシニックバイウェイと九州はどこが違うか明確に。二つ目は相乗効果はい

豊かな暮らしがたくさんあるのにそういう小さな情報がなくて困っている。地元情報を集めたツーリストオフィスをシニックバイウェイで設けてほしい。  
桑野 地域の人、外から訪れる人、いろんなチームと一緒に物語をつくるのがシニックバイウェイだと思ふ。次世代の子供たちを、どう巻き込んでいくかも重要。九州でシニックバイウェイが展開できたら第一号をみんなで応援したい。

岩切 走りやすさのためにバイパスや生活道路整備が進みトンネルなどが多くなり、観光スポット素通りのケースが多くなった。旧道とバイパスの分岐点に路面塗装で観光地へ誘導できるようなシステムも必要になるだろう。

樗木 さらに会場パネリストの玉川さん、どうぞ。  
玉川孝道（「道守通信」編集長） 佐世保のハウステンボスは温泉連携を期待し、福岡市のシーホーク&リゾートは「食情報」などを提供し、年間宿泊客1500万

シニックバイウェイ第一号にしようと思つている。

樗木 シニックバイウェイ導入には地域や住民組織などの積極参加と活動が必要。さいわい「道守九州会議」があり、輪が広がっている。  
森将彦（九州地方計画協会副理事長） 会議は今年2月スタートし、メンバーは現在、300団体約2万人。道路の清掃美化やモニター活動から文化、歴史、資源の掘り起こしなど、自主的にさまざまな活動に携わっている。道だけでなく、川や自然、環境、地域づくりなど幅広い活動をされる方が多い。道守のみならずシニックバイウェイの中心の担い手になれる。地域の力を合わせた魅力の創造、維持には行政との連携が今後の大きな課題だ。

和泉 北海道のシニックバイウェイでは現在、38団体が活動。最初の説明が難しかった。「家に客を迎えるとき部屋を掃除しますね。そういうおもてなしの地域づくりを一緒にやりませんか？」と声をかけた。互いには知らない各団体をつなぐ役割を北海道開発局が担い、話し合いやワークショップなどを通し連絡会議設置など団体間の連携ができてきつた。



「早く具体的な取り組みを」をアドバイスする井原・北九州市立大教授

## 北海道・九州発、全国へ

石田氏

議論されている段階で、まだ皮膚感覚では分かっていない。ただ始まったばかりで、課題は山積しているが、北海道と九州で成功すれば全国展開できる。  
樗木 従来の九州観光は、特定観光地のスポット型だった。今日のシンポジウムでシニックバイウェイという概念を取り入れ、つないでいく必要が分かった。つなぐにはストーリー性が必要、だが創つていくか。実現には地域の信頼感を得る課題もある。一つ一つクリアしなければならぬ。幸い道守九州会議というネットワーク組織がある。北海道ともアメリカとも違う、九州ならではのシニックバイウェイが創れるのではないかと、頑張りましょう。

和泉氏

## 「道の駅」に続く振興策



# 89年スタート、連邦指定98州指定も多数 知名度の向上で地域への経済効果も

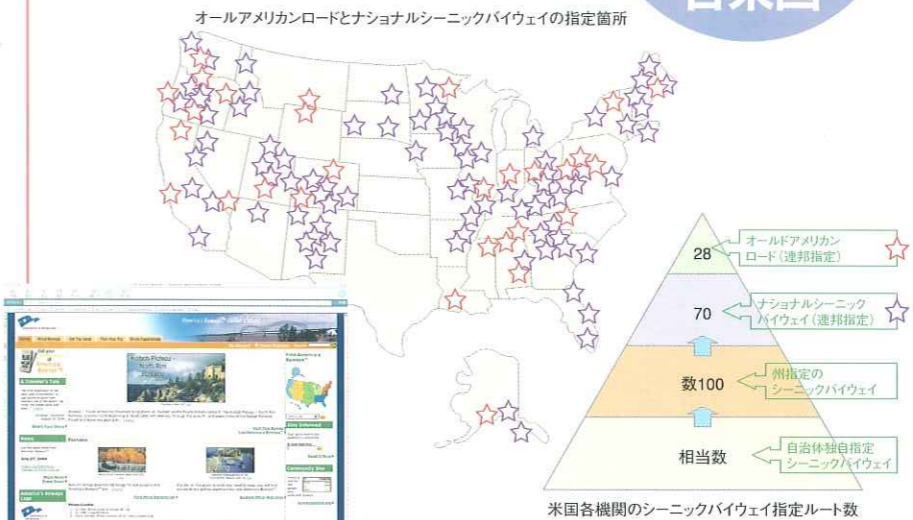
シーニックバイウェイの発祥地アメリカでは、1965年に沿道景観の保全を目的とした道路美化法を制定し、沿道の屋外商業看板などを規制。1989年に「シーニックバイウェイ法」を制定し、ガイドライン、指定基準、経済効果などの研究を進めてきた。現在は米連邦道路庁の所管事業として、「シーニックバイウェイ」

「インプログラム」を実践。国・地域・住民・利用者・NPOが一体となって沿道景観・自然環境の保全整備、観光振興を図ることがプログラムの基本となっている。

シーニックバイウェイのルートは現在98カ所。景観や自然環境の保全、人材育成、体験メニューの創出など、地域住民が主体となっており、そのルートを運営しているのが特徴だ。米連邦政府に申請し、指定を受けた活動団体は、計画や事業に対して国や州から資金的な支援を受けられる。最初のシーニックバイウェイといわれるブルーリッジ・パークウェイ（バージニア州ノースカロライナ州）の利用者は年間約2200万人。効果は旅行者数の増加や雇用創出など多岐に渡り、地域の誇りを育んでいる。

ルートの選定にあたっては景観性、歴史性、自然性、文化性、レクリエーション性、考古学性の6つが評価対象となる。そのうち2つ以上が傑出していれば、オールアメリカンロードに、1つ以上が該当すればナショナルシーニックバイウェイに指定される。その他にも州指定のシーニックバイウェイ、地方自治体が独自に指定するシーニックバイウェイが多数ある。

## アメリカ合衆国



シーニックバイウェイHP  
(http://www.byways.org/)

# 住民と行政の協働機運や 道守活動、先行例がけん引

## 道守活動、先行例がけん引

### 参加者の声

「すばらしい道づくりの考え方に会った」「緑の多さ、自然や歴史と一緒に考える道」「道の駅登場が転機、効率より余裕の道に」

松本準市さん

走る道から、止まる道、たえず進む道、眺める道、振り返る道。道にはさまざまな表情や機能がある、と感じた。シーニックバイウェイは時代の大きな風潮にあう。北海道の取り組みはすばらしい。九州に応用できそう。

(福岡県春日市、企画会社代表)

菰原慶さん

新しい道づくりのポイント。住民のみならず、行政との協働、と思いました。筑後市は平野部で観光資源に乏しく、官民協働で観光にもつながる道づくりは難しいけれど、何をして欲しいという姿から自分たちも一緒に、という人が増えそう。

(福岡県筑後市役所道路課)

## 実践報告 Scenic Byway

# 「観光立国北海道」へといち早く活動開始 千歳〜ニセコ、旭川〜占冠がモデルルート

日本で初めてシーニックバイウェイに取り組み北海道。その背景にはマイカーやレンタカーを利用したドライブ旅行の増加がある。北海道の旅行目的は、風景、温泉・保養、ドライブが上位。かつての観光名所を急ぎ足で回る旅から、沿道の景色や地域とのふれあいを求めてルートそのものを楽しむ旅へ。その時そこでの出会いなど、地域の個性や魅力が重要な観光資源となっている。

2003年2月に「北海道におけるシーニックバイウェイ制度導入モデル検討委員会(委員長・石田東生、筑波大学教授)」を設立。4月には、北海道有数の観光地である「千歳〜支笏湖〜洞爺湖〜ニセコルート」と「旭川〜美瑛〜富良野〜占冠ルート」をモデルルートに指定した。

両モデルルートの活動主体となる団体は、公募により選出。認定を受けた38の団体が、環境保全、地域づくり、観光振興に取り組んでいる。また観光メニューの開発、イベント、情報発信などで活動団体間や地域間の連携が進み、個性的なルートづくり、美しい景観づくりに向けての意見交換も行っている。

関係行政機関では、市民団体の協力を得ての景観診断、固定式視線誘導柱(通称・矢羽根)や標識の試行的撤去などに取り組み、地域の沿道景

観の向上を後押ししている。

プロモーション活動も積極的に展開。シーニックバイウェイの認知度をアップとブランド化に向けて、公式ホームページやパンフレットを作成し、マスコミの注目を集めた。

今後モデルルートによる効果的な制度の検討を重ね、2005年から北海道全土で本格的に展開する予定だ。



シーニックバイウェイ北海道HP  
(http://www.scenicbyway.jp/)



## 北海道

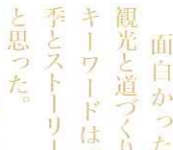
中馬正昭さん



これまでのハイウェイが効率なら、バイウェイは寄り道。ゆつたり、のんびりと。実際に話があった。米国や中国への旅行から帰ってくる。日本の緑の多さにほっとする。自然や歴史と一緒に考える道もつと宣伝して広げなければ。

(福岡市、会社役員)

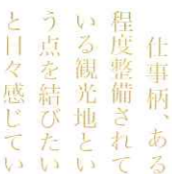
中田勝康さん



面白かった。観光と道づくり、キーワードは四季とストーリー、と思った。

(筑紫野市、NPO理事)

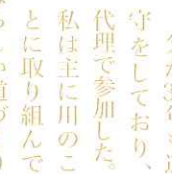
山田三代子さん



仕事柄、ある程度整備されている観光地という点を感じていて日々感じていた。道自体も観光資源、シーニックバイウェイはまさにその役目。今までは眠っていたものを魅力に変えられ、期待が膨らみました。

(福岡県柳川市、旅行業)

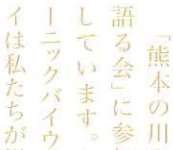
西田衣枝さん



父が30年も道守をしており、代理で参加した。私は主に川のことに取り組んできたが、今日はすばらしい道づくりの考え方に会った。タバコの吸殻も空き缶も落ちていない道をみながら考える。拾う人が大切です。

(福岡県田主丸町)

天本豊子さん



「熊本の川を語る会」に参加しています。シーニックバイウェイは私たちが川を大事にしようという考えと同じです。日本は美しい国。自然景観を生かす道路整備は賛成。九州の魅力のひとつにしたい。いい勉強になりました。

(福岡市、リバーナース)

# いま、時代の道はシーニックバイウェイ

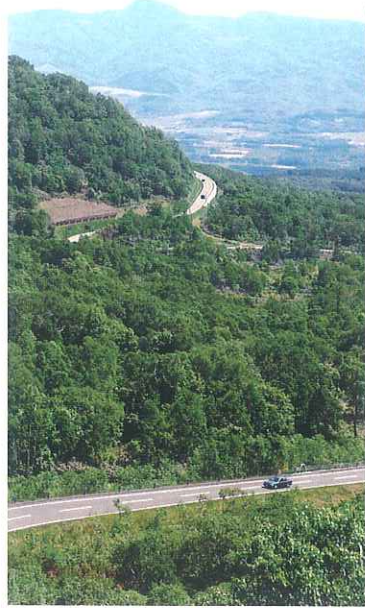


「分りやすく言い換えを」「いや、このままでも」「シーニックバイウェイを中心に見聞が交わされた。観光振興と道路」シンポジウム。初耳横文字の戸惑いは壇上の論議でも会場の声にも聞かれたが、しかし、論議自体は「九州には先行例がある」「日南海岸ロードパークはシーニックバイウェイそのもの」「九州1号は私たちが...」などと盛り上がった。それはアンケート結果にも表れた。期待度9割以上、候補地として、やまなみハイウェイ、阿蘇...と参加者はだれもが具体的にイメージしながら、その未来を描いた。

議論や期待の高まりの背景には、道づくりを「住民・行政が協働で」、あるいは住民主体の多彩な道守活動の広がり、さらにゆとり指向の観光立地・立派機運に加え、身近に実例もある。それらが一体となって加連剤の役割を果たし、シンポジウムは「いま、時代の道はシーニックバイウェイ」を確認する場となった。



## 北海道が日本初のチャレンジへ



活動団体や地域間の連携で美しい景観づくりが進む



観光メニュー創出やイベント実施などで旅行者へPR

地域住民が参加して「道路景観の通信簿」を作成



シンポジウムや講演会などまちづくり活動も盛んに

山と大地と湖沼をめぐる「千歳～ニセコルート」

田園風景や丘の稜線が美しい「旭川～占冠ルート」



## 九州は導入の可能性を探る



石垣と生け垣が続いている武家屋敷通 (宮崎県日南市鉄肥)



青い海岸の先に緑の開聞岳が美しい国道226号



天草五橋を渡る国道266号、通称「天草パールライン」



復元・修復された江戸時代の町家が並ぶ旧長崎街道の木屋瀬宿(北九州市)は、歴史の散歩道

▽九州自然歩道  
九州の国立・国定・県立自然公園34カ所を結び、総延長2137km。昭和56年完成。道と、自然や歴史、ゆとり指向などを組み合わせた先行例。自然歩道整備は1937年米国で始まり、戦後、日本に取り入れられ、東海自然歩道に次いで九州が2番目。

▽日南海岸ロードパーク  
宮崎市青島から串間市に至る約120km。宮崎交通の創業者・岩切章太郎が進めた観光宮崎づくりの一環で、亜熱帯性の自然や歴史を生かし、道自体を観光資源にし、いわば道の駅の先祖・観光バス向けドライブインなどを設けた。道路行政と連携した先行例でもあり、快適な道づくりの沿道修景条例につながった。

▽やまなみハイウェイ  
正式名称は別府阿蘇道路、昭和39年10月開通。九重山群や阿蘇五岳を仰ぎながら広大な草原や森林地帯を走る標高約1000mが中心の高原道路。総延長は52km。やまなみハイウェイ」は民間募集の愛称。九州を代表する観光道路。

「シーニックバイウェイ的九州先行例メモ」