

「日本風景街道」及び「道路のルネッサンス研究会」 について

平成18年6月1日
国土交通省道路局



日本風景街道(シーニック・バイウェイ・ジャパン)について

1. アメリカの取り組み

経緯

- 1978 | 野外広告規制運動をきっかけとしてシーニックアメリカ協会(NGO)が設立。
- 1989 | 「シーニックバイウェイ調査法」制定
- 1991 | シーニックバイウェイ国家諮問委員会を設置
 - ・指定基準、登録方法、連邦の支援内容等を決定
- 1996 | 第1回指定(以降、98年、00年、02年、05年に実施)
- 1999 | リソースセンターの設立・運営

評価項目
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

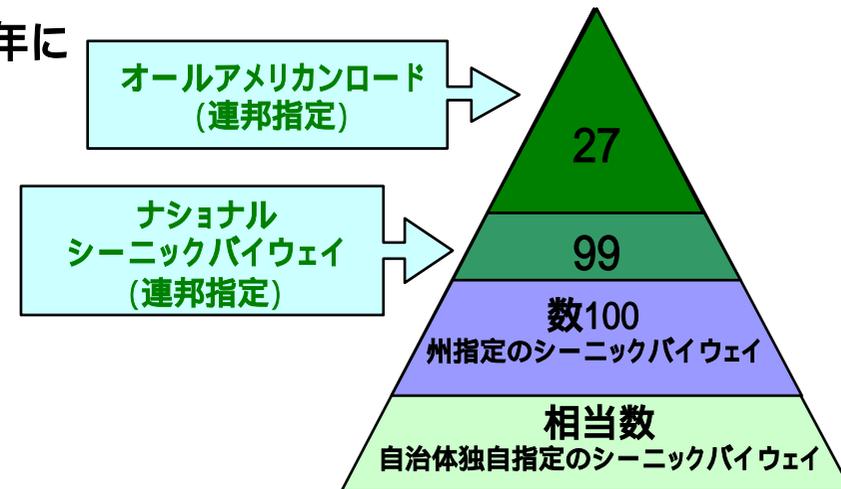


図 アメリカのシーニックバイウェイ指定ルート数

Scenic Byway とは

Scenic : 風景の; 景色のよい; 景色を描いた; 舞台の; 劇の; 背景の; 巧みな描写の
Byway : わき道; 抜け道; 間道; (学問など)あまり知られていない分野
By-way : 沿道

2. 北海道での取り組み

経緯

- H15. 2 | 「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」設置
- H15. 4 | モデルルートの指定・活動団体の募集
- H15/16 | 2つのモデルルートを選定。NPO等と連携しながら取り組み
- H17. 4 | 本格運用開始
- H17. 5 | 第1回ルート指定
- H17. 7 | シーニックバイウェイ支援センター設立
- H18. 4 | 第2回ルート指定

活動概要

地域住民主体の運営体制づくり

地元行政との連携事業等

景観診断

景観整備等

- ・案内標識の小型化
- ・固定式視線誘導柱の一時撤去
- ・ビューポイントの整備
- ・沿道植栽・道路清掃

プロモーション活動及び広報活動

道の駅、スノーステーションの開放

(物産販売、情報提供の場として利用) 等



3. 日本風景街道(シーニック・ハイウェイ・ジャパン)について

基本方針

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

日本風景街道の4つの視点

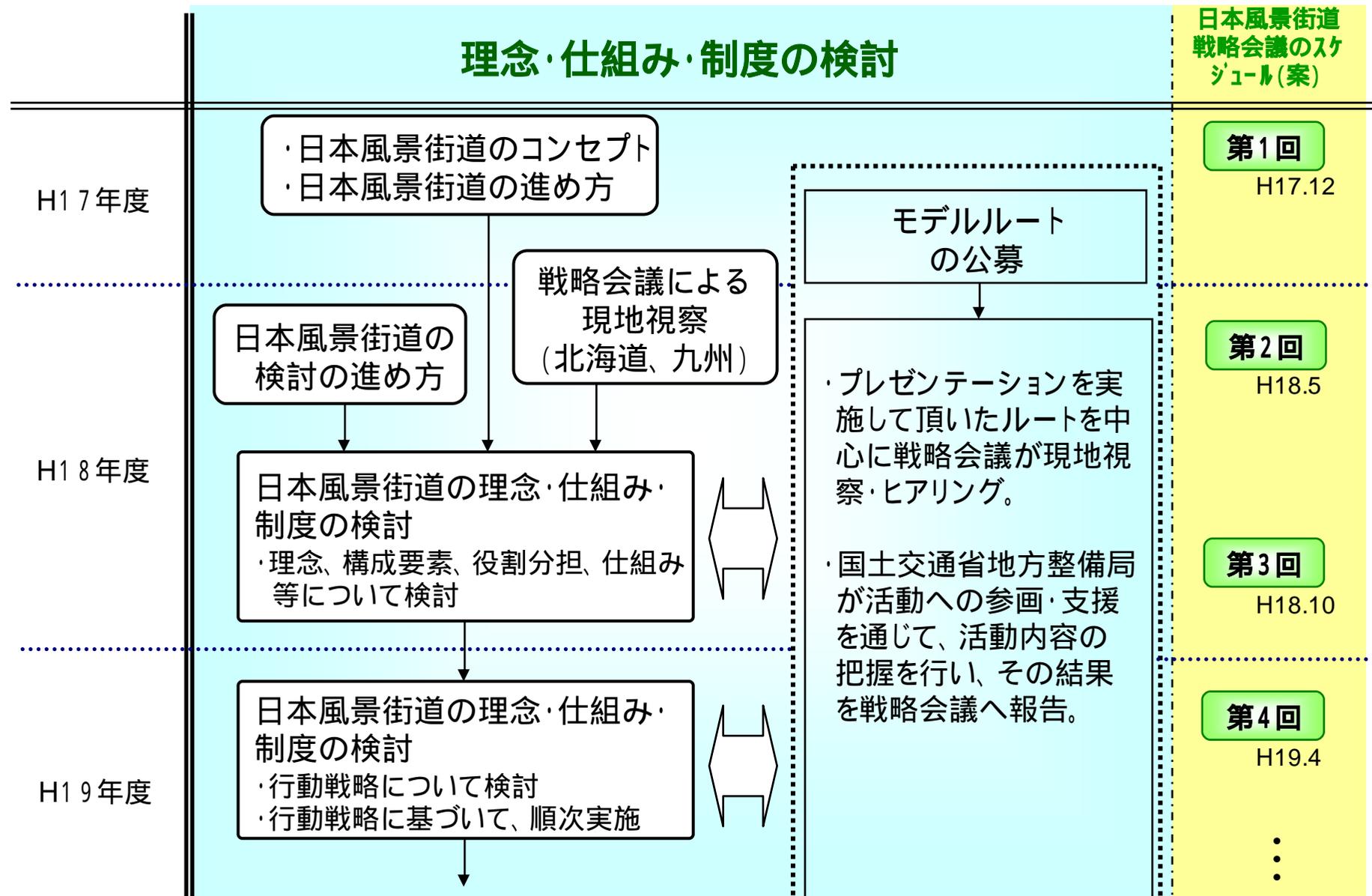
地域住民や企業と行政の協働により
道の担う役割の復古・再生
新たな・多様な価値の創造

地域の資産の活用
使われ方の負の遺産の清算

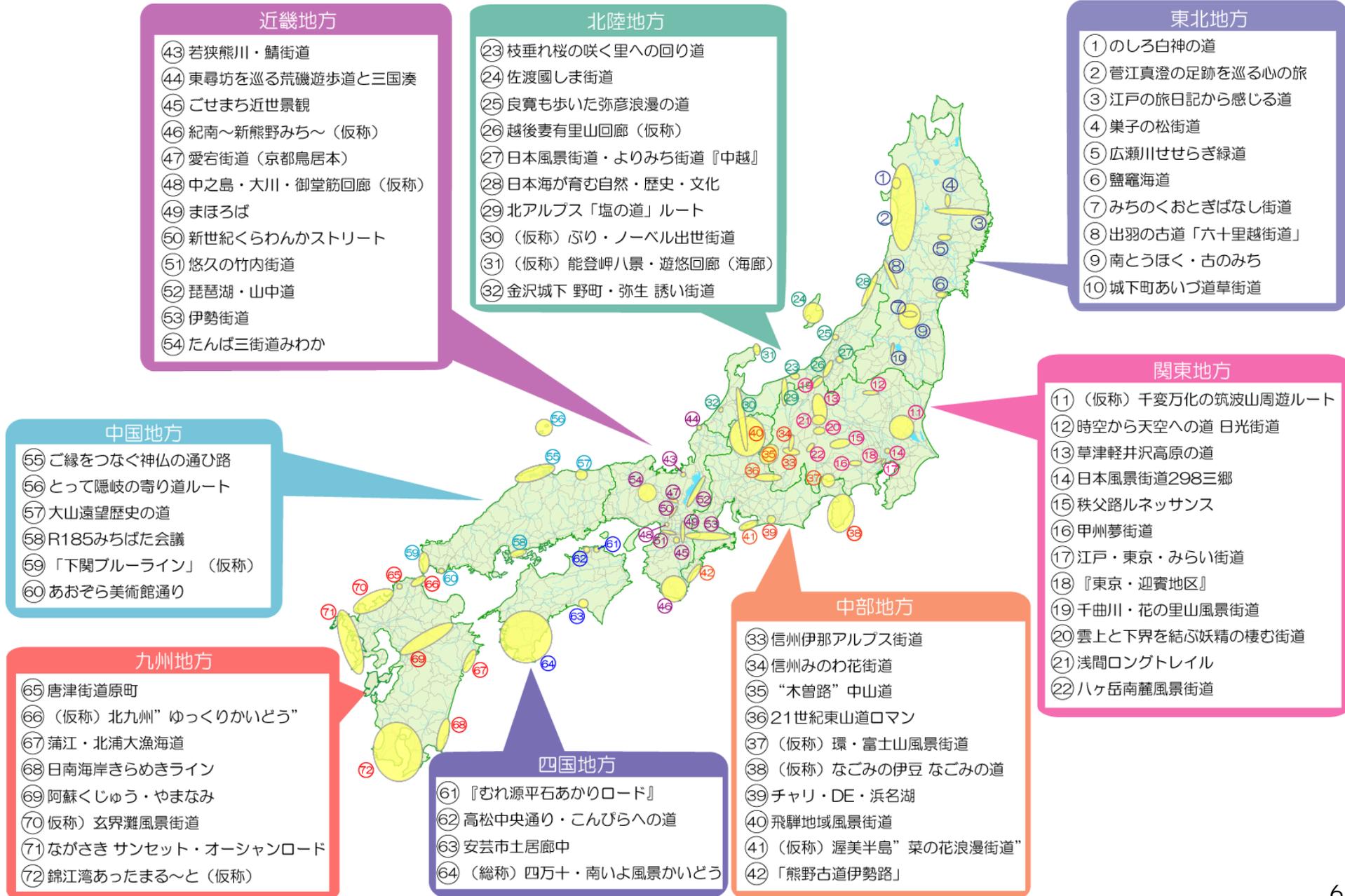
日本風景街道戦略会議の設置

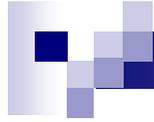
- ・委員長：日本経団連名誉会長 奥田碩氏
- ・副委員長：東京工業大学名誉教授 中村良夫氏
(他計19名で構成)
- ・第1回戦略会議(H17.12.7開催)、第2回戦略会議(H18.5.9開催)

< 日本風景街道の進め方 >



< モデルルート応募状況 >





道路ルネッサンス研究会について

道路ルネッサンス研究会について

本研究会は、道路に対する国民の多様なニーズに対し、現在の道路が十分に対応できていない状況を踏まえ、「みち」本来の役割に立ち返った見直し、いわゆる「道路ルネッサンス」を推進するための具体的な提言を頂くことを目的としたもの。

道路ルネッサンス研究会委員

(五十音順・敬称略)

屋井 鉄雄(委員長)	東京工業大学 総合理工学研究科教授
秋岡 榮子	経済エッセイスト
阿野 史子	ルート34ワークショップ 実行委員会委員長
小幡 純子	上智大学大学院 法学研究科教授
岸井 隆幸	日本大学理工学部 土木工学科教授
原 正夫	福島県郡山市長

会議開催経緯・今後の予定

第1回 平成18年2月15日

- ・現代の道路に求められているニーズの紹介
- ・道路局の取り組みの紹介

第2回 平成18年4月27日

- ・ニーズに応えるための現状の課題
- ・課題解決にあたっての検討の方向性

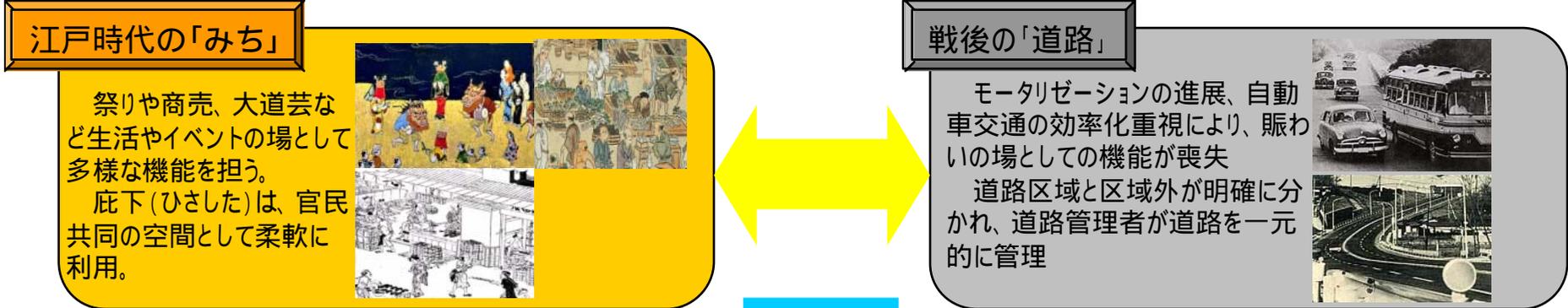
第3回 平成18年6月5日(予定)

- ・報告書案(骨子)の検討

第4回 平成18年6～7月を目途

- ・報告書案の検討

道路ルネッサンス研究会設置の背景と検討の視点



国民のニーズの多様化 国民の参加意識やボランティア意識の高まり 情報社会の進展

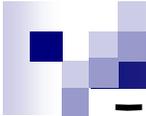


< 道路ルネッサンス研究会の視点 >

みちの持つ多様な「機能」の発揮
(賑わい、情報発信、交流、風景等)

多様な「主体」の参加による「公」の復権
(「官vs民」 「公-私」の関係の確立)

道路区域という「空間」にとられない新しい関係の構築
(地域との一体性の確保)



これまでの研究会で出された主な意見

今後の道路は、自動車中心の画一的なものではなく、沿道住民のニーズや地域の実情など様々なニーズ(くらしの安全、地域のにぎわい、美しい景観など)に対応した特色ある「みちづくり」が可能となるようにすべきではないか。

沿道住民のニーズや地域の実情など沿道側から道路のあり方や性格を位置付けるのであれば、これまで以上に住民等の参加の手続が必要ではないか。

道路区域のみならず、その沿道の空間も含めた「道路空間」という視点で整備・管理を行う仕組みが必要ではないか。