

第1回

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

議 事 要 旨

会 場：国土交通省北海道局会議室（中央合同庁舎2号館13F）
日 時：平成15年2月17日16:00～18:00

1. 開会挨拶 国土交通省北海道局企画課長 本多 満
2. 委員紹介
3. 委員長挨拶 筑波大学社会工学系教授 石田 東生
4. 議 事 進行：委員長
 - （1）委員会の設立趣旨（資料1）
 - （2）北海道におけるシーニックバイウェイ制度の導入について（資料2）
 - （3）検討内容（案）、スケジュール（資料3）
 - （4）米国シーニックバイウェイプログラムの概要（資料4）
 - （5）その他（第2回検討事項、次回日程調整等）
5. 閉 会

1. 開会挨拶：北海道局本多企画課長（割愛）

2. 委員紹介（出席者のみ、五十音順、敬称略）

委員長 石田 東生 筑波大学社会工学系教授
委 員 石山 醇 （社）日本旅行業協会理事・事務局長
稲村 健蔵 （社）北海道観光連盟副会長
臼井 純子 （株）富士通総研PPP推進室室長
高野 伸栄 北海道大学大学院工学研究科助教授
東村 有三 C.S.P.T地域計画機構代表取締役
前田 博 岐阜県立森林文化アカデミー教授

3. 委員長挨拶：

シーニックバイウェイ制度は、地域が主体となった知恵と愛情による地域資源のネットワーキングと感じている。米国で成功した施策であることを踏まえて、日本の施策として導入できるよう検討していきたい。

4. 議 事

議事は、全て公開して行われることで合意された。また、議事録は事務局が議事概要を作成し各委員の承諾をもって、国土交通省北海道局のホームページ上で公開することとなった。

(1) 委員会の設立趣旨

設立趣旨(資料1)について、委員の承認を得た。

(2) 北海道におけるシーニックバイウェイ制度の導入について

北海道に導入する背景について(資料2)事務局より説明した。

(3) 検討内容(案)、スケジュール(資料3)

石田委員長 モデルルートの選定要件は、技術的要件と理念的要件が考えられる。技術的要件とは、予算制約や地域特性、地域の機運であり、理念的要件とはシーニックの理念、期待などのことである。

(4) 米国シーニックバイウェイプログラムの概要(資料4)

東村委員 北海道におけるシーニックバイウェイ制度は、景観と環境の保全の観点から観光振興に取り組む施策であるという認識している。

事務局(和泉) 沿道景観保全に加えた地域の主体的な活動が必要である。

臼井委員 FHWAのパネルメンバーは、資料だけで評価しているか。

事務局(原) 基本的に資料だけであり、資料であるバイウェイストーリーやバイウェイの概要、スライド、地図などを評価に用いている。

臼井委員 米国ではNPO活動が根付いているので計画づくりも含めて対応可能であるとみてよいか。

事務局(原) 米国では、オールアメリカンロード・ナショナルシーニックバイウェイに指定されている98ルートのうち2ルートだけが、NPO単独で作成された。残りの多くは、コンサルタントなどの専門家が作成に携わっている。

東村委員 シーニックバイウェイの申請主体はどのような団体か。

事務局(原) 地域の状況にあわせて多様なパターンがあるが、資料の例では州のバイウェイコーディネータと協議会の代表者がサインしている。

臼井委員 シアトルの例にしても、ルート全体が寄付金などによって活動が活発になって、経済効果を生んでいるように思われる。したがって、一部の地域だけで動くのではなく、全体として動くように配慮が必要である。

石田委員長 日本のNPO活動は始まって間もないので、米国の申請書のようなボリュームのある作成は難しいと思われる。

高野委員 米国では、ハイウェイ(高速道路)とバイウェイ(一般道路)の両方が整備されているのに対して、北海道ではそのような機能分担が明確ではない。道路の機能面からの議論も必要となる。

- 石田委員長 日本のだ百選（道内4路線）、重要伝統的建造物群保存地区（道内1箇所）など他の施策の選定方法も参考にしたい。従前の施策には、NPOなどの活動は位置づけられていなかった。これからは、NPOなどにリソースを活用してもらうよう、その状況をみていかなければならない。
- 臼井委員 申請の段階で重要なのは、バイウエイストーリーだと思う。これをどう描くかということを申請者が考えなければいけない部分で、必須項目だと思われる。
- 石田委員長 環境保全と歴史性と文化性を大切にすることが重要であり、それを基礎に観光客増加や経済活性化が成り立っている。これが逆になると失敗する。
- 東村委員 活動主体の継続性などの問題があるものの、これだけを取り上げていくと組織の疲弊や理念だけの争いになる可能性がある。経済効果は捉えておかなければならないが、これらのバランスが重要である。
- 高野委員 モデルルートでは、米国のシーニックバイウエイ申請書にあたる資料を、誰が作成するのか。モデルルートは委員会で擬似的に作成するのか。
- 事務局（和泉） 現段階で、モデルルートの現地が作れるかどうかは判断できないので、モデルルートの選定段階で再度討議していただきたい。
- 臼井委員 申請書と評価は同時進行で検討しなければならない。また、この制度のためにNPOが設立されるわけではなく、既にあるNPOがルート上で活動する内容を考えていく形態だと思われる。したがって、個人やベンチャー企業など、多様な形態が主体になることが考えられるので、間口を広くしておくことが必要である。
- 稲村委員 旭川から富良野にかけての観光ボランティアは、十勝岳噴火のあと、休耕地、廃墟や廃車などが散在しており、行政ができなかったそれらの撤去を地域住民とともに進めてきたのが始まりである。最近では、個人旅行が増加し、観光協会や旅行エージェントが対応できなくなってきたため、ボランティアがそのフォローをしている。
- ボランティアには、景観の苦情も多い。道路は良くなっているが、景観は問題が多い。この制度は、北海道らしい施策として創設されることを期待する。

運営主体の評価について

- 前田委員 モデルルートでNPOのような活動主体をうまく活動させるには、NPOへの寄付金に対して税の優遇措置が必要である。
- 臼井委員 ボランティアへの募金がインターネット上でも行われており、このようなシステムを活用すれば、道外や海外からでも募金を誘導できる。北海道以外からの募金を集めるシステムを作らないで、北海道で閉じていても経済環境は変わらない。
- 稲村委員 今、求められるのは、モデルルートで実験的にでも効果を上げて、北海道独自の制度をつくることである。
- 前田委員 沿道環境は、その住民が意識を持って動かなければならない。観光業者が中心となって沿線住民と取り組まなければならない。公共事業が目的になるような制度ではないように意識する必要がある。

石田委員長 モデルルートでの試行においても、活動主体の資金と米国のシーニックバイウェイリソースセンターの役割を果たす組織が重要となる。また、モデルルートは、効果が明らかになる地区が選定されるべきである。

委員長総括：

- ・ 北海道におけるシーニックバイウェイ制度の目標をどこにおくかが最大の論点となる。
- ・ この制度は開発と保全のバランスやコミュニティのあり方がキーワードである。
- ・ 北海道におけるシーニックバイウェイ制度は、環境と経済の両側面からのサステイナブル（持続可能な）な制度を創設する良いテーマとなるだろう。

（以 上）