

第2部

フランス・イタリア・ドイツにおける風景街道の事例 ～「欧州の風景と地域づくり」セミナー報告集～



[セミナー開催風景]

日時：平成19年1月31日 13:00～17:00

会場：砂防会館 会議室「六甲の間」



講演風景



質疑応答



会場風景

[パネリストプロフィール]

— パネリスト —

◆Didier Courtemanche

ペイサージュプラス社代表

‘70年代より、フランスの景観コンサルタントとして活躍し、実績多数。1996年に現在のペイサージュ・プラス社を設立。1990年から1995年には日本及び韓国の調査に参加し、日本全体約20箇所において異文化地域における異なる景観を視察調査した。

「1%景観と発展」政策についても精通し、業務実績も有するため、時代背景も含め現場コンサルタントの意見を伺うことができる。



◆Mizuko Ugo

独立行政法人東京文化財研究所 客員研究員

ミラノ工科大学建築学部、ヴェルサイユ建築学校で建築史を専攻し、東京大学大学院で博士号を取得。ユネスコ（国際連合教育科学文化機関）・エジプト・カイロ事務所、パリ本部・世界遺産センターにて、アラブ諸国の旧市街や遺跡の保存管理や世界遺産条約の実施に携わる。現在、東京文化財研究所の客員研究員として日本と欧州における歴史的建造物保存修復とその活用の研究を進め、欧州主要国の文化政策や近代遺産再利用計画調査に参加。



◆Gerald Tielebörger

オステラント協会（フェリー街道運営）会長

ドイツの大手旅行会社 TUI の代理店の経営者で、ヘンモーアの自営業者団体の幹部。郡の高級代表者にヘンモーア地域の観光の欠点を厳しく指摘されて以来、地域に密着した活動を行ってきた。2004年にはオステラント協会を設立し、会長に当選。その後観光、自治体、文化と運搬橋に関するワーキング・グループを設立し、また2005年にはおよそ30沿道自治体を含む休暇街道「ドイツフェリー街道」を発足させた。



— レポート発表・司会進行 —

◆曾根 真理（そね しんり）

国土交通省国土技術政策総合研究所

環境研究部道路環境研究室主任研究官

[セミナー内容]

○開会あいさつ

国土交通省 国土技術政策総合研究所
環境研究部 道路環境研究室 室長 並河良治

<開会>

(司会(曾根)) 本日司会させていただきます、国土交通省国土技術政策総合研究所の主任研究官の曾根と申します。よろしくお願いいたします。

それでは、開会に当たりまして当研究室の並河のほうから一言あいさつを申し上げます。

(並河) 年度末も大分迫ってまいりましてお忙しい中、今日は「欧州の風景と地域づくり」セミナーにお集まりくださいまして、どうもありがとうございます。セミナーの開始に当たりまして、一言だけ短くごあいさつをさせていただきたいと思います。

今日は海外からお二方、そして日本に在住されている専門家のお1人ということで、フランスからは Courtemanche さん、そしてイタリアに関しては今現在東京にお住まいになっておられます Ugo 博士、そしてドイツからは Tielebörger さん、それぞれ遠い中をお越しくださいますありがとうございます。

そして、今日のセミナーはでございますが、景観について、ただ単に美しいだけではなくて、その景観の整備が地域の活性化に結びつくということで、我々もより一層景観の整備

に力を入れていくというような具体的な段階になっております。今日は先進的に取り組んでおられている三つのヨーロッパの国の事情について、私たちが聞く機会を持てたことを非常にうれしく思っています。それぞれの国で取り組まれている事例が私たちの国、日本における今後の取り組みにおいて大いに参考になるものと期待しておりますけれども、それは多分今日お越しになっている聴講者の皆様、同じ思いだと思います。

世の中においてはこれまで景観という少し本体にプラスアルファする、そういうものだというふうにある意味とらえられていた節がありますけれども、今後はそういう本体の一部であるというとらえ方をして整備をしていくべきではないかと思っておりますので、そういった点でも非常に参考になるんじゃないかというふうに考えております。

では、まず私ども研究室の研究の成果について曾根のほうから発表したいと思います。その後お三方からのお話を伺いたしたいと思います。今日は皆様お忙しい中お集まりいただいたこと、感謝するとともに、お越しの方々にも感謝してあいさつにかえさせていただければと思います。どうもありがとうございます。

○レポート「欧州の風景と地域づくりについて」

国土交通省 国土技術政策総合研究所
環境研究部 道路環境研究室 主任研究官 曾根真理

(資料1)

「欧州の風景と地域づくり」セミナー
～行政と住民の協働による地域の魅力づくり～

平成19年1月31日
国土技術政策総合研究所
環境研究部 道路環境研究室

(資料4)

目次
1. 日米欧の道路景觀に関する取り組み
2. 各国の取り組み
①フランス【設備省 道路総局】 ～「1%景觀と地域振興」政策～
②イタリア【オルチャ渓谷有限会社】 ～オルチャ渓谷地域の自立的な運営と ヴィア・フランチージェナ街道～
③ドイツ【フェリー街道】 ～地元住民NPOの発案による休暇街道の発足と 効果的な情報発信～

(資料2)

プログラム
13:00 開会
13:05 レポート「欧州の風景と地域づくりについて」
13:15 講演
①フランス【「1%景觀と発展」政策と事例】 ペイサージュプラス社 代表 Didier Courtemanche
②イタリア【オルチャ渓谷地域の自立的な運営とヴィア・フランチージェナ街道】 独立行政法人東京文化財研究所 客員研究員 Mizuko Ugo
③ドイツ【地元住民NPO発案による休暇街道の発足と効果的な情報発信】 オステラント協会（フェリー街道運営NPO）会長 Gerald Tieleborger
16:15 休憩
16:25 質疑応答
17:00 閉会

(資料3)

レポート
「欧州の風景と地域づくりについて」

(曾根) どうもありがとうございます。それでは、次に研究室でやっていることについてご説明したいと思います。

本日ですけれども、まず最初になぜこの3方を招いたかということについて簡単に説明したいと思います。

今、日本は日本風景街道という制度がございます。日本風景街道というのは、今年の最初ぐらいまではシーニック・バイウェイと言っておりました。もともと日本風景街道、シーニック・バイウェイというのは、当初この施策を立案する段階では、アメリカにあるシーニック・バイウェイという制度を参考にし、日本でアレンジしたというのが実情です。シーニック・バイウェイは北海道で最初に始まりました。北海道で始まったシーニック・バイウェイを日本各地に広げようと思ったときに、若干問題が生じました。なぜかという、北海道は非常に自然の風景がきれいで、かつアメリカのシーニック・バイウェイ制度というものは、非常に自然の風景がきれいなところでその自然に親しむというコンセプト

でつくられたものでした。

それに対して、ご存じかと思いますが、日本の場合、日本全国で見ますと必ずしも自然の風景がきれいなところばかりというわけではありません。そうすると、日本全国で風景街道みたいなものを広めようと思いますと、その地域における文化とか、それから人々のいろんな生活とか、そういったところに焦点を当てなければいけないことに気づきました。

(資料5)

1. 日米欧の道路景観に関する取り組み			
国	日本	アメリカ	
名称	日本風景街道	AMERICA'S BYWAY	
取り組みの特徴	・法的な枠組み、予算措置とも未定。	・完成した法的な枠組み。 ・ルート指定、支援組織、予算措置などが他国に比較して良いバランス。	
制度的枠組み	・景観法/2004年	・国家歴史保全法/1966年	
取組・施策		・シーニック・バイウェイ法/1989年 ・SAFETEA-LU 2005(陸上交通長期法)/2005年	
路線(地域)指定の仕組み	・日本風景街道戦略会議による承認。 ・72ルート	・連邦道路庁審議会が審議し、運輸長官が認定。申請は、地方政府またはNPOなどの地域活動団体が州の道路交通局に申請。 ・I-75/30・80: 27 ・ナショナルSR: 125 ・州指定SR: 600 ・自治体指定SR: 相当数	
予算措置	・未定	・SAFETEA-LUにより、 予算確保 ・補助対象事業も明確	
中心組織	・全国規模支援組織 ・個別運営組織	・リソース(支援)センターによる地域活動支援 ・ルート運営組織(地元、NPO、企業等)	
	・みちづくりパートナーシップ(NPO、地域住民、企業、町内会・自治会、道路管理者、自治体)		

そういう中で、いろんな学識経験者の方々から、やはりアメリカだけでなくヨーロッパ各国についてもいろんな調査をして、皆さんにお知らせした方がいいのではないかというご助言をいただきました。それで昨年ぐらいにヨーロッパの各国を大体大まかに調査いたしまして、今回の3カ国の方に来ていただくことにいたしました。

(資料6)

1. 日米欧の道路景観に関する取り組み			
国	フランス	イタリア	ドイツ
名称	「1%景観と発展」政策	景観計画と景観整備機構	休閒街道
取り組みの特徴	・路線指定は新規建設自動車道路に限定。 ・予算措置の規模が充実し、使途が明確。	・州、自治体の地域計画の権限が大きく、地域独自の景観計画の理念が確立。その中に街道も位置づけ。 ・予算は独立予算	・法的枠組みはない。 ・民が主体の自主的な取り組みで、観光振興が主目的。 ・財源も自主調達。
制度的枠組み	・景観法/1993年 ・ZPPAUP/1993年(建築・都市・景観文化遺産保存地区)	・ガラツツ法/1985年	・連邦自然保護法/1987年 ・連邦建設法典/1987年
取組・施策	・すべての新規建設自動車道路。 ・約40路線	・自治体の自主的な取り組みを、国法に則って、国が景観調整計画に保護区として指定(オルツァ深谷の例) ・国土の約半が風景保護地域	・地域住民・団体、自治体などが申請し、ドイツ政府観光局や自治体が指定。 ・1.5のルート以上
路線(地域)指定の仕組み	・国が事業費の総額の1%を出資(地方自治体からも同額を前倒し) ・促進も明確	・独立予算。 ・必要な公共事業のみ、EU、国、州からの交付金	・独立予算。 ・標識設置、観光パンフ作成など目的によって、EU、自治体、企業から支援
予算措置	・国が事業費の総額の1%を出資(地方自治体からも同額を前倒し) ・促進も明確	・独立予算。 ・必要な公共事業のみ、EU、国、州からの交付金	・独立予算。 ・標識設置、観光パンフ作成など目的によって、EU、自治体、企業から支援
中心組織	・全国規模支援組織 ・個別運営組織	・特になし。	・ドイツ政府観光協会によるPR
	・それぞれの道路事業会社	・景観整備機構(関係自治体の共同出資による有限会社)	・運営NPO ・地域活動団体、地方自治体の自主的な取り組みで小規模のNPOの割合も多い

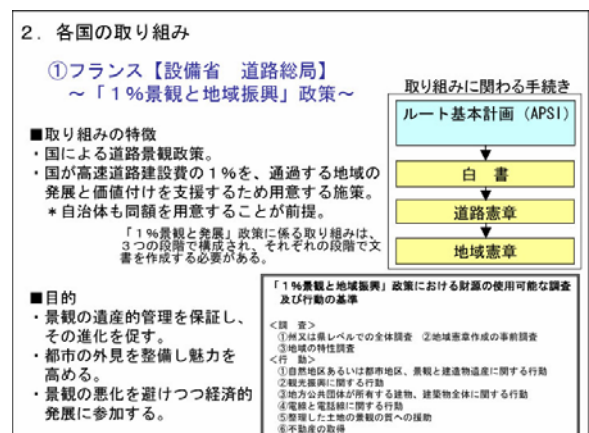
それぞれ簡単になぜ私どもはこういうところに着目したのかということについて説明したいと思います。

まず、フランスという国は非常に国家が力を持っていることが特徴的です。ですから、フランスから来ていただくのは、やはり国家における取り組みというのを紹介してもらおうと思って決めました。

一方、イタリアというのは非常に長い歴史を持ちまして、また地域、州、もしくは都市レベルでの力があって、歴史を大切にしている国です。ですから、イタリアの場合にはやはり歴史とか歴史的な町並み、文化的な町並みをいかにその自治体が中心になってやっているかという部分について発表してもらおうと思って、イタリアにも依頼いたしました。

それに対しまして、ドイツというのは、昔から地方分権が進んでおりまして、市民の活動というのが非常に盛んな国です。一方、日本の風景街道を成功させようと思うと、どうしても国が主導をとるのじゃなくて、市民レベルでの活動が必要になってきます。そのためにドイツでは市民活動、フォトマップというか、グラスルーツ活動が中心になっていますので、そういう活動の方をお招きいたしました。

(資料7)



次に、これは後ほど詳しい説明がありますが、フランスの事例ではどういったことがあ

るかということなんですけれども、まずフランスで非常に特徴的なのは、事業費の1%を景観向上のために使うという制度があります。これは世界でも例のない、おもしろい制度でして、ぜひとも我が国の、これは国レベルでの政策を実施していくときに非常に参考になると思います。

(資料8)

2. 各国の取り組み

■対象
・新規建設高速道路における景観の価値向上に加え、経済・観光開発に役立つ道路調査や事業。
・非委託全国道路網18箇所（非委託道路約1480kmと国道1290km）
・委託高速道路網22箇所、約1530km
*近年改築へも適用を始めている。

■整備効果の例

	整備前	整備後
景観的に好ましくないと考えられる施設を撤去した例 「①自然地区あるいは都市地区、景観と建造物遺産に関する行動」に該当		
荒地を親水園地として整備した例 「⑤整理した土地の景観の質への援助」に該当		

これはフランスの例ですけれども、ホームページを見てもらえばわかると思います。整備前と整備後について事業費の1%に相当する基金からお金を投入して、どのように改善されたかということについての事例があります。

(資料9)

2. 各国の取り組み

②イタリア【オルチャ渓谷有限公司社】
～オルチャ渓谷地域の自立的な運営と
ヴィア・フランチェジエナ街道～

■取り組みの特徴
・ヴィア・フランチェジエナ街道が通過するオルチャ川流域地域の各自治体と地元企業、住民が出資した中間法人（オルチャ川流域有限公司社）が経済的に自立して事業の運用を担う。
・有限会社社の収入の半分以上を観光ガイド、蒸気機関車の運行、本の出版などによる自主調達によっている。

■目的
・歴史的価値の高い景観を保護するとともに、農業、観光などの地域経済の持続的发展。
・景観の新しい評価軸の発見。
・自然地域の生物多様性システムの保全とエコロジカルネットワークの構築。
・自然災害対策や治水土地利用の向上。
・伝統的農林業の生産性の向上。

位置図

現在のヴィア・フランチェジエナ街道

次は、イタリアですけれども、イタリアはどこでも歴史的な町並みの保全を非常に重視する国です。非常に有名なのはガラッソ法と

いうガラッソさんという人がつくった名前としてはシンボリックな法律です。しかしガラッソ法は非常に長い歴史的町並の保全のための法律の歴史が積み重ねられた結果として、今のような制度ができています。

(資料10)

2. 各国の取り組み

■対象景観計画
トスカーナ州シエナ県の中山間地域の5基礎自治体にまたがるオルチャ渓谷公園全域。

■具体的な取り組み
・景観計画、公園運用計画の策定
・観光交流の促進
・文化啓蒙事業
・公共事業の実施（駐車場整備など）
・観光事業（観光ガイド、蒸気機関車の運営等）
・農業促進事業
・自然環境の保全

収入源である出版物

オルチャ渓谷の景観

それから、本日発表していただくのはトスカーナ州のシエナ、どちらかというとトスカーナだからイタリアの北のほうにあるところなんですけれども、そこにおける歴史的な町並みを保全しながら、風景や道路について説明していただきたいと思います。

(資料11)

2. 各国の取り組み

③ドイツ【フェリー街道】
～地元住民NPOの発案による休暇街道の発足と効果的な情報発信～

■取り組みの特徴
・川や運河を渡る各種フェリー、橋やトンネルの設備と自然と文化をテーマとして2004年に発足した、もっとも新しい休暇街道。
・地元住民が主導して、企業・行政を巻き込み、効果的な情報発信によって成功。

■目的
・川や運河を渡る渡し船、フェリー、橋やトンネルの歴史と体験を通じた地域づくり、観光振興。

■対象
・キール市から、北海とバルト海を結ぶキール運河や川沿いで、ブレーマヴェルデ市まで250km

Die Deutsche Fährstraße

次にドイツですが、ドイツはフェリー街道といって、川沿いにいろんな橋がかかっておりまして、それをいかにうまく見せるかという取り組みです。

(資料 1 2)

2. 各国の取り組み

■街道ルートとテーマ

- ・自動車・バイクの余暇道路（レッドルート）、長距離自転車道（グリーンルート）、ボート（ブルールート）の3ルートからなる。
- ・「運河沿いの技術歴史と体験」、「水」、「橋梁」、「フェリー」、「自然」、「文化」がテーマ。

■具体的な取り組み

- ・定期的な情報発信（HPの更新2回/日）
- ・TRANSPORTER BRIDGEの修復
- ・標識の設置（EU、プレーマヴェルデ開発局、地元金融機関、9市町村）
- ・観光パンフレット作成（EU、市町村との連携）
- ・イベント開催



修復されたTRANSPORTER BRIDGE オステ川でのポート大会 たまった木くずを集める清掃活動 観光マップの作成

これは全然別な話なんです、明日、我が国の隅田川を見ていただきまして、それで隅田川の橋と比較なんかもしていただければあ

りがたいと思います。個人的には我が国の隅田川の橋もフェリー街道にまさるとも劣らない橋であると思っています。

それで、この特徴といたしましては、地元の方が中心となって街道を盛り上げるような活動をしています。どういう活動をしているか、どういう苦勞をしているかみたいなことについてお話しいただけることになっています。

それでは簡単に説明を終わりましたので、続きまして最初の発表者でいらっしゃいますフランスのペイサージュプラス社の Didier Courtemanche さんをお願いしたいと思います。よろしくお願いします。

(参考資料)

(1) 日・米・欧の道路景観に関する取り組みの概要

国	日本	アメリカ	フランス	イタリア	ドイツ
項目	名称	AMERICA'S BYWAY	「1%景観と発展」政策	景観計画と景観整備機構	休暇街道
各国を比較した取り組みの特徴	・法的な枠組み、予算措置とも未定。	・ 充実した法的な枠組み 。 ・ルート指定、支援組織、予算措置等が 他国に比較して良いバランス 。	・路線指定は 新規建設自動車道路に限定 。 ・予算措置の規模が充実し、使途が明確。	・ 州、自治体の 地域計画の 権限が大きく 、地域独自の風景計画の理念が確立。 その中に街道も位置付け 。 ・予算は独立採算	・法的枠組みなし。 ・ 民が主体の自主的な取り組み で、観光振興が主な目的。 ・財源も自主調達。
制度的枠組み	景観政策	・国家歴史保全法／1966年	・景観法／1993年 ・ZPPAUP／1993 (建築・都市・景観文化遺産保存地区)	・ガラッソ法／1985年	・連邦自然保護法／1987年 ・連邦建設法典／1987年
	策 取り組み・施	・シーニック・バイウェイ法／1989年 ・SAFETEA-LU 2005(陸上交通長期法)／2005年			
路線(地域)指定の仕組み	・日本風景街道戦略会議による承認。 ・72ルート	・連邦道路庁審査委員会が審査し、運輸長官が認定。申請は、地方政府またはNPO等の地域活動団体が州の道路交通局に申請。 ・オール・アメリカン・ロード:27 ナショナルSBW:125 州指定SBW:600 自治体指定SBW:相当数	・全ての新規建設自動車道路。 ・約40路線	・自治体の自主的な取り組みを、州法に則って、県が県域調整計画に保護区として指定(オルチャ溪谷の例) ・国土の約半分が風景保護地域	・地域住民・団体、自治体等が申請し、ドイツ政府観光局や自治体が指定。 ・150ルート以上
予算措置	・未定	・SAFETEA-LUにより 予算確保 。 ・補助対象事業も明確。	・ 国が事業費の総額の1%を出資 (地方自治体からも同額を前提)。 ・使途も明確。	・ 独立採算 。 ・必要な公共事業のみ、EU、国、州からの交付金。	・ 独立採算 。 ・標識設置、観光パンフ作成等目的によって、EU、自治体、企業から支援。
中心組織	全国規模支援組織	・リソース(支援)センターによる地域活動支援	・特になし。	・特になし。	・ドイツ政府観光協会によるPR
	個別運営組織	・みちづくりパートナーシップ(NPO、地域住民、企業、町内会・自治会、道路管理者、自治体)	・それぞれの 道路事業会社	・景観整備機構(関係自治体の 共同出資による有限会社)	・運営NPO(地域活動団体、地方自治体。民の自主的な取り組みで 小規模のNPOの集合 も多い)

（２）フランス・イタリア・ドイツの取り組み

①フランス【設備省 道路総局】

～「1%景観と地域振興」政策～

■取り組みの特徴

- ・国による道路景観政策。
- ・国が高速道路建設費の1%を、通過する地域の発展と価値付けを支援するため用意する施策。
＊自治体も同額を用意することが前提。

■目的

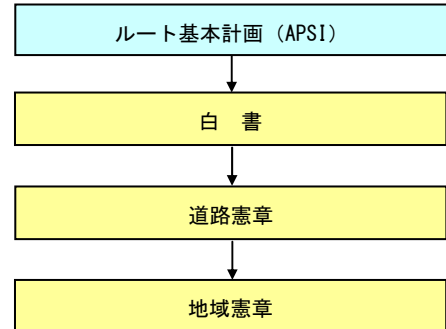
- ・景観の遺産的管理を保証し、その進化を促す。
- ・都市の外見を整備し魅力を高める。
- ・景観の悪化を避けつつ経済的発展に参加する。
- ・旅行者が休憩したり、高速道路を降りることを促し、通過する地域の観光プロモーションを優遇する。

■対象

- ・新規建設高速道路における景観の価値向上に加え、経済・観光開発に役立つ道路調査や事業。
 - 非委託全国道路網 18 箇所（非委託道路約 1,480km と国道 1,290km）
 - 委託高速道路網 22 箇所、約 1,530km
- ＊近年改築へも適用を始めている。

取り組みに関わる手続き

「1%景観と発展」政策に係る取り組みは、3つの段階で構成され、それぞれの段階で文書を作成する必要がある。



「1%景観と地域振興」政策における財源の使用可能な調査及び行動の基準

<調査>

- ①州又は県レベルでの全体調査
- ②地域憲章作成の事前調査
- ③地域の特性調査

<行動>

- ①自然地区あるいは都市地区、景観と建造物遺産に関する行動
- ②観光振興に関する行動
- ③地方公共団体が所有する建物、建築物全体に関する行動
- ④電線と電話線に関する行動
- ⑤整理した土地の景観の質への援助
- ⑥不動産の取得

■整備効果の例

	整備前	整備後
景観的に好ましくないと考えられる施設を撤去した例  「①自然地区あるいは都市地区、景観と建造物遺産に関する行動」に該当		
荒れ地を親水園地として整備した例  「⑤整理した土地の景観の質への援助」に該当		

②イタリア【オルチャ渓谷有限会社】

～オルチャ渓谷地域の自立的な運営とヴィア・フランチージェナ街道～

■取り組みの特徴

- ・ヴィア・フランチージェナ街道が通過するオルチャ流域地域の各自治体と地元企業、住民が出資した中間法人（オルチャ川流域有限会社）が経済的に自立して事業の運用を担う。
- ・有限会社の収入の半分以上を観光ガイド、蒸気機関車の運行、本の出版等による自主調達によっている。



位置図

■目的

- ・歴史的価値の高い景観を保護するとともに、農業、観光等の地域経済の持続的発展。
- ・景観の新しい評価軸の発見。
- ・自然地域の生物多様性システムの保全とエコロジカルネットワークの構築。
- ・自然災害対策や治水土地利用の向上。
- ・伝統的農林業の生産性の向上。



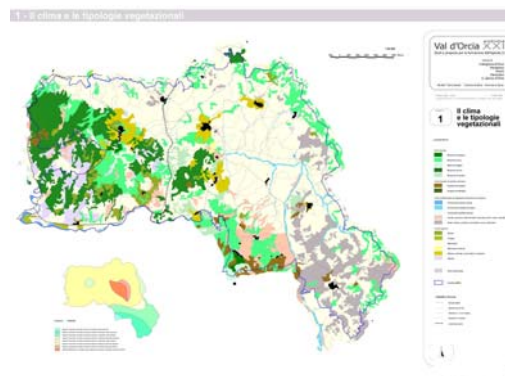
現在のヴィア・フランチージェナ街道

■対象

- ・トスカーナ州シエナ県の中山間地域の 5 基礎自治体にまたがるオルチャ渓谷公園全域。

■具体的な取り組み

- ・景観計画、公園運用計画の策定
- ・公共事業の実施（駐車場整備等）
- ・観光交流の促進
- ・観光事業（観光ガイド、蒸気機関車の運営等）
- ・文化啓蒙事業
- ・農業促進事業
- ・自然環境の保全



景観計画



収入源である出版物



オルチャ渓谷の景観

③ドイツ【フェリー街道】

～地元住民 NPO の発案による休暇街道の発足と効果的な情報発信～

■取り組みの特徴

- ・川や運河を渡る各種フェリー、橋やトンネルの設備と自然と文化をテーマとして 2004 年に発足した、もっとも新しい休暇街道。
- ・地元住民が主導して、企業・行政を巻き込み、効果的な情報発信によって成功。

■目的

- ・川や運河を渡る渡し船、フェリー、橋やトンネルの歴史と体験を通じた地域づくり、観光振興。

■対象

- ・キール市から、北海とバルト海を結ぶキール運河や川沿いで、ブレーマヴェルデ市まで 250km

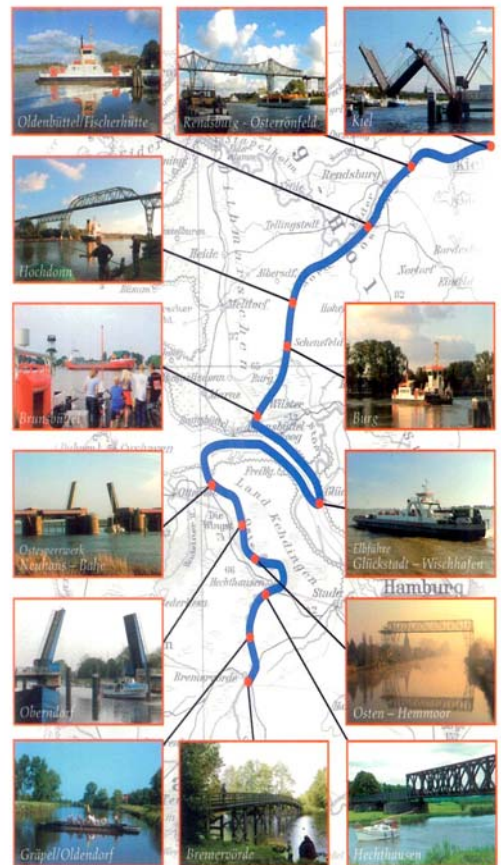
■街道ルートとテーマ

- ・自動車・バイクの余暇道路（レッドルート）、長距離自転車道（グリーンルート）、ボート（ブルールート）の 3 ルートからなる。
- ・「運河沿いの技術歴史と体験」、「水」、「橋梁」、「フェリー」、「自然」、「文化」がテーマ。

■具体的な取り組み

- ・定期的な情報発信（HP の更新 2 回／日）
- ・TRANSPORTER BRIDGE の修復
- ・標識の設置（EU、ブレーマヴェルデ開発局、地元金融機関、9 市町村）
- ・観光パンフレット作成（EU、市町村との連携）
- ・イベント開催

Die Deutsche Fährstraße



フェリー街道のルート図



修復された TRANSPORTER BRIDGE



オステ川でのボート大会



たまった木くずを集める清掃活動



観光マップの作成

