

シーニックバイウェイ制度における活動組織に関する研究

北海道大学 修士1年 丸山史人*1
助教授 高野伸栄*2

本研究では、シーニックバイウェイ制度における活動団体・リソース（支援）センター・関連行政機関等の各活動組織の活動内容・連携・効果・課題…等について実態を把握し、より良い連携の構図・制度設計をすることで今後の制度推進の新たな方向性を見出す一助となることを目的とする北海道開発局がシーニックバイウェイのモデルルート（旭川～占冠ルート、千歳～ニセコルート）の地域活動団体に調査を実施したことを受け、本研究では2005年度から参加が見込まれている函館・網走の活動団体代表者に向けて本研究への協力を呼び掛け、協力してくれる団体の代表者に調査を実施、調査項目を製作・送付し、回収した。結果をデータ整理し、比較・検討・考察を行った。その結果、何よりもまず必要なのは、“より多くの人に「シーニックバイウェイ北海道」を知ってもらう”ことと、“企業が参加したくなるような制度づくり”であり、バランスの良い連携構図の構築に向けて行うべき事項として「連携調整・情報交換機能」を行政ではなく地域で担っていくことが重要であると結論づけることが出来た。

【キーワード】パブリックインボルブメント、シーニックバイウェイ、活動団体間の連携

1. 本研究の背景、目的

近年、我が国の大規模社会資本の整備においては、事業に伴う私権の権限や環境問題のため地域住民の反対運動が発生し、計画が進展しないケースが増加している。一方で地域住民において、社会資本整備を地域の課題と捉えて建設的な意見交換や自発的な参画を行う機運が高まってきており、この動きを活かす仕組みづくりが求められている。

こうした動きが欧米諸国において Public Involvement（パブリック・インボルブメント）（以下、PI）という手法に発展した。PIとは、住民やその他の利害関係者に対する意見聴取の実施や意思決定プロセスへの積極的な巻き込みといった、計画策定や事業の執行にあたっての様々な住民参画手法を総称したものである。

そんな中、上記の様な手法を取り入れ、本年（2005）年度から先駆的に北海道で実施される制度がある。それが「シーニックバイウェイ」である。本研究では、シーニックバイウェイ制度における各活動組織（活動団体・リソース（支援）センター・関連行政機関等）の連携の実態・課題…等を調査に

より把握し、より良い連携の構図・制度設計を考慮することで今後の制度推進・北海道の交通システム計画の新たな方向性を見出す一助となることを目的とする。

2. 「シーニックバイウェイ北海道」における主な活動組織とその役割

◇地域活動団体

主体となって地域活性化に向けた取り組み、地域固有資源の再発見・保全・活用、地域情報の発信等を行う。

◇リソースセンター

関係機関相互の連携を調整、事業の計画や実施運営体制づくりなどに必要な技術・知識を助言、プロモーション等の展開、セミナー等による地域の人材育成事業に対するアドバイザー派遣等を行う為にシーニックバイウェイ北海道導入検討委員会事務局に設置された組織である。

◇関連行政機関（国、北海道、地方公共団体等）
安全・安心な交通の確保、美しい沿道景観・国土づくりの創出、プロモーション活動等の普及啓発によるブランド形成を図る

*1 北海道大学大学院工学研究科 011-706-6208

*2 北海道大学大学院工学研究科

3. 本研究の手法

(1) 手法

北海道開発局がモデルルート（旭川～占冠ルート、千歳～ニセコルート）の地域活動団体に調査を実施（調査【2】とする）したことを受け、本研究では2005年度から参加が見込まれている函館・網走の活動団体代表者に向けて調査を実施（調査【1】とする）、調査項目を製作・送付し、回収した。結果をデータ整理し、比較・検討・考察を行った。

(2) 調査概要

調査対象	【1】 2005年度から参加が見込まれている函館・網走の活動団体代表者 【2】 2年間試行的に活動してきた旭川～占冠ルート、千歳～ニセコルートの活動団体代表者・活動メンバー
調査数	【1】 12団体（代表者） 【2】 22団体（代表者）、96人（メンバー）
質問項目【1】	<貴活動団体に関する質問> <貴活動団体の活動に関する質問> <貴活動団体の活動内容に関する質問> <貴活動団体の組織運営に関する質問> <「シーニックバイウェイ北海道」制度に関する質問> <シーニックバイウェイモデルルートに関する質問> <組織間の連携・協力に関する質問>
質問項目【2】	<回答者に関する質問> <「シーニックバイウェイ北海道」の仕組みに関する質問> <モデルルートにおける活動に関する質問> <リソースセンターに関する質問> <行政の対応に関する質問>

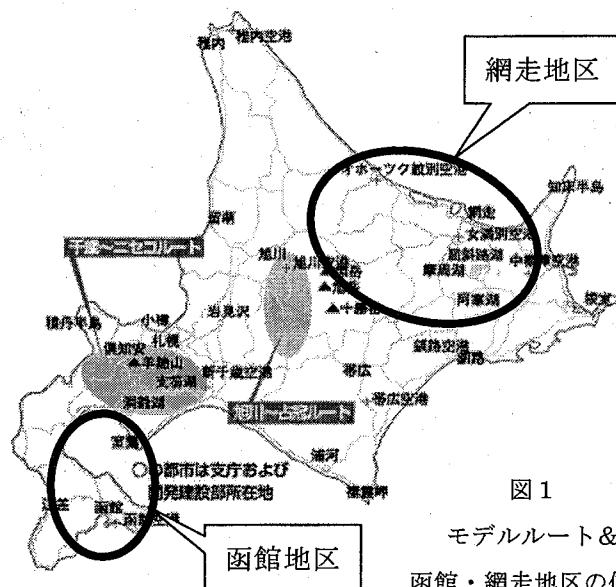
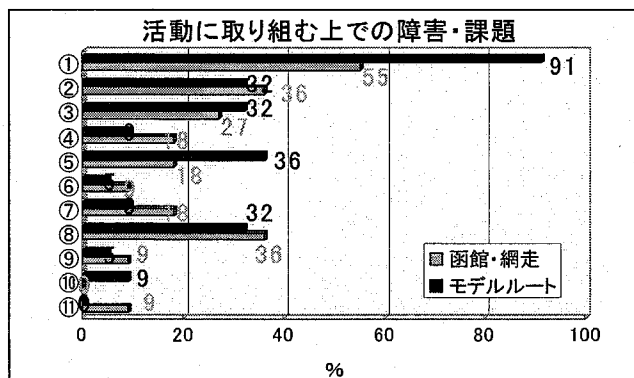


図1

モデルルート & 函館・網走地区の位置

4. 調査結果（函館・網走＝【1】、両モデルルート＝【2】とする）

◇活動に取り組む上での課題【1】【2】:「①安定的な資金源がない」が55%【1】、91%【2】で共に1位であった。現時点で活動団体が活動を行う上で一番の課題は“活動費用の不足”だという結果が得られた。他にも「②活動メンバー不足」や連携に関する「⑧行政の協力不足」などが課題として多く挙げられている。



①安定的な資金源がない ②活動メンバー不足
 ③専門知識等を持つ人材不足 ④人脈・ネットワークがない
 ⑤情報不足 ⑥活動に必要な設備不足
 ⑦事務所等施設が無い ⑧行政の協力不足（資金除く）
 ⑨規制、法律等 ⑩その他 ⑪特になし

◇シーニックバイウェイ北海道の改善ポイント

【2】: 2年間活動してきたモデルルートの活動団体が制度の改善点として挙げたのはどんな点か注目すると、一番の改善ポイントは「活動団体と行政が連携しやすい体制とする」という“連携”に関する点であった。この調査結果より、制度推進における「活動団体と行政の連携」の重要性を確認。

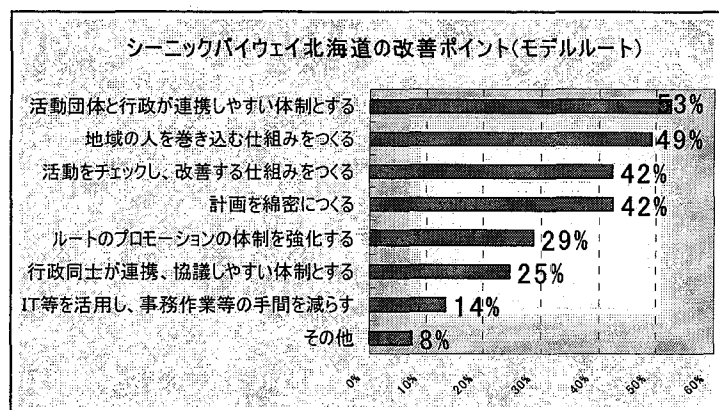
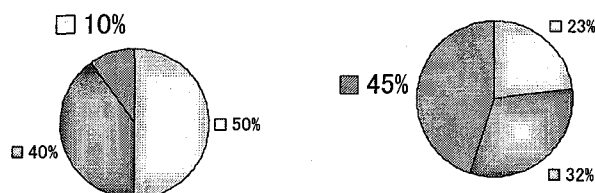


図 3

◇活動団体に関する3つの連携に関する実態は？

・「活動団体－行政」間の連携【1】【2】

行政との連携は順調ですか？(函館・網走) 行政との連携は順調ですか？(モデルルート)



□うまくいっている □特に問題はおきていない □問題を感じる

図 4 「活動団体－行政」間の連携

図 4 より、制度参加前(函館・網走：【1】)よりも参加後(モデルルート：【2】)の方が「問題を感じる」の割合が35%UPしている。制度に実際に参加することで「活動団体－行政」間の連携に問題を感じたということである。

・「各活動団体」間の連携【1】【2】

各活動団体間でも同様に、「問題を感じる」の割合が23%UPした。

・「活動団体－リソースセンター」間の連携【2】

リソースセンターの活動はいかがでしたか？という質問に対し、「改善して欲しい点がある」という回答が23%という結果が得られた。

以上3つの連携に関する調査結果より、「連携」に関して改善が必要であるという結果が得られた。

◇リソースセンターが実施したもののうち、今後地域(活動団体)が実施可能なものは何ですか？【2】：地域活動団体がリソースセンターの役割のうちで実施可能だと考えたものとしては、「①行政(国、地歩公共団体)との調整、情報交換」が41%、「②活動団体間の調整、情報交換」が59%でありこの2つを実施可能だと考えている活動団体が多いことを示している。図5を見ると、極端に低い項目も特になく、他の活動に関しても地域で担っていくことがで

きる可能性があるということを実際に2年間活動してきたモデルルートの活動団体は感じているという結果が得られた。

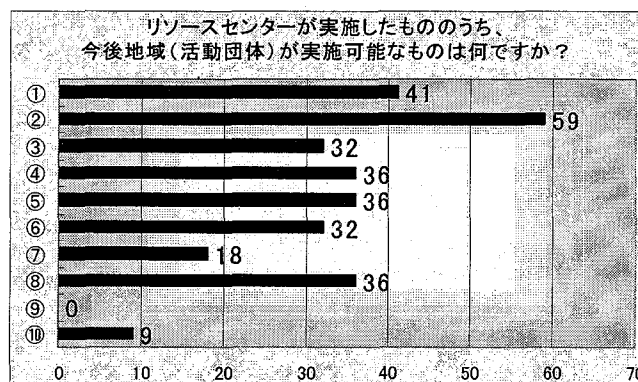


図 5

- ①行政(国、地方公共団体)との調整、情報交換
- ②活動団体間の調整、情報交換
- ③活動に必要な専門知識等の取得
- ④会議の運営 ⑤事務作業、組織運営 ⑥助成金情報の収集
- ⑦活動の相談・実施
- ⑧「シーニックバイウェイ北海道」のPR

5. 考察

(1) シーニックバイウェイ北海道」制度の方向性

◇活動面

活動メンバー不足、若者層(10~20代中心)が少ない、活動費用の不足といった当面の重要課題に対する対策としては、アメリカの N.S.B.P(National Scenic Byway Program)での取り組みを参考に、全ての旅行者に幅広い学習経験の場を提供、初等教育を受けている4・8年生に勉強会を開催等の「教育と解釈の機会の充実」やシーニックバイウェイのロゴ作製といったそのルート独自のものであり、活動団体・地域住民に地域への誇りの醸成を促す幅広い「プロモーション」を行うことがまず挙げられる。アメリカでは、そういった「教育と解釈の機会の充実」「プロモーション」の効果により、活動メンバー・ボランティアの増加(若者層はボランティアが多い)、それにともない活動会費・寄付金といった活動費用の面でも効果が得られている。特にシーニックバイウェイのロゴ作製においてアメリカでは、シーニックバイウェイに一番関心の高い45~60歳くらいの中高所得者に注目した企業がシーニックバイウェイのロゴを使うことで環境に考慮しているというようないメージアップを図るために資金面において積極

的に参加してきている。

つまり、何よりもまず必要なのは、“より多くの人に「シーニックバイウェイ北海道」を知ってもらう”ことと、“企業が参加したくなるような制度づくり”であると考えている。

◇制度面

地域（活動団体）・行政・リソースセンターが連携するにあたり、リソースセンターは行政内に設置された組織として非常に行政色の強い組織であることから「シーニックバイウェイ北海道」は全体として行政色の強い制度となってしまうている。その結果、活動団体-行政間の連携の重要性・改善の必要性といった声が活動団体から多数挙げられたのであろう。そこで比較的連携バランスの良いアメリカの N.S.B.P. とも比較したところ、N.S.B.P. には、地域（活動団体）・行政・リソースセンターに加えシーニックアメリカ協会という国指定の NPO 団体（活動団体）があり、そのおかげで行政と地域の連携バランスがとれている。では、「シーニックバイウェイ北海道」においてバランスの良い連携をする為にはどうすれば良いのか？そこで、「関係機関相互の連携を調整」という機能を持っているリソースセンターに着目する。上述した結果からも活動団体の「連携調

整」に関するリソースセンターへの期待は高い。そこで、「シーニックバイウェイ北海道」制度の地域住民主体という特徴に着目し、リソースセンターの機能を活動団体が担うことに関して、「連携調整・情報交換機能」は地域（活動団体等）で実施していけるとモデルルートで活動してきた地域活動団体は考えているという結果を考慮した結果、“リソースセンターの「関係機関相互の連携を調整」という機能を地域（活動団体）が担っていく”ことがバランスの良い連携構図の構築の為には必要であり、活動団体-行政間の連携の強化につながると考えられる。

つまり、地域住民主体の制度という理念達成の為には制度が整う状況を見ながら“地域（活動団体等）に権限・役割等を徐々に委譲していく”ことが必要であり、その為の検討をしていくことが必要である。

6. おわりに

「シーニックバイウェイ北海道」は様々な可能性を秘めている素晴らしい制度である。この制度が機能することで北海道が世界的に有名な観光名所となり、世界中の人々が北海道の自然景観をゆったりとドライブしながら楽しむことが出来る。道路づくりの方向性が変わりつつある 21 世紀の道路づくりにおいて一つの可能性だと考える。

A STUDY ON ORGANIZATION'S PARTICIPATION ON SCENIC BYWAY SYSTEM

FUMITO MARUYAMA

In recent years, PI (*Public Involvement*) is developing in Japan as a technique of citizens' participation in municipal affairs for undertaking various projects. In 2005, there starts a new form of citizens' participation in Hokkaido on a project called “*Scenic Byway*”. It is the first endeavor in Japan to introduce a scenic byway in Hokkaido. Scenic Byway is an improvement of the travel services through local activities and first introduced in United States. The aim of the project is to create as inter-regional interaction and promotion of sight seeing based on preserving a beautiful scene along the routes. This research aims to study the activities and the effects of Scenic Byway projects. Moreover, it aims to evaluate the “*Scenic Byway Hokkaido*” system and consider a better cooperation for future design by evaluating the existing one.

Hokkaido development bureau surveyed activity organizations on the model route. In this research the same questionnaire has been distributed to activity organizations in *Hakodate* and *Abashiri* where the introduction of the new Scenic Byway system is expected to start in year 2005. Using the questionnaire results, a comparison analysis has been made.