

観光資源としての道路景観の価値に関する考察

松田 泰明¹・笠間 聡²

¹正会員 国立研究開発法人土木研究所寒地土木研究所（〒062-8602 札幌市豊平区平岸1条3丁目1-34）
E-mail:y-matsuda@ceri.go.jp

²正会員 国立研究開発法人土木研究所寒地土木研究所（〒062-8602 札幌市豊平区平岸1条3丁目1-34）
E-mail:kasama@ceri.go.jp

道路移動中に体験する地域固有の魅力的な沿道景観は、重要な観光資源となり、例えばノルウェーの National Tourist Route などの取り組みも、魅力的な沿道景観をベースとしている。一方、国内でも日本風景街道などの取り組みが進められているが、実際の道路景観をみると地域が本来有している魅力ある景観が十分生かされているとはいえない。この原因の一つとして、観光資源としての道路景観が観光振興へどのように影響するのか明らかでないことや、またその価値が十分に認識されていないことが考えられる。

そこで本報告では、観光資源としての道路景観の重要性や価値、効果について、優れた沿道景観を生かした欧米の観光街道の取り組み事例の調査から、これらがどのように評価をされているのか把握を試み、その課題等について考察した。

Key Words : drive tourism, tourism resources, value of the road landscape,

1. はじめに

地域固有の魅力的な景観は、重要な観光資源と言えるが、なかでも主な交通路としての道路を移動中に体験する景観（以下、道路景観）は、地域の印象やドライブ観光の魅力に大きく影響する（写真-1）。このため、「道路は地域を眺める窓」とも言われ、これについて加藤誠平・鈴木忠義¹⁾は「道路は国土を認識する装置」と位置づけ、近代的な道路整備がほとんどなされていなかった戦後間もない時期から、すでに観光資源としての道路景観の価値と重要性を提起している。



写真-1 観光資源としての価値を持つ優れた道路景観(北海道)

欧米諸国では以前より、移動中に体験する優れた道路景観を観光資源としてとして生かした道路施策や観光施策に取り組んでおり²⁾、例えば1986年に始まった米国連邦道路庁の Scenic Byway Program³⁾ や、1994年からノルウェー公共道路管理局を中心に国家プロジェクトとして進められている National Tourist Route⁴⁾ の取り組みなどがある（写真-2,3,4）。

日本では、2005年から全国に先駆けてシーニックバイウェイ北海道⁵⁾が、2007年には日本風景街道⁷⁾の取り組みが国土交通省の道路局を中心に進められている。また、観光部局では観光庁による「広域観光周遊ルート」⁸⁾も2015年から始められている。



写真-2 圧倒的な沿道景観の魅力を体感する National Tourist Route (1994年～)ノルウェー公共道路管理局



写真3 道路整備と共にデザイン性の優れた展望台や休憩施設を設置 National Tourist Route ノルウェー



写真4 地域固有の景観資源を体験できる Texas Mountain Trail (米国 Scenic Byway Program)

しかしながら、日本のこうした取り組みにおいては、沿道の電線電柱類や屋外広告物のほか、道路の計画・設計における景観配慮の不十分さなどが影響し、結果として日本の道路からの地域の眺めは、その景観資源の豊かさに比較して十分に生かされているとは言いがたい(写真5, 6)。このことは、地域を豊かにするための観光まちづくりを進める上で、同時に豊かな国土の形成や魅力ある地域の暮らしという側面からも課題であると考えられる。これについては、シーニックバイウェイ北海道など国内の取り組みにおける課題でもありと考える。

この課題の根源的原因として、観光資源としての道路景観が地域イメージや地域ブランドの形成、観光まちづくりにもたらす効果や、またその価値についての認識が十分ではないことが考えられる。これについて、加藤誠平・鈴木忠義が観光における道路景観の重要性を提起し、「観光道路整備の主眼点」¹⁾として示したものの、その後は観光資源としての道路景観について本格的に取り組んだ研究はみられなく(森地ら⁹⁾らは、観光地における交通は「観光資源としての景観場」の役割があること示している。)、観光資源としての道路景観の価値も明らかにされていない。

一方、道路景観を観光資源として生かし切れていないことの直接的な原因として、道路計画や設計における景観配慮やデザインの問題のほか、自治体の景観計画や都市計画、さらには観光施策などにおいて、道路景観の重要性が十分に考慮されていないことが考えられる。この

うち、道路景観の魅力向上に最も有効な方策の一つとして、景観法¹⁰⁾による自治体の景観計画にて「景観重要道路」などの名称で道路を景観重要公共施設に指定がある。しかし、松田ら¹¹⁾の先行研究では、観光資源となり得る魅力的な道路景観を有しながらその指定がされていない計画も多く、また景観重要道路に指定されていも良好な道路景観の形成には限定的な内容も多く、景観法が有効に活用されていないことを把握している。

そこで本稿では、観光資源としての道路景観の重要性や価値、効果について、優れた沿道景観を有する欧米の観光街道の事例から、これらがどのように評価をされているのか把握を試み、その課題等について考察した。

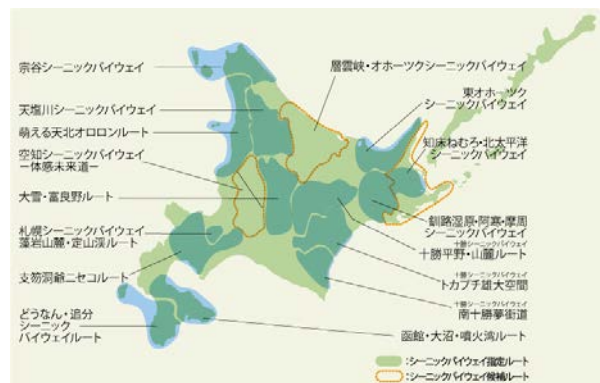


図-1 全国に先駆けて取り組まれた Scenic Byway 北海道



写真5 地域景観の魅力低下させている電線電柱類



写真6 国際的リゾート地での沿道景観と道路付属物の課題

2. 道路景観を生かした観光振興の取り組み事例

事例の調査は、公開されているweb情報により行った。以下表-1に国内外における道路景観を生かした観光振興の事例（以下、本稿では「観光街道プログラム」と呼ぶ）について、その代表的な取り組みを示す。

(1) 欧米の取り組み事例

ここでは、表-1のうち古くからある観光街道プログラムや、国を挙げて本格的な展開をはかっている事例について述べる。

a) Scenic Byway Program³⁾

目的：道路自体が観光目的になることに着目し、沿道の景観や歴史、自然、文化、レクリエーション、考古学的に意義のある道路を公的に認定。その資源価値を高めることを目的とした米国連邦道路庁の取り組みである。

特徴：日本のシーニックバイウェイ制度の参考となったプログラムでもあり、地域コミュニティの自主的な取り組みを公的機関が認定する制度である。

1989年に連邦道路庁によって「シーニックバイウェイ法」が制定され、ルートにグレードが設定されている。ルートの認定に当たっては、各グレードに求められる地域資源や活動内容を満足することが条件となっている。126のNational Scenic Bywayのほか、より高いグレードのAll American Roadsが指定されている。

また、国立公園内のパークウェイがルートになっていることも多いことから、各ルートが有する魅力的な景観や自然環境と調和した道路計画やデザイン、維持管理に

関する技術資料¹²⁾が充実しており、道路の整備・管理技術の面からもルートの景観向上に取り組まれている。

b) National Tourist Route (Norwegian Scenic Routes)⁴⁾

目的：「デザインは国民を幸福にする」とのもと、1994年に始められたノルウェー公共道路管理局が中心に取り組む国家プロジェクト。地方部の観光振興を目的に、特に道路景観の優れた18ルート・全長約1600kmを指定している。“大自然への体感”をテーマに、地域固有の自然を存分に感じられるルートが指定されている。

特徴：道路整備においても優れた沿道景観との調和や地域固有の景観を最大限に生かしたデザイン性の優れた展望台や休憩施設を整備している。道路関連のインフラの計画や整備にあたっては、各ルートで国際コンペを実施し、高いレベルの施設整備を行っている。インフラ整備にあたっては、デザイナーや建設分野の技術者だけでなく、考古学者や生物学者など各分野から専門家も参加し、十分な議論を踏まえて丁寧に事業が進められている。

このプログラムは国家プロジェクトとして取り組まれており、この点が地域コミュニティが主体で活動している米国や日本のシーニックバイウェイとの違いとなっている。世界的な注目度も高く、多くのメディアにも取り上げられている。変化に富む地形などから、日本でも参考となる取り組みと考えられる。

c) ドイツ観光街道（休暇街道、写真-7）¹³⁾

目的：1927年にドイツ・アルペン街道が設けられた後、戦後の復興を目的に1950年に約40ルートが設定され、現在は150以上のルートがある。

表-1 各国の観光街道プログラム

国名	プログラム等	主体	概要と特徴	開始時期	ルート数	Webの使用言語 (国数カウント)	Webアドレス
アメリカ	Scenic Byway Program	連邦道路庁	・優れた道路を指定・保護・促進するために、連邦道路庁(FHWA)を通じて管理される自主的なコミュニティベースのプログラム ・126のNational Scenic BywaysもしくはAll-American Roadsのいずれかに指定	1986	126	英語のみ	https://www.scenic.org/ (プログラムについて) https://scenicbyways.info/ (ルート情報について)
ノルウェー	National Scenic Routes	公共道路管理局	・18のシーニックルートを紹介 ・ルートマップや観光案内あり	1994(開発スタート) 2012(開通)	18	3カ国 (日本語なし)	https://www.nasjonaleturistveger.no/en
イギリス	10 unforgettable driving routes in Britain	政府観光庁	・10のおすすめドライブルートを紹介 ・各ルートの簡単な紹介文	不明	10	18ヶ国 (日本語あり)	https://www.visitbritain.com/gb/en/10-unforgettable-driving-routes-britain
カナダ	Best road trip	政府観光局	・ベストロードトリップとして13コースを紹介 ・各ルートの案内文とInstagramの写真を掲載	不明	13	12ヶ国 (日本語あり)	https://jp-keepexploring.canada.travel/things-to-do/best-road-trips-in-canada
オーストラリア	ROAD TRIPS AND SELF-DRIVE JOURNEYS	政府観光局	・旅行のスタイルの一つとしてドライブ旅行を提案 ・テーマ、期間、行き先に応じて様々なロードトリップを紹介 ・ルートマップ、観光案内あり	不明	60以上	17ヶ国 (日本語あり)	https://www.australia.com/ja-jp/trips-and-itineraries/self-drive-itineraries.html
ニュージーランド	10 themed highways, Unforgettable Road Trips	政府観光局	・10のテーマ別ドライブルートやその他おすすめロードトリップを紹介 ・ルートマップや観光案内あり ・距離と時間検索ツールあり	不明	10以上	20ヶ国 (日本語あり)	https://www.newzealand.com/jp/trips-and-driving-itineraries/
スイス	スイスグランドツアー、Eグランドツアー	政府観光局	(グランドツアー) ・スイスの魅力を網羅した全長1600kmのドライブルート ・10のスタート地点からルートを選んで周遊可能 ・スイスを代表する大自然の絶景や文化遺産、12の世界遺産等を含む ・充実した観光案内や宿泊情報等あり	不明	10	16ヶ国 (日本語あり)	https://www.myswitzerland.com/ja/experiences/experience-tour/car-motorcycle-grand-tour/
オーストリア	テーマ街道、体験街道 アルプス山岳道路	政府観光局	・8のテーマ別ドライブルートを紹介(建築、文化等) ・マルタ・アルプス山岳道路(絶景)	不明	8以上	20ヶ国 (日本語あり)	https://www.austria.info/jp/things-to-do/round-trips/theme-routes
ドイツ	観光街道(休暇街道)	政府観光局	・150以上の観光街道を紹介 ・ルートマップや細かい観光案内あり	1927年 (1950年本格化)	150以上	4カ国 (日本語なし)	https://www.germany.travel/en/nature-outdoor-activities/scenic-routes.html

特徴：ルートの指定や認定に規定は設けていなく、「個人の休暇を楽しむための観点」で企画運営され、各地域の住民活動も盛んである。広報の効果が大きく、多くの日本人観光客が訪れるようになったと報告されている。日本で有名なロマンチック街道は、外国人向けの企画である。

d) Grand Tour of Switzerland (写真-7) ¹⁴⁾

目的：スイス観光のテーマの一つとして絶景ルートのドライブを提案すべく、多彩なスイスの魅力を網羅した全長1600kmのドライブ周遊ルート（スイスグランドツアー）を設定し、国土を広く観光してもらうことにより、国内各地の地方部の観光促進を目的としている。

特徴：4つの言語圏、5つのアルプスの峠、22の湖、そして12の世界遺産等、スイスを代表する大自然の絶景や珠玉の文化遺産、伝統を体験することができるルートとなっている。国内10カ所のスタート地点からルートを選ぶことができ、どこからでも周遊可能な設定がなされている。美しい動画や写真を活用しつつ観光スポットや宿泊施設等を詳しく紹介しているwebサイトは、スイスの魅力を観光客へ存分に伝えるものとなっている。

(2) 日本国内の取り組み事例

a) シーニックバイウェイ北海道⁶⁾

目的：米国のScenic Byway Programを参考に、国土交通省北海道局の道路セクションを中心に2005年にスタートしたプログラム。国内外からのドライブ観光が盛んな北海道において、地域固有の景観、自然、歴史、文化、レクリエーション資源等の地域資源を最大限に活用し、競争力ある美しく個性的な北海道を実現することを目指している。これにより交流人口の拡大や魅力ある地域の暮らし、地域産業や観光の振興を目的としている。

特徴：現在13の指定ルートと3つの候補ルートにおいて440団体が活動している。地域（ルート運営代表者会議）と行政（ルート運営行政連絡会議）の連携による取り組み体制がつくられており、これをルートコーディネーターを派遣するシーニックバイウェイ支援センターがバックアップしている。主な活動は、「美しい景観づくり」、「活力ある地域づくり」、「魅力ある観光空間づくり」の3つとなっている。

b) 日本風景街道（シーニックバイウェイジャパン）⁷⁾

目的：日本列島の魅力・美しさを発見、創出するとともに、多様な主体による協働のもと、地域資源を活かした国民的な原風景を創成する運動を促すことによって、地域活性化や観光振興に寄与し、国土文化の再興の一助となることを目的としている。

特徴：前述のシーニックバイウェイ北海道がスタート

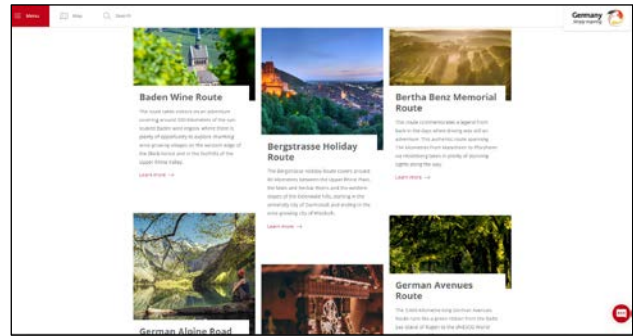


写真-7 ドイツ観光局の観光街道のWeb サイト

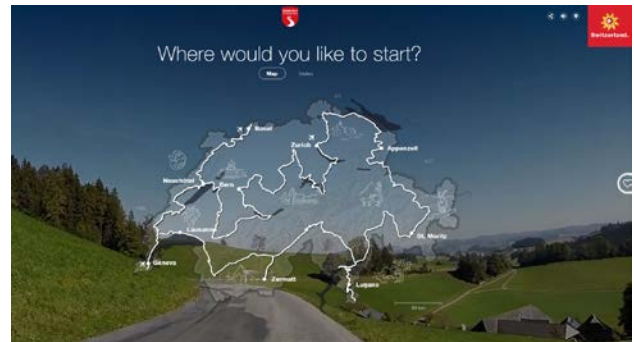


写真-8 スイス観光局 Grand Tour of Switzerland の Web サイト

した2005年からこれを参考に制度の検討が開始され、2007年より日本全国に展開されているプログラムで、目的や内容は概ねシーニックバイウェイ北海道に近い。全国に144のルートが認定されている。

日本風景街道の具体的な事業を展開する全国ネットワークのNPO法人「日本風景街道コミュニティ」により、「日本風景街道大学」などのセミナーが開催され、人材育成や活動ノウハウの共有などにも取り組んでいる。

c) 広域観光周遊ルート⁸⁾

目的：訪日外国人旅行者の地方誘客に資するテーマ・ストーリーを持ったルートの形成を促進するため、具体的なモデルコースを中心に、地域の観光資源を活かした滞在コンテンツを充実し、ターゲット市場へのプロモーション等、外国人旅行者の周遊促進の取組の支援を目的としている。

特徴：観光庁により2015年に全国7ルートで開始され、その後もルートの追加を経て、現在20ルートが認定されている。ルート計画の募集にあたり、国が対象地域や事業実施体制等の要件を提示し、認定基準に満足したルートについて有識者の意見も参考に決定される。認定基準は、ストーリー性のあるコンセプトのほか、効率的に周遊できるルートや関係者が連携した事業実施体制が条件となっている。認定を受けると、関係省庁・関係機関の支援のほか、観光庁によるルートのパッケージ支援が受けられ、国が費用の一部を負担する事業もある。

3. 観光資源としての道路景観の価値や効果

次に観光資源としての道路景観の重要性や価値、効果について把握するため、優れた道路景観を有する観光街道の取り組みが地域に与える影響や効果などについての記述、及びその効果の試算等がなされている事例を調査した。

前述の2章にて紹介した国内外の取り組み事例のうち、これらに関する内容が多く記述されていたのは米国のScenic Byway Programであった。一方、ほかの観光街道プログラムにおいては、価値や効果に関する記述は確認できたが、価値や効果を試算している事例は十分には確認できなかった。

また、道路の計画・設計に関する技術資料等の内容から、これらに関する記述についても確認した。

(1) 米国のScenic Byway Programの事例からみた地域経済に与える効果に関する記述

Scenic Byway Programのホームページ Scenic America¹⁵⁾には、このプログラムの地域経済への便益について、「シーニックバイウェイプログラムが指定されたルート沿線の美しさを維持し、観光やレクリエーションの経済的な機会を提供することにより利益を得る」と記されている。また、「多くの研究で個々のシーニックバイウェイの特徴づけやその保全、魅力向上に向けて経済的な便益が明らかにされている。」としている。

これについて、シーニックルートにおいてその具体的な試算が行われている¹⁵⁾。以下にいくつかの事例を示す(原文の標記をもとに翻訳しているためルートにより表現に違いがある)。

- The Blue Ridge Parkway (Virginia/North Carolina)
来訪者数：1,470万人、地域での消費額：11億ドル、地元での雇用創出：15,900件。(2018年)¹⁵⁾
- Paul Bunyan Scenic Byway (Minnesota)
地域での売上額：2,100万ドル、地元での通年及び季節雇用の創出：331件、及びこれらの雇用創出に伴う賃金収入：720万ドル。(2010年)¹⁵⁾
- Volcanic Legacy Scenic Byway (California/Oregon)
総売上額：1億6,360万ドル、雇用：1,000件以上。(2010年)¹⁵⁾
- Natchez Trace Parkway (Mississippi/Tennessee/Alabama)
来訪者数：600万人、地域での消費額：142万ドル、地元での雇用創出：1,907件。(2016年)¹⁵⁾
- Beartooth Highway (Wyoming)
来訪者の消費額：4,496万ドル、地元での雇用確保：606件。(2012年の夏期のみ)¹⁵⁾

以上の事例は、各ルートにおけるシーニックバイウェイの取り組み全体での売上額や雇用の創出効果などを表しており、道路景観そのものが地域振興にもたらす効果や価値を表しているわけではない。しかしながら、本項の冒頭で述べたように、道路景観の優れた観光街道プログラムは経済的な効果をもたらすと述べられているとおり、これらの観光街道プログラムはその圧倒的な魅力である道路沿線の景観が重要な資源とされており、旅行目的となっていると考えられることから、道路景観がもたらす効果やその価値も決して小さくないと言える。例えばこれらの観光街道の道路景観が魅力的でなければ、このような効果を発現していたと考えることは難しい。

一方、Scenic Americaでは、これらの経済的な効果だけでなく様々な社会的効果を生むことが述べられており¹⁶⁾、道路景観の価値や効果にもこの社会的効果の発現に貢献するところは大きいといえる。

これら効果の把握について、様々な試みが行われており、America's Byways Resource Centerにより経済評価モデルの構築もなされている¹⁶⁾。

(2) 道路計画の技術資料からみた価値や効果の記述

a) Landscape Guidelines (NZ交通庁)¹⁷⁾

このガイドラインは、道路整備における景観・デザインの意義や手法を解説した技術資料であるが、この資料の序文には、「高速道路からの景観はニュージーランドの日常の風景の一部である」とし、「美しい景観を提供する高速道路は、国際および国内観光産業に不可欠である」と記述されている。また、「丁寧に設計された高速道路の景観は、場所の感覚 (sense of place) を提供し、道路利用者の道案内を容易にし、自転車利用や安全性を向上させるだけでなく、旅路を豊かにし、生活の質を向上させる」としている。

また、道路景観デザインの10原則のひとつに、「視覚的クオリティとユーザー体験の提供」を挙げ、「景観は地域環境と道路ユーザー体験に影響を与える」としている。なお、「景観は国家のアイデンティティにおいて重要な役割を果たしている」とも記されている。

b) Road Landscape Manual (豪クイーンズランド州政府)¹⁸⁾

これも道路の計画・設計に関わる技術資料であるが、この中で主要原則の一つとして、「美しさの価値」を示し。これについて、「道路景観の美しさは旅行者の経験を豊かにする」とし、「デザインプロセス全体を通してこのことを考慮すること」が述べられている。また、経済面の効果として「高品質な景観や都市デザインは、ビジネスや観光の機会を広げる」としている。

4. まとめと考察

(1) 国内外の観光街道プログラムの事例から

- ・欧米における観光街道プログラムは、道路から体験する地域固有の魅力ある景観を最大の強みとしている。
- ・実施主体は大きく別けて、道路の整備や管理を行う公共事業セクションと、観光部局の取り組みがあり、それらは取り組みの性質や内容は異なるが、目的はいずれもドライブ観光などによる地方部の観光振興とされている事例が多い。
- ・特に地方部の地域振興に向けて、その地域固有の景観資源を生かして、国土をくまなく観光して貰いたいとの期待が強く読み取れた。
- ・実際に多くの観光街道プログラムにおいて、観光消費等による地域振興効果や、地域ブランド形成に繋がっているとみられるが、一方で米国以外ではこれらの効果や価値について評価している事例を十分には確認できなかった。
- ・米国のScenic Byway Programにおいては、このプログラムの効果の評価に関する研究や多くの試みがあり、ルートを訪れる来訪者数やその際の消費額の増加、雇用創出などの経済的効果の把握や試算を試みている。またこれについて、America's Byways Resource Centerによる経済評価モデルの構築もなされていた。
- ・しかしながら、これらは地域振興効果の評価はあくまでシーニックバイウエイルート全体の取り組みを評価しているもので、道路景観が観光振興や地域振興にもたらす効果や価値を直接評価しているわけではない。
- ・加えて、これら米国での評価の多くは経済的効果の評価にとどまっており、社会的な効果の把握は十分に行われてはいない。
- ・欧州においては、デザインを国是しているノルウェーの取り組みはもちろんのこと、欧州景観条例（フィレンツェ条約）¹⁹⁾に40カ国が署名していることに代表されるように、景観の価値についての社会的な理解が進んでいるが、日本においてはまだ十分とは言えない。したがって、観光資源としての優れた道路景観が地域振興にもたらす効果や価値に関する評価を行い、これを明らかにしていくことは、日本において特に必要なことであると考え。このことにより、優れた道路景観の保全・創出や景観改善に繋がり、観光街道プログラムの地域振興効果もより高まると考える。

(2) 道路計画の技術資料から

本稿で紹介した技術資料以外も含め、道路計画・設計の資料にも、観光資源としての道路景観の重要性や、期

待される効果などが示されている事例を確認した。

特に技術資料という性質から、美しい景観を体験できる道路が地域の観光振興に不可欠と示した上で、これを実現するためのノウハウや丁寧な設計の必要性も記述されており、このことは重要である。

日本においても、道路整備の目的に道路景観を生かした観光振興を示しても良いのではないかと考える。道路の機能や安全性を向上させるだけでなく、旅路を豊かにし、生活の質を向上させるとされる魅力的な道路景観の保全や創出、及び良質なインフラ・デザインが道路利用者の体験や観光振興へ貢献することへの理解を深め、関連する技術資料への記述も必要といえる。

そのためにも、(1)にて述べたとおり、優れた道路景観が地域振興にもたらす効果や価値を明らかにしていくことが必要であると考え。

5. おわりに

今回の調査を通じて、諸外国の取り組み事例における地域固有の景観に対する価値付けやその生かし方には参考となるものが多く、あらためて日本における観光街道の取り組みの課題を感じた。一方、日本の沿道景観は極めて多様で四季による景観の移ろいや、変化に富む車窓からの景観など、観光資源として地域固有の景観が豊かである。

今後は、諸外国の取り組みも参考に、豊かな日本の景観資源を生かした観光街道プログラムの発展に向けて、これを支える道路景観が向上することを期待している。

参考文献

- 1) 加藤誠平・鈴木忠義：観光道路（社団法人全日本観光連盟 1951年調査研究），土木雑誌社，1955
- 2) 例えば、松田泰明・松山雄馬・加治屋安彦・緒方聡：諸外国における”みち”をテーマとした観光・地域振興，第37回土木学会計画学研究発表会，2008.6
- 3) The U.S. Secretary of Transportation, Federal Highway Administration (FHWA) : America's Byways, <https://www.fhwa.dot.gov/byways> (2020年9月取得)
- 4) The Scenic Route Section in the Norwegian Public Roads Administration : National Tourist Route in Norway, <http://www.nasjonaleturistveger.no/en> (2020年9月取得)
- 5) シーニックバイウエイ支援センター編著：シーニックバイウエイ北海道―“みち”からはじまる地域自立，ぎょうせ

い, 2006.8

- 6) シーニックバイウェイ支援センター：シーニックバイウェイ北海道, <http://www.scenicbyway.jp/>
(2019年9月取得)
- 7) 国土交通省道路局：日本風景街道,
<http://www.mlit.go.jp/road/sisaku/fukeikaidou/> (2019年9月取得)
- 8) 観光庁：広域観光周遊ルート,
<http://www.mlit.go.jp/kankocho/shisaku/kankochi/kouikikankou.html>
(2020年9月取得)
- 9) 森地茂, 毛塚宏, 伊東誠：観光地交通計画の体系化プロジェクト・魅力ある観光地と交通, 技報堂出版, 1998.6
- 10) 国土交通省：景観法,
<https://www.mlit.go.jp/toshi/keikanhou.html>
(2020年9月取得)
- 11) 松田泰明・笠間聡・田宮敬士：行政計画からみた観光資源としての道路景観の活用に関する課題, 第60回土木学会計画学研究発表会, 2019.11
- 12) たとえば, Alan Yamada, Dick Ostergaard, Mari Jilbert, Nancy Brunswick : Scenic Byways: A Design Guide for Roadside Improvements, USDOT, 2002.1
- 13) ドイツ政府観光局：観光街道（休暇街道）,
<https://www.germany.travel/en/nature-outdoor-activities/scenic-routes.html> (2019年9月取得)
- 14) スイス政府観光局：スイスグランドツアー/Eグランドツアー <https://www.myswitzerland.com/ja/experiences/experience-tour/car-motorcycle-grand-tour/> (2019年9月取得)
- 15) The U.S. Secretary of Transportation, Federal Highway Administration (FHWA) : America's Byways, Scenic Byways Benefit Local Economies,
<https://www.scenic.org/visual-pollution-issues/scenic-byways/benefit-local-economies/#:~:text=Strong%20scenic%20byways%20programs%20preserve,opportunities%20in%20tourism%20and%20recreation.>
(2020年9月取得)
- 16) Federal Highway Administration Research and Technology : America's Byways Pay Off in Authentic Experiences, But How About Dollars?, <https://www.fhwa.dot.gov/publications/publicroads/13janfeb/05.cfm> (2019年9月取得)
- 17) NZ Transport Agency : Landscape Guidelines (Final Draft) September 2014, <https://www.nzta.govt.nz/resources/nzta-landscape-guidelines/> (2019年9月取得)
- 18) Queensland Government : Road landscape manual,
<https://www.tmr.qld.gov.au/business-industry/Technical-standards-publications/Road-landscape-manual.aspx> (2019年9月取得)
- 19) Council of Europe : European Landscape Convention,
<https://www.coe.int/en/web/landscape> (2019年9月取得)

(2020.10.3 受付)