



HOKKAIDO UNIVERSITY

Title	観光資源としての道路景観のマネジメントに関する研究：とくにシークエンス景観に着目して
Author(s)	松田, 泰明
Degree Grantor	北海道大学
Degree Name	博士(観光学)
Dissertation Number	甲第17011号
Issue Date	2026-06-30
DOI	https://doi.org/10.14943/doctoral.k17011
Doc URL	https://hdl.handle.net/2115/100064
Type	doctoral thesis
File Information	MATSUDA_Yasuaki_abstract.pdf, 論文内容の要旨 https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/



学位論文内容の要旨

博士の専攻分野の名称：博士（観光学）

氏名：松 田 泰 明

学位論文題名

「観光資源としての道路景観のマネジメントに関する研究」

—とくにシークエンス景観に着目して—

ドライブ観光において、移動中の道路からの地域の眺めは、観光の魅力を左右する重要な観光資源である。日本のルールエリアの沿道景観も高い潜在的価値を有する。しかし、主に道路近傍の電線・電柱類や沿道の土地利用や工作物等が景観阻害要素となり、観光資源としての価値を毀損している。背景には、道路整備や観光振興、景観行政を担う各機関が、道路景観を地域固有の観光資源として共有し、包括的にマネジメントする枠組みの欠如がある。そこで本研究は、自動車等の移動に伴い展開する「シークエンス景観」に着目し、現行制度下で実効性と実行可能性を兼ね備えた「道路景観マネジメント」の理論的枠組みと実践的体系を構築することを目的とする。

第1章では、既往研究および国内外の事例分析から抽出された課題に基づき、観光的価値の向上に不可欠な「電線・電柱類」の沿道環境に適合した代替的対策手法の導出と、道路空間と沿道を一体的にコントロールする「景観法（景観重要公共施設制度）」の活用手法を主要な研究課題に設定した。

第2章では、「道路景観マネジメント」の体系化に向け、その構造を「マネジメント主体」「操作対象・アプローチ方法」「活用ツール」「対象の分類」「評価」の5要素として定義・体系化し、理論的枠組みを仮説として定立させた。主体を自発的に推進する「能動的主体（地方自治体等）」と、協力要請を受ける「受動的主体（道路管理者等）」に区分し、協働による体制構築のあり方を示した。また、操作対象を実体としての景観要素である「ハード」と、印象に関わる「ソフト」に分類した上で、ハードに対するアプローチは「物理的操作」および「法令や制度等」の2つに大別し、ソフトに対してはネーミングや視点場整備等の「ブランディング」に限定して論じた。さらに、対象を操作の「影響度・効果」や「難易度」等から分類し客観的な優先度の判定手法と、操作前後の景観やマネジメント自体を評価し改善するプロセスを示した。本章の理論的基盤は、次章以降の実証的検証を導く土台となる。

第3章では、前章で定立した「資源の評価・特定」プロセスの実効性を検証するため、多角的な実証分析を行った。まず、北海道の実道における走行実験を通じ、「シークエンス景観」の動的評価特性を解明した。分析の結果、景観の「開放と閉鎖」の変化点付近において、開放的区間への移行が評価を高め、閉鎖的区間への移行が評価を低下させる対照的な反応を示すとともに、これらの変化点付近で景観への感度が高まることを明らかにした。一方、無変化区間の連続による「馴化」においては、評価が個人差を伴い時間（距離）経過とともに緩やかに減衰する推移を定量的に捉えた。また、中遠景への視軸線を阻害する「近景の人工物（電線・電柱類等）」が最大の負の評価要因となることを特定した。さらに、国内外の「眺望ルート」事例を対象に、画像解析やテキストマイニング、コンジョイント分析等を用いた定量的検証を横断的に実施した。その結果、「象徴景」の存在とその質の担保がルート評価の核心であること、景観が優れた区間ほど阻害要素に対する利用者の感応度が高まることを明らかにした。これらの実証的知見を統合し、

観光資源としてのルートの成立要件と、それを担保するシークエンス景観の評価要因および構成要素を客観的に紐づけた。これにより、重点対策を講じるべき路線や区間、操作対象の合理的な選定に加え、操作前後の効果検証などルート評価を効果的に行うための客観的根拠を提示した。

第4章では、ルーラルエリアにおける電線・電柱類の景観阻害要因の解明と、全電線類の地中化に代わる景観阻害の低減手法の導出に向けた実証的検証を行った。計量心理学的評価手法を用いた実験により、開放的な景観特性を有するルーラルエリアは無電柱化による景観向上効果が市街地等に比べ高く、優先整備対象とする客観的優位性があることを定量的に示した。また、沿道の視軸方向や空間構造に応じた「片寄せ」や「セットバック」等の代替手法が、完全無電柱化に至らずとも景観向上に寄与することを実証した。さらに実態調査により、通信施設による景観阻害メカニズムを解明した。通信線特有の弛みや低位置での配線に加え、不規則な追加建柱が電柱群の視覚的な「群化」を崩し、景観のリズムを阻害する主要因であることを特定した。これらを踏まえ、沿道環境によっては通信線の単独埋設が有効なマネジメント手法となり得ることを提示した。

第5章では、景観法に基づき道路空間と沿道を一体的にコントロールする上で中核となる「景観重要公共施設（道路）制度」の運用実態と課題を解明した。全国の景観計画に対する悉皆調査により、同制度を道路景観の観光資源としての価値を高めるために活用する事例や、実効性のある技術的基準（電線・電柱類の占用制限等）を定める事例は限定的であると判明した。さらに、北海道の自治体を対象とした意識調査から、指定が進まない主因は、制度理解や参照モデルの不足に加え、道路管理者との合意形成に対する自治体側の心理的障壁、および自発的な地域活動（シーニックバイウェイ等）との連携不足にあることを特定した。これらを踏まえ、制度の実効性を高める具体的な運用指針として、道路管理者からの能動的な指定提案に向けた協議のルール化や、広域的なルート指定、地域活動主体を交えた官民連携の枠組みを提示した。

第6章では、前章までの実証的知見を統合し、合理的かつ実効性の高い道路景観マネジメントの実現に向けた5つの総合的考察を行った。第一に、操作対象の景観への影響度、対策区間の特性、および操作手法の適用度から導かれる「期待される対策効果」と、「実行可能性」のマトリックスにより、優先対策区間・要素の選定根拠を明示し、限られたリソース下における客観的な優先度判定の手法を提示した。第二に、沿道環境に応じた代替手法（セットバックや通信線単独埋設等）の有効性を示し、完全無電柱化に依存しない柔軟な手法選定の指針を導出した。第三に、景観重要公共施設制度を中核としつつ他法令を重層的に適用し、所管部門の壁を越えた包括的な道路景観コントロールの枠組みを提示した。第四に、景観の開放・閉鎖の変化点や馴化の推移等の動的特性を組み込み、高度な専門知見を有さない実務レベルにおいても客観的なシークエンス評価を可能とする、評価の「内製化」に向けた実践的手法を提示した。第五に、インフラ管理者が担う施設整備と、地域主体が担う活動の継続性を融合させた「日本型協働体制」を最適解として示し、景観計画を合意形成の「触媒」として機能させる運用指針を導出した。

以上の総合考察から、本体系に基づくマネジメントによって、「視覚的評価」の向上を基盤としつつ、移動に伴う空間体験を深化させる「身体感覚的評価」と、地域の文脈への理解を促す「意味的評価」が相互に作用・増幅し合い、道路景観の観光資源価値を総合的に高めるメカニズムへと帰結した。

日本のルーラルエリアの道路景観を交通インフラに留まらず、地域固有の「観光資源」として再定義し、これまで定性的であったシークエンス景観の動的特性（変化への感度や馴化）を定量的に裏付け、その価値を持続的に保全・向上させる実践的体系を構築した点に本研究の最大の意義がある。

以上