

第1回「日本風景街道」有識者懇談会

平成29年12月18日

【事務局】 皆様、本日は大変お忙しい中、お集まりをいただきまして、まことにありがとうございます。定刻となりましたので、ただいまから第1回「日本風景街道」有識者懇談会を開催させていただきます。

本日、進行を務めさせていただきます国土交通省道路局環境安全課の蓮見と申します。よろしくお願いをいたします。

それでは、開会に当たりまして、国土交通省道路局長、石川よりご挨拶を申し上げます。よろしくお願いたします。

【道路局長】 道路局長の石川でございます。

石田委員長をはじめ、平素より、この風景街道をはじめ、国土交通行政、道路行政に、ご指導をいただいておりますことを、改めて御礼を申し上げます。

また、本日は、年末の大変ご多忙な中、この第1回「日本風景街道」有識者懇談会にお集まりいただきまして、まことにありがとうございます。我々も、ちょうど予算編成政府案の決定に向けて大詰めの状況でございまして、今日も閣僚折衝というのがあったわけでございます。

ところで、この日本風景街道、平成17年に日本風景街道戦略会議を設置して、理念や仕組み、制度の検討を行ってきたわけでございますが、平成19年の提言を踏まえて、その活動が始まりまして、現在全国で141のルートが登録されております。日本風景街道戦略会議の提言及びルートの登録開始より10年が経過をして、各ルートの取り組み状況は、積極的に活動しているルートがある一方、活動が停滞しているルートというのもあるわけでございます。

平成29年8月に取りまとめられました社会資本整備審議会、道路分科会。これ、石田先生にご指導をいただいたわけですが、この建議において、地域間の連携等を推進するために、日本風景街道の活用を推進すべきだという意見をいただきまして、国土交通省としても、これ道路管理者だけではなくて、活動団体、地元住民を含めた地域が盛り上がる仕組みというものが重要であろうと考えておるところでございます。

本日は、この日本風景街道のこれまでの取り組みや課題を共有した上で、また昨今、サ

イクルツーリズム。自転車活用推進法もできましたので、こういうものと連携。また、道の駅。これ今現在1, 1 3 4カ所ございますけれども、この道の駅は非常に好調でございます。こういうものとの連携を踏まえて、日本風景街道を通して、地域の活性化、観光振興につながるような取り組みについて、幅広くご意見をお聞かせをいただいて、議論してまいりたいと考えておりますので、どうぞ、よろしく願いをいたします。

【事務局】 ありがとうございます。

石川道路局長、公務がございますので、途中退席をさせていただきます。よろしくお願いいたします。

続きまして、お手元に配付いたしました資料の確認をさせていただきます。議事次第をお配りしております。その下に配付資料の一覧が出ております。資料の1から5。それから参考資料をつけておりますので、不足等あればお申しつけいただければと思います。

続きまして、委員の紹介をさせていただきます。五十音順に紹介させていただきます。筑波大学特命教授、石田東生委員でございます。

【石田委員】 石田でございます。よろしくお願いいたします。

【事務局】 株式会社JTBパブリッシング取締役、楓千里委員です。

【楓委員】 楓でございます。よろしくお願いいたします。

【事務局】 宮崎大学地域資源創成学部副学部長、熊野稔委員です。

【熊野委員】 熊野でございます。よろしくお願いいたします。

【事務局】 元・西日本新聞副社長、玉川孝道委員でございます。

【玉川委員】 玉川です。よろしく。

【事務局】 慶應義塾大学大学院システムデザインマネジメント研究科特任教授、林美香子委員でございます。

【林委員】 林です。よろしくお願いいたします。

【事務局】 京都府立大学副学長、宗田好史委員です。

【宗田委員】 よろしくお願ひします。

【事務局】 続きまして、国土交通省道路局からの出席者をご紹介します。

石川道路局長でございます。

【道路局長】 改めて、よろしくお願いいたします。

【事務局】 村山国道・防災課長。

【国道・防災課長】 よろしくお願ひします。

【事務局】 森山環境安全課長でございます。

【環境安全課長】 森山でございます。

【事務局】 続きまして、本委員会の設立趣旨及び規約案について、事務局から説明をいたします。

【事務局】 本日、資料の説明をさせていただきます、環境安全課の沿道環境専門官しております川俣でございます。よろしくお願いいたします。

それでは、資料1で、本懇談会の設立趣旨をご説明させていただきます。日本風景街道は、道路ならびにその沿道や周辺地域を舞台に、多様な主体による協働のもと、景観、自然等の地域資源や個性を生かした美しい国土の形成を図り、観光の振興や地域の活性化に寄与する重要な施策である。

これまで、平成19年4月に、日本風景街道戦略会議により提言された「日本風景街道の実現に向けて」を踏まえて、仕組みや枠組みの構築を図って、同年9月から地方ブロックごとに設立された協議会において、順次登録が行われ、全国で141ルートが登録されている。

戦略会議提言及びルートの登録開始より10年が経過し、積極的に活動しているルートがある一方、活動が停滞しているルートも存在している。

戦略会議提言に対する実施状況を踏まえた上で、今後の風景街道の活動を活性化・発展させるための方策について、検討していくことが必要となっており、幅広く議論することを目的として設立するもの。

次のページ、規約でございます。第1条の名称、第2条の目的は今お話ししましたので、省略させていただきます。

第3条の委員です。懇談会の委員は別紙でございます。本日、委員の皆様は全員ご出席いただいております。委員の任期は、懇談会の検討が終了するまでの間となります。

第4条の委員長ですが、懇談会に委員長を置きます。委員長は、事務局の推薦及び委員の確認により定めます。委員長は懇談会の議長になり、議事の進行にあたっていただきます。

第5条の事務局でございます。懇談会の事務局は、道路局環境安全課が行います。

第6条の委員以外の者の出席です。委員長が必要と認めるときは、委員以外の者も出席して意見等を述べることを求めることができます。

第7条の議事の公開です。懇談会は原則として公開とします。ただし、特段の理由があ

るときは非公開とすることができます。

第8条のその他です。この規約に定めるもののほかは、委員長が定めるとなっております。

設立趣旨と規約については、以上でございます。

【事務局】 ただいま、設立趣旨と規約案について、ご説明申し上げました。ご意見等はございますでしょうか。

それでは、よろしいでしょうか。この規約等につきましては、ご承認いただいたということといたしまして、本懇談会、この規約に基づきまして進めさせていただきたいと思っております。どうぞよろしく願いいたします。

続きまして、ただいまの規約第4条にございました委員長でございますが、委員長は事務局の推薦及び委員の確認により定めとなっております。これに従いまして、委員長の選出を行いたいと存じます。事務局からは、道路行政に幅広い見識をお持ちの石田委員を推薦させていただきたいと存じます。皆様いかがでしょうか。お願いいたします。

(「異議なし」の声あり)

【事務局】 はい。それでは、石田委員に委員長をお願いしたいと思います。

石田委員長より、一言ご挨拶お願いできればと存じます。よろしく申し上げます。

【石田委員長】 今、委員長を仰せつかりました石田でございます。どうぞよろしく願いをいたします。

局長のご挨拶の中にもありましたけれど、もう10年前になってしまうんですけども、風景街道戦略会議で提言が行われました。今でも読み返してみると、非常に時代を先取りするような具体的な施策がいっぱいあって、と思っております。ある意味では、少し時代を先取りし過ぎていたのかもしれませんが。そういうこととか、いろいろなことがあって、若干低調な時代もあったのですけれども、昨今インバウンド観光とか、観光地域づくりとか、あるいは美しく安全で誇りの持てる国土を1億みんなで作っていきましょうとか、いろいろな国のほうの施策もこっちのほう向いてきたなという実感を持っておりまして、そういう中で、この風景街道有識者懇談会を立ち上げていただくことをしていただいて、ほんとうに感謝をしております。その感謝に応えるべく、あるいは今のいろいろな政策課題に応えるべく、頑張っていきたいというふうに思っております。

さっきいただいたんですけども、昨日産経新聞の5面に、「インスタ映え」風景増やしますという、こういう施策が大きく報道されておまして、これも期待感があふれている

なというふうに思いますので、皆様方とぜひ格好いいインスタ映えするような議論をしてまいりたいと思いますので、よろしくお願い申し上げます。ご挨拶とさせていただきます。

【事務局】 ありがとうございます。

それでは、報道関係の皆様、カメラ撮り、カメラによる撮影はここまでとさせていただきます。よろしくお願いいたします。

この先の議事につきましては、石田委員長に進行をお願いいたします。

どうぞよろしくお願いいたします。

【石田委員長】 それでは、早速議事に入らせていただきたいと思います。議事の（１）は、終了いたしましたので、まず、日本風景街道のこれまでにについてです。事務局からご説明いただきたいと思いますので、よろしくお願いいたします。

【事務局】 それでは、資料２、日本風景街道のこれまでにを説明をさせていただきます。ページをめくっていただきまして、まず風景街道の概要でございます。多様な主体が協働して、道を舞台に地域ならではの資源を生かした活動を促進するということが、理念・目的となっております。概念図としては、３つの項目、一番下の美しい国土の景観の形成をベースにして、それをもとに地域の活性化への寄与、観光振興への寄与、それらを有機的につなぐ仕組みとしての多様な主体として日本風景街道というものが存在してございます。

多様な主体とは何かというのが左下でございます。丸のほうが、活動に応じた必要な組織、地域住民であったり、NPOであったり、企業であったり、地方公共団体であったり、活動場所によって違います。それに道路管理者がプラスされて、パートナーシップという名称で呼んでございます。活動概要は右下の図で示しております。

２ページ目でございます。１７年度に戦略会議が設置されて、１９年度に提言をいただいているところでございます。そのときの写真が出ております。現在１４１ルートが登録されております。一番後ろに参考資料ということで、そのときの提言を配布しております。この参考資料の一番最後に当時の委員が記載されています。当時奥田委員長以下、石田委員長、玉川委員もメンバーになってございます。これはまた必要に応じて、参照できればと思っております。

３ページ目、日本風景街道の歩みでございます。初めの戦略会議の設置から、その後、局長等通達で、ブロックごとの協議会や登録の取り扱いについて行政的な手続等も定められています。その後、２４年は、関連商標やロゴマークの運用の開始のための事務手続。

25年から26年度は、意見交換会を通じた好事例の共有。28年4月には、関連する制度ともいえる「道路協力団体制度」が創設されております。

今年度に入りまして、一番下の2つですが、4月に、日本風景街道自治体連絡会とNPO法人の日本風景街道コミュニティ、風景街道に積極的にかかわっていただいている皆様から、貴重な提言をいただいているところでございます。29年8月には、道路分科会の建議も出ております。

次のページでございます。分科会建議の抜粋でございます。風景街道を地域間の連携や今後の道路管理の充実や地域の課題への総合的な対応として、積極的に活用するということがうたわれております。

5ページ目でございます。そのほか、観光立国推進閣僚会議による環境ビジョン実現プログラム2017でも風景街道の取り組みについて記載されておりますし、国土交通省の国土のグランドデザイン2050にも同じく風景街道の推進がうたわれてございます。

6ページ目、風景街道の登録のスキーム。先ほどお話ししたように、風景街道パートナーシップというのがルートごとに構成されております。それで下のほうに、風景街道協議会というのがございまして、これは地方ブロックごとに設置されております。地方整備局や地元の経済団体や自治体の皆様により構成されているところでございます。

パートナーシップが風景街道の登録の申請をして、この右下の協議会が登録条件を確認して登録するという仕組みになってございます。登録条件、左にございますが、4つあり、1つ目、パートナーシップが組織されていること。2つ目、地域資源を1つ以上有していること。3つ目、理念・目的に賛同し、活動を継続的に実施していること。4つ目、中心となる道路が存在していることとなっております。

7ページ目は、各ブロック協議会の名称と開催頻度等書かせていただいております。会長だけ書かせていただいておりますが、経済界の方が多く、近畿風景街道協議会は、宗田先生に会長になっていただいているところでございます。

8ページ目でございます。全国141ルートが登録されているルートの分布図でございます。

9ページ目、これまでのルート数の推移。現在141ですが、今年度だけでも3団体が新たに登録されているところでございます。

10ページ目以降、風景街道の活動の例ですが、美しい国土景観の形成としては、無電柱化や、並木の保全、広告看板の撤去・集約。

11 ページ目でございますが、地域活性化の取り組みとしては、地域の皆様による古道・旧道の発掘や復元や、ワークショップ、地域資源のマップの作成、観光拠点へのアクセスの向上等。

12 ページ目、観光振興としては、来訪者をもてなし楽しませる活動として、案内看板の設置やオープンカフェ、サイクリングロードの整備、ツアーガイドの実施、駐車場ビューポイント等の設置をしております。

次に15団体の活動について、具体のイメージつかんでいただくためにご説明させていただきます。

13 ページ目は、十勝シーニックバイウェイ トカプチ雄大空間ということで、活動エリアについては、北海道の十勝平野中央です。右の下に地図等を書かせていただいております。自然や農産物を活かした活動をしているところでございます。

14 ページ目、具体的に何を風景街道の皆様がやっているかということを紹介しています。一番上は、人と未来をつなぐ100年の木プロジェクトという名称で、植樹活動を平成24年から実施しています。2つ目は、ライフコンシュルジュ派遣事業として観光案内ガイド派遣や、3つ目、とちかちガーデン・スイーツ・温泉チケット事業として周遊観光促進事業。最後ですが、トカチマップ事業として観光プロモーションを行っております。

15 ページ目は、それらの活動の状況を写真でご紹介しています。

16 ページ目、次の例ですが、これも北海道。釧路湿原・阿寒・摩周シーニックバイウェイ。これは活動エリアとしては、右下にございますが、東北海道。釧路湿原や阿寒湖、摩周湖。これも景観が素晴らしいところでございますが、これについても17ページ目に具体的な活動として、そちらの植樹活動や道路清掃や花植え活動。また3つ目として、FMはな情報発信として、地元ラジオ番組での情報発信。4つ目として、勝手におすすめ委員会ということで、地元地域特産品へのブランド化事業ということを実施しております。

18 ページ目、これも例ですが、樹になるタンブラーという、右下に記載のタンブラーを販売して、自ら収益を上げて、植樹関係の経費に充てているということが特徴です。

19 ページ目、これも北海道、どうなん・追分シーニックバイウェイ。右下の地図ですが、西渡島や南檜山地域です。この地域は、北海道でも歴史的な変遷があった地域で、歴史的な人物や文化資産を有しており、それらを活用した活動を行っているということでございます。

具体的には20ページ目ですが、いにしえ街道の取り組みということで、歴史を活かし

たまちづくり。道路清掃や花植え活動。どうなん追分シーニックdeナイトということで、キャンドルライト。道南エリアの四季のフォトコンテスト等を行っています。

21ページ目、今お話ししたような歴史的なこの町並みを活かした活動をやられているということでございます。

22ページ目、東北の案件ですが、秋田県の能代でございます。こちらについては、黒松並木が景観資源として非常に有効なものとなっております。24ページ目です。活動事例として、1.5kmにわたる151本の黒松並木の剪定や清掃を実施いただいているということ、廃食用油からつくったろうそくや間伐材をつかった「のしろまち灯り」を開催したり、独自のロゴマークを使って、アピールをしているというところでございます。

25ページ目、奥能登絶景街道。これは石川県の能登半島の先端。まさに絶景というようなところでございます。風光明媚な景観や自然、歴史的風土がございます。これにつきましては、27ページ目、イベントの開催ということで、今年の10月に風景街道大学が、この能登の珠洲キャンパスというところで開催され、盛大なものとなってございました。能登ふるさと博との連携を図っていたり、道路・海岸の清掃を地道にやっていたり、グッズ、カレンダー等の販売等を行っているところでございます。

28ページ目です。これは新潟県の上越市と糸魚川市にまたがる地域で、枝垂れ桜を活用したものとなっております。29ページ目ですが、枝垂れ桜の春のイベントとしてハイキングやギャラリー、カフェ等のイベント。特産品の販売。植栽活動。ポスター、パンフレット等の作成を行っています。30ページに活動状況の写真が掲載されております。

31ページ目です。これは、ぐるり富士山風景街道ということで、富士山麓を環状にとり囲む国道を本ルートとしたものでございます。これは、具体的な活動として、33ページ目です。富士山のすっきりサイン実験ということで案内看板の統合・集約やポスター作成、マルシェ、風景街道一周清掃、景観になじむガードレールの色塗り、花植え活動が行われているところでございます。

34ページ目、これは、渥美半島菜の花浪漫街道。愛知県の渥美半島を主要幹線道路で半島を周遊するルートを主軸としています。菜の花というものをキーワードに活動されています。これにつきましても36ページ目を見ていただいて、菜の花を軸にした自然景観を創出するために、地域の皆様、企業等も含めて、栽培や景観の維持に努められているというところでございます。

37ページ目は、浜名湖サイクリングロードでございます。浜名湖周遊自転車道を基軸

としたもので、サイクリングというものをメインに打ち出しております。39ページ目を見ていただき、サイクリングロードとしては、浜名湖周遊自転車道を基軸として、浜名湖を1周することができるコースで、地域一帯となってサイクリストを呼ぶ活動を行います。マップをつくったり、「Bicycle Pit」や「サイクリストウェルカム」の認定を行ったり、情報発信を行ったり、地域全体として呼び込みを実施しているところでございます。

40ページ目でございます。これは銀山街道・陰陽結ぶ銀の道ということで、世界遺産の「石見銀山遺跡」、島根県と広島にまたがる銀山街道を護り、活かすという活動でございます。

これにつきましても、42ページ目です。「銀の道を歩くたび」を開催、銀山街道の沿線市町村の協議会を開いて連携を図ったり、カレンダーをつくったり、シンポジウムへブースを出展したりしているところでございます。

43ページ目。これは、しまなみ風景街道です。活動エリアは瀬戸内しまなみ街道と瀬戸内海横断自動車道を中心とするルートでございます。これも、具体的には44ページ目でございますが、しまなみ縦走として、徒歩や自転車でもわるスタンプラリー。これも自転車というものをキーワードに様々な活動を行っております。レンタルサイクル事業。台湾や香港に行き、自分たちが現地のイベントに参加したりするインバウンドの促進事業を行ったり、親と子の橋体験セミナー等を行っております。45ページ目に活動状況の写真があります。

46ページは、風待ち街道でございます。これは、島根県の隠岐、ユネスコの世界ジオパークを生かした活動ということになってございます。具体的には48ページ目を見ていただいて、隠岐ユネスコ世界ジオパークフェスタを開催したり、地域の学習会やガイド養成講座、清掃イベントを開催したり、小中高と連携した学習会や海外の学校との交流等を行っているということでございます。

49ページ目。南いよ風景かいどう。これ四国の南いよエリアでございます。これにつきましては、50ページ目ですが、げんき市や夕涼み会、トレッキング、蛍のあぜ道ライトアップ等のイベントを開催したり、ポスター・チラシの作成や物品販売を行っております。51ページ目に、活動状況がわかる写真を掲載しております。愛媛大学とのワークショップも行って、連携を図っているようでございます。

52ページ目ですが、日南海岸きらめきラインでございます。これは宮崎県の日南海岸

地域の国道を中心とする地域でございます。これにつきましては、54ページ目を見ていただきまして、日南海岸についても、自転車サイクルツーリズムというものを前面に打ち出しており、そのための環境整備を行っています。道路協力団体にも指定されており、それも活用した活動も行っていきます。「うつくしの道づくり」ということで、花植え活動や、宮崎大学地域資源創成学部と連携して日本風景街道大学というものを毎年開催して、情報発信や関係者の皆さんと取り組みの共有を図っているということでございます。

最後、ながさきサンセットロードでございます。これは長崎県の西海岸の国道を中心とするものでございます。57ページでございますが、このサンセットロード、非常に景観が、風景がすばらしいということで、フォトコンテストをやっていたり、一斉の清掃イベントを実施しています。今年は登録10周年ということで特別にツアーイベントを企画しているというところでございます。

私からの説明は以上でございます。

【石田委員長】 はい。どうもありがとうございました。

日本風景街道のこれまでということで、理念から活動の展開から、あるいは今活発に活動されているということで選ばれたんだろうとは思いますが、15ルートの説明をいただきました。こういった説明を踏まえて、また今日ご参画いただいている委員の方々は、ご自身も活発に活動をされておられるというふうにうかがっておりますので、感じておられることなどを通して、意見交換をしてまいりたいと思います。

どなたからでも結構でございますので、何か思ったことがありましたら、あるいは感じたことがありましたら、よろしくお願ひしたいと思っておりますけれども。

ちょっと切り分けが難しいんですけれども、議事の3番目が、日本風景街道の課題ということも準備されておまして、なかなか活動していくといろいろな課題があろうかと思っておりますけれども、できれば切り分けていただけると交通整理上ありがたいかなというふうに思っておりますので、よろしくお願ひをいたします。

どうぞ。

【楓委員】 素朴な質問で恐縮ですが、今、ピックアップしてくださったこの事例は、具体的にどういう基準で選んだのでしょうか。ベスト15なのか、それとも、全体の半分ぐらいは活発で、そのうち東西のバランスで選ばれたのかって、そのあたりを教えてください。

【事務局】 選んだものは、明確な基準をつくって選定したわけではございません。各

地方ブロックの皆様が活動の状況を一番把握していますので、そこから活発に活動して、こういう場で紹介して、参考になるようなものを選んでいただき、紹介させていただいております。地域性があまり偏らないように北から南、ある程度数が満遍なく出るような形では選ばせていただいております。

そういう意味では、ベストの15というわけではないですが、活動が盛んな団体を、地方ブロックから推薦いただいているところがございます。

【楓委員】 ありがとうございます。

【石田委員長】 いかがですか。

はい、どうぞ。宗田委員。

【宗田委員】 ここ、残念ながら、近畿の19あるんですが、風景街道ご紹介いただけなかったようで。

【石田委員長】 そうなんですね。

【宗田委員】 どういう事情があるか、大変残念なんですが、近畿の協議会の会長として、この10年間比較的活発だったなと思っています。1つ、申し上げなきゃいかんのは、今まで国道の行政、道路局の行政は、地域とあまり密な連携がなかったんですが、今回は、各国道事務所の職員の皆さんが、パートナーシップ団体と、最初の19年度20年度なんか特にそうなんですが、パートナーシップ団体をつくることから始めてくれたんですね。ですから、かなり密に、その関係が強くなってきたということと、それからそうやってお互い顔が見える関係になりますと、実際国道事務所の方たちが、今までの歩く道路の仕事をしていて、住民から「ありがとう」と言われたことがなかったんだけど、わりとこの工事をしてくれて「ご苦労様でした」、「ありがとう」と言われるようになってきたし、直接いろいろな苦情はもちろんありますけれども、「こうしたい、ああしたい」ということが出てくる。つまり、国と地域の住民のパートナーシップというのが大分整ってきたかなという感じがします。

近畿では、ちょっと最近下火ではあるんですが、毎年1回パートナーシップ団体に集まっていたくということをして、例えば大阪の地下街の一面を使ってパネル展をやったり、それからここ二、三年は道の駅との連携がよくなったんで、各地の有名な道の駅で、19ある街道全てではありませんけれども、パネル展をして回ってもらうということをしています。

それから、近畿の協議会のほうに、JAFの方に入っていたんで、JAFMat

eで紹介をしてもらったんですね。JAF Mateっていうのは、発行部数がめちゃくちゃ多い雑誌で、各家庭にあるんです。昔はモータースポーツ。今は熟年の夫婦が、子育てが終わった夫婦がゆっくりちょっとぜいたくな旅をするっていう。高級車に乗って温泉を回ったりとか、もみじを見に行ったりするっていうんで、ぴったしだっていうんで、近畿圏の風景街道を順番に紹介してもらおうようにしたら、実際にJAFが、地元の旅館とか料亭とかと組んで、割引をとっている。そうすると、結構読んでいただけるようになって、読者の方からもいろいろなご意見とかが聞かれる。だからそうすると、JAFさんももちろん地元のパートナーシップ団体に返すしというようなことがあって、まちづくりがだんだん広がってくるようになりました。

19団体あるんですが、この10年間の間に我々、私が会長ですけども、副会長桑田先生って観光の先生ですが、各団体にそれぞれ講演会とかシンポジウムとかに呼ばれておりました、この風景街道の近畿のプロジェクトを通じてお知り合いになったんですが、中には道路関係団体から補助金もらって、パートナーシップ団体が地元でシンポジウムをやったりとかっていうことがあって、必ず我々も呼んでいただけるようになって、そういった意味では狭い範囲ですが、近畿の中でそういう交流が進んでいるということがあると思います。

今そこに、外国人。インバウンドが急速に増えています。ご存じのとおり、今、うちは関空が多いですが、成田からレンタカー。「わ」ナンバーの車が、近畿の風景街道走るようになっていまして、そういった意味では、10年前にこういう道路を通じた観光の仕組みというのを考え始めて、パートナーシップ団体ができているということが、今受け皿として成長しつつあるということがあるものですから、そういった意味で、インバウンドのお客さんにどういう楽しみ方をしてもらうか。どういう魅力を見てもらうかということの議論を10年近くやってきたということの成果が今出てきているなという感じがします。

【石田委員長】 とってもいいお話、いっぱいいただきまして、ありがとうございます。この中で、今後の検討のほんとうに貴重な材料をいただきまして、ありがとうございます。

ほかにいかがですか。

じゃあ、玉川さん。お願いします。

【玉川委員】 今、各ルートの活動状況を教えてもらって、大変参考になったんですが、各ブロックとしての1つのまとめりとして、この風景街道を強化する上で、どういう活動

をされているのか、ちょっと欲しいなというふうに思います。というのは、九州は14ルートあって、今回の10周年を迎えて、14ルートがそれぞれ他の九州、14の、1周しようとして、パートナーシップと一般の人も入れて。それがウォーキングでもいいし、サイクリングでもいいし、バスツアー、ドライブでもいいんですけども、今そういう九州全体として募集をしているところなんですけど、そういうブロック単位の活動。それと、もう一つは、年に1回集まるものですから、それぞれの活動を発表してもらっていて、それが各ルートの刺激になるというか、励みになるという、そういうことがあるんですけども、他のブロックとしての交流活動。その辺について、ご教示してもらおうとありがたいです。

【石田委員長】 今何か、すぐに答えられる部分ってありますか。

【事務局】 資料の7ページは、各協議会の状況でございます。協議会が毎年開催されていて、九州のように、毎年、表彰を実施していたり、北海道もベストシーニックバイウェイということで、表彰をしたりするところもあります。関東も表彰制度があると聞いています。ほかの地方ブロックでは、そういうことは現在やっていないようです。

【玉川委員】 ブロックとしての共通イベントをしようというようなことはないのですか。

【事務局】 協議会の主な委員が経済界のかなり重鎮の皆様なので、なかなか皆様が集まって協議会自体を開くことが難しいため、例えば四国であれば幹事会であったりとか、北陸であれば交流会議とか、近畿でも同様のものを開催しているとのことなんです。

【宗田委員】 近畿、私暇ですから頻繁に開いています。

【環境安全課長】 この資料の6ページに、日本風景街道の登録スキームがございまして、例えば道の駅の場合には、申請してもらって道路局長が登録するという手続になっているのですが、日本風景街道は地方の自主性を生かそうということになっていて、通達は道路局長から出しているのですが、登録自体はブロックごとの風景街道協議会を設けて、その協議会に対して、風景街道の団体と行政が連名になって、パートナーシップを構成し、そこが申請をし、その協議会で議論した上で登録を確認することになっているわけです。そのような意味での協議会を7ページにまとめていまして、登録という案件がないと開催しないというところもありますし、そうでなくて毎年やろうぜっていうことでやっているところもあります。それから、北陸では、この協議会はやっていませんけれども、交流会議を開催しており、近畿と同じパターンです。パートナーシップの方と委員が集まって、年に1回意見交換を実施。今年はちょうど能登半島の珠洲のときにやっ

ていました。

そこら辺が、これ近畿、宗田先生にやっていただいているので、やっていることが入っていないのがおかしくて、そこら辺について本省のほうも、地方分権という形の中で、かえって任せすぎちゃっているの、情報とか指導もあまりできていないというのが現状なのです。だから、地方のブロックごとの主体性はすごく重要なのですけれども、主体性がありすぎて全然管理できていないというものですから、そこも今後の課題という面では出てくるのかなというふうには思っております。

【石田委員長】 いかがですか。

お願いします。

【林委員】 全国各地のほんとうにさまざまな活動すばらしいなということを思いました。その中で、学校との連携が非常にうまくいっている地域があって、すばらしいなと思っただけですね。このあたりは、ぜひこういった活動がその地域だけではなく全国に広がるというなと思いました。30ページの小学校での授業での開催というのは、相当これはハードルが高いというか、今、なかなか学校でこういうふうな時間を割いてもらうのは難しいのではないかと思いますので、すごいなと思いました。

あと、48ページのところは、隠岐の地域柄というものもあるんですが、パンフレットなどを食べ物で、しかも漫画ですとか、相当に若い世代にも波及をするようなスタイルでやっているというのは、すばらしいなというのを思いました。

北海道シーニックバイウェイの活動は盛んなのですが、なかなかよその府県のこういう活動までは知るチャンスが少なかったと思うので、ぜひこういうすばらしい活動を全国の活動団体に伝えると、また新たな展開になるんじゃないかなというのを思いました。いろいろと、私も初めて聞く情報もあったので、すばらしいなと感じました。

以上です。

【石田委員長】 熊野委員。

【熊野委員】 失礼します。今宮崎県で、日南海岸きらめきラインが、ルートを指定されているんですが、これに関連しまして、今宮崎大学地域資源創成学部とここの日本風景街道大学が今連携をしまして、いろいろな協力をしていくということで、毎年正月明けの金土日は恒例の日本風景街道大学をやりまして、来年も1月、5、6、7と、7日はエクスカッションになりますが、風景街道大学学長は石田先生、毎年のようにお越しになって、いろいろご指導いただいております。

ここの日南海岸きらめきラインというのは、あとサイクルツーリズム協議会というのも発足してまして、企画部会と整備部会があって、1つの風景街道の中でもモデルになるように、今後情報発信できればありがたいなと思っています。先ほど、サイクルツーリズムと道の駅との連携ということ。これから風景街道の活性化すごく大事ですよということがありまして、どういう連携していったら非常に有効なのかというのは、これからの課題として非常に大事じゃないかなという気がいたしております。

例えば、道の駅連絡会が、毎年総会やります。研修会とかやります。そのときに、連絡会だけではなくて、風景街道協議会の組織なんかと連携した1つの交流会です。道の駅というのは、連絡会は少しまとまりが弱いんじゃないかといことで、東日本大震災以降東北のほうは、福島なんか交流会という名前使って、もっと連携協力しよう。復興に役立てていこうよという動きをしておりますし、そういう組織同士の今度道の駅連絡会等の交流会。あるいは、サイクルツーリズムとあわせての風景街道という、いろいろな同時開催イベントとか、そういったことの試みも大事じゃないかなと思います。また、人材育成。風景街道を理解した人材育成というのもすごく大事じゃないかと思っております。

実は、今日の午前中風景景観論を講義したんですけれども、このちょうど日本風景街道の話をしてまして、しっかり五十数名の学生に認知させて、社会に出て地方創生に役に立つような動きをしてもらいたいなと思いますし、今度の風景街道大学でもポスターセッションで学生も協力させていただければと思っております。

また、課題は、少し話をさせていただければと思います。

以上でございます。

【石田委員長】 ありがとうございます。

最後になりますけれども、私からも印象めいたものを言わせていただきますと、最初のご挨拶の中で、自画自賛になっちゃうんですけれども、非常に時代を先取りするようない提言でスキームですということを申し上げましたけれども、やっぱりこの当時インバウンド観光客がこれだけ増えるだろうとは誰も思っていなかったですし、地方創生っていうこととか、国土強靱化っていうことが、これほど大きな政策課題になろうとも思っていなかったわけです。

でも、今ご報告いただいた中に、そういう当時の想定を超えて、ほんとうに自由っていうと語弊がありますが、大きく活動のウイングを広げておられるところがいっぱいあって、それはすばらしいなというふうに思いました。そういうことを、ただ残念なこと

に活動をされておられる方々ご自身が、相互に交換して共有できていないという現実がありますので、今後の課題かもしれませんけれども、そういうことをどう考えていくかっていうことが、非常に大事だなというふうな思いを新たにいたしました。

少しばかり、ここに書いていない情報提供をさせていただきますと、奥能登絶景街道で、今年の10月に、9月から10月にかけてですかね。奥能登芸術祭っていう北川フラムさんが総合ディレクターをされたものが、非常に成功をおさめたんですけども、その最初の発端となったものが、北陸の風景街道の協議会で、皆さん集まって、越後妻有。これも北川フラムさんが長年やっておられていたものを見に行かれて、風景街道の活動として。あれやりたいということが、何年ぐらいいかな。七、八年たって、ようやくと実を結んだっていうことでございますし、あと隠岐の世界ジオパークも、世界ジオパーク協議会というのが中心母体って書かれていましたけれども、実は逆で、これ風景街道を始めて、こういうことの重要性に目覚めちゃって、ジオパーク活動のほうに、わーっと突き進んでいったっていうことでございまして、風景街道がこういうきっかけを与えているというふうなことでございまして、そんなこといっぱいあるような気がするんですね。それは、多分宗田先生が一生懸命やっておられる活動もそうだと思うんですけども、そういうところから何か掘り起こして共有していくということも、何か大事なかなというふうに思いました。

以上でございます。

一通り感想いただいたので、多分うずうずされていると思うんですけども、今後の課題とか、問題点の指摘っていうフェーズに移ってまいりたいと思います。時間たっぷりございますので、言いたい放題言っていただければありがたいなと思うんですけども、その前にまだ議論の整理として、事務局でお考えいただいた日本風景街道の課題っていう資料をつくっていただいておりますので、それについて、ご説明をいただいてから、今日の議論の多分メインだと思いますけれども、そっちに入ってまいりたいと思いますので、よろしく願いをいたします。

【事務局】 それでは、資料3でご説明させていただきます。1ページ目を開いていただければと思います。これは、パートナーシップの皆様、28年度にアンケートをした結果でございます。パートナーシップ、所属人数というのは上の円グラフですが、100人以上が3割と最も多いのですが、下の円グラフですが、そのうち主体的に活動している人数は、10人以下というのが5割で一番多くなっています。右の棒グラフですが、その中心的な役割を担う年齢層は、60代ということで、組織の高齢化が懸念されているところ

でございます。

2 ページ目は、風景街道、3つのテーマによって活動しているということでございますが、そのうち、観光振興というものが、一番パートナーシップの中では活動状況としては多くなっております。

3 ページ目、3つのテーマごとの実際に行っている内容です。国土景観の形成については、植栽や花植え、清掃活動。

4 ページ目、地域活性化は、イベントの開催や地域資源の調査等をやられているところが多い。

5 ページ目、観光振興に関しましては、パンフレットやガイドマップの作成、地域資源を生かした観光施策等が多いということでございます。

6 ページ目です。各組織の成熟度ということで、左の円グラフでございますが、各段階の説明は下に書いてございますが、発展段階が4 8ルートと最も多いのですが、停滞と認識されているルートも2 3ルートと2割ぐらい存在しております。あと、右下の棒グラフ等ですが、経年的に見ると、自立段階という、ここで言う紫色の棒グラフですが、そういうところは年々増加傾向にあるというところでございます。

7 ページ目でございます。先ほど停滞と回答したルートというのがどういうところなのかということの説明します。グラフとしては、緑色は停滞と、青色は停滞以外というところでございます。停滞というルートは、体制面で言うと、所属人数が比較的緑の棒グラフは左のほうが高くなっていますので、少ないところが多い。特に主体的に活動している人が10人以下であるルートがほかと比べても顕著になっています。

資金面でグラフは右でございますが、グラフの一番右で、資金を特に集めていないというのが緑、非常に多くなっております。このグラフの一番左ですが、パートナーシップ内の集金というのが多い。ほかから、お金を集めてくるというのが、停滞ルートというのは難しいというところでございます。

8 ページ目です。これは、自由意見となっております。ある程度カテゴライズしておりますが、認知度が低いということで、1つ目のポツですが、風景街道の認知度向上は、鶏と卵の関係とも言えるが、標識に表記できるとありがたい。青の標識の中にロゴマークが入るようになればいいのではないかと。2つ目のポツ、風景街道の情報発信先が少ないと感じる。3つ目、企業に参加協力を得る場合、知名度が低くて、企業にとっても地域にとってもメリットを示すことが難しく、参加していただきにくいということ。4つ目のポ

ツですが、国としての取り組みが、道の駅に比べてちょっと軽いのではないかというよう
なご感想を持っている方がいるということです。

資金・体制面の不足です。風景街道の事務局はNPOが担っており、活動・運営などの
財源がないため、活動の広がりが持てない。2つ目のポツですが、民間主体で頑張ってい
る推進協議会は、なかなか予算・体制面で苦勞している。3つ目のポツ、パートナーシッ
プの団体の新規加入者がなく、どうしても高齢化が進んでしまうということ。

大きな枠の3つ目ですけれども、連携不足。1つ目のポツですが、道の駅、ジオパーク
と風景街道がタイアップできればよいのではと考えている。2つ目のポツですが、なか
な地元自治体の意識の低さや熱意の欠如が現実的にはあるということも、意見として上
がっています。

最後の枠ですが、好事例等の共有不足で、活用しやすい補助金や助成金のメニューな
どがあれば、定期的に情報を共有してほしい。3つ目のポツですけれども、風景街道の付加
価値の上乗せ、効果的なPRなど、ほかで成功した事例をご教授くださいというようなご意
見が出てございます。

9ページ目でございます。風景街道自治体連絡会とNPO法人の日本風景街道コミュニ
ティ、風景街道として積極的に活動されている自治体や団体の方によって、構成されてい
るところでございますが、そこから4月に提言をいただいております。

日本風景街道の制度と活動についてということで、下線を引いていますが、そのうちの
2つ目のひし形の広域連携を実現する次のステージ、質の高い風景街道に着手するべきで
はないか。3つ目のひし形、第2ステージを迎えた風景街道の制度・目的や運動手法、市
町村、企業の位置づけなど、パートナーのあり方、ルートの評価、活動費などを再考、討
議する場を設けるべきではないか。4つ目のひし形、認知度を高めるため、道路上の表示、
カーナビの掲載方法など、日本風景街道の見える化を図るべきではないかというよう
なご提言をいただいております。

10ページ目、以上を踏まえ課題をまとめたものでございます。1つ目は、風景街道の
認知度が低い。道の駅に比べても低いのではないかというご意見もあります。停滞が見ら
れているルートも実際には存在しております。ルート登録後、活動状況の確認を行うよう
なスキームがない。資金・人員体制が不足している。関係者間の推進に向けた議論が不足。
地元自治体との連携が弱い。好事例や助成制度との共有が不足。これだけではないと思
いますが、以上、事務局で整理した課題でございます。

【石田委員長】 資料4は。

【事務局】 失礼しました。

資料4です。これは、これらの課題を解決する際に、参考になると考えている関係施策ということで、説明させていただきます。

1 ページ目開きまして、大きく道路局の関係施策と、他省庁や海外の施策ということで、分けて説明させていただきます。

2 ページ目でございます。まず、道路協力団体制度。道路法が改正され、平成28年4月に創設され、現在26団体が指定されております。内容としては、道路協力団体として指定された場合は、オープンカフェや広告マネジメントという収益活動ができることになり、その資金を公的活動としての除草とか、景観確保のための活動に使えるという。自らお金を稼いで、道路空間の価値向上や観光振興を行えるように、好循環を回していこうということでございます。

3 ページ目、現時点、直轄国道で26団体が指定され、赤字の8団体が風景街道のパートナーシップを構成する組織になってございます。

4 ページ目。日南海岸地域シーニックバイウェイも、道路協力団体に指定されておまして、ベンチとかサイクルハンガー、自販機を設置、露天販売する収益をもって、雑草を除去したり、修景木の維持管理等を行うという、自ら稼いで自らの活動を行っていくということでございます。

5 ページ目、自転車活用の推進としての最近の動きです。平成28年12月9日に、自転車活用推進法が成立しまして、来年の夏ぐらいをめぐりに自転車活用推進計画の閣議決定を予定しています。

6 ページ目ですが、推進法に書かれている概要について紹介をしております。

7 ページ目、やはりサイクルツーリズムの注目が集まる中、民間団体の方と協力しながら、サイクリストの受け入れ環境や、自転車走行環境の改善を行う取り組みが行われています。これ北海道における例ということで、下半分に書かれておりますが、サイクリストの受け入れ環境の改善としては、休憩・宿泊施設、サポート体制、レンタサイクル、そういうものを改善・整備し、自転車走行環境としては、路面標示や案内看板を設置し、その効果を評価するような活動が行われているということでございます。

8 ページ目、景観を整備するという意味で、非常に有力な手段ということで、無電柱化。これも平成28年の12月9日に、無電柱化の推進に関する法律が成立してございます。

こちら、今後、無電柱化推進計画の策定がなされるという予定であります。

9ページ目以下は、無電柱化による例でございます。成田市では、参道の無電柱化によって、観光客が増加傾向にある。

10ページ目でございますが、川越市では、NPO川越蔵の会が中心になって、東電や川越市に無電柱化を要望し、無電柱化や蔵づくりの町並み保存など、道路の景観整備を一体的に実施した結果、観光客が増えている。

11ページ目ですが、こちらは、福島県の大内宿で、これは裏配線によって表通りの無電柱化を実現して、それによって景観がすばらしいものになって、観光客も増加しているというところでございます。

次、12ページ目からは、道路局の施策ではないのですが、活用、連携が期待される施策ということで紹介します。

観光庁の施策でございます。広域観光周遊ルート形成促進事業で、これは訪日外国人旅行者の地方への誘客を図るため、複数の広域観光周遊ルート形成計画を認定して、パッケージで支援していこう、海外に強力に発信していこうということでございます。

下に、平成27年6月12日に認定した黄色と薄緑色のルートと、28年6月14日に認定したピンク色のルートが現在あるということになっております。13ページ目は、そのスキームでございます。まず国が形成計画を募集して、地域が、経済団体、観光関係、旅行会社、自治体等により実施体制を構築した上で、計画をつくって申請するというところでございます。有識者の委員会の意見を踏まえて、大臣認定をされると、パッケージ支援として事業費用の一部を負担してもらえるところでございます。認定基準は、テーマ性とかストーリー性とかそういうものをコンセプトとして求めているようです。

14ページ目が、具体的な助成の内容です。左に事業計画策定、マーケティング、受け入れ環境整備、交通アクセスの円滑化、滞在コンテンツの充実、プロモーション等、これらの、右に会計上の負担ということで検討のための経費を支援しているというところでございます。

15ページ目は、そのうち、中部地域での「昇竜道」というものを、例として紹介しております。申請者は中部の広域観光推進協議会となっております。

16ページ目は、平成29年度の予算として、16億1,200万円が準備されているというところでございます。

17ページ目は、これは日本遺産、文化庁の施策です。これも、地域の歴史的魅力や特

色を通じて、我が国の文化・伝統を語るストーリーを日本遺産として認定し、支援を行っていくものです。真ん中にありますけれども、従来は文化財を個々の点として「保存」重視だったのを、右のほうで日本遺産としては、点在する遺産を面として活用して、「活用」を重視していこうということで、2020年に向けて100件の登録を目指すと考えているようです。

これも18ページ目にスキームを書かせていただいておりますが、左の図ですが、自治体が、文化庁に申請して、文化庁の審査を得て認定される。認定されたものに対しては、日本遺産魅力発信推進事業ということで財政的な支援と、人的支援ということで日本遺産プロデューサー派遣事業を行うということでございます。19ページ目から、3ページにわたって、今認定されている54団体を参考までに記載しております。

22ページ目ですが、こちらも予算的には、平成29年度の文化庁の予算として、13億5,000万円があります。

最後に、海外の例を2つご説明します。ロマンチック街道は、ドイツのものでございますが、ロマンチック街道観光協働団体に加盟する28の自治体を含む観光ルート名ということです。24ページですが、ヴェルツブルクからアルゴイ地方のフェッセンまでの約400キロメートルにわたる街道で、そこに歴史がある建物やすばらしい景観がございます。

25ページ目の左上ですが、情報提供施設ということで、ロマンチック街道本部で旅行や滞在に関する支援サービスを提供するようなことができる。モバイルアプリによって、地図や行くべきところを閲覧ができると。右ですが標識です。自動車旅行者用の茶色、自転車旅行者用の緑色、長距離ハイキングトレイルとして、青色に分類しているところがございます。

26ページ目でございますが、自転車については、サイクリングルートを緑色のサインに従って走行。青色の標識で、それをもとにハイキングができるということになっております。

27ページ目ですが、米国のシーニックバイウェイでございます。取り組みの経緯で、1965年の道路美化法の制定。1989年のシーニックバイウェイ調査法の制定が経緯だということです。ルート認定の状況があり、連邦が指定するルートは151ルートということで、上の三角の赤で囲まれたところですが、その中でもオールアメリカンロードとナショナルシーニックバイウェイという2つのレベルがあるようです。予算としては、連

邦政府が州政府を經由して、活動団体に助成金を交付しているというところでございます。

28ページ目はそのスキームです。地元住民、NPO、地元企業とが参画して、各地域で取り組んで、連邦政府からの支援や、NPOであるリソースセンターからの支援が行われているようです。

29ページ目、ルートのイメージで、魅力的な多くの資源を結ぶようなルートが形成されて、道路だけでなく、周辺も含めた面的な指定がされているということ。30ページ目では、案内板や木製ガードレール、駐車帯の整備、看板の改修やロゴマークの活用等が行われている。31ページ目ですが、眺望地点の施設整備や、地域特性に応じた材料の活用やサイン、散策路、トイレ、ピクニックエリア等を整備しているというところでございます。以上でございます。

【石田委員長】 はい。ありがとうございました。

多くの課題を検討する上で、参考になりそうな施策例についてのご説明もいただきました。

これからは、ほんとうに自由に意見交換といいますか。いろいろなことを言っていたければありがたいなと思っております、もう宗田先生。

【宗田委員】 いいですか。

【石田委員長】 うなずいておられますので、どうぞどうぞ。

【宗田委員】 まず、申し上げたいのは、この地方分権というか、整備局ごとにお進めになるということは、ぜひこれからも堅持してほしいというか、整備局の自主性というのは大事にしてほしいと思うのは、やはりパートナーシップっていうときに、道路行政の現場で、国道事務所におられる方が、やはり汗をかきつつ地域とおつき合いをさせていただいているということで、この地域創成につながっている、地方創生につながっているという。やはり道路ってすごい力ありますから、予算も大きいし、人手もあるし、それから国道ですから、そういった意味で、国道事務所の皆さんが地方を支えているということが、地域のパートナーシップの団体にとってすごい心強いということは、文化庁とか、そんなことを言っちゃ悪いですけども、地方自治体の比ではないということが、この間10年やっていてよくわかったというか、はい。道路は心強いということがわかったんで、国土強靱化を、土木事業ではなく人で国土強靱化をしてくださる道路局というイメージをつくっていただきたいと思うんです。

実際、現場でどういうことが起こっているかというのと、高齢者でこのパートナーシップ

を支えていらっしゃる方が、昭和30年代に国道が整備される中で、自動車が増えてきました。ところが、交通事故も増えた。歩道橋をつくったり、緑のおばさんを立てたりとかして、地域の安全を守ってくるということをして、40年代から50年代ぐらいになると、バイパスをつくってくれた。大分よくなったけれども、それでも地域内の交通が増えて、自動車が増えることのほうが急だったんで、全然安全にはならなかった。最後、高速道路ができた。そしたら、いよいよ地域の中の住民の生活道路っていうのから車がいなくなった。そこでようやく町並み保存とか風景街道が始まって、そこを観光客が歩くようになった。

こうやって地域に道路がどんどんよくなっていく中で、地域の生活環境が整って、そこで交流人口、観光客が来るようになって、地域の文化が語るように。こういう戦後70年の、道路が地域に与えた影響。それが今風景街道になって、道路の人たちが私たちのところに戻ってきてくれたということを言ってくれたパートナーシップ団体がおられて、鯖街道とかなんですけれども、熊川宿とかなんです。まさにその最後の町並み保存をした歩道まで道路事業で守ってくれたわけです。そこはもう、自動車進入禁止なんですよ。その向こう側に道の駅があって、国道があって、そのさらに山の向こうに高速道路が通っているっていう、まさに絵に描いた。

ただそうなってくると、人口が減っているんで、さあ、ここからどう交流人口を増やすか、まちづくりを、じゃあ一緒に考えましょうねってこう、国道事務所が来てくれているという状況なわけですよ。こういうことが、地域創成に非常に役立っているということです。大きな道路をばんばんつくって国土強靱化っていうんじゃなくて、地域の住民とパートナーを組み合わせながら、その地域それぞれの道路の最適化を図ってくるという、その風景街道というのが、国家的な今課題にも、即しているということだと思えます。

それで、京都では、今から10年前、2007年に、京都市の景観政策ということを始めました。これ、2003年の美しい国づくり施策大綱、それから2004年の景観法に促された政策なんです。10年たって、観光客が非常にふえています。まさに景観政策が大きな成果を生んでいるということなんです。実は2001年から、観光客非常に増えていまして、2015年のデータまでで37%。つまり4,000万人が5,700万人に増えて。最初の10年間は、国内の観光客が女性化すること、リピーターが増えていること、高齢化する。この3つの要素によって増えていたということと、主に文化遺産ではなくて、買う。それから食べるということが中心だったんですが、今はLCCの影響で、

インバウンド客が急速に増え、それに対して日本人のお客様もいよいよ団塊の世代の高齢化が限界に来て、減少する。つまり、主客が転倒する。外国人が増えるということになっていまして、昨年の9月の段階で二条城は外国人のほうが多くなりました。

各地で、今、宿泊客は、昨年の5月の段階で外国人のほうが多くなっているというように、国内のお客様から国外のお客様に転換するということが起こっています。その中で、インバウンドが増えることも予測をしていましたので、2000年から観光交通対策というのをしております。これは清水を中心とする歩行者化をどう進めるかということと、それから嵐山。特に集中する交通をどう制御するかということなんです、四条通の歩道の拡幅。今、東大路の歩道の拡幅等を始めています。

まさに、申し上げたような道路の使い方の大きな転換ということを図ってくるわけです。そのことによって、マイカー観光が、2000年の段階で34%だったのを8%まで落とし込むことに成功しました。これは外国人が増えた、女性が増えた、高齢者が増えたということの説明しましたので、それが主な原因ですが、まさに歩いて暮らせる観光地としての京都がこの間整備されてきて、これは景観政策に加えて非常に大きなポイントですし、このインバウンド対策の大きな成果だと思います。

リピーターに関して言いますと、既に台湾のお客様では、55%の方が2度以上訪れています。日本のお客様では、もう既に50%の方が10回以上来ているというお答えをされていますので、リピーターの多い観光地であるということは言うまでもないんですが、台湾のお客様がいよいよリピーターを始め、その次は韓国というふうな順番でリピーターが増えてきているんですが、実はそのリピーターの方が京都に来るだけではなくて、京都を起点にどこを回るかという議論をする。

そうするとそのときに、じゃあどうということがアトラクティブとして、台湾のお客様を引きつけているかということ、やはり田舎ならどこでもいいというわけではなくて、例えば京都府内で言いますと、宮津なのですが、天橋立ではないです。木造3階建ての旅館、5軒あるんですけども、あれは千と千尋の神隠しがどうもインパクトがあるみたいなんです、とか、そういう先ほど、ここで紹介されている伏見稲荷大社の鳥居がありますけれども、これも意外って言えば意外なんです、今はほとんどこれは大分、何だ。ひどいことになっていまして、あまりお勧めしませんが、こういうのが次々と紹介されてくるという形で、展開して。この流れをどう制御するかということが、1つ大きなポイントですし、風景街道の課題として、そのお客様に何を提供しているか。何が引きつけているかという

ことを見るべきだと思うんです。

そのことを含めて、先週月曜日にこの8階の国土政策局のほうの勉強会をまさに午後やっていたんですが、京都市の景観政策でもわかるように、例えば屋上広告物の禁止とか、点滅看板の禁止。それから高さ制限を規制するとか、建築デザインガイドラインをつくるとかっていうことは、当初ほとんど不可能だと思われていた。ところが文句は一切出なかった。さーっとう皆さん受け入れてくれた。何だろうっていうことをいろいろ考えたら、やはり皆さん成熟した。それから昔のように土地が値上がりするなんてこと思っていないんです。土地のバブルを追っかけるから、建築の制限をくらってしまったら損するなんて、みんな考えていない。

むしろ今は、特に風景街道がある現場っていうのは、耕作放棄地、空き家だらけなんです。不動産が、もう今や負けるほうの不動産になってきていて、この地域の衰退の中で、自分の町をどう守っていくかというときに、ちゃんと自治体なりに、地元の、お国でもいいんですが、地元のいろいろな人たちが集まって、この地域のビジョンというやつを決めて、これからは美しい国土を政策的に誘導し、そこにちゃんと文化人来てもらい、そこにちゃんと外国人に来てもらえるような魅力的な町をつくっていくんだという方針を示しさえすれば、みんな高さ制限をくろうが、建築デザインガイドラインくろうが、ぜひやってくれというように歓迎する社会になっていると思うんです。

一番大きな理由は、戦後、農地改革の時代を生きた。あるいは高度経済成長で土地バブルを楽しんだ人たちがいよいよお亡くなりになっている。なりつつあるということなんです。その後の昭和30年代生まれの方たちが、親の不動産を相続するようになってくると、もうその人たちは土地でもうかるなんていうけちな気持ちは持っていないわけです。そうなったときに、コンパクトシティの議論もありますけども、どういう形で国土を政策的に誘導していく。これ都市局のお仕事でもあるんですけども、してくるかというような、あるいは土地の所有の問題をどう考えるかという大きな課題がある。

その中で、過疎化がもちろん進む。それから文化遺産であるところのお寺が檀家の縮小、氏子がなくなった神社っていうものがあって、国土にあるいわゆる宗教法人。これから無人化していく宗教法人が日本の文化財建造物の7割以上持っているという大変危機的な状況もあるし、全国の114カ所ある重伝建築物では、7割以上の重伝建築で3割以上が空き家だっていうデータもありますので、大変危機的な状況にあるんですけども、こういう中で、どのような形で国土を制御していくか。

そのときに道路っていうのは、もちろん骨格であり、血脈であるわけですから、その道路を中心にどういう国土政策を誘導するかというような議論が、パートナーシップ団体の方たちとでき、かつ、そこに国道事務所の方がいて、毎年50万とか100万でいいんですよ。パートナーシップ団体に対する助成金は、それよりも、そこに来ていただいて一緒に活動してくれるほうが、非常に貴重だったりするんですが、そういう場を自治体と一緒にになって、住民の皆さんを巻き込んで、そういう議論ができるようなところに大きな使命があるのではないかと、長くなりましたけれども、そういうふうに思っておりますので、ぜひ、そんなお金はなくてもいいんですが、ちゃんと、道路の皆さんに面倒見ていただくと、大分少なくとも近畿は元気になっていくなということを実感しておりますので、よろしくをお願いします。

【石田委員長】 はい。ありがとうございます。

また、後で議論させていただければと思いますけれども、とりあえずは意見だけ。意見表明を。

【楓委員】 よろしいですか。

【石田委員長】 はい。じゃあ。

【楓委員】 すみません。実践者ではないので、失礼なことを申し上げるかもしれませんが、お許してください。道の駅は、ゲートウェイ型ですとか幾つかカテゴライズしたと思います。4つでしたかしら。

【石田委員長】 はい。4つだっけな。

【楓委員】 風景街道141を一括りというのはすごく難しいと思います。北海道は、圧倒的な自然の風景楽しみながら走りましょうという風景街道ですし、銀山街道は、歴史を辿りながら歩いたり、走ったりするから面白い。別の街道は地域の方が四季それぞれ、手をかけてお花の手入れをし、通る方たちをもてなしているというように様々なパターンがあるます。無理やり感があるかもしれませんが、ある程度カテゴライズして、風景街道何々部門となると、私どものようなメディアで非常に紹介しやすくなります。

ここは、風景街道ですとざっくりとした紹介の仕方では読者には伝わらない。ここは風景街道大自然部門ですと紹介すれば判りやすいはずですが、素人の提案で恐縮ですが、いかがでございましょうか。

【石田委員長】 どうでしょうかね。今、後でまとめてとかって言いましたけれども、宗田先生からもほんとうにすごい問題提起いただきましたし、今の楓さんの話も非常に重

要だというふうに思っておりますけれども、とにかく一当たりいただいて、論点を整理させていただいて、それについて議論をしていくというのをさせていただきたいと思います。

【玉川委員】 いいですか。

【石田委員長】 はい。

【玉川委員】 風景街道の活動をやっていて、うちは14ルートあるわけなんですけど、風景街道活動というのは、何だろうということが1つ、いつもぶれるわけですよ。最初の提言のときには、国民的運動を展開するという美しい国土をつくるため。つまりこれは活動を中心としたいろいろな市民活動とか国民活動をやっている、国土を美しくするための運動ですよとこう言って。今、実際的には例えば道を掃除する。子供たちが、小学生が道を掃除する。あるいは奥さん方が花壇をつくって花植えをする。そういう、いわば景観をよくする運動が一方であって、その一方で今、インバウンドとかいろいろな話が出ていますけれども、観光客を誘致する。観光政策の一環なのか。いや、その中でルートの活動をしている人たちは、わたしたちは観光客誘致のために風景街道をやっているわけじゃないんだよ。自分たちの道をきれいにしたり、ふるさとを美しくしたり、活性化したりする仕事だと思っている。

しかし一方で、こんだけ九州なんかは中山間地が相当傷んでいるわけで、何とか交流人口とか昼間人口を増やす。客を呼び込んで活性化に値するような運動をしたい。こういうふうに分類として、それはおそらく、言うなら観光誘致が風景街道活動とは何かというようなことで、話し込んでみると、みんなそのところが、風景街道活動っていうのは何だろうと言って、今、例えば景観を道路を通した景観形成活動とか地方創成活動を一生懸命やるんだけど、それは金がかかるわけで、とても今の風景街道とか道を一生懸命改善しようとする市民団体で手に負える活動ではないんです。

だから、今からの、私が今回の委員会で大変期待しているのは、風景街道活動っていうのは何だろう。何をして、そこに、いわば政策的に力づけることができるんだよというように、もう少し議論してもらいたいなと思います。

【石田委員長】 はい。いかがですか。

【林委員】 ありがとうございます。課題についてまとめていただいて、私もこういうところが課題だと思います。例えば1番目の認知度が低いということで、これをどうするかは、すごい重要な問題だと思うんですが、認知度を高めるために、道路上の表示を安易に増やしては、風景や景観を良いものにしない結果になりますよね。そのあたりは相当、

活動団体の人たちとも目線合わせをしていかななくてはいけないんじゃないかなと感じます。

例えば、今日いい事例の1つとして、24ページでロゴ入りの看板が紹介されたんですが、ほんとうにこういうものがどんどん増えていっては、私はまずいのではないかなと感じています。どういうふうに風景街道の認知度を高めるのか。単に道路にそういう看板を出していくということではないんじゃないかなと私は思っています。

あと、資金と人員体制というのは、ほんとうに重要な問題で、特に幾らかの資金があると活動団体も頑張れるというのは、ほんとうにそういうふうに思っています。北海道でシーニックバイウェイが盛んになっていることの1つは、開発技術センターのほうで自主研修の1つとして、地域の人たちと一緒に様々な活動をするというところに50万円ぐらいの資金を出しているような仕組みがあるからまたみんなも頑張れているのかなと思います。北海道の場合は、地元の人だけではなく、開発技術センターの研究員の人支援をするような仕組みが上手にできているんです。例えば、公的な資金をとるときにも普通の住民では書けないような助成金のための申請書なども書き方を教えてあげるような仕組みというのもあって、そういうことで、少しほかの資金などもとることができるのかなというのを感じます。

あと、今日道路協力団体の紹介があったんですが、この道路協力団体になると、稼ぎながら地域づくりができるという仕組みのようなんです、これになるというのはやはり相当難しいというか、敷居が高いものなんでしょうか。こういった資金も得ながら活動できるようなことが増えていくといいなということは思いました。

あと、観光のためにやっている活動ではないとはいえ、実際観光にもものすごいプラスの効果がありますよね。という点では、もう少し観光業界の方たちに資金を出してもらえるような仕組みというのでしょうか。例えば、ドライブ観光にもものすごいプラスになるので、自動車メーカーに何とか資金的なものを出してもらえるような仕組みづくりということも考えられるのではないかなということは思いました。

ほかにも細かな点はあるんですが、このあたりは皆さんと議論ができればいいなというふうに思います。以上です。

【石田委員長】 はい。では。

【熊野委員】 それでは、日本風景街道の課題というのをまとめられていらっしゃるのです、それについてどう対策を考えていけばいいのかという、私見を少し話させていただければと思います。まず日本風景街道の認知度が低いとか、一番下の好事例・助成制度

の共有が不足する。これも、認知度が低いことにもつながってくるんじゃないかと思うんですけども、SNSなんかで日本風景街道というキーワードとか、いろいろな事例。ほんとうに美しい風景をもっと発信する試みですね。そういうのすごく大事じゃないかと思っています。

北海道の美瑛町が、カメラマンが白金青い池という、ほんとうに青い色と、バックの木、白樺の木なんかで非常にきれいな写真をSNS上に投稿したところ、世界中に行くわけですよ。それをアップル社が目にとめてこれは美しいと。アップルのパソコンの壁紙に採用されたところ、世界中に普及して、インバウンドを含んで特に今年の観光客すごく増えています。200万人にせまる観光客の勢いとか。この美しい観光、こういうシーンを見たいという気持ちで、世界から来てくれる事例が美瑛町なんかやっぺらっぺらいますんで、この風景街道の中でもまだまだ隠されたきれいな景観たくさんあると思うんです。それを、この風景街道で、SNS系で発信できるチャンスは多いと思います。

それと、やっぱり高齢社会の中で、活字で見たいという方もいらっしゃるんですけども、本屋に行っても風景街道の事例の本がないんですね。探してみると、「日本の絶景道100選」というのがありました。これの中に、ほんとうに重なっているんですよ。141のルートと、かなり。重なっているんですけども、日本風景街道という言葉が一切ないんです。これは、商標登録とられて勝手に使えないということなんですか。道の駅はもう商標登録で使えないとわかっているんですけども。いろいろな施設が。

いろいろなマスコミの媒体なんかで、日本風景街道というキーワードがいろいろなところで出てくれば、国民の皆さんはもっと認知が高くなるんじゃないかと思います。これはすばらしいことだねと。自分の地域が誇りに持てるねということで、協力体制がますます出てくるのではないかなという気がいたします。そういう先進事例集の本とか、SNSへの今後のさらなる活用というのが大事じゃないかなと思いました。

それと、SNSや携帯で詳細に見られるルートが存在すると。やはり風景街道でお客さんがどんどん増えていくということに対してのメリットがある。多分道の駅もそうですし、例えばホテルとか観光施設です。そういうのもお客さんが増えればいいんで、そういう形のもっと風景街道のエリアなんですよ、ルートなんですよということで、盛んに情報発信していく。行政が最初は、音頭取ってもいいんじゃないかと思うんですが、もっと盛んにやるようなことと、あと、車でのルートというのは非常に大きな柱になると思うんですが、今、自治体というのは、健康ウォーキングコースとか、自転車活用推進法でサイクリング

コースを、地方自治体の観光、地域活性化、健康目的もあわせて、今つくっているんですけども、そういう、まず車で動く幹線道としての日本風景街道と枝葉のウォーキングコースやサイクリストコースとセットになって、いろいろ段階的に考えていっても、おもしろいんじゃないかと思いました。

それと、そこで考えるときに、いろいろなビューポイントを重視すること。今、観光パンフレットって、景観というのは見られるものと見るところでセットになって美しいシーンが得られるんですが、見られる景ばかりなんです。もうきれいばかりな景のシーンがパンフレットに写って、どこから見たのかというビューポイントがわからない。一年の四季の中で、いつどこで見たのかと。こんなきれいな写真がどこからいつ撮れるのかと。ビューポイントも十分な地域資源であるということは、もう皆さんご承知のとおりなんですけれども、そういうコースの中にここから見たら、すごくいいですよというビューポイントをもっと発掘して表示していく必要がある。そういう作業ってこれからの観光パンフレットにもっと大事じゃないかなと思っております。

で、インスタ映えというのが、もう流行語になって、新聞の記事もございましたけれども、インスタ映えを求めて、そこに来て写真を撮りたいと。風景のきれいな写真を撮りたいというニーズと、自分の写真も風景とあわせて撮りたいというニーズ。記念になりますんで。そのときに、自撮りが出てきますよね。スマホとデジタルカメラが自撮りする場合、自撮り棒をいちいち車で、あるいは旅行のとき持っていけないといけないうのかと。そこに、例えば、整備の1つの小さいことですみませんけれども、車止めとか柵とかベンチの上に、そういうスマホとかデジタルカメラをセットできて、ここから撮るとバックが非常にきれいで、自分が映えますよと、インスタ映えしますよというようなセッティングなんかがあっても、おもしろいかと思います。そういうのは自分で探せと。探すのもおもしろいだろうということがあるんですけども、そういうところがセットになっていても、今後の1つのビューポイントの整備のあり方としては、おもしろいんじゃないかなという気がいたしております。

ルート登録後の活動状況の確認のスキームなんですけど、やはり協議会とか事務局を持ってPDCAサイクルで評価して発信していくという作業。それと資金・人員体制も、NPOが採算性を上げているまちづくり系は、今、結構クラウドファンディングで頑張っております。資金提供メリットとして、このルートやエリアの中の宿泊施設が安くなるとか、資金提供した人にこれだけのメリットがありますよというものを提供して、もともとこの

地域に生まれ育った人とかファンにクラウドファンディングで資金集めをやっていくという、1つのモデル的な検討も大事かなという気がいたしております。

以上でございます。

【石田委員長】 ありがとうございます。いろいろな検討ポイントについて、ご指摘いただきまして、ありがたいなというふうに思いました。

私なりに整理させていただきますと、これ、わかりやすさという点、非常に大事と思うんです。特にJTBパブリッシングで、読者が何を望まれているかというのをほんとうに常日ごろから考えておられる楓さんの発言には、重みがあったと思います。この参考資料の提言の7ページとか8ページを見ていただくと、地域資源として、①から⑥が載っているので、これが1つの出発点になるのかなとも思うのですが、景観試験なんていっても全然心に響かないので、そういうことで、何かわかりやすさっていうのは大事だなというふうに思いますので、やっぱり工夫するのが必要かなというふうに思います。

それともう一つ、風景街道の反省点の1つなんですけれども、この地図の概念図の中に、メインになるルートというのは書いてあるんですけれども、観光資源あっちにもこっちにもあるよっていう欲張ったこともあって、ほんとうにここがピンポイント的にすばらしい道路なんだ、ルートなんだっていう、そういう見える化がなかなかされていないです。そういうことも踏まえて、わかりやすさ、見えやすさっていうのを、工夫する必要があるなというふうに強く思いました。

それと、あと、いろいろな支援の必要性っていうご指摘がございました。もう既に相当頑張っていたいただいているというふうに思っております、活動のどこだっけ。資料3の何ページかな。すみません。7ページの資金面のところで、助成金、補助金等への応募というのが、停滞以外のところで非常に多いということがありますけれども、主として行政文書が多くて、これの作成に事務所の方なんかが相当力を発揮してくださっているんですね。そういうことが非常に大きくて、そういう支援のあり方とか、さっきから情報の共有とか体験の共有とかっていう話がありましたけれども、年に1回のそういう集まりへの旅費の補助とか、ほんとうに細かいのでいいんですけども、そういう細かなところが、これもできることとできないことがありますので、その辺について、事務局のほうで勉強していただければなというふうに思います。

その裏返しでもあると思うんですけれども、この10年間の効果とか成果っていうのを、やっぱりきちんと見直してみる必要があるなというふうに思いました。宗田先生から

ご紹介いただきました、道路の整備と意味合いの変遷という話、素晴らしいなと思っておりまして、道路分科会の建議の中でもそういう指導をさせていただいて、ある意味先取りされておられるということとか、土地問題とか国土政策的意義っていうふうなところもいっぱいあると思うんです。

そういう話だけではなくて、地域のいろいろな人たちが、元気になったっていうようなこととか、そういうことのもうちょっと突っ込んだ成果を出してくる。具体的な成果を出してくるということも大事で、資料3の前半、アンケート調査の紹介をいただきましたけれども、そういった観点からすると、ここにももうちょっと工夫改良の余地があるのかなというふうに思いましたので、その辺も、ご検討いただければと思います。

あと、インバウンド対応とか、いろいろな新しい政策課題が出てきている中で、そういうことについてどのように対応されてきておられるのかということをお調べということも、その中の1つとして重要だなというふうに思いました。

一番最後になると思うんですけれども、玉川さんから何のためにどういう活動をするんだということなんですけれども、これこそこの場できちんと議論すべきことだと思います。今、今日、私が特段にまとめようとかって思いませんけれども、残された時間、20分ぐらいありますので、そういうことについて、議論していただければありがたいなと思いますし、皆様方の意見、私なりに拙いまとめをさせていただきましたけれども、いや、そうじゃないだろうとか、新しい視点のご提案とかありましたら、ぜひご活発に引き続きお願いしたいなというふうに思いました。

第2ラウンドいかがでしょうか。

【宗田委員】 いいですか。

【石田委員長】 どうぞ。

【宗田委員】 今の、風景街道の活動とは何かっていう話なんですけれども、これ10年の経験でわかったことは、地域のパートナーシップ団体にちゃんと見識があるところはどうもいくんですよ。

【石田委員長】 そうそう。

【宗田委員】 風景街道っていうのは、しよせん集団ですから。地域づくりの。その手段が、ちゃんと目的を持っている団体を実にうまく使うんですよ。だから、国道事務所の皆さんに補助金のことをお願いするにしろ、大阪の近畿地整の部長さんのところに行き、局長さんのところにつないでもらって、ご支援いただくとかっていうことがばしっとでき

るわけであって、そのときには、実にパートナーシップ団体が、整備局長の前で朗々と語る。それを、我々も呼ばれて、何回かしゃべっているうちに、悩みを1つずつ答えていくわけじゃないですか。それで、ここの認知度が低いというのが出てくるんですが、これはもう簡単に説明できますよ。そりゃ低いですよ。風景街道の認知度は。だって世界文化遺産だって低いんですよ。みんな世界文化遺産に登録したら、京都みたいに客が来ると思っているんですよ。来るはずないじゃないですか。世界遺産。だってもう二十幾つあるんですよ。そのタイトルさえとれば、京都みたいになる。そこが間違っていますよね。タイトルじゃないんですよ。だから、京都の努力は世界遺産になったことではなくて、だから観光の努力なんかしていないですよ。京都は。来ますから、ほっておいても。だけれども、もっと真面目に京都が京都であるための努力をしているんですよ。

【石田委員長】 なるほど。

【宗田委員】 それをまねて、観光客呼ぼうなんて無理なんですよ。だから、それはその人が観光わかっていないんですよ。私は和食ということをやれって2年前に言われて和食文化の研究をしているんですが、何をやるかっていったら料理を教えることじゃないんですよ。もっと歴史とか文化とかを教えるということで、結局目利きをつくることなんですよ。和食の歴史をちゃんと体系的にわかった上で、今食べている和食はこうだ、このレストランはこうだ、この料亭はこうだっていうこういうことの違いをわかるようにするんですよ。我々この席では、風景とは何か。風景街道は何かということをもっと研究して目利きをつくらなきゃいかんのですよ。

その目利きをつくるのが、我々プロの仕事であって、地域の団体にそれを発信せいでいうのはかなり難しいと思うんです。我々が全国を見ているから、あるいは世界を見ているから。ロマンティックストラッセなんて、我々町並み保存やる人間は1970年代に見学に行っているところですよ。その後、どういう客がロマンティックストラッセ、どういうツアーを歩いているか。それが今中国人が来るようになって、どうなっているかなんてもう40年観察していますよ。その状況を、的確に把握して、今日本だったら風景街道が10年たってここまで来た。だから、これから客はこう変わってくるということを見ながら、ヨーロッパ、アメリカで体験されたことですよ。

さっきのアメリカのルートもそうですよ。あれ、ディスカバー・ジャパンのオリジナルになったディスカバー・アメリカっていう大きなプロジェクトあったわけですよ。あれでルート66とかって有名になって、ドライブ観光がずっと伸びてきた。もうあれから60年

の時間がたっているわけですよ。その60年の間の観光文化史っていうやつがあるわけだから、我々は観光文化っていうものを捉えて切符を売っているわけじゃなくて、飛行機の航空券、ホテルの予約をしているわけではなくて、観光文化というものでこの観光地を目利きしていくわけです。

我々が目利きするし、今、インスタグラムの話が出ていますが、この観光に関してはこれからほんとうのプロの観光の、何だ。目利きっていうやつが一般市民の中から出てきますよね。あるいは海外から、イザベラ・バードみたいな人が格好よく登場してきて、日本の風景を上手に語ってくれるような時代が来ると思う。実際、アメリカとかヨーロッパでは、今そういう観光文化の新しい見解が起こっているわけですよ。日本はまだ観光未成熟の国だから、その辺の観光文化っていうものに対する認識も低いし、評価も低いし、我々もちゃんと教えていないんだけど、何かそういうことを、観光文化としてつくっていく。あるいは風景文化、景観文化としてつくっていくというような議論がここで多分なされていくだろうし、それが国民に共有されることが、この国が文化立国を推し進めていくということにつながっていくんだと思うんです。

そういうことを、世界で起こり、日本の中心で起こっていることを、各地域のパートナーシップ団体に伝えていくという我々の使命があって、これを道路局の強いサポートのもとに推進できるということに、我々大いに期待していると思っています。

すみません。長く。

【石田委員長】 はい、どうぞ。

【玉川委員】 いいですか。

熊本地震、前回もちょっと触れたと思いますが、熊本地震で阿蘇が国道57号とそれから大分道と九州道が潰れて、国道だけで高速道路だけで507カ所不通になったんです。その中で特に阿蘇地方の、いわば九州の観光の中心中の中心なんです。ここが、外から入れなくなった。南阿蘇村なんかは、県道も国道もみんな潰れちゃった。初めて、そこで例えば道の駅が4カ所、5カ所あるのかな。その地域の、つまり孤立した地方の救援拠点になると同時に、道案内拠点になって。

道の駅の駅長たちと話をすると、それまでそのような活動は全く認識がなかった。とにかく迫られるのは、物販で売上高がどれぐらいまで行っているのかという成績評価だけだったんだけど、利用者とかこういう形でつき合ってみて、初めて情報発信というか、そういう役割があるということを知りました。

今度は、うちが南阿蘇村とか、阿蘇市だとか、高森町なんかの阿蘇のカルデラ内の市町村からすれば、あれだけ、数千万というぐらいの観光客が内外から押し寄せてきたのがばたっと止まった。さあ、そのときに地域自身が風景街道ということは何かということを考え、道というのはつながっていきやだめだというイロハのイから始まって、その道がどういう機能をしていて、自分たちの町の振興について、あるいは活性化について、どういう役割をしたかというのを初めて、身にしみて考えたんです。

そうすると、結局風景街道が言い続けている、南阿蘇村なら南阿蘇村の地域資源を、どういうふうに生かすか。それを魅力的なものにするかというのが自分たちが考えなきゃならないなということを考えたり、人々が歩くのにどういう道案内をすればいいかなということを考えたり、迂回路で南阿蘇村に入る迂回路に、グリーンロードというのがあって、山越えなんです、これはケニーロードといって、ケニーというバイクに乗る者の間では有名なものだそうです、彼の名前をとった道路が、村長に対して、それまであんところに道路をつくって、無駄遣いばかりしやがると非難ごうごうだったんですが、初めて道というものがどういう役割をして、リダンダンシーというのが、どういう意味を持つのかということに気がつくわけですけども。

そういうふうにずっとそういう阿蘇の経験を考えれば、今、先生がおっしゃったように1つの風景街道の情報発信拠点とか、それから、いわばそこが活動の中心核になるという意味では、日本風景街道はもっと道の駅との連携。それから道の駅自身が今さっき言った駅長さんの言葉じゃないけれども、そんなことをするのが我々の仕事とは思わなかったというんだが、大体道の駅をつくる時には、地域の情報発信をやるというのが1つなんです、実際には市議会とか地方議会では、何ぼ売り上げ出たんだとか、それから地域をウォーキングする人たちは何も物を買わないから、それまでサービスする必要はないんだとか、そういうような、その人たちの現実論で、駅長なんかそう思っていたわけですよ。

この大地震で、いろいろな課題がそこに出てきて、風景街道というものを、自分たちの町の景観、資源、先生がおっしゃる食べ物といったような地域資源についてもう1回見直して、それを魅力あるものにしなきゃだめだなというところまで来て、まだ、前進んでいないんですけども、そのところまでは来ている。その意味で、もう1回結論的に言うならば、情報発信活動の拠点としての道の駅の役割を、この場でもうちょっと議論をして深めて、それから認識も広げていただきたいなど。こういうふうに思います。

【石田委員長】 いかがでしょうか。

あまり時間ないな。できれば短めをお願いできればありがたいのですが。どうぞ。

【熊野委員】 恐れ入ります。

道の駅との連携は、非常に大事なことだと思います。だけれども、そのルートの中の道の駅に風景街道という言葉とか、宣伝とか、パンフレットがあまり見かけないんですね。そういうのをもっと道の駅が自覚して、情報発信するようなことが、道の駅総会という、連絡会って皆年1回は確実にやりますので、そこに風景街道協議会の方も一緒に入って議論して、風景街道とあわせて情報発信しましょうというようなことが、今後ますます大事じゃないかなと思いますし、防災系の話も出ましたし、景観を実際に撮って、YouTubeで流すというようなことも今後大事じゃないかと思うんです。ドライブカメラを使って、ルートコースをドライブするだけで撮れますので、それをYouTubeに流して、どこそこのルートコースはこんなに景観いいですよ。それを天気の良い日とか、ほんとうに花が美しいときとか、四季を撮るのは大変かもしれませんが、そういうところだけでも情報発信力が違うと思いますし、実際撮った景観が、ドローンで撮るとまたお金がかかるかもしれませんが、今あるルートの景観がきちんとおさめられていたら、動画で。災害があったときの復興に、景観の修景保全のときに、役に立つんじゃないかと思っております。

以上でございます。

【林委員】 よろしいですか。

【石田委員長】 はい、どうぞ。

【林委員】 ほんとうにご提案があったように、道の駅との連携というのは、とても大切だなと感じています。実際、普段はほんとうに物販に走りやすいというお話がありましたが、例えば北海道の場合だと、グリーンツーリズムとの関連を始めた道の駅なども出てきています。農家の訪問先などを紹介してくれる新たな活動を始めて、成果を上げている道の駅が新篠津という村にあるんですけれども、今までになかった地域の情報発信の1つとしてという点では、すごく連携することが必要だと思います。

農業の分野で言うと、今、農泊。農林水産省の施策の1つですが、農泊に対する関心はものすごく高まっていて、それも日本的な風景を生かした地域での農村コミュニティービジネスの1つだと思うんですが、そのときにやはり宗田先生がおっしゃった目利きを増やしていくということがものすごく重要だと思うんです。景観に関しては、トータルな景観教育というのがおこなわれている部分もあって、活動団体はよかれと思ってやっているんだけど、景観のプロから見るとそれは違うというようなことが正直あるものですから、こ

の会議の中でどういう景観を広めていきたいのかということも含めて、少し風景なり景観については、議論していったほうがいいのかなどというのは感じています。

以上です。

【楓委員】 ちょっとよろしいでしょうか。

【石田委員長】 はい、どうぞ。

【楓委員】 情報発信の手法で、2つの選択肢があるなというのを、今、熊野先生のお話をうかがって思いました。

1つは自然風景ということになると、今おっしゃったように非常にクールにきれいな風景を紹介する。ドローンでも何でも撮影方法は様々でしょうが、人が全く介在しないような見事な風景を流し続けて、それにSNSで発信する選択肢がある。

もう一つは、道の駅がお手本です。駅長さんがいて、生産者の人が、ご自分がつくった、愛おしいもの品々を持ってくる。人の交流や営みが道の駅の暖かさに繋がっている。風景街道に関しては一生懸命活躍していらっしゃる方がいるにも関わらず、表面上全く人の顔が出てこない。風景街道を守り育てている人をクローズアップする手法もあると思います。2つの選択肢の中で、それぞれの風景街道にふさわしいPR手法があると思います。

【石田委員長】 何かありますか。そろそろ締め。

【環境安全課長】 いろいろご意見いただいて、やはり風景街道とは何かということが、やっぱり重要。これは、1度10年前にまとめてもらっていて、資料2で言うと1ページ、それから参考資料で言いますと4ページに、美しい国土景観をつくるということと、それから地域の活性化、観光振興について記載があります。どうしても民間団体の活動というのは、活性化や観光振興の取り組みに行くしかないです。

それで、私自身が思うのが、どのようにつくるかは別なのですけれども、美しい国土景観の形成というところは、ここがどうしても行政側の力が大きいと思うのです。そこがやや弱いのかなと。ただ、つくり方で、楓先生おっしゃるように、きれい過ぎたらいいのかということがありますけれども、そういうところはむしろなくて、汚過ぎるほどいいのだと思うのです。現状では。ですので、まずは、今風景街道の活動というのは、民の方が中心で、少し行政が入るとか、国道事務所も入っているかもしれませんが、わりと道路の管理者ですとか、それから行政全体は、わりとあまり関与がなかったりしているのだと思うのです。

だから、この参考資料の4ページというものも、今はこうだったということに基づいて、

また改めて議論もしてもらいながら、ただ風景という物理的な景観もあって、その上にいろいろな活動だとか歴史とかあるわけです。ところが、今141ルートを見ていると、何かまほろばの里とか、いきなり歴史的な街道の話だけになって、それは日本遺産とかよりももう少し飛んでいる面もありますし、もう少し何か基本に立ち返って、道という舞台があって、そこに人の活動があると。それで、誰が見てもこれはきれいだねという先に、歴史とか文化とかがある。また、景観というのは、常に底流者がいないものですから、そういった活動を団体の方にやってもらうとか、そういったところを改めて復習とか、場合によっては再整理とかいうことになると思うのですけれども、いずれにしてもそこら辺が少し弱いというのが、やや私の感想でして、そこを含めてまたご議論もらいながら、整理をしていきたいというふうに思っております。

【石田委員長】 はい。ありがとうございます。

もう6時になろうとしておりますので、最後にちょっとだけ、私も申し上げたいと思うんですけれども、やっぱりこの4ページの絵が、森山課長のおっしゃるように出発点で、今も原点だと思うんです。10年たって、美しい国土景観の形成っていうので言うと、やっぱり小さいけれども、花植え活動とか、清掃活動とか、看板撤去の実績なんていうのは確実にあって、確実な成果を上げていますよね。地域活性化も、活動されている方を經由して、いろいろな人たちに地域を愛する気持ちとか、元気になっているというのもありますよね。確実に。

観光振興も、これもちょっとおこなっているところではあるのですけれども、北海道なんか見ていると、ほんとうに観光協会の方が、主体的にシーニックバイウェイ活動をやってくださっていて、効果が出ているところもあります。ちょっとずつあるんだけれども、問題は有機的につなぐ仕組みというところが、またそれぞれのところで、何か手探り状態で、共有化されていないと思うんです。

それと、やっぱり元気にやってくださっているんですけれども、中長期的に見ると、やっぱりお金の問題がないと。これは道路局から補助してくれっていう話ではなくて、地域経済の活性化っていうのは、地域でお金が回らないと、どんな活動も長続きしないので、道の駅との連携とか、観光地域づくりとかっていうところの接点をどう模索していくかみたいなのところも、有機的な仕組みの最も大事なところかなと思っておりまして、せっかくこういう骨格のしっかりしたいいものをつくったんだから、それを、今の現代的文脈環境の中で、どういうふうにしたら円滑に回っていくかということで、先ほども申しましたけ

れども、そういう観点から、これまでのいろいろなことを再整理していただければありがたいなというふうに思っております、それを次回議論させていただければなというふうに、私は思いましたので、ご検討いただければと思います。

もっと議論したいんですけれども、18時ということでございます。

まだ、その他が残っておりますけれども、これ、次回とかスケジュールだけ。

お願いします。

【事務局】 それでは、資料5で、今後のスケジュールということでございます。本日、第1回ということで、これまでの確認と課題の把握ということでございます。最後は、平成30年夏ごろをめどに、懇談会としての活性化に向けた取りまとめを予定しております。第2回以降は、複数回、今、石田委員長からのお話しも含めて、課題の対応や論点の整理も含めて、検討していくということでございます。

【石田委員長】 というスケジュールで、少々忙しいことになろうかと思っておりますけれども、ご協力いただきますようお願い申し上げまして、議事は終了させていただきます。

あと、閉会っていうのは、残っているんだだけ。しますよね。

お願いします。

【事務局】 長時間にわたりまして、たくさんのご意見をいただき、ありがとうございました。本日の内容でございますが、後日委員の皆様方に議事録の案を送付させていただいて、確認いただいた後にホームページで公開することを考えてございます。

また、本日の会議資料につきましては、机の上に置いていただけましたら、追って郵送させていただきたいと思っております。

次回の第2回の有識者懇談会。2月ごろを予定してございますが、別途日程調整をさせていただきますので、これにつきましても、どうぞよろしく願いいたします。

以上をもちまして、第1回の懇談会を閉会とさせていただきます。本日はありがとうございました。

【石田委員長】 どうもありがとうございました。

— 了 —