

第2回「日本風景街道」有識者懇談会

平成30年2月19日

【事務局】 それでは、定刻となりましたので、皆様本日は大変お忙しい中、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。

ただいまから第2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です。どうぞよろしくお願いをいたします。

まず、報道機関の皆様に申し上げます。カメラ撮影は、この後の挨拶までとさせていただきます。ご協力よろしくお願ひいたします。

それから、本日机の上に置いておりますマイクですが、紫色のボタンを押していただきますと、マイクが入るようになりますので、よろしくお願ひいたします。

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挨拶を申し上げます。

【道路局長】 道路局長の石川でございます。

本日は第2回の「日本風景街道」有識者懇談会ということで、石田委員長はじめ、委員の先生方、お忙しいところ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。

日本風景街道、現在まで全国で141のルートが登録をされております。昨年12月には、141番目のルートとして、茨城県の潮来市の観光名所「水郷潮来あやめ園」周辺のエリアにおいて、潮来市内の国道51号を主な活動拠点とする「いたこあやめ花街道」が登録をされたというところでございます。

風景街道自体も大事な地域の観光資源であります。本年1月には速報値でありますけれども、2017年の訪日外国人旅行者数は前年比で言うと、19.3%増の2,869万人ということで、もちろん過去最高を更新したということです。また、インスタグラム利用者によるインスタ映えという言葉が広まる中で、景観に関する関心も高まっておりますし、情報とか画像の伝搬力。これはもう非常に速いスピードで、しかもきれいな画像がどんどん伝わるということで、風景街道の活動自体も、これからますます重要になってくるのではないかと考えております。

先ほど、石田先生から道の駅とのコラボみたいなお話もありましたけれども、道の駅。これはもうほんとう、道路行政ある意味最大のヒット商品でありまして、現在1,134駅

が登録されているわけですがけれども、観光なり住民生活なり防災なり、多面的な多方面にわたる拠点性が生かされているわけです。ただ、これはある意味、点の力を持って、周辺との連携のもとでできているものでありますけれども、風景街道はそれ自体が線でありますし、沿道の力。こういうものもどんどん利用していけば、線のつながりがネットワークになって、面になるという可能性も大きく秘めているわけでありまして、いろいろな道の駅も含めまして、コラボを通じた発展性。また、こういう資源の昨今のいろいろなツールを生かしながら、情報画像の伝搬力。こういうのも発揮できるのではないかと考えております。

本日は、これまでの効果や成果を確認して、今後どのように活性化をさせていくべきかについて、幅広くご意見を賜りたいというふうに考えておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

【事務局】 ありがとうございます。

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

石川道路局長におきましては、公務がございまして、途中で退席をさせていただく予定になってございます。よろしくお願いをいたします。

続きまして、委員の皆様のご紹介でございますが、お手元に配付しております資料1の委員名簿、配席図をもって、ご紹介にかえさせていただきたいと思っております。議事次第の次に委員名簿、その次に配席図がございます。

なお、宗田委員におかれましては、本日、所要のために欠席ということでございます。

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。議事次第の下半分に配付資料を書いてございます。資料が1から8まで。それから参考資料を用意させていただいております。不足等がございましたら、お知らせいただければ対応させていただきます。

それでは、議事に移りたいと思っております。議事の進行につきましては、石田委員長にお願いしたいと思います。

どうぞよろしくお願いいたします。

【石田委員長】 ご苦労さまでございます。

早速議事に入らせていただきたいと思います。議事次第にありますように、今日議事が2つございます。

まず、今後の風景街道の活動のあり方についてでございます。関連して資料2から4が準備されておりますので、説明をお願いいたします。

【事務局】 環境安全課の川俣でございます。資料の説明をさせていただきます。

まず、資料2でございます。本日、石田先生からも議題のご説明をいただきましたが、第1回の有識者懇談会における主な意見を資料2の左側にまとめてございます。簡単に紹介しますと、この10年間の効果や成果を明らかにすべき。また、美しい国土景観、地域活性化、観光振興を有機的につなぐ仕組みを今後どうするべきか、現在の情勢を踏まえて、もう一度考える必要があるのではないかと。前回パートナーシップや地方ブロックの活動を簡単にご紹介させていただきましたが、もう少し詳細に分析をすべきではないかと。あとは、活動団体の事例を伝えていくことやPR手法。美しい景観とは何なのかを議論すべきというご意見等をいただいております。

そのうち、本日は、まず(1)今後の風景街道の活動のあり方について、後ほどこれまでの活動の成果・効果や提言をいただいた後の社会動向等をご紹介させていただきますので、ご議論いただければと考えております。

次に(2)でございますが、パートナーシップや地方ブロックについてももう少し詳細にご説明した上で、風景街道の枠組みについて、ご議論いただければと考えております。

本日、方針等をご議論いただいた上で、具体的な取り組み内容として、第3回以降の懇談会でご議論いただければと考えております。

それでは、(1)の活動のあり方についての参考として、資料3を説明させていただきます。資料3の1ページ目です。提言の内容は先生方ご案内だと思います。美しい国土景観と地域活性化、観光振興という3つの要素を有機的につないでいくのが風景街道でございます。2ページ目でございます。さきほどお話ししました、3つの要素をA、B、Cというカテゴリーにして、詳細な活動内容ということで、この後、1つずつ説明させていただきます。

3ページ目、まず、美しい国土景観の形成に関してでございます。4ページ目でございますが、広告看板の撤去等、乱立する広告看板等を各ルートの方が撤去して、景観保全に努めていただいているケースがあります。ただ、大がかりな工事を伴う場合がございます。そういう意味では、景観保全というのは今後も行政との連携による取り組みが期待されるのではないかなと考えております。

次、5ページ目です。清掃活動、美化活動です。こちらについては、活動団体の皆様方、

清掃活動や除草活動等、非常に積極的に実施していただいております。また、こういう活動を定期的に行うことによって、活動団体の中の皆様同士の交流の場にもなり、これは今後も継続的に取り組まれることが期待されるのではと考えております。

6 ページ目でございます。植栽、花植えです。こちらにつきましても、日常的に活動を行っているほか、さまざまなイベントにあわせて実施しているケースがございます。また、学校などの教育の場としても活用されたり、民間企業のCSR活動として行われたり、各地で創意工夫のもと、積極的に行われております。

7 ページ目でございます。景観の保全制度です。地域と行政が一定のルールのもと、景観保全体制を構築している例というのは幾つかございますが、あまり多くはない状況でございます。その例を下に示しておりますが、熊野川からの景観をよくするためにガードレール等の景観阻害について、行政と地域が共同して対応した例等がございます。こういう景勝地や歴史的な地域周辺では、活動団体の協力を得ながら、行政主導のルールづくりも期待されるのではと考えております。

8 ページ目です。建物・施設等の保全・維持管理。歴史・文化的なものの継承です。こちらにつきましても、地域の学習会が開催されたり、ガイド養成講座が実施されたり、学校の授業で学習されたり、景観点検が実施されたり、各地で行われてございます。今後も継続的な取り組みが期待されるのではないかと考えております。

9 ページ目です。ビューポイントの整備です。こちらにつきましては、幾つか例はございますが、活動団体単独で実施するには予算的なハードルも高いので、これまでの活動事例では限定的です。今後は、道路管理者等と連携した美しい景観を感じられる施設整備が期待されるのではと考えております。

10 ページ目です。数的に分析をしてございます。美しい国土景観の形成に関する取り組みということで、アンケートをとっております。132 団体からご回答いただき、2つのことをやっているという回答が35ルートと最も多いということになっています。中身を見ますと、下の円グラフですが、ハード的な取り組みはやっていないというルートが約7割です。何らかのハード的な取り組みをやっているというのが約3割になってございます。

11 ページ目です。具体的に中身を見てみますと、上がソフト的な取り組み。下がハード的な取り組みです。ソフト的な取り組みに関しては、植栽や花植え、清掃活動がかなりの数実施されております。それに対して、数量だけ見ると、ハード整備を伴う取り組みは

少ないという実態がございます。

12ページ目です。風景街道の活動団体にアンケートで答えていただいたものです。こちらによると、案内表示事業等を国主導でできないか、活動団体ではハード事業は対応できない、看板を国道や高速道路へ設置してほしい、景観の創出などは民間主導の協議会だけでは限界がある、道路景観の向上は必須であり、国の施策として方向性を早く示してほしいというご意見をいただいております。

13ページ目、景観の形成に関連することとして、日本風景街道に関する標識を設置しているルートがどれくらいあるかを調査しております。139ルート、当時の数値でございますが、そのうち設置しているのが2割となっております。右の表、北海道は設置事例が多いということがわかります。全体としては、24ルートが設置しております。

14ページ目です。北海道は標識の設置例が多いとお伝えしましたが、全て法定外看板による試行的な取り組みであり、統一したレイアウト、ロゴマークによる看板を設置しているということでございます。一方、15ページ目です。こちらは北海道以外、各地で設置している事例を示しております。それぞれのルート独自でロゴを使ったりしているケースが多いということでございます。

16ページ目、美しい国土景観の形成に関する現状のまとめです。植栽活動や花植え活動、清掃活動はこれまでも多数の取り組み実績があり、今後も引き続き継続されることが期待されます。一方、ハード整備を伴う景観形成は事例が少なく、資金が不足がちな活動団体主導での推進には限界があるという実態がございます。また、風景街道団体からも、景観向上に資するハード整備を行政側に求める声もございます。

17ページ目、地域活性化についてです。

18ページ目ですが、地域等の情報発信ということで、コンシェルジュの配置とか、一般の民家で道案内等ができるような仕組みをつくっているケースがございます。

19ページ目、イベントの開催。これも全国の多くのルートで工夫を凝らしたイベントの開催が見られます。農業体験ツアーやサイクルイベント。地域の資源を生かした催しがございます。今後も継続的な活動が期待されます。

20ページ目、オリジナル商品や地域特産品の販売。オリジナルで作成されたドライブマップの販売、風景街道の地図や風景をデザインした商品など多数取り組まれております。また、物販施設として、道の駅を活用するケースもあり、今後も継続的な取り組みが期待されるところです。

21 ページ目、オープンカフェ等の実施です。オープンカフェに取り組まれている例もございます。また、美しい景観が楽しめる一般のカフェを登録して、スタンプラリーを実施する等も行われてございます。道路協力団体制度ができましたので、今後はそれを活用した収益事業等が実施できるため、オープンカフェが増えていくのではないかと想定されます。

22 ページ目で、道の駅との連携。道の駅の施設を利用したイベントの実施や共同でのマップづくり。また、道路の美化活動資金捻出のため、道の駅でのマルシェの開催等の取り組みが見られます。今後も効果的な連携を図り、相互の価値向上に向け、関係者間のコミュニケーションの強化等が期待されるのではないかと思います。

23 ページ目、その他活動や団体との連携の紹介ということで、風景街道のパートナーシップ単独ではなくて、地元の大学や鉄道等交通拠点との連携等も事例として見られます。また、道路協力団体制度を活用したサイクルラックや自販機の整備等が行われている事例がございます。

24 ページ目、こちらにも、数的なものを調査してございます。左の円グラフですが、地域活性化について何かしら1つは取り組んでいるというルートは全体の8割です。内容は、帯グラフになってございますが、イベント開催が最も多い。また、地域資源の調査やオリジナル商品の企画開発など積極的な対応が行われているようでございます。

25 ページ目、まとめですが、地域活性化に関する現状として、ルートごとに特色を生かしたイベント等、地域活性化に関しては多くのルートで積極的に取り組まれております。また、風景街道単独だけでなく、道の駅や地元の大学と連携した取り組みも見られます。今後は、観光振興の取り組みとの連携により活動の拡大が期待されるのではないかと考えております。

26 ページ目、観光振興です。これについての活動成果ということで、27 ページ目でございますが、ルートマップやガイドマップの企画作成等が、観光客へのわかりやすい観光情報提供として行われております。これについてもいろいろな工夫を凝らした取り組みがございます。

28 ページ目、観光案内板の設置。こちらにつきましては、風景街道としては統一のルールがございませんので、各ルートで独自に設置、作成されているようです。統一的なデザインにすることによって、風景街道の知名度向上、ブランド向上につながることも期待されるのではないかと考えております。

29ページ目、ツアーの企画立案ということで、地域の魅力やすばらしい景色を楽しんでもらうようなツアーの企画立案を行っているルートも存在してございます。こちらも継続的な取り組みが期待されるのではないかと考えております。

30ページ目、情報の多言語化。ガイドマップの多言語化に取り組んでいるルートは幾つかございますが、現時点での実績は、比較的少ないようです。今後、多言語化については推進が期待されるのではないかと考えております。

31ページ目で、外国人観光客の誘致ということで、外国人観光客を日本独自の文化でもてなしたり、外国旅行会社との連携、来訪促進事業等の事例がございまして。ただし、風景街道としての外国人観光客誘致に関する取り組みはまだ限定的ですので、今後のインバウンド増加を見据えた取り組みの拡大が期待されるのではと考えております。

32ページ目、こちらも数値的なものです。左の円グラフですが、観光振興に関する取り組みを1つ以上取り組んでいるのは8割でございます。内容としては帯グラフですがけれども、パンフレットやガイドマップの作成が最も多くなっております。また、イベント開催やホームページ作成・運営や観光ガイドの育成導入など、観光客の受け入れ体制の整備についても行われております。

また、33ページ目は、先ほどの観光振興について、何かしら取り組んでいるルートのうち、観光協会と連携実績がありますかという問いをしております。それについては、連携実績があるのは3割程度です。まだ連携実績がないところが多くなっております。連携実績のあるルートからは、連携によって広域的な広報や知見の共有、認知度の向上につながったという声も聞こえますので、連携によるメリットが確認されているところでございます。

34ページ目、インバウンドが年々増加してございます。一方、観光パンフレットや案内地図の多言語化等の取り組みが、まだまだ少ないというのが実態でございます。

観光振興のまとめです。35ページ目でございます。観光パンフレットやガイドマップの作成、イベントの開催など、観光振興に関する活動が積極的に行われております。一方、観光協会との連携実績がないルートも半数以上ございます。今後は訪日外国人旅行者数が増加することが想定されますが、それに対する多言語化への対応等は限定的になっているところでございます。

引き続きまして、資料4です。資料3で、10年間の効果や成果をご説明しました。資料4につきましては、1ページ目、風景街道の3つの要素。これは提言から抜粋したもの

でございます。

2 ページ目に進みますが、この3つの要素、黒文字は提言をいただいたときの状況をそのまま書いてございます。赤文字は、最近新たな社会動向として、こんなことが出てきているのではないかとということで、今後の風景街道の活動のあり方を考える上で、参考になるものを記載しています。

3 ページ目、無電柱化については、無電柱化推進法が施行されまして、今後、ますます進むことが想定されます。

4 ページ目です。道路協力団体という制度も、平成28年4月に創設されて、収益活動を行うことができるようになっております。そちらの活用も期待されるのではないかと考えております。

5 ページ目は、「日本で最も美しい村」連合の取り組みが、日本の農山漁村の景観文化を守りつつ、最も美しい村としての自立を目指す活動として、行われているところでございます。

6 ページ目、道路のデザイン指針、景観に配慮した道路附属物等ガイドラインは平成29年10月に、それぞれ改定、策定されています。これに基づいて道路のデザインも洗練されたものになるのではないかと考えております。

7 ページ目、道の駅につきましては重点道の駅、モデル道の駅の施策。8 ページ目で特定テーマ型のモデル駅の選定等、新たな取り組みが行われております。

9 ページ目、地方創生ということで、風景街道の活動そのものが地方創生かもしれませんが、政府全体としてもこのような取り組みが行われてございます。

10 ページ目、道を活用した地域活動の円滑化ということで、道路占用の許可の特例制度等、利用しやすくするためのガイドラインが策定されているところでございます。

11 ページ目は、エリアマネジメントです。こちらについても、全国各地での取り組みが実践されているところでございます。

12 ページ目は、インバウンドの増加でございます。

13 ページ目は、広域観光周遊ルートということで、インバウンドの地方への誘客を図るための取り組みをパッケージで支援するような制度もできてございます。

14 ページ目、日本遺産。有形無形のさまざまな文化財群を地域が整備活用して、国内外へ戦略的に発信するという施策も行われているところでございます。

15 ページ目、日本版DMOにつきましても、制度化されてございます。これも風景街

道と関連があるのではないかと考えております。

16 ページ目は、インフラツーリズム。これは、国交省の総合政策局がポータルサイト等を運営して紹介をしております。

17 ページ目は、ジオパーク。日本ジオパーク委員会が認定したジオパークも風景街道と重なっているところがございます。

18 ページ目は、世界農業遺産ということで、国際連合食糧農業機関が認定している制度でございます。日本でも9地域が認定されてございます。

19 ページ目は、日本農業遺産ということで、これは農林水産大臣が認定しているものでございます。8地域が認定されてございます。

20 ページ目が、グリーンツーリズムの取り組み。

21 ページ目はサイクルツーリズム。これも自転車活用推進法が施行されて、より活発になることが想定されてございます。

以上、昨今の社会情勢ということで、ご紹介させていただきました。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。

活動のあり方について、意見交換等をしてまいりたいと思います。ご質問も含めて結構でございますので、お願いしたいと思います。

【楓委員】 すみません。

【石田委員長】 はい、どうぞ。

【楓委員】 観光協会と連携されていない団体が7割以上なのですね。風景と観光は親和性があると思いますが、観光協会と連携ができない阻害要因があるのでしょうか。その辺の理由は聞かれていますでしょうか。

【事務局】 理由そのものは、調査段階では聞いておりませんので、把握できていないというのが実状でございます。ただ、風景街道も、観光を目的として動いているところと、ほんとうに地域の素朴な取り組みとして除草とか、花植え等を行っているところもございまして、風景街道の団体の特徴にもよるのではと考えております。

【楓委員】 ヒアリングしていただけますか。

【事務局】 今後、確認をしていきたいと思っております。

【石田委員長】 これもデータあつての話ではなくて、あちこちでお邪魔しての印象的な話なのですが、風景街道の活動団体は、大きく3グループに分類できるのかなと。

1番目はまちづくりをきちんとやりたいという方、2番目は環境を少しでもよくしたいという方、3番目は観光について取り組みたいという方で、これまでのところ、どちらかというともまちづくりを熱心にやっておられる方が多いような気がします。

そういうので、なかなか普段はお付き合いがないものですから、っていう感じだと思います。ところが、これは昨今の観光ブームと言えば観光ブームですし、元気でもありますので、その辺と連携していきたいねということがほんとうに急速に進んでおりまして、最近の風景街道。これ特に北海道が多いかと思うのですけれども、事務局を観光協会が引き受けてくださっている事例なんかも多数出てきておりますので、徐々に関係性が強くなっていくのかなという気がします。

個人的な印象ですけれども。

ほかにいかがですか。どうぞ。

【玉川委員】 いいですか。

観光と風景街道活動と、観光的な要素を強め、その活動を強めて、交流人口を増やして、地域の活性化に金を落としてもらうということでは、風景街道というのは、いわば道の駅が物販で利益を上げて、それが大きくなっていったように、風景街道を通して地域が潤うというのが観光政策とのリンクの話だろうと思うのですが。

一方で、活動をやっているパートナーシップの人たちは、風景街道をやっているのは、観光政策のためにやっているのかと。もっと違うのではないかという。我々の地域の資源を大切にしたり、磨き上げたり、もっときれいな町をつくる。結局それが観光にはつながるのだけれども、観光というものがあまり前に出してしまうと、何となく気持ちがおさまらないよねという。観光もだけれども、もっと地域を大切にする。あるいは活性化する。自主的に頑張っていくというところ。地域創生に近いのかな。そこのところのウエートと観光に引っ張られるのはどうかと。風景街道が観光政策になっちゃうのはどうかと。本来とは違うのではないかという2つの気持ちが、いわば対立まではいかないけれども、何となくうまく整理できないでいる状況で、日本風景街道が、効果があるのは観光だと。道の駅のように利益が上がるような、地元が潤うようなところが、ちょっとその辺が風景街道の違いを少し我々も整理しておいたほうが、現場に対しての足かけがうまく、風景街道の精神を浸透させる上で、1つの大きなポイントではないかなと思いますけれども。

【石田委員長】 そうですよ。風景街道の方、ほんとうに熱心で、一生懸命やったださっていますけれども、ほとんど共通して言えるのは、活動資金集めがほんとうに下手

ですよ。それから、うまいチャンネルですよ。考え方とか組み合わせ方を、みんなで模索していくことが必要なのかなという気がしますが、何か玉川さんがおっしゃったような気持ちもわかるのですけれども、武士は食わねど高ようじという、そういう時代でもないような気がします。

どうぞ。

【林委員】 今、ABC、美しい国土景観の形成と地域活性化と観光振興と3つばらばらでのアンケート結果だったのですけれども、実際このグループに聞いたときには、どこに力を入れているところが多いというのが、浮かび上がっているようなアンケート結果というのもあるのですか。

【事務局】 お答えいただいていることについては、風景街道のパートナーシップの方々、ご自身の活動をどうとらえているかです。自分がやっている取り組みが観光という取り組みでやっているということであれば、その分類での回答をいただいておりますし、同じような取り組みでも、これは地域活性化で取り組んでいるということであれば、その分類で回答いただいております。

資料3の24ページ目。例えば地域活性化であれば、132団体の方がご回答いただいておりますが、その方たちが地域活性化としてはこれだけやっていますと。複数回答で、下の帯グラフは200の回答となっております。

32ページ目は観光振興に関する取り組み。自分たちは観光振興でこういうことをやっているということで、同じ団体が同じ活動を地域振興としても答えているケースもあると思います。数字的にはそういう扱いになってございます。

【環境安全課長】 観光振興、地域活性化、景観とか、かなりダブる部分があります。ただ、分けてみるとどうも観光という面では、やはり地域活性化というのが中心のことが多くて、比較的、観光協会とか、あまり県の観光部局ともつながっていないことが多いと思います。

それから、あと風景街道の風景をきれいにしようということについては、その活動の中で掃除されていますけれども、道路景観をよくするには、行政の関係が深いではないですか。その関与が意外にないですよ。だからそういうところが今回の調査でわかったかなというふうに思っています。

ですので、今から思うと、風景だからいい景観で、そこは観光資源になるだろうと思いますけれども、当時はもうちょっと心の問題が多くて、みんなで道路を大切にしよう。そ

れがつながっていますよと。それが結果的に観光にもつながるかもしれないし、そこをもっと行政的にも整備してはどうかという部分がありまして、だから同じ3つでもウエートが。これは、お二人の先生に感想が欲しいところなのですが、10年前と若干社会的な環境も変わっているのかなという部分があるのかなと。

【熊野委員】 よろしいですか。

今までの実績で、さらに日本風景街道を活性化させていくということで、やはりまだ知名度が浸透されていないですね。北海道のシーニックバイウェイは、道の駅がかなり載っていますけれども、道の駅でもパンフレットとか拝見することあるのですが、日本風景街道のエリアの中にある道の駅が、日本風景街道のパンフレットとかPRというのをほとんど見ていません。どこかではやられてはいると思いますが、そういう連携をますます今後促進しないと日本風景街道が十分に浸透しないのではないかとということです。

141ルートのガイドブック、ガイドとか、あと動画で見えるシーケンス景観です。それで、世界各国からもわかる日本の風景街道というコンセプト。道の駅とかサイクルツアーリズムが、活動している姿がシーケンス景観で見られたら、それで非常に宣伝効果になりますし、逆にそれに問題点があれば、ここが海岸沿いでダンチクが多いので伐採しないといけないとか、いろいろな課題が出てくるのではないかと思います。

そういった連携でブランド化を促進していくということが大事ではないかと思いますし、あと、ビュースポットですね。ここから見たら美しいという視点場をもっと図面上に落とし込んで、それをもっとゾーン化するというような形にするようなことが重要ではないかなという気がしております。

あとは、今後自動車のAI化がどんどん進んでいくときに、風景街道のストーリー等を、BGMとあわせて、車が周りの風景に近接したときに音声で風景情報をストーリーとあわせて少し流せるとか、そういうふうなことは、今後はどんどん進んでいくのではないかなという気がします。もちろん、自動運転化して走る前はフェールセーフの確保。人間は事故を起こすものであるという自覚のもとに、車がそれを制御するというシステムがまず先に大事ではないかと思いますが、それからだんだん娯楽要素ですね。風景が、車が今度はいろいろカーナビや音声情報でPRしてくれるというような流れというのは今後大事ではないかなという気がいたしております。

それと、やはりルートからの中でも、また、ルートから外れたところでも、いろいろな観光客が増えた先進事例というのがたくさん出てきております。こうした優良事例をしつ

かり情報発信していく仕組みも大事なと思います。実は、つい先日熊本県天草市で、ヘルスツーリズムの視察調査に行きました。天草市の天草プリンスホテルのおかみの方が、早朝ウォークというのを今から9年前の平成21年10月から毎日やられて、リピーター客がずっとついてきているようです。それ以降ずっと増えて、今、天草おかみ会まで発展してみんなでやろうかという動きにまでなっているのですけれども、ほかのおかみの方は、とてもすべてはまねできないと。朝7時にホテルのホールに集まって1時間ぐらいおかみと一緒に歩くのです。それ毎日やられると。とてもおかみの体力にはついていけないと。もちろん出張等に行かれるときはできないのですけれども、ホテルの従業員が対応されているようです。リピーター客で多い人はもう240回を超えています。50、60回はもうざらですね。それで、観光集客がかなり入ってきているというようなことがあります。

もちろん、歩くだけではなくて車でシンボルとなる山。十万山というところがありますが、そこに乗せて行ってからまた帰っていくとか、いろいろなルートコースを1つのホテルが今48ルート開発してやられておられます。朝起きて体を動かすので、それから帰ってきて、ヘルシーな朝食がおいしいようです。それに関しては、宿泊客だけではなくて、周辺の住民もそこに来ているようです。1回900円。おかみと一緒に歩いて、朝食をいただくと。こんなに、野菜中心のヘルシーな朝食があります。お刺身もついて。今やはり900円では高いからということで700円にまで落としてやられているとかいうような、いろいろなそういう集客に役立つ先進事例を発信して、できるところはうちもできるのではないかなというようなことで、日本風景街道にも先進事例を取り入れられて、いろいろな地域がブランドを持ったやり方でやっていくとおもしろいのではないかなという気はしております。以上です。

【石田委員長】 はい。ありがとうございます。

ちょっと質問していいですかね。細かい話ですけれども、資料3の15枚目の「むれ源平石あかりロード」ですけれども、これ青看板とほぼ一体化しているようですけれども、これ外ですよ。あくまで補助看板としてこういう設置の仕方をされているということですか。

【環境安全課長】 これは、あまり統一してなくて、これは何か座りがいいですよ。一方、左の房総半島の分とか、右の出雲神話街道ですかね。何か座り悪いですよね。そこら辺が統一できてなくて、多分むれ源平街道の一応補助看板だということを言いながら、あまり厳密な整理をしていません。だから、その辺に対してシーニックバイウェイのほう

は14ページにありますけれども、一応統一感があるのです。補助看板を出す場合とか、かちっと出す場合とか。

だからそこら辺も次回以降の重要なポイントで、ブランドのイメージというのが、道の駅はちゃんとマークがあって、道路標識にあるので、見ればわかりますけれども、風景街道の場合には、一応マークはつくっていますが、あまり展開していないのでしょうね。だからそこら辺もこの場の成果として、何かブランドという見えるものをちゃんと明示しないとわからないというか、何かそこら辺も課題かなというふうに思っております。

【道路局長】 少し話が戻って恐縮ですけれども、先ほどの連携の話。観光協会とかなんですけれども、やはり道の駅と比べて、道の駅は必ず行政が関与しています。ですので、もちろんいいことばかりではありませんけれども、それによる広がりが出ている面というのはかなり大きいと思います。そういう意味から考えると、ちょっとこの風景街道も、連携が進んでいるところもあるかもしれませんけれども、そうでないところも相当あると。やはり石田先生おっしゃった武士は食わねどではないですけれども、やはり独自路線を歩んでいる人も相当いるのではないかと。ある意味純粋なのかもしれません。

でも、なかなか連携なしでは広がりがありませんし、そこは少し観光というとかちやらちゃらしたように思っているのかもしれませんが、言葉の原点は光を観ることですから、そういうふうに思えば、もう少し懐を深く、何か幅広い連携を考えていくということがないと、なかなか先立つものも集まらない。それから情報発信にせよ何にせよ広がりを持たせることはなかなか難しいのではないかと思います。そういう意味では、やはり頑張って連携をして、広がりを持たせているところの事例をもっとしっかりと浸透させるということも大事ではないかなと思います。

ただ、コンセプトとしては非常にいいし、頑張っている人たちも非常にいるという中で、あまりそれが伝わっていないというのが、どうもやはりこれはあるような気がするのですよね。

【石田委員長】 玉川さんが一生懸命やってくださっている道守活動と、道の駅と、風景街道。3者連携。3つの輪で今されていますよね。その話をちょっとしていただければ。

【玉川委員】 うまくいかないのですけれどもね。

九州の場合は、整備局が十四、五年前に道守九州会議というのを作りまして、今、54,000人ぐらいの人たちが小さな花壇づくりから掃除から何かしていて。それが年1回みんな集まって、いろいろな体験。例えば行政の事務所ごとに手袋を出すところとか、

保険かけているところとかいろいろあったのでその差に文句が出て、それも行政側もそろえようやというふうにそろえてきて、道守会議が九州の14の風景街道の活動の根っこになっていると私は思います。

その経験から言えば、一番重要なのは、風景街道のパートナーシップにしても、道守会議にしても、団体が小さくて、しかも自分の活動で花壇をつくることに精いっぱいですよ。例えば風景街道という地域をカバーする大きな政策のときには、そういうそれぞれの団体をつなぐのが、つないでくれるのが僕は行政の大きな仕事だと、我々一番そこを頼りにしているわけで、行政の方々が、例えばさっきの観光協会ともう少し接近度を高めたらどうかといったって、風景街道の活動の人が観光協会に行って抱き込むとかいうようなことは、向こうのほうがはるかに上手で商売人なのだから、そう簡単にできないみたいですよ。

私はそういう現場の行政が、市民活動の、住民活動のつなぎ目になってやる。小さな団体をつないで1つの大きな風景街道というような政策に集結させていくということが重要で、行政の方々のほうが風景街道で何をしたいかというのがもう少し明確になったほうがいいと思います。

それから、道の駅については、情報発信の場にする。あるいは道守風景街道の活動の拠点化をするというようなことで進めてきたのですが、どんどん進んでいくという感じではないですけれども、一步一步進んでいって。連携についても、行政のほうが1つのイメージを持っていて、そしてどういうふうにそれらを、この行政の目的。風景街道の持っている目的に対して、市民団体を連携させていくかということを考えていただきたい。考えるべき時期に来ているのではないかというふうに思います。

【環境安全課長】 市町村が積極的に関与しているという例があると。

今、合併して大きくなっているんで、かなりエリアがカバーできている市がたくさんありますよね。

【玉川委員】 その意味では、市では、北九州市なんかは、よくやっている。長崎県がよくやってくれている。それから宮崎県ももちろんやっているわけですが、そういうふうに地方自治体が多様ですから、濃淡がありすぎるほどありますよね。そこは、一生懸命やってくれているところは、インバウンドというか交流人口を増やしたいということ。それから人口流出がものすごいです。長崎なんか九州一ですけれども、何とか踏みとどまってもらいたい。地域を愛する気持ちをつくってほしいという、いろいろなあれがあるの

だろうと思う。地方自治体自身が、少し濃淡が、日本風景街道にはありすぎるような気がしますね。

【石田委員長】 今おっしゃったとおりだと思いますけれども、風景街道のパートナーシップの中には、観光庁でやっているDMOになりかけているようなところから、ほんとうに清掃活動と花植え活動に、ある意味潔く徹しておられているようなところもあって、ものすごく幅が広いですよ。そのこと自体が多分風景街道の強みでもあると思うので、あまり、何といたしますか。次の制度のあり方みたいなことを考えるときには、きっちりと決めないほうがいいのかなという気もしますけれども。ほんとうにいろいろなところがあって、多様ですよ。

【林委員】 よろしいですか。

【石田委員長】 はい、どうぞ。

【林委員】 関連して、ものによっては、ほんとうにこのA、B、Cにもものすごく特化されるものもあると思いますけれども、地域活性化とこの観光振興なんかすごく重なっていて、活動している方はそんなに観光とっていないですが、地域活性でやはりオリジナル商品とか地域特産品の販売というのは、観光客にとっては観光振興につながるものですよ。

多分、最初のときはこういう図だったのかと思いますが、相当地域によっては重なった活動もあるし、というところはもう少し意識してもいいのかなというようなお話をお聞きしながら思いました。

【楓委員】 先ほどの玉川さんのお話と、熊野先生のお話をうかがったところで思うところがあります。例えばSNS、インスタなどで、どんどん発信された場合、その風景街道の団体の方が考えている以上に突然人が押し寄せてきて、いつの間にかお土産物屋さんができたりするケースも考えられます。PRが効けば効くほど、可能性があり、団体の方がびっくりするケースも考えられます。一番大事なのは、風景街道を今担っていらっしゃる団体の方たちが、私たちの風景街道はどういう風景街道でありたいのかを明確にすることではないでしょうか。全部観光に特化する必要はなく、大事にそっと守っていきたいとお考えの風景街道もあってよいかと思います。反対に、もっとたくさんの人に来てもらいましょうという所もあるでしょう。そのコンセプトが決まっていれば、SNSの上げ方とか、PRの仕方などが決まり、行政や地域の学校との付き合い方もおのずと定まると思います。

【玉川委員】 今、おっしゃるとおりで、例えば湯布院なんかも、知名度ものすごいでしょう。湯布院の危機感は、通りとかをそぞろ歩きしたり楽しむところに、コロッケ屋ができたり、何かさまざまな関係ない……。

【楓委員】 立ち食いロードになってしまっ。

【玉川委員】 何で風景とこのコロッケ屋、何の関係があるのかとかね。すると、一生懸命景観を、例えば金鱗湖の近くにこれができたり、並んだりするので、何のために自分たちがこの湯布院をこれだけ何十年もかけてつくってきたのかということに、何か否定的な気分も生まれたりしているのですけれども。おっしゃるとおりで、風景街道のコンセプトがもう少しこう、我々がやるべきことは何かというのを見定めるとい、共有すべきものをもっと少し明確にしたほうがいいのかもしれない。

【石田委員長】 北海道のシーニックバイウェイと風景街道は、同じ部分がいっぱいあるので、違ふ部分もかなりあって、北海道のシーニックバイウェイは、端的に言うと、認定をちゃんとしていますよね。そのほかの地域の風景街道は登録だけですよ。認定のときに何が一番キーポイントになるかということ、ルート運営計画というものをきちんとつくって、それなりの実績を上げているかどうかということ、私もメンバーですけども、審査委員会というのがあってそこでやっています。そこで何を議論してもらうかということ、第一にルートの名称。コンセプトをあらわすものだから、そこをどうするかということとか、ルートのストーリーをちゃんと考えろ。多分そこで今楓さんがおっしゃったようなどこを目指していこうとしているのかみたいなことは、明確にしてくださいよ。文章化してくださいよということなので、結構力入れてぎしぎしやっているので、なかなか難しいということもあって、まだまだ満足いくものができていないよというふうな認識ですね。でもそれなりの意味と意義というのは当然のことながらあって、そういうことも今後考えていくことも必要なかなと思います。そういうふうになると、やはりそういう文章を活動団体の方なんてつくるスキルはあまりないことも事実なので、行政の支援というのもそういう面からいるのかなという気がしますけれども。

あと、それと今日いろいろ貴重なデータをいただいて恐縮ですけども、例えば、戦略会議以降の社会動向の後ろのほうに、ジオパークなどいっぱいありますけれども、地域的に風景街道と重なっているもの。例えば、国立公園の中にどのぐらいあるとか、日本遺産、世界遺産と重なっている風景街道がどこかとか、農業遺産もそうですし、風景街道の

中に道の駅がどういう配置にあるかとか、そのようなデータもきちんと整備しないとどうかなというふうに思いますね。

それと、これからのあり方とか制度のあり方とも絡むのですけれども、これまでの成果で、例えば非常に具体的に言うと、資料3の27ページです。これは北海道の北のほうのオホーツク側にある萌える天北オロロンルートというもので取り組まれている地図なので、これ9つの市町村がこのルートを形成しておりまして、市町村ごとにこういう手書きのイラストマップがあって、同じ作者です。つなげていくと、ずっと歩いていけるということなのですけれども、このほかにも結構すばらしいマップがあったり、いろいろな特筆すべき成果とかいい作品がこのマップだけではなくて、アクティビティとか特産品とか出てきつつありますので、そういうことを共有できる場とか、あるいは発信の場とかがあると知名度が低いというようなことに、若干、効果があるのかなというふうに思いましたけれども。

とにかく幅が広くて、いろいろな多様な活動がありますので、その中で今回はこれとかあれとかっていうふうなテーマを絞って共有するとか、ハイライトを当てるみたいなことも大事かなというふうに思いましたけれども。

いかがでしょうか。

【熊野委員】 すみません。

先ほど、天草の例を話したのですけれども、天草も上天草市とか天草市の観光協会に行っても、またいろいろ地元で聞き取り調査しても、あまくさ風景街道というエリアがしっかりあるのですが、あまくさ風景街道という言葉ができません。風景街道ということ自体認識されていらっしゃるのだらうかと。ところが、あそこは1つのまちおこしの成功事例になっています。

といいますのは、一企業なのですけれども、ヘルシーツーリズムをやることによって、東京本渡会という、天草出身の東京の方がお金を出しあったり、帰って来たときにみんなが清掃をやったり、桜を植えたり、地元の高校が眺望するための伐採活動とか草取りとか、どんどん地域の住民活動で道路維持管理を進めていると。地元の市もツーリズムコースのちょうどいいところには環境整備をやられているということです。

だから、そういう1つの民間の動きが成功してくると、みんなが参加して、全体としてのまちおこし波及効果が出てきていると。それが1つのあまくさ風景街道ですよということが言えれば、それがブランドになるので、やはりそういうつなぎはすごく大事ではない

かなという気がしています。

以上でございます。

【石田委員長】 しまなみ海道も風景街道ですけれども。

【環境安全課長】 超えちゃっていますよね。

【石田委員長】 だからそういうふうによくいくと、風景街道で最初始めたものであっても、うまくいくと、もうそれがひとり歩きしている。だから風景街道さよならみたいな感じのところもあって、寂しいなという思いがありますけれども、強制するわけにもいかないですね。難しいですね。

【玉川委員】 それに関連して、熊野先生の話で、天草の話が出ましたよね。天草の教会群が来年にも世界遺産になるだろうかって。そうすると、風景街道で韓国などはキリスト教が多いのでしょうけれども、若い娘さんたちが長崎のきらめきラインを歩いたりしていますが、天草から教会群を歩くルート。例えば天草から島原。それから長崎のきらめきラインを見て行くこの3つの風景街道の連携をどうするのかということにも大きな今課題です。九州では。

それともう一つは、先ほど出しておられたジオパークについても、雲仙から阿蘇から桜島、鹿児島。全部この風景街道がジオパークにつながって、九州というのは非常に火山と災いと恩恵の両方を背負いながら、あるいはそれに抱きしめられながら生きている地域なので、風景街道はこれらとうまくつながっていくと、九州にとってとても大きな地域活性化にもなるし、地域に潤すものも多いなど。

それから、南阿蘇でも災害に打ちのめされているときに、やはり外から人々が見に来たり励ましに来たりするという外側からの目ということが大切です。外と内の両方からその美しさと資源をもう1回見直すというのは、ほんとうに大きな励みになる。風景街道の大きな。私は今回災害取材したりなんかしながら思ったことは、こんなことにも随分この風景街道の政策は地域を励ましている政策だなと思うことが非常に多かったです。

ですから、先ほどの天草なんかでも、隠れキリシタンとその弾圧の歴史があそこはそのままあるわけですから、そういうものを生かしていく方向性をつくっていく。あるいは、そういうジオパークとか世界遺産としっかり結びつけながらこの風景街道を考えていくということが重要なのかなと、現場におりながら思うことは多いです。

【石田委員長】 それとよく似た話はいっぱいあって、感謝されますが、例えば今隠岐の島は世界ジオパークになっています。そういう活動をされたきっかけが風待ち海道、風

景街道です。でも、世界ジオパークになると、そっちのほうがいいので、でもだからそれはそれでよしとする考え方もあるのかなとも思いますけれども。いつまでも恩に着せるのではなくて。

そんなこととか、あとどこだったか。どこかでこの例が出ていたけれども、結構あります。

【環境安全課長】 それと日本遺産に登録を目指そうという動きがあつて、でもそこは風景街道でもあるのだけれどもと思ひながら。だから、ちょっとほかの商品に対して、訴求力がなくて負けているなという感じがするのですよね。

【玉川委員】 ですから、この例にもありましたけれども、道路標識に風景街道を。今九州はそれに悩み続けている。資料を見ると、ほかのところはもう既に道路標識に風景街道がついているというのを見ると、その行政の差はどこにあるのかと思います。

それはもう風景街道の活動をしている方々は、道の駅はすごい宣伝効果があるわけでしょう。あの道路標識は。ドライブインなんかそれに圧迫されて、何で公的金を使いながら、あれだけ宣伝してもらえるのかと。ドライブインなんか自分で一生懸命やっているのに、何もないと。またさらに皮肉だけれども、そのように標識は効果があるわけで、そうすると風景街道について、どうしてもその標識を。少なくとも主たる道路の入り口のところぐらいはつけてもらいたいという希望は、非常に強いです。もう既にやっているところはあるとすれば、その差はどこから来ているのかなというふうに思います。

【環境安全課長】 あまりたくさんつけているところは、少なそうですよね。つけるにしても何か不安定な、表現も曖昧とか、だからそこら辺をこの懇談会の中で議論いただいて、方向性を出していただきたいと。141ルートが全部同じ水準になる必要はないので、看板を出せるようなところは、条件をつけることになるだろうが。何かそんなようなこともいるかなと思います。

【玉川委員】 豊前のほうというか、九州の東側の風景街道は自分たちで風景街道という、何ていうか標識。それをつくっているのですけれども。道路からそのルートに入っていくというようなところで、どういうふうな、いわば道の駅のような標識をつけていくのかというのを考えていかないといけないだろうと思います。

【楓委員】 すみません。勉強不足で申しわけございませんが、風景街道の正式英文名はScenic Bywayでしょうか。

【石田委員長】 はい。Scenic Byway Japanです。

【楓委員】 「道の駅」は海外にも「道の駅」で輸出していますね。これから看板を整備していく上で、なにか英文表記ルールがないといけないなと思いますけれども。

【環境安全課長】 現状ではScenic Byway Japanというふうになっていて、それを看板に書くのも、今不安定なのですよ。マークはどうしようかと、サイズとか。だから今書けている、つけているのは、試行的に各現場で1カ所2カ所実施しているだけで、そのルール化をどうするか。それが法的に何にあたるのか、過去にそこを整理しかかったのですが、結局整理されずに放置されているので、今おっしゃったことを含めて、そこら辺の整理がいるのかなと思っています。

【石田委員長】 説明をしていただいて、あわせて議論したいと思います。

【事務局】 それでは、(2)の枠組みのあり方の議論の参考になる資料として、5、6、7を用意しておりますので、先にそれを説明させていただきます。資料5でございますが、1ページ目開いていただきまして、パートナーシップとしては、活動に応じて必要な組織という、丸のところと道路管理者です。今回、以下の資料ではこのパートナーシップを構成する団体を構成団体と定義しています。

2ページ目、平成28年度にアンケートをとっております。それをもとに、この3つの項目を確認してございますので、それを順番に説明いたします。3ページ目、まず日本風景街道の現状ということで、4ページ目、ルート延長を見ますと、平均的には108キロメートルぐらいで、最も長いルートでは、一番右の600キロメートルを超えるところもあるし、短いものでは1キロメートルとルートにより延長は異なります。下の円グラフですが、100キロメートル以下の割合が半数以上でございます。

5ページ目です。構成団体数。構成団体数は平均19団体となっております、一番多いのは71団体で、最も少ないのが1団体となっております。下の円グラフですが、10団体までの割合が40%と多いということになっております。

6ページ目ですが、これ中心的な役割を担う人の年齢層ということで、その意味は、活動を牽引している人の年齢層です。それにつきましては、平成28年度の調査では、一番右60歳以上が86%と多くなっています。平成23年度調査した隣の青いグラフと比べて5年間でかなり高齢化が進んでいるということがわかります。

7ページ目です。主体的に活動している人数。これは頻繁に活動に参加している人数ということです。それは一番左の10人までで活動しているところが一番多くなっており、47%。これも平成24年度の調査結果と比べてみると、左側の活動人数が少ないほうが

増加し、30人・40人は、平成28年度になると少なくなっています。

8ページ目。組織の成熟度と今後の活動意向を調べております。まず成熟度ですが、下の文字を見ていただきたいのですが、一番初めの立ち上げ段階、いろいろな支援を受けながら行っている段階。継続段階、継続に向けて努力している段階。発展段階、活動の質を高めていこうと努力している段階。自立段階、完全に自力で考え実行できる段階。あと停滞、停滞していると感じている状態。全体としては、継続段階が28%、発展段階が36%と多いのですが、停滞とお答えになっているところも17%あります。今後の活動意向、これも下の文字を見ていただきたいのですが、今後発展していく、今のものを継続していく、人も少なくなっているので頻度を減らしていくのうち、どの意向かをお聞きしたところ、継続するというのが60%で一番多いのですが、頻度を減らすというところも15%あります。

9ページ目、現状が停滞で、かつ今後の活動意向も頻度を減らしていくと回答いただいたのは、12%、15団体いらっしゃいます。

10ページ目は、今お話しした内容をまとめているものでございます。

次に、地方ブロックごとの特徴です。12ページ目を見ていただきますと、ルート延長は北海道、一番上のグラフですが、200キロメートル以上のルート延長を持つ割合が75%を超えております。一方、東北や近畿は10キロメートル未満のルートがほかのブロックに比べて多いという特徴がございます。

13ページ目です。北海道と九州は、30団体以上で構成されているルートの割合が多くなっておりまして、その他は10団体以下で構成されているルートの割合が多くなっていきます。

14ページ目、北海道は、中心的な役割を担う人の年齢層50代以下が70%と若い方が中心になっています。一方、東北や中国では、60代以上の割合が60%を超えており、高齢者層の方が中心になっているということがわかります。

15ページ目は、主体的に活動している人数です。北海道は10人までの少人数で活動しているルートが比較的少ない。一方、東北、北陸、近畿は10人までの少人数で活動しているルートがほぼ半分ぐらいを占めているということがございます。

16ページ目、組織の成熟度。自分がどういう段階にいるかということに関しては、北海道は停滞と考えているルートがなく、九州や四国も停滞と考えている割合が低い。一方、東北・北陸・中部・近畿は停滞の割合が全国平均に比べて高いという状況です。

17ページ目、これは今後の活動意向。こちらは、中国・九州は発展していくという割合が50%になっております。また北海道・関東・中国は、今後頻度を減らしていくという回答がありませんでした。

18ページ目は、地方ブロックごとのまとめです。青字が良い点、少し課題があるかなということは、赤字です。

20ページ目です。主体的に活動している人数別では、「停滞」は10人までの少人数で活動している割合が約8割で、その他に比べて大きいということになります。

21ページ目です。これは中心的な役割を担う人の年齢層別では、一番下の「頻度を減らす」と回答したルートは、それ以外の意向を示したルートに比べて60代以上が多いということになってございます。22ページ目ですが、これは主体的に活動している人数別では、「頻度を減らす」と回答したルートは10人までと、少人数で活動している人の割合が極めて高くなってございます。

23ページ目。これは今後の活動の意向で、発展していくという回答。団体数が多くなるにしたがって、発展していくという割合が高くなっています。

24ページ目、現状が「停滞」として認識しているルートは、主体的に活動している人数が10人までと少人数で活動しているルートに多く見られます。今後の活動の意向としても、「頻度を減らす」と考えているルートは、中心的な役割を担う人の高齢者の割合が高く、主体的に活動している人数が10人までと少人数で活動しているルートに多く見られます。一方、構成団体数が多いほど、今後の活動を発展していくという回答の割合が高くなります。

25ページ目です。組織の成熟度、「停滞」と考えられるところを、出来るだけ減らして、今後の活動意向として「継続する」、「発展していく」ルートを増やすために2つの観点を提示しています。1つ目は、パートナーシップの組織体制や活動内容の継続的な確認が必要なのではないか。2つ目として、組織の活性化策の検討が必要なのではないかということです。

資料6です。まず、地方ブロックごとに2枚のパワーポイント使って紹介させていただきます。北海道に関しては、民間企業との包括連携協定等も結んで、効果的な連携活動が推進されています。また、「ベスト・シーニックバイウエイズ・プロジェクト」ということで、表彰を毎年実施しております。先ほど石田先生からもお話がありましたが、ルート審査会や協議会を毎年開催しております。2ページ目は、今お話しした内容のご紹介という

こととなります。

3 ページ目、東北に関しましては、協議会開催に加えて、パートナーシップ等が参加する東北交流会の開催や協議会委員の現地視察による活動団体へのアドバイスが実施されています。協議会ホームページでは、様々な補助制度へのリンクや、ベストプラクティス集が紹介されています。4 ページ目にその状況について、ご紹介している写真等をつけております。

5 ページ目、関東でございます。こちらにも協議会に加えて、パートナーシップ等が参加する関東交流会が開催されています。関東についても、優秀活動表彰が実施されているところがございます。6 ページ目、こちらにも活動状況を写真や図等で紹介させていただいております。

7 ページ目は、北陸です。北陸は、風景街道大学開催や北陸風景街道交流会を通じて、交流や情報交換を行っています。ルートマップの作成やイベント情報をホームページで紹介、ナレッジサイトを立ち上げたり、ベストプラクティス集等を紹介しております。これも8 ページ目に同様に概要の紹介をさせていただいております。

9 ページ目、中部です。中部連絡会や風景街道大学の開催によって活動団体の交流や連携を推進しています。ガイドマップの発行、道の駅との連携やフリーペーパーを活用した情報発信を行っています。10 ページ目に同様に活動状況を示しております。

11 ページ目、近畿風景街道協議会では、道の駅と連携した冊子を作成する等の取り組みが行われています。また、風景街道フェスタ等各ルートが情報交換できるイベントの開催等12 ページ目に紹介をさせていただいております。

中国地方に関しては、13 ページ目です。風景街道と共通点の多い夢街道ルネサンスという事業が推進されており、それと意見交換会が兼ねられているということが特徴でございます。協議会ホームページでフォトギャラリーの掲載等も行っています。14 ページ目には、夢街道ルネサンスとの共同事業等を紹介しております。

15 ページ目、四国の風景街道協議会に関しましては、協議会の幹事会を毎年開催し、活動内容の共有化を図っているということです。四国風景街道交流会を開催し、パートナーシップや関係機関の情報交換、風景街道通信の発行や登録ルートごとの案内マップなどを作成しております。16 ページ目に具体的に活動状況を紹介させていただいております。

17 ページ目、九州でございます。九州は、推進会議がありまして、その中に基本問題小委員会や行政連絡小委員会というさらに詳細な検討をするための組織があり、ルート

代表者会議やルート意見交換会を実施して、情報の共有化を図っています。九州についても毎年表彰がございます。特徴的なのは、マイスター制度の導入等も行っています。18ページ目に具体的な内容を紹介しています。

沖縄に関しては、19ページ目です。沖縄は、南北の交流会。北と南の2つのルートの交流会を開催して、相互の連携を図っているということが特徴でございます。20ページ目にそちらを紹介しています。

最後、資料7。北海道ではシーニックバイウェイ支援センターという支援する組織がございますので、それを紹介します。

1ページ目です。一般社団法人シーニックバイウェイ支援センターというものがございます。活動団体への支援内容としては、シーニックバイウェイ全体の広報やプロモーション活動や包括連携企業との連携、ルートと連携した観光プロジェクトづくり、日本風景街道等全国的なネットワークづくり、視察の対応があります。収益としてマップ等の販売収入や広告料収入、会員収入や調査事業の受託等が行われているということでございます。

最後に18ページ目です。ルートの活動団体と支援センターの役割分担を活動内容ごとにまとめております。活動団体としては、地域の情報を持っていますので、それを支援センターに提供し、支援センターはそれを有用な形でまとめて情報発信し、誘客を図っていく。もう一つは、支援センターが企画する様々なツアー等に対して、地域における受け入れを活動団体が行っているということでございます。

私からの説明は以上です。

【石田委員長】 はい。いかがでしょうか。

どうぞ。

【楓委員】 質問ですが、それぞれのブロックでの会議や審査会の費用はどこから出ているのでしょうか。

【事務局】 基本的な運営経費ということで、国で予算を確保していると思います。

【楓委員】 それぞれの地域の整備局がバックアップしているということですか。

【石田委員長】 ルートで実際に活動されている方の旅費も含めて面倒を見ておられるのですか。

【事務局】 そこは、ケースバイケースの面もありますが、基本的には協議会のメンバーの参加費は国が負担をしていると考えております。

【石田委員長】 いろいろなパターンがあって、何かプレゼンする場合は旅費を支出す

るのは各ルートで1人だけで、ほかに何人来てもいいけれどもそれは自前でとか。

【楓委員】 自前で。

【石田委員長】 全くないとか。やはり先ほどから出ていますけれども、連携をするにも、ルート間の連携とか、あるいはそういう中でお互いに元気をもらったりとか、ほかの地域はよくわからないですけれども、北海道の場合は、全道の集まりと各ブロック間の集まりとかが何種類かパターンがあって、そういうことやルートといっても長いところもありますので、集まるときもなかなか大変だとか、結構いっぱい細かい話はあるかと思えますけれども。

【玉川委員】 例えば、長崎は大体180キロぐらいあるのかな。数字は忘れちゃいました。今おっしゃったように長すぎて集まるのも大変ですし、金かかりますから。4つのブロックに分けて、それぞれがそれぞれのパートの風景街道とか道守活動に議論をして、そしてその代表者を長崎に集めるというように、できるだけ大量に金がかからんようにしていますが、絶対に情報交換というのはものすごく重要で、単に情報交換というよりも、お互いの活動を励まし合うというのかな。刺激されるというのか、風景街道にとっては非常に重要だと思います。

【石田委員長】 いかがでしょうか。

あとやはりあれですかね。何かこれ、構成団体の活動による特徴なんかを見ていると、小さくて小規模なところはやるのがいっぱいあるのに人もいないし、なかなか皆さん年をとっていきますので、ほんとうはもうちょっと大変な目に遭っておられる。大変だと感じられているところが多いですし、これからだんだん増えていくという、そういう現実はあると思いますよね。ですから、そこに対してどう考えるのかということも議論のしどころの1つだと思いますよね。

【玉川委員】 石田先生のおっしゃることは、常に議論に出てきますが、そういう高齢化して足腰立たなくなったという議論があるから、高齢化高齢化という話に対して、いつもそうではなくて、60代の高齢者は主力バッターだから、そして高齢化社会に入るとどんどんそれは、いわば供給されていく層だから、あまり高齢者が、活動が高齢者によって停滞して先細りするのではないかという。おかしくはないですけれども、事実はそのとおりで。

それと、もう一つは、ではそれなら若手を入れるという話になると、みんな実務を持っていて、例えば観光業者、先ほどの議論ではないですが、観光業者が入ってきます。自分

の仕事にメリットがあると感じたら入ってきますが、そこがリーダーシップをとったら風景街道というのはどうなるのだろうかという点もあって。できるだけ励ますほうでものを言わなきゃいかんから、60代の若手の高齢者がどんどん供給されるのだけれどもという言い方を。脇道にそれましたが、そういうふうに言っています。

【石田委員長】 ありがとうございます。

【環境安全課長】 資料5の8ページで、やはり認識としても、自分の組織、パートナーシップが「停滞」しているというふうに自覚されているのが何割かあって。かつ今後どうしましょうかという、さらに減らすしかない。これ結構かぶっているわけですね。でも一方では、風景街道というのは、多様な主体による協働の取組みでもあることなので、だからだめという必要はないのですけれども、同じように議論するのがしにくいところがあるわけですね。

だから、無理して登録しなくてもいいのではないかなというようなことも、緩く言ってあげるとか。でもやりたい人はもちろん構わないと思いますけれども、そういう道の駅なんかは商売なので、何かしないと回っていかないですが、風景街道は登録したら逆に何もなくても名前が残るわけですね。そうすると名前だけになってしまい、ブランドといってもあまりにも差が激しすぎるので、そうかといってもそうしたらもう登録抹消というのでも何かせつない気もするし。

一方では、ブランドという意味で行くと観光協会と実施するようなところも育てていきたいので、何か登録という仕組みをそのままいくのか。意識があれば、低いハードルでもう1回登録してもらえけれども、その次に今度は標識なんかを掲げるところは、それなりにステータスがいます。活動のレベルが。そういうさらに表彰するようなやり方とか、何かそういうところを調べていかないと。局長も言いましたけれども、レベルが随分違うので、行政とは全く無関係になっていて、国道事務所と何となくつき合っただけというのあれば、がちりというところもあるものですから。そういうところをうまくやる気をそがないようにしながら、位置づけをしていくというのもぜひ言えるのかなと思います。

【石田委員長】 そうですね。

それにつけてよく思うのですけれども、中国語で頑張れというのを「加油」といいます。油を加えるという文字ですよ。だから、ただただ精神的に頑張れではなくて、油を入れると。

【環境安全課長】 油を。ええ。

【石田委員長】 その油とは何なのだろうかということを、結構よく考えたほうがいいと思います。先ほどの旅費の補助とか、集まる機会を与えると、こういうロゴマークとか標識立てるとかいっぱいあると思いますが、そののところを片方で考えるということなんです。これからの枠組みのあり方として極めて大事で、できることとできないことはあるでしょうけれども、そういう議論をしないといけないかなと思います。

2番目は、それとはちょっと方向性が異なるのですが、先ほど森山さんがおっしゃったような認定とか、これは戦略会議の報告書の中でも、今は登録だけでも、いずれ評価・認定しますよみたいなことが書いてありますよね。そのところをほんとうにどうするのか。今、ほったらかしになっているわけですよね。

ですから、そういうのと、油のほうとの関係性をどう整理するのか。そういう枠組み的な議論で言うと、そういうところもあるかなと思いますけれども。

【玉川委員】 10年たって、認定を真正面からもう1回この段階で議論するという、適用するかどうかまた別だけでも、1回、風景街道の本数が百何十本もなったよという話ばかりではなくて、その質を問うということに認定作業というのは、あれ評価ですよ。その辺は現実を見ると登録を消してしまうのもかわいそうではないけれども、厳しいけれども、まあしかしどうするかという議論を真正面から、そして議論したほうがいいような気がしますね。

【環境安全課長】 事務方で考えるのが、別に登録を抹消ではなくて、10年前に登録したときに、ある意思を持ってされているわけではないですか。同じ意思を持っていらっしやればいいのしょうけれども、10年たってどうも活動されていないようなので、もう1回意思がありますかということで受ければそのまま継続すればいいし、ハードルを上げる必要はないですが、何か見ていると何か所かはこれほんとうに名前だけで、自覚症状もないし、何かお金がもらえるのではないかと思、登録しただけといったような人もいらっしやるので、そういうところはもう1回冷静に考えてもらって、もう継続しないというのもいいし、やる気があれば別に排除する必要はないと思っています。

もう一つは、先ほどおっしゃった収入というか、そういうところを頑張る人にはもっと支援するだとか、そういうことからすると、行政の関与がもう少しやるように我々も支援できるし。例えば、静岡の「ぐるり・富士山」なんかも、県にいたときに、やはり国道事務所とそこだけでした。それを富士山の世界遺産のときに、県とつなげて一部観光チーム

とも若干連携を持ちながら、それから地域の富士山会議というNPOと連携して、今何となく県ともそれなりにつながっているのですけれども、そういうふうになっているルートが多いと思います。

でも全部がそういうふうに段取りするにはちょっとレベルが違いすぎて、なかなかそれがないので、だから入り口は低いけれども、支援するところは頑張ってもらいながらみんなで応援していただくか、何かそういう2段階、3段階といいますか。その場として地方のブロックの協議会が、もうちょっと機能、役割が出てくるのかなというふうに思ったりします。

【林委員】 よろしいですか。

【石田委員長】 どうぞ。

【林委員】 今回のアンケートとかも、非常に年代別には詳しくなっていますが、男女比っていうのも気になるところで、シーニックの場合も、やはり女性が入っていてすごく活発なチームというか活動団体っていろいろあります。活動がうまくいっているところって、シニア世代の男性だけではなくきっと女性も入っていて、うまくいっている地域とか、いろいろ地域差もあるとは思いますが、ちょっとそういう視点でも活動を調べていただけると、良いのではないかと思います。

北海道の場合も、女性が代表をやっているチームですとか、花植えなどは随分女性中心に頑張っている地域とか、いろいろな活動団体がありますので、ちょっとその視点もお願いしたいなと思います。

【石田委員長】 いかがですか。 どうぞ。

【熊野委員】 日本風景街道そのものの概念の中に、情報発信拠点がどこなのか。一番中心になる場所ですね。そういう位置づけも大事ではないかなという気がします。協議会事務局がありますが、何か相談するときに、事務局でどんどん情報発信するのだろうか。そのエリアの中に道の駅があるところは、そういう役割を担っていただくとすごくありがたいと思うのですが、また観光協会の事務局とか、観光課がある市庁舎の中で、ホールでそういう情報発信をするとか、エリアの中での窓口、情報発信拠点活動というのは今後、大事ではないかなという気がいたします。

JSTAT MAPというGISがありまして、今道の駅を中心とした、半径2,000メートルの中の人口ピラミッドとか、1、2、3次就業者とか、そういう基本的なデータを、今研究室で全国つくろうとして、九州はもう3月で終わります。その中で断ト

ツで人口ピラミッドが高くなるのは、75歳以上の女性なのですよね。75歳以上の男性は女性よりも少ない。もう戦争で亡くなられているとか、寿命の違いもあるのでしょうか、高齢化はされていますが、もっと道の駅を中心として生きがいのある活動ができるような体制ができないのかというのは、データを見ながらも提言させていただければと思います。

以上です。

【石田委員長】 このような話をここでしていいのかわからないですけども、資料7です。シーニックバイウェイ支援センターというのがありますと。活動はそのとおりですけども、これを支えている大きな存在が、北海道庁の認可団体であるところの北海道開発技術センターというところですよ。DECというんですけども。そこに国からもいろいろなところからも、いろいろな業務が発注されるわけですよ。その業務に携わる方が、それなりに地域担当みたいなことになっていて、例えば釧路地域の担当者なんていうのは、釧路開発建設部から発注される、結構いろいろな業務がありますけれども、それをやりつつ、あいた時間ということになってはいますけれども、公益事業もやっているからそういう理屈が立つのでしょうかけれども、そういう時間でこういういろいろな支援活動とか連絡活動なんかをされているようですよ。

だから、そういう仕組みがあるから結構いろいろあるんですけども、そのほかの地域でそういうことをやれというのなかなか難しいので、どういう形があり得るのかなというのはいいます。

【林委員】 北海道のシーニックに関しては、開発技術センターがそういう上手な仕組みをつくっているのと、開発技術センターの自主研究の費用も大きいと思います。研究を公募する形で各活動団体と共同研究という形で、そういうふうに資金も出せているので、また皆さん続けていこうという意欲も高いというのも正直あると思います。

開発技術センターに関して言うと、国土交通省だけではなく、経済産業局とか中小企業庁とかそういうところからもお金を。

【石田委員長】 そうですね。総務省とか経産省からもいっぱい仕事来ています。いっぱいではないかもしれませんが。

【林委員】 いろいろな省庁から資金を持って来るといえるのは、民間にいと、「ええ、そういうふうに時代は変わっているんだ」と少しびっくりするときもあったんですけども、そういうふうに応援しているからこそ地域の人たちがいろいろな活動ができていると

いうのは、確かにあると思います。

【環境安全課長】 谷口さんもそこにいたのですよね。谷口綾子さんも。

【林委員】 そうです。

【環境安全課長】 そこに就職して行って、そこから筑波大学とか。

【林委員】 そうです。

【環境安全課長】 だから、来る人も何か志が高そうな感じの方がね。

【林委員】 何人かそういう研究職になられた方もいますよね。

【環境安全課長】 どこでもそういうのができるわけではないけれども、やはり横展開で、こういった例。いや、僕もこれ見て初めて知っただけなので、ほかの人は知らないの
で、そういう情報を共有するような場がぜひ必要で、全部がそうできませんけれども、ま
ねていくとか、言っていくことはぜひいると思います。

【玉川委員】 そもそもどういうきっかけで、どういうものでできたのですか。北海道
だけに。これは支援センターっていうのは。

【石田委員長】 これは、やはり個人的な要因が非常に強いと思いますよね。私もずつ
と北海道のシーニックバイウェイ、最初から携わらせていただいていたのですけれども、
当時の北海道開発局の担当者とDECの担当者がいろいろ議論して、おかしなくできる
仕組みをつくり上げたという感じですよ。

【玉川委員】 これはあれですか。開発技術センターの中に。

【石田委員長】 いや、違います。一般社団法人です。

【玉川委員】 一社。

【石田委員長】 はい。ちなみに代表理事は、もうやめましたけれども、森地茂先生が
代表理事やっていました。

【楓委員】 蛇足ですけども、るるぶでも北海道シーニックバイウェイは紹介させて
いただいています。立ち上がったころは、鉄路がどんどん失われていく状況で、観光面で
北海道の道路の楽しさを打ち出していく方向だったと記憶しています。

【石田委員長】 あまりそういうのを意識したことはないですけどもね。

【楓委員】 そうですか。

【石田委員長】 どうぞ。

【林委員】 北海道にいて思うのは、農林水産業で頑張ってきた北海道が、観光も産業
として考えていかなくちゃいけないという気持ちはすごくあったと思います。北海道の場

合は、このシーニックバイウェイと農水の部門がやっている「わが村は美しく北海道運動」というのがほぼ同じ時代に、十数年前から頑張り出しているという。やはり地域の人たちが地域の問題を自分たちで考えなくてはいけないという時期でもあったというのは、あると思います。

やはり担当者の方たちが非常に熱心な人たちで、地域でのワークショップにも札幌から出向いてくれるということで、地域の人たちが非常にやる気になったというのをすごく感じています。

【石田委員長】　　そういう話をし出すと、少し思い出話をさせていただきたいのですが、20年近く前に北海道のシーニックバイウェイ。北海道は、ニセコ、洞爺、支笏湖の地域と、大雪、富良野というルートでモデル検討をやり始めました。そのときに、何ができるか全くわからずに始めたもので、あるいは地域にどういうニーズがあるのかわからずに始めて、相当おもしろいことがありました。

1つの例を申し上げますと、地域の活動団体の方が、フォトコンテストをやってきれいな写真がいっぱい撮れたと。これを切手シートにして売りたいと。今、記念切手は結構簡単につくれますよね。1シート売れると結構マージンがとれるので、それを活動資金にしたいと。ところが、先立つものがないので、全部納めてからではないと郵便局はつくってくれませんので、それを開発局何とかならないかと。公費で。でも、できるわけがないので、できませんということを正直に申し上げて、でも個人的に援助しますよという有志でやってみたのです。そしたら、そういうのがぐっと距離を縮めたとか。

あとシーニックバイウェイを始めるときに、私も少し研究ベースで調査をさせていただいたことがあって、北海道には、北海道開発局があって、各地域に開発建設部があって、その先に出張所とか道路事務所があります。そこで、担当者が地域の人たちとコミュニケーションをする、前面に立って頑張ってくださいというしつらえでした。

ところが、そういう人たちからすると、住民というのは、やはりあそこに穴ぼこがあるとか早く除雪してくれとか環境破壊の高速道路なんかをつくるなという、あまりコミュニケーションをしたくない人たちだったのですけれども、でもシーニックバイウェイを始めると、開発局の人間も地域をよくしたいと思っている普通の人間ではないかということがおわかりいただけたと。文句言われるのではなくて。とすると、そういう人たちがほんとうに思っていることは、何とかして実現してあげたいと。これまで断ることばかり考えていたと。そういうのでやると、またそれがいい効果を生んで関係性がよくなってくるって

いうので、ほんとうに草の根からの行政改革だったのではと思いました。

そういうことなんかも、多分これからの国土交通行政には求められていたのだらうなど。当時P Iとか、やっていたから。そういう時代背景もあって、そういうことは今でも非常に大切だなというふうに思いますよね。思い出話です。

先ほど言いましたけれども、何かエネルギーをもうちょっと持ってもらようなことを考えないといけないと。そのための方策は結構いろいろありそうだよねということも、何か今日議論いただきましたよね。

【環境安全課長】 そうですね。

【石田委員長】 それを例えば標識をちゃんと整備するというのも1つのエネルギーになるでしょうし、集まる、情報交換をするということもエネルギーになるでしょうし、今の風景街道のパートナーシップ。今拠点がなくてほとんどですよね。しっかりとした。だから、個人の住宅に集まって議論するとか、会社のオフィスで議論するとかって、さすらっているようですけども、そういうことで言うと道の駅との連携というのは、拠点で何かあったらそこで議論するというそういうふうな連携の仕方もあり得ますしね。

【環境安全課長】 そうですね。

【石田委員長】 そのような環境を整えるということも何かエネルギーを持ってもらうということですし、先ほど言いましたけれども、いろいろな表彰ということも考えられると思います。その先に多分認定とか、ちょっと慎重に議論すべきかもわからないけれども、全体のクオリティーを上げていくブランド性を高めていく。あるいは凝集性を高めていくためには、そんなことも議論していかないといけないと今日思ったのですけれども、いかがですかね。

【環境安全課長】 あと、やはり風景街道なので風景をきれいにするというのが、ベースにあると思われれます。そこが、現にできていけば維持でいいのでしょうけれども、看板直すだとか、広告物を減らすだとか、それはやはり民間ではできないでしょうね。そこに各道路関係者がやはり入っていかなくちゃだめでしょうね。そういったようなことも、全部ではないですよ。全部ではないけれども、いいものにする上では、いるのではないかとということもあると思います。

【石田委員長】 これも数限られた体験談ですけども、行政が言うと角が立つけれども、朽ち果てたような看板とか、それをきれいにするとかという、地域の間関係のネットワークの中で、何となくうまくいくということもありますので、そういうのは結構あ

りますよね。廃業した食堂の看板が残っていたので、持ち主がわかっていますので、地域の方は。それを自分たちできれいに塗り直して、風景街道の案内板に変えたとか、あるいはもう撤去作業をしてしまったとか、そういうのはありますよね。行政的にあれ汚いからどけろと言うと、ちょっと角が立ったりしますけれども。

【環境安全課長】 その両方が必要なのでしょうかけれども。

【石田委員長】 両方あると思います。

【環境安全課長】 ただ、そうはいつでも道路の木を切るとか、高い木とか、それとか広告物の規制なんかはできないではないですか。でもそういうのをやりながら、ここはいい街道ですよ。みんなでそれを守っていきながら、それをベースに観光地化を進めながらと。そういうところがいいところだから看板も出るとか。何かそういうベースはいいのですけれども、優秀、三ツ星風景街道はこうだっというような雰囲気の間がないと、活動する目標にならないと思われま。そんなような方向性が出ればというふうには思っておりますけれども。

【玉川委員】 それと、それをやる現場では、風景街道。風景だけの話ではないけれども、例えば自分たちの地域の景観をどうすればよくなるのか。今、看板の話とか電柱の話は山ほど出てきますけれども、例えば北海道と違って九州の場合は、必ず自然の中に人の手が入って行って、集落ができたり、その中で火山と共存したり。その景観、地域性が持つ景観そのものが宝物みたいなところがあるのだけれども、ではそこに住んでいる人間が、生きているのに精いっぱいだから、どんどん人口は減って行って、福岡市以外は北九州市も含めて相当な人口流出が続いているわけで、地域が減びていく地域があるわけですよね。

そうすると、風景街道というのを地域の振興とか創生に役立つ上でも、あるいは気持ちを元気に、我々のこの道路沿い、風景街道沿いは価値があるというような景観診断と言えればおかしいけれども、そういうもので一定の何ていうか、問題提起をして行って、例えばさっきの標識の話もそういう条件に合うようなところならば標識をつけようよというようなセットの話をしていくと、元気も出るし、それから、そもそも地域にとっては、例えば棚田なんかわかりやすいけれども、山合いの山村風景とかそこに行くと谷合いの家から煙が立ち上っているとか、そういう、あるいは別府温泉の鉄輪のように煙が無数に立ち上っている風景だとか、そういうものを含めて地域の財産ですよという、道路から見た景観についてのある程度の診断なり、診断というよりも、あるいは問題点。ここの方がいいですねとか、評価とか、こうしたらもっといいですよというようなアドバイスが例えばこの支

援センターみたいなのがあると、やってもらうといいのではないかなと。

今だと、邪魔な物をのけるというのが精いっぱいですよ。立ち木が伸び過ぎたから切るのかとか、看板が多すぎるからまとめようかという話。それはそれで大きな意味があるのですけれども、もう一步風景街道のアクティブな側面を打ち出す必要があるのではないかなと思うし、現場もそれで少し迷いがあるから、そここのところを検討してもらいたいなと思います。

【石田委員長】 それは、北海道だけではなくて、かなりの風景街道でやっておられるところもありますよね。何がいいかというと、結構広いので、長いので、その活動をされている方がお互いにお互いを知るといいうそういうメリットが非常に強いのと、その中で、日常の風景としてはあれだけでも、隣の人が来て「これいいね」とか言ってくると、新たに気づかされる。価値を発見されるという効果とか、そこに若干専門家なんかも入っていると、それがさらにしっかり共有できるみたいなのところもあって、景観診断って最近やっていないのですかね。始まったところは結構やっていましたけれどもね。

九州ではやっておられないですか。

【玉川委員】 なかなか景観診断をやろうというのでは難しいですね。

例えば長崎の軍艦島なんか、炭鉱と長年つき合った人間からすれば「何だあれは」と思うけれども、あれがものすごい評価を受けて、それはおそらく観光にかかわった人からすれば、あの廃墟が、今ものすごい人気でしょう。

【石田委員長】 ものすごいですよ。

【玉川委員】 それはやはり外の目だと思います。内側の目からはなかなか評価ができない。プラス評価をしないですよ。ですから、国交省なんかうまく工夫して、そういう診断チームみたいなものを、アドバイsteamみたいなものをつくってもらえないかなというふうに思いますね。

【石田委員長】 そうですね。

ほかに、もうそろそろ予定の時間になってきておりますけれども、もし何かございましたら、お伺いしたいと思います。

それでは、今日の議論を参考にして、次回の組み立て等をお願いしたいと思います。

これからのスケジュールが残っておりますので、お願いします。

【事務局】 資料8、今後のスケジュール案です。石田先生からもお話がありましたが、本日、これまでの成果や効果の把握と今後の方向性について、ご意見いただきましたので、

それを踏まえて第3回は具体的な取り組み内容についての議論を考えております。最終的には夏頃をめどに取りまとめを予定してございます。

【石田委員長】 よろしいですか。

また引き続きよろしくお願いをします。今日、司会の不手際で言いたいことを言えなかったということもあろうかと思っておりますので、それは事務局に適宜お伝えいただければ、次回までに反映していただけるというふうに考えておりますので、よろしくお願いをいたします。

それでは、進行をお返しいたします。

【事務局】 長時間にわたりまして、多くのご意見をいただきありがとうございました。

本日ご議論いただいた内容につきましては、後日委員の皆様方に議事録の案を送付させていただきますので、ご確認をお願いいたします。確認いただいた後に、ホームページにて公開することを考えてございます。

また、本日の会議資料でございますが、机の上に置いていただきましたら、追って郵送させていただきます。

次回、第3回になりますが、別途日程調整をさせていただきますので、よろしくお願いをいたします。

以上をもちまして、第2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。

— 了 —