

## 第4回「日本風景街道」有識者懇談会

平成30年7月23日

**【事務局】** それでは、定刻となりました。皆様、本日は大変お忙しい中、また、暑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。

ただいまから第4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。

私、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・防災課の蓮見でございます。よろしくお願いいたします。

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いうことにさせていただきます。ご協力よろしくお願いいたします。

それから、本日机の上に置いてありますマイクでございますけれども、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ってございます。よろしくお願いいたしますと思います。

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ところでございますが、公務のため出席できませんので、環境安全・防災課長、野田よりご挨拶を申し上げます。

**【環境安全・防災課長】** ご紹介いただきました道路局環境安全・防災課長の野田でございます。私事でございますが、13日着任したばかりでございます。引き続き前任の森山同様よろしくお願いいたします。

石田委員長はじめ、ご列席の委員の皆様方には平素よりこの日本風景街道をはじめといたしまして、国土交通行政全般にわたりまして多大なるご理解、また、ご支援いただいております。まことにありがとうございます。

また、本日は第4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。

前回、5月10日に開かれたということでございます。その後の動きでございますけれども、1つは自転車活用推進法という法律がございますが、この法律の中で自転車の活用の推進に関する施策の総合的、計画的な推進を図るための基本計画をつくることになっているわけでございますが、その自転車活用推進計画を、6月8日に閣議決定したところでございます。

それから、直接風景街道に関連するわけではございませんが、7月初旬に西日本を中心に豪雨災害、大変な災害を受けておりました、道路の関係でも、当初は山陽道等の東西の幹線のネットワーク、直轄国道も含めて寸断されているというような状況でございました。幸いにして、今の状況を申しますと、県道や市町村道を中心にまだ全国で400ほどの区間が通れないところはあるのですが、おおむね幹線のネットワークについては形になってきているという状況ではございますけれども、さはさりながら、鉄道がかなりやられているということもございまして、代替輸送に道路を使っているというようにもございまして、いろいろな課題の対応に当たっているところでございます。

そのようなこともございまして、本日は幹部何人も代理出席という形をとらせていただいておりますけれども、ご容赦いただければと思います。

さて、日本風景街道、ご承知のとおり平成17年に戦略会議を設置いたしまして、その理念であるとか、仕組み、制度の検討を行い、19年の提言を踏まえ活動が始まって、現在全国に141のルートが登録されています。この有識者懇談会でございますけれども、昨年の12月に設置して、今回4回目ということでございますけれども、今申し上げました平成19年戦略会議の提言の後におけます社会経済情勢の変化、先ほど自転車の話もいたしましたけれども、電線地中化であるとか、それから、近年の特に外国人を中心に観光客の増加といったようなこと、こういったようなものも踏まえながら、各ルートにおける活動状況や成果等の効果、課題を把握して、発展に向けた具体的な取組内容といったようなものを議論していただいているわけでございます。本日はこれまでの議論してまいりました風景街道の発展に向けた今後の取組内容につきまして、幅広くご意見をお聞かせいただき、道路管理者をはじめ、活動団体、地元住民を含めた地域が盛り上がる方策につきまして、提言として取りまとめていただき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。

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。よろしく願いをいたします。

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の委員名簿をもちましてご紹介にかえさせていただきます。

なお、林委員、宗田委員におかれましては、本日所用のため欠席という連絡が入ってご

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でございますが、議事次第の下半分に資料の一覧がございます。資料1から5まで配付をさせていただいております。漏れ等がございましたらお知らせいただければと思っております。よろしいでしょうか。

それでは、議事に移りたいと思います。議事の進行につきましては石田委員長にお願いをしたいと思います。よろしくお願いをいたします。

**【石田委員長】** お暑い中ご出席賜りましてありがとうございます。議事次第に従って進めてまいりたいと思います。

まず、前回の議論の整理でございます。資料2を事務局からご説明いただきたいと思っておりますので、よろしくお願いたします。

**【事務局】** 環境安全・防災課の川俣でございます。

資料2で前回の議論の整理ということで、復習をお願いさせていただきます。

1ページ目でございます。第1回の平成29年12月18日に、これまでの活動状況と課題について、第2回では今後の活動のあり方と今後の枠組みのあり方についてご意見をいただいたところでございます。

前回の第3回が5月に行われまして、発展に向けた取組ということで、認知度の向上、登録内容の再確認、表彰制度について具体的にご意見をいただきました。

もう1つは提言の骨子案を提示させていただき、ご意見をいただいたところでございます。

それを受けまして、本日、提言（案）の内容をこの後詳細に説明させていただきます。

2ページ目でございます。認知度向上の取組に関しましては、案内看板等の設置についてご議論いただきました。風景街道の案内看板等は、各ルートによって工夫して設置されているものがございます。ただし、そのデザインや表示方法は統一されておりません。下にある例は、左は香川県の例、真ん中は長崎県の例、右が島根県の例でございます。それぞれ独自に工夫して実施されております。

3ページ目です。北海道はシーニックバイウェイということで、風景街道より先行して進んでいたという状況もあるのですが、統一したレイアウトやロゴマークにより法定外看板という位置づけで試行的な取組が実施されているところでございます。

4ページ目でございます。各ルートで案内看板等を設定しておりますが、全国統一のルールはございません。

一方、下の左側は日本風景戦略会議の提言に記載している内容ですが、ロゴを使った標識の設置、右側の風景街道コミュニティからの提言、また、パートナーシップのアンケート結果からも、標識や案内看板への行政による積極的な表示というものが求められているところがございます。

5 ページ目です。こちらにも認知度向上の取組の1つですが、ウェブサイトやSNS等による情報発信の現状を紹介させていただいておりました。左下は、九州の例ですが、地方協議会やパートナーシップにおいて独自に作成したウェブサイト、また、SNSを活用した情報発信をしている例あります。こちらについてもそれぞれ独自に地域ごとに実施されているということがございます。

右下の例で上が日本遺産、下が日本で最も美しい村連合ですが、こちらはそれぞれのポータルサイトのトップページで美しい写真を多用しておりますので、今後、風景街道のポータルサイトを検討する上で参考になるのではないかと考えております。

6 ページ目です。認知度向上の取組、大きく2つ、案内看板の検討と情報の発信・共有ということで、上下に分けて記載しております。

左側が今まで委員の皆様からいただいた主な意見です。風景街道は、まだまだ知名度が低いのでブランド化の推進が必要。

道路標識や案内看板を主たる道路の入口につけてもらいたい。

高速道路からおりて風景街道に来てもらうため、高速道路での案内も必要。

ルートが蜂の巣上の場合もあり、標識を設置する場合、ルートを明確にする必要がある。

ロゴ入り看板を安易に増やすのは景観上配慮しなくてははいけない。

他の関連施策との一体的な表示、ロゴの使い方、活動が地域・ルートによって濃淡があることから、標識等の設置については慎重に地域でしっかり検討していくべきというご意見がありました。

そこで、右側に、これは後ほどの提言(案)の中にも反映させていただいておりますが、案内看板等の検討ということで、地方協議会がパートナーシップとコミュニケーションをとりながら、設置の必要性をしっかりと議論すべき。その上で、どういう形で設置すべきかについて議論し、それらの地方協議会からの意見を集約して、案内看板等のあり方を整理、検討していくべきではないかということがございます。

次に左下のご意見です。ルートにおいてどこがメインなのか見える化が図られていない。

141のルートがありますので、情報を受け取る側の身になってカテゴライズ化を行う

べき。

SNS等でもっと風景街道を発信していく試みが重要であろうというご意見をいただいております。

それについては、情報の発信・共有ということで、先ほど日本で最も美しい村連合等の例を参考にお示ししましたが、全国横断的なポータルサイトを設置し、発信する内容をパートナーシップ等が検討していくということをまとめてございます。

7ページ目です。登録内容の再確認の取組についてもご議論いただきました。社会情勢が変化する中、風景街道のパートナーシップがどのような活動コンセプトで活動していくかについて、定期的な確認がなされていないのではないかとということが問題意識としてございます。

現在は、パートナーシップからの登録申請をもとに、地方協議会が登録条件を確認したうえで登録するというスキームとなっています。

8ページ目に、パートナーシップがどのような内容を申請するかについて記載しています。右側が実際の申請書であり、それを抜き出したものが左側となっています。中心となる道路の名称や道路管理者等が登録申請事項となっております。

下の点線枠です。登録後も登録内容の変更があった場合、地方協議会に届け出ることになっています。また、登録の取り消しということで、登録条件を満たさないことが確認された場合は、その旨をパートナーシップに通知した上で、その後も満たさない場合は取り消すこともできるという規定になってございます。

9ページ目です。登録内容の再確認の取組につきまして、委員の皆様のご意見を左側にまとめています。当初の戦略会議提言にも登録だけでなく、さらに1段上の評価を進めるということになってはいますが、現状は導入されていません。

ただし、評価はあくまでも支援するための評価で、切り捨てるための評価ではないものにすべき。

風景街道は幅が広いので、これをやるということを決め過ぎるのもよくないのではないかと。

重要なのは自分たちの風景街道で何をやるのかということ、コンセプトをしっかりと決めること。

再確認は、関係自治体も巻き込んで実施すべき。

風景街道の活動とは何か、何をすべきなのか、観光誘致だけではなく、身近なふるさ

とを維持、活性化するために活動を行っているところもある。

再確認は、役割分担を確認して、前向きに活動するきっかけとなるといい。

10年たって地域資源も変わっている。また、インバウンドの観点から、新たな地域資源の発見もあるのではないかというご意見がございました。

取組の方向性は右側です、登録内容の再確認について、これは後ほどの説明する提言(案)にも反映しております。再確認時の留意事項として、中心となる道路は何なのか、道路管理者が誰なのか、活動コンセプトは何なのか、パートナーシップを構成する組織と役割を明確にすべき。再確認の際は、機械的にやるのではなくて、地方協議会や関係自治体がパートナーシップとしっかりコミュニケーションをとって、アドバイスなどを実施していくことが重要ということを方向性として整理しております。

10ページ目、表彰制度についてです。表彰は、各地方協議会により毎年実施しているところと実施していないところがございます。表彰はパートナーシップのモチベーションの向上やマスコミに取り上げられることによる認知度の向上にも寄与します。

11ページ目は継続している表彰制度、北海道、関東、九州の例でございます。地方協議会ごとに工夫して実施されていることのご紹介です。

12ページ目です。こちら左側が懇談会での主なご意見です。

表彰のような活動団体にエネルギーを持ってもらえるものが必要。

ブランド向上にも必要。

表彰対象に対して、インスタを活用した投票や、道の駅に投票箱を設置するなど、一般の方からの意見も反映するべきではないか。

実施していない地方協議会に対しては、実施に向けた働きかけをすべき。

全国規模の表彰も早い段階で取り組むべきというご意見です。

取組みの方向性としてまとめたものが、右側の表彰制度の導入についてです。

既に運用している地方協議会は継続、実施していない地方協議会は導入していただく。

3番目ですが、各ルートの活動状況や各地方協議会の表彰制度の定着状況を踏まえて、全国規模の表彰制度の導入も検討すべきということでございます。

13ページ目です。もう1つの議題として、提言の骨子案を提示させていただいております。前回の懇談会でのご意見が左側でございます。大きくこれまでの取組と課題と、発展に向けた取組の方向性ということで、骨子案を提示し、委員の皆様からご意見が出ております。

高速道路と並行する道路のゆったりと楽しめる構造への変更も念頭に置くべきではないか。

鉄道のない過疎地域は観光として人を呼び込むのに道路が果たす役割というのは大変重要であった。

サイクルツーリズムに寄与する自転車通行帯の設置。

ビューポイントの整備。

景観診断を導入すべき。

高速道路から降りて風景街道に来てもらうために高速道路での案内が必要。

ルートごとに風景街道としてどこが美しいのかをはっきりさせるべき。

風景街道というワードをマスコミに伝えてもらうと有効。

道の駅に立ち寄った際、風景街道を案内できるようにするとよい。

道の語り部などの人材の育成が必要。

ジオパーク、世界遺産などとのリンクによる観光・地域活性化の打ち出し。

食文化、生活文化との連携。

最後が産業界との連携など先進的な取組を共有できるシステムが必要。

右側、本日、後ほどご説明します提言（案）には、いただいた意見を反映したところを赤線で示しております。

前回、骨子案の構成自体にはご意見がなかったことから、それはいかしつつ、個別の具体の項目については、今回提言の中では赤字で中身を変えるというよりも表記方法を変えているということでございます。提言（案）は、後ほどご説明させていただきます。

以上でございます。

**【石田委員長】** ありがとうございます。

何かご質問とか、追加の情報とかございますか。

では、私から1つあるのですが、これまで案内看板等の議論は、この写真にもありますけれども、こっちから、正面からの議論しかいていなかったですよ。背面の使い方は何か決まったルールとかあるのですかね。

というのも、今青森の奥入瀬で、奥入瀬をもっと再生しようという動きがあって、今奥入瀬のせせらぎが聞こえるような道路環境をつくるのにご協力くださいという、そういうのを、この青看板の後ろに張りつけるということを考えておられるのです。県と国道事務所。国立公園の特別保護地域なので、環境省の規定があって、こげ茶に白抜きでやると、

そんな手があったのだと思って、この反対側から来るものはこっちが正面になるわけですから、これ今何もないですよ、普通。

【企画課長代理（評価室長）】 ないですね。

【環境安全・防災課長】 普通は何もないですね。裏ですね、単なる。

【石田委員長】 そう、単なる裏なのです。そういうところに結構標識にもないようなこげ茶色とかというのがあるので、結構自由にできちゃうのかなと思ってしまったのです。決して青森国道事務所に何しているのかとお責めにならないようにしていただければありがたいのですが、そういうことも考えていいのかなというふうに思いました。

【楓委員】 確認させてください。

【石田委員長】 はい、どうぞ。

【楓委員】 前回お伺いしたかもしれないのですが、現行表彰制度を実施されているところの、その費用はどこが持ってらっしゃるのかを教えてください。

【事務局】 基本的には地方整備局の予算の中で対応しているということだと思います。地方協議会によっては民間から出ている場合もあるかもしれませんが。

【玉川委員】 九州の例を申し上げますと、ありていと言えば紙1枚です。副賞なし。あとは、総会とか、そういうところで皆さん集まってもらって、その人たちのお話を聞いたり、いわばそこで表彰したという大きな舞台をつくるという以上のことはありません。表彰には九州風景街道推進会議から市役所の代表の方に行ってもらって、表彰して、その選考過程とか、意味とかを、その総会で説明するということですから、費用はあまりかからない。

【楓委員】 さほど負担が大きいものではないという。

【玉川委員】 全く。

【楓委員】 ありがとうございます。

【石田委員長】 どうぞ。

【熊野委員】 それでは、追加的な意見ですね、立派な提言を事務局まとめていただきまして、本当にありがたいと思います。

ちょっと3点ほど意見を言わせていただきたいのですが、1つ目は活動の活性化の③情報の発信、共有の情報ポータルサイトを設置していただくと非常にありがたいことだと思いますが、そのあたり国民がもう少し参加できるような情報提供システム、例えば、自分のデジタル写真やコメントなんかを、もう著作権提供しますと、よかったら掲載してくだ

さいという感じですね、好き勝手に全部掲載するのではなくて、これはすばらしい写真だとか、そういう参加型のものがあるとまた今後いいのかなという気がしました。

2点目ですけれども、(2)の④の関係者の交流のところですね、それにも関係してくると思うのですが、日本風景街道大学というのが、生涯学習、あるいは、意識啓発、広報の関連で、宮崎大学ではずっとやっていますし、あと、能登もやられている。今度静岡の富士山でやられるということも、準備中であるということも聞いていますし、今後ああいう日本風景街道大学を手弁当でやっているものですが、2泊3日なんかでもできることからサポート体制といいますか、国交省関連の方が来ていただいでご講演いただくだけでも非常にありがたい交流連携が図れると思います。そういうことで、もしよろしかったら日本風景街道大学のことも、サポートや協力体制のことも、ちょっと触れていただければありがたいかなと思いました。

あと、3点目でございますけれども、日本風景街道と道の駅、サイクルツーリズムの三本柱というのは、これからはもう切り離せないものになるのだろうと考えます。自転車活用推進計画も立てられ、閣議決定されたということで、今度の西日本豪雨災害では、広島県なんか、東西の幹線、山陽本線が寸断、ストップした状況で、自転車が活用されている。災害時ですね。車もだめになった、幹線も動かないときに、災害時に自転車での通勤とか通学とか、あるいは、広島県内の自転車屋さんの自転車がかなり売れているというような情報もあります。

実は宮崎でも南海トラフを想定して、1年間で1,000台以上の放置自転車が出るのですね。それを税金で持ち主がわからないということで処分するのでなくて、避難津波エリアにステーションを確保して、持ち主がわからない放置された自転車で動けるものはそのステーションのエリアに持ってきて、いざというときは自転車で避難しようという、宮崎市は計画を立てていまして、その自転車避難のシミュレーションや、実際に社会参加型の実験で最寄りの避難タワーや避難ビルに避難できるのかどうかという実験をこれから他大学とも共同で私の研究室でもしようとしています。

そういうことで、自転車活用も今後風景街道の一環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。

以上でございます。

【石田委員長】 質問なのですけれども、資料2の7ページに風景街道パートナーシップというのがあって、この中には道路管理者がパートナーシップの中に入りますよと明記

されているのですよね。ところが、よく見る絵が、資料5の2ページ目の多様な主体による協働という、この絵をよく見かけるのですね、左下の。風景街道パートナーシップの真上にこっちの円があって、それとは違うところに道路の管理者というのがある、この道路管理者の方々の気持ちといいますかね、特に直轄がないところの国道事務所の人たちの気持ちが、何かパートナーシップとは別に我々がいるみたいな、そんなことが感じられるような場面もあって、その辺どうなのですかね。その辺これからやるときに、やはり国にもいろいろな人にも頑張ってもらわないといかんので、結構大事なポイントかなと思っていて、これが典型的にこの2枚の絵にあらわれていて、正直ベースでどっちが強いという感じがなきにしもあらずなんですけれども。

**【事務局】** パートナーシップには、道路管理者も入っています。資料5は、表現が誤解を招くため、これからは注意するようにします。道路管理者もパートナーシップの一員であることは、表現上も注意しますし、様々な場面でお伝えしていく必要があると考えています。

**【石田委員長】** 後ほど議論させていただく提言の部分も、本当にどういう状況になるのというのを再登録させていただくということなのだけれども、そのときの書き方が若干上から目線で、我々とは別のところでちゃんと頑張っているかみたいな、そんな感じに読み取れる表現もありますので、その辺はやはりちょっと気をつけないといけないかなというふうに思いました。

よろしいですかね。じゃあ、もう一部始まっておりますけれども、提言内容の中身について、これまで我々の意見を取り入れていただいて、案をおつくりいただきましたけれども、こういうふうにして書いていただくと、また何か言いたいことも出てくるので、それは受けとめていただければなと思いますので、お願いをいたします。

では、まず説明からお願いします。

**【事務局】** 提言（案）について、資料3、4、5により説明させていただきます。

資料5は、説明後のご質問等で必要がある場合に参照する形をとらせていただきます。

資料3、A3のものです。こちらは先ほども構成をご紹介しましたが、全体の概要でございます。

1. これまでの活動成果ということで、平成17年からの経緯をまとめた上で、2. 社会動向の変化として、自転車や無電柱化も含めた関連法制度の充実やインバウンドの増加を説明しています。

3. 発展に向けた課題ということで、パートナーシップのアンケートや委員の皆様方からのご意見から設定しております。

それらの課題や社会動向の変化を踏まえ、4. 発展に向けた具体的取り組みの方向性を大きく3つに分類し、提示しています。(1)として活動の活性化、(2)として交流連携の推進、(3)として活動環境の整備ということでございます。

(1)と(2)は相互に連携するもので、(3)はそれらの取組を下から支えるものということで整理しています。

(1)の①、ベースとして景観の整備と保全を道路管理者、地元自治体、民間の方々も含めパートナーシップ全体としてしっかり推進していく。その他、②案内看板等の検討、③情報の発信・共有の構成となっています。

(2)の①道の駅との連携、②同種活動との連携は、道守九州会議や夢街道ルネッサンス等を想定しています。③関連施策との連携は、近年インバウンドの増加もあり、観光施策、文化財施策、農林振興施策と連携を図ることが効果的としております。④関係者の交流、これは国道事務所や地元自治体、パートナーシップ同士の交流をしっかりとさせていく。

(3)は①表彰制度の導入、②登録内容の再確認があり、③道路協力団体制度の活用は、この制度をうまく活用する。④支援体制の構築ということで、北海道のシーニックバイウェイ支援センターの支援内容などを参考にとということで、以上、全体の構成でございます。

資料4で提言(案)本文を説明します。

目次は先ほど説明した全体の構成のとおりでございます。はじめにの2行目から8行目の2つのパラグラフは、風景街道の概念と目的を紹介しています。

3パラグラフ目の9行目からは、平成19年に戦略会議から提言された内容に基づいて枠組みの構築が図られ、現在、12行目ですけれども、全国で141ルートが活動しているということです。

14行目から問題意識として、積極的に活動しているルートがありますが、停滞しているルートもあります。

17行目から、登録ルート数の推移を見ると、毎年数件ずつではありますが増加しています。これを踏まえると、風景街道は現在でも有効な施策であるということです。

19行目ですが、例えば、高速道路を初めとした幹線道路ネットワークの整備によって自動車の交通量が減少している現道について検討するときに、風景街道の持つ概念や仕組みが有効ではないのかということを書き添えて22行目までに書いております。

23行目に、平成29年8月に社会資本整備審議会道路分科会の建議をいただいております、風景街道をしっかりと推進すべきということが言及されているということを29行目まで記載しております。

30行目ですが、以上の背景を踏まえて、「日本風景街道」有識者懇談会、本懇談会を立ち上げまして、31行目、今後の風景街道の活動を活性化させ、発展させるための取組について、2ページ目、議論を重ねていただきまして、本提言を取りまとめたということです。

2ページ目の6行目ですが、この提言を踏まえて、国交省を初めとする関係機関、パートナーシップ、関連活動団体は具体的な取組に着手することが期待されるということで結んでおります。

3ページ目ですが、1. これまでの活動成果、表で平成17年12月の戦略会議の設置から、最後は「風景街道」有識者懇談会を平成29年12月に設置しているということをまとめています。

このページの最後のほう、9行目ですけれども、公共交通機関、特に鉄道の行き届かないような地域とか、過疎化が進む地方部での観光という点で、道路が果たす役割が大きくなっている。4ページ目で、今後ますますその役割が重要になってくるということを記載しています。

3行目ですが、美しい国土景観の形成、地域活性化、観光振興という3つの分野に分けて、具体的な活動成果について整理しています。

6行目の①、美しい国土景観の形成については、代表的な成果として、7行目で広告看板の撤去・集約化、清掃・美化活動、植栽・花植活動、景観保全制度の制定、建物・施設等の保全・維持管理、ビューポイントの整備などが挙げられるということです。具体的な内容はポツごとに紹介しておりますが、説明は省略させていただきます。

27行目、②地域の活性化についても、代表的な活動成果として、28行目にありますが、地域からの情報の発信、イベント開催、オリジナル商品や地域特産品の販売、オープンカフェなどの実施、道の駅との連携、その他の活動団体との連携などが挙げられます。

5ページ目に行きまして、18行目、③観光振興、代表的な成果としては、19行目にありますが、ルートマップやガイドマップ等の企画・作成・配布、観光案内板の設置、ツアーの企画立案・実施、情報の多言語化、外国人旅行者の誘致などが挙げられます。

7ページ目から、3. 社会動向の変化でございます。この10年さまざまな社会動向の

変化がございます。これにつきましても、先ほどの3つの分野に着目して記載しております。

9行目ですが、①美しい国土景観の形成に関連するものとしては、10行目で無電柱化の推進に関する法律が施行され、良好な景観形成や安全で快適な通行空間の確保の一層の進展が期待されるところでありますということです。

13行目は、道路協力団体が創設され、16行目に直轄国道で30団体が既に指定されており、そのうち9団体が風景街道のパートナーシップを構成する組織として活動している。

19行目、風景街道に関連した取組として美しい村連合があります。これは、20行目で全国横断的な情報ポータルサイトの設置や加盟町村に対する5年ごとの再審査など、今後の風景街道の情報発信方法や制度面の検討において参考になるのではないかとということに記載しております。

23行目からは、国土交通省で道路のデザインに関する指針として、道路デザイン指針と景観に配慮した道路附属物等ガイドラインを策定したということに記載しています。

28行目、②地域の活性化です。29行目に、道の駅が現在1,145駅登録されている。8ページ目の2行目最後のほうですが、新しい取組として、全国の模範となるすぐれた取組を実施している道の駅を全国モデル道の駅や重点道の駅、特定テーマ型モデル道の駅として選定している。

6行目はまち・ひと・しごと創生法が施行されて地方創生を推進している。

9行目ですが、地域のにぎわい創出のためのイベントやオープンカフェの道路利用など、道路空間活用の期待の高まりを受けて、12行目ですが、道を活用した地域活動の円滑化のためのガイドラインが策定され、平成28年3月に改定が行われているということです。

15行目、エリアマネジメント団体の活動として、17行目に全国組織であるエリアマネジメントネットワークも発足して、活動環境を整えているということに記載しています。

20行目、③観光振興、21行目で観光立国推進基本法が施行されたということ、23行目の後段ですが、訪日外国人旅行者が平成19年の835万人から平成29年は2,869万人と大幅に増加している。25行目ですが、平成28年3月に策定した観光ビジョンにおきまして、26行目、訪日外国人旅行者数の目標人数を2020年に4,000万人、2030年に6,000万人とすることが掲げられています。

29行目の後段ですが、平成27年からは広域観光周遊ルートの形成事業、30行目の

後段ですが、日本版DMO制度の創設、9ページ目に行きまして、2行目ですけれども、政府でも観光戦略実行推進タスクフォースが開催され、4行目、2020年の4,000万人の観光ビジョンを実現するために、今後1年をめどとした行動計画として、5行目に、観光ビジョン実現プログラム2018が策定されたことを記載しています。そのなかで、7行目、景観のすぐれた観光資産の保全・活用による観光地の魅力向上がございまして、関連施策として、日本風景街道の取組を通じた地域と道路管理者等の連携や道路景観の整備等の推進の必要性が言及されています。

12行目には、インフラツーリズム、13行目にグリーン・ツーリズム、14行目にサイクルツーリズム、15行目に自転車活用推進法を受けたさらなる進展、17行目には、文化庁による日本遺産の認定の制度、20行目にジオパーク、22ページ目に世界農業遺産や日本農業遺産、以上、日本風景街道との連携による相乗効果が期待されるものを記載しております。

10ページ目でございます。3. 発展に向けた課題です。

8行目、①停滞が見られるパートナーシップが存在している。10行目、組織の高齢化や少人数化、活動資金不足などが原因で停滞しているパートナーシップも存在しています。12行目の最後、活動活性化に向けたパートナーシップに対する支援も十分でない場合があります。

次の課題として、15行目、②日本風景街道の認知度が低い。17行目、依然として風景街道という施策自体の認知度が低く、活動の活性化につながりにくい状況にあります。19行目ですが、情報の発信は全体としては多いとは言えない状況。20行目ですが、受け手を考慮した情報のカテゴライズ化や見える化などの工夫が行われているところもありますが、限られているということです。

24行目、③関係者間の発展に向けた議論が不足。25行目ですが、パートナーシップを構成する個々の組織同士、パートナーシップと地方協議会、さまざまな関係者間での議論が不足しているのではないかとということです。29行目ですけれども、パートナーシップを構成する個々の組織や地方協議会の役割が不明確になっていることも議論が不足する要因として考えられるのではないかとということです。

11ページ目、④地元自治体との連携が不足。2行目ですが、風景街道の活動を継続するために、パートナーシップを構成する活動団体と地元自治体との連携が効果的ということとはわかっています。ただし、実際は連携が不足している場合がございます。理由として、

4行目ですけれども、地元自治体がそもそも連携に対する意識が低いこと、地元自治体と活動団体が連携のあり方やメリットを理解できていないことが要因として考えられる。

8行目、⑤好事例や助成制度等の共有が不足している。活動内容の方向性にそもそも問題がある場合、活用できる助成制度を知らない場合、助成制度の申請に手間取るため受けられない場合など、活動が停滞しているパートナーシップが見られる。12行目ですけれども、参考となる好事例や申請方法も含めた助成制度の情報の共有が不足しているということが要因として挙げられています。

15行目、⑥ルート登録後に活動状況の確認等を行うスキームがない。16行目ですけれども、10年が経過して、ルートによっては活動目的や活動主体、活動内容などが既に変わっていることも想定されます。17行目の最後ですけれども、近年、訪日外国人旅行者が増加していますが、それを意識した場合、新たな地域資源の発見もあるのではないかと、そういうものを定期的に確認するスキームがないということが課題です。

25行目の⑦資金・人員体制が不足。活動資金の確保や人員体制の保持が十分でないことにより活動が停滞しているパートナーシップがある。28行目ですが、道路協力団体などの制度に関する情報など、資金や人員体制を確保する方法の共有が不足していることが要因として挙げられるということです。

12ページ目から、ここが提言（案）の本体、肝となるところでございます。4. 今後の発展に向けた具体的取組の方向性ということで、活動の活性化、交流連携の推進、活動環境の整備に分類して示します。

7行目の①景観の整備・保全です。民間と行政というのは風景街道の施策を展開する上での両輪ですが、9行目ですけれども、景観保全や施設整備等のハード整備を伴うものは、パートナーシップ単独で実施するには、予算的なハードルもあり、これまでの実績は限定的です。道路管理者や地元自治体を中心となって、民間と連携した景観整備・保全の推進方策を検討すべき。

具体的には、13行目ですが、無電柱化の推進に関する法律に基づく無電柱化、14行目、自転車活用推進法による自転車通行空間の整備、15行目の最後のほうですが、景観に配慮した道路附属物等ガイドラインに基づいたルートの景観に配慮した整備やビューポイントの整備を推進すべき。

18行目は、道路だけでなく、沿道も含めて屋外広告物条例の活用等による沿道景観規制を推進、20行目で、そのためにはパートナーシップとの協定の締結等により、景観

保全体制の構築や定期的な景観点検の実施を推進すべきということを述べております。

23行目の②案内看板等の検討です。24行目、道路上や民地内で案内看板等の設置に取り組んでいるルートが見られますが、それぞれ独自の基準で運用しています。26行目に、案内看板等の設置は、認知度向上や、地図やカーナビゲーションへの情報の掲載によって、これまで以上に観光案内や観光体験がしやすくなることにつながる可能性がある。30行目で、パートナーシップからも案内看板等の設置についての行政からの積極的な支援を求める意見もあります。そのため、31行目ですけれども、地方協議会やパートナーシップにおいて、13ページ目に行きますが、十分議論して、その上で認知度向上のための案内看板等のあり方を具体的に検討すべき。

2行目ですけれども、検討の際には、風景街道はエリアを持っている概念であって、中心となる道路が明確になっているか、名称が地域に受け入れられたものになっているか、案内看板等が景観になじんだものになっているかなどについて留意する必要がある。

6行目、設置の条件にパートナーシップによる継続的な景観保全や、積極的な活動維持等を盛り込めば活動の活性化につながることを、7行目の最後ですが、高速道路利用者による日本風景街道の立ち寄り促進のため、高速道路での案内についても検討すべきということになっております。

11行目、③情報の発信・共有です。12行目に、現状の情報発信としては、13行目、ウェブサイトによるものになっており、発信する情報の量、更新頻度等にばらつきが見られる。15行目、風景街道のブランド化や認知度の向上を目的として、16行目、全国横断的な情報ポータルサイトの設置を検討すべき。その際、17行目ですが、風景街道の風景や地域資源を立地や特徴等でカテゴライズするなど、受け手を考慮して情報を整理すべき。

21行目ですが、地方協議会やパートナーシップが勧める風景街道の動画や写真、イベント情報等をSNSで積極的に発信できる環境を整備すべき。また、観光客自らのSNSを活用した情報発信というのは非常に重要であることから、ビューポイントを整備する際は、情報発信を促すような空間の整備が望まれるとしております。

26行目、(2)交流連携の推進ということで、①道の駅との連携です。30行目の後段ですけれども、風景街道と道の駅の連携は徐々に進んでいる。14ページ目に行きますが、2行目で、風景街道は点である道の駅同士を魅力的な風景によってつなぐ役割を担うべき。3行目、道の駅は風景街道の情報発信や活動拠点として、相互に魅力向上のためのあり方

を検討すべき。今後も効果的な連携を図り、双方の価値向上に向けて、関係者間のコミュニケーション強化等が望まれるとしています。

8行目、②同種活動の連携ということで、風景街道と同種の活動については連携すべき。12行目で、例えば、ボランティア・サポート・プログラムや道守九州会議、夢街道ルネサンス等の同種活動は、同じメンバーがかかわっていることも多いので、それぞれの特徴を生かしながら効果的・効率的な連携を進めていくことが望まれるとしております。

17行目、④関連施策との連携では、18行目ですけれども、観光施策、文化財施策、農林振興等、日本風景街道との連携のあり方を検討すべき。具体的には、21行目ですが、広域観光周遊ルート、日本版DMO、グリーン・ツーリズム、サイクルツーリズム、世界遺産、日本遺産、ジオパーク等との連携を進めるべき。

24行目からですが、後段で、周辺の地域資源や地域の生活文化、食文化等について魅力的に発信・案内できる人材、いわゆる道の語り部を育成すべき。

27行目ですが、増加する訪日外国人旅行者対応として、観光案内やその他の情報発信時の多言語化や多言語ガイドの育成、海外向けプロモーション等を積極的に行うべきとしております。

31行目、④関係者の交流で、15ページ目の1行目の後段ですが、国道事務所を初めとした道路管理者や地元自治体、パートナーシップ同士の交流や情報共有を促進すべき。4行目ですけれども、これらの交流というのは情報交換だけではなく、刺激し合い、励まし合うことにつながり、活動を継続する上で大変重要であるとしております。

7行目の後段で、例えば、全国の地方協議会を集めた意見交換会の場を設置すべき。その際は、8行目の後段からですけれども、全国のルートの好事例や活用可能な助成制度と申請手続き等のノウハウを共有すべきとしています。

12行目の(3)活動環境の整備についてです。

①表彰制度の導入ということで、表彰制度そのものは地域の魅力やモチベーション向上につながり効果的である。17行目から20行目で、表彰制度を実施している地方協議会は継続して実施、実施していない地方協議会は導入すべきとしております。

最後、23行目で、各ルートの活動状況や地方協議会における表彰制度の定着状況を踏まえて、全国規模の表彰制度の導入も検討すべきとしております。

26行目、②登録内容の再確認です。ルートによっては登録開始から10年以上が経過しています。登録時と活動目的や活動範囲、地域資源、パートナーシップの構成メンバー

等が変わっていることが想定される。29行目の後段で、そのため、登録内容を再確認する仕組みの導入を検討すべきということです。31行目の後段ですが、再確認を通じて活動を担っているパートナーシップの活動コンセプトや活動範囲、役割分担を明確にすべき。

16ページ目の1行目の後段ですが、訪日外国人旅行者からの視点での新たな地域資源の発掘も意識すべき。

3行目ですけれども、登録内容の再確認の過程では、地方協議会を構成する地方整備局や関係自治体がパートナーシップに積極的に関わって助言を行うなど、活動の活性化のきっかけとすることが望まれるとしています。

7行目、③道路協力団体の制度の活用。8行目で、道路協力団体制度は平成28年4月に創設されている。13行目ですが、直轄国道では30団体指定されている。そのうち9団体が風景街道パートナーシップを構成する組織となっております。14行目の後段で、パートナーシップが直面する活動資金不足の課題解決やにぎわい創出に関する取組を推進する上でこの制度を効果的に活用すべき。そのためには、17行目ですが、道路協力団体による収益事業の好事例の発信や共有、道路協力団体の指定拡大を推進すべきとしています。

20行目、最後ですが、④支援体制の構築ということで、21行目で、パートナーシップによる効果的で継続的な活動を支援するための体制や仕組みを検討すべき。23行目ですが、シーニックバイウェイ北海道の支援組織である、24行目の一般社団法人シーニックバイウェイ支援センターでの支援方法を参考にして、27行目から最後までですが、他の地方も支援方法を検討することが望まれるということにしております。

以上です。

**【石田委員長】** ありがとうございます。

これから意見交換をしてまいりたいと思いますけれども、その前に、お手元に配付されております本日ご欠席の林委員と宗田委員からご意見いただいておりますので、簡単にご紹介ください。

**【事務局】** 林委員と宗田委員の意見、それぞれ1ページ目と2ページ目でございます。

1ページ目、林委員のご意見です。

よい提言にまとめていただきありがとうございます。シーニックバイウェイの事例も紹介いただきありがとうございます。

2ポツ目ですが、9ページ目の13行目、2. 社会動向の変化の③観光振興に、グリーン・ツーリズムが書いてありますが、最近は農泊や農観連携などの施策が始まっているの

で、そちらも加えることができればということです。

3ポツ目は、12ページ以降の文言のどこか、これは4. 具体的取組の方向性のどこかにという意味だと思いますが、若い世代に向けた、あるいは、次世代に引き継いでいくということを意識する表現を入れられたらということです。

2ページ目が宗田委員のご意見です。

1つ目のポツですけれども、特に支援体制の構築に力を入れていることがありがたいと思います。どのパートナーシップも資金と人材不足に悩んでいる。

2つ目のポツですが、パートナーシップの団体にとって、風景街道事業とあわせて、国の皆さんに地域の実情を見てもらい、また、相談に乗ってもらうことで、国道行政を住民が身近に感じられたことが大きかったと思います。2ポツ目の最後ですが、今後、国と関連団体、住民が力を合わせて風景街道を軸に地域づくりに取り組む体制が整う方向に進むことを希望します。

3つ目のポツですが、近畿整備局では道の駅との連携が実現できている。ここ数年パートナーシップ団体との協議会を滋賀県、奈良県等の道の駅で開催したということです。道の駅を訪ねて回ることによって参加者の視野が広がり、参加者同士で創意と工夫が府県を超えて広がったということです。

次のポツですが、近畿の各地でも観光DMOが立ち上がっている。これらの組織と市町村の観光への取組と風景街道の関係者が協働することが必要ということです。地域資源の全てが人気を集めるわけではありません。顧客の関心は日々移りゆき、次々と新しい提案を続けていくことが肝要です。昭和のおじさんが独りよがり、21世紀の子供にいつまでも変わらぬ地域の歴史を語るだけでは後継者は育たず、人材は枯渇するということです。

次のポツ、道の駅に限らず、地域の魅力を食で訴える方法が広がっているということです。外国人観光客がイート・イン・コーナーに群がっている様子が目立つようになりました。近年の観光動向を的確に捉え、食を軸に風景を美しく見せる工夫をパートナーシップ団体と協議できる機会が必要です。

最後のポツですが、近畿風景街道では、整備局の皆さんと我々委員が現地へ訪ね、現場の声を聴き、アイデアを出し合う機会をつくってきました。近年は予算もなく、続いていませんが、ぜひ復活し、継続してもらいたいということです。

以上、欠席委員のご意見でした。

【石田委員長】      ありがとうございます。

それでは、これから時間の許す限り意見交換をしてみたいと思います。提言にこういうこともぜひ書き込むべきであるという、そういうご指摘もオーケーでございますので、お願いしたいと思います。いかがでしょうか。どなたからでも結構です。

【玉川委員】 いいですか。

【石田委員長】 はい。

【玉川委員】 よくまとめていただいていると思いますし、あまり文句をつけるところもないのですが、1ページのはじめにのところを開いてもらうと、19行目、「例えば、高速道路を初めと云々」の3行ありますよね、それはもう全くこのとおりののですが、例えば、ネットワークの整備、今後必要とする概念や仕組みが必要だし、現道をどうするかという話も書いてあったと思うのですが、これを具体的に何かもう少し踏み込んだ、各論で書けないのかなというふうに思います。

というのは、九州では東九州道ができたばかり、それから、大分から竹田に抜けて熊本に抜ける中九州道が今できつつあるのですが、この熊本に抜ける国道57号が変わったわけですね、現道が変わって、既に県道になっているわけですが、これがね、もうほとんど車が走らなくなった。そのために、沿線、例えば、道の駅が3つあるのかな、4つあるのかな、それらが本当に窮地に立っているのですよ。それと、東九州道のところも相当影響を受けているようなので、僕もびっくりするぐらい熊本を横断するメイン国道ですよ、57号というのは。それが閑散としているというか、走りやすくいいのですけれどもね、これは地域にとって、あるいは、代表する道の駅にとっても大変なことだなと。

そうすると、今我々が持っている道路政策としては、道の駅の振興と風景街道なわけですが、この風景街道をもう少し使った形を、ここの地域活性化のところへね、もう少し書き込めないかな。恐らく全国的に高速道路時代が来ているのだらうと思います。同じ風景が全国的に起こっているのだらうし、アメリカのシーニックバイウェイはもともとインターステートと同時にこういう事態を考えて提起されているものですから、そこがもうちょっと欲しいなと。つまり、現道について、現道の整備と風景街道の機能をその辺でどうしたらもう少し強く打ち出せるかなというふうに思います。それが1つですね。

【石田委員長】 どうぞ、じゃあ。

【楓委員】 11ページ目、地元自治体との連携の不足というところで、具体的な解決策が読み取れません。道の駅の場合は設置者が基本自治体ということで、それこそ全国大会にはたくさんの首長さんが見えになります。自治体としてそのメリットが恐らく感じ

られていないと書かれています。これへの解決策が、資料3の関係者との交流を促進しますだけでは、自治体には響かないと思うのです。やはり国道事務所なり、地方整備局がかなり積極的に自治体に呼びかけていく姿勢がないと、重い腰が上がらないのではないのでしょうか。その重い腰の上げさせ方をもう少し具体的に書き込まれていると、パートナーの方たちや協議会の方たちも、これから、じゃあ、自治体とも一緒にやっていけるのだという希望が持てるはずですよ。

もう1つは、前回申し上げるべきだったかもしれませんが、今回案内看板について集中的に書かれています。それはそれで大事だと思いますが、昨今は、ウェブ上での発信が非常に大きな要素で、例えば、地方の観光サイトや、観光協会のサイト、JTBのサイトもありますけれども、サイト内の道の駅のパナーであれば共通のロゴが出ています。だから、何々道の駅と読まなくても、そのパナーをクリックしただけで絶対近くの道の駅が出てくるぞと、もうそこまで刷り込みができています。

風景街道の場合は、観光協会のサイトへの掲出の仕方とか、SNS発信のアイコン等がばらばらなので、アイコンで風景街道と認識する刷り込み方ができていません。恐らく看板を統一するよりも、この辺を統一するほうが、技術的にも経費的にも簡単にできると思いますので、メディアへの露出の仕方の、アイデアとか、改善等ももう少し盛り込めたらいいのではないかなと思います。

**【石田委員長】**      ありがとうございます。

どうぞ。

**【熊野委員】**      先ほど玉川委員さんもおっしゃられて、高速道と一般国道との関連ですね、全国的にやはり高速道ができて、道の駅は今まであった一般国道の交通量が落ちて地域が衰退していったというような、例が出てきています。九州だけじゃなくて、中国地方で言えば、尾道松江ルートで並行して走る国道54号、あそこは道の駅銀座と言われるぐらいたくさんあるのですけれども、売り上げが半分ぐらいに落ちたり、地域の経済的な衰退があるということです。

やはりこれを少しでも救うのが、今社会実験やっつけらっしゃるインターチェンジと道の駅の連携ですよ。これも全国でやられていますし、九州では長崎、彼杵の荘と、あと、えびのでやっています。ただ、これがETC2.0限定車と1時間以内なのです。インターチェンジ出たから道の駅を利用しても1時間以内に帰ってこないといけない。これをもう少し2時間とか3時間とか、実験の段階で時間を伸ばせばどれだけ地域経済への波及効

果があるかというところまでも踏み込めばおもしろいのではないかと思うのですけれども、道の駅に行って、ただトイレだけ利用して、案内パンフレット見て1時間以内に戻ればいいということで戻って、中にお金落ちないですよ。もう少しお土産も、ああ、こんなものがあつたとか、直売所に行ったらこんな珍しいものがあつたとか、ここは郷土料理がおいしいそうだからここで食べて帰ろうとか、ぱつと情報発信見ると、ああ、近くにこういうおもしろい風景、物件があると、ちょっと行ってみようかと、1時間以内じゃ厳しいですよ。2時間、3時間やるような社会実験が、もしやられていたらごめんなさい、そういうことも踏まえて、少しずつ長めにやることも重要ではないかと。

これからドライブ観光をやるときに、高速道だけ利用していたら、ドライバーは風景をそんなに楽しめないし、観光もそんな楽しめないはずなので、もちろんお金払ってインターチェンジおりて行けばいいじゃないかということもあるのですけれども、そこはやはり道の駅との連携で、もっとそれを後押しするような政策があれば非常にありがたいと思うことと、やはり地元自治体のお話も、楓委員さんからもありましたけれども、やはり道の駅がせっかくありますし、要所要所の観光拠点で風景街道全体のネットワークを結んだいろいろなイベントですね、連携イベント、連携のお祭りというのも、自治体や関係者主体にあるともっと楽しめるのではないかなという気がいたしました。

以上でございます。

【玉川委員】 いいですか。

【石田委員長】 どうぞ。

【玉川委員】 今のご発言に関連するのですが、風景街道というのは今の沿線の地域振興のためには、都市からの交流人口を呼び込むというのが一番の狙いだし、九州大分の風景街道なんかは、福岡で伊勢えび海道を宣伝したり、バスに書いたり、都市から交流人口をどれぐらい入れ込むかということが重要課題なのですね。それで、例えば、NEXCOとの連携、例えば、サービスエリアでもそうですし、パーキングエリア、それから、インターチェンジ、ここから風景街道に行けますよという、その辺の高速道路との連携みたいなものをもう少し踏み込んでもらいたいなというふうに思いますね。

【石田委員長】 私からも何点かいいですかね。

まず、社会動向の変化の中に、書けるかどうかちょっと微妙なところなのですけれども、災害が激甚化をしていて、地域力とか、ソーシャルキャピタルという存在が非常に重要になってきている中で、風景街道の活動はそれに非常に貢献しているわけですよ。具体的

に言うと、福島ハッピーロードは、ああいうすさまじいところでしっかり活動されていて、地域の回復力に相当程度寄与されていますよね。あるいは、私が知っている例で言うと、日南きらめきラインの皆さんも、新燃岳とか、いろいろな土砂崩れとか、災害がある中で、風景街道のネットワークで活動されていると。そういうふうなこと、どこかに書いていただけるとうれしいなと思って、地域活性化の中かなと思いますので、ちょっとご検討いただければありがたいなというふうに思いました。

それと、2番目が発展に向けた課題の中の書き方の問題で、先ほど申し上げた部分とも重なるのですけれども、例えば、10ページ目の12行目、13行目とか、先ほど楓委員が指摘された11ページ目の2行目、3行目というのが、何か道路管理者とか、地元自治体というのは入っているにもかかわらず、何か別組織としてあって、そこが助けるとか、連携するとかという、そんなふうに読めちゃう文章なので、そこはもうちょっといい文があるのではないかなというふうに思います。

それが1点と、もう1つ、先ほど楓委員がおっしゃったこととも深く関連するのですけれども、国道事務所は単なる道路管理者だけではなくて、あるいは、直轄がなければ道路管理者ですらないわけだけでも、政策推進者としての責務があると思うのです。ですから、そういうところがもっと積極的に地元自治体の巻き込みに尽力していただくとか、そういう責務が何かあるような気がするのです。そういうことも書いていただければありがたいなというふうにちょっと思いました。お願いします。

それと、13ページ目の交流連携の推進のところなのですけれども、これも道の駅の連携も特にそうなのですけれども、何か連携すべきから全てが始まっていて、それはそうなのだろうけれども、実際に道の駅の連携というのも随分おっしゃっているけれども、やはり具体的なやり方がわからないとか、やるとどういういいことがあるかわからないとかということもあって、特に道の駅なんかは近くの道の駅は連携すべき相手では必ずしもなくて、競争相手になっているようなこともあるわけで、そういう連携をするためにも何か交流機会が必要だよなみたいな、そんな構造は確かにあると思うのですよね。何をどう書けばいいかという具体的アイデアはないのだけれども、何か連携して当然だということだけでは必ずしも説得力を持たないので、その辺の書き方は1つあるのかなというふうに思いました。

それと、あと、細かい話で恐縮なのですが、15ページ目の上の関係者の交流のところ、やはり交流のための費用の負担というのは、なかなかいろいろな意味で難しい

のですけれども、障害となっていることもあるし、あるいは、ブロックによっては1人分ぐらいの旅費は何とか工面していただけているみたいなどころもあって、1人の旅費が工面されると、二、三人ついてきてくださることも多いので、効果大だと思うのですよね。その辺の費用について何かもし書けるようであれば、ちょっといろいろご相談いただければありがたいというふうに思いましたし、同じページの24行目の全国規模の表彰制度の導入も検討すべきであるとしてあるのだけれども、これもうちよっと強く書けませんかね。早期に実施すべきであるとか。

【楓委員】 すみません。

【石田委員長】 どうぞ。

【楓委員】 今先生のお話の関連で14ページの関係施策との連携の項ですが、まさに連携するのは大事だと思います。広域周遊ルート、DMO等多々ありますが、この人たちとの誰とどう連携するか、そのリーダーシップをとる人は誰なのか、おそらくこれを読んだだけではわからないですよね。どうぞ連携してくださいと言っているだけなので。

です。連携が上手くできている風景街道の実例を示し、リーダーシップをとったのは誰か、何故自治体が一生懸命取り組んでいるのか等、具体例を丁寧に紹介する必要があると思います。

もう1つは、表彰制度を作っても、風景街道のほうが手を挙げてこないというお話を昨今聞いております。恐らく表彰されてもあまり何かそのメリットを感じてないのでは。

【石田委員長】 うれしくない。

【楓委員】 うれしくないことはないけれども、表彰式に出るだけでもややこしいみたいなどころがあったりなんかして、その辺はやはり表彰の意義を国道事務所や、整備局がきちんと伝え、風景街道をトップマネジメントされている方たちといいコミュニケーションがされていれば、じゃあ、自分のところが手を挙げようかなという思いになるのではないのでしょうか。そこのところのコミュニケーション不足が恐らく一番のネックになっていると思います。

【石田委員長】 どうぞ。

【玉川委員】 7ページの美しい国土景観の形成というところがありますが、これもっばら道路協力団体制度の話になっているのですが、美しい国土づくりというのは大げさですけれども、花壇づくりだとか、掃除だとかというのは小さな民間団体がもういっぱいやっているわけですよね。九州ではこの協力団体というのは4つか5つぐらいしかないので、

その他は何百もあるわけです。それで、一生懸命活動をやっているわけで、そういう民間、普通の民間の人たちの実際に活動している人たちの話をもう少し入れ込んだほうがいいのではないのでしょうかね。協力団体だけの話になっていますよね。

それから、インバウンドの話が、この観光に絡んで出てくるのですけれども、我々が思っている以上に外国人の観光客というのは風景街道の中に入り込んできているのですよ。例えば、宮崎の熊野先生のところの飢肥なんかは、飢肥はもう日南のずっと奥ですよ、何であそこに中国人やら台湾人がいっぱい来ているのかなと思ったら、それは油津港に客船が入るからですが、行って何するのかと聞いてみると、やはり和服で城下町をそぞろ歩いたり、そういうのを楽しむようなことで、我々が考えている以上に外国人客の入れ込みは大きいのですよね。

それで、大分なんかだと、APUと言ったかな、立命館アジア太平洋大学の学生たちをガイドブックの翻訳に使ったり、ガイドにアルバイトで使ったり、そういうふういきちんと対応をやっている、そういうような工夫と努力、外国の人たちの応接についてももう少し書き込む必要があるのではないかな。

というのは、いつか話ししたと思うのですけれども、この間熊野古道を歩いたのですよね、1泊2日で。もう外国人ばかり。宿屋も日本人が泊まれないぐらい。バスの運転手によると、バス70人乗せたのだけれども、全部外国人で日本人乗っていなかったというぐらい。そういう歩きとか、そういうことにもものすごく彼らが動いているということがあるので、その辺をもう少し書き込む必要があるのではないかなと。

それから、もう1点、これは九州らしいことかもしれません。先月だったですかね、韓国の建設省があるでしょう、そこから九州の我々のところに視察に来られたのです、20人ぐらい来て、どういうふうに九州の風景街道をやっているのかという。これは10年前に我々が国際シンポジウムをやったときも韓国を呼んだのですけれども、アメリカとフランスも呼んだのですが、そういうふうなところまで来て、つまり、風景街道の、例えば、韓国とのつながりから言えば、釜山から対馬、壱岐、博多といったこのルートは邪馬台国ルートで、『魏志倭人伝』に出てくるルートですよ。そういう海の風景街道をつくるというのを研究して、自動車が、韓国と日本の自動車のハンドルは同じかわかりませんが、それから、免許、通関、それらの研究をやったのですが、これはなかなか手ごわくて、途中で諦めたことがあります。

それから、もう1つは海の風景街道という意味で、例えば、奄美大島、沖縄には風景街

道がありますけれども、奄美大島がどうしても忘れられているので、それから、世界遺産にもなろうかというぐらいの資源を持っているので、あそこの人たちが風景街道に参加したいと手を挙げたのですけれども、やはりあそこは国道58号になりますかね、その海の風景街道みたいなものを提言の中に韓国と、それは台湾につながっていくわけですし、台湾の客が多いわけですから、そういうインバウンドで風景街道を少し、そういう意識まで持ってみようという問題意識を触れてもらいたいなというふうに思いました。

【石田委員長】 何かこれまでのところでレスポンスとかありますか。なければさらにいろいろご意見いただきたいと思います。

どうぞ。

【熊野委員】 今までいろいろ交流連携の推進ということで、連携、連携、連携ということいろいろ挙げられているのですが、具体的にどういう連携の仕方があるのかというようなことが、括弧書きでもいいので、あると非常にわかりやすいのではないかと思うのですね。そういうのはみんなでアイデアを出せばいろいろ出てくると思うのですが、例えば、関連施策との連携を見たときに、日本風景街道、グリーン・ツーリズム、サイクルツーリズムですね。例えば、ツールド風景街道とかいうような2泊3日のコース、汗を流しながら健康的にみんなで風景街道を楽しみましょうというイベントがあるとすると、泊まりはその沿線での農家民泊で、飲食も楽しみながらみんなで汗をかいて自転車で風景を楽しみましょうとなりますと、今度はガストロノミーツーリズムとか、そういうのも出てくると思うのですね。そういうような形で、いろいろ連携でもこんなやり方ありますよというのを点線書きの中で少し入れると、もっと具体的なイメージを読まれる方はしやすいかなという気がいたしました。そういうアイデアだけならまた書いて出させていただきますので、そういう連携ですね。

【玉川委員】 16ページの支援体制の構築というのがありますよね、北海道でおやりになっている。九州にも欲しい、そういう支援体制の支援センターというの、これを他の地方においてもこうした云々という、もう少し具体的に提起ができませんかね。

それと、もう1つ、やはり12ページの21行目の景観保全体制の構築という、これについても、言葉はここに置いてありますけれども、具体的にどういうふうに進めようとしているのかというのは、提言を読んだ場合にわからないので、これをもう少し書き込んでほしいと思いますね。

【石田委員長】 北海道の支援センターは一般社団法人になっているのかな。

【事務局】 そうです。一般社団法人です。

【石田委員長】 でも、かなりの部分が道所管の一般財団法人である北海道開発技術センターの公益活動の支援を受けてやっているような立てつけになっているので、なかなか全国に同じようなものをつくれといっても難しいですよ。北海道開発技術センターは非常に経営がうまくいって、潤沢とは言えないけれども、ちょっとうらやましい面もあったりするところなので、わかりますけれども、その地域地域で何か工夫していただくしかないのかなという感じがしますね。ぱっとできればいいのだけれども、何かそういうふうなご時世でもないような気がしますし。

【玉川委員】 何かそれは北海道ほどかちっとしなくてもいいから、例えば、景観の保全にしても、いろいろなことについてもアドバイスしたり、診断したり、提案したりするような実務的な支援センターを、整備局が受けて、じゃあ、どうしてつくるかねという、北海道みたいなのはつukれないよねということで止まりはしないですが。

【石田委員長】 例えばね、もう少し具体的な話をすると、景観診断とか、沿道の環境調査とか、資源発掘調査みたいなものは、パートナーシップに本当に実力があれば役務で発注できますよね。そんなことも考えてもいいのかなと思うのですよね。道路協力団体だけでなく、そんなことだってあるので、何かいろいろ手はありそうな気はするので、そこについて何か前向きに検討することが必要かなと思うのだけれども、具体的にああせい、こうせいというのはなかなか難しい面もあるので、その辺うまく何か書けるようなことを考えてみたらどうですかね。

【事務局】 書き振りの充実ということで、本文に書くやり方と、それから参考資料でいろいろな事例を丁寧に示すやり方があるかと思います。

【玉川委員】 事例を示して、こんな例もありますよというのを示してもらったらかなり動きやすいよね。

【事務局】 支援、組織の話も組織論的に入ってしまうとなかなか書きづらいところもありますので、石田先生が言われたようなことも含めて、書き振りを工夫させていただきます。

【石田委員長】 そうですね、事例でね。

【事務局】 ありがとうございます。

【石田委員長】 ほかにどうですかね。

それと、1点だけお願いなのですが、15ページ目の登録内容の再確認のところ

だけでも、「登録内容を再確認する仕組みの導入を検討すべきである」というふうを書いてあって、まことにそのとおりなのですからけれども、もうちょっと何か丁寧に丁寧にやっていますというふうな、何かそういう気持ちがあればいいなと思うのですね。

例えば、残念ながらほとんど支援がない中で頑張ってくださっているわけで、そういうところに、やはり先ほど言いましたけれども、政策推進者である、責任を有している事務所の方が行って、こんな難しい点があるのだけれども何とかならないかねというふうなことをヒアリングしてもらおうとかね、何かこういうことができたらいいなみたいな、そういうコミュニケーションチャンネルを、本来的にはパートナーシップの中にいるからできていて当たり前の話なのだけれども、どうもそういうのが不十分ではないのかなという気がしますので、そういう丁寧にやりますよみたいなことが伝わるような書き振り、これだと何か再確認するよと、事務的にという感じが強いので、もうちょっと何かその辺丁寧にやりましょうよねというふうなことが出てくるような、あるいは、その心はそういうことなのですよというふうな説明ができるような、これも参考資料と重ね合わせて、何か工夫していただければなというふうに思いますので、お願いします。

**【玉川委員】** それに関連して、全くそのとおりでね、風景街道も10年たったと、こういうふうに言っているけれども、風景街道に登録して1年か2年しかたっていないところもあるのですよ。そうすると、例えば、5年たったものには再確認しますよという話で、風景街道というのはね、やはり成長するのです、活動が。中身も詰まってくるし、多様になっていくし、参加者もだんだんふえていく、そういう成長するものなので、そこを意識して、ただ、最初の登録内容とどこが違うかとかいうと、例えば、天草なんかだと、2年ぐらいたって、じゃあ、どう進歩したのだと言われても、彼らはそんなものやめたというように、そういうこと、水をかけることになりかねないので、先生がおっしゃったように、このところもう少し用心深く、育ちつつあるものに対してどういう目でこの辺を書くかということを検討していただいて。

**【石田委員長】** どうですかね。

どうぞ。

**【楓委員】** 観光を主に進めている風景街道に限っての話ですが、観光推進に向けて、観光庁や、運輸局を交えて、もう少し立体的、広域的に議論することによって、観光の質が随分変わってくると思うのですね。道の駅の例ですが、私が関わった最初のころは地元の観光協会とも疎遠な感じでしたが、もう最近はどんどん観光協会と連携し、着地型ツア

一発着地にもなっています。道の駅は点ですけども、風景街道は面なので、なおさらのこと観光のお客様がそこに滞在したり、見ている時間が長いので、地域のサービスも、風景街道だけのサービスで考えるというわけにはいかないと思うのです。そうである以上、やはり運輸局や観光庁との連携が必要になってくると思います。

【石田委員長】 おっしゃるとおりですね。

その昔、新観光圏の、今ブランド観光地域とかって、名称まだあるのですたっけ。

【事務局】 新観光圏は聞かないですね。

【石田委員長】 観光圏というのを一気に指定して、そのうち選定、選抜して、新観光圏やりますよね、5年目か6年目になっているのかな、そのときの申請書の中に風景街道との連携はみたいな節を、項目を入れてもらったりはしたのですけれども、あまり出ないですね。

やはりどこかにもありましたけれども、お金がない、資金がないという点からすると、やはり観光というのは非常に魅力的なのですけれども、ただお金をねだりに行くのではなくて、一緒に連携をすることによってWin-Winの関係になるような、そんなことで頑張っている風景街道のルートはありますので、そういう点から、先ほどの参考資料を充実していただければなというふうに思います。私が知っている例で言うと、北海道の宗谷のシーニックバイウェイのパートナーシップは、DMOに入っていないさいよという組織が全部入っているのですよね。だから、パートナーシップが本業をほかに持たれている方が中心になってやっているところが多いので、観光でずっと深くいくというのはなかなか難しい面もあるので、そういうふうな構成を持っているパートナーシップは結構あると思うのですよね。そういうところとの連携なんかも、あるいは、事例なんかも探していただくといいのかなと思いますけれどもね。

【企画課長代理（評価室長）】 ちょっといいですか。

【石田委員長】 どうぞ。

【企画課長代理（評価室長）】 先ほどちょっとお話に出ました道の駅の話なのですけれども、楓委員のほうからもお話ありましたとおり、今道の駅というのはかなり観光庁とも連携してやっております。それで、例えば、全国の道の駅の中でインバウンド観光客が多いところは観光案内所なんかも設置したりしておりますし、逆に観光案内所を申請、設置したいのだけれども、まだ認定の要件が整わないのでどうすればいいでしょうかといった話を道路局のほうから観光庁のほうにちょっと情報提供したりして、観光庁のほうから運

輸局、地方運輸局なんかを通じてアドバイスをもらったりと、そういうことをやっておりますので、道の駅にならって、この風景街道のほうもうまく観光庁とタイアップすれば、非常に観光面での活性化も図れるのではないかなというふうには考えております。まだあまりそこまでは進んでいないですね。

【環境安全・防災課長】 そうですね、ぜひ。

【企画課長代理（評価室長）】 これからかと思います。

【楓委員】 よろしくお願ひします。

【玉川委員】 ちょっとお話変わります。

【石田委員長】 どうぞ。

【玉川委員】 12ページの21行目の景観保全体制の構築、定期的な景観点検の実施という、これは大賛成なのですが、とはいって、具体的にどういうことを指すのか。もう皆さんご存じの、例えば、やまなみハイウェイは高原の景観ですよ。ところがね、湯布院側から入るところが造林で全部目をふさいでしまったのですよ。

【石田委員長】 木が育って。

【玉川委員】 木が育って。そして、そのことを地元のパートナーシップが問題提起して、営林署とか、そういうような官庁はかなり応じてくれて、間伐してくれて、見えるようになったのだけれども、今は木材がよく売れるようになったでしょう。民間がびっしり立てていてね、それを切ってくれと言ったって、それは応じやしないのですよね。そのやまなみハイウェイの沿線だけでもいいから何とか見せるようにしてよと言っても、それはそうはいかない。幾ら金を出すねという話になるので、こういう景観保全、あるいは、景観点検というものを、これは文字ではそれはそうだねと思うけれども、もう一步具体的にどんなイメージの体制、活動を考えればいいのかというのが欲しいなというふうに思いますね。やまなみハイウェイは看板はね、全部外して、撤去して作り直したのですけれども、次の課題はそれなのですよ。

【石田委員長】 どうですかね。もしないようでしたら、きょうもたくさんご意見いただきまして、また事務局にまとめをお願いしたいと思うのですが、結構苦労されると思います。参考資料も含めて工夫をしていただいて、もう時間的にはちょっと厳しいところに来ておりますので、提言はなるべく早く取りまとめたいと思っております。この懇談会は開きませんが、内容は私と事務局にちょっとお任せいただいて、でき上がったらメール等でお諮りをして、時間はあまりかけずに内容のブラッシュアップを図っていきたい

というふうに思っておりますので、そのような進め方でよろしいですかね。

本日、それともう1つ確認は、いっぱい議論いただきましたけれども、この資料3のレベルで言うと、こんな構成じゃだめよという意見はございませんでしたので、基本的にはこれにいろいろな意見を、きょういただいた意見を工夫しながら、文言等も工夫しながらつけ加えていくという、そういう方向にしたいと思っておりますが、それでよろしいですかね。

ありがとうございます。では、そのようにさせていただきたいと思います。

あと、若干時間がございますので、この提言だけに限らず、きょう全体、あるいは、風景街道のこれからとかについて何かご意見等ございましたらお願いしたいと思いますが、いかがでしょうか。

ちょっと私から聞くのも変かもわかりませんが、この懇談会のこれからなのだと思いますけれども、このような頻度で開かなくてはいいいとは思いますが、もし表彰をしたら、あるいは、ヒアリングを丁寧にしていただいて、登録内容の再確認なんか出てきた段階で、じゃあ、こうしよう、ああしようみたいな話が多分出てくると思いますので、そうなったらまた適宜開催させていただくというふうな理解でよろしいのですかね。

**【事務局】** 今回提言までご議論いただきましたので、タイミングを見て、区切りのいいところでまた先生方のご意見を頂戴したいというふうに思っております。

**【玉川委員】** 特に再確認とか、評価の段階ではね、いきなり全国の141云々については、先ほど言われましたけれども、成長過程のものでありますから、もう少し絞った評価、ブロックごとの評価だとか、そういうステップも必要かもしれませんね。

**【石田委員長】** それとか、高速道路ができたときの下道での風景街道、あるいは、それに関連するところの道路空間の再配分とか、質的な整備のあり方とか、観光政策との連携とか、いろいろな討議、議論すべきこともありますので、その辺についてははしかるべきタイミングで開かせていただければありがたいなとは思いますが、よろしいのですかね。

**【事務局】** わかりました。

**【玉川委員】** それで、一番今高速道路時代になって、例えば、大分の佐伯市なんかだと、インターチェンジをできるだけいっぱいつくるとかね、それから、すぐ近くに道の駅的な店をつくるとか、風景街道への導入に佐伯市は一生懸命考えているわけですよ。だから、高速道路と現道との結節部分についての工夫というようなことが、いろいろな意味

で必要だろう。前書きの現道云々というところは、恐らくそういう意識をお持ちなのだろうから、もうちょっとその辺をね、現道の再整備みたいな話で、道を直すのではないでしょうから、現道の再活用という意識でお書きになっているのだろうと思いますので、そのところもちょっと注意していただきたい。

【石田委員長】 わかりました。

じゃあ、議論はこれぐらいにさせていただいて、事務局に進行をお返しいたします。

【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ましてありがとうございます。本文、それから、参考資料も含めて、いただいたご意見を踏まえて中身を充実させていきたいと思います。

それでは最後に環境安全・防災課長の野田よりご挨拶を申し上げます。

【環境安全・防災課長】 大変たくさんのご意見をいただきまして、本当にありがとうございました。今、石田先生にまとめていただきましたように、少し事務局のほうで整理をさせていただいて、石田先生とやり取りしながら、また、皆様方と個別にやり取りをしながら提言としてまとめていきたいと考えておりますので、どうかよろしく願いいたします。

日本風景街道について、本日いろいろとご意見をいただきましたけれども、私なりにはやはり道路空間とその一歩外側、これ空間的な意味でも一歩外側ですし、それから、組織や人間といった意味でも、道路管理者以外の方々をうまく巻き込みながら、道路の一歩外側も含めていい空間にしていくというためにいろいろなこれからも取組が必要なのではないかなというふうに思っております。

そういった活動がよりうまく進むように、そして、日本中でいい道路空間、一歩外側も含めていい道路空間ができるということ、そして、それが地域の役に立つということ、こんなことを目指しながら、よりよい提言としてまとめて、そして、その提言が具体的にまた施策として位置づけられるように、また我々頑張っていきたいというふうに思っておりますので、引き続き先生方にご指導、ご協力をお願いいたしまして、お礼の挨拶とさせていただきます。どうもありがとうございました。

【石田委員長】 ありがとうございます。

【事務局】 本日の懇談会の内容でございますが、後日委員の皆様方に議事録（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で公開することを考えております。

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

以上をもちまして第4回の日本風景街道有識者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 —