

▶日本風景街道の発展に向けて 提言(骨子案)と各委員からの主な意見との対応

II. 発展に向けた取り組みの方向性		各委員からの主な意見
1. 活動の活性化	①民間と行政の連携によるルート上の景観整備・保全の推進	<ul style="list-style-type: none"> ・ 行政はインフラ整備、標識等、無電柱化に注力すべき。 ・ 自撮りも想定したビューポイントの設定や整備が必要。 ・ 今後は、風景街道とサイクルツーリズムと道の駅との連携方法が課題 ・ 一定の問題提起ができるような景観診断のような仕組みを作るとよい。外部から道路を見た地域資源、問題点など評価の仕組みがあるとよく、価値の再発見につながるのではないかと。 ・ 京都では景観政策が大きな成果を生んでいる。風景街道として何が魅力的なのか明確にするべきである。 ・ トータルな景観の目利きをつくるというのも非常に重要で、九州での風景街道マイスターのような取り組みのように、景観を学ぶチャンスを増やしていくことが必要。 ・ 行政が指摘すると角が立つ部分もあり、地域の間関係のネットワークの方が円滑に進むこともあるので、行政によるものと団体によるもの両方が必要。
	②活動が活発な優れたルートでの標識等の設置	<ul style="list-style-type: none"> ・ 道の駅は、道路標識等をつけることで大きな宣伝効果がある。風景街道にも、主たる道路の入り口には標識等をつけてほしい。 ・ 認知度向上のためにロゴ入り看板を安易に増やすのは、景観上よくない。
	③情報ポータルサイトや SNS による情報発信・共有	<ul style="list-style-type: none"> ・ 日本風景街道の知名度を上げブランド化を推進する必要がある、SNS 等でもっと風景街道を発信する試みが重要。 ・ 141 ものルートが指定されており、道の駅のようなカテゴリ化を行うべき。 ・ 情報発信の仕方では、人が全く介在しない見事な風景の SNS 等での発信と、道の駅の駅長や生産者などのように活動している人の体感を発信する方法の2つをうまく融合させる必要がある。 ・ 各ルートで、どこがメインなのか見える化が図られていないことも課題。 ・ 自動車内等からシークエンス景観を動画撮影したものを公募、インターネットでの公開や、スマホの自撮りスポットなど視点場を充実させることも必要
2. 交流連携の促進	①道の駅との連携	<ul style="list-style-type: none"> ・ エリア内の道の駅にも、風景街道の情報発信拠点の役割を担ってほしい。 ・ 風景街道と道の駅が連携しての情報発信が重要であるが、道の駅は、モノが売れることだけが評価され、情報発信に努力しても評価されない。 ・ 風景街道の情報発信、活動の拠点としての道の駅の役割をこの場で議論して、認識を広めていきたい。 ・ 道の駅との連携として、道の駅から見える風景の優れているスポットにベンチや修景されたポケットパークを整備することが考えられる。
	②同種活動との連携	<ul style="list-style-type: none"> ・ 風景街道など広範囲の政策の時には、それぞれの団体をつなげることが行政の重要な役割である。
	③観光施策や関連他省庁施策との連携	<ul style="list-style-type: none"> ・ 最近、北海道では、観光協会がパートナーシップの事務局を引き受けるケースも多数出てきており、今後徐々に関係性が強まるのではないかと。パートナーシップの企業の中に観光事業者、交通事業者が入れば、観光庁のいうDMOそのものであり先進性がある。 ・ 観光協会との連携では、行政がきっかけを作り、各風景街道の活動目的に対して、どのように地域団体を連携させていくかを考えるべき。 ・ 風景街道上にどれほどジオパーク、日本遺産、道の駅等があるか、などデータを整備することが必要。 ・ インバウンドが急増し、風景街道にレンタカーが増加傾向にある今、パートナーシップ団体が観光客の受け皿として成長している。
	④国道事務所、自治体、活動団体同士の交流促進	<ul style="list-style-type: none"> ・ 好事例を全国の活動団体に伝えること、活動している方が相互に活動の情報を共有すること、一方、多様な活動があるためテーマを絞って共有することが重要。 ・ 国道事務所、都道府県、市町村との連携手法の検討は重要、道路維持課だけでなく、他の道路部局や観光部局など多方面との連携がポイント。 ・ 活動資金の有無は決定的に重要なことではなく、みんなで活動していこう、という雰囲気づくり、行政が参加して一緒に活動するという信頼関係をつくるのがとても大切。

▶日本風景街道の発展に向けて 提言(骨子案)と各委員からの主な意見との対応

3 活動環境の整備	①表彰制度の導入	▶	<ul style="list-style-type: none"> ・ 構成団体に活動のためのエネルギーを持ってもらう方策を考える必要がある。表彰制度などがブランド向上には必要。
	②登録内容の再確認	▶	<ul style="list-style-type: none"> ・ 風景街道の構成団体は DMO になりかけている団体から清掃活動などに徹している団体まで活動の幅が広いことが強み。活動のあり方では、活動内容などを決めすぎるのもよくない。 ・ 風景街道の評価については、支援するための評価であり、切り捨てるための評価ではないものにすべき。 ・ インスタグラムなどで地域の情報が大きく広まると、想定以上に観光客が押し寄せてしまうことがある。そこで重要なのは、パートナーシップが自分たちの風景街道のコンセプトを決めることである。コンセプトが決まれば、それに合わせた PR 手法や行政、地域との関わり方も決まるのではないか。 ・ 風景街道活動とは何か、何をすべきかを議論すべき。観光誘致だけを目的として風景街道活動をしているわけではなく、自分のふるさとを維持、活性化するための活動である。 ・ 風景街道で何のために、何をすべきかの議論は必要。
	③道路協力団体制度の活用	▶	<ul style="list-style-type: none"> ・ 道路協力団体は活動資金を稼ぎながら、活動を行えるが、道路協力団体になるのは敷居が高いのか。資金を得ながら活動できるとよいと思う。 ・ 気持ちだけでは活動できない。道路予算が少ないときは、北海道経済産業局の経済振興の予算を活用してシーニックバイウェイの活動をしたこともある。
	④支援体制の構築	▶	<ul style="list-style-type: none"> ・ シーニックバイウェイ支援センターの活動は、北海道開発技術センター(DEC)による支援があることが大きい。 ・ DEC が自主研究(パートナーシップとの協働研究を公募)による活動資金援助や助成金の申請方法をレクチャーする等も活動のモチベーションにもつながっているし、北海道でシーニックバイウェイが盛んな理由と思う。