

第3回「日本風景街道」有識者懇談会

平成30年5月10日

【事務局】 それでは、定刻より若干早い時間でございますが、皆様おそろいでございます。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3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。

申し遅れましたが、私、国土交通省道路局の蓮見と申します。進行を担当させていただきます。よろしくお願いいたします。

まず、報道関係の皆様申し上げます。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いいたします。

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

【道路局長】 道路局長の石川でございます。

本日は、委員長の石田先生をはじめ、委員の先生方、お忙しい中、また足元のお悪い中、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。

また、日ごろより、この風景街道のみならず、道路行政全般に対してご支援、ご尽力を賜っておりますことを改めて御礼申し上げます。

日本風景街道は、委員の皆様にご案内のとおり、現在までに全国で141のルートが登録をされておまして、昨年度も新たに3ルートが登録をされております。登録開始から10年が経過したというところで、日本風景街道の理念、目的に賛同いただいて継続的な広がりも見せている一方、いろいろ課題はあるということで、この懇談会をお願いしているところでございます。

これから、風景街道のみならず、関連するいろいろな道路関係の施策、やはりいろいろ協働をして取り組んでいくことが大事であろうと考えておりますが、そういうことから申しますと、参考になることといたしまして、無電柱化に関しまして、これは景観という意味でも大きな意味があるわけですけれども、今年の4月6日に無電柱化の推進に関する法律に基づく初めての無電柱化推進計画というものを決定いたしましたところでございます。

無電柱化推進計画におきましては、今年度から3年間で約1,400キロの無電柱化の着

手を目指しておりまして、安全・安心の観点、防災の観点、それから、重要な景観形成や観光人口の観点、こういう観点から無電柱化の必要性の高い道路について重点的に推進をするということとなっております、またあわせまして、従来の方法とはまた違う、いろいろなやり方でコスト削減も図っていくということでございます。できるだけ地域にとってもやりやすいやり方、多様なやり方を工夫して進めていこうということでございます。これが1点目でございます。

もう1点目、関連する施策といたしまして、自転車の活用ということで、これも自転車活用推進法という法律に基づいて、自転車活用推進計画を初めて作成いたします。こういうものをつくることになっておりまして、関連する有識者会議や関係省庁で調整を進めてきた結果、この計画案というものが今できておりまして、これを本日5月10日までに、パブリックコメントにかけているという状況でございます。この中で、サイクルツーリズムの推進というものが1つの柱になっているということでございますので、無電柱化、それからサイクルツーリズム、こういうものも含めて、風景街道との連携というものも考えられます。

本日は、風景街道の発展に向けた取り組み内容、さらには今後、提言をおまとめいただくということになっておりますので、それに向けた幅広いご意見をお願いしたいと考えております。ぜひよろしく申し上げます。

【事務局】 ありがとうございます。カメラによる撮影はここまでとさせていただきます。と思います。

道路局長は、この後公務がございまして、退室させていただきます。と思います。

続きまして、委員の皆様方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ます。

なお、林委員におかれましては、本日所用のため欠席となっております。

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。議事次第の下に配付資料のリストがございます。資料1から8、参考資料1、2でございます。それから、熊野委員から「第3回『日本風景街道』有識者懇談会資料」として、1枚紙がございます。これを各委員の席にお配りさせていただいております。

以上、不足等ございましたら、お知らせいただければ対応させていただきます。

それから、議事に移ります前に、資料2でございますが、規約をつけさせていただいております。本年4月に道路局の組織改正が行われたことを受けまして、第5条のところ、

事務局を道路局環境安全・防災課に改正させていただいております。ご報告を申し上げます。

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したいと思います。委員長、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ます。議事は、3つございまして、最初、風景街道の発展に向けた取り組みについてです。これについて、ご説明をお願いできますか。

【事務局】 環境安全・防災課の川俣でございます。本日、資料を説明させていただきます。座って話をさせていただきます。

まず資料3をご覧ください。本日の議題の構成について全体をご説明させていただきます。これまでの風景街道の有識者懇談会における、委員の皆様方からいただいた主なご意見を左側に記載しております。知名度がまだまだ低い、ブランド化が必要、標識や案内看板をつけたほうがいいのではないかと、風景街道は何のために何をすべきか、コンセプトを決めることが重要、パートナーシップの方に活動のためのエネルギーを持ってもらう施策が必要、行政はインフラ整備や無電柱化に注力すべき、SNS等で発信していく試みが重要、道の駅との連携、観光施策や他の関連施策との連携、好事例の共有、以上のようなご意見をいただいております。

そのうち、右側の青の枠で囲んでいるところ、①認知度の向上の取り組み、②登録内容の再確認、③表彰制度、この3つについて風景街道の発展に向けた取り組みとして議題の中で個別にご意見を賜りたいと考えております。その上で、様々なご意見を反映した提言の骨子案を後ほどご提示させていただき、皆様からご意見をいただきたいと考えております。その骨子案に対する本日のご意見を踏まえて、次回の懇談会で提言を取りまとめることができると考えております。

それでは、資料4の認知度の向上の取り組みについてご説明させていただきます。1ページ目です。認知度向上に関連するご意見を、左側にまとめさせてもらっております。右側に、認知度向上のこれまでの主な取り組みを示しています。これにつきましては、次ページ以降で紹介させていただきます。その上で、下側にある課題意識として、ご意見を伺ったほうがよいと考えているのが、案内看板等の設置のルール化についてです。

それでは、2ページ以降、今までの取り組みを紹介します。地域独自の情報の発信として、地方協議会のホームページを活用したイベントの取り組みやガイドブックの広報等を

実施しているところです。また、フェイスブック等も活用してタイムリーな広報も行われています。

3 ページ目です。イベントの開催ということで、全国的に各ルートで工夫を凝らしたイベントが開催されています。農業体験ツアーやサイクルイベントなど、地域ならではの資源を生かした催しが多く実施されております。

4 ページ目です。情報の多言語化、インバウンド対応としてガイドマップの多言語化に取り組んでいるルートもございます。

5 ページ目です。道の駅との連携ということで、道の駅を利用したイベント実施や共同のマップづくり、道の美化活動の資金捻出のため道の駅でのマルシェ開催等の取り組みが見られます。

6 ページ目、ロゴマークについてです。これは戦略会議の提言でロゴを作成・使用することがうたわれています。コシノジュンコ様にロゴマークをデザインいただいております。

7 ページ目に現在のロゴマークの使用に関する運用マニュアルを示しており、この仕組みで現在、ロゴマークの運用がされているところです。

8 ページ目は、このロゴマーク使用時の具体的なルールを示しています。

9 ページ目は、ステッカー、ポスター、ピンバッジ等、ロゴマークの使用事例をご紹介します。

10 ページからは、ご意見伺おうと考えております案内看板等の設置の現在の状況でございます。風景街道のロゴマークやルートの名称を案内看板等に設置しているルートが現在もございます。ただ、その方法は全国的には統一されておりません。

その例につきまして、幾つか挙げさせてもらっています。10 ページ目は、群馬県や長野県、中央にあるのが長崎県の実例になります。こちらは、ながさきサンセットロードという看板が44カ所で設置されています。右側は島根県の神仏の通ひ路。

11 ページ目は、南房総・花海街道、むれ源平石あかりロード、やんばる風景花街道については道路占用の手続で設置している例です。

12 ページ目、北海道は風景街道として先行的な取り組みが行われているところがございます。認知度向上を目的として、試行的に法定外の看板設置の取り組みが行われています。これは北海道全体で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例でございます。

13 ページ目です。今、現状をご紹介しますが、案内看板等はそれぞれの地方協

議会が独自に設置しており、全国的なルールは定められていません。案内看板も含めて標識等は、風景街道のさらなるブランド化、認知度向上のための広報手段としても有効と考えられるところがございます。

また、下の左側、戦略会議提言の中でも、ロゴを使った標識や看板等の設置が支援内容として提示されています。右には、風景街道コミュニティからの提言の中でも、日本風景街道の道路上の表示について、認知度を高めるために行ってほしいとあります。また、パートナーシップのアンケートにおいて、標識に表記できるようにしていただけるとありがたいとの意見があります。

そのような状況を踏まえて、道路標識等への名称表示について検討が必要なのではないかということを今回提示させていただいております。

14ページ目でございます。ご意見いただく上での論点ということで、参考までに4つ提示させていただいております。個別には次ページ以降でご紹介させていただきます。

まず15ページ目、1つ目の論点ということでございます。日本風景街道の道路標識等への表示は必要かということです。標識等に表示した場合の想定されるメリットとしては、ブランド化や認知度向上につながるのではないかと。設置することによって地図やカーナビゲーションに掲載されやすくなるのではないかと。風景街道の位置が道路利用者に明確になって、案内や体験がしやすくなるのではないかと。継続的な景観保全や積極的な活動維持を設置条件とすれば、活動そのものの活性化にもつながるのではないかとということです。

16ページ目です。2つ目の論点として、風景街道とは何であるのかということです。道路の名称、ラインなのか、地域の名称として、エリア、風景街道によってはポイント的なものもあるかもしれません。それによってどう表示すべきなのか、どのような考え方で設置すべきなのかということがあると考えております。

参考として、戦略会議提言の中での風景街道の概念を上の方の四角の枠に示しております。風景街道とは、道路ならびにその沿道や周辺地域を舞台とした多様な主体による活動そのものや、その活動によって形成される地域資源を活かした多様で質の高い風景などを包含した概念ということになってございます。

下に、現在の登録スキームを示しています。提言でいただいた概念を踏まえて、登録条件として、例えば②で地域資源を1つ以上有していて、④で中心となる道路が存在している。それを確認するための登録申請事項が右でございます。中心となる道路の名称及び道

路管理者、風景街道の範囲、風景街道の地域資源というものを提示いただいた上で登録しているところでございます。

17ページ目は、これも戦略会議提言に示されているイメージ図です。中心となる道路をベースに、その沿道の様々な活動も含めたものが風景街道ということになっているところでございます。

18ページ目です。3つ目の論点として、どのような表示が望ましいのか。例えば個別ルートの名称が長いものもございまして、その場合はどうすべきかということもあります。表示としては、例えば「日本風景街道」、日本を除いた「風景街道」、個別ルートの名称等、選択肢があります。長い名称の場合、短い名称を別途作成したほうがよいのかということもございまして。

下に書いてあるのは、標識令による道路標識の設置事例で、著名地点、道路の通称名、補助標識での地名の表示がございまして。さらに下は、先ほどもご説明しましたが、地方協議会で案内看板等を設置している事例でございます。

19ページ目です。国土交通省では、交差点名標識を観光地の名称に変更する施策を行っておりますので、参考に紹介しております。

20ページ目です。4点目の論点として、どのようなルールで表示すべきなのかということでございます。基本条件をどう設定すべきかということで、案を提示しております。

上の青い枠ですが、設置にあたっての基本条件として、1つ目、その風景街道に美しい風景や魅力的な歴史があり利用者が楽しめる環境があるのかということですが。

2つ目として、風景街道によっては、ルートが大変短いものとか、網の目状になっているようなものもございまして。その場合、案内というものが難しい面もありますので、起終点が明確で、一定の距離があったほうがいいのではないかとということですが。

3つ目として、風景街道、そこでしっかり積極的な活動をされているということですが。

4つ目として、その名称が地域に受け入れられていることが必要ではないかとということですが。地域になじんでないものを設置することはかえって道路利用者や地域の皆様の混乱を招くということもございまして。

あくまでも案でございまして、このような基本条件の案を踏まえた上で、実際現地では設置の要望があるか、既存の通り名や著名な観光資源の案内が既にあった場合、共存できるかということを実地毎に確認の必要があるのではないかと考えております。

21ページ目以降は、道路標識の標識令上の位置づけを参考として紹介しております。

道路標識のツリー図の中で、先ほどご紹介したものが赤字となっています。

具体的に、22ページ目は、著名地点の表示の例でございます。

23ページ目は、道路の通称名の表示の例でございます。

24ページ目は、補助標識で地名を表示している例でございます。

25ページ目は、著名地点の標識令における規定を示しています。著名地点に関しては、下の枠で、日本字の左又は右に公共施設等の形状等をあらわす記号を表示できるようになってございます。

26ページ目で、これは道路の通称名です。こちらの場合は、図を見ていただくと、寸法が具体的な数字で示されており、図示の寸法を基準とするとなっております。

27ページ目は、補助標識の地名に関する規定です。これらは、議論の際の参考として紹介させていただきます。

最後28ページは、現在の141のルート名称を表記しております。長いルート名もございませぬので、個別ルート名を表示する場合の検討材料として提示しております。

私からの説明は以上でございます。

【石田委員長】 ありがとうございます。それでは、認知度向上の取り組みについて、あるいは、本日の主な議題、提言の骨子案はこれからですけれども、その中にこのようなものも追加していただければありがたいというようなところまで、認知度向上に関して出てこようかと思っておりますので、自由にご発言、あるいはご質問等をお願いしたいと思います。

【宗田委員】 もちろん道路標識の表示は必要だと思いますし、本格的に国のほうで標識をつけてくださるということになれば、名前を変えることはやぶさかではないというか、標識に合った形の名前に街道の名前を変えていただくことは十分あり得ると思えますね。今は、標識でお書きいただきさえすれば、カーナビに必ずフォローアップしていただける。カーナビでフォローアップされれば、そこに人が流れていくということがありますので、これは極めて重要だと思うのですが、問題はどのような表示かということだと思います。そのことと日本風景街道とは何であるかということですが、このときに気になるのが、EU、ヨーロッパ連合がとっているヨーロッパ文化ルートという、旧EUの15カ国中心の文化ルートを設定してまして、もともと日本人にも大変なじみのあるロマンティックストラッセ（ドイツ）から始まって、例えばロワーヌ川沿いの古城ルートとか、塩の道とか、鉄の道とかというものが広がって、サンティアゴ・デ・コンポステーラのような巡礼路というものが、スペインやフランスを広く通っていますが、あのように明確なテ

一マがあると、さまざまな文献、本、小説等に出てきやすいですね。

日本風景街道を始めたときに、私、近畿でやりましたが、では、どのくらい、例えば新聞とか雑誌とか小説とかでその名前をリピートしてもらい、流布してもらえるかということ、弱い部分、鯖街道というのは京都ではよく知っていますし、琵琶湖系のものもわりとよくわかる。熊野街道もよくわかるのですが、かなり考えた上で命名をしていくということをしないとだめだということと、ブランド化するというのはもちろん当然のことですが、ただ、例えばワインとか食べ物のブランドはある、それからファッションのブランドはあるけれども、では、道というものにブランドがあると言われると、これはかなり難しく、ロマンティックストラッセ、ローマ街道という場合は、古代ローマというものがすごく露出度が強いものだから、古代ローマの歴史をするときにはローマ街道というのは外せないという意味があって、そういう何か道でいく場合は、単独でブランドになるのは難しいから何かと組み合わせるか。例えば京都、平安時代、関西だと多いですが、大和にあった古墳、竹内街道とかというような、古代史と、あるいは、富士山とか愛宕山とかというような、何か強いもの、つまり、ほかのブランドに頼って道を上手にブランド化していくという戦略が必要だと思います。

その意味で、風景街道の使い方といいますか、風景街道が何であるかということをもう一度検討する必要があると思います。

標識に関していうと、もう既に事務局のほうでお考えだと思うのですが、何と組み合わせるかという、同じ議論になります。お客さんに喜んでもらえるということが非常に大きなポイントですから、一般的にヨーロッパの文化ルートなんかの標識のつくり方を見ますと、風景街道ですので、ビューポイントをまずはっきり示す必要があります。それから、そのルート沿いに、そのルートの、ローマ街道だったらローマ時代のとか、塩の道だったら塩に関するとかというようなモニュメントであったり、せつかくこの街道に行くのならここは寄っていきなさいよという、街道のコンセプトに従って寄ってもらえるところはきちり示していきましょう。

それから、できれば、これは地域からのお願いになりますが、風景街道認定のレストランとか、風景街道認定の道の駅の食材とか、農産物でもいいですが、そのようなものがうまくセットでわかるような標識に発展させてもらおうと、地域にお金が落ちていく仕組みというのが出てきますよね。そのことと風景街道のトータルの文化というのがうまくセットになってくる。その中には例えば街並みとか、それから泊まれる。今、町家に泊まるとい

うことがすごくブームになっていますので、民泊を広げていくようなものにつながってくるとかというようなことが、標識と組み合わせられて出てくる。だから、こういうルートで歩くと1泊2日、あるいは2泊3日の旅ができるよということを示していただくといいと思います。

最後に、ちょっと長くなって恐縮なのですが、この風景街道というのは、私、欠席がちでちゃんとお話しできていなくて申しわけないのですが、1964年の東京オリンピックのときに新幹線が通りました。1970年の万博のときに、それまで新幹線を使って田舎から東京に来るのが観光だったのに対して、そのときに都市人口のほうが農村人口を上回るものですから、都会から人が田舎に行くということが観光形態になる。それがディスカバージャパンですね。ディスカバージャパンに乗かって若い人を中心にいわゆる何とかの小京都というようなところに全国に散らばるということをしたのですが、基本的には新幹線と鉄道で行けるところにしか行かなかったですね。そこに東京からファーストフード的なというか、標準化された文化、ホテルとか、旅館とか、レストランのメニューとかというのがどどっと広がって行って、観光文化における東京一極集中、あるいは全国の標準化というのが進みました。

今、実は鉄道で行ける、公共交通機関で行けるところというのは日本の観光地の半分もないですね。鉄道で行けないところというのは取り残されて衰退する消滅自治体になっていきます。ところが、道路はつながっています。道路は全国津々浦々まで高速道路網が整っていて、その先の国道もしっかり整備されているものですから、過疎地域にもカーナビと車があれば行けます。東京から直に九州とか北海道まで車で行くのはもちろん無理ですけど、飛行機で行ってレンタカーに乗る、新幹線で行ってレンタカーに乗るとというのが今1つのブームになっていて、そこにインバウンドが乗っかっています。問題は、毛細血管の先にあるような道路の道の駅とか風景街道のところに行ったときに、どのようにお金を落としてくれるかになります。それは泊まることと食べることしかないですよ。ミシュラン、あの有名なギド・ミシュランで、ルージュ、赤いミシュランでレストランの星づけをしたというのは、まさに道路を使ってドライブしてくれれば、その先においしいレストランがある。だから、例えばパリから1時間45分、TGVに乗ってディジョンに着けば、そこからレンタカーを借りてオータンまで1時間。そうすれば、ブルゴーニュのおいしいワインとチーズ、いわゆるグルメがそこで待っているという状況があるわけで、新幹線中心だった日本の観光文化というのが、道路で地方、その地方の先においしい食材があると

というような、そういう大きな転換につながるかだと思います。

だから、せっかくきれいな風景があるため、そこに美食があつて、そこに健康な観光の姿があるというような方向に持っていくような形での組み合わせ、風景街道のあり方、あるいは標識の示し方というものができてくると、大きな観光文化の転換点になるのではないかと、大いに期待していますので、ぜひよろしくをお願いします。

【石田委員長】 ありがとうございます。ほかにいかがですか。

【熊野委員】 今、宗田先生のお話にもありましたが、認知度向上の取り組みで、日本風景街道の道路標識、基本的なことは大事だと思います。また、交通安全とか風景の美しいところへの配置の配慮ですね、そういったものは最低限考慮される必要があるのではないかと思います。本日、メモ書きの下から2行目に書いているのですが、「将来、車の自動運転化に合わせて」とあります。それは将来過ぎるので、それを除去しましても、GPS機能と連動させての風景案内とか災害支援ソフトなんかの表示を、例えば車であれば、車のフロントガラスの下に矢印表示とか音声情報とあわせてやるようなものですよね。カーナビ、自動運転化するまでは、そちらに目が注視しますのでやはり危険になります。そういったものと、あと、風景のきれいなところで野立て看板というのが本当に今後必要なのかどうかということですね。野立て看板というよりも、バーチャルリアリティで表示する時代にこれから20年後、30年後に現実の景観に配慮したシステムです。

例えばスマホで景色を表示すれば、自動的にGPS機能が働いて、この景観はこれこれこういうものですよというふうないろんな表示が出てくるとか、商業案内の野立て看板も、できるだけバーチャルリアリティで、実際、野立て看板はないけれど、いろいろスマホ、あるいはドライブ、車の中でそういう案内表示が出るとか、音声表示でもいいのですが、あるいはバーチャルリアリティの眼鏡、それをかければ、実際に野立て看板はないけれども、案内は表示できるようなシステムとか、風景とあわせての災害支援ソフトの避難方法とか、そういうのも今後は必要じゃないかなということを考えております。

以上です。

【玉川委員】 これは森山さん、141全部に風景街道の看板をつけていこうかというふうに考えていますか。

【環境安全・防災課長】 ルートによってレベルがまちまちなので、とてもそれは無理だと思います。しかも地域にまだ浸透していないルートもあります。ただ、1つの目標として、さっき宗田先生がおっしゃったような、すばらしくまとまっていて、品質管理がさ

れているようなところであれば、将来的にはあるかもしれないと思います。今すぐ積極的につけたいということではないです。

ただ、今まで活動の方のご意見の中で、なかなか認知度が低いので、看板、標識に出れば地図には載るだろうと。カーナビに載るだろうと。だから、逆にそういうことによって認知度を得たいという声もあったものですから。ただ、それは中身がある程度ないとできないものですから、すぐにそうしようという話にはならないと思います。

ただ、そういったことも念頭に置きながら考えていったほうがよいのかなと。例えば道の駅では、しっかりと青い標識に入っているのが、非常にすわりがよいですね。でも、川の駅、まちの駅というものは、標識には入っていない。1つの選択肢として、熟成されてくれば、標識に入ってくるといったことも選択肢としてあるのではないかという、そういう印象を持っております。

【玉川委員】　　というのは、今課長がおっしゃったように、九州の14ルートを考えてだけでも、一律に標識をつけると濃淡があります。しかもそれはこの道が風景街道ですよというものを付けようがないですね。どうしてもスポット的につけて、ここは日本風景街道ですよとかいうような、そういう形になるのが、あちこちに風景街道の標識がついていとなると、本来からいけば、道路という1つの線形をいって、その線も、サイクリングロードもありますし、散策の道もあるだろうし、バイウェイの非常にレベルの高い資源への道もあるでしょうし、さまざまな形があって、道路標識の国道3号の下に風景街道というふうにつけるという話にはなりにくいのかなと思います。ちょっとそこを考えなきゃならんのかなというのが1つと、それから、実際に風景街道活動を見て、やってみて、課長もおっしゃったように、濃淡があり過ぎて、僕が戦略会議の最初の段階で評価するという話がありましたよね。やり方ですが、例えばフランスの美しい道、美しい村とかというのは大体100を限度にして、登録から認定にステップアップして、100ぐらいを、100にするか、50にするかわかりませんが、ある程度グレードが上がってきた段階で、認定する場も必要ですけど、その段階である程度の標識をどういう形にするかは議論ありますけれども、登録からワンステップ上がって認定した風景街道というものをこしらえて、セットして、それに風景街道の標識を何らかの形でつけていくというのがいいのかなと思います。

そのようにしないと、141ルート、何もかもで、それであちこちスポット的に風景街道が立っていて、そこで、風景街道と言われてもどの道をどう歩けば楽しめるのかという

ことになりますから、道路標識の下に風景街道があるのではなくて、ある起点には、これは散策を案内する標識だとか、何か工夫が要ると思いますね。

それと、道の駅だと、道の駅共通だから、ここが道の駅ですよと言えば済むので、道の駅型で道路風景街道の標識をポンとつけていくというのは、よっぽど工夫が要るのかな。そういうイメージから、もうちょっと見える化といいますか、そのための、しかもルート案内という要素が入っている。風景街道の標識の場合は、もう少しその辺の工夫と活動が要るだろうと思いますね。

それともう一つ、私は九州のことしかあまりよく知らないのですが、九州の場合だと、それぞれのルートにマークを持っています。コシノさんがつくった富士山みたいな、あれに加えて、例えばながさきサンセットのマークをくっつけて標識にしているわけですから、そういういわば地域性というか、地域の特性をあらわすような工夫というものが必要ではないかと思っています。

【楓委員】 テクニカルな話になりますが、選ばれたところだけ標識を出しますとなったときに、日本風景街道のロゴに街道名がダブルで標示されるのが、運転する方やお客様に本当にわかりやすいのかという疑問があります。141全部ではなく、選ばれたところは、日本風景街道として認定した優れた風景街道であるということであれば、やはりダブルで表示することに意味があると思います。

そうすると、風景街道の名前をもう少しコンパクトにするなど、テクニカルな作業も必要になると思います。今課長がおっしゃったように、本当に標識を補助されるのかどうかわかりませんが、推進していくのであれば、選ばれたことが明快でないとわかりにくいと思います。

2つ目は、熊野先生がおっしゃったように、カーナビ上でその風景街道のところだけが色が変わるとか、技術的には簡単にできると思います。デジタル地図を制作している会社は国内では限られていますので、その辺の知恵を借りるということも可能性はあるのではないかと思います。

以上です。

【石田委員長】 標識は、大事だけれども、議論すべきことはそのほかにもいっぱいあるよね。例えば、これも前から言っておりますけれども、皆さん、濃淡があるとおっしゃっていたけれども、あまり活発じゃないところの人と元気なところと連携するとか、会うとか集まるとか、共有するとか、ネットワークをつくるということも、ずっと言われてい

ますけれども、大事だが、なかなか、お金の使い方の問題もあるし、原資もあるので難しい。そういうものをどうするのかとか、冒頭石川さんがおっしゃったけれども、無電柱化とサイクルツーリズムというのは連携しますということですが、同じ国交省の中にある観光地域づくりとの連携ってどうするのかみたいな話もありますよね。あるいは、宗田先生がおっしゃるように、食との連携ということは多分省を越えますよね。農水省さんになるのですかね。それとか、健康ということもあるからね、厚労省とか。そういうふうな連携をもっとしていくみたいな話もしないといけないので、標識だけに閉じこもるような感じがあって、その辺どうなのかなと思いました。

それと、昔、ルートにするのか、エリアにするのかという議論は北海道では随分しましたし、戦略会議でもしまして、結果的にいろんな人がいろんなところに拠点を持って、いろんな活動をしていて、それが1本のルートにまとまらないからエリアにしようということになっています。北海道でもそうだし、日本風景街道の定義にもあります。明確にエリアであると書いてあります。

でも、その反面、中心となる道路を指定しなさいということになっているが、ルートの提案書を見ていると、ハチの巣状とか、本当にネットワークになっていて、ルートというのがよくわからないみたいな風景街道も結構あって、それが結果的にわかりにくくなっているなという面もあります。

ですから、そのときに、おまえのところは活動がだめだから認定してやらないみたいな、そういうこともあるでしょうけれども、例えばこういうのをつけるときにはルートを明確にしなさいと。例えば北海道では今年やろうとしているのは、秀逸な道というのを決めましょうと。北海道もエリアでやっていますので、なかなかわかりにくいので、秀逸な風景であってもいいし、楽しめるスポットが連担しているとか、おいしいものがあるとか。そういうのを新たに決めていただけないかみたいな、そんな考え方もあるのかなと思いますね。

それと、名称に関してですが、変えていただけたところは変えていただいてもいいですが、なかなか思い入れも強いし、全国でのプレゼンスを明らかにするためには日本風景街道というのは大事だと思っています。それでもしできるのであれば、コシノさんのロゴマークと、九州は各ルートで持ってもらえますし、ルートでロゴマーク持ってもらえるところって結構ありますので、それを2つで挟み込むだけでも随分違うかなと思いますね。実際アメリカのシーニックバイウェイでは、ロゴマークだけでシーニックバイウェイと書い

てあるところが結構ありますね。

だから、風景街道であるということがわかって、ロゴマークでそれと連動して、ホームページか何かで調べていただければ名称等もすぐわかると思いますので、そのルートストーリーもわかると思います。

【玉川委員】 それと標識のありようについては、それぞれのルートに1回おろしたほうがいいと思いますね。日本風景街道何とかじゃなくて、現場としては、どういう標識が欲しいのかみたいなもの、それを彼ら自身、現場ルートそのものにも考えさせ、参加意識を持たせる。彼らが一番求めているのは、風景街道となったけれども、見えない。見える化をどうするかというので標識の話が出ているわけですが、そこでの工夫をパートナーシップそのものにしっかり考えさせるということが重要ではないかと思いますね。

【宗田委員】 地域から見ますと、まず日本風景街道という旗を国土交通省が振ってくれているということがとても大事だと思います。日本遺産と一緒に。日本遺産が何だと言われても、みんなわからないですね。これは、文化庁がしていますけど。

だから、とりあえず日本風景街道というものがあって、フランスで最も美しい村連合とか、イタリアとか日本にもありますけど、フランスだって200、イタリアなんか270とかあって、どんどん増えていっています。認定とかやってはいますが、わりとそれは緩く、その名前さえしっかりうたってくれていれば、あとはそれに自分たちで合わせようと思います。それが道であるか、エリアであるかなんていうことは地域に任せればいいと思います。

近畿にいと、そもそも五畿五道といって、奈良時代から五道の5つの道は、東海道だったり、東山道だったりするわけであって、その地域になります。それが国道事業が始まってから、東海道が国道1号線とか国道9号線とかというふうになってきたわけであって、近畿ではそもそも道ではなくて畿内ですから、道はないという発想ができますから、それが例えば世界遺産にした大峯奥駈道とか、紀伊山地の霊場と参詣道なのですが、奥駈道は、3通りも4通りもあります。修験が歩くものだから、山の中を歩いていくわけですから、これが道なんてなくて、5年前には台風でその道が流れたので慌ててつけかえたとかということはあるわけですから、わりとそこは流動的でいいと思います。ポイントは、どこに行けば景色がいいか、風景がいいか、どこに行けばいいモニュメントがあるか、どこに行けば歴史がわかるか、おいしいものが食べられるかということがみんな知りたいわけですから、日本風景街道に名を連ねるところはこんなにすばらしいのだということを地域なり

につくっていければいいと思います。あとは、地域のブランド、それぞれの街道のブランドをそこに任せるといふことにし、一応日本風景街道に応募さえいただければ、あとはこっちで名前も含めて考えますというふうにさせていただきますほうがいいかなと思います。

【環境安全・防災課長】 今いきなり標識でパシッとやるには、まだまだ熟度とか濃淡があつて無理だろうなと思っています。やるにしても、北海道では試行的に、いわゆる法定外という案内板でやっています。長崎においても、標識ではなくて、法定外表示でやっています。任意に実施し、それがどのような効果があるかということは、まだはっきりわからないところがあります。そこも見ながら、ただ、やる気があつて、中身を詰めながらわかるようにしたいという人がおられれば、そのような要望も受けて、まずは試行的にやりながら、ある程度熟成してくれば、標識もあるかなと。

だから、何が何でもしたいということは別にはないのですけれど、ただ、風景街道の活動の型として、そういったことが認知度というか、社会的な浸透になるのであれば、そういったことも、我々は、ご協力はしたいのですが、少しまだ道のりは若干あるかなという感じは思っています。ただ、方向としてはそういうことも1つの道としては考えておくというのは、どうでしょうか。すぐいつまでにやるという話にはならないと思いますけど。

【宗田委員】 希望をとって見たらどうですか、日本風景街道の看板が欲しいところとか。

【環境安全・防災課長】 過去に実施したパートナーシップアンケートの回答の中にはいろいろありました。要するに、中身が本当はポイントですから。それに関しても、これから地方のブロック協議会がありますので、その中で話題にして、意見を聞くとか、そもそも必要がないというのであれば、別に構わないし。

【宗田委員】 実際管理している国道事務所のご意見で、どういうことができるかということプロの目で判断してもらって、徐々にやるというのはいかがでしょうか。

【環境安全・防災課長】 何にしてもそこは1つのツールになります。

【石田委員長】 例えばサイクルツーリズムという話を石川さんがしていたけれども、今、サイクルツーリズムのところで風景街道の方々が一生懸命やっているというのはサイクルレストよってね！とって、ポンプとか、休みどころとかあり、トイレもありますというのが点々とつながりつつあるわけですね。そういう活動をどう考えるのか。景色のいいところだけやればいいのかというものでも風景街道の活動というのはいないような気がしますね。観光だけでもないし、いろんな思いがあるわけだから、そこを受けとめるというのは

ということなのだろうかという、そういう気持ちの深さというか、やさしさというのが大事だなという気がものすごくしていますね。

【宗田委員】 今、石田先生がおっしゃったサイクリングロードについて、中部地整の浜名湖はそもそもサイクリングロードでスタートしていて、一番盛んですよ。近畿の琵琶湖さざなみルートもサイクリングロード。琵琶湖1周なのでビワイチと言うのですが、滋賀国道事務所のご支援をいただいて、サイクリングロードと道の駅。道の駅に休憩施設とか、シャワーまで浴びられる施設が何か所かあって、すごい人気ですよ。今、山陰に行くと、宍道湖1周も大変人気あるみたいで、今度、サイクリングロードの地元協議団体の連絡会をつくるみたいで、浜名湖と琵琶湖と宍道湖が3つ一緒になって頑張っていますけど、実際琵琶湖ルートは、風景街道で地域協議会がスタートしたのがサイクリングロードに発展したわけですから、浜名湖、琵琶湖というのは、まさに局長おっしゃった流れで効果が出ているのだと思います。

【熊野委員】 今までのお話の中にも出てきたのですけれども、看板とか、いろんな活動の情報発信で、日本風景街道という言葉がどんどん今後国民にもっと浸透していただくということを考えるときに、やっぱりカーナビの音声情報ですね。今カーナビの音声情報は、県が変わったときは何々県に入りましたとか、2時間運転したらそろそろ休憩しませんかとか出るのでありますが、その程度です。日本風景街道のエリアに入れば、街道の名前が自動音声で出て、ただ出るだけじゃ何もおもしろくないので、このエリアの中では、あともう少し運転すれば景色のいい道の駅がありますよとか、ここはこういう世界遺産がありますよとか、少しそういう案内もセットでして、この日本風景街道をカーナビコンテンツ業界と連携してやりませんかという話になると、今後少し浸透していくのではないかなと思っています。

【宗田委員】 先月新しい車にかえたのですが、カーナビが観光案内し出したんですよ。

【熊野委員】 そうですよ、少しずつ。

【宗田委員】 少しずつし出して、それから、オートドライブですよ。新名神走っていると、前を走っている車がオートかどうかというのを見る必要があるのですが、オートドライブに入ると車間距離ぴったり。ほとんどアクセル踏まなくていいですね。結構景色を見る余裕が出てきて、本当によそ見していいか、心配ですけど、本当楽になりましたよね。

【熊野委員】　そうですね。車の自動運転化が少しずつ技術が上がってくると、風景を見る余裕が出てきますので、ますます日本風景街道の価値というのは上がってくるのではないかと思います。

【楓委員】　今のカーナビは、最短距離を選択することになっています。良い風景の道があるとしても、あえて下道に行くというふうには選ばない限りは最短、最速を選ぶということになります。

【宗田委員】　でも、5ルートから選ばせてくれるようになっていて。

【楓委員】　そうですね。最近増えてきているのですが、その辺の工夫もいろいろ、カーナビよりも地図会社等が出てくると思います。

【宗田委員】　中年の夫婦が選ぶルートとかね。

【石田委員長】　カーナビの地図って、DRM、デジタル道路地図協会が道路ネットワークを提供して、それを基本的に3つの地図会社ですね、インクリメント・ピーとゼンリンとトヨタのマップマスターの3つの地図がそれをカーナビ用の地図に仕立てて、かつ、そこに、これが本当に競争領域なのですが、各自動車メーカーさんとかデンソーさんがいろんなサービスを何とかして、それで差別化しているわけですね。それは厳然たるビジネスで動いていますので、ホンダさんと一緒にやったときに、どう情報提供するのかとか、あるいはそれが本当に購入される方の意欲を増すのかということころはものすごく厳しくて、なかなか歯が立たなかった苦い経験がありますね。

【環境安全・防災課長】　気持ちとしては熊野さんのおっしゃるとおりで、そうしたいので、向こうも風景街道だからよいじゃなくて、そこがよいというものがはっきりしたら入れてあげますよという感じになっていて、以前、九州で実施した走りやすさマップというものがありません。

【石田委員長】　あれも結局だめでしたよね。

【環境安全・防災課長】　あれもカーナビに入れるとよいですよ。私に対応したときに、マップマスターと話をして、いいねということだったのですけれども、更新する仕組みがあるのですかと。道路地図の場合には、5年ごととかにセンサスとかで変わるのですが、そこがないとなかなかできないと思う。

とても重要なところなので、そのようなことを念頭に置きながら、カーナビは、とても力がありますので、何とか載っけてもらうように。あとは、最近、カーナビを席卷した、グーグルやヤフーなども結構使われていますが、そこも視野に。でも、そのためにはルー

トを決める必要があります。いろんな関連の仕方を考えていくということ。

【宗田委員】 今森山課長がおっしゃった、IT系でいうと、スマホとBluetoothで車がコミュニケーションしますよね。だから、もうカーステレオとかという時代ではなくなって、iPhoneとかiPodを持っていると、そのままそれに入っている音楽を車の中で聞けるようになっていきますね。あれでいわゆるスマホ系のナビ、ソフトががちと固まっているカーナビ業界と闘いつつあって、今、実際にはスマホでナビゲーションする人も結構いますよね。若い子なんかみんなそうですよね。カーナビよりもね。その情報がBluetoothで車が拾ってくれるようになったときに、今のがちと固まった体制が崩れますよね。さらにそこに自動運転が乗っかってきますよね。そういうような車とITの世界が10年の間に相当変わると思います。だから、そこをどうにらむかということ。スマホと、つまり、ポータブルコンピューターと車がこれだけBluetoothでコミュニケーションするようになった現実をまざまざと見ると、僕は啞然としたのですけれども、変わりますよね。

【環境安全・防災課長】 そうですね。今、カーナビが大分席卷されているらしいですね、あまり売れずに。車なので、結局カーナビとか影響が大きいので、そこら辺にちょっと注視しながらというふうに連携していくかですね、そこを気にとめて。

【石田委員長】 でも、カーナビが云々かんぬんとか、自動運転が云々かんぬんと言いつつ出したら、ここでは収拾できなくなると思うので。

【環境安全・防災課長】 ちょっと難しいですね。

【石田委員長】 だから、いろんなところに勝負できるように何をすればいいかみたいなほうから議論したほうがいいような気がします。そのためにも、今、風景街道って何なのというのがわかりにくいとか、その1つの要因が、どういう魅力で売っていくのか。その魅力を高めるためにどういう働きかけを日々されているのか、パートナーシップの方は、それがどういう空間的構成を持っているのかということなんかがわかりにくいので、そこをうまくカバーできるような標識のあり方を考えるというのはすごく大事な気がしますし、地域の方もその辺が欲しいのかなという気がしますよね。

ただ、そのときに、例えば北海道の例になってしまいますけれども、大雪・富良野ルートというのがありますけれども、このメインの道路に花人街道という名前がついています。そのほかの風景街道のところにもそういう例がままたまあると思います。そういう関係、どう考えておくとかかね。

あと、観光の話、先ほどちょっとしましたけれども、観光圏、新観光圏って、ちょっと形は変わりますけれども、やっていますし、広域観光ルートとかやっているし、日本遺産とか、ジオパークとか、結構あって、そういうところとの協働・協調というのをこの標識の中でどう考えておくのかなということも結構大事なポイントのような気がしますね。

【玉川委員】 そのとおりで、今、石田先生がおっしゃったように、例えば長崎のサンセットロードを考え、それから、今、申請の準備をしている島原、それから天草、世界遺産の潜伏キリシタンなど、これが3つの風景街道のルートにつながっているわけですね。そして、サンセット的にいえば、海に夕日が沈むというような風景ではなくて、むしろ例えば遠藤周作の記念館がある外海なんかだと、その地域にド・ロ神父がいろんな地域で仕事をしましたよと、地域のために命を捧げてやりましたよというストーリーがあるわけですね。その辺の風景、もちろん最初から風景街道は風景、風景という話ではなくて、6つの資源をどういうふうにあれするかという話が基本ですから、全体のルート制の案内、見える化と同時に、さっき私が地元の意見をよく聞いてというふうにしたのは、その地域地域に入り込む、バイウェイですから、寄り道で入り込む、そのストーリーが何らかの形でわかる標識というか、そういうものでないといけないのではないかな。

だから、やはり地元とよく標識の形、それから、入れる中身。サンセットが美しいだけですよというだけの風景街道ではないわけですから、そこの一工夫をどういうふうにするかと。非常にシンプルな標識にそんな複雑なものを盛り込めと言われてもなかなか難しいけれども、しかし、それをやらないと風景街道にならないのかなというふうに思います。何か工夫してやりたいですね。

【石田委員長】 制度的なことはよくわからないのですが、アメリカでもヨーロッパでも、あるいは最近ではアジアでも、観光スポットというのは、茶色の、焦げ茶の看板、高速道路だけではなくて、サービスエリアも結構ついていますよね。

【宗田委員】 文化遺産系ですか。

【石田委員長】 いえ、文化遺産だけではなくて、自然系の、大きな滝がありますよとか、眺めのいいところがありますよとか、山がありますよとかっていっぱいあると思うのですが、あれはどのようなのでつけているのだろうか、アメリカとか。

【企画課長代理（評価室長）】 ルールは別にないと思います。

【環境安全・防災課長】 どんなことか知らないですけど、わりと統一されているのですか。

【石田委員長】 色は統一されている。

【企画課長代理（評価室長）】 茶色系。

【石田委員長】 焦げ茶ですね。焦げ茶に白抜きの。

【宗田委員】 それ言えば、国道で国土交通省のお金でつくっていただく標識と、もちろん公安委員会がつくるのと2系統ありますが、看板だったら好きに出せますよね。広告条例の限りであればね。だから、各団体が各地域でここは何とかかんとか出す分には、どうでしょうかね。民間の費用でやる看板だったら。

【環境安全・防災課長】 占用ですか。占用基準に適合されていれば出せます。

【宗田委員】 いや、民地側に立てばいいんですか。

【環境安全・防災課長】 民地側は自由ですね。あとは、自治体の条例で規制してある場合にはだめなことがありますけれども。

【石田委員長】 屋外広告物規制があるから、全く自由というわけでもないよね。

【環境安全・防災課長】 でも、かなり自由でしょうね。

【宗田委員】 ということは、日本風景街道のロゴを使って民間の看板立てたいといったら。

【環境安全・防災課長】 できますね。

【宗田委員】 それはいいかもしれない。勝手にやったら困るという意見もあるだろうけど。

【石田委員長】 でも、民間が勝手にというよりは、ある種の統一感を持っていくといいのだけど。だから、あれはどういう根拠に基づいて各国がお立てになっていらっしゃるのかな。

【宗田委員】 例えばイタリアですと、アグリツーリズムといういわゆる農家民宿を示す看板は、アグリツーリズム協会って3系統あるのですが、全国組織が、それがまさに焦げ茶色に決めて、同じ色、同じ字体で出すようにするというふうなやり方がありますけど、何かそういう共通の全国的な組織があっても、あるいは近畿とか北海道とかで分かれてもいいかもしれませんね。

外海のお話をしていただいたのですが、ちょうど長崎の教会群、隠れキリシタンのというのが今度世界遺産登録されているのですが、外海に行くとパン屋さんとかが、サンセットももちろんきれいなのですが、ド・ロ神父がフランスから持ってきた技術でつくった食文化というのは結構重要で、今でも地元の人が手で焼いているパンをちゃんと案内してあ

げるといのは、とても観光的には大事ですよ。

【玉川委員】　　そうですね。それが受けるのですよね、1つのパンでもストーリーがあると。

【宗田委員】　　それからオルガンの音が聞こえてくるとかね。

【楓委員】　　広域圏も入っているのですか、重ね図には。

【石田委員長】　　広域観光周遊ルートは入っていないですね。広域観光周遊ルートというと、北海道以外は全面的に入っているという感じですよ。

【環境安全・防災課長】　　とても広いでしょう。

【石田委員長】　　東北はそうだし、中部地整は全部、関西も全部。

【環境安全・防災課長】　　個別に認識するのは難しいでしょうね。全長が長くて、高速道路が全部入っている。

【石田委員長】　　九州も全部、沖縄も全部。

【事務局】　　参考資料1の5ページ目に広域観光周遊ルートを紹介しています。

【石田委員長】　　ほとんど全部です。

さて、どうしましょうかね。いただいたご意見は、スポットもあるから、スポットもちゃんとやらないといけないということと、やっぱりわかりにくいので、私なんか特にそう思うのですが、それだけではもう少し一体感を、つながるといふのを認識していただけるようなものもあればいいなと思いますし、ロゴの使い方ってどうすればいいんだとか、あるいは、ほかの標識を立てたいわと思っておられるところって結構あると思うので、その辺の連携をどうするかみたいのところとか、それこそ、活動の濃淡という言葉をおっしゃっておいりましたけれども、そういうのとの関連をどうするかとかですね。今決めるのではなくて、もう少し慎重に検討したほうがいいなという感じがしますよね。

それでは、登録内容の再確認、お願いします。

【事務局】　　資料5、登録内容の再確認です。

1 ページ目、登録開始から10年経過し、ルートの状況にも濃淡があるということもあります。今後、活動コンセプトをしっかりとさせていく意味でも登録内容の確認が必要ではないかということ課題として挙げさせてもらっています。

2 ページ目は、現在の登録のスキームです。地方協議会がパートナーシップの申請に基づいて登録をしていく制度となっています。

3 ページ目、登録に当たった内容です。右が登録の申請書となっており、申請事項が

左の上の赤枠に記載されています。「登録後について」というのが下の点線枠にございますが、通達の中で、3.(3)に登録内容に変更があれば協議会に届け出るようになっております。また、(4)に登録後、条件を満たさないことが協議会で確認され、パートナーシップに通達して改善されない場合は取り消すこともできるという規定となっております。

その上で4ページ目でございます。現状、10年前に登録されたものも含めて、登録されたものの活動の定期的な確認がされていない。また社会情勢も変わっている中、活動コンセプトそのものをもしかしたらもう一度見直す必要があるのかもしれないということです。さらに、組織の成熟度が停滞で、今後の活動意向として頻度を減らすというルートもでございます。そういう状況において、もう一度、登録内容について再確認をする必要があるのではないかということでございます。

下の「登録内容の再確認(案)」でございます。現状も登録内容を確認するという事は通達上も定められていますので、特に以下の3点に留意して全ルートをもう一度確認したらどうでしょうかということです。1つ目は、中心となる道路とその道路管理者、風景街道の範囲をしっかりと明確にしてもらおう。2つ目は、活動コンセプト(目的)、活動内容を、少し曖昧になっているところがあるかもしれませんので、明確にってもらおう。3つ目は、パートナーシップを構成する組織と役割を明確にってもらおうということです。

5ページ目です。具体的には、表のとおり地方協議会ごとに、登録ルート数にばらつきがあります。特に平成19年、20年で、それぞれ93ルート、12ルート、合わせて105ルートと、現状141ルートの3分の2以上が登録されています。そのため、この141ルート全体を、1~2年で、協議会によっては1年で終わるところもあると思いますが、集中的に再確認し、もう一度、活動コンセプトや活動内容をパートナーシップの方にもしっかりと再認識していただいて、地方協議会でもそこをしっかりと審査し、その過程でアドバイスなどをしていただく。その後は5年ごとに継続的に確認していく案を提示しております。

6、7ページ目は、先ほどご説明しました停滞や頻度を減らそうとしているルートの数や割合を示すデータでございます。

説明は以上でございます。

【石田委員長】 いかがでしょうか。何かご意見等ございましたら。

【宗田委員】 ありがとうございます。ぜひやっていただきたいというものがあるのですが、今のお話の中で、役割の明確化というのがありますが、そこで必ず新しくしてほし

いのが、風景街道内の地域資源をもう一度再確認していただくということです。地域資源って結構変わっているものもある。世界遺産登録があったとか、文化財指定があったとか、こういうお店ができたとかというのがあるので、地域資源をもう一度ブラッシュアップしていただいて、特にこの10年の間にインバウンドが増えてきたことによって、近畿圏なんかだと、例えばどこかで紹介していただきましたけれども、伏見大社、伏見稲荷は、インバウンドが来るまでマイナーなところで、普通日本人は行かなかった。でも、突然京都で一番有名な観光地になってしまったと。そういう発見があつたりしますので、そういうのを確実に書いていただくということと、さすがに10年たっているので、当初のメンバーが、高齢化の影響で大分かわっている部分があります。これを、私、近畿の協議会の委員長やっていましたが、もう1回近畿地方整備局のほうでちゃんと回って、各国道事務所と一緒に支援してくださるような体制というか、予算はありますか。あれば、我々、喜んで支援に行きますけど、今までずっとそれがなかったので、放りっ放しでした。関係者の人たちとそのルートの確認とかで、それぞれの地域に、パートナーシップに半日か1日つき合うようなことができるようになったらいいなと思いますが、そこまではご支援いただけないですかね。

【環境安全・防災課長】 その予算というのは、お仕事で実施することなので、できますよね。予算というか、いわゆる地域の交流活動ですので、それは実施することになると思います。

【宗田委員】 そうですか。ぜひそれをやりたいですね。とにかく我々が行って、その状況を聞くだけでもパートナーシップ元気になりますから。

【環境安全・防災課長】 ヒアリングでしょうか。再確認することによって、地方でそういうことが発生するじゃないですか。そうすると、書類だけでわかったというわけにはいかないとする、1回、誰か現地に行くとか、そういうことが必要になる。だから、あまりこれを急いでやることではないのですが、ある程度ローリングしながら、そのことが逆にまた刺激になるのではないかという気がします。

【宗田委員】 うちの近畿は、JAFの支社長さんがおられて、一緒に行くと、みんなパンフレットいっぱい渡して、これに載ってくれという宣伝合戦が始まります。そういう、いわゆる国交省の方だけではない、我々とかが行くと、少しよかったでするので、そういうメンバーに行ってもらえるように。

【環境安全・防災課長】 協議会の中で検討し、このルートには誰か3人ぐらい手配を

して現地に行くなど、そういうふうにするといいでしょうね。

【宗田委員】 ぜひお願いします。それから、その次に、これで再認定を受けたら国からどうのご支援がいただけるのかと必ず聞かれます。まあ、標識はお願いするでしょうか。

【環境安全・防災課長】 例えばルールが整理でき、ちゃんとレベルが上がれば、標識に載りますよと言えば、これはいいご褒美だと思っています。ただ、これはレベルがそんなに低いとできないことなので。ということにはなるかなと思います。

【宗田委員】 それから、今まで連絡会を毎年開くときに、近畿地方整備局の道路部の方が、九州ではこの古いドライブインを撤去してきれいな景色を取り戻しましたとか、富士山の麓ではこの無駄な道路標識をとってきれいになりましたとか、よくなった事例をいっぱい見せてくれました。今回も何か行くときに、風景街道によってこれだけ風景が改善されましたという。

【環境安全・防災課長】 そうですね。直轄以外にも、県であれば、県のほうで条例を作成してきれいにしますと。そういったことがこの地域でも実現されるかもしれませんというのがご褒美になりますよね。それが本当に一番重要なことでしょうね。

【宗田委員】 お土産が欲しいですね。我々行きますから、お土産用意してくださいと。

【環境安全・防災課長】 そういう物理的な行為だとか、そういうものでしょうね。

【玉川委員】 この間もちよつと言いましたけれども、風景街道の例えば景観というような問題、それから、歴史物語、そういうふうなスポット的なあれと、1つの道が景観を見せている、道自身が景観をつくっているような、いろんな形がありますよね。

だから、登録した、例えば修験道で求菩提山というところがあるでしょう。中津の奥で、英彦山やら、それから国東半島のあれで。そこが一生懸命求菩提を1つの風景街道の資源として頑張ってきたけれども、具体的に言わないけど、市とまちと県とが、例えば修験道にふさわしいガードレールをみんなで作ったら、突然県か何かが白いガードレールをつくってきたり、施策を行う側の認識度がばらばらなんですね。結構国交省整備局なんかも、あまり言い切らないのですよね、そういうところまで。ここは風景街道のスポットだから、一応統一して景観を考えた道として整備してくださいねとか、あるいは補修してくださいね。ですから、パートナーシップを集めて資源の再確認も重要だけど、同時に、関係自治体に呼びかけて、風景街道についての再確認というか、そういう仕事は、事業をやるのは彼らですから、その再確認が要るのかなと。パートナーシップだけ集めてもね。

【環境安全・防災課長】 パートナースhipには関係自治体も入っているが、名前だけとなっている所もあるので、もう1回巻き込みを確認しないとならない。登録申請のときに名前を書いていて、県も意識がなかったりします。そこは再度巻き込んでいかないとだめですね。

【玉川委員】 だから、推進会議の委員がぐるっと回って、皆さんの悩みは何かというような話ではなくて、やっぱり風景街道を進めようとしている主体としっかり、行政も含めて、再確認することが重要じゃないでしょうか。

【企画課長代理（評価室長）】 国、県、市の自治体の連携というのが、意識の確認ということでは絶対重要ですよ。

【玉川委員】 重要です。

【企画課長代理（評価室長）】 少なくともそのエリアだけでも。

【玉川委員】 それで、同時に転勤が多いから、あなた方のほうは、2年たつとみんなかわっているから、なおさら、国もかわるし、市町村もかわるし。

【企画課長代理（評価室長）】 それこそ10年ほど前の思いなんてもう全然引き継がれていない可能性がありますよね。

【石田委員長】 そうですよ。だから、パートナーシップがどんなふうになっているのというのを、ムチじゃなくて、元気づけてさしあげるといふふうな、そういうスタンスが要ると思います。でも、元気づけるといったって、役所も10年前から比べると随分人間が少なくなっていますよね。だから、できないものはできないと言われると、そのような気もするし。

【宗田委員】 それでいいますと、パートナーシップ団体に住民組織で来てくださっているところと、それから、商工会議所とか経済団体中心で来ているところ、それから、行政が旗を振って一生懸命かき集めてきたところと3種類ぐらいありますね。今、石田先生がおっしゃった一番高齢化が顕著なのが住民ですよ。そこは過疎化が進んでいますから、パートナーシップのメンバーが半分から3分の1に減っているぐらいで考えたほうがいい。もともと地域づくりしていた高齢者ですから。経済団体のほうは若返ります。だから、記憶が引き継がれていません。この人たちにどういうインセンティブを与えるか。もう観光しかなく、それもインバウンドしかない。それで、食文化とか、少しでも稼げる、その観光の形態を示すしかないです。だから、道の駅とかって注目が集まる。

そういうところをうまくセットして、住民の努力だけ、善意だけに頼らずに、地域の行

政と経済団体が汗をかいてくれて、できることならばお金も出してくれて、動いていくようなパートナーシップの仕組みに転換していくという戦略を、我々それぞれが、近畿なり中部なりの協議会側が戦略として持っているほうが良いと思います。そうすると、経済団体のほうは、マスコミさんとか新聞社を使って、このガードレールを何とかかせいということとは結構言えますが、住民はちょっと県には直に言えないですから、その辺も含めた戦略というのは要るでしょうね、地域ごとに。

【楓委員】 この再確認というのは、例えばもうこれ以上は維持していくのは難しいですという街道はやめてもいいということですね。

【環境安全・防災課長】 今、141ルートが登録されておりますが、アンケートを実施しても、130ルートぐらいからしか回答がない。また、回答のあった130ルートのうちでも、10ルートぐらいは、活動をこれから広げる考えはなく、今でもしんどいと言われるので、そのようなルートは無理に行う必要はないと思います。やる気があれば一緒にやりましょうというようなところでしょうか。なかなか行政もおつき合いにくいものがありますよね。

【楓委員】 そうすると、141から、ある時期、少し数を減らす時期が出てくると思っています。

【宗田委員】 根本的な認識として、我々、文化財、文化遺産のほうをやっていると、重伝建なんかの地域へ行くと、空き家率がすごく高くなっています。お寺もこれから無住化して行って、いわゆる文化遺産を所有してくれる人たちが消えていく時代。でも、文化遺産は永遠の命を持っていますから、文化財にした以上、朽ちていきますってほっとけないですよ。空き家になっても文化財は税金で守っていくしかない。

実は道路も同じですね。道路もこれだけつくって、メンテナンス大変だけど、国道が消えるなんていうことは考えにくいでしょう。ずーっとあって、その周辺の住民だけいなくなっています。なぜその道路維持するのだといたら、もちろんメンテナンス以上に、観光客とか、住民となるかどうか知りませんが、その道路を使ってくれる人を維持するという、ソフトというか、人間を維持するということが必要になってくるという人口減少社会に突入していくわけですよ。

だから、今、我々は、つくってしまった道路を維持しつつ、その役割・機能、文化的価値まで含めた社会的意義というやつをどう維持するかという取り組みが必要。だから、パートナーシップ団体が消えては困る。住民も参加できなくなり消える場合は、そのメンバ

一にかわる経済団体とか何か持ってきて、あるいは、都会から通ってもらってもいい。都会からこれから過疎地の先に通って、棚田十字軍なんていましたけど、そこに通ってくれるファンクラブが都会の中において、それが月一回集まってサイクリングしてくれるとか、オートバイで行ってくれるとかという連中が風景街道のところにおいて、キャンプしてくれるとか、そういう状況をつくるぐらいのところまで考えて、我々、パートナーシップ、道路とセットになっている人間というやつを、社会というやつをつくっていくという使命を持っているということを考えないと、維持できない。

【玉川委員】 九州のそういう高齢化、人口減の地域を回ってみると、風景街道の方々と話をしていると、要するに、企業誘致はもうない。それから、新しい子供は生まれない。人々は死んでいく。社会的流出は起こる。そうすると、都会から交流人口を引き込むということで、風景街道というのは能性のある施策だと、ものすごく期待されていますよ。地域はとにかく交流人口を呼び込む必要があります。

そのとき出てくるのは、先ほどの標識の話に戻りますが、彼らの要望は、高速道路のインターチェンジに風景街道のインターでおおりてほしいと。ですから、サービスエリアでも、パーキングエリアでもいいけれども、標識を考えると、高速道路に何らかの標識なり案内板なりをつけてほしいというのが、かなりの要望になります。

これは実際に九州の場合だと、ほぼ7つの県庁所在地を回ったから、いよいよ素通りされるわけですよ。今まで国道沿いにあった国道10号線だった道の駅は衰退してしまっている。どうしてもおおりてほしい。そのときには、せめてサービスエリア、パーキングエリア、近くのインターからおりとこういうとてもいい風景街道がありますよという案内なり標識なりをしてほしいというのが、要するに今の話で、それはさっき一番最初の項目のあれにあわせといていただければ。

【石田委員長】 ありがとうございます。登録内容の再確認はすると。ただ、そのときには、しんどいからやめるというのがありますが、やめろとは言えないですね。だから、そういう元気づけるような、あるいは、その中でパートナーシップの役割分担も前向きに考えるみたいな、そんなことなのかなと思いました。

次は、表彰制度で、その次に骨子案に行きたいと思いますので、表彰制度の説明をお願いしたいと思います。

【事務局】 資料6の1ページ目、委員の皆様からのご意見やパートナーシップのアンケート結果から、課題意識として表彰制度の必要性を挙げております。

2 ページ目です。表彰制度のメリットとして、継続的に活動しているパートナーシップのモチベーションの向上、マスコミに取り上げられることによる認知度の向上、認知度が向上すると民間や自治体から支援が得られる機会が増加するということが考えられます。

下の図で、現在の表彰の実施状況を示しています。北海道、関東、九州は毎年表彰を実施しております。実施内容は地域ごとの特徴がございます。東北、中部は、かつて1度だけ実施したことがあります、現在は実施していません。それ以外の協議会は実施していないという状況です。

3～6 ページに、現在実施している3 地方協議会の表彰の概要を紹介しております。これは従来もご説明しておりますので、省略させていただきます。7 ページ目の今後の展開案として、表彰制度を既に実施している協議会は継続していただく。実施していない協議会に対しては、先行している事例を参考に表彰制度の導入を推奨する。また、現在、表彰制度の導入状況が地方ごとにばらつきがあるので、その定着状況等を見た上で、将来的には全国規模での表彰制度の導入も検討すべきではないかということのご提案でございます。

説明は、以上でございます。

【石田委員長】 いかがでしょうかね。

【宗田委員】 ぜひやってください。

【石田委員長】 全国規模の表彰は、なるべく早くしたほうがいいのではないかと。やっていないところは、各ブロックで表彰されるというのが多分エントリー条件だと思うので、やらないと乗りおくれるよと。

【玉川委員】 おっしゃるように、一番いい励ましですよ。ましてや全国レベルで表彰されると。

【宗田委員】 今、インスタグラムブームというのがありますが、民間からそういう投票ができるような、一般の人から投票ができるような仕組みをつくって、風景街道で、その1位を推薦した人は賞がもらえるとかというような大勢を巻き込むようにしないと、パートナーシップ団体と我々だけでここそと選ぶようじゃだめだと思います。もちろんスマホから応募できます。スマホから応募できるようにしたいですね。道路で事故が起こったときに、#9910でしたって、電話してもらいたい、景色がいいところがあったら近畿地方整備局まで写真をスマホで送ってくださいみたいなことをやってください。

【玉川委員】 道の駅の情報発信室に投票箱を置いとくのはどうでしょうか。

【宗田委員】 それもいいですね。

【石田委員長】 道の駅のモデル道の駅って結構喜んでいただいていますので。

【楓委員】 大臣から授与される。

【石田委員長】 じゃあ、積極的にやるということで、毎年表彰をやっている3つ以外のところへの働きかけも含めて、3つでどういうことをやっているのか、どういう基準で表彰しているのかみたいなことも共有していただければと思います。

次が提言の骨子案になりますので、ご説明をいただいて、若干時間とれると思いますので、議論してもらいたいと思います。

【事務局】 資料7は枝番がついております。まず資料7-1です。提言の骨子案ということで全体の構成をご提示しています。

1番目は、これまでの取り組みと課題ということで、10年経過して、様々な成果や課題が出ております。それらを総括するという意味で記述していく。

その上で、2番目、発展に向けた取り組みの方向性ということで、今までの委員の皆様のご意見等を踏まえてまとめてございます。活動の活性化、交流連携の促進、活動環境の整備という3つの項目に分けて提示しております。

1の活動の活性化について、3つの項目がございます。そのうち②は先ほどご議論いただきました標識等の設置についてです。3の活動環境の整備の①表彰制度と②登録内容の再確認も、先ほどご議論いただいた内容でございます。

資料7-2は、今まで委員の皆様からいただいた意見と、それに基づき作成した骨子案との関係を示す資料です。

それでは、資料7-1の内容について補足する意味で資料7-3を説明します。

1ページ目は、民間と行政の連携によるルートの景観整備・保全の推進についてです。景観保全や施設整備などのハード整備を伴うものは、道路管理者や地元自治体との連携が、沿道景観の規制に必要な条例等も含めて必要なのではないかとということです。景観点検の実施、自転車通行空間の整備、自転車施策との連携、無電柱化の推進、看板の集約などを道路管理者、地元自治体と連携して実施していくべきではないかとということです。

2ページ目、活動が活発な優れたルートでの標識等の設置。これは先ほど議題として個別にご議論いただいた内容です。

3ページ目、情報ポータルサイトやSNSによる情報発信・共有は、近年のインバウンド増加やSNS等の浸透を踏まえて、ルートのコンセプトを決めてカテゴライズしたうえでの情報発信等も含めて、魅力的で効果的な情報発信を今後も発展させるべきではない

かということです。

4 ページ目、大きい2つ目の交流連携の促進の1つ目として。道の駅との連携です。委員の皆様からも多数ご意見出ているとおり、道の駅との連携は非常に重要であり、相互の魅力向上のあり方について検討が必要ではないかということです。

5 ページ目、同種活動との連携についてです。道守や夢街道ルネサンス、ボランティア・サポート・プログラム等の同種活動が存在する地域は、連携による効果的・効率的な活動のあり方の検討が必要ではないかということです。

6 ページ目、観光施策や関連他省庁施策、例えば文化財施策、農林振興施策との連携が必要ではないかということです。日本遺産とジオパークを例として載せております。

7 ページ目でございます。これはパートナーシップを構成している、国道事務所をはじめとした道路管理者、自治体、活動団体同士の交流促進についてです。情報共有や活動の活性化のためには交流を促進するような場を設けることも必要なのではないかと考えてございます。

8 ページ目は、表彰制度の導入と9 ページ目の登録内容の再確認は、先ほど個別にご議論いただいた内容でございます。

10 ページ目は、道路協力団体制度の活用ということで、活動資金不足の解消策の1つとして、道路協力団体制度をより効果的に活用することが有効ではないかと考えてございます。

11 ページ目は、支援体制の構築についてです。パートナーシップを支援する仕組みとして、北海道での社団法人シーニックバイウェイ支援センターによる活動団体の支援内容を紹介しています。北海道でシーニックバイウェイの活動が活発な理由の一つとして、このような支援体制が整っていることもあるのではないかと考えています。

参考資料1は、道の駅との連携や同種活動との連携、観光施策や関連他省庁施策との連携について議論するのに参考となるものです。議論の中で参照の必要がある場合、ご紹介させていただきます。

最後に、メインテーブルのみに配られているものになりますが、現在、地方協議会ごとに風景街道と他の関連施策を同一地図に落とした重ね図を作成中です。こういうものを見ると、連携を図れるところの気づきも出てくると思われまので、今後、地方協議会やパートナーシップに提供できればと考えております。

以上でございます。

【石田委員長】 ありがとうございます。いかがですか。提言の骨子案でありますけれども。

【宗田委員】 1の活動の評価、今までの活動の評価のところで書かれるかもしれませんが、観光施策との関連のところがとても重要で、なぜかという、これから連携することによって風景街道を盛り上げていこうというのではなくて、道の駅が特にそうですけれども、風景街道によってどのぐらい観光効果があったかということをもう少し強く意識するほうがいいと思います。風景街道そのものは、マイカーとかレンタカーとかで回るという前提がありますけれども、バスの観光客は結構多いですよ。それから、今、クルーズ船で港に着いた人たちが、バスで京都とか、それぞれ都市に向かって走ってくるということがあって、その道沿いのPAとかSAとかというのが結構力を出しているということがある。

それから、インバウンドの人たちがレンタカーをとということもあるのですが、基本的には、さっき冒頭言ったことですけれども、鉄道で公共交通を中心に観光するということでは行けない部分ってたくさんあります。九州では、九州新幹線通りましたけど、九州新幹線が通ってないところは道路が頼りになっています。長崎でも、実は外海なんかまさにそうなります。車でしか行けない。そこは過疎がどんどん進んでいて、もう地域が消滅しかかっているわけです。

そこを救うためには、道路の力と風景街道と観光の力ってとても大事になります。その部分について提言の骨子に置いとかないといけない。皆さん、道路局のお金を少し分けてもらって観光振興ができたらいいぐらいにしか思っていないが、先ほど玉川先生がおっしゃっていた、死命を制するみたいなのところがあって、重要な部分だという。あなたたち、今、風景街道に乗らないと地域消滅するよぐらいの状況に陥っているところもあるわけですね。

北海道は幸い、新幹線というか、鉄道がおくれていますから、道路独占状態ですごく頑張っているから、あんな寒い釧路とかの雪原の中でもまだ人が住んでいられるみたいな状況が幸いあるわけですけど、北海道でも起こっている同じようなことがこれから日本全国で進んでくるわけですから、これ、提言の中で忘れずに意識してほしいこと。それが観光であり、道路でありということを出してくださるといいと思います。

【玉川委員】 おっしゃるように、今度の教会群の話で議論があるのは、過疎になってしまっている島ですから、信者がいなくなっています。信者が来ないというのに世界遺産

に、祈りの場でない教会を保存したり、風景として見るだけで、そんなのは風景じゃないのではないかというような議論があるほど、今の風景街道の地域というのは追い詰められているわけですよ。

それともう一つは、九州は火山が多いですから、ジオパークが多いですよ。ご存じのように、次から次に災害が起こってえらい目に遭っているわけですが、このジオパーク、先ほど言いましたように、世界遺産だとかジオパークだとかというのは、中で暮らす人たち、風景街道を担う人たち、住民はものすごい厳しい状況に、今、熊本の阿蘇なんかでも追い詰められているわけですから、そういう広域計画と風景街道と宗田先生がおっしゃるように観光でしようけれども、大きな絵柄から言えばですね、そういうものともう少しリンクして活性化していく。そういう要素を強く打ち出したらどうかなと思いますね。

【楓委員】 日本風景街道の認知度に関する調査は実施していますか。道の駅がもし日本人の60%知っているとしたら、風景街道は何%?という調査は必要と思います。恐らく、認知度は低いと推測しますが、やはり知られていないことを前提として、風景街道とは何ぞやというこのお題目ではなくて、それぞれの風景街道の一体どこが美しいのかを示す必要がある。それは自然景観かもしれませんが、人工的につくったものかもしれませんが、この風景街道のこれが美しく、これをぜひ見てほしいというところをもう一度、141のうち幾つかは離脱するかもわからないですが、それをはっきり表明して頂きたい。その上で、この風景街道は実はこういうパートナーシップの方たちが守って、よそから人が来てほしいところは来てほしい、あまり人に荒らされたくないところはひっそりと守っていきますという、そういうメッセージ発信するのが良いと思います。それを、やり直さない、いくら標識出します、観光施策しますといっても、浸透していかないと思います。

【石田委員長】 熊野先生、いかがですか。

【熊野委員】 皆様方おっしゃるとおりでありまして、やっぱり国民の皆様の生活に浸透するのは、テレビとかマスコミ媒体で日本風景街道のキーワードを使ったいろんなストーリーの番組がどんどん提供されると、全然違ってくると思いますね。道の駅の連携やサイクルツーリズムの連携とかもありましたが、道の駅との連携というのはいろいろなやり方があるかと思います。既に政策としてやられている、高速インターからおりて、またおろして、そこが風景街道のエリアであれば、ETCつけた車であれば、道の駅をおりてまた乗っても料金が高くないという方向性の施策が今あって、また今社会実験としても、九州管内では、えびのと長崎の東彼杵で道の駅使って社会実験やっています。インターか

らおりて、えびので、E T C 2. 0をつけていないとだめですが、利用して、また帰ってもらっても無料になります。あと、アンケートとか、そういうのをいろいろやって。やはり地域の活性化をするためには、高速道で目的地まで行くのではなくて、ところどころ余裕を持っておりてもらって、楽しんでもらって、お金を落とさせていただくと。トイレ休憩とあわせてですね。そのときに料金が上がらないシステムというのをもっと広げると、国民の利便性がかなり高くなります。特に東九州自動車道なんかは、パーキングエリア、サービスエリアが足りないです。渋滞すれば、トイレ休憩も非常に困りますね。

そういったところにも、すぐおりて、道の駅を利用すると。そこが日本風景街道のエリアであれば、しっかり宣伝されるだけでも効果は違ってくるかと思えますし、だんだんそういうストーリー性や内容の熟度が増して魅力が出てきますと、風景インフラとして、道路だけじゃなくて、セットで考えていける。自治体が公共事業評価するときにB/Cというのをやりますね、ベネフィット・バイ・コストで。風景という要素が、地価に反映することは多いのですけれども、風景価値のBが非常に弱いんです。日本風景街道というエリアであれば、Bが非常に高くなるとか、それだけでも公共事業評価にも影響があれば、ブランドアップになるんじゃないかなという気もしております。

それと同種活動との連携というのが交流連携の促進にあります。ここにやっぱりサイクルツーリズムですね。自転車活用推進法で、今後自転車活用がどんどん増えていくと思いますので、サイクルツーリズムとの効果的連携を同種活動との連携にも大きく入れていただければありがたいなと思いました。

以上でございます。

【石田委員長】 ありがとうございます。随分前ですけれども、アメリカのシーニックバイウェイがナショナルジオグラフィックと連携をして、結構いい、これぐらいの分厚さのガイドブックですよ、ナショナルシーニックバイウェイに選定されたところのきれいな写真と地図を載せて、あるいは、どれぐらいの行程で、1日コースなのか、2日コースなのかみたいな、そんなガイドブックをつくられておりましたね。

今はもう時代ではないかもわからないけれども、例えばグーグルは、観光立国推進部という部が全世界に広がるグーグル支社の中で日本支社だけにあって、そこなんとか連携することも可能かなと思いますね。実際に新しい観光圏がグーグルのストリートビューと連携してきれいな写真が、13地域かな、載っていますよね。だから、魅力があれば、グーグルにとっても、そこでビジット数が増えるというふうな魅力があればできると思います

が、なかなか難しく、ノジュールの編集長の方に北海道でシーニックバイウェイというフリーペーパーを20万部ぐらいかな、刷っていて、そのバックナンバーをお渡しして、記事になりませんかというお願い、ご相談をしたのですがなかなか難しいみたいです。ですから、そういうものをどのようにするかと思っています。

【玉川委員】 活動の活発化というテーマでいえば、最初の提言のときに、風景街道活動を国民運動にするというぐらいの言葉があって、国全体をそういう考えでやっていたわけですが、今実際に風景街道の活動といえば、植栽、花植えと道路掃除が中心ですよ。そこから先に一步進むための活動というのは何だろうかということだと思います。それは九州の場合だと、九州道守会が一生懸命やっているのですが、では、風景街道づくりをもう少し一歩進めるためにはどうすればいいかという。例えばビューポイント、とるばという小さなあれと、駐車場ミニパークと、そこから見ると景色がいいですよという、ちょっとしたビューポイントをつくってあげるとか、そういう事業みたいなものをぜひ提言の中に織り込みたいなど。

もう一つは、常に現場の風景街道の人たちが困っている、彼らは地場ですから、外目から見てどこが魅力になるのですかね。魅力の発見を、いわば景観診断の資源診断と言ったらいいのか、ここを売り出さないよみたいな、ルートに閉じこもるのではなくて、もう少し外の目から見たらここが魅力ですよというような景観診断みたいなものを提起できないかなと。それが風景街道、このルートを将来どういうふうにつくっていきましょうという、いうならばコンセンサスが得られるのかな。というような、皆さんがおやりになったアンケートの中でもそういうものが出てきていますよね。

それと僕がもう一つ思うのは、道の語り部というような人材の育成というか、今九州ではお互いにルートを相互乗り入れで見に行きましょうという、10周年を境にやろうという事業を今進めようとしているのですけれども、普通の観光ガイドさんたちではなくて、そこに暮らしている、例えば阿蘇なら阿蘇の南阿蘇村の人が地域の資源のことを道とあわせて、この道はこういう意味がありますよと。そうすると、もう全然違うというわけ。ものすごく魅力的で、お互いに相互乗り入れするときに、現地の道の語り部を養成していくような。そうすると、パートナーシップ自身についてもやりがいができるし、地域の資源の再認識にもつながり、そういう部分をぜひ提言の中に入れてほしいなと思いますね。

【石田委員長】 ほかにいかがですかね。道路整備って、道路管理者ができることでして、標識の話をしましたけれども、そのほかにも結構やっていただければありがたいなど

いう話があると思います。例えばサイクルツーリズムでいうと、安全な通行帯をちゃんとつけて、風景街道をやっているから優先的というわけにはいかないと思いますが、そのような事もあるだろうし、高速道路との関係でいうと、今、道の駅との連携で、もうちょっと風景街道があるよみたいな話もしていただきましたし、あるいは、これも本当難しいと思いますが、高速道路ができると並行する現道の性格が大きく変わるので、それはゆっくり、ゆったり楽しめる道になるはずだと。風景の美しい道になる可能性があるのですけれども、なかなかゆっくり、ゆったり楽しめるような道路構造になっていませんと。そういうところなんかも考えていただければなど、そういう検討をしてもいいのではないかくらいの話を提言の中に書いていただければありがたいなと思いました。

【玉川委員】 さっきの道の語り部の話で関連して言いますと、皆さんご存じだと思うけれども、軍艦島ですね。軍艦島がものすごい今人気になって、フェリーが足りないぐらいになっていますが、これの火付け人は、サカモト君という、昔からつき合いのある男ですが、彼は軍艦島で生まれて育っています。僕らみたいに長いこと炭鉱なんかを取材してきた人間からすれば、炭鉱施設はゼロです。ところが、炭鉱の設備は残ってないじゃないかという冷やかな目で見えていたのですが、あの小さな島に暮らした人間から見ると、例えば日本で最初の公団のようなアパートがあそこで作られたり、コンクリートの使い方とか、大病院のあり方とか、さまざまな都市政策、限られたスペースの中で生きていく人たちがどういうふうな工夫と努力をしてきたかというような、そういう実感を持って彼は説明するわけです。そのことによって、軍艦島が、外見で軍艦のようだという以上に、中身が、彼が語り部として話してくれる。そこがすごい人気になっているわけで、風景街道のそれぞれのところは、そういう語り部をつくるということは大きな認知度を高める上で重要なので、これも考えてもらいたいなと思います。

【宗田委員】 今、京都では、文化庁が移転する流れの中で、地域文化創生本部というのができて、地域文化の発掘ということにすごいエネルギーを使っている。今観光で語り部という、その地域ごとに、今まで見失われてきたというか、あまり意識もしなかったようなことを語れるような力が段々としてきています。

その中でも特に生活文化というのを文化芸術基本法の中で認知するようになったものだから、食文化を代表するということで食にすごく力を入れています。そういう側面がこれから出てきますから、風景街道の資源というのを、できれば生活文化とか、地域文化とか、今、軍艦島なんか、集住体モノグラフィという本を建築の教科書で習うものだから、軍艦

島が軍艦というよりも、集合住宅のすごさというのを我々は学ぶのですが、ああいうことが今や文化として観光客をあれだけ集めるようになってきていますね。そういう物語はつくっていくものですよね。

【石田委員長】 3月の初めに大分に呼んでいただいて、あそこの風景街道と道守と道の駅を連携してやりましょうということで非常に熱心にやっておられて、その中で参考になるなと思ったのは、産業界との連携が非常に強くて、これも人によるのだろうとは思いますが、打ち合わせは大分銀行の会議室を借りてやっているとか、あるいは、道路占用ではあるが、広告用の横断幕をつけさせていただいて、この上りの一部をもらって活動資金にされているとか、これも産業界との連携とか、あと、今、語り部ということであると、日本遺産でも世界遺産でもなくて、世間遺産。どこそこのおばあさんとか、近所のお豆腐屋さんがおいしいとか、そういうふうな発掘をやっておられて、ものすごい参考になりましたね。

そういうことを、たまたま大分はそうだったのですが、ほかのところにもいっぱいあるような気がしているので、何か共有できるメカニズムがあればいいですね。

【宗田委員】 今、地銀が熱心ですよ、先生おっしゃったように。

【石田委員長】 地銀が結構熱心ですね。今までの利ざやで稼ぐビジネスモデルから投資をしないといけないと考えている。そんなことで、パートナーシップのあり方とか、資金獲得のあり方とか、新しい面も出てきているような気がしますので、そういうのを共有する、広める。そのための心のこもった、よくわかる共有の形って大事だなという気がしました。いかがですか。

それでは、まとめをしていきたいと思います。

今日、言いそびれたことありましたら、事務局にお寄せいただければ、提言のドラフトに盛り込みたいと思いますので、よろしく願いをいたします。

最後ですけれども、今後のスケジュールをお願いします。

【事務局】 資料8をご覧ください。本日、第3回ということで、多数の貴重なご意見ありがとうございます。現時点では、次回は、本日いただいた意見等を踏まえて提言等の取りまとめを予定しております。

今後のスケジュールは以上でございます。

【石田委員長】 ご意見については、いろんな人ともまたそれぞれ意見を交換しながらお寄せいただければと思います。よろしく願いいたします。

これで議論すべきことは終わりましたので、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きますので、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、机の上に置いていただきましたら追って郵送させていただきますと思います。

次回、先ほどお話出ましたけれども、第4回の有識者懇談会でございますが、別途ご連絡させていただきますので、よろしくお願ひしたいと思います。

以上をもちまして第3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 —