

道の駅は1993年に最初の103駅が認定されてから、11月で1134駅に達して国民的に認知され、年間2400億円にも達する売り上げや雇用の確保を通して地域経済に貢献するなど質・量とも大きく成長した。災害時の避難や支援活動拠点としても注目され、高齢者福祉や地域健康のセンター、地域交通の拠点として活躍する道の駅が増え、今や地域になくてはならない重要なインフラとなった。国土計画上も重要な社会的装置「地域の小さな拠点」に位置づけられている。

道の駅の全国組織である全国「道の駅」連絡会や国土交通省に設置されている「道の駅」有識者懇談会で常に話題になるのが、さらなる飛躍のためそれぞれの道の駅が頑張ることを前提に、大学との連携、道の駅同士の連携、観光地域づくりとの連携をはじめ

とするさまざまな連携の必要性である。多くの大学などとの間で若い感覚による魅力の再発見、商品開発などが行われている。

道の駅同士の連携は効果への期待が非常に大きいことで、話題に上ることが多いが、実

## 大切なルートの物語



若狭湾で獲れた鯖を京の都に運んだ「西の鯖街道」も風景街道の一つで終点は京都御所（承明門から紫宸殿を望む）

録が始まり、現在全国140ルートが登録されている。道の駅に比べると、歴史も登録数も社会的認知もまだ発展途上にある道路施策である。道の持つ「人と人、地域と地域、モノとモノ、コトとコト」などを結びつける力を活用。ルート沿いの住民が美しい風景、地域の歴史・文化、美味しいもの、楽しいことを再発見し、磨き上げ、ルートで再構成することで価値をさらに高め、訪れる人にも喜んでいただき、地域経済の活性化と地域を元気にしようとする活動である。この運動を再構成し相乗効果を得るために重要なことは、ルート全体の物語であり、テーマである。

その中で、道の駅が主要な拠点として、物語に沿った位置づけをそれぞれが獲得し、それに合わせて役割を分担できないか、と考えている。道の駅の連携にはまず、担当者は

わが国の国土は歴史上、何

度も苦難を乗り越えて、その都度新しい息吹を吹き込み、工夫を凝らして前よりも優れた情景をつくり上げてきた。土木技術ばかりでなく、制度や生活、風俗風習といったソフト的な面においても、常に快適で利便性の高い空間を目指してきた。明治初期の西洋文化流入の際もこれを拒絶するのではなく、わが国の風土の中に違和感なく取り込み独自の文化を築いた。関東大震災の時も戦後の混乱期も、苦しいなりに未来を見つめ、自分の苦勞が少なくなるよう周辺の人々にも快適なように都市も街道も整備された。

その中で育まれた物は多様だが、勤勉さや清潔感、几帳面さなどは、世界が真似のできないほど高度なレベルで生活の中に組み込まれた。その一つが家の周囲を綺麗に保つことだ。これが発展して周囲の道を快適に歩けるように工

## 風景街道の情報と誘導を



ぐるり・富士山風景街道の美化活動で整備された道路(勝山周辺で筆者撮影)



日本風景街道

ロゴマークは「コン」ノジュンコさんが手がけ、日本の象徴富士山をモチーフに、歴史や文化が道路を介して未来へと続いていくことへの願いをこめて表現した。

ては当たり前の生活価値観の発展型であると思う。

地域の人々が当たり前につけてきたことを、道に関して「日本風景街道」という制度で整えた。その精神は主に「地域活性化への寄与」「美しい国土景観の形成」「観光振興への寄与」の3点にある。

2007年から登録が開始された制度も徐々に定着し、移動空間の快適性はますます高いレベルになってきた。

しかし問題点も指摘される。例えば「どこからどこまでかわからない」「どこからどこまでかわからない」など、来訪者に対する情報提供の不足である。

一方、道の駅はトイレ利用を含む休憩機能、情報発信機能、地域の連携機能が主な要素となり、地元の農水産物の販売やイベントなどで地元を盛り上げ、地域と来訪者を結びつける役割も果たしている。地方創生の中では「小さな

夫し、やがて住民ばかりでなく、外からの来訪者に対しても、気持ちよく空間を味わってもらいたいという気持ちに変わってきた。

美しい国土が目指すものは突然降ってきた理想的な理念ではなく、こうした日本人らしい考え方の上に立ち、歴史に裏打ちされた、我々にとつ

道の駅が地元の人々の生活拠点、防災拠点と並んで、来訪者の休憩拠点、情報拠点であるなら、近隣のあるいは道の駅を起発着点とする「風景街道」の情報と誘導も大きな役割となって欲しい。風景街道の施策、活動と道の駅の連携強化は、今後の重要な課題であろう。