

道の駅と日本風景街道

連携の追求

日本大学特任教授・日本みち研究所理事長
(日本風景街道)有識者懇談会委員長 石田東生

道の駅の最初の登録から25年が経過し、全国で1145駅を数えるようになった。この間、いろいろな人の工夫や努力により、ほとんどの国民が知つていて、生活や観光に欠かせない存在に道の駅はなりつつある。実際、国策政策を定めている「国土のグランデザイン2050」では、これからの方創生の要となる小さな拠点としての道の駅に期待を寄せている。

道の駅の三つの課題

しかし、道の駅に課題が全くないわけではない。一つは、25年を迎えた規模な改修・更新を要する道の駅も出現しつつあり、その改修をいかに行うかといった問題。

二つは、道の駅の経営問題である。近在の農家が丹精こめた農産物やその加工特産品などが魅力になり、道の駅が目的化し、観光ツアーやも形

欠缺ではない。一つは、25年を迎えた規模な改修・更新を要する道の駅も出現しつつあり、その改修をいかに行うかといった問題。



近畿風景街道協議会/H28

風景街道使い点から面へ

成されるなど大いに賑わつている道の駅があることも事実であります。地域の賑わいの場として地域活性化への期待は高まるが、商業主義に走りすぎている道の駅は、経営不振で要請される機能を十分に發揮できない道の駅とともに、これまで多くの人々の懸命の努力で培われてきた道の駅のブランド価値を毀損しつつある。道の駅の本来的かつ究極の目的と姿、「休憩・情報交換・地域連携の機能を持つた地域とともにつくる個性豊かなにぎわいの場」に立ち戻り、経営を考え直すことも大きな課題である。

三つは、さまざまな社会からの要請に応えることである。今年の西日本豪雨や北海道胆振東部地震における避難・救出の拠点としての道の駅の活躍は記憶に新しいし、観光地域づくりに資する拠点・地域とともにつくる個性豊かなにぎわいの場」に立ち戻り、経営を考え直すことも大きな課題である。

しかし、さまざまな課題に十全に対応するためには色々な主体や政策との連係が必要である。例えば、経営ノウハウの共有や災害時の相互支援には道の駅相互の連携が前提である。これを担うのが全国協議や審査を受けるが、その後は基本的には自由に運営されている、これが多様な特色のある道の駅の発展につながっている。

物語や愛情でつなぐ風景街道

一時、停滞したこともあつたが、多方面からの要請もあり、17年に日本風景街道有識者懇談会が設置され、10年にわたる活動の成果を総括するとともに、現時点の課題と今後の政策推進の方向についての提言がなされ、政策の重要な性と効果の大きさが再認識され本格的な取り組みが再開されたと考へていている。

筆者はその委員長を務めさせていただいたので、私見も交えながら風景街道と道の駅の連携の重要性と効果について述べさせていただきたい。

風景街道はその中心に、人と地域連携、観光スポットとの連携、そして道の駅の連携は誰でもが構想するものだが、実践には困難も伴う。隣の観光地や道の駅は理念的には連携相手であるが、現実には競争相手である。この時に、連携の舞台と契約機を与えるのが風景街道だ。

道の駅の連携はルート内の道の駅の連携を構築するとき役割分担と連帯意識を醸成するうえで重要である。このように風景街道は道の駅の連携を展開する舞台として有

用である。連携は具体的な活動から始まることを考えると、複数の道の駅がルート内に存在する風景街道が道の駅も巻き込んで、例えは清掃活動や景観診断や地域資源調査を展開することは、連携の機会と関係性の強化に有用である。

道の駅は小さな拠点としての中心性や地域へのゲートウェイとしての中心性を期待されることは、連携の機会と関係性の強化に有用である。

この時に、連携の舞台と契約機を与えるのが風景街道だ。

道の駅の連携はルート内に、役割分担と連帯意識を醸成するうえで重要である。このように風景街道は道の駅の連携を展開する舞台として有

用である。連携は具体的な活動から始まることを考えると、複数の道の駅がルート内に存在する風景街道が道の駅も巻き込んで、例えは清掃活動や景観診断や地域資源調査を展開することは、連携の機会と関係性の強化に有用である。

道の駅は小さな拠点としての中心性や地域へのゲートウェイとしての中心性を期待されることは、連携の機会と関係性の強化に有用である。