ガードレールの雪かきに参加した仲間たち

北海道の「シーニックバイウェイ」

「日本風景街道」を北海道では「シーニックバイウェイ」と呼びます。北海道は広いので、現在は各エリア14のルートに別れて活動しています＝**2面の「ことば」参照**。広い北海道で、各地域をつなぐ「道」をキーワードに、拠点としての「道の駅」を含めた、つながりから生まれた私たちの活動を、少しご紹介させてください。

（桜井あけみ・東オホーツクシーニックバイウェイ連携会議代表）

進む道の駅との連携

「景色も大切な資源」――シーニックの活動を始めた頃に飛び込んできた、このキーワード。私が暮らす知床半島の中ほどに位置するウトロ地域への道路は1本だけの国道334号です。猛吹雪や大雨などの自然災害で通行止めになり、観光客を含めて陸の孤島になることもあります。

しかし、世界自然遺産にも登録された知床半島、その豊かで美しい雄大な自然の恵みに文字通り「生かされている」自覚と誇りを持つ地域です。

寒さも吹き飛ばす和気あいあいの雪かき

たくさんの自慢の一つが「流氷」。こんなに「流氷」を間近で見ながらドライブできる道路は、ここだけでしょう。

しかし、冬季間の除雪作業でガードレールに雪が積み重なってできる壁が、その景観を妨げてしまうため「ガードレールの雪かき」を地域のみんなと18年前にスタート。2015年には国土交通省の「手作りふるさと賞」を受賞、22年にはさらに新しいまちづくりをプラスして大賞をいただきました。

昨年度の手づくり郷土賞で大賞を受賞

日本風景街道

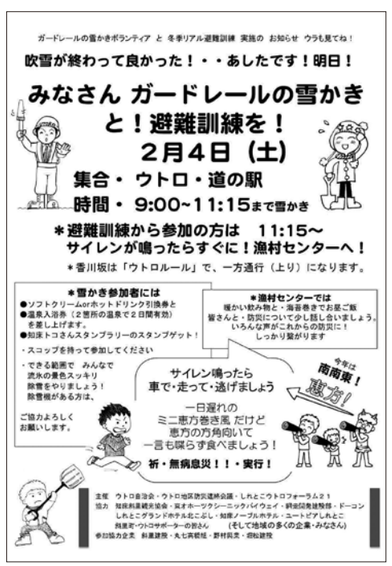
ロゴマークはコシノジュンコさんが手がけ、日本の象徴富士山をモチーフに、歴史や文化が道路を介して未来へと続いていくことへの願いをこめて表現した。

雪かきと避難訓練の集合・スタートは道の駅ウトロ

18年「ガードレールの雪かき」

「道の駅って、峠の茶屋」かな？　道の駅は、私たちが車で移動するためになくてはならない存在になりました。その道の駅が有する機能は多岐に渡ります。

まだ徒歩や馬や駕籠？で移動をしていた時代から要所に配されていた「峠の茶屋」は、お茶とお団子をいただくだけでなく、行き交う人々の情報を得る場所だったはず。



雪かきと避難訓練の呼びかけチラシ

「道の駅」は地域の拠点となり、そこに到達する移動環境を風景街道が盛り上げる。この地域システムを動かしているのは、行政でもリーダーでもなく地元の人々なのだと思う。

関東地域の風景街道では、活動表彰に携わる委員や道路行政を担当する方々が、その都度当地を訪れて、表彰を直接伝達している。そのことが活動を続けている人々の励みになればとの考えからだ。当地に出かけていくことなど何でもないことだ。

委員会の活動は地味なことに過ぎないが、委員会の行動が地元でも理解されているのか、毎年提出される風景街道の活動報告書も丁寧になってきたと感じる。ほとんどのパートナーシップが提出してくる。お仕着せの行政文章ではなく、活動している人々の姿が見えるような記述が多くなってきた。提出された報告書を全て読んで評価する各委員の作業量も膨大になった。

行政と民間の連続性という意味でも一体性という意味でも、すごいことだと思う。しかも国から県、市町村がまとまっているのだ。これが関東地域の風景街道の強みだと思う。ある日突然、すごくなったのではない。ここでも行動の積み重ね、つまりプロセスが大切だと思っている。

路傍に植えられた草花や奇麗に刈り取られた雑草も、白くないガードレールも、何気ない案内看板にも、この道を大切に守り続けてきた人々の魂を感じる。

関東の風景街道の展望

風景街道の活動表彰選定等に関する委員会委員長（元名桜大学大学院教授＝観光学）小濱哲

信州ビーナスライン茅野
令和3年度活動報告より

企業でも受験でも結果が全てだといわれる。そこに至るまでのプロセスはほとんど評価されることはない。旅行では最終目的地にたどり着くことだけが旅の目的ではない。橋を渡るたび、トンネルを越えるたびに移ろう景色を見ることも、旅の楽しみと思う。

景色を見ると、その地方らしい面影があちこちにある。カラオケに行って歌詞と一緒に映し出される背景を見ると、これはあの地方だなとなんとなくわかる。展覧会の絵を見ていて、これがどの地方なのかもなんとなくわかる。風景は、その地域に住む人々が長い時間をかけて創りあげているものなのだと思う。

観光学を学んでいた学生の頃、調査に向かう車中で居眠りをすると指導教員から叱られた。「風景は太古の昔からそこにあるのではない。人々が生活に合うように創りあげてきたものなのだ。風景はそこに住む人々の生活を現している」と教わった。「植物は嘘をつかないよ」つまり植物は育つところにしか育たない。だから植生や農作物をみると、その地域が特定されてくる。生活の香りも漂う。

「日本風景街道」は国の制度となっているが、地元の人が押しつけられて実施しているのではない。そこに住む人々が自分たちの住む「まち」を良くするため、また来訪してくれる人に気持ちよく過ごしてもらうために、地元の人々の活動を応援する制度である。

今や世界ブランドとして海外にも普及している「道の駅」と絡めて、風景街道を道の駅と連携して利用する試みを進めている。道の駅は地域の拠点となり、そこに到達する移動環境を風景街道が盛り上げる。この地域システムを動かしているのは、行政でもリーダーでもなく地元の人々なのだと思う。

関東地域の風景街道では、活動表彰に携わる委員や道路行政を担当する方々が、その都度当地を訪れて、表彰を直接伝達している。そのことが活動を続けている人々の励みになればとの考えからだ。当地に出かけていくことなど何でもないことだ。

委員会の活動は地味なことに過ぎないが、委員会の行動が地元でも理解されているのか、毎年提出される風景街道の活動報告書も丁寧になってきたと感じる。ほとんどのパートナーシップが提出してくる。お仕着せの行政文章ではなく、活動している人々の姿が見えるような記述が多くなってきた。提出された報告書を全て読んで評価する各委員の作業量も膨大になった。

行政と民間の連続性という意味でも一体性という意味でも、すごいことだと思う。しかも国から県、市町村がまとまっているのだ。これが関東地域の風景街道の強みだと思う。ある日突然、すごくなったのではない。ここでも行動の積み重ね、つまりプロセスが大切だと思っている。

路傍に植えられた草花や奇麗に刈り取られた雑草も、白くないガードレールも、何気ない案内看板にも、この道を大切に守り続けてきた人々の魂を感じる。