平成２９年度　日本風景街道大学

テーマ「地域の力～はぐくみ伝える」
未来にむけて　私たちは　どういく？

開催報告書

テーマ	生み出す～地域の力
日　時	１日目・平成３０年１月５日（金） ２日目・平成３０年１月６日（土） ３日目・平成３０年１月７日（日）
主　催	日南海岸地域シーニックバイウェイ推進協議会 特定非営利活動法人　日本風景街道コミュニティ
共　催	宮崎大学　地域資源創成学部 道守みやざき会議
後　援	（一社）シーニックバイウェイ支援センター、道守九州会議、都市計画学会九州支部、国土交通省九州地方整備局、宮崎県、日南市、串間市
参加者数	１日目　８２名 ２日目　７７名 ３日目　バスツアー１６名　サイクリングツアー２６名

－１日目　開催概要－

【主催者挨拶】

・日南海岸地域シーニックバイウェイ推進協議会 会長　長友 治氏

・日本風景街道大学 学長　石田 東生氏

【来賓挨拶】

・九州地方整備局道路部　道路部長 前佛 和秀氏（代理 道路調査官 阿部 俊彦氏）

・宮崎県県土整備部 部長 東 憲之介氏（代理 次長 瀬戸長 秀美氏）

日南海岸地域シーニック
バイウェイ推進協議会会長
長友治氏　挨拶

日本風景街道大学学長
石田東生氏　挨拶

九州地方整備局
道路部 道路調査官
阿部 俊彦氏　挨拶

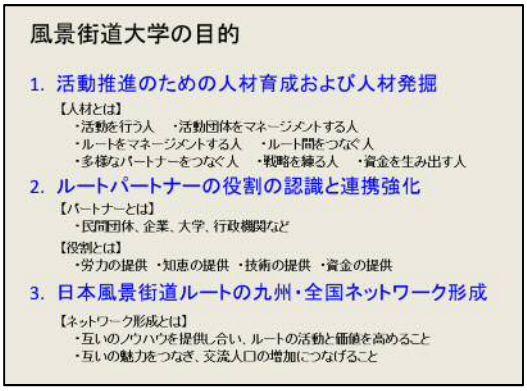
宮崎県県土整備部 次長
瀬戸長 秀美氏　挨拶

【オリエンテーション】「風景街道大学の趣旨」

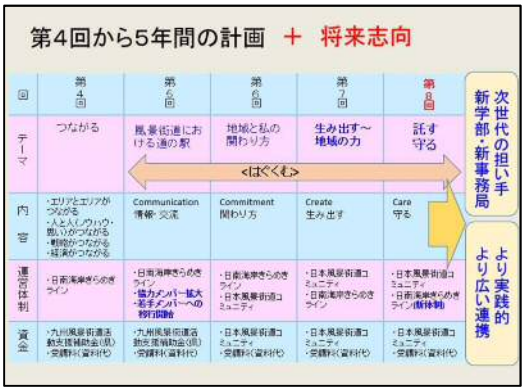
講師：ＮＰＯ法人日本風景街道コミュニティ理事
日南海岸地域シーニックバイウェイ推進協議会顧問　吉武 哲信氏

これまでの風景街道大学の開催経緯や内容についてお話しいただいた。

・風景街道大学の始まりは、H19 年日南海岸きらめきラインが発足し活動を続ける中で、道守活動や風景街道、これから何をやっていくのか？どんな違いがあるのか？一度しっかり学ぶ場がほしいということでスタート。せっかっくなので、風景街道のメンバーだけでなく、多様な方々と共に学びあおうということで、全国的な講師陣とし誰でも参加できるスタイルとし、継続的に開催している。
・第４回以降、中期計画を持ち大きなテーマとして「はぐくむ」期間としてきた。今年度がその最終年度にあたり、これからの５年間をどうしていくかを、次世代の担い手にバトンタッチしてきたいと考えている。新しいステップに入るにあたり、テーマもより広い連携やより実践的な内容にシフトしていくと思われる。
・平成 25 年からは全国で風景街道大学が開催されるようになった。他地域で開催されている風景街道大学とも交流・連携していきたいということで、今年度から各地風景街道大学の開催報告をしていただくことになった。今回は、『奥能登絶景街道珠洲キャンパス』の方々が石川県よりご参加いただくことになっている。



＜過去のテーマ＞
第１回（H22）日本風景街道の理念、最終目標の理解
第２回（H23）地域資源を磨き、つなぐ
第３回（H24）沿道修景の課題、国際交流観光
第４回（H25）つながる
～一緒に考えよう、がつながるの第一歩・・・
第５回（H26）～情報と交流、その先にあるもの～
風景街道における道の駅をテーマに
第６回（H27）地域と私のかかわり方
第７回（H28）生み出す~地域の力
第８回（H29）地域の力～はぐくみ伝える 未来に向けて私たちはどういく？



【講義１】「次のステージに向けた連携について～みちづくし in みやざき 2017 を終えて」

講師：宮崎大学地域資源創成学部 准教授 根岸 裕孝氏 氏

今年度、宮崎で開催されたみちづくし in みやざきを終えて、これからの各取組についての連携についてお話しいただいた。

・H28 年 10 月 5 日、6 日に「みちづくし in みやざき 2017」を開催し、九州各県から多くの道守さんが集結した。
・道守活動は、人ベースでの活動。そうした人の思いを大切にしたいという思いで活動される方を「道守さん」と呼んでいる。現在、九州で 400 団体程度。
・今回のテーマを「道育～どういく」とした。縦割ではなく、横に繋がっていこうということ。また活動資金を確保するのも重要で、どのようにしていけばよいか。また、こうした活動を次の世代に引き継ぐために、どうしていくのか？という思いが込められている。

（みちづくしでの 4 つの分科会）

九州管内で活動されている方、表彰をされた方に、どんな活動をしているのかをお聞きして、参加した方と共感をつくっていこうということで 4 つの分科会を設けた。

①道守の人材確保・育成について

地域や学校との連携をどうやっていけばよいかという話題になった。実際、道守活動は、色々なところで色々な団体でやっていて、こうした方々と連携していくことが必要だということだった。

②道守活動の資金調達について

活動する中で、花を植えるにしても資金が必要。活動を持続するために、資金をどう確保していくかが議論となった。

③道守と地域の連携について

風景街道や道の駅など、新しい団体や活動との連携や協働が必要となる。「道路関連団体との連携」の話であった。大分の事例紹介で、ずいぶん刺激を受けた。

④まち歩きを通じた地域の活性化について

地域のすばらしさを再確認する。仲間づくり、ひとづくり。まずやれることをやっていこうということであった。

（みちづくしを終えて）

・今回は、大分で開催されている３つの輪に大変刺激を受けた。お互いの強みを活かして、具体的な連携が出来ていると感じた。各地でやっている道守。ルートとしての風景街道。道の駅は拠点。拠点があるかどうかで活動の幅が大きく異なってくるということであった。
→日本風景街道、道の駅、道守会議が連携して募金活動をし、北部九州災害への支援を行った。
→お互いの情報を発信しあい、道守が地域の世間遺産について発見する活動をしている。
→みちフォトコンテストを３つの輪が主催でやっている。
→道路協力団体制度を利用して、広告収入。地域の経済界との連携。
→勝手に表彰制度。押しかけてでも表彰すると、どんどん活動の裾尾が広まって行く。
・宮崎県内では、2017 年度中には、県内の全ての道の駅が道守会員になることを決議してくださった。これで、連携の第１歩が踏み出せたと考えている。
・元気のある住民＝地域の活力に繋がっている。道の駅と地域とのかかわり合い。固定観念を捨てて、いろんな人たちと、新しい未来にむけたイノベーションを起こして行くことが大切だと思う。

【講義２】グループ討論～道の駅を核とした連携

まず、道の駅に関する話題提供として、北海道の取組事例について原氏にご紹介いただいた。
その後、参加者に 6 つのグループに分かれてもらい、ワールドカフェ形式で３つのテーマで議論を深めてもらった。

話題提供：「道の駅を核とした連携」
話題提供者：NPO 法人日本風景街道コミュニティ 理事 原 文宏氏

（道の駅の現状）

・北海道の旅行の目的についてのアンケート結果をみると、道の駅めぐりが上位にある。北海道ならではのスタイルでドライブ、温泉などを絡めて道の駅を巡っているのではないかと思われる。毎年、道の駅スタンプラリーを 5 万冊発行しており、毎年 5,000 人くらいが完走している。
・道の駅の現状として、基本的な機能は３つ。①休憩、②情報提供、③地域連携が大きな柱となっている。
全国 1,1344 駅、北海道 121 駅、九州 136 駅。
・個人的な認識として、道の駅は既に何らかの形で地域の核になっていると思われる。が、様々な機能が使いきれていない、潜在的な機能も秘められているがまだ光を浴びていないのではないかと感じている。
・道の駅の多くは物販が前面に出すぎていて、前述の他の機能が見えにくくなっているように感じる。本来の 3 つの機能は本当に充実しているのか？そこにも実は、大きなビジネスチャンスが沢山あるのではないかと思っている。

（道の駅の事例）

・「道の駅摩周温泉」では、シーニックと連携して道の駅に情報掲示板を置き、地域の温泉や食堂などの店情報を紹介し、道の駅から地域に行ってもらえるような仕掛けができている。この道の駅は、夜になると道外ナンバーの車が満車状態である。交通の便が非常に良い場所で、夜は道の駅に車中泊をして早朝各地に出かけるという形態になっているようである。こうした状況を迷惑だという方もいるが、むしろ地域経済にとってプラスになるように、取り込む仕掛けが必要ではないかと考えている。宿泊 OK で、夜の飲食を町に出てもらうという取り組みもあってよいのではないかと地域の方と話しているところである。
・「道の駅知床・らうす」では、道の駅の横にモンベルのアウトドアショップが開設する予定である。ここを拠点に、アウトドアをしかけていく。ハードなアウトドアをやっている人たちというのは、自分達の好きなブランドに結構なお金を使っている。大手ブランドと地域が連携をし、地域経済にお金が回って行くという取り組みを行っている。道の駅の滞留を高めて行くことも進められている。
・淡路島の道の駅では、高速道路のターミナルパークがすぐ近くにあり、サイクルショップが併設していて、ここに車で来て淡路島を回ることもできるようになっている。

（北海道のサイクルツーリズム）

・北海道では、5 つのモデルルートを設定して試行的な取り組みを行っている。
・各コース 3～400km というロングコースで、主要な休憩所は道の駅かコンビニとなっている。シーニックの関係団体が受け皿となってやっている。
・「道の駅松前」では、最南端の道の駅が主体となってサイクルツーリズムを推進している。

（道の駅松前　駅長より）

・道の駅をスタートして、海沿いを 2 日間で 170km をめぐるツアーを企画した。
・ツアーをする上で、ただ走るだけではなく、各地域にお金を落としてもらいたいということで、ポイントごとに地域の方からお話を聞いたり、地元のおいしいものを食べたりしてもらっている。

（風景街道同士の連携）

・風景街道が連携して物販に取り組むという事例も紹介したい。
・「合同会社ロコトロコ」では、全国の風景街道が連携して、各地の特産品をネットワークを活かして売るという取組を行っている。たとえば、道の駅で「シーニックマルシェ」という棚を置き、宮崎の道の駅で北海道のモノを売る。逆もあり。季節が全く違うからこそ、珍しいものがそこに行けば手に入るというメリットもある。

○グループ討論の発表

【テーマ①　道の駅酒谷について】

（強み）
・地域とのつながりの強さ。
（弱み）
・山間部に位置し交通の便が悪い。
・高齢化、過疎化の影響を直接受ける。
（提案）
・中山間地域にあるという特性を活かすほうが良い。
・素敵な田舎、オールジャパンを目指すのではなく、コアな層にターゲットを当てるのも良いのではないか。そうしたところが好きな層を狙っていく。
・レンタルバイクやレンタサイクル、自動運転の導入による交通の便の向上。
⇒棚田までの道を自動運転で運ぶ。さらには、飫肥から酒谷を自動運転で結ぶという意見もでた。
・家族や子ども連れで楽しめる、ここでしか出来ない体験メニュー。
⇒地元のおばあちゃんがつくる味噌作り、体験など、店頭でできるとほうが良い。もっと知りたいと思ってもらえるように、ちょっと体験してより深い体験はもう少し入り込めるようにする。
・地元の素材でつくるものがそこで買えるというのが良い。その品物にストーリーやこだわりが知ることができるとよりファンになる。
・コアなファンの獲得に向けた取組（夜の道の駅をアピール、地域のコアな情報の発信やコンシェルジュの設置、民泊との連携など）。
・道の駅は地域の顔。そこにいくからこそ、地域の情報を知ることができる。地域の観光地を紹介するだけでなく、地域の人をつなぐというのも役割のひとつではないか。
・設立から今までの状況を整理すると、人がいないというのが大きな課題。働く人、生産する人・・・地域雇用でと今まで取り組んできたが、いろんな連携をしていかなければならない時期に来ている。大学との交流など。

【テーマ②　道の駅フェニックスについて】

（強み）
・特有の景観（海、空、フェニックス、日の出、展望台から一望できる）。
（弱み）

・交通の便が悪い。

（提案）

・日南海岸サイクルツーリズムの拠点、レンタサイクルステーションに。

・海や空を活かしたアクティビティの拠点に

⇒レンタサイクル　今も取り組みはあるが、ママチャリからスポーツサイクル

⇒マリンスポーツ、パラグライダー

・軽便鉄道の跡地利用

・海外観光客をターゲットに多言語ガイドをおく。

・季節感のあるイベント、グルメ。

⇒ワンコインで食べることができる。

⇒夜食事ができる。移動販売者を活かすのもよいのでは。

・ここにしかない景観を知ってもらう。情報発信も必要

⇒フェニックスをきれいに守って行くこと

⇒初日の出、お月様の道　海を活かした景観

・ＪＲ駅との連絡で、より広いお客様に利用してもらえるのではないか。

・休憩、癒し

⇒車の中で休憩する方が多い。一畳くらいの足を伸ばせるスペース。さらにはマッサージ。

・地域を紹介する人（コンシェルジュ）

⇒輝く人、地域を紹介する。それらを紹介するデザイン性の高い案内サインもあると良い

⇒案内看板だけでなく、道の駅で働く人から直接地域の情報を聞けるとよりよい

⇒駅の中に観光協会が入っていると、広域なエリア紹介もできる

・道路空間の見直しを含めて考える。

・空を活用する。

⇒ヘリコプター、ハングライダー、パラグライダー　など、空のアクティビティを楽しむ

・夜の利用

⇒レストランの利用時間、指定管理の条件の問題、採算性の問題

・山手側からの眺め　もっとアピール

・ここでしか買えないもの。フレッシュなもの。

【テーマ③　理想の道の駅について】

（機能性・利便性）

・交通の便の向上、公共交通機関との連携、シャトルバス。

・民間との差別化、道の駅ならではの機能（トイレ、水、休憩、車中泊など）。

（地域とのつながり）

・道の駅は地域の顔である。地域の個性を表現する場であること。

・道の駅だけが儲けるのではなく、核となって地域を潤す。担うべき役割を明確に。

（観光との連携）

・道の駅が目的地となるだけでなく、地域の窓口となって、観光客を誘導。

・コアな地域の観光、歴史、ルート情報等を提供、コンシェルジュを設置。

（お客様目線で求めるもの）

・そこにしかないモノ、グルメ、景色、情報。地場産品、限定品。

・本来の予定にはない寄り道をしたことによってお得感が得られる。

・施設としての利便性、バリアフリー、安全、安心、清潔、いやし。災害拠点。

（駅長になったら何に力を入れる？）
・ここでしか撮れない写真、インスタ映え。
・接客、コミュニケーション能力の向上、おもてなし。
・地元で有名な料理、パン、などがイベントで買えると良い
・道の駅で買えるクーポン
　⇒他の道の駅との連携が図れる
・道の駅で買ったものをそこで料理するなどの体験イベントがあると、道の駅が目的になるのではないか。
・道の駅同士の交流、連携。他の道の駅の情報、モノが得られる。

（地域に住んでいる側から見た理想の道の駅）
・こどもから高齢者まで集まれる場所
・地域の方がコミュニティの中で、子どもを遊ばせることができる。その間、食事もできる場所が良い。

（旅行者の視点での理想）
・地域と道の駅の関係を活かしたアクティビティの拠点
・ビジターセンターのような機能
・次の道の駅までのシャトルバス
・道の駅も地域経済もまわっていくような関係にならなければならない。
　⇒指定管理の選定の際に、地域経済に役に立っているかという視点での判断も必要

【発表】宮崎大学　の研究成果発表
発表者：教育文化学部３年生　４名

・講義の一環で留学生（台湾、韓国）を対象に宮崎を代表にする観光地とグルメに関するアンケート調査を実施し、その傾向などを調査した。
・韓国人、台湾人（１０人）の留学生を対象に、アンケート調査を実施しました。
・留学生がグルメや観光に関する情報を得る手段の内、最も多いのは先輩や友人からの口コミ、続いてテレビ、ポスターとなった。日本人が思うよりも、外国人はポスターをよく見ている。ＳＮＳはそこまで多くない。
・留学生の観光にとってネックとなるのは交通の便である。自分で運転できる人は少ないため、バスで気軽に行ける近場が多くなる。
・留学生向けに宮崎出身者がガイドするツアー等があれば、交流の場にもなるとともに、新たな口コミの拡大も期待できる。

【報告】風景街道大学　珠洲キャンパス　開催報告

石川県珠洲市観光交流課：　山口氏

平成 29 年 10 月 27 日、28 日岩手県珠洲市で開催された、日本風景街道大学「奥能登絶景街道 珠洲キャンパス」について、開催報告をしていただいた。

・10/27, 28　日本風景街道　珠洲キャンパスを開催した。
・「最果てから最先端の創造」というテーマで実施した。
・１週間前まで、『奥能登世界芸術祭』を開催していた。奥能登という最果ての地で、世界的な芸術祭を行い、また自動運転の実験を公道で行うなど、最先端の取組みも行っている。
・珠洲市には、「道の駅」と「寄り道パーキング」が市内に分散するように配置され、それぞれに地域の特色をもちながら運営を行っている。
・街中にある、「道の駅鈴なり」は、もともと観光協会だったものをＮＰＯ法人化して道の駅にしている。
・風景街道を活かす取り組みとして、以下を行っている。
　⇒親子合宿　トレッキングやシーカヤックを楽しむ
　⇒商品開発　トートバッグ製作
　⇒風景を活かしたカレンダーを作り販売

【講義４】「日本風景街道と関連施策」

講師：国土交通省道路局環境安全課　沿道環境専門官　川俣裕行氏

国交省の施策について、ご紹介いただいた。

・H30 年度予算案について
・外国人観光客が増加している。日本を支える観光ビジョン
　日本に来て何をしたいのか？を外国人に聞いたところ
　⇒風景を体験したい
・海外の方にとってもわかりやすい道案内の取り組みが必要
　⇒ローマ字表記ではわかりにくいので、英語表記をして行く必要性がある。
　⇒交差点標識もわかりやすく、地域観光と絡めながら変更していく
　⇒国道県道などは路線番号で表記しているが、高速道路はしていなかった。番号表記をし分かりやすくしていく
・無電柱化の取り組み
　⇒電柱による歩行空間が狭小になっていたり、景観を阻害している現状がある
　⇒H28 年度に無電柱化に関する法律が整備
　⇒成田市では無電柱化とあわせて景観形成をおこない観光客が増加した
・自転車関連の背策
　⇒自転車活用推進法、推進計画
　⇒路面表示、矢羽やブルーライン　地域と協働して推進する
・道路協力団体
　⇒道路法の中で制度として創設
　⇒現在 30 団体が指定されている。うち、9 団体は風景街道の団体となっている。
　⇒収益活動を道路空間ですることができる。その収益で得た利益を道路に還元していただくことによって、沿道環境が良くなる
・道路デザイン指針　H29 年 11 月改定
　⇒道路付属物（ガードレール、ガードパイプ、歩道橋など）景観に配慮した色彩、デザイン、装飾などを行って行こうというもの
　⇒路面の着色についても、道路安全の観点からつける場合があるが、色彩に配慮
　⇒統一感を持って整備できていない理由
　⇒一度にすべてを更新できない。数年毎の塗り替えや設置によって統一が図れていない
　⇒担当者が変わること。意識が薄くなること。
・日本風景街道の最近の動き
　⇒道路分科会の中で、山学民間の新たな連携の中で進めて行くべき
　⇒道路協力団体制度を活かしながら、にぎわい、修景活動を進めて行く
　⇒全国 141 ルート　今年度 3 ルート追加されている。風景街道に対する期待の表れだと感じている

【講義５】事例紹介「道を活用する、歩く、走る」

県内外の、さるく、歩く、走る取組みについて、３地域の方に事例を紹介いただいた。

○事例紹介：「さるく」宮崎県日南市飫肥の取組み

講師：（一財）飫肥城下町保存会　前事務局長　郡司 均氏

（経緯）

・平成 20 年当時、観光のスタイルは、観光地を車で駆け巡るスタイルで、地域に滞在する形態ではなかった。当時は、飫肥城と商店街が連携できておらず、お城に人は来るが商店街は衰退していった。
・昭和 40 年代当時、飫肥城も荒れていた。伝統的建造物も保存はされていたが、活用できていなかった。
・商人通りは昔から電線地中化が進んでいた。当時は国道 222 号のバイパス計画があり、それに反対した地域がいろいろな取り組みをしてきた。
・昭和 52 年 国の「重要伝統的建造物保存地区」に指定。その翌年、「飫肥城下まつり」がはじまった
・平成 20 年　（財）飫肥城下町保存会　事務局長に就任

（[食べあるき・町あるき] 事業の取組の経緯）

・飫肥にはまちおこし団体が沢山あり、様々な活動をしていて協力的であった。
・大手門通りから商店街に足を運んでもらうためには、どうすればよいか？を議論した
　⇒まちの魅力づくりが一番であること。
　⇒一過性のイベントでなく、毎年・通年通して継続して行われる取り組みであること
　⇒極力団体行政から補助金を受けずに、自立して安定して運営出来ること
　⇒新たなハードではなく、今ある様々な資源の掘り起こしと地域のおもてなしの向上
　⇒定住化を促進することで空き家を少なくし、町並みを保存すること
・行き着いたのは「食べ歩き・まちあるき」事業であった
　⇒最初は参加してくれる施設が 7 店舗しかなかったが、継続し加盟施設が増えた
・郡上八幡への視察や検討を重ね、飫肥独自のマップや仕組みを考えた
・（財）飫肥城下町保存会がまち歩きの事務局を持つことになった。
　⇒通年通して販売することができる。

○プレスタート平成 21 年 4 月末

　⇒大変好評であった反面、参加加盟店が少なかった。
　⇒10 月の本格スタートまで 48 日しかなく、ばたばたと準備が進んだ
　⇒保存会の職員には意識を変えて、全力で取り組んでもらった

○平成 21 年 10 月本格スタート

・海幸山幸が運行スタートと同時にまちあるきもスタートした。
・まちおこしの方々も一緒になって取り組むことになった
・スタート当初の反省点
　⇒お客様のクレーム　あいさつがわるい。サービスが悪い。
　⇒これまでの侍商売から意識を変えるために、おもてなし研修をした。

・おもてなし意識の向上
⇒JR の会長が褒めてくださる。その期待を裏切るわけにはいかないという責任感
⇒商店街とも協定書を結び、お客様への対応をしていくことを決意表明した。
⇒施設の絞り込み。お客様の目線で土日オープンしている施設に絞り込み。
・旅行代理店と連携し商品化　⇒次第にお店が増えてきた。

（更なる魅力アップに向けて）

・継続してさらに上を求めていくことが大切だと考えている。
・顔の見える商店街づくり。経営者の顔を出すことで責任感。
・地域のよさを理解し、地域資源を活かして、次世代につなぐまち　飫肥を目指す
・地域をあげてのおもてなしが課題だと考えている。
⇒小中学生も地域づくりに何かしらの形で関わる仕組みをつくっている。
⇒地域を上げて雰囲気を作るために、町の人も定期的に着物を着るようにしている。
・景観を向上させるために、無電中化。今は白線が気になっている。
・外国人のお客様対応で、語学力のアップや、学生さんも地域を案内してもらっている。
・保存するだけでなく活かして行くということで取り組んで生きたい。
・空き家を改修して、高質な空間の宿泊施設や、新しい企業の参入、様々な動きがある
・自転車を活用した動きということで、グレートアース宮崎では飫肥まで来てもらえる。
・食べ歩き・まちあるき事業はコミュニティビジネスを目指して自立していくために、民間と行政が連携して協働で地域づくりをしていくことが必要。

事例紹介：みちくさ　暮らすように旅する　旅するように暮らす
講師：株式会社アイロード　みちくさ副編集長　有田 知永氏

（自己紹介）

・地域交流誌「みちくさ」という情報誌を通じて、地域活動をしてきた
・B４版サイズで誌面をつくると、沢山の情報が詰め込める。本当に欲しい人に手にとってもらえる。
・「道」とは何か？
⇒機能：（物流）物と物をつながる、（交流）人と人をつながる、（発信）情報をつなげる
暮らしになくてはならないものである。

（道から見る暮らしの風景）

・田野町大根やぐら：県道 336 号線から見える風景
カレンダーなどで紹介されることも多々あるが、どこなのか？寒干し大根を作っている人がいるからこそある風景
・道は地域そのもの
・金港湾から薩摩半島を見ると、美しい山が見える。その手前に広がる海では、かんぱちの養殖があり、人の営み、暮らしが垣間見える。
・国道 269 号線 しおかぜ街道：佐多岬に向かう途中、手前にビニルハウスがあり、その奥に海と山。暮らしが移り込むからこそ、人は感動をする。
・火の道：1300 年前から続いている、百済王族にちなんだお祭り
・まるごとブーゲン青島：青島で暮らす人が案内人。本来の青島の姿が見えてくる。地元の方が交流すること

で、地域のことを学び、地域の本来の姿を紹介することができる。

（交流の促進＝経済の活性化）

・ＤＯＭも近年盛んにいわれているが、窓口機能のことを言われているが、われわれは１０年以上まえからそのような活動を行っている。
・日向往還　加藤清正が参勤交代に使っていた道をウォーキングするプログラム
・日之影町の森林セラピー
・掛干しの風景も、地域によって特徴がある

（林道に入ってみる）

・六峰街道　登山しなくても絶景を見ることができるので、みちくさでもマップに掲載している

（世界農業遺産）

・そこに暮らしてきた人、次世代に敬称すべき伝統的な農業のシステムを認定している
道に通じるものがある。暮らしの結果が道となっている。
人々の絆があり、それが伝統の継承に役立っている
・宮崎から 2 時間で見れるウユニ塩湖：季節によっても風景が変わる
・高千穂の秋元地区：110 人くらいの集落だが、地域のおばちゃんたちが個民家食堂をつくっている。人の力をつないで行く、発信していくのがわれわれの役割だと思っている
・世界農業遺産をやっている前からの取り組みも多々ある。これからさらにどう発信していくかを考えて行かなければならない。
・諸塚村七ツ山地区：すんでいる方が作っている風景
・えびの市：田んぼと田の神さぁ　外国人の方にもウケが良い　自転車で回ったりするだけで喜ばれる。田の神さぁめぐりなども行っている
・風景だけでなく、人の魅力も体験してもらいたいとツアーなどを組んでいる
・竹林の中のしいたけの風景も、すえごろうさんが作った風景。この人がいないと成り立たない風景も沢山ある。
・歌は心をつなぐ

事例紹介：「走る」～道北のサイクルツーリズム

講師：天塩川シーニックバイウェイ　事務局長
NPO 法人なよろ観光まちづくり協議会　事務局長　畑中　覚是氏

（名寄市の概要）・人口３万人
・もち米の作付け生産量が日本一
・2 月ごろになると樹氷ができる。スノーモービルを使って訪れるツアーを実施

（手塩川シーニックバイウェイ）

・今年度ルート指定され、3 ヶ月経過。
⇒9 市町村で連携して取り組んでいる
⇒川の名前をルートの名前に入れている。
・天塩川は、日本で 4 番目の長さ、人工物で遮られていない区間の

長さは 160km で日本一。カヌーの大会などが開催されている。

・自然が沢山残っている場所で、上質なアウトドアができるフィールドとして、新しい旅の形「きた北海道エコ・モビリティ」として地域に合わせた「モビリティ」の確率を目指して事業展開している。

⇒スイス・モビリティを参考にしており、移動を人力、サイクリングやハイキングなどと公共交通を自由に組み合わせて楽しむ旅のスタイル

⇒空港から荷物だけを移動先（宿）に送ってしまい、手ぶらで訪問地を訪れておいしいものを食べながら、宿まで行く。宿にはすでに荷物が届いている。

⇒スイスでは、国内全域で交通サインを使用。ナショナルルートと広域的ルート、地域的ルートの３段階で構成されており、サイクリング、トレッキング、MTB、インラインスケート、カヌーの移動手段がある。電車には大きく自転車のマークがついており、そのまま電車に自転車を持ち込んでいる。

（取組事例__2015 年）

・モデルコース試走

⇒まずは荷物を先に運ぶことをして、バスで自転車を運ぶ。バスへの持ち込みは輪行袋を利用。

⇒ホテルにはスキーラックがあり、自転車もかけられるので、地域的なメリットもあった。

・先進地であるしまなみの視察を行った

・北海道モビリティ勉強会　などのを開催

（取組事例__2016 年）

・まずは自転車が必要だということで、各市町村でスポーツバイクをそろえた。ルート内で 100 台くらい確保した。

・サイクルラックは地元の木材を活用し、少しこだわりながらつくっている。ラックは道の駅に設置してもらい、オリジナルのロゴを入れて展開している。

・3 本のモニターツアーを実施。

①関係者向けのモニターツアー

⇒旅行会社を含めてルート内の関連事業者に参加してもらった

取り組みを理解してもらうためのツアーとした。1 泊 2 日で 5 市町村を回った。

⇒自転車の郵送は、地元の運送会社にお願いして、自転車運送用のシステムを考えてもらった

②スロウモビリティ：一般向けに販売

⇒２泊３日でルート内を走ってもらう

③ロングライド：宗谷シーニックバイウェイと連携し全 320km を走るというコース

⇒道内でも多様なツアーがある中、少しとんがったツアーとした。

⇒台湾からも 3 名参加。ジャイアントの旅行会社、専門部署など情報発信してもらった。

・外国人向けパンフレットの作成

⇒台湾へのプロモーションに参加。この場ですぐに買えるツアーがないと難しいと感じた。

（取組事例__2017 年）

・TEPPEN ブランドの確立

・ゴールを「日本のてっぺん」宗谷岬に設定。

⇒サイクリストは端っこが好き。

⇒その日その日で明確なゴールがあると走りやすい。最終日のゴールで達成感を味わえる。

⇒地域の食を大切に！

・周回ではなく片道ルートの設定

・旅行会社を通さないツアーで取り組んでみた

⇒安くなる反面、参加者を集めたりする手間がかかる

⇒来年度はツアー形式に戻したい

・道の駅との連携

⇒120km～130km に１つずつ

⇒サイクリストにとってはちょうど良い環境で設置されている

（今後の取り組み）

・冬季、雪の中で自転車に載れないか？マウンテンバイクのタイヤをスパイクタイヤで走る。実証実験をしながらレンタサイクルを始めている。

・オリンピックイヤーまでは外国人観光客も多くなる傾向。インバウンドへの取り組み。

⇒レンタサイクル→カヌー→サイクリング→買い物　　途中の自転車の輸送などを担った

・冬は北海道から宮崎へ、夏は宮崎から北海道へ　交流ができると良いなと感じた。

【講義６】全体セッション

（コーディネーター）株式会社アイロード 代表取締役　福永栄子氏

（コメンテーター）　宮崎大学地域資源創成学部

出口教授、熊野教授、桑野教授、根岸准教授

宮崎大学教育学部

藤井教授

各先生方より話題提供を頂いたのち、コメンテーターの先生方と会場による全体セッションを行った。

（熊野先生より話題提供）

Q1：日本風景街道 H17 年から始まり、141 ルートがある・・・○

⇒美しい風景は、景と観の最愛の関係

⇒景を見て打つくしいと認知する意識があって初めて生じる現象。つまり、視点場が大切。

Q2：棚田の景観「田毎の月」月夜に山の上から水の入った棚田を見下ろすと田毎に月が見える？・・・×

⇒ひとつひとつの田に月は写らない。

⇒田に近づき見ると、その田に月が写る。

Q3：宮崎県沿道修景美化条例はわが国最初の沿道修景美化条例である・・・○

Q4:北海道のある町の景観がアップル社の目にとまり、macbook の壁紙に採用されたら観光客がアップした・・・○

Q5：香川県三豊市の父母が浜はSNSで美しい景観が知られ観光客が増えた　・・・○
⇒約1kmのロングビーチ　穏やかな海水浴場　毎年夏には多くの海水浴客が訪れる。
⇒美しい夕焼け。インスタ栄え

Q6：まちづくりで景観を情景で・・・○
⇒花火競技会の終了後に花火師と観客の間で、川を隔てて光の交流会が演じられる
Q7：さだまさしの案山子の名曲は、津和野城址からの風景をみて曲を書いた・・・○
⇒城跡から見下ろしたまちなみがすべて情景として描かれている
・景観から情景へ
⇒情景は単なる視覚だけでなく映し出される印象や感情、情感
⇒視覚だけでなく五感によって捉えられるもの
⇒情景豊かなまちは、来訪者が増える
・これからの風景街道
⇒道の駅、サイクルツーリズム、道守などの連携により相乗効果を発揮し、我が国の先進的地域振興事例に発展する

（藤井先生より話題提供）

・中国圏からの観光客の動向について調査している
・訪日外国人　2017年2千6百万人
⇒2016年　トップになっている。
・台湾旅行者がどこに訪れているのか？
⇒政権によって日本に訪れる数が増減するので難しい面もある
⇒台湾人の6人に1人は訪日している
・台湾近代史　1895～1945年　日本による植民地時代に、近代ツーリズム文化が形成
・台湾の旅行文化（国内）
移動手段は？：自家用車が62.2%　観光バス12.9%　鉄道9.9%
目的は？：自然の景観を楽しむ　40.0%　地域の特産を味わう36.7%　街をぶらぶら・ショッピング34.1%　トレッキング、登山、キャンプ29.4%
Qもっとも好きな余暇活動は？：自然の景観を楽しむ　17.8%　トレッキング登山キャンプ　12.9%
⇒台湾の旅行の志向は日本人と似ている
⇒自分達の好きなものを日本に来てもできるというところが魅力なのではないか。
・訪日外国人一人当たりの旅行　支出　2015年をピークに減少している。
⇒何が買えるか？よりも何ができるか？にシフトしている。
・道の役割
⇒「道」・・・点と点をつなぐ線
安心、安全であることが重視される。
⇒鉄道の場合：鉄道の旅、鉄ちゃん、鉄子
⇒街道の場合：道の旅、道ちゃん、道子　っていうのもありかな！

（出口先生）

・以前、留学生のお世話をしていたときに、必ず日南市の酒谷地区に連れて行った。
・大学を出てR220を通り、まず道の駅フェニックスに立ち寄る。美しい景観をみてソフトクリームを食べ、鵜

戸神宮を訪れたあと、油津運河から飫肥を経由して酒谷に行く。ルートとしても資源にあふれている。
・沿道にはポツンポツンと施設が点在しているので、お金のつながりもなんらかの形である必要があるのかと思っている。

（福永さん）Q 受け入れ側としてはいかがですか？

（野辺さん：道の駅酒谷駅長）

・毎年出口先生が連れてきてくださったが、気にしているのは食事。イスラム文化なので食べていただけるものを提供して、満足してもらえるようにしている。
・皆さん興味津々で、酒谷をみてくださるのが良く伝わってきた。

（熊野先生）

・酒谷は、坂元棚田や道の駅周辺のエリアが、重要文化的景観に指定されている。
・道の駅はドクターヘリポートにもなっていて、「命の駅」にもなっている。

（福永さん）Q 命の駅になっている道の駅は他にもあるのでしょうか？

（原さん）北海道ではない。

（石田先生）

・道の駅は当初、防災拠点として考えられていなかった。中越地震の際、自家発電があって暗闇の中、煌々と道の駅に灯りがついていた。そこに人が集まってきて、道の駅が災害時の拠点として役に立つということで機能が追加された。熊本地震でも防災拠点、緊急物資の支援基地などになって大活躍した。こういうことが継承されていき、機能として重要視されるようになった。

（福永さん）Q 道の駅の機能について

（根岸先生）

・道の駅はいろいろな情報が得られる。単にモノを買うだけでなく、そこに行けば地域がわかるような場所になってきている。地域の様子がわかる場所では人が育つと考えている。

（福永さん）

・道の駅の機能が増えて行くという状況があるということでした。
・えびの市の道の駅ではアウトドアステーションができるということで進んでいる。

（桑野先生）

・道の駅は地域の拠点となって人を集めているが、生活の買い物をする場にはなっていない。今後、地域の方の消費の場となることも求められているのではないか。
・理想の道の駅を考えて行くときに、どんどんいろんな機能を追加してバージョンアップして考える。パーフェクトになっていく道の駅がそれでよいのか？という疑問もある。昨日の話の中であったように、地域との連携によって、機能を補完しあう関係というのが理想なのではないかと思った。

（今泉さん：道の駅松前駅長）
・松前は観光の町とはいわれているが横の連携が薄かったので、横のつながりをつくることをした。
・松前にファンをつくりたい。道の駅の仲間、ファンを沢山作りたい。という想いがあって、そうした仲間が集まってきた。人の発掘はこれからまだまだできると思う。
（原さん：NPO 法人風景街道コミュニティ理事）
・木古内町は、津軽海峡を越えて新幹線が始めて停車する場所で、昨年度来訪者が 100 万人を超えた。
・道の駅単体で考えれば、他と手を組む必要もない場所にあるが、木古内がそうした連携の輪の中に入っているといのがすごいことだと思う。
（今泉さん）
・木古内にはコンシェルジュがいて、以前から知り合いであったことや、道の駅の立ち上げ時から商品の紹介をしたり、そうしたこれまでの流れで、自然と連携の輪ができている。
（佐藤さん：北海道開発技術センター）
・木古内の道の駅ではコンシェルジュの方が、周辺地域の案内をしてお客様を回してくださっている。
・最近、シーニックの説明をするときに、地域づくりは体づくりだとたとえている。地域の役割は内臓の役割だとすると、道は血管で、血液がぐるぐる回ることによってどんどん健康になっていく。道の駅の役割はなにかというと、肝臓に滞留している血液に必要な栄養素を供給している。そうした役割なのかなと考えている。
（室谷さん：どうなん追分シーニックバイウェイルート理事）
・北海道は広すぎると感じている。
・人が少なくなっていくが、人のつながりは密にしていかなければならない。これまで培ってきた絆は大切にしていきたいと思っている。
・江差の道の駅は 2 番目にできたのでトイレくらいしかない。地域にとっての道の駅をちゃんと考えていけるとよいなと思っている。今、海の駅をつくって他の機能を充実させていこうとしている。

（福永さん）Q 海の駅ということがでましたが、海つながりで珠洲市での取り組みはいかがですか？
（山口さん：珠洲市）
・6 つの地域で道の駅やパーキングがあってそれぞれの機能を果たしている。
・道の駅狼煙では、日本海に突き出た半島なので使節団が到着したときに、狼煙をあげていた。そこで地域の方が豆腐をつくっていた。にがりは塩作りの過程ででてくるので、それを使うことができて、すべて地域のもので作ることができている。

（鈴木所長：宮崎河川国道事務所）
・10 月に道守をやったときにも連携というキーワードが出ていた。
・道の後ろに地域が必ずあって、地域に住んでいる方がそこに出てこないと、本来の意味での道守活動は難しいのかなと感じている。

（福永さん）Q 北海道で TEPPEN というコンセプトがあったが、それを受けて新しいアイデアがあると聞きました。
（原さん）
・TEPPEN ライドを 3 年続けてきて、サイクリストの聖地を目指したいと考えている
・北の TEPPEN と南の端っこ、最南端とで連携していけると良い。最北端と最南端ができれば､あとは中間にある風景街道がつながってくると良いなと感じている。
（福永さん）
・薩摩弁ではじっこのことを「すんくじら」という

（竹下さん：日南市）
・県南での取り組みを紹介させてもらいたい。
・日南海岸サイクルツーリズム協議会が立ち上がり、宮崎市、串間市、宮崎県に国交省と日南市が事務局となり、整備部会、企画部会でそれぞれの取り組みを検討している。
・毎月１回、きらめきラインに音頭をとってもらい、自転車談義所を開催している。その中で、宮崎空港から佐多岬を目指す 260km のルートで「すんくじらライド」を提案してみたい。
（谷越さん：日南海岸きらめきライン）
・自転車談義所では、串間市サイクリング協会や日南市サイクリング協会など、自転車に乗る人も乗らない人も、色々な方が入ってくださっていて、どうやったら楽しんでもらえるかを議論している。
・大隅半島と繋がる絶好のチャンスなので連携していきたい。
（金丸さん：日南市サイクリング協会）
・自転車に乗るのを楽しみにして毎日がんばっている。
（福永さん）
・談義所がいいなと感じたのは、自転車に乗っている人も乗っていない人も一緒に、地域も一緒になって議論しているのが良いと感じた。
・一緒に繋がるという話はいかがでしょうか？
（畑中さん）
・ぜひお願いしたい！ぜひ夏に北海道に来ていただいて、冬は北海道から宮崎に行きたいと思う。

（吉武先生：NPO 法人風景街道コミュニティ理事）
・先日、珠洲市に行かせていただいた。風景街道というつながりで、なかなか行く機会がないところに行ける。地元の方の組織でできている道の駅のようなものがあった。姉妹道の駅っていうのがないのかなと感じた。姉妹協定を結んで、品物や人が動く(交流)すると楽しいのかなと思った。それぞれががんばっているところが連携できると、みんなでがんばることができるのではないか。
・以前北海道で、風景街道の担い手がブースを作って発表しあう場があった。そうしたものもとても良いと感じた。いつか九州でできると良いなと思っている。
（熊野先生）
・災害の事前の準備などは、いざというときに役に立つ。
・東日本大震災のときに、道の駅を株式会社が指定管理で運営していたが、災害の時に食料を提供したり赤字を出してやっていてた。事前に自治体と災害支援協定が結べていたら、手当てがでていた。
・今ある道の駅は、すぐにでも災害支援協定を結ぶほうがよく、それが地域の方も観光客も喜ぶのではないか。
（桑野先生）
・人口減少が進む中で、公民連携のロールも出るとして道の駅があってもよいのでは。地域ごとに違う道の駅の姿があってもよいと思う。

【講義７】全体総括

日本風景街道大学学長　石田 東生氏

今年度の風景街道大学の総括と、今後の活動を進める上での話題提供をしていただいた。

（風景街道の歩み）

・2001 年　北海道でシーニックバイウェイの議論がはじまった。
・2005 年　シーニックバイウェイ北海道の登録が開始
・2007 年　全国で風景街道　登録開始　⇒10 年目
・2010 年　風景街道大学がはじまる
・2011 年　風景街道コミュニティ設立
　⇒北海道も宮崎も、全国も、新しいステージに入る

（議論の振り返り）

・地域と私の主体的な関わり方が、次の世代にもつながるということで、地域の力をはぐくみ伝えるというテーマ設定であった。
　⇒連携が必要で、それも主体性をもった連携をどう広げていくか？というのが大きな議論であった。
・道の力　を、さくる、あるく、走るというテーマで見てきた。
　⇒こうしたことが、地域の力になり、それをまさに共感できたのではないかと思う。

（話題提供１＿社会資本政策とイノベーション）

〇道路分科会

・道路、交通イノベーション
　副題：「みち」の機能向上、利活用の追及による豊かな暮らしの実現へ
　⇒社会資本政策の中で気持ちのあり方を変えることがイノベーションだと考えている。

〇社会資本政策とイノベーションとは

・技術革新：ハイテク、ICT、自動運転⇒関係ないと思っている人が多いのでは？
・イノベーション：「新結合」　経済システムの革新と発展の話。
　⇒「結合」　われわれがいろいろなものを結合されることによって生産させる
　⇒「新結合」　新しいものを生産すること
　　興味深いのは、新結合の例示として挙げられた５つ。
　　①新しい財貨（生産物、サービス）の生産　②新しい生産方法　③新しい販路の開拓　④新しい供給資源の獲得　⑤新しい組織の実現
　　⇒事例のうち３つが交通関係の話。「みち」はイノベーションの源泉
　　交通は不可欠。だからもっと意識しよう！

〇みちと道路のイノベーション

・ひらがなの「みち」は大和言葉。色々なみちと空間を表すことができる。
・戦後の道路政策は、豊かなみちから車を安全に通行させること。みちを道に転換させることであった。
　⇒これをまさに、道からみちに再逆転させることではないかと考えている。

〇社会資本概念のイノベーション

・「社会的共通資本」という考え方。
　⇒豊かな経済生活を営み、すぐれた文化を展開し、人間的に魅力ある社会を持続的、安定的にいじすることを可能にするような自然環境や社会的装置。

⇒自然環境、社会的インフラストラクチャー、制度資本
・風景街道も道の駅も、人のつながり　道と同じではないか。

○New Deal（ニューディール）のストック効果

・ルーズベルト大統領：お金を沢山つかって景気が良くなって、世界恐慌から脱した
⇒そうしてつくったものが、その後のアメリカを大きく変えた。
・TVA（テネシー川開発機構）
⇒ダムをつくり、電気をつくり、総合的な開発を行った
⇒そのおかげでラスベガスが成立している
⇒今でもしっかりと組織として機能しており、発電、環境保全、観光開発をしている
・Senic Byaway（シーニックバイウェイ）
⇒Blue Ridge Parkway：全長 800km 延々と山の尾根を通るルート
⇒日本では、道路をつくる時に、道路をつくるお金に対して、それが世の中にどのくらいの効果を与えるか、金額換算して、効果が大きければよいとしている。効果のほとんどが交通混雑の解消、渋滞解消となっている。日本の評価方式ではこのような道路はできない。
・「美しい景色は、バージニアの次の大きな収入源となるだろう。」1932 年 当時の州知事の言葉。
⇒そのために、マスタープランナーを任命しデザイン指針をつくっている。
⇒結果、年間 2000 万人の旅行者、約 2300 億円くらいの経済効果が出ている。

○「もしドラ」に学ぶ

・マネージャーって何かをとことん真剣に考えて、弱い学校を甲子園につれていくというストーリーであるが、マネージャーにとって一番大事なのは真摯さであるということを考えていく。
・マネジメントとは、（経営の神様：ドラッガー）利益を上げるのは、それ自体が目的ではなくて、何かをするために利益をあげるのだ。それがマネジメントである。儲けの上に何があるのかをきちんと考えてないといけない。
⇒道路も同じ。単に費用と便益だけでなく、そのことによって何をもたらすのかをしっかり考えていかなければならないと強く感じた。

（話題提供２＿ウォーキング・サイクリングの変化）

⇒肉体派から地域を楽しむ方へシフト
⇒そのための、道路整備や質的改善が必要

○日本ウォーキング協会

・これまで歩いたキロ数で表彰していたが、距離を稼ぐために歩くとゴミしか残さない。
・地域と共存していかなければならないと感じてきている。

○サイクリング

・距離や標高を稼ぐのではなく、地域のおいしいもの、風景、ローカルライダーとの会話を楽しむなどの広がりが期待できる。

○四国の歩き遍路

・すばらしいシステム！
・歩いていると、つくづく日本は美しいと思う。美しさの中で、地域の人の優しさを感じる。
⇒普段は撮らない花の写真を撮ってみたり、お地蔵さんや弘法大師の石碑を発見したり。
・問題は、これを支える道路の実力

○日本の道路の実力

・全国に 125 万 km ある道路で、歩道が整備されている道路はわずか 17.5 万 km(14.4%)
・自動車目線の道路、満足に歩けない
・吉野川の楽しげな沈下橋も、自動車がくると危ない
・トンネルが危険、高速道路ができた影響で木陰の無い階段道になったり
⇒楽しめる道に！言った瞬間に、B/C の評価が下がる。道路の評価をかえていかないと変わらない。

（話題提供３＿道の駅との連携）

・道の駅の基本的考え方～休憩、情報、交換、地域連携機能をもった、地域とともにつくる個性豊かな賑わいの空間である。
・儲けるのは何のため？→地域のためという意識を見失っているところもあるのではないか。
・「道の駅」が第 7 回日本マーケティング大賞受賞。2015 年 4 月
⇒受賞理由：可能性を秘めたまったく新しい形態の地域システムであることが評価された。さらに今後に期待されている。
・３年前からモデル道の駅を選定
⇒平成 28 年度「住民サービス部門」道の駅酒谷が選定
⇒平成 29 年度「地域交通拠点」として重要な役割をしている道の駅を選定した。

〇道の駅の成果

・経済効果や雇用が生まれた
・一番は、人の気持ちが変わったこと。やる気と元気、自信、明るさ。
⇒これをどう次にいかしていくか。点から線、面へどう繋げていくか。
⇒道の駅の連携といわれるが、経営に苦労されている駅長さんにとっては競争相手。そういう中で風景街道が連携のための物語やつながりを提供できるのではないか。道の駅は拠点であるし、全国的な認知度も高い。なんとか良い連携をつくっていけないかなと思っている。

〇三方良しの観光地域づくり

・2003 年からのインバウンド　⇒これまでと同様、ブームで終わってしまうのではないかという危惧
⇒過去のブームは何を残したか？大型のホテルがつくられたが、まちに人が行かなかった。
⇒今のブームは何を残すのか？地域づくりに繋がっているのか？活性化につながっているのか？
・求められるのは、観光地域づくりと地方創生。
⇒基本は、三方良し（買い手、売り手、世間）
・観光地版 DMO が進んでいる。観光地に誘客するだけでなく、地域づくりを行うこと
・風景街道は想いは強くある。が、お金がついていけていない。ここをどうするかが課題。

（終わりに）

・観光や移動のニーズは急激に変わりつつある。
・日本も社会資本政策も道路政策も観光政策も変わりつつある。
・風景街道大学 宮崎本校と各地の活動の計画と実践を、次の中期計画を期待する。
・日本、地域、まちを変えてやるというイノベーションの強い気概とやりきる意志、マネジメントが必要

参加者で集合写真

－３日目　開催概要－

【エクスカーション】９：００～１６：００

○バスツアーコース

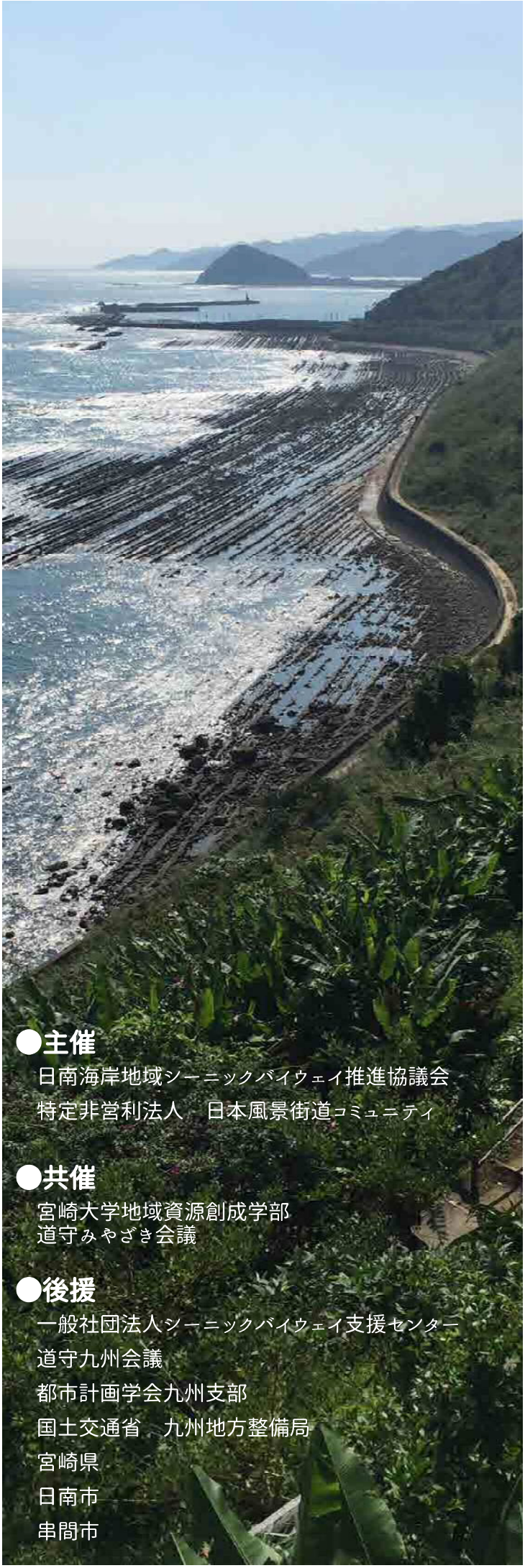
宮崎市から都農町までバスで移動し、道の駅つの、都農神社、都農ワイナリーなどを巡った。道の駅の現状や今後の展開などについて、ワークショップで参加者から意見を出し合った。

バスツアーコースの様子

○サイクリングコース

道の駅酒谷を拠点としたサイクリングツアーを開催。道の駅周辺の滝や史跡などを案内しながらサイクリングした。道の駅で昼食後、飫肥城下町へ向かい、途中、旧道沿いの石積みや史跡を訪ねて回った。

サイクリングコースの様子



平成 29 年度

日本風景街道大学

平成 30 年 1 月 5 日（金）～ 1 月 6 日（土）
エクスカーション 1 月 7 日（日）

●テーマ

地域の力～はぐくみ 伝える
未来にむけて　私たちは、どういく？

●プログラム

1 日目　1 月 5 日（金）
　講　義　13：30 ～ 18：20
　懇親会　18：45 ～ 20：45

2 日目　1 月 6 日（土）
　講　義　9：00 ～ 15：40

3 日目　1 月 7 日（日）
　エクスカーション　8：00 ～ 16：00 宮崎空港着
　　〇バスツアー　　道の駅つのへ
　　〇サイクリングツアー　道の駅酒谷へ

※**資料代　1,000 円 / 日**
※懇親会、昼食、エクスカーション参加は別途費用がかかります。

●会場

宮崎大学 創立 330 記念交流会館
宮崎市学園木花台西 1 丁目 1 番地

●問い合わせ

日南海岸地域シーニックバイウェイ推進協議会
　事務局（担当 工藤）
　ＴＥＬ：090-1169-1809
　ＦＡＸ：0985-20-6372
　E-mail：kudo@kirameki-line.com

●日本風景街道大学の趣旨

　日本風景街道は、郷土愛を育み、日本列島の美しさを発見し、創造する多様な主体のもと、景観、自然、歴史、文化等の地域資源を活かした国民的な原風景を創出する運動を促します。これをもって地域活性化、観光振興に寄与し、国土文化の再興の一助となることを目的としています。
　良好なパートナーシップによる日本風景街道の活動の推進をめざし、多様な担い手がともに学ぶ場として、日本風景街道大学を開学いたします。

●主催

日南海岸地域シーニックバイウェイ推進協議会
特定非営利法人　日本風景街道コミュニティ

●共催

宮崎大学地域資源創成学部
道守みやざき会議

●後援

一般社団法人シーニックバイウェイ支援センター
道守九州会議
都市計画学会九州支部
国土交通省　九州地方整備局
宮崎県
日南市
串間市

平成29年度 日本風景街道大学　宮崎本校　カリキュラム

【1日目】平成30年1月5日（金）

時	間	カリキュラム	講師ほか
13:30	20分	**開講式**	
		主催者あいさつ	日南海岸地域シーニックバイウェイ推進協議会 会長 長友 治
		主催者あいさつ	NPO法人 日本風景街道コミュニティ 代表理事 石田 東生
		来賓あいさつ	九州地方整備局道路部 道路部長 前佛 和秀氏(代理 道路調査官 阿部 俊彦氏)
		来賓あいさつ	宮崎県県土整備部 部長 東 憲之介氏(代理 次長 瀬戸長 秀美氏)
13:50	20分	【オリエンテーション】「風景街道大学の趣旨」	NPO法人日本風景街道コミュニティ 理事 日南海岸地域シーニックバイウェイ推進協議会 顧問 吉武 哲信氏
	10分	休憩	
14:20	30分	【講義1】「次のステージに向けた連携について ～みちづくしinみやざき2017 を終えて」	宮崎大学地域資源創成学部 准教授 根岸 裕孝氏
14:50	110分	【講義2】グループ討論～道の駅を核とした連携	
		(テーマ) ① 道の駅酒谷 ② 道の駅フェニックス ③ 理想の道の駅	NPO法人日本風景街道コミュニティ 理事 原 文宏氏
	10分	休憩	
16:50	30分	【ポスターセッション】地域資源創成学部の研究成果発表	(発表者)宮崎大学地域資源創成学部 学生
17:20	40分	【講義3】全体討論	(コーディネーター)宮崎大学地域資源創成学部 准教授 根岸 裕孝氏
18:00	20分	【報告】珠洲キャンパス　開催報告	珠洲市観光交流課
18:20		講義終了	
		移動(全体交流会／希望者)	
18:45	120分	全体交流会／会費:3,500円	会場／宮崎大学 地域デザイン棟

【2日目】平成30年1月6日（土）

時	間	カリキュラム	講師
9:00	20分	1日目の振り返りと2日目の予定	
9:20	30分	【講義4】「日本風景街道と関連施策」	国土交通省道路局 環境安全課 沿道環境専門官 川俣 裕行氏
	10分	休憩	
10:00	120分	【講義5】事例紹介「道を活用する、歩く、走る」	
		「さるく」～宮崎県日南市飫肥の取組 「歩く」～県内外の取組事例紹介 「走る」～道北のサイクルツーリズム	「さるく」(一財)飫肥城下町保存会 前事務局長 郡司 均氏 「歩く」株式会社アイロード 有田 知永氏 「走る」天塩川シーニックバイウェイ 事務局長 NPO法人なよろ観光まちづくり協会 事務局長 畑中 覚是氏
12:00	60分	昼食	
13:00	90分	【講義6】全体セッション	(コーディネーター)株式会社アイロード 代表取締役 福永 栄子氏 (コメンテーター)宮崎大学地域資源創成学部 出口教授、熊野教授、桑野教授、根岸准教授 宮崎大学語学教育センター 藤井教授
	10分	休憩	
14:40	50分	【講義7】全体総括	NPO法人日本風景街道コミュニティ 代表理事 石田 東生氏
15:30	10分	**閉講式**	

平成29年度 日本風景街道大学　宮崎本校　エクスカーション

【3日目】平成30年1月7日（日）

エクスカーション（バスツアー）			エクスカーション（サイクリングツアー）		
時　間		「歩く」をテーマに、都農町方面へ	時　間		「走る」をテーマに　日南市方面へ
8:00	発	宮崎駅　東口	8:00	発	宮崎駅　東口
	90分	（バス移動）		90分	（バス移動）
9:30	着	道の駅つの	9:30		飫肥公民館前
	30分	道の駅の取組説明（商工会会議室）			現地集合組　乗車
	50分	道の駅界隈散策		30分	（バス移動）
	10分	トイレほか	10:00	着	道の駅酒谷
11:00	発	道の駅つの		30分	レンタサイクル調整
	10分	（バス移動）		20分	道の駅取組説明
11:10	着	都農ワイナリー		10分	初心者向け講習
	50分	ワイナリー見学、有料試飲あり	11:00	発	道の駅酒谷
12:10	発	都農ワイナリー		60分	～小布瀬の滝～白木俣～道の駅（往復10km）
	10分	（バス移動）	12:00	着	道の駅酒谷
12:20	着	昼食会場		40分	昼食『棚田そば・うどん定食』
		昼食『都農ふぐ丼』	12:40	発	道の駅酒谷
13:00	発	昼食会場		60分	～飫肥観光駐車場　（片道約13km）
	10分	（バス移動）	13:40	着	飫肥観光駐車場
13:10	着	道の駅つの			トイレ、マップ配布
	70分	ワークショップ（商工会会議室）		50分	飫肥界隈散策
	10分	買い物、トイレ			飫肥公民館にてレンタサイクル回収
14:30	発	道の駅つの	14:30	発	飫肥公民館
	90分	（バス移動・東九州自動車道経由）		90分	（バス移動）・車内ワークショップ
16:00	着	宮崎空港	16:00		宮崎空港着
16:40	着	宮崎駅	16:40		宮崎駅着