



シーニックバイウェイ北海道の 20年とこれから

新春特別企画 座談会

「シーニックバイウェイ北海道」が制度としてスタートしたのは2005年。「Scenic(風景のよい)」、「Byway(脇道・寄り道)」という言葉から成る名称は、今や北海道旅のキーワードの一つとして親しまれるようになっていきました。しかし、ここに至る道のりは決して平坦ではなく、官民学さまざまな領域、立場を越えた多くの人の情熱と連携によって歩みが進められてきました。それはまさに「プロジェクトX」ならぬ「プロジェクトS(シーニック)」ストーリー。

制度誕生20周年の年明けに当たり、これまでの歩みや成果、そして今後の進展に向けた課題や願いを、シーニックバイウェイ北海道にゆかりの深い御三方をゲストに迎え、decの倉内公嘉理事長とともに語り合っていました。

【インタビュー】原文宏【(一社)北海道開発技術センター 理事、地域政策研究所 所長】 【文】木村 篤子

それは「北の道」から始まった

まずは「シーニックバイウェイ北海道」(以下、「シーニック」と略)の誕生秘話から始めたいのですが、これはやはり北海道開発局で立役者として奮闘された和泉さんからお願いします。

◆和泉 私が「シーニックバイウェイ」について本格的に勉強したのは省庁再編で国土交通省が発足した2001年、国土交通省北海道局地政課に赴任してからのことでした。北海道局として初の概算要求に向けた重点施策を出すということで各課、検討して出したのですが、他局との調整で当初の施策はことごとくはじかれてしまった。それで上司で事業計画調

整官だった高松泰さんが米国の取り組みとして情報を得ていたシーニックバイウェイで出そうと言われ、それを受けて私は改めて情報収集するなどして施策にまとめたのです。

施策の内容はOKだったけれど、当時の局長曰く「シーニックバイウェイの名称ではわかりにくいから北海道らしい施策名を考えろ」と。それで東大出身の若い職員に100種類ぐらい考えてもらったけど全てボツになり、結局、私が考えた「北の旅景色創出プログラム」になった。「北島三郎の歌みたいだ」という声もあったけれど(笑)、それで北海道局重点施策として通り、シーニックは公式にスタートしたんです。

実は、シーニック展開の大事な布石

とも言うべき出来事がすでに90年代半ばにありました。それが第6期北海道総合開発計画(1998年閣議決定)策定のための交通ワーキンググループの委員会でお世話になった石田東生先生(当時・筑波大学教授)との出会いです。

◆石田 あのワーキングは「北海道が外からどう見えるか提起してほしい」という意図があったようで、いろいろ注文をつけさせてもらったけれど、「日本のためになることを北海道で始めてほしい。それは景観であり、観光だ」と話したことを覚えています。

当時の僕の主領域は交通政策や都市計画で、観光は全く専門外。しかも研究手法は事業予測など数量的



いずみ あきひろ
和泉 晶裕 氏

(一社)シーニックバイウェイ支援センター 代表理事

札幌市生まれ。北海道大学大学院工学研究科修了後、1986年北海道開発局入庁。2012年国土交通省北海道開発局建設部道路計画課長、17年北海道開発局長、18年北海道局長。19年に退任後、北海道建設業信用保証(株)理事などを務め23年同社代表取締役社長。「自転車もテレビゲームも好きだが、最近の趣味は人づきあい」。



いしだ はるお
石田 東生 氏

シーニックバイウェイ北海道アドバイザー会議 委員長
筑波大学大学院特命教授・名誉教授

大阪府生まれ。東京大学工学部土木工学科卒業、1982年工学博士。専門は交通政策、国土政策、都市計画。82年より筑波大学社会学系で教員を務め、96年教授、2006年学長補佐などを経て17年定年退職。NPO法人日本風景街道コミュニティ代表理事。国土交通省社会資本整備審議会、国土審議会の委員など公職多数。「ゴルフの暇なく、変わらぬ趣味は読書」。



やまぎし なつこ
山岸 奈津子 氏

シーニックバイウェイ北海道アドバイザー会議 委員
(一社)SHIRAOI PROJECTS 代表理事

札幌市生まれ。札幌学院大学卒業後、2003年(株)星野リゾート・トナム入社。企画広報マネージャーとして活躍後、13年企画PRプランナーとして独立。札幌国際芸術祭、NoMapsなどに携わる。22年白老町に移住し地域おこし協力隊の文化芸術担当として活動し、23年(一社)SHIRAOI PROJECTSを設立。「仕事につながりそうな「面白いもの探し」が趣味」。



くらうち きみよし
倉内 公嘉 氏

(一社)北海道開発技術センター 理事長

芦別市生まれ。室蘭工業大学大学院修了後、1986年北海道開発局入庁。2016年国土交通省北海道開発局小樽開発建設部長、18年北海道開発局建設部長、19年国土交通省大臣官房審議官(北海道担当)、20年北海道開発局長。21年退任後、dec顧問を経て22年より現職。「最近の趣味なら手軽に楽しめるゴルフの練習」。

な分析が主体だった。それが和泉さんやdecの原文宏さんと出会い、2003年に始まる「北海道におけるシーニックバイウェイ制度導入モデル検討委員会」で委員長をさせていただくなどシーニックに本格的に取り組むようになって、研究も人生も大きく変わりましたね。

◆和泉 業務委託のパートナーとしてのdecさんの存在も大きい。最初は熊谷勝弘理事長の時代(2002~07年)でしたが、現場では原さんを先頭に持続的、全面的にバックアップしていただいていた。シーニックの20年とは、人に恵まれた20年だったと思います。

◆石田 北海道のシーニックに触発され、その後、国土交通省道路局が「日本風景街道」(2007年登録開始)をスタートしましたね。それによってシーニックの取り組みは全国に広

がった。これも大きなことだと思えます。

人の輪をつないでいく

では、20年の歴史のなかでシーニックがもたらしてきたものは何か、さまざま角度で振り返りたいと思います。現在、アドバイザー会議委員の山岸さんは民間の観光業に携わるなかでシーニックと出会われたのでしたね。

◆山岸 私が星野リゾート・トナムの企画広報担当のときに、トナムの冬のプログラム「アイスビレッジ」について大雪・富良野ルートのアートプロジェクト「ウィンターサーカス」への連携をお誘いいただいたのが最初です。2008、9年ごろのことで、私にとっては「雲海テラス」について北海道大学と観測などの協力関係

を模索していた時期。以来、decさんとも緩く、長くおつきあいができてきました。

現在は白老町に暮らし、地域おこし協力隊として地域の魅力づくりに取り組んでいますが、白老は今のところ、シーニックのルートから外れた空白地帯(笑)。アドバイザー会議委員として各地の状況を見聞するなかで、もし白老で取り組むならどんなふうにやろうか、などと思っています。

道路という誰もがアクセスするものを媒介にして地域がつながろう、というのは理にかなっていると思うし、シーニックに参加することで、それをどう加速させるかは各ルートの手腕次第。その活用の巧みさは地域の熱量の違いなどで差が出るのかなと思いますが、うまく活用している地域の手法が全体で共有され

decmonthly 2025.1.1 vol.472

decmonthly 2025.1.1 vol.472



ていけばいいですね。

◆倉内 16年程前の小樽開発建設部次長のころに、地域のシーニックの人達と仲良くさせてもらうようになりました。以来、北海道開発局職員の立場で取り組みを見守ってきましたが、局長退任後はdecの一員として各地の関係の方々より親しく交流する機会に恵まれています。

今、あらためて思うのは、地域の人々のそれぞれの取り組みはシーニックがなければ「点」だったけれど、それが「線」でつながり、さらに「ネットワーク」になっていった。これがシーニック20年の大きな効果だと思います。地域づくりに携わる人たちにとって自分たちだけでやっているときとシーニックに参加してからでは受発信の情報量が全く違うし、自らの立ち位置の確認や励みにつながっていると思いますね。

◆石田 decさんは設立40周年だけれど、その半分以上の期間、シーニックに携わり支えてこられた。これもすごいことです。北海道開発局においても一つの事業が20年余続いているというのは異例ですね。

◆倉内 当初は、地域の人たちと対面的に接することの多いシーニックの業務にとまどいを感じた職員は多かったと思いますね。年月とともに鍛えられ、地域の人たちと腹を割って話ができるコミュニケーション能力が養われてきたと思います。今では、他の役所を飛び越して開発建設部のシーニック担当者に地域づくりの相談事が持ち込まれることも珍しくな

いようです。

◆山岸 地域の人々の多くは行政とのつきあい方がよくわからないので、とりあえず、近くにいて親身になってくれそうな人に話してみる、というのはありますね。シーニックによって開発局にそのような地域の窓口機能が生まれた、というのはすごく面白いと思う。

◆石田 それこそシーニックの大きな成果の一つでしょう。昨今、「道の駅」や地域防災の取り組みなどでも国と地元との直接の結びつきが強まる傾向がある。シーニックも新しい行政のメカニズムを切り開いてきた面があると思いますね。

ルートコーディネーターという役割

シーニックの取り組みが今日まで長く保たれてきた理由はいろいろあると思いますが、一つは「ルートコーディネーター」という各ルートを支える黒子役の存在があると思います。米国の制度にならった役割ながら、そのあり方は独自に模索して今日に至っています。この機会にご意見を。

◆和泉 米国では運輸省のシーニックバイウェイ部局の職員などが担当していることが多い仕事ですが、日本で行政職員が担うのは短期間の異動などもあって現実的ではない。制度の検討期には地元に住んでいる人からルートコーディネーターを出そうと試行錯誤したこともありましたが、でも地域のなかの人間関係やdecさんとの連携の仕方の難しさもあって、decの職員がルートの支援することになりました。

◆倉内 手前味噌ですが、この役割を務めるdec職員たちは各地で高い評価をいただいています。専門的な知識を持ちながら地域に入り込んで、地域の人たちと一緒に考え、行動する立場ですが、行政、民間の両方のしくみや感覚を理解した上で細やかに調整して活動を支援していかなければならない。それぞれの職員が試練

を乗り越えながら蓄積してきたノウハウが成果につながっていると思います。職員たちはやりがいを感じているようですし、decとしても、そういう仕事を与えていただいていることに感謝しています。

◆山岸 地域の人たちにとってルートの取り組みは言わばライフワーク。それに向き合うルートコーディネーターには相当の覚悟が必要ですが、同じルートに長期間携わっている方も多くて、すごいなあと思っています。彼らが地域の信頼を得ているのは、その人自身には利益はなく、全くフラットな立場で地域のために尽力している存在だからです。

◆石田 見どころやおいしいものなど地域の魅力を知り抜いているルートコーディネーターは本当に素晴らしい。僕も助けられています。基本的な性格はそのままですが、今後さらに地域の経済を活性化させる推進力になってほしい。

ただ、彼らの働きぶりには懸念もある。現状では仕事とプライベートの境目があいまいで、取り組みに没頭して負担が過重になる危うさがあるのでは。その線引きを明確にするためにも育成システムを整え、制度化することが必要だと思っています。

新たな「共創」の姿を求めて

他にも今後のシーニック進展のために必要なことは何か、ご提起いただければ。年数を重ねれば、担い手の高齢化や世代交代の問題も切実になりますね。

◆和泉 ルート関係者が集う会議などでも若い世代をどう活動に引き入



れるかという新陳代謝の問題が議論されているようです。当面その動向を見守りながら支援センターとしてサポートできることがあればしていきたいですね。

◆倉内 嬉しいことにシーニックで活動してもらっていた学生が今春decに就職予定です。ルートコーディネーターについても新しい人材を入れていく必要があり、そのためにも新卒者獲得が大事で、「大学との接点拡大プロジェクト」として、共同研究や学生にアルバイトなどで職場に来てもらう取り組みも始めています。

◆石田 山岸さんは同年代に起業している人がたくさんおられると思うけれど、そういう若いスタートアップ企業関連の人たちがシーニックと連携する可能性はどうだろうか。

◆山岸 例えばNoMaps(ビジネスやクリエイティブを軸に2016年から札幌で開催されている都市型のフェスティバルイベント)を考えると、「道を使って面白いことをやろうよ」みたいな呼びかけはできるのかもしれませんが、道路が通常のルールや枠組みを超えて使いやすくなれば、興味を持つ人はいると思う。うまく先例をつくれれば、そこに新しいビジネスアイデアやコミュニティが生まれるのではないかと思います。

◆石田 こんなことをお聞きしたのは、僕は今、第9期北海道総合開発計画の開発分科会や国土審議会の地域生活圏専門委員会では委員長を務め、議論を進めているのだけれど、生産空間や地域生活圏は、地元を観

光やモビリティなどの事業によってきちんと稼げるしくみがないと将来的に成立できなくなると思うからなんですね。そこにはIT活用ももちろん重要な要素になってきます。

また一方で、最近「ゼブラ企業」と呼ばれる、利益を追求しながらも社会貢献の志をもって地域起こしや社会問題の解決に取り組もうという若い世代のスタートアップ企業が増えている。そういうところとの連携も含めて、地域が「稼ぐ」しくみを必要とするときに、シーニックはどう貢献できるのか。これが次の10年の大きな挑戦だと思っています。

◆和泉 シーニックの要綱には「誇りと愛着の持てる地域をつくる」とあります。その誇りは「自分のところはこれで稼いでいる」というような確信がないと湧いてこない。確かにシーニックは「稼ぐ」という面のつくり方がまだ甘い気がします。

地域の軸を見つける・増やす

「楽しくなければシーニックじゃない」がシーニックに携わる側のスローガン。その思いを今後も長く継承していくには何が必要でしょうか。

◆山岸 私がもし白老でシーニックに取り組むとしたら、まずは地域のいろいろな組織や団体の人たちを束ねるための「星」を見つけなければならぬと思っています。シーニックは良くも悪くもホワっとした、志向性ははっきりしないところがあって、それだけに誰でも参加しやすいけれど、最短距離で実現したいものがある場合にはなじまないところがある。だからこそルート独自で地域連携の軸になる「星」をうまく見つけ、共感を増やしていけるかどうか今後の大きなポイントになると思います。

◆和泉 地域には、これを実現したいという明確な方向性を持っている人が必ずしも多くはないですね。「みんなで考えましょう」と呼びかけて簡単に出てくるものでもない。そこは何かのきっかけで生まれてくるの

であり、スイスモビリティが道北のルートの広域連携の軸になったように、視察などを通じて外からの刺激を得る機会の提供が大切だと思っています。釧路湿原・阿寒・摩周シーニックバイウェイが永山在兼の偉業を縁に、その出身地である鹿児島との交流を深めたように、歴史も地域の取り組みの大事な軸になりますね。

◆石田 僕は昨春のコロラドバイウエイズ訪問まで米国視察は4回ほど参加させてもらいましたが、貴重な知見をたくさん得ました。ルート関係者が国内外の取り組みを実地に見聞することは大きな刺激で、それが地元の見直しや新たな地域の軸の発見につながると思う。

一例に過ぎないが、コロラドバイウエイズで気づいたのは各ビュースポットなどに設置されているインフォメーション・ボード。その内容は地形から歴史、植物、動物までやたらと詳しく読み応えがあった。道内のルートではそれに相当するものは少ないですね。

◆倉内 そういところで、まさにほっかいどう学の知識が活用されればいいですね。私も旅先で「あの山は何ですか」と聞かれて困ることがある(笑)。ビューポイントパーキングやシーニックデッキには必ずそういう案内板があれば理想的です。

◆和泉 お客さんがわが家に来たときに、家のなかをきれいにして案内し、おいしいものを味わってもらおう、というような感覚がシーニックのおもてなしの1丁目1番地。当初から目指していたスタンスです。そんな感じで、訪れた人にわがルートの魅力をたっぷり伝えることができればいいですね。

