

座 談 会

「道路がつくる北の旅」

これまで北海道経済を支えてきた基幹産業が軒並み不振に陥っているなか、豊富な資源を抱える観光産業は、次代の基幹産業としての成長が期待されます。

広い土地に観光資源が点在し、公共交通機関が未発達な北海道では、自動車が最も便利な交通機関です。

近年、旅行の形態は、“マス”から“パーソナル”へ、“パッケージ”から“フリー”へとシフトする傾向にあり、このことは、幹線道路のみならず、全道の道路を観光道路化する可能性さえあります。

移動の手段としてはもとより、観光資源そのものにもなりうる北海道の道路を、時代のニーズに合致したインフラに育てていくためには、「観光」を道路事業の本来目的の一つに明確に位置づけることがなによりも大切です。



出席者

- 林 美香子氏(司会も兼ねて)/フリーキャスター
- 有山 忠男氏/(株)ライヴ環境計画代表取締役
- 笹野 修一氏/日高町長
- ヒロ 中田氏/(株)リクルート北海道じゃらん編集長

林 美香子（司会）：依然として厳しい状況が続く北海道経済にあって、観光業界が元気に頑張っている姿はとても印象的です。北海道としても観光産業を基幹産業に育てるべく大変力を入れていらっしゃいますし、実感として、国内の方だけでなく、台湾を始め外国からの旅行者もずいぶん多くなつたなと感じています。

リクルートさんの調査によると、北海道の旅行者の90%以上が車で移動したいと考えていて、これは全国の中でも突出した数字だそうです。それくらい北海道では車や道路が観光には欠かせないものとなっています。もともとは産業や生活のために作られた道路が、現在では観光道路としての性格を強めているなどの現状を踏まえて、道路という観点から見た観光についてお話を伺えればと思います。

北海道の優位性を生かす

林：ヒロさんは、東京から転勤でこちらにいらしたわけですが、本州と北海道で道路環境に差は感じられますか？

ヒロ 中田：そりゃあもう北海道の道路の方が断然いいですよ！（笑）本州の人から見れば道幅も広いですし。ですからあまり注文はないですね。不満があるとしたら、工事が多いことと高速料金が安いということくらいですか。まあ、この点は本州でも同じかもしれません。

林：有山さんは「第6期北海道総合開発計画」の策定にも携わっておられたそうですが、計画では道路と観光をどう見ているかについて伺えればと思います。

有山 忠男：私は「生活基盤」という分野のワーキングチームに参加させてもらいました。その時に議論していたのは「日本にとって北海道とは何なのか」、「北海道は日本にどんなことで貢献できるのか」ということでした。従来は日本の食糧や石炭の供給基地という役割を持っていました。しかし将来はこれらの役割よりも、生活、環境、観光の面での優位性を訴えられないかという議論になりました。

このうち、観光についてだけ簡単に触れますと、日本に北海道という地域があるということは、観光という観点からは非常に重要なことである、特に広さという面では、ドライブで自由に動き回れるのは北海道しかないだろう、というような議論を当時していました。雄大な景観と広い道路のお

かげで観光の国際化の可能性も高い。ですからこれらの優位性を国内外にどんどん発信していくべきじゃないかというのが結論でした。

スウェーデンの研究をされている先生がおっしゃっていたのですが、北海道は生活や環境の面で世界標準に近いそうです。だから観光面でももっと自信を持って、世界を睨んだ北海道独自の基準をつくってもいいのかなと思いました。

林：笹野さんは日高町の町長というお立場から、観光と道路についてどのようにお考えになっておられますか？ 観光振興が町の財政にも影響のあるところでしょうし。

笹野 修一：'97年にオープンした私どもの道の駅は、1年目に30万人の方が利用して下さいました。2年目には50万人、そして3年目の今年度はさらに拡大しています。たまたま日高町に道央から道東への最短距離となっている国道274号「樹海ロード」が走っているということが大きいわけですが、何も無い日高山脈の小さな山村なのに、予想以上においでいただいております。

樹海ロードが完成する以前には、日高山脈を越える北海道観光のメインルートとして、特に大型バスにたくさん通っていただきました。現在は大型バスには富良野街道のほうが人気があるようで、町内での団体昼食客はかつての40万人、50万人という数字からは半減、あるいは半減以下になっています。ところが道の駅の利用層を見ると、個人、小グループで歩く方々の割合が年々増えているようです。



〔写真-1〕道の駅「樹海ロード日高」

旅行形態は変わりつつある。 一方、画一化も

林：一昔前の北海道観光というと、大型バスが何台も連なり、次はここ、その次はあちらというように、バスガイドが案内して回るという形でした。

有山 忠男氏
(株)ライヴ環境計画



ところが今はマイカー以外にもレンタカーや大型のタクシーを利用して、個人のグループで回る例が非常に多くなっています。また、滞在型の観光を楽しむ方とか、体験型の観光を楽しむ方などが増えているようですね。

中田：先ほど林さんのお話にあった調査というのは、『じゃらん』編集部が読者を対象に定期的に行っているアンケート調査で、道内旅行についてリサーチをした結果です（表1参照）。

〔表1〕じゃらん～北海道発～ '98.6月号アンケート結果

1年間の日帰り旅行回数	8回以上 (52.8%)
日帰り旅行の目的	温泉 (45.1%) 景勝地 (41.2%)
宿泊を伴う旅行の回数 / 年	3～4回 (38.2%)
宿泊を伴う旅行の日数	1泊 (70.4%)
道内旅行の移動手段	車 (94.2%)

これらからうかがえるのは、北海道の観光は、昔とはまた違った意味で画一的になっているということです。依然として日帰り旅行が主体で、宿泊しても1泊中心主義です。旅行目的はというとほとんどが温泉と食べ物で、時間があつたら記念館に行ったり、景色を見たりする程度です。北海道というのは雄大な自然と四季の移り変わりという特長があるのですから、何かもっと他の楽しみ方を提案していかなければいけないという気がします。

有山：私事で恐縮ですが、車を替えた際にカーナビをつけてみました。そうしたら若い方のドライブの楽しみ方というものになんとなく分かってきたのです。幹線ばかりではなくて、裏道とか隠れた道をも目的地へのルートとして表示してくれるわけで、何度か通った場所でも新たな発見があつ

たりします。

道が良くなり、車が良くなり、カーナビが登場し、そして『じゃらん』のような地域に密着した情報誌が出てきた。こうした変化の影響でしょうか「どうも今年の北海道観光の様子が変だ」という話を聞きます。交通公社さんに聞いたのですが、例えば道南などの宿泊施設の予約が去年よりかなり落ち込んでいるそうです。しかし北海道に来る観光客はまちがいなく増えています。どうやら今の観光客は、事前に旅館を予約しないで行きあたりぱったりで旅をしているらしいのです。なおかつキャンプ場を利用する人が増えている、そんな傾向があるそうです。

ですから、従来型の旅行を売っているエージェントさんは、現在の傾向に非常に脅威を感じているということですね。

先ほど旅行の画一化という話がありましたが、本来は非日常的な世界であった旅行というものが、日常化してきたのではないかと思います。日常化したことで需要が増えたという面は確かにありますが、一方で画一化という問題も出てきているのではないのでしょうか。

道の駅がもたらしたもの

林：私はFM北海道で「J-POP-ドライビング」という番組を担当しています。道路の情報やドライブの情報などを紹介しているのですが、新しい情報に対するリスナーの反応の早さに驚いています。特に道の駅は「トイレが24時間使える」、「付近の観光情報を置いてある」という理由で、本当にたくさんの方が利用していると思います。なかでも“道の駅スタンプラリー”の人气が高く、去年、完全制覇した人が7,000人以上もいると聞いたときには本当に驚いてしまいました。日本人は目標があると頑張りますよね（笑）。

中田：7,000名もの方が道の駅を完全制覇したということはすごいと思います。でもちょっと問題ですね。現在62の道の駅がありますが、スタンプラリーは4月から10月の半年です。その期間内で全部巡るとするのは、普通の旅の仕方では絶対無理だと思います。それでも制覇しているということは、道の駅のスタンプラリーを制覇すること自体が旅の目的になっているということです。点から点への移動を楽しむのではなく、スタンプを満杯にすることを楽しむ旅になっているのです。これは観光という意味では問題がありますね。

林：番組に若い世代の方から「3日間で何10個のスタンプを押しました」とか、「どこにも泊まらずに野宿をしながら回っています」といったファクスやお便りが来ることがあります。私自身は、もっとゆったりと楽しんで欲しい、せっかく時間とガソリンをかけて旅をしているんだから、と思っ
てしまいます。

中田：僕も3年前に5日間かけて北海道を一周したことがあります。もう朝から晩まで走り通しでした。北海道の広さを実感しただけで、道中何の楽しみもありませんでした。

林：それでも、道の駅スタンプラリーが北海道の観光のなかでもヒット商品であることには間違い
ないでしょう。島牧村は'97年に第2白糸トンネルが不通になって、アクセスが不便だったのにも関わらず、スタンプを押すために道の駅を目指した人が多かっ
たと聞きます。スタンプラリーが道内の人の動きを作っているのは確かなようですね。

通過型の観光から滞在型の観光へ

笹野：現地で見ていると、観光の仕方が本当に変わってきています。かつてのようにおしきせの団体で動くという形は高年齢層が主体で、若い人は自分達だけで行動します。そういう意味で道の駅は若い人たちの行動パターンにうまくマッチしたんじゃないかと思
います。

しかし道の駅だけですとただ通るだけですから、当然地域としては滞在させたいという願いが生まれてきます。日高町は大きな温泉があるわけでは
ありませんので、観光客の皆さんに何をお見せしたらいいのかというのが、ここ数年の我々の最大の課題です。そこでまず、道の駅の敷地に、日高山脈をテーマにした資料館を'99年6月にオープン
しました。これは地質をメインにした日高山脈の自然についてのインフォメーションセンターという役割です。周辺では北海道山岳連盟が登山研修所を開設したり、川遊びを体験させるアウトド
アのグループが営業を始めたりといった動きがあります。札幌などから樹海ロードを通過してやって来た方々がこれらの場所を拠点に、翌日、十勝川や空知川に足を延ばすなどという動きも出始めて
います。

また、新しい取り組みとしては、廃校を利用してアトリエ村を開設しました。夏休みに日高山脈の絵を描いてみませんかと東京の美術大学に話を
持ちかけて、既に10数名おいでになっています。



[写真-2] 道の駅に隣接する「日高山脈館」

そういう方は1泊ではなく、1週間、2週間、3週間という単位で滞在します。廃校になった集落は、日高山脈の登山口にあるのですが、それまでは学校が生活上の唯一のより所だったのです。今では登山や川遊び、地質調査、アトリエ村などが重なるように入ってきているので、経済効果とまではいきませんが、精神的な活性化に大きく役立
っているようです。これをなんとか健全な形で育てるのも、私たちの生き方だと思っています。

林：絵で長期滞在というのはとてもよいアイデアですね。施設の工夫や情報の発信の仕方で日帰り旅行が1泊になり、さらに滞在型へと発展する
わけで、従来とは全く違う北海道の楽しみ方が生まれていくような気がします。

中田：いま旅行の形態は3つあると思うんですね。ひとつは移動周遊型。例えば、ニセコや洞爺湖といった目的地で1泊したとします。翌日、帰る時
に同じ道を通るのでは面白くないので、日本海に抜けて岩内から積丹半島を通過して帰ろうというパターンです。1泊2日で、長い距離を走って景観を楽しんでという、移動周遊型が現在の道内旅行の中心です。でも今後は、先ほどからお話に登場している滞在型の旅行と、もうひとつ拠点型の旅行が大切になってくると
思います。

拠点型というのは、例えば陸別のチミケップ湖に行くとしたら、まずは最短の距離でチミケップに向かい、そこを拠点に2泊なり3泊なりして
いるような形で周囲を楽しむのです。車を使ってもいいですし、自転車や徒歩でもいいでしょう。これからはそういった拠点型の旅行をやらないといけ
ないなと思います。

せっかく整備されたたくさんの道があるのに、よく考えたら我々の大半はいつも同じ道路しか利用していないのではないのでしょうか。幹線道路には道の駅が整備されているわけですから、そこで
しっかりと地域の自然や景観、あるいは面白い場

（株）リクルート北海道じゃらん
ヒロ 中田氏



所を再発見させてあげれば、それイコール知られざる道の再発見にもなるんじゃないかと思います。

先日、瀬戸内海の「しまなみ海道」に行ってきました。'99年5月に開通した、四国と本州を結ぶ第3の本州四国連絡ルートで、愛媛県の今治から広島県の尾道まで約60kmが島づたいに道路と橋で結ばれています。特徴的なのは自動車道路と一緒に、「瀬戸内自転車横断道路」というサイクリングロードが全線にわたって整備されていることです。僕は20年ぶりくらいに自転車に乗って走りましたが、車で見る景色と自転車で見ると全然違うということが新鮮でした。

林：本当にそうですね。海外ではサイクリングロードの整備された街が多く、そんな街を自転車で散策すると楽しさが全然違います。そういう意味では道路イコール車のためのものと思われがちですが、観光という観点から考えるとサイクリングロードや遊歩道の整備も大切だと思います。

北海道の道の情報をいかに発信するか

林：「道の日」のトークショーでラリー・ドライバーの篠塚建次郎さんにお話をお聞きした時に、道外の人への情報発信がまだまだ足りないんじゃないかとおっしゃっていました。本州の人は函館と札幌がとても近いと思っていたりして、北海道の広さをうまくイメージできないようです。道路の情報というソフト面ではどう思いますか？

中田：確かに旅行者が本当に必要とする情報を発信するという意味ではまだまだ足りないと思いま

す。これは道外へ発信するという意味だけではなくて、道内においても同じことです。つまりAという町からBという町までの距離などを表示した標識はあっても、その間に埋もれている観光資源を紹介する標識などのソフトは本当に不足しています。

林：インターネットで『北の道ナビ』というホームページが開設されて、すごく便利になったと思います。でも北海道でのインターネットの普及率を考えると、現状ではより広く見ていただくためにはやはり『じゃらん』のような雑誌が適しているのでしょうか。『じゃらん』で道路情報を発信していく際に、何か意識していることはありますか？

中田：舞台裏をお話するのは恥ずかしいのですが、『じゃらん』の編集でいま一番大変なのは道路情報なんですね。道内にたくさんの観光スポットが埋もれていながら、それらソフトの情報がいった観光情報マップがないのです。あれば絶対に重宝すると思いますが、もし作ろうと思ったら莫大な労力とお金がかかるでしょう。仮に『じゃらん』と開発局が手を組んだとしても、1年なり2年なりかけないと本当に使えるマップはできないと思います。こうした全道的な規模の詳細な観光マップを作るとするのは、これからの北海道の観光にとって非常に大切なことだと思いますね。

林：空知管内にはたくさんの温泉があります。そのことに注目した空知支庁が温泉マップを作って配布したら、あっという間になくなったという話を聞きました。先ほど日帰り旅行の目的のトップに温泉が挙げられたということでしたが、よく考えると案外同じ施設のリピーターになっていたりして、その近くの温泉には行っていなかったりするものです。ですから、こうしたマップが1枚でもあれば、ちょっと足を延ばしてみようかという動機付けにはなるのでしょうかね。

中田：空知だけでなく全道のマップがあればもっといいですね。

林：例えば、こうした情報を携帯電話のiモードで引き出せたりすると便利ですね。峠情報なども朝いちいちコンピュータを立ち上げてインターネットで確認しなくて済みますし。

全道的な観光情報システムの整備を

有山：最近は民間が流す情報が充実してきて、観光協会などの公共サイドが出す情報との差が、量の面でも密度の面でも大きくなっています。以前

は民間の情報がそれほどありませんでしたし、『じゃらん』のようなタイムリーな情報は皆無でした。

でもいくら民間の情報が充実してきたとはいえ、ヒロさんがおっしゃったようにすべての資源をマップに載せるのは大変なことだと思います。ではどうしたらいいか。やはり道の駅が情報の拠点としても機能するようになっていくべきだと思います。そしてそれは公共サイドが押し進めていくべき仕事でしょうね。ヨーロッパの国々では、主要な場所には必ずiマークの観光情報センターがあります。このような観光インフラの機能を道の駅に盛り込むことで、そこに行けば地域の飲食店やアクティビティ情報、どこでどんな花が咲いているといったきめ細かな情報を手に入れることができる。そういう仕組みを全道で作るべきです。

一方で空港や主要な駅など、人がたくさん集まるところにも観光情報センターを設置する必要があります。現在、新千歳空港には全道的な観光案内所がありません。目的地周辺のキャンプ場の混み具合を確認できたり、思い立ったらキャンピングカーを借りて次の行動に移ることもできる。そんな、使う人の側に立った情報基地が必要だと思います。



[写真-3] ニューゼaland・クライストチャーチ空港内の観光情報センター。自然と足が向くようになっている。

林：観光都市として歴史のある函館は、駅のすぐ前に観光案内所が設置されています。係員の方が何人もいて、そんなに待たずに情報を得ることができます。また、観光農園で有名な仁木町は観光課に電話をすると、すぐに観光マップをファクスしてくれます。電話で説明するよりファクスで送ったほうが確実だということを長年の経験で理解していらっしゃるのです。そのあたりは観光先進地を見習う必要がありますね。

有山：以前、道庁のある政策担当の方に「全道的な観光情報システムを作ったらどうですか」と提案したら、「観光は民間の世界でしょ」と相手にし



フリーキャスター
林美香子氏

てもらえませんでした。でも僕は、両方だと思っ
たんですね。官・民両方がうまくからむことで、本
当にいい情報システムが生まれてくるのではない
でしょうか。

林：私もラジオの番組で“全道アイスクリームマ
ップ”を作ったことがありました。そうしたら意
外にも「世の中にそういうものがなかった」と大
きな反響をいただきました。それぞれのガイドブ
ックには個々の情報が載ってはいましたが、ひと
つのマップにすべての情報が載っている例はなか
ったのです。このマップはファクスで引き出すシ
ステムでしたが、4万件くらいのアクセスがあり
ました。このことから、点として頑張っている観
光資源を、線にしたり、面にしていくことの重要
性を感じました。

いま民間の方々からいろいろなアイデアが披露
されましたが、情報の発信という点で日高町はい
かがでしょうか？

笹野：私どもの道の駅では、交通情報をリアルタ
イムで見ることができます。これは開発局のお世
話で実現したのですが、利用者の方々に非常に
喜ばれています。日高町は町外に通じる4本の道
路のうち3本が峠越えの道なのです。特に日高山
脈を越えて十勝へ行くことが大変なので、時々
の峠の状況、例えば雪の量や風の強さがすぐ分
かるという点が非常に喜ばれています。本当に情
報の持つ力の大きさを実感しています。

観光資源の情報という点では、まだまだ私ども
のところでは不足していると思います。以前長野
県の蓼科に旅行した際に、エリアとしてはとても

大きいとは言えないにもかかわらず、きちんと観光案内所が設置されていました。事前にこちらから『じゃらん(関東版)』の特集を頼りに電話をかけたところ、気軽に情報を送ってくれました。それを見てとても勉強になりました。

では、私どものところでは今、どういうことに取り組んでいるのかというと、日高山脈には地質学的に非常に貴重な箇所があるようで、毎年地質研究のために各大学から調査隊がやってきます。山に入った先生方がなかなか下りてこないのが心配になって戻って見たら、調査隊が集まって地質のことで論争していたということがありました。現場で延々と意見を言い合っている。たぶん学術的に最先端の情報だと思いますが、そういう価値のある情報が身近に埋もれていたわけです。そこでこうした情報もインターネットのホームページで提供しようという取り組みを始めています。

地質みたいな一見取っつきにくくて、私にとっては面白くなく思えるようなものに、あれだけの人が集まってくるのを見ていると、日本も、そして日高町も捨てたもんじゃ無いという気がしてきます。今の世相がどうのこうのと言いますが、若い方や女性の方を中心に知的な興味が非常に高まっていますから、いままでの温泉でドンチャン騒ぎという形ではない観光パターンが、きっと生まれてくるはずですよ。逆に、日高町自らが特色のある地域情報を発信することで、そうした新しい観光パターンが定着していくのかもしれない。そしてそれは照れ臭い言葉で言えば「文化」ということにつながるのではないかと考えています。

インターネットの積極的な利用という点では現実的なメリットもあります。道の駅には夏なら1日に3万人も来ますから、独自の観光情報を紹介するリーフレットを5万部作ったとしてもすぐになくなってしまうのです。50万人の方が来られたら、そのうちの半分以上の方は何かを持って行かれますから、こうしたリーフレットは最低でも10万単位で作らないと駄目なんですね。ということは印刷の費用が膨大なことになってしまいます。その点、インターネットでの情報発信は、コストや柔軟性という意味で大きな魅力があります。

林：私の好きな黒松内町では、日本の北限といわれているブナの原生林をとても大切にしています。このブナ林を核に文化的な町にしようということで、少ない人数でもいいから確実にリピーターを増やす方向でいろいろと取り組んでいます。日高町の例もそうですが、新しい観光のあり方として応援したいですね。

道路標識に工夫を

林：マップやインターネットの情報が動機となって人々が旅へと出るようになったとして、次に考えていかなければならないのは、実際に現地へアクセスする際の問題点というか、具体的には路線案内や道路標識を見やすくするといったことだと思います。観光客ばかりではなく、今後はシルバー世代への対応ということも含めて設置場所や文字の大きさなどに工夫が必要なのでしょうね。

有山：私は、標識はできるだけ少ない方がいいという考え方なんです。ヨーロッパでは街の入口にタウンゲートのようなものがあって、そこに標識が集積していて、街の中にはそれほど標識はありません。そうしたものが北海道にもあれば、独自の景観づくりにもつながることでしょう。

林：北海道ではカントリーサインが市町村の入口などに標示されていますが、「交通事故をなくしましょう」という看板や幟(のぼり)の方が目立ってしまうことも少なくありません。もっと地元の人たちが知恵をしばって、いい景観を作っていくて欲しいですね。

日高町では景観という観点での取り組みは何かありますか？

日高路を「桜ロード」に

笹野：そうですね、看板類はそれほど多くはありませんが、やはり峠という交通の難所を抱えていますから、開発局に安全対策の標示に重点を置いて



[写真-4]「桜ロード」植樹風景

た整備をお願いしています。

お話のように当然これからは景観への配慮が重要になってきますから、看板に頼らない何か他の方法で安全運転を促せるような、ドライバーの気持ちと和ませるようなものはないかと相談しました。あわせて、自然を生かして町のアイデンティティを示せたらという気持ちもあって、60数kmある町内の国道に沿って、特徴のある木を植えることになりました。住民投票の結果、桜が選ばれ、3年前から日高山脈に「桜ロード」を作ろうと取り組んでいます。1年に1kmずつ、半世紀をかけて完成させるわけです。

この桜は一口5,000円で参加者に購入していただき、植樹祭で自ら植えていただきます。そして、参加いただいた方の名前を日高の石に書き込んで、国道沿いに立てていっています。そんなこともあって町内はもとより、町外から参加される方が多いのが特長で、1年目は350口ほどの参加がありました。もしかしたら50年もかからずに、10年くらいで完成するかも知れないスピードで桜ロードは延びています。

地域の人々がどう関わっていくのか

有山：旭川から美瑛に向かう国道の西神楽のあたりでしょうか、相当長距離にわたって鉄道と国道が並行する場所があります。その場所が草が生い茂っているだけなので「木を植えたり花を植えたらどうですか」と旭川市に提案したことがありました。現在、旭川～富良野～占冠を結ぶ路線は“花人街道”と銘打って整備を進めているわけですから。ところが最終的には誰が管理するのかという問題に突き当たってしまいました。やはり地域の人達が道路景観の維持、管理をするような仕組みを作らないと実現は難しいのかなと思ったわけです。桜ロードではそのあたりの問題はどのように解決されたのですか？

笹野：ポイントは桜を選んだことにあると思います。実際に植える場所を考えた時に、有り難いことに開発局さんからは道路用地の中でもいいよと言ってくれました。でも道路の傍では除雪や排気ガスの問題がありますから、道路から少しは離して植えなければいけません。そうすると植える場所が国有林とか私有地になってしまうのです。でもお願いすると私有地で断わるころは一件もありません。それどころか一緒になって植えていただいたりして、とても協力的です。



日高町
笹野 修一氏

そのかわり条件を作りました。手入れは私たちがボランティアの方々と一緒にします。地主の方、これは開発局だろうが、国有林だろうが、私有地だろうと同じで「地主さんの都合で伐る場合にはいつでも伐っていただいて結構です」と言っています。

こうした条件でお願いしていますが、日本人の心情からいって桜は伐らないものです。開拓時代の桜が今でも畑の中にも残っていますから。山の人も伐らない。畑の人も伐らない。ですから桜ロードを50km作ると言いましたが、山や畑に残された桜とつながって、どんどん山の上の方に延びていきます。もし桜以外の木だったら、これほどうまく事が進まなかったと思います。桜というのは、独特の文化性があるんですね。

林：花だと手入れが難しいでしょうし、樹木の方がその点は楽なのかもしれません。北海道中の道路が木とか花で飾られたら素敵ですよ。

笹野：市街地で木を植えることができない場合は、桜並木ではなく花壇を作るという両輪作戦で展開しています。

たくさんの方に参加していただいている要因の1つとして、石碑に名前を残す点が受けているようです。おじいちゃん、おばあちゃんが植えた桜を、後々孫が大きくなってから見に行ったときに、近くの石碑に名前が書いてあるというわけです。ですから桜ロードは21世紀、というよりは22世紀に向けた事業だとも言えるのかもしれない。50kmにわたって植えた桜が完全に咲くといったら22世紀になってしまうでしょうから。

自然と調和した観光

有山：ドライブ中にエゾシカを轢いてしまった友達がいます。私自身も阿寒に行った時にエゾシカがいっぱい出てきて、やはり衝突しそうになったことがありました。そこで考えたのですが、例えば阿寒国立公園内の国道などは、ところどころ土を残しておき「ここはシカが横断する場所です」と標示しておいたらどうでしょう。北海道独自の基準で道路を作れば、それがまた北海道らしい景観として、観光資源にもなり得ると思います。

林：特定のエリア内は一般車の乗り入れを禁止して低公害バスで移動するという、知床などで実施したスタイルがもっと各地で導入されてもいいのですね。

笹野：自然と調和するというのは非常に難しいことです。でも結局は利用者のマナーだと思います。私たちが日高町を訪れる人たちにまずお願いするのは、自然を大切にするというマナーです。これをしっかり守っていただく。そうしないとこれからの観光の中心になり得る、肝心要の自然が壊れてしまいます。道路も同じです。これだけの排気ガスをなんとかしないと、大変なことになってしまいます。

有山：やはり便利になりすぎたと思うんですよ。いちばん問題なのはどこまでも車で入って行けることです。車の世界と歩く世界を明確に区別すべきでしょう。

笹野：自然への理解や、しっかりとした視点がないとつい便利さだけを追及してしまいがちです。ですから私どもでは、自然の中に入って行く方法については、便利さとは違った視点から整備事業を始めています。

本格的な登山目的の方へは、しっかりとした技術と装備、覚悟を持って自己責任で山に入ってくださいとはっきり言います。でもその他の目的で自然の中に入ろうという方々もたくさんいます。問題はこの方々をどうするかという点です。山の中ですから、道に迷うとか、熊に会うとか、遭難、雨降り、いろいろなアクシデントが起こり得ます。今でも立入禁止とされている国有林に無断で入った場合でも、何かあれば営林署が訴えられるとか、行きすぎた権利意識みたいなものが利用者に残っています。一番簡単なのは一般の人を自然の中に入れなければいいのです。でも今の時代、自然と親しみたいというニーズを無視するわけにはいき

ません。

こうした問題に対応するために、3年かけて営林署や警察と相談してきました。これまで一般的に行われている対処法は、何となく入れないようにしているというものです。もし入った人がなにか事故にあった場合は「勝手に入ったんだから」という逃げ腰で対応してきました。これからはこの方法は通用しないでしょう。でも、一般の方が山のどこにでも入るのでは問題が多過ぎます。そこでこの春から場所を限定してウォーキングコースを整備し、そこだけに入ってください、そしてマナーを勉強してくださいという考え方で具体的に整備したのが「珊瑚コース」です。入口で車を停めて、片道40～50分を歩いてくださいというウォーキングコースで、珊瑚の滝という小さな滝があり、木の名前などを書いた小さな標識を整備してあります。現在結構人が入っており、ここがうまくいけば、自然に親しんでもらうコースを徐々に増やしたいと思っています。

やってみるといろいろな問題があります。一番困るのが、トイレの問題です。たくさんの方がそこにくれば、見逃すわけにはいかない問題です。自然の中での屎尿処理は、技術的にまだ完全なものがないのです。このように一歩踏み込めばまた別の問題が見えてきます。でも北海道の自然や人情というのはそれぞれの地域で違うので、地域の特性を个性的に生かした展開をしようとするれば、踏み込んで取り組まざるを得ないのです。

道路が延びれば人はどんどん入って行きます。こうした人を受け入れるために沙流川の河畔にあるキャンプ場を大きくしました。大雨が降ったときなど、安全のためにはこうした人にも情報を伝えなければなりません。キャンプ場以外の特定できない場所にいる人々にも伝えて回るのはなかなか大変な仕事です。でもそれだからといって自然の中に入ったら困るよ、道路だけ通って、お金だけ落して行って下さいというわけにはいかなのです。自然と人をどうやって守っていくか、この点が次の課題です。



[写真-5] オートキャンプでは、まず自然とのつきあい方を

国際化に向けて

林：最初に有山さんから、北海道の観光は国際的にも可能性が高いというお話がありましたが、北海道には台湾を始めたくさんの国からたくさんの方が観光でいらっしゃっているのに、道路標識は日本語表示ばかりで、申し訳程度にローマ字での表記があるというのはどうなのでしょう。今のままでは2002年のワールドカップサッカーの時にさぞ大変だろうなと思ってしまいます。もう少し道路標識の国際化を考えなければいけない時代に来ていると思いますが、いかがですか？

中田：博多の標識は日本語とハングル語の並列表記です。北海道もそろそろ英語はもちろんですが、ハングル語、中国語表記を考えてもいいでしょうね。

有山：昔から国際化と言われてきましたが結局あまり進んではいません。観光地に行っても外国語が併記された標識はあまり見かけませんし。ですから2002年をきっかけにしてもいいんですが、どこかが率先してやらなければいけない問題でしょう。

現在のものはある程度地域を知っていることを前提にした標識づくりであって、観光客を意識したものではないわけです。道路標識には全国基準があるようですが、なにか北海道独自のやり方で、観光的な要素をもっと盛り込んだ標識を作っていくべきではないかと思います。北海道に欠けているのは、観光モデルルートの考え方です。「ここからここまでは観光客が集積する区間だから、そこには観光客を意識した標識づくりをしよう」といった戦略的な道づくりの発想が必要です。国道だからすべて同じ造りにするのではないということです。

結び

林：最後に、北海道の観光と道路の将来に向けて何か一言、お話いただけますか？

中田：私たちは月刊雑誌を出していますが、そこには限界があると思っています。それは北海道には多様な観光資源がありながら、それがきちんと一元化して消費者へと情報伝達できていないというもどかしさです。せっかくそれぞれのエリアでいろいろな情報を出しているけれど、なかなか広い範囲へとその情報が行き渡らないのです。

その点、道の駅というインフラは非常にいいと思います。道の駅は休憩所としての機能ばかりが注目されていますが、情報流通機能としてはまだ



〔写真-6、7〕
ロシア語併記の標識



まだ未整備です。この素晴らしい機能を、いかに全道的なソフトインフラとして整備していくかということが大事なのではないでしょうか。

笹野：ひところ「北海道にはもう公共事業はいらぬい」などと言われましたが、本州に比較してもまだまだ道路が必要なところもあり、整備もお願いしなければならぬ箇所もたくさんあります。「道路建設はもういいよ、あとは上手に利用する時代だ」という意見もあるでしょうが、現場ではまだまだその段階ではないと思っています。併せて情報の発信や共有という点で、予算ばかりではなく“知恵”と“力”の面でも全国的に協力できればと思います。

有山：今の時代は便利さを追い求めすぎているので、この辺でちょっと立ち止まってみてはいかがでしょうか。バスや自動車などの公共交通機関を使った旅行というものをもういちど考え直して、豊富な選択肢を持った観光を北海道が目指していくべきではないかと思います。

林：できるだけ早く目的地に行きたいという時代から、目的地までをどう楽しむか、目的地でどう楽しむかという時代になってきたわけですから、立ち止まってゆっくりと考える時期に来ているのかも知れませんね。

いま全国に遊歩道をつくらうという取り組みがあります。北海道でも場所の選定が始まりましたが、遊歩道は冬場には、クロスカントリースキーやソリのコースとして北海道ならではの活動に使えるのですから、ぜひ歩道についても考えていただきたいものです。

時代が変わり、人の流れも変わってきて、いろいろな意味で北海道の道路づくりは変換期を迎えていると思います。そんな時期にみなさんの有意義なご意見を伺うことができ、大変参考になりました。ありがとうございました。