

地域資源を活用したフットパスに関する研究

研究予算：運営費交付金（一般勘定）

研究期間：平 21～平 21

担当チーム：水環境保全チーム、地域景観ユニット

研究担当者：松田泰明、村上泰啓、鳥谷部寿人、高田尚人

【要旨】

近年、フットパスによる地域の活性化が期待されている。そのため、本研究では地域資源を活用したフットパスの事例を調査分析し、社会資本のワイズユースとしての地域貢献に向けた課題や研究ニーズについて整理した。

その結果、イングランドやNZなどではフットパスによる地域への経済的／社会的効果が大きく、そのため道路や河川などの整備を行う場合に、フットパスとしての利用に配慮した設計や管理をしていることが分かった。

一方、国内では社会資本整備においてフットパスの利用を想定していないため、設計や管理上の課題が多く、行政の連携や理解も進んでいないことなどがわかった。

キーワード：フットパス、地域活性化、地域連携、観光社会資本、地域景観

1. はじめに

近年国際社会におけるグローバル化の進展、自然環境・エネルギー問題、人口減少、少子高齢化時代など、我が国をとりまく社会構造は大きく変化している。また、同年7月に閣議決定された「地球環境時代を先導する新たな北海道総合開発計画」の主要施策の1つとして、「地球環境時代を先導し自然と共生する持続可能な地域社会の形成」が挙げられ、「北海道は、都府県とは異なる歴史的・社会的条件が豊かな自然環境と相まって特徴的な景観が形成されており、これを継承するとともに、自然とのふれあいの場をつくり、人と自然とのつながりを保っていく。」ことが目標として記載されている。

さらに、この中で、「北海道の自然環境の魅力を活用し、内外の人々の保養・交流空間や自然とのふれあい空間を提供するツールとしてフットパスなどの整備を推進する。」ことが位置づけられている。

フットパスの先進地であるイングランドでは、社会資本の整備においてフットパスとしての利活用が位置づけられている。一方、国内ではそうしたフットパスの施設整備に関する位置づけはされていない。

しかし、フットパスの整備には費用負担がほとんど発生しないため、北海道でも地域住民が主体となり、全道各地でフットパスの整備が進められている。

そのため、日本でもイングランドのように社会資本を活用すると位置づけがされれば、フットパスは更に広がりをもたせると考えられる。

本報告では、こうした状況を踏まえ、今後のフットパスの整備において、大きく貢献すると期待される地域の社会資本空間の利活用という視点からみた現状と課題及び今後の研究ニーズについて整理した。



写真-1 多くの市民に利用されている都市内の河川沿いのフットパス（オーストラリア：メルボルン）

2. 社会資本空間の活用に関する文献調査

国内外の事例を収集し、現状のフットパスの社会的効果や個人的効果、課題や研究ニーズなどについて調査し、その主な結果を以下にまとめた。

2.1 イングランドにおけるフットパスの現状と地域への効果

イングランドのフットパス (Foot path) の概要を表-1にまとめた。現在、イングランド国内では22万5千km以上が整備されているとの報告¹⁾²⁾もあり、国内外の観光客に利用されている。イングランドで現在のようにフットパスが整備されたのは、歩く権利を保証するという法的根拠がある。

イングランドでは、観光地や歴史遺産を巡る長距離コースをNational Trailとして観光客を集めたことによる経済効果が高い²⁾³⁾。例えば、南海岸トレイルでは、利用者が年間3億ポンド(約430億円)を消費したという調査結果がある。また、イングランドのフットパス全体では、年間約8,000億円を消費し、多くの雇用の創出につながるとされている。

これらのことから、フットパスの経済的・社会的な効果は大きく、地域の活性化にも貢献することが分かる。国内においても、根室フットパスの事例では、来訪者が10年で8倍に増えた。また、来訪者と地元の交流が促進され、就農希望者が増加しているという報告もある⁴⁾。

表-1 イングランドのフットパス²⁾³⁾

起源	1932年
法的根拠	1932年 歩く権利法 1949年 国立公園・田園アクセス法
整備延長	22万5千キロメートル
経済効果	年間約8,000億円



写真-2 河川空間を活用したイングランドのフットパス

2.2 国内のフットパスの事例からみた課題

日本では、歩くことに対する法的な権利が定められていないため、公共空間や私有地などにおいて立ち入りが制限されており、これらが認められているイングランドなどと比べていくつかの大きな課題がある。

例えば、ルート連続性を確保しにくく、地域資源を上手く活かしたり、効率的なコース設定がしにくい。そのため、フットパスのコースに道路や河川空間などの公共空間を利用することが多く、日本では社会資本空間の役割が極めて重要である。

また、現在フットパスの社会的／経済的効果などが十分に理解されていないため³⁾、行政による広報の支援⁵⁾や地域が主体的に活動できるような環境作り³⁾等、行政の理解や支援が得られず活動を行う上で支障となっている。

技術的には、道標など標識類の具体的な仕様やデザイン、誰でも利用できるコースのユニバーサルデザイン化なども進んでいない。

さらに、フットパスの定義はハッキリとしていないことから、フットパスを通じて行政や各活動団体がまとまりにくい現状もある。

社会資本の活用事例としては、長井フットパス⁶⁾(山形県長井市)において、写真-3に示すとおり河畔への木橋の設置や飛び石の設置など、行政が積極的に支援を行っているが、このような事例はまだ少ない。

また、ウヨロ川フットパス(北海道白老町)では、写真-4に示すとおり河岸の穴あきブロック護岸もフットパスコースとして利活用されている。しかし、歩くことを想定していないため、設計時から利活用を想定していれば、歩きやすいより快適なコースになったと考えられる。



写真-3 水路に整備された木橋¹⁾



写真-4 護岸ブロックもフットパスルートに

3. 専門家へのヒアリング調査他

国内のフットパスに関する第1人者で、海外の事例にも詳しい日本フットパス協会の小川巖氏（学校法人酪農学園大学教授）にヒアリングを行った。

以下、ヒアリング結果をもとに主な課題と考えられる研究ニーズについて述べる。

イングランドの現状は、昔から人々が歩いていたルートであると証明されれば、そこを歩く権利が法律で認められている。それらのコースでは、自分の判断で危険かどうかを判断して歩くことが一般的であるため、柵などはほとんど設置されていない。また、舗装されている区間も少ないが、日本の〇〇遊歩道などのように特に官の整備した施設は過剰な仕様になっており、コストがかかるだけでなく、むしろその魅力を低下させている。

フットパスのメリットについては、歩くという行為において、平等な人間関係が成立する。そのためコミュニケーションが促進され、地域の活性化にもつながっている。また、「歩くこと」以外に地域の歴史・文化・風景などを知ったり楽しんだりすることが魅力となっている。更に、歩くという行為は滞在時間を長くし、宿泊につながるなど地域活性化にも寄与する。

フットパスを整備する上で、北海道と先進地域では、土地所有に対する考え方に違いがあり、日本において部外者の立ち入りは、制限されている場合が多い。また、行政の対応についても、海外と違い日本においては活動に対し理解が少なく、行政が支援や協力をしている事例は少ない。

北海道にフットパスを整備するメリットの一つは、変化に富み多様性を持った自然景観などがあり、地域資源が豊かであること。ちなみに北海道のコースは、道路はもちろん、鉄道の廃線跡や河川の護岸も積極的に利用しコース設定がされている。

考えられる研究ニーズとしては、フットパスの社会的な効果が認知されていないことが、地元の活動や行政の協力に繋がっていないと考えられることから、フットパスの様々な効果の体系化を行うことが望まれている。また、これまでの地域活性化の事例も取りまとめたものも同様にない。

更に、行政の理解が進んでいないために、行政の支援を期待できず、また、行政も何ができるのかわからない状態ということがわかった。更に、行政側の対応も道路や河川など部門が異なると、対応が変わってしまいコースを連続的に整備できない場合がある。しか

し、将来的には、現在のフットパスコースがつながっていきロングトレイルになった場合に、コース管理運営には行政の協力が無ければ難しいので、ロングトレイルに向けての部門を超えた対応のあり方について整理する必要がある。

また、多様な主体により、様々な形式のコースが整備されているが、現在フットパス自体の定義がされておらず、フットパスの必要要件などを整理していくことも必要とされている。

次に、特定非営利活動法人環境防災総合政策研究機構専務理事で防災地域における海外の事例にも詳しい北海道大学名誉教授宇井忠英氏にも意見を頂いた。

以下、主に課題と考えられる研究ニーズについて述べる。

ハワイやNZなどでは、有料のガイドブックやマップを作成し活動費に充てていること、現地ではシンプルな道標などの設置にとどめ説明版などはないこと、必要最小限の安全対策を行い、自然をありのまま見せている。その分安全上必要な情報はマップなどにより提供されている。北海道においても、できる限り自然などの地域資源に手を加えずに活かしていくことが重要となる。

4. 現地調査

社会資本を活用したフットパスに関する技術的課題や研究ニーズを把握する目的に、平成21年度に、防災空間（洞爺湖町）、河川空間（旭川市、帯広市）、道路空間（富良野市）の3つの空間で現地調査を行った。

以下、それぞれについて課題を述べる。

4. 1 防災空間における課題

火山のような危険な場所は、観光資源となっているところが多い。しかし、洞爺湖有珠山フットパス（写真-5）のように、施行された火山砂防施設がフットパスコースを迂回させてしまっており、デザインのにも調和してなく、来訪者に対して施設自体が見られるということに対し配慮がされていない。



写真-5 フットパスルート上にある砂防堰堤

4. 2 河川空間における課題

写真-6の築堤天端は河川巡視や河川の改修、維持管理を目的とした管理用道路であるが、視界が開けている連続した歩行空間として既存施設をそのまま活用できる空間であり、また写真-7のように高水敷上の管理用に除草された空間もフットパスとして活用できる。

しかし、写真-8のように樋門の用水路は川からの揚排水を目的に設置された河川管理施設であるが、高水敷を跨ぐため、フットパスとしての利活用を考えるとアクセスを遮断する工作物となる。このようなところに他事例で紹介したような簡単な構造の橋を架けるなど少しの配慮を加えることで、地域社会にとって活用の幅が広がる。

社会資本の管理の課題として、帯広市のエコロジパークや千代田堰堤では自転車の貸出が行われているが、それぞれの管理敷地内でのみ許可されており、外に出ることは許されていない。管理者サイドの枠を超え、利用者サイドに立った利活用の工夫が必要と考えられる。

さらに写真-9のように千代田堰堤から左岸上流に向かって管理用に整備された舗装道があり、ここから先で千代田堰堤が間近で見ることができる。なお、道路脇にはつつじが植えられており、かつて整備されていた様子も伺える。このようにフットパスとして利用可能な社会資本があり、今後、有効に利活用するには、整備や管理に新たな手法が必要である。特に、官が整備した施設であっても、地元活動団体に管理運営を担ってもらうなども有効である。



写真-6 河川のオープンスペースとして活用できる築堤天端（旭川フットパス）



写真-7 管理用通路として草刈りが行われている空間がフットパスとしてうまく利用されている事例（旭川フットパス）



写真-8 川と水路をつなぐ樋門用水路（堤外）
少しの配慮でフットパスとして活用できる

4. 3 道路空間における課題

道路空間では、自然的で快適な歩行空間と道路から見える周辺の景色が最も重要な要素となる。しかし北海道では、矢羽根に代表される道路附属施設があまりに多く写真-10のように背景の林や紅葉の景観を阻害している。

同様に、道路案内標識や電線電柱についても、写真-11や写真-12のように、背景に対し景観阻害を起す場合があるので、歩行者からの視点で設置位置や形式を変更するなどの配慮をすることが考えられる。

また、道路上にコースが設定された場合、写真-13のように車両の通行部と重なり危険であるが、写真-14のように余裕幅が確保されると安全に利用が可能である。

路面については、写真-15のような砂利舗装やアスファルト舗装、芝生の上などで歩きやすさや利用者の体に対する負担感も異なってくる。また、写真-16のような現地がフットパスコースとわかる配慮も検討する必要がある（写真-16は別の目的で施行されていると考えられるが、一つの案として取り上げた）。



写真-9 フットパスに活用できる管理用通路（十勝川千代田堰堤周辺）



写真-10 フットパスコース沿いの道路付属物（富良野フットパス）



写真-11 コース沿いにある案内標識（富良野フットパス）



写真-12 コース沿いにある案内標識（富良野フットパス）



写真-13 車道を歩く利用者（富良野フットパス）



写真-14 道路脇を歩く利用者（富良野フットパス）



写真-15 コース上の砂利道（富良野フットパス）



写真-16 コース沿いのカラー舗装（富良野フットパス）

5. 現地の活動団体との意見交換から

平成21年度に洞爺湖町と富良野市の2箇所にて、セミナーを開催し、実際に地域で活動している方々から、意見を頂き課題や研究ニーズなどを検討した。

ここでは、主に地域への波及効果などについて、これまでの文献調査や専門家のヒアリング以外の項目について述べる。

- 1) 地域資源を発掘し地元の特色を活かせる。
- 2) 通過型から、滞在型・リピーター型の観光へ変換するなかで、フットパスは有効なツール。
- 3) 来訪者と地元の交流が生まれ、ホスピタリティが向上する。
- 4) 地元住民の地元に対する認識が深まる。
- 5) 外部から来た人にもわかるようなコースサインづくり(形式やデザインの地域での統一化など)が大切。
- 6) 知らせたい情報はマップなどで行い、現地では極力何もしない。
- 7) コースの設定条件を提案している。
- 8) ロングトレイルのつなぎ方がわからない。
- 9) コース途中の風景の見せ方がわからない。



図-1 フットパスの案内サイン例
(左上：黒松内フットパス、右上：有珠山フットパス)

6. まとめ

社会資本をフットパス等の地域の活動に利活用する為には、地元の活動を行政がサポートすることである。

そのため、地域における社会資本の役割・貢献を考えた場合、地域の利活用のニーズに対応した施設の計画・設計・管理運営を行っていく工夫が必要と考える。

しかし、現状の課題は社会資本を利活用するための技術的指針や管理上のルールが定まっていない。また、社会資本自体が利活用することを前提として整備されていないため、地域の活動にも影響している。

そこで、今回で調査結果から社会資本の整備や管理運営における、フットパスなどの観光社会資本としての利活用の視点で整理すると、以下の通りまとめられる。

1) フットパスの現状

- ・イングランドでは、22万5千キロ整備され、経済効果も大きい。
- ・フットパスは、地域の資源を活用でき、交流人口を増加させる。
- ・また、歩くことにより、利用者の滞在時間が増加する。
- ・コースは、必要最小限の安全対策を行い、自然をありのまま見せる工夫がされている。
- ・安全など必要な情報はマップなどにより提供。
- ・イングランドでは、社会資本整備においてフットパスの活用が位置づけられている。
- ・歩く権利が十分ではない日本では、道路や河川などの社会資本空間が多く利用され重要。

2) 現状の課題

- ・道路施設や砂防施設などの社会資本空間が、有効に利活用されていない。
- ・公共空間への立ち入り制限など、管理手法でも利活用に貢献していない。
- ・コースのユニバーサルデザインが十分に取り入れられていない。
- ・外部から来た人にもわかるように、標識などの仕様の統一化がされていない。
- ・行政の連携と理解が不足している。
- ・フットパスの整備効果の把握がされていないため、地域や行政に理解が十分でない可能性がある。
- ・フットパス自体の定義や地域活性化の事例の整理がされていない。

3) 考えられる研究ニーズ

- ・社会資本空間のフットパス利用を前提とした計画や設計のための技術提案
- ・フットパスによる地域振興の事例を取りまとめと経済/社会的効果の把握
- ・異なる社会資本空間をつなぐロングトレイルとしフットパス管理手法の提案 など

7. 今後に向けて

今回の調査で把握した研究ニーズについて、萌芽研究の中で更に調査研究を進めていきたい。

参考文献

- 1) 鳥谷部寿人「地域資源を活用したフットパスに関する考察」第53回北海道開発技術研究発表会 2010.2.24
- 2) 財団法人北海道開発協会「生活みなおし型観光をめざして PART II～地域組み直しインフラとしての北海道観光

～」 2005.7

- 3) 日本フットパス協会設立記念シンポジウム実施報告書、
2009.2.7
- 4) 歩いて地域満喫 “FujiSankei Business.i ” 2009.8.12
- 5) 大越孝 「大野平野にフットパスを作ろう」

- 6) 最上川にフットパスをつくろう：山形河川国道事務所ホームページ、
<http://www.thr.mlit.go.jp/yamagata/river/footpath/areainfo/index.html>