

地域資源を活用したフットパスに関する研究

【要旨】

政府の観光立国推進基本計画において、地域の特性を生かした魅力ある観光地域の形成が示されるなど、経済活性化の起爆剤として観光が重要視されている。現在北海道の各地で、体験・交流の要素を取り入れた地域密着型のニューツーリズム観光としてフットパスの整備がすすめられているが、ルート設定には道路や河川などの社会資本空間が大きな役割を果たしている。しかし、これらの社会資本空間をはじめとするフットパス整備の参考となる資料が少なく地域資源を有効に活用できていない事例がみられる。

本研究では、社会資本の質的な向上や効果的な利活用の観点から先進地域の事例収集や現状の分析、アンケートやヒアリングの実施などから課題の把握を行った。また、社会資本や多様な地域資源等を活用した事例やフットパスに適した技術仕様を取りまとめ技術ガイドラインとして提案した。

キーワード： フットパス、整備、技術ガイドライン、社会資本、利活用、ニューツーリズム

1. はじめに

1.1 研究の背景と目的

現在、観光は経済活性化の起爆剤や国土復興の切り札として、政府の観光立国推進基本計画において、地域の特性を生かした魅力ある観光地域の形成が示されている。社会資本整備においても、その質的な向上やより効果的な利活用の観点から、景観や観光など地域活性化の支援面での貢献が求められている。

このような中、昨今のスローライフの流行や健康志向の増大、地域文化や歴史の再発見、利活用の動きなどがあり、これらを活かした地域観光の活性化や、地域資源を効率的・効果的に活用できる方法として、全国各所でフットパスの取り組みが開始されている。

また、英国など先進地では地域活性化の取り組みとして、フットパスの経済的、社会的効果が広く認知され、積極的な整備が進められるとともに、道路

整備においてもフットパスへの配慮が法律で位置付けられている。

しかし、我が国においてはフットパス整備の参考となる資料が少なく、貢献できる社会資本整備が充分とは言えず、地域資源を有効に活用できていない事例や管理・運営上の課題が多くみられている。

更に、国土交通省技術基本計画においては「美し



写真-1 英国のフットパス

い景観の実現」、また北海道総合開発計画においては「北海道の自然環境を活かしたフットパスの整備促進」などの観光への支援が位置付けられ、これらに関する課題解決や技術支援が必要となっている。

1.2 研究内容

1章に示した背景と目的のもと、既存のフットパスに関する事例調査や、ルート管理者へのヒアリング調査、利用者へのアンケート調査を行い、フットパスルートの特性・特徴や、運営・維持管理上の課題等について把握を行った。

また、歩行路やサイン類の構造や維持管理状況についても現地調査等を行い、フットパスに関する技術仕様等の提案に向けた、事例収集、課題把握を行った。

それらの内容をもとにして、フットパスの特性・特徴や整備効果、ルートの運営や設置、維持管理にあたっての配慮事項等を取りまとめた、「フットパス技術ガイドライン(案)」を提案した。

2. フットパスの定義

フットパスとは、イギリスを発祥とする「森林や田園地帯、古い街並みなど地域に昔からあるありのままの風景を楽しみながら歩くこと(Foot)ができる小道(Path)」のことである。フットパスと同様の小径(風景を楽しみながら歩くことができる小径)は、登山道や巡礼の道など世界中に広く分布しており、楽しめる風景を有する小径の全てがフットパスの候補地とも言える。

この定義に照らし合わせると、日本にも古くから世界遺産にも指定された熊野古道や東海自然歩道、その他様々な登山道やトレッキングコース、遊歩道がある。また、斑鳩の道などの歴史街道もそうであるし、馬籠・妻籠や海野宿などの各地の宿場町も距離は短いですが歩くことが楽しめる。すなわち、日本におけるこれらの小径も広い意味でのフットパスと考えられる。

一方で、これらは従来よりウォーキングルートや散策道などの呼称で、つまりフットパスの名前によらず展開されてきたアクティビティと類似のものとも言える(図-1)。実際に、北海道庁のウェブページ¹⁾においても「ウォーキングルート」の名前でフットパスコースが紹介されているし、逆に、道内のフットパスコースを紹介する書籍²⁾には、フットパスの名称を持たないルートが紹介されていたりする。

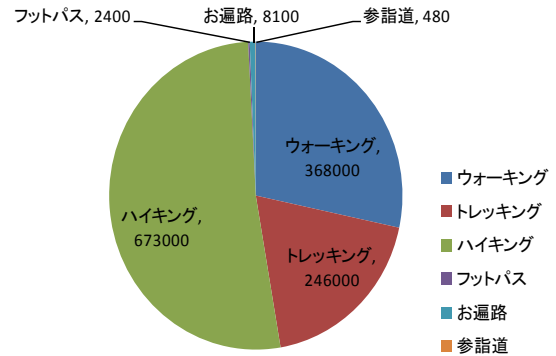


図-1 フットパスに類似の概念に関する検索結果数

したがって、何をもってフットパスとするかは将来の動向にゆだねることとし、本研究におけるフットパスの範囲としては、ルート整備や維持管理などの面で事例として参照・参考とする範囲は登山道やハイキングコースなどを含みつつ、ガイドライン等として技術的な提案を行う範囲としては、狭義のフットパスの範囲とすることとした。

3. フットパスの現状に関する調査と課題整理

フットパスの現状と課題を把握し、また今後のフットパス整備にいて参考となる好事例を収集するため、道内19事例、道外3事例について、ヒアリング調査や現地調査を行い、以下の項目について整理を行った。

- ①整備の背景や経緯
- ②運営体制や維持管理体制
- ③コース規模・特性
- ④ルートマップの整備状況
- ⑤サインやトイレ等の施設整備状況
- ⑥フットパス整備による社会的効果
- ⑦フットパス運営上の課題

あわせて、英国やドイツなど、海外のフットパスのコースの特徴や、運営、利用上の特性等について調査を行った。

また、フットパス利用者を対象としたアンケート調査を実施し、利用上の問題点やフットパスへの要望・期待等について把握を行った。

3.1 日本のフットパスの制度的な特徴

日本では、英国のフットパスを例に整備された「○○フットパス」などの名称を持つ遊歩道を一般的にフットパスとしているが、ルート設定には道路や河川などの社会資本空間が大きな役割を果たしており、

英国などと比較して公共性が強いものとなっている。そのため、通行権として成立している英国の通路と違い、フットパス及びその利用に関して国が明確に定義している訳ではない。また、近年では協会を設立するという動きもみられる。これは観光振興の側面のほか、プロセスそのものが地域の優れた部分と課題を見つめ直し、まちづくりのきっかけとなることから整備が全国に広がりつつあるためである。特に北海道はイギリスのような牧歌的な風景が多いことから、これらの取り組みが盛んである。

3.2 民有地及び公共空間の活用の課題

我が国では、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課題がある。

例えば、民地を避けるとルートの連続性を確保しにくく、地域資源を上手く活かすなど、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例が多く(図-2)、社会資本空間の利活用が極めて重要である。しかし、我が国における行政の対応としては、フットパスの歴史が浅く整備や利用が進んでおらず一般的ではないことなどもあり、行政が支援や協力をしている事例は少ない。

しかしながら、前述の地域での取り組みが盛んになっていることや、後述するフットパスの社会的効果を考慮すると、社会資本をフットパスとしての活用も配慮した整備や管理を行うことが、社会資本の有効活用や地域貢献からも効果的である。

特に、管理に支障のない範囲で立ち入り制限の最小化や、将来のフットパス利用も想定した移動の連続性の確保への配慮が重要となる(写真-2)。場合によ



写真-2 樋門により河川敷における移動の連続性が確保されていない例



写真-3 管理協定の下立ち入りが認められている有珠山フットパスの例

っては、管理協定等により管理そのものを役割分担することも有効と考えられる(写真-3)。

3.3 道内フットパスの特性分類

フットパスの特徴・特性を整理し、運営上の課題等を整理するため、調査を行ったフットパスについて、運営・利用のタイプ、沿道土地利用のタイプから分類を行った。加えて、運営管理者による分類を行った。

調査を行った道内フットパスルートについて、分類した結果を図-3に示し、それぞれの特性について以下にまとめる。

3.3.1 沿道土地利用タイプ別の分類

ルートの安全管理や維持管理、利用ルール等に影響すると考えられるため、ルートが通過する沿道土地利用のタイプによる分類を行った。

市街地型、農地型、自然地型の3分類を行った結果、農地型が多数を占めた(図-3)。フットパスが、地域との交流を特徴とするものであるならば、この

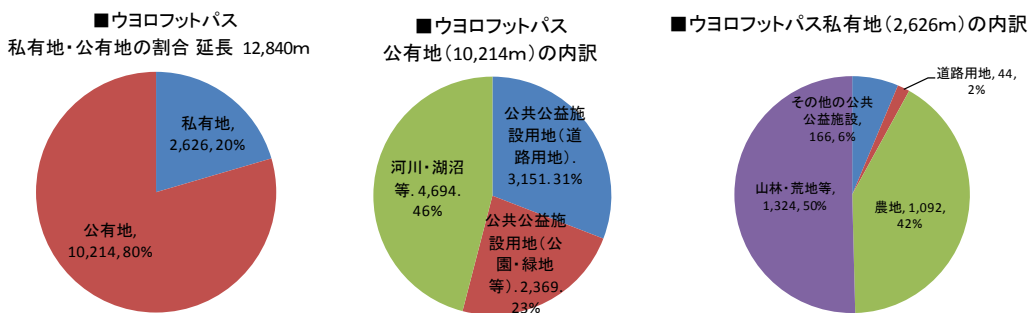


図-2 道内のフットパス事例における公有地・私有地の割合

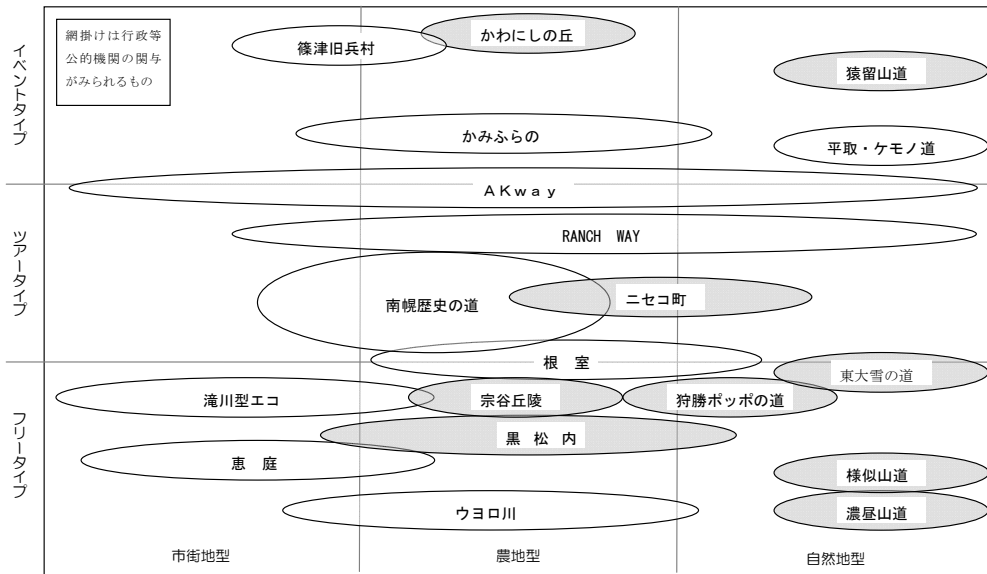


図-3 道内フットパスルートの特性分類

農地型が最もフットパスらしいフットパスといえる。市街地型あるいは自然地形で、フリータイプに分類されるコースは、従来からの散策ルートやハイキングコースとの違いが曖昧になってくる。

3.3.2 利用タイプ別の分類

道内のフットパスについては、その運営上の特性として、フリータイプとツアータイプ、イベントタイプに3分類できる。

「フリータイプ」は、コースマップが作成・配布され、必要に応じてサイン類が設置されており、利用者がいつでも利用できるタイプである。調査した範囲のうちのほぼ半数がこのタイプに該当する。事前にルート整備や関係者の合意形成が済んでいること、利用ルールの徹底等が前提となるため、運営上のハードルは高い。

「ツアータイプ」は、コースマップの作成やサイン類の設置はある程度なされているものの、管理主体であるNPOや地元ツアー会社のガイドが同行しての利用が主体となるタイプである。路線バス等の公共交通が充実しておらず、かつ自家用車やレンタカーでの利用も困難なワンウェイのルートなどに多い。

「イベントタイプ」は、様々な理由により、自由な利用が困難で運営団体の開催するイベント時などに限り利用できるタイプである。これには、危機管理などの都合上常時の解放が困難なもののほか、コースやサイン類の整備や、合意形成が不十分で、試行的な運用が行われているものも含まれる。

これらのタイプに応じては、必要とされるルートの安全整備や維持管理のレベルも異なると考えられるほか、集客の範囲にも差がでると考えられるので、横並びの比較が難しいケースもあることに配慮が必要である。

3.3.3 運営管理者別による分類

大きく分けて、国（環境省）や自治体等が運営管理に関与しているルートと、地元の有志やNPO等により運営管理されているルートの分類がある。

3.4 運営管理上の課題

北海道には40を超す地域に100ルート以上のフットパスが設けられるまでになり、北海道はフットパス先進地と言われるまでになった³⁾。しかし、一方で、課題も少なくない。

例えば、フットパスには明確な定義や基準、フットパスを認定する団体がないため、「フットパス」と表明するだけで誰でもフットパスを設置することができる。このため、フットパスを設置したものの活動が休止している例や、運営主体が不明確となり管理責任が曖昧な事例、フットパス利用のための適切な情報が得られず利用者の混乱を招いている事例等も現れている³⁾。

既存のルートの現地調査や、利用者へのアンケート調査を通じ、運営管理上の課題について以下の整理を行った。

3.4.1 ルート案内

フットパス利用者にとっては、初めてでも迷わず

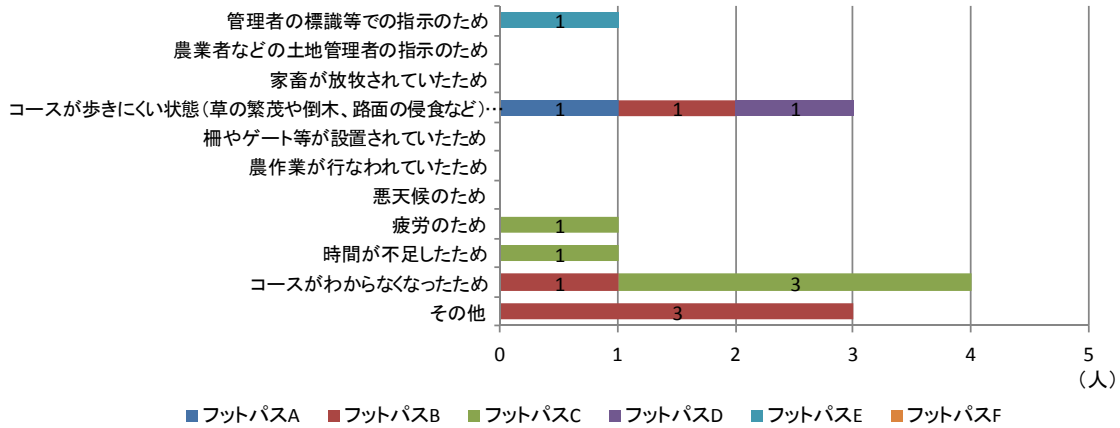


図-4 利用者アンケート調査から得られた道中でのルート変更の理由

に歩け、各種の情報を直に得られることが必須である³⁾。また、フットパスの利用者に対して実施したアンケート調査からは、利用前に入手したい情報として、コースマップが最も多く挙げられている。更に、フットパスを利用中にコースを変更したときの理由は「コースがわからなくなったため」他の回答が一番多かった(図-4)。

これらの点を踏まえ、コースの起点・終点、ルート、ルートサイン、距離・所要時間、難易度、フットパス資源の位置、危険箇所、フットパス利用に関する留意事項、可能であれば、トイレ、売店、休憩所等を加え、利用者にとって最低限必要な情報を掲載したコースマップを作成し、インターネット等で容易に入手できるようにする事が望まれる³⁾。

3.4.2 フットパスに関する情報発信の必要性

情報発信・広報はフットパスの存在を内外に知らせ、利用者に必要な情報を提供し、さらにフットパスの活動を地域の振興等に繋げるために欠かせない。

フットパス利用者に対するアンケート調査によると、フットパス利用者のほとんどが事前に利用するフットパスの情報を入手したいと回答し、事前の情報入手方法はインターネットが最も多かった。また、そのほとんどがフットパス運営団体のホームページを閲覧している。

このことから、フットパスの情報発信ツールとして、インターネットは大変効果的と考えられる。

このため、インターネットを活用し、フットパス運営団体の規模に応じた情報発信・広報の方法について検討を行った。

3.4.3 歩行路の整備・維持管理

利用者アンケート調査で、フットパスの利用上の

問題点や改善点を尋ねた結果が図-5である。この中では「歩きにくい」に関する意見が多く、また、案内誘導の不備に関する意見などが聞かれた。

実際のツアー等にも参加して、路面の性状やサインの設置状況等について調査した結果からは、土・草系路面の歩行路としての快適さが確認されたが、雨天時の泥土化や路面の洗掘に配慮が必要なほか、滞水対策の必要性が確認された(写真-3)。

4. フットパス整備による効果

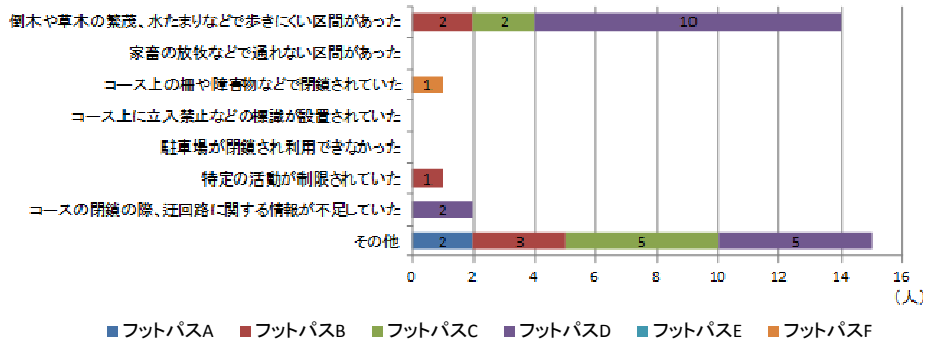
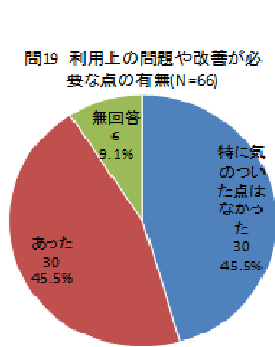
イングランドではフットパスの経済的、社会的効果が広く認知されており、ウォーキングによるイングランド内の消費額は年間約 61 億ポンドになるとのレポートがある⁴⁾。

フットパスが与える社会的効果や影響を把握するため、事例調査結果やアンケート調査結果を用いて



写真-3 フットパス路面に関する調査状況
(上:路面の硬さ及び滑り抵抗性に関する計測調査状況、
左下:火山灰路面の雨水による洗掘の状況、
右下:滞水対策の浮き橋の設置状況)

問19 利用上の問題や改善が必要な点(N=30)



●「その他」の内容

標識やコースのわかりにくさに関すること

- コースなのか山道なのか分からなかった(フットパス C)
- コース案内がよくわからなかった(フットパス C)
- もう少しコースの標識が欲しかった(フットパス B)
- 標識がわかりにくい(フットパス D)
- フットパスのコースだと気づきづらい(フットパス C)

コースの滑りやすさに関すること

- すべりやすい地点多く一考要す(フットパス A)
- ぬるぬるして滑りやすかった(フットパス A)

虫・蛇・動物のフン等に関すること

- 虫が多い(フットパス D)
- 虫(フットパス D)
- 蛇がでそうだった(フットパス C)
- コース上に動物のフンが多い(フットパス C)

草の繁茂に関すること

- 雑草で歩きにくい、通れるのか否か不明 etc.(フットパス B)
- 草がじゃまでキッキングゲートが通りづらい(フットパス D)

その他

- トイレ、休憩所が少ない(フットパス B)
- ゲートは必要だが、鉄条網がアウターにひっかかり破れそう(フットパス D)

図-5 利用者アンケート調査から得られたフットパス利用上の問題点

検討と考察を行った。

4.1 フットパス整備が地域にもたらす効果

フットパスについては、その取組み方に応じて、地域にさまざまな効果をもたらしている。しかしその効果は、事例数の面からも熟度の面からも、まだ十分に計測・確認できるほどには充実していないと考えられる。

そこで、収集したフットパスの取組み事例の整理結果からフットパス整備の「目的」を抽出し、その整備の目的から類推して「効果」の候補を整理した(図-6)。これについて、アンケート調査による検証を行うことで、フットパス整備によって得られる効果項目として整理した。

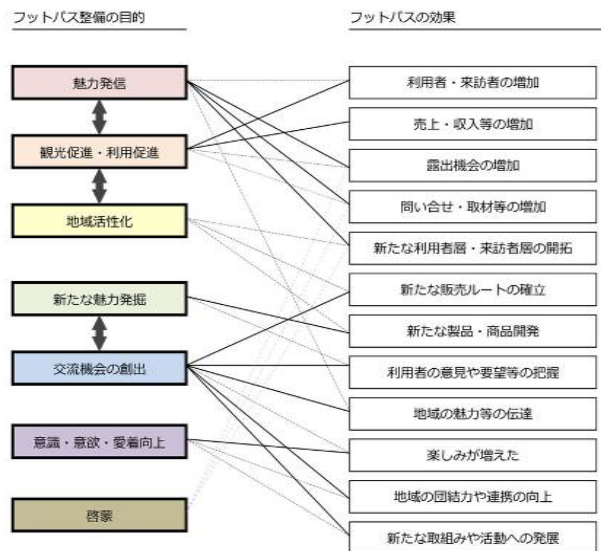


図-6 調査結果から把握された、フットパス整備が地域にもたらす効果

4.2 経済波及効果の推計

利用者アンケート調査の結果を用いて算出した産業部門別消費額と、北海道庁が公開している「経済波及効果分析支援ツール」⁵⁾を使用し、フットパス利用による経済波及効果を推計した。算出に用いた各種係数等は表-1に示した通りである。推計は、ウ

ヨロ川、根室、洞爺の各フットパスの合計の年間利用者の推計を行ったところ 1,500 人程度となったことから、北海道全体ではこれよりもかなり多くの利用者がいると考えられるが、仮に利用 2,000 人とし

表-1 経済波及効果の推計に用いた各種係数・データ

係数・データ	出典・算出方法
産業連関表	「平成17年北海道産業連関表」(北海道開発局、平成22年3月)
域内自給率	=1-移輸入係数
移輸入係数	= (移入額+輸入額) ÷ 道内需要合計 「平成17年北海道産業連関表」取引基本表
平均消費性向	=1世帯あたり消費支出 ÷ 1世帯あたり可処分所得 「家計調査報告」(総務省)
民間消費パターン	=部門別民間消費支出 ÷ 民間消費支出内生部門計 「平成17年北海道産業連関表」取引基本表
雇用者所得率	=雇用者所得額 ÷ 道内生産額
道内生産額	「平成17年北海道産業連関表」取引基本表
粗付加価値率	=粗付加価値額 ÷ 道内生産額
就業(雇用)誘発係数	=道内就業者数(道内雇用者数) ÷ 道内生産額
雇用者数	「道民経済計算年報」(北海道総合施策部)

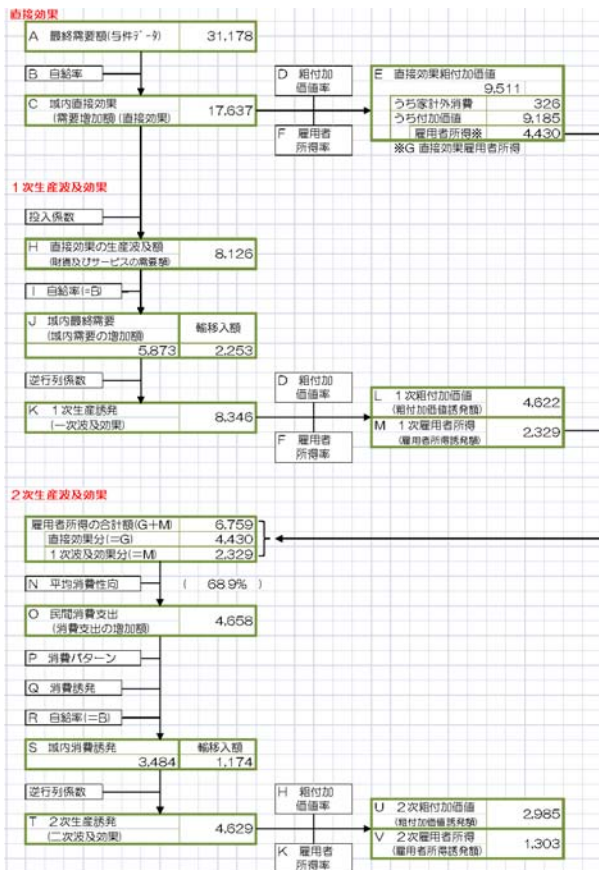


図-7 フットパス利用による経済波及効果分析フロー

で算出した。結果とフローを図-7に示す。

2,000人のフットパスの利用により3,117万円の最終需要額が発生した場合、その経済波及効果は直接効果、一次波及効果、二次波及効果の合計で約3,061万円の経済効果が生まれると推計される。これは、直接波及効果(1,764万円)の1.74倍となる。また、生産波及効果を産業別(13部門)にみると、サービ

ス業が約1,612万円と最も大きく、全体の約52.7%を占めた。

これをイングランドにおける経済波及効果と比較すると、その効果額は大きく下回るが、今後、フットパスルートの増加や利用者の増加に伴いその経済効果も増大すると考えられる。今後フットパスを活用した地域振興においての経済的効果も期待するならば、その効果につながる取り組みの工夫などが必要となる。

5. コースの設置と維持管理に関する技術提案

フットパスには多様な種類のものがあり、また、管理主体や運用主体も多様であることから、フットパスに必要な機能や耐久性をはじめとした技術仕様も各々のフットパスに応じて多様であり、一定の技術仕様は存在していないのが現状である。

しかし、各々のフットパスの位置づけが異なっていたとしても、地域資源等を活用し、魅力的なフットパス整備を促進するためには、共通的なチェックポイントや基本的な設計技術、様々な条件に対応した整備事例集などの提案が効果的と考えられる。

そこで、フットパスの多様性を踏まえつつ、その条件に応じた適切な設計技術に関する基本的な着目点について整理した上で、様々なフットパスにおける整備事例を参考となるものとして、技術ガイドラインを取りまとめた。

内容の概略の一部を以下に紹介する。

5.1 コースの魅力の演出

変化に富んだ景観などが、魅力的なコースとしての重要な要素とされている。先述のとおり、現在、

整備されているフットパスコースの整備箇所をみると、通行(使用)許可や占用許可が得やすい公有地を選定している例が多くみられる(図-2)。

一般的に、公有地のうち道路や河川敷などは、公園などとは異なり景観が単調となり変化のない区間が長く続く傾向にある。そのため、人気の高いルートでは、公有地を公共交通機関とのアクセスルートや私有地コース同士をつなぐ場合に活用するなど、疲れや退屈感を感じずに歩くことができる工夫がなされている(写真-4)。

5.2 サイン計画と整備

フットパスに設置するサインには表-2のようなものが考えられるが、コース全体を通したサインの統一性は、利用者にとってわかりやすい以外にも、コースから外れていないという安心感を与えるものになる。

利用者調査では、利用上の問題としてコースが分かりづらいという意見が多く寄せられており、コースを外れていないという確認ができるサインも必要となる。しかしながら、過剰なサインの設置は、コース管理者にとっては維持負担を伴い、利用者にと



写真-4 変化に富んだコース設定
(上: 低水敷から堤防にあがるコース設定
下: 雑木林の切れ目からの眺望)

表-2 サインの種類・機能・設置場所

種類	機能	設置場所
記名サイン 入口サイン 資源名サイン	<ul style="list-style-type: none"> フットパスコース入口の明示 施設、資源、地名の確認や識別 	<ul style="list-style-type: none"> 起終点 資源がある場所 等
誘導サイン	<ul style="list-style-type: none"> 目的地への誘導 ルートの確認 	<ul style="list-style-type: none"> 起終点 分岐点・長い一本道の中間地点 コース上で劇的に景観・環境が変化する地点 等
地図案内サイン	<ul style="list-style-type: none"> 全体像の把握と現在地の確認 	<ul style="list-style-type: none"> 起終点 複数のルートがあるコースの中間点・分岐点 等
解説サイン	<ul style="list-style-type: none"> 資源の解説や情報の提供 	<ul style="list-style-type: none"> 興味深い資源が観察できる地点 等
注意サイン	<ul style="list-style-type: none"> 事故防止 資源の保護 利用マナーの啓発 利用規制の認知 トラブルの回避 	<ul style="list-style-type: none"> 起終点(他のサインが設置される場合はそのサインに組み込む) 立ち入りを規制する資源がある地点 利用上危険となる可能性がある地点 利用規制の認知のために必要な地点 等



写真-5 黒松内フットパスのサイン事例
(緑: 公有地、赤: 私有地。サインのルールをあらかじめ決めておくことで、最小限の表示でも十分なメッセージの伝達が可能)



写真-6 根室フットパスのサイン事例
(左上: 基本的なサイン。
左下: 分岐点のサイン、右: 迂回路のサイン)

ってはコースの魅力を損なうものとなりうる。

マップやカントリーコード(フットパス利用の際のルール)との連携を図ることで、サインの設置や表示内容を最低限とする工夫が考えられる。

5.3 コースの構造に関する留意点

フットパスは多種多様であるが、最低限の構造やさまざまな舗装材料を検討しより歩きやすくすることが必要と考えられる。そこで、コースの整備や維持管理を行う参考として日本の道路設計基準とフットパス先進国の道路設計の基準値(一部)を参考に、

現地の状況と比較した。

5.3.1 幅員に関する留意点

本研究での現地調査から、フットパスの幅員において2m以上が確保されている部分は50%程度であり、1m未満の幅員の箇所は平均すると20%程度である(図-8)。フットパスに関しては人が最小限通過することができれば良いと考え、最小幅員は1m程度以上となるように管理するのが望ましいと考えられる。しかし、利用者の体格や装備品によって「すれ違える幅員」は異なるため、実態に合わせて改善できればさらに良い。

なお、日本では道路構造令⁷⁾の「歩行者専用道路」での最小幅員は車イスとすれ違が可能となる2.0mとしている。海外において、イギリス⁸⁾は3.0m、アメリカ⁹⁾は3.0m、ニュージーランド¹⁰⁾は2.5mと定められており、これらの値も参考となるが、歩行路の全長でこれらの幅員を確保する必要性はないと考えられる。

5.3.2 路面に関する留意点

利用者アンケートや事例調査、現地調査により把握した現状や課題に基づき、路面の素材や排水について技術的な提案を行った。

基本的には、「歩きやすさ」の確保と、円滑な歩行の「阻害要因」の除去が求められる。前者の観点からは、路面の硬度「硬さ」に配慮する必要がある、土系の路面が好まれるが、後者の観点から、雨天時の泥土化や路面の洗掘、水たまりの発生を抑制する対策も望まれる。

なお、フットパスの整備にあわせて既存路面の舗装を全面的に再整備することは現実的ではないと考えられるため、局所的な改良や、ルーティングの工夫などによる対応が有効となる。

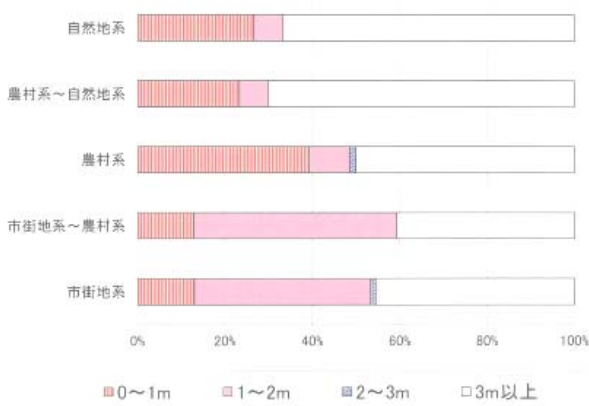


図-8 北海道のフットパスコースの幅員事例



写真-7 道内フットパスコースの勾配
(左:歩きやすい勾配の例、右:急勾配箇所のすべり対策例)

5.3.3 勾配に関する留意点

本研究での現地調査によると、北海道内の多くのフットパスは公道を利用しているため、平坦なコースが多く20%以上の急勾配のあるフットパスコースは少ない。勾配が5%以上の箇所においては、土などの流出を防ぐために、排水性が高い木質系のウッドチップ混合物やマット等が舗設されている箇所もある。

特に急勾配と思われる区間には、すべり抵抗性のある路面材やすべり止め杭等の敷設、土砂流出を防止するための防止材(チップ材・人工表層材・マット)や階段の設置のほか、途中に緩衝地を設けるなど、歩行にやさしい路面線形の対策をするのが望ましいと考えられる(写真-7)。

日本⁷⁾は道路構造令の「歩行者専用道路」において最急勾配を5%としている。海外において、イギリス⁸⁾は17%(舗装材によって異なる)、アメリカ⁹⁾は10%、ニュージーランド¹⁰⁾は8%と定められている。

6. まとめ

本研究においては、これまでに記述したとおり、既存のフットパスに関する事例調査や、ヒアリング調査、アンケート調査あるいは現地調査を行い、現状や課題の把握を行うとともに、事例の収集・整理を行った。

また、それらの収集整理した事例や調査結果を基に、技術仕様をフットパス技術ガイドライン(案)として取りまとめ(図-9)、以下の内容を盛り込んだ。

- ・海外、国内、道内のフットパス事例と、各フットパスの特性
- ・フットパス整備による効果として、効果項目の体系図の整理と、経済波及効果の試算等
- ・フットパスの運営に関して、官民の連携・役割分担のほか、継続的な運営のための体制づくりに関する事項



図-9 フットパス技術ガイドライン(案) 表紙

- ・フットパスのルートやサインに関して、整備の考え方や整備事例
- ・フットパスの歩行路や付帯施設に関する、望ましい構造や性能
- ・フットパスの望ましい維持管理水準や、維持修繕の参考事例
- ・付録として、北海道のジオサイトのフットパスへの活用状況と、北海道のフットパスの舗装に関する調査結果

今後、人口減少や財政不足がさらに進むと予想されるなか、地域の魅力ある景観や土木・産業遺産などの地域資源をフットパスでつなぎ、地域の魅力を伝えていく取り組みは、今後も増加していくことが期待される。

その際には、現地にあるものを活用したコースづくりや適切な管理運営をしていくことが必要で、その意味でも地域ごとの創意工夫が重要である。また、このことはフットパスの魅力にもつながると考えられる。

一方、我が国のフットパスでは道路や河川敷地、公園などの公共空間を多く通過することから、国や自治体などこれらの管理者の理解と協力が重要となる。

本研究の成果や発行されるフットパスガイドラインが、北海道のみならず国内の魅力あるフットパスの整備・管理の参考となり、また公共空間の管理者の理解と協力につながり、地域振興に貢献できることを期待する。

参考文献

- 1) 北海道庁経済部観光局：「北海道ウォーキングルート情報」、
<http://www.pref.hokkaido.lg.jp/kz/kkd/walkingroute.htm>
- 2) 地球の歩き方編集室：「フットパスベストコース北海道 I」、ダイヤモンド社、2010年
- 3) 小川巖：「伸びゆく北海道のフットパス」、開発広報'12.1、pp.39-43、2012年
- 4) ランブラーズ協会：<http://www.ramblers.org.uk/>
- 5) 北海道：「経済波及効果分析支援ツール」、
<http://www.pref.hokkaido.lg.jp/ss/skc/ksk/tgs/renkanhyou3.htm>
- 6) NPO 法人みどりのゆび：「フットパスによるまちづくりの公式」、
<http://www.midorinoyubi-footpath.jp/fmachizukuri/index.html>
- 7) (社)日本道路協会：「道路構造令の解説と運用」、2004年2月
- 8) イギリスの基本的なフットパス規格、
<http://www.ramblers.org.uk/info/britain/footpath/footpathlaw.htm>
- 9) 齊藤明子：「アメリカ障害者法—全訳」、現代書館
- 10) ニューージーランドクライストチャーチのフットパス規格、
<http://www.ccc.govt.nz/thecouncil/policiesreportpoliciesrep/policies/groups/streetsroads/footpatfootpathbatten.aspx>

A STUDY ON THE FOOTPATH AS AN APPLICATION OF LOCAL RESOURCES

Budgeted : Grants for operating expenses

General account

Research Period : FY2010-2012

Research Team : Scenic Landscape Research Unit

: Geological Hazards Research Team

: Watershed Environmental Engineering
Research Team

: Winter Road Research Team

Author : OTA Hiroshi

MATSUDA Yasuaki

KASAMA Satoshi

MINAMI Tomoe

ITO Yoshihiko

SHISHIDO Masahito

NISHIHARA Terumasa

MARUYAMA Mikio

YOSHIKAWA Toshiyuki

ISODA Takuya

Abstract : Recently, "Footpaths" that are modeled from England ones have been constructed and conducted in many places in Hokkaido. However, construction and maintenance of footpaths in Hokkaido mainly depends on the devotion and creativity of local volunteers, so there are no best examples and knowledge of footpaths. There are cases where local resources are not effectively capitalized in footpath development, and cases where those footpaths fail to maintain an appropriate level of service.

In this study, therefore, we worked to understand the current issues in footpath management by collecting information on existing footpaths, analyzing current investigations and conducting questionnaire and interview surveys. We also examined specifications and guidance concepts suitable for footpaths as well as appropriate management and maintenance. Finally, we proposed a technical guideline that summarizes our findings and includes examples.

Key words : Footpath, Management, Guideline, Infrastructure, Application, New Tourism