

近年の日本のフットパス事業をめぐる関係構造

平野悠一郎¹・泉 留維²

Development and Problems of Recent Footpath Projects in Japan

HIRANO, Yuichiro and IZUMI, Rui

Abstract : This paper focuses on development of recent footpath projects in Japan. These projects commonly intend to promote local empowerment : attracting visitors who could enjoy beautiful landscapes or experience the life of people in each area by walking through footpaths, facilitating access to original sightseeing spots, and stimulating local residents to rediscover the fascination of their life and the imagination for local development through the communication with the visitors. Our case study on six footpath projects in Honshu and Hokkaido verified that they actually had those merits of recreation, easy access, and rediscovery for local empowerment.

The key to understanding the development and problems of the footpath projects is to highlight the social structure composed of “two axes” and “four actors”. The two axes correspond to the number of residents and land owners around footpaths, and the level of involvement of local governments in the footpath projects. Four actors are local governments, community action groups including NPOs and voluntary organizations, local residents, and visitors, each of which has been involved in footpath projects with different standpoints and values. According to dispositions of four actors on two axes, the development of the six footpath projects can be divided into two types.

The first type of footpath projects, especially shown in Honshu cases, was originally planned and formed by local governments as a part of the local development policy. Then, they promoted the projects by asking community action groups or local residents for participation, and providing administrative shared resource or money.

On the contrary, the founders and facilitators of the second type footpath projects were the voluntary groups formed by local residents and land owners, which was clearly shown in two Hokkaido cases. Their main purpose on the projects is to share their lifestyle or the greatness of their area with visitors.

In the process of their development, both types of footpath projects confronted same difficulties in negotiation with other residents and land owners around the footpath courses. To relieve their concerns over privacy and security, the facilitators must spend enormous time and effort persuading them or reinforcing patrols of footpaths.

Keywords : footpath, two axes, four actors

1. はじめに

近年、日本各地のフットパス事業は、旧来、村落共同体の通行や生活の場として用いられてきた里道（りどう）や作業道・遊歩道等を、散策路として再整備する形で展開しており、地域活性化に向けての新たな資源として域内外の注目を集めている。

フットパスを訪れた外部の人間は、暮らしや生業の中で形成された道を歩くことで、自然の美観や人間生活を含めた地域らしさを体感することができる。また、そう

した体感を得つつ歩くことで、地域に点在する観光施設にアクセスすることが可能となるため、フットパスはそれ自体が観光資源であると同時に、定点的な他の資源同士を結びつける役割をも期待されることになる。一方、地域の居住者（地権者）においても、フットパスの散策に訪れる人々との交流を通じて、自分達の暮らしや地域の魅力を再発見し、地域活性化に向けての誇りや活力を醸成することが期待できる。

以上の期待を踏まえたフットパス事業において目指されているのは、マスツーリズムの受け皿としての巨大観光施設の整備や原生自然環境を生かしたエコツアーの発展とは、異なるスタイルの地域活性化である。すなわち、外部者（訪問者）が「歩き」、居住者との「交流」を経ることによって、それぞれの価値観を変化させ、地域発展に向けての機運を内外から高めることが目的とな

受稿日2011年10月8日 受理日2011年12月16日

1 専修大学人間科学部社会学科 (Department of Sociology, Senshu University) / (独) 森林総合研究所 林業経営・政策研究領域 (Forestry and Forest Products Research Institute)

2 専修大学経済学部経済学科 (Department of Economics, Senshu University)

る。この意味において、フットパス事業は、地域の内発的発展（川田・鶴見1989）を志向し、「開かれた地元主義」を前提とした外部者との協働による協治（井上2004）を模索するものであると言える。

本稿では、こうした目的をもったフットパス事業が、どのような社会的背景のもとに発展し、また現時点でどのような問題を抱えているかを、幾つかの事例分析を通じて具体的に明らかにする。

2. 先行研究と分析視角

資源論研究の先駆者であるジンマーマンは、「資源」を単なる物質・有形物とは捉えず、人間の欲望（価値・便益）を満たす上での、事物または物質の果たしうる機能に相当すると定義した（ジンマーマン1985）。その観点からすると、「道」は、人間によって「資源」とみなされるための機能を、少なくとも3つ程度備えていると考えられる。第一は、移動・アクセスの手段としての機能であり、我々が道から得られる最も一般的な便益を反映したものである（交通機能）。第二は、公共空間としての道が有する機能である。誰でも進入・通行可能な道は、立ち話や子供の遊び場など、地域住民のコミュニケーションの場としての役割を果たす。また、採光・通風によって周囲の居住環境の維持・改善をもたらしている（公共空間機能¹⁾）。最後は、道を含めた風景が形成する景観としての機能である。道はそれ自体、自然や生活空間にとけ込むことで、地域の原風景を形成する。その道を眺め歩くことで、人々は地域らしさを体感し、新たな発見や帰属感・安心感といった便益を得ることができる（景観形成機能）。これらの機能・便益は、いずれも地域活性化に向けての重要な前提となり得るため、この意味において、道は複数の「可能性の束」（佐藤2008）を持つ資源となる。すなわち、道は、他の資源（施設・景観等）の間をつなぐ交通機能のみならず、それ自体における公共空間・景観形成機能を反映する形で「資源化」されることになる。

近年、日本各地では、この「道」の多様な可能性を問い直す試みとして、フットパス事業が発展しつつある。しかし、発展の歴史が浅いこともあり、現時点で日本のフットパス事業を対象とした研究は限られている。それらは、フットパス事業を地域活性化の「手段」として位置づけ、その効果を検証するものが殆どであった。どれだけの人数がコースを歩き、その結果として途中の観光施設の訪問者がどれだけ増えたのか、もしくは訪問者・居住者の価値観がどのように変化したのかを示すという

ものである²⁾。この観点から、小川巖は、①共同作業によるフットパス作りに伴う人的交流の促進、②長距離（30km以上）フットパスにおける訪問者の宿泊による経済効果、③ルートの始点・終点・休憩地点等における地元の食事・飲み物・土産物を用いた街道商法の発展、④訪問者の増加に伴う地元の「見られる」感の増大がもたらす意識変革を、フットパス事業の効果として挙げている（小川2005:41-42）。

対して、本稿では、近年の日本におけるフットパス事業が、どのような地域事情や社会的背景を反映して開始され、どのような問題を孕みつつ発展を遂げてきたのかに注目する。より具体的には、フットパス事業をめぐる利害関係者の構図を浮き彫りにし、彼らがどのような立場・便益をもって事業の発展と問題形成に関与してきたのかを明らかにする。この関係構造の明示化によって、多様な可能性を持つ「道」資源として、域内外のアクターを結びつける形での地域活性化を期待されるフットパス事業の、今日における意義と課題がより明確になってくる。

以上の視角に基づき、本稿では、まず次章において、日本におけるフットパスの全体的な事業展開とその傾向について整理する。その上で、個別のフットパス事業（山形県長井市、長野県小布施町、山梨県甲州市、北海道根室市・白老町・黒松内町）に着目し、域内外のアクターがどのような立場・便益をもって、その成立と発展に関与してきたのかを検証する。その上で、事業発展や問題発生を促してきた要因を明らかにし、地域活性化に向けての現状での意義と課題について考察する。

3. 近年の日本におけるフットパスの導入と位置づけ

3.1 フットパスの起源と日本における普及の特徴

「フットパス」とは、本来、イングランドにおいて、レクリエーション等の目的から、土地の所有権とは無関係に人々が歩く権利（Rights of Way）を有する道を指す言葉であった（平松2002:38-39）。イングランドでは、ウォーキングが国民的なレクリエーションであり、特に都市労働者が急増した19世紀には盛んに行われていた。しかし、18世紀から進行していた囲い込みによる一方的な道の閉鎖などに対して、労働者たちが抗議運動を起こし、都市部のコモンランドのオープンスペース化と、周縁の私有地におけるスポーツやウォーキングを中心としたレクリエーションの機会を強く求めるようになった。この貴族などの大土地所有者に対する市民の抵

抗、強固な所有権に対する市民的アクセスの権利主張が、イングランドのフットパスの起源となった。1932年には「歩く権利法」(Rights of Way Act, 1932)、そして2000年に「カントリーサイド・歩く権利法」(Country-side and Rights of Way Act, 2000)が制定され、私有地・公有地を問わず公道と指定された道、及びオープンスペースと指定された場所については、自由に散策することができるようになった。

日本において、この名称を冠した事業が積極的に展開されるようになったのは、1990年代後半から2000年代にかけてである。この時期には、国民の間で環境や健康への関心が引き続き高まり、質を重視したライフスタイルへの転向が顕著に見られてきた。その中で、スローライフ等のキャッチフレーズと共に、地方や田舎での生活が見直され始め、Iターン者や都市農山村交流の機会増加も目立ってきた。また、長引く経済不況と財政赤字の拡大の中で、地方自治体は、インフラ整備を軸とした公共事業に頼るのではなく、独自かつ自立的な地域発展を模索していかねばならなくなった。こうした社会的背景を受けて、各地においては、「地域らしさ」をクローズアップさせつつ、域外から訪問客を呼び込める手段として、フットパスへの注目が高まってきた。次章で扱う事例を含めて、ここ10数年、フットパス事業を展開する自治体・団体が全国的に増加することになった。2009年3月には、これらの事業者によって「日本フットパス協会」が設立され、フットパスの普及を目指す東京都町田市をはじめとした5自治体、事業運営を行うNPO法人等の16団体が参加している³⁾。また、2010年には著名な観光ガイドブックである『地球の歩き方』編集室から、北海道と首都圏のフットパスを紹介する書籍(地球の歩き方編集室2010a・2010b)が出版される等、その普及の動きは益々加速する傾向にある。

こうした日本におけるフットパス事業の展開過程では、イングランドのような大土地所有者に対する闘いの産物という要素は全く見られておらず、私有地に一定の条件の下でアクセスできる歩く権利の有無に関しても、現在に至るまで目立った論点となっていない。これらの事業は、いずれも域外からの訪問客を直接・間接に呼び込むことを想定していると同時に、「歩きながらの地域らしさの体感」を掲げ、当地に暮らす人々の生活を包み込んでいる点が共通している。すなわち、同じ地域活性化に向けての観光資源としての位置づけであっても、ガイド等に伴われて人間活動の及ばない生態系の営みを観察する原生自然環境ウォッチングや、大型バス等を利用

して歴史的建造物や自然景観を周遊する観光とは、一線を画した訪問のスタイルが想定されている。

一方、実際に個別の事例に注目すると、近年の日本におけるフットパスの導入と位置づけをめぐる、幾つかの差異が見られるのも事実であり、それらが事業発展の鍵を握ることにもなっている。マクロな傾向としては、本州と北海道のフットパス導入をめぐる、社会的背景に基づく傾向の違いが見られている。

3.2 本州におけるフットパスの特徴

まず、本州各地のフットパス導入をめぐる無視できないのは、里道の存在である。里道とは、道路法によって管理される道ではなく法定外公共物⁴⁾に属し、旧土地台帳附属地図(公図)において赤線で表示されたものである。この殆どは、旧来、村落共同体における通行や生活の場として、地元住民が必要に応じて造成したものである。そこでは、通行・アクセスはもちろん、住民による日常のコミュニケーションが行われ、地域に共有された景観が保たれており、まさに冒頭で述べた道としての3機能が体现されていた。明治期に入り、近代的な所有・管理制度が導入されるにあたって、これらの道は国道、県道とともに里道として区分され、名義上は国有財産となった。その後、昭和期の経済発展を受けて、都市化の進展、コミュニティの劣化、自動車利用が進んだことで、利用者の減少に伴う3機能の喪失が顕著となっていった(泉2010)。

しかし、1990年代に入ると、新たなライフスタイルの追求と地域発展のあり方が模索される中で、本州におけるこれらの里道は、地域コミュニティの再生と活性化を促すものとして再び注目を集めることになる。この再注目の一つの契機となったのが、2000年の「地方分権一括法」の施行である。ここにおいて、里道のうち機能を有するものについては、自立した地域の担い手となるべき基礎自治体(市町村)に譲与されることになった。これによって、各自治体は、自らの行政財産となった里道の町づくりへの使い道を、改めて真剣に模索するようになっていった。

こうした地方分権と里道の再評価という時期にあって、本州においては、フットパスという概念が受容されていったのである。このため、後述するように、本州のフットパス事業では、地方自治体の積極的な関与に基づいて、旧来の里道をフットパスに組み込むケースが目立っている。

その反面、人々の通行・生活の場であった里道は、現在でもコミュニティ内部に張り巡らされる形で存在して

おり、その周囲には多くの人々が居住している。加えて、地域の生活を体感するというフットパス事業の理念は、必然的に居住者の家屋や田畑等の所有地・隣接地を通過するルート設定を求めることになる。このため、本州におけるフットパス事業は、例外なく、周囲の居住者（地権者）をはじめとした地元の利害関係者を多く抱え込むことになり、彼らの同意・理解を得ることが事業発展の重要な鍵となっている。

3.3 北海道におけるフットパスの特徴

一方、北海道では、明治期に入って山林、原野、河川、海岸等の大半が官有地に編入され、そのうえで開拓民への払い下げや貸付が行われてきた。それ以前はアイヌの人々の住む土地であり、現在の住民にとって、周囲の道や景観の持つ歴史性は、遡っても開拓時代までに限られる。また、北海道の1km²あたりの人口密度は66人であり、全国平均の5分の1以下、東京都の90分の1以下に過ぎない。これらから理解されるように、北海道における生活の「道」は、小規模に分割所有された土地の間を縫い、多くの居住者によって利用される本州の里道のイメージで捉えることができない。後述するように、北海道のフットパスでは、コース周囲の居住者（地権者）の数が圧倒的に少なくなっており、既設道路のほかには大面積の公有地・私有地を通過する形で設定されている事例も多い。そして、里道の機能再生を掲げたフットパス事業は、北海道において全く見られていない。

以上の歴史的・社会的背景に加えて、単純な事業数で見ると、2010年時点の北海道におけるフットパスは、主要なものだけで26箇所、総延長約737kmにも及んでおり、全国的に見ても多くのフットパスが存在している（表1）。北海道におけるフットパス事業発展の契機となったのは、2002年9月に札幌で開催された北海道新聞主催のフォーラムであった。「北海道にフットパスを：イギリスの歩く道の文化に学ぶ」と題したこのフォーラムは、フットパス発祥のイギリスを教材とし、都市住民等のレクリエーション需要を含めた「歩くこと」への期待を、地域活性化に結びつけることが念頭に置かれていた。このイベントには300名以上が参加者し、北海道におけるフットパスへの潜在需要を十分に示す結果となった。この開催を主導したNPO法人エコ・ネットワーク（札幌市）代表の小川巖を中心に、以後、普及活動は速やかに進み、2003年4月には道内各地のフットパス事業団体を糾合する形で、「全道フットパス・ネットワーク準備会」が設立された。この準備会によって、ほぼ年に1回、参加団体の運営するフットパスを順番に歩くイベ

ントが開催され、全道の関係者への普及と交流を図る基盤の一つとなっている。

すなわち、本州に比べて「道」に対する歴史性・共有性に限りのあった北海道では、フットパスの導入にあたって、里道のような旧来の軸を持ち合わせておらず、故にその再評価という地方自治体の思惑を反映する形とはならなかった。このため、総じてその導入・普及にあたっては、個人的なイニシアティブや、環境NPO等や住民組織、或いは新聞社の協力といった民間アクターの活躍が目立ち、個別の事業の立ち上げも、地元のグループによって担われているケースが多い。ここで重要となってくるのが、コース周囲の居住者・地権者の数が圧倒的に少ないという事実であり、だからこそフットパス設立にあたっての合意形成が容易であったという側面である。次章で改めて検証するように、この点が、本州と比較した場合、北海道におけるフットパス事業の柔軟性と速やかな発展を全体的に促す要因となっている。

4. 個別フットパス事業の成立・発展過程

以上の整理を踏まえて、以下では個別のフットパス事業の成立・発展過程を、関連するアクターの立場・便益を踏まえて具体的に検証する。事例の選定にあたっては、本州と北海道におけるフットパスの位置づけの違いに鑑み、本州から3事例（長井、小布施、甲州）、北海道から3事例（根室、白老、黒松内）を抽出し、それぞれの関係者についての聞き取りを中心とした実態調査を行った。

4.1 長野県小布施町：里道を利用した小径整備

長野県北部の長野盆地に位置する小布施町は、クリ、リンゴ、ブドウ等の産地として有名であり、町内には豊かな果樹園が広がっている。また、葛飾北斎が晩年の作品を描いた場所でもあり、町の中心部から周縁にかけては、古い町並みと古美術を組み合わせた観光施設が点在している。小布施町におけるフットパス事業では、これらの果樹栽培をはじめとした生活の営みを体感し、歴史的建造物や美術館・資料館等を結びつけることが念頭に置かれてきた。

当地でのフットパス設定の基盤となっているのは、町内に張り巡らされた里道である。2000年の「地方分権一括法」施行に伴い、小布施町は国に対して譲与申請を行い、2004年度末をもって、公図上の町内計797路線すべてについての譲与を完了させた。2005年度に利活用調査を実施した結果、そのうちの120路線については現在も道として機能していることが分かった。この里道の状況

表1 北海道の主要なフットパス

名称	主な所在地	距離	主な運営主体	設置年
宗谷丘陵フットパス	稚内市	11km	稚内観光協会	2005年
かわにしりの丘フットパス	士別市	16.7km	士別市、川西有機農業研究会	2004年
根室フットパス	根室市	42.5km	酪農家集団 AB-MOBIT	2003年
落石シーサイドウェイ浜松パス	根室市	8 km	落石漁業協同組合	2009年
江部乙丘陵地フットパス	滝川市	25km	江部乙丘陵地のファンクラブ	2004年
たきかわエコ・フットパス	滝川市	14km	たきかわ環境フォーラム	2006年
恵庭カントリーサイド	恵庭市	30km	恵庭フットパスをつくる会	2005年
濃昼山道 (1857年開通)	石狩市	10.5km	濃昼山道保存会	2005年
江差周遊フットパス	江差町	5.9km	江差観光コンベンション協会	2009年
せたな町フットパス	せたな町	5.5km	せたな町観光協会	2010年
奥尻島フットパス	奥尻町	14.5km	奥尻町役場	2008年
黒松内フットパス	黒松内町	22km	黒松内町役場	2004年
ニセコ・フットパス	ニセコ町	10km	しべつりバーネット	2005年
南幌フットパス	南幌町	45km	ふらっと南幌	2006年
かみふらのフットパス	上富良野町	20km 以上	環境ボランティア「野山人」	2008年
てしおフットパス	天塩町	30km	天塩商工会など	2008年
礼文島フットパス	礼文町	40km	礼文町観光協会	2007年
洞爺湖周辺フットパス	洞爺湖町	20km 以上	洞爺湖町役場など	2008年
レークヒル・ファーム・フットパス	洞爺湖町	6.3km	レークヒルファーム	2009年
ウヨロ川フットパス	白老町	14.2km	ウヨロ環境トラスト	2003年
ニセウけもの道	平取町	5 km	やっ太郎かい	2004年
様似山道 (1799年開通)	様似町	7 km	様似町役場	
猿留山道 (1799年開通)	えりも町	16km	えりも町郷土資料館	2003年
狩勝ポッポの道	新得町	37km	旧狩勝線を楽しむ会	2004年
AKWay	弟子屈町	211km	北海道ウォーキングネットワーク	2006年
北根室 RANCH WAY	中標津町	70km	中標津に歩く道をつくる会	2007年

(出典) 泉 (2010: 52) に一部追記。

把握に並行して、2005年、東京理科大学と小布施町によって、地域活性化を目指すまちづくり研究所が設立された。東京理科大学は、以前より建築等の技術的な視点から、研究チームの派遣を通じて小布施の町づくりに協力しており、歴史的建造物・景観の保存や地域活性化への利用において実績を得ていた。この研究所の設立は、長期にわたる町と大学の協働関係が、実体的なまちづくり組織として結実したものであった。ここにおいて、里道に対する町の権限・状況把握と、大学側のアイデアが集約され、①地域の原風景と文化の再生（地域住民の憩いの空間、文化学習の場として）、②健康づくりへの活用（町民の手軽なウォーキングコースとして）、③町外からの誘客と訪問者との交流を通じた地域活性化（農産物の販路拡大等の波及効果も念頭）を目的に、「里道を利用

した小径整備」事業が本格化することになった⁵⁾。その後、東京理科大学と町役場の関係者が、町内各地区の自治会との折衝を重ねた結果、2007年度に事業に賛同した雁田地区の馬場先中通（289m）（写真1）と中条地区のまちなか小路（280m）が整備され、2008年度には6路線（計850m）への拡張が進められていた。

しかし、この自治体と大学による事業展開に対して、居住者の反応は芳しいものではなかった。町内の住民は自治会を単位として、年2回設けられた「よろずぶしんの日」をはじめ、周囲の里道を含めた清掃活動に参加していたものの、里道整備にあたって町役場の職員が説明に赴いたところ、多くの自治会が、存在意義の薄れた里道よりも町道の整備を優先してほしいと回答した。また、法的な制約は無いものの、周囲の住民の理解と関与



写真1 馬場先中通 (2008年10月：泉撮影)



写真2 果樹園を通るフットパス (2008年10月：泉撮影)

が無ければ整備事業自体が成り立ち難くなるため、小布施町はルート設定にあたって、隣接地権者全員の同意を取り付けることを原則としていた。しかし、里道整備によって外部者が入り込み、自らの生活を「見られる」ことに対する住民の抵抗感は根強く、全員の賛同を得るのは困難となった。当初、もっと長距離にわたって地域の生活や文化を体感できるルート設定を考えていた町役場は、ようやく2007年度にこの原則をクリアした地区での2コース整備に着手することができた。

現在の事業も、家屋の密集する中心部ではなく、周縁のクリヤリング等の果樹園を通過する里道の整備に重点が置かれつつある。現状では境界杭も殆ど打たれず、道として認識するのが難しいが(写真2)、逆に小布施らしさを体感できるとして、訪問者の評判を得ているという。実際に、小布施の里道を歩く訪問者の中には、長野市や須坂市等の近隣自治体の居住者も多く、北長野の住民として景観や生活の雰囲気を共有することができる。彼ら訪問者は、余暇を楽しむ観光客でありつつも、居住者と同じ目線で当地の生活を捉えることができるため、里道での地元住民との交流を通じて、精神的な充足のみならず、互いの地域活性化に向けての実践的なアイデアが得られていくことにもなる⁶⁾。

4.2 山形県長井市：「みずはの小道」フットパス

山形県長井市は、最上川の水運で栄えた商工業都市であり、その背景から川と町が一体となった地域活性化の手段としてフットパス事業が位置づけられ、最上川と市の中心部や他の魅力ある場所を結びつける形でルート設定が行われてきた。

当地におけるフットパス事業の直接の契機は、2002年、国土交通省山形工事事務所(現：河川国道事務所)

が、長井市に対して、最上川の川沿いを楽しむ道を整備するという目的でのフットパス構想を提案したことによる。長井市ではそれ以前から、花や水を軸とした町づくりが模索されており、その中で、商店街の人々や市内の山形工科大学の関係者からなる長井まちづくりNPOセンター、豊田地区の公民館や住民で作るわらしこ広場整備促進協議会等、様々な市民団体が育っていた。フットパス整備にあたっては、国土交通省、長井市に加えて、これらの市民団体、観光協会、地場産業振興センター等が検討会に参加している。2003年には、市民組織としての「ながいフットパス施策推進ワーキンググループ」(現：ながいフットパス推進会議)が設立され、市との協働によって、ルート設定や名称の決定、案内標識のデザイン、マップの作成にあたった。その結果、2005年に「みずはの小道」の名称で、全10コース、延べ51.9kmのフットパスが成立した。

このように、長井市のフットパス事業は、国土交通省の提案を受けた事業として開始されたが、それまでの町づくりの経験を生かして、域内の多くの民間アクターを糾合する形で進められている。中でも、最上川発祥の地を含む最上川沿いに位置する豊田地区は、公民館やわらしこ広場整備促進協議会を通じて、当初から事業に対して積極的な協力を行っており、全10コースのフットパスの第1号線は、この地区をめぐる形で設定されている(写真3)。市の担当者は、この地区でのコース設定は、彼らの理解・協力があつたために非常にやり易かったと述懐していた⁷⁾。しかし、それ以外の地区においては、小布施町と同様、ルートに隣接する地権者の賛同を得るのに苦慮してきた。このため、特に市の中心部においては、過半を自動車道の脇を歩く形となっているコースもあり、当地の魅力や生活を体感するというフットパスの



写真3 第1号線：置賜白川の飛び石（2009年8月：泉撮影）



写真4 第5号線：丸大扇屋通り（2009年8月：泉撮影）

目的にそぐわない部分も見られる（写真4）。また、ルート設定にあたって、旧来の里道が利用されている点も、小布施町と共通している。但し、当地の場合、市街地に機能している里道は殆ど残されておらず、最上川の河畔地における家庭菜園の畦道などがそれに相当している。

一方で、国土交通省の直轄事業では、河畔地における整備しか行えず、他の土地でのコース整備や、フットパス推進会議事務局の運営費は自治体が捻出しなければならない。このため、後者の置かれる市の企画調整課は、独自の予算確保に動かねばならず、ルートの美化整備は、美化清掃活動の一環として各地区に依頼している状況にある。

フットパスは、学校の総合学習や健康づくりの一環として、地元の人々によって利用されるケースもあり、また市外からのトレッキング客も増えつつあるとのことだった。特に、長井まちづくりNPOセンターがJR東日本と提携し、駅を起点としたフットパスの利用による日帰り体験ツアーを企画・宣伝していることが、外部からの訪問客増に結びついている。この増加に伴って、居住者の意識も変わりつつあり、フットパス周辺や水路の清掃が自発的に行われるケースも見られるそうである⁸⁾。

4.3 山梨県甲州市：勝沼フットパス

山梨県甲州市は、甲府盆地の東に位置する塩山市、勝沼町、大和村が2005年に合併してできた市であり、フットパス事業は、旧勝沼町内（現：甲府市勝沼町）で展開されてきた。甲州ブドウの産地として有名な勝沼は、明治期の殖産興業に伴いワイン製造も盛んとなり、ブドウ狩り農園やワイナリーが各所に立ち並んでいる。また、戦国期から明治期にかけての名所旧跡も多く、フットパ

スはブドウ畑を横切りながら、これらのスポットを結ぶ形で設定されている。

旧勝沼町では、以前から住民主体の町づくりが掲げられ、自治体の地域振興策においても、ワークショップ等を通じた住民有志の積極的な参加が求められてきた。その一環として、旧勝沼町は2004年度に「勝沼タイムトンネル100年構想」を策定し、国土交通省から提案事業としてのまちづくり交付金を受ける形で、明治期以降の近代化に貢献した建造物（ワイン醸造所やセラー等）を中心とした歴史的環境の保全と活用に着手した（近代化遺産整備事業）。勝沼フットパス事業は、この際に以前からの町づくりに深く関わっていた東京のコンサルタント会社の担当者から、フットパスという概念を紹介されたことを端緒とする。以後、フットパス事業は近代化遺産整備事業の一環として進められ、2006年度までに交付金を用いての整備を済ませ、2007年からは市民の任意団体「勝沼フットパスの会」が、市役所の支援の下に事業運営にあっている⁹⁾。また、2007年には、フットパスの目玉として想定されていた旧中央本線の大日影トンネルの町への無償譲渡と遊歩道化が完成し、コースに組み込まれることになった（写真5）。1km以上に及ぶトンネル内では、鉄道や明治期からの勝沼の産業発展が紹介され、出口（深沢口）では、隣接する深沢トンネル内に県の補助を受けて建設された「勝沼トンネルワインカーヴ」が見学できる。

以上の成立経緯は、地方自治体の事業として、国土交通省の交付金を通じて基礎整備が進められた点、および、既に協働関係にあった外部コンサルタントや住民有志等の民間アクターの協力を得ていた点において、長井市の事例と近似している。但し、こちらでは、当初からフットパス事業が前面に出ておらず、あくまでも近代化

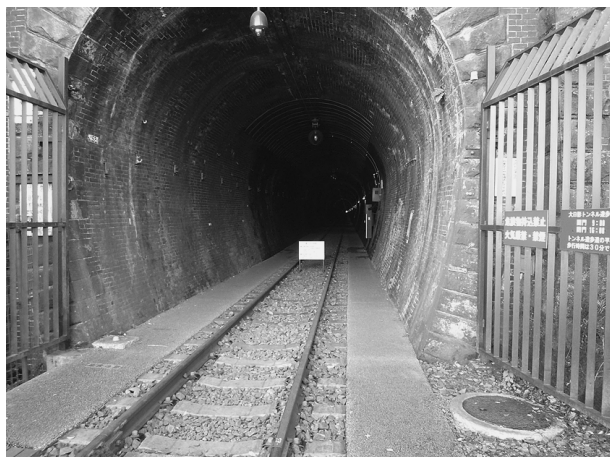


写真5 大日影トンネル遊歩道入口（2010年11月：泉撮影）



写真6 勝沼フットパス：深沢コースの風景（2010年11月：泉撮影）

遺産整備事業に付随する位置づけにあった。このため、フットパスの役割としては、同事業で整備された個別の観光施設や、以前からの名所旧跡やワイナリー等をつなげる交通機能が重視されている。一方で、フットパスを通じての交流、地域の生活や原風景の体感も意識されており、例えば集落の中を通過する深沢コースでは、当地の家庭の味と風情が楽しめる縁側カフェが、住民有志の協力を得て設置されている。

また、勝沼フットパスのルートは、一般道および私道・農道は通過するものの、私有地に対しては設定されていない。大半がブドウ畑に囲まれた農道、集落や市街地内の既存の舗装道路を歩く形となっており（写真6）、フットパスが住民の「見られる」感を増幅しているという印象は受けない。フットパスのルート設定に際しても、当初、一部の居住者から、訪問者にブドウを取られるかもしれないという懸念が示されたものの、現状で大きな苦情は寄せられていないという¹⁰⁾。

勝沼町を含む甲州市は、東京から比較的近い場所にあるため、休日には多くの観光客が訪れ、ワイナリー巡りやブドウ狩りを楽しんでいる。勝沼フットパス全4コースのうち、3コースはJR勝沼ぶどう郷駅を起点とし、うち2コースはすぐに目玉となる大日影トンネル遊歩道を通過する形でルート設定がなされている。しかし、現時点では自動車を利用しての訪問者が圧倒的に多く、その場合は国道（甲州街道）近辺の部分的なコースしか歩かれていない。この現状から、フットパス訪問者の増加を目指すにあたっては、国道沿いの基点に駐車場を確保することが重要な課題となっている¹¹⁾。

4.4 北海道根室市：根室フットパス

北海道根室市の根室フットパスは、これまでの本州の

フットパスとは全く異なる成立経緯と関係構造を有している。本州の3事例では、地方自治体がそれぞれの成立に深く関与していたが、根室フットパスは、酪農家集団AB-MOBITという5人からなる酪農家グループが、自らの所有する牧場の中に歩く道を整備することで形成された。AB-MOBITは、そもそも酪農の暮らしの魅力を都市の消費者と共有し、地域活性化に繋げることを目的として、2001年に結成された組織であり、当初から酪農体験をはじめとした活動を進めていた。「訪れる人々にとっても、自分達にとっても、意味のある面白いことをやろう」という意識が、メンバーの原動力となっていた。その一環として、2003年からフットパス事業が開始され、現時点で厚床パス、初田牛パス、別当賀パスの3コースが、それぞれJRの駅を出発点に、5戸の牧場を繋ぐことを意識して成立している。広大な「私有」の牧草地と原野を歩く3コースは計42.5kmにも及び、景観・規模ともに発祥地イギリスのフットパスに近く、本州の町中のように、高い人口密度と細分化された土地所有の下では実現が極めて難しい形態である（写真7）。フットパスの途中には、メンバーによって、酪農家の離農跡を利用したキャンプ場や、食事も取れる酪農喫茶、加工体験ができる農産物加工体験施設などが整備されている。

根室フットパスは、その設立・展開にあたって、完全に当地の個人地権者グループという民間アクターのイニシアティブに拠っていた事例である。このため、彼らは私有地内で自身の理念に沿った事業を柔軟に行い得た反面、コースの整備や拡張にあたっては、公的なサポートを期待できず、成否はメンバーの努力にかかっていた。例えば、3コースのフットパスや関連施設の管理は、訪

れる市民や学生等を交えながら、メンバー自身の手で行っている（松村2008:20-21）。広報活動によって支持者や訪問者の枠を広げ、自治体等の公的機関の民間助成金や産業界の補助を申請し、事業予算を獲得する努力も欠かせない。また、厚床パスのルートには、苗畑や旧陸軍放牧地の土塁を臨める国有林敷地内を通過する箇所があり、メンバー側は、当地の歴史と生活を知る良いスポットとしてフットパスの通過を、国有林標津森林管理署に打診した。最終的には許可が下りたものの、当初、国有林側は自由な通行を許可することに難色を示していたとされる。さらに、初田牛パスのルートには、野鳥の生息地保護を目的に日本野鳥の会がトラスト活動を行っていた土地があり、訪問者の通過に対しての理解を求めねばならなかった¹²⁾。これらの他の利害関係者に対する折衝を、本来の調整役である行政の手を借りず、自らの尽力によって行わねばならないところに、この民間主導型のフットパス事業の困難さの一端が見え隠れする。

根室フットパスへの訪問者は、基本的に北海道内における札幌等の都市部の人々が多いようであり、事業側の企画したツアーに参加し、自動車で当地を訪れる形で、ウォーキングや途中での加工体験、食事などを楽しんでいる。道内外の大学の学生が、しばしばボランティアや体験学習に訪れてもいる。また、厚床パスは、厚床駅から伊藤牧場までの間、旧標津線の廃線跡を歩くルート設定になっているため、鉄道愛好家の人々もしばしば訪れるとのことであった。

雄大な原野や美しい湖の多い根釧地方は、既に観光地としての評価を確立しているものの、これまでは点在する景勝地を自動車で移動するスタイルが一般的であった。これに対して、根室フットパスを「歩く」ことで、明治期の開拓や昭和期のパイロットファームの歴史、当地の生活・産業の成り立ちを知り、北海道の魅力を再発見するというのが、AB-MOBITの掲げる目的の一つである。すなわち、スピード移動で自然景観を楽しむのみならず、「車を降りてフットパスを歩く」ことで、北海道における人間と自然の関わりを見つめ直すという、新たな観光のあり方を提示しようというものでもあった。

4.5 北海道白老町：ウヨロ川フットパス

北海道白老町のウヨロ川フットパスは、NPO法人ウヨロ環境トラストによって、2003年に設立された。白老町は、苫小牧と登別の間位置し、札幌からも自動車・特急電車で1時間程度の距離にある。設立・運営主体であるウヨロ環境トラストは、2001年に白老町内外の

有志15名の任意団体として出発した。当初は、メンバーの出資によって、長く放置されていたウヨロ川中流域の2.2haのカラマツ林の所有権を取得し（トラストの森）、当地における森づくりと里山環境の復元を目的に掲げ、間伐、枝打ち、下刈りなどを行い、地元や道内の小学生を対象にキャンプや体験活動の機会を提供することを主な活動としてきた。すなわち、資産価値の低下によって放置された周囲の森林環境の改善と再利用を目指す森林ボランティア団体との位置づけが強く、実際に、林業経営・木材利用に対する造詣が深いメンバーで構成されている。この活動が軌道に乗ると、ウヨロ環境トラストは、「森づくり協定地」として付近の企業所有林地にまで活動の範囲を拡大し、2004年にNPO法人の資格を取得した。

フットパス構想は、トラストの活動範囲がウヨロ川沿いに拡大する中で、それらを結びつけるとともに、体験活動への参加者によるトラストの森へのルートを確認し、併せて周囲の景観や生態系の営み（ウヨロ川を遡上するサケの産卵・孵化等）を観察できればという期待が高まってきたことを受けたものであった。おりしも、既に触れた2002年のフォーラムを皮切りに、道内におけるフットパスという概念の普及が進んでいた時期でもあり、町道、河川管理道路、自然公園、私有地の通過の合意を取り付け、草刈り等の道整備を経て、2003年に合計14kmに及ぶ2コースが整備された。

こうした経緯をもつウヨロ川フットパスは、根室フットパスと同様、行政ではなく地域の民間アクター（NPO法人）が成立のイニシアティブを取り、実際の整備・運営を行っている事例である。但し、地方自治体との関係が皆無である訳ではなく、町役場に勤務するメンバーもおり、事業展開にあたっては、彼らを通じて行政との適時の協働関係を構築している状況にある¹³⁾。例えば、ウヨロ川下流の国有の河畔林（エコの森）育成や町営の萩の里自然公園の整備にあたっては、メンバーが積極的な協力を行っており、フットパスもこれらの敷地を組み込む形でルート設定がなされている。一方、行政の事業ではないため、交付金等の表立ったサポートは期待できない。事業予算は、会員からの会費、イベント・活動への参加費に加えて、時宜に応じた民間助成金等への応募と活用でまかなっている。それらの努力や、JR北海道やNPO法人エコ・ネットワークとタイアップした広報・イベント活動を行ったことで、近年、フットパスへの訪問者は札幌市等から飛躍的に増加しつつあり、他団体の主催するウォーキング・ツアーの対象ともなるようにな



写真7 厚床パスからの光景 (2009年10月：平野撮影)

った。

しかし、こうした訪問者の増加は、民間主導のフットパス事業における難しさをクローズアップさせる結果にもなっている。矢澤和河は、ウヨロ川フットパスへの認知度が高まり、ウヨロ環境トラストとの関わりをもたない訪問者が増加するにつれて、トラストのメンバーやルート上の地権者との認識のズレが目立ってきたと指摘する(矢澤2008)。他団体の主催するツアーの参加者の中には、フットパスのルートや関連施設が、ウヨロ環境トラストによって管理運営されているとは知らず、「公共に開かれた」場所として認識し、メンバーとは何の関わりも持たずにウォーキングや見学を行っていく。これらは、訪問者に対して、自らの森づくり活動や理念の共有を期待するメンバーの思惑とは異なるものであった¹⁴⁾。また、2コースのフットパスの交点から、サケの遡上を見渡せる川沿いにかけては私有の牧場地であり、ウヨロ環境トラストでは、この地権者の同意を得て、牧場内をフットパスが通過するルート設定を行った(写真8)。ところが、訪問者の中には、牧場内を自動車で通過したり、放牧地のゲートを閉め忘れていたりする者もあり、牧場経営に支障を及ぼす事態が見られた(矢澤2008)。ウヨロ環境トラストとしては、フットパスの運営主体である以上、こうしたルート上の地権者の不利益になる事態を避けねばならず、限られたメンバーでの監視強化や訪問者への注意喚起に努めている¹⁵⁾。

4.6 北海道黒松内町：黒松内フットパス

北海道黒松内町は、ニセコから長万部へと抜ける国道5号線・函館本線沿いに位置する町である。町内を走る黒松内低地帯が日本におけるブナの北限であることから、「ブナ北限の里」と銘を打っての地域活性化を進め



写真8 牧場内を通過するウヨロ川フットパス (2010年7月：平野撮影)

ており、歌才森林公園・自然の家、ブナセンター、歌オブナ自生北限地帯など、ブナ林にまつわる自然休養スポットが町内に点在する。これらのスポットと、畜産業の盛んな町内の産物を加工・販売しているトワ・ヴェール、国道沿いに設けられた道の駅黒松内トワ・ヴェールIIを結ぶ形で、全4コース合計22kmに及ぶ黒松内フットパスが整備されている。

黒松内フットパスは、民間アクターが立ち上げた根室・ウヨロ川フットパスとは異なり、地方自治体が主導する形で成立した。2004年、当時の黒松内町長が、役場内に事務局を持ち、市民の参加を受けて運営されていた黒松内町まちづくり推進委員会に対して、黒松内町でのフットパス実現についての諮問を行った。これを受けて、まちづくり推進委員会は、北海道でのフットパス普及を進めるエコ・ネットワーク代表の小川巖の積極的な後押しの下に、フットパスの整備・運営を行う体制を構築し、同年10月に第1号コースの完成を見ることになった。その後、現在に至るまでに4コースへと増加し、多数のウォーキングイベントが開催されている。

現在、黒松内町まちづくり推進委員会では、町役場を事務局として、町民から通常10名程度のボランティアを募る形で、フットパス事業の運営にあたっている。運営に際しては、町から運営費補助金が交付されている。ボランティアは、町内に居住する年配の人間が多く、定期的にルートの草刈り等の整備を行っている¹⁶⁾。運営側において、フットパス設立の大きな目的として掲げられているのは、根室フットパスでも見られた訪問客に「車から降りさせること」である。道南から道央への通過点にあたる黒松内町では、多くの訪問者が国道沿いを通過し、道の駅等の定点スポットのみを訪れる傾向が見られ

てきた。これらの人々が、自動車を降りてフットパスを歩くことで、町内の自然景観をじっくりと楽しむことが狙いとされる。このため、黒松内フットパスは、道の駅や森林公園など、駐車場スペースを十分に持った従来の訪問スポットが起点や通過点となっている。現時点で、フットパスの訪問者は都市部からの年配の女性が多く、また黒松内町は多くの福祉施設が存在するため、入居者がリハビリや健康維持を目的に歩くケースも見られている。

黒松内フットパスでは、これまでの本州や北海道のフットパスに見られた、地域の生活の体感という部分がそれ程前面に出ていない。幾つかのコースは、町役場を起点として、市街地や牧草地を歩くように設定されているものの、基本的には既存の森林公園や観光施設をベースに、それらを結び付けつつ、森林景観やウォーキングを楽しむといった印象である（写真9）。この一つの理由として、市街地や牧草地でのルート設定にあたっては、周囲の居住者や牧場所有者の賛同を得るのが困難であったことが挙げられていた。彼らに対しては、町役場が一括して交渉にあたってきたが、特に当地の牧場主には、静かな生活を好む人々も多く、訪問客の増加によって「見られる」機会が増すことに対して抵抗を感じるケースが多かった¹⁷⁾。結果的に、多くは国有地・町有地を通過する形で、ルート設定がなされている。

5. フットパス事業をめぐる関係構造

5.1 ミクロな事例分析からのフットパス事業再考

以上に検討したフットパス事業の展開過程は、近年の日本におけるフットパス事業の導入時期、および導入にあたっての本州・北海道の「道」をめぐる社会的背景の違いを、大枠でトレースするものであった。

その一方で、細部においては、このマクロな構図を補完する幾つかの傾向・特徴も見られている。まず、一般的にフットパス事業においては、外部からの訪問者に対して、地域の自然・生活の体感と、他の観光施設へのアクセスの向上、および、地域の居住者による事業参加や、訪問者との交流を通じた地域の魅力の再発見が期待されている。だが、各事業においては、これらのアクターのどの便益をより重視するかで微妙な差異が生まれている。前章の事例で言えば、北海道の根室、白老、黒松内などは、事業者側において自らの暮らしや活動、地域の魅力を「訪問者に知ってもらいたい」という姿勢が強く、居住者の意識向上という面は強調されていない。これに対して、小布施や長井の事例では、訪問者の増加



写真9 森を抜ける黒松内フットパス（2010年7月：泉撮影）

や地域理解の促進が期待されつつも、居住者によるフットパス利用や町づくりへの参与・活力向上という面が強く意識されている。また、小布施や根室では、訪問者による地域の生活の体感・理解が、フットパス事業の目的として前面に出ているのに対し、勝沼や黒松内などでは、既存の観光スポット同士の結合とクローズアップが目立っている。この差異は、それぞれの事業者の立場・思惑や、全体的な地域振興計画の中でのフットパスの位置づけ等、多様な要因によってもたらされるものであろう。

その要因の一つとして注目すべきは、フットパス事業の展開にあたって、どのような定点的な観光資源や町づくりのアイコンが、既に当地に存在していたかである。小布施では果樹と歴史的な町並み、長井では水（最上川）と花、勝沼ではブドウとワイン造り、根室では開拓史と酪農の暮らし、白老では森づくり体験と里山生態系の営み、黒松内ではブナ林などがそれに相当する。外部からの訪問者を念頭に置いたフットパス事業は、これら既存の資源をベースとし、その機能の増幅をもたらしものとして導入・発展してきた。このため、フットパスのルート設定や整備の方向性も、これら既存の資源の特徴を、色濃く反映したものとなっている。例えば、小布施における内向きの期待は、当地の果樹生産における創意工夫や販路拡大といった効果を念頭に置いたものであり、黒松内の外向きの姿勢は、ブナ林という生活に結びつきにくい資源を抱えていたことや、観光の通過点としての位置づけを改変したいという地域事情を踏まえたものと理解することができる。

次に、フットパス自体の観光資源として位置づけを再考してみよう。各地のフットパスへの訪問者は、必ずしも遠方の大都市から長期的な旅程を組んで訪れる訳では

なく、比較的近場の都市部から、日帰りや数時間単位でのウォーキング、立ち寄りを目的としている。例えば、小布施の場合は近隣の長野市等、根室・白老・黒松内の場合は札幌市等の道内都市、勝沼の場合は東京都内など、自動車や鉄道で手軽に訪れることのできる場所からの訪問が目立っている。すなわち、訪問者は、数日を要する大旅行としてではなく、「手軽」に楽しめる小旅行の対象として、各地のフットパスを位置づけつつあることが示唆されている。また、事業者側においても、宿泊込みでの訪問を期待する以前に、域内を通過する「自動車」から「降りて歩いてもらう」ことが目標となっている。

また、前章の各事例では、自動車とは対照的に「鉄道」という公共交通機関との相性の良さが目立つ。長井、勝沼、根室は、いずれもJRの駅を起点とするコースを設けており、長井や白老ではJRとのタイアップを通じてイベントを企画し、訪問者を増やすことに繋げている。もちろん、駅は訪問者にとっての玄関口であり、土産物屋やトイレも設置され、フットパス起点としての好条件を備えており、電車内や駅の広告も、集客に大きな効果を持つとして期待されている。その一方で、これまでの新幹線や高速道路の開通による移動手段の高速化と、都市化・過疎化に伴う地方の低迷は、JRの在来線・ローカル線の経営悪化に結びついてきた。だとすれば、今日における地域活性化の試みと、在来線・ローカル線の経営向上への努力は、同じ方向を見据えたものと捉えうる。この点からも、フットパス事業と鉄道の相性の良さは得心の行くものであり、今後、フットパスを媒介に各地方と公共交通機関が結びついていく可能性も感じられる。

5.2 フットパス事業の発展と問題発生を規定する「2つの軸」と「4つのアクター」

各地のフットパス事業の展開を整理すると、「2つの軸」（フットパス周囲の居住者数、地方自治体の積極性）と「4つのアクター」（自治体、民間組織、居住者、訪問者）が織りなす関係構造が、その発展と問題発生を説明する鍵となっている（図1）。

第1の軸である「居住者（地権者）数」は、土地の私的所有権の存在と、その占有性の強弱と言い換えても良い。フットパスの整備にあたっては、通過地の所有者はもちろんのこと、周囲の居住者・地権者の同意が求められるため、この数が多ければ多い程、事業者による調整が困難となる。フットパスの通過地や隣接する土地の

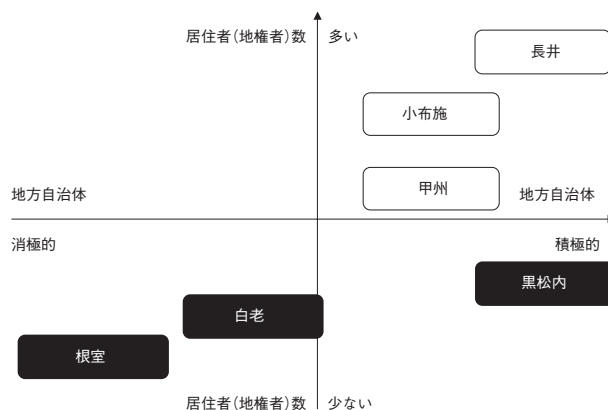


図1 フットパス事業の展開をめぐる分析軸

人々が感じる、自分の土地に踏み込まれる、見られることに対する居心地の悪さが、殆どの事業において実際の問題やクレームに結びついている。現状で、この居住者・地権者の潜在的なマイナスの便益を解消するには、根気よく交渉を重ね、彼らの理解を得るより他はない。特に、事業者が地方自治体等の公的機関ではない場合、事業の公共性や責任の所在を明示することが困難となるため、非常に大きな努力を要求されることになる。この点については、関連地権者が相対的に多い本州の事例と、北海道の事例が好対照を描いている。本州では、既存の一般道や農道上にフットパスが設定された勝沼を除き、里道等を通じて居住者の生活空間の体感を目指した小布施・長井とも、この問題に直面している。すなわち、法的に必須ではないものの、周囲の居住者・地権者の同意が得られなかったため、事業展開やコース設定を限定されることになってきた。これに対して、根室や白老にて、民間アクターがフットパス事業を展開できた一つの理由は、当地において調整を要する地権者数が限られており、また彼ら自身が大部分の通過地の地権者でもあった点にある。しかし、それであっても、彼らは他の少数の地権者との折衝を抱えており、フットパス事業をめぐる土地所有者との関係性の難しさを改めて意識させられる。この難しさは、黒松内における市街地・牧草地での事業展開にあたっても指摘されていた。この点に関しては、国際比較の視点から見ると、イギリスや北欧諸国での公的な歩く権利やアクセス権 (right to roam) が日本では認められていないため、土地所有者の立場が非常に強くなっていることから起こるものとも言えよう。

第2の軸である「地方自治体の積極性」は、事業者側の営利に直結する訳ではないフットパスの展開にあたって、法的な権限や公的サポートの有無、或いは事務局の設置といった運営面に大きく作用する要因となる。ま

た、上記の居住者・地権者との調整や、他の地域活性化への取り組みとの連携といった面においても重要となってくる。本州においては、総じて、自治体が積極的にフットパスの事業運営に関与する傾向にある。小布施では、里道の法的譲与を契機として、その受け手となった町役場と東京理科大学が、これまでの町づくりの試みに結びつける形で事業運営を行ってきた。長井では、国土交通省からの提案を契機に、町役場が先行する取り組みに貢献していた民間組織を糾合する形で、フットパス事業が展開してきた。勝沼では、町役場の地域振興事業の一環として、点在する観光施設を結びつける形でフットパス・コースが設置された。北海道の事例のうち、黒松内では、北海道でのフットパス普及の流れに敏感に反応した町役場主導で事業が開始されている。ここまでの事業では、町役場が事務局などの体制を整え、職員の役割分担と行政責任を明示して予算を確保し、NPOや住民ボランティア等の民間組織の協力を仰ぐ形で、フットパスの運営が軌道に乗せられてきた。総じて、地方自治体の積極的な関与のもたらす利点としては、行政権限をもって地域資源の活用が図れること、それまでの自治体レベルの様々な取り組みとの連携が図りやすいこと、資金面・人材面において安定的な運営が可能になること等である。反対に難点としては、長井や勝沼に見られるような事業交付金の縦割りの配分、それらに伴う事業の小回りの効かなさ等が挙げられよう。

これに対して、北海道の根室・白老の事例では、完全にNPO・ボランティア等の民間組織がフットパスの成立・展開を主導しており、地方自治体の関与は表立って行われていない。このタイプの事業では、何らかの地域活性化のビジョン・理念を持った居住者・地権者が核となり、外部にあってアイデアや労力を提供する人々がこれを支える形で、行政と一定の距離を保ちつつ運営を行っている。但し、このタイプのフットパス事業が現状で成立し得るのは、前述の第1の軸における周辺居住者（地権者）数の少ない地域であったことが大きい。すなわち、事業者自身が大部分の通過地を所有し、かつ関連地権者数が限られるため、このタイプの難点となり得る、ルート設定に際しての合意調整における権限・責任の不明確さが、クローズアップされない状況にある。また、北海道では、NPO法人エコ・ネットワーク等のマクロな普及活動を背景に、フットパスに対する社会的な認知が進んでおり、ボランティア等の支援者や訪問者を確保しやすいことも、資金面・人材面での限定性というこのタイプの弱点をカバーする要因となり得ている。

一方、フットパスの訪問者は、事業者の主催するイベントへ参加し、また個人的なリピーターとなることで、歩く楽しみを享受している。しかし、訪問者の増加は、事業者・地権者との交流のみならず、事業者側の理念にそぐわない行為や、地権者のプライバシーの喪失といった矛盾を抱えることにもなっている。繰り返すように、本州の小布施や長井では、訪問者に見られることに対する抵抗感が強く、白老でも訪問者の増加に連れて、事業者・地権者の間の溝が目立ってきた。総じて、これらの各アクターにおける立場・便益・思惑の違いが、現時点での各地のフットパス事業における主要な問題を形成しており、今後の発展に際しての課題となっている。

6. おわりに

近年の日本におけるフットパス事業は、域外からの訪問者による地域の自然・生活の体感、他の観光資源へのアクセスの向上、および域内の人々による地域の魅力の再発見と活力向上が期待され、各地の社会的背景の違いを踏まえる形で発展を遂げてきた。その発展は、地方自治体、NPO・ボランティア等の民間組織、居住者、訪問者の立場・便益・思惑を反映する形で規定され、フットパス周囲の居住者（地権者）数の多寡や、地方自治体の関与度に応じて、抱える課題も異なるものとなってきた。その一方で、既存の他の観光資源を生かし、また自ら「手軽」な観光資源として位置づけられ、域内のアクターを糾合しつつ、個別地域の活性化に結びつきつつもある。

これらの課題解決や可能性解明にあたっては、より多くの事例の分析・検討が求められると同時に、更に広い範囲からフットパス事業をめぐる関係構造を捉え直すことが必要となってくる。例えば、観光施設・地場産業や鉄道のように、地域のフットパスの間接的な利害関係者となり得るアクター、日本フットパス協会やNPO法人エコ・ネットワーク等のマクロな普及活動を担うアクター、および新聞や雑誌等の情報発信主体が、どのような立場・思惑から個別の地域のフットパス事業に関わり、影響を及ぼしていくのかを明らかにする必要がある。同時に、フットパス周囲の所有・占有めぐる既存の法的な枠組みを整理した上で、新たな地域活性化に向けて、事業者・居住者・訪問者が一体となった共的管理の可能性を探っていくことも重要であろう。今後は、これらの視点を取り入れつつ、多くのアクターの異なる便益を吸収する複層的な資源としてのフットパスが、地域活性化において果たしうる役割についての理解を深めてい

きたい。

謝辞：本研究の一部は、2006年度～2012年度文部科学省科学研究費補助金特定領域研究「グローバル時代のローカル・コモنزの管理」（代表者：室田武、課題番号：18078009）、および2011度ニッセイ財団環境問題研究助成（代表者：泉留維）を受けたものである。ここに謹んで感謝の意を表す次第である。

注

- 1) 建築家の黒川紀章（1994：219-230）は、住民が将棋を指したり、無駄話をしたり、ときには祭りの御輿が練り歩くという生活空間の延長として日本の道を捉え、道空間という言葉でこの位置づけを表している。
- 2) 例えば、本稿でも扱う小布施町の「里道」再生事業については、川向（2007）をはじめ、地域活性化に向けての効果の検証が進められている。
- 3) 「日本フットパス協会ホームページ」（<http://www.japan-footpath.jp/index.html>）より。（最終閲覧日：2011年5月2日）
- 4) 法定外公共物とは法律用語であり、道路法、河川法等の適用・準用を受けない公共物のことを指す。代表的なものとしては、公図上、赤線で示される「里道」のほか、青線で示される水路が存在する。
- 5) 筆者らの小布施町役場担当者、まちづくり研究所へのインタビュー調査による（2008年10月）。
- 6) 同上。
- 7) 筆者らの長井市役所担当者へのインタビュー調査による（2009年8月）。
- 8) 同上。
- 9) 筆者らの甲州市役所担当者へのインタビュー調査による（2010年10月）。
- 10) 同上。
- 11) 同上。
- 12) 筆者らのAB-MOBITメンバーへのインタビュー調査による（2009年10月）。

- 13) 筆者らのウヨロ環境トラストメンバーへのインタビュー調査による（2010年7月）。
- 14) 矢澤は、この点について、トラストメンバーの持つ「共有空間」としての利用のあり方と、より広域の市民に対して開かれた「公共空間」としての利用のあり方の違いとして整理している（矢澤2008：67）。
- 15) 筆者らのウヨロ環境トラストメンバーへのインタビュー調査による（2010年7月）。
- 16) 筆者らの黒松内町役場担当者へのインタビュー調査による（2010年7月）。
- 17) 同上。

参考文献

- 泉留維，2010，「里道が担う共的領域」三俣学・菅豊・井上真編著『ローカル・コモنزの可能性』ミネルヴァ書房，38-63
- 井上真，2004，『コモنزの思想を求めて——カリマンタンの森で考える』新曜社
- 小川巖，2005，「北海道のフットパス最新事情」『モーリー』12：39-42
- 川田侃・鶴見和子，1989，『内発的発展論』東京大学出版会
- 川向正人監修，2007，『東京理科大学・小布施町まちづくり研究所活動記録——2006年』小布施まちづくり研究所
- 黒川紀章，1994，『黒川紀章ノート』同文書院
- 佐藤仁編著，2008，『人々の資源論』明石書店
- ジンマーマン著・ハンカー編・石光亨訳，1985，資源サイエンス——人間・自然・文化の複合』三嶺書房
- 地球の歩き方編集室，2010a，『フットパス・ベストコース首都圏I』ダイヤモンド社
- 地球の歩き方編集室，2010b，『フットパス・ベストコース北海道I』ダイヤモンド社
- 平松紘，2002，『ウォーキング大国イギリス——フットパスを歩きながら自然を楽しむ』明石書店
- 松村綾子，2008，「大規模酪農地帯と森」『モーリー』19：19-21
- 矢澤和河，2008，「環境保全の内で生まれるズレと多層な視座——北海道白老町の森林NPOの展開から」平成19年度修士論文（北海道大学文学部人間システム科学専攻）