

2. エコツーリズムにおける自然環境保全と観光利用のバランス

(代表) 伊 藤 太 一
天 田 高 白
安仁屋 政 武
佐 藤 俊

1. はじめに

平成7(1995)年度、屋久島の森林鉄道および西部林道をエコツーリズムにおけるアクセス手段として活用することについて検討した結果、グリーンウェイとして活用する可能性を提案した。これをふまえて日本においてグリーンウェイ・ネットワークを構築する可能性を検討する。なお、トレイルとは自動車などの動力を用いない移動手段に供される道で、徒歩や自転車、ジョギング、乗馬、車椅子、ローラースケートなどの利用が考えられる。さらに、グリーンウェイとはトレイルに環境保全機能を認識したものと理解できる。

緑地を緑道で結ぶ計画は近代造園の父と呼ばれるフレデリック・ロー・オルムステッドによって19世紀末にボストンで実現された。彼はボストンコモンからアーノルド樹木園などを経てフランクリン公園までエメラルド・ネックレスと呼ばれる緑地系統で結んだ。その弟子のチェールズ・エリオットはさらに拡大し、ボストンの広域緑地系統を提唱した。

1960年代になるとエコロジカル・プランニングの先駆者の1人、ウィスコンシン大学造園学科教授を歴任したフィリップ・ルイスがウィスコンシン州全体の環境保全とレクリエーション計画を策定した。その中で、彼は環境回廊（エンバイロンメンタル・コリドー）という今日のランドスケープ・エコロジーの基礎となっている概念を提唱した。さらに、その中心となる鉄道跡や河川敷などを利用したトレイルを、その主要な機能である環境(Enviroment)、運動(Exercise)、教育(Education)の共通する頭文字からEウェイということばで呼んだ。

1983年にはこのような動きが全米的な運動に展開する。アパラチアン・トレイルに代表される国立トレイル・システム法が改正され、鉄道跡地でのトレイルづくりを補助できるようになった。アメリカの鉄道網は1916年に27万マイルに達し世界最大となったが、急速に自動車に取って代わられた結果、12万5千マイルが廃止された。これに対して、跡地をトレイルとして活用することが検討され、その最初の動きは1965年にウィスコンシン州で1ガロンにつき1セントの割合でガソリン税をトレイル用地購入に当てたのに始まり、1967年に全国で最初の鉄道跡トレイルが設置された。1985年には全米規模で鉄道跡地をトレイルとして保全する団体(Rails-to-Trails Conservancy略してRTC)が多くの環境保全団体の協力によって設置された。

1987年に大統領の諮問機関である野外レクリエーション委員会がこれらの既存資源を活用したトレイルをグリーンウェイと名付け、コミュニティレベルでのグリーンウェイ

運動を支持した。こうして市民主導の運動であった鉄道跡トレイル運動がグリーンウェイとして連邦政府や地方公共団体の財政的支援や情報を得ることになった。さらに1991年には連邦政府においてISTEA法と呼ばれる法律が制定され、各州の道路建設費の一定割合がトレイルに支出されることになり、グリーンウェイ運動に拍車がかかっている。

このようにボストンからその広域、さらに州のレベルになったグリーンウェイのエメラルドネックレスをアメリカ全土に作り「21世紀の国立公園システム」として認識するというのがグリーンウェイの展開方向である。

2. 日本におけるグリーンウェイ・ネットワークづくりの問題

日本でも各地に鉄道跡や河川敷に自転車道やトレイルが設置され、長距離自然歩道もある。さらに、つくば市は公園を緑道で計画的に結んだ事例としてよく紹介される。だが、日本のトレイルには急峻な地形や多雨などの自然環境に加えて、以下のような問題がある。

環境庁はアメリカにヒントを得て、日本における長距離トレイルを整備し、最近では「ふるさと自然の道」事業を進めているが、その実状は管理する自治体によってまちまちである。さらに、これらは建設省所管の河川敷に設置されたトレイルや林野庁の管轄する国有林などの登山道とは関連づけられていない。すなわち、行政間のネットワークが欠けている。行政の違いを越えるシステムやネットワークという視点がないために、省庁の縦割りや市町村レベルの管理体制の違いにより、それぞれの関連が欠如している。このため、路線が途中で消えたり、終点に達したら最初の場所まで同じルートに戻らねばならないなど、利用者にとって使いにくい状況が生じている。

さらに、鉄道や自動車などの他の交通手段とのネットワークも考慮されていない。このため、自宅から自転車や徒歩で容易にアクセスできる利用者に限定されがちである。たとえば、前述したつくば市の緑地システムも市内中心部だけの閉鎖系で、車道からの自転車と歩行者の排除という視点が強く、駅や駐車場などとの関連が考慮されていない。

1968年に国家トレイル・システム法の制定によって最初の国立トレイルになったアパラチアン・トレイルの場合、1930年代からのボランティア活動による整備の歴史がある。これに対して、日本では市民参加の歴史が浅い。このため、市民の要望などのマーケティングが欠如する状態でも、自治体に予算が配当されトレイルとして整備されることが多く、そのようなトレイルは放置されがちである。

さらに、日本では自転車や歩行者のみという狭い視点で設置されがちである。そのため、車椅子での利用への配慮や寒冷地のクロスカン트리スキーなど多様な利用が可能であるにも関わらず軽視されている。また、人間の多様な利用に加えてコリドーという環境保全空間としても機能するという認識が欠けている。最近関心が高まった里山保全などの面としての保全空間をトレイルで結びつければ、その機能を補う環境コリドーとしても重要な役割を果たしうる。

自然公園法や都市公園法ではこのようなりニアな空間を評価しないので既存の国立公園システムや都市公園システムなどに取り入れにくい。また、交通行政においても、その対象は自動車交通でありトレイルは軽視されてきたため、その基準やネットワーク化が遅れている状況にある。だが、立法化されるといわれる「お上」の事業として硬直化、

画一化される危険性もある。

各種のトレイルが身近に存在しているにもかかわらず、管理主体のばらつきやネットワークの欠如のため知られていない。また、ガイドブックもないため利用者はそれぞれのトレイルにどのような特色があり、途中でどのような施設があるのかという情報を得ることができない。さらに、沿線の歴史的資源や自然資源を解説するサインや案内板を整備すれば自然観察路としても機能しうるが、そのような情報提供も未発達である。

3. 日本におけるグリーンウェイ・ネットワークづくりの可能性

このように問題はあるものの、近年の廃線跡探索やマウンテンバイク、キャンプなどアウトドアに対する人気の高まりから、沿線に豊富な自然資源と歴史的資源とを結合し、ネットワークづくりを推進すればかなりの利用が期待される。たとえ、それほど利用されなくても存在すること自体で将来の鉄道復活のためのレイルバンクやコリドーとしての生態系ネットワークにおける重要な機能を果たせる。また、設置の費用も管理費もそれほど要しないので管理主体を明確にすれば日本でも可能性は高い。だが、この推進には以下のような条件整備が不可欠である。

1) 統一した民間組織の設置

グリーンウェイを担当する行政の一元化が困難であるので、省庁間および国と地方というような縦割り行政を越えてネットワークづくりができる民間組織作りが不可欠である。この点でアメリカのRTCのような組織は参考になろう。このような組織があれば、管理主体はそのままパートナーシップにより、情報収集やシステム化推進が可能となる。RTCは鉄道跡地情報把握からその権利購入、トレイルのデザイン、施工管理に至るまでの活動に関わっている。さらに、そのためのマニュアルや各地のグリーンウェイ・ガイドブックも発行している。これによって利用者は訪れるグリーンウェイの情報を前もって得ることが可能になり、日本でも、自然歩道と河川敷自転車道を一体化して利用するようなことが可能となる。また、このような組織があればアメリカのように立法化によってグリーンウェイ設置に際して補助が得られるようにすることも可能である。

2) 既存施設のグリーンウェイ・ターミナルとしての活用

日帰り・宿泊を問わずハイキングにしてもサイクリングにしても一定距離ごとの拠点が必要になる。既存の自転車利用促進施設としてサイクリング・ターミナルが全国各地にあるが、現実には自転車道や歩道と連携していないため敷地内の自転車利用にとどまり、本来のサイクリング基地として機能していない。このように行政は新たな事業に際してはいわゆる「箱もの」と呼ばれる拠点施設整備を最初の実施する傾向が強かった。だが、そのような「箱もの」は財政負担が大きく、財政赤字削減の視点から今後は抑制されるべきであり、既存施設の活用が不可欠である。

本来、都市から郊外、山間地域にいたるグリーンウェイ・ネットワークがあれば理想的であるが、日本には都市から郊外にいたる地域ではアメリカのように廃線跡やグリーンウェイ設置可能河川敷は少ない。むしろ、鉄道を利用して一旦郊外に移動し、そこから歩いたりサイクリングを楽しむスタイルが現実的である。そのためにはまず、グリーンウェイ・ターミナルとなる郊外駅まで自転車を面倒な輪行袋に入れないで手軽に運べるシステムやそこでの乗り捨て可能なレンタサイクルやトレイル情報の提供、あるいは

電動自転車の充電サービスが必要となる。同時に、郊外の既存鉄道駅がグリーンウェイ・ターミナルとして機能できるように、そこまでグリーンウェイを整備することが前提となる。

列車への自転車持ち込みに関してはすでに南会津鉄道で実践されているが、ヨーロッパのように専用車両を接続する方法とアメリカのように時間を限定して一般車両に持ち込む方法に大別される。自動車に自転車を搭載するのがファッションとして盛んになっている今日、鉄道への自転車持ち込みに対する何らかのインセンティブが必要であろう。これによって利用者が減少している地方鉄道の活性化にもつながる。

次に、同様の既存施設として、建設省によって全国各地の国道沿いに設置された「道の駅」の活用が考えられる。現在のところ「道の駅」は自動車利用者を対象とする休憩と土産物販売などが中心となっているが、グリーンウェイ・ターミナルとして整備し、ここまで自家用車で来訪して、そこから徒歩・サイクリングを楽しめるようにできよう。

第3に、既設公園の利用が考えられる。ボストンの公園と河川を結びつけたエメラルドネックレスが原点であることを思えば妥当なものであるが、日本ではまだ、トレイルで結ばれている公園は少ないのが現状である。

第4に、近年増加しているオートキャンプ場もグリーンウェイ・ターミナルとして機能しうる。アメリカの公営キャンプ場には徒歩や自転車で来訪した利用者を優先するサイトを設けて、予約なしでもキャンプできるようにしている。同様に、本来そうあるべきサイクリング・ターミナルをはじめとするユース hostel や国民宿舎など公営宿泊施設も条件次第ではグリーンウェイ・ターミナルとして機能しうる可能性がある。

4. まとめ

以上のような検討は、アメリカにヒントを得ながらも、次の点において根本的に異なる。

第1に、アメリカに比してまだ都市地域において鉄道が活用されていることをふまえ、鉄道自体もグリーンウェイ・ネットワークに組み込み、駅を中心的グリーンウェイ・ターミナルとしその他の既存施設を活用することを提案した。バスやフェリー、空港などのターミナルも可能であろうが、都市と郊外や農山村を結んでいることが重要である。

第2に、所管を問わないでネットワーク化を図り、既存の施設をターミナルとして活用するという視点が重要である。関連官庁は独自にトレイルとその関連施設を整備しているが、所管が異なると情報も入りにくい上、既存施設を活用するという発想に乏しい。利用者にとって所管よりもネットワーク化されていることのほうが重要である。

第3に、自動車利用を否定するのではなく、「道の駅」の活用など自動車を利用しつつも自動車から離れる機会を提供することを提案している。日本では今後も自動車道整備が推進されると思われるが、誰の目にも地球規模の環境問題や石油資源の限界は明らかであり、自動車依存度の低い公共交通の重要性は明らかである。

第4に、急速な高齢化社会への移行にともなって健康管理が一層重要になっているので、ハイキングやサイクリングは身近に楽しめるエクササイズとして有効である。特に電動自転車の性能向上と普及は、これまでのサイクリングのネックとなっていた地形や老若男女を問わずサイクリングを楽しめる環境を提供している。

第5に、里山保全など面としての保全空間を補完する機能を担うコリドーとしてのグリーンウェイ・ネットワークをとらえている。すなわち、イギリスのヘッジロー的機能も考慮している。

このような点で自動車依存度がまだアメリカより相対的に低い日本の方が、他の交通手段と一体化したグリーンウェイ・ネットワーク整備によってアメリカ以上に多目的活用が可能になると思われる。