

地域のトレイルをユニバーサルなアウトドア観光に
活用するためには何が必要か
－情報提供の観点からの検討－

石盛 真徳

What is needed to utilize local trails for universal outdoor tourism?
: A study from the perspective of providing information

Masanori ISHIMORI

Otemon Business Management Review, Vol.30, No.2

地域のトレイルをユニバーサルなアウトドア観光に 活用するためには何が必要か

－情報提供の観点からの検討－¹

石盛 真徳

1. はじめに

筆者を含む研究グループは、2023年度より科研費の助成を受けて「アウトドア観光における共生モデルの研究」というプロジェクトに取り組んでいる（西尾, 2024）。本プロジェクトでは、従来のアウトドア観光研究が主に健常者を対象としており、高齢者や障がい者に対する配慮が十分に行われていなかったという課題認識に基づき、世界遺産地域やジオパーク等におけるアウトドア観光についての調査を行い、格差の実態を把握・整理したうえで、多様な人々が共に楽しめる持続可能なアウトドア観光の共生モデルを提案することを目指している。本研究は、このプロジェクトの一環として、身近にアウトドア観光を楽しめる自然環境豊かな地域に所在するいくつかの観光地を対象として、特に情報提供の観点から、ユニバーサルなアウトドア観光の実現に向けて何が必要かを検討するものである。

国内宿泊旅行を対象としたユニバーサルツーリズム全体の現状の市場規模は2兆1,256億円（全体の約9.7%）、潜在的市場規模は3兆136億円（全体の約13.7%）に達すると推計されている（国土交通省観光庁観光産業課, 2023）。国土交通省観光庁観光産業課（2023）の調査によれば、障がい者と高齢者の7割以上が、直近の旅行に際して、交通機関や宿泊等を個人で手配しており、特に不便や困難があった行程は「特にない」と答えた人が最も多かった（障がい者64.1%、高齢者96.4%）。これ

は、すでに積極的に旅行に出かけている障がい者と高齢者が、ある程度の問題を克服していることを示す結果といえる。しかしながら、「2年に1回程度」しか旅行に行かない層では、旅行に際して何か問題を抱えている可能性がある。そこで、彼らの「どのような条件を整えば、旅行に行きたいと思えますか」という設問に対する回答に注目してみると、「移動時間の短さ」を問題とする回答が最も多く挙げられた（障がい者46.9%、高齢者64.2%）。また「旅行計画等が立てやすい、バリアフリーに対応している観光施設の情報の集約・整備（障がい者22.0%、高齢者56.8%）」と「旅行行程におけるバリアフリー・医療機関等に関する詳細な情報提供（高齢者21.1%、障がい者17.8%）」についても比較的回答割合が高かった。これらの結果から、短い移動時間で行くことのできる旅行先に関する情報提供のニーズが比較的高いことが伺える。兵庫県他（2022）のユニバーサルツーリズム推進に向けたニーズ調査においても、「旅行でどのようなことを楽しめるのかなど、具体的な情報を入手できる」ことを望むとの回答は多く（障がい者43.6%、高齢者19.3%）、情報提供が旅行を諦めずに実施するための必要な要素と認識されていた。また、「山、高原、川、湖など自然の中での四季を通した旅行を楽しみたいと思えますか。」との設問に対しては、「とてもそう思う」と「そう思う」を合わせた回答の割合が、障がい者74.3%、高齢者52.6%であり、自然体験型の旅行ニーズが高いことが示された結果であった。さらに「自

1 本研究はJSPS科研費 JP23H03645の助成を受けたものである。

然の中で実施してみたいこと」の内容としては、「キャンプ（アウトドアでの食事作りなども含む）（障がい者50.6%、高齢者23.6%）」、「トレッキング・登山・森林高原散策（障がい者35.8%、高齢者23.6%）」、そして「山菜キノコ採り・果物狩り（障がい者33.1%、高齢者47.7%）」が比較的高い割合を占めていた（兵庫県他, 2022）。これらの結果を合わせると、自然体験型の旅行ニーズの中でも「トレッキング・登山・森林高原散策」のニーズは一定程度存在しているものの、旅行先に関する情報提供が十分ではないことが示唆されており、その点の改善により潜在的なニーズを引き出すことが可能と考えられる。そこで本研究では、はじめに自然公園等におけるトレイルを含む施設整備に際して基本となるものとして導入されている、ユニバーサルデザインの考え方の概略について検討する。次に、トレイルの使いやすさ向上のために必要とされる情報と情報媒体について整理を行う。続いて、国内外における事前情報の提供に焦点化したケースの検討を行い、情報提供の現状と残されている課題整理を行う。そして、最後に今後の課題と解決方法について論じる。

2. トレイル利用に関するユニバーサルデザイン計画

環境省自然環境局自然環境整備担当参事官室（2014）は、自然公園等施設を「国立公園、国立公園等自然公園における保護又は利用のための施設、生態系の維持回復のため又は鳥獣保護区の保全のための施設及び長距離自然歩道など身近な地域における自然とのふれあいのための施設」と定義した上で、自然公園等施設技術指針を示しているが、そのうちの第2部の第2章全体の31ページをユニバーサルデザインの指針の提示に充てている。ユニバーサルデザインとは、彼自身も車いす使用者であったMace（1985）によって、バリアを除去することを趣旨とするバリアフリーの概念に代わって提唱された考え方で、改造を施したり、特別なデザインとすることなく、最大限可能な限り、すべての人々に利用しやすい製品や環境をデ

ザインする、という考え方である。自然公園等施設技術指針（環境省自然環境局自然環境整備担当参事官室, 2014）においては、このユニバーサルデザインを自然公園等の施設整備・管理運営に適用するとして、利用者がその地区の主要資源や自然環境を体感し、感動、喜び、そして安らぎを得られる環境づくりを推進するため、地区の自然特性や利用特性を考慮した「ユニバーサルデザイン推進区域」によるゾーニングおよびそれ対応した目標が設定されている。具体的には、ユニバーサルデザイン推進区域では、園路ネットワークや展望施設など、自然体験を提供する施設をユニバーサルデザインに基づいて整備することに加えて、人的サポートや情報提供などのソフト面の取り組みによって、利用者が自己の能力等に応じて利用を選択できる難易度の異なるフィールドが提供することが目指されている。このユニバーサルデザイン計画におけるゾーニングの概念については、図1の通り整理されている。

自然公園等施設技術指針では、ユニバーサルデザインに基づき設計された、すべての人が同じスロープを利用できる好例として、図2の支笏湖洞爺国立公園内に位置する定山溪ダム下流園地が紹介されている。定山溪ダムは、「洪水調節」、「生活用水の確保」、「水力発電」の3つの目的をもつ多目的ダムとして11年の歳月をかけて建設され、1989年に完成したものであり、定山溪ダム下流園地は、その名の通り、定山溪ダム至近の下流部に設置された園地である。この園地は約400mの標高に位置するため、周辺には低山帯から高山帯までの植物が分布し、エゾマツやトドマツ、ハルニレやカツラをはじめとした針葉樹と広葉樹が混ざった森林によって形成された豊かな自然に囲まれている。園地内には、ダム資料館や屋外展示広場のほか、ダムの全景が見える高さの四つの広場が緩やかな遊歩道でつながっているが、公園のある地域は冬季の積雪量が多いことから、4月下旬から11月上旬までの非積雪期の昼間のみ供用されている（定山溪観光協会, n.d.）。

図1 ユニバーサルデザイン計画におけるゾーニングの概念的整理
(環境省自然環境整備担当参事官室, 2013, 図3, UD9)



図2 定山溪ダム下流園地案内図 (国土交通省北海道開発局札幌開発建設部, n.d.)



2000年代初頭に定山溪ダム下流園地の改修計画を担当した石田他(2003)は、この園地の特徴、すなわち札幌市街から自動車で1時間ほどの距離にあるが、隣接する定山溪温泉街からは2～

3kmの場所に位置することから徒歩によってアクセスする利用者はほとんどおらず、札幌市民を中心にドライブの途次に利用されるということが多いことを踏まえ、ダム資料館等の園内施設へのア

アクセシビリティの改良を目標に改修計画を設計した。石田他（2003）は、ある設計仕様がすべての人々に対応できるとは限らないという現実的境界を認めた上で、設計における境界条件を与える利用者を包括的に捉える手段として、「対象」と「射程」という概念を導入している。具体的には、視覚障がい者、老人、車いす使用者などの移動制約者を対象に、自動車で単独行動可能な人を射程と想定して歩行車用のスロープ等のハード面の環境設計を行い園内の基本的なアクセシビリティの問題を解消させ、さらに、スロープとは別に設置された斜路を許可制で自家用車乗入可とするソフト面での対応を組合せて、結果的に「介助者がいれば半日程度の遠出の可能な人」まで受け入れ可能な環境を創出した（石田他, 2003）。この改修の結果、図3の通り、歩行困難者も含むすべての歩行者が同じスロープを利用できるようになるとともに、自然公園等施設技術指針で示された、人的サポートや情報提供などのソフト面の取り組みによって、利用者が自己の能力等に応じて利用を選択できる難易度の異なるフィールドの提供が実現された。もちろん、改修設計に際しては、アクセシビリティの改良だけが目的化し、ダムに隣接した園地の自然環境の豊かな公園としての価値を損なうことがないように十分な注意も払われている。具体的には、勾配を抑制するために移動距離が長くなるスロープ沿いに水の流れを配置する、足を止めたくなるイベントを踊り場に用意するなどの設計上の工夫が行われ、公園を楽しむ価値も高められている。そして、改修から20年以上経過した現在においても、改良工事実施時のユニバーサルデザインのコンセプトが維持され、多くの利用者が訪問している。また、この公園では、図4の通り、ダム堤体内の点検用通路の一部が、ダム内見学通廊として利用者に公開されているが、通廊の内部は年間を通じて摂氏10度台に保たれている。夏にダムの巨大さや周囲の自然を体感しつつスロープを登って園地を散策したのち、見学通廊の内部に進むと、北海道とはいえ蒸し暑い外部とは別世界であることを体感できる仕掛けとなっている。

図3 定山溪ダム下流園地のスロープによるアプローチの整備状況



注) 環境省自然環境局自然環境整備担当参事官室（2014）では「豊平峡園地」と紹介されているが「定山溪ダム下流園地」の誤りである。筆者撮影。

図4 定山溪ダムのダム内見学通廊



注) 筆者撮影

筆者が調査に訪れた2024年9月には、改修時に斜路の進入許可というソフト面での対応のために設置されていた図5の遮断機とインターフォンは撤去され、代わりに図6のように単管パイプのゲートに関係車両以外の通行禁止との掲示がされていた。これは使用頻度の低い機器を積雪期に約半年閉鎖される園地でコストをかけて維持し続けることは困難であったためと思われる。ただし、石田他（2003）らの設計による改修以前には、障がい者または同行者から申し出があった場合には、常駐のスタッフが斜路への自家用車の進入許可を与えるという対応が行われていた。現在でも同様の運用がされていると考えられ、スロープを通行することが困難な訪問者に対する利用可能性が閉ざされているわけではない。

図5 改修当時の斜路入り口の状況
(石田他, 2003, p.13)



図6 斜路入り口の2024年9月の状況



注) 筆者撮影

3. トレイルの使いやすさ向上のために提供する 情報と情報媒体

障がい者や高齢者等の移動に困難を抱える訪問者の自然公園等の利用では、残された課題が1つ

でも克服できないものであると、それがバリアとなって、利用自体が不可能となる場合があるため、自然公園等に関する情報提供の持つ意味は非常に大きいといえる。ただし利用者各自が抱える移動の困難さの程度や種類は多様であるため、利用者が自己の能力等に応じて行動範囲を選択できる行動起点での情報提供と利用の難易度(サービスレベル)の変化点での情報提供が重要となる。提供すべき主な情報と効果的な情報媒体については、自然公園等施設技術指針において表1の通りまとめられている(環境省自然環境局自然環境整備担当参事官室, 2014)。表1では、情報提供の時期が「事前に」、「行動起点で」、「行動中に」の3時点に区分されているが、「事前に」は計画段階、「行動起点で」は実際に現地に訪問したスタート時点、そして「行動中に」は、トレイルの利用開始後の現場での情報提供である。これらの3時点における情報提供は、健常者のトレイル利用に際しても、十分な装備を携帯しないことによる事故や遭難等を防止するために重要かつ効果的であるが、移動に困難を抱える利用者にとっては、自己の能力等に応じて行動範囲を選択するためにより重要な情報である。近年では、インターネット上で、無料であればガイドブックの配布も容易に行うことが可能であり、また、行動中の解説についても、通信電波の届く範囲であれば、QRコード等によるウェブサイト上の資料への誘導によって、追加的な情報提供が可能となっているので活用

表1 提供すべき主な情報と効果的な情報媒体(環境省自然環境局自然環境整備担当参事官室, 2014, UD21)

時期	事前に	行動起点で	行動中に
内容	<ul style="list-style-type: none"> ◆バリアフリー対応の施設やコースの情報 (ハンディキャップ含む) ◆利用できるサービスの内容 ◆見どころと楽しみ方 ◆利用上の注意事項 ◆必要な装備、服装等 ◆天候や気温 	<ul style="list-style-type: none"> ◆能力等に応じて選択するためのフィールドやコース情報 ・トイレ等の施設の位置 ・利用の難易度等 ◆見どころと楽しみ方 ◆利用マナー、禁止事項等 	<ul style="list-style-type: none"> ◆自然解説 ◆トイレ等の施設の方向指示と距離 ◆利用の難易度 ◆危険箇所等の明示 ◆利用マナー、禁止事項等
手段	<ul style="list-style-type: none"> ○インターネット(ホームページ) ○ガイドブック 	<ul style="list-style-type: none"> ○ビジターセンター等 情報提供施設 ○パンフレット類 ○案内標識 	<ul style="list-style-type: none"> ○パンフレット類 ○案内標識

進められるべきである。もちろん、情報提供に当たっては、多様な利用者の能力やニーズを考慮しつつ、何を、いつ、どこで、どのような媒体で伝えれば効果的であるかを考え、情報発信の場所や方法を選択するとともに、常に最新の情報に更新しておくことが必要である。登山道を多く含むロングトレイルにおいては、大雨等による土砂崩れの発生する状況で、常に最新の情報を把握し、情報発信を行うことは困難な事態も生じ得るが(石盛, 2022)、ユニバーサルデザイン推進区域に設定されるようなトレイルは、ビジターセンター等の近くに位置するため、情報の把握事態にはそれほど困難な事態は生じないであろう。

4. 国内外のトレイルにおけるユニバーサルデザインに関する情報提供についてのケーススタディ

本章では、国内2つと海外2つのトレイルを対象として、ユニバーサルデザインに関する情報提供のケーススタディを行う。対象とするのは、国内では支笏洞爺国立公園の豊平峡園地と阿蘇くじゅう国立公園の大観峰で、海外ではオーストラリア・タスマニア州のマウントフィールド国立公園のラッセルフォールズ・トレイルと韓国済州島のオルレのルート17である。これらの対象は、

1. 都市部から車でアクセスが容易であること、
2. 車いす使用者でも利用可能なトレイルが整備されていること、
3. 1時間以内の散策で周囲の自然環境を含めたトレイルの魅力を楽しめることを基準に選んだ。各トレイルの概要と公式ウェブサイトでの情報提供については表2の通りとなっている。

表2 ケーススタディ対象の国内外の4トレイルの概要と公式ウェブサイトでの情報提供

名称	所在地	アクセス方法および利用料	公式ウェブサイト提供されている情報の種類	総距離、および車いす利用可能区間
1. 豊平峡ダムサイト園地	支笏洞爺国立公園内の豊平峡ダムサイト	駐車場(無料)まで自家用車乗り入れ可。園地までの移動は、車いすのまま乗車可能なバス(往復大人1000円、障がい者は付き添い人1名を含め往復大人500円)。	トイレ情報等の記載されたイラストマップ。多言語対応(英語、中国語)。最新情報の提供あり。	正確な距離は不明。バス乗降所から豊平峡ダム資料館まで300m程度。
2. 大観峰	阿蘇くじゅう国立公園内	駐車場(無料)まで自家用車乗り入れ可。	熊本県公式観光サイトと阿蘇市観光協会サイトのいずれもGoogleマップを表示。前者の多言語対応は英語、簡体中文、韓国語等の6カ国語。後者の多言語対応は英語と繁体字。	正確な距離は不明。大観峰第1駐車場から大観峰展望所までは400m程度。
3. ラッセルフォールズ・トレイル	オーストラリア・タスマニア州のマウントフィールド国立公園内	駐車場(無料)まで自家用車乗り入れ可。タスマニア州内の国立公園の利用は有料。	イラストマップ、所要時間と距離。グレード1の説明。随時更新される注意情報あり。	ビジターセンターから往復1.4km(所要時間25分)
4. 済州島オルレルート17	韓国済州島の北海岸線沿い	済州島を一周するオルレのルート17の一部であるため、特に駐車場はないが、近くの道頭峰(ドドゥボン)訪問者用の駐車場有(無料)。	多言語はGoogle翻訳の機械翻訳。ルートの区間ごとの距離、標高のプロフィール、トイレ情報、メディカルキットの配置等の記載されたイラストマップ。多言語対応(英語)。	ルート17の全長18.1km(所要時間6~7時間)のうち、途中の5kmが車いすによるアクセス化の区間に設定されている。

なお、「1. 都市部から車でアクセスが容易であること」は、前述のように旅行に際して移動時間の短さが望まれていることから設定した。「2. 車いす使用者でも利用が可能なトレイルが整備されている」という条件に関しては、移動に困難を抱える利用者には、車いす使用者だけでなく、高齢者、障がい者、子ども、妊産婦、けが人等が含まれ、それぞれが抱える困難さに個別の配慮が必要なのは言うまでもない。たしかしながら、「都市公園の移動等円滑化整備ガイドライン改訂第2版（国土交通省，2022）」において、高齢者、障がい者等の身体の機能上の制限には、知覚面又は心理面の働きが原因で発現する疲れやすさ、表示のわかりにくさ等の様々な制約が含まれることから、移動等円滑化には、このような負担の軽減による利便性・安全性の向上も含まれることに留意する必要があるとされつつ、具体的なガイドラインにおいては、「車いす使用者等」の利用に配慮すべき整備内容が明確化されている。これは「車いす使用者等」の利用に配慮すべき整備内容が、車いす使用者以外の高齢者、障がい者等の利用への配慮としても重要であるためである。そこで本研究でも、車いす使用者でも利用が可能なトレイルが整備されていることを、ケース選択の条件として設定した。「3. 1時間以内の散策で周囲の自然環境を含めたトレイルの魅力を楽しむこと」という基準のうち、「1時間以内の散策」という基準は、無理なく散策できる妥当な時間として、そして、「周囲の自然環境を含めたトレイルの魅力を楽しむ」という基準に合致するものとして、国内のケースでは、すぐれた自然風景地を保護するとともに、その利用の増進を図り、国民の保健休養及び教化に資することを目的に指定された、自然公園に位置付けられる国立公園内の園地を選択した。これはすでにガイドラインの作成されている都市公園ではなく、ユニバーサルデザインの考への導入が示されつつも、まだ明確なガイドラインのない国立公園のトレイルにおける情報提供の

現状を把握し、追加的にどのような情報提供が必要であるかを明確化するためでもある。

ケース1の豊平峡ダムサイト園地は、支笏洞爺国立公園内に立地する図7のイラストマップの右側の枠で囲ったエリア²である。豊平峡ダムサイト園地は、2章で取り上げた定山溪ダムと共に札幌市の水源として運用されている豊平峡ダムのサイト内に立地している（国土交通省北海道開発局札幌開発建設部，n.d.）。豊平峡ダムサイト園地は、ダム湖である定山湖と緑が織りなす雄大な自然の景観美が魅力的な札幌有数のレジャー・スポットであり、特に紅葉の季節には多くの行楽客を集める観光地となっている（札幌リゾート開発公社，n.d.）。図7のハイブリッド電気バス乗り場から豊平峡園地への約2kmの区間は自然環境保全のため自家用車乗り入れ禁止（ハイブリッド電気バス路線）となっており、利用者はバスまたは徒歩での移動を選択することになる。豊平峡ダムの電気バスの運行を担っているのは、札幌リゾート開発公社であり、豊平峡の公式ウェブサイトの運営も行っている。車いす使用者の場合、傾斜の急な園地までの約2kmを車いすで移動することは現実的ではないので、バスでの往復が基本的な利用方法となる。図8の通り、運行しているバスとしては、車いすのまま最大4台まで収容できるリフト付きの車両が配備されており、車いす使用者の利用に対して配慮されているのがこの園地の特徴である。筆者の2024年8月下旬の現地でのバス運行会社の係員への聞き取り調査によると、車いす使用者のバス利用は週に数回程度の頻度であるとのことであった。また、それ以外に、近郊の特別支援学校の遠足としての訪問が定期的であり、車いす使用者が多数で乗れない場合は、ピストン輸送で対応しているとのことであった。

2 豊平峡ダムサイト園地とは、厳密に言えば、図7のハイブリッドバス停周辺の1600m²の狭い区画を指すが、本研究では、一般利用者が立ち入り可能な豊平峡ダムサイト内の施設（豊平峡ダム資料館）や散策路を含めたエリアとする。

のイラストマップには、豊平峡ダム園地内の移動に関する情報は記載されていない。したがって、車いすによる移動であっても大きな支障はないだろうと推測はできるものの、初めて訪問する利用者には若干不安を抱かせる可能性が存在している。豊平峡ダムサイト園地に関する情報は、豊平峡の公式サイトとは別に、札幌市建設局みどりの推進部みどりの推進課 (n.d.) が提供している札幌市・公園検索システムによっても収集することができる。そのサイトでは、利用したい公園について、「身障者対応駐車場」や「車いす用水飲み台」の有無などを条件指定して検索が可能である。しかしながら、そこでの豊平峡ダムサイト園地の検索結果においても、車いすでの移動に関する情報提供は行われていない。これは札幌市の検索システムの問題というよりも、日本の公園・緑地における車いすでの通行可能性に関する情報が集約されていないためである。これに対して、オーストラリアやニュージーランドの自然公園等のトレイルでは、利用者がその能力に応じて利用するトレイルを選択するためのグレード設定が行われており、最も難易度の低いグレードは、車いす使用者がアクセス可能なレベルと設定されている (ACT Government, n.d.; Department of Conservation, n.d.)。それに対して、日本では、一部の登山道で山岳遭難の防止目的としたグレード設定が行われているものの、車いす使用者も対象に含めた包括的なグレード設定は行われていない (石盛, 2023)。ちなみに、オーストラリアの国立公園では州ごとに、ニュージーランドでは国全体で、グレード設定のレベルも含めて利用するトレイルを一括して検索できるシステムが提供されている (e.g., NSW National Parks and Wildlife Service, n.d.; Department of Conservation, n.d.)。

ケース2の大観峰は、図12のように阿蘇のカルデラを一望できる場所に位置しており、阿蘇五岳の火口見学と並んで、阿蘇観光における人気スポットとなっている (阿蘇市観光協会, n.d.)。阿蘇くじゅう国立公園内にある大観峰は人気スポットであるものの、施設としては、駐車場、阿蘇ジオパークの小さなビジターセンターが併設された茶

店・土産物店、公衆トイレ、そして大観峰が存在するだけの小規模な観光スポットであるため単独の公式サイトは見当たらない。そこで、公的機関が阿蘇観光に関する情報提供を行っているサイトのうち、熊本県公式観光サイト (熊本県・熊本県観光連盟, n.d.) と阿蘇市観光協会 (n.d.) のウェブサイトに記載された情報を検討の対象とする。熊本県公式観光サイト (熊本県・熊本県観光連盟, n.d.) と阿蘇市観光協会 (n.d.) のウェブサイトのいずれにおいても、独自のマップは作成しておらず、当該エリアのGoogleマップ (図11) をサイトに埋め込んで表示している。図11の地図に示された通り、駐車場から図12の大観峰への主なアプローチ道路は2本あるものの、それらはすぐ近くをほぼ並行して通っており、どちらを進んでも400mほどで図12の大観峰に到着することができる。また駐車場からは見通しがきき、迷うことは考えにくい。そのため独自マップ作製の必要性はないといえる。多くの訪問者は、図13のとおり展望所の案内板もあるため阿蘇ジオパークのビジターセンターが併設された茶店脇から進む北側の道路 (図11の矢印①) を利用していた。この道路は舗装され、かつ自転車も含め車両は進入禁止となっているので、若干の斜度はあるが介助者がいれば車いすでも安全に大観峰まで通行できる状態に整備されている。

図11 大観峰周辺の地図 (Googleマップを一部改変)



図12 大観峰からの阿蘇のカルデラの眺望 (熊本県・熊本県観光連盟, n.d.)



図13 阿蘇ジオパークのビジターセンターが併設された茶店脇から大観峰への道の状況



注) 筆者撮影

さて、ここで取り上げたいのは、これらの大観峰へのメインのアプローチ道路ではなく、図14の公共トイレから北側に分岐する散策路(図11の矢印②)である。筆者が2024年1月末に調査に訪問した日は雨が降っており視界も悪かったが、晴天であればこの散策路では、阿蘇の雄大な草原の中を歩くことができる道となっている。また、散策路には図15のように阿蘇ジオパークの設置した地質を構成する火山灰についての解説版も設置されている。さらに斜面を登り進んだ図16の広場には休憩用のベンチも設置されている³。このように魅力的な散策路が整備されているにもかかわらず、この散策路に関する情報は、熊本県公式観光サイト(熊本県・熊本県観光連盟, n.d.)と阿蘇市観光協会(n.d.)のウェブサイトのみならず、インターネット上のどのサイトにおいても見つけることはできなかった。また、現地においても散策路についての情報を掲示した案内板等は見当たらなかった。すなわち、この散策路については、能力等に応じて選択するためのフィールドやコース情報のみならず、見どころと楽しみ方に関する情報が全

3 実際には、トイレから分岐した散策路から図16の広場への道は途中からかなりの傾斜となっており、車いすでの安全な通行は介助者があっても困難が生じるレベルであったが、この広場には大観峰から図11の矢印③のほとんど斜度のない道を通ってたどり着くことができる。

く、事前にも行動起点においても提供されていないため、多くの訪問者が気づくこともなく通り過ぎてしまう状況となっていた。相応の費用をかけて整備された散策路であるにもかかわらず、その存在が知られていないため、利用されているのは残念な状況といえる。ましてや車いす使用者にとってはコース情報がないため利用は困難な状態となっていた。

図14 公衆トイレから北側に分岐する散策路



注) 筆者撮影

図15 散策路に阿蘇ジオパークにより設置された火山灰に関する解説版



注) 筆者撮影

図16 散策路の広場と設置されたベンチ



注) 筆者撮影

ケース3のラッセルフォールズ・トレイルは、オーストラリア・タスマニア州のマウントフィールド国立公園内に設置された短いトレイルのコースである。前述のようにオーストラリアでは、自然公園内のトレイルは、利用者が自分の能力に応じて利用するトレイルを選択するためのグレード設定が行われており、最も難易度の低いグレードは、車いす使用者がアクセスで可能なレベルと設定されている。このラッセルフォールズ・トレイルは「ブッシュウォーキング（森林でのハイキング）の経験は必要とされない。階段や急勾配のない平坦な路面。車いす使用者は、介助者がいる場合に適している。5kmを超えない距離。」という基準のグレード1に設定されている（Tasmania Parks and Wildlife Service, n.d.）。ラッセルフォールズ・トレイルは、図18のビジターセンターを出発し、終着点であるラッセルフォールズまでの往復1.4kmのトレイルである。トレイルのスタート地点には、図19の通り、トレイルのマップと概要、適用されるグレードの説明が記載された案内板が設置されている。図20の通り、トレイルはすべて舗装され、斜面を通る部分では手すりも設置されて安全性も確保されているので、車いす使用者も問題なくタスマニアの自然を楽しみながら通行することができる。そして、トレイルの終着点のラッセルフォールズには、図21のように冊付きのデッキが設置されていて安全に滝を眺め、記念撮影ができるようになっている。タスマニア州国立公園の公式ウェブサイトで、ラッセルフォールズ・トレイルを紹介するページには、図22のような車いす使用者が滝を眺めている写真が掲載されている。そのページには、図17のコースマップのほか、このトレイルで見ることのできる植物等についての簡単な解説や注意事項が掲載されている。このようにラッセルフォールズ・トレイルについては、事前と行動起点のいずれにおいても過不足なく必要な情報が提供されているといえる。なお、ラッセルフォールズ・トレイルは距離の短い一本道のトレイルであるため分岐等の情報は示されていないが、他のトレイルでは、行動中に分岐点等において案内板が設置されている。もちろん、これらの

情報提供の状況は、オーストラリアの国立公園内のトレイルに共通したものである。

図17 ラッセルフォールズ・トレイルのコースマップ (Tasmania Parks and Wildlife Service, n.d.)



図18 マウントフィールド国立公園のビジターセンター



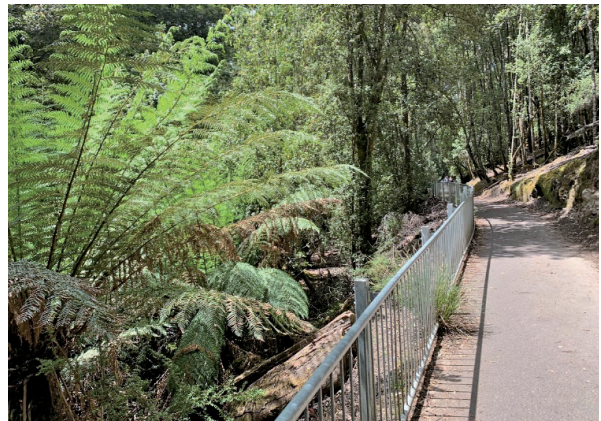
注) 筆者撮影

図19 ラッセルフォールズ・トレイルのスタート地点の案内板



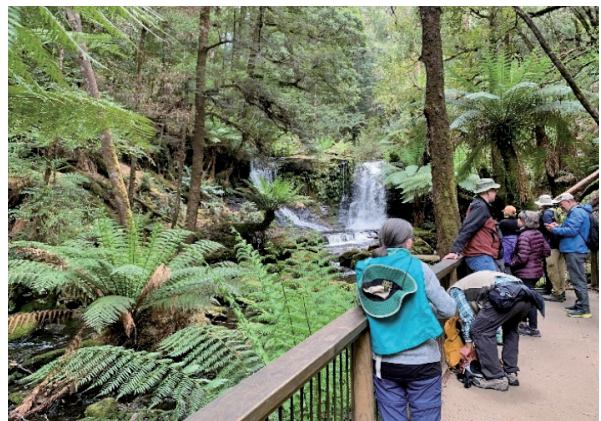
注) 筆者撮影

図20 ラッセルフォールズ・トレイルの状況



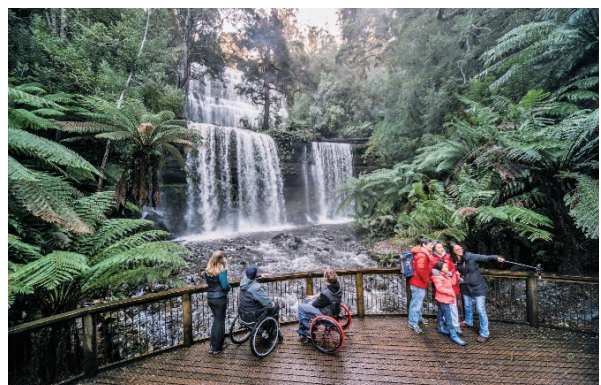
注) 筆者撮影

図21 ラッセルフォールズ・トレイルの終着点の滝前のデッキ



注) 筆者撮影

図22 公式ウェブサイトのラッセルフォールズ・トレイルの紹介写真 (Tasmania Parks and Wildlife Service, n.d.)



ケース4では、済州オルレのルート17のうちの車いすアクセス可能区間を対象に検討する。済州オルレは、図23の通り、韓国最大の島である済州島を周回する長距離トレイルである。「オルレ」とは済州島の方言で村の中を通る細い道を意味

する。済州オルレは非営利団体が補助金に依存せず自律的に運営する民間の道であり、韓国に新しい徒歩旅行という新しいスポーツツーリズムを生み出し、利用者は年間100万人以上に達している（入江他, 2018）。済州オルレは長距離トレイルであるため、公式ウェブサイトでは、数十キロごとのセクションに分けたイラストマップを提供している。本研究で対象とするルート17のイラストマップ（図24）では、ルート上のトイレやメディ

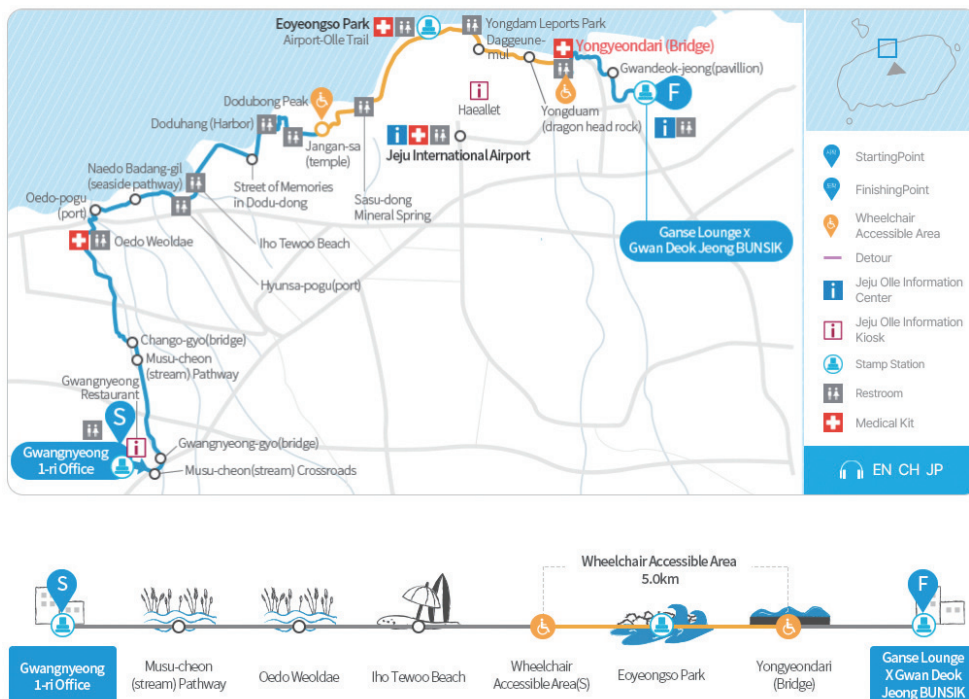
カルキット等の配置情報とともに、ルート17の10.6kmから15.6km地点までが車いすアクセス可能区間であることが示されている。ルート17の車いすアクセス可能区間のスタート地点は、図25の通りベンチの設置された広場となっている。ルート17は済州国際空港からも近くバスでもアクセスしやすい車いすアクセス可能区間は、図26のように済州島北岸沿いの道路の歩道を通行するルートとなっている。片道を歩くトレイルになるため、ス

図23 済州島オルレ全体のイラストマップ英語版 (Jeju Olle Foundation, n.d.)



<https://jejuolletrailguide.net/wp-content/uploads/2022/11/jeju-olle-trail-437km-map.jpg>

図24 済州島オルレ・ルート17のイラストマップ英語版 (Jeju Olle Foundation, n.d.)



スタート地点までは、バスまたはタクシー利用となるが、すべてのバスが車いす使用者に対応した低床バスではないため時間を節約するためには、車いす対応のタクシー利用が必要となる。オルレのコースでは、分岐点は矢印が設置されるとともに、見通しのきかないカーブごとに、図2のようなオルレのコースであることを示す目印の青と赤のリボンが電柱等に結び付けられており、進む方向に迷うことは少ない。済州オルレは、登山道も含む長距離トレイルであるため、コース全体のうち車いすアクセス可能区間は必ずしも多くないが、設定されている区間については、事前や行動起点、行動中の情報提供も十分に行われており、安心して車いす使用者もオルレの雰囲気を楽しむことができるようになっている。

図25 済州島オルレ・ルート17の車いすアクセス可能区間のスタート地点の広場



注) 筆者撮影

図26 済州島オルレ・ルート17の車いすアクセス可能区間の歩道の様子



注) 筆者撮影

図27 済州島オルレのコースであることを示す目印のリボン



注) 筆者撮影

5. おわりに

本研究で検討した4つのケースのうち、海外のラッセルフォールズ・トレイルとオルレのルート17はトレイルと呼ぶべき性格のものであったが、日本国内の2つのケースはトレイルというよりも、一般的な観光地に付随した散策路であった。ただし、大観峰周辺の散策路は阿蘇くじゅう国立公園、豊平峡ダムサイト園地は支笏洞爺国立公園にそれぞれ位置し、各々の自然環境を車いす使用者も楽しめるものであった。しかしながら、豊平峡ダムサイト園地は事前情報の提供が必ずしも十分ではなく、大観峰周辺の散策路についてはあらゆる面での情報提供が不足していた。環境省自然環境局自然環境整備担当参事官室(2014)の「提供すべき主な情報と効果的な情報媒体についてのまとめ」は非常に適切な提言となっているが、実際の自然公園等に関する情報提供においては、提言が有効に活用されているとはいえない状況にある。その理由として、まず車いす使用者がアクセス可能なトレイルの現状についての調査が十分に行われていないため、大観峰周辺の散策路のように実際には利用可能なトレイルに関する情報が埋もれてしまっている可能性がある。そして集められた情報を一元化して提供する仕組みが存在しないことも問題として挙げられる。対応策としては、ウェブサイト上での情報提供については、国立公園を管轄する環境省が中心となり情報を一元

化して提供する事業を実施することが必要であろう。なお、我々の研究グループでは、毎年ジオパークの運営に携わる関係者が集まって開催される日本ジオパーク全国大会の2024年下北大会の分科会「ユニバーサルデザインがつなげる多様な人と大地とその心地よい未来」において、「ジオパークにおけるユニバーサルツーリズムの格差対策の提言」を行い、出席者との意見交換を行った（西尾・岡本, 2024）。その提言には、ジオパークのビジターセンター周辺の車いす使用者がアクセス可能なトレイルに関するコース情報の提供に関するものが含まれている。海外であっても国立公園内で車いす使用者がアクセス可能なトレイルを大規模に整備することは現実的ではないため、ラッセルフォールズ・トレイルのようにビジターセンター近辺のトレイルを活用している。日本においても大規模な予算をかけて整備を行わずとも、ジオパークにすでに存在する車いす使用者がアクセス可能なトレイルを掘り起こし、その魅力を効果的に発信し、利用者が能力等に応じて選択するため必要なフィールドやコース情報を適切に提供することは十分に可能であろう。

引用文献

- ACT Government (n.d.). Australian walking track grading system. Retrieved September 25, 2024, from <https://www.parks.act.gov.au/before-you-go/australian-walking-track-grading-system>
- 阿蘇市観光協会 (n.d.). 大観峰 Retrieved September 25, 2024, from <https://www.asocity-kanko.jp/spot/daikanbou/>
- Department of Conservation (n.d.). Walking track categories. Retrieved September 25, 2024, from <https://www.doc.govt.nz/parks-and-recreation/things-to-do/walking-and-tramping/track-categories/>
- 兵庫県・小泉 二郎・加藤 彩乃 (2022). 令和4年度 兵庫県ユニバーサルツーリズム推進に向けたニーズ調査 Retrieved September 25, 2024, from <https://web.pref.hyogo.lg.jp/sr16/documents/ni-zutyousakekka.pdf>
- 入江 由香子・小笠原 正志・吉田 裕人 (2018). グローバルな社会変革を起こす韓国発信のスポーツツーリズム - 「済州オルレ」の持続可能なビジネスモデル スポーツ産業学会, 28, 345-555.
- 石田 享平・鈴木 優一・高橋 良雄・工藤 勇 (2003). アクセシブルな園路の設計 - ユニバーサルデザイン実践ノート ~ その2 北海道開発土木研究所月報, 605, 2-15. https://thesis.ceri.go.jp/db/documents/public_detail/3626/
- 石盛 真徳 (2022). 日本のロングトレイルを歩く旅についての体験的考察 - 中山道 (中津川 - 妻籠)、塩の道 (大町 - 糸魚川)、熊野古道小辺路・中辺路の4トレイルを中心として 追手門経営論集, 28 (2), 1-34.
- 石盛 真徳 (2023). オーストラリア・タスマニア州の国立公園内と都市内および近郊の「道」の魅力について 追手門経営論集, 29 (2), 1-32.
- Jeju Olle Foundation (n.d.). Jeju Olle Trail. Retrieved September 25, 2024, from https://www.jeuolle.org/trail_en/#/
- 定山溪観光協会 (n.d.). 景勝地紹介 定山溪ダム下流園地 Retrieved September 25, 2024, from <https://jozankei.jp/spot/728-2/>
- 環境省自然環境局自然環境整備担当参事官室 (2014). 自然公園等施設技術指針 Retrieved September 25, 2024, from https://www.env.go.jp/nature/park/tech_standards/attach/02-guide/full.pdf
- 国土交通省 (2022). 都市公園の移動等円滑化整備ガイドライン【改訂第2版】 Retrieved September 25, 2024, from <https://www.mlit.go.jp/toshi/park/content/001473665.pdf>
- 国土交通省北海道開発局札幌開発建設部 (n.d.). 定山溪ダム Retrieved September 25, 2024, from https://www.hkd.mlit.go.jp/sp/toyohira_damu/kluhh400000b7ql.html
- 国土交通省観光庁観光産業課 (2023). ユニバーサルツーリズムに関する調査業務報告書 Retrieved September 25, 2024, from <https://www.mlit.go.jp/kankocho/content/001754475.pdf>
- 熊本県・熊本県観光連盟 (n.d.). 大観峰 Retrieved September 25, 2024, from <https://kumamoto.guide/spots/detail/211>
- Mace, R. (1985). Universal Design: Barrier free environments for everyone. *Designers West*, 33 (1), pp.147-152.
- 西尾 建 (2023). アウトドア観光における共生モデルの研究 Retrieved September 25, 2024, from https://researchmap.jp/nishiot/research_projects/41911903
- 西尾 建・岡本 純也 (2024). ジオパークにおけるユニバーサルツーリズムの格差対策の提言：基本情報提供とビジターセンター近辺のコース案内 第14回

日本ジオパーク全国大会下北大会 分科会9「ユニバーサルデザインがつなげる多様な人と大地とその心地よい未来」における報告 <https://2024.shimokita-geopark.com/workshop/no-09/>

NSW National Parks and Wildlife Service (n.d.). Things to do. Retrieved September 25, 2024, from <https://www.nationalparks.nsw.gov.au/things-to-do/search?Categories=Walking&Near=&During=Anytime>

札幌市建設局みどりの推進部みどりの推進課 (n.d.). 札幌市・公園検索システム Retrieved September 25, 2024, from https://www2.wagmap.jp/sapporo_koen/Portal

札幌リゾート開発公社 (n.d.). 豊平峡 Retrieved September 25, 2024, from <https://www.houheikyoku.jp/>

Tasmania Parks and Wildlife Service (n.d.). Russell Falls. Retrieved September 25, 2024, from <https://parks.tas.gov.au/explore-our-parks/mount-field-national-park/russell-falls>