

短報

森林レクリエーションにおけるインディペンデンス・トレールの現状と課題

—平庭高原インディペンデンス・トレールの事例—

高田乃倫予^{*,†}

^{*}岩手大学農学部附属寒冷フィールドサイエンス教育研究センター

Current Status and Issues of Forest Boardwalks in Forest Recreation: The Case of the Independence Trail in Hiraniwa Highlands

TAKADA Noriyo^{*,†}

^{*}Field Science Center, Faculty of Agriculture, Iwate University, Morioka, Japan

1964年以降、バリアフリー化やユニバーサルデザインが推進され森林レクリエーションにおいても、その取り組みが進められてきた。その取り組みにより施設のバリアフリー化やユニバーサルデザインは整備されつつあるが、身体にハンディキャップのある方が森林内を自由に移動できるまでには至っていない。この現状を解決するべく、アメリカ合衆国で整備され日本でも導入されているインディペンデンス・トレールに着目した。その研究調査の一環として、アメリカ合衆国のインディペンデンス・トレールにかかわる公的規制や成り立ちを整理し、国内での経緯と一事例として平庭高原インディペンデンス・トレールの現状と課題を明らかにすることを目的とした。アメリカ合衆国では、インディペンデンス・トレールは民間の活動から国による取り組みに移行しており、日本においても同様の社会変化を辿ることが十分予想される。ただし、平庭高原インディペンデンス・トレールは、これまで身体にハンディキャップのある方の利用は少なく、財源の確保が難しく維持管理が十分行えないなどの悪影響が出ていた。利用者の少ない要因や財源確保が難しい中での維持管理は今後の研究課題である。

キーワード：バリアフリー化、車椅子、久慈市、旧山形村、葛巻町

I はじめに

1 日本のバリアフリー化・ユニバーサルデザイン化の経緯

1964年の東京オリンピック・パラリンピック以降、道路や施設を中心に日本のバリアフリー化の取り組みが始まった⁽¹⁾。また、1970年以降は、バリアフリー化だけでなくユニバーサルデザインの取り組みも始まった⁽²⁾。

公園緑地においても、身体にハンディキャップのある方が利用しやすいようにハード面において車椅子で利用しやすくすることが求められてきた（藤崎ら、1997；神谷、2001）⁽³⁾。その際、障害者用トイレや休憩所の設置、排水溝や水飲み場等の高さの改善、木道等による通行の改善が指摘された（藤崎ら、1997）。また、自然公園の遊歩道では、身体にハンディキャップのある方に対応した整備基準を1人利用可能、介助

者を伴って利用、利用困難の3段階に分けて提案された（古谷ら、1999）。さらに、身体にハンディキャップのある方の利用を考慮し、「①利用の主要動線上にある路線、②肢体不自由者に対応した施設にアクセス可能な路線、③利用上不可欠な施設（駐車場やトイレなど）にアクセス可能な路線、④利用に関する情報やサービスを提供できる利用の中心施設（インフォメーションセンターやビジターセンターなど）にアクセス可能な路線」では、階段とスロープの併設、路面のアスファルト素材使用を検討する必要性が指摘された（古谷ら、1999）。

政策においても、1999年に、都市公園を対象に「みんなのための公園づくり・ユニバーサルデザイン手法による設計指針」（旧建設省）が策定された。また、同年には、多様な人々の森林利用を推進するため、森林分野のガイドラインである『森林総合利用施設におけるユニバーサルデザイン手法のガイドライン』（林野庁）が策定された。その後、林野庁のガイドラインを基に『森のユニバーサルデザイン自然を生かす人を

[†]連絡先 E-mail：ntakada@iwate-u.ac.jp

生かす』が刊行された(太田, 2001)。また, 2013年には, 多様な利用者が自然環境に触れ合えるよう「自然公園等施設技術指針」(環境省)が策定された。この指針に基づき, 2015年から「2015国民公園・国立公園ユニバーサルデザインプロジェクト」(環境省)が実施され, 国民公園や国立公園での利用施設や木道等のハード面, 補助器具の貸し出し, 介助サポート等のソフト面の双方からバリアフリー対応の取り組みが進められてきた。また, 自然公園では, ゴーリングを行うことで, 自然保護と利用との両立を図る取り組みが行われている(千田, 2017)。

豊かな森林を有する森林公園では, 2000年の時点で, 利用施設の身体障害者用トイレ整備の割合は高いものの, ハード面の整備は十分でなく, また自然体験プログラムの整備といったソフト面の整備も一部にとどまっていた(蒲沼, 2000; 一般社団法人全国森林レクリエーション協会, 2000)⁽⁴⁾。また, 2020年においても, 森林公園のバリアフリー化, ユニバーサルデザインの整備はまだ発展段階にあり, 森林内での活動を実施する際の「引率者」など人手, 人材といったソフト面の整備の重要性が指摘されていた(一般社団法人森林レクリエーション協会, 2020)。

一方, 森林内のバリアフリー化が進んでいるアメリカ合衆国各州の自然公園や森林では, 車椅子が通りやすいようインディペンデンス・トレールが整備されている。そのため, 日本のように, 森林内でのバリアフリー化やユニバーサルデザインが発展途上である状況において, インディペンデンス・トレールは森林内の遊歩道をバリアフリー化する上で有効だと考えられる。しかし, 日本におけるインディペンデンス・トレールにかかわる知見の蓄積は十分とはいえず, インディペンデンス・トレールの導入や設置, 運営・管理の現状や課題について明らかにされていない。

2 インディペンデンス・トレール

インディペンデンス・トレール (Independence Trail) とは, アメリカ合衆国の自然公園や森林に設置される木道の一種である。『森のユニバーサルデザイン 自然を生かす人を生かす』の中では, 遊歩道の表面素材が木製デッキとされる木道の一種にあたると考えられる。橋脚となる木製の杭と杭の間を木製の橋桁(以下, レール)でつなぎ, その上に車椅子が通行可能な幅の木製の板(長さ2m×幅20cm, 以下, 踏板)が敷き詰められる構造となっている(846project, 2007)。さらに, 安全性を確保し, 車椅子が移動しやすいようにイ

ンディペンデンス・トレールの勾配5%未満とされている(846project, 2007)⁽⁵⁾。

なお, インディペンデンス・トレールは, 他にインディペンデンス・ボードウォーク, フォレストボードウォーク, フォレストボードという名称で呼ばれている。呼び方は様々ではあるが, 言葉の意味は身体にハンディキャップのある方でも自然の中で散策のできるように車椅子で利用しやすい木道のことである。小論では, 各所で使用されている名称とは異なり, また海岸や川岸や商業施設に設置されるボードウォークと区別し, 森林の中の木道という意味でインディペンデンス・トレールと呼ぶこととする。

3 目的

以上を踏まえて, 身体にハンディキャップのある方でも利用しやすいと考えられるインディペンデンス・トレールの設置, 管理・運営について現状と課題を明らかにする必要がある。その研究の一環であり, はじめとして, 小論では(1)インディペンデンス・トレールの先進国であるアメリカ合衆国におけるインディペンデンス・トレールのはじまりの経緯や公的ガイドラインについて整理し, (2)国内におけるインディペンデンス・トレールの取り組みの経緯と一事例として平庭高原インディペンデンス・トレールの現状と課題について明らかにすることを目的とした。

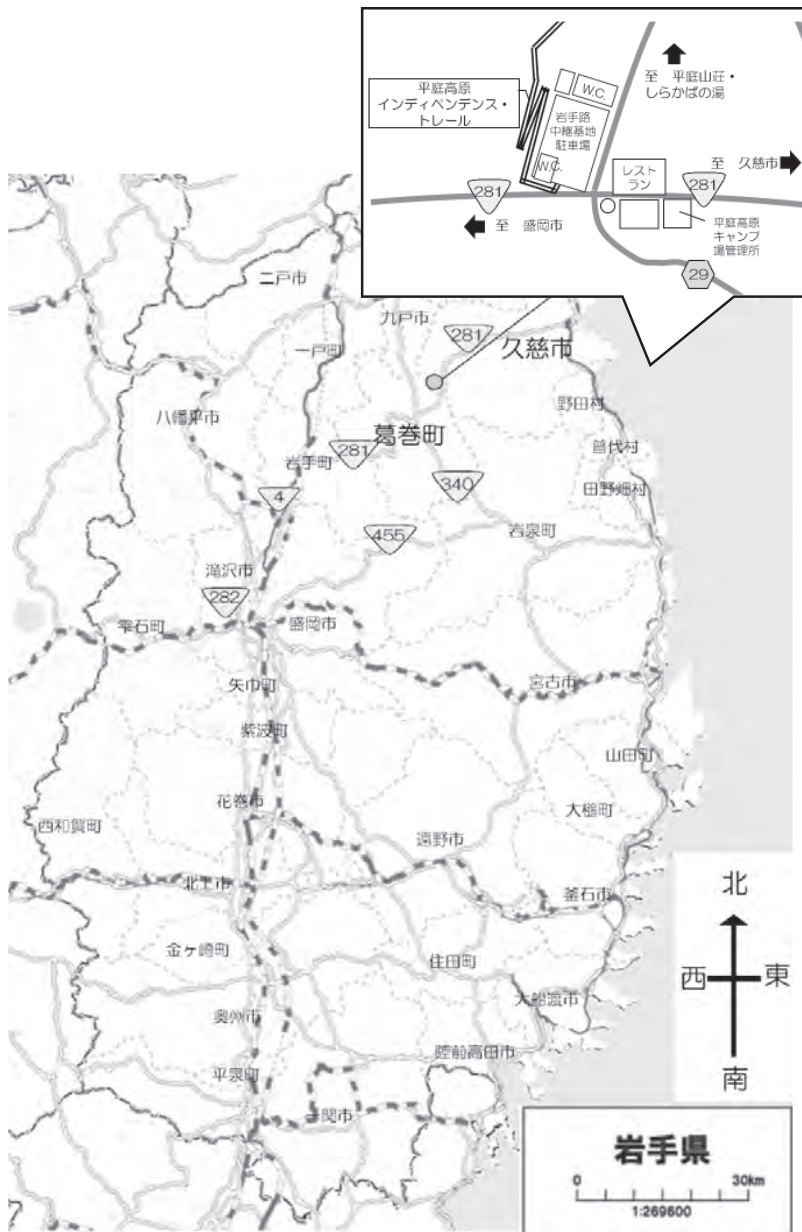
II 調査方法および調査対象地

1 調査方法

小論では, はじめにインディペンデンス・トレールについて整理するため, インディペンデンス・トレールの先進国であるアメリカ合衆国における公的規制や歴史的成り立ちを把握するため, 公的なガイドラインやインターネット上の情報による文献調査を行った。

また, 日本で最初にインディペンデンス・トレールを導入したとされる滋賀県の特定非営利活動法人Independence Boardwalk org Japan846 (以下, I.B.O.Japan 846) について, NPO法人ポータルサイト(内閣府)や協働ネットしが(滋賀県)の同団体のWebページ, 事業報告, 同団体のブログによる文献調査を行った。

また, 国内におけるインディペンデンス・トレールの現状と課題を明らかにするための一事例として, 岩手県の久慈市と葛巻町の境に位置する平庭高原に設置された平庭高原インディペンデンス・トレールを対象とした(図—1, 図—2)。



図一 平庭高原と平庭インディペンデンス・トレールの位置図

出所：国土地理院地図Vector, Googleマップ, 白地図をもとに筆者作成。

※平庭高原インディペンデンス・トレールのある岩手路中継基地駐車場の地点を中心に印をつけている。

※盛岡駅から車で国道282号と国道4号, 国道281号経由でおおよそ1時間40分～2時間を要する。

※インディペンデンス・トレールは一部通行不可能な区間もあるため, 写真を撮影した岩手路中継基地駐車場の付近を示す。

平庭高原インディペンデンス・トレールを運営している平庭観光開発株式会社, 平庭山荘に電話での予備調査(2018年12月25日)を行った。予備調査をもとに, 2020年9月, 改めて平庭観光開発株式会社, 平庭山荘に電話による聞き取り調査を行った。質問内容は, 大きく(1)運営・管理について, (2)利用人数について, と

した。また, 平庭高原インディペンデンス・トレールを管理している久慈市ふるさと体験学習協会にメールによる聞き取り調査を実施した。質問内容は, (1)インディペンデンス・トレールの導入経緯, (2)インディペンデンス・トレールの運営に対する経費等の補助, (3)耐用年数が過ぎ腐朽の進んだ板の取り換えについて,



図一 2 夏季のインディペンデンス・トレール風景 (1)

出所：筆者撮影 (2021年 6 月15日)。

(4)社会福祉協議会など他の団体との連携、(5)今後の計画について、とした。

2 調査対象地

平庭高原は久慈市 (旧山形村) に属し、葛巻町との境に位置する平庭岳 (標高1,598m) の中腹に位置する高原である (久慈市, 2009)。面積は、約300haにおよび、シラカバの純林が広がり、湿地にはカタクリの群生、草原にはレンゲツツジの群生も生えている。1961年には岩手県自然公園として指定されている。

平庭高原のシラカバ林が成立する以前は、ブナ林やナラ林が一带に広がっていた。それらのブナやナラは炭焼きや牛馬の放牧をするための山焼き等により消失し、その代わりとして早生樹種であるシラカバが生えた。当時、シラカバは材質が柔らかく、乾燥させると材がゆがみやすいことから、用材や木炭に不向きであり役立たない木とされ、シラカバが伐採されることはなかった。そのため、シラカバは成長を続け、今では30万本以上のシラカバの純林となった。シラカバが注目されるようになった時期は1958年頃から平庭高原が観光地として知られるようになった以降である。成長

したシラカバは、『日本一の白樺林』として全国的に有名になった。しかし、近年ではシラカバの枯死による倒木が目立つようになってきている。

平庭高原のインディペンデンス・トレールは、平庭高原の岩手路中継基地駐車場に出入り口があり、駐車場が近いことからアクセスしやすく、身体にハンディキャップのある方でも利用しやすい。

III 結果

1 アメリカ合衆国におけるインディペンデンス・トレール

(1) アメリカ合衆国で初のインディペンデンス・トレールの経緯

South Yuba River State Park (サウスユバリバー州立公園) のインディペンデンス・トレール (以下、サウスユバリバートレールに統一) は、アメリカで初めてのインディペンデンス・トレールとして有名である。同公園のサウスユバリバートレールは、1854年から1858年にラッシュクリークからスマートヴィル (約50 km) まで水を運ぶために建設されたエクセルシオール

運河であった (Sierra Gold Parks Foundation, 2020)⁽⁶⁾。1969年にJohn Olmstedが放棄されていた元エクセルシオール運河を発見し、その滑らかな傾斜から車椅子でもアクセスしやすい遊歩道になることに気づき、遊歩道の整備が始められた (Sierra Gold Parks Foundation, 2020 : Laura Brown, 2005 : Laura Brown, 2011)⁽⁷⁾。John Olmstedをはじめボランティアの活動によりアメリカではじめて車椅子でアクセスできる自然遊歩道が誕生した。その後、サウスユバリバートレールは州立公園であるSouth Yuba River State Parkに統合された。

(2) インディペンデンス・トレールにかかわる公的ガイドライン

2006年に米国農務省森林局は国有林のアウトドアレクリエーションにおいてアクセシビリティを高めるための施設の建設基準を定めた規定として「森林局トレイルアクセシビリティガイドライン (Forest Service Trail Accessibility Guidelines, FSTAG)」および「森林局アウトドアレクリエーションアクセシビリティガイドライン (Forest Service Outdoor Recreation Accessibility Guidelines, FSORAG)」を策定した (USDA Forest Service, 2012)。その後、米国アクセス委員会によって「野外開発地域アクセシビリティガイドライン (The Outdoor Developed Area Accessibility Guidelines, ODAAG)」が策定されると、「ODAAG」の内容を組みこむ形で「FSTAG」および「FSORAG」の内容が改訂された。「ODAAG」は、障害を持つアメリカ人法 (the Americans with Disabilities Act : ADA) および建築障壁法 (Architectural Barriers Act : ABA) をもとに施設の建設や改修のための規定となっている⁽⁸⁾。米国農務省森林局は、設計者や管理者を対象とした「FSORAG」および「FSTAG」を適用するためのガイドラインである「アウトドアレクリエーションおよびトレイルのためのアクセシビリティガイドライン (Accessibility Guidebook for Outdoor Recreation and Trails)」を2006年に策定し、その後、2012年に改訂版を策定している。これらのガイドラインに基づき、森林レクリエーションにおけるバリアフリー化やユニバーサルデザインが整備されている。

2 日本におけるインディペンデンス・トレール

(1) NPO法人I.B.O.Japan846によるインディペンデンス・トレールの普及

①I.B.O.Japan846の概要

特定非営利活動法人Independence Boardwalk org Japan846 (以下、I.B.O.Japan846) は、2007年に設立さ

れ、滋賀県高島市を拠点に活動している (滋賀県, 2021)⁽⁹⁾。I.B.O.Japan846の定款によると「障害者並びにその家族はもちろん広く一般に対して、いつでも自由に自然散策ができる環境やアウトドアスポーツを楽しむことのできる環境を配備する事業を行い、障害者の自立に繋がる社会福祉の発展、自転車競技を中心としたスポーツ活動を通じた子ども達の生きる力の育成、生態系に考慮した自然環境の保護に寄与すること」を目的としている。

I.B.O.Japan846は、上記の目的をもとに身体にハンディキャップのある方でも自然散策ができるようインディペンデンス・トレールの設置や維持管理、インディペンデンス・トレールを活用したイベントの実施を中心に活動している。なお、インディペンデンス・トレールの普及のため講演を行ったり、I.B.O.Japan846で定めた構造上の安全性や身体にハンディキャップのある利用者でも自然の中を自らの意志で散策でき、人々の思いやりを育み、自然にも優しいといった定義に基づくインディペンデンス・トレールの認定も行っている。

I.B.O.Japan846の会員は、正会員、賛助会員、法人会員の3種類で構成されている。入会に特別な条件は必要としないが、正会員は入会費5,000円、年会費5,000円、賛助会員は入会費3,000円、年会費3,000円、法人会員の会費は任意とされている。収入は、会費だけでなく、募金や寄付金や事業収益も含まれている。業務内容は、ハンディキャップのある方の自立支援、インディペンデンス・トレールの管理や普及および推進、マウンテンバイクフィールドの管理、環境保全、自転車競技を中心としたチームの運営、ボランティアの育成や研修、会報や出版物の発行となっている。

2017年度から2020年度のインディペンデンス・トレールの管理では、岩手県一関市、新潟県湯沢町と長岡市、石川県金沢市と輪島市、宮城県大崎市、富山県富山市にすでに着工されたインディペンデンス・トレールの認定や利用者の安全性を確保するためにコンセプトや規格の統一、メンテナンス後の写真やレポートの確認を行っていた。普及事業では、滋賀県や京都府などの設置準備地域を中心に、インディペンデンス・トレールの活動が全国的に広がるよう、福祉施設や学校機関、行政、企業等と連携を図り、講演会の開催を行っていた。一方、推進事業は実施されていない。

②日本におけるインディペンデンス・トレールの導入経緯と普及

I.B.O.Japan846の代表者であるY氏がアメリカ合衆国

コロラド州にあるWilderness on Wheels (WOW) のインディペンデンス・トレールとの出会いをきっかけにインディペンデンス・トレールの日本への導入を進めていた(846project, 2008: I.B.O.Japan846のFacebook)⁽¹⁰⁾。1999年に、日本で初めて、I.B.O.Japan846によって、岩手県一関市大東町のふるさと分校にインディペンデンス・トレールが設置された。岩手県一関市大東町に続いて、新潟県南魚沼郡湯沢町の苗場と続き、設置箇所は全国規模で増え、現在では15箇所にのぼっていた。小論で着目した岩手県久慈市の平庭高原インディペンデンス・トレールは、I.B.O.Japan846により全国で3番目の認証を受けていた。

(2) 岩手県平庭高原インディペンデンス・トレール

①導入の経緯

久慈市に合併する前の旧山形村では、旧山形村、旧久慈市、葛巻町にまたがる久慈平庭県立自然公園(平庭高原)に、体験施設と入浴施設を建設することを目的として「エコパーク平庭高原整備事業」が計画された^(11,12)。その計画の中で、岩手県と旧山形村、葛巻町で組織された平庭地域開発促進協議会の担当者が「お金をかけずに整備できるものはないか」と話し合い、当時の岩手県の担当者からインディペンデンス・トレールの紹介を受けた。また、岩手県からNPO法人IBO.Japan846 (Independence Boardwalk org Japan846) 代表のY氏の紹介を受け、平庭地域開発促進協議会の担当者は、Y氏が久慈市で開いたインディペンデンス・トレールの研修会に参加し、Y氏からインディペンデンス・トレールの話を改めて聞いた。その結果、平庭高原にもインディペンデンス・トレールの整備を行うことが決まった。平庭地域開発促進協議会では、2003年から国道281号沿いにある駐車場からスキー場の頂上となる鼻黒岳(標高971m)までボランティアの力を借りインディペンデンス・トレールの整備を行っていた(国土交通省東北地方整備局, 2007: 846 project, 2008)。

②踏板の設置・管理について

インディペンデンス・トレールは、上述したとおりレールの上を車椅子が通行可能な幅の板を敷き詰めた構造となっている。その板は、カラマツの間伐材などが使用されており、設置の大半が教育旅行における体験学習として設置され、2割程度は旅行の記念として設置されている(図一3)。現時点では、ボランティアによる設置は行われていない。

教育旅行では、5～6人で1枚、1クラスで3～5枚の板を設置する。一般の旅行者も板を購入し、絵を

描くなど、すでに設置されたレールの上に板を置いておく。板は1枚1,000円前後で販売されている。板には、自由に絵を描くこともできる。設置する板は森林組合からカラマツなどの間伐材を利用している。

また、平庭高原のインディペンデンス・トレールは、旧山形村、葛巻町で組織された平庭地域開発促進協議会が設置し、旧山形村と久慈市の合併後、久慈市と葛巻町が合同で所有し運営しているものの、実質的な維持管理は本トレールを活用している久慈市ふるさと体験学習協会が行っている。なお、平庭高原のインディペンデンス・トレールは、I.B.O.Japan846に認定されているものの、本トレールの維持管理やイベントの実施におけるI.B.O.Japan846との活動の連携は見られなかった。久慈市ふるさと体験学習協会では、過去に久慈市からの補助金の中でインディペンデンス・トレールの維持費に関わる経費が20万円ほど含まれていたことから、インディペンデンス・トレールの維持管理を行っていた。また、2011年度に国の緊急雇用創出事業により2名ほど雇用し、インディペンデンス・トレールの一部区間を補修した。現在、久慈市ふるさと体験学習協会では、インディペンデンス・トレールの維持管理に関する補助は受けていない。

インディペンデンス・トレールはレールの上を車椅子が通行可能な幅の板を敷き詰めた構造となっているものの、屋根はついていないため降雨や積雪により踏板の腐朽が進みやすい(図一4)。腐朽が進み、耐用年数がきた踏板のある区間については、通行止めの措置を行っていた。腐朽した踏板および木製のレールを取りかえるためには、多額の費用が発生するため、取り換えるための財源に苦慮している。

③インディペンデンス・トレールの利用について

2003年から設置のはじまった平庭高原インディペンデンス・トレールでは利用者をカウントしていないため、いつだれがどのように利用したのかは不明であった。しかしながら、平庭高原インディペンデンス・トレールを運営している平庭山荘のS氏によれば、実際の利用者のうち、車椅子での利用者は少なく、設置をはじめからこれまで春や秋の紅葉シーズンに数回ぐらいであった。

2018年の時点で、平庭高原では小中学校の体験旅行の場として、公立では4月から6月、私立では7月～8月に22校ほどの学校が利用していた。体験旅行で訪れる学校のほとんどは県外の学校であり、横浜市の学校など関東地方や仙台の学校が2泊3日で宿泊していた。一方、県内の学校は1、2校のみで日帰りの利用



図一3 夏季のインディペンデンス・トレール風景（2）

出所：筆者撮影（2021年6月15日）。

注：これらの板は、いずれも来訪者が購入した板である。

だった。その他、学習塾やスポーツ少年団、福祉団体など25～26団体ほどが利用していた。利用者は2015年から2019年の間で年間延べ4,000人から6,000人となっていた（表一1）。2020年は新型コロナウイルス感染拡大防止の措置による影響で、関東の学校を中心に6校ほどが中止となった。また、一般客の受け入れは年1,000人前後となっていた。

④今後の取り組みについて

平庭高原のインディペンデンス・トレールは、教育旅行の体験プログラムの1つとして活用されていた。今後も、インディペンデンス・トレールの補修やレールの延長の財源をいかに確保するか検討しながら、インディペンデンス・トレールの基盤となるレールを延長していく方法を模索し、体験プログラムのひとつとして提供されていく予定となっていた。また、久慈市ふるさと体験学習協会では、平庭高原インディペンデンス・トレールを散策した来訪者から、『行ったけれど壊れていて散策できなかった』という苦情が来ていたことを受けて、久慈市と久慈市ふるさと体験学習協会で協議し、検討したいと考えていた。

IV 考察

1 アメリカ合衆国と日本のインディペンデンス・トレール

アメリカ合衆国では、民間の活動によるインディペンデンス・トレールの整備から、国による取り組みへと移行してきたと考えられる。日本においても、インディペンデンス・トレールは、NPO法人のI.B.O.Japan 846によってはじめて導入され、徐々に全国各地に広がっている。アメリカ合衆国でADAやABAをもとに「ODAAG」「FSTAG」「FSORAG」が策定されていた。日本でも2013年に「障害を理由とする差別の解消の推進に関する法律（障害者差別解消法）」（平成25年法律第六十五号）が制定され、2016年4月1日から施行されている。したがって、日本においても、森林におけるレクリエーションにバリアフリー化やユニバーサルデザインがより一層求められていく可能性は高い。その上で、インディペンデンス・トレールの取り組みは、森林でのレクリエーションにおいて身体にハンディキャップがある方でも平等に利用できる「合理的



図ー4 冬季のインディペンデンス・トレール風景

出所：筆者撮影（2019年1月25日）。

注：冬季は積雪のため通ることはできない。

表一 平庭高原の体験教育旅行の利用者実績

年度	実人数（人）	延人数（人）
2015	2,425	6,790
2016	1,554	4,454
2017	1,723	4,383
2018	1,392	3,568
2019	1,338	3,930

出所：聞き取り調査より筆者作成

注：教育旅行には宿泊を伴うことが多いため、実人数と延人数の数値にひらきが生じる

配慮の提供」を実現できる一步につながるといえる。

2 日本におけるインディペンデンス・トレールの利用、設置、維持管理における課題

平庭高原のインディペンデンス・トレールは、ハンディキャップのある方やその家族等の利用者は少ない傾向にあった。しかし、長野県内のハンディキャップのある方を対象に行ったアンケート調査によると、四季を通してスポーツや余暇活動を「山、高原、川、湖など自然の中で」楽しみたいかという問いに対して、「はい」という回答が全体の50.6%（N=633）にのぼっ

ていた（加藤，2017）。このことから、岩手県においても、身体にハンディキャップのある方の森林内でのレクリエーションの潜在的な需要はあり、森林でのレクリエーションにもバリアフリー化やユニバーサルデザインの重要性は高いと考えられる。

したがって、利用者に平庭高原のインディペンデンス・トレールの情報が届いていない、あるいは交通アクセスの問題といった要因が推測されるが、どのような要因が関係しているのかは、今後の研究調査で明らかにする必要がある。

また、平庭高原のインディペンデンス・トレールは、「お金をかけない」取り組みとして、ボランティア活動や教育旅行の体験プログラムとして設置されてきた。しかし、腐朽した踏板的な取替えなど維持管理については、結果的にお金がかかる取り組みになってしまった。さらに、平庭高原インディペンデンス・トレールは、I.B.O.Japan846の認定は受けているのみであり、持続的なボランティア活動によって維持する仕組みが確立されていない。日本は、アメリカほどボランティア活動が定着していない状況にあり、NPO法人

など活動を取りまとめるリーダー的存在がない限り、ボランティア活動でのインディペンデンス・トレールの維持管理は難しい。したがって、平庭高原インディペンデンス・トレールのように、維持管理にかかわる財源が乏しい状況では、設置したインディペンデンス・トレールは劣化が進み、インディペンデンス・トレールの活動は衰退する一方である。全国的に、財源の確保が難しい場合は、インディペンデンス・トレールの維持管理が難しくなっている可能性がある。引き続き、平庭高原インディペンデンス・トレールの調査を実施し、加えて、全国各地に設置されたインディペンデンス・トレールの現状を調査し、今後のインディペンデンス・トレールの課題について明らかにし、課題に対する対策を模索する必要がある。

謝辞

小論にあたり、平庭観光開発株式会社（平庭山荘）代表取締役社長下館満吉氏をはじめ平庭山荘の皆様、久慈市ふるさと体験学習協会の中村恵美子氏には、調査にご協力いただき心より感謝申し上げます。また、岩手大学の山本信次教授には有益なアドバイスをいただいた。この場を借りてお礼を申し上げます。

注

- (1) 国内でのバリアフリー化（BF化）は1964年の東京オリンピックを契機とする都市環境のBF改善運動および1969年以降の仙台市内でのボランティア活動から始まったとされている（高橋，2014）。行政では、1974年に東京都町田市が国内ではじめて「福祉環境整備要綱」を制定し行政指導をはじめた。行政指導は全国自治体に広まりを見せ、1990年代には法的に拡大する福祉街づくり条例の制定がはじまった。しかし、各自治体で基準にばらつきがみられたため、1994年に国として「高齢者、身体障害者等が円滑に利用できる建築物の建築の促進に関する法律」（ハードビル法）が努力義務法として制定された。2000年に入ると交通バリアフリー法が制定され、2002年にハードビル法は基本的なBF基準を義務化するように改正された。2006年には交通バリアフリー法、ハードビル法を統合したバリアフリー法が制定された。2013年には、障害者差別解消法が制定され、障害による施設利用拒否は差別行為とみなし、適正な対応を求める義務（民間は努力義務）が定められた。
- (2) ユニバーサルデザイン（UD化）は、アメリカ合衆国の工業デザイナーで建築家であり車椅子使用者であるロン・メイソン氏によって提唱された概念である。人間が一生を通じて使用でき、誰にとっても使いやすいデザインにすることという意味を持つ。「デザイン・フォー・オールスパン」とも呼ばれる。

国内でのUD化は『緑の癒し』という概念から普及し、アメリカ農林省森林局のガイドラインを基に作成された（浅野，2002）。近年では、2021年のパラリンピック開催に向けて建築設計標準の改正や交通バリアフリー基準・ガイドラインを改正による「物理的障壁や情報の障壁を除去 ユニバーサルデザインの街づくり」を掲げている。

- (3) 本文において「身体にハンディキャップのある方」と記載しているが、アメリカではハンディーキャップ（handicap）ではなくディスアビリティ（disability）を使用することが推奨されている（佐藤，1992）。しかし、日本語においてハンディキャップという言葉は老若男女やスポーツで使用するイメージが強く、英語のような印象を与える言葉と異なっていると考えられること、また、障碍という言葉以外での使用という意味で小論ではハンディキャップという言葉を使用している。
- (4) 一般社団法人全国森林レクリエーション協会の1999年の調査結果は『森のユニバーサルデザイン自然を生かす人を生かす』（日本林業調査会，2001）の資料編に掲載されている。小論では、1999年および2000年の調査結果報告となる2000年の報告書の『身体障害者等にやさしい森林利用施設とプログラムの実態と開発について（Ⅱ）』を引用した。
- (5) 『森のユニバーサルデザイン自然を生かす人を生かす』では、遊歩道の幅員、縦横勾配、横断勾配、すれ違い箇所の確保、休憩所の間隔、段差、路面状態、通行程度の分類がなだらか（レベル1）、やや急（レベル2）、チャレンジの3段階に区分されており、加えて、遊歩道の表面素材、転落防止のための立ち上がりや防護柵、手すり、休憩スペース、遊歩道の状態を伝える情報の提供など、遊歩道を整備する上での整備基準が記載されている。
- (6) 31マイルをkmに換算（1マイル≒1.609km）
- (7) John Olmsted (1938-2011) カルフォルニアのナチュラリスト。2012年に息子であるAlden Olmstedがドキュメンタリー映画「My Father, Who Art in Nature」を製作している。
- (8) 1990年に制定された障害を持つアメリカ人法（the Americans with Disabilities Act：ADA）は、1973年にRehabilitation Act（リハビリテーション法）が制定されて以来、1964年に制定されたCivil Rights Act（公民権法）の人種差別禁止に、身体にハンディーキャップのある方への差別禁止を、あらゆる人種差別禁止を補完する法律である（定藤，1989）。1968年に制定された建築障壁法（Architectural Barriers Act：ABA）は建築や改修においてアクセスビリティの確保を定めている法律である（内閣府，2020）。
- (9) 2019年に設立から10年が経つことを契機に定款変更を行い、特定非営利活動法人Independence Board-walk org Japanから現在の名称に変更している。
- (10) Wilderness on Wheels (WOW) はコロラド州で30年以上にわたりインディペンデンス・トレールの活動を続けている（Wilderness on Wheels, 2021）。Wilderness on Wheelsのインディペンデンス・トレールはロッキー山

脈の小川に沿って、約1.6km、標高約2,700m (9,000フィートを換算、1フィート≒0.3048m)まで登ることのできるインディペンデンス・トレールである。敷地内には、キャンプ場など宿泊可能な設備も整備されている。

- (11)「エコパーク平庭高原整備事業」は県の計画として当初39億円をかけていたが、県の財政悪化から予算見直しがかけられ、2006年度には沸かし湯の浴場付きの研修施設と体験施設のみとし、6億円まで引き下げられた(朝日新聞、2006)。
- (12)旧山形村は1889(明治22)年、小国村、霜畑村、川井村、日野沢村、荷軽部村、戸呂町村、繋村の7村が合併し山形村となり、以後、旧山形村は、平成の大合併の2006(平成18)年まで117年間続いた(久慈市、2009)。少子高齢化や過疎化、地場産業の衰退、財政状況の悪化など厳しい情勢が予想される中で、「現在の行政サービス水準の維持・向上を確保するとともに、将来にわたって責任ある自治を担い得る自立した自治体を構築するためにスリムで効率的な行政を早期に実現し、その地に暮らすことの誇りと喜びを住民自身が感じられること(住民満足度の向上)」を合併の最大の意義としている(久慈市・山形村合併協議会、2005)。

引用文献

- 朝日新聞「(我慢の向こうに…06年度県予算案：1)縮む県財政 台湾観光客誘致に打撃」『岩手県、間蔵Ⅱビジュアル2006年2月24日朝刊』<http://database.asahi.com/library2/main/top.php> (2021年6月8日閲覧)
- 浅野房世(2002)「特集ユニバーサルデザインと森林」『現代林業』Vol. 438, 2002年, 22～39頁
- 千田智基「霞が関BOX自然公園等施設におけるユニバーサルデザイン化の取組について」『ノーマライゼーション：障害者の福祉』Vol. 37(12), 2017年, 46～48頁
<https://www.dinf.ne.jp/doc/japanese/prdl/jsrd/norma/n437/n437027.html> (2021年4月30日閲覧)
- 藤崎健一郎、勝野武彦、村中栄美「肢体不自由児による公園緑地の利用を促進する方策」『ランドスケープ研究』Vol. 60(5), 1997年, 643～646頁
- 古谷勝則、黒瀬 毅、油井正昭、赤坂 信「自然公園における肢体不自由者に対応した歩道に関する研究」『ランドスケープ研究』Vol. 62(5), 1999年, 693～698頁
- 蒲沼 満「論壇 森林公園におけるバリアフリー整備」『林業技術』Vol. 697, 2000年, 2～6頁
- 846project「846の20年」<http://www.846.info/history/index.html>, 2007年 (2019年3月14日閲覧)
- 846project (2008)「ボードウォーク」<http://www.846.info/board/index.html>, 2008年 (2019年3月14日閲覧)
- 一般社団法人森林レクリエーション協会『身体障害者等にやさしい森林利用施設とプログラムの実態と開発について(Ⅱ)』2000年, 1～36頁
- 一般社団法人森林レクリエーション協会『森林を活用した障害者・高齢者の保健休養及びレクリエーションの今後の展開方向に関する実証的調査事業(概要版), 令和元年度森林

- 林業振興助成事業成果報告書』2020年, 1～59頁
- 神吉紀世子「高齢者・障害者支援施設・団体による都市・近郊の緑地公園利用の現状と促進—ハンディキャップのある人々が利用しやすい森林公園の計画のための調査—」『都市計画論文集』Vol. 36(0), 2001年, 289～294頁
- 加藤綾乃(2017)『障がいのある方の運動・スポーツ活動に関する調査』2017, 1～22頁 <https://warp.da.ndl.go.jp/info:ndljp/pid/11126505/www.pref.nagano.lg.jp/shogai-shien/kenko/shogai/sports/documents/documents/sports-kekka.pdf> (2021年4月19日閲覧)
- 国土交通省東北地方整備局『東北開発促進計画(第5次)フォローアップ調査(参考資料：H18.1)より』2007年, http://www.thr.mlit.go.jp/BUMON/B07000/kyougikai_files/DA070913102632_4.pdf (2021年6月9日閲覧)
- 久慈市『山形村誌 第1巻 民俗編』2009年, 1～451頁
- 久慈市・山形村合併協議会(2005)『新市建設計画』2005年, 1～151頁
- Laura Brown (2011) Naturalist, 'visionary' John Olmsted dies at 73: The Union. <https://www.theunion.com/news/naturalist-visionary-john-olmsted-dies-at-73/> (2021年6月8日閲覧)
- Laura Brown (2005) The trail John Olmsted 'recycled': The Union. <https://www.theunion.com/news/the-trail-john-olmsted-recycled-2/> (2021年6月8日閲覧)
- 内閣府「8-1 アメリカにおける障害者政策の枠組み」https://www8.cao.go.jp/shougai/suishin/tyosa/h25kokusai/h8_08_01.html, 2020年 (2021年6月9日閲覧)
- 太田猛彦『森のユニバーサルデザイン自然を生かす人を生かす』日本林業調査会, 2001年, 216頁
- 定藤丈弘「『1988年の障害をもつアメリカ人法』について(資料紹介)」『社会問題研究』Vol. 38(2), 1989年, 85～114頁
- 佐藤久夫(1992)「講座 WHO国際障害分類試案にいたる道」『リハビリテーション研究』Vol. 70, 1992年, 38～41頁, 障害保健福祉研究情報システム, https://www.dinf.ne.jp/doc/japanese/prdl/jsrd/rehab/r070/r070_038.html (2021年6月11日閲覧)
- Sierra Gold Parks Foundation (2020) The Independence Trail (1969): The South Yuba River State Park, Culultural History, <https://www.southyubariverstatepark.org/RespWebPages/CulturalHistory.html>, (2021年6月8日閲覧)
- 滋賀県(2021)「特定非営利活動法人Independence Boardwalk org Japan846」『協働ネットしが』<https://www.kyodoshiga.jp/index.php?/member/detail/1262>, 2021年 (2021年4月14日閲覧)
- 高橋儀平「日本と海外におけるバリアフリー, ユニバーサルデザインの系譜に関する比較検討：日本・中国・韓国を中心に」『ライフデザイン学研究』Vol 10, 2014年, 283～297頁
- USDA Forest Service (2012) Accessibility Guidebook for Outdoor Recreation and Trails, https://www.americantrails.org/images/documents/1223-2806P-AGORT-COL-08-20-13_Errata2Fixed_300dpi2_190413_200943.pdf (2021年6月8日閲覧)
- Wilderness on Wheels (2021) <https://www.wildernessonwheels.org/> (2021年6月14日閲覧)

(2021年8月9日受付, 2021年9月19日受理)