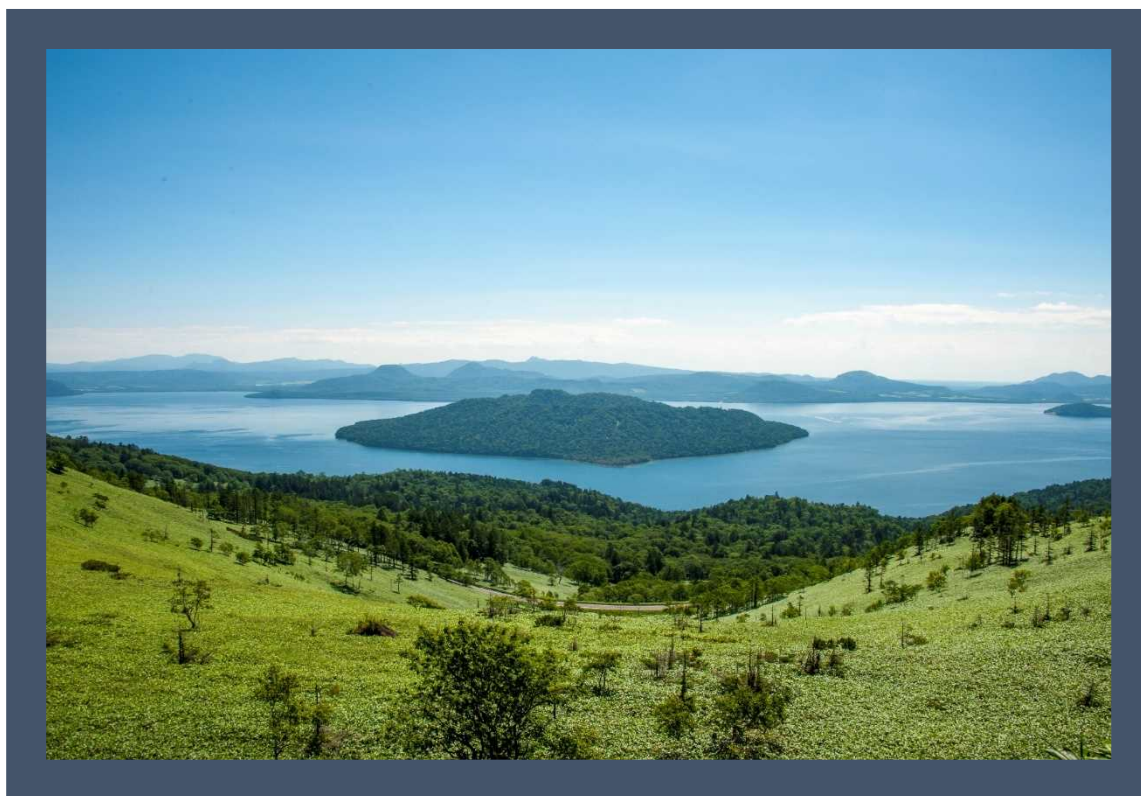


令和3年度「地域の観光コンテンツを活用したアドベンチャーツーリズムのモデルツアー造成等事業」

非動力アドベンチャートラベル モデルルート設定事業

事業報告書



Eastern Hokkaido Non-motor-powered Adventure Trail

2022年2月15日



01	事業概要 -----2	07	検討結果 -----95
	1-1 事業目的		7-1 モデルルート
	1-2 事業概要		7-1-1 モデルルート
	1-3 新型コロナウイルス感染防止対策		7-1-2 モデルルートのオプションコース
02	現地でのヒアリング及び調査 -----10		7-2 受入環境整備
	2-1 地域説明会		7-2-1 短期的課題とその解決案
	2-2 現地調査		7-2-2 長期的課題とその解決案
03	ルート設定 -----29		7-3 維持管理体制
	3-1 ルート設定の候補区間及びアクティビティ		7-3-1 組織・体制案
	3-2 アクティビティガイド		7-3-2 資金調達方法案
	3-3 コンセプト作り		7-3-3 販売戦略案
	3-4 モデルルート（案）の策定		7-4 モデルルートがもたらす効果
			7-4-1 CO2削減効果
			7-4-2 地域への経済効果
04	受入環境整備 -----44	08	事業総括 -----114
	4-1 受入環境整備を検討するにあたり		
	4-2 先進事例における課題		
	4-3 地域課題の整理		
	4-3-1 ハード（短期的・長期的）		
	4-3-2 ソフト（短期的・長期的）		
05	維持管理体制 -----59		
	5-1 維持管理体制を検討するにあたり		
	5-2 課題整理		
	5-2-1 組織・体制		
	5-2-2 資金調達		
	5-2-3 販売戦略		
06	有識者による検証 -----67		
	6-1 実施概要		
	6-1-1 有識者による検証の概要		
	6-1-2 有識者・担当ガイド紹介		
	6-2 実施内容		
	6-3 有識者の評価		
	6-4 コンテンツ単位の評価で得られた改善の視点と方向性		



01

事業概要



1-1 事業目的（事業仕様書より引用）

北海道は、欧米豪市場で人気の旅行形態であるアドベンチャートラベル（以降、「AT」という）の3要素「自然との関連性」「異文化交流」「身体的活動（アクティビティ）」を全て備えており、滞在期間が長く、地元への経済波及効果も高いAT旅行者を獲得するため、北海道に定着させるべき新たな旅行形態として取り組みを推進している。

昨年11月に北海道運輸局が実施した「アドベンチャートラベル北海道ミーティング」のセミナーにおいて、「『持続可能な観光(※1)』は観光事業における最低条件であり“持続可能ではない地域には旅行に行けない”というのが世界のトレンドとなっていることから、まずは持続可能な観光商品作りに取り組むべき」と講師から発言があった。AT領域最大の協会であるアドベンチャートラベルトレードアソシエーションもATにおける5つの体験価値の中に「ローインパクト」を掲げており、ATは持続可能な観光と親和性が非常に高く、今般、自然環境等に負荷をかけない旅行商品作りが求められている。

北海道は全域にわたって豊かな自然環境に恵まれており、特に道東地域は、北海道にある6つの国立公園のうち「阿寒摩周」「釧路湿原」「知床」の3つの国立公園があるなど北海道内においてもATを推進する上で有力な地域である。また「阿寒摩周国立公園満喫プロジェクト地域協議会」が、阿寒摩周国立公園内のトレイルネットワーク及びひがし北海道の3空港（釧路空港、女満別空港、中標津空港）をつなぐ広域のロングトレイルとそれらを維持管理する体制の構築を地域の関係者が連携して進めており、持続可能な観光に向けた具体的な取り組みを進めている地域でもある。

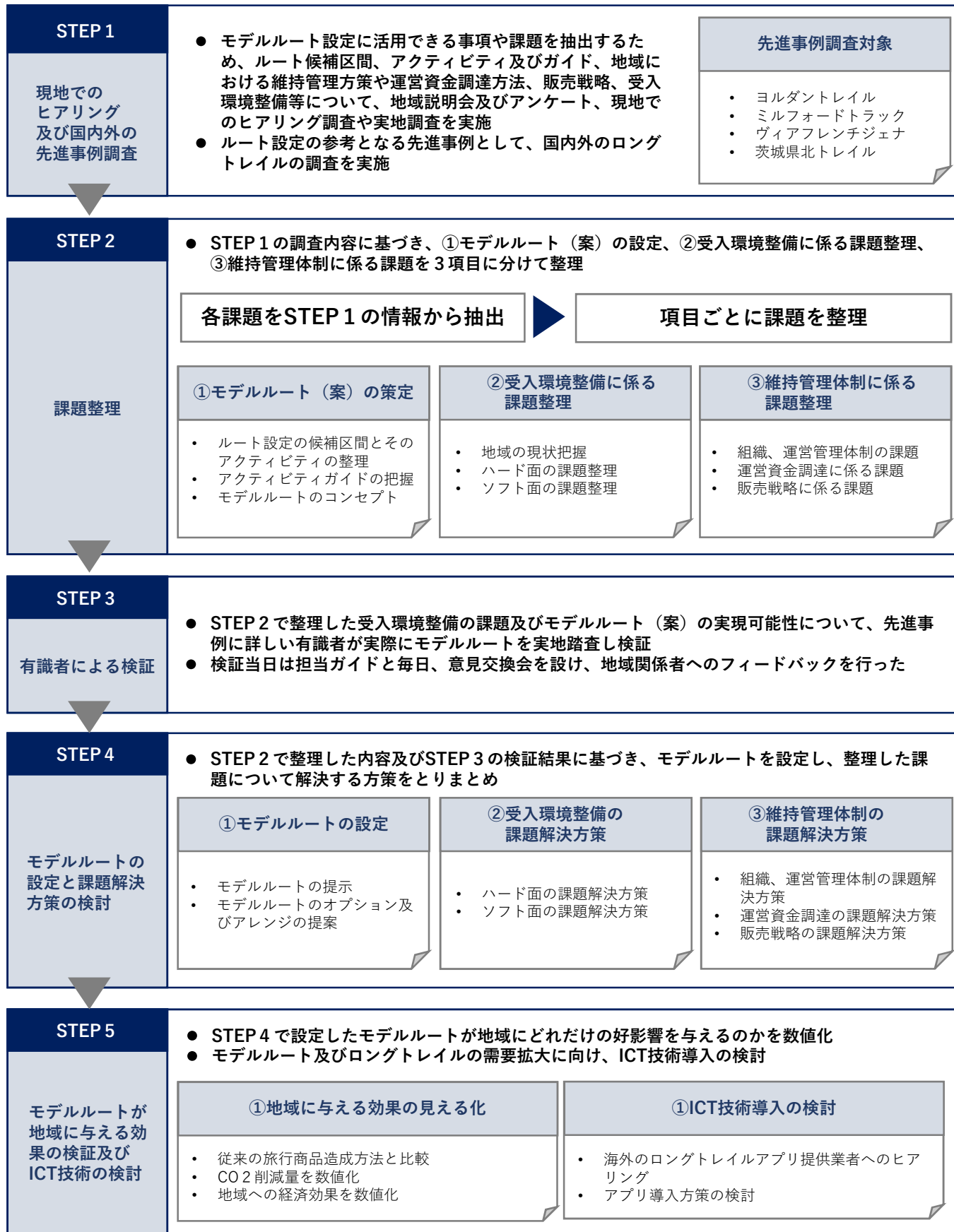
本事業においては、女満別空港～釧路空港間において、全ての移動をトレッキング・サイクリング・カヌーなど、非動力(※2)によるアクティビティとするコンセプトに基づいた、環境への負荷を最低限に抑えたモデルルートを設定するとともに、設定したルートを地域内で継続して維持・管理できる方策を検討することで北海道内における持続可能な観光を具体化したATモデルルート構築を目的とし、実施する。

(※1) 国連世界観光機関（UNWTO）による「持続可能な観光」の定義：「訪問客、産業、環境、受け入れ地域の需要に適合しつつ、現在と未来の環境、社会文化、経済への影響に十分配慮した観光」

(※2) 当該事業において「非動力」とは、原動機に熱機関を使用していない人力や電動によるものを指す。

1-2 事業概要

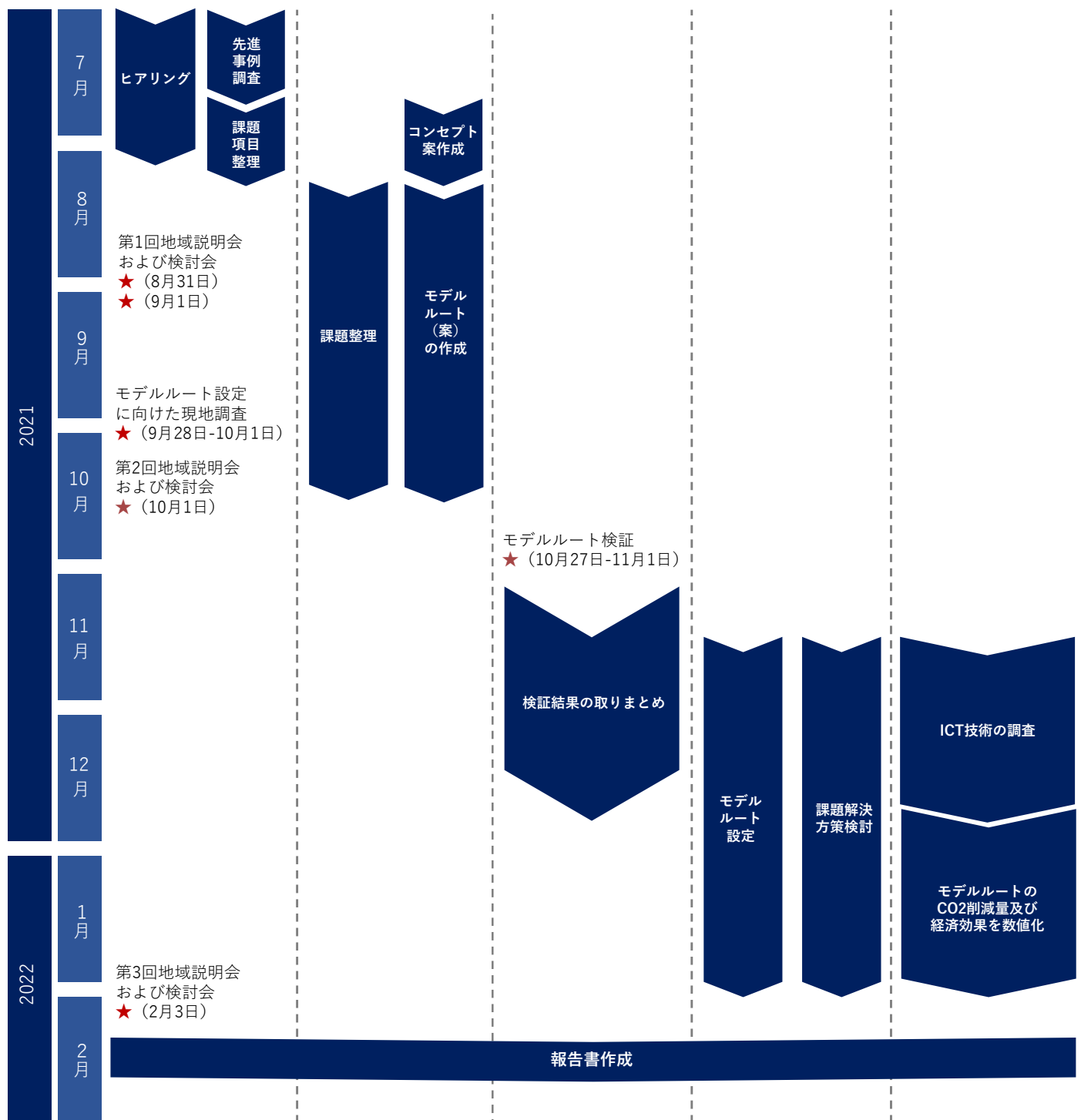
女満別空港～釧路空港間においてモデルルートを設定するにあたり、以下の流れで事業を実施した。



1-2 事業概要

本事業の調査は、以下のスケジュールのとおり実施した。

STEP 1	STEP 2	STEP 3	STEP 4	STEP 5
現地でのヒアリング及び国内外の先進事例調査	課題整理	有識者による検証	モデルルートの設定と課題解決策の検討	モデルルートが地域に与える効果の検証及びICT技術の検討



1-2 事業概要

本事業においては、以下の体制により事業を実施した。

事業体制

国土交通省 北海道運輸局 観光部

- 事業内容の協議、管理、監督

連携

環境省地方環境事務所
阿寒摩周国立公園管理事務所

- トレイルネットワーク構想との連携

アルパインツアー株式会社
取締役社長 芹澤 健一
部長 小林 博史

てしかがえこまち推進協議会
木名瀬 佐奈枝

- 地域協力者とりまとめ、連絡調整
- モデルルート開発支援

美幌観光物産協会
事務局長 信太 真人

- 地域協力者とりまとめ、連絡調整
- モデルルート開発支援

NPO法人 てしかがトレイルクラブ
代表理事 土屋 重敏

- コンテンツ提供、モデルルート開発支援

知床サイクリングサポート
代表 西原 重雄

- コンテンツ提供、モデルルート開発支援

NPO法人 森のこだま
代表 上野 真司

- コンテンツ提供、モデルルート開発支援

Okku Outdoor Challenge
代表 奥村 利之

- コンテンツ提供、モデルルート開発支援

SOMOKUYA
代表 土田 裕也

- コンテンツ提供、モデルルート開発支援

阿寒ハイヤー（株）
代表取締役 松岡 篤寛

- コンテンツ提供、モデルルート開発支援

KODO TRAVEL社
Chief Experience Officer シャノン ウォーカー

- モデルルートアドバイザー

EXPLORE HAKONE社
代表 金子 森

- モデルルートアドバイザー

業務委託

（一社）日本アドベンチャーツーリズム協議会
代表理事 大西 雅之
理事 山下 真輝
事務局長 中山 哲郎

プロジェクト推進担当
石見 淳、玉井 賢治

海外担当 高田健右
事務局 加藤 菊緒
岡本 篤樹

- 事務局運営
- 現地調査及び先進事例調査
- モデルコース磨き上げ
- 全体とりまとめ支援

凡例

- 事務局
- 道東地域関係者
- AT有識者

1-2 阿寒摩周国立公園トレイルネットワーク構想の概要

本事業においては、「阿寒摩周国立公園満喫プロジェクト地域協議会」の事務局である環境省阿寒摩周国立公園管理事務所と連携しモデルルートの設定等を実施した。

1 阿寒摩周国立公園トレイルネットワーク構想の概要

「阿寒摩周国立公園満喫プロジェクトステップアッププログラム2025」

国立公園を世界水準の「ナショナルパーク」としてブランド化を図ることを目標に2021年度から2025年度までの阿寒摩周国立公園の利用推進のためのロードマップとして作成された。（以下、「ステップアッププログラム」という）ステップアッププログラムの行動計画として掲げられた重点的な取組7項目のうち、「ひがし北海道におけるATの推進」、「阿寒摩周国立公園トレイルネットワークの形成」及び「持続可能な観光の推進」が重点的な取組として掲げられている。

「阿寒摩周国立公園トレイルネットワーク構想」とは

阿寒摩周国立公園ではステップアッププログラムに基づき、国立公園内に歩いて自然を体験できるトレイル（散策路や登山道）とそのネットワークを整備し、インバウンド利用、長期滞在利用を推進する取り組みが進められている。

本構想では、国立公園内のトレイルネットワークおよび公園外を含めたロングトレイルの構築を見据え、活用が期待される未整備歩道の現況や課題、また先行事例からトレイルネットワーク構築に向けた課題を整理し、地域の関係者と連携しながら形成していく将来的なトレイルの構想について定められている。

【阿寒摩周国立公園トレイルネットワークの基本方針】

- ①地球のエネルギーを感じる火山地帯を満喫する
- ②ひがし北海道3空港と国立公園をつなぐロングトレイル
- ③地域の歴史や文化を体験できる道づくり
- ④移動を楽しむアクティビティの充実

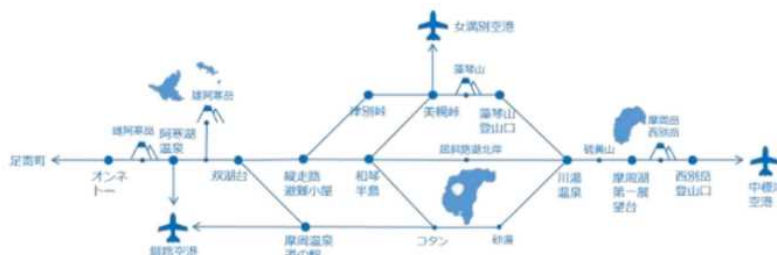
【阿寒摩周国立公園トレイルネットワーク構想のポイント】

- ・既存のトレイルと地域で活用を検討している新たなトレイルを繋げ、阿寒摩周国立公園を中心としたトレイルネットワークを構築するとともに、更に国立公園外のトレイルと広域をつなぐロングトレイルを構築
- ・阿寒摩周国立公園を中心とした、ひがし北海道3空港（釧路空港、女満別空港、中標津空港）をつなぐロングトレイルを構築

【トレイルの管理運営体制】

阿寒摩周国立公園のトレイルは維持管理や整備に関して多様な主体が関わっている。そのため能動的に管理運営にかかわる統括的な役割を担う主体のもと、各地域の管理協力組織が連携していく体制づくりが必要となるため、本構想では関係者間の情報共有を図る体制づくりや、地域一丸となり積極的な情報発信を行っていくためのネットワークづくりなど地域で維持管理していくための方向性を示している。

阿寒摩周国立公園トレイルネットワークのイメージ



阿寒摩周国立公園満喫プロジェクト地域協議会議事（R21029）より抜粋
<http://hokkaido.env.go.jp/kushiro/nature/mankitsu.html>

2 環境省阿寒摩周国立公園管理事務所との連携

本事業では、阿寒摩周国立公園内のトレイルルート（未整備トレイルを含む）を一部活用し、阿寒摩周国立公園外のアクティビティと接続したモデルルート（案）の作成を行った。

モデルルート（案）の検討対象としたトレイルルート

■ 摩周・屈斜路トレイル

阿寒摩周国立公園内にある全長44kmのトレイルルート。

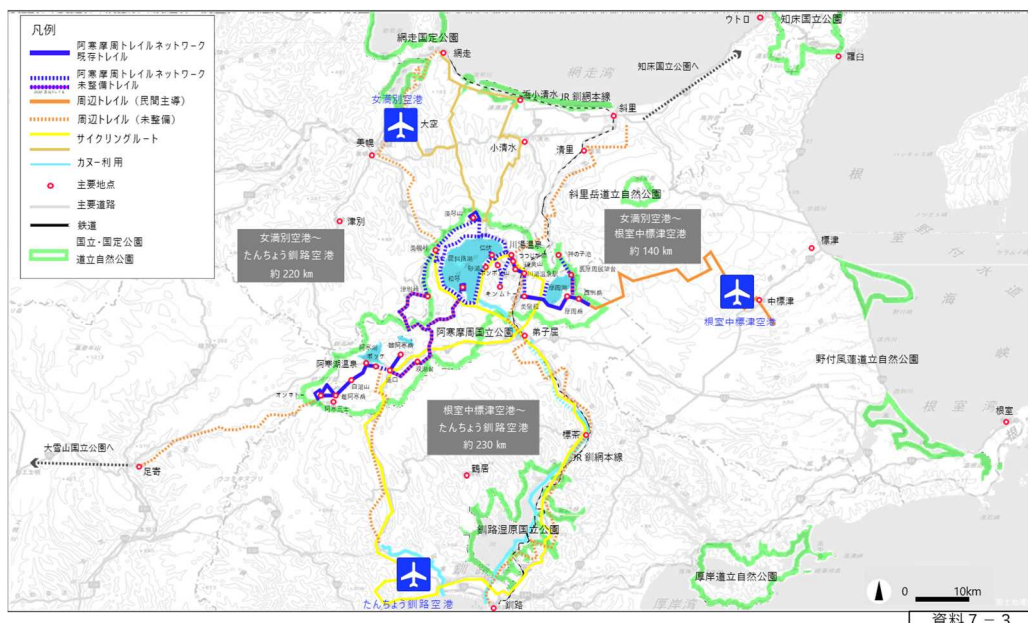
摩周湖と屈斜路湖という2つのカルデラ湖を渡り歩き、火山がつくり出した独特の自然景観、温泉街や野湯、また古くからあるアイヌのコタン（集落）を通りながら歩くトレイルとなっている。

■ 屈斜路カルデラ外輪山トレイル

日本最大であり世界第二位の大きさを誇るカルデラ湖の屈斜路湖の北西側を囲む外輪山の稜線に沿った全長約20kmのトレイルルート。

現在は本格運用前の調査道としてルートが整備されている。

阿寒摩周国立公園トレイルネットワーク構想図



阿寒摩周国立公園満喫プロジェクト地域協議会議事（R21029）より抜粋
<http://hokkaido.env.go.jp/kushiro/nature/mankitsu.html>

その他連携事項

- ・ 阿寒摩周国立公園トレイルネットワークにて把握している地域情報の共有
- ・ 地域との関係調整
- ・ 非動力AT事業調査結果のフィードバック（阿寒摩周国立公園トレイルネットワークへ反映）

1-3 新型コロナウイルス感染症の影響の考慮・対応方法

本事業実施による新型コロナウイルス感染症の影響を最小化するため、また、感染拡大防止のため、北海道における緊急事態宣言、秋の再拡大防止特別対策、冬の感染拡大防止に向けて、まん延防止等重点措置の各内容を活用し、以下のとおり対応した。

実施内容	対応内容
オンラインコミュニケーションの活用	感染拡大防止と円滑な事業実施という観点から、Web会議システムを活用した。
PCR検査・ワクチン接種の促進	政府や自治体の方針に従いながら、現地調査や説明会等で現地入りする関係者は、PCR検査を受けることを前提とした。併せて、対応可能範囲でのワクチンの接種を推奨した。
参加者の健康チェック	検証ツアーや説明会で現地入りする関係者には、事前に本人及び同居家族に発熱、咳、倦怠感等の症状が無いか確認を行うとともに、抗原検査キットを配布し、当日に判定して頂いた。 検証ツアー催行中は毎朝検温を行い体調変化の早期発見に努めた。 現地入り後14日以内に新型コロナウイルス感染が判明した場合及び感染が疑われる場合は、速やかに事務局に連絡が円滑に行えるよう関係者リストを作成した。
衛生面を考慮した検証ツアーの催行	検証ツアー催行にあたっては、道外から現地入りする有識者および事務局は感染拡大防止のためにアルコール消毒や、可能な限りの共用利用の回避をするように、ツアー催行事業者との確認・対応策の検討を行った



Web会議システムを活用し開催した事業説明会



事業説明会場ではアルコール消毒等を設置

COVID-19(新型コロナウイルス)
検査結果通知書

検査結果※1 **陰性**
Inspection results **NEGATIVE**

受検者氏名
Name [REDACTED]

有効期限※2 2022年02月03日
Date of expiry

検体採取日時※3 2022年01月31日
Sample collection date and time

検査方法
Inspection method
☒ PCR検査 (PCR test)
☐ 抗原定量検査 (Quantitative antigen test)
☐ 抗原定性検査 (Qualitative antigen test)

検体
Specimen
唾液

使用した検査試薬又は検査キット名
Test reagent name or Test kit name
SARS-COV-2 Detection Kit Multi NCV-403

現地入りする関係者を対象にPCR検査を実施

【参考にした各業界ガイドライン】

- ・新型コロナウイルス感染症禍におけるMICE 開催のためのガイドライン（一般社団法人日本コンベンション協会）
- ・旅行業における新型コロナウイルス対応ガイドライン（日本旅行業協会／全国旅行業協会）



02

現地でのヒアリング及び調査



地域説明会の開催

非動力ATモデルルートの設定及び維持管理方策を検討するにあたり、関係者からのヒアリング及びAT理解促進のため地域説明会を開催した。地域説明会の実施概要は以下のとおりである。

新型コロナウイルス感染拡大の影響もあり、第1回目は2日に分けて同内容をオンラインで、第2回目は陸上ルートと水上ルートに分けて、リアルとオンラインのハイブリッドで開催、第3回目は事業報告と意見交換会の形で、リアルとオンラインのハイブリッドで計3回開催した。

概要	第1回説明会	第2回説明会	第3回説明会
開催日	①2021年8月31日（火） ②2021年9月1日（水）	③陸上ルート 2021年9月30日（木） ④水上ルート 2021年10月1日（金）	⑤2022年2月3日（木）
テーマ	① アドベンチャートラベルについて及び事業のねらい ② 事業目的及び概要説明 ③ 質疑応答	① モデルルートの設定、コンセプト作りの参考となる先進事例の紹介 ② ルートの選択及びモデルルート案の共有 ③ トレイルのコンセプトとなり得る素材のヒアリング	① モデルルートの設定事業 事業報告 ② 意見交換会
開催方法	オンライン開催のみ	<リアル開催会場> 陸上ルート：川湯観光ホテル 水上ルート：弟子屈町公民館 オンライン開催	<リアル開催会場> 川湯観光ホテル オンライン開催
参加者	【2021年8月31日（火）】 ➤ オンライン：10名 【2021年9月1日（水）】 ➤ オンライン：5名	【陸上ルート】 ➤ リアル：7名 ➤ オンライン：4名 【水上ルート】 ➤ リアル：10名 ➤ オンライン：5名	【2022年2月3日（木）】 ➤ リアル：16名 ➤ オンライン：1名
実施内容	オンラインによる事業説明が主であったため、開催後にウェブアンケートを送付し回答を得た。 ➤ 既存トレイルの改修 ➤ 道東地域の自然環境をアピールしていきたい ➤ 外国人の受け入れとATへの期待 という声が上がった。	陸上ルートと水上ルートにおいて、課題感が若干異なった。 【陸上ルート】 ➤ 未整備箇所の指摘 ➤ サイクリング、カヌーの安全面の懸念 【水上ルート】 ➤ 農家や牧場など地元住民や地域の理解 ➤ モデルルートの具体的なコンセプト案	➤ モデルルートの対する考察、所感など ➤ モデルルートへの誘客の方法や可能性 ➤ 受入環境整備の検討 ➤ 次年度への展望 など忌憚ないご意見や、今後の議論が必要な部分へのご指摘をいただいた。

第一回地域説明会

新型コロナウイルス感染症の影響により、第一回地域説明会開催直前の令和3年8月27日から9月30日の間、北海道における緊急事態措置を実施されたことから、通常での開催が不可能となったためオンラインにより説明会を開催した。

開催日時・会場

日時：①令和3年（2021年）8月31日 17:00～18:00
②令和3年（2021年）9月1日 17:00～18:00
会場：オンラインZoom開催

次第

1. 開会 【2分】
北海道運輸局 観光部 観光企画課
2. アドベンチャートラベルについて及び事業のねらい 【18分】
北海道運輸局 観光部 観光企画課
3. 事業目的及び概要の説明 【20分】
アルパインツアーサービス株式会社
4. 質疑応答、オンラインによるヒアリング方法の説明 【15分】
アルパインツアーサービス株式会社
5. 閉会 【5分】
アルパインツアーサービス株式会社

参加者・所属組織 ※一部抜粋・順不同・敬称略

わっかdesign 代表 木名瀬 佐奈枝

てしかがトレイルクラブ 藤原仁

美幌観光物産協会 信太真人

津別町 NPO法人森のこだま 上野真司

SOMOKUYA 代表（釧路川カヌー） 土田祐也

阿寒観光ハイヤー 松岡篤寛

知床サイクリングサポート 西原 重雄

Okku Outdoor Challenge 奥村 利之

てしかがトレイルクラブ 代表理事 土屋 重敏

てしかがトレイルクラブ 理事 小林 由紀子

弟子屈町役場 観光商工課 下谷 敏正

弟子屈町役場 観光商工課 小野寺 祥吾

鶴雅リゾート株式会社 高田 茂

北海道運輸局観光部 村上 浩之

北海道運輸局観光部 加茂 聖和

北海道運輸局観光部 成田 康徳

アルパインツアーサービス株式会社 小林

（一社）日本アドベンチャーツーリズム協議会 玉井

（一社）日本アドベンチャーツーリズム協議会 加藤



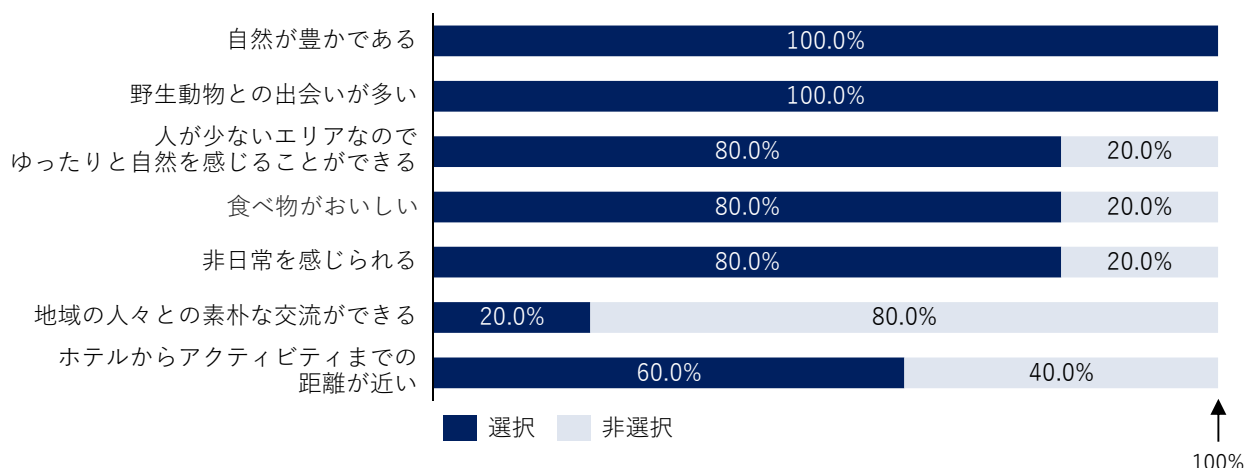
第一回地域説明会

第一回地域説明会終了後に、各参加者に向けて現状の課題把握・意見収集のためにWEBアンケートを実施した。質問項目と回答は以下のとおりである。

■ アンケート回答者

所属
SOMOKUYA
知床サイクリングサポート
美幌観光物産協会
NPO法人てしかがトレイルクラブ
リバーガイドカンパニー ナヌーク

1. 道東地域の魅力について、地元業者としての視点からお教えてください。（複数回答可）



2. アクティビティのフィールドとして道東地域を選ばれた理由についてお聞かせください。

回答
知床ではネイチャーガイドとして暮らしていけるだけの収入が得られる。
当地で育ち、仕事として取り組んでいます。
自然と人間の生活圏が近く、自然の厳しさと恵みを日常生活の中で経験できる。夜が暗い（光害が少ない。）
釧路川があるから

2-1 地域説明会



3. アクティビティを通じて何を伝えたいですか？1～3の順番でお答えください。（複数回答可）

伝えたいこと	1位	2位	3位
アクティビティの楽しさ	3人	1人	1人
道東地域の動物について	1人	2人	1人
道東地域の気候について	2人	0人	2人
道東地域の火山について	2人	2人	0人
道東地域の食べ物について	1人	0人	3人
道東地域の人々の生活について	1人	0人	3人

4. 4月～11月に催行される御社の最も販売実績があるコースで、実際に訪れるルート及び行程と、そのコース内容のアピールポイントについて3つ程度教えてください。ルート案内や行程表に関してWEB上などで公開されている場合はリンクを張り付けてください。

回答
知床峠ダウンヒルツアー：車で知床峠まで上がり、自転車を下る http://www.shiretokocycling.com/cycling/shiretoko
まだ商品化していません。
MKトレイルスルーハイク（摩周湖展望台～川湯温泉～屈斜路湖畔～屈斜路コタン～屈斜路プリンスホテル） ・ カルデラの中を歩くことで、火山と水の様々な恩恵を肌で感じられる。 ・ アイヌ民族の自然と共生する精神性を知ることができる。 ・ 北海道、道東の開拓の歴史と今の人々の暮らしを知ることができる。 https://mashukussharotrail.jp/
- 釧路川源流カヌーツアー - 釧路湿原カヌーツアー - 釧路川キャンプツーリング

5. 4月～11月（無積雪期）に催行される御社の最も販売実績があるコースの販売単価、設定本数、催行率について教えてください。記入例）コース名、販売金額、設定本数（月平均）、催行本数（月平均）、催行人数（平均値）※毎日催行のデイアクティビティの場合は、催行本数と催行人数のみ記載してください。

回答
釧路川源流レギュラーコース、9,000円～、子供料金設定あり
知床峠ダウンヒル：大人6,000円、子供3,000円 催行回数は150～200回 参加人数は300～500人
MKトレイルスルーハイクガイド派遣（2.5日、ガイド1名にゲスト10名まで）約10万円 今年度より販売開始 3本の旅行会社による企画（1本催行、1本緊急事態宣言で中止、1本催行予定）がある。
釧路川源流1日カヌーツアー 16,000円 月10本程度 催行人数1～5名



6. 4月～11月に催行される御社の最も販売実績があるコースにおける問題点、課題はどんなことですか？

回答
発着場所が時期によって混雑する 自然環境に負荷がかかっている
コース上の標識や道標など案内表示が不足している コース上の案内表示が多言語化されていない コース設定の際に法規制 行政機関、地権者、道路管理者等による制約がある 発着場所や休憩場所として使用できる施設が不足している

7. 現在、御社が企画しているアクティビティプログラムの中で、宿泊を伴う複数日程のものはありますか？

回答
ない（ドイツアーのみの取り扱い）
ない（ドイツアーのみの取り扱い）
ない（ドイツアーのみの取り扱い）
ある

8. 現状の集客（国内マーケット）における課題はありますか？

回答
季節、曜日による集客の差
季節、曜日による集客の差

9. インバウンドの取り扱い実績はありますか？

10. （9. で“ある”と答えた方）集客はどのような手法で行っていますか？

回答	手法
○	自社ウェブサイト, 自社SNS, OTAの予約サイト
○	行政や旅行会社からの下請け
×	—
×	—
○	自社ウェブサイト

9. インバウンドの取り扱い実績はありますか？

- 1 1. (9. で“ある”と答えた方) 取り扱うお客様のうち、多いのは何人ですか？
 1 2. (9. で“ある”と答えた方) インバウンド顧客の集客における課題はありますか？
 1 3. (9. で“ある”と答えた方) インバウンド顧客対応への課題はありますか？

回答	人数	集客の課題	顧客対応への課題
○	5人以下	(回答なし)	ガイドの言語スキル オーバーツーリズムへの対応
○	10人以上	(回答なし)	(回答なし)
×	—	—	—
×	—	—	—
○	5人以下	特になし	ガイドの言語スキル

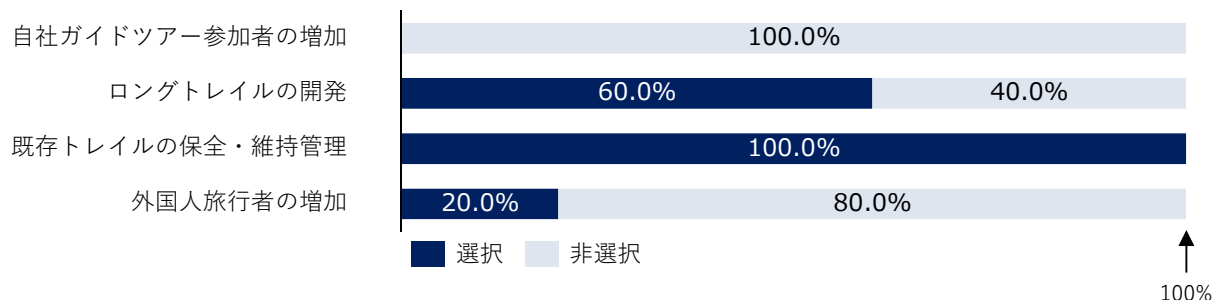
1 4. 欧米豪市場の取り組み拡大に向けて関心はありますか？現在の取り組み状況も併せてお教えください。

回答
既存顧客対応で手いっぱいであり、あまり関心はない
一定の関心があり、今後も取り組んでいる可能性がある
関心は高いが、具体的な取り組みに至っていない
関心は高いが、具体的な取り組みに至っていない
関心は高いが、具体的な取り組みに至っていない

1 5. 本事業では女満別空港周辺エリアと釧路空港周辺エリアを、非動力で結ぶトレイルルート造成を行います。本事業で整備されることを期待する設定ルート（またはオススメの立ち寄り先）を教えてください。

回答
既存の公共交通機関の利用（JRやバス）。自転車を手軽に載せて移動できるようになると広域でのトレイルルート造成に現実味を帯びてくると思う。
現状ではほとんどのトレイルや林道でMTB走行が認められておりません。MTBで走行できるトレイル整備を目指しております。詳細は「ひがし北海道MTBツーリズム研究会」ウェブサイトをご確認ください。 https://hokkaido-mtb.org/concept
女満別空港から屈斜路カルデラ外輪山トレイルルート
1. 女満別空港～美幌峠～（美幌峠旧道）～屈斜路プリンスホテル～和琴半島～屈斜路コタン～（釧路川）～釧路湿原～釧路空港 2. 女満別空港～美幌峠～（屈斜路外輪山トレイル）～藻琴山～川湯温泉～砂湯～仁伏温泉～池の湯～屈斜路コタン～（釧路川）～釧路湿原～釧路空港 ※美幌峠～藻琴山～川湯温泉の間は現在開発中のトレイルあり。よりAT向けのルート。
屈斜路摩周トレイル（特に美留和駅～摩周湖までのルート）

16. 本事業に期待されることをお聞かせください。（複数回答可）



<その他回答>

- MTBツーリズムの振興
- 外国人旅行者の増加
- 国有林の通行や、国立公園内および道路（国道、道道）への道標の設置に関する規制緩和や手続きの簡略化、トレイルの利用者（特に個人で歩く人）負担の仕組みづくり、トレイルのゾーニング（ハイキング・トレラン・MTBの棲み分け）、広域な官民連携の仕組みづくりについて、関係者が共通認識を持ち、具体的な次のステップに進めるようになること。

第一回地域説明会アンケート結果まとめ

① 道東地域の魅力の考え方について

- 「自然が豊か」「野生生物との出会い」という自然に関する魅力は全員が「ある」と回答。
- 他方、「地域の人々との素朴な交流ができる」には1名しか「ある」を回答していない。
- 「アクティビティを通じて何を伝えたいか」という質問においても「地域の人々の生活について」や「食事について」も低い結果である。
- ATでは、単に自然だけでなく地域の人との交流を楽しみに来る人も多いとされている。今後、地域の人との接点や厳しい自然の中での生活などを伝えていくという点においても力を入れる必要がある。

② 集客について

- 特に課題として「季節や曜日によって集客に偏りがある」である。
- 外国人旅客の誘致についても期待感の高いものの、トレイルの多言語化やガイドの語学力などが課題として挙げられている。
- 外国人の誘致や通年での魅力を伝えていくこととで集客の平準化が期待できるところであり、情報発信などが今後求められる。

③ トレイル等に関すること

- 新しいトレイルの期待より現状のトレイルの整備を望む声が高い。
- ロングトレイルの開発についても期待が寄せられている。
- 整備の具体案として、看板の整備や多言語化や林道でのマウンテンバイク走行の許可に関する意見が上がった。

④ モデルルートに関して

- 女満別空港から屈斜路湖がモデルとして挙げられている。
- ほとんどのトレイルや林道ではマウンテンバイクが通行できないという課題も挙げられている。

第二回地域説明会① 陸上ルート

現地調査①終了後に陸上系アクティビティガイド等向けの説明会を実施した。後日開催された水上系アクティビティガイド等向け説明会の日程に都合つかない事業者についても参加可能とした。

開催日時・会場

日時：令和3年（2021年）9月30日（火） 16:00～18:00
会場：川湯観光ホテル及びオンライン（zoom）
参加者数：11名（会場7名、オンライン4名）

内容

◎開会

1. モデルルート設定、コンセプト作りの参考となる先進事例の紹介
2. ルートの選択肢及びモデルルート案の共有
3. トレイルのコンセプトとなり得る素材のヒアリング
4. 質疑応答

◎閉会



参加者・所属組織 ※順不同・敬称略

わかdesign 代表	木名瀬 佐奈枝
てしかがトレイルクラブ	藤原 仁
てしかがトレイルクラブ	土屋重敏
てしかがトレイルクラブ	小林由紀子
ナヌーク	橋田隆浩 ●
知床サイクリングサポート	西原重雄 ●
北海道運輸局観光部	加茂聖和 ●
北海道運輸局観光部	成田康德 ●
アルパインツアーサービス(株)	小林博史
(一社) 日本アドベンチャーツーリズム協議会	玉井賢治
(一社) 日本アドベンチャーツーリズム協議会	加藤菊緒

● = オンライン参加

参加者の意見まとめ

第二回地域説明会①陸上ルートにおいては、参加者から現状の課題が多く上がるとともに、モデルルートとして設定する上で必要なことについて指摘があった。

【屈斜路湖の周辺】

- ・ 屈斜路湖の外輪山に限らずクマが出没する。
- ・ 藻琴山からハイランド小清水、屈斜路湖まで下りてくる林道が未整備。笹原を刈る必要がある。
- ・ 弟子屈町は林野庁から土地の借り上げをしてトレイルを整備しているが、小清水町も同じような手続きでトレイルを整備しないと屈斜路外輪山のトレイルが繋がらない。行政側との連携が欠かせない。
- ・ 屈斜路湖の南側は橋が3か所崩落している。サイクリングで通過することが出来ず川を渡渉する必要がある。
- ・ 美幌峠から屈斜路湖に下りてくる旧道を歩く場合、急カーブの国道近くを横切る必要があり危険。

【網走から屈斜路湖のエリア】

- ・ 国道はスピードを出した大型車の交通量が多く、サイクリングをする場合は脇道を走ることが望ましいが、脇道の農道は農作業の障害になると思われる、林道は安全面から許可が出せない。

【屈斜路湖・路川・釧路湿原のカヌー】

- ・ 南風が強い場合、屈斜路湖でカヌー初心者がカヌーを漕ぐのは難しい。
- ・ 釧路川の源流域では流木が多く、川の流れの変化があるため、カヌー初心者が漕ぐのは困難。また、キャパシティの問題で一度に大人数での受け入れは出来ない。
- ・ 外国人に対してレクチャー等で難しい面がある。

これらの意見から、事業者が持っている課題意識として

- 未整備の場所があり、整備の必要性を感じるが手続き等の制限があり容易ではない
 - ハイキング路においては熊出没や道路の横断など危険な箇所がある
 - 釧路川源流域でのカヌーは川の変化が激しく初心者には難しい
- といった点が挙げられる。

第二回地域説明会② 水上ルート

現地調査最終日に水上アクティビティガイド等向けの説明会を実施した。前日開催された陸上系アクティビティガイド等向け説明会の日程に都合つかない事業者についても参加可能とした。

開催日時・会場

日時：令和3年（2021年）10月1日（金） 16:00～18:00
会場：弟子屈町公民館及びオンライン（zoom）
参加者数：15名（会場10名、オンライン5名）

内容

◎開会

1. モデルルート設定、コンセプト作りの参考となる先進事例の紹介
2. ルートの選択肢及びモデルルート案の共有
3. トレイルのコンセプトとなり得る素材のヒアリング
4. 質疑応答

◎閉会



参加者・所属組織 ※順不同・敬称略

わっかdesign 代表	木名瀬 佐奈枝
てしかがトレイルクラブ	藤原 仁
SOMOKUYA	土田祐也
Okku Outdoor Challenge	奥村利之
阿寒観光ハイヤー	松岡篤寛
美幌観光物産協会	信太真人
NPO法人森のこだま	上野真司
阿寒摩周国立公園管理事務所	笹渕紘平
阿寒摩周国立公園管理事務所	末廣圭司郎
北海道運輸局観光部	村上浩之 ●
北海道運輸局観光部	加茂聖和 ●
北海道運輸局観光部	成田康徳 ●
アルパインツアーサービス(株)	小林博史
(一社)日本アドベンチャーツーリズム協議会	玉井賢治
(一社)日本アドベンチャーツーリズム協議会	加藤菊緒

● = オンライン参加

参加者の意見まとめ

第二回地域説明会②水上ルートにおいても、①陸上ルートと同様に参加者から現状の課題が上がり、モデルルートを設定する際のコンセプトについても意見が上がった。

【屈斜路湖の周辺】

- ・ 農道を走る上で地元の理解が必要。観光客が農地に勝手に入り込んでトラブルになったことが過去に何度かあり、農家の人がナーバスになっている。
- ・ 美幌峠に宿泊施設があれば一番理想的である。
- ・ 一部鉄道でショートカットも可能ではないか。釧網本線で自転車が乗せられると良い。
- ・ 津別峠から屈斜路湖畔までダウンヒルはヘアピンカーブが多すぎるので危ない。
- ・ 女満別空港から美幌町まで直接行ける公共交通機関がない。
- ・ 美幌町の牧場内は歩けるが牧場までトレイルが繋がっていない。美幌町を巻き込んで運業者を取り込んでいく必要がある。
- ・ 屈斜路湖の縦断はあまり現実的ではない。カヌー1艇につき2名までしか乗船できず、3艇しかないため漕ぎ手やガイドの乗船を考えると3名の受け入れが限界。ガイド料金も高額になることが課題。

【モデルルート】

- ・ 夏は雲海、冬は湖が凍るといった水が織りなす気象変化が見られる。
- ・ 屈斜路湖の北は畑、南は牧草が多い。
- ・ 網走川を遡上して分水嶺を越えるというのは良いアイデア。屈斜路湖から釧路までは川を下る。
- ・ 中心は屈斜路湖。カルデラの地形、火山は外せない。温泉・火山活動が見られる場所。

【モデルルートのコンセプト案】

「森・火山・水」 「アイヌの共生」 「地球の取扱い説明書」 「人間が地球に生かされている」

これらの意見から、事業者が持っている課題意識や提案として

- 農家などの地元住民に迷惑をかけないような来訪者のマナー向上
 - テーマ性を前面に出したモデルルート作成
- といった点が挙げられた。

第三回地域説明会

第三回地域説明会では非動力ATモデルルートの実現に向けた意見交換を中心とした説明会を開催した。事業全体を通し、モデルルートに対する期待感や課題について多くの意見が上がり、アクティビティ事業者同士は元より、その他観光関係者や地域住民、行政との連携が不可欠であることが確認できた。

開催日時・会場

日時：令和4年（2022年）2月3日（木） 14:00～17:00
会場：川湯観光ホテル及びオンライン（zoom）
参加者数：17名（会場16名、オンライン1名）

内容

1. 開会挨拶
2. モデルルート設定事業 事業報告
◎モデルルート設定に向けた現状把握及び課題整理
 - ◎先進事例調査報告
 - ◎有識者による検証 報告
 - ◎モデルルート設定
3. 意見交換会
◎モデルルートに対する考察、所感など
◎モデルルートへの誘客の方法及び可能性
◎受入環境整備の検討
◎維持管理体制の将来像
◎維持管理体制の将来像
◎次年度の展望
4. 閉会の挨拶



● = オンライン参加

参加者・所属組織 ※順不同・敬称略

わっかdesign 代表	木名瀬 佐奈枝
てしかがトレイルクラブ	藤原 仁
てしかがトレイルクラブ	小林由紀子
NPO法人森のこだま	上野真司
知床サイクリングサポート	西原重雄
美幌観光物産協会	信太真人
阿寒観光ハイヤー	松岡篤寛
Okku Outdoor Challenge	奥村利之
SOMOKUYA	土田祐也 ●
阿寒摩周国立公園管理事務所	笹淵紘平
阿寒摩周国立公園管理事務所	末廣圭司郎
北海道運輸局観光部	水口 猛
北海道運輸局観光部	加茂聖和
北海道運輸局観光部	成田康德
アルパインツアーサービス(株)	芹澤健一
アルパインツアーサービス(株)	小林博史
(一社)日本アドベンチャーツーリズム協議会	玉井賢治
(一社)日本アドベンチャーツーリズム協議会	加藤菊緒

参加者の意見交換会における意見

①モデルルートに対する考察、所感など、②モデルルートへの誘客の方法及び可能性、③受入環境整備の検討、④次年度の展望というテーマで多くの意見もらった。以下、参加者からの意見（敬称略）

非動力ATモデルルートに対する考察、所感など

- ・ 複数のアクティビティをつなげ、さらに非動力のみで実施するツアーは今までに経験したことはなく、初めての体験でとても勉強になった。
- ・ 天候に恵まれていた上、体力のあるお客さんだったため順調にガイドを行うことが出来た。
- ・ モデルルートの検証に向けて十分に下準備を行うことが出来なかった。通常、旅行会社からの依頼では、約1か月間何度もルートを走り、昼食やトイレのタイミング、ガイディング内容の決定等下準備を行う。今回の場合どこを何時に通過すれば良いのか把握していなかったもので、非動力においても下見がとても重要。
- ・ 前後のガイドが知っているガイドであったことからガイディングの内容が想像できた。ガイド事業者同士でつながっている強みだったのでとてもやりやすかった。また、内容が重複しないよう、「どんな話をきいたか？」を確認し、違う視点のガイドを心掛けた。
- ・ 金子さんのガイディングはとても興味深く、通訳としても入ってくれたので安心してガイドができた。フィールドを理解した人がスルーガイドとして入ってくれれば、おもしろい展開になると思う。
- ・ モデルルートにおいても雪、雨、風等悪天候時の代替プログラムの設定が必要である。

- ・ 「未舗装道路を走れる道はないのか」との要望もあるかと思う。砂利道を走りたい、釧路川の河川敷では、砂利道を自由走行できたのでよかったと感じている。
- ・ インバウンドのお客さんは日本人のお客さんよりも「何故か?」という質問が多い。相当突っ込んだ質問がされることが予想されるため、答えられる準備が必要。
- ・ 実際にインバウンドのお客さんが参加するとなると、英語での直接の技術的指導が難しい。危険な状況が想定される中で直接指示を出せない状況。英語の勉強の重要性を感じた。
- ・ 今回の様な長い行程をこなすために短い時間で次から次へとコンテンツを提供するのではなく、その土地の空気を感じるような、ゆったりとした自由時間がツアーに組み込まれるといいと思う。
- ・ カヌーに関して、釧路川源流域は安全面でもリラックス面でもガイドが後ろで操作するというスタイルで、流れが穏やかになる後半にかけてチャレンジ性としてお客さんが自分で漕いでもらうように移行した。
- ・ 細岡～水門までを自転車という話があったが、細岡～水門でのカヌーはこのエリアのカヌーガイドとしては肝の部分だと考えている。

非動力ATモデルルートへの誘客の方法及び可能性

- ・ 道東地域ではインバウンド向けの広域で長期滞在が可能なコンテンツを提供できる可能性があり、今回の様に広域なルートを1本ひくことで、地域の皆でその将来性を探っていけるという期待がある。
- ・ 欧州の人には自転車やカヌー、シーカヤックが人気である。その他新しいアクティビティの可能性としてSUPも考えられる。また、ハイク&バイクはとても相性がよくとても人気のコンテンツ。1つのルートで複数のアクティビティを行うことが出来るエリアはなかなかない。
- ・ 世界にどうやってこのルートを発信していくかが、今後大きなカギとなる。「ヨルダントレイル」では国策事業としてリーナ現ヨルダン駐日大使（当時はヨルダン観光・考古大臣）による積極的なメディア戦略を行い、世界におけるロングトレイルの成功事例となった。
- ・ 「スイスモビリティ」はサイクリングやカヌー、トレッキングなどの非動力アクティビティと公共交通機関を活用した移動そのものを楽しむ体験観光で、2008年からルート、標識、周知、誘客（利用促進）に取り組んでいる。改善に向けた予算が取れるようになるまで10年かかった。
- ・ 道東地域においても自転車をそのまま詰められるローカル線を利用するなど、発想転換していけば、色々なことができると思う。道東地域でもスイスの例をうまく参考にできるのではないだろうか。
- ・ 各地域、各省庁がバラバラではなく、ビジョンを持って連携して行いたい。
- ・ モデルルートのネーミング、ブランディングが重要。行政が決定してしまうよりも、地域が決めて、世界に発信していくことが重要。モデルルートは日本人も楽しめるものであるといいと思う。



受入環境整備の検討

- トレイルの整備に関して、登山道整備や点検を定期的に行っているが、いつも問題となるのが毎回行政に使用許可をとらなければならないことだ。道標を設置するにしても、自治体に土地を借りてもらわないとできない。自治体を越えてルートが設置されている本ルートのように広域なロングトレイルを推進していくのであれば、連携して進めていかなければならない。
- この非動力ATモデルルートでは林野庁とも連携し、意見を出してもらえる場を作れるといいのではないか。
- 各自治体によって災害時、事故発生時の対応が異なるので自治体同士連携し、一定のガイドラインを示す必要がある。そうすることで土地所有者の不信感をとれるようにして（事故発生時の対応等）いきたい。
- 舗装道路だけではなく、国有林を走りたいというお客さんもいるだろう。歩く道、走る道、両方が使える道のゾーニングについて考えるのは今後必要だと思われる。
- トレイルネットワークを中心としたトレイルの整備は地域振興、地域作りを目的としてを行っている。トレイルや非動力ATモデルルートがただ旅行者などに使われるのではなく、地域内経済循環を大きくし、地元が盛り上がるものにしていかなければならない。外部事業者が入って取組を進める方が簡単だが、地元に小さな旅行会社があるので、そこを育てるような取組であってほしい。地元の取組みをつぶすものにならないでほしい。
- ATの切り口ではこのような場が設置されたことはなく、ガイド事業者としてはとても新しいやり方。
- 地元のみんなで行う事に価値を見出すことが大事。単体のツアーを提供するのではなく、ガイド事業者同士が繋がることで高付加価値を目指したい。
- 任意でもいいので、協議会のようなものを設けていく必要があるのではないか。

次年度の展望

- ガイディング内容等、ガイド同士が事前の打合せをできたら、より楽しい旅にできたと思う。参加したお客さんに地域を深く知って頂けるようにしたい。
- ガイドは簡単に育たないので、時間をかける必要がある。担い手不足もあり、今後ガイドの数は減っていくと考える。ガイドなしでも歩けるように、という意味も込めてトレイルを作っている。地元がどこまでやりたいか、やりたいと思うかが大事だと思う。
- 交流的か、非交流的かの2種類のガイドがいる。そのため、全員を無理やり集める仕組みはいらないが、交流的なガイドがネットワークを組めればいいのではないか。
- 前のアクティビティを担当したガイドがどんな話をしたのか、共有できると良い。
- 同じ価値観のガイド同士が共通認識が持てるフィールドがあると、商品的にも磨かれると思う。
- ガイドのネットワークがSNSのみならず、全体としてひとつのものを作り上げていく場が必要。ガイドのネットワーク、ガイディング、価値観を高めていく、ガイドの地位をあげていく、地元にお金がおちる仕組みを作っていくなど、今このような取組を行うことで地域が持続的に回る仕組みが作られるだろう。

- 行政だけではなく、地元の方がしっかり熱量や構想をもつことが大事だと思う。
- 皆の想いがあって実現できるものなので、10年以上の長いスパンでじっくり時間をかけて作っていく必要がある。ヨルダントレイルでも30年はかかった。
- 普段も個人のお客さんに対しても、あのガイドさんのガイドングを受けるのかな（受けてきたのかな）と考えながらガイドしている。今回も知り合いのガイド同士だったので違和感はなかった。
- しかし、なりたてのガイドには負担が大きいと感じる。時間、経験を積み重ねないと見えてこないものがあると思っている。
- 異なるアクティビティ事業者の連携は、これからの新しい連携の方法になると思っている。地域として成熟していくということで、地域がお客さんを選ぶというところに来ていると思う。地域が来てほしいと思っている像とA T顧客層はマッチしている。

参加者の意見交換会まとめ

非動力ATモデルルートに対する考察、所感など

- ツアー前の事前準備の重要性
- 悪天候に合わせた別プランの提案
- 外国人に対してカヌーなどの安全面での注意事項喚起
- ガイド同士の連携の重要性や知っているガイドやスルーガイドの重要性
- 地域の空気を感じられるような、ゆったりとした流れのツアー構成

非動力ATモデルルートへの誘客の方法及び可能性

- 単発のアクティビティではなくより長期滞在が可能なコンテンツの必要性
- カヌー、自転車、ハイクなど様々な組み合わせはヨーロッパでも人気
- ルートのネーミング、ブランディングは地域で決める

受入環境整備の検討

- 環境整備をすべき場所の土地管理者の許可取得の煩雑性
- 災害時、事故発生時に対する一定の取り決め
- 歩く道、自転車が走る道の棲み分け
- 地元全体としての盛り上がり

次年度の展望

- ガイド同士のネットワークづくり
- 非動力ATモデルルートへの期待
- その他行政、旅行会社、地域住民の連携強化

現地調査の実施

モデルルートの設定にあたり、ヒアリング項目の整理及び候補となる区間、課題を把握するために現地調査を下記日程・内容のとおり実施した。

210928_道東非動力_現地調査及び第2回説明会スケジュール 4日間

日付	発着場所	時刻	スケジュール	現地事業者グループ
9/28 (火)	羽田空港	08:05	JAL741便にて釧路空港へ。	【グループ①：トレイル】
	釧路空港	09:40	着後、屈斜路湖畔へ。	藤原様、土屋様、小林様
	現地調査①	11:00	【グループ①】現地調査（MK T及び周辺トレイル）	〃
	説明会（その1）	15:00	終了後、リバーアンドフィールド事務所にてミーティング	〃
	川湯温泉	16:00	川湯観光ホテルにて第2回説明会（1）	〃
9/29 (水)	川湯温泉	18:00	終了	〃
	川湯温泉	08:15	屈斜路湖畔へ移動	【グループ②：カヌー】
	現地調査②	08:45	【グループ②】現地調査（釧路川源流域カヌー 屈斜路湖～みどり橋付近）	藤原様、土田様
	現地調査③	10:30	終了後、木名瀬様宅にてミーティング	【グループ③：自転車】
	川湯温泉	13:00	【グループ③】候補ルートについてミーティング後、車にて現地視察（釧路川流域、屈斜路湖周辺エリア、藻琴峠周辺）	松岡様、西原様、奥村様
9/30 (木)	川湯温泉	〃	〃	2グループ分けて各エリアを視察。
	川湯温泉	06:00	【グループ④】屈斜路カルデラ外輪山トレイル現地調査（津別峠、美幌峠、藻琴山周辺）	【グループ④：美幌、大空エリア】
	現地調査④	〃	〃	信太様、上野様、（大空町関係者）
	美幌観光物産館	13:00	信太様、松岡様合流。	※サイクリングルート候補を検討するにあたり、午後はグループ③より
	現地調査⑤	午後	【グループ④】女満別～美幌峠間グリーンワーカー事業関連ルート視察。	松岡様が同行。
10/1 (金)	川湯温泉	午前	現地調査状況に応じて、追加調査が必要となったエリアの調査を行う。	〃
	調査予備日	〃	〃	〃
	説明会（その2）	16:00	弟子屈公民館にて第2回説明会（1）	〃
		18:00	終了	〃

上記日程は、天候またはその他により事由により、変更または実施できない場合があります。

現地調査での調査項目

調査項目についてはモデルルート（案）の策定・受入環境整備・維持管理体制の3つの課題ごとに整理し、調査を実施した。

モデルルート（案）の策定				
距離（全長）	始点/終点	始点終点と公共交通機関の接続の有無	国立公園の有無	関係自治体
地権者	管理者	候補アクティビティ	お客様への説明ポイント	コンセプト
整備状況	改善点	催行不可能のエリアの有無	気象条件による運行への影響	その他安全上の懸念点
他の区間との接続	宿泊可能場所との接続	休憩場所の有無	トイレがある場合、洋式か	エスケープルートの有無
業者間の繋がり	地域の方々の関わり具合	運営体制の把握及び課題		

受入環境整備			
短期的ハード面の地域課題	長期的ハード面の地域課題	短期的ソフト面の地域課題	長期的ソフト面の地域課題

維持管理体制			
現状把握	組織・体制の課題	資金調達の課題	販売戦略の課題

現地調査：ハイキング

ハイキングを想定する区間においては、現地にてトレイル整備を担っているNPO法人てしかがトレイルクラブやNPO法人森のこだまの協力のもと、道路交通の安全面で懸念される場所、ルートに迷う分岐点、トレイル整備予定の入り口、調査中のトレイル整備状況などを視察し、モデルルートとして設定する上での課題を確認した。

美幌国道（旧道から美幌峠へ上がる 国道横断地点）



国道の急カーブ近くに旧道のトレイルが交差するように位置しており、国道を横断する際、自動車との衝突の危険性を伴うことが確認できた。交通量や資金面などを理由に横断歩道やアンダーパスを整備することは難しく、どの区間で国道を安全に横断するように案内するか課題があった。

仁伏半島のトレイル（摩周・屈斜路 トレイルの一部）



仁伏半島のトレイル（2021年10月24日お披露目会を実施）を一部視察した。旧トレイルの看板が残っているが、整備するルートは同じではないため、ルートに迷わないような対策が必要だと明らかになった。また、ルート上に巨木も存在するため、トレイルガイドが同伴することが望ましい。

ハイランド小清水から藻琴林道入口 までの国有林



南北に笹原の刈り払いが必要で、地形や倒木を考慮しながら細かくルート設定と整備を進める必要がある場所だと分かった。斜里岳、知床半島の眺めが良い藻琴林道に通じる絶景ポイントであるが、ハイマツの伐採は難しいため、避ける必要があることも分かった。

屈斜路湖畔（マリゴケ浜）



災害により、3つの橋が崩落してしまったため、渡渉が必要となる屈斜路湖畔北東のマリゴケ浜。渡渉する際、自転車を担ぐ必要があり、ATツアーに慣れていない訪問客にとっては、川の流れによる転倒の危険性もあり、ルート設定で懸念するポイントであることが明らかとなった。

2-2 現地調査

津別峠展望台からの屈斜路カルデラ 外輪山トレイル



倒木やクマの出没など安全面のリスクが多い場合、認定ガイドの同伴に限ってトレイルに入れるような工夫をすることで、安全性の確保だけでなく体験料をトレイルの維持管理費用に充てられるなど、トレイルの仕組みづくりを教わった。

美幌峠付近にある町営牧場側の トレイル入口



町営牧場に繋がるトレイルの様子。ここから道の駅がある美幌峠までは未開通であった。牧場の衛生管理に関わる課題を解決する必要があるが、牧場の活用や今後のトレイル整備を見据えたルート設定が期待されていることが分かった。

現地調査：カヌー

屈斜路湖から釧路川にかけてカヌーが運行できる区間をカヌー業者の方々と共に現地調査を行った。数多くカヌー業者が存在する中、アドベンチャーツーリズムの考え方に沿ったアクティビティの提供方法などを学びながら、屈斜路湖～釧路川源流部～みどり橋までを下った。

カヌー事業者オフィスにて事前の ルート説明



初めてカヌーを体験する利用客を想定して、保有するカヌーの種類やルートの説明を受けた。英語の申込書は用意していないが、外国人に対して簡単な英語の説明をしていることが分かった。

カヌーツアー運営時の重要ポイント の説明



所々カヌーを止めて、ツアーの催行人数や催行方法などについて話を伺った。魚の数、水量の変化、鳥類の種数など、これまではガイドの主観で増減を確認していたが、カヌーガイドの有志が協力してモニタリングしていく流れになり、自然環境を客観的に把握する取り組みを知ることができた。

現地調査：サイクリング

女満別空港から屈斜路湖に至るルートや釧路川でカヌーの運行が出来ない区間などを現地のサイクリング事業者の方々とともに調査を行った。候補となるルートや懸念されるポイントを地図を頼りに位置関係を確認しながら、どの地点からカヌーと繋げるか等の意見交換も行った。

釧路川沿いの堤防ルート①



国土交通省 釧路開発建設部 釧路河川事務所が管轄する河川管理用の通路や堤防は舗装されており、サイクリング初心者で長い距離を走りたい方に良いルートになるのではないかと意見があった。

釧路川沿いの堤防ルート②



堤防が途切れる場所をサイクリング事業者と視察した。自動車では通れないが、小さな川の中を自転車で渡渉できる場所を確認できた。川の深さは徒歩でも渡れる程度ではあった。

網走と釧路を結ぶAKルートと呼ばれたルート上にある東藻琴山園の付近



北海道らしい見晴らしの良い風景が広がっており、サイクリングとして適したルートであったが、牧場に繋がる道のゲートが閉まっていることもあり、周辺のスポットとトレイルとして繋ぐことは現状では困難だと明らかとなった。

摩周湖周辺の神の子池



摩周湖の周辺で人気スポットとなっている神の子池を視察した。駐車場等が整備されており、摩周湖からダウンヒルで1時間弱で着くことができるが、勾配が急な所もあり未舗装のため、初心者には不向きなルートであった。また、林道を整備すれば川湯温泉と繋ぐことが出来るが、林野庁の通行許可が下りないという課題を知ることになった。

女満別湖畔沿いの林道



平成23年から閉鎖されていた女満別湖畔の林道は、サイクリングコースとしての価値が認識され、今年度整備され開放された。舗装された区間が長いが、砂利道になっている区間もあった。モデルルートとして繋ぐ場合、砂利道の走行や所要時間を考慮して、どのような自転車を利用するのが良いかどうか、空港からのアクセスや自転車の配車場所などについて十分に検討する必要がある。

大空町大東地区(美幌町からの連結)



女満別空港入口の道路から大空町大東地区へ至るコースから国道に出ると、自転車レーンのサインが見られた。ドライバーに対するサイクリストの認知には効果的だが、実際には国道が大型車の走行も多く、大型車の追い抜きやクラクションが気になり、安全にサイクリングを楽しむことが難しい。



3-1 ルート設定の候補区間及びアクティビティ

女満別空港～釧路空港間の現状把握

モデルルート設定に向けて、女満別空港～釧路空港間の現状を把握する必要があったため、モデルルートの選択肢を設定する上で考え方の整理を行い、以下のエリアの中で候補区間を把握した。

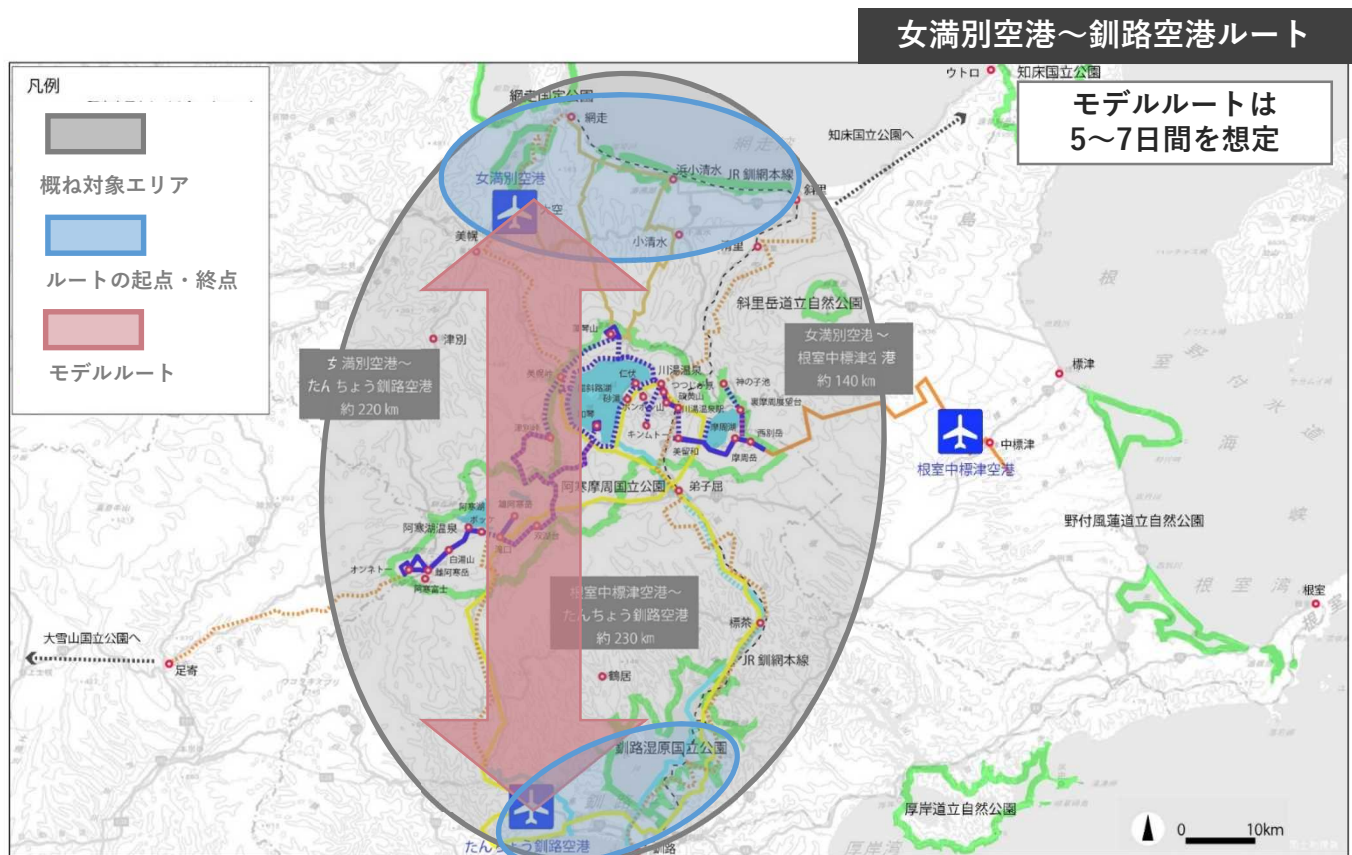
1 ルート設定の考え方

モデルルートの設定にあたり、以下の基本原則に基づきルートの選定を行った。

- 基本ルートは女満別空港と釧路空港を結ぶルートとすること
- 非動力アクティビティにてルートをつなげるため一筆書きによるルートとすること
- 一筆書きによるルートとするため大きく東西に逸れるエリア（中標津や阿寒）は含めないこと

2 ルート設定の対象エリア

上記の「ルート設定の考え方」に基づき、以下の図のとおりルート設定の対象エリアを決定した。また、ルートの開始地点、終了地点は空港だけに限定せず、その周辺エリアも含めることとした。



3-1 ルート設定の候補区間及びアクティビティ

3 阿寒摩周国立公園トレイルネットワーク内のトレイルルートの整理

阿寒摩周国立公園トレイルネットワークのエリア中にあるトレイルルートを把握し、モデルルートの設定において、考えられるアクティビティと区間については、以下のとおり整理された。

阿寒摩周 トレイル ネット ワーク	サイクリング トレッキング	既存 トレイル	西別小屋 ～美留和	西別小屋～西別岳～摩周湖第一展望台～美留和 (西別岳山小屋～第1展望台11km、 第1展望台～美留和まで6.6km)
		未整備 トレイル	屈斜路湖周辺 ～阿寒湖周辺	・美留和～川湯温泉駅～硫黄山～つつじが原～川湯温泉 ・川湯温泉～キンムトー/ポンポン山/ ・屈斜路湖1週 ・藻琴山～湖岸 ・藻琴山～美幌峠～津別峠～阿寒カルデラ外輪 ・和琴半島～オサッペの滝～阿寒カルデラ外輪～双湖台～阿寒湖畔
	トレッキング	既存 トレイル	オンネトー ～雄阿寒岳	オンネトー/雌阿寒温泉～雌阿寒岳～白湯山～ 阿寒湖畔～ボッケ遊歩道～滝口～雄阿寒岳 ：登山道および林道（一部国道横歩道）
		未整備 トレイル	摩周湖周辺	西別岳登山道途中～裏摩周展望台～神の子池
	サイクリング トレッキング	未整備 トレイル	釧路 ～阿寒湖畔	古道として阿寒クラシックトレイル研究会がトレイルルート化して きたが、一部私有地（前田一歩園財団管理）となるため、 一般ルートとできない箇所がある。
			阿寒湖畔 ～足寄	旧林道などを辿る道。
周辺 トレイル	トレッキング	民間 主導	中標津空港 ～西別小屋	「北根室ランチウェイ＝KIRAWAY」 ※2020年10月に封鎖
		未整備 トレイル	女満別空港 ～美幌峠	国立公園外となるため、整備管理をどこが行うかが課題
			斜里 ～川湯温泉	国立公園外となるため、整備管理をどこが行うかが課題
			川湯温泉 ～釧路	国立公園外となるため、整備管理をどこが行うかが課題
	カヌー	既存 トレイル	眺湖橋 ～美留和橋	釧路川の上流域のカヌー事業者にて運行されている区間
			眺湖橋 ～岩保木水門	釧路川の上流域のカヌー事業者にて運行されている区間



現状考えるルートの選択

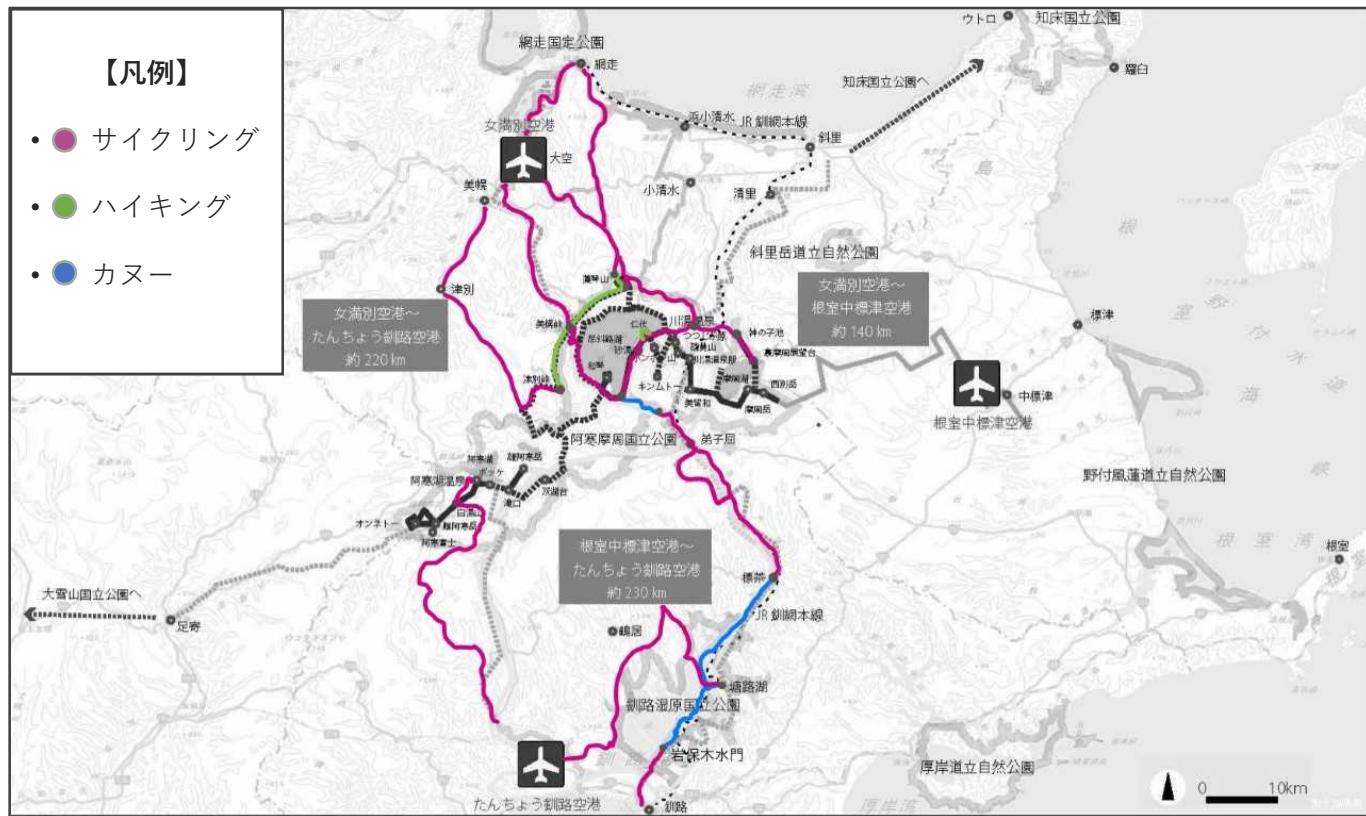
1 モデルルートのルート候補

現状把握において調査した各区間が、非動力によるアクティビティでモデルルートの線を結べるか、アクティビティガイド等へヒアリングを行った。トレイルに関しては、未整備区間のうち調査区間として整備が進んでいて、届出制によって通行が許可される区間については登山ガイドの同行を想定して、ルート候補に含めることとした。

トレイル／区間	距離 (全長)	始点と公共交通 機関の接続	始点	終点	終点と公共交 通機関の接続	国立公園内	関係自治体	アクティビ ティ候補
網走～美幌峠	55km	有	網走駅	美幌峠	有（バス；女満別空港～美幌駅前～美幌峠：期間限定：1日1便）	有（美幌峠手前からの一部）	網走市、大空町、美幌町	サイクリング
女満別空港～銀嶺水	38km	有	女満別空港	銀嶺水	無	有（銀嶺水手前からの一部）	大空町	サイクリング
銀嶺水～藻琴山 (AK WAY)	2km (往復)	無	銀嶺水	銀嶺水	無	有	大空町	ハイキング
網走駅～藻琴湖 ～藻琴峠 (AK WAY)	44km	有	網走駅	藻琴峠	無	有	網走市、大空町	サイクリング
美幌～津別町 ～津別峠	50km	有	美幌駅	津別峠	無	有（津別峠のみ）	美幌町、津別町	サイクリング
美幌峠～藻琴山～ハ イランド小清水（屈 斜路カルデラ外輪山 トレイル）	13km	有	美幌峠	ハイランド小清水	無	有	美幌町、大空町、小清水町	ハイキング
ハイランド小清水 ～眺湖橋	32km	無	ハイランド小清水	眺湖橋	有（期間限定、最寄りバス停：コタン）	有	小清水町、弟子屈町	サイクリング
美幌峠～眺湖橋	19km	有（バス；女満別空港～美幌駅前～美幌峠：期間限定：1日1便）	美幌峠	眺湖橋	有（期間限定、最寄りバス停：コタン）	有	弟子屈町	サイクリング
津別峠～美幌峠（屈 斜路カルデラ外輪山 トレイル）	10km	無	津別峠	美幌峠	有（バス；女満別空港～美幌駅前～美幌峠：期間限定：1日1便）	有	津別町、弟子屈町、美幌町	ハイキング

2 モデルルートのルート候補（ルート図）

前ページで示したルート候補のアクティビティと区間は、以下の図のとおりとなる。



3 モデルルートの設定条件

モデルルートの設定条件について地域関係者等と議論し、以下のとおり整理した。

- ① モデルルートの旅行日数は5～7日間とし旅行商品化できそうなルートを設定すること
- ② 設定したルート以外の選択肢（その他ルート、アクティビティ）を組み合わせでオーダーメイド対応ができるようにすること
- ③ 非動力によるツアーで使用する車両の制限範囲
 - ・原則は非動力アクティビティにより移動するものの、空港からモデルルートの開始・終了地点、アクティビティの開始・終了地点から宿泊施設までの公共交通機関による移動は許容する。
 - ・サイクリング実施時のサポートカーやカヌーを搬送する車両など非動力アクティビティの対応に必要な車両も許容する。

アクティビティガイドの調査

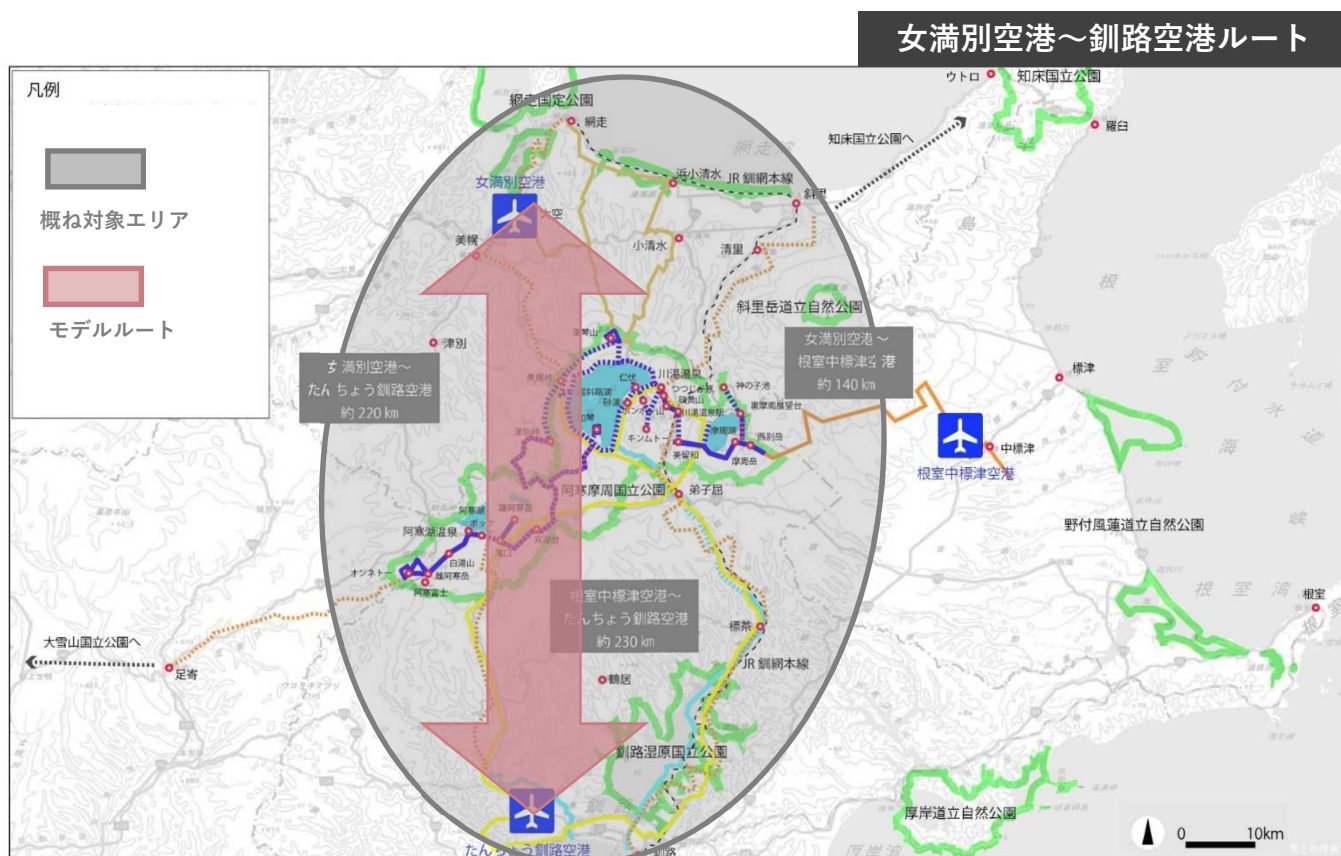
モデルルート設定の選択肢となりうるトレッキング・サイクリング・カヌーなどの非動力アクティビティに対応できる道東地域のアクティビティガイドを把握するため、以下のとおり調査を実施した。

1 非動力ATモデルルートに対応できるアクティビティガイドの条件

非動力ATモデルルートに対応できる地域のアクティビティガイドを把握する上で、以下の項目を条件として調査することとした。

- 女満別空港～釧路空港間に拠点をもち、他のアクティビティ事業者と連携して、一つのルートとしてアクティビティが提供可能なガイド及びアクティビティ事業者
- モデルルートの旅行商品化を視野に入れ、インバウンド対応が既に可能な、もしくは前向きに検討出来るガイド及びアクティビティ事業者
- アドベンチャートラベルの考え方に賛同、理解するガイド及びアクティビティ事業者

上記の条件をもとに、環境省阿寒摩周国立公園管理事務所や美幌観光物産協会、弟子屈町役場観光商工課観光振興係などの行政機関へのヒアリングを中心に、対応できる地域のアクティビティガイドを把握した。



2 非動力ATモデルルートに対応できる地域のアクティビティガイド一覧

女満別空港～釧路空港間において、非動力ATモデルルートに対応できるガイドは以下のとおりであった。以下の中から、選定された区間に対応できるガイドの方々にご協力いただいた。

事業者名	代表者名	アクティビティ種別	エリア
知床サイクリングサポート	西原 重雄	サイクリング	知床、網走、摩周エリア
NPO法人 森のこだま	上野 真司	トレッキング、ナイトツアー、畑ガイド	津別峠、屈斜路外輪山
SOMOKUYA	土田 祐也	カヌー、トレッキング、スノーシュー	釧路川全域、摩周屈斜路エリア
River & Field	土屋 重敏	カヌー、トレッキング、スノーシュー	釧路川全域、摩周屈斜路エリア
Nanook	橋田 隆浩	カヌー、トレッキング、スノーシュー	釧路川全域、摩周屈斜路エリア
ぢぢカヌー	祖父江 健一	カヌー	釧路川全域
cipiyak チピヤク	青木 崇	カヌー	釧路川源流
Matatabi	森田 和義	カヌー（ツイン）	釧路川源流
リオカヌー	湯本	カヌー（ツイン）	釧路川源流
屈斜路ecoツアーズ	吉田 聡	カヌー（ツイン）	釧路川源流
FARMS	藏崎 恒寛	カヌー、トレッキング	釧路川源流、摩周屈斜路エリア
J Factory	作田 純	カヌー	釧路川全域
ノースイーストカヌーセンター	平塚 一明	カヌー	釧路川全域
てしかがfreetrekkers！	金川 智志	カヌー（ツイン）、ナイトツアー、スノーシュー	釧路川、摩周屈斜路エリア
Okku Outdoor Challenge	奥村 利之	サイクリング	摩周屈斜路エリア
鏈野目純基	鏈野目 純基	カヌー	釧路川全域
片瀬自然ガイド事務所	片瀬 志誠	トレッキング	摩周屈斜路エリア
てしかが自然学校	萩原 寛暢	トレッキング	摩周屈斜路エリア
阿寒観光ハイヤー	松岡 篤寛	サイクリング	阿寒摩周国立公園
釧路マーシュ&リバー	斉藤 松雄	カヌー	釧路湿原
R（アール）	氏原 英和	カヌー	釧路湿原
釧路湿原とうろの宿	小川 清史	カヌー	釧路湿原
ファミリーカヌーとうろ	土佐 良実	カヌー	釧路湿原
塘路ネイチャーセンター	テディー斉藤	カヌー	釧路湿原
レイクサイドとうろ	土佐 武	カヌー	釧路湿原

先進事例の調査

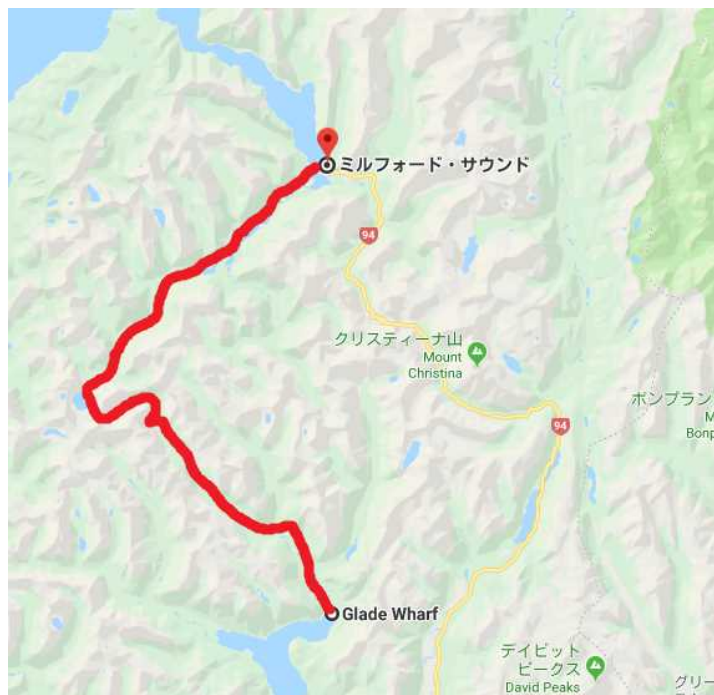
コンセプト作りの先進事例としてニュージーランド南島のフィヨルドランド国立公園にある「ミルフォードトラック」を選定し、トレイルに詳しい旅行会社へヒアリングを行った。

トレイル概要

ニュージーランドの最も有名な遊歩道。テ・アナウ湖北端から始まり、いくつもの吊り橋や板張りの歩道を通り、峠を越えていく53kmのコース。手付かずの自然が美しい湖、空に向かってそびえる山々、広大な渓谷の眺めを満喫し、ニュージーランド最大の落差を誇るサザーランド滝が生み出す深い霧を体感できる。



海外事例：ミルフォードトラック



選定理由

- 西洋人の入植によりトレイルが整備され、当初は別の観光目的で整備が開始されたルートを手付かずの自然を残し、その後コンセプトを後付けしている。
- 国立公園内のトレイルであり、複数の国立公園が隣接している。
- 水の循環が自然地形の造成に影響していることや先住民マオリ族との関わり等が道東エリアと類似している。

ヒアリング先

Ultimate Hikes
www.ultimatehikes.co.nz

ミルフォードトラックとの関わり

Ultimate Hikes社は、ミルフォードトラックで唯一ガイド付きトレッキングプログラムを実施している民間企業である。ミルフォードトラック内には3つのプライベートロッジを所有しており、これらのロッジを活用した3泊4日のトレッキングプログラムを人数制限も設けたうえで実施している。

ニュージーランドでは民間企業が国立公園内で事業を行う場合、すべて国からの認可が必要なり、同社は日本に環境省にあたるDOC (Department of Conservation)から認可を受けた企業である。



ミルフォード・トラックのストーリー

1 ミルフォード・トラックの歴史

ミルフォード・トラックのあるミルフォード・サウンドのエリアー一体はかつてグリーンストーン（ヒスイ）の採取を目的として、先住民マオリ族の人たちが往来をしていた場所でもある。

この土地に定住した最初のヨーロッパ人は1877年にやってきたドナルド・サザーランドで、彼が発見した世界で5番目の落差を誇る滝のうわさが広まり、滝を訪れる道を通す計画が進められた。これがミルフォード・トラックのはじまりとなった。1890年に全行程の歩き通しが行われ、その後1952年にフィヨルドランド国立公園が制定。1986年には周辺の国立公園とともにユネスコの世界自然遺産に認定された。最初は滝を見に行くことが目的だったトレイルがやがては世界を代表するトレッキングルートに成長したという歴史がある。

2 自然地形・景観

全長約54kmのミルフォードトラックはテアナウ湖北端から始まりミルフォード・サウンドに通じている。緑豊かなブナの原生林からはじまり、周辺の急峻な山々、氷河によって削られた雄大なU字谷、ニュージーランドで最大の落差を誇るサザーランド滝など山岳風景とフィヨルドの眺めを楽しめる場所は他にはない。これらはすべて『水』の循環によって形成されたもので、トレイルのコース設定もこの『水』と深く結びついている。氷河も地球の長い時間のサイクルのなかでみると、大きな水の循環であり、大量の降雪が氷河となり、その氷河がその重さで大地を削りU字谷を形成。また、年間降水量8,000mmという大量の雨がブナの原生林やシダ、コケ類を育むことで、緑が豊かなミルフォードトラックの景観における特徴を形成している。

3 先住民マオリ族の伝説

先住民であるマオリ族はフィヨルドランドの存在を、入れ墨場所という意味を表す「テ・ルア・オ・テ・モコ」という名で呼ばれていた。複雑な入り江や谷、そして山が織りなす地形の模様がマオリの人々の顔に施す入れ墨『モコ』に似ていることから、このような言い伝えが残されてる。ミルフォードサウンド周辺は特に景観が美しいことから、最も優れた彫刻（入れ墨）と言われてるようになった。

ミルフォード・トラックにおけるコンセプトの見せ方

1 ミルフォード・トラックの提供方法

ミルフォード・トラックでのガイド付きのハイキングツアーは、Ultimate Hikes社により運営されている。ツアーの催行期間は、10月下旬から4月下旬の間で、参加者は同社が所有するプライベートロッジに宿泊。1回のツアーグループは50人程度までで構成され、基本3名のガイドが同行し、3泊4日の行程で54kmを歩き通す。トレイルは歩きやすく整備され、ガイドが先頭と最後尾を歩くので、その間をご自身のペースで歩くこともできる。そのため、ガイディング（レクチャー）は前日の夜、ロッジに行われ、見どころやトレイルのコンセプトの説明がスライドショー形式で行われている。

2 実際の提供内容

1日目（約1.6km／徒歩約30分）

朝、バスでテアナウへ。テアナウで昼食の後、バスでテアナウ・ダウズへ移動し、さらにボートでテアナウ湖を渡って登山口へ。美しいブナの原生林の中を歩き、グレイドハウスへ。ロッジで、ともに歩く各国からの参加者が顔を合わせ、ガイドよりミルフォードトラックの概要説明、ルート説明が行われる。

2日目（約16km／徒歩約6時間）

吊り橋でクリントン川を渡り、最初は川沿いに伸びる原生林の中のトレイルを歩く。ヒレレ・フォールズ小屋でランチをとり、ポンポロナ・ロッジへ。後半は、翌日に越えるマッキノン峠を正面に見ながら、氷河が削ってできた雄大なU字谷の中を歩く。

3日目（約15km／徒歩約7時間）

ミンタロ湖までのゆるやかな登りの後、ジグザグの急登を経てマッキノン峠へ。U字谷が足下に横たわり、氷河を抱いた山々が迫る。峠の山小屋で昼食の後、クインティン・ロッジまで一気に下る。時間があればサザーランド滝を往復（所要約1.5時間）。

4日目（約21km／徒歩約7時間）

アーサー川に沿って、鬱蒼とした森の中の概ね平坦なトレイルを歩く。美しい滝やシダが生い茂る森の姿を楽しみながら、ゴール地点のサンドフライ・ポイントへ、着後、船でミルフォード・サウンドへ。



非動力ATモデルルートにおけるコンセプト案の整理

1 現地でのヒアリング調査

地域説明会や現地調査においてアクティビティガイド等の地域関係者に対しコンセプト案にかか
るヒアリング調査を行った。地域関係者からは以下のような意見があがった。

■ 屈斜路湖が作り出す特異な自然環境

- ・ 夏には雲海、冬には湖が凍るなど水を織りなす気象変化が見られる
- ・ カルデラの地形や温泉など火山活動が見られる
- ・ 屈斜路湖のカルデラ外輪山を境に気候が異なり、北は畑、南は牧草が多い

■ 屈斜路湖を中心とした人々の暮らし

- ・ 屈斜路湖畔にわき出す温泉を活用してきたアイヌの人々
- ・ 温泉を中心に形成された集落（コタン）

2 ミルフォード・トラックの事例よりコンセプト作りの参考になった点

ミルフォード・トラックの調査を通じて、以下の点において参考になることが得られた。

■ 自然との関わり

- ・ 『水』の循環が自然地形の造成に大きな影響を与えている
- ・ トレイルも『水』と深く結びついている

■ 自然への畏敬の念

- ・ 地形の模様が、マオリの人々の顔に施す入れ墨『モコ』に似ており、ミルフォードサ
ウンド周辺は特に景観が美しいことから、最も優れた彫刻（入れ墨）という言い伝え
が残されている

■ 先住民族との関わり

- ・ かつて先住民族マオリの人々が、グリーンストーン（ヒスイ）の採取を目的として往
来をしていた

■ 既存トレイルの活用

- ・ 入植した西洋人が発見した滝に訪れる道を通す計画が進められたのがミルフォード・
トラックのはじまり
- ・ 作られたルートを後から繋げ、その後コンセプトが後付けされた。

現地でのヒアリング調査及び先進調査結果から得られた内容を基にコンセプトを設定した
内容は次ページのとおり



現地ヒアリング調査及び先進調査結果から得られた内容を基にコンセプト案を設定した

3 非動力ATモデルルートにおけるコンセプト案

■ コンセプト

「人間が本来持つ力を発揮し、道東特有の火山地帯と水の恵みが織りなす大自然と人とのつながりを探る旅」

■ ストーリー

1. オホーツク海に面した網走からスタートし、阿寒摩周国立公園、釧路湿原国立公園の2つの国立公園を訪れ、太平洋に面した釧路をゴールとする、『2つの異なる海』と『2つの異なる国立公園』を5日間をかけて非動力によるアクティビティで繋ぐ。
2. 屈斜路湖のカルデラ外輪山を境に、オホーツク海側と太平洋側で気候が大きく異なる。オホーツク海側は大陸性高気圧に覆われることが多いため、日照時間が長く、農業と中心とした産業が盛んであり、広大な農業地帯の中を、屈斜路カルデラ外輪山、知床連山を眺めながらサイクリングで走る。
3. 一方、太平洋側では温かく湿った空気が釧路沖を流れる親潮（寒流）によって冷やされ、霧が多く発生。この影響により日照時間が短く、釧路川流域エリアは酪農が盛んなことが特徴で、オホーツク海側との人々の暮らしの違いを垣間見ることができる。
4. 釧路沖から上がってきた霧が釧路湿原を通り、摩周カルデラや屈斜路カルデラにせき止められ、雲海を形成。その後、雨となった水は湖から釧路川を通して、再び太平洋に注ぎ込む。釧路川沿いに、カヌーやサイクリングで南下し、屈斜路湖から太平洋につながる壮大な“水の循環”を体感する。
5. 阿寒摩周国立公園では、この気候の違いを生み出した地形の自然史を辿る。屈斜路湖の外輪山を縦走し、火山活動によって形成されたカルデラ湖、今なお噴煙を上げる山々を一望。
6. 火山活動による自然の恵みは太古の昔から人々の暮らしに深く結びついており、この地に湧き出す温泉を、アイヌの人々は生活のなかで自然と利用してきた。屈斜路湖畔にある「池の湯」という温泉（野湯）は、つい50年ほど前までここで暮らす人々のお風呂として、日常的に利用されていた温泉。集落コタンと「池の湯」を結ぶ湖畔の道は、かつてはアイヌの人々の生活の道でもあり、サイクリングで走りながら、“アイヌの自然感”についても掘り下げる。今日においても国立公園内に人々の暮らしがある珍しい地域で、実際の生活風景や地元ガイドの話に耳を傾けながら、人と自然が共生するあり方についても模索する。

3-4 モデルルート（案）の策定

前項で紹介した「非動力ATモデルルートにおけるコンセプト案」に基づき、ルート候補区間の中からルートを選定し、有識者による検証に向けてモデルルート（案）を策定した。

1 モデルルート（案）のタイトル

■ モデルルートタイトル

「火山と水をめぐり、海をつなぐ道東グレート・アドベンチャー」

2 モデルルート（案）のアクティビティ内容

Day 1:
【サイクリング】
流氷街道 網走～美幌峠
(約55km)

Day 2:
【ハイキング】
美幌峠～藻琴峠
屈斜路カルデラ外輪山
トレイル
(約13km)

Day 4:
【カヌー】
瀬文平～塘路湖(約33km)

Day 3:
【サイクリング】
藻琴峠～仁伏半島 (約20km)

【ハイキング】
仁伏半島MKT (約2km)

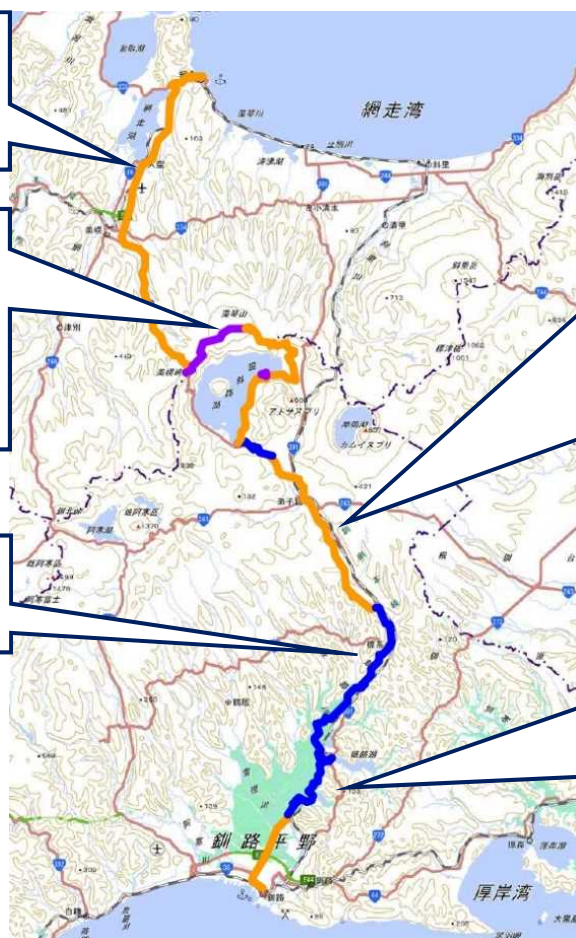
【サイクリング】
仁伏半島～眺湖橋 (約10km)

【カヌー】
眺湖橋～美留和橋 (約7km)

【サイクリング】
美留和橋～瀬文平 (約31km)

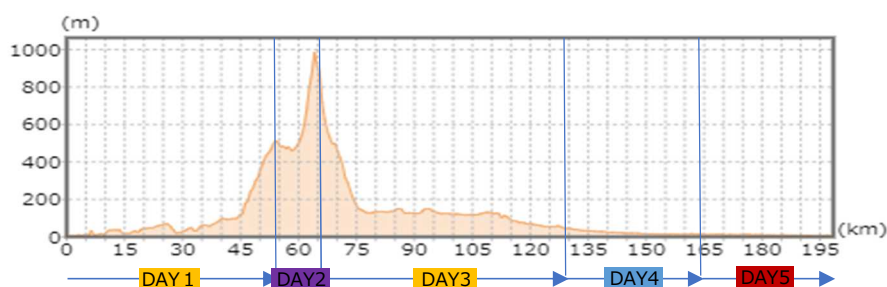
Day 5:
【カヌー】
塘路湖～岩保木水門 (約16km)

【サイクリング】
岩保木水門～幣舞橋 (約15km)



モデルルート標高差（目安）

総延長：約 202 km

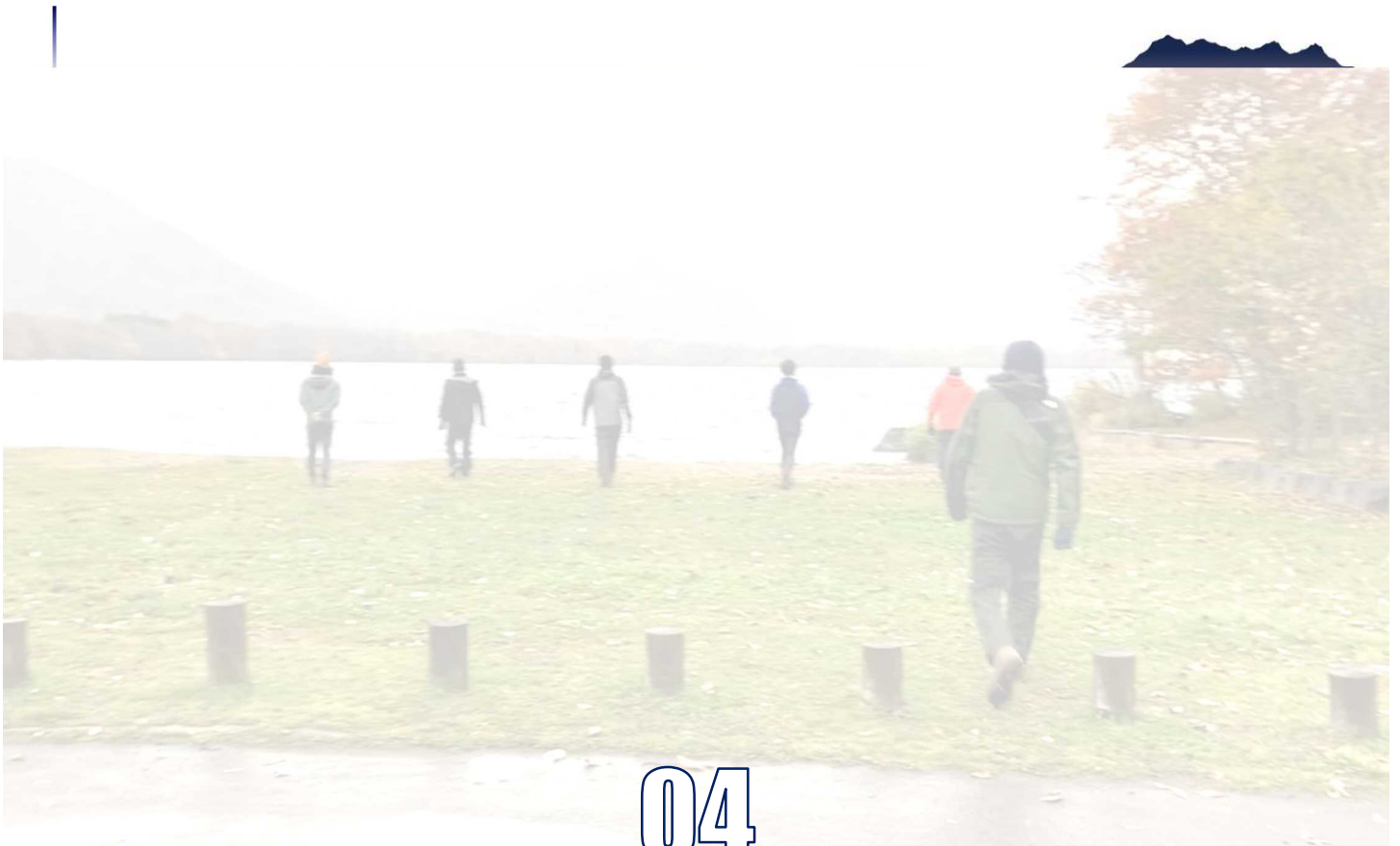


3-4 モデルルート（案）の策定

3 モデルルート（案）の日程

日付	メイン アクティビティ	行程概要	チャレンジ要素	WOWファクター	ストーリー設計
DAY 1	サイクリング	網走駅～美幌峠 (約55km)	美幌峠への アップヒル	女満別空港周辺から望む藻琴山、 知床連山の展望 美幌峠からの屈斜路湖の展望	オホーツク海側の広大な農業地帯を 走る。気候の違いによる産業の違い を知る
DAY 2	ハイキング	美幌峠～藻琴峠 屈斜路カルデラ外 輪山トレイル (約13km)	標高差500mの 縦走トレイル	360度の大展望が広がる稜線歩 き、藻琴山山頂 遠く知床連山、オホーツク海まで の展望	気候を二分する外輪山の稜線を歩き、 北側と南側の地形の違いを認識する 火山活動によって形作られたダイナ ミックな自然景観を体感する
DAY 3	サイクリング	藻琴峠～仁伏半島 (約20km)	藻琴峠からの ダウンヒル	屈斜路湖を正面に臨みながらのダ ウンヒル	火山活動によって形作られたダイナ ミックな自然景観を体感する
	ハイキング	仁伏半島MKT (約km)		屈斜路湖畔の美しい原生林 アイヌの人々の暮らし	屈斜路湖畔でのアイヌの集落（コタ ン）と温泉地とのつながり
	サイクリング	仁伏半島～眺湖橋 (約10km)		砂湯 池の湯	自然の恵みと人々の暮らし
	カヌー	眺湖橋～美留和橋 (約7km)		水の透明度（鏡の間） 屈斜路湖から釧路川に流れる瞬間	原生自然（倒木など）が残る源流域 は操舵が難しいため、ガイド付きカ ヌーで下り、人間の手を加えない、 ありのままの川の姿を体感する
	サイクリング	美留和橋～瀬文平 (約31km)			太平洋側の酪農主体の人々の暮らし
DAY 4	カヌー	瀬文平～塘路湖 (約33km)	1日かけてのロ ングカヌー体験	野鳥や動物たちとの出会い	塘路湖から釧路川までを繋ぐアレキ ナイ川は、川幅が狭く、木々が迫っ てくるジャングルの中にいるような 雰囲気のため、野鳥や小動物達に出 会えるチャンスも多い
DAY 5	カヌー	塘路湖～岩保木水 門 (約16km)	自分で漕ぐスタ イルのカヌー体 験	日本最大の湿原でカヌーを漕ぐ	釧路湿原国立公園の自然保護の取り 組み、ラムサール条約、タンチョウ
	サイクリング	岩保木水門～釧路 駅 (約15km)		太平洋に沈む夕日をみてゴール	大正時代に氾濫、治水の目的と釧路 の産業化の為に新釧路川（直線的 な）を建設がなされた釧路川の歴史 を知る

総延長約202kmを非動力アクティビティの
複合により楽しむ過去に例のない試み！



04

受入環境整備



非動力ATモデルルートを受入環境整備に関する課題の調査

非動力ATモデルルートを利用してもらうためには受入環境整備の検討が必要になる。そこで、現地でのヒアリングや先進事例の調査を通じて受入環境整備に関する課題の整理を行った。調査手法については以下のとおりである。

1 既存資料調査

既に道東地域で進められているトレイル整備事業及び阿寒摩周国立公園トレイルネットワーク構想において、現状把握している受入環境整備に関する課題について調査を行った。

2 現地でのヒアリング調査及び現地踏査

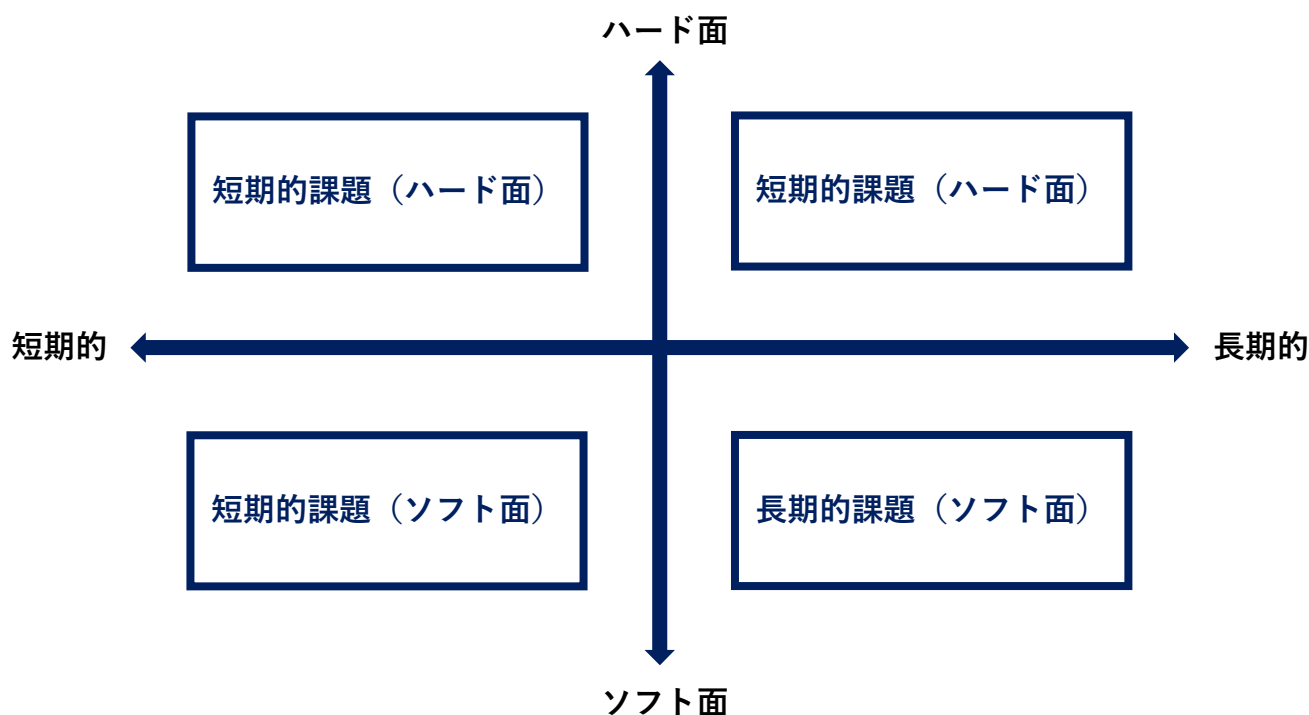
地域説明会を通じて現地アクティビティガイドやその他地域関係者からヒアリング調査を実施。また、現地踏査も行い候補ルートにおける受入環境整備の課題を調査した。

3 先進事例調査

ロングトレイルの先進事例である「ヴィア・フランチジェナ」及び「茨城県北ロングトレイル」から、受入環境整備で参考となる事例やそれぞれのトレイルで課題としている事柄について調査を行った。

受入環境整備の課題の分類

受入環境整備の課題を整理するにあたり、課題解決までに要する期間や課題の性質ごとに整理し、以下のとおり分類分けを行った。



先進事例の調査

ロングトレイルの先進事例としてヨーロッパ4カ国を縦断する「ヴィア・フランチジェナ」及び国内の事例として「茨城県北ロングトレイル」を選定し、トレイルに詳しい旅行会社及びトレイル整備事業者へヒアリングを行い受入環境整備に関する調査を実施した。

海外事例：ヴィア・フランチジェナ

トレイル概要

「ヴィア・フランチジェナ」（ローマ巡礼路）は英国南東部にあるカンタベリー大聖堂からフランス、スイスを経て、イタリアのローマに至るまでヨーロッパ4カ国を南北につなぐ、総距離約1,700kmにも及ぶ古道。中世から続く歴史ある古道だが、近代になって様々な開発などで一時は忘れ去られていたが、キリスト生誕2000年の大聖年を迎える前後に、欧州評議会を中心に準備が進められ、ヨーロッパを縦断する歴史的な古道（ロングトレイル）として復活をとげた。現在、ヨーロッパのハイキング愛好家の中で、ロングトレイルとして最も注目を集めるトレイルのひとつである。



選定理由

- ハイキング以外にもマウンテンバイクなど多彩なアクティビティでトレイルを非動力で繋ぐことができる。
- 現地手配会社（ランドオペレーター）が提供する個人旅行客向けの情報ポータル（アプリ）が充実しており、ICTを活用したトレイル整備の調査、研究の対象となる。

ヒアリング先

S-CAPE tavel（現地手配運営会社）
www.s-capetravel.eu

ヴィア・フランチジェナとの関わり

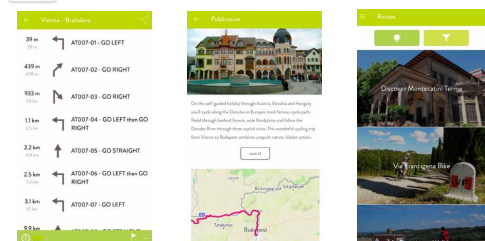
S-CAPE travel社は、欧米諸国からの外国人旅行者に対してヴィアフランチジェナの各種ツアーを企画し、運行している現地オペレーターである。ハイキングだけでなく、サイクリング（マウンテンバイク）など複数のアクティビティを提供しており、アルパインツアーとも繋がりが深い。独自のトレイルアプリの開発も行っている。

1 ツアーパッケージとセットになったモバイルアプリ

イタリア国内においてヴィアフレンチジェナのトレイルツアーを取扱っている S-cape travel 社では、B to B ベースの団体インバウンド用パッケージツアーのほかに、個人旅行者向けのセルフガイドドツアーパッケージの販売を行っている。旅行商品の購入と同時にアプリのダウンロードが可能となり、トレイルや旅程に関するすべての情報をソフトデータとして入手することができる。ヴィアフレンチジェナは街や里山をつなぐルートが多いため、山岳地帯での遭難、怪我等のリスクが低く、個人単位でも安全に歩くことができる点が特徴である。それと同時に歴史、宗教、文化的要素が非常に強いトレイルでもあるため、適切なガイディングがないとコンセプトも含めたトレイルの価値や魅力が旅行者に伝わらない。これらを解決するために提供されるトレイルアプリである。

Mobile application ActiveNav

ActiveNav is the app that will enable you to follow your daily cycling or hiking routes in an easy and intuitive way



アプリの機能

- 完全オフラインのナビゲーションアプリ。
- GPSトラック機能付きマップの表示
- トレイル軌道から外れた場合に警告するアラーム機能
- 位置座標付きの緊急SMSボタンと仲間の旅行者に警告する機能
- 宿泊地情報
- トレイル上の主要なガイド情報（自然、歴史、動植物）

2 EAVF による国を越えた統一ロゴマークの取り組み

EAVF (The European Association of the Via Francigena Ways) は、2001年4月に設立されたヴィアフレンチジェナをヨーロッパ全体で管理運営を行う協会組織である。2020年時点において、EAVFにはイギリス、フランス、スイス、イタリアの200の地方自治体と80の非営利組織、400を超える観光産業の民間業者が加盟している。

それぞれのセクターが統一したブランドによりトレイル運営が行えるようEAVFにおいてロゴの商標登録が行われている。これはヨーロッパ全体での均一したサービス提供を行うと同時に不適切な使用から保護することを目的としている。

ロゴの使用に関しては、トレイル整備等を行う地方団体には無償で提供され、商業目的の使用にはEAVFへの使用料の支払いが必要となる。



3 宿泊施設の供給不足

観光客（トレkker、バイカー）のみならず、巡礼者にとっても宿泊施設の不足が問題となっている。宿泊施設をはじめとするサポートが施設が不足していることにより、サンティアゴ・デ・コンポステーラ巡礼路と比べても巡礼者の数は圧倒的に少ないといわれております。古いゲストハウス等が多く、改修改善に投資する観光事業者が少ないことが原因のひとつとして挙げられる。

（参考）サンティアゴ・デ・コンポステーラ巡礼路

9世紀の初期、キリスト12使徒のうちの一人で聖人と崇敬される聖ヤコブの遺骸がスペイン北西部ガリシア地方で奇跡的に見つかった。

当時この地で盛んだったキリスト教徒のレコンキスタ（国土回復運動）とあいまって、この地（サンティアゴ・デ・コンポステーラ）は、ローマ、エルサレムと並ぶキリスト教の3大巡礼地となった。以来、時代によって波はあったものの毎年何千、何万人ものキリスト教徒がこの地への巡礼路を訪れている。

今日においても、徒歩（ハイキング）、サイクリングなどさまざまなスタイルで巡礼が行われており、特に人気の高い「フランス人の道」は年間約15万人以上の巡礼者が訪れるルートである。

国内事例：茨城県北ロングトレイル

トレイル概要

茨城県北ロングトレイルは、関東北端の茨城県北部6市町にまたがる、全長320km(※)のロングトレイル。山岳地帯に入山したまま長距離踏破を目指すだけのロングトレイルコースではなく、里と山を繰り返し訪れながら多様な地形や眺望、歴史的遺構をつないで歩くことのできる「里山・地域・環境」がトレイルのコンセプトとなっている。地元の誇らしいシンボルとして里山文化と地域資源をとらえ直し、持続可能な環境維持管理を目指している。地域の有志が組織した「茨城県北ロングトレイル協力隊」を中心として、地元の大勢が関わり合いながら、地域に根差したトレイル整備・維持保全活動を展開している。

※ロングトレイルの全長約320kmについては現時点での想定距離



茨城県北ロングトレイル
<https://kenpokult.com/>より引用

選定理由

- 巡礼路や古道、街道といった歴史的背景が強いトレイルではなく、地域に根差した新しいかたちのトレイル整備を行っており、道東エリアでのトレイル整備課題との共通点が多い。
- 持続可能なトレイルの運営を目指し、地域に有志で組織した協力隊がトレイル整備や維持保全活動を展開している。
- 複数の市町村にまたがっており、広域でのトレイル運営の課題等の調査研究の対象となる。
- 情報ポータル（トレイルアプリ）の開発も行っており、ユーザー向け情報発信手段の参考となる。

ヒアリング先

和田 畿久郎 氏

<株式会社ナムチェバザール代表取締役>

茨城県北ロングトレイルとの関わり

水戸に本社を置く創業27年のアウトドアショップ株式会社ナムチェバザールを率い、自らもプレイヤーとしてフィールドを駆けるアクティビスト。アウトドアを通じて茨城から未来を創造すべく、「茨城県北ロングトレイル」の構想段階から関わっている。

その実現に向けて「茨城県北ロングトレイル協力隊」を組織し、複数の市町村へのトレイル整備事業の説明会開催、整備に関わる民間事業者（土木関係者）等との交渉、連絡調整役も担っており、トレイル整備事業にも精通している。

代表を務めるアウトドアショップのナムチェバザールは、アルパインツアーサービス株式会社とも繋がりが深く、海外、国内の登山ツアーの販売等を共同で行っている。

4-2 先進事例における課題

1 現地調査の実施

先進事例調査のため、現在部分的に先行開通している中央エリアの生瀬富士～袋田の滝間での実地踏査及び関係者へのヒアリングを下記日程・内容のとおり実施した。

- 調査日時 2021年11月25日（木）～11月26日（金）
- 実地踏査 茨城県北ロングトレイル 中央エリア（TRAIL MAP1）
生瀬富士～ジャンダルム～袋田の滝
- ヒアリング対象者 和田 畿久郎 氏（株式会社ナムチェバザール代表取締役）
関町 拓也 氏（茨城県 政策企画部 県北振興局 振興担当 G）

ロゴ入りのテープサイン
道標に比べ設置が容易で環境負荷も少ない



協力隊によって整備されたトレイル
危険個所の整備は特に重要である



日本三名瀑のひとつ『袋田の滝』
トレイルは滝上部の沢を横断する

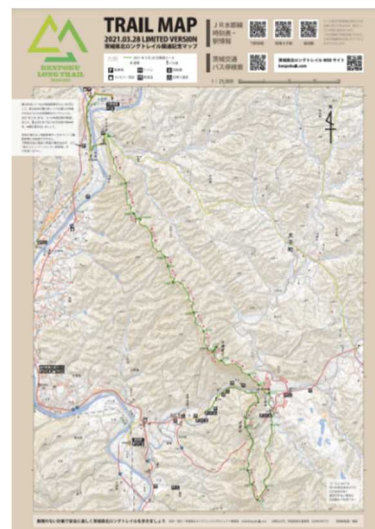


トレイル利用者数調査のカウンター
まだ開通して間もないため、月平均100人に満たない



2 トレイルマップの作成、歩行難易度設定

茨城県北トレイルは登山道を整備するだけでなく、県北各地に点在する里山の自然、歴史、文化遺産、観光施設、温泉などをつなぎ、それぞれの付加価値や特色を生み出すことを大きな目的としている。そのためトレイルマップに関しても単なる現在位置把握のツールとしてでなく、トレイルの周辺情報を盛り込んだつくりこみとなり、登山地図としては珍しいかたちといえる。また難易度設定に関しては地元の山岳会とも協議を重ね、登山者目線での安全を考慮した5段階表記を目指している。



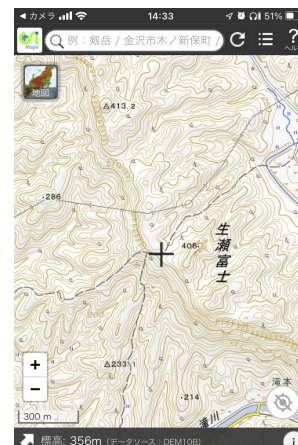
3 QRコードによる現在地把握

現在地把握にはGPS測位をはじめとしたさまざまな手法があるが、ここでは国土地理院のGSI MAPサイトへのリンクと位置情報がセットになったものをQRコード化し、主要な地点に設置されている。携帯電波の圏内である必要があるが、県北トレイルは幸いにも集落に近いため、ほとんどが電波圏内となっている。標高の低い里山は地形が複雑なため、道迷いが起こりやすいため、また地図看板に比べ、道標が最小限のサイズで済むため、環境への負荷も少ない点も大きなメリットである。



4 宿泊施設の不足

トレイルの起点となる宿泊宿が少ない。元々観光地ではなかったエリアも多く、新たな宿泊施設の開発が必要となっている。現在、空き家民家の状況を把握し、民泊またはハイカーが寝泊まりできる施設へ変換できないか調査を行っている。また、既存のキャンプ場を活用した再開発も進められている。



4-3-1 地域の課題整理（ハード面）

現地調査及び先進地事例の調査により、モデルルートを設定する上で、地域における様々な課題が明らかとなった。

受入環境整備に関する短期的課題（ハード面）

1 アクティビティ事業者間におけるギアの不足・スペック差

サイクリング事業者によっては都市型のEバイクは十分備えているものの、A T ツアーに適した長距離向けマウンテンバイク型のEバイクが台数として少なく、比較的大柄な方が多い欧米豪のA T 客には対応し切れないことがあることが判明した。

2 地元事業者の活用不足

屈斜路カルデラ外輪山トレイルの計画ルート延長線上に景観が良い町営牧場があるが、民間企業が運営を受託しており、牧場の検疫といった特有の問題により、トレイルとしてハイカーを自由に歩かせることが出来ず、トレイルが繋がっていない状態となっていた。

3 エコミュージアムの活用不足

川湯エコミュージアムセンターは、周辺の生態系に関する展示物や安全情報発信、アクティビティ事業者の紹介、休憩場所といった様々な機能を持っており、モデルルートを紹介する最適の発信地と考えられるが、複数のアクティビティを繋いで広域でA T ツアーを体験できるという案内表記は存在していなかった。

4 地権者が分からない道路

小清水町や清里町などを中心に道路や土地の地権者が把握できず、モデルルートとして通行可能か確認できない場所があった。一般の通行を禁止するロープが引っ張っているが、連絡先の掲示などではなく、将来的なモデルルートの候補にできるか確認が取れなかった。

5 未整備区間のトレイル

屈斜路カルデラ外輪山トレイルや摩周・屈斜路トレイルでは、一部区間が整備中であったり、整備ルートが定まっていない区間があり、訪問者が自由にトレイルを往来できない状況であった。



受入環境整備に関する長期的課題（ハード面）

1 休憩所・トイレの未整備エリア

網走湖畔から美幌峠の区間や釧路川のカヌー通行区間では数十キロにわたって休憩所やトイレがなく、通常のツアーでは2時間程度に一回のトイレ休憩が望ましく、訪問者にとっては受け入れ環境が整っているとは言えない状況であった。

2 宿泊施設の不足

欧米豪のA T訪問客にとって、宿泊施設は訪問地として選ぶ際に非常に重要な要素となるが、モデルルート（案）上には欧米豪のA T訪問客に適した宿泊施設が不足していた。特に釧路川の中流域には宿泊施設が存在しないエリアが存在していたため、モデルルートを旅行商品として販売する際、様々な調整が必要であり、理想的な行程が組めないことが明らかになった。

3 カヌーポートのメンテナンス不足

標茶駅に近いカヌーポートなどは、数年間にわたり整備されず、草木に埋もれて使用できなくなっていた。1日あたりのカヌーの移動時間や距離を考慮するとカヌーの利用区間や利用者に制限があり、緊急時における対応に懸念があった。

4 道路の未整備・メンテナンス不足

トレイルの整備ルートにおいて国道のUカーブ付近に横断歩道がなく横切の必要がある区間があったり、美幌峠近くに横断歩道が設置されていない等、歩行者や自転車利用者にとって危険な箇所があった。また、屈斜路湖の東南エリアには3か所の橋が崩落しているが、復旧されておらず、サイクリングで利用できないルートがあった。

5 共通した道標の未整備

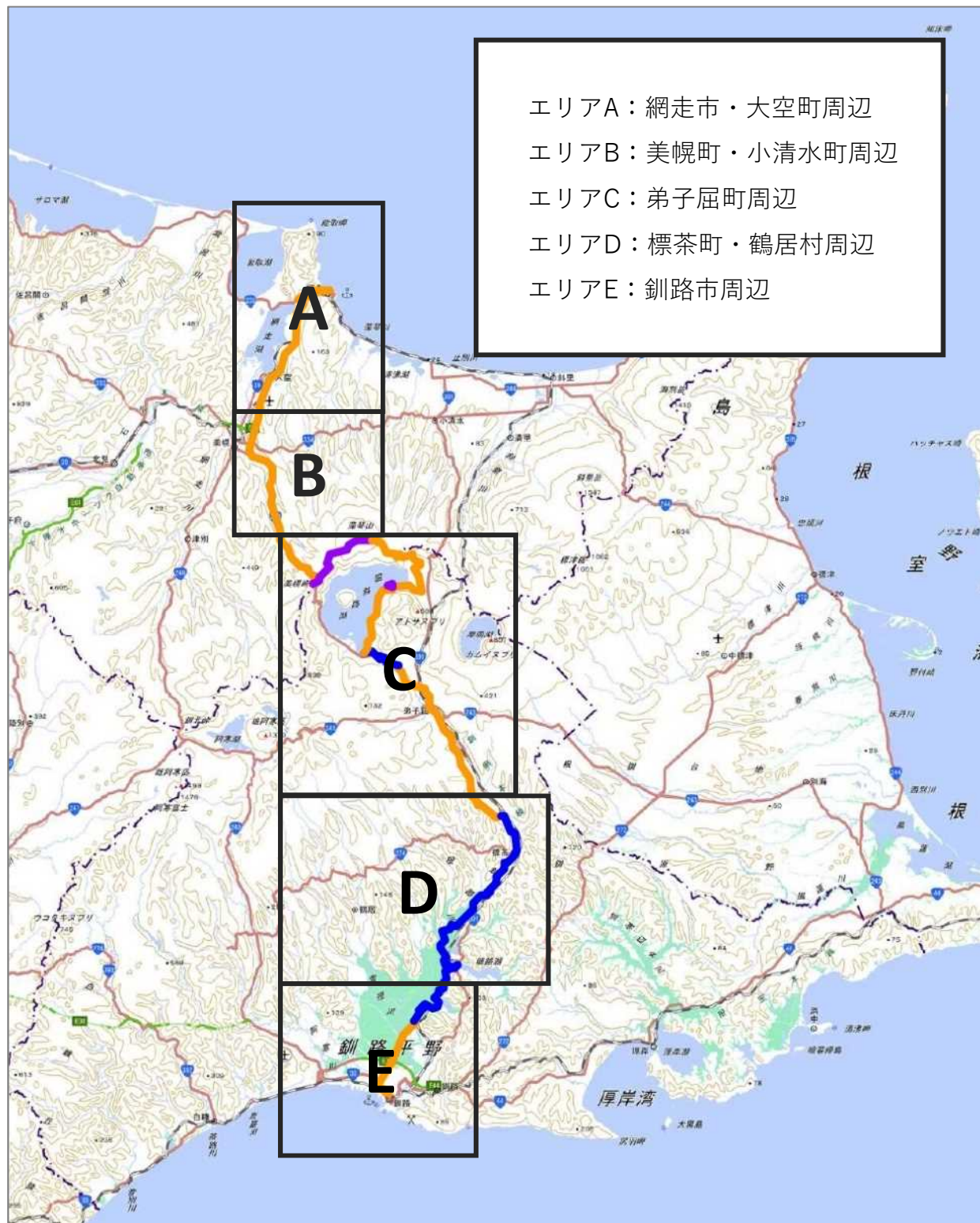
摩周屈斜路トレイルは共通した道標の整備が進んでいるが、その他のエリアや区間では共通した道標がなく、地図上で確認したルートから道に迷う地点もあった。

6 通信環境の未整備エリア

美幌町から美幌峠まであがる山間部や清里町の神の子池の周辺、釧路川の流域ではWi-Fiや通信環境が整っていない場所があった。

モデルルート（案）上で宿泊可能な施設の分布図

モデルルート（案）から10km圏内にある宿泊可能な施設（ホテル、旅館、民宿等）を調査し、モデルルート（案）を5つのエリア（下記図のとおり）に分け、宿泊施設の分布を把握した。



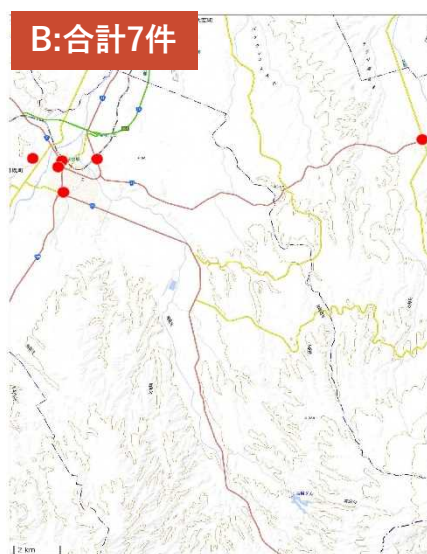
4-3-1 地域の課題整理（ハード面）

調査の結果、モデルルート（案）から10km圏内にある宿泊可能な施設は合計117件存在した。（令和4年2月現在）また分布図のとおり、道東地域における宿泊施設は中核市や観光地（温泉地）に集中しており、B（美幌町・小清水町周辺）エリア、D（標茶町・鶴居村周辺）エリアにおける宿泊施設が極端に少ないことが分かった。

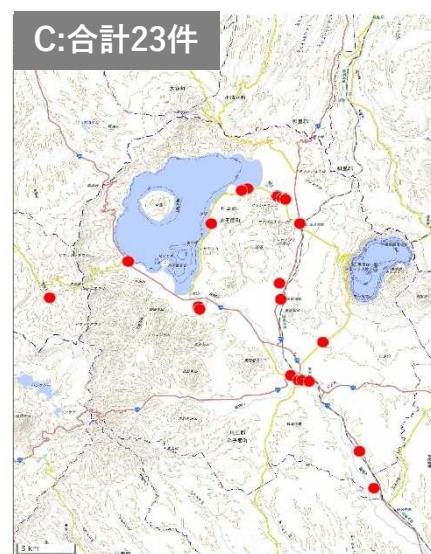
上記のことから、現状の受入環境では全てのルートを非動力で移動することは困難であり、旅行者が移動する際には車両を使用しなければならない。



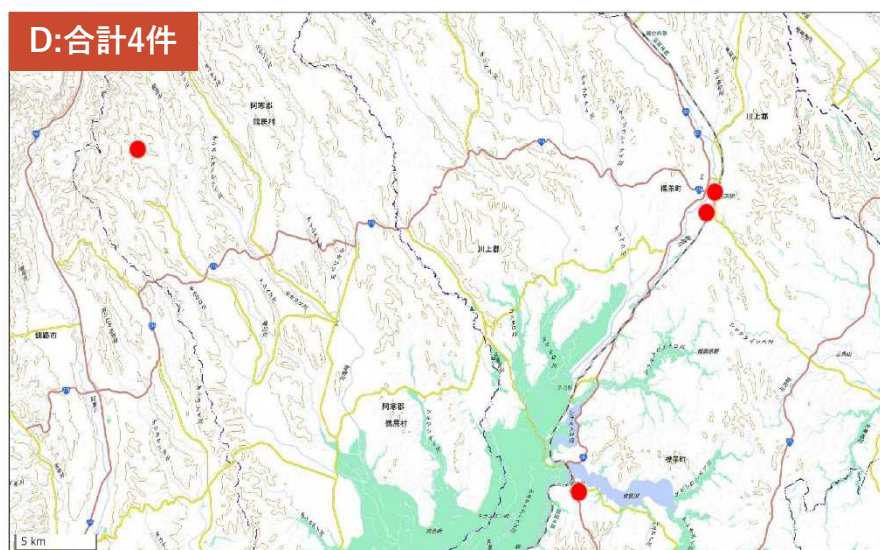
（網走市・大空町周辺）



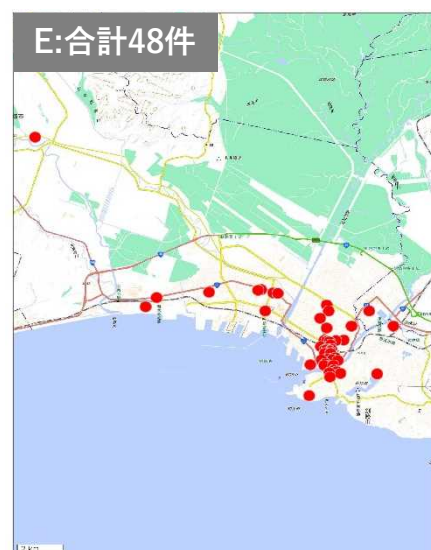
（美幌町・小清水町周辺）



（弟子屈町周辺）



（標茶町・鶴居村周辺）



（釧路市周辺）

受入環境整備に関する短期的課題（ソフト面）

1 多くのオンライン情報源による不確実性の懸念

道東エリアの国立公園やトレイル、自然を紹介するホームページなどは数多く存在しており、オンラインによる情報収集は容易に行える状況にあるが、個人のホームページ等で公開されている情報の信ぴょう性や正確さに関しては検閲されておらず、オンラインで公開されている情報の不確実性が懸念される状況にあることが明らかになった。

2 インバウンド対応不足

アクティビティ事業者によるインバウンド対応の実績が乏しく、インバウンドの受け入れに関して積極的な受け入れ体制ではないことが分かった。

3 アクティビティ事業者による連携不足

アクティビティ事業者の連携が属人的かつ限定的であるために、モデルルートでカバーされる道東の広域エリアにおいて、複数のアクティビティを希望する旅行者に対して、シームレスに体験できる仕組みが整っていないことが判明した。

4 英語スルーガイドの不在

道東エリアにおいて欧米豪からのAT旅行者に対して、地域住民やアクティビティ事業者との人間関係を構築し、自然環境や歴史などストーリー性を持って語ることが出来る英語スルーガイドが存在していないことが明らかとなった。

5 英語（多言語）対応不足・情報発信の不足

空港や主要な観光地・川湯エコミュージアムセンターにおいては、英語表記や英語パンフレットなどもあり、一定程度のインバウンドの受け入れ環境が整っているが、アクティビティ事業者を中心に英語（多言語）の対応が進んでおらず、積極的な情報発信が行われていないことが明らかになった。

6 自治体ごとで整備状況に差がある

国内屈指の観光地である屈斜路湖を有する弟子屈町においては、エコツーリズムを掲げて、持続可能な観光の受け入れ整備が進んでいるが、観光業が地元の主要な産業ではない美幌町や小清水町などでは、積極的なトレイル整備などは行われておらず、モデルルートの設定に制約が大きいエリアであることが判明した。

7 野生動物の対応不足

道東の居住地域以外については、熊に遭遇する危険があるため、旅行者が自由に往来できるように奨励していないエリアもあり、場所によっては立ち入りを禁止していた。また、道路では野生のシカに遭遇する可能性もあり、自動車だけでなく自転車においても高速で走行している場合、衝突する危険性があることも明らかとなった。

受入環境整備に関する長期的課題（ソフト面）

1 地域ATコーディネーターの不在

欧米豪からのAT旅行者を受け入れるには、英語によるコミュニケーションが可能であり、複数の旅行サービスをまとめて予約して、天候やお客様の特性などに応じて予約内容の調整を行う必要がある。その役割を担う地域のATコーディネーターが必要であるが、道東エリアには不在であることが明らかになった。

2 アクティビティガイドの高齢化

道東エリアのアクティビティガイドの多くが40代半ばから50代であり、アクティビティ強度が高いツアーを提供できなかったり、将来的にAT市場の縮小に追い込まれる可能性を各アクティビティ事業者によって不安視されていた。

3 自治体における観光業への理解不足

観光業が主要な産業ではない自治体においては、アドベンチャーツーリズムの考え方や波及効果について十分に理解されておらず、他の自治体と比べて観光に関連した整備に遅れをとっていたり、観光客向けの利便性が十分ではない。具体例としては、美幌町において、女満別空港から美幌町までの空港バスの存続を観光協会が自治体へ訴え続けていたが、北見市へのバイパス開通を契機に空港バスが廃止に追い込まれた。その後、地元の観光事業者や住民から空港バスがなくなった不便を自治体やバス事業者へ訴える事態となったが、空港バスの復活までは至っておらず、モデルルートの設定において大きな制約となった。

4 観光業従事者以外の地域住民の理解不足

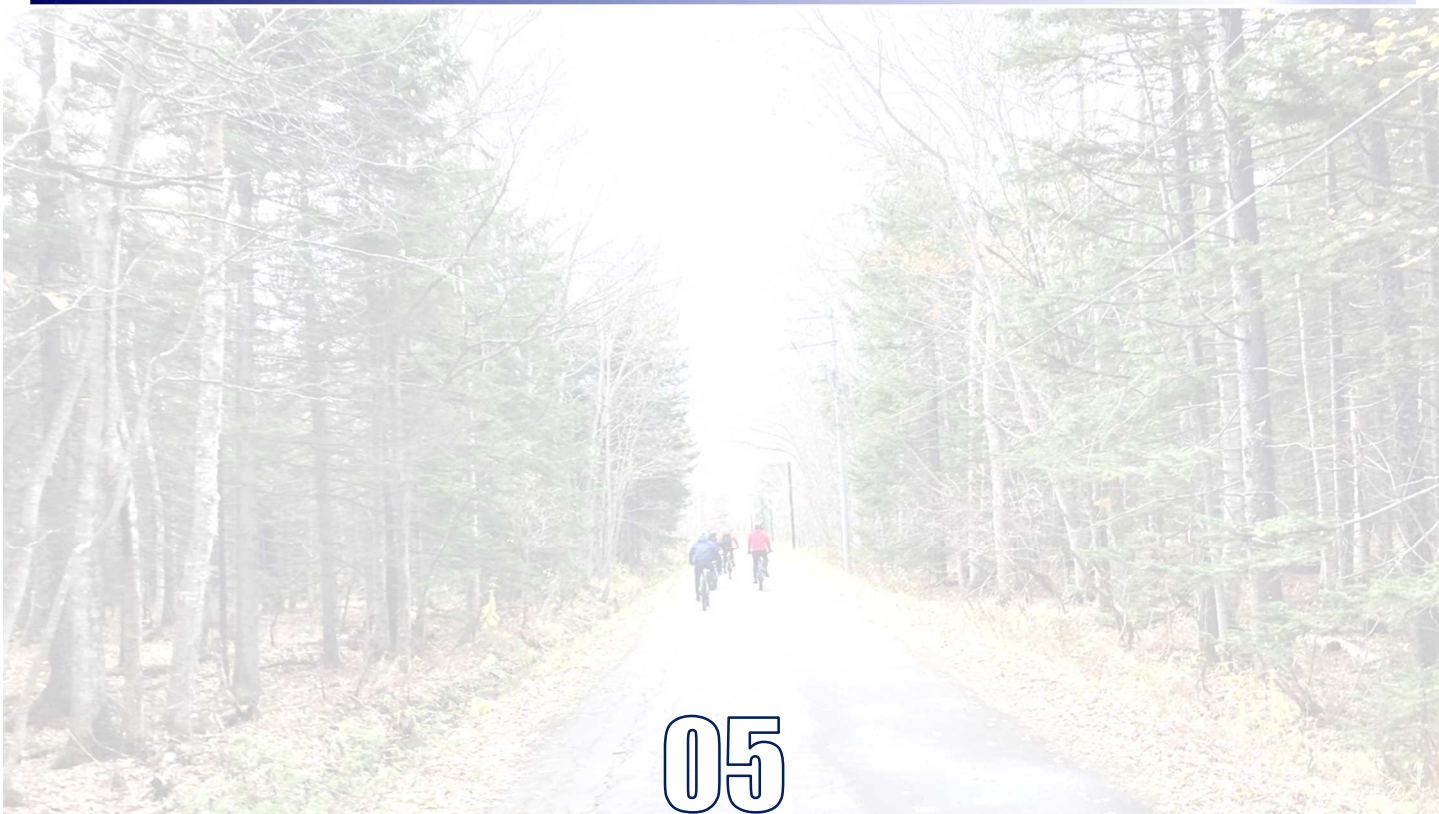
津別町においては、観光業に従事していない地域住民における観光業への理解やトレイル整備への理解が乏しく、地元のアクティビティ事業者が期待するペースで整備が進んでいない状況であった。



5 農道・林道利用の理解が得られない

国道は歩道がない区間や二輪車の安全走行に必要な車幅が十分に確保されていない区間もあり、危険な場所が存在した。また、国道は危険な場所でなくともトラックなどの大型車両が走行しているため、騒音の面からも観光ルートとしては適しておらず、側道となる農道や林道の通行が望ましいことが分かった。しかしながら、観光客のマナーへの懸念や観光に対する理解不足により、農道や林道の利用に対する理解が十分に得られていない状況であった。

林野庁が管理する林道については、自治体ごとに林野庁から土地を借り受けしてトレイルを整備する必要がある。弟子屈町は積極的にトレイル整備が進んでおり、てしかがトレイルクラブが整備を請け負っているが、周辺の自治体では整備されていないところも多くあった。



非動力ATモデルルート of 維持管理体制に関する課題の調査

非動力ATモデルルートを持続的に運営していくためには維持管理体制の検討が必要になる。そこで、現地でのヒヤリングや先進事例の調査を通じて維持管理体制に関する課題の整理を行った。調査手法については以下のとおりである。

1 既存資料調査

既に道東地域で進められているトレイル整備事業及び阿寒摩周国立公園トレイルネットワーク構想において、現状把握している維持管理体制に関する課題について調査を行った。

2 現地でのヒアリング調査

地域説明会を通じて現地アクティビティガイドやその他地域関係者からヒアリング調査を実施し、維持管理体制に関する課題について調査を行った。

3 先進事例調査

ロングトレイルの先進事例である「ヨルダントレイル」から、維持管理体制を構築する上で参考となる事例や組織を運営するために必要な財源の確保の方法などについて調査を行った。

既存資料調査や現地でのヒアリング調査で把握した課題

既存資料調査や現地でのヒアリング調査による調査を通じて把握した課題は以下のとおりである。

調査対象	課題
満喫プロジェクト	・ トレイルの設定や施設の整備に地権者への了解や申請許可が煩雑。 ・ 簡易な補修・修繕、草刈り等の現場の維持管理を慣例的に管理者ではなく地域関係者が行っている ・ 刈払い、枝及び倒木や危険木の処理、危険な浮き石や転石の除去、浸食防止、安全利用のための誘導表示といった維持管理
トレイルネットワーク構想	・ トレイルネットワークに関する一体的な情報提供 ・ トレイルを一定の水準で維持するための管理運営機能
地域説明会	・ 林道の整備や、草の刈払いが必要な箇所がある ・ 登山道整備、点検を定期的に行いたい許可がとりにくい ・ 現状ではほとんどのトレイルや林道でMTB走行が認められていない ・ トレイルのゾーニング（ハイキング・トレラン・MTB）の棲み分けの必要性

先進事例の調査

維持管理体制における先進事例としてヨルダン・ハシェミット王国を縦断する「ヨルダントレイル」を選定し、トレイルに詳しい現地手配会社へヒアリングを行った。

海外事例：ヨルダントレイル

トレイル概要

ヨルダンを南北に縦断する「キングスウェイ（王の道）」沿いに、2015年に新しく開かれた全長650km、全8ステージに渡るロングトレイル。ナショナルジオグラフィック紙が選ぶ2018年のベスト・トラベル21にも選定された。ヨルダンの歴史と多様な文化、素晴らしい自然景観を非動力の移動手段で体感することができ、欧米のAT市場において非常に人気度の高いトレイルとして注目されている。



<https://atlasguides.com/>より引用



選定理由

全長650kmにも及ぶ長大トレイルには、複数の行政区分、地方自治体、管理運営団体が関わっている。財団による運営をはじめたとした、ヨルダントレイル特有の維持管理体制を調査することにより、広域トレイルにおける連携の在り方や課題について整理を行った。

ヒアリング先

EXPERIENCE JORDAN Adventure（現地手配運営会社）
www.experiencejordan.com

ヨルダントレイルとの関わり

Experience Jordan Adventure 社は、欧米諸国からの外国人旅行者に対してヨルダントレイルの各種ツアーを企画し、運行している現地オペレーターである。ヨルダントレイルの造成事業段階からトレイルの活用と整備事業に関わる。アドベンチャーツアー専門のツアーオペレーターとしてアルパインツアーの現地提携先業者でもあり、当社との関わりも深く、先進事例としてトレイルアプリの開発や海外への販売ルートの開拓など幅広い分野での調査の対象となる。

1 ヨルダントレイル協会

ヨルダントレイル協会は、2015年7月に設立されたトレイルの開発と維持管理を担う財団である。幅広い関係企業、自治体との強固な連携を確立し、トレイルに関するあらゆる情報を一元化している。ヨルダントレイルは地域経済における雇用創出に大きな効果を生み出していることから、USAIDからの助成金、ヨルダン観光局からの支援をはじめ、民間企業、地元ボランティアからの資金援助も行われている。

(参考) USAID (アメリカ合衆国国際開発庁)

アメリカ合衆国の非軍事による海外援助を行う政府組織。USAIDはグローバルアライアンス、経済成長・貿易振興・農業開発、保健、紛争予防及び人道援助に関する援助を行っている。

2 部族コミュニティによる維持管理

ヨルダントレイル協会のみが、トレイルの維持管理を行っているのではなく、広域トレイルにおける維持管理には複数の団体、自治体、部族コミュニティが複雑に関係している。特徴的なのは部族コミュニティがトレイルの維持管理に積極的に取り組んでいる点である。ベドウィン部族はペトラ、ワディラム、アカバ間の維持管理を支援しており、セクションごとに異なる部族がヨルダントレイルに関わる事業への支援を行っている。

3 旅行会社 (EXPERIENCE JORDAN社) による維持管理

地元旅行会社もまた、整備されたトレイルを商品として販売するだけでなく、プロジェクトとして積極的に取り組んでいる。下記はその一例である。

□ トレイルマッピング作業

Google Earth、Googleマップへの位置情報の入力、マッピングソフトウェアによるハイキングルート調査作業。

□ ヨルダンバイク (注: サイクリング) トレイルの開発

ヨルダントレイルの整備事業で得た知識や人脈を生かし、独自にバイクトレイルの開発を行い、維持管理の中心を担っている。自社独占的な販売方法ではなく、プロジェクトを透明化し、国家事業であるヨルダントレイルとも共通のプラットフォームとした点が評価されている。

□ ウィクリーウォークの開催

地域社会を支援する目的で、週末に地元住民を招待したハイキングや日帰り旅行を開催している。普段外国人向けに提供している観光コンテンツやプログラムを地元住民が経験することにより、その土地の本当の魅力を見つめなおす機会を生み出し、観光業への理解促進にもつながる。またサプライヤー自身がお客様の立場を経験することにもなるため、新しいアイデアや

4 資金調達の手法

トレイル事業が地域経済に大きな影響を及ぼしている点が高く評価されているヨルダントレイルでは、観光局や政府の助成金だけではなく、グローバル企業からのスポンサーも多い。ヨルダントレイル協会は現在、8社の戦略的パートナー、16社のスポンサーを抱えている。また、ヨルダントレイルではADOPT TRAILという制度を設けている。

ADOPT TRAIL

新規開拓トレイルの一部（区間や距離ごとに）個人が出資する制度で、新たなトレイル構築や、雇用機会の創出などの支援に充てられます。出資者（採用者）はソーシャルメディア活動などで露出を行い、その相乗効果でトレイルの維持管理を行っていくシステムである。イギリス発祥のナショナルトラスト運動と現在のクラウドファンディングの仕組みを合わせたような資金調達の考え方である。



5-2-1 課題整理（組織・体制）



現地調査及び先進地事例の調査により、モデルルートを設定する上で、様々な課題が明らかとなった。組織・体制については、下記の項目が課題として挙げられる。

1 モデルルート整備を進める当事者組織の不在

各アクティビティ事業者や行政関係者において、様々な課題が認識されているが、それらの課題を集約してモデルルート整備を当事者として進める組織が存在していない。

2 モデルルート整備の支援組織が不明確

モデルルートの整備にあたり、自治体や観光協会、林野庁、交通機関やアクティビティ事業者など様々な組織や機関が関わるため、当事者組織を設立することが求められる。平行して、各方面に影響力を持つ組織から支援を受けることが重要であるが、支援組織が不明確である。そのため、モデルルートの整備計画を打ち出した後、既存組織や事業者の調整役が不在により、計画通り整備が進まなかったり、計画の軌道修正が的確に進まない懸念がある。

3 トレイル整備の人員不足

現在、てしかがトレイルクラブが弟子屈町内の屈斜路湖周辺のトレイルを整備しているが、人員に限りがあり、整備を進めているルートが限定的である。モデルルートの整備状況の改善やオプションルートの計画を考慮すると、人員不足の状況にある。



現地調査及び先進地事例の調査により、モデルルートを設定する上で、様々な課題が明らかとなった。資金調達に関する課題として、下記の項目が挙げられる。

1 維持管理の資金不足

モデルルートの候補となるエリアや区間において、維持管理に必要な資金が不足しており、維持管理が適切に行われていない箇所が散見され、古いトレイルが維持管理されず使えなくなっているルートもあり、維持管理の資金調達に課題がある。また、台風により工事用のテトラポットが釧路川の中流域に埋没しており、撤去されていない状態が数年間続いている。これにより釧路川のカヌー通行が出来ない区間が存在しているため、河川の管理者に対する働きかけを継続して行う必要がある。

2 新整備の資金不足

屈斜路カルデラ外輪山トレイルの全体計画や川湯温泉街から屈斜路湖に抜けるサイクリングルートの整備など、トレイルやサイクリングに適していると考えられる箇所が存在するが、新しく整備するための潤沢な資金がないため、整備の完成時期が未定であったり、計画から進展していない区間がある。

3 関連事業における資金不足

モデルルートの拠点となる地域では、古くなった看板や休廃業した施設の看板が残っていたり、休廃業した建物が廃屋となって残っているところも多いが、撤去を行う財源が十分に確保されておらず、撤去の目途が立っていない場所がある。モデルルートを整備していく過程で、誤解を招いたり景観上の懸念がある。



現地調査及び先進地事例の調査により、モデルルートを設定する上で、様々な課題が明らかとなったが、販売戦略に関して、下記の項目が課題として明らかとなった。

1 販売促進の不足

道東地域を結ぶA T旅行商品はまだ少なく、地域の各アクティビティ事業者においても積極的に欧米豪のA T顧客や旅行会社向けに地域のプロモーションなどは行われていないことから、潜在需要の獲得に繋がっていない。

2 インバウンド受け入れ態勢の未整備

問い合わせベースでインバウンドの個人客向けにツアーを催行することが一部のアクティビティ事業者であったものの、欧米豪のA T顧客向けに造成された高付加価値のA T旅行商品がなく、インバウンドの受け入れ体制は未整備という状況にあった。

3 インバウンドに対する心理的抵抗感

過去には、アクティビティ事業者の英語能力が限定的であるために英語による予約対応や商品説明に苦勞することがあったことや、予約が入っても当日の予約客が現れなかったり、事前の連絡がなく店舗を突然訪問してアクティビティの依頼をしてくる個人客もいたことなどから、インバウンド客に対する心理的な抵抗感や嫌悪感が少なからず生まれていることが明らかになった。



策定したモデルルート（案）の実現可能性及び、整理した受入環境整備の課題について、先進事例に詳しい有識者等が実際にモデルルート（案）を実地踏査しその検証を行った。

1 有識者による検証における必須事項

- ① 検証の実施にあたっては、北海道運輸局事業で作成した評価シートなどを活用し評価を行った。
- ② ATに欠かせないストーリーテリングやチャレンジ要素、WOWファクター等を盛り込んだ行程とした。
- ③ 1日1回ツアー催行者やアクティビティガイド、地域関係者等との意見交換の場を設けた。

2 検証方法

モデルルート（案）の実現可能性及び、受入環境整備の課題について検証するにあたり、以下の手法により検証を実施した。

■ モデルルート（案）の実現可能性

モデルルートを実際に旅行商品として販売する場合、ATツアーとして求められる要素を満たしている必要がある。そのため、令和2年度「訪日グローバルキャンペーン等に対応したコンテンツ造成事業」アドベンチャートラベル商品造成事業で作成した「ATツアー評価シート」を用いて評価を行った。評価項目は以下のとおり。

1	コンセプト・ストーリー	5	インフラ
2	ATの3要素	6	5つの体験価値
3	ツアー設計	7	サステナビリティ
4	ツアー食事	8	ツアー全体構成

（参考）ATツアー評価シート：<https://www.tb.mlit.go.jp/hokkaido/content/000237322.pdf>

■ 受入環境整備の課題

現地でのヒアリング調査や先進事例調査を通じて得られた課題について整理を行ったが、当検証では実際にAT旅行者がモデルルートに参加した場合の目線で、新たな受入環境整備の課題の発見や、受入環境整備の課題の解決案について有識者より意見をもらった。

モデルルート（案）を検証する有識者

設定したモデルルート（案）に沿って、下記2名の有識者を招請し検証を行った。また、旅行商品化の観点から、受託事業者アルパインツアーサービス株式会社代表取締役社長の芹澤氏も検証に加わった。

1 有識者紹介

シャノン ウォーカー



<KODO コドー合同会社 最高体験責任者（CXO: Chief Experience Officer） / ATTA正会員>

ニュージーランド生まれ。90年代に交換留学生として初めて来日。シドニーでアジア研究の学士号を取得した後、東アジアを旅行し日本に戻りニュージーランド政府観光局東京オフィスに入局。9年間に渡り、東京とオークランドでPR、マーケティング、主要イベントなどの部門で功績を残した。「100% Pure New Zealand」という世界的なキャンペーンを成功させたことでも知られている。2019年にビジネスパートナーのマイク・ハリス氏と共にKODOを立ち上げた。

金子 森



<Explore Hakone 代表/ ATTA正会員/箱根DMOサステナビリティコーディネーター>

米国・南カリフォルニア大学ビジネス学部卒業。帰国後にイオン（株）にて人事・管理・経営企画などに従事。30歳を期に地元・箱根にUターンし2015年より訪日外国人専門のガイド事業・Explore Hakoneを開始。プライベートツアーとしてこれまでに世界25か国、3,000人以上のガイド実績がある。箱根DMOにて戦略推進委員も兼務。日本遺産「みちのくGOLD浪漫」ツーリズムガイド人材育成セミナー講師、長野県安曇野市「ENGLISH-SPEAKING GUIDE 講習会」講師なども勤め、多言語ガイドの人材育成にも取り組む。日本山岳ガイド協会・登山ガイドII、全国通訳案内士（英語）

2 商品化の観点から参加

芹澤 健一



<（一社）日本アドベンチャーツーリズム協議会理事/
アルパインツアーサービス株式会社 代表取締役社長>

学生時代より登山に親しみ、国内のほか、ニュージーランドやカナディアンロッキーの山で過ごす。世界各国の山域や国立公園をフィールドにツアーリーダー業およびガイド引率業の経験を積む。地域の観光振興の観点から環境保全やガイド・コーディネーター育成など、世界各国でのトレッキング、ハイキングコースの企画造成や運行など総合のプロデュースをおこなう。カナディアン・ロッキーやネパール・ヒマラヤなどでは自然環境に配慮したロッジのプロデュース全般に関わる。近年は、世界各地の山岳、里山ロングトレイルを日本に紹介し、また、日本古来の文化や歴史と四季折々の大自然の魅力を掘り起こしたアドベンチャーツーリズムを世界に向けて発信している。

各アクティビティを担当するガイド紹介

設定したモデルルート（案）に沿って、有識者による検証を行うために下記のアクティビティガイドに協力を要請し、担当して頂いた。



西原 重雄

知床サイクリングサポート：サイクリングガイド。知床から斜里、網走、摩周エリアまでの広域でサイクリングツアーを実施している。

担当：（DAY1）網走～美幌峠サイクリング



上野 真司

NPO法人 森のこだま：登山ガイド。屈斜路湖外輪山トレイルの整備事業、登山ガイド、津別峠展望台の管理など、津別町で多くの事業に携わっている。

担当：（DAY2）屈斜路カルデラ外輪山トレイル



奥村 利之

Okku Outdoor Challenge：サイクリングガイド。摩周・屈斜路湖のエリアを中心に弟子屈町でサイクリングツアーを実施している。

担当：（DAY3）屈斜路パノラマダウンヒル、屈斜路湖畔サイクリング
釧路川河岸サイクリング



小林 由紀子

てしかがトレイルクラブ：トレイルガイド。屈斜路摩周トレイル整備事業に携わっており、自然や生態系だけでなく、アイヌの歴史文化にも詳しい。

担当：（DAY3）摩周屈斜路トレイル



土田 祐也

SOMOKUYA：カヌーガイド。屈斜路湖から釧路川の源流域だけでなく釧路川の下流域まで広域に渡ってカヌーツアーを実施している。

担当：（DAY3）釧路川源流域カヌー
（DAY4）釧路川中流域カヌー
（DAY5）釧路湿原カヌー



藤原 仁

てしかがトレイルクラブ：屈斜路摩周トレイル整備事業、ハイキングガイド、カヌーガイドなど弟子屈町で多くの事業に携わっている。

担当：（DAY5）釧路湿原カヌー



松岡 篤寛

阿寒観光ハイヤー：サイクルガイド、運送事業者。釧路湿原から釧路市内までの広域に渡りサイクリングツアーを実施している。

担当：（DAY5）フィナーレサイクリング

検証1日目：2021年10月28日

検証1日目は女満別空港に到着した後、空港バスにて網走駅まで移動し、駅からサイクリングにて美幌峠まで移動した。当日の天候は不安定で、本来のコースを走行できなかったため、一部ルートを変更することとなったから、急遽ハイライトの要素変更や時間調整が求められた。



1 網走駅からスタート

網走駅前のロータリーにてEバイクの乗り方や当日の行程を説明。Eバイクに関して、各国のルールの違い等を有識者からの意見を受けて、参加者やアクティビティ業者がインバウンド向けに必要な案内方法を学んだ。



2 網走川沿いを南下し網走湖へ

網走川沿いをサイクリングして網走監獄の入り口に到着。網走監獄の歴史だけでなく、アイヌ民族や北方民族といったガイドブックには載っていない話をサイクリングガイドが行った。また、サイクリングガイドが有識者からの質問に丁寧に答え、参加者が地域の歴史や文化の理解を深めた。



3 広大な畑作地帯を疾走

網走から美幌町に繋がる農業地帯を通り抜けながら、屈斜路湖の北側では珍しいタンチョウに遭遇。美幌町と美幌峠を結ぶ国道は交通量が多いため、側道となる農道をサイクリング。美幌峠までの標高差や所要時間を確認しながら、参加者の体力や休憩時間の調整を行った。



4 昼食：峠の湯びほろ

網走監獄でのガイドングが予定よりも大幅に時間がかかり、昼食時間が遅くなり、短時間の昼食時間になった。周辺エリアには地元の名物料理を提供するレストランがなく、旅行商品にする際は改善が必要という指摘があった。

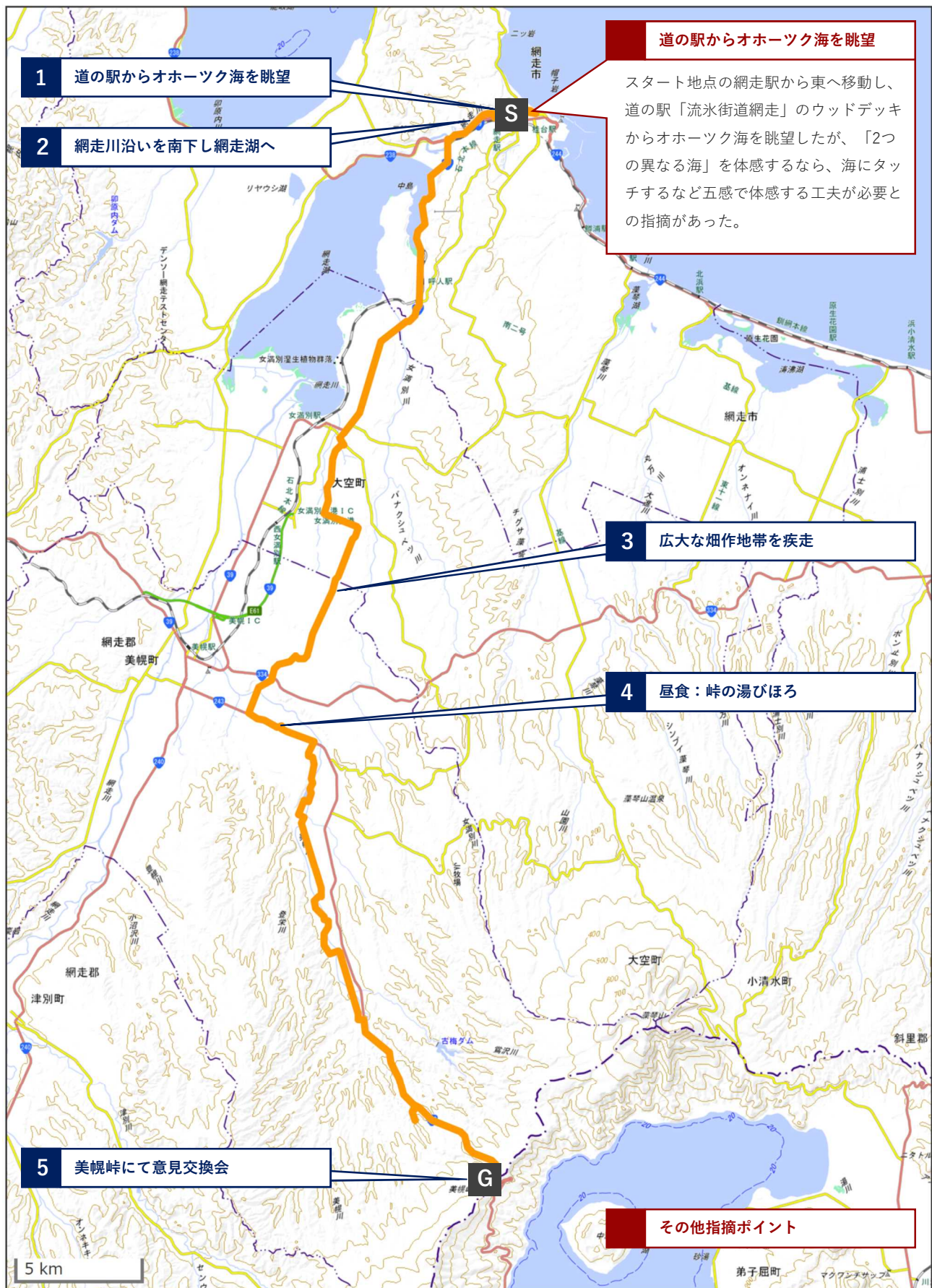


5 美幌峠にて意見交換会

網走駅から美幌峠までのコースに関して美幌峠レストハウスにて意見交換会を実施。出発点を網走駅よりもオホーツク海が見えて海水に触れる場所が良いと意見が出た。また、網走湖の滞在時間やEバイクのインバウンド向け案内方法などに関する意見があがった。

6-2 検証の実施内容

サイクリング (56km)



検証 2 日目：2021年10月29日

2 日目の開始地点の美幌峠では台風並みの暴風が吹き荒れていた。1 時間程度を経過しても天候の回復が見られないため、代替案として、屈斜路カルデラ外輪山トレイルのルート上にある津別峠や美幌峠牧場を見学。その後、屈斜路湖畔まで移動して和琴半島の一周ウォーキングをして、川湯エコミュージアムセンターを訪問した。



1 美幌峠にて暴風に見舞われる

低気圧の影響で暴風雨に見舞われたため、担当ガイドの上野氏の判断により、美幌峠レストハウスにて天候の回復を待つことになった。天候回復を待つ間に行程変更について協議した。待ち時間の間、予定していたガイド内容と悪天候を引き起こした地形や気候の関係について上野氏から話をいただき、そのプレゼン力に拍手があがった。



2 トレイルルートの別ルートを見学

行程には含まれていなかったが、比較的天候が安定していた屈斜路カルデラ外輪山トレイルの津別峠ルートを見学し、本格運用前のルートの整備状況の確認や一部ルート活用してガイドングを実施した。特にガイドングについては、有識者からクオリティが高いとの評価を得た。



3 昼食：ほかほか弁当の弁当

当初の予定では美幌峠から藻琴山まで飲食施設がない区間の終日ハイキングだったため、弟子屈町の「ほかほか弁当」にて、おにぎり弁当を手配した。限りなく環境に配慮した「持続可能な観光」を実現するため、「ほかほか弁当」と調整し紙製容器での弁当の提供を行った。



4 和琴半島

午後になり、標高が低い屈斜路湖畔は天候が回復してきたため、有識者の希望に応じて和琴半島を一周。和琴半島の成り立ちや共同浴場などの説明を上野氏から受けた。モデルルート（案）には設定されていないが、有識者からはAT旅行者にも対応できるコンテンツであるとの意見が挙がった。オプションとして組み込む選択肢も考えられる。

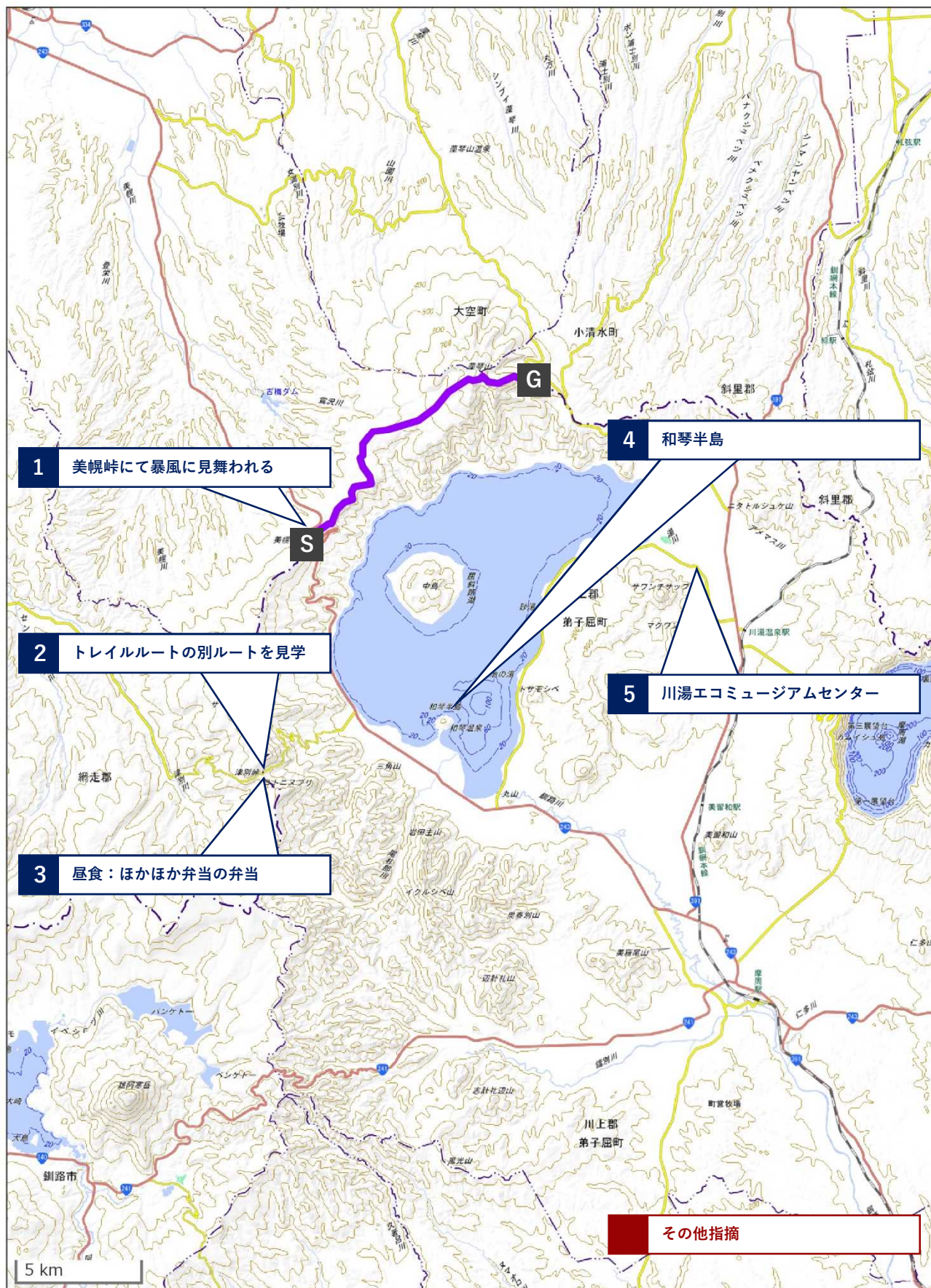


5 川湯エコミュージアムセンター

川湯エコミュージアムセンターを訪問し、モデルルートの全体像をジオラマを見ながら俯瞰した。施設内には周辺の自然や動物に関する展示が日本語と英語で表示されており、有識者からモデルルートの訪問場所として相応しいという意見があがった。

6-2 検証の実施内容

ハイキング (13km)



検証3日目：2021年10月30日

3日目は藻琴山からサイクリングを開始した。この検証中で初めて複数の非動力アクティビティを繋ぐ行程であったことから、入念な事前準備が求められた。初の試みであったため現地ガイドやコーディネーターは探りながらの実施であったものの、スムーズなオペレーションで進行できた。

しかし、タイトなスケジュールだったため、ゆっくり地域を楽しむという点では課題が残った。



1 屈斜路パノラマダウンヒル（藻琴山）

1日目・2日目が天候不良で屈斜路湖を一望できなかったが、3日目の朝ようやく屈斜路湖を全貌することができた。屈斜路湖の成り立ちを実際に屈斜路湖を俯瞰しながらサイクリングガイドの奥村氏から説明を受けた。有識者からは早朝からウォームアップなしでのダウンヒルはリスクیなのではとの意見もあがった。



2 摩周屈斜路トレイル（仁伏半島）

てしかがトレイルクラブの小林氏から摩周屈斜路トレイルの整備状況や屈斜路湖周辺のアイヌ文化や歴史の説明を受けた。10月に新たに摩周屈斜路トレイルのコースとなった仁伏半島は短いルートながらも特徴のあるスポットが複数あり高評価を得た。また、トレイル標識も工夫されており自然環境に負荷をかけない取組がなされていた。



3 屈斜路湖畔

屈斜路湖畔では周辺の山々が一望でき、3日目の出発点となった藻琴山を見返し、移動してきた距離を把握することができた。また、屈斜路湖畔には火山活動により生成された温泉が湧き出ており、屈斜路湖畔で暮らすアイヌの人々のお風呂として活用されてきた歴史と生活を体感した。



4 釧路川源流域カヌー

屈斜路湖畔の眺湖橋から出発し、釧路川の源流をカヌーで移動。雄大な屈斜路湖を体感するとともに、釧路川源流域の静かな空間でコーヒーを楽しんだ。カヌーガイドの土田氏は釧路川源流域でゆったりとした時間を過ごしてもらうため、極力余計なガイディングをしないよう心がけたとの話があり、有識者からも高い評価を得た。



5 昼食：すずめ食堂の弁当

3日目の行程と立地上、飲食店を利用することができないため、弟子屈町の「すずめ食堂」にて弁当を手配した。限りなく環境に配慮した「持続可能な観光」を実現するため、「すずめ食堂」と調整し紙製容器での弁当の提供を行った。

6-2 検証の実施内容

ハイキング (2km) サイクリング (61km) カヌー (7km)



検証4日目：2021年10月31日

4日目は、瀬文平から塘路湖まで約33km所要時間7時間のカヌーを体験した。一般的なカヌーツアーに比べ4倍ほど長距離の移動となるため、準備物の入念な確認や行程の説明があった。

4日目の検証後、有識者からは飽きることのないガイディングと内容ではあったが、さすがに約33kmのカヌーは体力的に体勢的につらいとの意見があがった。



1 瀬文平

4日目のカヌー開始前には、前日のカヌーの基礎的な漕ぎ方を踏まえて土田氏からレクチャーがあった。前日は釧路川源流域の流れとガイドに任せての移動であり、4日目の釧路川中流域は自分の力で漕ぐ必要があったため時間をかけて準備とウォームアップを行った。



2 釧路川中流域

参加者の体力や興味に合わせて、カヌーガイドが柔軟にカヌーを漕ぐ力を調整。カヌーの乗船位置を変えたり、釧路川から見える渡り鳥や山葡萄などの動植物の説明をするなど丁寧なガイディングを受けた。一方、カヌーポート沿いのトイレが未整備であったり、周辺に飲食施設がないなど、旅行商品を検討する上で課題も感じるがあった。



3 釧路川中流域での茶菓

アクティビティ中、カヌーガイドから茶菓の提供があった。暖かい飲み物、釧路川を眺めながら会話を楽しむ等、参加者が特別感を味わうことができた。



4 昼食：somokuya

土田氏が用意した昼食が提供された。地元で作られたパンを使用するなど、食材にもこだわっており、参加者から評価が高かった。

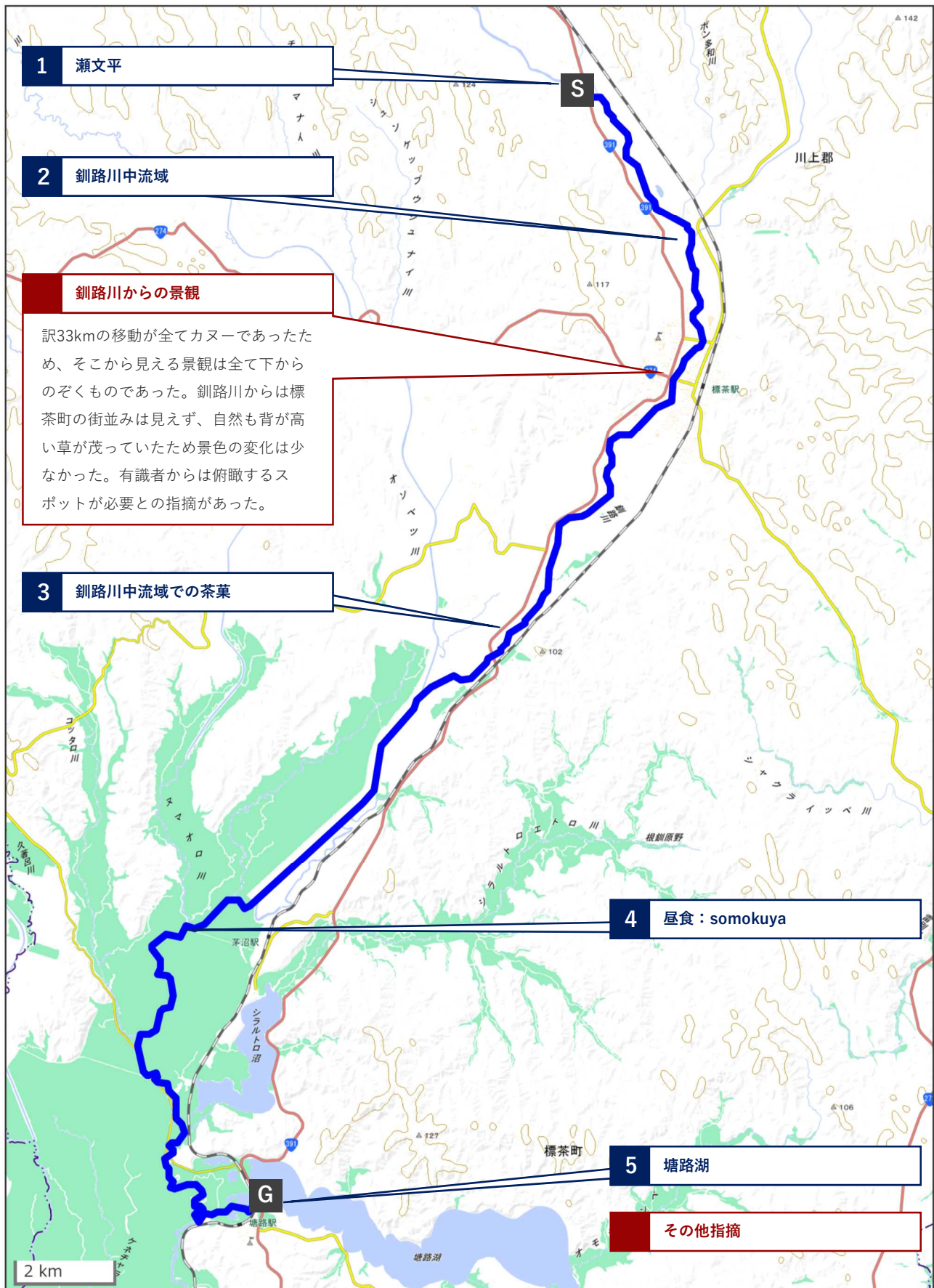


5 塘路湖

塘路湖では紅葉が楽しめるスポットで、塘路湖エコミュージアムセンター「あるこっと」では、釧路湿原の生態などを学ぶことができるなど、時間調整やトイレ休憩にも活用できる充実した施設だった。しかしながら、釧路川から塘路湖に入るには川を逆流する必要があり、チャレンジングだが約33kmの締めくくりとしてはかなり苦行であった。

6-2 検証の実施内容

カヌー (33km)



検証5日目：2021年11月1日

最終日は塘路湖からカヌーにて出発、最終目的地の幣舞橋までサイクリングで移動し、非動力アドベンチャートラベルモデルルート（案）のフィナーレを迎えた。有識者からは網走市から釧路市までの約202kmを全て人力で移動するのはかなりの達成感があったとの評価を得た。



1 塘路湖

カヌー体験3日目であったため、自分自身のレベルアップと達成感を感じられるよう、カヌーガイドが同乗してカヌーを漕がずに、全て自分たちの力でカヌーを漕ぐ形式をとった。そのため前日、4日目のゴール地点である塘路湖でカヌーの操作方法について入念なレクチャーを行った。



2 昼食:somokuya

JR細岡駅近くのカヌーポートにて、土田氏より手料理とデザートが提供された。昼食時のトイレ休憩は約300mほどの距離にあるJR細岡駅のトイレを利用した。カヌー中は下からの景色のみであったことから、釧路湿原を一望できる場所が含まれると良いという有識者からの指摘があった。



3 岩保木水門

カヌーで冷えた身体を温めるため、松岡氏より温かい飲み物と釧路名物の菓子が提供された。新釧路川の堤防をサイクリングでは岩保木水門の由来や水害の歴史について説明があり、特にパンダーを用いたガイディングはビジュアル的にもわかりやすいとの評価だった。



4 釧路市内

新釧路川の堤防から釧路市内に向かう幹線道路は交通量が多く、渋滞した車道と歩道の間を縫って走行する必要があったため、自然を感じられない区間であった。大自然から都会に引き戻されたとの意見があった。

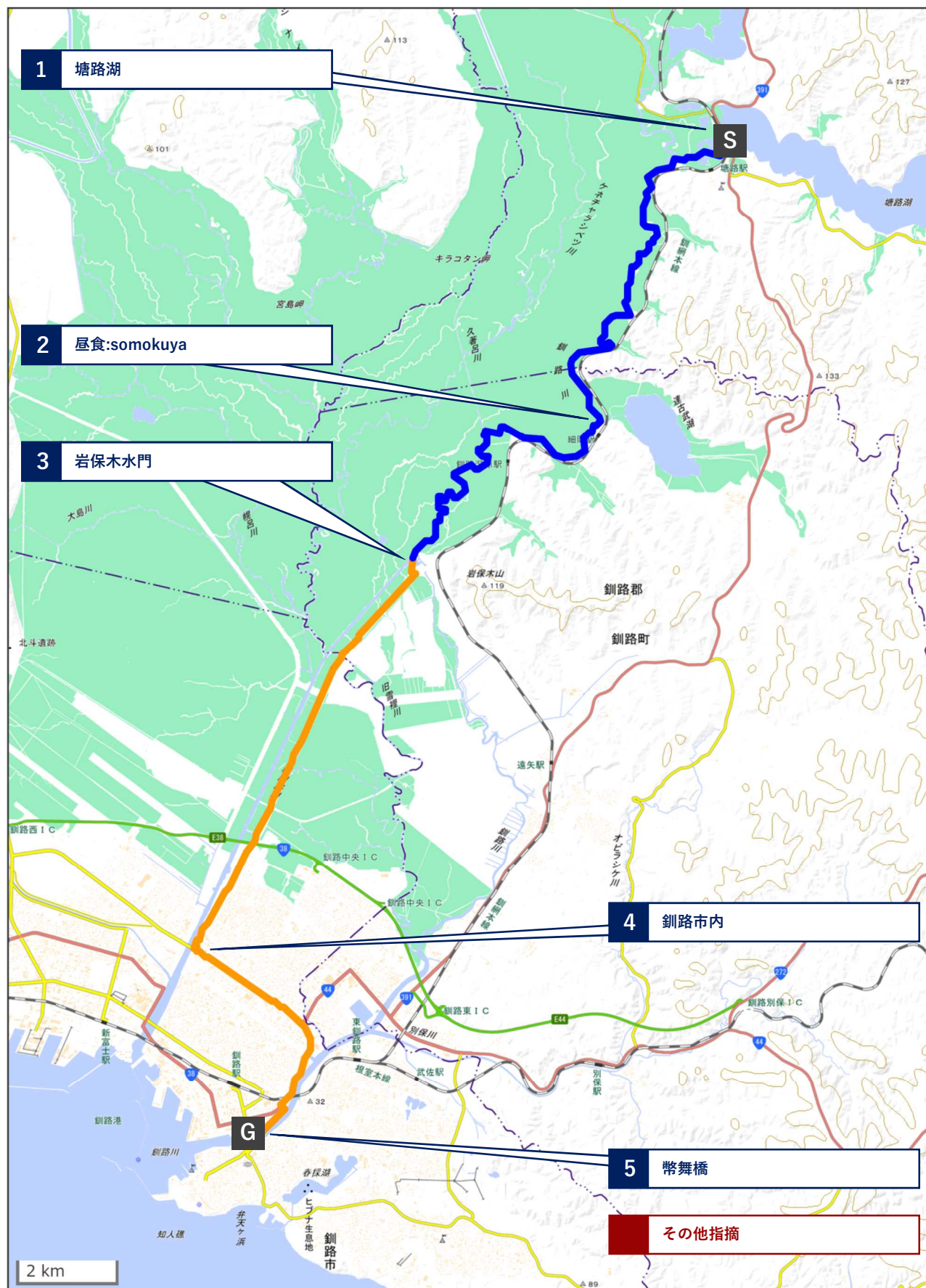


5 幣舞橋

網走からスタートしたモデルルート（案）の検証で最終地点となった釧路川河口には、日没に合わせて到着。モデルルートの最終演出として、日没を眺めるだけでなく、太平洋の海水に触れられる場所を加えた方が良いという意見があった。

6-2 検証の実施内容

🚴 サイクリング (15km) 🚣 カヌー (16km)



6-3 有識者の評価

コンテンツアセスメントの評価は、令和2年度「訪日グローバルキャンペーン等に対応したコンテンツ造成事業」アドベンチャートラベル商品造成事業で作成したATツアーの評価シートを活用し検証を行った。

コンテンツアセスメント評価

1～10点の10段階で評価

英語での評価軸（※実際にはこちらで聞き取り）		日本語訳	評価の観点
1	INFRASTRUCTURE APPROPRIATENESS	インフラの適切さ	コンテンツを楽しむ上で設備などが適切に整っているか（粗雑でも過剰でも低評価となる）
2	QUALITY OF ENJOYMENT	楽しさの品質	コンテンツがもたらす体験が楽しいと感じられる度合い
3	QUALITY OF PRESERVATION/CONSERVATION	保護・保全	コンテンツに関わる自然や地域文化の保護や保全の度合いやその取組が感じられる度合い
4	UNIQUENESS	ユニークさ	コンテンツがもたらす体験のユニークさ、その地ならではの感じられる度合い
5	AUTHENTICITY	本物らしさ	コンテンツが人工的に作られた自然や文化を見せているのではない、「本物」の体験かどうか
6	LOCAL BENEFITS	地域への経済貢献	コンテンツを介して地域への経済貢献がなされていると感じるかどうか
7	READINESS	販売準備完了度	欧米AT顧客にすぐに販売できる状態になっているかどうか
8	WELLNESS	健康さ	コンテンツの体験を通じて健康になっていると感じられるかどうか
9	CHALLENGE	挑戦	コンテンツの体験に心理的・身体的な適度な「挑戦」が伴うかどうか
10	GRADE OF RECOMMENDATION	おすすめ度	再度体験したいか、または販売したいかどうか（自分のお客さまを連れていきたいか）
11	SAFETY	安全性	国際レベルの装備、安全に関するレクチャー、場所、活動中

食事評価

1～10点の10段階で評価

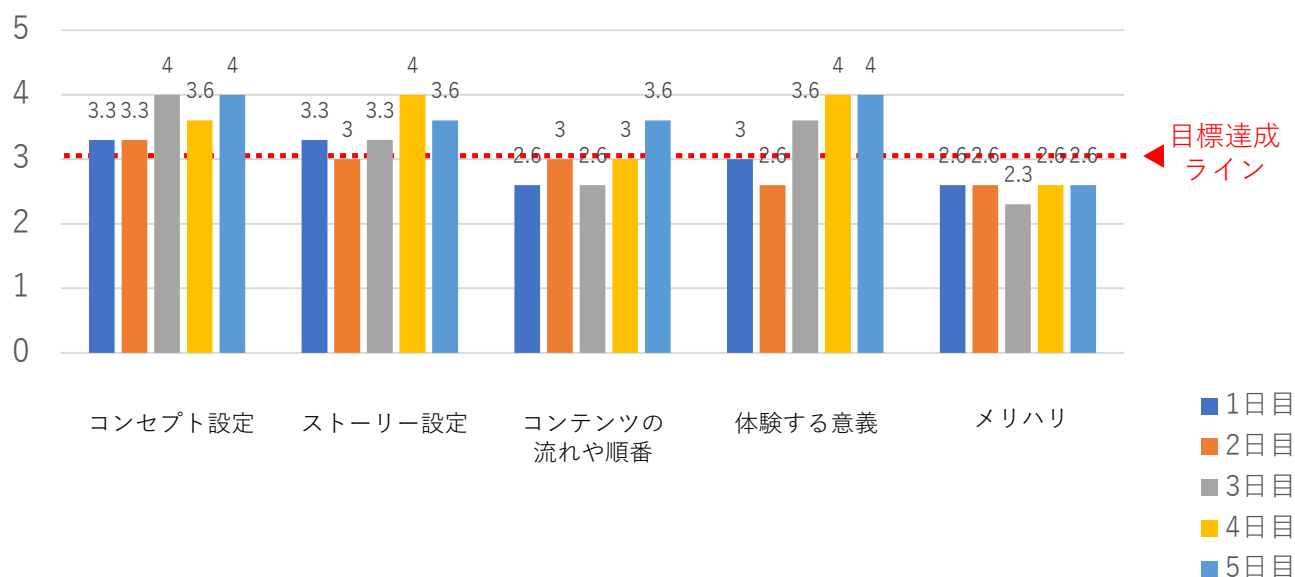
英語での評価軸（※実際にはこちらで聞き取り）		日本語訳	評価の観点
1	QUALITY	食事内容の質	料理と飲み物の味
2	PRESENTATION	提供方法	タイミング、温かさ、お皿、グラス、カトラリーを含む飲食物の盛付・品質
3	STORY / EXPLANATION	説明	レシピや食材などのストーリーの説明
4	AMBIENCE	雰囲気	レストランの雰囲気
5	UNIQUENESS	ユニークさ	食事のユニークさ、その地ならではの感じられる度合い
6	LOCAL INGREDIENTS	地元の素材	地元食材の利用
7	WELLNESS	健康的な食材	味や食材の育て方などの話から健康を感じられるか。
8	CONSIDERATION	食事制限への配慮	ヴィーガン、ベジタリアンなどの食事制限への配慮があるかどうか
9	ACCEPTANCE	許容度	AT顧客が受け入れることができるものか。（動物福祉、宗教、文化の視点など。フカヒレ、クジラなど）
10	COST ACCEPTANCE	コストの需要	コストパフォーマンス。また食べたい？

良かった点	改善の方向性
-------	--------

評価シートのアンケート結果 ①-1 コンセプト・ストーリー

検証ツアーを実施する前にモデルルートコンセプトやストーリーを有識者に伝えていたため、概ね目標達成ラインを越える結果となった。それぞれのアクティビティガイドの交代は上手く出来たものの、お客様へコンセプトやストーリーを伝えながら繋いでいくという意味では、前後のガイドによる話の連携に課題が残り、ツアー行程全体でのメリハリについても改善できるか検討が必要という結果となった。

コンテンツアセスメント結果



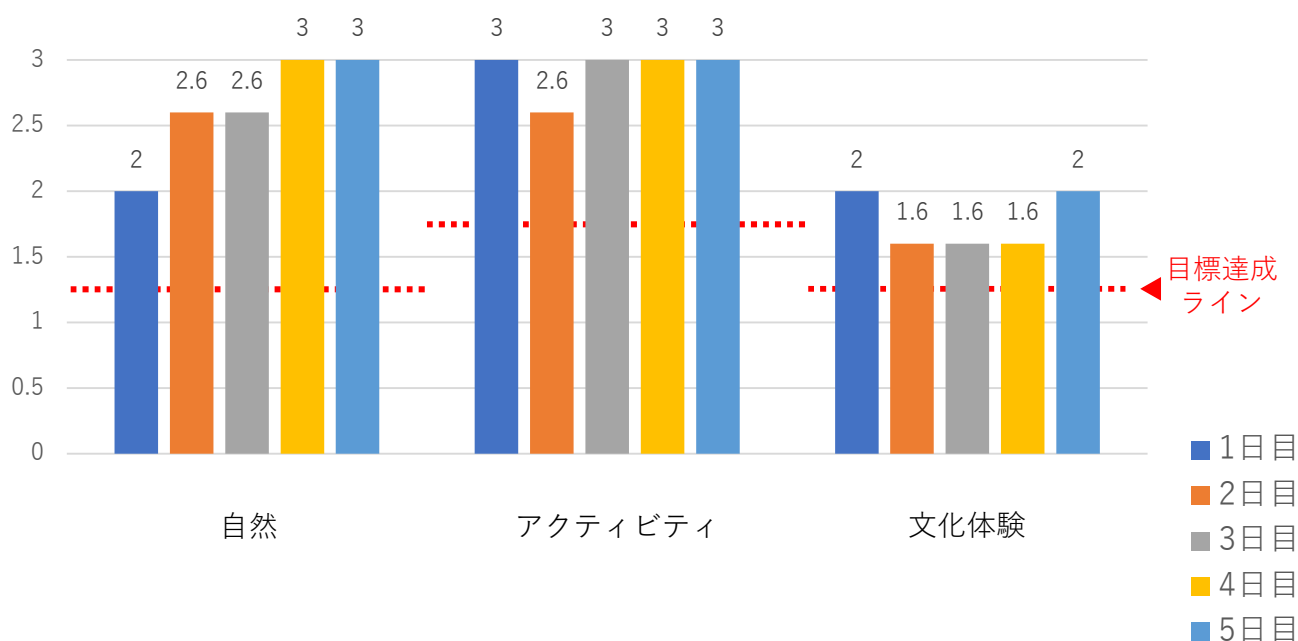
評価5段階と改善点

評価5段階 5 非常に明快かつ魅力的である 4 明快であり魅力的である 3 概ね理解でき、魅力もある 2 やや不明瞭/魅力に劣る 1 コンセプトが無く、魅力に欠ける	改善点 ・ ツアー途中に歴史や文化のガイディングをもっと入れるべき ・ 海外のA T層のどのターゲットを意識した設定か明確にする必要がある ・ 一般的なツアーとしては非動力で1日60kmの移動は長く、商品化する際は配慮が必要
---	---

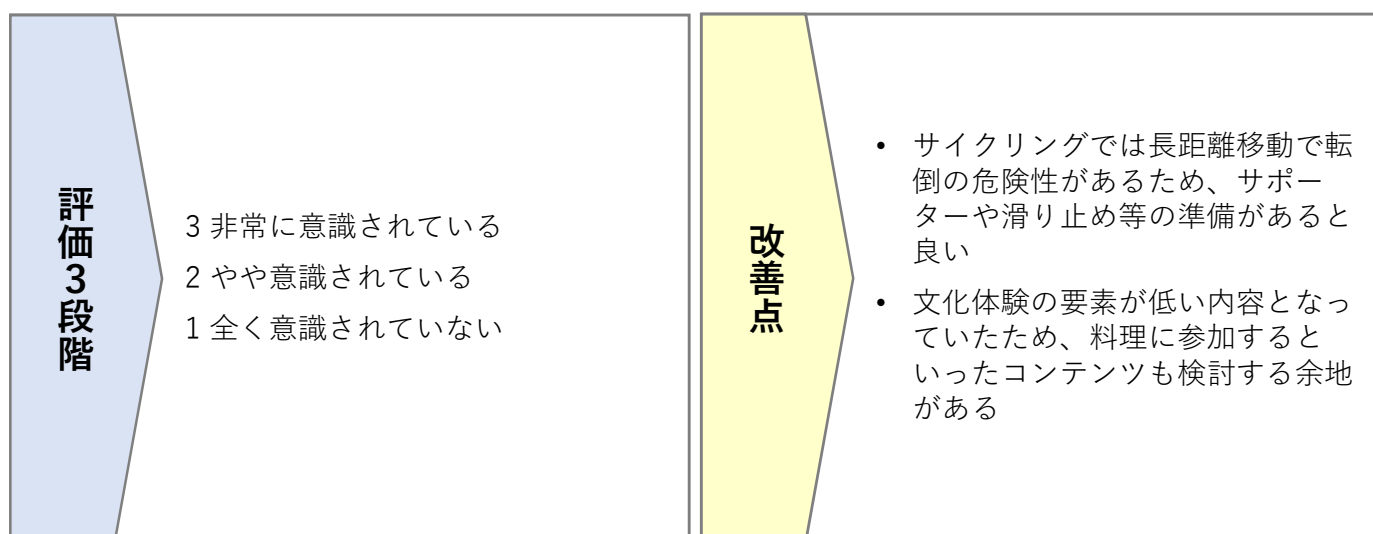
評価シートのアンケート結果 ①-2 ATの3要素

ATの3要素について、今回の検証ツアーでは条件をクリアしていると解釈できる。モデルルートを商品化する際、改善点としては他の2要素と比べて点数が低かった文化体験をツアーに組み入れるか、検討する必要がある。

コンテンツアセスメント結果



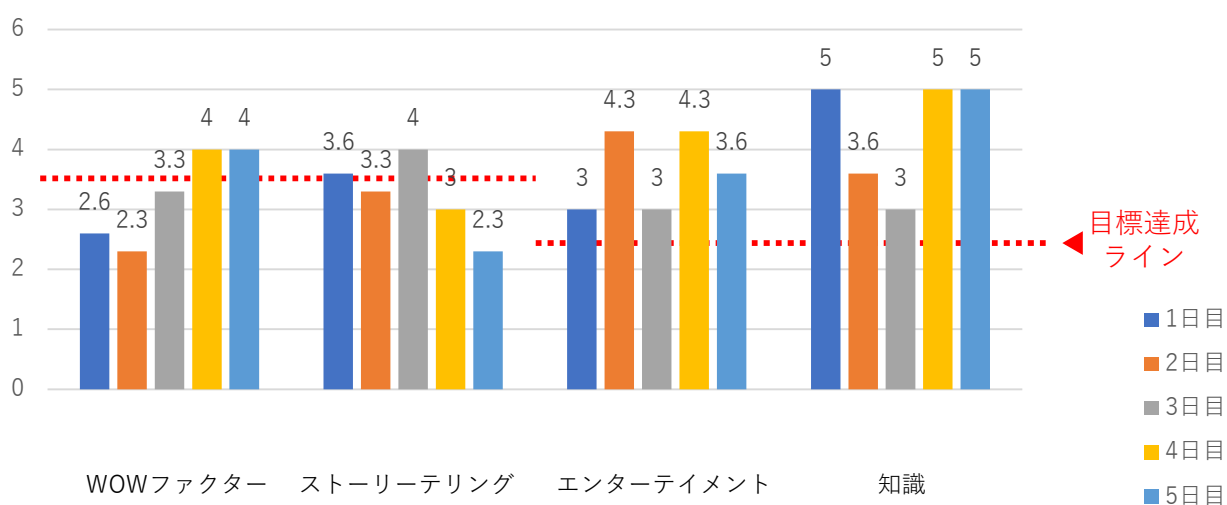
評価3段階と改善点



評価シートのアンケート結果 ①-3 ツアー設計

1日目、2日目と天候不良により、ハイライトの一つである屈斜路湖を見渡すことが出来なかったが、3日目に屈斜路湖を見渡すことができ、釧路川・釧路湿原の大自然と地形の話を複数のアクティビティガイドから話を聞くことで理解が深まっていた。総じてツアーの満足度は高かったが、ストーリーテリングにはガイド同士の連携が十分ではなく課題が残った。

コンテンツアセスメント結果



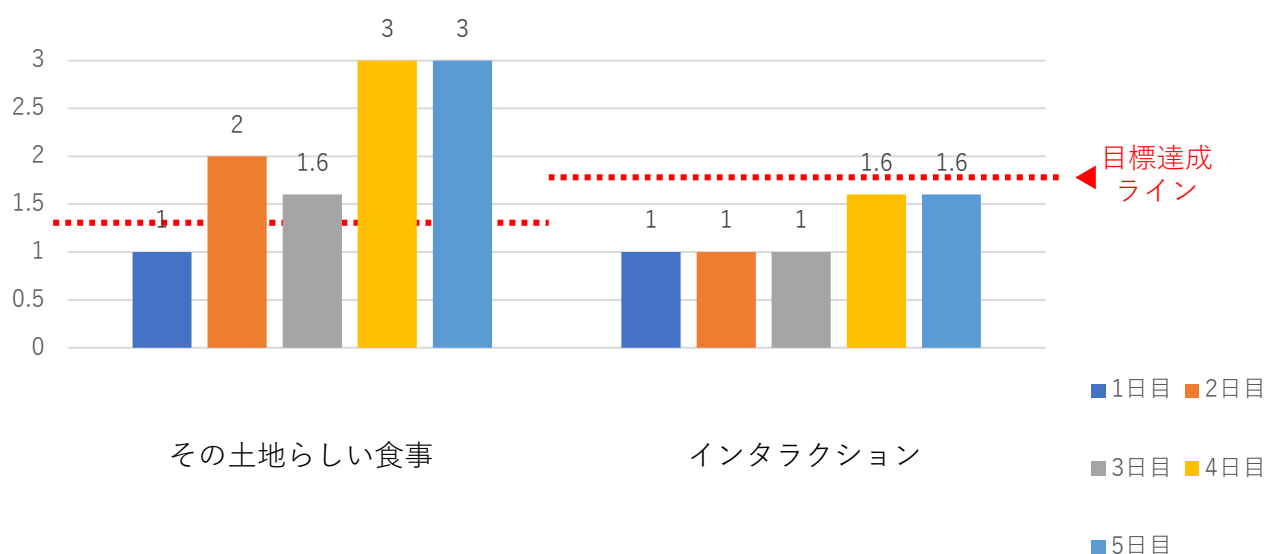
評価5段階と改善点

評価5段階 5 非常に明快かつ魅力的である 4 明快であり魅力的である 3 概ね理解でき、魅力もある 2 やや不明瞭/魅力に劣る 1 魅力に欠ける	改善点 - アクティビティガイド同士によるストーリーテリングの受け渡し連携が十分ではなく、同じ話を聞く場面があった。 3日目のサイクリングで、アイヌに関する史跡や歴史文化の話を増やせると判明した。
--	---

評価シートのアンケート結果 ② ツアー食事

1日目は長距離のサイクリングであったが、網走駅での出発準備や解説が予定よりも時間がかかり、立ち寄り箇所での雨宿りの時間を取ったため、1日目の昼食時間が大幅に遅くなり、短時間となった点が低評価となった。一方で4日目と5日目はカヌー業者によるオリジナルのサンドイッチを用意頂いたり、カヌー業者と繋がりのあるバリスタが監修したコーヒーが提供されるなど評価が非常に高かった。

コンテンツアセスメント結果



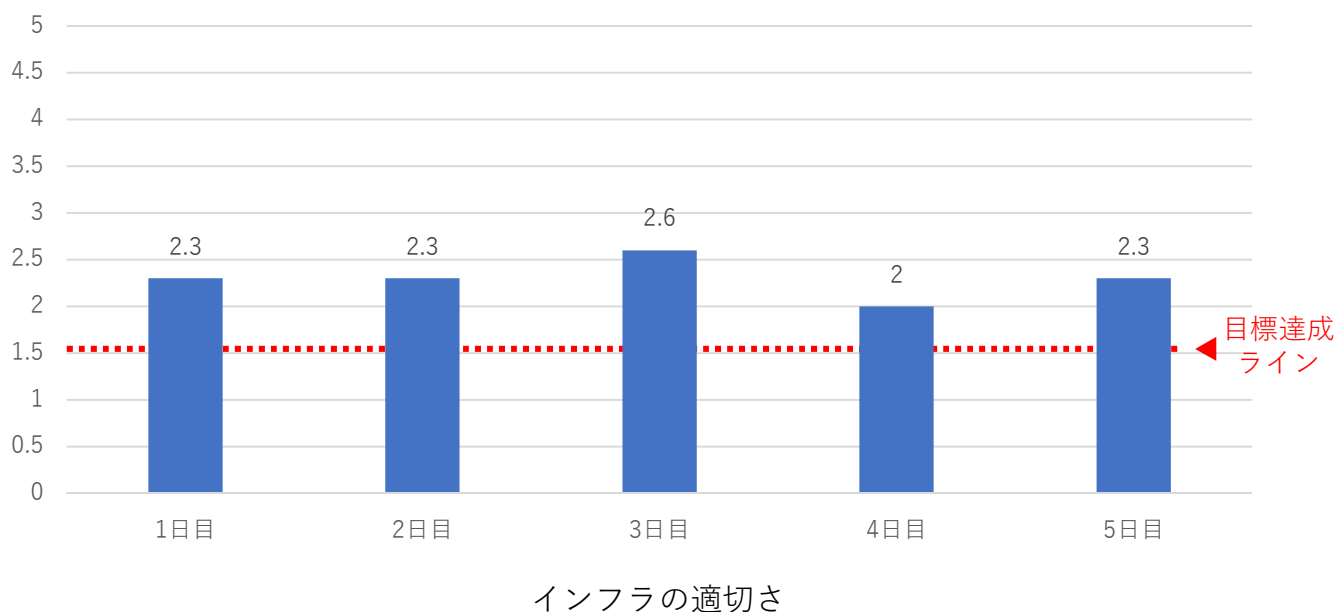
評価3段階と改善点

評価3段階 3 丁寧に実施されている 2 概ね実施されている 1 全く意識されていない	改善点 1日目は通常のレストラン食で目標達成ラインに達しなかった。商品化を検討する際、サイクリングの時間配分を考慮して、郷土料理の料理体験などに変更できるか、地元の事業者と協議する余地がある。
---	--

評価シートのアンケート結果 ③ インフラ

インフラについては、全体的には概ね適切であるという回答になった。欧米豪の旅行者にとって他アジア諸国と比べるとインフラが整っていると認識されたものの、今回の事業のモデルルート整備という観点では、工事中でカヌーが通れない区間があったり、屈斜路湖外輪山トレイルで未整備区間もあったり、いくつかの課題が明らかになった。

コンテンツアセスメント結果



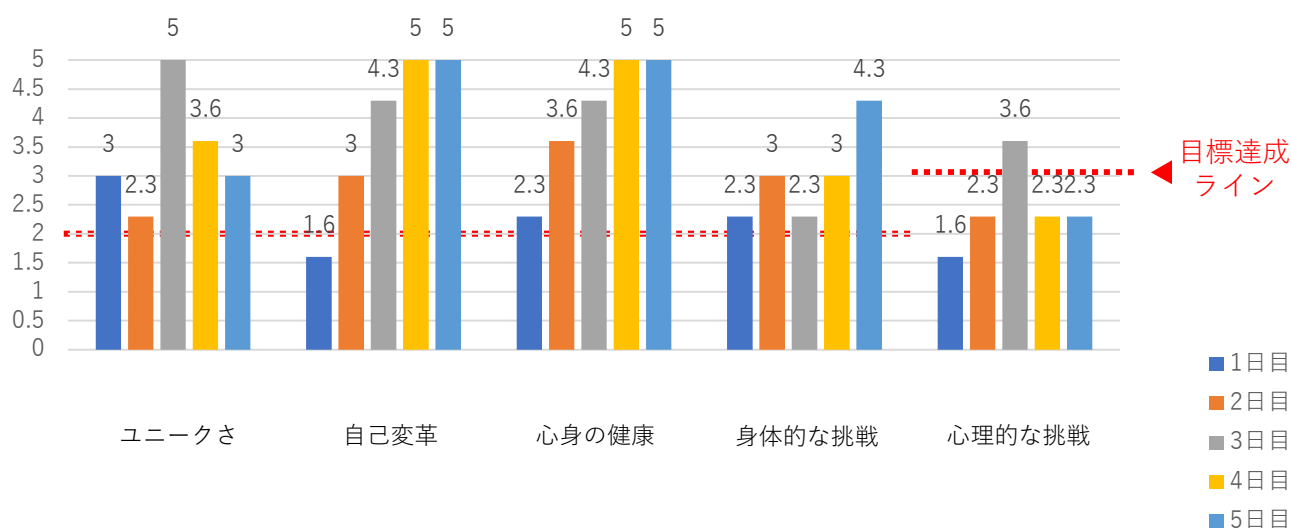
評価5段階と改善点

評価5段階 5 全行程を通じて適切である 4 全行程を通じてほぼ適切である 3 概ね適切である 2 不適切なものが目立つ 1 不適切である	改善点 ・ 通行量が多い国道を自転車で走る区間がある ・ 未整備のトレイル区間がある ・ トイレや食事箇所がない区間がある ・ 工事中でカヌーが通行できない区間がある
--	---

評価シートのアンケート結果 ④5つの体験価値

ATツアーで示される5つの体験価値については、各項目においてバラつきがあった。カナダやアフリカなどと比べると道東エリアの自然環境はスケール感に差が出ることは否めず、今回のモニターツアーでは身体的な挑戦はそれほど高くはなかった。しかしながら、後半3日間は身体的に負担が大きいカヌーを漕ぐことが多く、最終日に向かって心身の健康や健全への貢献や自己変革は高まった。

コンテンツアセスメント結果



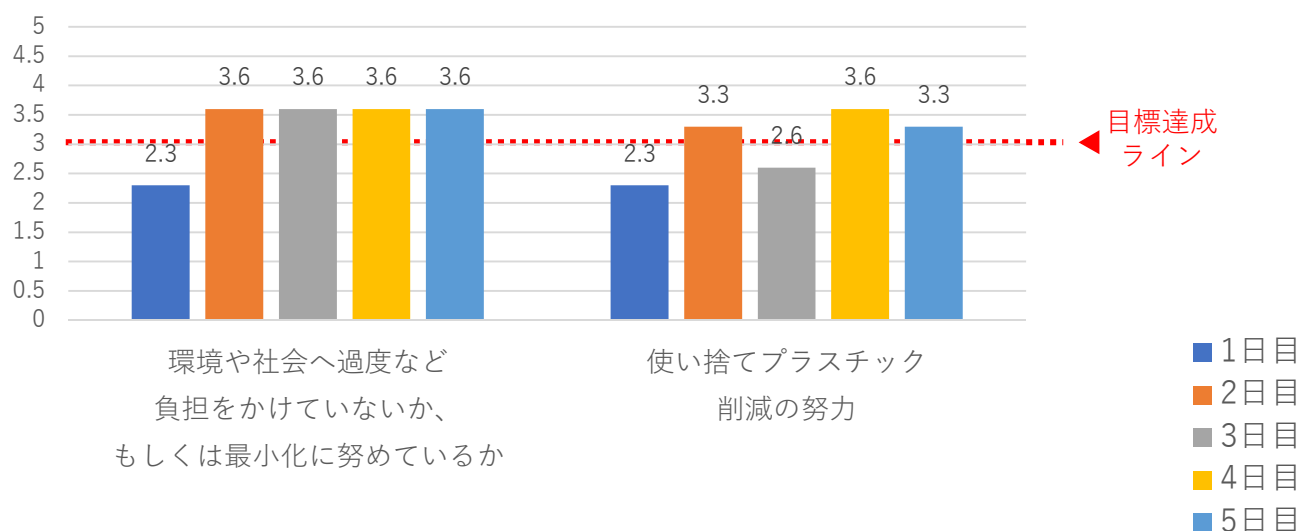
評価5段階と改善点

評価5段階 5 全行程を通じて適切である 4 全行程を通じてほぼ適切である 3 概ね適切である 2 不適切なものが目立つ 1 不適切である	改善点 - 心身の健康を感じられるように屈斜路湖畔で瞑想を行う時間を確保するなど、一部改善が必要 - 自己変革を感じられるようなアクティビティや地元住民との交流を取り入れる
---	---

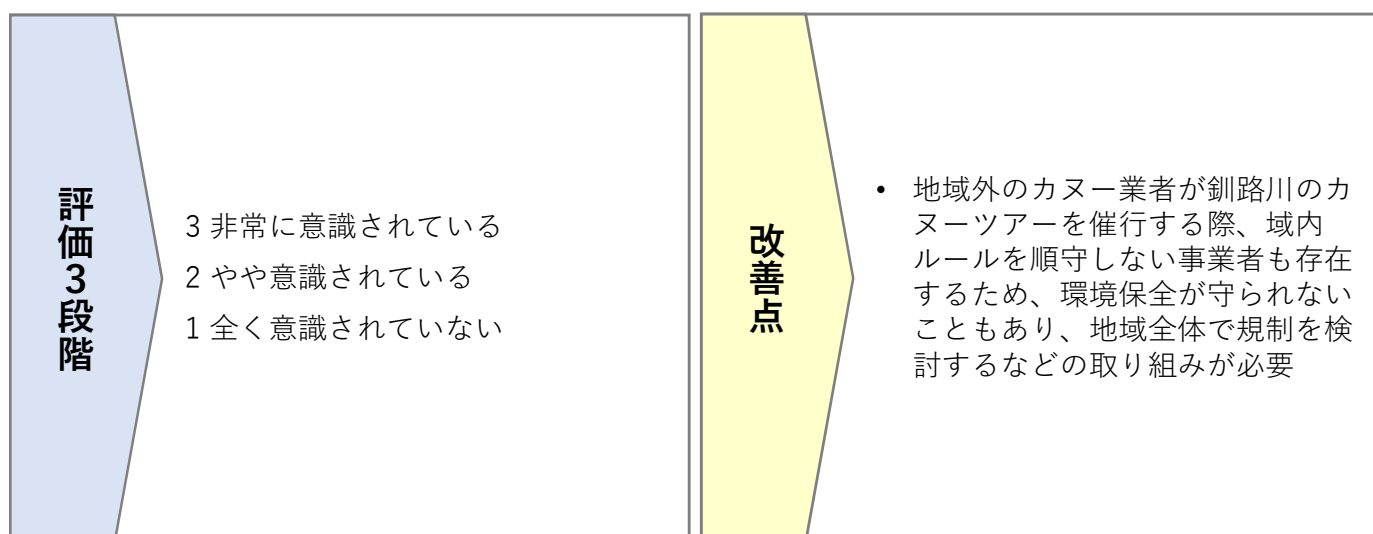
評価シートのアンケート結果 ⑤サステナビリティ

昼食で使い捨てではない容器を準備したり、釧路川源流のカヌーではカヌーガイドから少人数による環境配慮が丁寧に説明されるなど、サステナビリティを意識する場面が多くあり、目標達成ラインの2点は全体を通して達成したものの、地域全体において改善の余地があるとの意見が出た。

コンテンツアセスメント結果



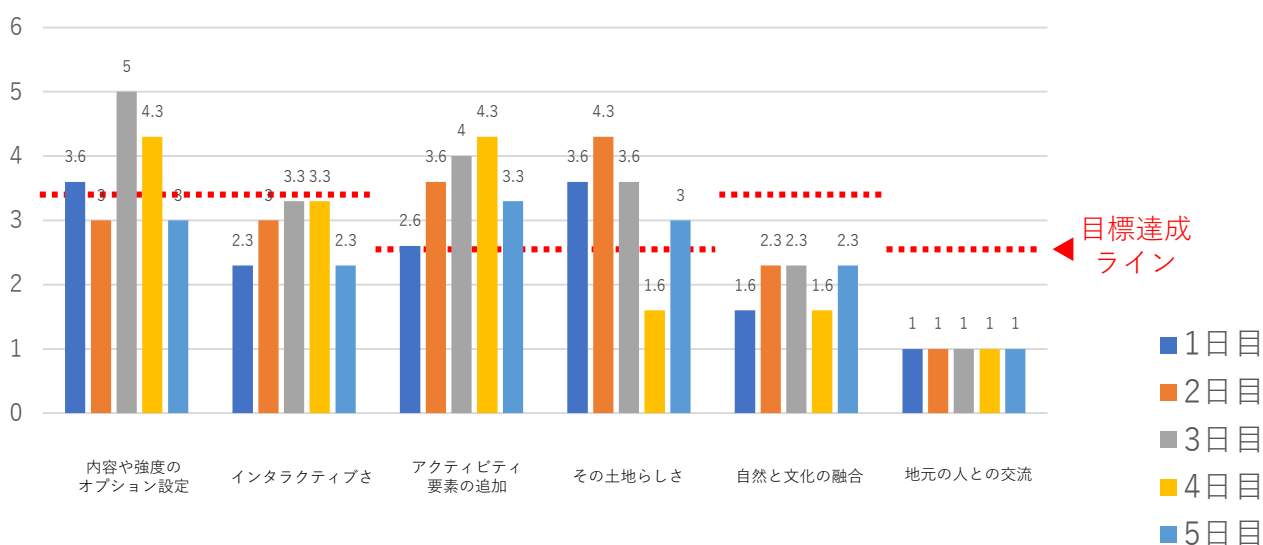
評価3段階と改善点



評価シートのアンケート結果 ⑥ ツアー全体構成

全体的に慌ただしい検証ツアーになってしまったため、アクティビティガイドとのインタラクティブな体験は高評価のコメントを得たものの、点数としては低くなった。自然と文化が融合した体験や地元の人との触れ合いが低い点数となったため、旅行商品化する際は改善する必要があると確認された。

コンテンツアセスメント結果



評価5段階と改善点

評価5段階

- 5 全行程を通じて適切である
- 4 全行程を通じてほぼ適切である
- 3 概ね適切である
- 2 不適切なものが目立つ
- 1 不適切である

改善点

- 1日目は早朝便で到着してから直ぐにサイクリングとなったため、実際のツアー造成では余裕を持った調整が必要
- 全体的にアクティビティを追加する余裕がなかったため、ガイディングの場所と時間を綿密に調整することが必要

意見交換会

有識者による検証では、毎日アクティビティガイド等の関係者を交えて意見交換会を行った。有識者からはAT旅行者視点の受入環境やツアーの組み立て方についてアドバイスがあり、非動力アドベンチャートラベルモデルルートのインバウンド受け入れに向けた考察を行った。

番号	課題	意見	改善ポイント
1	インバウンド向けにギアの説明が出来ていない	各国のルールを紹介して、日本のルールを説明。特に禁止されている行為を説明。	英語による説明を補助する手持ち資料を準備。ウォームアップと試走を行う。
2	大空町や美幌町の地元の人は観光やトレイル整備に価値を感じていない	地域の人に歩いてもらうモニターツアーが大事。	キャッシュポイントを作るのが大事。観光のメリットを感じてもらう仕組みづくりが必要。
3	景観の整備	自然はただ（無料）ではない。箱根も火山で道東と類似している。観光客のゴミ代は町民が負担。	受益者（観光客や観光業者）が観光課題の財政面を負担する。
4	トイレの整備	突然トイレに行きたいという人がいる。トイレの場所は、トイレの回数が多い人から指摘されることがあるのでケアが必要。	簡易トイレをアクティビティ業者が持参する。トイレ整備を地元自治体などへ提案する。
5	通訳にカヌーに乗ってもらう機会・時間が少ない	日本語の説明と通訳のタイムラグに心配がある。	スルーガイドがアクティビティガイドを補佐して安全面の説明を行う。カヌーに乗る前に英語説明の動画を用意したり、英語の説明を補助する手持ち資料を準備する。
6	カヌーにおける通訳ガイド（スルーガイド）の役割	通訳ガイドが同乗していない方のカヌーでは、カヌーガイドだけの話や解説では長時間の会話が持たない。	休憩場所でカヌーに乗る通訳ガイドと参加者メンバーを入れ替えして話題が尽きないように調整する。
7	カヌー長時間はつらい	外国人は足が堅い。あぐらをかけない。ストレッチが出来ない。終日カヌーは万人受けはしない。	中流域には観光牧場があった。サイクリングだったら、牧場でファーム体験やミルク搾る体験が出来ると良い。
8	カヌーで川を遡った点	カヌー2日目の二股から塘路湖までの区間は川を遡るため、体力的にハードだった。	天候や参加者の体力によって2日目のゴールは塘路湖ではなく二股で調整する。
9	釧路湿原の俯瞰	カヌーで釧路湿原を横断すると全体が見えない。	細岡カヌーポートからサイクリングで岩保木山まで上がったり、細岡の林道を通して細岡展望台で釧路湿原を見渡すルートも検討する。

6-3 有識者の評価（意見交換会）

番号	課題	意見	改善ポイント
10	雨天の場合	雨天の場合の対応を用意する必要がある。	雨天の場合の代替案を提案する。
11	商品化とアクティビティ難易度の設定	一回の訪問でモデルルートを踏破できる旅行者は限られる。売れ筋ツアーはいいところ取りをしている。	モデルルートをブロック分けして、部分的に体験できるように設定することも重要。
12	英語対応の問題	アクティビティ事業者によっては英語対応が出来ず、外国人対応に不安がある。	アクティビティ事業者とスルーガイドが入念に打合せを行い、英語対応の不安を払拭する。教材となるものを用意して、英語の練習をしていく。
13	サイクリングのルート（釧路エリア）	堤防のサイクリングは気持ちよかったが、釧路市内の幹線道路沿いは、やや危なかった。	時間の余裕に合わせて都市部ではメイン道路ではなく、自動車の通行量が少ない道路を通行するように設定する。
14	ツアー最後の演出	ツアー最後の演出は重要。感想を参加者と共有する。	太平洋を一望できる場所を加える。海水を触るなどの工夫が必要。外国人にとって触感というのは重要。
15	旅行保険	旅行保険に加入していない訪日客もあり、リスク管理が課題。	アクティビティ事業者側の保険に加入したり、ツアーの販売と旅行保険の加入を義務化する。
16	食後のアクティビティ	昼食後の2時間、動ける外国人は限られる。食べた物を戻してしまう人もいられる。	休憩時間はたっぷりとする工夫が必要。
17	1日の始めのアクティビティが山頂からのダウンヒルだった件について	少し寒かった。夏だとしてもウォームアップしていなかったもので、リスクがある。朝イチで体が起きていない。	ウォームアップの時間を場所を確保する。
18	サイクリングのルート（弟子屈エリア）	弟子屈で屈斜路湖のほとりを走ってもらいたい。本当は池の湯を走って欲しかった。池の湯を見て貰うと生活感が見えると思う。	出発時間・昼食時間・摩周屈斜路トレイルの時間を調整して池の湯を訪問できるか検討する。
19	自転車のサドル	サイクリングではお尻が痛かった。次の日のプログラムで登山だと少し不安。1日目としては、やや辛いツアーだった。	旅行者のレベル差があるので、サドルカバーの用意などが必要。

6-3 有識者の評価（意見交換会）

番号	課題	意見	改善ポイント
20	屈斜路湖畔の立ち寄り箇所	屈斜路コタンで立ち寄る時間が欲しい。今もコタンに暮らしているアイヌの方もいるし、会うことも可能。瞑想する時間も取って欲しかった。	出発時間・昼食時間・摩周屈斜路トレイルの時間を調整して屈斜路コタンを訪問できるか、瞑想する時間を確保できるか検討する。
21	立ち寄り箇所	摩周湖に行かないのはもったいない。	モデルルートから派生するオプションルートとして提案する。
22	宿泊地	1日は川湯温泉を拠点、色々見れるのでは？	モデルルートから派生するオプションルートとして提案する。
23	モデルルートの捉え方	旅行商品化する場合は必ずしも100%ルートを繋げる必要はない。達成感や満足度が上がるのであれば、コンパクトなツアーにするのも一考。	モデルルートの再検討とモデルルートから派生するオプションルートとして提案する。
24	美幌峠からのルート	なぜ美幌峠からダウンヒルのサイクリングは行わなかったのか？	ずっと自転車が続いてしまうため、ハイキングも挟みたかった。また、トレイルの未整備区間も有識者に見てもらいたかった。
25	立ち寄り箇所	川湯のエコセンターで動画を見せるのもよい。	モデルルートの再検討とモデルルートから派生するオプションルートとして提案する。
26	屈斜路カルデラ外輪山トレイルのルート	藻琴山までのルートは4時間笹原を歩くため、日差しを遮るものがなく、天気が良いと疲れる。AT旅行者のレベル次第。	モデルルートの再検討をする。
27	美幌峠の周辺ルート	ワタミファーム内を歩くことのハードルは低い。牧場長からはよい返事をもらっている。病気（検疫）の問題のみクリアすればよい。	モデルルートから派生するオプションルートとして提案する。
28	スルーガイド	スルーガイドを通じて、地元の人と触れ合えることがアピールになる。スルーガイドのおかげでここに入れると伝える。スルーガイドがいることの特別感を嫌らしくなく伝える。	スルーガイドの育成。

6-3 有識者の評価（意見交換会）

番号	課題	意見	改善ポイント
29	ガイドの高齢化	ガイドが高齢化してきている。若いガイドが増えない。 40代・50代が多くなってきた。次の世代のガイドが育っていないのは本当に地域の課題。年齢が高くとガツガツお客様を取りたくない、英語が話せないのでは面倒くさいと思う傾向がある。	ガイドの育成・移住者の支援を行う。
30	宿泊施設の貸切	AT向けの宿泊施設、特別感ある施設の候補は？	現在、貸切が出来る宿としては最近「ワッカヌブリ」というお宿が出来た。お宿 欣喜湯 別館も和室全部なら8部屋。ARtInnは個性的な4ルームで、貸切可能。 宿泊施設に関して、長期的な議論・施策が必要。
31	国立公園の誘客について	ニュージーランドだと、あまり入園料・入山料の議論はない。日本の場合、地元自治体の財源・宿泊税・入湯税の活用が多い。宿泊税の議論はどこもこれからだろう。	箱根では議論している。入園料を取るにしても、入口出口の管理が出来ない。ゴミ代は町民が負担。焼却炉など、地方交付税で対応しているが財政難。自然は無料ではない。受益者負担という話があるがまだ課題がある。 地元自治体と財源に関する議論・施策提案が必要。
32	サイクリングルート	国道沿いは排気ガスや騒音があり、あまり長く走りたくはない。自然な環境からスタートしたかった。海岸から海岸。空港バスの降車地の網走駅からスタートしたが、海が見える道の駅までは空港バスは行かない。Back and forthだった。	海外からモデルルートをスタートできるか、モデルルートの再検討。
33	ランチ時間	ランチが慌ただしいと外国人は嫌がる。欧米豪のAT顧客は、ランチをあまり食べない。むしろ昼の休憩はガイドと話をしたい。	ガイディングの時間とランチ時間の調整を行う。

6-4 コンテンツ単位の評価で得られた改善の視点と方向性

コンテンツ評価の結果として得られた改善点を①モデルルート、②受入環境整備、③維持管理体制の項目に分け、改善の方向性について整理した結果は以下のとおり。

コンテンツ評価で得られた改善のポイント

	A AT顧客を意識したツアー設計 による改善ポイント	B コーディネーターや スルーガイドの説明により 改善が見込まれるポイント	C ガイド事業者との連携による 改善ポイント
モデルルート	✓ WOWファクターの設定	✓ 説明と没入感を持ってもらうためのバランスの工夫 ✓ 入場料・使用料等と自然保護との関係性の説明	✓ 全体のコンセプトをベンダーと連携して、適切な説明 ✓ 体験タイトルと顧客期待との整合性
受入環境整備	✓ 十分に自然や文化を満喫できるアクティビティ時間・距離・強度の確保	✓ 地域貢献に対する説明 ✓ リスクに対する適切な対処方の説明が必要	✓ 適切なギアの確保 ✓ 適切な顧客対応・グループマネジメントの実施 ✓ 翻訳を意識したベンダーとの説明量の調整
維持管理体制			✓ 生態系に関する説明
改善の方向性	体験の適切な強度、行程の中でのWOWファクター（感動体験）の設定・演出を行う	行程・体験内容は全く同じであっても、AT顧客が知りたいポイント、知ることによって体験価値が引き上がるポイントを把握し、適切に説明を加えるだけで体験価値は大きく変わるのがATの特徴である。 この点を踏まえて、スルーガイドは上記のポイントを意識して顧客に寄り添い、ガイド事業者の説明を補完する役割として機能することが求められる。	顧客へのストーリーテリング、体験に際しての様々な説明内容は顧客体験の非常に重要な要素であるため、ガイド事業者と説明する内容やボリューム等について綿密な連携が必要となる。 また、ガイド事業者が見落としてしまう可能性があるポイントについて、コーディネーターが適切に事前および催行中にフォローを行う。



現地調査、及び有識者による検証の結果、検証ルートから修正を加えてモデルルートを設定した。モデルルートのタイトルとコンセプトについては、本事業のモデルルートの内容、ストーリー、先進事例を基に設定した。

1 モデルルートのタイトル及びコンセプト

■ モデルルートタイトル

「火山と水をめぐり、海をつなぐ道東グレート・アドベンチャー」

■ コンセプト

「人間が本来持つ力を発揮し、道東特有の火山地帯と水の恵みが織りなす大自然と人とのつながりを探る旅」

2 モデルルートのアクティビティ内容



3 モデルルートのストーリー

1. オホーツク海に面した網走からスタートし、阿寒摩周国立公園、釧路湿原国立公園の2つの国立公園を訪れ、太平洋に面した釧路をゴールとする、『2つの異なる海』と『2つの異なる国立公園』を5日間をかけて非動力によるアクティビティで繋ぐ。
2. 屈斜路湖のカルデラ外輪山を境に、オホーツク海側と太平洋側で気候が大きく異なる。オホーツク海側は大陸性高気圧に覆われることが多いため、日照時間が長く、農業と中心とした産業が盛んであり、広大な農業地帯の中を、屈斜路カルデラ外輪山、知床連山を眺めながらサイクリングで走る。
3. 一方、太平洋側では温かく湿った空気が釧路沖を流れる親潮（寒流）によって冷やされ、霧が多く発生。この影響により日照時間が短く、釧路川流域エリアは酪農が盛んなことが特徴で、オホーツク海側との人々の暮らしの違いを垣間見ることができる。
4. 釧路沖から上がってきた霧が釧路湿原を通り、摩周カルデラや屈斜路カルデラにせき止められ、雲海を形成。その後、雨となった水は湖から釧路川を通して、再び太平洋に注ぎ込む。釧路川沿いに、カヌーやサイクリングで南下し、屈斜路湖から太平洋につながる壮大な“水の循環”を体感する。
5. 阿寒摩周国立公園では、この気候の違いを生み出した地形の自然史を辿る。屈斜路湖の外輪山を縦走し、火山活動によって形成されたカルデラ湖、今なお噴煙を上げる山々を一望。
6. 火山活動による自然の恵みは太古の昔から人々の暮らしに深く結びついており、この地に湧き出す温泉を、アイヌの人々は生活のなかで自然と利用してきた。屈斜路湖畔にある「池の湯」という温泉（野湯）は、つい50年ほど前までここで暮らす人々のお風呂として、日常的に利用されていた温泉。集落コタンと「池の湯」を結ぶ湖畔の道は、かつてはアイヌの人々の生活の道でもあり、サイクリングで走りながら、“アイヌの自然感”についても掘り下げる。今日においても国立公園内に人々の暮らしがある珍しい地域で、実際の生活風景や地元ガイドの話に耳を傾けながら、人と自然が共生するあり方についても模索する。

4 モデルルートのハイライト



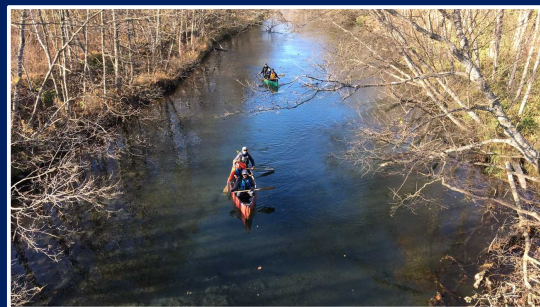
オホーツク海側広大な農業地帯の中をサイクリング



屈斜路カルデラ外輪山から、火山活動によって形成された屈斜路湖、今なお噴煙を上げる山々を一望



この地に湧き出す温泉を利用してきた、アイヌの人々の暮らしに触れる



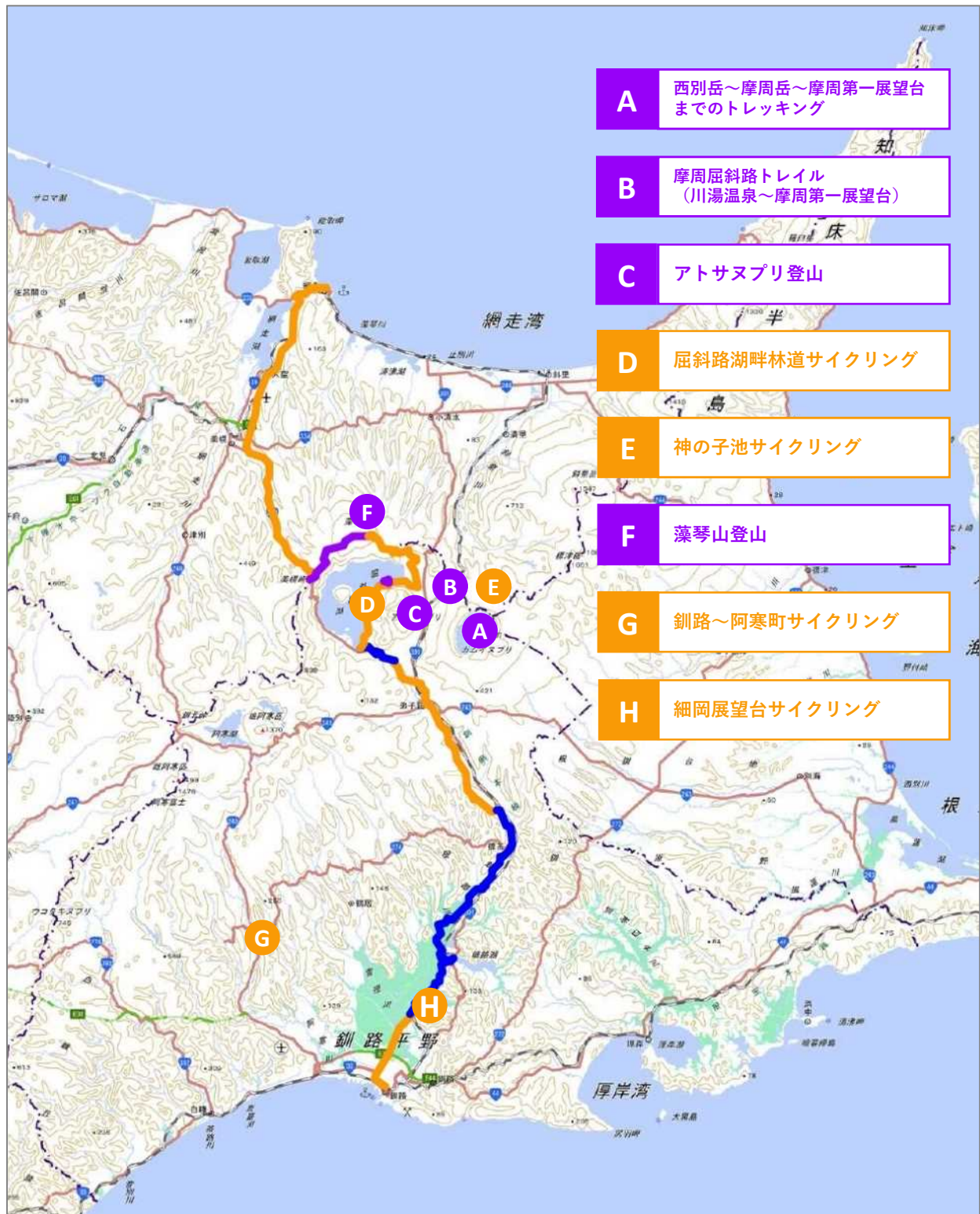
カヌーやサイクリングで南下し、屈斜路湖から太平洋につながる壮大な“水の循環”を体感

5 モデルルートの日程

日付	発着場所	スケジュール
DAY 1	女満別空港 道の駅 流水街道網走 モヨロ貝塚 網走～美幌峠 サイクリング 美幌峠	女満別空港から空港バスで道の駅 流水街道 網走へ移動（所要約30分） 道の駅 流水街道 網走からサイクリングにてスタート！ モヨロ貝塚に立ち寄り、オホーツク海を眺めてからサイクリングで 国道39号線沿いに網走湖へ 網走湖畔沿いルートを辿り、女満別空港、展望のよい農道を経由し、 国道243号線に合流 その後美幌峠へ（所要：約6時間/約55km） サイクリング終了。
DAY 2	美幌峠 屈斜路カルデラ 外輪山トレイル ハイランド小清水	美幌峠（493m）を出発 屈斜路カルデラ外輪山トレイルを歩き、藻琴山（956m）を経て、 ハイランド小清水（725m）へ（徒歩約6時間/約13km） トレッキング終了
DAY 3	ハイランド小清水 屈斜路 パノラマダウンヒル 仁伏半島 摩周屈斜路 トレイル 屈斜路湖畔 サイクリング 眺湖橋 釧路川源流域 カヌー 美留和橋 釧路川河岸 サイクリング 瀬文平	サイクリングで道道102号線をダウンヒル 川湯温泉を経由し、道道52号線（MKT）を走り仁伏半島へ（所要：約1時間/約20km） 仁伏半島手前で自転車を下りて、摩周屈斜路トレイルの一部となる仁伏半島をハイキング （徒歩約1時間） 再び自転車で道道52号線（MKT）を走り、砂湯、池の湯、コタンを経由し、 釧路川源流部の眺湖橋へ（所要：約40分/約10km） 自転車を下りて、カヌーに乗り換え、屈斜路湖を出発。 釧路川源流部を下って、美留和橋へ （所要：約2.5時間/約7km） 自転車の乗り換え、美留和橋を出発 国道391号線から、町道36号線付近を走って瀬文平へ （所要：約2時間/約31km） サイクリング終了
DAY 4	瀬文平 釧路川中流域 カヌー 塘路湖	カヌーで出発 釧路川を下って、塘路湖へ（所要：約7時間/約33km） カヌー終了
DAY 5	塘路湖 釧路湿原カヌー 岩保木水門 フィナーレ サイクリング 千代の浦マリナパーク 幣舞橋 釧路フィッシャーマンズワーフMOO 釧路空港	カヌーで塘路湖を出発 釧路湿原国立公園を自分で漕ぐスタイルのカヌーで縦断し、岩保木水門へ （所要約4.5時間/約16km） 自転車の乗り換え、岩保木水門を出発 新釧路川沿いに堤防の道进行、その後、釧路市内を通過して千代の浦マリナパークへ （所要：約1時間/約17km） 太平洋を一望したのち、釧路川に架かる幣舞橋へ 幣舞橋にてゴール！（所要約15分/約2km） 幣舞橋から釧路フィッシャーマンズワーフMOOへ移動 （約300m） 釧路フィッシャーマンズワーフMOOから空港バスで釧路空港へ移動 （所要約55分） 釧路空港に到着

オプションコース

非動力アドベンチャートラベルモデルルートでは、メインストーリーとは別にサブコンテンツとして、AT旅行者の要望に応じてオーダーメイドによるコース変更が可能で、以下のアクティビティをモデルルートのオプションコースとして追加することができる。



7-2-1 受入環境整備（短期的課題の解決案）

本事業で設定したモデルルートに対する受入環境整備に関して、短期的課題の解決案として下記の項目が重要な取り組み項目であると考察した。

受入環境整備に関する短期的課題（ハード面）

1 アクティビティのギアの拡充

エリアやアクティビティ事業者によっては、Eバイクの台数が十分でなかったり、カヌーの艇数が少なく受け入れ人数に限りがある。アクティビティのギア用品の拡充にはコスト面の制約もあるため、アクティビティ事業者間でギアの貸し借りがスムーズに行えるような信頼関係を築ける支援制度を整える必要がある。また、ギアの拡充に活用できる国の補助メニューもあるため、それらの情報共有を進める。

2 コンビニエンスストアとの協力体制

モデルルート上に休憩所やトイレが不足していることは前述の通りであるが、モデルルート沿いにあるコンビニエンスストアは最も有効なタッチポイントと考えられる。モデルルートの整備支援を受けることが望ましく可能な限りモデルルート沿いの店舗の駐車場にサイクルポートやサイクルラックを設置したり、緊急時に迅速な人的サポートが受けられるような休憩所や拠点としての役割を担うことが期待される。また、モデルルートの利用促進と連動した利用者向けメリットや記念品（エコバックなど）の開発も将来的に望まれる。

3 川湯ビジターセンターによる情報提供

モデルルートの全体像を俯瞰的に説明する施設がなく、既存施設の活用を鑑みると、川湯ビジターセンターの利活用が最も現実的である。地域のアクティビティガイドやスルーガイドが川湯ビジターセンターの施設員と定期的に連絡を取り合い、モデルルートの案内に適した取組みや情報提供を実現させることが必要である。

受入環境整備に関する短期的課題（ソフト面）

1 川湯ビジターセンターによる情報提供

モデルルートの沿線に関する登山情報や旅行情報にまつわる多くのオンライン情報源が存在しているが、モデルルートの最新かつ正確な情報を提供するサイトは存在していない。天候や野生動物などの安全面や道路の一部閉鎖といったルート情報をリアルタイムで提供することは受入環境整備で重要な要素である。環境省の国立公園満喫プロジェクトにおいて、川湯ビジターセンターによる一括した正確な情報発信が検討されており、モデルルートに焦点を当てた情報発信が川湯ビジターセンターから行われることが重要である。

2 セーフティトークの汎用化・安全講習を想定した英語版動画の作成

英語対応に不安があるアクティビティ事業者が多いことが分かり、特に安全に関する即座で通訳による時間差を懸念していることが明らかとなった。先進地事例の調査などにより、英語によるセーフティトークの汎用化や安全に重きを置いた英語版の説明ボードや案内動画の作成することが効果的であることが分かり、モデルルートに合わせた必要ツールを制作する必要がある。

3 アクティビティ事業者及びガイド向けマニュアル作成

担当するアクティビティガイドによって旅行者への案内にばらつきがあると旅行商品として品質が保つことが出来ず、安定した受け入れが出来ない。前後のアクティビティガイドが語る内容を事前に把握して、モデルルートの一貫したストーリーをAT旅行者に伝えられるよう、各アクティビティ事業者とアクティビティガイドが前後で補完できるマニュアル作成が必要である。

4 スルーガイドの育成

複数のアクティビティを複数名のアクティビティガイドとともに体験するモデルルートでは、特性上モデルルート全体を貫くストーリーを語り、旅程管理を行いながらアクティビティガイドの補佐や旅行者とアクティビティガイド・地域住民とのコミュニケーションを促すといった役割を果たせるスルーガイドが必要である。モデルルートを熟知してアクティビティガイドや地域住民との良好な信頼関係を築き、欧米豪からのAT旅行者をホストできるスルーガイドの育成が必要である。

5 認定ガイドによる限定ツアー

屈斜路外輪山トレイルの調査区間である美幌峠から藻琴山の区間については、クマに遭遇する危険性や倒木・トレイルのぬかるみ・笹の状態による転倒の危険性、天候不良による安全面を考慮した催行判断といった多岐にわたる専門技術が必要とされる。ハイカーの安全管理と地元ハイキングガイドの持続可能な生業を同時に成り立たせるためには、認定ガイドが同行する条件でハイキングを可能とする制度が望ましい。既に弟子屈町において硫黄山のトレッキングが同様の制度によって実施されており、地元のハイキングガイドや自治体などの関係各所が連携して同様のツアー造成が必要である。

6 アクティビティ事業者及びATコーディネーターの育成に向けた交換留学

アクティビティ事業者のインバウンド対応不足やATコーディネーターの不在が課題として明らかになったが、解決策として北海道内・長野県といったインバウンドの受け入れ体制が進んでいるエリアに交換留学を行うことで、モデルルートの魅力を端的に伝えることができたり、外部の視点によるモデルルートの改善やインバウンドのノウハウ継承が可能となる。



本事業で設定したモデルルートに対する受入環境整備に関して、長期的課題の解決案として下記の項目が必要であると考察した。

受入環境整備に関する長期的課題（ハード面）

1 休憩場所・トイレの整備

モデルルートでは旅行者が利用できる休憩場所が限られており、トイレが数キロにわたって利用できない区間がある。登山ルートではトイレの設置を行わず環境保全を維持することが必要だと考えられるが、サイクリングルートや一部のトレイル、カヌーのルート沿いにトイレを設置する他、地元住民と触れ合える休憩場所を整備することで、欧米豪からのAT旅行者の満足度向上や、地元住民との交流促進、さらには地域活性化に貢献できる。

2 カヌーポートの再整備

釧路川には長年メンテナンスが行われずに放置され使用できなくなっているカヌーポートがいくつか存在している。現状では、モデルルート上で使用できるカヌーポートに限りがあり、トイレ休憩や食事箇所の制約や、緊急時における対応に時間を要するなどといった課題がある。利用価値の高いカヌーポートから再整備を行うことで、モデルルートの安全面・快適性が改善され、利用の幅も広がる。

3 道路の整備

美幌峠から屈斜路湖畔に下る国道のカーブ近くに旧道のトレイルがあるが、横断歩道が整備されておらず危険なトレイルルートになっている。また、屈斜路湖の東南部には崩落した橋が3か所あり、サイクリングによる通行が出来ない状態になっている。これらの道路が整備されることでモデルルートの安全性が高まり、エスケープルートが確保されるなど安全面やオプションルートの拡充に繋がる。

4 共通した道標の整備

モデルルートで設定したサイクリングルートやハイキングコースでは分かれ道に表示がなく、モデルルートから外れてしまう可能性がある。推奨するモデルルートから外れないよう共通した道標の整備を行うことで、旅行者の道に迷うリスクを抑えることが出来る。また、共通した道標を設置することでモデルルートのブランディングにも繋がり、モデルルートの評価が高まる。



5 Wi-Fiの整備

欧米豪のAT旅行者を幅広く迎える上でWi-Fiの整備は必須条件であるが、登山エリア以外でも釧路川やルートの一部区間ではWi-Fiが利用できないエリアが存在する。欧米豪のAT旅行者は旅行富裕層と重なるケースも多く、滞在先で細かく旅行情報を調べてSNSなどにリアルタイムで投稿する人もいるため、Wi-Fiの整備は必要である。

6 アクティビティの多様化と拡充

設定したモデルルートでは利用できるアクティビティが限定されていることから、欧米豪からのAT旅行者の多様な要望に応えきれない。モデルルートや派生するオプションルートにおけるアクティビティの多様化と拡充により、AT旅行者の客層をさらに広げ、滞在期間を延長する機会を増やすことが可能となる。

7 宿泊施設の整備

モデルルート上にはキャンプ場が一部存在するが、欧米豪からのAT旅行者が快適に過ごせる宿泊施設は整っておらず、需要の取り込みに大きな課題になっている。なお、欧米豪のAT旅行者は富裕層に属する方も多く、地元資本による宿泊施設の整備が期待され、将来的には整備した宿泊施設が富裕層向けコンソーシアムに加盟することが望ましい。

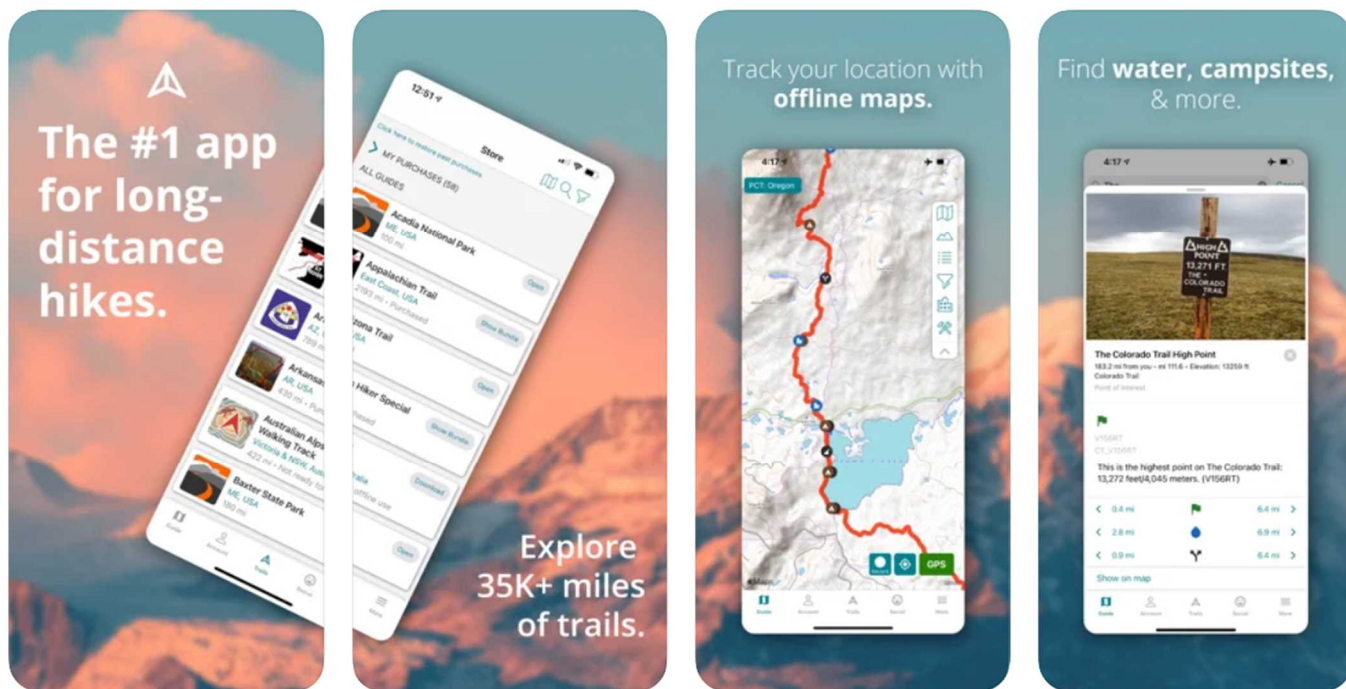
8 ナビゲーションアプリの導入

欧米豪からの旅行市場では、旅行会社を介さずに航空券と一部の宿泊施設を個人手配して旅行する旅行者も多い。予約なくアクティビティ事業者を訪ねるインバウンド旅行者も過去に道東地域でも存在したため現場の混乱を招くこともあった。したがって、海外のナビゲーションアプリにモデルルートを掲載することで、幅広くモデルルートを発信して、予約のない旅行者を減らし、潜在需要を前広に取り込めると期待できる。本事業ではATの最大市場である北米に多くの利用者を有しており、世界のトレイルを紹介するアプリ FarOutに対する調査を行った。FarOutの詳細については次頁にて記載する。

【参考】FarOut Guide APPについて

FarOut Guide APP（旧 Guthook）とは、北米を中心にトレイル愛好者の間で、利用者の多い長距離自然歩道でのハイキングに最も人気があるアプリ。登録されているトレイルは全世界約40コースにのぼる。日本のトレイルは未実装である。

■ 操作画面



■ 主な機能

- オフラインでも利用可能：トレイルデータ設定後はデータ通信やインターネットへの接続は不要
- 詳細な行程と町案内ポイントにチェックインして現在地を共有することで友人や家族と最新の状態にアップデートが可能でGPSの場所、詳細なルートなどの詳細地図を確認することができる
- 次の大きな登りがいつになるかを確認するための標高プロフィールビューが閲覧可能
- ルートビルダーツールを使用することで、旅行を計画するための独自のカスタムルートや行程、チェックポイントが作成可能
- 投稿機能として他のハイカーによるリアルタイムの経路上の地点情報（ウェイポイント）コメントを読んで最新情報を入手することが可能

■ アプリ上に表示される情報

水源、避難所、キャンプ場、横断歩道、トレイルヘッド、ジャンクション、視点、山頂、駐車場のほか、町の情報として宿泊施設、レストラン、補給品、ランドリー、郵便局、ショップ、史跡なども表示可能

受入環境整備に関する長期的課題（ソフト面）

1 地域ATコーディネーターの創出と育成

モデルルートは、ハイキングなどアウトドアのアクティビティが含まれるため、天候や安全面の配慮が必要不可欠である。また、天候だけでなくお客様の体力や経験に応じた内容変更やアクティビティ強度の調整、緊急対応も迅速に行う必要があり、地域ATコーディネーターが包括的に手配オペレーションを行うことが必然であることも明確となった。しかしながら、現時点において地域ATコーディネーターを生業としている事業者は存在していないため、複数のアクティビティを包括的に手配オペレーションが行える地域のATコーディネーターを創出し、育成する必要がある。

2 地域在住のアクティビティ事業者の法人設立支援

道東のアクティビティ事業者は40代～50代の方が多く高齢化が懸念されているため、今後、将来的に安定的なモデルルートのアクティビティを欧米豪からのAT旅行客へ提供できるように、道東地域に拠点を構えるアクティビティ事業者が法人を設立しやすいように支援を行うことが期待される。

3 観光業以外の関係者によるモデルルート理解促進

モデルルートの周辺に拠点を構える観光業以外の事業者から理解を得ることが、持続可能な旅行形態として続けていく上で重要である。本事業に携わったアクティビティ事業者を中心に、地域の事業者へモデルルートにおける様々な効果を説明し、理解促進に努める必要がある。

4 地域住民向けファムツアーの実施

地域住民による理解が得られなければ、モデルルートを積極的に紹介することが困難であり、地域住民とモデルルートの旅行者との間でトラブルが起こる危険性がある。津別町で屈斜路カルデラ外輪山トレイルでモニターツアーを実施して地域住民に理解を得る取組みを行っているように、モデルルート沿いの地域住民が参加するファムツアーを実施して、地域住民から幅広くモデルルートの理解を得て、AT旅行客が地域住民から歓迎される風土を醸成する。

5 林道利用に対する規制緩和の要請

現状では、林道における有償ツアーは認められておらず、モデルルートから派生したオプションルートを提唱する上で林道を推薦することに制限がかかる。今後、より良いモデルルートやオプションルートを整備、開発していく上で、林野庁から林道の利用に対する規制緩和を受けることが必要となる。

7-3-1 維持管理体制（組織・体制案）

本事業で設定したモデルルートを維持管理していく組織・体制を整えるためには、以下のような取り組みを実施することが有用であると考察される。

1 協議会の設立

モデルルートに関わる事業者が単体で維持管理の活動を行うことは、人員や資金面で限界があり、取り組みが断続的となって滞る危険性が高い。恒常的な維持管理体制を確立するためには協議会の設立が必要だと考えられる。また、一つの事業者による活動ではなく協議会という活動の形を取ることで各方面から協力を得やすいメリットがある。

トレイルネットワーク構想では、トレイルの維持管理と取り組む複数の協議体が活動しており、これらの協議体が共通のビジョンをもって活動することが求められる。加えて、モデルルートに関わる事業者これに連動していくことが望ましい。

課題の一つである林道使用に関わる規制緩和を林野庁へ働きかけする上で、観光業界の従事者だけでなく地域住民や自治体も参画した協議会から訴えを行うことは効果的な手法だと考えられる。

2 てしかがえこまち推進協議会との連携

モデルルートの旅行商品化に向けて、地域住民や行政から支援を受けることが不可欠であるが、モデルルートの多くの事業者が弟子屈町に拠点を持っており、てしかがえこまち推進協議会と連携することが重要であると考えられる。てしかがえこまち推進協議会は、役場や観光協会、商工会、農協など多様な構成員で成り立っており、ATと親和性が高いエコツーリズムを軸にした活動を行っているため、モデルルートの維持管理に対する知見や協力を得られると推測される。

3 DMOとの連携と支援要請

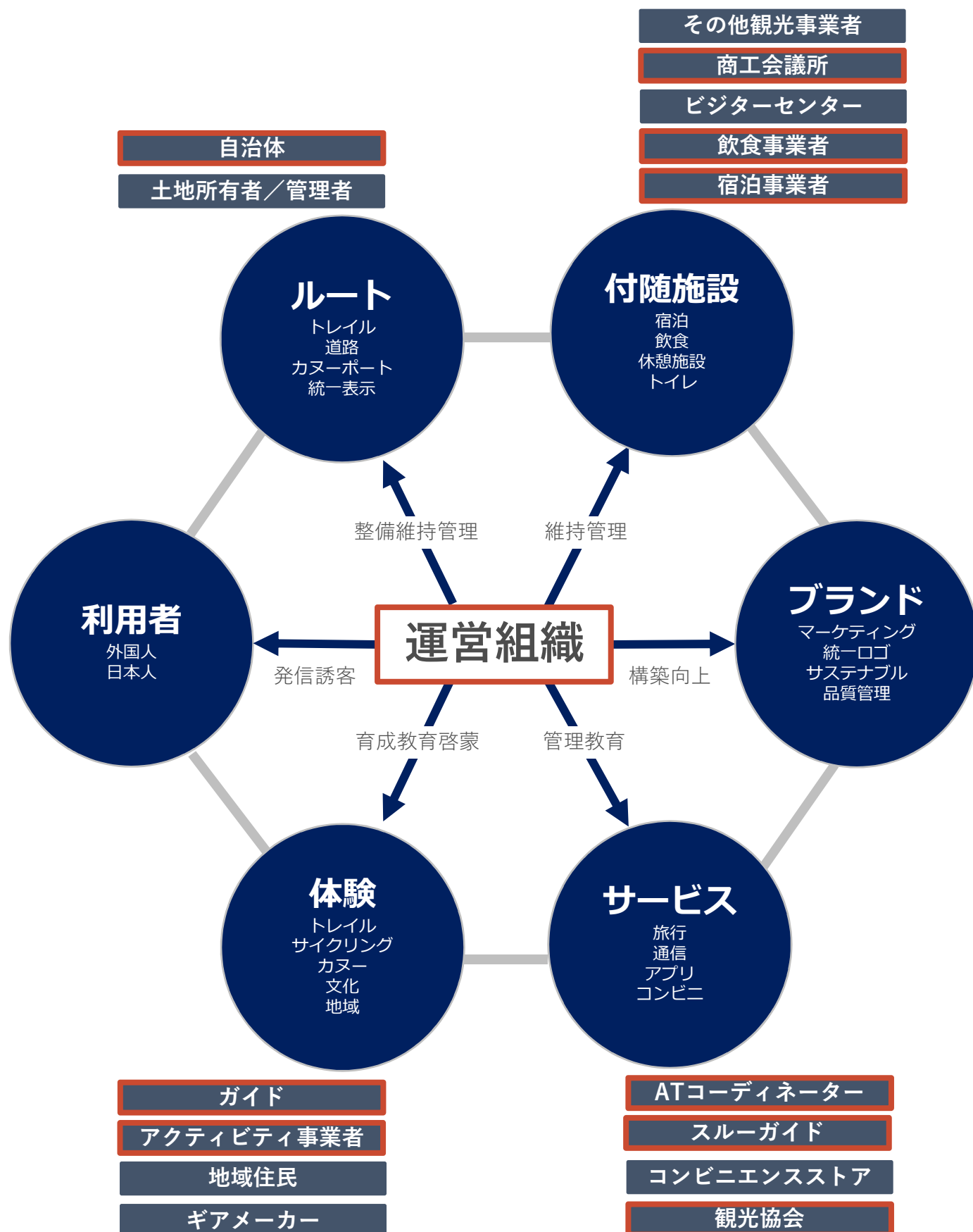
道東エリアのDMOと連携することで、モデルルートに対する二次交通の利便性向上に向けた具体的な支援を期待できる。複数の自治体に跨ったロングトレイル整備に関する課題を共有して、解決に向けた協議を行うことが、モデルルートの維持管理や利用促進にとって重要である。DMOでは、構成員が地域社会の有力者であったり、有力な地元企業の企業人であることも多く、モデルルートの維持整備といった限定的な目的に留まらず、観光による地域産業の活性化を地域住民へ説明する際に影響力が大きく、DMOに支援を受ける意義は少なくない。

4 地域おこし協力隊・シルバー人材の活用

モデルルートの沿線は始終点以外は都市圏から離れており、地域住民による倒木や危険木の処理といった人的支援が不可欠である。地域社会への貢献や活性化を主な目的としている地域おこし協力隊やシルバー人材センターによる協力支援は、人材確保を行う上で理解を得やすいと考えられる。

7-3-1 維持管理体制（組織・体制案）

モデルルートを提供するために必要な要素とそれを担う各主体が連携する必要があり、運営する組織は赤枠の主体にて構成する。



7-3-2 維持管理体制（資金調達方法案）



本事業で設定したモデルルートを維持管理していく上で、自治体による補助金に頼らない自立した資金調達を行うためには、以下の方策を検討して組み合わせることが初期段階として有効であると考えられる。

1 地域活性化ファンドの活用

地域経済活性化支援機構（REVIC）による観光産業支援ファンドを活用することを協議会や広域DMOで検討し、ファンドを通して資金と人材の両面からサポートを受ける。

2 クラウドファンディングの活用

長野県においては、既に国内のクラウドファンディングにてロングトレイルコースの整備に対する募集が行われており、財源確保に向けた有効な手段の一つと考えられる。

3 寄付付き旅行商品の設定

旅行代金の一部をモデルルートのトレイル整備へ寄付できる旅行商品を設定することで、持続可能な旅行に関心が高く、利用者負担の考え方に理解を示すAT旅行者から、財源を確保する。

4 基金の設立

特定の目的のために財産を維持し、資金を積み立てたり定額の資金を運用するために自治体が条例の定めに基づいて任意に設置できる基金を設立することも有効な資金調達の手段になり得る。

5 宿泊税・協力金の導入

国内で近年、注目を浴びている宿泊税を導入することも、財源確保の一案となる。導入当初は国内の大都市に限られていたが、2019年から北海道の倶知安町で導入されたこともあり、国内における宿泊税は浸透してきている。また、国立公園の山岳エリアでは自治体による任意の入山協力金の導入が検討されており、山岳環境を維持するための避難小屋やトイレ、登山道の整備を後押しできると期待される。



本事業で設定したモデルルートの販売戦略として、下記の項目を実施することが有効な案だと考えられる。

1 モデルルートをベースとした旅行商品の開発

設定したモデルルートは少人数の参加を基本としているが、通常の欧米豪市場向けの個人旅行として取り扱う場合、細かい要望や変更に応じた調整が加わり、育成して間もないATコーディネーターが対応し切れない可能性が高いため、まずはモデルルートを包括的なパッケージ商品として旅行商品に昇華させることが望ましい。安定的に旅行商品として販売が行われることで、アクティビティ事業者の知見が溜まり、インバウンドの受け入れ能力が向上すると期待される。

2 在日外国人に向けたモニターツアーの実施

販売先となる欧米豪AT市場の需要に合致した旅行商品になっているか定期的な検証が必要であり、欧米豪からの訪日旅行者に近い思考や趣向を持つ在日外国人向けにモニターツアーを実施することで、モデルルートの旅行商品としての改善点を見出し旅行商品として磨き上げを行う。

3 全国規模のツアーオペレーターによる販売体制の構築

地域のATコーディネーターにおいてモデルルートの手配オペレーションが確立されるだけでは販売に至らないことが多い。欧米豪からの訪日旅行者は道東だけを訪問するケースは少なく、東京や京都などの国内主要都市を観光した後に北海道やその他の地域を旅行することが多い傾向にある。全国規模のツアーオペレーターは、幅広く日本国内の旅行商品を欧米豪の旅行会社に販売しているため、モデルルートを全国規模のツアーオペレーターの取扱商品として販売体制を構築することが、継続的な販売に重要である。

4 プロモーション

モデルルートが適切な旅行メディアで取り上げられ、新しい商品として旅行市場で認知されることが、安定的な販売ルートを確立する上で重要となる。世界のAT市場で影響力の高いメディアを招聘したり、商談会で広くプロモーションを行うことで販売機会や潜在需要の取り込みを狙う。

5 ブランディング

欧米豪の主要旅行会社で販売されている訪日パッケージツアーと比べると、本事業で設定したモデルルートは旅行日数が短く販売価格が相対的に高い。したがって、モデルルートを適切にブランディングすることが販売戦略上必須である。モデルルートが高付加価値のATツアーに準じており、欧米豪のAT旅行者にとって訴求力がある分かりやすいネーミングを行い、適正な価格設定であることを欧米豪のAT旅行会社市場で広く認知される必要がある。

7-4 モデルルートがもたらす効果

本事業で設定したモデルルートを用いて催行したATツアーがどれだけ地域に好影響をもたらすのか、ツアー1本あたりのCO2排出量と地域への経済効果について数値化を行った。比較対象として従来の旅行商品（4泊5日によるツアー）についても数値化を行った。検証方法は以下のとおりである。

CO2排出量

モデルルートと従来の旅行商品のCO2排出量を比較することで、非動力によるモデルルートのCO2削減効果を検証した。CO2排出量の計算方法については、原油換算による計算方法やCO2換算による計算方法、電気の使用に伴うエネルギー起源CO2排出量の算定方法など様々な手法があるが、本事業では将来的な旅行商品化を見据えて、ツアーオペレーターや旅行会社向けに開発された旅行のCO2排出量を正確に把握できるオンラインツールであるカルマカル（※CARMACAL）を使用した。なお本事業では、旅行者一人当たりのCO2排出量を算出して比較検証を行った。

地域への経済効果

地域への経済効果を算出するにあたり、本事業では経済効果＝旅行消費額という解釈にて検証をおこなった。CO2削減効果と同様、従来の旅行商品と比較することで、旅行消費額の効果を分析した。旅行消費額の算出方法については、モデルルート及び従来の旅行商品の造成における原価に対して一般的な旅行商品の収入率を鑑みて旅行代金を設定し、旅行代金から導き出されるツアー催行時における一人当たりの旅行消費額を比較検証した。

■ カルマカル（CARMACAL）とは？

カルマカルはオランダのNHTV国際高等職業教育機関にて開発され、現在は持続可能性を追求する旅行会社のためのトレーニング、管理、認証を率先する企業であるトラベライフが世界の旅行業界において積極的な活用を提唱しており、日本国内では一般社団法人JARTAが事務局を担っている。

カルマカルは、25種類の交通手段モードと21種類の排出を伴うアクティビティを区別し、正確な距離測定を行うとともに、宿泊施設については、世界中550,000軒におよぶ個々の施設データを基に算出しており、20種類の排出係数を用いている。したがって、従来の単一的な係数による宿泊施設のCO2排出量の計算や大まかな排出係数による交通手段の計算ではなく、旅行商品として正確かつ詳細にわたるCO2排出量の算出を行った。



(参照) <https://jarta.org/carmacal/>

7-4 モデルルートがもたらす効果

モデルルートの比較対象である従来の旅行商品（4泊5日によるツアー）は以下の行程を想定し算出した。

■ 従来の旅行商品の行程（4泊5日）

Day 1

女満別空港

網走市内

主要目的地

距離：43.4km

- ・ 卯原内サンゴ草群生地
- ・ 北方民族博物館
- ・ 網走監獄博物館
- ・ 宿泊：北天の丘 あばしり湖。

Day 2

網走市内

川湯温泉

主要目的地

距離：118.6km

- ・ 美幌峠展望台
- ・ コタンアイヌ民族資料館
- ・ 砂湯
- ・ 摩周湖第一展望台
- ・ 宿泊：川湯観光ホテル

Day 3

川湯温泉

釧路市内

主要目的地

距離：171km

- ・ 津別峠展望台
- ・ 川湯エコミュージアムセンター
- ・ 摩周道の駅
- ・ 900草原展望台
- ・ 宿泊：ラビスタ釧路川

Day 4

鶴居村

釧路市内

主要目的地

距離：102.9km

- ・ 釧路湿原野生生物保護センター
- ・ 釧路湿原展望台
- ・ 温根内ビジターセンター
- ・ 900草原展望台
- ・ 鶴見台
- ・ コッタロ湿原
- ・ 細岡展望台
- ・ 宿泊：ラビスタ釧路川

Day 5

釧路市内

釧路空港

主要目的地

距離：20.1km

- ・ 釧路フィッシャーマンズワーフMOO
- ・ 釧路和商市場

基礎情報

移動手段：貸切バス（9～30人乗り）

走行距離：456km

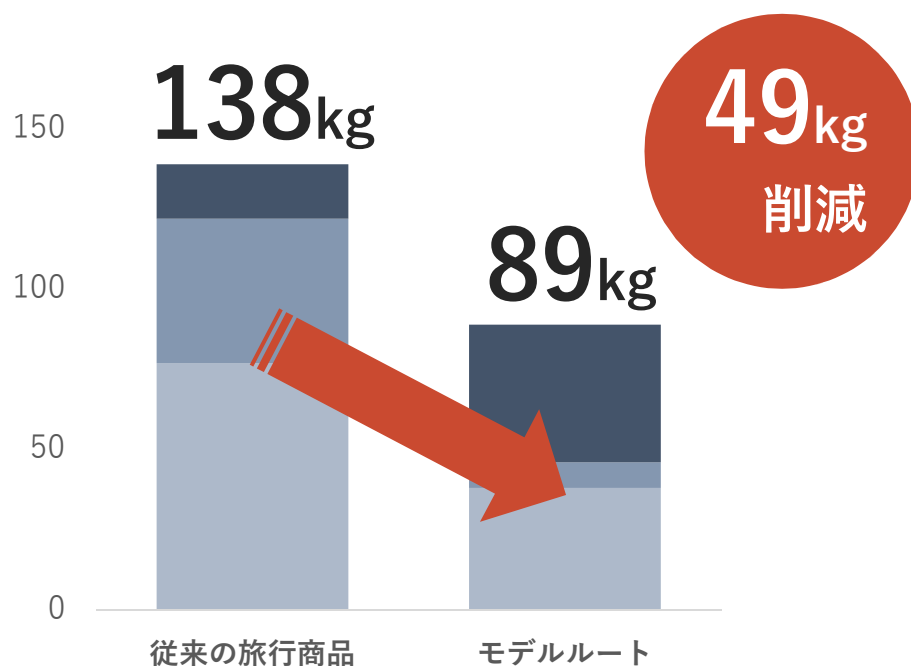
参加人数：29名



CO2排出量

■ ツアー1本における一人当たりのCO2排出量

カルマカルによる計算の結果、一人当たりのCO2排出量はモデルルート全体で89kg、従来の旅行商品全体で138kgとなり、モデルルートの参加がCO2排出量の削減に繋がることが明らかとなった。



(注) モデルルートの「移動」には、サイクリング催行時のサポートカー、カヌー催行時の運搬車が含まれる。

**CO2削減量49kgは、燃費10km/Lの車両が211km
走行する場合のCO2排出量と同等**

(出典) ロジスティクス分野におけるCO2 排出量算定方法共同ガイドラインVer. 3.1 (経済産業省、国土交通省)

地域への経済効果

■ 旅行消費額（宿泊費やアクティビティ費等の地域に利益還元される費用の総額）

本事業で設定したモデルルートと比較対象となる従来の旅行商品における経済効果（旅行消費額）は以下のとおりであり、1人当たりの経済効果はモデルルートの方が高いことが明らかとなった。

従来の旅行商品

113,622円
旅行代金：135,000円

モデルルート

266,762円
旅行代金：350,000円

旅行消費額の内訳は以下のとおりである。

旅行消費額（内訳）	従来の旅行商品	1日あたり	モデルルート	1日あたり
宿泊消費額	75,145円	(15,029円)	60,800円	(12,160円)
アクティビティ消費額	3,672円	(734円)	157,890円	(31,578円)
その他消費額	34,805円	(6,961円)	48,072円	(9,614円)

旅行代金のうち旅行消費額を除く部分については、スルーガイド（従来の旅行商品の場合は添乗員）の日当、各種保険料（包括契約保険含む）、旅行会社の事務費用や手数料で構成される。

■ 地域に1万円の経済効果をもたらす場合における場合のCO2排出量

特筆すべき点として、モデルルートは従来の旅行商品と比べ、経済効果あたりの環境への負荷が少ないことが挙げられる。以下のとおりCO2排出量の削減だけでなく、モデルルートはATツアーに準じており、催行人数が少ないため、トレイル路の轍が必要以上に荒れてしまう等の問題も軽減される。

従来の旅行商品

$138\text{kg} \div 133,622\text{円} \times 10,000$
= 12.15kg/1万円

モデルルート

$89\text{kg} \div 266,762\text{円} \times 10,000$
= 3.34kg/1万円

CO2排出量は従来比の**約1/4**に削減



08

事業総括



本事業では、世界の好事例として強い発信力を持ったいくつかのロングトレイルを取り上げたが、それらトレイルは、その明確なテーマ故に多くの旅行者を惹きつけている。北海道においても「北海道を代表するルートが必要」という思いがあったところ、ATTA幹部からの「アクティビティの間を自動車以外で移動できたらより素晴らしい体験になる」というアドバイスと、阿寒摩周国立公園管理事務所との意見交換での「現在整備を推進しているトレイルネットワーク構想に、カヌーやサイクリングを加えて長期の旅行を組めたら面白いのでは」という発案から当該事業の検討が始まった。加えて当局主催のセミナーにおいて、持続可能な旅行商品作りが必要との提起を受けたことから、阿寒摩周国立公園満喫プロジェクト推進協議会の事業として正式に位置づけ、同協議会と連携して今回の非動力ATモデルルートを設定する事業を進めることとした。

ニュージーランドの先進事例から学んだヒントと地元のガイドが日常感じている道東の素晴らしさを融合させ、オホーツク海と太平洋の二つの海を繋ぐというステージと、海にも繋がる「水」を中心としたストーリーを設定することとなった。そのストーリーに基づいて移動距離206kmというスケールの大きなルートができた。国内では前例がないと思われる取り組みであったが、想定以上に多彩で変化に富んだモデルルートを設定することができた。検証していただいた有識者からも「日本の他地域では見たことがない雄大なランドスケープ」「ガイディングの質が高い」「強い達成感を感じられる」などの良い評価を得ることができた。また、モデルルートがもたらす効果についても、従来の旅行と比べて一人当たり49kgものCO2排出量を削減できるうえ、地域へ還元される経済効果についても従来の旅行と比べて約2.3倍高いという検証結果を得られた。これらの検証結果により、目標であった持続可能な旅行商品の開発に繋がったといえる。

一方で、もう一つの狙いであったこの商品を提供・維持・管理していくための課題も明らかにすることができた。より魅力的な旅行として提供するには、適度な距離に宿泊施設が必要なこと、文化的体験や地域住民との交流が不足していたこと、行程全体がアクティビティだけに頼らないようにメリハリを付けることなどが指摘された。受入環境についても、新規区間開設時の所有者や周辺住民など多岐わたる調整、ギアの質向上、ガイド及びコーディネーターなど人材不足が地域の課題として挙げられた。維持管理については、運営組織体制とそのための財源確保が大きな課題であったが、先進事例を調査するなかで、解決に向けたいくつかの選択肢が見えてきた。

今後、モデルルートを定着させていくためには、地域住民を含めた広範な関係者の連携が不可欠である。現状では持続可能な観光への理解は不十分であり、幅広い関係者が共通認識を持つことが何より重要である。また、法整備や条例設定といった中長期的な施策も含めて、次年度以降も継続して取り組んでいくことが求められる。

今回、北海道におけるATの代表例となり得るモデルルートを具体化することができたのは、それぞれの視点でこの地域の魅力向上に取り組んでこられた方々の努力の積み重ねがベースとなっており、この事業に関わって下さった全ての関係者に対してこの場を借りてお礼申し上げたい。

