

「外国人バックカントリースキーヤーの安全確保に向けた検証事業」 海外事例調査

調査手法：現地山岳ガイド等に、各ガイドの活動国・研究対象国における状況について、聞き取り・アンケート調査を実施。

調査期間：2024年10月25日（金）～11月3日（日）

調査協力：Magnus Strand 氏 元ノルウェー山岳ガイド協会会長
秋山 裕司 氏 カナダ山岳ガイド協会山岳スキーガイド
木崎 乃理恵 氏 国際山岳ガイド、アメリカ山岳ガイド協会スキーガイド
堀江 純 氏 オーストリア国家検定山岳スキーガイド
吉沢 直 氏 北海道大学大学院国際広報メディア・観光学院講師

1 主なバックカントリーでの事故

- 雪崩事故
- 立木や岩等への衝突
- 氷河帯でのクレパスへの転落・落下

▶ 山岳エリアという特性から、調査各国及び日本において、同様の事故が起きている。

2 バックカントリー関連の社会的問題

【オーストリア】

立入禁止区域・規制区域等が法的にも周知されていて、個人の意識も高いので、大きな問題にはなっていないと思われる。

【アメリカ】

スキーヤー・スノーボーダーが雪崩を起こして、道路に雪が落ち、裁判になった事例がある。

【カナダ】

社会的問題まではなっていないが、道路脇の駐車についてのマナーは求められている。

【ノルウェー】

駐車問題、駐車場周辺でのし尿・便問題は存在する。

【フランス】

リゾートではない小さな山村では、駐車問題が見受けられる。

- ▶ オーストリアにおける立入禁止区域・規制区域等の法的な周知については、日本においても参考にできるものがあると思われる。
 - バックカントリーに入山する人のほとんどが、自分の入山する山及び入山口の管理元（私有地含む）がどこなのか分かっていない状態にあると思われるので、そのような周知をすることも必要と考えられる。
- ▶ 駐車場問題は日本国内にも存在する。
 - 例）・ スキー場を利用しないにも関わらず、スキー場の駐車場に駐車し、バックカントリーに入山する。
 - ・ 道路の除雪終点に駐車してバックカントリーに入山するため、除雪車が雪を押すことができない。
 - ・ 民地に駐車し、地権者とトラブルになる。

3 バックカントリーに関するルールやマナー及びその普及方法

【オーストリア】

まず「自己責任」という言葉が都合のよい解釈で使われていない。国や州及び自治体が定めている立入禁止エリア以外へのアクセスは自己責任で可能。その上で命が危険に晒される差し迫る危険（例えば、雪崩リスク）が予測される場合には完全立入禁止になる。

【カナダ】

シングルロープをエリア外にくぐるのは自己責任だが、ダブルで張られているロープ、リゾート内のクローズエリアのロープをくぐることはNG。

Glacier National Park では、冬毎に許可証を取得すれば、雪崩管理区内の滑走が条件付きで認められているので、多くのユーザーが取得している。

【ノルウェー】

自己責任：自然への配慮した行動をするならば自然への出入りは自由。

【フランス】

スキー場では、基本的に圧雪されていないオフピステは、自己責任でスキーができる。責任について語るだけでなく、権利として山で活動する自由についても議論される国でありため、制限は比較的少ない。

- ▶ オーストリアにおいては、個人の意識の高さと行政機関による立入禁止のコントロールがうまく機能していると推察される。
- ▶ カナダにおいても、許可証の取得や立入禁止エリアの可視化等により、スキーヤー・スノーボーダーの安全に関する意識を高めていると考えることができる。

4 事故発生時の捜索・救助システム

【オーストリア】

山岳エリアの場合は、山岳警備隊が有料／無料で出動する。スキー場隣接の場合は、スキーパトロールが有料で救助へ向かう。

その他、例えばアールベルクでは、スキー場アクセスエリアで雪崩事故が発生すると、レッスン中、ガイド中の有資格者は、現場直行のうえ救助活動参加が義務化されている。

【アメリカ】

主にボランティア（Search and Rescue）がレスキューを行っている。国立公園等の場合には、レンジャーがレスキューを行う場合もある。時々、ガイド会社へヘルプを求められ、ガイドも無料で出動する時がある。

ほとんどの場合無料だが、ヘリ救助の代金は有料の場合が多い。

【カナダ】

国立公園・州立公園であれば、無料で山岳警備隊が出動。スキー場付近はパトロールが有料で出動。その他の場所は、各地域にあるボランティアベースの Search & Rescue が有料で出動。

【ノルウェー】

全てのレスキューが無料。警察が出動。ヘリスキーの場合も、警察が要救助者へ電話でき、要救助者のリクエストを聞くことができる。

また、山岳救助に特化した NPO がある。国でサポートしており、救助に関わる多くのボランティアが存在する。

【フランス】

CRS（国家警察特殊部隊）、PGHM（国家憲兵山岳救助隊）及び GMSP（消防隊）の3つの組織で救助がなされる。無償性が保証されており、税金で賄われる。時折 SNS 等でこの仕組みが批判されることも見受けられる。

5 行政機関等における事故対策や防止活動

【オーストリア】

スキーが国技と言っても過言ではなく、国中でスキー文化が育まれている。BC、スキーツーリング全てを含めてスノースポーツとして周知されていて、当然、そこには交通事故と同じように事故もある。交通事故が起こったら、走行禁止とか規制をかけないのと一緒に。ライフスタイルの一つ。

【アメリカ】

ここ2、3年の流れの中で、BCに行きたい人達のほとんどは、雪崩の講習会（AIARE1）で勉強してからBCに行くようになった。講習会で勉強していない人達は、BCに行くパートナーを探すのが難しくなっている状況。

【カナダ】

非営利団体の Avalanche Canada が普及活動をしている。

【ノルウェー】

<https://www.varsom.no>（国水資源エネルギー局が、国公道管理局及び国気象研究所と協力して提供するサービス）により、国の関係機関が連携して情報発信を行っている。

【フランス】

ナショナルアソシエーションの ANENA が BC における雪崩に関する教育や啓蒙活動をしている。アルピニズム文化発祥の国であり、山岳スポーツを学ぶための仕組みも整っている。

- ▶ バックカントリーに対する理解を、北海道ひいては国内に広く周知していく必要がある。
- ▶ 既に、日本国内においても NPO 法人雪崩ネットワークを中心として、啓発・啓蒙活動等が行われているが、ノルウェーのように行政機関間の連携による情報発信、普及啓発等を行っていくことも考えられる。

6 雪崩や気象に関する情報発信

【オーストリア】

<https://www.lawis.at/incident>（各州の雪崩情報サービス機関）

【アメリカ】

<https://avalanche.state.co.us/>（コロラド州の雪崩情報、コロラド州の税金で活動する団体により運営されている）

【カナダ】

<https://avalanche.ca/mountain-information-network/submissions>（Avalanche Canada(AC)の MIN (Mountain Information Network)の普及が近年進んでおり、利用者が増えている。AC による雪崩予報は広く普及している。

【ノルウェー】

<https://www.varsom.no>（ノルウェー水資源エネルギー局提供の雪崩情報）

<https://www.yr.no>（気象）

【フランス】

<https://meteofrance.com/meteo-montagne/alpes-du-nord/risques-avalanche>（公的気象情報機関である METEO FRANCE が毎日雪崩&気象情報を公開）

- ▶ 調査各国の多数において、行政機関もしくは公的財源に基づいた雪崩情報の発信を行っている。

今後、北海道において、北海道の大きな財産である雪を活用してインバウンドを受け入れていく体制を構築するためには、行政機関が公的な責任のもと雪崩情報を発信していくことが求められると考えることができる。

7 山岳ガイドについて

【オーストリア】

資格は必須で、資格による職能範囲は徹底されている。

【アメリカ】

地域の許可がなければアメリカ人でもガイド活動ができないため、基本的にガイド会社に所属していないとガイドはできない。そのため、海外からのガイドはほとんどいない。

【カナダ】

国立公園・州立公園は、ガイド資格に加え、ビジネスライセンスの取得が義務となっており、厳しく規制されている。公園外は特に規制はない。ガイド資格がないガイドを雇う文化がないので、あまり問題にはなっていない。

【フランス】

資格は必須で、資格による職能範囲は徹底されている。スキーツアリングのガイドをする場合、国際山岳ガイドの資格が必要になる。山岳ガイドになる難易度は非常に高い。一方で、スキー場オフピステは、スキーインストラクター（国家資格）でも可能。

8 今後の取組の参考になると思われる事例

【アメリカ】

コロラド州は、1・2月は雪崩の危険性が高いため、緩やかな所しか滑れない。そのため、1・2月にBCに行きたい人達のfacebook groupがあるが、雪崩講習会を受けないとそのfacebook groupに参加出来ないような仕組みとなっている。

【カナダ】

Glacier National ParkのWinter permitシステムは、全員がクイズに答える必要があるので、伝えたい情報を周知するという意味では、一定の効果があると考えられる。また、Avalanche CanadaやレスキューチームからのSNSでの情報発信は、多くのユーザーが参考にしている。

【フランス】

シャシャニ法によって、ほぼ全てのスキーツアリングルートが、滑走難易度・登行難易度・滑落リスクの観点から評価され、それがガイドブックやwebサイトに掲載されている。これにより、実践者が自分に合った難易度のルートを選ぶことにつながっている。

9 その他、回答者からのご意見

- ニセコエリア以外での、より充実した雪崩情報。行政機関のバックカントリースキーへの理解。海外からのガイドに対する IFMGA の資格保持の義務。
- 国や北海道、警察が、外国人ガイドの労働許可証があるのか、もう少し取り締まってもらえたら、無許可でガイドする海外ガイドは少なくなるのではないか。
- インバウンドのライダー達は facebook ページや HokkaidoWilds などを利用して、日本人抜きで、英語のみで情報収集が完結している。多言語、最低限英語で、有意義で詳細な情報発信をしない限り、今後も益々好きなことをするユーザーが増えていくと思う。また、現地で対応するガイドの育成（英語力、体力、経験のある外人を満足させるガイディング）も必要だと思う。

ガイドとしての要望は、安全にガイディングをするためには、より多くの情報が不可欠。スキー場での毎日の積雪データの収集、共有。各個人ガイドのフィールドでの観察データの共有が、個人の利益を超えて公共のために共有されると嬉しい。

- 既にオーバーキャパシティであることから、人のいないエリアを求めて、山の奥へ、高みへ、希薄な成功体験を経験値と勘違いして入って行き、事故に遭うケースが増えつつある。また、今後も異例な気象状況も加味された事故が増える可能性がある。

インバウンド経済効果はプラスでもあるが、自治体をはじめとした行政機関が断固たる姿勢を示し、開発や土地の売買への規制をかけないと、海外投資家にどんどんと土地を奪われて行ってしまう。ニセコは手遅れに近い状況ですが、第2のニセコとなる危険性のある、例えば白馬や妙高エリアなどは、ローカルライダーが「ここはニセコのようにほしくない！」と騒いだところで、売買は結局のところ地権者の判断となってしまう。

道有林や国立（国定）公園で規制がかかり素晴らしいエリアである場所も、そこへのアクセスはほぼ民有地で、その広大な民有地を海外投資家に買われて規制されてしまうケースが、事実としてある。法的には問題がないので、そうなったら従わなくてはならないのだが、昔から多くの人が親しんでいる素晴らしいエリアへの立ち入りが規制されてしまうことには憤りを覚える。しかもそれが地元民ではなく外国人であればなおさら。

【総評】

- バックカントリーエリアにおける事故防止には、事故リスクの管理とともに、ルールの普及や周知活動が重要である。
- 他国の成功事例（オーストリアの法的周知、カナダの許可証制度、ノルウェーの情報発信など）を参考に、北海道においてもバックカントリーの安全確保体制を構築する必要がある。
- ガイド活動に関する規制の強化や、積極的な情報発信、地元と行政の協力による情報の共有など、より効果的な取組みが求められている。

全体として、バックカントリーでの安全確保は、行政、地域コミュニティ、山岳ガイド、利用者の協力と意識向上によって達成されるべきであり、海外の事例を参考にした取組みを進めることが望まれます。