

令和7年度
日高山脈襟裳十勝国立公園における
「来訪者が環境保全に貢献する仕組み」
の構築に向けた検証事業
報告書



令和8年3月
国土交通省 北海道運輸局
(受託事業者：一般社団法人トレイルブレイズハイキング研究所)



目次

1. 事業目的	1
2. 業務内容	3
(1) 先進地調査	3
①-1 先進地の文献調査【国内】	
①-2 先進地の文献調査【海外】	
②先進地の視察	
(2) トレイル調査	19
①実踏調査	
1. 調査の概要	
2. 調査方法	
3. 実地調査結果	
4. 総括・ルート提案	
5. 今後の展望	
6. 別添資料（電子データ）	
(3) 地域の機運醸成	39
①セミナーの開催	
(4) 来訪者が自然環境保全に貢献する手法の検証	51
①体験プログラム等の実施	
1) 体験プログラムの造成	
2) 体験プログラムの実施	
3) 検証	
(5) 運営体制の検討	71
①検討会の実施	
(6) とりまとめ	78
①今後の方策のとりまとめ	

1. 事業目的

○背景：令和6年「日高山脈襟裳十勝国立公園」指定

令和6年6月25日、日高山脈を中心とする13市町村のエリアが「日高山脈襟裳十勝国立公園」（以下、当該国立公園とする）に指定された。

同公園は、北海道の中央南部に位置する、海から山岳まで連続した南北およそ140 kmに及ぶ日高山脈を中心とした日本最大（陸域）の国立公園である。日高山脈の最高峰、幌尻ポロシリ岳（標高2,052m）をはじめ、1,900mを超える山々が連なり、国内ではもっとも原始的な自然環境が残されている公園でもある。海岸部には、海成段丘、海食崖、岩礁等も見られ、公園南部に位置する襟裳岬をはじめ、海岸風景も特徴的な公園だ。また、広大な十勝平野からは、雄大な山岳景観が一望できる。



○課題：共通テーマ、広域連携、保全活動の資金・人材等の不足

国立公園に指定されたことにより、各地域で観光振興施策や環境保全等の取組が進められ、今後の活用が期待される一方、以下の課題が顕在化している。

- ①公園エリアが広範囲でありエリア全体に共通するテーマが見出されていない
- ②広域での連携体制が整っていない
- ③登山道整備や高山植物の保護等、保全活動等を行う資金、人材の不足等
- ④地域全体の高齢化、人口減少

○展望：持続可能性を重視する旅行者の受け皿

コロナ禍を経て、旅行者の需要には変化が見られ、持続可能性を重視する旅行者が多い市場としてアドベンチャートラベルの市場が注目を集める。2023年に北海道で開催された「アドベンチャートラベル・ワールドサミット北海道（ATWS2023）」において、JNTO が実施したアンケートでは、「日本におけるAT 体験で期待しているもの」の上位は以下の通り。

1位
ハイキング等
61.3%

2位
自然ツアー
54.7%

3位
地元民との交流
49.3%

東北地方
JAPAN—TÔHOKU REGION



みちのく潮風トレイル
MICHINOKU COASTAL TRAIL



ハイキングを通して、訪れる地域の自然や暮らしに触れられる旅行のニーズが高いと考えられ、近年その舞台となるロングトレイルの敷設が各地で進む。

2019年に東北太平洋沿岸に敷設された「みちのく潮風トレイル」は年間延12万人程度がハイキングに訪れ、被災した沿岸部に新たな人流をもたらしている。

1. 事業目的

○本事業の目的

本事業では、地域の持続可能性を重視する旅行者を誘客する手段として、当該国立公園の各エリアの自然と人を繋ぐ「ロングトレイル」の造成を検討するとともに、来訪者が環境保全に貢献する仕組みを構築することで課題を解決することを目的として、トレイルの基礎調査や仕組みの検証等を実施することとする。

○基本方針

「トレイル」とは、歩く旅を提供できる道を意味し、「ロングトレイル」とは、歩く旅の途中で市街地での補給を必要とする距離の長く歩く旅の道を指す。また、ロングトレイルは行政及び地域における広域な連携、皆で育てる意識醸成が必要であり、敷設には長い時間を要する。ハイカーが魅力的なルートでなければ道を指定しただけでは誘客にはつながらない。他、持続可能な道とするために、本業務を実施するに当たっては、以下の6つの基本方針のもと業務を推進する。その際、2022年に環境省が策定した「ロングトレイルの維持管理・運営システム構築の考え方」を参照し、地域の実情に沿う形で、本トレイルを持続可能にするシステム構築を目指すことを提案する。

ロングトレイルシステムの5つの要件

- 1) 長く1本に続いている道であること
- 2) 道の管理主体が明確であること
- 3) 道の状態を把握し、共有する仕組みがあること
- 4) 利用情報を提供できる仕組みがあること
- 5) 3)、4)を適切に実施するため地域を含んだ管理運営体制があること

1. 地域の声を聞く



県・2市2町、住民、事業者、地域の有識者、協力施設、自然公園管理員等

地元の運営団体の発掘、自立、主体的な動きを促しサポートする

3. 適切な専門家と協働

インタープリテーション
ブランディング
トレイル運営
旅行会社
協力企業等



ロングトレイルの維持管理・運営システム構築の考え方

3者が協働し道を作り育てるための信頼関係と対等なパートナーシップの構築に貢献する

2. ハイカーの声を聞く



国内外のロングトレイルのハイキング経験者等

4. 土地の声を聞く = 実際に「歩く」ことを重視

5. 「ならでは」を明らかにし、「ありのまま」を大切に作る = 地域本来の姿を見る

6. 「長く」1本に続く価値を理解する

本トレイルを持続可能にする、ロングトレイルシステムの5つの要件はじめ、ロングトレイルシステム構築のプロセス等十分理解の上業務に取り組むこととする。

2. 業務内容

(1) 先進地調査

①-1 先進地の文献調査【国内】

日本国内のロングトレイルで、持続可能な運営に必要となる運営計画・運営体制をもち、地域と協働しながら誘客に成功している事例は少ない中で、令和7年度日高山脈襟裳十勝国立公園におけるロングトレイルの造成に参考となり得る概ね300 km以上の国内のロングトレイルの先進地の文献調査を実施した。

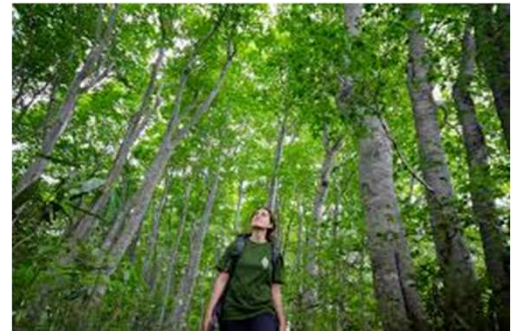
1. みちのく潮風トレイル（青森県、岩手県、宮城県、福島県）約1,000km



2019年全線開通。東日本大震災からの復興事業の一環として環境省が敷設した全国10番目の長距離自然歩道。青森県八戸市から福島県相馬市まで、4県29市町村と民間の運営団体等が運営計画に基づき広域に連携して運営している。地域住民やハイカーの協力も得て、「皆で育てる道」として多くの利用者を受け入れている。民間企業との連携、教育機関との連携も進んでいる。

2. 信越トレイル（新潟県、長野県）約120km

2008年に全線開通した老舗のロングトレイル。新潟県と長野県の県境、関田山脈の尾根沿いが主なルート。飯山市、栄村、妙高市、上越市、十日町市が連携し民間のNPOが運営を担う。標高1,000m級の山脈が続く自然道で、冬は積雪が8mを超える豪雪地帯であり、ブナの森や貴重な植物等が守られている。作家の加藤則芳氏が日本で最初に造成に取り組んだトレイルとして有名。



3. 九州自然歩道 宮崎ルート（宮崎県）約370km



1980年に国内2番目に開通した長距離自然歩道、九州自然歩道の宮崎区間。北は県最高峰の祖母山、南は霧島連峰第二峰の高千穂峰を起終点（ターミナス）とする。宮崎県が主導し取り組みを進め、14市町と民間団体が広域に連携している。宮崎モデルを確立、残る6県に横展開し全線を繋ぎ直し、体制を整え誘客を目指す。

4. ふくしま浜街道トレイル（福島県）約200km



2023年に全線開通。福島県浜通り北端から南端まで10自治体を通過する。内陸ではフットパス（イギリス発祥）の取組みも進む。みちのく潮風トレイルの南端に接続し、多くのハイカーが繋いで歩いている。主体はうつくしま浜街道観光推進会議。13の自治体が連携し、民間の運営団体も生まれた。

(1) 先進地調査

①-2 先進地の文献調査【海外】 * 詳細は別添資料「(1)-1_トレイル先進地調査」を参照

日本のロングトレイルは、1969年に当時の厚労省が発表した、「長距離自然歩道」の構想に原点がある。東京・高尾～大阪・箕面まで1,700キロを超える東海自然歩道がその第一号であり、国内事例調査の候補に挙げた「みちのく潮風トレイル」はその10番目にあたる。

長距離自然歩道の構想は、アメリカの「アパラチアン・トレイル*1」及び「ナショナル・トレイル・システム*2」を参照しており、日本のロングトレイルの原点はアメリカにある。現在も日本のロングトレイル運営のモデルとして検証が続けられているため、海外の先進地調査はアメリカのロングトレイルを候補として先進地の文献調査を実施した。

*1：アメリカ本土の東部、ジョージア州からメイン州まで南北に約3,600kmある、ナショナル・シーニック・トレイルの一つ。100年を越える歴史があり、民間の運営団体はトレイル周辺環境も含めた保全活動に力を入れている。北米大陸西部のパシフィック・クレスト・トレイル、中央のコンティネンタル・ディバイドと並ぶ、アメリカ3大トレイルの一つ。

*2：1968年に制定された、ナショナル・トレイル・システム法（National Trails System Act）のこと。その中で指定されている「ナショナル・シーニック・トレイル（National Scenic Trail）」が、日本でロングトレイルに当たるものとして認識されています。

海外1.パシフィック・クレスト・トレイル（カリフォルニア州・オレゴン州・ワシントン州）

略称でPCTと呼ばれる本トレイルは、アメリカにおける三大トレイルの一つ。メキシコの国境から、カナダの国境まで、アメリカ西海岸を南北に縦走する。カリフォルニア州内の山地（ラグナ山脈、リーブル山地、シェラ・ネバダ山脈等）、オレゴン州・ワシントン州ではカスケード山脈等を越え、総延長は4000キロメートル以上に達する。国内外から多くのハイカーが訪れ、保全の観点から歩行にはパーミット（許可証）の発行が必要になる等、自然や地域に配慮し、運営団体はボランティア等を活用し保全活動に力を入れている。



(1) 先進地調査

②先進地の視察

先進地視察は、国内の成功事例として近年注目される、みちのく潮風トレイルにて実施。みちのく潮風トレイルは文献調査結果に記載した通り、2019年6月に全線開通した若いトレイルだが、管理運営計画と民間の運営団体を持ち広域に連携することで、地域も巻き込んだ盛り上がりを生んでいる。現在では、地域事業者、住民、利用者であるハイカーらの多数の協力を得て国内外から多くが利用するトレイルに成長しており、日高山脈襟裳十勝国立公園におけるロングトレイルの造成にも大きな参考になると見込まれるため選定。

■先進地視察の開催概要

1. 日時：令和7年9月6日（土）～9月9日（火）
2. 訪問地：岩手県大船渡市、陸前高田市、宮城県気仙沼市、南三陸町、女川町、石巻市、名取市
3. 参加者：北海道運輸局 観光企画課 観光企画係長 経田 直哉 氏
SkyPlus 代表 工藤 陽司 氏
日高町役場 地域経済課 施設管理グループ（国立公園担当）統括主査 高橋 健 氏
様似町役場 商工観光課 商工観光係 主事 大杉 鉄平 氏
一般社団法人びらとり観光協会 事務局長 斉藤 忍 氏
株式会社クナウパブリッシング 國島 岳 氏
（自然考房 Nature Designing 代表 鈴木 宏紀 氏 *私事によりキャンセル）
4. 受入先：認定NPO法人みちのくトレイルクラブ 板橋真美 氏・板谷学 氏・坂本麻由子 氏 他、全職員
5. 同行者：一社）トレイルブレイズハイキング研究所：相澤久美・手島慧・長谷川晋

先進地調査行程表			視察日：令和7年9月6日（土）～9/9（火）
月日曜	時間	場所	備考
9月6日	11:05	千歳AP	ANA1224
土	12:15	12:45 仙台AP	（車移動・車中昼食）※陣中弁当積み込み
	15:45	綾里不動滝～綾里峠の入り口	
	16:30	坂本工房	
	16:30	17:00 【面会】気仙大工（坂本文夫さん）	地元民エンジェル
	17:30	大船渡温泉	
	18:00	19:00 【面会】大船渡温泉	大船渡地域戦略、志田さん中村さんヒアリング
	19:00	夕食	
		大船渡温泉泊	
9月7日	8:15	宿	
日	8:30	9:00 【面会】暮石海岸インフォメーションセンター	サテライト 担当者
	9:20	小祝浜*ハイキング*	陸前高田市トレイルルート 視察
	11:20	大野海岸	ミッドポイント 見学
	12:00	廣明デッキ	地元民エンジェル廣明西村さんヒアリング
	12:20	13:20 昼食/	
	13:30	14:15 【面会】まちの緑側	協会担当者
		14:45 キャンプ場見学	本丸公園下
	15:00	16:45 高田松原復興祈念公園	津波伝承館、奇跡の一本松、道の駅など
	17:00	17:40 民宿沼田屋	ミッドポイントハイカーズ取組紹介
	18:30	20:00 夕食	
		民宿沼田屋泊	
9月8日	8:30	宿	
月	9:10	9:50 【面会】唐桑半島ビジターセンター	センター職員、ガイド
		10:40	施設見学・園路散策など
	11:00	11:40 【面会】かぶとむし Surf Shop	地元エンジェル（本吉タクシー小野寺さん、鈴木さん）ヒアリング
		12:30	昼食/かぶとむし Surf Shop
	13:10	13:50 【面会】南三陸町入谷	移住ハイカー：富樫さん/南三陸町入谷ヒアリング
	14:40	15:20 【面会】m.s.books	移住ハイカー：地現さん/石巻市雄勝ヒアリング
		16:00	ホテル・エルファロ
	16:45	17:45 おちゃっこクラブ	地元エンジェル（おちゃっこクラブ岡さん）ヒアリング
	18:00	20:00 夕食	
		ホテル・エルファロ	
9月9日	7:45	宿	
火	9:00	名取トレイルセンター	全体会議オブザーバー参加
		12:00	13:00 昼食
		15:20	施設見学・意見交換会など
		16:50	仙台AP
	18:10	新千歳AP	Peach 417

(1) 先進地調査

視察1日目：令和7年9月6日（土）

15:45～16:20

【綾里不動滝～綾里峠の入り口】

みちのく潮風トレイルの大船渡ルートの一部を視察し、かつて利用されていた峠道及び峠道へ向かう林道を徒歩で確認した。また、林道入口に位置する「不動の滝」についても見学し、地域景観資源としての活用可能性について理解を深めた。

更に、2025年2月に発生した大船渡の森林火災により被災した東屋の修復事例について説明を受けた。この東屋は、地元住民、日本航空株式会社、及び認定NPO法人みちのくトレイルクラブが協働して復旧したものであり、地域と企業との連携によってトレイルの維持管理を進める取り組みとして注目されるものである。現地視察を通じ、地域コミュニティと企業が協力しながらトレイル環境を守り、再生していく仕組みについて学ぶことができた。

16:30～17:00

【坂本工房、トレイルエンジェル※坂本文夫さんヒアリング】

上記不動の滝に向かうトレイル上には、地域の伝統技術を継承する気仙大工・坂本氏の工房があり、ハイカーの立ち寄りポイントとして知られている。工房の向かいには湧水があり、ハイカーの給水場所としても利用されている。

また、インバウンド向けツアーではこの工房訪問が行程に組み込まれており、気仙大工の技術や歴史に関する講話の他、実際に拵づくりを体験するプログラムが提供され、人気を集めている。こうした取り組みを通じて、地域の文化とハイカーが出会い、交流が生まれる仕組みを学ぶことができた。

※ハイカーを好意的に迎え、サポートする地元の人たちは「トレイルエンジェル」と呼ばれている。



坂本工房より「トレイルエンジェル」としての取り組みについて説明

(1) 先進地調査

18:00～19:00

【一般社団法人大船渡地域戦略 代表理事 志田繕隆さん、事務局長 中村純代さんヒアリング】

大船渡地域戦略：大船渡市の企業や団体が連携して設立された。地域ブランディングや観光振興、デジタル活用等を通じて地域経済の活性化と「人が集まるまちづくり」を進める地域DMO組織である。地域資源を活かした観光や情報発信、地域内経済循環の仕組みづくり等に取り組んでいる。近年、みちのく潮風トレイルを活用した事業に積極的に取り組んでいる。

1. 大船渡市におけるトレイル活用の位置づけ

大船渡市では、震災後にUターンや移住した人材が地域に根づき、観光振興を担う新たな組織づくりが進んだ。その過程で一般社団法人大船渡地域戦略（DMO）が設立され、みちのく潮風トレイル（MCT）を広域観光の核と捉えた取り組みが本格化した。従来、通過点になりがちであった地域を「立ち寄り・滞在の拠点」へ転換することを目的に、宿泊や観光情報の提供機能を強化している。

2. MCTを活用した地域交流と誘客の仕組みづくり

地域の魅力を体験を通じて伝えるため、地元ガイドや事業者と連携したツアー造成を実施している。特に「MCTを歩いて人に会いに行く」という地域交流型プログラムが特徴であり、ハイカーと地域住民の接点を意識的に創出している。こうした取り組みを通じて、地域住民が外部視点から地元の魅力を再発見する効果も生まれ、次世代の地域教育にも寄与している。

3. 訪日ハイカーの増加と受入環境の整備

大船渡市では訪日外国人のハイカーが年々増加しており、現在、外国人宿泊者の約10%を占めるまでになっている。これを受け、荷物配送サービスや冬季利用のPR等、受入体制の整備を進めている。街中での消費行動も活発であり、トレイルが地域経済に寄与する観光商品として機能し始めている。

4. 保全を含む持続的なトレイル運営への移行

2025年に発生した大船渡の森林火災を契機に、保全型のツアー造成にも取り組みを開始した。草刈りや整備をボランティアに依存するのではなく、ハイカー自身も「守り手」として関わる仕組みを検討している。こうした取り組みは、自治体、民間団体、地域事業者、環境省といった複数主体の協働により進められており、トレイルを持続可能な地域資源として活用する方向性を示している。

5. 拠点施設による広域連携の推進

碁石海岸インフォメーションセンターは、三陸復興国立公園及びMCTの拠点として、環境省と大船渡市が共同で運営している。ハイカーへの情報提供に加え、大槌町・釜石市・大船渡市・陸前高田市・気仙沼市の5自治体と連携し、路体管理や利用促進に関する調整を一部担っている。みちのく潮風トレイル運営計画に基づく地域連絡会やサテライト連絡会により、民間・自治体・国が協働する仕組みが構築されており、広域的なトレイル運営のモデルともいえる体制が進展している。



一般社団法人大船渡地域戦略よりみちのく潮風トレイルとの連携について説明



スタンプ帳として使えるみちのく潮風トレイルハイキングパスポート

(1) 先進地調査

視察2日目：令和7年9月7日（日）

8:30～9:00

【碓石海岸インフォメーションセンター 村上航さん（一般社団法人大船渡市観光物産協会）ヒアリング】
みちのく潮風トレイルの情報発信拠点（サテライト）の一つであり、運営者に情報提供を受けた。

1. 拠点施設としての位置づけ

碓石海岸インフォメーションセンターは、三陸復興国立公園及びみちのく潮風トレイル（MCT）の案内拠点として、環境省と大船渡市が共同で運営している施設である。ハイカーや観光客に対する情報提供を担い、地域の受入体制を支える玄関口として機能している。

2. ハイカー向けの情報発信と受入支援

施設では、MCTに関するルート情報、危険箇所の共有、イベント告知等を行い、利用者の安全確保と円滑な滞在を支援している。また、地域事業者との連携を通じて、立ち寄りや宿泊につながる情報発信を行っており、トレイルを軸とした観光振興の窓口としての役割も担っている。

3. 周辺自治体との広域連携体制

碓石海岸インフォメーションセンターは、大槌町・釜石市・大船渡市・陸前高田市・気仙沼市の5自治体と連携し、MCTの路体管理や誘客策に関する情報共有を行っている。環境省の碓石海岸管理官事務所と協力し、年2回の地域連絡会及びサテライト連絡会を開催し、国・自治体・民間の共同による運営体制を構築している。

4. 維持管理における協働の仕組み

MCTの路体管理は基本的に自治体が担うが、人手不足に対応するため、民間団体や地域協力者が補完する仕組みが形成されつつある。こうした協働体制は、自治体依存型ではない持続的な管理モデルとして、地域の理解と参画を促す役割を果たしている。



碓石海岸インフォメーションセンターよりみちのく潮風トレイルのサテライト拠点について説明

(1) 先進地調査

9:20～11:20

【小祝浜～大野海岸ハイキング】

みちのく潮風トレイルの陸前高田ルートの一部を歩いて視察した。海の見える松林の中、海沿いに設置された遊歩道、集落の中等多様な景観の中を歩き、大野海岸にゴールした。大野海岸には「Mid-Point」と呼ばれる、みちのく潮風トレイルの中間地点が設けられている。地元の観光協会が関係者と相談し設置したもので、多くのハイカーが写真を撮り発信するポイントになっている。



「Mid-Point」付近を視察

12:00～12:30

【陸前高田トレイルエンジェル西村さんヒアリング】

西村氏はこれまで漁師、コメ農家、保育士、障がい者施設で就労する等様々な仕事を経験。今年の4月から本格的にハイカーの受入（水の補給、民泊等）を行っている。元・環境省のアクティブ・レンジャーだった認定NPO法人みちのくトレイルクラブ（以下「MTC」と言う。）の坂本麻由子氏とのつながりを通じてトレイルを知った。西村氏自身、元々世界を巡ってみたいと思っていたため、地元のトレイルエンジェルになることで国内外のハイカーと繋がれることを非常に楽しんでいる。ハイカーは旅の途中で様々な経験をすることから、西村氏自身も視野が広がり、教えられることが多いと話す。これまでのハイカーの多くは、何か新しいことにチャレンジしようとしているケースも多く、ハイカー自身、人生の変わり目にある人が多い。ハイカーは口コミを通じて、各地地のトレイルエンジェルを訪れている。受入をしている地元のトレイルエンジェル同士の交流、意見交換をしてみたいとも考えている。

（西村さんから視察参加者へ質問）

日高、十勝の魅力はどういうところか？今後どのようにしていきたいのか？

- ・同じ基礎自治体でも色んな地域に分かれており、各集落をつなぐ一つの手段として国立公園やロングトレイルは有効利用できるのではないかと考えている。
- ・まっすぐの道や、採れたての野菜を食べることができる点等が魅力の一部。
- ・北海道にあこがれ、様似に地域おこし協力隊として移住。地元の当たり前を外に伝えたい。
- ・十勝平野は屯田兵が入ってこなかった影響もあり、自分のことはじぶんでやる（民間でやる等）今もそのカルチャーが強みである。
- ・日高に通うようになって、日高の当たり前の日常が輝いて見えた（自然と近い暮らし等）。

(1) 先進地調査

13:30～14:15

【まちの縁側、陸前高田観光物産協会事務局長 栗久保さんヒアリング】

1. 観光資源としてのトレイル活用の方向性

「まちの縁側」を拠点に活動する陸前高田市観光物産協会では、災害ボランティアをきっかけに移住した人材（栗久保氏）が中心となり、みちのく潮風トレイル（MCT）を地域観光の核と捉えた取り組みを進めている。市内ルート約40kmにおいて、碁石海岸インフォメーションセンターとの連携を含む受入強化に取り組み、トレイルを地域資源として位置づけている。

2. 地域主体による情報発信と地図制作

住民参加型の「陸前高田トレイルよりみちMAP」を制作し、観光情報よりも“地域ならではの生活の目線”を重視した情報発信を行っている。制作過程では地元住民とのワークショップや小学校との協働を行い、地域自身がトレイルの価値を再認識する機会となっている。

3. ハイカーとの接点づくりと受入体制強化

観光物産協会では、地元事業者との連携により、ガイド育成、ツアー造成、イベント実施、スタンプポイントの整備、コラボ商品の開発等、ハイカーとの接点を広げる取組を行っている。令和6年度からは「ハイカーサポーターズ制度」を開始し、飲料水補給・トイレ提供等を行う店舗を認定することで、ハイカーが入りやすい環境づくりを進めている。現在、市内21事業者が参加している。

4. ミッドポイントを活かしたブランド形成

陸前高田市がMCT全線のほぼ中心に位置することを活かし、令和6年6月に「ミッドポイント」を設置した。特に訪日外国人ハイカーからは「旅の前半・後半を分けるセーブポイント」のように利用され、再訪の動機づけになっている。市としては、今後このミッドポイントを軸に、地域独自の観光ブランド確立を目指している。

5. 課題と展望

トレイルの名称認知は進む一方、市民の多くは実際に歩く機会が少なく、体験を通じた理解促進が課題となっている。また、受入環境やミッドポイントの活用を地域に広げ、経済効果をより地域全体に波及させる仕組みづくりが求められている。観光物産協会としては、今後もトレイルを起点とした地域参画と事業者連携を深め、持続的な来訪と交流につながる地域づくりを推進していく方針である。



陸前高田観光物産協会よりみちのく潮風トレイルとの連携について説明



キャンプ場、ハイカーボックス（ハイカーが余分な食料や装備、燃料等を他のハイカーのために残しておくための箱）付近を視察

(1) 先進地調査

17:00～17:40

【沼田屋 菅原さんヒアリング】

1. ミッドポイントを活かしたハイカー受入

陸前高田がMCTのミッドポイントに位置することを踏まえ、ピンバッジ配布や凍らせたドリンク提供等、来訪者に向けた歓迎施策を実施している。また、現地でしか書き込み・閲覧できない「スピノート」を活用し、宿に来たハイカーのみが閲覧できる交流記録を残している。

2. 学生との連携による地域魅力の発信

岩手大学・早稲田大学との協働により、店主を取材し、人となりを紹介する「推し店主マップ」を制作。ハイカーと商店、地域住民を結び付ける取り組みとして展開している。

3. トレイルがもたらした市民意識の変化

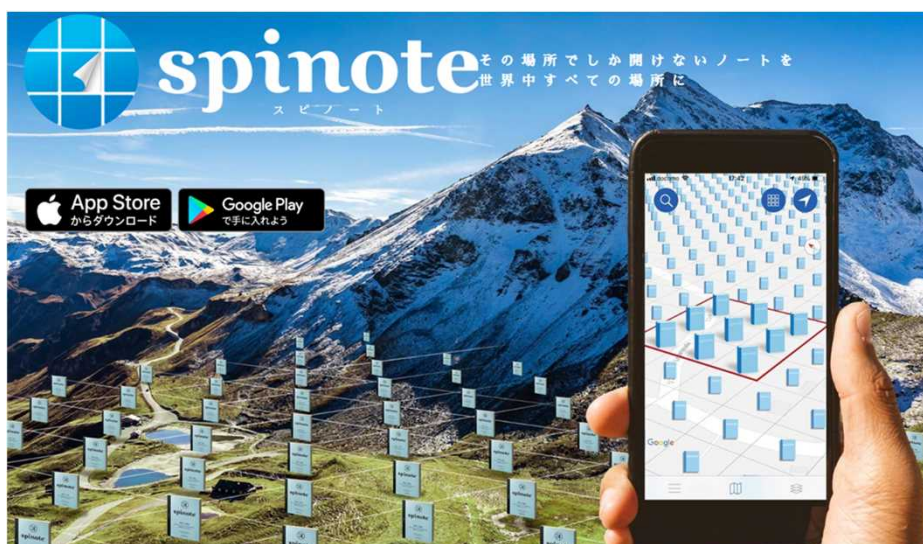
トレイル開通前は復興関連の宿泊が中心だったが、現在はハイカーの増加により、市民がリュックを背負った旅行者に声をかける等新たな風景が生まれている。店主自身も「歩かないと話せない」と感じ、実際に歩く意欲が高まっている。

4. 今後の展望と課題

ミッドポイントを活用したイベント（宝箱企画、乾杯イベント等）を検討しており、市民にハイカーを知ってもらう仕組みづくりを進めたい。一方、一人でできる範囲には限界があり、行政や地域関係者とともに“トレイルの旗を振る仲間づくり”が今後の課題である。



沼田屋よりトレイルの受入体制について説明



現地でしか書き込み・閲覧できないアプリ「スピノート」

(1) 先進地調査

視察3日目：令和7年9月8日（月）

8:30～9:30

【唐桑半島ビジターセンター 唐桑ガイドの会 鳥羽さん、三浦さん、気仙沼市役所職員ヒアリング】

気仙沼市におけるガイド・着地型観光の状況を伺った。

1. 環境省モデル地域としての育成と運営体制

環境省のエコツーリズム施策によりモデル地域となり、4年間のガイド育成を実施。ガイド派遣は観光協会経由で申し込み、収益配分はガイド報酬7割、観光協会2割、ガイド組織の運営費1割という仕組みで着地型コンテンツ造成を進めている。

2. ガイド人材の高齢化と利用状況の偏り

現在約10名のガイドが所属するが、59～81歳で主に70代が中心であり、高齢化が課題となっている。利用者の多くは「宮城オルレ・唐桑コース」向けで、みちのく潮風トレイル（MCT）利用は少ない。トレイル利用者の7割以上が個人歩行でガイドを必要としない傾向にある。

3. 需要の変化とガイドのモチベーション

利用者の多くは旅行会社経由で、個人利用はほぼない。教育旅行や初心者向けの需要が増加している。ガイドは郷土芸能（太鼓等）や地域文化の語りに魅力を感じ、地域を伝える意欲をモチベーションとして活動している。

4. 観光とトレイル活用の課題

気仙沼市において、MCTは魅力ある観光資源の1つである一方、観光とトレイル来訪者を「経済につながる仕組み」が十分に構築されていない。特に「歩くだけで終わる」来訪者を、地域の消費活動に結びつけることが最大の課題となっている。



唐桑半島ビジターセンターの館内案内を受ける

(1) 先進地調査

11:00～11:40

【気仙沼トレイルエンジェル：かぶとむしsurf shop、鈴木さん、本吉タクシー小野寺さん、ヒアリング】
気仙沼における“地元エンジェル”の受入事例

1. トレイル外からの受入拠点としての機能

「かぶとむし Surf Shop」は MCT のルート外に位置するが、外国人を含むハイカーや旅行者のキャンプ利用がある等、“トレイルに付随する受入スポット”として機能している。本吉タクシーでは、乗務員待合室をキャンプスペースとして開放し、ハイカーの宿泊サポートを行っている。

2. 民間ホストによる“泊まれる地域交流”

本吉タクシーの小野寺氏は、ハイカーを自宅に招き、食事提供や宿泊支援を行っている。これまでに6名の受入実績があり、地域住民による自発的なホスピタリティが、滞在型旅行の価値を高めている。

3. 焚き火イベントによるコミュニティ形成

鈴木氏・小野寺氏は、地域住民と旅行者が交流できる「焚きビール（月1回開催）」を実施。焚き火とクラフトビールを囲む場が、ハイカーと地域の自然な交流の場となっており、“地元エンジェル”による受入文化を育成している。

13:10～13:50

【南三陸町入谷に移住したハイカーによる地域との関わり 富樫さん・移住者／元スルーハイカー】

1. ロングディスタンスをきっかけとした移住

2019年、仕事や生活を手放し55歳でMCTを全線踏破。約2か月の歩行を通じて「終わりたくない」「この地域に身を置きたい」と感じ、地域に関わりながら暮らすことを志す。文化的には関係のなかった土地だが、地域の人々の控えめな受け入れ方が心地よく、その後の移住につながった。

2. 地域生活との接続と“長い時間を生きる感覚”

生活の拠点づくりを進め、2024年12月に空き家を見つけ南三陸町へ正式に移住。パン屋に通う等地域との関係を育てながら、稲作や薪風呂等、自給的で時間をかける暮らしに取り組んでいる。時間を積み重ねる稲作は、ロングディスタンスハイキングと共通性があると捉えており、日々「循環する暮らし」を模索している。

3. ハイカーを迎え入れる拠点づくりに向けて

今後は、自身が助けられたロングハイクに恩返しする形で、今の拠点を“ハイカーが立ち寄れる場所”に育てたいと考えている。一方で、急いで整備するのではなく、自然と同じように「ゆっくり長く続く形」を重視しており、無理のない範囲で受入を始めることが重要だと捉えている。「挨拶ひとつから」「地道な積み重ね」を基本に、地域とハイカーが共存する関係性づくりを目指している。



かぶとむし Surf Shopよりトレイルエンジェルの
取り組み説明



移住ハイカー富樫氏ヒアリング

(1) 先進地調査

14:40～15:20

【石巻市雄勝エリアm.s.s.books移住ハイカー：地現さんヒアリング】

このエリアは津波で約8割消失してしまった。社会人になりカミーノ・テ・サンティアゴを歩き、100キロでは物足りなく、テ・アラロアをスルーハイクした。テ・アラロアでは命の危険を感じることも多々あり、震災で被災された方々のお話をもっと聞きたいという気持ちが強くなった。その後みちのく潮風トレイルはセクションハイクで8回歩いた。MCTはセクションハイクの魅力を感じることができるトレイル。元々東京に住んでいたが、離れたいと考えていたところでもあり、みちのく潮風トレイル歩いて、直感的に相性が良いと感じたため、2022年に雄勝エリアに移住。2023年に、民泊m.s.s.booksをスタート。今はワカメ等漁業のお手伝いや、トレイル関係、民泊の仕事を行っている。ガイドング等、トレイルの仕事も増やしており、今後はもっと地域にお金を落とす仕組みをつくっていきたいと思っている。地域のトレイルに関する認知はまだ高くないが、移住して3年経過し、少しずつ増えてきている。ハイカーを地元のイベントや会合に連れて行く等、実際に地元の人とハイカーを交流させることが重要。地道な一つ一つの取り組みの積み上げが成果につながる。

16:45～17:45

【トレイルエンジェル：おちゃっこクラブ 岡理恵さんヒアリング】

みちのくトレイルクラブのサポーターに登録しているので、お店のデッキにテントを張って行くハイカーがいる。英語は話せないがアプリを使い会話をしている。ハイカーとの会話を通じて、地元のいろんな良さが発見されて興味深い。ハイカーは地元のいろんな人に話しかけてもらっているようで、東北はあたたかい地域だとよく言われる。娘の同級生の母親がMCTを歩いて知っており、身近なものだった。ハイキングパスポートのスタンプを押したいハイカーも多い。



m.s.s.booksの視察・移住ハイカー地現氏のヒアリング



おちゃっこクラブよりトレイルエンジェルへの取り組み説明

(1) 先進地調査

視察4日目：令和7年9月9日（火）

9:00～12:00

【みちのくトレイルクラブ全体会議に参加、名取トレイルセンター視察】



名取トレイルセンター館内を視察



名取トレイルセンターのキャンプ場を視察

13:00～15:20

【みちのくトレイルクラブ意見交換】

- Q. みちのくトレイルクラブの業務としては整備に係る部分が多いのか？
⇒実際整備に係る割合が増えている。当初はトレイルの認知拡大のため、ツアー造成やプロモーションに力を入れていたが、現状は本来やるべきだったトレイルの質の向上に時間をかけている。
- Q. トレイル整備をする上でどのように各地から情報収集しているのか？
- ①一斉巡視：主に行政だが、トレイルの所有者・管理者による調査
 - ②地元情報：地域住民からの情報提供
 - ③ハイカーからの情報：歩いているときに見つけた倒木や侵食等が報告される
 - ④MCT調査員派遣：海外トレイルを経験したことがあるハイカーに謝礼を渡して調査してもらう
- Q. 小祝浜～ミッドポイントでは芝刈りの状態が異なっていたが管理はどのようにしているのか？
⇒基本的には路体の所有者・管理者である市から民間に委託され実施。足りてないところを地元のボランティアさんや、みちのくトレイルクラブが行うこともある。整備手法の標準化が難しい問題。
- Q. 地域に溶け込むためのイベントをやっているか？
⇒名取トレイルセンターでは、ハイカーと地域の方々の交流のための「TRAIL DAYS」や、公民館でのアウトドア体験イベント、子供向けのたき火イベント等実施している。トレイルセンターの会議室は公共施設なので誰でも無料で使えるが、会議等の前にトレイルの紹介をさせてもらう機会があれば想定されている利用者よりも幅広く受け入れをしている。
少しずつ子どもとトレイルに触れる機会を作りたい。出前事業（名取市のカルチャーセンター）等の講演依頼は増えている（DMO、市等）。アメリカではトレイル整備が授業の単位として認められる等、大学連携も検討していきたいと考えている。

(1) 先進地調査

Q. キャンプする人は鹿の糞等気にするが、どうしているのか？

⇒自分の寝場所は自分で整えるのが基本なので、特に対応していない。

Q. 補助金等活用しているか？

⇒みちのくトレイルクラブ事業運営は、現在文化庁（地域の文化伝承）、内閣府（関係人口等）等、様々な補助事業を受けて実施しているが、将来的には寄付や会費を増やし、事務作業の多い補助金は減らしていきたいと考えている。但し、各省庁にロングトレイルの価値を見出してもらうために補助金を活用し成果を上げることは大切だと考えており、そのために補助金に申請することは今後もあり得る。

Q. トレイルセンターは必要か？

⇒PCTやATには、名取トレイルセンターのような大きな建物は無い。建物をもつメリットがある一方でこのセンターを維持管理するのは大変な側面もあるので大きすぎないほうが良い。新たに建設するより既存施設を活用できればそれが良いだろう。

Q. 今後の取り組みは？

⇒今後は、協働する自治体や観光協会等に利用促進はある程度まかせて、みちのくトレイルクラブとしては、トレイルの質の向上（環境保全・整備）や、ハイカーの教育（マナー向上）に注力していきたいと考えている。

Q. 他のトレイルの予算はどうなっているか？

⇒ふくしま浜街道トレイルは、「うつくしま浜街道観光推進会議（13市町村の会議体）」が、九州自然歩道宮崎ルートは「宮崎県」が、北海道東トレイルは現時点では「環境省」が予算を出しており、各トレイル状況はさまざまである。



トレ研長谷川からロングハイキングやロングトレイルについてのレクチャーをした

(1) 先進地調査

■参加者感想

視察前は、映像や関係者からの話を通じてロングトレイルについて断片的に知ってはいたものの、その本質を十分に理解できていなかったというのが正直なところだった。しかし、実際にみちのく潮風トレイルの現場を視察したことで、ライフスタイルの一環として歩く人や、人生の転機を契機に歩き始める人等、ロングトレイルを楽しむ人々の姿を具体的に捉えられるようになった。また、地域にもたらす波及効果についても、実際の担い手の方々から直接話を伺えたことで、理解が一層深まりました。中でも、地域の方々が旅人を自然に受け入れている様子や、「地元にいながら世界を知ることができる」といった言葉が特に印象に残りました。現地を訪れたからこそ得られた学びであり、まさに「百聞は一見に如かず」を体感する貴重な機会となった。

みちのく潮風トレイルは森と海の両方の恵みを感じられる道となっており、人々との暮らしに触れて地域住民・ハイカー共に一体感を感じられるのが人気の理由。気になったコースから始めたり、一度に歩き切る等楽しみ方に自由性や、東日本大震災で被災したこともあって、町を盛り上げていこうとする地域住民の団結力の強さが感じられるのも魅力と感じました。

海外ではメジャーであるトレイルは血流にたとえられ、ハイカーは血となっており、広く満遍なくお金を使うため、関わる地域全体の経済が回っている。事業者目線でも良い影響が多く、個人サポーターにとってもハイカーとの交流はかけがえのない体験であり、お互いが影響、思い出が作られるコンテンツとなっている。日本各地でもトレイルルートが増えており、経済効果が認知されつつある。日高管内でトレイルを進めていくには、時間をかけたルート開拓と地域住民の理解が最重要であり、経済効果の高さを伝えていくのが今後の課題である。長期間に及ぶものだが観光コンテンツ需要としては非常に高いことが確信できる視察となった。

日高山脈襟裳十勝国立公園の誕生に伴いロングトレイルを日高地区での展開を考えるために視察にお伺いした。海外の文化である長距離を歩く文化ロングトレイルを導入して東日本大震災からの復興を目的として、地域住民や民間団体が協力して作りあげている現状を当事者のお話を聞き感じた。潤沢な復興予算により、トレイルセンター、サテライトセンター等の建物があり、関連団体の横のつながりを強く感じられた。

日高地区で考えた場合の課題が見えてきた。まず、「ロングトレイルとは？」というところから始めて地域の方に理解してもらうことの難しさがある。日高地区は海岸線沿いは景観が良く可能性はあると考えるが、みちのく潮風トレイルと違い、国道は物流道路で大型車の往来が多く歩くには危険な部分がある、山側も物流道路というのは同じであり新たなルートの開発が必要である。平取町に既にある、イザベラ・バードのフットパスを取り込み、平取町にあるアイヌ文化の二風谷地区をポイントとしながらのルートも候補になると思われる。日高7町での連携がなりよりも重要になってくると考える

(1) 先進地調査

■参加者感想

「みちのく地域において、ロングトレイルとはどういう存在か」という問いを抱き、みちのく潮風トレイルを視察した。現場で多くの方と対話を重ねる中で最も印象的だったのは、道があって歩く人がいれば、地域住民との交流が至る所で自然発生的に生まれるという点だ。

1,000kmという長い距離があるからこそ、こうしたポジティブな変化が各地で何度も、繰り返し発生する。この「交流の連鎖」こそが、ロングトレイルの本質的な価値であると強く実感した。このシンプルな循環は、宿泊や飲食といった短期的な経済効果に留まらず、関係人口の増加や地域住民の意識の活性化をもたらしている。

更に注目すべきは、一本の道が自治体間の垣根を緩やかに繋ぎ、広域での「横の連携」を強固にする仕組みとして機能している点だ。歩くスピードだからこそ生まれる地域との深い接点には、土地の価値を再発見させる力がある。

日高・十勝エリアには、山道や古道、農村道路、海岸線等、多様で魅力的なルート資源が豊富に存在している。今回の視察で得た「点を線で結び、地域を繋ぐ」という視点を活かし、このエリアならではのロングトレイルを推進していくことは、自治体連携の新たな形として非常に有効な手段になると考えている。

■まとめ

みちのく潮風トレイルに関わる観光・宿泊事業者、飲食店、地域住民、移住者等へのヒアリングや現地視察を通じて、トレイルがもたらす効果は、宿泊や飲食等の直接的な経済効果にとどまらないことが見えてきた。

実際には、来訪者の滞在時間の延長や周遊の促進、地域内での消費機会の拡大といった経済面での波及に加え、地域の人々が自分たちの暮らす場所の魅力や資源をあらためて認識するきっかけにもなっている。

行政や観光事業者にとってはもちろん、地域住民にとっても、人の流れの創出や交流人口の拡大、外部との新たな接点づくり、地域への誇りや愛着の醸成等、想像以上に多面的な価値をもたらしていることがわかった。

更に、移住者や事業者にとっては、新たな挑戦や小さな事業機会を生み出す土壌にもなっており、トレイルは単なる観光資源ではなく、地域全体に前向きな変化をもたらす基盤として機能していることがうかがえた。

2. 業務内容

(2) トレイル調査

① 実踏調査

1. 調査の概要

1.1. 目的

日高山脈襟裳十勝国立公園を中心としたエリアのうち、日高エリアにおいて、机上調査により各市町村を繋ぐ舗装路、林道等の既存の道を選定した上で、車両による概要調査、徒歩による実踏調査を実施し、トレイルとして活用できる道の情報を以下のように整理した。本調査は、トレイルとして活用できる道の現状把握及び情報の収集整理を行い、当該エリアにおける観光資源としてのトレイル敷設の可能性を検討することを目的とする。

【今回の調査対象区間】

- ・ 日高町(山日高)~平取町(二風谷~平取)~日高町(門別厚賀町)約100km
- ・ 新冠町(厚別川)~新ひだか町~浦河町~様似町約105km
- ・ 様似町~えりも町~広尾町約95km

1.2. 調査体制

魅力的なトレイルを構想するには、ロングハイキングの経験者、つまり、利用者目線が重要である。そのため調査員には、国内もしくは海外の概ね300km以上のトレイルを踏破した経験を有する者を1名以上配置した。その上で、トレイル調査の全体統括を長谷川晋、トレイル調査リーダーをトレイル研究家の勝俣隆として、「長谷川班」と「勝俣班」の2班体制による多角的な視点からの調査を実施した。併せてロングトレイルの経験者のサポーターが同行し、1班2名体制として実施した。

歩行調査に先立ち、業務統括の相澤と長谷川の2名で本地域全体の状況を把握するための車両調査を実施した。

全体統括	長谷川 晋	Pacific Crest Trail、みちのく潮風トレイル、北根室ランチウェイ、九州自然歩道 宮崎区間、他多数（10年以上）
トレイル調査リーダー	勝俣 隆	ジョン・ムーア・トレイル、アパラチアン・トレイル ハイ・シエラ・トレイル他多数

1.3. 調査期間・スケジュール

調査期間は、ロングトレイルの利用者が主に活動する無雪期とし、2班合計で20日間以上の歩行調査を実施した。また、事前調査として車両調査を4日間行った。スケジュールについては調査行程表を作成し、実地においては現地の状況に応じて適宜調整しながら進行した。各調査の行程表は後述する各項目にて示す。

(2) トレイル調査

2. 調査方法

2.1. 調査方法の概要

調査は、事前に行う机上調査及び車両調査を経て、調査ルートを検討した。その後実地での歩行調査を併せて実施した。車両調査では全体像の把握に努め、広域アクセス、エスケープルート、補給・宿泊拠点への移動ルート等、歩行調査ルートを選定するための情報収集を行った。歩行調査では全行程の徒歩による現地踏査を基本としつつ、歩行が困難または危険を伴う国道・道道の一部区間については公共交通機関等を併用し、現実的なトレイルルートの選定に向けた確認を行った。

あわせて、路体状況、景観、歩行者の安全性等の情報を収集した。班の役割分担として、長谷川班は起点候補のルート調査や山道の不明瞭箇所を先行して踏査、事前の環境確認や草払いを行い、勝俣班が歩行調査ルート全体の調査を担った。

2.2. 調査ルートの概要

調査ルートは、日高町「道の駅 樹海ロード日高」から広尾町「十勝國一之宮 十勝神社の山門鳥居前」に至る約300kmに設定した。ルートの選定にあたっては、一本に長く連続して歩けるルートとするだけでなく、地域の歴史（古道等）、文化（アイヌ文化等）、自然（国立公園の景観等）を体感できる経路であることを重視した。

2.3. 調査項目・評価基準

調査項目については、今後のルート選定や決定をしていく上でも参考になる情報を拾うこととした。調査項目を少なくした理由は、ルート自体が暫定案以前であり、今年度においてはトレイル敷設の可能性を検討する段階だからである。

ルートを決定案にする際には、広場（野営候補場所）や分岐点等を拾うとともに、今回と同様の項目についても更に密度の高い調査が必要である。

本調査項目以外に、トレイルの評価基準として、路面状況、危険箇所、景観や宿泊及び補給の空白区間等について併せて調査をした。

【項目/内容】		調査票No:	調査日:	開始時刻:	終了時刻:	調査担当者: (主任)	(副主任)	(同行者)
W	HIKE	沢など水場・お浄水/お要浄水/お結水困難						
T	TRAIL	トイレ:おきれい/お汚い/お水洗/お返放						
	STAY	ランドマーク ※漢字とひらがなを併記 ・橋、踏み切り ・トンネル、アンダーパス ・寺社仏閣など						
	MEAL	H ホテル/旅館/ゲストハウス C キャンプ場 (公園/民営) L ランドリー(店舗/施設内) ふる 日帰り入浴・シャワー						
	TRANSIT	R レストラン/食家/カフェ S スーパー/コンビニ/惣菜 じ 自転車						
	その他	バ バス停 (運航会社) え 駅 (運航会社・路線名)						※気づいたところなど
		い 観光協会/ビジターセンター						

表2.3-1 調査項目

2.4. 調査実施に伴う事前手続き

調査実施に際しては、ルート上で明らかになっている国有林林道、道有林林道、市町村道、JR廃線路等について、管理者への届出等を行った。

(2) トレイル調査

3. 実地調査結果

3.1. 机上調査

机上調査では、普及している電子地図（カシミール、QGIS、Googleマップ等）を用いた情報収集をし、便益施設や文化施設、廃線跡等の情報を整理し、それらをもとに車両調査行程を検討した。詳しくは、3.2.を参照。

歩行調査ルートの上案後には、実地調査に必要なGPSデータの作成や電子地形図の活用を通じて、歩行行程の上案に不可欠な宿泊施設及び商店（補給施設）に関する情報を収集し、調査用データシート（表3.1-1）として取りまとめた。あわせて、調査用マップの作成も行った（図3.1-1、図3.1-2）

自治体	都道府県	市町村	ランドマークLandmark	(日本語) ランドマーク	(English) Landmark	設備等													設備等 Facilities								
						HIKE		TRAIL			STAY		MEAL		TRANSIT		その他										
						W	T	Y	分	注	情	H	C	S	R	バ		駅									
						水	広	ト	分	道	歩	注	情	ラ	宿	キ	ラ	入	商	食	自	バ	駅	タ	ソ	他	
北海道	日高町		Aコープひだか店 / JAびらとり																S								商店
北海道	日高町		くるみちゃんハウス																H								宿泊施設
北海道	日高町		セイコーマート 日高道の駅店																		S						商店
北海道	日高町		ホテル日勝																H								宿泊施設
北海道	日高町		高沙荘																H								宿泊施設
北海道	日高町		道の駅 樹海ロード日高																		S						商店
北海道	日高町		飯松屋旅館																H								宿泊施設
北海道	日高町		沙流川温泉 ひだか高原荘																H								宿泊施設
北海道	日高町		日高沙流川オートキャンプ場																								キャンプ場
北海道	日高町		分岐、アラビアンホースプランテーション看板					Y																			分岐点
北海道	日高町		北海道日高アラビアンホースプランテーション																								その他
北海道	日高町		採石所																								その他
北海道	日高町		竜門橋																								その他
北海道	平取町		ニセウエコランドキャンプ場																								キャンプ場
北海道	平取町		Aコープふれな店 (JAびらとり)																		S						商店
北海道	平取町		じゃんけんぼん																			R					食堂
北海道	平取町		セイコーマート 振内店																		S						商店
北海道	平取町		山の駅ほろしり館																								情報施設
北海道	平取町		大王らーめん																								食堂
北海道	平取町		大橋商店																								商店
北海道	平取町		味道園																			S					食堂
北海道	平取町		長宿沙流川																								宿泊施設
北海道	平取町		分岐、横尻岳登山口看板					Y																			分岐点
北海道	平取町		とよめか山荘																								宿泊施設
北海道	平取町		豊穂橋、横平川を渡る																								その他
北海道	平取町		平取ダム公園 トイレ							T																	トイレ
北海道	平取町		ノカビライウォロ・ビジターセンター																								情報施設
北海道	平取町		Aコープぬきべつ店 (JAびらとり)																		S						商店

表3.1-1 調査用データシートサンプル

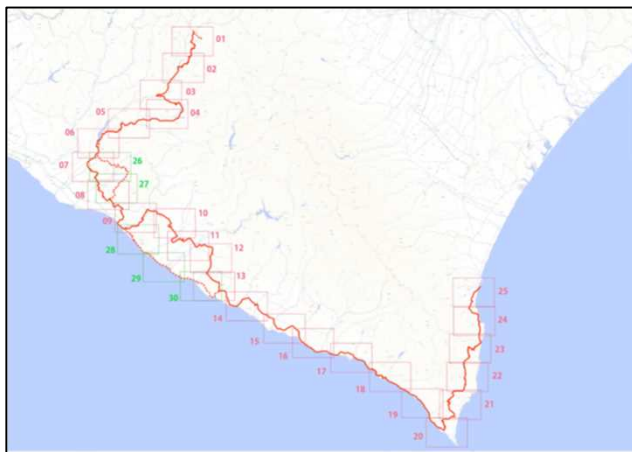


図3.1-1 日高調査Map.pdf 全体図

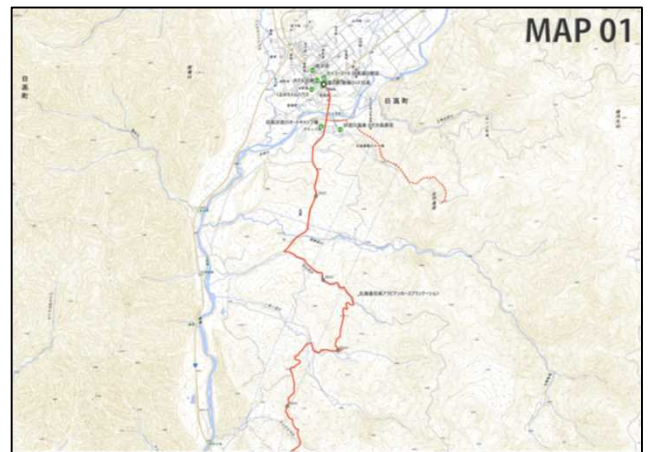


図3.1-2 日高調査Map.pdf MAP 01

(2) トレイル調査

3.2. 車両調査

歩行調査に先立ち、長谷川をリーダー、相澤をサポートとする車両調査を、令和7年8月28日から8月31日までの4日間（行程は表3.2-1のとおり）、日高町（山日高地域）から広尾町に至る約300kmの区間を対象に実施した。歩行調査ルート候補として検討していた旧JR日高本線の廃線跡、林道、及び山道の状況を確認し、部分的に歩行が必要と判断した箇所については実地調査した。

廃線跡は担当官より提供のあった資料を参考に、通行可能及び困難な箇所を洗い出した上で現地確認を行なった。一部街中の駅跡周辺は草刈り等の管理が見られる箇所もあったが、大部分については歩行が困難なほどの繁茂が見られた。

路体状況が不明であったルベシベツ山道については、道有林道からルベシベツ山道、音調津川林道に至る区間を歩行調査し、通り抜けが可能であることを確認した。これらの車両調査の結果を踏まえて歩行調査ルート案を策定し、事前手続きを経た上で歩行調査ルートを確認した。



ルベシベツ山道調査



旧JR日高本線 廃線跡

	時間	業務内容	場所	メンバー
■ 車両調査				
8月28日（木）	7:20発羽田—8:55新千歳		新千歳空港	トレ研：長谷川、相澤 北海道運輸局：経田
	9:30	レンタカー借り受け	日産レンタカー	
		車調査 新千歳		
		むかわ町經由国道で日高町の日高へ		
		むかわ～日高（海）～平取～日高（山）をできるところまで候補を辿る		
		宿泊	山日高エリア	
8月29日（金）		車調査		トレ研：長谷川、相澤 北海道運輸局：経田
		日高（山）～新冠および新ひだか周辺		
		宿泊	新ひだかエリア	
8月30日（土）		車調査		トレ研：長谷川、相澤 北海道運輸局：経田
		新ひだか～浦河～様似		
		様似山道まで目標		
		宿泊	様似エリア	
8月31日（日）		車調査		トレ研：長谷川、相澤 北海道運輸局：経田
		様似～えりも～広尾		
		（様似山道）猿留山道・ルベシベツ山道		

表3.2-1 車両調査行程表

(2) トレイル調査

車両調査の結果を元に、歩行調査ルート案を検討し、地図を作成した（図3.2-1）。これを元に歩行調査に必要なデータシートの作成を行った（上記 表3.1-1）。

※あくまでも調査ルートを行う上での方針を示す線であって、このルートの通りに調査するものではない。



図3.2-1 歩行調査ルート案

(2) トレイル調査

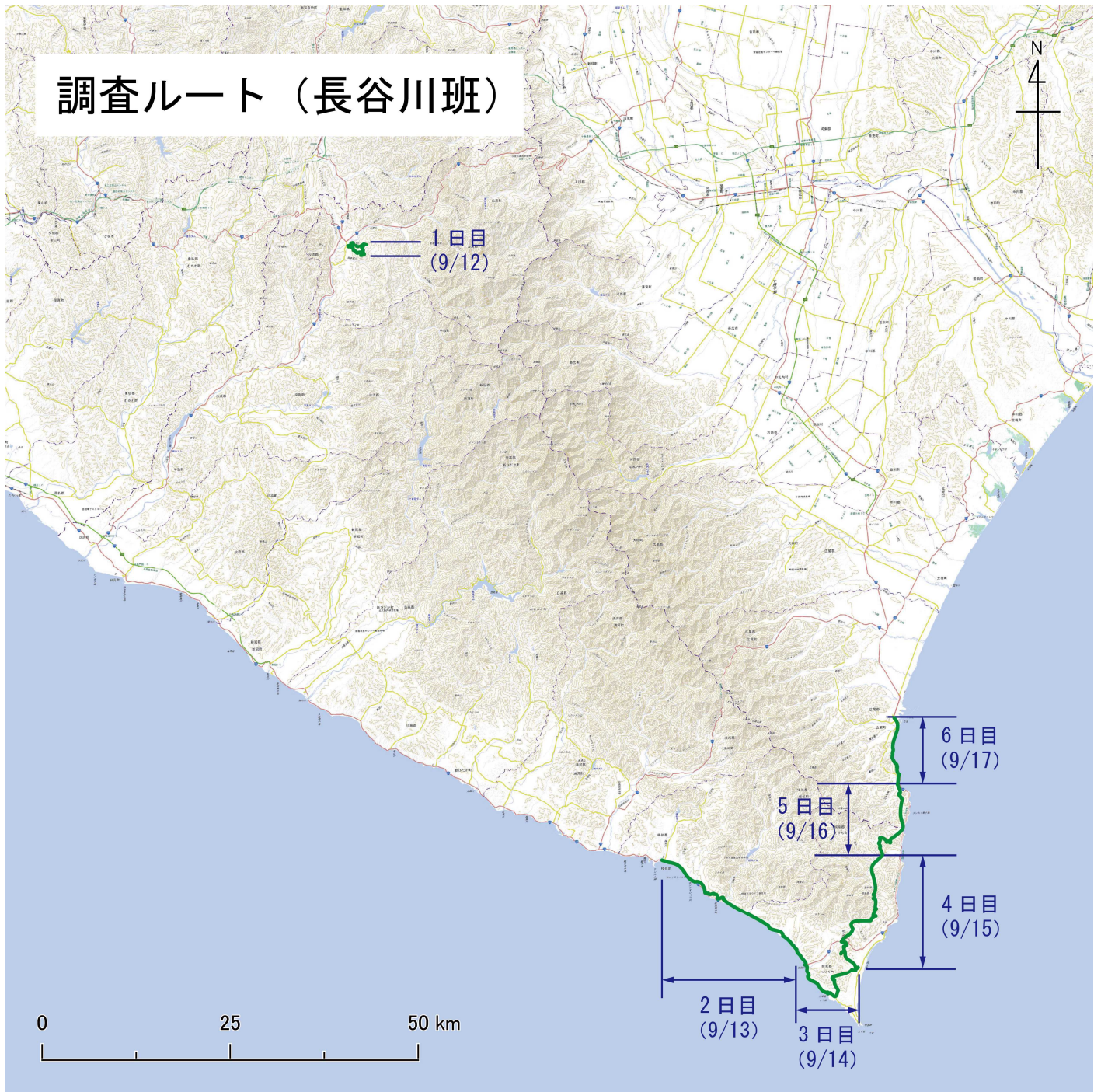


図3.3.1-1 調査ルート長谷川班

調査行程表												
日程		距離 (km)	集合時刻	開始		終了		調査員		宿泊	MAP	備考
日数	日付			曜日	時刻	地点	時刻	地点	トレ研			
1日目	9/12	6.0	9:00	11:00	国立日高青少年自然の家	16:00	日高国際スキー場	長谷川	原	民宿 おみなえし ¥7865×2名 1泊朝食	○	長谷川新千歳着8:05 北日高岳に登る
2日目	9/13	28.0	0:00	9:00	横似	19:00	えりも町	長谷川	原	新井旅館 1泊2食 ¥7700×2名 夕食取る場合は19時まで チェックイン時間要連絡	○	横似山道
3日目	9/14	16.0	0:00	9:00	えりも町	15:00	百人浜オートキャンプ場	長谷川	原	百人浜オートキャンプ場	○	
4日目	9/15	24.0	0:00	7:00	百人浜オートキャンプ場	17:00	猿留ふ化場	長谷川	原、経田	未定		猿留山道
5日目	9/16	10.0	0:00	7:00	猿留ふ化場	10:30	狗藏記念碑	長谷川	原、経田	ひろお館 1泊兼泊り ¥5,830×2名	○	状況不明 車2台 原、経田 藪漕ぎ、草刈り装備必須
				11:00	音調津（おしらべつ） *音調津から南へ車両調査 時の逆ルートを行う	16:00	狗藏記念碑					
6日目	9/17	8.0	0:00	7:00	音調津（おしらべつ）	11:00	広尾町	長谷川	原、経田			長谷川 朝広 15:15の便で東京戻
7日目	予備日											

表3.3.1-1 長谷川班行程表

(2) トレイル調査

① 北日高岳調査

・調査エリア

国立日高青少年自然の家～三号の沢川～サングの滝～北日高岳～日高国際スキー場～国立日高青少年自然の家

・調査日

2025年9月12日

・調査員

トレ研調査班 長谷川、原／北海道運輸局 経田

・魅力と特徴

山日高をトレイルの起終点として検討するにあたり、まちの全体像や周辺の地理的環境を俯瞰して把握するため、参考として北日高岳に登頂した。

山頂からは山日高の町と大雪山系が見渡せ、起終点周辺の状況を視覚的に確認するのに非常に役立った。日高山脈は裏手になるため望めないが、日高山脈の北端に近いという地理的特性を再確認できた。

なお、登頂の際に利用した三号の沢川からのルートは、国立日高青少年自然の家によって管理（定期的な草刈り等）されており、道が明瞭で歩きやすかった。ルート近傍には緊急時の雨宿りが可能な第1山小屋（一般利用は不可）がある他、日高山脈の森の雰囲気も感じられ、起終点周辺の環境として旅情を感じさせる好立地である。

下山の参考としてスキー場を通過したが、斜度が急で足元が悪く歩きにくい（途中の休憩小屋が非常時に役立つ点は確認できた）。

今後、山頂付近をルートとして検討する場合はピストンまたは周回でハイカーに往復を強いる形になる点に留意が必要である。

日高町内（山日高）では主にコンビニでの補給となり、宿泊施設、キャンプ場、飲食店が存在する。

・安全面

登山の難易度は一般的な日帰り登山レベルであり、天候による影響も受けにくい。但し、スキー場を通る場合は雨天時に転倒しやすくなる懸念がある。



調査風景



山頂からの景色

(2) トレイル調査

② 様似山道調査

・調査エリア

様似町～様似山道～えりも町

・調査日

2025年9月13日

・調査員

トレ研調査班 長谷川、原／環境省 草留

・魅力と特徴

様似山道を挟むように長い国道が続く点は課題であるが、それを補って余りある魅力を持つ区間である。長谷川班は国道の歩行距離を短縮するため、西口（オソフケウシ）ではなく冬島からコトニに続く民有林道（管理者：様似町）を通り、コトニ付近から山道に合流するルートを取った。林道は整備されており、交通量もほぼ無いため歩きやすい。また、山道よりも開けており周辺の樹林を楽しむ点も魅力である。様似山道自体の路体はしっかりしており、コトニより東側の道筋は概ね明瞭で幌満橋へ抜ける。えりも町へ至る国道沿いでは多くの昆布干場が見られ、地域の営みを感じられる。歩道は概ね設置されており、未設置区間は海側の集落道を迂回することで回避可能であるため、ハイカーにとって良好なルート取りとなる。様似町及びえりも町にはスーパーマーケットやコンビニがあり、基本的な食料補給が可能である他、両町ともに宿泊施設や飲食店が存在する。この区間はバス移動も可能であり、待合室のあるバス停は雨宿り等にも利用できる。

・安全面

様似町から様似山道に入るまでの間は、歩道があっても草が繁茂し歩行困難な箇所や、歩道がない区間が存在する。調査時は交通量が少なく危険は感じなかったが、安全上の課題の一つである。様似山道は谷間にかかる山道の部分的な崩落が見られ、今後の経過次第では通行が困難になる可能性がある。インターネット上の情報の多くが2009年頃のものであり、当時の看板等も現在では見つけにくい状態となっている。路体はしっかりしているため定期的な整備により長期間の利用が見込めるが、堆積物の増加は路体崩壊につながるため早期の整備が求められる。現状、天候が良ければ登山レベルとしての問題は少ないが、雨天時等には総合的な対応力が必要となる。



歩道か路側帯か判別不明



路体が流れている箇所もある

(2) トレイル調査

③ えりも町調査

・調査エリア

えりも町～林道～百人浜キャンプ場

・調査日

2025年9月14日

・調査員

トレ研調査班 長谷川、原

・魅力と特徴

えりも町から北に向かう道筋には多くの昆布干場があり、漁の風景が見られる等、自然と人の営みが直結した魅力的なルートである。林道に入ると静かな山歩きが楽しめる。調査中に車両の通行はなかったが、明瞭な轍があることから一定の通行量があると推測される。緩やかに山を下ると百人浜キャンプ場に至る。同キャンプ場はハイカーフレンドリーであり、静かな滞在が可能である。施設内では菓子類等簡易的な補給が可能であり、シャワー、コインランドリー、電源設備が整っている。また、近隣のバス待待合室は雨宿り等に利用できる。

・安全面

道道に入ると歩道がなくなる。道路幅が狭いため、速度の速い車両とのすれ違いには注意を要する。集落道で部分的に回避可能だが距離は短い。昆布干場を通るルートも検討可能だが、実施時期の選定と地域住民の理解が不可欠である。



営みを見ながら歩ける



草繁茂で路側帯も隠れている



歩道か路側帯か判別不明



ほとんどのバス停に待合室がある

(2) トレイル調査

④ 猿留山道調査

・調査エリア

百人浜キャンプ場～猿留山道～猿留ふか場

・調査日

2025年9月15日

・調査員

トレ研調査班 長谷川、原／北海道運輸局 経田

・魅力と特徴

国道336号の猿留山道入口（歌別側）まで続く林道は概ね整備されており、歩行に支障はない。追分峠からえりも町管理の道を経て旧道宮肉牛牧場へ向かう区間は、開けた景色の中に日高山脈の東端や海を見渡すことができ、非常に魅力的なルートである。古道である猿留山道は概ね路体ははっきりしているが、一部で笹の繁茂が著しく路線が見えにくい箇所がある。看板が設置されているため慎重に進めば道迷いのリスクは低い。沼見峠に近づくとな藪漕ぎとなり路線が不明瞭になる。峠から先の道筋ははっきりしているものの足元が悪く、谷間での渡渉も存在する。本来であれば古道歩きはハイライトとなり得るが、足元の悪さやルートファインディングの必要性から、現状では楽しみきることが難しい。補給ができない区間だが、随所に水場があり水分の確保は可能である。

・安全面

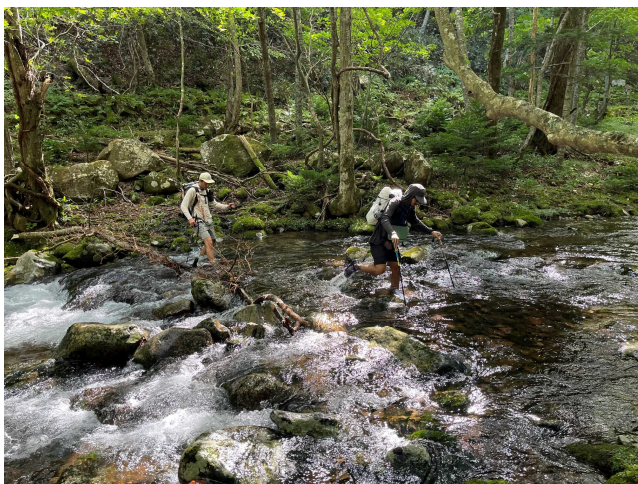
看板は設置されているものの道筋を見失う箇所があり、特に沢を越える地点は注意が必要である。増水時には渡渉が困難になると予想される。ルートファインディングが求められる場所がある等、常に総合的な対応力が必要となるため、現段階でのトレイルとしての活用は難しいと判断される。



牧場エリアは開けて眺め良い



道標等の整備はされている



渡渉あり



標高が上がると繁茂著しい

(2) トレイル調査

⑤ ルベシベツ山道調査

・調査エリア

猿留ふか場～近藤重蔵開削口（殉職記念碑）

音調津川林道～ルベシベツ山道～近藤重蔵開削口（殉職記念碑）

・調査日

2025年9月16日

・調査員

トレ研調査班 長谷川、原／北海道運輸局 経田

・魅力と特徴

本区間は連続しているが、逆方向からルベシベツ山道の道筋を確認するため、調査を二つに分けて実施した。一つ目は猿留山道とルベシベツ山道をつなぐため、猿留ふか場から道有林道を利用した。途中までは比較的整備されていたが、次第に林道上に木々が繁茂し、法面の崩落も見られる等長期にわたり利用されていない状態であった。沢沿いでは路体が川に削られ道が消失していた。荒れた様相ではあるが山の雰囲気や景観は良く、整備されれば魅力あるルートになると考えられる。

二つ目は音調津川林道からルベシベツ山道、近藤重蔵開削口を踏査した。背丈以上のセイタカアワダチソウの藪漕ぎから始まるが、車両調査時に草刈りを行っていたため道筋は確認できた。登りが始まると昭和初期に作られた林道となり、路体はしっかりしている。笹藪は濃いですが背が低いため歩行は可能である。オクシチと呼ばれる峠から南はルベシベツ山道となるが、路体が不明瞭である。谷に向かう道筋が複数あるもののいずれも途切れており、車両調査時の道筋を辿るのが最適であることが確認された。部分的な崩落があり危険な箇所も存在するが、途中から合流する道有林道は整備されており歩行に支障はない。

・安全面

猿留ふか場からの道有林道は荒れており、一般的な通行には適さない。渡渉箇所は広く浅い部分が多いため難易度は比較的低位が、今後の整備次第である。ルベシベツ山道は近藤重蔵の私設道という歴史的背景があるためか、他の山道と比較して路体が不明瞭である。歴史的背景を尊重しつつも、トレイルとして整備する場合は路体の活用よりも安全な道作りを優先しなければ、安定した通行は困難であると考えられる。



林道やや荒れている



ルベシベツ山道は不明瞭な箇所

(2) トレイル調査

⑥ 広尾町調査

・調査エリア

音調津川林道～十勝神社の山門鳥居前

・調査日

2025年9月17日

・調査員

トレ研調査班 長谷川、原／北海道運輸局 経田

・魅力と特徴

広尾町は十勝管内に位置し、3つの山道を抜けて海沿いを歩くルートとなる。全線が舗装路であり、路体状況に問題はない。国道には基本的に歩道が設置されている。部分的に海岸線へ出ることも可能だが、漁期には住民への配慮が必要となる。えりも町以西に比べて断崖下を通るため、ダイナミックな景観の変化が楽しめる。海と崖の間の狭い土地には浜小屋が見られ、漁師との交流機会も期待できる（調査時にも昆布漁師との交流があった）。本年度の調査の終点である十勝神社の山門鳥居については、終点としての拠点性や達成感に課題が残るため、引き続きルートの検討が必要である。将来的に十勝エリアヘルートを延長する可能性も考慮し、仮の起終点として十勝神社を通過点とする案も考えられる。

・安全面

国道歩きが主体となるため車両の速度が懸念されるが、見通しが良く歩道も広いいため危険は感じにくい。歩道がない部分でも広い路側帯があり、車両を気にせず通行できる箇所が多い。但し、わずかな数メートルではあるが歩道のない古いトンネルが存在し、車線幅も狭く危険である。この箇所は漁業用の階段を利用して海岸を迂回可能であるが、漁期の通行については地域住民の理解が必要不可欠である。



部分的に海側に出られる



西側の海岸線と異なる景色

(2) トレイル調査

3.3.2. 勝俣班 歩行調査

株式会社ハイランドデザイン／弊社理事の勝俣隆氏をリーダー、みちのく潮風トレイルのスルーハイカーである丸山崇久氏をサポートとする「勝俣班」により歩行調査を実施した。期間は2025年9月16日から10月1日までの16日間（移動日含む）にわたり、日高町（山日高地域）から広尾町に至る約300kmの区間を対象とした。

実施した箇所については、以下「図3.3.2-1」に示す。また行程表については、以下「表3.3.2-1」に示す。



図3.3.2-1 調査ルート勝俣班

(2) トレイル調査

	9/15 (月)	9/16 (火)	9/17 (水)	9/18 (木)	9/19 (金)	9/20 (土)	9/21 (日)
from		日高地区	日高砂流川オートキャンプ場	ニセウ・エコランド	とよゆか山荘	二馬谷ファミリーランド	民宿アンナプルナ
Kilo post		0	0.8	25.8	36	63	96.2
to		日高砂流川オートキャンプ場	ニセウ・エコランド	とよゆか山荘	二馬谷ファミリーランド	民宿アンナプルナ	厚賀町
Kilo post		0.8	25.8	36	63	96.2	103.7
歩行距離/日		0.8	25	10.2	27	33.2	7.5
宿泊施設		日高砂流川オートキャンプ場	ニセウ・エコランド	とよゆか山荘	二馬谷ファミリーランド	民宿アンナプルナ	周辺の町のホテル
note				要予約		予約済み キャンセルは9/17 08:59まで 14000円(2名:素泊まり)	ハーフゼロ
Resupply			0: Aコープ/セコマ	26.7: Aコープ/セコマ	51.2: Aコープ 72: ローソン 72.3: Aコープ/セコマ		103.7: セコマ
	9/22 (月)	9/23 (火)	9/24 (水)	9/25 (木)	9/26 (金)	9/27 (土)	9/28 (日)
from	周辺の町のホテル	旅人宿ふかふか亭	おのでら「日高東別」バス停	狭伏	横似	横濱郵便局	「東洋」
Kilo post	103.7	127.8	157	179	203.9	219.4	239.8
to	旅人宿ふかふか亭	おのでら「日高東別」バス停	狭伏	横似	横濱郵便局	「東洋」	「鹿野」バス停
Kilo post	127.8	157	179	203.9	219.4	239.8	248.2
歩行距離/日	24.1	29.2	22	24.9	15.5	20.4	8.4
宿泊施設	旅人宿ふかふか亭	三石海浜公園キャンプ場	浦河のホテル	岩子屋旅館 / 親子岩キャンプ場 昼相似	岩子屋旅館 / 親子岩キャンプ場 昼相似	百人浜キャンプ場 鹿野	百人浜キャンプ場 鹿野
note	要予約	「日高東別」バス停16:56発 本朝17:32着	バス: 6:41/本朝→7:04/日高東別 狭伏→浦河	要予約	空身で横似山道 バスで横濱→横似	バスで横似→横濱 東洋→鹿野(百人浜)	鹿野(百人浜)→東洋 ハーフゼロ
Resupply		161.9:セコマ 163.5:セコマ 171.3:Aコープ 171.5:セコマ 179:Aコープ/セコマ	浦河市街地に多数	205.2:セコマ、ツルハ、DCM 昼相似 市街地 ツルハにてアルコール入手	205: コープさっぼる、セブンイレブン 206:セコマ	229:ニコット 230:セコマ、セブン、コープ 232:セコマ	なし
	9/29 (月)	9/30 (火)	10/1 (水)				
from	「鹿野」バス停	「日勝日黒」	高調津郵便局				
Kilo post	248.2	272	290				
to	「日勝日黒」	高調津郵便局	十勝港				
Kilo post	272	290	300				
歩行距離/日	23.8	18	10				
宿泊施設	百人浜キャンプ場 鹿野	広尾町ホテル	広尾町ホテル				
note	「日勝日黒」バス停 17:33発→「鹿野」 17:44	「鹿野」7:22発→ 「日勝日黒」7:34 日黒より海沿いの ロードウォークで 高調津まで	広尾→棒店				
Resupply	なし						

表3.3.2-1 勝俣班行程表

(2) トレイル調査

調査における主な着眼点は以下の通りである。まず「自然景観」については、内陸部から沿岸部、更には江戸時代の山道に至る各セクションの景観資源を精査した。また「便益施設」として、宿泊施設やキャンプ場、コンビニ・スーパーといった食料補給拠点の分布と利便性を確認した。

トレイルの持続可能性において不可欠な「安全性」の観点から、路面状況や標識の整備状況、ヒグマ等の野生生物対策、及び交通量の多い道路での安全確保について詳細な現状把握を行った。あわせて、公共交通機関と歩行行程の整合性や、地域住民との連携・配慮事項についても調査項目に含めている。

4. 総括・ルート提案

4.1. ルート案の提示

歩行調査の結果、日高町（山日高）から広尾町までの区間が、一本に続く長く歩く道として繋がれることが確認された。この結果を踏まえ、景観や安全性、ルートの連続性を考慮した最適なルート案として「ひだかルート案」の検討を行った。但し、本ルート案はあくまで調査時点でのハイカー視点から既存の道を繋ぎ合わせた暫定的なものであり、今後の土地所有者や管理者との協議過程で利用が制限・拒否される可能性が残されている点に留意が必要である。

今後、本エリアのトレイルが多くの人を惹きつける魅力的な道として利用されていくためには、単に既存の道を繋ぐだけでは不十分である。あわせて、国道や道道等における歩道未設置区間を少しでも減らす検討も不可欠となる。そこで、将来的な拡張・改善案として「ひだか開拓提案ルート」を併記する。同ルートには、地形図等に記載があるものの未踏査の箇所、旧JR日高本線の廃線跡の他、現在は道がない場所に新たにルートを開削する案も含まれている。すべてが理想通りに実現するとは限らないが、これらを少しでも具現化していくことが本エリアのトレイルに大きな価値をもたらす。更に、その整備過程で生まれる人々の繋がりが、地域におけるトレイル敷設への機運醸成に大きく寄与するものとする。

なお、「ひだかルート案」及び「ひだか開拓提案ルート」については、詳細地図（図4.1-1、図4.1-2）及び全体図（図4.1-3）を作成した。



図4.1-1 詳細地図サンプル

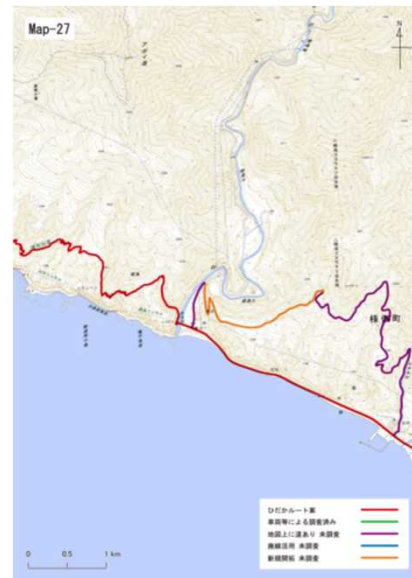


図4.1-2 詳細地図サンプル

(2) トレイル調査



図4.1-3 ひだかルート案、ひだか開拓提案ルート全体図

4.2. トレイル開設に向けた全体的な必要要件

ルートを実際に運用（実装）していく上での課題として、以下の対応が求められる。

- 物理的な整備：各区間における笹刈りや倒木処理等の環境整備。
- 区間ごとの個別手続き：一般道ではない道路を通行するための道路管理者との協議や、牧場隣接地の地権者との独自のルール策定等。
※国有林の専用林道については、各森林管理署より、一般道とは設置の目的や管理状況が大きく異なることから安全上の問題等もあり、ロングトレイルの設定は困難であるとの指摘があった。
- 全体的な法的手続きとルール整備：トレイル開設に向け、自然公園法、道路法、道路交通法といった法令面の整理や、クマ対策等の安全管理基準の策定。

(2) トレイル調査

5. 今後の展望

5.1. 十勝調査ルート案の作成

ロングトレイル造成を検討する目的は、日高エリアだけでなく、十勝エリアも含めた日高山脈周辺エリアの持続可能な環境保全であるため、十勝エリアにおいても、ルート案の作成を行うこととした。中札内村地域おこし協力隊でありPCTスルーハイカーでもある花井智弘氏の協力を得て、「十勝調査ルート案」(図5.1-1)を作成した。併せてひだかルート案等を併せた「全ルート全体図」(図5.1-2)を作成した。



図5.1-1 十勝調査ルート案

(2) トレイル調査



図5.1-2 全ルート全体図

5.2. 最後に

今後のトレイル推進に向けては、日高山脈襟裳十勝国立公園の価値を活かした利用促進策の展開が重要となる。あわせて、地域との協力体制の構築やボランティアの積極的な活用等、将来にわたって持続可能な維持管理体制を築いていくことが必要不可欠である。

2. 業務内容

(3) 地域の機運醸成

① セミナーの開催

ロングトレイルに関する理解がまだ進んでいない当該エリアにおいて、自治体職員、観光関連事業者、地域住民向けに、国内外の事例やハイカー目線を取り入れた形でロングトレイルの可能性を考えてもらい、地域の機運醸成を促すイベントを十勝、日高エリアにて開催。

■ セミナー概要

ロングトレイルは地域に何をもたらすか～ 国内、海外の事例から国立公園の可能性を考える～

【十勝エリア】

日時：2025年11月25日（火）15時00分～17時00分 場所：中札内文化創造センター
参加者：自治体職員、官公庁職員、アクティビティガイド、民間企業職員等26名

【日高エリア】

日時：2025年11月26日（水）10時00分～12時00分 場所：イオル文化交流センター
参加者：自治体職員、官公庁職員、アクティビティガイド、民間企業職員等42名

**ロングトレイルは
地域に何をもたらすか**

国内、海外の事例から国立公園の
可能性を考える

大と自然を愛する地域を「国」でつなぐロングトレイルの
国内外での魅力と可能性が注目される中、
国内でも昨年、道東の3つの国立公園が連続して北海道
「北海道縦断トレイル」が開通しました。
本セミナーでは、ロングトレイルの専門家等招き、
ロングトレイルの魅力や国立公園の活用可能性について
参加者のみなさんと意見交換を予定しています。

**入場
無料**

日時 **2025年11月25日火**
15:00～17:00 (14:30開場)

定員 **50名**
(事前申込制)

場所 **中札内文化創造センター
研修室**
(中札内村東4条南6丁目1-3)

お申し込みはこちらから

締切 **11月18日火**

会場との意見交換

主催 国土交通省北海道運輸局 (一社)トレイルブレイズハイキング研究所 (株)クナウパブリッシング 協賛/後援 国土交通省北海道運輸局 0155-38-4188

登壇者紹介
INTRODUCTION

長谷川 晋
◎(一社)トレイルブレイズハイキング研究所 所長
1992年、東京生まれ、自転車通勤生活を経て、海外の山・谷・川としての登山、スキー、山小屋、アウトドアショップなどの経験を積み、2010年より「スノーハイキング」の分野で、国内外の山岳登山・トレイルブレイズハイキングの分野で活動。著書に「LONG-DISTANCE HIKING TRAILS」
2019 「パシフィック・コースト・トレイル」トレイル
2012 アウトドア・トレイル
2011 登山の歩き方
2018 みちのく潮風トレイル 初の登山ガイド多岐のトレイルを執筆

相澤 久美
◎NPO法人みちのくトレイルクラブ 事務局長
◎建築家・編集者・映画プロデューサー・コソサカランド
1969年東京都生まれ、日本を遍歴し、海外から、1、140万キロを歩いた経験、海外、大学とアメリカで建築士として活動。その後、建築設計事務所・編集、映画、アート、写真などに関与。2005年よりみちのくトレイルクラブの事務局長に就任。2017年にNPO法人みちのくトレイルクラブを立ち上げ、公益財団法人に昇格。著書「みちのくトレイル」ハイキングガイドブック「タクト」、加賀川を歩む日々、雲見ザシキ、silca view、NPO事務所センター、マザー・アークアケニア等の写真書籍。

前川 正樹
◎普代村教育委員会事務局 生涯学習係長
富山県・門前町出身。工学卒業、東京を離れ富山の高校に入学、高校卒業後、富山の大学を卒業し、東京での生活を続け、妻子とともにふるさと普代村へ帰郷。2017年4月1日学芸員として、21年間の勤務を経て退職。4、5歳の長男が、日本文化を学ぶ機会、自然体験の場を求めて、普代村へ移住。移住後はふるさとに貢献した。4月1日入会し、生涯学習係長に就任。道内及び海外で2016年より「みちのく」の発展に貢献し、地域の活性化の場を創出し、普代村を代表する。100%の学芸員経験者。100%の学芸員経験者。100%の学芸員経験者。

プログラム
PROGRAM

14:30 開場(モニターにて各地のロングトレイル映像を上映)

15:00 開会、国土交通省北海道運輸局 挨拶
講演 ▶ 長く歩く旅の魅力と世界のロングトレイル ◎長谷川 晋
事例紹介 ▶ みちのく潮風トレイル ◎相澤 久美
事例紹介 ▶ みちのく潮風トレイルにおける普代村 ◎前川 正樹
会場内意見交換

17:00 閉会

(3) 地域の機運醸成

■セミナーの次第

1. 開会挨拶

国土交通省 北海道運輸局 観光部 観光企画課 観光企画係長 経田 直哉 氏

開会挨拶及び今年度の事業の概要説明がなされた。



@中札内文化創造センター



@イオル文化交流センター

2. 「長く歩く旅の魅力と世界のロングトレイル」について

一社) トレイルブレイズハイキング研究所 所長 長谷川 晋

「長く歩く旅の魅力と可能性」についての発表が行われた。同法人は「自然と人を結ぶハイキングとトレイルを文化に」を掲げ、トレイルルートの調査やマップ作成等全国で活動している。

ロング・ディスタンス・トレイルは町から町を繋ぎ、すべての人のための自然体験や学びの場となる。長旅をするハイカーは地域を巡り、滞在して交流することで、ありのままの地域に感動し、愛着をもってその魅力を広める「流れる栄養」となる。

現在「歩く」ことに注目が集まっており、地域を歩いて巡れることは全体の信用やブランドになる。

歩く道に大事なことは「続けること」「繋がること」「歩くこと」であり、みんなで関わり、未来へ繋がる道として育てていくことが重要である。詳細は別添資料を参照。



@中札内文化創造センター



@イオル文化交流センター

(3) 地域の機運醸成

3. 「みちのく潮風トレイル」の事例について

認定NPO法人みちのくトレイルクラブ 事務局長・常務理事 相澤 久美 氏

「海を見ながら歩ける1,000kmみちのく潮風トレイル」の発表をした。同トレイルは、震災復興事業として誕生した、青森県八戸市から福島県相馬市までの4県29市町村を一本の道でつなぐ1,000キロのロングトレイルである。海を見ながら歩き、海と共に生きる地域の人々や多様な歴史・文化と出会う「長く歩く旅の道」であり、官民産学による広域連携の運営体制で実現している。

近年は国内外から多くのハイカーが訪れており、特に欧米豪を中心としたインバウンドツアーの増加が、地域に大きな経済効果をもたらしている。

ロングトレイルは「皆で取り組む地域計画」であり、関係者全員が足並みをそろえ「トレイルを一本に繋ぎ続ける」こと、そして歩くことを愛するすべての人々を歓迎し「皆で育てる道」としていくことが何よりも大事であると強調した。

詳細は別添資料を参照。



@中札内文化創造センター



@イオル文化交流センター

4. みちのく潮風トレイルにおける普代村の事例紹介

普代村教育委員会事務局 生涯学習係長 前川 正樹 氏

岩手県普代村の前川正樹氏による「みちのく潮風トレイル」を通じた地域の取り組みの報告。同村は岩手で一番人口が少ないが、海沿いを歩ける「最高のロケーション」や「なんでもそろそろ商店街」、村を守った「普代水門」等トレイルルートの特徴に恵まれている。

「ハイカーの聖地」を目指すにあたり、「とにかく住民の目につくように」「とにかく人を巻き込む」ことを意識した。「ふだいミーティング」の開催等多様なイベントを企画し、「数をうつ」施策を展開した。結果として外国人ハイカーが急増し、村内の宿泊者数も増加した。「ハイカーにみんなで手を振ろう!!プロジェクト」といった住民参加の動きも進んでおり、「歩く旅。本気になる価値あり。」と結んでいる。

詳細は別添資料を参照。



@中札内文化創造センター



@イオル文化交流センター

(3) 地域の機運醸成

5. グループディスカッション

2~4の発表を受けて、参加者によるグループディスカッションを行った。1テーブル5~6名程度で、所属等はできるだけ異なる人が入るように配置した。

参加人数の違いから、中札内会場と平取会場ではグループディスカッションのテーマ数や設問の内容を変えて行った。

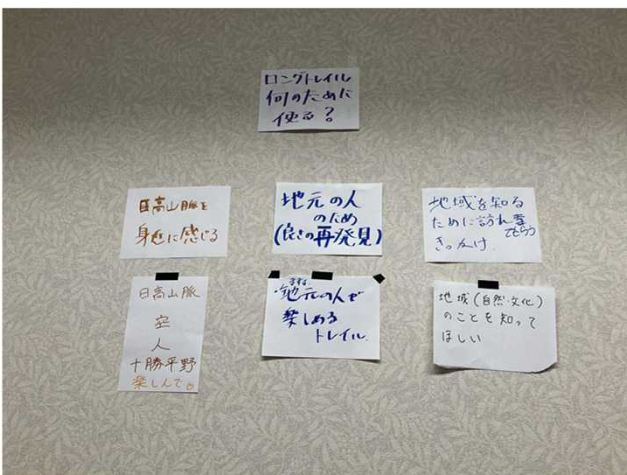
中札内会場でのテーマ

- ①前半のロングトレイルの話聞いての感想、疑問
- ②ロングトレイルを自分たちの街に作るのであれば何のために作るのか？

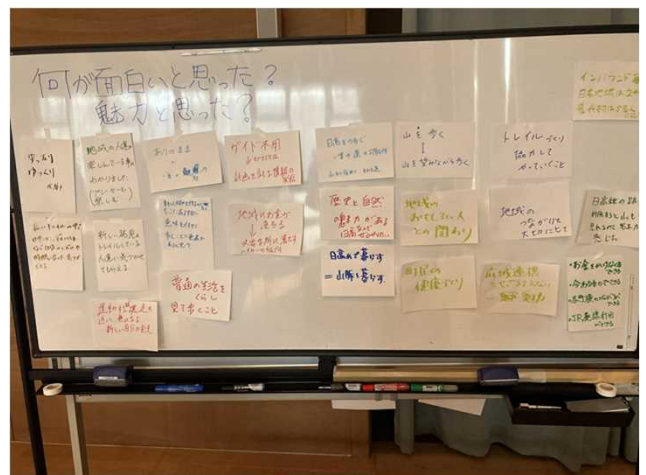
平取会場でのテーマ

- ①前半のロングトレイルの話聞いての感想、疑問
- ②トレイルの何が面白かった？魅力に感じたか？
- ③トレイルとどのように関わりたい？

①について当日返答できなかった問いについては、後日返答するとした。返答内容は次ページより示す。



@中札内文化創造センター



@イオル文化交流センター

(3) 地域の機運醸成

グループディスカッションで出た意見 @中札内会場

①前半のロングトレイルの話聞いての感想、疑問

項目	元の記述（付箋・ボードより）
1. 計画・魅力・ストーリー	Q：道の決め方は？ A：専門家による現地調査を実施し、暫定ルートを策定。暫定ルートを元に各地域の住民の皆さんとワークショップを開き、他に魅力的な歩く道があるかどうか意見を出し合い、実際にその道を皆で歩き、最終的なルートを決めていきます。
	Q：なぜ1本であることが重要か？ A：1本に長くつながっていることで、利用者は迷わずその道を目指して歩きに来ることができます。1本の道歩くために必要な情報も発信できるようになります。いく筋にも分かれていると、どこをどう歩けば良いか迷いが生じます。また、長く1本につながっていることで、同じエリアでも地区ごとに少しずつ異なる文化を味わいながら歩くことができます。1本につながっているからこそ、ひとつのブランド（ロングトレイル）として情報発信していくことが可能です。
	Q：既存の道を使うの？ A：ケースバイケースです。新たな道を切り拓くケースもあれば、既存の道を使うこともあります。その取り組みの様々な事情により決めていくこととなります。
	Q：ロングトレイルの定義条件はあるの？ A：自然や街を繋いで歩く旅の道であること以外の定義はありませんが、トレ研では最低でも1回は補給（食料や水等）が必要となる長さ、おおよそ300kmを一つの目安としています。
	Q：日高・十勝の道のストーリーどうするか？ A：これから地域の皆さんと検討していくこととなります。
	Q：サイクリングの方が楽しいのでは？ A：サイクリングも楽しいと思います。今回はロングトレイルについて議論する場なのでロングトレイルがトピックになっています。
	Q：同じ景色が続くの大丈夫？ひたすらまっすぐの平野を歩いて面白いのか？ A：同じ景色が続くのは大丈夫です。ずっと見所ばかりの中を歩くのも疲れるものです。人によっては退屈と思う場合もあると思います。退屈を面白いとするかつまらないとするかは利用者次第です。
	2. 整備・インフラ・運営・資金
Q：宿泊はどうしている？ A：野営場や宿泊施設の利用を基本とし、それがない場所で宿泊が必要となる場合は地域の人に声をかけてテントを張って良い場所を探します。最初から全ては揃いませんが、徐々に、地域の人や自治体の協力で野営できる場所が増えてきているのが今のみちのく潮風トレイルです。	
Q：人口密度が低い（町と町の距離が遠い）北海道で補給は難しいのでは？ A：何日分からの食料や水を背負って歩きます。事前に計画と準備ができる情報を利用者に提供しておけば、歩き続けることはできます。今回計画されているエリアは、バスも何もない荒野ではないので補給は簡単ではなくとも不可能ではないと考えます。	
Q：離脱したいときの公共交通機関の問題は？ A：公共交通機関のない場所は代替手段がないか調査をします。日に1本であってもバスのあるエリアであると理解していますが、詳細は今後の検討となります。	
Q：同じ景色が続くの大丈夫？ A：同じ景色が続くのは大丈夫です。ずっと見所ばかりの中を歩くのも疲れるものです。人によっては退屈と思う場合もあると思います。退屈を面白いとするかつまらないとするかは利用者次第です。	
Q：地域の関係者がトレイルを育てる重要性、機運醸成が大変だと思う A：地域関係者だけで達成するのは難しいです。ハイカーが歩き始めることで少しずつ機運醸成されます。	

(3) 地域の機運醸成

項目	元の記述（付箋・ボードより）
2. 整備・インフラ・運営・資金	<p>Q：広域的な予算の仕組みや使い道 A：環境省は全線の管理運営の予算を拠出、自治体は路体管理の費用とプロモーション費用を拠出、民間団体はこれまで情報発信やプロモーションに予算を集中させ、自治体等のプロモーションが盛んになってきた2025年頃からは環境保全や歩道整備の予算を増やしています。</p>
	<p>Q：どこまでおもてなしが求められるのか？ A：それぞれのできる範囲で良い。ここまでしなければならぬ、という決まりはない。手を振るだけ、休憩場所や水の提供、電源を貸す、宿泊割引、コーヒー値引き、道案内、等等、関係する多種多様な人々がそれぞれに考えてできる範囲のおもてなしを提供すれば良いし、しなくとも良く、ありのままであることがハイカーにとって一番の魅力です。</p>
	<p>Q：外国人へのプロモーションはどうやっているのか？ A：最初はJNTOから紹介された記者にロンリープラネットに掲載してもらった。Michinoku Coastal Trailというイギリス人が始めた英語のサイトが立ち上がり、そこから情報を得て歩きに来るハイカーも多く、海外メディアからの問い合わせもこのサイトを通じて来るものが多くありました。また、インバウンドツアーを造成してくれた旅行会社と連携して海外の媒体にプロモーションも行いました。個人的なつながりや震災の取材に来ていた海外メディアに情報提供して取材してもらったこともありました。Wikipediaの英語とフランス語のページも作成しました。海外に出向いた際に海外メディアを訪問したり、FAMトリップを実施して海外の旅行会社やメディアを招聘したこともあります。海外のインフルエンサーを招聘し全線歩いてもらう取り組みもしました。また、補助金を活用し、日本航空の機内誌『SKYWARD』の国際線、国内線版に記事を掲載、また国際線の映画前CMには2年連続してトレイルの映像を流しました。ドイツ人のハイキング関連書籍のベストセラー作家が執筆を予定していた『Hiking Asia』という書籍にMCTを掲載してもらえるよう各種協力にもしました。イギリス人監督を起用しドキュメンタリー映画を制作し、海外の映画祭等で上映してもらいました。他、実際に海外のトレイル運営団体を訪問し連携してプロモーションしたり、海外のアウトドアメーカーに協力してもらったり等、様々な方法で海外に向けてプロモーションしてきましたが、戦略としてはハイキング文化が広がりマナーを知っているハイカーの多い欧米豪を中心にプロモーションしています。そのため、2025年時点では90%が欧米豪の利用者です。</p>
	<p>Q：海外プロモーションの具体的な手法が知りたい A：上記の通り。上記に記載しきれない分は、あらためてヒアリングしていただくと助かります。最近はどこから情報を入手したのかわからないメディアからの問い合わせも増えています。今年度は完成したインタープリテーション全体計画をベースにプレスキットを日英で作成し、国内外のメディア各社に送付し取材可能性のアンケート収集も行なっています。これらは環境省の業務として実施しています。</p>
	<p>Q：トレイル運営の続け方を教えてほしい A：地域に対して想いのある人、歩く旅の本質を理解する人、経営能力のある人等を中心に、地域やハイカーに仲間を増やしていくことが肝要と思います。</p>
3. 安全管理・リスク対策	<p>Q：トラブルor事故対応はどのような形になるか？（携帯電話がつかない、地域でのセキュリティ） A：電波の繋がらないエリアがあることを先に情報提供しておきます。トラブルにつながるような危険動植物の情報も事前に情報提供しています。また、地元の警察・消防を訪問し、ルートについてあらかじめ説明し地図を提供し、ハイカーの道迷いや事故等があることを事前に情報共有しています。また、緊急時における各種対応マニュアルを作成し、環境省・自治体・連携施設等と共有し緊急時の対応方法について定めています。道迷いや事故は基本110か119に連絡してもらうことにしています。その他細かなトラブルは内容次第で対応の仕方が異なります。</p>
	<p>Q：2200人の普代村に600人の外国人が来てトラブルにならないか？ A：一度に押し寄せるわけではなく、数ヶ月に渡り少しずつ歩いて来るので大きなトラブルにはなりません。</p>
	<p>Q：冬はどうしているか？ A：利用者は減りますが歩く人はいるので、通常の対応です。</p>
	<p>Q：クマ対策どうするか？ A：一般の登山道と同じ対応で、事前の情報発信を行なっています。</p>
4. 人材・関係者・地域連携	<p>Q：地域の人は何がきっかけで取り組みに積極的になるか？ A：歩く人の姿を見て触れ合うことからです。</p>
	<p>Q：始めたときの住民の反応、課題だったこと A：トレイン？トイレ？と間違われることも多く、青森から福島まで歩く人等いるのか？という疑念から始まりましたが、地域に人が来てくれるのはありがたいから、と協力的な方が多かったようです。復興の最中であったため、道路工事も盛んで地形の改変も多く進んでおりルートを決めるのが難しい点はありましたが、道作りに反対する人はあまりいなかったです。地域のことで考えると宿泊施設や野営場の不足も課題でした。</p>

(3) 地域の機運醸成

グループディスカッションで出た意見 @中札内会場

②ロングトレイルを自分たちの街に作るのであれば何のために作るのか？

項目	元の記述（付箋の内容）
地域住民への価値	日高山脈を身近に感じる
	地元の人のために（良さの再発見）
	まずは地元の人が楽しめるトレイル
来訪者への価値	地域を知るために訪れてもらえるきっかけ
	地域（自然・文化）のことを知ってほしい
体験・資源の活用	日高山脈、空、人、十勝平野楽しんで

(3) 地域の機運醸成

グループディスカッションで出た意見 @平取会場

①前半のロングトレイルの話聞いての感想、疑問

項目	元の記述（付箋・ボードより）
1. 計画・魅力・ストーリー	Q：ロングトレイルをはじめのきっかけは？ A：まずはロングトレイルを知ることからです。歩いたり、事例を参照したりして興味を持つことがきっかけになります。
	Q：ロングトレイルをはじめのきっかけを作る方法は？ A：同上
	Q：スタート地点はどこにするのか？空港？フェリー？ A：必ずしも交通機関の拠点である必要はありません。起点として相応しい印象に残る場所、起点として意味のある場所等とすることが優先されます。
	Q：ロングトレイルのストーリー作りターゲットは既存？新規？リピーター？ A：インタープリテーション全体計画として作成する場合は、地域の皆さんが対象になります。地域の方がロングトレイルを知っていることが、トレイルの魅力につながります。そこで整えられた物語は、既存の観光客、ハイカー、メディア、自治体等皆に対して、そして皆が使えるものとなることが理想です。
	Q：アウトドアアクティビティの全体でハイカー（トレイル）の人口は？ A：日本生産性本部の「レジャー白書2024」等のデータを基に主要なアクティビティを合算すると、延べ人数で数千万人規模、純粋な人数（ユニークユーザー）でも約3,000万人～4,000万人以上と推計されます。一方、日本のハイキング・登山行動人口は15歳以上で約970万人との統計があります（平成28年度統計局統計）。これらの数値からは、ハイカーとなり得る人口は全体の25.25%程度と言えます。
	Q：ハイカーはとってもし時間に余裕がある富裕層のイメージで合っているか？ A：時間に余裕のある富裕層、定年退職後の夫婦、転職の合間に時間を取る人、学生等様々です。全線を一気に歩くスルーハイカーだけでなく、一部区間を歩くセクションハイカー、1日だけ歩くデイハイカー等歩き方も人それぞれなので幅広い層の方々が歩いています。
Q：日高本線をトレイルに活用したい！ A：現在の所有者確認や線路の状態等を確認して活用可能な場所は活用できれば良いトレイルになると思います。	
2. 整備・インフラ・運営・資金	Q：自転車での利用は可能？（半分以上はアスファルト、砂浜、山道） A：歩道の状態によっては可能ですが、ハイカーとすれ違う際に安全に走行できるような工夫が必要です。基本は別々のアクティビティですが、舗装路等一般道は自転車での利用も可能です。
	Q：道の草刈りの頻度はどのくらい？ A：歩道の状態によります。草が繁茂する時期に複数回必要になる場合が多いです。
	Q：費用対効果の精査、資金はどうしている？ A：広域に連携しており、経済効果は多種多様な場面で現れます。具体的には、宿泊施設、飲食店、お土産店、温浴施設、自動販売機等様々です。その具体的な数値を把握することは難しいですが、ロングトレイルは地域計画、地域振興のためのものなので、地域が盛り上がりを見せることで成果は自ずと見えてきます。この質問にある「資金」は運営団体の資金についてと思われそうですが、行政からの負担金、地図の売上、会費（NPOの場合）、企業からの寄付、新規事業に取り組む場合は補助金や助成金を活用しています。
	Q：車道or山道整備はどうしているのか？ 維持管理費用は誰がどのように行っているのか？ A：みちのく潮風トレイルの場合、車道も山道も基本は所有者・管理者が整備をしています。費用は所有者・管理者が負担しており、地元の事業者へ委託する場合と、職員執行で草刈り等行っている場合もあります。それでも不足する場所は、地元のボランティアが実施したり、運営団体が整備イベントを企画したりして行っています。
	Q：各自治体、トレイルに対する予算への理解は？ A：自治体により温度差はありますが、みちのく潮風トレイルは全線開通して7年目を迎える今、利用者の増加に伴い、連携している4県29市町村ほぼ全て、整備費を確保し、またイベント実施に取り組むための予算を確保しています。当初からそうであったわけではなく、利用者が目に見えて増加していることを背景に、予算執行に対する理解は進んでいます。
	Q：日高地区でロングトレイルは各地区をつなげることができるか？ A：ルート選定の仕方次第です。1本の道で全ての地区をつなぐことは困難です。
	Q：日高山脈をトレイルにすることは可能なか？ A：その検討を現在している最中です。
	Q：日高地区の海岸線の方が現実的か？ A：地域の皆様の意見を踏まえつつ決められるべきことと考えます。海側の方が道はありますが、国道等車両の通行量も多く歩くのに適しているとは言い難いエリアもあります。

(3) 地域の機運醸成

3. 安全管理・リスク対策	<p>Q：本エリアはトンネル内の歩道が少ないが、安全性は保てるか？</p> <p>A：歩道がないと危険です。トンネルを通るしか選択肢がない場合は危険である旨を周知して歩いてもらうこととなりますが、危険な箇所は極力避けた方が良いでしょう。</p>
	<p>Q：本エリアは歩道がないところが多い。</p> <p>A：交通量が少ない、道幅が広い等、歩道がなくても歩ける道はありますが、交通量が多く道幅も狭い道はできるだけ避けた方が良いでしょう。</p>
	<p>Q：交通安全の方法（トラックが多い、道も狭い）を知りたい。</p> <p>A：一般の歩行者の安全ルールと同じです。</p>
	<p>Q：雪の時期に来る人はいるか？</p> <p>A：トレイルとして開通するのであれば、ハイキング適期についての情報発信をすることになります。雪の時期は危険要素が増すので歩行は推奨しないとの発信をすることになるでしょう。但し、基本は既存の道を設定するので、通行規制をすることができないため、雪の時期に歩きに来てしまう人もいる可能性はあります。</p>
	<p>Q：クマ対策を知りたい（方法と理解）。</p> <p>A：登山等する場合に必要とされる一般的なクマ対策と変わりありません。</p>
	<p>Q：ハイカーが病気になったらどうするのか？</p> <p>A：歩いている最中に具合が悪くなった場合は、ハイカー自身に119番に通報してもらいます。</p>
	<p>Q：アスファルトの道路は問題ないのか？ ※以前クレームになったこと有</p> <p>A：アスファルトの道路でも問題はありませぬ。事前にトレイルがどのようなルートなのかを情報発信し、どのようなルートなのかを知った上で歩きに来ていただくこととなります。事前の準備を計画してもらえただけの情報発信を行い、事前の準備と計画をした上で歩きに来てもらえるよう利用者に伝えます。</p>
<p>Q：：日高エリアは馬がデリケート。ハイカーは喜ぶけど対応どうするか？</p> <p>A：利用者に事前にトレイルを歩く上でのマナーを伝えるようにする必要があります。馬がデリケートであることや、畑に立ち入らないこと、昆布干場に立ち入らないこと等地域ならではの事情に配慮した上で歩いてもらえるよう事前に情報発信をします。</p>	
4. 人材・関係者・地域連携	<p>Q：町のガイドが必要。</p> <p>A：土地の知識を提供するガイドも必要ですが、安全管理のできるスルーガイドがいると良いでしょう。</p>
	<p>Q：行政と地域住民との連携方法は？</p> <p>A：一概には言えませんが、それぞれが出来ること、役割は異なりますので、それぞれが他方に依存しすぎず、それぞれの出来ることに取り組むことで自ずと連携が生まれます。連携の形は様々です。</p>
	<p>Q：仲間集めのポイントはどのようにするか？</p> <p>A：共に歩き、歩く旅の魅力を知ってもらうことが一番大事です。滞在時間が長く、歩く速度で地域の暮らし・人々にふれあい、地域の歴史文化にふれ、地域の食文化を楽しみながらの歩く旅は、様々な人が抱える社会課題の解決につながる場合が多いので、歩く人を歓迎したいと考えるみなさんが徐々に仲間として連携していきます。</p>
	<p>Q：4県29市町村の連携はどのくらいの時間がかかったか？</p> <p>A：現在進行形で連携の形は進んでいます。開通当初は歩く人も少なく、トレイルで連携といっても実感のわかない市町村が多くありました。開通した年に大型の台風に見舞われ、その時に各自治体と連携してルートの修繕に取り組みました。その後利用者が増え、特にコロナ禍明けにはインバウンドの利用も含め目に見えてハイカー数が増加したため、各自治体共にトレイルに関わる事業に積極的に取り組んでくれています。</p>
	<p>Q：環境省主導で地域の人たちをどのように巻き込んでいったか？</p> <p>A：環境省はルート選定をする段階で、200回を超えるワークショップを開催し、各地区の方々に参加いただきました。各地でミニフォーラムと呼ばれる勉強会も開催しロングトレイルについて説明してまわりました。その後、歩くハイカーの増加に伴い、地域の皆さんが主体的にトレイルに関わるようになっていきました。</p>
	<p>Q：環境省の影が見えない。</p> <p>A：環境省は、現在の広域連携の基礎となる運営計画や憲章を策定しました。認定NPO法人みちのくトレイルクラブが運営団体として全線の管理運営を担えるのも、運営計画の中に統括本部として民間団体が位置付けられているからです。トレイルクラブは環境省の「みちのく潮風トレイル 名取トレイルセンター」の管理運営を担い、センターがトレイルの情報発信の拠点になっています。また、環境省は広域連携に欠かせない年に2回の会議（地域連絡会）の開催支援をして、全線上7箇所で開催される会議には必ず出席しています。他、サテライト連絡会や通称保護官会議と言われる会議を開催し、日々地域や運営団体と情報共有を行なっています。また、インタープリテーション全体計画の作成、ポスターやパンフレットの作成、利用者数カウント等様々な場面で業務発注を行い、みちのく潮風トレイルの管理運営に尽力し続けてくれています。</p>
<p>Q：国の関わりが見えない。</p> <p>A：同上。トレイルクラブ側の発表でしたので国の関わりが見えづらかったかもしれませんが、トレイルクラブは常に環境省と連携し様々な事業を行なっています。民間資金の事業であっても、環境省と相談し、情報共有しながら実施し、他様々な場面で共同しています。対等なパートナーシップを大切に様々な事業に取り組んでいます。</p>	

(3) 地域の機運醸成

グループディスカッションで出た意見 @平取会場

②トレイルの何が面白いと思った？魅力に感じたか？

項目	元の記述（付箋の内容）
1.全体構想	日高をつなぐ一本の道の可能性（山あり谷あり、それも道）を感じた。
	新しい発見をトレイルしている人達に気づかせてもらえる。
2.体験・アクティビティ	ゆったり、ゆっくりが魅力的である。
	長いトレイルの中でセクションを歩くのも良いので、自分のレベルや時間に合った歩きができる。
	運動する「遠足」に近い。熱くなれる。新しい自分の発見。
	山を歩く ⇔ 山を望みながら歩く。どちらも楽しむことができる。
3.地域資源・素材	ありのままが一番の魅力である。
	新しく何かを作るのではなく、そこにある物に意味を付けて、歩くことに意義があると思う。
	普通の生活をくらし、見て歩くこと。
	お金をかけなくともできる／今あるものでできる。
	歴史と自然の魅力があるなので日高ぜひやりたい。
	日高で暮らす = 山脈と暮らす。
	JR廃線利用ができる。
日高線の跡利用すると山も見れるので魅力感じた。	
4.人・連携	地域の人達が楽しんでいる事がわかった。（プレーヤーも楽しむ…）
	地域のおもしろい人との関わり。
	トレイルづくり協力してやっていくこと。
	地域のつながりを大切に。
	広域連携をせざるをえない = 魅力
	各町横のつながりができる。
	町民の健康づくり。
5.運営	ガイド不用 ということは計画を立てる情報の発信が必要。
	地域にお金が落ちる（必要な所に落とす必要性、ハイカーの傾向が気になる）。
	インバウンド客が普代村は500人可能来たのであれば、日高には2000人呼べるはず！

(3) 地域の機運醸成

グループディスカッションで出た意見 @平取会場

③トレイルとどのように関わりたい？

項目	元の記述（付箋の内容）
1.受入・サービス提供	休憩所や宿泊施設（民泊や体験）として関わりたい。
	店なので補給 カフェ 休憩所として関わりたい。
	ハイカーのゲストに宿泊（宿やってます）地元の食事処やおすすめポイントを伝えたい。
	通訳してかかわりたい。
	トレイルエンジェルとしてかかわりたい。
2.情報発信・PR	馬とかアイヌ文化とか地域の魅力を伝えたい。
	日高ロングトレイルで「食」の魅力を発信をしたい。
	食で関わりたい。
3.連携・運営	観光協会として関わりたい。
	キーパーソンと動いてくれる人。
	できることがあれば何でもやりたい!! 実現させたい!! めっちゃ!!。
	北海道の特性、空港・港からの日高へのトレイル。
4.自身の体験	短くても自分達もトレイルを歩いてみる。

(3) 地域の機運醸成

6. 閉会挨拶

一社)トレイルブレイズハイキング研究所 所長 長谷川 晋

セミナー全体の総括とともに、閉会の挨拶を行った。



@中札内文化創造センター



@イオル文化交流センター

・セミナー総括

本セミナーを通じて、参加者の多くが当地域の魅力を認識しており、その価値を内外に広めたいという意欲を持っていることが確認できた。こうした前向きな姿勢を背景に、ロングトレイルの敷設推進については、全体として肯定的な意見が大勢を占めた。特に自然体験活動や観光に携わる関係者からは、トレイル敷設による波及効果への強い期待が寄せられた。

一方で、事業が広域に及ぶことや、既存道の活用に向けた多角的な調整が必要である点に触れ、中長期的な事業計画の策定を求める指摘もなされた。

2. 業務内容

(4) 来訪者が自然環境保全に貢献する手法の検証

① 体験プログラム等の実施

【概要】

日高山脈エリアにおける自然環境保全を持続可能なものにするためには、来訪者が経済的もしくは人的に貢献することが必要となる。

- ・**経済的貢献**：環境保全資金に寄付等をする
- ・**人的貢献**：保全活動の担い手（人材）となる

そのため、「ロングトレイル」を軸にハイキングに興味関心が高い層を集客することが、「来訪者が自然環境保全に貢献する仕組みづくり」に繋がる可能性があるかどうかを検証することとした。

検証方法として、様似町が開催するハイカー向けのイベント「HIDAKA TRAIL DAYS」に合わせて、体験プログラム等を実施し集客するとともに、参加者の属性や、参加することでどのような心理的变化があったかをアンケートにより把握することとした。

『HIDAKA TRAIL DAYS』

主催：様似町

入場料や出店しているアウトドアブランドの売り上げの一部が、アポイ岳の環境保全活動に寄付されるイベント



(4) 来訪者が自然環境保全に貢献する手法の検証

【実施内容】

1) 体験プログラムの造成

効果的な検証を実施するため、「環境保全意識を高める」「地域理解を深める」「自然の楽しみ方の幅を広げる」「ハイキング文化を醸成する」という観点で、体験プログラムの造成を行った。

○環境保全意識を高めるプログラム

1. 森と街をつなぐ映画上映&トークショー

環境保全型の林業を行う林業家のドキュメンタリー映画の放映と、自然の中の「道」を軸とした人と森との繋がりを講演していただき、「道」や「自然」への興味関心を高めるプログラム



出演者

足達 成亮 氏

中村 祐太 氏

河野 信也 氏

2. アポイ山歩

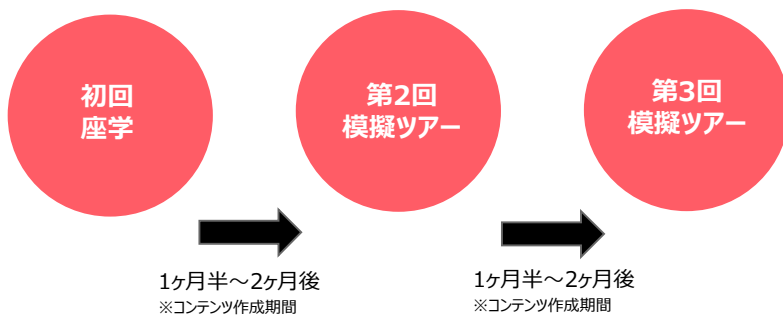
自然と暮らしのつながりを伝えることができる「インタープリター」を養成し、アポイ岳を舞台にガイドを行うことで、ハイキングを楽しみながら、自然の大切さを知るプログラム

実施にあたり、以下の方法で「インタープリター」養成を行った。

年間で全3回の実践的なプログラムで構成
YAMAP認定インタープリター人材の輩出を目指す

協力：  **YAMAP**

講座の流れと構成



■参加可能人数：最大10名程度 ※募集は様似町に協力を依頼

■日程：初回から全3回で実施

■内容：「座学」と「フィールドでの模擬ツアー」の2つの要素で構成

- 初回は座学を2日間程度実施。YAMAP独自編集の「インタープリターテキストブック」を用い、インタープリターの心得等をオリエンテーション

- 第2回以降は、各参加者が実践形式で模擬ツアーを実施。講師や参加者からのフィードバックを受けて改善を図る ※日数は参加者数により変動

■認定方法：模擬ツアーの結果、対外的に実施して問題ないクオリティと講師が判断した際には、**インタープリター認定証（賞状）を贈呈**

(4) 来訪者が自然環境保全に貢献する手法の検証

第一回インタープリター講習の実施

実施日	2025年9月13日(土)~14日(日)
実施目的	座学&フィールドワークを通してインタープリターとしての考え方を理解し、プログラムの骨子作りを行う
実施概要	<p><初日：座学中心></p> <ul style="list-style-type: none"> ・インタープリター事業の目的共有 自己紹介（参加者1人あたり約20分） 生まれてから現在に至るまでの自身の背景 様似町においてインタープリターとして取り組みたいこと ※ひげ隊長による深掘り質問を交え、考えや思いを言語化 <p>・テキスト資料を用いたインタープリター基礎学習</p> <p>・懇親会：参加者・講師間の交流を通じた関係構築</p> <p><2日目：アポイ岳フィールド視察></p> <p>フィールドを実際に歩きながら、インタープリテーションの実践的理解を深めた</p> <p>参加者①：鈴木 安室さん 参加者②：高橋 真美さん 参加者③：高橋 風さん 参加者④：田村 裕之さん</p>
参加者	講師：YAMAP前田 受講生一同



第二回インタープリター講習の実施

実施日	2025年10月18日(土)~19日(日)
実施目的	受講生の模擬ツアー磨き上げ
実施概要	<p>受講生による模擬ツアーを実施し、YAMAP前田及び参加者との間で相互フィードバックを行った。実践を通じて、ガイド内容や進行、参加者対応に関する学びを深める機会とした。</p> <p>参加者①：鈴木 安室さん 参加者②：高橋 真美さん 参加者③：高橋 風さん</p>
参加者	講師：YAMAP前田 運営サポート：YAMAP磯村 受講生一同



『HIDAKA TRAIL DAYS』までに全3回の実施が難しかったため、第2回の講習内容として、『HIDAKA TRAIL DAYS』の2日目（10月19日）に、受講生が参加者にガイドを実施

(4) 来訪者が自然環境保全に貢献する手法の検証

第三回インタープリター講習の実施

実施日	2025年11月15日(土)~16日(日)
実施目的	受講生の模擬ツアー磨き上げ・合否判断
実施概要	<p><受講生による模擬ツアー> 受講生による模擬ツアーを実施し、YAMAP前田及び参加者との相互フィードバックを通じて、ガイド内容、進行管理、参加者対応等を総合的に評価した。その評価結果をもとに、最終的な合否判断を行った。</p> <p>模擬ツアーは1日ツアー形式で実施し、5合目までの往復行程において、登り・下りを含むフルガイドを行った。実施時間は各回およそ5~6時間とし、実際の有償ツアーを想定した内容で検証を行った。</p> <p>参加者①：鈴木 安室さん（初日実施） 参加者②：高橋 風さん（2日目実施）</p>
参加者	講師：YAMAP前田 受講生一同 モニター参加者：1名



『HIDAKA TRAIL DAYS』での体験プログラムのフォローアップとして、第3回目の講習を実施

(4) 来訪者が自然環境保全に貢献する手法の検証

認定試験時の受講生に関する評価コメント

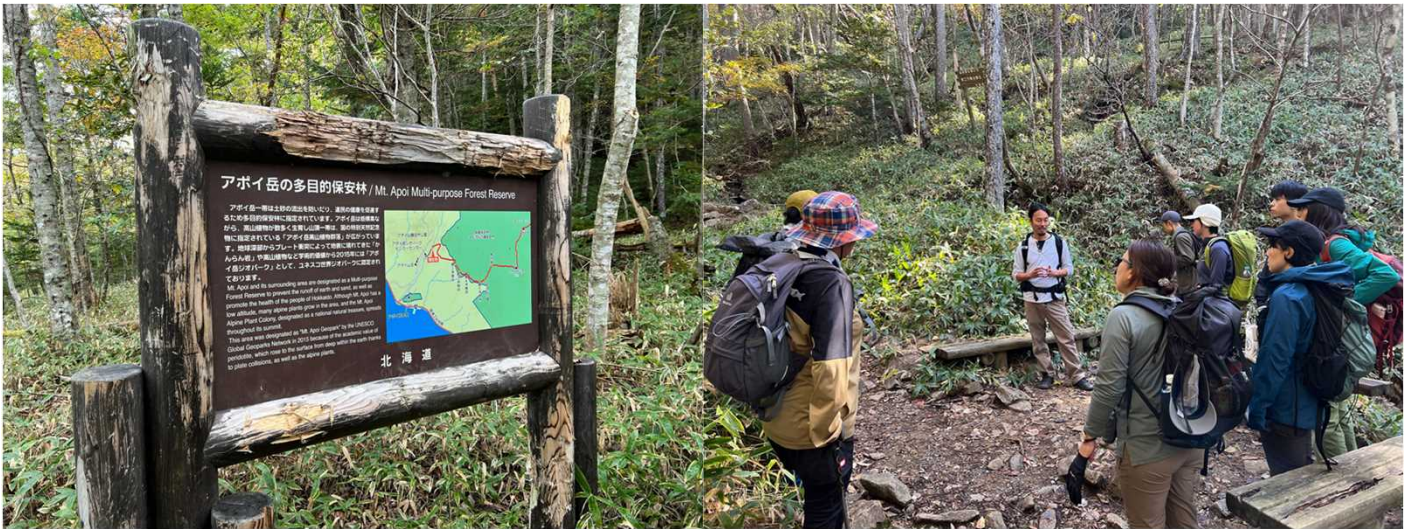
鈴木 安室さん：合格

【模擬ツアー参加者コメント】

- ヒグマ研究に基づく高い専門性を活かしたガイド内容に強く引き込まれた。道中では、ヒグマのフンの見分け方や、ヒグマによる被害を受けた看板の解説等、具体的な事例を交えた説明があり、安全面においても大きな安心感があった。
- また、エゾシカの獣害が人為的なオオカミの絶滅に起因している点等、自然と人との関係を改めて考えるきっかけとなる学びが得られた。

【YAMAP前田コメント】

- 現役ガイドとしての経験があるため、ガイドの基本的な進行やホスピタリティは十分に備わっている。
- 加えて、狩猟の実務経験や学生時代のヒグマ研究に裏打ちされた知識と経験は非常に高く評価できる。
- 一方で、今後の課題としては、「クマ」や「狩猟」といった専門的な知識を個別の事象にとどめず、森の環境問題や人と自然の関係、社会的背景まで含めて解釈・伝えるインタープリテーションの視座を更に高めていくことが挙げられる。



認定試験時の受講生に関する評価コメント

高橋 風さん：合格

【模擬ツアー参加者コメント】

- 参加者とのコミュニケーションや歩行ペースの配慮が行き届いており、ガイドの進行に安定感があった。
- 地層の境界やからん岩等、通常は見過しがちなポイントについても丁寧な解説があり、アポイ岳に関する深い知識と現地理解の高さがうかがえた。

【YAMAP前田コメント】

- 社会課題や自然全体を俯瞰する視座が高く、問題意識の高さは大きな強みである。
- 一方で、ガイドとしての実践的な知識や経験については、今後更に積み重ねていく余地があると考えられる。自然体験の機会を増やし、現場での経験値を高めていくことが望ましい。
- また、接客業の経験により、参加者とのコミュニケーションには明確な強みが見られるため、今後はガイド経験を重ねることで、より安定した進行が期待できる。
- 加えて、地質等の得意分野を更に掘り下げ、専門性を高めていくことや、自然環境にとどまらず、アイヌ文化等地域の歴史・文化的背景への理解を深めていくことで、インタープリテーションの幅が一層広がると考えられる。

(4) 来訪者が自然環境保全に貢献する手法の検証

認定試験時の受講生に関する評価コメント

高橋 真美さん：第3回不参加

【模擬ツアー参加者コメント】

- 高山植物について専門的かつ分かりやすい解説があり、今回は開花時期ではなかったものの、季節を変えて再度参加したいと感じた。
- マダニに関する説明ではガイドの高い専門性と熱意が伝わり、実際に目視する体験を通じて、自然環境に潜むリスクへの理解が深まった。

【YAMAP前田コメント】

- マダニや高山植物等、アポイ岳に対する関心と愛着が非常に高く、知識も豊富である点は大きな強みである。保全活動やファンクラブでの活動経験もあり、地域や自然への理解が深いことがうかがえる。
- 一方で、インタープリターとしての基本的なガイディング、特に参加者とのコミュニケーション面については、今後更に改善の余地があると考えられる。また、登山経験や体力面についても、継続的に経験を積むことで強化していくことが望ましい。これらの点については、ガイド経験を重ねることで十分に補っていけると考えられる。



インタープリター養成講座のまとめ

- 成果

- **受講生3名中2名合格**。北海道エリアにおいて初めての実施となった中で、参加者の成長度合いは非常に大きく合格者が複数名生まれた（他地域では期間内に輩出できないケースもみられる）
- 「ひげ隊長のアポイ山歩」は参加者から高い評価を受け、「有料でも参加したい」という声を得られた。
→アポイ岳というフィールドの魅力に加え、専門的なガイディングが加わることで有償コンテンツとして成立することが実証された。
- 参加者は登山道整備やアポイファンクラブへの関心も示しており、ツアー体験を通じて地域・自然の価値を理解し、保全活動への参加につながる可能性が確認できた。
→「利用 ▶ 理解 ▶ 保全」という循環モデルの入口として、ガイドツアーが有効であることが示唆された

- 課題

- 一方で、「育成した人材がガイドとして持続的に収益を得られる状態の実現」という点では、以下の課題が明らかになった。
 - ガイドスキルは一定程度習得できたものの、仕事の獲得方法に悩む受講生が多い
 - 仕事を継続的に獲得するための営業・受注を担う役割や仕組みが不在
 - 今回は登山に特化したコースを実施したが、登山のみではオールシーズン安定した収益確保が難しく、ガイドを専業として成立させるためには収益性の向上が必要である

→ これらの課題から、「ガイド間のネットワーク強化」及び「活動フィールドの拡張による収益性向上」が求められる。

(4) 来訪者が自然環境保全に貢献する手法の検証

○地域理解を深めるプログラム

3. アイヌ舞踊

アイヌの方々にアイヌ舞踊を教わりながら、一緒に踊ることで、地域住民との交流と文化理解を促進するプログラム



出演者
様似民族文化保存会

○自然の楽しみ方の幅を広げるプログラム

4. けん玉ワークショップ

携帯性の良さから、ハイキング中に楽しむ方が増えているけん玉の制作と技を教えてもらうプログラム



実施者
USHI KENDAMA 牛山 翔太 氏
(けん玉ハイカー)

5. オリジナルUL弁当ワークショップ

ハイキング中に携帯できる「トレイルフード」を、様似町の海の幸も含めて、好きな食材を選んで作ることができるプログラム



実施者
UL弁当 齋藤 由華 氏

(4) 来訪者が自然環境保全に貢献する手法の検証

6. E-MTB乗車体験

大陸同士の衝突によって誕生した日高山脈の地形をダイレクトに感じることができる電動のMTBを活用し、アポイ岳の麓を散策するプログラム



実施者
ジオパーク認定ガイド 高橋 風 氏

7. 薪火体験

自然の中で、木と火を使った体験を通して、自然の恵みを感じるプログラム



実施者
サカシタペチカ 舩森 拓郎 氏

(4) 来訪者が自然環境保全に貢献する手法の検証

○ハイキング文化を醸成するプログラム

8. ハイカートーク

ロングディスタンスハイキングの経験から、その楽しさやハイキングをとおして感じたことを講演していただき、ハイキングの普及啓発を図るプログラム

■トークテーマ

北海道の歩き旅



登壇者
高橋 庄太郎 氏



登壇者
寺山 元 氏

■トークテーマ

世界のロングトレイル



登壇者
原 尚輝 氏



登壇者
大須賀 太郎 氏
大須賀 桃 氏

■トークテーマ

日本のロングトレイル



登壇者
長谷川 晋 氏



登壇者
相澤 久美 氏

(4) 来訪者が自然環境保全に貢献する手法の検証

2) 体験プログラムの実施

【HIDAKA TRAIL DAYS概要】

開催日時：2025年10月18日（土）～19日（日）

開催場所：アポイ山麓ファミリーパークキャンプ場（様似町）


- ・入場料の売上は、日高山脈の環境保全に充当
- ・飲食・物販等の出店者には、売上5%をアポイ岳ファンクラブに寄付していただくとともに、アポイ岳ファンクラブへの入会を依頼

【広報】

2025年9月3日19:00にYAMAPユーザー向けにメールマガジンを配信し、「HIDAKA TRAIL DAYS」の開催を周知した。

（別途様似町が、公式WEBサイト及びSNSで情報発信を実施）

協力：  **YAMAP**



#PR


北海道・日高山脈のふもとで、今年も自然をどっぷり楽しむイベント「HIDAKA TRAIL DAYS」が開催されます！

YAMAP・ひげ隊長のトレッキングイベントをはじめ、アウトドアブランドの出店、トレイルフード作り、けん玉ワークショップ、トークショー、映画上映、アイヌ古式舞踊のパフォーマンスまで...

山・遊び・食・学びが盛りだくさんの2日間に、大人も子どもも夢中になること間違いなし。秋の週末、日高で特別な時間を過ごしてみませんか？

[イベントについて詳しく見る](#)

ひげ隊長とアポイ岳を歩こう！




YAMAPユーザーにおなじみの「ひげ隊長」と一緒に、アポイ岳を歩くワークショップも開催！

標高810mながら、80種以上の高山植物が咲くアポイ岳。今回はその未来を守るため、山を歩きながら「種まき（播種）」を行います。

貴重な高山植物を未来に残すための「山歩」を、ひげ隊長と一緒に味わってみませんか？

※要参加申込
※ひげ隊長のアポイ山歩は10/19(日)のみ開催

思いっきり楽しむことが、日高の自然を未来に永く残す



HIDAKA TRAIL DAYSは、ただのアウトドアイベントではありません。このイベントの入場料や売上の一部は、日高山脈の環境保全活動に充てられます。

陸域日本最大面積を誇る「日高山脈襟裳十勝国立公園」は、この自然を長年守り続けてきた人たちのおかげで保たれています。

楽しみながら環境保全に貢献できる、ハイカーの祭典。この美しい自然を未来に残す時間を、一緒に過ごしませんか？

[イベントについて詳しく見る](#)

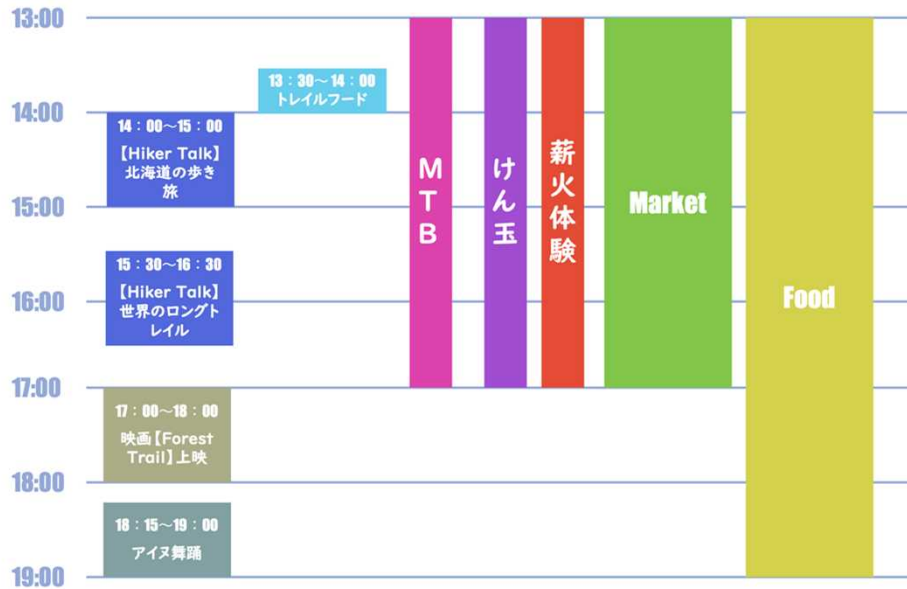
配信結果：

送信数	開封数	開封UU数	クリック数	クリックUU数	
386,150	228,283	168,357	1,326	1,120	
開封率	開封UU率	クリック率	クリックUU率	開封クリック率 (クリック数/開封数)	開封クリック率 (UU) (クリックUU/開封UU)
59.12%	43.60%	0.34%	0.29%	0.58%	0.67%

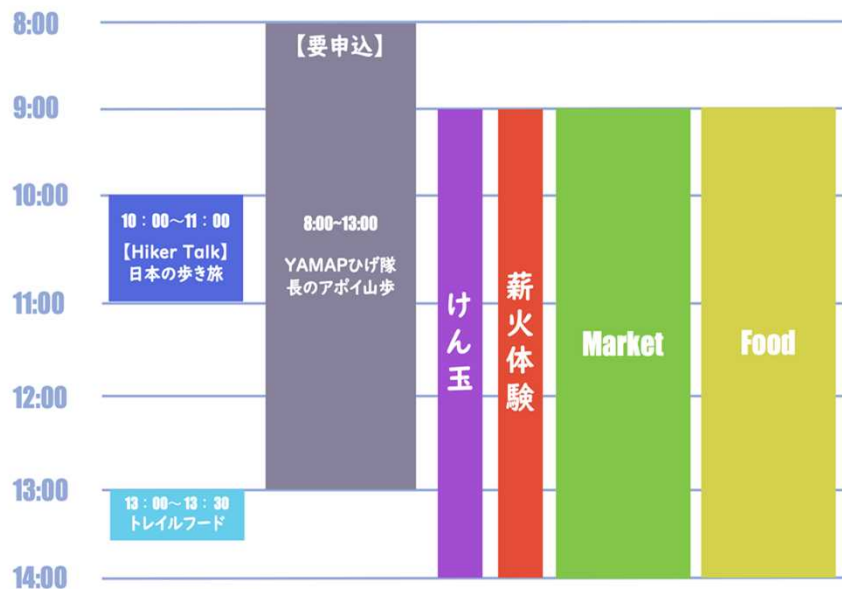
(4) 来訪者が自然環境保全に貢献する手法の検証

【体験プログラムの実施スケジュール】

10/18(SAT)



10/19(SUN)



「Market」（アウトドアブランドの物販）、「Food」（地元飲食店等の飲食物の販売）については、主催の様似町で手配等を行った。

(4) 来訪者が自然環境保全に貢献する手法の検証

【当日の実施状況】

1. 森と街をつなぐ映画上映&トークショー



2. アポイ山歩



3. アイヌ舞踊



4. けん玉ワークショップ



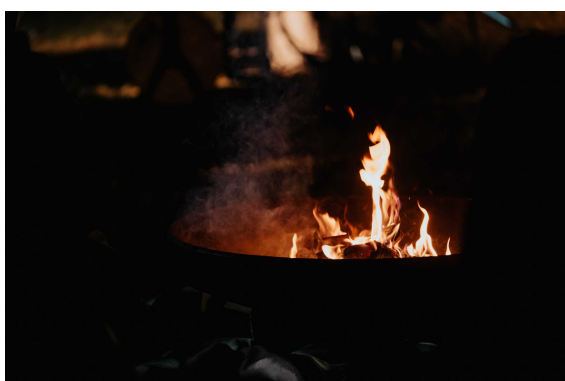
5. オリジナルUL弁当ワークショップ



6. E-MTB



7. 薪火体験



8. ハイカートーク



(4) 来訪者が自然環境保全に貢献する手法の検証

3) 検証

来場者にアンケートを依頼し、来場者の属性や心理的变化を把握した。協力者には、ステッカーをプレゼントすることで、回答率を高めた。また、来場者アンケートとは別に、「2. アポイ山歩」に参加した方に、インタープリテーションの効果を検証するためのアンケートを実施した。



プレゼントのステッカー

【来場者数及び消費額】

「HIDALA TRAIL DAYS」への来場者及びイベントにおける消費額、自然環境保全への寄付額は以下のとおりだった。

- ・来場者数：**216名**
- ・物販・体験プログラム等の消費額（飲食を除く）：**2,124,440円**、寄付額：**185,721円**

① 来場者アンケート

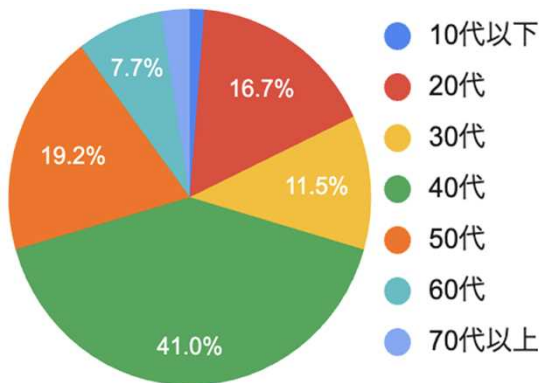
【来場者基礎情報】

回答数 78

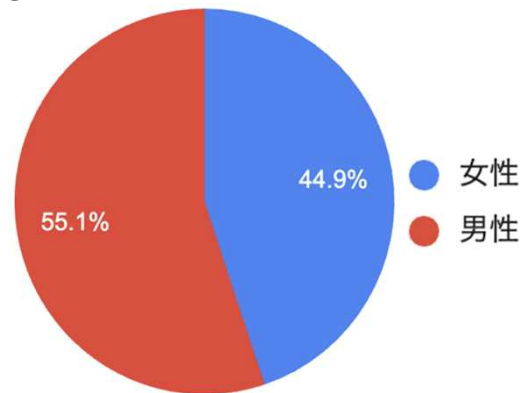
40代が一番多く、様似町外からの来訪者が80%以上を占めていた。

ガレージブランドの物販が目的である人が半数を占めることから、ハイキングと親和性が高い層を誘客できていることが分かる。

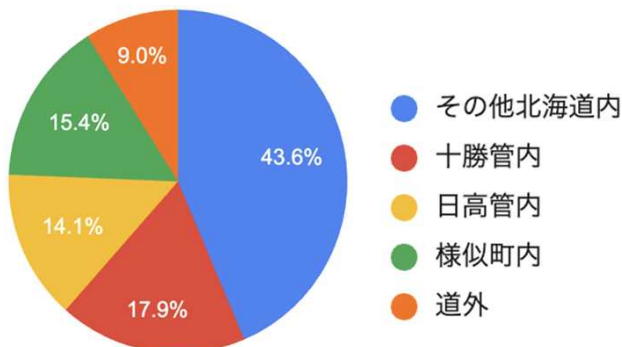
Q1.年代



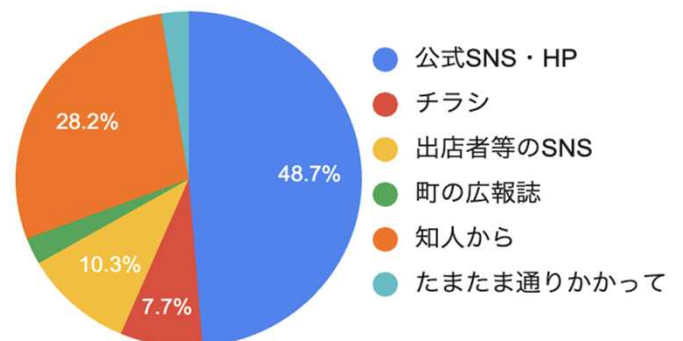
Q2.性別



Q3.お住まいの地域

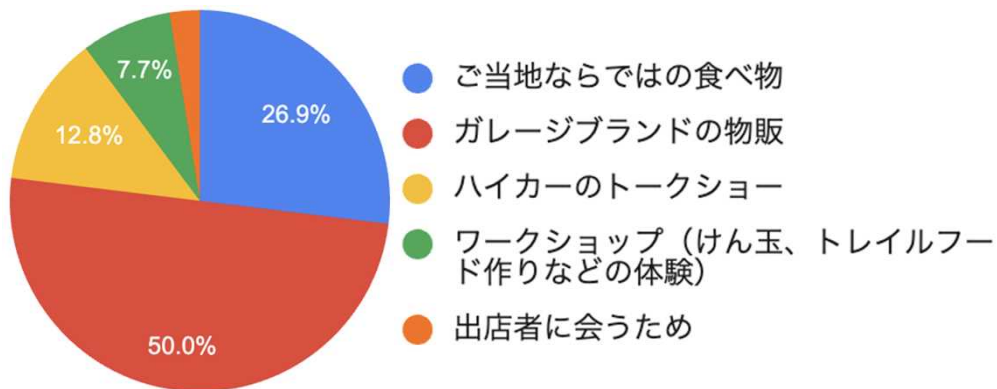


Q4.このイベントをお知りになった方法

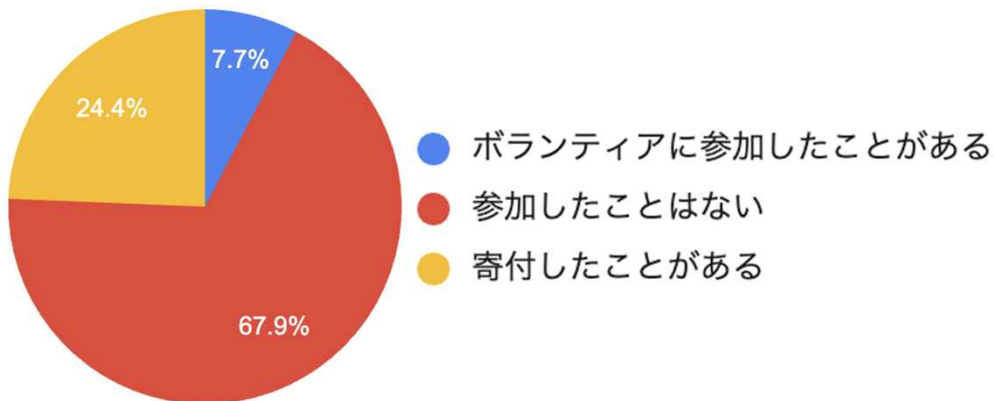


(4) 来訪者が自然環境保全に貢献する手法の検証

Q5.このイベントに期待していたことは何ですか？



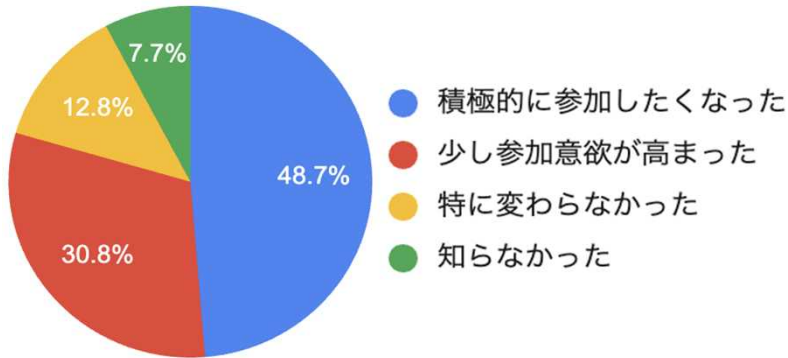
Q6.自然保護活動に参加したことはありますか？



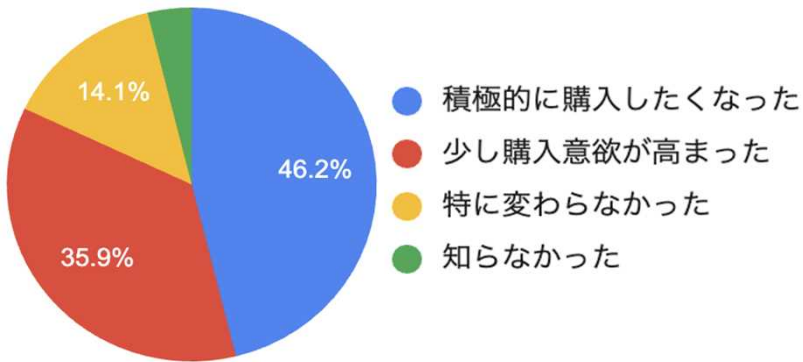
(4) 来訪者が自然環境保全に貢献する手法の検証

【来場者の心理的变化】

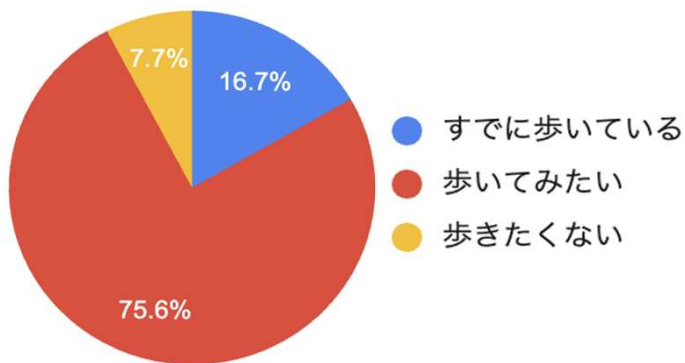
Q7. 入場料や売上の一部が自然保護活動に寄付されると知った時、参加意欲はどう変化しましたか？



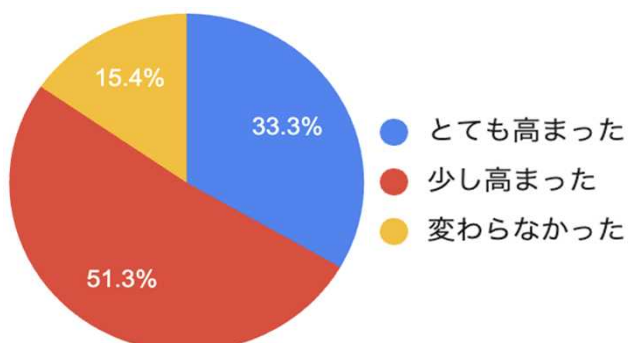
Q8. 売上の一部が自然保護活動に寄付されると知った時、購買意欲はどう変化しましたか？



Q9. このイベントに参加してロングトレイルを歩いてみたいと思いませんか？



Q10. このイベントに参加して自然保護活動への参加意欲は高まりましたか？



(4) 来訪者が自然環境保全に貢献する手法の検証

②「アポイ山歩」アンケート

【プログラム詳細】

協力：  **YAMAP**

実施日	2024年10月19日(日)
実施目的	体験プログラム等を通して来訪者が自然環境保全に貢献することができるかの検証
実施概要	日高トレイルデイズ参加者を対象に、YAMAP専属ガイド・前田とともにアポイ岳を歩くガイドツアーを実施した。 日高山脈の自然や地域特性を体感してもらうと同時に、受講生にとってはプロガイドの進行や解説、参加者対応を間近で学ぶ「お手本」となる実践の場とした。 実施後のアンケートでは、「有料でも参加したい」という声が多く寄せられた。また、登山道整備やアポイファンクラブへの関心も示しており、ツアー体験を通じて地域・自然の価値を理解し、保全活動への参加につながる可能性が確認できた。
参加者	講師：YAMAP前田 運営サポート：YAMAP磯村 受講生一同



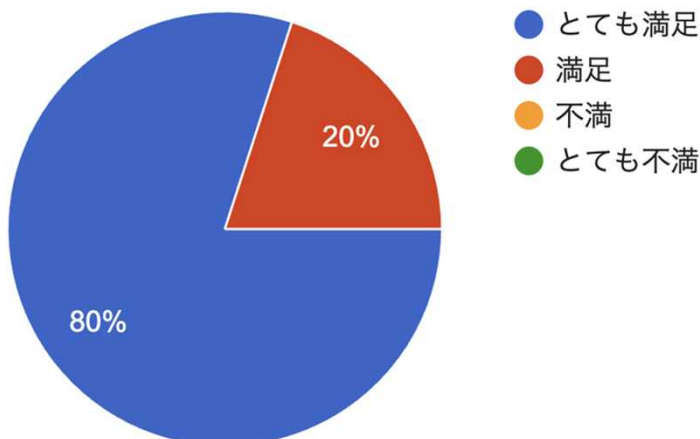
【アンケート結果】

参加者 5名

Q1.「HIDAKA TRAIL DAYS」または「ひげ隊長のアポイ山歩」を知ったきっかけを教えてください。

Instagram× 2
知人から× 2
公式ウェブサイトより

Q2.「ひげ隊長のアポイ山歩」の満足度を教えてください。



(4) 来訪者が自然環境保全に貢献する手法の検証

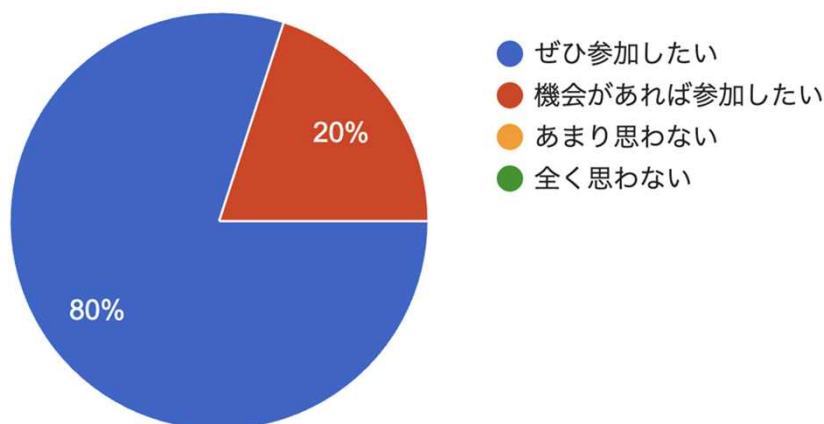
Q3.「ひげ隊長のアポイ山歩」の特に良かった点・印象に残ったことを教えてください。

いい景色がみれました。参加者のペースに合わせてくれたのがよかったです。
ラフな感じで問題タイムがあつたりで緊張せず参加できました。
軽快なトークで森に関する知識を数字を交えて詳細に紹介して下さった
インタープリテーションの内容が、いろんなフィールドでの汎用性が高く、日本や北海道の森の魅力や価値を小学生にも分かりやすく伝えられそうな内容だったこと。自分の普段の活動でも活かそうと、とても勉強になりました。
参加者全員が笑顔だったこと

Q4.「ひげ隊長のアポイ山歩」の改善してほしい点や、残念に感じた点があれば教えてください。
(任意回答)。

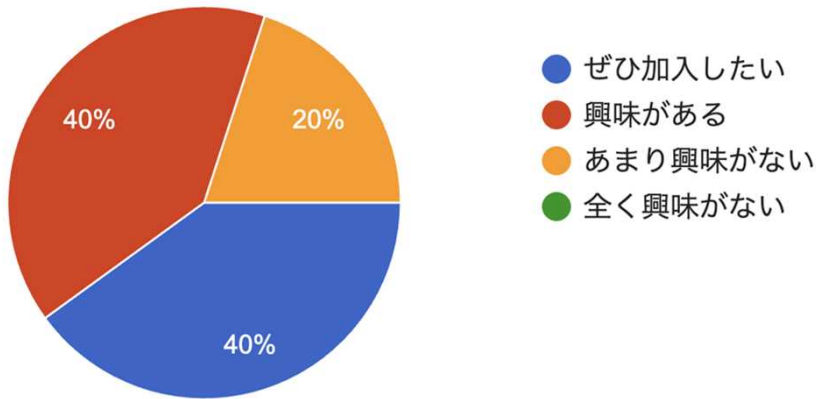
みんなで下山してからの解散が良かったかなと感じました。
全く無いです！
特にありません。とても楽しかったです。
ヒゲ隊長の腰痛がしんどそうで心配でした。次は地元の凄腕の整体師さん紹介します！
ありません。

Q5. 次回、アポイ岳の登山道整備の機会があれば参加したいと思いますか？

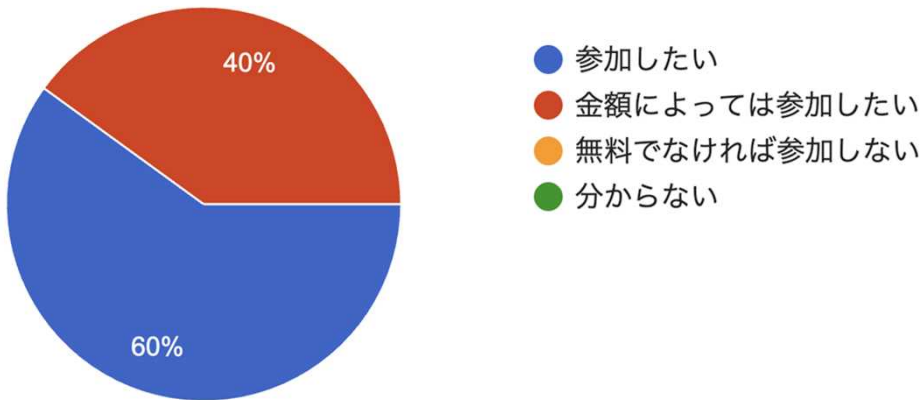


(4) 来訪者が自然環境保全に貢献する手法の検証

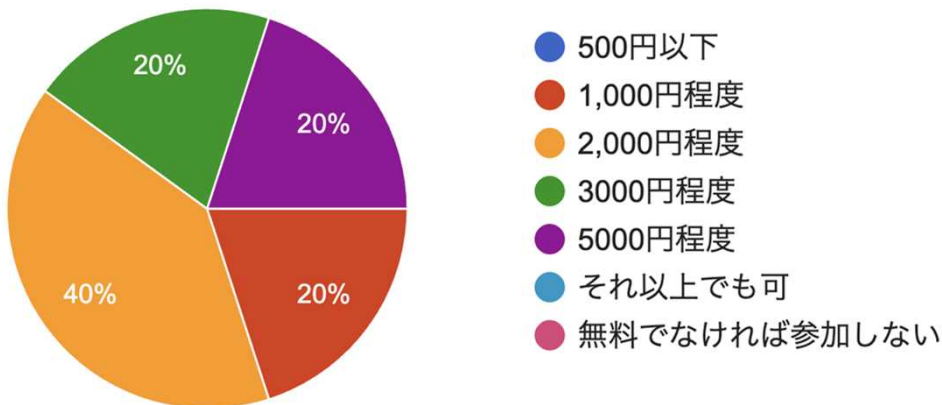
Q6.アポイ岳ファンクラブに加入したいと思いますか？



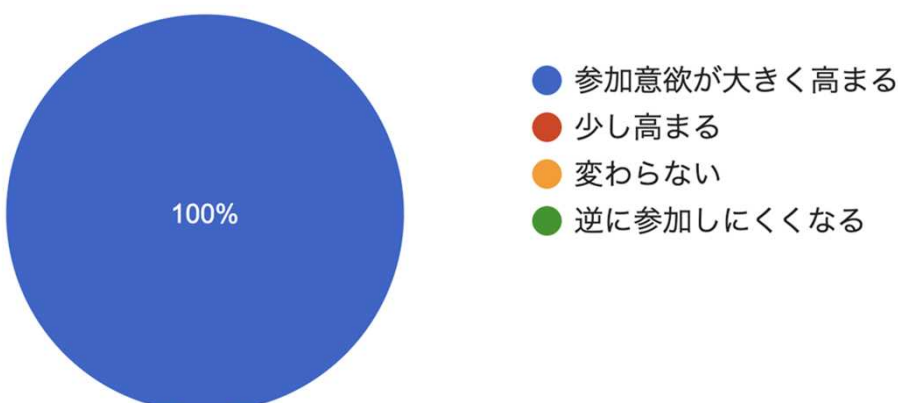
Q7.「ひげ隊長のアポイ山歩」が有料だった場合、参加しますか？



Q8. 有料の場合、いくらなら参加しても良いと思いますか？



Q9.「ひげ隊長のアポイ山歩」の参加料が、環境保全活動（登山道整備・植生保護等）に活用されるとしたら、参加意欲はどう変わりますか？



(4) 来訪者が自然環境保全に貢献する手法の検証

【アンケート結果を踏まえた考察】

自然保護活動に関しては、活動に参加した経験がない方が67.9%と多数を占めていたが(Q8)、
・寄付があることでイベントへの参加意欲や購買意欲が向上した(Q5,6)
・イベントの参加によって活動参加への参加意欲が高まった(Q10)
ことから、何らかの形で自然保護活動に貢献したいという気持ちを持っている方が多いことがわかった。

また、「ロングトレイルを歩きたい」もしくは「すでに歩いている」方が、92.3%を占めており、このような貢献意識の高い方のロングトレイルへの関心度の高さが伺えた。

これらのことから、「ロングトレイル」を軸に、貢献意識の高い方を集客し、実際に貢献していただくことは可能であると考えられる。

一方で、貢献意識が高くとも、実際に自然保護活動に参加する方は、少数であることから、今回のような自然保護活動に参加することができるイベントや体験プログラム等の機会の創出も含めて、多様な貢献機会や仕組みづくりが重要であることが分かった。

また、アポイ山歩のようなインタープリテーションは、自然保護活動への参加意欲を高め(アポイ山歩Q5)、参加料の一部を活動への寄付することで体験プログラム自体への参加意欲も高まる(アポイ山歩Q9)ため、来訪者が自然環境保全に貢献する仕組みとして、とても効果的だと考えられる。

インタープリター養成講座の成果と課題を踏まえると、日高山脈エリアにおける観光誘客及び自然保全を持続的に推進していくためには、優れたガイド(担い手)が継続的に育ち、活躍できる環境を整えることが重要である。そのため、以下の方向性を加えながら発展させ、継続的な取組としていく必要がある。

【方向性①】 継続実施による ガイドネットワークの強化

- 新規受講生と研修修了生が連携し、ツアー造成・運営に関与することで、学びと実践が循環する育成体制を構築する
- 修了者同士の連携により、案件・情報共有を通じた仕事創出を図る
- 日高山脈エリア内外(十勝エリア等)で開催地を変えながら実施し、地域横断的なネットワーク形成を進める

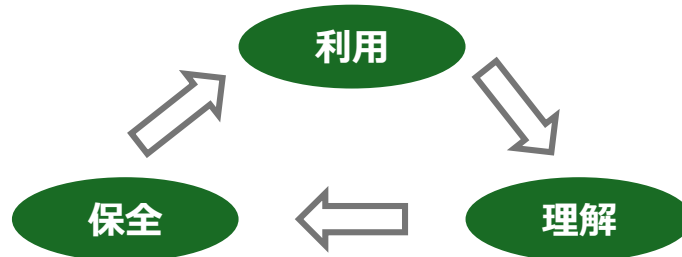
【方向性②】 収益性の向上と フィールドの多様化

- 登山に限らず、山・川・海を含む複数フィールドを扱うガイドングへ展開する
- フィールドを分散させることで、季節や分野に依存しない安定した収益構造を構築する
- フィールド横断型のガイドングにより、自然同士のつながりへの理解を深め、ガイド品質の向上につなげる

(4) 来訪者が自然環境保全に貢献する手法の検証

【今後の展望】

今回の検証によって、来訪者が自然環境保全に貢献する仕組みとして、地域の自然、文化等を感じることのできる「ロングトレイル」を造成し、貢献意識の高い方を誘客すること及びイベントやガイドツアー等の「体験」を通じて地域の価値を理解することが、寄付やボランティア意欲の向上に直結し、「利用・理解・保全」という循環に繋がっていくことが示唆された。



これを持続可能な観光と自然保全の仕組みとするためには、以下の3つの方向性を加えながら発展させ、継続的な取組としていく必要があると考える。

自然環境保全に 貢献する仕組みの 定着と拡大

- **寄付メカニズムの常設化**
イベント時だけでなく、日常的なガイドツアーや物販において、売上の一部が保全団体に寄付される仕組みを構築し、持続的な資金獲得に繋げる。
- **多様な関わり方の提示**
保全活動への参加経験がない層に対しても、体験プログラムを通じて関心を高め、ファンクラブ入会や登山道整備への参加を促す「人材獲得の動線」を強化する。

インタープリターの 自立支援とネット ワークの強化

- **ガイドネットワークの構築**
新規受講生と研修修了生が連携し、ツアー造成・運営に関与することで、学びと実践が循環する育成体制を構築する。
- **受注体制の整備**
修了者同士の連携により、案件・情報共有を通じた仕事創出を図る。
- **認定制度の普及**
「YAMAP認定インタープリター」のような一定のクオリティを保証する仕組みを継続し、地域のガイド品質の向上とブランド化を図る。

フィールドの多様 化と地域横断的 な連携

- **開催地の広域展開**
十勝エリア等、日高山脈国立公園内の各地域で開催地を変えながら実施することで、地域横断的なネットワーク形成を進める。
- **マルチフィールド化**
山岳ガイドに留まらず、海・川を含めた多様なフィールドを扱うガイドングへと展開し、自然同士のつながりへの理解を深める。
- **広域連携体制の構築**
13市町村に及ぶ広大な公園エリア全体で課題や地域の取組等を共有し、広域での受入体制を構築する。

2. 業務内容

(5) 運営体制の検討

① 検討会の実施

トレイルの先進地調査、当該国立公園エリアのトレイル調査、地域の機運醸成、来訪者が自然環境保全に貢献する手法の調査、検証結果をまとめて、当該国立公園エリアにおける地域住民、来訪者、地域の産業、自然環境にとって、魅力的なトレイルとは何か(トレイルが必要かどうかを含む)、トレイルを持続可能な形で造成し維持するためには、どのような運営体制が望ましいかについて、当該国立公園エリアの自治体職員、観光関連事業者等を交えて検討会を実施した。

■ 検討会の概要

日時：2026年2月6日（金）13時00分～16時00分

場所：新ひだか町コミュニティセンター 研修室

※当日は暴風警報が発令されたため、急遽リアル+オンラインのハイブリット開催に切り替えて実施

参加者：当該国立公園エリアの自治体職員、観光事業者
29名（内オンライン参加22名）



■ 検討会の次第

1. 開会挨拶

北海道運輸局観光部 部長 村上 浩之

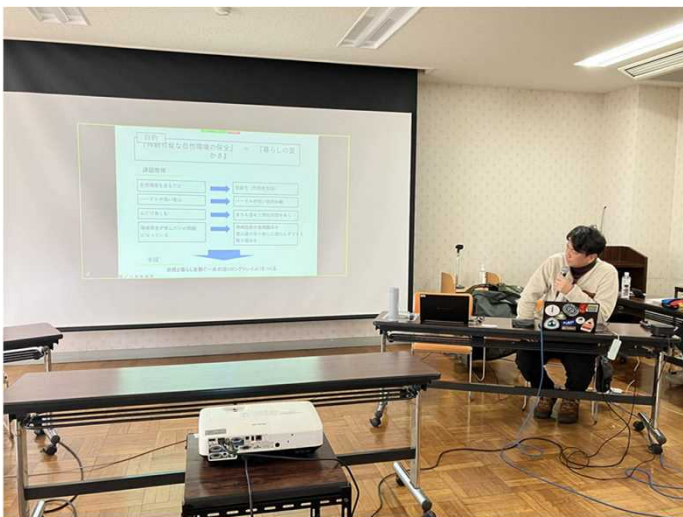
2. 令和7年度北海道運輸局直轄事業のご説明

北海道運輸局観光部 観光企画課 観光企画係長 経田 直哉

登山に偏る環境保全の課題を解決するため、ハードルが低い自然体験として「自然と暮らしを繋ぐ一本の道（ロングトレイル）」を整備し、環境保全と地域の収益化の両立を目指すとした。

実証事業の成果として、イベント「HIDAKA TRAIL DAYS」を開催が報告された。1) 出店売上の5%を環境保全に寄付する仕組みを実証、2) アンケート結果から、売上の一部が寄付されると知ること、来訪者の参加意欲や購買意欲が高まることが確認されたことが報告された。

機運醸成と今後の課題として、先進地である「みちのく潮風トレイル」の視察や、地域住民向けのロングトレイルセミナーを開催が報告された。セミナー参加者のロングトレイルへの関心は高いものの、「運営の持続性」「安全面」「地域の人手不足」「コスト・予算」に対する不安や懸念が示されており、これらが今後の課題であるとした。



日高山脈襟裳十勝国立公園における「来訪者が環境保全に貢献する仕組み」の構築に向けた後継事業

◎日本最大面積を誇る「日高山脈襟裳十勝国立公園」において、「守るべき自然」を域内外の方に見てもらえる環境の整備、来訪者の訪問が自然環境の保全に貢献する仕組みの構築を目指す

◎初年度の取組として、世界的な旅行ニーズを捉え、歩きながら自然、歴史、文化に触れる旅を提供できる「ロングトレイル」を軸に、アメリカを中心とするハイカーをターゲットとして、路線調査や運営体制のあり方の検討等を実施する

課題

- ◎令和6年6月に日本最大面積を誇る「日高山脈襟裳十勝国立公園」が誕生したが、日高山脈の景観における資金及び人材不足や高山植物等への影響の増加が大きな課題となっている
- ◎上記の課題を解決するためには、自然保護意識の高い層の誘致と、地域住民の日高山脈の重要性を再認識してもらうことが必要となるが、日高山脈は、多数の徒歩や行動範囲が広い等、ハードな山が多く、「守るべき自然」を見てもらえる場が整っていない

事業概要

<事業主体：北海道運輸局>
連携先：北海道地方環境事務所、北海道、様似町、平取町等

<取組内容>

- 1 先進地実地調査
国内外の先進事例の調査（文部調査、視察）を実施
- 2 路線調査委員会
既存の道の活い出しや実地調査によりどのような路線が設定できるか調査を実施
- 3 地域の機運醸成
「ロングトレイル」が自然と暮らしをもたらす恩恵を地域住民に伝える講演やワークショップを実施
- 4 来訪者が自然環境保全に貢献する手法の実証
ハイカーが自然保護活動に参加するプログラムや、ハイカーの消費が自然保護活動に還元される仕組みを導入した体験を実施するとともに、整備調査を実施し、来訪者が自然環境保全に貢献する手法の実証を行う
- 5 運営体制の検討
「ロングトレイル」を軸としたマーケティング、収益の手法、収益の分配方法等、JTBなどを軸とした望ましい運営のあり方について検討会を実施

(5) 運営体制の検討

3. 話題提供

① ロングトレイルの公共財としての認知と文化の醸成

NPO法人信越トレイルクラブ 代表理事/北海道大学観光学高等研究センター 客員教授
木村 宏 氏

ロングトレイルを単なる「道」ではなく、地域の発展を支える「社会資本（公共財）」として捉え、その価値と活用方法を論じた。以下、発表概要。

a. 社会資本（公共財）としてのロングトレイルの価値

地域資源を昇華させるには、ロングトレイルに社会資本としての価値を見出すことではないかと提起した。トレイル自体は収益性が薄く、整備や維持管理費用を利用者から徴収しづらい特性があった。

しかし、地域をつなぐ連携軸として機能し、観光資源として活用されることで整備後の効果が周辺に波及するため、経済発展の基盤となる公共施設であるとした。トレッキングルートが社会資本として認められることで、地域コミュニティのつながりや防災・福祉の向上、観光振興、産業の活性化といった地域の発展と活性化に寄与するとした。

b. 経済波及効果と環境省の動向

ロングトレイルがもたらす多様な効果について、具体的な波及プロセスと国の見解を示した。歩く観光客の直接消費額に加え、宿泊や関連グッズ等の二次波及効果、交通需要や商品加工卸等の三次的効果、更に雇用効果や税収効果が生み出されるとした。

事例として、信越トレイルによる具体的な経済効果の推計を紹介した。環境省は、ロングトレイルを「眠れる地域自然観光資源」としてそのポテンシャルを高く評価しているとした。関係人口の創出や経済効果が期待できるとして、長距離自然歩道の在り方の見直しと利活用促進を図るフェーズに入ったと報告した。

c. 広域連携の重要性和日高山脈エリアへの提案

広域連携を広域観光へと展開することで得られるメリットと、当該エリアに向けた具体策を提示した。広域連携により、誘客市場の拡大、地域ブランドの形成と資源の底上げ、サービスレベルの向上、滞在プログラムの多様化等が可能になるとした。

日高山脈エリアへの具体的な取り組みとして、「日高山脈ブランドの確立」「関係人口を取り込むということの具体策」「タビ中市場の開拓」「地域が観光意識で一丸となった体制づくり」「ワンストップ窓口の開設」等を提案した。

d. 持続可能な管理運営に向けて

本発表の結びとして、トレイル整備における留意点と未来に向けた指針を提示した。「道を作ればいいというわけではない」「急いで事は仕損じる」とし、地域の事情に合わせた維持管理・利用推進のための組織が必要であると強調した。ハイカーが増加し、地域社会と良好な関係ができることで、トレイルが「公共性」を帯び、文化として根付くとした。

公共財としての管理運営を念頭に置いたトレイルづくりこそが、ロングトレイルを活用した地域振興における最も重要な要件であると結論づけた。



(5) 運営体制の検討

②ロングトレイルの維持管理・運営体制構築の考え方

認定NPO法人みちのくトレイルクラブ 事務局長
相澤 久美 氏

ロングトレイルの実現には地域との協働が最も重要であり、歩道の維持管理や情報発信等要件を満たす管理運営体制を構築するためには、行政・地域等とハイカーを繋ぐ民間の運営団体が不可欠であると論じた。以下、発表概要。

a. ロングトレイル実現に向けた基本姿勢

本発表では、ロングトレイルは単にルートを決めて標識を作って終わりではないとした。ロングトレイルの効果は、ハイカーが歩き、地域との交流が盛んになることで初めて得られるとした。

そのため、計画の段階から地域と協働し、施設の管理や情報発信を含む運営を含めたシステムの構築が必要であると。特に「地域との協働が最も重要」であり、「協働無くしてトレイル事業は不可能」と強調した。

b. ロングトレイルが機能するための5つの要件

維持管理・運営システム構築にあたり、ロングトレイルが機能するための要件として以下の5点を挙げた。長く1本に続いている道であること 全線が1本につながっているからこそ、多様な変化に出会い、全線通しで歩くハイカーが挑戦しに訪れるとした。そして、地域に暮らす人々と訪れる人々との間に、こころの交流が生まれる道となるとした。

歩道の管理主体が明確であること 管理主体が明確になることで、保全・修繕の担当や課題の相談先がわかり、連携すべき相手の把握や情報の集約が可能になるとした。歩道の状態を把握し、共有する仕組みがあること。状態を把握・共有する仕組みがあることで、役割分担ができ、広域連携であることを再確認できるとした。

利用情報を提供できる仕組みがあること 利用者に適切な情報を提供できることで情報がバラバラにならず、利用者は歩く計画を立てやすくなるとした。また、管理者の負担を下げることもつながるとした。地域も含んだ管理運営体制があること 歩道の状態把握や利用情報提供を適切に実施するためには、広域連携を可能にする管理体制が必要であると。また、管理者の負担を下げることもつながるとした。地域も含んだ管理運営体制があること 歩道の状態把握や利用情報提供を適切に実施するためには、広域連携を可能にする管理体制が必要であると。また、管理者の負担を下げることもつながるとした。地域も含んだ管理運営体制があること

c. 民間運営団体の重要性

本発表の結びとして、これらの要件を満たし維持管理・運営を行うためには、顔の見える関係性構築が大事であると。そして、行政・地域等とハイカーの間を繋ぐ、民間の運営団体が不可欠であると結論づけた。



ロングトレイルの維持管理・運営システム構築の考え方 (2020年)

ロングトレイルが機能するための要件

- 1) 長く1本に続いている道であること
- 2) 歩道の管理主体が明確であること
- 3) 歩道の状態を把握し、共有する仕組みがあること
- 4) 利用情報を提供できる仕組みがあること
- 5) 3), 4) を適切に実施するため地域も含んだ管理運営体制があること

地域との協働が最も重要・協働無くしてトレイル事業は不可能

ロングトレイルの維持管理・運営システム構築の考え方 (2020年)

5) 3), 4) を適切に実施するため地域も含んだ管理運営体制があること

- 管理体制があるから
- 3) 歩道の状態を把握し共有することができる
- 4) 利用情報を提供できる仕組みがあること
- 広域連携が可能になる
- 民間の運営団体が必須
- 顔の見える関係性構築が大事

年間のスケジュールを定めている

(5) 運営体制の検討

4. 歩行調査結果報告

一般社団法人トレイルブレイズハイキング研究所
長谷川 晋

本発表で日高山脈襟裳十勝国立公園における300kmの実踏調査を通じて、「ロングトレイルの魅力と「繋がるための課題」を報告した。以下、発表概要。

- トレイルの魅力とポテンシャル調査ルートは内陸の林道や自然道、牧場や集落が続く沿岸部、山と海の絶景が広がるエリアの3つのセクションからなるとした。山・海・営み・文化の多様性と、最大の資源である地域の人（Trail Magic）が存在し、旅の道として高い可能性があるとした。
- 長く歩く旅の道としての課題大型車両が行き交う国道・道道における接触の危険性を指摘し、未舗装路の活用が必要であると。最大50kmに及ぶ宿泊施設の空白地帯が存在し、スルーハイキングの戦略的難易度が高いとした。
生活・生産の場を通るため、ハイカーに対する「お邪魔させていただくためのルール（LNT原則等）作りやマナー啓発が不可欠であると。歴史的価値の高い山道や古道は路体状況に格差があり、自治体に負荷をかけない保守整備の体制づくりが必要であると。
- 実現に向けた改善策危険区間の回避ルートの検討と確立（安全性）が必要であると。路体の状況把握や危険箇所の情報発信、道標の設置（維持管理）が必要であると。
宿泊等の情報整理や利用者への配慮の啓発（受入態勢）を進め、地域の信用構築に繋げることが重要であると。本発表は、トレイルが地域内の連携と交流を促進する役割を果たすとし、地元の知恵とホスピタリティを合わせて皆で取り組むことが重要であると結論づけた。



山道・古道の活用と課題

歴史の山道を活かす

- 歴史的にもトレイル活用にも価値が高い資源だが、路体環境・状況に格差がある。
- 山道を繋ぐために「走りも車道等～登山者～登山道～登山道入口」「登山～かき～ヒタメツケ」の際は既存林道を活用。路体状況が非常に良いところもあれば、方向によっては路体及び河川の荒廃が著しいところもあった。

様似山道	猿留山道	ルベシベツ山道
<p>状態：概ね良い/天候による難易度の変化有</p> <p>詳細：ルートは比較的明瞭。晴天時の難易度は白濁り登山ほど。西側入口付近繁茂で不明瞭。</p>	<p>状態：要注意/不明瞭・路体は概ね良い</p> <p>詳細：林道との交差が多い。道標の情報不足。沢の対岸へのルート判別困難。登山経路と地元の状況への慣れが必要。</p>	<p>状態：荒廃/崩落と路体不明</p> <p>詳細：林道は概ね良いが一部で崩壊。峠付近での崩落と深い笹藪等で視界・足元ともに不良。情報の提供と高い経験が必要。</p>

山道の保守整備に課題があるものの、本調査内においてはロングトレイルの価値や位置付けを大きく左右するルートでもいえるため、このルートを活かしていただけることを期待する。自治体への負荷を大きくしない体制づくりも必要といえる。

地域を「線」で繋げるために

実現に向けた改善したい事項

- ハードのインフラの不達は、すでに解決しない。利用者の増加とともに徐々に進んでいくこともある。
- 「来訪者＝ハイカー」により良い体験をしてもらうことで「地域の信用構築＝ブランディング」につながる。

1. 安全性	2. 維持管理	3. 受入態勢
<ul style="list-style-type: none"> 国道237号や道道の歩行危険区間の回避ルートの検討と確立 危険箇所を明確にした情報の発信 	<ul style="list-style-type: none"> 山道とそれを繋ぐ林道の路体管理と状況把握 連絡体制の構築 ルートを明確にするための道標等の検討と設置 	<ul style="list-style-type: none"> 宿泊等の空白地帯をつなぐ利用ルートの情報整理と発信 利用者が計画を立てて歩けるための情報収集と整理 地域の営みや野生動物に対する配慮と利用者への啓発

日高エリアのトレイルは、外来ハイカーに豊かな体験を提供するのみならず、地域内の連携と交流を促進する役割を果たす可能性があると考えられる。

地元の知恵と地元の人（ホスピタリティ）の力を合わせて皆で取り組もう！

(5) 運営体制の検討

5. 質疑応答、連携の方策のアイデア出し

Q. 今回の調査中にヒグマの気配、リスクはあったか？

A. 北海道にいる時点でヒグマのリスクは承知の上。実際に遭遇はしている。
遠くから後姿が見えるくらいで目撃。

Q. 宿泊施設が少ないが、野宿を想定しているのか？

A. 野宿の選択肢がある方が利用ニーズは増えるので、野宿の整備されるほうが望ましい。
ハイカーもテント場所は気にするので、より野宿できる場所等の案内があるとありがたい。みちのくトレイルの場合は地元の人に聞いて、テント張るケースが多い。基本的にはダメと言われることは少なく、逆に地元の人と交流が生まれるポイントでもある。

Q. 長谷川さんが挙げた課題についての改善点はあるのか？

A. 林道等通れば国道、道道は避けれる。破線の道も選択し。日高線の廃線も有効利用できるという。

Q. 水とトイレ問題はどのようにしているのか？海外やみちのくの場合どうしているのか？

A. トイレは致し方ない場合、スコップと紙を持って、自然に影響ない形で行う。北海道は雪や浄水器を活用（沢の水を組む）、ない場合は重い水を背負う。

Q. 交通危ない指摘あるが、他のトレイルにもそういった場所はあるのか？

A. 危険箇所をマップや看板に出す等地域全体で対応。できれば避けて通りたい

Q. 初めて聞く話も多かったが、本当に実現できるものなのか？

A. みんなの思いがあれば、実現できる。最初は完璧な形ではなくやり方もたくさんある、いかに地域に裨益させるかを考える、最後はやる気次第。

Q. 今回調査された中で、良い出来事。エピソードがあれば聞きたい

A. 地域の人にトレイルの話をする、みんな面白いと前向きに反応してくれる。漁師に声をかけられて、昆布とお茶を出される。昆布のおいしい比較してくれた。⇒針葉樹の人工林がこんなに広いんだと感じた。森が変化していることに気づき、こういう機会は大切だと感じる

Q. みちのくトレイル、信越トレイルと日高でそもそも住民のスタート地点は異なるのでは？

みちのく震災があったから、地域のシンボルという機運があった？信越トレイルのきっかけは？？？どのように地域住民のスイッチは誰が入れたのか？

A. 盛り上がってきたのは、実際にハイカーが歩いているのを見るようになり徐々に盛り上がった。信越トレイル、みちのくトレイルの共通点は加藤則芳氏の影響が大きい。みちのくトレイルは震災復興のために地域活性化できるのでは？信越トレイルは国の施策で広域連携（新潟と長野で何か連携できないか？）という機運があり、そこに加藤氏が入り、推進役になった。

そこで木村氏は地域活性化の施設の運営をやっていた、地域に認められたものを作れば人は寄ってくるだろう、そこでトレッキングは愛称が良いと思って推進。

(5) 運営体制の検討

Q.住民意識のモチベーション維持はどうやっている？

A.みちのくトレイルはハイカーが歩く姿が増えていることに喜ぶ（地域の宝物）はじめは懐疑的に思っていた人もいたが、ハイカーをみて住民の意識もじぶんごとに変化。

Q.ハイカーが来る事前情報は？

A.ハイカーは各ホームページをみて参加。特段許可申請なし。

Q.ハイカー数、経済波及効果の把握方法は？

A.オンライン販売地回数（欧米豪ターゲットは基本的に事前購入）、手押しカウンターにて13万人/年。将来的にはカメラの計測方法も検討。

Q.信越トレイルの関係自治体の中でも飯山市がなぜ主体的にやっているか？

受け入れ自治体が大事だと思っているから。リーダーシップの自治体は必要、どこが主体になるかはクリティカルな問題、地元ベースでやっていかないとつづくかない。

環境省、国交省が主導で行っていくことも異なる。誰が汗を書くのかを決めることがルート決めるより重要。

Q.トレイルの優位性と経済波及効果が大切とあったが、他のトレイルの事例を教えてください

A.信越トレイルの優位性はブナの森＋里山をあることが他のトレイルにはない優位性。

これらをブランディングして、プロモーションを行っていった。

Q.みちのく、信越トレイルにおける公共財（社会資本）とは何か？

A.それが無ければ、その地方は成り立たないというものにする（観光の経済効果、国土地理院、Googleストリート地図に乗ったことは大きい）「みんなの道」＝地域計画と言っている、老若男女誰もが取り組むことができるものだと思っている。

Q.トレイルをスタート時の地域住民との合意形成はどのようにどのくらいのレベル感でやったのか？

A.信越トレイルは知ってもらえるために集落単位で説明会（全部150集落）首長＋推進者で行った。色々な意見が出る（反対）が誠意をもって話を聞きながらまとめていく。

交通事業者、宿泊、マスコミも個別に開いた、行政（県、環境省）の人たちにも同様。

みちのくトレイルはミニフォーラム等実施した。とはいえ1000キロあるので、完全な理解は難しい。新しいハイカーはマナーの良い人が多いので良かった。年間200回の外部記事掲載等理解は深まっている。最初から全員に知ってもらうのは難しいがやりながら理解を進めていく。

Q.具体的に本エリアでは今何ができるか？

せっかく様似でトレイルデイズ開催するので、各地の関係者の人に集ってもらい、ハイカーを知ってもらう機会を創出する。1本の道でつなげるのは重要にしながらも、危険な道はレンタカーや自転車を活用する等周遊型にしても良いのでは？まずは長く歩く旅の道としてつくるのが大事。地域の理解を深めることがまず先、そのあと運営体制をやるのはいいのでは？小さい市町村であればある程度分かる（中札内）まずは試験的にやって、どんどん広げるのもあり。廃線利用もJR北海道、自治体、太陽光発電利用会社等動いているので、早めにアプローチしていかないといけない。

(5) 運営体制の検討

6. 令和8年度の計画のご説明

北海道運輸局観光部 観光企画課 観光企画係長 経田 直哉

日高山脈襟裳十勝国立公園における「来訪者が環境保全に貢献する仕組み」の構築に向けた令和8年度検証事業の概要説明を発表した。

● 令和8年度の主な取り組み

前年度（日高エリア）の調査を延伸し、以下の取り組みを実施するとしている。

- ・ 十勝エリアでの路線基礎調査
- ・ 民間を対象とした先進地運営団体の視察研修
- ・ 活用課題路線の代替案や仮整備を検討するワークショップ
- ・ マーケティングや収益分配手法等望ましい運営体制の検討
- ・ 住民・関係者向けの理解促進セミナー
- ・ 地域の暮らしと自然の恩恵を伝えるインタープリターの養成講座

● 目標と今後の展望

当年度の成果として、十勝エリアを含めた路線設定案の作成、インタープリター3名の養成、運営団体の候補案策定を目指すとしている。3～4年目で地域との合意形成・運営体制の構築を行い、5年後にはロングトレイルの開通と持続可能な運営体制（自走化）の確立を目指す計画である。



日高山脈襟裳十勝国立公園における「来訪者が環境保全に貢献する仕組み」の構築に向けた検証事業		観光庁
<p>○日本最大面積を誇る「日高山脈襟裳十勝国立公園」において、「守るべき自然」を域内外の方に見て感じてもらえる環境の整備、来訪者の訪問が自然環境の保全に貢献する仕組みの構築を目指す</p> <p>○令和7年度に引き続き、世界的な旅行ニーズを捉え、歩きながら自然、歴史、文化に触れる旅を提供できる「ロングトレイル」を軸に、アメリカを中心とするハイカーターゲットとして、路線調査や運営体制のあり方の検討等を実施する</p>		
課題	<p>○令和6年6月に日本最大面積を誇る「日高山脈襟裳十勝国立公園」が誕生したが、登山道の整備における資金及び人材不足や高山植物等への悪影響の増加が大きな課題となっている</p> <p>○上記の課題を解決するためには、自然保護意識の高い観光客と、地域住民の日高山脈の重要性を再認識してもらう必要があるが、日高山脈は、多数の徒歩や行動時間が長い等、ハードな山が多く、「守るべき自然」を見てもらえる環境が整っていない</p> <p>＜事業主体：北海道運輸局＞ 運営先：北海道庁地方政策部、北海道、北海道開発局、日高山脈襟裳十勝国立公園国庫13市町村等</p>	
事業概要	<p>＜取組概要＞</p> <ol style="list-style-type: none"> ①路線基礎調査 前年度は、日高エリアの約300kmの路線基礎調査を実施したが、調査路線を延伸し、十勝エリアにおいて基礎調査を実施する。 ②運営体制の検証研修 ロングトレイルの運営に関心の高い観光客を対象に、先進地の運営団体での視察研修を実施する。 ③路線の具体的な検討 前年度実施した日高エリアの路線基礎調査の結果を活用し、ロングトレイルとしての活用を念頭にいた仮整備や、活用し得る路線の代替案等を検討するワークショップを開催する。 ④運営体制の検討 「ロングトレイル」を軸としたマーケティング、収益化の手法、収益の分配方法等、JSTS-IDを軸とした望ましい運営のあり方について検討会を実施 ⑤インタープリターの養成 参加者の日高山脈の環境保全への意識を促進するため、日高山脈の自然の恩恵を受けて成り立っている樹木等を伝えるインタープリター養成講座を実施する 	
目標	<p>【事業成果】・ロングトレイルの路線設定案（十勝エリア含めた案）・インタープリター養成人数3人・ロングトレイル運営団体の候補案</p> <p>3～4年目：地域住民、関係者との合意形成・運営体制の構築 5年後：ロングトレイルの開通・持続可能な運営体制の確立（自走化）</p>	
次年度以降	<p>次年度：運営団体の候補の洗い出し、地域住民・関係者との合意形成に向けた働きかけ等</p>	
	取組内容のイメージ	

2. 業務内容

(6) とりまとめ

① 今後の方策のとりまとめ

6.1. 本業務の成果と知見

本業務を通じて、日高山脈襟裳十勝国立公園におけるロングトレイルの敷設可能性及び、来訪者の関与を通じて自然環境保全に寄与する仕組みの構築に向けた基礎的知見を整理した。

1) トレイルの可能性とルート案の把握

日高町から広尾町に至る約300kmの区間において、既存の林道、廃線跡、古道（様似山道、猿留山道等）、舗装路をつないだ実踏調査を実施した。その結果、日高山脈の原生的な自然環境と地域の歴史・文化を体感できる「歩く旅」のルートとしての可能性を確認した。

2) 先進事例の収集と知見の共有

国内の先進事例（みちのく潮風トレイル、信越トレイル等）に関する調査を実施し、広域連携体制の構築や民間主体の運営団体の重要性等、本地域において今後検討が必要となる事項について関係者が知見を共有する機会を設けた。

3) 地域における機運醸成と合意形成の促進

セミナーや検討会を開催し、地域住民、事業者、行政等の関係者間で、広範囲なエリアにおける共通テーマの不足や保全人材・資金の不足といった課題を共有するとともに、ロングトレイルを核とした地域活性化と環境保全の両立に向けた議論を深めた。

4) 自然環境保全に寄与する仕組みの検証

TRAIL DAYS及び体験プログラムを実施した結果、環境保全活動を通じて地域に貢献したいと考える参加者が一定程度存在することが確認された。

6.2. 明らかになった課題

本事業の実施過程において、次年度以降に対応を検討すべき課題として以下の事項が整理された。

1) ルートの安全性及び維持管理体制の確立

調査区間内には路体状況が不明瞭な箇所や急傾斜地等の危険箇所、歩道がなく通行が危険な舗装路が確認された。持続可能なトレイルとして整備・運用していくためには、広域連携を前提とした運営計画及び体制の構築、詳細な安全基準の策定、危機管理体制の整備、継続的な歩道整備及び道標整備を担う主体的な運営団体の確立が必要である。また、ルート選定の段階から官民連携によるパートナーシップ形成を意識した取り組みが求められる。

2) 環境保全に資する資金循環の仕組みの構築

保全活動への資金還流を促す仕組み（体験プログラムへの寄付金付帯、協力金制度等）について、利用者及び地域双方にとって受容性の高い具体的な運用方法を検討する必要がある。

3) 広域連携の具体化

13市町村にまたがる広大なエリアにおいて、各地域の特色を活かしつつ、「日高山脈襟裳十勝」としての統一的なブランドメッセージ及びインタープリテーション（解説）の手法を整理する必要がある。

(6) とりまとめ

6.3. 次年度以降に向けた提案

本年度の検証結果を踏まえ、今後は以下の施策を段階的に進めることを提案する。

- 1) 運営主体の検討
トレイル全線の管理運営を担うことが可能な地元団体や個人の把握及び連携の可能性について検討する。
- 2) ルート調査の深化
上記団体・個人と連携し、トレイルルートの詳細調査を実施するとともに、地域住民等を交えたワークショップを開催する。
- 3) ルート選定及び法的整理
調査及びワークショップにおいて示されたルート案について、地権者及び施設管理者との調整を進めるとともに、正式なトレイルルートとして定めるために必要な手続きの整理及びロードマップの検討を行う。
- 4) 実証フィールドでのモデル展開
本年度特定した魅力的な区間において、保全貢献型のガイドツアーやイベントを試行的に実施し、地域経済への効果及び環境保全への効果の検証を行う。

日高山脈襟裳十勝国立公園において、来訪者の利用が自然環境保全にも寄与し得る仕組みの構築に向けた基礎的な可能性が確認された。今後は、地域住民が主体となりハイカーを温かく迎え入れる文化を育みながら、地域資源を活かした持続可能なトレイルの形成に向けた取り組みを着実に進めていくことが重要である。

令和7年度
日高山脈襟裳十勝国立公園における
「来訪者が環境保全に貢献する仕組み」の構築に向けた
検証事業報告書

業務実施
一般社団法人トレイルブレイズハイキング研究所
〒106-0044 東京都港区東麻布2-28-6
電話：03-3560-2046
メール：admin@trailblaze-hi.org