



HOKKAIDO UNIVERSITY

| | |
|------------------|---|
| Title | 天北線軌道跡を活用したロングトレイルの実現可能性に向けて |
| Author(s) | 小林, 生吉; 伊藤, 一弘; 藤原, 仁 他 |
| Description | 2022年度オンライン観光創造フォーラム. 2021年12月17日-2022年9月4日. オンライン. 北海道大学観光学高等研究センター. |
| Citation | CATS 叢書, 17, 87-140 |
| Issue Date | 2023-03-31 |
| Doc URL | https://hdl.handle.net/2115/88567 |
| Type | departmental bulletin paper |
| File Information | CATS17_4.pdf |



天北線軌道跡を活用した ロングトレイルの実現可能性に向けて

小林 生吉
中頓別町 町長

伊藤 一弘
一般社団法人かなぎ元気村奥津軽トレイル倶楽部 代表理事

藤原 仁
NPO 法人てしかがトレイルクラブ 理事

西 一彦
元酪農家

蓮尾 純一
一般社団法人なかとんべつ観光まちづくりビューロー 事務局長

木村 宏
北海道大学観光学高等研究センター 教授

1. はじめに

1-1 司会挨拶

司会：これより、「第 1 回天北線軌道跡を活用したロングトレイルの実現可能性に向けて」シンポジウムを開催いたします。本日進行を務めさせていただきます永岡と申します。私は北海道大学の国際広報メディア・観光学院の履修証明プログラムで勉強しておりまして、そのご縁で本日進行を務めさせていただきます。つたない点があるかと思いますが、どうぞよろしく願いいたします。まず始めに、開会のごあいさつを頂戴したいと思います。中頓別町長小林生吉様、お願いいたします。

1-2 中頓別町長挨拶

小林：皆さん、こんにちは。中頓別町長の小林です。本日はなかとんべつ観光まちづくりビューローの主催ですが、北海道大学の観光学高等研究センター観光創造フォーラムということで、木村先生のところで勉強されている方々も、多くご参加をいただいています。本当にありがとうございます。また、コロナが再拡大して、かつてないスピードで感染が広がっているという状況の中での開催ということになりますが、特に札幌の方から、町外からお越しいただいた方については、検査をしていただいたうえでのご参加ということになります。今日も十分に感染の対策をとって換気をしながら、開催いただければと思っております。よろしく願い申し上げます。

今回は中頓別町にある天北線の軌道跡を活用した、ロングトレイルの実現可能性に向けてのシンポジウムということになります。ビューローの蓮尾も北海道大学で勉強させていただいて、彼の取り組んでいるテーマだということになりますが、ぜひこの可能性について皆さんと探っていければいいなと思っております。今日は木村先生の他に、伊藤さん、藤原さんには、遠方からお越しいただきまして、本当に感謝申し上げます。今このコロナの中で、観光というのは最も厳しい状況にあると言っても過言ではないかもしれませんが、コロナの後、コロナとともにどのようにこれからの観光、町づくり、地域づくりを進めていくかと。そういうことを考えていくうえでの一助になればと考えております。どうぞ本日はよろしく願いいたします。

1-3 開催趣旨説明

司会：続きまして本日の開催趣旨についてご説明申し上げます。北海道大学観光学高等研究センター木村教授より、お願いいたします。

木村：皆さん、こんにちは。本日は土曜日というお休みの折にも関わらず、多くの皆さんに会場にお集まりいただきまして、ありがとうございます。「天北線軌道跡を活用したロングトレイルの実現可能性に向けて」というシンポジウムをなかとんべつ観光まちづくりビューローとともに開催ができましたことを、本当に感謝いたしております。このシンポジウムは北海道大学、なかとんべつ観光まちづくりビューロー、そして中頓別町の共催ということで開催させていただきます。また、北海道大学の観光学高等研究センターの観光創造フォーラムとしても配信をしております、全国各地からこのシンポジウムにリモートで参加されている方も大勢いらっしゃいます。

会場にはざっと30人ぐらい、それから、オンラインでは50人以上の方々にお申し込みいただいています。開催にあたりましては中頓別町の小林町長をはじめとして、関係の皆さんには、特にこのコロナ禍において多大なるご配慮をいただいて、また、我々も細心の注意

をしながらこの会場に参りましたが、これからこのシンポジウムが開催できますことを、まずは御礼申し上げます。

観光学高等研究センターでは2018年の3月に「歩く滞在交流型観光の新展開」をテーマとして研究会を立ち上げました。その後、同じ2018年の11月に歩く滞在交流型観光と観光に関するシンポジウムを中標津町で開催いたしました。歩く滞在交流型観光、すなわちトレッキングやウォーキング、それからフットパスなど歩くという行為が、新しい観光コンテンツとしての役割を担い、旅行者のみならず受け入れ地域にとっても、健康、環境、教育などのキーワードの下に、有益な活動につながることに對して議論、研究を重ねてまいりました。研究会はさらに歩くことの効果を検証しつつ、札幌市内におけるトレッキングルートの実装化に向けた取り組みを目的とした、NPO法人の立ち上げにまで至ったところであります。

今回中頓別町をはじめ周辺市町村との連携を視野に入れた、天北線廃線後の歩くルートづくりの発想は、我々北海道大学が議論してまいりました滞在交流型観光の具体化の取り組みとして、これまでの研究成果を検証する機会でもありますし、本日会場に寄らせていただいているメンバーも、これから始まる活動に對して協力を惜しまないという覚悟で参上いたしております。廃線から30年あまり経過した軌道跡の特定の難しさや、一元化されていない管理・運営の体制、クマが多く生息しており安全面への不安もある地域ではありますが、アフターコロナ時代の新しい観光地創造に向けた第一歩となればと、私どもは考えているところです。コロナ禍においてマイクロツーリズムや、ワーケーションという言葉が聞くようになってきました。また、責任ある観光、すなわち地域の環境や文化、それから住民への影響に観光に関わるすべての人たちが責任を持って、住んでいても訪れてもいい環境をつくるというツーリズムの考え方、レスポンシブルツーリズムと呼ばれますが、そういったものへの関心ですとか、ステイケーション、ステイ・アンド・バケーションのような、新しい観光のあり方について、議論する機会も多くなり、新しいツーリズムの機運が盛り上がってきているのも、確かなことです。

地域の皆さんが未来志向で地域の資源に目を向け、既存の施設などを有効に活用しながら観光のあり方を考えていく。そのような機会に「歩く」というキーワードの下に取り組んでいただけることを期待していますし、我々も共にこの活動に参加してまいりたいと考えているところです。少し長くなってしまいましたが、今回このシンポジウムを開催する趣旨説明をさせていただきました。本日も参集の皆さんが楽しみながら、歩くこと、歩く観光、それから滞在地づくりといったものと考えていただければと思っております。どうぞよろしく願いいたします。

2. ロングトレイルの潮流と旧天北線軌道敷の活用について

司会：はじめに北海道大学観光学高等研究センター木村教授より、ロングトレイルの潮流についてご講演いただきます。木村教授、お願いいたします。

木村：それでは引き続きましてお話しさせていただきます。まずは「ロングトレイル」について解説いたします。そして「ロングトレイル」がどのように地域と関わりがあるのかなどを少しお話ししたうえで、今日は実際にトレイルの運営、歩く道をつくりそれを運営しているお二方の、具体的な話を聞いていただこうと思っています。今回の舞台は天北線の軌道跡ということですので、その軌道跡というつながりで青森県の津軽地方にかつてあった森林鉄道の軌道跡にトレッキングルートをつくり、それを運用している例と、北海道内において最新のトレイルということで、摩周湖から屈斜路湖に至るまでのルートを開設し運用している2つの例を、それぞれ伊藤さん、藤原さんからお話しいただきますが、その前に少しお時間をいただきます。

これは森林の中にあるトレッキングルートの2つの例ですが、左側は信州と越後、長野県と新潟県の県境を貫くトレッキングルート「信越トレイル」のほんの一場面です（スライド①）。全体で110kmあるトレッキングルートです。信越トレイルは構想から約20年が経過し、今では大勢の方々が歩いているルートです。それから右側ですが、これは札幌市の南側のエリアの山林の風景です。200万人都市と言われながら札幌市の周辺にはこういった大自然が残っております。この市街地をぐるりと回るルートづくりが先ほどお話ししました北海道大学の研究会の議論をきっかけに、NPO活動として取り組まれているルートの一部の画像です。真ん中の写真は中頓別の様子を撮ったものですが、どこにもひけをとらない自然豊かなところということで、3つの風景を紹介させていただきました。



スライド①

私は今北海道大学で教鞭を執りながら、長い道のりを歩くトレッキングルートの普及活動に携わっています。また、先ほどお話した信越トレイルや、総距離 1,025 km のトレッキングルートである「みちのく潮風トレイル」の構想から、ルートの設定、運営スタイルの確立やその中核施設の整備に関わってまいりました。すでに運用が開始されているものもありますし、開設のための準備真最中のものもあります。

トレッキングとはという問いについて、私が所属する日本トレッキング協会では、19 世紀に南アフリカのオランダ系移住者が使った「移動」を意味する“trek”という言葉を経路として、「山麓の丘陵から 3000 メートル級の稜線まで、大自然の起伏を楽しみながら歩くのがトレッキング」であると定義しています。ウォーキングや街歩きと、クライミング、山の頂を目指す登山の間ぐらいに位置付けられています。

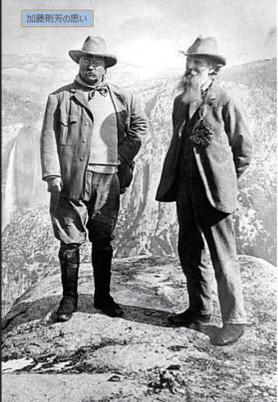
それから、ロングトレイル協会では「ロングトレイル」を、「歩く旅を楽しむために造られた道のこと」と定義し、ロングといっても何キロメートル以上がロングなのかという定義はなく、楽しみながら道を歩くということで、自然の散策路もあれば里山の畦道もあり、時には車道を歩きながら、地域の自然や文化、歴史といったものに触れることができる。これがロングトレイルの特徴であるとしています。したがって、トレッキングルートとして天北線の跡地を歩くということ、またこれをロングトレイルと位置付けて歩くことは、まさにトレッキングでありロングトレイルであると考えてところです。

ロングトレイルという言葉が今固有名詞化していますが、それを語るには加藤則芳さんは外せない人物と考えています。もともとはネイチャーライターとして、自然と人との共生に興味を持ち、野山を歩きながら人と自然の関わりや意義を考察し、その思いを執筆していた人です。彼の著書『メインの森を目指して』（2011 年）は、北米の 3,500 km に及ぶ「アパラチアントレイル」のトレッキング記録ですが、長い道を歩くこと、人や自然や文化といったものをつなぐ道の重要性を訴えながら、その文化を根付かせようという思いが伝わってきます。また、日本国内におけるロングトレイル普及にも尽力しました。2013 年ですのでもう 9 年ぐらい前に、ALS という筋肉が自分で動かせなくなってしまう病気のため、63 歳という若さで他界されてしまいました。その彼の遺志を継いでトレッキング協会やロングトレイル協会がトレッキングやロングトレイルの普及に努め、彼の思いを伝えていきます。そういった意味から加藤さんは、ロングトレイルを提唱した人物として外せない、中興の祖のような位置付けではないかと思えます。

加藤さんは先ほど申し上げた通り、人は自然の中で生かされているという考えをもっており、『森の生活』（1854 年）の作者であり思想家のヘンリー・デイヴィッド・ソローの考え方に惹かれ、これをきっかけに自然と人の関わりについて研究を始めています。その後、植物学者であり、のちの「ジョン・ミューアトレイル」としてヨセミテ国立公園内のトレイルに名を冠することになる、ジョン・ミューアが、自然保護の在り方を提唱しました。これはルーズベルト大統領と自然の中で話をしている場面ですが（スライド②）、そのルーズベルト大統領がアメリカ初の国立公園を制定します。ちなみに日本の国立公園は、アメリカの

国立公園設立の精神をモデルとしています。人間が生きられている自然を大切にしない、人間にとってかけがえのない自然環境を次の世代に残していかななくてはならない、それを体感しながら学ぶ必要を訴え、ジョン・ミューアはこのヨセミテ周辺の山々にルーズベルト大統領を案内して歩いたといわれています。それが現在の「ジョン・ミューアトレイル」、約340km、人気のトレッキングルートになっていますが、この自然保護の象徴のようなトレッキングルートがアメリカにあり、その研究者の1人でもあったのが加藤則芳さんであったということです。

加藤則芳の思い



地球環境がますます悪化していくなかで、ジョン・ミューアの生涯は、それ自体がもうひとつのアメリカ史といわれているほど、その自然哲学が見直されようとしている。

- ・ 自然保護の父 ジョン・ミューア
- ・ シェラネバタの自然保護活動に尽力
- ・ 自然と人間の共生を信念としダム建設に反対
- ・ ルーズベルトがミューアの影響を受け自然保護政策を展開
- ・ 国立公園の理念を確立しヨセミ国立公園が制定
- ・ ミューアの歩いた散歩道が「ジョン・ミューアトレイル」となる
- ・ アメリカのトレイルの精神の根底にある考え方

セオドア・ルーズベルト大統領とジョン・ミューア (1838~1914)



出典: <https://ja.wikipedia.org/wiki/>

スライド②

それから、先ほどアパラチアントレイルの話をしました。自然保護学者であり地域計画のエキスパートとしても名高いベントン・マッケイが、アメリカ東海岸に位置するアパラチアン山脈一帯の地域計画の産物として3,500kmのロングトレイルの可能性を説き、整備に関する提唱をしました。特に、自然の中で子どもたちを豊かに育てるためには、自然との共生は不可欠であり、子どもたちが教育を受けるフィールドとして森林を結んでいくことを提案し、3,500kmのトレッキングルートが関係する13州のボランティア団体が知恵を絞り、汗を流して完成したのがアパラチアントレイルです。

日本の国立公園もこの流れをくんでいるという話をしましたが、こちらは環境省が所管する九州自然歩道の皿倉山に鎮座する起点を表す石碑に刻まれた文章です(スライド③)。「自然歩道の効用は、体力をつくること、もう一つは自然に親しむことである。将来自然歩道で体力増強のための競技が行われることがあれば、大変不幸なことだが、そのときはちゅうちょなく自分は、一番遅かった人に賞を与える。」これは、3,500kmのハイキングルートの構想をした、ベントン・マッケイの残した言葉です。要約すれば、自然の中を競技で走り抜けるのではなく、ゆっくり歩いてこそ、自然の中から得るものがある。そのために、トレッキングルートをつくるのであるという考え方ですね。これが生きざれて、九州にもこのように自然歩道ができています。九州自然歩道は、実際のところ管理の体制も充分とは言え

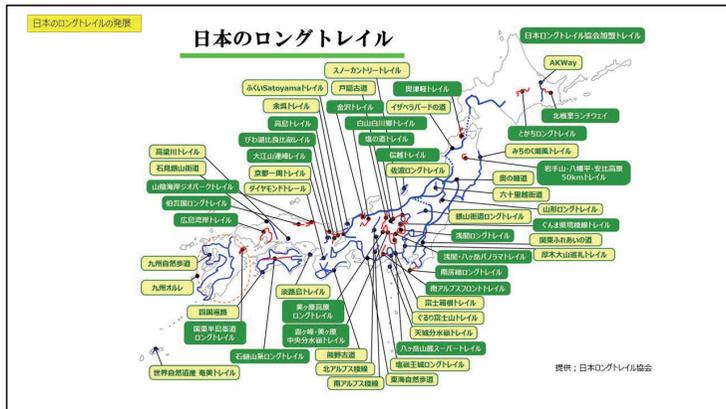
ず、今全部をきちんと歩けるかどうかというところも難しいところもありますが、九州各地の NPO が結集し、その体勢を立て直し、再整備をしようという動きも出てきています。



スライド③

現在国内においてトレイルという名前が付いているものはどれぐらいあるのでしょうか。スライドに示しておりますのは、日本ロングトレイル協会に加盟している各地のトレイルです（スライド④）。濃い緑色で示した会員以外にも全国各地にトレイルができています。北海道を見ていただくとあまりないですね。一番てっぺんのところにルートができると、ちょっと面白くなりそうです。また、こちらが先ほどお話した長距離自然歩道です（スライド⑤）。環境省が所管し各都道府県や市町村が整備・管理をしているものです。見ての通り北海道にもルートがありますが、まだ整備されていないところの方が断然多いということが分かります。

また、ジャパントレイル構想という、日本ロングトレイル協会が構想しているトレイルがあります（スライド⑥）。これは、主にロングトレイル協会の会員のルートをつなぎながら、北海道から九州まで1本の道をつなげていこうというものです。なぜこのような発想をしているのでしょうか。それは、今動きが止まってしまっているインバウンド、すなわち訪日外国人の旅行者に、日本を横断的に歩きたい、長い道を歩いて楽しみたいという要望を持った人たちが結構いらっしゃるということ。我々が北海道から九州まで歩くというと、まだまだ、変人扱いまではしないまでも、それは勇気のいることだねとか、できればいいけれど私はできないよ、といったことになると思います。ところが、海外の人たちはそのようなは考えておらず、アパライアントレイルを歩く感覚で、北海道から九州まで歩いてみたいという方は少なからず存在します。これらをきっかけに多くの歩く文化を持った外国人が日本において長い道のりを歩くことで、日本人の中にも長距離ハイカーが生まれる可能性もあり、日本においてもロングトレイル文化の醸成を進めていきたいという意図があるのです。



スライド④



スライド⑤



スライド⑥

また、京都学園大学の先生方が構想した「中央分水嶺ロングトレイル構想」も紹介します（スライド⑥）。しかし、これは構想の段階のもので、太平洋側と日本海側のちょうど分水嶺をつなぐと、トレッキングルートになるであろうという発想です。

さらに、ワールド・トレイルズ・ネットワークという、世界各地でトレッキングルートを運営している団体の集まりも、だいぶ盛んに会合が行われるようになりました。国を超えてトレッキングルートを使った観光振興や地域振興を考えている人たちが情報交換をする場になっていますが、2018年には、鳥取県で世界大会がありました。日本のトレイルもこうして世界の名だたるトレイルに肩を並べる存在になりつつあることも、ロングトレイルの潮流という観点から知っていただく必要があるかもしれません。

最近、観光目的地という視点では地域単位で観光地づくりを考えるようになってきました。小さな村、小さな町が、その町だけの観光を考えるのではなく、ゲスト目線、ゲストの行動分析に基づいて観光地域をつくっていかうという流れが主流になってきました。そのような時代を迎えておりますので、広域で取り組むことの難しさがある反面、1本の道が連携軸となり、この連携軸を作ることによってロングトレイルという新たなコンテンツが生まれ、新たな客層を呼び、地域に潤いを与える可能性を秘めたものがロングトレイルではないでしょうか。

今回のトレイル構想は、旧天北線起点であった音威子府から中頓別を通り、浜頓別、猿払、それから稚内へと、広域の連携の可能性を示しています。天北線は148kmの路線でしたが、この148kmは決して短い距離ではありませんが、世界的に見ると長い距離でもありません。140kmですとおおむね1週間ぐらいかけて歩ける距離ですので、この沿線の観光需要が生まれます。滞在による消費額の拡大も見込めます。

後半は資料をご覧くださいと思いますが、ロングトレイルがつながることによって広域連携が生まれ、どのようなメリットがあるのかをまとめてみました（スライド⑦）。連携軸がはっきりしているということや、ブランドイメージがつくりやすい、特に天北原野ということ、天北原野という北海道の北の大地、しかも最果ての地を歩けることは、他のトレイルのイメージと比較しても特筆すべきことであり、最大の特徴であると思います。クマの出没や二次交通、宿泊施設が十分でないなどのネガティブな思考もぬぐい切れないところではありますがその可能性は十分にあるのではないかと思います。

また、前述の通り、ターゲットについては日本人のハイカーのみならず、これから海外の皆さんにも歩いていただけるチャンスではないかと思っています。特に北海道を目的地にする海外の人たちは結構多くなってきており、2度目3度目というリピーターが出てきています。札幌や旭川、稚内の街は見たけれど、今度は大自然の中にたたくみたいんだという外国人には、こういったロングトレイル、特に天北エリアを歩くという魅力的なルートができることによって、これまでこの地を訪れることのなかった来場者が現れるでしょう。先ほど紹介しました信越トレイルやみちのく潮風トレイルも、わざわざそれを歩きに来る欧米の人たちが出てきています。そして、少なからず経済効果が生まれてくるでしょう。そのた

めにはトレイルを運用する仕組みづくりが必要です。構想することは誰でもできますが、トレイルの整備後、これをどのように管理をしていくのか、連携するそれぞれの地域が同じ気持ちになりながら、次の世代にも伝えていける運営の仕組みづくりが不可欠です。

今回お集まりいただいた皆さんの中には、このトレイル構想は寝耳に水だったかもしれません。これを機に前向きにこの構想を進めていこうかという機運が盛り上がれば我々北海道大学チームも地域の皆さんと一緒にこの点について考えていきたいと思えます。

これが最後のページです（スライド⑧）。トレイルづくりにおいて関係者が多いほど、すなわち市町村や関係団体などがいくつも存在するわけですので、これらの調整はどうしても必要となってきます。また、ハイカーが増えることによって、地域社会との関わりもだんだん密になってきますし、これが公共性を帯びてくる、イコール文化として根付いていくことにつながることを期待したいところです。この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、ロングトレイル活用において地域振興における最も重要な要件であるというところを強調し、私の話はこれで閉じたいと思えます。

トレイルをどのように活かすかの分析
広域連携の視点から

ロングトレイルがつなぐ広域連携

- ・ 連携軸がはっきりしている
- ・ トレイルの特徴を活かした「ブランドイメージ」が作りやすい
- ・ 利用者に対するサービスも明確
- ・ 利用者の声を拾いやすくサービス向上のための問題点が明確
- ・ 地域内においても「歩くこと」を軸とした交流が生まれる
- ・ 既存の滞在プログラムを活かした交流も可能
- ・ ゆっくりではあるが波及効果がわかりやすい
- ・ ハンドリング組織の必要性

ロングがゆえの
メリット

一地域（行政域）ではできない
ロングトレイルの演出は不可欠

スライド⑦

関係主体多いほど（増えるに従って）
調整機能は必要不可欠
ハイカーの増加に伴って
地域社会との関わりも密になり
トレイルが「公共性」を帯びてくる⇒文化として根付く

持続可能な地域の財産

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
ロングトレイル活用した地域振興における最も重要な要件

スライド⑧

3. 奥津軽トレイルについて

司会：続きまして奥津軽トレイルの取り組みについて、一般社団法人かなぎ元気村奥津軽トレイル倶楽部代表理事の伊藤一弘様よりお話をいただきます。伊藤様よろしくお願ひいたします。

伊藤：皆様、こんにちは。青森県北津軽の金木から来ました伊藤と申します。金木というところは津軽半島の内陸部に位置し、太宰治の故郷、津軽三味線発祥の地、そして吉幾三の故郷でもあります。これからご紹介する奥津軽のロングトレイルですが、この話を始めるにあたって、昨日から中頓別の町をさまざまご案内していただきました。初めて知る土地であり、感慨を新たにしましたが、一番びっくりしたのが資料館に行った際展示してありました肖像画、高橋久太郎（タカハシキウタロウ）さん、何とこの方は金木の出身でありました。初めて分かって、衝撃的でしたね。早速金木へ連絡して高橋久太郎さんの出自を調べてくれたと伝えましたが、確かに昔高橋家という斜陽館の津島家と並ぶ大きな資産家だった家があり、おそらくその系統だと思えますね。

いきなりの高橋さんには驚いたのですが、ここはかつてゴールドラッシュに沸き、林業が発展した町で、天北線で盛んに木材を運んでいたという歴史を知ったことで、自分たちが今やっていることとかなり共通してきます。日本三大美林と言われているのは、青森のひば、木曽のヒノキ、秋田のスギです。その中で、ひば材を運ぶ森林鉄道を日本で初めて敷設した場所が津軽でありました（スライド⑨）。そうしたことで、津軽の森林鉄道がその後の国内林業の近代化に著しく貢献したという記録や、実際に見て記憶している私たちにとっても、誇れる歴史だと思っております。



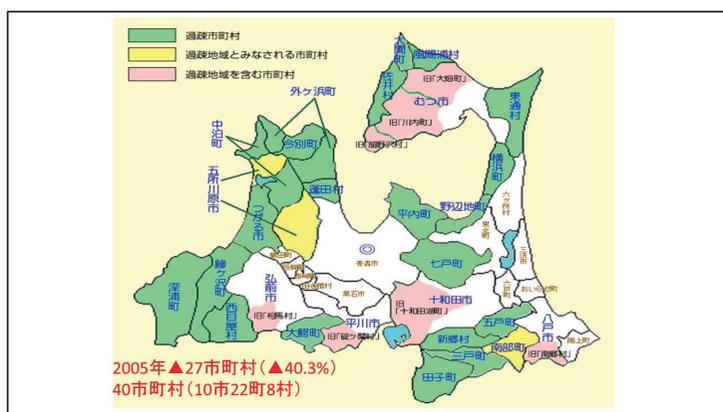
スライド⑨

さて、話の前にほんの数分間ですけれどこちらの映像をご覧ください。これは青森放送がまとめた古いフィルムで、明治43年から営業運転していた津軽森林鉄道が、昭和42年を最後に輝かしい歴史を閉じたことが短い特別番組で放送されたものです。

<動画視聴によりカット>

伊藤：映像で紹介された全長121kmというのは主要幹線の路線長で、そこから更に支線や分線が分かれますので、総延長では300km以上に達しています。

それでは、改めて私の住む旧金木町をご紹介します。金木町は平成17年に五所川原市と合併し、五所川原市金木町になりました。これは合併した後の県内の市町村図になりますが（スライド⑩）、ご覧の通り津軽半島の中央部を占める位置になります。郷土の作家太宰治の言葉を借りますと、「津軽平野のほぼ中央に位して、人口5～6千人で、これという特徴もないけど、どこやら都会風にちょっと気取った町である」と表現しています。その根拠として、国鉄が路線拡大する前に金木と県庁所在地の青森市は森林鉄道で直接つながっていたという歴史があります。



スライド⑩

スライドのタイトルで「青森ひばの恵みに生まれた町」という表現をしていますが（スライド⑪）、青森県の名前の由来の青い森というのがまさしくその青森ひばなのです。藩政時代から津軽藩の財源として厳格に森林が保護されており、南部地方の下北半島は、南部藩においても藩の経済を支えていた重要な資源でした。



スライド⑪

金木町は津軽半島における最大の木材集積地でしたから、規模の大きい営林署があって、巨大な貯木場があって、山から森林鉄道で貯木場に毎日たくさんの木材が運ばれてきます。

最初に走ったのがアメリカ製のボールドウィンという蒸気機関車です（スライド⑫）。これはアメリカ大陸でサトウキビを運んでいた小型の蒸気機関車なのですが、これが日本に輸入されて津軽森林鉄道でも運行されました。

これは国産の雨宮式蒸気機関車です（スライド⑬）。こうした機関車は北海道開拓にも大いに活躍したはずですが。これは北海道遠軽町の丸瀬布森林鉄道のメモリアル施設の中をまだ現役で走っている雨宮式機関車です。

SL という外燃機関だと煙突から火の粉が飛び散って、秋になると山に火が付いて大変なことになって危なくなってしまうというので、戦後になってこのようなガソリンやディーゼルの内燃機関車に変わってきているわけです（スライド⑭）。



スライド⑫

喜良市山を走る国産兩宮式蒸気機関車



スライド⑬

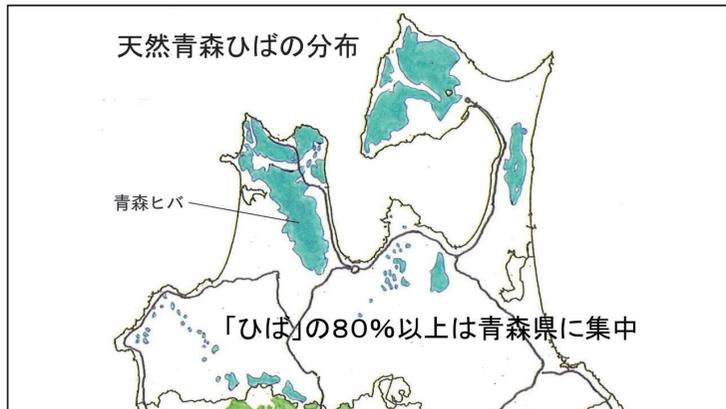
国産 加藤製作所製ディーゼル機関車



スライド⑭

この青いところをご覧ください（スライド⑮）。これが青森ひばの分布図です。青森ひばの南限が栃木県の日光あたりだといわれていて、北限が北海道の檜山地方になります。したがって、もともと私たちはひばという共通資源のつながりで檜山地方の人たちと交流があり、特に江差町とは様々な交流を続けています。ひばの特徴はいろいろありますが、殺菌抗菌力に優れ、水に強く、腐りにくく、耐久力があり、殺虫成分によりシロアリも寄せ付けないため、歴史的な建造物に数多く使われています。

左上（スライド⑯）は平泉の中尊寺金色堂です。900年以上経過していますが、これは間違いなく青森ひばです。弘前城であるとか、岩木山神社、そして水に強いということで温泉の浴槽や、かつては東京の地下鉄の枕木にも使われていました。左上（スライド⑰）の、金木にある太宰の生家斜陽館であるとか、弘前市内にある青森銀行記念館であるとか、右上は日本林業遺産に指定された旧青森営林局の建物ですね。左下が鶴の舞橋という、鶴田町というところにある日本一長い木の橋ですが、このようなところに使われています。



スライド⑮



スライド⑯

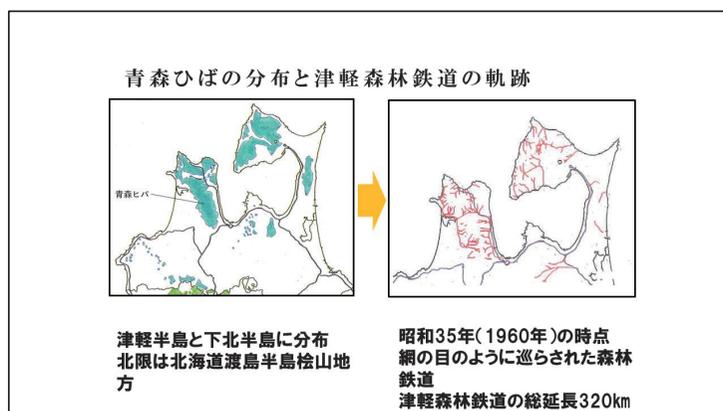


スライド⑰

話を戻しまして、明治 5 年に新橋横浜間で国内初の鉄道が開通し、明治 24 年に東北本線、明治 38 年に奥羽本線が開通しますが、この津軽森林鉄道は明治 39 年、日露戦争の直後に着工、明治 42 年の秋に開通し、翌年 43 年から営業運転が始まりました。なぜ津軽の山の中に鉄道なのかと言えば、そもそも津軽半島には大きな川がなく、木材を川で流送することができなかったのです。それで、木材を効率的に運ぶための森林鉄道が敷設されました。そして、この山間部における鉄道建設技術が全国の森林鉄道の建設基準となり、日本の林業の近代化に貢献するということです。余談ですけど、この津軽森林鉄道を設計した若い技師が、津軽の工事が終わった後に当時の台湾総督府に呼ばれて、阿里山森林鉄道の建設を担いました。阿里山というのは標高 4,000m に近い山域にあり、台湾の観光名所ですが、山中には台湾ヒノキという銘木が生い茂り、その森林資源を効率的に運び出すために森林鉄道が必要だったわけです。今でも日本統治時代の機関車が大切に保存されていますし、そうした歴史がきちんと顕彰されています。斜陽館にインバウンドで台湾の人たちが来ていたときに、この話をするととても喜ばれました。

昭和 42 年に津軽森林鉄道は役目を終えてトラック輸送に転換されますが、当時私は中学生でしたので鮮明な記憶があります。木材トロッコには小さな客車も連結されていたので、それに乗ったりもしていました。かねてからこのような思い出話はしていたのですが、10 年ほど前に、この森林鉄道の軌道跡を探してもう一度歩いてみたいねという話になり、そうして始まったのが奥津軽トレイルです。

この森林鉄道の路線図をご覧ください（スライド⑱）。先ほど見ました青森ひばの分布図に重なる赤い毛細血管のようなのが、かつての森林鉄道の軌道です。この総延長が 320km に及ぶということです、この津軽半島の山の中には無数の軌道跡があるわけです。



スライド⑱

金木の場合、青森ひばの生産を基幹として、そこから派生する様々な木材関連産業が地域の経済基盤を形成していました。この写真などは、昨日私も見た中頓別の資料館の写真とす

ごく似ています（スライド⑱）。客車も走っていて、青森市と直結して人や物や文化を運んでいたのですが、本当は運輸の規則上、人を乗せてはいけないということだったらしいのですが、その辺が実に柔軟かつ曖昧で、「一切の事故の責任は負わない」と切符に書いてあるんですね。乗ってもいいけれど事故が起きたときは自分の責任だということが、きちんと切符に書かれていて、今では到底許されることではありませんが、今見ると面白いですね。



スライド⑱

先ほど少し紹介しました太宰の生家斜陽館と津軽三味線会館というのが、金木を代表する観光施設ですが、これが東日本大震災以降からガクンと入館者が減りました。なぜかというと、チャーターバスのコストが高くなり、観光の流れが団体から個人型にシフトしています。そして、コロナウィルスの感染拡大で観光を巡る経済は一変しました。斜陽館を例に挙げると、ピーク時の2009年の年間入館者は17万人に達しました。その後もずっと10万人台をキープしていましたが、東日本大震災以降は急激に減少し、コロナの前の年で4万人台に落ち、コロナが始まってからはもう悲惨な状態に陥っています。

今の時代は施設目当ての観光だけではすぐに飽きられてしまい、安定した収入を得られないというのが実情です。観光というのは水物で、旅行会社の送客動向も常に流動的ですし、旅行が団体型から個人型にシフトしているということは、個人の多様な価値観を満す地域づくりが必要だということにつながってきます。今は移動が超高速の時代になって、逆に地方の存在というのが非常に面白くなってきたと思います。私がかこまで来るとということも面倒ではないし、自分が今まで知らなかった場所へ簡単に行けるようになった便利さには感謝すべきでしょう。ただし、行きたくなる場所づくり、地域づくりというのは絶対に必要です。今回私はこの町と、かつての天北線に興味を抱き、本当にここに行ってみたいと思いましたので来たのであって、それが今回のシンポジウムにおける今後の具体策ということにつながってくると思います。

個人の価値観からなる多様な旅のニーズに対応するというのは、その地域ならではの特

徴ある産業を観光商品にするなど、先ほど木村教授が言った通り、自然や文化を土台に置いたエコツーリズムという視点の旅行形態や、農山漁村での滞在と体験を伴うグリーンツーリズムという旅行形態。そして、健康資源を活用し、健康志向ニーズを満たすようなヘルスツーリズムという旅行の形態などが人気を拡大しています。それらは地域の側で工夫することによってロングステイにつながり、まちづくりと経済が好循環へと向かうわけです。

自分が今やっているかなぎ元気村のニューツーリズムでは、従来型の観光旅行ではなくて、テーマ性の高い体験型の旅を目指しています。今までのように旅行会社が主導ではなくて、地域の立場から地域の特性を探って、その特性を生かすことが活性化につながるというような考え方で進めています。その中の1つが奥津軽トレイルです。現在、このような森林鉄道の軌道の名残が随所に残っています（スライド⑳）。左上は鉄橋ですね。左下が木橋。山の中にはこのような遺構が人知れず眠っており、それが忽然と現れます。かつての線路跡が水路になっていたり、農道に転用されていたり、その脇を津軽鉄道が走っていたりします。それらは全てガイドの話聞きながら自分の足で歩いてこそ実感できることなのです。

皆様にお配りしたパンフレットのタイトルは「ゆったどあさぐべ津軽半島」。ゆったどはゆっくりという意味で、あさぐべは歩きましょうという意味です。ご覧の通りそのルートは一本道ではなく、1から8までのセクションに分かれています（スライド㉑、㉒）。このルートそのものに異なった地域の歴史や文化が盛り込まれているのです。ですので、1本道で完結するのではなく、この1から8までのコースを制覇するために8回来ただけければうれしいねというある種の戦略です。その場所場所でみんな物語が違っているし、私の狙いとしては是非8回来ていただきたい。8回来れば総延長は117kmです。今まで6人ほど完歩者がいます。ほとんどが女性でした。

さらに、ただ歩くだけでは面白くないし、地域にお金も落ちないので、新しい地域のビジネスを創造しようと考えました。ただ歩くだけの奥津軽トレイルということではなくて、今度はこれに健康プログラムを張り付けて、新しいビジネスにしようというのが、お配りしているDAZAI健康トレイルというものです。お察しの通り、太宰と健康というのは全く結び付きません。彼は酒、たばこ、これ、薬物（笑）。その退廃的な太宰でさえも、きっと健康になるだろうというようなネーミングを、弘前大学医学部の中路教授から授けられました。それには、ずっと青森県が抱え続けている深刻な事情があります。それは何かといいますと、この20年間連続で男女とも短命県ワーストワンから抜け出すことが出来ないという現実です。まさしく青森県民の悲願は、健康寿命と平均寿命を延ばして健康県へと転換を図りたいというライフイノベーションなのです。この健康トレイルへは県内の各大学がプログラム連携しています。そして、この奥津軽トレイルをベースにした健康プログラムを地域のビジネスモデルにするのが私たちの狙いです。想定するターゲットとしては、地域の住民はもちろんですが、県内企業や健保組合、旅行会社、個人客、インバウンドなどです。健康という人間にとって不可欠なキーワードにはさまざまな可能性がありますので、ご当地においても是非このことを念頭に置くべきでしょう。



スライド⑳



スライド㉑



スライド㉒

先ほどスノーシューで真っ白な雪の中を歩いてきました。ある地域では中国人向けに肺浄化プログラムというものを売りにしているそうです。大気の状態が極端に悪い中国の北京や、その外の都市部に暮らす人たちにとって、雪原の冷気とマイナスイオンを、有酸素運動で積極的に取り込むことにより、肺はかなり浄化され、心肺機能が高まるというようなインバウンド向けのプログラムです。私どもは地域の気候を活かしたインバウンドプログラムに加えて、農泊プログラムを考えています。農家の前向きさが一番の課題ですが、農泊とヘルスツーリズムは地方にとって有望な商品になります。生業として年間通せるかは難しいところですが、農家さんにとってはそれなりの収入につながっていくことにもなります。

いまご紹介した DAZAI 健康トレイルというのが、経済産業省の外郭団体である日本ヘルスツーリズム認証委員会というところから第 1 期のプログラム認証をいただいています。水がある場所では歩いた後に水の中に手足を浸して血液の循環を高める交代浴とか、味わいの満足感と栄養価を計算した弁当を山の中で食べていただくとか、森の中でハンモックを使ってリラックスしていただくとか、場所に応じたプログラムを持っています。山の木々の中を歩いているだけで、木漏れ日による光の明滅が目から入って脳を刺激するそうです。そのため、こうして山の中を歩いているだけで脳細胞がものすごく刺激され、細胞の活性化はもちろん、メンタルヘルス的にも好結果が得られるとされています。

これも森林鉄道の遺構の中の一コマです（スライド⑳）。

またこのように（スライド㉑）、樹木から発するフィトンチッドという殺菌成分を含む空気の中で展開するさまざまな健康プログラム。これを私たちは今青森ひばセラピーという名称で紹介しています。健康になるための 3 要素は、運動と食事と休養だそうです。山の中の軌道跡を歩いて足腰を鍛え、たくさんの木漏れ日を浴び、おいしい食事を食べ、非日常的なリラックスを実感することが大切です。

これがヘルスツーリズムの本場ドイツのクナイブ博士という医学者が提唱する水を利用したクナイブ療法（スライド㉒）。サウナで火照った体を水風呂に浸す、あれと同じような形で、それを行動中に何回か行っていきます。これはただ靴下を脱いで、足を浸せばいいだけのことです。30 秒ぐらいのインターバルで 3 セットとか。何も技術なんかありません。ただそれだけやっていると、本当に体がポカポカになっていきます。

遊びも積極的に取り入れています（スライド㉓）。左上の写真は、アルツハイマー検査みたいなので、そこら辺で拾ったものをパッと見せて、さあ、これと同じものを拾ってくださいと言うと、完全に記憶していない自分に気が付きます。山の中にはさまざまな食べられる木の実もいっぱいになっています。右上の写真はモミジイチゴというオレンジ色のイチゴですが、とてもおいしい。朴葉やトチの木の葉っぱをくりぬいて仮面遊びをしたりもします。



スライド⑳



スライド㉑



スライド㉒



スライド⑳

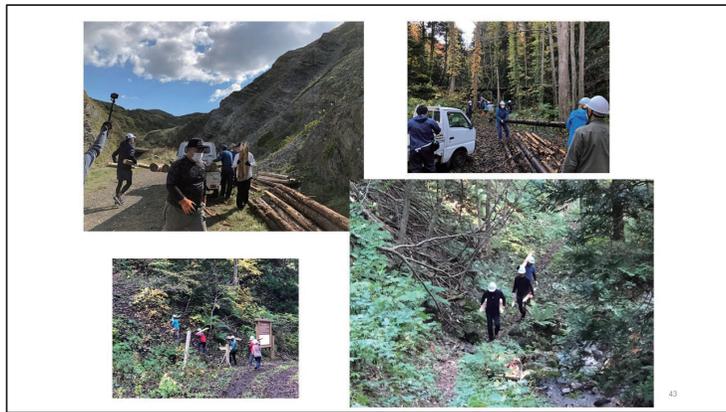
もう1つ、気候療法というものについて、日本は四季の移り変わりが鮮やかで、北へ行くほどそれは顕著です。その時その場所で気温も変わるし、湿度も変わる。特にふさがちなのがやはり冬ですよね。私たちにとっては冬の活かし方が年間を通した活動のポイントでしょうね。今日先ほど試したスノーシューのほかに、面白い道具としてスノーハイクというものもあります。それはショートスキーですが、滑走面に山スキーで使うシールを貼り付けたものと、滑走面がうろこタイプの2種類あり、ヒールも上がり、疲れなくてどんどん長距離の移動ができる。しかも、下り斜面は滑って降りられるという優れたものです。そうした優れた道具をどんどん活用していけばいいと思います。

私たちの場合、この8本のトレイルルートを歩くだけではなく自転車で巡ることも行っています。1日1本しか行けなかったルートが、自転車だったら2本一挙に行けるし、途中の宿泊を見込んで津軽半島を自転車で行くこともできます。そのため、この旧天北線にしてもただ歩くだけという考え方ではなくて、移動手段の1つとしての自転車は、とても有効だと思っています。

さて、コースを維持するためにはどうすればいいのかということですが、私たちは行政頼みということはあまりしてなくて、自分たちで声かけをしてさまざまなコースの修復をしています。試みとして、ボランティアで汗を流してコースづくりをするということを、旅行商品として売ってみました。言葉を変えるとボランティアツアーです。そういうことに興味を示して、お金を払ってでも参加したいという人たちは、日本人にも外国人にもいます。こうしたボランティアツアーもまた1つの狙い目ですね。この天北線を歩くことの魅力が高まっていくにしたがって、このルートを自分たちの手で汗を流してつくってみたいという人が、自分でお金を出して当地に来るとしたらすごく面白いでしょう？

これは昨年秋にやった、みちのく松陰道の修復作業です(スライド㉑)。吉田松陰が幕末に実際歩いた道です。これはひばの丸太を山に上げて階段を修復し、沢に丸木橋を架けている様子です(スライド㉒、㉓)。もちろん、このような作業に参加した人が健康に結びつく

という意識はありますが、一緒になって汗を流した。自分たちがつくった道にまた来たい。次は誰かを連れて来たい。そのような流れになっていけばいいですね。単純な旅行者という交流人口だけではなく、ここに関わった人たちが増えてくると、地域に落ちていくお金も増えていきます。このように（スライド⑩）崩れそうな木橋を補強するなど、地道な作業を今までやってきました。雪国でオールシーズンのプログラムを展開するとなると、どうしても冬場を避けて通れないので、この頃は真冬でも自転車のツーリングをやっています。雪原を歩くスノーシューやスノーハイクであるとか、冬でも安全な場所を選んでタイヤが太いフットバイクで雪道ツーリングにチャレンジするとか、アクティブな観光というところを目指していただければと思うわけです。



スライド⑭



スライド⑮



スライド⑳



スライド㉑

今回初めて中頓別に来させてもらいましたが、この町にはハード面の設備が既に整っていて、素晴らしい自然環境があり、これほどヘルスツーリズムに適したところもそうそうないのではと強く感じるとともに、この環境が私はすごく眩しくて羨ましく思いました。

ですので、あるものをきちんと生かし、そして、それをどうするかというプログラムの作り方。そして、売り方、プロモーションの仕方だと思うのです。大切なのはプログラムとプロモーション、この二つです。そのために、地元のホスピタリティや受け入れ態勢を高めていかなければならないのですが、こうした魅力ある地域資源があり、拠点となる建物もあり、ハード面も整備されていますので、実行あるのみです。全国どこでもそうですが、周りは様子見していますので、誰かがモデル事業をやらなければ前に進むことはできません。私はこの町に来ていろいろ見せてもらって、ああ、また来たいなと心からそう思いました。少し時間を超してしまいました話が終わります。ありがとうございました。

4. 摩周・屈斜路トレイルの取り組みについて

司会：続きまして、摩周・屈斜路トレイルの取り組みについて、NPO 法人てしかがトレイルクラブ理事の藤原仁様よりご講演いただきます。藤原様、お願いいたします。

藤原：NPO 法人てしかがトレイルクラブの藤原と申します。よろしく申し上げます。まず、私の自己紹介からですが、藤原仁と申します。てしかがトレイルクラブの理事で、あとはリバー&フィールドといいまして、アウトドアカンパニーのガイドをしています。3人で運営している会社です。これで生計を立てています。私の住む弟子屈町には、てしかがえこまち推進協議会という団体がありまして、こちらではエコツーリズム推進部会の部会長も仰せつかっております。

1972年に神奈川県に生まれました。大学が北海道教育大学の旭川だったので、これがきっかけで北海道に来ました。1988年に弟子屈へ。大学を卒業してから道内をぶらぶらしていた時代の1988年に弟子屈に移りガイド業を始めて24年目です。このように（スライド③）カナディアンカヌーを使って、町内の屈斜路湖から流れる川を利用してカヌーガイドもやっています。アウトドアガイド資格を持ち、そのほかには、アトサヌプリトレッキングとって、弟子屈町内の硫黄山を舞台にしてガイドもしています。普段、硫黄山は噴煙をもくもく上げており、以前は落石で死亡事故があって入山禁止だったこともありますが、そこを地域の宝としてもう1回登れないかという思いから、認定ガイド制度をつくりまして、認定ガイド限定にしてツアーを始めました。その他には、硫黄山以外のトレッキングのガイドも行っています。家庭では、3人の子どもの父親です。子どもは一番上が10歳。そして、8歳、6歳なので、毎日てんやわんや、動物園状態ですね。

| | |
|---|---|
| <p>藤原 仁（ジン）</p> <ul style="list-style-type: none">・てしかがトレイルクラブ理事・リバー&フィールド所属・てしかがえこまち推進協議会 エコツーリズム推進部会部会長 |   |
| <ul style="list-style-type: none">■ 1972年神奈川県生まれ（49歳）■ 北海道教育大学旭川校出身■ 1998年弟子屈へ■ ガイド業 24年目■ 北海道アウトドアガイド資格 カヌー分野■ アトサヌプリトレッキング認定ガイド■ 3児の父 |  |

スライド③

弟子屈はここです（スライド⑳）。ここ中頓別からは距離にして約 230km ですね。昨日中頓別入りさせていただきましたが、車で約 6 時間かかりました。網走の方からサロマ湖を抜けて、そこからずっと海岸線沿いに紋別を抜けてきましたが、道路状況が厳しくて大変でした。遠いですね。流水も来ておりまして、ワイルド感が本当に道内でも屈指かなと感じました。弟子屈町は、道東の中心に位置しています。世界遺産がある知床まで車で 2 時間です。釧路湿原がある釧路までは約 1 時間半。空港も近くて女満別空港まで車で約 1 時間から 1 時間半、釧路空港まで 1 時間半。中標津空港までは 1 時間ぐらいです。観光地としてはすごく恵まれています。



スライド㉔

基幹産業は、観光と農業。ただ、農家の方に言わせると、いや、農業と観光の町だろうと言います（笑）。どちらが先かは別として、観光は先ほども言いましたが摩周湖、屈斜路湖、硫黄山ですね。あと温泉です。川湯温泉は道内でも屈指の泉質を誇る温泉ですね。農業に関して言えば、8割酪農です。道東は寒い地域なので葉物野菜がなかなか採れないですが、ジャガイモとテンサイ、コムギ、これが主要3作物で、あとはソバですね。摩周ソバというご当地蕎麦もあります。それと摩周メロンをハウスで育てている農家も多いです。

人口は約 7 千人ぐらいです。ピークのころは 1 万人以上あったようです。平均気温が 8 月で 17.9℃、2 月でマイナス 7.4℃です。秋冬は日照率が高くて雪は少ないです。

町の面積の 65%が阿寒摩周国立公園という、とても恵まれた環境の中にあります。林や湖、沼が約 65%ほどですが、いいところもあるし悪いところもあるという感じです。国立公園内ということは特別保護区でありますので、手を付けられないところもありますし、何かと規制が厳しいところもあります。この点は町の観光の課題かもしれません。このグラフは宿泊者数の推移です（スライド㉕）。昭和 43 年から始まっていますが、平成 3 年がピークで 73 万人です。ちょうどこれはバブルがはじけたころです。ここから入込客数は一気に落ちていきます。令和元年で 21 万人です。このころからインバウンド、すなわち訪日外国人

が来始めました。ようやく転機がおとずれたところコロナの時代に入り、令和3年度は10万人を切る数字が示されるのではないかと思います。弟子屈町の観光に関しては厳しい状態で、川湯温泉が特に厳しいです。昔は大型ホテルが10軒近くありましたが、現在稼働しているのが4軒ですね。ですので、半減と書きましたが半減以下で、温泉街はゴーストタウン状態です。大きなホテルが崩れかけていて、ここ数年、環境省の補助事業でホテルの解体が始まっているのですが、町民たちの話ですと1軒壊したくらいでどうなるのだという感じですが、地道に街の景観をよくしていこうという取り組みが続いています。長い戦いになりそうな感じです。



スライド③③

そもそも観光名所には恵まれています。摩周湖もあり屈斜路湖もあり、風光明媚な場所がたくさんありますが、結局通過型のお客さんが多いです。滞在する人が少ない。ひと昔前は団体旅行で川湯温泉に泊まって蟹を食べて、温泉に入ってという旅行が多かったようですが、皆さんご存じのように今はもうそういう時代ではないですよ。隣には釧路市の阿寒町がありまして、阿寒湖の周りには大型旅館が健在で、主な宿泊客はこちらをベースに、摩周湖や屈斜路湖を見て知床へ抜ける通過型の観光客が多いわけです。

あとは、「体験観光のコンテンツ不足」という課題もあります。カヌーのお客さんは結構いらっしゃいます。ただ、主力コンテンツはカヌーだけかもしれません。カヌーをやったら摩周湖を見てそのまま阿寒に行こうか、そのまま知床に行こうかということなので、ずっとこの弟子屈地域に留まる感じではないのです。そこでガイド仲間や、移住してきた仲間たちと始めたのが、さらに弟子屈の地域の魅力を感じてもらうためのトレイルづくりでした。これも私1人だけでなく、コンテンツ不足に対する共通した意識を持った仲間が集まり始まりました。それは2017年、屈斜路湖1周歩けるのでは？ という話から始まりました。林道や遊歩道、普通のアスファルトの道ですが道道などをつないで湖畔沿いをずっと1周歩ける。これをトレイルルートとして育んでいこうと意見がまとまりました。

その後、2018年から2019年にかけては有志だけではなく、だれもが自慢し、だれもが誇る町を目指して活動する団体「てしかがえこまち推進協議会」のエコツーリズム推進部会で、トレイル整備に取り組んでいこうということになりました。エコツーリズム推進部会は町民が主体として活動しているのですが、事務局が役場にあるため、役場の観光商工課の人たちも協力してくれたというのがかなり大きいです。北海道観光振興機構の補助を取り付け、3年かけて、ホップ・ステップ・ジャンプでトレイルの踏査、整備、あとはアドバイザーの招へいや先進地視察などを行って、トレイルのコースの検討やプランニング等を実施しました。

そこで問題なのは、整備した後どのように運用していくのかということですね。いろいろ先進地とか、ほかのトレイルの取り組みを見て感じていまして、木村先生も先ほどおっしゃっていましたが、継続して運営していくために法人格のある団体を持った方がいいよね、という話になりNPO法人を立ち上げることになりました。そこで2019年11月にNPO法人てしかがトレイルクラブを立ち上げました。さらに2020年10月にトレイルをオープンし、オープニングイベントを行いました。ちょうどコロナ禍でもありましたのでオープニングイベントの開催については議論いたしましたが、ここで勢いをつけようとイベントを開催しました。

これは先進地視察をしたときの写真です（写真1）。木村先生の手掛けられた信越トレイルです。その後、信越トレイルを参考にルート選定や、見どころをピックアップする作業を続けました。また、木村先生にも現地にお越しいただいて、ロングトレイルの解説をお願いし、その効果などについてお話いただき、町民にも勉強してもらいました。こちらの写真はトレイル整備の風景です（写真2）。こういった作業は国立公園内なので手続きなど手間がかかります。道標の色やサイズなども、ちょうど環境省が国立公園の中にトレイルをつくるという構想を立てている最中で、その構想に沿ってデザインなどを検討しました。写真はそういう調整の未作った道標を立てているところです。この道標を立てるにも、国から町がトレイルルートになっている土地を借り上げてくれて町と協議のうえ立てるわけです。人の土地に勝手に道標を立てられないので土地の所有者と調整しなくてはなりませんでした。



写真1



写真2

これが仲間で草刈りをしているところです（写真 3）。ここは町民林道といって、かつて町の人たちが歩いていただろう林道ですが、まったく誰も歩かなくなって草がぼうぼうだったところを、もったいないねといってみんなで道を復活させたところです。これがトレイルオープンのおきにいった、イベントの風景です（写真 4）。



写真 3



写真 4

次は「摩周・屈斜路トレイル」についての説明です。先ほど申し上げた通り、2020 年の 10 月にオープンしました。通称 MK トレイルとか MKT と言われ、このようなマークやロゴ（右図）があります。阿寒・摩周国立公園内に位置しており、弟子屈町の特徴や魅力をくまなく体験できる全長 44 km の歩く道。他のロングトレイルに比べれば、44 km はそれほど長くない道です。健脚な方であれば一泊二日で歩いてしまう距離ですね。先ほども触れましたが、てしかがえこまち推進協議会のエコツーリズム推進部会により検討されてきました。そしてトレイルの運営、維持管理を行うのがてしかがトレイルクラブです。トレイルの特徴としては、国立公園内の摩周湖カルデラ、屈斜路カルデラという 2 つのカルデラを歩くことで、森と湖と火山が織りなす自然景観を楽しむことができます。また、歩いて火山の恵みである泉質の異なる良質な温泉を楽しむことができます。川湯温泉や屈斜路湖畔には露天風呂があり、歩きながら温泉に入れるという、なかなか他では味わうことのできないトレイルではないかと思えます。それと、この地に受け継がれてきたアイヌの歴史や文化や、地域の重要な産業の 1 つである農業に触れる機会があります。畑作の景観や風景なども見ながら歩けるという感じです。



摩周・屈斜路トレイル
Mashu Kussharo Trail

コースの全容はこの通りです（スライド⑳）。東の起点である摩周湖第一展望台をスタートしまして、そこからずっと大地を下りてきて、網走を結ぶ JR 釧網線的美留和駅に出る。ここから釧網線路沿いの国道を網走方面に歩くと、川湯温泉駅です。ここから噴煙を上げている硫黄山を通して、川湯温泉にたどり着きます。温泉マークが付いています。さらにここからまたアスファルトの道道を歩きます。仁伏というところにも温泉がありますね。その先が砂湯というところで、キャンプ場があります。砂湯はよくテレビでも紹介される砂を掘る

と温泉が出てくるという観光名所ですが、この脇をトレイルは進みます。そして砂湯の先に池の湯があり、ここにも露天風呂があります。かつてアイヌの人達が衣服を、木の皮で染めるのかな。それを洗うために使っていた温泉であり、自分たちが入るために使っていた温泉だそうで、歴史のある温泉です。そして、ここにはコタンというアイヌの人たちが住んでいる集落があります。さらにその先の釧路川が始まるあたりにコタン温泉という露天風呂があります。白鳥が冬になると飛来して入浴している露天風呂として有名です。ここから農道の畑作の景色を見ながら歩くと、和琴半島です。ここにも露天風呂があり、キャンプもできます。そしてその先の屈斜路プリンスホテルがゴールです。

話は少し変わりますが、摩周第一展望台から北根室ランチウェイという線が延びていますが、これは北海道のロングトレイルのパイオニア的な存在です。このトレイルは現在閉鎖中ですが、もしMKトレイルとつながることになれば、ランチウェイの71.4kmを足すと100km以上のトレイルができることとなりますね。



スライド③④

<動画視聴によりカット>

次に、このトレイルを維持管理している、我々てしかがトレイルクラブの説明をさせていただきます。活動の理念としては「歩く道をつくり、歩く人をもてなす文化を醸成し、地域住民と利用者の幸せに寄与することを目的とする」です。NPO 法人の定款に記載しました。トレイルは血管のようなもので、人が歩けば血液が流れさまざまなことが動きます。これは私がトレイルづくりに関わる前に、道東にロングトレイルを作ろうと奔走されていた大先輩の伊藤肇さんから聞いていた話です。

もちろん人が動くことでいろいろなハレーションが起きたりもしますし、経済が動くかもしれません。あとは動くことで人の思いとか人の考えというのもまた、動き出すのではないかなと思います。トレイルづくりの先輩の伊藤肇さんや、ランチウェイをつくった佐

伯雅視さんがよくおっしゃっていたのですが、歩くことで足の裏を刺激するそうです。そうすると、脳が刺激されていろいろな考えが思いめぐらされ、いろいろな効果が表れる。先ほど奥津軽の伊藤さんもおっしゃっていましたがヘルスツーリズムとかにもつながるんですね。したがって、トレイルの本道、すなわち大動脈をまずつくって、あとは短いトレイルが毛細血管のように張り巡らされると、いろいろなものが活性化していくのではないかとということですね。

歩くことにより自然に親しみ、歴史や文化を発見し、住民との交流を通して地域に触れることは、訪問者の人生を豊かにする。今北海道は海外の、特に欧米の方達を呼ぼうとアドベンチャー旅行の考え方に則り一生懸命やっています。アドベンチャー旅行とは何かといえば自然、異文化、アクティビティ、この3つの条件の中の2つを満たして、それを体験することによって、何か心の内面に刺激を与えるような旅のことだそうで、北海道にはもってこいの考え方なのかなと思います。

歩く文化と歩く人をもてなす文化が地域に根付くことで、住民が地域の魅力を再発見し、それらに誇りを持ち、より豊かな気持ちで暮らすことができるようになる。私たちは歩く旅の文化をつくっていきたいなと思っていて、とても時間のかかることだと思うのですが、それにより、住んでいる人たちが自分たちの地域の宝をまた改めて感じて、そこの地域に誇りを持てるようになる。それがすごく大事で、次の世代の人達にこのようなことを感じてほしいし、いかに未来につなげていくかというためにもトレイルづくりはすごく有効だし、大事ではないかと思ってやっています。2019年11月に設立して今正会員が22名、賛助会員が5名、理事が5名という体制です。

このスライドのように草刈りなどを行っています(スライド③⑤)。その他、トレイル点検、路体の維持管理、ホームページの管理、PR、地域活動として外来種の駆除、清掃活動、イベントの実施や旅行会社や個人にむけたガイド派遣が主な活動です。

てしかがトレイルクラブの活動 

- トレイル点検・整備
- トレイルPR
- 外来種駆除
- 清掃活動
- イベントの実施
- ガイド派遣



スライド③⑤

左上の写真(スライド③⑥)は、結局去年はコロナでできませんでしたが、駆除が必要とされている特定外来生物のオオハンゴンソウの除去のイベント募集です。真ん中の写真はトレイルの看板を付けているところ、その下の写真は屈斜路湖畔沿いの道のごみを集める活動です。また右下は、昨年実施したイベントの写真です。仁伏半島という屈斜路湖に少し突き出た半島があって、かつては町が整備しヘルスツーリズムのフィールドとして森や温泉を活用していたのですが、管理が行き届かなくなり活動も止まっていたところを、我々がもう1回歩けるようにしようということで復活させ、イベントを行いました。このように地域の方々にも関わっていただけるような活動を続けています。



スライド③⑥

トレイルクラブとしての課題と目標ですが、いっぱいあります(笑)。やろうとすればもう次から次へと出てきますね。役場との関係性もよく話には出ますが、そもそも草の根的に、小回りが利く活動をするためにNPOを作ったこともありますので、5年10年先まで活動を続けていこうと思えば不安もありますが、じっくり取り組んでいこうと理事の中では話をしています。それと、役場との連携は必要と感じています。

来年度の取り組みですが、先ほど話した通り、まだトレイルの長さは44kmなのでこれをどんどん延伸していきたいという気持ちもあり、さしあたっては屈斜路プリンスホテルから美幌峠までをつなげていこうと考えています。その次は大空町の藻琴山につなげたい。この想いとは別に、津別峠、美幌峠、藻琴山を結んで「屈斜路外輪山トレイル」という道をつくる取り組みを、美幌町、津別町、大空町の3町協議会が今一生懸命頑張っていて、そこをつなげられないかという話も出ています。

そこをつなげることでカルデラ外輪山から屈斜路湖を見ることができるよう。また藻琴山から再び屈斜路湖畔に降りる道を整備することで川湯温泉に戻れる道をつくりたいと考えています。この藻琴山からは途中小清水町を通りますので、小清水町とも協議を始めています。これらを周遊の道としてつなげると、摩周・屈斜路トレイルと、屈斜路外輪山トレイルと併

せて90 km程になるのです。さらに冒頭でお話ししました「ランチウェイ」とつなげて、合計160 km程の長いトレイルを誕生させることができるのではないかと考えています。

天北線のトレイルは30年前になくなった鉄道跡のトレイルだそうですが、我々の摩周・屈斜路トレイルも昔線路が走っていたそうです。昔硫黄山で硫黄を採掘しており、その採掘した硫黄を鉋網線からの支線であった通称硫黄鉄道ですが、この軌道跡をトレッキングルートとしてはどうかという話も出ています。

最後になりましたが、今トレイルづくりに注目が集まり気味ですが、ただトレイルをつくれればいいという話ではないと思うのです。むしろトレイルを軸として、地域づくりを意識する必要があるのではないのでしょうか。道をつくっておしまいでなく、その先につなげる持続可能な地域づくりが大切ではないかと思えます。弟子屈町の観光振興計画や総合計画はSDGsを念頭に計画の見直しを行っています。そういった意味でもトレイルづくりは地域を知り考える機会ととらえ、町とも一緒にやっていたらと考えています。

それと地域の人にいかに関心を持ってもらえるかを考える必要があります。我々だけで頑張っただけでも、やはり周りの人に関心を持ってもらわないとなかなか先には続かない。関係人口も取り込み、多くの人に関心を持ってもらい関わってもらいたいです。そして未来を担う子どもたちにトレイルを利用して森に入ってもらいたい、そして輪を広げてほしいと思います。成長期にいったん弟子屈を離れることはいいことだと思います。しかし、離れた後で自分の育った環境に畏敬の念を持ってもらい、最後は戻ってきてくれるような地域を、そしてトレイルを作りたいと思うのです。トレイルは1本の線ですが、線から広がる面を考えるヒントを与えてくれるようなトレイルを考えていければいいなと思っています。まだまだ先は長いのですが、息長くやっていきたいなと思っています。以上で終わります。ありがとうございました。

5. 天北線稼働当時の中頓別町について

司会：これからはいよいよ天北線についてのお話となります。まず始めに、天北線稼働当時の思い出についてということで、元酪農家の西一彦様よりお話しいただきます。西様、お願いいたします。

西：こんにちは。ここに登壇することは全然考えていなかったのですが、せっかく蓮尾さんから話をしてほしいということですのでお話しさせていただきます。蓮尾さんには、1番目、天北線を利用した場面。2番目、当時の普段の生活の中での天北線。3番目、天北線を利用した中での一番の思い出。4番目、当時天北線の車窓から見えていた景色。5番目、現代と廃線当時の酪農の違い。6番目、酪農風景の今と昔の違いという話の筋書きを描いていただ

きましたが、講演も慣れていないし俺のペースでしゃべらせていただきます。

この時代になって天北線軌道敷き跡を歩きたいなんてびっくりしますね。私の小さいときからの天北線の思い出をたどってみますと、実際あまり天北線には乗っていないのです。ほとんど歩いていました。歩くことから解放されたのは小学生の高学年ぐらいになってやっと、スキーで学校まで行ったときでしょうかね。昭和11年、1936年生まれなので、敗戦当時はちょうど3年生か4年生。敗戦自体の自分の記憶はあまり鮮明なものはありませんが、おやじは兵隊に行っておりましたし、おふくろが1人で頑張っていました。母親っていつ寝ていつ起きているのか分からないというか、そういう生活をずっとしておりました。中学は昭和24年から27年に通いました。まだ戦後の混乱も続いておりましたので、通学する履物自体もわら靴。ばあちゃんが作ってくれました。水田はないので燕麦（オーツ麦）から作った靴、草履でなくてきちんとした靴ですよ。編んでもらった藁靴を履いて登校した記憶が少しあります。そういう時代で育っていますので、天北線との関わりと云って、乗車した記憶や風景の中の天北線の思い出はありません。

天北線との関係では、これまでの人生で一番つらい思い出として残っています。昭和36年からつけている日記の記載を見て細かなことも思い出しました。昭和41年に当時で15トンの台車2台、30トンのライムケーキとある。会場の皆さんにライムケーキと言っても、分かってもらえる人がいないでしょう。ライムケーキとはビートから砂糖を作る過程で出てくる、酸性土壌を中性近くにする土壌改良剤ということになるのかな。とにかく粘っこくて、スコップから離れづらい。この当時はまだまだ車は珍しく、このライムケーキを2kmはなれた引き込み線に停めてある貨車にとりに行く作業に難儀したのです。特に3月に入ると路の雪が解け始め、馬ぞりで引いたライムケーキ満載荷台が道端から溶けてくるスカスカの雪に車輪を取られて何度もひっくり返るのさ。そのたびに荷台にライムケーキをすくい上げる。これもまあ、分かってもらえないと思いますが、一番つらいのが貨車から馬ぞりにスコップで積むとき。道路が凍っているときの朝の作業だし、ライムケーキは粘っこいし、これを荷台に手作業で積むのは厳しかったね。その時は20歳くらいにはなっていましたが、とにかくしんどかった。畑にまく分量は30トン。一回1トンくらいのライムケーキを片道2km運ぶ。これを30回、一日4往復で10日間。私の85年間の天北線との関わりは強烈な印象として残っているのです。

酪農との関わりのお話です。自分のやってきた農業とこのトレイルを絡めて考えると、その時代の移り変わりを天北線は見つめてきたのだなと感じます。今はバンカーサイロ（現在の牛の飼料を製造する設備）が全盛ですけど、昭和40年代前半には根釧パイロット事業で外国資本を投下されてタワーサイロ（旧来の牛の飼料を製造する設備）がぼんぼんできましたね。今ではあのタワーサイロ（スチールサイロとも言います）からすっかり変わっちゃった。タワーサイロの時代より前、昭和30年代前半に専門家の指導の下に、崖を利用して土を素掘りにして、野草でも雑草でも一緒くたに混ぜて発酵させて、ウンに食わせる冬の餌作りの方法としてトレンチサイロが採用された時期があって、カッターでフキやイタドリや

ヨモギなんかをとってきてそのサイロに入れた記憶があります。

令和を迎えた現在は、その製法とは違うけれど、原理的にというか科学的には同じことだろうと思うのですが、タワーサイロからコンクリートでU字溝をつくり牧草の貯蔵に使う技術革新があって、少しは昔の知恵が生かされているのかなと感じます。それと重機がどんどん農家に入ってきているので、作業効率は格段に上がりましたね。

そういう意味で天北線の跡地を、しかも自分の足で、いわゆる文明と反対に向かって歩いてみると酪農との関わりが見えてくる。そのような風景写真が残っていればよく分かりますね。歩くということは、自分の意志で自分の足で自分の目線で、自然を改めて見直せる、そういうきっかけになるのかなと。そう考えると、天北線と酪農家には接点もあるのかもしれないですね。少し無理なこじつけを結びの言葉として、終わりたいと思います。ありがとうございます。

6. 天北線軌道跡を活用したロングトレイルの構想について

司会: 続きまして天北線軌道跡を活用したロングトレイルの構想について、一般社団法人なかとんべつ観光まちづくりビューロー蓮尾純一より、お話し申し上げます。

蓮尾: ご紹介いただきましたなかとんべつ観光まちづくりビューローの蓮尾と申します。私は今、中頓別の観光事業、産業についての一部取りまとめをしている、一般社団法人なかとんべつ観光まちづくりビューローで責任者を仰せつかっております。改めまして、ご参加いただいた北海道大学の皆様、講師としてお越しいただいたお二方、木村先生、町民の方々等々、本日このようにシンポジウムが開催できたことにお礼を申し上げたいと思います。ありがとうございます。コロナ禍ですが、またこの後しっかり対策をして、皆さんにお帰りいただきたいと思いますのでよろしく願いいたします。

私は、現職は先に紹介した通りですが、その前は、どのようなことをしていたのかですが、12年前に町外から引越して参りました。商工会でお仕事をさせていただくために中頓別に参りました。まず、籍は北海道商工会連合会にありましたので、そろそろ異動ではないかという話がある中で退職し、妻と結婚することになりました。妻が中頓別出身なので、その後中頓別に居つくこととなり、現在の会社からお声がけをいただき現在に至っております。実はこの他にも事業をやっている、中頓別では少しご存じの方もいらっしゃると思いますが、昔の米津手芸屋さんの横で「ヤマフクコーヒー」というコーヒー屋を営んでおります。

続いて、観光の話に入ります。今の中頓別についてですが、中頓別の魅力とは何でしょうかということを町民の皆さんにまず考えていただきたいと思います。外から来た私も考えて

いるところですが。私は、2021年度の一年間、北海道大学の観光地域リーダーを養成する履修証明プログラムに参加させていただきましたが、ここで共に学んでいる学生さんたちの行動を見ていると、いろいろなフィールドワークに出たときに、よく写真を撮っている場面に遭遇しました。それも、私にとっては写真を撮る価値がないような景色などもあるのです。しかしそれは、都会に住んでいる学生にとっては価値のある風景なのですね。私はあまりiPhoneを手にとって写真を撮ることをしませんが、学生さんたちの行動を見ることで、実はうちの町にも価値のある風景がたくさん転がっているということに改めて気づかされました。

中頓別町は酪農や林業も盛んです。特に牧場から山が近くにある風景が広がっているのですが、このような風景は実は意外と少なく、十勝や中標津などは大規模な農地が平らに広がっているせいもあって、山までがものすごく遠かったりします。でも、今度は逆に山が近い地域、例えば東川であれば農地が小さくて、広がる景色が見えない。このような場所が北海道には結構あります。北海道をデスティネーション、観光目的地として来られる方々、特に道外から来られる方や札幌から来られる方にとっての北海道のイメージというと、意外と自然と酪農の風景であったりするので、それが両方とも楽しめる中頓別の特性は魅力になるのではと感じております。

また、中頓別の砂金の歴史やこれに支えられた文化も、開拓史の中では特有のものです。観光の基本は歴史、文化を見に行くこととするならば、まず受け入れ側の私たちがこの町特有の自然環境、歴史、文化に対して誇りを持って、それを外に伝えることが大事ではないかと思うのです。私は観光事業推進の旗振り役としてそう思って進めております。

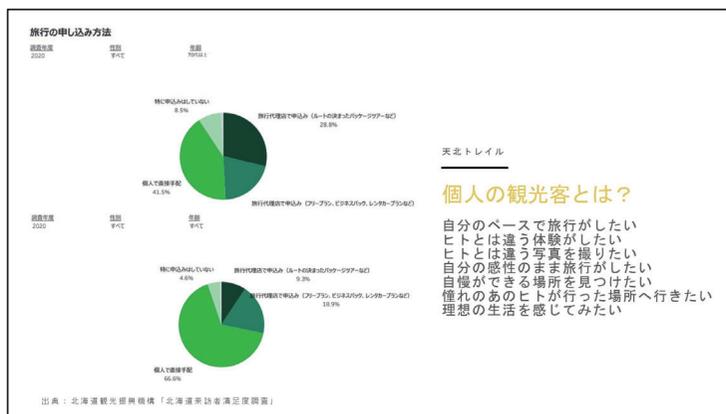
では、観光推進の課題として今何をやっていくべきか。現存する風景や自然、歴史、景観、文化は、とても魅力のあるものです。しかし交通インフラが脆弱です。皆さんがご存じの通りほとんど車の通りがありません。しかも中頓別町は観光事業への参入が遅くて、観光地としての知名度が高くはありません。大きな宿泊施設もありません。名の通った名所はありません。もちろん団体旅行の観光バスは来ないという状況です。

観光イコール団体旅行というイメージが今でもあります。しかし観光の形態はオルタナティブツーリズム、小さな単位での個人旅行が主流になってきています。この個人旅行に目を向けようではないか、その場合の観光推進の可能性について考える必要があります。現存する風景や自然環境、歴史、景観、文化はとても魅力あるものです。人が入ってこないからこそ近くにある手つかずの自然を生かすことができる。有名ではないので、観光地化されていない。だからこそ、それを魅力とを感じる人たちがいる。有名ではないところに行ってみたいという人たちがいる。そういう人たちに向けた個人旅行を仕掛けていってはどうか、というような提案をこれからさせていただきたいと思っております。

個人の旅行者客について、先に北海道観光振興機構で出している調査のグラフを拾ってきて、ここに抜粋しています（スライド③⑦）。70代以上で絞った円グラフの中で言うと、旅行代理店で申し込み、ルートが決まったパッケージツアーを選択している方は約30%。この

パッケージツアーというのが団体旅行にあたります。したがって、70代以上の方でも現状では、100%いる内の30%しか団体旅行を選択していないという状況です。残りの70%の内訳は、旅行代理店でフリープランやレンタカープランなどを申し込んでいる。もしくは、個人でインターネット等を通じて直接手配をしている、というような旅行形態が最近が増えてきています。全体の年齢層でこれを見ると団体旅行でパッケージツアーに参加するという割合は、10%以下まで減ってきます。

現状、時代の流れとして個人の観光客が観光客のメインターゲットになっていることは明白です。なぜそれらの人々が個人で旅行をするようになったのでしょうか。ここに書いてある通り、自分のペースで旅行がしたい。団体旅行であればいろいろな人に合わせなきゃいけない、トイレの時間も決まっている、食べるものも決まっている。そうではなく、人とは違う体験がしたい。人とは違う写真を撮りたい。いつも「Facebook」「Instagram」を見ていますが、私は違う角度の写真が撮りたい。みんなが知らない写真を撮りたい。つまりみんなそれぞれ趣向や感性が違うのです。また、自慢ができる場所を見つけたい。これを SNS に上げたりする行動も多くなっています。逆に私のあこがれのあの人が行った場所へ行ってみたい。私の好きな芸能人が行ったあの場所に行ってみたいとか、例えばあの漫画に出ていた、あのドラマに出ていた場所に行ってみたい。また、田舎の生活にあこがれていて、理想の生活を旅行の中で感じてみたいというような人たちが、個人観光客の今の主な潮流になっているのではないのでしょうか。



スライド⑳

では、その人たちは目的をどうやって決めているのでしょうか。昔は、今でもありますが、『じゃらん』などの雑誌、もしくはテレビ媒体等々から情報を得ることが非常に多かった。でも、北海道観光振興機構のグラフからみると（スライド㉑）、一番参考になった情報源は何かというと、性別すべて、年齢層すべてで、ウェブサイト、旅行会社で得た情報を一番の目的地を決める要因、情報源としています。昔はメインだった雑誌が今は6.8%しかないの



スライド③⑨

仮称で付けました、天北トレイル、響きがなかなかよくないですか。僕だけですかね。天北トレイルはこの地域にはずっと入ってくるなと僕は思っています。現状では旅行者に伝わっている中頓別町のイメージは、自動車を通るスピードで感じる中頓別町なのです。現状の旅行者には、ただ通過されているので。すると、田舎の濃淡のない風景、小さな町だなどという印象しか伝わっていません。ただし、これを歩くスピードで感じてもらう。すると伝えられる印象として、ここに根付いた温かい人らしい生活や、歴史、文化、歩くスピードだからこそ伝えられるものが生まれてきます。奥行きのある自然体験や、牧草風景も楽しんでいただくことができると考えています。

最初の木村先生のお話にもありましたが、ロングトレイルの第一人者、加藤則芳さんがロングトレイルに関する名言を残しておられる中で、トレイルの魅力を語ったこのような一節があります。「歩くことで、自然だけではなくて、自然と文化、歴史をつなげる歩きになるところにロングトレイルの魅力がある。そして、道が長ければ長いほど歴史や文化の多様性を体感することができ、人々との温かい心の通い合いが深まることがロングトレイルの魅力である。」(2011年、加藤則芳『ロングトレイルという冒険』より) この言葉から考えると、中頓別の観光地としての魅力である自然や文化、歴史といった魅力を伝える手段として、ロングトレイルがやはり向いているのではないかと思うのです。

では、それほどいい話ばかりならこの天北トレイルを実際にやってみましょう、といったときに、その次のステップとして今日こうやって皆さんにお集まりいただきました。これをきっかけに興味を持っていただいて、もしかしたらこの中から少しお手伝いをしていただける方も出てくるかもしれません。ただ、その前にやらなくてはならないことがたくさんありまして、現実的な話ですが、旧天北線の軌道跡地の所有権の確認をしなければなりません。線路があった盛り土をしてある部分については、だいたいが町有地に変わっているということの確認は取れていますが、盛り土を切って酪農をするための牧草地として平らにしている部分もたくさんあります。所有権の確認と、また、このような旅行コンテンツとして使

うのであれば、所有者との調整がまず必要になってきます。

その所有者との利用に関する協議についてですが、僕の個人的な考え方としては、観光はあくまでこの町の主要産業にはなり得ないし、さほど雇用を生むことも、経済効果を生むこともできないと思っていますが、それならば今ある酪農家の邪魔をしたくないという気持ちがあります。ですので、牧草地帯に踏み入るようなことはなるべく避けながら、トレイルの整備をしていきたいなと思っています。観光はおまけ、酪農を知ってもらうためのコンテンツの 1 つとして考えていければいいのではないかと考えています。将来的にはもちろん大きくしたいなと思っていますが、今のところは酪農家さんの邪魔をしないようにトレイルの整備をさせてもらう。その場合にはどのようにしたらいいのかという協議も、所有者としていかなければいけないのかなと思っています。

あと、伝えたい中頓別の文化、歴史の整理。これは残念なことうちの町には学芸員がおりませんので、文化や歴史の整理がついておりません。歩くことで感じてほしい文化、歴史そして自然。自然の中でも動植物、どういった動植物の生態があるのかという部分について、まず整理をしていく必要があります。それを伝える整理と整備を行いたいと考えております。さらに林業関係者、酪農関係者への説明、協議が必要になってくるのかなと思います。

この辺りの整理がついてきたら、いよいよこの次のステップとして、実際に軌道跡を切り開いていく。僕は個人的に三度ほど歩いておりますが、もう 30 年たってしまっていて、木や草が生えてきているという状況にもなってきていますので、そういったものの整備をどのようにしていくのか考えていかななくてはなりません。また、大きな問題になっているのが川です。昔、天北線に乗られていた方は分かると思うのですが、橋を渡ることが多かったと思います。今その橋だった部分は朽ち果てる寸前の鉄橋か、もう鉄橋を取り外された状態になっているので、その川をどうやって渡っていくのか、もしくは迂回するのかということも考えていかななくてはなりません。これらが現時点での課題として挙がっています。現状では僕たちが中頓別町の中で整備を少しずつ進めていく。進めていくことで、ボランティアがやってくる、交流人口が生まれる、関係人口が生まれるということの中頓別町から示すことで、近隣市町村である音威子府村、浜頓別町、猿払村、稚内市に観光効果として示していけると思います。

まずは中頓別の町内でしっかり整備をしていくということを考えています。川や所有権の問題などが絡んでくるので、まず、その辺りの課題をクリアしなくてもいいような場所から先に手を付けて、最初は数キロメートル単位かもしれませんが、少しずつ短い距離でも整備を続けていきたいなと思っています。一応その候補地としてあるのはピンネシリ発の小頓別へ向かう軌道跡です。ピンネシリ発で町に来ると、結構蛇行している川の上を橋が通っていて難しい状況になるので、ピンネシリ発で小頓別に向かう道、もしくは小頓別発でピンネシリに向かって来るというルートを、まずは整備したいなと思っています。

そして、事業推進チームが動き始めました。青森の伊藤さんのお話にもありましたが、プロモーション等が非常に重要になってきますので、しっかりこの辺りも意識してまいりま

す。マーケティングは私がやります。マーケティングというのは宣伝広報だけではなく、物を売っていくという部分でのマーケティングを、しっかりやっていきたいと思っています。

また、地域おこし協力隊にコミュニティマネージャーの役割を担ってもらい、地域の人たちに事業の説明をしていく。農家さんと利活用の協議を一緒にしていくための機会をつくり、その場に来ていただくような仕組みを作りたいと思います。またソーシャルメディアを使いいろいろな活動、整備等々を手伝ってもらうことや、メディアを通じて情報を発信していくことにも努めます。実際に天北線を使っていくのであれば整備が必要になりますので、それをマネジメントするためのマネージャーを1人配置します。最初の体制は私、整備担当、事業推進役、情報発信の4人で役割分担してやっていきたいと思っています。

結局この事業を旅行者から見て魅力的なコンテンツとして進めるためには、町民の皆さんと旅行者との関わりが一番大切になってきますので、この事業の一番根っこの部分には町民の皆さんがいます。町民の皆さんと一緒にこの天北トレイルを創造していくことで、自分たちが持っていた歴史、文化、自然環境について、町民の皆さんにも改めて理解を深めてもらう。自信を持ってもらい、誇りを持ってもらおうと思います。

私は以前、阿寒湖温泉にいたこともあります。住んでいる人たちがその場所に誇りを持っていることを知りました。例えば、阿寒湖温泉には皆さんご存じのマリモがありますが、マリモに対して地元の人がものすごく畏敬の念を持っているというか、ものすごく大切な気持ちを持っています。だからこそ、来た人たちに対してマリモを見ていってください、ぜひ船に乗って、マリモを見ていってくださいと言いたくなるのです。それは、自分たちが持っているマリモという資源を誇りに思っているからこそ勧める。お土産屋さんも、ホテルの従業員も勧めるのです。僕らも同じように、自然環境や歴史や文化というものがあるので、それを勧められるように、まず自分たちがそれらについて理解をする、誇りを持てるような環境づくりをなかとんべつ観光まちづくりビューローが発信したいと思っています。

先ほど話題になった信越トレイルは、木村先生は最初から携わっておられて、今の完成形になるまで20年以上かかっています。天北トレイルも全長で言うと音威子府、浜頓別、猿払、稚内をつなげると150kmぐらいの距離になりますので、僕が想定していることとして、おそらく天北トレイルも20年以上かかるような構想になるのではないかと思います。僕は今年で43歳なので63歳、定年間際ぐらいでようやく全部つながって動き出す事業となるのでしょうか。木村先生がおっしゃっていた、日本最北の地、天北原野を歩くことができるというのは、それだけでも目玉になると思いますので、ぜひ途中で息絶えることなく皆さんのご理解とご協力を仰ぎながら、しっかり進めていきたいなと考えております。

最後になりましたが、本日は改めてご参加いただきましてありがとうございます。この後、天北線に関する35分の映像が本当はあるのですが、時間の都合上で5分に縮めたものを上映させていただきます。そちらをご覧ください、天北線についての思い出や、初めての方にはその昔の記録を楽しんでご覧いただければ幸いです。つたないお話でしたが、ありがとうございます。

<動画視聴によりカット>

7. パネルディスカッション

司会:では、皆様、お待たせいたしました。これよりパネルディスカッションを始めさせていただきます。「天北トレイルの実現の可能性に向けて」ということで、これから4名の方々にパネルディスカッションをしていただきます。まず、私からご紹介申し上げます。モデレーターは北海道大学観光学高等研究センター、木村宏教授です。パネリストの皆様をご紹介します。一般社団法人かなぎ元気村奥津軽トレイル倶楽部代表理事、伊藤一弘様です。NPO 法人てしかがトレイルクラブ理事、藤原仁様です。一般社団法人なかとんべつ観光まちづくりビューロー、蓮尾純一です。では、ここからの進行は木村先生お願いいたします。

木村:それでは、パネルディスカッションに入ります。よろしく申し上げます。今日午後からずっと、いろいろな立場からお話を聞いてきたわけですが、質問もお受けしませんでしたのと、リモートでご覧になっている方からもチャットで質問が入っていますので、質問のコーナーから始めてまいります。

それでは、まず会場の皆さんから本日のパネラーも含めてご質問はありますでしょうか。

吉田:なかとんべつ観光まちづくりビューローの地域おこし協力隊をさせていただいております、吉田と申します。今日はとても素晴らしいお話をたくさん聞かせていただきまして、ありがとうございます。質問ですが、トレイルのコースを実際に開拓するという作業をされていらっしゃるようですが、苦労話などがあればお聞きしたいと思います。お願いします。

木村:それでは奥津軽トレイルの伊藤さん、森林鉄道の軌道跡のトレッキングルートをつくるにあたって、ご苦労されてきたこと、特にここでお伝えしておきたいことがありましたら、おっしゃってください。

伊藤:国有林の中を使わせていただくということによって、まずはコースをつくるときに林野庁との折衝があります。国有林というのは、本来断りもなく入ってはいけない場所です。実際、山菜採りでも何でも普通に入っていますが、きちんと自分たちがそこに人を連れて行って、その人たちからお金をもらうということになると、山菜採りとは話は全く別なのです。そのため、そこのところを納得していただくような展開の仕方、そこが一番難しかったです。

あとは、もちろん林野庁を納得させるためには、安全に国有林の中で行動できるのか。何かあったらどうやってどう対処するのか。そこのリスクマネジメントというか、山の中です

のでまず誰も助けには来ません。そこで、セルフレスキューという非常に大切なことが、自分たちに降りかかってくる。ガイドがその場で何とかしていかなければいけないということです。そのため、臨機応変にきちんと対応できるガイドを養成していく。それを一緒に並行して進めていかなければ、なかなかトレイルのルートづくりというのは難しかったです。ただ歩いてあそこへ行こう、ここへ行こう、ということだけを決めるのは簡単ですが、先ほども言った通り、それが果たして地域の産業として将来にわたって続けていけるのかということが一番大きかったように思います。

木村：はい。ありがとうございます。藤原さんのところはいかがですか。

藤原：はい。うちもルートづくりのときに、地権者問題などがかなり大変でした。国有林も農道もありますし、国立公園内を歩くのですが、国有林は林野庁の管理で、路体を町が借り受けてくれて看板を立てました。問題になったのは農道歩きですね。観光と農業の町ですが、なかなか農家さんに農地周辺の道を歩くということに対して了解を得られなくて、結局農地周辺を外して国道を歩いています。農家さんとの話の中でもありましたが、結局農家さんが忙しいときは大きなトラクターが農道を通ります。そこに歩く人たちがいて、事故でも起こったらどうするのかと結構言われました。

僕たちは結構いいことをしていると初めは思っていました。農道を使って、観光のために農業の景観を見てもらおうと思い、きちんと話し合いの場を持ったのですが、持っていき方がまずかったというか、きちんと農家さんの気持ちをくめていなかったというのが僕としては結構ショックでした。教訓として、いかに地域の人たちに理解してもらいながらやっていけるかということが鍵だと思っています。

木村：はい。土地の所有者、管理者との問題というのは、お互いに共通した問題点だったと思いますし、これを上手にやらないと、最初から計画がとん挫するということもありますので、例えば新聞報道の時期や、地域の人たちの理解とか、目に見えない部分での調整というものが、非常に大事になってくるということですよ。加藤則芳さんはこういったトレイルのあり方について、管理トレイルという言葉をよく使っていました。どれぐらいの管理ができていくのかによって、そのサービスの提供も変わってくるし、基本的に管理というものを念頭に置かないと、サービスも何もないよという考え方だと思うのですが、そういう意味で伊藤さんがおっしゃったようにセルフレスキュー、それからリスクマネジメントという、いわゆる管理体制づくりということが必要になってくるということも分かりますね。ガイドの育成というのは楽しませるため、エンターテイナーとしてのガイドということもありますが、事故を未然に防ぐという役割をガイドに持ってもらうことも大事だ、ということが今のお話だったと思います。おそらくトレイルの問題というと、ここが一番大きな問題なのかなという感じがします。蓮尾さん、こちらの仮称天北トレイルですが、いろいろな所有者がいら

っしゃるようですが、そのあたりはどのようになっているのでしょうか。

蓮尾:今はまったく見通しが立っていないのが現状ですが、まずこういったシンポジウム、もしくはセミナー等を次年度なるべく多数開催することで、そういう動きもあるのだなということを町民の皆さんに理解していただきながら、同時並行的に協議の場を設けていくという体制はとっていきたいと考えております。

木村:はい。大事な部分、きちんと最初に押さえておかなければいけない部分ということですが、その大事な部分を押さえつつも前に進んでいく中で、次には地域への恩恵といったところ、それによって何が地域に与えられるのかということですね。これはおそらくお二方もいろいろお話しになっていたと思いますが、もう少し端的にというか、地域にどのような恵みが与えられるのかという点に絞ってお答えいただきたいと思います。伊藤さんから。

伊藤:私どもがトレイルを始めるきっかけは、全然世間知らずだったので、まずは先進地を見ないとどうにもならないということで、お世話になったのが長野県飯山市にいらした木村先生のところでした。簡単なところでいくと、車の回送システムであるとか、宿であるとか、あとさまざまな土産品であるとか、道の駅もみんな関連して一体化したトレイルの中にぶら下がっているコンテンツなのです。なるほどなと思いました。トレイルを通じてそこぶら下がっている地域産業を、どう生かして地域に恩恵をもたらすかを考える必要があると感じました。ボランティアという言葉は美しいですが、なかなか長続きはしない。したがって、そのために地域産業をきちんとぶら下げていって、そこにいろいろな効果がみられる仕組みにしていかないと、地域の理解が得られないよということです。

木村:ありがとうございます。藤原さんはいかがですか。

藤原:そうですね、観光というのは総合産業なので、トレイルづくりをすればいろいろなものが回るというのは、確かにそうだなと思います。トレイルをつくることでまた新たな中頓別の魅力をみんなで見ることができるとし、この共通意識を町の人たちが持つことが大切だと思います。それを子供の世代へつないでいくということが大事ですね。そして、道づくりをきっかけに移住してくる人がでてくるかも知れません。そのようなことを期待したいです。

木村:はい。いろいろ波及効果はあるよということですね。そこをきちんと見極めていくべきではないかというお話だったと思います。西さんは農業の話をされていましたよね。最初は酪農の移り変わりについてお話をなされていて、いったいトレイルとどのように関係するのかと思って聞いていました。トレイルを歩きながら、その地域の酪農を通じた産業の

変遷を見ていくことは、地域を見ることになってくるという話だったかと思います。酪農家からの視点というところで提案をいただいたというか、意見をいただいたと思います。

私は酪農と関係の深いトレイルとして、中標津の「北根室ランチウェイ」が挙げられると思います。まさに酪農地帯のトレッキングルートでありました。いろいろな変遷や地域との軋轢、オーバーユースなどの問題から、今は休止をしています。この例にもあるように、地域の理解を得るといふ視点はとても大切なことですが、ここからは酪農家や、地域住民から見たトレイルのあり方みたいなことの話がうかがえたらと思います。地域の産業とトレイルの関わりみたいなものに、もう少し限定してお話されるとどのようなことが言えるでしょうか。少し難しい質問になってしまいましたが、すなわち、藤原さんのいらっしゃる弟子屈は観光が産業でもあるけれど、農業も一方では主産業であるという話をされていましたよね。その農家から見たトレイルは、どのように目に映ってくるのかという質問です。

藤原：農家さんから見た、ですか。農家ではないのでちょっと分からないのですが、農道を使わないでくれと言われたときは、やはり観光と農家さんというのは切り離されているのかなと正直思いました。ただ、今後どうなっていくのかなというのは、ちょっと分からないです。世代がどんどん代わって行って、次の世代の農家さんの考え方が変わってくるのかなという希望はあります。今の世代の農家さんと観光業というのは、今は何となく相容れないというかな。弟子屈エリアは観光地なので、いろいろな観光の人が来て、ごみの問題やトイレの問題などで農家さんとハレーションが起きています。そのため、我々のところは農家さんとは今はあまりいい関係ではないという感じです。

木村：伊藤さんはいかがでしょう？ ひばの森の産業がある地域として。

伊藤：現在の林業そのものは、国有林の伐採事業計画に沿ってやっているものしかないのですが、直接我々はどうこうということはないですが、その歩いて行く道すがら田んぼ、そして畑作地帯があります。ただ、酪農と違って、歩くことでそこにもたやすいいわゆる病原菌のリスクなどはないので、農家さんとの軋轢もなく、むしろ自分たちの地域には宿泊施設が少ないので、農家民泊の方に宿泊者の受け入れをお願いしている状況です。宿泊した人たちから、特別銘柄米でなくてもお米がおいしいねとか、ここで採れた野菜をそのまま食べてもらっておいしいねと言ってもらうことで、逆に農家の気持ちをアップさせるような効果があります。おそらく酪農でも、おいしい乳製品などを食べたり飲んだりした人から、すごいねと言ってもらえれば、酪農家のやる気も出てくるのではないのでしょうか。

木村：地域の産業というものを歩いている人たちにも理解してもらい、歩いている人たちからだけではなく、酪農家や林業従事者や地域の方にも、歩いている人のことを理解してもらう、いわゆる相互理解が必要ですね。たぶんトレイルの管理者がこの両者を結ぶ役割を果た

さないといけないですね。西さんの話をお聞きし、想定外の質問だったかもしれませんがお許しいただきたいと思います。

「国有林を利用する際は、事前に相談をしながら進めることが大切です。また、市町村が前向きに検討している姿勢を示していくことが大切です」という、かつて林業の關係に就いていらっしゃった方から、リモートでアドバイスをいただきました。どうでしょうか、蓮尾さん。管理者との事前の相談をしながら、また、市町村と前向きに検討する姿勢というのが大事だ、というアドバイスですが。

蓮尾：はい。いただいているアドバイスの通りだと実際思っております。このロングトレイルの実現に向けて、その可能性があるかないかと探っている段階から、まずは町としっかり話をして、その段階を踏んで同時並行的に林業関係者、酪農関係者の方とも話を進めていくということが、大事になっていくと感じています。

木村：はい。ほかに会場から質問される方はいらっしゃいませんか。はい、どうぞ。

坂本：貴重なお話をありがとうございます。東京で大学生をやりながら幌延でまちおこし媒体をやっている memo'tock の坂本と申します。まちづくりを大学で学んでいるのすごく興味深く地域づくりのお話をおうかがいしました。

青森と弟子屈ご両名のお話をうかがっていると、参加者の方々は子供やインバウンドの方々などいろいろですね。私がイメージするのはスライドにあったような結構しっかりとした装備をした方々ですが、年齢層やトレッキングなどに対する経験など、どのような層の方が多いのかということをおうかがいします。

また、東京と幌延を行き来しているという自分の経験の中で、やはりこのエリアは到着するまでに結構時間がかかります。天北トレイルができたとして、その距離感の克服方法や長期滞在の可能性についておうかがいできたらと思います。よろしくお願いします。

木村：はい。それぞれのトレイルでどのような人たちが歩いているのかという質問ですね。例えば利用者数などが分かれば、教えていただきたいのですが。

藤原：摩周・屈斜路トレイルに関しては2020年にオープンしましたので、それほど利用者自体は多くないです。TRAILS（トレイルズ）というトレイルカルチャー・ウェブマガジンを発信している会社がありますが、そこがロングトレイルの情報を発信していて、しっかりした装備で、それこそ自分たちでテントを背負ってロングトレイルを歩くということを提案していて、そこに取り上げてもらいましたので、本格的な装備の人たちが結構増えたかなと思います。あとは、ロングトレイルといってもセクションハイクといって、短いセクションごとに歩くというパターンもあるので、そういう方々は軽装で歩いたりしています。屈斜

路湖畔に和琴半島という小さな半島があって、その周回路をショートトレイルとして歩く町民もいるので、そこは人それぞれかなと思っています。

天北トレイルについてですが、遠いですね(笑)。なかなか大変だと思います。ただ、僕はこれまでずっと観光に関わってアウトドアガイドをしてきて感じるのが、マニアックな人というのは、人のいないところいらないところへ行きたがる傾向があります。最初はザ・観光地、摩周湖などへ案内しますが、そこを気に入った方は、次はさらに別のところへ連れて行ってくれと言われます。リピーターさんは特にそうですね。そうするとどんどん東の方の果てへ果てへと、根室あたりまで案内することになりますが、道北はそういう要素がすごくありますよね。道東で知り合いがガイドをしています、結構お客さんが付いています。ですので、最果てを目指すという価値は、十分あるかなと感じています。

木村：重ねてリモート参加の方から質問が入ってしまっていて、「今の話に少し関連しますが、自分たちのトレイルと比べて、自分たちのトレイルにはない天北トレイルの魅力は何ですか」という内容です。わざわざ遠くまで来て、お二方から見たさらに魅力的な天北トレイルというのを、少し加えてお話いただければと。

藤原：稚内に行ける、最北端に行けるというのは分かりやすいですね。今日少しだけ歩きましたが、きちんと線路跡が残っていますね。これは大きいなと思います。すごくキャッチーな感じがあるので、そこを出していけば、魅力的なトレイルになるのではないかと思います。ネット上でも線路跡を歩くというマニアックな人がいますし、それがさらに周知されれば、歩く人は増えると思います。

木村：はい。ありがとうございました。それでは伊藤さん、いかがでしょうか。どのような人たちが青森のひばの森を歩いているのでしょうか。

伊藤：最初の質問の、どのような人たちが来ているかですが、まず、年齢層から申し上げますともものすごく高いです。はっきり言えば50代から70代の方が多いです。あと、年齢層が低いのはスライドでも申し上げたヘルスツーリズムの方々です。職場単位や健保組合の集まりでいらっしゃる方は比較的若い方ですが、一般的に来られる方々はものすごく年齢層が高く、しかも歩き慣れている人たちです。自分がどこを歩きたいのかというのを最初から調べて来る人たちです。そのため、自分たちのところに来る人は、装備はきちんとして来ます。自分の身は基本的に自分が守っていかなければいけないし、登山の世界で言うとパーティーで迷惑をかけると、全体がおかしくなってしまうということもあり、これらを踏まえて、装備もそれなりにきちんとして来ます。ツアーなどの申し込みのときには、こちらからも何々を必ず持ってきてくださいと確認します。時には、自分たちがガイドとして持っている装備や服装を通して、逆に刺激を感じてもらおう場面も多々あります。安易な気持ちで

来られる方には、今度来るときはあのような格好で来なければいけないのか、などを現場で感じてもらい、その人なりにステップアップしてもらえればいいのかと思います。

遠方から来るほどの価値があるというのは、やはり先ほど言った通り、どこそこを歩いてみたい、青森県であれば岩木山や八甲田とか十和田八幡あたりではない、あまり知られていない奥津軽という場所を見てみたいとか、そうした願望を持っている人たちなので、全く遠さや距離は問題ないと思います。特に、本州の人は北への願望があるのですね。変な話をしますが、だいたい北へあこがれを抱くじゃないですか。行けるところまで行ってみたい。そういう願望はやはり南より北の方にあると思うのです。天北原野や天北という言葉の響き自体も、先ほど蓮尾さんがおっしゃっていた通り、私ども本州の人間にしてみるとすごく魅力であります。

しかも、北海道は旧国鉄時代から鉄道はなくてはならないもので、雪原の中に煙を吐いて進む SL の姿とか、北海道ならではの光景が自分たちの世代は目に焼き付いているのです。それがかつての天北線であったということになると、廃線になってもあそこに行ってみたいなと、そう思います。私が最近テレビを見て感じたのは、六角精児が「呑み鉄」で来ていて、少しだけ廃線のところに行きましたね。ああいうのを見ると、ああ、そうか、少し線路から外れてかつての廃線跡を少しでも歩いてみたいなという気持ちになりますね。天北原野を北のはずれまで行ってみたい。そのような願望を満たすためには、天北トレイルはいいですね。

木村：ほかに会場からいかがですか。

田辺：地元中頓別町で NPO の理事をやっています田辺と申します。今日は貴重なお話をありがとうございました。伊藤さんのところと藤原さんのところは、コロナによって観光のパイが落ち込んだことが課題になって、そのパイを取り戻すための取り組みという点で共通している部分があると思います。それに加えてうちの町というのは、蓮尾さんも言っていましたが、町としての観光に対する期待はあまりない。でも、蓮尾さんはそれは承知で新しい取り組みに挑戦しているということではないかと思えます。

特に、天北線を歩くということで、伊藤さんのところでは利用者の方が 50 代から 70 代とおっしゃっていましたが、今度うちが天北トレイルをやるということは鉄道を歩くということですよ。鉄道を歩くというと、僕らのイメージですとやはり廃線跡をめぐる、いわゆる鉄ちゃんとか鉄子の人たちがやって来るのではないかと期待します。中頓別駅舎跡のバスターミナルにディーゼルカーが置いてあって、寿公園に機関車、SL が展示してあります。1 つの町で 2 つの気動車があることはあまりないですね。天北線は途絶えてしまいましたが、イメージとしては強く残っていると思うのです。今でも鉄ちゃんが訪れたりしています。

ここからは質問ですが、伊藤さんのところはそのような鉄道マニアの方、マニアックな人

が訪れていないのかということと、蓮尾さんには天北線を歩くということターゲットとして、鉄道マニアに対する語りかけを中心にしていくのか、これからの事業の展開としてどのように考えているのかをお聞かせ願いたいと思います。

木村：軌道跡が故のマニアの人たちを、どう考えるかということですね。奥津軽ではどうですか。

伊藤：はい。確かにマニアックな人たちが来ます。廃線マニアとか廃墟マニアとか、そういう類の人は全国にいっぱいいます。面白いところでは、自分たちがこのトレイルをやり始めた2年後ぐらいですかね、平成27年。当時モニターツアーを仕掛けまして、観光地の事業でよくある観光コンテンツの醸成という事業の企画で、いろいろな形のモニターツアーをやってみました。一般的な売り方、つまりマニアックでないもの、単に秋の津軽半島を歩くとか、その中の奥津軽トレイルという企画が1つ。これは阪急交通社でやりました。次にマニアックなものですが、比較的マニアックな商品を取り扱っているのはクラブツーリズムです。愛好家という1つのターゲットを取り込んでいる。クラブツーリズムには津軽森林鉄道の廃線跡をめぐる旅という提案をし、企画を立てました。実際に予想通りその類の人たちが来られましたね。また、昨年秋に『旅の手帖』¹が特集記事を掲載しました。そこに津軽森林鉄道も載ってしまっていて、それをきっかけにその類の人たちが旅の目的として訪ねて来られましたね。こういったマニアの旅はこれからも続くと思います。

木村：ありがとうございます。蓮尾さんはこれから取り組みを始めようかというところですので、まだその戦略というところまでいってないと思いますが、その廃線マニアもしくはその他の属性の人たちといえますか、どのように予想していらっしゃいますか。

蓮尾：はい。一応マーケティングはもうすでにかけていて、セグメンテーションとして例えば自然を愛する人や、ワイルドライフを送りたい方、今ですとSDGsの流れもありますのでエシカルな志向を持った人たち。それと、ヘルスツーリズムであったような健康志向の人たち。あと、日常の喧騒から離れたい人たちというのをセグメンテーションしておいて、こういった趣向の人たちに魅力に感じてもらえるような層をターゲットングしていきたく考えています。天北線を魅力に感じる人たちの取り込みも、もちろん考えていきたいなと思っています。天北線があったこと自体が歴史であって文化なので、天北線に触れてそれを感じてもらえるような仕掛けづくりもしたいと考えております。

木村：ほかに会場はいかがですか。はい、どうぞ。

¹ 交通新聞社『旅の手帖』 2021年9月号特集「廃線跡ハイキング」

北見：浜頓別の北見と申します。トレイルができるのが楽しみで、私自身、高島トレイル、ダイヤモンドトレール、出雲トレイル、奥多摩トレイルなど数か所のトレイルを歩いていて、あと、山登りもしています。そこで伊藤さんと藤原さんに質問ですが、最初は歩くことを目的にトレイルをつくられたと思うのですが、津軽は自転車の写真がありました、犬連れはないのでしょうか。弟子屈は、自転車など歩く以外の手段はどのようなルールになっているのでしょうか。トレイルの理想というのは歩くだけなのか、それともほかの利用者にも、いろいろ開放してやっていきたいと思っているのかなど。実際に行ってみたいなと思っていますが、今は犬を飼っちゃっているんで犬も一緒に歩きたいですね。その辺を教えてください。

木村：トレイルのルールがどのようになっているのかということですが、いかがですか。伊藤さんからお願いします。

伊藤：私どものところは何もルールは決めていません。やはり廃線跡ということで歩きやすいので、犬も一緒に来られる方もいます。ただ、犬などを連れて山に行くとかダニが付きまますので、そこは気を使わないといけません。直接ガイドの申し込みをいただいて、いわゆるプライベートガイドという形で依頼を受けたのなら、全然問題ないです。犬であろうが他の動物であろうがお断りをしていません。一般募集したツアーの中の団体行動では、場合によってはご遠慮いただく場面もありかなと思います。

もう1つ、トレイルの理想というお話がありましたが、私どものトレイルには2系統あって、1つは地域の歴史文化を知りながら歩いていただく。もちろん、ガイドもそれに沿った説明をしていきます。それがいわゆるエコトレイル、エコツーリズムを基にしたトレイル。もう1つは先ほど説明した、健康というキーワードを張り付けたトレイルです。これは先ほどの説明の通りコロナ禍による社会生活の変化を意識しております。コロナ禍になって、いきなりまた元の生活に戻るといことは、まずなかなかないでしょう。コロナというものをただ一般の風邪レベルに社会的に落としていかないと、それはなかなか無理だと思います。もう生活形態がみんな変わってしまったので。

ただ、コロナ禍において、山に入って自然の中で空気に触れて、人が自分の足で歩くということの価値観は、これからの社会生活において非常に有益だと思います。なぜならば、人間がもともと持っている野生の能力、歩くことによって今まで何も感じてなかった免疫力とか、体力が付くことによる耐性とか、そういうものが密接に結び付いてくると思います。したがって、これからコロナ禍の次の段階にはこうしたトレイル、そして健康に配慮したヘルスツーリズム。私はヘルスツーリズムの方向が、すごく将来的に有効だと思います。私が考えている今のトレイルの理想というのは、もともとある地域の歴史や文化を伝えるということプラス、ヘルスツーリズムということなんです。

木村：はい。ありがとうございます。藤原さんのところのルールは？

藤原：はい。浜頓別の方が、トレイルに興味があるっていいですね。つながりますね。弟子屈の状況ですが、犬は国立公園内ですので我々トレイルクラブの中でもどうすべきか議論しています。マウンテンバイクも最近のアドベンチャーツーリズムの流れの中ではやり始めているのですが、正直なところ林野庁はマウンテンバイクと言うと少し警戒しているように感じますね。この辺はこれからゾーニングなのか、コースによっては歩く専用の歩道にするなどルールを決めていくべきと感じています。

木村：はい。ありがとうございます。各地のトレイルを見ても、歩くためにつくったので基本的には歩く人だけですよ、と言っているところもあれば、マウンテンバイクも歩くことも上手に共存するルールをつくりながら運営しているところもあります。アメリカの自然歩道の例をとれば、人や自転車、馬などの利用区分をしっかりと明示しているようなところもあります。安全に楽しく歩くためのルールはどうしても必要になりますね。

続いて、天北線軌道跡のロングトレイルで目指したい将来像について。今日は町長のお考えもお聞きいたします。このトレイルの話は周辺地域ではまだオーソライズされているわけではありませんが、町の観光セクターが旗振り役として、地域づくりの一石を投げられればという提案の中で実現したシンポジウムです。今までお聞きになっていた感想でも結構ですので、町長から一言何かいただければと思います。

小林：すみません。今日このシンポジウム、素晴らしいいろいろな事例も紹介していただき、改めて感謝を申し上げたいと思います。正直私の中でも天北線トレイルにしっかりピントが合って、将来実現できるかが見えているかという、まだそこには至ってない感じはあります。ただ、いったん途切れてしまった線路跡をつなぐという行為が、その地域の生活や文化や歴史や、そういうものを改めてつなぎ直しながら、地域の魅力を再発見し、生活していく人たちにとっても、それから訪れる人たちにとっても、そのような魅力を歩きながら楽しんでもらえる可能性を感じました。

ぜひこうなったらいいなと思うのは、多くの地域の人が参加してつくろうということ。そして、出来上がったトレイルを地域の人が生かしたいと、そこにアクセスして自分たちのいろいろな活動や普段の生活をさらに豊かに結び付けるような、そのような起点になるとしたらとても素晴らしいなと思ってお話を聞いていました。ありがとうございます。感想で申し訳ありません。

木村：ありがとうございます。突然で申し訳ありませんでした。リモートの皆さんからも結構意見が寄せられていまして、残りの時間に少しかだけ披露して、最後にパネラーからコメントをいただいております。

「浜頓別や枝幸の方面に伸びるとなると、宿泊や車の駐車場の問題などいろいろ出てくると思うのですが、その辺は大丈夫ですよ」という質問がありました。

今日は長崎県から参加している方もいらっしゃるのですね。「地域の住民や地域の事業者の巻き込みは非常に大切だと思うが、お二方のトレイルがどのように乗り越えてこられたのか」という質問もありました。そのほか何通か意見や質問をいただいておりますが時間の関係で割愛させていただきます。

では最後に、このロングトレイルが目指す将来像という視点でご意見をいただきたいと思います。伊藤さん、藤原さんからは仮称天北トレイルへのエールを、蓮尾さんにはこの構想の決意表明をお願いいたします。まず、藤原さんからお願いいたします。

藤原：まず、今日のシンポジウムに、これだけの町民の方が集まってくださったというのは驚きで、興味をお持ちになられていることがよく分かりました。質問がたくさん出たことは、本当にいいことだなと思いました。道北に本当にトレイルができるというのは、すごくいいことだなと思います。北海道でこのようなトレイルをつくる運動が盛り上がりつついけばなと思いますし、北海道全体でトレイルフォーラムができれば、それはそれですごくいいなと思うので、ぜひ頑張っていたきたいなと思います。

木村：はい。それでは伊藤さん、お願いします。

伊藤：私もロングトレイル協会に加盟している一員として、先ほど木村さんがおっしゃったジャパントレイル、これはわくわくするほど壮大なものです。その北の始まりが天北トレイルだとしたら、大変なことになると思いますよ。ですので、そこのところも期待しつつ。その廃線跡を活用するということで、先ほどお話ししましたが、2021年9月号に「廃線跡ハイキング」という特集で『旅の手帖』が出ています。これはネットで今からでもすぐ買えますので、ぜひご覧ください。面白いです。これは大手の旅行雑誌社が廃線跡というタイトルで取り上げています。これからも面白いことになればいいなと、私も期待しております。

木村：はい。それでは、主催者側でもありますが、将来像を少し語っていただければと思います。

蓮尾：はい。まず、本当にこれだけの方に今日来ていただいたのが正直驚きなので、皆さんのこういった興味があるうちにすぐに動き始めて、準備を着々と進めていきたいなと考えております。準備を進めると同時に、やはり話の中に何度も出ていますが、コンセンサスを取っていくということを大事にして、焦らず、でも、なるべく早く事業を進められるようにしたいなと考えております。

木村: ありがとうございます。まだまだ十分に話ができていないような気もしながら、今回、中頓別の町の中では初めて聞いた提案と思われた町民の方も多いかと思います。30年も前に廃止になった天北線への想いを持つ人が少なからずいらっしゃることも確認できました。これから地域の皆さんとの話の中で、さらにシンポジウムを重ねていくのもいいのかもしれないし、雪がとけたら現場を見に行き、またスタートしていくのもいいと思います。町の観光の先を見据えて、今回が天北線軌道跡のトレッキングルート開設プロジェクトのキックオフシンポジウムとして、これからも続けていければいいのではないかと感じました。今日はロングトレイルとは何ぞやというところから、プロジェクト化に向けた取り組みの可能性についての話し合いができたのではないかと思います。2つの先行事例もその発案者自ら語っていただき、いろいろなヒントをいただきました。お二方からは可能性を秘めたトレイルになりそうだということでエールも送っていただきましたので、この後の展開を模索してまいりたいと思います。

会場の皆さん、リモート参加の皆さんからも多くのご意見をいただきましたこと感謝いたします。皆さんとともに仮称天北トレイルの今後を期待しながらこの場は締めたいと思います。長い間どうもありがとうございました。

司会: ありがとうございます。これにて「天北線軌道跡を活用したロングトレイルの実現可能性に向けて」シンポジウムをお開きとさせていただきます。ご来場の皆様、どうぞ足元に気を付けてお帰りくださいませ。本日はありがとうございました。



Center for Advanced Tourism Studies
HOKKAIDO UNIVERSITY



北海道大学

Online Forum 8



北海道大学 観光学高等研究センター 2021年度 第8回 オンライン観光創造フォーラム

天北線軌道跡を活用した ロングトレイルの実現可能性に向けて

「北海道のイメージ」を体感することができる新たな観光コンテンツとして、北海道宗谷地域を開拓・開発・形成するうえでも重要なファクターであった「鉄道・旧天北線」の歴史と重ね合わせ、レール軌道跡地にトレイルを整備し、「歩く」スピードだからこそ垣間見ることのできる北海道最北の原野の風景や酪農風景、厳しい風雪を耐え抜いた自然の懐に育まれた地域の歴史や文化を体感できるアトラクションとしての可能性を考えます。

本セミナーをきっかけに、トレイル整備はもとより様々な観光コンテンツの造成につながることを夢に描き、新たな天北原野の観光創造について考えます。

2022年1月22日(土) 13:00~16:30

定員100名 | 先着順 | 参加無料

オンラインで開催します。参加にはzoomでの接続が必要です。

[主催・お問い合わせ]

北海道大学観光学高等研究センター [online-forum\(at\)cats.hokudai.ac.jp](mailto:online-forum(at)cats.hokudai.ac.jp)

* (at) 部分を@に置き換えてください。* 件名に「第8回観光創造フォーラムについて」と記載してください。

詳細情報・参加申込み
はこちらから



本プログラムはなかとんべつ観光まちづくりビューローが主催するシンポジウムと共同開催いたします。

詳細情報・参加申込み <https://www.cats.hokudai.ac.jp/topic/view.php?id=20211217142435&page=1>