

「信越トレイル」におけるトレッキング・ツーリズムの特性

ー 日本の農山村におけるトレッキング・ツーリズムの展望 ー

猪股泰広・周 宇放・佐野浩彬
紀 鑫淼・呉羽正昭

本研究は、信越県境関田山脈における新しいトレッキング・ツーリズムの特性および成立要因を明らかにするものである。「信越トレイル」は、2000年に国の政策によって生まれた構想に基づき、新規に設立されたNPO法人信越トレイルクラブや地元住民のボランティアの活動によって整備が進み、2008年秋に全線80kmが開通した。既存観光インフラの活用やガイドの養成・派遣などによって、来訪者は多様なトレッキング形態をとることができる。また、トレイル整備は山麓の自治体や観光協会によってセクションごとに分担がなされており、山麓既存観光地域に隣接するセクションでは整備専門職員の雇用や宿泊施設経営者などにより整備がなされる一方、後発的な観光地域に隣接するセクションでは信越トレイルクラブ主催のボランティアによる整備が主体である。こうしたボランティアは首都圏からも来訪し、“労働”よりもむしろ“楽しみ”の意識で整備に参加している。トレイルの理念を提示・共有し、多様な来訪者を受け入れる信越トレイルクラブの活動が、こうしたトレッキング・ツーリズムの成立をもたらしたことが示唆される。

キーワード：自然保護、里山、ツーリズム、トレッキング、関田山脈

I はじめに

I-1 研究背景と目的

日本の農山村では、高度経済成長期以降、人口減少と人口の高齢化などの著しい変化が生じている。田林（2012）によれば、日本の農山村空間は、レクリエーションや癒し、文化的・教育的価値、環境保全など、農林業生産以外の機能を有するようになり、生産空間というよりもむしろ消費空間としての性格が相対的に強化されてきた。呉羽（2012）は、この消費空間としての性格を観光の側面から論じており、大都市生まれの住民の増加や農村でのインフラ整備の進行などによって、ルーラリティを消費するルーラルツーリズムが増加したことを示した。また、とくに地方都市の近郊農村では、地方都市だけでなく大都市からのツーリストを見込んだ経営戦略が必要であること

を指摘している。

農山村地域では、2000年代以降、既存のインフラや施設を最大限に用いながら地域固有の自然・文化を観光資源とする潮流がみられるようになってきた。いわゆるグリーンツーリズムやエコツーリズムなどに代表されるものである。しかし、こうしたツーリズムにおいては、地域の観光受け入れ基盤の限界や自然環境負荷の観点から、一元的に来訪者を増やすことが目標とされるべきではなく、持続的な状態を保ちつつ、かつ保全を図ることが重要とされている（森重、2008）。すなわち、現代の農山村地域においてこうしたツーリズムが実施されるためには、地域固有の観光資源やその新規開発が求められるのではなく、人文環境および自然環境の両側面の保全が前提とされ、またそれを活かした形態が重視されているといえる。

農山村地域におけるツーリズムの研究にはこれ

までに多数の蓄積がある。とくに、人文環境的側面の保全に関して議論された研究としては、小規模なルーラルツーリズムにおけるルーラルアメニティの低下を論じた大橋（2002）、小規模漁村における観光化をめぐるコンフリクトをテーマとしたフंक（2009）などがある。他方、自然環境の保全に関する研究は、自然保護地域、すなわち日本の国立公園やラムサール条約湿地などを対象としたものが多数ある。造園学分野における自然公園利用と保全に関する一連の研究成果をまとめた小林・愛甲（2008）は、利用者の行動分析や意識評価、およびゾーニングを、公園の環境容量と比較しながら多角的に論じている。浅野（2012）は、ラムサール条約登録湿地の利用と保全を、環境保護団体の活動の空間スケールや社会背景との比較といった観点から論じている。保護地域では、既存の法制度や条約といった枠組みにより保全のあり方が明確に示されている。

しかし、日本の農山村地域の多くはこうした保護制度によって網掛けされていない。農山村地域が観光の場として機能するなかで、今後ますます利用と保全の枠組みが示される必要性が増すと思われる。したがって、農山村地域において、こうした自然環境も含めた保全を踏まえてツーリズムの影響を議論することは、現代的にきわめて意義がある。

本研究では、農山村地域におけるツーリズムと保全とのかかわりを論じるうえで、トレッキングを取りあげる。トレッキングとは、主として自然地域を歩くことを指すものである。日本では、明治時代のガウランドやウェストンなどの外国人によってもたらされた近代登山の定着以降、幾度の登山ブームを経験してきた。なかでも1990年代以降の登山ブームでは、岩稜登攀・ピークハントに象徴される学生主体の登山ブームとは対照的に、自然を楽しみながら歩く、トレッキングの性格を強めた。この登山ブームの主役は中高年であり、彼らの自然への関心の高まりや健康志向に伴って、2010年代には登山人口が1000万人に及んだといわれている（公益社団法人日本生産性本部、2015）。

登山ブームの舞台は主として日本百名山などの著名な山であり、大正期以前から登山の目的地となってきた。またそのほとんどが国立公園や国定公園などの保護地域に指定されている。一方、近年では国や地方自治体によって、それまで登山がほとんど行われてこなかった非保護地域に新しいルートが整備され、トレッカーが訪れる例がみられるようになってきた。ロングトレイル¹⁾がその一例である。2016年2月設立された日本ロングトレイル協会によれば、これに加盟するトレイルは全国で13か所あり、加盟検討中のトレイルが5か所である（2016年9月現在）。そのうち、関田山脈に展開する信越トレイルは、国内でも最も早い時期に構想が生まれたものであり、現在まで持続的な利用がなされている先進事例と位置づけられる。

しかしトレッキングの動態に関して、どのように成立し、どのように維持されているのかについてはほとんど明らかにされてこなかった。ロングトレイルは、登山ブームなどの社会背景と関連しながら地域を変容させうるポテンシャルをもつと考えられるため、その実態を解明することが求められる。ただし、海外のロングトレイルの導入とトレッキング・ツーリズムの実態に関する報告はある（例えば、小笠原・中嶋、2015）。

以上を踏まえ、本稿では関田山脈において、新規に定着しつつあるトレッキング・ツーリズムがどのように成立し、維持されているのか、その過程を明らかにすることを目的とする。

この目的を達成するため、Ⅱ章において対象地域における信越トレイルの成立までの過程を示す。Ⅲ章で現在のトレッカーすなわちゲストの特徴と、それを受け入れるホストの特徴を分析する。また、Ⅳ章では、こうしたツーリズムの基盤となる、登山道の維持整備がどのようになされているのかを検討し、日本の農山村地域におけるトレッキング・ツーリズムの意味を考察する。

なお、本研究で用いる「トレイル」とは、歩くことを主目的として整備されている道を指し、トレッカーとは、トレイルを歩く来訪者のことを指す。

I-2 研究対象地域

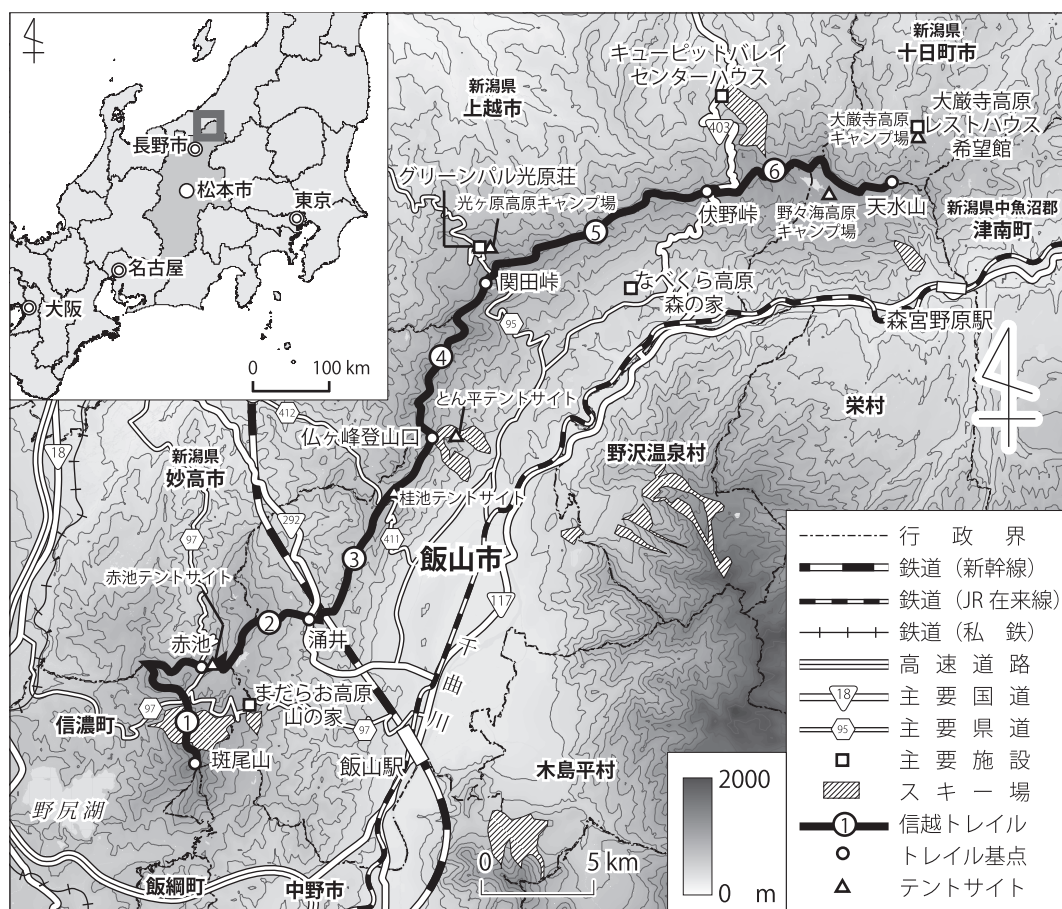
長野・新潟両県にまたがる関田山脈は、北東－南西方向に標高1,000～1,500m級のピークが連なる稜線である（第1図）。その性格は、南西部の斑尾山や毛無山と、それらを除く北東部とで大きく異なる。前者は火山活動により形成された山であり、緩やかであるがそれぞれ独立峰の形状を呈する。一方、後者の稜線、すなわち関田山脈の主稜線は、第四紀78万年前の海底堆積層の隆起により形成された。隆起速度はきわめて速いとされ、急峻で緩慢な地盤を反映して新潟県側の斜面では地すべりが頻発する²⁾。地すべりで形成された緩斜面は棚田にも利用されており、とくに新潟県側斜面に多い。

関田山脈は日本でも有数の豪雪地帯として知ら

れている。冬季は稜線上で8mにも及ぶ積雪がある。飯山市の年平均気温は約11℃と冷涼であり、この気候を反映して、関田峠周辺や北東部の稜線周辺にはブナ林が分布している。なかでも、対象地域中央部の鍋倉山一帯には、原生ブナ林が存在し、1980年代後半から保全運動が展開されてきた。また、稜線付近には、地すべり地形の一つである線状凹地を利用した、ため池が点在している。

隣接する自治体は7市町村であり、山脈南東の長野県側に飯山市、栄村、信濃町が、北西の新潟県側に妙高市、上越市、十日町市、津南町がある。上越市は2005年に広域合併し、関田山脈に接する板倉町、清里村、牧村、安塚町、大島村の旧町村は、現在、それぞれ地域自治区として機能している。

歴史的な観点からみると、関田山脈は重要な交



通路を有していた。稜線に直交するように信越両国をまたぐ峠道が点在しており、現在までに見つかっている峠は北東から順に15ある（「深坂峠」、「野々海峠」、「須川峠」、「伏野峠」、「宇津ノ俣峠」、「牧峠」、「梨平峠」、「関田峠」、「筒方峠」、「久々野峠」、「小沢峠」、「平丸峠」、「北峠」、「富倉峠」、「万坂峠」）。なかでも、北東の深坂峠や野々海峠は奈良時代から人々の往来があったとされるほか、伏野峠は中世の山岳修験や戦国時代の軍事道路として利用された記録が、富倉峠は上杉謙信が川中島の戦いへと出陣する際に通ったという記録が残る。これらの峠道は、江戸時代に千曲川を利用した舟運や斑尾街道・北国街道を利用した物流が発達しはじめたこと、および1893（明治26）年の信越線（現在のえちごトキめき鉄道およびしなの鉄道）開通による鉄道輸送の発達などにより、利用頻度は低下の一途をたどり、交通路の重要性は薄れていった。

スキー場が複数分布することも関田山脈の特徴としてあげられる。南西端の斑尾山には、東側斜面に斑尾高原スキー場、西側斜面にタングラム斑尾がある。中央部、仏ヶ峰の南側斜面には戸狩温泉スキー場がある。上越市安塚区、菱ヶ岳北側斜面にはキュービットバレイスキー場があり、栄村の天水山南側斜面にはさかえ倶楽部スキー場がある。

「信越トレイル」のトレッキングコースとしての特徴は、関田山脈主稜線に沿って、日本国内でも比較的起伏の小さい、全長80kmのコースが伸びている点にある（第1図）。最も標高差の大きなセクション1でも、その標高差は470mほどであり、標高差最小のセクション6では、わずか136mである（第1表）。他方、水平距離は長く、各セクションは10～15kmほどの道のりである。

なお、関田山脈主稜線周辺一帯は国有林に指定されており、長野県側は林野庁中部森林管理局北信森林管理署、新潟県側は同関東森林管理局上越森林管理署の管轄である。

第1表 信越トレイル各セクションの距離および標高差

セクション	歩行距離(km)	最高標高(m)	最低標高(m)	標高差(m)
1	8.5	1,382	910	472
2	10.7	1,022	563	459
3	12.7	938	563	375
4	8.2	1,288	830	458
5	12.4	1,140	970	170
6	12.65	1,151	1,015	136

注）表中の全セクションの歩行距離の和をとると65.15kmであり、80kmに満たないが、「全線80km」というのは信越トレイル本線までのアプローチルートを含めた総延長を指すためである。

（信越トレイルクラブ公式Webページより作成）

Ⅱ NPO法人信越トレイルクラブの活動と「信越トレイル」の成立過程

Ⅱ－1 信越トレイル構想と信越トレイルクラブの設立

信越トレイルの構想は、2000年に国土交通省の「北陸地域の地域づくり戦略」事業に基づく活動の一環として信越トレッキング委員会が設立されたことに端を発する（第2表）。2001年には、地元関係者を中心に「関田山脈歩くルート設置推進連絡会」が発足し、関田山脈へのトレッキングルート設置による地域連携および活性化に関する調査・研究が行われた。実地調査、講演会、シンポジウムの実施を通じて、現在のトレイルやそのアプローチルートの原形となる、かつて交易に用いられていた古道や峠道の存在が発見されたという。

国土交通省事業としての調査・研究は2002年度末で終了したが、その3年間で得られた知見や実績に基づいて、トレッキングルート設置が具体化されることになった。その端緒として、2003年に信越トレイルクラブが発足し、2004年1月に長野県より特定非営利活動法人（NPO法人）としての認証を受けた。トレッキングルート設置の実現にあたっては、長野県と新潟県の9市町村（当時

第2表 信越トレイルの歴史

年月	出来事
2000年	国土交通省（当時建設省）「北陸地域の地域づくり戦略」事業に基づく活動の一環として、STC前身の「信越トレッキング委員会」の設立
2001年	地元関係者を中心に、関田山脈歩くルート設置推進連絡会の発足
2003年	信越トレイルクラブ発足
2004年1月	信越トレイルクラブが、長野県より特定非営利活動法人に移行
2004年6月	ボランティア中心でのトレイル整備開始
2004年10月	林野庁（北信森林管理署・上越森林管理署）と信越トレイルクラブが、信越トレイルの整備に関する協定締結
2005年7月	信越トレイル50km（セクション1～4に相当）の開通
2006年10月	未開通区間30kmのルート調査開始
2008年5月	新潟県信越トレイル利用促進連絡会議の設立
2008年9月	セクション5～6が開通し、全線80km開通
2009年2月	信越トレイル維持活用推進連絡の設立
2012年6月	全線6か所のテントサイト開設
2013年5月	新潟県信越トレイル利用促進連絡会議と信越トレイル維持活用推進連絡会の統合により、「信越トレイル連絡会」の設立

(NPO法人信越トレイルクラブ提供資料より作成)

は13市町村)の越境連携を図ることが最優先課題とされた。

信越トレイル構想の実現にあたっては、バックパッカーであり自然保護活動家であった加藤則芳氏の存在も重要な点としてあげられる³⁾。彼のアメリカでのトレイル踏破の経験、および彼のアドバイスでアメリカのロングトレイルを視察した信越トレイルクラブ事務局スタッフの経験に基づいて、トレイルの道標表示や設置方法、トレイル管理のあり方、トレイル整備の担い手がどうあるべきかが具現化されていった。

トレイル整備は、同年6月から、信越トレイル

クラブ事務局スタッフおよび近隣市町村在住のボランティアの人々によって始まった。まず、2000年頃に既に存在していた斑尾高原トレッキングトレイル⁴⁾の一部をセクション1・2として供用した。また、行政界にあたる稜線上に存在した防火帯⁵⁾等を活用しながら新規ルートを開設した。セクション3・4にあたる区間については、構想ルートの大半が国有林内に位置する。それゆえ、トレイル整備のために必要な低草木の伐採には林野庁の許認可が必要であった。これに対し、信越トレイルクラブと林野庁（北信森林管理署及び上越森林管理署）との間で整備協定が締結されたことで、円滑な整備作業が可能となった。積雪期を避けて整備作業が実施され、2005年7月には、現在のセクション1～4に相当する斑尾山～関田峠の区間が開通した。

トレイルの整備においては、自然生態系への負荷を最小限に抑えられるよう、人一人が通れるほどの幅の植生を刈り取るのみとされた。重い道標の運搬・設置に関しては、ヘリコプターなどの動力を用いず、付近の車道までワゴン車で運び、そこから複数人の担ぎ手によって設置場所まで運び込まれるなどの重労働であったという。

Ⅱ-2 信越トレイルの全線開通

2006年10月から、未開通区間であった関田峠～天水山の30kmのルート調査が開始された。既開通区間では、既存のトレッキングコースの活用があったことや、コースの大半が飯山市内に位置するものであったのに対し、未開通区間は全て県境の主稜線上にあり、防火帯も不明瞭であったため、調査・整備作業には前者と比較して時間を要した。整備の事前準備となるルート調査には、信越トレイルクラブ事務局スタッフや新潟県側の市町村職員や林野庁職員、およびスキー場経営会社の職員等が参加していた。林班界の標識を見つけては測量を実施し、測量が終われば次の林班界の標識を藪の中から見つけ出す、という作業を繰り返していたという。調査によりルートの位置が決定した後、草木の刈り取り等の整備作業が行われた。こ

の作業には周辺地域に居住するボランティアも参加した。

こうした作業の結果、2008年9月に当該区間も開通し、全線80kmの信越トレイルが完成した。全線開通時の模様が全国紙に掲載されるほど注目を集めた。信越トレイルの利用促進や維持管理を目的として、2008年5月には新潟県側の市町村や観光協会等の団体を構成員とした「新潟県信越トレイル利用促進連絡会議」が、2009年2月には長野県側でも同様に「信越トレイル維持活用推進連絡会」が設立された。この2組織は、両県での連携を図るために2013年5月に統合され、「信越トレイル連絡会」となった(第2図)。本会の目的は、持続的なトレイルの維持管理、積極的な利用促進、および交流人口の拡大及び地域の活性化である。

近年では、全線80kmの信越トレイルをさらに延伸し、東端を県境の苗場山(2,145m)にまで至らせる計画がある。

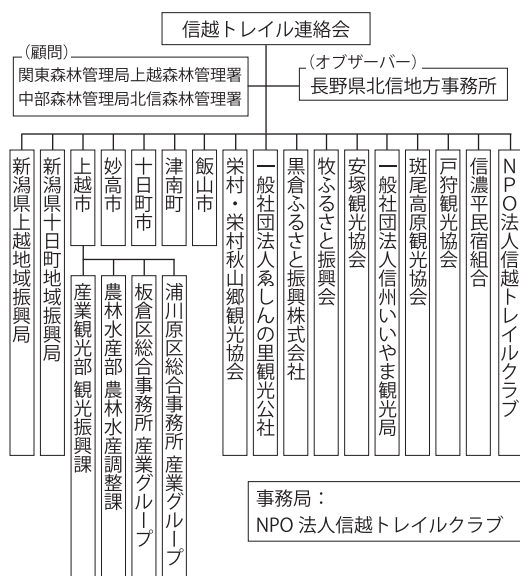
Ⅱ-3 信越トレイルクラブの活動内容

信越トレイルクラブは、①生物多様性の保全、②自然・文化の保全・発展および伝承、③人の交

流を通じた地域活性化への貢献の3つの理念をもつ。これらに基づき、トレイルの維持管理といったインフラ面の整備だけでなく、トレイル利用者の受け入れに係るツアー・イベントの実施、ガイド育成・派遣、また環境教育や自然保護の啓発活動、実地調査、情報共有、意見交換、研修会など、多岐にわたる事業を行っている(第3表)。2014年度の役員は、理事6名、監事2名、顧問7名、事務局3名の計18名であり、周辺地域の観光協会の代表者や長野県環境保全研究所の研究員、信州大学の教員なども名を連ねている。

信越トレイルクラブ事務局は、設立当初からなべくら高原森の家に所在する。なべくら高原森の家は、飯山市が所有し、一般社団法人信州いいやま観光局が指定管理者として運営業務を担っている観光施設であり、飯山市におけるグリーンツーリズムの拠点としての性格も有する。事務局スタッフは3名であり、3名とも森の家のスタッフとして信州いいやま観光局に雇用され、信越トレイルクラブ事務局を兼担するというかたちで業務にあたっている。

信越トレイルクラブの会員数は、全線開通の2008年にピークに達したが、2010年度以降は減少傾向である(第3図)。2014年度は正会員78人、



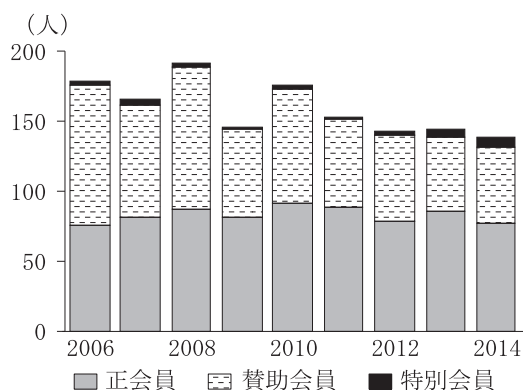
第2図 信越トレイル連絡会の組織

(NPO法人信越トレイルクラブ提供資料より作成)

第3表 信越トレイルクラブの事業内容

事業内容
・ 信越トレイルの維持管理
・ 各地域の交流・活性化に関する事業
・ 自然保護に係る啓発・レンジャー活動
・ 入山時のルール、マナー理念の啓発や地域の観光PR
・ 信越トレイルを活用した環境教育事業
・ 希少動植物の研究調査活動
・ 信越トレイル登録ガイドの育成および派遣事業
・ 自然観察会、トレッキングツアー、シンポジウム等のイベント事業
・ 各地域、管理団体、地権者、森林ボランティア団体との連携・協力体制の確立

(NPO法人信越トレイルクラブ提供資料より作成)



第3図 信越トレイルクラブ会員数の推移
(2006～2014年度)
(NPO法人信越トレイルクラブ提供資料より作成)

賛助会員54人、特別会員7人の計139人である。会員は第3表の事業にかかわる活動を行い、正会員は年会費5,000円、賛助会員は年会費2,000円（個人）もしくは5,000円（団体）で、いずれも入会金は不要である。前者は総会での議決権を有するが、後者はそれを有さないという点で異なる。これとは別に資金援助を主目的とした特別会員の枠

も存在する。会員の特典としては、信越トレイルクラブ主催のイベントにおける参加料が500円割引になる、会員限定トレッキングイベントへ無料参加ができる、信越トレイルクラブの活動情報を郵送で受け取ることができる等があげられる。

次に2014年度の月ごとの活動内容を説明する（第4表）。信越トレイルクラブの2015年度総会資料に掲載された活動記録によれば、信越トレイルの利用可能期間である5月下旬から11月上旬にかけてはトレイル点検・整備や、イベント開催やガイド派遣などの活動がある。トレイル整備に関してはIV章で詳述するが、夏場はトレイルに草本が繁茂するため、頻繁な整備が欠かせないことから実施回数が多い。他方、イベントやガイド派遣については、夏季とくに8月は暑くトレイルを歩くのに適さないため、実施回数が少ないが、涼しくなった10月に多く実施される。このほかに、前節で述べた信越トレイルの苗場山への延伸計画の実現に向けた地元住民への説明や想定コースの視察・調査、およびトレイル整備講習やガイド養成講習なども、グリーンシーズン中（4～11月、以

第4表 信越トレイルクラブの活動内容（2014年度）

月	会議/ 打合せ	広報・渉外活動			トレイル 点検 整備	延伸等に 関する 調査・説明	来訪者向け活動		講習/ 研修
		講演会/ 展示会	取材/ 視察	記事 掲載			イベント 開催	ガイド 派遣	
4	4	1	0	0	0	1	0	0	0
5	2	2	2	0	4	1	0	3	1
6	2	5	2	5	15	2	2	16	0
7	4	0	3	2	14	7	0	15	0
8	1	1	0	2	10	5	0	6	0
9	2	4	2	1	14	3	0	14	1
10	0	1	3	0	2	3	2	26	1
11	3	1	1	0	3	0	2	3	0
12	0	0	0	1	0	0	0	0	0
1	1	0	2	0	0	0	1	0	0
2	1	2	1	0	0	0	1	0	0
3	5	2	0	2	0	0	0	0	0

注）活動内容1件ごとに1回とカウント。複数日にまたがるものについては、延べ日数をカウントした。

(NPO法人信越トレイルクラブ提供資料より作成)

下同じ)に行われている。

会議や打ち合わせ、及び広報・渉外活動については、年間を通じて、主として事務局長により行われている。信越トレイルは日本に点在するロングトレイルの中でも先駆的役割を担っているため、山岳関連雑誌や地方紙の取材、およびこれからロングトレイルを設置し地域活性化を図っていると考えられる地方自治体や運営団体による視察を受けることも多い。日本各地を訪れて講演会を行うこともある。

信越トレイルクラブの年間活動予算は、2014年度にはおよそ560万円であった。収入のうちで過半を占めるのが、マップや公式ガイドブックなどの販売、ガイド派遣料、主催イベントの参加料、テントサイト利用料などの事業収入である(第4図)。これに次いで会費収入、補助金・委託事業等収入があり、以上の3種で全体の約9割を占める。補助金については、環境保全や林業振興、地域活性化を目的とした国や地方自治体のものがあり、採択の可否によってその額は大きく変動する。

一方、支出額の半分近くを占めるのが管理費である。中でも最も大きなものが人件費であり、次いでトレイル整備時に使用する車両のリース代や整備費、ガソリン代なども一定の割合を占める。そのほか、非常勤雇用のトレイル整備専門スタッフの人件費がトレイル維持活用事業費に計上され

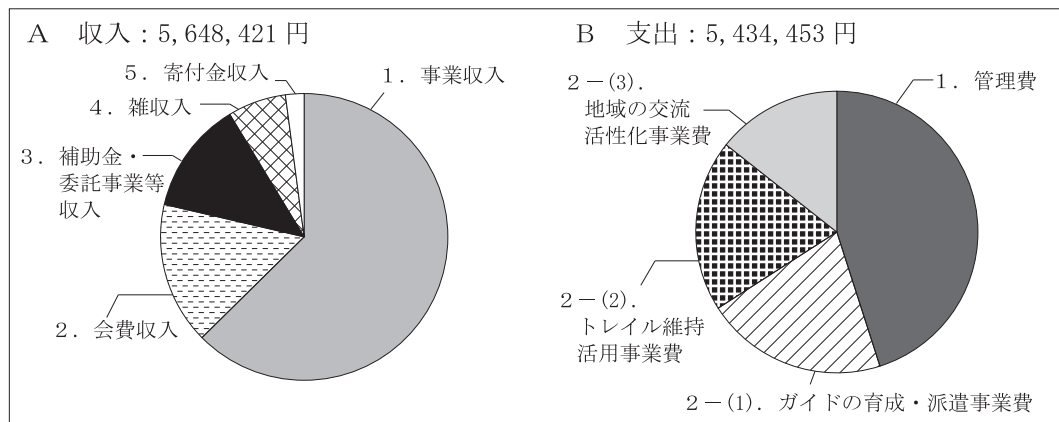
ている。NPO法人でありながら、可能な限り自律的に運営をしている様子がみられる。

Ⅲ 信越トレイルにおけるトレッキング・ツーリズムの特徴

Ⅲ-1 トレッカー数の推移と地域的傾向

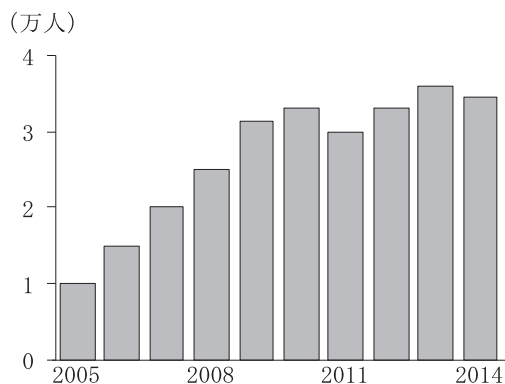
信越トレイルが部分開通した2005年の利用者は年間約1万人であったが、その後増加傾向を示し、2014年には34,500人に及んだ(第5図)⁶⁾。飯山市全体における2014年のグリーンシーズンの入込客数が597,000人⁷⁾と見積もられているため、信越トレイル利用者数の占める割合は約5.8%で、かなり小さい。しかし、飯山市のグリーンシーズンの入込客数は2004年の837,900人をピークに、その後は継続的に減少している⁸⁾ことを踏まえると、信越トレイルの利用者増加はある程度の重要性をもつ。

次に、信越トレイルのセクションごとの利用者数の内訳を第6図に示す。信越トレイルクラブでは、各セクションにおける利用者数の把握やそれに基づいた環境負荷の検証を目的として、各セクションに1～2か所の赤外線カウンターを設置している(写真1)。設置期間は、概ね6月上旬から11月上旬であるが、残雪が遅くまで残るセクション5・6については、設置開始がやや遅れ



第4図 信越トレイルクラブの会計収支内訳 (2014年度)

(NPO法人信越トレイルクラブ提供資料より作成)



第5図 信越トレイル利用者数の推移
(2005～2014年)

(NPO法人信越トレイルクラブ提供資料より作成)

る。設置期間の長短の影響をなくすため、各セクションの1ヶ月(30日)あたりのカウント数を算出し⁹⁾比較すると、セクション1・2、およびセクション5の入口にあたる関田峠の利用者数が多い一方で、セクション3、4、6の利用者数はそれらの半分にも満たないという傾向がみられる。利用者数の多いセクションでも1ヶ月で延べ600人程度の通行にすぎないため、信越トレイルにおけるトレッキングは量的にきわめて環境負荷の小さいツーリズムであるといえる。

Ⅲ-2 個人トレkkerによるトレッキングと その受け入れ形態

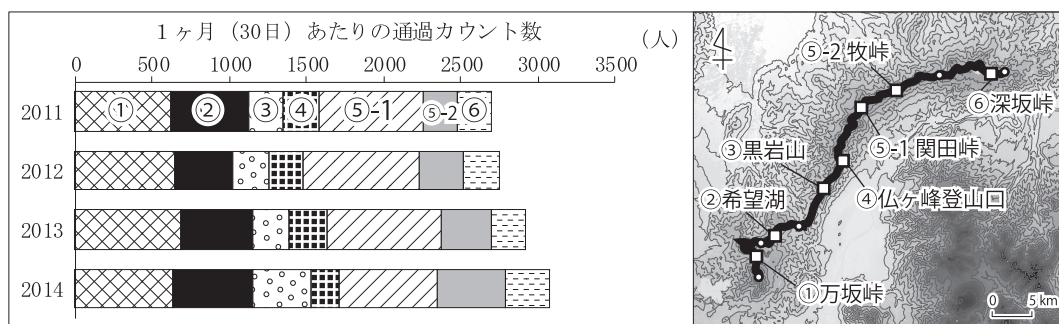
本節では、トレkkerの属性ごとに利用形態を



写真1 信越トレイル万坂峠に設置された赤外線
カウンター (2015年10月 猪股撮影)

分析する。信越トレイルの利用者の多くは、特別なツアーなどに参加をせず、個人で組織するグループで来訪する。こうした利用者を以降では「個人トレkker」とし、彼らの利用形態について述べる。

個人トレkkerによる信越トレイルの利用形態は、合計で6つのセクションを分けて1つずつ歩く形をとる「セクショントレッキング」と、6セクションを通して歩く「スルードレッキング」の2類型に分けられる(第5表)¹⁰⁾。以下、それぞれの特徴を述べる。



第6図 信越トレイルにおけるセクションごとの利用者数とその推移(2011～2014年)

(NPO法人信越トレイルクラブ提供資料より作成)

第5表 個人トレkkerの2類型

セクショントレkker	指標	スルートレkker
中高年が多数	中心年齢層	20代～50代
初心者が多数	登山経験	一定以上の登山経験あり
日帰り～1泊2日	歩行日数	4泊5日前後
麓の宿泊施設（第7図）	宿泊場所	トレイル沿いのテントサイト
軽装備 （20～30L程度のザック）	装備	テントや自炊器具を含む （40～70L程度のザック）

（聞き取り調査により作成）

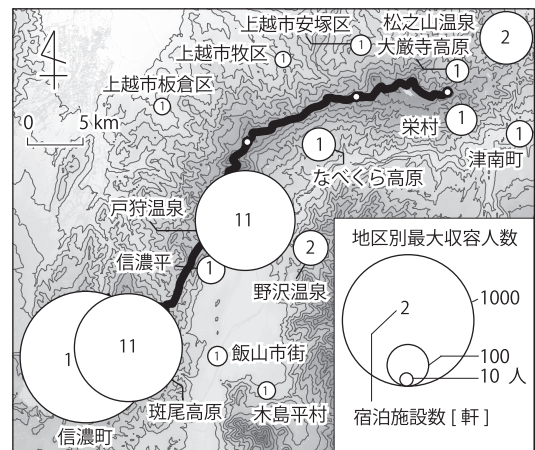
1) セクショントレッキング

主として中高年登山者や初心者層が気軽に低山を歩く形態として、セクショントレッキングを実施することが多い（第5表）。セクショントレkkerは、各セクションの基点となる「斑尾山」、「赤池」、「涌井」、「仏ヶ峰登山口」、「関田峠」、「伏野峠」、「天水山」まで、自家用車もしくはタクシーを利用して訪れ、そこから歩き始める。各セクション10～15kmの道のりを1日（5～7時間）かけて歩く。経験の浅いトレkkerや中高年登山者にとっては決して短くないコースではあるが、標高差も小さく、急傾斜地や梯子・鎖場などが一切ないため、余裕をもって安全に歩くことができる。また、前述の7基点のうち、「斑尾山」、「仏ヶ峰登山口」、「天水山」の3基点へは、自動車で直接アクセスすることができないため、麓の駐車場からトレイル本線に至るまでにアプローチルート¹¹⁾を利用して登ることになる。駐車場の収容台数は、いずれも数10台ほどである。他方、「赤池」、「涌井」、「関田峠」、「伏野峠」の4基点については、国道や県道により直接アクセスが可能であるが、稜線上の用地確保ができないことから駐車場の収容台数は数台程度に限られている。

こうした基点における駐車場収容台数の限界や、基点までのアクセスの困難性、またトレイルの歩行は縦走型¹²⁾となる場合がほとんどであるため、自家用車を利用した来訪の利便性は低い。この難点を克服するために、とくに関東地方などの遠方から訪れるトレkkerは、信越トレイルクラ

ブ加盟宿泊施設を利用している。同加盟宿泊施設は2016年現在で35軒存在しており、トレイル来訪の拠点となる各地区に点在している（第7図）。とくに斑尾高原とタングラム（信濃町）地区には大規模リゾートホテルが立地し、ペンションも多数集積するため、収容人数が大きい。戸狩温泉地区も同様に、民宿が多数存在し（渡邊ほか、2017）、こうした民宿の一部が信越トレイルクラブ加盟宿泊施設に登録し、トレkkerの宿泊を受け入れている。一方、信越トレイル北東部にはこうした大規模なスキーリゾートや民宿地域が存在せず、第3セクター経営による宿泊・温浴施設やキャンプ場が少数点在する程度である。

信越トレイルクラブ加盟宿泊施設への登録に



第7図 信越トレイルクラブ加盟宿泊施設の分布（2016年）

（信越トレイルクラブ公式Webページより作成）

は、宿泊施設1軒につき年間5,000円の加盟料が必要である。そのほか、トレッカーが宿泊施設の紹介を信越トレイルクラブ事務局に問い合わせ、それをうけて彼らを各宿泊施設に紹介する際に事務経費として1人1泊につき500円を事務局に納入するというシステムをとっている。加盟宿泊施設としての登録時には、以下4点が信越トレイルクラブからの加盟条件として示されている。すなわち、①信越トレイルクラブの活動や理念に対する賛同と共有、②交通に関する連絡調整、③宿泊客に対する信越トレイルの情報提供と収集、④トレイル管理・整備への協力である。このうち、②では最寄り駅やトレッキング基点への送迎への柔軟な対応をあげており、これによって加盟宿泊施設を利用したトレッカーは容易に縦走型のトレッキングを実施することができる。

加盟宿泊施設では、こうした送迎サービスのほか、翌日の昼食用弁当販売、洗濯、トレッキング終了時までの荷物預かりといったサービスを提供するところもある。こうしたサービスがあることで、トレッカーは軽量の荷物でトレッキングが実施できる（第5表）。

また、今日、斑尾や戸狩ではスキー観光が不振であり、宿泊施設の一部は、トレッカーを積極的に誘客し、経営者自身が「信越トレイルクラブ登録ガイド」として、閑散期にガイドツアーを実施している例もみられる。信越トレイルクラブ登録ガイドとは、第2表の事業内容にもあるように、関田山脈の自然・文化・歴史について高い水準でのガイドツアー提供、および地域住民がガイド活動を通じて地域の魅力を再発見できるような仕組みを目的としたものである。登録の条件としては、信越トレイルクラブ正会員であること、ガイド講習会を受講すること、トレイル整備活動に年間3回以上参加すること、日本赤十字社の救急法一般講習を修了していること、および信越トレイル全線80kmをすべて歩いた経験があること等が課されている。

現在登録ガイドとして活躍する中心層は50代以上の男性であり、前述のような民宿やペンション

の経営者のほか、周辺地域の小中学校の元理科教師なども名を連ねている。ガイドツアーを積極的に実施する斑尾高原のペンションでは、1990年代以降スキー観光が斜陽でありつつも依然としてホワイトシーズンの入込が圧倒的に多かったが、信越トレイル全線開通後にガイドツアーを始めたことで、グリーンシーズンの入込が増加し、2013年頃からグリーンシーズンのそれがホワイトシーズンのそれを上回るようになるほどになったという。とくに、トレイルが利用可能になる5月下旬から梅雨入り前まで、および9月～10月においては、週に3～4日ほどガイドとして宿泊者に同行するほどである。

ゆっくりトレイルを歩きながら、身近で豊かな自然を楽しみたいという目的で来訪する中高年がセクショントレッキングのかたちをとるため、こうしたガイドツアーとの相性が良いと考えられる。

2) スルードレッキング

信越トレイルでは、前項のような気軽なトレッキングを受け入れる一方で、全長80kmのコースを4～5日間で歩き通すというような、より本格的な趣向を有したトレッカーの受け入れも可能としている。この形態を「スルードレッキング」という。スルードレッカーは大抵、山岳関連の書籍・雑誌やウェブページ等で信越トレイルやその成立の背景について一定の知識を有している。また、その多くはアメリカのアパラチアン・トレイルやジョン・ミューア・トレイル等のロングトレイルへの来訪経験を有しているか、もしくは将来的な来訪に興味を示す傾向にあるという。

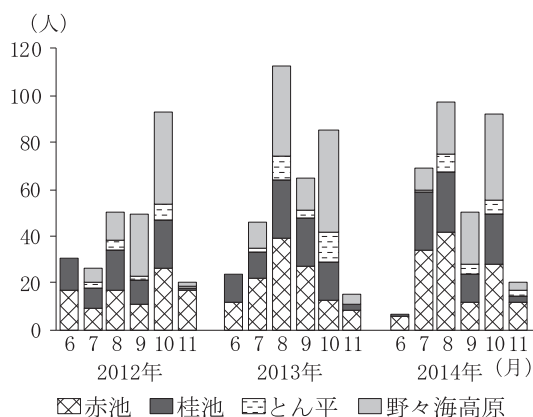
スルードレッカーは、セクショントレッカーと比べて年齢が若い傾向にあり、テントや自炊用具、食材などの重い荷物一式を背負って歩き、宿泊はトレイル全線で6か所あるテントサイト（写真2）を利用する。テントサイトの大半はトレイル沿いにあるため、利用者は山を下りずに宿泊をすることができる。スルードレッカーの多くは、トレイル南西端の斑尾山にアクセスのよい飯山駅、または北東端の天水山へのアクセスがよい森宮野原駅



写真2 信越トレイル赤池テントサイト
(2015年10月 猪股撮影)

の駐車場に車を停め、往路もしくは復路のいずれかでJR飯山線を用いることで一筆書きの行程を終えるかたちをとる。また、北陸新幹線開業による近接性向上で、関東地方から公共交通機関のみで来訪する者も現れている。

こうしたスルートルッキングは、信越トレイル開通当初から可能であったわけではない。スルートルッキングを可能とした契機は、2012年6月のテントサイト（全線で6か所）の運用開始である。区間開通当初は、テントサイトの開設によってスルートルッカーが増加すると、麓の宿泊施設における宿泊客数が減少するのではないかという関係

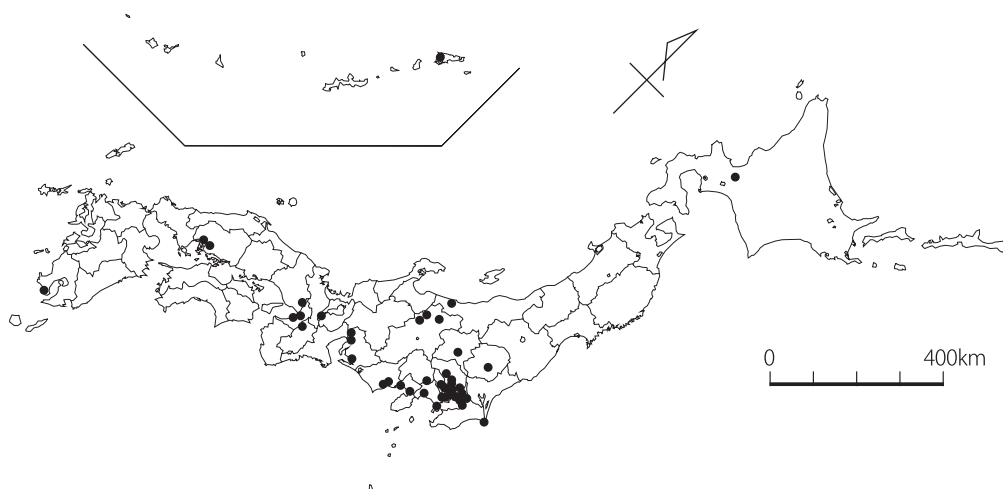


第8図 信越トレイルテントサイト利用者数の推移 (2012～2014年)

(NPO法人信越トレイルクラブ提供資料より作成)

者の懸念があった。しかし、スルートルッカーはセクショントレッカーとは趣向を異にするものであり、両者は競合しないという事務局の見解が理解され、テントサイト開設に至った。

6か所のテントサイトのうち、「赤池テントサイト」、「桂池テントサイト」、「とん平テントサイト」、「野々海高原テントサイト」の4か所は信越トレイルクラブが直接管理運営するものであり、幕営可能数5～20張の小規模なものである。利用者は事前に信越トレイルクラブ事務局にインター



第9図 信越トレイルテントサイト利用者の居住地分布 (2014年)

(NPO法人信越トレイルクラブ提供資料より作成)

第6表 信越トレイルクラブ登録ガイド派遣数
(2014年)

	依頼主							
	森の家	自治体	観光協会	旅行会社	宿泊施設	学校	個人	他
5月	-	-	-	2 (31)	-	-	1 (2)	-
6月	4 (12)	3 (54)	2 (18)	3 (32)	4 (78)	-	-	1 (34)
7月	6 (20)	3 (56)	-	5 (28)	-	1 (1)	-	-
8月	3 (7)	-	-	1 (16)	1 (24)	1 (3)	-	-
9月	4 (22)	7 (70)	1 (3)	2 (13)	-	1 (80)	-	-
10月	4 (17)	3 (44)	1 (13)	9 (95)	2 (48)	1 (2)	3 (18)	3 (32)
11月	2 (7)	-	-	1 (9)	-	-	-	-

注) 上段は派遣依頼団体数、下段カッコ内は利用者数の合計を示す。

(NPO法人信越トレイルクラブ提供資料より作成)

ネット経由で申し込み、利用者1名あたり1,000円の利用料を支払う。他方、「光ヶ原キャンプ場」と「大蔵寺高原キャンプ場」の2か所については、それぞれ新潟県上越市板倉区と新潟県十日町市の第3セクター企業が管理・運営するものであり、それぞれに直接申し込みをする必要がある。

前者の信越トレイルクラブが管理運営するテントサイトの利用者数の推移を第8図に示す。最も多い月でも、延べ100名前後の利用である。彼らがスルートルッキング中に複数のテントサイトを利用していることを考慮すると、スルートルッカーは多い月でも1ヶ月あたり実質20～30人程度で、シーズンを通して100名程度であると推測される。信越トレイルクラブのテントサイト利用申込者の居住地記録によると、こうした利用者の多くは関東地方の都市部からの来訪である(第9図)。他方、北海道や鹿児島といった遠方からの来訪も、きわめて少数であるが存在する。

Ⅲ-3 団体でのガイドツアートレッキング

前述のような個人のセクショントルッカーが多

数を占める一方で、団体でのガイドツアートレッキングも存在する。ここでいう団体でのガイドツアートレッキングとは、信越トレイル登録ガイドが同行するトレッキングツアーやイベントを指すものとする。

ガイドツアートレッキング数の動向を示す指標として、2014年の信越トレイル登録ガイド派遣数を第6表に示す。信越トレイルでは、シーズン中に85件の登録ガイド派遣があった¹³⁾。ガイドツアーの催行形態として主たるものは、なべくら高原森の家が主催するトレッキングイベントや、トレッキングツアーを催行する旅行代理店によるトレッキングイベントなどである。次いで、近隣自治体が地域住民の利用促進を図り開催するトレッキングイベントがあげられる。このほか、登録ガイド資格をもつ人員がいない民宿において、宿泊者がトレッキングのガイドを必要とした場合や、学校の環境教育を兼ねたトレッキング、および少数であるが個人からの依頼があった場合に、ガイド派遣が要請される。ガイドツアーの催行時期は、積雪がなく、かつ暑さを避けた時期、すなわち6月や9～10月に多い。

信越トレイルクラブが主催するトレッキングイベントとしては、「信越トレイルクラブ会員限定トレッキング」(写真3)や「バックパッカーズミーティング」(写真4)などがあげられる。前者は、信越トレイルクラブ会員向けに実施され、後者は東京のアウトドア用品店との共催というかたちで開催される。

Ⅳ トレイル整備の地域的分業体制

Ⅳ-1 信越トレイルにおけるトレイル整備の特徴

信越トレイルは、これまでに述べたように、2000年以降に構想が生まれ成立に至った、きわめて歴史の浅いものである。関田山脈をとりまく地域の住民や産業とトレッキングの結びつきは、日本百名山などのトレッキングがなされる著名な地域とは異なる。日本百名山でも、とくに人気が集



写真3 信越トレイルクラブ会員限定トレッキングの様子

2015年はセクション1・2を2日間に分けて歩くかたちで開催された。事務局スタッフの方が参加者に向けて、トレイル上の自然や峠の文化に関する解説、および信越トレイルの近況報告を実施している。

(2015年10月 猪股撮影)

中する山域では山小屋従業員や地元の山岳会などが登山道整備の担い手である。しかし、信越トレイルは、こうした担い手がいない状態から新たに開始されたものであった。信越トレイルクラブでは、担い手を地域住民のボランティアとする、アメリカのロングトレイルにおける維持管理システムを踏襲したトレイル整備のあり方を取り入れている点が、第一の特徴としてあげられる。

第二に、自然環境との付き合い方があげられる。これは、関田山脈が標高1,500mに満たない低山であり、かつ稜線上では8mにも及ぶ積雪が生じるという特性から生じるものである。多雪により、稜線上のトレイルでは毎年雪の荷重による倒木やコースをふさぐ崩壊が生じる。これを撤去・補修するため、融雪期の5月下旬から6月にかけて、倒木の処理(写真5)や階段等に崩壊部分がないかを確認する必要がある。また多雪や冬季のスキー場敷地内におけるゲレンデ利用の対策として、積雪期に入る前の11月上旬には、一部で道標(写真6)の撤去作業も必要となる。

他方、低山であることは、植生の繁茂をもたらす。日本の有名トレッキングルート多くの、高標高で森林限界および植生限界を越えるものであ



写真4 バックパッカーズミーティングの様子

2015年はセクション1・2を、赤池テントサイトにおけるテント泊をしながら通して歩くかたちで開催された。参加者各自はテントや寝袋などを持参するが、持参できない者への用具一式貸出も行われた。また、赤池テントサイトに隣接する小屋では、共催者からアメリカのロングトレイルの踏破経験やスルードレッキングに適した用具の選び方についての講話があった。

(2015年10月 猪股撮影)

り、樹林帯であってもトレッカー数が多いために、コース上に植生が繁茂することは稀である。しかし、信越トレイルではトレッカー数が少ないこともあり、7月から9月にかけては雑草が繁茂する区間がある。したがって、そうした区間では頻繁な草刈りなどの整備が求められる。稜線上のコースを人が歩けるように切り開いておくと、トレイル開通まではみられなかった低層植生(クロゾルやチシマザサなど)が繁茂するようになるなどの植生遷移も生じ、これにより高頻度の除草作業が必要となるといった生態系変化もある。

また、全長80kmにも及ぶトレイルの一元的整備には、相当な人員や時間が必要になるということも、第三の特徴としてあげられる。前述のボランティアによる整備を実施するとしても、その活動規模や活動範囲は限られるため、現況のトレイルをボランティアだけで整備するのは実質不可能といえる。これを克服するため、信越トレイルでは6つのセクションをさらに20区間に細分し、II章で述べた信越トレイル連絡会の構成員で各区間を分担し、管理や整備にあたっている。次節では、

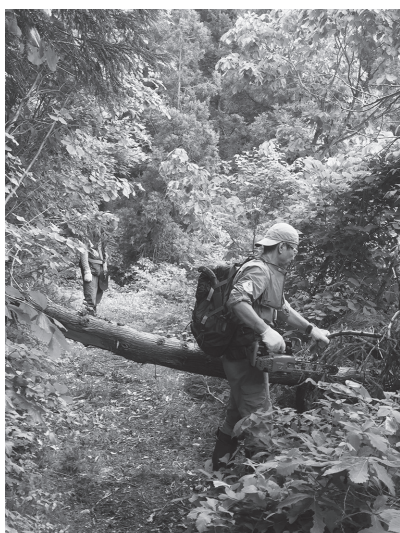


写真5 信越トレイルセクション3における倒木処理の様子

稜線上のコースでは、毎年積雪による荷重を受けて倒木が相次いでいる。トレイルを塞ぐ倒木については、融雪期に処理を行う。(2016年5月 猪股撮影)

この分担によるトレイル整備の地域的な傾向を詳述する。

Ⅳ-2 地域的分業体制

1) リゾート地域(斑尾高原トレッキングトレイル)

1968年、長野県企業局により開発が始まった斑尾高原では、1990年代初頭のバブル崩壊を受けてスキー観光は衰退し、リゾートの観光者数は激減した。その後、自然を生かしたツーリズムに着目し、2000年に「斑尾高原トレッキングトレイル」が整備された。この斑尾高原トレッキングトレイルが、そのまま信越トレイルの一部となっている。セクション1・2には、トレイル整備以前から沼の原湿原や希望湖周辺に遊歩道が存在しており、大学生の合宿の合間などに利用されていた。現在のコースは、その遊歩道を延長・連結することで周遊できるコースになっている。

また、斑尾高原トレッキングトレイルには、通常整備と重点整備という2種類の整備がある(第10図)。通常整備は、斑尾高原観光協会の職員として雇用される専門スタッフが2名、夏季(5～



写真6 信越トレイル野々海峠の道標

トレイルの分岐・合流地点を中心に、信越トレイル全線にわたって統一ロゴの入った道標が設置されている。(2015年10月 猪股撮影)

11月)に斑尾高原に常駐し、整備作業を実施している。この専門スタッフはトレイル整備のほかに、ゲレンデ内の除草作業も実施している。一方、重点整備は、年に4～5回程度実施される。斑尾高原観光協会の会員約70名のうち、半数程度が整備に参加し、冬季の雪による倒木の撤去(5月中旬～下旬)や一斉除草作業(6～7月)など、人手を要する作業を行っている。

つまり、斑尾高原に位置するセクション1・2では地元の斑尾高原観光協会が中心となって、地域内で完結するかたちで、いわば自律的にトレイル整備が行われている。一方で、斑尾高原は飯山市だけでなく、沼の原湿原などのコースの多くが新潟県妙高市に属している。当初は長野県企業局が中心となって開発を進めた地域ではあるが、現在は当該区域のトレイル整備について、妙高市側も「沼の原湿原整備委託事業」というかたちで予算を計上し、斑尾高原観光協会がその資金を用いて活動を実施している。そのため、現在はセクション1・2における行政からの費用負担内訳は、妙高市と飯山市で6対4の割合になっている。

2) スキー民宿地域（戸狩トレイル）

セクション3・4のトレイル整備は、飯山市、信濃平観光協会、戸狩観光協会、信越トレイルクラブが分担して実施する。ここでは、スキー民宿地域におけるトレイル整備という視点で、戸狩観光協会と信越トレイルクラブによる戸狩トレイル整備の特徴をみていく。

戸狩地区では2000年にトレッキング委員会が発足した。時期的には、斑尾高原でのトレイル整備が先ではあるが、信越トレイルの中心に位置する戸狩地区ではスキー観光低迷下、自分たちもトレッキングコースを整備し、既存のグリーンツーリズムに加えて、来訪者にトレッキングも楽しんでもらおうという気運が高まった。結果的には、トレッキング・ツーリズムへの関与を決断し、トレイルへのアプローチルートを整備することになった。戸狩地区にキャンプに訪れる東京の小・中学生団体がもともと整備していた歩道を利用し、それをさらに整備することでアプローチルートを完成させた。また、2007年からは補助金を活用し、戸狩トレイルのマップ作りも開始した。

戸狩観光協会では月に1回、10名程度の規模でトレイル整備を実施している（第10図）。また、信越トレイルクラブ事務局と共同で、整備計画も検討している。

3) 後発観光地域（第3セクターが経営する観光施設を有する地域）

斑尾高原や戸狩のように、既に宿泊施設の整備が進んだ観光地域としての性格を有する地域では、地域が組織化され、グリーンシーズンの観光の一つの基盤としての信越トレイルの整備に取り組んでいる形態がみられた。しかしながら、関田山脈地域の中には、観光産業がそれほど発達しておらず、過疎化が進み十分な労働力を確保できない地域もある。ここでは、その事例として上越市板倉区総合事務所が管轄する地域でのトレイル整備の状況について述べる。

この区間は、セクション4から5に至る関田峠を中心としている。この地域では、グリーンパル

光原荘という宿泊施設を活用して、トレイル利用者にサービスが提供されている。当該施設は基本的に上越市が管理しているが、運営は第3セクターに委託されており、上越市で8割、地元の2つの町内会が2割出資するかたちとなっている。

トレイル整備の状況をみると、基本的には上越市から寺野地区活性化推進委員会（地元の森林組合）に委託しており、整備にかかる予算は市から出ている。上越市役所では商工観光課の職員が個人的にトレイル整備のボランティアに参加するなどの関与はあるが、基本的には信越トレイル連絡会での対応が中心であり、トレイルの整備や規格は各区総合事務所に委ねられている。板倉区はトレイル整備を実施するだけの人員が不足する地域であり、整備を森林組合という外部に求める事態になっている。一方で、地元の自治会もトレイル整備に全く関与していないわけではなく、10名以上で年に2回程度、大規模に除草を行う自治会や、3～6名で年複数回、倒木等の処理や除草などを実施する町内会も存在している。信越トレイルクラブとの関わりもあるが、整備自体は自主的に日時を決定して実施されている。

Ⅳ-3 信越トレイルクラブの果たす役割

前節で示したように、信越トレイルでは各地域の有する性格を反映して異なった形態でトレイル整備が行われている。既存観光地域に隣接する区間では、観光協会や宿泊施設の経営者・従業員による自律的な整備が行われる一方、後発的な観光地域では労働力が確保できないため、行政職員や外部への委託などによる整備が行われる。また、とくに後者における労働力不足を補うかたちで、信越トレイルクラブのスタッフとボランティアによる整備も行われてきた（第10図）。

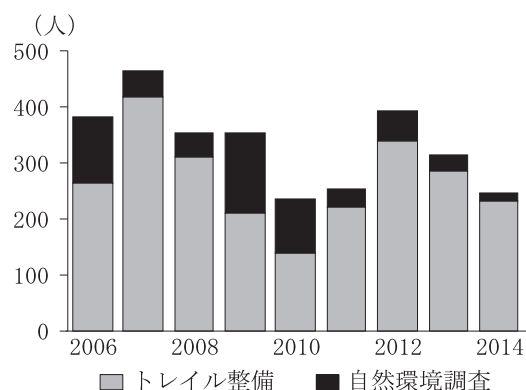
Ⅱ章でも述べたように、信越トレイルクラブでは、事務局に整備担当の職員が1名雇用され、その職員主導で各セクションの整備が計画されている。ボランティアを要する整備作業については、信越トレイルクラブ公式サイトやFacebook等で日程が案内され、参加希望者を広く募っている。

ボランティアとしては年間で延べ200～400人の参加がある（第11図）。周辺の地域に居住する信越トレイルクラブ会員の参加がある一方で、関東地方から整備をするために年数回ほど来訪する人も一定数存在する。こうしたボランティア活動来訪者の分布は、信越トレイルクラブ会員の居住地分布（第12図）を反映している。すなわち、信越トレイルの周辺地域だけではなく関東地方にも分布しているのである。トレイル整備ボランティア

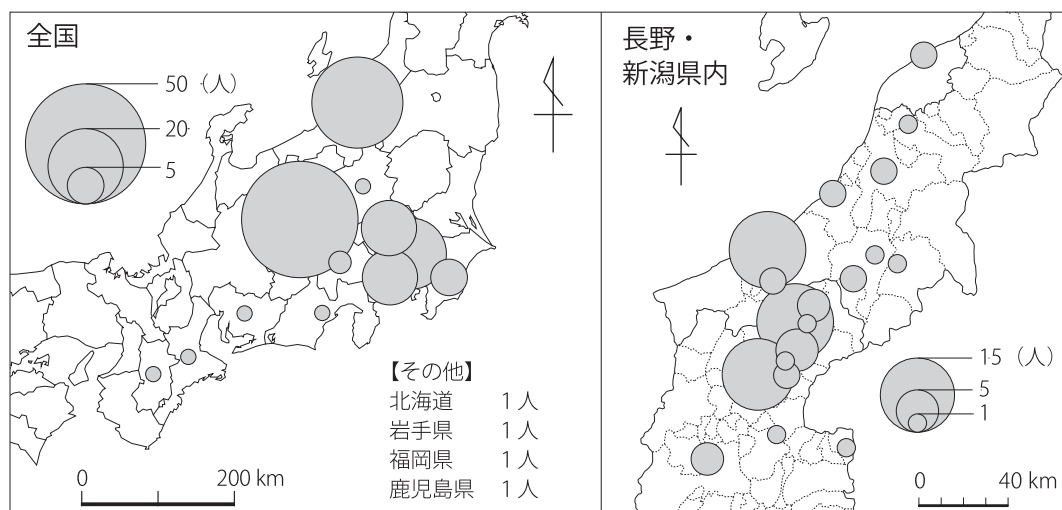
のためだけに遠方から来訪するのは、彼らがトレイル整備を“労働”としてのみとらえているわけではなく、むしろ汗を流しながら自然に触れることのできる一種の“楽しみ”としてとらえている傾向によるものである（第7表）。ボランティアのために来ているというよりも、鎌や鋸を持ちながら無料送迎付きでトレッキングツアーを楽しみに来ているという意識の参加者もいる。こうした“ワーキング・トレkker”的な性格をもつボランティアによって、信越トレイルの整備が支えられているといえるだろう。

斑尾高原や戸狩地区では、スキー観光で培われた地域の観光組織が、トレイル整備における活動の基礎団体として機能しており、安定的なトレイル整備に大きく貢献している。一方で、そのような基礎的組織を持たない地域では、行政が予算を計上して専門業者に整備を依頼するか、地元の自治会が小規模でトレイル整備を行っている。信越トレイルクラブでは地元の自治体などでは対応しきれない地域の整備を全国からボランティアを募集し代わりに整備を行うことによって、信越トレイル全体として、統一がとれたトレッキングコースの実現に貢献している。

また、信越トレイルクラブがトレイル整備に関



第11図 信越トレイルクラブ実施のトレイル整備延べ参加者数の推移（2006～2014年）
（NPO法人信越トレイルクラブ提供資料より作成）



第12図 信越トレイルクラブ会員の居住地分布（2014年）

（NPO法人信越トレイルクラブ提供資料より作成）

第7表 信越トレイルクラブの活動への関与の動機および経緯

信越トレイルクラブの活動への関与の動機・経緯

- ・野沢温泉や戸狩のスキー場には若い頃から訪れていたが、そこでのゲレンデスキーに飽きて、低山でのバックカントリースキーやスノーシューハイクに関心が移った。なべくら高原森の家でそうしたイベントがあり、それに参加したところ、グリーンシーズンの信越トレイルにも興味をもった。(40代男性・千葉県)
- ・2008年の信越トレイル全線開通を全国紙掲載記事で知り、同年秋に来訪したところ、落ち着いた山の雰囲気“一目惚れ”した。そこで信越トレイルクラブの存在を知り、自然保護にも関心があったので、入会を決めた。(60代男性・埼玉県入間市)
- ・映画「阿弥陀堂だより」を観て飯山の地に憧れを抱き、来訪したところ、宿泊先の民宿に掲示されていた信越トレイルのポスターを見て関心をもった。再訪時にセクションハイクを実施し、入会を決めた。近年はトレイル整備ボランティアにも年複数回参加している。(50代男性・埼玉県)
- ・旅行会社が催行する後立山連峰のテント携行縦走ツアーに申し込んだが悪天候により中止になった。代わりに催行された信越トレイルのテント携行ツアーに参加したところ、信越トレイルの自然にハマった。信越トレイルクラブの主催するトレッキングイベントに参加し、入会した。2014年頃からトレイル整備ボランティアにも積極的に参加している。(30代女性・新潟県上越市)
- ・野沢温泉にはスキーの目的でよく来ており、学生時代から岩稜クライミングもしていた。低山で長い距離を歩くということにも関心が出てきた。賛助会員でもトレッキングイベントに無料で参加できるから入会している。(40代男性・千葉県柏市)
- ・10年ほど前から田舎暮らしに憧れており、なべくら高原で実施された蕎麦を栽培から収穫・製麺するまでを年数回の来訪で体験するイベントに参加したところ、信越トレイルクラブの活動を知った。現在はトレイル整備に参加しているが、実際のところ無料送迎付きでトレッキングができる機会として捉えており、そのうえで私の力でも役に立つというのであれば幸い、という思いでいる。(50代女性・埼玉県)

注) 聞き取り調査は2015年10月24日(土)・25日(土)実施の「会員限定トレッキング」、および2016年5月22日(日)実施の「信越トレイルルート点検」において実施した。

(聞き取り調査により作成)

する理念を積極的に提示・共有していることも、統一が取れたトレッキングコースの実現に寄与している。Ⅱ章でも述べたように、トレイル整備においては、自然生態系への負荷を最小限に抑えられるよう、人一人が通れるほどの幅の植生を刈り取るのみとされており、必要以上の手入れは行わないように定められている。老若男女が歩けるように、急斜面や岩場などの危険な場所を避けてトレイルが整備されているというのも、信越トレイルクラブのもつ理念によるものである。

V おわりに

本研究では、新しいトレッキングコースの導入によって、農山村における新しいツーリズムがどのように成立し、またどのように維持されている

のかを、関係各主体へのトレイル整備と利用に関する聞き取り調査から明らかにした。

対象地域では、国の政策により、2000年に信越トレイルの構想が生まれた。その後、補助金制度が終了しても活動を継続させるため、第3セクターの飯山市振興公社の職員が事務局を構成する「NPO法人信越トレイルクラブ」が設立された。信越トレイルは、地元の民宿経営者ボランティアの協力も受けながら整備が進み、2008年秋に全線80kmが開通した。2県7市町村にまたがるトレイルの整備・利用において連携を図るために、林野庁や各市町村、観光協会・民宿組合を構成員とした「信越トレイル連絡会」が設立され、年数回の会議が開催されている。

信越トレイルでは、多様なトレッキングスタイルをとれるような受け入れ基盤整備が図られた。

当初は、自然を楽しむセクショントレッキングのような短距離・短期間のトレッキングのみであったが、2012年から長距離・長期間に及ぶスルートレッキングができるようになったため、そうしたトレッカーの来訪もみられる。

信越トレイルへの各地域のかかわり方には、既存の観光資源や資本規模を反映して、以下の3類型がみられた。リゾートホテルや大規模スキー場を有する地域では、それらの安定した収益に基づいてトレイル整備専門スタッフが雇用され、整備が行われる。多数の民宿が集積する地域では、民宿経営者などの地域内労働力が自主ボランティアを組織し、整備がなされる。第3セクター経営の観光施設を有する地域では、NPOの雇用する整備専門スタッフや地域外ボランティアの労働力により、他律的整備が主体となっている。また、こうした地域外ボランティアは、“労働”よりもむしろ“楽しみ”の意識で整備に参加していることがわかった。

このような新しいトレッキング・ツーリズムが成立・定着した要因として、以下があげられる。第一に、NPO法人信越トレイルクラブの発足とその活動である。信越トレイルクラブは、アメリカのロングトレイルという明確なビジョンを組織内で共有した。さらに、そのビジョンを緩やかに飯山市そして周辺市町村に提示・共有していったことで、行政や民間企業のみでは達成が難しい、柔軟な主体間の連携を可能としたことが考えられる。観光を主眼に据えず、自然保護を前提としたアメリカのシステムをモデルとして活動を開始・継続していることが、結果として信越トレイルとそこでのトレッキング・ツーリズムの定着をもたらしたといえるだろう。

第二に、多様なトレッカーの受け入れを可能とする施設立地があげられる。既存観光地におけるグリーンシーズンの宿泊施設の余剰（未利用）空間をうまく活用し、さらにそうした宿泊施設に駅やトレイル基点までの送迎や荷物預かりといったサービスを担ってもらうことで、セクショントレッカーが容易にトレッキングを実施できる

ようになった。また、より本格的で、信越トレイルのモデルとなったアメリカのロングトレイルに近いスルートレッキングも、テントサイトの開設によって可能となっている。従来の登山ブームにあったような、著名で人気のある単独の山頂を目指すようなマストურიズ的な登山とは一線を画す、水平的で長距離を歩くトレッキングが行われており、この点に信越トレイルの独自性をみることができる。

第三に、トレイル整備における細やかな分業体制があげられる。IV章でも述べたように、既存観光地域では一定の収益および労働力による自律的な整備が実施される一方で、後発観光地域では行政やボランティアを主体とした整備が実施される。信越トレイルクラブが実施するボランティア参加のトレイル整備は、整備の不足する区間で必要な頻度での柔軟な対応を可能としている。これは、民間企業の経済性ベースでの活動でも、行政による縦割りでも実現できないものであると考えられる。

こうしたトレッキング・ツーリズムの定着は、既存観光地域の持続的発展をもたらすという点で、意義があると思われる。また、信越トレイルに興味をもつ人々が信越トレイルクラブの会員となりトレイルの管理・運営に寄与することや、ボランティアの人々が楽しみながらトレイル整備をするといった仕組みは、受益者負担の観点からも持続的で理想的なシステムであるといえる。

他方、今後の持続的な信越トレイルにおけるトレッキング・ツーリズムとトレイル整備を考えるうえでは、周辺地域住民の高齢化が課題としてあげられる。周辺宿泊施設のなかでも、とくに民宿やペンションが集積する地域では、スキー観光の衰退や経営者の高齢化により廃業するケースもみられる（渡邊ほか、2017；矢ヶ崎、2017）。こうした廃業は、単にトレッカーへのサービス供給を低下させるだけでなく、トレイル整備における担い手減少や、登録ガイドの高齢化を通じて、トレッキング・ツーリズムの基盤を崩しかねないと考えられる。この基盤を維持するために、担い手をよ

り広域に求める施策、すなわちより周辺地域の後背地からガイドを募集することや、地域の若返り、すなわち関東地方から来訪するトレッカーや整備ボランティアの人々に、信越トレイルをきっかけとした移住を促進することなども視野に含めた取り組みが必要になると考えられる。後者に関しては、移住して信州いいやま観光局に雇用されて活動する信越トレイル事務局のスタッフがこれにあたるが、こうした枠組みを拡充していくことが、今後より必要とされるのではないだろうか。ただし、トレッキングガイドという側面の人材のみならず、地域文化を伝えるガイドという側面をどのように継承していくのかを考えていかなければならない。

冒頭で述べたように、現代において消費空間としての性格を強める日本の農山村においては、これまでツーリズムの対象とならなかった普遍的な里山を歩くような、新しい形態のトレッキング・ツーリズムが生まれつつある。既存の保護制度のもとにない農山村におけるトレッキング・ツーリズムを持続的なものとするために、例えば本研究

における信越トレイルクラブのような、トレイル整備や自然保護、トレッカーの受け入れなどに関する明確な理念をもち、また行政と民間、地域住民と地域外住民を柔軟に結び付けるような組織の存在が必要と考えられる。こうした組織が機能することによって、自然環境に対する負荷を抑え、地域住民への理解も得ながら、その地域がツーリズム空間に成長するのであろう。

普遍的な農山村および里山景観は日本各地に数多く存在するものであり、新しいトレッキング・ツーリズムを形成するポテンシャルを有する地域は数多いと思われる。本稿で分析した信越トレイルでは、ツーリズムを第一義に据えることなく、あくまで関田山脈の自然と文化を生かしながら、関係者と地域住民、トレッカーをうまく巻き込んだ組織が機能している。今後、日本各地で人の手が入らなくなった里山に、トレッキング・ツーリズムを導入しようとする動きが盛んになるであろう。その際、トレッキング・ツーリズムを通じた里山の持続的利用を追求するためには、先進事例である信越トレイルの例が参考になると思われる。

現地調査に際し、一般社団法人信州いいやま観光局の出澤俊明様、柴田さほり様、大西宏志様、斑尾高原観光協会の佐藤 豊様、戸狩観光協会の佐藤清孝様、NPO法人信越トレイルクラブの木村 宏様（現：北海道大学観光学研究センター）、高野賢一様、片平享伸様、内野美雪様をはじめとする信越地域2県7市町村の皆様から多大なるご協力を賜りました。信越トレイルにおけるトレッキングイベント参加者の皆様、トレイル整備ボランティアの皆様にも、インタビュー調査のご協力をいただきました。末筆ながら以上を記して感謝いたします。なお、本稿の骨子は2016年9月に行われた第11回日韓中地理学会議（於：札幌市、ニューオータニイン札幌）、および第14回日本山岳文化学会大会（於：東京慈恵会医科大学）にて発表した。

[注]

- 1) ロングトレイルとは、歩くツーリズムが実施される長距離歩道のことを指す。
- 2) 最近では、2012年3月に上越市板倉区国川地区で発生した「国川地すべり」がある。
- 3) 加藤（2013）によると、彼は原生ブナ林の保全活動に関する取材をするためになべくら高原森の家を訪れたことがあるが、これを契機として、信越トレッキング委員会のメンバーから、山の中のトレッキングルートづくりについて逆に相談を持ち掛けられたという。彼はそれまでにアメリカのアパラチアン・トレイル（アメリカ東海岸、アパラチア山脈に沿って伸びる全長3,500kmのロングトレイル）やジョン・ミューア・トレイル（アメリカ西海岸を南北に貫くパシフィック・クレスト・トレイルの一部であり、カリフォルニア州内に位置する、全長340kmのロングトレイル）を踏破した経験もあり、そこでアメリカの自然保護のあり方に感銘を受けたことから、ロングトレイルを日本にも作りたいという思いがあり、トレイル構想の実現に向けて2001年から活動を共にし始めた。

- 4) これは、斑尾高原スキー場におけるスキーヤー訪問の低迷，およびグリーンシーズンにおける来訪者の宿泊需要を創出するために，斑尾高原観光協会が設置したものである。
- 5) 防火帯とは，樹林帯における山火事の延焼を防ぐために設けられた帯状の裸地のことである。
- 6) 2011年の利用者が一度減少を示しているのは，東日本大震災の影響によるものと考えられる。
- 7) 飯山市商工観光課提供資料に基づく。
- 8) 飯山市商工観光課提供資料に基づく。
- 9) 算出方法は，「(赤外線カウンター設置期間を通じた総カウント数) ÷ (設置日数) × 30」とした。
- 10) 信越トレイルクラブでは，「セクションハイク (ハイカー)」「スルーハイク (ハイカー)」のように用いられるが，本報告では既述の定義に基づき，「セクショントレッキング (トレッカー)」，「スルートレッキング (トレッカー)」とする。
- 11) 山脈主稜線を通る信越トレイル本線まで登るために整備された登山道をさす。多くはスキー場のゲレンデ斜面をつづら折りに登るものや，古道が再整備されたものである。
- 12) 富士山や高尾山など，単独の山頂を目指して登山をする場合は，登山口から山頂までの往復型の登山となる場合が多く，登山口の駐車場を利用した自家用車による来訪の便が良い。しかし，稜線などを一筆書きで歩くような縦走型の登山においては，出発地と帰着地が異なるため，自家用車による来訪の便が悪くなることが多い。
- 13) 登録ガイド派遣85件は，あくまで信越トレイル事務局を介したものであり，これ以外にも登録ガイド資格を有しながら宿泊施設で直接ツアーを実施する場合もあるため，実際にはこれよりも多い。

【文 献】

- 浅野敏久 (2012)：日本におけるラムサール条約湿地の保全と利用。環境科学研究，7，79-104.
- 大橋めぐみ (2002)：日本の条件不利地域におけるルーラルツーリズムの可能性と限界－長野県栄村秋山郷を事例として－。地理学評論，75，139-153.
- 小笠原正志・中嶋 健 (2015)：民間非営利団体が創設し運営管理する済州島周回長距離トレイル「済州オルレ」徒歩旅行ブームの実態。スポーツ産業学研究，25，61-73.
- 加藤則芳 (2013)：『ロングトレイルを歩く－自然がはく为学校だった』PHP研究所.
- 呉羽正昭 (2012)：レクリエーション・観光・ルーラル・ツーリズムの展開－。田林 明 編『商品化する日本の農村空間』農林統計出版，29-41.
- 公益社団法人日本生産性本部 (2015)：『レジャー白書2014』公益社団法人日本生産性本部.
- 小林昭裕・愛甲哲也 (2008)：『利用者の行動と体験』古今書院.
- 森重昌之 (2008)：エコツーリズムの誕生と広がり。敷田麻実 編著『地域からのエコツーリズム－観光・交流による持続可能な地域づくり－』学芸出版社，29-62.
- 田林 明 (2012)：商品化する日本の農村空間の特徴。田林 明 編：『商品化する日本の農村空間』農林統計出版，381-396.
- NPO法人信越トレイルクラブ編 (2011)：『信越トレイルを歩こう！』オフィスエム.
- フंक，カロリン (2009)：ブルーツーリズムをめぐるコンフリクト。神田孝治編 (2009)：『観光の空間－視点とアプローチ』ナカニシヤ出版，233-244.
- 矢ヶ崎太洋 (2017)：信濃平スキー場の開業と廃業に伴う長野県飯山市外様地区の変容。地域研究年報，39，23-39.
- 渡邊瑛季・包 慧穎・玉 小・曾 斌丹・武智玖海人・呉羽正昭 (2017)：長野県飯山市太田地区におけるスキー観光地域の変化－スキー観光停滞期の就業形態に着目して－。地域研究年報，39，41-63.