Docon Regional Research

[ドーコン リージョナル・リサーチ]

Docon Vol.01

北海道の観光

アドベンチャートラベル

| 特集1 | サイクリング 基調レポート
髙橋　清（北見工業大学 地域未来デザイン工学科 教授）

| 特集2 | 登山・トレッキング 基調レポート
小野善康（大阪大学 社会経済研究所 特任教授）

| 特集3 | フィッシング 基調レポート
朝倉康夫（東京大学大学院 工学系研究科 社会基盤学専攻 上席特任研究員）

Docon Regional Research Vol.01
[ドーコン リージョナル・リサーチ]

北海道の未来を、どう歩むのか。ヒントは、「人」と「地域」に眠っている。

人口減少と少子高齢化の加速、都市部への人口集中と地方の衰退、出遅れが目立つグローバル競争、待ったなしの地球環境問題。まさに混迷の時代に日本が抱える課題は、北海道の課題そのものであり、これまでの社会経済活動の方向性を根本的に変える、新たな取り組みが求められている。見方を変えてみれば、今はまさに、高付加価値化や知識集約型産業の拡大によるイノベーション創出の絶好の機会でもある。国土の5分の1以上という広大な大地、豊富な自然資本を有する北海道は、地域独自の新たな方向と戦略を自分達の手で生み出し、知識と創造性を核とした経済活性化を図る可能性を大いに秘めている。

本レポートは毎号テーマ別に、「世界水準の価値創出」や「持続可能な地域の活動・産業」の動きについて、学識者や有識者と共に道内各地で現地取材し、その活動が育まれた歴史や背景、課題とその克服方法などを事例として調査報告する。持続可能な地域社会、産業の発展、自然環境の保全や生活の質の豊かさ向上など、複雑化しながら存在する課題の解決に向けて、皆さんと共に考えていければ幸いである。

本号では、自然の中のアクティビティや異文化体験を目的とする「アドベンチャートラベル」をテーマに、サイクリング、登山・トレッキング、フィッシングの3分野に注目。ダイナミックな自然と一体となれる格別な体験に加え、地域の文化や食を存分に堪能してもらう滞在型の旅を提案し、地域経済への波及効果を生む、――そんな観光産業の新たなフラッグシップのひとつとなる旅の形態に力を注ぐ団体や事業者の取り組みを取材した。

国内のみならず海外からも旅行者を惹きつける北海道の「アドベンチャートラベル」。その魅力創出の在り方を、参加者視点による学識者のレポートと、道内各地の取り組み事例から見えてきた課題と可能性と共に、世界トップクラスの体験型観光への対応を考えていきたい。

Docon Regional Research

Docon Regional Research ドーコン リージョナル・リサーチ vol.01

北海道の観光
アドベンチャートラベル

04 特集1 サイクリング 基調レポート
自転車と公共交通との連携で多様なサイクリング形態の実現へ
髙橋 清 北見工業大学 地域未来デザイン工学科教授

10 特集1 サイクリング 事例紹介①
函館バス株式会社 函館市

12 特集2 登山・トレッキング 基調レポート
ヨーロッパの山岳リゾートのあり方から、北海道の登山観光の可能性を探る
小野善康 大阪大学 社会経済研究所 特任教授

16 特集2 登山・トレッキング 事例紹介①
北海道山岳ガイド協会 札幌市

18 特集2 登山・トレッキング 事例紹介②
大雪山国立公園連絡協議会

20 特集3 フィッシング 基調レポート
十勝を釣る
朝倉康夫 東京大学大学院 工学系研究科 社会基盤学専攻 上席特任研究員

29 特集3 フィッシング 事例紹介①
ポロシリフライズ&ガイド 中札内村

30 特集3 フィッシング 事例紹介②
NPO法人 渚滑川とトラウトを守る会 滝上町

32 特集3 フィッシング 事例紹介③
フライフィッシングガイド POTAMOS（ポタモス） 中川町

特集1　サイクリング　基調レポート

自転車と公共交通との連携で多様なサイクリング形態の実現へ

初夏の道南ライドは、磯の香りと風が五感を刺激してくれる。

魅力的な観光資源を活かしながら「世界水準の観光地」を目指す北海道。自転車の走行環境、受入環境の改善・充実など〝誰もが楽しめる北海道のサイクルツーリズムの可能性〟を北海道サイクルルート連携協議会アドバイザリー会議の会長を務める髙橋清先生に道南ライドを体験してもらい寄稿頂いた。

出発の朝、札幌市内のホテル。窓の外は小雨がぱらついている。これから向かう函館方面の予報は曇り。小雨が続き、好転しないとテレビの気象キャスターは天気図を示していた。こんな天気は、サイクリストにとって一番やっかいである。服装選びに気を遣う。重ね着するレインジャンパーも必要。6月の道南の雨はまだ冷たいかも、と考えると、サイクルパンツは長めがいいかな、気を巡らせているうちに、朝食の時間が迫ってくる。

朝食は軽めにと考えた。スタート前の昼食は、地元でも有名な洋食屋と聞いている。今日の走行予定距離はそれほど長いものではないし、スタート地点までは高速道路を車で移動するので、消費カロリーはゼロに近い。シーズン当初は体重が気になるものだ。とはいえ、昼食を楽しみに朝食の席を立った。

今回のライドは自前の自転車ではなく、用意して頂いたロードバイクに乗ることになっている。とはいえ2日で約100㎞弱の行程が予定されているので、ビンディングペダルとシューズは持参する。最近、遠方でライドをする際の定番準備である。サドルの高さは現地でチェックと思いながら、用意頂いたロードバイクをクルマの中で拝見した。しっかり整備されたイタリアのBOTTECCHIA、コンポもULTEGRA装備である。最近購入したイタリアメーカーのサイクルジャージーは、スーツケースの中に入っている。これは相性がいい。

札幌のホテルを出発し、雨の中、一路、高速道路で函館方面へ向かう。朝の天気予報は的中しないでほしいと願ってはいるが、無情にも雨はひどくなるばかりである。

サイクリストの目線で走行環境の改善・充実などにも取り組む高橋先生。

昼食を取る予定のレストランは道央自動車道大沼ＩＣ付近で約290キロの距離である。それまでは車内で午後のサイクルに思いを巡らそう。

新しい旅のスタイル

そもそも、ロードバイクを本格的に始めたきっかけは、2つほどある。一つは、私の研究室の有名な自転車レースに出場している学生から、ロードバイクを勧められたこと。爽快感があり、年齢に応じて楽しめ、健康管理にもベストなスポーツである、という。つい、高価なロードバイクを購入してしまった。

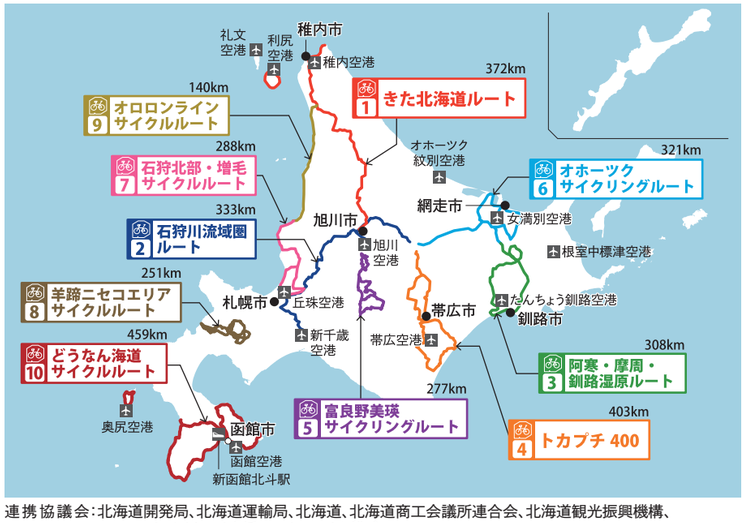
もう一つは、観光先進国であるスイスで、スイス・モビリティを体験したことである。スイス・モビリティとは、観光バスやレンタカーではなく、人力で移動するハイキングやサイクリング、カヌーなどのスポーツアクティビティと公共交通機関を自由に組み合わせて楽しむ、新しい旅のスタイルであり、スロー交通を観光資源にするという、スイスの総合的な観光政策の総称である。これをぜひ北海道に導入できないかという研究会を立ち上げ、まずは、現場視察ということで、スイスでサイクリングやカヌーを体験し、その素晴らしさに感動したからである。

それ以降、すっかり自転車の虜となり、それまで人に言えるような趣味がなかった私も、控えめではあるが、自転車が趣味と他人にも公言するようになった。今では、自転車関連の研究や講演も行うようになり、趣味と仕事を同時に味わえる幸せを感じている。なによりも、自転車で繋がった新たな仲間ができたことが大きく、私の人生の財産となると確信している。自転車に感謝。

仕事と趣味が高じて、南は沖縄から北は宗谷岬まで、これまで各地のサイクルルートを走った。ただ、道南地域でのサイクリングは初めてである。現在、北海道サイクルルート連携協議会では、2023年度時点で全道に基幹ルート9ルート登録されているが、道南地域には基幹ルートは登録されていない(※)。今後申請されるであろう道南のサイクルルートの魅力について思い巡らす内に、車は大沼ＩＣのゲートを抜けていた。

大沼公園ＩＣ近くで人気の老舗「ケルン」で昼食をとる。平日にも拘わらず満席。メニューはスタッフお薦めの王道ハンバーグランチ。午後のライドを考えると、少しカロリーを取りすぎたかと後悔するが、食はサイクルツーリズムの楽しみの一つ、抜くことは許されない。

昼食後、大沼国定公園を車で通過し、国道278号へ向かう。大沼国定公園は、昭和33年に北海道で最初の国定公園に指定された。北海道駒ヶ岳、大沼、小沼、そしてじゅんさい沼の3つの沼、そこに



連携協議会：北海道開発局、北海道運輸局、北海道、北海道商工会議所連合会、北海道観光振興機構、シーニックバイウェイ支援センターにより構成
ルート協議会：市町村、総合振興局・振興局、開発建設部、民間事業者団体（観光協会、商工会議所等）、自転車関連団体等により構成

※髙橋先生の取材後、2024年2月に「どうなん海道サイクルルート」が追加された。

髙橋　清
北見工業大学
地域未来デザイン工学科
教授

たかはし・きよし／交通・地域に関する政策評価、防災計画、物流政策が専門。自転車走行環境の多様性を考慮した乗り心地評価システムの構築など、北海道のサイクルツーリズムへの取り組みにも尽力している。

大沼観光案内所にはサイクルラックが設置されている。近隣施設では貸自転車や手荷物の預かりサービスなど、観光に自転車を積極的に取り入れている。

浮かぶ126の島々からなる風景は、自然が創り上げた日本庭園風な景観として、江戸時代から人々に親しまれてきた。箱館開港時には、外国人の遊歩地区に指定され、散策や舟遊びを楽しんだところでもある。

また、大沼国定公園の地形形成は、北海道駒ヶ岳の火山活動が大きな役割を果たしている。1929年の大噴火をはじめ、これまでにも幾多の噴火を繰り返してきたこの火山周辺では、火山防災の先駆的取り組みを実施してきた。火山防災のハザードマップを作製したのも北海道駒ヶ岳が全国初である。

大沼公園内にあるJR大沼公園駅近くの大沼観光案内所には土産物屋や立ち寄った。周辺にはレンタサイクル・トポロ館もあり、観光情報も充実していた。観光ガイドマップには、七飯町牧場へ向かうヒルクライムコースも示されている。沼周辺の散策のみならず、ヒルクライムも含めて、ぜひ一度はライドしたいものだ。道道から国道へ抜けるルート上では、インバウンドを含め何人かのサイクリストとすれ違った。彼らは、このコースが江戸末期からの観光のコースであったことは知っているのであろうか。

サイクルルート・ネットワーク

サイクルツーリズムにおいて、ルートのネットワーク形成は一丁目一番地である。すべてのネットワークは、ノードとリンクから構成されており、サイクルルート・ネットワークも同様である。サイクルルートにおけるノード（拠点）は、水の補給や補給食の調達、時には自転車の組み立てといった機能を担うことになる。これら機能を兼ね備えた「道の駅」はサイクルルート・ネットワークには欠かせない拠点となる。特に24時間使用可能なトイレは大変ありがたい。道内には道の駅をサイクルツーリズムのゲートウェイとして本格的に整備されている道の駅「おとふけ」もある。また、チューブの自動販売機や工具を無料で貸し出すところなど、サイクルルートのノード機能として、道の駅の重要性は増すばかりである。

今回のライドは、道の駅「縄文ロマン　南かやべ」からスタートする。駐車場において、自転車の組み立て、持参したペダルを設置、さらにサドルの高さも調節した。これまた持参したボトルに水を入れ、ヘルメットをかぶり駐車場でウォーミングアップ。これで準備完了。整備された自転車をご用意いただきありがとうございます、礼。

そして最後の仕上げはトイレ。道の駅のトイレを使用させていただく。ここでいつも気になるのは、シューズの音である。音はもとより、サイクルシューズのビンディングが床を傷つけないか心配だ。今回は金具が靴底にめり込んだ形のSPDシューズを選択した。サイクルツーリズムは、走る楽しみはもとより、降りてからのアクティビティも大きな魅力である。しかし、周りの人々への気遣いや、建物の床を傷をつけないという配慮も常日頃から大事だと考えている。

この道の駅に併設する函館市縄文文化交流センター内で微笑んでいる、国宝、北の縄文ビーナス「中空土偶」に別れを告げ、いざ、スタート。一気に坂を下る。国道278号（バイパス）を少し戻り、臼尻会館の横を抜けて、コンビニで伴走車と合流。さらに海岸線を南に向かう。

コンビニはサイクリストにとってのライフラインである。補給食の購入やトイレの使用、日差しが厳しいときには、軒下での休憩。特にセルフガイドでライドする際は、サイクリストにとって欠かせない施設である。コンビニの利便性を高めるお願いとしては、自転車のラックを是非、設置頂きたい。北海道開発局とセイコーマートは協定を結び、前述の北海道の基幹ルート上にある店舗に、サイクルラックを設置して頂いている。サイクルルートのインフラ整備向上にも一役買って欲しいものだ。

スタートして15キロが過ぎた。同伴のサイクリストも慣れてきた様子であるが、天候は一向に良くならない。空一面が雲に覆われ、太陽は顔を出してくれない。とうとう天候が怪しくなって、安浦漁港を通過し、古部漁港集落付近で雨が降りて来た。残念だが、降雨のため本日のサイクリングは終了となった。

伴走車に自転車を積み込み、恵山国道278号から道道231号へ直進する。さらに直進すると水無海浜温泉である。満潮時には水没するワイルドな露天風呂として有名な温泉で、25年ほど前に訪れたことを思い出す。狭い道道は海岸沿いを走り、少し高台を上がると宿泊先のホテル恵風だ。目の前にあるはずの標高618mの恵山は霧に姿を隠している。たしか山頂までのヒルクライムコースがあるとの装備や、少人数グループでの走行など、走行マナーを今一度確認することも必要だ。

サンタロトンネルを無事通過し、左に折れ、日浦洞門へ向かう。ここは、1929年に開通した素堀のトンネル群で、周辺は、「道南金剛」と呼ばれる安山岩の柱状節理の奇岩絶壁が続き、観光の名所のひとつになっている。また、豊浦側には奇岩にまつわる民話伝説「佇て岩とサンタロ泣かせ」があり、漁に出たまま帰らない息子を浜辺で待ち続けた父と嫁が、ついに岩になってしまったという悲しい民話が「サンタロトンネル」の名の由来と聞いた。

全国的にも手掘りトンネルは、その歴史性と相まって、サイクルルートの魅力要素だ。ここもルートの魅力を高める、まさに寄り道、サイクルルートもある。サイクリストの安全性を確保するため、また、ドライバーへ過度な負担を与えないためにも、サイクルルート上のトンネルの安全対策は喫緊の課題だ。それは道路管理者も認識しているところで、現在、ICTも利用したハード面の対策を検討していると聞く。一方でサイクリストも視認性の高いライトでキャンプはこれまでにも増して人気となっている。キャンプとサイクリング、まさにコロナ禍後の王道アウトドア、実に魅力的である。

スタートして間もなく、1355mのサンタロトンネルを通過する。ライトは点灯しているものの、トンネル内の照明は暗く、後方から迫る自動車の反響音に、ついブレーキレバーを握りたくなる。小型自動車の通行音もまるで大型トラックのそれと聞き間違うほどの爆音である。

確かに北海道の海岸線は風光明媚な箇所の連続で、サイクルルートとしては一級品である。しかし、同時に石狩北部・増毛ルート（国道231号）のように、トンネルと覆道が合わせて28区間もあるというルートもある。サイクリストの安全性を確保するため、また、ドライバーへ過度な負担を与えないためにも、サイクルルート上のトンネルの安全対策は喫緊の課題だ。それは道路管理者も認識しているところで、現在、ICTも利用したハード面の対策を検討していると聞く。一方でサイクリストも視認性の高いライトの装備や、少人数グループでの走行など、走行マナーを今一度確認することも必要だ。

サンタロトンネルを無事通過し、左に折れ、日浦洞門へ向かう。ここは、1929年に開通した素堀のトンネル群で、周辺は、「道南金剛」と呼ばれる安山岩の柱状節理の奇岩絶壁が続き、観光の名所のひとつになっている。また、豊浦側には奇岩にまつわる民話伝説「佇て岩とサンタロ泣かせ」があり、漁に出たまま帰らない息子を浜辺で待ち続けた父と嫁が、ついに岩になってしまったという悲しい民話が「サンタロトンネル」の名の由来と聞いた。

全国的にも手掘りトンネルは、その歴史性と相まって、サイクルルートの魅力要素だ。ここもルートの魅力を高める、まさに寄り道、サイクルルートもある。サイクリストの安全性を確保するため、また、ドライバーへ過度な負担を与えないためにも、サイクルルート上のトンネルの安全対策は喫緊の課題だ。それは道路管理者も認識しているところで、現在、ICTも利用したハード面の対策を検討していると聞く。一方でサイクリストも視認性の高いライトに賑わうそうだ。コロナ禍以降、密を避けたレジャーとして人気となっている。キャンプとサイクリング、まさにコロナ禍後の王道アウトドア、実に魅力的である。

スタートして間もなく、1355mのサンタロトンネルを通過する。ライトは点灯しているものの、トンネル内の照明は暗く、後方から迫る自動車の反響音に、ついブレーキレバーを握りたくなる。小型自動車の通行音もまるで大型トラックのそれと聞き間違うほどの爆音である。

確かに北海道の海岸線は風光明媚な箇所の連続で、サイクルルートとしては一級品である。しかし、同時に石狩北部・増毛ルート（国道231号）のように、トンネルと覆道が合わせて28区間もあるというルートもある。サイクリストの安全性を確保するため、また、ドライバーへ過度な負担を与えないためにも、サイクルルート上のトンネルの安全対策は喫緊の課題だ。それは道路管理者も認識しているところで、現在、ICTも利用したハード面の対策を検討していると聞く。一方でサイクリストも視認性の高いライトに賑わうそうだ。コロナ禍以降、密を避けたレジャーとして人気となっている。

名所を巡り五感を刺激する道南ライド

二日目の天気は回復に向かう予報。窓の外は薄い霧がかかってはいるが、きっと霧は晴れる。今日は函館市内まで、気持ちのいいライドができそうだ。気温の上昇は、気分も上昇と、短めの上下サイクルジャージーを選択する。車体と同国のブランドで相性はぴったり。

ホテル恵風から伴走車に自転車を載せ、スタート地点の道の駅「なとわ・えさん」へ向かう。本日も道の駅がルートのゲートウェイだ。

道の駅近くには恵山海浜公園もあり、コンビニも近いことから行楽シーズンには大いに賑わうそうだ。コロナ禍以降、密を避けたレジャーとして人気となっている。キャンプとサイクリング、まさにコロナ禍後の王道アウトドア、実に魅力的である。

スタートして間もなく、1355mのサンタロトンネルを通過する。ライトは点灯しているものの、トンネル内の照明は暗く、後方から迫る自動車の反響音に、ついブレーキレバーを握りたくなる。小型自動車の通行音もまるで大型トラックのそれと聞き間違うほどの爆音である。

確かに北海道の海岸線は風光明媚な箇所の連続で、サイクルルートとしては一級品である。しかし、同時に石狩北部・増毛ルート（国道231号）のように、トンネルと覆道が合わせて28区間もあるというルートもある。サイクリストの安全性を確保するため、また、ドライバーへ過度な負担を与えないためにも、サイクルルート上のトンネルの安全対策は喫緊の課題だ。それは道路管理者も認識しているところで、現在、ICTも利用したハード面の対策を検討していると聞く。一方でサイクリストも視認性の高いライトに賑わうそうだ。コロナ禍以降、密を避けたレジャーとして人気となっている。

聞いた。天気が良ければ山頂から青森までできれいに見えるのだろうと思うと、さらに残念。サイクリストには天気をコントロールする能力はない。しかし、その天気を楽しむというマインドがある。ゆえに、サイクリストは異なる条件のライドを楽しむリピーターが多い。

名所を巡り五感を刺激する道南ライド

二日目の天気は回復に向かう予報。窓の外は薄い霧がかかってはいるが、きっと霧は晴れる。今日は函館市内まで、気持ちのいいライドができそうだ。気温の上昇は、気分も上昇と、短めの上下サイクルジャージーを選択する。車体と同国のブランドで相性はぴったり。

ホテル恵風から伴走車に自転車を載せ、スタート地点の道の駅「なとわ・えさん」へ向かう。本日も道の駅がルートのゲートウェイだ。

道の駅近くには恵山海浜公園もあり、コンビニも近いことから行楽シーズンには大いに賑わうそうだ。コロナ禍以降、密を避けたレジャーとして人気となっている。キャンプとサイクリング、まさにコロナ禍後の王道アウトドア、実に魅力的である。

スタートして間もなく、1355mのサンタロトンネルを通過する。ライトは点灯しているものの、トンネル内の照明は暗く、後方から迫る自動車の反響音に、ついブレーキレバーを握りたくなる。小型自動車の通行音もまるで大型トラックのそれと聞き間違うほどの爆音である。

確かに北海道の海岸線は風光明媚な箇所の連続で、サイクルルートとしては一級品である。しかし、同時に石狩北部・増毛ルート（国道231号）のように、トンネルと覆道が合わせて28区間もあるというルートもある。サイクリストの安全性を確保するため、また、ドライバーへ過度な負担を与えないためにも、サイクルルート上のトンネルの安全対策は喫緊の課題だ。それは道路管理者も認識しているところで、現在、ICTも利用したハード面の対策を検討していると聞く。一方でサイクリストも視認性の高いライトに賑わうそうだ。コロナ禍以降、密を避けたレジャーとして人気となっている。

素掘りしたトンネルが7つ連続する「日浦洞門」は道南土木遺産に指定されている。

天気は足の状態とは反比例し絶好調である。雲も晴れ6月としては強い日差しが照りつけた。短距離とはいえ、水分補給が重要となってくる。天候が良くなると、走行にも余裕ができ、通過する場所が持っている地域の香りを、自転車が斬っていく風と共に感じることができる。サイクルしているとのことであった。

バスを避けるため海側の堤防によろうとした瞬間、こけた!!　防波堤の壁で膝をすりむいた。下半身の筋力が十分ではないシーズン初めにはよくあることだが、この手の擦り傷は浅く見えて、ペダルを回すたびに血がにじみ出てくる。案の定、出血は続いた。

海岸線に沿った道路では昆布の香りがより強く感じられ道南ライドの記憶として刻まれる。

建設目的の一つであった軍事物資の輸送も、戦局の悪化や資材不足により工事は中断し、その後廃線に。一度も列車が通る事がなかった幻の鉄路に思いを馳せて一休み。

ツーリズムが五感に訴えるアクティビティだといわれる所以である。以前、増毛のサイクルルートでは、リンゴの香りの中、走行した。ここでは、まさに昆布や磯の香りは脳に直接アタックし、記憶となって残っていく。

　このルートでは先ほどの日浦洞門に加え、もう一つ楽しみにしていた歴史遺産がある。旧戸井線の汐首橋梁跡である。コンクリート製のアーチ橋は国道に沿った形で残されているため、ライドしながら容易に見ることができる。とはいえ、ここでは自転車を降りて、じっくり味わうこととしよう。

　汐首橋梁跡は、１９３６年着工、戦時中に中断した未完成の鉄道路線「戸井線」の一部である。戸井線は、五稜郭駅から戸井駅までの29・2㎞を結ぶ予定であった。目的は、津軽海峡の防備のために建設された汐首岬砲台への物資輸送や、青函連絡船の輸送距離を短絡するためであった。１９４２年に戦局悪化や資材不足により、わずか2・8㎞を残して工事は中断、その一部が橋梁跡として残ったものだ。

　津軽海峡は国際海峡であり、多くの外国船籍や軍艦も往来していることはご存じのとおり。その昔、日露戦争における日本海海戦で勝利した日本海軍は、ロシアのバルチック艦隊を迎え撃つに、敵の艦隊が対馬海峡を来るか、津軽海峡を来るかで迷ったとの記述を、とある本で目にした。１２０年経た今でも、津軽海峡の重要性は変わっていない。汐首橋梁は昔の姿を残しつつ、しょっぱい川の津軽海峡を茂った木々と共に見続けている。現在、一部は函館市内の自転車・歩行者専用道路として利用されている。

地域と深く接するのに最適な自転車

　アドベンチャーツーリズムとは「アクティビティ、自然、文化体験の３要素のうち、２つ以上で構成される旅行」を指すとAdventure Travel Trade Associationによる定義では示されている。

　〝アドベンチャー〟という用語から、一般に強度の高いアクティビティを主目的とすると連想されがちではあるが、アクティビティは地域をより良く知り、地域と深く接する手段の一つであり、近年はハードなものより、むしろ散策や文化体験等のソフトで簡易なものが主流となってきている。

　確かに北海道は圧倒的で人間さえも寄せ付けないほどの

自転車と公共交通との連携で多様なサイクリング形態の実現へ。

自然のなかで行うアクティビティも魅力的であるが、地域固有の歴史を振り返り、地域をよりよく知ることが魅力になる地域も多く存在する。まさに、北海道の中でもその歴史的経緯と地政学的な位置からも特筆される函館・道南地域はアドベンチャーツーリズムの魅力が数多く散在する地域だといえよう。そのポイントとポイントを線で結び、まとめ上げていくためのツールとして、自転車は最適なツールであると思っている。

　目指す函館市内までもう少しだ。海岸に続く道沿いに前方へ視線を移すと、湯の川方面の建物が微かに見え始めた。

　函館市内を自転車で走るのは、実に何年ぶりであろうか。実を申せば、私の博士論文は「函館都市圏の観光交通計画」である。今から約30年前、函館では観光交通の流動を把握するためＰＴ（パーソン・トリップ）調査が全国に先駆けて実施された。そのデータを用い、函館市内における観光交通の流動予測分析が博士論文の内容である。考えてみるとこの街は、私が研究者としてスタートした思い出深い街であった。

　当時から函館には、北海道の他の街と比較して、一種独特な雰囲気があると感じていた。はこだて検定のテキストには、函館人気質を「イイフリコキ（格好をつける）」、「内地志向（札幌へは目を向けず東京志向）」などと、多少自虐的な記述がみられるが、どちらにしても、誇り高く、郷土愛が強い、こだわりの強い気質だと理解した。誇り高く、こだわりの強いところには、得てして独特な文化が芽生える。

　そんな思いを巡らすうちに、市内で休息を予定している ｃａｆｅバップに到着した。この店は、ＪＡＺＺ好きであれば一度は訪れたい喫茶店として有名と、ある雑誌でも紹介されていたのを思い出す。強い日差しの中、ライドで疲れた体を休ませる。落ち着いた雰囲気の中で頂くコーヒーは格別である。店を見渡せば、多くの有名なＪＡＺＺ演奏者のポスターやレコードが所狭しと並んでいる。文化の香りを満喫するひと時であった。

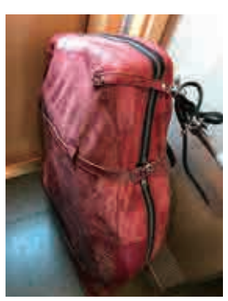
　サイクルツーリズムは、今後さらなる需要の拡大が予想される中、サイクルツーリズム関係者の端くれとしては、さらなる底辺拡大のための方策を考えることが必要であると感じている。いわゆる「ガチ」なサイクリストだけではなく、「散走」をはじめとする走る魅力もさることながら、自転車を降りての体験に魅力の重きをおくサイクリストも増えるであろう。これからはサイクリストの年齢層も幅が広くなり、家族連れや、アクティブなシニア層など、多様なサイクリストに対するコンテンツを提供することが必要となる。サイクルツーリズムの底辺拡大のためにも、地域の風土や歴史、さらに洗練された文化とサイクリングをミックスさせることが重要ではないだろうか。香りの深いコーヒーを頂きながら自転車と文化について思いを巡らせた。

走る楽しみはもちろん、地域の文化や風土に触れるのもサイクルツーリズムの魅力と語る髙橋先生。ジャズが流れる喫茶店で至福の一杯。

行動範囲を拡大させる公共交通との連携

　サイクルツーリズムの底辺拡大に重要なポイントがもう一つある。それは、自転車と公共交通との連携である。具体的にはサイクルバスやサイクルトレインの運行である。公共交通とサイクリングの連携は、前述したスイス・モビリティでも指摘がなされている。公共交通と連携することは、サイクリングの範囲を拡大するのみならず、サイクリストに対する安心感を与え、多様なサイクリング形態を実現するのに適している。現在、宗谷地域ではサイクルバスの運行、また、道東ではサイクルトレインの実証実験が行われており、今後の発展に期待したい。また、函館走行の翌日の函館バスヒアリングでは、サイクルバスの実施の経緯や、将来展望も含め伺うことができた。内容は事例紹介に記載されている。

　ヒアリングの翌日、大学の別件用務のため、新函館北斗駅から新幹線に乗り青森まで移動した。新幹線のデッキで年季の入った革の輪行バッグを発見。最後に、地上最速の陸上公共交通機関とスローな自転車がマリアージュ。次回は新幹線での輪行も楽しんでみようか。



特集1　サイクリング

事例紹介
01

自転車と共に、憧れのあの場所まで
函館、「サイクリングバス」の試み

函館バス株式会社

「サイクリングバス」の車両後方は座席シートがなく、ロードバイクなどの自転車を分解せずに積み込める。

2019年、自転車を車両後部の専用スペースに積み込むことができる特殊な車両「サイクリングバス」が函館市に登場。函館駅前から江差や湯の川温泉、大沼公園など、自転車では距離と時間のハードルが高い観光地へも、愛車と共に気軽に出かけることができるとサイクリストたちから好評を受けた。企画・運行を実現した「函館バス株式会社」の担当者に話を伺った。

何かワクワクするようなバスを作りたい

―まずは「サイクリングバス」とはどんなものですか。

一言で表すと、自転車をそのまま車内に積み込むことができるバスです。このバスで車両後方の座席シートを取り払い、車輪止めを設置することで、自転車を分解することなく積み込むことを可能にしました。ハンドルが動かないように固定するためのベルトも、バスの手すり部分に取り付けました。

従来、公共交通機関を利用する際には一旦、車輪を外すなどの分解をして、輪行袋に入れてといった手間が発生していましたが、当該バスについてはその心配がありません。

運行は土日祝限定で、函館駅前～江差町や、湯の川温泉街～大沼公園というルートで営業していました。バスの通常料金にプラス片道500円で利用することができ、2019年、2020年の期間限定で運行していました。

サイクリストの皆さんには大変ご好評を頂いておりましたが、残念ながらコロナ禍に見舞われたことで路線としての運行は中止し、現在は貸切での営業のみ行っております。

―このバスを始めたきっかけは何だったのでしょう。

「何か面白い、ワクワクするようなバスを作りたい」という発想から始まりました。当時、自転車競技のアニメが流行っていたことや、2017年に「ツール・ド・北海道」が函館エリアで行われ、市内や近郊でもロードバイクなどに乗る人が増えてきた事もあり、自転車に着目したのです。社内でも自転車乗りが増えており、私自身も自転車であちこちを巡るのが好きでした。

しかし市外に行ってみたいけれど、大沼トンネルや峠など、函館市周辺を自転車で巡るには難所も多く、場所によっては道幅が狭かったり、自転車道がなく、走るには勇気がいる場所が多いと感じていました。

社内でも「乗りたい場所へ行くにも距離が遠い」、「自家用車に自転車を積むのも難しいし大変」といった声があり、自転車でも利用しやすい公共交通の需要があるのでは…と考え、バスの車両改造と運行に踏み切りました。

バスを使って気軽にロングライドを

―事業開始までに苦労した点はありましたか。

全国的に見ても、二人掛けの座席部分に「人と自転車」がセットになって乗るような形がほとんどで、弊社のような積み込みに特化した仕様に関しては、事例がなかったと思います。

運輸支局への認可申請のために、他県での取り組みを調べたり様々な方にお話を伺ったりもしましたが、いかんせん前例が少ないために苦労しました。

―函館周辺エリアでは、どんな場所でサイクリングバスが便利なのでしょう?

函館市からどこか別の町にいく時ですね。大沼・鹿部方面へ行くには大沼トンネルを、厚沢部や江差へ行くには中山峠（江差山道）などの難所があります。また旧上磯町の方は道路自体が狭い上、車の交通量も多い。自転車だと怖かったりする箇所をバスで越えていけるというのは、かなり大きな利点だと思います。

私自身もそうですが、自転車に乗りたての時には走れる距離がそこまで長くありませんし、走れたとしても時間がかかってしまい、帰り道が暗くなって怖い思いをした事がありました。そのため思い切ってロングライドに踏み切れない…。こういった事が理由で、自転車でどこかへ行く事を断念していた方が結構いると思うのですが、その点の不安解消のお手伝いが出来ているのかなと実感しています。利用者の方からも、そういった難所をバスでクリアできることに対して、喜びの声を頂いておりました。

―現在は貸切バスとして稼働していますね。

そうですね。例えば道南サイクルツーリズム推進協議会主催で行っている、サイクリングツアーガイド育成勉強会のサイクリングツアーなどの際にお手伝いをさせていただいております。2泊3日ほどの行程で、渡島・桧山管内を実際に自転車に乗って移動し、道南地域の資源や魅力を発見しようという取り組みですが、このツアーでサイクリングバスを稼働しています。その他にも自転車愛好家グループで函館市内と大沼湖畔の往復利用も何度かありました。今後は道外、国外からの利用も期待しております。

―サイクルツーリズムで、道南エリアが持っている魅力とは何だと思いますか。

海、山、グルメなど見どころ、食べどころがたくさんあるところでしょうか。道中にコンビニや道の駅もあるので、安心して走ることができます。個人的におすすめしたいのは大沼湖畔⇔鹿部のルート。大沼湖畔はサイクリングロードが整備されており、初心者でも走りやすいです。四季折々の景色を楽しめ、休憩地点にはスイーツやグルメも豊富です。若干のアップダウンもありますが、車の交通量が少なく、ゆったりと木々の中を走ることができます。鹿部には日帰り温泉もあります。

―道路環境の整備など、国や道に求めたい事はありますか。

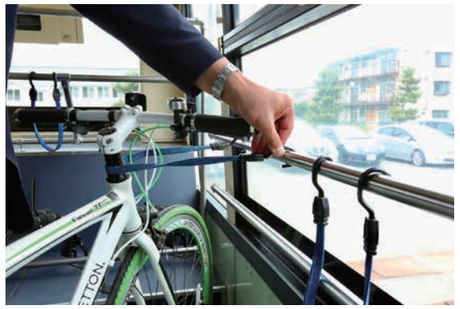
道路整備があまりされていない箇所や、道路自体の劣化が見受けられる箇所が多々あるように思います。車、自転車の双方にとって走りやすい道路を目指した見直しも必要なのではないでしょうか。

車と違い自転車は免許の取得も講習もない、とても身近な乗り物です。とはいえ道路交通法には自転車のルールがしっかりと定められています。

これはお願いになりますが、周囲の人だけでなく自分自身の安全の為に是非ルールを守って欲しいですね。

函館バス株式会社
バス事業部 営業課
金澤 裕美

駐輪場のように、車輪止めが10箇所設置された車内。



既存の手すりに設置したハンドル固定ベルト。

函館バス株式会社

●1944年設立
渡島・檜山振興局管内（奥尻町除く）全域で路線バスを運行。「サイクリングバス」貸切の相談はバス事業部 営業課（TEL.0138-51-3960）へ問い合わせを。

特集2　登山・トレッキング　基調レポート

ヨーロッパの山岳リゾートのあり方から、北海道の登山観光の可能性を探る

©YOSHIYASU ONO

スイス・クライネシャイデック駅周辺のトレッキングコースから望むメンヒ、ユングフラウ（右）の荘厳な山容。

北海道において今後、「登山」はより大きな観光資源になりうるのか。山を愛し、欧州の山岳リゾートについても造詣が深い小野善康先生に大雪山・黒岳登山を体験してもらい、現地で見えた登山観光の可能性や課題を語ってもらった。

北海道のアドベンチャートラベルを構築するジャンルの中でも、登山は重要な構成要素の一つと言えるだろう。文筆家で登山家でもあった深田久弥の名著『日本百名山』では、利尻山やトムラウシ山など北海道は9座が挙げられている。それら名峰はもちろん、広大な北海道には大小1300を超える山々があるのも特徴。さまざまなレベルの登山で、北海道の大自然や絶景を体感できる。

では、アドベンチャートラベルにおいて登山はどのような可能性や魅力を秘めているのか。国内はもとより、欧州を中心に世界の山も知る経済学者、小野善康先生に多角的な視点で考察してもらった。

現状を知るべく まずは黒岳登山を体験

今回、小野先生に登ってもらったのは、日本百名山の一つ「大雪山」の黒岳。登山日の7月中旬は気温・湿度とも北海道にしては少し高く、あいにく最高のコンディションとはならなかったが、雲の合間から時折顔をのぞかす山頂に導かれるように、早朝からの登山開始となった。

ちなみに小野先生が登山にどっぷりはまったのは50代後半から。「昔は登山なんて興味なかったんです。ただ自転車が趣味で、色々と遠乗りしているうちに、知らず知らずに体力がついていたんでしょうね。あるとき登山に挑戦したらとても楽しく登れたんです。それからは、多い時で年に15回くらいは山へ行ってます。国内の百名山やヨーロッパアルプスで、登山・トレッキングを楽しんでいますよ」

黒岳山頂までは、山麓の層雲峡温泉街からアプローチできる登山道もあるが、今回はロープウェイで標高1300mの五合目へ。さらにリフトで標高1520mの七合目まで上がり、そこからの山行となる。標高1984mの山頂までは約1・8kmの道のりだ。距離案内を見て、「1・8kmなんてあっという間」と余裕の笑みを浮かべる小野先生。登り始めは密集する低木の中を抜けていく。登山道はところどころ、丸太で階段状に整備されていた。「この登山道は良いです。穴やエグレがなくて歩きやすい。それでいて自然の感じも残っている。ちゃんと人の手が入っていますね」

黒岳の登山道は予算や人員不足という課題がある中で、一般社団法人大雪山・山守隊やNPO法人かむいを始め、民間ボランティアの協力により保たれている。同じ大雪山の旭岳でも、NPO法人大雪山自然学校や東川町大雪山愛護少年団らが登山道を維持管理。どちらも経年劣化や気候変動などの難しい問題を抱えながら、どうにか維持管理しているというのが現状だ。

登山道を美しく彩る 高山植物の花畑

登山中は、山肌に咲く可憐な高山植物が疲れを癒やしてくれた。特に見事なのが、薄黄色の花弁がかわいらしいウコンウツギの群落。山頂付近までほぼ途切れずに咲いている。「これは素晴らしい。こんなにたくさん咲いているのは初めてみました。こういう景色に出合いたくて山を登っているんです」

ここ黒岳では登山初心者でも、ロープウェイとリフトを乗り継げば約1時間半で登頂できる所に花畑が広がっており、本州では3000m級の山で、標高の高い場所に登らなくては見ることが難しい高山植物が、北海道では200m級の山でも見ることが出来る。今回は山頂が雲の中に入ってしまい眺望は楽しめなかったが、爽快感は満点だ。

少し休んでから、約800m先にある黒岳石室避難小屋へ。石室までの縦走路はチングマの花畑で、ここでも小野先生は感嘆の声を上げる。

黒岳石室避難小屋は大正12年（1923）開設で、100年にわたりの黒岳～旭岳の縦走路を行く登山者を守ってきた。名前の通り石壁で、大雪山系で唯一の有人の避難小屋である。トイレ棟もあり、有料のバイオトイレのほか無料の携帯トイレブースを併設。石室内部は上下2段の寝台があるだけのシンプルな造りで、受付では飲み物や携帯トイレなどを販売している。

トイレや石室内部を見学して帰路へ。下山後、小野先生に感想を聞かせてもらった。

登山の感動と快適性を両立させることが大事

「まず、とてもいい登山体験ができました。黒岳は下から登ってもいいし、ロープウェイで上まで行って、その周辺を散策するだけという楽しみ方もできる。もちろんそこからリフトに乗り継いで山頂まで登るのもいい。自分の体力や経験に合わせて、山と親しめるような場所は、国内でも貴重だと思います。自然はいうまでもなく素晴らしくて、とりわけ登山道で見たウコンウツギの美しさは、これまで見た山の花の中でもトップ10に入るかもしれない。だからこ

上　登山道の途中にはところどころ開けた場所があり、緑深い山並みを一望できる。「この雄大さは、北海道ならではですね」と小野先生。
下　黒岳の登山道は自然を残しつつも、えぐれや浸食がそれほどなく歩きやすい。登山道脇に咲くウコンウツギなど、季節の高山植物を楽しめるのも大きな魅力。

小野 善康
大阪大学 社会経済研究所
特任教授
名誉教授

おの・よしやす／マクロ動学、国際経済学、産業組織論が専攻。2010～2012年に内閣府経済社会総合研究所所長を務め経済政策ブレーンとして活躍。日本百名山を中心に、ヨーロッパアルプスなど、欧州のトレッキング事情にも精通している。

上　黒岳山頂から続く縦走路上にある黒岳石室避難小屋の周囲には夏でも多くの雪渓が残る。
右下　山頂から黒岳石室避難小屋までの間には、チングルマの花畑も。
左下　歴史ある黒岳石室避難小屋。管理人の常駐は6月下旬から9月下旬まで。

そ、周辺設備とサービスも改善されると良いですね」

日本の山の宿泊施設と言えば、多くの場合雑魚寝スタイルで、トイレはよくてバイオトイレか汲み取り式。汗を流すシャワー設備も無く、山慣れしていない人には決して快適な環境とはいえない。

小野先生が例に挙げてくれたのが、スイスアルプスのホテル、「3100クルムホテルゴルナーグラート」の設備やサービスの話だ。「標高3100mというスイスアルプスで最も高所にあるホテルです。ホテルまでは登山鉄道が通じているので、山を登らなくてももちろん行ける。目の前が大氷河で、奥にはモンテ・ローザとモンブランがそびえる、そんな最高の景色を、山のプロじゃなくても楽しめるんです。しかも、そんな場所にありながら客室も食事もサービスも高級ホテル並み。トイレだってきれいな水洗です」

このホテルでは、標高3100mという高所でありながら麓まで下水道が通っており、トイレ汚水を含む排水は麓の処理施設で高度処理されている。上水道も通じているので、給排水に関する問題はない。だからこそ、シャワーも使えるし、水洗トイレも完備できる。利用者側に我慢を強いるのではなく、どうすれば快適に過ごしてもらえるかを優先し、そのために必要な設備を整えている。もちろん、これまでの日本の山文化みたいなものがあって、それを大切にしたいという気持ちはわかるし、それによって守られてきたものも確かにあるとは思います。でもこれから世界に向けてアドベンチャートラベルを打ち出していく中で、そんな状況のままで果たしていいのか。受け入れ側の意識を変えることも絶対に必要だと思います。もう一つ、象徴的だなと思うのが、日本の山でご来光を見ようとなると、深夜から大汗かいて山登りしないとダメですよね。でも『3100クルムホテル』なら、日の出に間に合うように起きて、ふらふらと外に出れば、目の前のマッターホルンが真っ赤に染まって、モンテ・ローザはピカーっと光って、天国のような光景が見られます。そんな体験を、ここに来さえすれば誰でも出来るのです。そういうスタイルで山と触れ合う、山を楽しむということを頭から否定するのは、違うと思う。色々な楽しみ方があっていいんです」

右　スイス屈指の山岳ホテル「3100 クルムホテル ゴルナーグラート」の外観。
左　ホテル内のディナールーム。標高3100mでフルコース料理が楽しめる。

魅力的な自然だからこそ見せ方にもひと工夫を

そして先生は、大雪山・黒岳でもスイスと同じことがきっとできるという。「黒岳では体力も経験もまちまちな人が、それぞれのレベルに合わせて山を楽しむことができる。あとは設備なんです。環境を守ることを大前提に、しっかり調査、研究をした上で、例えば、黒岳と旭岳を結ぶ縦走路の途中に、先ほど言ったような奇麗で快適な施設があってもいい。そんな施設をつくれば、絶対世界中からゲストが来ますよ。スイスと比べても、自然や風景は決して負けていないんですから」

登山だけじゃなく、トレッキングやハイキングも、ヨーロッパの山が参考になる。「向こうは山々や湖を結ぶハイキングコースもしっかり整備されています。道幅が広くて歩きやすいだけじゃなく、景色もすばらしい。道の両側は自然の花畑が広がっていて、時折マーモットが姿を現わしたりして。視線を上げればヨーロッパの名峰、例えばアイガーやメンヒ、ユングフラウがそびえている。もう感動的な美しさです。その上、ルート上にはかわいらしい山小屋があって、そこでおいしいケーキやコーヒーを味わいながら一服できる。夢のようでしょう。でも北海道だって同じようにできる。設備以外は全部揃っているんですよ」

世界から人を呼ぶため思い切った公共投資を

スイスと同じような設備を日本の山で作る事は、環境や歴史的背景が異なり課題も多いが、多くの外国人が訪れるようになった今、登山・トレッキングの環境改善が求められる。

特にスイスのような世界最高レベルの環境を目指すには、設備面での改善が必要となってくる。そして設備を整えるのには、やはりお金が必要となる。それも大雪山のような規模なら、莫大な金額になるだろう。大雪山の白雲岳では令和3年（2021）から、白雲岳避難小屋周辺の登山道を利用する人から維持管理のための協力金をもらう取り組みを始めている。ただ、それだけで全てまかなえることはないだろう。小野先生は「日本も、もっと入山料を取ればいい」と話す。

「入山料という集金以外にも、例えばマルチパスという方法がありますよ。マッターホルンのあるツェルマットはガソリン車の乗り入れを規制して、域内での移動は登山鉄道やケーブルカーを使います。それらが乗り放題となるマルチパスは、使える日数にもよりますが2万5000円ぐらいする。最初はちょっと高いなと思いましたが、実際にマルチパスを使って、トレッキングや軽い山登りを楽しんだら、すぐに納得しました。だって金額以上の価値があるんです。だから日本もしっかり、お金を取ればいいと思う。ただ、お金を取るならそれに見合った設備やサービスがないと人は来ません」

では、その設備を作るためのお金はどう捻出すればいいのか。「この規模ですから、個人や企業だけでは難しいでしょう。個人的には、国や道がちゃんと予算をつけて、公共事業として整備するのも一つの方法だと思います。そしてハード（設備）だけじゃなく、ソフト（サービス）も充実させないといけない。山で働く人たちはもちろんですが山岳ガイド、環境保全に関わる人なども海外の環境に触れてもらい、向こうの人たちのサービスやホスピタリティ、環境に配慮した施設の整備と運営、地域経営の考え方などを学んでもらうことも必要でしょう。それでたくさんの人が来て、お金が回れば、地域を持続させていける。そうすれば、かけた金額なんてあっという間にペイできますよ。もしそれを大雪山で実現できたら、日本では例を見ない、ヨーロッパにもひけをとらない山岳リゾートになる可能性は十分にあると思います」

ゴルナーグラートからツェルマットまでのトレッキングルート上には、マッターホルンを望むカフェやホテルが点在。

層雲峡地区の魅力や楽しみ方を館内展示や自然解説で紹介

大雪山国立公園 層雲峡ビジターセンター

層雲峡地区を訪れる国内外の利用者に大雪山国立公園の優れた自然を伝えるほか、登山道や植物の開花状況などさまざまな情報を提供。大雪山の地形ジオラマなど館内展示も充実している。春の野鳥観察や秋の紅葉散策など、季節の観察会も実施（夏の繁忙期を除く）。

上川町層雲峡　TEL.01658-9-4400　8:00～17:30（11～5月9:00～17:00）　夏期無休（11～5月月曜休）、年末年始休

最新の自然情報と多彩な展示で登山や野外活動をサポート

大雪山国立公園 旭岳ビジターセンター

大雪山系の主峰・旭岳の麓にある施設。登山に必要な情報をリアルタイムで発信するほか、VRゴーグルやARなど最新技術を活用した展示で、大雪山国立公園や魅力を紹介している。プロカメラマンと自然を歩くフォトトレッキングなどユニークなエコツアーも開催。

東川町勇駒別　TEL.0166-97-2153
9:00～17:00　年末年始休

特集2　登山・トレッキング

事例紹介
01

職業、山岳ガイド。ダイナミックな北海道の山の魅力を分かち合いたい

北海道山岳ガイド協会

憧れの山への登頂を無理なく楽しみながら実現させてくれるのが、山岳ガイドの腕の見せ所。

道外、海外からも熱い視線を注がれる北海道の山々は、アドベンチャートラベルの主役になり得る一大自然資産である。豊富な知識とスキルで難易度の高い山行を実現させてくれる山岳ガイドのスペシャリスト達で構成する「北海道山岳ガイド協会」事務局次長の佐藤佑氏に、北海道の山ならではの魅力と課題についてお話を伺った。

北海道のアドベンチャートラベルを牽引する山岳ガイドという職業

―まずは「北海道山岳ガイド協会」の活動概要を。

私たちは北海道を拠点に、顧客の依頼に応じて山岳地へ案内する時、安全を確保しながら、様々なサポートとガイドを行うプライベートガイドの団体です。1992年に19名のガイドによって設立され、現在は110名が正会員となっています。ほとんどが専業の個人事業主で、登山のエキスパートです。スキーやカヌーなどのガイド資格を持つ者も多く、山岳ガイドの社会的地位の向上を図りつつ、北海道の新たなサービス産業として、アウトドアの分野を牽引していけるような組織を目指しています。

―どのような依頼が多いですか。

難易度が高い山に挑戦したいという依頼が多いですね。主な客層は50～70代で、自分達のスキルだけでは心配という方々が利用して下さいます。オーダーメイドでの利用が多く、それなりに費用もかかりますから、近年はガイド側が主体となって道内の魅力的な山々を紹介する、募集型の「企画山行」も人気となっています。

―皆さんは山岳ガイドの認定資格をお持ちですね。

世界における登山界の中心であり牽引役でもあるのがフランスで、そこの山岳ガイド団体も参加している国際山岳ガイド連盟でガイド資格制度を作っていて、加盟する各国がこの資格制度を基準に認定をしています。日本では東京にある「公益社団法人日本山岳ガイド協会」が資格試験を実施しており、私たちもその会員団体です。加盟諸国の山岳全エリアで活動できる「国際山岳ガイド」、日本国内で山を問わずに活動できる「山岳ガイド」、トレッキングに近い「登山ガイド」、その他「スキーガイド」「自然ガイド」などがあり、試験の難易度もそれぞれに変わってきます。中でも山岳ガイドは筆記試験のほか、体力・適性試験、国内各地の山で連泊による実技検定試験や義務講習が幾度もあるので、容易に取得できません。尚、有資格者は現在全国で230人ほどで、当協会の正会員も当然資格を持っています。

―資格のほか、山岳ガイドに必要な資質とは？

体力や技術といった基本的な能力以外に、お客様と何日も一緒に山の中で過ごす訳ですから、コミュニケーション能力や寛容さ、指導力などが欠かせません。女性のお客様の比率が非常に高いので、分野を問わず雑談が豊富にできる人は強いですよね。歩きながら喋っていると、皆さん時間を忘れて楽に登れますから。

また今は海外からの依頼も多いので、英語力も求められます。現在は正会員の30％が英語対応できますが、できれば50％ぐらいまで伸ばしていきたいところですね。

「資格試験はこれら全ての教本を覚え筆記試験を受け、さらに実地試験にも合格する必要があります」と事務局長・伊藤稔さん。

北海道の登山環境の魅力と、今後の課題

―登山を楽しむ方は、近年増えているのでしょうか。

確実にその実感はありますね。特にコロナ禍の間はアウトドアフィールドに出てくる人が増えて、中でも若い人達や低山のエントリー層が増えました。道外や海外からのガイド依頼は繁忙期には対応し切れないほど増えています。

―北海道の山のどんなところが魅力なのでしょうか。

まず代表格で言えば大雪山のお花畑ですね。高山植物の花の大群落がどこまでも広がり、圧倒される美しさです。一週間後に同じ場所に行ってみると、花畑の色が全然違う。次々と多様な花が咲いていくんです。これはまさに世界に誇れる風景だと思います。

それから夏場は本州から来られるお客様をご案内することが多いのですが、山頂から見渡す限り人工物が見えない、「山深さ」に驚かれます。特に日本最後の秘境と言われる日高山脈の奥地は、完全に人間の気配のない、鹿や熊が暮らす自然の世界です。そこで誰にも会わずに3泊4日とか。難易度も高いですが、その空気感や雰囲気が、日常を完全に忘れさせてくれるんです。日高山脈では林道を車で行ける地点まで入り、川に沿って進む「沢登り」をして、その後稜線に出るというスタイルが定番です。このような体験が出来る環境自体が海外の人には驚かれ、写真を送ると反響が大きいです。

日高山脈の「沢登り」の様子に、海外の旅行業者は必ず驚くという。

―道外や海外に比べて、北海道の登山環境において課題だと感じられる部分は？

途中で食料や飲料を購入できる施設が、北海道の山の中にはほとんどないですよね。海外では山小屋が点々とあるので、登山者はお金に応じてそういったサービスを利用できます。国内でも北アルプスでは2、3時間おきに山小屋があって、補給やトイレに困りません。

一方で北海道の登山の現地補給はせいぜい湧水が汲めるとか、山菜や山ブドウを採ったりという野性的な補給…もはや狩猟ですよね。このため飲食に関しては自ら持ち運び、ほぼ自給自足です。だからこそガイドが必要とされる面もあります。

そして、トイレの問題は今後、北海道のアドベンチャートラベルをPRしていく上で、本気で改善しないと厳しいと考えています。マレーシアの最高峰、キナバル山に登った時も、山頂に至るまでに3カ所ほどトイレがありましたが、片や北海道は、登山口駐車スペースですらトイレがないこともあるので、海外とのギャップを猛烈に感じました。今はとりあえず携帯トイレの普及に尽力していて当面これがゴールといった雰囲気がありますが、やはり恒常的なトイレが必要だと思います。海外では山の中に設置するために適した循環システムのトイレがすでにいくつも設置されています。携帯トイレしかない環境は海外からの登山者には相当な抵抗があると思います。

もう一つの課題は林道ゲートです。国有林、道有林共に一般道から入ったところでいきなりガチャーンと閉められていて、登山口まで延々と砂利道を19㎞とか、歩き続けなければならず、海外の登山・トレッキング客からなかなか理解してもらえません。北海道はそんな場所があまりに多いので、一定のルールの基でゲートの解錠と林道の使用許可を与えるなどしてもらえれば助かります。トイレと合わせてこの2大問題を解決できれば、多分北海道の登山マーケットは10倍、いや50倍にもできると思っています。

北海道山岳ガイド協会

●1992年設立

定期的にガイドトレーニングや研修会、救助訓練などを行うほか、増毛山道の整備協力や援農事業など社会貢献活動にも力を入れる。ガイドの依頼は協会ウェブサイトを参照。

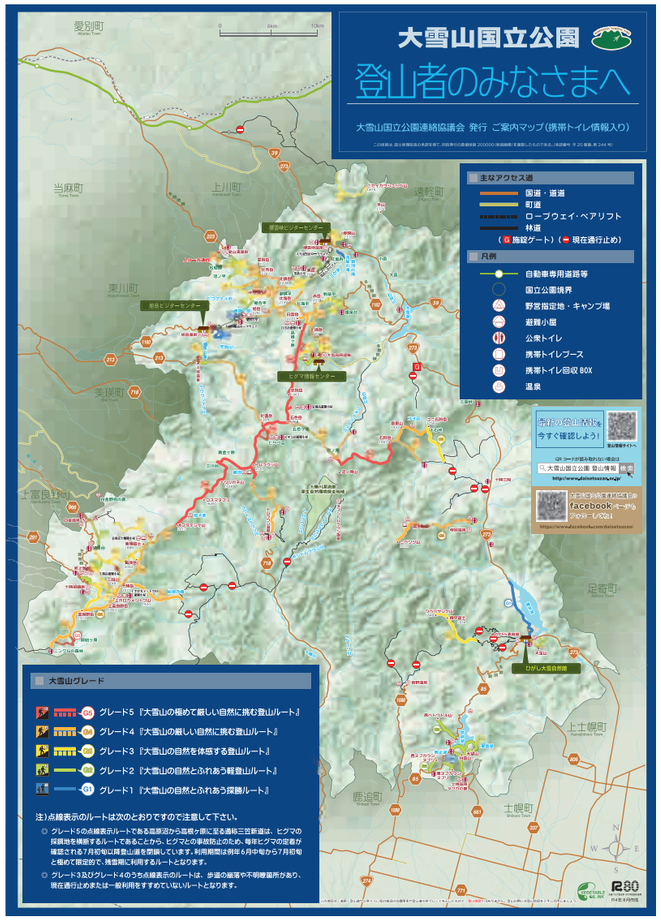
北海道山岳ガイド協会
事務局次長
佐藤 佑

特集2　登山・トレッキング

事例紹介
02

大雪山国立公園の自然や魅力を将来へつなげるために

大雪山国立公園連絡協議会



5段階で利用体験ランクを示した「大雪山グレード」のマップ。

http://www.daisetsuzan.or.jp/trail-news/grade/

「大雪山国立公園連絡協議会」は、大雪山国立公園地域の健全な発展に資することを目的に1993年、環境庁（現環境省）と北海道、大雪山国立公園関係の10市町からなる協議会として発足。山岳地域の荒廃や利用拠点の活性化など諸課題を解決し、大雪山国立公園を「まもり」、「活かし」、「つなげよう」の3つをテーマで活動する協働型管理体制について伺った。

関係機関と力を合わせ国立公園を管理・運営

―大雪山国立公園連絡協議会（以下連絡協議会）の活動概要について教えて下さい。

連絡協議会は、大雪山国立公園に関係する10市町の行政機関や観光協会、バス会社などの交通事業者、自然保護団体、研究者などから成り、官民連携で運営しております。そして、大雪山国立公園を管理・運営する上で何を目指していくのか、またその目的を達成するためにはどうすればいいのかを、地域関係者の方々と合意形成するための場としての役割を持っています。また、そこで決まった事項を、連絡協議会の参加団体や各関係団体と協力し、実現させていく取り組みを行っています。

―道内の他の国立公園と比較し、大雪山国立公園はどのような特徴がありますか？

陸域の国立公園としては、国内で最大規模ということ。総面積は約2268㎢で、東京都全体（2194㎢）よりも広いです。広大で原生的な山岳景観を有し、本州の同じ標高では見られない高山植物群落や高層湿原が随所に見ら

大雪山国立公園連絡協議会（事務局）
環境省 大雪山国立公園管理事務所 所長
広野 行男

れます。ほとんどが火山性の土壌、地形・地質から成り、寒冷地特有の周氷河地形、永久凍土が見られたりと、学術的にもかなり貴重な自然が詰まっている場所と言えます。

―協議会の体制や活動における役割分担、資金などはどのような仕組みで成り立っているのでしょうか？

各関係自治体から負担金という形で予算を出して頂いています。それを協議会として有効的に使わせてもらうという体制です。例えば携帯トイレを普及するためのキャンペーンや、講師をお招きして登山道維持補修のための勉強会などを行っています。そして最近は協議会予算とは別に、登山者からの協力金に力を入れています。目的は、荒廃した登山道の補修のためです。大雪山は非常に崩れやすい土壌で、行政予算だけではとても補修が追いつきません。それで、白雲岳の登山者から、1人1回につき1000円をいただく協力金の仕組みを作り、取り組みを始めています。協力金は登山道の補修作業や、それに必要な資材費用などに使われます。いまは白雲岳周辺のみですが、今後は大雪山全体に広がっていくような仕組みに育てていきたいです。

登山道・山小屋整備の現状と難しい課題

―大雪山国立公園内の登山道の管理や整備は環境省が？

国が直轄で行う路線等もあれば、国の交付金等を活用し、北海道が行っているところもあります。比率は大雪山でいうと、北海道が全体の約3割ぐらいで環境省は1割以下です。国立公園と「国立」はついてるのですが、国が全ての整備を行うのは予算や体制的に困難です。さらに大雪山の登山道は管理者不在路線が約半分を占めているのが実態です。管理者がいる登山道は、協力金などを使って維持管理もしやすい。でも管理者不在の路線で何か整備しようとすると、土地所有者の許認可が絡んでくるので、柔軟な管理が難しい状況です。

―全国的に山小屋や避難小屋などの老朽化が進み、維持管理や経営継続が難しくなっていると聞いてますが、黒岳の石室はどうしょうか？

石室の所有は上川町で、民間事業者が受託管理しています。本州の北アルプスにあるような民間経営の山小屋ではないので、今後の施設維持や営業面での課題があると聞いています。

浸食が進んだ登山道。現在、大雪国立公園内の登山道のうち約75%が、環境保全上の課題がある区間とされている。

―山小屋や避難小屋の機能維持や利便性の向上は、持続的な登山環境の確保に必要だと思いますが、改修改築ではどのような規制がありますか？

国立公園には管理運営計画というものがありまして、そこで施設の規模や色彩など規定されています。改修の際は、その計画に沿った仕様にしてもらう必要があります（※）。

（※）改修には管理運営計画の他に、建設・消防、業態によっては旅館業法・食品衛生法などの規制を受けるので、許可や届出が必要となる。

利用と維持・管理のため「大雪グレード」を設定

―大雪山では登山道の区間毎に「大雪山グレード」を公表されていますが、作成の目的やきっかけを教えて下さい。

「大雪山グレード」は登山体験の程度や難易度の指標となります。同じ山岳でも上級者向けの原生的なところと、そうではないところを、技術や経験に応じて認識してもらえるように、より挑戦的なグレード5から手軽に散策できるグレード1まで、5段階に分けております。

そして、各グレードに応じた整備や維持管理のレベルも設定しています。

グレードで管理水準を決めようというきっかけは、全国的な例として、登山道の過剰整備の問題がありました。過去に国立公園の公共事業で行った整備が、人工的で過剰であると指摘された問題からの反省も含め、例えば、グレード5の原生的な自然があるようなところは、過剰な整備をせず、登山者が個々の力量に応じた登山利用が図られるように設定しています。

―現状の課題と、目指していく将来像を教えてください。

荒廃した登山道をすべて修繕し、手当をしていくためには相当な時間と費用が必要です。そしてそれ以上に、人材も不可欠です。いくら予算があっても、技術者がいなければできません。大雪山は夏が短く、現場で作業できる時間も限られています。雪解けから降雪までの3～4か月間に、集中的に事業をしなければならない。だから、お金の面だけでなく、人材を育む方法や活動体制も構築し、併せて持続的な管理運営ができる状態に、徐々に近づけていきたいと思っています。

DAISETSUZAN NATIONAL PARK

大雪山国立公園連絡協議会

●1993年設立

大雪山国立公園の保全や適正利用を図るため、多様な関係者が協働し管理運営を実施。

特集3　フィッシング　基調レポート

十勝を釣る

森に包まれた穏やかな渓流で釣りに挑戦。自然豊かな十勝地区には渓流釣りに適した川が数多くある。

朝倉 康夫
東京大学大学院 工学系研究科
社会基盤学専攻 上席特任研究員

あさくら・やすお／交通工学、特に交通ネットワーク上でのヒトやクルマの動きの観測・調査および解析・評価が中心研究テーマ。災害時を含む異常時や非日常時の交通現象の分析や交通システムの運用のあり方についても研究を行っている。

東京での多忙な日常を脱出し、向かうは十勝。旅の目的は北海道の豊かな自然を体感できるフィッシング。ガイドと共に片道150㎞の移動を、高速道路と地方道を駆使しながら巡る。そこで体験したことで見えてきたアドベンチャートラベルの課題と可能性をレポートとして寄稿頂いた。

プロローグ

由良のとを わたる舟人かぢをたえ 行く方も知らぬ恋の道かな。百人一首に読まれた河口部を持つ由良川は、京都府北部を流れる河川であるが、その中流域の盆地に小生が生まれて高校卒業まで育った綾部市がある。プールのなかった小学校時代は川を流れて遊んでいたし、夜店で竹継ぎの釣り竿を買ってもらってからは、毎日、川に通っていた。エサは足長バチの巣を落として取った幼虫、鳥小屋の下を掘って捕まえた縞ミミズ、河原の石をひっくり返してすくい取ったウスバカゲロウの幼虫等、自給自足の田舎釣りであった。鮎の友釣りには挑戦したが子供には無理だったし、大物の鯉は狙ったものの釣れた試しはない。最も好きだったのは夏の夕方、虫が川面を飛び交う時間に、毛鉤を振ってハヤを釣ることだったか。これとてエサを用意する必要がないので面倒がなかったからに過ぎない。

初日は練習

二週間前から天気予報が気になり日に何度もチェックしていたのだが、祈りが通じたらいだろうか、十勝平野の真ん中から日高山脈の麓まで、穀倉地帯、酪農地帯を走る。道路網は格子状で、どこも似たような景観であるために、自分の位置がわからなくなって迷ってしまう。それにしても、平野だけでなく、そこそこの山の中まで開墾されていることに驚かされる。広々としてみえる牧草地も、原野の木々を一本ずつ切り倒して切り株を抜くという途方もない苦労の結果だと思うと先人の努力に頭が下がる。

川に入るにはどこからでもというわけにはいかない。川に近いところまで車でアクセスできること、川岸から安全に河原まで降りられることが条件となる。川に沿って道路が走っているような都合の良い場所はそうそうない。道路が川に最も近づくのは間違いなく橋である。橋のたもとに車を止められるスペースを探して、そこから歩いて河原に降りられる場所を探すというのがお決まりのパターンのようだ。

目的地に着いて橋から戸蔦別川を眺めると、興味深い河川構造物が目を引いた。恐らく、取水か発電が目的の施設の跡地である。両側から迫り出した岩と河川の自然の落差を利用して、コンクリート構造物を建設して水を堰き止めようとしたのだろう（写真2）。後日、地図で確認すると、下流部に発電所の記号があったが、今はその影もない。札内川本流のピョウタンの滝も発電ダムの跡地であることを思うと、この周辺には同様の意図を持った小規模ダムや施設が稼働していた時代があったのかもしれない。

車を止めて、いよいよ練習である。その前に、姿形を整える必要がある。まず、胸までの長さの長靴であるウェーダーを着る。転倒しても水が入らないようベルトを締める。次に釣り用のベストを着て、釣れた魚を確保する網を背にする。仕上げに虫除けのスプレーをかけ、それからクマよけの鈴。これで一人前の釣り

写真1　機内からは酪農王国北海道を代表する広大な平野を臨める。

か、雨の予報はひとまず外れた。とはいえ、本州を北上する飛行ルートは雲に覆われ、折角取った窓際の3Fの席からは雲海しか望めない。暇つぶしに眺めていたAIRDOの機内誌は少し気の早い北海道の紅葉特集であった。知床や大雪といった有名どころに混じって、道内紅葉8選の中に「岩内渓谷」が名を連ねていた。積丹半島の付け根の岩内ではなく、帯広から50分とある。十勝のどこかだろう。

飛行機が太平洋上から十勝平野に入る頃には快晴に変わっていた。恐らく歴舟川と思われる河口付近の蛇行を右下に見ながら、緑と黄色のパッチワークが敷き詰められた十勝平野へ降りていく。航空機の形そのままの機影が眼下に走る（写真1）。

14時30分、十勝帯広空港着。空港で取材クルーの出迎えを受け、そのまま初日の取材地に向かう。

この日の行動の目的は、まず、テンカラ釣りの練習である。テンカラ釣りは一本だけの毛鉤を糸の先に結わえて飛ばすという何ともシンプルで潔い釣りである。毛鉤をポイントに飛ばす技と、毛鉤を食いに出てきた魚を針にかける技が求められる。

練習場所は、十勝川支流の札内川のさらに支流の戸蔦別川である。トッタベツはアイヌ語で「大きな袋や箱」という意味で、上流部の切り立った峡谷を箱に例えたものらしい。帯広空港から西に30分くらいだろうか、十勝平野の真ん中から日高山脈の麓まで、穀倉地帯、酪農地帯を走る。道路網は格子状で、どこも似たような景観であるために、自分の位置がわからなくなって迷ってしまう。それにしても、平野だけでなく、そこそこの山の中まで開墾されていることに驚かされる。広々としてみえる牧草地も、原野の木々を一本ずつ切り倒して切り株を抜くという途方もない苦労の結果だと思うと先人の努力に頭が下がる。

川に入るにはどこからでもというわけにはいかない。川に近いところまで車でアクセスできること、川岸から安全に河原まで降りられることが条件となる。川に沿って道路が走っているような都合の良い場所はそうそうない。道路が川に最も近づくのは間違いなく橋である。橋のたもとに車を止められるスペースを探して、そこから歩いて河原に降りられる場所を探すというのがお決まりのパターンのようだ。

目的地に着いて橋から戸蔦別川を眺めると、興味深い河川構造物が目を引いた。恐ら

写真2　橋から見えた取水堰。洪水の影響か、かなり土砂の堆積と破損が見られ、使われていない様子。

人であるが、ウェーダーは慣れないと歩きにくい。

次に釣りの道具。3・5mくらいの竿に、竿と同じくらいの長さの少し重みのある道糸（ライン）を結び、その先に細い糸（リーダー）を1mほど垂らす。そこに毛鉤をつける。これで一式。道糸の重さと竿のたわみで毛鉤を飛ばし、魚に食わせるという理屈である。果たして、飛ばせるのか。

川岸を少し歩いて降りやすそうな斜面から河原に降りる。幸いにも石のサイズはだいたい握りこぶし以下で歩きやすい。流路の幅は場所にもよるが10mから20mくらいか。河原はその倍くらいで上空は開けていて、川岸の草木に毛鉤を引っ掛けるということはないだろう。水は澄んでいるが、前日までの雨で流量は多く、流速も速い。

狙いはどこか。自分が魚なら、よどみとはいえないまでも、やや流速が遅くなった岩陰あたりでエサになる虫が流れてくるのを待つに違いない。ざっと見ると、それらしきポイントはある。

いきなりポイントに毛鉤を投入する前に毛鉤を飛ばす練習をする。振りかぶりは12時まで、そこから10時まで竿を振ってリーダーと毛鉤を飛ばす。12時以上に背後に振りかぶると毛鉤は飛ばない。しなやかに振るのが良いようだ。とはいえ、力が入るのは仕方がない。

練習で釣れたらどうしようか、と余計な心配が頭をよぎる。食いついたとしても20cmくらいまでなら驚かずに釣り上げられるはずと変な余裕の気分にもなる。

最も釣れそうなポイントの下流から毛鉤を一投。素晴らしい投げとはいえないが、悲惨なレベルではないと自己評価。少なくとも竿の長さ以上に毛鉤は飛んでいるし、川面を流れる毛鉤を目視することもできる。数回振るうちに、ある程度のコントロールを身につける。これならいつ魚が出てきても大丈夫（写真3）。

魚が潜んでいそうなポイントに近づいて毛鉤を投入。パシャと咥えにくるはずなんだけどね。2回、3回、10回と攻めてみるが反応なし。釣れなくても毛鉤に反応して遊びに出てきてくれると嬉しいが、その気配はない。時間的にも悪くはなく、川面に飛ぶ虫、落ちた虫を狙っている魚はいるはずだ。今日は満腹なのか。

竿を振って15分、テンカラの練習は十分だ。とはいえ明日の本番ではテンカラ以外の釣りもあるかもしれないということで、ルアーを練習する。これは毛鉤の代わりに小魚などを模した擬似餌を水中に投げて、リールで引くという釣りである。柄のないスプーンが小魚に見えるかどうかは魚に聞いて欲しいが、スプーンのヘラの部分に針がついたルアーを投げる。テンカラは5m近傍を釣る沿岸漁業で、ルアーは20m程度の遠洋漁業である。

写真3　戸蔦別川でテンカラ釣りの練習。回数を重ねるごとに、狙ったポイントへ投げられるようになった。

リールを使って釣りをするのは何十年ぶりだろう。子供の頃に砂浜や川岸から投げ釣りをやったのは数十年前だし、来島海峡で船から生き餌をつけて底魚を狙う釣りに誘ってもらったのは20年以上も前のことである。指にかけた糸を離すタイミングを逃すとルアーは飛ばないし、飛んだとしても思うところにはコントロールされない。渓流なので、飛び過ぎると対岸の草木に引っかかるかもしれない。対岸に引っかかるリスクを避けるには、川に沿って投げるしかない。ただこの場合は川幅の範囲にコントロールする必要がある。また、ルアーは水中を引くが、リールを巻かないと川底の石に引っかかってしまう。といって、水面に近いところを引いても魚は食わないだろう。テンカラよりは難易度が上がった。

そもそも素人の練習場所になるようなアクセスが容易で、空も開けて釣りやすい場所が釣り荒れていないわけはない。それでも、テンカラを振る、ルアーを投げるという練習目的は十分に達せられた。同時に、晴れているうちに釣りの写真を撮影するという目的も完了した。今回の企画の3日間、雨ではないとしても、曇天で撮影に向かない可能性もあり、晴れている間に元気に釣りをする姿を記録に残しておく必要がある。無事一仕事終わりました。

中札内村の戸蔦別川から十勝平野を1時間弱走り、今日の宿泊地の帯広市内に向かう。宿泊したホテルの浴場は温泉で、十勝川温泉からモール泉を運んでいるらしい。茶色味がかったお湯は気持ちいいのだけれど意外と熱くて、長くは入れない。体温を上げると眠れないので、早々と温泉を切り上げて就寝。

本番の釣り

いよいよ釣りの本番の日が来た。釣りガイドさんは帯広の南の中札内村にお住まいなので、帯広と中札内のほぼ中間地点である帯広川西ICで待ち合わせ。ただ、この時点では、どこで釣るかはわかっ

十勝を釣る

ておらず、当日の天候、水量や濁りなど川の状況等を勘案し、いくつかの候補地の中から最適な場所をガイドさんが決めることになっているらしい。それでも、札内川か歴舟川か、十勝の南西部のはずだよね、と思っていた。

ところが待ち合わせた釣りガイドさんの選択は、十勝東部のさらに先らしい。川西ICから高速E60に乗り、帯広JCTで道東道E38に合流、ひたすら東に走る。さらに、本別JCTで高速E61に分岐、ここまでで90kmくらいだろうか。

道の駅でガイドさんの車と合流し、初対面。ガイドさんのお名前は歌野さん。

歌野さんは熊本のご出身で、東京で雑誌の編集をされていたが、東日本の震災を機にいろいろ思うところがあって中札内村に移住し、釣りガイドになられた。なぜ中札内なのか。とくに地縁血縁があったわけでなく、混雑していない地方空港から近いというのが決め手だったとおっしゃる。東京へひとっ飛びという地の利ということか。歌野さんやご家族が東京に行くのも便利だし、釣りのお客さんの多くが東京在住なら、空港に近いことは必須かもしれない。釣りガイドの範囲は、中札内村の周辺かと思い込んでいたが、そうではなく、十勝の全域がフィールドで、場合によっては十勝を越えて道内を案内することもあるらしい。まさに空港と高速道路がないと釣りにならない。釣りガイドという職業も成立しないのである。

合流した道の駅から釣り場へ向かう。歌野さんによると、場所は十勝川水系の支流とのこと。国道は緩やかに谷筋に沿って走る。川が過去に切り取った幅だけ谷の幅がある。見た目で50mくらい。その谷筋に渓流が流れ、それほど背の高くない若い木々が生えている。草木の密度も低く、明るい谷筋である。最も意外だったのは、河川の勾配と道路の勾配がそれほど変わらないことである。源流部なのに渓流はサラサラと緩やかに流れ、道路は渓流に近づいたり離れたりしながら緩やかに登っていく。

歌野さんもこの森がお気に入りのようで、貴重な自然遺産であり、何とか残したいと話す。地元の方は余りにも普段の景色なので気がついていないかもしれないが、北海道だけでなく世界を釣り歩く歌野さんの経験でも、このような明るい森と穏やかな渓流が残っている場所は多くないようだ。森林を維持するには人の手を入れて、一定の伐採が必要であることは理解できる。しかし、切り過ぎはよろしくない。全ての木を切る皆伐が入っている場所も道路の奥にて渓流も荒れる。いったん荒れた森や渓流は元に戻らないだろう。

短期的な経済合理性を求めると、切り出し皆伐が選択されるかもしれない。しかし、切られた木は立派な木というよりは雑木に近いのも多く、金銭的な儲けは多くないように見える。森や渓流を持続可能なものとして維持する合理的な方法はないだろうか。ひとつのアイディアは、皆伐して得られる利得を埋め合わせるような金額で、森を買い取ることである。英国生まれのナショナルトラストは、守るべき森林や海岸を寄附金や会費で買い取って保全している。売るなと切るなと声高に叫ぶのではなく、森の所有者にも利得が渡るような方法を考えることが大切と思う。

ではどうやって原資を集めるか。ふるさと納税やクラウドファンデングを通じて、一定の金額を集める仕組みは既にできている。森に釣りに入ったことのある社会的に影響力のある人々の力も借りて、持続可能な方法を考えるべきだろう。

こんな話で車内が盛り上がり、このまま走り続けると十勝を越えてしまうと思ったあたりが目的地であった。川に入ろうとしている外国人グループらしき先客を邪魔しないように、車2台を停められ

写真4　2日目の本番では、想定外のフライフィッシングにチャレンジすることに。歌野さんから手ほどきを受け、蟻を模したフライをポイントに投げ入れる。

るスペースを探す。

最初のポイントは道路から少し入った森の中、道路も見えるが、川のせせらぎも聞こえる。釣りの準備は昨日練習した通りで、胸までのウェーダーを着て腰のベルトをきつく締める。ベルトを締め忘れると浅瀬でも転んだら簡単に死ぬと聞かされ、緊張が走る。ベストと虫除けスプレー、それと歌野さんはクマよけの鈴をつける。同時に、かなり大きな網を持つ。50㎝くらいのマスでも入りそう。釣れたらどうしよう。

歌野さんがおもむろに取り出した釣具は予想外のフライロッドだった。昨日練習したテンカラでもなく、ルアーでもないじゃないか。映像で見たとしかないが、フライをキャスティングするのは最も難度が高いはず。焦る。しかしどうやらリールからリーダーを出しながらキャスティングするのではなく、2・5mくらいの竿と同じ程度の長さまでリーダーを出し、竿を持つ右手でそのリーダーを固定して竿を振るらしい。リールは単なる糸巻きで、活躍することはなさそうである。これなら練習したテンカラと同じ仕組みで何とかなる。歌野さんは、リーダーを固定と言わずに、ピンチとおっしゃったが、つまんで抑える感じは確かに固定よりもピンチのほうが当てはまる。

フライは歌野さんのオリジナルで、この時期に合わせて、蟻を模したものらしい。言われてみれば羽蟻のようにも見えるし、水面に落ちてしまった蟻もこんな感じかもしれない。

ポイントは手前の流れが穏やかになっているところで、水深は浅いものの小さな流れ込みもあり、いかにも魚が待っていそうなところである。ところが木々が邪魔になり、このポイントに手前の川岸からキャストすることはできない。それで上流に大きく迂回して、歌野さんと小生だけが川を渡り、対岸側から釣ることになる（写真4）。

この渡河、水深は深くても30㎝くらいだが、見た目以上に流速があり、しかもウェーダーを着ているので思った以上に水の抵抗がある。川底の石はほとんどが拳未満であるが時々大きな石もある。乗ってしまうと不安定なので注意しよう。歌野さんの腰のベルトを掴んで、一歩一歩恐る恐る足を出し渓流を渡る。彼の上流側でも良いが、下流側の乱流の中の方が水流の抵抗が少なくて少しだけ歩きやすい。再び川の中へ入り、ちょっとした中洲に上陸。ここからポイントにフライを投げる。まず、歌野さんが手本を見せてくれる。数m先まで投げて少し流すと、いきなりヒットした。

写真5　歌野さんが釣り上げたオショロコマ。小さな魚も棲んでいることが、良い川の条件だという。

マジですか。一投目ですよ（写真5）。

15㎝くらいのオショロコマが難なく釣り上げられた。養殖のオショロコマは然別湖で塩焼きを食べたことがあったが、生きている天然のオショロコマは初めて対面した。サケマス系の魚らしい体側の模様が美しい。こんな魚が生きているんだね。

わかりましたか、と言われ、竿を渡される。確かに釣れるところは目撃したが、わかったことは何もない。見よう見まねでやってみるだけである。緩やかな流れにフライを投げて水面に浮かせて流す。と、いきなり魚が出た。食いついたようにも見えるが、合わせられない。子供の頃に、見える魚は釣れないというゴールデンルールを会得したので、こちらから積極的に合わせるよりも、向こうが食い込むのを待つ方が得策だと決める。歌野さんも大きく合わせるのではなく、小さい合わせの方がよいとおっしゃる。

魚にとってみれば、くわえたエサを飲み込むよりも先に持っていかれたのではどうしようもない。食べ物かどうかくわえて様子を見ただけなら、フライだと気がついて離すかもしれない。それでも魚がいることとはわかったので、相当に勇気づけられる。

やや上流に移動。二つの流れが合流している場所の下流で、流れが弱くなっているところにキャスト。歌野さんによれば、オショロコマはドンクサイ魚で、流れが速い場所では捕食できないため、流れが速くないよどみでエサを待っていることが多いらしい。それはそうかもしれない。流れが速いところで頑張って泳ぎつつ、水面にエサが流れてきたらそれに飛びつくのでは疲れてしまうだろう。よどみに潜んでエサを待つ作戦のほうが合理的だね。

川でのフライの流し方と歩き方について。フライは上流に投げてそのまま流す。まず、手前側のルートを流し、順に遠いルートまで3回くらい。次に、1mくらい流心に近づいて同じように流す。あたり

十勝を釣る

がなければ、川岸を上流に1mくらい移動。同じ動作を繰り返す。時々、歌野さんがフライを確認して、浮力を回復させるためのフロータントを塗ってくれる。しかし、最初のポイントと同じで、何度も魚は出るがヒットしない。ファウルチップはするがバットに当たらない気分である。ゴールデンルールを捨てて、少し早い目に合わせてみても針にはかからないようだ。素人に騙されるようでは生きていけないということなのだろう。

それにしても、澄んだ水と穏やかな川の流れ、その背景に森の緑、谷筋に差し込む明るい陽光が作る光と影。たいへんに美しく、心が洗われることはこのことだ。

しばらく粘ってみたが釣り上げることはかなわないため、ポイントを移動する。車に戻って、数分移動し、橋のたもとの駐車スペースに車を置く。今度は橋詰なので、護岸がコンクリートブロックで固められており、その斜面を使って川面に降りる。こんな山の中まで護岸工事が入っていることに驚くが、橋をかけるには川岸の補強が必要で、最小限の工事が行われたのだろう。結果的に釣り人は川にアクセスしやすくなったので助かったとも言える。

このポイントは川幅10mくらい、水深は20㎝くらいだろうか。足元は少し大きめの砂利石である。先ほどの場所に比べると、川幅いっぱいに同じように穏やかな流れがある。上流50mくらいのところには自然の滝というか、わずかな落差がある。道路からすぐ近いのだが、両側から低い森が迫る一方で、川面には陽光が差し込む。美しい流れとはこのことか。どこかの映画で見たような既視感さえある。

写真6　深い森と陽光にきらめく川面。まるで童話の世界のような美しいシチュエーションの中で、無心にキャストを繰り返す。何度かアタリはあるものの、タイミングを合わせて釣り上げるのが、思いのほか難しい。

対岸の草むらの脇がポイントということで、川のほぼ中央に立ってキャストを繰り返す（写真6）。ここでも魚はフライに出るがなかなかヒットしない。

川の流れの中でバランスを保ちながらキャスティングを繰り返すのは難しい。難しいというよりも、転ばないよう注意するので疲れるというほうが正確だろう。上流に少しずつ移動しながら、投げて流してアタリを取ってを繰り返していたら、右膝の辺りが痛くなってきた。冷えたのか、水の抵抗に疲れたのか、これは危険信号である。無理してはいけないので、釣れなかったのは残念だけれど諦めて、竿を歌野さんに渡し、川から上がることにした。

陸にあがって車に戻ってランチとなった。歌野さんがテーブルと椅子を手早くセットしてランチが始まった。ランチは奥様の手作り弁当（写真7）。さすがに鶏肉と卵の中札内村、いずれも美味で家庭料理のレベルを超えている。

ランチをいただき帰路につく。車中で色々と話す。歌野さんは国際経験も相当に豊かで、いろんな釣りの経験もある。釣り人の経験、体力、嗜好によって様々な釣りがあってよいと考えておられるように思える。北米では、歩くのが辛くなった老人向けに、川を下りながらボートで釣るという選択肢もあるらしい。

写真7　歌野さんが用意してくれた十勝食材を使った奥様の手作り弁当。屋外で食べる弁当の味はまた格別だ。

多様な釣り人のリクエストに応えるには、自分にその経験があってその楽しみを理解できることが必要だろうが、最も重要なのは多様な自然と釣り場環境があることである。河川や海岸環境には多様なステークホルダーが関与しており、利害関係も単純ではない。沿川や沿岸に人が住んで経済活動が営まれる以上は、ヒトの手を全く入れずに釣り場の環境を保全することは現実的ではないだろう。

ヒトが関与する内容と方法についての成熟した社会的議論が望まれる。先に書いたトラストはその一つのあり方かもしれない。忘れてはいけないことは、自然との関わりには不可逆性があるということで、いったん失われた環境は容易に元には戻らない。

2時間弱のドライブにより、十勝平野の真ん中、中札内村に戻ってきた。最近流行のグランピングやコテージでの宿泊を売り物にしている「フェーリエンドルフ」でＢＢＱに挑む。

写真8.9　肉はもちろん、長イモやトウモロコシなど十勝産の野菜も旨い。BBQコンロで食材を焼きながら、今日の釣行の話に花が咲く。

写真10　pH9.5のアルカリ性単純温泉の柔らかいお湯が疲れを取ってくれる。

実は数年前にコテージ棟に宿泊したことがあって、けっこう豪華なフランス料理を食べた記憶がある。今回は管理棟の近くのＢＢＱスペースで、豚肉、鶏肉、羊肉、各種野菜を焼いて食べるという趣旨である。カレーやアヒージョもありました（写真8、9）。

宿泊先は、忠類の道の駅に併設された「十勝ナウマン温泉ホテルアルコ」である（写真10）。コンクリート打ち放しのモダンな外観であったが、部屋は和室でちょっとした意外性がある。風呂は冷泉をわかしたぬめりのあるアルカリ泉で疲労回復には効果がありそうだ。右膝の痛みがとれることを祈りましょう。

3日目も釣る

本番を終えて十勝3日目の朝を迎えた。前日は右膝痛で階段の上り下りも厳しかったが一定程度は復活したようだ。

少しゆっくりしてから、札内川本流を見に行った。札内川はやはりアイヌ語で、乾く川という意味らしい。渇水期には流れが枯れ、流域の一部では川底が顔を出す。その反面、増水期には川は暴れ、何度も氾濫を繰り返してきている。増水期の治水と渇水期の利水を目的に建設されたのが札内川ダムである。巨大な重力式多目的ダムで、ダムサイトから上流部の流れ込みまで相当の距離を走る。その道路は2車線であるが、トンネルのほとんどは節約のためか消灯している。真っ暗なトンネルを経験したいという旅行者には良いアトラクションかもしれない。

3日目は曇天で霧も出た。ヒグマが活動しやすいらしい。このような日でも、札内川ダム上流部の駐車場には数台の車があり、これから渓流に入るという様子の単独行の釣り人の姿もあった。

札内川ダムの直下流にピョウタンの滝がある（写真11）。滝と呼ばれているが、ダムの堰堤の遺構である。看板の説明文によれば、昭和20年代の後半に、地域の農家６６０世帯に電力を供給することを目的に有志が出資して建設した農協ダムで、昭和29年に完成したとある。ところが、翌年の大洪水で、ダムが土砂に埋まり使えなくなったため、そのまま放置されて現在に至っているとのこと。関係者の無念に同情する。

写真11　土砂で埋没したダムが滝となり「ピョウタンの滝」と名付けられた。札内川の清流を集めて10メートルの落差で流れ落ちるさまは観光客にも人気のスポットになっている。

電力会社や政府に頼らないで、地域が自前の電力を確保しようとした十勝人の気概は尊敬に値する。最近でこそ太陽光や風力などの再生可能エネルギーを生み出す方法にバリエーションが増えたが、それを地域の中で活かす、いわばエネルギーの地産地消の試みは限定的である。ピョウタンの滝の歴史を知ると、地域におけるエネルギーの自給自

十勝を釣る

写真12　十勝に流れる個性豊かな川でテンカラ釣り、フライフィッシング、ルアーフィッシング、エサ釣りにチャレンジ。最後にヤマメをヒットさせてキャッチ&リリース。

足に向けた取り組みを進めるためには、何と言っても地域の志と結束が重要であることに気付かされる。

このダム遺構の直下流は開けているので、公園とキャンプ場として活用されている。キャンプ場にはテント3張り。ヒグマは気にならないのだろうか。キャンプ場を管理している「日高ネイチャーセンター」は日高山地の自然の勉強にはよい。ここには、若くして山中で遭難した学生達の記録も残されている。雪崩に巻き込まれた北大のパーティ、ヒグマに襲われた福岡大のパーティなど。そのヒグマのはく製も陳列してあって、自然を畏れるという教訓を学ぶことは重要だと思う。キャンプサイトとしては魅力的な場所であるが、ネイチャーセンターに立ち寄って学習してからキャンプをしたら、夜通し焚火でキャンプ場の隣ではあるが、ルアーを投げてみることに。札内川ダムの放流の影響か、水は笹濁りで流量も多い。投げては見たもののあっという間にルアーが流される。魚の反応はないので、短時間で切り上げた。

その後大樹町の道の駅へ。この道の駅は自動運転のフィールド実験の基地として使われた場所であるはずだが、ちょっと手狭な印象である。ロケットの打ち上げ場があったり自動運転の実験をやったり、科学技術に積極的な町のようだ。

昼食後、懲りもせずに午後も渓流に出た。大樹町には歴舟川という水質の良い川遊びで最近売り出し中の大河が流れているのだけれど、適当な釣り場が見つけられないようである。そこで、大樹町の南を流れる豊似川に行くことになった。この川は大河の支流ではなく、日高山脈から流れ出てそのまま太平洋に注いでいる。

ヒグマが出るかもということで、クマよけスプレー、ナイフ、鈴を装着。最初に入ろうとした橋のたもとのポイントには先客があり、別の橋に移動。橋脚の端から河原に降りて、小さな流れを渡ってポイントに着く。

まずはテンカラでチャレンジ。魚は出てくるが食いつく気配はない。それに魚体は小さそうで、毛鉤のほうが魚の口よりも大きく、針にはかからないかも。そこで、エサ釣りに変更。エサはブドウ虫。エサで釣れないならどうしようもない。何が何でも釣る姿勢である。釣り方は脈釣りで、エサを自然に流して目印でアタリを取る。

さすがに生き餌の威力は絶大で、約10㎝くらい、天ぷらサイズのヤマメを釣り上げる（写真12）。釣ったと言うより、釣れたと言う感じ。大きくなることを祈ってリリースする。ヒグマにも会わず、怪我もなく、本日の釣りを終了。釣果1匹。

ナウマン温泉に戻り、2泊目はホテルのコース夕食をいただく。フランス料理のような和食のようなマリアージュ。ゆり根が忠類の名物食材らしい。料理をサーブしてくれた担当者が個性的で印象に残った。温泉で温まって就寝。

最終日も川へ

最終日は快晴に恵まれた。この日も飽きずに川を見に行く。まず、札内川上流域の岩内渓谷である。往路のＡＩＲＤＯの機内誌で見たその渓谷に行くことになろうとは予想しなかった。ここは渓谷と呼ばれている割には開けた土地で、キャンプ場も併設されている。対岸の管理棟には人道橋のつり橋を使うとすぐに行けるが、車で行くには相当の迂回が必要で、かなりの山道を走らないと辿り着けない。知らないと躊躇するほどのオフロードの山道である。

シーズンも終わりで、管理棟から出てきたおじさんが会話をかわすヒトは1日に何人もいないと思われる。その管理人によれば、夏にニジマスなどを７００匹ほど放流したが、今はいないかもしれない。上流に三菱のテストコースがあるが、そこまでは良い釣り

場で、淵には尺を超える大物が泳いでいるのが目視できる。ただ、その奥はヒグマの巣で、昼間でも出てくることがあるとのこと。ヒグマがヒトから魚を守っているとも言える。

釣りはやめて渓谷を見るだけにする。水清らかで滝も流れ込みよい渓相である。放流された魚か、もともと住む巨大魚か、何かは釣れたかもしれないね。ヒグマに会う前に退散する。

帰路の飛行機の時間を見ながら、更別村でランチ。再び町食堂。オムライスを注文、良い味でした。十勝南部の町食堂のレベルは高いのかもしれない。

14時に空港まで送ってもらって解散。

往路と同じ3Fに座り、眼下の十勝平野と日高山脈を楽しむ。日高から流れ出る歴舟川、豊似川に別れを告げる。襟裳岬を遠望する頃、十勝の旅は夢の旅となった。

エピローグ
高速道路を使った釣り

十勝平野は広い。広大な平原が広がっている。平原というよりも緩やかな丘が果てしなく連なるという表現が合うかもしれない。その丘の中を川が流れる。それが十勝川。この川の流域が凄まじく広い。流域面積は約9000㎢で、全国の河川の中でも6位の広さを誇る。どれくらい広いのかというと、首都圏の東京都（約2200、以下単位は㎢）、神奈川県（約2400）、埼玉県（約3800）を足しても、十勝川の流域面積に及ばない。十勝川は十勝総合振興局、いわゆる十勝地方の9割をカバーしており、十勝に降った雨はほぼ全て十勝川に流れて太平洋まで運ばれるとも言える。十勝川の流域ではない十勝は南西部に限られ、歴舟川、豊似川などが日高山脈の谷から流れ出てそのまま太平洋に注いでいる。

釣りに入った川は、初日の練習場所であった戸蔦別川、2日目の本番で入った十勝川東部の支流、3日目にダムを見に行った札内川本流の上流部、その午後にエサ釣りを試みた豊似川、最終日にAIRDOの機内誌に紹介のあった岩内川である。

これだけの広大なエリアを移動するとその距離も相当に長い。帯広を起点にした場合、南西部の中札内村まで30㎞、さらに南の大樹町の中心部まで30㎞である。渓流に入るにはさらに10㎞は山に近づかないといけない。帯広から十勝東部へ向かい90㎞で、さらに山中の釣り場まで10㎞は入るだろう。東京の中心部にベースを置いて、神奈川西部の箱根で釣ったり、埼玉西部の荒川上流で釣ると思えばよい。

このような移動を伴う釣りは、高速道路なしには不可能である。幸いにも十勝平野を東西に高速の道東道が横断しており、南北方向の移動には高速の広尾道を使うことができる。そのおかげで、2日目の朝は帯広中心部～川西IC～十勝東部と移動して釣り場に入り、そこから中札内村～大樹町（忠類）と移動して宿に入ることができた。往路、帰路とも走行距離はそれぞれ150㎞を超えると思われるが、高速道路のおかげでほぼ2時間で移動している。

本格的な渓流釣りは、車を置いてから山奥深くまで相当に歩くのかもしれないが、今回の釣り場は、道路から近い場所であった。その道路も道や市町村道であったと思うが、すれ違い可能な立派な二車線の道路で、未舗装の山道ではない。十勝はヒグマの生息密度が濃いので、山の中まで分け入るのは危険であると思われるし、山の中まで入らなくても良い釣り場に恵まれているとも言える。道路脇や橋詰の駐車可能な場所に車を置いて川に入り、しばらく川を遡って釣ったらまた車に戻り、次のポイントに移動するというスタイルでの釣りもできる。その気になれば、午前中に十勝平野の東北の端で釣った後、高速道路で十勝の西南の端まで150㎞ほど移動して釣り糸を垂れることも不可能ではない。高速道路と地方道が整備されていてこその十勝の釣りと言えるだろう。

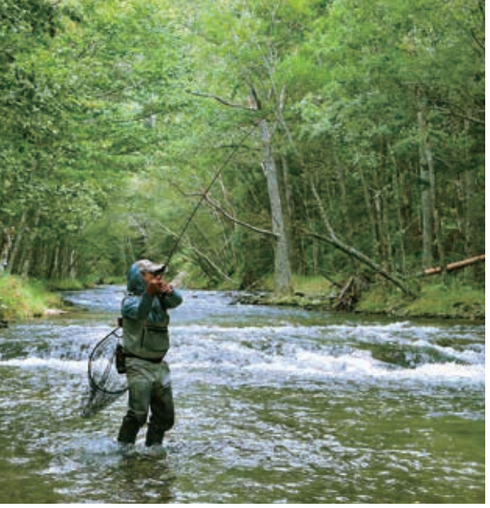
高速道路の充実はもちろんであるが、地方道の維持管理も重要な課題である。釣り場に向かう道路でも舗装路面にクラックの目立つ道路は少なくない。冬季に凍結と融解が繰り返されて、アスファルトの打ち継ぎ目が割れたのかもしれない。割れ目に土が入り、そこに雑草が生えてさらに割れ目が広がるという悪循環に入りかけている。大袈裟ではなく、ほとんど全ての地方道がこのような状況にある。放置しておくとあと数年のうちに舗装がボロボロになる可能性がある。定期的な舗装の打ち替えが必要であるが、そのための維持管理費は確保されているのだろうか。現道の全てを良好に維持するのが困難というのであれば、道路網の機能が確保できるような路線を限定した維持管理方策を考えるべきであろう。

余談になるが、英国では産業革命により都市に集中した労働者が、整備された鉄道を使って郊外で余暇を楽しむようになり、ゴルフ場も鉄道線路の脇に開発された。その当時から存在するいわゆる名門ゴルフコースの横に鉄道線路があり、そこに打ち込むとOB（out of bounds）であるケースをたまに目にすることがある。それと同じとは言わないが、高速道路と良好な地方道が釣りを含むアウトドアアドベンチャーの活動領域の広がりを支えていることは確かだろう。モビリティと釣りが意外なところで結びついた。

事例紹介
01

世界のフィールドで得た経験と知識で完全オーダーメイドのガイドを催行

ポロシリフライズ&ガイド



フライフィッシングの魅力を「魚に関わる多くの自然現象をカバーできること」と歌野氏。四季折々の自然を体中で感じることができる。

釣り専門誌の編集デスクとして、世界各地の釣りやフィールド、アングラーを取材してきた歌野氏。その豊富な経験と知識を基に2012年、フルタイムのフィッシングガイドに転身。拠点を置く十勝の河川はもちろん道内全域をカバーする情報量と、世界で培った知見を持つ歌野氏に、北海道の釣りの魅力や現場で感じている課題を伺った。

取材で得た経験を活かし大好きな釣りの世界へ

―広大な北海道には「釣り」に適した土地が無数にありますが、十勝に拠点を置いた理由は？

まず、川がたくさんあること、そして多くの種の鮭鱒類がいることです。ただ十勝（中札内）に拠点は置いてますが、ガイドする場所はクライアントの希望で北海道中どこでも対応します。ここは空港が近く、高速道路も通っていて道内各地へ車で向かうにも、アクセスは便利で、気候的にも過ごしやすく四季折々の自然を体中で感じることができます。秋の紅葉シーズンも景色が素晴らしくて、その時期ばかり訪れる人もいます。十勝のフィールドで贅沢な時間、自分にとって最高の時間を過ごしてもらえればと思っています。

フィッシングの可能性は豊かな自然があってこそ

―利用者の客層は、どのような方々が多いでしょう？

東京など道外在住の男性、海外ではアメリカやオーストラリアなど英語圏の方が多いです。日本人の顧客は経営者、医者、教授など、いわゆる富裕層が中心となります。

ガイドでは、クライアントがどんな釣りをしたいのか、また経験はどれくらいなのかなど、意思疎通を徹底的に図ります。また当日や近々の天候で川の状況は変わるので、その場その場での対応力、応用力も重要になってきます。

―海外での経験で感銘を受けたことや見習うべき点は？また国内、道内との違いがあればお聞かせください。

世界に比べて、子どもの自然教育ができていないと感じています。子どもたちに本当の自然をちゃんと教えていくことは、環境を守っていくためにもとても大切なことです。

フライフィッシングにおいては、北海道のガイドはアメリカばかりを見ている気がします。世界の釣りにはもっと色々なやり方や楽しませ方があって、それを知ることで、ガイドにもフィードバックできる部分が多いと思います。

―アドベンチャートラベルの中でのフィッシングの可能性と、課題と感じていることをお聞かせください。

フィッシングやアウトドアサービスに関わるすべての可能性は、自然環境次第です。ダムによる下流域の河床低下、河岸崩壊、河畔林の皆伐、土砂の発生……。泥水が流れる川に生物はすめません。大規模な工事による環境改変は大きな課題です。河川をはじめとする自然との向き合い方を、もっと深く考える必要があると思います。

ポロシリフライズ&ガイド
代表
歌野 タケシ

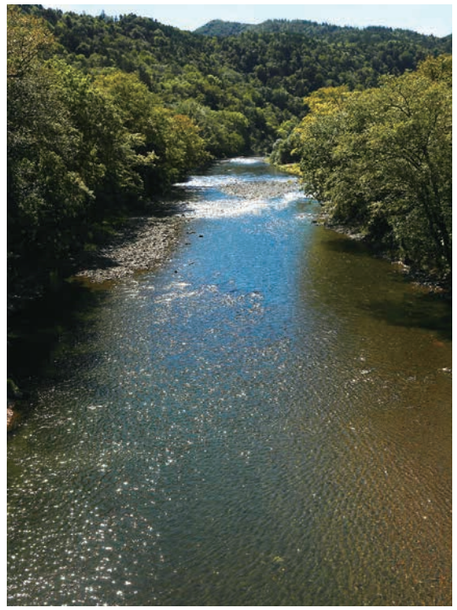
ポロシリフライズ&ガイド
●2012年設立
中札内村に拠点を置くフィッシングガイド・サービス。専門はフライフィッシングだが、顧客の要望に合わせフレキシブルに対応。オーダーメイドで満足度の高い体験を提供する。

特集3 フィッシング

事例紹介 02

渚滑川のキャッチアンドリリース区間 フライフィッシャーあこがれの川に

NPO法人 渚滑川とトラウトを守る会



右　渚滑川／天塩岳に源を発し、オホーツク川に注ぐ、総延長84kmの一級河川。2019年には国土交通省による「水質が最も良好な河川」に初選出。橋の上から魚影が目視できるほどの透明度を誇る。

左上下　案内看板や駐車場は「渚滑川とトラウトを守る会」が整備したもの。

釣り上げた魚を生かしたまま放流する「キャッチアンドリリース（以下、C&R）」を国内でいち早く導入し、フライフィッシングの聖地として知られるようになった渚滑川。その清流が流れる滝上町でC&Rルールやマナーの普及啓発を長年続けてきた「NPO法人 渚滑川とトラウトを守る会」を訪ね、理事の3人にお話を伺った。

目指したのは釣り人の夢づくり

―まずは渚滑川でC&Rを取り入れたきっかけからお聞かせください。

橋本　昭和40年代の話になりますが、当時私は滝上町の役場に勤めていて、観光振興にも携わっていました。昔から釣り人に人気の川でしたが、エサ釣りがほとんど。バブル期のブームの頃には、あっという間に釣り尽くされてしまうような事態が続いていました。

エサ釣りの人は、日帰りで食事なども持参する人が多く、地域や商店街の振興にも繋がりにくい状態が続いていたので、川や魚の環境を保持しつつ、釣り客の誘致を図れないかと模索する中で、C&Rの考え方が海外で普及していることを知りました。

副理事長
橋本 収

そこで1995年、「渚滑川とトラウトを守る会」の立ち上げと合わせて、町が渚滑川の下流域8kmを「魚族保護調査区域」と位置づけ、国内で初めてC&Rの徹底を図ることに。これが「釣り人の夢づくり」を目標に掲げた取り組みの第一歩です。

―その後、C&R区間は30kmまで延長、さらには条例も制定されますね。

橋本　滝上町では2009年に「滝上町渚滑川魚族保護のためのキャッチアンドリリース条例」を定め、より強力にC&Rを推進することになりました。「渚滑川の決まりごと」として、魚は釣ったその場でリリース、釣り竿は一人1本、カエシなしのシングルフックを使用、といったルールを設けています。ただし、罰則規定はありませんので、あくまでも協力をお願いするというスタンスです。活動を続けてきたことで渚滑川での釣りに対する考え方、釣り人事態の考え方が変わってきたと実感しています。

―日本各地でもC&Rが広がりますが、地元の反応などは？

扇谷　当初は地元でもなかなか理解されませんでしたね。「魚を放しても、どうせ死ぬだろう」というのが一般的な考えでしたが、私たちはタグを打って追跡する個体識別調査などを通じて、C&Rの有効性を実証してきました。

その後、世間的にもスポーツフィッシングが普及する中で、宿泊客が増えるといった地元経済への貢献も徐々に目に見えるようになり、今では地元の方々からもかなりの協力を得られるようになっています。

釣り人が増えて一番困るのは車の問題なんですが、最初は我々の活動が釣り人や地域の住民に浸透しきれておらず、車を私有地や牧草地に停めてしまう人もいたりして。農家さんからすれば、町がこんな条例を定めるからだと思われたりもしました。だから駐車場を確保し、看板なども設置して徹底的に周知しようと取り組みました。

そういった努力と釣り人たちのマナー向上もあり、今では私有地でも使っていないスペースを駐車場として貸してくれる方や、車が停めやすいように草を刈っておいたぞと声を掛けて頂いたり、地元に浸透してきたなって感がします。

―どのくらいの釣り人が渚滑川を訪れていますか。

扇谷　あくまで釣り客と思われる車の台数からの推計ですが、C&R区間で釣りができる5月から11月末までで、5000人から6000人が入っていると思います。その中の3分の1位が道外からの釣り人だと思います。地元ホテルへの釣り客の宿泊は年間100人程度。このほかに釣り具メーカーが主催するツアーなども行われています。

釣り文化を守りながら新たなマナーの発信を

副理事長
冨山 光太郎

―現在の活動について教えてください。

扇谷　トラウトダービーやキャスティングスクール、子どもたちの釣り体験といった啓蒙イベントの開催、また年間10組程度ですが、釣りのガイドサービスを提供しています。5月から11月までは釣り場監視員を配置しているほか、案内板の設置や駐車場の管理、河川の清掃まで、釣り場環境の整備も「守る会」のメンバーが担当しています。

冨山　若い年代の人にも活動に参加して欲しいですね。会員の高齢化が目立ってきていますので。若い世代に渚滑川の素晴らしさを知ってもらい、彼らの子たちが釣りを覚えて入ってきてくれれば一番良いなと思っています。

―釣り人にとって渚滑川の魅力はどんなところですか？

冨山　護岸などの構造物が少ないところが渚滑川の魅力のひとつです。本州から来る皆さんは、北海道らしい手つかずの自然の川で釣りを楽しみたいという方が多いと思います。水生生物を観察してみると、カゲロウ類やカワゲラ類が豊富に生息していて、最近はヤマセミも増えていますね。水質的にも良好です。

―最後に今後の目標についてお聞かせください。

扇谷　二十数年前にC&Rを導入し、皆さんの協力のおかげで、渚滑川の環境は守られてきました。ただ人が増えれば、釣り場を分け合う必要も出てきます。そこで「釣り人同士でひと声かけ合う」といった基本的な部分をスタートラインに、新たなルールやマナーを渚滑川から発信できればと考えています。将来にわたって気持ちよく釣りを楽しむためにも、釣り人の皆さんと一緒に、川と魚を守る活動を続けていきたいですね。

理事長
扇谷 勝

NPO法人 渚滑川とトラウトを守る会

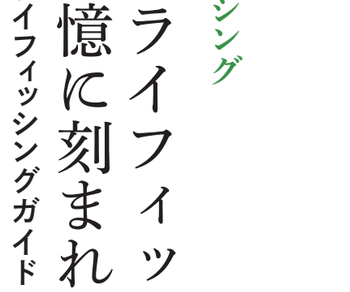
●1995年に任意団体として発足
渚滑川の下流域8kmを国内で初めて「キャッチアンドリリース区域」に設定し、釣りの体験観光の振興や環境保全に取り組む。2003年にNPO法人化し会員数は約120人。

特集3　フィッシング

事例紹介
03

フライフィッシングの魅力を伝えて記憶に刻まれるネイチャー体験を

フライフィッシングガイド POTAMOS（ポタモス）



中川町地域おこし協力隊
（アウトドア観光）
中川町アウトドアガイド協会 会長
フライフィッシングガイド
POTAMOS 代表
野中 豪

中川町の地域おこし協力隊でアウトドアアクティビティガイドとして活躍する野中豪氏は、フライフィッシングのガイドを請け負う個人事務所を立ち上げ、道北エリアを中心に少人数の釣行をプロデュースしている。国内外での豊富な経験を活かし、釣りを通して北海道らしい自然体験を提供する野中氏に、これまでの歩みやガイド活動について伺った。

野中氏のホームグラウンドでもある天塩川は、天塩岳に源を発し、岩尾内湖や名寄盆地を経て日本海に注ぐ、北海道遺産にも認定された一級河川。本流延長256㎞は全国4位、北海道では石狩川に続く第2位の長さを誇り、イトウやアメマス、ヤマメなどが生息する屈指の釣りスポットでもある。

「最初の一匹」をきっかけにフライの魅力にどっぷり

――まずはフライフィッシングを始めたきっかけのお話を。

9歳の時に山梨県の忍野村でフライフィッシングを偶然見かけて、「何だアレ？」と興味を引かれたのがきっかけです。どうしてもやってみたくて、父に安いスターターセットを買ってもらいました。

父はまったく釣りをしないんですが、休日には現地まで連れて行ってくれました。図書館で本を借りて独学で勉強して、いよいよ初挑戦。釣り場でライン結びに苦戦していると通りすがりのおじさんが教えてくれました。

一日の終わりに、その人とまたすれ違ったら「まだやってたの？」と声をかけてくれて。教えてもらいながら、これが最後と思ってキャストしたところ、23㎝のヤマメが釣れたんですよ。もう細胞が沸き立つような感動を覚えて。

――「最初の一匹」の印象が強烈だったんですね。

すっかり夢中になりました。実は声をかけてくれたのは、静岡県掛川市の原野谷川キャッチアンドリリース区間の設立に尽力したフライタイヤーの河合宏一さんでした。

――フライフィッシングの魅力は？

ほかの釣り方と比べて、いろんな工夫のしがいがあるところでしょうか。キャスティングや毛鉤は追究すればするほど奥が深いですし、季節や時間、周辺の環境や生態系、川の中での立ち位置など、不確定要素がたくさんあります。そこを一つずつ詰めていく遊び方が、自分の性に合っていたんだと思います。

――大学時代には、海外まで釣行に出かけていたとか。

大学3年生の時に「このまま就職したら、きっと釣りができなくなるぞ」と思って、一年中釣りができるニュージーランドにワーキングホリデーで行きました。バイトで貯めたお金でワゴン車を買って、あちこち釣り歩くのは本当に楽しかったですね。「もう一生分の釣りはしたな」と満足していたんですが……。

理想のガイド像と北海道のポテンシャル

――その後、中川町の地域おこし協力隊に応募した経緯は？

東京で営業マンとして2年間働いて「やっぱり釣りがしたいなあ」という思いが募っていた時に、アウトドアガイド・フィッシングガイドの募集を見つけました。すぐに電話して、翌日には履歴書を送っていましたね。2021年4月から着任しています。

現在はフィッシングガイドとして独立し、中川町からは業務委託で自然体験のスタッフやワーケーションの企画営業などを請け負っています。

――ホームグラウンドの天塩川の環境はいかがですか。

こんなに川幅が広くて、下流域でも高い透明度が維持されている川は、世界的にも貴重だと思います。マス類は水温が低いところを好むので、緯度の高さも恵まれていますし、人が少ないウィルダネス（原生地域）な環境が残る道北は素晴らしいですよね。

豊かな水量と高い透明度を誇る天塩川。釣り人にとっては、いつかは挑戦してみたいと思う、あこがれの川だ。

天塩川はフライフィッシャーが最後に行き着くような理想の川。経験が長い人ほど、ダブルハンドのフライロッドを思い切り振って、大物のイトウやニジマスを釣ってみたいと思うはずです。

――ガイドの仕事について教えてください。

料金は1日1名6万円、2名で8万円、3名で10万200円。「東京から2名で来て4日間」あたりが最も多い釣行のモデルケースでしょうか。やはりお金と時間に余裕のある方が中心ですね。

ガイドの仕事は安全確保が第一。釣りたい気持ちが先行すると無理をしてしまいがちなので、その日の体調や足さばき、休憩のタイミングにも気を配って、柔軟にポイントやルートを決めていきます。

大切なのは事前のヒアリング。チャレンジングな釣りがしたいのか、手堅く釣果を求めるのか。普段はどういう釣りをしているか、どんな魚が釣りたいのか。そうしたことを話しながら、自分の引き出しの中からガイディングの方針を立てていきます。

――理想のガイド像は？

私自身もお客さんと一緒に成長できるような関係性を築けばと思っています。初心者には手厚くフライの魅力を伝えて、経験者にはフライフィッシングの新たな一面を見いだしてもらえれば。

天塩川のほとりに構えた野中氏の拠点には、タイイング（毛鉤を巻く作業）の機材もそろう。

自然を相手に大きなものを得る体験は、人生を左右するような感動につながります。私が子どもの頃に衝撃を受けた「最初の一匹」の感覚を、味わってもらいたいですね。

――北海道のフィッシング環境に対しての考えをお聞かせください。

魚を根こそぎ釣っていくような人は減っているとは思いますが、自然に対する向き合い方や考え方を育むという意味で、子どもたちへの教育など、できる活動はたくさんあると思います。「自然は無料」という考え方がそもそもの誤り。中川町では北海道大学と連携して「水辺の小さな自然再生事業」に取り組んでいますが、一方的に自然を消費するのではなく、地域も人も耕されていくような観光の形態を目指したいですよね。

ダム建設などの河川工事に対して危機感はありますが、治山や治水の観点からインフラ整備はゼロにはできません。砂防ダムの撤去やスリット化、生物が過ごしやすい環境を作る取り組みを前向きに推進してほしいと思います。

本州の場合、川が県境をまたいでいてどうにもできなかったりしますが、北海道は所管がシンプル。だからこそ、北海道でしかできない自然環境の回復のアプローチがあるはず。いい環境にしていくために地元の人たちと事業者が寄り添って、一緒に考えていく姿勢が理想だと思います。

フライフィッシングガイド POTAMOS
●2022年設立
代表の野中氏は2021年4月から中川町地域おこし協力隊に任用され、中川町アウトドアガイド協会の会長に就任。道北エリアを中心にガイドとして活動中。

Docon Regional Research

[ドーコン リージョナル・リサーチ]

北海道の観光

アドベンチャートラベル

■基調レポート
自転車と公共交通との連携で
多様なサイクリング形態の実現へ
北見工業大学 地域未来デザイン工学科教授　髙橋 清

■基調レポート
ヨーロッパの山岳リゾートのあり方から、
北海道の登山観光の可能性を探る
大阪大学 社会経済研究所 特任教授　小野 善康

■基調レポート
十勝を釣る
東京大学大学院 工学系研究科
社会基盤学専攻 上席特任研究員　朝倉 康夫

【取材協力】
函館バス 株式会社
北海道山岳ガイド協会
大雪山国立公園連絡協議会
大雪山国立公園 層雲峡ビジターセンター
大雪山国立公園 旭岳ビジターセンター
ポロシリフライズ&ガイド
NPO法人 渚滑川とトラウトを守る会
フライフィッシングガイド POTAMOS

その他、多くの方々にご協力頂きました。
この場を借りて御礼申し上げます。

Docon Regional Research ドーコン リージョナル・リサーチ vol.01

企画／発行所　株式会社ドーコン
札幌市厚別区厚別中央１条５丁目４番１号
ホームページ　https://www.docon.jp/
編　　集　株式会社ドーコン
事業推進本部 事業・品質管理部
TEL.011-801-1565
発　行　日　2024年４月26日

ⓒ禁無断転載・コピー
本誌掲載の写真・図版・記事などを許可なく無断で転写・転載することを禁じます。

ドーコン リージョナル・リサーチは
ホームページでも公開中

Docon Regional Research
https://www.docon.jp/drr

総合建設コンサルタント
株式会社ドーコン

本　社

〒004-8585　札幌市厚別区厚別中央1条5丁目4番1号
代表　TEL(011)801-1500
代表　FAX(011)801-1600

管理本部	TEL(011)801-1501	FAX(011)801-1600
総務部		
秘書室	TEL(011)801-1510	FAX(011)801-1610
人事室	TEL(011)801-1501	FAX(011)801-1600
関連会社企画室		
経理部	TEL(011)801-1504	FAX(011)801-1600
事業推進本部	TEL(011)801-1511	FAX(011)801-1512
事業・品質管理部	TEL(011)801-1565	FAX(011)801-1566
人材開発室		
営業部	TEL(011)801-1511	FAX(011)801-1512
技術情報部	TEL(011)801-1590	FAX(011)801-1591
新産業集積支援室	TEL(011)801-1545	FAX(011)801-1536
インフラマネジメント室	TEL(011)801-1585	FAX(011)801-1541
交通事業本部	TEL(011)801-1517	FAX(011)801-1541
交通部	TEL(011)801-1520	FAX(011)801-1521
都心交通企画室		
構造部	TEL(011)801-1540	FAX(011)801-1541
設計照査室		
防災保全部	TEL(011)801-1576	FAX(011)801-1577
機電情報設備室		
CM室	TEL(011)801-1542	FAX(011)801-1541
北海道新幹線室	TEL(011)801-1527	FAX(011)801-1541
水工事業本部	TEL(011)801-1532	FAX(011)801-1588
河川部	TEL(011)801-1587	FAX(011)801-1588
水工部	TEL(011)801-1530	FAX(011)801-1588
河川環境部	TEL(011)801-1532	FAX(011)801-1588
環境事業本部	TEL(011)801-1572	FAX(011)801-1573
環境保全部	TEL(011)801-1572	FAX(011)801-1573
地質部	TEL(011)801-1570	FAX(011)801-1571
農業部	TEL(011)801-1580	FAX(011)801-1581
都市・地域事業本部	TEL(011)801-1535	FAX(011)801-1536
総合計画部	TEL(011)801-1555	FAX(011)801-1556
都市環境部	TEL(011)801-1535	FAX(011)801-1536
資源・エネルギー企画室		
建築都市部	TEL(011)801-1550	FAX(011)801-1551

支　店

東日本事業本部
東京支店
〒103-0001　東京都中央区日本橋小伝馬町4番9号
小伝馬町新日本橋ビルディング
営業部　TEL(03)5644-0411　FAX(03)5644-0415
事業部　TEL(03)5644-0412　FAX(03)5644-0415

東北支店
〒980-0811　仙台市青葉区一番町4丁目1番25号
営業部　JRE東二番丁スクエア
事業部　TEL(022)225-2860　FAX(022)264-9331

事　務　所

函館事務所
〒040-0063　函館市若松町15番7号 函館北洋ビル
TEL(0138)27-2613　FAX(0138)26-8269

旭川事務所
〒070-0034　旭川市4条通9丁目1703番地 旭川北洋ビル
TEL(0166)24-5744　FAX(0166)24-7970

釧路事務所
〒085-0015　釧路市北大通10丁目2番地1 新釧路道銀ビル
TEL(0154)22-1891　FAX(0154)22-1491

岩手事務所
〒020-0021　盛岡市中央通3丁目17番7号 北星ビル
TEL(019)656-1206　FAX(019)656-1207

福島事務所
〒960-8034　福島市置賜町1番29号
TEL(024)563-1431　FAX(024)563-1432

横浜事務所
〒230-0051　横浜市鶴見区鶴見中央4丁目14番6号-601号
TEL(045)308-6930　FAX(045)308-6981

静岡事務所
〒420-0852　静岡市葵区紺屋町17番地の1
TEL(054)686-5515　FAX(054)273-5578

名古屋事務所
〒460-0003　名古屋市中区錦3丁目1番30号 錦マルエムビル
TEL(052)265-7951　FAX(052)265-7953