

## ＜知床ロングトレイル・プロジェクト＞

＜知床ガイド協議会＞

### 1. 提案内容

キャッチ コピー ・目的	知床に国際的なレベルのロングトレイルを整備し、歩いて観光できるようにしよう。
背景・理由	<p>現在の知床の観光は、移動手段として自動車やバスに大きく依存している。知床五湖やフレペの滝などでは遊歩道が整備されているが、観光地相互をつなぐものではなく、5km 以下の短い周回ルートとなっている。観光地間を歩いて移動しようとする、車やバスが頻繁に通る道路の路肩を歩かなければならず、決して好ましい環境とは言えない。</p> <p>近年、長距離遊歩道（ロングトレイル）が全国的に注目されているが、知床においてもエコツーリズムを推進する観点から、既存の道路とは別に歩いて自然を体感できるロングトレイルの建設が望まれる。</p> <p>国際的にはニュージーランドの「ミルフォード・トラック」や、アメリカの「パシフィック・クレスト・トレイル」に代表されるような、数十 km～数百 km というロングトレイルが整備され、歩行利用だけでなく自転車や馬での利用が可能な場合もある。</p> <p>最終的には、知床半島の入口からウトロや羅臼に至るまで、国道とは別のロングトレイルが整備されることが望ましいが、まずはエコツーリズムを推進すべき世界自然遺産地域内においてロングトレイルの計画を立案する。</p> <p>「自然センター～知床峠間」はほぼ全区間が国有林で原生的な自然を楽しむことができる上、勾配が緩やかで疎林が多く、ロングトレイルを建設しやすいという利点もあり、本計画にふさわしいと考える。</p>
具体的 提案内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・「自然センター～知床峠間」をつなぐロングトレイルを建設する。</li> <li>・ルート選定にあたって希少種の植生や生息調査を行う。</li> <li>・建設に当たって重機を使わず、自然破壊を最小限にとどめる。</li> <li>・ロングトレイルを建設する団体を構成し、同時に維持管理を行う。</li> <li>・利用方法は歩行だけではなく、自転車も可能とする。</li> <li>・利用者にはリスクがあることを伝えるとともに、名簿の提出を必須とする。</li> <li>・利用料については、トレイルの維持管理に必要な金額および徴収方法を検討する。</li> <li>・提案ルート、建設方法、維持管理方法など、計画の詳細については、別紙を参照。</li> </ul>

## 2. 戦略の基本原則との対応

<p>①遺産地域の自然環境の保全とその価値の向上</p> <p>トレイル建設前に植生調査を行い、専門家の指導の下に最大限植生の保護に努める。建設方法は笹刈り、草刈りや枯死木の処理を基本とし、重機は使用せず、地形の改変も行わない。ルートはできる限り急傾斜地を避け、水の流路にならないように配慮する。</p> <p>また、ルート周辺エリアの自然環境や歴史文化について、案内看板もしくはトレイルマップを通じて利用者に学んでいただくように努める。</p>
<p>②世界の観光客への知床らしい良質な自然体験の提供</p> <p>本トレイル利用者は、知床連山などへの登山と比較して容易に知床世界自然遺産地域の核心地域の自然に触れることができる。従来から遊歩道が整備されている羅臼湖、知床五湖、フレペの滝に加えて、本トレイルが整備されれば合計距離は約 20km となり、長距離ハイキングを求める世界中のハイカーにとって十分魅力的なエリアになると思われる。</p> <p>また、新たなガイド・フィールドが創生されることにより、ネイチャーガイドのレベルアップにもつながり、観光客の満足度も向上するものと期待する。</p>
<p>③持続可能な地域社会と経済の構築</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・ロングトレイルを求める新たな客層を獲得するとともに、長期滞在型の観光客を増やすことができる。</li><li>・多くの利用者は、バスで知床峠まで行き、ロングトレイルを歩いて下りるという利用形態になると考えられるため、路線バスの利用が促進される。</li><li>・知床連山への登山者が、悪天候時の代替ルートとして利用することができる。</li><li>・トレイルの維持管理を目的として利用料を徴収し、その一部を自然生態系保護活動や森林再生活動に寄付することで、知床の環境保全にも役立つ。</li></ul>

## 3. 個別部会の想定メンバー

関係行政機関	環境省、国土交通省（開発局）、林野庁、北海道、斜里町
地域関係団体	知床ガイド協議会、知床財団、斜里山岳会、網走山岳会、知床斜里観光協会

## 1. 背景

### 1-1 知床の現状と課題

知床では各観光地間の距離は5～20kmも離れており、道路が整備されているので、自動車や観光バスでの移動を基本として発展してきた。2005年世界自然遺産登録後にバスから自動車への多少のシフトが見られるものの、化石燃料を消費する交通手段に依存している状態に変化はない。自分の足や自転車で移動する観光客も少数存在しているが、交通量の多い車道の路肩を利用しなければならず、ゆっくりと自然を楽しむことはできない。知床では、知床五湖、フレペの滝、ポンホロ沼、羅臼湖で遊歩道が整備されているが、どれも小さな周回ルート、もしくは往復ルートであり、観光地間の移動には利用できない。また、知床連山には長距離の登山道が整備されているが、ハイカーが観光地間の移動に利用するのは難しい。

### 1-2 エコツーリズム推進とロングトレイル

エコツーリズムを推進する上で、化石燃料を消費する交通手段に依存するのはふさわしいとは言えない。海外の国立公園などではマイカーの利用が厳しく制限され、入口のビジターセンターまで電気バスで行き、その先は遊歩道のみという場所も少なくない。場所によっては数十kmという長距離のトレイルが整備され、歩行者だけではなく自転車や乗馬での利用にも開放されていることもある。

知床でそのような転換を図るのは非常に大きな犠牲を伴うと予想され、一朝一夕に行うのは非現実的であるが、将来的にエコツーリズムに対応した場所にしていくためには、観光地間をつなぐ長距離の遊歩道「ロングトレイル」の整備は不可欠と考えられる。

近年では「歩く観光」が注目を浴びようになり、全国的に数多くのロングトレイルが建設され、平成23年には「日本ロングトレイル協議会」が発足している。また、道内では「フットパス」という、人間の生活区域内の歩道整備も進んでおり、ロングトレイルと合わせて「歩く観光」を推進している。

このようなことを考え合わせて、知床でも早急にロングトレイルを整備する必要があると思われる。

### 1-3 知床におけるロングトレイルの適性

知床国立公園内においてロングトレイルを検討できるルートは色々と想定されるので、各コースにおいてロングトレイルの適性を評価する。

#### ① ウトロ～自然センター

車道沿いに歩道が整備され、歩行・自転車ともに快適に利用できる。現在も利用者は多い。地形的には崖と海岸に阻まれ、新たな遊歩道の整備は難しい。

#### ② 自然センター～知床五湖

車道には歩道が無く、歩きや自転車の利用は快適ではない。男の涙～象の鼻にかけての森林内にはかなり明確な獣道があり、ガイドツアーでも利用されている。もし、別にロングトレイルを建設するとなると、大部分が100平方メートル運動地を通ることになる。岩尾別の谷を渡る部分

のルート選定が難しい。岩尾別台地や遠音別台地には 100 平方メートル運動地内の管理道があり、トレイルとして使える可能性がある。

③ 知床五湖～カムイワッカの滝

現状の道道知床公園線は砂利の車道であり、期間によってマイカー規制もされている。途中でいくつも険しい谷を横切るので、この道道とは別にロングトレイルを建設するよりは、現在のマイカー規制を強化して、歩行者や自転車のみ利用とし、そのままロングトレイルとして活用することが望ましい。

④ 自然センター～知床峠

国道には歩道がなく、観光シーズンには交通量も多いことから、歩きや自転車は快適ではない。自然センターからしばらくは 100 平方メートル運動地であるが、その上は国有地となっている。鉱山開発や軍隊の訓練地として使われていた経緯があり、森林内に道路跡も見られる。勾配は緩く、トレイル建設にふさわしい地形となっている。愛山荘（網走山岳会所有）より上はダケカンバやハイマツの樹林帯となっているのに加えて、地形的にも急峻となっていることから、愛山荘付近で国道につながることが望ましい。

⑤ 知床峠～羅臼

国道には歩道がなく、観光シーズンには交通量も多いことから、歩きや自転車は快適ではない。羅臼湖付近の地形は緩やかであるが、知床峠付近と翔雲橋・熊越えの滝付近の地形は非常に急峻であり、ルートの選定には困難が予想される。国道沿いを中心としながら、トレイル建設可能な区間のみ建設するという方法が現実的と思われる。もし、ウトロ側のトレイルとつなぐとすれば、羅臼湖の遊歩道の終端から天頂山を回り込んでつなぐという方法も考えられる。

⑥ 羅臼～相泊

道道には一部歩道が整備されており、地域住民の生活道路となっている。地形的には崖と海岸の間に道路と住宅が建設されており、新たなトレイルを設置する空間が残されていない。

⑦ 相泊～知床岬

従来から知床岬までの歩行利用が行われているが、確立されたルートがあるわけではなく、経験者や積んだ者の利用に限られている。知床岬エリアは、利用を促進するより、むしろ規制すべき場所とされているのに加え、ロープを利用して急峻な崖を通過する場所があるなど、トレイル建設には大変な困難が予想される。現状維持が望ましい。

## 2. ロングトレイルの事例

### ① 海外のロングトレイル

アメリカでは、合衆国の条例によって「national scenic trail」と呼ばれる 11 本のロングトレイルが整備され、アメリカ合衆国内を横断もしくは縦断できるようになっている。短いトレイルでも数百 km、長いものでは数千 km もあり、その総距離は 30,000km にも及ぶ。また、national scenic trail に属していない短いトレイルも各地に散在しており、そのほとんどが自治管理されている。

また、ニュージーランドでも国立公園には数十 km のロングトレイルが多数整備され、トレッキングや MTB に供用されている。特に人気の高いミルフォードトラックは距離が 54km あり、4 日間の行程となっている。人数制限があるため予約しなければならないが、6 ヶ月前の予約開始とともにいっぱいになってしまう程の人気になっている。

### ② 日本国内のロングトレイル

国内でもロングトレイルの整備が進み、信州ロングトレイルや八ヶ岳山麓スーパートレイル、浅間ロングトレイルなど、大規模なロングトレイルが作られている。また、北海道内ではとちちロングトレイル（新得～十勝清水）、北根室ランチウェイ（中標津～摩周湖）が整備されている。

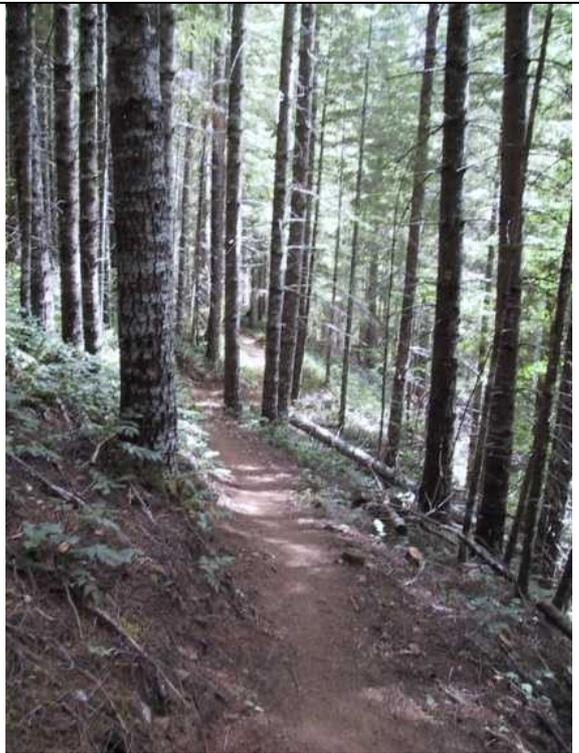
### ③ アメリカ・オレゴン州のトレイルの事例

アメリカ合衆国の中で最もトレイル整備が進んでいる州の一つであるオレゴン州のトレイルの事例を紹介する。アメリカ西海岸のオレゴン州は、気候的に北海道と似ており、中心都市のポートランドは札幌市と姉妹都市になっている。オレゴン州には数百のトレイルがあり、長さは数 km～数十 km と様々であるが、半分以上が自転車利用可となっている。基本的には州有林と国有林に分かれており、それぞれ州、合衆国連邦森林管理局に許可をとる形になっているが、トレイルの入口にゲートがあるわけでもないので、無断でトレイルを利用することができてしまう。

トレイルによっては馬が利用できる場合もあり、入口に自転車と馬が利用できるかどうかという表示がある。もし、全てが利用可の場合、通行の優先順位は「馬、歩行者、自転車」と定められている。

ルート上にはきれいな滝や沼、見晴らしのいい崖などが点在し、車では決して味わえない特別な自然景観としてトレイルの利用価値を高めている。





### 3. 計画ルート全体図



2012年11月19日、および2013年7月6日に現地調査を行い、計画ルートを作成した。写真は全て7月6日に撮影されたものである。

総延長：約8km

標高差：397m

①



②



③



④



⑤



⑥



⑦



⑧



⑨



⑩



⑪



⑫



⑬



⑭



⑮



⑯



⑰



⑱



⑲



⑳



21



22



23



24



#### 4. 区間ごとの詳細

区間	地形	植生	必要な整備の概要
A ①～③	緩やかであるが、やや谷間になっており、水流や水たまりができる場所がある。	クマザサがひざ丈くらいまで伸びている。林道および林道跡地になっており、ルート上に木本類は無い。	①から100mくらいは車が走れるようになっているが、その先は廃道となっている。笹刈りと倒木処理が必要。
B ③～⑤	緩やかであるが、一部10%くらいの斜面を横切る所がある。地面は乾いている。	疎林で、所々腰丈くらいのクマザサが生えているところもあるが、量は少ない。	所々笹刈りと倒木処理が必要。急斜面を横切るところでは、スコップでの地ならしが必要かもしれない。
C ⑤～⑥	遊歩道が整備されており、緩やかで歩きやすい。一部でぬかるみができやすい場所がある。	疎林で腰丈くらいのクマザサが生い茂っている。ルート上に木本類は少ないが、根を跨ぐところがある。	ポンホロ沼遊歩道が整備されているが、クマザサが遊歩道に覆い被さって歩きにくい状態となっている。笹刈りが必要。数は少ないが、倒木の処理も必要。
D ⑥～⑩	一部、10%程度の急斜面があり、ジグザグに登る必要がある。谷は水が流れる可能性がある。	疎林で全体的に腰丈のクマザサが生えている。一部で胸丈のクマザサが生い茂る場所がある。	所々、明確な獣道があるが、クマザサが生い茂っている所では痕跡がはっきりしない。急斜面では、笹藪を切り開く必要がある。ほぼ全区間で笹刈りが必要。
E ⑩～⑮	斜面は全体的に緩やか。尾根は乾いているが、谷間は湿っている場所がある。一部でぬかるみができやすい場所がある。	疎林で、所々腰丈のクマザサが生い茂っている場所があるが、全体的には笹は少ない。ユズリハなどの低木もみられる。	⑩付近は尾根が歩きやすいが、⑫からは、北側に一段下った場所に明確な獣道があり、歩きやすい。笹が濃い所だけ笹刈りが必要。所々、ぬかるみや水流に対する処理が必要な場所がある。
F ⑮～⑲	⑮から⑲にかけて急斜面で岩が多いが、それ以外は緩やかな斜面となっている。所々水の流れが見られる。	疎林で、所々腰丈のクマザサが生い茂っている場所がある。草本類も多いが、獣道の部分は地面が完全に露出している。	全体的に明確な獣道があり、ルートは見付けやすい。急斜面では水流を防ぐためにジグザグに登る必要がある。笹が濃いところでは笹刈りが必要。倒木も多い。
G ⑲～⑳	斜面は全体的に緩やかであるが、沢を渡る部分では50cm～2mくらいの崖がある。くぼみには水たまりができている。	クマザサやチシマザサが背丈以上の場所があり、笹が濃い。木本類も多く所々ハイマツも見られる。	明確な獣道がない。沢を渡る部分には板を渡す必要があるが、場所の選定が難しい。沢の水は雪解け期以外には干上がっていると思われる。全体で笹刈り、倒木の処理、枝払いが必要。
H ㉑～㉒	全体的に緩やか。所々くぼみに水たまりが見られる。	低いダケカンバ、ハイマツ、ハンノキが多く見られる。全体的に背丈くらいの笹が生い茂っている。	明確な獣道がない。一部で地ならしされていて昔の林道と思われる部分があるが、ダケカンバ類が2～3mまで成長している。全体的に笹刈りと倒木処理、枝払いが必要。

## 5. 運営方法の案

### 5-1. 管理方法

- ・利用者からは1,000円の利用料を徴収する。
- ・利用者には「様々なリスクを認識し、自己責任で利用する」という旨の誓約書に署名の上、利用者名簿の提出を義務付ける。
- ・トレイル入口は、ゲートもしくはチェーンを設け、利用料の支払いや届け出が必要であることを明記する。
- ・ガイドツアーでの利用の場合は、ガイド事業者が全責任を負うこととする。
- ・利用者がトレイル入口までバスを利用した場合、峠3km手前の駐車帯で下車できるようにしたい。
- ・とりあえず利用者数の上限は設けないが、土壌浸食などのオーバーユースが確認された場合は、利用者数の上限を設けたり、雪解け期や雨天時の利用制限をしたりするなどの対策を講じる。
- ・3年ごとに植生調査を行い、利用の制限、ルートの変更を検討する。

### 5-2. 収支予算

- ・年間利用者数は、下記のように想定する。

年度	2014年	2015年	2016年～
年間利用者数	100人	200人	300人

- ・利用料は1,000円と仮定する。
- ・宿泊施設や道の駅などでの利用料を徴収した場合の手数料を100円とする。
- ・利用料には、自然保護への寄付金100円を含む。

#### 2014年度収入

内容	単価	数量	合計
利用料金	1,000	100	100,000
知床ガイド協議会	100,000	1	100,000
寄付・助成金	0	0	0
			200,000

#### 2014年度支出

内容	単価	数量	合計
コース下見・植生調査	0	1	0
コース整備（笹刈り）	15,000	8	120,000
コース整備（看板、橋）	50,000	1	50,000
販売手数料	100	100	10,000
寄付（自然保護運動など）	100	100	10,000
予備費	10,000	1	10,000
		合計	200,000

2015年度収入

内容	単価	数量	合計
利用料	1000	200	200,000
合計			200,000

2015年度支出

内容	単価	数量	合計
コース・メンテナンス	15,000	8	120,000
販売手数料	100	200	20,000
寄付（自然保護運動など）	100	200	20,000
予備費	40,000	1	40,000
合計			200,000

2016年度収入

内容	単価	数量	合計
利用料	1000	300	300,000
合計			300,000

2016年度支出

内容	単価	数量	合計
コース・メンテナンス	15,000	8	120,000
販売手数料	100	300	30,000
寄付（自然保護運動など）	100	300	30,000
予備費	120,000	1	120,000
合計			300,000

5-3. 運営団体

名称(仮)：「知床ロングトレイル協議会」、もしくは「知床ガイド協議会ロングトレイル部会」

会長：未定

副会長：未定

会計監査（監事）：未定

事務局：未定

協力団体：知床ガイド協議会、環境省、林野庁、北海道オホーツク総合振興局、斜里山岳会、網走山岳会、知床斜里町観光協会

6. 計画の工程表

2013年 6月末	提案書・計画書提出
7月上旬	ルート視察
7月末	エコツーリズム検討会議
8月～	個別部会で検討、植生調査

2014年	2～3月	第2回検討会議
	5～6月	トレイル整備
	6月下旬	利用開始
	11月上旬	利用終了

## 7. 部会で話し合うべき課題

### 7-1 植生調査とルート選定

これまで行った2回の現地調査では、植生調査を行っていない。専門家による植生調査が必要となるが、その範囲や費用負担などをどうするか。また、計画ルートは一部で獣道も見当たらない濃い笹藪を通ることになっており、数mずれただけで状況が大きく違う可能性がある。最終的なルート選定のために、もう一度現地調査をするべきだろうか。

### 7-2 管理方法について

遊歩道入口にはチェーンを張ったり、鍵がかかるゲートを設置したりして、無断侵入を防ぐようにしたいが、それだけで無断侵入を完全に防げるものではない。利用料を支払わず、名簿も提出せずに利用する者に対してどのように対処すべきか。

### 7-3 バスの利用に関して

トレイル利用者が、バスで峠側の入口まで来て、下りのみ利用するという利用の仕方ができるようにしたいと思うが、峠側の入口の近くには駐車帯があり、そこでバスを下車できないか。もしそれができない場合は、知床峠から3kmの車道を歩かなければならないので、国道沿いの草地(ガードロープの外側)に遊歩道を設置できないか。

### 7-4 ヒグマ対策

ヒグマは闇雲に人を襲うわけではないので、遭遇することが即危険というわけではない。遭遇回避、遭遇時の対処法を勉強しておけば、危険性をかなり低く抑えることができる。利用者には、なるべく何らかの形でヒグマ対処法のレクチャーを受けていただいた上で利用を認める形をとりたい。持ち物、鈴の所持、熊スプレーのレンタルなど、利用者には必要な情報を事前に全て伝えた上で、利用前に十分な準備していただくようにする。

### 7-5 利用の制限

利用者にはなるべく自由にロングトレイルを使っていたきたいが、事故防止のために夜間の利用はしないなどの利用制限を設ける。特に初年度は利用者も管理者も初めてなので、トラブルの多発が予想される。利用をガイドツアーのみに制限することも視野に入れて、安全管理を徹底したい。

### 7-6 救急体制

基本的には、レスキュー体制は山岳救助と同じと考えている。ルート上で携帯電話が通じるエリアを把握して、利用者に伝えるとともに、エリアごとにレスキュールートを定めておく。