notice

第42回 寒地技術シンポジウムのお知らせ

第42回寒地技術シンポジウムを札幌市（会場：札幌コンベンションセンター）で開催いたします。
寒地技術に関心を持つ多くの皆さまのお申込み、ご参加をお待ちしております。詳しくはdecサイト内ホームページ（https://decnet.or.jp/ctc）をご覧ください。

■開催日：2026年12月3日（木）・4日（金）

■会　場：札幌コンベンションセンター
（札幌市白石区東札幌6条1丁目1-1）

プログラムは
ウェブサイトにて公開中

CTCウェブサイト

項　目	参加費	申込締切
論文概要集	予価2,000円	11月20日（金）
聴講	無料	
懇親会［12/3（木）予定］	未定	



「寒地技術シンポジウム」ウェブサイト→

notice

第26回「野生生物と交通」シンポジウムのお知らせ

第26回「野生生物と交通」シンポジウムを札幌市で開催いたします。
野生生物と交通に関心を持つ多くの皆さまのお申込み、ご参加をお待ちしております。詳しくは、ウェブサイト（https://www.wildlife-traffic.jp/）をご覧ください。



野生生物と交通ウェブサイト

■開催日：2027年2月26日（金）10:00～（予定）

■会　場：サッポロファクトリーホール
（札幌市中央区北2条東3丁目）

オンライン同時配信

■内　容：特別講演、企画テーマセッション、論文発表、ポスター発表、パネル展示

■懇親会：サッポロファクトリールーム

申込項目	参加費	申込締切	データ提出締切
論文発表	無　料	2026年12月10日	2027年1月15日
ポスター発表			2027年2月24日
パネル展示			―
聴　講		2027年2月12日	
懇親会	5,000円（予定）		

申込フォーム

⬆申込フォームに必要事項を記入し、お申し込みください

【お問合せ】
事務局：一般社団法人 北海道開発技術センター内
「野生生物と交通」研究発表会係（担当：向井、鹿野）
〒001-0011 札幌市北区北11条西2丁目2−17 セントラル札幌北ビル
TEL：**011−738−3364**
FAX：**011−738−1889**
E-mail：**wildlife@decnet.or.jp**
ウェブサイト：**https://www.wildlife-traffic.jp/**

編集後記

先日、近代美術館で開催中※の特別展「MINIATURE LIFE展2 田中達也 見立ての世界」に行ってまいりました。田中達也さんは、2011年からインターネット上で毎日作品を発表し、国内外で注目を集めるミニチュア写真家で見立て作家です。この特別展では、ジオラマ用の人形と身近な日用品を組み合わせて別の物に見立てるユーモアあふれる世界を、約180点の写真や立体作品などで紹介しています。右の写真は、チケットにあしらわれているハンバーガーをモチーフにした作品なのですが、タイトルが"パン"ラシュート」。この、座布団1枚！と思わず山田君を呼びそうになる（古）タイトルが作品に絶妙なオチをつけていてとても秀逸でした！（R.W）



※開催期間：2026年9月12日～11月8日

dec monthly vol.493
2026年10月1日発行　発行人 橋本　幸　編集人
発行所　一般社団法人 北海道開発技術センター　〒001-0011 札幌市北区北11条西2丁目2番17
TEL(011)738-3363　FAX(011)738-1889　URL http://www.decnet.or.jp/　E-mail dec_info01@decnet.or.jp

News letter since 1985 01 OCT
Hokkaido Development Engineering Center
dec monthly
2026.10.1 vol.493　デックマンスリー



● Monthly Topic（マンスリートピック）
【寄稿】宅配の力を、島の"くらし"を支える力に
―奥尻島における買い物・移動支援の取組―
● dec Report（デックリポート）
【調査報告】歩く旅を支える地域インフラ
―熊野古道の荷物搬送サービスとその事業性―

dec Interview >>>公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団　理事長　**若林　陽介 氏**

エコドライブなど物流分野の脱炭素対策を応援しています。コンクールや認証制度で優れた事例を顕彰、発信し、中小事業者も取り組みやすい手法を見出していきたいですね。

「エコモビリティ」とは、環境負荷が少なく持続可能な移動（手段）のこと。国内で先導役を果たしてきたのが（公財）交通エコロジー・モビリティ財団（東京）です。来札中の若林陽介理事長に、運輸行政の第一線で活躍された官僚時代の回顧談を含め、モビリティをめぐる幅広いお話をうかがうことができました。

1983年の旧運輸省入省以来、運輸行政の最前線で活躍され、2017年に退官されました。幼少期から大の鉄道ファンでいらしたとか。生い立ちについてお聞かせください。

両親ともに神戸市出身で、私も神戸で生まれましたが、商社勤務の父の転勤で小学校は名古屋、神戸、東京と転校しました。このころから「鉄」に染まっていましたね（笑）。

神戸で祖母と乗った路面電車（山陽電車）、名古屋や東京から盆暮れの神戸帰省で乗った在来線や新幹線。乗るたびのワクワク感は忘れられません。初めて自分で時刻表を買ったのは小学2年生。分厚いほど読み応えがあって面白い。毎月買っていました。

麻布中学校・高等学校（東京）に進み、東京大学法学部へ。卒業後は国鉄に入りたかったのですが、新規採用停止になったので、一番近いところ、ということで運輸省に。入省して最初に配属された鉄道監督局国有鉄道部業務課には、倉庫に昭和21年からの時刻表がすべてそろっていました。古い時期のものは普通では入手できませんから椅子を持ち込んで読みふけり、至福のひとときを過ごして上司に叱られたりしていました。

間もなく「国鉄改革に携わりたい」との希望がかない、「国鉄改革実施対策室」へ。分割民営化に向けた計画や法案を集中的に作成・検討する準備室ですが、国鉄は分割に反対だから資料を提供してくれない。手元にある時刻表とわずかな公開資料で、私は電化・非電化の区別や車両基地の位置などを推測し、適切な地点を探り出して分割の下絵を書きました。趣味の「鉄ちゃん」が大いに生きました（笑）。

そうしてできた分割案は最終的な決定案とわずかに異なる部分はありましたが、6つの地域別旅客会社と1つの貨物会社というグループ構成となり、1987年に分割・民営化が実現されました。ただ、今日のJR北海道などの状況を見れば、果たしてこのような分割がよかったのかどうか、検証が必要だという思いに駆られますね。

その後、1990年代にはジュネーブやパリなど海外勤務も多く、その間には航空局で「成田空港問題」の対応など厳しい課題にも向き合ってこられました。

米国連邦運輸省への短期在外研修（90年）から戻ると、運輸政策局国際業務一課に配属され、GATT（関税及び貿

dec Interview

わかばやし　ようすけ

1959年兵庫県神戸市生まれ。83年東京大学法学部卒業後、運輸省入省。鉄道局を振り出しに関東運輸局、航空局、OECD日本政府代表部などを経て、国交省総合政策局観光部観光地域振興課長、港湾局港湾経済課長、大臣官房審議官、海事局次長、近畿運輸局長などを歴任。2017年退官後、三菱自動車工業㈱の執行役員などを務め、23～25年（公社）全日本トラック協会理事長。25年6月から現職。26年4月から北海道三菱自動車販売（株）代表取締役会長に。幼少期からの鉄道ファンだが、最近の趣味は健康重視の筋トレ。

易に関する一般協定）のウルグアイ・ラウンド交渉で、在ジュネーブ国際機関日本政府代表部に出向になりました。この通商交渉は海運、航空、金融、観光などサービス分野に貿易自由化を広げようとするもので、まさに規制緩和の大きなうねりが日本に押し寄せた時代の節目でした。以来、さまざまなせめぎ合いを経て、日本は貿易自由化に舵を切っていくことになります。私の生活はジュネーブに3週間、東京に1週間の繰り返しが約3年間続いた激務でしたが、外務省を中心に関連省庁の官僚たちが集まって合宿みたいに勉強会をしたのが面白く、楽しかったですね。

95年に戻って着任したのが航空局新東京国際空港課推進調整官でした。長く激しい反対運動が繰り広げられてきた成田空港問題でしたが、私が携わった時期は反対運動が終結し、話し合い路線による解決に向けた取り組みが進められていました。私は終盤まで移転に応じず残っていた地権者と個別に用地交渉にあたりましたが、警察の監視やマスコミの注目が集まるなかで緊張の絶えない対応が続きました。

その後、97年から2000年までOECD（経済協力開発機構）日本代表部参事官としてパリに駐在しました。日本政府と加盟各国との連絡調整や日本の政策方針の発信などの仕事ですが、航空や海運、造船などさまざまな分野の事案や国際ルールづくりの議論に携わりました。あのころが私の英語力のピークでしたね（笑）。

日本に戻ってきたのはちょうど2001年の省庁再編の年。運輸省、建設省、国土庁、北海道開発庁の4省庁統合で誕生したばかりの国交省で、大臣官房総務課企画官（総合政策局担当）に着任しました。旧省庁の仕切りを超えた職員の融和が大切、と大臣や事務次官から唱導されていたものの大所帯の省内には容易ならざる空気がありました。総合政策局という省庁統合の要のような部署にいたこともあり、懇親のために何か楽しいことをやろうと課長補佐以下の若手職員対象の大宴会を企てました。100名以上集まって盛り上がりましたが、あのときの仲間とは今でも再会すると嬉しいですね。当時、北海道局におられたdec理事長の橋本幸さんもその一人です（笑）。

国交省では中部運輸局、総合政策局、港湾局などで仕事され、大臣官房審議官（自動車局など担当）、海事局次長、近畿運輸局長などを歴任。退官後は自動車メーカーの執行役員や（公社）全日本トラック協会理事長を務めてこられました。

中部運輸局企画振興部長に赴任した2002年ころから時代の要請もあり、観光政策や公共交通政策が非常に重視されるようになりました。4省庁一体になったのは、その点で良かったですね。以前は難しかった観光などの地域づくりと交通が密着した課題に取り組みやすくなったのです。例えば、観光庁発足前の観光部観光地域振興課長（04～06年）のときには、鹿児島県指宿で、名物の海岸の砂蒸し風呂が流砂で危機的な状況だと地元観光事業者から声が上がりました。調査をして流砂を防波堤で止める工事（指宿港海岸の直轄海岸保全施設整備事業）が実施できたのですが、これなども港湾や土木関連部局とのスムーズな連携が奏効した例だと思います。

全日本トラック協会では「2024年問題」の人手不足対策で、政府への提言や法律改正に向けて尽力しましたが、物流はもはや人手不足の問題だけでなく、全体的、抜本的な効率化が必要だと痛感しました。そこには温室効果ガス削減という大きな課題も含まれ、物流におけるエコモビリティ推進の重要さを感じました。

（公財）交通エコロジー・モビリティ財団の理事長に就任されたのは2025年6月。貴財団の大きな柱はエコモビリティと交通バリアフリーですね。

「移動と交通を軸とした、人と地球にやさしい社会環境の実現」が当財団の使命です。前身は運輸交通分野における移動円滑化（交通バリアフリー）の推進を目的に1994年に設立された「財団法人交通アメニティ推進機構」で、97年のCOP3の京都議定書採択を受けて運輸交通分野の地球環境問題に対応する事業を追加し、現在の名称に改称されました。

交通バリアフリーの取り組みでは空港のユニバーサルデザイン評価やLRTのバリアフリー化などモビリティの進展に合わせた調査研究を進めており、勉強会や情報提供などさまざまな啓発や支援事業を行っています。その一つ、「ECOMO交通バリアフリー研究・活動助成」では、dec理事の原文宏さんに審査委員をお願いしてサポートをいただいています。decさんは「日本福祉のまちづくり学会北海道支部」の事務局も長年、担当し、北海道のユニバーサルデザイン進展に寄与いただいており、その点でも感謝にたえません。

脱炭素対策の推進では「燃料使用量の減少（エコドライブ）」と「公共交通の利用促進」の2つを重点に普及に取り組んでいます。エコドライブは警察庁、経産省、国交省、環境省を構成省庁とする「エコドライブ普及連絡会」と連携する一方、トラック、バスなど運輸関係団体から成る「エコドライブ普及推進協議会」の事務局を担当して普及活動を行っています。



JR西日本の豪華寝台列車「TWILIGHT EXPRESS 瑞風」の出発式（2017年）。【前列中央】近畿運輸局長時代の若林氏、【後列右から2番目】テーマ音楽を作曲・演奏した葉加瀬太郎氏、【後列左から3番目】大阪府副知事（当時）の竹内広行氏。



エコドライブ活動コンクール表彰式での集合写真（２０２５年度エコドライブシンポジウム）


北海道教育大学附属札幌小学校でのMM教育の実践（2000年）

「エコドライブ活動コンクール」や「EST脱炭素交通大賞」、「グリーン経営認証制度」、「エコ通勤優良事業所認証制度」、またモビリティ・マネジメント教育への支援など多彩な事業を展開されています。

運輸事業者のエコドライブについては、企業経営全体を見渡し、全社的に取り組まないと効果が上がらない難しさがあります。トラックにもEV車が登場していますが、消費電力量を適切に管理しないと経費がかさみ、CO_2削減にもつながりにくい。また、中小事業者にはなかなか脱炭素対策に取り組む余裕がないというところも多いでしょう。

そうした課題もあるなかで、実際に成果を上げている事業所のベストプラクティスを顕彰しようというのが「エコドライブ活動コンクール」です。直近の2025年度では国土交通大臣賞に「花王ロジスティクス（株）石狩LC」（北海道石狩市）、環境大臣賞を「沖縄トヨタ自動車（株）」が受賞しています。

このとき、支援ビジネス・ユニーク部門の最高賞である審査員長特別賞に選ばれたのは「eMotion Fleet（株）」（東京）の「商用EV導入・運用ワンストップサービス」です。このサービスは中小事業者でも無理なく商用電気自動車を導入できるように脱炭素と経済性を両立した運用をコントロールするシステムを提供・支援するもので、今後のエコドライブの有望な推進力になると大いに期待しています。

「EST脱炭素交通大賞」（昨年度まで「EST交通環境大賞」）は、OECDが提唱するEST（環境的に持続可能な交通）の普及事業で、自治体や企業、市民団体による優れた交通環境対策の実践例を顕彰するものです。2024年度には鹿追町が「家畜ふん尿由来の水素ガスのFCEV（燃料電池自動車）活用の取り組み」で環境大臣賞を受賞されていますね。

「グリーン経営認証制度」は運輸事業者を対象に環境負荷の少ない事業経営を推進してもらうための認証制度で、認証取得の副次的効果には交通事故件数の減少もあり、この点もアピールしながら取得数を増やしていきたいところです。「エコ通勤優良事業所認証制度」は従業員の通勤について車から公共交通や自転車への転換を推進している事業所を認証するもので、入札の参加条件にしている自治体も増えつつあるようです。

当財団のモビリティ・マネジメント（MM）教育支援のきっかけは、2000年度にdecさんが参画して行われた北海道教育大学附属札幌小学校の実践例を大阪でも実施したいという声が寄せられたことでした。以来、各地の自治体や教員への支援を行ってきましたが、decさんとの連携は大きな力になっています。加えて、当財団はdecさんと同様に（公社）土木学会日本モビリティ・マネジメント会議（JCOMM）実行委員会のメンバーであり、今後もMMへの取り組みを大事にしていきたいと考えています。

最後に、北海道について普段、お感じになっていることをお聞かせください。

息子が北海道で学生生活を送っており、仕事でもしばしば来道していますが、北海道は風景も道も美しいですね。世界的にも魅力豊かな地域だと思いますが、特にアジアの人たちにとって、こんな憧れの地はないでしょう。

道の駅が好きで、特に十勝の道の駅に立ち寄るのを楽しみにしています。単なる土産物ではない、純粋に地元産品のおいしいものにありつけるのが嬉しい。そういう生産地ならではの魅力も含めて、北海道は日本の唯一無二の宝だと思います。今後、さらに輝かせてほしいですね。

鉄道は廃線が増え、今後のあり方が問われているところですが、鉄道についての根本的な考え方や価値観を変える時期に来ているのではないでしょうか。例えば、観光路線としての価値やニーズをより重視して、日常の足以外の運行で収入増を図る方向などが考えられるでしょう。また、幹線については物資輸送の安全保障上の役割も重要なはずで、どういう価値の置き方をすれば公的資金を入れることが可能か、そのあたりも追求する余地があるかもしれません。ただし、公費頼みではなく、広く全国からさまざまなかたちで民間の助けを得ようとする姿勢も必要でしょう。知恵を働かせて北海道の魅力を磨いていくことができたらいいですね。

その他の事業や取り組み等詳しくは、（公財）交通エコロジー・モビリティ財団ホームページをご覧ください▶

― 寄 稿 ―

宅配の力を、島の“くらし”を支える力に

― 奥尻島における買い物・移動支援の取組 ―

ヤマト運輸株式会社 北海道統括　港　亮平 氏



北海道南西部の日本海に浮かぶ奥尻島。人口は約2,100人、高齢化率は約41％にのぼり、タクシーや路線バスの便数も限られるなど、日々の買い物や移動の手段をどう確保するかが、島の暮らしに直結する大きな課題となっています。この地域課題に対し、宅配で培った物流の力を生かした生活支援の取り組みを、数年にわたって段階的に広げてまいりました。本稿では、その歩みをご紹介します。

きっかけは「住民の声」でした

取り組みの出発点は、現場で受け取った住民の皆さまの声でした。奥尻島で荷物をお届けする日々のなかで、弊社のセールスドライバーは、「日用品や食品の買い物に困っている」というご要望を数多くうかがっていました。この課題を解決すべく、グループ会社にサッポロドラッグストアー（サツドラ）を擁するサツドラホールディングスとともに動き、2021年11月、弊社の奥尻営業所内にサツドラの商品を販売するスペース（サテライト店舗）を設ける実証実験を始めました。配送の拠点である営業所を、小さな“店舗”として兼用する発想です。同様の取り組みは、道内の複数の営業所にも広げてまいりました。

宅配車両を活用した移動販売

続いて2022年8月には、宅配の集配車両を活用した移動販売専用車の運行を開始しました。買い物が困難な地区へ出向き、サツドラが取り扱う商品を出張販売する実証です。島へ届く荷物を待つ時間や集配の合間を生かし、車両と人の稼働に“余白”を見いだした点に特徴があります。さらに2023年8月末には、専用車を大型化し、冷蔵・冷凍商品にも対応する車両へとリニューアルしました。「島に住む人たちの“食”を豊かにしたい」という思いから、食品を中心に取り扱い品目を大きく広げ、買い物支援の内容を一段と充実させています。

パートナーシップ協定による物流網の共有

2023年7月、弊社はサツドラホールディングスと「パートナーシップ協定基本合意書」を締結し、北海道固有の社会課題の解決と、持続可能な地域社会の実現を共通の目標に掲げました。協定では、これまで店舗ごとにトラックを手配していた納品物流の一部に、弊社の輪配送ネットワークを活用。生鮮食品などを多頻度・小ロットで店舗やサテライト店舗へお届けする仕組みを導入しました。あわせて、サツドラ店舗で宅配便の荷物を受け取れる「店頭受け取りサービス」、店舗で購入された商品をご自宅までお届けする「手ぶらでお買い物便」、オープン型宅配便ロッカー「PUDOステーション」の設置など、お客さまの利便性を高めるサービスも組み合わせています。宅配事業で培った物流基盤と小売の供給網とを重ね合わせることで、双方の効率と地域の利便性を同時に高めることを目指しています。



営業所での店舗販売
（ヤマトホールディングス　ニュースリリース資料より）



移動販売専用車
（ヤマトホールディングス　ニュースリリース資料より）

「買い物」から「移動」へ

こうした買い物支援で培った現場の運用ノウハウや地域との信頼関係を背景に、取り組みは「人の移動」の分野へと広がっています。弊社は奥尻町とともに2025年8月から客貨混載型の公共ライドシェア「島のりあい」の無償実証運行を開始し、2026年10月1日からは有償実証へと移行しました。島全域を対象に6時から23時まで運行し、セールスドライバーが日中の業務の空き時間に集配用ワゴン（最大4人乗り）で、町民ドライバーの皆さまが副業・地域貢献として夕方以降に町の車両（最大9人乗り）で、それぞれ旅客輸送を担います。ご予約は電話のほか配車システム「MITT」のLINE公式アカウントから受け付け、運賃は初乗り700円の距離制としました。本事業は、国土交通省の「『交通空白』解消緊急対策事業」の採択を受けて実施しています。

さらに2026年10月1日には、奥尻町とともに、セールスドライバーと車両を活用した路線バス・公共ライドシェアの運行も開始しました。路線バスでは、町有バスの一部路線（フェリーターミナル―奥尻空港を結ぶ南部線が1日4便、奥尻空港―神威脇温泉を結ぶ西海岸線が1日3便）で旅客専用ワゴン車両（最大8人乗り）を用い、セールスドライバーが運行を担います。定時・定路線の運行に加え、利用者のニーズに応じたデマンド運行も行っています。

地域の暮らしを支えるモデルへ

奥尻島での一連の取り組みは、宅配網という既存の社会インフラを、買い物・移動という暮らしの基盤へと橋渡しする試みだと考えています。人口減少と高齢化が進む離島・過疎地域において、物流・小売・自治体がそれぞれの強みを持ち寄り、現場の声を起点に“くらしを支える”仕組みを一つずつ形にしてまいりました。採算の確保や担い手の継続など課題は残りますが、弊社は今後も地域の皆さまとともに、持続可能な地域社会の実現に向けて歩みを進めてまいります。

調査報告

歩く旅を支える地域インフラ
―熊野古道の荷物搬送サービスとその事業性―

（一社）北海道開発技術センター　江良 薫・原 文宏

ロングトレイルやサイクルツーリズムなどの「アクティブツーリズム」は、北海道の重要な観光資源であり、今後さらなる誘客や周遊・滞在の拡大が期待されています。その促進には、旅行者の負担を軽減する宿泊地間の荷物搬送サービスが重要です。本報告では、熊野古道の荷物搬送の仕組みや運営状況、採算性を調査し、北海道への導入可能性を考察します。

「アクティブツーリズム（Active Tourism）」とは
ウォーキング、ハイキング、サイクリング、スキー、登山、マウンテンバイクなど、身体活動そのものが旅行の主要な目的となる観光です。北海道にとっても重要な観光分野となっています。

「熊野古道」における荷物搬送サービス

熊野古道を含む「紀伊山地の霊場と参詣道」は、2004年に世界文化遺産に登録されました。当初は貸切バスによる団体旅行が多く、「語り部」への需要が中心でしたが、その後、個人や小グループで古道を歩く旅行が増え、宿泊地間の荷物搬送への需要も高まりました。こうした需要に応える形で、地域では旅行者の荷物を次の宿泊先まで運ぶ搬送事業者が生まれてきました。

その後、2006年に（一社）田辺市熊野ツーリズムビューローが設立され、2010年には第2種旅行業に登録しました。現在は、同ビューローが運営する「KUMANO TRAVEL」を通じて、宿泊、体験、荷物搬送などを一元的に予約・手配することができます。

ただ、熊野古道の荷物搬送サービスの特徴は、特定の組織がすべてを担うのではなく、ビューローをはじめ、旅行会社や観光協会などが、旅行者と地域の搬送事業者をつなぐ窓口となり、実際の搬送を地域の事業者が担っていることです。そのため、旅行会社から搬送事業者へ直接依頼するケースや、観光協会が事業者を紹介するケースなど、依頼経路も多様です。

このように、地域の搬送事業者を基盤として、ビューロー、旅行会社、観光協会などがそれぞれの役割で連携することにより、熊野古道を広くカバーする荷物搬送サービスが形成され、周遊・連泊型の「歩く旅」を支えています。

地域の搬送事業者「YAMAシャトルサービス」

山野内博氏が運営する「YAMAシャトルサービス」は、熊野古道における荷物搬送サービスの草分け的な存在です。山野内氏は定年後、熊野古道の語り部活動を続ける中で、旅行者が荷物を持たずに歩ける仕組みの必要性を感じ、2007年にサービスを始めました。当初は無料のボランティアとして対応していましたが、利用者の増加に伴い、その後、有料化しました。

搬送は予約制で、旅行者が複数日にわたって歩く場合は、「YAMAシャトルサービス」が宿泊地から次の宿泊地へ連続して荷物を運びます。同じ事業者が継続して担当することで、荷物の取り違えや配送ミスを防いでいます。



搬送中の「YAMAシャトルサービス」山野内博氏

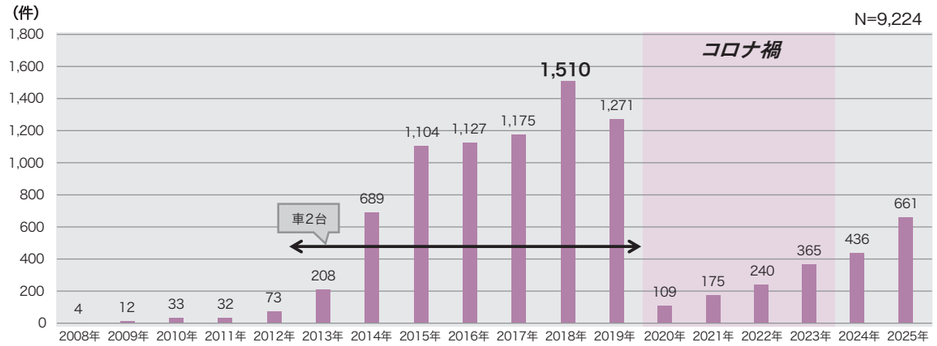
① 運営の現状

取扱件数は、最盛期の2018年には年間約1,500件に達しましたが、現在は本人の高齢化による事業縮小や、新規事業者への分散などにより年間600件程度となっています。需要は春と秋に集中し、繁忙期には1日平均3～4件程度を搬送しています。以前は田辺市熊野ツーリズムビューローからの依頼が多く、現在は旅行会社からの依頼や観光協会からの紹介、直接依頼などが中心となっています。

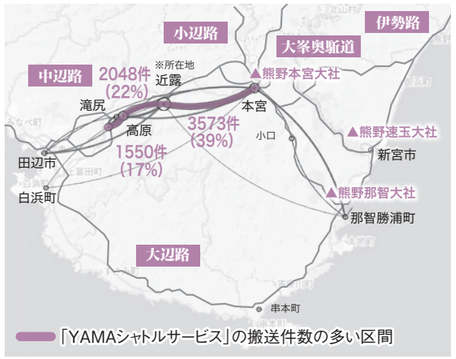
② 利用者と料金

利用者は外国人が多く、特にオーストラリアからの旅行者が多いとのことです。このほか、北米、ヨーロッパ、アジア、日本など幅広い地域から利用されています。

搬送件数の年次推移



対応区間の位置図と頻度　N=9,224



また、外国人旅行者は荷物のサイズが大きく、個数も多い傾向があることから、荷物量などを考慮した料金設定が行われています。利用条件やキャンセル料などについても規定が設けられています。

③ 事業としての採算性

最盛期には年間売上が600万円を超えた年もあり、主な直接経費は燃料費、車両維持費、保険料などです。山野内氏によれば、利益は概ね売上の5～6割程度とのことです。

一方、荷物搬送だけで生計を立てている事業者は少なく、リタイア後の人や、他の仕事と兼業するケースがみられます。従業員を抱えると人件費や車両費が増えるため、個人または小規模で運営することが、採算を確保する上でのポイントとなっています。

北海道への導入に向けて

熊野古道の荷物搬送サービスは、大規模な物流事業ではなく、地域の小規模事業者が旅行者の行程に合わせ、その日の宿泊先まで荷物を届ける仕組みに特徴があります。通常の宅配便では対応しにくい当日配送を行うことで、旅行者は大きな荷物を持たずに移動でき、周遊・連泊型の旅行を支えています。

一方、北海道への導入を考える場合、熊野古道に比べて移動距離が長く、旅行者の需要も広い地域に分散することが大きな課題となります。そのため、全道一律のサービスを目指すのではなく、まずはサイクリングやロングトレイルなど一定の需要が見込める地域ごとに搬送エリアを設定し、必要に応じて地域間をつなぐ仕組みを構築することが現実的です。

また、需要が十分に確立していない段階から荷物搬送を専業化することは、採算面から難しいと考えられます。タクシー、軽貨物、宿泊施設、観光事業者など、地域にある既存の人材や車両を活用した兼業型の運営が有効です。あわせて、利用者が安心して利用できるよう、予約・決済窓口の一元化や、事業者間で荷物を引き継ぐ際の方法、破損・誤配送時の責任分担など、共通のルールづくりも必要となります。

荷物搬送は、それ自体で完結する物流サービスではありません。旅行者が身軽に地域を移動できる環境を整えることで、周遊や連泊を促し、宿泊、飲食、交通など、地域全体の観光消費の拡大にもつながります。今後、北海道のアクティブツーリズムをさらに拡大していくためには、荷物搬送を観光を支える重要な地域インフラの一つと位置づけ、地域の事業者が連携してその仕組みを構築していくことが重要と考えます。

「YAMAシャトルサービス」料金表（料金はすべて 消費税込み）

対応区間	通常料金（3個まで）	外国人料金	追加料金（過重量）
1. 旧田辺市内・白浜町 ⇔ 中辺路町内	6,000円	7,000円	1,000円／個
2. 旧田辺市内・白浜町 ⇔ 本宮エリア	8,000円	9,000円	1,000円／個
3. 滝尻 ⇔ 高原・近露・野中エリア	4,000円	5,000円	1,000円／個
4. 近露・野中エリア ⇔ 本宮エリア	5,000円	6,000円	1,000円／個
5. 滝尻・高原エリア ⇔ 本宮エリア	6,000円	7,000円	1,000円／個
6. 滝尻・高原エリア ⇔ 新宮市・那智勝浦町内	9,000円	10,000円	1,000円／個
7. 本宮エリア ⇔ 新宮市・那智勝浦町内	7,000円	8,000円	1,000円／個

参考文献:
1）UNESCO World Heritage Centre,
"Sacred Sites and Pilgrimage Routes in the Kii Mountain Range,"
https://whc.unesco.org/en/list/1142/
2）一般社団法人田辺市熊野ツーリズムビューロー
「田辺市熊野ツーリズムビューローについて」https://www.tb-kumano.jp/about/