

自然観光資源としてのトレイルの魅力と管理

－アオテアロア・ニュージーランド南島における調査に基づく考察－

石盛 真徳

Attractiveness and Management of Trails as Natural Tourism Resources:
Field Research in the South Island of Aotearoa New Zealand

Masanori ISHIMORI

Otemon Business Management Review, Vol.32, No.1

自然観光資源としてのトレイルの魅力と管理

－アオテアロア・ニュージーランド南島における調査に基づく考察－¹

石盛 真徳

研究の目的と調査概要

本研究は、科研費研究プロジェクト『「道」の魅力の解明：歩く旅の心理的機能と地域資源としての「道」』の一環として実施されたものである。本研究プロジェクトは、人が「道」を歩く行為がもつ心理的・社会的意味を明らかにするとともに、観光資源としての「道」の可能性を検討し、地域における新たな観光資源としての活用の方性を提示することを目的としている。具体的には、①歩行体験に伴う心理的・認知的機能の変化の検証、②観光行動における街道・巡礼路・登山道などの意味づけと利用形態の歴史的変遷の整理、③「道」の管理と活用が観光地の活性化に与える影響過程の分析、④観光客や地域住民の志向性に応じたルート設計のあり方の検討、の4つの研究課題を設定している。本論文では、この研究枠組みのうち、特に③の課題に焦点を当て、自然環境におけるトラック（登山道・ハイキングコース）の整備と利用が観光資源としてどのような価値を生み出しているのかを検討することを目的とする。その事例として、本研究ではアオテアロア・ニュージーランド（以下 NZ）の南島のトラックを対象とした。NZ では国立公園を中心とした自然観光が観光産業の重要な柱となっており、特に長距離トラックを体系的に整備した「グレート・ウォークス」制度は、自然保護と観光利用の両立を図る管理モデルとして国際的にも注目されている。また同国では、宿泊を伴う長距離トレッキングだけでなく、短時間で自然景観を体験でき

る日帰りハイキングも広く普及しており、多様な利用形態が共存している点に特徴がある。このような自然環境と利用制度は、自然観光地における「道」の魅力とその管理のあり方を検討する上で有効な事例を提供すると考えられる。

以上の問題意識に基づき、本研究では 2023 年 2 月 9 日から 20 日にかけて NZ 南島において現地調査を実施した。調査ではレンタカーを利用してクライストチャーチから南へ移動しながら複数地点に滞在し、各地域の代表的なトラックを実際に歩行し、その整備状況、景観特性、利用者の様子などを観察した。具体的には、クライストチャーチ、テカポ、ワナカ、テ・アナウ、クイーンズタウンの 5 地域に滞在し、合計 8 つのトラックを対象として現地調査を行った（表 1、図 1）。なお、NZ では宿泊を伴う長距離トレッキングが国際的に知られているが、海外訪問者の行動調査によれば、実際には比較的短時間のハイキングを行う観光客も多いことが報告されている。そのため本研究では、限られた調査期間内で複数のトラックの特徴を比較するため、すべての調査を日帰りハイキングによって実施した。これにより、都市近郊のレクリエーション型トラックから国立公園内の山岳トラック、さらにはグレート・ウォークスに含まれる長距離トラックの一部区間まで、多様なタイプの「道」を横断的に観察することが可能となった。本研究は、このような現地調査を通じて、NZ 南島におけるトラックが自然観光資源としてどのような魅力を形成しているのかを明らかにするとともに、自然環境の保護、観光利用、

1 本研究は JSPS 科研費（20H04433、代表：岡本卓也）の助成を受けたものである。

表1 NZ 南島における調査概要

調査期間と宿泊地	調査日と場所、対象トレイルの概要(名称・距離・コースタイム・獲得標高)
	調査時の歩行距離・所要時間・累積標高
2023年2月9日～11日 クライストチャーチ2泊	2月9日 クライストチャーチ近郊 ①ボトル・レイク・フォレスト・パーク 調査時の歩行距離1.6km 所要時間23分 累積標高12m
	2月10日：クライストチャーチ近郊 ②テイラーズ・ミステイク・トラック：2.1km 1時間 調査時の歩行距離2.4km 所要時間59分 累積標高157m
	2月11日～13日 テカポ2泊
2月12日	マウントクック国立公園内 ③セアリー・ターンズ・トラック：往復5.8km 3-4時間（獲得標高600m） 調査時の歩行距離5.4km 所要時間3時間32分 累積標高561m
	④フッカーバレー・トラック：約10km 3-4時間 調査時の歩行距離10.6km 所要時間2時間47分 累積標高246m
	2月13日～15日 ワナカ2泊
2月15日～18日 テ・アナウ3泊	2月14日 ワナカ近郊 ⑤ロイズ・ピーク・トラック：往復16km 5-6 時間（獲得標高1300m）
	2月16日 フィヨルドランド国立公園内 ⑥ケブラー・トラック：約60km 3-4日 調査時の歩行距離10.2 k m 所要時間2時間25分 累積標高158m
	2月17日：フィヨルドランド国立公園内 ⑦ミルフォード・トラック：約53km 3-4日 調査時の歩行距離11.9 k m 所要時間3時間33分 累積標高192m
2月18日～20日 クイーンズタウン2泊	2月19日 マウント・アスパイアリング国立公園内 ⑧ルートバーン・トラック：約32km 3-4日 調査時の歩行距離20.9 k m 所要時間4時間44分 累積標高812m

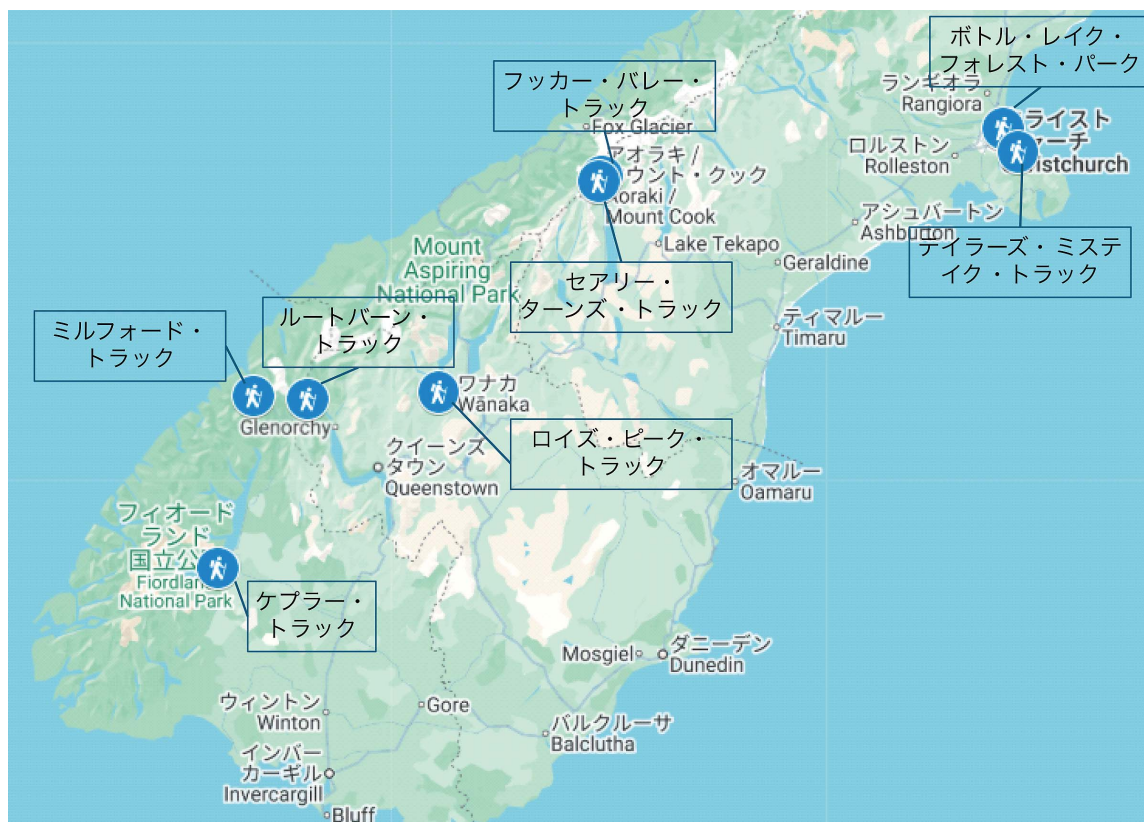


図1 NZ 南島における調査対象のトラックの所在地

そして利用者体験の質との関係を考察することを目的とする。

NZ における観光産業とハイキング

観光産業に従事する約 33 万人は、NZ の全セクターの就業者の 11% に相当し、NZ における観光産業は主要な産業の 1 つであるといえる (Stats NZ, 2026)。図 2 の観光セクターの GDP に占める割合を見てみるとコロナ禍以前の 2016 年から 2019 年にかけては 5% を超え、海外からの訪問者数は 350 万人に達していた。コロナ禍の影響により、2020 年から 2022 年にかけては海外からの訪問者数と観光セクターの GDP に占める割合は激減したが、2023 年度からは回復基調にある。2024 年の観光セクターの GDP に占める割合 3.9% は、農業・林業・漁業の 4.8% は下回っているものの、教育・訓練の 3.5% を上回る数値となっている。

ビジネス・イノベーション・雇用省 (Ministry of Business, Innovation & Employment, 2026) の「海外からの訪問者調査 (International Visitor Survey)」によると、2025 年にホリデー・バケーションを目的として NZ を訪問した 86.0% が「散策・ハイキング・トランピング (山歩き・トレッキング)」を行い、7.8% が「登山・ロッククライ

ミング・懸垂下降・洞窟探検」といったアウトドア活動に参加していた。また、NZ への訪問の決定要因として、69.0% が風景や景観を、30.5% がアウトドア活動を挙げていた。さらに、自然保護局 (Department of Conservation: 以下 DOC) が同調査をもとにまとめた報告書 (Department of Conservation, 2025) によれば、2024 年夏季 (10 月から 12 月) における海外からの訪問者の 52% が国立公園を訪れており、最も人気の高かった 5 つの国立公園のうち 4 つが南島に位置していた。中でもフィヨルドランド国立公園の訪問割合が 23% で最も高く、アオラキ・マウント・クック国立公園が 21% でそれに続いていた。また、ハイキングを実施した海外からの訪問者のうち、53% が「30 分から 3 時間までのハイキング」、22% が「30 分以内のハイキング」、そして 19% が「3 時間以上だが宿泊を伴わないハイキング」を行っていた。本調査の対象である③ミューラー・ハット・ルートと④フッカー・バレー・トラックはアオラキ・マウント・クック国立公園内に、⑥ケプラー・トラックと⑦ミルフォード・トラックはフィヨルドランド国立公園内に位置しており、いずれも海外からの訪問者に人気の高いトラックである。確かに宿泊を伴いロングトラックを歩く体験は、開始前の期待や不安、そして終了後の達成感において日帰りハイキングとは質的に異なるもの

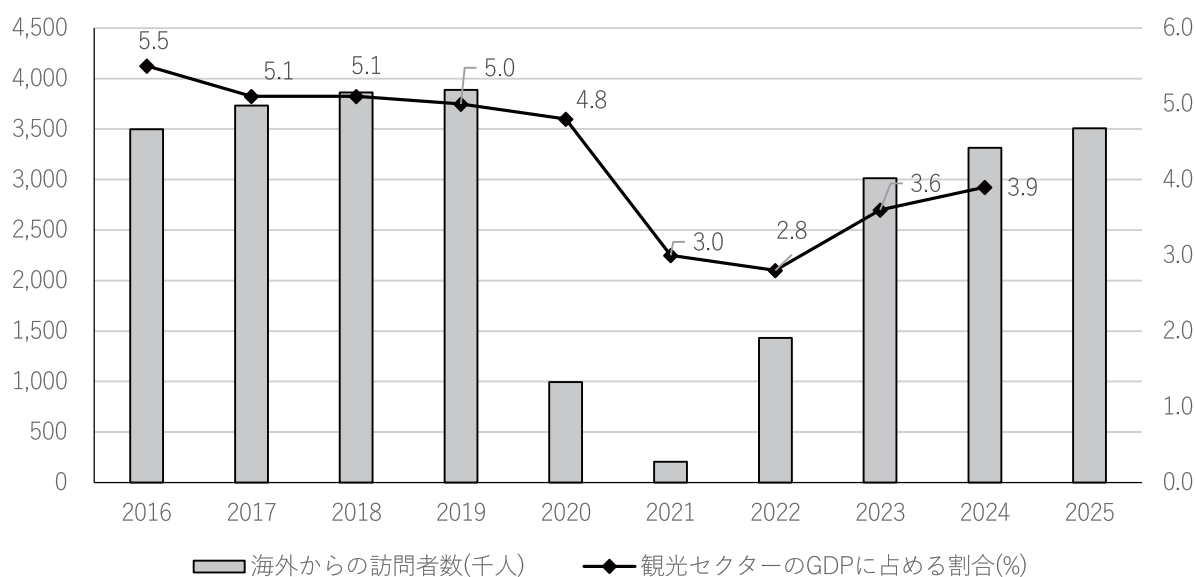


図 2 NZ への海外からの訪問者および観光セクターの GDP に占める割合の年次推移

であり (Crust, et al., 2011)、複数日に渡ってロングトラックを歩くことは、旅の没入感を大きく高める要因でもある (石盛, 2022)。しかし、海外からの訪問者の約 4 割が比較的容易に実施可能な日帰りハイキングを行っていることから、本調査では調査対象を日帰りハイキングに限定した。

NZ では DOC が、急増する海外観光客への対応と環境保護の両立、さらに経済的持続可能性を確保するため、人気の高い 11 のハイキングコースを「グレート・ウォークス」として指定している。そして、山小屋やキャンプサイトの事前予約と利用料徴収の制度が導入されている (Department of Conservation, n.d.a)。また、図 3 に示されているように、11 のうち 8 つのコースの宿泊施設の利用では、NZ 在住者は割引料金で利用可能な二重価格制も導入されている。グレート・ウォークスは、主に 3~5 日程度で歩く 30km~80 km 程度のコースが中心であり、全行程を踏破するためには宿泊が前提となる。ただし、最も人気の高いミルフォード・トラックを除いては、予約が必要なのは宿泊施設の利用のみであるため、今回の調査のように日帰りハイキングとして一部区間を歩く場合には、基本的に事前予約は必要とされない。本調査でグレート・ウォークスに該当するのは、⑥ケプラー・トラック、⑦ミルフォード・トラック、そして⑧ルートバーン・トラックの 3 つである。なお⑦ミルフォード・トラックについては、ミルフォード・サウンドを出発地点とする日帰りハイキングであってもガイド付きツアーの予約が必要であるため、事前に予約を行った。グレート・ウォークスの利用状況調査では、夏季の繁忙期にあたる 2024 年 12 月 1 日から 2025 年の 2 月 28 日までの期間における宿泊施設の利用者数と占有率は、ミルフォード・トラックが 3,573 名で占有率 99%、ケプラー・トラックが 7,545 人で占有率 98%、ルートバーン・トラックが 8,123 人で占有率 97% と、いずれもほぼ満員の状態であった (Department of Conservation, 2025)。さらに、予約受付開始直後に予約枠が埋まる状況が続いており、個人でグレート・ウォークスの宿泊施設を確保することは困難な状況とな

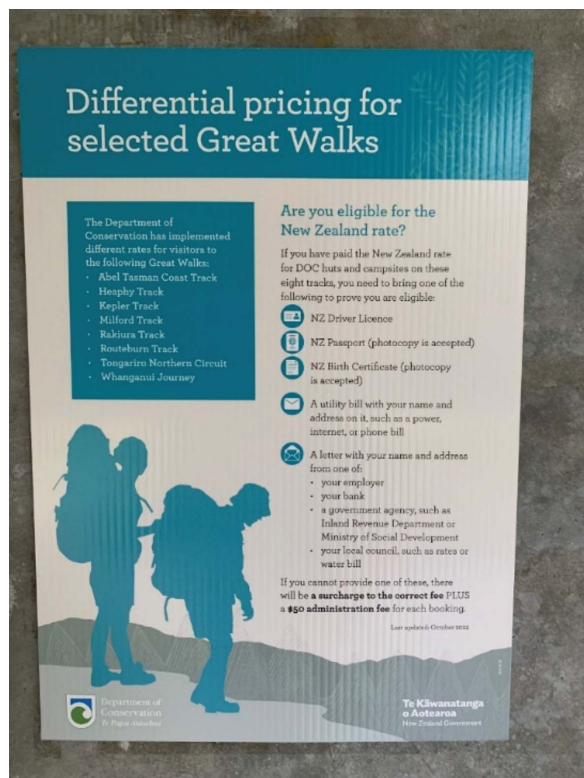


図 3 グレート・ウォークスのいくつかでは NZ 在住者には別料金であることを告知する看板
注) 本論文掲載の写真はすべて筆者撮影

っている。

ハイカーの動機とハイキング体験における感情

ハイカーの動機については、世界各国の多様な自然環境でハイキングを行う人々を対象として、多くの研究が行われている。NZ の森林公園の訪問者の動機を調査した Pan & Ryan (2007) は、因子分析により「リラクゼーション (Relaxation)」「社会的 (Social)」「帰属 (Belonging)」「熟達 (Mastery)」「知的 (Intellectual)」という 5 つの次元を確認した。ヨーロッパでは、スペイン・カタルーニャ地方の自然保護区を利用するハイカーを対象に調査を実施した Fariás Torbidoni (2011) が、「自然エリアの享受と評価 (Enjoyment and appraisal of the natural area)」「知識と新しい体験の獲得 (Knowledge and acquisition of new experiences)」「自然エリアでの身体的またはスポーツ活動の実践 (Practicing of physical or sporting activities in the natural area)」「グループ構

成と娯楽 (Group composition and entertainment)」という4つの次元を確認している。さらに、ドイツ、オーストリア、イタリアのハイカーを調査対象とした Bichler & Peters (2021) は、「発見 (Discovery)」「リラクゼーション (Relaxation)」「社交 (Socializing)」「挑戦 (Challenge)」「創造性 (Creativity)」「認知 (Recognition)」という6つの動機次元を見出している。アジアでは、韓国・済州島の済州オルレを訪れるハイキング観光客を対象とした分析において、Kim et al. (2015) は、ハイカーの動機を「自然の享受と日常からの脱却 (Enjoying natural environment and escaping from daily life)」「新しいタイプの旅行の追求 (Pursuing new type of travel)」「健康的な生活の追求 (Pursuing a healthy life)」「親密さの追求 (Pursuing intimacy)」という4次元構造として整理している。また、香港の自然保護区の利用者を調査対象とした Ng (2026) は、ハイカーの動機が「自然におけるフィットネス (Nature fitness)」「社会的交流 (Social interaction)」「内面の平和 (Internal peace)」「自己開発 (Self-development)」の4つに集約されることを見出した。さらに、台北のトレイル利用者を調査対象とした Ng & Hsu (2024) は、ハイキング動機が「リラクゼーション (Relaxation)」「社会交流 (Social interaction)」「能力と探検 (Competence and exploration)」「精神的リフレッシュ (Mental refreshment)」の4つの次元から構成されることを示している。

これらの各研究で抽出された因子からハイカーの動機は大きく4つの側面に集約できる。第一に、自然環境における心理的回復と日常からの脱却、すなわち「リラクゼーション」である。これは多くの研究に共通して見られる最も基本的な動機であり、「リラクゼーション」「自然環境の享受と日常からの脱却」「内面の平和」「精神的リフレッシュ」といった因子に対応する。都市の喧騒や仕事によるストレスから離れ、自然の中で精神的な静寂や身体的な休息を得ることが、この動機の中心的内容といえる。第二に、自然環境における新奇な体験を通じた知識や能力の獲得、「新しい体験と知識・能力の開発」に関わる動機である。

これは自然の価値を享受し、新しい知識や経験を求める志向を反映するものであり、「知的」「知識と新しい体験の獲得」「発見」「挑戦」「創造性」「自己開発」「能力と探検」といった因子が該当する。美しい景観を觀賞したり、動植物に触れたり、新しい場所を探索したりするなど、外部環境への関心や学習的側面が含まれる。第三に、「運動と身体的健康の維持」に関わる動機である。これはハイキングを単なる余暇活動としてではなく、活動を通じた健康維持および増進の手段として捉える志向であり、「熟達」「自然エリアでの身体的またはスポーツ活動の実践」「健康的な生活の追求」「自然におけるフィットネス」といった因子に対応する。体力の向上や困難なルートへの挑戦、新しいスキルの習得などを通じて達成感を得ることも、この動機に含まれている。第四に、社会的つながりと絆、すなわち「社交性」に関わる動機である。これは他者との関係性を重視する側面であり、「社会的」「グループ構成と娯楽」「社交」「親密さの追求」「社会的交流」といった因子が含まれる。家族や友人と時間を共有して絆を深めることや、新しい友人を作ることが、この動機の主要な内容である。もちろん、韓国に徒歩旅行という新しいスポーツツーリズムを生み出し、年間100万人以上の利用者を集めている済州オルレ (入江他, 2018) においては、独自の動機として「新しいタイプの旅行の追求：トレンドの体験やメディアの影響」が確認されている。しかしながら、基本的にはこれらの4次元が基礎的な動機とまとめられる。

さらにこれらの基礎的な動機に関する研究成果を整理すると、ハイキングの意義は主として以下の3つの観点から理解できる。第一に、ハイキングは身体的回復と心理的回復の双方をもたらす活動として広く認識されている点である。多くの研究において、ハイキングは身体活動としての健康増進効果と、自然環境に身を置くことによるストレス軽減や精神的回復とを同時に実現する活動として位置づけられている。すなわち、ハイキングは身体を積極的に動かす「アクティブ」な側面と、自然の中で心身を休める「パッシブ」な側面

を併せ持つ活動であり、心身の総合的な回復手段として国や地域を問わず共通の価値を有している。第二に、ハイキングへの参加動機は、プッシュ要因 (push factors) とプル要因 (pull factors) の相互作用によって説明される点である。プッシュ要因とは、都市生活からの逃避やストレスからの解放、内面的な平穏の追求といった個人の内発的動機を指す。一方、プル要因とは、美しい景観や豊かな自然環境、整備されたトラックといった目的地がもつ魅力によって生じる外発的動機である。観光目的地の持つ魅力であるプル要因と、観光客の内面にあるニーズであるプッシュ要因によって観光動機を理解する枠組みは、Dann (1977) による提示以降、非常に多くの研究で用いられてきた (e.g. Crompton, 1979; Joseph & Gillariose, 2025)。ハイキングへの参加動機についても、この一般的な観光動機の枠組みの中で捉えられることができるといえる。とりわけ韓国、香港、台北など急速な都市化を経験しているアジアの都市圏における研究では、「日常生活からの脱却」や「精神的な安らぎ」といったプッシュ要因が比較的強調される傾向がある。第三に、ハイキングを可能にするトラックは社会的機能を有する空間として理解されている点である。一般にハイキングは個人的で孤独な活動と見なされることも多いが、実際の調査では、家族や友人と体験を共有すること、あるいはグループで活動することが重要な参加動機として一貫して報告されている。トラックは単なる自然利用施設にとどまらず、人々が交流し共同体的な経験を形成する社会的装置として機能していると考えられる。ハイキングを含む自然体験全般に共通する動機を、Hassell et al. (2015) は「自分自身」「他者」「自然」という3つの対象との「再接続 (Reconnection)」という枠組みで整理している。すなわち、自然との再接続：自然のなかを歩き、五感を通じて自然を感じる行為を通じ、人間が本来持っている自然への本能的なつながりを取り戻すこと、他者との再接続：家族や友人との絆を深め、日常生活の邪魔がない環境でコミュニケーションを修復すること、自分自身との再接続：日常の役割 (仕事や家事)

から解放され、本来の自分や自己イメージを再確認することである。

自然景観の中を移動する訪問者の感情 (気分、情動、感覚) について、Chhetri et al. (2004) は、大学生のグループに特定のトレイルを歩行させ、コース上の複数地点で感情評価を実施することで、その基礎的構成要素の特定を試みている。その結果、ハイキング体験に関わる感情として、「望ましい体験 (Desirable Experience) : 楽しさ、リラックス、魅力」「駆り立てる体験 (Impelling Experience) : 意欲、刺激、先へ進もうとする原動力」「不安な体験 (Apprehensive Experience) : 緊張、孤立感、挑戦、未知への恐れ」「社会的相互作用体験 (Social Interaction Experience) : 混雑や他者との関わり」といった4つの要素が抽出された。さらに Chhetri et al. (2004) は、コース環境を「展望地」「開けたエリア」「森林」の3タイプに分類し、各地点における感情の差異を比較している。その結果、展望地では「心地よさ」や「魅力」が最も高く評価される一方、森林では他のエリアに比べて「孤立感」が有意に高く感じられる傾向が示された。また、ハイキングを単一の行動としてではなく、「登山」「飲食」「温泉」といった複数の行動場面の連続として捉え、旅程の中で感情がどのように動的に変化するかを検討した杉本 (2017) は、秩父多摩甲斐国立公園の「御岳山～日の出山～つるつる温泉」コースにおいて、7つの評価地点で初訪問の大学生を対象とした感情評価を実施した。そして階層的クラスター分析により感情変動の類似パターンを分析した結果、感情は次の4類型に整理された。すなわち、「感動・感興」は登山過程で上昇し、眺望地点である日の出山山頂や達成感の獲得において頂点に達し、その後下山で一度低下するものの、温泉体験によって再び上昇する。「内発的意欲」は旅程初期に高く、見どころに到達するまで持続するが、旅程が進み充足感が得られるにつれて徐々に低下する。「消極的感情・疲労」は全体として値は低いものの、疲労のみは運動量に連動して増加し、疲労の蓄積に伴い旅程終盤 (下山時など) で顕在化する。「環境依存」は、神社や温泉などの人工

施設において「混雑」と「安らぎ」が同時に高まるなど、場所の特性に応じて不規則に変動する感情群として整理されている。

これらの研究成果を踏まえると、山岳、森林、湖沼、展望地など多様な景観要素を比較的短い距離の中で経験できる自然環境を有しており、歩行の進行に伴って訪問者の感情が段階的かつ動的に変化する条件が整っている NZ 南島における日帰りハイキングは、自然環境の中を移動する過程で多様な感情体験を生み出す活動として重要な意義を有していると考えられる。さらに、日帰りハイキングは、宿泊を伴う長期の登山と比較して参加のハードルが低く、多様な訪問者が自然環境を体験する機会を提供する点でも重要である。短時間の行程の中でも、展望地での感動や達成感、森林環境における静寂や孤立感、休憩地点での社会的交流など、複数の感情体験が組み合わさることで、訪問者は自然環境との関係性をより豊かに感じることが可能となる。したがって、NZ 南島における日帰りハイキングは、自然景観の多様性と移動体験を通じて訪問者の感情を動的に変化させるレクリエーション活動であり、自然体験の質を理解する上で重要な研究対象であると位置づけられる。

各トラックでの調査結果と考察

① ボトル・レイク・フォレスト・パーク

ボトル・レイク・フォレスト・パークは、クライストチャーチ中心部から北東へ約 10km、海岸に隣接した場所に位置している。800 ヘクタールを超える海岸砂丘にラジアータパイン（マツ科の針葉樹）が植えられており、マウンテンバイク用、乗馬用、そしてウォーキング用のコースが設定されており（図 4）、クライストチャーチ市民のアウトドア・レクリエーションにとって重要な資産となっている（Christchurch City Council, n.d.）。公園内の森林は、30～35 年周期で伐採と再植林が繰り返される生産林でもあり、公園内は絶滅危惧種を含む在来植物の保護区や、27 種の鳥類が生息する豊かな環境を有していて、利用目

的に応じて「保護」「生産」「レクリエーション」の 3 つのゾーンに分けられている。また、先住民マオリにとって、この地域はかつて重要な食料調達場であり、埋葬地などの考古学的遺跡も存在している（Banks, 1999）。図 5 のデジタルセンターには、各コースの詳細が記されたマップボードやパンフレットが用意されている。コースには長いものから短いものまであり、あらゆる年齢層や体力レベルに合わせて選ぶことができる。

ボトル・レイク・フォレスト・パークは、砂丘という特性上、砂に足をとられることもあるが、市民が気軽かつ安全に自然の中でウォーキングを行うことができる場所となっている。ボトル・レイク・フォレスト内の道路は、碁盤の目状に配置されていて、南北に走る道には、Apple から Whiskey までアルファベット順の名前が付けられ、東西に走る通りには 10 から 28 までの番号が振られており、そのルールを理解すると現在位置が確認できる（Christchurch City Council, n.d.）。したがって、既存のコースをたどるだけでなく、碁盤の目状に広がる作業道を組み合わせることで、迷うことなく自由に散策することができる。実際、調査では、表 1 に示した歩行距離 1.6km 以外にも、30 分ほど自由に歩いたが、その方が森の中の散策の魅力を味わうことができた。

ボトル・レイク・フォレスト・パークは、都市近郊における自然レクリエーション空間が、心理的回復と日常からの離脱というハイキングの基本的動機（Pan & Ryan, 2007; Ng & Hsu, 2024）を満たす典型例として位置づけられる。特に、碁盤の目状の道路配置と多様なコース選択の自由度は、利用者が自律的に行動を構成できる環境を提供しており、これは自然レクリエーションにおける「発見」や「創造性」といった体験価値（Bichler & Peters, 2021）を強化する要因と解釈できる。また、生産林・保護区・レクリエーション空間のゾーニングは、環境保全と利用の両立という管理理念（Higham & Carr, 2003）を具体化したものであり、持続可能な利用の枠組みを示している。さらに、都市住民が気軽にアクセス可能である点は、日常的な自然接触を通じた「自己・自



図4 ボトル・レイク・フォレスト・パークのウォーキングコース



図5 ボトル・レイク・フォレスト・パークのビジターセンター

然・他者との再接続」(Hassell et al., 2015) を促進し、場所愛着の形成 (Williams & Vaske, 2003) にも寄与する可能性がある。

②テイラーズ・ミステイク・トラック

テイラーズ・ミステイク・トラックは、クライストチャーチ中心部から南東へ約 16km の場所に位置し、図 6 に示したテイラーズ・ミステイク・ビーチを起点とするトラックである。ビーチからスカボロー保護区に向かって進み、図 7 の木々や低木が密生する林冠の下を 400 メートルほど、やや急な崖を標識に従って登っていくと、図 8 のように出発地点であるビーチと海を見渡す景観が広がる。トラックが通る野原には多くの羊が放牧されており、NZ らしい牧歌的な景観の中でトラック歩きを楽しむことができる (図 9)。2000 年代

初頭には、NZ で飼育されていた羊の頭数は約 4,000 万頭で当時の人口約 400 万人の約 10 倍に相当していた (Stats NZ, 2024)。近年の 2023 年時点での羊の頭数は約 2,436 万頭まで減少しているものの、それでも人口約 520 万人の 4 倍以上が飼育されており、羊の放牧風景は NZ を象徴する景観の一つといえる。このトラックは海岸から丘を越えて内陸の町へと向かう一方通行のルートとして設定されているが、今回は出発地点に車を停めていたため、途中のジグザグ状の道をしばらく散策した後、再び出発地点へと戻った。この間の歩行距離は 2.4km、所要時間は 59 分で累積標高差は 157m であった。なお、より本格的なハイキングを楽しみたい場合には、東側に続くゴッドリー・ヘッド・パーク方面のトラックへと足を延ばすことも可能である。

本トラックは、海岸・崖・牧草地といった景観の連続的変化を短時間で体験できる点に特徴があり、歩行の進行に伴う感情の動的变化 (Chhetri et al., 2004) を強く喚起する環境といえる。特に、急登後に出現する展望景観は「望ましい体験 (楽しさ・魅力)」を高める典型的条件であり、達成感と景観評価の相互作用が確認できる。また、羊の放牧風景に代表される文化的景観は、自然と人間活動の共存を体現しており、観光資源としての「プル要因」(Dann, 1977; Crompton, 1979) として機能している。さらに、このような牧歌的景観は、自然の享受や新規体験の獲得といった動機 (Farias Torbidoni, 2011) を満たすと同時に、NZ



図6 テイラーズ・ミステイク・ビーチ



図7 テイラーズ・ミスティク・トラックの出発地点付近



図8 テイラーズ・ミスティク・トラックからの眺め



図9 テイラーズ・ミスティク・トラックの通る野原に放牧されている羊の群れ

固有のイメージ形成にも寄与する。したがって本事例は、自然的要素と文化的要素が融合した体験価値の生成過程を示すものといえる。

③セアリー・ターンズ・トラック

セアリー・ターンズ・トラックは、2,200 段の階段をひたすら登り、淡水の池（ターン）を目指すコースである。NZ のトラックは管理機関である DOC によって難易度に応じてカテゴリーが設定されており、最も容易な「車いすでもアクセス可能なショートウォーク」から、非常に高い体力と技術が求められる「熟練者向けルート」までの 6 段階に分類されている（Department of Conservation, n.d.b）。セアリー・ターンズ・トラックは、そのカテゴリーの中で下から 3 番目の「初級～中級ウォーキング・トラック」に該当する。図 10 の出発地点からセアリーターン展望所まで 500 m 以上の標高差を登ることになるが、図 11 のように急勾配の箇所には階段が整備されており、安全に歩行できる環境が整えられている。セアリーターン展望所では、図 12 のように氷河や氷壁、切り立った岩壁、さらに NZ 最高峰のマウント・クックを含む山々を望め、360 度に広がる壮大なパノラマ景観を体験することができる（Department of Conservation, n.d.c）。このトラックは、急登を登りきるだけの体力があれば、その雄大な景観を十分に楽しむことができる魅力的なトラックである。

本トラックは、明確な身体的負荷と報酬としての展望体験が結びついた構造を有しており、「挑戦」と「自己開発」という動機次元（Bichler & Peters, 2021; Ng, 2026）を強く刺激する事例である。特に、2000 段以上の階段による持続的上昇は、身体的努力の蓄積を可視化し、それが頂上でのパノラマ景観によって報われるという経験構造を形成している。このようなプロセスは、登山過程で感情が上昇し、展望地点でピークに達するという感情変動パターン（杉本, 2017）と一致する。また、適切に整備された階段は安全性を確保しつつ、一定の挑戦性を維持しており、これはレクリエーション体験における「最適刺激水準」の維持という観点からも重要である（Brown et al., 1978）。したがって本トラックは、管理によって安全性を確保しながらも、挑戦性と景観体験のバランスを実現した好例といえる。



図 10 セアリー・ターنز・トラックの出発地点

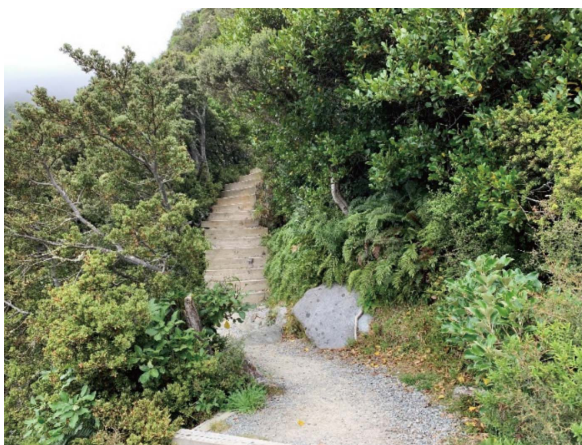


図 11 セアリー・ターنز・トラックの階段

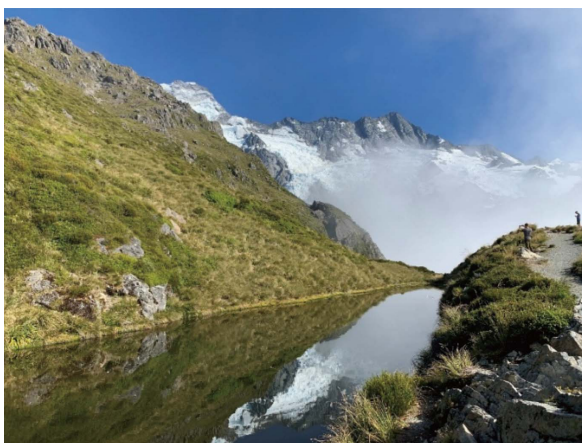


図 12 セアリー・ターنز展望所

④フッカー・バレー・トラック

フッカー・バレー・トラックは、図 13 の出発地点からスタートし、図 14 のような吊り橋を 3 つ渡って進み、終点のフッカー湖（図 15）まで続く往復約 10km のトラックである。ルートは全体的にほぼ平坦で、谷沿いの景観を楽しみながら

歩くことができる。なお、フッカー・バレー・トラックとセアリー・ターنز・トラックの出発地点は同じ場所となっている。このトラックは距離が約 10km と比較的長く、また図 16 のように吊り橋の入口部分に数段の段差が設けられていることから、トラックのカテゴリーでは下から 3 番目の「初級～中級トラック」に分類されている。しかし、図 17 のように荒野の中でも遊歩道がよく整備されているため、トラックの途中では車いす利用者も含む家族連れがハイキングを楽しむ様子も見られた。終点のフッカー湖（図 15）では、氷河から流れ出た氷塊が湖面に浮かぶ景観を眺めることができ、雄大な自然の力強さを体感できる場所となっている。なお、2025 年の大雨により第二吊り橋の橋脚基礎が侵食されたことから、現在はそれより先の区間が閉鎖されている（Department of Conservation, n.d.d）。

本トラックは、平坦で整備されたルートにより高いアクセシビリティを実現しており、多様な利用者層に開かれた自然体験の場となっている。この点は、日帰りハイキングが持つ低い参加障壁と広範な利用可能性を体現している。吊り橋や氷河湖といった視覚的に印象的な要素は、自然景観の魅力という強力なプル要因として作用し（Crompton, 1979）、訪問者の満足度を高める。一方で、家族連れや車いす利用者の存在は、トラックが社会的交流の場として機能していることを示しており（Hassell et al., 2015）、ハイキングの社会的動機とも対応する。また、氷河由来の景観は



図 13 フッカー・バレー・トラックの出発地点



図 14 フッカー・バレー・トラックの第一吊り橋



図 17 フッカー・バレー・トラックの遊歩道



図 15 フッカー・バレー・トラックの終点のフッカー湖



図 16 フッカー・バレー・トラックの吊り橋の段差

自然のダイナミズムを直接的に体感させるものであり、自然との再接続を促進する重要な契機となる。このように本トラックは、アクセシビリティと高品質な景観体験を両立させた包摂的な自然観光資源として評価できる。

⑤ロイズ・ピーク・トラック

ロイズ・ピーク・トラックは、草地の中を通る急勾配の道を山頂まで登っていく往復約 16km のコースである（図 18、図 19）。出発地点と山頂との標高差は約 1300m に及び、登山的な要素が強く体力が求められるルートであるが、コース自体はよく整備されている。トラックの категорияは 6 段階中で下から 3 番目の「初級～中級トラック」に分類されている。山頂付近まで登ると、図 20 のようにワナカ湖やアスパイアリング山、さらに周囲に連なる山々を一望できる息をのむような景観が広がる。このような魅力的な眺望を楽しむことから、ロイズ・ピーク・トラックは NZ でも特に人気の高い日帰りハイキングコースの一つとなっている（Department of Conservation, n.d. e）。

本トラックは、日帰りハイキングのトラックとしては比較的長距離であり、大きな標高差を伴う。そのため、身体的挑戦と自己開発を中心とする動機（Bichler & Peters, 2021; Ng, 2026）を強く喚起する。特に、単調な登りの継続は身体的負荷を高めるが、山頂からの圧倒的な眺望がその努力に対する「報酬」として機能する構造を持つ。このような「努力と報酬」の関係は、長距離歩行における達成感の形成過程（Crust et al., 2011）と整合的である。また、本トラックの人気の高さは、優れた景観資源が強力なプル要因として機能していることを示している。こうした人気は、混雑による体験の質の低下という収容力の問題



図 18 ロイズ・ピーク・トラックの出発地点

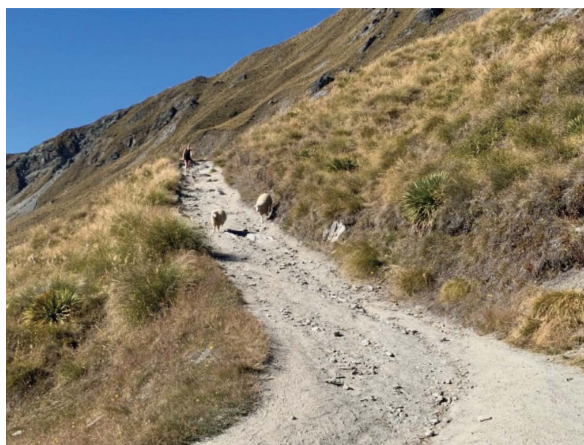


図 19 ロイズ・ピーク・トラックの様子



図 20 ロイズ・ピークからの眺望

(Manning, 2007) を招く懸念があるが、本トラックにおいては、コースの長さや展望所の広さがバッファーとなり、大きな問題には至っていない。

⑥ケプラー・トラック

NZ の多くのトラックが、古くからマオリの交

易路やヨーロッパ人開拓者の道に沿って整備されているのに対し、ケプラー・トラックは比較的新しい歴史をもつトラックである。ケプラー・トラックは 1985 年、NZ の国立公園制定 100 周年を記念するとともに、ミルフォード・トラックやルートバーン・トラックなどの人気ルートで生じていた混雑を緩和する目的もあって整備された (Australian Geographic Society, 2015)。ケプラー・トラックの全長は約 60km で、一般的には 3~4 日かけて歩く行程が推奨されている。しかし、今回の日帰りハイキング調査では、図 21 の出発地点から図 22 のような道を約 5km 進み、シャロウベイ (図 23) で折り返すコースを歩いた。トラック全体を踏破する場合とは異なり、シャロウベイまでの往復では特に際立った景観が続くわけではないが、気軽に楽しめる日帰りハイキングコースとしては十分に魅力のあるルートである。

ケプラー・トラックは、観光需要の分散を目的として設計されたトラックであり、自然観光資源の計画的開発という観点から重要な事例である。本調査区間では際立った景観の連続は限定的であったが、それでも一定の魅力が維持されている点は、自然レクリエーションの価値が必ずしも特異な景観のみに依存しないことを示している (Brown et al., 1978)。むしろ、気軽に利用可能な日帰りルートとしての機能は、リラクゼーションや日常からの離脱といった基本的動機 (Pan & Ryan, 2007) を安定的に満たす役割を果たしている。また、混雑緩和という政策目的は、観光収容



図 21 ケプラー・トラックの出発地点

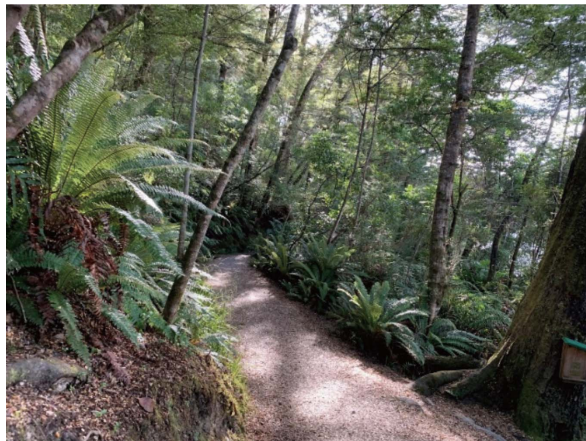


図 22 ケプラー・トラックの様子

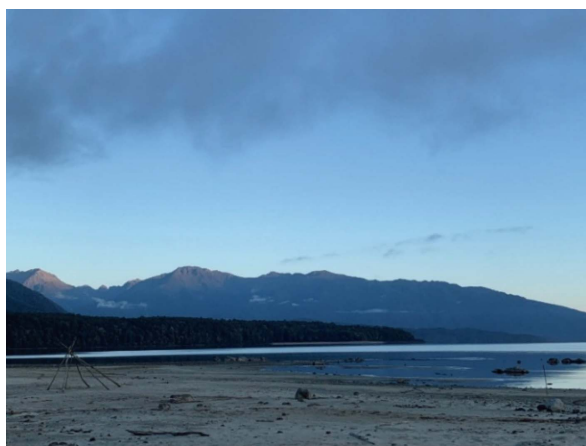


図 23 ケプラー・トラックのシャロウベイ

力の管理 (Manning, 2007) および Limits of Acceptable Change (許容変化の限界) (Stankey et al., 1985) の考え方とも関連しており、利用分散による体験の質の維持を意図した管理戦略として理解できる。

⑦ミルフォード・トラック

ミルフォード・トラックは、1908年に詩人のブランチ・ボーガンが「世界一の散歩道」と称して以来、世界中のハイカーから高い人気を集めている (Milfordtrack.net, n.d.)。全長約 53km のコースで、通常は 3~4 日かけて歩くのが一般的とされている。しかし、前述のとおり非常に人気が高いため、宿泊施設の予約を取ることは困難である。今回の調査では、ミルフォード・サウンドから船で約 10 分移動した場所にある図 24 のサンドフライ・ポイントを出発し、約 5km 先のジャイアント・ゲイト滝 (図 25) までを往復するガイ

ド付きツアーに参加した。約 5km という比較的短い行程であったが、図 26 のように川を渡る橋や、樹木のように成長するシダ植物であるツリーファーンが並ぶ NZ らしい植生の道 (図 27) など、景観の変化に富んでおり、歩いていて楽しさを感じられるトラックであった。また、ガイドから植物や動物に関する解説をきくことができた。

本トラックは「世界一の散歩道」と称される NZ 南島における象徴的存在であり、その高い評価は卓越した景観多様性と歴史的評価の蓄積に基づくものである。短距離区間であっても橋梁、森林、滝といった多様な要素が連続することは、感情体験の多層性 (Chhetri et al., 2004) を生み出し、歩行の楽しさを高める。また、ガイドによる解説は、自然環境の理解を深める知的動機 (Fariás Torbidoni, 2011) を満たすとともに、文化的景観の解釈というインタープリテーション機能



図 24 ミルフォード・トラックの出発地点 (サンドフライ・ポイント)

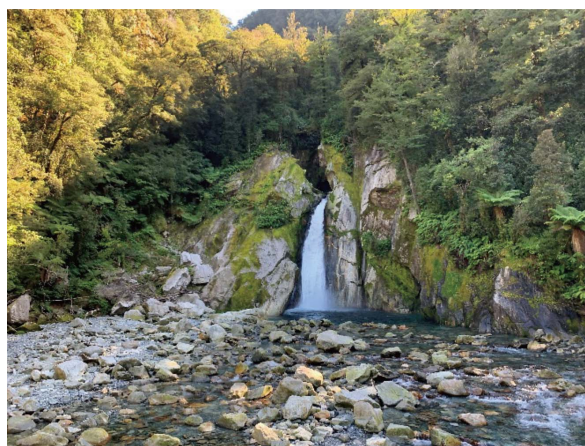


図 25 ジャイアント・ゲイト滝



図 26 ミルフォード・トラックに設置された橋



図 27 ミルフォード・トラックの様子

(Carr, 2004) を果たす。このような体験は単なる視覚的消費を超え、意味づけられた自然体験を提供する。一方で、高い人気と予約制は観光収容力の限界を示しており (Manning, 2007)、体験の質と利用制限のバランスという課題を内包している。

⑧ルートバーン・トラック

ルートバーン・トラックは、マウント・アスパイアリング国立公園とフィヨルドランド国立公園を結ぶ全長約 32km のトラックである。今回の調査では、マウント・アスパイアリング国立公園内にあるトラックの出発地点 (図 28) から、ルートバーン・フォールズ・ロッジ (図 29) までの片道約 10km を往復するコースを歩いた。出発してしばらくは、図 30 のようにルートバーン川沿いの登山道を進み、途中には休憩に適した河原も開けている (図 31)。中盤のルートバーン・フラ

ッツ・ハット (図 32) までは比較的緩やかな登りが続き、のんびりとハイキングを楽しむことができる。そしてルートバーン・フラッツ・ハットを過ぎると本格的な山岳セクションに入り、図 33 のルートバーン滝へ向かう区間では急な登りとなる。ただし急登ではあるものの、登山道はよく整備されており、安全に歩行できる環境が整っている。本トラックは、河川沿いの緩やかな区間から急峻な山岳セクションへと移行する構造を持ち、多様な難易度と景観を段階的に体験できる点に特徴がある。このような構造は、歩行の進行に伴う感情変化 (杉本, 2017) や多様な動機の同時充足 (Ng & Hsu, 2024) を可能にする。

DOC によってグレート・ウォークスに指定されたトラックでは初心者や観光客でも安全に歩けるよう道が整備され、ガスコンロやヒーターを備えた快適で大規模な山小屋が設置されている。今回は利用しなかったが、図 29 のルートバーン・フォールズ・ロッジにも、シャワールームやレストランなどの設備が備えられている。予約の義務化は確実に利用できるという安心感をもたらす一方で、「思い立ったらすぐに出かける」という伝統的な即興性が失われ、地元住民にとっての実質的なアクセシビリティが低下しているとの指摘もある (Fagan & Kearns, 2017)。さらに、「トランピング」という自給自足やバックカントリーでのスキルを必要とする長距離の徒歩旅行という NZ 独自の文化の観点からは、管理され振り付けされた体験が、ショッピングモールでの体験のように感じられ、精神的落胆を生む可能性もあると批判されている (Fagan & Kearns, 2017)。ただし、山小屋の管理者である DOC が近年の予算削減に直面するなかで、グレート・ウォークス以外に位置する以外の古い小屋については、地域コミュニティやボランティア団体だけでなく、企業とのパートナーシップを導入することで、先着順で利用できる無料または低料金の山小屋 (設備は簡素で利用者がすべての必需品を運ぶ必要がある) を維持する取り組みも進められている (Kearns & Fagan, 2014)。本トラックは、観光商品化と文化的実践の均衡という現代的課題を象徴する事例といえ



図 28 ルートバーン・トラックの出発地点



図 31 ルートバーン・トラックにある溪流



図 29 ルートバーン・フォールズ・ロッジ



図 32 ルートバーン・フラッツ・ハットと背後の山

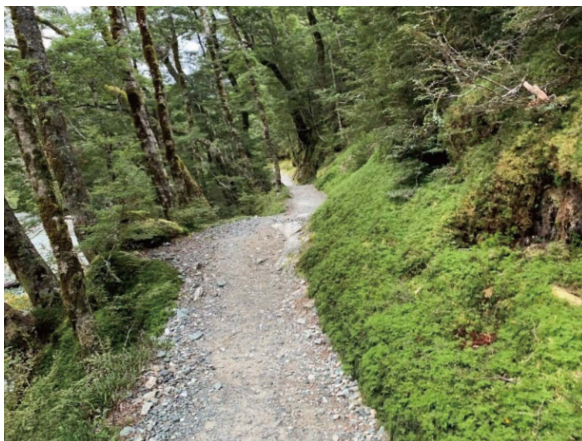


図 30 ルートバーン・トラックの様子



図 33 ルートバーン滝

る。

総合的議論

本調査で対象とした NZ 南島の諸トラックは、氷河地形やフィヨルド景観など世界的に希少な自然環境を背景とし、国際的なハイキング目的地と

して高い評価を受けている。同時にこれらのトラックは、地域観光を支える重要な自然資源であり、世界中から多くの来訪者を引き寄せている。しかしその管理主体である DOC は、自然保護と観光利用の拡大という 2 つの目標の間で構造的なジレンマに直面している。DOC の活動根拠であ

る1987年環境保全法は、自然資源の「保護(preservation)」と、それと両立する範囲での「レクリエーション利用の促進」という2つの使命を同時に課している(Higham & Carr, 2003)。この制度的枠組みは、国立公園を厳格な保護対象であると同時に観光資源として活用するというNZの自然管理政策の特徴を示している。本調査では、この矛盾への管理手段の一つとして「グレート・ウォークス」における二重価格制度の導入が確認された。NZ居住者には比較的低額の利用料金が設定されている一方で、海外観光客にはより高額な料金が課されている。これは経済的手段を通じて利用量を調整し、自然環境の保護と管理費用の確保を同時に図る政策と解釈できる。しかし、ミルフォード・トラックの占有率が99%に達している現状は、価格政策のみでは急増する国際観光需要を十分に抑制できないことを示している。また、ミルフォード・トラックやルートバーン・トラックの混雑を緩和する目的で整備されたケプラー・トラックも現在では完全予約制となり、依然として高い需要が維持されている。

こうした管理手法は、レクリエーション研究で広く議論されてきた「観光収容力(carrying capacity)」の概念と密接に関連している。自然地域の利用には、環境への影響を許容できる範囲(環境収容力)だけでなく、混雑による体験の質の低下を防ぐための社会的収容力、さらに管理主体が対応可能な管理収容力が存在するとされる(Manning, 2007)。NZのグレート・ウォークスにおける人数制限や予約制度は、これらの収容力を維持するための典型的な管理手法であると理解できる。しかしながら、近年の自然地域管理では、単純に利用者数の上限を設定するだけではなく、「どの程度の環境変化や社会的影響が許容されるのか」という視点から管理を行う必要性が指摘されている。この考え方は「Limits of Acceptable Change」として知られ、自然環境の状態や利用体験の質を指標として管理目標を設定する枠組みとして提案されている(Stankey et al., 1985)。NZのトラック管理においても、単なる人数規制ではなく、利用体験の質や自然景観の状態を維持する

観点から管理政策を検討する必要があると考えられる。さらに、トラック整備の高度化は自然レクリエーション体験の質にも影響を及ぼしている。自然地域でのレクリエーション価値は、景観そのものではなく、そこで得られる体験によって構成されるとされる。静けさ、冒険性、自律性、自然との一体感といった要素は、自然レクリエーション体験の重要な構成要素である(Brown et al., 1978)。しかし、高規格の山小屋や整備された歩道、厳格な予約制度といった管理手法は安全性や利便性を高める一方で、トラッキング文化が伝統的に有してきた自給自足的で冒険的な体験を弱める可能性がある。その結果、低インパクトを理念とするエコツーリズムが、管理の効率化と観光需要への対応のなかで「振り付けられた観光体験」へと変化しつつあるという指摘もなされている(Fagan & Kearns, 2017)。

しかし、NZの国立公園管理の課題は、自然環境の保全と観光利用のバランスにとどまらない。Carr(2004)が指摘するように、これらの景観は単なる自然環境ではなく、先住民族マオリにとって精神的・文化的意味を持つ「文化的景観」でもある。例えばアオラキ／マウント・クックは南島のイウィ(マオリの部族)であるNgāi Tahuにとって祖先(tipuna)にあたる存在であり、極めて神聖な場所とされている。そのためDOCは、ビジターセンター展示、パンフレット、マオリのガイドによるウォーキングツアー、神話を表現した彫刻などを通じて、土地とマオリの関係を来訪者に伝えるインタープリテーションを導入してきた。Carr(2004)の調査によれば、多くの来訪者は訪問前にはその地域がマオリにとって重要な場所であることを認識していなかったが、現地での解説を通じてその文化的価値への理解が高まる傾向が確認されている。こうしたインタープリテーションは、訪問者が景観を単なる観光対象としてではなく文化的意味を持つ場所として理解することを促し、適切な行動を誘導する管理手段としても機能している。

このような観点から見ると、NZのトラック管理は単なる利用人数の調整ではなく、自然景観、

文化的景観、観光体験の三者の関係を調整する総合的な課題であると言える。とりわけ、本調査で観察された日帰りハイキングの利用形態は、この関係を理解するうえで重要な視点を提供している。日帰りハイキングは宿泊型トレッキングに比べて参加のハードルが低く、短時間で自然景観を体験できることから、地元住民や短期滞在の観光客に広く利用されている。こうした利用形態は、必ずしもグレート・ウォークスのような高度に制度化された観光商品ではなく、比較的自由度の高い自然体験を可能にしている点で、NZ のトランピング文化の特徴を現在も部分的に維持していると考えられる。また、日帰りハイキングでは、短時間の利用であっても風景の変化、達成感、静けさといった多様な感情体験が生じており、自然環境との直接的な関係性を形成する重要な機会となっている。こうした経験は、自然景観との心理的な結びつきを形成する過程として理解可能である。レクリエーション研究では、人々が特定の場所に対して感情的・象徴的な結びつきを形成する現象を「場所愛着 (place attachment)」と呼び、この感覚が自然保護意識や環境配慮行動と密接に関連していることが指摘されている (Williams & Vaske, 2003)。日帰りハイキングのような身近な自然体験は、こうした場所愛着を形成する重要な契機となり、結果として地域の自然資源への関心や保護意識を育む可能性がある。一方で、DOC が企業や地域団体と連携し、設備は簡素ながらも先着順で利用可能な「旧来型の山小屋」を維持する取り組みは、こうした多様な自然利用形態を支える重要な試みとして評価できる。これは観光市場への適応とトランピング文化の継承という社会的価値の両立を図るものであり、NZ 型エコツーリズムの特徴を示している。以上のことから、NZ における「道」の管理は単なる施設整備や利用規制の問題を超え、自然環境の保護、文化的景観の尊重、そして自然体験の質をどのように統合するかという持続可能性の試金石となっている。今後は、本調査で確認された日帰りハイキングを含む多様な利用形態を維持しつつ、過度な商業化を抑制し、自然および文化的価値の保護を制度的

に担保する管理体制を構築することが、地域資源としての「道」の未来を左右する重要な課題となるだろう。

本研究にはいくつかの限界が存在する。第一に、本調査は NZ 南島の特定のトラックを対象とした事例研究であり、観察された利用形態や体験の特徴が他地域の自然観光地にそのまま一般化できるとは限らない。とりわけグレート・ウォークスのような国際的知名度の高いトラックでは、観光需要や管理体制が他の自然地域とは大きく異なる可能性がある。第二に、本研究では現地観察を中心に来訪者体験を把握しているため、利用者の動機、満足度、場所愛着の形成過程といった心理的側面については十分な量的検証が行われていない。また、日帰りハイキング利用者と長距離トレッキング利用者の体験の違いや行動特性についても、より体系的な比較分析が必要である。今後の研究では、質問紙調査や長期的な利用データを用いた分析を通じて、来訪者の体験価値や環境意識の形成過程をより詳細に明らかにすることが求められる。さらに、先住民マオリとの協働による文化的景観の解釈や、観光需要の増加に対応する持続可能なトラック管理のあり方についても、地域社会との関係性を含めた総合的な研究の発展が期待される。

引用文献

- Australian Geographic Society (2015). A real alternative: the Kepler Track Retrieved March 24, 2026, from <https://adventure.austliangeographic.com.au/read/new-zealands-kepler-track>
- Banks, E. (1999). Bottle lake forest park management plan Retrieved March 24, 2026, from http://resource.sccc.govt.nz/files/managementplan_bottlelake-docs.pdf
- Bichler, B., & Peters, M. (2021). Soft adventure motivation: An exploratory study of hiking tourism. *Tourism Review*, 76 (2), 473-488. <https://doi.org/10.1108/TR-10-2019-0403>
- Brown, P. J., Driver, B. L., & McConnell, C. (1978). The opportunity spectrum - Concept and behavioral infor-

- mation in outdoor recreation resource supply inventories: Background and application. *Forest Management Faculty Publications*, 31. https://scholarworks.umt.edu/forest_pubs/31
- Carr, A. M. (2004). Mountain places, cultural spaces - interpretation and sustainable visitor management of culturally significant landscapes: a case study of Aoraki/Mount Cook National Park. *Journal of Sustainable Tourism*, 12 (5) : 432-459. <https://doi.org/10.1080/09669580408667248>
- Chhetri, P., Arrowsmith, C. & Jackson, M. (2004). Determining hiking experiences in nature-based tourist destinations. *Tourism Management*, 25 (1) : 31-43. [https://doi.org/10.1016/S0261-5177 \(03\) 00057-8](https://doi.org/10.1016/S0261-5177 (03) 00057-8)
- Christchurch City Council (n.d.). Waitākiri/Bottle Lake Forest Park Retrieved March 24, 2026, from <https://ccc.govt.nz/parks-and-gardens/explore-parks/coast-and-plains/bottle-lake-forest-park>
- Crompton, J. L. (1979). Motivations for pleasure vacation. *Annals of Tourism Research*, 6, 408-424. [https://doi.org/10.1016/0160-7383 \(79\) 90004-5](https://doi.org/10.1016/0160-7383 (79) 90004-5).
- Crust, L., Keegan, R., Piggott, D., & Swann, C. (2011). Walking the walk: A phenomenological study of long distance walking. *Journal of Applied Sport Psychology*, 23 (3), 243-262. <https://doi.org/10.1080/10413200.2010.548848>
- Dann, G. M. S. (1977). Anomie, ego-enhancement and tourism. *Annals of Tourism Research*, 4 (4), 184-194. [https://doi.org/10.1016/0160-7383 \(77\) 90037-8](https://doi.org/10.1016/0160-7383 (77) 90037-8)
- Department of Conservation (2025). DOC visitor insights: Summer 2024/2025 Retrieved March 24, 2026, from <https://www.doc.govt.nz/globalassets/documents/about-doc/role/visitor-research/understanding-2024-2025-summer-activity.pdf>
- Department of Conservation (n.d.a). Great Walks Retrieved March 24, 2026, from <https://www.doc.govt.nz/parks-and-recreation/things-to-do/walking-and-tramping/great-walks/>
- Department of Conservation (n.d.b). Walking track categories Retrieved March 24, 2026, from <https://www.doc.govt.nz/parks-and-recreation/things-to-do/walking-and-tramping/track-categories/>
- Department of Conservation (n.d.c). Sealy Tarns Track Retrieved March 24, 2026, from <https://www.doc.govt.nz/parks-and-recreation/places-to-go/canterbury/places/aoraki-mount-cook-national-park/things-to-do/track-s/sealy-tarns-track/>
- Department of Conservation (n.d.d). Hooker Valley Track Retrieved March 24, 2026, from <https://www.doc.govt.nz/parks-and-recreation/places-to-go/canterbury/places/aoraki-mount-cook-national-park/things-to-do/track-s/hooker-valley-track/>
- Department of Conservation (n.d.e). Roys Peak Track Retrieved March 24, 2026, from <https://www.doc.govt.nz/parks-and-recreation/places-to-go/otago/places/wanaka-area/things-to-do/roys-peak-track/>
- Fagan, J. & Kearns, R. (2017). Trampers perspectives on New Zealand's Great Walks in a time of transition. *New Zealand Geographer*, 73 (3), 166-180. <https://doi.org/10.1111/nzg.12156>
- Farias Torbidoni, E. I. (2011). Managing for recreational experience opportunities: The case of hikers in protected areas in Catalonia. Spain. *Environmental Management*, 47 (3), 482-496. <https://doi.org/10.1007/s00267-010-9606-z>
- Hassell, S., Moore, S.A. and Macbeth, J. (2015). Exploring the motivations, experiences and meanings of camping in national parks. *Leisure Sciences*, 37 (3), 269-287. <https://doi.org/10.1080/01490400.2014.995325>
- Higham, J. E. S. & Carr, A. M. (2003). The scope and scale of ecotourism in New Zealand: A review and consideration of current policy initiatives. In D. A. Fennell and R. K. Dowling (Eds.), *Ecotourism: Policy and Planning* (pp.235-255). CABI Publishing.
- 入江由香子・小笠原正志・吉田裕人 (2018). グローバルな社会変革を起こす韓国発信のスポーツツーリズム－「済州オルレ」の持続可能なビジネスモデル スポーツ産業学会, 28 (4), 345-555. https://doi.org/10.5997/sposun.28.4_345
- 石盛真徳 (2022). 日本のロングトレイルを歩く旅についての体験的考察－中山道（中津川－妻籠）、塩の道（大町－糸魚川）、熊野古道小辺路・中辺路の4トレイルを中心として－ 追手門経営論集, 28 (2), 1-34.
- Joseph, J., & Gillariose, J. (2025). Revisiting the push-pull tourist motivation model: A theoretical and empirical justification for a reflective-formative structure. *Tourism and Hospitality*, 6 (3), 139. <https://doi.org/10.1080/26891462.2025.2471111>

- org/10.3390/tourhosp6030139
- Kearns, R. A., & Fagan, J. (2014). Sleeping with the past? Heritage, recreation and transition in New Zealand tramping huts. *New Zealand Geographer*, 70 (2), 116-130. <https://doi.org/10.1111/nzg.12050>
- Kim, H., Lee, S., Uysal, M., Kim, J., & Ahn, K. (2015). Nature-based tourism: Motivation and subjective well-being. *Journal of Travel & Tourism Marketing*, 32 (sup1), S76-S96. <https://doi.org/10.1080/10548408.2014.997958>
- Manning, R. E. (2007). *Parks and carrying capacity: Commons without tragedy*. Island Press.
- Milfordtrack.net (n.d.). Milford Track History Retrieved March 24, 2026, from <https://milfordtrack.net/milford-track-info/milford-track-history/>
- Ministry of Business, Innovation & Employment (2026). International Visitor Survey (Quarterly) Retrieved March 24, 2026, from <https://teic.mbie.govt.nz/teiccategories/datareleases/ivs/>
- Ng, S. (2026). Hiking tourism: motivation, involvement, satisfaction and loyalty. *Tourism Review*, 81 (1), 415-435. <https://doi.org/10.1108/TR-05-2024-0353>
- Ng, S. L., & Hsu, M. C. (2024). Motivation-based segmentation of hiking tourists in Taiwan. *Tourism and Hospitality*, 5 (4), 1065-1082. <https://doi.org/10.3390/tourhosp5040060>
- Pan, S., & Ryan, C. (2007). Mountain Areas and Visitor Usage-Motivations and Determinants of Satisfaction: The Case of Pirongia Forest Park, New Zealand. *Journal of Sustainable Tourism*, 15 (3), 288-308. <https://doi.org/10.2167/jost662.0>
- Stankey, G. H., Cole, D. N., Lucas, R. C., Petersen, M. E., & Frissell, S. S. (1985). *The limits of acceptable change (LAC) system for wilderness planning*. USDA Forest Service.
- Stats NZ (2024). Livestock numbers: Data to 2023 Retrieved March 24, 2026, from <https://www.stats.govt.nz/indicators/livestock-numbers-data-to-2023/>
- Stats NZ (2026). Tourism satellite account: Year ended March 2025 Retrieved March 24, 2026, from <https://www.stats.govt.nz/information-releases/tourism-satellite-account-year-ended-march-2025/#download-data>
- 杉本興運 (2017). 日帰りハイキング旅行における観光者の感情変化についての一考察 観光科学研究, 10, 19-29. <https://cir.nii.ac.jp/crid/1050282813432546304>
- Williams, D. R., & Vaske, J. J. (2003). The measurement of place attachment: Validity and generalizability of a psychometric approach. *Forest Science*, 49 (6), 830-840. <https://doi.org/10.1093/forestscience/49.6.830>