

## 検討会議事概要

件名	平成23年度 伊勢志摩国立公園近畿自然歩道等整備計画検討業務 第一回検討会
日時	平成23年11月2日(水) 15:00~17:00
場所	志摩市商工会ホール
出席者	<p>ゲスト 加藤 則芳 (作家・バックパッカー) 木村 宏 (NPO法人 信越トレイルクラブ 事務局長)</p> <p>有識者 石原 義剛 (海の博物館 館長) 小山 充 (NPO法人 南勢テクテク会) 川嶋 富門 (三重県ウォーキング協会 会長)</p> <p>関係行政機関 伊川 智之 (三重県環境森林部自然環境室 技師) 山本 敏広 (三重県伊勢農林水産商工環境事務所 森林・林業室 主査) 東條 正和 (伊勢市都市整備部維持課管理係 職員) 山下 正樹 (鳥羽市観光課 課長) 小泉 典也 (志摩市商工観光部観光戦略室 室長) 山本 高弘 (南伊勢町観光商工課 観光交流係 係長)</p> <p>関係団体 上紺屋 道明 (伊勢市観光協会 専務理事 代理) 世古 晃文 (鳥羽市観光協会 次長) 田畑 和誠 (志摩市観光協会 次長) 生賀 照央 (志摩自然学校 代表) 古田 儀之 (伊勢志摩国立公園パークボランティア連絡会 会長) 古畑 廣久 (東海旅客鉄道(株)三重支店運輸課 係長) 見並 喜久男 (近畿日本鉄道(株)名古屋輸送統括部運輸部事業課 主査) 小黒 佳剛 (三重交通(株)旅行営業部 課長)</p>
環境省	中部地方環境事務所：神田所長、曾宮統括自然保護企画官、野村課長、桑原課長補佐、福田専門官、藤田自然保護官、島崎自然保護官、村松AR
事務局	いであ(株)：神宮、青井、望月、松田、早坂
	<p>(資料)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・議事次第</li> <li>・設置要綱(案)</li> <li>・出席者名簿及び座席表</li> <li>・資料-1 検討の進め方に関する資料</li> <li>・資料-2 伊勢志摩国立公園における近畿自然歩道等の概要</li> <li>・資料-3 近畿自然歩道の「新たな基本方針」と整備計画策定の流れ</li> <li>・資料-4 課題の整理</li> <li>・参考資料-1 伊勢志摩国立公園の概要</li> <li>・参考資料-2 現地調査結果</li> <li>・参考資料-3 ヒアリング議事録</li> </ul> <p>議題</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>①長距離自然歩道及び近畿自然歩道等の概要</li> <li>②近畿自然歩道の「新たな基本方針」と整備計画策定の流れ</li> <li>③課題の整理</li> </ol>

## 議事概要

### 1. 長距離自然歩道及び近畿自然歩道等の概要（資料－2）

（整備について）

・長距離自然歩道の基本は一本のシンプルな線であり、これが長距離自然歩道の一番の魅力である。山では高さを登ることを考えるように、ロングトレイルでは距離を歩くことを考える。現在の近畿自然歩道 120km、全部合わせると 200kmを使って一本の繋がった道をつくるということが最大の課題である。（加藤）。

・長距離自然歩道に距離をつくることで、全工程を歩こうという思い、歩く人の気持ちを盛り立て、冒険心をあおる、くすぐる、そういう観点が重要である。距離をつくれれば、一気に歩ける人、セクションで歩ける人、ポイントだけを歩く人など、様々なニーズに応えることができる。気軽に・楽しく・安全に歩ける道は大切なことであるが、それは一つのニーズでしかない。（加藤）

（情報発信について）

・伊勢志摩国立公園という素晴らしい財産、素晴らしいトレイルをアピールする仕掛けが必要。一番大きな仕掛けとして、歩く人の大きなモチベーションになる「ボードートゥボードー」「国立公園の端から端まで歩ける」というテーマを提示したら、世界の中で国立公園意識の低い日本人やメディアに対してもアピールポイントになる。（加藤）

（ロングトレイルの動向）

・ロングトレイルという機運は非常に高まっており、ある雑誌はブームになるといっている。信越トレイルは 80kmだが、この 80km制覇したい、歩きたいがために信越トレイルに来る人がとても多い。（加藤）

・一本の繋がった道をつくるということは、一朝一夕でできるものではないが、環境省がそれをリードして、各県や市町村あるいは、今日ここにおいでの方々に少しずつ協力をしていただき、長期のコンセプトに対してできることから手を打っていくことが必要である。（野村）

・今回の検討会が加藤さんの意見を見越した形なのか、あるいは今までのものを多少手直しするものなのか、分かりかねる。実際にそれぞれの団体、それぞれの市毎にいろいろなコースがあるが、一つの線としてまとめたような歩道は一つもない。（古田）

### 2. 近畿自然歩道の「新たな基本方針」と整備計画策定の流れ（資料－3）

（長距離自然歩道の理念）

・資料 3 の国立公園部の大井道夫がまとめた理念『人間が自らの足で何日も何日もかけてゆっくと歩きながら、自然を楽しみ、文化財と親しむ、そういう施設なり、自然保護の手当てなりが併存してこそ文明は限りなく前進する』と、一本のルートをつくるということは、同じことであ

と思う。(野村)

(近畿自然歩道の基本的な考え方)

・近畿自然歩道の基本的な考え方『歩く文化を育むみち』をもとに、短期間日帰りで歩くことや通しで長距離を歩くことなど多様な利用の仕方を総括するような考え方で整備してきた。

こうした理念や基本的な考え方を踏まえ、理念や考え方のずれ、乖離している部分について修正すべき点、掘り下げる点、管理の方法などの課題を抽出し、新たな基本方針に沿って大事なところ、緊急性・優先順位が高い事業を環境省が着手する事業として整備計画をまとめるということがこの検討会の主旨である。(野村)

・整備計画自体は環境省が5年程度で整備する内容を定めるが、それだけでは長距離自然歩道は繋がらない。環境省が整備する部分以外は、みなさんと協働して管理などの検討は続けていかないとはいけない。(野村)

・私の所属する、南勢テクテク会、きれいな伊勢志摩づくり連絡協議会、パークボランティアは、近畿自然歩道の掃除とか点検をしている。南伊勢町を通っている歩道は、相賀浦(おうかうら)と礫(さざら)のコース、道行竈(みちゆくがま)から南島大橋、鶺倉半島、竈方(かまがた)から塩の4コースあるが、繋がっていない。また、全コースが車で行ける。

・南勢の場合、相賀、礫、田曾へは、海を渡らなければならない。昔は巡航船があったが今はない。道行から南島中学のこのコースもここで終わりになる。加えて、このごろバスの便が極端に悪くなった。

・伊勢志摩国立公園は海と山の景色がいいので、リアス式海岸で海岸のどこを歩いてもいいコース。南東側では、たくさんのベンチを地元の方が置いてくれている。何年か前開催された朝日新聞が伊能ウォークで、私は先導で南勢から南島まで歩いたが、歩くと車に乗るとのでは全然違い260号を歩いただけでも凄く景色が良かった。こういった集客を得るイベントでは一本化した歩道は活用できると感じた。

・伊勢志摩国立公園のほとんどが私有地であり、国有林がないと聞いてびっくりしたが、加藤さんや木村さんの雄大な80kmのコースの話や聞いたことから、環境省がうまくつなげば近畿自然歩道を一本化できると思う。(小山)

・ウォーキング協会は年齢層が高いので、トレイルという感じのウォーキングはほとんど手がけてない。主に旧街道歩き、たとえば東海道や中山道、オリジナルのものでは、芭蕉の歩いた道、などを歩いている。これは結構人気があり、たくさん人が集まる。全部歩く人数は少ないが、加藤さんが言うように、長距離を歩いた達成感があり、非常に大きな魅力である。

我々は、自然であろうと、市街地であろうと、道があればそのルートに従って歩くが、自然の感じられる道が、歩いていて一番気持ちがいい。ただ、すべて自然の道をつなぐのは地形等から考えると無理な話ではないか。すべて自然でないなら、今の近畿自然車道を一本に繋げることは可能である。

志摩地方の歩道が途切れ途切れになっているのは、多分、渡し舟があった頃のルートであるから

だ。安乗と的矢には渡しがあるが御座から浜島を一本に繋ぐには見直しが必要である。（川嶋）

・今のお二人のお話にお答えしたい。先ほどお話ししたアパラチアントレイルは、すべて自然の中を歩くが、標高が低い所なので人との交流、触れ合いがある。

同じように日本の長距離自然歩道の素晴らしいところは、人と文化と歴史を繋ぐというトレイルということ。私は、去年2月に九州自然歩道の再生事業で、鹿児島の大隈半島 110kmを 20kgの荷物背負って歩いたが、80%以上が舗装道路だった。これは日本の現状ではやむを得ない。

長距離自然歩道の素晴らしさは、自然の山を越えて降りると日本独特の素晴らしい里があり、その里を巡りながら歩き、途中からまた舗装道路に入り、けれどもまた里に入って、また山に入るといったところ。当初の九州自然歩道の里も、舗装されていなかったが、今は、山を降りると日本中すべて舗装道路になってしまったが、やむを得ないことだと思う。里を巡ることもとても素晴らしいことなので、舗装道路を歩くということも含めて、ボードートゥボードーをつくるということがいいと思う。

もう一点。一周するルートや一本の繋がる線をつくった場合、どうしても入らない線がある。それは地元の自治体の方々、地元の関係者の方々が、この岬まで行くルートをつくって下さい、というかたちで支線を作ったもの。こういった歩道は支線で残しておいていいと思う。そこを楽しむ方もたくさんいると思う。基本は一本の線という幹線をつくる、支線は残しておく。こういう考え方で、つくっていけるのではないか。（加藤）

・加藤さんの一本の道という話が、木村さんのお話にあった信越トレイルで成功していると思うが、いろいろと効果が出てきていると思う。関連市町村において、経済効果も含めて、そこに暮らす人々が具体的にどのような形で変わったのか、教えていただきたい。（小泉）

・効果はいくつか出てきている。

まずは、地域の人達はその道を再認識したということ。道が出来たということだけでなく、昔の歴史や文化というものをもう一回思い出して、それを懐古してイベントが行われたりしている。それから、3万人程度の新たな宿泊のお客さん、全く新しい層のお客様がやって来るようになってきたこと。

また、観光的にはライバル同士の信越トレイルエリアの9市町村の観光施設、旅館、民宿が、信越トレイルという横道が一本出来たことで、少し連携を取る姿勢が出てきたことは、とても大きい効果である。例えば利用者は飯山市を基点とした斑尾を歩き始めて、いくつかの市をまたいで宿をとるが、荷物の受け渡しを今までライバルだった隣のエリアの人達が始める。そのことによって、隣の観光地のことを勉強し、少し歩み寄りができたことが一番大きな効果である。

さらに、長野と新潟の両県で交流が始まるようになった。例えばこの戦道として使った峠、謙信が川中島に出兵するときに通った道を訪ねる新しい旅行のプランを、今までライバルだった地域が一緒になって企画を立て、お客さんを融通しあっている。

子供達が学びのフィールドとしてこれを使うということも、次の世代に宝物を残す点で、大事な成果である。（木村）

### 3. 課題の整理（資料－4）

・資料の4のその他に、緊急時の避難経路とあるが、今回の3.11を受けると、国で海岸辺りの津波避難対策をカバー出来る道を整備頂けると、地元にも、観光で来ている人にとっても安心である。海岸を歩きながら、震災とか津波に対応し、万一の時はここへ行けという標識を付ければ新しいモデル的な歩道となる。（山下）

・2つほど、教えていただきたい。

ひとつは、長距離自然歩道のネットワークについて。非常にいいことだが、一本化は方針か？環境省もそう考えて、意見をほしいということか？

もうひとつは、4番目の「その他」について。道のことなら何でも言えという話か、安全の問題も出てきたが、ポイント絞って意見を言うべきか、そこを教えていただけませんか。（石原）

・1つ目の答えですが、環境省としては、一本化を進めたいということで今回検討を始めさせていただいた。ただ、今回の検討会のミッションの最終形は、整備計画をまとめること。その範囲の中では、たぶん全部、環境省がやるとは書けないので、地元の協力を含めたまとめを、今回の検討会で検討いただきたい。

2つ目の「④その他」は、①②③では書かれていない維持管理、防災機能など、ルート選定とはカテゴリが違うこと、別の角度から考えなくてはいけないことのために挙げている。その他のところでは、主には、維持管理の面および防災の面を気にしている。（野村）

・資料2の右側のところに今までの近畿自然歩道の概要という中で、一日コースを設定するっていう前提が書かれているが、これにこだわらなくて良いのか？

・どちらも出来るということが環境省の基本のスタンスです。ですから、一本で繋ぐ、けれども他のルートを切り捨てるわけではなく、両方の選択肢をかなえるということです。（野村）

・はい、分かりました。一本化の話が初めて出てきたので、よく分からなかった。私に関わった熊野古道でも一本化するかどうか非常に論議があったので、この問題は、それらを参考に次に考えたい。（石原）

・私は、一本のシンプルな道、しかし支線はいろいろあってもいい、それからボーダートゥボーダーをやることによって、国立公園をアピールする非常に大きな仕掛けになると何度も申し上げました。それから維持管理の問題ですが、アパラチアントレイルのときにお話ししたように、一本のシンプルなトレイルをつくるのであれば、それぞれの自治体や、関係団体が管理する上で、共通理念とういうのが一番重要です。それぞれの関係団体、あるいは自治体が共通理念に基づいて協働して連携する。これがないと、長距離自然歩道って何だろうということになる。シンプルな道、シンプルな理念ということが重要である。

それからもう一つ、道が途絶えている場所は、船で渡らなければいけないということを伺ったが、さまざまなバリエーションの中で、場所によってはフェリーで渡るということも入れた長距離自然歩道も可能だと思う。

それからもう一つ、さまざまな地域で、活動するエコツーリズム団体の協力がこれからは必要だと思う。九州自然歩道や東日本大震災の三陸海岸の復興事業では、そういう方々が非常に熱く手を入れている。そういう構想があれば、全面的に協力しますとその団体の方々が声を上げている。そういう方々にも協力していただいて、新しい発想でつくっていく。例えば、フェリーで渡ることや、シーカヤックの自然教育をやっているNPOであれば、シーカヤックで渡ることも凄く面白いバリエーションではないかなと思う。伊勢志摩国立公園は山、歴史、文化、海と、様々なバリエーション豊かな国立公園ということを改めて感じた。

これからも必要であれば、いろいろアドバイスとか、参加させていただければ、私としてもとても嬉しいことだと思っているので、よろしく願いいたします。（加藤）

・信越トレイルの場合、最初の映像をご覧いたが、今回の会議の様に、誰もご意見がなくて、果たして出来るのかという感じでした。

はてなと思うみなさんが多かった中で、民間で山に入っているボランティアのグループ、自然学校の人達、トレイルによって利益が得られるようなペンションのオーナー達が動き出し道をつくり始めたのがきっかけで、だんだんと機運が盛り上がった。

そこに、国土交通省の支援が入り、更に自治体も、加藤さんと同じ考え方の中で、機運が高まった。結局出来るまでに8年かかったが、民間と行政が一緒になりながら、がっぷり四つになった時に、前に進むようになってきた。

同じような例になるか分からないが、きっといい事がたくさんあると思うので、夢を語りながら、進んでいただきたい。ありがとうございました。（木村）

以上