

長距離自然歩道の半世紀（1969年～）

神田 修二



図1：長距離自然歩道（環境省資料を著者加工）

1. 東海自然歩道

長距離自然歩道は、2021年度末現在、全国に10路線、総延長約2万8,000km*に及ぶ歩道網を形成している。その端緒を開いた東海自然歩道構想が発表されたのは、環境庁が発足する2年前の1969年に遡る。

1969年1月、厚生省国立公園部は、東京から大阪までを国民が自らの足で歩いて行くことができる歩道「東海自然歩道」の構想を発表した。この構想の背景には、高度経済成長期の国土の急激な都市化、モータリゼーションの進行等に起因する社会的課題があった。

自然公園を所管していた厚生省国立公園部では、急増する野外レクリエーション需要に応えつつ、国立公園等の過剰利用を緩和するため、三大都市圏から日帰り程度で行ける利用性の高い自然公園の確保を課題としていた（自然公園審議会「自然公園制度の基本的方策に関する答申」1968年4月）。一方、当時、欧米諸国において、長距離歩道の整備が進んでおり、特に米国においては、1968年に国立歩道体系法（National Trails System Act）が制定されたが、その年に第2回日米国立公園会議のため訪米していた国立公園部の大井計画課長は、同法に基づき「国立探勝歩道（National Scenic Trail）」に位置付けられ

* 北海道自然歩道の計画路線延長を含む。

る予定のアパラチアントレイルを視察していた。

そのような背景の下で、東京（明治の森高尾国定公園）と大阪（明治の森箕面国定公園）を歩道でつなぎ、また、当該歩道を軸線として、利用性の高い国定公園を帯状に配置することにより、都市のスプロール化に対する自然保護の防波堤の機能を目指すとした、東海自然歩道の構想が生まれた。

当時の担当者によると、本構想は部内のごく少数の職員で検討されていたアイデア段階のものであったが、出入りの報道関係者とのやりとりの中で見いだされ、新年に合わせて、急遽、取りまとめて発表となったものであって、翌 1969 年度予算案に計上されてはおらず、発表時点では予算の裏付けがない、まさに「構想」であった。

しかし、この構想が発表されると、新聞各社はそろって「人間性の回復」、「人間らしく生きるための聖域」、「最も文明的な計画」などと好意的に報道し、国民からも大きな反響があった。ただ、それは構想の目的の一つとして強調されていた「乱開発の波を、歩道を軸とした自然公園地域で食い止める」との自然保護面よりは、むしろ、「東京と大阪を歩いて結ぶ」という新鮮な提案が、歩くことでの「人間性の回復」、さらに「真の豊かさとは何か」を世に提起して、当時の高度成長、高速交通網整備に対するアンチテーゼとなったことが、世論の支持につながったといわれている。世論の後押しを受け、国会でも、野党質問に対して、当時の総理大臣が早期実現を表明するに至っている。「最後に、東海自然歩道計画であります。珍しく、これも率直におほめをいできて感謝いたしております。この計画は、人間尊重と自然愛護の発揮であり、関係地方公共団体の御協力を得て、ぜひ早急に実現したいもの、かように考えております」（1969 年 6 月 13 日衆議院本会議 佐藤栄作内閣総理大臣）

このような反響は、すぐに九州自然歩道や首都圏自然歩道の構想につながり、さらに全国での長距離自然歩道構想の立案の動きにつながっていくこととなった。

大きな反響はあったものの、当初は予算の裏付けはなく、1969 年度（昭和 44 年度）は、既存の国立公園等施設整備費補助金の枠内で、まずはモデルコースとして、国立、国定公園内の 3 コース（神奈川県、山梨県、三重県内の計 27km）が整備されることになった。また、これと並行して、国立公園部職員による予定全区間の現地調査と路線計画策定作業が進められ、同年の秋には全体計画が策定された。そして、翌 1970 年度予算に新規補助金（2 億 4,000 万円）が認められ、本格的整備が、都府県を事業主体に開始された。しかし、補助対象は、標識類は例外とされたものの、国立・国定公園内に限定されてしまった。

一方、1970 年 12 月には、歩道沿線の自然公園の指定・拡張が行われた。愛知高原、揖斐関ヶ原養老、室生赤目青山、大和青垣の 4 国定公園が新規指定され、天竜奥三河、飛騨木曾川、鈴鹿、琵琶湖の 4 国定公園が拡張された。国定公園の指定、拡張がこれほど集中して実施された例はほかにない。これによって計画路線のうち新たに 440km が国定公園区域に取り込まれることとなった。

環境庁が発足し、東海自然歩道の事業は、自然保護局に引き継がれることとなる。環境

庁として初めて予算要求した 1972 年度予算からは、国立・国定公園区域外においても、標識だけでなく歩道、附帯園地等の整備が補助対象（三分の一補助）となり、その後の全国の長距離自然歩道の整備のための予算的枠組みが出来上がった。これによって、自然公園に限定されていた施策から、環境庁発足を機に予算面の裏付けをもって、自然公園以外にも展開する先例となり、その後「自然観察の森」、「ふるさと自然ネットワーク整備事業」等の自然公園区域外を対象とした施策が、同様の三分の一国庫補助の仕組みにより展開されていくこととなる。

東海自然歩道は、1974 年 7 月に完成した。



図 2：東海自然歩道起点（東京都高尾山：著者撮影）

2. 九州自然歩道と中国自然歩道

東海自然歩道の構想発表から間もない 1969 年 3 月には、早くも、九州にも長距離自然歩道を実現させようとする提案が、九州・山口経済連合会からなされている。それが発端となり、1970 年 6 月に九州地方知事会で採択、福岡県が幹事県となって、草案を検討した上で、1973 年 7 月に九州各県知事名で、環境庁に対し整備推進要望書が提出された。それを受けて環境庁は、1974 年度に路線選定と整備計画策定調査を実施した。東海自然歩道では構想から路線選定まで厚生省国立公園部が主導したが、九州の場合は、既に九州各県から路線案が提出されており、環境庁はこれを基にして詳細な調査を県に委託して実施し、路線案の修正と整備計画の策定を行った。そして 1975 年度から、二番目の長距離自然歩道として九州自然歩道の整備に着手した。

九州自然歩道の基本的な方針には、東海自然歩道とは異なる点が二つあった。この考え方は、その後の長距離自然歩道でも基本的に踏襲されることとなる。

その一点目は、東海自然歩道が東京、大阪という明確な起終点と方向性を持っていたのに対し、九州自然歩道は、優れた自然景観や文化景観を有する地域をつなぎながら、九州各県を一周する形態としたことである。全線を歩き通すという利用はあまり考えず、個々の興味地点を中心とする日帰り利用を主な利用形態として想定している。利用性の面でや

や難のあった東海自然歩道の反省の上に、このような方針が採用された。

二点目は、沿線に新たに自然公園を指定するという手法はとらなかったことである。既に国立・国定公園の区域外でも、国庫補助の道が東海自然歩道で開かれていたこともあり、沿線への国定公園指定等の措置は講じられなかった。東海地域に比べ「都市のスプロールに対する自然保護の防波堤」という必要性が大きくなかったこともある。一方でそれは、自然公園区域にこだわることなく、長距離自然歩道としてふさわしいルートであれば積極的に路線を設定していく、長距離自然歩道としての新たな方向性となった。

九州自然歩道は 1975 年に着工され、また、翌年には中国自然歩道の調査が行われて、1977 年からは九州、中国の二路線が並行して整備されることとなった。九州自然歩道は 1980 年度に、中国自然歩道は 1982 年度に整備完了している。



図 3：九州自然歩道（阿蘇：著者撮影）

3. 四国自然歩道と首都圏自然歩道

九州、中国両自然歩道では、路線選定のイニシアチブは実質的に関係県にあり、環境庁は県の作成した路線案を尊重しつつ、必要な修正を行って路線計画を決定する手順をとった。四国自然歩道では、全国規模の長距離自然歩道として、より広い視点でコースの検討を行うとの観点から、調査は環境庁の主導で、1978、1979 年度にわたり実施された。この調査結果は、単に四国自然歩道の路線の選定のためだけでなく、以後整備する他の長距離自然歩道にも展開し得るよう、自然歩道ネットワークの考え方や客観的な路線選定の手法が検討、整理されたものとなった。その概要は、次のとおりである。

○長距離自然歩道を、その性格や役割に応じた幹線・支線・枝線の 3 種類の道を組み合わせ

せて計画し、地域周回型ネットワークを形成

- 長距離自然歩道を、特色あるテーマをもつ5～15キロ程度の単位区間（一日コース）の集合体として計画し、また、魅力ある歩道がどうしても設定不可能な区間は、連絡コースとして公共交通機関等で連絡
- 路線全体は地方レベルのマクロな空間スケールのものであるため、まず歩道を整備すべき大まかなゾーン（概略路線帯）の選定を行い、その後、そのゾーン内で個別具体的な路線（詳細路線）を選定する段階的アプローチを採用

当該方針により 1978 年度に概略路線帯を選定し、翌 1979 年度には詳細路線選定を関係県に委託して実施した。九州自然歩道の整備完了を待って、1981 年度から四国自然歩道の整備が始まり、1989 年度に完了している。

首都圏自然歩道は、1971 年度には、既に関東地方知事会で検討され、関係都県による構想案がまとめられていた。しかし、東海自然歩道が、まだ整備途中であったことから、一時動きが中断していた。1978 年頃から再び建設促進の動きが活発化し、1979 年には、関東一都六県から成る首都圏自然歩道連絡協議会の幹事県であった埼玉県による調査が行われ、路線の基本計画が策定された。この調査では、四国自然歩道の手法を用いて概略路線帯を選定している。1980 年度には、環境庁の委託で関係都県による詳細路線の選定調査が行われ、1982 年度から整備が始まり、1988 年に完了した。このように首都圏自然歩道は、主として関係都県により計画が検討されたが、その考え方、手法等は四国自然歩道に倣ったものであった。



図 4：首都圏自然歩道（茨城県御前山：著者撮影）

4. 東北自然歩道

東北自然歩道の整備計画の策定調査は、1988 年度、1989 年度の 2 ヶ年にわたり、東北六県等に委託して実施された。折しも 1989 年が松尾芭蕉の奥の細道紀行 300 年だったこともあって、「新奥の細道」と仮称されたこの歩道計画は、全国的な関心を呼んだ。計画は、四国手法を基本としながらも、興味地点を巡る 1 日コースとして設定された重点整備

区間以外は、連絡コースとして整備は行わず、コース設定も実質的に行わないものとなった。そして全路線の半分が連絡コースとなり、四国の 21%、首都圏の 12%をはるかに越えたことで、歩道の連続性は著しく希薄となった。長距離自然歩道の「長距離」の意味が、これまで以上に概念的・象徴的なものとなった。整備は 1990 年度から開始、1996 年度に完了している。

5. 中部北陸自然歩道、近畿自然歩道、北海道自然歩道

環境庁は、1995 年度には中部北陸自然歩道の、1997 年度には近畿自然歩道の整備計画を決定した。これらの自然歩道の整備計画では、これまでの起点－終点型、あるいは地域周回型と異なって、自然歩道同士を国土レベルでリンクさせながら、当該地方内の歩道ネットワークの基幹的役割を果たすように路線が計画された。中部北陸自然歩道は、日本海沿岸軸を構成しつつ、関東から北陸への軸と、中京から羽越への軸という X 型の路線計画とし、1 日コースを 5 つ程度連続させて数日かけて歩く連続利用を考慮したコースも設けられたことが特徴である。近畿自然歩道は、近畿を東西方向と南北方向の路線軸により格子状に歩道網を構築する計画とされた。中部北陸自然歩道は、2000 年度に整備完了、近畿自然歩道は、2003 年度に整備完了している。

さらに、2003 年度からは、北海道自然歩道の整備が開始された。計画路線延長は 4,600km に及ぶ最長の長距離自然歩道となるが、これも明確な起点－終点型でも周回型でもなく、広大な北海道内の歩道ネットワークの基幹歩道としての役割を目指したものとなっている。

なお、2006 年度には岡山県内に中国自然歩道の路線を追加することで、四国自然歩道への接続ルート 139km が整備され、さらに、2007 年 1 月には、栃木県内に首都圏自然歩道の路線を追加して、東北自然歩道への接続ルート 134km が新たに整備されている。

このように地方ブロック単位で長距離自然歩道の整備が進む中で、2005 年（平成 17 年）10 月、地区自然保護事務所と地方環境対策調査官事務所が統合され、環境省の地方支分部局と位置付けられた地方環境事務所が、全国 7 か所に配置された。地方ブロックごとにおかれた、この地方組織の発足は、それまでの「地区自然保護事務所」（あるいは国立公園・野生生物事務所、国立公園管理事務所等）のような保護区単位の自然環境保全施策だけでなく、長距離自然歩道のような都府県をまたぐ広域的な地方環境施策の受皿の役割をスタートする機会となり得たが、その後も長距離自然歩道への事務所の関与は、従前と同様に国立公園区域にかかる歩道区間の整備管理とその利用推進という限定的なものにとどまった。そして、それは、現在も、みちのく潮風トレイル等、一部の例外を除いて同様である。



図 5：近畿自然歩道（三重県朝熊山：著者撮影）

6. 長距離自然歩道を活用した歩く利用の促進

1982 年から、長距離自然歩道を始めとする自然歩道の効果的利用と心身の健康増進を図ることを目的にして、環境庁の主唱で「全国一斉に自然歩道を歩こう大会」が、全国の自然歩道で開催されることになった。実は、この年、大蔵省からそれまで整備されてきた長距離自然歩道の利用が進んでいないことが指摘されていて、関係者に予算の存続に強い危機感があり、それが背景にはあったとされている。

当初は、(社)日本歩け歩け協会（現在の日本ウォーキング協会）、(財)日本万歩クラブ及び(財)日本ユースホステル協会が主催し、環境庁は後援の立場だったが、1997 年度からは主催に加わっている。さらに、1992 年からは、環境庁が提唱して、10 月 1 日から 31 日までの 1 か月間を「全国・自然歩道を歩こう月間」とし、環境庁の各国立公園管理事務所（管理官事務所を含む。）や都道府県、市町村、(社)日本ウォーキング協会、(財)日本万歩クラブ、(財)日本ユースホステル協会 等が、自然歩道を歩く大会などの行事を全国の自然歩道で実施することとし、中央大会を東京都八王子市高尾山において開催することとした（中央大会は、2002 年度（平成 14 年度）まで開催され、以降は開催されていない。）。また、全国 8 ブロックでの大会も同時に開催されている。なお、平成 2 年から平成 8 年の間の大会は、全国銀行協会連合会の特別協賛を受けて実施された。また、これらの行事には、当初から環境庁長官が原則として中央大会等に参加しており、1982 年から 1995 年までの 14 年間で 9 回の参加があったものの、1996 年以降の参加はない。

1996 年には、「自然歩道関係功労者表彰」制度を創設し、「全国・自然歩道を歩こう月間」において、自然歩道関係の活動に功績のあった全国の個人・団体を自然環境局長が表彰している。

1997年7月には、環境庁が、インターネットを活用した自然とのふれあい推進のためのポータルサイト「自然大好きクラブ」を開設し、長距離自然歩道も主要コンテンツの一つとして、その概要、各自然歩道のコース紹介等、利用推進のため情報提供を開始した。現在、同コンテンツは、2021年2月に開設されたサイト「国立公園に、行ってみよう」内に移行されている。

なお、「歩こう月間」については、2019年度に環境省で実施された各種月間行事の見直し対象となり、その結果、2020年度以降は、地域ごとに10月に限らない最適なシーズン等で実施することとされ、発展的に解消された。



図6：大会記念品 1994年度（著者撮影）

7. 長距離自然歩道の果たした役割と課題

長距離自然歩道の整備を全国で進め、国として、歩くことの大切さ、楽しさを国民にメッセージとして発信し続けたことで、車に頼らない、歩くという自然の利用形態の普及、一般化に貢献してきた。地方公共団体による多様な自然歩道づくりの動きの契機ともなり、また、地域に埋もれていた風景や道、文化財の再発見を促し、地域アイデンティティを模索し確立していく動きの一助となった。そして、全国の各都道府県において国立公園等施設整備補助金等を活用して、独自の自然歩道を整備しようとする動きのきっかけとなった。当時整備された、陸中海岸自然歩道（岩手県）は、現在みちのく潮風トレイルに組み込まれ、トレイルの核心コースの一つとして再度脚光を浴びている。長距離自然歩道事業は、自然公園区域に限定されることなく、自然ふれあいのための基幹施設としての歩道整備を推進するための予算の枠組みを、全国に提供する役割を果たした。

そして、「歩く」という人間にとって基本的な方法で、国土や地方をめぐるための「みち」を、インフラとして国民に提供しようとしてきたことは、それまでの施策にはない画期的なものだった。

一方で、東海自然歩道によって打ち出された、時代の先取りと言えるような「長距離を歩く旅」というスタイルとその理念が、当初は大きな反響を得ながらも、なかなか一般的とはなっていない中で、全国で長距離自然歩道の整備が次々進められていった。そして、当初の理想と現実との乖離^{かいり}を埋めるために、その後の整備方針や路線の考え方は、徐々に変更されている。全線踏破よりも、個々の興味地点を中心とした日帰りの利用を重視し、

利用があまり見込めない区間は歩道整備せず、公共交通機関で代替、連絡するなど、現実的に利便性、効率化を重視するものになり、歩かない区間（連絡コース）が介在するものとなっていった。「連続する」長距離自然歩道から、つながっていない「合計した」長距離歩道へと変容していった。そのことで先駆的なロングトレイルとしての意味や存在感が失われてきたことは否めない。理念的なものへの大きな支持に支えられスタートし、それが旗印となり半世紀余り継続できた事業の側面がありながら、事業の中身は実質的には「長距離」から乖離していくこととなった。

長距離自然歩道一覧（着手年度順）				
名称	整備年度	路線延長 ^{※1} (km)	利用者数 ^{※2} (千人)	都道府県
東海自然歩道	昭和45～49年	1733.8	8,462	東京都、神奈川県、山梨県、静岡県、岐阜県、愛知県、三重県、滋賀県、京都府、奈良県、大阪府
九州自然歩道 (やまびこさん)	昭和50～55年	2931.8	8,555	青森県、岩手県、宮城県、秋田県、山形県、福島県
中国自然歩道	昭和52～57年	2294.8	3,238	鳥取県、島根県、岡山県、広島県、山口県
四国自然歩道 (四国のみち)	昭和56～平成元年	1646.8	2,666	徳島県、香川県、愛媛県、高知県
首都圏自然歩道 (関東ふれあいのみち)	昭和57～63年	1794.4	8,080	茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県
東北自然歩道 (新奥の細道)	平成2～8年	4368.7	9,476	青森県、岩手県、宮城県、秋田県、山形県、福島県
中部北陸自然歩道	平成7～12年	4090.6	12,838	群馬県、新潟県、富山県、石川県、福井県、長野県、岐阜県、滋賀県
近畿自然歩道	平成9～15年	3296.1	24,560	福井県、三重県、滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、和歌山県、鳥取県
北海道自然歩道	平成15年～	※3 4,599.7	361	北海道
東北太平洋岸自然歩道 (みちのく潮風トレイル)	平成25～令和元年	1024.9	1	青森県、岩手県、宮城県、福島県

・「2020 自然公園のてびき（（一財）自然公園財団編）」をもとに作成
 ※1 路線延長は令和元年12月3日時点の値 ※2 利用者数は令和元年実績
 ※3 北海道自然歩道は令和元年度現在整備中であり、距離は整備計画に示されたものである。
 利用者数については、供用を開始している一部のもの。

図7：長距離自然歩道一覧（（一財）自然公園財団「2020 自然公園のてびき」資料を著者加工）

8. ロングトレイルと加藤則芳氏

長距離自然歩道のネットワークが全国に整備される一方で、それとは別の動きとして、2000年前後から、ロングトレイルトレッキングへの関心が高まり、観光振興、あるいは地域振興の観点から「ロングトレイル」が注目されるようになった。「信越トレイル」を

じめ、各地で地域主導でのトレイル整備が進み、それらの関係者からなる日本ロングトレイル協議会が2011年に発足した（その後2016年にはNPO法人日本ロングトレイル協議会が発足）。また、流行情報専門誌が選ぶ「2013年ヒット予測ランキング」第1位に「日本流ロングトレイル」が選定された。

我が国のロングトレイルの草分けとして、既に全国に整備された長距離自然歩道とは、残念ながら別の形で、ロングトレイルへの関心が高まるという事態に対し、首をかしげ、その融合、そして、長距離自然歩道のロングトレイルとしての復権を目指そうとしたのが、故加藤則芳氏だった。2011年7月8日に開催された第1回ロングトレイルフォーラムの記念講演に招かれた加藤氏は、そこに文科省、国交省、林野庁が報告者として登壇しているにもかかわらず、環境省が招かれていないことに対し「なぜ環境省が入っていないのか、不思議でならない」と苦言を呈している。

加藤氏は、作家として、バックパッカーとして、国内外の自然保護やアウトドアをテーマに執筆や講演活動に取り組んでいた。1988年頃より取材で全国の国立公園を訪れ、環境省レンジャーと交流し、知己も多かった。氏の著書「日本の国立公園（平凡社新書2000年）」では「環境省を応援しよう」とエールをいただいている。全国の国立公園をレンジャーとともに歩き、語る、国立公園ツアーを企画、参加し、また、全国的アウトドアイベントで国立公園をテーマとした講演会を企画実施するなど、国立公園への国民の関心、意識を向上させようと精力的な活動をされていた。一方で、1995年にジョンミュア・トレイル350kmを踏破、2005年にはアパラチアントレイル3500kmを踏破し、米国のトレイルのシステム、自然、文化、地域、政治、人などのかかわりを講演活動や著書で紹介している。加藤氏は、ロングトレイル文化を日本にも根付かせたいと長距離自然歩道に着目、手始めとして提案されたのが九州自然歩道の再生、活用だった。「九州自然歩道は磨けば光る素晴らしいトレイル、九州の自然、歴史、文化をつなぐ象徴的ネックレスとして一緒に再興しましょう。」と、「九州自然歩道（大隅半島ルート）活性化検討調査（2009年度九州地方環境事務所）」に参加協力、110kmを歩き、幾つもの貴重な提言をされている。

9. 九州自然歩道再生の取り組み

東海自然歩道に続き、九州各界の熱意で生まれた九州一周の本格的ロングトレイルも、全線開通から当時既に30年を経て、管理の行き届かない区間の荒廃や不通区間が生じ、認知度も低下し、九州の自然、文化、歴史を巡る絶好の歩道でありながら、その魅力が十分に活かされているとは言えない状況だった。九州の豊かな生物多様性を体感する基軸、エコツーリズムやジオツーリズムなどを支える施設として、再度スポットを当て、再生、活用できないか。そして、それは地方環境事務所発足以来の課題である、国立公園等の保護区中心の現地事務所から脱却し、県域を越える広域的な地方課題をも担える国の出先機関へ一步を踏み出すきっかけとなり得るテーマと考えられた。九州地方環境事務所は、2009年度から試行錯誤ながら取組を始めた。翌年3月には九州新幹線全線開通を控え、九

州のツーリズムの新たな展開の時機を迎えていた。「…国立公園、国定公園等をつなぎ、九州地域の生物多様性の恵み、歴史文化を丸ごと体感できる九州自然歩道の活用推進に、関係機関、NPO等との連携の下、取り組めます。」（九州地方環境事務所業務重点方針2010年6月）

しかし、その矢先の2010年に加藤氏は難病ALSを発症してしまう。それでも意欲を失わず、益々熱意を持って取り組まれる姿に、関係者は勇気付けられ、背中を強く押されていった。

九州自然歩道の再生活用に向けて、まずは、その機運の醸成とその目的に賛同する幅広い力の結集を目指した。米国の代表的ロングトレイルであるアパラチアントレイルのように、地域が誇り、利用者が憧れるようなトレイルコンセプトを確立し、共有された理念のもとで、協働によるトレイルの管理体制構築を目標とした。そのためのオープンな情報共有、意見交換の場として2回の「九州ロングトレイルミーティング」が事務所主催で開催された。2011年に熊本市及び福岡市に、九州各地から行政機関、山岳団体、ボランティア団体、研究者、歩道愛好者など広範な参加が集まった。既に病状が進行し車椅子での参加となった加藤則芳氏が、米国のロングトレイルとその文化、管理システムを紹介し、信越トレイルクラブの木村宏氏による信越トレイルの取組の紹介の後、全員により九州自然歩道の課題や再生の方向が両氏を囲んで熱心に議論された。この会議がきっかけとなり2012年8月には「九州自然歩道フォーラム」が発足した。

また、九州自然歩道を再生する上で、歩道の存在を広く周知し、実際に歩いてもらうこと、トレイルの「見える化」は不可欠だが、ガイドブックは既に廃刊し、各県等がHP等で提供している地図は、体裁がまちまちで、十分な縮尺のマップでなく、統一された歩くためのマップが求められていた。利用者の立場で作成されたマップの存在は、歩く上の基本である。このため、2014年に全路線の詳細なウェブマップを提供するサイト「九州自然歩道ポータル」が開設された。

10. みちのく潮風トレイル（東北太平洋岸自然歩道）の誕生

九州自然歩道の再生は、九州地方環境事務所独自に始められた取組であったことから、自ずと限界があった。長距離自然歩道をその目的に沿って、かつ持続的に生かしていくためには、地域の視点に加えて、県域を越えた広域的な視点、さらに、一過性ではない息の長い取組が必要となる。そして、それが他の長距離自然歩道にも共通する課題と考えられたことから、長距離自然歩道を改めて、地方環境事務所を含めた環境省を挙げて取り組むべき施策テーマとすることができないか。そのきっかけを模索する中で、加藤氏と、自然

環境局長はじめ本省幹部との意見交換の場が設けられたのは、東日本大震災からまだ2週間もたたない、2011年3月24日のことであった。そして、その場で加藤氏から提案された「三陸海岸のロングトレイル構想」は、その後すぐに、本省での震災復興策検討の中で重要なテーマとして取り上げられ、10番目の長距離自然歩道「みちのく潮風トレイル」の誕生につながる事となった。しかし、加藤氏は、その2年後の2013年4月17日、最期まで力を尽くして取り組まれたみちのく潮風トレイルの完成やロングトレイル文化の普及を願われながら逝去された。



写真:自宅療養中の加藤則芳氏と環境省トレイルメンバー2012年

図8：自宅療養中の加藤則芳氏と環境省トレイルメンバー（2012年環境省撮影）

加藤氏のアイデアは、2011年5月18日に公表された「東日本大震災からの復興に向けた環境省の基本的対応方針」において、「三陸復興国立公園」とともに「三陸海岸トレイル」構想として、地域再生への貢献策の一つに位置付けられる。さらに、政府の東日本大震災復興対策本部が策定した「東日本大震災からの復興の基本方針」（同年7月29日）においても、長距離海岸トレイルとして盛り込まれるに至った。

その具体化に向け、環境省は、中央環境審議会答申「三陸地域の自然公園等を活用した復興の考え方について」（平成24年3月9日）を踏まえ、環境省の取組の方向性を「三陸復興国立公園の創設を核としたグリーン復興のビジョン」（2012年5月7日）として取りまとめ発表した。同ビジョンでは、「南北につなぎ交流を深める道（東北海岸トレイル）」を次の方針の下に整備することが示されている。

- ・地域の自然環境や地域のくらし、震災の痕跡^{こんせき}、利用者と地域の人々など、様々なものを「結ぶ道」を長距離自然歩道として設定する。
- ・路線は、青森県八戸市蕪島^{かぶしま}から福島県相馬市松川浦までを対象に、集落間の移動にかつて使用されていた道、里道、林道などの既存の道の活用を検討する。

- ・全路線を一度に設定するのではなく、準備の整った地域から段階的に路線設定する。
- ・集落地を通るルートの設定の際には、災害時の避難路としても活用できる仕様を検討する。
- ・スルーハイクのみならず、一部区間のみの利用やセクションハイクを想定したルート設定、枝線の設定、鉄道などの他の交通機関との連携等についても検討する。
- ・地域外も含めた多様な主体による維持管理の体制の構築、利用促進のための普及啓発を進める。

これらの方針を受けた「東北太平洋岸自然歩道基本計画」（2012年12月環境省自然環境局）が策定され、路線の設定方法、通過地点、安全性、施設整備、運営に関する考え方、役割分担が示された。同基本計画に沿い、詳細な路線の設定とルートマップの作成が進められた。

東日本大震災からの復興とその後の地域活性化への貢献という重要な使命をもったプロジェクトに位置付けられたことで、復興関係予算による後押しも得て、東海自然歩道以来となる、国（環境省）がイニシアチブを取って、地域の理解と協力の下で、新たな長距離自然歩道を実現するプロジェクトがスタートした。それは、環境省本省のみならず、地方環境事務所（自然保護官事務所を含む。）が、主体的に長距離自然歩道にかかわる初めてのケースとなった。

また、「地域の自然環境や地域のくらし、震災の痕跡、利用者と地域の人々など、様々なものを『結ぶ道』」を目指す道であることから、トレイルの具体化に当たっては、きめ細かな意見交換等を通じ、地域の意見を積極的に反映することで、地域の理解と協力が得られるよう、さらには、地域が愛し、誇れるような道づくりを目指すこととなった。

このような点を踏まえて、時間をかけて丁寧に路線計画策定が進められた。まず、路線の設定に先立って、環境省職員による踏査が1年4か月をかけて行われている。計画に先立ち国の職員が自ら踏査を行ったのは、東海自然歩道以来である。全線調査後は、自然保護官事務所が中心となって、市町村の担当者、地域の観光事業者、そして地域住民らをメンバーとしたワークショップや現地の調査を実施し、ロングトレイルの魅力や長距離自然歩道を目指すものについて共有するとともに、地域からの意見、アイデアを反映して、路線の設定を進めていった。このように、地域の主体が参画して路線を設定していくことで、歩道が地域のものとして認知されていくこと、さらに、今後の歩道の管理や運営への地域の参画につなげることを目指していた。これらは、これまでの長距離自然歩道で経験してきた管理運営の問題点、課題が踏まえられている。

それらの作業が完了した区間から、順次開通、供用が開始された。最初の区間開通は、2013年11月29日の青森県八戸市蕪島一岩手県久慈市小袖間の約100kmであり、その後、延べ15回の区間開通を重ね、2019年6月9日に、全長1,025km4県28市町村にまたがる「みちのく潮風トレイル」が全線開通した。

1969年の東海自然歩道構想発表から奇しくも50年後に開通したみちのく潮風トレイルは、起点から終点まで連続して歩くことができる長距離自然歩道としては、東海自然歩道、九州自然歩道以来のものとなった。

なお、「みちのく潮風トレイル」という通称とシンボルマークは、公募により、2013年3月22日に決定した。



図9：みちのく潮風トレイル（青森県種差海岸：著者撮影）

11. みちのく潮風トレイルの管理運営の取組

みちのく潮風トレイル以前の長距離自然歩道では、環境省（庁）は基本的に路線計画の決定、変更を行うほかは、国立公園内の歩道区間の直轄整備と、地方自治体が行う歩道整備に対する交付金等による支援という関与にとどまっていた。供用開始後の歩道を統一的、一体的に考え管理運営にかかわるという発想はなかった。みちのく潮風トレイルでは、長大な路線を一体的に管理し、安全かつ適切な利用を確保し、継続的なサービスの提供とその向上を図ることを目的とする「東北太平洋岸自然歩道（みちのく潮風トレイル）運営計画」が全線開通に先立つ2019年5月に策定されている。この計画は、東北地方環境事務所が、運営にかかわる関係者の合意を得て策定したもので、積極的に協働型管理を模索するものとなっている。

まず、運営計画策定に先立つ、2018年4月18日、名取トレイルセンター運営協議会設立総会において「みちのく潮風トレイル憲章」が定められた。憲章では、歩道整備・管理、広報等、様々な分野に携わる関係者が共有すべきトレイルの理念を唱い、利用者との共有も目指している。運営計画の冒頭には、この憲章を掲げて管理運営に当たる上での根幹の理念と位置付けている。

そして、①みちのく潮風トレイル統括本部（名取トレイルセンター運営民間団体：NPO法人みちのくトレイルクラブ）、②サテライト（沿道のビジターセンター5施設の各運

営民間団体)③環境省東北地方環境事務所(及び自然保護官事務所)、④地方公共団体(4県28市町村)の4者が、歩道管理者と協働しながら管理運営を担うものとした。4者からなる運営組織の基本的な役割を、トレイルの安全を確保し、快適、適正な利用を促進するため、歩道の状況等の情報を収集、管理、提供すること、そのための情報管理体制を構築すること、そしてそれを持続的、効果的に機能させること、並びにトレイル全体の利用促進を図ることとしている。

具体的には、トレイル沿線に位置する5か所の国立公園のビジターセンターからなる「サテライト」と「名取トレイルセンター」が、それぞれが担当する区間の歩道の状況を「トレイル維持標準」に照らしながら把握し、その情報を歩道管理者へ速やかに提供するとともに、利用者が活用しやすい方法で提供し、さらに、統括本部でもある「名取トレイルセンター」は各サテライトからの情報を集約して、それを発信するなど、全線の管理運営を統括している。一方、東北地方環境事務所は、トレイルの直轄区間の状態把握の他、管理運営体制全体を維持し、効果的に機能させるための連携等の強化、調整の役割を担い、また、地方公共団体は、管轄域内のトレイルの状態把握と利用促進を担うこととされている。そして、これらの役割が連携を持って円滑に進められるよう、定期的に連絡会を開催して、情報の共有と課題の解決を一体的に図ることを目指している。「地域連絡会」をサテライト毎に年2～3回開催するとともに、統括本部が全サテライトを集め開催する「サテライト連絡会」を年2回開催している。

そして、東北地方環境事務所又は統括本部は、利用者のために路線情報を示したマップを作製することとされ、そこで伝達しきれない最新の路線状況等の情報については統括本部が運営する公式ホームページやサテライトにおいて情報発信することが運営計画には定められている。

この管理運営に関する計画は、信越トレイルの先進的な管理システムを参考に、また、3500kmに及ぶ長大な米国アパラチアントレイルの管理システムも考慮しながら、一元的にトレイルの品質が管理される「管理トレイル」を目指しての試行的な取組である。我が国では国立公園内の施設でも例が少ない先進事例として、今後の成果が期待されている。

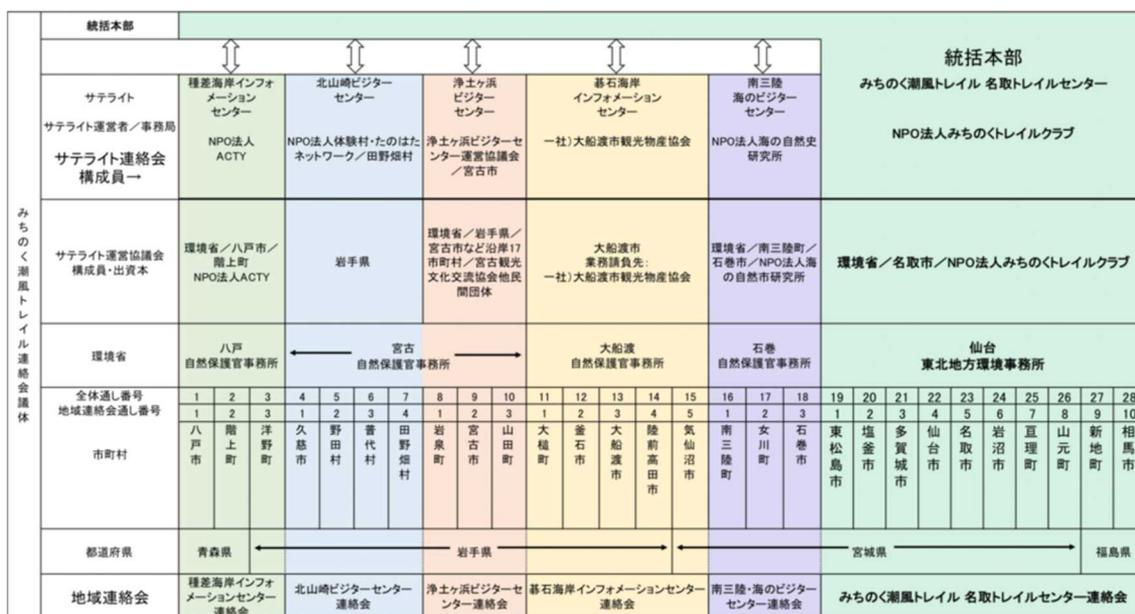


図 10：みちのく潮風トレイル管理運営体制図（みちのくトレイルクラブ提供）

12. 長距離自然歩道の今後に向けて

東日本大震災の被災地域復興への関心を背景として、みちのく潮風トレイルによる「歩く旅」という提案は、当初から国内外から関心を集め、トレイルによる被災地域との交流や、滞在人口の増加による復興への貢献が期待されたが、全線開通後1年もたたない2020年1月以降、コロナ禍に見舞われ、国内外での旅行の制限、自粛の影響で、水を差されてしまうことになった。

しかし、そのように難しい状況下でありながら、海外特に「歩く旅」の文化が定着している欧米から、東北の自然・文化への関心と、未曾有の災害からの復興への関心も相まって、このトレイルに注目が集まっている。英語圏でのシェア第1位の旅行誌「ロンリープラネット」に特集が組まれたのをはじめ、「ナショナルジオグラフィック」誌に2度にわたり紹介され、さらに、英国トラベルライター協会による国際ツーリズム大賞2020にも選定された。コロナ後のインバウンドを復興地域振興につなげていく可能性の大きさがうかがわれる。

また、行政と沿線地域の方々が、ルートを選定段階から共に考え、共に歩いてトレイル構想を具体化し、管理運営を考えてきた官民協働の取組は、トレイルを軸とした地域づくりの契機となっている。地域資源を生かした持続可能な観光の提案と地域復興への貢献が評価され、トレイルの管理運営の統括本部を担う「NPO法人みちのくトレイルクラブ」は、2020年10月に第12回観光庁長官表彰を受けた。

このように、みちのく潮風トレイルでの先進的取組で示されているとおり、長距離自然歩道は、小規模なハード事業であるだけでなく、ソフトを中心とした総合プロジェクトの

性格も持ち得ることが示されつつある。歩道の管理運営と活用を通じ、人と地域、地域と地域、人と人を結びつけ、様々な地域課題を協働で考えていくきっかけとなっている。

長距離自然歩道は、「国土を縦断、横断又は循環し、多くの人々が四季を通じて手軽に楽しくかつ安全に国土の優れた風景地等を歩くことにより、沿線の豊かな自然環境や自然景観、さらには歴史や文化に触れ、国土や風土を再認識し、併せて自然保護に対する意識を高める」ことを目的として、半世紀余りの歴史を重ねてきた。長距離自然歩道には、これまで果たしてきたこれらの役割に加え、現在の国土と地域の課題解決に貢献できる新たな可能性が示されている。みちのく潮風トレイルは、これまでの長距離自然歩道での経験を生かし、これまでの課題を踏まえ、解決を模索しながら、新たなみちを拓^{ひら}いている。この取組を着実に進め、持続できる施策とするためには、さらなる努力を続けていくことが必要である。そして、その経験を、今一度、既存の長距離自然歩道に生かしていくこともまた重要であろう。それは、みちのく潮風トレイルで見ると、新たな地域施策の展開の契機となる可能性がある。それに向けた積極的な発想と取組を期待したい。

【略歴】

1979年4月、環境庁入庁。中部山岳、伊勢志摩及び十和田八幡平の各国立公園管理事務所勤務の後、自然ふれあい推進室補佐、国立環境研究所環境情報センター情報整備室長、福井県自然保護課長、動物愛護管理室長、環境調査研修所次長、国立公園課長、東北、九州及び中部地方環境事務所長を歴任。2013年3月、退官。