



## 東海自然歩道シンボルマーク

色指定：Y100C100（緑）

### 経緯

- 1990年（平成2年）「第二次東海自然歩道踏査隊」による踏破の後、「全コースに共通のシンボルマークを設定し、それを道標につける」ことを提言
- 1991年（平成3年）東海自然歩道連絡協会総会でシンボルマーク選定が決議。全国から1,282点の応募を得て選定

ヒロセ ミツカズ

著作者 広瀬充和氏 による制作意図

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結ぶ全長1,343キロメートルに及ぶ東海自然歩道。そのシンボルマークとして、起点と終点があり、自然歩道で結ばれていること。起点も終点も森である。森という言葉から、様々な樹が思い浮かびますが、古くから日本人に親しまれ、春は新緑、秋は紅葉と四季を通じて美しいモミジを選びました。茎は自然歩道を表しています。自然歩道を歩くのは、三度笠の旅人です。現代は交通機関が発達し、人は歩くことを忘れていきます。しかし、昔の人は余程急用・公用でない限り、三度笠をかぶり、わらじで土の道を、自然の中を歩いたものです。我々ももっと歩き、自然にふれ、歴史と文化にふれつつ、健康の喜びを味わいたいものです。

雑誌「国立公園」1991年No.499より

# 東海自然歩道の活性化の方向性

（東海自然歩道リバイバルプラン）

令和6年7月

環境省 自然環境局国立公園課  
国立公園利用推進室

# 東海自然歩道の概要

## ・我が国最初の長距離自然歩道

- ・東京都八王子市の「明治の森高尾国定公園」から大阪府箕面市「明治の森箕面国定公園」までの太平洋ベルト地帯の背後（**現在11都府県60市町村**）を結ぶ、**総延長1,748km**に及ぶトレイル。1974年（昭和49年）7月に全線開通。緑豊かな自然と貴重な歴史文化財を訪ねながら、心身の健康と安らぎを得るための場として整備された
- ・東海自然歩道構想の背景には、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（「**人間性の回復**」「**歩くことの復権**」）。また、当該歩道を軸線として利用性の高い自然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
- ・沿線の関係団体による連絡会、**東海自然歩道連絡協会**が1989年（平成元年）に設立。現在の加盟数は52団体



東海自然歩道路線図

## 東海自然歩道

東海自然歩道について コース一覧 観光スポット 参加団体 お問い合わせ

お電話でのお問い合わせは、各都府県の自治体および関連施設へお願いします。

地図情報のお問い合わせ先 >>

自然を感じ、四季を感じ、ただそこにある草木や風と共に、足を踏み出す楽しさを与えてくれる。

あなたの身近な場所から自然歩道を散策してみませんか。

大阪 Osaka 京都 Kyoto 奈良 Nara 滋賀 Shiga 三重 Mie 岐阜 Gifu 愛知 Aichi 静岡 Shizuoka 山梨 Yamanashi 神奈川 Kanagawa 東京 Tokyo



東海自然歩道について

東海自然歩道コース

観光スポット

東海自然歩道連絡協会Webサイト

# 国民自然歩道の構想（東海自然歩道の基本構想）

- ・1969年（昭和44年）1月に厚生省国立公園部が策定した、東海自然歩道の基本計画に相当するもの
- ・「今日の都市化と地域開発との巨大な波」、「日本人の心の古里・憩いの場所であった自然は、私たち国民から遠い存在になりつつある」

「帯状の公園の中心に各自然公園を連絡しながら、自然を採勝する歩道を計画」、「今後増大する自動車交通にもわずらわされることなく、国民すべてが自然や文化財をしみじみ採勝できる“美しい日本の道”」にしたいと祈念

## 国民自然歩道の構想（概要）

※「二 計画の概要(路線計画)」「四 所要経費」は省略

### 一 東海自然歩道の構想

- ・東海道メガロポリスの外延部の自然公園地帯に設定する
- ・東京・大阪間の主要都市からの分割利用が図られるような路線計画
- ・この歩道の路線地域において、新しい自然公園や休養地を積極的に設定
- ・この歩道の整備は、国だけでなく、関係都府県、市町村、関係民間諸団体およびその他広く国民一般の積極的な参加によって実施

### 三 計画の策定主体

- ・厚生省（現・環境省）は、関係都府県及び市町村の協力を得て、現地を調査のうえ、関係各省、学識経験者の意見を聞いて、路線選定、その他の施設計画を立案する

### 五 事業の実施主体

- ・関係都府県及び市町村とし、国立公園、国定公園内の歩道については、厚生省（現・環境省）が補助する。その他については、原則として、都府県費、市町村費及び民間の寄付金などによる

### 六 管理主体

- ・原則として自然公園内の歩道については、関係都府県とし、その他の地域の歩道については、関係市町村とする

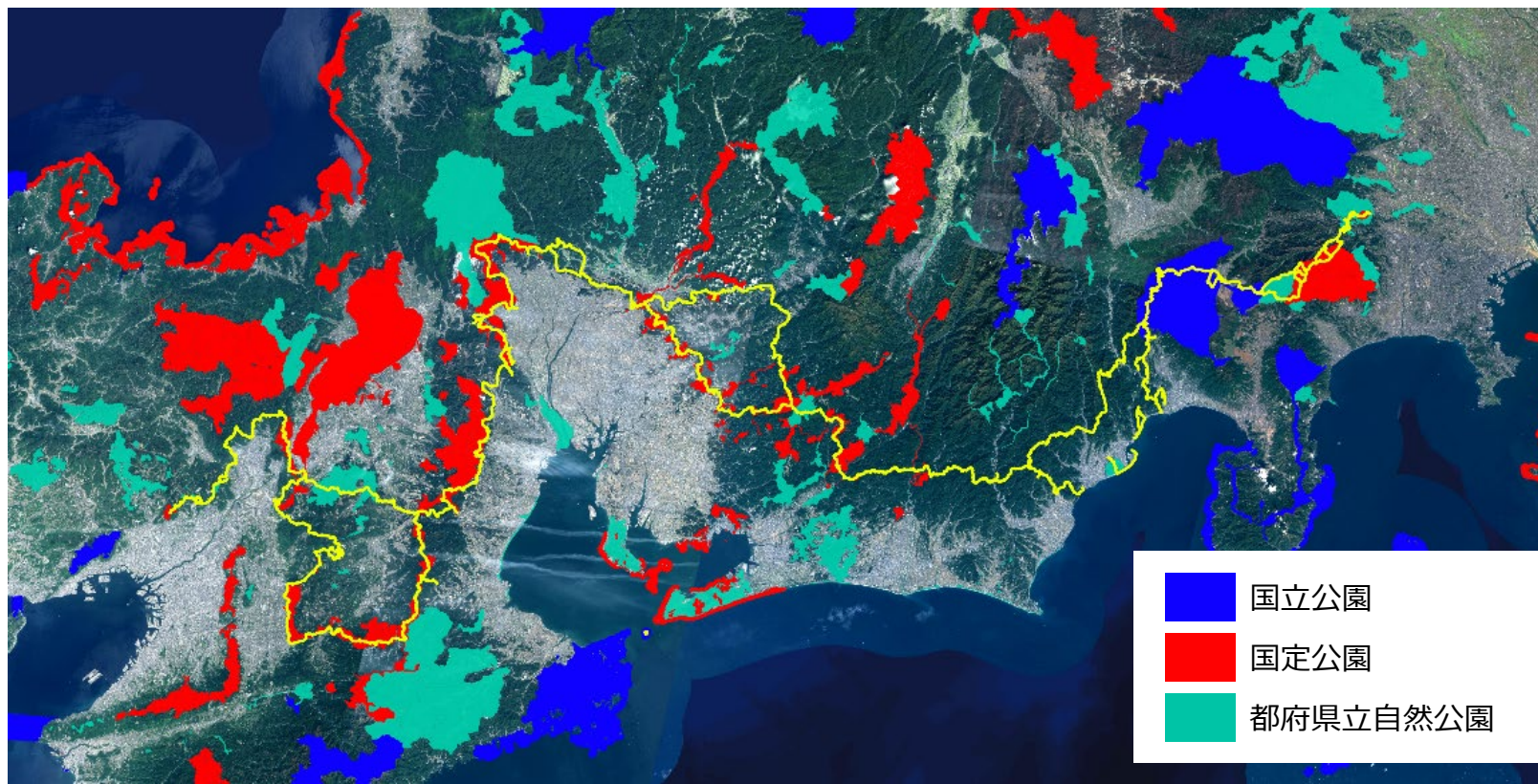
## 東海自然歩道で重視されている考え方

雑誌「国立公園」1969年No.224、231・232、236より

- 歩くことの復権、人間性の回復**：「自分の足で自然や歴史にふれることは人間性をとりもどすいい機会になる。」「人間らしい豊かな心を育てることにもなる」「高速道路や新幹線に頼りすぎ、歩くことを忘れては人間の生活がいびつになる」等（新聞各紙）「この計画は人間尊重と自然愛護の発露」（S44.6.佐藤栄作内閣総理大臣）
- 都市のスプロール化に対する**自然保護の防波堤**：東海道メガロポリスの外縁部に連なるように帯状に自然公園地帯に設定することにより、残された日本の美しい自然や文化財を保護すると同時に、無統制な開発を阻止（S44.大井道夫（厚生省国立公園部計画課長））
- 国民の**野外レクリエーション確保**：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（藤原孝夫（自然公園審議会委員、国立公園協会副会長））
- 推進体制**：国民の総力で歩道を整備できるための事業推進団体ができることを期待（S44.大井道夫（厚生省国立公園部計画課長））

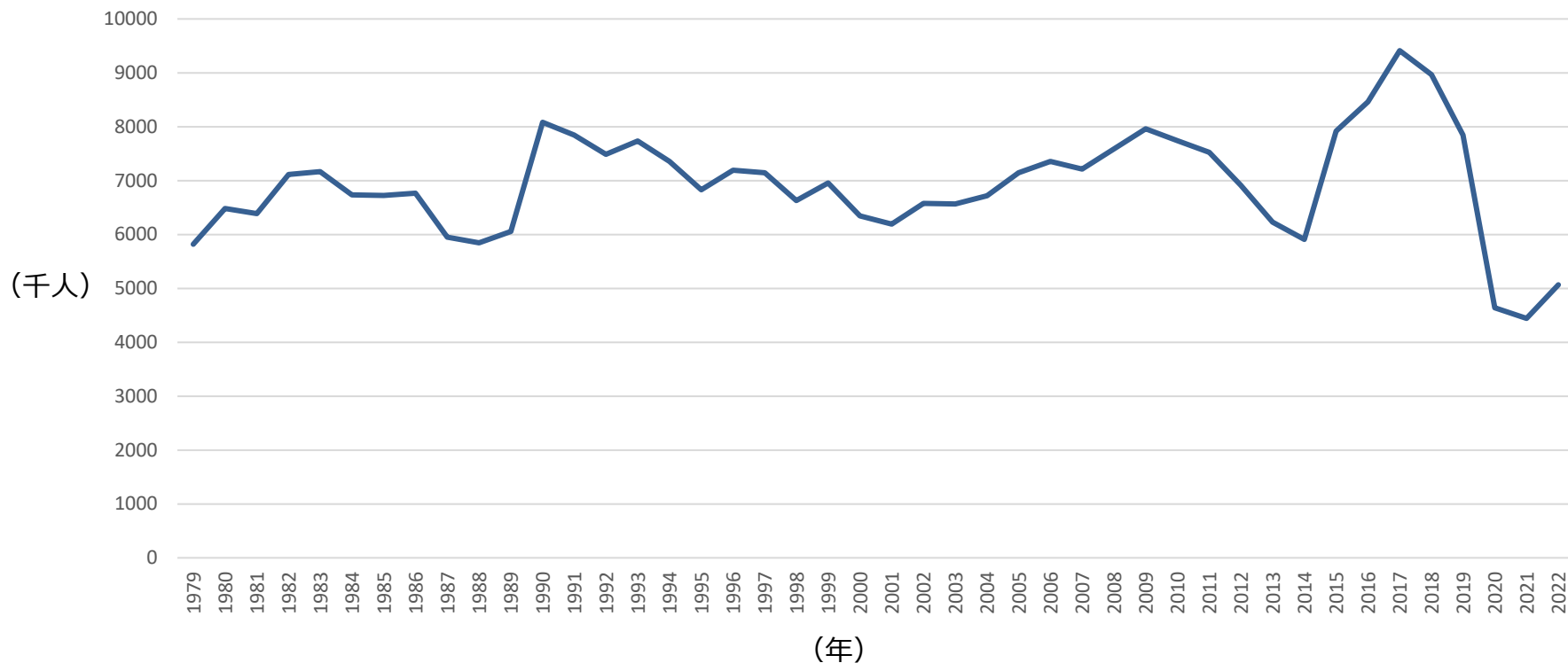
# 東海自然歩道の状況 ー路線と自然公園の関係

- 東海自然歩道が含まれる、又は隣接する自然公園は、国立公園：1、国定公園：11、都府県立自然公園：12。  
 総面積126,507ha（陸域のみ） ※公園名：富士箱根伊豆、明治の森高尾、丹沢大山、天竜奥三河、揖斐関ヶ原養老、飛騨木曾川、愛知高原、鈴鹿、室生赤目青山、琵琶湖、  
 明治の森箕面、大和青垣、高尾陣馬、丹沢大山、陣馬相模湖、揖斐、伊吹、日本平・三保松原、段戸高原、赤目一志峡、三上・田上・信楽、笠置山、保津峡、北摂（青：国立、赤：国定、緑：都府県立）
- 東海自然歩道構想発表後に、東海自然歩道を利用の軸線とする方針で、4国定公園（愛知高原、揖斐関ヶ原養老、室生赤目青山、大和青垣）を新たに指定（総面積72,701ha）、4国定公園（天竜奥三河、飛騨木曾川、鈴鹿、琵琶湖）を区域拡張（総拡張面積4,103ha）。その後、2府県立自然公園（陣馬相模湖、北摂）を新規指定（総面積6,379ha） ※新規指定・拡張の面積は現在の公園面積ではなく、指定・拡張当時の面積
- 東海自然歩道の路線のうち、国立・国定公園内は37.7%（他の長距離自然歩道は9.2～22.1%）



# 東海自然歩道の状況 –利用者数

・「自然公園等利用者数調」によると、1979年（昭和54年）～2022年（令和4年）の間で、  
 合計：3.05億人、平均：693万人（1979年～2022年の年平均利用者数）、  
 最大値：941万人（2017年）、最小値：444万人（2021年）



# 東海自然歩道の状況 —トレイルブレイズハイキング研究所による報告

- 2023年（令和5年）に、トレイルブレイズハイキング研究所が地球環境基金の助成金を受け、東海自然歩道のうち、最も当初に計画されたと想定される1本の線につないだ1,200kmの調査を実施
- その結果、道はあり、道標が指し示す先は、おおむね本線であり、高尾と箕面を結んでいた。**全線を歩いて繋ぐことが可能**であることが明らかになった
- 道標は、曲がり角はもちろんのこと、簡易な道標も含めると相当数設置。**道標を辿って歩けばおおむね本線を辿り全線歩くことができる**。都府県ごとに道標の姿形は異なり、自治体によって整備の程度が異なっていた。朽ちかけたものもあるが、おおむね方向を示す役割は果たしているものが多い
- ルートは、できるだけ多くの自然体験をしながら、地形、営みを歩く速度で見て歩くことで、本来の地域を見る、すなわち「この国を知る道」であろうとしたルートであることが伝わるものであり、**現代のハイカーでも十分楽しめる。日本にあるどのトレイルも持つことができない魅力**を有する。何度も崩落した登山道や道路改良などによる路線の付け替えが各所で見られたが、注意情報が現場に出されている地域もあり、継続的な管理を確認
- トイレ、ベンチ等は数多く設置。一方で、野営場や宿泊所、食料補給の商店等は不足
- **地域の人々の中に、相当数、東海自然歩道を知っている人がいた**。東海自然歩道を歩いているのかと声をかけてくる人、50年前当時の盛り上がりを知る人、今の東海自然歩道を気にかけている人。東海自然歩道は、**歩く人にとっても、この地に暮らす人にとっても、期待され続けている道**である可能性がある
- 台湾から来たスルーハイカー（写真）、日本在住の海外のセクションハイカーに出会った。**海外の方にとっても魅力的な道**といえる
- 50年間継続して管理をする地域の人々、市町村、都府県に対して、敬意を表する



# 東海自然歩道の状況 —トレイルブレイズハイキング研究所による報告



トレイルブレイズハイキング研究所による調査ルート



# 東海自然歩道の状況 - イベント報告

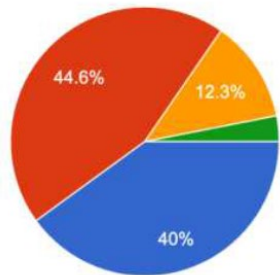
- ・東海自然歩道の現状報告と、ロング・ディスタンス・トレイルとスルーハイキングを愛する皆さんと一堂に会し、東海自然歩道や日本の長距離自然歩道を盛り上げていこう、という企画「つなぐ東海自然歩道」を、2024年2月にトレイルブレイズハイキング研究所が主催
- ・YouTube配信 <https://youtu.be/E7bjE5n2J8s?si=wxcCeiaUK0vjIBjz>
- ・180名が参加し、イベント後65名からアンケート回収。30～50代が全体の80%、男性が全体の約70%



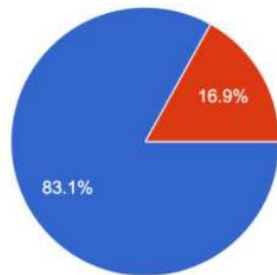
## アンケート結果 (抜粋)

東海自然歩道についての関心度合いの変化

イベント前

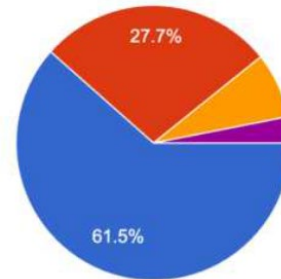


イベント後



- 1. 強い関心がある
- 2. 少し関心がある
- 3. あまり関心がない
- 4. 全く関心がない

東海自然歩道に歩きに行きたいか



- 1. 今年歩きに行きたい
- 2. 数年以内に歩きに行きたい
- 3. いつか歩きに行きたい
- 4. 特に行きたいと思わない
- 5. わからない

東海自然歩道に期待すること (複数寄せられた意見・抜粋)

- ・情報発信 (マップや補給ポイント、最新情報などの歩くために必要な情報)
- ・情報の整理、一元化 (各自治体共通の地図や情報サイト、トレイルセンターなどの整備)
- ・東海自然歩道の魅力発信 (踏破者への認定証、インバウンドへの発信、認知度向上) など

東海自然歩道に対して関わってみたいこと (複数寄せられた意見・抜粋)

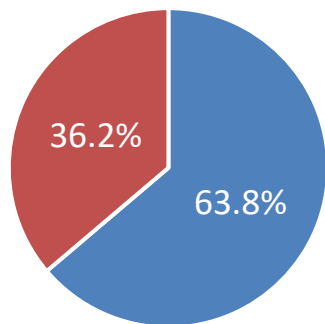
- ・トレイルのメンテナンス
- ・トレイルの運営管理
- ・ハイカーコミュニティづくり・情報交換
- ・トレイル周辺情報の整理 など



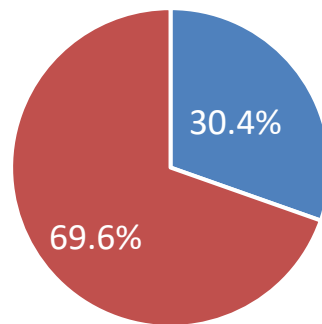
# 東海自然歩道の状況 – 東海自然歩道の現状把握のためのアンケート

- 今後の東海自然歩道の利活用を考えるため、東海自然歩道連絡協会とトレイルブレイズハイキング研究所が協働して、アンケート調査を実施
- 東海自然歩道に関わる11都府県、60市町村、東海自然歩道連絡協会構成員の16観光協会、5事業者の、全92団体を対象に実施し、69団体から回答を得た

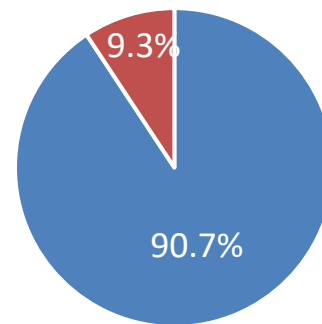
Q1. 利用者からのルート問い合わせが直接ありますでしょうか？（69件の回答）



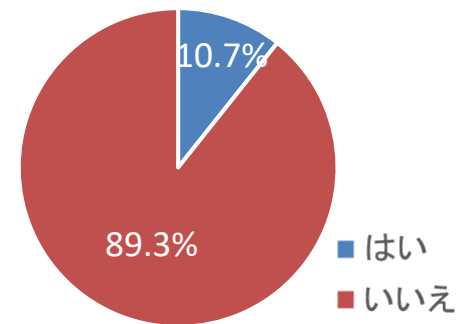
Q3. 現在、管轄している区間の利用者数や利用者層の情報を収集されていますでしょうか？（69件の回答）



Q9. 管轄区管内において、定期的な巡視や点検、整備を行っていますでしょうか？（54件の回答）



Q11. 歩道の管理において、ボランティアの起用がありますでしょうか？（56件の回答）



- Q5. 東海自然歩道の現状・管理運営・利用に関して、課題に思われていることがありましたら、ご記入ください  
施設の老朽化（12件）、アクセスがしにくい個所の整備の難しさ（8件）、維持管理についての手法・費用・体制面等（11件）、マップについて（2件）、情報発信について（8件）、ルート危険個所について（2件）、利用者に関して（2件）

# 東海自然歩道の風景



京都府相楽郡和束町



静岡県富士宮市



神奈川県山北町



三重県三重郡菟野町



岐阜県揖斐郡揖斐川町



東京都八王子市の薬王院

一般社団法人 トレイルブレイズハイキング研究所 提供

# 近年の国内のロングトレイルの状況

- ・2000年前後から、観光振興、あるいは地域振興の観点から「ロングトレイル」、「長く歩く旅」が注目されるようになった
- ・2008年に、本格的なロングトレイルの理念と維持管理システムを持った信越トレイルが誕生。以後、全国各地で様々なロングトレイルが、地域主導で誕生
- ・2011年に、日本ロングトレイル協議会が発足し、2016年にはNPO法人日本ロングトレイル協会が発足（現在20トレイルが参画）。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
- ・2019年に、長距離自然歩道として、本格的なロングトレイルの理念と維持管理システムを持つ「みちのく潮風トレイル」が全線開通
- ・2023年、民間の運営団体を中心とした運営体制が構築されている「信越トレイル」「みちのく潮風トレイル」をモデルとした、「ロングトレイルの維持管理・運営システム構築の考え方」を環境省が公表。ロングトレイルの恩恵を国民が享受し、快適かつ安全なトレイルの利用に必要なサービスの提供を持続的に行うには、管理運営を包含した「ロングトレイルシステム」の構築が必要であり、その要件を提示すること等により、全国展開を目指すもの

<https://www.env.go.jp/nature/mankitsu-project/nationalpark/longtrail.html>



- ・観光立国推進基本計画（令和5年3月31日閣議決定）、骨太の方針（経済財政運営と改革の基本方針2024。令和6年6月21日閣議決定）、環境基本計画（令和6年5月21日閣議決定）において、ロングトレイルの活用等が位置づけられている。国内外で関心が高まるアドベンチャートラベルの優良事例として、地域への経済効果も期待



運営団体：NPO法人信越トレイルクラブ

長野県と新潟県の県境に連なる全長110kmのロングトレイル。豊かな自然と人の暮らしが共存する幾多の里と山を結び、地域独特の自然や文化、その地域に暮らす人たちとのふれあいを感じ、長く歩くことでそれらをより深く体感できる



運営団体：NPO法人みちのくトレイルクラブ

行政、民間団体、地域住民の協働による、青森県八戸市蕪島から福島県相馬市松川浦までの約1,025kmのロングトレイル。ダイナミックな海、川、里、森と連続する美しい景観、自然と共にある人々の暮らし、積み重ねられた歴史・文化があり、厳しくも豊かな自然の恵みと重なり合いながらいまに繋がっている。歩く中で生まれる人と人との温かな交流も大きな魅力

# 長く歩く道が活用されると何が起こるのか 信越トレイルとみちのく潮風トレイルの事例から - 1

## 【ハイカーがロングトレイルを歩きに来る！】

- ・10代～80代、幅広い年齢層のスルーハイカー（通して歩く利用者）が増加してメディアに取り上げられる機会が増加する
- ・メディアを通して、短期利用のハイカーの数が増加する。インバウンドは10泊～1ヶ月程度と滞在時間の長い層が歩きにくる（信越トレイル：R2年度 延20,700人/年、R3年度 延9,800人/年 | みちのく潮風トレイル：R2、3年度共約 延90,000人/年 | スペインのカミーノ・デ・サンティアゴ 延30万人/年、アパラチアントレイル：延300万人/年）  
※みちのく潮風トレイルの利用者は、R5年度延124,000人/年
- ・観光シーズン以外でも、ハイキング適期にハイカーが訪れる・ハイカーが歩くことで、地域内でトレイルの認知が広がる



## 【地域住民とハイカーが交流する】

- ・歩く速度だからこそ、ハイカーと地域との交流が盛んになり、地域の魅力を互いに認識し合う
- ・地域の人々が、遠方から歩いてくるハイカーに驚き、声をかけ交流することを楽しみ、交流人口が増加する
- ・ハイカーに対して親切な行為をしてくれる人が生まれ、その中でハイカーからトレイルエンジェルと呼ばれる人が生まれる



## 【海外からの注目が高まる】

- ・地域DMO、個人、旅行会社、出版社、ツアー会社等が海外に向けた発信を始める
- ・海外の旅を扱うメディア等に掲載される（ナショナルジオグラフィック、ロンリープラネットなど）
- ・長く歩く旅が盛んな欧米豪、シンガポール等海外からのハイカーが増える
- ・インバウンド向けの長期滞在（10泊程度）やFIT向けの短期ツアー造成が進む



# 長く歩く道が活用されると何が起こるのか

## 信越トレイルとみちのく潮風トレイルの事例から - 2

### 【地域が盛り上がる】

- ・ボランティアによるトレイル整備活動、清掃活動が行われ、地域の美化につながる
- ・ハイカーに刺激を受け、地域の人々がトレイルを歩き、地域の魅力を再認識する機会になる
- ・ハイキング文化、トレイル文化等の新しい文化がトレイル沿いの地域で生まれ、根付いていく
- ・ボランティアやハイカーらが水、食料の提供などハイカーを支える行為を行うようになり地域の主体的な動きが盛んになる
- ・トレイルエンジェルの存在が広まり、ハイカーが訪れるようになると共に、他の地域でも類似の取り組みが盛んになる
- ・街がハイカーを受け入れるようになり、ハイカーが街のファンになる。それは新たな人をその街に呼びよせ、関係人口が増加する
- ・ハイカーが、ハイカーにとって滞在しやすいトレイル沿いの居心地の良い街をトレイルタウンと呼び移住してくるケースもある
- ・観光シーズン以外の宿泊需要が伸び、宿泊事業者に経済効果をもたらす
- ・トレイル沿線の自治体が、イベントやPRの機会に協働するなど広域連携が進む
- ・近隣圏内での宿泊や滞在等、マイクロツーリズムの機会が増加する



### 【官民協働に加え産学の協働が進む】

- ・企業がトレイルの整備活動や清掃活動に協力する
- ・地域の学校がトレイルを学びの場として活用する
- ・大学生のインターン、トレイル整備での単位取得、ゼミや論文のフィールドの対象となる
- ・トレイルを歩く旅が、小説、映画、漫画の題材となり発表される



# 長く歩く道が活用されると何が起こるのか

## 信越トレイルとみちのく潮風トレイルの事例から - 3

### 【地域で新たな展開（ビジネス）が生まれる】

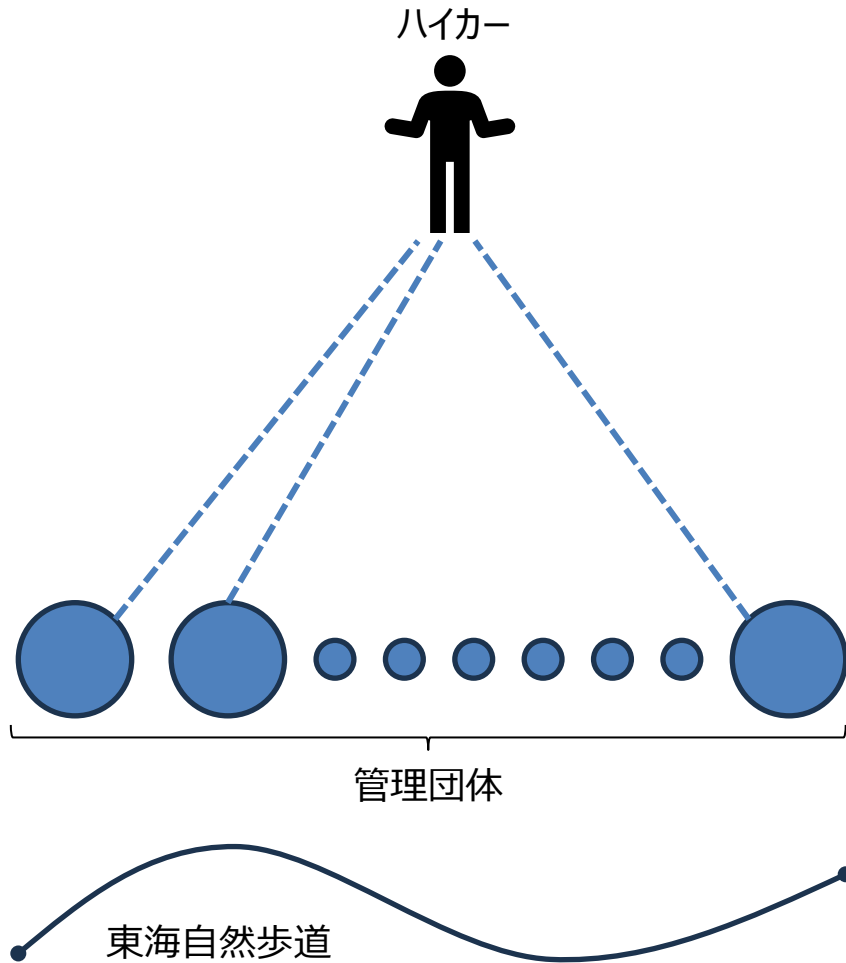
- ・ロングトレイル自体がブランド力を持ち、地域全体のブランド力向上につながる
- ・旅行会社が日帰りバスツアーや長期滞在型のツアー商品を造成する。  
その際、既存の体験プログラムも活用され、利用者の裾野が広がり人数も増え、地域経済に貢献する
- ・利用者やツアー商品増加により地元ガイドへの要請が増え、雇用創出にもつながる
- ・廃校や民間施設など地域の遊休施設が再活用され、ハイカーの利用も想定した施設に転用され活用されるようになる
- ・トレイルに関する新たな商品が生まれ、地域の名物やお土産品となる
- ・ガイド派遣、荷物搬送サービスなどハイカー向けの新しいビジネスが生まれる
- ・トレイルを活用したさまざまなイベントが自治体や民間により開催され誘客につながる
- ・ハイカーのための宿泊プランや新たな野営場が作られる
- ・トレイル以外の広域事業（国立公園やジオパーク等）との協働が進む
- ・ハイカーは地域の交通機関を活用して歩くのでローカル線の利用が増える
- ・ハイカーは歩いた道を再び訪れ、歩いた時には訪れることができなかった場所や観光地を家族や友人を伴い巡るリピーターとなる
- ・トレイル専門のツアー会社等トレイルに特化した事業者が設立される



### コラム：「東海自然歩道」という名称 （雑誌「国立公園」1969年No.233より）

- ・1969年（昭和44年）1月に東海自然歩道の構想が発表された際は、「東海自然歩道」という名称は、仮称であった
- ・構想を発表した厚生省国立公園部では、「この歩道が真に国民に親しまれ愛されるものになるよう」、同年1月から3月まで広く一般から名称を募集した（官製はがき1枚につき応募名称1つ明記。応募枚数に制限なし）
- ・応募総数は23,551通、7才の小学生から86才のお年寄りまで幅広い年齢層にわたり、職業も多様であり、この歩道が国民の広い関心と支持を得ていることを物語った
- ・結果は、仮称であった「東海自然歩道」が267通で最も多く、内容的にも最も優れているとして正式名称となった。佳作は「みどりの東海道歩道」（2通）、「東海の細道」（40通）、「あずまみち」（3通）であった

魅力的で歩ける一本の長い道はある。しかし、ハイカーから見ると一本には繋がっていない



## 【ハイカー】

- ・ 一本の長い道として歩きたい人達は一定数いる  
トレイルのメンテナンスなど、管理運営に参加したいハイカーもいる
- ・ 海外からのハイカーが存在
- ・ マップ、路線状況などの情報入手方法、情報精度にばらつきがある  
このため、一続きの道として歩くための計画を立てることが困難
- ・ リアルタイムの情報を期待（危険箇所、迂回箇所等）

## 【東海自然歩道で重視された考え方】

- ・ 50年前に重視された考え方は今でも色褪せない
- ・ 一方で、地域社会、自然体験、観光、ロングトレイルに対する国内外からの注目といった東海自然歩道を取り巻く状況は変化
- ・ 現在ならではの視点で、価値を捉え直すことが必要

## 【官民による多様な管理団体】

- ・ 行政、民間がそれぞれの地域ごとに、責任感を持ち管理している
- ・ 整備予算・施工の担い手、支障木の処理、利用情報の収集、マップ更新、管理・巡視委託団体・地域の高齢化などが課題
- ・ 積極的な活用（イベント、プロモーション、海外発信）が課題
- ・ 管理団体間での情報共有・連携が課題

## 【東海自然歩道】

- ・ 魅力的なルート、一本の道として歩けるレベルの管理がされている
- ・ 東海自然歩道に期待する地域の人々が存在
- ・ 歩いている人が少ない
- ・ 利用のための施設は、一部老朽化、不足しているものがある

# 東海自然歩道の活性化に向けて ーありがたい姿

ハイカーが一本の長い道を歩ける。ハイカーと地域の人との交流を通じて地域が活性化  
 地域の人、ハイカー、管理に関わる人、すべての人のウェルビーイングの実現

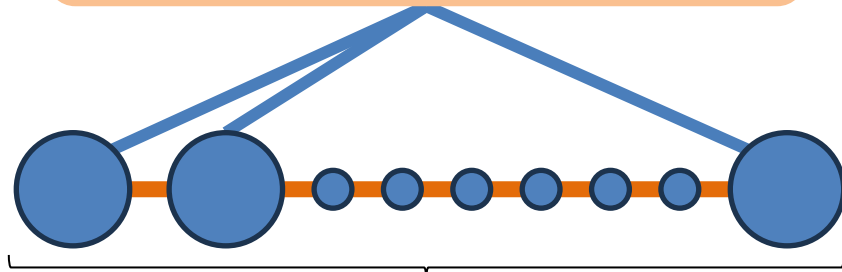
- ・ 管理運営の基盤となる考え方
- ・ 道の状態を把握し、共有
- ・ 利用情報を一元的に提供
- ・ 地域を含んだ管理運営体制のハブ的存在 など

ハイカー



東海自然歩道ならではのストーリー（価値）

運営組織



管理団体

東海自然歩道

## 【ハイカー】

- ・ 海外の人も含めて、計画を立て、一本の長い道として歩けるトレイルのメンテナンスなど、管理運営に参加したいハイカーもいる
- ・ チャレンジし、安心して歩くことができ、管理団体や地域の人に感謝し、自然の中でありのままの自分でいられ、この国を知り学ぶことで、幸福度が高まる
- ・ 一本の道にチャレンジするハイカーがいるから、部分的に歩く人も増える

## 【東海自然歩道ならではのストーリー（価値）】

- ・ 開通当時に重視された考え方を再確認するとともに、社会の変化に合わせた新たな魅力・価値を沿線地域で発掘・共有（新たな観点の例：インバウンド需要、アドベンチャートラベル、地域の活性化、オーバーツーリズム解消等）

## 【運営組織】

- ・ 民間セクターが参画することで、きめ細やかなで広範な連携・協働関係が構築でき、継続的な運営が可能に
- ・ 地域、ハイカー、管理団体のそれぞれの事情を理解し、東海自然歩道を愛し、熱い思いを持った人材が継続的に運営に関わることで、対話と協働を加速し、歩道の価値を対外的に伝えていくことができる

## 【官民による多様な管理団体】

- ・ ハイカーがいて、感謝されるから、管理にやりがいを感じられる
- ・ ハイカーがいるから、整備予算も確保しやすくなる可能性
- ・ ハイカーやサポーターと連携した管理体制を構築できる可能性
- ・ マップ更新、情報収集・発信のコスト削減ができる可能性
- ・ 管理団体間での情報共有・連携が進み、効果的な維持管理・発信方法のヒントが得られる

## 【東海自然歩道】

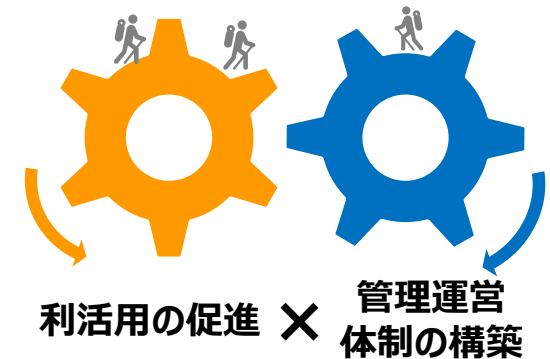
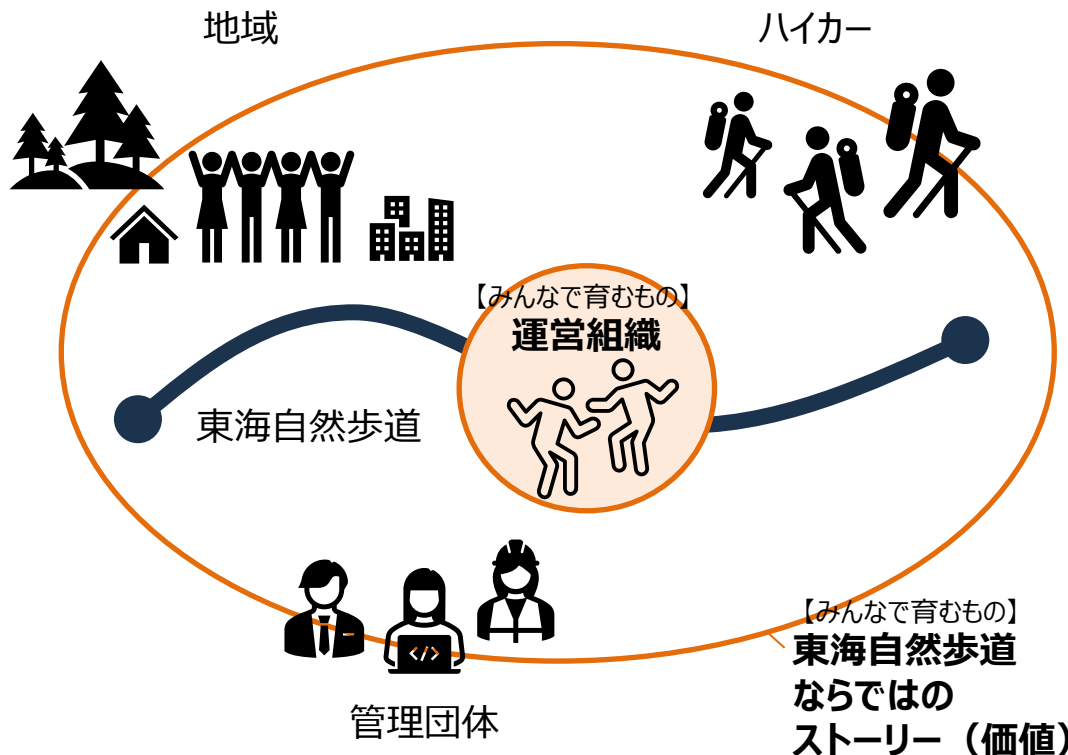
- ・ 海外の人も含めて、適正な人数で、今より多くの人々が歩いている
- ・ トレイル作りに楽しみながら参加している地域の人々がいる
- ・ 維持管理の充実、ハイカーのニーズに基づいた不足施設の解消
- ・ 地域の人々がハイカーと交流し、地域経済が活性化し、町が元気に

※管理団体と運営組織：全国のロングトレイルごとに状況は異なるが、本文書では以下の考え方としている  
 管理団体：歩道や付帯施設の所有者・管理者、または、地域で歩道等の維持管理をする団体（トレイル全線に対して部分的に関わる）  
 運営組織：トレイル全線の管理状況の把握と利用促進、広域連携を促すもの（トレイル全線に関わる）



# みんなで育む 東海自然歩道

- ・ 主役は、「地域」と「ハイカー」。東海自然歩道は、相互交流するための舞台
- ・ ストーリーを捉え直し、運営組織を育てることで、地域、ハイカー、管理団体のつながりが強まり、「歩かれる ⇔ 維持管理」の好循環が実現
- ・ まずは、関わる人たちが主体的に取り組み、みんなで対話・協働ができる「場」が必要



「歩かれる ⇔ 維持管理」の好循環が進み、沿線の各地域が元気になり、ハイカーがロングトレイルに挑戦・楽しむことができ、管理団体がワクワク感とやりがいをもって関わることで、地域の人、ハイカー、管理に関わる人、すべての人のウェルビーイングを実現

# 参考：長距離自然歩道の概要

- ▶ 全国10路線、総延長約28,000kmに及ぶ歩道網。国が計画を策定し、都道府県が整備・管理（自然環境整備交付金の対象。国立公園内等の整備・管理は国も実施）。
- ▶ 1969年に当時の厚生省国立公園部が、東京～大阪をつなぐ歩道「東海自然歩道」の構想を発表。1971年発足の環境庁に引き継がれ、1974年7月に全線開通。その後、九州自然歩道(1980年度)、中国自然歩道(1982年度)と続き、2019年に10本目の東北太平洋岸自然歩道(みちのく潮風トレイル)が全線開通。
- ▶ 国土を縦断・横断・循環する自然歩道で、四季を通じて手軽に楽しく安全に、優れた風景地などを歩くことによって、沿線の豊かな自然・歴史・文化にふれあうとともに、健全な心身の育成を図るもの。

名称	愛称	整備年度	路線延長
北海道自然歩道		H15～	4,600km
東北自然歩道	新奥の細道	H2～8	4,369km
東北太平洋岸自然歩道	みちのく潮風トレイル(MCT)	H24～R1	1,025km
首都圏自然歩道	関東ふれあいのみち	S57～63	1,797km
<b>東海自然歩道</b>		<b>S45～49</b>	<b>1,748km</b>
中部北陸自然歩道		H7～12	4,092km
近畿自然歩道		H9～15	3,292km
中国自然歩道		S52～57	2,295km
四国自然歩道	四国のみち	S56～H1	1,645km
九州自然歩道	やまびこさん	S50～55	2,932km



## 策定の経緯と趣旨

みちのく潮風トレイルの設置・運営で得られた知見を踏まえ、**ロングトレイルを歩く意義・効果や課題**を、有識者による検討委員会で議論し、整理したもの。令和5年3月に策定。

- 長距離自然歩道の歴史が50年を超えたが、施設の老朽化や維持管理の担い手不足等の課題に直面。
- 新型コロナや環境問題の深刻化により、身近な自然への認識や健康志向が高まるなど、人々の価値観やライフスタイルが変化。
- ロングトレイルは利用者の心身の健康だけでなく、地域社会にも大きな恩恵。快適かつ安全なトレイルの利用・提供を持続的に行うためには、管理運営を含む「ロングトレイルシステム」の構築が必要。
- 「ロングトレイルシステム」の要件を提示するとともに、具体的な先進事例を示すことで全国展開を目指す。

## 主な内容

### <ロングトレイルシステムの5つの要件>

- (1) 長く1本に続いている道であること
- (2) 道の管理主体が明確であること
- (3) 道の状態を把握し、共有する仕組みがあること
- (4) 利用情報を提供できる仕組みがあること
- (5) (3)、(4)を適切に実施するため地域を含んだ管理運営体制があること

### <ロングトレイルシステム構築のプロセス>

- ①基本計画の策定
- ②地域との共同による路線設定と道づくり
- ③憲章の作成
- ④運営計画の作成
- ⑤地域連携による管理運営体制の構築
- ⑥運営団体の設立
- ⑦拠点施設の整備・運営
- ⑧歩道状態把握のための管理台帳の作成
- ⑨危機管理体制の構築
- ⑩一元的な利用情報の集約・提供・発信
- ⑪GISデータの提供
- ⑫データブックとマップブックの作成・販売
- ⑬愛称及びシンボルマークの作成
- ⑭運営団体の資金調達

### <まとめ>

- 我が国のロングトレイルの先駆けである長距離自然歩道について、この考え方に基づいたシステムを構築し、再活用することは多くの国民にとって有意義。
- 各地域のロングトレイルでもこの考え方を応用することで、日本に長く歩く旅の文化が定着し、人々の豊かな生活を実現し、持続可能な社会に貢献することが期待される。