

平成 23 年度東北海岸トレイル構想検討業務 業務報告書

平成 24 年 3 月

環境省自然環境局
(株)東京ランドスケープ研究所

目 次

I. 業務の概要	01
II. 利用者サイドからの課題等抽出	06
1. モニターを対象としたプログラム試行	06
(1) プログラム開催地	06
(2) プログラムの内容	06
(3) モニター、地元ガイド、有識者等及び関係者の招聘	07
(4) 広報資料の作成	08
(5) モニターの募集・広報	08
(6) 当日配付資料等の準備	09
(7) プログラム運営	09
(8) その他	18
2. アンケート結果の集計・解析	19
(1) アンケート結果の集計	19
(2) アンケート結果の解析	61
III. 関係団体サイドからの課題等抽出	83
1. 個別ヒアリング	83
(1) ヒアリング対象候補	83
2. 意見交換会の開催	84
(1) 意見交換会対象候補	84
(2) 意見交換会実施概要	84
3. 実施結果のとりまとめ	86
(1) 個別ヒアリング	86
(2) 意見交換会	115
IV. 資料編	
・意見交換会配付資料：構想説明資料	
・意見交換会配付資料：東北地方太平洋沿岸の自然公園等の指定状況	
・広報チラシ	
・広報ポスター	
・モニターツアー参加者への連絡	
・モニターツアー配付資料：ツアー行程資料、マップ	
・モニターツアー配付資料：構想説明資料	
・モニターツアー配付資料：アンケート調査票	

Ⅰ. 業務の概要

1. 業務の目的

平成 23 年 3 月 11 日に発生した東北地方太平洋沖地震に起因する東日本大震災は、特に東北地方太平洋沿岸地域に甚大な影響をもたらした。多くの人命や人々の財産が失われ、またこれまで地域を支えてきた第一次産業にも大きな被害を残した。

環境省では、東北地方太平洋沿岸の美しい自然や人々と自然との関わり、歴史や文化などを復興に活かすべく、三陸復興国立公園（仮称）及び東北海岸トレイルについて検討を開始している。

東北海岸トレイルは、車でスポット的に自然の風景地を訪れるこれまでの観光スタイルに対し、歩きながら時間をかけて東北の自然や文化の奥深さを体験し、知る機会を提供しようとするものである。従来とは異なる旅のスタイルを提案しようとするものであることから、この構想の具体化にあたっては、東北海岸トレイルを実現し利用を推進していくうえでの課題や東北海岸トレイルに対するニーズ、関係者との連携の可能性などについて、幅広く情報収集をする必要がある。

そこで本業務では、東北海岸トレイル構想をとりまとめるにあたり、モニターを対象としたプログラムの試行や個別のヒアリング等を通じて、利用者サイド及び関係者サイドの両面から、実現に向けた課題の抽出、東北海岸トレイルに対するニーズの把握を行うことを目的とする。

2. 業務期間

平成 24 年 2 月 15 日から平成 24 年 3 月 30 日

3. 業務の内容

(1) 利用者サイドからの課題等抽出

ア. モニターを対象としたプログラム試行

歩道利用者サイドから見た場合の、東北海岸トレイル構想の実現に向けた課題の抽出、及び東北海岸トレイルに対するニーズの把握をするため、モニターを対象としたプログラムを試行する。実施するプログラムは、東北海岸トレイルの候補予定地（以下、「ウォーキングルート」という）を実際にモニターに歩いていただいたうえで、アンケート等により意見を収集する。

このため、下記に従いプログラムの企画運営、モニター及び同行する地元ガイドや有識者等の招聘、広報、当日配付資料の準備、その他プログラム開催にあたっての調整を行う。また、下記に記載のない細部については、環境省担当者と速やかに協議しその指示に従う。

なお、プログラム開催に必要な資材の確保、当日配付資料の準備等にあたっては、可能な限り東北地方の資材や業者を使用するなど、プログラム開催自体も東北地方の経済に資するよう工夫する。

a. プログラム開催地

プログラム発着場所は東京都内、ウォーキングルートは岩手県沿岸とする（東京都内からウォーキングルートへの移動には、新幹線及び借り上げバスの使用を想定）。ただし、地元関係者においては、現地集合・現地解散の参加形態も可とする。ウォーキングルートの詳細は環境省担当官からの提案に基づき検討し、決定する。

b. 内容

日程は 1 泊 2 日程度（ウォーキングルートへの移動時間含む）とし、2 回開催する（2 コース設定し、各コース 1 回ずつ開催する想定）。

プログラムは、モニターがウォーキングルートを地元ガイドや有識者等と歩きながら意見交

換をし、今後の東北海岸トレイルについてのイメージをより共有、具体化したうえで、トレイルに関するアンケートに回答いただく内容とする。プログラムには、モニターに対して開催趣旨等を説明する機会、中間時点（1日目プログラム終了時など）におけるふりかえりや意見交換の機会、プログラム終了時（2日目ウォーキング終了時など）におけるふりかえりや意見交換の機会を設ける。

プログラムのモニターは一般公募（応募多数の際は応募動機等により選定）とし、1回あたり20人程度募集する。

プログラムでは、ウォーキングルートの地元ガイド（想定：岩手県在住）をモニター10名あたり1名程度、並びに長距離トレイルに関する有識者や地元でエコツアーなどを開催している人物など（以下、「有識者等」という。想定：関東地方もしくは東北地方在住）をモニター10名あたり1名程度招聘し、現地ウォーキングをモニターしていただく。

地元ガイドに対しては、ウォーキングルートの見所等についての解説を依頼する。有識者等に対しては、現地ウォーキングをモニターと共にしながら、自身の経験を踏まえ、トレイルの魅力になりそうな点やそこで着想した歩道活用方法のアイデアなどについて、モニターと対話をしていただくよう、依頼することとするが、詳細は環境省担当官と協議のうえ決定する。

なお、有識者等との交流を通じて東北海岸トレイル構想についてのモニターの理解をより深めるため、首都圏近郊在住の有識者等については、原則としてモニターと同じ日程（同じ交通手段、同じ宿）で参加していただく。

c. モニター、地元ガイド、有識者等及び関係者の招聘

モニターの、プログラム実施期間中に係る費用（集合してから解散地点に戻ってくるまでの交通費及び宿泊費。弁当代除く）を負担する。モニターに対しては、居住地から集合・解散地点間の往復交通費（実費）、並びに2日分の日当（1日1700円）を支払う。

地元ガイド及び有識者等に対しては、「国家公務員等の旅費に関する法律」等に基づき算定した旅費、並びに謝金（1日18,200円）を支払う。

さらに、環境省が指定する関係者（青森県、岩手県、宮城県、福島県在住。2回合計で10名程度）についてもプログラムに招聘し、「国家公務員等の旅費に関する法律」等に基づき算定した旅費を支給する。また、プログラム期間中の宿泊費を負担する。

d. 広報資料の作成

下記仕様のとおり、ポスター及びチラシを作成するとともに、ウェブサイト掲載用の電子データを環境省担当官に提出する。

ポスター：A1版、フルカラー、100枚

チラシ：A4版、両面フルカラー、4000枚

e. モニターの募集・広報

モニターは首都圏近郊在住者とし、ポスターやチラシ、インターネット、メーリングリスト、関係団体を通じた広報などを活用し、モニターの募集を行う。

募集の主なターゲットは、ウォーキングやトレッキング、アウトドア、自然などに興味のある市民とする。

モニターは、前述のとおり一般公募（応募多数の際は応募動機等により選定）とし、申込及び問合せ窓口（メール、FAX等）を設置し、対応する。

f. 当日配布資料等の準備

下記に示す当日配布資料を 80 セット作成し、紙封筒に入れ、ツアー当日、受付にて参加者に配布する。①及び②については請負者で原稿を作成し、環境省担当官の了解を得る。③及び④については環境省担当官が提供する電子データを元に原稿を作成する。

当日配布資料：

① ツアー日程、期間中の注意事項などに関する資料

仕様…A 4、両面カラー 2 枚程度

内容…集合から解散までのツアー日程、宿泊場所、ツアー期間中の注意事項などに関するものとする。

② ウォーキングルートについての資料

仕様…A 4 両面カラー 2 枚程度（ホチキス止め）

内容…詳細スケジュールや、歩行ルートを紹介するものとする。

③ 東北海岸トレイル構想についての資料

仕様…A 4 両面カラー 2 枚程度（ホチキス止め）

④ アンケート用紙

仕様…A 4、両面モノクロ 2 枚程度

g. 運営

当日は、運営スタッフ 2 名程度を配置し、参加者の受付、安全管理、進行管理、記録、アンケート収集等の運營業務を行う。なお、安全管理については、事故等の予防対策のほか、事故や天災発生時の対応、悪天候時のエスケープルート等、地元ガイドと十分連絡調整を図る。また、プログラム中の事故等に対応するため、プログラムに参加するモニター、地元ガイド、有識者等、関係者には傷害保険をかける。保険料は請負者で負担する。

h. その他

プログラムに参加するモニター、地元ガイド、有識者等、関係者には、事前に弁当を準備する旨を伝えておき、断った者以外には弁当を準備する（弁当代はモニター等の負担とする）。昼食は、可能な限り地元食材を用いた料理、あるいは地元でよく食べられている料理等を入れてお弁当とする。

手配する宿は、モニターや有識者等が相互の交流を深めるとともに東北の魅力（食文化や風俗、人情など）に少しでも触れられるよう、目的地周辺の民宿等を検討する。

宿の宿泊人数に応じて分宿を検討するものとし、また、ビジネスホテルは極力避ける。

イ. アンケート結果の集計・解析

モニターより回収したアンケート用紙は、ツアー開催後直ちに、写しを環境省担当官に提出する。

また、アンケート結果は集計のうえ解析を行い、歩道利用者サイドから見た場合の、東北海岸トレイル構想の実現に向けた課題、及び東北海岸トレイルに対するニーズについて抽出を行う。

(2) 関係団体サイドからの課題等抽出

ア. 個別ヒアリング

下記関係団体等に対し、東北海岸トレイル構想についてのヒアリングを実施する。ヒアリングは、関係団体に対し東北海岸トレイル構想についての理解を求めるとともに、コラボレーション企画など、今後の連携・支援体制の可能性について感触を得ることを目的として行う。

ヒアリングは、原則として、請負者 2 名程度、1 対象 1 時間程度を想定。ただし、環境省職員が

同行する場合には1名でもよい。

ヒアリング結果は実施後ただちにとりまとめ、随時環境省担当官に報告する。

<ヒアリング対象候補>

東京都内：出版社4者程度、アウトドアメーカー2者程度、旅行業・公共交通機関等3者程度

東北地方：地元報道機関4社程度、観光関係団体4社程度、公共交通機関3社程度

その他：モニターを対象としたプログラムに招聘した地元ガイド・有識者・関係者、その他目的を達成するうえで必要と思われる者

イ. 意見交換会の開催

主に首都圏近郊在住の団体、関係者等を対象に、東北海岸トレイル構想並びに三陸復興国立公園構想に関する意見交換会を開催する。

開催にあたり、会場の手配、会場設営、当日配付資料の準備、その他意見交換会開催にあたっての調整を行う。また、下記に記載のない細部については、環境省担当者と速やかに協議しその指示に従う。

<意見交換会概要>

開催場所：東京都内

開催時期：2月中旬～下旬頃

規模：参加者40名程度、その他事務局を含め60名程度を想定

内容：東北海岸トレイル構想並びに三陸復興国立公園構想について、環境省担当官より説明し、意見交換を行う。

当日配布資料：仕様…A4、両面カラー4枚程度

A3、片面カラー4枚程度 計8枚1組を60組準備

内容…環境省より指示

ウ. 実施結果のとりまとめ

a.個別ヒアリングについては、ヒアリング対象ごとに、ヒアリング日時、議事録等の実施結果をまとめる。また、個別ヒアリング全体を通じヒアリング対象より示された、東北海岸トレイル構想の実現に向けた課題、東北海岸トレイルに対するニーズ、連携・協力の可能性等について、とりまとめる。

b.意見交換会については、開催日時、出席者、議事録等をまとめる。

(3) 業務報告書の作成

(1)及び(2)の実施結果についてとりまとめ、業務報告書を作成する。

なお、業務報告書のうち(2)の実施結果についての業務報告は、平成24年2月29日までに環境省検査職員及び監督職員の確認を受ける。

4. 工程計画

本業務の工程計画は次頁のとおりである。

平成29年度東北道庁レイル環境検討業務

業務内容	7月												8月												
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
東武北総線北総駅～レイル環境検討業務																									
(1) 利用客サービス改善の環境検討																									
乗降口探検車																									
駅周辺利便性(説明)及び																									
モニターの設置(説明)																									
乗降改善																									
乗降口探検車の乗降																									
プロセッサ導入																									
ワンマン運転の実証																									
(2) 駅周辺サービス向上の環境検討																									
(1) 駅周辺サービス																									
乗降口探検車の乗降																									
乗降口探検車の乗降																									
乗降口探検車の乗降																									
(2) 乗降改善																									
乗降口探検車の乗降																									
乗降口探検車の乗降																									
(3) 乗降改善のとりまとめ																									
(3) 乗降改善の実証																									

II. 利用者サイドからの課題等抽出

1. モニターを対象としたプログラム試行

(1) プログラム開催地

ア. ウォーキングルートの検討

ウォーキングルートは岩手県沿岸とし、ウォーキングルートの詳細については環境省担当官からの提案に基づき検討し、次のように決定した。

【第1回】

<第1日目>

トレイル場所：陸中海岸国立公園自然歩道 大沢海岸～姉ヶ崎展望台（宮古市）

見どころ：日出島、潮吹穴、姉ヶ崎展望台など

<第2日目>

トレイル場所：陸中海岸国立公園自然歩道 田老漁港～陸中真崎灯台（宮古市）

見どころ：山王岩、沢尻海岸、真崎の海蝕崖など

【第2回】

<第1日目>

トレイル場所：陸中海岸国立公園自然歩道 姉吉～鮎ヶ崎灯台（宮古市）

見どころ：姉吉漁港（津波高最高値）、本州最東端の地など

<第2日目>

トレイル場所：陸中海岸国立公園自然歩道 漣磯歩道口～ロラン局跡（山田町）

見どころ：林間からの海蝕崖など

イ. 交通手段の検討

プログラム発着場所は東京駅とし、東京駅からウォーキングルートへの移動には、新幹線（東京～盛岡）及び借り上げバスを使用した。ただし、地元関係者においては、盛岡駅、トレイル現地集合・現地解散の参加形態も可能とした。

(2) プログラムの内容

ア. 開催日程

開催日程は1泊2日とし、2回の開催日程は次のように決定した。

第1回 平成24年3月17日(土)～3月18日(日)

第2回 平成24年3月19日(月)～3月20日(火)

イ. プログラム参加者

プログラムのモニターは一般公募とし、応募者多数（121名）のため、応募動機等により選考された。1回あたり20人を選考したが、第1回に健康状態を理由に辞退者が1名出た結果、次のとおりとなった。

第1回：19名

第2回：20名

ウ. 各回プログラム内容

各回プログラムの基本的な流れは以下の通りとした。

行程	プログラム内容
新幹線往路	資料配付、健康調査票の記入
現地までのバス車内	東北海岸トレイル構想についての説明
トレイル現地（1日目）	モニターがウォーキングルートを地元ガイドや有識者等と歩きながら意見交換をし、今後の東北海岸トレイルについてのイメージを共有、具体化
宿泊地（夕食時）	参加者全員によるふりかえりや意見交換
トレイル現地（2日目）	モニターがウォーキングルートを地元ガイドや有識者等と歩きながら意見交換をし、今後の東北海岸トレイルについてのイメージを共有、具体化
昼食場所	グループごとのふりかえりや意見交換
現地から盛岡駅までのバス内	アンケート記入の説明
新幹線復路	トレイルに関するアンケートに回答いただく

(3) モニター、地元ガイド、有識者等及び関係者の招聘

モニター、地元ガイド、有識者等及び関係者については以下の通り招聘した。

			謝金・交通宿泊費負担	交通宿泊費
<第1回>				
関係者				
	自然公園指導員	阿部丕頭		○
	自然公園指導員	岡野治		○
	小本地域振興協議会	三浦浩子		○
	岩手県旅館ホテル組合久慈支部	島川芳樹		○
地元ガイド				
	パークボランティア	田屋脩蔵	○	
	パークボランティア	寶由夫	○	
有識者				
	文教大学	海津ゆりえ	○	
	信越トレイルクラブ	高野賢一	○	
自治体				
	八戸市観光課	高館強		
		高村潤		
	宮古市商業観光課	松館仁志		
	宮古市商業観光課	山根展人		
環境省				
	国立公園課	櫻庭佑輔		
	自然ふれあい推進室	小林貞成		
	自然環境計画課	中川春菜		
	東北地方環境事務所	松崎克弥		
	東北地方環境事務所	森川久		
	宮古自然保護官事務所	深谷雪雄		
	宮古自然保護官事務所	高屋敷七恵		

			謝金・交通宿泊費負担	交通宿泊費
< 第2回 >				
関係者				
	自然公園指導員	阿部丕顕		○
	自然公園指導員	岡野治		○
	浄土ヶ浜パークホテル	斉藤哲人		○
地元ガイド				
	自然公園保護管理員	清水	○	
	自然公園保護管理員	武藤	○	
有識者				
	ロングトレイル協議会	中村達	○	
	岩手県立大学	渋谷晃太郎	○	
自治体				
	岩手県自然保護課	村松明		
	岩手県自然保護課	小林秀人		
	宮古市商業観光課	大粒来敬文		
環境省				
	国立公園課	丸山祐太郎		
	自然環境整備担当参事官室	木住野泰明		
	自然環境計画課	中川春菜		
	東北地方環境事務所	小関ますみ		
	宮古自然保護官事務所	深谷雪雄		
	宮古自然保護官事務所	高屋敷七恵		

(4) 広報資料の作成

下記仕様のとおり、ポスター及びチラシを作成し、ウェブサイト掲載用の電子データを環境省担当官に提出した。なお、掲載写真については環境省ウェブサイトおよび現地自然保護官事務所より提供を受けた。

広報用ポスター：A 1 版、フルカラー、100 枚

広報用チラシ：A 4 版、両面フルカラー、4000 枚

※巻末資料編を参照

(5) モニターの募集・広報

ア. モニターの募集

- ・事務局において、申込及び問合せ窓口（メール、FAX、電話）を設置し、担当者を置いて対応した。

イ. モニター募集の広報

- ・モニターは首都圏近郊在住者とし、個別ヒアリング対象者および意見交換会出席者にポスター（5部程度）とチラシ（100～200枚）を送付して協力をいただいた。
- ・また同様に、上記関係者のインターネット（山溪オンライン等）、メーリングリスト、ツイッター、フェイスブックによる呼びかけを可能な範囲で協力いただいた。
- ・また、アウトドアメーカー、旅行業者の方には店舗窓口にてポスターの掲示やチラシ配布をお願いした。
- ・インターネットによる広報の広がりが認められたため、事務局のホームページにおいてチラシのPDFの閲覧・ダウンロードができるようにした。
- ・以上の結果として、募集のターゲットであるウォーキングやトレッキング、アウトドア、自然などに興味のある市民に対し短期的ではあるが効果的な広報を行うことができた。

(6) 当日配付資料等の準備

下記に示す当日配布資料を 80 セット（+余部）作成し、紙封筒に入れ、ツアー当日に参加者に配布した。①及び②については請負者で原稿を作成し、環境省担当官の了解を得た。③及び④については環境省担当官が提供する電子データを元に原稿を作成した。

- ① ツアー日程、期間中の注意事項などに関する資料
 - ② ウォーキングルートについての資料
 - ③ 東北海岸トレイル構想についての資料
 - ④ アンケート用紙
- ※巻末資料編を参照

(7) プログラム運営

ア. 安全管理への対策

① 下見による予備調査の内容と結果

トレイル場所の詳細について、地元ガイドと共に計 2 日間に渡り、下見調査を行った。主な調査および検討項目は、次のとおりである。

- ・ 現地の状況（バスの転回場所、危険箇所、道の状況）



- ・ トイレの使用可否の確認



- ・ トイレ不足への対応手段の検討（道の駅等）



- ・ お弁当を食べて休憩するのにほどよい場所はどこか（雨天・荒天等で避難してご飯を食べる場所）
- ・ 携帯電話の電波が通じるのはどこか
- ・ 非常時の対応、エスケープポイントとルート
- ・ 荒天時には何をするか（代替見学場所等）

◆ 東北海岸トレイル構想モニターツアー バス送迎ポイント
【第1回・1日目】 3月17日（土）



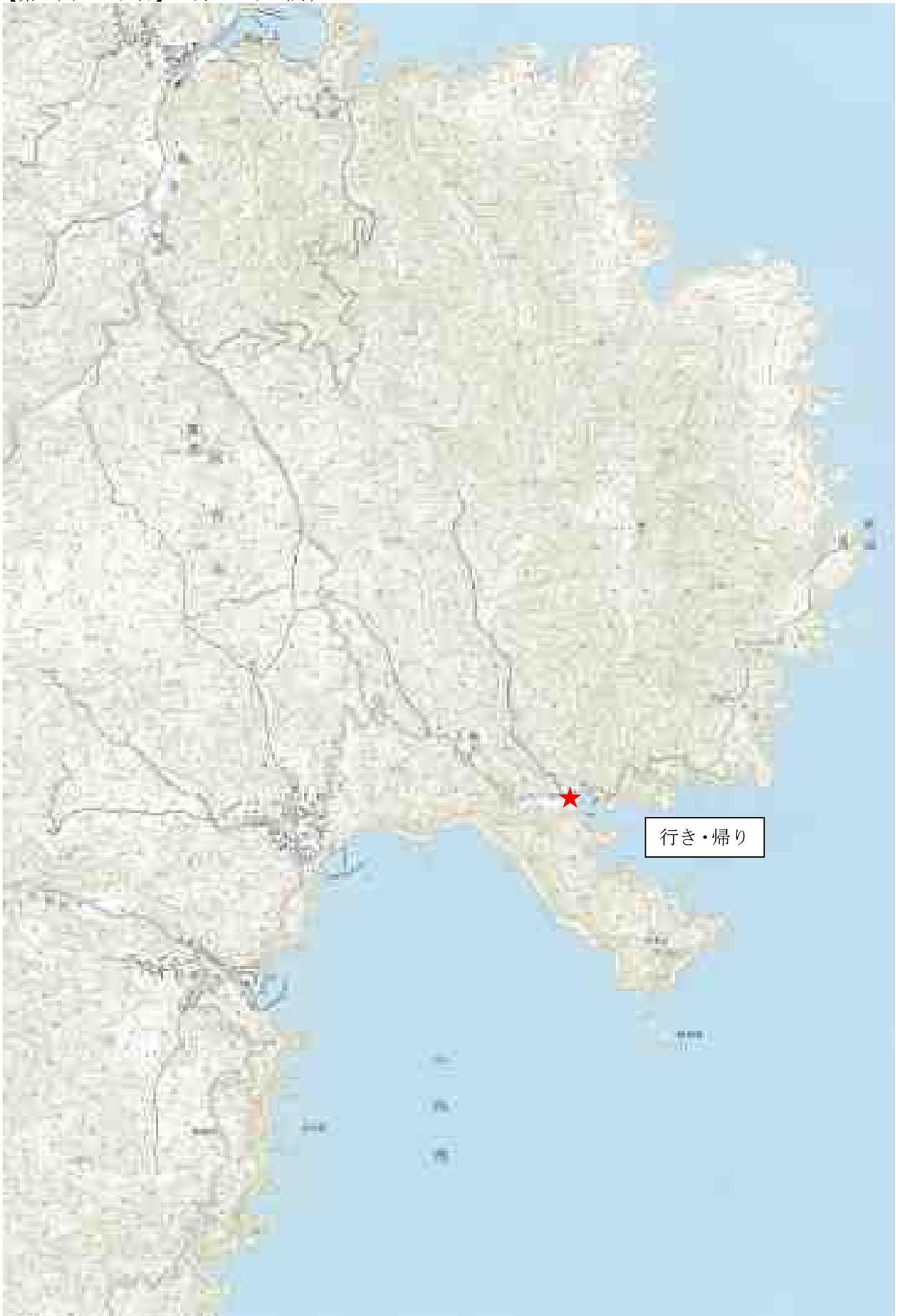
行き



【第1回・2日目】 3月18日（日）



【第2回・1日目】3月19日(月)



【第2回・2日目】 3月20日 (火)



行き

帰り (ロラン局跡)



- ・バスの転回場所や道の状況（積雪）などから判断し、借り上げバスについては当初予定の大型1台を取りやめ、ルートに応じて中型バス1台+小型バス1台、小型バス2台の対応に変更した。
- ・また、トレイル現地においてトイレが極めて不足しているため、近くの道の駅や商業施設、公共施設へのバス移動などの行程変更を行った。

②保険関係

- ・プログラム中の事故等に対応するため、プログラムに参加するモニター、地元ガイド、有識者等、関係者には朝日火災海上保険による国内旅行傷害保険をかけた。

イ. 運営体制と役割

- ・当日は、運営スタッフ3名を配置し、参加者の受付、安全管理、進行管理、記録、アンケート収集等の運營業務を行った。
- ・なお、協力旅行者の添乗員を全行程に渡り1名同行させ、交通機関移動中の誘導、点呼を行うとともに、トレイル現地においてはバスに待機させ、非常時の対応（救急連絡、救出運搬等）に備えた。

ウ. プログラムの記録

- ・記録写真の一部をプログラム進行に沿ってまとめると以下のとおりである。



東京駅集合～東北新幹線乗車



盛岡駅で借り上げバスに乗車



バス車内での昼食（弁当）



トレイル現地（ガイドによる説明、準備体操）



トレイルルートを歩く 第1回・1日目 大沢から日出島



第1回・1日目 潮吹穴付近



第2回・1日目 姉吉～鮭ヶ崎灯台



第2回・1日目 本州最東端の地



宿泊所に到着



ふりかえりと意見交換会（夕食）



第1回・第2日目 田老漁港～山王岩



第1回・第2日 沢尻園地



陸中真崎灯台



第2回・第2日 船越半島 漣磯歩道口～ロラン局跡



第2回・第2日 昼食（山田町かき小屋）



第2日・2日目 奥浄土ヶ浜

盛岡駅で地元関係者とお別れ



復路新幹線車内 アンケートへの記入



東京駅八重洲地中央口での解散

(8) その他

ア. 弁当の手配

プログラムに参加するモニター、地元ガイド、有識者等、関係者には、事前に弁当を準備する旨を伝えておき、断った者以外には弁当を準備した。(弁当代はモニター等の負担)。1日目、2日目ともに地元弁当業者に発注し、地元食材を用いた料理、あるいは地元でよく食べられている料理等を入れたお弁当とした。

イ. 宿泊所の手配

宿泊所は、モニターや有識者等が相互の交流を深めるとともに東北の魅力（食文化や風俗、人情など）に少しでも触れられるよう、目的地周辺の民宿等を検討したが、被災したこともあって数が不足している上、復興関係者で満杯状態であった。

今回の日程において比較的大人数を受け入れられる宿泊所は、宮古市所有のグリーンピア三陸みやこだけであった。

2. アンケート結果の集計・解析

■ アンケート結果の集計

本アンケートは、東北海岸トレイルモニターツアーに参加した公募モニターに対して行ったものである。

アンケート調査の概要は以下のとおりである。

◆ アンケート調査の概要

(1) 調査日と調査方法

第1回モニターツアー 平成24年3月17日（土）～3月18日（日）

第2回モニターツアー 平成24年3月19日（月）～3月20日（火）

- ・各回ともツアー初日にアンケート調査票を配布し、東北海岸トレイル構想の説明及びトレイルコースの踏査の実施後、復路の新幹線車内で調査票に記入いただいた。

(2) サンプル数

第1回モニターツアー参加者 19名

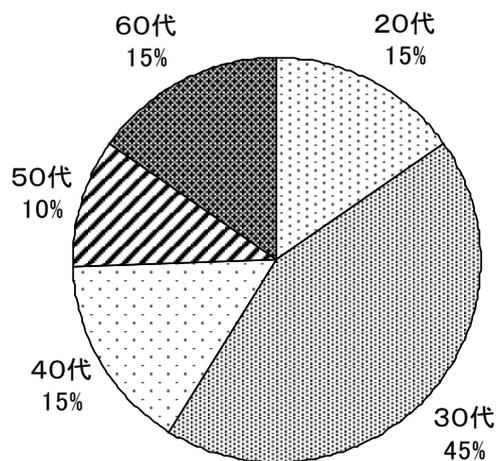
第2回モニターツアー参加者 20名

合計 39名

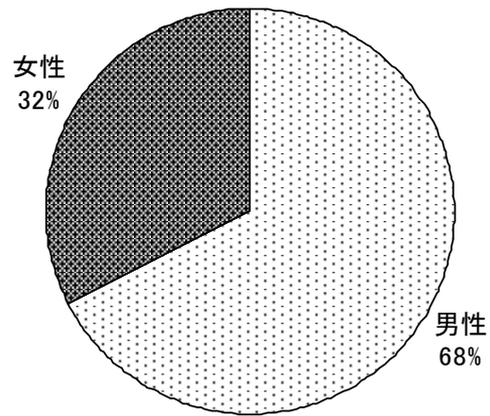
(3) 対象者の特性

問(1)

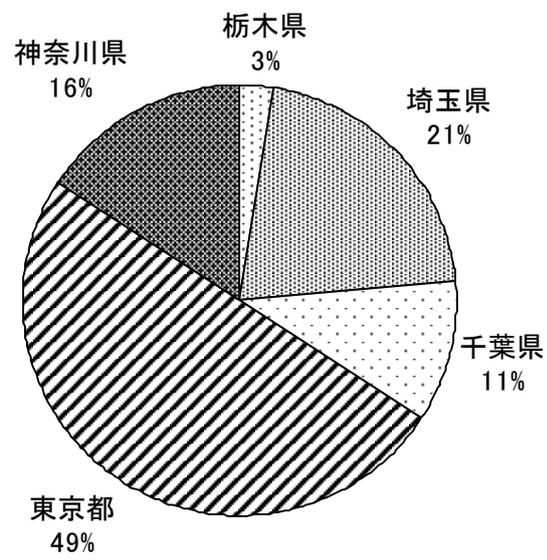
<年齢構成>



<性別>



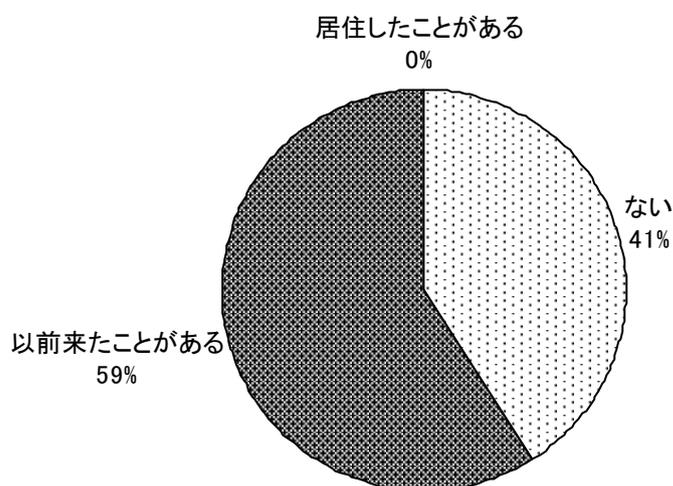
<居住地>



<普段しているアウトドア活動>

普段している活動	活動の頻度	回答者数
登山／ハイキング (日帰り)	年0日	5
	年12日未満	13
	年12日以上	17
	年25日以上	4
登山／ハイキング (テント泊・山小屋泊まり)	年0日	9
	年12日未満	22
	年12日以上	5
	年25日以上	3
カヌー、カヤック	年2日	1
	年5日	1
	年10日以上	2
サイクリング	年3日	3
	年10～12日	4
	ほぼ毎日	2
ウォーキング	年1日～10日	5
	年11～50日	10
	年90～150日	3
オートキャンプ	年1～3回	5
	年5～6回	3
その他	スキー、町歩き、クライミング、バーベキュー、釣り、ランニング、島旅	

<これまで、東北の太平洋沿岸（青森県八戸市～福島県相馬市）に来たことがあるか>



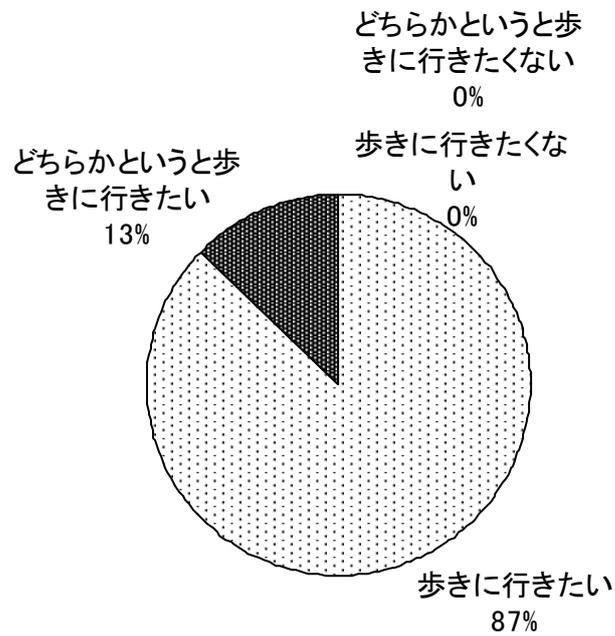
※以前来たことがある方の回数内訳

回数	回答者数
1～3回	16
5～10回	4
15～30回	3

- ・三陸海岸の自然を自分の足で体感できること。また、町並み、文化にも触れたかった。
- ・ロングトレイルを日本にも設置しようとしている環境省のやる気。震災復興もその目的になっている点。米国国立公園局の関与も期待できる点。
- ・東北のトレイル自体歩いたことがなかったのが動機。特に震災後の状況を知りたかった。
- ・海外の国には数百キロにおよぶロングトレイルがあり、日本にもほしいと思っていた。その場所として三陸海岸は最適と思い、実際に歩きたかった。
- ・どのようなトレイルか（道の様子、自然景観の魅力）。被災地の様子を知りたかった。地元の方がトレイル構想にどのような思いをもたれているか。
- ・普段歩いている山中のトレイルと違って海岸のトレイルとはどんなものか、風景、道、集落との接点、アクセスなど。
- ・東北の海岸沿を歩いたことがなかったので歩いてみたかった。
- ・歩くスピードで東北を感じて欲しいというフレーズに共感したから、そして未知の地だった東北を知りたいと思ったから。
- ・沿岸部は交通の便が悪く行きづらいので、いっそのこと沿岸部を歩いて楽しむのは素晴らしいと思ったため。
- ・被災地ということで興味をもった。
- ・以前より三陸海岸沿線の美しさには感じるものがあり鉄道などでは得られない、実際の風景を足を頼りに自然景観他にふれてみたかった。
- ・日本有数の海岸美を誇る三陸海岸を観てみたいと思ったのと今度の大津波災害の現状を見たいと思った。
- ・震災により失われたものがないかを知りたかった。
- ・東北というフィールドにロングトレイルが誕生する事に強く興味を持ち色々知りたいと考えた。
- ・日本にかつてない長さのトレイルであり、それを復興と結びつけている点。
- ・日本ではめずらしい海岸沿いのトレイルに興味があったので。
- ・長い距離を歩くということ。震災のツメあとを見られるという点。
- ・大震災からの復興に大いに寄与出来ると推定した為。
- ・三陸海岸 500km のトレイルにロマンを感じた。
- ・海岸線の風景美を実感したかった。

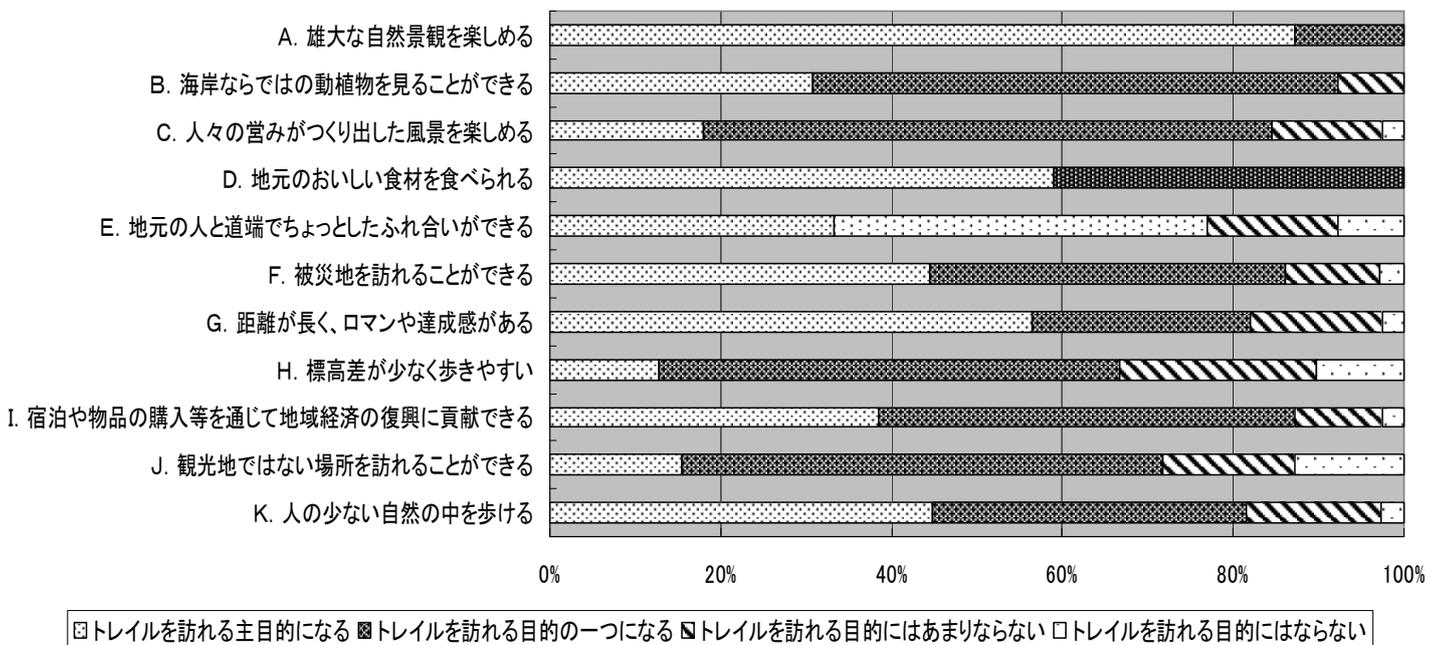
問(4)

＜今後環境省では、東北海岸トレイルのルートの設定を順次行っていく予定です。今回のモニターツアーの経験を踏まえ、あなたは、東北海岸トレイルが設定されたら、歩きに行きたいと思いますか＞



問(5)

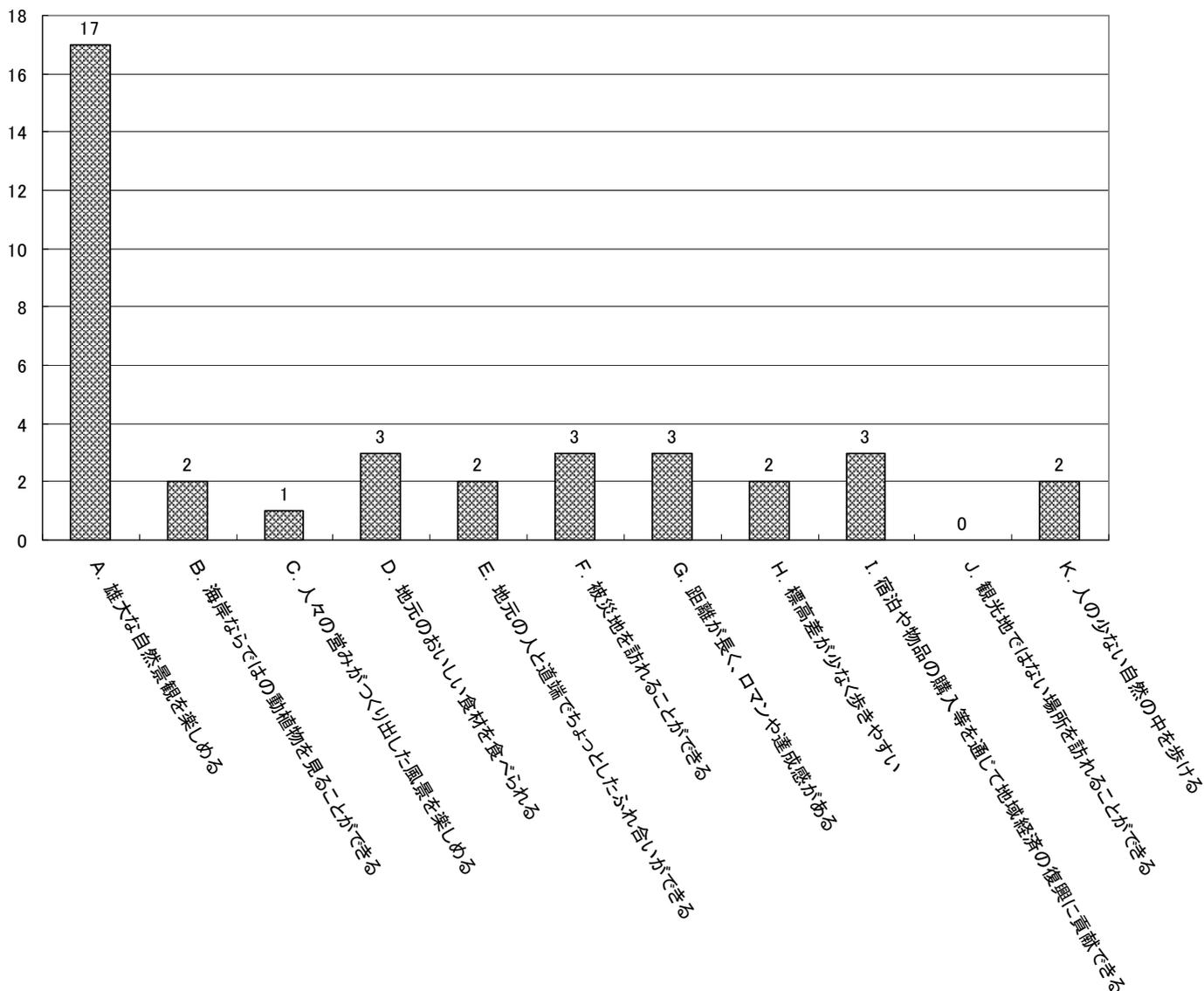
＜あなたが東北海岸トレイルを訪れようか検討するにあたって、重要視することは何ですか＞



問(6)

＜問(5)のAからKのなかでも、特に重要だと思われる項目について、その理由や期待することなどを詳しく教えてください＞

【特に重要な項目】



【その理由】

A. 雄大な自然景観を楽しむ

- ・ その地域ならではの景色を楽しみたい。季節ごとの景色を見たい。
- ・ ほぼ手つかずの自然、土の道、自分の足で歩いていかないと見ることができない景観や文化財等を一般観光客とは違う雰囲気を感じることができる、「自然」に抱かれることができる。
- ・ リアス式海岸沿いであるというのは、このトレイルコースの特長（東北海岸トレイルらしさ）だと思う。山側を歩くことに加えて、海側からも東北海岸トレイルらしさを体感できるアクティビティを整備してほしい。
- ・ 海岸沿いを歩ける（海を眺めて）。「トレイル」から一般的には山を想像するが、日本は海に囲まれているし、それを肌で感じながら歩ける。
- ・ こんなに素晴らしい自然があるのだから環境省のHPに載せて三陸の美しさをPRしてください。自然を壊すことなく、また3. 1 1の地震のすごさを残しながら、楽しみながら歩くことが重要。

- ・トレイルコースを歩いて、建物や道路など、人が作ったものを目にすることなく、素の自然の光景を望むことができた。今後も守るべきものは守り、多くの人に親しんでもらえるコースをお願いしたい。
- ・リアス式海岸線。松と海のコントラスト。今後も、この自然を守りながら、多くの人々が簡単に体感できる整備を続けてほしい。
- ・首都圏から少し遠い上、単なるトレイルでは、なかなかそのトレイルを訪れようという気になれないと考える。そこで、他にはない壮大さが必要である。
- ・津波で地震で何か損なわれようとも、何も手を加えることなく（それが自然で、人の力で何とかできるものではない）そのままの自然を見て感じたいので。それこそが雄大と言えるだろうし、災害を結局忘れないことにつながると思う。
- ・豊かな気持ちになれば、ストレス軽減になると思う。B（動植物）も捨てがたい→ガイドが必須。
- ・日常を離れて自然の中に身を置き、雄大な景色を見ることによって心身ともにリフレッシュ出来る。
- ・四季によって違う植物や気候、それに伴う景観 1 回だけではなく、何度も訪れたいと思います。植物にうといので、メインとなる場所には、看板が欲しい。あと、見られるかもしれない鳥や動物をのせたパンフレットがあつたり有料でもいいので、ガイドさんをつけられると、楽しみが更が増す。
- ・美しい海岸線、山では得られない。又誰でもが参加できるトレイル、短く、長く、歩くことが出来る道。それにより I が生まれてくると思う。
- ・三陸海岸特有の景観がある。
- ・東北の海岸部特有の景色を見ることが出来るため。アルプスやその他山岳地域とは違い、トレッキングの間に海や岩礁が見ることができたら良いと思う。
- ・ロングトレイルを訪れる人の大半は自然の中を歩きたいという理由で来るはずなので。人工物をなるべく作らないで欲しい。（橋、道標など）
- ・人間には作り出せない風景は見る人の心に感動を与えらると思う。景色が良いビューポイントをたくさん作って、そこにじゃまをする木はすべて切っちゃった方が良いと思う。

B. 海岸ならではの動植物を見ることが出来る

- ・遠くまで来て良かったと思えるのは、その土地の特長が大切だと思います。おいしい魚貝類は他で食べられても、リアス式海岸を眺められるトレイルは他にないのでは？
- ・2 斑をリードした寶さんの説明によれば 4 月中旬になれば梅や桜が咲き、山菜も出始め夏は海の色（プランクトン）まで変化するという。1 年を通して来てみたいと思う。

C. 人々の営みがつくりだした風景を楽しめる

- ・厳しい地形、苛酷な自然に悩まされながらも、その土地に生きる人々の暮らしを垣間見ること。

D. 地元のおいしい食材を食べられる

- ・A は一番重要だが特に問題無いと思う。だが、D は提供する側がいないと成立しない。特産品を楽しむルート設定が必要と思う。
- ・私は旅＝食、また、人の営みに食があると考え、食べ物がおいしいと旅先でものすごく楽しむことができると思う。なので、他の地域では、なかなか見受けられない食材・食べ方を積極的に提供していただきたいと考える
- ・三陸海岸ならではの海の幸を食べ歩きながらトレイルウォークというところに非常に魅力を感じる。独特の景観美もさることながら、やはりそれだけでは遠方から歩きにくる動機になかなかならない

と思うので。

E. 地元の人と道端でちょっとしたふれ合いができる

- ・出逢いを大切にしたい。出逢うことから地元の話（歴史など）を伺えたり、人が人を呼ぶことにつながり、被災地復興につながる。
- ・ロングトレイルを歩くことは普通の旅行に近い感覚があり、訪れた地域を深く知りたい。観光事業者でない生活（者）に触れたい。

F. 被災地を訪れることができる

- ・場所が場所だけに、どうしても最初に思い浮かべてしまう。良くも悪くも世界的に注目の高い部分だけに更に装飾する必要はないと思うがどういった状況だったのかポイントごとに印のようなものが残っていたらなと思う。
- ・自然の美しさを感じると共に津波の怖さ、自然の大きさをかいまみて防災の意識を高める。また、実際におとずれて1年たってもまだまだ復興まで時間がかかると感じたので、経済的な意味でも、人が訪れてお金を使ったほうがよいと思った。
- ・自然を歩く歩道としてだけではなく、東北の自然を知り、また地震の事を再確認し、生の有り難さを感じて欲しい。地震があった事を認識出来る標識などを造り、人生教育の一環の場としても活用して欲しい。

G. 距離が長く、ロマンや達成感がある

- ・ただすごいものを見たい、おいしい物が食べたいということであればアクセスの良い所にいけばよいだけ。それらでは得られないものをトレイルを歩くことで得られることが重要だと思う。現在まだ日本にはない500km長のトレイルをぜひ完成させて欲しいと思う。（その際はトレイル文化の進んでいるアメリカ等を参考にするとよりよいかと思う）

H. 標高差が少なく歩きやすい（山登りではない）

- ・歩きやすさ。特に東北海岸に特定すると海岸線を歩くルートであり、決してピークを登攀するタイプのトレイルではない。復興も重要なコンセプトであり、リピーターを集めやすくするためにも、アップダウンの少ないルートづくりを心がけるべきである。
- ・ハードすぎない自然の中で環境が生み出した生活文化も楽しみながら歩けることが、このトレイルの魅力であり、また、その方向での整備を望む。

I. 宿泊や物品の購入等を通じて地域経済の復興に貢献できる

- ・旅の目的に旅先の文化に触れることを上位に位置づけている。保全も継承も地域の方がいることで達成されるが、そのためには旅行者が地域に歓迎される存在でなければならない。土地の食や生活にふれあえる滞在や、みやげ物の購入などの機会がウオーキングの前後にあることが期待される
- ・労働（ドロ掃き、がれき片付け等）のボランティアは体力的、時間的にもできないが、被災地を訪れて観光をするとともに、地元で宿泊や物品購入等を通じて地域の復興に貢献できればと考えている人は多いと思う
- ・被災地の復興を手伝いたい気持ちはあっても募金ぐらいしかできずにもどかしい思いを抱いている人は私も含めたくさんいると思う。こうして、自分の好きな事を楽しみながら、それぞれが地域経済の復興に貢献できるのであれば、一方的なサポートにもならず、又、お互いにとって良い結果を生むのではと思う。

K. 人の少ない自然の中を歩ける

- ・地元の人々には大した事ではないであろうが、関東圏の人々には人気少なくしかも山と海の光景が溶け合った景観は素晴らしい。
- ・のんびりと自然とふれあうことができることがこのトレイルのウリだと思います。あまり人が増えすぎると辛い。

問(7)

<問(5)のAからK以外で、重要だと思われる点があれば、教えてください>

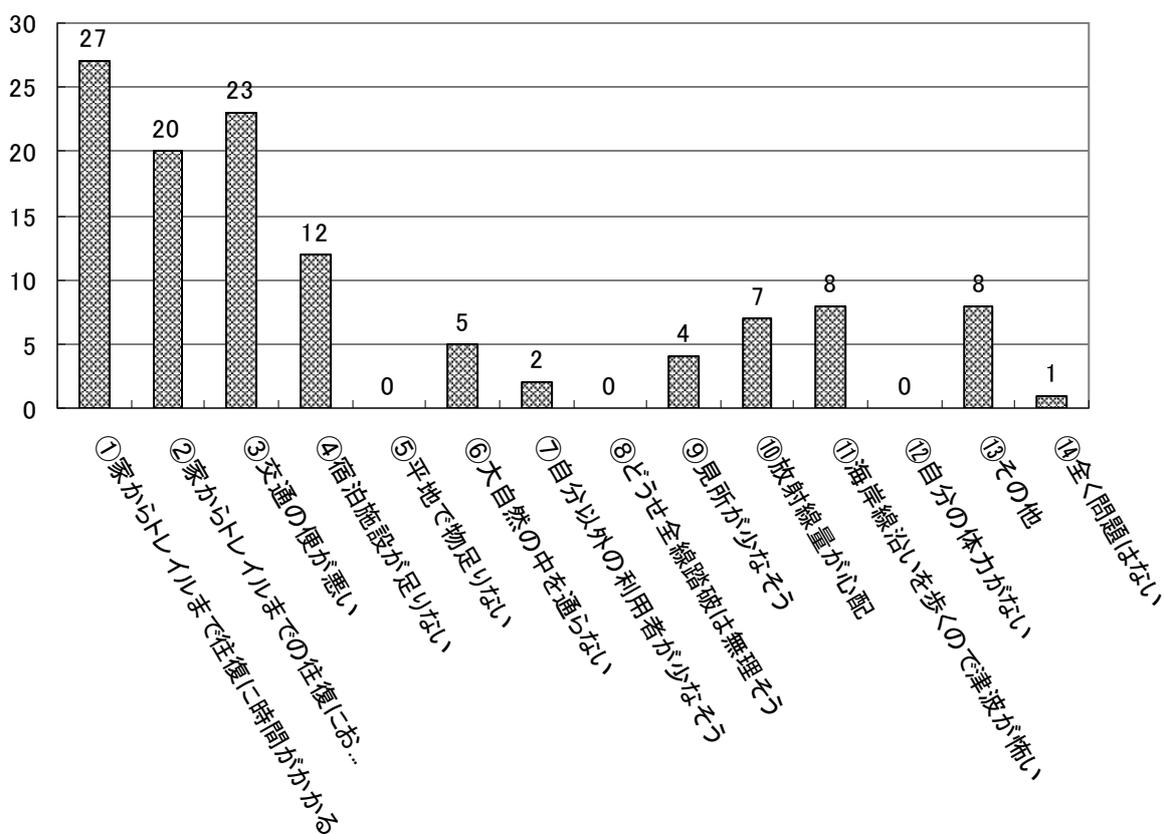
- ・そもそも東北の太平洋沿岸部の観光地やトレイルの存在を知らないこと。
- ・ローカルガイドによる案内があること。
- ・トイレなどのハード面の充実。
- ・様々な興味を持った人々に、それなりに楽しめるようなポイントを点在させること。箱物ありきのルート開発はிரない、コンクリートの道は各コースの中で一部分でよい。土の道、森の中、海岸の岩や砂を活かしたコース設計を！
- ・公共交通機関や道路、港湾等の整備を進める。
- ・宮古のように交通の便がよくない地域がトレイル中には多々あると思う。なので、より多くの人達に利用してもらうためにはトレイルのアクセスを考えることが重要だと思う。
- ・状況によるかもしれないが、もし家族で来るならば、自然体験（薪割り、収穫等）があれば、子供も親と一緒に楽しめると思う。
- ・年齢、人数、構成、スケジュール（季節）に制約がないこと。
- ・こんなに美しい景観が楽しめるのだからJRと観光庁とタッグを組んでPRしてください。東北を応援しようとモニターを行っているのだから、ちゃんと税金をむだなく使ってほしい。
- ・Dの食材。地産地消の言葉通り地元の特産を食すことは重要。Cの風景。日頃食している物がどう生産（養殖）されているか。
- ・距離が長く、一筆でつながっていることが重要である。全区間を完歩するべくコースを設定すると人はそれを達成しようとする思いが働き、また東北に足を運ぶモチベーションが上がると思う。
- ・知らないことを知ること。知らなかったことを見て聴いて経験すること。
- ・複合的な楽しみ方の提案。
- ・質の高いガイド。この存在が重要！またはガイド的な案内板。
- ・ハイカーのあこがれのトレイルになること。
- ・トレッキングコースまでのアクセス方法がいくつかあるとよいと思う。範囲が広いので、見所を含めたガイドマップなどがきちんと入りやすい。
- ・地元の方とのお話の中で夏に海に霧がかかる独特の現象があると知った。又、そのためにニッコウキスゲなど高原植物が咲くとも聞いた。すべて初めて知ることであったが、こういった独特の自然現象などは訪れる大きな理由になると思う。
- ・テント場や東屋、ちょっとしたベンチなど老若男女誰でも歩きやすい、疲れたら休める場所。コースごとの難易度がわからないこと、初心者は不安なので、事前に情報が入手できるようにしてほしい。
- ・自然をこわしてしまう方向にならないようにしてほしい。（人が訪れた結果自然が破壊されたなど）
- ・トレイルに於いて特に大事と思われる点は、今後おこりうる地震の際にも安心して歩ける為の様々な

な配慮が大切だと思います。孤立してしまう可能性大。

- ・度々の大災害から復興するには、その土地を良く理解し大胆な発想で復興策を講じる必要がある。
- ・Gとかぶるかもしれないが、特に東京など都会から行く人々はむかしながらの文化（古民家、集落、古道）に興味を持っていると思う。東北のストーリー性がアピール出来ると良いと思う。
- ・アクセスの容易さ。
- ・アクセス方法等、情報をすべて把握している HP と、できたら Facebook が必要。情報がなければ人は来ない。
- ・キャンプ指定地（テント泊できる場所・水場とトイレ完備）がなければ実際に歩こうとは思わない。人を呼ぶのに一番重要なことだと思う。
- ・ロングトレイル構想を早期に確立して、そのステップを明らかにして、魅力をアピールする。
- ・地元のネイチャーガイドが必要である。
- ・歩ききった時に完歩証明書のようなものがあると、モチベーションの一つになりよいと思う。またキャンプ場やトイレの設備・ルールがしっかりしていることも重要だと思う。
- ・重複するかも知れないが、完全な自然ではなく生活を感じる自然散策をさせて欲しいと思う。

問(8)

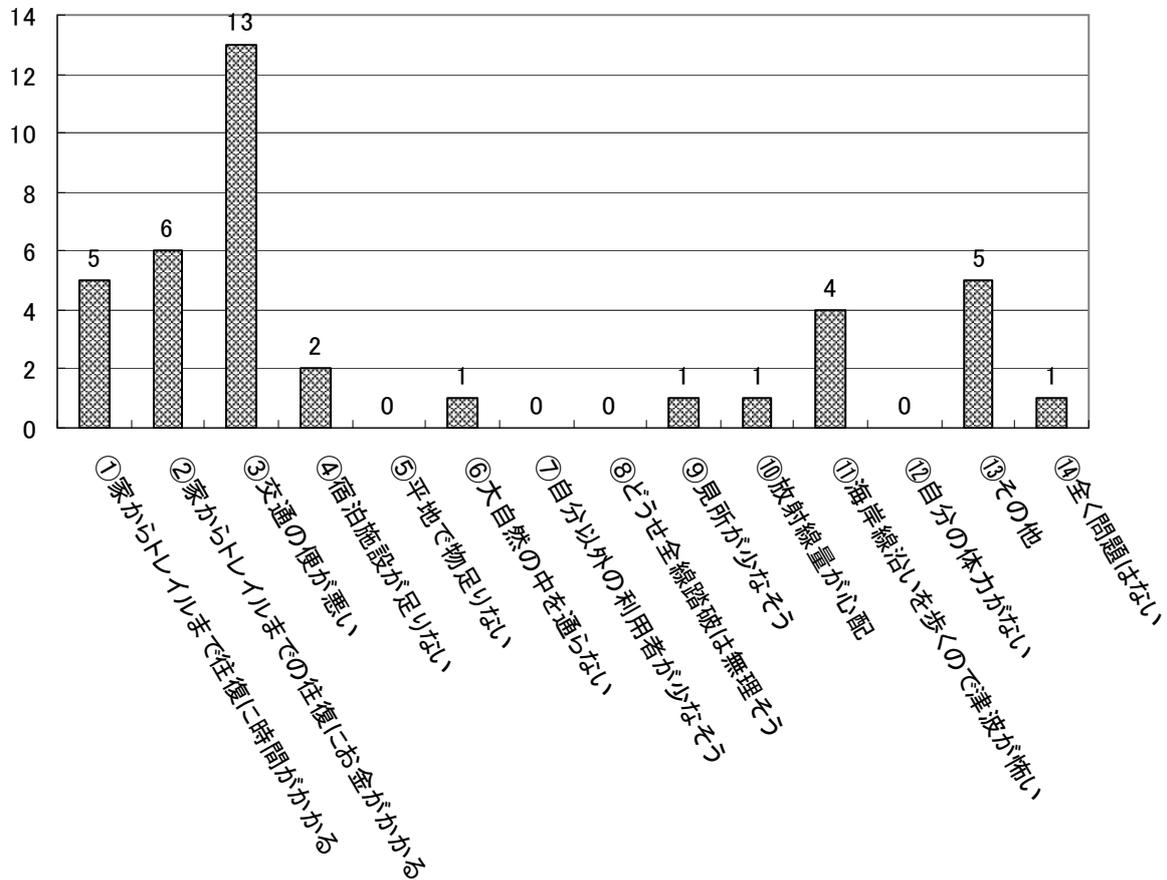
<東北海岸トレイルの課題についてお聞きします。あなたが東北海岸トレイルを訪れようか検討するにあたって、「やっぱり行くのは止めようかな」という考えが頭をよぎるとすれば、その理由は何でしょうか>



問(9)

<問(8)で選んだ課題について、特に問題だと思う点について、その理由などを教えてください> (複数回答)

【特に問題だと思う点】



【理由】

① 家からトレイルまで往復に時間がかかる

- ・例にもあるように長期休暇がないので、首都圏から一泊二日だと少し厳しく感じるため。
- ・往復の移動に時間がかかるので簡単には来にくい。
- ・アクセスの問題は、社会人にとって目的地を決める大事な要素の一つだと思う。限られた時間の中で、なるべくその時間を自然の中で過ごしたい為、バスや電車の待ち時間が続くのは大変だと正直思う。
- ・仕事を長期休みにくい。家族がいると、全員で楽しめる場所じゃないと、GWとか長期の休みには行きづらい。なので、易しいコースとキャンプ、自然教室のようなセットプランで、行きやすいようにしてほしい。(この場合、全線踏破は難しいかもしれませんが)
- ・東京を朝に出て、その日のうちに歩きたず事ができなさそう。③も少しかかわってくるが、接続が悪ければ夕方につけるかも分からない。

② 家からトレイルまでの往復にお金がかかる

- ・家族が友人と一緒に来たいと思う時、予算的な問題が発生すると思われる。
- ・もう少し交通費が安くなるとうれしい。

- ・仕事を長く休めない→結果→速くいきたい→お金がかかる交通手段になる。
- ・今回来て、やはり感じたのが、盛岡からのアクセス。車で直接行ってもあれだけ時間がかかるのだから、自力で、となると正直どうすればいいのか…と感じた。
- ・学生なのであまりに高額だと、既に素晴らしい体験ができると分かっており、かつ東北よりも安く行くことができるアルプス等へ足がのびてしまうため。
- ・新幹線往復で3万円近い金額。その金額があれば、北海道でも沖縄でもパッケージツアーで行ける。これを解決しないと自然や地域の魅力があっても競争にならない。

③ 交通の便が悪い（電車の本数など）

- ・③がクリアできれば①は自ずと短くなるのでは。
- ・車がないとスタート地点にも立てなさそう。車だとスタート地点まで戻らないといけないので不便
- ・往復時間が長いと総日程も長くなりお金よりも「そんなに休めない」ということになり、出かけるのがためらってしまう。
- ・今回のモニターツアーでは新幹線とバスを乗り継いで、5～6時間かけて宮古に着いた。その間、ずっと座っていておしりも痛い。東京から遠く離れているのだから時間がかかるのは仕方ない。行くまでの時間を楽しみたい。「東北海岸トレイルに着いたぞ！」という感動を味わいたい。「東北海岸らしさ」を感じられるアクセス方法を見つけ出すべきだと思う。
- ・トイレがないのでこまる。休む場所がない。
- ・コースと平行して走る公共交通機関がないと、ルート設定が限られてしまう。また、自家用車で行った場合、スタート地点に戻ることができないため。
- ・登山家の田部井さんは「やりたい、やりたいと言いながら結局やらないのは、やりたくないということ」とおっしゃっていた。時間とお金を理由にするのは、結局行く必要なしなのだ。レンタカーなど自分で車を運転しないといけなくなると、トレイルから外れるから。
- ・目的地までのアクセスが悪い、時間がかかる。
- ・交通手段が難しそう。レンタカーを借りても往復するような感じの場所ではなさそうだったので。とはいえタクシーではお金がかかりそうだし、帰りもどこで呼べばいいのか、悩みそうに思った。
- ・トレイル以外に多くの時間を必要とされる。
- ・色んな人が踏破を目指すに当たって、スルーハイクをするだけの長期間休める人は少ないと思う。その場合区間を区切って何度か訪れるセクションハイクがメインになると思う。交通の便が悪いとそれすら行うのが難しくなり、時間的な問題で踏破が厳しいということになるため、挑戦しよう、歩いてみようという人は減ってしまうと思う。
- ・トレイルヘッドに出る為には、車などの交通手段が必要となる。主要なトレイルヘッド付近に足が必要。そうでなければ、気軽に歩けるトレイルにはならない。そこで、トレイルヘッド付近の宿泊施設と連携し、送迎サービスを行うべき、その施設に泊まればシャトルが付いてくる様にすれば、宿泊施設も利用する。また若者向けにトレイルヘッド近くにキャンプサイトがあれば尚良い。
- ・せっかくのトレイルでも現地に行くまでがあまりにも不便だとトレイルに行く気が失せてしまう。

④ 宿泊施設が少ない

- ・踏破ということ考えると、距離が永いので多くの日数が必要となるが、安く泊まれる自炊小舎、キャンプ施設などがあれば気軽にトレイルを企画することができる。
- ・自分だけでは、トイレと水があれば道の駅等でのビバーク（テント泊）でも構わないが、家族、友達等にすすめるには、安心して泊れる場所は不可欠。

⑤ 平地で物足りない

※回答者なし

⑥ 大自然のなかを通らない

- ・市街地ばかりを通る、コース中全部が舗装道では、何のためのロングトレイルコースなのか、分からなくなってしまう。

⑦ 自分以外の利用者が少なそう

※回答者なし

⑧ どうせ全線踏破は無理そう

※回答者なし

⑨ 見所が少なそう

- ・見所が少ない事は、行こうとする人がストーリーをつくりにくい事とつながると思う。幅広い人々に（女性、ビギナー）はアクションまでいかない気が…地震でストーリーを考え、プランニングが出来る人々は問題の無い事かもしれない。

⑩ 放射線量が心配

- ・宮城以南に限る。自分や家族、特に子供への影響。

⑪ 海岸線沿いを歩くので津波が怖い

- ・津波から1年、何度もボランティアを考えたが、正直怖くて訪れることができなかった。今回も直前の地震で楽しめるか疑問だった。
- ・逃げ場がわからないから。いつ大きな地震がおこるかわからないので不安がある。
- ・大地震がおきたら必ずある津波に対し情報も含めて避難場所があり解り易い事。今回歩いたコースは余り心配いらない高地であったがそればかりではないと思う。又、交通の便が悪いと思う。車(?)バス(あるのかな?)
- ・安全、安心が必要。避難場所(トレッキング中)の確保。

⑫ 自分の体力がない

※回答者なし

⑬ その他

(ガイドの存在欠如)

- ・道案内を含めそのトレイルがある土地の自然や文化を伝えてくれるガイドさんに出会うことを、歩きに行く目的の主要な位置においているため。ガイドしてくれる方がいないトレイルは地域との関わりの希薄な道ではないかと思い、心配になる。

(アップダウンが激しいこと)

- ・コース設定。今回歩いてみてルート設定に高低差が何度も出てきて歩きにくいと思った。リピーターにはなりたくないと思った。海岸に下りるルートの場合の高低差はやむを得ないが、通過する(次の目的地へ向かう)ルートはなるべく等高線沿いにルートを設定すべきである。今からでも少しず

つ整備することを望む。

(まとめて休みをとるのが難しい)

- ・個人の問題になると思うが、3～4日くらいの行程で、ある程度楽しめるプランができれば、その気になるか考える。

(キャンプ地でのテント泊ができなければ歩こうと思わない)

- ・震災の影響もあって周囲やトレイル上にキャンプ地が作れるのか心配になる。衣食住をかつぎながら移動することがロングトレイルを歩くことの楽しさの主なものになるので、全線でホテルや民宿などを利用しなければならないものなら魅力が薄れてしまう。

(キャンプ地が少ない、トイレが少ない)

- ・ロングトレイルを歩く人達はみんなテント泊をすると思うから民宿に泊まるのでは意味がない。日帰りの観光客の人達もトイレがなければ不便と思う。

⑭ 全く問題はない

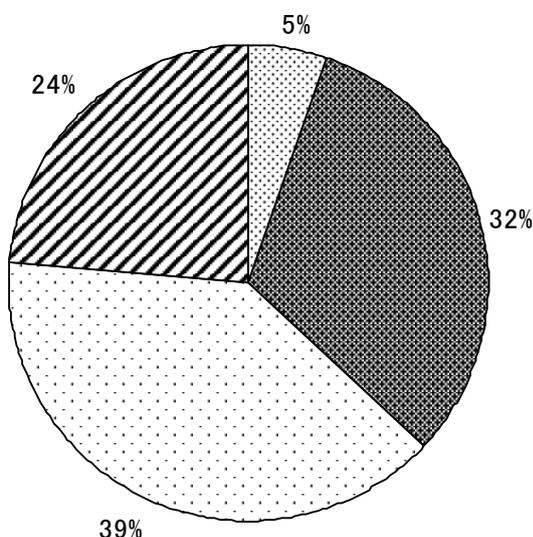
- ・あるとすれば、トイレ(テント泊を予定しているの)と食料のデポ・調達の方法、テント場、水。

問(10)

くもし、あなたが東北海岸トレイルを歩くとしたら、どんな訪れ方をしたいと思いますか。あなたの考えに近いものを、それぞれ選んでください>

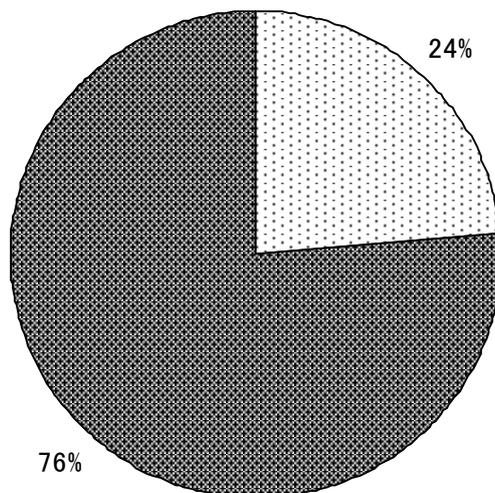
【歩き方】

- ①風光明媚な観光スポットなどをいくつかピックアップして、徒歩30分～1, 2時間くらいの区間を飛び飛びに歩きたい
- ②風光明媚な区間をいくつかピックアップして、それぞれ半日～1, 2日くらいの区間をいくつか歩きたい
- ③全線踏破を目標として、いくつかの区間に分けて断続的に歩きたい
- ④全線踏破を目指して全区間を一気に歩き通したい



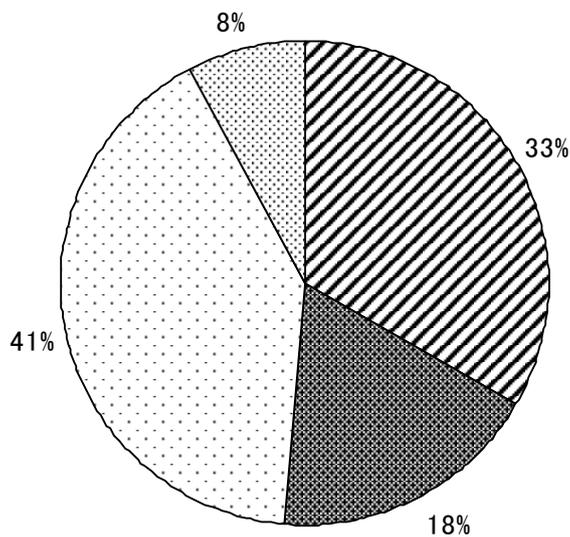
【個人旅行かどうか】

- ☐ ①パッケージツアーに参加して歩きたい
- ②自ら行程を計画し、交通手段や宿泊場所などの手配も自ら行って、歩きたい



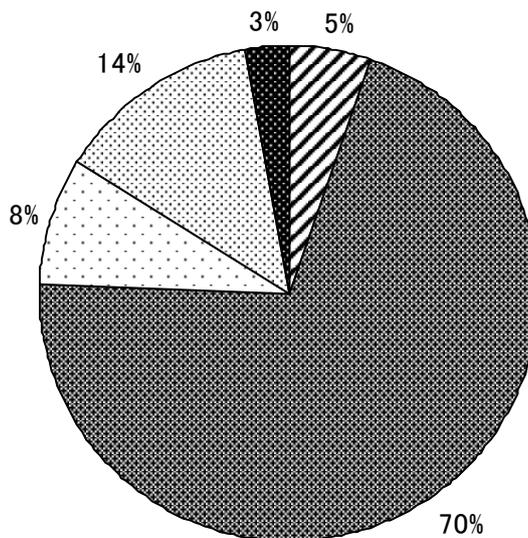
【誰と歩くか】

- ①ひとりで歩きたい
- ②家族や友人知人と一緒に歩きたい(中学生以下の子どもを含む。9人以下)
- ☐ ③家族や友人知人と一緒に歩きたい(全員高校生以上。9人以下)
- ④団体で歩きたい(10人以上。パッケージツアーなど)



【旅行中の主な移動手段】

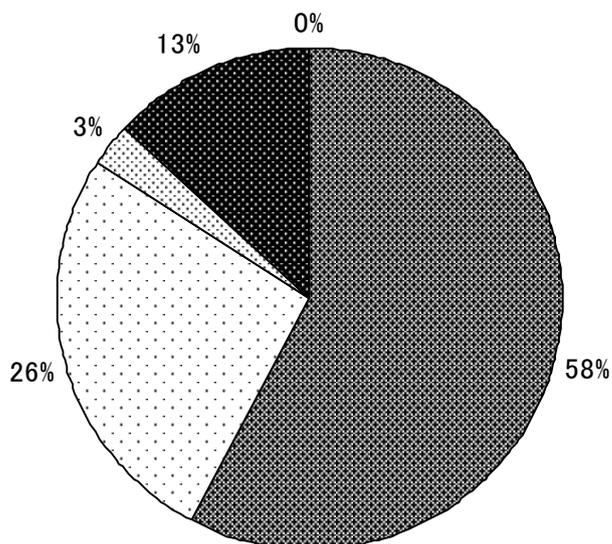
- ①主な移動手段としては、自家用車を使いたい
- ②主な移動手段としては、公共交通機関(電車・バス・タクシー)を使いたい
- ③主な移動手段としては、レンタカー(電車との組み合わせ含む)を使いたい
- ④主な移動手段としては、パッケージツアーのバスを使いたい
- ⑤主な移動手段としては、自転車を使いたい



問(11)

<今のあなたが置かれている状況を踏まえた場合、一回の訪問でどのくらい東北海岸トレイルに滞在できそうでしょうか>

- ①日帰り
- ②1~2泊
- ③3~4泊
- ④5~6泊
- ⑤1週間以上

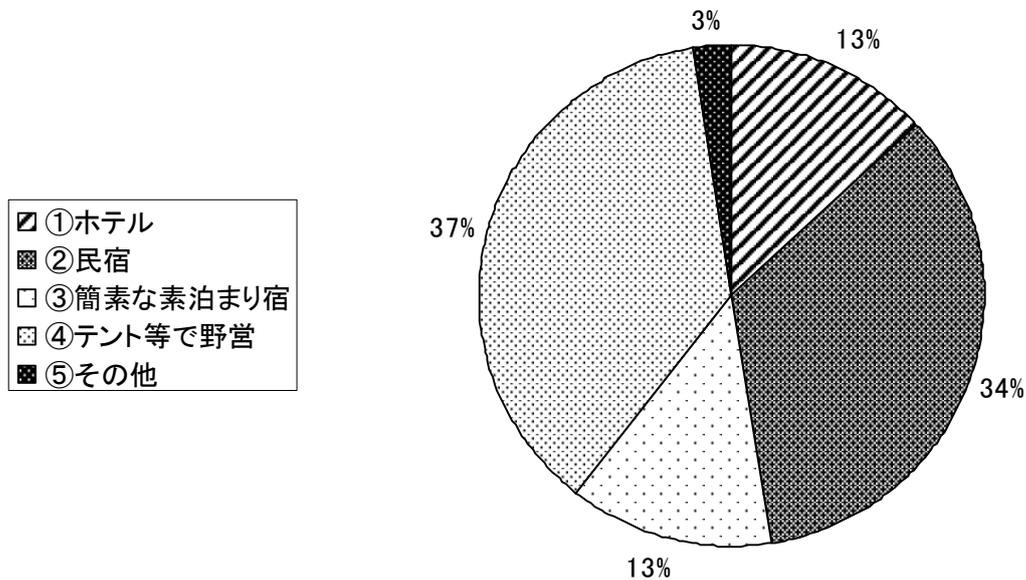


【1週間以上の具体的な泊数】

1ヶ月以内、20泊程度(2名回答)、9泊程度

問(12)

<問(11)の質問で宿泊あり（①以外）と回答いただいた方に質問します。どういった宿泊形態を選びたいですか>



【その他の形態】

温泉がある所、ビジネスホテル

【その宿泊形態を選ぶ理由】

① ホテル

- ・家族等で行く場合、ある程度以上のきれいさを求められるため、ホテルや公共の宿などでないと喜ばれない。
- ・きれいでないといや。できれば温泉に入りながらがよい。
- ・食事、サービスを考えるとホテル。
- ・何かと便利。
- ・ホテルにて温泉、食事を楽しみたい。

② 民宿

- ・民宿ならではの料理に期待する。ホテルよりも安価で宿泊できそうなので。でもホテルの利便性にも魅力がある。温泉もあるとなおよいと思う。
- ・地域ならではの食、人との出会いがあるから。
- ・漁村などの民宿だと、そこで採れた新鮮な魚貝類や、山菜類を味わい、亭主等との距離が近そうだから。
- ・地元の食材を利用した料理が味わえるため。また、海から比較的近い漁村に立地していることが多いため。
- ・③（簡素な素泊まり宿）が望ましいが実際に食料補給の場所が少ないため②（民宿）を選択した。安く、かつサービス（食事・入浴）が得られるため。

- ・その土地の人が普段食べているごはんが食べられて、その土地の交流ができるので。
- ・安くて荷物（テント）が減る。希望としてはテント泊で長い距離を歩きたい。
- ・温泉付き。昼の弁当を作ってくれる所。トレイル情報が入手できる所。
- ・家族のため、地元の方（宿の方）と話したい、食を楽しみたい。
- ・理想的にはテント泊だが、重い、水、食料などの調達が困難そうなので、地元の料理がいただける民宿に泊りたい。
- ・地元の方とふれ合う機会として、また東北で被害に合った民宿でこれから再開する所などがあれば泊りたい。
- ・地域の人々とふれ合いたい。海の美味しい料理を食べたい。
- ・その土地の食材等による食事を楽しみたい。

③ 簡素な素泊まり宿

- ・野営できるほどの装備と技術はないけれど、自然の中でのキャンプを楽しみたいから。
- ・テント場では装備が多くなり負担。山登りとは別物と考えて。
- ・トレイルが目的なのでお風呂と寝る所があれば宿は簡素で良い、旅費を安く済ませたいので。
- ・比較的リーズナブルで食事等自分でチョイスして、東北名物の名産品を食べられる気がする。④も自然を感じられてよさそうだなと思う。
- ・往復・トレイル距離が大きいので、泊数が多くなると思われるが、費用をおさえるためには、泊経費を抑えたい。体調が許せばテント泊も考えるが、日数が増えれば、快適性維持のため宿泊施設（風呂、シャワーなど）利用と複合さえることを考える。

④ テント等で野営

- ・安あがり、より自然を感じることが出来る。
- ・歩く日数の食料や水を自らの足で運ぶ中で大自然に抱かれていたい。
- ・好きだからとしか…。
- ・トレイルを歩く楽しみの主なものだから。
- ・せっかく自然に行くのなら、テントに泊まりたい。行きやすいように、レンタルしてくれると尚うれしいです。突然、天候悪化した場合、泊まれる場所があるのかは不安。
- ・個々のスタイルによるが…私のプランニングは、テント泊を中心に地元のうまい物を食べ、地図とにらめっこしながらトライしたいと思う。
- ・最もトレイルの魅力が味わえるため。ただし、トレイルからアクセスが良く料理が美味しい等の名物民宿があればそれも良いと思う。
- ・自然の中で寝たいので。
- ・自然の中に常に身を置いていたいから。
- ・自分の志向。（コストと時間を自由に）
- ・大自然に囲まれた空間で過ごすことにトレイルの魅力を感じているため。
- ・自然の中で寝たい。（海岸のトレイルスタイル）民宿も値段によっては Mix して使用したい。
- ・高級すぎるホテルは不要。今回歩いたトレイルの中でも、テント泊したい場所は多数あった。

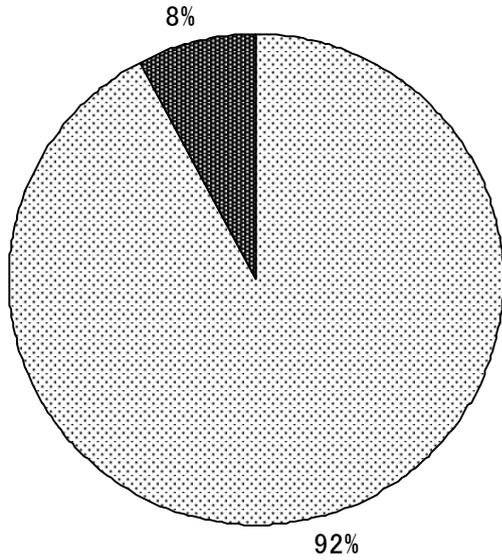
⑤ その他

※回答者なし

問(13)

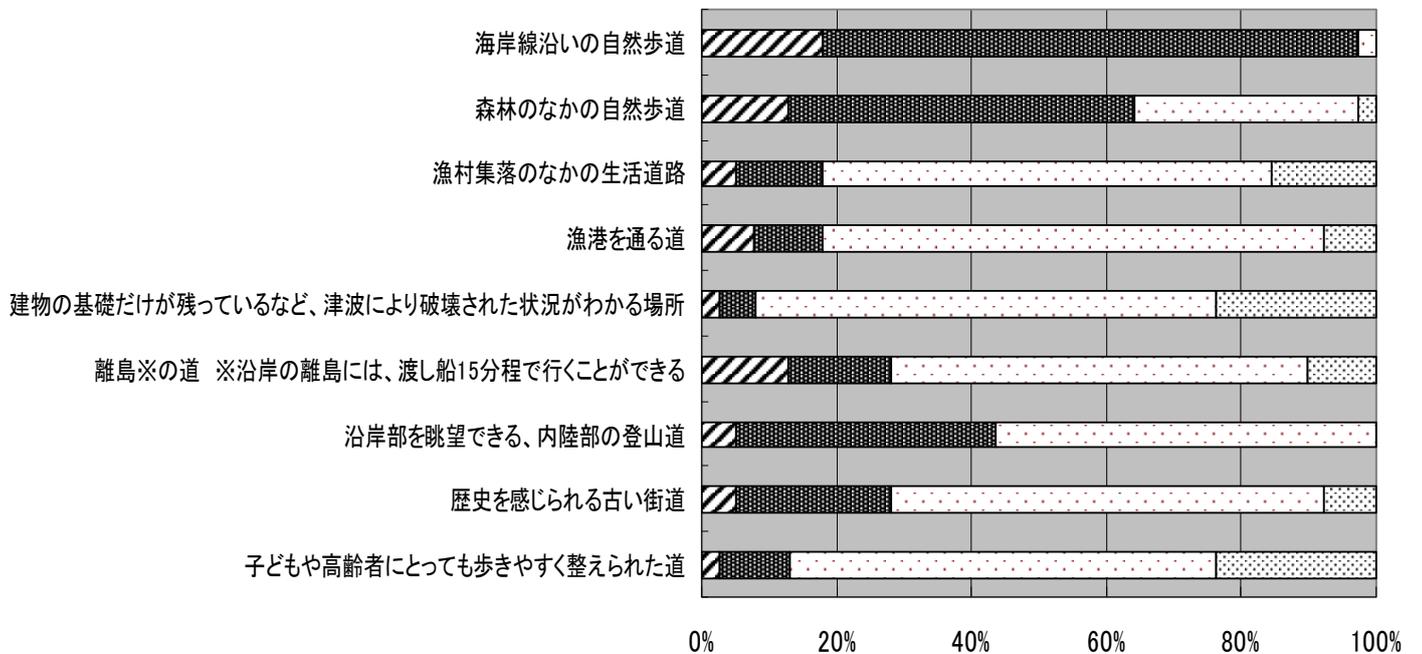
<東北海岸トレイルのルートと防災との関係について、あなたのご意見に近いものはどれですか>

- ☒ ①海岸の景色を見ながら歩きたいので、ところどころに津波からの避難場所が確保されるのであれば、できるだけ海に近い場所を通りたい。
- ☒ ②部分的にしか海岸の景色が見えなくても、津波の心配がない高台や内陸部を通るほうがよい。



問(14)

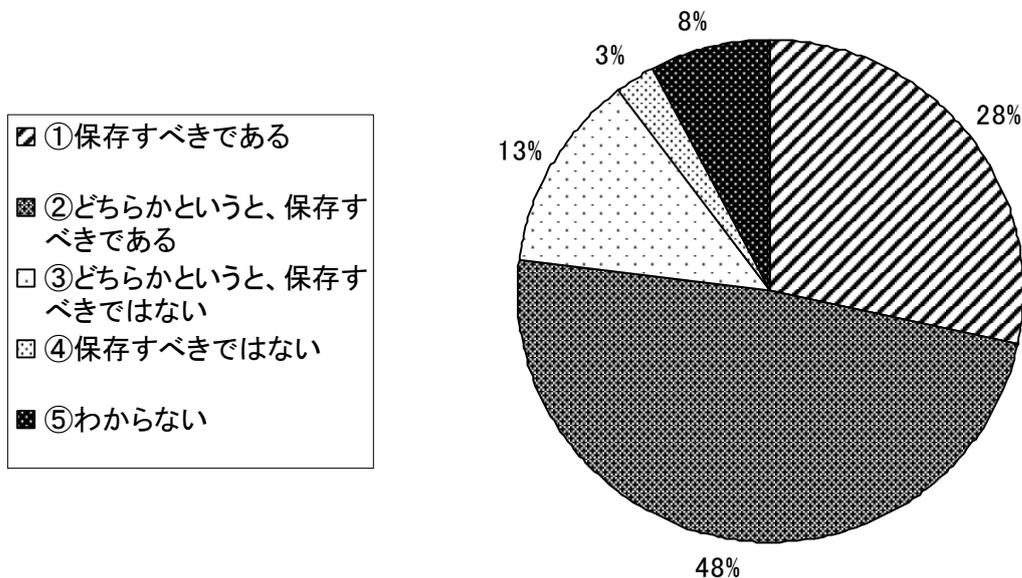
<どのような場所を歩きたいですか>



- ☑ 全線を通してこういう道を歩きたい
- ☑ 部分的には違うみちがあってもよいが、多くはこういう道を歩きたい
- ☐ 部分的にはこういう道を歩きたい。
- ☑ 全線を通してこういう道は歩きたいと思わない

問(15)

＜今回の大震災の教訓を将来に伝えるため、津波によって壊れた施設（壊れた建物、打ち上げられた漁船など）を遺構として保存してはどうか、という意見があります。東北海岸トレイル沿いにそういったものを残しておくことについて、あなたのご意見に近いものはどれですか＞



＜①～⑤を選んだ理由を教えてください＞

① 保存すべきである

- ・津波の恐ろしさを忘れないため。ただ地元の人が毎日目にするような所は、避けるべき。見に行きたい人しか見えない所。
- ・人はすぐに忘れてしまう。忘れないで危機感をもつことが重要。
- ・過去の歴史を後世に伝えるためにも、現物を残すべきと思う。復元や模型ではリアル感がない。
- ・その地に住む人も、その土地に住まない全世界の人も忘れてはならない。自然はコントロールできない。そのことを忘れてはならない。
- ・来訪の主目的の一つだから。ただし、地元の方への配慮の次。
- ・今日、初めて被災した場所を実際に見て、やはり映像で見るとは全然違う衝撃を受けました。遺構のみならず、昭和8年の津波石碑、又、トドヶ崎途中の津波最高地点などは強くアピールすべき。ここまで波が来る、ここまで海がふくれる、ここまで巨大なコンクリートを破壊する人だというスケール感は、やはり見てみないとわからない。東北以外の人でも今後東北に住む可能性があるかもしれない東北以外の人間も子々孫々にまで語りつぐ必要があると感じたため。
- ・復興と結びつける以上、そういった物をハイカーが見て何かを感じてもらうことが必要だと思うため。そしてそれは大災害の記憶を風化させないために必要である。
- ・広島原爆ドームがそのままの形で残っているのと同じ理由。
- ・津波をいつもでも忘れない為。
- ・(6)でも答えた様に学べるトレイルとして活用する為。
- ・このトレイルが復興のシンボルならば、やはり保存すべきだと思う。大震災の怖さを学びながらト

レイルをする形でよいと思う。

② どちらかというと、保存すべきである

- ・可能であれば残していただき、実物を見る事のインパクトを大切にしたいと思う。
- ・記憶は風化しやすく、教訓もしかり。震災直後は「見たくない」という理由で遺物の撤去が続いたが、そのような声も時とともに少なくなっていく。そのような中でものが通した警告の意味は大きいと考える。「保存すべき」と答えるところを被災者の気持ちに配慮して②。
- ・ただし決めるのは地元住民だと思う。地元住民や市町村行政単位が「保存し残して他者に見てもらいたい」として恒久的に残してある場所であるならば、全トレイルにコース上に数カ所あってもよいと思う。あくまでも地元住民の意志を第一義的にすべきで、アンケートの設問としてはどうかと思った。
- ・被災者の心情はいろいろだと思うが、教訓を後世に伝えるため、少しは保存すべきと思う。広島の実験ドームを見た人は必ず原爆の恐さを実感できると思う。
- ・被災された方々の気持ちをくむと、どうすべきかというのは難しいが、人々の記憶に残していき、常に防災意識を高めるという点で、どちらかというと保存すべきだと考える（被災者以外が目に見えないものを教訓とするのは難しい）。
- ・持ち主の意向が最優先されることになるが、公的建築物となどは教育的意味あいでも所要所に保存されているとよいと思う。
- ・全てではなくとも遺構があることで震災の爪痕は風化しない。
- ・地震から得た教訓や亡くなった人の事を風化させない。思い出すため、亡くなった人の事を思うため。
- ・住んでいる方の同意があれば遺構があることもこのトレイルの特色の一つになると思うから。
- ・実際に自分の目で津波の恐ろしさを知って感じる必要があると思うのでこれから生まれてくる子供達にも伝えていく必要があると思うので。
- ・教訓として残しておくことは必要ですが、精神的に受け入れられない方もいると思うので、エスケープできたらいいと思う。
- ・自然への畏怖を忘れない為にも残しておいた方がよいと思う。
- ・絶対に忘れさられてはいけない尊い（壊れた建物他）事なので。現在経験した人々にとっては辛い事だがこれから生まれてくる未来をになう子供達には伝えるべき事だと思うので。
- ・その土地に住まわれる方々の考えを基本とするべきと思う。
- ・そこに住む人々にはつらい事になると思うが、津波のおそろしさを知るという事、又、気づきをあたえられる気がする。何百年に一度の津波であれば、くり返さない為の1つのツールになるのではと思った。
- ・住人の方の心情がわからないのですべきとは言えないがよそ者としては知りたい、見たいものだと思います。日本人だけ呼びたいわけじゃないですよね？
- ・歴史的には残すべきと思うが、被災者の気持ち（忘れない思い出したくない）も大切。
- ・被災した方々だけでなく、多くの方が大震災の教訓を学ぶため、また美しい自然が恐怖となる側面を持つということを実感するために非常に稀有なものとなると思う。しかし被災者の方々に配慮をした形でもあるべきだと思う。
- ・このトレイル整備のキッカケであり、海岸トレイル歩きの油断を避けるため。

③ どちらかというと、保存すべきではない

- ・教訓を将来に伝えることは大切なことだと思う。しかし、休日を楽しみに来ている時に伝えるのは、ちょっとタイミングが違うかなと思う。トレイルでは東北海岸の特徴的な自然を全身で楽しみたい。
- ・地元住人の方々の意見を優先で、「物」ではない方法で、「マーキング」とか、「ライン」とか。
- ・現在は震災後間もないため、そのような考えになるが、この道を数十年、数百年残すのであれば（残していかなければならない）新しいものも生み出す必要があるため。また保存しても将来費用がかかるため。
- ・悲しい思いをするのは好ましくない。
- ・災害による被災遺構は壊された物であり、その保存は簡単ではないし、年月の経過による風化で急速にその「現実味」は失われる。災害の記憶は克明な写真や映像や記録データによって維持されるのが最適である。

④ 保存すべきではない

- ・遺族の方にとっては辛いシンボルだと思うから、津波の怖さを忘れないためという理由であれば、山の津波が来た地点に印をつけたり看板でいざ津波という状況になったら、ここに逃げるべきという災害をさける用途の情報があればよいのではないか。

⑤ わからない

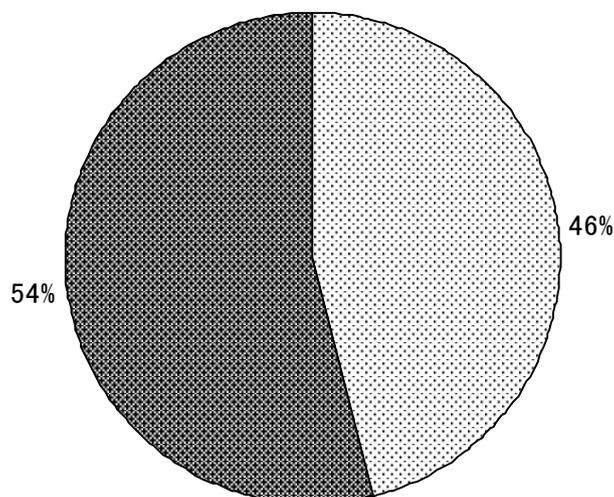
- ・記憶に留めておくべきなのか、なくしてしまった方がいいのか分からない。
- ・全くなくしてしまうのはどうかと思うが、かといっていつまでも残っていることは住民にとってどうなんだろう？と思う。震災のことを教訓として残しつつも前進しているような、そんな形で保存されたら良いと思う。（あいまいですみません）

問(16)

＜東北海岸トレイルでは、環境省や自治体がトレイル利用者のための公共施設を整備する可能性があります。多くの人に東北海岸トレイルの魅力を知ってもらい、また、気持ちよく歩いていただくための整備として、あなたのご意見に近いものはどれですか＞

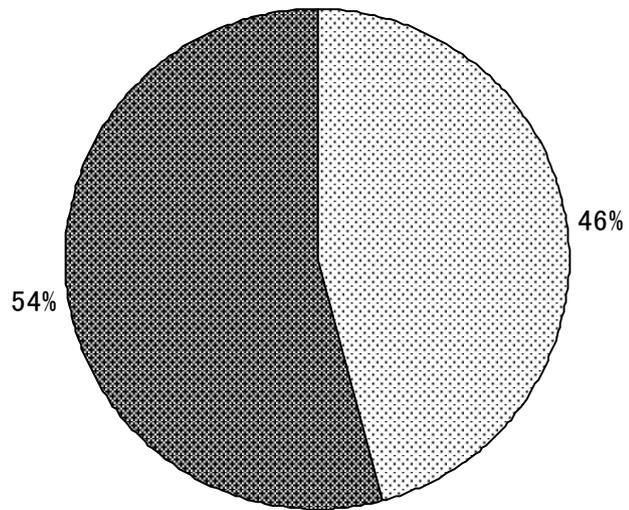
【公衆トイレ】

- ①トレイル沿いに、専用の公衆トイレが必要
- ②トレイルを歩いている人が使えるトイレの情報(例:コンビニ、駅など)が地図に載っていれば、必ずしも専用の公衆トイレは必要ない



【解説看板】

- ☒ ①トレイル沿いには、植物などその場所で見られるものについての解説看板がほしい
- ☒ ②ガイドマップなどで情報を補えれば、現地に設置する解説看板は最小限でよい



【その他、東北海岸トレイル沿いに必要だと思う施設があれば、教えてください】

- ・看板やガイドマップに頼らず、ガイドさんの解説をつけることが地元との交流にもなると思う。
- ・東屋、テーブル、イス（雨をしのげる、日をよけられる、お弁当などを持参した時に食べられる場所）
- ・見晴らしのよい場所などに展望地点があるとよい。東屋は必ずしも必要なく、景観を阻害する樹木の剪定などでもよい。マイナスの整備として不必要な看板の撤去などするとよい。
- ・キャンプ場、海水浴場。+αの楽しみが欲しい。
- ・数十キロごとに給水ポイントとトイレ、ちょっとした平地のキャンプサイト。
- ・方向を示す導標をできるだけ多くすれば、より安心感が増す。水分の確保場所（あれば湧き水）
- ・水場、テント場、避難小屋。GPS上のポイント（緯度経度）←レスキューのため。通行証明、記帳場（レスキューのためいちいち届けが出せないから）
- ・今回のようにガイドさんがいると分かりやすい。自分が歩くならガイドを頼む。
- ・昨年の津波の高さがわかる表示を全線共通の示し方で。
- ・食べ物の自販機。現在地、見どころなどの地図
- ・水の補給の場所
- ・上記の解説看板で思うのだが、植物の芽など見てワクワクしました。看板などで簡易的にすますのでなく、やはりガイドにリアルに説明してほしい。
- ・休憩所。ベンチでもいいし、テーブルとベンチでもいい。東屋ほど大きさをなくていい。
- ・とても眺めがよいので、どんな人でも訪れるよう、バリアフリーのトレイルや、バリアフリーのトイレ（施設内に）
- ・維持管理費がかかる施設はあまり作る必要はないと思う。
- ・今後テントサイトを作るならシェルター。既存の拠点施設を活用した VC（全線あるいは前後10

KM 程のトレイル情報収集できる)

- ・テント泊ができるキャンプ地、休むことのできるベンチ、テーブルなど
- ・地震や津波が発生した時の避難場所や経路を示す看板など
- ・道に迷いそうだったので、分岐点には必ず目印の看板があったら良いなと思った。
- ・看板に、ただ「…地名まで〇分」ではなく、その土地に伝わる民話や、土地の各地の由来など、書かれていると歩いていて楽しいかなと思う。又、バイリンガル（英語）にすれば海外の方も来やすくなるのでは？
- ・水場、又、何かあった際の緊急連絡先などが書かれた看板
- ・テント場、あずまや、ベンチ、ビジターセンターのような場所
- ・情報を知る事の出来る、耳の遠い人にも聞こえるスピーカーなど。海岸沿いがあるコースについては休憩所（雨や天候が悪い時に無料で使える）、季節によっては急な天候変の為にもあると心強い。
- ・非常時や緊急時の連絡施設
- ・宿泊施設（テント場など）
- ・区間ごとにベンチが設置されれば良いと思う。（無理のない計画をつくりやすい場所、30分～60分歩く毎に1つなど）
- ・避難小屋
- ・最低限の道標でいいが各道標に番号が必要だと思う。道迷い、ケガなどで対応する側の場所の把握のため。
- ・キャンプ指定地、温泉施設
- ・大震災の記録
- ・緊急の施設（ケガ、病気等）
- ・水場の確保、ある程度の区間毎に区切って公共交通機関が利用できるようにする。歩いたことが分かるチェックポイントのようなもの（無人でよい）。
- ・市町村の境界ごとに看板があるといい。ケータイが通じるスポットを点在させてほしい。
- ・施設を新たに造るより、既存の地元の店や施設を取り込むべき

→ 特に多く挙げられた施設

キャンプ場/テント場（7名）、水場（6名）、テーブル・ベンチ（5名）

避難小屋/シェルター（4名）

問(17)

＜東北海岸トレイルを様々な方に歩いていただくためには、トイレや解説看板などの施設整備とともに、東北海岸トレイルに関する情報発信も進める必要があります。あなたが東北海岸トレイルを歩く計画を立てる場合に、事前にどういった情報が必要ですか。あるいは、どういった情報があれば便利だと思いますか＞

- ・スタート、ゴール地点へのアクセス方法、コースの時間と高低差。
- ・地図、コースタイム、高低が分かるもの、季節の植物の見頃。
- ・コースの特徴を細分化して評価し、分かりやすく示すとよい。傾斜度、難易度など。信越トレイルが参考になるのでは。地点名やコース名などのネーミング作業、目標物のランドマーク化などを行い、分かりやすい地図の提供を。
- ・コースの所要時間、難易度、危険地点、水場、休憩所。
- ・コースタイム、標高差、起点終点への最寄りの公共交通手段でのアクセス、水場、トイレ、キャンプサイト、宿泊所、ルート情報（積雪時はきつい、大潮、台風、強風時は通行不可など）。
- ・ラジオ、テレビでの発信。ホームページの充実（コースの所要時間、トイレ、見どころ、宿泊施設の内容等）。
- ・体験できるアクティビティの種類と、それぞれの楽しみどころ。
- ・それぞれのコースがどの程度のレベルで、おおよその所要時間。初心者に向けての装備案内。コンビニのような食糧や水分をどこで補給できるか。携帯電話のアンテナ情報（何かあった時に必要）。
- ・交通のスケジュール、ポイントの天気、気温、季節やその時期、月、週の「お得情報」「見どころ情報」。
- ・コースの所要時間や危険な場所、トイレの場所等。登山ガイドのようなものがほしい。
- ・コースの所要時間と宿泊施設の案内。またコースを外れ集落や一般道へ出るためのエスケープルート。
- ・コースマップ。現時期の見どころ（～が咲いているとか）。WEB上で自分の行程を作れるようなツール。WEB上で見れるライブカメラ、ブログ。
- ・サンチアゴ・デ・コンポスラーラの巡礼の道を参考にしてほしい。全体ルートの手帳を発行し、たどったルートの所要所でスタンプ捺印し、全体を完歩した人に完歩証を発行する方式。それに付随して民間機関がガイドブックを発行している。所用時間、宿泊情報や食糧補給場所の明示があると便利。
- ・コースタイム、距離、起伏、テント場、宿泊（簡易）施設。
- ・ホームページで全コースの解説が出ていればOKかと。詳細として今回の1日目に歩いたアップダウンに関して、どれほどのものか、きちんと出すなどしてほしい。トレッキングというくりにきついのか、平坦な道なのかの判断がつくようにしてほしい。
- ・昭文社の登山地図のようなものと、高低差が分かるもの。
- ・コース所要時間、注意するポイント、水場、キャンプ地、避難場所。
- ・歩行コースのレベル。公共交通機関のタイムテーブル（歩行トレイル内のみ）。
- ・アクセス方法がひとまとめになったもの。区間毎の見どころ、難度、季節毎の違い。
- ・コースガイドの発行、発信、所要時間、ルートだけでなく文化や歴史も理解できるもの。
- ・コースの難易度や所要時間、出発時点までのアクセス、近くの宿コースの見どころとその写真、季節によっての見どころ楽しみ方。
- ・アクセス方法また、いくつかモデルコース（半日コースや一泊二日コース、海沿いを歩くコース etc）

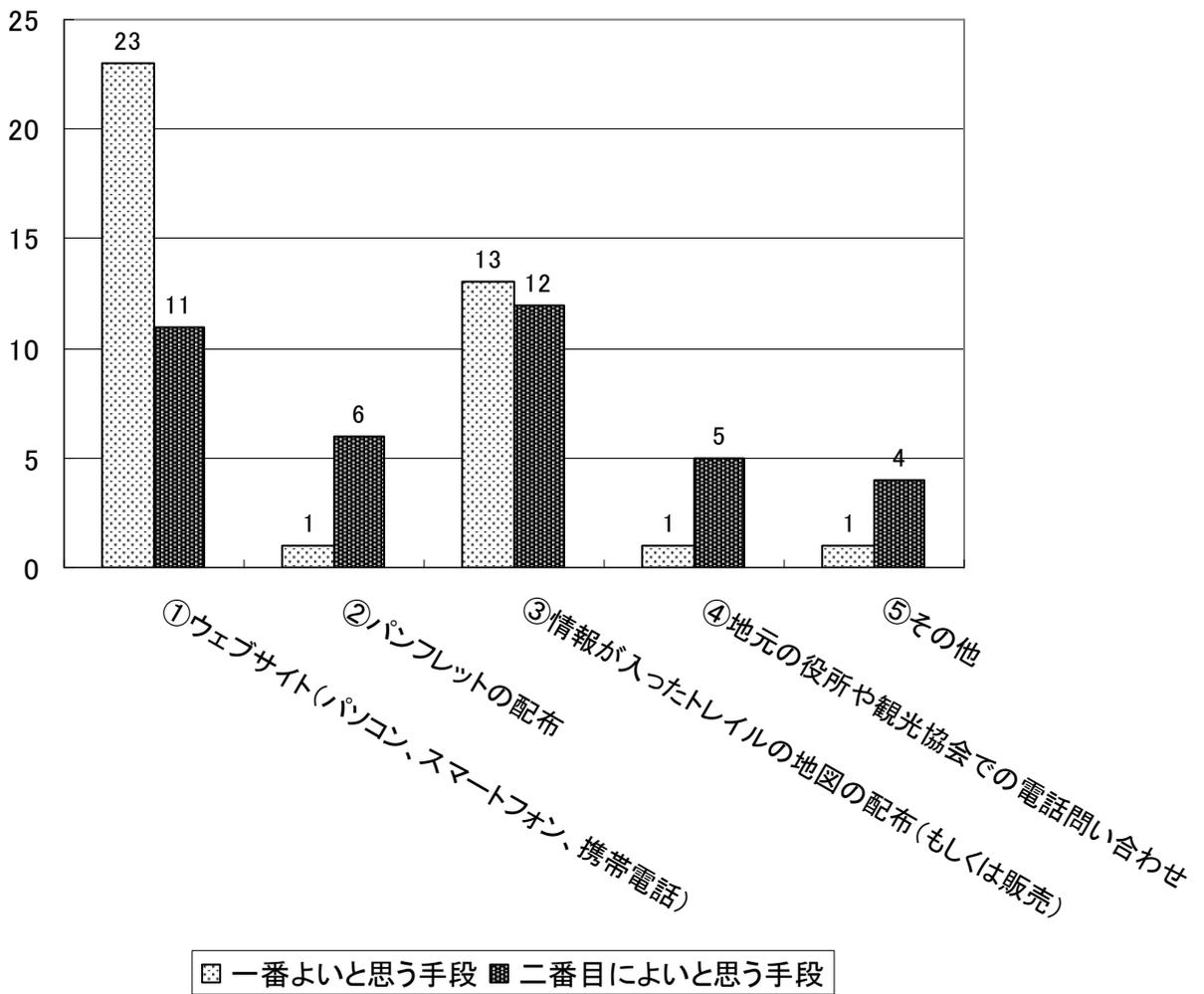
があると行動しやすい。

- コースごとに区切って、所要時間や見所、トイレの場所等がのった地図、山地図のように、同じコースでも登りだと○時間、下りだと○時間、という記述があると、計画を立てる上で便利。
- 一にも二にもトレイル地点までのアクセス情報（時間、金額など）又、一般的な速度で歩いた場合の時間。又、トレイル中に見られるスポットの紹介。
- コースの所要時間、トイレの場所、コースの難易度、見どころ、宿泊施設。
- トレイル場所に行くまでの情報（アクセス）、東北海岸トレイル設置の理由など。
- アクセスは大事。見どころ、所要時間（もよりの駅からの交通、時刻表）水道、WCの場所、宿泊できる情報（値段など）。
- コースや所要時間のほか、食料調達、飲料水補給の施設情報 医療機関の情報。
- コースへのアプローチの方法（バス等のダイヤなど）。
- 今回の東北海岸トレイルは、『岩手～青森』『500km！』などが大きく取り上げられているが、様々な人が来る事を考えると、事前に『日帰りプラン』1泊2日プラン』『100kmプラン』など計画を立てやすい情報があると便利だと思う。
- コースの所要時間、交通機関の所要時間、水場、幕営地又は宿泊地。
- 詳細マップ、公共の交通からのアクセス、タクシーならプライスと会社、宿の情報。
- コース地図、所要時間、テント場の場所、バスの時刻表、最寄駅の場所。
- 入り組んだ海岸線を歩く事により、東北海岸の実際の魅力にふれる事が出来る事。
- トレイルの内容（距離、時間、難易度等）。
- 公共交通機関の有無、及び時間、料金、それらが無い場合の代替交通機関（タクシー等）の情報。トイレやキャンプ場の情報や、各地点に関する歴史等の情報が得られるとよいと思う。
- 冬トレイルヘッドのアクセスと食料補給ポイント、宿泊施設情報、所要時間は勿論だがモデルコースを作成する。また、トレイル上でのふるまいを指導する。歩く人にはそういったビデオを見せるべき。
- 大まかなコースごとのレベル分け情報（高低差などで判断）、水場情報、近隣の病院情報、食料が買える場所についての情報。
- コース所要時間、トレイルの具体的な様子、宿泊（テント場含む）の場合、価格などの情報、現地までの交通手段。

→ 特に多く挙げられた情報

コースタイム（22名）、アクセス方法（17名）、コースの難易度/高低差（15名）、
宿泊施設の情報（12名）、コースの見所（9名）、トイレの情報（7名）、
キャンプ場の情報（7名）

<その情報はこういった手段で提供されるのがよいと思いますか>



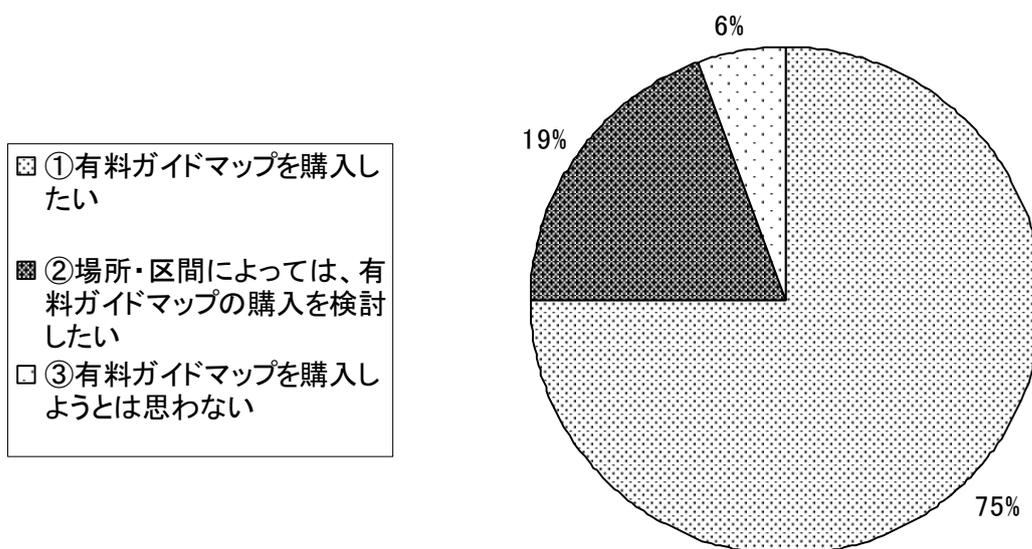
【その他の手段】

- ・自分で書店で買う

問(18)

＜国内外のトレイルでは、トレイルを歩く上での注意事項や、トレイルで見られるもの、周辺の施設情報（どこにトイレやバス停、コンビニがあるかなど）を、ガイドマップにまとめて販売している例があります。あなたが東北海岸トレイルを歩く計画を立てる場合、有料ガイドマップがあれば購入しますか＞

※有料ガイドマップは、1日歩く程度の範囲が収録されている200円程度のものと仮定



【理由】

① 有料ガイドマップを購入したい

- ・プランを練るためには必須。
- ・ないと不便だし、知らない土地なので。
- ・各発刊団体が無料で発行してくれるのであれば。これが一番よいが、有料でもよい。
- ・実際に行く時は購入してでも詳しい情報を得たい。
- ・そのガイドマップ自体が魅力的なものであれば、思いで品の一つにできるため。
- ・信越トレイルのガイドマップが素晴らしかったから。
- ・内容が充実しているのであれば費用を出すことに抵抗はない。また無料では作成しても無駄が多く出ると考えられるため。
- ・やはり現地の詳細情報は有料で可。おおざっぱな情報はWEBから入手。
- ・ロングトレイル（完歩をめざす人）にはガイドマップは必須。
- ・ロングトレイルを歩くことを考えるとガイドマップはなくてはならない。また、自分でリサーチするにはエネルギーがいる。
- ・記念になる。
- ・情報がないとトレイルの計画が立てられない。
- ・歩くのに必要だから。
- ・自分で調べるには時間的にきびしい。施設情報など、取っかかりがあると調べやすいのでありがたい。

- ・自然の中を歩く際、そういった情報を各自所持するのは必要だと思うから。
- ・詳細な情報が記されているのであれば有料でもかまわない。ただ、事前に計画する段階では購入しないと思うので、アクセスその他の情報は無料で発信してほしい。
- ・その中の情報を知らずに、迷ったり探すくらいなら、ガイドマップを購入したい。
- ・コースを知り、安全に楽しむため。
- ・正直、①は今回のプランで必要性が高くなると思うので有料でも、実施するべきだと思う。(海岸～集落～山～集落～海岸のように単純ではないから)
- ・有料でも良いので正確な情報を知りたいため。
- ・ちゃんとした地図ならば購入したい。無料のガイドマップでいいものを見たことがないので。1日歩く程度 200 円以外にも、フルのコースがのったものも欲しい、自分が行ったところをぬりつぶしていく楽しみがあるので。
- ・ないと困るから。
- ・安価なマップは必須。
- ・歩く前に、勉強をしたいから。
- ・安全等の確保のために確実な情報が欲しいため。
- ・マップは、片寄らない公的な情報源として必要である。

② 場所・区間によっては、有料ガイドマップの購入を検討したい

- ・有料マップをすべての区間でほしいとは思わない。全体図と歩くコースのみのガイドマップがほしい。
- ・ある程度の情報は事前にインターネットで収集したいと思うので、ガイドマップを手には歩かないと難しいようなコースであれば購入したい。
- ・本当に楽しむ為には詳細が解る事は重要なので。しかし全ての人に望む事は無理かと思う。
- ・立案するトレイルの計画に沿って、有料ガイドマップが必要な区間がある場合に購入する。
- ・水や食料はそう簡単に消費しないので全部の情報をそろえる必要はない。

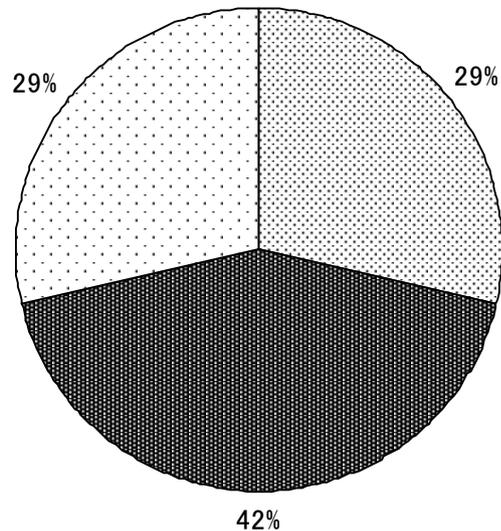
③ 有料ガイドマップを購入しようとは思わない

- ・今はウェブなどで個人発信の様々な情報が提供されているので、無料の情報がよいと思う。
- ・トイレの利用などで有料になるのは理解できるが、ガイドマップには払いたくない。そこは無料で入手したい。ガイドがつくなら安全も情報も確保できる気がするので有料として納得できる。

問(19)

＜今回のモニターツアーでは、地元ガイドと一緒にトレイルを歩いていただきました。あなたが東北海岸トレイルを歩く計画を立てる場合、有料ガイドをつけて歩くことを検討しますか＞

- ①可能であれば有料ガイドをつけて、一緒に歩きたい。
- ②場所・区間によっては、有料ガイドをつけて、一緒に歩くことを検討したい
- ③有料ガイドをつけて一緒に歩きたいとは思わない



【理由】

① 可能であれば有料ガイドをつけて、一緒に歩きたい

- ・ガイドの力でウオーキングは何倍も楽しくなるから。できれば地元出身者か在住のガイドが望ましい。
- ・より安全に、より楽しく旅ができると思うから。
- ・1グループ2～5人程度でイヤホンを使用せずとも説明が聞こえるという条件であれば、自分たちだけでは気づけなかったことにも気付かせていただけると考えるため。
- ・ただ歩くのではなくガイドがいれば分かりやすい。
- ・個人だと物、植物、歴史、地元の文化が分からないため、今回のようなガイドが必要。
- ・前の間でガイドについて書いてしまったが、生の声を聞いて楽しみたい。今回のガイドがとてもよかったので、そう思う。
- ・寶さんというパークレンジャーに会ったから。あんな素晴らしいガイドがいるなら一緒に歩きたいし、登山のガイドでも素晴らしいプロを知っているの。
- ・山岳ガイドはガイド料が高いがトレイルガイドはガイド料が安ければ案内してもらいたい。地元の魅力がよりよく分かるので。
- ・有益な情報を教えてもらえるし、解説があった方が楽しく歩けます。また、万が一（ケガなど）の時も、安心。
- ・地元の生の情報に接せられる。

② 場所・区間によっては、有料ガイドをつけて、一緒に歩くことを検討したい

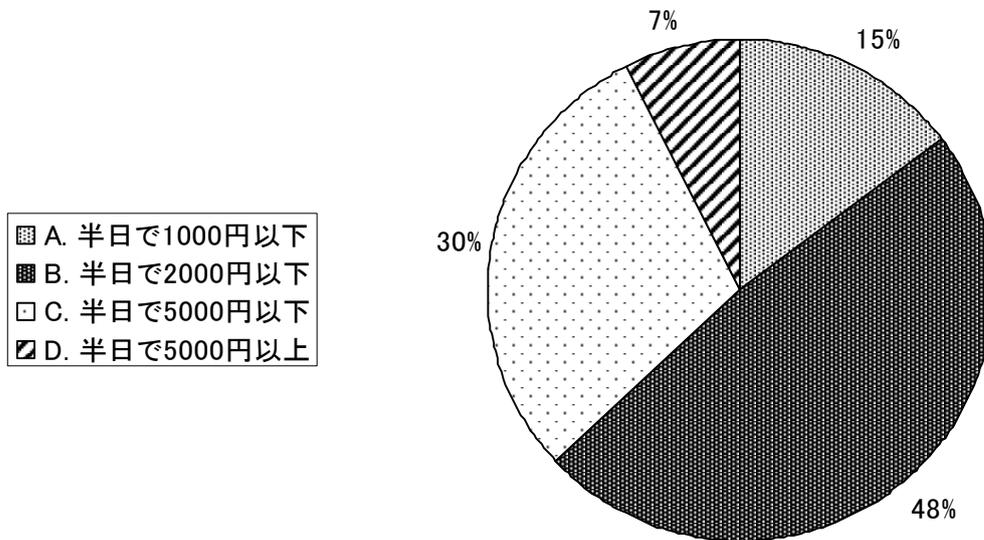
- ・色々な情報を得られるから。
- ・パッケージツアーなどに含まれているとよい。

- ・より詳しい説明が得られる。
- ・その地を知った地元の人と歩くことで、安心な部分もある。また見過ごしてしまうことも多くあると考えられるため、部分的には検討したい。
- ・説明が無いと面白くない。その他の理解が深くなる。
- ・解説看板のような物があればそれを見ながら自分のペースでゆっくり歩きたいと思う。
- ・迷いやすかったり、少し危険がありそうな場所はたのしみたいと思います。全てだと自力で行動する楽しさが減ってしまうので、できれば部分部分で。
- ・ガイドフォンが思ったより便利だったのと、地元の方のお話は聞いてて楽しいから。
- ・地元の方ならではの話を聞ききけるので。
- ・ガイドブックでは知る事の出来ない話など地域の人の生の話を聞きたいし、ハードなコースでは細かい場合もあるかと思う。
- ・ガイドマップ等の情報より詳細なことを知りたいことがある時。
- ・ひとりで歩くのが好きだが、震災の話等、その土地ならではの事は聞いてみたい。
- ・地元のガイドを付けることで、より知識が豊富になる。
- ・予算次第で検討する。自分であらかじめ勉強してからトレイルするのも楽しみの一つ。
- ・地元で暮らす人でなければ判らないことは、たくさんあると思う。

③ 有料ガイドをつけて一緒に歩きたいとは思わない

- ・お金をかけたくないから。
- ・基本ソロで歩きたいから、ある程度の情報はガイドマップやWEB上のサイト、地元行政、観光協会等からの発信が見ればよい。どうしても特別な場合は、その部分のみガイドと共に歩くことを考えてもよいと思う。
- ・長距離で自分のペースで歩きたい。修行の意味合いも強いと考えるので、なるべくお金をかけずに歩ける状況が望ましい。
- ・個人で行くならガイド無しの方が臨機応変に行程を変えられる。
- ・自分の感覚でこのトレイルを感じたいから。
- ・一律にガイドを伴って歩きたくはない。ガイドが必要な時だけ、その情報に接したい。
- ・これに関しても、個々のスタイルがあると思う。個人的には、不要。
- ・教えられるのではなく、自分で何かを見つけ感じながら歩きたいため。
- ・知らない人と一緒だと気を使って疲れる。
- ・自分のペースで歩くこと。自分で見たこと感じたことを自分の中で考えることに重きを置いているため。

<有料ガイドの料金として、支払ってもよい額はどのくらいですか>（前問で①もしくは②と回答した方に対し）



問(20)

<多くの人に東北海岸トレイルの魅力を知ってもらい、足を運んでもらうための情報発信も行いたいと思います。多くの人にPRするためには、こういった点（魅力など）をアピールすると、説得力があって、効果的な宣伝ができると考えますか>

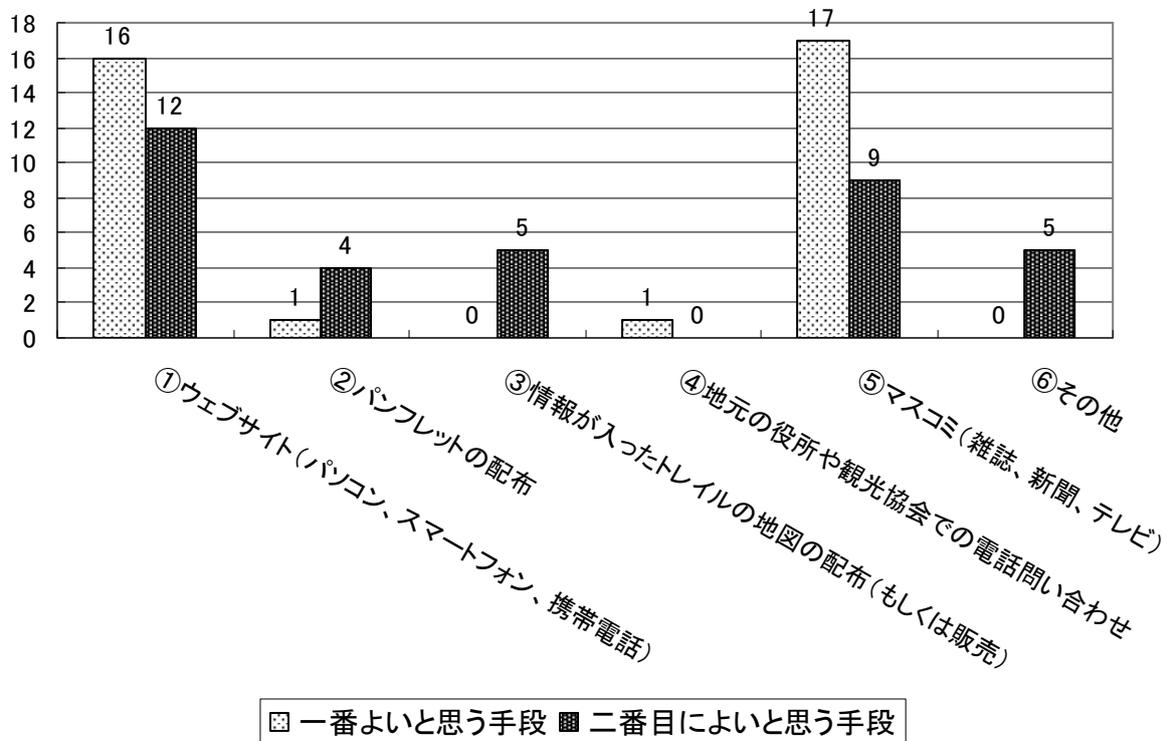
- ・「ココがアピールできる」というポイントが2日間では見つからなかった。海岸線沿いのトレイルは魅力だが他にもあるのなら、あえて三陸として打ち出せるポイントはもっと知り尽くした人が分かるかもしれない。
- ・海岸の景観、動植物の固有種の紹介、東北地方の生活に関わる景色など。
- ・PRを行う主体は整備者でなくユーザーや地元の人であることが望ましい。多様な人々が多様な発信をすることで多くの人に届くPRとなる。そのためには整備の過程で関わる主体を増やすことが必要。
- ・迫力のある写真を使ったWEBページやポスターなどの広告。インパクトのある写真で見れば、自分ならそこに遠くても行こうとする。
- ・様々なアクティビティがある、様々な歩き方がある。ふとしたきっかけで地元の人と立ち話ができる。大自然のいぶきを肌で感じられる。自分の足で歩かなければ味わえない景観がある。
- ・被災地復興に貢献できる。「こんなことでもできます、楽しみながら、健康にもよいです、トレイルを歩くことです」
- ・リアス式海岸沿いにあるトレイルコースで山、海の両方が楽しめるコースだという点をアピールするとよいと思う。
- ・ここでしか見れないような光景→川が海に流れ込んでいく。ここでしか食べられないようなもの。
- ・復興の経過、貢献度。三陸の華。
- ・フェイスブックの利用。パソコンを使用していない人はJRなどとタグを組んでアピールする。

JR は1～2月に旅市を無料モニターでプレゼントしている。それに載せてもらって歩いてもらい PR してはどうか。

- ・海岸線という他の地域では道路が走っている所が多い中で、特に三陸では眼下に海を望みながら長い距離を歩くことができる点。
- ・素晴らしい森林と海岸線。地元の新鮮な食材。震災の状況。
- ・鎮魂と復興。自分を鍛える。東北の美しい自然と人情にふれる。
- ・東北トレイルの壮大さ、スケールの大きさ。さらには、モデルプランの呈示。インターネットで。
- ・まず思うのは体力に自信がある、体を動かしたいという人にしか伝わらないと思うネーミング。あの景色はもっと多くの人に見てもらわなければならない。なので、まず名前を変える。宣伝としてはお金がかかるがTVやラジオなど広い世代に知ってもらう方法だと思う。
- ・今なら震災復興というキーワードが一番効果的だろうけど、そこじゃない。それがなくても素晴らしい場所が、アメリカでも韓国でもない自分の国にある。
- ・震災をきっかけに東北全景、トレイルに面している市町村が一緒に気持ちになりませんか。震災を風化させないためのメモリアル、自分で作った道に誇りを持ちませんか。
- ・ツイッター、ブログを利用した「ロコミ発信」。初期のPRは有名人を利用（タレント、モデル）。地元の人達が登場するTV。
- ・多くの人にPRしようとする誰にも魅力を感じられないものになりがちなので、選択と集中が必要であると思う。国内で影響力のある先鋭的なハイカーやショップなどからの情報発信が説得力のあるものになる。
- ・東北の自然（海と山）の素晴らしさ、土地ならではの地形（リアス式海岸）が見られる、食べ物がおいしい（カキ）。
- ・雪に動物の足跡がたくさん残っていたことにきゅんとした。動物、植物がみられるのは女子心をかなりくすぐる。食に関しても海の幸も山の幸もとても豊かで、渋めながらも郷土料理の数々（ひゅうず、がんべき etc）には心引かれた。
- ・山歩きと海の景観が同時に楽しめるというのは、非常に大きな魅力だと思う。又、被災地復興のお手伝い、という点も重要ではないか。
- ・復興支援というのは1つの手段だと思う。自然の力の美しさ、恐ろしさ、その両面を肌身に感じられる場所だと思うので。又、今回少しではあるが地元の方とのふれあいに心が和んだのでその点も。あと、これは季節要因もありますが海を目近に見ながら雪道を歩ける場所って少ないと思うのでこのあたりはアピールポイントになるかもしれない。
- ・芸能人が実際に歩き、それを放映するのが、一番集客はいいのでは。各地の特産物など。
- ・多方面の人々が興味を持つ様にワンパターンでないアピール！キャラクター人形（今あるのかは？）を公募！！例 りあすちゃんとか…。食の良さ、道の駅で販売される野菜、歴史、景観の素晴らしさなど！！又、私でも行ければ楽しめると思わせるようなイベントなどとぶつけてみる。
- ・地元の協力を得ながら、自然を体得するための入口学習の場を造る。（お客様扱いの体験ツアーなどは、弊害行き詰まりを生むと思う）
- ・定期的にコースの見どころ（景観、動植物など）をウェブサイトなどで見られるようにする。
- ・海岸トレイル、森、山、そこに住む人々、集落、古民家、文化、食文化、ふれあい。上記を落としこんだ東北海岸トレイル。コースの魅力で効果は全くかわってくると思う。例：1泊2日プランで自然、文化、食が楽しめる…など。
- ・その土地ならではの見所。トレイルを歩くことが復興に役立つ点 登山とは違い楽で安全なルートもありながら、自然や文化を感じられる点。

- ・海岸ぞいのトレイルである事、食文化、ロングトレイルである事。
- ・津波の被害をこの目で思いながら、大自然の中を歩ける。
- ・海を見ながらの静かなトレッキングが可能な事。
- ・第一に三陸の自然、食文化、復興をアピールする。
- ・独自性＝日本最長の連続した海岸のトレイルである。大震災の遺構が存在する。東北海岸トレイルでしか見られないものがある。ということをややふやな言葉ではなく目に見えるものとして強調していくことが重要だと思う。また、トレイルランニングのレースを行うことで、まずその道の人達から注目を集めることができると思う。
- ・地元とのふれあいをPRすることが一番大切だと思う。正直、このトレイルは見所が少ない。(内陸へコースをうかいするならば別ですが…)
- ・これから整備されるトレイルの完成型が見えなければ、答えられない。

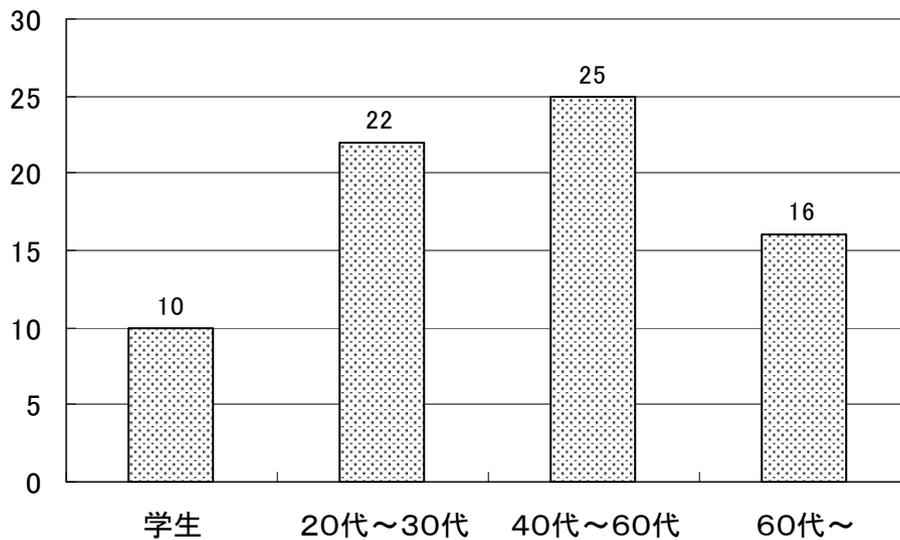
<その情報はこういった方法で提供されるのがよいと思いますか>



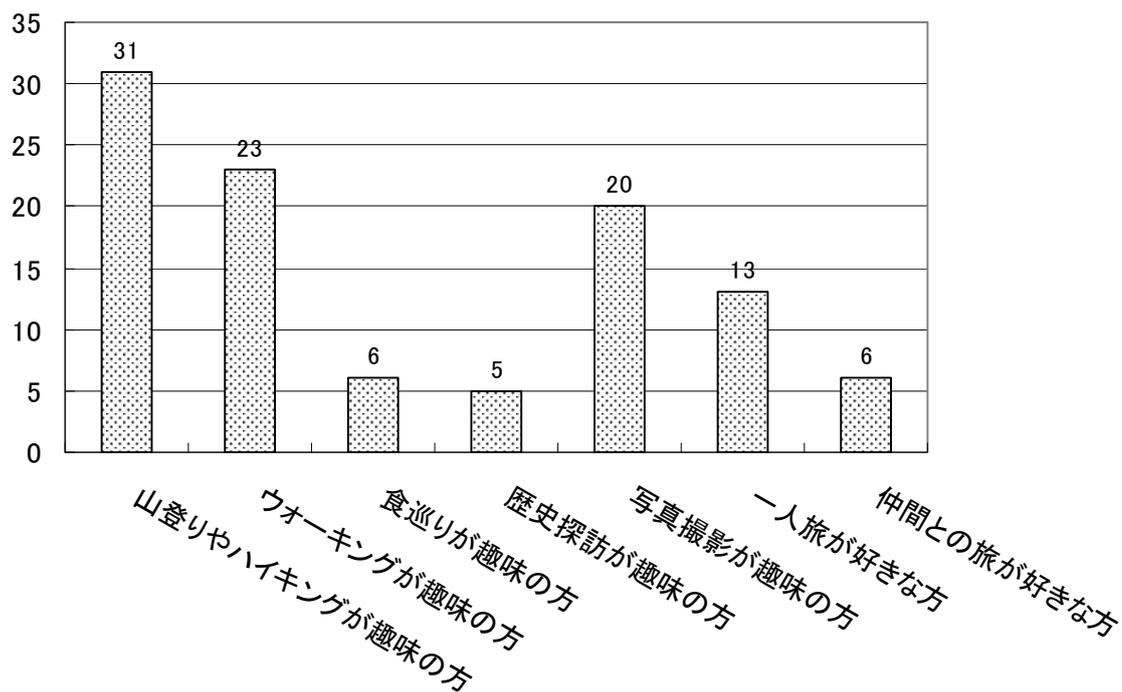
問(21)

＜東北海岸トレイルに魅力を感じ、実際に訪れるのは、どういう方々だと思いますか。今回の経験を踏まえ、ご自身のまわりの知人などをイメージしてお答えください＞（複数回答）

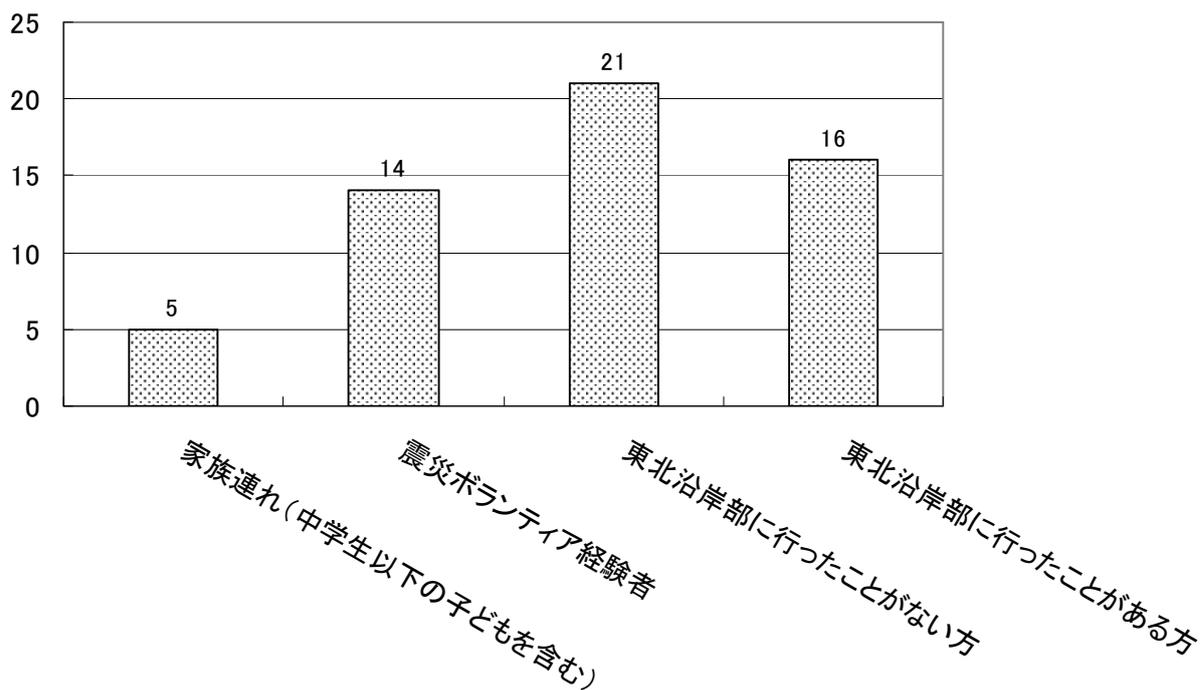
【年代】



【趣味など】



【その他】



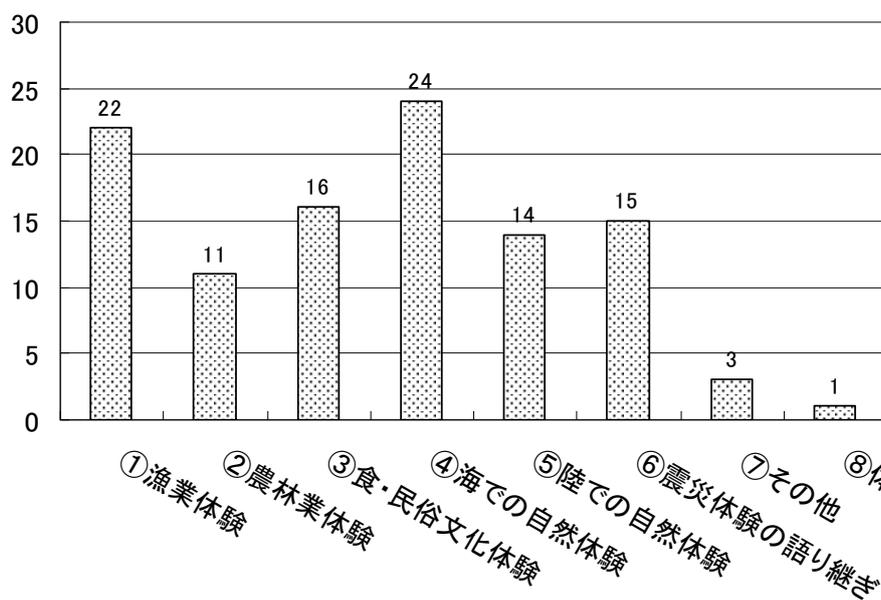
<その他、トレイルに魅力を感じて実際に訪れそうだと思う人物像があれば、教えてください>

- ・各地のトレイルを歩いている人（達成感を求めて）。
- ・①外国人。特に長距離ウォーキングに慣れている欧米人。②ウォーキング以外の方法、目的での利用を展開すれば多様な参加者を迎えることが出来ると思う。
- ・アウトドア指向の人、特にバックパッカー。
- ・60代の定年退職者。
- ・アドベンチャーとかエクストリームスポーツが好きな人たち。
- ・ロングトレイルだと、全線踏破した時の達成感を味わいたいという、何かをやり遂げたいと考える若者が訪れてくれそう。
- ・年配者、東北出身者、退職者。トレイルランのようなイベントがあれば、そのランナー。
- ・山登りや写真好きな人が訪れそう。
- ・ロングトレイルで達成感を満たしている人。
- ・日頃、都会にずっと居る方。旅好きだが三陸海岸に行ったことのない方。
- ・日本(東北)の再生をはかりたい(貢献したい)と考えている人、自分自身を鍛えたいと考えている人、自然が大好きな人。
- ・近年急増中のトレイルランナーなど。
- ・60代以上で(お金を持っている年齢層)時間があり登山ブームを経験している人たち。
- ・スルーハイクを楽しみたい体力自慢。
- ・外国からの観光客。
- ・あまり騒がしくなく渋い魅力があったので、大勢よりは少人数に好まれる気がする。また、社会問題に意識が高い人に興味を持つ人が多い気がする。

- ・東京など都心に住んでいて、日本の自然を旅したい外国人。
- ・単独でテント泊するような男性、日本初の長距離トレイルということで、アメリカのロングトレイルに興味を持つような層。・四国のお遍路さんに興味を持つような人たち。
- ・歩く事、景観に魅せられる人だけでもコースが大変でなければいろんな人が訪れそう。又そうあってほしい。
- ・夏休みなどの子供達のトレイル体験、田舎体験などのアウトドア学習。
- ・自然の中でのアクティビティをあるていど行っている方。（東北の魅力って何か言える人…多くはないはず…他県に負けない物…だから多数の人が行きたい場所に東北を選ばないのでは？今回のトレイルできっかけを与えられるビックチャンスだと思う！
- ・海外のハイカーでロングトレイルを歩いたことがあり、日本文化に興味がある人。
- ・外国の観光客。
- ・震災ボランティアに興味有るが、実行できていない人々。
- ・シルビー（中高年）の人々、時間とお金にゆとりがある。
- ・トレイルランナー＝長距離を踏破することに魅力を感じている人。

問(22)

くもしあなたがトレイル歩きのおついでに、東北滞在を1日延ばして参加するならば、どのような体験プログラムがよいですか。※「前日までに予約が必要」としてお考えください>（複数回答）



問(23)

<東北海岸トレイル構想の実現に向けて、ご自身ができると思うことがあれば教えてください>

- ・トレイル整備の手伝い。
- ・知人へのアピール（所属サークルなどでの告知など）。
- ・他コースの踏査、参加者情報の発信協力（将来的に）。
- ・周りの人にオススメする。
- ・今回のようなツアーでも、東京での数時間のブレストでも求められたら参加OK。
- ・加入している山岳会等の知人、仲間に伝える。
- ・トレイルへのアクセス方法、海でのアクティビティのあり方検討について協力できると思う。
- ・本当の初心者としてのモニター。
- ・自分で歩き伝える（WEB上、Twitter、Facebook等）。
- ・すばらしい場所があるので、友達に伝えたりネットを通じて発信する。
- ・登山やハイキングなどを趣味とする人を増やすこと。いずれ東北トレイルにもチャレンジしたいと考えられるため。
- ・参加したり、周りの知人に伝えたりすること。また、ブログでの体験を発信すること。
- ・トレイルの修復、ルート設定。
- ・インターネットを利用したブログの投稿、SNSの書き込みなど。
- ・オリンピックの聖火リレーみたいに区間やポイント毎にボランティアでつないでいく。
- ・人に話して伝えること。そして、また自信で訪れること。身銭を切ること。
- ・トレイル作りのボランティア。トレイルに人を募り連れて行く。
- ・自分の周辺の人達に会話と写真で伝える。
- ・今回感じた魅力を周囲の人に伝えること、声をあげること。
- ・東北の自然のすばらしさを回りの人たちに伝え、足を運んでもらうこと。
- ・友人への口コミ（国内、海外）。
- ・その魅力を口コミ的に伝えていくこと。いわゆる"山ガール"的な層に訴えるようなポイントを見つけられるかと。
- ・これからも現地を歩く！！その上で、意見をお伝えすること。
- ・まだ漠然としていて解らない。方向性など又、今回のアンケートの結果からも考えられる事がでてくると思う。ひき続きの体験は無理としても報告をみてもらいネットで意見を聞いていくかアンケートを取っていくのも一考！
- ・ルートの危険個所のチェック 再度訪ねることができれば幸い！
- ・幅広い方々に魅力を感じてもらえるプランを考えたい。又、知人に伝えて行きたい。
- ・この構想があることを周囲に広め、関心を持ってもらうこと。
- ・登山道整備のボランティアがあるなら参加してみたい。
- ・口コミで宣伝する、blogに書く。
- ・今回のモニターツアーを活かし、早期に試行実施コースを作るお手伝いが出来れば、参加者の募集にも役立てると思う（周りの人々に対し）。
- ・仲間につれ、参加したい。
- ・twitterやfacebook等での情報発信。
- ・外国のロングトレイルを計5000km以上歩いている。その経験から日本のロングトレイルへの気付きは多い、そういった事考え輸入、伝言、またトレイルの実施踏破など、やれることは多いと思

- っている。東北トレイルをアメリカの John Muir Trail の様な世界に愛されるトレイルにしたい。
- ・また別のコースを歩いてみたい。もっと歩かないと、的確なアドバイスは出せない。
 - ・トレイルルート候補地、実地踏査。山岳関係者への協力依頼。web などを使った情報拡散。

問(24)

＜その他東海岸トレイル構想へのご意見、アドバイス、要望などがあれば教えてください＞

- ・オープン前のトレイルの整備は県外からでも、ボランティアはかなり集まると思う。少なくとも宿泊費、食費を自治体で負担してくれれば。夜はボランティアスタッフと地元の交流会なども行えるのでは
- ・ぜひぜひ積極的なアピールをしていただきたいと思います。知らなくて行かないのはもったいないので。
- ・問20にも書いたが、道は道として整備する傍らで地域の方々にとってのトレイルの価値を上げることが必要だと思う。モニターにも地元の生業者（観光、第一次産業、交通関係、その他企業など）に加わってもらい、どう活かせるかを考えてもらってはどうか。学校などの団体にも参加してもらえるとよいのでは。
- ・350km 全線の整備より、まずはスポット的に重点区間を決めて集中的に整備してほしい。初心者でも気軽に楽しめるトレイルから整備してほしい。イメージは高尾山のようなもの。
- ・コースマップと指導標の整合性、統一性。分かりやすいコースマップ（関東ふれあいの道～東京都のものをぜひ参考にしてほしい）ルートから4～5KMほど離れた場所に、それなりの寺社、文化財、遺跡、城郭などがあれば、プロットしてほしい。そしてその内容はWEBサイトなどで発信してほしい。「誰でも歩ける」を考えるとしようがないが「階段」は作らない方がよい。歩道が荒れる。トレイル全体を「誰でも歩ける」という設定にすべきではない。「誰でも歩ける」コースは全体の数ブロックでよいと思う。関東ふれあいの道が何故あまり歩かれていないのか。存在自体あまり知られていない、車道歩きが多い、連続して歩けるコース設定になっていないなど。
- ・決して急がず、地道に検討を進めてください。
- ・他にない貴重な自然環境の中で楽しめる空間作りをしてほしい。
- ・長期休暇を取れなくても、一泊二日でも来れるような環境があればと考える。また今回のボランティアガイドの方々のような山について詳しい方々がガイドして下さるといふ、安心を売るといふPRの仕方もありではないかと思う。
- ・今回は楽しく充実した旅に参加させていただき本当にありがとうございます。これからも、いろいろとご苦勞等あるかと思いますが、がんばってください。僕個人は今回のモニタリングでトレイルの可能性を実感しましたので、近い将来、可能な限り歩きます。必ず！
- ・環境省と観光庁が協力して東北のPRをしてほしい。税金の使い方やトレイルの構想も地元の説明し、どのようにしたほうがよいのか意見を聞いてください。地元観光客が少しでもお金を落とすように考えてください。
- ・トレイル以外の魅力を、既存の中でアピールする必要がある。区間ごとのテーマ設定も数回に分ける人には有効ではないか。また、海や漁村の神様めぐりをテーマとしたり、季節ごとの花の道や、食の街道など、トレイルに乗りたいたいと興味をさそう、アピールするのはいかがか。エコツアーとのコラボ。飛び込みで泊めてもらえる漁村の民家。
- ・JR など企業とのコラボによる広告・集客。トレイルだけでなく、体験型プログラムの企画。ぜひ環境省主導での集客、宣伝イベントの企画。現地整備など、利用者負担も視野に入れるべきだと思います。

う（受益者負担）。交通の便も工夫していただきたい。

- ・米国立公園のノウハウを活用し、Operation Tomodachi の国立公園版を象徴的なものでよいので導入していただきたい。日米友好の証を東北の地に残し、後世の人に復興のあり方を伝えてほしいと思う。今後、新たに設けられるロングトレイルにはテーマ設定を行い、それを意識したルート設定や環境整備を行うとよい。どこのトレイルも同じ理念でない方がよいと考える（違いを出す）。
- ・そもそも名称が広く人々に伝わらない。お上で名前を決めるのではなく、人々に知ってもらいたいなら「こういう道があるので名称を公募したい」など歩いてもらう人に名前をつけてもらう。
- ・トレイルとは何なのか。（まず電博でも使ってトレイルの周知に励んでください。冗談です）人に知ってもらおう努力をすることで、それはマスコミによるコントロールではなく、口コミでなければならない。でなければ一時のブームで終わってしまう。あと「しまなみ街道」のような言い得て妙なネーミングを。なぜトレイルという外来語を使う必要が。
- ・地元のトレイルへの理解と若い人たちのトレイル作りへの参加。首都圏の老若男女のトレイル作りの参加、地元のトレイル作りの成功例の提供。
- ・なるべく自然を残した形でのトレイル道の整備。トレイルガイドの育成。首都圏からの安価なアクセスの構築。宿泊整備（トレイル用）。地元のトレイル旅行会社の設定（トレイルパックの設定と販売）。海外への魅力発信と連動。トレイルルートの入場料などをいただき、その金でルートの維持を図る。（利用者負担金は海外ではあたりまえ。すべて税金でカバーすることは間違いと思う）
- ・「みんなが楽しく歩ける道」にしないで欲しい。観光客や子供にも歩ける道ではアウトドア愛好家の心をつかむことはできないと思う。最低限の整備を地元の方々の維持管理でなされればいい。
- ・震災から一年経った今も大きな地震があちこちで発生していて、また津波が発生したらどうしたらよいか、どこに避難したらよいか分らず不安に思っている人が沢山いると思います（自分も含めて）万が一の時どうしたらよいかを何らかの形（パンフレットに記載、立て看板など）で知らせておく必要があると思いました。
- ・とても素敵な構想なので、実現を楽しみにしています。トレイルの区切りに、ユースホステルのような宿泊場所、又は休憩スポットなどを作り、トレイルを歩く旅人の交流の場があると嬉しいです。例えば、そこに地元の方が作った民芸品があったり、写真があったり、地元のご年配の方達とお茶なんか飲めたら最高！だと思います。
- ・おそらく、完成には長い時間がかかるかと思いますが是非実現してほしいです。今回正直このトレイルが復興の役に立つのか？と疑問に感じていましたが、"被災地"としてではなく魅力ある観光地としてたくさんの人に訪ねてほしい、という気持ちを地元の方々から感じました。と、共にやはり震災を風化させないためにもこのトレイルは重要な役割を果たすと思います。大変かとは思いますが頑張ってください。楽しかったです。ありがとうございました。
- ・私自身は、あまり思っていないんですが、周りの人の中には、放射能を恐れている方がいます。まず、そこがクリアにならないと、難しいのではないかと思います。是非、すばらしい取りくみを成功させて下さい！！
- ・余り知られていない・・・という現在にも問題が。継続的に一般にアピールは必要。そういう点においては今回のモニターツアーは良かったと思う。少なくとも口コミの宣伝はあるので。
- ・今回体験したようにトレイル全線を一律なレベルで統一整備するのは困難であり、画一的になる恐れがある。同一地域に複数のルート設定があっても良いのでは。（問題となりやすいのは歩く上での安全確保で、これをあるレベル想定で行うと画一的になりやすく、面白くない。）色々なレベルで設定して、それを適切に選択できる情報提供が重要だと思う。
- ・今回、参加させていただきありがとうございました！来てくれた方々がスムーズに楽しめる環境づ

くりが最重要課題の様な気がしています。今後も何かあればぜひ参加させていただき、良いアイデアを発揮したいです！

- この構想が実現し、長年に渡り人々が訪れれば、復興につながるだけでなく、日本の新たな観光名所として注目を集め、日本の自然の素晴らしさを世界中の人々が実感できると思うので、是非実現して頂きたいです。
- 作ったきり、ほったらかしにしないで維持管理をしっかりとやってほしい。人工物は最少限に。
- スタート地点まで新宿からの直通高速バスがあれば便利だと思います。
- この構想は復興支援の一環として重要と思いますが、未だその取組が周知されていない為、大いにPRの必要が有ると考えます。
- 行政・民間（ホテル、旅行者、マスコミ等）との、タイアップが必要。それから地元の意見をよく聞き、長続きする運動にすべきである。トレイルの設備（内容）を充実する事が必要である。
- 現在様々な所で行われているトレイルランニングレースは地域の活性化につながっていると思います。前泊、後泊、食事を通じて開催地にお金を落とせたり、レース中の休憩ポイントでそこならではのものを提供することで地域への興味を持ってもらうこともできます。人気レースでは高額の参加費用でも開始1時間内で募集締め切りになるようなものもあります。それらを参考にしてみる価値は大いにあるかと思います。
- 日本のトレイル概念を捨てて、アメリカのトレイル先進国の思想を取り入れて欲しい。造りっぱなしのトレイルでは意味がない。社会と地元の根差した持続可能なトレイルにして欲しい。日本などと言う小さな物を相手にするのではなく、世界からお客さんの来るトレイルにしてほしい。出来る事が有れば尽力します。
- まず、地元住民がトレイル構想を望んでいるのかをハッキリさせて欲しい。トレイルをする側は他人の庭へ入りこむわけで、ウェルカムな状態でないとトレイルしていても楽しくない。
- トレッキング実践者のアドバイスを受け入れること。登山家ではダメ。机上での線引きはもつてのほか。

■ アンケート結果の解析と課題、ニーズの抽出

ア. アンケート結果の解析

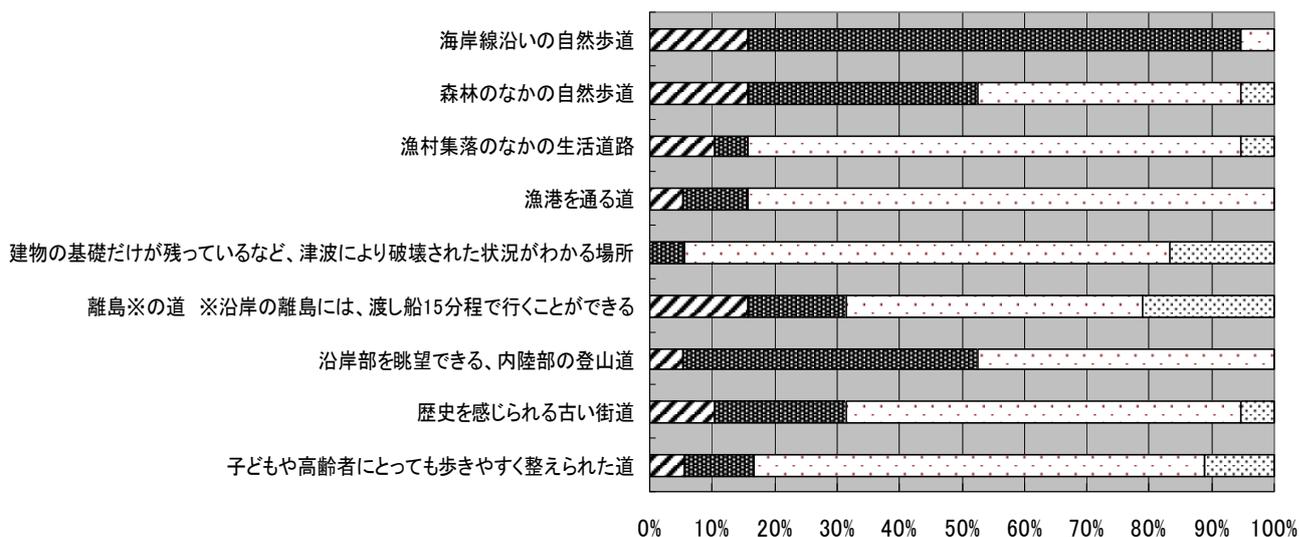
アンケートの全体集計は前述のとおりであるが、回答者の属性による違いなどについて解析したところ、以下のような結果が得られた。

a. 第1回参加者と第2回参加者の違い

第1回と第2回におけるトレイルコースの状態や景観などが異なるため、それらによるアンケート結果の差について精査したが、大きな差は見られなかった。

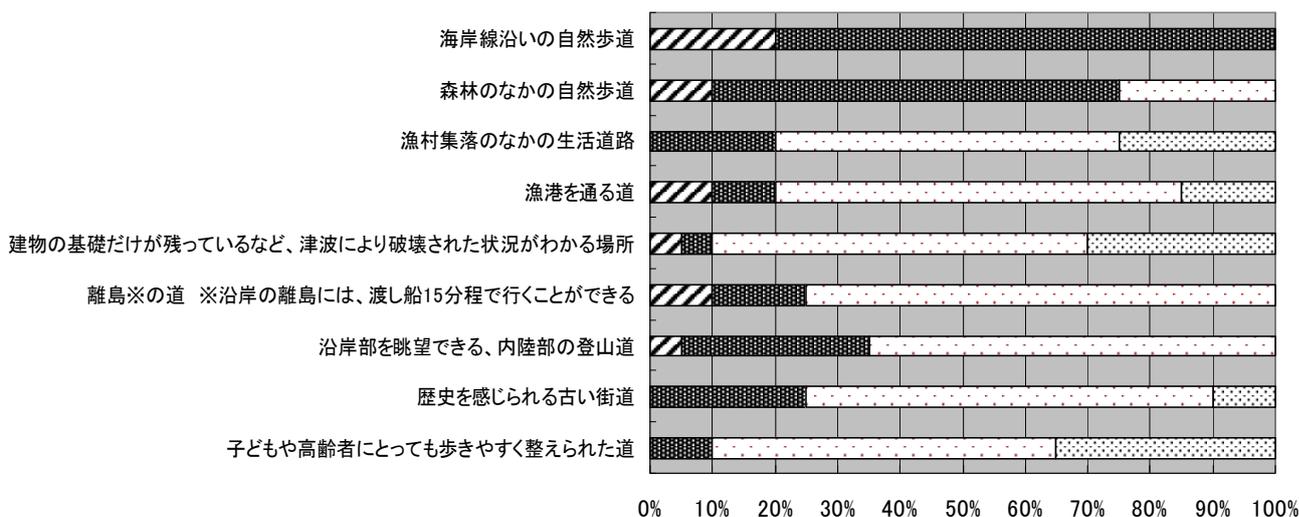
例：問(14)（全体的な傾向では第1回と第2回に大きな差はないが、第2回は森林の中を通過道が比較的多かったことが影響しているのか、「森林のなかの自然歩道」に対してより肯定的な回答が多く寄せられた。）

【第1回参加者】



全線を通してこういう道を歩きたい
 部分的にはこういう道を歩きたい。
 部分的には違うみちがあってもよいが、多くはこういう道を歩きたい
 全線を通してこういう道は歩きたいと思わない

【第2回参加者】



全線を通してこういう道を歩きたい
 部分的にはこういう道を歩きたい。
 部分的には違うみちがあってもよいが、多くはこういう道を歩きたい
 全線を通してこういう道は歩きたいと思わない

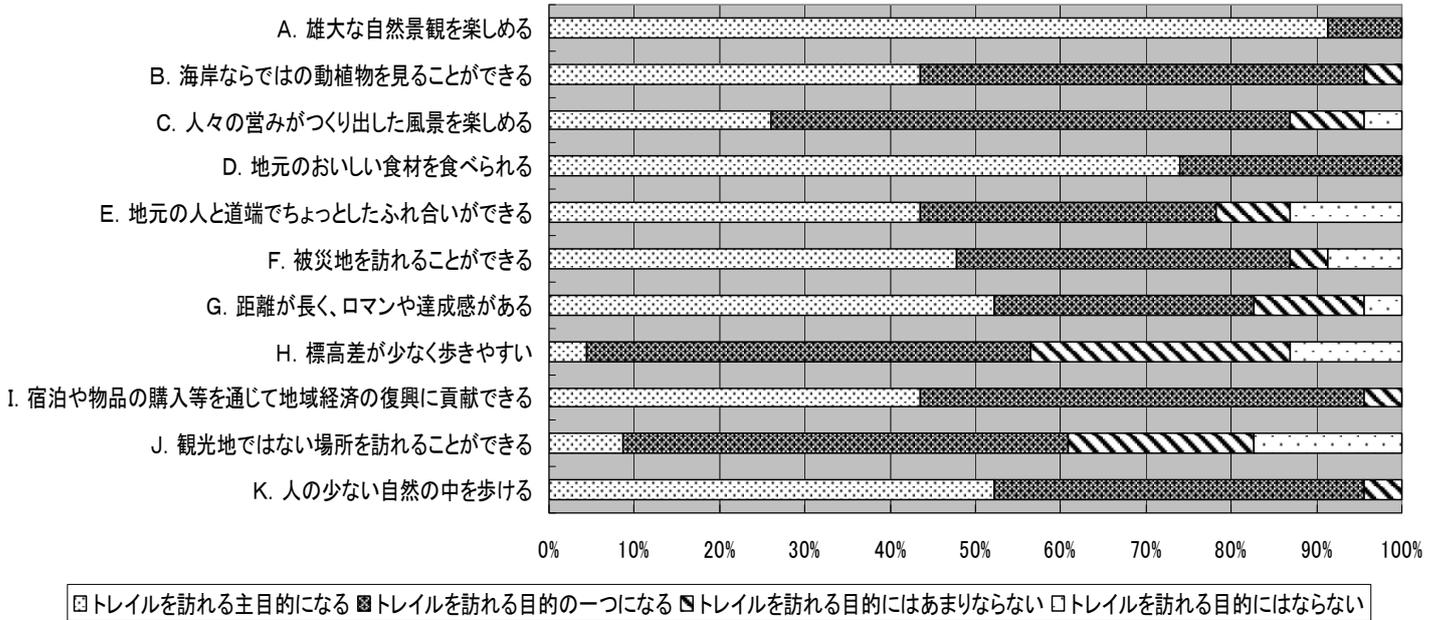
b. 世代による違い

世代別（20代・30代、40代・50代・60代）による解析において、その差が認められた回答は以下のとおりである。

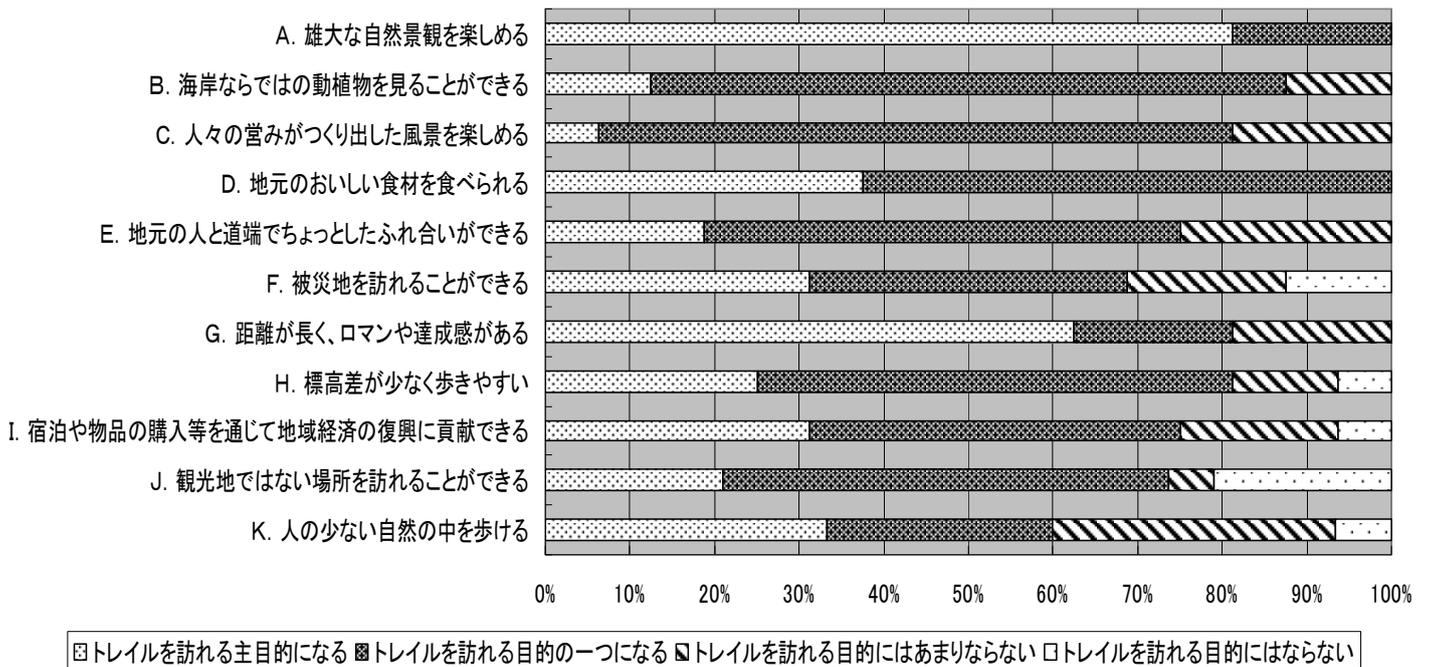
①問(5)の回答

- ・「地元のおいしい食材を食べられる」を「主目的になる」と答える割合は30代以下が多い。
- ・40代以上のほうが「観光地ではない場所を訪れることができる」ことをより肯定的に捉える割合が高いが、「人の少ない自然の中を歩ける」を肯定的に捉える割合は30代以下の方が高い。

【20代・30代】



【40代・50代・60代】



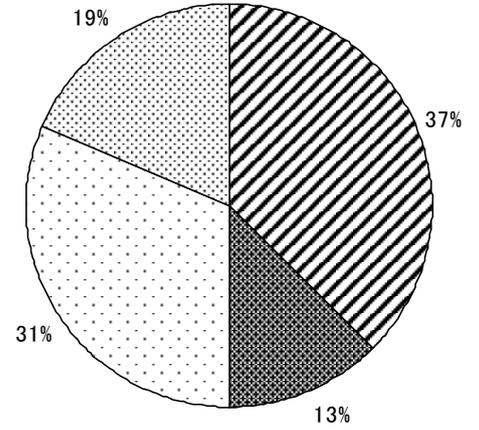
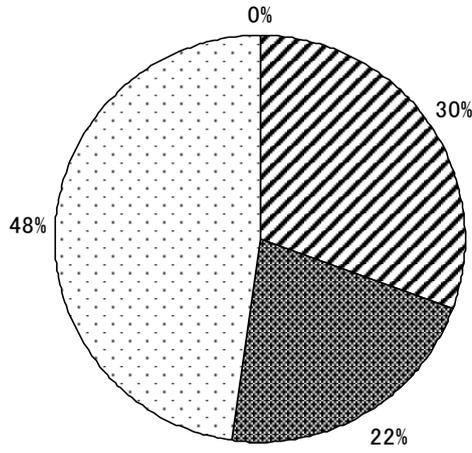
②問(10)の回答

・「団体で歩きたい」と答えた回答者は、全員 40 代以上の方であった。

【20代・30代】

【40代・50代・60代】

- ①ひとりで歩きたい
- ▨ ②家族や友人知人と一緒に歩きたい(中学生以下の子どもを含む。9人以下)
- ③家族や友人知人と一緒に歩きたい(全員高校生以上。9人以下)
- ▩ ④団体で歩きたい(10人以上。パッケージツアーなど)



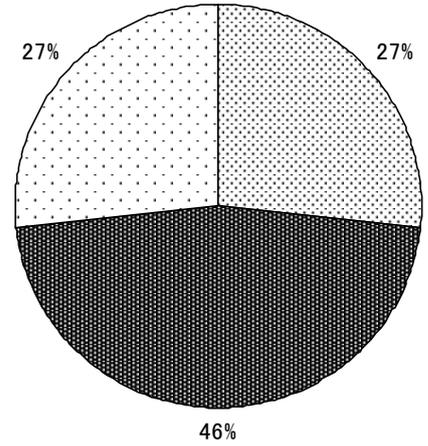
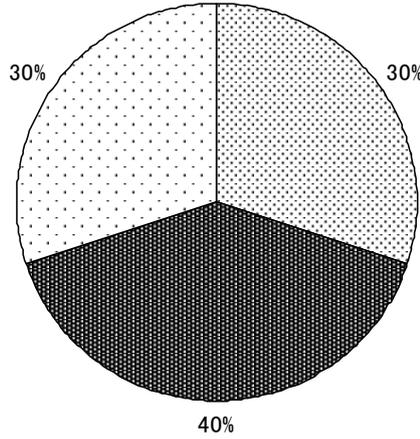
③問(19)の回答

- ・ガイドと歩くかどうかについては、年代による差は見られない。
- ・ガイドのために支払ってもよい額は、30代以下のほうが高い金額を選択した割合が高い。

【20代・30代】

【40代・50代・60代】

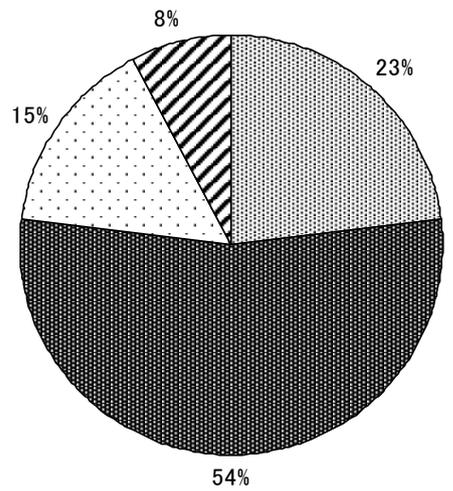
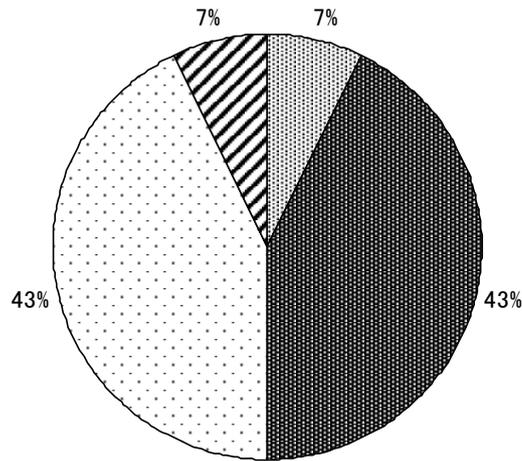
- ①可能であれば有料ガイドをつけて、一緒に歩きたい。
 ②場所・区間によっては、有料ガイドをつけて、一緒に歩くことを検討したい
 ③有料ガイドをつけて一緒に歩きたいとは思わない



【20代・30代】

【40代・50代・60代】

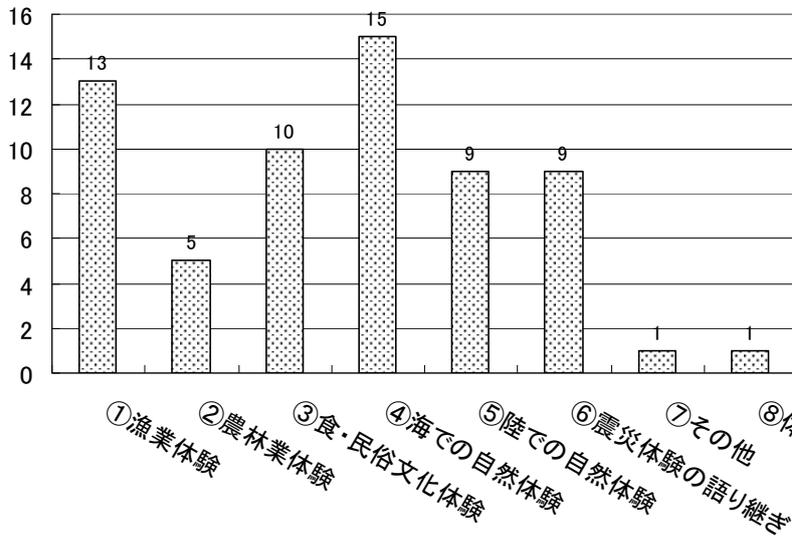
- A. 半日で1000円以下
 B. 半日で2000円以下
 C. 半日で5000円以下
 D. 半日で5000円以上



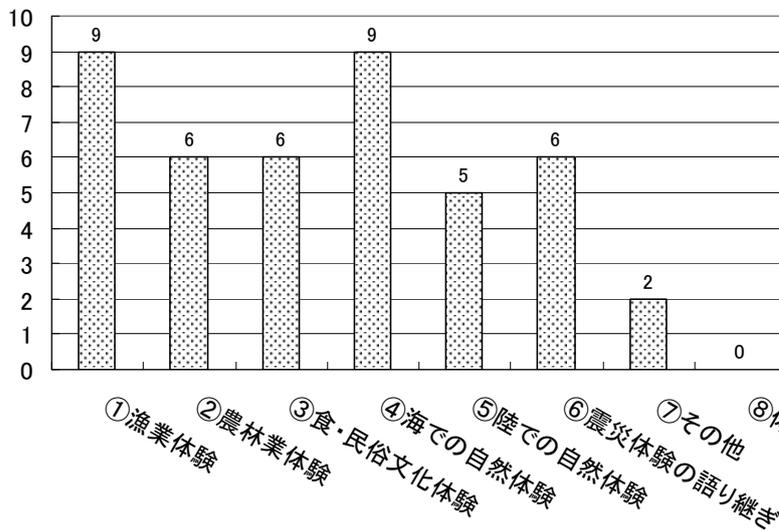
④問(22)の回答

・40代以上の方が農林業体験を好む割合が高かった。

【20代・30代】



【40代・50代・60代】



c. アウトドア経験の違い

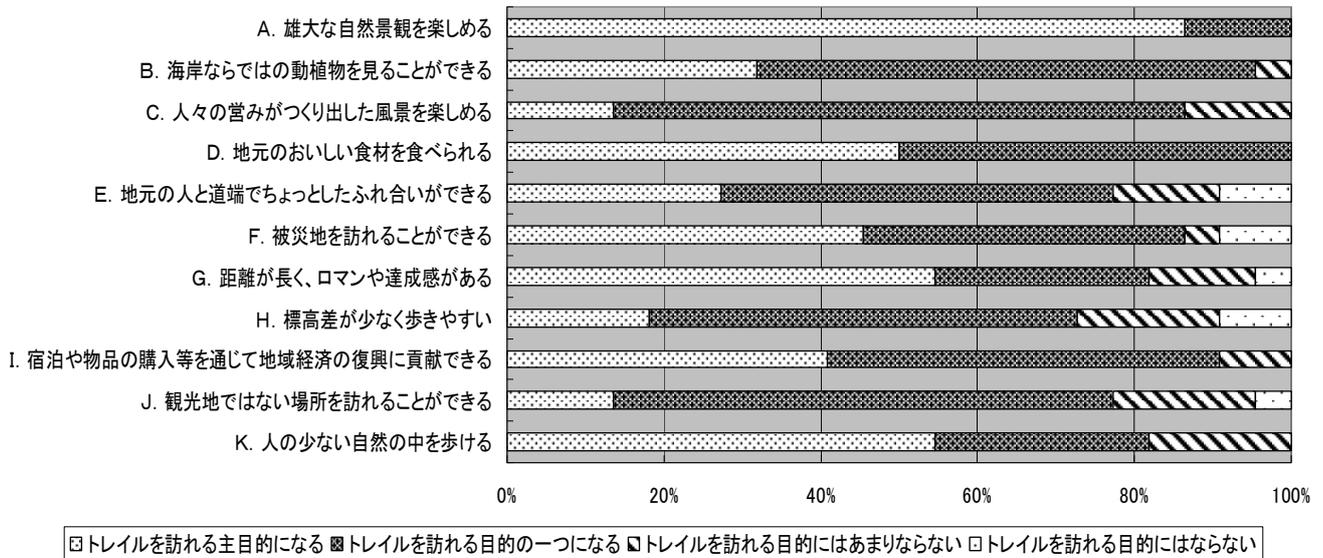
アウトドア経験の違い（日帰り山行 14 日／年未満、14 日／年以上※）による解析において、その差が認められた回答は以下のとおりである。

※全参加者の日帰り山行頻度の平均が約 14 日／年であったため、14 日／年で区分して解析した。

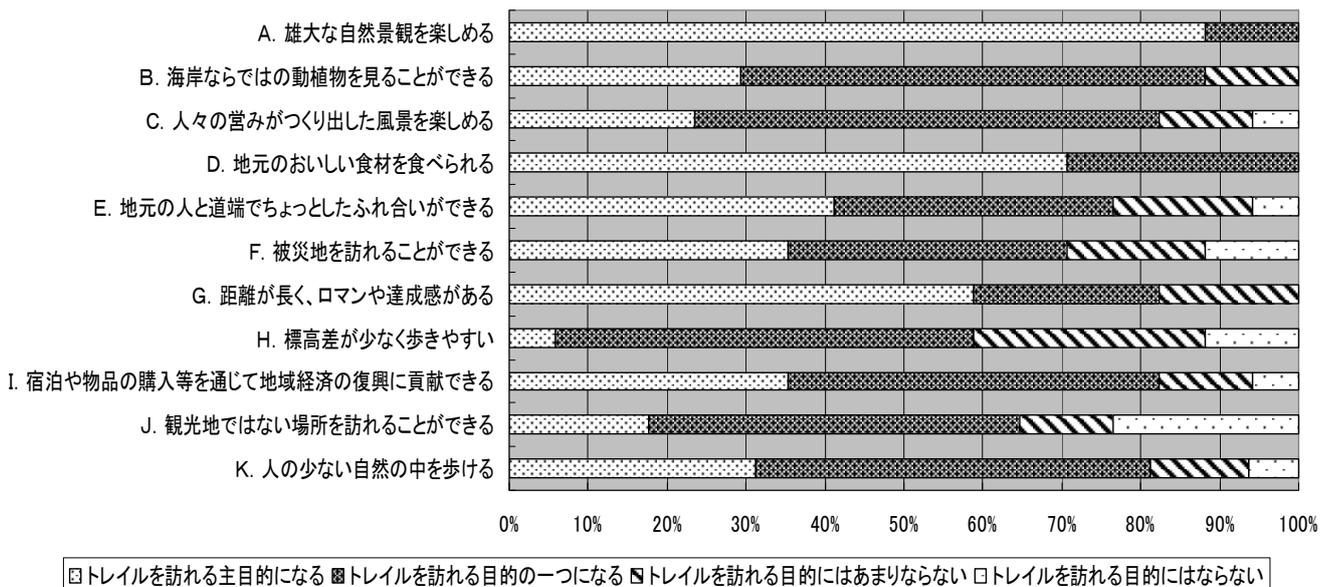
①問(5)

- ・山行頻度の低い回答者のほうが、「被災地を訪れることができる」について、より肯定的な回答をする割合が比較的高い。

【日帰り山行 14 日未満】



【日帰り山行 14 日以上】



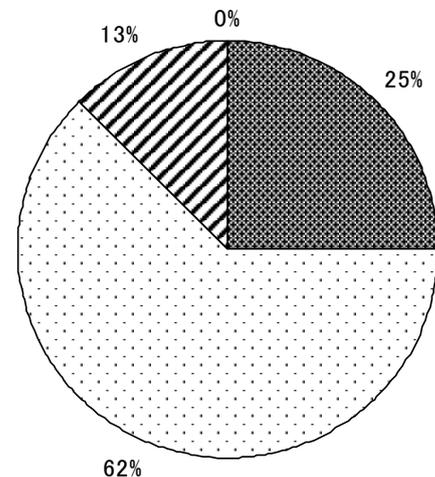
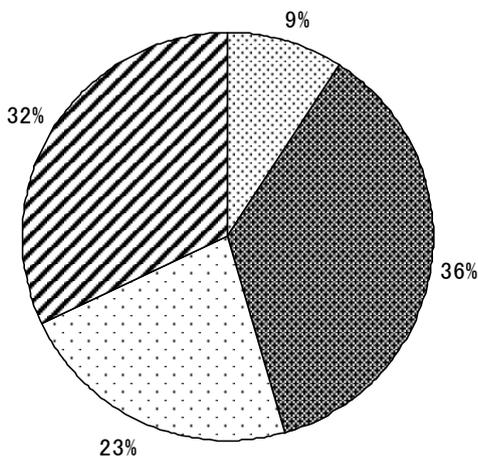
②問(11)

・山行頻度の高い回答者のほうが、滞在可能日数が長く、全線踏破を目指す割合も高い傾向がある。

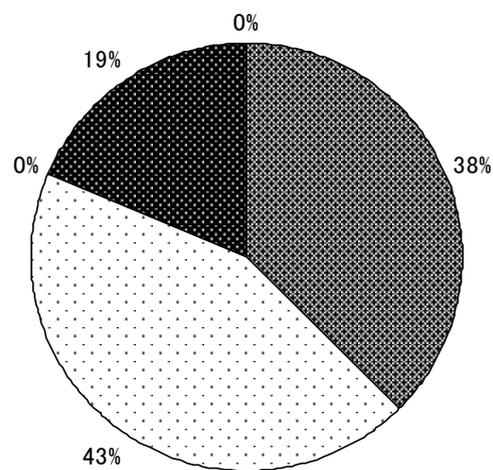
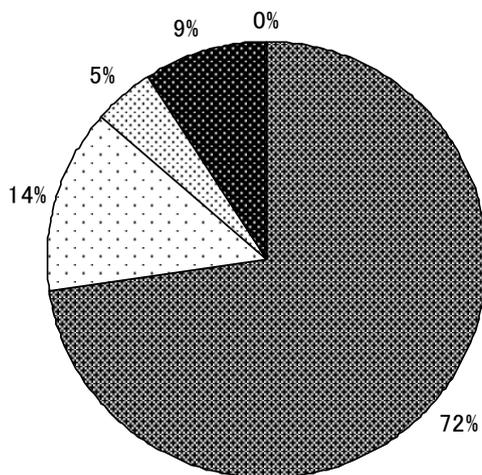
【日帰り山行14日未満】

【日帰り山行14日以上】

- ①風光明媚な観光スポットなどをいくつかピックアップして、徒歩30分～1,2時間くらいの区間を飛び飛びに歩きたい
- ②風光明媚な区間をいくつかピックアップして、それぞれ半日～1,2日くらいの区間をいくつか歩きたい
- ③全線踏破を目標として、いくつかの区間に分けて断続的に歩きたい
- ④全線踏破を目指して全区間を一気に歩き通したい



- ①日帰り
- ②1～2泊
- ③3～4泊
- ④5～6泊
- ⑤1週間以上

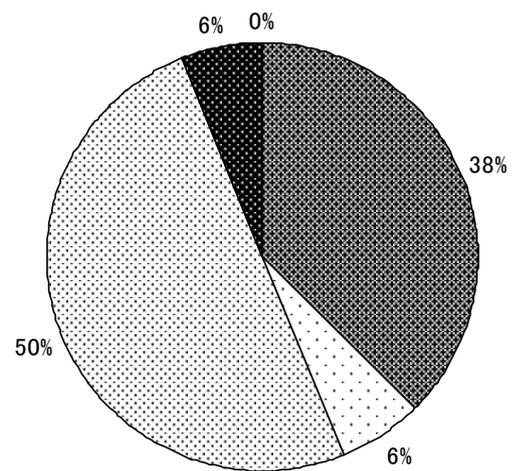
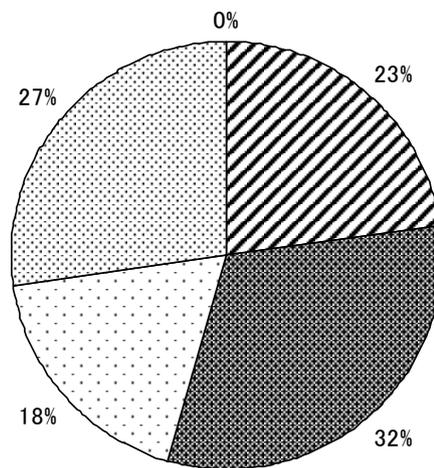
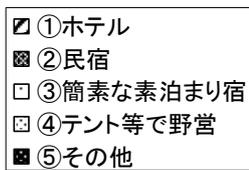


③問(12)

- ・ホテルを選択したのは山行頻度の低い回答者のみであった。また、山行頻度の高い回答者のほうが野営を選択する割合が高い。

【日帰り山行1-4日未満】

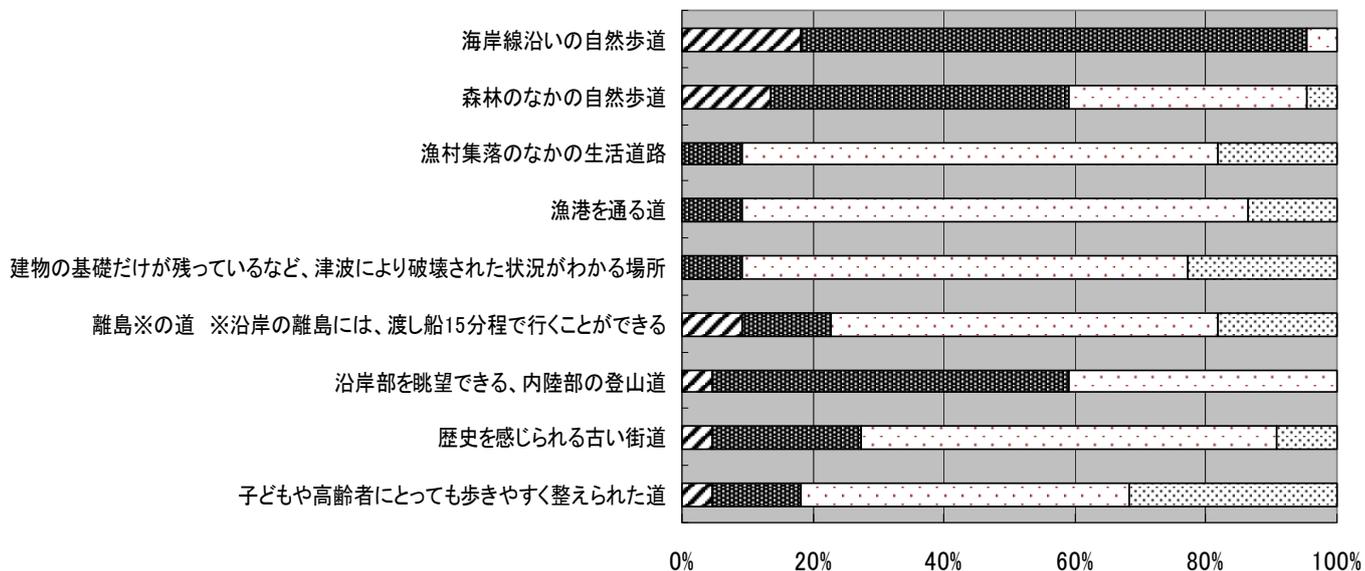
【日帰り山行1-4日以上】



④問(14)

- ・ 山行頻度の高い回答者のほうが、「漁村集落のなかの生活道路」「漁港を通る道」など、自然性の高くない道にも肯定的な回答をする割合が比較的高い。

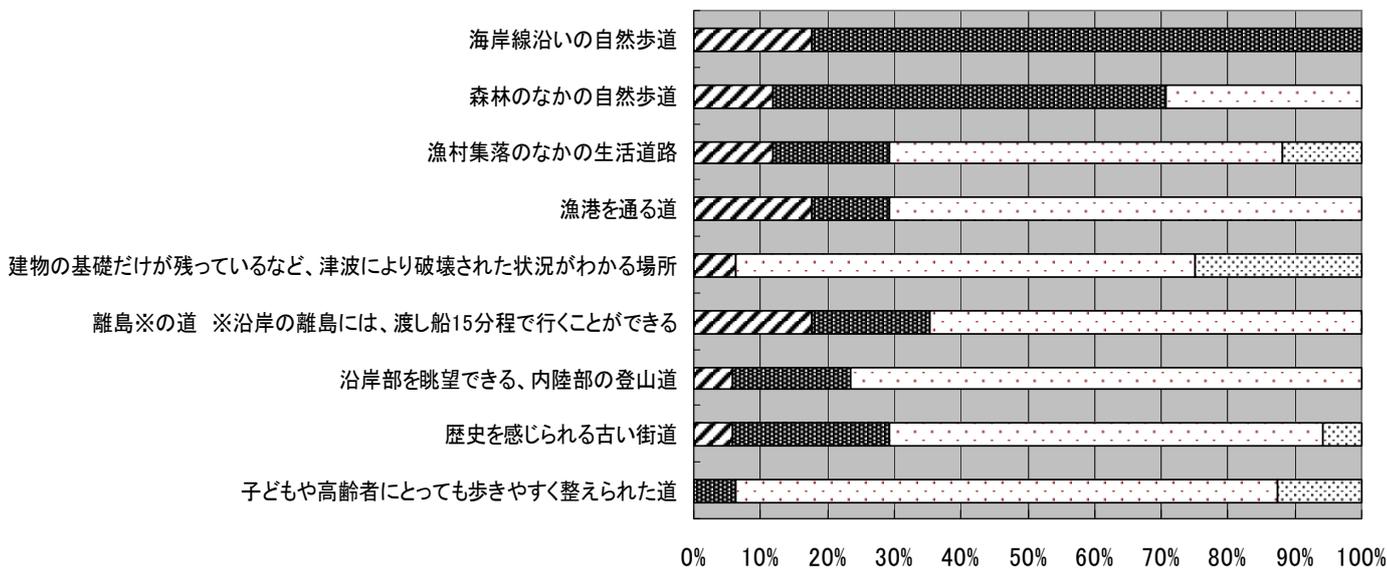
【日帰り山行1-4日未満】



全線を通してこういう道を歩きたい
 部分的にはこういう道を歩きたい。

 部分的には違うみちがあってもよいが、多くはこういう道を歩きたい
 全線を通してこういう道は歩きたいと思わない

【日帰り山行1-4日以上】



全線を通してこういう道を歩きたい
 部分的にはこういう道を歩きたい。

 部分的には違うみちがあってもよいが、多くはこういう道を歩きたい
 全線を通してこういう道は歩きたいと思わない

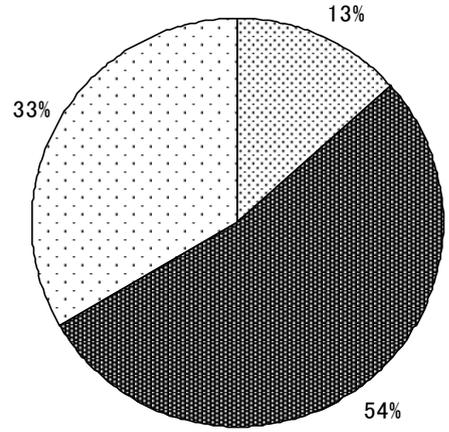
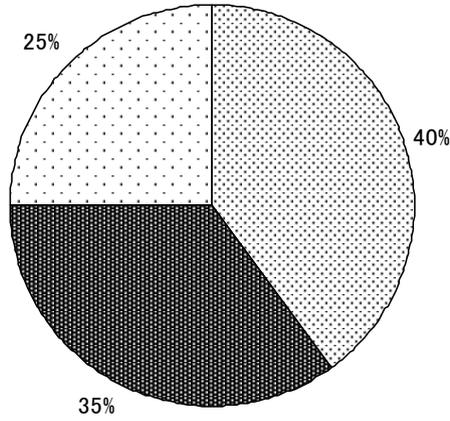
⑤問(19)

・山行頻度の低い回答者のほうが、ガイドをつけて一緒に歩くことを選択する割合が高い。

【日帰り山行1-4日未満】

【日帰り山行1-4日以上】

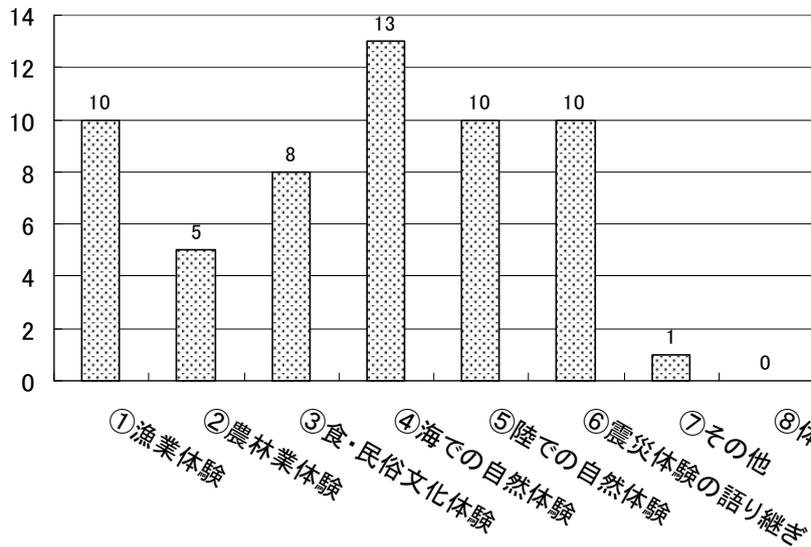
- ①可能であれば有料ガイドをつけて、一緒に歩きたい。
- ②場所・区間によっては、有料ガイドをつけて、一緒に歩くことを検討したい
- ③有料ガイドをつけて一緒に歩きたいとは思わない



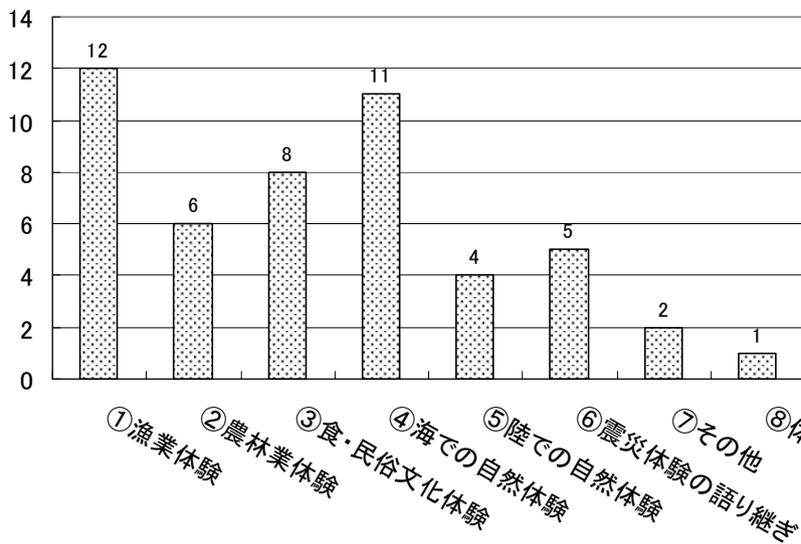
⑥問(22)

- ・山行頻度の低い回答者のほうが、全体的に体験活動への参加意欲が高く、特に「陸での自然体験」と「震災体験の語り継ぎ」では参加意欲が比較的高い。

【日帰り山行1-4日未満】



【日帰り山行1-4日以上】

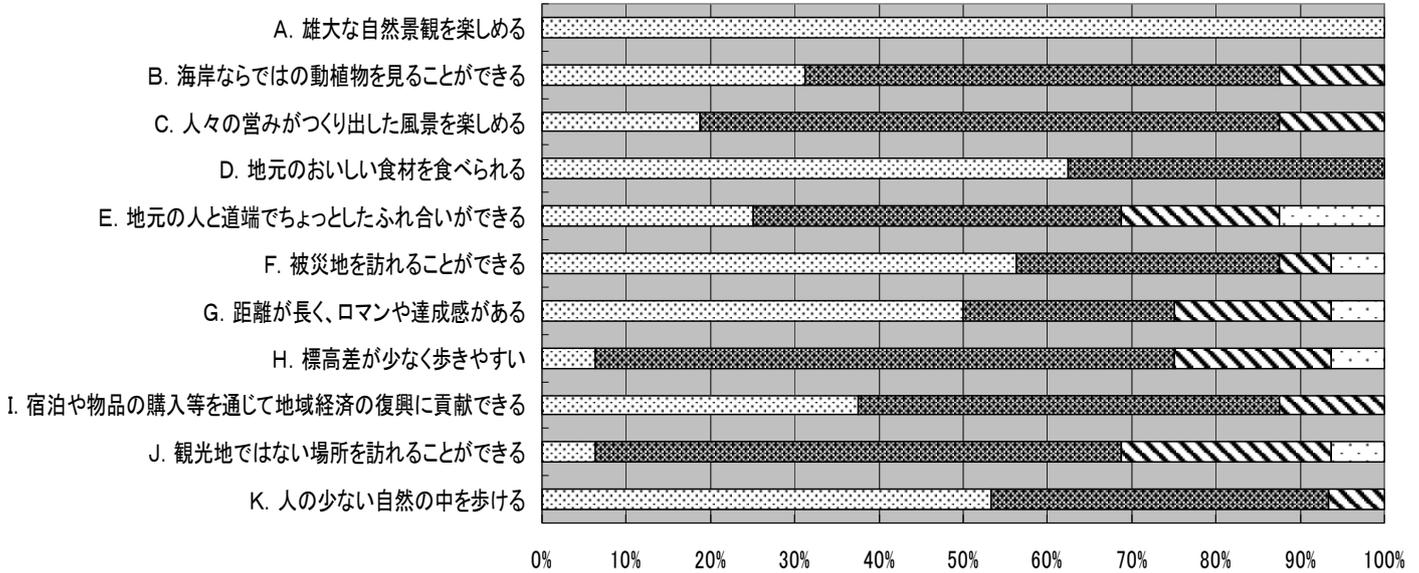


d. 太平洋沿岸地域への来訪経験

太平洋沿岸地域への来訪経験の有無で解析を行ったが、順位が変わるなど特に大きな差としては現れなかった。

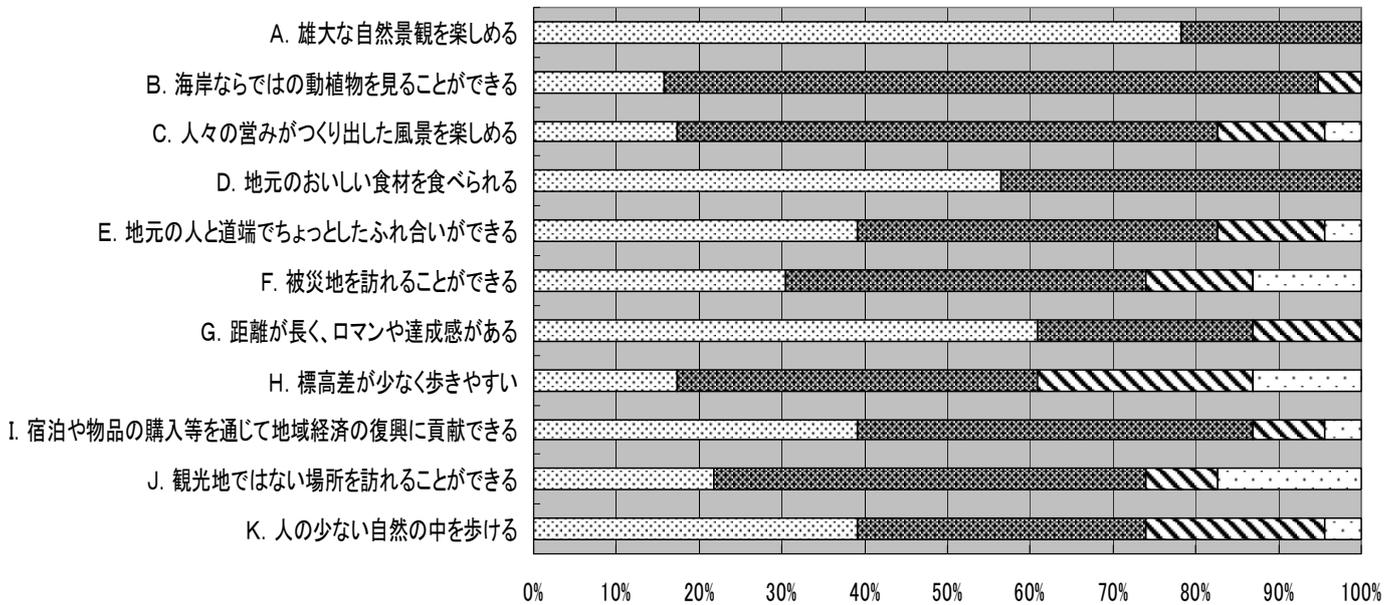
例：問(5)

【太平洋沿岸地域に来たことがない】



☐ トレイルを訪れる主目的になる ■ トレイルを訪れる目的の一つになる ▨ トレイルを訪れる目的にはあまりならない □ トレイルを訪れる目的にはならない

【太平洋沿岸地域に来たことがある】



☐ トレイルを訪れる主目的になる ■ トレイルを訪れる目的の一つになる ▨ トレイルを訪れる目的にはあまりならない □ トレイルを訪れる目的にはならない

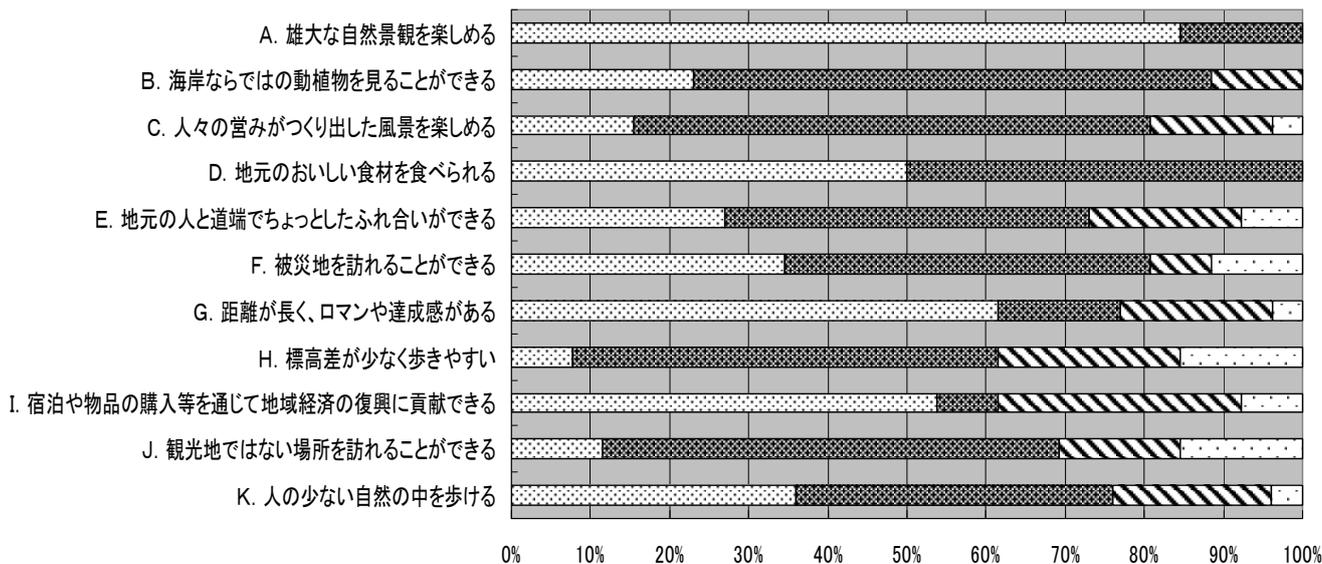
e. 性別

性別による解析において、その差が認められた回答は以下のとおりである。

①問(5)

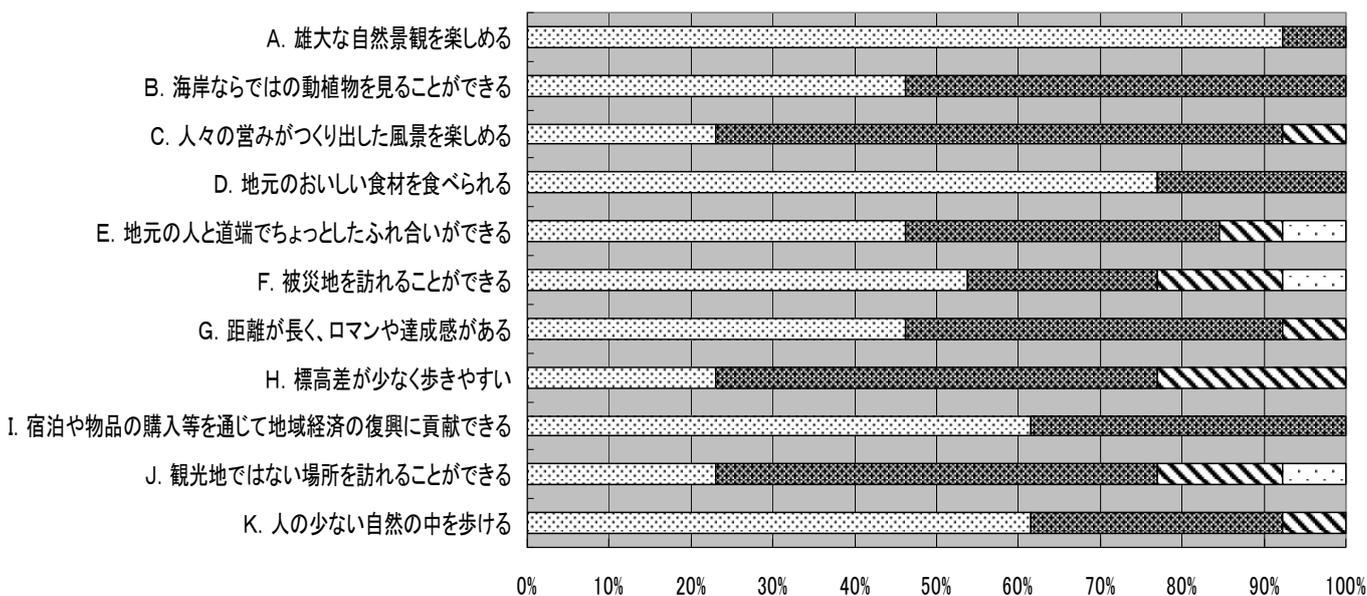
- ・女性のほうが、「海岸ならではの動植物を見る」、「地元のおいしい食材」、「人とのふれあい」、「被災地を訪れる」、「復興に貢献」など様々なことを主な目的にしようとする傾向がある。
- ・男性のほうが「主目的になる」と答えた割合が高かったのは、「距離が長く、ロマンや達成感がある」のみである。

【男性】



☐トレイルを訪れる主目的になる ●トレイルを訪れる目的の一つになる ▨トレイルを訪れる目的にはあまりならない □トレイルを訪れる目的にはならない

【女性】



☐トレイルを訪れる主目的になる ●トレイルを訪れる目的の一つになる ▨トレイルを訪れる目的にはあまりならない □トレイルを訪れる目的にはならない

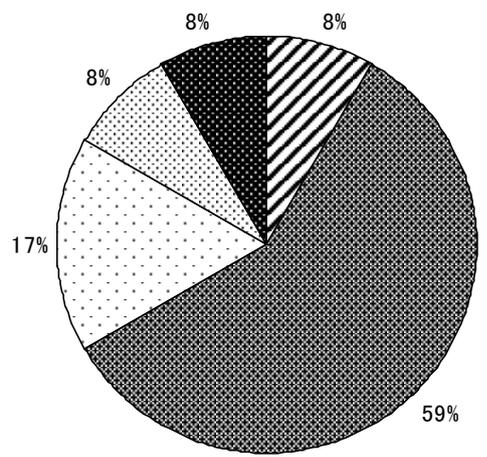
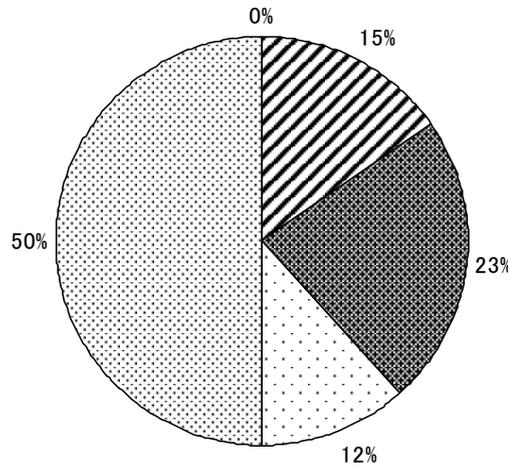
②問(12)

・宿泊形態の質問では、男性は野営を選ぶ割合が高く、女性は民宿を挙げる割合が高かった。

【男性】

【女性】

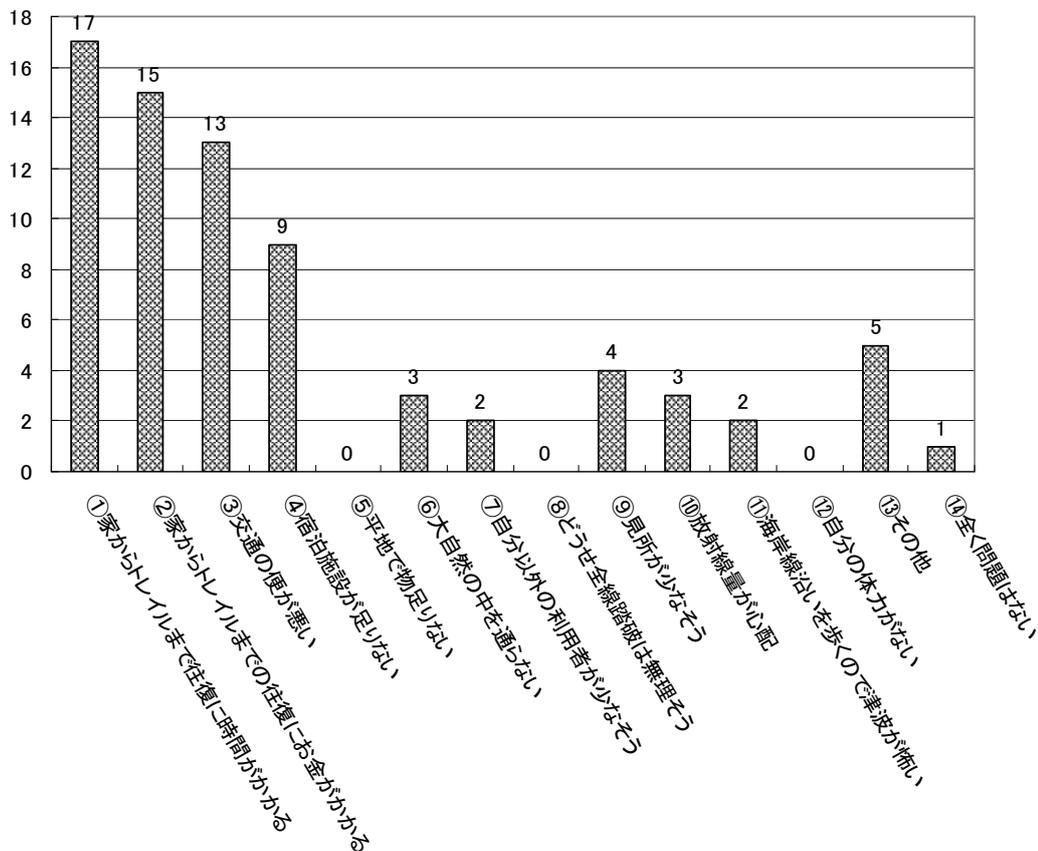
- ①ホテル
- ②民宿
- ③簡素な素泊まり宿
- ④テント等で野営
- ⑤その他



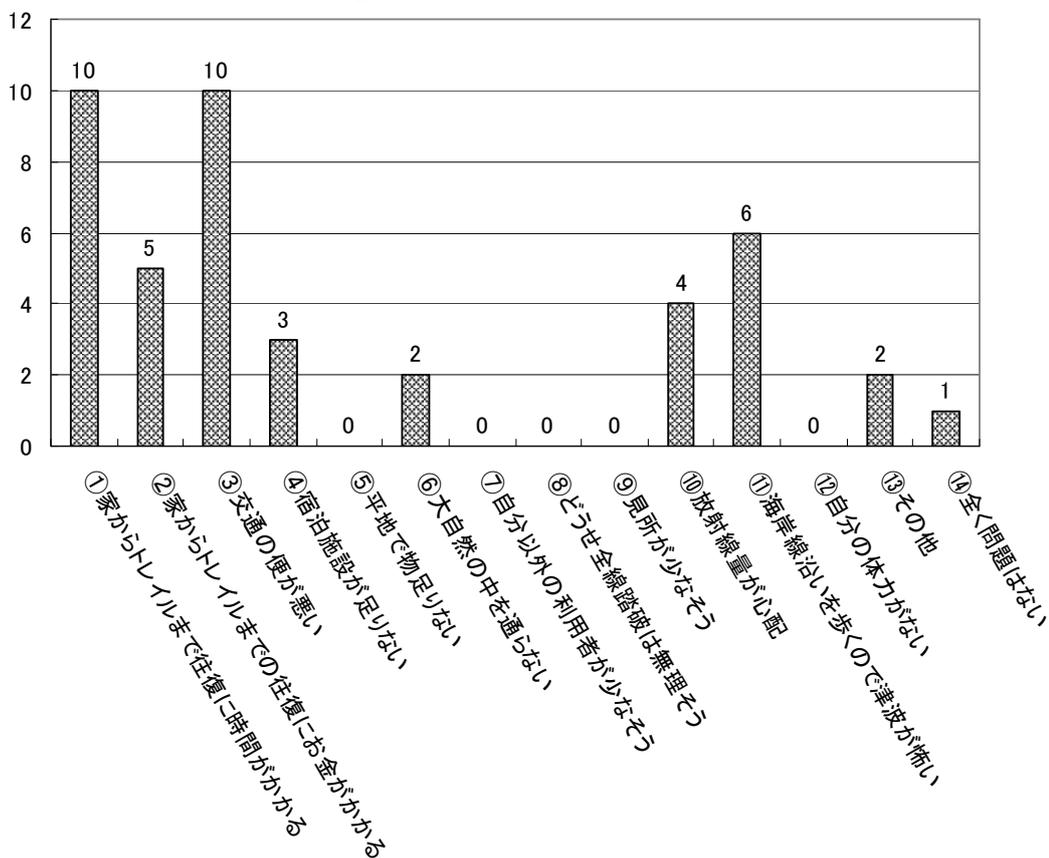
③問(8)

- ・東北海岸トレイルの課題についての質問では、女性の回答者の方が津波に不安を感じる割合が高い傾向がある。

【男性】



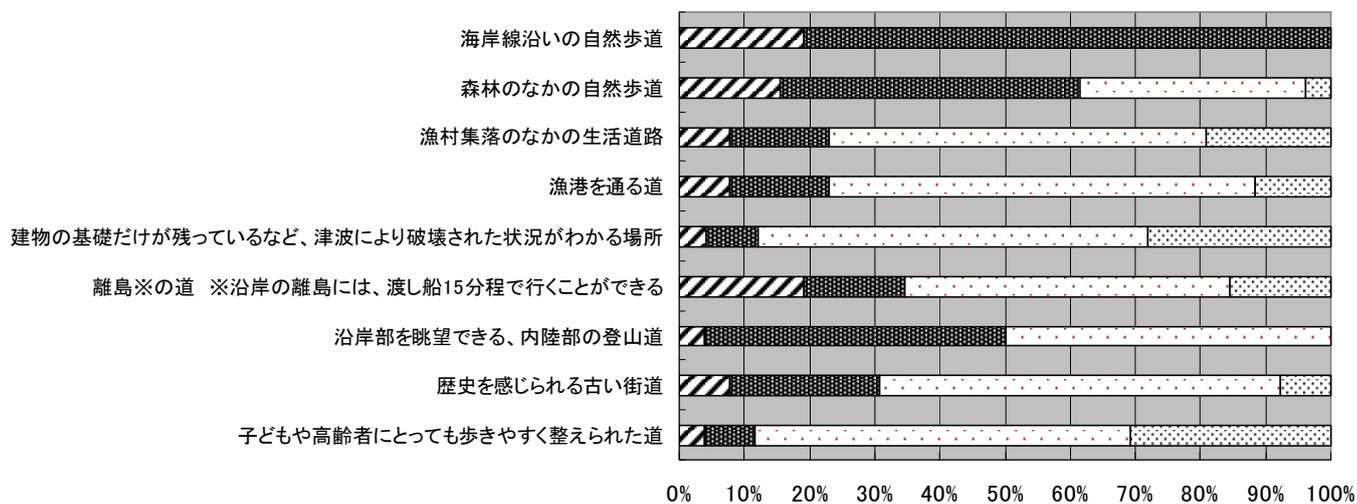
【女性】



④問(14)

- ・どのような場所を歩きたいかという質問については、男性の回答者の方が被災状況のわかる場所を通ることに肯定的な割合が高い傾向がある。

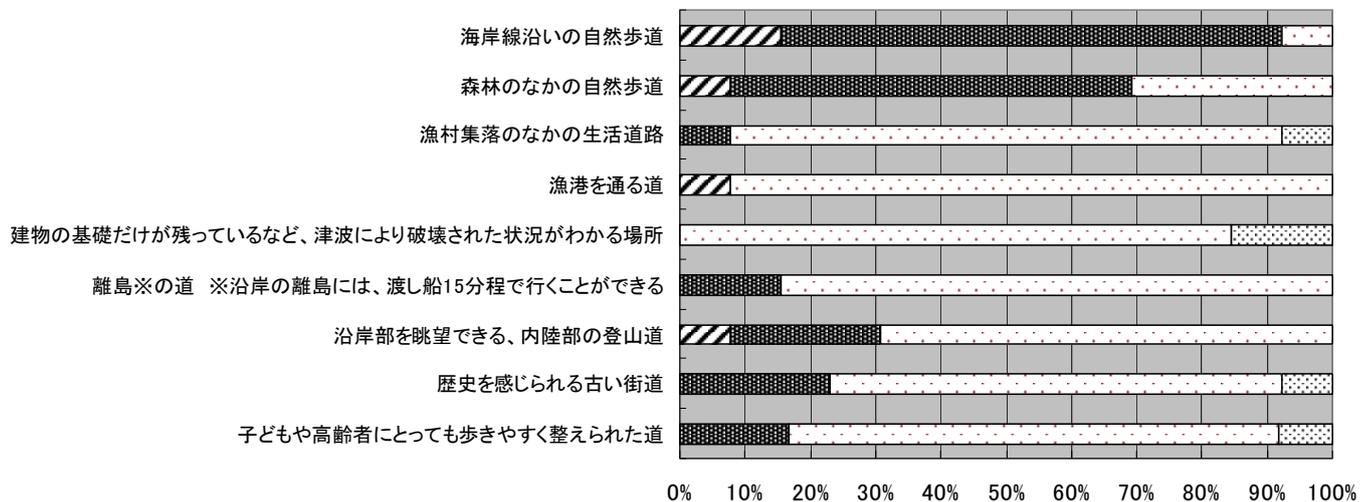
【男性】



全線を通してこういう道を歩きたい
 部分的にはこういう道を歩きたい。

 部分的には違うみちがあってもよいが、多くはこういう道を歩きたい
 全線を通してこういう道は歩きたいと思わない

【女性】



全線を通してこういう道を歩きたい
 部分的にはこういう道を歩きたい。

 部分的には違うみちがあってもよいが、多くはこういう道を歩きたい
 全線を通してこういう道は歩きたいと思わない

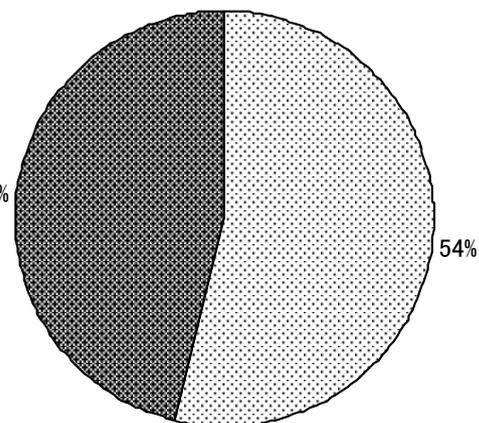
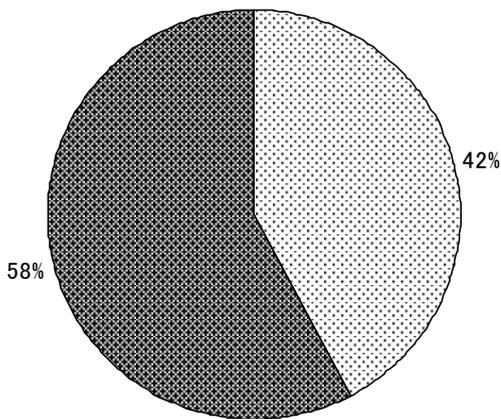
⑤問(16)

・女性がやや専用トイレを望む傾向があるものの、男女でトイレに対する考え方に大きな差は見られない。

【男性】

【女性】

- ①トレイル沿いに、専用の公衆トイレが必要
- ②トレイルを歩いている人が使えるトイレの情報(例:コンビニ、駅など)が地図に載っていれば、必ずしも専用の公衆トイレは必要ない



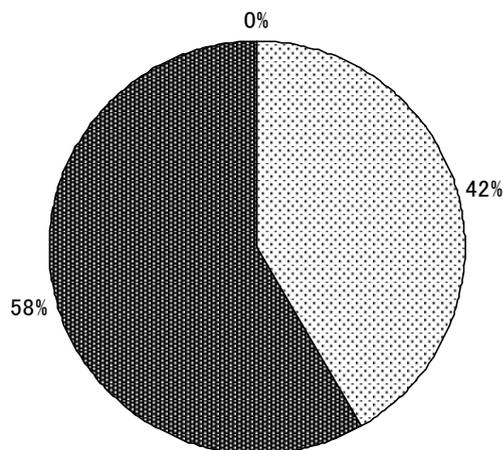
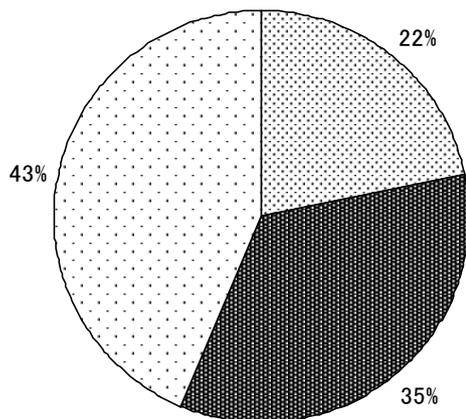
⑥問(19)

・女性は全員がガイドに対し肯定的な回答をしている。

【男性】

【女性】

- ①可能であれば有料ガイドをつけて、一緒に歩きたい。
- ②場所・区間によっては、有料ガイドをつけて、一緒に歩くことを検討したい
- ③有料ガイドをつけて一緒に歩きたいとは思わない



f. その他

その他、質問間で相互関係がありそうなものについて解析した結果についてまとめると以下のとおりである。

- ・歩き方や宿泊数によって特に宿泊形態の志向が変化している様子は見られなかった。
- ・解説板に関する考え方とトイレに関する考え方との間に関係は見られない
- ・マップを購入する意思がある人が、ガイドをつけるかどうかについては答えが分かれる。ただし、ガイドをつける意思がある人は、ほとんどマップを購入する意思がある。

以上、回答者の属性によって、特に大きな差が認められる事項はなかったと言える。しかしながら、質問によっては、ある程度の差が認められたものもあった。今後のルートの設定や広報等を進めていく上では、このような差を考慮したうえで取り組んでいくことが有効である。

次に、歩道利用者サイドから見た場合の、東北海岸トレイル構想の実現に向けた課題、及び東北海岸トレイルに対するニーズについて抽出を行うと以下のとおりである。

イ. 東北海岸トレイル構想の実現に向けた課題

a. アンケートで上位にあげられた課題

- ・課題として複数回答された中では、「家からトレイルまで往復に時間がかかる」「交通の便が悪い」「家からトレイルまでの往復にお金がかかる」の順に課題だとする人が多かった。次に「宿泊施設が足りない」という人も比較的多かった。
- ・それら課題の中でも特に重要だと思えるものについては「交通の便が悪い」をあげた人が最も多かった。

b. 課題と思う理由について

課題と思う理由について、多かった順に主なポイントを抽出すると次のようになる。

① 交通の便が悪い（電車の本数など）

- ・コースと平行して走る公共交通機関がないと、ルート設定が限られてしまう。また、自家用車で行った場合、スタート地点に戻ることができないため。
- ・色んな人が踏破を目指すに当たって、スルーハイクをするだけの長期間休める人は少ないと思う。その場合区間を区切って何度か訪れるセクションハイクがメインになると思う。交通の便が悪いとそれすら行うのが難しくなり、時間的な問題で踏破が厳しいということになるため、挑戦しよう、歩いてみようという人は減ってしまうと思う。
- ・トレイルヘッドに出る為には、車などの交通手段が必要となる。主要なトレイルヘッド付近に足が必要。そうでなければ、気軽に歩けるトレイルにはならない。そこで、トレイルヘッド付近の宿泊施設と連携し、送迎サービスを行うべき、その施設に泊まればシャトルが付いてくる様にすれば、宿泊施設も利用する。また若者向けにトレイルヘッド近くにキャンプサイトがあれば尚良い。

② 家からトレイルまで往復に時間がかかる

- ・例にもあるように長期休暇がないので。首都圏から一泊二日だと少し厳しく感じるため。
- ・東京を朝に出て、その日のうちに歩きだす事ができなさそう。接続が悪ければ夕方につけるかも分からない。

③ 家からトレイルまでの往復にお金がかかる

- ・家族が友人と一緒に来たいと思う時、予算的な問題が発生すると思われる。
- ・もう少し交通費が安くなるとうれしい。あまりに高額だと、既に素晴らしい体験ができると分かっており、かつ東北よりも安く行くことができるアルプス等へ足がのびてしまうため。
- ・新幹線往復で3万円近い金額。その金額があれば、北海道でも沖縄でもパッケージツアーで行ける。これを解決しないと自然や地域の魅力があっても競争にならない。

④ 宿泊施設が少ない

- ・踏破ということを考えると、距離が永いので多くの日数が必要となるが、安く泊まれる自炊小舎、キャンプ施設などがあれば気軽にトレイルを企画することができる。
- ・自分だけでは、トイレと水があれば道の駅等でのビバーク（テント泊）でも構わないが、家族、友達等にすすめるには、安心して泊れる場所は不可欠。

⑤ 海岸線沿いを歩くので津波が怖い

- ・逃げ場がわからないから。いつ大きな地震がおこるかわからないので不安がある。
- ・大地震がおきたら必ずある津波に対し情報も含めて避難場所があり解り易い事。

⑥ 大自然のなかを通らない

- ・市街地ばかりを通る、コース中全部が舗装道では、何のためのロングトレイルコースなのか、分からなくなってしまう。

⑦ 見所が少なそう

- ・見所が少ない事は、行こうとする人がストーリーをつくりにくい事とつながると思う。幅広い人々に（女性、ビギナー）はアクションまでいかない気がする。

⑧ 放射線量が心配

- ・宮城以南に限る。自分や家族、特に子供への影響。

⑨ その他

（ガイドの存在欠如）

- ・道案内を含めそのトレイルがある土地の自然や文化を伝えてくれるガイドさんに出会うことを、歩きに行く目的の主要な位置においているため。ガイドしてくれる方がいないトレイルは地域との関わりの希薄な道ではないかと思い、心配になる。

（アップダウンが激しいこと）

- ・コース設定。今回歩いてみてルート設定に高低差が何度も出てきて歩きにくいと思った。リピーターにはなりたくないと思った。海岸に下りるルートの場合の高低差はやむを得ないが、通過する（次の目的地へ向かう）ルートはなるべく等高線沿いにルートを設定すべきである。今からでも少しずつ整備することを望む。

（キャンプ地でのテント泊ができなければ歩こうと思わない）

- ・震災の影響もあって周囲やトレイル上にキャンプ地が作れるのか心配になる。衣食住をかつぎながら移動することがロングトレイルを歩くことの楽しさの主なものになるので、全線でホテルや民宿などを利用しなければならないものなら魅力が薄れてしまう。

（キャンプ地が少ない、トイレが少ない）

- ・ロングトレイルを歩く人達はみんなテント泊をすると思うから民宿に泊まるのでは意味がない。日帰りの観光客の人達もトイレがなければ不便と思う。
- ・トイレ（テント泊を予定しているの）と食料のデポ・調達の方法、テント場、水。

c. 必要だと思う施設について

- ・特に多く挙げられた施設を回答数の順に並べると、キャンプ場/テント場、水場、テーブル・ベンチ、避難小屋/シェルターであった。

d. 事前にどういった情報が必要か、どういった情報があれば便利だと思うか

- ・特に多く挙げられた情報を回答数の順に並べると、コースタイム、アクセス方法、コースの難易度/高低差、宿泊施設の情報、コースの見所、トイレの情報、キャンプ場の情報であった。
- ・それら情報がどういった手段で提供されるのがよいかについては、ウェブサイトが最も多く、次に情報が入ったトレイルの地図をあげる人が多かった。二番目の手段としては、ウェブサイトと地図がほぼ同数であった。

e. 多くの人にPRするため、どういった点をアピールするとよいか

回答からポイントなる主な意見を抽出すると次のようになる。

- ・海岸の景観、動植物の固有種の紹介、東北地方の生活に関わる景色など。
- ・被災地復興に貢献できること
- ・山、海の両方が楽しめるコースだという点。
- ・ここでしか見れないような光景→川が海に流れ込んでいく。ここでしか食べられないようなもの
- ・フェイスブックの利用
- ・東北トレイルの壮大さ、スケールの大きさ。さらには、モデルプランの呈示。
- ・ネーミング。あの景色はもっと多くの人に見てもらわなければならない。なので、まず名前を変える。
- ・ツイッター、ブログを利用した「ロコミ発信」。初期のPRは有名人を利用（タレント、モデル）。地元の人達が登場するTV。
- ・国内で影響力のある先鋭的なハイカーやショップなどからの情報発信が説得力のあるものになる。
- ・東北の自然（海と山）の素晴らしさ、土地ならではの地形（リアス式海岸）が見られる、食べ物がおいしい（カキ）。
- ・動物、植物がみられるのは女子心をかなりくすぐる。
- ・海を目近に見ながら雪道を歩ける場所は少ない。
- ・キャラクター人形を公募する。
- ・食の良さ、道の駅で販売される野菜、歴史、景観の素晴らしさなど。
- ・トレイルランニングのレースを行うことで、まずその道の人達から注目を集めることができる。
- ・地元とのふれあいをPRすることが一番大切。

f. その他東北海岸トレイル構想への意見、アドバイス、要望など

回答からポイントなる主な意見を抽出すると次のようになる。

- ・オープン前のトレイルの整備は県外からでも、ボランティアはかなり集まると思う。
- ・350km 全線の整備より、まずはスポット的に重点区間を決めて集中的に整備してほしい。初心者でも気軽に楽しめるトレイルから整備してほしい。イメージは高尾山のようなもの。
- ・コースマップと指導標の整合性、統一性。分かりやすいコースマップ（関東ふれあいの道～東京

都のものをぜひ参考にしてほしい) ルートから4~5KMほど離れた場所に、それなりの寺社、文化財、遺跡、城郭などがあれば、プロットしてほしい。

- ・トレイル全体を「誰でも歩ける」という設定にすべきではない。「誰でも歩ける」コースは全体の数ブロックでよいと思う。関東ふれあいの道が何故あまり歩かれていないのか。存在自体あまり知られていない、車道歩きが多い、連続して歩けるコース設定になっていないなど。
- ・環境省と観光庁が協力して東北のPRをしてほしい。
- ・区間ごとのテーマ設定も数回に分ける人には有効ではないか。また、海や漁村の神様めぐりをテーマとしたり、季節ごとの花の道や、食の街道など、トレイルに乗りたいたいと興味をさそう、アピールするのはいかがか。エコツアーとのコラボ。飛び込みで泊めてもらえる漁村の民家。
- ・JRなど企業とのコラボによる広告・集客。トレイルだけでなく、体験型プログラムの企画。
- ・米国国立公園のノウハウを活用し、Operation Tomodachiの国立公園版を象徴的なものでよいので導入していただきたい。
- ・人々に知ってもらいたいなら「こういう道があるので名称を公募したい」など歩いてもらう人に名前をつけてもらう。
- ・「しまなみ街道」のような言い得て妙なネーミングを。
- ・地元のトレイルへの理解と若い人たちのトレイル作りへの参加。首都圏の老若男女のトレイル作りの参加、地元のトレイル作りの成功例の提供。
- ・トレイルルートの入場料などをいただき、その金でルートの維持を図る。
- ・「みんなが楽しく歩ける道」にしないで欲しい。観光客や子供にも歩ける道ではアウトドア愛好家の心をつかむことはできないと思う。最低限の整備を地元の方々の維持管理でなされればよい。
- ・作ったきり、ほったらかしにしないで維持管理をしっかりとってほしい。人工物は最少限に。
- ・現在様々な所で行われているトレイルランニングレースは地域の活性化につながっていると思う。前泊、後泊、食事を通じて開催地にお金を落とせたり、レース中の休憩ポイントでそこならではのものを提供することで地域への興味を持ってもらうこともできる。人気レースでは高額な参加費用でも開始1時間内で募集締め切りになるようなものもある。それらを参考にしてみる価値は大いにあるかと思う。
- ・アメリカのトレイル先進国の思想を取り入れて欲しい。造りっぱなしのトレイルでは意味がない。社会と地元の根差した持続可能なトレイルにして欲しい。日本などと言う小さな物を相手にするのはなく、世界からお客さんの来るトレイルにしてほしい。
- ・地元住民がトレイル構想を望んでいるのかをハッキリさせて欲しい。トレイルをする側は他人の庭へ入りこむわけで、ウェルカムな状態でないとトレイルしていても楽しくない。

ウ. 東北海岸トレイルに対するニーズ

a. どんなところに興味をもって参加しようと思ったか
主なポイントとなる回答を抽出すると次のようになる。

- ・ロングトレイル、海岸線沿い(であること)
- ・復興の取組のひとつであること。
- ・被災地の様子を知りたかった
- ・福島から青森まで連続してコースを整備するところ
- ・三陸の海岸の美しさ
- ・海外の国には数百キロにおよぶロングトレイルがあり、日本にもほしいと思っていた
- ・普段歩いている山中のトレイルと違って海岸のトレイルとはどんなものか

- ・歩くスピードで東北を感じて欲しいというフレーズに共感した
- ・東北というフィールドにロングトレイルが誕生する事

b. 東北海岸トレイルが設定されたら歩きに行きたいと思うか

- ・この間には全員の人が歩きに行きたい、どちらかというに行きたいと答えており、歩きたくないと答えた人はいなかった。

c. 東北海岸を訪れる時に重要視するもの

- ・主目的としては「雄大な自然景観を楽しめる」が最も多かった。後は「地元のおいしい食材」「距離が長くロマンや達成感がある」「被災地を訪れることができる」「人の少ない自然の中を歩ける」「宿泊や物品の購入等を通じて地域経済の復興に貢献できる」の順で多かった。
- ・この中で特に重要だと思われる項目については「雄大な自然景観を楽しめる」が圧倒的多数を占めた、
- ・トレイルを訪れる目的の一つになるについては「海岸ならではの動植物を見ることができる」「人々の営みが作り出した風景を楽しめる」「観光地でない場所を訪れることができる」などが多かった。

d. どんな訪れ方をしたいと思うか

- ・どんな訪れ方をしたいかという間には「全線踏破を目標として、いくつかの区間に分けて断続的に歩きたい」という人が比較的多かった。次に多いのが「風光明媚な区間をいくつかピックアップして」、それぞれ半日～1、2日くらいの区間をいくつか歩きたい」「全線踏破を目指して全区間を一気に歩き通したい」の順であった。
- ・個人旅行かどうかの間では、「自ら行程を計画し、交通手段や宿泊場所などの手配も自ら行って歩きたい」人が多く、パッケージツアーに参加したい人は比較的少なかった。
- ・誰と歩くかについては、「家族や友人知人と一緒（全員高校生以上）」が最も多く、次に「ひとり」、「家族や友人知人と一緒（子どもを含む）」の順であった。団体を希望する人は少なかった。
- ・旅行中の主な移動手段については「公共交通機関を使いたい」人が多数を占めた。次にパッケージツアーのバスであった。

e. 一回の訪問でどのくらい滞在できそうか

- ・この間については、1～2泊と答えた人が過半数であり、次に3～5泊、1週間以上の順であった。

f. どういった宿泊形態を選びたいか

- ・前の間で宿泊ありと答えた人に宿泊形態をたずねたところ、最も多かったのは「テント等の野営」で、次にわずかの差で「民宿」であった。次に「ホテル」と「簡素な素泊まり宿」はほぼ同数であった。

Ⅲ. 関係団体サイドからの課題等抽出

1. 個別ヒアリング

(1) ヒアリング対象候補

ヒアリング対象候補リストとアポイント結果についてまとめると次のとおりである。

対象者	アポイント結果
雑誌関係	
雑誌による情報発信、その他の連携協力に向けての関係作り	
・山と溪谷社(「山と溪谷」)	○
・小学館(「BE-PAL」)	○
・東京新聞出版部(「岳人」)	△
・新ハイキング社(「新ハイキング」)	○
・ナショナルジオグラフィック社(「ナショナルジオグラフィック」)	×
アウトドア関係	
イベント等での連携協力に向けた関係作り	
・ゴールドウイン(ノースフェイス)	△
・モンベル(モンベルクラブ等)	○
・アウトドア自然保護基金	△
(アシックス、アライデント、コールマン、ゴールドフィン、スノーピーク、パタゴニアなどが運営)	
報道関係	
紙面による情報発信、その他の連携協力に向けての関係作り	
・NHKエンタープライズ	○
歩く/山/ガイド関係	
一歩引いた立場から見た、トレイル構想の可能性。訴求度、ツアーの可能性等々の実用的な助言を期待。連携協力に向けての関係作り。	
・日本トレッキング協会	○
・日本ロングトレイル協議会	△
・(社)日本ウォーキング協会	△

△＝週をおいて2度連絡するも回答なし ×＝ヒアリングに応じられない旨連絡あり(担当者不在)

対象者	アポイント結果
旅行業等	
一歩引いた立場から見た、トレイル構想の可能性、訴求度、ツアーの可能性等々の実用的な助言を期待。連携協力に向けての関係作り。	
・JR東日本(大人の休日倶楽部、駅からハイキング)	△
・三陸鉄道	○
報道関係	
紙面による情報発信、その他の連携協力に向けての関係作り	
・デリー東北	△
・岩手日報	○
・河北新報	△
・福島民報	△
観光関係	
観光面で活用できるかも、という前向きな姿勢になってもらえれば。イベント等での連携協力に向けての関係作り。	
・(社)青森県観光連盟	○
・(財)岩手県観光協会	○
・(社)宮城県観光連盟	△
・(財)福島県観光物産交流協会 観光部	○

東北地方については上表のようなアポイント結果を得たが、ヒアリング日程との関係から選択と集中を検討し、岩手県内に絞って実施した。

2. 意見交換会の開催

(1) 意見交換会対象候補

意見交換会対象候補リストとアポイント結果についてまとめると次のとおりである。

対象者	連絡結果
旅行業等	
一歩引いた立場から見た、トレイル構想の可能性、訴求度、ツアーの可能性等々の実用的な助言を期待。 連携協力に向けての関係作り。	
・ジェイティービー	○
・近畿日本ツーリスト	×
・クラブツーリズム	○
・読売旅行(東海道五十三次のウォーキングツアーなども実施)	×
地元関係	
情報共有。県人会の人脈をつたって、連携の芽が生まれればよい。	
・陸中懇談会	○
・東京青森県人会	○
・岩手県人連合会	○
・東京宮城県人会連合会	×
・在京宮城ふるさと協議会	○
・東京福島県人会	×
歩く/山/ガイド関係	
一歩引いた立場から見た、トレイル構想の可能性。訴求度、ツアーの可能性等々の実用的な助言を期待。 連携協力に向けての関係作り。	
・日本フットパス協会	○
・日本山岳会	○
・日本勤労者山岳連盟	○
・日本山岳ガイド協会	○
・NPO法人 日本エコツーリズム協会	○
・NPO法人 自然体験活動推進協議会 (CONE)	○
・NPO法人 日本エコツーリズムセンター	○

×＝事前に欠席の連絡有り

(2) 意見交換会実施概要

日 時：2月27日(月) 14:00～(2時間程度)

場 所：主婦会館 プラザエフ 地下2階 クラルテ

(〒102-0085 東京都千代田区六番町15番地 電話：03-3265-8111)

議 題：(1) 東北海岸トレイル構想について(説明)

(2) 意見交換

・意見交換会出席者名簿（五十音順・敬称略）

組織名	御出席者
岩手県人連合会	事務局長 坂本 己由
クラブツーリズム株式会社	スポーツ旅行センター・支店長 鈴木 宏治
	スポーツ旅行センター・担当 吉田 充宏
在京宮城ふるさと協議会	常任理事 西條 成人
日本山岳ガイド協会	武川 俊二
株式会社ジェイティービー	地域交流ビジネス推進担当部長 池田 伸之
NPO法人 自然体験活動推進協議会	代表理事 佐藤 初雄
東京青森県人会	副会長 海老川 亮
	事務局長 塩谷 家久
	ふるさとはしかみ会 濱谷 博通
NPO法人 日本エコツーリズム協会	事務局 高野 千鶴
NPO法人 日本エコツーリズムセンター	理事 中垣 真紀子
日本勤労者山岳連盟	理事長 斉藤 義孝
	副理事長 浦添 嘉徳
日本フットパス協会	理事 神谷 由紀子
陸中懇談会	田鎖 洋治郎
	中田 滋
	熊谷 義重



3. 実施結果のとりまとめ

(1) 個別ヒアリング

ア. ヒアリング議事録

対象者：株式会社 モンベル 広報部 部長代理 半田 久／広報部 榎本 憲

日時：平成 24 年 2 月 21 日(火) 午後 1 時～2 時

場所：株式会社 モンベル 東京広報（東京都渋谷区広尾 1-15-3）

出席者：自然環境計画課 中川、東京ランドスケープ研究所 染森

- ・当社は自然公園財団との協賛でお菓子などのグッズを販売している。
- ・環境イベントとしては大山町で SEA TO SAMMIT 開催の経験がある。
- ・最近は、トレイルランがすごく盛んになっている。また、富士山や屋久島も人でいっぱいになっている。
- ・先週末にロングトレイル・フォーラムに参加した。その中で、加藤則芳さんが、環境省がロングトレイル協会に入っていないのを残念がっていた。
- ・東海自然歩道の現状は厳しいと思うが、やれることを十分にやっていないということではないかと感じている。そのことについて、民間サイドはあまり納得できていないと感じる。
- ・名称については、東北海岸トレイルよりコーストトレイルと呼んでみてはどうか。
- ・本トレイルは、東北の復興をキーにして環境省がうまく音頭をとれば成功するのではないかと。
- ・今はWEBが普及しているので、そうしたツールをうまく使いながら利用を促進していく。
- ・被災地の地元の人達は、今後忘れられていくことが怖いし、そのことを一番心配している。そういう意味で本構想のねらいはよいと思う。
- ・まず、環境省がトレイルの経験者をどんどん誘致して、その一方で、かつての青春18キップのように若者をターゲットにした格安旅をねらってはどうか。
- ・トレイルを走る人もいると思う。個人的には国立公園内で走っても問題はないと思っている。ただし、高山植物さえ荒らさなければ。ここでも人力と馬力がOKなら面白いと思う。
- ・トレイルには、キャンプ場、トイレ、水場があるとよい。水は自己判断で井戸水、山水でよい。
- ・宿泊施設など立派なものはいらないと思う。北海道にはバイカーズハウスがあるがあれでも立派すぎる感じである。
- ・本トレイルは、空海の四国八十八箇所めぐりの心に通じるものがあるのではないかと。東北の人達はおもてなしの心があるし、少し親しくなると心からの歓迎をしてくれる。だから後を引くものがある。四国遍路はスタンプラリーの元祖だと思う。当社もポンチョを作ったりしている。ファッション性は大事だと思う。ここも何か旗印のようなものがほしい。ザックに刺すことのできる小さな旗竿をデザインしてみてはどうか。こういうのなら当社も協賛できる。それでスタンプ帳も、和紙を使うとか、もっと日本らしいデザイン、高級なものにするとよい。
- ・トレイルの途中何か所かに「話し人」（語り部）をおいていったらよいと思う。
- ・危険箇所についてはきちんとしたマップがあれば、あえて人工的な柵などはいらないと思っている。
- ・海岸（砂浜）を歩くのは思いのほか疲れるので、バックパッカーは避けると思う。
- ・トレイルの維持管理は草刈りと標識、ゴミくらい。月1回のボランティアで十分だと思うが、ネットや媒体でQRコードで申し込みとかすると、相当の人が行くと思う。一般人には、何かやりたいけど、お墨付きがほしいという気持ちがあるから。各市町村の窓口を決めてはどうか。草刈り機やチェーンソーの経験者なども情報を出していけば間違い無く来る。山形で間伐している人達など冬場に仕

事のない人達だっている。石組みの経験者だっているかもしれない。情報の出し方と志の高さがポイント。これで、かなりのところまで行けると思う。こういうボランティア要素のあるツアーはクラブツーリズムなどが大量動員するのがうまい。

- JRの駅などからのハイキングは、そんなにうまく行かないと思うけれど、送迎の車は可能性があると思う。これは地元もうるおうし、良いのではないか。
- やはりコーストレイルという名称にして、マークなんかも作ってブランド化していくのが良いと思う。当社にはモンベルクラブというのがあって、会員にはいろいろな特典がある。休暇村もクラブに入っている。
- 今後、トレイルをきちんと距離測定して、マップができたところで、そこを歩く人をイベント化していく方法がある。年代別で初めて踏破した人を取り上げるとか、やり方はたくさんある。
- トレイルにおいて時間を競うことについてはある程度セーブをかけておく必要がある。三陸の自然と文化を味わうのがテーマでもあるし、四国遍路の世界に近いと思うから。若い女性が行きやすいとかが良いイメージだ。そういう意味で地元からの情報発信をいかにスマートにできるかだと思う。
- 牡蠣むきなんかも一つの技。例えば、そういうものもワークショップイベント化して、漁師さんとシェフがいるだけで良いし、こうしたアイデアはたくさんある。要はどういう風に出していくか、すごく興味があるので、全面的に協力したいと思う。
- 普通のアスファルトの道もあるということだから、国交省の理解と応援も必要ではないか。
- トレイルのガイドなどについては、コンシェルジュというのは日本に似合わないと思っている。決してファッションブルな人達ではないから、マイスターも定着しなかった。日本流に巨匠とかどうだろう。
- 本トレイルのスタンプなどを人生の思い出になるようなものにしてほしい。

以上

対象者：株式会社 山と溪谷社 山と溪谷編集部 部長 神谷 有二

日時：平成 24 年 2 月 21 日(火) 午後 3 時～4 時

場所：株式会社 山と溪谷社（東京都千代田区九段北 3-2-11 住友不動産九段北ビル 8 階）

出席者：自然環境計画課 中川、東京ランドスケープ研究所 染森

- ・弊社では以前、ウォーキングの雑誌で三陸海岸を歩く記事を作ったことがある。
- ・今回のモニターツアーの広報は山溪オンラインでも告知できるので、後日連絡ください。
- ・このトレイルは信越トレイルよりもずっと街なかのイメージだと思う。
- ・登山とはかなり離れたものなので、個人的には興味も少なく、実感として分からない面があるが、利用の想定はすごく難しいと感じる。セクションハイクはあり得ないような印象を受ける。
- ・「象徴」としてのトレイルか、そうでないかでアプローチが明確に分かれてくると考える。
- ・マスコミ的に言うとイベント。取材でもいいが、例えばテレビ取材とか、環境省の職員さんが歩いているところを取り上げてもらうとか、そういうのはあると思う。フェイスブックのファンページを立ち上げて、現地特派員がどんどん情報をアップするとかなども効果的だと思う。
- ・ロングトレイルは、まだ世間一般に受け入れられていないと思う。地元で管理する人達の気持ちとトレイルがセットになっているような気がして、そこが見えない部分でもあるし難しい。
- ・このトレイルは「象徴」にして、実際は何もしないで置いておくことにする手もあるのではないか。
- ・トレイルを部分的に 2 km くらい歩いて帰るのでは寂しい気がする。プロが見ればルート設定はできるけれども、果たして本当に通して歩くルートとして、その意味で「売れる」ものになるかどうか。そして、海沿いの道ということで、今後築かれる防潮堤との関係などが気になってしまう。海岸のエコトーンの部分に壁ができてしまうのには抵抗があるし、壁を見ながら歩くというのも興ざめである。
- ・本トレイルの課題は地元の人達との関わりだと思う。エコツーリズムやアグリツーリズムと連携するのが良いので、環境省がつなげてあげることが必要。例えば茨城県に鶺鴒の鶺鴒を捕まえる場所があると聞いているが、もし、そうした場所とつながれば、例えば岐阜ともつながる。何かと結びつけていかないと、単にルートを指定しただけと言われてしまう。
- ・東北復興のネームバリューはあるので、ここ 2～3 年で突破して作っておいて、5～10 年後にロングトレイルとして普及していけば、地域にとってよい支援となるのではないか。
- ・どれくらいの予算的な覚悟があるか。まさに既存の長距離自然歩道においても維持管理の費用が厳しくなっていて、管理の形が移行しようとしている段階にある。整備だけでなく、維持管理についても予算的にカバーして、地元との交流や組織作りにも使えるようなものにしないといけない。
- ・個人的には、マスコミや旅行会社にまとまった予算を与え情報誌やガイドブックを作らせない方がよいと思っている。出版流通にのせるのはお金の無駄が多い。パンフレットは必要だが、まとまった本よりも情報誌を 2 頁くらい買い取る方が効果的ということもある。
- ・このトレイルは、きれいな写真の載っている本じゃなくて、テレビでいうと NHK スペシャルよりも、テレビ東京のローカル番組の方が似合う気がする。誰か広報をコーディネートできる人材がほしい。
- ・自己責任を伴う危険箇所は、情報発信と裏表の関係にある。自己責任というからには、きちんとした情報提供がされないといけない。西丹沢は中級者以上の山にしようとして、全員に登山届けを出させて、そこから得た情報を週に 1 回はサイトやフェイスブックに流している。だから、そんなに手入れははしていない。
- ・情報を無理に一元化しなくても（つまり予算をかけても結局継続されないような情報収集網を構築

しなくても)、情報がリンクされていて、常にフィードされるようなウェブ仕組みで、トレイル全体をサポートするような形でもよい。

- ・自然歩道における完歩証明の話聞いたが、ここでも出すと良いと思う。タレントさんを第1号にするのも面白い。
- ・エコツーリズムとロングトレイルのよいところを取り入れながら進めるとよいと思う。
- ・九州自然歩道で気に入っているのはカタツムリのマーク。東北トレイルも象徴的なデザインより具体的な物をモチーフにするのがいいと思う。
- ・本トレイルについて、コンセプトや象徴のワークはしっかりやっておく方がよい。東北学の赤坂憲雄とか、松岡正剛、山折哲雄さんでもよい。地元でシンポジウムをやる。信越や高島など民間からの流れを受け入れるためにも、哲学的なものをしっかり押さえる必要がある。東北海岸トレイルはアウトドアスポーツではないので、コンセプトは強固なものをつきつめておいた方がよいと思う。
- ・自分としてはトレイルの半分くらいは自転車を可とする方向が良いと思う。自転車はいまブームなので。アメリカで100kmも続くセンチュリーライドのようなものは日本にない。サイクリストの立ち寄れる茶店とか、房総にも例がある。北八ヶ岳の麦草ヒュッテなど自転車の人がとても多い。本トレイルにおいても、分断はされているけど合わせると自転車の道が300kmあるなど、そうした形が取れないだろうか。
- ・本トレイルに、立派なサイン施設はいらないと思う。何か「マーク」を決めて、トラストでお金を集め、それで運営をするなどできないだろうか。また、コンビニに参加してもらうためには、由緒正しい、きちんとしたレギュレーションがいる。アイデアとして間伐材による道標なんかもいいと思う。例えば山溪のマーク付き道標なども考えられる。古くなったら協賛者が取り替える仕組みでもよい。
- ・今の復興の突破力なら、東北なら、全国から人が集まるかも知れない。国立公園内にも民間の運営のしくみが必要になっている、東北でできれば、他の国立公園でもできるようになるかもしれない。
- ・トレイルへの参加者の名簿ができてくれば、エコツーリズムとの連携もできるようになる。
- ・ぜひとも環境省が音頭を取るべき。つなぐのは道だけではない、何をつなぐのかということだと思う。

以上

対象者：NPO 法人 日本トレッキング協会 事務局長 田口 克己

日時：平成 24 年 2 月 22 日(水) 午後 1 時 30 分～3 時

場所：東京ランドスケープ研究所（東京都新宿区新宿 2-6-4KN 新宿ビル 3 階）

出席者：自然環境整備担当参事官室 千田、自然環境計画課 中川、東京ランドスケープ研究所 染森、小林（新）

- ・本トレイル構想の範囲として、福島県の南側についても入れられないものかと思う。
- ・構想の説明にある地元の人とのちょっとした会話の魅力について。この前、協会で糸魚川から白馬村まで歩いたが、地元の畑仕事のおばあさんに声をかけられ、女の子が感激していた。
- ・インドネシアの津波では、その後に日本人は行かなくなったが、世界の人にはたくさん行ったと聞いている。ロングトレイル協議会の加藤則芳さんは、津波トレイルという名前にしたら世界中から人がいっぱい来るだろうと言っていた。
- ・おそらく利用として 90% くらいは土日に行く形になるだろうと思う。これからの時代、やはりスマートフォンを活用するのが良いと思う。例えばアンドロイド携帯で使える「塩の道」アプリというのがある。全長 100km に渡り写真とか、工事中などの情報をどんどん入れられて、それをリアルタイムで見ることができる。
- ・東北海岸トレイルを歩くことが復興のプラスになるような意識を持たせる何か、そうしたアイデアがほしいと思う。
- ・地元にお金を落とすことも大切である。ちょうどいい距離を置いたところに語り部がいるような、例えば炭焼き小屋できこり話を聞かせたりするような感じで、景色を見るのもよいが、人間が誘因の魅力となることで、旅の印象がより強まると思う。
- ・今、若い人の旅のスタイルが変わってきている。新潟の海岸線など B & B 的なものが受けている。山屋なのかバックパッカーなのか、旅行者なのかでタイプが異なってくるが、前者は寝るだけでいいし、熟年旅行者はやはり快適な布団が必要だろう。地元の人と濃いおつきあいをするなら民宿。津波体験を語れる人がいればなおよい。心に残る旅になる。
- ・四国のお遍路さんというのは善根宿というのに泊まる。実はお遍路は昔の死出の旅、途中で亡くなる人も多かった、だからそういう人たちを泊める宿があった。
- ・本トレイルのトイレや四阿は、外見に統一感を持たせるのではなく、地域おのおので主張してほしいと思う。一方でサインなど変えてはいけないものもあるので、その整理はきちんとする必要がある。
- ・このトレイルを整備することで、人々が東北に関心を持ち続けてほしいことを発信していく必要がある。ライトアップ日本のような花火イベントなど、最初は鎮魂目的で観光客を呼ぶつもりはなかったようだが、今後は誘客イベントにして続けていくような感じに似ている。
- ・今度、遠野物語のふるさとを訪れる計画をしている。この前近くまでいったときに、この山を越えると柳田国男の世界なんだなと思うと非常に感慨深かった。こんな風に本トレイルでも発掘できるものはいろいろあると思う。例えば山岳信仰や海へ向かう信仰などトレイルと結びつけられるのではないかと思う。
- ・こちらからどんどん情報を発信していくことが必要である。トレイルは作りっぱなしで草ボウボウになるのではなく、忘れてほしくないものにしなければいけない。
- ・本トレイルに関係するイベントは地元任せが一番いいと思う。大抵のイベントは、いわば「植木鉢」みたいなもの。ちょっと受けると日当たりのいい場所に持って行かれてしまう。CSR なんかで外部の人に頼むと無茶苦茶にされてしまうことがある。屋久島しかり、小笠原しかり。だから、地元でやり始められるようにきっかけを作ってあげるのが一番よい。

- ・トレイルのルートとしては組めそうなところがいっぱいあると思う。あとはまともに考えられる団体があるかどうか。そのことについては、かなり慎重に選ばないといけない。
- ・被災した人にすれば10年、20年の問題なのに、東京はもう忘れてきているのではないか。短期的には環境省がスターターになる。そして、こうやればいいんだよと教えてあげられる人がいればよい。そういう人は最高のボランティアになり得る。
- ・自転車については、いま流行しているということもあるが、マナーが悪い。多摩川なんか相当なものなので、自転車の取り扱いは注意を要するところである。原因として、日本には走る場所がないというのもある。フランスはとてもしサイクリング道が進んでいるが、本トレイルは自転車で行ける道もあるということで、その組み合わせはあっていい気はする。地図上の区間として、自転車もありとすればよい。舗装路などは逆に自転車にとって走りやすい道にしてはどうだろうか。
- ・何の変哲もない道、道路についてはトランジションとして何か理由がつけられないと苦しいかもしれない。
- ・本トレイルの動き出しの補助として、重いものを動かすときみたいに、思い切って若い人を使うというのもある。今の若者たちの情報の使い方、引っ張ってき方というのはすごいものがある。知り合いでバレンタインに200人集めた子もいるし、こういう子はあつという間に人を集めてしまう。
- ・いまは官から民へと権限委譲を進めていくときだと思う。震災後のこんな時だからこそブレイクスルーができるかもしれない。中央の考えで規制するのではなく、地元を応援してあげる。しばらくは、とにかくどんなことでもやってみる。そのことで、もしかしたら伝統文化が復活するかもしれないし、全く新しいものができるかもしれない。
- ・最近はお金をかけたくない人の旅も増えてきた。いまのテントは重さ1キロくらいのもあって、とても軽い。信越トレイルでは今年からテントがOKになる。民宿は費用の高い旅になるから、学生などあまりお金を使いたくない人はテントや、旅館の庭先キャンプでもむよいと思う。100円でお風呂だけ使うとかもあってよい。
- ・もしキャンプなら、バーベキューのできるオートキャンプ場的なものもいい。これは利用者から見ると便利である。規模は小さくてもよいと思う。その方がかえって気が楽、寂しいのはだめ。これらはルートがある程度決まってからでよい。歩くセクション、つなぐセクション、それを整理しながらキャンプ場などを置いていく。いらぬものを作っても仕方がないから。
- ・利用者がいると分かったら、キャンプ場などは初期投資が僅かでもできる。テントのところだけ整地すればいいから、例えばユンボ1台あれば、すぐできてしまう。
- ・今年はこれから東北に訪れる人が増えると思う、地元の情報に注意しているとよい。首都圏からは交通費が問題である。今もボランティアパッケージツアーなどがあるが、なにか安くする手はないだろうか。ツアー会社を今から捕まえておいて、復興応援ツアーを途中で止めないように言ったらよいと思う。アルパインツアーというところがかなり、ボランティアパッケージを組んでいる。こんなところは、かなりやると思う。クラブツーリズムより商売寄りにはしていない。
- ・私は個人的にはルートとハード整備に興味がある。ぜひ不自然な構築物はやめてほしいと思う。不自然でやり過ぎの施設はけっこう多い。観光地と自然歩道のグレードは分かれると思うが、ここは自然歩道のデザインで統一してほしい。できあがりのイメージを具体的にみんなで共有することが大切、そしてそれをやり遂げる。そのためには、イメージ写真をたくさん用意して、イメージを確かにしていくことが大切。ブレンストーミングを行ってKJ法的に写真を持ち寄って議論したらどうか。
- ・客層によってもどんなイメージのデザインにするかは違ってくる。サイン施設は例えばコンビニの中に置くとか、もっと密やかに作ってもいいのではないかと思う。気持ちのいい場所をサインが占

抛するのは止めた方がよい。いっそのこと携帯のアプリにしてしまう手もある。写真を送ると説明が帰ってくるようなことができるとういが。個人的にはスマートフォンも増えているからガイドはアプリがよいと思う。

- これからは地元の人とのギャップを埋めるのが課題だと思う。日本のトレイルで難しいのは、地元の人たちが関わってこないところ。海外ではヨセミテなど地域のステイタスになっているところも多いのに、そこが残念なところである。

以上

対象者：株式会社 小学館 ビーパル編集部 高野 杏里 久ノライター 森山 伸也

日時：平成 24 年 2 月 22 日(水) 午後 5 時～6 時

場所：株式会社 小学館（東京都千代田区一ツ橋 2-3-1）

出席者：自然環境整備担当参事官室 千田、自然環境計画課 中川、東京ランドスケープ研究所 染森

森山

- ・東北海岸トレイルは、ロングトレイル協議会の加藤則芳さんから聞いていて興味があった。
- ・東北海岸トレイルは、成功している信越トレイルや高島トレイルとは環境がかなり異なっていると思う。
- ・ロングトレイルという位置づけをするなら、日帰り、宿に泊まりながら、外れずに歩くスルーハイクの三つのスタイルに適應させることが必要である。ヨーロッパやアメリカのトレイルをよく歩いているが、有名なトレイルはすべて三つのスタイルに適應している。いろいろな楽しみ方ができるのが第一条件である。
- ・個人的にはテントスペースを設けてほしい。そうしないと若者が来づらい。これまでの環境省の自然歩道にはテントスペースがない。水場とテントスペースがあれば来たい人はいっぱいいると思う。
- ・今はテント泊の人がすごく増えているし、テントがすごく売れている。去年は上高地の涸沢で過去最大数のテントが張られた。理由は、これまで富士山とかに登ってきた人たちが、今度は自然の中で泊まりたいとステップアップしてきたことがある。テントも軽くなっているし、持って行きやすい。世代的には若い人、山小屋だと 4～5 千円かかるけど、テントだと自然の中で一晩過ごす楽しみがあり、これはまた全然違った体験ができる。だからみんな興味を持っている。

高野

- ・トレイルという名前をつけるとアウトドアにイメージが固まってしまうと思う。地震の後に歩いてみたい人たちは、アウトドア派かというところでもないと思う。巡礼の道とか、そういう名前をつけた方がよいのではないかな。四国のお遍路を歩いたとき、阪神淡路大震災の後 2～3 年後に爆発的に訪問者が増えたと聞いた。お骨を持って歩いた人もいたらしい。
- ・本トレイルは鎮魂というか、お遍路に似た要素があるのではないかな。お遍路の次の札所を目指す楽しみはスタンプラリーのような感覚でおもしろかった。こうした楽しめる要素があるとアウトドアに興味のない人の利用も増えると思う。
- ・復興の手助けをしたい人たちがいる。スタンプ帳を高いお金で買ってもらって復興に役立てるといえるのはどうか。あまり暗い方向に行ってしまうと困るが、それをどうやって前向きに持って行けるかだと思う。それでも、原発や放射線が怖いという人たち、敬遠する人たちはいると思う。
- ・できればアスファルトでない道を歩きたい。県道みたいに車がビュンビュン通るのはいや。住宅街ならまだ許せるが、東京でも歩けると思ってしまう。お遍路の時も車道を歩く時は寂しい思いをした。

森山

- ・どちらかというとトレイルより、フットパスのイメージに近いと思う。フットパスはイギリスが本場で北海道でもやっているが、トレイルというとフィールドありきのものなので、本トレイルはイメージとしては少し違うかなと思う。
- ・みんなで集まって道を作るということもあっていいと思う。呼びかければたくさん集まると思う。ニュージーランドでは地元のボランティアが全部作っているところがある。トレイルを楽しむ人たちが集まって道を作るというのはすごくいい。そういうのをきっかけにして、作るところから広報していけばよいと思う。

- ・トレイルの開通後は自治体が管理すると思うが、地元を一つにまとめる民間組織がないと厳しそうな気がする。最初は環境省が音頭をとって、後は民間に任せるとするのは難しいだろうか。
- ・ボランティアを集めるのにしても環境省のホームページでというのはちょっと無理があると思う、民間の事務局みたいながないと続かないような気がしてしまう。

高野

- ・何年たっても3月11日に歩きましょうというムーブメントは起きると思う。でも草ボウボウで歩けないというのではどうかと思う。

森山

- ・信越トレイルのような事務局があれば何とかなると思う。イベントでも何でも呼びかける団体がないと難しい。
- ・ルート設定を地元でやると言っても、構想を一本のトレイルとして見ることでできる人がいないとよくなる。適任は加藤さんのような人だと思うが、協力には限界がある。ほかにも歩いている人たちはいっぱいいるので、その人たちの意見を聞くことが大切である。そうしないと、筋が通らないし長持ちしないと思う。
- ・呼びかければいっぱいいると思う。僕の周りにもけっこういる。具体的にGPSをもって道を作る。そういう人は見つけれられると思う。あと、地元、山岳会、ウォーキング会に聞くのもよい。

高野

- ・最近の山ガールブームは定着期になってきた。最初はファッションから入ってきたが、富士山からステップアップして、講習会にも参加してテント担いで行くようになってきた。すでにファッションだけではない、グッズは売れているが機能性にも目を向けている。

森山

- ・今は山ガールと呼ばれることを嫌がっている人が多い。雑誌でも意識して使わないようにしている。

高野

- ・本トレイルは山ガールでない人、自然には教わることがたくさんあると気づいた人たちが利用すると思う。お金や日数もかかるので高尾山とは異なるターゲットになる。涸沢もフェスティバルがきっかけになった、そうしたきっかけが必要なかもしれない。

以上

対象者：株式会社 新ハイキング社 鮫島代表取締役、関根

日時：平成 24 年 2 月 23 日 12 時 50 分～14 時

場所：新ハイキング社（東京都北区）

出席者：自然環境計画課 中川、桜庭、東京ランドスケープ研究所 小林(新)

鮫島

- ・最近「山ガール」がブームになっているが、基本的には時間とある程度の金がある中高年が中心となるのが日本の実態であると考える。
- ・本誌読者が主体となり「SHC（シン・ハイキング・クラブ）」という名の「山行の倶楽部」があり、自主的な企画を多々しており、「新ハイキング」誌にその活動や案内をするコーナーを設けている。
- ・山に行くと、都会にいるときよりも人と人の出会い、絆、仲間意識、信頼関係等がより深いものになるので、それも応援している。
- ・震災直後にクラブ特約の宿のグループ：SHCサービスチェーンの関係者に幸いなことに大きな被害は出ていないことが確認できた。
- ・しかし、現地の関係者（宿）からは「今後お客様が激減してしまうのではないかと非常に心配している」という声が上がった。
- ・震災後の山行の実施可否について議論があった。自粛すべきかどうかと。様々な面から議論した結果、実施できる山行は極力実施するのが地元支援にもつながるという方針を固め、これを委員（山行のリーダー）全員に伝えた。しかし、多くの人が「山行する気にならなかった」という現実もあった。結果、3月11日以降3～4月で合計63本の山行が中止となった。
- ・「トレイル」という概念は我々の会員の中にはかなり浸透している。
- ・フランスからスペインへいく巡礼の道や、四国のお遍路さんなど、「長い距離を歩く」ということについてなじみがないわけではない。ピークハント的なものだけでなく、地のあるものを食べ、地の人と会う、これは我々のコンセプトと近い。
- ・総延長約500kmのトレイルを整備するとなると、一度に全部はできないだろう。できたところから順次開通していけばよい。信越トレイルもそうだった。告知して、伝わるのに一定の時間が必要だから、走りながら考えることも必要。
- ・内陸部の幹線から、車で海岸へ来て、車の中から景色を眺め、そしてまた帰っていくという「くしの歯」的な傾向はあるだろう。車という「箱の中」ではできない人とのふれあい、互いに声をかけあう、挨拶するというのは本当に良いことだ。
- ・ハイカーとは、好奇心の旺盛な人々である。一見「何もない」ところから「何かを発見する」力が優れている。逆に言うと、いかにも「何かがある」場所は避けて歩くこともある。道とトイレはある程度整備していただきたいが、それ以外は特にいない。
- ・地元の人「ここには何もない」と思っていることが多い。ハイカー（他所からきた人）がその誤解をといてあげられる。
- ・そのために、わざわざイベントや祭りを行う必要はない。「何もない」ものの楽しみ方がある。一般的にはすぐになにか作りたがるが、その必要はない。
- ・三陸海岸沿いのルートだと、アップダウンがかなり激しいのではないか。「一般の」ハイカーにはちょっときついかも。しかし、海岸トレイルというなら、水に触れたり、海が見えたりしたほうがよいだろう。
- ・トイレの問題がある。まずはきれいであることが重要。観光バスなどのルートにすると、トイレの便器の基数はある程度必要となる。「女性用は一基しかありません」などといったら大行列ができ

て、次回からバス観光ルートからは外される。かといって、巨大トイレを建設するのは趣旨に反する。

- ・アイデアとしては、漁港のトイレなどをハイカーが使ってもよいといった協定を漁業組合さんと結べないか。たまに（やむを得ず）漁港のトイレをお借りすることもあるが、勝手にお借りしているようで心苦しい。こんなことをきっかけに漁業組合の方とハイカーの接点ができるかも。
- ・我々の会員のハイカーは山志向から街志向までバラエティに富んでいるため、「〇〇について関心がありますか？」と尋ねると、必ずどこかの層の人から反応がくる。今回、ハイキングに行くと（遊びに行くと）それが復興にも役に立ちますよ、と投げかけたら皆関心を持つと思う。
- ・地元の人にはみな親切。「好奇心のかたまり」であるハイカーがその土地のことを地元の人に尋ねたらなによりである。立ち話、（漁港で作業している人などに）「何をしていますか？」などと声をかけたりすることは地元にもプラスのことである。
- ・テレビの旅番組を見たり、無人の野菜販売所で野菜を買うことも楽しいが、地元の人とふれあうのは最高のこと。
- ・SHC メンバーの中でもインターネットは徐々に普及してきているが、まだ紙媒体を中心にしている人が多いかもしれない。紙媒体で「公式情報」を確認し、ネットで「口コミ」を把握してやっと納得する人が多いかもしれない。
- ・本誌でも JR とタイアップして「駅からハイキング」などを紹介もしている。一方、あまりパッケージ化しすぎると乗ってこない人も多い。言われた通りの旅はあまり楽しくないと言われる。
- ・ポイントは、①ここにはこういう魅力がありますよ、という情報発信、②魅力と魅力をつなぐのがトレイル、③トレイルを利用する場所まで行き来するための交通手段のサポート、この3点をしっかりやることで、一人でも行けるようにしないといけない。
- ・告知力は、JR が強い。
- ・信越トレイルでは、地元の宿が様々なサービスを行っている。

関根

- ・「そこ」に行くためには現実的には交通機関と宿泊するための宿が必要。
- ・通常は、何週間も一度に休みをとれない。2泊とかがせいぜいだろう。すると、1日目は東京などから移動で半日。ちょっと歩いて初日終了。次の日は結構な距離を歩けるが、どこに泊まるのか？3日目、ある程度あるいて、東京に帰るための駅までどうやっていくか？
- ・信越トレイルの場合、地元の宿が駅から宿、宿とハイキングの起点・終点の間を送迎する（有料）というサービスがある。これによりハイカーは実に便利にハイキングすることができる。四国のお遍路さんにもそういうサービスある。中には、次の行程の宿へ歩くのには不要の荷を回送してくれる宿もある。
- ・こういうサービスが充実すると、ハイカーは1年かけて全線踏破しようといった活動ができる。おいしい料理よりも何よりも重要なのが以上の点である。
- ・次に費用の問題。実際のところハイカーを悩ませるのは交通費である。JR は高い。新幹線で便利になったといっても、新幹線に乗ると高い。しかし、一度新幹線の便利な味をしってしまうと、次から夜行バスではいかなくなるのが心情。大人の休日パス並み：2泊3日で4万円くらいの料金設定のいつでも使えるキップがあると望ましい。

以上

対象者：NHK エンタープライズ 企画開発センター 事業開発部長 菅山明美氏／事業開発エグゼクティブプロデューサー 横大路順一

日時：平成 24 年 2 月 23 日 15 時～16 時

場所：NHK エンタープライズ（東京都渋谷区）

出席者：自然環境計画課 中川、桜庭、東京ランドスケープ研究所 小林(新)

横大路

- ・どんなものでも、物語を作って、歩きに来た人が物語に共感し、それがやがて番組に紹介されたり、WEB で発信されたり、全線がつながっていかなくともとにかく物語を作っていくことが重要。
- ・「みちしる」という動画サイトがある。そういうものとタイアップの可能性もあるかもしれない。番組とユーザーの結びつきがあると広がる。ユーザー参加が肝だろう。
- ・物語とは、もともと地元で伝わる伝説もあれば、どこどこのおばあちゃんが焼く煎餅がおいしいといった地元情報もなりえる。「みち」ではあるが、実際そこに埋まっているのはストーリーであり、思い出である。

菅山

- ・500km 通した全体のストーリーは必要。それが復興なのか、里山なのか、アニミズムなのかはいろいろあるだろうが、メインのストーリーがあって、それを基に参加ができる仕掛けが必要。

横大路

- ・若手の層には WEB 系やスマホのスタンプラリーといった仕掛けがいくらでもできる。一方シニア層には丁寧に説明し、お話をしあげて定着させることが重要。2 つの層の要求は異なる。シニアは食べ物とかが好みである。
- ・地元は本当に受け入れてくれているのか。休めるポイントに、ベンチやあずまやがあると、これは地元で歓迎されている合図であることがわかる。

菅山

- ・歩いていて、何キロに一回ふれあいがある、といったことを意識的にしかけてみるとか。
- ・まず有名な作家に一週間歩いてもらって、楽しみ方の一例を示したうえで皆にやってもらう。あくまでも楽しみ方の一例として。その作家の旅を毎朝「あさいち」で 15 分取り上げる、一定期間たつとすべてのストーリーがつながる。

横大路

- ・トレイルランを富士山で行うという企画があったが震災で流れた。東北海岸トレイルはトレイルラン向きではないか。150 人くらいのランナーを集め、世界から招待選手も呼び、U-Stream で中継する。地元にある休憩所をランナーの休憩地点とし、地元名産のものを補給できるとか。こういう企画にはモンベルさんとかゴールドウインさんと組んでやれるかも。東北海岸トレイルの開設のオープニングごとにならずトレイルランをやる、あるいは毎年かならずやる。開設延長が増えるごとにランのコースの延長も伸び、開設延長の長さを体感できる。イベント時は安全性の担保が重要。

菅山

- ・毎年必ず実施するつなぎのイベント、たとえば道の駅〇〇イベントとか、あまり大がかりにならないものを。重点ポイントを設定し確実に 2～3 千人あつめ、これを 3 年やると定着する。慣れれば地元の人たちが運営できるレベルであることがポイント。
- ・開設区間がどんどん伸びていくという「距離を見せる」イベント。ポイントごとに地元の名産とかを紹介する。昔 NHK で「歩き道」という番組は人気があった。

横大路

- ・シニアには紙媒体が重要。サライは「年寄りがよく買う雑誌」である。

菅山

- ・トレイルのネーミングの工夫。たとえば「伊能忠敬ルート」とか、ネーミングは重要である。

横大路

- ・テーマとして、震災があったので、震災は日本人にとって共通項である。そういう意味においてはテーマ設定は難しくないかもしれない。

菅山

- ・これだけの距離を売るとなると、AKB48を売ると同じかもしれない。大勢の女性の塊から、ポイントで大島優子とか前田敦子とか高橋みなみを売る。これらが成長し、成長させることでポイントにファンがつく。ポイントとポイントの間に新しい資源が発掘され、それにまたファンがつく。要するに、点ごとに注力していくと、やがて線になっていく。地元自治体のやる気競争をあおることにも活用できる。

横大路

- ・スタンプラリーは昔からあるやり方だが、普遍的に人気がある。GPSを利用した電子スタンプラリーというやり方もあるかもしれない。
- ・NHK エンタープライズは、全体を俯瞰してのプロデュースと番組づくりから支援することが可能であるが、現時点において確約できるものではない。
- ・モラルの問題は、地元の団体で「リーディング団体」になっていただけるような団体と連携して、彼らに教育をしてもらえるようにする。海岸や道路を活動場所としている団体がマナーや意識向上を行うことを国が支援する。その際、規制型ではなく、「素敵海岸の歩き方」のような良いイメージを売ると望ましい。釣りの世界で言うと、シマノやダイワが行う釣りのイベントの後、必ずスタッフと参加者は清掃をする。するとそれを見ている周りの人も、真似をして清掃をはじめ。単に「〇〇へいきましよう」の掛け声ですと、地元がゴミで荒れてしまうことがある。

菅山

- ・「普通の人」にとっては一回に旅行に行けるのは2泊3日が限界だろう。すると、それだけの期間で全線踏破するのは無理。1年間かけて全部回ることができるような民泊チケットとかそういうものがあればまた行こうと思える。1年かけて全線回っているうちに、以前あった人と再会したりしたら素敵だ。年賀状のお年玉の2等賞にこうしたチケットが商品になるとか。
- ・最初にお金をどっとかけて、人がどっとおしよせて・・・だとすぐダメになる。メディアによる情報のコントロールも必要。一気に告知するのではなく、継続させるための計算。細く長く愛されるためのプロモーションが大事。

横大路

- ・宮崎のシーガイアは大金を投じて整備したがすぐダメになった。一方そのすぐ近くにある土着の神社は人気がある。
- ・最初に何か冊子のようなものがあるとスタートしやすい。有名な作家のことりっぷ8冊でも、なんでもいいからなにかあるとよい。これを読んで、やってみようと思った人が、やってみてネットに書き込む。これを見て、「いいね」ボタンを押したりすると、これは大きな名誉である。ネットに書き込んだ人はその時点である意味ここが第二の故郷と感じるだろう。
- ・日本の街道全てにストーリーを作ってくれと今言われたとしたら、結構困る。しかし、特定の道のストーリーといわれると考えやすい。まさに東海海岸トレイルと限定されたのでやりやすい。

菅山

- ・テレビ番組でいえば火曜サスペンスの崖。崖の宝庫かもしれない。

- ・中越の震災の後地元に行ったことがある。廃校となった小学校が宿泊所で、そこで全部地元の野菜という食事をした。肉は一切なかった。「全然特別じゃない」ような食事だったが、充実感を得た。

横大路

- ・施設は、そうなくてもよいのだろうが、たまにはあってもよいのだろう。むしろ、ベンチの横で取れたてトマトが食べられる、あずまやでご飯とみそ汁を 150 円でいただけるといったサービスありがたい。佐賀に行ったとき、神社の藤棚で地元のおばあちゃんにご飯を売っていた。藤棚で食べる人には無料でみそ汁をふるまってくれた。おばあちゃんのお小遣いにもなる。既存の休憩所を活用して工夫ができる。

以上

対象者：財団法人 岩手県観光協会 観光振興部長 千葉 徳郎

日時：平成 24 年 2 月 24 日(金) 午前 10 時 30 分～11 時 30 分

場所：財団法人 岩手県観光協会（岩手県盛岡市盛岡駅西通 2-9-1 マリオス 3 階）

出席者：自然環境計画課 中川、東京ランドスケープ研究所 染森

- ・本トレイルは県沿岸部の受け入れ体制が課題である。三陸鉄道がボランティアツアーなどを始めたが、宿泊場所が少なく困っている。そもそもパイが少ない上に、今は復興関係の作業員の方でいっぱい状況である。
- ・観光面で以前のように人を受け入れるのは、ここ 2～3 年は難しいのではないかと。もちろん素通りでなく、着地型で来てほしいが、盛岡から沿岸部まで 2～2 時間半くらいかかる。2 泊くらいで沿岸部をすべて回るのは大変厳しい。
- ・沿岸部では陸前高田が壊滅状態で、こうした道を作るまではかなり時間を要すると思われる。高台を通る道は大丈夫だが、それ以外も補助率 45%だと、ただでさえ復興で厳しいのに、なかなか手が回らないのではないかと。
- ・首都圏からの観光客を見込むなら、当面は観光しながらボランティアや震災の勉強を組み合わせることも一つの方法ではないかと。自然を楽しむだけでは、復興が落ち着くまでは厳しいと思う。防災視察は三陸鉄道がやり始めたし、田野畑村には NPO が独自でやっている。
- ・宮城県の沿岸部は比較的東京から行きやすいと思う、ところが岩手の沿岸部だと盛岡から往復 5 時間かかるので、盛岡を起点としての 1 泊 2 日だと観光時間があまり取れない。
- ・三陸鉄道は部分復旧しているが、まだまだ時間がかかる。そういう意味では自家用車、バスが主になるだろう。構想の主旨、考え方は良いが、すぐには実現が難しい。
- ・宮古市の田老では、被災地をいろいろと案内してくれる人が 5～6 人いる。ただし一回りするのに 2 時間はかかる。盛岡を起点とすると 1 日に 1～2 箇所まわるのがせいぜいだろう。ぜひ大槌と陸前高田には訪れてほしい。
- ・利用者層としては団体旅行ではない。トレッキングや山歩きの海版ということになる。いかにして一度体験してもらって、どれだけ魅力を伝えられるかが課題となる。協会としては市町村や観光関係団体が行うさまざまな観光企画や商品を集約してホームページで情報発信したり。誘客のための説明会や招請事業などがメインである。旅行会社のように旅行商品を直接作っているわけではない。
- ・東北観光博における一体的な情報提供は広域協議会を作って行っている。観光庁で始めた東北博に岩手県からは 6 つのゾーンが参加している。沿岸部はゾーンに入っていないが、岩手のゾーンは地域で連携してやっていく。今はセミオープン期間、3 月 18 日がグランドオープンとなる。
- ・沿岸部は基盤整備の先行が何より必要、その中でできる人が、できる範囲で、できることをする、それでいいのではないかと。
- ・現在、平泉の調子はいい。しかし、その効果が周辺に十分波及しているとはいえない。旅行パターンから見ると、来る人は平泉を一番遠くに置いて、そこから南へ降りて行ってしまふ。平泉からいかに北上させるかが大きな課題。平泉自体も通過型観光になっているが、拠点として、そこから動いてもらいたい。それで沿岸部の鉄道が動いていないというのは痛い。
- ・それと沿岸部は住民の高台移転があつて、それが決まるまで 3～4 年はかかる。どこに住むか土地を確定しないと、道づくりには移っていけない。
- ・高い防潮堤については釜石などで反対する意見もあつた。しかし行政としては人命第一でやっているから、低くするのはなかなか難しいのではないかと。
- ・本構想は長い目で見れば地域にとって非常にいいことだと思う。

以上

対象者：三陸鉄道 旅客サービス部 旅客サービス課 課長 赤沼 喜典

日時：平成 24 年 2 月 24 日(金) 午後 3 時～4 時

場所：三陸鉄道 旅客サービス部 (岩手県宮古市栄町 4 番地)

出席者：自然環境計画課 中川、東京ランドスケープ研究所 染森

- ・本トレイルは維持管理が大変だと思ふ。
- ・震災前はけっこうウォーキング事業をやっていた。市の保健セクションとタッグを組んでタイアップしながら。その時に自然歩道について調べたことがあったが、使えないよと言われたことがある。
- ・海岸部で北山崎は非常に面白い場所、手堀トンネルや波越えなどもあって楽しめる。
- ・三陸鉄道は上下分離が進んでいる。上下分離というのは線路や駅舎が市町村のものになっているということ。駅舎が町民館になっているところもあるので、トレイルの中継所としては何の問題もなく使っていただけるし、協力もできる。
- ・当社の鉄道の場合、鉄道そのものの周遊利用は少ない。例えばトレイルなら駅から貸切バスでスタート地点まで送り、またバスで拾うという形となる。スタート地点から歩いて、次の駅へ向かうというのは距離的にかなり厳しい。民間バスは廃止されたりしているので町営バスなどを使う。
- ・教育旅行がこれから動いてくる。津波体験館という企画も出ている。また、震災のメモリアルとして、田老の観光ホテルは原爆ドームのような扱いになるようだ。他にも大槌町赤浜地区で遊覧船が建物に乗ったところは、FRPの船をもう一度乗せるような形になる。
- ・田野畑村は村長が観光に熱心で、2年前からジオパークにも取り組んでいる。ジオパークはもう少し分かりやすくしないといけないと思う。話を聞いていると、どんどん専門用語が増えてきて、一般の人は退屈になってきてしまう。釜石の沿岸振興局で大手メディア担当者を連れてきて説明会を開いたが、説明する方もあまり理解できていなかった。
- ・いま、各旅行社では健康旅行として歩くセクションを作って取り組んでいる。リピーターの名簿を使って次々と企画を打ち出している状態。
- ・復興バブルでも建設はいつかは終わる。そのことを、いま宿に伝えてもなかなか伝わらない。最近、設計段階が終わったからか、少し空きが出た。しかし、もう工事の人達が増えてきた。「三陸被災地フロントライン研修」(チラシ)というツアーを始めたが、とにかく宿泊地の確保で苦労している。このツアーの申込者で一番多いのは首都圏、次に多いのは静岡と愛知である。東海地震への備えだと思うが、内訳として行政の視察が多い。明日は大分まで説明に行ってくる。
- ・岩手の復興は比較的早く進んでいる。瓦礫の受け入れも東京都、静岡が手を挙げてくれた。しかし、それでも宮古市では1%にしか過ぎない。
- ・本構想はいいと思う、地域の人にもぎわいをイメージできるし、細く長くやれる仕事だと思う。いま、既に元気になっている地域では話が早く進むと思う。田野畑だと渡辺さん。彼は新潟の観光カリスマだったが、田野畑村の村長がつかまえた。この人が北山崎のサップ船アドベンチャーを有名にした。大船渡の碁石海岸の方が古いが、こっちは1500円、でも渡辺さんは3500円にした。いいものを見せるから高くするという発想。おかげで人気もあるし、漁師の方の評判も良い。
- ・田野畑の机浜と北山浜には手堀トンネルがあって面白いし、歩いて駅につなげることもできる。手堀トンネルは漁師さんの通る道だと言われている。
- ・久慈の普代までは貫牛さんのセクションになっていて、渡辺さんと分担している。
- ・宮古は観光協会がしっかりしているが、南の方はコーディネーターがいなくて難しいかもしれない。観光によろやく力を入れだしたのは3年くらい前から。
- ・とどヶ崎の遊歩道も景観が素晴らしい。鮭の遡上高の最高点40.5メートルでもある。ここは、

歩いて行くといきなり海へ向かって360度の視界が広がる劇的な体験ができる。

- 宮古に高江という民宿があった。毛ガニやタコをかご漁で採らせるグリーンツーリズムをやっていた。捕まえたタコを洗濯機で洗ってぬめりを取って食べるのだが、これが面白くて受けた。残念ながら津波で流されてしまった。まだ再開の話は聞いていない。
- 三陸鉄道としてできるだけことはしたい。一緒にがんばりましょう。
- これまで企画列車で、列車内からカモメの餌付けなど、いろいろなイベントの仕掛けをやってきた。カモメの餌付けはさすがに野鳥の会から苦情が来たが。三陸鉄道は6～7割がトンネルなので、電車の中でいかにお客さんを遊ばすかが勝負。「テーマパーク三陸鉄道」だと考えている。今なら常時の半額25000円で2時間貸切ができる（県の補助があるので）。東京から来て6人で借りたお客さんがあった。
- 三陸鉄道は沿線各市町村にセクションがあるので、今後はそこで対応もできる。

以上

対象者：岩手日報社 宮古支局 支局長 小原 正明

日時：平成 24 年 2 月 25 日(土) 午前 9 時 30 分～10 時 40 分

場所：岩手日報社 宮古支局（岩手県宮古市西町 1-5-38）

出席者：自然環境計画課 中川、東京ランドスケープ研究所 染森

- ・東北海岸トレイル構想は主に遊歩道の整備かなと思っていた。
- ・こちらに赴任してから割と歩いたりしている。田野畑や岩泉は海沿いを歩けるところがある。そういうところも取り入れるといいのかなと思う。
- ・500km を歩くというのはどうかと思う。地方の方が断然、車社会である。道の駅のように、ステーションがあって、そこまで車で行って歩いて、また次に行けるような形がよい。昔と違って、これからは世代別に設定していかないとならない。大学生、子供と子育て世代というように。
- ・震災前は、このあたりでオートキャンプ場がはやりだした。利用が高まってきていたところなので、そういう子育て世代の取り込みも大切である。
- ・小さな子がいると歩けないと思うので、2～3km で拠点を、今までの考え方よりも細かく設定できるとよいと思う。世代による仕掛けを幅広く持つておかないと、動機付けというか、それが大切だ。
- ・震災前は、このへんではオートキャンプ場もなかなか予約できないような状況で、陸前高田のモビリアが広い芝生のある典型的なモデルケースだった。今は仮設住宅になっているが。ちょうど10年前の関東のような感じ、この辺は少し遅れてはやるので。
- ・道の駅のトレイル版みたいなもの。スタンプラリーのように、その場所ごとに知るものがあるような。だから車利用と鉄道のセットが必要、鉄道だけでは行けないところも多い。駅と駅をつないでも、あまり意味は無いと思う。車といかに結びつけていけるか、特に定年後の利用者のことを考えると、そこがポイントになる。
- ・津波体験の継承の意味もある。ここまで津波が来ましたというのが貼ってあるところがあるが、こうしたことが有効。津波学習ができる区間、一帯があるとよい。田老がまず候補になると思うが、それぞれで残っていくだろうと思う。
- ・昔からの人達はこう言っている、津波で自然は壊れなかった、人工物が壊れただけだと。このあたりは、環境省が今後力を入れていくところではないか。津波の後で植物が枯れた場所、波に洗われた崖が、これからどのように変わっていくか、そうした状況を知らせていくのも大切なことだと思う。
- ・また、津波によって自然公園の景観が壊れたところはない。自然が残って、人工物が壊れて、昔の姿に戻ったねなどと漁師の人達は言っている。こうした津波の伝説のような話が聞けるとかがあると、面白い。またそうした内容の案内板などもあるといい。
- ・車社会であるが、逆に車では得られない、歩いて行かないと得られない情報提供というのにも必要。そういう意味で、車で行けるとところにスタンプを置いてはだめ。
- ・ここを歩くと、どういうコース設定があるのか、そういう情報提供があると行く気になると思う。車と観光資源を歩くことを取り入れてつなぐ。サップ船クルーズなども入れていいし、渡しのように船で渡るような区間もあってよい。季節限定とか、季節で選べるコース設定など、情報社会なので、選択肢が豊富にあって選べるのが大切。冬は牡蠣、夏はサップ船など提示できるとよいと思う。
- ・山に登る世代は50代からというのが多いが、小学生の遠足ルートもあってよい。小さい時に行った場所は、大人になってから行きたくなるものだ。

- 地元の人にとって、人が来てくれる、しかも歩いてきてくれるというのは特に嬉しいこと。自分たちが忘れられていないと感じられる。拠点、拠点におばさんたちの寄合所、そこを必ず通すなど、人柄のいい地域なので、だんだんふれあいの機会が増えてくると思う。そういう意味で、この道を地元浸透させないといけない。地元の人達が受け入れる気持ちになっていることで、全然違ってくる。
- 集客の範囲としては、例えばモビリアの場合は仙台、盛岡など都市化の進んだ地域からの利用が多かった。仙台や盛岡からの遠足を設定するとよい。大人になってマイカーを持つようになると、遠足で行った場所に行きたくなくなるもの。そうすると、遠足で行かなかったところも足を伸ばそうかという気持ちになる。行ったところと、行ったところの間に行きたくなくなるような、自分で踏破したところを塗りつぶしていく地図とかがあるといい。
- 東北お遍路については少し違和感を持っている。いま、慰霊地は1箇所ではなく、各地の現場に作ってほしいという要望が多い。その土地の人達が手を合わせる場所であって、遠くの方から来たり、巡って歩くというものではないように思う。峠に住んでいる人達にとって津波は全く無関係でもあるし、山に住んでいる人もいる、海岸トレイルと巡礼は分けて考える方がよいと思う。埋蔵文化財のある地域は津波にやられていないという不思議な話もあって、いまでも高台移転の関係で予定地を調査すると縄文時代の遺跡が出てきたりする。こういうことで、むしろジオパークの方が折り合いがいいのかなという気がする。
- 津波に対しては外国の人達の方が関心を持つのではないかな。それでも福島のインパクトが薄くなってからだと思うが。
- 釣りもやっているんで、よく海岸を歩く、すると30年前に歩いたところなどは藪になっているところもある。それを思い出すと、道として継続させることの難しさを感じる。
- 道に関するモニター制度のようなものは重要。行ってみようかなという人には非常に有効だと思う。ラーメン屋の情報と同じで、口コミ情報はある意味先端を行っている。逆に全部を語っているというのは怪しいと思うので、宮古なら在住者で世代ごとのモニターがいるとよい。
- 新聞でできることは、完成したときとかに告知することが代表的だが、その後はなかなか報道する機会がなくなってしまう。でも口コミ情報が熱くなってくると、その状況、口コミに火がついたということをニュースにできる。
- 役所の公式発表だけではだめで、それに民間というか利用者の情報がプラスされていないとよくない。こうした誘い水は絶対必要。エリア、エリアでやっていくと、いずれ全体がつながっていく。人は知って、始めて動くのではないかなと思う。特に行ってみたい気のある人。中には、最難関の難所みたいなのところもあっていい気がする。鶯ノ巣断崖とか。
- オートキャンプ場の利用を見ていると面白くて、初心者はバンガローから始めて、次にテントを張ってある場所、または手伝ってくれる場所に移り、それらを経て、自分でテントを買って持つようになるように進化する。リピーターのランクアップというのがあって、今はこういう感じになっている。食材も最初はセットしてあげて、それから徐々に自分で買って持つようになる。人には上達したいという欲があって、そこは山登りに通じるものがある。
- 絶景ポイントに、こういう写真が、こういう向き、時間帯で撮れるというような情報提供をすればいいのではないかな。絶景ポイントで写真を撮ることがスタンプラリーになるような。
- 歩きたい人は放っておいてもたぶん歩く。しかし、どうしようかなという人には、動かす仕掛けが必要で、たぶん、こういう中間層的な人が一番多い。それでハイカー特典とか、何か近くのラーメンの割引があるとかをすると効果的だと思う。大手旅行会社の夫婦で足して何歳になると割引という企画はよかった。

- 標識も昔ながらのものは案外見にくい。地元の人なら分かるけど、これはちょっと分かるかなというような地図も多い。たくさんの情報を読ませないで、音声が出るとか、何かハイテクをうまく使うことはできないか。動画を使ってもいいと思う。
- 岩手は食に限っていうと北海道に負けていない。物産展などはけっこう人気がある。食の安全にも先駆けて取り組んできたから、トレーサビリティなんかも早くから導入している。地元の人はその財産に気づいていないので、外の人にいろいろと発見して行ってほしい。

以上

イ. 課題等の整理

個別ヒアリングの結果より、東北海岸トレイル構想の実現に向けた課題、東北海岸トレイルに対するニーズ、連携・協力の可能性等をまとめると以下のとおりである。

a. 東北海岸トレイル構想の実現に向けた課題

①理念やコンセプト

- ・コンセプトや象徴のワークはしっかりやっておく方がよい。東北学の赤坂憲雄とか、松岡正剛、山折哲雄さんでもよい。地元でシンポジウムをやる。哲学的なものをしっかり押さえる必要がある。東北海岸トレイルはアウトドアスポーツではないので、コンセプトは強固なものをつきつめておいた方がよい。
- ・エコツーリズムとロングトレイルのよいところを取り入れながら進めるとよい。
- ・山岳信仰や海へ向かう信仰などトレイルと結びつけられるのではないか。
- ・トレイルより、フットパスのイメージに近いのではないか。
- ・500km 通した全体のストーリーが必要。それが復興なのか、里山なのか、アニミズムなのかはいろいろあるが、メインのストーリーがあって、それを基に参加ができる仕掛けが必要である。

②ネーミング

- ・トレイルのネーミングの工夫が必要。たとえば「伊能忠敬ルート」とかは良い事例。ネーミングは重要である。
- ・コーストトレイルという名称にして、マークなんかも作ってブランド化していくのがよいのではないか。
- ・九州自然歩道でよいのはカタツムリのマーク。東北トレイルも象徴的なデザインより具体的な物をモチーフにするのがよい。
- ・津波トレイルという名前にしたら世界中から人がいっぱい来るだろう。
- ・トレイルという名前をつけるとアウトドアにイメージが固まってしまうのではないか。地震の後に歩いてみたい人たちは、アウトドア派かというところでもない場合もあるので、巡礼の道とか、そういう名前をつけた方がよいのではないか。

③海岸トレイルの特性による課題

- ・海岸を歩くのは思いのほか疲れるので、バックパッカーは避けるのではないか。
- ・普通のアスファルトの道もあるということだから、国交省の理解と応援も必要である。
- ・信越トレイルよりもずっと街なかのイメージだと思う。現在、成功している信越トレイルや高島トレイルとは環境がかなり異なっている。
- ・登山とはかなり離れたものなので、利用者の想定はすごく難しいのではないか。トレイルを部分的に2km くらい歩いて帰るのでは寂しい気がする。果たして本当に通して歩くルートとして、その意味で「売れる」ものになるかどうか。セクションハイクはあり得ないような印象を受ける。
- ・このトレイルは「象徴」にして、実際は何もしないで、置いておくことにする手もあるのではないか。
- ・海沿いの道ということで、今後築かれる防潮堤との関係などが気になる。海岸のエコトーンの部分に壁ができてしまうのには抵抗があるし、壁を見ながら歩くというのも興ざめである。
- ・三陸海岸沿いのルートだと、アップダウンがかなり激しいのではないか。一般のハイカーにはちょっときついかもかもしれない。しかし、海岸トレイルというなら、水に触れたり、海が見えたりしたほ

うがよいだろう。

④ルートの選定

- ・トレイルのルートとしては組めそうなところがいっぱいあると思う。まともに考えられる団体をか
なり慎重に選ばないといけない。
- ・ルート設定を地元でやると言っても、構想を一本のトレイルとして見ることでできる人がいないと
よくなる。歩いている人たちはいっぱいいるので、その人たちの意見を聞くことが大切である。
あと、地元、山岳会、ウォーキング会に聞くのもよい。
- ・できればアスファルトでない道を歩きたい。県道みたいに車がビュンビュン通るのはよくない。

⑤歩く以外の手段との関係

- ・トレイルにおいて時間を競うことについてはある程度セーブをかけておく必要がある。
- ・トレイルの半分くらいは自転車を可とする方向が良い。自転車はいまブームなので。本トレイルに
おいても、分断はされているけど合わせると自転車の道が 300km あるなど、そうした形が取れな
いか。
- ・自転車の取り扱いは注意を要するところであるが、本トレイルは自転車で行ける道もあるというこ
とで、その組み合わせはあっていい。地図上の区間として、自転車もありとすればよい。舗装路な
どは逆に自転車にとって走りやすい道にしてはどうか。

⑥トレイルへのアクセス環境

- ・首都圏からは交通費が問題である。今もボランティアパッケージツアーなどがあるが、なにか安く
する手はないか。ツアー会社を今から捕まえておいて、復興応援ツアーを途中で止めないようにす
るなど。
- ・内陸部の幹線から、車で海岸へ来て、車の中から景色を眺め、そしてまた帰っていくという「くし
の歯」的な傾向はある。
- ・JR とタイアップした「駅からハイキング」などが参考になるが、あまりパッケージ化し過ぎると
乗ってこない人も多い。
- ・現実的には2泊とかがせいぜいだろう。1日目は東京などから移動で半日、少し歩いて初日終了。
次の日は結構な距離を歩けるが、どこに泊まるのか？3日目、ある程度歩いて、東京に帰るための
駅までどうやっていくか。
- ・観光面で人を受け入れるのは、ここ2～3年は難しいのではないか。もちろん素通りでなく、着地
型で来てほしいが、盛岡から沿岸部まで2～2時間半くらいかかる。2泊くらいでは大変厳しい。
- ・費用の問題。実際のところハイカーを悩ませるのは交通費である。JR、新幹線が高い。大人の休日
パス並みで、2泊3日で4万円くらいの料金設定のいつでも使えるキップがあると望ましい。
- ・本トレイルは県沿岸部の受け入れ体制が課題である。三陸鉄道がボランティアツアーなどを始めた
が、宿泊場所で困っている。そもそもパイが少ない上に、今は復興関係の作業員の方でいっぱいの
状況である。
- ・現在、平泉の調子がいいが、その効果が周辺に波及していない。旅行パターンから見ると、来る人
は平泉を一番遠くに置いて、そこから南へ降りて行ってしまふ。平泉からいかに北上させるかが大
きな課題である。
- ・500km を歩くというのはどうかと思う。地方の方が断然、車社会である。道の駅のように、ステ
ーションがあって、そこまで車で行って歩いて、また次に行けるような形がよい。道の駅のトレイ

ル版みたいなもの。スタンプラリーのように、その場所ごとに知るものがあるような。車利用と鉄道のセットが必要、鉄道だけでは行けないところも多い。駅と駅をつないでも、あまり意味は無い。

⑦管理運営

- ・既存の長距離自然歩道においても維持管理の費用が厳しくなっていて、管理の形が移行しようとしている段階にある。整備だけでなく、維持管理についても予算的にカバーして、地元との交流や組織作りにも使えるようなものにしないとイケない。
- ・国立公園内にも民間の運営のしくみが必要になっている、東北でできれば、他の国立公園でもできるようになるかもしれない。
- ・トレイルの開通後は自治体が管理すると思うが、地元を一つにまとめる民間組織がいなくて厳しい。最初は環境省が音頭をとって、後は民間に任せるとするのは難しいだろうか。
- ・ボランティアを集めるのにしても環境省のホームページでというのは少し無理があると思う、民間の事務局みたいなものがないと続かないのではないかな。

⑧地元との関係

- ・トレイルの途中何か所かに「話し人」(語り部)をおいていったらよいと思う。
- ・本トレイルの課題は地元の人達との関わりだと思う。エコツーリズムやアグリツーリズムと連携するのが良いので、環境省がつなげてあげることが必要である。
- ・いまは官から民へと権限委譲を進めていくときだと思う。震災後のこんな時だからこそブレイクスルーができるかもしれない。中央の考えで規制するのではなく、地元を応援してあげる。しばらくは、とにかくどんなことでもやってみる。そのことで、もしかしたら伝統文化が復活するかもしれないし、全く新しいものができるかもしれない。
- ・これからは地元の人とのギャップを埋めるのが課題だと思う。日本のトレイルで難しいのは、地元の人たちが関わってこないところ。海外ではヨセミテなど地域のステイタスになっているところも多い。
- ・地元の人には「ここには何も無い」と思っていることが多いが、他所からきた人がその誤解をといてあげられる。
- ・地元は本当に受け入れてくれているのか。地元で歓迎されている合図であることが分かりたい。
- ・拠点、拠点におばさんたちの寄合所、そこを必ず通すなど、人柄のいい地域なので、だんだんふれあいの機会が増えてくるようにする。
- ・岩手は食に限って言うと北海道に負けていない。物産展などはけっこう人気がある。食の安全にも先駆けて取り組んできたから、トレーサビリティなんかも早くから導入している。地元の人はその財産に気づいていないので、外の人がいろいろと発見してあげてほしい。
- ・モラルの問題は、地元の団体で「リーディング団体」になっていただけるような団体と連携して、彼らに教育をしてもらえるようにする。海岸や道路を活動場所としている団体がマナーや意識向上を行うことを国が支援する。その際、規制型ではなく、「素敵な海岸の歩き方」のような良いイメージを売るような方が望ましい。

⑨情報発信

- ・このトレイルを整備することで、人々が東北に関心を持ち続けてほしいことを発信していく必要がある。
- ・マスコミや旅行会社にまとまった予算を与え情報誌やガイドブックを作らない方がよい。出版流通

にのせるのはお金の無駄が多い。パンフレットは必要だが、まとまった本よりも情報誌を2頁くらい買い取る方が効果的ということもある。

- このトレイルは、きれいな写真の載っている本じゃなく、テレビでいうとNHKスペシャルよりも、テレビ東京のローカル番組の方が似合う。誰か広報をコーディネートできる人材がほしい。
- 自己責任を伴う危険箇所は、情報発信と裏表の関係にある。自己責任というからには、きちんとした情報提供がされないといけない。
- 情報を無理に一元化しなくても（つまり予算をかけても結局継続されないような情報収集網を構築しなくても）、情報がリンクされていて、常にフィードされるようなウェブ仕組みで、トレイル全体をサポートするような形でもよい。
- これからの時代、スマートフォンを活用するのが良い。例えばアンドロイド携帯で使える「塩の道」アプリというのがある。
- 紙媒体で「公式情報」を確認し、ネットで「口コミ」を把握してやっと納得する人が多いかもしれない。
- 物語を作って、歩きに来た人が物語に共感し、それがやがて番組で紹介されたり、WEBで発信されたり、全線がつながっていなくともとにかく物語を作っていくことが重要。
- 道に関するモニター制度のようなものが重要。行ってみようかなという人には非常に有効である。ラーメン屋の情報と同じで、口コミ情報はある意味先端を行っている。宮古なら在住者で世代ごとのモニターがいるとよい。
- ここにはこういう魅力がありますよという情報発信があり、その魅力と魅力をつなぐのがトレイルである。
- シニアには紙媒体が重要である。（例：サライなどの雑誌）
- メディアによる情報のコントロールも必要。一気に告知するのではなく、継続させるための計算。細く長く愛されるためのプロモーションが大事である。
- 車社会であるが、逆に車では得られない、歩いて行かないと得られない情報提供というのにも必要。そういう意味で、車で行けるところにスタンプは置かないこと。
- ここを歩くと、どういうコース設定があるのか、そういう情報提供があると行く気になる。車と観光資源を歩くことを取り入れてつなぐ。サップ船クルーズなども入れていいし、渡しのように船で渡るような区間もあってよい。季節限定とか、季節で選べるコース設定など、情報社会なので、選択肢が豊富にあって選べることが大切である。
- 絶景ポイントに、こういう写真が、こういう向き、時間帯で撮れるというような情報提供をするとよい。絶景ポイントで写真を撮ることがスタンプラリーになる。

⑩ 便益施設など

- 本トレイルのトイレや四阿は、外見に統一感を持たせるのではなく、地域おのおので主張してほしい。一方でサインなど変えてはいけないものもあるので、その整理はきちんとする。
- もしキャンプなら、バーベキューのできるオートキャンプ場的なものがいい。これは利用者から見ると便利である。規模は小さくてもよいと思う。
- 利用者がいると分かったら、キャンプ場などは初期投資が僅かでもできる。
- 不自然な構築物はやめてほしい。不自然でやり過ぎの施設はけっこう多い。観光地と自然歩道のグレードは分けられると思うが、ここは自然歩道のデザインで統一する。できあがりのイメージを具体的にみんなで共有することが大切である。
- ハイカーとは、好奇心の旺盛な人々である。一見「何もない」ところから「何かを発見する」力が

優れている。逆に言うと、いかにも「何かがある」場所は避けて歩くこともある。道とトイレはある程度整備していただきたいが、それ以外は特にいない。

- ・トイレの問題がある。まずはきれいであることが重要。観光バスなどのルートにすると、トイレの便器の基数はある程度必要となる。「女性用は一基しかありません」などといったら大行列ができて、次回からバス観光ルートからは外される。かといって、巨大トイレを建設するのは趣旨に反する。
- ・小さな子がいると歩けないと思うので、2～3kmで拠点を、今までの考え方よりも細かく設定できるとよい。

⑪サイン施設

- ・本トレイルに、立派なサイン施設はいらない。何か「マーク」を決めて、トラストでお金を集め、それで運営をするなどできないか。
- ・サイン施設は例えばコンビニの中に置くとか、もっと密やかに作ってもいいのではないか。気持ちのいい場所をサインが占拠するのは止めた方がよい。携帯のアプリにしてしまう手もある。写真を送ると説明が帰ってくるようなことができるとうい。
- ・標識も昔ながらのものは案外見にくい場合がある。たくさん情報を読ませないで、音声が出るとか、何かハイテクをうまく使うことはできないか。動画を使ってもいい。

⑫イベント

- ・本トレイルに係るイベントは地元任せが一番いい。地元でやり始められるようにきっかけを作ってあげるのが一番よい。
- ・わざわざイベントや祭りを行う必要はない。「何もない」ものの楽しみ方もある。

⑬今後の進め方

- ・東北復興のネームバリューはあるので、ここ2～3年で突破して作っておいて、5～10年後にロングトレイルとして普及していけば、地域にとってよい支援となる。
- ・被災した人にすれば10年、20年の問題なのに、東京はもう忘れてきているのではないか。短期的には環境省がスターターになる。そして、こうやればいいんだよと教えてあげられる人がいればよい。
- ・総延長約500kmのトレイルを整備するとなると、一度に全部はできない。できたところから順次開通していけばよい。告知して、伝わるのに一定の時間が必要だから、走りながら考えることも必要。
- ・点ごとに注力していくと、やがて線になっていく。地元自治体のやる気競争をあおることも活用できる。

⑭その他

- ・原発や放射線が怖いという人たち、敬遠する人たちはいる。
- ・震災後の山行の実施可否について、多くの人が「山行する気にならなかった」ということがあった。
- ・沿岸部では、こうした道を作るまではかなり時間を要すると思われる。高台を通る道は大丈夫だが。それ以外も補助率45%だと、ただでさえ復興で厳しいのに、なかなか手が回らないのではないか。
- ・東北お遍路については少し違和感がある。いま、慰霊地は1箇所ではなく、各地の現場に作ってほしいという要望が多い。その土地の人達が手を合わせる場所であって、遠くの方から来たり、巡って

歩くというものではないように思う。海岸トレイルと巡礼は分けて考える方がよい。むしろジオパークの方が折り合いがいい。

b. 東北海岸トレイルに対するニーズ

<トレイルランニング>

- ・最近、トレイルランがすごく盛んになっている。東北海岸トレイルはトレイルラン向きではないか。

<復興をバネに>

- ・本トレイルは、東北の復興をキーにして環境省がうまく音頭をとれば成功するのではないか。
- ・今の復興の突破力なら、東北なら、全国から人が集まるかも知れない。
- ・東北海岸トレイルを歩くことが復興のプラスになるような意識を持たせる何か、そうしたアイデアが必要である。

<格安旅のマーケット>

- ・かつての青春18キップのように若者をターゲットにした格安旅をねらってはどうか。
- ・新潟の海岸線などB&B的なものが受けている。山屋なのかパックパッカーなのか、旅行者なのかでタイプが異なってくるが、前者は寝るだけでいいし、熟年旅行者はやはり快適な布団が必要だろう。地元の人と濃いおつきあいをするなら民宿。津波体験を語れる人がいればなおよい。
- ・最近、お金をかけたくない人の旅も増えてきた。いまのテントは重さ1キロくらいのもあって、とても軽い。信越トレイルでは今年からテントがOKになる。民宿は費用の高い旅になるから、学生などあまりお金を使いたくない人はテントや、旅館の庭先キャンプでもよいと。100円でお風呂だけ使うとかもあってよい。
- ・ロングトレイルという位置づけをするなら、日帰り、宿に泊まりながら、外れずに歩くスルーハイクの三つのスタイルに適応させることが必要である。ヨーロッパやアメリカのトレイルをよく歩いているが、有名なトレイルはすべて三つのスタイルに適応している。いろいろな楽しみ方ができるのが第一条件である。
- ・テントスペースを設けないと若者が来づらい。これまでの環境省の自然歩道にはテントスペースがない。水場とテントスペースがあれば来たい人はいっぱいいる。今はテント泊の人がすごく増えているし、テントがすごく売れている。

<四国お遍路との類似性>

- ・空海の四国八十八箇所めぐりの心に通じるものがあるのではないか。本トレイルは鎮魂というか、お遍路に似た要素があるのではないか。お遍路の次の札所を目指す楽しみはスタンプラリーのような感覚でおもしろかった。こうした楽しめる要素があるとアウトドアに興味のない人の利用も増えるのではないか。
- ・スタンプラリーは昔からあるやり方だが、普遍的に人気がある。GPSを利用した電子スタンプラリーというやり方もあるかもしれない。

<復興の手助けをしたい人達>

- ・復興の手助けをしたい人たちがいる。スタンプ帳を高いお金で買ってもらって復興に役立てるといえるのはどうか。
- ・トレイルの維持管理ボランティアをネットや媒体で募集すると、相当の人が行くのではないか。一般の人には、何かやりたいけど、お墨付きがほしいという気持ちがあるから。各市町村の窓口を決めてはどうか。

<歩くことのイベント化>

- ・今後、トレイルをきちんと距離測定して、マップができたところで、そこを歩く人をイベント化していく方法がある。年代別で初めて踏破した人を取り上げるとか、やり方はたくさんある。
- ・自然歩道における完歩証明を、ここでも出すと良い。タレントさんを第1号にするのも面白い。
- ・みんなで集まって道を作るということもあっていいと思う。呼びかければたくさん集まると思う。ニュージーランドでは地元のボランティアが全部作っているところがある。トレイルを楽しむ人たちが集まって道を作るというのはすごくいい。そういうのをきっかけにして、作る場所から広報していけばよい。
- ・何年たっても3月11日に歩きましょうというムーブメントは起きる。

<性別や年齢、趣味による違い>

- ・若い女性が行きやすいのが良いイメージである。
- ・本トレイルは山ガールでない人、自然には教わることがたくさんあると気づいた人たちが利用すると思う。お金や日数もかかるので高尾山とは異なるターゲットになる。涸沢もフェスティバルがきっかけになった、そうしたきっかけが必要なかもしれない。
- ・基本的には時間とある程度の金がある中高年が中心となるのが日本の実態であると考える。
- ・「トレイル」という概念はハイキング利用者層の中にはかなり浸透している。フランスからスペインへいく巡礼の道や、四国のお遍路さんなど、「長い距離を歩く」ということについてなじみがないわけではない。ピークハント的なものだけでなく、地のものを食べ、地の人と会う、これはハイキングのコンセプトと近い。ハイキングに行く(遊びに行く)とそれが復興にも役に立ちますよ、と投げかけたら皆関心を持つのではないか。
- ・若手の層にはWEB系やスマホのスタンプラリーといった仕掛けがいくらでもできる。一方シニア層には丁寧に説明し、お話をしあげて定着させることが重要。2つの層の要求は異なる。シニアは食べ物とかが好みである。

<防災教育との関連>

- ・震災を教訓にした防災関連の教育旅行がこれから動いてくる。
- ・首都圏からの観光客を見込むなら、当面は観光しながらボランティアや震災の勉強を組み合わせないといけない。自然を楽しむだけでは、復興が落ち着くまでは厳しい。
- ・津波体験の継承の意味もある。ここまで津波が来ましたというのが貼ってあるところがあるが、こうしたことが有効。津波学習ができる区間、一帯があるとよい。田老がまず候補になるが、それぞれで残っていくだろう。

<健康旅行>

- ・いま、各旅行社では健康旅行として歩くセクションを作って取り組んでいる。リピーターの名簿を使って次々と企画を打ち出している状態。

<オートキャンプ場のニーズ>

- ・震災前は、このあたりでオートキャンプ場がはやりだした。利用が高まってきていたところなので、そういう子育て世代の取り込みも大切である。オートキャンプ場の初心者はバンガローから始めて、次にテントを張ってある場所、または手伝ってくれる場所に移り、それらを経て、自分でテントを買って持ってくるように進化する。リピーターのランクアップというのがあって、地元では今、こういう感じになっている。食材も最初はセットしてあげて、それから徐々に自分で買って持ってくるようになる。人には上達したいという欲があって、そこは山登りに通じるものがある。

<トレイルと子どもたち>

- ・山に登る世代は50代からというのが多いが、小学生の遠足ルートもあってよい。小さい時に行った場所は、大人になってから行きたくなるものだ。仙台や盛岡からの遠足を設定するとよい。

c. 連携・協力の可能性等

- ・何か旗印のようなものがほしい。ザックに刺すことのできる小さな旗竿をデザインしてみてもどうか。こういうのならアウトドアメーカーも協賛できる。それでスタンプ帳も、和紙を使うとか、もっと日本らしいデザイン、高級なものにするとよい。
- ・ボランティア要素のあるツアーはクラブツーリズムなどが大量動員するのがうまい。
- ・JRの駅などからのハイキングは、そんなにうまく行かないと思うが、送迎の車は可能性があると思う。これは地元もうるおうし、良いのではないか。
- ・牡蠣むきなんかも一つの技と言える。例えば、そういうものもワークショップイベント化して、漁師さんとシェフがいるだけで良いし、こうしたアイデアを考える。
- ・間伐材による道標なんかもいい。例えばアウトドア雑誌のマーク付き道標なども考えられる。古くなったら協賛者が取り替える仕組みでもよい。
- ・コンビニに参加、協力してもらうためには、由緒正しい、きちんとしたレギュレーションがいる。
- ・本トレイルの動き出しの補助として、重いものを動かすときみたいに、思い切って若い人を使うというのもある。
- ・アイデアとしては、漁港のトイレなどをハイカーが使ってもよいといった協定を漁業組合さんと結べないか。こんなことをきっかけに漁業組合の方とハイカーの接点ができるかもしれない。
- ・信越トレイルの場合、地元の宿が駅から宿、宿とハイキングの起点・終点の間を送迎する（有料）というサービスがある。これによりハイカーは実に便利にハイキングすることができる。四国のお遍路さんにもそういうサービスある。中には、次の行程の宿へ歩くのには不要の荷を回送してくれる宿もある。
- ・「みちしる」という動画サイトがある。そういうものとタイアップの可能性もあるかもしれない。番組とユーザーの結びつきがあると利用が広がる。
- ・まず有名な作家に一週間歩いてもらって、楽しみ方の一例を示したうえで皆にやってもらう。あくまでも楽しみ方の一例として。その作家の旅を毎朝「あさいち」で15分取り上げる、一定期間たつとすべてのストーリーがつながる。
- ・トレイルラン大会の企画はアウトドアメーカーと組んでやれるかもしれない。東北海岸トレイルの開設のオープニングごとにはかならずトレイルランをやる、あるいは毎年かならずやるなど。
- ・毎年必ず実施するつなぎのイベント、たとえば道の駅〇〇イベントとか、あまり大がかりにならないものを。重点ポイントを設定し確実に2~3千人あつめ、これを3年やると定着する。慣れれば地元の人たちが運営できるレベルであることがポイントである。
- ・開設区間がどんどん伸びていくという「距離を見せる」イベント。ポイントごとに地元の名産とかを紹介する。昔NHKで「歩き道」という番組は人気があった。
- ・1年間かけて全部回ることができるよう民泊チケットとかそういうものがあればまた行こうと思える。年賀状のお年玉の2等賞にこうしたチケットが商品になるとか。
- ・最初に何か冊子のようなものがあるとスタートしやすい。有名な作家の小トリップ8冊でも、なんでもいいからなにかあるとよい。
- ・施設は、そうなくてもよいのだろうが、たまにはあってもよい。むしろ、ベンチの横で取れたトマトが食べられる、あずまやでご飯とみそ汁を150円でいただけるといったサービスがありがたい。佐賀に行ったとき、神社の藤棚で地元のおばあちゃんがお飯を売っていた。藤棚で食べる人には無料でみそ汁をふるまってくれた。おばあちゃんのお小遣いにもなる。既存の休憩所を活用して工夫ができる。

- 三陸鉄道は上下分離が進んでいる。上下分離というのは線路や駅舎が市町村のものになっているということ。駅舎が町民館になっているところもあるので、トレイルの中継所としては何の問題もなく使っていただけるし、協力もできる。
- 三陸鉄道の場合、鉄道そのものの周遊利用は少ない。例えばトレイルなら駅から貸切バスでスタート地点まで送り、またバスで拾うという形となる。
- 三陸鉄道は沿線各市町村にセクションがあるので、今後はそこで対応もできる。
- 田野畑村は村長が観光に熱心で、2年前からジオパークにも取り組んでいる。ジオパークはもう少し分かりやすくしないといけない。
- 宮古に高江という民宿があった。毛ガニやタコをかご漁で採らせるグリーンツーリズムをやっていた。捕まえたタコを洗濯機で洗ってぬめりを取って食べるのだが、これが面白くて受けた。残念ながら津波で流されてしまった。まだ再開の話は聞いていない。
- 新聞でできることは、完成したときとかに告知することが代表的だが、その後はなかなか報道する機会がなくなってしまう。でも口コミ情報が熱くなってくると、その状況、口コミに火がついたということをニュースにできる。
- 役所の公式発表だけではだめで、それに民間というか利用者の情報がプラスされていないとよくない。こうした誘い水は絶対必要。エリア、エリアでやっていくと、いずれ全体がつながっていく。
- 歩きたい人は放っておいてもたぶん歩く。しかし、どうしようかなという人には、動かす仕掛けが必要で、たぶん、こういう中間層的な人が一番多い。それでハイカー特典とか、何か近くのラーメンの割引があるとかをすると効果的である。大手旅行会社の夫婦で足して何歳になると割引という企画はよかった。

(2) 意見交換会

ア. 意見交換会議事録

日時：平成24年2月27日14時から16時

場所：主婦会館プラザエフ会議室

参加者：（団体五十音順）

- ・岩手県人連合会 事務局長 坂本 己由 氏
- ・クラブツーリズム株式会社 スポーツ旅行センター 支店長 鈴木 宏治 氏、
担当 吉田 充宏 氏
- ・在京宮城ふるさと協議会 常任理事 西條 成人 氏
- ・JTB 地域交流ビジネス担当 池田 伸之 氏
- ・NPO法人 自然体験活動推進協議会 代表理事 佐藤 初雄 氏
- ・東京青森県人会 副会長 海老川 亮 氏
事務局長 塩谷 家久 氏
ふるさとはしかみ会 濱谷 博通 氏
- ・NPO法人 日本エコツーリズム協会 事務局 高野 千鶴 氏
- ・NPO法人 日本エコツーリズムセンター 理事 中垣 真紀子 氏
- ・日本勤労者山岳連盟 理事長 斉藤 義孝 氏
副理事長 浦添 嘉徳 氏
- ・日本山岳ガイド協会 武川 俊二 氏
- ・日本フットパス協会 理事 神谷 由紀子 氏
- ・陸中懇談会 田鎖 洋治郎 氏
中田 滋氏
熊谷 義重氏
- ・環境省 自然環境局自然ふれあい推進室長 堀上 勝 氏
自然環境局自然環境整備担当参事官室 事業計画専門官 千田 智明 氏
自然環境局国立公園課 事業係 櫻庭 佑輔 氏
自然環境局自然環境計画課 中川 春菜 氏
- ・進行係 株式会社東京ランドスケープ研究所 染森 健一

1 開会

進行係より開会が告げられた。

2 主催者あいさつ

環境省堀上氏より開会のあいさつが行われた。

3 資料の説明

環境省中川氏より「東北海岸トレイル構想」についての説明が行われた。

4 意見交換

進行：これよりおよそ80分間くらい意見交換の時間をとっておりますが、まずはただ今説明されたことについて質問などございますか？

武川：説明の中で、新しい施設は特に使わない、既存の施設を中心に、というお話があった。しかし、総延長500kmにもわたると5kmに一か所とかトイレが必要になるのではないか。現在トイレはどれくらい整備されているのか、あるいは新たに設けなくてはいけないトイレの箇所数はいくつとか把握されているか？

中川：国立公園内の施設についてはもちろん把握しているが、国立公園外については把握にいたっていない。しかし、トレイルのためだけのトイレといったものはつくりたくない。漁業体験とあわせて漁港のトイレを使わせていただくとか、コンビニや商店など地元のお店などとの連携なども考えている。

中田：これまで渡辺局長をはじめとして環境省の方に何度も申し上げていることをまず申し上げたい。我々陸中懇談会は、国立公園をもっと工夫して活用することで、海と山とを同時に見ることができるような「アルプス登山道構想」を県市町村と練り上げてきたところに震災がおきてしまった。国立公園をもっと存在意義のある、もっと精度の高いものにならないかと検討してきた。トレイル構想、地域振興、地域の発展の拠点に国立公園がならないかと思ってきた。

そこで質問。今日の会合はどのような位置づけで行われているのか。記録はとられているのか。単なるガス抜きは困る

堀上：3月1日に行われる自然環境部会に本日のご意見は報告し、委員の参考にさせていただく。特に、「長距離トレイルについての皆様からの声を整理し、部会に紹介すること」「今日お集まりいただいた皆様方と今後のネットワークをつくっていききたい、次の段階に生かしていきたい」ということが大きな目的である。

中田：自然環境部会に対する報告内容や、自然環境部会の審議の結果は我々に開示していただけるのか？

堀上：またご報告させていただきます。

中田：国立公園の維持のために、従来は極めて厳しい規制が行われてきた。景観や生態系を保護するためには重要なことである。一方、利用者側の立場にたった上で管理、規制していくことも大事である。「復興公園」とは未来永劫「復興」がつくのか？

堀上：当座は復興公園ということではじめたいが、地元の皆様などと話し合いをしながら、ある程度の時期にきたら変えていくのがよいのではないかと思っている。地元との意見交換しながら考えたい。

中田：地域活性化のために、また、心身増進のためにも使い勝手の良い公園づくりが必要。たとえば、

- 看板、案内、トイレ、病院、方向指示などサインや看板の充実
- 樹木、草木、花卉の伝来などの丁寧な説明を利用者に示したい
- 眺望の説明
- 駐車場からの回送サービスなど、NPOなどと連携して検討してほしい
- 災害時の対応
- 動植物の保護と人々への喚起。
- 「海のアルプス登山道」といった地域に根ざした名前、用語の使い方を積極的に検討
- 市町村、NPOなどと一体的に進めるよう環境省がリードする
これらのことについてどうか？

堀上：ただ今しっかり承りました。即答するべきものでないの、しかるべき時期に回答します。

佐藤：本日の資料の中にも「東北海岸トレイル」「Long Trail」などの言葉があり、また長距離自然歩道といった言葉もある。いろいろな言葉（名称）があるが、それについてどうお考えか。

中川：名称については全く検討していない。最初は三陸トレイルと言ってみたが、そうすると福島がはいらない・・・だから東北にした・・・今後なんらかの愛称をつけるとか検討をしたい。

佐藤：ぜひ「中間審」の中でも検討してもらいたい。いろいろ戦略的に考えるなど方策が必要。

神谷：この構想は、今まで我々が20年間やってきたことで、すでに実績が出ている。イギリスでは8000億円／年、28万人の雇用が生まれている。最初にお願ひしたいのは、ある程度の構想を環境省が持ちながら、自治体や地元におろして自分たちで歩いてやってみると、成果が出るということ。自分たちで探してもらって町の人々が新しい価値を探していく。それにつられて外部の人が来る。外部の人がリピーターになる。それが地元の人の自信になる。これで、来た人も地元の人も気持ちよくなるので、リピーターがまた来る。要するに、道はリピーターの来る道具になる。古くなって皆に捨てられてしまうのではなく、町田の小野路で我々が今やっているようにやるべき。コンビニも何もない、限界集落とも揶揄されるような地域が今目覚めた。このようなマップを3500部増刷するとすぐ売り切れる。町にお金があり

てくる。ツアーを組んで参加者に（地元を）お見せして、地のものを食べてもらう。お母さんたちに台所のものをだしてもらおう。お母さんたちに何千円、何万円と入ってくる。これがお母さんたちのやる気になる。それがお父さんたちに飛び火する。地域が皆で道づくりをすると町おこしになる。お金はあとで補助金がついてくる。「45%しか」ないのではなく、「45%も」あるということになる。

塩谷：この道は三陸鉄道や青森鉄道と平行していくのかな。自然色が強くなっていくのかもしれないが、駅からのことを考えて、スポットをつくってこの道も鉄道も両立するような形にしたい。

斉藤：我々は山屋で、海は詳しくない。昨年釜石から気仙沼の被災地をみてきた。海がきれいで、瓦礫さえなければよいところがたくさんあると感じた。全く知られていないようなところに良いところ、魅力的なところが間違いなくある。「インフラ的なもの」はほとんどない、海・山を活かしたトレイルでよい。ただ、あまりにも知られていないのでしたらよいのか。

歩くとなると交通機関の問題もある。ぜひ自然を活かしたトレイルに。山屋も支援したい。唐桑半島の漁港の瓦礫撤去や搜索活動を行った。津波がなければ唐桑半島も実に素晴らしいところのはず。こういう魅力的なところが三陸海岸にはたくさんあるはず。自然を活かしたトレイルをぜひお願いしたい。

西條：コンセプトの中になかったが、従来東北の観光地は通り抜け型である。これを宿泊型にしてほしい。

自転車はどうとらえるか。駅から次の駅まで5km、10kmあったとして、自転車でもまわれるようにする。その時に、交通ルールやマナーを教えながら自転車を使えるようにすべき。

中川：よく言われる意見です。レンタサイクルをやれば地元にお金も落ちる。一方、都会では自転車と歩行者の接触事故もある。ゆっくり歩いているすぐ横を、猛スピードで自転車が走るようなことはないようにしたい。

坂本：今日は頭の中を白紙の状態にしてきました。陸中懇談会の中田氏から専門的なお話があったので、別の視点からお話する。

- 既存のトレイルの全国の状況はどうなっているか？
- 建設にあたっての資金の捻出はどうなるか？
- 「コンクリートから人へ」「いらぬ道路がたくさんできている」などと言われることもあるが、私は今回の構想に反対する立場の者ではないが、こういうご時世の構想についてどう思か？

中川：東北自然歩道は年間1000万人の利用者がある。東北が一番多いといわれている。ほかのところは年間何百万人。首都圏自然歩道では、電車やバス併用者も多いように見える。地元の路線バス維持に役立っているかもしれない。

歩道の路面の管理（補修）は都道府県が行う。財政難でなかなか手がまわらず、草刈なども大変であることが現実。維持管理上の問題は多々抱えている。

一時的に箱モノをたててもその後の維持管理が大きな課題になる。

神谷：今までの自然歩道の考え方には経済効果などなかった。これからは道標にしても道路にしても、利用者をお願いして作ると良いものができる。ソフトにお金を使うようにしてほしい。

「景観のみち」「歴史のみち」などいろいろあるが、景観をメインのルートにするともっとも人気が出るようだ。サブで歴史とかのルートを使う。そういうことをはじめていくと、だんだん経済効果も出てくる。

千田：予算の話に関連していうと、今までのやり方でたとえばビジターセンターをつくっても、経済効果などあまり上がらない。来年度は50億円程度しか予算はみていない。三陸復興に関する予算はこれからである。

佐藤：我々は、280団体が加盟し、15000人の指導者登録を有する団体です。全国で3700の拠点施設があるといわれているが東北エリアにはそれが少ないといわれている。施設をつくるのではなく、地域の人々と地域のプロジェクト、例えば自然体験、農業体験、林業体験などへ広げていく。これらをトレイルで組み合わせ、人がそこに住まわって、生業として成立すれば活性化していく。エコガイドの養成は、こうした人が地域の人の中に入り込んで情報ネットワークをつくり、地元にもこんな人がいるよ、

こんなものがあるよと知ってもらうのに有効である。

資格を付与する仕組みにが我々にある。このへんのリンクもしていきたい。安心安全はキーワード。リスクマネージャーも取り込んで多様な方との連携をしないと環境省の予算だけではできない。

武川：トイレの問題が先ほど出たが、どこに行っても「トイレはありますか？」と聞かれるのは事実。看板、道標など立てると維持管理費がかかるのが現実。昔設置された道標など、今では朽ちているものもある。3～5年ごとにメンテが必要となる。

そこで、地元の人を「人間看板（案内人）」として活用するのがよい。生きた看板、生きたガイド、言葉を発して教えてくれる、最高の看板である。設備投資よりも人的投資をトレイルに入れるのがよいと考える。

三陸は今まで海側からしか見たことないが、漁船に乗って海から見るといった多様性のあるルートも可能。モノを活かして人を活かす。私は年間250日山に入っているが、語りかけると人は喜ぶということを実感している。

中垣：RQ災害市民センターで、女川から北側へ行ってみた。その地域では歩く道さえない。車が通れる道は工事のためのダンプが激しく通り、子供が安全に歩けない。そんな中、トレイル構想かと思うが、できるところから始めればよい、確かにそれでよいが、できない地域は不安とか取り残され感とかあるのではないか。それについてどう思うか。

今トレイルが整わないエリアは、ソフト（人）に対する取り組みが中心になればよいと思う。ハードの整備ではなくソフトの整備にどれくらい予算をかけられるのか？

中川：今具体的に歩けないところをどうするか？これは答えを今すぐ出すことができない大きな課題である。

堀上：人的支援やエコツアーガイドの育成を拠点、拠点で行うようなことが必要。ソフトには2億ある。そのうち1億は調査に使う予定だが、残りの1億は国立公園の再編やエコツアーの作業とかにあてられる。ハードではなく人づくりにどれだけお金がかけられるかは大事。ぜひ応援してもらいたい。

吉田：登山、ハイキングなど「歩く」をツアーとしている。「すそ野を歩く」「半島を歩く」「河口から源流を歩く」「街道を歩く」「日本列島を縦断する」といったツアーは人気。東海歩道だけでも年間40回のツアーを行っている。当社ではそのためのノウハウを持っている。

東北海岸トレイルは我々にとってはうれしい素材である。販売すれば喜ばれる。別のトレイルを完歩した人たちは別のコースを探している。仲間同士で次のシリーズツアーに参加し、リピーターになる。シリーズツアーは一度お客さんが集まるとリピートしやすい。当社でツアーを組めば人は集まってくれるという自信はある。73kmを5泊6日で完全踏破するツアーも人気がある。

トレイルができれば地域貢献にもなる。

その際、トイレが最も問題となる。どのツアーでもトイレは問題となるので重要。

地元ガイドがいるとよい。いなければ当社で準備するが、地元の人の方がよい。継続率が高まる。すべてを案内できるガイドがいい。5泊6日もなると現地にお金が落ちる。お金が落ちやすいようにと、お弁当より地元の食堂で食事をするといったことが地元で喜ばれる。

（東北海岸トレイルは）コースの内容、眺望、景勝、いずれも有しているので問題ない。カラーパンフレットをぜひ作ってもらいたい。完歩証明書の発行なども効果的。

濱谷：はしかみ町の出身である。はしかみ町は1年半前は1万5000人くらいの人口で、山と海のまちである。はしかみ町から東京に出てきている人のふるさと会をやった。会員は150人程度であるが、80人参加した。いわゆる「田舎を捨ててきた」人なのであるが、何か地元で恩返しをしたいと思っている。役員会は月に1回開いている。地元のそばとか缶詰を東京で売ることはできないか、といったことを真剣に検討している。しかし、そうしたことを地元でいうと、地元はやる気がない。webで販売しようという、クレジットカード決済は困る、現金でないといやだ、とかいう。

今日きいた企画は、はしがみの人の刺激になる。当事者がやる気にならないといけない。やる気のある人は八戸とかへ行ってしまふ。二番目以降の子供は東京とかに行ってしまう。地元との連携の重要性は痛いほどよくわかる。

高野：トレイルのコースを設定する時、観光客だけでなく農林や水産業などの話を聞いてほしい。整備の時も地域内外の人のボランティアを募ると愛着がわく。

今年度のエコツアー対象は信越トレイルクラブというNPOで、整備・活用・モニタリングと一貫した活動が参考になる。各拠点となる場所の宿泊施設の理解を得られるように、そして宿との連携を念頭におくとよい。宿泊施設からの案内がとても重要。

熊谷：今日は「山岳3団体」がお見えになり心強い。安全なトレイルになにが必要か？トイレはまさに必要である。ピークが一つではない、海のアルプスとよばれるこの地を歩くのは、まさに海のアルプス。3団体様、よろしくお願ひいたします。

池田：1月に種差海岸を歩いてきた。手作り感覚がとてもよかった。それを皆さんも楽しんでいるように思えた。冬のトレッキングは内容充実しており、乗馬、食といったものがふんだんに入っており、地元への努力が感じられた。もともと東北は西日本からみると足が遠のく場所であった。そういう意味において、ネーミングは重要である。

将来的な課題を抽出することも必要。いろいろな海のコンテンツがそろっているが、内陸と海をどうつなげるか。ここは宿泊させる、ここは通過させるといったコーディネーター役は企業がやるのか、団体がやるのか？被災地であることから防災プログラムといった視点からグローバルで継続的な観光が可能。これにより地域と世界との交流のプラットフォームづくりになる。

神谷：まじめに（トイレなどを）作りだしたらたいへんなお金になる。それも含めて地元任せ。たとえば、「トイレはどここのコンビニにあります、ちょっと買い物して行ってね」「トイレはどここの神社にあります、ちょっと参拝して行ってね」と地元主体で考えてあげるとよい。危ないところ、大事なところは地元がよく知っている。

ハードの費用も人件費に組み替えてもらうとか、できないか。また事務局などには外部の人も入れて、あそこに行くとお金が動きそうだという空気をつくる。

新しい住民が来ることになり、新しい価値が生まれる。医者、産業など、自給率を上げていくことも必要。そういうことに環境省も支援をお願いしたい。

海老川：私は八戸市出身。皆様のお話はごもっとも。仙台から八戸に行くとき、国道はあるが、線路はどうも、一直線に行く方法がない。新幹線で八戸までいくか、盛岡からバスか。これは利用者にとっても同じ。個人が自動車くる時のアクセス、時間のかかり方、これは国交省と連携しないといけないだろうが、素人からみると、一番費用がかからないようにする、だれもが参加しやすいものにしないといけない。

一日に6～7時間歩ける年代はそんなに多くない。途中具合が悪くなったらどうするのか？「子供110番」のように助けてもらえる仕組みができないか。

中田：東北トレイルのちょうど真ん中に、初代環境庁長官の大石武一の出身地がある。環境省職員は心して仕事してほしい。

浦添：二点要望。

- 陸中海岸の素晴らしい景勝地を損なわない方法でやってほしい。これを期待する。森、川、里、海、これらをつなぐところは生物多様性にとっても重要。
- トイレについて。集落にはコンビニや漁港があるが、景勝地にはこういうものはない。そこにトイレを設置する場合、環境省は責任をもって設置してほしい。維持管理が大変なのである。山の中のトイレでも、管理が悪くて詰まって使えないものもある。しっかり維持管理を。

西條：気仙沼の地元人間として。ルートは生活道路そのものに入ってくる可能性がある。これは地元のプライバシーの問題と絡む。じろじろ見られるのは嫌がる。防災などとのバランスを見ながら、最大限考慮してほしい。

進行：定刻になったので、このあたりで意見交換を終了したい。

堀上：長時間にわたり、貴重なご意見をありがとうございました。気づかない点をご指摘いただきました。八戸から相馬まで自動車ではあるが見てきている。都会から見ているとうまくいかない、地元にい

でもよくわからない、そうした中、大変バランスよくご意見をいただくことができたと思います。審議会もあるが、それ以降もトイレ、人材育成、維持管理など共通の課題がだされたので各団体にまたお聞きしたい。今後ともよろしく願いいたします。

5 閉会

進行係が閉会を告げた。

以上

IV. 資料編