ロングトレイルの維持管理・運営システム構築の考え方

はじめに　～今、長く歩くということ～

World reveals itself those who travel on foot[1]～歩いてこそ見えてくる世界がある。

長く歩く道、ロングトレイル[2]を歩き始めると、道と自分の対話が始まる。意気揚々、やがて後悔、苦痛、絶望、諦めの境地、達観、無心、やがて喜び、達成感、次への期待。その心境の変化は、歩き終えることで完結する。そして次のトレイルへと踏み出すことになる。道は、自然にその身を晒し、社会を俯瞰し、多くの気づきを得られる格好の場となり得る。

米国、そして世界のロングトレイルの先駆けとなったアパラチアントレイル（以下「AT」という。）は、ベントン・マッカイによる構想『An Appalachian Trail :A Project in Regional Planning』（Benton MacKaye, 1921）が発表されてから 100 年が経過した。マッカイは、環境保全、人間の福利の向上や、人間性の回復をめざす社会変革を最終目標とし、そのための地域計画の一要素としてロングトレイルを位置付けた。1968 年にはナショナル・トレイル・システム法(NTSA)(合衆国法典第 16 編 1241-1251)が制定された。 拡大する人口に対応し、増え続ける野外レクリエーションのニーズに応え、アメリカ合衆国の野外、屋外地域、歴史的資源の保存、一般利用、旅行、野外の享受と理解、娯楽、国土への感謝を促進するため、ナショナル・トレイル・システム(NTS)を制定してこれらの目的を達成する手段を定め、NTS 構成団体の追加方法と基準を定め、計画、開発における協力者の関与を促している。

日本の長距離自然歩道は上述の AT 視察を機に 1969 年に構想された。当時は、高度経済成長期真只中であり、東海道メガロポリスのスプロール化に対する自然保護の防波堤として、「四季を通じて手軽に、楽しく、安全に自らの足で歩くことを通じて、豊かな自然や歴史・文化とふれあい、心身共にリフレッシュし、自然保護に対する理解を深めることを目的とした歩道」として、1970 年に設定が始まり、現在その総延長は約 28,000 km に及ぶ。長距離自然歩道の歴史は 50 年を超えたが、一部の路線においては利用者が少なく、施設の老朽化や維持管理の担い手不足等による路線の維持、管理運営面での課題に直面している。昨今、新型コロナウィルスの感染拡大、環境問題の深刻化などから、身近な自然の価値に対する認識及び健康志向が高まるなど、人々の価値観やライフスタイルに変化が起きつつある。利用者にとって、ロングトレイルは心身の健康にも通じるものであると同時に、地域社会にとっても地域循環共生圏[3]を構成する重要な一要素になり得る。

我が国の長距離自然歩道において、その恩恵を国民が享受し、快適かつ安全なトレイルの利用に必要なサービスの提供を持続的に行うためには管理運営を包含した「ロングトレイルシステム」の構築が必要である。本報告書は、「ロングトレイルシステム」の要件を提示すると共に具体的な先進事例を示すことで全国展開を目指すものである。

---

[1] 独の映画監督ヴェルナー・ヘルツォークの映画『歩いてみた世界　ブルース・チャトウィンの足跡』から引用

[2] ロング・ディスタンス・トレイル＝ロングトレイル

[3] 各地域の地域資源を最大限活用しながら自立・分散型の社会を形成しつつ、地域の特性に応じて資源を補完し支え合うことにより、環境・経済・社会が統合的に循環し、地域の活力が最大限に発揮されることを目指す考え方

目　次

Ⅰ．検討に当たって　・・・Ｐ４

Ⅱ．「長く歩く旅」と「長く歩く道」の意義と効果　・・・Ｐ５

参考１：日本で最初のロングトレイル構想－長距離自然歩道－

参考２：長く歩く道が活用されると何が起こるのか？

Ⅲ．ロングトレイルシステムの５つの要件　・・・P9

Ⅳ．ロングトレイルシステム構築のためのプロセス　・・・P10

～みちのく潮風トレイルと信越トレイルの事例から～

Ⅴ．まとめ：皆で育むトレイルを目指して　・・・P24

巻末資料

① 東北太平洋岸自然歩道基本計画
② 東北太平洋岸自然歩道（みちのく潮風トレイル）運営計画
③ みちのく潮風トレイル状態把握・メンテナンスマニュアル
④ みちのく潮風トレイル非常災害時対応マニュアル

検討委員（五十音順）

相澤 久美	特定非営利活動法人みちのくトレイルクラブ 常務理事・事務局長
海津 ゆりえ	文教大学国際学部　教授
勝俣 隆	トレイル研究家
神田 修二	いであ株式会社 国土環境研究所 生物多様性センター長
木村 宏	特定非営利活動法人信越トレイルクラブ 代表理事

Ⅰ．検討に当たってのプロセスについて

ロングトレイルの最大の特徴は、言うまでもなく「長距離」、「広域性」、「連続性」にあり、それがロングトレイルを歩く意義や効果を生み出す所以ではあるが、逆に、整備、管理、運営の上では克服すべき大きな課題となってきた。それは、これまでの長距離自然歩道がたどってきた半世紀あまりの歴史の曲折を紐解くとわかる。なぜ、ロングトレイルに取り組むのか、一過性ではなく持続可能で、社会が広く共有できるロングトレイルの価値を確認し、それを課題解決の上でのゆるがない基盤とする必要がある。ロングトレイルが「長い距離」であるがゆえの克服すべき管理・運営上の課題に取り組むためには、まず広く支持され得る「長い距離を歩く」ことの意義、効果を検討、抽出して、管理、運営上の基盤として共有される必要がある。それが、計画・管理・運営が一体となった「ロングトレイルシステム」構築において達成すべき目標であり、「システム」を実現可能、持続可能なものにする基盤であると考える。

そのため「維持管理・運営」の検討の前提として、ロングトレイルによる「長い距離を歩くこと」などがもたらす幅広い意義や効果について、今日的視点も加えて、あらためて整理、確認することとした。その上で、ロングトレイルの意義、効果を実現するための要件を具体的に整理し、「ロングトレイルシステム」として具備すべき内容を取りまとめている。

取りまとめに当たっては、机上のものではなく、先進的事例での経験、実績を踏まえた考え方、取り組みを「みちのく潮風トレイル」及び「信越トレイル」の例から整理、提示した。今後の応用実践につながることを期待している。

「ロングトレイルの維持管理・運営システム構築の考え方」の検討プロセス

ロングトレイルの意義と効果の整理、評価
（国民にとって・社会にとって・地域にとって）

↓

意義と効果の発揮のために必要な要件の検討
（５つの要件）

↓

５つの要件を踏まえたシステム構築のプロセス、要素
（システムとして具備すべき具体的内容）

↓

まとめ

Ⅱ.「長く歩く旅」と「長く歩く道（ロングトレイル）」の意義と効果

人間の最も基本的な移動手段である歩くことは、誰もが自らの歩調でできる手軽な運動であり、健康の維持、増進だけでなく、心身を一新させてくれる。また、人は歩く速度で移動する中で、知覚（五感）を研ぎ澄まし、思考を柔軟にすることができる。普段は見えない、感じられない自然の姿や、土地の独特な文化や歴史について多くの気付きを得ることができる。

ここでは、現代においてあえて「長く歩く旅」と、その基盤となる「長く歩く道」の存在意義、効果を述べたい。

1．長く歩く旅の意義と効果

1）国民にとっての長く歩く旅の意義と効果

①個々人にとってのチャレンジの機会となる

何日も何ヶ月も、旅の空の下、長い距離を歩いて旅をすることは浪漫である。容易には達成できないが、誰でも自らの足で一歩を踏み出し、歩き続けることで達成することができる。個々人にとってのチャレンジの機会となる。

②心身と向き合うことができる

道は何も強いることはない。向き合うのは自分自身である。長距離をただただ長く、黙々と歩くことで、自分の心と身体と向き合って、静かに対話できるという、めったにない貴重な機会、時間を持つことになる。

③非日常に浸る機会となり、日常について顧みることができる

最小限の荷物を背負い、何日もかけ自らの足だけで、見知らぬ地域を歩く体験は、既存システム（都市生活／会社員生活／経済活動など）を離脱し、自らの生きる力を試しながら、日常の暮らしを客観的に見る視点を持つことになる。また、日常の生活ではあり得ない交流や体験の機会となる。

④行程全てが目的となり「歩く旅」だからこその楽しみが得られる

長編小説を読み進めるように独自の、物語性のある旅を楽しむことができる。訪れる場所ごとの、自然、生活文化や歴史を体験し、それを時間、空間のつながりを持ってありのままの地域を体験することで、1 冊の本のページをめくるごとく、次々展開していく物語として旅を楽しむことができる。

2）社会にとって長く歩く旅の意義と効果

①国土や環境の現状を知る機会となる

長く歩く旅により、我が国の豊かな自然環境や自然景観、歴史や文化に触れ、国土や風土を再認識し、併せて自然保護に対する意識を高めることにつながる。大地の大きさを体感し、自分自身を一つの動物として認識し、国土のありのままの姿を、立体感を持って知ることができる。自分達が住む土地を形作っている森・里・川・海といった環境を、実際の体験を持って知り、理解できることで、国土の実態を国民が共有し、国土の将来像を考える上での体験基盤を作ることにつながる。

②持続可能性を考える機会となる

長く歩く旅は、国土や環境を実際に体験し、地域の歴史や文化をより深く知ることになる。特に地方には、化石燃料に依存したグローバル経済以前の地域の自然を基盤とした生活・文化・産業・土地利用が残り、自然の恵みと災いに対する畏敬の念による信仰や伝統行事を見ることができる。SDGs などにより社会経済の変革が求められる中、我が国における持続可能な社会のヒントがここにある。また、地域の多様性と地域間のつながりを理解することは、それぞれの土地に対する愛着を得ることにつながる。将来の国土や地域の持続可能な利用を、一人一人が多角的・主体的に考え行動することが求められている今の時代において重要な国民の知識体験の機会となる。

③交流が起こり、滞在時間が長くなる

長く歩く旅で、それぞれの地域で交流が起こる。そして滞在時間が長くなることで、更に活発で親密な交流に繋がる。また、地域に外部からの視点が入ることで地域が地域の再認識をすることに繋がり、相互的なより深い地域理解につながる。

2.「長く歩く道（ロングトレイル)」の意義と効果

1）国民（ハイカー）にとっての長く歩く道の意義と効果

①長く歩く旅の目標となり、旅への一歩を後押しする

長く歩く道が整備されていなくても、長く歩くことはできる。しかし、長く歩く旅の計画を立てることは歩き慣れた者であっても難しい。ルートと距離が設定された長く歩く道が整備されることで、長く歩く旅の目標となると共に、歩く計画が立てやすくなり、旅への一歩を後押しする。

②旅の情報やサポートを得ることができる

長く歩く道が整備されることで、長く歩く旅に必要な情報が提供されるとともに、沿線の地域からのおもてなしなどのサポートを受けることができる。

③ハイカー同士のコミュニケーションが生まれる

目標と体験を共有するハイカーと出会うことで、日常生活ではない新たなコミュニケーションが生まれる。

2）社会にとって長く歩く道の意義と効果

①地域のつながりと多様性を知る場となる

物語性を有し、国土を縦断、横断又は循環する長く歩く道を辿ることで、断片的にではなく、地域、地域がつながってできている国土の姿を実体視できる。沿線の豊かな自然環境や自然景観、さらには歴史や文化の変化を再認識し、地域の個性や多様性を理解することができる。

②環境保全を考える場となる

長く歩く道は、風光明媚で豊かな自然を有する国立公園・国定公園等を繋ぎ、保健、休養、教化の機会を提供する。また、環境施策や、体育や文化、レク施策、観光、運輸施策を超える根源的なプロジェクトとして、分野・セクター横断的に持続可能な社会を目指す点で意義がある。さらに脱炭素化、資源循環、生物多様性保全等を統合した地域づくりの基盤となる。環境保全の施策、生物多様性施策を支える国民の体験基盤を形成する。

③持続可能で魅力ある資源として、国内外の観光需要に応える

長く歩く道は、ありのままの地域の自然・歴史・文化をテーマとした体験、学習型ツーリズムへの需要や、健康指向等を反映したウォーキングの受け皿となる。長い距離、目標を目指して歩くという特別なテーマをもち、物語性を持つ道を長く歩く旅は、新たな旅の装置として旅の風俗と文化を育て、地域振興（地域の産業、交通の活性化）に資する。

④地域間（地方公共団体間）の連携の基軸となる

一本の長く歩く道でつながった地域同士が、広域で連携・協働するきっかけとなる。「長く歩く旅」を実現するためには、市町村を越え、県域を越えた連携が不可欠であり、地域と地域、人と人を結びつける。様々な地域課題を共通した目標のもと、協働してよりよき方向を考えていくきっかけとなる。

3）地域（ローカル）にとって長く歩く道の意義と効果

①地域住民の地元理解・再認識につながる

地域住民は来訪者の声を聞くことで、自らの暮らす土地に対する理解を深める。地域住民にとって当たり前の風景が魅力的であることが、ハイカーを通じて地域に伝えられ、地域住民が地域の魅力を再認識することにつながる。そして道が存続していくことは、大人のみならず子どもたちにも、地域に対する誇りを醸成する。特別なことをしなくてもありのままの地域でよいこと、何を守り伝えていくべきかが理解される。また、長く歩く道を調査選定する過程で、地域資源の理解、発掘、地域の独自性の認識という効果を生む。

②地域活性化につながる

ハイカーは、歩く速度で地域住民らと出会いを重ねていく。そうして交流人口、関係人口が拡がっていく。ロングトレイルを歩くハイカーの滞在時間は非常に長く、車なら 15 分で通過する道を、1 日かけて歩き、歩く速度で地域と出会い交流する。あらかじめ用意された地域との交流ではなく、自然な人と人の繋がりが形成され、出会いを通じて地域に愛着を持つ。歩いた後も関係性が続き、移住にもつながった事例もある。

③幅広な経済効果につながる

ハイカーは滞在時間が 24 時間×複数日と長く、トレイル上で生活するため、地域における一人あたりの消費単価が高い。飲食、入浴、洗濯、娯楽、医療品、交通など、観光施設にとどまらない幅広い経済効果をもたらす。また、荷物の搬送サービス、送迎等これまでにない新たな仕事が生まれる可能性がある。

④地域活動への主体的な参加を促す

長く歩く道には様々な関わり方があり、一人一人が主体的に創造的に関わることができる。整備・清掃活動等のボランティア、地域オリジナルの地図づくり、関連商品企画、ハイカーへの道案内や声がけなど、各地で起こる大小のアクションは結果として地域を魅力的なものに育て、多くのハイカーを惹きつけることにつながる。

⑤持続可能な観光資源／教育の場等になる

ありのままの地域そのものが、持続可能な観光資源である。長く歩く道にある全てが魅力となり得るため、既存資源は長期滞在型・持続可能な観光の場として様々な活用が可能となる。健康増進イベント実施、旅行商品の造成、映画の撮影地としての提供のほか地域の子どもや大人の地域を学ぶ教育の場としても活用できる。

⑥地域全体のブランド力が向上する

一本の長く歩く道は、市町村の魅力を一体のものとして発信できるため、地域全体のプロモーション効果が高まる。各市町村は互いの利益を一致させ、実質的な広域連携・協働を行い、長く歩く道の維持管理・利用促進に努める。地域全体のブランド力の高まりは、個々の地域への認知向上にもつながる。

参考１：日本で最初のロングトレイル構想－長距離自然歩道―

長距離自然歩道は、2021 年度末現在、全国に 10 路線、総延長約 28,000km に及ぶ歩道網[4]を形成している。その端緒を開いた東海自然歩道構想が発表されたのは、環境庁が発足する２年前の 1969 年（昭和 44 年）にさかのぼる。

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

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

1971 年環境庁[5]が発足し、東海自然歩道の事業は自然保護局に引き継がれ 1974 年（昭和 49 年）７月に完成した。その後、九州自然歩道（1980 年完成）、中国自然歩道（1982 年完成）と続き合計９本の長距離自然歩道が完成し（北海道自然歩道は一部計画中）、10 本目の長距離自然歩道として、2019 年に東北太平洋岸自然歩道（通称：みちのく潮風トレイル）が完成した。

（『長距離自然歩道の半世紀』神田修二著より一部抜粋）

---

4 北海道自然歩道の計画路線延長を含む
5 現・環境省

参考２：長く歩く道が活用されると何が起こるのか

長く歩く道が活用されることで、地域にはさまざまな変化がおこる。実際にみちのく潮風トレイルや信越トレイルで起こっている事例を以下に紹介する。ロングトレイルが成熟するには長い年月がかかる。数年で目に見えた成果は得られないが、ハイカーが歩き始めることでたくさんの小さな変化が地域で確実に起こり、大きな変化につながっていく。

＝ハイカーがロングトレイルを歩きに来る！＝

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

＝地域住民とハイカーが交流する＝

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

＝地域が盛り上がる＝

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

＝地域で新たな展開（ビジネス）が生まれる＝

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

＝官民協働に加え産学の協働が進む＝

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

＝海外からの注目が高まる＝

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

Ⅲ．ロングトレイルシステムの５つの要件

ロングトレイルは単にルートを決めて標識を作って終わりではない。「長く歩く旅」と「長く歩く道」の意義と効果は、ハイカーが歩き、地域との交流が盛んになることで初めて得られる。地域とハイカーにとって魅力的なロングトレイルを実現するためには、計画の段階から地域と協働すると共に、施設の管理や情報発信を含む運営を含めたシステムの構築が必要である。また、“長い”からこその特殊性を、関係者が理解することが重要である。

ここではより良い”長く歩く旅“の体験を提供するために「ロングトレイルシステム」に必要な要件を５つ提示する。

１） 長く１本に続いている道であること

２） 道の管理主体が明確であること

３） 道の状態を把握し、共有する仕組みがあること

４） 利用情報を提供できる仕組みがあること

５） ３)、４)を適切に実施するため地域を含んだ管理運営体制があること

Ⅳ. ロングトレイルシステム構築のプロセス

～みちのく潮風トレイルと信越トレイルの事例から～

ロングトレイルシステムの５つの要件を実現するためには、地域との協働が必須である。協働とは、目指す姿を共有しながら、それぞれが持つ個性や資源を生かして自律的に取り組むことであり、これを育むためには多様な関係者の声を聞くことから始まる。トレイルづくりのプロセスを通じて地域の関係者間で対等なパートナーシップを醸成していくことが重要である。

ここでは、ロングトレイルシステムの構築に参考となる具体的なプロセスを以下に紹介する。事例として、長距離自然歩道の一つで、構想の段階から地域との協働を強く意識し、運営計画に基づき民間の運営団体を中心とした地域を含む運営体制を構築した「東北太平洋岸自然歩道」、通称「みちのく潮風トレイル」（英語名：Michinoku Coastal Trail、以下「MCT」という。）と、MCTが運営計画策定時に参照した「信越トレイル」[6]（以下「ST」という。）における取組を主に用いた。

MCTは環境省本省のみならず、地方環境事務所（自然保護官事務所を含む）が、直接的に長距離自然歩道全線における運営に関わった初めてのケースである。MCTは1,000kmに及び、全線開通以降、約90,000人・日／年の利用があり増加傾向にある。

表１　具体的なプロセスのリスト

プロセス	該当する要件	MCT事例	ST事例	頁
１．基本計画の策定	１）～５）	○	―	P11
２．地域との協働による路線設定と道づくり	１）～３）	○	―	P11,12
３．憲章の作成	１)、５）	○	○	P12,13
４．運営計画の作成	１）～５）	○	―	P13,14
５．地域連携による管理運営体制の構築	２）～５）	○	○	P14-16
６．運営団体の設立	３）～５）	○	○	P16
７．拠点施設の整備・運営	１）～５）	○	○	P16,17
８．歩道状態把握のための管理台帳の作成	３)、５）	○	―	P17,18
９．危機管理体制の構築	４)、５）	○	○	P18,19
10．一元的な利用情報の集約・提供・発信	４)、５）	○	○	P19,20
11．GISデータの提供	４）	○	○	P20
12．データブックとマップブックの制作・販売	３）～５）	○	△	P20-22
13．通称及びシンボルマークの作成	１）	○	○	P22,23
14．運営団体の資金調達	５）	○	○	P23

[6] STは、加藤則芳氏が設定に携わると共に、アメリカのアパラチアントレイルに学び、国内では始めて運営計画を策定したロングトレイルであり、MCTが運営計画策定の過程で参考にしたトレイルである。

１．基本計画の策定 ｜ 要件：１）～５）

MCT は、東日本大震災の翌年、環境省が策定した「三陸復興国立公園の創設を核としたグリーン復興ビジョン」において提唱されたプロジェクトである。復興ビジョンは基本方針に、①自然の恵みを活用する、②自然の脅威を学ぶ、③森・里・川・海のつながりを強める、の３つを掲げ、新たな国立公園（三陸復興国立公園）の創設を含む７つのプロジェクトを提唱した。その一つが「南北につなぎ交流を深める道（東北海岸トレイル）」であり、その後、東北太平洋岸自然歩道という正式名称となった。これは、バックパッカーとして日本、世界各地を歩き、国内外の自然保護、国立公園、ロングトレイルなどをテーマに執筆活動を続けてきた加藤則芳氏からの提言に基づいている。以上の経緯から、国（環境省）がイニシアチブを取り、地域の理解と協力の下で、新たな長距離自然歩道を実現するプロジェクトがスタートした。

「東北太平洋岸自然歩道基本計画」（環境省 自然環境局発行）が 2012 年 12 月に策定された。「被災地域の復興に貢献するものとして構想された」こと、「東北太平洋岸を歩くスピードで旅することで、車の旅では見えない風景 （自然・人文風景）、歴史、文化（風俗・食）などの奥深さを知り、体験する機会を提供するもの」であることが明記され、トレイルが目指すものとして以下

・復興のシンボルとなるよう、地域との協働により沿岸被災地を結ぶ歩道を設定する
・歩くことによる健全な心身の育成と充実感の再発見
・様々な地域の自然の恵みや、自然の脅威の理解促進
・新しい観光スタイルの提唱及び観光振興への貢献

を示した。

基本計画の本文には、①路線設定、②施設整備、③運営、④今後の進め方が定められ、整備方針として、（１）地域の自然環境や地域の暮らし、震災の痕跡、利用者と地域の人々など、様々なものを「結ぶ道」として設定、（２）路線は青森県八戸市蕪島から福島県相馬市松川浦までを対象に、集落間の移動にかつて使用されていた道、里道、林道などの既存の道の活用、（３）集落地を通るルートの設定の際には、災害時の避難路としても活用できる仕様、などが示された。また、「維持管理の考え方」として「行政だけの取組には限界があり、地域や民間団体と連携することでより発展性のある取組とし、地域に貢献できるトレイルを目指す」と示されている。

【効果】

基本計画の作成により、自治体とトレイルの方針等の共有ができた。また、トレイルが目指すものが明確となり、ルートづくりの段階から地域との協働により進めることができた。基本計画はその後策定される憲章や運営計画の礎になっている。

２．地域との協働による路線設定と道作り｜ 要件：１）～３）

MCT は、トレイルの具体化に当たっては、地域の意見を積極的に反映することで、地域の理解

と協力、共感が得られるよう、さらには、地域が愛し、誇れる道づくりを目指した。 これらの点を踏まえ、きめ細かな意見交換等を通じ、時間をかけて丁寧に路線計画策定が進められた。

路線の設定に先立ち、環境省職員が１年４か月をかけて踏査を行った。踏査後は、自然保護官事務所が中心となり、市町村の担当者、地域の観光事業者、そして地域住民らをメンバーとしたワークショップや現地の調査を実施し、ロングトレイルの魅力や長距離自然歩道が目指すものについて共有するとともに、地域からの意見、アイデアを反映し、路線の設定を進めた。

ワークショップでは、３つ程度の町内会をひと単位として住民に声かけし、トレイルの説明をした上で、ルートの検討作業を行った。いずれのワークショップでも活発な意見出しが行われた。

ルート検討作業は、「①一筆書きで八戸から相馬まで、②三陸の海を感じられるルート、③極力舗装していない土の道」という共通の方針を示し、ワークショップ参加者が来訪者に歩いてもらいたいと思う道を、縮尺 1/25,000 の地図に手書きしてもらい、地域の人々と道の間の記憶と物語を記録した。ワークショップは各地区で４回以上行っており、１回目は地図に知っていることを書き込み、２回目は現地調査、３回目は現地調査の結果を持ち寄り、ルート案を作り上げ、４回目はトレイルと地域の関わりを考える意見交換が行われた。現地の情報が十分でなければ、追加の現地調査を行った。ワークショップはトレイル全線で 200 回あまり開催された。

ルートとなる道や、ルートが通る土地を管理している方々から同意を得た後、ワークショップの参加者らを中心に藪のかかった道の再生に取り組んだ。

【効果】

地形図には載っていない、かつて使われていた集落道が把握され、里から山、海、そして里へ、かつて人とモノが行きかった生活と文化が交わる道をルートに設定することができた。

当時ワークショップに参加した観光関係者は、「事業初期から関われたことがその後の積極的な取り組みに繋がっている。これまでいろんな取り組みをしてきたが、人が歩くようになり地域理解が更に進んだ」と話す。ルート設定から関わることで、トレイルが自分ごととなり、ハイカーの受け入れを自ら行うなど、その後の地域主体のさまざまな取り組みに繋がった。

例えば、ハイキングイベントや整備イベントの開催、ツアーの造成、荷物の搬送サービスなど様々なプロジェクトが生まれている。トレイルが持つ重要な機能である「地域の人と外の人との交流」が、トレイルづくりの時点から始まっており、今に繋がっている。

３．憲章の作成 ｜要件：１）、５）

MCT 運営計画策定に関った ST のアドバイザーから、理念を未来に引き継ぐために、「憲章」の作成が必要であると提案され、運営計画と並行して作成した。ST にとっての憲章は、なぜこの道をつくったかという原点回帰、新たな取り組みを始める際の活動指針として役立っている。憲章を作ること自体がトレイルに魂を注ぐ活動であり、アイデンティティーの確立につながった。

MCT の憲章作成に当たっては、東北地方環境事務所及び所管の自然保護官事務所と、当時運営計画検討業務を請け負っていた NPO 法人等（以下「NPO 法人等」という。）と、アドバイザーにより検討が重ねられ完成した。自然保護官事務所の意見により「自然の厳しさ」、被災地を支援し

ていたNPO法人等の意見により「震災の記憶を語り継ぐ道」が加えられた。「みんなで育てる道」は、加藤則芳氏の思想に基づくと共に、憲章作りに関わった者の総意で入れられた。

憲章は運営計画冒頭に掲載された。ポスターも作成され、トレイル沿線の協力者が掲示し、地域住民や来訪者にも理念が浸透してきている。短時間で視覚・聴覚的にも訴求するため、憲章動画も作成し、理念を共有すべく、毎年度開かれる関連自治体等との会議冒頭で必ず視聴している。

【効果】

MCTの背景、目指すものが端的に表現されており、憲章の活用によりMCTへの共感が広がっている。トレイルの活用を申し出る施設や企業もあり、トレイル維持管理のために運営に関わる団体等に寄附の申し出もある。

また、方針に迷った時に立ち返るための指針としての効果もある。歩く旅の道として作られたことが明確に謳われており、競争等の大会開催は遠慮してほしいと理解を求める根拠にもなった。

4．運営計画の作成 ｜ 要件：１）～５）

過去の長距離自然歩道での反省も踏まえ、MCTでは長距離自然歩道では初めてとなる「運営計画」が作成された。ここで重視されたのは、地方公共団体や民間との協働と対等なパートナーシップの構築である。2019 年 5 月に東北地方環境事務所がとりまとめた「東北太平洋岸自然歩道（みちのく潮風トレイル）運営計画」(令和5年3月改定)（別添資料①）は、以下の項目からなる。

①はじめに：「憲章」「位置付け」「用語の定義」

共通の理念に基づき強く連携すること、様々な用語を共有するために定められた。

②広報：「状態把握」「歩道の情報の管理及び共有」「路線地図の作成」「利用者への情報発信の内容」「情報発信の手段」「問い合わせへの対応」等、

トレイル維持標準を定め、状態把握やその情報の管理・共有について定められている。利用に関する情報は、適宜更新が必要であることから、統括本部が行うと定めている。

③企画

利用促進の取り組みを促すため、イベント実施に努めること、また、考慮すべき点を示した。

④トレイルセンターの管理運営

基本計画の通り、全線の情報発信拠点として「みちのく潮風トレイル 名取トレイルセンター」（以下、「名取TC」という。）が位置づけられた。運営の詳細については名取TC運営協議会事業計画に示されている。

⑤運営体制「構成員」「運営体制」

（１）みちのく潮風トレイル統括本部（名取トレイルセンター運営協議会事務局)、（２）サテライト（沿道のビジターセンター５施設の各運営民間団体)（３）環境省東北地方環境事務所（及び自然保護官事務所)、（４）地方公共団体（４県 29 市町村）の４者を構成員とする運営体制を示している（詳細は「５地域連携による管理運営体制の構築」を参照。

⑥その他「路線の再設定」

路線の再設定は路線の設定主体である環境省と協議することを示した。

運営計画の策定にあたっては、NPO がトレイルに関係する自治体、観光協会、地元事業者等に、地域の現状、トレイル運営に関する課題、不安等について複数回に渡りヒアリングをすると同時に、トレイルの理解促進のための説明も繰り返し行なった。また、全線調査を２回実施し、１回目は路体状態の把握、２回目は管理台帳（以下８で説明）作成の為の詳細な課題箇所の情報収集を行った。全線調査を通じて、トレイル沿いの地域住民や地方公共団体の構成員らと顔の見える関係を構築することも意図されていた。さらに、地元へのトレイルの周知と普及啓発のためのフォーラムを各地で開催しトレイルやハイキングの専門家であるハイカー等に講演を依頼し、トレイルの利用実態を知る者の意見を聞く機会も増えていった。フォーラム後には自治体や観光協会等関係者等とワークショップも開催しトレイルの意義、価値を共に学び、利用促進について検討した。「地域連絡会」と呼ばれる、全体を６つにブロック分けした会議も試行され、路体の大部分の管理者である自治体の理解促進にも努めた。

各所で部分的な開通が進む中、全線開通に間に合わせるように運営計画の検討を進め、構成員の了解を得て、全線開通の１ヶ月前に発表された。

【効果】

運営計画策定の過程で多くの自治体や各地のビジターセンター等の運営者の間で顔の見える関係が構築され、その後トレイルを共同で運営するために必要な信頼関係が構築された。国内のロングトレイルでは参考とすべき事例が少ないことから、海外のロングトレイルでのハイキング経験が豊富で、トレイル運営についても理解しているハイカー等の意見を聞く機会を増やし、求心力のあるハイカーに応援団として協力してもらえるようになった。

また、区域を分担した管理運営体制と、その中心を担う統括本部が必要であることが明記されたたが、行政機関と民間の間に対等な「協働」関係が育まれたことで統括本部を担う民間団体の設立につながった。ウェブサイトや地図の制作を統括本部が行うよう運営計画に定めたことで、運営団体の資金調達につながっている。

５．地域連携による管理運営体制の構築　｜　要件：２）～５）

MCT では、運営計画に基づき主に以下４者が連携しながら管理運営を担う体制が構築された。

① MCT 統括本部（名取 TC 運営団体）
② サテライト（沿道のビジターセンター５施設の各運営民間団体）
③ 環境省東北地方環境事務所及び自然保護官事務所
④ 地方公共団体（トレイルが通過する４県 29 市町村）

運営組織の基本的な役割としては、「トレイルの安全確保」、「快適、適正な利用を促進」、「歩道の状況等の情報を収集、管理、提供」、「情報管理体制を構築」、及びこれらを持続的、効果的に機能させ、トレイル全体の利用促進を図ることである。

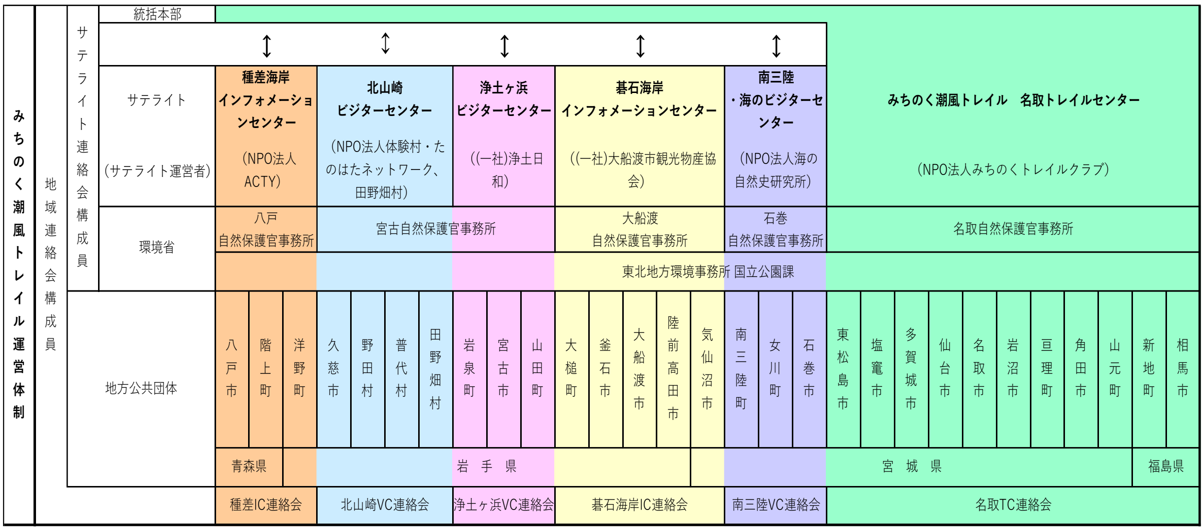

図１：MCT の管理運営体制図（2023 年３月時点）

路体の管理者である自治体等は、運営計画の「トレイル維持標準」に照らしながら路体の状態を把握し、トレイル沿線に位置する５か所の国立公園のビジターセンター等と名取 TC からなる「サテライト」に適宜情報提供している。サテライトはそれぞれが担当する区間の歩道の状況を集約し、統括本部に提供している。統括本部は全線の情報を整理し、利用者に提供している。

一方、東北地方環境事務所は、トレイルの直轄区間の状態把握の他、管理運営体制全体を維持し、効果的に機能させるための連携強化、調整の役割を担い、また、自治体は、管轄域内のトレイルの状態把握に加え利用促進を担う。

各構成員による円滑な運営を行うため、定期的に２つの連絡会を開催している。

サテライト区間毎に自治体、環境省、サテライト及び統括本部が集い協議する「地域連絡会」は年２回、６ブロック毎、合計 12 回、２時間～３時間で開催している。各サテライトが会議を運営し、環境省、統括本部と協議し議題を決定している。

１回目の会議では、新たに着任する担当者もいるため冒頭に必ず憲章動画を全員で視聴し、トレイルに取り組む理念を確認している。各自治体は巡視報告並びに１年間のメンテナンス計画を提出・共有する。また、構成員よりイベント等の情報が共有され、今後の取り組みについて協議している。環境省、統括本部も情報を共有している。

２回目の会議は利用促進に関する情報提供が主である。会議室に集うだけでなくトレイルの現場に出掛け、共に歩いたり整備をしたりする時間を設け互いの理解促進に努めている。発表形式の会議だけではなく、グループ分けしたワークショップ形式での意見交換を取り入れ始めている。

環境省、サテライト及び統括本部が集い協議する「サテライト連絡会」は年に２回、６つのサテライトが立地するいずれかの地域で開催される。各地域連絡会で話されたことを共有し、モデルとなる事例や課題についての話し合いをしている。テーマによっては講師を招いての勉強会や議題を決めたワークショップも取り入れている。会議の前後では出席者全員でトレイルを歩き、

理解を深めるとともに、ルート整備やベンチ制作など利用環境をより良くするための取り組みも行っている。

【効果】

会議を重ねるにつれ、利用促進の情報や様々な取り組み事例が増え、地域の主体性が育まれてきている。同時に自治体同士の連携やイベントの横展開が生まれている。地域連絡会では運営計画構成員以外のオブザーバー参加も促しており観光協会をはじめ、地元商店、ガイド等が参加する会議もある。近年参加するようになった観光協会職員からは、「他地域の事例をもっと知りたい、情報共有をもっとしたい」といった要望も出てきており、トレイルの活用を希望する声が増加している。

サテライト連絡会によりサテライト同士のつながりが深まり、旅行会社等からガイド要請があった際やイベント開催時、ボランティア派遣など様々な場面で連携している。

6．運営団体の設立　｜ 要件：3）～5）

MCT の管理運営計画策定に関わった NPO 法人等のメンバーとアドバイザーにより運営計画の実現に向けた「NPO 法人みちのくトレイルクラブ」（以下、「トレイルクラブ」）が 2017 年に宮城県仙台市で設立された。2019 年 2 月より、MCT や名取 TC の運営に必要な要件を備える団体として、「みちのく潮風トレイル 名取トレイルセンター運営協議会」の構成員となり、名取 TC 運営協議会での合意に基づき、協議会事務局とともに名取 TC の管理運営を担うこととなった。また、名取 TC 運営協議会での合意に基づき、運営計画に位置付けられる統括本部を担う運営団体となった。

【効果】

運営計画策定に携わった NPO 法人等のメンバーとアドバイザーなどが、トレイルに重要性とやりがいを見出し、理念に共感したことでトレイルを自分ごととして捉え、トレイルクラブを立ち上げたことはその後の運営計画の実施に大きな力となっている。当初からの取組経緯を熟知しているものがトレイルの運営にあたることで方針に揺るぎなく、また、主体性を持った取り組みにつながっている。民間セクターであっても行政の立場を理解できる立ち位置が協働を広げるために役立っている。また、行政職員の異動があったとしても継続性を保つことができている。

7．拠点施設の整備・運営　｜要件：1）～5）

2019 年 4 月、全線開通に先立ち、MCT の拠点施設として、「みちのく潮風トレイル 名取トレイルセンター」が正式開所した。宮城県名取市から土地の無償提供を受け、東北地方環境事務所が整備した。名取 TC 運営協議会基本計画が策定され、協議会は名取市、東北地方環境事務所、施設の運営団体（現在はトレイルクラブ）の 3 者で構成されている。事業内容は、①MCT の管理運営に関する事業、②ハイカー、来館者等へのサービス提供事業、③環境教育プログラム等提供事業、④地域交流促進事業、⑤センター維持管理事業、⑥その他、事業の理念・目的を達成する

ために必要な事業である。また、地域住民の交流拠点として、地域イベント等に広く活用されることも期待されている。

名取 TC は、案内カウンターや談話室などハイカーが歩くために必要な情報を得るための空間と、シャワー室やコインランドリーなど歩いてきたハイカーのための利便施設、地域住民らが活用できる会議室、実習室、講義室を備えている。

談話室には東北の地形を立体的に描写したトレイルの全体概要を示す地図と、4 県 29 市町村の観光パンフレットが配架され、1,000km に及ぶ MCT 全線を俯瞰しつつ、東北沿岸各地の観光情報が得られ、みちのく潮風トレイルのための展示空間となっている。

また、環境省は、トレイルルートを俯瞰できる地図、旅情を表す写真、情報発信拠点である 6 つのサテライトの情報及び MCT 憲章を掲載したパンフレットを作成し、無料で頒布している。

【効果】

利用者に必要な情報を提供・発信しており、歩き始める前、途中、歩き終わった際に名取 TC に立ち寄り利用情報収集や利用後の意見交換などが行われる場所になっている。名取 TC にたまたま立ち寄った利用者が MCT を知ったことで、初めての長く歩く旅に挑戦するケースもある。拠点があることで、地域住民や事業者からトレイルに協力したいという申し出ることも多く、トレイルを育てる仲間を増やすことにつながっている。

8．歩道状態把握のための管理台帳の作成　｜要件：3）、5）

MCT は、主に既存の道を一本に繋いだルートとなっており、主な設置者、管理者は国、県、自治体だが、一部環境省が整備している。路体の管理は、基本的には路体管理者が行うことになっており、その具体的な手順や注意事項について整理された「みちのく潮風トレイル状態把握・メンテナンスマニュアル」（別添資料③）が 2019 年 5 月に作成された。これに基づき路体の設置者・管理者は利用者が増える前の 4 月～6 月に路体状態を把握するための巡視を行い、その結果は、年度当初に開催される地域連絡会で共有されることとなっている。なお、巡視にはサテライト、統括本部や環境省は可能な限り同行している。

また、歩道の状態把握や巡視を適切に行うために管理台帳を作成している。管理台帳は地図と表で構成されており、地図には路体の管理区分と管理コードを入れ、表には路体の所有者、管理者、管理距離、路体の種類、状態等を記載し、課題箇所が明確にわかるようになっている。

MCT には、旧道や林道など日常的には使われておらず、管理の優先度の低い道が多く含まれている。運営計画策定時に、自治体にヒアリングした結果、「草刈りなど管理が大変ではないか」「災害等で崩れている、また、今後崩れてしまうかもしれない路体はどうするのか」「人が歩きに来るかもわからない道や道標の維持管理のための予算獲得は難しい」と、不安や課題感を抱く一方で、具体的な状態や距離等については把握していない自治体が多いことから、歩道の状態をできるだけ正確に把握し自治体が持つ課題を明らかにするために路体の管理台帳を作成した。

【効果】

「みちのく潮風トレイル状態把握・メンテナンスマニュアル」が定められたことで、1,000km に

及ぶ全線を一定の品質で保つことができている。一緒に巡視することを通じて、課題箇所を確認・共有、歩く楽しさへの共感、コミュニケーションの円滑化という効果が得られた。また、多くの利用者が今後歩くことで、徐々に草刈りの頻度が低くなるであろうことも理解してもらうことができた。

管理台帳があることで、実際の課題箇所、距離及びその状態がわかり、管理者が整備計画を立てられるようになった。すぐに着手できずとも、課題解決の道筋をつけることに繋がっている。

地域連絡会で共有された情報のうち、利用者に提供する必要があるとみなされたものは、統括本部がウェブサイトやSNSなどを通じて情報発信することで利用者の安全確保に繋げている。また、維持管理や補修が必要な場合は、管理者に対応を求めることとなるが、負担軽減のため統轄本部が整備ボランティアを募り、各地で整備イベントを開催している。ボランティアはハイカーや地域の方々100名以上が登録し、日々増加している。

9．危機管理体制の構築　｜ 要件：4）、5）

トレイルを歩く際の危機管理体制には、①ロングトレイルを歩く利用者の安全確保、②トレイルを整備する際の作業員の安全確保の2種類がある。STでは、①については「ハイカー遭難発生時の対応マニュアル」を運営団体が策定し、関係する各ビジターセンターに勤務する職員への周知を依頼し、共有している。また、消防、警察、遭難対策協議会等と日頃から連携し、ルートの確認や訓練も実施している。マニュアルには、遭難発生時の対応手順、情報管理の仕方、遭難対策本部の立ち上げ等について記載し、聞き取り内容を記録する記録簿も用意した。また、②については、「信越トレイル トレイル整備マニュアル」の冒頭に、整備時の安全管理、緊急対応、責任者の責務について記載し、実際の整備時に順守している。

MCT では、運営計画の2.広報の（6）問い合わせへの対応等に、２）非常災害時の対応として、「統括本部およびサテライトは非常災害が発生した際、別途定める「みちのく潮風トレイル非常災害時対応マニュアル」に従い、路体等の状況把握や必要な情報提供を行う。また統括本部及びサテライトはマニュアルを共有し、定期的に試験・点検を行うとともに、日頃より関係機関との関係構築に努める」と記載されている。「みちのく潮風トレイル 災害対応マニュアル」は、2019年に発生した台風19号の被害を受け、環境省と統轄本部が協議し策定した。災害のレベルに合わせ、どのように利用者に情報発信するか、連絡内容と連絡網等について記載されており、地震、暴風雨等が発生した際に運用されている。ST が定める「ハイカー遭難発生時の対応マニュアル」に相当するものはない。

トレイルを整備する際の作業員の安全確保については、STの整備マニュアルを参考にし、同様のものを備え付けている。

MCT では、2021年秋に宮城県女川町で利用者の道迷いから滑落につながった事案があった。好条件が重なり遭難者は無事に救助され大事に至らなかったが、危機管理体制の脆弱さが顕になった。地元の消防、警察もトレイルルートについては詳しく把握しておらず、GPSで位置の特定ができたにもかかわらず、山中で遭難者を発見できなかった。その後、地域連絡会において共有

し、遭難者等から救助要請の連絡があった場合は、速やかに警察に連絡することを遭難者に伝えること、また、各消防、警察に地図を配布しルートについて承知してもらえるよう構成員に改めて依頼した。山岳利用が普及していない地域にできたロングトレイルであり、登山届の扱いや携帯電話の通信圏外での対応など、遭難救助や救急を所管する消防や警察等を含めて、今後議論が必要であろう。名取 TC では、上記遭難事故後に職員らと協議し「緊急時対応マニュアル」を作成し、遭難者から連絡があった場合の対応について職員全員に周知している。

今後、トレイルの利用者増加により、登山・ハイキングに親しんでいない方々の利用も増えることが想定されるため、トレイル全線において災害時対応、ハイキング中の事故対応のスキルを上げていく必要があると同時に、道迷い箇所の確認、消防や警察等との連携強化、地元の山に詳しい方のリストアップなど取り組むべき課題は多い。

【効果】

災害時は警戒レベル 3 が発令されればマニュアルを参照し注意情報を出し利用者に注意喚起しており、2022 年末現在で、事故等は報告されていない。名取 TC 休館日にも利用者の安全を第一に職員が情報発信している。

MCT では、ST を参考にしたマニュアルを活用し整備イベント等を行なっている。これまでに整備イベント中の事故や怪我は発生していない。

10. 一元的な利用情報の集約・提供・発信　｜ 要件：4）、5）

ロングトレイルを多く利用してもらうためには、①事前の計画に必要な情報の提供、②歩いている最中に必要な情報の発信が必要であり、加えて裾野を広げるために③利活用を進めるための情報の発信の 3 種類が必要となる。そのため、MCT でも、ST でも、これら 3 種類の情報を常時発信できるよう取り組んでいる。MCT では、運営計画に基づき、利用情報は統轄本部が運営する名取 TC が集約して提供・発信をしている。情報は構成員のみならず、地域住民やハイカーからも寄せられている。統轄本部を担う運営団体のウェブサイトにある「最新情報」ページ内において、「注意情報」、「お知らせ」、「イベント情報」の中で日々発信されている。ウェブサイトは適宜情報更新がしやすいように統括本部を担う民間団体が運営するよう運営計画に定められている。Facebook やインスタグラムも併用している。

MCT では①の事前の計画に必要な情報については、専門家や実際の利用者の意見を集約し DB や HMB としてまとめ、統轄本部を担う運営団体（トレイルクラブ）が自主事業として制作・販売している。また、トレイルルートは Google マップ上で確認でき、GIS データ（GPX データ）をダウンロードできる。

②歩いている最中に必要な情報はルート上の倒木、路体崩壊、工事による通行止め、危険動植物に関する情報、猟期、渡船情報などで「注意情報」又は「お知らせ」に掲載される。

③利活用を進めるための情報は「イベント情報」に掲載される。自治体等が開催するイベントは、統括本部が年度末に集約し、ウェブサイトと紙媒体で提供している。また、旅行会社が必要とする情報はモデルコースとしてウェブサイトで提供している。統括本部で集約された情報は、

名取 TC の窓口だけでなく、協力関係にあるサテライトや自治体、観光協会窓口でも同様に発信されている。

この他、全線踏破挑戦者登録と全線踏破証の発行、整備ボランティアの募集、ハイカーをサポートしてくれる施設等の情報収集と提供、MCT ハイキングパスポート（旅の記憶を綴るスタンプ帳）とその仕組み等、利用を促進するための情報を発信している。

【効果】

一元的な利用情報の発信は、歩く利用者の情報収集に役立ち、利用者増加につながっている。

構成員同士で日常的に連絡を取り合い、危険情報は週に 2 ～3 回程度発信されている。各構成員が開催するイベント情報は統括本部から情報発信するため、トレイルに興味関心を持つ層に適切に情報が届き、過去にない遠方からの参加者が増えたという声が自治体担当者から寄せられた。統括本部が全線の情報を持ち、旅行会社のニーズに合うルートと自治体や観光協会、サテライトの担当者やガイドを紹介できるため、多くのツアー造成につながっている。2022 年 4 月から販売開始した MCT ハイキングパスポートは、同年 12 月までに 620 冊販売された。

11. GIS データの提供 ｜ 要件：４）

MCT を歩くために必要な情報として重要なのが GIS データである。MCT では、更新に手間と費用がかかる専用のアプリを開発する代わりに、①Google マップ上にルートデータと注意情報を掲示、②ルートの GIS データ（GPX データ）のダウンロード、の 2 つを用意している。GPX データは、環境省が作成したデータを、統括本部が整えて提供している。なお、標高データは入っていない。

①Google マップには、ルートの掲載に加え、台風後の通行止め、工事箇所や迂回路等の情報も更新されるようにし、インターネットに接続できれば歩きながら見ることができるようにした。

②ルートの GPX データは、ルートのデータのみ、利用者自身の GPS 端末又は GPS 機能搭載のスマートフォン汎用アプリ（以下「GPS 端末等」という。）にダウンロードできる。加えて GPS 端末等に該当区間の地図を事前にダウンロードしておけば、インターネットに接続できなくても、ルートと自身の所在地を確認することができる。

【効果】

GPS 端末等に慣れている人の多くはこのデータを使用しているため、道迷いの抑制に繋がっている。GIS データは比較的正確なルートを描けるだけでなく編集も容易なため、トレイルの情報をまとめることには有用であり、運営団体が活用することで情報の整理と発信が安価かつ頻繁に行うことができている。

12. データブックとマップブックの制作・販売 ｜ 要件：３）～5）

MCT の統括本部を担うトレイルクラブでは、アメリカ等海外のロングトレイルの歩行経験を有するハイキング・トレイルの専門家らの協力を得て、「データブック（DB）」と「ハイキングマ

ップブック（HMB）」を作成した。作成費用は、自己資金及び民間の助成金を活用している。

DB とは、計画を立てるために必要なトレイルの基礎情報が掲載された一覧表である。基礎情報とは、トレイル上にあるランドマーク（目印）とそれぞれのランドマークの地点間距離、起終点からの距離、標高差等の地理情報、ランドマークの属性（例えば水場、トイレ、補給場所（スーパーや商店）、駅など便益施設）である。

DB は、上述の専門家が 56 日かけ全線歩行調査して作成した。歩行調査には、エリアを担当する自然保護官事務所等が可能な限り同行した。収集した基礎情報はエクセル上でリスト化、まとめられ、2020 年 4 月に販売が開始された。

HMB とは、ロングトレイルを歩く計画を立てるために必要な情報が掲載された冊子状の地図である。海外のロングトレイルの地図は多くが冊子状になっている。距離が長いため、登山地図のような折りたためる地図ではトレイルルート以外の地図面も多く含むこととなり、枚数が増えて重くなり、持ち運びも不便だからだ。GPS 端末等は表示画面のサイズにより、地図のように周辺まで含めた地形や位置の把握は難しいため、安心して利用してもらうために、GIS データと HMB は互いを補完する関係にある。

HMB は、距離や標高差に加え、補給箇所や水場の情報など DB に記載した情報を抜粋して掲載した。一般的な登山地図では、地点間の「時間」を示すが、HMB には、「距離」と「標高断面」を掲載した。時間は個人差があり、アップダウンを繰り返し、登山ほど登りと下りが明快でないロングトレイルの場合、それぞれの利用者の歩く速度には大きく差が出ることを考慮している。

制作の過程では、自然保護官事務所らの意見も聴取し、詳細な地名の指摘やルート情報が正しく掲載されているかがチェックされた。自然保護官事務所からは、地域の人と意思疎通をしやすくするため、沿岸部全ての漁港名を入れたいとの意見が出され採用された。

「MCT HMB」は、見開き A 4 サイズ、仕上がり A 5 サイズ、1 冊につき約 100 キロのルートが掲載され、全 10 冊セットとして発売されている。DB も HMB も、巻頭には「MCT 憲章」が掲載されている。歩く利用者にもトレイルの理念を共有し、共感ながら歩いてもらうことは重要で、この理念が広く流通することが、トレイルの持続可能性もつながる。

これら二つの冊子は、運営団体が管理運営する「MCT 名取 TC」に設置された「TRAIL GATE」というショップと「TRAIL GATE」のオンラインショップのほか、ビジターセンターや沿線の協力施設（例：自治体が運営する観光施設、宿泊施設、スポーツ用品店等）で販売されている。

【効果】

DB と HMB ができたことで、長く歩き続けるために必要な基礎情報が得られやすく、旅の計画を立てやすくなった。また、4 県 29 市町村にまたがる長距離自然歩道全体が全て同じフォーマットの地図であることも計画の立てやすさにつながっている。

漁港の名前の掲載は利用者からの評判が良く、「どこまで行くのか？」と聞かれた際に、「○○漁港まで」と言えば大体理解してもらえ、それが思い出にも残るという声が聞かれる。

DB と HMB は自治体や旅行会社のイベント企画や旅行商品を造成にも活用されている。2022 年 12 月 31 日現在、DB は 547 冊、HMB は 6,778 冊が販売され、売上の 5 %はトレイル整備に充てるための寄付金として活用されている。残り 95%は MCT と名取 TC の運営団体職員の賃金、

及び広報宣伝費等に充てられている。売上は運営団体にとって大きな収益の柱の一つになっている。同時に、サテライトにとっても数万円～数十万円単位の売上につながっている。

また、宿泊施設や水場、トレイルの不足箇所が把握でき、より良いトレイルにするために取り組むべき課題が明確になった。当初不足していたテント場は、自治体に働きかけることで、自治体所有の土地をテント場として提供、または整備することや、個人商店の裏庭にテントが張れるようになることなどに繋がっている。また、宿泊場がなく一気に長距離歩かなければならなかった場所にハイカーが移住してゲストハウスを始めるなど課題解決に繋がり、概ね無理なくテント泊をしながら歩けるようになりつつある。また、DB は運営計画の構成員全員に環境省の負担で配布されて、構成員もトレイル上の情報を把握できている。

13. 通称及びシンボルマークの作成 ｜ 要件：１）

ST は、新潟と長野の県境に位置することから、信州と越後の文字を採用し、地域を表す言葉を使用している。名称は運営にかかわる関係者間で決められた。シンボルマークは、長野県内のデザイン会社が提案し。ブナの葉に「信越トレイル」（Shinetsu Trail）の ST が配置され、左側に青葉色、右側に紅葉色を配したデザインに仕上げられ、「信トレ」と短く親しみを込め呼ばれている。

MCT では、通称及びシンボルマークを地域から公募し、2013 年に下記のように決定した。応募資格は「青森県、岩手県、宮城県、福島県のいずれかに居住または勤務されている方。または上記４県に居住していたことがある方」としている。この道を地域発のものにしようという意図や、地域の人とともに作っていくという環境省の決意の表れであった。地域の主体性を引き出し、将来協働していくための布石といえる。

MCT の通称は、地理地形を表すものとしてわかりやすい。また、三つの言葉が合成されていることから、「みちのくトレイル」「潮風トレイル」と省略されて使われているケースもある。

【通称】
みちのく潮風(しおかぜ)トレイル
作者:あおぞら　さん（宮城県仙台市在住）
制作意図:東北太平洋岸の歩道という立地を「みちのく」と「潮風」という言葉で表しました。心地よい潮風を感じながら楽しく歩けるルートになればと願っています。

【シンボルマーク】
作者:山本　イサム　さん（宮城県仙台市在住）
制作意図:青森から福島へのルートを図案化しました。コースの全景が、ひらがなの「と」に見えることから、とうほくの「と」を意識しながら完成させています。右側を向いている人の横顔が二つ重なっているようにも見えます。コース上の案内板などでは、そのままコース図としても機能します。色は深いグリーンを使用して、自然豊かな東北の海岸線を表現しています。コース上に点在しても過剰に主張しない様に景観に配慮した色使いにしています。

【効果】
ST、MCT ともにシンボルマークは道標に使用され、地域や利用者の共通の目印になっている。ST ではトレイル名称やロゴを活用したオリジナル商品を作成している。また、整備協力金として一山行に対し 1,000 円の協力金をお願いし、納入と引き換えにロゴ入りのタグを頒布している（R２年度 593 枚、R３年度 883 枚頒布)。MTC でも、オリジナル商品等に活用している。
構成員により観光パンフレットに掲載、イベントの旗や卓上の幟が作成頒布され、クラフトビールのラベルにも用いられた。このような商品が、ツアー、イベントやスタンプラリー等の記念品として広く使われるようになっている。
通称やシンボルマークを使用することでブランディングが進み、地域でも愛着がもたれるようになり、認知が広まっている。

14. 運営団体の資金調達　｜ 要件：５）

ST の運営団体である NPO 法人は、事務局を地元観光局が運営する施設に置き、施設運営をしながらトレイルの管理運営をする点では MCT と同じであり、会費、企業からの寄付収入、マップやガイドブックの売上、補助金、登録ガイドの派遣、各種イベント開催等から資金を得ている。
MCT においては、トレイルクラブが、名取 TC 運営協議会での合意に基づき毎年環境省と契約を結び、①名取 TC の維持管理業務、②ハイカー・来館者等へのサービス提供業務、③MCT 全線の運営に関する業務、④MCT サテライト区間の運営に関する業務を基本とし、運営計画に位置付けられる統括本部の運営団体として全線の管理運営を担っている。
トレイルクラブは、DB や HMB の作成、ホームページの作成・運用、国内外に向けた広報活

動、整備イベントの開催などを自主予算で取り組んでいる。設立当初から、理念や活動に共感する会員の会費による安定運営を目指し、認定非営利活動法人化し、企業会員の獲得、会費収入や寄付収入を増やすための取り組みを進めている。

また、国有財産使用許可を受け、名取 TC の一部区画に店舗を設置し、ハイキングに関わる道具の販売及び、DB、HMB、他オリジナルグッズ（T シャツ、タンブラー）等を販売し、売上を事業費に充てている。制作については、民間の助成金を充てた。また、他社（地球の歩き方、JTB 等）と協働し、復興庁や観光庁の補助金等を得て、利用促進（パンフレット作成、ツアー造成、インバウンド対応のガイド養成）にも主体的に取り組んでいる。

名取 TC 付帯の野営場について公募による管理委託を受け、野営場も運営し、得られた協力金を運営及び維持管理費に充てている。

【効果】

MCT では、トレイルクラブが自己資金を調達し、雇用を拡大することで、トレイルの運営、利用促進が充実してきている。道の駅等で配布される紙媒体への記事掲載、都市圏に向けた媒体への出稿、海外記者の受入、各種メディアや旅行会社への対応等が例に挙げられる。補助金事業でイギリスの旅行会社により造成されたインバウンド向けツアーは予約が増加している。

トレイルクラブの職員は 2018 年 4 月時点の 3 名から 2023 年 1 月末時点で 11 名（正規雇用 8 名、臨時雇用 3 名）に増えた。出身地は様々だが、県外からトレイルが好きで移住してきた従業員が多く、家族も含めると 6 名が名取 TC のある宮城県名取市に移住し人口増にも貢献している。

Ⅴ．まとめ：皆で育むトレイル／ロングトレイルシステム

MCT は、ルートの設定から道づくり、ハイカーへのサービスまで、地域主体で行っている。主体は環境省だが、「行政主体の取り組み」ではなく「みんなで協働する取り組み」を目指してきた。加藤則芳氏は、地域の人たちがトレイルに関わるからこそトレイルの価値は高まり、存在し続けることができると考えていた。トレイルは「歩く人」がいればトレイルであり続けられるが、人が歩き続けるためには、地元が「歩くための道がそこにある」と認識し、誇りに思い、自分ごととして考えることが重要である。主役は「地域」と「ハイカー」であり、トレイルはその両者がつむぎだす存在であり、その両者が出会う機能を持つ装置でもある。多様な方々が「主体者」として関わり、対等なパートナーシップが構築されることで、皆で育むトレイルとなる。

環境省は、1969 年から 54 年間にわたり全国 28,000km に及ぶ長距離自然歩道を計画・整備してきた。その目的は「国土を縦断、横断又は循環し、多くの人々が四季を通じて手軽に楽しくかつ安全に国土の優れた風景地等を歩くことにより、沿線の豊かな自然環境や自然景観、さらには歴史や文化に触れ、国土や風土を再認識し、併せて自然保護に対する意識を高めること（環境省資料)」とされている。それをあらためて、今回検討したロングトレイルの意義や効果に照らして「環境省にとって長く歩くことを推進する意義と効果」を整理すると、以下のとおりとなり、今日的な幅広い役割を再確認することができる。

長く歩くことを推進する意義と効果

①　豊かな自然文化体験を広く国民に提供する。

国民に、長く歩くインフラを用意することで、自然公園のみならず、多様な地域の自然、文化にふれる機会、保健、休養、教化の機会を提供する。

②　「国土や地域を巡り歩く」ことを公が提案、保証する

単にハードとして歩道という施設を整備することだけでなく、既存の道を含めて、一気通貫で国土を歩いてめぐることができるルートを、公がインフラとして位置付け「国土や地域を巡り歩く」行為を、公が提案、保証すること。

＊環境施策や、体育や文化、レク施策、観光、運輸施策を超えて、横断的で、根源的なプロジェクトとして、分野横断的、セクター横断的に持続可能な社会を目指す点で意義がある。

③　環境保全の施策、生物多様性施策の支える国民の知識体験基盤を形成する

断片的にではなく、地域と地域がつながってできている国土の実態を国民が共有し、国土の将来像を考える上の基盤を作ることができる。

＊長く連続する道を辿ることで、多様な地域がつながって構成されている国土の生の姿を、立体感を持って知ることができる。断片的にではなく、地域、地域がつながってできている国土の

姿を実体視できる、国土を形作っている**森里川海**のつながりのリアルがわかる点に大きな意味がある。自分たちが住む土地、環境を、実感をもって知り、理解できる点は、**脱炭素化、資源循環、生物多様性保全を統合した、地域づくり**の施策の展開上での基盤となる。

このような長距離自然歩道のロングトレイルとしての大きな意義と効果を十全に発揮することができる「皆で育むトレイル」、「国民のトレイル」としていくためには、維持管理、運営のシステムの確立が大きな課題となっている。

本報告書では、多くの人々に長く歩く旅を提供し続けるために「ロングトレイルシステム」の５つの要件を提示するとともにその実現のための手順を示した。我が国のロングトレイルの先駆けである長距離自然歩道について、この考え方に基づいたシステムを構築し、再活用することは多くの国民にとって有意義である。同時に、国立公園を中心に進められているロングトレイルや、各地域で取り組まれているロングトレイルにおいても、地域の状況に合わせつつこの考え方を応用していただくことで、日本に長く歩く旅の文化が定着し、人々の豊かな生活を実現し、持続可能な社会に貢献することが期待される。

巻末資料

① 東北太平洋岸自然歩道基本計画
② 東北太平洋岸自然歩道（みちのく潮風トレイル）運営計画
③ みちのく潮風トレイル状態把握・メンテナンスマニュアル
④ みちのく潮風トレイル非常災害時対応マニュアル