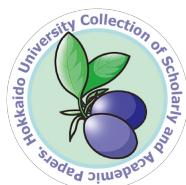




HOKKAIDO UNIVERSITY

Title	町をつなぎ人をつなぐ、1,025km のみちづくりへの挑戦
Author(s)	桜庭, 佑輔; 相澤, 久美; 木村, 宏
Citation	CATS 叢書, 14, 51-106
Issue Date	2021-03-31
Doc URL	https://hdl.handle.net/2115/81462
Type	departmental bulletin paper
File Information	CATS14_color_Part2.pdf



第 2 回 町をつなぎ人をつなぐ、1,025km のみちづくりへの挑戦

桜庭 佑輔

環境省東北地方環境事務所十和田八幡平国立公園管理事務所 みちのく潮風トレイル担当

相澤 久美

NPO 法人みちのくトレイルクラブ 常務理事兼事務局長

木村 宏

北海道大学観光学高等研究センター 教授

1. 問題提起

（木村宏）今回 5 回に分けて実施される公開講座のテーマとして「観光の現場の挑戦」というタイトルが決まりました際に、真っ先に浮かびましたのが、昨年全線開通をむかえたこの『みちのく潮風トレイル』の取り組みです。今日は 1,025 キロの歩く道をつくるという偉業を成し遂げられたその立役者のお 2 人にお越しいただいていますが、東北から、そして東京から、このコロナ禍ではありますが駆けつけていただき有難うございます。ライブ感を存分に味わっていただきながらお話を伺いたいと思いますので、どうぞよろしくお願いいたします。

今回、第 2 回目のテーマにしたいのが、「町をつなぎ人をつなぐ、1,025km の道づくりへの挑戦」ということです。4 県 28 市町村でしたね、市町を貫く道を作ることで、いろいろなことがつながることの意味を、観光という視点から考えてみたいと思います。

ご登壇いただくのは、環境省東北環境事務所十和田八幡平国立公園事務所でみちのく潮風トレイル担当をされる桜庭さんと、このみちのくの長い道を維持、管理し、利活用について取り組んでおられる、NPO 法人みちのくトレイルクラブの相澤さんです。どうぞよろしくお願いします。まず私から 3 点問題提起をさせていただきます。1 つは「広域連携による観光推進の意義」。2 つ目が「新たな挑戦で何が見えたのか」。そして 3 つ目が「歩く文化の醸成について」です。全体の構成としては、それぞれの取り組みを 15 分ずつお話しいただいたあとに、この 3 つの問題提起にそって議論をしていきたいと思います。

それでは、まずは桜庭さんからお話を伺います。よろしくお願いいたします。

2. みちのく潮風トレイルの誕生とその思い

(桜庭佑輔) 環境省の桜庭といいます。今日は秋田県と青森県の県境にある十和田湖から参りました。

普段は国立公園内の自然の保護と活用ということをベースに、国立公園内の風景の管理、施設の整備、観光客の受け入れの環境整備といったことをやっております。本日は、私が十和田湖に赴任する前に担当していた三陸地域でのロングトレイル、みちのく潮風トレイルの設定について話題提供します。

この取組は、東日本大震災後の復興事業の中で被災地沿岸を貫くロングトレイルを作ってはどうかというところから始まります。最初は直線距離で 350 キロ程度の構想であったのですが、地域と道をつくり込む中で 1,000 キロ超えのロングトレイルとなりました。

みちのく潮風トレイルは青森県、岩手県、宮城県、福島県にかかる道です。画像にあるのは(スライド 1)、岩手県の宮古市のあたりの海岸線を歩く場面です。海際、かなり海に近いところを歩いていく、そういう道の設定をしながら、震災復興、交流人口の拡大に取り組んでいこうという事業です。

トレイルとはそもそも何ぞやということですが、ロングトレイルというのは、アメリカ、オーストラリア、ニュージーランドだとか、ヨーロッパにもあります。

おおむね欧米の方が多く歩いています。住んでいる人がかかわり、地域が道を支えていく、ロングトレイルの存在が地域に文化として定着していくと、そういった道もあります。

代表的な例は、アメリカの東海岸にある 3,500km のアパラチアントレイルです。世界でも最も格式の高いロングトレイルと言われます。このロングトレイルは、アメリカ合衆国が認定するナショナルトレイルの第 1 号として認定を受けています。

歴史もある。そして地域の人たちもこのロングトレイルのことを認知している。アパラチアントレイルというのはどういうところかといいますと、あまり標高の高いところではなく、やや日本の湿潤な環境にも近い森の中や街を貫いたトレイルです。全線歩くのにだいたい半年ぐらいかかるというトレイルです。

3,500 キロを歩いていると、ハイカー同士がすれ違ったり、抜きつ抜かれつし、何回も行き会うものですから、ハイカー同士の顔見知りが増えていく。ハイカー同士の心の交流が生まれていく。それがトレイルの体験で、非常に重要な部分になっています。

また、ハイカーを無償でもてなす、支えると言っていいと思うのですが、ルート沿線の住民の方がいらっしゃる。写真(スライド 3)のようにハイカーを招いて食事の提供をしたり、宿泊を提供したり、そして 3,500 キロもあるトレイルですから、たまに道路、車道の横断場所や峠に、クーラーボックスを置いて飲み物なんかを自由に取っていただいというような形で、地域住民が歩くハイカーをリスペクトして支えてという、そういうトレイルを支える文化が出来上がっているというのが第 1 号のロングトレイルであるアパラ

チアントレイルには見られるということで、アパラチアントレイルは東部アメリカの文化として根付いているということが言えると思います。

なぜアパラチアントレイルを紹介したかといいますと、みちのく潮風トレイルは、アパラチアントレイルのように地域に文化として根ざすようなトレイルを目指そうということで始まりました。

先ほど震災復興のために始まった事業ですと言いましたが、環境省としますと、10 年、20 年ではなく、100 年以上続くロングトレイルとしてつくり上げたいという思いがあって、震災復興、その先ということを見据えて事業を始めました。

この写真（スライド 4）ですが、写真の中心にいらっしゃる方、つえを突いているちょっと白髪交じりの方が、環境省に対して三陸にロングトレイルをつくったらいいのではないかと提案した、加藤則芳さんです。

日本ではロングトレイルの国内第一人者といわれている方です。2013 年に亡くなっているのですが、このときはすでに ALS という筋肉が萎縮していく難病になられておりました。

つえを突きながら環境省に来られました。これは震災から 2 週間後ぐらいの写真です。そのときに、加藤則芳さんが、三陸でロングトレイルをつくったらどうだという提案をされました。

加藤さんがおっしゃるには、山に行くロングトレイルは海外にもあるのですが、海岸のロングトレイルというのは世界でも珍しい、海岸のロングトレイル、まさに環境省が所管する三陸の国立公園を縦断するようなトレイルをつくったらどうだということです。

加藤さんがおっしゃったのは、三陸の厳しい海岸線を上り下りしたり、海沿いの岩場を歩くといった結構、体力的にハードなロングトレイルを設定できるよと。あと、満潮になると行けないようなアドベンチャー要素があるようなロングトレイルをつくれたら、非常に珍しく魅力的なトレイルができるのではないかとということでした。

また、アパラチアントレイルのように地域がかかわり、地域から声がわき上がってくるようなトレイルづくりをしようということを提言されています。そして、環境省の取り組みが始まりました。

環境省は、震災復興でグリーン復興ビジョンというのをつくって、7つのプロジェクトを立ち上げました。そのうちの 1 つが、南北につなぎ交流を深める道、みちのく潮風トレイルということで、青森県蕪島から福島県松川浦まで歩く道を通すという事業になっております。

そして、加藤さんは、いいロングトレイルをつくるためには、まず環境省の職員自らが歩く必要があるということでした。そこで私に与えられた最初の仕事が、リュックを背負って現地を歩くことでした。

写真（スライド 6）はスタートのときの JR 八戸線の鮫駅。そして右の写真が、ルートの中でそれなりの距離を占める、昔の交易路の名残である三陸浜街道を調査している様子で

す。そして左下がゴールである汽水湖の松川浦です。当時私は東京勤めだったのですが、東京から出張で通って現地調査に47日、他の業務もしながらの調査でしたので、期間とすると1年4カ月かけて現地調査を行いました。

そして東京勤務の後、岩手県の現地の事務所に赴任しました。みちのく潮風トレイルの作り方の特徴なのですが、地域の方々の参画によりロングトレイルをつくっていききたいということで、地域の住民の方々と座談会をたくさん行いました。

座談会の写真（スライド7）に写っているのは、ネイチャーガイドの方々とか、関係の役場の方々だとか、右の方は普段から国立公園で活動されているパークボランティアの方々が参画して、ルート案を作っている様子です。

ルート案をつくり、土地を持っている方々とか、その他関係者に同意を取ってルート設定していきます。左下の写真は、地域の住民の方々と一緒に、道が消えかけているようなところを整備して道にするという作業をしているところです。

草が生えてきているところを、地域住民の方々と一緒に草刈りをする作業を、環境省の現地の事務所が音頭を取りながらやって、一緒に道をつくっていったというところが、みちのく潮風トレイルの非常に大きな特徴になっています。

地域住民と行政が、ワークショップを行い、地域資源の再発見、昔あった道を掘り出して、そこにまつわる歴史を掘り出す。そしてその再発見をもって新たに活用していく方法を一緒に考えていく。それがみちのく潮風トレイルのつくり方です。

みちのく潮風トレイルは、企画から8年強で、1,025キロが全線開通しました。2019年6月9日に全線開通のセレモニーを宮城県の名取市で行いました。ワークショップをやっていたプロセスの中で1,000キロ超えという状況になりまして、この1,000キロ超えの道をどう管理していくかということが今後の大きな課題です。このみちのく潮風トレイルが通過する4県28市町村の首長様に集まっていただいて、みんなで結束してやっていこうということで号令を掛けたのがこの全線開通のセレモニーでもあります（スライド8）。

地域の方々と一緒に道をつくって今ルートが存在しているというところで、また、後ほど相澤理事からもお話があるかと思いますが、こういった方々と運営側は密に連携して、コミュニケーションを取ってやっていくという努力をしていることが、みちのく潮風トレイルの特徴です。

「ささえる人がいて道がなりたつ」。ロングトレイルは非常に長く、環境省、県、市町村の行政体だけでは成り立たないというのが実際です。システムをどう効率的につくったとしても、そこには住民セクターのかかわりがないと道は維持できませんし、また、道の価値も発揮できないと考えています。

ですので、まさに地域の人たちとともにつくり、歩いていく。それがみちのく潮風トレイルの命題になっているということです。これを4県28市町村やっていこうということで、今回議題になっている広域連携というところにつながっていくのかなと思っております。

最後のスライド（10）はタレントのなすびさんが地域住民と交流しながら歩く様子です。

なすびさんは、全線開通の少し前にボランティアで全線を歩いて、それで「Facebook」などで話題提供をしていただきました。

なすびさんは、今もみちのく潮風トレイルのメンバーとして大変活躍いただいているところです。私からの情報提供は以上でございます。

(木村宏) ありがとうございます。震災は2011年ですから、2019年までの8年の歳月をかけてこのみちのく潮風トレイルが整備された。桜庭さんがおっしゃる通り、仕組みができていてもやはり住民セクターが関わっていかないと継続した道の活用、維持管理ができない、という話だったと思いますが、できた道の管理をどのようなシステムとして残していくのか、住民セクターをはじめとした多くの人たちをどうやって巻き込んで維持、管理していくのか、この点についてNPO法人みちのくトレイルクラブの常務理事であり、また事務局長の相澤さんからお話をいただきたいと思います。

3. みちのく潮風トレイルを支える仕組みづくり

(相澤久美) 初めまして。NPO法人みちのくトレイルクラブの事務局長、常務理事もしております相澤久美と申します。私からは、「みちのく潮風トレイル」管理・運営の仕組みの構築ということでお話をさせていただきたいと思います。今、桜庭さんからお話がありました通り、みちのく潮風トレイルは太平洋沿岸を南北につなぐ1,000キロを超えるロングトレイルです。震災後につくられた三陸復興国立公園の中を一部通ります。これは環境省の長距離自然歩道という施策の1つで、全国には10本、2万7,000キロの長距離自然歩道があります。

みちのく潮風トレイルは、その中でも一番新しく、1,000キロを超える長い道のりですが、実は10本の中で一番短い長距離自然歩道で、東北太平洋沿岸自然歩道という正式名称が付いています。通称としてみちのく潮風トレイルと呼ばれています。

青森県八戸市から、4県28市町村と先ほどから紹介されておりますが、地図上で示しておりますのでご覧ください。青森県に2市町、そして岩手県に12市町村、宮城県にも12市町村、そして福島県に今は2市町、これで合計4県28市町村の広域連携事業となっています。

また、桜庭さんもおっしゃっていましたが、地域の人たちと一緒につくる、官民連携の枠組みになっており、全線1,000キロの中でルート上に、6つのサテライト施設と呼ばれるインフォメーションセンター、それからビジターセンターが存在します。環境省や県が設置した施設で、これらを運営している民間団体の皆さんとも連携をさせていただいております。

スライドに黄色く主要な6つの施設を示しましたが(スライド6)、そのうちのみちのく

潮風トレイル名取トレイルセンターに私はおります。NPO法人みちのくトレイルクラブのスタッフはここを拠点とし、全線を統括する本部としてルートの管理を行っております。

ほかに、最近、紫色でマークした唐桑半島ビジターセンターや、新しくできた鮎川浜のビジターセンターの方たちとも連携をさせていただきながら、ルートの管理をしています。

先ほど開通までのプロセスについては桜庭さんがお話しされた通りです。ご本人はおっしゃいませんでしたけれども、最初に全線を歩いて調査された桜庭さんが示されたルートをもとにワークショップを実施し、現地調査などを地域の方々と協働し、部分開通を繰り返していかれました。その後さらにイベントやワークショップを重ね、詳細な現地調査を繰り返し、完成をめざしてこられました。当時はいろいろな課題もあったと聞いています。

一番の課題は、このトレイルを誰がどのように維持、管理していくのかという点だったと聞いております。最優先事項はいったい何なのかと。トレイルを何のために設置しているのかを明確にすること、また地域の合意と、地域を挙げた機運の醸成が必要であろうということが課題としてあげられました。桜庭さんがおっしゃっていたことですね。

1,000 キロの道を一定の品質で管理すること、それからルートの管理者が4県28市町村に及ぶことを考えると、管理運営体制の構築をしっかりとしていくべきであろうと議論されたということで、環境省と民間による管理運営体制の構築を検討していく事業が開始されました。

これは2015年から2017年まで、3年間にわたって実施されたのですが、この時点から私も事業に参加しています。官民連携で取り組むために、2015年から宮城県の民間団体として参加しています。それまでは各地のコンサルティング会社の方、ロングトレイルの専門家の方などに、遠方からお越しいただいて多くのお力添えをいただいていたと聞いています。

地域の人達が地域の貴重な資源を守りつつ運営していくためには、地域住民やの民間団体の参画が必要です。多くのステークスホルダーがかかわっていくため、まず共有できる理念をつくらなければならない。これは木村先生にアドバイスをいただいたと記憶していますが、みちのく潮風トレイル憲章を作成しました。

また、やはり大事だったのは地元の関係者の皆さんへのヒアリング、それから関係者の皆さんにも参加していただいた全線の現地調査ですね。コースの状態を4県28市町村、同じ規格で皆がしっかり把握できるような調査。これは、我々調査をする側、環境省や、地域の方々と試行錯誤を重ねました。そして管理台帳の作成です。これは全ルート、1,025キロを台帳に落とし込んで、地図上で管理するものと、「Excel」の表にして管理するものを作成しました。

同時に、啓蒙活動として、ミニフォーラムですとかワークショップを開催して、地域の方にロングトレイルとはいったいどういうものなのか、そしてどのように未来につないでいくのがよいなどお話しして、3年間繰り返しました。あわせて運営計画の策定をしてまい

りました。

策定された運営計画の、最初のページにある、みちのく潮風トレイル憲章をご紹介します。前文と憲章からなっており、必ずセットで皆さんにはお伝えし、見ていただいています。なぜ、何のためにこのトレイルができて、誰がどのようににかかわってくれて、どのように未来につなげるのか、ということが前文に書かれています。次に、みちのく潮風トレイル憲章の 6 つの条文があり、これを今も毎年地域の自治体の皆さんや関係者の方と会議をするときに、必ず冒頭に見ていただき、共有するようにしています。読んでいただくのは大変なので、動画にまとめています。自治体、環境省の職員、協働している民間団体、地域住民の方にも見ていただいて、私たちが発行するハイキングマップブックの中でも冒頭に掲載し、歩く方にも共有していただけるようにしています。

その憲章をつくりながら、ワークショップをしたり、フォーラムをしたりということをして、運営体制を検討していきました。ちょっと表が小さくて申し訳ないのですが(管理・運営体制図)、緑色の統括本部が、みちのく潮風トレイル名取トレイルセンターに置かれています。私どものみちのくトレイルクラブが運営をさせていただいています。そして図の左の方から、種差海岸インフォメーションセンター、北山崎ビジターセンターというふうに、サテライトと呼ばれる民間が運営しているサテライト施設が記載されており、サテライト連絡会と呼ばれる会議が組織されています。また、環境省の保護官事務所があり、種差海岸インフォメーションセンターであれば八戸市、階上町、洋野町という 3 つの市町が名前を連ねていますが、色分けした縦の列ごとに地域連絡会を組織しそれぞれの立場で横断的な話し合いができる場を設けています。

名取トレイルセンターを含めて 6 つのサテライトとサテライト連絡会、サテライトごとの 6 つの地域連絡会で情報共有しながら、全線のトレイルの管理をするために、2017 年から管理運営体制の試行を始め、運営計画を徐々にバージョンアップしていきました。現在、年 2 回、6 つのサテライトが集まり、サテライト連絡会で情報共有をし、これからの事業展開を協議する場として開催されています。

地域連絡会は、年 2 回、6 カ所で開催されているので、合計 12 回で、統括本部はすべての会議に参加しますが、そこで自治体の皆さんに困り事がないか、路体の状態はどうか、どのように利用促進をすべきかというような情報共有をする場になっています。

こういった情報共有の場を持ちながら、全体の管理と利用促進に関して協働して広域に連携して進めています。名取トレイルセンターができるまでは、管理運営体制の試行をしながら、トレイルセンターの事業計画を検討したり、新しく作るホームページの企画検討をしたり、トレイル沿線の利便施設すなわち、宿泊施設やトイレ、お風呂、コインランドリー、スーパーマーケットなど、歩く人にとって必要な利便施設の情報を集約してきました。さらに、トレイルの PR の動画を作成なども、自治体の皆さん、それからサテライトの皆さんに協力いただきながら進めていったのが 2017 年から 2018 年でした。

2019 年 5 月、全線開通の一月前に東北太平洋岸自然歩道、通称みちのく潮風トレイルの

運営計画が確定しました。この道をどのように管理していくのか、またどのように利用促進をしていくのか、運営計画の構成員は誰なのか、そしてその構成員の役割は何なのかということを示したものを策定し、環境省と4県28市町村、6つのサテライトで合意しました。そして、この計画にのっとりみちのく潮風トレイルの運営を実施しています。

その拠点施設である名取トレイルセンターが、運営計画の確定に先立つ2019年4月にオープンしました。こちらでは現在、窓口やインターネットを通じハイカーの皆さんに情報提供しています。全線を大きな地図で俯瞰して見ていただけるようになっていて、館内案内カウンターやオープンスペースで情報提供したり、ハイカー同士、また地域の方とハイカーが交流できるような談話室も提供しています。

2021年の5～6月には、キャンプ場もオープンする予定になっています。このスライドはトレイルセンターの中です。よろしかったらぜひ遊びにいらしてください。

そして、みちのく潮風トレイルは運営計画にもとづいて、市町村の皆さんからサテライトに、サテライトから統括本部にさまざまな情報が集約されるようになっているのですが、それらの情報は名取トレイルセンターのWEBサイトで公開されています。

環境省もみちのく潮風トレイルのホームページを開設していますが、より幅広い情報をお伝えできるように、みちのくトレイルクラブで独自にホームページを作成し、トレイルの歩き方や最新情報、注意情報をお伝えするようにしています。

ルート情報については、トレイルクラブが作成したハイキングマップブックや「Googleマップ」の地図上でもコースを見られるようになっています。歩くために必要な情報を得られるデータブックも作成しており、販売などもトレイルクラブが主体的に行っています。2019年6月9日にみちのく潮風トレイルが全線開通して、先ほど桜庭さんの写真にもありましたが、首長さん、4県28市町村の担当者の皆さんが一堂に会してくださいました。担当の皆さんは総勢80名ぐらいいらっしゃいました。感無量の思いでした。

またみちのく潮風トレイルの応援団も増えていきます。道づくりをこれまで支えてくださった方、町の住民、事業者さん、地域で歩くのが好きな方もたくさんいらっしゃいます。また、子供たちもみちのく潮風トレイルの応援をしてくれています。

そして国内外からハイカーが来てくださって、皆さんが歩いてくださることで、地域住民も少しずつ、みちのく潮風トレイルを認識してくれるようになってきているなと思います。

管理と利用促進というのは表裏一体で、管理台帳を作り、情報収集をして管理はしているのですが、利用をどうするか悩みは尽きません。広域連携する中での役割分担してそれぞれの構成員が利用促進活動、広報活動をしていくための役割分担を図にしています。

一番下、統括本部は、主に通して歩く皆さんを対象に、みちのく潮風トレイルというロングトレイル、1,000キロ超える歩く旅の魅力をしっかりブランディングして、国内外に発信する。

そして1,000キロをしっかりと歩けるようにした上で、その上のセクションをどうするか。セクションハイカーというのは部分的に歩かれる方ですけれども、サテライトは担当しているエリアをハイカーがしっかりと安心して歩けるように管理及び利用促進をする。市町村をまたいだイベントの企画などもあり、そういった情報発信もしてもらっています。

一番上の市町村はデイハイカーがターゲットです。おそらく、ここの利用が人数として一番多いのですが、近隣地域の方が歩いてくださるのをサポートする。それぞれの市町村の担当区間でイベントを実施したりして、利用を促進してもらっています。

最近のみちのく潮風トレイルの全体のルートマップとは別に、市町村ごとに自分たちのエリアのトレイルルートと、寄り道ルートや、観光施設、景観のよいところなどを載せたマップを個別に作り始めてくださっているところもあって、こういったことが進んでいくことでみちのく潮風トレイルの利用を促進できるのではないかと考えています。統括本部が依頼したことではないのですが、具体的にこのような動きが市町村から生まれてきているというのが非常にありがたく、うれしいことだと思っています。

運営計画に構成員の役割分担はあるのですが、それ以上に積極的に取り組んでくださっている状況かと思います。地域の住民の方々は、積極的に整備に協力してくれるようになりつつあり、また、歩いてきたハイカーに親切にしてくださるなど、それぞれに取り組んでくださっています。

憲章の最後、6 段目にあった、「歩くことを愛するすべての人々を歓迎し、皆で育てる道とします」の中にある「みんなで育てる」というのがロングトレイルの事業にとって、本当に大事だと思っています。

みちのく潮風トレイルの場合は、環境省が東北の私たちの住んでいるところに「ロングトレイル」という1つの舞台を用意してくれたのだと思っています。今後、わたしたち事業者や地域住民がこのトレイルをどのように生かしていくのか、それぞれがどう演じていくのか、ということが問われていくのだと思います。

この舞台の上では、ハイカーの存在が重要だと思います。地域の方々は特別なことをしなくても、歩いてきたハイカーに声を掛けてくれるだけでもいいということをお願いしています。

誰でも参加できるのがロングトレイルという事業だと考えており、地域計画の一環で、持続可能な地域づくりにつながると思います。ロングトレイルを歩いていく中では、地域とそこで暮らす人そのものが光で、ハイカーはそれを全身で体験しながら歩きます。実際に触れて、いろいろなことを学んでいく。「光」を「観る」ということが、観光であると言われますが、ロングトレイルにとっては、地域で暮らす人とその生業、歴史、文化、目に入る全てが光ではないかと思っています。

まだまだこれから取り組まなければならないことがあります。たとえばトレイルエンジェルとしてハイカーをサポートする人や、トレッキングガイドを増やす必要もあります。ハイカーである証を持つと、それでサービスを受けられるというような仕組みも作ろうと

しています。ハイキングマップブックをハイカー証の代わりに持っているハイカーはある市町村ではキャンプ場に無料で宿泊していただくことができるような制度です。

また、全線踏破した人の登録の実施や、スタンプラリーの検討もしています。整備ボランティアの登録受付もしておりまして、今現在 100 名ほどハイカーや地域の方が、トレイルの整備活動に協力してくださっています。

本当に歩きに来ていただけたらうれしいです。ただ歩くこと、が東北の復興につながっていくということを信じて、運営計画を作りました。今後、少しずつ成長していて、いずれ統括本部中心の取組がなくても、地域全体が勇氣的、自立的に動いていくようになったら、初めて本当の意味で運営体制が整うことになるのではかと思っています。10 年かかるのか 20 年かかるのか分かりませんが、引き続き地域の皆さんと、すでに連携してくれている仲間たちと、取り組んでいければうれしいなと思っています。

(木村宏) 相澤さん、ありがとうございました。

お 2 人にはみちのく潮風トレイルができた経緯と、それからその持続可能な、最近よくこの言葉が使われますが、長くみんなに愛されるようにしていくにはどうしたらいいのかという話をさせていただきました。

4. 道がつなぐ「広域連携による観光の意義」

(木村宏) 早速議論をしていきましょう。それでは先ず、広域連携による観光推進の意義についてお話しします。広域連携について皆さんどういうふうにお考えになっておられますか。図（スライド 2）に示しました通り、行政レベルでいうと、魅力的なまちづくりを実現するために財政力を上げていくとか、高度な住民サービスを実現していこうとか、それから住民の生活圏の拡大に伴う行政サービスの適正化の類を挙げてみましたが、自治体が連携することによって、業務の効率を上げ合理的に自治運営がなされることを目指すのでしょうか、観光については、誘客市場が拡大していく、ブランドの形成が可能になるなど、多彩な地域の資源の活用・発掘が可能であるなどのスケールメリットが出てくることや、それによって地域でのサービスレベルが上がっていくなどと、連携することにより誘客効果が増していくなどのプラスの面が考えられます。

また、国の観光政策としても、誘客効果を見込んでの広域連携とか、周遊して回る仕組みづくりは、半世紀も前から推奨しているわけですね。しかし課題も見えてきています。地域内の合意形成が取りづらいとか、それから協働に対する価値観の違い。仕組みをつくっても動かない、動かせない。また、それから既得権や、地域の習慣の違いなどが広域の連携を邪魔をするとか、前からある縄張り意識みたいなものですね、そして無関心層の存在。たぶんこういう課題にはお二方とも直面してきたのではないかと思います。

一方で、みちのく潮風トレイル、いわゆるロングトレイルと呼ばれるものの広域連携を考えてみると、連携軸がはっきりしていますね。連携の根幹たる道があって、それを利用して支える、次の世につなげていくという。誰もが共通概念として「道があること」を認識している。

それから、ブランドのイメージもつくりやすいですね。さらに、利用者に対してどういうサービスをすべきかが明確になっています。また、利用者の声が聞きやすい。特にみちのく潮風トレイルのようにシステムチックに運用がされているところでは、ビジターセンターでハイカーの声が拾えとか、主な情報源としてのWEBサイトやSNS上での書き込み等、利用者の声がおのずと集まる。また、それから新たな交流が生まれる、利用者の声に沿ったプログラムへの展開も可能です。こういったいろいろな分かりやすい効果が出てきていて、きちんとハンドリングをしていくことによって広域の連携が強固なものになっていきます。連携軸がはっきりしていることで、広域連携する意味や、成果が見やすいのではないかと考えますが、このあたりを踏まえてお2人に少しコメントをいただきます。広域連携はうまくいかないなというのもまた定説ではありますが、みちのく潮風トレイルの道づくりを通して広域連携に対して感じたことや実際に、直面した事例などお話しください。

桜庭さん、まずは、行政側と立場としてはいかがでしょうか。

(桜庭佑輔) 行政サイドからは、まずこの事業は国でやりましょうということでやり始めましたが、地方公共団体にアプローチしていき、理解と協力を得ながら、地域住民のセクターと道づくりをやったというのが私の先程の説明でした。一方で今木村教授からお話があった、民間事業者同士の連携、お互いに関係のない業種の協働はなかなか発想が追いつかないのですけれど、そこはまだみちのく潮風トレイルが十分できておらず、これから取り組んでいくべきところでしょう。

まず最初にアプローチした地方公共団体さんには、先ほどの観点の通り、我々は何をやりたいのかといったときに、歩く道をつくりたい、そしてそこを人が歩いて、人が歩くという観光というか旅なんですけれども、それを定着させていきたいという話をしました。DMOでも広域連携で苦労している中で、やりたいことがかなりはっきりしていたことが、まず取り組みの取っ掛かりの部分としてはよかったところと思っています。

あとは、地方公共団体に説明したときに、地方公共団体は観光なり交流人口を拡大したいという共通の課題があるのですが、よくよく見てみると市町村さんごとにそれに対するアプローチの仕方が違ったり、あとは、端的に言えばやりたいと思っている計画が、各市町村それぞれちょっと違ったりしました。最初はぴんと来ない市町村もありました。しかし、ある町が、ある村が少しずつ道づくりに理解を示し、すごく盛り上がり始めていつてくる町なんかが出てくると、ああ、うちも通るからやらなきゃいけないのかなという気になってくるというのがありました。ちょっと離れたところが盛り上がり誘客をすすめ、そ

こからハイカーが歩いてくれば、ああ、どおりでリュックを背負った人が来るようになっていいのか、関係者が何かそういうことを言っていたなと思いだしたときに、ああ、他の地域の関係者とLINE（線）でつながってるんだなということに気づき、相互の町を行き来するようなツアーがくまれ始めました。

もちろん号令掛けは必要ですけども、構想から8年9年たって、うちもやりますよという雰囲気になんてなっていましたね。一方で地域住民につきましては、役所、役場の職員が行って顔を見せて参画してくださいと言わないと、参画したいけど参画するチャンスがわからないというか、二の足を踏むようなところがありました。その働きかけは民間事業者にも積極的にやってこようと思っていますし、これからもやっていかなきゃいけないところです。みちのく潮風トレイル自体、今のところ行政サイドである程度うまく連携できているというような状況かと思います。

（木村宏） 国の事業に歩調を合わせたところもあれば、最初は懐疑的であった地域もあるでしょうし、私も少なからずみちのく潮風トレイルの事業には関わらせていただきましたが、震災復興の最中に、レジャーのための道をつくるというか、観光のための道をつくることに反対の意見も多かったと思いますが、その辺はいかがでしたか。

（桜庭佑輔） やはり震災になる前から、東北でも仙台のような大都市もあれば、被災地沿岸というのはわりと小さい規模の自治体もありますし、そういったところは地域課題として、もともと交流人口の拡大というテーマは非常に大きなテーマでした。

その中で、復興のための町づくりの方法というのが課題になり、1度津波で流されたところについて、都市計画をやり直して、防潮堤を造り、緑地を造り、人が高台に移転している。新たな土地利用が区分けされたが、住民がそのエリアにどうかかわるのかということ自体が、地域住民もなかなかイメージがわいていなかったと思います。こういったときによそから人が訪れるという想像をもって、被災した土地を見ることをワークショップにおいてやりました。ああ、人がこの地域にまた来てくれるようになるのかなと考える。ワークショップは、参加した地域の方が住んでいる町の未来をイメージする作業でもありました。

（木村宏） だんだんと地域の人たちも足元を見るようになってきたということですね。

（桜庭佑輔） はい、そうです。

（木村宏） 相澤さんはNPOの立場で同じように前に進めてこられましたが、連携すること、広域連携を仕掛けるうえで何か苦労されたりとか、地域の中に入られた際に、地域

の人たちの思考が変わってきたとか、何か広域連携について思われたことはありますか。

(相澤久美) よくある話ですが、先ほどご説明した通り全市町村へのヒアリングを繰り返したわけですが、自治体は担当者が替わっていくわけですね。なので、当初、環境省の担当官が話をしてくださっていた自治体の担当者がもういなくなっていて、またゼロから「トレイルって何ですか？」というようなことが多くありました。一方で小さな村のやる気のある担当者さんで、担当がずっと変わらない人もいらして、そこはずっとやる気がある。

行政機関と広域連携をやっているといわれるのは、担当者が替わっていくこと。過去の取組をつなぎ止めることができるのは民間の管理団体の役割だと思います。我々の人員配置はあまり替わらないです。先ほどお伝えしたサテライトとしてある、ビジターセンター、インフォメーションセンターを運営しているのも地域の民間団体の皆さんなので、めったに異動や配置換えがないので、過去の経緯をちゃんとお伝えできる。また、みちのく潮風トレイルは、たまたまアクティブレジャーと呼ばれる地元採用の女性たちが何人かいるのですが、彼女たちが替わらずにいてくれたおかげは大きいです。新しく異動してこられた環境省の保護官にも新しくなった市町村の担当者にも、みちのく潮風トレイル憲章など、過去の取組や先人の思いを伝えてくれています。

それがないと、新しい担当者に対して、何のためにこれをやってきたのかを伝えられない。マニュアルだけでは伝えきれないことを、環境省の内部で伝える人たちがいたことはありがたいことでした。また、サテライト連絡会と地域連絡会という、会議体を構成しており、統括本部は年 14 回、会議を巡業していくのですが、そこで直接顔を合わせて、毎回しっかり議論していくというのは実際とても良い仕組みだと思います。

必然的に、担当者はだいたい 3 分の 1 ぐらいずつ替わっていきますので、そのたびにゼロからしっかり説明することを続けていかななくてはならないと思っています。

(木村宏) 広域をつなぐ、みちのく潮風トレイルには憲章があって、何かあったらその憲章に戻ってみる機会があり、ただ、担当者はどんどん替わっていく。そこに NPO があって、官民の連携とはよく使われる言葉ですけど、まさにこれが官民が連携をすることによって気持ちが伝わっていくということですよね。

(相澤久美) そうですね。ですから、憲章は紙の上にあるだけではだめで・・・皆さん読まないのですね。そこで、思いが通じるような動画の制作も試みました。動画にすることで憲章を身近なものにできるようにしました。

(木村宏) 全線開通してから 1 年ちょっと、2 年目になりますかね。途中で新型コロナウイルス感染拡大という予想もしなかった事態に陥りました。コロナ騒ぎの直前までは外国

人もだいぶ歩き始めていたようではすけれども、いろいろなハイカーが歩くことによって、地域の人がどんなところで、広域連携していると意識していると感じられますか。

(桜庭佑輔) 全線開通してからコロナの前に台風被害もあって、なかなか全線開通の実績を積む期間が短くて、来年以降また本番を迎えるような感じかなと思っています。

(相澤久美) ずいぶん歩いてくれています、本当に。5月ぐらいからです。全線開通の直前から、みちのく潮風トレイルをたくさん報道していただきました。去年台風の直後に地域の事業者さんにヒアリングに行くという機会があったのですが、驚くほどに協力的で、道案内してくれる、電源を貸してくださる、水をくませてくれる、ここに浄水を引いてあげるとか、様々な協力をお伺いした事業者さん全員が話して下さいました。

それはなぜかと聞くと、「歩いている人をよく見かけるよ、朝職場に行くときに歩いていて、家に帰ろうとしたらまだ歩いているんだよね、あの人たち。大きなバックを背負っているから目だつよね」など。私が仕事で歩いていたら、畑にいたおじいちゃんたちに、「今日はバックバックがちっちゃいね」って言われたこともあります。私は仕事なので小さいバックバックを背負っていたのです。

とてもリアルに、ハイカーが歩いていることを地域の人たちが見ています。歩いていると結構目立ちます。ハイカーには「どこからきたの？」と声をかけてくださるのですが、遠くから歩いてきたことに皆さん本当に驚いて、頑張ってるね、と声をかけてくれたりもしています。

(木村宏) ハイカーを介してつながっていることが分かってきたりしているのですね。あそこから歩いてきたのか、どこへ行くのってね。

(桜庭佑輔) そうですね。この人がすごく遠くから来ているんだ、そことつながっているんだという感覚はたぶんトレイルを通してお持ちになっている方が結構いらっしゃるのではないのでしょうか。

5. 新たな挑戦で何が見えたのか

(木村宏) それでは話題を変えて「新たな挑戦で見えてきたもの」について議論したいと思います。

これは宮本常一の言葉ですが(スライド 7)、要約すれば、歩いてみると大事なものが見えてくるよという内容です。歩かなければ分からないよとも読めますね。文字だけでは読み解けないものも関わった人の分だけ意味があるとも言っています。もう一点、これは私

の恩師が言ったことですが、恩師がアメリカへ留学しているときに、アメリカ人の教師が言ったことだそうです(スライド8)。日本は広い国である。峠を越えるたびに文化や言葉、風習など国が違う、これほどまでに多様な文化を持つ奥深い国はない、という話ですが、少し意識気味ですが、歩いてみなくては分からないことが多分にある。そして歩くことは楽しいということではないでしょうか。

もう一つ、これは、イザベラ・バードの東北紀行の軌跡です。東北の日本海側を主に歩いています、みちのく潮風トレイルのある太平洋岸は船で帰ってきています。イザベラ・バードが初めて日本を訪れて、東北を歩いて、いろいろなものを感じた。その時の思いが今もたくさん書物で残っていますが、明治の時代の出来事であるこの軌跡をたどる人たちが現れ、それを契機にして交流会が生まれ、勉強会や、イベントが催されています。すなわち、これはイザベラ・バードが道中で見聞し、感動したことが今の時代に語り継がれつながっているという例だと思うのですが、私の恩師の教師が言った小さな日本の国のさらにその中に存在する国を超えて道を歩くことの価値と宮本常一が言う道を歩くということの意義、という2点の視点を念頭に新たな挑戦で見えてきたことについてのお話をお願いいたします。後世に残る道として、今見えてきたことをお話してください。

(相澤久美) 私はもともと観光関係者でもありませんでしたし、トレイルのことも全然知らなかったの、個人的には気が付かない間に挑戦することになり、すべてのことが新しいというのが正直なところですかね。ただ、宮本常一は大ファンです。また、地域の方々の声を聞かせていただくことの大切さについては、震災をきっかけに東北に10年ほど通う中、痛感しています。まずは桜庭さんの話を聞いてみます。

(桜庭佑輔) 先ほどのスライドで、路傍の石碑にもいろいろな意味があるという話でした。トレイルの路線設定の仕事は4年取り組みましたが、私が行ったのは地域の人たちと直接触れ合って道づくりをしたということです。何がその中で見つかるかというと、道のその地域での意味とか、歴史といいますか、住んでいる人たちにとっても意味合いがある道というか、単純に現地調査では分からなかった、ちりばめられたいろいろな価値、いろいろな情報が、ワークショップをやるごとにいっぱい出てきたということですね。

なので、道は人によって持っている思いが違って、すごく多面的な価値を持っていて、歩くことによって少し想像するのですが、それが、ただ通常の旅をするとか観光するとかとは違う次元の体験というか、自分の内面の中を掘り下げるプロセスみたいなのがあって、現地調査ですら分からなかったことが地域の人々とともに活動することによってどんどん自分の中で深まっていきました。例えばワークショップをやった後に、まだ道がつながらない区間があったのですが、そこを1人で調査したときに、ああ、この道はこういうにおいがする、こういう意味合いがあるとか、そういったことがルートを歩くことで自分の中でどんどん深まっていきました。

道の意味合い、歴史自体を私は知らないけれど、使われてきた道の裏側に深い世界が広がっているのだなという思いになった。道を歩いて感じるものは、たぶん人それぞれです。その中で目撃できるというか、感じられるものが全然違うので、そこら辺がやはりこの道づくりや道を歩くことの魅力であるというふうに思いました。

(木村宏) 私もワークショップでお邪魔しましたが、地域の人たちが回を重ねるごとにその探究心を深め、学ぶ姿勢が強くなっていく様子を思い出します。それと、私が印象深かったのは、自分の地域のことを一生懸命調べれば調べるほど、隣のことが気になりはじめ、隣の町はどうなっているのか、自分の住む町とどんな関係にあったのか、そこを歩いてみよう、その先はどうなっているのだろうと道に対する想いも、まさにつながっていく、連携していく、探求がどんどん広がっていく、それが1つの価値観として、共感としてつながっていくということを参加者が感じている様子です。この光景に接し、これは道だけでなく、人の心がつながっていくのだなと思いました。

まさにそういうことはやってみなくては分からなかったことですし、チャレンジすることで人々の気持ちに変化していく、繋がっていくということなのではないでしょうか。

(相澤久美) 皆さんがおっしゃった通りですけれども、私はこの事業に関わったときは、ある程度ルートは決まりトレイルができつつある時でした。それをどうやって運営していくのかを検討するのが私の仕事でした。まさに喧々諤々とやってきました。しかし、仕組みをつくっただけではだめだということを、日々感じています。

後発ながら調査に参加し、トレイルづくりに参画し、そこに集う様々な人たちの関わりがどんどん増えていくことで、魂がこもっていくことを実感しています。この数年、人と物と事が有機的につながっていけるように沿岸を走り回ってきました。今もまだ試行錯誤の最中です。

6. 歩くことで見えてくる地域の姿、歩く文化の醸成

(木村宏) 続いて3つ目の議論に入ります。ここでは歩く文化の醸成についての議論をしたいと思います。ま桜庭さんは道なき道をつなげる作業からスタートし、その道筋が何となく見えてきた、そしてその道を歩くための仕組みができ、徐々に人が歩き始め、感動している人が現れてきたという経過をたどっています。みちのく潮風トレイルを歩く文化というものができ始めているのでしょうか、この時点でまだ文化という言葉を使っているのか分かりませんが、歩く文化の醸成についてご意見ありますか。

(桜庭佑輔) みちのく潮風トレイルは現在海外からはなかなか来られない状況ですけど、

スルーハイクといって一気に歩き通すという方々、1 カ月半か 2 カ月ぐらいかかるのですが、そういう方々がいっぱい出てきているということに正直驚いているのが私の感想です。

道の設定はしましたが、歩く人、それに繰り返し関わる人たちが交わって魂が宿る道としてつながっていく。そしてその価値がつけられている。多面的になるということだと思います。それが交わって何かがつくれる、その仕組み自体が文化をつくっていく、定着させていくということになっていくのだと思います。ですから、今後、たぶん 100 年たっても 1000 年たってもそこが一番重要で、歩く人とそこに存在する、簡単に言えば住まう人たちとの接触、もしくは歩く人同士の接触、まさにアパラチアントレイルが何で文化といわれるかという、そういう人と人とが交わってつくり上げていく空間が何千キロも連続しているという素晴らしいものだから、文化として認められている。

そして、一番その要素として大事だなと思うのは、アパラチアントレイルは地元の人が歩く人を尊敬するそうです。そうすると、歩く人は地元の人に感謝してまたそれも尊敬の念にかわるのです。人と人とが交わるときに、ものすごくポジティブな、もしくは感動的な感情がお互いにあり、そしてそれを唯一無二のものだとして感じるという。そこまでのプロセスになっていくことによって、文化として、素晴らしいものとして定着していくという段階に入っていくのではないかなと思います。

(木村宏) 前回の話にあったフットパスの文化。フットパスというのはイギリスを中心とした、これも歩く文化だと思うのですが、今のアメリカの人と人とが尊敬し合いながら歩いて、肩を組み、歓喜するという、この文化とまた違いますね。

やはり文化はそれぞれにあるということ、私はいま話を聞きながら感じたところですが、相澤さんはいかがですか。トレイル文化が開花したなと思いますか、みちのく潮風トレイルの場合は。

(相澤久美) 正直まだまだだと思っています。アメリカのハイキングカルチャーについて、私はいろいろなハイカーから今教えてもらっています。まだまだ私自身も学んでいる状況ですし、みちのく潮風トレイルにトレイル文化が開花したのかも判断ができません。木村先生が代表を務められる信越トレイルですとか、北海道だと北根室ランチウェイの代表の佐伯雅視さんですとか、一般社団法人日本ロングトレイル協会に参加されているいろいろなトレイルの先輩がたくさんいらして、その取組を学んでいる最中です。まだ産声を上げたばかりのみちのく潮風トレイルにトレイル文化が育まれたとは言い難いです。それはこれからではないでしょうか。

みんなでちょっとずつつくり上げていくというか、トレイル事業を進める先輩たちの活動を参考に我々が内外の人々の交流の懸け橋を整備し、少しずつその文化らしいものに近づけているのかなという気がしています。私が生きている間に、本当に歩く旅の文化というものが日本に根付くのを見届けられるのかも正直分かりません。

ただ、みちのく潮風トレイルでも少しその芽が生えてきていて、それに栄養をたくさんあげたり、陽当たりをよくしてあげたりして、一緒に育っていききたいなと思います。

(木村宏) みちのく潮風トレイルをつくるときに、環境省が、「歩いて旅をすることを理念としたロングトレイルの文化を日本に定着させることを目的とする」とうたっています。

東日本大震災からの復興に貢献するものとして、また、震災の記憶を引き継ぐための道である。先ほどからお話が出ている交流だとか、人々の暮らし、生活、生業、その他地域の文化、これに地域住民と関係者としてハイカーが交わることで、交流することによって新しい文化ができていく。

まさにこれが東北、みちのくの歩く文化になっていくのでしょうか。みちのく潮風トレイルの文化をつくっていくということについては、これからもお2人にはご尽力いただきたいと思っていますし、さらなる躍進をお祈りいたします。最後に、みちのく潮風トレイルの文化の醸成についてその抱負を語っていただきましょう。まず、相澤さんからお願いします。

(相澤久美) 本日は皆さま、どうもありがとうございました。引き続き地域の皆さんと環境省、それからハイカーの皆さんと協働して、みちのく潮風トレイルを育てていきたいなと思います。仲間になってくださる方、ウェルカムですので、どうぞよろしく願いいたします。

(木村宏) それから、ナショナルトレイルという、国の管理のもとに開設されたトレイルということで、本日はお話をしていただきましたけれども、このナショナルトレイルが果たす役割と未来像みたいなものを、最後に桜庭さんにお話しいただきましょう。

(桜庭佑輔) 相澤さんのお考えと一緒に、みちのく潮風トレイルはまだまだだと思いますけれど、歩く文化ということであれば日本という国の国土を見たときに、いろいろな、まさに景色、風土があって、日本ロングトレイル協会に加盟しているところも含めていろいろなトレイルがあると思います。日本で働いている人は、2週間ぐらい休みを取るというのが限界だとすると、例えば250キロぐらいのロングトレイルが各地域に何本か出来上がるということによって、各地域の風土、文化、地域住民の生活とか、そういったことが見て回れる仕組みが日本の国に定着してくるのではないかと思います。そういった取り組みをまさに官民でやっていくというような状況になれば日本の歩く文化の発展にもつながっていくのではないかと思います。

(木村宏) まさにナショナルトレイルの今後の在り方をお示しいただきました。

歩く文化の醸成についてはその先の効果も期待できそうです。本来ならばこれからさら

に掘り下げて議論をしたいところですが時間が過ぎてしまいました。また第2弾、第3弾をしなくてはならないと思いながらも、ここで本日の議論の場を閉じたいと思います。

何かと不手際が多く、桜庭さん、相澤さんには存分に思いの丈をご披露いただけませんでしたことお詫びいたします。また、遠路お運びいただきましてありがとうございました。これもちまして本講座を終了させていただきます。視聴いただきました皆さんもありがとうございました。

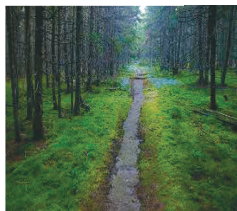


1



2

アパラチアントレイルの風景



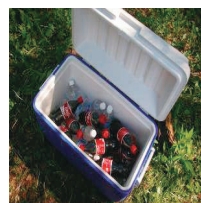
苔むした森に続く一筋のトレイルルート



半年の長くつらい旅がハイカーどうしの心の交流を深める



トレイルセンター



ハイカーを無償でもてなすルート沿線の住民

アパラチアントレイルは東部アメリカの【文化】になっている

3

2011.3撮影 @環境省

海岸のロングトレイルは
めずらしいから海外からも
人が来るよ

三陸でロングトレイルを作ったら
いい道ができるよ

アパラチアントレイルのように地域
が関わり、地域から声が湧き上
がってくるようなトレイルにしよう！

三陸の厳しい崖の海岸線を登り下りしたり、
満潮になるといけないような道がGOOD

4

みちのく潮風トレイルの経緯

<基本理念>

**三陸復興国立公園の
創設を核とした
グリーン復興**

-森・里・川・海が育む自然とともに歩む復興-

再編成を検討する地域
(青森県八戸市の蕨島から宮城県石巻市・女川町の牡鹿半島までとその周辺の自然公園)

種差海岸隔上岳

みちのく潮風トレイル

陸中海岸

気仙沼

南三陸金華山

祝上山万石浦

松島

松川浦

○ 国立公園
● 国立公園
● 国立自然公園

<基本方針>

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

グリーン復興プロジェクト

- ① 三陸復興国立公園の創設(自然公園の再編成)
- ② 里山・里海フィールドミュージアムと施設整備
- ③ 地域の宝を活かした自然を深く楽しむ旅(復興エコツーリズム)
- ④ 南北につなぎ交流を深める道
(みちのく潮風トレイル 青森県蕨島～福島県松川浦)
- ⑤ 森・里・川・海のつながりの再生
- ⑥ 持続可能な社会を担う人づくり(ESD)の推進
- ⑦ 地震・津波による自然環境への影響の把握(自然環境モニタリング)

5

職員実行で現地調査47日

(移動だけの日含めて49日)

6



7



8



9



10



1



2

三陸復興国立公園の中を歩くロングトレイル

日本に34あり、東北地方に2つある国立公園の1つ「三陸復興国立公園」。青森県エリア、岩手県北部エリア、岩手県中部エリア、岩手県南部エリア、宮城県エリアの5つのエリアからなる。北部は波がつくりだした豪大な海岸が続くのに対し、南部は入り組んだリアス海岸がみられる。繰り返される津波や夏のやませによる冷害といった自然の脅威とも共存してきた人の知恵や技術、文化を体験できるエリア。



日本の国立公園の分布(環境省HPより)



三陸復興国立公園エリア

○日本の長距離自然歩道のひとつ

長距離自然歩道は、環境省(当時の厚生省)が昭和44年(1969年)から計画し、国及び各都道府県で整備を進めた。昭和45年(1970年)の東海自然歩道の整備に始まり、50年経つがまだ開通していない道もある。日本に10あるすべての道の整備が完了すれば、全国自然歩道の総延長は約27,000kmとなる。みちのく縦断トレイルは、全線開通した一番新しい道であり、唯一官民連携の管理体制が敷かれている。

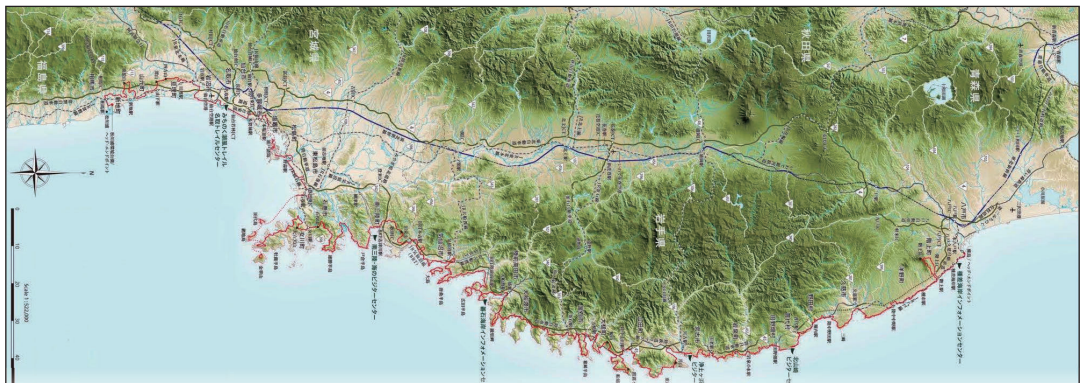
4. 長距離自然歩道一覧(着手年度順)

名称	整備年度	延長
東海自然歩道	昭和45～昭和63	1,697km
九州自然歩道 (やまびこさん)	昭和50～昭和55	2,920km
中国自然歩道	昭和52～昭和57	2,303km
西国自然歩道 (西国のみち)	昭和56～平成元	1,637km
首都圏自然歩道 (関東ふたのこのみち)	昭和57～昭和63	1,800km
東北自然歩道 (新庄の城道)	平成2～平成8	14,374km
中部北陸自然歩道	平成7～平成12	14,028km
近畿自然歩道	平成9～平成15	3,295km
北海道自然歩道	平成15～平成24	4,585km
東北太平洋岸自然歩道 (みちのく縦断トレイル)	平成25～平成30	900km



(出典: 自然大好クラブHP 環境省)

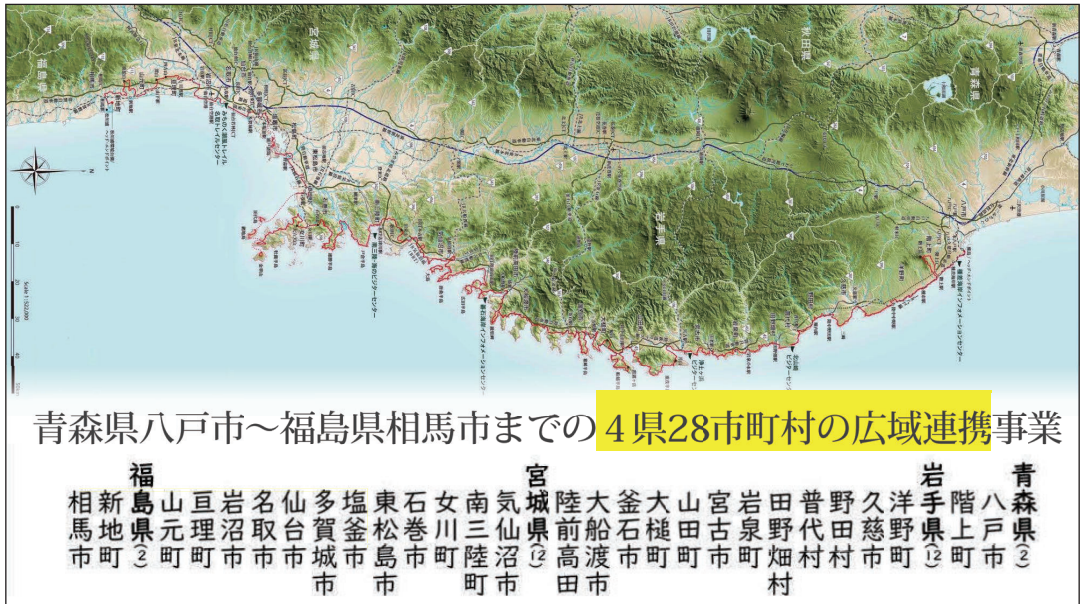
3



青森県八戸市～福島県相馬市までの **4県28市町村の広域連携事業**

6つのサテライトも連携し運営する1,025キロのトレイル

4



5



6

部分開通までのプロセス



7

平成23年～路線設定→環境省の自主事業として開始

<ワークショップによる路線決定>



<住民とともに現地調査>



<イベントによる普及啓発>

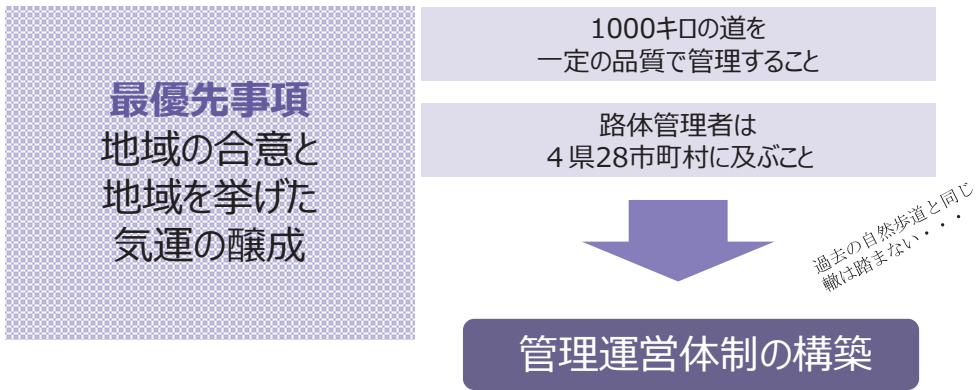


- 派手なイベントに興を唱える人も！（復興のさなかに何事だ！）
- 住民の意識が上がらない、浸透しない。
- 路体の設定に手間がかかる、管理者への理解がなかなか得られない。

暗中模索

8

路線の設定と並行して最優先事項の整理が必要

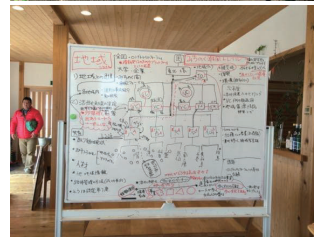


9

環境省＋民間による管理運営体制構築の検討

1. 地域の合意＝理念の共有 →「みちのく潮風トレイル憲章」作成
2. 全線開通に向けてスケジューリング
3. 体制づくりのための検討・調査等
 - ・地元関係者へのヒアリング
 - ・全線の現地調査→路体管理者（所有者）のリストアップ
 - ・管理台帳の作成
 - ・環境省との調整（推進本部、現地保護管理事務所との打ち合わせ）
 - ・先進地事例調査（九州自然歩道、日本ロングトレイル協会等）
 - ・普及啓蒙活動（ミニフォーラム、ワークショップ…）
 - ・ビジターセンターネットワークの構築→サテライト施設
 - ・メインセンター（統括本部）の設置計画策定
 - ・メインセンターの機能・設計
 - ・総合的な管理運営計画の策定

2015年度～
宮城県の民間団体が参画
（自然体験活動団体）



管理運営体制の検討

2015年～2017年

10

みちのく潮風トレイル憲（前文）

2011年3月に発生した東日本大震災は、東北太平洋沿岸に未曾有の被害をもたらしました。千年に一度と言われる自然の猛威に直面し、自然とどのように向き合うべきか国内外問わず世界中の多くの人たちが考えざるを得ない大きな転換点となりました。環境省は震災後、持続可能な地域づくりを目指すと共に豊かな自然と地域の暮らしを未来に引き継ぐため、「グリーン復興プロジェクト」を策定し、取り組みを進めてきました。その取り組みの一つが、「みちのく潮風トレイル」です。

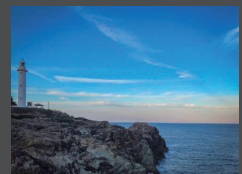
自然と人との関わり方を考えるために「自然の中を歩くこと」の大切さを提唱し続けた加藤則芳氏より、「三陸海岸の国立公園を通るナショナルトレイルを官民協働で」との提言を受け、青森県八戸市から福島県相馬市までの4県28市町村にまたがり太平洋沿岸を一本の道でつなぐ、海岸のロングトレイルが誕生しました。

美しい自然や景観はもちろんのこと、地域に暮らし人々とこの地を訪れる人々との交流、自然の恵みと震災の記憶、自然との共生の中で育まれた暮らしや歴史・文化を大切に、このトレイルに関わる人々にとって「自然と人の共生を示す象徴の道」となり、誇りあるナショナルトレイルとして存続することを願い、ここに6つの憲章を定めます。

11

みちのく潮風トレイル憲章

1. 美しい風景と風土を 楽しむ道 とします
2. 地域に暮らす人々とこの地を訪れる人々の間に
心の交流が生まれる道 とします
3. 自然の優しさと厳しさを 胸に刻む道 とします
4. 震災をいつまでも語り継ぐための記憶の道 とします
5. 豊かな自然・文化を次世代へ 受け継ぐ道 とします
6. 歩くことを愛するすべての人々を歓迎し、
皆で育てる道 とします



12

環境省＋民間による管理運営体制構築の検討

ゲストを招き、地域住民や行政関係者向けのワークショップ、基調講演やクロストークを2年連続各地（で開催



管理運営体制の検討

2015年度～2017年度

13

みちのく潮風トレイルの管理・運営体制

みちのく 潮風トレイル 連絡会 構成 団体	統括本部																																																																																									
	    															統括本部																																																																										
	サテライト サテライト運営者／事務局 サテライト連絡会 構成会→															三陸 海のびじター センター みちのく潮風トレイル 名取トレイルセンター NPO法人みちのくトレイルクラブ 																																																																										
	種彦海岸インフォメーションセンター NPO法人 ACTY															北山崎びじターセンター NPO法人体験・たのたのネットワーク／田野畑村															浄土ヶ浜びじターセンター 産直協議会／宮古市															碓石海岸インフォメーションセンター 一社）大船渡市観光物産協会															南三陸 海のびじター センター NPO法人海の自然史研究所																													
	サテライト運営協議会 構成員・出資本															環境省／八戸市／階上町 NPO法人ACTY															環境省／岩手県／宮古市など計17市町村／宮古観光文化交流協会会長 関啓祐															大船渡市 業務課員先一社）大船渡市観光物産協会															環境省／南三陸町／石巻市／NPO法人海の自然史研究所															環境省／名取市／NPO法人みちのくトレイルクラブ														
	環境省 八戸 自然保護官事務所															宮古 自然保護官事務所															大船渡 自然保護官事務所															石巻 自然保護官事務所															仙台 東北地方環境事務所																													
	全体通し番号 地域連絡会通し番号															1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30															1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30																																																											
	八戸市 階上町 洋野町 市町村															久慈市 野田村 喜代村 田野畑村 岩手県 山田町 大槌町 釜石市 大船渡市 陸前高田市 気仙沼市 南三陸町 太田川町 石巻市 東松島町 多賀城市 仙台市 名取市 岩沼市 亘理町 山形市 新地町 相馬市															東松島町 多賀城市 仙台市 名取市 岩沼市 亘理町 山形市 新地町 相馬市															東松島町 多賀城市 仙台市 名取市 岩沼市 亘理町 山形市 新地町 相馬市																																												
	都道府県 青森県															岩手県															宮城県															福島県																																												
	地域連絡会 種彦海岸インフォメーションセンター連絡会															北山崎びじターセンター連絡会															浄土ヶ浜びじターセンター連絡会															碓石海岸インフォメーションセンター連絡会															南三陸・海のびじターセンター連絡会															みちのく潮風トレイル 名取トレイルセンター連絡会														

みちのく潮風トレイルは、統括本部としての名取トレイルセンターを中心に、6つのサテライト施設で管理・運営。各市町村との連携についても、サテライト施設を通じて連絡会を実施。管理・運営だけでなく、広報イベントの実施等利用促進においても、サテライト施設と連携・協働すること、様々な対応がスムーズになるよう調整。（※現在は、唐桑半島VVC、南三陸・川口VVC、杜社半島VVC等が必要に促して連携）

14

環境省＋民間による管理運営体制の試行

1. 第1回、2回：サテライト連絡会議の開催（6つのサテライトが年に2回参加）
2. 第1回、2回、3回：地域連絡会議の開催（4県28市町村がサテライト毎に年に2回参加）
3. 全市町村、一斉巡視の実施→管理台帳の更新
4. センター事業計画の詳細検討（運営マニュアル、収益計画の検討等）
5. ホームページの企画書作成
6. デジタルマップシステムの構築検討
7. トレイル沿線の利便施設調査
8. トレイル宣伝用動画の作成（風景、インタビュー、地域住民）
9. センターパンフレットの作成
10. トレイルを活用したプログラムの実施
11. 関係イベントでのトレイルの宣伝
12. 全線開通式典の準備
13. トレイルセンター開所式に向けての準備……他、諸々
14. データブックの調査及び作成（助成金事業）



管理運営体制の試行

2017年度～2018年度

15

2019年5月、

東北太平洋岸自然歩道（みちのく潮風トレイル）運営計画 確定

東北太平洋岸自然歩道（みちのく潮風トレイル）

運営計画

令和元年（2019年）5月
東北地方環境事務所

1. はじめに
 - （1）みちのく潮風トレイル憲章
 - （2）本計画の趣旨及び位置付け
 - （3）用語の定義
2. 広報
 - （1）実施把握
 - （2）歩道の情報の管理及び共有
 - （3）路線地図の作成
 - （4）利用者への情報発信の内容
 - （5）情報発信の手段
 - （6）問い合わせへの対応等
3. 企画
4. トレイルセンターの管理運営
5. 運営の体制
 - （1）構成員
 - （2）運営体制
6. その他
 - （1）路線の再設定

16

拠点施設：みちのく潮風トレイル名取トレイルセンター



17

ハイカーのための設備



18

NTC Website



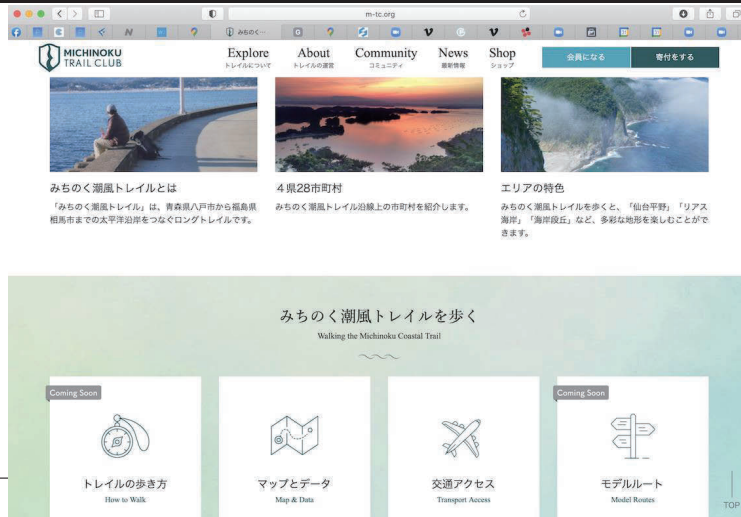
19

NEW Website



20

NEW Website



21

NEW Website



22

NEW Website



Explore
トレイルについて

About
トレイルの運営

Community
コミュニティ

News
最新情報

Shop
ショップ

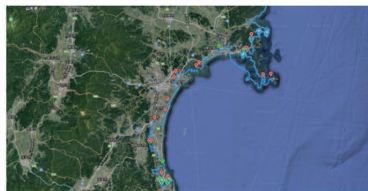
会員になる

寄付をする

Maps and Data

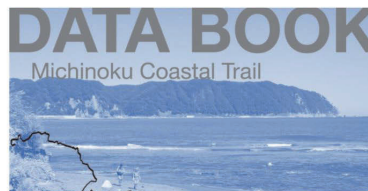


1000kmを超えるみちのく潮風トレイルを歩くためには、ルートの情報が必要不可欠です。みちのくトレイルクラブでは、Google Map上にルートを公開しているほか、ご自身の端末にダウンロードしてお使いいただけるGPX形式の地図データを公開しています。歩きながらスマートフォンで確認できるので、とても便利ですが、電池切れをする可能性や、みちのく潮風トレイルのルートの中には、携帯電話が圏外になるエリアもあります。必ずご自身が歩く区間に対応したHiking Map Bookを持ち歩くようにしましょう。



オンラインマップ・GPSデータ

ご自身のスマートフォンの中に、みちのく潮風トレイルのルートをダウンロードして、いつでもルート情報をチェックしてみましょう。



地図・データブック

区間ごとのルートを記されたHiking Map Book、全線に渡るスポット情報が記されたData Book。どちらも活用してみちのく潮風トレイルを楽しんでください。

23

2019年6月9日
みちのく潮風トレイル
全線開通！

24



25



26



環境省、4県28市町村の担当者の方々

27



道づくりを支えてくれた人も

28



29



30



31

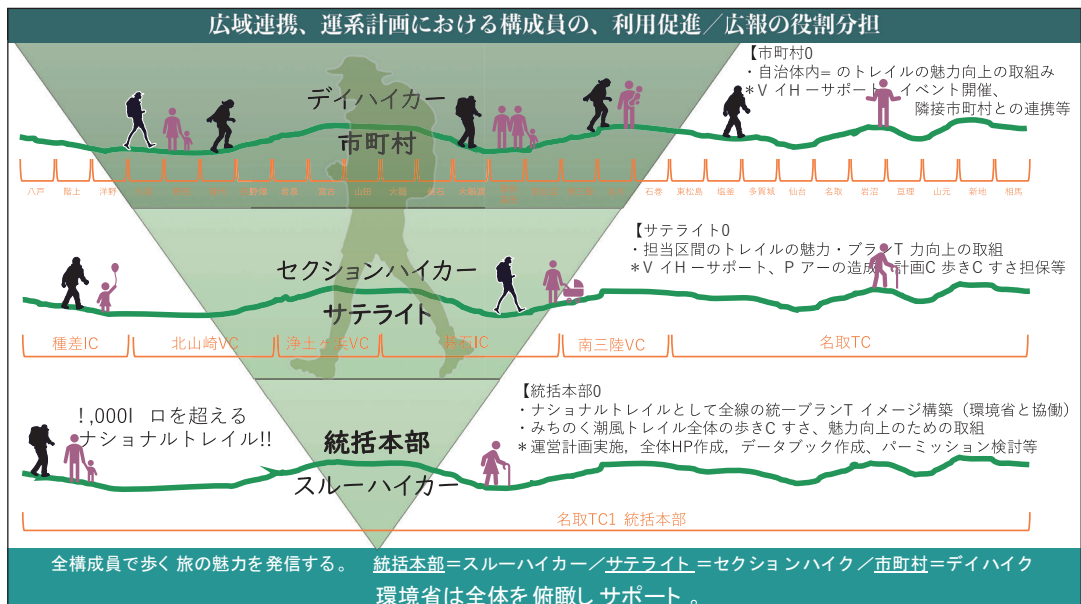


32



ハイカーは地域への広告塔！

33



34

歩くことを愛するすべての人々を歓迎し、
皆で育てる道 とします

35

多くの方の参加があり、初めて繋がっていく

皆で育てる道

ハイカーは歩くことで道を育てる

地域の人は特別なことはなくても、

ハイカー（歩く旅人）に声をかけるだけでいい

トレイルがあることを知ってくれるだけでもいい

けど、いまや道の整備やハイカーのサポートにも協力してくれている

- ロング ディスタンス トレイル＝地域計画＝持続可能な地域づくり
- **地域とそこに暮らす人そのものが光**で、それをちゃんと**観る**、ことが結果、**観光**

管理運営体制＝地域の誇り

36

ハイカーを迎え入れてくれる地域住民との連携を模索

トレイル エンジェル

1,025キロ分のエンジェルと繋がる仕組みの構築
統括本部長中心にサテライトと連携し沿線事業者への協力依頼を実施中

37

ハイカーの利便と、地元住民への配慮

ハイカー証制度 DATA BOOK・HIKING MAP BOOKと連動

1,025km スルーハイカーの受入れ体制強化  セクション、デイハイクも安心して歩ける

38



HIKING MAP BOOK

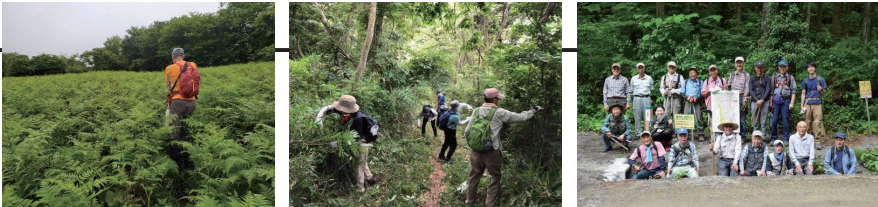
39

ハイカーの裾野拡大と地域の参加促進

踏破登録実施中／全線スタンプラリー検討中

全線踏破者はまだ20名／スタンプラリーは要望が多い

40



整備ボランティア登録受付

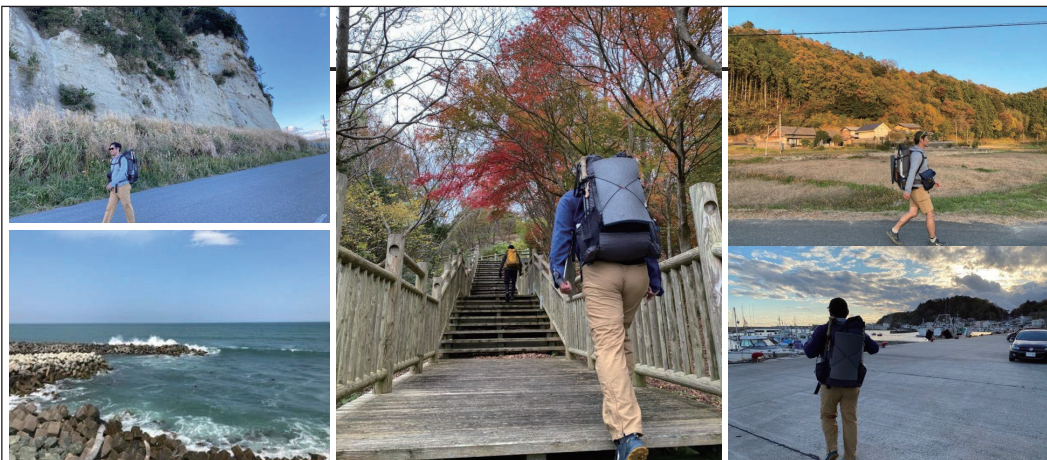
みんなで道をつくり、まもる
現在、地域内外から100名程度が登録。絶賛受付中

41

みんなで未来に繋ぎたい道
みなさんの助けが必要です

歩きにきてくれたら嬉しいです。
ただ「歩く」こと＝観光が東北の復興に。

42



“うつくしま浜街道” 交流人口拡大事業

～浜通りを歩いて旅するトレイルコース造成及びモニターツアー実証実験～

福島から世界へ。

43



福島県

沿岸10市町約
200km

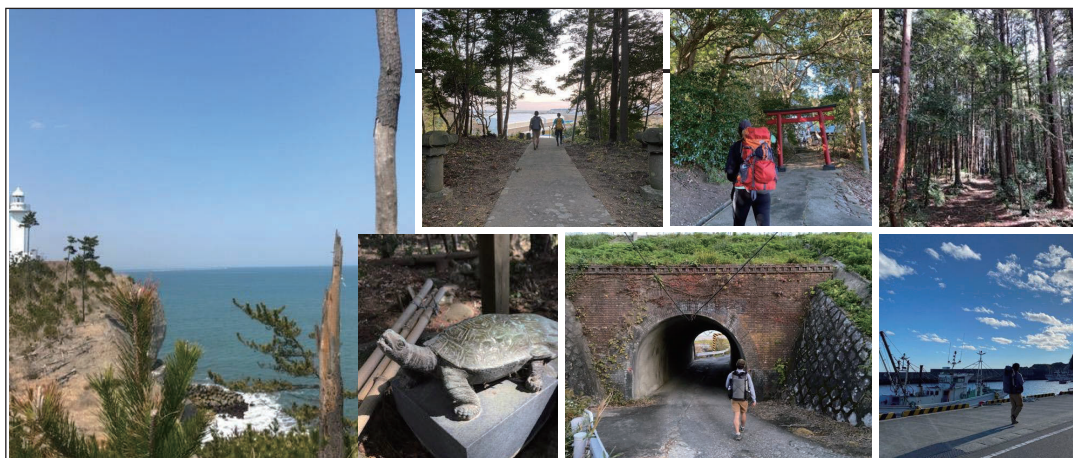
福島県の浜街道、10市町にもロングトレイルの動き

新地町
相馬市
南相馬市
浪江町
双葉町
大熊町
富岡町
檜葉町
広野町
いわき市

**2020年～
民間主導
での策定
を開始！**

みちのく潮風トレイルと接続すれば4県36市町村の広域連携事業！

44



みちのく潮風トレイルとの接続も視野に、浜通りを歩いて旅するトレイルコースを策定中

みちのく、東北沿岸 から世界へ。

45



みちのく潮風トレイル、
ぜひお出かけください。

ご静聴ありがとうございました。

46

問題提起

1. 広域連携による観光推進の意義
2. 新たな挑戦で何が見えたのか
3. 歩く文化の醸成とは

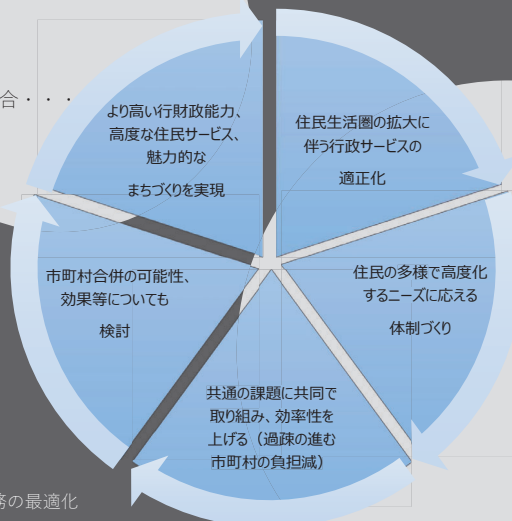


1

行政レベル

協議会、事務委託、事務組合、広域連合・・・

自治体連携による住民サービスの 向上と業務の最適化



2

- ・ 誘客市場の拡大
- ・ 地域内の様々な魅力や資源を活かしたブランド形成が可能
- ・ 地域内ブランド確立による資源の底上げが可能
- ・ 地域内における受け入れ体制レベルの格差を認識することから、地域内のサービスレベルの向上につながる
- ・ 地域内の多様な業者、分野の連携を生み連携協力体制が確立
- ・ 地域内に新たな交流が生まれ、機運の醸成につながる
- ・ 地域内で新たな連携動線が生まれ、滞在プログラムが多様化
- ・ 地域内の様々な資源や観光施設を活用し、滞在時間を伸ばす
- ・ 地域内の相互扶助、補完関係が生じ、事業費コストの軽減につながる
- ・ 相互理解と協力体制が不可欠

観光レベル

3

広域連携を意識した観光政策

- | | | |
|-------|------------------------|--------------------------------|
| 1962年 | 総合開発計画 | 国土の均衡ある発展：観光ルート開発 |
| 1987年 | 第4期総合開発計画 | 「交流」と「連携」 |
| 1998年 | 第5期総合開発計画 | 「広域観光」の言葉が使われる |
| 2004年 | 観光立国推進戦略会議 | 面的観光地 |
| 2007年 | 観光立国基本法 | 関係者相互の連携 |
| 2008年 | 観光圏整備法 | 面的観光地の実現に向けた法整備 |
| 2011年 | 観光地域プラットフォーム支援事業 | 広域観光 |
| 2015年 | 日本版DMO（観光地域づくり法人）登録の開始 | プラットフォームの具体化
（地域、地域連携、広域連携） |

4



課題(連携を阻む要因)

- 域内の主体間の合意形成ができない
- 協働に対する価値観の違い
- 仕組みを作っても動かない、動かせない(人材の問題)
- 地域内の既得権
- 習慣
- 古くから残る「縄張り意識」
- 無関心層の存在
- 金の切れ目が縁の切れ目

5



みちのく潮風トレイル (ロングトレイル)
がつなぐ広域連携

- 連携軸がはっきりしている
- トレイルの特徴を活かした「ブランドイメージ」が作りやすい
- 利用者に対するサービスも明確
- 利用者の声を拾いやすくサービス向上のための問題点が明確
- 地域内においても「歩くこと」を軸とした交流が生まれる
- 既存の滞在プログラムを活かした交流も可能
- ゆっくりではあるが波及効果がわかりやすい
- ハンドリング組織の必要性

6

自分の歩いてゆく道や、道の両がわにある田や畑の形、家のように、または道ばたの小さな忘れられた石碑などにも目をつけて見たことはあるでしょうか。そうしたものの、みなわれわれの祖先の手によってつくられたものであり、そこには古い人の心がこもっているのです。その心をよみとることも、またたいせつな学問であると思います。文字に書いていないことが多いのですが、文字に書いたものだけが、私たちに呼びかけているのではありません。たとえ、どのようにつまらないと思うものでも、人手にかかって加工されているものには、その人の心がこもっているのです。

宮本常一『日本の村・海を開いた人々』

7

「日本は資源の豊かな国だ。人間が生きていくために大切なものを日本はすべて持っている。美味しい水、豊かな土と緑。これは世界に誇れることだ」

「日本は非常に広い国だ。北海道から沖縄まで、大変豊かな自然があり、文化がある。たくさんの国が集まっているようなものだ。でもアメリカはそうではない。そういうことを比べると、日本は広い国だと思ってよいのではないか」

小山邦武講演語録、2008「ありのままの田園で進める生活観光」より

8



1831-1904

イザベラバード「日本奥地紀行」

- ・越後米沢街道・十三峠交流会
- ・イザベラ・バードの道を歩く会
- ・イザベラバードの道を辿る会 などなど

旧道整備・勉強会・交流会・解説書・地域づくり活動



出典：Nippon.com イザベラ・バード 美しい風景力で日本の奥地を記録した時代の旅行家
<https://www.nippon.com/ja/japan-topics/000889/> 2020.12.5

9



歩く文化



人間の生活様式の全体。人類がみずからの手で築き上げてきた有形・無形の成果の総体

「歩いて旅をする」ことを理念とした
 「ロングトレイル」の文化を日本に定着させることを目的

東日本大震災からの復興に貢献するものとして、また、
 震災の記憶を引き継ぐための道

交流・人々の暮らし、生活、生業・祭り・慣習・教育
 観光・余暇活動・決まりごと・思想・・・・

地域住民・関係者・ハイカーがともに「歩く文化」を認識

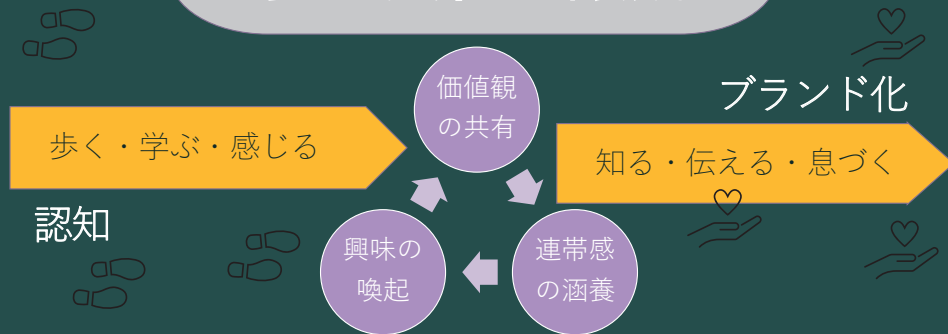
『みちのく潮風トレイル』

10

本日のテーマ

“つながること”の意味を考える

歩く文化の醸成



11