

東北海岸トレイル（仮称）意見交換会

互いに得るものがある
カタチ 50/50

- × 今後の地域の取組に対する後方支援
- × トレイルを盛り上げていくための取組
としてできること、必要なこと
- × その他

THE UNIVERSITY OF CHICAGO
DEPARTMENT OF CHEMISTRY
530 SOUTH EAST ASIAN AVENUE
CHICAGO, ILLINOIS 60607

RECEIVED
JAN 10 1964

東北太平洋岸自然歩道

基本計画（骨子）案

平成 年 月
環 境 省
自 然 環 境 局

1. はじめに
2. 路線設定
3. 施設整備
4. 運営
5. 今後の進め方
(別添) 概略路線

1. はじめに

平成 23 年 3 月 11 日に発生した東日本大震災では、多くの人々の生命や財産が失われ、漁業をはじめとする地域の産業や自然公園の利用施設も大きな被害を受けた。また、自然環境も、特に津波や地盤沈下の影響により大きく変化した。環境省では、東日本大震災からの復興に資するため平成 24 年 5 月に「三陸復興国立公園の創設を核としたグリーン復興のビジョン」を策定し、森・里・川・海のつながりにより育まれてきた自然環境と地域のくらしを後世に伝え、自然の恵みと脅威を学びつつ、それらを活用しながら復興することを提唱し、具体的な取組として 7 つのプロジェクト（巻末・参考資料参照）※を掲げている。

※参考資料は今回省略。パンフレット参照

そのプロジェクトの 1 つである『南北につなぎ交流を深める道（東北海岸トレイル・仮称）』は、地域の自然環境や暮らし、震災の痕跡、利用者と地域の人々などを様々に「結ぶ道」として、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設定する長距離自然歩道である。

長距離自然歩道は、国土を縦断、横断または循環し、複数の都道府県にまたがる歩道で、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景勝地を歩くことにより、沿線の豊かな自然、歴史、文化に触れ、我が国土を再認識し、あわせて健全な心身を育成するとともに自然保護思想の高揚に資することを目的としているものである。

全国に9路線（北海道、東北、中部北陸、首都圏、東海、近畿、中国、四国、九州）が設定され、東北地方においては、東北自然歩道の整備計画を平成2年に策定し、関係県により整備が進められてきたところである。長距離自然歩道に関する基本的な考え方や意義については、既往の路線検討を進めるなかで整理されてきたところであるが、本トレイルはグリーン復興プロジェクトの1つとして、それらに加え、被災地域の復興にも貢献するものとして構想されたものである。

本トレイルは、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。本トレイルが目指すものは以下のとおり。

- ・地域との協働により、沿岸被災地を結ぶ歩道を設定することで、復興のシンボルとする
- ・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および観光振興への貢献

2. 路線設定

(1) 名称

『東北太平洋岸自然歩道』とする。愛称は公募により別途定める。

(2) 路線区間

青森県八戸市蕪島から福島県相馬市松川浦までとする。

※別添『概略路線』参照

(3) 利用対象

全線の一気踏破または分割踏破を目指す利用者から、一部区間を日帰りから1泊2日程度で散策を行う親子連れや中高年層まで、幅広い利用者層を想定する。

(4) 構成

本トレイルは、以下のとおり構成する。

①本線

福島県松川浦から青森県蕪島までの興味地点を繋げながら南北に1本で繋ぐ道。

②支線

本線から、その周辺に存在する興味地点に到達するための道。

(5) 設定方法

路線を通過する自治体と協働しながら、現地調査などを行った上で環境省が設定する。設定にあたっては、以下の事項を基本とする。

- ・既存の道を活用する。
- ・土の感触が残る里道や踏み分け道など、自然を感じられる道を活用する。
- ・各自治体の復興計画と整合を図る。

路線の検討及び決定は、地域の状況等を踏まえて段階的に進め、市町村単位等、“ある程度まとまりをもった長さ”で行う。決定した路線は、環境省の報道発表および自治体広報等により公表する。

(6) 通過地点

地域を代表するすぐれた自然や景観地、人々の暮らしや文化を感じられるような集落など、歩いて興味をそそられる地点を通過する。想定される通過地点は以下のとおり。

すぐれた自然景観を有する場所（景勝地等）
 人と自然が織りなす風景が見られる場所（里山、里海、棚田等）
 自然の恵みを体感できる場所（市場、漁港等）
 東北の暮らし、文化を体感できる場所（風情ある町並み、史跡、寺社仏閣等）
 津波の痕跡など自然の脅威を実感できる場所（震災の痕跡、津波石等）
 地球活動の遺産を見学できるジオサイト

地域の人々が日頃何気なく見ているものでも、地域外の利用者にとっては目新しく、魅力的な資源となり得ることが期待されるので、地域外の利用者の視点に立った資源の掘り起こしに努める。

(7) その他留意事項

①安全性

車道を利用する場合には、当該道路の通行量や道幅など、安全性について配慮する。岩登り等、高度な技術を要する難易度の高い路線は設定しない。また、海岸部と高台を結ぶ路線など、津波発生時に避難路としての利用が想定される区間を設定する場合には、地域の防災計画等との整合を図る。

②利便性

公共交通機関や宿泊施設との接続を考慮するなど、利用者の利便性を十分考慮する。

③その他

既存の道以外でも、例えば海岸や砂浜などで徒歩が可能な区間についても、そのままトレイルとして使える場合には活用する。この中には、自然条件を考慮し自ら判断しながら歩くことを楽しむ区間や、渡し船での通過が可能な区間なども含まれる。また、資源を機械的に結ぶのではなく、周辺区間一帯のなかでテーマ性を持た

せることを考慮する。

3. 施設整備

利用にあたって必要な施設を整備する。整備する主な施設は以下のとおり。

(1) 歩道（路体）

- ・既存道の管理者に理解を求め、原則として既存道を活用する。
- ・国立公園内で新規整備をする必要のある歩道および附帯施設は環境省が整備する。
- ・新規に歩道を整備する場合は、利用状況等も勘案しながら自然環境の保全のため必要最低限の規模とする。
- ・国立公園外で新規整備をする必要のある歩道については各自治体が整備する。歩道および付帯施設（トイレ、駐車場など）整備にあたっては地域自主戦略交付金（45%補助）を活用することができる。
- ・管理は歩道設置主体が行う。

(2) 標識

- ・原則として、路線上の既存標識を活用する。
- ・誘導標識、シンボルマーク等表示板など、統一的に整備すべき標識類については環境省が整備する。
- ・標識の形態は以下を標準とする。
 - 総合案内標識 — 広域の路線地図を表示する。主要地点に整備する。
 - 誘導標識 — 進行方向を示す。分岐点など案内が必要な場所のほか、一定の区間毎に整備する。
 - 資源名標識 — 目標となる景勝地等の名称を表示する。
 - 解説標識 — 景勝地等の由来など解説を表示する。
 - 注意標識 — 落石、滑落等に対し注意喚起するもの。
 - シンボルマーク等表示板 — 路線上の既存標識等を活用する場合には、簡易な表示板によりシンボルマークおよび進行方向を表示する。

- ・新規整備にあたっては、デザインは可能な限り全線統一的なものとする。
- ・海外からの来訪者も見込むため、新規整備にあたっては予め外国語表示を考慮する。

(3) 情報提供施設（トレイルセンター）

- ・利用者の休憩、情報の提供、管理運営拠点を目的とした情報提供施設を環境省が整備する。
- ・情報提供施設の整備検討にあたっては、ビジターセンターなどの既存施設の活用を可能な限り検討する。
- ・情報提供施設には駐車場、トイレ等必要な機能を備える。

- ・配置を考慮しつつ各県1～2カ所程度整備する。新規整備箇所については施設の運営者が必要であることから、後述する運営協議会が設置できる地域に整備する。

4. 運営

安全かつ適切な利用のより一層の推進やサービスの向上および継続的なサービス提供することを目的として、次のとおり運営する。

(1) 運営協議会による運営

- ・運営協議会の活動内容は以下のとおりとする。

① 広報

地図や専用ウェブサイトにより、路線情報を提供する。

② 企画

路線が活用されるよう、イベント等を企画し、自然歩道の周知や活用を促す。

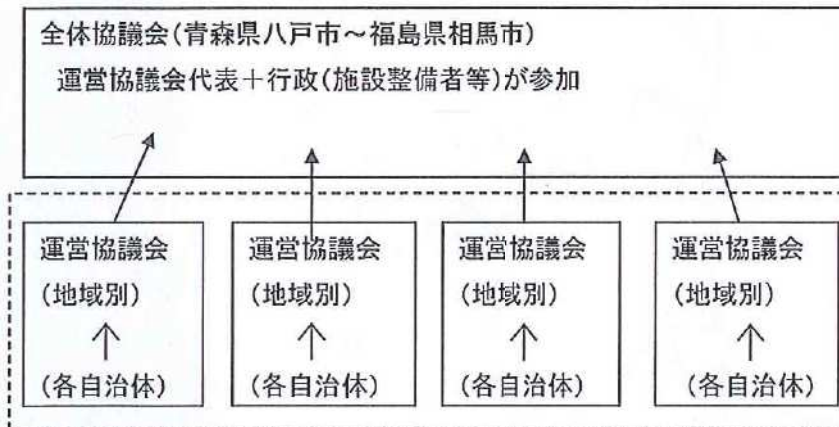
③ トレイルセンターの管理運営

新築するトレイルセンターで案内や清掃などの管理をする。

※なお、協議会の設置、構成員および活動内容等については、地域の関係者による協議の上で決定する。

(2) 運営協議会体制図

- ・全体の運営体制は以下のとおりとする。



5. 今後の進め方

平成24年度 路線の検討を開始

平成25年度上半 一部路線の開通

平成27年度末 全線の路線を決定

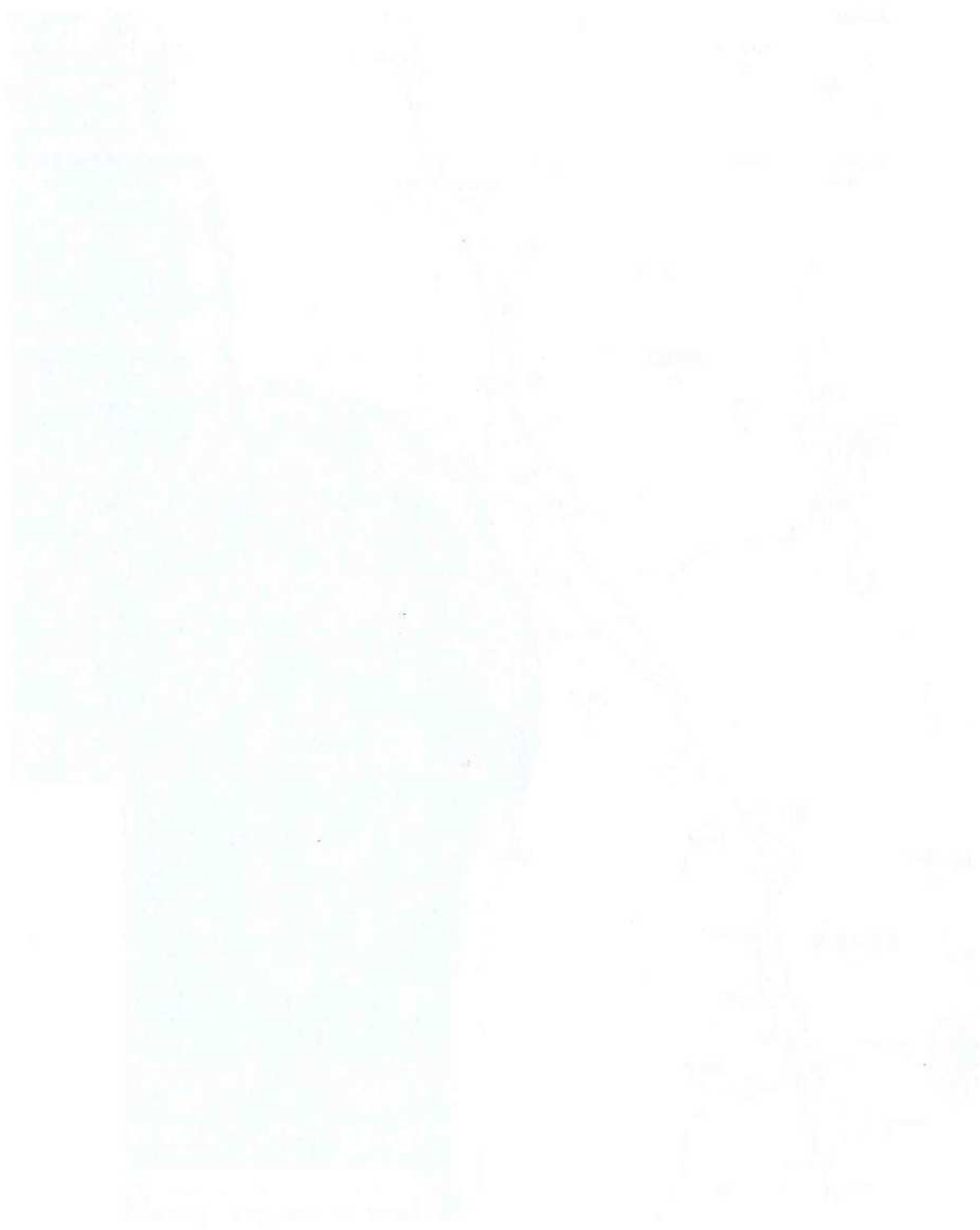
※路線決定後、施設整備や運営体制など、随時利用環境を整えて開通していく。



概略路線 (1/2)



概略路線 (2/2)



東北海岸トレイル(仮称) 基本計画(案)の概要



東北海岸トレイル(仮称)全体イメージ(案)

東北太平洋沿岸地域を歩くスピードで旅をすることにより、車での旅では見えない、自然と人里の風景や歴史、文化などの奥深さを知り、体験する機会を提供する。



トレイルがもたらす効果

利用者にもたらすもの

- ・豊かな自然や地域の魅力を体感
- ・日常生活と異なる新鮮な体験
- ・自然の脅威を学ぶ場
- ・歩くことによる充実感の再発見

地域にもたらすもの

- ・地域への誇りを醸成。
 - ・地域の活力増大に寄与。
 - ・滞在型観光形態で地域経済を活性化
- 【沿岸被災地を結ぶ歩道を設定することで、復興のシンボルとする】

基本的な考え方

路線

- ・風景(自然・人文)、歴史、文化(風俗・食)、人々の営み等、地域らしさを味わうことができる興味地点をつなぐ
- ・既存の道の活用を基本とする。

歩く人の想定

- ・一気に全線を歩く人
- ・何度かに分けて全線踏破を目指す人
- ・ひと区間のみを歩く人
- ・観光名所をスポット的に利用する人

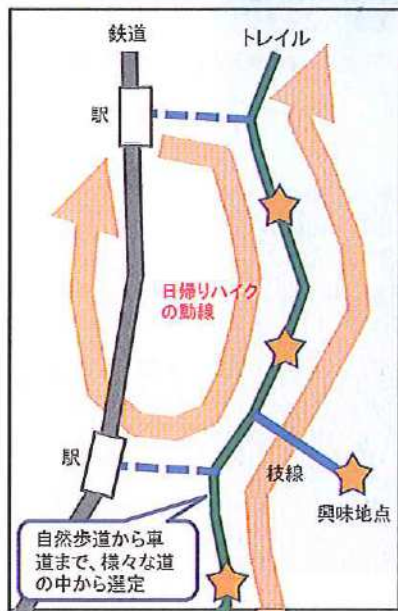
	国立公園内	国立公園外
路線設定	上記のような観点のもと環境省が関係自治体や地域住民などと協働し、設定する。	
施設整備	環境省が国費で整備を行う。	各自治体が交付金※1を使用して整備を行う。 拠点施設等については、環境省が国費で整備を行う※2。
歩道施設の維持管理	施設整備の主体が、歩道運営主体の協力を得て行う。	
歩道の運営(活用)	基礎的情報の発信は環境省。将来的には、地方自治体の協力を得て、民間も参画した管理運営の枠組み作りを進める。	

※1 地域自主戦略交付金。交付率45%。 ※2 新規制度として要望中

路線設定の考え方(案)

前述のコンセプトなどをふまえ興味地点をつなぐ1本のトレイルを選定する。

- ・興味地点・・・自然景観、農林水産業など人と自然との織りなす風景、地元の市場等地域の特色や住民の顔が見える場所、風情ある町並み、史跡、神社仏閣、エコツアーの拠点、ジオサイト、自然の脅威を学べる場所、道の駅など
- ・基本的には既存の道(自然歩道、集落道、農道、車道等)でつなく。
- ・場所によっては、津波の避難路としても使えるようにする。
- ・地域の関係者の協力を得て、協働で地域の資源の掘り起こしを行う。



より魅力的な路線を設定するために

国立公園内

国立公園外

上記のような観点のもと環境省が案を作成し、関係自治体や地域住民の意見を聞いて決める。

ありきたりの道

- ・地域の特色がない
- ・一度歩いたらもう十分

魅力向上
地域経済への貢献

魅力的な道

- ・地域毎に違った雰囲気を楽しめる
- ・地域の誇りが伝わってくる
- ・また行きたくなる

地域の智慧

- 地域の参加
- 地域の将来計画
- トレイルを観光などに生かすアイデア

地域の資源

- 集落毎の隠れた資源
- 地元が自慢したいモノ
- 地元にとって大切な歴史のあるもの

年次計画(予定)

- ・路線の検討は、地域の状況や意向を踏まえ、**段階的**に行う。
→地図、施設整備、運営体制など、随時利用環境を整えて開通
- ・**平成27年度末**までに全線の路線を決定する。



年度	事業内容
24年度	八戸市～山田町の路線案 作成
25年度	路線検討※ ↓ 八戸市～山田町のうち、一部区間開通 ↓ 残りの区間の開通
26年度	・残りの区間の路線検討※ ・一部区間開通
27年度	・全線開通

※具体的な箇所は未定。ある程度まとまった区間毎に検討を進める必要あり。