

東北紀行

Tohoku Travelogue

第 67 号/2026 年 3 月/編集:丸岡泰(石巻専修大学)

みちのく潮風トレイルの運営理念と復興・国際化戦略

NPO 法人みちのくトレイルクラブ常務理事・事務局長 相澤久美

みちのく潮風トレイルの概要と価値

私は建築家として長年設計事務所を経営する傍ら、雑誌や書籍等の編集、映画のプロデュースも手掛けてきた。現在はみちのく潮風トレイルの管理運営団体である認定 NPO 法人みちのくトレイルクラブの常務理事と事務局長を務め、また一般社団法人トレイルクラブハイキング研究所では、理事兼研究員として、日本各地のトレイルの仕事をしている。

50 年以上前に最初に誕生した長距離自然歩道の東海自然歩道、2 番目に誕生した九州自然歩道の宮崎県区間、能登半島の復興に資することを旨としたトレイルもお手伝いさせていただいている。また、自然公園財団理事、青森大学の客員教授、中央環境審議会の小委員会の理事等、建築家として活動している時には想像もできなかったようなお役目をいただいている。

2011 年より、復興支援、防災減災の媒体の発行や被災した地域の間接支援をしており、その関わりの中で、2015 年から環境省が進めていた復興事業の一環である、みちのく潮風トレイルの運営計画策定のお手伝いをさせていただくことになった。

海津ゆりえ先生には西表島で映画制作をしていた際にお世話になったご縁があったことから、運営計画策定にご協力をいただいた。運営計画を策定する中、民間の運営団体がなければこのロングトレイルは持続しないということが明らかになった。しかし、その時点で運営団体を担える民間団体は不在であり、運営計画策定を共にしていた、宮城を拠点に活動するくりこま高原自然学校の佐々木豊志氏と、信越トレイルを運営する木村宏氏と相談し、NPO 法人を立ち上げることになり、現在8期目となるこの認定 NPO 法人(2023 年より)でみちのく潮風トレイルの運営を担っている。

みちのく潮風トレイルは、青森県八戸市から福島県相馬市までを結ぶ、全長約千キロメートルの、歩いて旅する道である。環境省のグリーン復興プロジェクトの一環として、震災からの復興に資することを目的に、官民連携により整備された長距離の歩く旅の道だ。

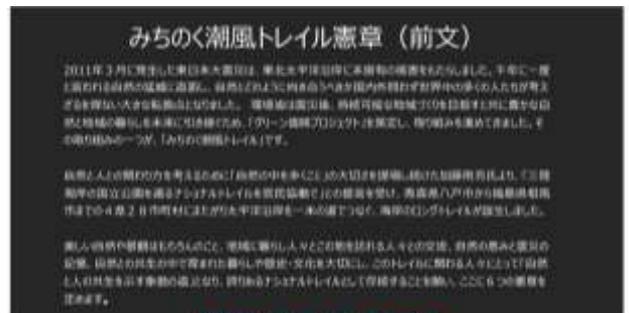
本物の日本の自然や文化を体験できる場として、2019 年の全線開通から 6 年目を迎えた現在、国内外から多くの人々が訪れるトレイルへと成長してきた。

海を見ながら歩ける約千キロメートルという距離はブランドとして大きな強みであり、世界的に見ても海沿いを長く歩けるロングトレイルは多くない。三陸沿岸の風光明媚な景観や浜辺、森、小さな漁港や集落など、自然と暮らしをつなぎながら歩くことができ、多様な景観の変化に出会えることが大きな特徴である。

運営体制と理念「みんなで育てる」

日本でしっかりした運営団体があり情報発信がされているロングトレイルには、みちのく潮風トレイルが参考にした信越トレイルがあるが、千キロを超えるものとしてはみちのく潮風トレイルが唯一であり、東北沿岸の貴重な地域資源として、今地域の皆さんと一緒に育てている最中だ。

大きな特徴は、歩いた旅人たちが皆、地域に感謝することだろう。歩かせてもらったことに感謝をして、地域のファンになり、再び訪れる人がとても多い。交流人口から関係人口、そして移住促進にも繋がっている。



語り継ぐ、1,000キロ

このトレイルが全線開通した 2019 年6月9日、4県 28(当時)の首長と環境大臣が手を繋ぎ、一本につながったことを祝い、今後の連携について壇上で決意表明した。震災での共通体験もあり団結が進んだ地域でもあるが、広域連携はそう簡単ではない。しかし、トレイルを歩く人たちが目に見えて増加する中、徐々に連携が進んでいると実感している。基盤になっているのは「みちのく潮風トレイル憲章」だ。皆が同じ理念を共有し取り組みを進められるよう運営計画策定の際に関係者で考えたものだ。



今では、おそらく千人を超えるだろう、みちのく潮風トレイルに関わる皆と共有している。前文には、この道が東日本大震災をきっかけに作られたこと、何のためにこの道を繋いでいくのか、そして、未来に何を繋いで行くのかということが盛り込まれている。この前文は、百年後の人たちにもなぜこのトレイルができたのかを伝えるために重要で、6箇条と切り離して使わないでほしいことも、皆さんにお伝えしている。前文に続く6箇条にある「美しい風景と風土を楽しむ道」、「心の交流が生まれる道」などは、各地のトレイルに共通するだろうが、みちのく潮風トレイル、そして計画中の能登半

島のトレイルは、「震災をいつまでも語り継ぐための記憶の道とする」点で共通している。地元の人だけで記憶を語り継ぐのではなく、歩きに来てくれた皆さんと一緒に、その記憶を紡いでいってほしいという願いでもある。

6箇条の最後に、「歩くことを愛するすべての人々を歓迎し、皆で育てる道とする」とある。環境省や自治体、運営団体だけでこのトレイルを繋いでいくことは困難だ。地域の住民の皆さん、事業者の皆さん、歩いてくれたハイカー皆が一緒になり、広域に連携し、この道を育てていく形を整え保つのが、私たち NPO の大きな仕事の一つと言えるだろう。

我々認定 NPO 法人みちのくトレイルクラブは、このトレイルの運営団体として 2017 年に生まれ、東北沿岸の復興・さらなる地域振興のため、トレイルの運営と長く歩く旅の文化の醸成をミッションとする。日本にはあまり前例がない。現在は、300 名弱の会員と、理事 7 名、職員 12 人体制で取り組んでおり、私は常務理事と事務局長を兼務している。

私たち法人の思想の根底には、みちのく潮風トレイルが作られるきっかけになった加藤則芳氏の自然保護の思想がある。20 年以上前に日本にロングトレイルという概念を日本に持ち込んだのも加藤氏だ。私たちが自然の中で学ぶ意義は大きく、加藤氏は、「ロングトレイルは全ての人の学びの場」であると説いた。自然体験に一步踏み出しづらい人もいると思うが、ここ数年通う米国では、ロングトレイルはあらゆる人にとっての「自然体験の入り口」とされ、また欧米豪で非常に盛んなアクティビティとして多くに愛されている。私たちは、みちのく潮風トレイルは環境教育の千キロでもあると考え、日々取り組んでいる。

利用者の動向

現在、みちのく潮風トレイルには国内外から多くの方が歩きに訪れている。国内では北海道から九州まで、海外ではドイツ、フランス、ルーマニアなど、欧米豪を中心に来訪者が増えている。

ハイカーの中には、歩いた土地に愛着を持ち、地域へ移住する人も現れ始めている。つい先日も、日本人と外国人の夫婦が大船渡市のトレイル沿いへ移住した。全線を歩い

たハイカーはトレイルのファンとなり、次に訪れるハイカーを迎え、もてなしたいと考えるようになる。地元の農家と出会い移住して農業を始める人、自宅を開放してハイカーを無料で受け入れる人、宿泊施設の不足を感じた地域でゲストハウスを開業する人など、歩く経験をきっかけとした多様な関わりが生まれている。

年間歩行者数 (設置カウンターより)		年度別カウンター合計値			
年度	歩行者数	年度	歩行者数	累計	累計
2018年	28,699人	2018年	28,699人	28,699	28,699
2019年	34,221人	2019年	34,221人	62,920	62,920
2020年	38,528人	2020年	38,528人	101,448	101,448
2021年	28,747人	2021年	28,747人	130,195	130,195
2022年	37,821人	2022年	37,821人	168,016	168,016
2023年	47,892人	2023年	47,892人	215,908	215,908

全線27箇所未満
各種新設をかけた計算
R6年度全線利用者数推計
約**131,000**人日
トレイルが新しい人の流れを生んだ

では、実際にどのくらいの利用者がいるのか？人数を把握するために、写真にある鳥小屋のような箱の中に手押しのカウンターを設置し、1人1回押してもらっている。

年度	全線踏破者数
2018年	218名
2019年	218名
2020年	218名
2021年	218名
2022年	218名
2023年	218名

全線の中に 27 箇所あり(2025 年に数カ所増設)、その数値を集計して、係数をかけ推計値を出している。令和 6 年度の全線利用者数推計は、延べ約 130,000 人だった。これは、トレイルができたことで生まれた東北沿岸の新しい人の流れだ。環境省が、復興事業としてトレイルを作らなければ存在しなかったものだ。

行先	今年度実績 (2023年10月4日迄)	累計
大船渡市	430人	430人

経済効果 (大船渡市のホテル事例)
2024年1月～12月の実績を平均値
- 宿泊数: 321人泊 (外国人ハイカー)
- 消費額: 1,164,777円
- 1人単価: 3,629円 (朝食、夕食、観光、交通費、宿泊費などを含む。1人単価は3,100円/泊客)
430人×8泊客×3,100円=1,085,600円/年
ツアーのみの数字。今後増加が予想される。

続いて、全線踏破者数を示す。全線踏破登録した人の数は 6 年間で 218 名。一気に歩く人は大体 60 日ぐらいで歩くが、東北に 60 日も観光に来る人はまずいない。中には、8年かけて歩いた、5年かけて歩いたという方もいる。何度も通い少しずつ繋いで歩く人が大半だ。一本に繋がっているからこそ、全線歩きたくなる。全線歩いた人は、東北の方が 140 名、それ以外は関東が多い。また、これから全線歩きたいと挑戦者登録する人は現在 362 名いる。登録せずに全線歩いた人もたくさんいるため、全線踏破者数、挑戦

者数のいずれも実際はここに示した数値より大きいだろう。

ハイカーの動向

みちのくトレイルクラブでは、コロナ禍において歩き旅専門の旅行会社2社と連携し、インバウンド向けトレイルツアーの造成を行った。2023年に販売を開始し、初年度の参加者は61人であったが、2024年度には430人へと増加している。

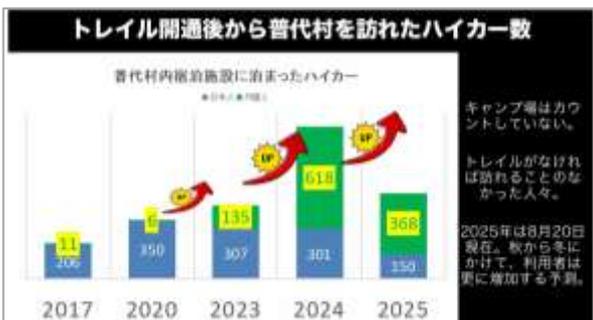
これらのツアーは8泊前後の長期滞在型である点に特徴があり、参加者は欧米豪およびシンガポールからの旅行者が中心となっている。大船渡温泉の事例では、2024年に外国人トレイル利用者による宿泊数が321人泊に達した。ツアー価格から換算すると、1日あたり約3万円程度の滞在消費が発生しており、長距離トレイルが長期滞在型観光として地域経済に寄与する可能性が示唆される。現在では、当クラブが造成したツアー以外の商品も数多く流通し始めている。

また、外国人利用状況を把握する補助指標として地図の販売数を参照している。みちのくトレイルクラブでは、約100キロごとの区間を収録した「ハイキングマップブック」を10冊セットで販売し、海外へのオンライン発送も行っている。販売数は2021年度の41冊から2024年には700冊へと増加しており、外国人ハイカーの増加傾向を示す一つの指標となっている。



購入者の地域別構成を見ると、欧米豪が94%を占めており、特にアメリカからの利用者が最も多い。歩く旅の文化は先に述べた通り欧米豪地域において広く定着しており、これまでのプロモーションも戦略的に同地域を中心に展開してきた。その結果、アジア圏からの利用は今後の拡大段階にある。

当初は、「自然の中を長く歩く旅(ロングトレイル)」におけるマナーや行動様式を理解した利用者に訪れてもらうことを重視した。みちのく潮風トレイルは自然環境だけでなく地域住民の暮らしの中を通過するルートで構成されており、利用者のマナーは地域との関係性を維持する上で重要な要素となるためである。



本トレイルは震災復興事業として地域に受け入れられることを前提に整備された経緯があり、地域住民の理解と共感

が継続的な運営の基盤となる。そのため、利用者の増加と並行してマナー啓発や情報発信を進めてきた。

インバウンド利用者の増加は、自治体や地域主体との連携を促進する契機ともなり、トレイルを軸とした地域協働の広がりにつながっている。

普代村は岩手県内で最も人口の少ない自治体であるが、トレイル開通後、ハイカー来訪数の変化が顕著に見られる。グラフに示す通り、青が日本人、緑が外国人利用者数を示している。2017年に普代村区間が部分開通した際、外国人利用者は11人であったが、コロナ禍以降の2024年には618人へと増加した。2025年分は集計途中であるものの、すでに368人に達しており、さらなる増加が見込まれている。これまで外国人宿泊実績がほとんどなかった同村において、現在では三陸鉄道を利用し訪れる外国人ハイカーの姿が日常的に見られるようになった。

みちのく潮風トレイルは全長約千キロメートルに及ぶため、仮に年間延べ13万人が歩いた場合でも、1日平均では1キロメートルあたり約0.3人、すなわち3キロに1人程度の利用密度となる。このことから、現時点でオーバーツーリズムの懸念は限定的であると考えられる一方、将来的な利用増加を見据えた事前の備えの重要性も示唆される。

利用者増加の背景の一つとして、海外メディアでの紹介が挙げられる。英国『The Times』の「日本で訪れるべき14選」、同じく英国『Financial Times』、米国『Forbes』の「世界で訪れるべき15選」などに取り上げられ、海外における認知度向上が進んだ。こうした露出と並行し、海外向けプロモーションにも継続的に取り組んできた。

地域の取組み

ハイカーの増加に伴い、自治体や地域事業者による取り組みも広がっている。地域では商品開発が進み、荷物搬送サービスなど新たなビジネスが生まれたほか、各地でイベント開催が行われている。陸前高田市では「みちのく潮風トレイルハイカー専用キャンプ場」が整備され、駅近接地にはハイカー向けテントサイトも設けられた。また、多くのハイカーが立ち寄る拠点(ミッドポイント)も形成されつつある。

地域住民主体の動きとして「1,000キロのみんなで集まる会」が開催され、延べ200人規模の参加を目標に、トレイルエンジェルをはじめとする受入関係者が情報共有と交流を行っている。このような活動は、地域側の主体的関与が拡大していることを示している。

さらに企業連携も進展している。2025年3月には日本航空と連携協定を締結したほか、KDDIによる寄付、第一生命による全線一斉清掃活動、JR東日本「大人の休日クラブ」における講座開設、東京海上による講座募集の高い応募率など、多様な主体の参画が広がっている。

インバウンドツアーは『地球の歩き方』との連携を契機に造成され、その延長として『地球の歩き方 みちのく』が刊行され、北の起点・蕪島が表紙に採用されるとともに本文でも特集が組まれた。こうした広域的な連携の積み重ねにより、2025年にはジャパン・ツーリズム・アワード「UN ツーリズム特別賞」を受賞している。

全長1,000キロメートルというスケールは、世界地図上でも視認可能な特徴として国際的な魅力を持つ。同様に、東海

自然歩道や九州自然歩道においても運営体制の整備が進めば、日本発の長距離トレイルとして国際発信の可能性が高い。今後は能登半島を含め、長距離トレイルの展開が期待される。

心に残る人との出会い

全線開通から6年間、多くのハイカーと接してきたが、「景色の美しさ以上に、人との出会いが最も印象に残った」と語る声が多く聞かれる。「地域の人々がトレイルの存在を知っているだけで安心して歩ける」「受け入れられていると感じられる」といった感想も共通している。

ロングトレイルの旅においては、地域のありのままの姿そのものが魅力となる点が特徴的である。新たな観光施設や特別なプログラムを整備しなくとも、歩く行為そのものが体験となり、日常の暮らしや自然との関係、何気ない風景が旅の価値として認識される。歩いて移動する速度だからこそ、地域の日常が観光資源として立ち現れるといえる。

また、沿線では地域住民が震災の記憶をハイカーに語る場面も多く見られる。筆者はこれまで災害専門メディアを通じて復興や防災を発信してきたが、情報として伝えることの限界を感じる場面もあった。一方で、トレイル上では歩く過程を通じて、ハイカー自身が地域の歴史や出来事を主体的に受け止め、学びを形成していく様子が確認される。

現在、読売新聞において「陸奥讃歩」と題した連載が月2回掲載されており、地域住民、ハイカー、運営関係者など多様な主体が寄稿している。本稿資料にも記事を添付したので参照されたい。ハイカー自身の言葉から、トレイル体験の意味が具体的に読み取れる。

地域計画としてのロングトレイル

筆者は、ロングトレイルとは観光資源である以前に、地域が協働して取り組む地域計画の一形態であると考えている。地域を守り育て、未来の世代の暮らしを支える基盤となり得るものであり、誰もが関わることのできる開かれた仕組みだからである。歩いてきたハイカーに子どもたちが手を振り声をかけることも、その参加の一つの形といえる。

ロングトレイルは、オーバーツーリズムの分散やインバウンド受入の基盤となる可能性を持つだけでなく、身体的・精神的健康の促進、環境保全や環境教育の場としても機能する。また、この道は特別な開発を必要とせず、地域のありのままの姿を共有しながら、関係者が共に育てていくことが重要である。

ロングトレイルが機能するために

しかし、単に歩く道を整備しただけでは、その効果は十分に発揮されない。みちのく潮風トレイルでは、運営計画および運営体制が整備され、関係者が共有する理念を示した憲章が策定されている。体制の中には民間団体が位置づけられ、地域関係者や多様な主体との広域連携を担う役割を果たしている。体制内外の連携を図りながら、情報発信や利用促進を継続的に行っている点が特徴である。

2020年には、環境省がみちのく潮風トレイルおよび信越トレイルの事例を踏まえ、『ロングトレイルの維持管理・運営システム構築の考え方』を策定し、ロングトレイルが機能するための5つの要件を提示した。これらの要件が満たされな

ければ、単に道を整備するだけでは利用は定着しないことが示されている。

ロングトレイルの維持管理・運営システム構築の考え方（2020年）

ロングトレイルが機能するための要件

- 1) 長く1本に続いている道であること
- 2) 歩道の管理主体が明確であること
- 3) 歩道の状態を把握し、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も含んだ管理運営体制があること

地域との協働が最も重要・協働無くしてトレイル事業は不可能

この要件を満たすための14のプロセスもこの「考え方」には示されている。ロングトレイルを作ろうと考える方にはぜひ参考にしていただきたい。

能登にもトレイルを

最後に、石川県が令和7年1月6日の年頭記者会見で発表した「能登SDGsトレイル(仮称)」について触れておきたい。本構想は石川県の創造的復興プランにも位置づけられており、同じ被災地における長距離自然歩道の取り組みとして、今後の展開を注視しつつ応援していきたいと考えている。

「みちのく潮風トレイル」は正式名称を「東北太平洋岸自然歩道」とする長距離自然歩道の一つである。能登半島には中部北陸自然歩道が存在しており、現在、石川県および環境省と連携しながら、みちのく潮風トレイルの運営・管理の取り組みを構造化し、能登半島の地域特性に即した形で地域と共にトレイルを形成する方法を模索している。みちのく潮風トレイルは先行事例ではあるものの、被災状況や復興過程、地域課題、地形条件はいずれも異なるため、同一の手法を適用することはできない。令和14年の全線開通を目標に、現地調査も進められている。

能登半島を一周する現地調査を通じ、地域全体が高い観光的潜在力を有していることを実感した。半島内で完結するルートとして構成された場合、全線踏破には20~30日程度を要する長期歩行型の旅が成立する可能性がある。一般的な観光形態で長期滞在を促すことは容易ではないが、「長く歩く旅」という形態であれば実現可能性が高いと考えられる。

能登半島は里山・里海の暮らしが育んできた独自の景観と文化を有しており、みちのく潮風トレイルとは異なる魅力を持つロングトレイルの形成が期待される。ロングトレイルを通じて新たな人の流れが生まれ、地域と来訪者が関係性を築きながら道を育てていくことが望まれる。

能登半島は里山・里海の暮らしが育んできた独自の景観と文化を有しており、みちのく潮風トレイルとは異なる魅力を持つロングトレイルの形成が期待される。ロングトレイルを通じて新たな人の流れが生まれ、地域と来訪者が関係性を築きながら道を育てていくことが望まれる。

長く歩く旅の道は、単なる観光資源ではなく、地域の価値を再発見し、人と地域の関係をやむやかに編み直していく社会的な基盤となり得る。今後、各地での実践が積み重なることで、日本におけるロングトレイルの新たな可能性が広がっていくことを期待したい。

*9月14日仙台市での東北支部研究会講演の要約。