

2025 年度 地球環境基金 助成金

## 東海自然歩道を長く歩くことによる環境意識の啓発活動

<第3期 実績報告書>

令和8年4月

一般社団法人トレイルブレイズ ハイキング研究所



## <目次>

1. 活動概要 .....	1
2. 活動報告	
2.1 活動1 実踏調査活動	
2.1.1 東海自然歩道トレ研調査ルート データブックβ版を活用しての調査 .....	2
2.2 活動2 普及啓発活動	
2.2.1 PR スルーハイキング .....	6
2.2.2 つなぐ東海自然歩道、これから in 静岡 .....	9
2.2.3 ハイキングマップブックβ版制作及び頒布 .....	19
2.3 活動3 協働体制の再検討促進	
2.3.1 米国アパラチアトレイルへの視察 .....	34
2.3.2 東海自然歩道での整備活動及び整備方針素案作成 .....	55
2.4 自主活動	
2.4.1 データブックの制作・販売 .....	63
3. 令和7年度 活動総括 .....	65
4. 巻末資料 .....	69
1 東海自然歩道整備方針（素案）	



## 1. 活動概要

長距離自然歩道の第一号である東海自然歩道の实地調査並びに関係機関への調査を行い、ひと続きに歩くための計画に必要な情報を整理し、長く歩く旅を好む国内外の利用者に提供し、東海自然歩道の利用を促進することで、長距離自然歩道本来の目的である「豊かな自然や歴史・文化とふれあい、心身ともにリフレッシュし、自然保護に対する理解を深めること」を実践する人の数を増やすことを目的とする。

長距離自然歩道（ロングトレイル）の利用促進に取り組む一般社団法人トレイルブレイズハイキング研究所は、3年計画で実施する本事業の第3期として、過去2年間の実踏調査とヒアリングで明らかになった課題に対し、持続可能なトレイルとしての解決策を提示し、提供データの精度を高めることに注力し、以下の活動に取り組んだ。

### 2.1 実態調査活動

単線（主線）約1,200kmのスルーハイキングによる最新状況の追加調査を実施した。東海自然歩道を計画的に歩くために必要な最新情報を取得し、データを取りまとめた。

### 2.2 普及啓発活動

PR目的のスルーハイキングと普及啓発イベントを開催し、利用を促進するとともに歩道の維持管理に関心を持つ層を拡大した。また、調査結果に基づくルート情報の提供およびハイキングマップブック（β版）を制作し、頒布した。

### 2.3 協働体制の再検討促進活動

米国のトレイル整備活動で学んだ整備方針や技術を応用し、東海自然歩道上での実践的な整備活動を実施した。これを通じ、今後の維持管理の基準を考えるための「東海自然歩道整備方針（素案）」の作成を行った。

### 2.4 自主活動

昨年度作成を進めたデータブックを完成させ、販売を開始した。

上記活動について、以下の通り報告する。

## 2. 活動報告

### 2.1. 活動1 実態調査活動

2023年度（1年目）に実施した実地調査から時間が経過し、データブックやマップブックに反映されている情報（道の状況、迂回路、周辺施設等）に変化が生じていることが想定されたため、2023年度の調査結果を補完・更新する目的で全線追加調査を実施した。

#### 2.1.1. 東海自然歩道トレ研調査ルート データブックβ版活用調査

鈴木一路氏により、東京から大阪までの単線（主線）約1,200kmのスルーハイキングを通じた踏査を実施した。ハイカーの視点から連続して歩き通すことで、分断箇所や路体の変化、補給・宿泊施設の最新状況を確認し、現在公開しているルートデータおよびデータブックの記載情報との差異を抽出・修正した。

以下に調査報告をする。

### ■ 東海自然歩道トレ研調査ルート データブックβ版活用調査報告

#### 1 調査概要

調査区間：東海自然歩道主線全線

調査日程：2025年4月8日~2025年5月30日（計53日間）

調査員：鈴木 一路

#### 1.1 活動名

東海自然歩道トレ研調査ルート データブックβ版を活用しての調査

#### 1.2 実施の背景

東海自然歩道に関する調査は、2023年度に「東海自然歩道を一本に繋ぐ」ことを目的とした全線調査を実施し、翌2024年度にはその成果をもとに「データブックβ版」を作成・頒布した。

2025年度は、「データブック完成版」の販売を控え、その完成度を高めるため、再度全線を対象とした調査を実施することとした。

トレイルは自然環境や社会的状況の変化を受けやすく、23年度調査から1年半以上を経過した現時点では、路線状況や道標等の環境が変化している可能性が高い。このため、完成版作成の前提として、現状を正確に把握し、最新の情報に基づいた修正・補足をを行う必要がある。

#### 1.3 調査の目的

本調査は、以下を目的として実施した。

- ・ 東海自然歩道主線全線の路線状況を把握すること
  - ・ データブックβ版の情報の正確性を検証し、必要に応じて修正点を特定すること
  - ・ ハイカーに必要な最新情報を提供し、利用促進および環境意識の啓発に資すること
- また、本調査では23年調査と異なり、一人の調査員が全線を踏査することにより、

同一視点からの情報収集を実現し、記録の一貫性を確保することを特徴としている。

## 2 調査体制

### 2.1 調査員

本調査は、以下の調査員により実施された。

鈴木 一路

愛知県の老舗アウトドアショップ「Outdoor Speciality MOOSE」において7年間勤務経験を有する。コロナ禍を契機にロング・ディスタンス・ハイキングに傾注し、東海自然歩道を含む国内各地のトレイルを踏査。登山、ハイキング、トレイルランニングの多方面にわたる実践経験を有し、多角的な視点から調査が可能。特に愛知県・岐阜県を中心とした東海地域に精通。国内外のトレイルランニングレースへの出場経験もあり、体力・技能両面での信頼性が高い。

#### 【歩いたトレイル】

信越トレイル、あまのみトレイル、東海自然歩道 愛知県セクション、高島トレイル、磐梯・吾妻・安達太良ボルケーノトレイル、九州自然歩道 福岡 大分セクションなど

#### 【主なトレランレース】

2018 LONE STAR 100 (アメリカ テキサス)・2019 Silverton Ultra Marathon (アメリカ コロラド)、2020 伊豆トレイルジャーニー (日本)

## 3 調査方法

調査方式はスルーハイキング方式とした。同一の調査員が全線を通して歩くことで、路線全体の状況を一貫した基準で把握することを可能とした。調査にあたっては、2024年度に作成・頒布した「データブックβ版」を携行し、実際の路線状況との照合を行った。

### 3.1 調査項目

調査において記録すべき項目は以下のとおりとした。

(1) GPS ログの取得

(2) ポイント番号と内容記録

GPS を用いて特定したポイント番号に基づき、以下の事項を記録する。

- a. 迷いやすい箇所とその原因（道標不備、地形変更、作業道・林道の錯綜等）
- b. 通行不能箇所とその原因（工事、道の廃止、荒廃等）
- c. 迂回路の更新が必要な箇所
- d. データブック記載情報との不整合・誤記

(3) スルーハイカー情報（国籍・人数・歩行区間等）

## 4 調査結果

「表1 調査結果」を示す

表 1. 調査結果

集計	
調査日数	53日
スルーハイカー	7人

日付	1. GPSログ	2. 調査番号と内容				3. スルーハイカー情報			備考
		a. 道迷い	b. 通行不可	c. 迂回路情報	d. DB要修正箇所	国籍	人数	区間	
2025/04/08	計測	ポイント2: 沢沿いの迂回路がEaBo側からだとなりにくい		ポイント1: 木道デッキが通行禁止。迂回路あり	ポイント3-5: 球場の間の木道デッキが完全に通れず、その脇の車道を迂回した				
2025/04/09	計測	町中で大体道を間違える							嵐山周辺、観光客多数
2025/04/10	計測					日本	3		京都一周トレイルのハイカー
2025/04/11	計測	ポイント11: 道標に従って崇福寺跡に向かうと道が無くなる。正しくは直進方向の崩れた橋へ向かう。WeBoの場合は間違えにくい。	ポイント6: ケブルカーからの下山路を間違えた。行き止まり。	ポイント7~9: ケブルカー駅からの下山路。環境省データともかなり違う。	ポイント10: DBにはないが、ここからかなり道が荒れる。通行注意。				
2025/04/12	—								ゼロデイ
2025/04/13	計測	ポイント12: まいこのもり保育園脇のトレイルへ EaBoだと迷いやすいかも。ポイント15: EaBoの方向だと、入り口の道標が分かりにくい		ポイント16,17: 迂回路ではないが、盛大に道を間違えて迂回。	ポイント13,14: 道標はないが、高速入り口脇の公園へ向かった方が正しいルートな気がする。環境省データが近い。				
2025/04/14	計測								
2025/04/15	—								ゼロデイ
2025/04/16	計測	ポイント20: 鷲峰山トンネルに向かうトンネルの道が国土地理院地図に反映されておらず、行く方向を迷った(Googleマップでは更新済み)		ポイント18,19: 工事の為、国道で迂回 23/12からの工事	ポイント21: 通行止看板があるが林道の状態は良好。DB記載の倒木、落石、路肩崩壊は見受けられない				
2025/04/17	計測								
2025/04/18	計測	ポイント24: 新たな迂回路。元のルートに復帰? 明日要確認。		ポイント22,23: 特にDB等に記載はないが、迂回路を示されている。そのまま国道を直進。元の道標は行く先を消されている					
2025/04/19	計測			ポイント25: 新しい迂回路 迂回させる理由は不明。24から直進し、国道を左折。元のルートに復帰する。					
2025/04/20	計測								
2025/04/21	計測								
2025/04/22	計測								
2025/04/23	—								ゼロデイ
2025/04/24	計測				ポイント26: DBおよびGPSデータが違う。今回のルート(環境省データ準拠)が正規ルート。ポイント27: 橋を渡る方のルートへ(WeBo)				
2025/04/25	計測	28: 東海自然歩道ではない道標があり、誤って三角点の方に向かってしまった(EaBo) 遊歩道を通り29から復帰。歩きやすかった。			ポイント30: DB記載の数清ぎがない。伊賀忍者トレイルの道標があるので、整備が入っているのかも?				
2025/04/26	計測								
2025/04/27	計測	31: 工事用の作業道に誤って入ってしまった。ポイント32で復帰。	ポイント32-33: 大規模な工事道がなくなっていた。唯一通れそうな林道に向けて道標があったため、そちらへ進んだが、その先に案内がなく、可能なルートで本線に合流。合流した地点にも迂回路の表示はなかった。要検証。						
2025/04/28	計測								
2025/04/29	計測				ポイント34-35: DBに記載はないが、調査ルートのデータが歩道のない幹線道路のため、環境省データのこちらを推奨。道標も確認済み。				
2025/04/30	計測								
2025/05/01	計測	養老山脈の麓を歩くトレイルが荒れてる上に、獣害対策のゲートの開け閉めが面倒になって、半分くらい歩いてロードでスキップした。							
2025/05/02	—								ゼロデイ
2025/05/03	計測								

日付	1. GPSログ	2. 調査番号と内容				3. スルーハイカー情報			備考
		a. 道迷い	b. 通行不可	c. 迂回路情報	d. DB要修正箇所	国籍	人数	区間	
2025/05/04	計測								
2025/05/05	計測								
2025/05/06	計測								
2025/05/07	計測								
2025/05/08	計測				ポイント36：八畳もみの木キャンプ場がクローズ				
2025/05/09	計測				ポイント37-38：調査時に通行止めだった岩屋堂～岩黒山が通行可能に。トレ研データのルートとやや違う。今回のログが実際に通るルート。				
2025/05/10	—								途中でログが止まってしまった
2025/05/11	計測								
2025/05/12	—								ゼロデイ
2025/05/13	計測			ポイント43-44：県道脇のトレイルが正規ルート。通行止め看板はあるが松戸橋までは通れる。	ポイント39-42：工事のための迂回が解除され、東海自然歩道を通れるようになっていた。ただしポイント41で発破作業がある場合には10分間通行止め。県のHP上では5/31までとのこと。				
2025/05/14	—								途中でログが止まってしまった
2025/05/15	計測				ポイント45-46：阿寺の七滝への通行止めが解除されていた。2024/3/14より。				
2025/05/16	計測			ポイント49～50,50～51：伐採作業による迂回。一時的なもの。	ポイント47-48：秋葉山への迂回路が解除されている。ただし、交差する林道が多く道迷い注意。道標、ピンクテープ、途中から出てくる石灯籠を目安に進む。				
2025/05/17	—								ゼロデイ
2025/05/18	計測								
2025/05/19	計測								
2025/05/20	計測				ポイント53：通行止め看板に迂回路の表示がなく通行止めとなっているが、実際には迂回路があり通れる。				
2025/05/21	計測								
2025/05/22	—								途中でログが止まってしまった
2025/05/23	計測								
2025/05/24	計測								
2025/05/25	—								ゼロデイ
2025/05/26	計測				ポイント54-55：悪天候の時は、こちらが本線のルート。調査時は悪天候だった？	アイルランド、その他周辺国	4	東京から静岡までのセクションハイク	途中でログが止まってしまった
2025/05/27	計測	ポイント60-63：本線は富士山ミュージアムを通るルートっぽい。道標も確認済みだが、道標が新しいことを考えると新規で付けられたルート？ただしルートがはっきりしない。道標に従って進むとポイント64で通行止めになってしまう	ポイント64：調査時のルートが大規模な橋の工事のため通行止め。60-63のルートに従うとここに出る。環境省データのルートはすでに迂回路として設定されたものよう。		ポイント56-57：トレイルへの入口がある。道標確認済み。ポイント58-59：富士山世界遺産センターに入る。道標確認済み。				
2025/05/28	計測								
2025/05/29	計測								
2025/05/30	計測								

## 2.2. 活動2 普及啓発活動

ハイカーに対する実践的な情報提供と認知拡大を目的として、PR 目的のスルーハイキングの実施、普及啓発イベントの開催、およびハイキングマップブック  $\beta$  版の制作・頒布を行った。

その他、弊社 HP 内での情報発信及び 1,200km（単線）の GIS データ無料頒布及びアンケートは継続して行なった。

### 2.2.1. PR スルーハイキング

アウトドア専門店の代表であり、国内ロングトレイルの有識者でもあるハイカーズデポの土屋智哉氏に依頼し、東海自然歩道の認知向上を目的とした「PR スルーハイキング」を実施した。同氏が実際にトレイルを歩き、その過程や魅力をリアルタイムで発信することにより、ロングトレイルに関心の高いターゲット層への効果的な訴求を行った。

以下に報告をする。

## ■ PR スルーハイキング報告

### 1 事業概要

東海自然歩道の普及啓発活動の一環として、インフルエンサーを起用した PR スルーハイイク（全線踏破）を実施した。SNS を通じて情報発信を行い、ハイカーや一般利用者に向けて東海自然歩道の魅力を広く発信し、閲覧数等の指標を用いて効果の測定を行った。以下にその結果を報告する。

### 2 実施内容

スルーハイカー：土屋智哉（ハイカーズデポオーナー）

対象ルート：東海自然歩道 本線（1145km）

実施期間：2025 年 10 月 15 日～12/1（48 日間）

事務局対応：ルートデータ作成、データブック作成、報告書作成

発信媒体：ハイカーズデポ公式 Instagram アカウント（フォロワー数 3.1 万人）

[URL] <https://www.instagram.com/hikersdepot/>

### 3 発信の成果：Instagram

ハイカーズデポ公式 Instagram アカウントによる発信の結果を示す。なお、閲覧数等の各種データは 2026 年 2 月時点の値を用いた。

#### 3.1 投稿方法と特徴

投稿には、Instagram のストーリーズ機能を用いた。ストーリーズは、写真や動画を 24 時間限定でシェアできる機能であり、視覚的な情報伝達に優れている点から、風景や状況を伝えやすく、ハイキングとの親和性が高い。また、投稿が一定時間で消える特性により、視聴

者はリアルタイムの出来事であることを意識して閲覧するため、投稿者の旅路が今どのあたりでどんな状況にあるのか、自然と想像が促され、臨場感を伴って体験を共有することができる。

### 3.2 投稿実績

- 投稿期間：48 日間
- 投稿数：142 件
- 1日あたりの平均投稿数：2.96 件

延べ日数で平均すると、1日あたり約3回の頻度で投稿を行ったことになる。ただし、歩行を行わず休息に充てた日は投稿数が少ないため、実際の歩行日にはより集中的に投稿を行っている。

### 3.3 投稿の内容

投稿内容の内訳は、風景が78.9%と最も多く、次いで食事が9.9%、人物が7.8%、店舗・施設が5.6%であった。(なお、1投稿に複数の要素が含まれる場合があるため、各項目の合計は100%にはならない。) また、各投稿のテキストの有無については、テキストを付けた投稿が73.9%、テキストを付けない投稿が26.1%であった。テキスト無しの投稿は、いずれも風景写真をそのまま掲載したものであった。投稿の例を以下に示す。



### 3.4 反応の分析

SNS 投稿への反応は、閲覧数とインタラクション数を用いて分析した。閲覧数は各投稿の表示回数を表し、インタラクション数は「いいね」「コメント」「保存」「シェア」等、視聴者の反応の合計数を表す。なお、閲覧数は同一ユーザーによる複数回の閲覧を含むものである。表1に、各指標の最小値、平均値、最大値、投稿全体での合計値を示す。

	最小値	平均値	最大値	投稿全体の 合計
閲覧数	2,530	4,505	8,710	639,771
インタラクション数	44	86.2	210	12,158

表1 反応指標

これらの指標が特に高い値を示した投稿は、出発時点及びゴール時点の投稿、並びに他のハイカーとの出会いに関する投稿であった。食事の投稿に関しては、閲覧数自体はそこまで高くないものの、多くのインタラクションを獲得しており、視聴者の関心や共感を引き出しやすい内容であることがうかがえた。また、これらの大きな反応を得た投稿の直後に上げられた投稿は、閲覧数が伸びる傾向がみられた。

テキストの有無については、テキストがないことで各指標が著しく低下する傾向は見られないが、目立って大きな反応を得た投稿はきまってテキスト付のものであった。状況説明や文脈の共有が反応を促したと推測される。

### 3.5 視聴者からの反応（メッセージ）

投稿に対して、視聴者から多くのメッセージが寄せられた。その内容を整理分類したものを以下に示す。

- **ハイカー同士の情報共有**

通行止め等の注意点の共有や、他の長距離自然歩道との違いに関する議論など、情報交換がなされた。

- **共通体験による共感**

同じ場所や近隣エリアを歩いた経験のある視聴者から、共感や応援のメッセージが多く寄せられ、共通の体験による親近感がうかがえた。

- **地元住民からの反応**

投稿された場所が地元であることへの喜びや親しみを示す声が多く、地域への誇りや愛着が表れていた。

- **来訪・挑戦意欲**

東海自然歩道を実際に歩いてみたい、セクションハイクに挑戦したいといった意向を示す声が複数見られた。

- **維持管理への関心**

自然歩道とその周辺環境が維持されていることへの理解や感謝の声が寄せられた。

### 2.2.2. 普及啓発イベントの開催

2026年2月21日、静岡県静岡市の「ツインメッセ静岡」にて普及啓発イベント「つなぐ東海自然歩道、これから！ in 静岡」を開催した。「東海自然歩道に浸る1日」をコンセプトとし、同歩道に特化したプログラムを構成した。シェルパ齊藤氏をはじめとするゲストスピーカーを招き、現状と今後の展望について共有したほか、沿線の自治体、民間団体、および環境省にも登壇を依頼し、それぞれの取り組みについて報告が行われた。これにより、管理者側と利用者等の関係者間で広く情報が共有され、相互理解を深めることにつながった。

参加者は総勢192名に上った。内訳は、一般参加者が123名、行政や事業者等が13名、トレイル運営団体が18名(10団体)、プレス関係者が6名である。多様な主体の参加により、本活動が日本のロングトレイル普及におけるネットワーク強化にも寄与していることが確認された。また、プレスからの参加により、メディアでの継続的な掲載にも繋がった。登壇者やスタッフを含めた関係者も増加傾向にあり、会場参加者のうち東海自然歩道を歩いた経験を持つ者の数が過去最多となった。これらは、3年間の活動を通じて東海自然歩道に関心を持つコミュニティが着実に拡大していることを示す結果である。

また、当日の様子は後日、YouTubeでのアーカイブ配信を実施し、現地に参加できなかった層への情報発信も行った。3月7日の配信開始から4月5日時点での再生回数は257回であった。1ヶ月間の目標再生回数(500回)を下回った要因は、配信開始後のHPやSNS等を活用した周知不足である。過去2年間はいずれも最終的に2,500回以上の再生実績があるため、今後も東海自然歩道の普及啓発に向け、アーカイブ配信の継続的な広報活動を行っていく。

YouTube 配信 URL 及び QR コード

『つなぐ東海自然歩道、これから in 静岡』

<https://youtu.be/IVLICAdUXtQ?si=5hnDoHrWHGay8el3>



以下、イベント企画書を示す。

東海自然歩道普及啓発活動 イベント企画書  
『つなぐ東海自然歩道、これから in 静岡』

2025 年 10 月 1 日

## 1. 目的

1974 年 7 月に全線開通した東海自然歩道は、東京都から大阪府までを結ぶ全長 1,326km（開通時）に及ぶ国内第 1 号の長距離自然歩道です。2024 年に開通 50 周年を迎え、環境省より「東海自然歩道の活性化の方向性」の発表もされ、利活用への新たな一歩を踏み出しています。現状では、県を跨ぐ長距離ハイキングのフィールドとして、積極的な利活用はされておらず、歩く計画を立てるために必要な情報も不足しています。

一般社団法人トレイルブレイズハイキング研究所では、（独）環境再生保全機構の地球級環境基金の助成を受け、2022 年度から 2025 年度の 3 年計画で、東海自然歩道の利活用を促進するための活動を続けています。

本イベントは、その成果を発表し、利用者であるハイカーやトレイルの管理に関わる自治体や事業者等関係者間での交流・情報交換等がなされることで、東海自然歩道がこれからより多くのハイカーに歩いてもらえること、そして地域の人々に愛される道になることを願って開催致します。

## 2. 開催概要

イベント名：つなぐ東海自然歩道、これから in 静岡

日時：令和 8 年 2 月 21 日(土) 10:00 開場 / 11:00 ~ 17:00

場所：ツインメッセ静岡

〒422-8006 静岡県静岡市駿河区曲金三丁目 1 番 10 号

定員：200 名

参加費：一般参加 1,000 円（東海自然歩道関係者 無料）

・プログラム案 \*おおよその時間となります

10:00 開場

-----

11:00 開会 / 司会：相澤久美・加藤もと子

11:05 開会挨拶（5 分）

11:10 開催地挨拶（5 分）

11:15 東海自然歩道連絡協会 挨拶（5 分）

11:20 <報告 1> 東海自然歩道のスルーハイカー（45 分）

ゲストハイカー：鈴木一路、具志堅ゆきの、田安あゆみ、山中二郎

12:05 来場自治体及びブース紹介（10 分）

ブース：各地のトレイル団体、TRAIL HEAD 等

12:15 昼食・フリータイム（60 分）

-----

13:15 <事例発表 1> 自治体取り組み 静岡県および山梨県（各 10 分）

13:40 <事例発表 2> 環境省利用推進室 東海自然歩道の活性化に向けて（10 分）

13:55 <事例発表 3> 『東海自然歩道を歩く会』の活動と想い（30 分）

東海自然歩道を歩く会、シエルバ齋藤

14:25 <歩き方指南 1> + 休憩（40 分）

-----

15:05 <報告 2> 東海自然歩道 DB と MB の解説！（10 分）

	丹生茂義、伊藤 岳、地現葉子
15:15	<報告3>コノラック・クルー・プログラム (30分) ～アパラチアン・トレイルに学ぶ、長く歩く道の整備手法～ 鈴木栄治・長谷川晋・相澤久美
15:45	<歩き方指南2>+休憩 (40分)
-----	
16:25	<報告4>土屋が歩いた！つなぐ東海自然歩道 (30分)
16:55	閉会挨拶 (5分)
17:00	閉会

東海自然歩道をスルーハイキングしたハイカーたちの事例紹介。東海自然歩道を愛し、歩き続けてきた方々の対談。弊社からはアパラチアン・トレイルのメンテナンス 研修プログラムで学んできた内容を報告。これからの東海自然歩道更には日本のロングトレイルを、どのように維持管理していける やり方があるのか、皆で考えるきっかけとします。東海自然歩道の今を見て、もう一歩先、そしてこれからは続けていくための情報発信の場にしたいと考えています。

#### 【懇親会について】

イベント後、懇親会を予定しております。登壇者、一般参加者も交えての貴重な機会となりますので、ぜひ合わせてご参加ください。会場：静岡駅周辺を予定/お一人5,000円程度

### 3. 令和6年度までの活動概要

- (1) 東海自然歩道計画時から現在までの経緯と変遷の調査
- (2) 全本線・支線の徒歩による実地調査、実態調査
- (3) 東海自然歩道連絡協会と協働でのアンケートと関係部署との情報共有
- (4) ウェブサイト及びGPSデータ公開、データブック制作と頒布
- (5) 先進地事例の調査：米国パシフィック・クレスト・トレイル及び運営団体等の視察
- (6) 調査結果等の共有、東海自然歩道の認知拡大のためのイベントの実施

### 4. 令和7年度の活動内容

- (1) 同一調査員による全線実踏調査
  - ・一人の調査員が主線1200kmを歩き、同一視点で最新の情報を収集
- (2) 利用者に向けた情報発信
  - ・ウェブサイト、GPSデータを更新。注意点等の啓発とアンケート実施
  - ・本線調査ルート of データブック制作と販売、マップブック制作と頒布
- (3) 先進地事例の調査
  - ・米国アパラチアン・トレイルの整備研修プログラム及び運営団体等への視察
  - ・東海自然歩道における実地の整備活動実施。整備方針の素案検討。
- (4) 普及啓発活動
  - ・上記調査結果等の共有、東海自然歩道の認知拡大のためのイベントの実施

本イベントは、上記(4)の普及啓発活動にあたります。

イベントチラシのデータを作成し、SNS等を活用し広報をした。広報協力先には印刷したチラシを配布した。配布先は本活動に協力してくれている事業者（Mt. Takao ベース、Hiker's Depot、Moose、Café & Bar peg.、みちのく潮風トレイル名取トレイルセンター）及び店内での掲示は STANDARD point で実施された。以下にチラシデータを示す。

*Tokai Shizen Hodo*



2026/2/21 [土]

**開場** 10:00 **開演** 11:00~17:00

**会場** ツインメッセ静岡 静岡県静岡市駿河区曲金3-1-10

**懇親会** [事前予約制/先着順]  
18:30~20:30 @BLUE BOOKS Cafe 静岡店

**参加費** 入場券のみ 1,000円 / 懇親会のみ 5,000円 / 入場券+懇親会費 5,500円

長距離自然歩道第1号、「東海自然歩道をもっとみんなで歩けるようにしたいよね、歩きたいよね、全線調査しよう!」という土屋智哉の一言から始まった東海自然歩道全線調査と再生の動き。一步一步と進めてきた昨年度に続き、今年で3年目。長く歩く旅を愛する皆さんと、東海自然歩道のスルーハイカーたちに加えて、トレイルを守り続けてきた行政や地域の皆さんに今年も参加していただけます。そして15年目となるFacebookグループ「東海自然歩道を歩く会」の代表にもご登壇いただけます!これまで繋いで、もう一步と進めてきたその先にある“これから”。みんなで語って、東海自然歩道や長く歩く旅について漫って話す一日にしましょう!

つなぐ東海自然歩道

これから in 静岡

定員  
**200**  
名

事前申込はこちらから

Peatix



**e-mail:** [toreken.event@trailblaze-hi.org](mailto:toreken.event@trailblaze-hi.org)

**FAX:** 03-3560-2047

主催：(社)トレイルブレイズハイキング研究所  
協力：(特非)リープノートレースジャパン / (同)マトイクリエイティブ

このイベントは独立行政法人環境再生保全機構地球環境基金の助成を受けて開催します。

# つなぐ東海自然歩道、これから in 静岡



Tokai  
Shizuoka  
Hokkaido

半世紀前、アラチアン・トレイルの視察をきっかけに、環境省当時：厚生省の大井道雄氏が中心となり始まった、長距離自然歩道の構想。日本のナショナル・トレイルと言えるその第一歩となった東海自然歩道は、2024年に50周年という節目を迎えました。

本日のロングトレイルの新たな展開を後押ししています。そこには、地域の皆さんの協力に加え、ハイカーの存在は欠かせません。課題も含めて、東海自然歩道は面白い。



現在、全国には合わせて28,000km、10本の長距離自然歩道が存在しますが、管理や運営の課題は少なくありません。一方で地球環境の危機的状況なども踏まえ、自然環境への理解を深める教育の場としても、世界中でロングトレイルは注目されています。国内では、2019年に全線開通した「みちのく潮風トレイル」が、信越トレイルを手本に官民連携による管理運営体制を整え、長距離自然歩道として国内外から多くのハイカーを迎えています。こうした培われてきた体制や経験が、日

## Program:

### 東海自然歩道 スルーハイカーズ

登壇：鈴木一路・具志堅ゆきの・田安あゆみ・山中二郎

ブース紹介 各地のトレイルブース TRAIL HEADブース等

昼食タイム＋フリータイム

自治体・地域の取り組み

発表：静岡県・山梨県内有志

東海自然歩道の活性化に向けて

発表：環境省

「東海自然歩道を歩く会」と シェルパ齊藤

登壇：シェルパ齊藤・浜野太郎（東海自然歩道を歩く会会長）  
進行：勝俣隆

歩き方指南タイム＋フリータイム

解説！東海自然歩道 DBとMB

発表：丹生茂義・伊藤岳／進行：地現葉子

ATコノラックプログラム

～ロングトレイルの道作り～

発表：鈴木栄治・相澤久美・長谷川晋

歩き方指南タイム＋フリータイム

土屋が歩いた！ つなぐ東海自然歩道

発表：土屋智哉・勝俣隆／進行：長谷川晋

## General MC:

加藤もと子  
Mt.TAKAO BASE CAMP 店長

清田勝  
peg. 店主

## Speakers:

鈴木一路：トレ研広報  
具志堅ゆきの：東海自然歩道ハイカー  
田安あゆみ：東海自然歩道ハイカー  
山中二郎：Blue Traverse Gear主宰  
堤 勇一郎：2.2.3主宰  
シェルパ齊藤：旅行作家・バックパッカー  
浜野太郎：東海自然歩道を歩く会 会長  
勝俣隆：トレイル研究家  
丹生茂義：nyuu coffee 主宰  
伊藤岳：トレ研 研究員  
地現葉子：m.s.s. booksオーナー  
鈴木栄治：信越トレイルクラブ 事務局員  
相澤久美：みちのくトレイルクラブ 事務局長  
土屋智哉：ハイカーズデポ オーナー  
長谷川晋：トレ研 代表

## Trial Booth:

北海道東トレイル	信飛トレイル
八戸十和田トレイル	九州自然歩道
みちのく潮風トレイル	奄美トレイル
ふくしま浜街道トレイル	(予定)*北から順
東海自然歩道	-----
信越トレイル	nyuu coffee
あまみトレイル	TRAILHEADブース

イベント後に来場者に対してアンケートを実施した。結果については以下にまとめる。

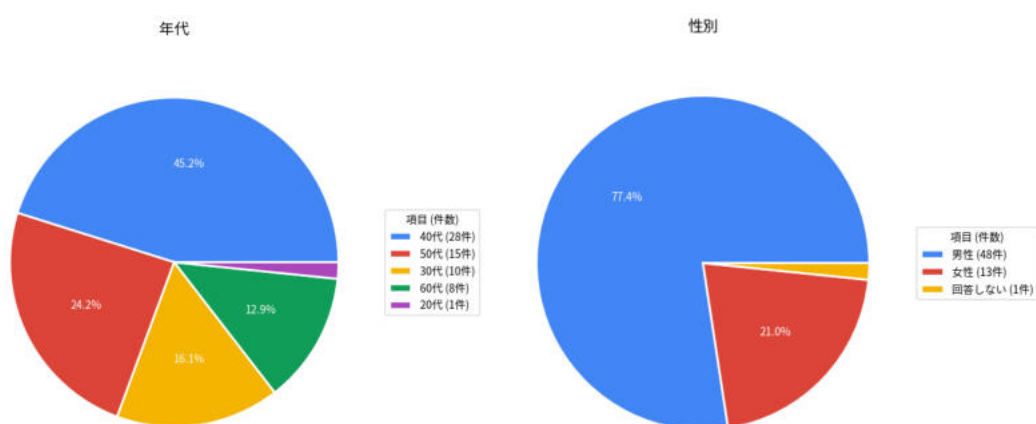
## ■来場者アンケート（回答）

### 1. 年代

40代が28件と最多を占め、次いで50代（15件）、30代（10件）と続く。中高年層の参加が主流となっていることがわかる。

### 2. 性別

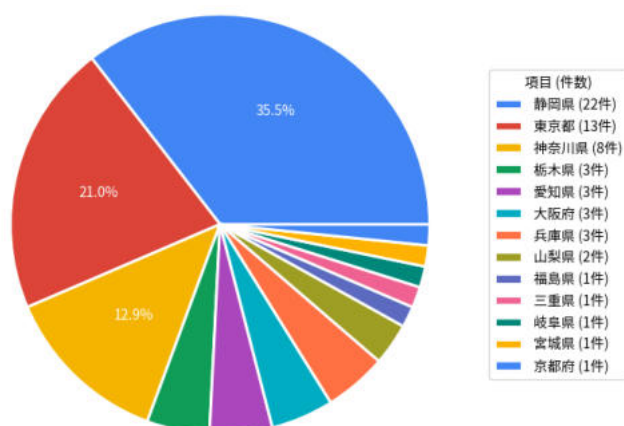
男性が48件、女性が13件であり、男性の参加者が全体の約8割と大半を占めている。



### 3. お住まいの地域（都道府県）

静岡県からの参加が22件と最も多く、次いで東京都（13件）、神奈川県（8件）と続く。開催地である静岡県内および、アクセスの良い首都圏からの参加が目立つ。

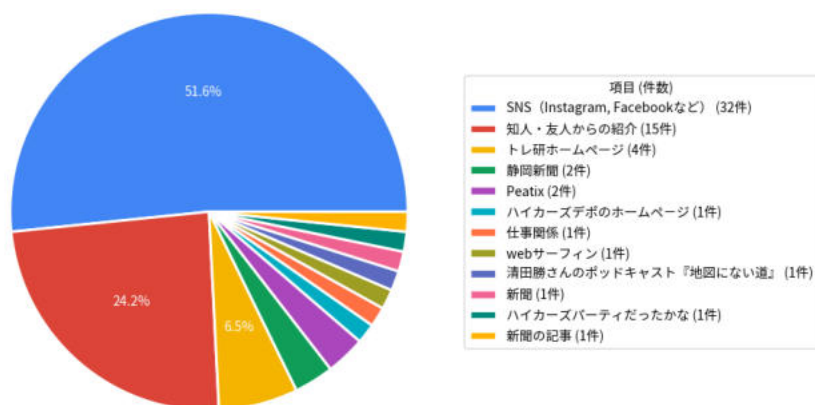
お住まいの地域（都道府県）



#### 4. このイベントをどこで知りましたか？

「SNS (Instagram, Facebook など)」が 32 件と最も多く、次いで「知人・友人からの紹介」が 15 件であった。SNS を通じた情報拡散とクチコミが主要な集客経路として機能している。

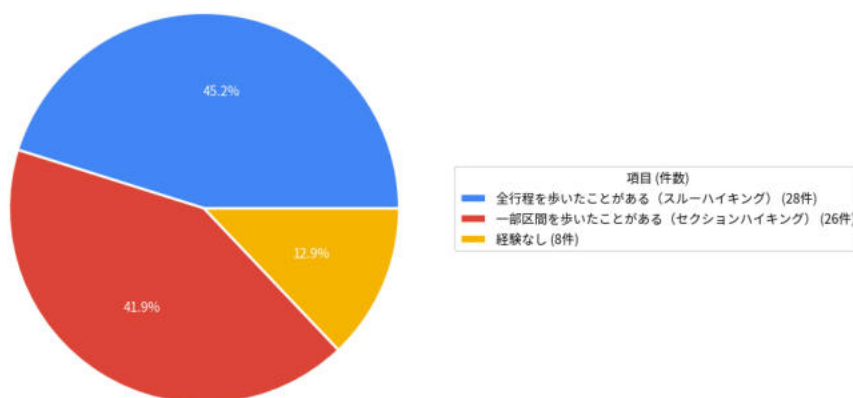
このイベントをどこで知りましたか？



#### 5. 長距離自然歩道・ロングトレイルのハイキング経験はありますか？

「全行程を歩いたことがある (スルーハイキング)」が 28 件、「一部区間を歩いたことがある (セクションハイキング)」が 26 件であり、未経験者は 8 件に留まる。参加者の大多数がすでにロングトレイルの歩行経験を有している。

長距離自然歩道・ロングトレイルのハイキング経験はありますか？

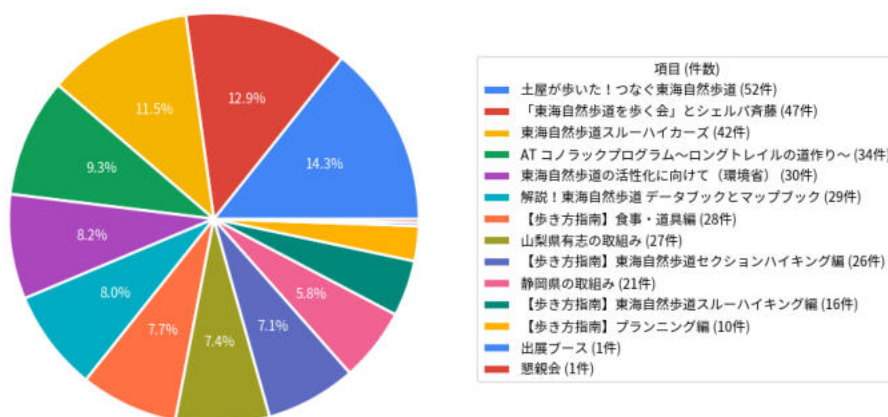


#### 6. 歩いたトレイル名を教えてください (自由記述)

東海自然歩道をはじめ、みちのく潮風トレイル、信越トレイル、ふくしま浜街道トレイル、あまとみトレイル、京都一周トレイル、九州自然歩道といった国内の代表的な道のほか、「Pacific Crest Trail」「John Muir Trail」「Tour de Mont Blanc」「テ・アラロア」など、海外の著名なトレイルを歩いた経験を持つ層も参加している。

7. 「良かった」と思うプログラムをお選びください（複数回答可）

「土屋が歩いた！つなぐ東海自然歩道」（52件）が最多であり、次いで「『東海自然歩道を歩く会』とシェルパ斉藤」（47件）、「東海自然歩道スルーハイカーズ」（42件）が上位となった。実際の歩行体験談や実践的な知見が得られるプログラムが特に好評を得ている。

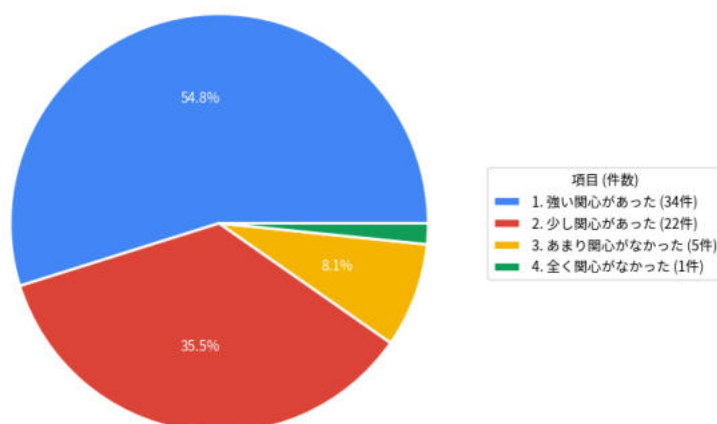


8. 上で選んだ理由や、印象に残った点があれば教えてください（自由記述）

「45年前に歩こうとした東海自然歩道を踏破に向けて歩いてるが、とにかく踏破したいという気持ちが強くなった」「景観と風景から得る感動のお話が印象に残った」など、モチベーション向上に繋がった声が多い。また、「日本人のDNAを刺激する道」「持続可能かどうかという点に基準を置いていることに共感した」「海外と日本の道を歩くことで得られるそれぞれの感動の種類、違いの話が面白かった」といった、深い洞察に触れたキーワードも抽出された。

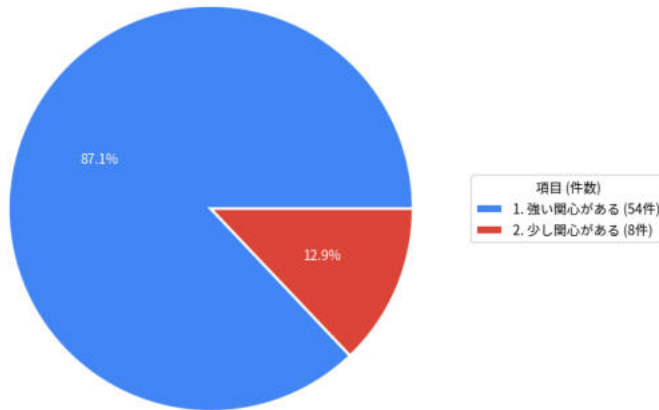
9. これまで東海自然歩道にどれくらい関心をお持ちでしたか？

「強い関心があった」が34件、「少し関心があった」が22件であり、イベント参加前からすでに関心を持っていた層が多く参加している。



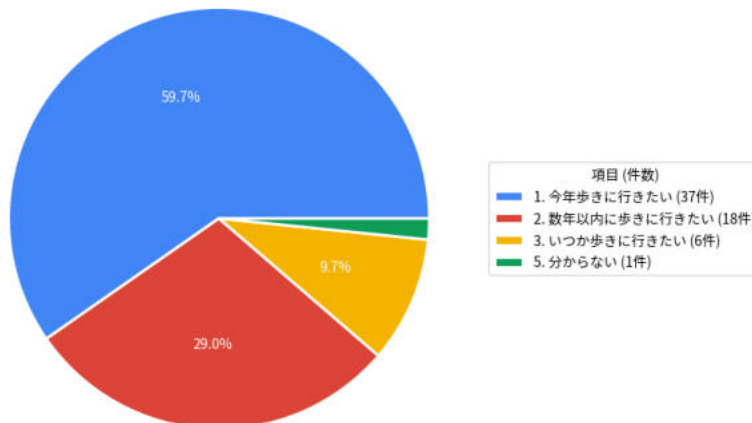
10. イベントを経て、東海自然歩道に今どれくらい関心をお持ちですか？

「強い関心がある」が 54 件、「少し関心がある」が 8 件となり、イベント参加を通じて全体的に関心度がさらに高まったことが確認できる。



11. 実際に東海自然歩道を歩きに行きたいですか？

「今年歩きに行きたい」が 37 件、「数年以内に歩きに行きたい」が 18 件と大半を占めており、イベントが具体的な歩行意欲の喚起に直結している。



12. 東海自然歩道をより多くの方が歩くようになると、地域にどのような変化をもたらされると思いますか？（自由記述）

**【効果】**

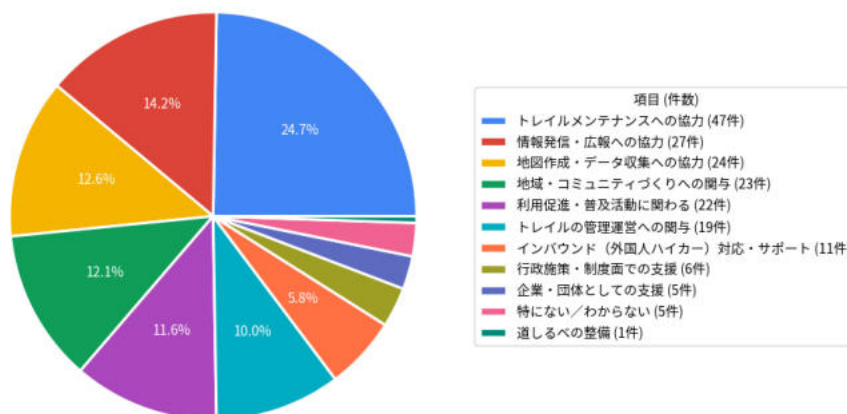
「何もない田舎へわざわざ訪れる人がたくさんあると、田舎の人の考え方や感じ方が外に向かって開くようになる」「便利なお時世にわざわざ自分の足で歩く人が増えることで、地元の人には喜んでくれると思うし、その土地をより誇りに思える」といった、地域住民の意識のポジティブな変化を期待する声が目立つ。

### 【課題】

「サービスが行き過ぎると質の悪いハイカーが増えマナー問題が起きる」という懸念のほか、「個々のマナーにより地元民の印象が左右されるため、Leave No Trace ブックの有効活用が必要」「テント泊の場合、同じ場所にテントを張るようになり痕跡を残さないのが難しくなる」「海外からも歩きに来る人が増えたとき、言語の壁や文化の違いによる交流の難しさが予想される」といった、より具体的かつ現実的な課題が指摘されている。

13. ご自身が歩く以外で、東海自然歩道にどのような関わり方ができると思いますか？（複数回答可）

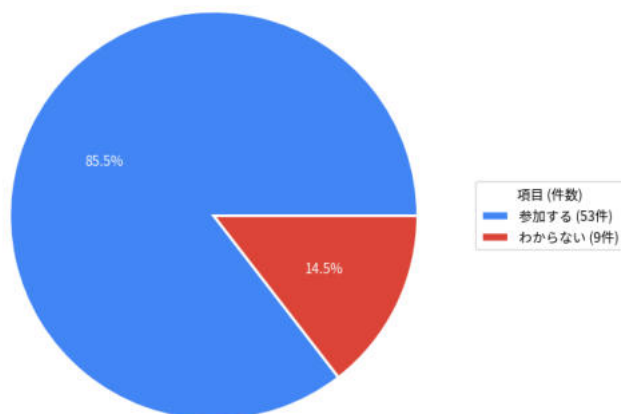
「トレイルメンテナンスへの協力」が 47 件と突出して多く、次いで「情報発信・広報への協力」（27 件）、「地図作成・データ収集への協力」（24 件）と続く。単に歩くだけでなく、実践的・継続的にトレイルを支援したいという熱意を持つ参加者が多い。



14. 来年も同様のイベントが開催されたら参加しますか？

「参加する」が 53 件と圧倒的多数を占めており、イベント全体の満足度の高さが明確に示されている。

来年も同様のイベントが開催されたら参加しますか？



15. 次回どのようなプログラムがあると良いと思われますか？（自由記述）

「スーパーハイカーだけでなく、もっと刻んで緩やかに楽しんでいる人の話も聞きたい」  
「静岡県の『費用の割に需要がない』という発言に『やっぱりか』と思った。こういった課題をただ発表するのではなく、議論のテーマとして扱ってほしい」といった、多様なハイカーの視点や、運営課題への踏み込んだディスカッションが求められている。また、「ご当地グルメ食べ比べ試食会」や「懇親会の時間をあと2時間ほど延長してほしい」といった、交流を深めるための要望も挙げられた。

16. 次回開催会場についてのご提案（自由記述）

東京（高尾）や奈良といったアクセスの良い場所を望む声に加え、「10kmほど実際にルートを歩くエクスカッションと組めればより良い」といった実地連動型の提案が寄せられた。さらに、「懇親会を地域の人と地域の食べ物を囲んでやれたら絶対行く」「ハイカー9：地域の人1の比率を逆転させ、地元枠を作って個別告知するのも面白い」など、地域住民との交わりを重視する意見も見受けられた。

17. 来年参加しない理由（自由記述）

少数ではあるが、「今年で一区切りであり、来年からは九州やふれあいの道など違う長距離歩道にチャレンジしたい」「個人的には『人がいない・歩いてない』トレイルを歩くのが好きなので」といった、各ハイカーの志向の変化が理由として挙げられている。

18. 今後期待すること（自由記述）

「日本の長距離自然歩道の第一号として、途切れることなく維持されること」という根幹への期待のほか、「海外トレイルを歩いた経験から作られたデータブックは後世の人間にとって有難いものになる。デジタル媒体も検討頂きたい」「信越のようなテントサイト」といった、インフラ・情報面での具体的な整備が求められている。

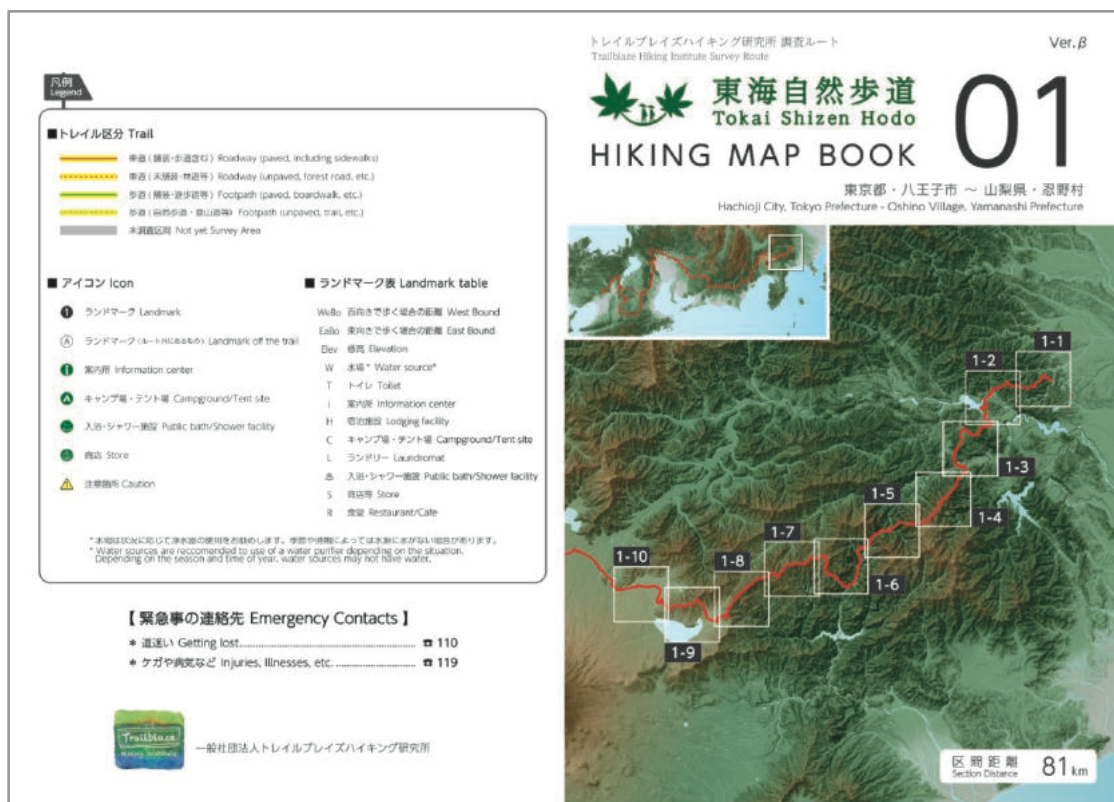
19. 本日のイベントに関する自由な感想やコメント（自由記述）

「美しい日本をしみじみ歩くという言葉が胸に残りました」「トレイルという『道』そのものが主人公なのではなく、あくまでハイカー一人ひとりが主人公となり、それぞれの物語が紡がれていくのだと思います」といった、イベントを通じた深い感銘を表現するコメントが多く寄せられた。「おにぎり体験などの情緒が不安定になっている状況のシェア」に共感したという声もあり、ハイカーの実体験に基づくエモーショナルな側面に響く、非常に満足度の高いイベントであったことが結論づけられる。

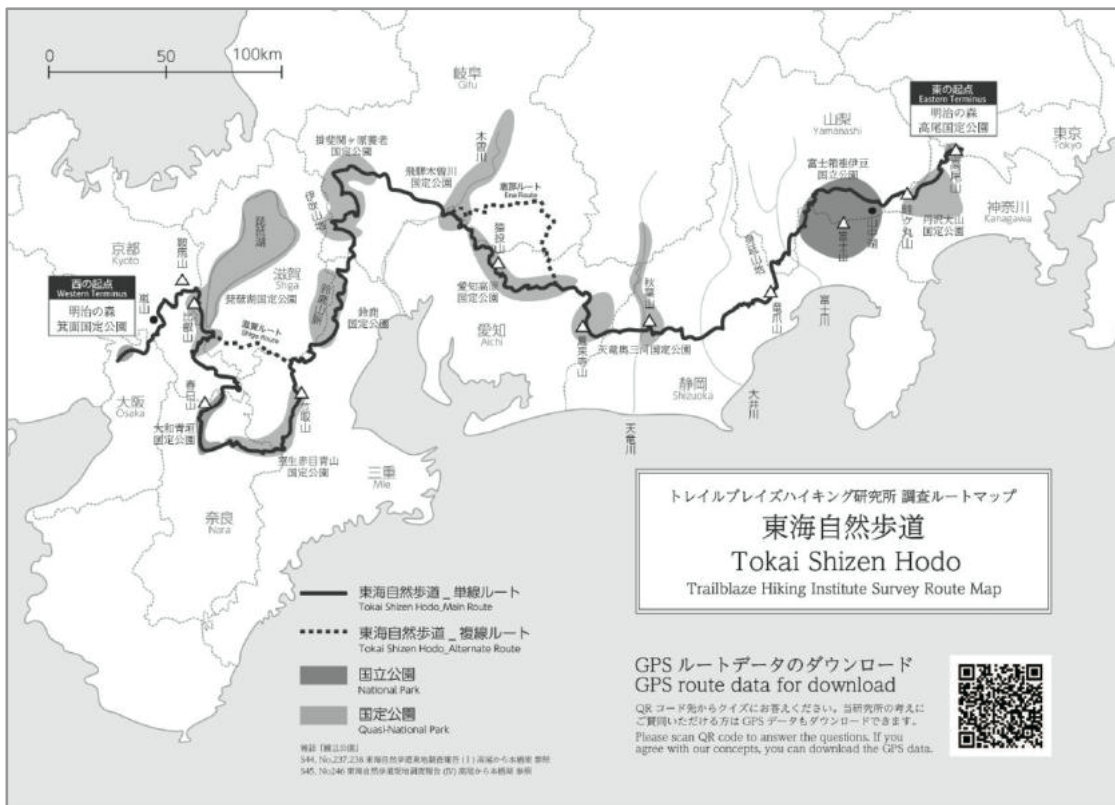
### 2.2.3. ハイキングマップブックβ版制作及び頒布

これまでの調査活動により蓄積された歩行可能なルートデータおよび、歩行に必要な周辺情報をもとに、マップブックβ版を作成した。本マップブックは実際の歩行利用を想定したものであり、縮尺は一般的な登山地図と同様の1:25,000とし、ルートデータに加えて、周辺の便益施設や注意箇所等の情報を掲載している。

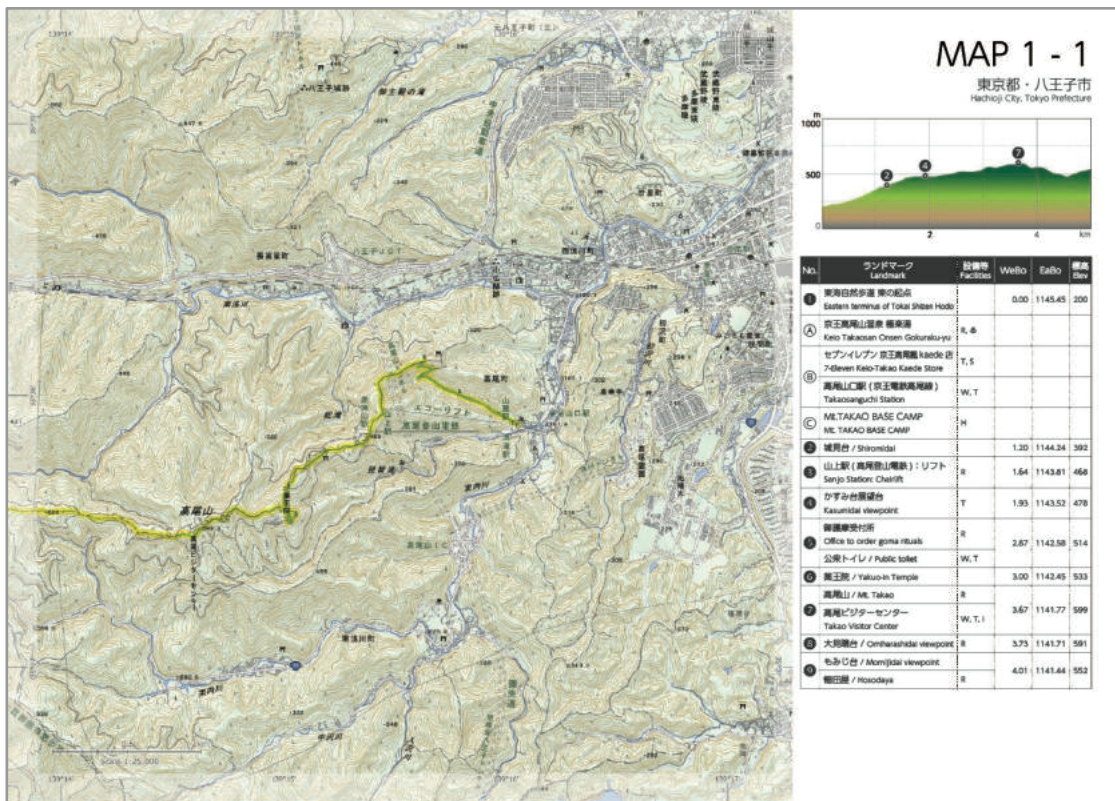
収録内容としては、単線ルート約1,145kmを13冊に分けて収録するとともに、複線ルートである恵那ルート(約118km)および滋賀ルート(約52km)をそれぞれ1冊にまとめ、全15冊の構成で制作した。



表紙・裏表紙



東海自然歩道全域図



地図面の例

制作したマップブックは、15冊セットとして行政、沿線施設、トレイル運営団体等の関係者80名に頒布した。また、普及啓発イベントにおいても来場者への頒布を行った。イベントではアンケート回答を条件に任意の1冊を配布する形式とし、アンケート回答数は101件であった。以下に、マップブック頒布アンケート結果をまとめる。

## ■マップブック頒布アンケート結果

イベント全体に関するアンケートも別途実施しており、一部項目は重複しているが、回答者が異なるため本調査とは分けて集計した。

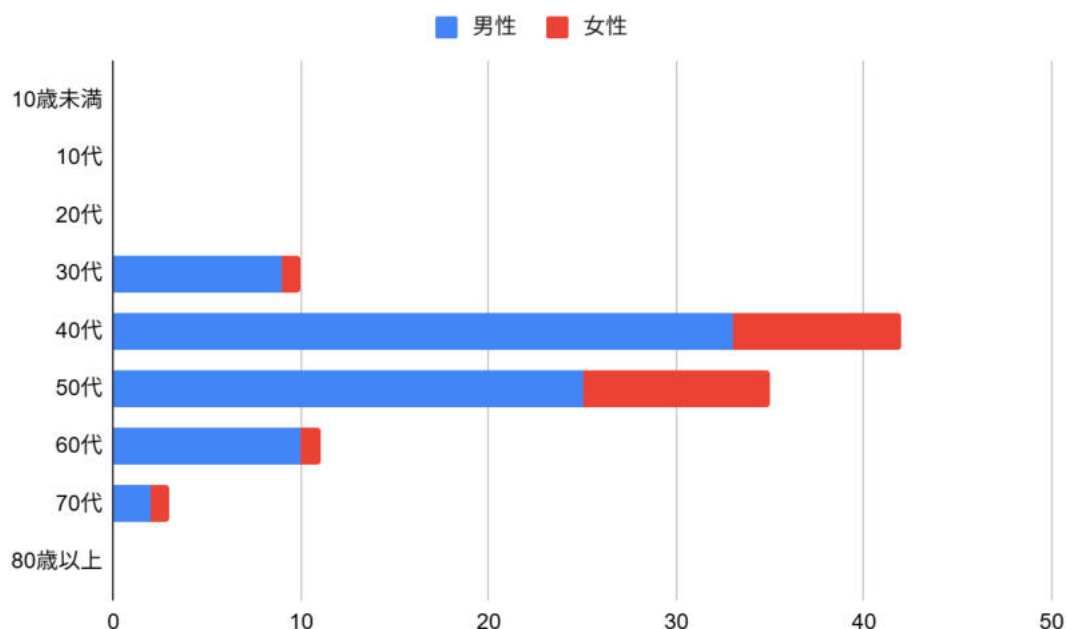
### 1. 概要

- 実施目的：マップブックに対するニーズおよび調査協力の意向の把握
- 実施方法：イベントの休憩時間にアンケート回答を依頼し、回答者にはマップブックβ版を配布
- 回答数：101件回答者属性

### 2. 年代・性別

回答者の内訳は、男性が79名(78.2%)、女性が22名(21.8%)であり、男性の割合が高い結果となった。年代については、男女ともに30代から70代の範囲で分布しており、特に40代および50代が中心層となっている。

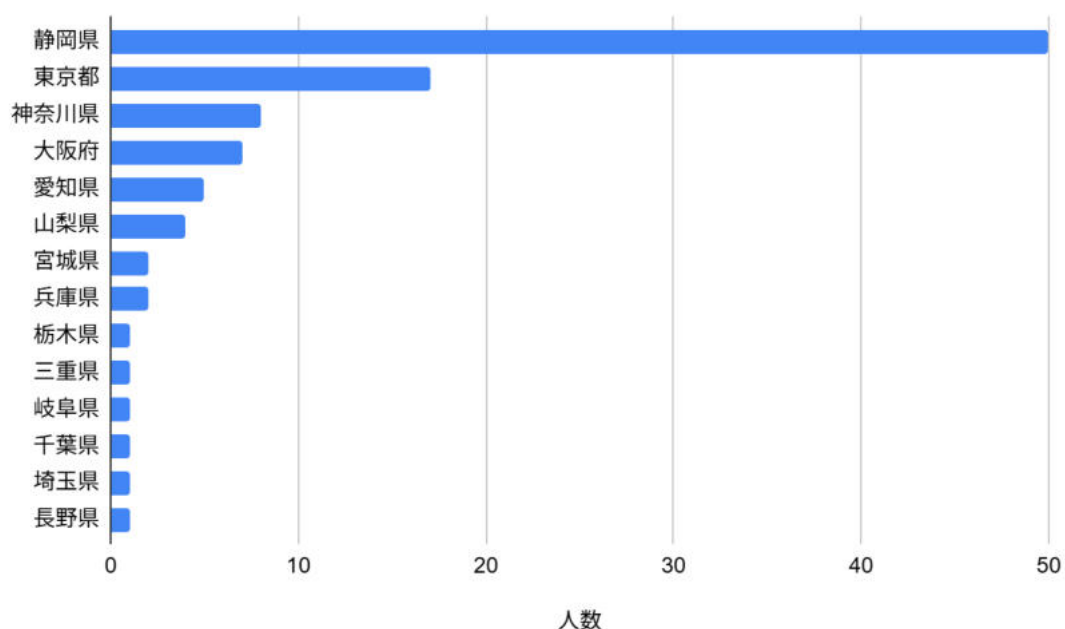
年代別の分布および男女比について以下に示す。



### 3. 居住地域

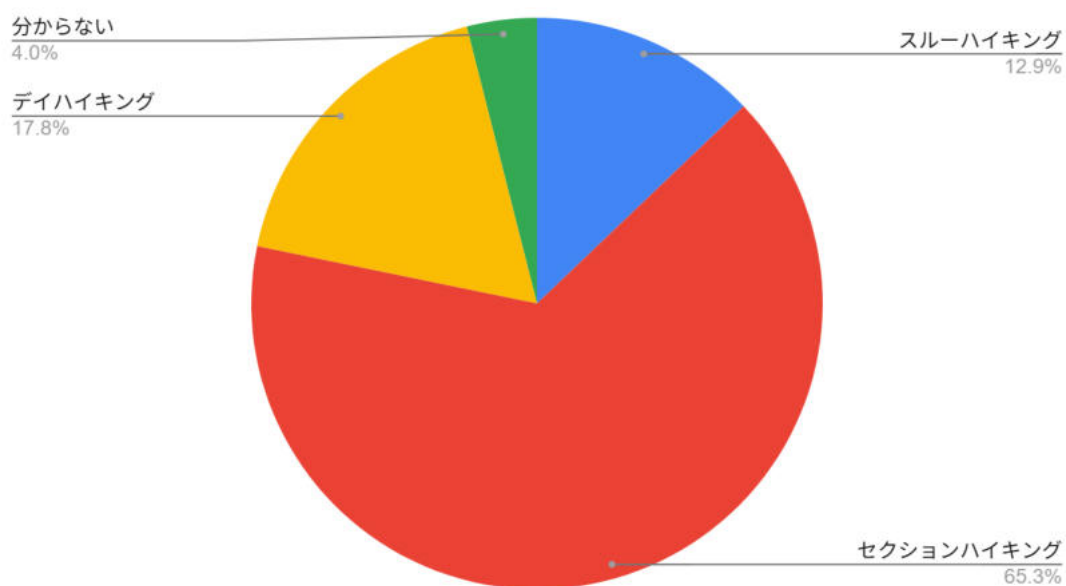
参加者の居住地域については、開催地である静岡県からの参加が最も多く、全体の半数近くを占めた。次いで東京都、神奈川県、大阪府が続ぎ、これら4都府県で全体の約8割を占めている。

一方で人数は少ないものの、宮城県、兵庫県、栃木県、千葉県、埼玉県、長野県など、東海自然歩道沿線外の地域からの参加も確認された。割合にすると沿線地域からの参加が92.1%、それ以外の地域からの参加が7.9%であった。



#### 4. 東海自然歩道を歩くとしたら、どのような歩き方をしますか？

スルーハイキングが13人(12.9%)であったのに対し、セクションハイキングが66人(65.3%)、デイハイイクが18人(17.8%)となった。日帰りおよびセクション利用の回答を合計すると、全体の8割以上が部分的な利用を想定していることが分かった。



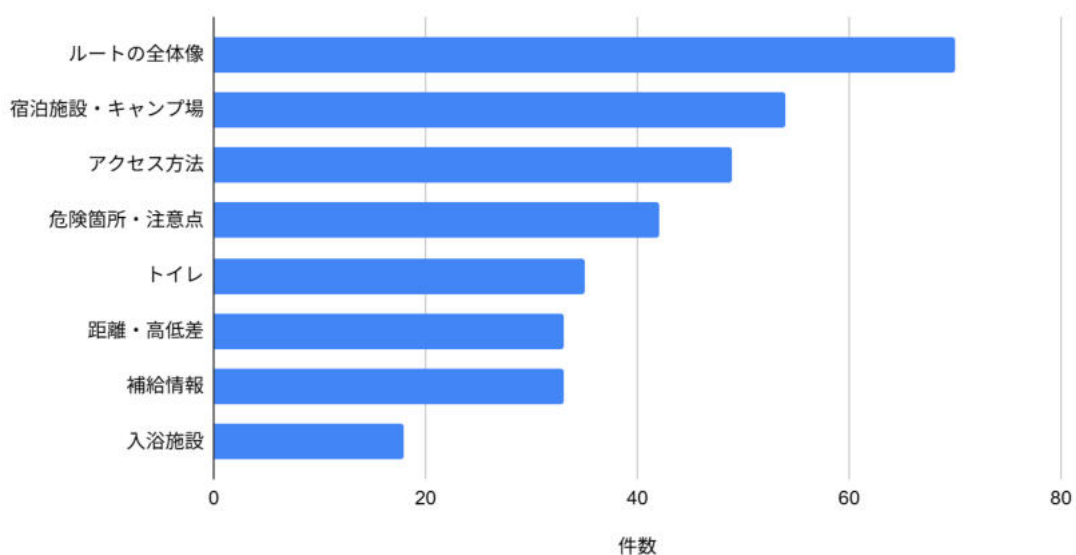
## 5. ハイキングの計画段階で特に知りたい情報を教えてください（複数選択）

以下の項目から複数選択する形式で回答を得た。

- ルートの全体像（地形・町との位置関係）
- 距離・高低差
- 危険箇所・注意点
- アクセス方法（駅・バスなど）
- 補給情報（商店・水場など）
- 宿泊施設・キャンプ場
- 入浴施設
- トイレ

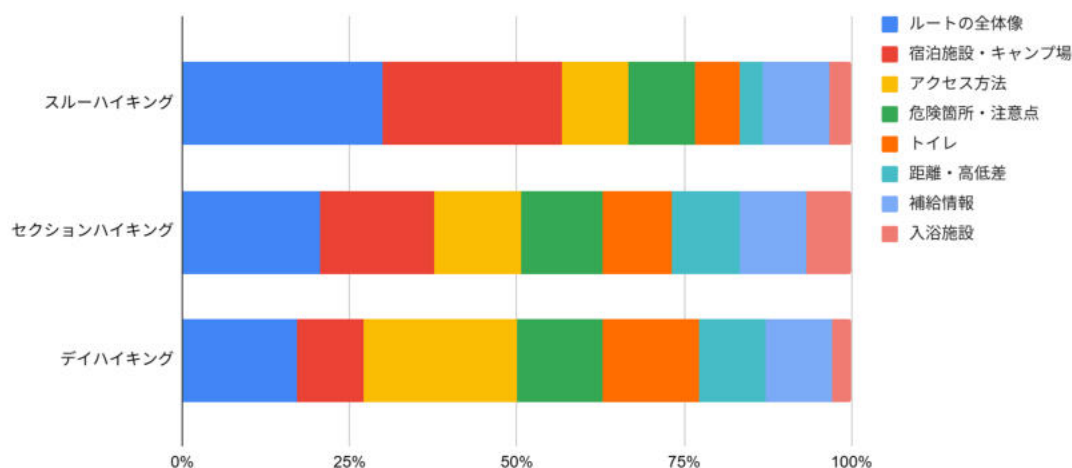
回答数が最も多かった項目は「ルートの全体像」で 70 人（69.3%）に選択された。次いで、宿泊施設・キャンプ場が 54 人（53.5%）、アクセス方法が 49 人（48.5%）、危険箇所が 42 人（41.6%）に選択され上位を占めている。その後、距離・高低差、補給情報、トイレがほぼ同列に並び、一段落ちて入浴施設が選択される結果となった。

また、グラフには含めていないが、「その他」として「見どころポイント」が 1 件回答されている。



また、歩き方（スルーハイキング／セクションハイキング／デイハイキング）別に各情報の選択割合を整理すると、以下の傾向がみられた。

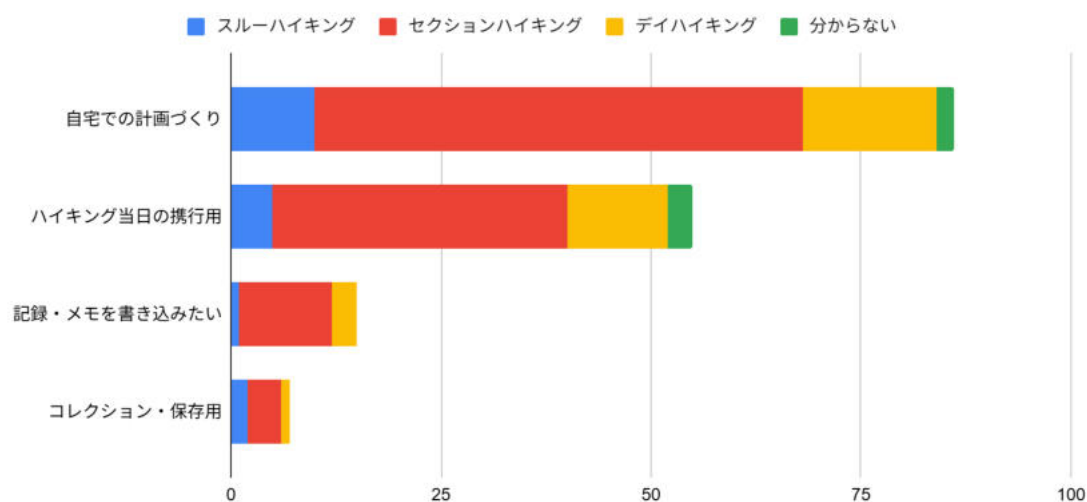
スルーハイカーは、ルートの全体像と宿泊施設を選択する割合が高い結果となった。セクションハイカーも概ね同じ傾向で、全体として各項目が比較的均等に選択されている。デイハイカーは宿泊施設への関心が低い一方で、アクセス方法およびトイレに関する情報への関心が目立つ結果となった。



#### 6. マップブックの想定される使い方を教えてください（複数選択）

最も回答が多かった項目は「自宅での計画づくり」で、86人（85.1%）が選択した。次いで、「当日の携行用」としての利用も多く、55人（54.5%）に選択されている。

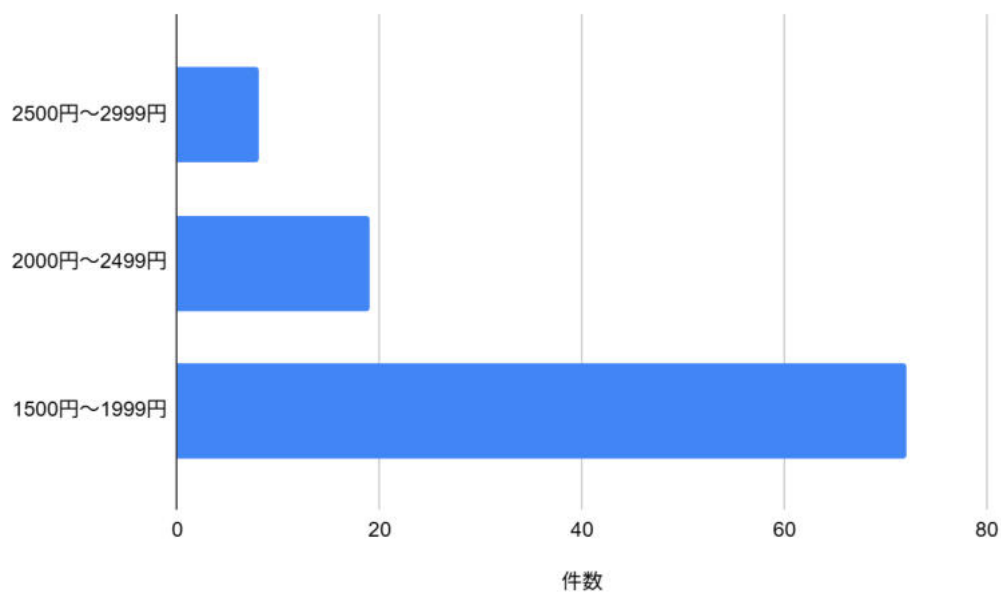
なお、グラフには含めていないが、「その他」として「脳内ハイク」および「お客さん閲覧用」がそれぞれ1件ずつ挙げられた。



7. 東海自然歩道の「ハイキングマップブック」は、今後販売を予定しています。その収益は、ブックの情報更新、トレイルの管理運営や保全活動に役立てられるように検討します。については、一冊あたり、いくら程度の金額なら購入したいと思われるか、参考までに以下の価格帯（税抜）から、最も近いものをお選びください。

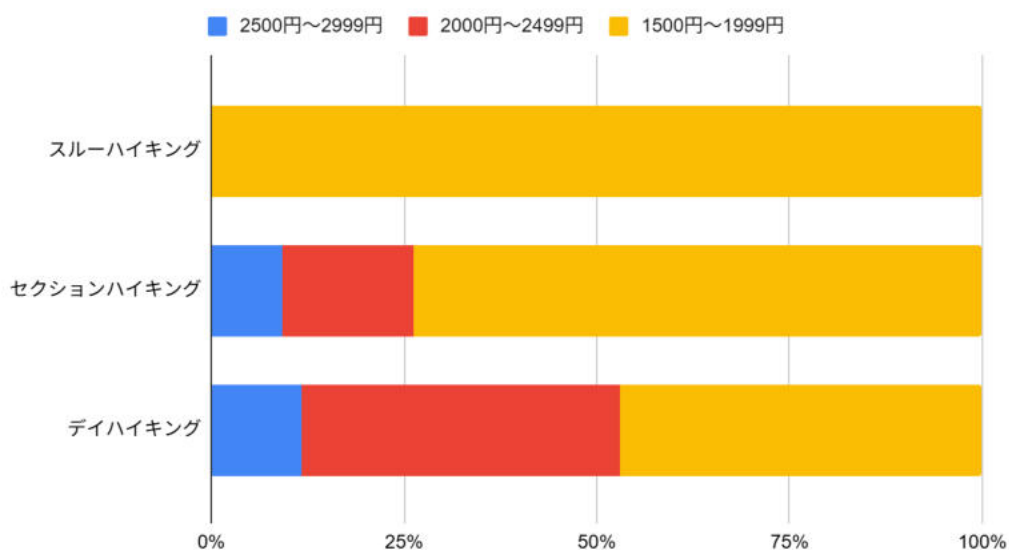
回答の多い項目から順に、1500円～1999円が72人（71.3%）と最も多く、次いで2000円～2499円が19人（18.8%）、2500円～2999円が8人（7.9%）となった。全体として、25%以上の回答者が2000円以上の価格帯を選択する結果となっている。

なお、「その他」を選択した回答が2件あり、具体的な金額としてそれぞれ1000円と記入があった。



下記のグラフに、歩き方別に回答の割合を色分けして示す。

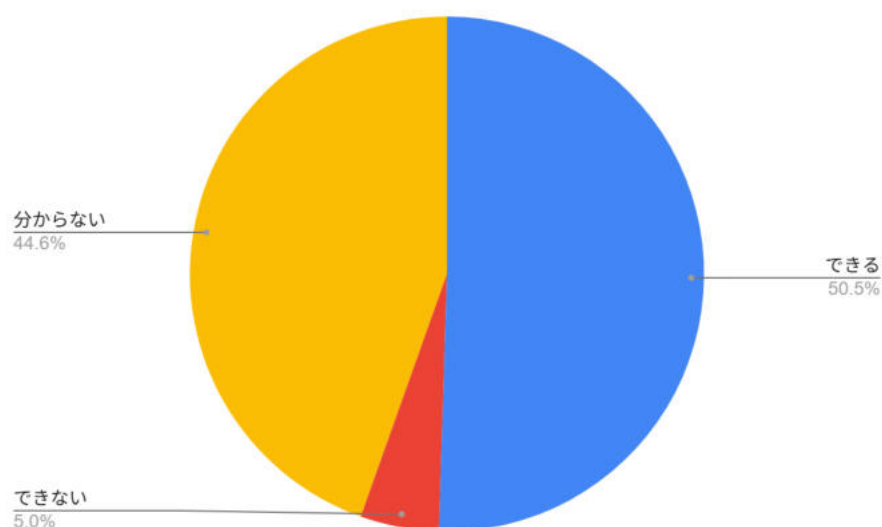
スルーハイカーは全回答者が1500円～1999円の価格帯を選択している点が特徴的である。全線を通して歩く場合には必要冊数が増えることから、金銭的負担を抑えたいという意向の表れと思われる。



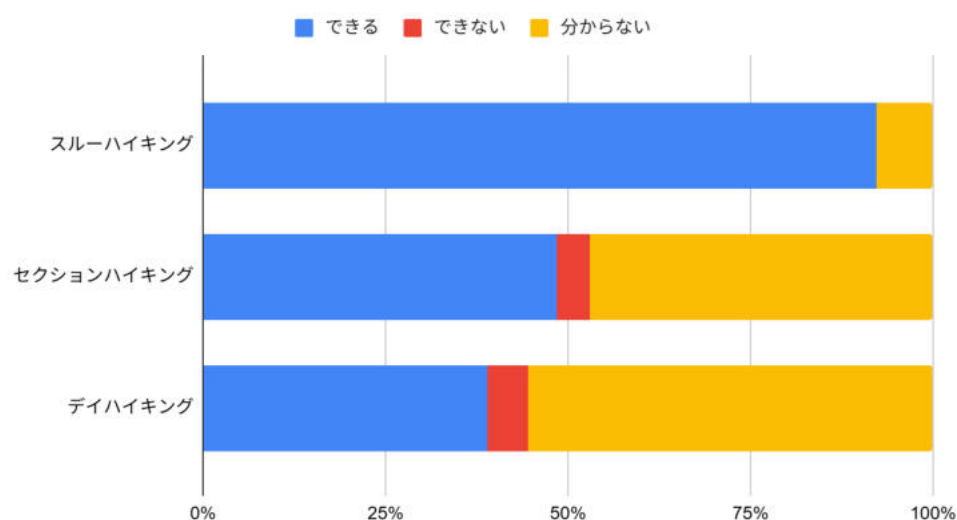
8. データブックやハイキングマップブックは定期的な更新が必要です(ルート情報の反映、商店等の新設や閉鎖等)。更新に際しては、全線の調査が必要となりますが、この調査に協力していただくことはできますか？簡単な書式の報告書の提出をお願いすることになります。

回答の多い項目から順に、「できる」が 51 人 (50.5%)、「分からない」が 45 人 (44.6%)、「できない」が 5 人 (5.0%) となった。

また、今後の連絡を希望する場合の任意項目としてメールアドレスを収集したところ、計 50 件の回答が得られた。



歩き方別にみると、スルーハイカーは 12 人 (92.3%) が「できる」と回答しており、最も高い割合を示している。セクションハイカーでは 32 人 (48.5%)、デイハイカーでは 7 人 (38.9%) が「できる」と回答している。



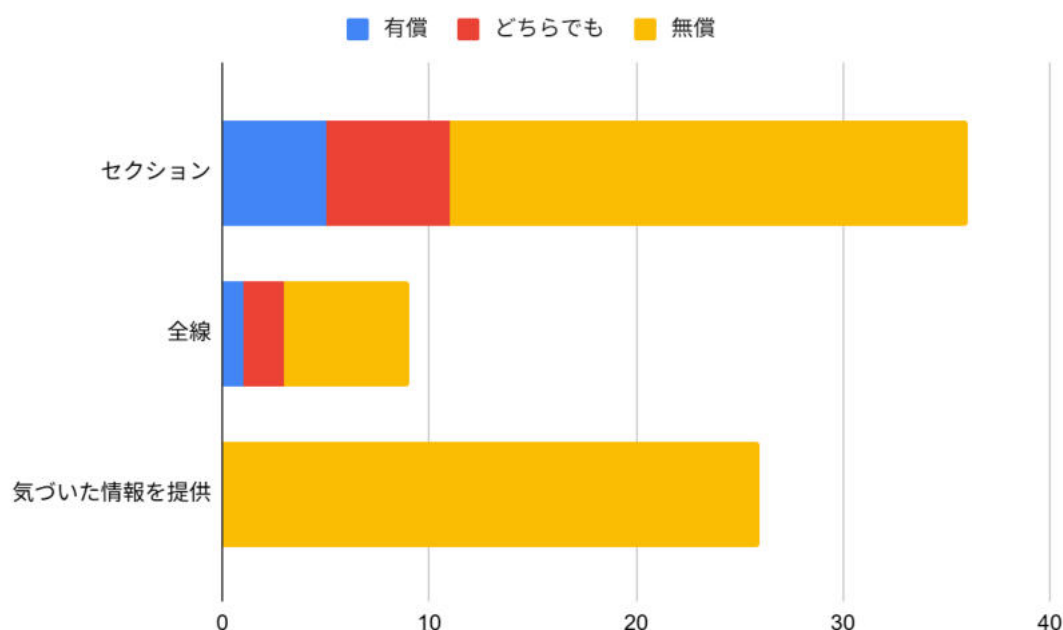
9. 上記でできるとお答えいただいた方は、どのような協力ができますか？（複数選択）

以下の項目から複数選択する形式で回答を得た。また、「その他」として「道しるべの改善（全線で統一感のあるもの、統一ルール の提案）」といった意見が寄せられている。

- セクションを担当（無償ボランティア）
- セクションを担当（有償ボランティア）
- 全線を担当（無償ボランティア）
- 全線を担当（有償ボランティア）
- 自身が歩いた際に気づいた情報を提供する

全体として、「セクションを担当」が36人（70.6%）と最も多く、「自身が歩いた際に気づいた情報を提供する」が26人（51.0%）、「全線を担当」が9人（17.6%）となった。なお、括弧内の割合は、調査協力が可能と回答した51人に対する比率を示している。

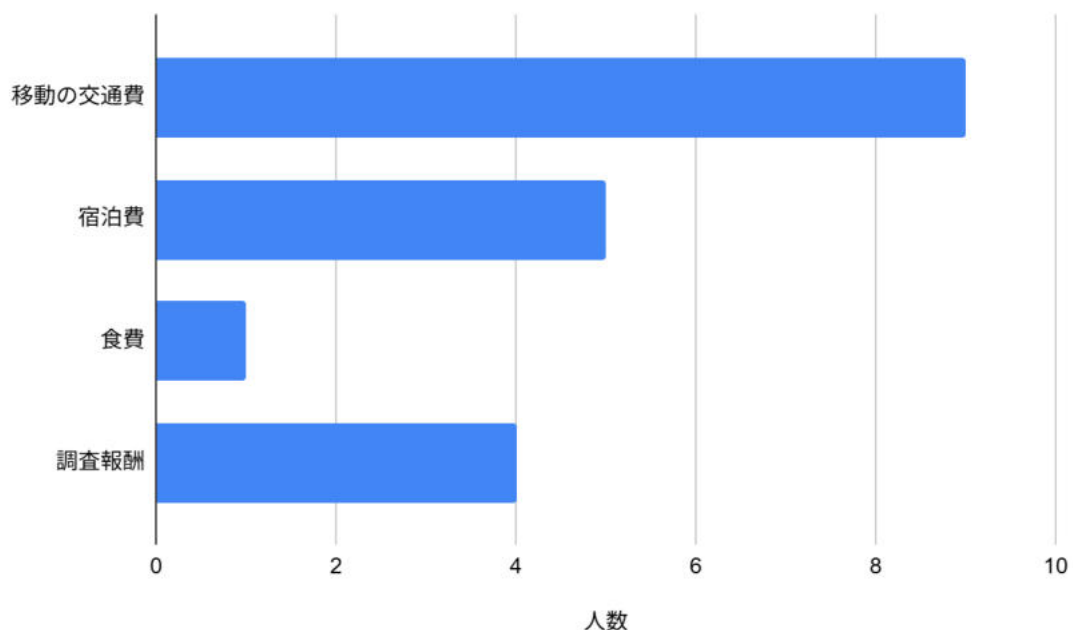
報奨の有無に応じて整理した結果を以下に示す。同一回答者が有償・無償のいずれも選択している場合は、「どちらでも」に分類している。



10. 上記で有償と答えた方は、どのような費用がカバーされるとよいとお考えですか？（複数選択）

有償と答えた11名から、以下の項目から複数選択する形式で回答を得た。

- 移動の交通費
- 宿泊費
- 食費
- 調査報酬



11. 最後に、制作者へのご意見やメッセージなどあればお聞かせください

自由記述として寄せられたメッセージは 31 件であった。以下にその内容を示す。

- 頑張ってください！
- 楽しみです
- ありがとうございました。
- 東海自然歩道の情報をありがとうございます。
- 歩くキッカケになりましたありがとうございます
- ありがとうございます
- 整備等大変だと思いますがよろしく願います
- ボランティアの件 お話し聞かせて欲しいです
- 楽しみにしています。
- マップブックは、ハイカーのバイブルなので、実用性の高い情報、特に正確なルート状況の記載を期待しています。
- 東海自然歩道大好きです！
- マップブック待ちました。発売を楽しみにしております！
- 頑張ってください
- 数年前歩いた方からは情報がなくプランをつくるのが大変と聞きました。トレ研さんの活動で歩く人が増えれば素晴らしいですね。ご活動応援しています
- とりあえず歩いてみます
- 近所に東海自然歩道があり、歩いている方を何度もお見かけしています♪みなさん、いずれの方達も楽しそうでした。これからも応援しています！
- トレイルをつくることに興味があります。引き続きよろしくお願い致します！

- 昨年のベータ版は、事前情報の整理に使いました。常に最新データにしておくことは大変ですが、今後の更新もぜひよろしくお願いします！有償でも買います。
- 頑張ってください。
- 本当に楽しい道でした。トレイルエンジェルになりたいです。
- ありがたいです。助かります。
- 応援してます。がんばってください。
- マップがあると歩く前から歩いた後まで楽しくなります！
- 昨年11月、東海自然歩道踏破しました。とても良い道でした。先ほどの女性の登壇者が言ったまさにその通り、日本人のDNAを刺激する道でした。
- 静岡県中部に在住なので、トレイルの整備等、協力できることがあれば参加したいと思っていますので、お声かけいただければ幸いです。
- ルート情報を更新していくのは大変だと思いますが宜しくお願いします。また、ボランティアで手伝える事はやっていきたいです。
- トレイル整備や長期的な維持管理など参考にさせていただきます。川根トレイルやカツオトレイルを運営しています。東海自然歩道もルート上にあるので、何かお手伝いできることがあればと思っています。
- お疲れ様でした！
- 長距離自然歩道がずっと続いていけるような未来がある制作をしていただいております。
- 自然歩道のPRやメンテ等、お願いします。
- ありがとうございます

---

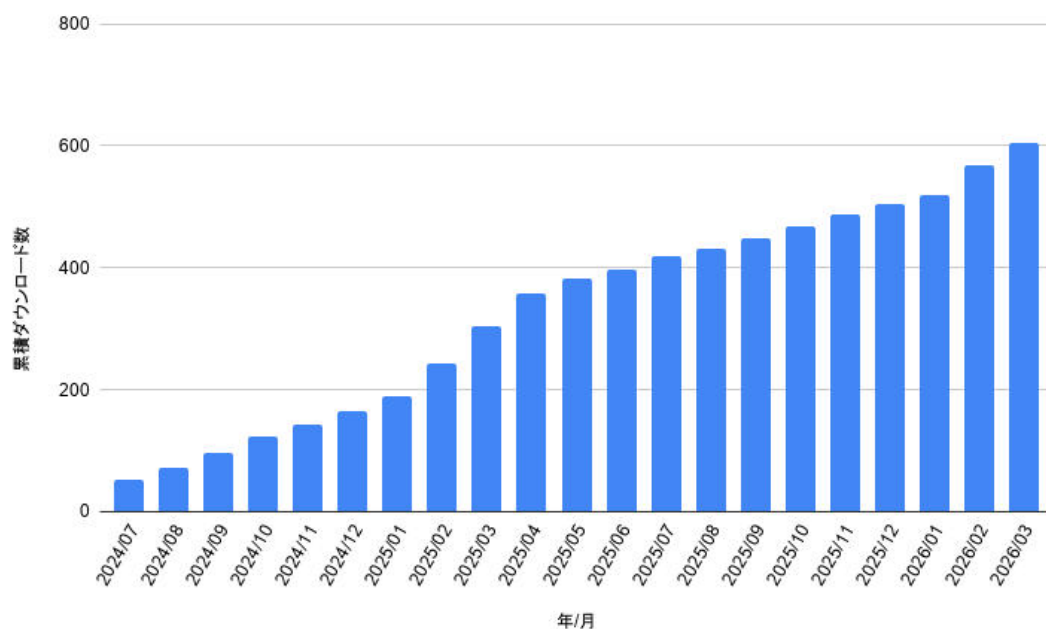
#### 2.2.4. 情報発信及び1,200km（単線）のGISデータ無料頒布及びアンケート

第2期（2024年度）までの活動成果として、東海自然歩道に関する情報発信ページを公開し、単線ルート約1,200kmについて現地調査に基づくGPSルートデータを公開してきた。当該データは公開後も継続的に更新しており、主な内容としては、通行止め区間の解消、迂回路の見直し、特定区間のルート修正、公式データ更新への対応などが挙げられる。

第3期においては、これら既存データの更新に加え、データブックおよびハイキングマップブックβ版との整合を図ったルートデータの更新を実施するとともに、恵那区間および滋賀区間の複線ルートのデータ配布を新たに開始した。

公開開始から2026年3月24日時点におけるGPSルートデータの累積ダウンロード数は605件（集計期間：2024年7月24日～2026年3月24日）となっている。また、第3期での累計ダウンロード数は308件（集計期間：2025年4月1日～2026年4月2日）となった。以下に月別の推移を示す。イベントを実施した2025年2月および2026年2月にはダウンロード数の増加が確認でき、イベントの開催が普及啓発に一定の効果を有することが

うかがえる。今後も継続的な更新を通じて、利用者にとって有用な情報提供を行っていく予定である。



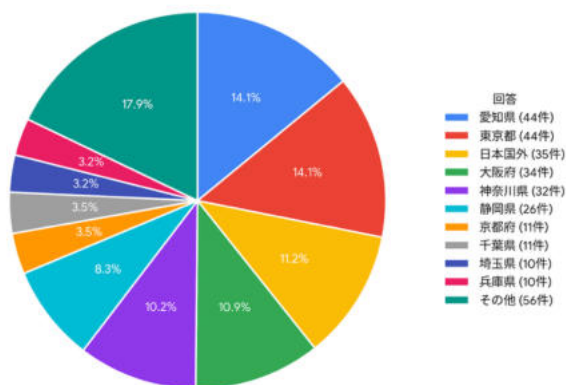
累積ダウンロード数

以下に、第3期（集計期間：2025年4月1日～2026年4月2日）の東海自然歩道GPSルートデータダウンロードのユーザーアンケート結果をまとめる。

## ■ 東海自然歩道GPSルートデータダウンロードアンケート結果

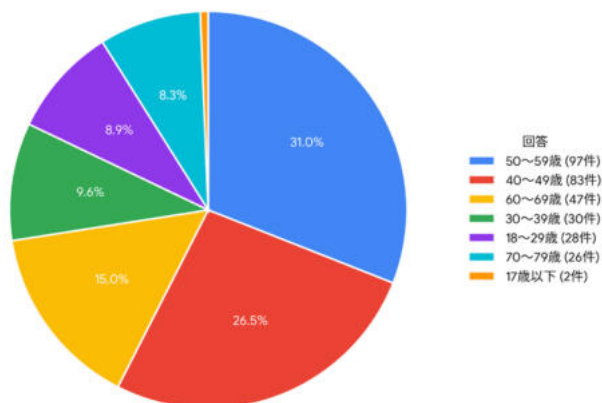
### 1. お住まいの都道府県または国外

愛知県および東京都が共に44件と同数でトップとなり、次いで「日本国外」からのアクセスが35件と非常に多い点が特徴的である。大阪府（34件）、神奈川県（32件）、静岡県（26件）と続き、東海・関東・関西の大都市圏や東海自然歩道沿線の居住者が主な層となっているが、インバウンド（あるいは海外在住の日本人）からの関心も高いことがうかがえる。



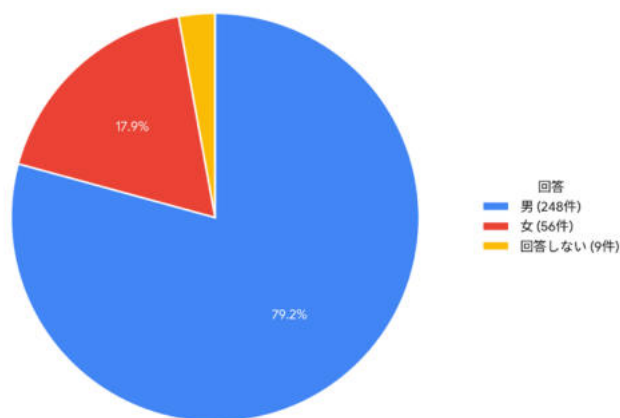
## 2. 年齢分布

「50～59歳」が97件で最多となっており、次いで「40～49歳」が83件、「60～69歳」が47件であった。40代から60代の中高年齢層が全体の7割強を占めており、長距離トレイルに対する体力的な余裕や関心を持つ中心的な年代層であると推測される。一方で、30代以下も一定数（約18%）存在しており、幅広い世代に認知されている。



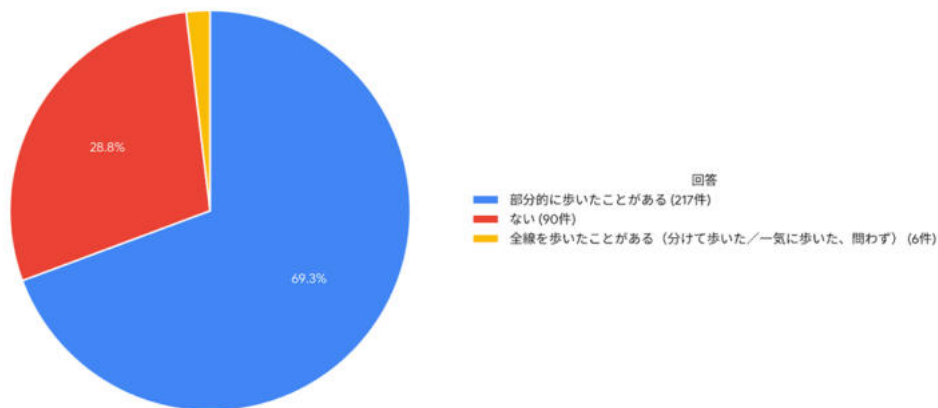
## 3. 性別

「男」が248件（約79%）と圧倒的多数を占め、「女」は56件（約18%）であった。長距離自然歩道での活動という特性上、現状では男性の割合が非常に高い傾向にある。



## 4. これまで東海自然歩道を歩いたことはありますか

「部分的に歩いたことがある」が217件で最多となっており、全体の約7割を占める。次いで「ない」が90件、「全線を歩いたことがある」という経験者はわずか6件であった。多くのユーザーが部分的なハイキングの経験を持ち、さらなる区間踏破のためにGPSデータを必要としていることがわかる。

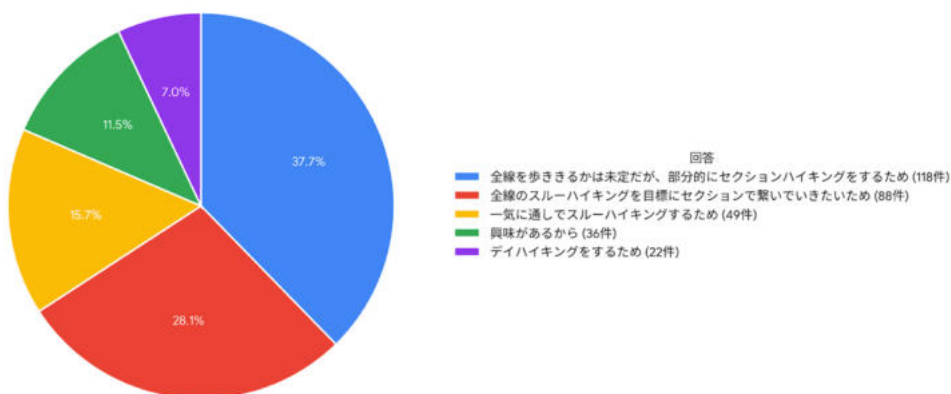


5. これまで東海自然歩道以外を歩いたことはありますか (複数回答可)

回答内容を分割集計した結果、「今は無いが、これから歩きたい」という意欲的な回答が多数 (108 件) 見受けられた。具体的なトレイル名としては「海外のトレイル (72 件)」「関東ふれあいの道 (54 件)」「みちのく潮風トレイル (53 件)」「信越トレイル (48 件)」などが上位に挙げられた。東海自然歩道だけでなく、国内外の他のロングトレイル・自然歩道への関心や経験を持つ層が多く流入していることが確認できる。

6. 当 GPS ルートデータをダウンロードする目的を教えてください

「全線を歩ききるかは未定だが、部分的にセクションハイキングをするため」が 118 件で最も多く、次いで「全線のスルーハイキングを目標にセクションで繋いでいきたいため」が 88 件であった。一気に全線を歩くスルーハイカー (49 件) よりも、週末などを利用して区間ごとに歩き進めるセクションハイカーが主なターゲット層となっている。



7. 東海自然歩道のどのエリアを歩いてみたいですか? (自由回答)

「全て」「All」「全部」といった全線踏破を希望する声が散見された。また、地域名としては「京都」「愛知」「静岡」といった具体的な府県名や、「関東エリア」「東海エリア」といった広域指定が多く挙げられている。自身がアクセスしやすい居住地周辺のエリアや、観光的魅力の高い京都・富士山麓 (静岡) などの人気が高い傾向にある。

### 2.3. 活動3 協働体制の再検討促進

東海自然歩道関係都府県及び環境省に対し、事業実施結果等の情報提供を行った。行政単独での維持管理の課題に対し、民間やハイカーを交えた協働による持続可能な管理運営システムを構築するため、ロングトレイルの先進地である米国アパラチアトレイル（以下、AT）を視察し、実践的な整備活動を通じてその理念や技術を学んだ。さらに、そこで得た知見をもとに、沿線自治体や環境省、登山整備団体等と合同で、座学形式の勉強会および歩道上での実践的な整備活動を実施した。

#### 2.3.1. 米国アパラチアトレイルへの視察

ATを中心とした持続的な維持管理体制および協働の在り方を調査するため、2025年7月11日から8月20日にわたり、視察および実地研修を実施した。以下に報告する。

#### ■米国アパラチアトレイルへの視察報告

##### (1) 視察の目的と調査概要

ATを中心とした持続的な維持管理体制および協働の在り方を調査するため、2025年7月11日から8月20日にわたり、視察および実地研修を実施した。調査対象は、100年の歴史を有するATの管理団体「Appalachian Trail Conservancy（以下、ATC）」を中心とした体制である。ATCが主催するボランティア参加型メンテナンスプログラム「Konnarock Trail Crew」や、日常的な維持管理を担うローカルクラブ（Dartmouth Outing Club等）の活動に実際に参加し、制度的枠組みと現場実践の双方を調査した。また、ATCおよび沿線の複数トレイルクラブとの意見交換や現地視察も併せて実施した。

##### (2) メディア取材と国際的なネットワーク構築

本視察における整備活動は、災害被害からの復興に資する側面も有しており、支援喚起の観点からATC本体やAssociated Press等、複数のメディアによる取材が行われた。日本からのボランティア参加は珍しく、東日本大震災をはじめ災害を多く経験してきた国からの参加であることから、当研究所の職員もトレイルを通じた復興支援に関する取材を複数受けた。本事例は、トレイルを通じた支援が国際的に広がり得ること、また復興や維持管理に関する知見の交換が可能であることを示すものとして注目された。今回訪問したATCやプログラム関係者とは今後も継続的に情報交換を進める予定であり、東海自然歩道が国際水準のトレイルへと発展するためのネットワーク構築にも寄与したと考えられる。

（参考記事）

- ・ Appalachian Trail Conservancy (News & Stories)
  - *Japanese Volunteers Join the Konnarock Crew*
- ・ Associated Press
  - *Volunteers repair damaged parts of Appalachian Trail by hand almost a year after Helene*

### (3) 調査体制

本調査は、鈴木、長谷川、相澤の3名で実施した。

鈴木は2025年7月11日から8月20日までの期間、長谷川および相澤は2025年7月18日から7月26日まで渡米し、現地では同一プログラムに参加して行動を共にした。

### 視察スケジュール

AT schedule			
Date	Time	Content	Information
2025/07/11	Fri 11:55 17:58	羽田空港発 トリ・シチーズ着 宿泊：モーテル Bristol, TN	
2025/07/12	Sat	トレイルタウン視察：Damascus 宿泊：The Broken Fiddle Hostel	ビジターセンターとアウトドアショップ視察、買い物、準備など
2025/07/13	Sun	ダラス出発 14:00 ベースキャンプ到着 17:00 オリエンテーション：Konnarock program 宿泊：ベースキャンプ	ベースキャンプ見学
2025/07/14	Mon	7:00～ メンテナンス活動：Konnarock program 宿泊：キャンプ指定地	Mount Rogers Trail Rehabilitation 植生保護のためのトレイル移設 (7/18まで)
2025/07/15	Tue	7:00～ メンテナンス活動：Konnarock program 宿泊：キャンプ指定地	
2025/07/16	Wed	7:00～ メンテナンス活動：Konnarock program 宿泊：キャンプ指定地	
2025/07/17	Thu	7:00～ メンテナンス活動：Konnarock program 宿泊：キャンプ指定地	
2025/07/18	Fri	7:00～ メンテナンス活動：Konnarock program 19:30 終了移動 22:51 ノックスビル空港着 移動 7:00 宿泊：Red Roof Inn Johnson City, Johnson City, TN	(*長谷川・相澤、羽田発16:30フライト) レンタカー手配、鈴木・長谷川・相澤合流 40 minutes
2025/07/19	Sat	9:00 旅長・出発 トレイルヘッドの視察 トレイルタウン視察 Hot Springs 移動 16:00～ REI Asheville 地元アウトドアショップの視察 18:00～ 夕食会 宿泊：ATCスタッフご自宅 Asheville, NC 移動	1 hour Allen Gap Trail Headなど トレイルタウンでの情報収集、ハリケーンによるダメージを知る 1 hour AT中層辺りトレイル情報がどのように収集できるかを知る ATCスタッフ、地元トレイルクラブ(GMC)との交流・情報交換 Matt Drury氏、ATC業務に関するヒアリングも
2025/07/20	Sun	9:00～ 移動 11:00～ トレイル視察 15:00～ トレイルタウン視察 ダマスカス、トレイルセンター 宿泊：The Speckled Trout Outpost	1 hr 30 min buealy spot gap-Unaka Mountain(往復4miles)素晴らしい景色とハリケーンの影響が観察し Damascus Trail Center(10-17open)、トレイルヘッドやモニュメント、アウトドアショップ
2025/07/21	Mon	9:00～ 移動 10:00～ メンテナンス活動の準備、森林局VCの立ち寄り 15:00～ 移動 16:00 ベースキャンプ到着 17:00～ オリエンテーション：Konnarock program 宿泊：ベースキャンプ	1h Pat Jennings Visitor Center など 30 minutes
2025/07/22	Tue	7:00～ メンテナンス活動：Konnarock program 宿泊：キャンプ指定地	Tennessee Eastman Section Trail Restoration ハリケーンの影響によるトレイルの修復 (7/26
2025/07/23	Fri	7:00～ メンテナンス活動：Konnarock program 宿泊：キャンプ指定地	
2025/07/24	Wed	7:00～ メンテナンス活動：Konnarock program 宿泊：キャンプ指定地	(*長谷川・相澤はメンテナンス活動終了後に移動し、モーテル泊)
2025/07/25	Thu	7:00～ メンテナンス活動：Konnarock program 宿泊：キャンプ指定地	(*長谷川・相澤はトリ・シチーズ発7:16フライト)
2025/07/26	Fri	7:00～ メンテナンス活動：Konnarock program 宿泊：ベースキャンプ	(*長谷川・相澤は羽田15:55着)
2025/07/27	Sun	休日 宿泊：ベースキャンプ	
2025/07/28	Mon	休日 宿泊：ベースキャンプ	
2025/07/29	Tue	7:00～ メンテナンスの準備作業 17:00～ オリエンテーション：Konnarock program 宿泊：ベースキャンプ	
2025/07/30	Wed	7:00～ メンテナンス活動：Konnarock program 宿泊：キャンプ指定地	Catawba Mountain Tent Site Construction サイドヒルテントサイトの建設(8/3まで)
2025/07/31	Thu	7:00～ メンテナンス活動：Konnarock program 宿泊：キャンプ指定地	
2025/08/01	Fri	7:00～ メンテナンス活動：Konnarock program 宿泊：キャンプ指定地	
2025/08/02	Sat	7:00～ メンテナンス活動：Konnarock program 宿泊：キャンプ指定地	
2025/08/03	Sun	7:00～ メンテナンス活動：Konnarock program 20:00 移動	1h
2025/08/04	Mon	宿泊：モーテル Johnson City, TN 移動 宿泊：Matt Drury氏ご自宅	Ashevilleのアウトドアショップやスーパーマーケットなど
2025/08/05	Tue	9:00 トレイル団体訪問：Carolina Mountain Club 11:00 ATC訪問：asheville office 移動 宿泊：モーテル Franklin, NC	クルーリーダーによるミーティングにて挨拶 ATCスタッフ、国立森林局スタッフとの交流 1h30
2025/08/06	Wed	トレイル視察：Nantahala State Park 移動、トレイルタウン立ち寄り：Hawassae 18:00～ トレイル団体(Georgia Appalachian Trail Club)との会食 宿泊：ゲストハウス Tale City, GA トレイル視察 宿泊：ゲストハウス Tale City, GA	ハイキングとNantahala Hiking Clubによるメンテナンス作業の見学 アウトドアショップなど The Hush Cuban kitchen & bar GATCメンバーが経営するゲストハウス GATCメンバー同行ハイキング、交流とメンテナンス手法の解説
2025/08/07	Thu	7:00 移動 10:00～ トレイル視察：Amnicola Falls State Park 宿泊：Hiker Inn トレイル視察：Amnicola Falls State Park 移動 15:00 Duhonoga着、ATCスタッフご自宅訪問 移動 宿泊：モーテル Chattanooga, TN	2h30 GATCメンバー同行、ビジターセンター視察、ハイキング、交流とメンテナンス手法解説 GATCメンバーが支配人を務める GATCメンバー同行、ハイキング、メンテナンスワークショップ見学 1h 2h
2025/08/08	Fri	7:00 移動 10:00～ トレイル視察：Amnicola Falls State Park 宿泊：Hiker Inn トレイル視察：Amnicola Falls State Park 移動 15:00 Duhonoga着、ATCスタッフご自宅訪問 移動 宿泊：モーテル Chattanooga, TN	2h30 GATCメンバー同行、ビジターセンター視察、ハイキング、交流とメンテナンス手法解説 GATCメンバーが支配人を務める GATCメンバー同行、ハイキング、メンテナンスワークショップ見学 1h 2h
2025/08/09	Sat	7:00 移動 10:00～ トレイル視察：Amnicola Falls State Park 宿泊：Hiker Inn トレイル視察：Amnicola Falls State Park 移動 15:00 Duhonoga着、ATCスタッフご自宅訪問 移動 宿泊：モーテル Chattanooga, TN	2h30 GATCメンバー同行、ビジターセンター視察、ハイキング、交流とメンテナンス手法解説 GATCメンバーが支配人を務める GATCメンバー同行、ハイキング、メンテナンスワークショップ見学 1h 2h
2025/08/10	Sun	7:00 フライト 13:00 portland着 レンタカーにて移動、食料買い出し 宿泊：Moosilauke Ravine Lodge トレイル視察：Mt.Moosilauke 宿泊：Moosilauke Ravine Lodge	Chattanooga--Portland 3h Lincolnのスーパーマーケットに立ち寄る Dartmouth Outing Clubトレイルクルー用バンタハウス ATCスタッフ同行 Matthew Stevens氏
2025/08/11	Mon	9:00 トレイル視察：Mt.Moosilauke 宿泊：Moosilauke Ravine Lodge	Dartmouth Outing Clubによるメンテナンス作業に参加 (~8/16まで)
2025/08/12	Tue	6:00～ メンテナンス活動 宿泊：Moosilauke Ravine Lodge	
2025/08/13	Wed	6:00～ メンテナンス活動 宿泊：Moosilauke Ravine Lodge	
2025/08/14	Thu	6:00～ メンテナンス活動 宿泊：Moosilauke Ravine Lodge	
2025/08/15	Fri	6:00～ メンテナンス活動 18:30 ヒアリング	DOC Associate DirectorのWillow Nisen氏との面談(zoom)
2025/08/16	Sat	6:00～ メンテナンス活動 宿泊：Moosilauke Ravine Lodge	
2025/08/17	Sun	移動、トレイルタウン訪問Gohram, NH 移動 宿泊：モーテル Portland, ME	Appalachian Mountain Clubのビジターセンター、ヘッドオフィス、ロッジ等がある 3h
2025/08/18	Mon	7:00 フライト：ポートランド発 ダラス着	
2025/08/19	Tue	1:30 ロサンゼルス発	
2025/08/20	Wed	4:50 羽田着	

## 目次

- 1) Konnarock Trail Crew への参加
- 2) Dartmouth Outing Club のメンテナンス活動への参加
- 3) ATC スタッフおよびローカルクラブとの交流と視察

### 1) Konnarock Trail Crew への参加報告

#### (ア) 概要

Konnarock Trail Crew は、アパラチアトレイル (AT) の維持管理を目的とした専門的ボランティア・トレイルワークプログラムである。拠点はバージニア州南西部の Konnarock Base Camp に置かれ、毎年4月から8月にかけて、1週間単位のプログラムが実施されている。参加者は全米各地から集まり、専門的なトレイル整備に従事する。

#### (イ) 主催・運営体制

主催は Appalachian Trail Conservancy (ATC) であり、U.S. Forest Service (米国森林局、以下 USFS)、National Park Service (国立公園局、以下 NPS)、ならびに AT 沿線の 30 のローカルクラブが協力・支援している。

資金および物資、専門的支援は、これらの公的機関に加え、寄付者や助成金によって支えられている。公民連携および市民参加を基盤とした運営体制が特徴である。

実際の運営においても、キャンプ用具や食料の運搬、施工資材の準備等が USFS およびローカルクラブのスタッフと連携して進められており、現場においても協力体制が具体的かつ実効的に機能していることを確認した。制度上の連携にとどまらず、実務レベルでの協働が確立されている点が印象的であった。



(USFS スタッフが運搬を担当)



(資材も事前に準備される)

#### (ウ) 歴史

設立は 1983 年。全長約 3,500km に及ぶ AT において、ローカルクラブのみでは対応が困難な遠隔地での作業や大規模工事を担う専門クルーとして発足した。名称は拠点の所在する Konnarock に由来する。

40 年以上にわたり、AT における重作業および高度な施工を担う専門ボランティアクルーとして機能している。

### (エ) 役割と意義

Konnarock Trail Crew は、ローカルクラブとの明確な役割分担のもとで活動している。ローカルクラブが日常的な維持管理を担う一方、Konnarock はルート移設、大規模なロックワーク、構造物の新設等、専門性と労力を要する作業を担当する。

また、教育的役割もある。若者や一般市民、ローカルクラブのメンバーが専門的なトレイルワークを学ぶ機会を提供し、次世代のリーダーおよびトレイル文化の担い手を育成する場となっている。

さらに、全米各地から参加者が集まることにより、経験や価値観を共有する交流の場ともなっている。ボランティアが地域に滞在し消費活動を行うことは、地域経済への貢献にもつながっている。

### (オ) 計画と準備

作業計画は 5 か年計画に基づき、ATC、ローカルクラブ、USFS、NPS の協議と合意のもとで策定される。自然災害（ハリケーン被害等）や許認可手続きの状況を踏まえ、年度計画を調整したうえで、1~2 月に確定される。

3 月はクルーリーダーおよびアシスタントリーダーの研修期間に充てられ、4 月初旬には当該年度に実施予定の全作業箇所について事前踏査が行われる。計画性と関係機関との合意形成を重視する運営体制が特徴的である。

### (カ) クルー構成と特徴

本プログラムは「クルー方式」を採用しており、スタッフ 2 名（クルーリーダーおよびアシスタントリーダー）と、5~10 名程度のボランティアによって 1 チームが編成される。少人数制とすることで、安全管理および作業指導の徹底、ならびに円滑な意思疎通が図られている。

ボランティア参加者は、原則として無料または低コストで参加することが可能であり、その運営は ATC および各種助成金、寄付等の支援によって成り立っている。

参加ボランティアの年齢層は幅広いものの、比較的リタイア世代の参加が多い傾向がみられる。男女比は概ね均衡しており、経験、技能、体力面においても多様性がみられる。こうした多様な背景を持つ参加者が協働することが、本プログラムの特徴の一つといえる。



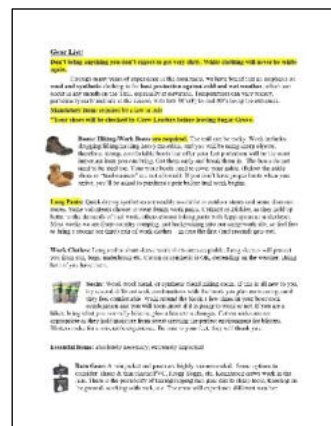
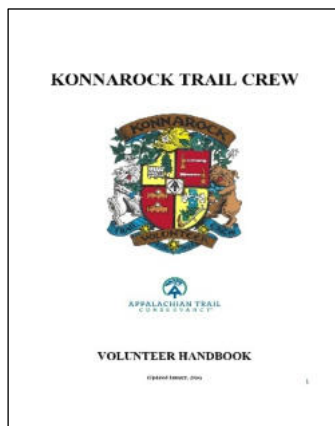
(クルーのみなさん)

### (キ) 参加までの流れ

ボランティア参加希望者は、ATCの公式ウェブサイトにて設けられた応募フォームからエントリーする。サイト上には、プログラムの概要および理念、年間スケジュール、各セッションの詳細が掲載されている。保険および法的手続きの関係上、原則として募集対象は米国内居住者に限定されている。

エントリー後、参加者には「Volunteer Handbook (ボランティアハンドブック)」および「Gear List (ギアリスト)」がPDF形式で送付される。

「ボランティアハンドブック」には、参加までの手続き、ベースキャンプおよびフィールドでの生活方法、装備や衛生管理、安全対策と保険、遵守事項(例: ペット同伴の禁止、キャンプ期間中の飲酒禁止)等が明記されている。



(ボランティアハンドブックとギアリスト)

中でも強調されているのは、参加者に求められる資質である。具体的には、ハードな作業を前向きに受け入れる姿勢、チームの一員として協働できること、リーダーの指示に従うこと、悪天候や長時間の歩行に対応できる体力、ならびに肉体的・精神的負荷を受容できる適応力が挙げられている。

「ギアリスト」には、参加者が持参すべき装備およびレンタル可能な装備が詳細に記載されている。特に足首を保護するためのブーツの着用は必須事項とされており、適切な履物を用意できない場合は参加が認められないこともある。テント、寝袋、デイパック等の主要装備についてはレンタル制度が整備されている。

さらに、参加前にはスタッフとの電話面談が設けられており、個別の疑問点や不安事項を事前に解消する機会が確保されている。これにより、安全性の確保と参加者の適性確認が図られている。

### (ク) プログラムの流れ (6日間)

プログラムの基本的な流れは以下の通り。詳細については後述する。

- 1日目: ベースキャンプ集合、オリエンテーション
- 2日目: 現場へ移動、キャンプ設営、道具説明、現場確認、作業内容の共有
- 3~5日目: 作業実施
- 6日目: キャンプ撤収、ベースキャンプへ移動、片付け、クロージングセレモニー

#### (ケ) ベースキャンプの様子

ベースキャンプは、U.S. Forest Service (USFS) の敷地内に設置されている。団欒のための共用スペースのほか、ボランティアが使用するキャビンやシャワー室等の設備が整備されており、活動期間中の生活拠点として機能している。



(ベースキャンプ風景)



(宿泊用キャビン)

クルーは初日および最終日(6日目)をベースキャンプで過ごす。滞在中はスタッフにより食事が提供され、参加者同士およびスタッフとの交流が活発に行われるなど、全体として和やかで開放的な雰囲気の中で時間を共有している。

初日には、行程説明や安全上の注意事項等に関するオリエンテーションが実施される。最終日にはクロージングセレモニーが行われ、リーダーからの感謝と労いの言葉が述べられるとともに、参加の証として記念品が授与される。活動の締めくくりとして、達成感と連帯感を共有する重要な機会となっている。



(ベースキャンプでの様子)



#### (コ) 現地作業およびキャンプにおけるクルーの雰囲気

参加ボランティアの経験、技能、体力には幅があるが、作業内容や負荷も多岐にわたるため、各自が自身の能力に応じた役割を担い、リーダーの指示のもとで作業に従事している。作業自体は重労働であるが、クルー同士が声を掛け合いながら進められ、全体として活気があり前向きな雰囲気の中で実施されている。

宿泊は現地キャンプ方式で行われ、食料をすべて持ち込み、クルー全員で調理および食事を行う。作業と生活を共にすることで、結束力を高めながら作業に取り組む文化が形成されており、相互の信頼関係と結束力が醸成され、「困難な作業であっても前向きに楽しむ」という雰囲気が根付いている。

また、作業日の開始時にはストレッチの時間が設けられており、参加者が順番にストレッチ方法の紹介と軽いジョークを披露する慣習がある。こうした取り組みが、現場の雰囲気を和やかにし、安全かつ前向きな作業環境づくりに寄与している。

参加者からは、自然の中で滞在することへの喜び、土に触れる実感、そしてトレイルづくりに携わる誇りや連帯感が感じられた。



(現地キャンプおよび作業風景)

#### (サ) 使用された道具

本現場では、以下の全 21 種類の道具が使用されていた。

1. ピックマトック (Pick Mattock) : 掘削作業全般に使用し、土や石を掘り起こし、移動させる。
2. プラスキー (Pulaski) : 掘削および根の切断に用いる。斧と鍬の機能を併せ持つ。
3. ログホー (Rogue Hoe/Hazel Hoe) : 掘削および土の移動に使用する。
4. ショベル (Shovel) : 掘削および土の運搬に使用する。
5. ロックバー (Rock Bar) : 地中の岩を掘り起こし、てこの原理で動かす。
6. ミニピック (Mini-pick/Digging Tool) : 根や石の周囲の土を除去する細作業に用いる。
7. ファイヤーレイク (Fire Rake) : 表層の土や落ち葉の除去、地面の整形に使用する。
8. スレッジハンマー (Sledgehammer) : 大きな岩を砕く、あるいはくさびを用いて木材を割る際に使用する。
9. スモールスレッジハンマー (Small Sledgehammer) : 石材の細かな破碎作業に使用する。
10. スウィングブレード (Swing Blade/Weeder) : 除草作業に用いる。

11. ロッパー (Lopper) : 大型の剪定ばさみであり、太い枝や根の切断に使用する。
12. ドローナイフ (Drawknife) : 丸太の樹皮を剥ぐ作業に使用する。
13. くさび (Wedges) : 木材の割裂に用いる。
14. マクラウド (McLeod) : 表層の土や落ち葉の除去、地面の整形に使用する。
15. ハンドソー (Hand Saw) : 枝や根の切断に用いる。
16. カタナボーイ (Katana Boy) : 長尺刃を備えた大型の手鋸で、太い木材の切断に使用する。
17. ロックネット (Rock Net) : 大型の石材を複数人で運搬するためのネット。
18. スリング (Sling) : 大型の丸太を複数人で運搬するための補助具。
19. ロックバッグ (Rock Bag) : 土砂や石材の運搬に使用する。
20. ウインチ (Winch/Grip Hoist) : 大型の岩石を牽引・移動させる。
21. チェーンソー (Chain Saw) : 大型木材の切断に使用する。

以上は当該現場で実際に使用されていた道具であるが、他にも多様な道具が存在する。また、地域によって呼称が異なる場合や、地形・施工内容に応じて使用される道具に差異が見られる。

#### (シ) 安全性への配慮

本プログラムにおいては、安全の確保がすべてに優先される基本原則として徹底されている。

ボランティアは個人用保護具 (PPE: 保護メガネ、すねあて、ヘルメット、グローブ等) の着用が必須とされており、必要に応じてレンタルも可能である。適切な装備の着用が作業参加の前提条件となっている。

クルーリーダーは常にエマージェンシーバッグ (救急対応用装備) を携行し、不測の事態に備えている。また、悪天候時には無理な作業は行わず、雨天時は原則として作業を中止する。状況に応じて作業時間の短縮や工程の変更が判断されるなど、安全を最優先とした柔軟な運営がなされている。

作業開始前にはリーダーによる道具の取扱い説明が行われる。単に使用方法を示すにとどまらず、「自らが負傷しないこと」「他者に負傷させないこと」を前提とした持ち方や扱い方が強調され、安全意識の共有が図られている。

特にハンマーを使用する作業においては、作業員自身が保護メガネを着用することに加え、周囲の作業員が適切に保護具を装着しているかを確認してから作業を開始することが徹底されている。個人の安全確保にとどまらず、周囲への配慮を含めた安全管理が実践されている。



(個人用保護具 (PPE) と着用例)

### (ス) 作業の基本思想

作業の基本原則は以下の通り。

第一に、トレッドウェイはオーガニックソイルを除去し、安定したミネラルソイルを露出させることで耐久性を確保する。

第二に、水をトレイル上に滞留させないことである。排水はトレイル維持の最重要要素とされ、地形を活用したドレイニッジ・ディップの設置などが多用される。

いずれの現場においても、耐久性確保、水管理、周辺環境への影響軽減が重視されていた。

### (セ) 各プログラムの作業内容

今回は、以下の3つのプログラムに参加した。

- ①自然環境回復のためのトレイルの移設 (バージニア州 Mount Rogers エリア)
- ②ハリケーンで損傷を受けたトレイルの修復 (テネシー州 Eastman エリア)
- ③サステナブルなテントサイトの建設 (バージニア州 Catawba Mountain エリア)

#### ①自然環境回復を目的としたトレイルの移設 (バージニア州 Mount Rogers エリア)

##### (目的と概要)

当該エリアにはスプリューズの森が広がっているが、既存トレイルの存在により周辺の森林環境への影響が拡大している。人気の高い区間であり通行量が多いため、トレイルの拡幅や土壌流出が進行し、樹木の根が露出する状況が顕著に見られた。

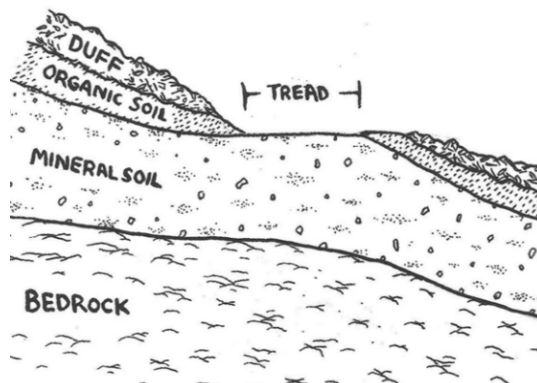
本プログラムは、トレイルを移設し、持続可能な構造へと再整備することで、周辺自然環境の改善を図ることを目的としている。

新たなトレイルルートは事前に選定され、赤いフラッグにより示されていた。対象エリアは大きく二つに分かれ、一つは大小の石が重なる岩礫帯、もう一つは石が少なく針葉樹林が広がる森林帯である。岩礫帯ではロックステップを設置し、森林帯ではミネラルソイルを基盤としたトレイルを造成した。

### (考え方)

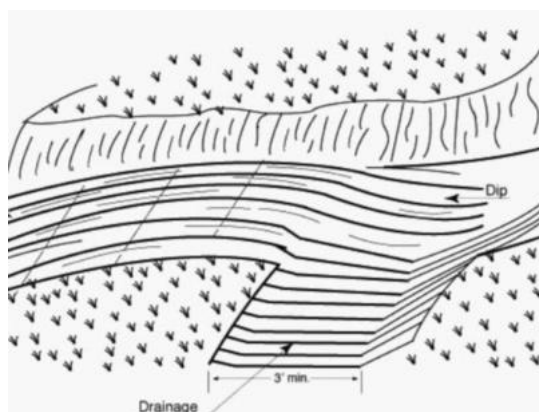
土壌は、最上層に落葉等が堆積した層があり、その下に有機物を多く含むオーガニックソイル層、さらにその下に岩石が風化して形成された砂や粘土を主体とするミネラルソイル層が存在する。

歩行面（トレッド）は、オーガニックソイルを除去し、安定したミネラルソイルを露出させることを基本とする。オーガニックソイルは柔らかく崩れやすいため歩行面には不適であり、耐久性確保のため除去が必要である。この考え方は、サステナブルなトレイル造成における基本原則であり、すべてのプログラムに共通している。



(土壌の構造図)

また、排水対策は極めて重要である。水をトレイル上に流さず、滞留させず、水による侵食を防ぐことがトレイルの長期的維持に直結する。排水構造は石や木材を用いる方法もあるが、近年は地形そのものを加工して排水を促す「ローリンググレードディップ（Rolling Grade Dip）」が多く採用されている。



(ローリンググレードディップ)

### (作業)

作業は岩礫帯における整地とロックステップの設置から開始した。まずトレイル上のオーガニックソイル層に含まれる石や根を除去し、基盤を整える。次に、重量があり平坦な面を持つ大型の石をステップとして設置し、その周囲を中型石で固定する。さらに碎石で隙間を充填し、仕上げにミネラルソイルを被せて完成とした。

森林帯では、オーガニックソイルの除去および根や石の撤去が作業の中心となった。石を除去した跡の空隙には碎石を充填し、安定したトレイル面を形成した。

作業延長は約 100m であり、3 日間にわたり施工を行ったが、全区間の完成には至らず、次のクルーへ引き継がれた。



(根や石は除去もしくは再配置され、安定したトレッドを構築)



(トレッドを整地する。トレイルは左奥へと続くが、水は右奥へ流れるようにするよう、トレッドに高低差を設けている(左))

## ②ハリケーンにより損傷を受けたトレイルの修復 (テネシー州 Eastman エリア)

### (概要と目的)

前年にノースカロライナ州を中心として大きな被害をもたらしたハリケーン「Helene」により、本区間のトレイルも深刻な損傷を受けた。強風により多数の大木が倒伏し、根が持ち上がることでトレイル上に大規模な穴(ルートボール)が生じていた。ルートボールの規模は直径約 2m から最大約 10m



(ルートボール (施工前、左) と施工後 (右))

に及ぶものまで存在した。本プログラムでは、これらの空隙内部に安定したトレイルを再構築する作業を実施した。

#### (考え方)

一部ではルートボール脇に仮設的な迂回路が設けられていたが、急斜面かつオーガニックソイルが露出しており、長期的な安定性は期待できない状況であった。そのため、ルートボール内部に持続可能なトレイルを再整備する方針が採られた。

倒木の根に付着しているミネラルソイルや丸太を有効活用し、構造的に安定したトレイルを構築することとした。



(ルートボール (施工前、左) と施工後 (右))

#### (作業)

まず、ルートボール内部の倒木、石、オーガニックソイルを除去した。次に、根に付着しているミネラルソイルを削り取り、敷き均して基盤とした。深さのある箇所ではログステップを設置し、幅約 90cm の歩行面を確保するため、必要に応じて長尺のログをトレイル沿いに設置した。また、山側斜面が急な箇所では、崩落防止のためログによる土留め構造を設置した。使用する木材は耐久性向上のため樹皮を除去し、配置する際は木材の下に砕いた石を敷き詰めることで踏圧等の影響を受けにくくした。

作業は 3 班に分かれ、計 4 か所のルートボールに対応した。うち 2 か所は完成し、残る 2 か所は次回のクルーに引き継がれた。



(ルートボール (施工前、左) と施工後 (右))

### ③サステナブルなテントサイトの建設（バージニア州 Catawba Mountain エリア）

#### （概要と目的）

当該エリアは利用者が非常に多く、ハイカーが任意の場所にテントを設営することにより、広範囲で自然環境への影響が顕在化していた。そこで、利用を一定箇所に集中させることによりインパクトを抑制し、持続可能なテントサイトを整備することを目的とした。

#### （考え方）

AT は、尾根線ではなく等高線に沿って山腹をトラバースする「サイドヒルトレイル」として設計されている。これは斜度を抑え、排水を容易にすることでトレイルの耐久性を高める思想に基づくものである。本プロジェクトでは、この考え方をテントサイト整備にも応用された。

1～2張用の小規模なサイトを12か所整備し、利用を分散させるのではなく、管理可能な範囲に集中させることを基本方針とした。



（テントサイトの完成イメージ）

#### （作業）

作業はトレイル造成と同様の原則に基づき実施した。まずオーガニックソイルを除去し、安定したミネラルソイルを露出させる。そのうえで、ログを用いてサイトの輪郭を形成し、構造的安定を確保した。



テントサイト建設

本取り組みは比較的新しい試みであり、クルーリーダーに加え、ATC 関係者、ローカルクラブスタッフ、国立公園局スタッフが参加し、議論を重ねながら作業が進められた。常により良い方法を模索し、試行錯誤を重ねる姿勢が強く印象に残った。

本作業は前クルーから引き継がれたものであり、3 か所のサイトが途中まで施工されていた。今回新たに4 か所目の施工を開始したが、いずれも完成には至らず、次クルーへ引き継がれた。本プロジェクトは、4つのクルーにより計6か所のサイトを完成させる計画である。

## 2) Dartmouth Outing Club のメンテナンス活動への参加報告

アパラチアントレイルの日常的な維持管理は、全線を30のローカルクラブが分担して担っている。本報告では、その一つである Dartmouth Outing Club (DOC) のメンテナンス活動に参加した内容について述べる。

DOC は、アパラチアントレイル北部に位置するホワイト・マウンテンエリアの一部区間を担当している。アパラチアントレイル南部が比較的なだらかな森林地帯で構成されているのに対し、ホワイト・マウンテンエリアは急峻な斜面と岩質地形を特徴とする山岳地帯である。

本エリアを研修先として選択した理由は、Konnarock プログラムで経験した南部地域とは異なる自然条件下におけるメンテナンス手法を学ぶことにあった。地形や地質条件の違いが施工方法や資材選択、作業工程にどのような影響を及ぼすのかを実地で確認することを目的としたものである。

### (ア) Dartmouth Outing Club (DOC) 概要

Dartmouth Outing Club (DOC) は、1909年創設の大学アウトドアクラブである。現在、学生会員は約250名であり、これに加えて非学生会員も所属している。

自然への敬意と環境保全、アウトドア技能の教育、リーダーシップ育成を主要なミッションとして掲げている。フィールドトリップ（ハイキング、カヌー、クライミング、バックカントリースキー等）、トレイルメンテナンス、教育講習などは学生主体で企画・運営されている。一方、事務局業務や財務管理はダートマス大学が担っている。

トレイルメンテナンスにおいては、ATのHanover~Mt. Moosilauke区間（約80km）の維持管理を担当しているほか、ATの支線や同山域内のトレイルの維持管理も行っている。

主な作業内容は、トレッド補修、排水対策（ウォーターバー、アウトスロープ）、侵食対策、階段・はしご・ブリッジの設置、シェルターおよびトイレの補修、標識整備等である。

学生、OB・OG、地域ボランティアが協働し、夏季休暇期間にはDOCサマー・トレイルクルー（学生雇用による6~8週間のプログラム）が編成される。サマー・クルーは主



(DOCのバンクハウス)

にトレイルビルドを担当し、それ以外の期間はボランティアによる維持管理作業が実施されている。

DOCの拠点としてロッジがあり、その周辺にはOB・OG主導の寄付およびボランティアにより建設された木造のバンクハウスが並んでいる。各棟は約30名が宿泊可能な規模で、コンポストトイレも整備されている。

#### (イ) メンテナンス内容

今回は前述のサマー・トレイルクルーに参加した。クルーメンバーは4名で、うち3名が学生、1名は当該年に卒業したOBがクルーリーダーとして参加していた。

実施した作業は、「ウォーターバー」「チェックステップ」「ロックステップ」の設置である。

ウォーターバーは排水構造の一種であり、トレッドに対しておおよそ45度の角度で石を並べ、水をトレイル外へ排出する構造である。

チェックステップは、トレイル上に段差を設けることで水流の勢いを抑制し、トレッドの侵食を軽減することを目的とする。本地域では石材を用いて施工したが、他地域では丸太による「チェックダム」が一般的である。チェックダムは本来、侵食防止を目的とする構造物であり、歩行性向上を主目的とするものではない。しかし、本区間で施工されたものは、結果的に歩行ステップとしての機能も果たしていたことから、「チェックステップ」と呼ばれていると考えられる。施工方法としては、斜度があり侵食の進んだ箇所に、50cm～1m間隔で安定した大型石を埋設し、その間を碎石で充填して安定させ、仕上げに土を被せて完成させる。



(ウォーターバー)



(チェックステップ)

ロックステップは石材による階段構造である。侵食が進行すると段差の高低差が大きくなり、ハイカーは足を大きく持ち上げる必要が生じる。その結果、段差を避けて脇を歩く行動が発生し、トレイルの拡幅や新たな侵食を招く原因となる。ロックステップは段差を緩和し、歩行をトレイル上に誘導するために設置される。さらに、ステップ両側に石を配置することで脇歩きを抑制する工夫がなされている。ロックステップは大型で安定した石

を多数必要とし、高度な施工技術を要するため、全長が2～3m以上となる場合には、施工が比較的容易なチェックステップが選択されることも多い。鈴木は、前半3日間は石材の確保や砕石作業などの補助業務を担当し、後半2日間はウォーターバーの設置を単独で施工した。



(ロックステップ)

#### (石材の確保)

いずれの構造物を施工する場合も、十分な石材の確保が前提となる。石はトレイル周辺の森林内で探し、ロックバーを地面に差し込んで地中の石を確認する。ピックマトック等の手工具を用いて周囲の土壌や根を除去し、掘り出す。

使用する石は可能な限り大型で安定性の高いものが望ましいとされ、人の手では持ち上げられないほどの重量が理想とされる。直径約1m程度の石であれば、ロックバー1本で移動可能であるが、それ以上の大きさになると2人で2本のロックバーを用いる。それでも困難な場合はウインチを使用する。大型石の掘り出しから運搬までに丸一日を要することもあり、本研修の前半3日間の多くの時間は石材確保に充てられた。



(ロックバー使用風景)



(ウインチ使用風景)

#### (構造物の設計 (ウォーターバーの場合))

石材が揃った後、設置位置および各石の配置を決定する。石の安定性を確保するため、どの面を上面として使用するか、どの程度地中に埋設するかを慎重に検討する。それに応じて掘削を行い、メジャーを用いて正確な深さを確保する。

一度設置した石を再度取り出すことは容易ではなく、施工精度が重要である。石は隣接する石と接触するよう配置し、相互支持により安定性を高める。設置後は周囲を小石や砕石で充填し、ハンドハンマーで砕いた石を用いて隙間を埋める。施工後、人が上に乗っても動かない程度の安定性が求められる。

設置完了後、上部斜面側に排水溝を掘削する。堆積物で埋没しにくいよう、緩やかなボウル状に広く形成することが重要である。

#### (ウ) クルーの様子

クルーは学生で構成されているが、全員が時間管理および技術面で高い自立性を有していた。メンバーがリーダーに相談する場面はあったものの、一方的な指示や指導が行われる場面はほとんど見られなかった。対等な関係性のもとで協働し、作業を前向きに楽しんでいる様子が印象的であった。鈴木はバンクハウスに宿泊し、毎日現場へ通ったが、クルーメンバーは山中でキャンプ生活を送りながら作業を行っていた。作業は5日間実施され、その後2日間の休養日が設けられている。休養期間中はバンクハウスに滞在する。これらの活動は夏季休暇期間中、6～8週間にわたり継続して実施される。

鈴木はバンクハウスに宿泊し、毎日現場へ通ったが、クルーメンバーは山中でキャンプ生活を送りながら作業を行っていた。作業は5日間実施され、その後2日間の休養日が設けられている。休養期間中はバンクハウスに滞在する。これらの活動は夏季休暇期間中、6～8週間にわたり継続して実施される。



(サマーカールー)



(クルーのキャンプ)

#### (エ) ヒアリング

DOCでの活動参加前後に、以下関係者のヒアリングを実施した。

- ① ATC スタッフ Matt Stevens 氏
- ② ダートマス大学 Willow Nilsen 氏

##### ① ATC スタッフ Matt Stevens 氏からのヒアリング

DOCでの作業に先立ち、ATCのConservation Resource ManagerであるMatt Stevens氏とともに担当区間を歩きながら、当該地域におけるメンテナンスの特徴について解説を受けた。

同氏はアパラチアントレイル北部のニューイングランド地域（バーモント州、ニューハンプシャー州、メイン州）を担当しており、今回のDOCでの研修コーディネーターも担っ

ていただいた。ATCには25年間勤務しており、以前はGreen Mountain Clubのトレイルクルーとして現場経験を有している。

当該地域にはATCスタッフが6名配置されているが、それぞれが異なる拠点オフィスに所属し、広域を分担して業務を行っている。Stevens氏はニューハンプシャー州を担当している。

AT南部および中部には、ATC主導のトレイルクルー（南部はKonnarock Crew、中部はMid-Atlantic Trail Crew）が組織され

ているが、北部には同様のATC直轄クルーは存在しない。これは、北部のローカルクラブが他地域と比較して歴史が長く、組織規模および財政基盤が安定しているためであり、メンテナンス作業の大部分はローカルクラブに委ねられている。



(Matt Stevens氏)

ニューハンプシャー州およびメイン州におけるメンテナンスの特徴は、岩を主体とした施工（ロックワーク）が中心となる点である。ウォーターバー、チェックステップ、ロックステップ、ハイカーの逸脱防止を目的とした石積み構造のほか、ぬかるみ対策としてターンパイク（盛り土構造）、パンション（簡易木道）が設置される。パンションは主に森林限界以上の比較的傾斜の緩やかな箇所を設置され、資材輸送をヘリコプターで行いやすい場所が選定される。

施工に際しては、重量があり安定性の高い石材を使用することが重要である。この地域では凍上作用により岩石が地表へ押し出されるため、不安定な石材は適さない。また、木材は石材と比較して耐久年数が短く、一般に丸太構造は約15年、石造構造物は30年以上の耐久性が見込まれるとされる。石材は当地域に豊富に存在することからも、石を主体とした施工が合理的である。

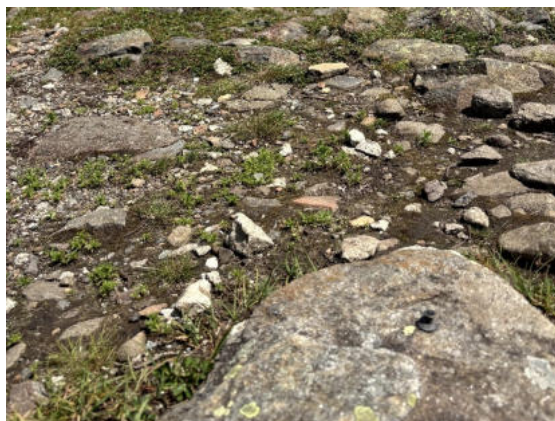
当地域では有機質土壌の層が浅く、その直下に基岩が存在する。踏圧や流水の影響により有機質土壌が固結すると、かえって浸食が進行しやすいという特性がある。

利用者行動に関する課題も指摘された。ウォーターバーをまたぐことを煩わしく感じ、脇を歩くハイカーが少なくないこと、また冬季にはクランポンやスノーシューの使用によりトレイル脇が踏み荒らされ、トレッドや構造物が損傷する事例がある。

石材は縦方向に立てるように設置することが推奨されている。一見すると不自然に見えるが、横置きよりも安定性が高く、排水機能を妨げにくい。設置時には周囲の石と複数点で接触させ、確実な支持構造を確保することが重要である。

また、トレイル脇に意図的に石を配置することで、利用者が自然にトレイル上を歩くよう誘導する設計思想も重視されている。ハイカーをトレイル外に逸脱させない工夫は、北部地域における重要な管理課題である。

さらに、森林限界以上の高山帯におけるトレイル変動の観察について説明を受けた。トレイル上の岩にビスで印を付け、時間経過に伴うトレイル位置の変化を記録する試みが行われている。しかし近年は人手不足により継続的な観測が困難な状況にある。現地で確認したところ、印を付けた岩は現在のトレイル中心線から1~2m、遠いものでは5m以上離れており、利用者の歩行位置の変化に伴いトレイルが移動している実態がうかがえた。



(岩にビスで印をつける(右下))

## ② ダートマス大学 Willow Nilsen 氏からのヒアリング

ダートマス大学において DOC 活動を統括する Dartmouth Outdoor Programs Office (DOPO) の Willow Nilsen 氏よりヒアリングを実施した。

DOPO は、学生プログラムの企画・訓練支援、ATC や USFS (米国森林局) など関係機関との調整業務を担う部署であり、事務局スタッフは 16 名で構成されている。メンテナンス活動においては ATC および USFS の支援を受けており、さらに NPS (国立公園局) との協働も検討されている。

現在直面している最大の課題として、気候変動の影響が挙げられた。この 10 年間で冬季の気温傾向が大きく変化している。従来は冬季に約 2m の積雪が安定的に維持されていたが、近年は積雪初期段階から降雨が重なることが増加し、春季の洪水を引き起こしている。これにより土壌流出と侵食が深刻化している。

この対策として、極めて重量があり人力では容易に動かない規模の岩石を構造物に用いる方針を採っている。そのため、ウインチやグリップホイスト等の機械的補助器具を積極的に活用し、大規模な石材の移動を行っている。

また、ルート移設の検討も進められている。当該区間の多くの既存ルートは急斜面に直登する形で設置されている。過去には最短距離での通行を優先してルートが設計された経緯があるが、現在は自然環境の持続性を重視した設計への転換が求められている。

その一環として、マウンテンバイク向けトレイルビルドの設計思想も研究対象としている。マウンテンバイク用トレイルは急斜面を最短距離で登る設計ではなく、傾斜を緩和しながら持続的に利用できる構造を採用しているため、その技術的知見が持続可能なトレイル設計に応用可能であるとの見解が示された。

## 3) ATC およびローカルクラブとの意見交換・現地視察

以下関係者および団体のヒアリング、視察、交流を実施した。

### (ア) ATC の Matt Drury 氏

ATC 南部オフィスにて、科学および管理担当副ディレクターを務める Matt Drury 氏へのヒアリングを実施した。

AT における環境保全および景観管理は、単に「トレイルを整備する」という範囲にとどまらない。トレイル周辺の森林や広域的な景観全体を守り、設計し、将来世代へ継承していくための体系的な理念と実践が、その根幹を成している。ハイカーの視界に映る風景そのものも重要な資源であり、自然と人との関係性を象徴する存在として、「景観資源の保全」は主要な保全目標の一つに位置づけられている。

「どの風景をどのように守るべきか」「トレイルはどこまで自然環境と調和しているか」「その景観がハイカーの意識や行動にどのような影響を与えるか」といった問いに対し、科学的アプローチに基づく検討と判断が行われている。AT の維持管理は、環境科学、景観設計、利用者行動の理解などを統合した総合的な取り組みであることが強く印象づけられた。

#### (イ) Georgia Appalachian Trail Club (GATC)

Georgia Appalachian Trail Club のメンバーとともに担当区間を歩きながら、メンテナンス手法に関する解説を受けた。

主に排水工法である「ローリンググレードディップ」について説明を受けた。ローリンググレードディップは、トレッドを意図的に掘り下げて緩やかな起伏を設け、水を自然にトレイル外へ排出させる工法である。木材や石材を用いるウォーターバーと比較して、追加資材を必要とせず、構造物の劣化も生じにくいいため、長期的な維持管理の負担を軽減できる。このことから、現在では最も推奨されている排水工法の一つとされている。



(排水工法の施工風景)

もっとも、どの排水工法を採用した場合でも、継続的なメンテナンスが不可欠である。排水溝内に堆積物が蓄積すれば機能が失われ、結果としてトレイルの損傷につながるため、同クラブでは年3~4回の定期的な清掃作業を実施している。

1980~1990年代にはトレイルの荒廃が大きな問題となり、ATC と連携して大規模なルート再配置を行った。当時は、尾根上に設定されていたルートをサイドヒル（山腹横断）へ移設し、急登区間をスイッチバックへ変更するなど、水による侵食を抑制する構造へと再設計された。

ここで用いられる用語は「リルート (Reroute)」ではなく「リロケーション (Relocation)」である。単なる付け替えではなく、そのエリアの自然条件に最も適した位置を再検討する

という理念が込められている。新ルートは傾斜測定器を用いて決定され、斜度は原則として 30%未滿に抑えられている。これは、水の流速と侵食リスクを低減するためである。

同クラブからは次のような助言を受けた。「トレイル・アイ (Trail Eye) を持つこと」。どこで土壌が失われ、どこに堆積しているのかを観察すること。雨天時に実際の水の流れを確認すること。トレイルだけでなく、その周囲 360 度の環境全体を見



(GATC メンバーと)

ること。また、最初から大規模な改変を行うのではなく、小さな試行を重ね、少しずつ掘り、手を動かしながら観察と検証を行う姿勢が重要であるとのことであった。

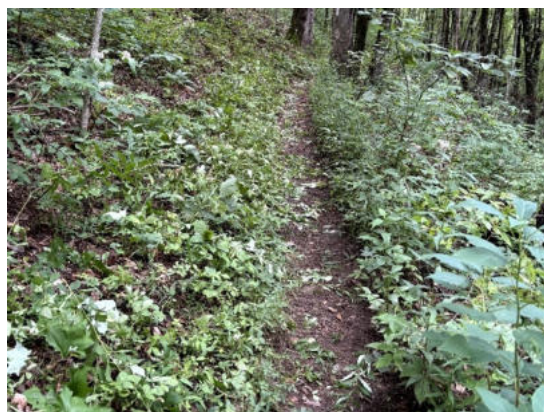
同クラブのメンバーは昨年日本を訪れ、信越トレイルを歩いている。その地形や土壌条件を踏まえると、ジョージア州と同一のリロケーション手法や排水設計をそのまま適用することは適切ではない可能性があるとの見解も示された。地域固有の自然条件に即した設計思想の重要性を再認識する機会となった。

#### (ウ) Nantahala Mountain Club (NMC)

Nantahala Mountain Club のメンテナンス現場に立ち会い、定例作業の様子を視察した。

同クラブでは毎週水曜日にメンテナンス活動を実施しており、主な作業内容は排水溝の清掃、除草、倒木処理である。中でも排水溝の機能維持が最重要課題として位置づけられている。

排水溝はおおむね 5~10 メートル間隔で設置されており、トレイル上だけでなく、谷側の斜面下方まで丁寧に落ち葉や堆積物を除去している。排水機能を確実に維持するためには、流路全体の確保が不可欠であるとの認識に基づくものである。



(刈払いの様子)



(排水溝のクリアランスの様子)

除草作業についても明確な方針がある。山側の植生は一定程度刈り取るが、根元から完全

に除去するのではなく、半分程度を残す。一方で谷側の植生は原則として刈り取らない。これはハイカーの歩行位置を山側へ誘導し、谷側への踏み出しによる崩落や拡幅を防ぐための配慮である。

#### (エ) Carolina Mountain Club (CMC)

Carolina Mountain Club の会議に参加し、クラブ運営および活動体制について意見交換を行った。

同クラブの担当区間は広範囲に及び、各地区を統括するクルーリーダーが約20名配置されている。メンテナンス活動は分散的かつ継続的に実施されており、クラブ全体としてはほぼ毎日どこかの地区で作業が行われている体制である。

また、広報担当スタッフが配置されており、SNS等を通じた情報発信も活発に行われている。組織運営、ボランティア動員、広報活動が有機的に連動しており、非常に活気あるクラブであるとの印象を受けた。



(CMC クルーリーダー達と)

以上

---

### 2.3.2. 東海自然歩道での整備活動及び整備方針素案作成

事後対応（対症療法）から壊れない道づくり（予防保全）への転換を目指し、米国アパラチアトレイルの知見を取り入れた整備活動を実施した。さらに、現場での実践を通じて得られた知見を集約し、今後の基準を考えるための「東海自然歩道整備方針（素案）」を作成した。これにより、行政・民間・整備担当者が共通認識を持って維持管理に取り組むための基盤形成を推進した。

#### ■ 東海自然歩道での整備活動報告

10月22日（土）および23日（日）の2日間にわたり、東海自然歩道において整備活動を実施した。本活動は、座学とフィールドでの実践を通じて、米国アパラチアトレイルにおける「Konnarock Trail Crew」の運営システム、プログラム実施方法、およびメンテナンス技術を国内の整備関係者に共有することを目的とした。あわせて、これらの知見を今後の東海自然歩道の整備方針等にご活用を期待する場とした。なお、詳細なプログラム内容および参加者名簿については添付資料の通りである。

1日目 (10/22) 勉強会				
時間		項目	内容	確認事項 & 備忘録
7:00			(飯山組) 出発	
9:00	2:00	11:00	(東京組) 東麻布集合・出発	
				<ul style="list-style-type: none"> <li>・薄袋とマットは持参</li> <li>・寒いので防寒対策必須</li> <li>・ヘルメット、防護グラス、グローブあれば持参</li> <li>・ロッパーはトレ研備品持っていく</li> </ul>
11:00	1:30	12:30	合流・打合せ・昼食: cocos 富士吉田店	<a href="https://maps.app.goo.gl/VisqKmotfrReVnY9c6">https://maps.app.goo.gl/VisqKmotfrReVnY9c6</a>
12:30	0:20	12:50	移動	
12:50	0:10	13:00	会場入り: 環境省自然環境局 生物多様性センター 〒403-0005 山梨県富士吉田市上吉田剣丸尾5597-1	無料駐車場有 プロジェクター、Wifiあり
13:00	0:30	13:30	会場設置/準備	会場準備・事前打合せ
13:30	0:05	13:35	開会挨拶・趣旨説明	全体司会: 相澤挨拶・長谷川
13:35	0:30	14:05	参加者自己紹介	
14:05	0:15	14:20	コノラック報告その1・運営システム	報告: 鈴木
14:20	0:10	14:30	質疑応答	
14:30	0:15	14:45	コノラック報告その2・整備プログラム	報告: 鈴木
14:45	0:10	14:55	質疑応答	
14:55	0:15	15:10	コノラック報告その3・技術面	報告: 鈴木
15:10	0:10	15:20	質疑応答	
15:20	0:10	15:30	休憩	
15:30	0:15	15:45	日本のトレイル整備の課題とこれから その1・各トレイル団体による事例紹介	信トレ、みちのく、富士トレイルランナーズから 長谷川さんから今後の展望や 想いを語っていただき、ディス カッションにつなげる これまで出た要点をお題にして
15:45	0:40	16:25	日本のトレイル整備の課題とこれから その2・日本でどのように取り入れていけるかディス カッション	
16:25	0:05	16:30	翌日の現場整備でやることについて	担当: 鈴木
16:30	0:30	17:00	閉会挨拶・撤収作業	挨拶: 長谷川
17:00	1:00	18:00	撤収・移動	移動30分+途中マックスバリューでドリンクなど 購入
18:00	1:00	19:00	懇親会 会場: スポーツトレイン Sports Train	スポーツトレイン (堤さん) 宿泊1,500円(1人)、懇親会お食事2,000円(1人) 薄袋・マット持参 ドリンクと10/23朝食・昼食は各自購入
19:00			終了	
2日目 (10/23) 整備活動				
時間		項目	内容	確認事項 & 備忘録
			各自起床、朝食	
7:50	0:25	8:15	移動	
8:15	0:15	8:30	集合場所到着 (静岡環境手前のチェーン着脱場) <a href="https://maps.app.goo.gl/hHhdkQv2sFYhQe7">https://maps.app.goo.gl/hHhdkQv2sFYhQe7</a>	
8:30	0:20	8:50	オリエンテーション	挨拶: 長谷川自己紹介 (所属と名前) 一日の流れ説明: 鈴木
8:50	0:10	9:00	移動(スタート地点着 (林道入口)、準備 (道具種 み下ろし等))	移動は車2台 (信トレハイエース+長谷川さん車 同) 林道入口に駐車
9:00	0:10	9:10	移動 (0.5km)	
9:10	0:30	9:40	現場①着、ディスカッション	
9:40	0:10	9:50	移動 (0.5km)	
9:50	0:30	10:20	現場②着、ディスカッション	
10:20	0:10	10:30	休憩	
10:30	1:15	11:45	現場②整備作業 (前半)	
11:45	0:30	12:15	休憩、昼食	
12:15	1:15	13:30	現場②整備作業 (後半)	
13:30	0:20	13:50	移動 (1km)	
13:50	0:30	14:20	現場③着、ディスカッション	
14:20	0:40	15:00	移動 (2km)	
15:00	0:30	15:30	移動、参加者からの感想	
15:30			終了、解散	

東海自然歩道での整備活動 名簿

	氏名 (敬称略)	所属・役職	10/22 勉強会	10/23 整備活動
1	神戸 政広	山梨県 観光文化・スポーツ部 観光振興グループ アクティビティ振興 主任	○	○
2	村上 崇	山梨県 観光文化・スポーツ部 観光振興グループ アクティビティ振興	○	○
3	仲原 沙希	環境省富士箱根伊豆国立公園管理事務所 富士五湖管理官事務所 国立公園管理官	○	○
4	小西 美緒	環境省富士箱根伊豆国立公園管理事務所 富士五湖管理官事務所 国立公園管理官(利用担当)	○	○
5	半田 尚人	環境省富士箱根伊豆国立公園管理事務所 富士五湖管理官事務所 アクティブレジャー	○	-
6	加藤 裕章	環境省富士箱根伊豆国立公園管理事務所 国立公園利用企画官	○	-
7	渡邊 智矢	環境省富士箱根伊豆国立公園管理事務所 沼津管理官事務所 アクティブレジャー	○	-
8	池崎 太郎	環境省富士箱根伊豆国立公園管理事務所 沼津管理官事務所 アクティブレジャー	○	-
9	渡邊 敬介	石割山遊び隊	○	-
10	渡辺 美緒	石割山遊び隊	○	-
11	春木 朗男	トレイルハイクス	○	○
12	三浦 務	NPO法人富士トレイルランナーズ倶楽部 代表理事	-	○
13	神谷 知里	NPO法人富士トレイルランナーズ倶楽部	○	-
14	堤 勇一郎	SPORTS TRAIN IN FOREST CAMP	○	○
15	堤 みのり	SPORTS TRAIN IN FOREST CAMP	○	○
16	佐藤 忍	ネイチャーガイド	○	-
17	倉原 卓也	(一社)天城トレイルワーカーズ	○	○
18	佐藤 有希	NPO法人信越トレイルクラブ	○	○
19	松川 亮太	認定NPO法人みちのくトレイルクラブ	○	○
20	長谷川 晋	(一社)トレイルブレイズハイキング研究所 代表理事	○	○
21	相澤 久美	(一社)トレイルブレイズハイキング研究所 常務理事	○	○
22	鈴木 栄治	(一社)トレイルブレイズハイキング研究所 研究員	○	○
23	伊藤 岳	(一社)トレイルブレイズハイキング研究所 研究員	○	○

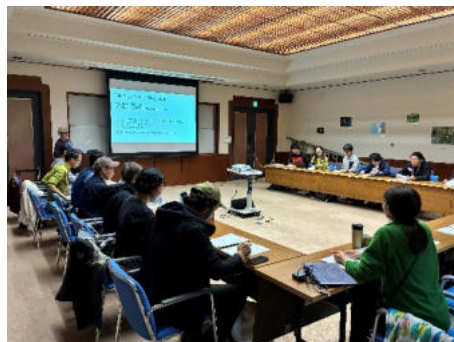
### 1) 整備活動現場の下見 (9月22日)

整備活動に先立ち、整備作業およびディスカッション箇所を選定するための現場確認を、山梨県、環境省、トレイルブレイズハイキング研究所研究員でおこない、整備作業およびディスカッション地点を確定した。また整備活動はトレイル維持管理の範疇にとどめ、立木や倒木等県有林の資材は使用しないことが確認された。

## 2) 勉強会 (10月22日)

### (ア) 概要

Konnarock Trail Crew の参加報告を①運営システム②メンテナンスプログラム③メンテナンス技術の3つの項目に分けて発表し、それぞれ質疑応答をおこなった。また整備方法や組織体制、日本のトレイルの現状や取り組みに関する紹介や意見交換が行われた。



### (イ) 主な意見交換の内容

・発表内容に対し、活発な質疑応答が行われた。主な議題は、プログラムの運営方法（原資、計画から実施に至る意思決定プロセス、ATC と他団体との連携）や、ボランティアの管理（属性、募集方法、難易度の明示、事前面談、広報、ステップアップ制度）など多岐にわたった。

・整備手法やその思想に関して、富士山周辺と米国アパラチアトレイル（AT）では自然環境の差異に起因する相違点があるとの意見が複数挙げられた。具体的には、路面表層のオーガニックソイル（有機土壌）を除去する AT の手法に対し、富士山周辺では岩盤上の土壌を保全し、補修時に再利用するアプローチが採られている。また、AT の排水手法が新たな水路の形成や土壌流出を招くのではないかとの懸念も示され、地域特性に応じた検証と整備の必要性が確認された。

・一方で、AT の整備思想は「壊れた道を直す」対症療法ではなく、「人が歩いても壊れない道を作る」予防保全にある点も共有された。リルートやルート選定（斜度の緩和、スイッチバックの導入）、路体幅や土壌・排水システムの構造的な最適化など、根本的な道づくりの視点を見直す重要性が提起された。

・その他、トレイル移設後の旧道の処理方法や、シカの食害対策等についても議論が交わされた。

### (ウ) 各団体の活動紹介

・**みちのくトレイルクラブ**：年1回の全線調査や、有料コンテンツとしてのトレイル整備ツアーを実施。現在は、約200名の登録ボランティアの受入体制整備や、エリアごとの整備リーダー育成といった体制構築に注力している。将来的には、科学的データに基づく整備活動や、1週間規模の長期整備プログラムの創設を目指している。

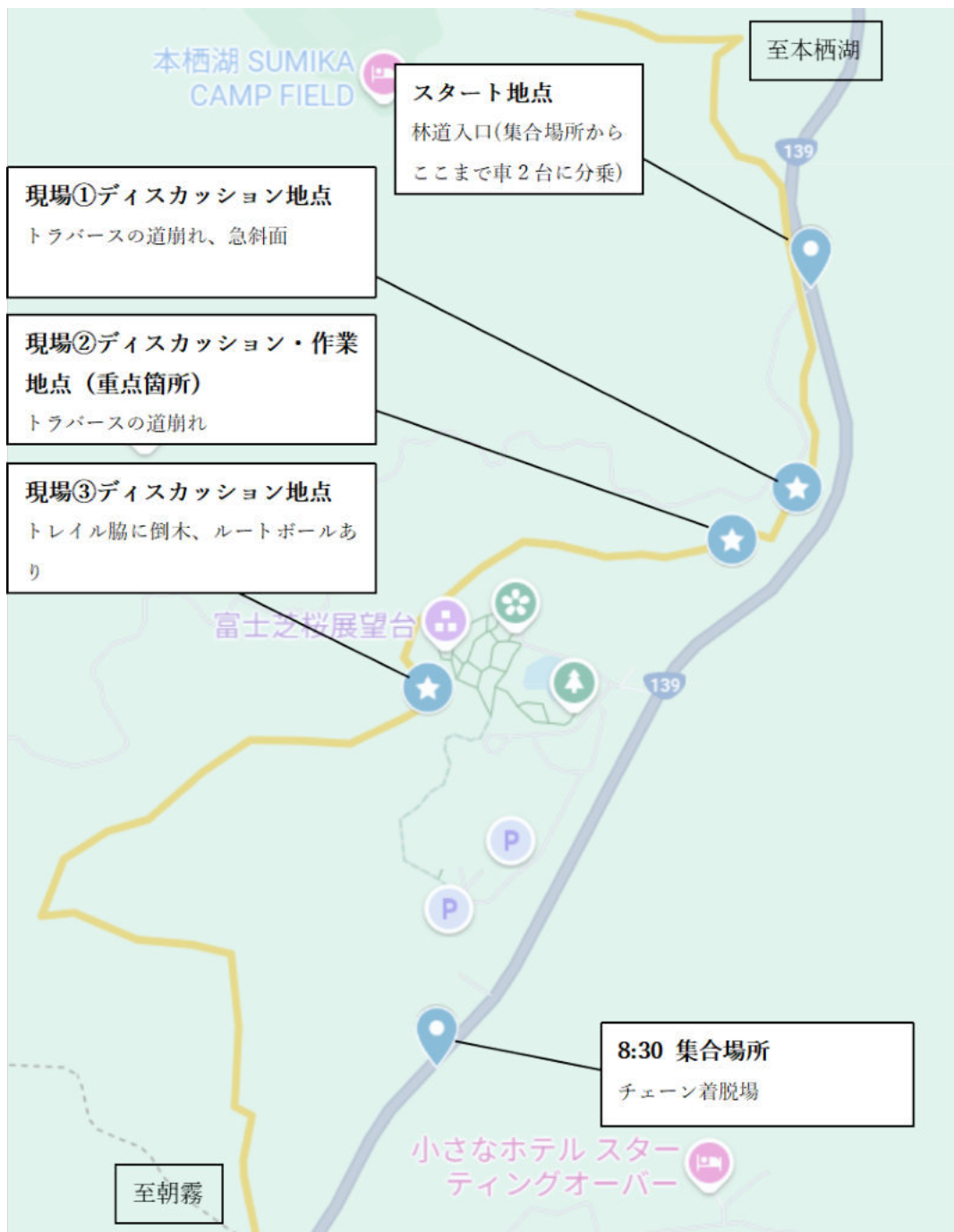
・**信越トレイル**：AT をモデルとしたシステムを構築し、林野庁との連携体制のもと、周辺自治体や観光団体が区間を分担して維持整備を実施している。

・**富士トレイルランナーズ倶楽部**：2030年を目標に、石割山の崩落箇所の植生復元を目指す「石割山2030」プロジェクトを推進中。環境省、自治体、地域住民との協働体制を築き、多くの賛同者を集めている。

### 3) 整備活動 (10月23日)

#### (ア) 概要

東海自然歩道上の2か所の現場でトレイルの観察とディスカッション、1か所の現場で観察とディスカッションに加え、実際の整備が実施された。以下にマップを添付する。



(イ) 現場①トラバース道の急斜面

(観察とディスカッション)

・山側のササがトレイルに覆い被さっており、これを刈り払うだけでも見通しと歩行性が向上する。

・路体幅が狭小化しており、約 90cm の幅員の確保が必要。幅の測定には手道具（鋤など）の柄を基準にすると効率的である。

・急斜面区間には随所にウォーターバーを設置し、路上の水を速やかにトレイル外へ排出する構造が求められる。

・トラバース形状ではない直登の急斜面は排水が困難なため、チェックダム（水流の勢いを減衰させるステップ）の設置が有効である。



(ウ) 現場②トラバース道のゆるやかな斜面

(観察とディスカッション)

・道形が消失しかけている区間。山側が急斜面であり、霜柱の痕跡が多数見られる。下草も生育していないため、土壌が脆弱で崩落しやすい環境であると推測される。

・法面には石垣が組まれ、路面には幅員確保のための木材補強が施されており、過去にも崩壊リスクを想定した施工が行われていた形跡がある。しかし現状は、山側から崩落した土砂が石垣を覆い、谷側の土壌が流出して補強材が露出するなど、機能が損なわれた状態であった。



(整備作業)

・山側の石垣を覆う土砂を可能な限り除去し、約 90cm の路体幅を確保した。均一な幅員とするため、事前に目印を設置して作業を行った。

・路体からのスムーズな排水を促すため、路面の凹凸を整地し、アウトスロープ（谷側への緩やかな傾斜）を形成した。

・表層のオーガニックソイル（有機土壌）を除去し、より安定したミネラルソイル（鉱物土壌）を露出させて路面とした。

・木材による路体補強が施されている箇所は、木材の撤去による二次崩落を防ぐため存置し、路面の拡幅のみを行った。

・ハイカーの谷側への逸脱を防ぐため、路肩に石や枝を配置した（恒久的な対策としては、丸太による谷側の土留め補強が推奨される）。

・法面および路面に露出した木の根を切断・除去した。



・路体上に1か所、排水溝（ディップ）を造成した。木材等は使用せず、路面に対して約45度の角度で溝を掘削し、谷側に水路が形成されないよう幅広の構造とした。排水溝は本来複数箇所の設置が望ましいが、継続的なメンテナンスを要するため、今回は実地検証（デモンストレーション）として1か所のみ施工とした。

・使用機材：鋏、つるはし、スコップ（路面・法面整形）、ロッパー（根の切断）等。・山側の石垣を覆う土砂を可能な限り除去し、約90cmの路体幅を確保した。均一な幅員とするため、事前に目印を設置して作業を行った。



・路体からのスムーズな排水を促すため、路面の凹凸を整地し、アウトスロープ（谷側への緩やかな傾斜）を形成した。

・表層のオーガニックソイル（有機土壌）を除去し、より安定したミネラルソイル（鉱物土壌）を露出させて路面とした。

・木材による路体補強が施されている箇所は、木材の撤去による二次崩落を防ぐため存置し、路面の拡張のみを行った。

・ハイカーの谷側への逸脱を防ぐため、路肩に石や枝を配置した（恒久的な対策としては、丸太による谷側の土留め補強が推奨される）。

・法面および路面に露出した木の根を切断・除去した。

・路体上に1か所、排水溝（ディップ）を造成した。木材等は使用せず、路面に対して約45度の角度で溝を掘削し、谷側に水路が形成されないよう幅広の構造とした。排水溝は本来複数箇所の設置が望ましいが、継続的なメンテナンスを要するため、今回は実地検証（デモンストレーション）として1か所のみ施工とした。

・使用機材：鋏、つるはし、スコップ（路面・法面整形）、ロッパー（根の切断）等。

（エ）現場③トレイル脇の倒木によりトレイルがえぐられている（ルートボール）

（観察とディスカッション）

・路体脇の樹木が根こそぎ倒伏したことで大きな窪み（ルートボール）が生じ、路体の半ばまでが欠損している。倒伏木の根に付着しているミネラルソイルを活用し、欠損部を埋め戻して路面を再構築することが可能である。



・谷側の路体崩落を防ぐため、丸太を用いた土留め補強が必要である。要求されるトレイル高を確保するためには、丸太が2～3本必要と推測される。

・必要な資材は周辺の倒木を転用可能と見込まれるが、実施にあたっては県等管理者との協議が必要である。

- ・元来のトレイルはより山側に設定されていたが、斜面上部からの土砂流入により埋没した形跡がある。この土砂を除去するだけで、十分な路体幅が回復する可能性がある。
- ・倒木により地層断面が露出し、土壌構造が確認できた。表層約15～20cmのオーガニックソイル層の下に、安定したミネラルソイル層が存在している。
- ・修復時には、ルートボール跡に水が滞留しないよう適切な排水溝の設置が必要である。

#### (オ) 参加者の感想

##### 【整備手法に関する気付きと展望】

- ・新たな整備手法を学ぶことができ、実践を通じて場面に応じた使い分けのイメージが構築できた。現場ごとに適した方法を模索・試行していきたい。
- ・普段の整備活動とは環境や工法が異なり、大きな学びとなった。従来であれば補修不要と判断するような状況でも、予防的に手を加えることで歩行性が明確に向上することが確認できた。
- ・米国のようにマニュアル化して共通認識を持つことは重要だが、それを絶対視せず、地域の環境に応じてより良い方法を模索し、アップデートし続ける姿勢が必要である。
- ・「観察し、実践し、修正する」というプロセスはあらゆる工法に共通する。基礎となる現場の観察を徹底したい。

##### 【維持管理体制の構築に向けた課題】

- ・行政からの委託（シルバー人材センター等）によって行われる整備は、必ずしも専門的な知見に基づいて実施されているとは限らない。トレイルの巡視や整備における重要なポイントを、作業を担う主体へ正確に伝達していく仕組みが必要である。
- ・道を持続的に維持管理するためには、世代交代を見据えた担い手の育成が不可欠である。地域のガイドや熱意ある住民が主体的に参加できる「受け皿」となる仕組みづくりが急務である。

##### 【協働と広域連携への期待】

- ・環境省などの管理者側と共に作業を行い、異なる視点を共有できた意義は大きい。利用者としても、今回修復した箇所が今後どのように変化していくか、継続的に見守りたい。
- ・トレイルの再建には、まず利用者を増やし、整備予算の必要性を可視化することが前提となる。このような実践的取り組みを全線に広げ、多様な主体が関わる広域連携のシステムを構築していくことが望まれる。
- ・地域内にこれほど関心と熱意を持つ人々が存在することに驚いた。この山梨県での活動がモデルケースとなり、他の地域へも波及していくことを期待する。

## ■ 東海自然歩道での整備方針素案作成

現場での実践を通じて得られた知見を集約し、今後の基準を考えるための「東海自然歩道整備方針（素案）」を作成した。各項目の関連性を明示するため、内容は表形式で体系的に整理している。次年度以降の実際の整備活動において本素案を活用し、実践と検証を繰り返しながら、数か年計画で方針を取りまとめていく予定である。なお、本素案の詳細は巻末資料1として添付する。

## 2.4. 自主活動

### 2.4.1. データブックの制作・販売

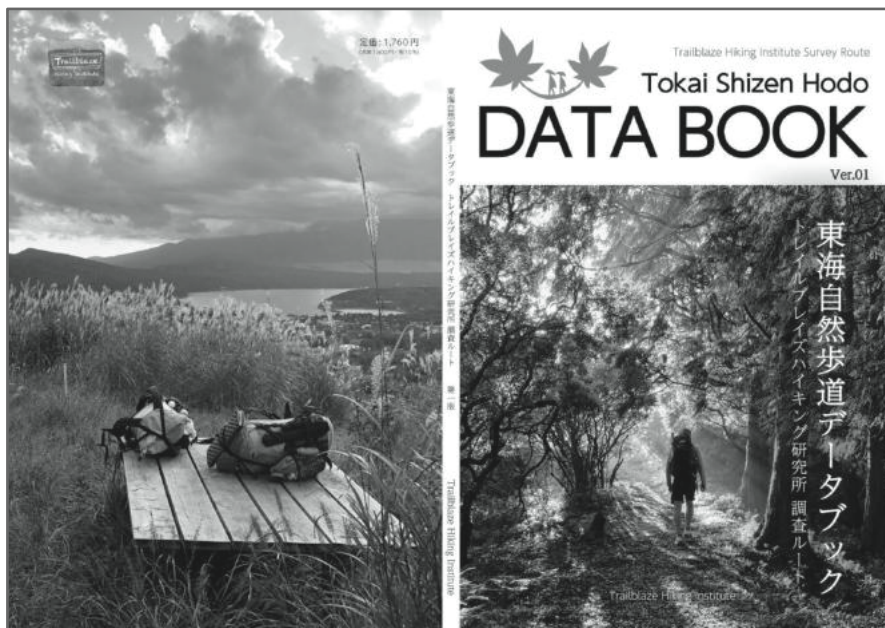
第2期までの活動成果を活用し、東海自然歩道沿線に関する各種情報を整理し、データブックとして販売可能な形に取りまとめた。

本データブックは、実踏調査に基づき、補給・アクセス・宿泊等、長く歩く旅を計画する際に必要な情報を体系的に整理した点に特徴がある。

販売開始にあたっては、普及啓発イベントの場において公表を行い、会場内に販売ブースを設置して来場者への販売を実施した。また、ウェブストアを開設し、オンラインでの販売体制を整備した。

販売実績としては、イベント販売およびオンライン販売を合わせ、2月21日の販売開始から3月末までに合計45冊を販売した（内訳：イベント29冊、オンライン16冊）。

本取組は、普及啓発活動における情報発信の具体的成果として位置づけられるものである。今後は、アウトドアショップ等との販売連携を進めるとともに、適宜情報を更新しつつ、継続的な情報提供を行う予定である。




データブック裏表紙／表紙

**データブックとは**

このデータブックには、「東海自然歩道」トレイルハイキング研究所 調査ルートをもっと詳しく必要な「東海の高尾山-西嶽の区画からの累計距離」「地名解説」「標高差」「距離の表」「パス等」「トレイル」「水場」などが掲載されています。調査ルート・GPX データと合わせて、歩く計画を立てる際に役立てていただくために制作しました。短い距離を歩かれる際も、長い距離を歩かれる際も、歩く計画づくりにぜひお役立てください。

**What is a DATA BOOK?**

This DATA BOOK contains the necessary information for hiking "Tokai Shizen Hodo" Trailblaze Hiking Institute survey route, including cumulative distances from Mt. Takao at the eastern end and Minoh at the western end, distance between points, elevation differences, nearby train/bus stations, toilets, and sources of water. It was made as a complement to the Survey route GPX data to help hikers plan their journeys. Please use it to plan your trip, whether a long or short distance hike.



凡例 / Legend	説明	Descriptions
ランドマーク / Landmark	名称、施設名、地元の説明など	Name of area, name of facility, explanation about that spot, etc.
設備等 / Facilities	ランドマークに書かれた設備	Facilities available at the landmark
区間 / Diff	前のランドマークからの距離	Kilometer distance from previous landmark
WebO (West Bound)	区間を歩くと、高尾山から西嶽に向けて歩く場合	When walking from Mt.Takao to Minoh
EaBo (East Bound)	区間を歩くと、西嶽から高尾山に向けて歩く場合	When walking from Minoh to Mt.Takao
標高 / Elev	ランドマークの標高	Elevation at the landmark
地図 / MAP	読みする Hiking Map Book の MAP 番号	The map number of the corresponding map

設備等 / Facilities	
W	水場 * Water source*
T	トイレ Toilet
I	案内所 Information center
H	宿泊施設 Lodging facility
C	キャンプ場・テント場 Campground/Tent site
L	ランチャー Launchmat
あ	入浴・シャワー施設 Bathing/Shower facility
S	商店 Store
R	飲食店 Restaurant/Cafe

\*水場は状況により水の状態が使用不可の場合があります。本誌や地図によって正確にさがせない場合があります。  
\*Water sources are not recommended to use if a water purifier depending on the situation.  
Depending on the season and state of rain, water sources may not be available.

ルート外 / Outside route	
N	北方面 To the north
NE	北東方面 To the northeast
E	東方面 To the east
SE	南東方面 To the southeast
S	南方面 To the south
SW	南西方面 To the southwest
W	西方面 To the west
NW	北西方面 To the northwest

紙面の例：データブックとは／凡例と説明

ランドマーク / Landmark	設備等 / Facilities	区間 / Diff	WebO	EaBo	標高 / Elev	地図 / MAP
東海自然歩道 東の区画 / Eastern terminus of Tokai Shizen Hodo		0.00	0.00	1145.45	300	01-01
滝原 (東海自然歩道) / クラブルカー +0.01km SW	WL,T	0.00	0.00	1145.45	300	01-01
滝原山頂 / 滝原山頂 標高 +0.25km NE	R, W	0.00	0.00	1145.45	300	01-01
滝原山頂 東 / 滝原山頂 東 +0.25km NE	T, S	0.00	0.00	1145.45	300	01-01
滝原山頂 西 / 滝原山頂 西 +0.25km NE	WL,T	0.00	0.00	1145.45	300	01-01
滝原山頂 南 / 滝原山頂 南 +0.25km NE	W	0.00	0.00	1145.45	300	01-01
滝原山頂 北 / 滝原山頂 北 +0.25km NE		1.20	1.20	1144.34	300	01-01
山頂 (東海自然歩道) / リフト / Sango Station Chairlift		0.43	1.64	1143.91	460	01-01
滝原山頂 (東海自然歩道) / クラブルカー	WL,T,R	0.17	1.81	1143.64	472	01-01
滝原山頂展望台、展望機		0.00	1.81	1143.64	472	01-01
滝原山頂展望台 / Mt. Takao Beer House	R	0.04	1.85	1143.59	477	01-01
滝原山頂展望台 / Kamakura viewpoint	T	0.08	1.93	1143.52	478	01-01
滝原山頂展望台 / Tridake estery Juchichime Chapa	R	0.03	1.96	1143.49	477	01-01
滝原山頂展望台 / Takao-gate		0.08	2.04	1143.41	475	01-01
滝原山頂展望台 / Yaku-in Temple Jouninme Gate		0.11	2.15	1143.30	474	01-01
滝原山頂展望台 / Hanyu Shrine Daigongen Monument	R	0.22	2.36	1143.08	490	01-01
滝原山頂展望台 / Tridake estery Gengen Chapa	R	0.20	2.56	1143.88	515	01-01
滝原山頂展望台 / Tange-no-Konohakabe Cedar		0.05	2.61	1143.83	517	01-01
滝原山頂展望台 / Main gate of Yaku-in Temple		0.16	2.78	1143.67	515	01-01
滝原山頂展望台 / 公衆トイレ	WL,T,R	0.09	2.87	1143.58	514	01-01
滝原山頂展望台 / Office to enter game field, public toilet		0.13	3.00	1143.45	533	01-01
滝原山頂展望台 / Yaku-in Temple		0.07	3.07	1143.38	531	01-01
滝原山頂展望台 / Public toilet	WL,T	0.48	3.55	1141.90	584	01-01
滝原山頂展望台 +0.01km W	R	0.00	3.54	1141.91	587	01-01
滝原山頂展望台 / Yamakita Chapa +0.01km W		0.04	3.57	1141.77	589	01-01
滝原山頂展望台 / Takao Visitor Center	WL,T,R	0.00	3.57	1141.77	589	01-01
滝原山頂展望台 / Gakko, vending machine		0.00	3.57	1141.77	589	01-01
滝原山頂展望台 / Onsen/Hot spring viewpoint	R	0.06	3.75	1141.71	591	01-01
滝原山頂展望台 / Muroishi viewpoint		0.28	4.01	1141.44	632	01-01
滝原山頂展望台 / Hoodsaps	R	0.00	4.01	1141.44	632	01-01
滝原山頂展望台 / Public toilet	T	0.13	4.14	1141.31	648	01-01

紙面の例：データページ



イベント会場における販売の様子

### 3. 令和7年度（第3期）活動総括

本事業の最終年度となる第3期は、過去2年間の活動を通じて明らかになった「歩くための情報不足」と「持続可能な維持管理体制の構築」という根本的な課題に対し、解決に向けた具体的な道筋と実践モデルを示す1年となった。

実態調査活動においては、第1期・第2期で特定した主線全線（約1,200km）を1人の調査員がスルーハイキング方式で踏査するという、一貫した視点による再調査を完遂した。これにより、トレイルの経年変化や迂回路の最新状況を正確に把握し、公開データやマップブックβ版の精度を大幅に向上させた。この実態に即したデータ整備は、ハイカーの安全な計画立案を担保し、利用促進の強力な基盤となるものである。

普及啓発活動では、SNSを活用した「PRスルーハイキング」を実施し、リアルタイムでの情報発信を通じて潜在的なハイカー層の関心を強く喚起した。また、静岡で開催した普及啓発イベントには過去最多となる192名が参加し、全線踏破への意欲やトレイル保全への関心が広域に波及していることがアンケート結果からも裏付けられた。マップブックβ版の頒布を通じ、利用者のニーズが「歩く」ことにとどまらず、「維持管理への協力」にまで広がっていることが確認できた点は、今後のトレイル運営において極めて重要な示唆である。

協働体制の再検討促進については、米国アパラチアントレイルへの視察を通じて得られた「予防保全」と「ボランティア主体の管理運営」という先進的な知見を国内に還元した。東海自然歩道上での実践的な整備活動と勉強会には、行政、環境省、民間団体、地域住民が一堂に会し、共通の課題認識と整備技術を共有する画期的な場となった。この実践をもとに取りまとめた「東海自然歩道整備方針（素案）」は、長らく孤軍奮闘してきた各自治体や関係団体が、共通の理念と基準を持って持続可能な道づくりに取り組むための指針となるものである。

開通から50年を経て、利用実態が不透明になっていた東海自然歩道は、本事業をきっかけとし、各行政機関を巻き込んだ3年間の取り組みにより、現代のナショナルトレイルとしての輪郭を再び明確にした。「正確な情報の提供」が利用者を呼び込み、その利用者の熱量が「維持管理への参画（共助）」へと転換し始めている。

本活動で構築された官民のネットワークと整備方針を礎に、歩く旅を通じて自然環境と地域文化を守り育てる持続可能なトレイル文化を東海自然歩道沿線に定着させていくためには、中核となる民間運営団体の存在が不可欠である。今後は、2022年度に策定された「ロングトレイルの維持管理運営システム構築の考え方」を参考にしながら、新たな運営体制の構築を進める。今後の取り組みとして、運営体制の構築および整備活動の実践・研究に比重を置きつつ、普及啓発活動にも引き続き取り組んでいく。

最後に、本活動が最終的に実現を目指す上位目標「東海自然歩道を長く歩くことで自然保護に対する理解を深める。国内外から訪れる多くの利用者が、自然と町を交互に繋ぎながらトレイルを長く歩き、国土を理解し、トレイル沿いの守るべき自然環境、歴史文化、風土について学び、理解し、環境意識の醸成につなげる」という理念の体現に近づいていることを示す事例を紹介する。

ハイカーの田所氏がメディアプラットフォーム『note』に投稿した記事には、東海自然歩道を歩いた際の出会いと気づきが記されている。近年、同歩道に関するハイカーからの発信は増加傾向にあるが、本記事はまさに、長く歩くことによって得られる深い学びと、そこから生まれる環境意識の醸成を如実に示している。

著者の承諾を得て以下に当該記事を転載し、3年間にわたる本事業報告書の結びとする。

『すぐに羽を買ってきますートレイルエンジェルが生まれた日』

著者：田所 学 氏 (note より引用・文章のみ抜粋)

<https://note.com/rarigatake/n/n37abb0f067ed>

※本記事は、東海自然歩道を歩くハイカーが、旧春日村の「はるひの案内所」を訪れた際の交流を記したものです。

「こうやって歩いている人のことをハイカーと呼ぶんですか？  
なら、あなたはここに来た二人目のハイカーですね」

深い谷にしがみつくように、集落が点在している。  
かつては春日村と呼ばれ、伊吹山の薬草文化が残る土地だ。

鍋倉山への分岐には「路面崩壊により通行止め」の看板があり、県道を歩いて迂回することにした。

すぐ近くに「はるひの案内所」があった。

時間もあったので立ち寄った。  
思いがけない出会いだった。

カフェメニューには

「伊吹百草チキンカレー」

「ぎふコーラ」

「IBUKI GiN」

店主は旧春日村の薬草文化を食として残す活動をしている。※

ジンのソーダ割りとカレーを注文した。

どちらも薬草を使ったオリジナルだ。

東海自然歩道を歩いていると伝えると、店主は熱心に話を聞いてくれた。

「東海自然歩道は、都市化の拡大を食い止めるためにつくられたんですよね」

先月立ち寄ったハイカーから聞いた話だという。

ロングトレイルという文化。

この道が50年以上前、日本で最初に作られた自然歩道であること。

みちのく潮風トレイルで生まれた、ハイカーと地域のつながり。

行政でも東海自然歩道を活性化する動きがある。

これから多くのハイカーが訪れるかもしれない。

店主に向けて、一つずつ話していった。

道標の写真を見せると、店主は驚き、実物を見に行ってしまった。

東海自然歩道の道標。

このままでは私の話で終わってしまう。

忘れられてしまうかもしれない。

私はザックからパンフレットを取り出した。

THE NORTH FACE 制作の東海自然歩道全行程図。

昨晚訪れた「CAFE & BAR peg.」で入手した、THE NORTH FACE が作成した東海自然歩道の全行程地図だ。

テーブルに広げると、

「ルートはここも通っているんだ」

「この地域も薬草栽培が盛んです」

「ここの神社は春日村に縁があって」

ルートを指でなぞりながら、店主は思い出を語ってくれた。

私が歩いてきた道には、彼の歴史も刻まれていた。

「私も歩いてみようかな」

そう言って笑い、地図を額に入れて飾ると喜んでくれた。

気づけば、歩くのを忘れて一時間半が過ぎていた。

最後に、みちのくのトレイルエンジェルの話をすると、

「すぐに羽を買ってきます」

そう言って笑った。

揖斐川町を歩くハイカーを、きっと温かく迎えてくれる。

長居しすぎた。

「私も東海自然歩道のイベントに行きます」と笑う店主に見送られ、案内所を後にした。

また近いうちに会えそうだ。

50年以上前、都市化拡大の防波堤としてつくられた東海自然歩道。

しかし今、この道は別の意味を帯びている。

人口減少、過疎化。

地域が消えつつある今、ハイカーが歩くことと、地域を残したいという思いはどこかで重なっている。

歩かなければ、私は揖斐川町も、かつて春日村と呼ばれた土地も、そこに根付く薬草文化も知らなかった。

知り、それを発信し、次のハイカーが訪れる。

出会いが生まれ、つながりが広がる。

いつか彼が、東海自然歩道のトレイルエンジェルとして知られる日が来るかもしれない。

みちのくの「潮目」のような場所に、この地がなっていたら、これほど嬉しいことはない。

その時、案内所の壁に、色褪せた東海自然歩道の地図が貼られていたなら、私は誇らしく思うだろう。

トレイルエンジェルは、行政や運営が決めるものではない。

ハイカーと地域の関わりの中で、自然に生まれる。

先に訪れたハイカーは、自らの体験を語り、その土地に敬意を持って振る舞えばよい。

揖斐川町は、私にとって特別な場所になった。

自分の話を熱心に聞いてもらえることは、ハイカーにとって何よりもうれしい。

そう考えながら、20キロの登り坂を歩いた。

嬉しくて、疲れは感じなかった。

※参考

[https://www.forest.ac.jp/academy-archives/environment\\_0305/](https://www.forest.ac.jp/academy-archives/environment_0305/)

#### 4. 卷末資料

##### 1 東海自然歩道整備方針（素案）



東海自然歩道整備方針(案)

Chapter	Section	Subsection	コメント・検討事項		
<b>指針</b> *本方針の目的、対象となる人や範囲を記す項目を序章に置く	本方針の位置づけ	目的	(1) 全関係者の共通言語と連帯 行政、民間、整備リーダーが「共通言語」を持つための指針とする。複雑な権利関係や組織の壁を超え、「持続可能なトレイル」という共通目標に向かうための連帯の礎を築く。 (2) 現在の補修と未来への持続性 目の前の荒廃への対処(現在)と、数十年先も壊れない道づくり(未来)を両立させる。トレイルの質向上と環境保全を両立し、次世代へ確実に引き継ぐための長期的な視座を共有する。 (3) 日本型モデルの確立 海外の先進技術を基礎としつつ、多雨で急峻な日本の環境に最適化させる。現場での実践を通じ、東海自然歩道独自の判断基準と整備モデルを確立する。		
		運用	固定的なマニュアルではなく、実践と検証で進化する「生きたドキュメント」とする。技術や制度、気象の変化に応じ随時更新し、100年先へ現場の知恵を継承し続けるプロセスそのものに価値を置く。		
		対象とする人・団体	東海自然歩道の管理および整備に関わる全ての関係者(行政、民間の管理団体、整備リーダー等)		
<b>東海自然歩道</b> *本トレイルと地域の特徴を記す	歴史	東海自然歩道の成り立ちと経緯 東海自然歩道はどのような体験が得られるのか	一般ボランティア向けには配布用フィールドガイド(今日の作業手順、安全チェック)もあわせて作成		
	特徴	トレイルの特徴 自然条件の特徴 気候(雨量・台風) 地形・地質・土壌 人工林帯 植生(常緑・落葉・人工林) 土壌タイプ(真砂土・火山灰・崩積土・人工林の攪乱土)			
	運営 *整備業務の運営をおこなうに当たり必要な項目をまとめる。USDA ノートブックの「1. はじめに(イントロダクション)」「7. 道具と機材」にあたる	方針 なぜ整備するのか 整備の原則	自然資源を守るため、安全で楽しめるハイキング体験を提供するため 最小限の道具を使用、管理機関との協調		
<b>構造と方法</b> *持続的なトレッドをつくり維持するための考え方、構造、工法をまとめる	体制	管理と整備実施体制 管理主体 整備を実施する団体 作業におけるチーム体制(リーダーとスタッフ、ボランティア)			
	計画	評価 計画を立てる	作業リーダーシップ(役割分担・安全確認・参加者の満足度を重視) 状況を記録する、トレイルを評価する		
	安全	安全性 安全に對する基本姿勢(安全はすべてに優先する。無理な作業はしない判断) 安全装備(PPE(保護具)と必須/NG装備) リスク評価と緊急時計画(天候・雨量、地形(転落・滑落)、倒木・落石リスク、エスケープルート) 生物リスク対策(クマ、ヤマビル、マダニ等) 作業前の安全確認、役割分担の明確化 安全チェックリスト 作業中止の判断基準(雨量・地盤・疲労) 保険制度	高齢化に対応した作業分担(プロによる重作業/ボランティアによる軽作業)の明確化 現場で読み上げ可能な簡易リストの作成		
<b>指針</b> *本方針の目的、対象となる人や範囲を記す項目を序章に置く	本方針の位置づけ	安全な使い方 各種ツールの解説	安全な使い方 安全距離、運搬方法、保管方法、PPE 切断・除伐(のこぎり、斧、剪定ばさみ) 掘削・整地(マクラウド、ツルハシ、マトック、ショベル) 岩石作業(ロックバー、ハンマー)	日本版ツールガイド作成: 日本特有の道具(クワ・ジョレン等)と、欧米型ツール(マクラウド等)の特性を理解し、地質や工法、作業に合わせて効果的なツールを選択する	
		勾配と配置	ハーフルール: トレイルの勾配は、斜面の勾配の半分以下に抑えるべきという原則 フォールライン: 斜面の最大傾斜方向(水が流れる方向)。これに沿ったトレイルは浸食されやすいため避ける ローリング・コンター・トレイル: 等高線に沿ってアップダウン(うねり)を持たせた、排水構造物が必要としない理想的な形状	日本の山岳地帯は急斜面が多いため、ハーフルールが適用できない急斜面での「例外的な処理方法(階段への切り替え標準など)」を日本の地形に合わせた設定が必要か	
		自然・歴史的景観への配慮	自然・歴史的景観への配慮 歴史的古道・石仏等への配慮(文化財保護)		
<b>指針</b> *本方針の目的、対象となる人や範囲を記す項目を序章に置く	本方針の位置づけ	メンテナンス	回廊 トレイルのクリアリング: 歩行安全、視認性、誘導を目的とした基準(高さ、幅、視界) 倒木・落枝の除去: 安全な切断手順、張力・圧縮の見極め、危険な倒木、切らない判断 プランニング(植生の刈払い): 頻度、種類別の対処法(ササ、シダ、イバラ等)、山側を重点的に刈る、刈つてよい/残すべき植生、刈りすぎの弊害。加えて、尾根からサイドヒールへのルート移設など、自然条件を制する「設計による成長抑制」で管理負荷の根本的軽減を図る	多雨多湿な日本では、メンテナンスの8割が「草刈り・除伐」となる。刈払いの頻度、刈りすぎ技術の習得が必要。またトレイルデザインによる根本的なプランニングの負荷軽減を追求することを明記	
		路面	ショートカット防止 排水機能の点検・清掃 スロープ(崩土)とバーム(土手)の除去: 路面の形状を復元し、水はけを良くする アウトスロープの復元: 路面を谷側に5%程度(視覚的に分らない程度)に傾斜させ、水を排出させる定期的な再形成が必要		
		構造	路面と法面 フルベッチ工法: 斜面を削って平らな道を作る。最も推奨される方法。盛土を使わず鉱質土まで掘り下げる。有機層(腐植土)は支持力がないため必ず除去。カットした土は谷側に散布し、自然な景観づくりと植生の回復を図る 軟弱地盤への対処: 花崗岩風化土(真砂土)、火山灰質への対応。フルベッチ工法では持たない バックスロープ: 山側の法面の処理 ローリング・グレード・ディップ: 勾配の反転を利用して水を排出する構造。人工物にみえない形で排水。勾配変化を利用し水を外へ導く ニック: 半円形の排水路 ウォーターバー: 木石を用いた排水構造物。部材の腐朽や堆砂(土砂詰まり)による路面浸食を招きやすく、歩行時のつまずきも誘発するため、現在はメンテナンス負荷の低い「ディップ(地形排水)」が推奨される	今後、現地で実践と検証が必要となる重要項目 今後、現地で実践と検証が必要となる重要項目	
<b>指針</b> *本方針の目的、対象となる人や範囲を記す項目を序章に置く	本方針の位置づけ	ぬかみ処理	コースウェイ(石によるかさ上げ路面構造)、アンダードレン(暗渠)、ターンバイク(盛り土型路面構造)、パンチオン(簡易木道)、ストロートレッド(石による路面補強構造)		
		急斜面の処理	クライミング・ターン: 緩やかなカーブで高度を上げる スイッチバック: 急斜面での折り返し 擁壁: 石積み、木組み、ガビオン(蛇籠) ステップ: 歩行安定と土砂流出防止のための段差構造。規定勾配(0%)を維持できない箇所、地形や自然素材を活かした段差を配置する。大規模・恒久的な人工構造物である「階段」とは明確に区別する。路面の水路化を防ぐため、各ステップでの確実な排水設計が必須。	「歩きやすさ」を目的とした人工的な階段(Stairs)を避け、石や木の根等の自然物を活かした「ステップ(Step)」を基本とする。物理的持続性を追求し、道が風景の一部として溶け込む施工を最優先事項とすることを強調する	
		渡渉と橋	チェックダム: 水の勢いと土の流失を抑えるための段差型土留め構造 洗い越し、カルバート(土管)、橋 設置場所、支柱の種類、アクセシビリティ対応(視認性・理解性への配慮)、マーカー(目印)、ケルン(石積み)など		
<b>指針</b> *本方針の目的、対象となる人や範囲を記す項目を序章に置く	本方針の位置づけ	リルート(既存路の評価と移設)	修復か移設かを判断する リルートは整備の失敗ではなく、積極的な管理行為として位置付ける 判断要素(現地的): 壊れる頻度、浸食の進行度、構造物の崩壊、自然回復力の有無、不適格な地形および自然環境、植生保全、適切な移設先があるかどうか 判断要素(社会的): 維持および建設コスト、どこまで直すか、修復する技術があるか、現実的制約との折り合い 新設トレイルの計画 ルート調査、視認性、自然なラインを重視 勾配、排水、視認性、自然なラインを重視 尾根・肩・自然排水点を優先 谷底・沢沿い: 急峻な地形は避ける 谷底の軟弱: 旧道は慎重に評価する(安定しているとは限らない) 植生・景観・体験の連続性も設計要素に含める 路面の建設 法面にする フルベッチ工法とバックスロープ トレッドの視認性を消す、物理的なバリアの設置 植生の回復を促す スカリフィケーション: 踏圧地の表土を掻き起こす処理 マルチング: 有機物で覆う地表保護処理 水の勢いと土の流失を抑える チェックダム(段差型土留め構造)	許認可の制約はあるが、環境に最適なルートを常に模索すること、可能な箇所から実践すること、現場の実績を積み上げることの重要性を強調する	
		その他	用語集 リソース	関連するウェブサイト、出版物、交換表、安全報告書のサンプルなど	

(\*参考資料)トレイル(自然歩道・登山道)の維持管理と建設ノートブック(2025年版, USDA)

1	はじめに (Introduction)	作業を始める前に	プロジェクトの計画、適用される法律、パートナーやボランティアとの連携について
2	トレイルの基本概念 (Basic Trail Concepts)	持続可能性 (Sustainability)	環境的、社会的、経済的な持続可能性の3要素
		物理的持続可能性	トレイルが自然の力(水や重力)や利用による影響に耐えられる設計になっているか
		水の流れ (Water Flow)	シートフロー(面状の流れ)と集中流の違い。水をトレイル上に走らせないことが重要
3	維持管理 (Maintenance)	土壌 (Soil)	砂、シルト、粘土、ロームなど、土壌タイプ別のトレイルへの適性
		利用による影響	ハイカー、自転車、家畜などがトレイルに与える影響の違い
		勾配と配置	ハーフルール (The Half Rule): トレイルの勾配は、斜面の勾配の半分以下に抑えるべきという原則
4	構造物 (Structures)	フォールライン (Fall Line): 斜面の最大傾斜方向(水が流れる方向)。これに沿ったトレイルは浸食されやすいため避ける	ローリング・コンター・トレイル: 等高線に沿ってアップダウン(うねり)を持たせた、排水構造物が必要としない理想的な形状
		排水 (Draining Water)	ローリング・グレード・ディップ (Rolling Grade Dips): 勾配の反転を利用して水を排出する構造
		ぬかみ対策	コースウェイ(石積み道)、アンダードレン(暗渠)など
5	構築物 (Structures)	渡渉と橋	洗い越し (Fords)、カルバート(土管)、橋梁
		急斜面の処理	クライミング・ターン: 緩やかなカーブで高度を上げる
		スイッチバック: 急斜面での折り返し	擁壁と階段: 石積み、木組み(クリプウォール)、ガビオン(蛇籠)、階段の設置
6	建設と廃止 (Construction and Decommissioning)	新設トレイルの計画	ルートのスカウティング(踏査)、クリノメーター(傾斜計)を使った勾配測定、フラッキング(目印付け)
		路面の建設	フルベッチ工法: 斜面を削って平らな道を作る最も推奨される方法
		廃止 (Decommissioning)	使わなくなったトレイルを自然の状態に戻す方法。チェックダムによる土壌流出防止など
7	道具と機材 (Tools and Equipment)	安全な使い方	運搬方法、保管方法、PPE
		各種ツールの解説	切断・除伐(のこぎり、斧、剪定ばさみ) 掘削・整地(マクラウド、ツルハシ、マトック、ショベル) 岩石作業(ロックバー、ハンマー) 機械化機材(ミニショベル、ドザー)
		安全な使い方	運搬方法、保管方法、PPE
8	リソース (Resources)		関連するウェブサイト、出版物、交換表、安全報告書のサンプルなど

本方針の作成について

- (a) 位置づけ**  
 本資料は、海外の先進事例を取り入れつつ、東海自然歩道における自然・文化・人的リソースに最適化した「独自の整備モデル」を構築するためのたたき台とする。  
 行政・民間が立場を超えて理念を共有し、同じ方向へ進むための「共通言語」として位置づける。  
 本方針は完成品ではなく、現場の実践知や社会・自然の変化を反映し続ける「生きたドキュメント」とし、100年先へ知恵を継承し続けるプロセスそのものに本指針の価値を置く。
- (b) コアとなるコンセプト**  
 1. 基本理念: 「対処療法」から「予防保全」へ。  
 壊れたら直すのではなく、物理的に維持可能な(修復し続けなくてよい)道を作る。  
 2. 構造: 「水をトレイルに走らせない」  
 ・ハーフルール: 斜面勾配の半分以下の道をつくる。  
 ・排水: ウォーターバー(構造物)に限らず、地形(ローリング・グレード・ディップ)で排水する。  
 ・工法: フルベッチ(掘り下げ)を基本とし、崩れやすい崖土を避ける。  
 ・持続的に維持可能なトレイルづくりを実践するにあたり、トレイルの移設(リルート)を積極的な選択肢と位置付ける
3. 安全: 「安全はすべてに優先する」  
 ・最小限の道具と介入、リスク(天候・地形)の事前評価の徹底。  
 ・「簡単に直せるうちに直す」早期発見・早期対応の重視。
- (c) 今後、実践・検証すべき重点項目**

- フルベッチ工法、ローリング・グレード・ディップ等、土を掘り下げる工法の可否。地質別の判断基準の策定や軟弱地盤への対処が必要か。
  - リルートの可否。コアとなる理念や構造に基づけばルートが検討されるべき箇所は多いが、許認可・人的リソース面から現実的な選択肢となりえるかどうか。
- ドキュメントの3部構成  
 現場での使い勝手を考慮し、内容を以下の3層に再編する。  
 (A) フォンション編(管理者向け): なぜこの整備方法なのか、持続可能性の定義。  
 (B) テクニカル編(現場監督向け): 具体的な工法図解、地質別の判断基準。  
 (C) フィールドガイド(作業員向け): 安全チェックリスト、基本動作、今日の手順(ラミネート配布用)。





2025 年度 地球環境基金 助成金報告書  
東海自然歩道を長く歩くことによる環境意識の啓発活動  
第 3 期

一般社団法人トレイルブレイズハイキング研究所

〒106-0044 東京都港区東麻布 2-28-6

電話：03-3560-2046

メール：[admin@trailblaze-hi.org](mailto:admin@trailblaze-hi.org)