

みちのく潮風トレイルの意義とその実現に向けたトレイルの利用に関する研究
—南三陸町を事例として—

京都大学農学部森林科学科
山本 裕実子

1. 背景

環境省は東京と大阪を結ぶ東海自然歩道の構想を 1969 年に打ち出し、それ以降、九州・中国・四国・首都圏・東北・中部北陸・近畿・北海道と計 9 つの長距離自然歩道を整備してきた。その全国の総延長は約 26,000km にも及ぶ。しかし、それらは十分な利用がされているとはいえ、その管理運営には多くの課題があるといえる。

2011 年 3 月 11 日に発生した東日本大震災を受け、環境省は被災した東北地方太平洋沿岸部の地域を南北に結ぶ新たな長距離歩道「みちのく潮風トレイル」の構想を打ち出した。これは、①自然の恵みを活用する、②自然の驚異を学ぶ、③森・里・川・海のつながりを強める、の 3 つを基本方針とする「三陸復興国立公園の創設を核としたグリーン復興」プロジェクトの 1 つである。みちのく潮風トレイルは、既存の自然を感じられる道を活用することを基本とし、優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場所（ジオサイト）などが通過地点として想定される。復興状況に合わせて市町村ごとのワークショップによって路線が決定され、開通後は地域ごとの運営協議会によって管理・運営がされる。第 1 区間として 2013 年 11 月に青森県八戸市～岩手県久慈市までの約 100km が開通し、第 2 区間として 2014 年 2 月から岩手県普代村～岩手県大船渡市にて路線検討ワークショップが始まったが、その運営方法や南部の路線設定に関しては今後の検討が必要である。



図 1. みちのく潮風トレイル
<http://www.tohoku-trail.go.jp/outline> より

2. 目的

みちのく潮風トレイルの予定地である宮城県南三陸町を対象に、道の歴史的変遷や利用状況を把握し、みちのく潮風トレイルの路線設定・利用・管理・運営のあり方を検討する。

3. 調査地概要

調査地である南三陸町は宮城県の北東部に位置し、仙台から車で約 2 時間の距離にある。1955 年に入谷村、戸倉村、志津川町が合併し、さらに 2005 年に歌津町と合併したことで誕生した新しい町である。北・西・南の三方は 300～500m 級の山々に囲まれ、そこから流れる河川すべてが東

側の志津川湾に流れ込んでいる。森林率は77%と高く、湾内ではギンザケ、牡蠣、ホタテ貝、ワカメ等の養殖が盛んに行われるなど、山と海が一体となって豊かな自然の恵みをもたらしている。第一次産業就業割合が26%(2005年)と高く、特に漁業が産業の中心となっている。また、沿岸部一帯はそのリアス式海岸の傑出した景観から南三陸金華山国定公園に指定されている。

1960年のチリ地震津波をはじめとして過去何度も津波の被害にあっており、東日本大震災では震度6弱、津波高さ15mを記録し、死者619人、行方不明者219人、住宅被害計3,321戸など大きな被害を受けた(2013年12月末時点)。海岸沿いの低地にある市街地や集落はほぼ浸水し、家屋や漁船、公共施設や公共交通機関が破損・流出し、現在も多くの住民が仮設住宅に暮らしている。町の復興計画では住宅地や公共施設の高台移転や防潮堤の整備が考えられており、今後、南三陸金華山国定公園の三陸復興国立公園への編入、およびみちのく潮風トレイルの設定が予定されている。また、町の南側にはグリーン復興プロジェクトの1つである里山・里海フィールドミュージアムの整備が検討されている。

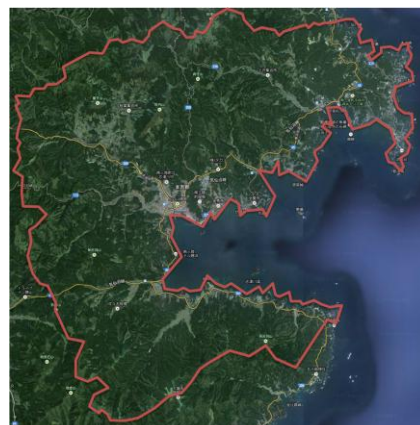


図 2. 南三陸町(<https://maps.google.co.jp/maps> を編集)

4. 調査方法

- i) 国土地理院発行の1/50,000地形図(1913,1933)、1/25,000地形図(1968,1995,2001)、および「歴史の道調査報告書：気仙道」に記載された道を、ArcGIS(ESRI)を用いて年代ごとに抽出した。それを東日本大震災の浸水区域と重ね合わせて分析し、道の変遷を明らかにした。
- ii) 2013年11月に道の通行人、住民、および道の利用や管理に関する団体関係者に対して、道の過去と現在の日常的利用、震災時の利用、団体活動内容などについてヒアリングを行った。そして志津川町誌などの資料から町内の道の利用や管理に関する記述を抽出し、ヒアリング内容とあわせ、それぞれの道の利用・管理と変遷について明らかにした。
- iii) 2013年11月に現地踏査を行い、道の路面状態や景観を調査した。
- iv) 国土交通省都市局『復興支援調査アーカイブ』データの(避難経路・浸水区域)とヒアリング内容から、震災時の道の利用を明らかにした。

5. 結果

i) 道の変遷

江戸時代から明治初期にかけて利用されていた気仙道は、低地にある宿場や集落を標高90m程度まで登る山道つなぐような路線であったため、集落以外での浸水区域との重複は小さかった(図3)。大正になると気仙沼をベースに県道が整備されたが、気仙道よりも海側や谷沿いの路線へと変更した箇所が見られた(図4)。昭和後期に県道が国道となる際には、さらに海側かつ谷沿いの路線へと変更し、浸水区域と大きく重複するようになった。全体的な道の拡張と消滅が見られ、隣町の集落へ繋がりが断絶した部分も見られた(図6)。平成になるとさらに道の拡張が進む一方で、山に登る道の増加が見られた(図7,8)。

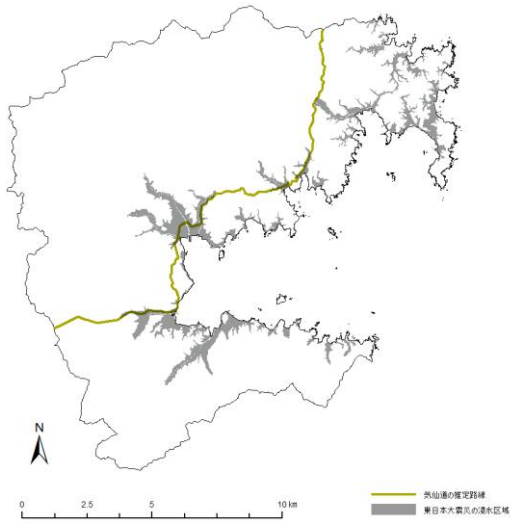


図 3. 気仙道

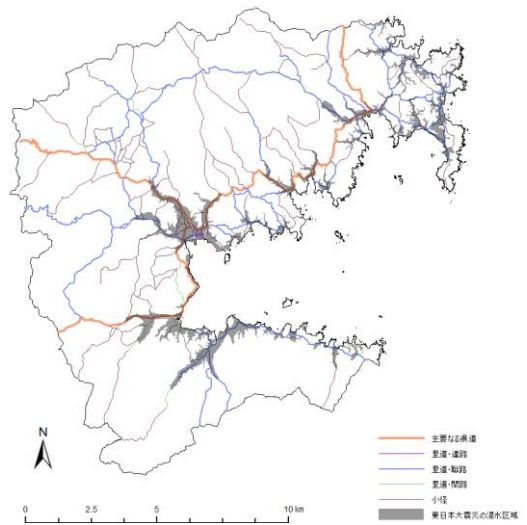


図 4. 大正 2 年の道

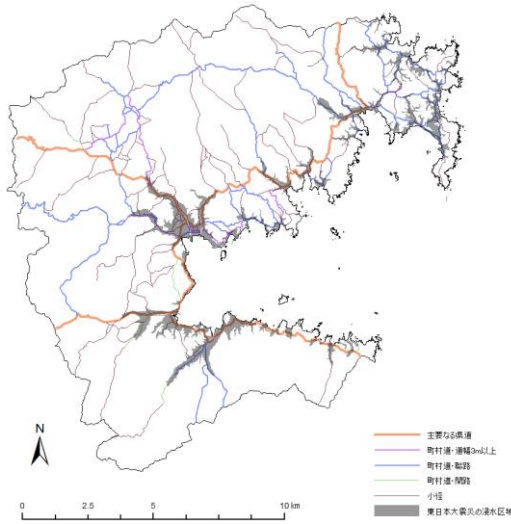


図 5. 昭和 8 年の道

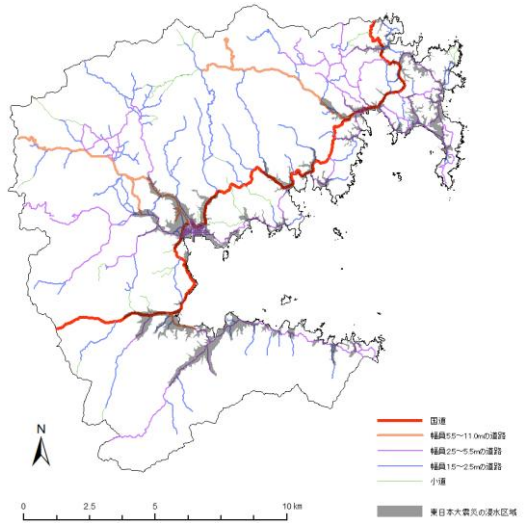


図 6. 昭和 43 年の道

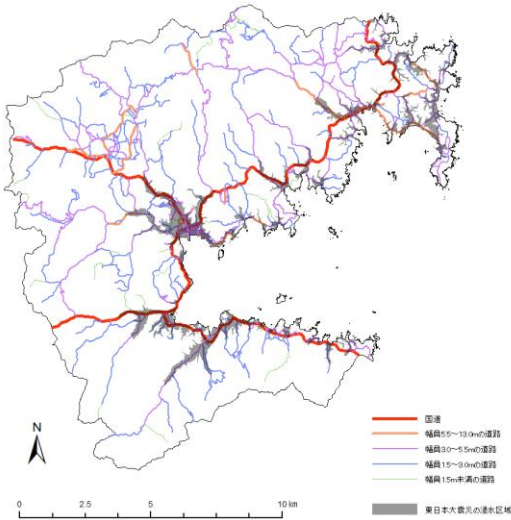


図 7. 平成 7 年の道

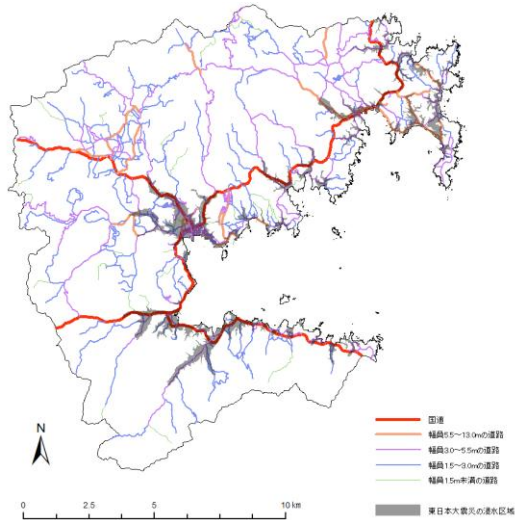


図 8. 平成 13 年の道

ii) 道の利用・管理

南三陸町の道は①街道、②集落を結ぶ道、③集落からのびる道の3つに分けられ、重複はあるもののそれぞれ異なる利用がされていた。①は気仙方面 - 仙台方面間の移動のために仙台藩によって整備、地域内外の人に利用されていた。②は集落間の物流や交流に利用され、特に浜の集落と山の集落の間には「オカアキナイ」と呼ばれる海産物と農作物の物々交換の風習があった。また通学路としても利用され、通学途中に周囲の山や川で遊びながら自然を学ぶことを「ヤマ学校する」といった。③は薪や食料、船材や建築用材の調達、神社参詣や祭、行者の修行など、人々の生業や宗教に強く結びついた利用がされていた。これらは山の利用者や各集落の伝統的集団「契約講」によって管理されていた。

車が普及するにしたがって、傾斜の小さい海岸沿いの車道が利用されるようになり①の利用は減少した。流通や通学にも車を利用するようになると②は車道へと変化した。ガスの普及、小型プラスチック船の普及といった暮らしの変化や林業の衰退などにより③の利用も減少した。また震災によって契約講が解散した集落もあった。

その一方で昭和後期には、町が登山道を整備したり、町有林の一部を森林公園として遊歩道を設置したりするなどレクリエーション利用のための整備が行われた。また、宿泊研修施設「志津川自然の家」の研修イベントや教育委員会生涯学習課の「ふるさと探訪会」など、自然歩道をハイキングや野鳥観察といったレクリエーションや環境教育に利用する活動が見られた。特に震災後は、地域の子供を対象に自然体験を通じた環境学習を行う団体や、森の整備や遊歩道設置を行う団体が現れ、町内各地で活動している。

iii) 道の現状

南三陸町の海岸沿いの道はほとんどが車道となっていた。かつての気仙道の路線は、車道として整備されているか倒木や藪によって通行困難になっており、土の感触が分かるような歩道は限られていた。一方、レクリエーションのために整備され定期的に利用がされている遊歩道は、土の歩道がよく維持されていた。またレクリエーションのために整備された遊歩道でも、利用や管理がされずに荒廃しているものも見られた。

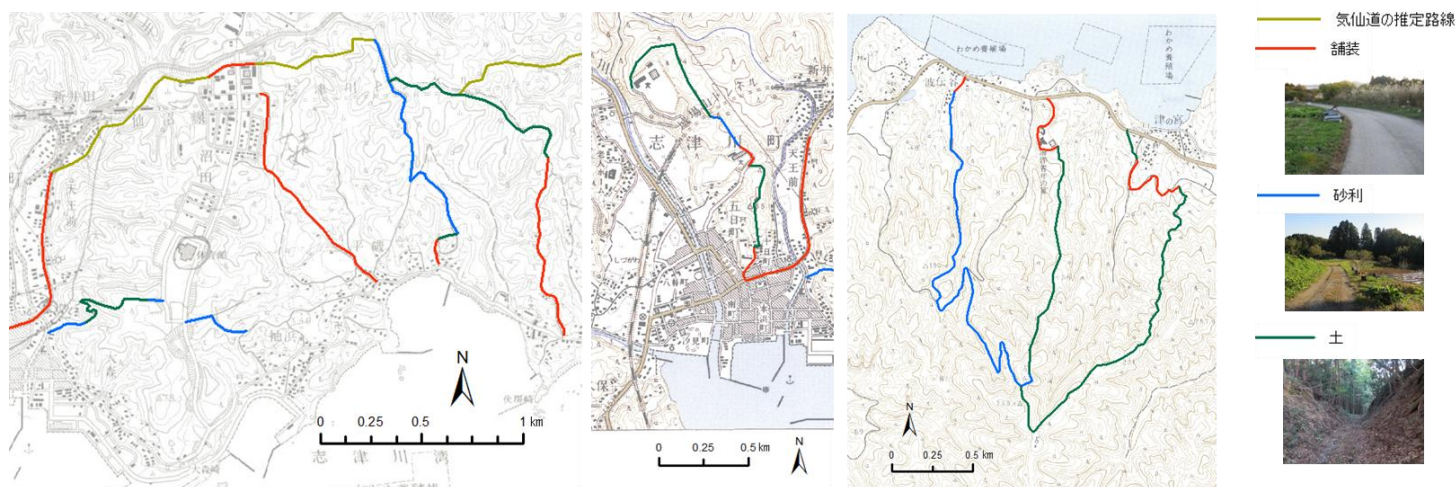


図 9. 道の路面状況



図 10. 道の荒廃の様子（倒木、藪化、雨水による浸食、車の轍、下草の繁茂、景観の悪化、不法投棄、標識等の劣化）

iv) 震災時の道の利用

渋滞や事故の恐れ、津波による車の流失やガソリンの不足などから、震災時は徒歩での移動が多く、津波が来た時に近くの高台に逃げるのに、また津波が引いてから避難所の建物や他の集落へ移動したり救援物資を運んだりするのに、普段利用されない山道が利用された。津波によって海岸沿いの車道の多くは浸水し沿岸の集落は分断されたが、山に登る細い道によって他の集落や避難所へと移動することが可能であった。

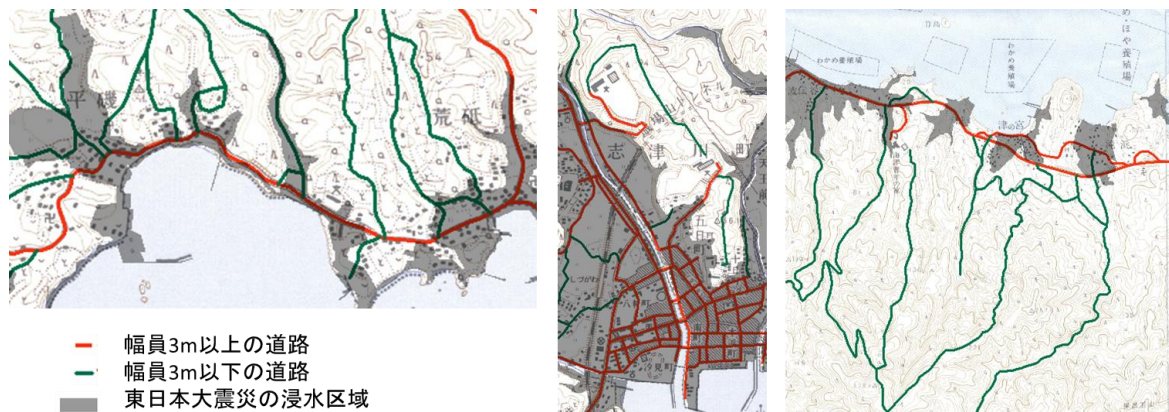


図 11. 道路と浸水区域との重複

6. 考察

南三陸町の道は住民の生活利用、文化的利用がされており、また山の利用や契約講による管理が行われていた。しかし車社会化や人々の生活の変化による山道の利用の減少から、車道化するか荒廃・消滅するかの二極化が進んでおり、かつての利用者による管理や契約講による管理もなくなりつつある。こうした道のネットワークの損失は、その道がつなぐ人と人との繋がり、またその道を利用する文化や伝統の損失に繋がると考えられる。そのような状況で、レクリエーションや環境

教育のための利用とその為の管理は、これまでの道の利用と管理に代わり道を維持し継承していくことに貢献していると考えられる。特に、舗装されていないような自然を感じられる道を維持し、住民や観光客に自然体験機会を提供する上で、重要な役割を担っているといえる。

また、南三陸町では山が海に迫っているところが多いため、津波の際はすぐに高台に逃げるのが有効であるといえる。しかし、今回の津波でも高台にある指定避難所が浸水した事例があったことなどから、津波の高さに応じて避難できるような、浜から高台へと登る避難路の存在が重要であるといえる。さらに津波の直後は海岸沿いの道が通行できなくなる可能性が高く、他集落への移動のために標高の高い地点を通る道を整備・維持することも重要である。また震災の風化や山道の利用自体の減少によって山道の存在の認知度が低下しており、道の存在を防災教育や避難訓練などを通して伝えていくことも重要であると考えられる。

以上よりみちのく潮風トレイルは、道の生活利用や文化的利用とその為の管理と、レクリエーション利用や環境教育利用とその為の管理を連携させるような体制を作ることが期待される。そのためには、これまで道を利用・管理してきた人々と、現在(または今後)道を利用・管理する人々に積極的に路線検討ワークショップや運営協議会に参加してもらうことが必要である。そして、開通後の利用と管理の在り方を見据えて路線検討を行い、路線設定から利用・管理までが一体となった道の運営を行うことが重要である。例えば、地域の祭りなど文化・伝統的利用がされている道、レクリエーションや環境教育の場となる自然豊かな道、津波の高さに応じて避難できるような低地から高台に向かう道、津波後の集落間の移動のための標高の高い地点をつなぐ道。こうした山道をみちのく潮風トレイルの路線に組み込むことで、自然歩道の車道化や荒廃・消滅を防ぎ、自然体験機会の提供や地域の文化継承、さらに災害時の避難路や連絡路の維持に繋がると考えられる。