

【報告・資料】

震災を語り継ぐ道

—みちのく潮風トレイルからの報告—

The trail to tell the story of the earthquake
—Report from the Michinoku Coastal Trail—

¹佐々木豊志, ²桜庭佑輔, ³相澤久美

¹ 青森大学総合経営学部

² 環境省東北地方環境事務所・十和田八幡平国公園管理事務所

³ 特定非営利活動法人みちのくトレイルクラブ

Abstract

There are roads called "long-distance trails" where you can walk a long distance in various parts of the world. In Japan, in 1969, The Ministry of Health and Welfare announced the "Tokaido Nature Trail Concept" as Japan's first "long-distance trail". After that, The Ministry of Environment set up 10 long-distance nature trails nationwide. However, it is difficult to manage roads spanning thousands of kilometers, and if it is not grasped that it can be passed safely, it will be difficult to make efforts to promote use. As a result, long-distance nature trails in each area tended to be not used effectively. The Great East Japan Earthquake that struck on March 11, 2011, struck the Pacific coast of Tohoku by a massive tsunami, and various reconstruction efforts were carried out. One of the "Green Reconstruction" reconstruction projects undertaken by the Ministry of the Environment is the Michinoku Coastal Trail. The purpose of the report is to show how "the Michinoku Coastal Trail" has been promoted in order to make it a sustainable road, as well as the background of the efforts of the Ministry of the Environment and the participation of NPOs.

Keywords ; Michinoku Coastal Trail, long-distance trail, Higashinihon Daishinsai (Earthquake), Trail management and operation system

1. はじめに

2011年3月11日の東日本大震災で津波が押し寄せた東北の海岸線に、「みちのく潮風トレイル」と呼ばれるロングトレイル（長距離自然歩道）がある。環境省が取り組んだ復興事業「グリーン復興プロジェクト」のひとつであり、震災から8年を経た2019年6月9日に全線が開通した。青森

県八戸市蕪島から福島県相馬市松川浦まで4県28市町村を貫く全長1,000kmを超える歩く旅の道となった。

環境省はこれまでも国内各地に「長距離自然歩道」を設置している。この始まりは50年ほど前に遡る。当時の厚生省国立公園部（現環境省自然環境局に引き継がれる）がアメリカの国立公園

のロングトレイルに倣い、1969年に東京都「明治の森高尾国定公園」から大阪府「明治の森箕面国定公園」に至る「東海自然歩道」というロングトレイルの構想を発表している。戦後高度成長の60年代に新幹線や高速道路の建設が進み、モノと人の高速移動が進化する時代であったが、あえて歩くことで「人間性の回復」をはかる一つの手段として、もう一本の新しい道、東海自然歩道の構想へと突き進んでいったのである」と厚生省国立公園部計画課長（当時）大井道夫氏は回顧している。（大井,1978）その後、環境省は、九州自然歩道など国内に数多くの長距離自然歩道（図1）の設置を各県と共に計画して設置してきた。ところが、設置はしたものの、持続的な管理運営の仕組みが検討・構築されることはなく、これらの道は十分に活用されず、近年は荒廃している箇所も見受けられる。

震災からの復興を機に提案された「みちのく潮風トレイル」では、これまでの長距離自然歩道に不足していた点を補い、被災地の復興に持続的に寄与するにはどのように進めるべきなのか、管理運営体制について検討するプロジェクト¹⁾が着手されることになった。具体的には、実際にトレイルを歩き、現地調査を通して路体の課題を明らかにし、地域の関係者へのヒアリングを実施した。さらに先進地事例調査を行うなど関係者で議論を重ね、持続可能なトレイルの管理運用と活用の体制を構築するための基礎調査が進められた。

「みちのく潮風トレイル」の体制構築は、2015年に開始され、2019年5月に「運営計画」として策定された。全線開通に合わせて、2019年4月に宮城県名取市に「みちのく潮風トレイル名取トレイルセンター（以下「トレイルセンター」）²⁾も設置された。現在この施設は、名取市・環境省・NPO法人の三者による運営協議会で運営され、トレイル全線を管理・運用する仕組みの中心的役割を担っている。さらに、1,000kmを越える路体の管理・運用のために、全線は6つのブロックに分けられ、トレイルセンターに加え「インフォメーションセンター」、「ビジターセンター」と呼ばれる5つの既存施設を「みちのく潮風トレイルのサテライト施設」として位置付け、協力を得る体制が整えられた。ブロック毎に定期的に地域連絡会を開催し、情報を共有して全線の運営を行うとい

う、これまでに例がない体制がスタートしている。まさに地域で生きる、地域を活かす新しい運営手段で道を管理する体制が生まれた。

本稿は、復興支援の一貫である「みちのく潮風トレイル」という事業が、どのように進められてきたのか、環境省の取り組みとNPO法人が参画した背景と経緯を示すことを目的とする。そして被災地に生まれた「歩く道」が今後も持続可能な道として、災害を語り継ぐ役割を担い、地域の復興に寄与する可能性を示すものである。（佐々木）



図1 環境省が設置する長距離自然歩道
 (出典：NATS 自然大好きクラブ HP
<http://www.env.go.jp/nature/nats/shizenhodo/index.html>)

2. 環境省の取り組み

1) 長距離自然歩道という存在とその機能

環境省の前身である環境庁が設置される前に「日本の優れた風景地等を歩くことで、豊かな自然環境、自然景観、歴史、文化に触れ、国土や風土を再認識し、併せて自然保護に対する意識を高めること」というコンセプトで当時の厚生省国立公園部が1969年東海自然歩道構想を発表した。以後現在に至るまで、東海、九州、中国の順に10本の長距離自然歩道が設定されている。計画延長は27,000kmを超える。北海道宗谷岬から鹿児島県佐多岬に至る日本列島縦断徒歩旅行の距離

3,000km 超とされているが、長距離自然歩道計画は、日本縦断徒歩 9 回分に相当する距離がある。長距離自然歩道が構想された時代背景は、日本の戦後高度経済成長期が終盤にさしかかり、開発か自然保護か社会的な問題として広く認識され、環境庁が発足する(1971年)あたりの出来事である。自然歩道のコンセプトは、自然保護行政の果たすべき役割を表現している。

このコンセプトは、構想発表時には各紙で以下の通り、大きく取り上げられた。「高速道路や新幹線に頼りすぎ、歩くことを忘れては人間の生活が歪になる」(朝日1969年1月3日)、「人間が人間らしく生きることを忘れないためにも、このような“聖域”を全国にもっと確保したい」(読売「編集手帳」(1969年1月5日)、「新幹線とハイウエーを走る東海道が日本の国土に活力をつぎ込む動脈ならば、テクテク歩く“新東海道五十三次”は本人に健康と人間性の回復をもたらす静脈といえるだろう」(産経「サンケイ抄」1969年1月5日)、「この計画は、一見、文明への逆行のように見えるかもしれぬが、実は、人間のための最も文明的な計画である」「歩く人間のための自然歩道ができれば、おのずから人間らしい豊かな心を育てることにもなる」(毎日「余録」1969年1月13日)、など大きな反響があり、50年を経て、東日本大震災からの復興事業として実行されている10番目の長距離自然歩道「みちのく潮風トレイル」にも引き継がれている。

2) 「みちのく潮風トレイル」の誕生まで

2011年3月22日。東日本大震災から数日の内に、日本のロングトレイルの第一人者と言われる加藤則芳氏³⁾が、長距離自然歩道を所管する環境省自然環境局を訪れ、次のように担当者に提案をしている。「三陸に新しい長距離自然歩道を設定してはどうか。陸中海岸国立公園を南北に貫く、海岸線を主体とした長距離自然歩道を。きっと地域の宝物になるし、津波からの復興のシンボルにもなりうる。海外からもバックパッカーが来るだろう」。これを受けた環境省が本トレイルの取組に最初に言及したのは、「東日本大震災からの復興に向けた環境省の基本的対応方針」(2011年5月18日)である。国の役所としては、かなり早い段階で事業化に動いたと言える。その後、「三陸復興国立公

園の創設を核としたグリーン復興のビジョン」

(2012年5月7日)において「南北につながる交流を深める道(、東北海岸トレイル)」としてより具体化され、「青森県八戸市蕪島から福島県相馬市松川浦までを対象」とすること等が示された。

以上の震災復興の方針・ビジョンを受けて、「東北太平洋岸自然歩道基本計画」(2012年12月、環境省自然環境局)が策定され、路線の設定方法、通過地点、安全性、施設整備、運営に関する考え方、役割分担が示された。

最初の区間開通は、2013年11月29日の八戸市蕪島～久慈市小袖間約100kmで、その後延べ15回の区間開通を重ね2019年6月9日の1,025km全線開通に至った。

3) 「みちのく潮風トレイル」の特徴

これまでの長距離自然歩道との相違点から「みちのく潮風トレイル」の特徴を示すと以下の通りである。

a) 路線計画における他との相違

起点から終点までつないで一本線で歩ける道は、最初に設定された東海自然歩道(東京から大阪)、二番目に設定された九州自然歩道(九州一周)、そして「みちのく潮風トレイル」のみである。一本道であり、かつ一筆書き(2019年4月の気仙沼大島架橋により橋区間のみ同ルート往復)というロングトレイル仕様の長距離自然歩道である。

b) 計画・実行主体における相違

従前の長距離自然歩道は、都道府県が計画主体となり、環境省が計画承認をした上で補助金を活用しながら整備してきた。「みちのく潮風トレイル」は、環境省が計画と実行の両面で主体となる初めての長距離自然歩道である。

c) 路線計画策定手法の相違

路線の設定は、環境省職員1名が踏査することから始めた。加藤氏から提示された「設定者が自ら歩いてルートを設定すべき」に従ったもの。通例、コンサルタントに調査と計画案の策定を依頼するか、単純に机上で地形図の上に線を引く作業により計画案の策定を行っている場合が多い。職員が実行調査を1年4ヶ月かけて行った結果によ

り全線の概略が示され、省内での路線計画策定手法などの議論が進んだ。

全線調査後、三陸の現地に所在する自然保護官事務所が中心となって市町村の担当者、地域の観光事業者、そして地域住民らがメンバーとなった座談会や現地調査を開催し、路線設定に必要な情報を収集した。地域の主体が参画しながら路線を設定する、この手法のメリットは、①地域のトレイルに対する認知を醸成し、のちの管理や運営に地域参画を促す効果、②地権者等のステークホルダーの関与により、路線設定の同意を得やすくする効果、③今は使われていない集落間の物運び道路や通学路であった山道などの存在情報が得られる効果、にある。古い道には、それを使っていた地域の人々の思い出があり、このことがこのトレイルを歩く魅力と、地域の人々がトレイルに関わる動機につながっている。

一方、デメリットとして、座談会がロングトレイルを知らない主体により構成されている場合、多様な意見がロングトレイルの一本線、一筆書きの路線設定になじまない結果を生み出し、ユーザー目線から逸脱した計画になる危険性がある。このデメリットを避けるためには、設定側がどういった道を作り、どういった体験をユーザーに提供したいか、座談会のメンバーに伝達していく必要がある。

d) 地域との関係性における相違

路線の管理作業に地域の方々が参加し、地域住民がハイカーへのあいさつ声掛けなどを行ってケースもある。青森県階上町では「はしかみおもてなしエンジェル」による道案内やトイレ・休憩場所の提供などを行うシステムが導入されている。民間の宿泊施設では、ハイカー割引など特別なサービスを提供しているところもある。地域や民間の方々のトレイルへの関わりを強めていくことは、たいへん重要な取り組みである。直接的には難しいことでも、間接的に地域の自発的取組を応援できるような常に地域参画の芽を感じ取ろうとするマインドを持つことが、トレイルの発展には重要である。(桜庭)

3. 新しい仕組み

1) 「みちのく潮風トレイル」の運営計画

このように「みちのく潮風トレイル」は、これまでの長距離自然歩道とは異なる路線計画を経て設定された。もう一つ重要な相違点としてあげられるのは、路線の設定がされた後、どのように1,000キロを超えるロングトレイルの持続可能な運営を実現することができるか検討がなされ、「潮風トレイル運営計画」(以下運営計画)が策定されたことであろう。運営計画は、2019年6月9日の全線開通以前より試行され、また全線開通のその日から運用され現在に至っている。

これまでの長距離自然歩道は、都道府県が計画し、設定後の維持管理及び利用促進も各県が担う。しかし数千キロに及ぶ路体管理(情報収集・発信を含む)の手法が定められて無い場合、災害や工事等で路体の通行が困難になっていることを把握することが難しく、安全に通行してもらえることが把握されなければ、利用促進への取組も困難となる。また担当者の異動が不可避である地方自治体においては、設定当初の状況や路体の詳細、担当者の熱意までも引き継ぐことは困難であり、各地の長距離自然歩道は有効に活用されなくなる傾向にある。

「みちのく潮風トレイル」では、復興事業として環境省が主体となり、4県28市町村と民間団体が広域に連携して取り組むものであり、また前述の加藤則芳氏の「地域と共に」という提言も受け、持続可能な運営の仕組みについての検討が行われた。

2015年度より「みちのく潮風トレイル管理運営等検討業務」が実施され、宮城県内で自然体験を中心に活動してきたNPO法人が請け負い、環境省の東北地方環境事務所、並びに八戸、宮古、大船渡、石巻の自然保護官事務所の職員が共に検討し、2019年5月に「東北太平洋岸自然歩道(みちのく潮風トレイル)運営計画」が環境省東北地方環境事務所により設定された。

2) 「みちのく潮風トレイル憲章」

運営計画冒頭には、「みちのく潮風トレイル憲章」が定義されている。本トレイルは、長距離自然歩道のコンセプトに加え、その利用促進を図ることで、被災地域における交流人口を増加させ、地域の活性化につなげ、復興に寄与するものとして構想されている。運営計画には、みちのく潮風トレ

イルは、「東北太平洋岸を歩くスピードで旅することで、車の旅では見えない風景(自然・人文風景)、歴史、文化(風俗・食)などの奥深さを知り、体験する機会を提供するものである。関係者が共通の理念に基づき強く連携して事業を推進するため、「みちのく潮風トレイル名取トレイルセンター運営協議会」において、「みちのく潮風トレイル憲章(以下「憲章」)を定めている。憲章は、本トレイルの歩道整備、歩道管理、広報・広告他様々な分野において携わる関係者が、取り組みを推進する際の根幹となるものである。関係者は、憲章に基づき、連携して本トレイルの運営等にあたりるとともに、利用者に対しても、憲章で謳う理念を広く発信することを求められている。

以下が憲章の全文である。

＜みちのく潮風トレイル憲章＞

2011年3月11日に発生した東日本大震災は、東北太平洋沿岸に未曾有の被害をもたらしました。千年に一度と言われる自然の猛威に直面し、自然とどのように向き合うべきか国内外問わず世界中の多くの人たちが考えざるを得ない大きな転換点となった。

環境省は震災後、持続可能な地域づくりを目指すと共に豊かな自然と地域の暮らしを未来に引き継ぐため「グリーン復興プロジェクト」を策定し、取り組みを進めてきた。その取り組みのひとつが、「みちのく潮風トレイル」である。

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

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

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

特筆すべきは、「4.震災をいつまでも語り継ぐための記憶の道とします」の項目である。他の項目は、多くのロングトレイルと共通するであろうが、この第4の項目は東日本大震災をきっかけにできた「みちのく潮風トレイル」の独自のものと言える。本トレイルを歩くハイカーと地域住民が交流し、互いの記憶を交換することで、生きた記憶を継承することにつながるであろう。

3)「みちのく潮風トレイル」の運営体制

この憲章を根幹とし、本トレイルの運営にあたる構成員は以下の通り規定されている。

- ①東北地方環境事務所、及びみちのく潮風トレイルを所管する自然保護官事務所
- ②統括本部：みちのく潮風トレイル名取トレイルセンター運営協議会事務局
- ③サテライト：種差海岸インフォメーションセンター、北山崎ビジターセンター、浄土ヶ浜ビジターセンター、碓氷海岸インフォメーションセンター、南三陸・海のビジターセンター、みちのく潮風トレイル名取トレイルセンター
- ④地方公共団体：路線が通過する4県28市町村

各構成員は図2に示す通り、統括本部を中心とした運営体制を構築し、本トレイルの運営を行うこととされ、各構成員の役割が運営計画に定められている。本トレイルの状態把握、歩道情報の管理及び共有、路線地図の作成、利用者への情報発信、問合せへの対応、イベントの企画、等が各構成員の役割である。また、トレイルの状態把握のため

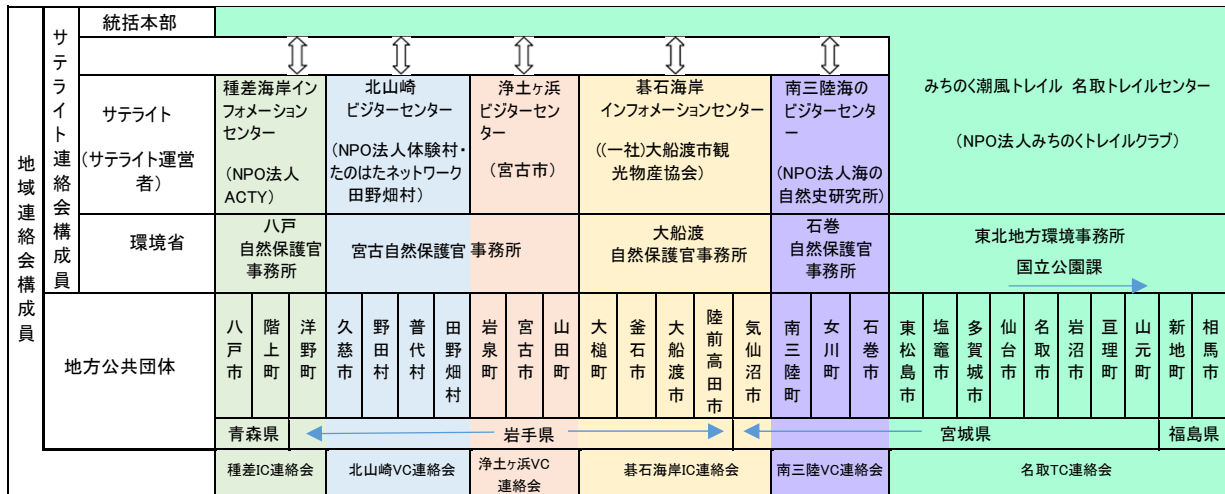


図2 「みちのく潮風トレイル」の運営体制

(出典：平成28年度みちのく潮風トレイル管理体制構築業務報告書(環境省委託)，相澤作図，2017)

め全線は 1,084 区間に分割され、それぞれの所有者、管理者、道の状態等を記す管理台帳が作成されており、地図(路体地図)とエクセルの台帳で管理されている。管理台帳は全ての構成員間で共有され、路体の管理に役立てられている。

また、各構成員による円滑な運営を行うために、上図にあるとおり、次の二つの連絡会が設置されている。

①地域連絡会：全線の状態把握や利用促進に関して、各地域の構成員間の情報交換の場として年に2回、各衛星の担当区間ごとに開催。

②衛星連絡会：地域連絡会で提示された各地域の課題について検討するとともに、全線にわたって積極的な活用が図られる仕組みなどについて検討する場とされ、年に2回衛星連絡会構成員により開催。

また、トレイルを円滑に持続的に運営していくためには、構成員以外にも地元ガイド、ボランティア、周辺事業者、交通機関、地域住民など多様な主体の参加、連携が重要であり、こうした主体の参加、連携を持って本トレイルの運営がなされるよう努力すること、本トレイルを取り巻く主体の積極的な参加、連携を促す取り組みも構成員に求められている。ほか、構成員及びその他主体が本トレイルについての理解を深め、更なる活用を推進する機会とするとともに、関係者間のネットワーク構築、地域理解及び地域参画を推進することを目的として、衛星を中心ブロックフォーラム等の定期的な開催を目指すことも運営計画

に定義づけられている。現在は自治体及び民間の資金を活用し、ブロックフォーラムが開催されている。

4) 名取トレイルセンターの役割

名取トレイルセンターを運営する「みちのく潮風トレイル統括本部」(以下「統括本部」)には、①運営計画を持続的、効果的に機能するよう運営計画体制内外の連携強化を図ること、②情報管理する手法を定め、運用すること、③状態把握にかかる情報を集約し、必要に応じて衛星等に助言を行うこと、④みちのく潮風トレイルの利用を促進すること、の4つの役割が運営計画状に示されている。センターでは以下の5つの事業が実施されている。

- ①トレイルの管理運営に関する業務
- ②ハイカー、来館者等へのサービス提供
- ③環境教育プログラム等提供事業
- ④地域交流促進事業
- ⑤センター維持管理業務
- ⑥その他、事業の理念・目的を達成するために必要な事業

運営計画に規定される統括本部の役割は、上記①と②にあたる。現在統括本部を担うNPOには6名の職員が配置され、センターの運営と並行して、全線1,000キロを超える本トレイルを、運営計画構成員と協働のもと運営している。

5) ハイカーと地域住民が主役の、歩く旅の文化の醸成

ここまで記してきた枠組みは、トレイルを作る側の視点である。しかし実際には、ハイカーの視点を取り入れなければ、トレイルは生きた持続可能な道にはならない。トレイルは東北沿岸に用意されたひとつの舞台であり、舞台の主役はトレイルを歩くハイカーと、彼らと交流して歩く旅の魅力を増幅してくれる可能性を持つ地域住民であろう。運営計画の構成員は、さしずめ舞台をつくりシナリオを書く作家、演出家であり、道具係や裏方であろう。主役であるハイカーや、地域住民の声を丁寧に「聞くこと」、それぞれの希望や願いに耳を傾けることを重視しなければ、トレイルはただ名前がつけられた道、いわゆるハコモノで終わると考えられる。

統括本部は、海外のロングトレイルを歩いたハイカーらへのヒアリングを実施し、構成員や地域事業者、住民と意見交換をし、本トレイルを魅力的にするために、これまで複数の取り組みを行ってきた。運営計画の実施と同時に、世界中の長距離ハイカーに本トレイルの魅力を発信し、そのブランド力を高めると共に、地域住民に本トレイルが地元に通ることに対し誇りを持ってもらえるよう取り組む必要があるが、いずれも数年で達成できることではない。数十年規模で取り組む必要がある。

また、スルーハイカーだけでなく、本トレイル利用者の裾野を広げるために、今後ガイドブックの作成、スタンプラリーの実施、ツアーの造成など推進していくべき事業は数多くあり、統括本部には、幅広い知識と経験が必要とされるが、それを補うに十分なほどの運営計画構成員の支えを得て、現在運営されている。

6) 沿線地域と共に展開する視点・手法

統括本部は、1,000 キロに及ぶ全線の関係者に協働を依頼し続けるという大きな役割を担う。環境省、自治体担当者の異動があれば、憲章にある理念と経緯を伝え、協働するチームの一員になってもらう必要がある。地域事業者や住民など多くの地元の理解と協力がなければ、トレイルは簡単に未来につながりはしない。それだけ壮大でチャ

レンジングな事業である。具体的には図2で示した通り、地元のサテライト運営者の役割が大きい。地域事業者や住民とともに行うモニターイベントの実施や路体管理作業を定期的実施している。

現在、統括本部は、全スタッフができるだけ現地に足を運べるようマネジメントしており、地域住民や沿線事業者との丁寧な関係性の構築に取り組んでいる。制度は動くための根拠として必要だが、息を吹き込まなければ意味がない。制度には解釈の幅と柔軟性、更に制度を超えた関係者の熱意（憲章と共通する理念）があり未来に繋げることができると思える。同時に、構成員以外の多くの協力を得るための活動も地域内外で必要になる。東京にあるハイカー専門のショップ「ハイカーズデポ」などが企画するイベントのなど都市圏でのネットワーク構築も不可欠と言える。

7) 皆で育てる道

憲章の6項目の最後に、本トレイルが未来につながるために大切な一行が記されている「歩くことを愛するすべての人々を歓迎し、皆で育てる道とします」。本トレイルを支える人が多ければ多いほどトレイルの自立は進み、運営計画構成員の役割はシンプルになっていくだろう。現状は各構成員への依存度が高いが、地域住民や事業者、ハイカーなど、本トレイルと一緒に育ててくれる仲間が増えれば、それぞれに対する依存の度合いは低くなる。現在、トレイルセンターでは整備イベントの実施、ボランティアの登録、サポーター制度の導入、ブロックフォーラムの実施など行い、トレイルと一緒に育ててくれる仲間づくりに取り組んでいる。世代交代を乗り切るためにも、みちのく潮風トレイル憲章という理念を深く理解し、このトレイルを育てる意義を、楽しみや希望、誇りして捉えてくれる人をひとりずつ増やしていくことが、トレイル文化の醸成につながる。歩く旅から得られる多くの学び、気づきは、これからの日本社会のあり方にも影響を与えている。

トレイルは歩く旅の道であり、自然と人と社会の関係性について教えてくれる思考の道であり、人の暖かさを体感する道であり、自分の小ささを痛感するための、貴重な時間と空間を提供してくれる場である。

8) 延伸について

東日本大震災による被災沿岸域は、相馬市からさらに南に伸びる。設定当時、相馬市松川浦の橋は大破しており、福島第一原子力発電所の事故もあって、相馬市を南端として進められてきた。

2019年6月9日に行われた全線開通式典では、相馬市長と福島出身のタレントのなすび氏から、福島県南端のいわき市までの延伸が発言され、震災から10年経過した今、その実現に向けて福島県の観光関係者、浜通りの10市町が新地町からいわき市まで200km程度の「浜街道トレイル」の策定に動き出しており、本トレイルにすでに含まれる新地町、相馬市も賛同の声をあげている。環境省が主導するものではないが、数年後には帰還困難区域の更なる解除、自動車の通行しか許可されていない国道6号線や他の道路の規制緩和が進むと想定されている。数年後、福島県浜通りの地元自治体、観光事業者、住民等の願いと共に浜街道にトレイルルートが敷設された暁には「みちのく潮風トレイル」への編入を環境省に願い出ることになる。

「みちのく潮風トレイル」は、八戸市蕪島からいわき市勿来の間まで4県36市町村に及ぶ官民協働の広域連携事業となることではじめて世界に通じる価値ある「ナショナルトレイル」として完成するのではないだろうか。(相澤)

4. おわりに

復興に寄与する想いで始まった「みちのく潮風トレイル」構想を具体的に進めるためにルートを設定する作業、そして管理・運用のための調査・検討の結果今回報告したトレイル管理運営体制が生まれた。震災直後は、津波の傷跡が深く残り痛ましい風景が続いていた。震災から10年という時が流れ、津波の傷跡が徐々に見えなくなっている。反面、被災地の各地には、災害を伝える伝承施設が整いつつある。トレイルのルート上にある伝承施設の情報をハイカーに伝え地域地域の復興の姿を知ることができる。「みちのく潮風トレイル」は、全線が開通してまだ2年あまり。この先、震災を語り継ぐ道として役割を果たすことができるには時も継いで行かなければならない。

これから未来へ向けて歩く道を育て、歩く文化を醸成することが期待される。そのためには自然

と人と地域が共生し、ハイカーを地域の人たちのホスピタリティが支える輪を広げる施策が必要である。

コロナ禍の中でも全線を踏破したハイカーも増えている。彼らから「予期せぬ出会いが多くあった」というように、みちのく潮風トレイルは、生活圏から離れた高い山や原野だけではない、人が住み、生業があり暮らしがある景観の中を歩くのが魅力になる。

世界中に数ある長距離自然歩道・ロングトレイルの中でも唯一「みちのく潮風トレイル」だけが持つ特徴がある。それは、前述したトレイル憲章の4にある「震災をいつまでの語り継ぐ道としまず」である。東日本大震災で起こった「震災」とは、「津波」と「原発事故」であると筆者は考えている。環境省が設定した「みちのく潮風トレイル」は八戸蕪島から相馬松川浦の津波のエリアであり、相馬から以南の「原発事故」のエリアにはない。相馬以南の延伸について前頁で触れたとおり、数年後には帰還困難区域の更なる解除されて、勿来までつながる時が文字通り真の「みちのく潮風トレイル」になるのだろう。

今回報告した、震災の復興として提唱計画された「みちのく潮風トレイル」の運営管理体制は、沿線住民、行政、関係諸団体、そしてそこを訪れるハイカー共に歩く文化を醸成することが、持続可能な仕組みとなり、社会関係資本として、地域資源になると考えている。今後長い時間をかけてより良い体制を構築することが課題である。(佐々木)

注釈

1) 平成27・28年度みちのく潮風トレイル管理体制構築業務(環境省委託)

2) みちのく潮風トレイル名取トレイルセンター
HP <https://www.mct-natori-tc.jp/>

3) 加藤則芳(かとうのりよし), 1948年生まれ, ネイチャーライター, 国内外の自然保護やロングトレイルなどをテーマに執筆活動を行う。2013年永眠。

文献

大井道夫(1978)「風景への挽歌;私の自然保護論」。アンヴェイユル, p.21

The trail to tell the story of earthquake —Report from Michinoku Coastal Trail—

¹Toyoshi SASAKI, ²Yusuke SAKURABA, ³Kumi AIZAWA

1 Faculty of Business Administration, Aomori University

2 Ministry of the Environment Government of Japan,
Tohoku Regional Environment Office

3 NPO Michinoku Trail Club

要 旨

世界の各所には、「ロングトレイル」と呼ばれる長い距離を歩くことができる道がある。日本では、1969年に当時の厚生省から日本で初めての「ロングトレイル」となる「東海道自然歩道構想」が発表されている。その後、環境省によって全国に10本の長距離自然歩道が設置された。しかし、数千キロに及ぶ路体管理は難しく、安全に通行してもらえることが把握されなければ、利用促進への取組も困難となり、各地の長距離自然歩道は有効に活用されなくなる傾向にあった。2011年3月11日に発生した東日本大震災によって東北の太平洋沿岸は大津波に襲われ、さまざまな復興の取り組みが行われた。環境省が取り組んだ復興事業である「グリーン復興」の一つに「みちのく潮風トレイル」がある。本報告では、震災の復興を契機に新に設置された「みちのく潮風トレイル」が、持続可能なトレイルとしてあり続けるために検討され構築した運営管理体制について報告する。

キーワード : みちのく潮風トレイル, 長距離自然歩道, 東日本大震災, トレイル管理運営体制