

H25地域協働研究（教員提案型・前期）

RE-07「三陸復興国立公園及び東北海岸トレイルの漁船等を活用した多面的な利用促進に関する研究」

研究代表者：総合政策学部 教授 渋谷晃太郎

<要 旨>

本研究は、三陸復興国立公園やみちのく潮風トレイルを漁船などの多様なツールを利用して活用するためのモデルプログラムを開発し、実際に実施することによって今後の可能性について検討を行った。漁船を活用したトレッキングは参加者から高い評価を得た。また、漁業者の新たな収入源となり得ることが確認できた。さらに、収入源の少ない自然学校の経営の安定策として漁業者と協働でエコツアーに取り組むきっかけとなった。三陸復興国立公園、みちのく潮風トレイルの利用の促進のためには、三陸ならではの交通手段である漁船の利用などにより多角的な活用が可能であることを確認した。

1 研究の概要（背景・目的等）

① 研究の背景

2013年5月三陸復興国立公園が指定され、2013年11月29日には東北海岸トレイルの一部区間（青森県八戸市蕪島～岩手県久慈市小袖海岸100.76km）が開通した。

岩手県内の関心は他県に比較して低く、多くを期待していない感がある。しかしながら、これらにより全国的な知名度が上がり交流人口が増える可能性は十分にある。ロングトレイルの利用にあたっては、岩手県内は公共交通機関が震災で不通になっているほか、バス路線なども不便であるなど不利な条件があるが、漁船やタクシーの利用、ガイド付きツアーなど多様なツールを用意することにより克服することが可能である。また、釜石市鶴住居、根浜地域で環境教育などを行う「三陸人つなぎ自然学校」が設立されており、こうした組織の活用・支援も必要となっている。

② 研究の目的

三陸復興国立公園の利用施設やみちのく潮風トレイルを漁船などの多様なツールを利用して活用するためのモデルプログラムを、推進母体となりうる自然学校が存在する釜石市根浜地域で開発し、実際に実施することによって今後の可能性について検討するとともに、漁業者の理解を深め、今後の活動につなげることを目的として研究を行った。

2 研究の内容（方法・経過等）

① みちのく潮風トレイル開通前の2013年8月25日、八戸市、階上町、洋野町、久慈市で開通記念イベントとして一般参加者を募集したウォークイベントが行われた。久慈コース（久慈市内から小袖海岸までの12km）に参加し、コースの状況等を調査した。

② 三陸復興国立公園内でありみちのく潮風トレイルのコース予定地である釜石市御箱崎周辺において、大槌湾内の根浜海岸から弁天島、御箱崎周辺を周回する海と陸のモデルルートを検討した。陸域部分について2013年9月19日現地踏査により確認を行った、

③ 検討したモデルルートについて、三陸人つなぎ自然学校と協働して一般参加者を募集し、2013年11月3日モデルツアーを実施した。終了後参加者によるワークショップを行いモデルツアーの今後の可能性について検討を行った。

④ 釜石市尾崎半島において、モデルツアーの検討を行った。

3 これまで得られた研究の成果

① 久慈市役所から小袖海岸までの約12kmの区間を踏査した。当日は快晴に恵まれ、市民の参加は100名を超える盛況であった。全線舗装道路の区間で、標識類が未整備でわかりにくい場所が多かったが、グループごとにガイドが付き全く迷うことはなかった。実際の利用に当たっては、市街地は交差点が多く、最小限の標識が必要であり、地図だけでは迷う可能性がある。

小袖海岸付近は無歩道の狭隘な車道であるが、当日は夏のマイカー規制が行われていたため、特に危険は感じなかった。しかしながら、通常時は見通しが悪い場所やトンネルがあり危険を感じる可能性があり、十分な注意が必要である。

海岸の美しさはすばらしく、釣鐘洞等のほかにも車では気が付かない隠れた名所もあり十分楽しめるルートであった。



みちのく潮風トレイルは、ロングトレイルであり、全線を通して歩くスルーハイカーはわずかで、今回のような自治体等が企画する短距離日帰り型ウォークが多いと思われる。今回のコースは12kmであり、休憩なども入

れて4時間程度であったが、炎天下の歩行で体力を消耗した。自治体主催のイベントでは、高齢者も多く参加する可能性があることから、長くても8km以内に留めることが望ましいと思われる。

② 根浜海岸から白浜漁港までは舗装道路、その先御箱崎歩道入口までは荒れた林道があり自動車を使用した。御箱崎までは1.5mほどの道路があり軽トラックの通行が可能で、踏査時に管理車両とすれ違った。熊との遭遇の可能性はあるが、幅員が広く草等に覆われることのない比較的安全な歩道であった。御箱崎先端にはかつて漁船が寄港できたとの情報を得たが、陸上からは確認できなかった。

現地調査を踏まえ、根浜漁港から漁船を使ったルート等の検討を行った。

③ 2013年11月3日三陸人つなぎ自然学校が募集した一般参加者10名でモデルツアーを実施した。基点は、漁船の関係から室浜漁港となった。2艘の漁船に分乗し、津波で消失した根浜海岸、大槌町蓬莱島を経由し御箱崎、千畳敷を巡った。途中、若い船長から被災状況や漁業の復興状況など興味深い話を伺った。御箱崎では上陸地点を探索したが、波が高く着岸できなかったため、海岸に沿って白浜漁港に寄港した。白浜漁港からは自然学校の車で歩道入口まで行き、徒歩で御箱崎を目指した。御箱崎から千畳敷に降りる歩道がないため、安全に降りるための歩道整備方法について参加者の意見を聞いた。その後歩道入口まで戻り、自動車で根浜海岸に戻りツアーを終了した。

ツアー終了後、参加者からツアーについての感想などについてワークショップ形式でとりまとめを行った。この結果、今回のツアーは、海と陸の両方から御箱崎周辺の自然・歴史・産業を学ぶことができる魅力的なツアーであり、高い評価が得られた。



④ 釜石市尾崎半島には、尾崎神社奥宮があり、青出浜にはかつて観光船はまゆりが寄港し神社参詣、尾崎ハイキングが行われていた。現在、観光船はまゆりが津波により失われ、栈橋も被害を受けていることから小型船の接岸がやっと可能な状況にある。そこで3月に釜石港から青出浜まで漁船で渡り、尾崎半島を歩くモデルツアーの計画を立て、漁業協同組合と調整を行ったが、ワカメの最盛期になることから漁船の確保ができず断念した。漁業が中心であり、船が少ない状況ではやむをえないが、漁船利用には当該地における漁業暦などを把握しておく必要があることが明らかとなった。

4 今後の具体的な展開

本研究は、三陸復興国立公園及び東北海岸トレイルの利用の促進や三陸海岸ならではのトレッキングスタイルの構築により三陸海岸の魅力の向上を図ることを目指した。

漁船を活用したトレッキングは可能であり、漁業者の新たな収入源のひとつとなり得ることが確認できた。若い漁師の船長からは、これまで一般の観光客などを案内することはなかったが、震災の状況等を知ってもらうためにも今後検討したいとのことであった。また、自然学校は収入源が少ないため、経営の安定策として漁業者と協働でエコツアーに取り組むためのきっかけとなった。三陸復興国立公園、みちのく潮風トレイルの利用の促進のためには、三陸ならではの交通手段である漁船の利用などにより多角的な活用が可能となる。このためには、漁業者と一般の公園利用者をつなぐ役割を果たす組織が必要となる。田野畑のサッパ船ツアーに見られるように事業として十分に成立する場所もあるが、多くは臨時的なものとならざるを得ないが、仲介事業者が育つことにより、多くの場所で様々なタイプのツアーを行うことができるものとする。今後は、三陸鉄道等との連携なども検討し、より多角的なツアーのあり方を模索する必要がある。

また、尾崎半島には、尾崎神社への潜在的な利用者がいるものと思われることから、漁船等による渡船などを早期に検討する必要があると考える。

5 その他

本研究は、さんりく人つなぎ自然学校の全面的な協力により実施することができた。ここに厚く感謝申し上げる。

