

H30地域協働研究（ステージⅡ）

H30-Ⅱ-04「重茂半島の海と陸を経由するエコツアー・コースの実装」

研究提案者：野崎産業

研究代表者：総合政策学部 渋谷晃太郎

共同研究者：野崎 拓司（野崎産業）

研究関与者：平塚 明・菅 信利（NPO法人 ASIA Environmental Alliance (AEA)）

<要旨>

本研究は、宮古市重茂半島における過去の研究成果を生かし、海の道、山の道から成るエコツアーコースを設定し、モデルツアー等を実施して、エコツアーコースおよびツアーの実装をしようとするものである。重茂半島の魅力を最大限に生かしたツアーを企画し、初年度プレテストを実施、2年目にエコツアーを実施する段階で重茂半島は2019年10月台風19号による甚大な被害を受けるとともに、年末からは新型コロナウイルスの全世界的流行により、外国人観光客が皆無になるなど実装に向けた企画はすべて中断を余儀なくされた。

1 研究の概要（背景・目的等）

共同研究者の野崎氏は、重茂半島の鵜磯浜から月山山頂までを含む広大な土地250haの所有者である。東北地方太平洋沖地震の津波により、鵜磯浜にあった野崎氏の住宅は流された。同じ敷地内にあった鵜磯小学校も浸水し、廃校となった。震災後、野崎氏は重茂半島の自然環境を生かしながら観光客(エコツーリスト)の入込数を増やし、地域に賑わいをもたらしたいと考えるようになった。漁協組合員としてエコ活動を行うだけでなく、広葉樹の植林活動を住民や小学生とともに実施し、重茂半島の国有林の保全を国へ要望する取り組みを続けてきた者としての発想である。

その手段の一つとして自分の土地をフィールドに、平成27年度岩手県立大学地域政策研究センター地域協働研究(地域提案型)「宮古市重茂半島における自然保護ファシリテーター(重茂レンジャー)の養成」を実施した。その結果、二人の重茂レンジャーが誕生した。

さらに、平成29年度の地域協働研究「重茂半島の海と陸を経由するエコツアー・コースの開発」（本計画の前段階、ステージI）では、次の三つの試みを行った。

1 鵜磯地域および重茂半島北部の環境資源(植物、鳥、昆虫、海生生物、地質・地形・景観)について、分布や生態に関する情報を収集した。

2 津波からの復興を象徴する植物ミズアオイを中心に据え、真に自然との共生を表現した震災復興記念公園としての鵜磯ビオトープを開設した。

3 鵜磯浜あるいは宿浜(やどはま)を経由する、重茂半島沿岸を中心とした舟運観光のコース選定について実際に船を出して検討した。

今回の研究事業は、ステージIの成果を踏まえ、その実装を2年間でこなすものである。

2 研究の内容（方法・経過等）

1) 1年目 宮古市から山田町にかけて、「山の道」と「海の道」を設定し、モニタリングツアーを行う。

「山の道」：当初、重茂半島ナチュラルトレイルの月山→

鵜磯小学校跡(宿泊)→黒崎神社→閉伊崎→鮎ヶ崎を徒歩で回るモニタリングツアーを開催する予定であったが、鵜磯小学校跡の利用がメガソーラー開発工事のために利用できなくなったことから、本州最東端鮎ヶ崎を巡るコースに変更した。

「海の道」：参加者は上記と同様。三陸鉄道(株)と提携し、宮古市から山田町の間に陸路と海路を組み合わせて設定する。宮古駅→浄土ヶ浜→宮古港から船→閉伊崎を回って重茂半島東側沿岸を南下→山田港→陸中山田駅に至るモニタリングツアーを開催する。

両コースで参加者の意見をアンケートにより集約し、内容について再検討する。またPRのためのWEBサイトの作成を行う。

2) 2年目 1年目のモニタリング結果に基づいてコースを決定し、ツアーの実装を試みる。

「山の道」：前年度に実施できなかった白浜～月山～鵜磯コースの可能性を検討した。また、重茂半島ナチュラルトレイル参加者は、重茂レンジャーのガイド日(不定期)を事前予約すれば、当日、レンジャーによるガイド・解説を受けられるようにする。そのためのwebサイトおよびSNSサイトの作成を行う。

「海の道」：前年度の成果をもとに、山田港からのツアーを企画し、実施する。参加者募集のため、前年度に作成したwebサイトの改良および多言語化を行う。

3 これまで得られた研究の成果

1) 1年目の成果

重茂半島は交通アクセスなど様々な悪条件があることから、みちのく潮風トレイルの整備は遅れ、2019年6月の全線開通ようやく間に合った。このように重茂半島は陸路のアクセスが悪く、宿泊施設がないことなど課題が多い中で、みちのく潮風トレイルと三陸ジオパークの利用促進を図るための方策の一つとして海路の活用について検討を行なった。

3-1 エコツアーの概要

2018年8月18日と19日に重茂半島一周とをめぐる漁船を使ったモニタリングツアーを実施した。その概要は次のとおり。また、参加者にアンケート調査を行なった。

3-1-1 重茂半島漁船ツアー

2018年8月18日宮古市のリアスハーバー宮古から重茂半島先端、鯨ヶ崎沖から山田漁港までの区間を漁船で往復した。往路は午前9時にリアスハーバー宮古を出発、浄土ヶ浜、白浜沖から重茂半島先端部の閉伊崎を経て重茂半島東海岸を南下、鯨ヶ崎から山田湾に入りオランダ島を経由し12時に山田漁港に到着した。復路は午後12時30分に山田漁港を出港、山田湾から鯨ヶ崎沖を経て山田半島先端部の日本3大金剛の一つといわれる350mの大絶壁赤平金剛沖に至り、閉伊崎を経て日出島、潮吹穴、ローソク岩、浄土ヶ浜を経て15時30分にリアスハーバー宮古に到着した。当日の天気は晴れだったが、波が高く、船は大きく揺れた。参加者は、環境省、観光協会、外国人留学生など12名。

片道3時間半を要する長時間の船旅であったことや、外洋（太平洋）にでるとうねりが高く船が大きく揺れたことなどで酔いをする人があり、必ずしも快適とはいえない船旅であった。しかしながら、重茂半島の海岸美は素晴らしく、波が低ければ時間も短縮され、満足度の高いツアーになったと思われる。

アンケート結果からは、今回のコースは、「あったほうがいい」と回答した人は42%、「短い区間でよい」と回答した人は50%と、あったほうが良いが長すぎるという意見が出された。また、総合的な満足度については、「満足」「やや満足」と回答した人が84%で、魅力のあるコースであることがわかった。



重茂半島漁船ツアーのコース（国土地理院 地図を使用）



今回使った中型の漁船



重茂半島最先端 閉伊岬



本州最東端鯨ヶ崎



日本三大金剛 山田町船越半島先端部



宮古市 崎山の潮吹穴



宮古市 日出島 (クロコシジロウミツバメ繁殖地)



山田町 オランダ島



宮古市 浄土ヶ浜

3-1-2 山の道 (鮭ヶ崎ツアー)

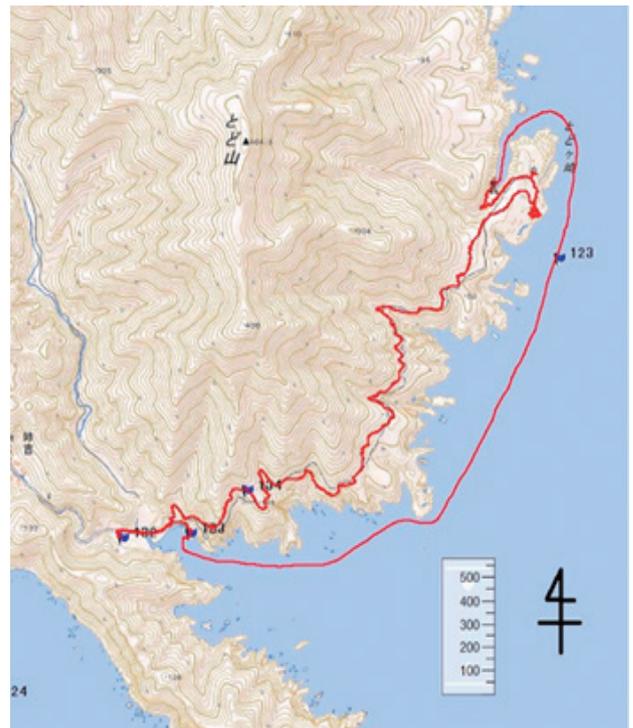
2018年8月19日、宮古市姉吉漁港から鮭ヶ崎灯台区間を往路は漁船、復路は徒歩で往復した。漁船が小さいため2回運航した。参加者は環境省他11名。

往路は9時30分姉吉漁港を出港、鮭ヶ崎沖を経て9時45分頃に鮭ヶ崎の北側の入り江に到着した。下船後は徒歩で鮭ヶ崎灯台を経て姉吉漁港に戻った。晴天で波も穏やかで快適な船旅であった。

姉吉漁港から鮭ヶ崎の船着き場までは、漁船で約15分で海岸線近くを通り、美しい海岸断崖の風景を楽しむことができた。特に鮭ヶ崎灯台付近の断崖や船着き場付近の水道は大変美しく迫力があった。

船着き場から灯台までは登りで徒歩約15分程度。灯台には園地が整備されており、トイレもある。灯台周辺は広い海蝕台となっていて、スカシユリ、アサツキなどの海岸植物が咲いていた。灯台から姉吉漁港までは徒歩で約1時間、灯台の管理道として作られたほぼ水平の歩きやすい道が整備されている。最後の姉吉漁港へ降りる部分のみやや急傾斜となっている。急傾斜であることから学生が一人転んで軽いけがを負った。年配者などがいる場合には十分注意する必要がある。

道は、尾根筋と谷を何度も通過するが、尾根筋周辺には乾いた所を好むアカマツ林、谷には、ナラ類を主とする広葉樹林が現れ、変化にとんだ植物がみられる。今回のツアーではフシグロセンノウ等が咲いていた。なお、現在三陸沿岸ではナラ枯れ病が猛威をふるっており、このコースでも多くのミズナラなどがり患し枯れているのか観察された。大きな木がり患していたことから、今後景観が変化することが懸念された。



鮭ヶ崎ツアーのコース (国土地理院地図を使用)



使用した小型漁船 鮧ヶ崎の船着き場の水深が浅いため小型の漁船しか着岸できない



鮧ヶ崎灯台



鮧ヶ崎灯台 船着き場 水深が浅く小型の漁船しか着岸できない



鮧ヶ崎灯台 船着き場付近の水道 海の透明度が高く大変美しい



鮧ヶ崎灯台付近の海蝕台 岩石が露出し、ところどころに海岸植物が生育している。



歩道のような 沢筋でナラ類を主とする広葉樹の森が広がっている。



重茂半島で多く見られたナラ枯れ病のようす



ナラ枯れにり患したミズナラ 1cmくらいの小さな穴がたくさん空いている。



ナデシコ科のフシグロセンノウ オレンジ色が鮮やか。



みちのく潮風トレイルの標識



跡吉 デイキャンプ場

3-2 船を活用した観光ツアーの事例調査の結果

インターネットにより船を活用した観光ツアーの事例を調査し、不明な点等を電話等により補足した。

3-2-1 岩手県内の船を活用した観光ツアーの事例

岩手県では、5市町村で運休中を含む18の船を活用した観光ツアーの事例があった(表1)。宮古市のみやこ浄土ヶ浜遊覧船では、かつて重茂半島の鮎ヶ崎以北を巡る航路があったが、東日本大震災で船が1艘を残して全て流されてしまったため、航路はあるものの運休中となっていることがわかった。

表1 岩手県にて行われている船を活用したツアーの事例

開催地	ツアー名	所要時間	乗船料金	運営団体
田野畑村	北山崎サッパ船アドベンチャー	1時間	3,500円(2人以上大人1人)	NPO法人 体験村・たのびたネットワーク
	北山崎断崖クルーズ	50分	1,460円	ホテル 羅賓荘
岩泉町	モン電ロマンクルーズ	1時間~1時間30分	2,200~1万円(利用人数により人当たり変動)	岩泉観光が不協会
宮古市	青の洞窟(さっぽろ遊覧)	20分	1,500円(1人)	浄土ヶ浜マリンハウス
	定期遊覧コース	40分	1,400円(1人)	みやこ浄土ヶ浜遊覧船
	浄土ヶ浜周遊コース			
	特別遊覧コース	60分	運休のため無し	
	みやこ湾内全周コース			
特別遊覧コース	100分			
山田町	漁師さんの船で行く山田湾クルーズ	1時間30分	9,000円(最大8名まで、1艘)	マリンツアーズ山田
	オランダ島上陸コース			
	漁師さんの船で行く山田湾クルーズ	1時間	8,000円(最大4名まで、1艘)	
	養殖いかだ見学コース			
	漁師さんの船で行く山田湾クルーズ	2時間~2時間30分	12,000円(最大4名まで、1艘)	マリンツアーズ山田
	オランダ島上陸&養殖いかだ見学コース			
	漁師さんの船で行く山田湾クルーズ	1時間30分	12,000円(最大4名まで、1艘)	マリンツアーズ山田
	海岸美探検コース			
	漁師さんの船で行く山田湾クルーズ	1時間30分	15,000円(最大4名まで、1艘)	マリンツアーズ山田
	海岸美探検&養殖見学コース			
絆船クルーズ 重茂半島めぐり	半日	42,000円(最大8名まで、1艘)	やまだ夢プロジェクト	
絆船クルーズ 船遊半島めぐり	2時間	21,000円(最大8名まで、1艘)		
絆船クルーズ 山田湾めぐり	1時間or2時間	9,000円(1時間/最大8名まで、1艘) 18,000円(2時間/最大8名まで、1艘)		
大船渡市	かき・ほたて養殖体験!	30~40分	5,000円(1人)	明神丸かき・ほたてきち
	かき・ほたてオーナーいかだ体験クルーズ	クルーズ30~40分	4,000円(1人)	
	かき・ほたて養殖体験!	クルーズ30~40分	4,000円(1人)	
	かき・ほたて養殖・浜焼き体験クルーズ	浜焼き1時間以内	4,000円(1人)	
大船渡市	碓石海岸穴通船	40分	2,000円(1人)	碓石海岸インフォメーションセンター

3-2-2 岩手県外の船を活用した観光ツアーの事例

岩手県外では、みちのく潮風トレイルと三陸ジオパークがある地域に限定して調査した。この結果2市町で10の船を活用したツアーの事例があった(表2)。岩手県内では漁船の活用が多く、県外では遊覧船が使用されている事例が多くみられ、岩手県は規模が小さく漁船が活用されていることが特徴となっている。

表2 岩手県外の船を活用した事例

開催地	ツアー名	所要時間(分)	乗船料金	運営団体
青森県八戸市	観光遊覧船はやぶさII	40分	1,400円(1人)	有限会社八戸通船
	八戸港観光遊覧船シャーク号	1時間	1,200円(1人)	観光漁業食品
宮城県松島町	定期大型船で行く! 仁王丸コース	50分	1階1,500円(1人) 2階グリーン席2,100円(1人)	松島島巡り観光船企業組合
	団体向け中小型船 Bコース	25~30分	中型船1,000円(1人) 小型船8,000円(最大5名まで、1艘)	
	団体向け中小型船 Cコース	40~50分	中型船1,500円(1人) 小型船10,000円(最大5名まで、1艘)	
	嵯峨深コース	2時間	3,000円(1人)	
	嵯峨深(外海コース)	1時間	2,000円(1人)	株式会社奥松島公社
	松島湾周遊コース	50分	1階1,500円(1人) 2階2,100円(1人) 3階2,900円(1人)	丸文松島汽船株式会社
芭蕉コース	50分	1階1,500円(1人) 2階2,100円(1人) 3階2,900円(1人)		
奥松島・大高森コース	50分	2,000円(1人)		

3-3 結果の考察

3-3-1 海の道 重茂半島漁船ツアーについて

アンケート調査の結果では、海のコースの必要性については肯定意見が多かったが、3時間半を要し船酔いする人は大変苦痛であることから、短区間運航で揺れの少ない大型船を使うなどの方策を検討する必要がある。

3-3-2 山の道 鮎ヶ崎ツアーについて

アンケート調査の結果より、海のコースの必要性については肯定意見が多くみられ、船と徒歩の組み合わせは魅力がある。重茂半島漁船ツアーと同様、観光客を受け入れるためには、予約システムや漁船の確保等を検討する必要がある。

3-3-3 次年度に向けた検討課題

岩手県外はもちろん、岩手県内にも小型船を利用した例は数多く存在した。しかし、東日本大震災の影響が大きく、観光船の運航に支障をきたしていることがわかった。

2018年時点で山田町の「絆船クルーズ重茂半島めぐり」などを活用することが現実的であると考えられた。ただし、実績などが不明であるため来年度運行実態などをさらに調べる必要がある。

2) 2年目

前年度の成果をもとに、山の道、海の道のツアー計画を策定し、実施のための下見等の準備を行った。重茂半島にはかつて民宿があったが、震災後の利用の減少等により閉鎖され、宿泊拠点がなくなってしまった。このため、日帰りでの企画を余儀なくされた。

企画を終え、募集を始めようとした9月8日台風15号接近、10月12日台風19号（令和元年東日本台風）が太平洋側から上陸、重茂半島も甚大な被害を受けた。重茂半島内の道路等も大きな被害を受け、接近することができなくなった。

このため、年明けめどに状況を確認し、実施可能か判断することとなったが、年末からは新型コロナウイルスの感染拡大により、移動の自粛等が重なり、事業の実施が不可能となってしまった。このため、現地に行かなくても実施できるHPの多言語化等の作業を行った。以下は、企画案策定までの下準備の状況を報告する。

4 エコツアーコースの選定

4-1 「山の道」：昨年度実施できなかった白浜から月山を越えて鵜磯に至るルートの可能性調査を行った。

2019年6月21日 白浜—鵜磯間の現場調査を計画したが、予備日22日、その次の23日も含め3日間降雨により、トレイルの徒歩による調査を断念せざるを得ず、入り口付近の状況を確認するのみとなった。



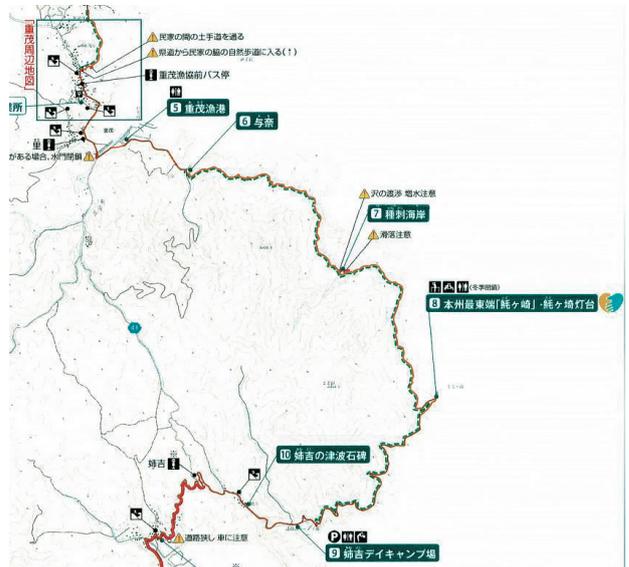
白浜登山口



みちのく潮風トレイルの標識

4-2 与奈から鮎ヶ崎を経て姉吉に向かうルートの確認

2019年5月19日 与奈から北回りりで鮎ヶ崎に至る歩道の調査を行った。距離は約6km 所要時間2時間2分であった。みちのく潮風トレイル開通前であり、倒木、雑草の繁茂によりコースが判明しづらい箇所もあったが、全体的に歩きやすいコースであった。

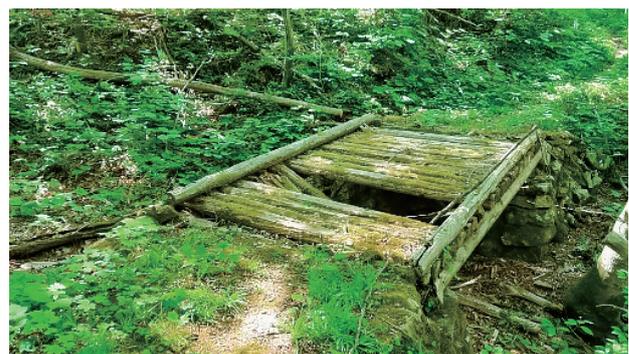


与奈から鮎ヶ崎への方向は分岐点での選択が判別しやすいが、鮎ヶ崎灯台から与奈へ向かう道は分岐点での判別しにくい箇所が数か所あった。

与奈から2.7km付近で海岸に降りる箇所があるが、荒れているので注意が必要である。



与奈—鮎ヶ崎灯台（正式開通前で倒木、雑草の繁茂が目立つ）



与奈—鮎ヶ崎灯台（木橋の破損）



途中の海岸



道路の破損状況（岩手県のHPより）



みちのく潮風トレイル標識

姉吉キャンプ場—鮎ヶ崎灯台区間

漁港からトレイルに向かう道は崩壊していて、トレイルへのアクセスは難しい。

姉吉キャンプ場から約2.8kmのヶ所で、橋が崩壊し、段差が1.5mほどあるので、対岸に渡ることが不可能。



土砂の押出

4-3 海の道調査

昨年度の調査の結果、山田港から「絆船クルーズ重茂半島めぐり」などのツアーあることがわかったため、これらを活用することが現実的であると考えられた。このため、山田町観光協会等と調整を行った結果、

- ・「絆船クルーズ重茂半島めぐり」については、需要がなかったことから事業者が辞めてしまったこと
- ・山田湾内については、波が静かなので小型の船舶でオランダ島などへの運行が行われているが、姉吉、鮎ヶ崎方面は外洋に面し波が高くなることからいつでも行けるという状況にはないことなどが明らかとなった。

観光協会としても、できれば鮎ヶ崎への運行ができれば望ましいと考えているとのことで引き続き検討することとなった。

このため、秋口に条件が整えば船での輸送を試みることにし準備を行った。

4-4 台風19号被害・復旧状況調査

今後の重茂半島の利用が可能か台風の復旧状況調査を行った。

2020年3月5日 台風19号被害調査

山田—姉吉ディキャンプ場区間

この区間は車道を歩くことになるが、いたるところで路肩が崩壊しているところが多い。

2020年3月6日

与奈—鮎ヶ崎灯台間 台風被害調査

一部、道が崩壊しているものの、注意を払えば大丈夫な道である。途中の沢の橋に関しては、橋の木材がよけられていて、渡れないものの、橋脚脇に沢に降りる石の階段が臨時につけられているので、渡ることは可能。



海岸に降りるスロープは両サイドとも崩壊していて、細心の注意が必要と言える。



鮎ヶ崎灯台下の船の寄り付き部につながる道は崩壊している。本来の道ではないところを利用することになる。



歩道への倒木

5 HPの作成

今後の活用のために多言語によるHPを作成した。
インターネットサイト <https://omoe-project.org/>



重茂プロジェクトとは

重茂半島。東北地方太平洋沖地震の津波により、ここも大きな被害に遭いました。小学校は浸水し、廃校になりました。

「少しでも人の流れを取り戻したい」という住民の願いから、このプロジェクトは始まりました。

重茂半島は、地形・地質の見所が多く、また、「みちのく海岸トレイル」の一部でもあります。その自然環境を生かしながら観光客（エコツアーリスト）の来訪数を増やし、地域に賑わいをもたらすことを目指して、私たちはエコツアー・コースの開発に取り組みしています。



重茂半島エコツアーは、半島の自然や人々の暮らしを探しながら海と陸を巡る、持続可能な観光をめざしたツアーです。
重茂半島は、岩手県の東部に位置して太平洋に面し、その周囲は険しい断崖に囲まれ、陸側には豊かな森が残されています。
そこで私たちは、海を沿って海を往く「海の道」と、山々や森を渡る「山の道」の、2本のコースについて検討しました。

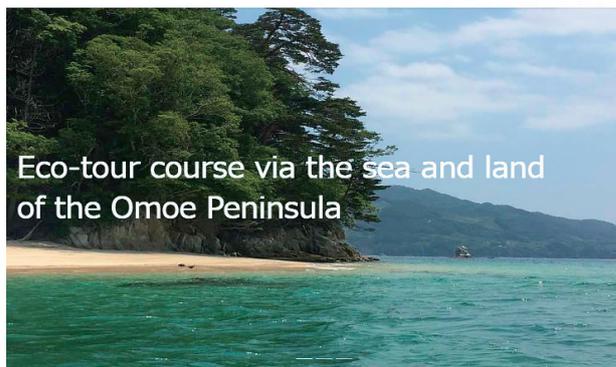


海の道（案）

宮古駅 → 浄土ヶ浜 → 舟で宮古港 → 船伊崎を船って重茂半島東側沿岸を下 → 山田港 → 徒歩で陸中山田駅に至るルートです。（青色の線）



英語のページ



What is the Omoe Project

Omoe Peninsula. This area was also badly damaged by the tsunami of the Great East Japan Earthquake. The elementary school was flooded and was closed.

The project began with the residents' hope to "restore the flow of people, even if only a little".

Omoe Peninsula is part of the "Michinoku Coastal Trail" and have many topographic and geological charms. We are working on the establishment of eco-tour courses to increase the number of visitors (ecotourists) and bring vitality to the region while taking advantage of its natural environment.

中国語（繁体字）のページ



Omoe(重茂) Project

首頁 行程概要 建置目前的各項活動企劃 链接 English 中文(简体) 한국어 日本語

海線與陸線, 重茂半島兩條生態旅遊路線

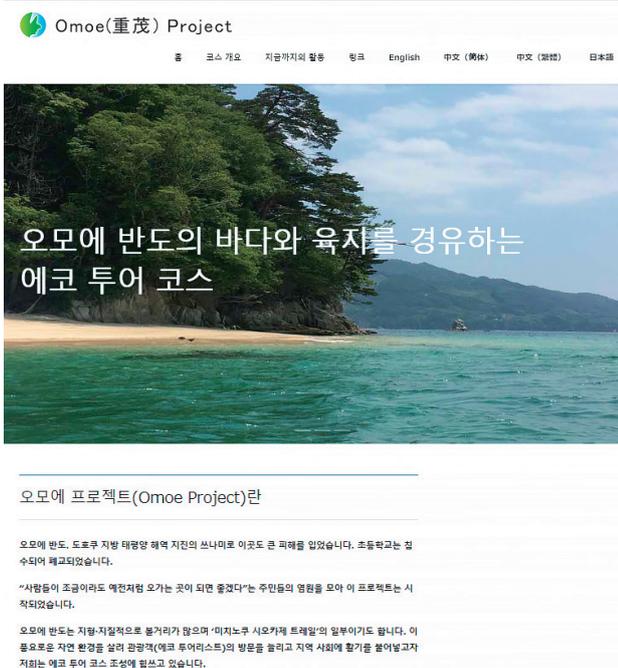
何謂重茂專案(Omoe Project)

重茂半島因西東北地方太平洋地殼引起的海嘯, 遭受巨大的災害, 造成小學校舍因此塌水, 而不能再使用。

當地居民最大的願望「希望這個土地再增加活力」, 是促成這個專案成立的最初目的。

重茂半島不管在地理和地質條件上, 都具有珍貴的觀光地點, 也是「陸奧瀨風步道」的一部分。因此, 我們希望能藉這些珍貴的自然生態, 吸引許多熱愛自然生態的觀光客來此旅遊, 進而促成當地的人氣活絡與繁榮。為此, 我們著手企劃了生態旅遊行程。

韓国語のページ



Omoe(重茂) Project

홈 코스 개요 지능까지의 활동 링크 English 中文(简体) 中文(繁體) 日本語

오모에 반도의 바다와 육지를 경유하는 에코 투어 코스

오모에 프로젝트(Omoe Project)란

오모에 반도, 도호쿠 지방 태평양 해역 지진의 쓰나미로 이곳도 큰 피해를 입었습니다. 초등학교는 침수되어 폐교되었습니다.

“사람들이 조금이라도 예전처럼 오가는 곳이 되면 좋겠다”는 주민들의 염원을 모아 이 프로젝트는 시작되었습니다.

오모에 반도는 지형·지질적으로 볼거리가 많으며 ‘미치노쿠 시오카제 트레일’의 일부이기도 합니다. 이 풍요로운 자연 환경을 살려 관광객(에코 투어리스트)의 방문을 늘리고 지역 사회에 활기를 불어넣고자 지하는 에코 투어 코스 조성에 힘쓰고 있습니다.

6 今後の具体的な展開

台風19号による被害は甚大で復旧には長期間を要する可能性があること、折からの新型コロナウイルスのため、インバウンドが全く期待できない状況にあり、三陸一帯の観光が持ち直すには数年を要するものと思われる。なかでも重茂半島はアクセスなど他よりも条件が厳しかったが、復興関連道路の整備や、民宿復活などの動きも出てきていることから、豊かな自然資源を生かした観光による地域振興が復活する時に本研究による成果が活用されることが期待される。