

東北太平洋沿岸被災地の復興と再生  
(長距離自然歩道の福島海岸延長に関する試論)

Environmental remediation and reinforcement of the connection in Tohoku coastal area after the 2011 earthquake (A study of extending the Michinoku Coastal Trail to the southern area of the Fukushima coastal area.)

小沢晴司

OZAWA Seiji

宮城大学事業構想学群

Miyagi University School of Project Design

【キーワード】

東北, 復興, 地域再生, トレイル

Tohoku, remediation, reinforcement, long trail

【Correspondence】

小沢晴司

事業構想学群

ozawas@myu.ac.jp

本報告では、2011年3月の東日本大震災後、被災地域の復興・再生の取り組みの一つとして2019年6月に全線開通した、全長1000kmに及ぶ長距離自然歩道「みちのく潮風トレイル」の今後の延長の可能性と、現在取り組まれている調査の状況について述べる。

【COI】

本論文に関して開示すべき利益相反関連事項はない。

Received 2020.12.9

Accepted 2021.2.12

---

Abstract

---

In 2019, the 'National Geographic' and 'Lonely Planet' websites featured the Michinoku Coastal Trail as one of the most captivating and memorable travel destinations in the World. The trail was set up after the 2011 earthquake and tsunami along the Pacific coast of Japan's Tohoku region and stretches from northern terminus of Hachinohe city to southern terminus of Soma city. South of Soma city is the nuclear power plant of TEPCO Fukushima Daiichi and the radiation-contaminated Fukushima coastal area. This report discusses the feasibility and significance of extending the Michinoku Coastal Trail to the southern area of the Fukushima coastal area, from Soma city to Iwaki city.

震災による東北太平洋岸の地形変化

2011年3月の東日本大震災により、東北太平洋岸の地形は、地盤の沈降、津波による浸水等により大きく改変した。震災当日、牡鹿半島は最大1.2m沈降し、その後最大約60cm隆起した(図1-1、図1-2)。震災前より現在まで、同半島は累積して最大60cm沈降している。

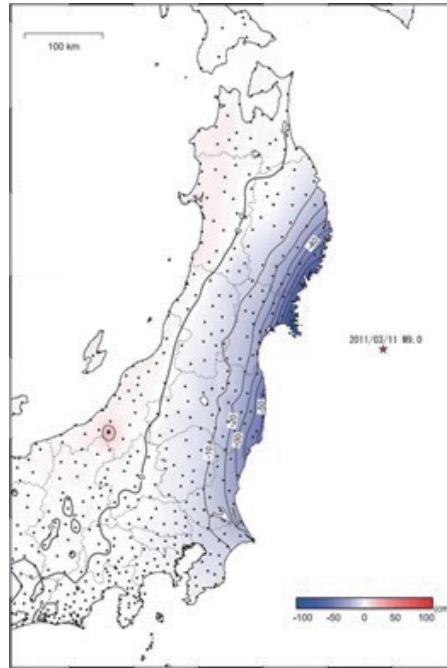


図 1-1  
「東北地方太平洋沖地震 (M9.0) 前後の地殻変動  
(上下) -本震前後-」

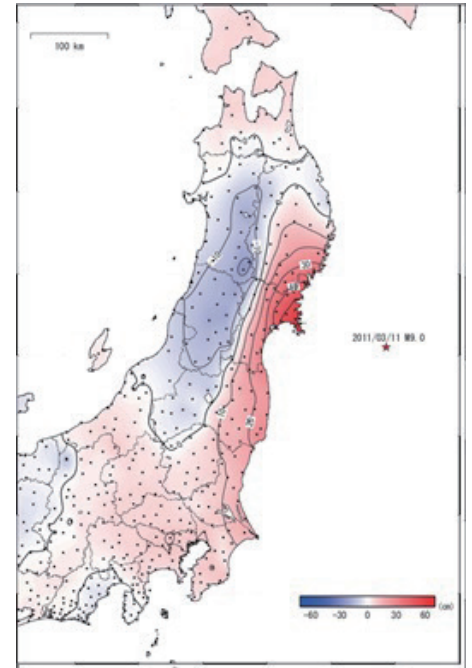


図 1-2  
「東北地方太平洋沖地震 (M9.0) 後の地殻変動  
(上下) -本震翌日から9年間の累積-」

※出典：図 1-1、図 1-2 いずれも：国土地理院 東北地方太平洋沖地震から9年  
([https://www.gsi.go.jp/kanshi/h23touhoku\\_9years.html](https://www.gsi.go.jp/kanshi/h23touhoku_9years.html))

国立公園等による復興計画

被災地復興に向け、国（環境省）は、東北地方の自然の恵みの活用等を基本方針とするグリーン復興プロジェクトを策定した。2013年、従来の陸中海岸国立公園をベースに三陸復興国立公園を創設、青森県八戸市種差海岸天然芝区域や同階上町階上岳、次いで宮城県南三陸金華山国定公園の区域を編入し、東北太平洋沿岸地域の景観地を国立公園として、保全・活用を進めてきた。

人と地域の交流を促す道

グリーン復興プロジェクトにおいて、被災地の自然や風光を再発見し、地元や域外から人が行きかう歩道が構想された。2012年3月、環境省中央環境審議会で提言され、同年5月、同省の長距離歩道のビジョンで北は青森県八戸市蕪島、南は福島県相馬市松川浦までを区間とすることが規定された。(図2)

同歩道は、三陸地域の復興の歩みとともに、沿線自治体や関係団体と連携して整備が取り組まれた。区間の大半は従来のハイキングコースや車道沿いをつないだものである。道のない森や斜面に新しい歩道を開削し、海域を船で渡る区間もある。



図2 「みちのく潮風トレイル」

出典：環境省 Web サイト みちのく潮風トレイルリーフレット

(<http://tohoku.env.go.jp/mct/common/pdf/pamphlet.pdf>)

### トレイルの特徴

世界には様々なロングトレイルがあるが、災害で被災した地域の復興にあわせて設定された歩道は他に例をみない。東北太平洋沿岸自治体では、2012年以降、災害復旧、住民の生活再建を進めながら、役場担当者や地元観光協会、関係団体等が復興再生の一環として歩道整備に協力した。東北太平洋沿岸部は農林漁業など生業の場や、海に向かって開いたいくつもの谷沿いに展開する集落などの風景がある。震災で地盤が沈み、汀沿いの隧道が波をかぶるようになったため、崖上に付け替えられた道もある。

松島湾沖や牡鹿半島では、定期船や渡船を使って海をわたる区間もある。このため、トレイルの区間全てを徒歩で通行することには拘泥されない。

### トレイル沿線の拠点

歩道沿線には、自然の紹介や人々の交流の場として、ビジターセンター等が配置されている。

従来の施設を改修したものや、震災後建設されたものもある。それらのセンターを含め、トレイル全線の利用情報の集約と発信の中核基地として、津波被災地の一つ、名取市閑上地区に、2019年4月、名取トレイルセンターが開設された。

### トレイルの開通

名取トレイルセンター開設後も、沿線未開設区間の整備が進められた。宮古市内等の海岸山岳歩道開通、東松島市宮戸島と塩竈市浦戸諸島を結ぶ事前予約制による渡船航路開設等を含め

た最後の区間の整備が整い、同渡船予約開始の2019年6月9日、計画区間の開通日を迎えた。

同日名取市文化会館で式典が挙行され、原田環境大臣、関係国会議員、宮城県知事、同県議会議員、関係県幹部、沿線28市町村の首長、同議会議長、県市町村各観光協会長、国の東北地方各局長、中央環境審議会議長、東北電力、三陸鉄道、仙台国際空港、経団連等関係団体幹部、駐仙台大韓民国総領事、報道機関幹部、ロングトレイル関係団体、海岸環境調査やその後の地域復興支援等に携わる大学研究者、そして被災地で地域振興等に携わる団体、個人約700名が出席した。

---

#### 式典における相馬市長からのコメント

---

みちのく潮風トレイル開通式典で、北の拠点青森県小林八戸市長、沿岸中央部の岩手県山本宮古市長、南の拠点福島県立谷相馬市長から挨拶があり、特に立谷相馬市長から、相馬市より南へ、いわき市勿来までの福島海岸への今後の南伸延長が提案された。

---

#### 震災後の福島海岸地域での除染等の取組み

---

2012年5月にみちのく潮風トレイルの南北の起点が設定されたとき、相馬市から南の福島県海岸地域は放射能汚染により、11市町村にまたがる区域に避難指示が出されていた。

その後、福島県内で、避難指示区域については国が、それ以外の区域については各自治体が、放射能除染事業を進めてきた。2017年4月までに、帰還困難区域を除く福島県内での除染が概ね終了し、大熊町と双葉町以外で、避難指示も解除された。2020年3月、オリンピックの聖火ランナーのコースも設定され、常磐線も全線開通した（表1）。

表1 「東北太平洋岸被災地での出来事」

出典：環境省提供著者編集

2011年3月	東日本大震災
2011年4月	仙台国際空港再開
2012年3月	環境省審議会トレイル提言
2012年6月	松川浦漁港試験操業開始
2015年3月	常磐道全線開通
2019年3月	盛岡釜石道路開通
2019年3月	三陸鉄道全線開通
2019年4月	気仙沼大島大橋開通
2019年6月	みちのく潮風トレイル開通
2020年3月	JR常磐線全線開通
2020年3月	聖火ルート浜通り設定（延期）
2020年9月	双葉震災伝承館開館

---

#### 福島海岸地域再生の取組み

---

除染の進捗に伴い、福島県内では、被災地域の住民帰還を促し、福島海岸地域一帯の復興・再生に向けた様々な事業が進められている。太陽光や水素を用いた再生エネルギーによる発電施設や、ロボット工学を用いた廃炉研究施設などの先端科学施設が建設され、農林水産業の再開も進められている。福島海岸地域全体を見渡せば、いわき市、広野町、楡葉町、南相馬市のように人口の回復が進む自治体がある一方、東京電力福島第一発電所に近い浪江町、双葉町、大熊町、富岡町等住民の帰還がなかなか進まない自治体もある。

---

## 福島でのホープツーリズムの展開

---

福島県では、福島海岸地域などの被災地を訪ね、地域の状況を県内外の人たちに見てもらい、地域の復興に携わる人たちの話に耳を傾け、ワークショップも通じ、ツアー参加者が被災地や福島に関する理解を深めることを目的としたツアーが試行されている。福島県観光物産交流協会が進めてきたこのホープツーリズムで、これまで、企業、官公庁、一般から多数の参加があった。

---

## みちのく潮風トレイル南伸の検討

---

放射能汚染により避難指示が出され、海岸部を中心に景観や土地利用が激変した地域を、一般市民が訪ね徒歩で通過するのはこれまで容易ではなかった。国道6号線や常磐自動車道を除くと、どのような道筋を通ることができるのかという基本的情報も、復興インフラが進む過程にある地域では入手するのも難しい状況となっている。

みちのく潮風トレイルは、現在開通した八戸市から相馬市までの約1000kmの区間はセルフガイドとなっており、同区域を訪ねた人たちがそれぞれが自立的にルートを歩くことができるよう地図やWeb情報を通じ、また、地域ごとの魅力的なコースを歩くイベントにより案内している。

2019年、国際的な観光サイトであるナショナルジオグラフィックやロンリープラネットで、みちのく潮風トレイルが紹介され、内外からの誘客につながってきた。

今後、福島海岸地域へのみちのく潮風トレイルの延長は、同地域等福島の被災地を訪ねるホープツーリズム等と連携することにより、様々な関心をもつ人たちの福島海岸地域への入域の心理的ハードルを下げるにつながる。

---

## 福島海岸トレイル計画調査開始

---

上述の通り、みちのく潮風トレイル南伸の意義があるものの、環境省は、2012年3月中央環境審議会による決定と、それを踏まえ同年5月に策定されたビジョンにより、トレイル南北の起点について、北は八戸市蕪島、南は相馬市松川浦と定めているため、相馬市以南いわき市までのルート整備を進める根拠がなく、相馬市立谷市長からの提案についての対応ができない状況となっている。

2020年3月、常磐自動車道路の全線開通、東京オリンピック聖火ルートの設定がなされたことを契機に、当時の東北地方環境事務所長は、従前から福島環境再生本部長等として福島に長くかかわり、同月から個別に福島県海岸地域の各首長を訪問し、同地域へのトレイル設定についての意向を聞きはじめた。大熊町、双葉町のように、原子力災害により町の中心が帰還困難区域になり、住民の帰還も進まない自治体がある中、観光に焦点をあてる計画が地元を受け入れられるかについては、慎重な吟味が必要な状況にある。上述の個別首長訪問による意向伺いで、浜通りにトレイルを設定する場合、帰還困難区域が東西を横断する大熊町と双葉町の区間については、常磐線を利用することで、同鉄道の利用にもつながることの示唆もあった。

2020年4月以降、福島県観光物産交流協会や関係者等民間ベースの取組みにより、2020年度中、観光庁の予算も申請し、相馬市松川浦からいわき市勿来までのルート調査と仮案の検討を始めることとなった。

---

## 調査の経過

---

福島県観光物産交流協会では、うつくしま浜街道観光推進会議、いわき観光まちづくりビューロー、みちのくトレイルクラブ、トレイルブレイズハイキング研究所、宮城大学等と連携し、2020年春以降、トレイル専門家による下見、秋以降に関係者による合同現地踏査、ルート考案、考案したルートを踏まえた沿線自治体とのキックオフミーティング、沿線自治体への個別ヒアリング、モニターとしての市

民参加によるウォーキングイベント、それらを総括した報告会を計画し、2021年2月までに、計画の大半が順次実行に移された。(表2)

表2 「2020年度の浜通りトレイル調査等概要」 著者作成

2020年度の浜通りトレイル調査等概要	
春	環境省東北所長、首長ヒアリング
春～夏	専門家によるルート下見
11月15日	合同ルート調査
12月21日	キックオフミーティング
～25日	自治体ヒアリング
1月中旬	環境省との意見交換
2月19日	モニターツアー(富岡～久之浜)
～20日	
2月27日	2020年度事業報告会

### 沿線自治体へのヒアリング

ルートは、みちのく潮風トレイルの南の拠点と規定されている相馬市松川浦の環境公園から松川浦大橋を渡り、いわき市勿来まで、ほぼ海岸沿い、または海岸に近い一帯を通る歩道や車道を通行する案が提案された(図3)。双葉町と大熊町は原子力災害後に設定された帰還困難区域が解除されていない区域があり、同区間は常磐線を利用して通行する方法が考案されている。前述のとおり、既開設区間にも海路を渡船で結ぶ区間が設定されていることから、物理的に徒歩で通過できない場所での応用である。同案により沿線自治体観光担当部局にヒアリングを行ったところ、提案されたルートは、各自治体担当者でも概ね理解が示されるものだった。



図3 「福島海岸トレイル調査概念図」

出典：トレイルブレイズハイキング研究所調査資料・国土地理院 電子国土

# Miyagi University Research Journal

---

## モニターツアー

---

2021年2月19日～20日、相馬市松川浦からいわき市勿来までの調査検討対象区間のうち、富岡駅～久之浜の区間をとりあげ、モニターツアーによる実証プログラムが実施された。2日間それぞれ40名程の参加があった。主催の福島県観光物産交流協会、みちのくトレイルクラブや、協力・調整にあたった宮城大学小沢教授ほか、沿線各自治体担当課、関係観光団体、福島相双復興推進機構、福島イノベーションコースト構想推進機構等からの参加者が2日間を歩いた。

初日スタート地点富岡駅に向かうバス乗車集合地であり、同日のゴールでもあるJビレッジで開会式を行い、松本檜葉町長や秋元双葉地方広域市町村圏組合事務局長から挨拶がなされた。二日目、出発地のJビレッジで遠藤広野町長から挨拶があり、同町長は広野町区間を参加者とともに歩いた。NHKや地元報道機関も本イベントをとりあげ、いわき市末続地区では偶然家から出てきた地元の方から、震災当時の津波被災の話を伺うことができた。好天の中、復興が進む浜通りの海や集落を歩きながら、地域との交流も体験するところとなった。

イベント直前の2月13日、福島、宮城を中心とするM7.3の地震があり、事務局では実施延期も選択肢として事前に地域自治体等の意向を確認した。東日本大震災発生から10年目の3月11日を目前とし、気象被害も頻繁する中、イベントは、福島浜通りから地域の未来につながるメッセージとなる。15日以降、檜葉町長参加の再確認等もあり、ぎりぎりでの実施決断となった。12月からの自治体ヒアリング等のとりまとめや今回の実証ツアーの評価も含め、2月27日、いわき・ら・ら・ミュウを舞台にオンラインで報告会が実施される。来年度以降に向けた取り組みの意義や、今後の課題等について関係者間で意見交換が行われる。

---

## これまでの取り組みのまとめ

---

これまで、福島県観光物産交流協会はじめルート計画に携わる関係者間の議論や検討で、今後整理が必要な事項として次の課題があげられている。

- ・みちのく潮風トレイルは国が主体となって整備したのに対して、今回のルートは民間や自治体が主体となって計画しているとの違いがある。
- ・このことから、ルートの計画主体はどの団体が担うのか。今後、トレイルを国道や県道、民有地等に設定した場合の協議主体が誰になるかということを整理する必要がある。
- ・国の事業となっていないため、ルートの名称をどのようにするのか。
- ・みちのく潮風トレイルと違って看板等の整備事業費がないため、どのような形でルートを明示することができるか。
- ・ルートの設定や維持管理、情報発信等の取り組みに関して、沿線に所在する民間団体等で連携と協力を得られるところがあるか。

これらの課題に関して、2021年2月までの段階では、うつくしま浜街道観光推進会議が主体となる可能性や、うつくしま浜街道トレイル（仮称）の名称案の当面の使用、看板等の整備費のかわりに、地元の協力によるりぼん等の明示、沿線でこれまで地域の復興に携わってきた様々な団体との連絡を開始する、などのアイデアが議論されている。そして、これらの民間ベースによる調査等の進行について環境省も関心をもち、関係者間での情報交換が開始されている。

---

## 課題と今後の展開

---

福島海岸地域の自治体では、帰還困難区域が広がり、まだ復興という言葉に近づくこともできない場所がある。そのようなことも理解し、復興が進行していく地域を訪ねることは、国内外から当地を訪ねる人たちに強い印象を与える可能性がある。放射能汚染地域の現状と復興に向き合う地元住民や関係者の取り組み、その思いを丁寧に聞き、考えることで、福島海岸地域へのトレイルの設定とその活

用の可能性や意義が見いだせる。同時に、原子力災害からの復興を経験する地域に設定されるトレイルルートは、相馬市松川浦以北、八戸市蕪島までに設定されたみちのく潮風トレイルに関する内外への情報発信をも、より多様なものとし、沿線自治体や同区間を歩くハイカー、さらには東北や全国の関心ある人々へ様々なメッセージを伝えることになる。

#### 謝辞

2012年夏、福島に長期出張として放射能汚染対策に派遣され、以降2020年夏までの間、除染、中間貯蔵施設建設、放射線リスクコミュニケーションでの地域との対話、東北全体での被災地復興に向けた勉強や再生に取り組む日々が続いた。震災直後から被災地域で活動を始めた先達の導きにも助けられ、この間、復興に関する業務や様々な試行を支えて下さった地元や職場、関係者の皆様に、また、このたびの福島海岸地域でのトレイル設定に向けて、調査や各種イベントにご尽力された高荒理事長はじめ福島県観光物産交流協会、相澤常務理事はじめみちのくトレイルクラブ、長谷川代表はじめトレイルブレイズハイキング研究所、うつくしま浜街道推進会議と事務局のいわき観光まちづくりビューロー各位ほか、事業を応援して下さいました団体、関係者に、心から敬意を表し、感謝を申し上げます。

#### 文献

- [1] Ozawa S, Fujita R, Takamura N(2020).For the recovery and regeneration of Fukushima: Looking back on the nine years since the Great East Japan Earthquake. Journal of the Atomic Energy Society of Japan "ATOMO Σ" Vol.62, No.8, 461-466
- [2] 小沢晴司 (2019). "震災後の東北太平洋沿岸の環境改変と地域のつながりの再生" 月刊海洋 586p.449-452
- [3] 小沢晴司 (2019) "みちのくおかげのみち" 岩手経済研究 6月号:巻頭言
- [4] 東北地方環境事務所 (2019). "みちのく潮風トレイル開通記念式典関係資料一式"
- [5] 桜庭佑輔 (2019). "みちのく潮風トレイル全線開通" 雑誌国立公園 774: p.2-5
- [6] 小沢晴司 (2017). "福島の実地回復活動の状況について" 日本原子力学会誌アトモス 59(1):p33-36
- [7] 小沢晴司 (2015). "除染の進捗状況について:ふるさと福島の再生に向けて" 日本原子力学会誌アトモス 57(6):p.399-402
- [8] 浪花伸和 (2015). "三陸復興国立公園の創設を核としたグリーン復興" 月刊海洋 Vol.47, No.1