

三陸を繋ぐ二つの「道」の行方

—三陸鉄道とみちのく潮風トレイル

河村 信治 八戸工業高等専門学校

今年6月9日、宮城県名取市で「みちのく潮風トレイル全線開通記念式典・シンポジウム」が開催された。みちのく潮風トレイル（以下、MCT）は、全長1024kmにおよぶロングトレイル（長距離自然歩道）である。同じく3月22日に全線開通した三陸鉄道リアス線（三鉄）とともに、三陸地域を細やかに繋ぎ、地域の復興に資することが期待される導線である。しかし両者とも、10月13日に東日本を広く襲った台風19号により開通早々に各所で大きな被害を受けてしまった。あらためてこれらの「道」の意義を確認しておきたい。

○オルタナティブな「道」の価値

この地域の復興を目的とした交通の主軸は、2020年度内に全線開通予定として現在急ピッチで整備が進められている三陸沿岸道路（復興道路）にほかならない。東西方向の復興支援道路と併せて延長550kmの高規格道路網が、人と物の輸送効率を高め、地域を変える力を持つ。これに対して、ローカル鉄道やトレイルといったオルタナティブな交通の価値を見直す必要があると考えている。

三陸鉄道は、1984年に日本最初の第3セクター鉄道として営業を開始。JR山田線釜石～宮古間の路線が移管され、日本最長の3セク路線として全長163kmの三陸鉄道リアス線が誕生した。現在、輸送手段としての機能や効率は自動車交通と比較できるものではない。しかし地元高校生の通学はじめ地域生活を支える公共交通として、また観光列車としての役割は大きい。そして三鉄は予てより「マイレール」をスローガンに、沿線地域住民が支える地域ブランドとして大きな意味を持っている。それは長年手厚く官民協働で取り組んできた結果であろう。

MCTは環境省による東日本大震災後の「グリーン復興プロジェクト」の一事業として整備された。MCTの憲章には、世界で一般的なロングトレイルのコンセプトに加え、「震災を語り継ぐための道」という要件が加えられているのが大きな特徴である。しかしトレイルは効率よく目的地に向かう道とは真逆の在りようであり、地域住民にとって生活上、トレイルを歩く必要があるわけではない。これが地域にどのような意味を持つのか。



冒頭の全線開通記念式典には、沿道28市町村の首長または代表者、6つの拠点で管理と活用の実務を担う民間団体、環境大臣、宮城県知事、ほか錚々たる関係者が多数参集し、トレイルを歩く文化や思想への造詣を深め、各地域担当者のネットワークを強めながら、ナショナルトレイルをこれから長い年月をかけて育てていく意思が確認された。そしてそのプロセスが、結果として地域の活性化に繋がるであろうことが理解された。

○台風被害と今後の展望

此度の三鉄の被害状況および運行状況については事業者HPに公表されており、11月下旬時点で盛～釜石間（旧南リアス線に当たる）以外のほとんどの区間で不通である。運行再開区間は総延長の約30%に過ぎず、あとは代行バスによる運行が続いている。親しく見慣れたレールの表面に、赤く錆が浮いている現状が悲しい。しかし三陸地域復興のシンボルとして、その価値と魅力が見出される限りは、とにかく復旧が進んでほしいと願うばかりである。

MCTの被災と路線状況も、トレイルセンターのHPに詳細に掲載、更新されているが、こちらについては（行政的に）「通行不可」と情報が出ていても、元々川の渡渉など厳しいコース設定もある中で、自分で状況判断して迂回するのもスキルのうち、と考えた方が良さそうである。

現在、MCTの6つの運営管理拠点（サテライト）は、力のある民間団体が担っているが、スタッフの人数は少なく、ボランティアや地域住民の関わり方が大きな課題となる。

あらためて、トレイルは、人や物を効率的に輸送する道ではなく、歩くことで地域にふれる道である。機能的で普遍的なインフラではなく、風土や地域固有の文化に触れ、交流する体験の道である。現代のローカル鉄道も同様の性格を持つものであるし、それゆえMCTと三鉄の組合せは便利である以上に、きわめて相性が良いと感じる。他にも、9月に石巻のReborn Art Festivalを、牡鹿半島のMCTを辿りながら訪ねたときも魅力的な体験ができた。借り物のキーワードになってしまうが「テロワールTerroir」（土地固有性）の「マリアージュMariage」（組合せ）に大きな魅力を感じつつ、この管理と活用はソムリエ仕事なのだ、と納得した。二つの道の早期再開を祈りたい。