

「復興ロードと地域の活性化」

～復興のシンボルロード自転車専用道を整備し被災地域の活性化を促す～

田中滋（サステイナブルデザイン研究所 DEN&A Inc.）

キーワード：鎮魂、観光、環境、健康、スポーツ、地域活性、コミュニティ、人口交流、他

1. 背景：

現在、被災沿岸部より内陸側に国道45号線へ接続する三陸縦貫自動車道の整備が進んでいる。震災前、仙台-宮古間に7時間以上の時間を要したが、開通すれば3時間で到達する。これは、津波浸水域を回避し、将来、今回のような大津波がきても交通網が寸断されないということを想定しての事業である。しかし、この三陸縦貫自動車道はバイパスを意味する。沿岸部地域は、ますます過疎化し限界集落が増えることが予想される。被災地の多くは、深刻な人口高齢化に悩まされ、震災前から若年人口の流出が続いた地域である。今回の大震災と三陸縦貫自動車道の整備を受けて若年人口の流出が一層加速されることが懸念される。また、岩手、宮城、福島沿岸部自然公園の年間利用者数は、震災前にはその地域の人口の約10倍の約1,800万人(2009年観光庁)で、観光経済が地域を支えてきた側面もっているが、震災後はその1/1000以下に激減し、復興の見通しはきびしい。被災地では、現在もなお、復興に向けた生活の方向性が見えなく不安を抱いている人達が多くいる。

2. 目的：

今回の被害は点ではなく面である。三県連携のマーケティング・ソリューションでの解決が求められる。長期的にじっくり取り組む方法が必要であり、広域的に連携して人の流れをつくる、広域連携観光が必要である。東北地域のポジションを再ポジションするマーケティング・プログラム。そして、相乗効果が大きい交流人口の拡大、若年層の流入を促す復興ツーリズムと地域活性化の魅力創出を実現する。

3. 概要：

二度と甚大な被害を起こさないために、震災を風化させないために、亡くなった人達への鎮魂のために、史上最大の災害に対する防災モデルと復興の姿勢を世界に知ってもらい、被災地の将来的発展のために、被災地沿岸部に復興のシンボルロードとして自転車専用道311Kmを整備する。

- 1) 内陸部の観光資源とも連携し、水産業や美しい景色と共に観光資源とする。
- 2) 漁業と共存し、新たな自転車コミュニティを創出する。
- 3) 電動アシスト自転車や漁業農業用EV車も含めたエコ・モビリティタウンを創出する。
- 4) 交流人口の拡大、若者の流入を促し地元産業の活性化と雇用を創出する。
- 5) 全国から世界からサイクルファンを呼び、サイクリングのメッカとする。

4. 方法：

岩手県宮古市から福島県南相馬市までの被災地沿岸部に311Km+αの自転車専用道を整備し、復興のシンボルロードとする。復興は長い長い道のりであり、心が前向きになり、明日に向かって立ち上がることができるよう、この自転車道を「Sunrise Way 311」と名づける。

- 1) 津波の爪痕が残る沿道には、各地の慰霊碑や被災モニュメント。2) 沿道と隣接する公園には、震災ミュージアムや国際会議場を建設。3) 市内の公園には、老人や子供も楽しめる健康ロードを整備。4) 養殖湾や地盤沈下した干潟地域には生態系の観察ルートを整備。5) 自転車道の駅には、地産レストランやサイクルショップ、コミュニティルームを整備。6) 自転車教室、自転車指導員職業訓練、自

転車関連産業誘致・創設。7) 各地に各様のサイクルチームの結成。国際大会誘致。8) その他、「Sunrise Way 311」は、Fish bone 型に各地のコミュニティや事業と連動して拡散成長させる。

地域の復興特性と地理的特徴を考慮し、概ね次の区間に分けての計画整備を検討する。

第一区間「宮古→石巻」三陸復興国立公園と一体連動する45号線沿いの美しい海岸エリア。観光ロードと住民の生活ロードの整備。シーフード炭火焼キャビンや漁業体験・海の学校等の整備連携。

第二区間「石巻→仙台」大量集客と様々な催しが可能なエリア。市民大会・国際大会等の拠点となる自転車コミュニティ公園等の整備。震災ミュージアムや国際会議場に繋がる自転車道の整備。

第三区間「仙台→南相馬」湖と地盤沈下による干潟が多い広大な6号線エリア。干潟の観察ルートやバイオマス菜の花畑・ソーラー発電畑を巡り、スピードライダーにも魅力的なコースの整備。

第四区間「相馬→いわき」放射能汚染区域を跨ぐエリア。福島グリーンニューディール地帯を洋上から眺める海上ルートの整備。いわき市とも連携し、ソーラーボート就航事業の推進。

5. 今何故自転車なのか：

環境先進諸国では、環境と健康志向、即ちサステナブルな社会構築の面から、自転車専用のインフラ整備が進んでいる。自転車国家といわれるオランダやデンマークでは自動車やバスより自転車優先の自転車専用道が市街地に整備されている。ロンドンでは、レンタル自転車の拠点が市内に5,000カ所以上あり、エコでヘルシーでおしゃれだと観光客に人気がある。ハイウェイにも自転車優先道が整備されつつある。ニュージーランドには2,000Kmを超えるサイクリング・マウンテンバイク用コースが整備され、内外の観光客から注目を浴びている。また、今年のツールド・フランスのTV観戦視聴率がベルギーで70%を超えたという。人気選手が自国から出場していることもあるが、MLBオールスター戦の全米のTV平均視聴率は6.8%であることから、いま、如何に自転車競技が世界的に人気があるかが窺える。

一方、日本の自転車人口は、現在、約7500万人と世界屈指であるが、自転車優先の専用道が整備されている所はごく僅かである。特に東京など都市部では、安心して自転車を楽しめる場所は少ない。しかし、サイクリングを楽しむ「スポーツサイクリスト層」は300万人を超えている。また、全国で多数開催されているロードレースやヒルクライム参加者が、年々増え高い人気を得ている事から自転車専用道やコースが整備されれば、サイクリング人口は今後急速に増えると予測される。

道路整備が硬直化している首都圏と違い、東北三県沿岸部の道路整備はこれからである。持続可能な未来の地域形成をめざす「Sunrise Way 311」の推進は、ある意味で必然であり、被災地の魅力創出と東北の新しいカルチャーとして世界に発信する好機であるといえる。

6. 展望：

被災地の多くは、震災前から人口流出などの問題を抱えていた地域であり、東北各地の知名度が低く魅力が知られていない、アクセスが悪く回遊ルートも弱い等の問題がある。東北の従来のポジションを再ポジションするイノベティブなアプローチで、内外にメッセージを送ることが重要である。今回、世界が日本を知るようになった。「人々の連帯のメッセージや、観光復興のメッセージを示せば、世界は助ける準備がある」「国連7機関が連携している」とUNWTO世界観光機関事務総長のタレブ・リファイ氏(Taleb Rifai)は、語っている。この「Sunrise Way 311」が、自転車関連産業のみならず、新たな観光産業を創出し地域の活性化と復興に繋がるものであると考える。

「Sunrise Way 311」の実現に向けて、関係機関や自転車関連業界、全国のサイクルファンや地域住民、その他、健康・環境・文化関連等とも連携し、計画実現に向けたフォーラムの開催や機運醸成のための継続的なイベント開催等が必要である。