



建設中の公営住宅



一部の住宅は入居済み



無人の駅前通り



双葉駅西側の復興公営住宅と被災した東側の荒廃した駅前通りが実に対照的であった。上の写真はかの有名な『原子力明るい未来のエネルギー』の標語が設置されていた場所であるが、皮肉なことに全く同じ場所に右の不動産広告が掲げられていた。この不動産会社の広告の意図がさっぱり理解できないのであるが。



アートが描かれた消防署とその内部

おわりに

今回の視察旅行で印象に残ったことを以下に整理しておきたい。

最初の目的地である釜石には夕方に着いたため、三陸鉄道リアス線はもう運行していなかった。そのために釜石駅周辺でゆっくり過ごすことができ、釜石製鉄所の歴史を知り、当地における津波被害の実態について学ぶことができた。たまたま夕食のために入ったホテル隣の『シープラザ釜石』の食堂では、女将さんから貴重な津波体験談を伺うことができた。津波避難には様々なドラマがあって、その成否が人々のその後の人生に大きな影響を及ぼしていることが大変よく理解できた。犠牲になられた方々はもちろんのこと、無事に生き延びられた方々にもその後の苦難の生活が待ち受けていたとのこと。

翌朝、釜石駅から三陸鉄道リアス線で2駅目の鵜住居に向かい、まず駅前の津波災害慰霊碑に立ち寄った。ここは『釜石の悲劇』が発生した地点にあり、「鵜住居地区防災センター」に避難した200人以上もの住民が津波の犠牲になった所である。なぜそのような事態になったのかについては誠に複雑な背景があって、詳しくは別添資料『釜石の“奇跡と悲劇”「鵜住居(うのすまい)地区防災センター」津波調査委員会発足の経緯』を参照願いたい。

今回の視察旅行の第一の目的は『釜石の奇跡』で子供たちが取った避難経路を実際にトレースしてみることにあった。まず、釜石東中学校と鵜住居小学校の跡地に建設された「釜石鵜住居復興スタジアム」を訪ね、そこから当時の避難経路に沿って国道45号線に面した石材店まで歩いてみた。途中の介護施設「かまいしワーク・ステーション」はすでに標高差があって津波は到達しそうになかったが、ここにも津波は迫ってきて子供たちはさらに坂道を上り石材店に到達したとのことであった。そこからさらに歩くと、「恋の峠」を経て両石地区に抜けることができた。

両石では明治・昭和大津波の海嘯記念碑に立ち寄り、そこから両石駅までを歩いた。途中は嵩上げ台地に復興住宅が並んでいて、両石港ははるか下方に見えた。このような大規模な嵩上げ台地上に、規格化された復興住宅が整然と並ぶ姿を見たのは初めてのことであった。

盛駅までの三陸鉄道リアス線も、さらに気仙沼駅までのBRT(代行バス)も乗客が溢れており、多くの乗客が車窓からの風景をカメラに収める姿が頻繁に見られた。これらの乗客は避難先から3.11を機に訪れた居住者なのか、それとも単なる観光客であるのか、判然としないまま確認することができなかった。

気仙沼では駅から港までを歩き、『内湾地区復興まちづくり計画』がほぼ完成した姿を見ることができた。内湾地区は観光主体のエリアに徹し、漁港・魚市場とは切り離して計画されていて、以前と比べて明るくすっきりした印象であり、復興計画は成功しているように見受けられた。内湾地区の岸壁近くに軒を連ねていた商店街も概ね営業を再開していた。

常磐線では車窓からかつての津波被災地を確認することができた。特に何度も訪れた中浜小学校が震災遺構として畑中に孤立している姿には感慨深いものがあった。常磐線は原ノ町駅で乗り換えとなるが、上り電車の待ち合わせに2時間以上も要するのには閉口した。

双葉駅では駅前の復興状況を見て歩いた。特に駅西側の「公営住宅プロジェクト」は以前にも車窓から見えていたが、今もなお進行中であつた。しかし駅東側のいわゆる駅前通りは依然として廃墟のままであり、誠に気の毒なことではあるが、双葉町が元のように復興する姿はどうしても想像することができなかった。福島第一原発事故は津波に起因するとは云え、人災の側面の方が遥かに大きいと思われ、立派な原子力災害伝承館を建設して一体何を伝承しようとしているのか、甚だ疑問に感じざるを得なかった。