

## 三陸海岸を巡って － 行程概略

村上 俊介

8月26日から28日まで、社会科学研究所（社研）は夏期合宿研究会として三陸海岸の現状視察を企画・実施した。2011年3月11日の東日本大震災後3年あまり過ぎた三陸沿岸の復興状況を視察する目的だった。以下では3日間の行程の概略を記す。行程の概略については事務局長にお願いしてもいいのだが、大矢根事務局長は3.11以後ほぼ毎週末、現地調査に赴いている災害・防災・復興問題の専門家であり、むしろ専門的な観点からの貴重な知見を述べてもらう方がよいだろうと考えた。ここでまず夏期合宿研究会の概略を紹介し、その上で、参加メンバーの特定の場所、特定の問題関心からなる論考をご覧いただきたい。

国内の合宿研究会は社研事務局研究会担当が独自に企画し、事前に現地訪問して調整するなど準備にかなりの時間を費やすが、今回の合宿研究会は2014年4月に全面復旧した三陸鉄道が実施している「三陸被災地フロントライン研修」プロジェクトに申し込んで、基本プランをもとに同社担当者と行程を作成した。最終的に、宮城県南三陸町から岩手県宮古市田老町まで三陸海岸沿岸を北上する行程を組んだ。参加者は最終的には22名になり、この数は国内の合宿研究会では多い。参加者の中には、すでに三陸海岸を複数回訪問しているメンバーが多くいて、その関心の高さを示している。バスには三陸鉄道の担当社員が添乗し、現在の各地区の実情を説明してくれることになっていた。

### 行程

8月26日 JR一ノ関駅→南三陸町→気仙沼市

8月27日 気仙沼市→陸前高田市→大船渡市→三陸鉄道盛駅…三陸駅→吉浜海岸→  
→釜石市平田（へいた）仮設住宅→釜石市

8月28日 釜石市→JR鶴住居（うすのまい）駅跡→大槌町役場前→（山田町）→  
→（宮古市）→田老町→JR盛岡駅

8月26日、JR一ノ関駅から気仙沼市を通過して、まず南三陸町へ向かい、旧防災対策庁舎前でバスを降した。現在、鉄骨だけのその建物を遺構として残すかどうか、微妙な段階だという。われわれが見学している短い時間の間にも何組ものグループが立ち寄り、建物の前に置かれている祭壇前で頭を下げていた。震災一年後、この建物の後方にまだ残っていた4階建ての鉄筋のビルはすでに撤去されていた。その建物の一階には船が乗り上げていたものだった。ここでは、その後に見受けられた盛んな盛り土工事はまだ進んでないようだった。

南三陸町から国道 45 号線で、気仙沼まで戻った。その途中でバスから見える風景は、湾内の土地のかさ上げ、高台の造成工事である。どこも重機が動き、トラックが道路を走っている。造成・盛り土工事、トラック、重機、これが国道 45 号線を北上していく途上の象徴的な風景だった。気仙沼ではすでに夕方になり、魚市場前に降りただけだった。すでに魚市場とその前にある港湾施設は復旧し、多くの漁船が停泊していた。現在、気仙沼湾周辺の被災地は、地面のかさ上げが行われているが、すでにかさ上げの終了した場所には水産関係の倉庫や加工場の建物が建っていた。

この日は、気仙沼市郊外のホテルに宿泊した。7 月にオープンしたばかりの全国に展開しているそのビジネスホテルは、玄関で靴をロッカーに入れ、ホテル内はスリッパを使い、部屋にはバスルームはなく、大浴場があるのみ。また室内にはアメニティが一切ない。これが工事関係者の中長期宿泊需要に対応して急遽建てられたホテルであることは明らかだった。事実、宿泊客との雑談でそのことがはっきりした。

8 月 27 日、最初に立ち寄ったのは陸前高田市であった。あの「奇跡の一本松」のある町である。宮城県と岩手県の県境を過ぎて、同市に入る手前の坂道をバスが下り、まず目に入ってくるのは車窓の左、山側の造成工事現場と、右側の旧市街地盛り土工事現場だった。旧市街に入り、道の駅前の駐車場で被災の語り部として活動されている女性が待っていてくれた。今後も残されることになった道の駅の建物の中には、一本の松が斜めに入り込んだままになっていた。しかし最も印象的だったのは、この町の盛り土工事の風景だった。気仙川右岸の 160m の山を削り、その土を川をまたいだ左岸の市街地にベルトコンベアで運び、盛り土をしている。カバーをかけてパイプ状になったベルトコンベアが地上 10m ほどに工事現場にまっすぐ伸び、そこからそのパイプは三カ所に分かれ、運ばれた土が落とされ、その下で大型トラックやブルドーザーが動く。パイプ（ベルトコンベア）の長さはいったいどれくらいになるだろう。陸前高田市のこの大規模な工事現場が、今回の震災後の復興現場としては最も印象的だった。

陸前高田市から大船渡市に移動し、JR 大船渡駅前にバスが止められた。そこも駅舎はまったく残っていない。そして現在 JR 気仙沼線・大船渡線の不通区間は赤いバス（BRT）が走っており、一部はレールを撤去してそこをバス専用道路としている。大船渡駅前の線路跡地も現在はアスファルトで埋めてある。大船渡駅の東側、つまり港と町の中心部は津波で壊滅したが、駅の西側に線路と平行に走っている国道 45 号線を境に山側地域は大きな被害が及ばなかったようで、建物は残っている。町の中心部は現在、盛り土工事の最中だった。

昼食は大船渡市近郊の高台にある国道沿いのレストランでとった。駐車場には同じような団体バスが別に入っていた。また、そのレストランでまったく偶然に専修大学経済学部鈴木奈穂美ゼミ・グループと遭遇した。鈴木氏は 30～40 名のゼミ生に三陸海岸の現状を見せるツアーを

組んでおられたのである。

昼食後、われわれは大船渡市の「盛駅」でバスを降りた。この視察旅行は三陸鉄道が実施しているので、「盛駅」から三陸鉄道南リアス線に乗り、4つめの駅「三陸駅」で下車するという、一つのイベントが入っていた。普段は1～2両編成だが、われわれのために3両編成となっていて、しかも3両目はクウェートから贈られた豪華な車両だった。

三陸駅前待機してくれていたバスに再度乗り込み、また国道45号線を走って釜石市に向かった。途中、吉浜海岸で一時停車した。ここは昔から海岸には家を建てない高台居住形式を守り続けたことで、犠牲者が一人だけだったという地区である。確かに住宅は海岸より高い場所を走っている国道沿いに建っていた。そして海岸に近い低地には、現在、稲が実っていた。もっとも、2011年には現在の稲田は津波に覆われたので、土壌の入れ替えが行なわれた。われわれが見た稲は、復興工事の結果だった。国道沿いには次のような石碑が立っていた。

吉浜津波記憶石「奇跡の集落」建立に当たって

平成23年3月11日に発生した大津波により、吉浜での犠牲者は行方不明者1名でした。ただ、隣町の老人ホームに入居していた吉浜の人たちの犠牲者は11名にも上りました。

その外、民家4戸・民宿1棟が被災し漁協事務所や倉庫は水没、養殖筏や定置網の漁業関係施設は壊滅、船は置きに避難した12席を残して、284艘を流出しました。また、沖田・川原耕地は、防災堤が倒壊して表土が流され耕作不能となりました。

しかしながら、この吉浜地区内の被害は他所と比較してきわめて軽微であったことから、内外の報道機関に「奇跡の集落」と呼ばれ、最も被害の少ない地域として注目されました。

今回、吉浜での被害が少なかったのは、明治三陸大津波で大被害を受けた後、初代村長新沼武右衛門の先導によって住居の高台移転が進められたことと、昭和三陸大津波の後にも八代尊重柏崎丑太郎手動による耕地整理と復古うちを造成しての高台移転が徹底されたことによります。

ここに、亡くなられた方々のご冥福を祈るとともに、二人の村長とその教えを守り、徹してきた先人の遺業を顕彰し、いっそう防災意識を「高め」「広め」「伝え」地元はもとより他地域の災害による被害軽減にも役立つことを願ってこの日を建立します。

平成26年3月11日

吉浜地区津波記憶石建立実行委員会

(地区内9自治会 小・中学校 有志 地区公民館)

われわれはそこから釜石市の平田（へいた）仮設住宅を見学した。三陸鉄道が事前に調整し

てくれているとはいえ、困難な生活を余儀なくされている方々の日常に、外部から入り「見物」することは、大いに遠慮がいることだった。この視察の直前、3年を限度としていた仮設住宅維持が、5年に延長されたばかりのときだった。一般住宅、介護の必要な人の住宅、店舗住宅から成り立っているこの仮設住宅は、モデル地区ということであった。震災後3年半たって、現在は店舗住宅に入っていた店はすでに退出しているものもあった。今後さらに延長された仮設住宅生活を続けなければならないのは、入居中の人たちにとって、まだ震災後の困難が続く。

夕方になって、釜石市内に入った。津波に襲われたのは、釜石港正面の新日鉄住友資材置き場や倉庫群ある地域と、同市の繁華街地区、それに北川地区であり、新日鉄住友の工場そのものは被害を受けていない。市の中心部分はほとんど壊滅状態だったが、現在は飲食店やホテルが再び建ち、営業していた。それまで見てきた壊滅したいくつかの都市の中心部は、現在も無人状態で、盛り土工事の最中だったが、釜石市は被害の傷跡は残るものの、かなり早く復興しているように見えた。

8月28日は、雨だった。この日の予定は午前中だけである。釜石市から宮古市に向かってその途中の町々を視察する予定になっていた。まず山田町の手前にあるJR鶴住居（うすのまい）駅跡で一時駐車し、その駅の残骸の上から周囲を見渡した。約1km先にある海岸線とそこにある破壊された防波堤から、緩やかに上り坂になって高台にいくつかの建物が見える。三陸鉄道から派遣された方の説明によると、その地区にあった小中学校の生徒は日頃の避難訓練通りに、津波警報の後、速やかに山の方に向かって避難し助かったとのこと。ただし、その後に親が迎えに来て、高台から低地に戻ったところで亡くなった子供もいたようで、そうした例があるものの、岩手県は学校の生徒たちの被害は比較的少ないようだ。そうした説明を受けながら、石巻市の大川小学校のことを思い浮かべた。

そこからすぐに大槌町に入った。ここは町長をはじめ町の職員が多く亡くなったので、その後の行政が停滞し、他の市町村に比べて復興が遅れたところだとのこと。被害に遭った町役場の建物が現在も残されている。その前に広がる住宅地だった場所には、現在は重機が入って土地のかさ上げが行なわれていた。

次は山田町だが、ここは被害のあった建物の残骸が今も残る中を通過しただけだった。震災の時は、ここは津波の襲来の後、火事で壊滅した町だ。壊れた建物と、夏草の生えた平地、新たに建てられた建物が見受けられる一方、漁業関係の施設は新たに建っている。その風景は他の町々と同じだ。

ここから宮古市の中心部を通過して、田老地区に入った。ここは「万里の長城」と言われるような堅牢な防潮堤が二重に町を取り囲んでいる小さな町だが、3.11の津波はそれを軽々と越えてしまった。われわれのバスは直接その防潮堤の下に止められ、そこには語り部の女性がす

でに待っていてくれた。雨脚が激しくなったちょうどそのとき、まず 5m の防潮堤に上り、その配置を見た。上った場所は二重になっている防潮堤が交わったところで、第二防潮堤の方が津波で破壊され、その無残な姿をさらしている一方、第一防潮堤の方は残っていた。その違いは建造方法の違いにもよるらしいが、いずれにしても大規模な防潮堤構造体は、もともと完全に津波を防ぐために作られたわけではなく、津波を分散し、波が防潮堤を越えて住宅地に来襲する時間を稼ぐようにできているということだった。説明をしてくれた女性によると、防潮堤があるから大丈夫と安心していたところが問題だったのであり、津波経験の継承が何より重要だということを強調していた。

雨の激しいその現場から説明を受ける場所を変えるためにバスに乗り込み、迂回して同町の「たろう観光ホテル」の前を通過し、地区総合庁舎そばの一軒家に向かった。このホテルは 6 階建てで、2 階までは完全に鉄骨だけになり、3 階はかろうじて壁が残るものの、津波で内部は破壊されていた。4 階から上が元の姿を保っている。その建物は災害遺構として残されるとのこと。語り部の女性は、もとはそのホテルに勤めていたとのことだった。移動した場所で、たろう観光ホテルの社長がホテルから撮った津波のビデオをまず見る事ができた。われわれは各地の津波の実情をインターネットの動画サイトで現在も見ることができるが、そこで見たビデオはそうした動画サイトでは見ることができない貴重なものだった。白い波頭が崩れながら田老漁港に押し寄せ、防潮堤を越えて住宅地になだれ込んでくるシーンが衝撃的だった。

私にとって、今回の視察の中で印象的だったのは、陸前高田市とこの田老地区だった。防潮堤の上から住宅地区を見ると、きわめて小さな町であることがよく分かる。このような小さな地区だけにどうして他の町々にはない大規模な防潮堤構造体が建築されたのか、疑問がわいた。視察を終えて田老町のことを少し調べてみてやっと納得した。この町は、明治 29 (1896) 年と昭和 8 (1933) 年の大津波で、二度ともほぼ全滅に近い打撃を受けたところだった。恐らくその後の復興事業の中で、この町の防潮堤は、全復興事業の象徴として建築されたのではないだろうか。防潮堤に加え、住宅地から山の高台へ逃れる通路も念入りに整備されている。そうした防災のための努力を、3.11 の津波は軽々と乗り越えてしまった。ビデオを見ながら説明してくれた現地の女性は、だからこそ記憶の伝承が重要であることを何度も強調していた。

3 日間のバスでの移動中、われわれに同行してくれた三陸鉄道担当職員は、大船渡市に勤務していた 3.11 当日の経験、あるいは復興に関わる行政・住民の現状について説明してくれた。また大矢根事務局長は、震災後に通い続けた現地の行政や人々との交流の中で得られた知見を披瀝してくれた。そして宮古市からの帰路、震災後何度か訪れている参加所員たちから、今回の視察直後の率直な感想を伺った。以下では、そうした参加各所員のこの 3 日間の直接的な見聞が、それぞれの論考としてまとめられているはずである。