

仲
原
正
治
のまちある記

東日本大震災・地震・津波被災地(岩手編)



仲原正治
の
まちある記

目 次

第三章 地震・津波被災地 三陸・岩手を歩く

吉里吉里国で働く自治体派遣職員 2014 年 6 月	3 P
三陸地方の鉄道の行方 2015 年 1 月	1 5 P
陸前高田の地盤のかさ上げ 2015 年 1 月	2 7 P
「アルキコラム」 地震 海鳴り ほら津波	3 2 P
八戸から釜石までの旅 2016 年 1 月	3 4 P

第三章

津波被災地 三陸・岩手を歩く

吉里吉里国で働く自治体派遣職員 2014 年 6 月

震災から 3 年以上経つが、津波被害が甚大な東北・三陸地方の復興は歩みも遅く、ようやく災害公営住宅（復興住宅）の建設が始まった地域が多い。災害公営住宅は高台など安全な場所につくるため、被災以前に住んでいた土地は、本格的な復興が始まっていない。被災地には、日本全国の自治体から派遣された職員が数多く働き、毎日、被災者との面談や復興計画の立案、現場での作業など数多くの仕事に携わり、遊ぶ場所やゆとりのない状況で被災地での活動を続けている。今回、横浜市から岩手県大槌町に派遣されている友人を訪ねて、横浜から約 5 時間の「吉里吉里国」（大槌町）の郷で派遣職員の現状を見聞してきた。

★「吉里吉里駅」という駅が本当にある

1981 年に、作家井上ひさしは「吉里吉里人」という長編小説を書いている。出版当時、なんでこんなに厚い本なのかと思いながらも、気になるので買って読んだ記憶がある。小説の舞台は岩手県と宮城県の県境付近で、小さな村が日本政府に見切りをつけて独立するという奇想天外な物語だ。エネルギーや食糧の自給自足を行い、地元の方言が標準語となり、通貨単価は「イエン」、科学、医療立国を目指すという地方の自主的な取り組みで、それに対する日本政府の反発、攻防が繰り広げられる物語だ。今ならば、バブル経済以降の地方の急速な疲弊状態や大都市への一極集中に対する地方からの問題提起、また、原発事故以降のエネルギーに対する問題提起とも読めるのではないかと思う。

この小説の舞台から約 70 km 離れた岩手県大槌町には J R 山田線に「吉里吉里駅」という駅が本当にある。

大槌町には井上ひさしの「ひょっこりひょうたん島」のモデルのひとつと言われている「蓬莱島」（モデルの島は釜石市にもある）があり、1980 年代初期に大槌町は、町おこし、観光戦略の一環として、「吉里吉里国独立宣言」を行い、地方のミニ独立国ブームの先駆けとなった。当時、様々な自治体でミニ独立国が建国、83 年には



山田線の「吉里吉里駅」の駅名表示板。
撮影：2014 年 6 月 22 日



吉里吉里駅から線路を見るが、震災後、何も手を付けられていない。撮影：2014 年 6 月 22 日

仲原正治

の

まちある記

ミニ独立国サミットが大分県宇佐市（新邪馬台国）で行われるなど、特徴ある地域の個性をミニ独立国として打ち出し、全盛期には 200 を超えるミニ独立国が存在した。しかし、1990 年代後半になると、こうした試みは財政難や市町村合併で失速した。井上ひさしは山形県生まれで仙台一高出身だが、大学休学中に岩手県釜石市で働いていたこともあり、地域の事情には詳しかった。彼は後日、釜石小学校の校歌を作詞している。

左：「ひょっこりひょうたん島」のモデルの蓬莱島。
撮影：2014 年 6 月 22 日

右：中央公民館にある「ひょっこりひょうたん島」のキャラクターたち
撮影：2014 年 6 月 22 日



大槌町周辺は鎌倉時代から遠野領主の分地として支配され、14 世紀には大槌城が築かれていた。江戸時代の初頭に南部藩に組み入れられるが、名産の「南部鼻曲り鮭」が珍重され、海産物の産地として賑わった。江戸初期に吉里吉里村を拠点として、廻船により海産物を江戸・大阪に運び、豪商として名を成した前川善兵衛がいる。歴代前川善兵衛は吉里吉里の地名から「吉里吉里善兵衛」と呼ばれ、18 世紀には南部藩の特権商人となり、漁業と海運業で財を成し、みちのくの紀伊国屋文左衛門とも言われた。ちなみに「吉里吉里」とはアイヌ語で「白い砂浜（キリキリ）」を意味する。

明治の町村制の施行（1889 年）で、大槌村、小槌村、吉里吉里村が合併し大槌町が誕生している。1955 年に金沢村と合併、上閉伊郡（かみへいぐん）大槌町として現在に至っている。1938 年には国鉄山田線（盛岡－宮古－釜石）の大槌駅、吉里吉里駅が誕生し、翌年、釜石まで鉄道が開通した。

左：釜石線～山田線沿線の市町村配置図。
撮影：2014 年 6 月 22 日

右：吉里吉里駅、吉里吉里漁港付近の配置図。
撮影：2014 年 6 月 22 日



★3, 11 吉里吉里国を襲った津波

東日本大震災に伴う津波の高さは吉里吉里港東側で 22.2m を記録し、大槌川、小鎚川流域の中心市街地はほぼ壊滅、全壊・半壊等の家屋 3,878 棟、死者行方不明者 1,234 人、関連死 50 名で（2014 年 5 月 1 日現在）、約 60% の家屋が被災している。2010 年の国勢調査時の人口は 15,277 人、5,674 世帯で、2014 年 6 月 30 日現在では、12,638 人、5,407 世帯となっており、約 17% 人口が減少している。6 月 30 日現在、仮設住宅は町内 48 か所（2,102 戸）に点在し、入居率は約 90% だが、仮設住宅はほとんどが民有地なので、地主が返還を求めた場合は、返さなくてはならない。仮設住宅が足りないため、釜石市内の仮設住宅に入居している住民もいる。

津波で大槌町役場も被災し、町長を含む 40 名が亡くなっている。当時の職員の 29% が亡くなったことになる。また書類類はほとんどが流失、かろうじて水に浸かった住民基本台帳などのデータを復元して業務を進めている。

赤浜地区では、民宿の上に釜石市の観光船「はまゆり」が乗り上げる映像が世界中に配信され、津波の恐ろしさを伝えた。「はまゆり」は釜石市所有の観光船で、大槌町で整備中に被害にあった。「はまゆり」を震災の被害の象徴的なものとして保存できないかという声は日本だけではなく多くの国からも寄せられたが、震災後 2 か月後には地上に降ろされ解体されている。大槌町では津波の猛威を物語る象徴として防災の意識の向上や啓発を図るため、「鎮魂の森公園の造成」と「はまゆり」の復元を進めるため「災害の記憶を風化させない事業寄付金」を募集している。

右：震災後半月後の大槌町役場周辺。
撮影：2011 年 3 月後半
大槌町提供

右下：建物に乗り上げた観光船「はまゆり」
撮影：2011 年 3 月後半
大槌町提供



解体工事が決まり仮囲いがある旧大槌町役場。
撮影：2014 年 6 月 22 日



「はまゆり」は撤去されたが、建物は残っている。
撮影：2014 年 6 月 22 日



仲原正治

の

まちある記

左上：城山公園から見た震災前の市街地。
撮影：2010 年頃
大槌町提供

右上：震災でほとんどの家屋が消滅した市街地。
撮影：2011 年 3 月後半
大槌町提供

左下：震災から 3 年 3 か月後の市街地。
撮影：2014 年 6 月 22 日

右下：震災直後の大槌町の市街地。
撮影：2011 年 3 月後半
大槌町提供



津波で壊された赤浜地区の防潮堤。
撮影：2014 年 6 月 22 日



右：高台にある赤浜小学校跡地も地盤をかさ上げするため、樹齢の長い桜の木も伐採される予定。
撮影：2014 年 6 月 22 日



3 階だけを利用している大気海洋研究所国際沿岸海洋研究センター。
撮影：2014 年 6 月 22 日

★吉里吉里国の今

市街地のほとんどのガレキは撤去されているが、海に面した地域でのかさ上げの工事や防潮堤の再生は、ほとんど進んでいない。赤浜地区、安渡地区は漁業者が多く、漁港は再生しはじめているが、海岸部の居住を制限され、海岸から少し離れた地域をかさ上げして住宅地をつくる計画になっている。土地のかさ上げを行うことで、当初計画された高さ 14m の防波堤をできるかぎり低いものにしていく試みだ。漁業はできるが住めない地域と居住地域を分けることによって、安全性を高めることにしている。

「ひょっこりひょうたん島」のモデルとなった蓬莱島の入口付近には 1973 年に東京大学・大気海洋研究所国際沿岸海洋研究センター（当時は大槌臨海研究センター）が開設されているが、この建物も 2 階部分までは利用できず、3 階を仮復旧させて利用している。現在、建て替え計画が進んでいる。蓬莱島へ渡る通路は修復されて、島まで渡ることができる。吉里吉里海水浴場など、いくつか海水浴場があったが、地盤沈下や瓦礫等により、利用できなくなっている箇所も多い。

災害公営住宅は、復興のスピードを速めるため、県と町が役割を分担し、町が建設予定数を決め、その半分を県が建設を行っている。県の災害公営住宅は集合住宅中心で、5-7 階建てが多く、町営は長屋か戸建てとなっている。UR 都市機構は町から委託を受け、設計、工事発注、管理まで一連の作業を担っている。

釜石市の平田（へいた）地区には 7 階建ての災害公営住宅ができているが、いくつ



平田仮設住宅にオープンした食堂で食事をしようとしたが、オープン初日で、売り切れだった。
撮影：2014年6月22日



大槌町の源水公営住宅（21戸）などの災害公営住宅には台湾赤十字からの援助金の一部が使われている。
撮影：2014年6月22日

左：釜石市平田地区にできた7階建ての県営平田アパート（126戸）
撮影：2014年6月22日



右：平屋の長屋が12棟（70戸）の大槌町大ケロー丁目町営住宅（災害公営住宅）
撮影：2014年6月22日

左：大槌町立大槌小・中学校仮設校舎。
撮影：2014年6月22日



右：仮設校舎前の駐車場には送迎用の多くのマイクロバスが駐車している。
撮影：2014年6月22日



★他都市からの派遣職員の復興仕事

大槌町の正規職員は、震災前136名。震災時の津波で町長をはじめ、大槌町役場の



現在の大槌町役場。
撮影：2014年6月22日

職員が40人亡くなっている。現在は新たに雇用した人を含めて正職員128名と任期付職員23名の151名となっている。それに加えて、他の自治体からの派遣が127名のほか民間企業からの応援職員3名が働いている。(2014年8月1日現在)

派遣職員は正規職員と同様に、住民票、戸籍の発行などの通常業務も行っているが、復興のための土地区画整理事業や防災集団移転促進事業、それに伴う用地交渉なども行っており、復興業務は、多くの派遣職員によって支えられている。

地方自治法第252条の17では、

「普通地方公共団体の長又は委員会若しくは委員は、法律に特別の定めがあるものを除くほか、当該普通地方公共団体の事務の処理のため特別の必要があると認めるときは、他の普通地方公共団体の長又は委員会若しくは委員に対し、当該普通地方公共団体の職員の派遣を求めることができる。」となっており、被災3県のほか、国や全国市長会で取りまとめて、全国の各自治体に派遣の要請を行っている。

また、それにかかる経費は同条の2に「前項の規定による求めに応じて派遣される職員は、派遣を受けた普通地方公共団体の職員の身分をあわせ有することとなるものとし、その給料、手当（退職手当を除く。）及び旅費は、当該職員の派遣を受けた普通地方公共団体の負担とし、退職手当及び退職年金又は退職一時金は、当該職員の派遣をした普通地方公共団体の負担とする。」と定められている。

実際には、派遣した自治体が派遣を受けた大槌町に請求し、大槌町はそれを国に請求するため、派遣した自治体の持ち出しはない。派遣自治体では派遣に伴い、その間、職員が減るため、その分の手当をしなければならないことになる。

大槌町の予算規模は震災前の約15倍で、ほとんどが国や県からの補助金となっている。金はあるが、急いで仕事をしなければならないこと、工事等の発注業務を行った経験が少ないことなどから、業者の見積もりまかせになってしまうことも多いと思われる。そのためにノウハウを持った派遣職員が全国から派遣されている。

派遣職員は8～10名程度でチームを造り、町の総合計画の立案をはじめとして、復興住宅、仮設住宅の建設、維持管理、下水道の整備などインフラ関係の仕事も多い。関西地方から派遣されてきた職員は、阪神淡路大震災時にも派遣されて業務を手伝ったが、東北の人は温かな人が多く、よく話を聞いてくれて、丁寧な対応をしてくれるので、仕事が進めやすいと語っていた。大阪狭山市から来た職員は昨年3か月間、研修で手伝いに来ていたが、3か月という短い期間では十分な仕事ができなかったため、志願して今年の4月から再度大槌町役場に応援に来ている。派遣職員は1年という期間で派遣されることが多いが、2年に延長している人もいる。

仮設住宅は現在も90%以上の入居率で簡単には廃止ができないが、大槌町の仮設住宅48か所の内、44カ所が民間所有の土地なので、いずれ返還する必要がある復興住宅の建設を急いでいる。仮設住宅は家族の人数を基本に間取りを決めているため、

たとえ、空き室ができて、狭い部屋に住んでいる人が広い場所に移りたいと希望しても、移転ができるわけではない。間取り等で不公平感ができることを防ぐためだ。災害公営住宅は津波で被災した場所ではなく、高台などにつくることが多い。台湾からの寄付も災害公営住宅の建設に使われている。入居者は所得に応じた家賃を支払うことになるが、生活の基盤を失った家族も多く、家賃扶助を受けている人もいる。被災者対応を行っている職員は、その家族の背景がそれぞれ違うので、細やかな対応が必要となっていて、一番苦勞することだ。

横浜市から派遣されているNさんの仕事は主に町営住宅の管理で、保守修繕から入退去管理、家賃納付書の発行などの業務だが、現在は災害公営住宅もできているため、その管理も行っている。横浜市などの大きな自治体では3-4局にまたがるような仕事を一つの課で進めているので、仕事の幅が広いこと、少人数ですべてを行うため、いろいろなことを勉強する必要がある。

右：大槌町町方地区復興事業の看板
撮影：2014年6月22日



仲原正治

の

まちある記

右：48カ所ある大槌町の仮
施設（住宅）一覧
撮影：2014年6月22日



名古屋市から贈られて、派遣職員が使っている自動車。
撮影：2014年6月22日



AKB48から寄贈されたミニバン。様々な芸能人が支援に来ている。
撮影：2016年1月24日

★厳しい環境の中での滞在と業務

大槌町では震災で課長級の職員が6名亡くなったため、仕事のノウハウの蓄積が奪われてもいる。固有職員は震災以降、行政データが失われたという混乱の中で、毎日業務を続けてきた。むろん疲労はしているが、身体を仕事のペースにあわせようと心掛けながら仕事をするようになっている。派遣職員は志願してきた人も多く、何らかの形で復興に貢献したいという意気込みが強く、現実の仕事とのギャップが生じる恐れもある。

派遣者は一人1台、車が貸与される。地域が広く、バスなどの公共交通機関があまり普及していないため車がないと仕事にならない。他の自治体から寄付された車やレンタカーを使用している。大槌町にはAKB48からプレゼントされた車も見かけた。派遣職員の仕事量が多い。ある面ではわからない仕事を、わからないなりに行わなくてはならない立場になることもある。そのため、残業をしたりするが、先がなかなか見えない残業になることもある。残業をしすぎると、心身に良くないと言われ、早目に帰るように促されることもある。早めに帰って、さて何をしようと考えても、町には映画館などの娯楽施設がなく、コンビニやスーパー、仮設の商店街があるくらいなので、休日にもゆったりと遊ぶことができない。車で少し大きな都市に遊びに行けばと思うが、公用車なので休日は原則使用できない。夜の楽しみは、仲間とスナックでのカラオケがせいぜいだ。

Nさんの日課は、6時半起床。7時半に支給されている車で出勤 8時半から朝会。午前中は事務処理、入居者からの修繕依頼などの受付、昼食後は、現地での確認や

仲原正治

の

まちある記

打合せ。夕方役場に戻り、事務処理。夜 10 時頃帰宅。平均の残業時間は月 75～90 時間。土日は基本的に休み。休みのときは、炊事洗濯掃除など、平日にできない家事を中心に行い、趣味の楽器演奏で時間を過ごしていると聞いた。宿舎は 8 畳一間の 1DK で、キッチン、バス・トイレ付。ここは寝に帰る場所であり、くつろげる空間ではない。

震災から 3 年半経過しているので、派遣職員の住環境も少しは良くなっているが、最初の頃は、大槌町に派遣職員の住む場所がなく、近隣の市から通ってきていた。仕事と生活環境の中で大きなストレスを抱え暮らしてきたことも原因で 2013 年 1 月には宝塚市から派遣されてきた職員が自殺している。

岩手県では市町村への派遣者に対してメンタルヘルス研修なども行い、様々な自治体からきている人たちとの交流も盛んに進めるように努力している。大槌町は帰省費用支給制度をつくとともに（年 2 回で派遣期間によって異なる）、家族を大槌町に案内する時には別途旅費の支給制度も設け、派遣職員を孤独にしない制度もつくっている。

左：大槌町の中心部にある
仮設店舗群。
撮影：2014 年 6 月 22 日

右：日曜日も開店している
居酒屋で大槌町職員、派遣
職員との懇親会。
撮影：2014 年 6 月 22 日



★「頑張りすぎるな」の派遣職員

東日本大震災の後、日本中の自治体が被災地支援に関わってきた。特に職員の派遣については、自治省、国土交通省など国からも要請を受け、また、全国市長会からの要請もあり多くの職員を派遣してきた。

横浜市では今回の震災に際し、発災直後は消防・医療等の短期での緊急派遣を行い、2011 年 6 月から長期派遣を始めている。11 年度は仙台市に 12 名を派遣し、震災廃棄物の処理、弔慰金の受付、仮設住宅の入居申請関係などに従事した。同年 8 月以降、塩釜市、多賀城市、南三陸町、山元町へ合計 12 名派遣し、漁港の復興、廃棄物処理、水道施設の復旧等に携わった。当初から技術職が求められていた。

12 年度には、仙台市を中心に山元町（宮城県）など 5 市町に 29 名を原則 1 年間単位で派遣。山元町は、横浜市中区山元町と「山元町」つながりで、震災以前から親交

があり、町からの要請を受け、今年度まで引き続き派遣している。13年度からは大槌町、石巻市が加わり、14年度も全体で24名を派遣している。

横浜市では職員を派遣するにあたって庁内公募を実施している。当初、厳しい仕事なので集まるかと危惧したが、56名の応募があり、職員の被災地支援の気持ちの強さを知ることになる。技術者が多く求められるため、たとえば漁港の復興などの専門職が必要な塩釜市には港湾部局がプロジェクト的に支援している。昨年まで2年間仙台市に派遣した建築職の課長は、町と本人の希望で、今年度からは専門職が少ない山元町の復興住宅建設を担当するため、連続3年目の派遣となっている。また、派遣職員では、定年後の再雇用職員も対象としていて、数人派遣している。年間を通して24名派遣しているのは、政令指定都市の中では最大数だ。

職員は市に戻った後は、職員向けの報告会や研修等での派遣の報告発表を行っており、そこでは仕事内容だけではなく、プライベートな部分も含め話してもらうようにしている。また、派遣者の被災地での活動報告書は市のホームページでも公開している。派遣の大きな課題は、燃え尽き症候群などメンタルヘルスだ。横浜市では派遣に際して、問診票によるチェック（ストレスチェック）を派遣前、派遣中、派遣後に実施している。専門スタッフが内容をチェックし、面談なども行っている。派遣先でもメンタルヘルスの体制を整えているが、派遣元でも実施することで、リスクをできる限り少なくしていきたいと人事担当者は語っている。また、日頃から派遣元の職場から横浜市の様々な情報を伝えとともに、2か月に1回程度の頻度で横浜に帰ってきて業務報告を義務付けるなど、派遣元からの状況把握に努めている。横浜市では被災地に派遣するに際して、「ひとり」の派遣ではなく、同時期に「複数」の派遣を基本にして、お互いが悩みなどを相談できるような体制をとっている。知っている人が近くにいると心強く、悩みも共有できるので、こうした配慮は必要だろう。志が高い若者が、被災地で復興に力を注いでいるのだから、何としても彼らを守らなくてはいけない。

大槌町の仮設店舗には「苦しいこともあるだろさ 悲しいこともあるだろさ だけど・・・僕らはくじけない。」という「ひょっこりひょうたん島」の主題歌の歌詞が掲げられていた。歌詞の続きは「泣くのはいやだ わらっちゃおう・・・」だ。無理はしない。ひとりで悩みは抱え込まない。何かあったら人に相談する。頑張りすぎないで笑いながら楽しく仕事や生活を営む、それを基本にしてほしい。

仲原正治

の

まちある記

左：大槌町の仮設店舗に掲げられている「ひょっこりひょうたん島」の歌詞の一部。

撮影：2014年6月22日

右：釜石駅前にある「ひょっこりひょうたん島」の主題歌の碑

撮影：2014年6月23日



★「吉里吉里国」を歩いて考えること

町役場の旧庁舎は取り壊しを進めているが、一部は「震災遺構」として保存し、後世に残そうと考えている。ただ、旧庁舎前に震災犠牲者献花台があるが、その賽銭箱の金が盗まれる被害もあり、世知辛い世の中を物語っている。

震災後、宿泊場所がなかったため、町が82.4%出資し「復興まちづくり大槌株式会社（社長・碓川豊町長）」をつくり、「ホワイトベース大槌」という簡易宿泊施設を2014年4月にオープンさせた。筆者が訪れた時は満室だったので、震災前までは目の前が海水浴場だった「三陸花ホテルはまぎく」に泊まったが、海水浴ができた砂浜は地盤沈下でなくなり、荒い波が打ち寄せる海岸となっていた。

震災前には約2万4千人が訪れていた吉里吉里海水浴場では今年7月26日に4年ぶりに海開きを行った。8月16日までの短い期間だったが、多くの子供たちが喜んで海に入ったと聞いた。ただ、利用できる砂浜は、海岸部での防潮堤の工事もあり、震災前の1/3程度の130mほどが解放された。

釜石線（花巻－釜石）では、今年の4月からSL運行を始め、観光客で賑わいは始めている。駅は宮沢賢治の故郷を意識してエスプラント語で駅名が付けられている。震災前は、釜石から山田線に乗換え「大槌駅」「吉里吉里駅」に行くことができたが、山田線は不通で、釜石からはバスに乗り換える。JRは代行バスの運行を行っておらず、民間バスが鉄道に並行する形で運行している。三陸鉄道は、北リアス線（宮古－久慈）、南リアス線（釜石－盛）の全線運行を進めたが、それを結ぶ山田線の釜石－宮古間が途切れた状態になっている。JRからはバス高速輸送システム（BRT）での運航再開を提案しているが、地元はあくまでも鉄道での復旧を望んでいる。「SL」で観光客誘致も良いが、山田線を復旧させることによって、物理的にも「心」も復興するのだからJR東日本は本腰を入れて復旧を進めて欲しい。岩手、宮城、福島では自治体職員、派遣職員、工事などに関わる民間職員など、数万人にのぼる人たちが毎日復興のために働いている。関東に戻ると、東京オリンピ



長中期滞在(52室)、ショールステイ(25室)の「ホワイトベース大槌」

撮影：2014年6月22日



「三陸花ホテルはまぎく」の前の海岸は2016年1月も荒い波が打ち寄せていた。

撮影：2016年1月24日

仲原正治

の

まちある記



6月の吉里吉里海水浴場には誰もいなかったが、8月には海水浴場で賑わった。
撮影：2014年6月22日

右：土日祝日に運行する釜石線(花巻-釜石)の「SL銀河」
撮影：2014年6月22日



三陸地方の鉄道の行方 2015 年 1 月

三陸地方の海岸部は 3.11 の大津波で漁港等が大打撃を受け、地元の足として親しまれた鉄道も多大な被害をこうむった。現在、その海岸沿いを走る鉄道も南北が分断され、バス輸送や BRT での運行に頼っている地域も多い。JR 東日本管内では津波を受けた八戸線から常磐線までの区間約 325 km で、23 の駅が流出、軌道の流出・埋没 65 ケ所 (60 km)、橋梁や駅の損傷、車両被害など多大な被害を受けている。今回の旅は、鉄道を中心に、今後の交通網を考える。

※BRT (Bus Rapid Transit) : バス高速輸送システムーバス専用道路や常設の専用バスレーンを設け、一般道路の路線バスよりも高速運行し、定時性を確保する輸送システム。



三陸縦貫鉄道の起点駅「八戸駅」
撮影：2011 年 7 月 11 日



2007 年に近代化産業遺産に認定された陸中大橋駅付近にある「釜石鉱山」の案内板。
撮影：2013 年 1 月 20 日



盛駅前の三陸鉄道起点の碑
撮影：2015 年 1 月 25 日

★国鉄時代、南北が途切れていた三陸地方の鉄道

三陸地方の鉄道網は震災前から複雑に入り組んでいた。八戸から仙台間は八戸線、三陸鉄道北リアス線、山田線、三陸鉄道南リアス線、大船渡線、気仙沼線、石巻線、仙石線と乗り継ぐことができ「三陸縦貫鉄道」を構成していた。

八戸線は 1894 年に尻内（現八戸駅）－八ノ戸（現本八戸駅）間で運行開始、その後、1930 年に尻内－久慈間の全線が開通した。岩手県北部の久慈駅から譜代駅までは久慈線が 1975 年に開通し、田老駅から宮古駅までは宮古線 (1972 年開通) が通り、この区間の間の譜代－田老間は工事を進めているさなかに、国鉄の経営難で工事はストップしていた。譜代－田老間の鉄道工事は、岩手県を中心とした第 3 セクターに引き継がれ、1984 年 4 月 1 日に久慈線及び宮古線を第 3 セクター株式会社三陸鉄道へ移管し、三陸鉄道北リアス線（久慈－宮古間）として全線が開通している。

宮古－釜石間は、盛岡から宮古経由で釜石に至る山田線が震災前までは走っていた。この路線は、釜石に鉱山があり、釜石製鉄所があったこともあり、1935 年に全線が開通している。しかし、1946 年の風水害により一部が長期運休し、需要が大きいため、それに代わる路線として花巻と釜石を結ぶ釜石線が 1950 年に開通している。釜石－盛（さかり）間は、盛線として盛－綾里間が 1970 年に開通、綾里－吉浜間が 73 年に開通していた。吉浜－釜石間は、84 年に三陸鉄道南リアス線の開業に当たり新設され、全線が開通している。

大船渡と一ノ関までの区間は JR 大船渡線が 1934 年に開通し、大船渡－盛間は翌 35 年に延伸している。大船渡線の沿線には、津波で大きな被害を受けた陸前高田、気仙沼がある。気仙沼－前谷地 (石巻市) 間は気仙沼線が 1977 年に全線開通、前谷地からは石巻線 (小牛田－女川間 1912 年開通) で石巻、女川に行くことができた。

石巻―仙台間は仙石線が 1928 年に開業（当時は宮城電気鉄道）していたが 1944 年に国有化された。

こうしてみると、三陸地方は、漁業が盛んだったが、釜石の製鉄所以外には重要な産業も少なく、その分、鉄道の発達が遅れてきた。また、国鉄の経営難などに影響され、工事がストップしたり、線路が途中で途切れたりしていて、なかなか縦断ができないような状況だったことが伺える。近年、人口減やモータリゼーションの波で、ますます鉄道利用者が減少している中で、今回の震災によって大きな打撃をこうむったため、今後の鉄道のあり方が大きな課題となってきた。

三陸地方の海岸部（八戸～仙台間）の鉄道路線（震災前の状況）			
現在の路線名	駅名	駅名	運行開始年など
八戸線	八戸	久慈	尻内（現八戸）―八ノ戸（現本八戸）間開通（1894 年）。1930 年全線開通
三陸鉄道北リアス線	久慈	宮古	久慈―譜代間は久慈線（1975 年開通） 田老―宮古間は宮古線（1972 年開通） 譜代―田老間は㈱三陸鉄道により 84 年に開通。 （久慈―宮古間が全線つながる）
J R 山田線	宮古	釜石	盛岡―釜石間（山田線）1935 年全線開通
三陸鉄道南リアス線	釜石	盛	盛―綾里間（盛線 1970 年開通）綾里―吉浜間（73 年開通） 吉浜―釜石間は 84 年㈱三陸鉄道により新設。
J R 大船渡線	盛	気仙沼	一関（気仙沼経由）―大船渡間の大船渡線は 1934 年開通、翌 35 年盛まで延伸
J R 気仙沼線	気仙沼	前谷地	気仙沼―前谷地間 気仙沼線 1977 年開通
J R 石巻線	前谷地	女川	小牛田―女川間の石巻線は 1912 年開通
J R 仙石線	石巻	仙台	石巻―仙台間は仙石線が 1928 年開業（当時は宮城電気鉄道）。1944 年に国有化
			赤字 部分は国鉄解散以降に開通した路線

（三陸地方の海岸部（八戸～仙台間）の鉄道路線（震災前の状況）（作成：仲原正治）

1970 年代に入ると国鉄の赤字が社会問題となり、80 年 10 月に日本国有鉄道経営再建促進特別措置法（国鉄再建法）が制定され、その時期に、宮古線などの延伸工事は中止されている。翌年、国鉄再建法施行令の制定により、1977―79 年の平均輸送

人員等に基づき、国鉄路線は「幹線」「地方交通線」に分類された。「地方交通線」は「幹線鉄道網を形成する営業線として政令で定める基準に該当するものを除いて、その運営の改善のための適切な措置を講じたとしてもなお収支の均衡を確保することが困難であるもの」と定義され、全国一律の国鉄運賃だったものが、地方交通線に限り割増運賃導入が可能になった。さらに「地方交通線」のうち、4,000 人未満／日の輸送密度の路線は「特定地方交通線」に指定し、バス輸送が適当として廃止対象とした。国鉄再建法は 1986 年に廃止されたが、廃止に伴い、国鉄は 6 つの地域別の会社とひとつの貨物鉄道会社に分割され、87 年 4 月 1 日に JR7 社が設立された。その後、1990 年までに 83 路線約 3,100 km が新たに設立された地方の第 3 セクターや私鉄、バスに運営を転換されている。



★ズタズタ状態の三陸地方の鉄道の状況と今後

三陸地方の鉄道の南北往来は従来からあまり便利ではなかったが、今回の大津波で今まで以上に不便になっている。

八戸線は、今回の津波で八戸市の鮫漁港の市場などが壊滅したが、3 月 18 日には八戸—鮫間が運行再開し、2012 年 3 月には八戸—久慈間の全線が復旧している。

久慈—宮古間は三陸鉄道北リアス線で、現在 1 時間に 1 本程度(1 日 11—12 往復)の列車が運行している。三陸鉄道では、南北リアス線を合わせ、軌道の流出約 60 ケ所、駅は 1 駅が流出、4 駅が損傷していたが、復興に力を注ぎ、津波から 5 日後には一部の運行を再開している。その後も着々と復旧工事を行い、2014 年 4 月には



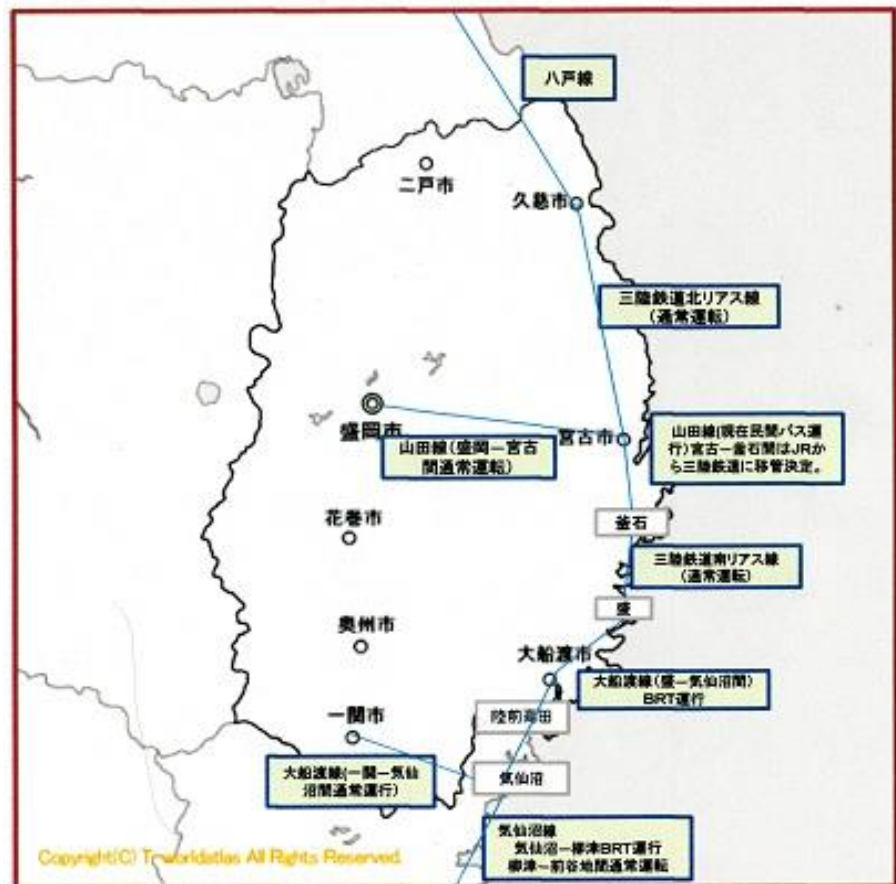
三陸鉄道北リアス線に掲載されたポスター
撮影：2016年1月24日



久慈駅前の地図を見ると
「あまちゃん」施設が多く
掲載されている。
撮影：2016年1月24日

南・北リアス線全線の運行を開始している。2013年上半期のNHKの朝ドラ「あまちゃん」の効果もあり、一昨年は観光客で大いに賑わった。

山田線の宮古—釜石間は、4駅流出、4駅損壊など約80ヶ所に及ぶ被害を生じている。この路線は需要が少ないためか、JR東日本はBRTを運行せず、岩手県北バスが単独で運行している。釜石—盛間は三陸鉄道南リアス線が1日9往復の列車運行がされている。盛から気仙沼までの大船渡線は、一部を専用レーンとして整備し、BRT運行だ。気仙沼線の気仙沼—柳津間はBRT運行、柳津—前谷地間は鉄道運行になっている。石巻線の前谷地—女川間は、現在は女川駅の一つ手前の浦宿駅まで開通している。なお、2015年3月21日には女川まで全線開通の見込みだ。石巻から仙台までのJR仙石線は、現在は矢部—松島海岸間が代行バス運行となっているが、東名駅と野蒜駅を含めた約3.5kmを山側にルートに移設して2015年6月には全線開通を目指している。三陸地方ではないが、常磐線は被害箇所850と最大の被害を受けているが、福島第一原発から20km以内の警戒区域は点検作業も行われていない状況だ。

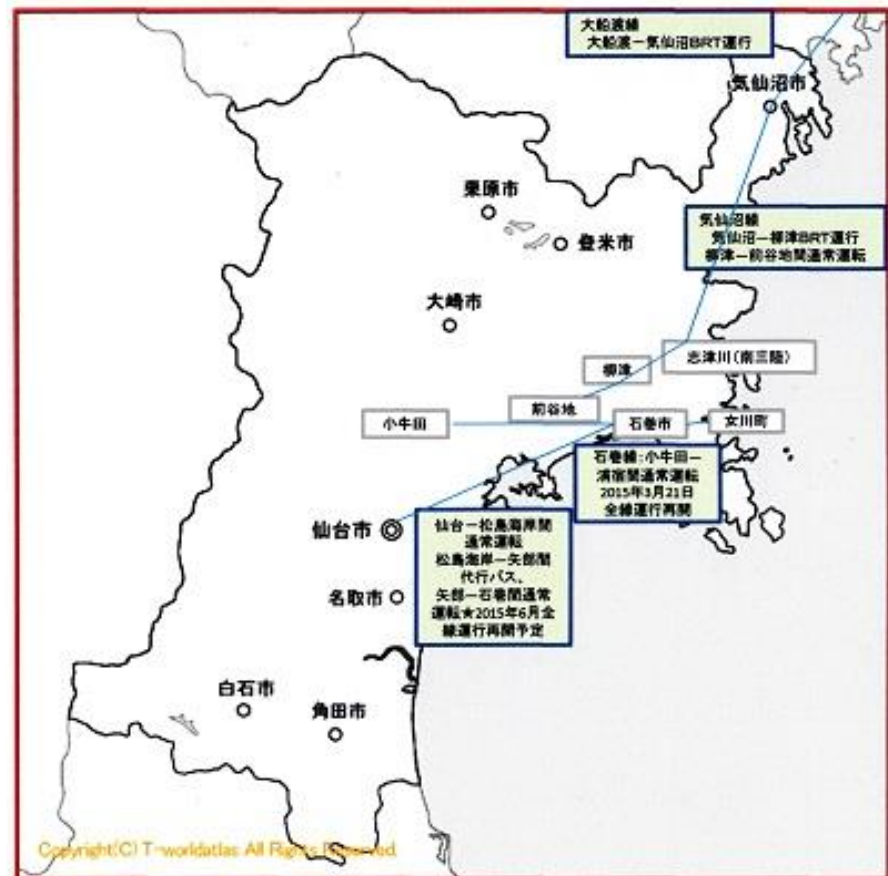


(岩手県内の鉄道路線の現況図 作図：仲原正治)

仲原正治

の

まちある記



(宮城県内の鉄道路線の現況図 作図：仲原正治)

三陸地方の海岸部（八戸～仙台間）の震災以降の鉄道路線の推移			
路線名	駅名	駅名	運行状況等
八戸線	八戸	久慈	2011年3月18日に一部運行再開。2012年3月全線運行再開
三陸鉄道北リアス線	久慈	宮古	2011年3月に一部運行開始、2014年4月全線運行再開
JR山田線	宮古	釜石	震災以降、全線不通。JR代替バスなし、JRから三陸鉄道に譲渡することで合意
三陸鉄道南リアス線	釜石	盛	2013年4月に一部運行開始。2014年4月全線運行再開
JR大船渡線	盛	気仙沼	2013年3月からBRTの運行開始。
JR気仙沼線	気仙沼	柳津	2012年8月からBRT暫定運行、同年12月から本格運行

仲原正治

の

まちある記

J R 気仙沼線	柳津	前谷 地	2011 年 4 月運行再開
J R 石巻線	前谷 地	女川	2011 年 5 月運転再開（小牛田—石巻間）、2013 年 3 月石巻—浦宿間運行再開。 2015 年 3 月 21 日運行開始（石巻線全線運行再開）
J R 仙石線	石巻	仙台	2011 年 3 月一部運行再開。2011 年 5 月石巻—矢部間代行バス運行開始。 2011 年 7 月石巻—矢部間列車運行再開。矢部—松島海岸間代行バス運行。 2015 年 6 月全線運行再開。

三陸地方の海岸部（八戸～仙台間）の鉄道路線（2015 年 1 月現在）作成：仲原正治

左：震災 5 か月後の気仙沼。
大型漁船が乗り上げ、大船
渡線は不通。
撮影：2011 年 7 月 2 日

右：原発の警戒区域の常磐
線「富岡駅」は震災当時の
ままだ。
撮影：2014 年 11 月 10 日



★山田線が三陸鉄道の運営に移管される

2015 年 2 月、J R 東日本は、山田線の未復旧区間である宮古—釜石間の 55.4 km を三陸鉄道に移管することで、岩手県及び関係 12 市町村、第 3 セクター三陸鉄道株式会社と合意したと発表した。J R 東日本が全線を復旧させ、自治体側に移管協力金 30 億円を支払い、運行に必要な新車両 8 両の無償譲渡、要請があれば人的な支援などを行うことを条件としている。山田線では津波で約 180 ケ所が被災し駅舎、線路が流失しているが、J R 東日本は復興費用を 210 億円と見積もっており、そのうち 140 億円を J R 負担、残りの 70 億円を国の復興交付金を当てるとしている。この路線が三陸鉄道に移管されると、北リアス線と南リアス線が結ばれ、久慈から宮古、釜石を経由して盛岡までの区間が直結されることになる。

J R 東日本としては、約 170 億円で赤字路線の整理を行うことができること、地元自治体にとっては負担なしで鉄道を復旧させることができること、地元住民にとっては、生活路線として通学や高齢者の利用が促進されること、旅行客にとっては、久慈から盛岡までが直結され、旅の楽しみがふえるなど、全体としてメリットがあると感じられるが、この路線は有数の赤字路線であり、30 億円の協力金があっても、今後、沿線の自治体の負担は増えていくことが予想される。山田線は宮古から盛岡



三陸鉄道北リアス線の宮古駅。この先、釜石までの山田線は将来、三陸鉄道に移管される。

撮影：2016年1月24日



山田町付近は、川の堤防の工事が進んでいる。

撮影：2016年1月24日

まではＪＲ線が残るので、震災前と同じように、岩手県県庁のある盛岡までの直通列車や、盛岡から気仙沼駅までの区間の鉄道による早期開通などを含め、今後もＪＲと協議して、三陸地方の鉄道を一層便利な路線にしてもらいたい。

ＪＲは新幹線を通す際などには、周辺の鉄道を廃止するか、バス路線にするのか、地方の自治体に第３セクター会社を造らせて、存続をさせるかという方法をとっている。三陸鉄道は国鉄廃止の際に移管した路線の一つで、1981年に第三セクター三陸鉄道株式会社を設立し、1984年から北リアス線（久慈—宮古）南リアス線（釜石—盛）を開業させている。

国鉄が廃止されＪＲ７社ができたのが1987年なので、時代は国鉄の救済を第一に考えて進めてきたことの一環だったと思われる。しかし、赤字は続き、2007年には岩手県、沿線12市町村が財政支援に踏み切っている。2009年には地域交通活性化再生法に基づき、鉄道事業再構築実施計画の認定を受け、北リアス線・南リアス線の鉄道用地を沿線12市町村に無償譲渡された。そして、2011年の震災・津波と多難な道を歩んできた。

ここで、少し前に戻って考えてみると、ＪＲはその後、様々な鉄道事業以外の分野の業務を進め順調に黒字化してきた。これには当初、多額の税金が使われている。一方、現在のＪＲ東日本の鉄道事業は、山手線など首都圏の黒字路線や新幹線の収益で、赤字路線の補填を行う構造となっている。そのため、首都圏の通勤通学者などが山手線などを使うことで、赤字路線に貢献していると言えよう。ふるさと納税のようなもので、採算のとれない地域に都会の人が貢献しているのが現状だ。しかし、第３セクターになるとこれができない。どこにも黒字路線が存在しないからだ。そのため、赤字は県を含め周辺の市町村が負担することになる。そういう意味では、全国の第３セクター鉄道は厳しい経営を強いられている。こうした現状を鑑みるに、都心部での電車の料金を少し値上げして、その利益を全国の第３セクター鉄道に配分する方法がとれないだろうか。このままだと、日本中のローカル路線は、近い将来、廃線を余儀なくされてしまうだろう。

■津波を受けたＪＲ東日本７線区 地上設備の主な被害状況（2011年10月1日までに確認したもの）

線 名	区 間	延 長	駅 舎			線 路	合 計
			点検駅数	流出駅数	そのほか	被害箇所数	被害箇所数
八戸線	階上～久慈	約37km	12駅	0駅	2駅	約20箇所	約20箇所
山田線	宮古～釜石	約55km	13駅	4駅	4駅	約70箇所	約80箇所
大船渡線	気仙沼～盛	約44km	12駅	6駅	1駅	約60箇所	約70箇所
気仙沼線	前谷地～気仙沼	約73km	21駅	9駅	3駅	約240箇所	約250箇所
石巻線	前谷地～女川	約32km	11駅	1駅	3駅	約70箇所	約70箇所
仙石線	東塩釜～石巻	約34km	16駅	0駅	8駅	約380箇所	約390箇所
常磐線	いわき～亶理	約50km	18駅	3駅	4駅	約840箇所	約850箇所
合 計		約325km	103駅	23駅	25駅	約1680箇所	約1730箇所

気仙沼線と石巻線は駅構内を含まず。福島第一原発20km以内の警戒区域は点検見合わせ。

（津波を受けたＪＲ東日本７線区の地上設備の主な被害状況（2011年10月1日までに確認したもの） ＪＲ東日本グループ 社会環境報告書 2011より）

★三陸鉄道の人情とエンターテインメント

今回の旅の経路は、東京駅発 6 時 32 分の「はやぶさ 1 号」で盛岡まで行き、盛岡から「はやて 116 号」で新花巻まで戻り、新花巻で釜石線快速に乗継ぎ、10 時 51 分には釜石駅に到着した。釜石線は各駅停車だと新花巻―釜石間が 21 駅約 2 時間かかるが、快速は 5 駅約 1 時間半に短縮される。釜石から 10 時 57 分発の三陸鉄道南リアス線盛行き列車に乗り換える。南リアス線のホームは J R の釜石駅の隣にあり、改札を通らずに乗り換えることができる。車両は一両編成でワンマン運転だ。日曜日の午前中の列車は、釜石線から乗り換えの観光客でほぼ満席だ。乗客は筆者も含め 60 歳前後が多く、J R 東日本の大人の休日倶楽部パス（期間限定の J R 東日本管内 4 日間 1 万 7000 円の乗り放題）を持っている。途中で乗ってくる地元の人は立ち席になってしまうが、高齢者が多いので席の譲り合いは当たり前のように行われる。



一両編成の南リアス線「つばきまつり号」車内は造花のつばきが飾られていた。
撮影：2015 年 1 月 25 日



臨時に停車し、三陸の美しい風景を鑑賞。
撮影：2015 年 1 月 25 日

釜石から何回か訪れたことのある平田（へいた）駅（仮設住宅に「みんなの」家がある）と唐丹（とおい）駅の間はトンネルが続くため、線路はほとんど被災していない。1 時間に 1 本程度の運行なので、途中駅では地元の方が 2－3 人ずつ乗ってくる。列車は順調に走り、高台にある吉浜駅近くで臨時停車し、三陸の美しい海岸を見せてくれる。吉浜駅からは車内販売の女性が 2 名乗車し、できたてで温かい 2 種類の手作り饅頭（黒砂糖とクルミとすりごま入り、味噌と柿とゆず入り）や海産物やストラップなどの土産グッズを販売、饅頭はたちまち売り切れる。筆者も饅頭を二つ買い求め、味を楽しんだが、素朴な中に味噌の味が聞いて美味しかった。ついでにストラップを土産に購入。被災地では、購入すること自体が被災地支援のひとつの方策と思っているので、旅に出ると必ず現地のものを買うことにしている。吉浜から三陸駅、恋し浜駅にかけて車窓から見る海岸や港はほとんどの場所で地盤のかさ上げと防潮堤工事を進めている。



左：車内販売で 2 種類の饅頭やお土産を販売する女性。
撮影：2015 年 1 月 25 日

右：漁港や海岸の復旧作業が続けられている。
撮影：2015 年 1 月 25 日

車内販売の女性は、車内を活発に動き回り、販売が一息つくと、車内で大津波の体験、三陸鉄道の復旧などの話をしてくれた。

仲原正治

の

まちある記



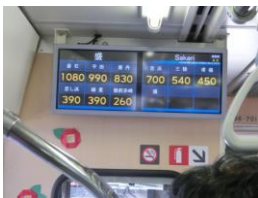
「幸せの鐘」をならし、被災地に思いを寄せる乗客。
撮影：2015年1月25日



「恋し浜駅」で車内販売員の方に記念写真を撮ってもらった筆者。
撮影：2015年1月25日

左：甫嶺（ほれい）駅の駅舎の擁壁はコンクリート製に変わっている。
撮影：2015年1月25日

右：車内で大津波の状況や体験を語る販売員さん。
撮影：2015年1月25日



南リアス線料金表（36.6 km 10 駅）
撮影：2015年1月25日



JR大船渡線盛駅のプラットフォームはBRT仕様に整備されている。
撮影：2015年1月25日

三陸駅近くにある越喜来（おきらい）小学校は海から約 200 メートルのところにあるため、建物は大きな被害を受けている。しかし、校舎の 2 階から裏の道路につながる非常用通路を整備したばかりだったため、今回の震災ではその通路から高台に移動し、小学生の犠牲者はいなかったと説明してくれた。

南リアス線の線路の擁壁は、震災以前は石積みが多く、その部分が波で損傷したため、コンクリートに変えている。「恋し浜駅」では、運転手が放送で 3 分間ほどの停車を告げ、乗客はみなホームに降りる。駅舎の建物の中には真っ白なホタテの貝殻絵馬が展示されている。この絵馬に淡い恋心を託し、震災前から設置されていた「幸せの鐘」（2010 年 11 月設置）を鳴らすと願いが叶うという。若い人にとっては新しいパワースポットとして有名になっていると聞いた。ホームでは車内販売員の女性が「写真を撮りましょうか？」と積極的に話しかけてくれ、記念写真も撮影してくれた。彼女らの温かい対応、会話がとてもほのぼのとしていて楽しくなってくる。読者の方々にも、三陸鉄道の列車にぜひとも一度は乗ってみてほしい。エンターテインメントと人情が三陸鉄道にはあり、精神的にコセコセしている都会生活者にとっては、ゆったりとした時間や人情味あふれる話など、楽しい列車旅を経験できる。将来、JR 山田線が三陸鉄道運営になったときにも、こうした楽しいサービスで観光客を迎えくれればと願う。販売員の方々や地元の方々がふつうに生活し、活動している姿を見ているとなぜか涙がこぼれてくる。



★旅の空、楽しみは人との交流

今回の旅では、盛駅に 2014 年 7 月にレポートした大槌町で働く横浜市職員中尾さんに迎えに来てもらい、そこから自動車で陸前高田市へ向かった。陸前高田市役所前では UR リンケージで働く友人の住吉さんが待っていてくれた。彼は横浜市を退職後、横浜黄金町地区の NPO 法人でまちづくりを担当していた人物で、昨年、NPO を卒業し、志願して陸前高田で働き始めている。彼に町の現在の状況や区画整

仲原正治

の

まちある記



陸前高田の未来商店街周辺に様々な物販店が集積している。
撮影：2015年1月25日



大船渡屋台村には約20軒の飲食店等が店を開いている。
撮影：2015年1月25日



「鮎ささき」は10人も入れば満席だが、大坂狭山市からの派遣職員も夜は合流し、地元の方々と日本酒を酌み交わした。
撮影：2015年1月25日

右：JR大船渡駅周辺案内図ー赤い四角部分がBRT大船渡駅。
撮影：2015年1月25日

理事業の話聞きながら、車で陸前高田市を案内してもらった。夕方、大船渡に戻り、大船渡駅近く（駅は津波で流され現在はない）のホテルにチェックインし、総勢5人で大船渡屋台村に向かった。屋台村は旧大船渡駅から徒歩7〜8分程度の場所で、20軒ほどの店が並んでいて、日曜日の夜だったが、ほとんどの店は賑わっていた。

「鮎ささき」で夕飯を兼ねた懇親会。この店には日本中から取り寄せた様々な日本酒が置いてある。お得な2,160円の食事セットを頼み、岩手県二戸市の銘酒「南部美人」の蔵元が出す「天神山」と北上市の銘酒「タクシードライバー」を皮切りに次々に好きな酒を呑み始める。

呑んでいると日本酒が大好きなJAおおふなと代表理事組合長の菅生さんや被災地支援で大船渡市に拠点を作ったダンス関係の人とも合流し、地元のことや芸術の話で盛り上がる。ダンスオペラカンパニー「未國」主催の前川十之朗さんは、「みんなのしるし合同会社」を立ち上げ、子供たちの活動の記録や地域の文化をタイムカプセル化し、学校内に保存していく活動を進めている。被災地では子供の遊び場が減り、思い出のよりどころの写真やビデオが失われ、3,11以前の歴史や地域のコミュニティが消失し、芸能をはじめとする貴重な地域文化が失われている。それを地域住民や学校と協働でアーカイブ化し、劣化しないデータを残すことで周囲の大人や友だちとの「絆と夢」を未来に繋げるとしている。初めての出会いだが、共通の知人の名前も出たりして、被災地での活動や文化芸術の話で会話は弾む。大槌町の派遣職員の中尾さんも今年の3月で任務を終了し、横浜市に戻るが、公務員としては本当に良い経験ができていると語る。





J R 大船渡駅のあった場所は、現在、造成工事中だ。
撮影：2015 年 1 月 25 日



B R T 大船渡駅は普通のバス停仕様。
撮影：2015 年 1 月 26 日

★B R T 路線は鉄路に戻るのか？

翌日、大船渡を 7:20 に出発する B R T で一路気仙沼へ。盛発気仙沼行の B R T で大船渡駅では筆者一人が乗り込んだが、すでに 7 人ほどが乗車していた。J R 大船渡駅は津波で流されたために、大船渡プラザホテルの付近に B R T の駅がある。国道 45 号線に出て、線路だった場所を舗装した専用レーンに入る。踏切があった場所には信号機が設置されている。B R T はほぼ時刻表とおりに走るが、途中から乗車する人は少ない。陸前高田市内の小友駅の先からは一般道に入る。ここから気仙沼までは、一般道で周辺は被災した場所だ。陸前高田の「奇跡の一本松」に臨時駐車場があるが、この駅は常設駅になると聞いた。気仙沼駅には B R T 専用の駅（停車場）があるが、ここからは一関まで大船渡線が通常運転をしている。大船渡線は一関から気仙沼を經由し大船渡市の盛駅までの路線だが、路線の線形が竜に似ているので「ドラゴンレール大船渡線」という愛称が付けられている。

B R T が走る路線は、今後、普通の鉄道に復活するのだろうか。J R 東日本が B R T 専用レーンのインフラ整備に半恒久的な設備投資をしていることを考えると仮復旧ということではないと考えられる。また、月曜日の通勤通学時でも乗降客が少ないことを考えると、鉄路復活の投資を行っても「赤字路線」を作るだけと考えているのではないだろうか。

仙石線（仙台—石巻）は一部区間（松島海岸—矢本）に代行バスを運行し、復旧に向けて工事を進め、2015 年 6 月には全線運行を予定しているし、山田線は三陸鉄道に移管するなど、明確になっている路線はあるが、盛—気仙沼、気仙沼—柳津の B R T 区間は、被災した橋がそのままになっていたりしているため、今後も莫大な設備投資が必要で、将来的にどうするのか J R は発表していない。B R T は鉄道の代行ではなく、将来的には通常の交通路線と位置付けるのではないかと危惧する。



右：盛駅から仙台方面までの B R T と J R 線の乗換案内図。撮影：2015 年 1 月 26 日

仲原正治

の

まちある記

左：大船渡線の線路敷を舗装した専用レーンを走る。単線なので駅で対向車線のBRTを待つ。撮影：2015年1月26日

右：奇跡の一本松駅は常設駅になるが、一般道の駅はバス停仕様だ。撮影：2015年1月26日



()

右：南三陸町の志津川駅は駅舎仕様となっている。撮影：2013年4月29日



陸前高田の気仙川にかかる大船渡線橋梁は落ちたまままだ。撮影：2015年1月25日



陸前高田の地盤のかさ上げ 2015 年 1 月

東日本大震災から約 4 年の歳月が経過した。津波被害が大きかった三陸地方では、急ピッチに地盤のかさ上げを行うと共に高台移転を推進している。漁港が生活の基盤である漁業者にとっては港の復興が重要事項で、港機能と居住機能をいかにうまくマッチさせるかが大きな課題となっている。高すぎる盛土でまちが一新されるため、賛否が分かれる地区もあるが、行政は安全安心なまちづくりを目指し、地盤のかさ上げ、高台移転を推進している。今回は、陸前高田市を中心に、女川町、南三陸町を訪ねた。

★中心市街地がなくなった陸前高田を歩く

岩手県陸前高田市の歴史は古く、玉山金山では奈良時代から金が採掘され、中尊寺の金色堂に材料の提供をしていたと言われている。陸前高田地域は江戸時代に伊達藩に編入され、鉱山開発が活発に行われ、釜石と仙台を結ぶ交通の要所、宿場町としても栄え、海産物など多くの特産物が集積していた。

1955 年（昭和 30 年）に高田町、広田町、気仙町などが合併し、陸前高田市が誕生した。リアス式海岸が続く三陸海岸の南に位置し、西の唐桑半島、東の広田半島に囲まれ、広田湾に面した平野にあり、高田松原と呼ばれていた松原が続く風光明媚な場所として有名だった。半島に囲まれた地域だったため、津波は勢いを増し、港周辺を襲い気仙川沿いの市街地を壊滅させた。

今回の地震に伴う津波で、陸前高田市の被災戸数は約 3,300 戸、当時の住基人口 2 万 4246 人の約 7%の 1,753 人が亡くなった（14 年 8 月 1 日現在）。公共施設も市役所本庁舎をはじめ、公民館、図書館、博物館、市民会館など海岸部に近い建物はほぼ全壊している。陸前高田市の人口は 2005 年時点で約 2 万 4700 人。今回の津波被害の影響もあり、2014 年 12 月には約 2 万人に減少している。

2011 年 7 月に訪れた時には瓦礫の山だったが、今回、町に入ってみて、本当に何もなくなったというのが正直な感想だ。現在はいたるところに土が盛られていて、一面が造成地になっている。まちづくりは UR 都市機構が中心となり、区画整理事業で行われるが、高田地区 190 ヘクタール、今泉地区 113 ヘクタールと広く、最高で約 11m の地盤のかさ上げを行うことにしている。



玉山金山最盛期の主坑と言われる「千人坑」の碑。
撮影：2015 年 1 月 25 日



伊達藩が支配する北上山地東部には岩手県だけでなく宮城県にも多くの金山があった。
撮影：2015 年 1 月 25 日

仲原正治

の

まちある記

右：現在の陸前高田市の中心部の案内図。
撮影：2015年1月25日



高台から見る陸前高田市の風景。撮影：2015年1月25日

今泉地区では、高台移転の用地も少ないため、地区内の130mほどの山を約50mまで切り崩し、発生した土砂をベルトコンベアーで運び、今泉地区、高田地区のかさ上げ工事や、近隣の宮城県気仙沼市の復興事業に使用している。ベルトコンベアーは延長約3km、幅1.8mで、1日に2万 m^3 （10t ダンプトラック 4,000台/日）の土砂を運ぶことができる。これにより、ダンプカーで運ぶよりも工期を6年程度短くすることができるとUR都市機構は言っている。この巨大なベルトコンベアーは「希望のかけ橋」と地元小学生により名付けられた。小高い山がある地域では、高台移転のための用地造成が進んでいる場所が多い。盛土が進行している町の現況や巨大なベルトコンベアーを見ての最初の印象は、映画で見たような地球以外の場所で未来都市を新しく作っているのではということだった。そして、今までとはまったく違う町を作っているのではと感じた。これだけの高さの地盤のかさ上げをして、復興に何年かかるのだろうか、以前住んでいた地元の人は戻ってくるのだろうか、という疑問を感じてしまった。行政としては、まずは安全で安心なハードの整備を進めたいと思っているのだろうが、人の心や繋がり、地域のコミュニティを今後どうしていくのかが問われるのだろう。

仲原正治

の

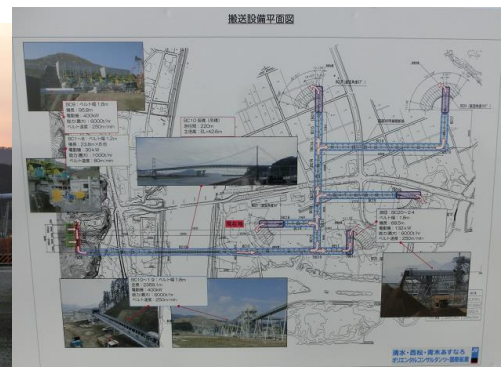
まちある記

右：山を削り、高台から平地に土砂を運ぶベルトコンベアー。橋の名前は「希望のかけ橋」
撮影：2015年1月25日



左：奇跡の一本松付近のベルトコンベアー。
撮影：2015年1月25日

右：土砂の運搬設備平面図。海側から山に向かってコンベアーが伸びている。左端が切り崩している山。
撮影：2015年1月25日



津波で被災した市営住宅はそのまま残されている。
撮影：2015年1月25日



ガソリンスタンドの広告塔には津波水位 15.1m となっている。
撮影：2015年1月25日



右：震災から約4か月目の写真にもガソリンスタンドの看板が写っている。撮影：2011年7月2日

★陸前高田市「海浜新都市の創造」

「港と緑と太陽との共生・海浜新都市の創造」。これが陸前高田市の震災復興計画のキャッチフレーズだ。人口規模を2万5000人台と想定して、「世界に誇れる美しいまちの創造」「ひとを育て命と絆を守るまちの創造」「活力あふれるまちの創造」



延長約 2,000m 二重に設置される防潮堤工事の計画図。
撮影：2015 年 1 月 25 日



防潮堤工事の平面図だが、防潮堤の前面に人口リーフも設置される。
撮影：2015 年 1 月 25 日

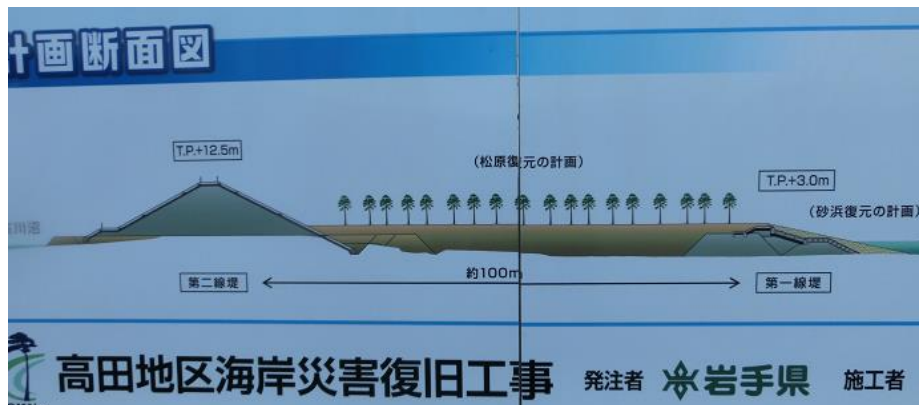
右：防潮堤工事断面図。松原の復元部分は防災メモリアル公園の一部だ。撮影：2015 年 1 月 25 日

を基本理念に、①災害に強い安全なまち②快適で魅力のあるまち③市民の暮らしが安定したまち④活力あふれるまち⑤環境にやさしいまち⑥協働で築くまち、の 6 項目を復興のまちづくりの目標としている。

「災害に強い安全なまち」では、二重の防潮堤整備を進めることにし、第一線堤は T. P. (平均海面) +3m、第二線堤 T. P. +12.5m として、第一と第二線堤の間に松原を復元させることにしている。

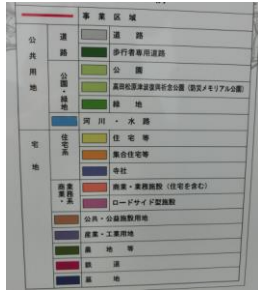
「快適で魅力あるまち」では、高田地区 (約 190 h a) 及び今泉地区 (約 110 h a) の区画整理事業のほか、6 地区 603 戸の防災集団移転促進事業、橋梁整備促進事業などを進める、「市民の暮らしが安定したまち」では、災害復興公営住宅等整備事業 (6 地区 301 戸)、下水道整備、保育所再建、医療施設整備、文化・スポーツ施設、学校整備などを進めることとしている。「活力あふれるまち」では、漁港災害復旧事業を中心に観光施設、営農拠点整備などを行い、「環境にやさしいまち」では地下水調査、「協働で築くまち」ではコミュニティ施設整備などを掲げている。

2011 年 12 月に発表した震災復興計画に位置付けた「防災メモリアル公園」については、14 年 6 月に国土交通省東北地方整備局、岩手県、陸前高田市による「岩手県における復興祈念公園基本構想検討調査有識者委員会」が「高田松原地区震災復興祈念公園基本構想」を策定し発表、これを受けて、10 月 31 日には「国営追悼・祈念施設 (仮称)」の設置が閣議決定されている。閣議決定では、(1) 東日本大震災による犠牲者への追悼と鎮魂 (2) 震災の記憶と教訓の後世への伝承 (3) 国内外に向けた復興に対する強い意志の発信を目的としている。設置場所としては陸前高田市高田松原地区と石巻市南浜地区の 2 か所で、地方公共団体が整備する復興祈念公園 (仮称) の中に、国が中核施設となる丘や広場を設置することを想定 (面積数 h a 程度) している。15 年度から基本設計に着手し、20 年度末の完成を目標としている。



まちある記

今泉地区及び高田地区の
土地利用計画図。撮影：
2015 年 1 月 25 日



土地利用計画図の凡例。
撮影：2015 年 1 月 25 日



工事概要

本工事では陸前高田市の被災市街地復興土地区画整理事業のうち、高田地区・今泉地区の高台造成、およびかさ上げ地区の造成工事を行います。

今泉地区の工事進捗 ……東京ドーム5つ分の土砂を掘削します。



右：今泉地区の山の切り崩し工事の進捗状況写真。
撮影：2015年1月25日）

仲原正治

の

まちある記

アルキ コラム



中心市街地にある文化芸術交流センター「八戸ポータルミュージアム」
撮影：2013年1月21日



陸奥湊駅にある市営魚菜小売市場。
撮影：2013年1月21日



館鼻岸壁付近の案内図には津波に対する対応が掲載されている。
撮影：2011年7月3日

地震 海鳴り ほら津波

「八戸ポータルミュージアム：通称はっち」が開館したのは、2011年2月11日。東日本大震災のちょうど1か月前だ。八戸市の中心部では震度5弱だったが、問題は津波だ。6mを超える津波が海岸部を襲い、建物全壊254棟、大規模半壊181棟、半壊590棟、床上浸水1600世帯、死者行方不明者2名を出した。特に漁業関係の被害は大きく、八戸漁港では漁船が岸壁を乗り越え道路に横転するなど大きな被害を受けた。

今回の東日本大震災では地震による直接の被害は少なかったが、1994年(平成6年)12月28日の三陸はるか沖地震は、マグニチュード7.5、八戸市内で震度6を記録し、死者3名、負傷者784名、住宅被害が全壊48棟、半壊378棟、一部損壊5,803棟、計6,229棟に達したほか、電気ガス、水道、電気のライフラインがダメージを受けた。この地震の20日後に阪神淡路大震災が起こったため、人々の記憶からは遠くなってしまっている。三陸はるか沖地震と阪神淡路大震災の二つの地震を契機に、1996年10月気象庁は震度5及び6を強と弱の二つに区分し直した。

震災直後の3月11日17時には「はっち」は避難所指定がされ、周辺が停電になっていたこともあり、最大で300人が宿泊、情報を求める外国人留学生など20名程度が集まってきた。近隣の飲食店からは支援の炊き出しも運び込まれ、停電が復活するまで、避難所として機能した。

八戸線の陸奥湊駅前は道路沿いに多くの魚専門店が並び、市民の台所として親しまれてきた。駅から徒歩10分の場所に八戸漁港(館鼻岸壁)があり、駅前の市営魚菜小売市場では地元の魚を気軽に買うことができる。筆者が一番好きな場所で、八戸に来るといつもここに立ち寄る。市場の2階は寂れているが一画に乾物専門店があり、地元の方に話を聞くと、この頃は不景気で、なかなかモノが売れないが、お馴染みもいるので、どうにかやっていける。地震の際には、海岸部に船が打ち上げられたが、駅付近は地盤が高く津波被害はまったくなかった。ただ、停電が5日間続いたため、商売はできなかったとのこと。

館鼻(たてはな)岸壁では3月から12月まで毎週日曜日に朝市が開催されている。海の幸、山の幸だけではなく、コーヒー店もあれば、骨董、民芸、何でもありで400店近くが店を出し、3万人が訪れる朝市だ。東日本大震災後に初めて再開された2011年7月3日に訪ねたが、朝9時過ぎには店じまいを始めている店も多かった。聞くと、午前3時頃から始まり、10時にはほとんど終わってしまうとのこと。コーヒー店が多いのが謎だ。この館鼻岸壁を見下ろす場所に館鼻公園がある。公園の目の前

仲原正治

の

まちある記



館鼻岸壁で日曜日に開催されている朝市。9時過ぎだったので撤収が始まっていて、多くの客は帰ってしまった後だった。
撮影：2011年7月3日

左：「地震 海鳴り ほら津波」の標語が刻まれた記念碑。
撮影：2013年1月21日

には 1976 年に供用を開始した八戸大橋、左手に三菱製紙や出光石油などの基地やコンテナターミナル、正面には埋立地のポートアイランドがあり、天然ガスの北日本の集積基地になっている。館鼻公園の「グレットタワーみなと」からは港を一望できる。タワーの足もとに「地震 海鳴り ほら津波」という石碑があるが、これは昭和 8 年 3 月 3 日の昭和三陸地震の津波で甚大な被害を受けた時の記念碑で、昔の人達の知恵が標語に表れている。



八戸から釜石までの旅 2016年1月

★八戸から「あまちゃん」のまち久慈、宮古へ

2016年1月24日、八戸発7時12分の八戸線の普通列車で、久慈に向かった。鮫漁港付近は海に近接していたこともあり、震災の津波で魚市場が大きな被害を受けている。種差海岸あたりは風光明媚で、夏には海水客でにぎわう。もう30数年前に、種差海岸で初めて「ウニのいちご煮」を食べたが、最初はいちごで煮るなんて？と思ったが、煮るといちごのようになると聞いて安心した覚えがある。

八戸線は特徴がある駅名が多く、鮫、白銀、金浜、大蛇、種市など、どうしてこうした名前が付けられたのだろうか。たぶん、なんらかの歴史があり、こうした名前になったのだろうが、ちょっとバラバラでとりとめがない。八戸線は、宿戸から陸中八木の区間は海岸線に近い場所に線路があるが、それ以外の区間は、ほぼ高台を走っていたため、震災の津波での被害箇所が割と少なく、震災1年後の2012年3月に全線が復旧している。どんな小さな駅でも、周辺には人家があるが、列車に乗る人は少ない。

列車に乗ること1時間50分で、久慈駅に着く。北リアス線に乗り換えるが、乗継まで約1時間半あるので、町を散策。もう3年前になるが、NHKの朝ドラで「あまちゃん」を放映していたが、この久慈が舞台でロケ地として有名だ。そのためか、駅を降りると「あまちゃん」のポスターや表示がいたるところにある。駅前には、ロケで「観光協会」の建物として使われた「駅前デパート」があるが、テナントはあまり入っているようには見えなかった。調べると解体が決まっているということだ。



八戸線「大蛇駅」名前の由来は不明だ。
撮影：2016年1月24日



有家駅ホームからは、山に避難できるように避難梯子がかかっている。
撮影：2016年1月24日

右：久慈駅前の「駅前デパート」の2階に「あまちゃん」の観光協会があった。
撮影：2016年1月24日





町なかにある道の駅「やませ土風館」。
撮影：2016年1月24日



「やませ土風館」の内部には昭和時代の写真などが掲示され、レトロ館が併設されている。
撮影：2016年1月24日



「やませ土風館」の内部には大震災時の写真が掲示されている。
撮影：2016年1月24日



「あまちゃんハウス」にはロケで使われたものが展示され、ボランティアの方が説明してくれる。
撮影：2016年1月24日

右：久慈発宮古行の三陸鉄道北リアス線。
撮影：2016年1月24日

どこかに観光スポットがないか三陸鉄道の駅員に聞くと、歩いて 7-8 分の場所に道の駅「やませ土風館」があるということで、そちらに向かう。「道の駅」はふうう郊外の主要道沿いにあるのだが、ここは、まちなかにある。スーパーも兼ねていて食品などの必需品を買うことができる。内部には「あまちゃん」のグッズやポスターなどが掲示され、また、大震災直後の町の様子や復旧後の写真などが展示されている。「やませ土風館」から駅に戻る途中に「あまちゃんハウス」があり、ロケで使ったグッズ類が展示されている。私もファンだったので、楽しく見させてもらった。

10:35 発の宮古行の北リアス線に乗ろうと、久慈駅に戻ったが、そこには、多くの観光客が集まっていた。こんなに大勢が乗るのだと思っていたら、通常の列車に乗る人は 10 人程度で、残りはこの後に出発する臨時列車に乗ることがわかった。臨時列車は、団体専用でレトロ調の車体で、内部で宴会などができるようだ。できれば臨時列車に乗りたかったが仕方がない。

三陸鉄道では、南北リアス線を合わせ、軌道の流出約 60 ケ所、駅は 1 駅が流出、4 駅が損傷していた。津波から 5 日後には一部の運行を再開したが、2012 年 4 月に北リアス線田野一陸中野田間、2013 年 4 月に南リアス線盛一吉浜間、2014 年 4 月に南リアス線吉浜一釜石間、北リアス線小本一田野畑間がそれぞれ運行を再開し、全線運行再開となっている。



仲原正治

の

まちある記

右：北リアス線車内はす
いていた。あまちゃんポ
スターが掲載されてい
る。乗った列車もロケで
使われていた。
撮影：2016年1月24日



陸中野田付近は砂浜が続いていて、防潮堤の工事が進んでいる。鳥越から宮古の間には長いトンネルが続き、駅によっては、2両目がホームに入らず、トンネル内となっているところもある。以前、南リアス線に乗った時には、車内販売の女性が来てくれて、様々な話や土産物を売ってくれていたのですが、それを期待したが、残念ながら車内販売員は来なかった。あとの臨時列車にかかりきりなのだろう。ウニ弁当を食べたかったのだが残念だ。

途中には長いトンネルが多いが、当時は、費用をかけてたくさんのトンネルを作っても鉄道を開通させたいという国鉄の使命があり、鉄道開設を待ちわびる人たちが大勢いたのだろう。結果的にはこれが国鉄赤字の要因にもなったのだが、とても良い時代だった気がする。

そうした長いトンネルの一つを抜けると、岩泉小本駅に着くが、この駅の海側は新しい住宅ばかりが建設されているので、ほとんどが津波で被害にあったのだろう。南に下るほど被害が大きくなっている。田老駅付近では線路の山側まで津波が来ており、河川がある場所は被害が大きくなっている。川沿いに家が建ち、川をさかのぼって津波が来ているからだ。

左：川沿いには新しい施設が造られているが、何の施設かわからなかった。
撮影：2016年1月24日

右：北リアス線でも、風光明媚な箇所では、停車して風景を楽しむことができる。
撮影：2016年1月24日

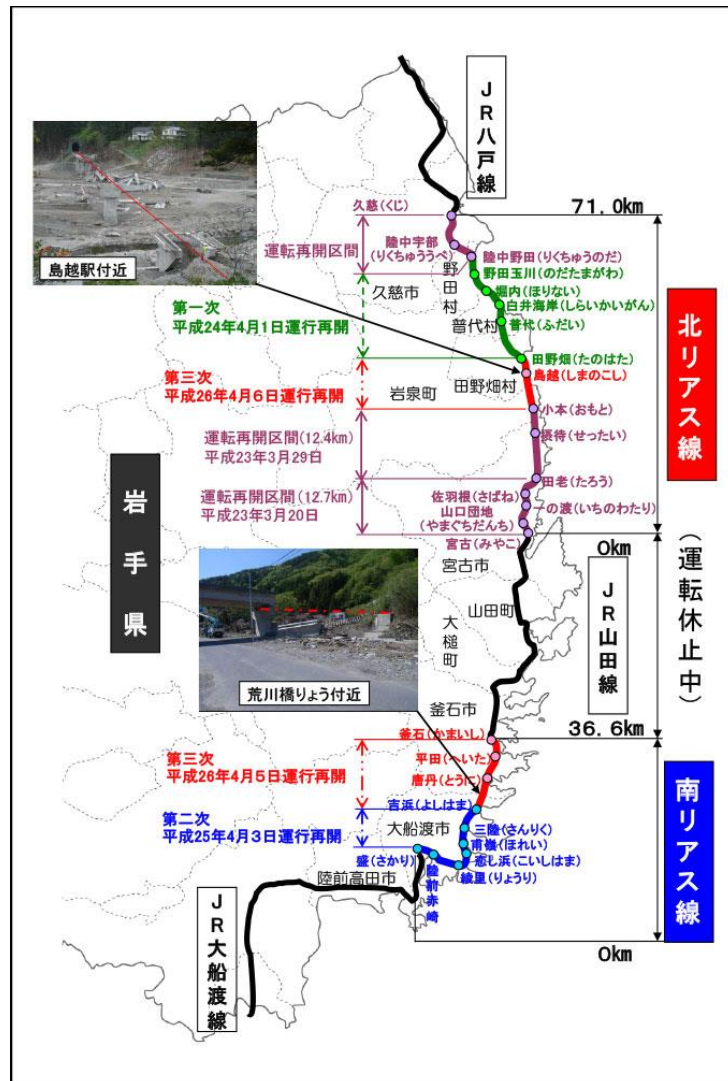




海岸部は防潮堤の工事が盛んだ。
撮影：2016年1月24日



岩泉小本駅周辺は、新築ばかりなので、津波被害が大きかったようだ。
撮影：2016年1月24日



(久慈～陸前高田付近までの鉄道復興図―鉄道・運輸機構ホームページより)

宮古駅から南下するには路線バスを乗り継ぐほか交通手段がないため、大槌町から友人の中尾さんが自動車で見送りに来てくれた。彼の案内で、大槌町まで自動車で行くが、宮古市内は津軽石川という河川沿いに防潮堤工事が急ピッチで進んでいた。山田町付近には未だ撤去していない建物が数件あり、その一部では理容室を営業している人もいると聞いた。山田町の防潮堤は約 5.4m の高さで、船越湾にはカキやホタテの養殖の棚が海に数多く並んでいる。

山田町の仮設の観光施設「とっと」で昼食休憩。ここではカキやホタテを目の前で焼いて食べることができるので、さっそくそれに挑戦した。カキを食べながら「日本酒があれば最高」と言ったが、運転する中尾さんもいて、昨日、八戸で 3 軒ハシゴをしたこともあり、身体に少し酒が残っているのが自重。

仲原正治

の

まちある記

この「とっと」の前には仮設住宅があり、その先では災害復興住宅の集合住宅の建設が進んでいる。被災地で様々な場所を訪ねると、行政は効率の良い集合住宅を作ることを選ぶが、住民は一戸建てを望んでいて、そのギャップは大きい。いざ、集合住宅を造っても、入居者が集まらない物件もある。生活習慣の違いは、都会の人たちとは違うのだから、今後どうやって住宅を作っていくのかは大きな課題だろう。

左：山田町の防潮堤工事は5.4mの高さで行われている。撮影：2016年1月24日

右：1階部分が被災し、上部階で理容室を営業している建物。
撮影：2016年1月24日



「とっと」は食堂機能があるが、地元の海産物や土産も売っている。
撮影：2016年1月24日



「とっと」の前には集合住宅タイプの災害復興住宅が建設中だ。
撮影：2016年1月24日

左：大槌アムウェイハウスは内装工事が進んでいた。
撮影：2016年1月24日

右：アムウェイファスの海側には松が植えられている。
撮影：2016年1月24日



吉里吉里海岸は2年前に海水浴場をオープンさせたが、現在は、道路の付け替え工



吉里吉里海岸の周辺は工事中で、誰も訪れる人がいない。
撮影：2016年1月24日



吉里吉里海岸の山側は道路の付け替え工事が行われている。
撮影：2016年1月24日



吉里吉里海岸前の以前の道路は、取り壊されることになる。
撮影：2016年1月24日

右：旧大槌町役場（右側）の周辺はかさ上げ工事が進んでいる。
撮影：2016年1月24日

事などで閉鎖されている。道路は約 100m離れた場所の山側を盛土して、暫定的に高台に移転している。被災地では、道路の付け替えや暫定的な移設など様々な工事が行われているため、1 か月ほど来ないと、道路の一部が違った場所に移動しており、戸惑うことも多いと中尾さんが話していた。

昨年行われた大槌町長選挙で、現職の碓川氏に代わり、新顔の平野公三氏が当選した。復興計画の是非が争点で、元大槌町職員の平野氏は大勢の職員が亡くなった旧町役場庁舎を解体することを選挙で表明していた。しかしその後、地元高校生が残すことを陳情し、議会からももう少し時間をかけて考えるべきとの意見が出され、現在は解体されずに、地盤のかさ上げの中で、以前のまま存在している。



井上ひさしの原作の「ひょっこりひょうたん島」のモデルとなった蓬莱島。ここに来るとなんだかかわからないが嬉しくなる。自分が子供のころに見たテレビの印象が強く、映像として頭に刷り込まれているからなのかもしれない。ひょうたん島の施設は鳥居などが修復されていた。ひとつわからないのは、この島に行くために通路（防波堤、長さ 338.2m）だが、なぜか震災後に新しく作られている。3 年前に来た時にはもうできていた。そのころ、周辺はまだほとんど復旧に手が付けられておらず、防潮堤も傾いていたなかで、なぜこの通路だけがはやく作られたのかはわからなかった。調べてみると「蓬莱島」は大槌町漁業協同組合の所有だったが、今回の震災で漁協が財政破綻し、破産管財人の手に渡っていた。碓川前町長時代に、「蓬莱島は町の復興のシンボル」として町の文化財に指定し、指定後に街が買い取るようになった。そのため、復興のシンボルとして、島に渡れるように通路の建設を早めたと推測される。

仲原正治

の

まちある記

左：鳥居も修復された蓬莱島。

撮影：2016年1月24日

右：蓬莱島に歩いていくことができる通路。

撮影：2016年1月24日



赤浜小学校は大槌小学校に統合され、跡地では造成が進んでいる。

撮影：2016年1月24日



東京大学国際沿岸海洋研究センターの裏山も宅地造成が進んでいる。撮影：2016年1月24日

蓬莱島付近の赤浜地区は防潮堤を低くし、住宅を高台に作ることで開発が進んでいる。3年前に建物があった小学校も取り壊されて、宅地の造成中となっている。職住を切り離し、職は海岸部、住は高台と決めたので、海岸部には様々な漁業関係施設が造られつつある。東京大学国際沿岸海洋研究センターは、建て替えると聞いているが、まだ建て替えておらず、今でも3階部分のみを利用している。

大槌川、小槌川沿いの旧市街地は、かさ上げ工事が盛んに行われているが、住宅は津波被害を逃れた河川の上流付近に多く建設されるようになっていて、市街地に戻ってくる人が少なくなるのではと危惧されている。いくつかの復興住宅は建設されるが、商店街の形成や店舗などが以前の場所に戻ってくるのかは、この大槌でも大きな課題となっている。今回の津波被害に対するまちづくりではどの町も「安全安心」を第一に考えて、計画を進めているが、それが地元の求める「活性化」や「賑わい」に結びついていないのではないかと感じる。

現在、海から離れた場所に災害復興住宅の建設が進んでいるが、ここでも集合住宅は不評で、一戸建てを求める住民が多く、町では一戸建てや長屋方式を中心とした建物を建設している。しかし、復興住宅は安価にしたいためかワンパターンの設計施工で、どれも同じように見える住宅が軒を連ねており、酔っぱらって帰ると自分の家なのか判断しにくいような感じがする。本来ならば、こうした住宅こそ、建築家が設計に参加して、住民と話し合いながら建設すべきと思うが、そうしたことはまったくできていない。

大槌町で一つしかない仮設の小中学校は健在で、当初からの仮設商店街も営業を続けている。この仮設がなくなり、市街地へ店を移すことができるのか、これからの2-3年の行政の活動や地域との話し合いが重要で、なんとか、市街地に戻り町を活性化してもらいたい。すでに午後4時を廻っているが、仮設商店街の和菓子店「大阪屋」でコーヒータイム。和菓子だけではなく、ケーキなども造っているが、私は練り切りでコーヒーを一杯。日本茶でなくても和菓子は美味しい。

左：筆者の目では、すべて同じに見える災害復興住宅。
撮影：2016年1月24日

右：中心部にある仮設商店街は3年前と変わっていない。
撮影：2016年1月24日



さんずろ家の名前の由来は「三次郎屋」らしい。
撮影：2016年1月25日



派遣職員らと一緒に「海鮮」中心の食事を楽しむ。
撮影：2016年1月24日

大槌での宿泊は「さんずろ家」。国道45号線沿いにあるが、道路が高台にあったため、建物の津波被害は少なかった。そのため、震災から2か月後には店を再開している。1階は食堂で2階は宿泊施設となっていて、ほとんどの宿泊客は工事関係者だ。横浜市から派遣された中尾さん、田中さん、今回、八戸から一緒に旅してきた田辺さんと、地元の酒「浜千鳥」で乾杯。今年の3月で派遣職員の任期は終了。長い2年間だったと思うが、たぶん充実した時間の連続だっただろう。外は静かで、満月に近い月が海に映し出され、風呂から見る月もとても幻想的だ。

★ 三陸地方で感じたまちづくりの難しさーおわりに

三陸地方の津波によるダメージは、まちのあり方を根本的に変えている。海岸線地帯はほとんどすべての地域でかさ上げされて、まったく今までとは異なる「まち」を作ろうとしている。海岸線地域は、漁業の基地などには活用されるが、そのバックボーンとなる生活の場は、すべて高台に移転をするという考え方で、まちづくりが進んでいる。

これを是とする人、否という人、価値観の違いは、様々な軋轢を生んでいる。こうしたまちづくりの良し悪しは、今、判断することは難しい。20～30年くらい経過し、次の世代にバトンタッチする時や、再度、突発的な災害が生じた時に、良かったとかやっぱり違うということになるのだろう。

まちづくりを進めるには、様々な困難や障害が立ちふさがる。その困難や障害は、お金だったり、制度だったり、感情だったり、様々な要素が内在する。その結果、積極的に賛成や反対する人、消極的に意志を表す人、まったくの無関心な人、となって表れる。

こうした障害を克服していくためには、住民を説得できる計画の作成とリーダーの強い意志、住民をはじめとする多くの人たちの智慧、そして、それに基づいた積極的な行動をたゆまなく行っていくことが必要だ。自分が反対していることでも、きちんとしたプロセスでまちづくりが進めば納得せざるを得ない。そして、そのプロ

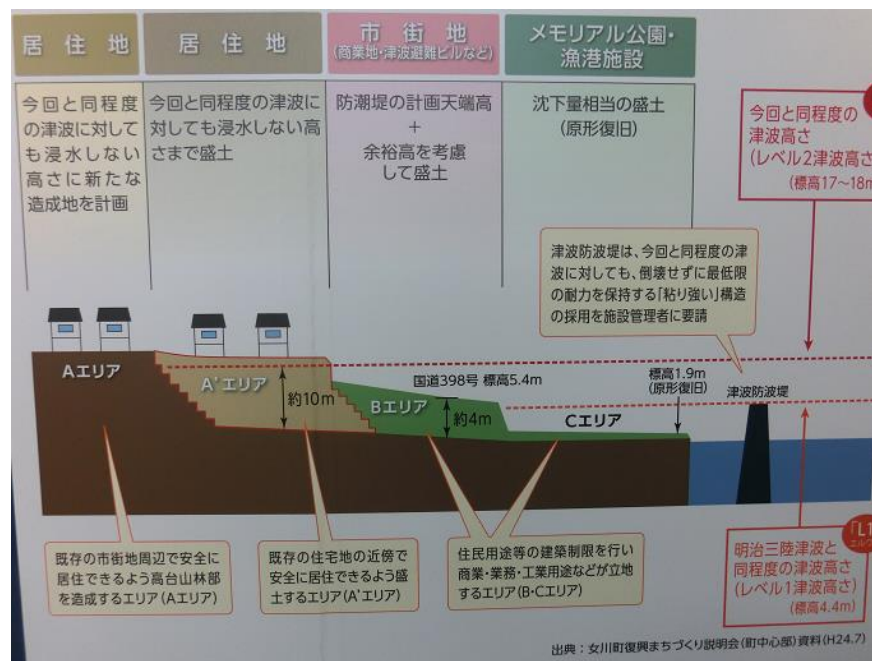
仲原正治

の

まちある記

セスこそが非常に重要になってくる。上からの押し付けでまちづくりを行うのではなく、住民が自らの意思で自分の生活の場を作っていく。結論も大切だが、そのプロセスによって人と人とのコミュニケーションが豊かになり、まちの基盤ができていく。今回、安全第一を掲げて「かさ上げ」をほとんどの自治体は選択しているが、その過程でどれだけ住民本位のプロセスがあったかは疑問だ。三陸地方の復興は、ほとんどの地域で行政主体で進められているが、住民の知恵や昔からのコミュニティをいかに大切に考えて、まちづくりを進めていくことができるのか、それが問われているのではないだろうか。

右：居住地や漁港施設等を分離した女川町復興まちづくり説明資料。
撮影：2015年1月26日



左：岩手県大槌町の中心市街地は、1年半前には造成が行われていなかった。写真の左にあるのが旧町役場。
撮影：2014年6月22日

右：現在の大槌町の中心市街地は地盤のかさ上げ工事が急ピッチで進んでいる。
撮影：2016年1月25日



仲原正治

の

まちある記

「仲原正治のまちある記―東日本大震災（地震・津波被害・岩手編）」

著者：仲原正治

発行：2016 年 3 月

「仲原正治のまちある記」は日経ＢＰ社「ケンプラッツ」の記事を加筆・訂正したものです。この文章及び写真（提供写真等を除く）については、出典さえ明らかにしていただければ「著作権フリー」です。



仲原正治（なかはら まさはる）略歴

(株)M Zarts クリエイティブ・ディレクター(陶磁器・現代アートギャラリー)

1949 年東京生まれ。 1974 年東北大学法学部卒業。

文化芸術によるまちづくり及びクリエイティブシティ政策の専門家。

2011 年 4 月から 2015 年 12 月まで、日経ＢＰ社の総合サイト「ケンプラッツ」に「まちある記」を連載。全国の中心市街地、東日本大震災の被災地のレポートなど、特徴あるまちづくりを紹介している。

主な著書：「横浜市創造都市事業本部 2586 日の戦い」（インターネット出版）。

現在、ＮＰＯ法人黄金町エリアマネジメントセンター理事、赤煉瓦ネットワーク通信員。