

「被災地宮古へ再訪の旅」

臼井 勲

今年の夏季「青春18キップ」を利用して、宮古を再訪しようと思い決め、娘のスマホで宮古駅前のビジネスホテルの予約を入れてもらい、7月の末一日二日の旅へ出かけた。朝一番4:51の上り電車で上野へ。常盤線6:04で水戸まで。水戸で乗り替え、いわきに9:50着。時短するため「特急ひたち3号」に乗り仙台へ。福島の大震災で長期不通になっていた常盤線での仙台行きがやると実現した。この時期の車窓から見えるのはみどり色の世界である。野や里のたんぼや丘、山々もみな緑。みどりのオンパレード。日立のあたりに来て、ようやく青い海が身近に見えて来た。福島の大震災地「双葉」「波江」の駅周辺で目をこらすが、人影は見えず、空地がやたら目につく。「馬追」で有名な「相馬」を過ぎるとまもなく仙台に12:18に着いた。東北本線で小牛田、一ノ関で乗り替え、盛岡へ向うのだが、車中は夏休みになったばかりで、部活の中学生、高校生でいっぱい、幾人かの老人の方も混入。その中の一で僕と同年輩とおぼしき白髪の方が僕に話しかけて来た。古川の方で、まだ若い29歳で亡くなった姪子さんの葬儀で一ノ関へ行くと、僕が高校生だった頃ルテヤの店に友人で来ていた狩野さんの事を思い出した。彼は、その古川出身であった。アンビシヤスな人で店をやめた後カナダに移住して、「ジミ」が主たる職業で成功し、最近施設に移った事を知り、彼に手紙を書いたばかりだったので彼の話しをしたのだが、彼はやはり早世した姪子の話しばかりをされた。思わぬ名も知らぬ同志の旅の「一期一会」であった。盛岡駅に着いたのが16時11分。盛岡から宮古に出るには、1日4本しかない山田線で行かねばならない。待ち合室で弁当を買って、そこで昼食兼夕食を取った。最終電車17:46宮古行、ディセル、個ワンマンカー山田線に乗りこんだ。震災時ボランティアとして来たときは米国人宣教師の車で来たのだが、この深い山岳地帯に行くのに2時間30分かかった。この山田線でも2時間半かかる。数名の人たちが乗り合わせていたが、盛岡の住民と思われる人たちは次の上盛岡駅で下車してしまい、残ったのは、僕と大学生とおぼしき青年と二人きりであった。夕方5時頃で景色はまた明るかった。とにかくこの山田線は乗って見て驚きの連続である。とにかく全行程の3分の2が森の中である。しかも溪流を縫うように電車は走る。この川は宮古湾にそそぐ「閉伊川」である。左右に目ま狂くその清流は車窓を入れ替る。無数の鉄橋を渡り、無数のトンネルをくぐる。帰路にもこの山田線に夕方4時に宮古を出発したので、明るいうちに全行程を見れたわけ。僕は、この山田線を満喫したわけ。とにかく驚きと感動の連続だったので、この電車を降りる時に運転手の方に、この線の由来と、トンネルの数を尋ねたが、彼は知らなかった。帰ってから調べたが、トンネルの数は57、鉄橋は10、駅数は18であった。この山田線が開通したのは昭和9年(1934)で、難工事のため多数の犠牲者が出た。東海道線の丹那トンネルだけでなく、大変な犠牲者を出している。まして57もある、「推して知るべし」である。だから開通式と慰霊祭とが同時に行われたそうである。僕は山岳鉄道で名高い小海線に何度も乗っているが、ハンケ岳や南アルプスの山麓を走る景色のよさは、抜群だが、山田線のジェットコースターに乗っているようなスリルとスピード感、目まぐるしく変る景色の多様さでは勝るとも決ておろさない。僕は、いいサキさかムラにあさめるべく車内をあちこち移動はらっていたが、かの青年はずっといっしょにいた。とにかくこの行程の半分は狭い緑の鉄路上を突走る。葉や小枝が「パサッ、パサッ」と車窓を打ちつけて行くのだ。あの「トトロ」の猫バスならぬ猫電車に乗っている気分である。もうファンタジーの世界なのだ。途中で暗くなり、宮古駅に着いたのは夜の8時過ぎだった。ああ予約してもらって感謝！娘に心から「ありがと」と言った。もう寝るだけのホテル。朝3時に足が吊って起きてはった。4時に持参のパンとホテルのサービスコーナーで朝食をすませ、5時にはホテルを出てはった。早朝の涼いうちに、かつて宮古で支援活動の基地だった所を再訪したい事、そして実際に支援活動をした三陸リアス鉄道の田老港を再訪すること、が今回ここに来たメインの目的である。駅前にある宮古の略地図を見て頭に入れてから出かけるように駅へ急いだ。普通は駅ならば必ず観光用の地図が置いてある、ホテルにも散策用の地図

びで置いてあるものだがここにはまったくなかった。宮古は観光地ではないことが分った。ここからバスで15分で行く「浄土ヶ浜」だけが観光地なのだと後で行って分った。ちょうどホテルを出ると新聞配達の方、海の方へ行く道を尋ねると親切に教えてくれた。20分ほどで海へ出た。ところが震災後、以前より遥かに高い防波堤が囲っていて海は見えない。前に車で来たため地図が頭の中になく、ただ印象だけで探しているため目的地とは反対の方へ歩いて、浄土ヶ浜へ向っている事に気づき引き返した。30分ほどバスを、河口に注ぐ大きな川、閉伊川(山田線で見た川の下流)を渡る大きな橋を渡って行くと、そこは藤原と云う地帯で、果して昔来たときの感覚がよみがえった。迷ってもまだ朝の6時半だった。防波堤に沿った家々の並に小さなお堂があった。維新戦争での宮古海戦の戦死者を弔ったもので墓地が隣接している。昔ここに来たことがあった。この橋で支援活動について記した中にこの海戦の事を調べて書いた事がある。この所には、明治期と昭和初期におきた津波を記念する二つの石碑が立っている。みると僕と同輩の男の人が墓の世話をしておられたので、言葉とかけ僕が来た目的を話し、目指すボランティア基地だった旅館について尋ねると、少し先に今も在ると教えてくれた。行って見ると、すぐそばにコンビニが新しく建ててあり、昔と同じ自衛隊の「日昇館」は当時のままの姿で建っていた。その海側の角地に赤い三角帽子の屋根をしたレストランが氷も昔のままにあって、壁には、津波が来た高さの印が線でもらされていた。それは日昇館の壁にも印されていた。当時は1階は津波で使えず、ただ支援物資の倉庫となり、会議する場所になっていた。2階は主人夫妻の住居で、3階が僕たちボランティアの宿泊所になっていた。早朝なので呼鈴を押すのははばかれた。玄周のカラス戸の向うに三匹の猫が見えた。日昇館のすぐ裏手が公園になっていて、ボランティアたちはそこで弁当を食べた。公園を囲む鉄の柵はみるみる津波の力で曲って倒れていたのと思ひ出した。日昇館の海側が小さな庭になっていて2本の大きな樹があった。その樹の下で僕は数人のボランティアの散髪をしたのと思ひ出す。その樹は今も在ってこの館のよい目印となっている。7:11朝一番の駅行きバスを玄天下で待っていると、1台の軽自動車が目前で停った。見ると先ほどお堂で会った小父さんだった。どこへ行くのかときかれ、駅までと答えると、駅まで送って下さると云う。そのお言葉に甘えて駅まで乗せて頂いた。彼はマツ田漁師をしていて、神奈川の三浦漁港で働いていた事があると話してくれた。これもありがたい一期一会であった。宮古駅に戻り、今度は三陸リアス線で、支援活動の地「田老」へ向った。又悪行きて3つの無人駅で高台にあり眼下に巨大な高さの防波堤が見れば海は見えない。10分ぐらいで行ける所だ。駅で調べると帰りの電車に1時間の余裕があったのでその高い防波堤を散歩した。当時も田老の高い防波堤は有名だったがそれを越え津波が来て、低地位民は被災したが高台の人は助った。被災者は避難所に移されたが、高台の無事だった人は助かった事が悼みられて支援物資が届かず陸の孤島になった。その人々への対策であった。新築された壁は実に巨大でそのコンクリートの上を歩き、当時は防波堤の下は数百もの車の残骸で満ちていた。またコンクリート車がやって来て工事は続いて人物はほとんどない。暑い炎天下の堤の上で当時の事をばし思った。今度初めて行った所は「浄土ヶ浜」であった。宮古駅に戻り、バスで15分で行く。白い円錐形の奇岩が連なり、青争かなエバルトブルーの海。そして、白いパレのような岩が浜辺に敷かれている。それが仏教の極楽浄土のようだとされている。ちょうど昼時から数時間、散策しつづけてその美しさ堪能した。920Mの小高い丘を松林の道を登るとこの浄土ヶ浜を俯瞰できる展望台に至る。その所のテーブルに座ってこのすばらしい景色を独占しつづけて弁当をゆくり食べた。至福のときだった。帰りの山田線盛岡行きの発車は15:54である。この電車(かまひ)のである。浄土ヶ浜で10分時間を使ったが宮古駅に戻ったがまた1時間以上待つしかない。そこで駅前の有名な魚料理の店で早めの夕食を取ることにした。ねぎと口井を注文した。こいでゆくりと食べて時間を過ごすことにした。食事ういし食事はこたけであった。港町だけにとてもおいしかった。往路は全線3分の2くらいで暗くなってしまったので、見れなかった景色を帰路で見ることが出来た。出発するとすぐに閉伊川の河口の鉄橋を渡り、我が平塚の馬入川よりも広い下流の風景が広がり、中流にはダムもあり、やがて豊かな水流から上流に向って行くと岩走る奔流へと変化して行く。川の一生さか上るように川を縫うように右へ左へと流が移動し、目まぐるしくダイナミックに景色が変化する。木曾川を逆上る高山線の車窓風景もすばらしいがそれに勝るとも劣らぬ景色であった。盛岡に着き、帰りは新幹線で2時間で東京に着いた。料金1万5千円也。山田線よりも早い。時間は全て買える。氷が正に文明のた。