

## 東松島市「野蒜」をゆく

震災後、JR 仙石線が長らく運休しており、高速バスで仙台から石巻まで行くことが多かった。名古屋大学の社会学関係の「震災研究会」で東松島市の報告を聴き、石巻に行く途中で JR「野蒜(のびる)駅」前でバスを降りた。震災から 1 年 3 ヶ月あと、2012 年 5 月 25 日のことだ。

仙石線の線路は土砂で埋まり、駅舎は壊れたままだった。誰もいない線路と駅で、津波が襲った時のことを思い浮かべた。ここから海の方に歩いた。あたり一面が、甚大な被害であることが、ひと目でわかった。



このレポートを書いている、中部の環境を考える会『環境と創造』2012 に寄稿した拙稿を思い出した。一部だけ紹介したい。

東松島市も 2005 年に矢本町と鳴瀬町が合併して誕生した市である。旧鳴瀬町に位置する野蒜地区は、地区全体で 1 割近くの犠牲者を出した。中日新聞も震災から半年後に被害を生々しく伝えたが、今回訪ねた時も被害の凄さを実感できた。

JR 仙石線の野蒜駅には、現行ルートの早期復旧を求める垂れ幕が下がっていたが、いまだ復旧の目途すら立っていない。被災した住民の声を聞こう。「ずっと見てるけど、野蒜はなんかもう東松島市からみると、投げられってる(捨てられている)ような感じするな。……市役所の職員も被災していない人たちは他人事みたいな感じがするし。」ここで紹介した住民の声は、赤坂憲雄編『鎮護と再生 東日本大震災・東北からの声 100』藤原書店による。

東松島市は鳴瀬川を挟んだ二つの町が合併して誕生した。震災は合併の影響を露わにする。石巻がその典型だが、東松島市でも、合併の影響は住民の切実な声にあらわれている。閉じられた野蒜駅前には、「仙石線 早急に復旧させよう」と書かれた幟があった。仙石線は陸前大塚と陸前小野間の線路を内陸部に移す復旧作業により、2015 年 5 月 30 日に運行を再開した。野蒜駅は内陸部 500m のところに新たに設置された。



今回、再開後初めて仙石線で野蒜駅を通っ



た。山沿いの駅舎の写真を撮ろうとしたが、あいにくの雨でよく見えなかった。仙石線が高台に移された野蒜駅あたりを走っていることだけは、なんとか分かった。

(2018 年 8 月 5 日)