



新幹線から在来線へ

再び岩手県大槌町へ②

写真には説明がなければ意味がわからない。左の二枚の写真は昨年末、初めて被災地に行った時、岩手県の東北

新幹線と釜石線の接続駅「新花巻駅」で撮ったものだ。

新幹線を出て、在来線の釜石線に乗るため地下通路を通って在来線の新花巻駅のホームに出る。目の前の看板には「会いましょ



河鉄道の夜」のモデル



釜石線新花巻駅ホームから新幹線ホームを写す

釜石線は全線、単線だ

う、釜石で」とあり、下には「よぐおでつたなつす」と東北弁の歓迎の言葉がある。

前方の上にはさつき降りた新幹線のホームの明々とした灯が見える。一方、在来線ホームは一つの外灯が小雪の積もった単線の線路を写し出し、何とも物悲しい雰囲気漂う。

新幹線と在来線という対照的な乗り物が醸し出す光景だ。

釜石線は東北本線の花巻駅と三陸沿岸の釜石駅とを結ぶ総延長九十・二キロ、全線が単線である。宮沢賢治の「銀河鉄道の夜」のモデル

と言われたことから「銀河ドリームライン釜石線」の愛称を持つ。

釜石といえば「鉄の街」。またラグビーの名門、新日鉄釜石を連想させ、もつと都会というイメージがあったが、釜石線にはそんな感じはない。

釜石にはこの釜石線と、盛岡から三陸沿岸の宮古を経て釜石に至る山田線でも行くことができた。目的地・大槌町は山田線で釜石から三つ目である。

「できた」と過去形で書いたのは、今回の大津波で山田線の釜石―宮古間は壊滅的な被害を受け、震災から二年が過ぎた今も復旧の見通しはない。だから釜石に到着したあとは大槌には車で行くしか方法がない。大槌駅跡を訪れたが「ここが駅があつた所です」という説明がなければ、ただの荒地にしか見えない。

高架橋の上を走る新幹線は遠くへの移動手段としては確かに便利だ。しかし車社会になつたとはいえ、在来線・ローカル線はそこに住む人たちの重要な足である。大槌駅を含めて山田線の復旧の見通しがたないことが、今回の東日本大震災の被害の大きさを象徴しているように思える。

さて、今回の被災地ボランティアにつえを使い、健常者のように早く歩けない妻を連れて行くかどうか迷つたのは、新花巻駅での乗り継ぎである。

新幹線駅と在来線駅は地下通路で結ばれているが、地下通路の入り口と出口が階段になっている。前回、私が通つてみて、ゆっくり上下階段を歩けば大丈夫という結論を出した。

釜石に向かった往路は乗り継ぎ時間も十分にあり大丈夫だった。ところが、復路で新花

大槌駅はプラットホームだけが残された



巻に向かう際、始発の釜石駅に着くと、ダイヤ改正で釜石発の時間が前回より五分ばかり遅くなつていった。

仕方がない、新花巻に着くとすぐ下車できるようにと降車口立ち、妻の手を引いて懸命に歩いた。

しかし階段に時間がかかり、間に合わない

かと思いつながら階段を登ると、同行の神父様が車椅子を用意して待たせておられた。神に出会つた気持ち、お陰でぎりぎり新幹線に乗れた。

健常者にだけ便利なものではなく、障害者や被災者にもやさしい社会でなくてはならないと痛感した。