

The Car Which I Loved (9)クラウン(11代目)エステート — 2012年晩秋に東日本大震災の爪痕を見て走った強烈な印象 —

吉田英生 (S53/1978卒)



1. はじめに

本シリーズへの投稿をお待ちしておりますが、残念ながらこのところ途絶えておりますので、編集人が繋ぎの記事を挿入させていただきます。拙記事(コロナSF、京機短信340号)から乗り換えた車がクラウン(前世紀末1999年登場の11代目)エステートです。エンジンは国内では最後の直列6気筒となったものです。このため、エンジンルームが長めで、室内は12代目クラウン以後のV6に比べると狭いですが、やはり機械工学的に優れている(1次・2次振動や偶力振動がない)直列6気筒は、BMWと同様に“シルキー”な魅力でした。最近ではSUV(Sport Utility Vehicle)が人気で、ステーションワゴンも少なくなりましたが、セダンの延長でかつ荷物もいっぱい積んでレジャーにも最適な車として筆者には最高の車で、西は四万十川や島根、北は後述の花巻まで行きました。



鳥取・島根研究室旅行にて(2009年9月)
右側は当時研究室二人目の女子学生だった米倉悦子さん、左奥は岸本将史さん(現・機械理工学専攻特定助教)

2. 2012年晩秋、東北一泊二日の一人旅

クラウン エステート自体は、上記の他に取り立てて強調するほどの特徴はないかもしれませんが、この車で東日本大震災の翌年2012年晩秋に震災の爪痕を一泊二日で見回った一人旅の印象は強烈でした。そのときの印象は拙報告[1]に記しましたのでご参照いただければと思いますが、その補足となるよう、この紙面を借りて地図と写真を掲載させていただきます。

1日目は、東京自宅から東北自動車道を一関まで北上したのち東方に向かい、気仙沼と陸前高田、さらに夕刻に花巻の宮沢賢治記念館に寄ったのち南下し、仙台の少し南の名取のホテルまでの800kmの行程でした(個人的には1日で走った距離としては最高記録)。2日目は名取から国道6号線を南下しましたが、南相馬で通行止めとなったので、やむを得ず西進して福島経由で東京までの500kmでした。

震災から1年8か月以上経過していた当時も、気仙沼には第18共徳丸(総トン数

330トン)が打ち上げられたままでした。無残に破壊された町の写真を撮る気にはなれず、出光興産 星石油店 陸前高田南SSで給油した際、壊れたままの建物で頑張っている店員さんとスタンドの写真だけ唯一撮らせていただきました。

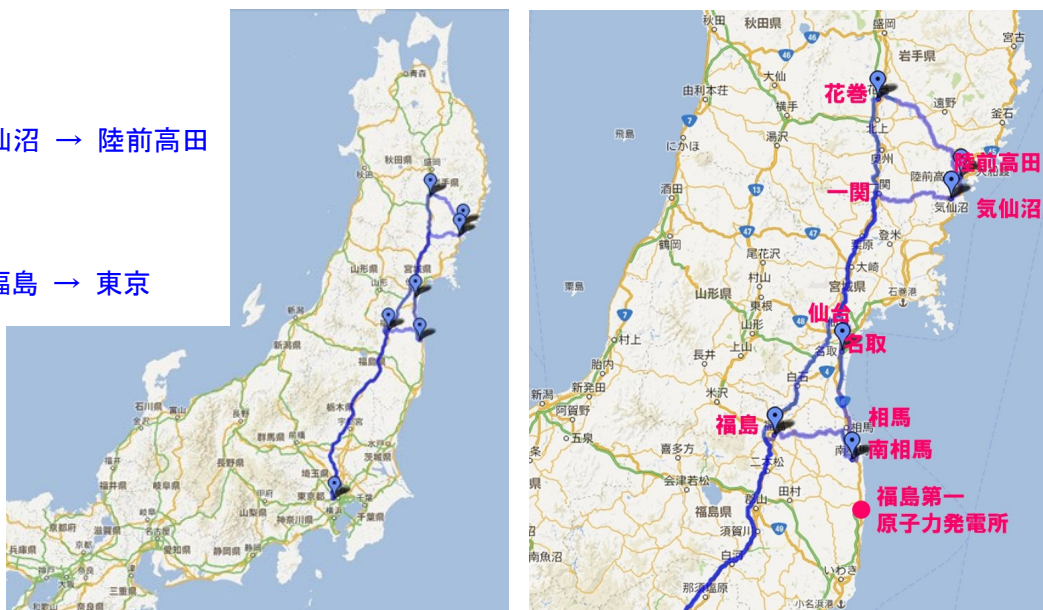
走行経路

1日目

東京 → 一関 → 気仙沼 → 陸前高田
→ 花巻 → 名取

2日目

名取 → 南相馬 → 福島 → 東京



出光興産 星石油店 陸前高田南SS



がんばっペしキーホルダー

3. むすび

8年あまり前の拙報告に記した文章を引用して、むすびとさせていただきます。

南相馬から70キロほど山道を通って福島市に出て、東北高速道路を東京に向けひた走る。あたりは暗く前方の車のテールランプのみがずっと見えていた。しかし、首都高速川口線で荒川を渡るとき（江北ジャンクション付近）に突如浮かび上がった**東京の高層マンション群の豪華な夜景！**これが同じ日本か！と思わずつぶやく。1日目に800キロ、2日目に500キロ、合わせて1,300キロの旅を終えて強く感じるのは、月並みな表現ではあるが、同じ日本という国の中に、いまだにとてつもない苦難に陥ったままの地域と、いまだにかつてからの豊かさの中に居続ける地域とが同居しているということである。

[1] 吉田英生：「岩手、宮城、福島、そして東京」、エネルギー・資源、Vol. 34、No. 1 (2013)、http://www.wattandedison.com/iwate_miyagi_fukushima_and_tokyo.pdf