

三陸の旅 2021



2021年10月

旅のチカラ研究所 植木圭二

かねてより乗りたかった三陸鉄道の全線と、あまり知られていない松島湾の浦戸諸島に行ってきた。緊急事態宣言が解除されて間もないこともあり、細かな旅行プランをたてることもなく気ままな鉄道の一人旅を紹介する。

序章 旅の始まり

■旅が始まる

10月上旬のまだ暑さも残る日、私は朝早く家を出て東京駅発 6時04分の東北新幹線に飛び乗った。仙台で新幹線を降り仙石線に乗り換えると、平日の朝ということで多くのサラリーマンや学生と乗り合わせる。全員がマスクを着けて無言で乗る姿にも最近では慣れてきて何の違和感もない。

仙石線の本塩釜駅で降りる。浦戸諸島に渡る唯一の交通機関である塩竈市営汽船の船が出るマリンゲート塩釜という乗船ターミナルまでは駅から歩道橋が700mも続いている。わざわざ高い歩道橋にしているのは津波や高潮の対策も兼ねているのだろうと思いながら私の足は軽快に動いている。

軽快な歩きのためか、少し早く着いた私は船に乗り込み出航を待つことにする。船は2階建てで予想以上に大きな船で、こんなに大きな船が必要なほど乗客がいるのかと心配したが、乗客は徐々に増えてきて9時30分の出航時には30人位になってきた。乗客の荷物や服装を見ると明らかに3つのグループに分けられ、仕事で乗っている人、島民と思われる人、そして私のような観光客だ。

私は船から海を見ながら今回の旅に至る経緯を振り返り、これから始まる旅についてあれこれ考え始める。

■旅のきっかけ

今回の旅は、まずは三陸鉄道の全線に乗ることと、松島湾の浦戸諸島を巡ることだけ決めていた。

三陸鉄道、通称“三鉄”は岩手県の東の海岸を走る北リアス線と南リアス線という2つの路線で営業していたが、2019年3月にその2路線の間にあったJR山田線が三鉄に移管され、163kmという日本一長い第三セクターの鉄道が誕生した。私はその全線に乗車してみようと何度か計画を立てたが延期を繰り返していた。

一方の浦戸諸島は、日本三景の松島海岸がある松島湾の入口付近にある島々で、有人島は4島だけで、その他は300くらいの小島や岩礁からなる。私は昨年12月に松島に行った時に遊覧船からこの諸島を遠くから見て知った。その時のガイドの話ではあまり知られていない島だけ人々の素朴な暮らしがそこにあるから是非訪れてみては、という説明で私は興味を持った。今回は良い機会なのでその浦戸諸島の4島を巡ることも計画に加えた。



【浦戸諸島の位置】

東北地方それも宮城県の人とはともかくも全国的には浦戸諸島を知っている人は極めて少なく、言うまでもなく観光地ではない。そして三鉄も部分的には観光名所もあるが全線となると観光地の色合いは薄くなり、どちらかと言えば東日本大震災の爪痕や過疎化に対して何とか元気を出そうとしているローカル鉄道というイメージがある。

従って今回の旅は、地元の人々の暮らしぶりや歴史を感じながら、「震災と復興」、それに「過疎と街興し（まちおこし）」、そしてそれを成そうとするこの地域の人々の人柄、気質、気骨を感じられたらいいだろうと私は勝手に思いながら、旅が始まろうとしている。

第一章 浦戸諸島

■桂島

塩釜市営汽船の船が最初に着いたのは桂島で、人口 145 人は浦戸諸島の中で最も多い。浦戸諸島全体の半分くらいの方がこの島で暮らしている。面積は 2 番目に大きく、東京ドーム 16 個分、東京ディズニーランドの 1.5 倍くらいの大きさがある。

上陸するとどの島も歩いて回るしかないので、本日は万歩計の歩数が稼げそうだ。

桂島漁港の船着き場では半分位の乗客が降りて三々五々に散って行く。私も下船しマリナーゲート塩釜でもらったパンフレット「島歩きマップ」を頼りに歩きはじめる。

最初は近くにある神社を目指す。パンフレットによると神社は各島というよりも各漁港に必ずある。おそらくは漁の安全や豊漁を願って海の神を祀ったのだろう。5 分も歩かないうちに人家がなくなり樺のトンネルを抜けて小高い丘にある桂島（松崎）神社に着く。まずは旅の安全を祈願するのが最近の私の旅のルーティーンになっており、心を込めて参拝する。

すると面白いものを発見する。神社なのに寺にあるような釣鐘がある。神仏習合のなごりなのか、時間を知らせるためのものなのか分からないが、小さな神社に小さな釣鐘というこの光景は珍しい。

桂島海水浴場にやって来る。パンフレットによれば黒松並木があるはずだが、並木と呼ぶには本数が少ない。東日本大震災の津波に遭っても生き残った黒松だが、あれから 10 年経ってもこのような状態で、これが元に戻るのはい体いつになるのだろう。



【桂島（松崎）神社の釣鐘】



【桂島海水浴場の黒松並木】

ステイ・ステーションという 2 階建ての建物がある。何の施設なのだろうと思って中に入って聞いてみると「昔の小学校で、今は島民が集まる憩いの場所だよ」という。校庭もあるので、廃校になった学校をコミュニティセンターとして使うという良くあることだ。

それにしても立派な建物で、この島のかつての賑わいを物語っている。

桂島には私が降りた桂島漁港以外に石浜漁港もある。従って石浜地区にも神社がある。神社への行き方を近くで農作業をしている老夫婦に聞くと郵便局の脇の道を登って行くように

と親切に教えてくれた。すると何処から来たかとか、神奈川県には娘がいるとか、逆に質問され、まるで久しぶりに訪れた友人と話すかのごとく話が続く。その老夫婦の親切さと明るい表情がとても印象的で、この過疎の島でも人々は明るく生きているのだと感じる。

郵便局に着く前に眺望の良い場所があり、花が咲きベンチが置かれている。そこには立て札があって「3.11のご支援ありがとうございました」と書かれている。東日本大震災では全国からこの小さな島にまで支援の手が延びたのは言うまでもないが、それを自分たちのできる範囲で感謝の形にして残すということはなかなかできることではない。



【花とベンチ 「3.11のご支援ありがとうございました」の立て札は左手前】

老夫婦が言っていたように郵便局がある。立派な郵便局で、老夫婦の話ではこの郵便局が浦戸諸島で唯一の郵便局だという。ということは金融機関もこの郵便局だけなのだろう。

石浜神社を参拝し、石浜から隣の野々島に渡ることにする。渡る手段は塩竈市が運航させている渡船で、パンフレットに書かれた電話番号に電話すると渡船が迎えに来てくれるようになっている。隣の島といっても、今私が立っている渡船乗り場の目の前にある対岸の陸地なので、あまり距離はない。電話をすると5分もしないうちに渡船がやって来た。

渡船は10人も乗ればいっぱいになる大きさで、島民の足というものだろう。桂島の石浜と野々島間で1隻、野々島と他の2島間でもう1隻の2隻体制で運航しており、無料なので住民はもちろん観光客にもありがたい。その反面では塩竈市の財政的な負担も心配になるが、過疎地を抱える自治体には避けて通れないことかもしれない。

■野々島

野々島にも神社、そして椿のトンネル、季節が良ければ菜の花やラベンダーが見られるとパンフレットに書かれている。そして洞穴群（ボラ）もあると書かれているので、行って探すが見つからない。私は埼玉県の「吉見の百穴」のような山の斜面にあるたくさんの洞窟を想像していたがどうも違うらしい。

近くで網の手入れしている漁師に聞くと、物置代わりに使っている穴があって、そのことらしいと言っている。そう言われるとそんな洞穴が多くあり、車がスッポリ入っているものもある。観光名所に無理矢理仕立て上げた感もするが、確かに珍しいかもしれない。漁師の話では自然に出来たものではなく人間が長い年月をかけて掘ったものだという。



【洞穴群（ボラ）】

教えてくれた漁師は親切で話好き、私より少し年上らしい。彼の話では今私たちの目の前に建っている彼の家は東日本大震災の津波が3方向から襲ってきて、その真ん中に位置していたので水の勢いが牽制しあって床上浸水で済んだという。周辺の家は皆流され、幸運だったとしみじみと語っている。

漁師と別れて島の反対側に来ると、高台に浦戸小中学校がある。洒落た造りで天体望遠鏡のドームまであるこの学校は現在の浦戸諸島で唯一の学校だという。授業中なので校舎には近づかなかったが、草むしりをしていた校長先生らしき人に話を聞くことができた。

現在この学校には45名の生徒がいるが、そのうち浦戸諸島に住む生徒は2名のみで、残りの43名は本土の塩竈市内から通学しているという。特認校制度というものがあり、住所を移さずに学区外に通える制度で、毎朝マリンゲート塩釜から教職員と一緒に登校しているという。それは私が乗って来た船の一本前の船になるので、あの船の大きさが理解できた。

小中学校一環教育で、“いじめ”もなく地域と一体になって島の豊かな自然の中で伸び伸びと学校生活を楽しんでいるという。そのことを裏付けるように43名もの生徒がわざわざ島外から通学していることで合点がいく。

過疎というマイナスを見事にプラスに転換する仕組みに驚き、そして感動してしまう。人間は知恵を絞って工夫すれば必ず解決策が得られるということを示している。



【浦戸小中学校】

■寒風沢島

浦戸諸島で面積が最も大きく、人口が2番目に多い寒風沢（さぶさわ）島にやって来る。渡船乗り場近くには漁協の立派な建物、そして民宿が2軒ある。

民宿付近は海面からそんなに高くなっていないので高さ3mくらいのしっかりとした防水扉付きの防潮堤で守られているのが印象的だ。これにも結構な費用がかかっているのだろうと余計な心配をしてしまう。

寒風沢島を歩いて半周することにする。偶然見つけた島のポスターを見ると、残りの半分は綺麗な海岸線なのでむしろそちらを歩きたいが、簡単に歩くことができないような地形になっており道路もない。



【寒風沢島の防潮堤】



【寒風沢島の綺麗な海岸線（ポスター）】

少し歩くと碑と看板がある。それは開成丸造船の碑で、仙台藩（伊達藩）による日本初の西洋式軍艦造船の碑である。しかし私がもっと驚いたのはその隣にある別の看板で、タイトルは「世界一周し故郷寒風沢に帰還した漂流民 津太夫と佐平」とあり、私にとっては衝撃的なことが書かれている。

要約すると「1753年石巻港を出港した江戸行き千石船に乗った16人は嵐に遭いアリューシャン列島に漂着した。その後イルクーツクに移送され10年を過ごし、ロシア皇帝に呼ばれ首都サンクトペテルブルクで謁見、そしてロシア初の世界一周船ナジェージュダ号に乗ってヨーロッパ、大西洋、南米大陸南端を回り、太平洋、カムチャッカを経て1804年長崎に入港した。幕府の取り調べの後に仙台藩に引き渡され、藩主の命令により学者が彼らの体験を聞き取って環海異聞（かんかいいぶん）にまとめた。1806年最終的に故郷に戻ったのは4人で、そのうちの2人が寒風沢島の津太夫と佐平だった」と書かれている。

そんな昔に世界一周をした日本人がいて、仙台藩はその体験記を残した。それゆえに日本で最初に西洋式軍艦を造ることになるのか、と私の中でこの2つの碑と看板が繋がった。



【漂流と世界一周のルート】

仙台藩は先見の明があった。その約 200 年前に伊達政宗が支倉常長らをヨーロッパに使節団として送り出したことは有名な話だが、実はその船は日本の船大工が造った。当時は大型船を作る事は禁じられていたが、伊達政宗が徳川家康に直談判してスペイン人の指導によって約 500 トンの西洋式の船サン・ファン・バウティスタ号を建造した。1613 年この船で使節団 180 余人の一行は太平洋を横断しメキシコに上陸し、陸路で大陸を横断して大西洋を渡りヨーロッパに行った。

従って日本で最初に造られた西洋式の船はサン・ファン・バウティスタ号なのだが、スペイン人の指導なので除外したのかもしれない。いずれにしても仙台藩で、この地域は造船や操船の技術、何よりも新しいことに挑戦する心があったことを物語っている。

島の中心部の人家が多い場所で面白いものを見つける。

六地藏、化粧地藏、延命地藏というものがある。いままで神社は必ずあったが、寺は無かった。この島にも寺はないが、地藏は仏教のものだから仏教信仰はあるのだろう。

その中で特に化粧地藏というのが面白い。立て看板を読むと「地藏の顔に紅白粉を塗って化粧させると美しい子宝を授かるという地藏で、いつも誰かが化粧をさせている」と書かれている。化粧をした顔つきは何か愛嬌があって、心を和ませてくれる。



【化粧地藏】

昼食を食べるつもりで食事処を探すが民宿はあっても食事処は見つからない。他の島でもなかったので浦戸諸島に来る場合は弁当を持参する必要がある。

■ 朴島

浦戸諸島の最も奥にある朴（ほう）島にやってくる。この島は人口 13 人で最も少なく、面積も最も小さい。そして何も無い。

何も無いという失礼な話だが、渡船乗り場付近には集会所と住宅が数軒あり、津波で被災したためか新築でまだ新しい。指定避難場所を示す立派な看板が立っていて、避難場所は奥にある神明社の境内となっている。階段を登って行くと小さな社はあるが、境内と呼べるようなスペースはない。しかし一時的ならば島民全員が避難できそうだ。

典型的な過疎の島だが、どこに行っても指定避難場所の看板が整備されているのは驚くべきことだ。この看板や無料渡船などこの地域の行政サービスには頭が下がる。

少子高齢化や過疎問題に加えて震災からの復興、そして防災対策など行政や住民がコツコツと真剣に取り組む姿勢が感じられる。それは東北地方の人々の気質とでもいうのか、粘り強さかもしれない。そんなことを感じながら私は浦戸諸島を後にして列車旅に戻る。

第二章 宮城県の北部沿岸地域

■石巻

仙石線の終点の石巻駅に着く。駅には漫画家「石ノ森章太郎」関連のオブジェがいっぱいある。

石ノ森章太郎は宮城県登米市で生まれ育ったが、中高生時代は自転車で2～3時間かけてこの石巻市にある映画館まで頻繁に通っており、彼は石巻市を第2の故郷と思っていたという。そのため1995年に当時の石巻市長が石ノ森章太郎に漫画による街興しをお願いして、没後の2001年に「石ノ森萬画館」を開館した。

石ノ森萬画館は駅から歩いて10分くらいで、その通りは石巻マンガロードと呼ばれている。代表作の「サイボーグ009」や「佐武と市捕物控」などの石ノ森作品のキャラクターの像が街角に立っていて、石ノ森章太郎一色になっている。

この道を歩いていると、私は鳥取県境港市にある水木しげるロードを思い出した。境港市に行った時に水木しげるロードについて私はこのような街興しにどちらかと言えば批判的だった。それはいつまでもゲゲゲの鬼太郎を知っている人がいる訳ではないので、そういう街興しで大丈夫なのかという意味だったが、今回はちょっと違う。



【石巻マンガロードの009の像】

過疎と復興に挑む市町村を見てきて私の考えも変わった。多くの市町村は街興しをしたくてもその材料もなく、テレビドラマなどに頼るしかない。今、NHKの大河ドラマや朝の連続テレビ小説(連ドラ)には我が地域を舞台にしてくれという売り込みが多数あるという。NHKに限らず民放のドラマや映画によっても観光客がいきなり増える。それを考えれば地元出身の著名人がいるならば利用しない手はない。その方がその人にとっても故郷に錦を飾ることになる。

石ノ森漫画館は旧北上川の河口近くの中州にあって心地よい海風が迎えてくれる。漫画館には入館しなかったが、外観はまるでSF漫画に出てくる宇宙船のようで、いかにも石ノ森章太郎という感じがする。

石ノ森漫画館を臨む「いしのまき元気いちば」の展望レストランでは「牡蠣のカンカン焼き」というメニューがある。地元産の殻付き牡蠣が入った四角い缶に蓋をして下からコンロ

で炙るといふもので、地元の人たちが実にうまそうに缶を囲んで食べている。私もそれを注文したかったが、石巻地域産学異業種連携開発商品「サバだしラーメン」というのが目に留まり、そちらのラーメンを注文した。薄い塩味、細麺で微かにサバの香りや味がする。単に石ノ森章太郎に頼るのではなく、地元では様々な創意工夫していることが伝わってくる。



【石ノ森漫画館を臨む展望レストラン 食べているのは「牡蠣のカンカン焼き」】

■旅館いしのまき

本日泊まる「旅館いしのまき」は石巻駅から徒歩2分ということなのにそれらしき建物は見当たらず、駅前の案内地図にも載っていない。この宿は出発直前に電話で予約した宿で、その電話に対応してくれた人が親切だったことを思い出し、宿までの道を聞くために電話をするとやはり親切に教えてくれた。

電話の指示どおりに行ってみればメインストリートから少し外れた路地の2階建ての小さな宿で、駅からは驚くほど近い。

この旅館は2食付き4950円という破格の値段で、きっと面白いことが起きそうな予感がしたから迷わずに予約した。

小さな入口を入ると小さなフロントがあり、もちろん誰もおらずインターフォンで呼び出すようになっている。すると茶髪、いや金髪に近い髪でジーンズ姿の30代くらいの女性が現れてテキパキと対応してくれる。彼女の説明ではトイレと風呂は共同で、食事は旅館の裏にあるスナックで食べて下さいという。スナックで食事とは普通の旅館ではとても体験できないことに私は何かワクワクし始める。

部屋に入ると7畳半の和室に冷蔵庫、テレビ、エアコンという最低限のものがあって既に布団が敷いてある。かなり殺風景、いや素朴な部屋で、昔の学生の下宿のようだ。

荷物を置き、風呂に行くと浴室入口には入浴中／入浴可の札があって貸し切りで入浴する

ようになっている。同サイズの浴室がもうひとつあるので昔は男女別で使用していたのだろう。脱衣場には洗濯機があり、洗濯機が回って洗濯している。おそらく仕事で一週間くらい滞在するお客が使っているのだろう。私が新入社員の頃に会社の近くの旅館に泊まりこんで仕事をしていたことを何故か思い出す。

浴室にはカランが3つあって比較的大きな強化プラスチック製の浴槽に湯がはってある。後付けの循環装置で湯は一定温度に保たれておりいい湯加減に仕上がっている。私はその湯にゆっくり浸かり、旅の疲れを癒す。実に気持ち良い。そして気が付いたら学生時代によく歌った昔のフォークソングを口ずさんでいる。そんな青春時代にタイムスリップさせてくれる旅館なのかもしれない。

夕食を食べに裏の Snackbar に行くと、そこには先ほど受付をしてくれた彼女がいる。Snackbar で働く女性だったのならばあの金髪も理解できる。それでも濃艶な感じではなく、かといって清楚でもないで、こんな娘と旅先で出会い意気投合したらさぞかし楽しいだろうかと想像してしまう。その彼女にテーブル席に案内され、そこには間隔をあけて食事が3人分置かれている。彼女は「この席は常連のお客さんが座るから、そちらがいいですよ」と教えてくれる。

本日の夕食はカツカレーということでカツとサラダはテーブルに既に配膳されており、ご飯とカレーは各自が自由に盛るようになっている。この宿が観光客相手ではないことは明らかだが、旅館に泊まってカツカレーの夕食というのは私にしても経験がない。まあ、地元で獲れた魚が食べたければ夕食を頼まずに、近くの店に行けばいい。夕食を頼まなければ朝食付き 3950 円と、これまた信じられない値段になる。

カレーは具沢山でいかにも家庭的、少し辛めの味付けが疲れた労働者の胃袋におさまるにはちょうど良いように出来ている。カツも厚く柔らかく食べやすく、なかなか美味い。



【旅館いしのまき】



【裏の Snackbar 左に旅館 右奥正面が駅】

夜遅く、テレビで東京と埼玉で震度 5 強の地震が発生したニュースが流れる。東京で震度 5 強は 10 年前の東日本大震災以来だという。本日はその震災の爪痕を見てきたが、なんと奇遇なことだと感じ入ってしまう。

翌日の朝食は 6 時 30 分からというのを、列車の発車時刻の都合で朝食開始時間を 15 分早めてもらうようお願いしており、快く対応してくれたのも何とも嬉しい。

そしてまたスナックのテーブル席での朝食だが、今朝は 8 人分のお膳が用意されているので宿泊客は 8 人なのだろうと推測しながら、朝のテレビ番組で昨夜の東京の地震のニュースを見ながら朝食をいただく。朝食の内容はワンプレートにおかずが数品並んで、ご飯、味噌汁を自由にとれるもので、昔のユースホテルの朝食の豪華版という感じだ。

宿を後にして駅に向かう私は満足している。食事も風呂も部屋も素朴で庶民的、値段どおりのそれなりの内容だが、貧乏旅行をしていた若い頃の自分に会えたような気分になり、何か温かさを感じさせてくれた。

■BRT に乗る

石巻駅で列車に乗り、最初は学生を中心に乗客がいたが、前谷地駅でワンマン列車に乗り換えると乗客は私一人になる。その私はたまたま乗った旅行者なのでいつもは運転手だけで空気を運んでいるのかもしれない。まさしくワンマン運行そのものだ。

柳津駅でワンマン列車が終わり、ここからは BRT (Bus Rapid Transit) に乗り換える。BRT とはバスを基盤とした大量輸送システムのことだが、この時は東日本大震災で被災した鉄道の代わりにバスを運行させているくらいのものだと私は思っていた。

柳津駅の女性駅員と言葉を交わすことになり、現在放送中の NHK の朝の連ドラ「おかえりモネ」の集客効果を聞いてみた。彼女の話ではその効果は新型コロナウイルスの影響もあって、ほとんど分からないという。

もともと過疎が進んでいた地域なので鉄道客は減る一方、お客が減ると運行本数を減らし、それによってさらにお客が離れるという悪循環になっていたという。東日本大震災で線路の復旧がままならないので BRT を導入したが、震災以前からそのような状況なので、震災はきっかけに過ぎなかったようだ。



【舗装した列車用トンネルと信号】

私が BRT に乗り込むと既に 2~3 人の乗客がいて、間もなく走り出す。私は単にバスが普通の道路を走るだけだと思っていたが、そうではない。列車が走っていた線路をアスファルトで舗装して BRT 専用道路にしており、トンネルや鉄橋も鉄道のを流用しているので快適で渋滞もない。線路は単線だったのでトンネルですれ違いができないために信号機があって時々止まることはちょっと想像していなかった。

実際に BRT に乗ってみると、BRT は地域住民にとってはメリットも多いと感ぜられる。バスなので街の中まで入ってくるようになり、例えば病院や市役所にも直接乗り入れている。さらに時刻表を見る限り、運行本数は柳津駅までの鉄道の 2 倍以上はある。これは地元にとっては受け入れ易いだろう。案外、ひょうたんから駒かもしれない。

■防潮堤

BRT の車窓からの景色は、昨日見ていた景色と少し変わってきている。それは防潮堤が高くなって頑丈のものになっているからで、高台の土地には新しく建てられた家々も多く見られる。

宮城県から岩手県の陸前高田市に入る。津波で流されなかった松がただ 1 本残る “奇跡の一本松” があり、それを駅名した BRT 駅は防潮堤で囲まれたただっ広い土地の真ん中にある。土地は整地されているが建物はあまりない。防潮堤で守られてはいるものの、かつての住民はここで暮らすかどうか悩んでいるのだろうか。



【高さ 10m 以上の防潮堤 奇跡の一本松付近】

三陸はリアス式海岸で有名だ。リアス式海岸とは海と陸が入り組んでいる地形で、海岸線は湾が連なり、出入りに富んでいる。

その語源はスペイン北西部のガリシア地方の山地に発達する細長い入り江のことで、現地の言葉で入り江を “リア” と呼び、それが多くあるので複数形の “リアス” になったという。残念ながら私はそこには行ったことがないが、機会があれば本家本元のリア、リアスを見てみたくなった。

北上するにつれて、リアス式海岸の傾向がより強くなってくる。この傾向が強くなると入り江から内部に入るとどんどん幅が狭くなるので、津波が押し寄せて奥に入るほど高くなって増幅するように作用する。だからこの地域では防潮堤の高さは優に 10m を越えるほどになっている。

高く頑丈な防潮堤によって海と街が完全に分離されている。何と表現すればいいのか難しいが、それはまるで刑務所の塀のようで、外界つまり海と人間の生活場所を完全に遮断している。生命の源である母なる海を拒んでいるようにも感じられ、捉えようによっては人工都市とでもいうもので、私には 「人間の力だけで生きていけるさ」という挑戦状のようにも感じられた。

第三章 三陸鉄道

■いよいよ三鉄に乗る

BRTの終点の盛（さかり）駅に着く。岩手県大船渡市にある盛駅はかつてのJR盛駅で、隣に三鉄の盛駅が建っている。その2つの駅のバランスに何故か笑ってしまった。鉄道とバスを比較して優劣をつけるのはいかなものなのかと思いつつも、バス駅が堂々としているのに対して三鉄の鉄道駅は取って付けたような駅舎になっている。

その取って付けた三鉄盛駅で全線2日間乗り放題の切符を購入して、いよいよ三鉄に乗る。



【左が三鉄の盛駅 右がJRの盛駅】

車内はとても明るく、内装はリニューアルしてシートやテーブルは新しい。トイレはローカル列車のものとは思えないくらい綺麗で、三鉄の心意気のようなものを感じる。

車窓からの景色は童謡「汽車」の歌詞を思い出す。それは「今は山中、今は浜、今は鉄橋渡るぞと、思う間も無くトンネルの闇を通過して広野原」そのものだ。

三鉄を楽しんでいると列車はやがて釜石駅に到着する。釜石市は「鉄と魚とラグビーの街」というキャッチコピーを使っている。私がだいぶ前に訪れた時には鉄もラグビーも元気だったが、今ではその2つとも衰退した。それでも2015年に「明治日本の産業革命遺産 製鉄・製鋼、造船、石炭産業」として世界遺産に登録された「橋野鉄鉱山」がある。そして2019年に開かれたラグビーワールドカップで少し息を吹き返したようにも感じられる。

釜石から内陸に向かってJR釜石線が延びていて東北新幹線にも繋がり首都圏からのアクセスはいい。やはり製鉄が盛んな頃に鉄道が敷かれたためで、当時のこの街の繁栄はこの地方では別格だったのだろう。それは駅舎にも残っているようで、三鉄の駅舎もなかなか立派だが、JRの駅舎はさらに立派でとても太刀打ちできない。

“太刀打ち”などという表現を使ってしまうこと自体、私は無意識に三鉄を応援していることに気が付く。JRという巨大資本から切り離されても自分たちの力で精一杯踏ん張っている姿がそんな気持ちしてくれるのだが、そう感じるのは私だけではないだろう。



【三鉄の列車の車内】

■ひょっこりひょうたん島

本日の宿を予約している陸中山田駅までの間で、どこかの駅で下車することにした。一度降りると次の列車は2時間後にしか来ないため、降りる駅は一つとして、どこで降りるかを調べていたら大槌駅の近くに面白い島があることを三鉄のパンフレットで発見する。

それはNHKの昔の人形劇「ひょっこりひょうたん島」のモデルになったという蓬莱島で、2時間もあるので駅から行けないこともない。

大槌駅に着くと驚いたことに駅舎がひょうたんの形をしている。駅員に聞くと住民の声でこういうデザインになったという。

蓬莱島まで駅から車で10分(約3.3km)と書かれている。歩いても往復1.5時間もあれば行けるだろうと思いつつも、少し早い足取りで歩き始める。

いざ歩き始めると結構遠い。ここでも入江を囲むように大きな防潮堤が建設されており、それを迂回するように道路ができていたので簡単には行けない。せめて防潮堤の上を歩ければと思うが工事中のためか侵入禁止になっている。工事が終われば上を歩けるようにしてもらえるとありがたい。

蓬莱島に見える埠頭までやってきた。島は細く低い防波堤で繋がっているので上陸しようと思えば上陸できるが、埠頭から回り込むのでそれなりの距離があり、上陸せずにもう少し近づいて写真撮影をする。

蓬莱島は確かにひょっこりひょうたん島だ。ただサイズはずっと小さい。灯台と神社があって街や港の守り神になっているということだろう。昨日巡った浦戸諸島のどの島にも神社があったのと同様に、こんな小さな蓬莱島にも神社がある。人々は海を神と敬い、多くの恵みをもらい、時には怒りを鎮めてきたのだろう。

帰り道で釣り糸を垂らしている女の人がいる。年の頃なら 40 才くらいだろうか。何が釣れるのか聞くとメバルという。女の人が一人で夕方から釣りに来ることが珍しいので、私がいろいろな質問をすると、「そんなに珍しいことですか」と言いながら笑顔で答えてくれた。

夕飯のおかずはスーパーマーケットにあるものではなく母なる海にあるということだ。そういえば NHK の連ドラの「あまちゃん」も三陸を舞台にした海女のドラマだった。

多少時間があるので城山公園がある小高い山に登る。「3.11 希望の灯り」という火が灯っており、蓬莱島とそれを模した大槌駅舎の両方を見ることができる。しかしながら、その間には高く分厚い防潮堤がそびえ立っている。



【蓬莱島】

【大槌町 駅前と防潮堤と海】



【3.11 希望の灯り】



【大槌駅の駅舎】

■レトロ列車

大槌駅で待っていたら赤茶色、レンガ色とでもいうような格調高いレトロな車両がやってきた。乗り込むと外観だけでなく内部もレトロ感いっぱいでも尚且つ格調高い。椅子やテーブル、照明、カーテンまで含めて、全てアンティークを使用している。いや正確にはアンティークとはフランス語で「古い、骨とう品」の意味なので、私が今見ているそれらは古くなく、むしろ新しい。従ってアンティーク調、古い雰囲気をかもしだしているだけだが、何とも素晴らしい。残念なことに、こんな素晴らしい車両なのに乗客は私以外に2人しかいない。



【レトロ列車の車内】

この車両に限ったことではないが、今まで乗ってきた三鉄の車両はボックス席で対面して座るようになっており、その真ん中には比較的大きなテーブルが置かれている。

私はそのテーブルに地図やパンフレット、時刻表を広げてこれからの旅の一人作戦会議を開いている。もちろんテーブルにはビールとつまみも並んでいるから、全くもって贅沢な作戦会議になっている。

■陸中山田に泊まる

列車は陸中山田駅に到着する。私はこの陸中山田の“陸中”、あるいは奇跡の一本松のあった陸前高田の“陸前”という地名に着目している。それは旧国名の付け方は、例えば越前、越中、越後あるいは備前、備中、備後のように都から近い順に前、中、後と付けているので陸前、陸中があれば必ず“陸後”もあるはずだ。その証拠に3つの陸で三陸と呼ばれている。この“陸後問題”が今回の私の旅の隠れたテーマになっている。

駅にいた博学そうな人に唐突と知りながらも陸後〇〇という地名を知っているかと訊ねてみるが、残念ながら陸中までしか聞いたことがないという。

本日の宿は陸中山田駅から徒歩3分の「うみねこ温泉 湯らつくす」になる。スーパー銭湯に宿泊施設を併設したような宿で、どちらかという温泉目当てに予約した。

チェックインして早速その温泉に浸かるが、どうも温泉という感じがしない。温泉ソムリエの資格を最近取った私には何となくわかる。そういえばチェックイン時に会計を済ませたが、入湯税を取られなかった。さらにどの温泉に行っても必ず掲示されている温泉成分表も見当たらないから、やはり温泉ではない。温泉でないならば“うみねこ温泉”という名前はいただけない。

せめてもの救いはサウナがあることで、サウナ大好きの私にはこちらの方がありがたい。

この施設は地元の人々の憩いの場所になっているらしく、和気あいあいとした雰囲気の中で岩手弁が飛び交っている。方言がきつくて私には会話の半分くらいしか理解できないが、三陸の漁師街にきたという実感が湧く。

温泉には騙された感があるが、思わぬ収穫もあった。それは夕食がとても豪華で、地元で獲れたらしい鰹、貝、鮭の刺身、鯨の竜田揚げ、鱈と貝の鍋、鯛の煮つけもある。配膳してくれたおばさんに「これ全部地元のもの？」と聞くと「鯛は、ここの社長が宮城の出なので宮城から運んできているけど、他は全部地元だよ」という。これだけの夕食が出て 2 食付き 9000 円とは、さすがに水揚げ豊富な三陸の漁港の街だ。

翌日の朝食も朝 6 時 30 分からというのを今回もお願いして早めてもらった。そしてましても快く応じてくれたことが実に嬉しい。

■宮古

宮古駅で降りる。宮古駅は珍しく三鉄と JR が同じ駅舎に入っている。元は同じ駅だったので当たり前なのだが何故か安心する。

改札口にいた若い女性駅員に三鉄か JR かどちらの駅員かを訊ねると三鉄だという。ついでに三鉄の魅力を聞いたらいろんな列車があることだと言っていた。確かにいろいろな列車がある。昨日乗った普通の列車、格調高いレトロ列車以外に、盛でもらった三鉄のパンフレットには、こたつ列車、震災学習列車、お座敷列車などもある。団体貸し切りは日常茶飯事らしく、昨日の始発駅の盛で乗り込む時に入ってきた列車は団体と表示されており、ツアー客らしき団体客が降りてきた。



【JR と三鉄の宮古駅】

彼女があまりに若いので失礼ながら年齢を聞いてみたくなった。ここで年齢を聞くこと自体が何の脈略や必要性もなく、いやらしい中年おじさんだと思われるのを覚悟で聞いてみると、彼女は快く「20 才（はたち）です」と答えてくれる。

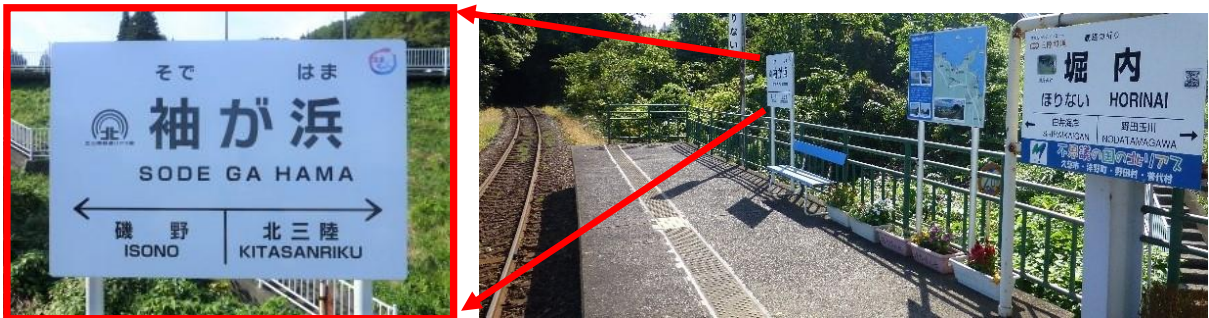
私はやっぱりと思いつつ、そして安心する。私は若い人が仕事を任せられ楽しくそして一生懸命働く姿がとても好きだ。彼女の作り笑いでない素朴な笑顔にそれを感じた。

宮古の駅前通りを少し歩いているとある病院の外壁に東日本大震災で津波がここまできたという印がある。地面から 1.5m 位の高さだろうか、宮古駅は海岸から 2km ほど内陸にあるにも関わらずだから、何ということだろう。

■堀内

堀内（ほりない）駅近くの大沢橋梁にさしかかると列車は徐々に速度を落とし、そして停車して運転手が車内放送を始める。この橋梁が三鉄で最も有名な景観で、ポスターなどに良く使われているという。

堀内駅で降りる。この駅は NHK の朝の連ドラ「あまちゃん」では「袖が浜駅」という駅名で頻繁に登場していた。その袖が浜駅の表示板がホームに残っている。



【堀内駅のホーム 撮影で使った「袖が浜」の表示板と本来の「堀内」の表示板】

運転手が説明してくれた大沢橋梁を下から眺めるために歩いて行くが、残念ながら上りも下りも列車は1時間以上来ないので仕方なく列車のない橋梁の写真を撮る。私たちが良く目にする橋梁や鉄橋の写真には必ず列車が走っており、そこに列車がないと何か間が抜けたものになっている。

それを補うように大沢橋梁の背後には国道45号線の赤い立派な橋が架かっている。

小さな漁港の隣の岩場に「まついそ公園」という公園がある。水洗トイレがあってベンチや東屋もあるので気候の良い時季には家族連れやカップルが海遊びに来るのだろう。

しかしながら今は私一人しかいない。逆にそれはこの環境を独り占めできることになり、30分くらいだろうかベンチに座って海を見ながら物思いにふける。海のエネルギーをもらい若返ったような気分になる。やはり母なる海は生命の源なのだろう。



【大沢橋梁】



【まついそ公園】

ここにも指定非難場所を示す案内看板があって、上に登る長い階段が新設されている。今回の旅ではどこに行っても同様な看板があり驚かなくなってきたが、この階段はまだ新しく、上りが急で実に長い。本当にこの地域の行政は防災対策を徹して行っていると感じ入ってしまう。

堀内で列車に乗って間もなく、高さ 33m の安家川橋梁でまたスピードを落としてくれた。ここも三鉄の名物橋梁とのことで、かなりの高さになっている。鮭の孵化場が眼下に見え、昨夜の夕食に地元で獲れたという新鮮な鮭の刺身が出てきたことを思い出した。

■ 終点の久慈

三鉄終点の久慈駅に着く。ここは JR 八戸線の終点でもあり JR の駅舎の隣に三鉄の駅舎がある。この駅舎は決して JR に負けていない。乗降客もこちらの方が多く、むしろ勝った気分になる。



【左が三鉄の久慈駅 右が JR の久慈駅】

駅から徒歩圏内に人気のラーメン店があるというので行ってみると既に 10 人位が外で並んでいる。11 時開店ということだが、まだ 10 分くらいしか経っていない。それほど人気の店ならば相当に美味しいだろうと私も列に加わる。すると間もなく私の後ろに熟年の夫婦が並んだので、何となくその夫婦と話をし始める。夫婦は隣の青森県の八戸市に住んでおり 50km くらい離れているので、1 時間かけて車で来たという。

私は「この店は何ラーメンが美味しいのですか？」と旦那に聞くと、彼は「カツラーメンですよ」と教えてくれる。私は「揚げたカツが入っているのですか？」と聞き返すと、「そうですよ」と返ってきたが、よく考えれば、いやよく考えなくても揚げているからカツなので揚げていないカツは存在しない。私はバカな質問をしたと思いながら「では、ボリュームたっぷりですね」とお茶を濁した。そんな夫婦との会話を楽しんでいるうちに、やがて入店になる。

入店して座ると直ぐに店員が注文を聞いてきたので、「一番のお勧めは何ですか？」と私が聞き返すと「普通のラーメンです」と言う。

私は「人気はカツラーメンですよ？」と再度聞き返すと「いえ普通のラーメンです」と店員が答える。

私は「いえ、一番よく出るラーメンは？」と再再度聞き返すと、店員は少し呆れた顔をして「それでは、お客さんのお好みでどうぞ」とやや強い口調に変わる。私は少しだけ陰悪な空気を感じながらも夫婦が教えてくれたカツラーメンを注文した。後から入って来た何組かのお客もカツラーメンを注文している。



【「千草」のカツラーメン】

そのカツラーメンが私の目の前に運ばれてきた。確かに揚げたてのカツが乗っていて、薄いカツなので比較的食べやすい。むしろチャーシューの方が分厚くて、かなり食べ応えがある。味は魚介系のだしで醤油ラーメンとしてあっさりといい味で仕上がっている。カツを入れなくても十分にラーメンとして通用するようにも思える。

あえて言えばカツがそのあっさり味を邪魔しているようにも感じられる。

その感想が私の頭をよぎった時に、店員が普通のラーメンを勧めた意味が理解できた。

これは私の勝手な推測だが、この店では当初カツラーメンはメニューになかったが、何かの拍子でカツを乗せたらインパクトがあるので評判になってしまった。カツラーメンは売れてはいるが、店はいくまでも魚介系のあっさり味にこだわりたいのだろう。

だとすればそれは嬉しい誤算で、やはり新しいことに挑戦した結果なのだろう。

■陸後問題が決着

ラーメン店の外で待っている間、久慈の 50km も北の八戸から来たという夫婦は博識がありそうだったので、私は今回の旅の隠れテーマの陸後問題を質問してみることにした。

私は「旧国名は越前、越中、越後のように都から近い順に前、中、後と付けているのが習わしで、陸前、陸中があれば陸後という地名があるはずで、その証拠に 3 つの陸で三陸と呼ばれていますよね、今回はその陸後を探しに来ました」と説明すると、旦那は「面白いことを調べていますね」と言いながらも、やはり陸後は知らない様子だった。

すると奥さんは「それならば陸後があっても不思議ではないですね」と言いながら興味深いことを話し始めた。「陸後は聞いたことがないけど、下北半島の方の陸奥（むつ）は陸の奥と書きますよね。これは陸後のなごりでは・・・」と。

私はすぐにハッとした。何かで頭をパッカーンと叩かれたような感じだ。

早速スマホで調べてみる。

奈良時代には東北地方の東側は陸奥州（りくおうしゅう）、それで奥州と呼ばれ、やがて都に近い現在の福島や宮城が独立して北の部分が陸奥で残り、さらに分割されて陸前、陸中ができたが、最も奥にある地域は陸後にならずに陸奥のまま地名が残ったという。

私は胸のつかえが一気に取れた。

■久慈で折り返す

久慈駅で三鉄を折り返して今度は上り列車に乗り込む。すると阪急交通社のツアー客 30 人程が乗ってきた。そして彼らは 7 駅目の譜代駅で降りた。

団体観光旅行の場合は三鉄に全部乗る時間もないので、エキスの部分だけに乗る。その意味で三鉄の見どころは久慈から譜代までだと阪急交通社の企画担当者は考えたのだろう。

ツアー客が降りて、私の隣の席に座っていたおばあさんが一人だけ残った。てっきりツアー客と思っていたがそうではなく、相手も私が個人の観光客だと知ってから、いろいろ話しかけてくれる。しかし方言がきつくて何を言っているのか断片的にしか理解できない。

そして高くそびえる防潮堤の前を列車が通過すると、おばあさん何か言い始める。おそらくはこんなことを言っているのだろう。

「昔はこんなもんはなかったよ、あの奥に海があって、今は海が見えなくなった」と。

どうやら、おばあさんは防潮堤をあまり歓迎していないらしい。子供の頃からずっと見てきたこの地域の原風景がなくなったことが寂しいのだろう。

第四章 気仙沼

■アコモイン気仙沼

三鉄から BRT に乗り換え、宮城県の気仙沼まで戻って来る。

本日の宿「アコモイン気仙沼」もまた変わった宿だ。インターネットで見た時はちょっと洒落た宿かと思っていたが、実際に来てみると全く予想をしていない構造になっている。

2 階建ての軽量鉄骨のアパートのような比較的新しい建物が 3 棟並んで建っており、真ん中の棟にフロントやロビーがある。両隣の棟とは通路で繋がっているのも、チェックインすると通路を真っすぐ行って階段を登って左に行ってくださいなどと案内された。



【アコモイン気仙沼の正面玄関】

この宿には大浴場があるが、一度外に出ないと行けない独立した別棟になっている。その別棟はブロック塀で作られており、とはいえそれなりにお洒落に仕上がっている。中に入ると5m×3mくらいの湯船と体を洗うカランは6つ、必要最小限ながらよくできている。

湯船に浸かるが、言うまでもなくこの湯は温泉ではない。ブロック塀が少しむき出しになっている部分もあって、なぜか私は災害時に自衛隊が設営するテントの風呂が頭に浮かんだ。自衛隊の風呂には入ったことがないが、イメージは何となくそんな感じがする。

さらにこの大浴場は男性専用で、女性用はない。

現在の観光地の宿の利用客は女性の方が多く、このホテルは何という大胆な戦略をとっているのかと驚くが、それはこのホテルの開業の経緯によるものかもしれない。実は私には東北地方で建築の仕事をしている友人がいて、以前にその彼から聞いた話を思い出した。

東日本大震災の復興のためには全国から多くの建築作業員を受け入れる必要があったが、当時宿泊施設は全く足りない状況だったという。そのためまず宿泊施設を早く大量に作る必要があつて軽量鉄骨やユニットハウスで宿を作ったという。この宿もその頃にできた施設で、市街地からやや離れた高台にあつて津波被害がなかった場所にある。当時は復興後の都市計画も不透明なために解体しやすい建物にする必要もあつたという。

このことを思い出した結果、宿の場所や造り、男性専用大浴場も理解できる。

部屋に入ると軽量鉄骨といえども普通のビジネスホテルと同じになっている。それでも驚いたのはテレビで、大手ホテルチェーンにあるようなホテルの案内などの画面が表示されており、館内案内やテレビ放送など選ぶようにできている。いわゆるビデオ・オンデマンドを取り入れており、まるで飛行機のエンターテイメント・システムのようにになっている。飛行機との違いは、コンテンツには映画や情報提供番組の他にアダルト向けも用意されており、ホテルでアダルト向けがあつても決して珍しくはないが、これも無料ということに驚く。

翌朝の朝食時に宿泊客を見て分かったことは、開業当時のなごりか仕事で宿泊している男性客が非常に多く、ライダーも結構いる。これならば男性専用浴場だけになっていることや、アダルトビデオのサービスも理解できる。

朝食付き 4800 円の価格も魅力的で、新しいスタイルに挑戦をしていると感じる宿だった。

■気仙沼大島

最終日の本日の予定は、現在放送中の NHK の連ドラ「おかえりモネ」の舞台である気仙沼大島に寄って帰宅するだけになっている。

部屋を7時30分に出て、フロントで気仙沼大島への行き方を聞いたが、本土と島と結ぶ気仙沼大橋ができてから船はなくなったのでその橋を渡って行くしかないという。島へはバスが出ているが何処から出ているかは知らないようだったので、私はとにかく街の中心の気仙沼港に行くことにし、そこから島にはバスか歩きで行けばいいとたかをくくっていた。帰りの列車の時刻は気仙沼駅発 11 時 30 分なのでたっぷり時間があるので何とかなるだろうと思って出発したがこれが甘かった。

気仙沼港に着き、案内所で聞いてみると、やはり島に渡る船はない。島に行くバスの時刻は10時台なので、帰りの時間を考えると到底間に合わない。島の中央部まで約10kmくらいなので歩いて行くと2時間以上かかるからそれも無理だ。タクシーを使う手もあるが片道で5000円くらいする。

それでも私はタクシー利用を少し考えた。しかし5000円を費やす意味や価値が見当たらない。それはそもそも島に渡る理由がないからで、連ドラの舞台というだけで何となく島に渡ればいいと思っていて、何を見たいとか、何を食べたいなどの明確な目的がないことに気が付く。

これは反省すべきことだ。

明確な目的があれば5000円を使う価値が見いだせる。単に島に渡ることだけが何となくの目的ならばバスの時間を調べておくかレンタカーを考えるべきだった。あえて目的が無いことを楽しむのならば、翌日の予定もないので遅くなってもいいから帰りの時刻を気にしてはならなかった。

結局、私はそれらのどれにも当てはまらない極めて中途半端な道を選ぶことになってしまった。

だから反省しきりで、やはり旅には目的が必要だ。無目的も含めて、それを明確にしておくことが旅で後悔しないコツだと思う。

反省しながらも港の案内所であれこれ聞いてみると、島に渡るよりも観光遊覧船に乗った方が連ドラの撮影に使った場所などが良く見えると言う。撮影に使用した牡蠣イカダを島から見るには私有地なので入れないという。

そもそもこの案内所が入っている建物「気仙沼市まち・ひと・しごと交流プラザ(PIER7)」には連ドラの中で出てくるようなコミュニティFMのスタジオもあり、建物そのものも各シーンでよく登場している。

約50分間、観光遊覧船に乗るといろいろな気づきがある。まず、私が気仙沼大橋だと思い込んでいた正面の大きな橋は実は高速道路の橋で、気仙沼大橋はもっと奥にあって比較的小さい橋だとわかる。撮影に使われた牡蠣イカダには目印の白い旗まであり、その奥にある漁具の小屋はドラマに出てきたような気がする。



【気仙沼大橋】



【連ドラ使われた白旗のある牡蠣イカダ】

それにしてもテレビドラマの威力は凄まじい。私にしても野次馬根性であてもなく島に行こうとするのだから、地元は喉から手が出るほど欲しいものだろう。

ただしそれに頼り過ぎると単なるブームで終わってしまい、祭りの後の寂しさだけが残る。私はそんな街を多く見てきた。

■防潮堤に思う

帰りは気仙沼駅ではなく多少近くて平坦な南気仙沼駅まで海を見ながら歩く。

魚市場の建物には津波がここまできたという印があって、壁面のかなり上にある。私の身長の上3倍以上はあるから道路から5~6mだろうか。海面からは10mくらいかもしれない。

そういえばここ気仙沼では防潮堤を見かけない。

その理由を少し調べてみると、防潮堤建設には賛否両論あってなかなか決まらなかったという。一度決定した計画も白紙撤回され、規模の縮小なども続いた。実に複雑な問題だということが分かる。

賛否両論の意見はというと、賛成意見はやはり安心安全が最優先、今は批判されても将来必ず恩恵を受ける時が来るとか、建設費用が地元負担のない今のうちに造るべきだという本質からずれた意見もある。一方で反対意見は、高ければ高いほど海が見えずに津波来襲に気づかない、壁に囲まれた刑務所みたい、磯や砂浜がなくなって海の恵みがなくなる、大切な税金がもったいないというのもある。賛否それぞれ価値観の違いから生まれている。

行政の基本的な考え方は安全安心なので、気仙沼では最終的には建設することで決着しているというが、計画変更もあり、工事は遅れているらしい。近隣の自治体の中では防潮堤建設をしないで高台移転や避難方法の確立など別の手段で安全を確保するという方針を出しているところもある。

元技術者の私もどちらかというと防潮堤を支持しない。それは科学技術には限界があって人間が自然に挑んでも絶対にはかなわないという発想で、どんなに高い防潮堤を造ってもそれを上回る津波は必ずやってくると思っている。同様のことを専門家も言っており、防潮堤は絶対ではなく被害を少なくするという意味で“減災”という考え方をしている。

そうだとしてもその効果に対して失うものは決して少なくはない。

終章 旅の記録

■温泉評価委員会

私は温泉宿を評価する温泉評価委員会、通称「おひょい」を立ち上げている。それは温泉宿に泊まった時に組織される勝手気ままな委員会で、委員は同行した人になる。各項目を5段階で評価し、委員会として評価値を算出する。

今回は温泉宿ではなかったが、温泉以外の評価を参考のために残しておく。

評価基準として5は驚き感動、4は普通に良い、3は可もなく不可もない、2は普通に悪い、そして1は失望落胆としている。

「旅館いしのまき」は泉質-、風呂3、料理4、コスパ5、サービス3、建物・部屋4、立地環境4、総合点3.83になった。

「うみねこ温泉 湯らつくす」は泉質-、風呂3、料理5、コスパ4、サービス3、建物・部屋3、立地環境4、総合点3.67になった。

「アコモイン気仙沼」は泉質-、風呂4、料理-、コスパ5、サービス3、建物・部屋4、立地環境3、総合点3.80になった。

■旅の記録

実施は2021年10月7日(木)～10日(日)の3泊4日、その行程を以下に示す。順番が本文と異なる部分もあるが、この記録の方が実際の行程を示している。そして4日間で歩いた歩数は合計で93756歩になった。

- ・第1日目横浜 5:25→東京 5:52、東京 6:04→仙台 7:58、仙台 8:09→本塩釜 8:37、徒歩移動(約10分)してマリゲート塩釜 9:30→桂島 9:53、桂島散策、10:55頃に野々島上陸し散策、11:50頃に朴島着上陸し散策、12:07寒風沢島上陸し散策、寒風沢島 14:08→マリゲート塩釜 14:54、本塩釜 16:51→石巻 17:49、駅から徒歩2分の「旅館いしのまき」到着歩数は31094歩
- ・第2日目石巻 6:51→前谷地 7:11、前谷地 7:33→柳津 7:56、柳津 8:14→気仙沼 10:10、翌日泊まる宿までの経路を下見、気仙沼 11:00→盛 12:17、盛 13:00→釜石 13:51、釜石 14:25→大槌 14:42、蓬莱島まで徒歩往復し城山公園と駅周辺を散策、大槌 16:39→陸中山田 17:03、駅から徒歩3分「うみねこ温泉湯らつくす」到着歩数は22977歩
- ・第3日目陸中山田 6:49→宮古 7:32、宮古 7:52→堀内 9:00、大沢橋梁と松磯公園見物堀内 10:37→久慈 11:06、「ラーメン千草」にて昼食、両部鳥居のある巽山公園を散策、久慈 12:00→盛 16:35、盛 16:51→気仙沼 18:19(花火大会の渋滞によって15分ほど遅延)「がんこラーメン味噌家」にて夕食、「アコモイン気仙沼」到着歩数は15751歩
- ・第4日目7時30分宿を出発、徒歩約40分で気仙沼港へ、観光遊覧船に50分間乗り、気仙沼 11:30→柳津と前谷地で乗り換え→14:14石巻、市内を散策し、石ノ森漫画館前の「いしのまき元気いちば」で「サバだしラーメン」を食し、石巻 15:54→仙台 16:53、仙台 17:25→東京 19:28、東京 19:41→横浜 20:07歩数は23934歩

費用は約 5.5 万円になった。交通費は 31030 円、宿泊費は 18750 円、その他食事や飲み物、土産などで約 5000 円使った。

交通費の合計は 31030 円で、詳細は以下に示す。

- ・ JR 線 横浜から盛までの往復 23180 円（ジパング倶楽部の最初に使う 2 割引適用）
- ・ 三陸鉄道 全線フリー乗車券 6100 円
- ・ 塩釜市営汽船 塩釜→桂島 520 円、寒風沢島→塩釜 630 円
- ・ 気仙沼ベイクルーズ観光遊覧船 1600 円

宿泊費の合計は 18750 円で、詳細は以下に示す。

- ・ 旅館いしのまき 4950 円（2 食付き）
- ・ うみねこ温泉湯らっくす 9000 円（2 食付き）
- ・ アコモイン気仙沼 4800 円（朝食付き）