

第4章 真岡鉄道

第1節 5月3日（木）：茂木～益子

茂木(13:06)～天矢場(13:55)～笹原田(14:06)～市場(15:18)～多田羅(16:24)～七井(17:08)～益子(18:15)

第201回目のウォーキングは、2007年5月4連休の初日である3日（木）に挑戦する。この連休は6日（日）を除き晴との予報であった。本日も予報通り天気となった。4時半に起床し、南林間5時48分発の電車で代々木上原（6時37分）、北千住経由（7時14分）でJR石岡駅まで行く。石岡駅には8時34分頃到着。石岡から鹿島鉄道に乗り換え、8時53分の電車で銚田駅（9時46分）に行く予定であった。そこから石岡に向かって27.2Kmの営業距離の踏破を考えていた。しかし、平成19年3月末をもって廃線となったとのことであった。最近開通したつくばエクスプレス線と対照的になった。



それで止むを得ず、8時46分電車に乗り東京方面に引き返す。どの線路にするか迷う。北千住まで引き返し、東武宇都宮線にするか、流山鉄道にするかそれとも真岡鉄道（もおか）にするか思案する。思案の結果、取手から関東鉄道に乗り換え、下館に出て真岡鉄道に挑戦することにする。しかし、下館駅で気づいたのであるが、遠回りのア

クセスを選定することになる。真岡鉄道の場合、友部に出て水戸線を利用すべきであった。東武宇都宮線の場合も同様だろう。取手発9時56分の電車で下館駅（途中水海道で乗り換え）に向かう。関東鉄道は平成16年に踏破したので、線路から見える風景や駅名は懐かしかった。11時20分頃到着する。真岡鉄道の茂木（もてぎ）行きは12時1分までダイヤなし。40分位の時間を利用して、駅前の桜井でそばを食べる。親切そうな駅員の宮本さんという方とウォーキングに関し数分立ち話をする。「本日、函館からのお客さんがあった。石岡からは友部経由の下館が早かったでしょう。」等の情報を得る。確かにそうであった。後悔するが時既に遅かった。



茂木駅

真岡鉄道も国鉄時代、第3セクターの鉄道であったとのこと。2両編成の非電化鉄道で単線であった。ワンマンカーのため、各車両とも出入り口は2箇所であった。乗車口は後ろの車両、下車は前車両となっていた。長い対面式の椅子であった。身延線や中央線（塩尻から中津川）のワンマンカーとアナウンスの声が異なっていた。身延線や中央線のように「下さい」が印象的なイントネーションではなく標準的であった。ダイヤは概ね1時間に1本程度であった。久下田（くげた）駅は宇都宮線踏破の際見たことのある駅名であった。途中、真岡（もおか）、西田井（だい）、益子（ましこ）、市塙（いち はな）そして茂木（もてぎ）と誤って読む恐れのある駅名が多々あった。真岡駅には真岡鉄道の基地があった。益子駅は駅員がいて、全車両のドアが開く。市塙駅で上り電車と離合する。沿線には三脚を据えた鉄道マニアが多数いてSL列車等の写真を撮っていた。真岡鉄道は概ね水田の真ん中を走っていた。西田井辺りから小高い山が沿線近くに登場する。水田では田植えの時期を向かえ農家は忙しいそうであった。この連休を利用して植えるのであろう。一昨年までは私も田植えで香川の方に行ったものである。しかし、昨年父が3月他界したため田植えへの作業はお役御免となった。もと国鉄だけあり、車内から見る限り鉄道には幹線道路があり、大きな川もなく歩きやすそうなコースであった。



矢手場駅

茂木駅には13時6分到着。駅舎には観光等の目的で沢山の人がいた。駅にはSL車と乗客を乗せる3両編成の車両があった。鉄道の右側を歩き、瑞岩寺踏切から左側（13時17分）に出る。13時26分、直径3m位の水車を見る。国道294号（国道123号）を通り、天矢場駅（13時55分到着）を目指す。笹原田の地名は確認できたが、笹原田駅をクリアできず。14時茂木町から市貝町に入る。



S L 列車



市埴駅

14時40分、上りSL列車を捉える。15時18分、8角形の駅舎をもつ市埴駅に到着。出入り口の左右の壁面には力強い英雄の像が描かれていた。15時32分、校庭前の道路に面した柵には子供達の作品（花火大会、運動会、ピアノ演奏会等）がずらりと飾られていた。16時5分、守谷手前で対面した小貝川（一級河川）と再度対面する。万歩計で60歩あった。この川に沿って小貝川・桜川サイクリングロードがあった。道路をカ

ーブして進む。本日はウォークマンが電池切れのため、中日＝巨人戦を聞きながらの歩きとなる。川上と木佐貫の投げあいで途中まで1対1で進む。8回の表を終わり5対1で巨人がリードする。8回の裏5対2でTBS ラジオが終了となる。結果的には5対6でさよなら負けを喫する。誰が打たれたのか新聞も読む気にならない。



16時24分、多田羅駅に到達。駅前には理路整然とした自転車置き場があった。16時45分、太平洋益子コースへの案内板（左2Km先）があった。17時8分、ガラス張りの壁面をもった駅舎である七井（なない）駅に到着。駅前には七井タクシーの事務所があった。女性のドライバーに真岡鉄道の戸頭温泉への路を聞かれる。適切に対応する。その後、大場川に遮られ5分程度ロスする。大通りに引き返し対処する。17時40分、北中八幡宮前（樹齢800年のけやきあり）を通過。北浦橋前で18時の鳥のサイレンを聞く。18時8分、鹿島神社前を通過。益子駅には18時15分に到着。駅舎はシーソのような仕掛けをもつユニークな建物であった。駅には貸し自転車があった。沢山の観光客がいた。18時30分のワンマンカーで下館駅へ。途中真岡駅で下り列車と離合。下館から17時34分の電車で小山へ。20時1分の新宿湘南ラインに乗り自宅へ。自宅には22時55分到着。本日の万歩計は40,773歩であった。本日の運賃は往復で5,820円要す。うち真岡鉄道の運賃は1,740円（行き1,000円）だった。4,000Km踏破に23Kmと迫る。



第2節 5月5日（土）：益子～下館

益子(9:35)～北山(10:50)～西田井(11:24)～北真岡(12:22)～真岡(12:55)～
寺内(14:36)～久下田(15:41)～ひぐち(16:31)～折本(17:05)～
下館二高前(17:46)～下館(18:30)

真岡鉄道の締めは、5月5日（土）こどもの日、晴天の中挑戦する。本日で7年前の5月連休から始めたウォーキングの営業距離が4,000Kmを突破できる。すなわち、下館駅手前の下館二高前である。4時半に起床し、南林間5時半の始発で下館駅を目指す。昨日は家内と三男坊の3人で藤沢にある焼肉専門店に行った。沢山の先客がおり2時間待ちとなった。でも2時間待ちしても並ぶ価値がある店だった。肉がソフトで厚く美味しかった。自宅に帰ったのは23時を過ぎていた。連休のいい思い出ができた。それで寝不足気味ではあったが、昨日精力をつけたので早起きできた。

新宿6時28分、赤羽根6時47分、大宮8時16分、小山8時28分、下館8時50分と電車を乗り継いで、本日ウォーキングのスタートである益子駅には9時35分到着。下館駅の西側は常総線（関東鉄道）、東側はJR線と真岡線があり、それぞれ自由に往来できた。ただし、関東鉄道を下車する場合には乗車券の点検があるが。下館駅ではJRの駅員1名と真岡鉄道の駅員が2名いて、窓口業務をしていた。下り水戸線ホームを鎖で2分割し、半分はJR側、残り半分は真岡鉄道側となっていた。まだまだ20年前にJRから独立した痕跡が随所に残っていた。粗末な真岡鉄道改札口前には、真岡鉄道の宣伝チラシ2種類があった。途中、久下田駅と西田井駅でも上り車両と離合があった。久下田駅や真岡駅には駅員がいて、2両編成の車両が一斉にドアを開いた。本日観察してわかったのであるが、グリーンと赤模様である車両は17時位までは2両編成、それ以降は1両であった。それから車内でわかったのであるが、「下さい」は身延線や中央線とワンマンカーと同じイントネーションであった。もうひとつ、通常は次の駅名を表示するのであるが、この真岡鉄道では「只今、真岡」のように過ぎたばかりの駅名を表示する。



小貝川

下館への路

9時35分、益子駅前再度記念写真を撮る。改札口前では駅員がサイクリングの貸し出しとお土産（益子焼の民芸品やSL機関車にキーホルダー）の発売をしていた。駅員に駅前の時計について尋ねる。「羽時計で関東の百選のひとつに登録されている」とのこと。また、益子焼の高さ1m位の大きな壺があった。県道41号線（筑波益子線）を進もうとする。本日も第1歩を誤りそうになる。しかし、近くの山間をみて自分が違う方向に進んでいることに気がつく。途中、車事故で亡くなったばかりの元気そうないたちが横たわっていた。10時、石並踏切を見つけ安堵する。鉄道は双曲線を描いてぐるりと方向を展開していた。踏切を渡り、公園広場の小道を歩く。前方には小貝川が立ちふさがっていた。土手沿いを500m位つたい歩きする。小貝川の橋の袂（塙橋）前には10時10分到着。川向側では鯉のぼりが勢いよく泳いでいた。塙橋は私の万歩計で107歩だった。太陽から判断して誤った方向に進んでいるのではないかと心配したが、後方の道路標識で茂木方面の案内があり、今から進む方向に誤りがないと確信する。10時17分、道路標識として左折＝下館・真岡294、右折＝宇都宮121とあった。10時25分、外池酒造店前を通る。係員の呼び込みで5分程度足を止める。酒蔵や酒等の販売店が入口直ぐにあった。諏訪湖一周の際岡谷でも神酒に立ち寄った。

国道294号に戻り、益子町塙に10時36分到着。益子いちご団地、いちご狩り現場、いちご畑レストランがあった。汗ばむような陽気の中、沢山の観光客で賑わっていた。10時46分、益子町から真岡市（MOKA）に入る。その先にある、小高い山が背後にある北山駅には10時50分に到着。この駅には駅舎らしきものはなかった。この駅も含め、矢天場、東真岡、ひぐち、下館二高の各駅は創業時にはなかつと推察できる。JR線は4Kmを基準として駅があるからである。駅舎や駅名等から判断しても、その後増設されたと推察できる。北山駅を少し過ぎた先で下館22Kmの道路標識を見つける。



10時58分、民芸品本心と店があった。道路の向こう側には鹿島神社があった。神宮と神社の相違点がわかったような気がする。鹿島神宮、香取神宮、熱田神宮に対し、それぞれ鹿島神社、香取神社、熱田神社前を通過してきた。5月3日のときは、田植えを終了したところはなかったが、2日後の5月5日はかなりの水田で田植えを終えていた。田植えの一つ手前の行程である「しろかき」や苗6箱を一度に植えることができる早苗機が活躍する場面を見る。自宅ではかつて4箱用の田植え機であった。親父が健在であ

れば、家内と私は香川に行き田植えの手伝いをさせていただこう。“どんなことも初めがあれば終わりがある”ことを痛感した。一方、麦は青々としているが、1ヶ月もすれば収穫時期を迎えるのだろう。



西田井駅

水田を通り、西田井駅には11時24分到着。運良く下りのSL機関車(C1266)の到着場面に直面することができた。3両編成の客車部分にはこどもの日とあり家族連れが多数乗車していた。パンフレットによると、真岡鉄道SL紹介は次の通り。

<C12 66>

全長 11.4m 、重量 50.1 t、製造日 昭和8年11月

最高速度 75Km/h 使用燃料 約1.4 t

<C11 325>

全長 12.65m 、重量 68.06 t、製造日 昭和21年3月

最高速度 85Km/h 使用燃料 約1.5 t

この駅で沢山のSLファンが写真を撮っていた。西田井駅前の広場では老人や子供がいてゲートボールをしていた。水田の間にある農道を通り、五行川(神明橋)を通過。万歩計で73歩あった。真岡鉄道の鉄橋は空色で統一されていた。新緑の桜並木土手に沿って鉄道が走っていた。手前にはウォーキングしても余り見られない蓮華草が咲き乱れた水田があった。田植え前の水田には小鳥が水浴びをした。12時21分、京泉踏切を越え鉄道の左側に出る。その先に北真岡駅(12時22分)があった。真岡鉄道の殆どの駅舎には時計がついていた。北真岡駅も屋根付自転車置き場があった。今では珍しくなった電話ボックスのほか、900m先に真岡観光リス村があった。12時31分、少し行った先のさわやかディホーム前(介護事業)で一昨日12時過ぎに下館駅で乗った同時刻の列車とすれちがう。



県道 140 号真岡市台町先を行った先に、SL 機関車を形どった真岡駅の駅舎に 12 時 55 分到着。駅前には守鉄社の神社があった。その隣に真岡市古木・名木 (59. 平成 2. 3. 28) の立派なフジ棚があった。駅舎の看板には SL と木綿の里を宣伝した地図があった。駅舎内もユニークで駅車内には鉄道模型が展示されていた。本日は休業していたが、旅行代理店もあった。この駅の立ち食いそばやで昼食を摂る。5 月 3 日の日も駅前でそばを食べたので、真岡線シリーズの昼食は偶然にもそばで終わることになった。20 分位休息し、3.8Km 先の寺内駅を目指す。



暫くは真岡市内を歩く。少し行くと水田が続く。高等学校前踏切 (左へ)、第一大谷踏切 (右へ)、を渡り、13 時 58 分、跨線橋を越え再度右側に出る。線路が下にあった。国道 294 号に戻る。14 時 17 分、真岡市八木岡を通過。空色の江川を越える橋が 100m 左にあった。江川大橋は万歩計で 40 歩だった。橋を越えると小橋の地名となる。14 時 36 分、寺内駅に到着。ここで年輩の男性に「本日 SL 列車があるのですか」と聞

かれる。「1時間位すれば上りのSL列車が通ります」と回答する。14時41分、物井4Km、下館11Kmの看板を見つける。



15時1分、二宮町に入る。15時41分、赤とピンクの派手な駅舎の久下田駅に到着。運良く西田井駅で対面した車両と同じである、上りSL機関車と対面する。サービスで警笛がある。黒い煙と対面する。しかし、子供時に感じた煙とは違う感じであった。当時の方が煤のような煙で、はるかに黒かったような気がする。環境を勘案したのだろう。ここでも沢山のSLファンがいた。駅前には二宮尊徳の廻村像があった。昨年、栢山の二宮尊徳館を訪ねた際桜町についてのビデオがあったことを思い出した。1822年（文化5年）、私財を投げ売って小田原から桜町に出てきた。その桜町の地名が物井であるとの説明があった。二宮町の地名の由来は二宮尊徳によるものとあった。駅前には関東ふれあいの道300m先に芳全寺があるとの看板もあった。

16時10分、茨城県筑西市に入る。この近郊で車のナンバープレートに宇都宮・栃木・土浦と記載した車を多く見かける。つくばエクスプレス線ではつくばのナンバーを見たし、熱海では伊豆ナンバーを見た。それから岡崎市に入り、岡崎ナンバーもあると聞いた。16時17分、SL機関車を引きつれた下り牽引車と対面する。



16時31分、駅舎のないひぐち駅に到着。左に鉄道、右に国道294号線の4車線の道

路、更にその右に広大な水田が続く歩道を歩く。1 Km は続いていた。17 時 5 分、折本駅に到着。水田を見下ろすところにあった。谷部歩道橋が 4 車線を横切っていた。17 時 10 分、筑西市万塔で真っ直ぐはつくば・下妻、右折すると結城がある旨の道路標識を見つける。ここでも、しろかきをしていた。4,000Km の記念すべき到達駅である下館二高前には 17 時 46 分到着。この駅も駅舎がなかった。数秒前、上りの車両が通過して行く。この駅辺りから、ウォークマンから巨人＝ヤクルト戦のラジオに切り替える。5 月 3 日（木）は 5 対 1 からまさかの逆転負けを中日に喫し、首位陥落し意気消沈をいていた。昨日内海が好投し首位奪回したので野球中継を聞くことになった。

玉戸踏切を 18 時 20 分通過。水戸線も登場する。やった、水戸線踏破の際真岡鉄道と対面したことがわかった。鉄道上の地理がわかったからである。下館駅には 18 時 30 分到着。運良く 18 時 35 分の小山行きに乗ることができる。自宅への道、野球放送を聴きながら帰る。結局、久保が完封で 8 対 0 にてヤクルトを破る。本日は「横」に対面しないと考えていたが、意外なところで横と対面する。それは横綱相撲で巨人がヤクルトに勝ったことである。自宅には 21 時 40 分到着。営業距離は 25.1Km、万歩計は 65,323 歩だった。いい汗をかくことができた。



今回の連休、距離はでなかったが、また、鹿島鉄道が廃線になったのは寂しい限りであるが、新鋭のつくばエクスプレス線と古豪の真岡鉄道の踏破ができ充実した休日を過ごすことができた。古豪は古豪の味があり、新鋭は新鋭の味がある。世の中の移り変わりを教えてもらった。また、歴史は 1 日ではできないことをこのシリーズを通じ痛感した。