

## 第2章 小湊鉄道

### 第1節 7月3日(土):上総中野～上総牛久 晴れ

上総中野(10:30)～養老溪谷～上総大久保～月崎(13:10)～飯給(いたぶ、14:50)～  
里見(15:25)～高滝～上総久保～上総鶴舞(17:25)～上総川間～上総牛久(18:15)

ウォーキングは、野球と同様筋書きのないドラマと思っていたが、本日程このことを痛切したことはない。以下、本日の予期せぬドラマを系列的にご紹介したい。

前々から、小湊鉄道に挑戦したいと考えていたが、仕事や家事都合それから高松一高会の種々の行事や天候等からなかなか実現できずにいた。そのチャンスがやっと本日訪れた。2004年7月3日(土)、朝5時に起床し、ウォーキングの準備をする。自宅を5時45分頃出て、南林間6時5分発の電車で現地に向かう。本当は6時29分の電車で十分間に合うのだが、安全性と家内から愛犬セブンの散歩を免れるため、少しでも早く出るように心がけた。その結果、25分も早く電車に乗ることができた。本日に限らず、遠距離通勤で3年余り経験しつつあり、早起きには慣れている。朝の体調作りに50分程度ついやしている。



※上総中野駅、上総中野駅周辺マップ



※20240106(土)第93回わいわい会下見

千葉を8時21分の君津行きで五井駅に向かい、8時50分頃到着する。ところが、10分遅れの小湊鉄道の時計に気がつかず、上総牛久行き8時49分に乗ろうとする。しかし、ディーゼル車は待てど暮らせど来ず。腕時計に目をやったところ、駅時計が遅れていた。千葉発8時43分発安房鴨川行きと次発の木更津発が五井駅を出発して行く。その待ち合わせ時間を利用して、五井駅を観察する。内房線が1・2番線、小湊鉄道が3・4番線となっており、関東鉄道のようにJR線との仕切りはない。JR線と小湊鉄道の間には、撤去した線路2本分の跡が鮮明残っていた。一方、五井駅の外に目を向けると、13階位のビルが駅前にあった。また、羽田空港に着陸しつつある飛行機も見かけた。清和大学の看板もあった。五井駅はゴルフ銀座と言われるだけ、ゴルフバックを抱えている人を多数見かけた。9時頃、折り返し上総中野行きの2両編成のディーゼルエンジンの機関車がやって来る。100人位の乗客が降りる。車両は私の故郷(香川)のコトデンと同じような色合いであった。すなわち、上半分が肌色、下半分がオレンジ色に赤色を強くした感じ。扇風機はあったが、エアコン車ではなかった。座席の色も先頭車両が青色系、後発車両が茶色系であった。50歳位の素晴らしい声の持ち主の女性車掌さんが、五井駅9時22分発車ための準備をしていた。発車するや否や乗車券発売業務で大変そうであった。ドアは各車両2ドアであった。

初めて小湊鉄道に乗ったため、窓からの風景を楽しむ。車内から見る限り、沿線に沿った道路がない感じで、つたい歩きは難しいそうであった。車内で買い求めた乗車券をカメラに収めようとしたが、電車の揺れと黒のバックが背景のためうまく撮影できず。この乗車券には、運賃・発駅・駅名・着駅・日付があり、弾力的に対応できる仕組みとなっていた。ゆっくり観察したのは初めてである。乗客は私が乗った後発車両に十数名、先頭車両も同じ位の乗客であった。海士有木(あまありき)で上り車両と離合する。各駅随所であつて使用していた線路が廃墟となっていた。また、照明関係でも、トンネル等に差し掛かると電気が瞬間的に点灯し、辺りが明るくなると消えた。合理化の厳しい足跡を感じた。一匹の大きい蠅が車内を飛び回る場面もあった。隣の夫婦が数分間奮闘していた。



※上総中野駅(いすみ鉄道車両)、養老溪谷駅への路

養老溪谷駅で沢山の乗客が降りる。上総中野駅まで行った乗客は、私を含め3名(内1名女

性)であった。この女性は、上総中野駅から乗り換えて、いすみ鉄道へ。6分の待ち合わせで連絡していた。上総中野駅には10時30分に到着する。駅に着くや否や、いすみ鉄道の黄色っぽいディーゼルエンジンの機関車(1両)がやって来る。車両は新しくワンマンカーであった。真岡鉄道のグリーン系であったのと同じタイプか。隣ホームに停車中の小湊鉄道車両といすみ鉄道車両を運良くカメラに収めることができた。また、自然をいっぱい感じる蜘蛛の巣がある上総中野駅の看板を写真に収めることができた。しかし、一方では駅前のトイレ施設は新しく綺麗であった。



※養老溪谷駅



※2024年1月6日(土)



※養老溪谷駅・養老溪谷駅界限 (2024年1月6日(土))



※行屋井戸、養老川



※上総大久保駅

中野神社、川俣橋を経由で板谷踏切には 10 時 55 分通過。「板谷東福寺の法水」と記載した行屋井戸の看板を見かける。ここには色あせつつあるアジサイが階段状に沢山あった。しばらく行くと千葉夷隅(いすみ)ゴルフ場があった。途中、セブンイレブンの専用トラックの往復便とすれ違う。板谷2号踏切を 11 時 10 分通過。駅前から大多喜・君津線(県道 32 号)を通り 4.2Km 先の養老溪谷駅を目指す。しかし、歩きはじめて 1 時少し経過しても養老溪谷駅の姿が見えず。上総大久保駅の近くで本日目玉の養老溪谷駅を通り過ぎたのに気がつくが後の祭りである。地図を確認しなかった自分に責任があった。この後悔が尾を引いて第2、第3の失敗を繰り返すことになる。今の巨人と同じである。「嫌なことは直ぐ忘れよう」という大切なことを思い出させてくれた。そう言えば、途中、天津小湊、興津への道路標識があった。前進は千葉・牛久であった。迷うことなく前進を選択した。養老溪谷という駅名だから、道路標識または駅への案内板が当然あると思い込んでいた。もう少し配慮し、地図を点検すべきであったし、石神辺りで人に聞くべきであった。帰宅して地図をよく見ると、32 号を進んだのが失敗だった。上総中野駅を少し出たところから、養老溪谷駅に繋がる幹線道路があった。この分岐点の確認ミスがすべて。仕事であれば大失態であり許されない。

やむを得ず、上総大久保駅辺りで養老川を撮影する。ここには、養老溪谷への道路標識があった。上総大久保駅も養老溪谷駅と同様通り過ぎる。通常の鉄道沿線と異なり、この近郊には鉄道に沿った道がなく、なかなか小道への踏み込みには勇気がいる。ダイヤも1〜2 時間に1 本で、一歩間違えると八方塞がりとなるからである。このような苦い経験は、八高線や小田急線等でも味わった。次の月崎駅は何が何でもカメラに収めるしかないと自問自答するウォーキングとなった。それで、要所要所で何度も足を止め地図を点検する。13 時、県道 32 号とお別れをして、県道 172 号(右折)に進む。10 分位歩くと、ヤマザキというチェーン店(酒、塩)の向かい側に月崎駅を見つける。「ヤマザキ」という店は、この沿線の随所で見かけた。この駅は上総中野駅から営業距離で 9.3Km のところにあった。ここから 15 分先で大通りに出る。交差点にあった「里登山」という食事処で昼食をとる。これまで食事する店はもちろん弁当を置いているコンビニもなかった。「何か弁当を持ってくればよかった」と後悔していた矢先であった。食事まで

の時間を利用して、現在位置と今後の上総牛久駅までの位置を確認する。飯給(いたぶ)駅と上総鶴舞駅それから上総川間駅の踏破は、現在歩いている幹線道路から離れるため、クリアするのに難しいそうであった。



※月崎駅、飯給駅

午後の皮切りは飯給駅への挑戦である。飯給駅への道はややこしいのでパスも考えた。しかし、それでは私の大目標が崩れることから、この駅は何が何でもカメラに収めたかった。それで、困難な道に敢えて挑戦したのである。ひとつ先の信号を左折し、下に養老川が流れる小山橋を渡ったのが大失敗であった。地図が十八万分の一と詳しくないので、私が通っている道が地図上にある飯給駅への道だと思い込んでいた。幾ら行っても線路らしい姿は見えてこない。それで、農作業している夫婦に聞く。「この道の突き当たりを右におれ真っ直ぐ行ったら線路があります。その線路を右に行ったら先が飯給駅です。現在の道を引き返さなくとも、その駅から里見駅への道があります。途中、学校があります。」の情報を得て、半信半疑で直進する。



※里見駅、高滝駅

途中今年初の蝉の声を耳にする。途中、100m位続く不気味なトンネルを通過する。今にも幽霊でも出そうなトンネルであった。これまでのウォーキングの中で最も怖い場面に遭遇したような気がする。道路がガタガタ道の影響かも知れないが、不思議にも足ががたがた震えた。トンネルを通過直後、後方から来た軽トラックを見て恐怖感が和らいだ。踏切を渡り、飯給への

道を探したがない。10分程度、この近郊で行ったり来たりする。人に聞こうとしても、小田急線踏破の際の渋沢近郊と同様、通行人がおらず聞けず。やっとのことで農家の庭先で人を見つけたので出向き、飯給駅への道を聞く。「線路沿いに出て、左にしばらく行った先にある」とのことだった。でも、線路はあるが道などない。100m位先に農作業をしている人に聞こうと思い線路沿いのあぜ道を歩き近づこうとしたが、その人は急にいなくなる。私が怖くなったのかも知れない。大声を出したため。それで、再度道順を聞くために先程のところに戻る。運良く、女子高校生位のお嬢さんがお母さんの車を誘導している場面に出くわす。それで、再度聞いた。驚いたことに、先程教えてもらったことを話すと、「2時間に1本くらいしか電車が来ないので、線路の上を歩けとの意味ではないでしょうか。他にも道はあるが、遠回りでややこしいのでこの道順を教えてくれたのではないのでしょうか。」とのことだった。それで、線路の上を歩くことにする。線路に出るや否や下り電車(養老溪谷方面)と対面する。これでしばらく来ないので、大手を振って歩けると思った。線路はカーブしていたが、特に鉄橋等の障害物はなかった。200m位線路を歩いた先に待望の飯給駅があった。14時50分であった。無人駅にもかかわらず、トイレの施設があった。この駅から50m位先に幹線道路があり、この道路が私の目指していた道路であることが判明した。待場橋を渡り、清澄養老ラインに出る。里見駅には15時25分到着。駅前の自動販売機にドリンクを求める子供連れの自家用車があった。

行き過ぎて、高滝駅への道まで300mの看板を目にする。この駅の近郊には地図によると高滝ダム(車内から確認)があった。引返すかどうか思案する。しかし、ダイヤの関係で先を急ぐ。今となって後悔している。この後悔が、連鎖反応でほぼ道路沿線にある上総久保駅をも通過するはめになる。途中、交通事故で犠牲になった茶色いぼい犬の死骸(半日位経過)があった。ウォーキングしていると、犬猫の他、鳥等の死骸をよく見かける。中にはミイラ化していることもある。その先に右に折れる幹線道路があった。この近郊が今から考えると上総久保駅であったと推察できる。17時頃このことに気がつき引きそうとも考えた。真っ直ぐ行った先が本日目標の上総牛久駅である。このままでは早く着き過ぎるし、達成感も味わえない。それで、引き返すのではなく、右折して別の道でリカバリーをしようとする。



※上総久保駅、上総鶴舞駅

ここでも養老川がからみ地形を複雑にしていた。それで、農作業をしている人(俳優の下元勉氏に似ていた)に現在位置と最寄駅について聞くことにする。私が期待した回答があり安堵した。「最寄駅は上総鶴舞駅で、ここからは4km位先かなあ。100m位先の道を北に向かいなさい。」と。この教えに勇気が出た。上総牛久駅まで行かないと18時台の電車に乗り遅れると、2時間後しかない。時間との戦いもあり緊張感で満ち溢れた。しばらく行くと養老川を渡る橋にぶかった。子供連れのお父さんと出くわした。更に行くと、東西の道と北への道があった。どの方向に進むべきかわからず、150m位先に人と集まりがあったので西に向かい聞くことにする。結果的には私が想定した通り、「北方向に進むのが正しい」とのことだった。確認のため雑草を燃やしていた業者に鶴舞駅を聞いてみたが、「知らない」とのことであった。その聞いた目と鼻の先に踏切を見つける。鉄道とほぼ平行して幹線道路(房総街道)があり、右100m位先に関東百選駅となっている上総鶴舞駅があった。17時25分の到着であった。この駅で、上総川間駅と上総牛久駅の距離と道順を確認する。ここからは、関東鉄道に沿った幹線道路を歩く。丁度、時間帯がゴルフ客の帰宅時間と重なり、道路は渋滞していた。牛久駅まで3.6Kmなので、何とか当初の電車で帰宅できる安堵感で一杯となる。



※上総川間駅



※上総牛久駅、馬立駅への路

市原園芸高校前を17時50分通過する。残念ながら、上総久保駅への道がわからず、通過する。米沢という交差点の先に上総牛久駅があった。この近郊にスーパー高橋やローソンがあった。これまではこのような店とは対面できなかった。本日はじめて、賑やかな町並みを見た。牛久駅には18時15分に着く。この駅で愛用のボールペンを紛失しているのに気がつく。養老溪谷近郊で首にかけてたタオルに引き続き2度目の落し物である。駅には7月23日(金)～24日(土)にかけてある八坂祭りの広告があった。18時51分の電車で家路に向かう。馬立駅と光風台駅には駅員さんがいて改札口対応していた。また、2から3歳ぐらいお子さん二人がガラガラのディーゼル車の中ではしゃいでいた。お爺ちゃんが注意をしていたが効き目がないようであった。総武快速電車では、稲毛駅から2頭の盲導犬が乗って来る。市川駅まで乗客全員がこの光景をホットな視線で見つめる。自宅には22時20分到着。本日の営業距離は22.7km、万歩計は58,800歩だった。天気といいコースといいそれから予期せぬ出会が多々あり、今年一番のウォーキングを楽しむことができた。

## 第2節 7月19日(月);上総牛久～五井 晴れ

上総牛久(9:55)～馬立～光風台(11:45)～上総山田(12:55)～上総三又～  
海土有木(14:10)～上総村上(15:10)～五井(16:15)

上総牛久駅からの続きは、3連休最後の海の日である2004年7月19日(月)実施。昨年は冷夏の海の日成田線に挑戦した。年月の経つのは早いものである。あれから1年経った。本日は朝セブン散歩が免除となり、南林間6時29分発の電車で、上総牛久駅に向かう。新宿駅を7時21分のJR線で千葉駅へ。五井駅には前回に比べ十数分遅れの9時前に到着。五井駅の小湊鉄道ホームに移動し、9時22分の発車両に乗ろうとしていたところ、20歳代の女性の車掌さんが窓を開け、車両の中央にある行先の看板を五井駅＝養老溪谷駅から五井駅＝上総中野駅に換えていた。本日は冷房車であった。ただし、手動での開閉を余儀なくされた。



※馬立駅、光風台駅



上総牛久駅には9時55分に到着。前回見逃したが、この駅でも上りディーゼル車の離合があった。牛久駅前にはバスが一台止まっていた。私が乗るのではないかと待っていてくれた。駅前には南総タクシーの事務所があった。養老川に跨る新手綱橋を越え、佐是城址光福禅寺参道の看板を10時15分通過する。市原郵便局と目と鼻の先に馬立駅があった。時計を見ると10時55分だった。面白いことに駅名に牛久の「牛」と馬立の「馬」が続く。ツバメを見るや否や、一句浮かぶ。「ツバメ舞う 馬立の地に 蟬の声」

戸田小学校の校門先に最近の若者が忘れかけつつある大切な言葉があった。

「あいさつは 心の握手 友いっぱい (安藤佑里恵さん)」

この小学校の前に文房具屋「三ツ木屋」があった。本日は学校が休みのため閑散としていた。戸田川を渡り、国道297号に戻る。馬立駅は297号から200m位南に行ったところにあった。

光風台駅は朝のディーゼル車の窓から297号から離れているのを覚えていたので、馬立駅から30分経ったところで、事前に線路の右側に出る。田園や新鮮市場「マルエイ」の駐車場があり、光風台駅に面した道路にはなかなか出られず。100m位の四方の駐車場を一周してやっとのことで、目の前に見える光風台駅に11時45分に到着することができた。駅前の牛久朝市の看板には、3と8のつく午前中に市場が開催され、開始の合図は花火で行なうとあった。光風台駅近郊は、小湊鉄道が力点を置いていることが推察され、高台には住宅街が広がっていた。光風台を遠くから見ると、多摩ニュータウンや成田ニュータウンのようにも見えた。上総牛久駅近郊に次いで活気があったように思えた。双葉中学校の校庭ではテニスの試合が行なわれていた。12時少し前に、光風台駅から坂を上り300m位行った「カフェタボハウス」という店で味噌ラーメンを食べる。



※上総山田駅、上総三又駅

ここでの地図確認が午後からのウォーキングにプラスに作用した。ここで休息していなかったら、前方に森や川の障害物が立ち塞がり、上総山田駅には到達できなかったかも知れない。念のため、店を出る際店長に上総山田駅への行き方を聞く。「300m戻りさない」とのことであっ

た。二日市場 3 号踏切を渡り、297 号に出る。二日市場信号の交差点には、市原中央高校の案内板があった。297 号をしばらく行った先に小湊鉄道と交差し、二日市場 2 号踏切があった。珍しく下り車両が通過(12 時 40 分)する場面に出くわす。上総山田駅には 12 時 55 分到着。稲は関東鉄道の時に比べかなり成長していた。後 1 ヶ月もすれば収穫期を向かえるであろう。

13 時 5 分磯ヶ谷踏切を渡り、線路の北側に出る。線路沿いをつたい歩きするが、残念ながら上総三又駅をクリアできず。三和中学校を 13 時 10 分、市原市三和福祉作業所を 13 時 25 分通過し、海士有木(あまありき)駅には 14 時 10 分到着。この駅前にはハイキングコースの看板があった。「歴史にふれる道(15.1km)」と「風を感じる田園の道(15.0km)」である。上総村上駅への道は、鉄道から 100m 位離れてあった。15 時 10 分到着。五井駅まで 2.5Km しかないのに、五井駅近郊は JR 線・建物・駐車場等の障害物があり真っ直ぐ進めず。このため大回りを余儀なくされ、五井駅への到着は 16 時 15 分となる。閑静な町並みが続いたため、五井駅前が大都市に思えた。五井駅 16 時 30 分の電車で自宅に向かう。自宅には 19 時 5 分の到着。愛犬セブンが散歩をせがんでくる。本日の営業距離は 16.4Km、万歩計は 46,608 歩だった。本日で、昨年以來懸案となっていた小湊鉄道の踏破が達成となる。



※海士有木駅、上総村上駅



※五井駅

本コースは、久留里線と似た所が随所にあった。また、久留里線方面への案内板が多々あった。月崎駅までが山間でこの駅からは平野の歩きとなった。養老川が蛇行して道路状況を随所で複雑にしていた。距離的には 39km と短かったが、戦略的にとんだ面白いコースであった。



※五井駅にて（2024年1月6日（土））