

第3章 関東鉄道(常総線)

第1節 5月29日(土):下館～石下 晴れ

下館(11:25)～大田郷～黒子(14:30)～騰波ノ江(15:15)～大宝(16:10)～下妻～宗道(18:00)～玉村(18:40)～石下(19:10)

2004年5月29日(土)、久しぶりの五月晴れの中、下館駅＝取手駅間の51.1Kmを2回に分けて挑戦することとした。金曜日の天気予報では、明日は曇り空とのことなので、どこにするか迷った。東武の伊勢崎駅＝足利駅間にしようか、それとも西武線のどこかにしようかも思案した。明日が快晴ならば、内房線の五井駅からの小湊鉄道も考えた。天候の件の他、朝のアクセスの状況、私の体調も思案した結果、急遽、関東鉄道(常総線)を選定することにした。時刻表を見て、下館駅から中妻駅までの各駅間の営業距離を転記し、目覚まし時計を5時にセットする。



※取手駅、水海道駅



※下館駅、真岡鐵道の車両

本日の朝は、疲れていたのか目覚まし時計のアラームに反応できず、5時45分となった。というより、愛犬セブンが朝の散歩をねだって起こしに来てくれた。寝坊時間が多少救われた。朝起きて昨夜の予想と大幅に異なり快晴なので驚いた。それ故後悔も多少あった。このような天候ならば、セブンの散歩は家内において、始発で移動して、小湊鉄道を挑戦したかった。後の祭りである。南林間駅7時31分の急行で、新宿、日暮里(8時56分)経由で取手駅に向かう。関東鉄道常総線の取手駅はJR線のホームに隣接して7番・8番ホームにあった。しかし、5・6番線の間には改札口があり、精算をしなければ入場できなかった。それでJR線の精算690円を済ませるため一度改札口を出て、下館駅までの乗車券(1,430円)を買う。2両編成の赤と青のラインのあるディーゼル車に乗り込む。ワンマンカーであった。関東鉄道は随所に経営効率化をしているのに感服した。面白いことに、水海道(みつかいどう)乗換下館行とあった。この時は意味がわからなかった。関東鉄道に乗車するのは初めてなので、踏破の際の戦略と遠足気分で車中からの風景を楽しむ。

取手駅からの数駅はかつての京都市電なみのゆっくりしたスピードで進む。高校の先輩が住まれている守谷駅にはつくば新線駅の工事をしていた。運賃は多少高くなるかも知れないが、これで先輩も秋葉原までのアクセスが楽になるだろう。水海道は常総線の中継地とあり、広大な車庫があった。取手駅から水海道駅までは複線であった。この駅でエアコンのない、上半分が黄土色、下半分が紺色の1両の車両に乗り換える。急に角落ちの気分になる。ここから以降は、経営効率化を一層痛感した。下妻駅の駅員がいるところにおいても、運転手が切符のチェック等をしていた。ディーゼル車は、黄金色になった麦畑と5月連休あたりに田植えした青々した稲のコントラストのある田園を通り抜ける。途中、中妻、宗道、下妻それから大田郷(ごう)で上り車両と離合した。ダイヤが半々で下館駅までの直通と水海道駅乗り換えダイヤがある感じであった。石下(いしげ)駅には築城まもない立派な豊田城が見えて来た。本日の日程だと、下館駅=石下駅 22.3Kmが関の山だろう。そのようなことを考えながら歩いているうちに、11時25分下館駅に到着する。



※大田郷駅



※麦畑と水田、黒子駅

下館駅でも、運転手が改札係を勤めており経営の合理化をしていた。下館駅前にはフコク生命の営業所を見かけた。地図をチェックせずに挑戦したため、黒子(くろご)駅までの踏破はウォーキングの醍醐味を久しぶりに楽しむこととなった。途中、麦と稲のコントラストを鑑賞した。何と言う鳥か知らないが、白と黒の模様であった。水田の中の生物を探している感じであった。トカゲもいたし、小蛇が命がけで道路をダンスしながらわたっている光景も鑑賞することができた。久留里線、八街回り、それから常磐線の光景が懐かしく思い出された。ディーゼル車のため電柱がなかったため、鉄道進路をチェックするのに神経を費やした。鉄道の右側に移動したため、田園で鉄道に沿った道がなかったことや、森や川の障害物があり、常総線からかなり脱線してしまった。水戸線の玉戸駅近郊まで脱線していた。この駅の案内を機に軌道修正する。思えば、この駅は水戸線踏破の際クリアできなかった。関城町の看板を見て県道 357 号に向かう。下館病院を 13 時 30 分通過。この病院と目と鼻の先で常総線の踏切を発見する。鉄道に沿い人の往来の少ない農道・林道を進む。踏切を渡るや否やラーメンチェーン店「とん太」が目に入り、この店に 14 時駆け込む。ここで、下館駅からの道筋を点検する。この店で現在位置を尋ねたところ、黒子駅の手前とのことだった。本日初めての踏破駅の黒子駅には 14 時 30 分到着することができた。黒子駅への案内は JR 線によく見かける道路標識にあった。下館駅から 7.5Km の営業距離に約 2 時間半要した。残念ながら、大田郷(ごう)駅はクリアできなかった。この調子が続くのであれば、14.8Km 先の石下駅の踏破に際し、少し黄色信号が灯りつつあった。

それで、黒子駅以降は、地図で駅間の距離と鉄道の道筋を確認して進むことにする。次回のことを考えれば、明るいうちに石下駅を少なくともクリアしないと、51.1Km のコースに 3 回要することになる。何としてもこの事態は、効率的なウォーキングから避けたかった。騰波ノ江(とばのえ)駅を 15 時 15 分通過後、大宝と言う看板を見て、方向転換して大宝駅を目指す。しかし、大宝神社という看板はあったが、大宝駅はなかなか見つからず。道路に水まきをしていたお店の奥さんに聞いて、大宝駅を教えてもらおう。200m 位通り過ぎていた。大宝神社の坂を下ったところに大宝駅(16 時 10 分)があった。駅名と異なり、みすばらしいトタン小屋の無人駅であ

った。



※騰波ノ江駅、大宝駅

下妻神社の大欅(けやき)を16時50分通過。掲示版によると、この欅は、1711年から1715年頃当時の領主井上遠江守正長公の縁で、樹齢500年、高さ20m、回り7mとあった。下館第一高校の近郊で17時のサイレン「からす」の童謡歌を聴く。この学校と目と鼻の先に下妻駅があった。本日一番立派な駅であった。駅前にはバスのターミナルもあった。県道357号から宗道十字路の看板を見て左折してまもなく行くと、宗道駅(18時)があった。また、玉村小学校入口から左折すると偶然にも玉村駅(18時40分)があった。この駅はホームだけであった。



※下妻神社、下妻駅



※宗道駅、玉村駅

この季節は、18時40分になってもまだまだ明るい。鉄道沿線の左側の農道を進む。途中、下り電車とすれちがう。石下城がうす暗い中にそびえていた。宗道以降、巨人-横浜線を聞きながらの歩きとなる。上原が初回3三振の上場のスタートをきった。石下駅には19時10分到着した。辺りは写真撮影ができるのには微妙な夕暮れだった。運良く19時12分の上りの1両の電車がやって来た。この車両も水海道で2両編成の車両に乗り換えること(19時34分)となった。帰りは北千住から千代田線に乗り換える経路を選択した。乗り換える瞬間ランデルが多村を打ち取り8回の表の段階で6対1とリードしている場面だった。自宅には22時25分到着。半日は、アクセスに8時間弱要したが、久しぶりに充実した1日となった。珍しく両足裏に水ぶくれができた。自宅での万歩計は60,128歩だった。



※石下駅、豊田城

第2節 6月19日(土);石下～取手 晴れ

石下(10:10)～南石下～三妻(12:05)～中妻～北水海道～水海道(14:15)～小絹～
新守谷～守谷(16:30)～南守谷(17:10)～戸頭(17:30)～稲戸井～ゆめ野～新取手(18:10)～
寺原～西取手～取手(19:10)

石下からの続きは、2004年6月19日(土)となった。台風の接近に伴い天気が心配であったが、本日は終日天候に恵まれ、ペットボトル6本を要し、今年一番の一日を楽しむことができた。6時前に起床し、南林間6時40分発の電車で石下駅を目指す。取手駅で8時38分の水海道行きに連結していたが、水海道駅での連結が悪く、取手発9時12分の電車と同一になった。水海道駅で「下館行きはあとどの位で来るのですか。」と質問したところ、親切にも上りディーゼル車待機の20歳代の乗務員さんがわざわざ事務室に行き時刻表を持って来てくれる。茨城県の方は水戸黄門さんのお膝元のこともあり親切であり、見知らぬ人にも挨拶を交わす礼儀作法のたけた県民であると感じた。この点は2年前常磐線踏破の際でも感じた。石下駅までの間何か忘れたような気がしたら、予備のフィルムを忘れた。いつも何かを忘れる。それから落し物や忘れ物をよくする。これまでに地図、現金、手袋、帽子、タオル等が思い出される。道路に神経を費やすが故、持ち物に関する注意力が散漫になるのかも知れない。京葉線踏破の際には、舞浜近郊で交通事故に巻き込まれそうになったこともある。更にわいわい会で池上線踏破打ち上げ反省会の時には、五反田駅ホームで酔酩して右足がホームと電車の上に落ちそうになったことがあるが、仲間のメンバーに引き上げてもらい急死一生を得る。



※石下大師霊場、南石下駅

石下駅には10時10分に到着する。前回は到達時間の関係で記念写真を撮れていなかったため、先ず写真撮影する。それから、石下町地域交流センターとしても活用している地上7階(48.5m)の豊田城を見学(20分程度)に行く。400円の入館料を払い、天守閣まで上る。静寂な館内は偶然にも小生1名であった。各階の構成は、7階展望室、6階展示室(長塚節関係)、5階展示室(企画展示室)、4階展示室(石下の産業)、それから3階展示室(石下の歴

史)であった。階段を利用してそれぞれの階に行く。私が出たところ、新しい人が入れ違いで1名来る。民芸品を中心の売場でAPSフィルムを購入しようと思ったが、残念ながら置いておらず。石下大師霊場(弘法大師四国八十八箇所)を經由で、三妻駅に12時5分到着。今日はフィルムを切らした関係で、南石下駅、北水海道駅を撮影できず。水海道駅手前のラーメン店(すずなり:水海道市森下町)で13時半昼食をとる。この店から100m先のコンビニ(橋本町)でフィルムを購入。



※三妻駅、中妻駅



※北水海道駅、水海道駅



※小絹駅、新守谷駅



※守谷駅、南守谷駅

本日は、珍しいことに駅の看板を見つけ駆けつけたが見当たらず、小絹駅と稲戸井駅を撮影できず。水海道駅(14時15分)は、関東鉄道で最も大きい駅であった。新守谷駅(15時55分)には昨年の夏甲子園で優勝した「常総学院(中学校・高校)」のバスがあった。守谷駅(16時30分)はつくば新線工事で駅に思うように進むことができなかつた。来る開業に備え、駅前には土地開発で忙しい感じであった。南守谷駅(17時10分)は道路からすり鉢上の底にあった。戸頭駅には17時30分に到着。この駅前には恐竜と原人の石の彫刻が印象的である。



※戸頭駅

18時10分新取手駅を金網越しで撮影する。この駅の近郊に「とげぬき地蔵(一里塚ロードマップ)」を見つける。本日は終始農道または国道294号を歩く。南守谷駅を過ぎた辺りからウォークマンの電池切れとなりラジオに切り替える。17時40分頃から巨人＝阪神戦のナイターを楽しむ。昨日は1対0で今年初めて完封(元木のタイムリー)し本日の歩きは気分よし。本日も1対0で完封(後藤のが押し出し)。寺原駅と西取手駅も残念ながら撮影できず。取手近郊でうす暗くなり、関東鉄道をJR線と勘違いしたため、右手の東京に進むべきところ水戸の方向に進もうとする。取手駅には19時10分着。自宅には21時40分着。本日の成果は、営業距離が本年最高の28.8Kmとなった。万歩計は67,240歩だった。



※稲戸井駅。ゆめみ野駅



※新取手駅、とげぬき地蔵



※寺原駅、西取手駅



※取手駅

関東鉄道は沿線に沿った幹線道路が概ねあり、また、大きな川がなく歩きやすかった。この日帰ると、近鉄とオリックスの合併問題のニュースがあり残念に思えた。同時に、日本のプロ野球界でも例外ではないという厳しさを痛感した。勝っても負けても大味な野球ではなく、緻密な野球を見せて欲しい。プロ野球選手は 140 分の1かも知れないが、お客は 1 分の1であるからだ。