

## 第2章 相鉄いずみ野線（二俣川～湘南台）

2022年9月26日（月）晴れ、相模鉄道のいずみ野線（二俣川～湘南台：営業キロ 11.3 km）にリベンジする。この路線は、2002年8月3日（土）に既に踏破済であるが、”日本横断歩き鉄の旅” PDF 読本の執筆に当たり、第30回目のリベンジと同様、不備があるため本日の再挑戦となった。



※相模鉄道路線図

今回の路線については、20年前の記憶が全く忘却していた。いずみ野線は、二俣川駅からいずみの中央駅までは、大半が地下路線。全く勉強をせずに臨んだので、歩きに大変苦勞した。一方、いずみ中央から湘南台までは高架路線のため、歩きやすかった。しかし、第六感により間違いやすそうなところで、地元の人々の応援を得たお蔭で、終始路に迷うことなく歩くことができた。



※二俣川駅

本日の駅舎立ち寄り時刻は次の通り。

二俣川（11:41）～南万騎が原（12:20）～緑園都市（12:49）～弥生台（13:33）～いずみ野（14:01）～いずみ中央（15:07）～ゆめが丘（15:39）～湘南台（16:30）

①二俣川駅で鶴ヶ峰方面に誤って進行しないよう用心して方向を見定める。今まで反対方向に進行するケースが多々あったからだ。代表的なのが鹿児島本線踏破当時の八代駅。この駅は何と2度も歩く目標の反対方向に進行する。南万騎が原駅への路は、前方を東海道新幹線に遮られ大回りの歩きとなる。12時10分、新幹線下を潜れ、やっとのことで南万騎が原駅に12時20分到着する。鉄道が地下のため、緑園都市駅への道筋も第六感と地元の人のお世話になり、12時49分、緑が一杯の緑園都市駅に到着できる。



※南万騎が原駅への路



※前方いずみ野線、前方東海道新幹線



※新幹線下を潜り、南万騎が原駅へ



※南万騎が原駅、その近郊



※緑園都市駅への路、緑園都市駅



※緑園都市駅

②それにしても弥生台駅への道筋は遠かった。誤った方向に進行しないよう、また行き過ぎないように、何人もの人に聞いてやっと弥生台駅に13時33分到着できる。駅前への道筋は賑やかであった。弥生台駅からいずみ野駅の道筋が、今回の歩きの中では、最も易しかった。途中、土豪の中にある鉄道を跨ぎ、鉄道の右側となる。ここから300m位先にあるいずみ野駅の駅舎があった。鉄道に沿って歩いた先にいずみ野駅(14時1分)があった。



※弥生台駅への路



※弥生台駅



※弥生台駅、いずみ野駅



※いずみ野駅



※いずみ野貯水池

③14時10分、いずみ野遊水池を經由。その先に八幡山公園（14時12分）があった。鉄道は地下から高架路線となる。その先に34歩ある新宮西橋を渡る。丁度、湘南台に向かう車両をデジカメに収める。その先で幹線道路に合流する。ここで、直進すべきか左折すべきか迷う。ネットを検索するが、上手く作動せず右往左往する。第六感で左折する。途中通行人の方に、確認のため、「いずみ中央駅への道筋」をお伺いする。この路を直進した先にあるとのことであった。緑園都市駅への道筋に引き続き、大事な判断を要する分岐点であった。暫く歩くと左手に鉄道が見えてホットする。



※新宮西橋、たつみやで一息（イカ天コロッケそばと豪華！！）

途中、眠たくなる覚悟で、14時40分頃蕎麦屋”たつみや”に立ち寄り、遅いランチタイムとする。もうそろそろ、いずみ中央駅ではないかと思い、通行人の方にお伺いする。

「100m位先の幹線道路を横切った先を左折した先にあります」と教えて頂く。地方の鉄道歩きと異なり、首都圏の歩きは有難い。沢山の人が出会う他、ダイヤも多いので。そんなことを考えているうちにいずみ中央駅（15時7分）到着。この駅も立派な駅前であった。



※たつみや、いずみ中央駅



※いずみ中央駅

④高架した鉄道下の暫く歩く。15時18分、高架した鉄道下を潜り、鉄道の左側となる。川沿いに沿って歩く。川には1羽の鴨がいた。ここでの地元の人のお世話になり、駅前が工事中のゆめが丘（15時39分）に到着する。駅前には広大な土地があり、工事中的

箇所が多々あった。数年後には、この駅前が開けるであろうと察知。ここで下飯田駅が登場する。この駅がどの路線の駅か判明せず。しかし、少し歩いた先で、「十数年前に歩いた横浜地下鉄（ブルーライン）にある駅名ではないか」と思い出す。



※ゆめが丘駅への路



※ゆめが丘駅への路、ゆめが丘駅



※下飯田駅、湘南台駅への路

⑤高架した鉄道下を潜る。遠くに鉄道を見ながら、路地歩きとなる。坂道を下り、高架した鉄道下に出る。遠くに湘南台の町が見えてくる。鉄道は大きくカーブしていた。ここでも鉄道を潜るか否か右往左往する。運よく、ここでも地元の人に出会い、迷いから覚める。答えは鉄道を潜らず進む道筋であった。運よく、50m位行った先で、湘南台駅に向かう道筋がある。15時55分、カーブした高架した鉄道下を潜る。15時58分、56歩ある白鷺橋を渡る。その先から路地を適宜歩き、湘南台駅に向かう。小田急、相模鉄道、横浜地下鉄が合流する湘南台駅には16時30分到着。駅前で暫く休息後、16時56分の小田急線で自宅に向かう。



※近道を見つけ白鷺橋を渡る、幹線道路に出る



※湘南台幼稚園、湘南台駅への路



※湘南台駅





湘南台駅

本日もリベンジのため、勉強も全くせず、全く地図を持参せずに臨んだが、地元の人  
の多大なお世話により、路に迷うことなく踏破できた。この場をお借りして、厚く熱く  
御礼申し上げます。



※小田急で自宅へ

これで、相模鉄道を4回（含む路線拡張：西谷～羽沢横浜国大の2.1km）に分けて、総営業キロ38kmの相模鉄道リベンジが完了する。相模鉄道も他の鉄道会社と同様、色々顧客目線を重要視しながら経営戦力を展開していることを痛感した。本日で、通算営業キロは**1万3千913km（活動日数681日、日本の鉄道の50.2%、地球円周の34.7%）**となる。同時に節目の1万4千キロに**87km**と迫る。

(^^♪・・・・(^^♪・・・・

ご参考までに、2002年8月3日（土）の旅日記をご紹介します。

8月3日（土）朝急遽思いつき、二俣川＝湘南台間のいずみ野線11.3kmに挑戦する。バスでさがみ野駅経由で二俣川に10時35分頃到着する。久しぶりのウォーキングで不安一杯だった。道に迷わないよう慎重に振舞った。第一の障害は東海道新幹線を越えるのに苦労した。今日は終始いずみ野線を離れないよう留意した。南万騎が原駅が地面より遥か下にあるのに驚いた。いずみ野線は地面を潜る箇所が随所であり、根岸線と同様スリルで一杯だった。南万騎が原から緑園都市駅の方角を見定めるに苦労した。磁石と地図それから通行人に聞きながら歩いた。今日程磁石の効用を感じたことはない。もう少しで反対の方向に進むところだった。緑園都市駅は何とかクリアしたが、弥生台を見付けることができなかった。第二の障害は、新橋の交差点で誤って西が岡公園の方角に行こうとしていた。地図を見て方向が間違っているのに気がついた。第三の障害は松陽高校交差点である。通行人に聞き誤りを正す。この交差点の近郊の「高社楼」で野菜炒め定食を取る。野菜のみのあっさり味でとても美味しかった。

いずみ野駅の近郊は桜並木で歩きやすかった。それからいずみ中央駅からの1km位続く遊歩道は最高であった。川のドテラで10分位小休止をとる。蝉の鳴き声があり夏本番を感じさせてくれた。川には鯉が涼しそうに泳いでいた。一方では、一羽の鴨がいて熱そうにしていた。好対照が印象的だった。この遊歩道を道なりに進んで湘南台に向う。残念ながら終着駅は湘南台駅ではなくお隣の長後駅となる。1.8km程遠回りとなる。でも、久しぶりに汗をかき充実した一日となった。自宅での万歩計は35,458歩だった。自宅には17時20分頃着く。

=====