

第2章 御殿場線（国府津～沼津）

第1節 11月12日（土）：国府津～松田 晴れ

国府津(10:30)～下曾我(12:10)～上大井(13:05)～相模金子(13:50)～松田(16:15)

第160回目のウォーキングは、2005年11月12日（土）、御殿場線の国府津（こうづ）から松田までの10.2kmに挑戦。本来ならば大月から高尾に向けた中央線を考えていたが、生憎起床した時は雨のため急遽コースを変更し、本日のコースへの挑戦となる。



左上：国府津駅 右上：下曾我駅への路 左下：曾我梅林 右下：下曾我駅

7時、小雨の中セブンを散歩し、それから本日の対応を考えることにする。天気予報通り、天気は回復の兆しであり、遅まきながら本日のコースとする。家内に南林間まで送ってもらい、9時半過ぎの電車で藤沢まで移動し、そこから10時2分発の熱海行き（快速）に乗り国府津駅に向かう。途中東海道線踏破した茅ヶ崎、平塚といった各駅を通り過ぎて行く。特に駅前に小高い丘を持つ二宮駅は懐かしさを感じる。国府津駅には10時30分到着。御殿場線が国府津駅の藤沢よりか小田原よりから分岐するかを確認後、下曾我に向かう。実は鶴見線で苦い経験を思い出したからである。雪化粧した富士山がとても綺麗だった。歩き当初は御殿場線を着実につたい歩きしていたが、東海道新幹線（11時5分）が前方に立ち塞がり回避のため右折し、県道72号に出る。まもなく行くと頭上に小田原厚木道路があった。田島石橋交差点にて下曾我駅までの位置を確認（11時15分）する。



下曾我駅前

途中、道路上の案内にも曾我梅林がある。梅林が県道に沿ってあった。寺の所から左折し、今日も思いがけもない名所旧跡である曾我梅林に出会い散策する。歩いた道路はアスファルトではなく、コンクリートの道路であった。梅林が道路の左右縦横にあった。途中、曾我の里散策コースの看板があった。2月1日からの曾我梅林、2月中旬からの流鏑馬（やぶさめ）、9月中旬に鎮守祭がある宗我神社。それから曾我兄弟縁の「傘焼きまつり」がある城前寺（5月28日）等を記載していた。曾我梅林は大きく別所梅林と中河原梅林に分類されていた。駅舎が倉風であった下曾我駅には12時10分到着。駅前には梅を加工した商品が展示してある小田原市梅の里センターがあった。また、曾我兄弟（兄十郎祐成22歳、弟五郎時致20歳）の仇討ちを支援した源頼朝の掲示版があった。時は建久4年（1193）とのこと。歌舞伎、謡曲等の題材に江戸時代から使用されているとのこと。

途中ラーメン屋に入ろうとしたが、沢山の待ち合わせ客があったため断念し先を急ぐ。駅開設50周年の石碑とひょうたん駅マークで印象的な上大井駅には、13時5分到着。駅前には富士見塚ハイキングコースの看板（3時間30分の8.3Kmコース、高低差210m）もあった。県道と国道255号との合流点に吉野家が目に入り、遅い昼食（13時25分）を摂る。牛すき鍋定食を注文する。久しぶりに懐かしい味を堪能する。

昼食後、松田方面を目指しスタート。第一生命の大井町ビルが小高い山に建っていた。駅舎がない金子相模駅には13時50分に到着。丁度国府津方面から電車が金子相模駅に電車が来る。御殿場線は単線であることを確認。本日の鉄道には幹線道路はあったが、小道でのつたい歩きはできなく、袋小路を余儀なくなれる。金子相模駅から松田駅間も国道255号線に出ることを余儀なくされた。酒匂川を越えると歩行禁止のマークあり、階段状の歩道を通り、川の土手に下りる。小田急が前方を走っていた。松田駅が近いこと知らせていた。市内つたい歩きして松田駅には14時40分到着。当初はここから5.7km先の山北駅を目指す予定であったが、山間に向かうこともあり急遽中止する。松田駅始発の電車で自宅には16時15分到着。万歩計は33,658歩だった。



左上：上大井駅 右上：相模金子駅 左下：松田駅 右下：御殿場線電車

第2節 11月19日（土）：御殿場～松田 晴れ

御殿場(7:56)～足柄(9:50)～駿河小山(11:20)～谷峨（やが、12:55）～
山北(14:35)～東山北(15:25)～松田(16:15)

2005年11月19日（土）、先週に引き続き御殿場線の御殿場＝松田 25.3kmに挑戦。本日は天気になることが確定的であったため、当初の予定通りの活動をする。朝5時前に起床。朝新聞を取り行くと満月から右側が2割程度欠けた月が西に少し傾いた空から私を迎えてくれる。11月3日の時は西の空で17時頃右側の三日月。11月12日は16時左側が4分位欠けた月が東の空から顔を出す。55歳の人生で月に満ち方・欠け方の他、月の居場所の日時を理解した。昔暗記したがすっかり忘れていた。南林間6時6分発で相模大野へ。6時23分の小田原行きで新松田へ。そこで目と鼻との先にあるJR松田駅（7時23分）から御殿場線に乗り換え御殿場駅へ。御殿場には7時56分着。相模大野駅で待ち合わせは10分、松田駅では19分であった。7時23分の次は8時13分であった。多い時間帯で小田急からの乗り入れの特急を除けば30分位の間隔であった。松田駅は線路が沢山あった。その謎が足柄駅前の看板にあった。御殿場線は10年位前、防衛庁主催の陸軍演習で行った以来であった。窓から観察する限り、概ねJR線沿って県道や国道等があった。また、足柄近郊で山越えの障害物を感じたが、それ以外は山や川による障害物は感じられなかった。御殿場線は登山姿やゴルフバックを抱えた客が多いと感じた。電車は御殿場止まりであった。途中、谷峨（やが）駅と足柄駅で離合。御殿場駅ではお隣のホームに沼津行きが待ち合わせ

ていた。

御殿場市は、秩父市と同様山々に囲まれた中であつた。8時に駅前の写真を撮影してウォーキングを開始する。本日は早朝からのウォーキングであつたので午前中が長く感じた。先ず 6.8km先の足柄駅を目指す。御殿場駅と足柄駅間は鉄道の近くに県道等がなく、市道や林道等を歩くが行き止まりとなり、ピストン歩きをしながら進む。大きい道に出たが、この道が何という名称が分からず不安な気持ちでの歩きとなる。やっと、8時55分、本道路が県道78号線と分かり安堵する。

9時15分、御殿場市から静岡県小山町の境に来たとき、お馴染みな足柄山の金太郎の大きいポスターを見かける。この前で記念写真を撮る。この近郊でドライバーから足柄駅方面を聞かれ、「真っ直ぐですよ。」と答える。先程、道路案内板に御殿場駅と足柄駅の方向が記された看板を見たから自信を持って応えることができた。東名高速道路を跨ぐ足柄橋を9時20分通過。9時25分、上横山遺跡（平城京の土器が発掘）に差し掛かったとき、少し頂に雲がある雪化粧をした富士山の全貌を見る。また、少し行った先に足柄温泉があつた。二級河川鮎沢川を跨る新千束橋（ちづか）を渡ると、今では無人駅となつた足柄駅（9時50分）があつた。駅前には熊に跨った金太郎の銅像があつた。その他、足柄駅の開設日（昭和22年9月15日）や御殿場線の歴史が記された案内板があつた。



左上：御殿場駅 右上：足柄駅への路 左下：上横山遺跡 右下：足柄駅

御殿場線について次の説明があつた。駿河駅（現駿河小山駅）は明治22年（1885年）

の東海道開通に合わせて開設された。丹名トンネルができ、御殿場線と格下げとなった。開設当時御殿場線は複線であった。昭和 18 年 11 月 10 日、太平洋戦争による鉄不足からレールが撤去され単線となった。創業当時、特急富士・さくらの後部に展望車を連結して走らせていた。足柄駅は昭和 22 年 9 月 15 日に市民の声からの要請を受け開設された。昭和 31 年にディーゼル化、昭和 43 年に電化、平成元年からワンマンカー化。それから 1997 年に足柄駅は無人駅になったとあった。かつて、御殿場線は複線であったことから、沿線沿にはその跡があった。松田駅構内での不要な線路や谷峨駅近郊の鉄道トンネル（箱根第七号）での松田方面に向かい右側の廃墟となった鉄道トンネルである。また、竹之下踏切の近くの千束橋には、戦跡千束橋として次のような説明があった。太平記竹之下合戦（建武 2 年）、官軍が退く際に橋を落したので、足利軍が薪を千束投げ入れて橋の代わりにしたとあった。



左上：新宿行き特急 右上：駿河小山駅 左下：箱根第七号トンネル 右下：東名

10 時 20 分、県道 149 号沿いに横浜ブリッジに似た橋を見かける。10 時 30 分、所領踏切を通過し、鉄道を右手側から左手側にする。この近郊で紅葉が始まった山を前に後ろに雪化粧した富士山を背景にして記念写真。御殿場線シリーズは富士山がパートナーにできとても感動できる。小山町（おやま）において、富士山、金太郎それから鮎沢川が道中の友となる。10 時 40 分、足柄峠への道路標識（県道 365 号）を発見する。10 時 55 分、第三小山踏切を越え、鉄道を右側にする。11 時 3 分、小山公園から見た富士山も記念になると思い記念写真。11 時 8 分、小山健康福祉会館がある小山第二踏切近郊で新宿方面に向かうあさぎり（小田急ロマンスカー）を運良く富士山を背景に写真に収めることができた。

この踏切を越え鉄道を左手にする。まもなく行くと、近代的な駅舎である駿河小山駅（11時20分）があった。駅前には金時山や足柄峠を記載したハイキングコースを記載した看板があった。

小山第二踏切を渡り、鉄道を右手にする。この踏切から20m位先に廃墟となったトンネルと箱根第七号トンネル（11時55分）があった。この踏切先に国道246号と合流（白岩の交差点）していた。土曜日なのにお客の少ないパチンコ屋（安田会館）があった。

酒匂川を境として静岡県小山町から神奈川県山北町となる。この近郊で12時のサイレンを聞く。本日初めて全長230mある上り専用の新諸淵隧道（12時15分）を通過する。なお、御殿場に向かう下りのトンネルは諸淵隧道とあった。12時37分、地上50m位ある赤い橋桁が印象的な東名高速道路鮎沢パーキングエリア（下り専用）を清水橋から捉える。橋は2本あり、下から見る限り1本は未使用のようであった。上りの東名高速道路は、500m位はなれた箇所にあった。このような地理関係はJR武蔵野線の三郷駅近郊でもあった。246号線を跨ぐ道路を通り、鉄道を横切る。12時55分、谷峨（やが）駅があった。無人駅であったが、駅舎は水郷駅に似た建物で印象的であった。お腹が空いたので昼食をする場所を探したが見当たらず。246号線に出た箇所にラーメン屋があったが、横断しにくいのでパスする。この後悔していた矢先、一休食堂（13時10分）を見つける。広い駐車場にはトラックが数台止めてあった。店には先客が数人いた。メニューは定食、そば、ラーメンなど一杯あった。お勧めは猪肉鍋とあったが、多少抵抗を感じたのでアジフライ定食を注文する。910円と高めであったが、味は中々のものであった。帰り際山北駅への道筋を60歳位の女性店員に聞く。真っ直ぐ行けば行けるとのことであった。「246号線を歩くのではなく、旧道を歩いた方がいいですよ。」といいアドバイスをもらった。お陰でトンネルがなく、車が少ない道路を歩くことができた。この近郊でも東名は国道246号線に沿って走っていた。



左上：谷峨駅 右上：山北駅 左下：東山北駅 右下：松田駅

14時10分、都橋を渡ると旧道と246号が合流する安戸があった。500m位続く桜並木のある遊歩道を通り山北駅へ。14時35分、SR機関車が駅前にある山北駅に到着。この駅前にも下曾我駅と同様、ふるさとの特色を前面に出した建物（山北町ふるさと交流センター）があった。15時25分、東山北駅は246号線に沿ってあった。もう少しでこの駅を通り過ぎそうになった。100m位自転車置き場が続く路地先に東山北駅があった。道幅は1m位で車は通れない。この駅も市民の声で最近出来たのであろう。相模金子駅と同様、この駅も無人駅で駅舎はなかった。丁度御殿場に向かう下り電車が発車する直前であった。

15時30分、県立山北高校の先を通り、松田駅に向かう。246号線を避けるために取った行動であるが、酒匂川が遮り結局246号線に呼び寄せられる。村雨踏切（15時37分）を越え246号線へ。松田駅には16時15分到着。駅前にはスーパーがあった。独立した駅前があるとは思わなかった。小田急駅には接続しておらず、500m位鉄道沿いに左に歩き、頭上にある鉄道を越え小田急線の新松田駅に向かう。16時半頃の電車で自宅へ。自宅には18時10分到着。本日の万歩計は57,714歩だった。



上：御殿場駅前と南御殿場近郊からの富士山 左下：南御殿場駅 右下：富士岡駅

第3節 11月26日（土）：御殿場～沼津 晴れ

御殿場(7:56)～南御殿場(8:53)～富士岡(9:33)～岩波(11:05)～裾野(12:20)～
長泉なめり(13:30)～下土狩（しもとがり、14:05）～大岡(14:50)～沼津(15:35)

御殿場線の仕上げは、2005年11月26日（土）、小春日和の中、御殿場駅＝沼津駅間の24.7kmに挑戦する。3週連続でこのシリーズに挑むことになった。本日も先週と同様な経路で御殿場に向かう。本日も富士山が綺麗だった。松田駅から思わず写真を撮る。松田駅の案内板には、鮎釣りの名所の酒匂川（さかう）と南5km先に二宮尊徳資料館の案内があった。松田駅のテリトリーがJR東日本ではなく、JR東海であるのは意外であった。

7時56分に御殿場駅に到着。ここでも、雪化粧した富士山を撮影。富士山が町並みから目の前に見えた。天気もよく、富士が近くに見えた。こんな近い富士山は初めてである。県道394号（沼津小山線）を中心に歩く。8時20分、御殿場市森の腰で裾野15km、沼津25km（厚木56km、小山12km）の道路標識があった。県道沿いに永原大神宮（8時25分）、諏訪神社（かまど、8時47分）があった。南御殿場駅（8時53分）が県道に沿ってあった。この駅も駅舎がない粗末な駅であった。相模金子、東山北に続き3駅である。武蔵野線で学習済みであるが、東西南北や新がつく駅は後でできた駅が多い。JR線は駅間隔が概ね4～5kmで設計されている。御殿場駅と富士岡駅の間隔は5.1kmである。恐らく、

市民のニーズから東海道線開通後、南御殿場駅が増設されたのであろう。富士岡小学校前を9時22分通過。運動会でもあるのか、小学生が運動上で整列していた。学校外の道筋でも2列になって学校に入出する小学生と出会う。富士岡駅には9時33分到着。駅は八高線の寄居駅に似ていた。この駅から富士山が全貌できた。この駅から岩波駅に向かってしばらく鉄道つたい歩きのため農道等を歩く。



左上：岩波駅 右上：裾野駅 左下：長泉なめら駅 右下：下土狩

10時、1km位続く5m位道幅のアスファルトの道路に出る。中央車線はなく広々とした道路であった。鉄道が急遽見えなくなり鉄道に近づくため右折する。本日は御殿場＝沼津間を電車に乗らずにいきなりつたい歩きのため、鉄道の道筋が分からず困惑したこともある。鉄道は地面より下を走っていた。途中、へりが東富士演習場の頭上を往来していた。黄瀬川や丘があり地形を複雑にしていた。国道246号線の御殿場市神山（10時30分）に出る。久保川橋を渡り間もなく行くと御殿場市から裾野市になり、岩波駅（11時5分）があった。県道の前方には急に視界が開けて来た。一方、右手には富士山の裾野に対応する小高い山が続いていた。岩波駅は岩波書店のイメージのする近代的な駅舎であった。国府津駅から御殿場駅までの駅舎と御殿場から沼津までの駅舎では様相がことなつた。前者は昔の様相の駅舎に対し、後者は近代的で個性的な感じのする駅舎であった。それだけ維持管理に費やしているのだろう。電車の本数の1.5倍位、後者の方が多い感じであった。岩波駅から富士山に連なる山々が波をうっている感じであった。そういうことで岩波という地名ができたのかも知れない。

11時45分、「深良震橋（ふからふるい）」というユニークな名称の橋に直面する。12時20分、県道394号線の佐野交差点を少し過ぎた箇所から左折し、県道21号線に出る。少し行った先に裾野駅（12時20分）があった。裾野駅も富士山のイメージがするユニークな駅舎であった。ここで昼食にしようと思ったが、裾野駅以降適当な店が見つからず。直前に生蕎麦があったが。引き返す気分にはなれず、先を急ぐ。県道真っ直ぐ行くと三島駅の方に行く。鉄道に沿って大きく右折し、再度県道394号線に出る。13時、裾野市から長泉町に踏み入る。13時2分、反対車線側にらーめん幸喜を見つけ昼食を摂る。

昼食後、長泉なめり駅を13時30分見つける。なめりは漢字で書くと納米里。幸喜から200m位先にあった。この駅も近代的な駅舎であった。14時、間踏切を渡り鉄道を左手側から右手側にする。まもなく行くと、駅前がプールに松がある下土狩駅に14時5分到着。14時12分、鉄道を潜り再度鉄道の左手側に出る。御殿場から大岡駅まで駅舎は鉄道の左手側にあった。国道414号線に出る。14時22分、東海道新幹線を頭上にする。高架した線路を2本見つけ、一本は御殿場線の可能性があるので、何度も地図を確認するが、20万に1の地図のため現在位置がはっきり掌握できず。この近郊で東海道本線も合流するので困惑する恐れがあったからである。そこで、通行人に聞き、沼津駅への方向性を掌握する。

川を渡り真っ直ぐ行くと大岡駅（14時50分）があった。ここで、駅にある自動販売機で110円のアイスを購入。やっと、2.4km先の沼津駅が見えた安堵感からである。沼津駅には15時35分到着。沼津駅には大きな車庫があった。しかし、新幹線停車駅ではないので、近代化から取り残された感があった。三島駅との乖離を感じた。駅前には第一生命ビルが目についた。駅舎は色んな店がテナントに入っていた。16時12分の熱海行きで自宅へ。熱海駅16時36分の東京行きに乗り継ぎ、藤沢経由で自宅へ。自宅には18時35分到着。万歩計は57,368歩だった。



大岡駅

沼津駅

本日で国府津駅から沼津駅までの60.kmの御殿場線を踏破した。3週間連続で挑戦でき、最速で達成した。本日は7年前弟敏明の告別式でこれまでの人生で一番悲しい一日であった。このような機会を与えてくれたのも弟のお陰であるのかも知れない。健康の意義を教えてもらったからである。それから55歳の最後を御殿場線で飾れてよかった。富士山に歓迎してもらった。御殿場線は山道で難しいと思い敬遠し続けたが、思ったよりも優しいコースであった。足柄近郊と岩波近郊で道に迷いそうになったが、それ以外は幹線道路が案内人になりうまく歩くことができた。曾我梅林や御殿場線の歴史等も勉強できとてもよかった。それから、東海道本線への挑戦のヒントを得るコースでもあった。沼津駅から熱海駅にある函南（かんなみ）駅は、山道と山道の間にある戦略的な駅との出会いは大きな目標ができた。常磐線シリーズを通じ、朝青龍が千秋楽前で7連覇、83勝6敗の未踏の大記録を達成した日でもあった。また、琴欧州が千代大海を破り11勝目を挙げた。恐らく来場所大関に昇進するだろう。朝青龍の勢いを阻止できる唯一の関取は琴欧州だろう。今の大関陣ではふがいない。大関の座を守るのが精一杯で期待できない。大相撲を魅力あるものにするために、朝青龍の対抗馬が出てきて欲しい。いずれにしても本日は充実した一日であった。