

～車窓を楽しむ鉄道の旅～
内房から外房へ 房総半島を横切ってみる

これまで「関東平野ローカル線の旅」とタイトルを付けて各地の鉄道を乗り歩いた旅の駄文をしたためてきたが、関東平野以外のエリアにも進出することになってきたことと、ローカル線という偏見的な呼び名に違和感を覚え始めたこともあり、このタイトルはもう使わないことにした。そして、今回から始まる新しいシリーズは「車窓を楽しむ鉄道の旅」と名付けることにした。

内房線の五井駅から小湊鉄道が房総半島のほぼ中央部にある上総中野駅まで走っている。この線は昭和3年の開通当初は半島を南へ縦断して外房の安房小湊までの延伸を目指していたが、資金面の問題と難工事の問題とで延伸は実現せずに終わっただけ。

外房線の大原駅から上総中野駅まではいすみ鉄道が走っている。いすみ鉄道は、国鉄分割民営化により昭和63年に誕生したが、国鉄の時代の路線名は木原線と言った。木原線は、外房線の大原駅から上総中野駅までを結び昭和5年に開通。

久留里線は大正元年に県営鉄道久留里線として木更津・久留里間が開通し大正12年に国有鉄道になり、昭和11年に上総亀山までの全線が開通した。

さらに、上総亀山と上総中野とを結ぶことで内房線木更津駅と外房線大原駅を結ぶ国鉄木原線とする計画だったが、着工されずに終わってしまった。そして昭和63年に木原線の残骸がいすみ鉄道として生まれ変わるという複雑な足取りになった。そんな訳で房総半島を鉄道で横切るには、小湊鐵道といすみ鉄道を乗り継がなければならなくなった。



<第一部：小湊鐵道篇>

平成29年2月14日(火) 天気は快晴、新検見川駅から総武線の千葉行に乗ることでこの旅は始まった。改装なった千葉駅はいくらか乗り換えが楽になったような気がする。通勤通学のラッシュは終わりホームに人の波はないし、電車の中も空席の方が多い。落ち着いてわがままな旅をするには、この時間帯に限る。内房線各駅停車木更津行10時31分発。五井までの15分ほどの時間を使って今回の旅の予定表を見ながら要所での乗り換えの時間の再確認。なにせ小湊鐵道もいすみ鐵道も運行本数が少ないため、一本乗り間違えると大幅な遅延に繋がってしまう。

五井10時47分着。上総中野で昼食時間帯になる筈だが、食事ができる店や食品を買える店があるかどうかはわからないので、軽食を用意しておいた方が得策と考え、駅内のコンビニで調達して小湊鐵道の乗車券(1,410円)を購入。この路線ではICカード乗車券は使用できない。(左写真：発車時刻を待つ上総中野行)
上総中野行のディーゼルカーは五井駅を11時15分に発車。単線で一両編成なので車輪の響きも単調で音もわかりやすい。西側遠くにコンビナートの煙突の群



れを眺めながら左に大きくカーブし、駅近くの住宅の間を通り抜けるように走り出すとすぐに広い田圃のど真ん中を走るようになる。連なる田圃、田圃の先に畑、その向こうに家並み。

南東に進路を取りしばらくで**上総村上**、駅のすぐ西側を館山自動車道が走っている。東側遙か彼方に房総半島特有の低い山並み。目の前に広がる田圃は水が入ったらさぞ美しかろうという眺め。

曲がりくねった養老川の流れて沿って走り、国道 297 号線を横切ると**海士有木**（あまありき）駅に入る。どの駅もそうだが、木造の駅舎になんとも言えない味わいがある。

その昔漁夫の集落だった海士、蟻木城という城があった有木（蟻木）の二つの集落が合わさって海士有木という地名が生まれたらしい。今では海岸線からかなり離れてはいるが後ろに低い山が迫っているこのあたりが昔の海岸線だったと思われる。

畑と農家とその間に点在する荒れ地を通り過ぎたら、広い区画の田圃が広がってきた。

青い空に少しだけ有る白い雲、穏やかな田園風景が広がる車窓は映画を見ているような気分になってくる。

上総三又（かずさみつまた）、プラットフォームに枝垂桜が一本だけ。駅前にある「磯ヶ谷入り口」交差点で大多喜街道と長柄を抜けて茂原へ行く街道が交差している。おそらく昔は三又路だったに違いない。

この辺りは海上（うなべ）と呼ばれ、万葉集の恋歌にも詠われているほどの美しい海だったらしい。九十九里浜の最北端に海上郡という地名が今も残っているが、何か共通項があるのかもしれない。

田圃の真ん中を縫うように走る二本のレール、そのレールの上を左右に肩を揺すりながらひたすら走るディーゼルカー、遠くの民家の屋根の瓦の輝きがまぶしい。

上総山田は家と家に囲まれたような佇まいの駅。この駅にも枝垂桜がある。走り出すとすぐに視界に入ってきたのは田圃の中にあるお墓。養老川と大多喜街道との並走が続く。海士有木駅を出てから南に向かって走り続けていたが、少しずつ右にカーブして南西に進路を変えると養老川を跨ぎ住宅地が多い**光風台**駅。昭和 51 年に光風台団地ができたことにより開業した駅。全国各地に同名の町や駅が存在するようだが、何とも味の無いわざとらしい駅名だ。（住んでいる方々には申し訳ないが・・・）かの団地は駅から少し離れた所にあり、駅前には水田しかない。

光風台駅を出てしばらく走るとゆるやかに左にカーブして南南東に走り、**馬立**（うまたて）駅に入る。

味気ない駅名の次は何とも意味深げな駅。養老川を挟んで東西の低山には無数のゴルフ場が点在する「房総ゴルフ半島」の中核部になる。馬立・馬立場という地名は各地に存在するが、主に山越えの街道沿いに多く存在するような気がする。交通手段として人馬を使った時代の「馬の中継点・休憩点」などを意味することが多いので、この地も同じかもしれない。水田の広がりの中に畑も目立ってきた。

蛇行する養老川を眺めていたら、右手の小山の入り口に建つ「ぐちきき観音」と書いた看板が目飛び込んできた。地図上で確認してみたら、延命山光福禅寺という寺だとわかった。養老川を渡り東に進路を取ると**上総牛久**駅。「馬」の次は「牛」とは面白い。折り返し車両のためのプラットフォームがもう一本ある「駅らしいかたち」をした駅で、沿線为数少ない有人駅。しっとりと落ち着いた農村の中の「町」にある拠点駅で、繁華な商店街も並んでいる。「うし」は湿地・湿原・湖沼を意味する古語らしいので養老川沿岸の湿地からこの地名が生まれたと考えられる。他県の牛久という地名の中で「泥深い田で、牛を食うようだ」ということから付いたという話を聞いたことがある。概ねこの流れに沿ったものだろう。

上総川間、川間という地名は「川と川に挟まれた所」に多い。地図を丹念に眺め回して見ると「養老川の支流の内田川が本流に合する所」にこの駅があり、二つの川に挟まれている。住居を囲むように風除けらしい樹木の群れ、いくつかの住居で構成される集落には竹林がある。

畑と段々田圃があったかと思うと、にわかに視界に広がる大きな区画の田圃、めまぐるしく変わる田園風景に



しばし目を奪われる。（写真左：車窓は映画を見ているような）

上総鶴舞、この美しい地名の由来はどんなことなのだろう、気になる。昔は上総牛久あたりから山裾にかかるまで湿地・沼地だったとも言われており、鶴が舞う土地ではあったかもしれない。広がる水田のその奥に低い山並みが窺えるようになってきた。時折列車が山間に入ると、大きな区画の田圃に代わって猫の額のような小さな田圃が目に入ってくる。川の蛇行に合せ

てカーブする線路は上総川間では東に向いていたが、上総鶴舞を過ぎると南西に向かうようになる。平地が終り山に入る寸前、ゴルフ場がある低山に挟まれた窪地のような所が**上総久保**。風から守られている温かそうな集落が見える。

高滝湖の北端を横切り湖の西側に出ると**高滝**（たかたき）駅がある。養老溪谷の高滝は別名粟又の滝とも言われる。養老川の洪水対策を目的に作られた高滝ダムは農業用水の確保なども兼ねて平成2年に完成した多目的ダム。駅の隣に蔵がある立派な家が建っているし駅周辺には大きな集落がある。

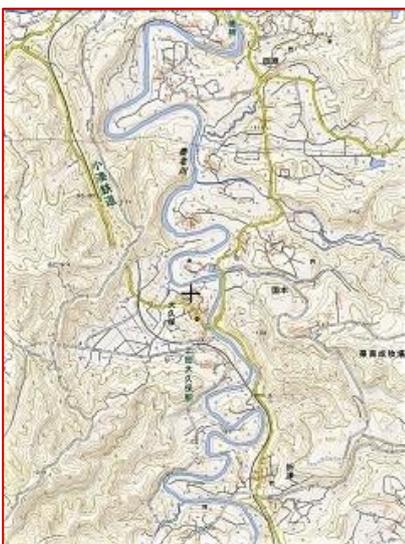
湖を左手に見ながら走って行くと、わずかな時間で**里見**駅に着いた。乗務員交代のため三分停車。ここは今では市原市の一部であるが、昔は里見村だった。里見村の存在を全国に知らしめたのは曲亭馬琴の大作「南総里見八犬伝」だろうか、史実と作り話とが混在して後の世に伝わっているのが面白い。

海拔56mの里見駅を出ると緩やかな登りになったようで、ディーゼルエンジンの音が大きくなってきた。里山の小さな切り通しを抜けながら少しずつ高度を上げ、あるときは農家の庭先を、あるときは納屋の横を掠めたりで、民の息づかいが感じられる景色が車窓に流れる。ふと気がつくとも養老川はもう眼下に遠くなっていた。蛇行する養老川とは別行動で、ほぼ真っ直ぐに南に向かって走って行く。

飯給（いたぶ）、風が吹いたら剥がれそうなトタン貼りの苫屋と呼びたくなるような駅舎、でも桜だけが立派な駅。養老溪谷周辺の山を歩く時に車で何回も通りこの地名を知った。何とも意味深げで味わいがある難読地名のひとつである。しかし冷静に見れば「飯（いい）」を「給う（たぶ）」と、とてもわかりやすい地名のようにも思える。壬申の乱に敗れた大友皇子（弘文天皇）がこの地に落ち延びた折り、この地の農民が食事を捧げたことからこの地名の由来となったとの伝承がある。養老溪谷には弘文洞という景勝地もあり大友皇子とは縁が深いようだ。

緩やかに上りながら小さな沢を跨ぎ、低い尾根を切り通しで抜ける。小さな湿田があったり、小沢の絞り水が見えたり、穏やかな里山風景が続く。120mほどの高さの山をトンネルで抜けて、右にカーブを切ると**月崎**（つきざき）。ここはもう海拔73.8m、車窓の空気もいくらか冷たくなってきた。地名の由来は、「崩壊した土砂（すき・・・剥き）」の「先端（さき・・・先）」を意味するとか。地図を丹念に眺め回すと付近に日の崎、日竹、月出などの地名もあり、興味は尽きない。駅の隣に「もりらじお」と書いた、わざとらしく苔をまとわりつかせた小屋が建っているのが気になった。

線路は徐々に山の中に入って行き、ディーゼルカーは轟音を逞しく響かせながら上り坂を頑張る。駅間距離もこれまでより長くなったのでレールの響きを楽しんでいたならトンネルに入った。トンネルを抜けて左に大きくカーブすると**上総大久保**駅に入る。西から突出する尾根の先端と蛇のようにうねる養老川との間に、



窪地のような平地が現れたので、恐らくこれが地名の由来である「大きな窪地」なのかもしれない。（左地図：蛇行する養老川）

車窓からの景色の中に竹林が多くなってきた。切り通しを抜けて、蛇行する養老川を右手に見ながら直線コースを選んでゆっくり上っていくと程なくして南東に進路を変えて**養老溪谷**駅に到着。殆どの乗客は降りてしまい、たったの一両のディーゼルカーには私の他には二人だけになってしまった。ここは海拔101.8m、房総半島で一番高い山が海拔450m程度なので、この地は中央線で言えば小淵沢ぐらいの感覚になる。

運転士と車掌を含めても5人しか乗っていないので、レールの響きにも心なしか重みがない。ゆっくり高度を上げて行くと沿線で一番高いところ（海拔139m）にあるトンネルに入る。次の終着駅は無人駅なので車掌が車内で集札を始めた。いすみ鉄道に乗換えて大原まで行くことを告げると、五井・大原間を結ぶ「房総横断記念乗車券（1,700円）の方が

お得ですよ」と進めてくれたのでここで精算・購入。

列車はトンネルの闇から出た途端にエンジンの音から解放されて長い下り坂を惰行するようになり、終着駅の**上総中野**駅に12時28分に到着。ここは海拔87m、トンネルを抜けてから50mも下ってきたことになる。このトンネルを境にして水系は養老川から夷隅川に変わる。下車したのは三人、地元の人らしい一人は

駅舎には入らず、そのまま線路の上を歩いて行き、次の踏切で道路に消えていった。後ろ姿を見送ると、長閑な田舎の線路の景色だった。

木造の立派な駅舎の横に何やら不思議な建物が建っているので行って見たらトイレだった。「竹の里」をイメージして作ったということのようだった。(右写真：上総中野駅前)

駅前には腰を下ろせる場所はなく、お店も一軒もない。国道に出てみたら「うどんそば」と書いた店があった。他には店らしきものは見当たらないので、選択の余地はない。天ぷらうどんを注文して、待つ間に五井で買ってきたパンを食べて昼食。次なる行程のいすみ鉄道は13時55分発なので付近をじっくり散歩。



<第二部：いすみ鉄道篇>

昼食の直後に電車に乗るのは怖い、睡魔が襲ってくるから……。

先ほど降りたプラットフォームと平行してもう一本プラットフォームがある。これがいすみ鉄道の乗り場。よく見ると線路は折り返し用の待避線で繋がっているの、直通列車の運行は可能なのに……。菜の花をイメージしたと思われる黄色い車両が入ってきた。



(左写真：13時55分発大原行)

(右写真：房総横断記念乗車券)



上総中野 13時55分発大原行、国道と板谷川に挟まれて緩やかな下り坂を走る音は軽快。やがて板谷川は西畑川に合して少しばかり大きな

流れになった。いくつもの竹林を見やりながら走ると、突然立派なというよりも豪華な出で立ちをした学校が現れた。**西畑** (にしはた) の駅前にドーンと建つのは大多喜町立西小学校。西畑川は大きく蛇行を繰り返しながら流れていくが、いすみ鉄道は山麓をかすめるように南東に向かって先回りする。南から流れ込む平沢川が合流すると線路は東に向きを変えて**総元** (ふさもと) 駅に入る。(左写真：西畑・総元間を走る車内)



上総中野は海拔87mの高さだったが、ここはもう52mしかない。公民館を併設しているユニークな駅舎。駅は蛇行する川の中間にあり、集落の西には南行する平沢川があり、東には合流する夷隅川の本流がある。三又村・黒原村・大戸村・石神村・堀之内村・久我原村・部田村・小谷松村・八声村が合併して明治22年に総元村が誕生した。その後昭和29年に老川 (おいかわ) 村・西畑村・上瀑 (かみたき) 村とともに大多喜町に合流した。広い田圃、遠くに見える山並み、杉林などが見せる季節の色合い、そして近くには竹林、優しさを感じる風景が流れていく。

総元駅を出ると北に向きを変えて、蛇の尾を跨ぐように夷隅川を渡り続けて**久我原** (くがはら) に入る。秋の表示板には「三育学院大学」と書いてあるが、駅の周辺は山と畑しか見えないし人影は見当たらない。「くが」という言葉は陸地を意味することから、台地のような地形の所に付く地名とも言われている。そのような視点で地図を確かめてみると、夷隅川の屈曲に挟まれた海拔50m程度の台地が存在する。その先端にある水田帯に久我原と表記されているが、本来はこの台地状の地形が「久我原」ではないかと思う。そのさらに先、東側の対岸に大学があった。

さらに北行を続けると西から迫ってくる鍛冶兼山 (133m) の根元に**東総元** (ひがしふさもと) 駅がある。鍛冶兼山の先端を夷隅川とともに回り込むと**小谷松** (こやまつ)。駅の前は夷隅川、後ろは大きなゴルフ場がある海拔80mほどの山。「小さな谷を背景に開け、美しい松林がある」ことから地名が付いたという説があるが、松林はどこに？

蛇行する夷隅川に付かず離れずの並走を続けながら北行を続けると、山間に平地が広がる町、**大多喜**に到着。ここは海拔28.5m、駅前に「房総の小江戸」と書いた山門が建っているのが見えた。一度行ったこと

があるが、駅の西側に大多喜城跡があったように覚えている。

大多喜駅を出るとすぐに右に大きく曲がって東向きに走るようになり、すぐに**城見ヶ丘**駅に着く。新興住宅地に出来た新駅のようで、「大多喜城がよく見える場所」ということは容易に想像できる。どこに城が見えるのかと車窓をぐるりと見渡したら右手後方に見えた。それにしても、これで新興住宅地が営めるのだろうかと心配になるような景色（ま、余計なお世話かもしれないが・・・）。

夷隅川に沿って東南東に進路を変えると**上総中川**で、ここからは東向きに走るようになる。国道 465 号線と夷隅川と並んで走るとわずかな時間で**国吉**駅に到着。蛇行する夷隅川からわずかに離れた北側に作られた住宅地、外された蛇行部分には農地、長い歴史の歩みが作り上げたのだろう。広々とした田圃が広がり、その向こうに山が見えるといういかにも日本の田舎を感じさせる。しかも雪国には見られない開放感が感じられるのが外房ならではのことだろうか。北上する夷隅川と別れて、山裾を回り込みながら南西に向かうと**新田野**（にったの）。新田義貞がここまで来ていたのかと思いきや、そうではなかった。荒（あら・・・荒れた）処（た・・・所）から生まれた荒田郷・荒田野という地名が起源で、「あらたの」への当て字「新田野」が別な読みに変化したという説が有力らしいが、一方では新田開発された土地に付いた「新田（しんでん）」の読みを変えただけという単純な説もあるようだ。

上総東（かずさあずま）、現在は夷隅郡大原町の一部になっているが、近隣八ヶ村が合併してできた東村と言った。上総東駅の南側にある高さ 100m 程の山の鞍部を越えて平野に飛び出せば**西大原**。もう海の香りも漂いそうな所まで来た。大きくカーブを取りながら外房線の線路に近づいて行き終点の**大原**駅に入った。房総半島の山から解放されて飛び出した塩田川の河口に広がる平野、山中から出てきたからこそ「大きな原」と名が付いたのだろう。14 時 46 分着、五井から養老川を遡り、分水嶺を越えて夷隅川に沿って大原へ、東京湾から太平洋への房総半島横断の旅はこれにて終了。

次に控えている東京でのスケジュールに間に合わせるべく 14 時 50 分発の特急わかしお 14 号に乗換えなければならない。乗り換え時間 4 分、終着駅の写真を慌ただしく撮ってすぐに隣の J R のホームに移り特急に飛び乗った。

以上