

車窓を楽しむ鉄道の旅 その6
～箱根の東麓を走る大雄山線～

東海道線の小田原駅から、箱根外輪山の東側の縁を狩川に沿って北上して行くのが伊豆箱根鉄道大雄山線。国民的観光地である箱根の中核を走る箱根登山鉄道は小田急電鉄が乗り入れており、多くの人がある存在を知っているが、大雄山線の存在を知らない人はいくらでもいる。

地図上で眺めていて、何かのついでに一度乗ってみたいと思っていたが、その機会が巡ってこなかった。路線距離にして9.6Km、駅の数も12しかない短い路線だが、周囲の地形も合わせて見ると何か捨てがたいものがある。そうだ、何かのついでにはいけない、「大雄山線だけで旅を企画しよう」と思い立ち……。



平成 30 年 11 月 29 日

天気予報では晴れることになっているが、やや厚目の雲が覆っていて肌寒い朝。いつもの小旅行のように、カメラと雨具の入ったザックを持って、7時49分のバスで出発。

八千代台駅からモーニングライナーで日暮里へ。常磐線に乗換えて上野駅へ。

9時25分発の熱海行は宇都宮から来るので、通勤時間帯で満員。上野駅では1/4ぐらいの乗客が降りただけで、立っている場所が確保出来た程度。久しぶりの満員電車を体験した後で東京駅で座席にありついたが、周囲を見わたすと品川まで行ってから席にありついた人もいた。宇都宮線と東海道本線との乗り入れは合理的で便利になったという評価が多いが、何とも微妙な気がする。

東海道線では飲み物を飲みながら新聞を読んで、軽い居眠りをする間に小田原に到着。どこかで何か事故があったらしく列車の運行はやや遅れ気味で、15分ほどの延着のようだった。雲が切れて明るくなってはきたが、時々流れる雲に日が遮られると、ブルンとするような陽気。



小田原駅の一番東側、新幹線の高架の脇にある大雄山線の乗り場は、「駅のはずれに押しやられた」という佇まいの乗り場だった。

折角の大雄山線なので、ついでに大雄山最乗寺へも行ってみようと思い、電車とバスの券がセットになっている往復割引キップを購入。

通勤時間帯を過ぎて、電車に乗るお客はごく僅かしかいない。写真撮影をして飛び乗った電車は、一人で一車両を占領しているようで少々気恥ずかしい。大雄山線は11時24分に小田原駅を発車。

新幹線の高架の下を申し訳なそうに走る電車は、一分も走ったのかなと思うぐらいで、最初の駅緑町(みどりちょう)に停車した。

駅の周囲にあるのは栄町、扇町などで緑町という町名は見当たらない。昔の地名が駅名として残っているだけなのだろうか？

緑町を出ると線路は緩やかに左にカーブして新幹線をくぐり抜け、ほぼ北に向かって走るようになる。左右の窓に住宅地が迫り、軒先と言わず家の中と言わず観察できるのが面白い。しばらく走ると右手に

大きな寺、左手に畑が広がり始めて来た。狩川（かりかわ）を渡ると**井細田**（いさいだ）。

駅の西隣は足柄小学校、広い校庭が羨ましい。このあたりにあった井細田村は、明治 22 年に周辺の村と合併して二川村となったが、明治 41 年にさらに合併が進み、足柄村となった。酒匂川と山王川に挟まれた地域ゆえに二川村と名が付いたのではないかと想像がつく。しかし、肝心の井細田という地名の由来には何か面白い話がありそうな気がするのだが、わからない。プラットホームの脇に大きな桜の古木があり、その季節の様子が想像できる。

再び家々の軒先を掠めながら走った後、北西に進路を変えて**五百羅漢**（ごひゃくらかん）駅に入った。駅から南西へ徒歩わずかの所にある曹洞宗天桂山玉宝寺は、秦野の香雲寺の末寺として小田原北条の家臣堺和（はが）伊予守により天文 3 年（1534 年）に建立。村内の出家した兄弟が二代かけて作った五百羅漢像が安置されていることからこの名が付いたと言われている。駅の横に広がるキャベツ畑が美味しそうだった。小田急線をくぐり抜けて北西に向かって走り続け、小田原厚木道路の下を抜けてしばらくで**穴部**（あなべ）駅。

江戸時代にはこのあたりは穴部村と言ったようだ。何かがありそうな気がして、帰宅後地名の由来を色々調べてみたが、残念ながらわからなかった。駅の西側に久野川に沿って広がる台地に古墳群があり、何か関わりのある話が潜んでいそうな気がしてならない。家と家の間に辛うじて確保されたような小さな駅のプラットホームは、幅が 2m あるかないかと言うような細い小径のようなものだった。

狩川の岸辺に沿って北西に走ると**飯田岡**（いいたおか）。駅は狩川の西岸にあるが、飯田岡という集落は東岸の海拔 20m 程の平坦地にある。「岡」と名が付くには少々考えにくい地形なので、おそらく氾濫を繰り返した酒匂川・狩川の長い歴史の中に地名の由来が秘められているのに違いない。車窓左側には箱根の明星ヶ岳の裾野が、右側には大山付近の山並みが、近隣の家並みの向こうに見え隠れしてきた。さらに北西に向かって緩やかに上流へ向かって行くと、狩川の岸に立つ**相模沼田**（さがみぬまた）。駅の西側に沼田という地名があり、南側には北ノ窪という地名もあるので、「湿った窪地」だったのかもしれない。西側の山中には沼田城址、「森と水の公園」、「ほたるの里」等がある。遠くに箱根外輪山の稜線も伺うことができる。

洞川合流点を右手に見てしばらく北西に進むと**岩原**（いわはら）駅に入る。駅の西側には岩原城址と黄金塚古墳がある。岩原という地名は箱根外輪山の山裾の台地のような所にあり、今では人里となってよくわからないが。昔は「岩」の「原」だったのだろうか。

塚原（つかはら）は、岩原駅から見えるぐらいの距離しか離れていない。この駅から西へ外輪山の裾野深く入ると長泉院、東側は狩川と酒匂川にはさまれた広い平野が広がり、住宅地が連なるが田や畑もある。恐らく田畑をつぶしてできた住宅地なのだろう。有史以来何度となく洪水を繰り返してできた肥沃な土地だったのだろう。

狩川を渡り、洞川との間の田畑の間を走る。東側は農地、西側は住宅地と対象的な景色が続く。かなりの駅間距離を走ると、左に少しずつカーブして西に向かうようになり**和田河原**（わだがはら）。

駅名の読み方が「わだがわら」ではなく「わだがはら」なのが面白い。地形的にはまさにその名の通り、狩川・洞川の河原跡であり、東方遠くには酒匂川も流れていて、わかりやすい。

電車は西北西に進路をとって、狩川とともに箱根の山に引っ張られていくと**富士フィルム前**（ふじふいるむまえ）。沿線随一の幅の広いプラットホームは、始発の小田原駅をも凌ぐサイズ。その名の通り、駅の南側、狩川の対岸に広がる富士フィルムの工場のために存在する駅でもある。ここまでの駅の周囲にも富士フィルムやその関連企業が点在し、このあたり一帯は「富士フィルムの町」。大雄山線が開通したのは 1925 年、この駅が開業したのは 1956 年。

富士フィルム前を出ると引き続き西北西に走り、すぐに終点の**大雄山**（だいゆうざん）駅に到着。

時計を見ると 11 時 45 分、大雄山線の旅は 21 分で終了。

晴れて温かくなってきたので、まずは駅前をぶらついて、景色と飯処の探訪。駅の南西に明神ヶ岳が見えるが、駅周辺の商業施設の建物の影で細切



れにしか見られないのが残念。

旅の計画を立てた時には、箱根外輪山の東側を走る電車からどんな景色が楽しめる鉄道だろうかと楽しみだったが、実際に乗ってみると住宅地の間を掠めるように走る区間が多く、思いの外周辺の景色は楽しめない路線であることがわかった。

大雄山線車窓の旅はここでひと区切りとして、蕎麦屋の看板を見つけて飛び込み、昼食。

<Appendix> 曹洞宗大雄山最乗寺訪問の記

大雄山駅は海拔約 45mの高さにある。駅から足柄街道を一直線にバスで 20 分、終点の道了尊は海拔 300m。緩やかに登っていく石段が山の上の方に向かっている。

道了尊からは、古い巨大な杉が林立する中、苔むした石塔が建ち並び、時折石段が続く山道をゆっくりと登って行く。最乗寺の本堂は海拔 334mの所にある。所々にある楓の紅葉が、杉の濃い緑の中に一段と映えて見える。

楓の大きな枝の下をくぐり抜けるように石段を登って瑠璃門を抜ければ本堂がある広場に辿り着く。応永 8 年（1401 年）了庵慧明によって開山された。600 年余の歴史を感じさせる厳かな参道だった。

幸い石段の段差は 15、6cm 程度で歩きやすいので、途中で何度か一休みをしながら本堂に辿り着くことができた。石段を 100 段以上昇るのは右膝の手術後初めての体験のため、試し運転と思って慎重に歩いた。しかし下山の時にはそうはいかない。久しぶりのハードワークで、バス停まで戻った時には、試し運転の両足には筋肉痛が始まっていた。

おかげで手術した膝の社会復帰のための訓練も出来て、大変有意義な旅となった。

