

車窓を楽しむ鉄道の旅 その15
東武線で宇都宮へ行って見たら……

首都圏から宇都宮へ行く事になると、殆どの人はJR宇都宮線（東北本線）を思い浮かべることだろうが、宇都宮には東武鉄道も入っている。浅草から出た東武線は東武動物公園駅で日光線と伊勢崎線に分れる。そして新栃木駅で分岐した宇都宮線が東武宇都宮駅まで走っている。かく言う自分もまだ一度も乗ったことがない。夏の宇都宮は極暑の街なので、ようやく秋風らしいものが感じられるようになった10月の初頭に出かけてみた。都心の地下鉄半蔵門線が東急電鉄・東武鉄道と相互乗り入れして、神奈川県中央林間駅と埼玉県南栗橋駅とがつながるようになり、大変便利になった。

まずは押上から半蔵門線に乗って南栗橋まで行った。南栗橋駅でちょうど昼飯時だったが、駅から外を見ると駐車場が並ぶばかりで、食堂はおろか商業施設も何も見えない。しかたなく次に来た電車に乗ったら各駅停車日光行だった。まずは新栃木までこれで行くことにした。

南栗橋を出るとすぐに東北新幹線を潜り抜けて、暫く進むと右にカーブしながら東北本線を跨ぐ。東北本線との間にずらりと並ぶ太陽光パネルに驚いている内に**栗橋**駅。

栗橋駅を出ると、東北本線は右にカーブして利根川を渡る。東武線は左にカーブしてしばらく北西に進んだ後やや上流で利根川を渡り渡良瀬川に沿って北上する。谷中湖の南端に**新古河**駅がある。

東北本線の古河駅は茨城県古河市で、東武線の**新古河**駅は埼玉県加須市という不思議な駅名になっている。新古河駅の東側の渡良瀬川を渡る橋の名は三国橋という。埼玉県・茨城県・栃木県が接する地点が近い。

谷中湖の西側を北西に向かって走ると**柳生**駅がある。ここも埼玉県加須市になる。渡良瀬川・谷田川などの河川が度々氾濫して水害を起こしていたので、根張りの良い柳の木を堤に植えたことからこの地名が生まれたと、東武線のホームページに載っていた。江戸時代に名を馳せた柳生氏との関係は全くないらしい。駅の東側に群馬県・栃木県・埼玉県の境界点がある。広い敷地に太陽光パネルが並ぶ景色が目立つ。

ハート型の谷中湖の西側の膨らみの西に**板倉東洋大前**駅がある。ここは群馬県邑楽郡板倉町。この路線で群馬県の駅はこの駅だけしかない。「鶴舞の国 群馬」と言われる「鶴が舞う形」をした群馬県の東端で、鶴の目玉の位置になる。学生で賑わう駅なのだろうと想像していたが、昼過ぎという時間のせいか乗降する学生は見あたらなかった。走り出した電車の窓辺に満開の蕎麦畑の白と、黄金色に実った田圃が織りなす敷物のような景色が素晴らしい。

藤岡から先の駅は栃木県になる。南北に長い栃木市の最南端に位置する。群馬県にある藤岡という地名は、富士山（浅間）信仰に由来しているそうだが、ここの「藤岡」の由来は何だろう、調べて見たがわからなかった。ここまで関東平野のただっ広さに驚いていたら、西側に三轟山（みかもやま・229m）や馬不入山（うまいらずさん・345.3m）が近づいて来た。

静和という駅名が気になっていたが、あまり深い由来があるわけではなく、残念だった。明治22年に三和村・和泉村・静戸村・五十畑村・曲ヶ島村が合併して、頭文字を集めて作った「静和」という村が誕生した。

新大平下は駅の前に日立製作所栃木工場がある駅。両毛線に大平下という駅がすでにあっただけで、新大平下となっただけ。明治28年に両毛線に富山（とみやま）駅が開業した。駅の北側にある太平山（おおひらさん：341m）から名をいただき、大正7年に大平下と駅名を改称した。本来は**太平下**（おおひらした）とすべきところを**大平下**（おおひらした）としてしまったので、結果として後発の東武線もこの駅名になってしまったという駅名の由来には笑ってしまう。

駅から2Km余り東の永野川の畔にある磯山は、栃木県で一番低い山で海拔51m。平成25年の夏に登った。（登山記録はこちらから <http://www1.u-netsurf.ne.jp/~TKOB/mount324.pdf>）

左手に太平山を見ながら北東に向かうと、左から来る両毛線と合流して**栃木**駅に入る。両毛線のプラットホームに入ってくる電車は、東に向かう小山行、西に向かう高崎行、関東平野のど真ん中に来たことを実感する。

栃木駅を出ると、両毛線は南東に向かい、東武線は北東に向かう。北東に向かった電車はやがて北北西に進路を変えて、南北に長い栃木市を北上して新栃木駅に向かう。

新栃木駅で昼食を食べようと思って途中下車した。駅舎の中から見ると東側は住宅街ばかりだが、西側は住宅街の中にポツンポツンとお店がありそうなので西側に出て見た。大きな建物がなく、大規模店舗が並んでもいない、物静かな町並になっているがあまり人の気配は感じない。駅前通を西へ歩いて行くと「そば・うどん」と書いた暖簾がかかった食堂が一軒あったので入って見たら「営業中」という札が下がってはいるが誰もいない。仕方なくさらに西へ進むと「食堂」と書いた暖簾がある「駅前食堂」という雰囲気のお店があったので入って見た。昼時にもかかわらずお客さんが一人もいないお店で、老婆が一人でこなしているようだった。カレーライスを食べたら、野菜の煮込まれた味やスパイスなどがほどよく感じられる美味しいカレーだった。店を出たら、業務出張らしいサラリーマン風の二人連れが、やはり食堂を探して歩いていた。「蔵の街とちぎ」と言ってマスコミによく登場するが、駅の周りには何も無い街だった。

昼食後の電車は12時59分発の宇都宮行。今回の旅は、ここからが本番。

新栃木駅を出ると間もなく右へカーブして日光線から離れて東北東へ向かうようになると、**野州平川**駅に入る。幅の狭い対面式のプラットホームが如何にも「田舎の駅」という感じで良い雰囲気を醸し出している。川の名前が地名になったようだが、平地を穏やかに流れる流量の少ない「平らな川」ということのようなのだ。

野州平川駅を出ると車窓の風景は住宅地よりも畑の方が多くなってきた。

野州大塚、駅の南東にある大神神社(おおみわじんじや)は、昔は下野総社大明神、又の名を室八島(むろのやしま)大明神と言われ、松尾芭蕉も奥の細道の三日目に訪れている。崇神天皇(十代天皇)の時代に創建されたと言い伝えられている。下野国府から近いこのあたり一帯には16基の円墳が確認されている古墳群の地で、それゆえに大塚という地名が生まれた。

さらに北西に走り、思川を渡ると、黒川との間に挟まれた**壬生**の町が広がる。ここも6,7世紀に造られた古墳がいくつも確認されている。7世紀頃にこの地で慈覚大師が誕生しており、これが壬生氏の始まりになったと言われている。寛正3年(1462年)に壬生氏の館である壬生城が作られた。壬生城跡は駅の北西部に城址公園として残されている。

壬生駅を出る時に線路際にある小さな社が気になったので帰宅後に調べて見た。清水欠稻荷神社という名だと言うことがわかったが、詳細はわからなかった。

黒川を渡ると左手の車窓に、こんもりした緑の茂みがいっつか現れる。愛宕塚古墳・車塚古墳・牛塚古墳などの古墳が並んでいる。**国谷**(くにや)駅は黒川の東岸に広がる住宅地の中にある。長閑な住宅地の駅で、線路脇に立派な桜の木が何本も並び、春には素晴らしい景色が拝めそうな感じがする。

電車は栃木街道と肩を並べるようにして北北東に進み、**おもちゃのまち**駅に入る。誰もが驚くような駅名だが…。1950年代に東京の墨田区にいくつもあった輸出向けのおもちゃ工場が、土地価格高騰や災害対策の観点から先行き不安な状態になっていた。東京玩具組合の長だった富山栄市郎(トミー社長)が、「移転しておもちゃの工業団地を創ろう」と腰を上げた。移転先選定には紆余曲折があった末、第二次世界大戦時に使われていた飛行場の跡地を活用することになり、壬生町・東武鉄道の協力も得て「おもちゃの工業団地」が実現し、1965年に11の企業が操業を開始した。そして、従業員の利便性確保のために「おもちゃのまち駅」が開業し、宅地開発も進み宇都宮郊外のベッドタウンが生まれた。その後獨協医科大学の誘致により学生の街になり、獨協医大病院もできて地域の重要な医療拠点にもなった。駅前から東へ姿川の岸辺まで広がる広いエリアで、「下都賀郡おもちゃのまち」という町名で1丁目から6丁目まであり、トミーの工場やバンダイミュージアム・おもちゃ博物館などもある。

線路の西側に住宅地、東側に農地という形が続き、車窓からの交互に見る眺めを楽しんでいる内に**安塚**駅。

古墳が沢山あり、「八つ塚」と言われていたのが地名由来らしい。

安塚駅を出て姿川を東岸に渡ると、壬生町と別れて宇都宮市になる。所々に蕎麦畑が白い花畑を広げている。

西川田駅はびっしりと並んだ住宅街の駅。駅の東側には県の運動施設が並ぶ総合運動公園がある。壬生駅から北北東へ一直線に走って来た電車は、すぐに次の**江曾島**(えそじま)駅に入る。ここも住宅街だが、西川田より

もさらに住宅密度が高く、大都会宇都宮が近づいていることを実感する。江曾島という地名の由来が気になったが、いくつかの説があって、真説は不明な様子。石器時代から人が住んでいたことを示す遺跡も発掘されており、川に挟まれた低湿地だったらしい。やや小高い所に平安時代後期に藤原秀郷によって築かれた江曾島城跡がある。江曾島氏の居城だったと言われており、のちに宇都宮城の南方を守る城になったらしい。

北上を続ける宇都宮線がJR日光線を跨ぐと、右手に巨大な太陽光パネルを見ながら右にカーブして、進路を北東に変えると**南宇都宮**駅になる。昭和7年の開業時は「野球場前駅」だったが、翌年南宇都宮駅に改称した。駅舎は甲子園をイメージしたデザインになっているそうだが、宇都宮常設野球場は1960年になくなって、跡地に小学校が建っている。

南宇都宮駅を出ると間もなく電車は進路を真北にとり、終着駅の**東武宇都宮**駅に入る。駅ビルは東武デパートになっており、市民の暮らしを支える存在になっている。駅の北には県庁があり、南には市役所があり、行政の中心地でもある。また駅の南東には宇都宮城址があり、北東には二荒山神社がある。いずれも宇都宮の歴史を語る中心的な存在である。周辺には官庁街もあり、古くから町の中心地がここであったことがよくわかる。

JRで宇都宮駅に下りて、高層ビルが建ち並び餃子屋が並ぶ横丁を見て「これが宇都宮だ」と思ってしまうので



はいささか不十分な気がする。

街角探訪をしてみようと思って歩き出したら途端に雨が降り出してきた。やむを得ず東武デパートに入って地元産品を物色して時間を潰したあと大通りに出て、路線バスでJR宇都宮駅まで約2Kmを走って見た。バスの車窓から見ると町の大きさと課題が少し見えた。もう一度機会を作って「古くからある宇都宮」の街を散策してみたい。

JR宇都宮駅の中でコーヒーを飲んで休憩の後、15時14分発上野行で家路についた。

JR上野・宇都宮間の開業は1886年6月、その頃には宇都宮の駅は町の中心から東へ遠く離れた所だった。

1931年8月の東武線新栃木・宇都宮間開業により町の中心部に鉄道が走るようになった。今、JR宇都宮駅東口と鬼怒川を渡って遙か東の芳賀・高根沢工業団地とを結ぶLRTが開通して話題になっている。宇都宮の次世代につながる新しい街作りの一環であると囁き立てているが本当だろうか。

旧宇都宮経済圏である東武宇都宮駅周辺と新宇都宮経済圏であるJR宇都宮駅とをスム

ースに結ぶパイプが必要に感じる。芳賀・高根沢を結ぶ新しい交通手段を設けるのであれば、東武宇都宮駅・JR宇都宮駅を含めた次世代交通ネットワークを構築する方が正しかったのではないかと思うのだが・・・、余所者の感想として。

以上