



いない上に掘ったり削ったりしたままで工事が中断したような感じの景色になっている。経緯や事実関係がわからない他所者がこの景色を見ると、駅舎改築に合わせて開発に着手したが頓挫したように見えてしまう。再び東口に出て町を散策して見てさらに驚いた。裏通りに入ると蔓草に覆われた無人の家や、始めて見たけれど上手いかわずに辞めた店、古くからあるが成り立たなくなって閉めてしまったお店などがそこかしこにあり、豪華な新築駅舎とのアンバランスさが気になった。

平成 9 年から何年か私的な用件でこの町に出入りして親しみを感じている町だったが、ここ 10 年ほど行かぬ間にこんなに変わってしまったのかと驚きと落胆を感じた。

駅前で昼食をとろうと思ったが、たった一軒のうどん屋は行列を作つての順番待ちで、他には店がなかった。

しかたなく電車の中で食事をしようと思い、コンビニでパンと飲み物を買って駅舎に戻った。

佐野線は一番東側のホームの北端から出る。13 時 03 分発葛生行は定刻通り出発。

#### <渡瀬（わたらせ）>

伊勢崎線から直角にカーブして北東に向かうのが佐野線。館林市の住宅地の間をすり抜けるように走っていく。まだ新しいモダンな一戸建て住宅がずらりと並び、「これがあの閑散とした駅前と同じ町なのか」と目を疑う。明治 22 年に周辺の村の合併でできた渡瀬（わたらせ）村、今は館林市の一部になっている。刈り取り前の田圃の色と後に控える安蘇の山なみが美しい。工業団地だろうか、大手企業の工場が並んで見える。



#### <田島>

しばらくは駅近くの線路に沿った住宅地とその後の農地の広がりが続くが、渡良瀬川を渡って栃木県に入ると農地が景観の主役に躍り出た。渡良瀬川に流れ込むいくつもの川や水路が縦横に走り農地を支えていることがよくわかる。「田島」という地名に相応しい「田の中の島」はどこにあるのだろうかと目を凝らしたがわからぬまま秋山川を渡って佐野市の中心部に入っ

てしまった。（上写真：渡良瀬川を渡る佐野線・・・ウィキペディアより借用）

#### <佐野市>

田島駅周辺の水田地帯は海拔 20m 前後だが、川を渡ると少しずつ高くなり佐野市駅は約 29m の高さになる。関東三大師のひとつと言われる佐野厄除大師（天台宗春日岡山惣宗寺）はここから歩いて 10 分程の所にある。藤原秀郷が春日岡山（現佐野城址）に創立したのが始まりで、のちに秋山川東岸の現在の地に移された。東武佐野線はそんな城下町の中心部を大きく迂回するように左回りして両毛線を跨ぎ佐野駅の北側に入る。

#### <佐野>

J R 両毛線への乗り換えが可能な駅で、乗降客が多い駅のようだ。南口は道路が整然と配置されていて、いかにも城下町らしい。北口の正面には春日岡山（海拔 56m）が海拔 34m 前後の町を見下ろしている。地図を見ていると味のある地名が目立ち興味をそそる町だ。

佐野駅を出た電車は、今度は春日岡山を避けるように右回りして堀米駅に向かう。

#### <堀米（ほりごめ）>

駅前に建ち並ぶけばけばしく周囲の景色に馴染まないようなマンションがいくつも立ち並んでいるのがこの駅の第一印象。帰宅後に地元の資料を調べて見たら「介護付きの集合住宅」だった。「堀米」という地名の由来も気になったので調べて見たら、12 代景行天皇 15 年（西暦 82 年）に東山道十五国の都督だった彦狭嶋王（ひこさしまおう）の亡骸を葬ったことから「掘り籠めた」が起源となって「堀籠」という地名になり、後に堀米となったとのことだった。渡良瀬川を下ってお米を運ぶ船のための堀割があったのが地名の起源ではないかと勝手に想像していたら大外れだった。

#### <吉水（よしみず）>

鎌倉時代の文献によると「良い水が得られる地」ということからこの地名ができたそう。後に吉水太郎国綱により、現在の吉水駅北西部の興聖寺がある所に清水城が築かれたとのこと。吉水を出ると一直線に北に向かって走る。

#### <田沼>

田圃と家の交互の景観の中に時々満開の蕎麦畑が現れるようになってきた。北関東自動車道の下を潜り抜け



ると田沼駅に入る。もう安蘇山地の南端の谷（秋山川）に入ってしまったが、西側はまだ少しだけ関東平野。駅西部の旗川周辺に池や沼が多いが、これが田沼という地名の起こりと関係しているらしい。古墳も多く土師器などを中心に古代の集落跡が発掘されている。

### <多田>

「田や沼がある所」の次が「田の多い所」だとわかりやすいのだが、どうやらそうではなさそうだ。無人駅で自由に電車に乗れるので「ただ」となった訳でもない。古代の製鉄技術「たたら」から来ているという説もあるらしい。線路の東側の諏訪山を始めとした山なみはもう海拔 300mを越えてしまい、少しずつ山あいに入って来ているのがわかる。

### <葛生（くずう）>

広い秋山川の谷の右岸を川から離れて走っていた佐野線は徐々に川に近付いてきて、やがて左岸に渡って終着駅葛生に到着。正面に栃木市との境になる山なみが広がるが、さほどの高さではないので圧迫感はない。「かみつけね あそやまつづら・・・（上毛野安蘇山黒葛）」「わがこいは あそやまものあおつづら・・・（安蘇山本の青つづら）」、万葉集などにいくつか歌われているそうだ。上毛の安蘇は今の栃木県安蘇郡一帯を指し、安蘇山本の里は後の葛生で、「やまつづら」は葛のような蔓性の植物のこと。つまり「葛生うる葛生の里」ということになり、味わい深さを感じる地名だ。

次の上り電車を待つ約一時間半の時間を利用して駅周辺を散策してみることにした。

まず手始めに終着駅のレールの末端を確認。地図で確認すると、構内の一部の線路はトンネルを潜って住友大阪セメントの工場につながっているようだった。この辺りは、セメント製造に欠かせない石灰・ドロマイトの産地で秋山川の両岸の景色の中にいくつものセメント関係の工場がうかがえる。

駅前の県道 123 号線はおそらく古くからある街道だろう、秋山川の谷を氷室山に向かってゆっくり上っており、ダンプカーが列をなして走っていた。町並みを避けるように右岸の山肌を削って町を大きく迂回した国道 293 号線（葛生バイパス）は会沢トンネルを介して足利と鹿沼をつないでいる。

駅の隣にある寺が気になって入って見た。寺の名は安養院、秋山川の支流の小さな流れを太鼓橋で渡って入るようになっている。古い石仏や墓石をひとわたり眺め歩いていたら、薄日がさし始めた午後のひと時、近所の老人が川の畔を箒で掃いていた。



小川の流れを遡って行くと図書館、伝承館、美術館などが並んでいるが歩いている人はあまりいなかった。小さな集落の中にお寺や神社が沢山あり、歴史を感じさせる墓石や石仏が目立った。上り電車の時刻が近付いてきたので駅に戻って喉を潤してひと休みし、14時59分発の電車の到着を待った。

東武野田線を完走する旅を終えた後、大宮駅で突発的に思いついたこの旅、久喜で東武伊勢崎線に乗り換えて館林に向かって、この旅のスタート地点に辿りついた。

東武佐野線の前身は安蘇馬車鉄道、そしてその前は、さらにその昔は古代人が暮らしていた集落があった。馬が引く車が緩やかな傾斜を上って行く光景を思い浮かべ、山を背にして豊かな恵みを得て古代人が暮らしを営む姿を思い浮かべ、ひとつひとつの景色が長い歴史の果てにあることを感じながら旅をするのは楽しいばかりか贅沢なことだ。

贅沢のついでに、帰路は館林で特急りょうもう号に乗り換えてゆったり景色と軽食を楽しみながらということにした。

以上