

関東平野ローカル線の旅 第5弾  
武蔵野線 95.9Km 完走の旅

昭和 40 年代の前半に中央線の国立に住んでいた。その頃国分寺駅の北側のホームからは西武線が二系統と南側のホームからは下河原線という国鉄の超ローカル線が走っていた。

下河原線の前身は貨物専用線で、元々は多摩川から採取した砂利を運ぶのが目的で走ったものらしい。後に軍需工場の労働者を運ぶために客車を走らせるようになったと聞いたことがある。

一両か二両の短い編成の電車が国分寺駅を出てから停まる駅は、東芝の工場がある北府中駅と終点の東京競馬場前駅との二つだけだった。当時、「東京競馬場前」駅は、「日本一長い名前の国鉄の駅」と言われていた。

武蔵野線の開通と同時に下河原線は姿を消して、北府中は武蔵野線の駅として生まれ変わった。

武蔵野線は西船橋駅を起点として左周りで都心を大きく回る半環状線で、終点の府中本町駅で南武線への乗り換えが可能になっている。西船橋駅から京葉線の市川塩浜駅に繋がり、京葉線との乗り入れにより東京と府中本町が結ばれた。



東京から府中本町までの距離は 95.9 km、東京・真鶴間とほぼ同じ距離で所要時間は約 1 時間半。東京・真鶴間の運賃は 1,663 円だが、東京・府中本町間の運賃は 637 円で済む。これは J R の運賃計算の特例によるもので、首都圏及び大都市圏の定められた区域内では「乗車地点と降車地点を結ぶ最短経路の運賃を適用する」ことになっているからである。

まずは府中本町へ行かなければこの旅は始まらない。用事が済んだ後吉祥寺から快速電車に乗って西へ。平日の朝の混雑時間帯を過ぎたのに中央線は混雑していた。乗客のうちの大半は学生で一駅ごとに降りて行くので、すぐに座ることが出来た。

西国分寺で乗り換えて府中本町へ。電車の発車時刻を待つ間に駅前を散策して見ることにした。駅のすぐ東隣には武蔵の国司館跡と示された広大な空き地が広がっていた。そのすぐ隣には大規模なマンション建設予定の看板もあり、何やら複雑そうな感じがする。駅から南東側に長い屋根付きの歩道が走っているが誰も歩いてはいない。競馬が開催される日のお客様だけの通路らしいが、競馬の客にそんなに手厚くサービスする意味が理解できない。



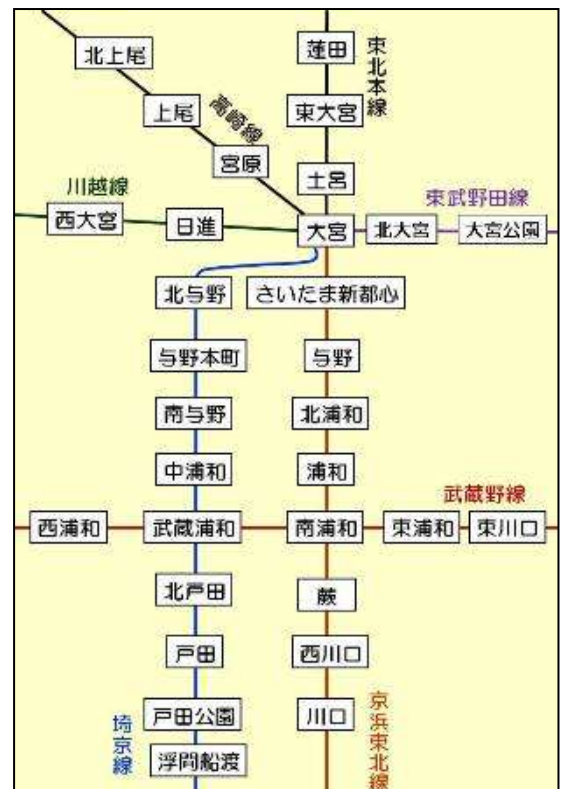
府中本町 10 時 21 分発東京行、もうこの時間帯になってしまえば乗客はまばらで、遠慮なく車窓の景色を楽しむことができる。府中本町を出た電車は、大国魂神社のこんもりした緑を右手に見ながら北北西に走ってトンネルに入る。府中の市街地と甲州街道をトンネルで抜けるとほどなくして北府中駅に入る。三億円事件で有名になった東芝府中工場が西側にあり、皮肉なことに線路を挟んで反対側には府中刑務所がある。武蔵野線が開通する時（昭和 48 年）に、中央線との乗り換え可能な駅として西国分寺駅が誕生した。以来四十年余、今や押しも押されもしない中央線のターミナル駅としてのポジションを確保してしまった。

西国分寺駅を出るとすぐに長いトンネルに入ってしまう何も景色を楽しむことはできない。トンネルの中でやや進路を北北東に変えて、再び飛び出した明るい所が新小平駅。この長いトンネルの中で中央線の立川方面から走って来るレールが合流することはあまり知られていない。明るさにほっとしていると電車は再び長いトンネルに入り、さらに東へとゆっくりカーブして行き新秋津駅になる。西武池袋線の秋津駅への乗り換えが可能な駅とされているが武蔵野線の駅に数多く見られる「顧客無視の乗り換え駅」のひとつ。ゆっくりとカーブしていた線路はやがて北東に向かうようになるが、暗渠の中を走るような造りなので周囲の景色を楽しむことはできない。何も見えぬまま走り続けると東所沢駅に着いた。「駅を作ったぞ」「駅前ができたぞ」というようなわざとらしい駅前が味気ない。

暗渠を出てようやく見通しの良い所を走るようになってきた。進路を東北東に変えて、窓から見える里山・畑・住宅地がほどよく混ざり合った風景が心を和ませてくれるのが新座。駅の南遥か先に平林寺の林がうかがえる。新座と言う地名にちょっと興味を感じて調べて見たらこんなことが解った。西暦 758 年、奈良朝廷は新羅からの僧 32 名と尼 2 名と男女合わせて 40 名を武蔵国へ移して新羅郡を置いたが、後に平安時代になって新座郡と改称されたそう。新座駅を出ると高架を走るようになるので景色が良く見えて楽しい。

北朝霞は東上線との乗り換えが可能な駅であるが、東上線側の駅名は朝霞台。新秋津に比べるといくらか乗り換えで歩く距離が短いかもしれない。駅周辺はマンションが林立しており、まるで林の中に居るような感じがする。駅から少し離れると倉庫のような大きな建物と物流会社と思われる看板が目立ち、さらに離れると畑が広がりその向こうに荒川の大きな水門が見える。ここから始まる似たような駅名の連続「浦和シリーズ」。北朝霞を出て北東に走る電車は新河岸川と荒川を渡りサクラソウ自生地として有名になった田島ヶ原を抜けて西浦和駅に入る。50 年ほど前に田島ヶ原のサクラソウを見に行こうと思ったが、不便な所ゆえに諦めたことがあった。武蔵野線開通後にわかに便利になってしまった。この辺りには鹿手袋・沼影などの意味あり気な地名があり、地図を見ているだけでも充分面白い。武蔵野線は、南与野に繋がる北行線を左に分けて右に大きくカーブを切ってさいたま市南区役所がある武蔵浦和駅に入る。埼京線との乗り換えが可能な駅で、二つの駅が V 字状に繋がっている上に、乗り換え用通路も存在するので便利な駅の部類に入る。

広く大きな浦和の町を東西に横切る武蔵野線は次に南浦和に停まる。京浜東北線との乗り換え駅で、かなりの客が降りてしまった。ふと前の席を右から左へと眺め渡すと、府中本町で乗った時からいる夫婦とおぼしき二人連れと、何の用で乗ったのだろうかと思いを覚える清楚ないでたちの老人一人がまだ乗っている。この駅で新たに乗ってきた客は、今までとはほどことなく雰囲気異なる感じがする。南浦和駅を出た武蔵野線は、新しく加わった客を乗せて再び北東に向かってまい進する。浦和の町が遠くへ去り、緑豊かな景色に変わる所が東浦和。



駅周辺にさいたま市と川口市の境界線が複雑に走っている。広大な見沼田んぼの最南端にあたるところに東浦和駅がある。縄文時代後期に海水が引いてできた奥東京湾と呼ばれるエリアが広く湿地帯として残り、徳川家光の時代に堤防を作ったり吉宗の時代には用水路を開削したり、様々な努力が重ねられて水田地帯ができあがった。見沼田んぼと呼ばれて今の世にも受け継がれているが、原型があまり崩れていないようなので貴重な自然・文化遺産であろう。

東浦和駅を出ると北東に向かって見沼田んぼの南端を横切り、少しずつ東北東にカーブしながら川口市に入る。家の数が少しずつ増え始めた頃に**東川口**駅に到着。私鉄沿線の新しい駅の周辺と良く似た雰囲気の前が広がる。さいたま市や東京方面などに職場を持つ人たちのベッドタウンとして急速に発展しているらしい。東川口を出ると電車は綾瀬川を渡って真東へ一直線に走り越谷市に入る。**南越谷**は東武線に乗り換えができるようになっているが、東武線側の駅は新越谷という。開通当時は夜になると真っ暗で乗り換えの通路は駅前の人気のない路地のようなところだったが、今では東武線側の施設が拡充されてきたせいかいくらか距離が近くなったような気がする。昭和 50 年代に仕事でよく利用したが、仲間内では「帰りはナンコシ・シンコシ・ニシフナのコースで……」という言葉で通じた。

さらに東へ突き進むと北側に貨物鉄道ターミナルが広がり、その周りにさまざまな物流関連事業の倉庫が並ぶようになる。倉庫街が途切れたところで元荒川にそそぐ小さな流れを渡ると景色は一変する。

景色が一変するだけなら良いが、駅の名前を聞いてびっくりしてしまうような……平成 20 年にできた**越谷レイクタウン**。中川・綾瀬川・元荒川などの治水事業の一環として作った大規模な調節池、その周囲に開発された新しい街。治水用の調節池を湖と称し、その周りに作った街を「レイクタウン」と名付けたらしいが、名前のバター臭さが気になってしかたがない。俺なら住まないだろうなどと独り言をするうちに発車。さらに東進し中川を渡るとすぐに**吉川**駅になるが、ちょっと駅間距離が近すぎるような感じがする。吉川は水田の広がり、水田をやめて作ったと思われる畑、畑をやめて作った宅地、変化を続けている様子がうかがえるような車窓の景色だ。駅に入る寸前に線路は大きく右カーブして、向きを南東に変える。ここも短めの駅間距離ですぐに**吉川美南**。芸能人の名前ではないかと耳を疑いたくなるような駅名に驚いていると、そればかりではない。アナウンスの声を聞いてさらに呆れてしまう。「発音が現代風の平音」で「ヨシカワミナミ（最初のみだけに強いアクセント）」。

**新三郷**、吉川美南という駅が後からできたせいか、ここも駅間距離が不自然なほどに短い。駅前にはショッピングモール、その奥にみさと団地やマンション、駅を少し離れると物流会社の基地とおぼしき車のままで出入りできるような大きな倉庫が立ち並ぶ。

南東に走っていた電車が突然やや東にカーブを切ると目の前に江戸川が広がる。多摩川の縁から始まったこの旅、遂に江戸川まで来てしまった。

川を前にした駅が**三郷**。ここで乗り降りしたお客さんは殆どない。時計を見ると、府中本町を出てから間もなく一時間になる。府中本町から乗ってきた客人はまだ降りていない。どこからどこまでが川なのかよくわかりにくい江戸川をほぼ東向きに渡って流山市に入ると再び南東に向きを変える。

**南流山** 11 時 21 分着、ただひたすら住宅地あるのみという感じの町で、あまり潤いを感じない。つくばエクスプレスが直角に横切っているが、地下なので何も見えない。これまで武蔵野線ひとつに頼ってきた三郷や流山に住む人たちは、この駅でつくばエクスプレスに乗り換えられることでかなり多方面への便利さを手に入れた。南流山駅を出るとすぐに松戸市に入り、坂川を渡ってしばらくすると**新松戸**駅に入る。常磐線との乗り換えが可能な駅で武蔵野線開通当初から利用客が多い。車内の乗客は殆どが降りてしまい、また別の顔ぶれが沢山乗ってきた。府中本町から一緒に旅人はまだ乗っている。空き地など求めるべくもなく住宅地が切れ目なく広がる町、車窓の風景に余り面白味がないのが残念。新松戸を出るとすぐに大きくカーブを切り、進行方向は南南東に変わった。やがて電車は切り通しに入り視界を断たれた後、いつからともなくトンネルに入り**新八柱**。

仕事帰りの一杯の酒が効きすぎて、西船橋での乗り換えを目指して新木場で乗った武蔵野線、目が覚めたら新八柱だったことが何度かあった。トンネルの中の駅は周囲の景色での判断ができないので恐ろしい。

さらに南南東へ一直線、八柱霊園の西端をかすめるように通って北総線との乗り換え駅**東松戸**。この駅は新

松戸と同様に見事にプラットホーム同士が交叉している「お客さんにはうれしい乗り換え駅」。駅の周りは一  
言で言うと「物みな新しき町」という印象。北総台地の畑と畑をつぶしてできた宅地が斑模様につながっ  
ている。1キロほど進むと松戸市を抜けて市川市に入る。松戸市の南端で市川市の北端となるこのあたり、緑が  
多く気持ちの良い景色の里だったのだが、近頃急激に開発が進んで宅地化が顕著である。市川大野駅はそん  
な景色の所にある。それでもしっかりと梨・ぶどうを始めとした果物畑が残っているのがうれしい。

さらに南南東へ一直線にしばらく走ると市境を越えて船橋市に入り武蔵野線最東端の駅船橋法典。船橋市の  
北西端に位置する法典は昔は「法典村」といい、昭和22年に船橋市に編入されたらしい。

船橋法典を出ると、右手の「中山競馬場」と左手の「海軍無線電信  
所の跡地にできた行田団地」の二つの特徴的な地形をかわすように  
大きくカーブを切り、進行方向を南南西に変えて西船橋に向かう。  
海軍無線電信所は直径800mの円形の敷地の中に高さ200mの主塔  
と18基の副塔が立ち、先の大戦では重要な役割を果たしたと言わ  
れている。



**西船橋** 11時41分着。ここも乗客がほとんど入れ替わってしまう  
駅だが、府中本町からの客人はまだ身じろぎもせず座っている。

やや長めの停車時間を終えて、電車は最終行程への旅を始めた。高  
架を走るので沿線の風景は存分に楽しめるが、視界に入って来るものの大多数は物流倉庫と走る大型トラッ  
クばかり。再び南南西に数キロ走ると京葉線の高架と合流し、進路を南西に変え東京湾に近付いて行く。

**市川塩浜**駅は宮内庁の新浜鴨場がある野鳥の楽園と東京湾との間に建っている。夕方になると帰巢する鳥の  
群れを見ることが多い。市川塩浜を出た電車はほんの一瞬ではあるが東京湾の岸辺を走るが、埋め立てでで  
きた巨大な島「浦安」に入ってしまう再び海が遠くになってしまう。大きな病院、ショッピングモール、林  
立するマンションの群れ、新しい街にできた**新浦安**。元気な明るい街で、「住みたい町ランキング」では上位  
を占める町らしいが、大地震の時に様々な問題を露呈してしまった。境川を渡り、浦安の住宅地を過ぎると  
工業団地が現れ、江戸川河口の人口島「舞浜」に入ると大きく右にカーブして西南西に向きを変え、武蔵野  
線最南端の駅**舞浜**に入る。この駅の利用客の殆どが東京ディズニーランドに行くと思われる。府中本町から  
乗って向かいの席に座っていた夫婦が降りて行った。60代半ばと思われるこの夫婦、二人だけでディズニ  
ーランドへ遊びに来たのだろうか？気になって府中本町からのもう一人の同道の士の様子をうかがって見た。  
まだ乗っている、何者だろうか？いったいどこまで行くのだろうか？

**葛西臨海公園**、左側の車窓には大きな観覧車、右の車窓にはやや霞がかかった空に東京スカイツリーが。  
荒川と旧江戸川の河口の間にある葛西臨海公園の住所は「江戸川区臨海町」という。

西に進路をとり荒川河口の鉄橋を渡ると**新木場**駅になる。深川にあった木場が移転したことで新木場という  
名が付いた。江戸時代から東京湾の埋め立てが進み、昔の木場はもうかなりの内陸になってしまったが、新  
しい木場の貯木場の先には東京湾が広がっている。二つの貯木場の北側に新木場駅があり、駅の反対側（北  
側）には近代東京の廃棄物で出来上がった埋め立て地「夢の島」が大きく広がっている。

新木場駅を出ると線路は直角に曲がって北向きに走りあけぼの運河を横切って潮見島に入り北西に向きを変  
えて**潮見**駅に入る。さらに運河を渡り塩浜島に渡った後西に向きを変えて地下に入って行く。塩浜の二つの  
島の下を抜けながら北西に進路をとり**越中島**駅に入る。越中島は隅田川の中洲の小島で、榊原越中守の屋敷  
（別邸）があったことからこの名がついたらしい。当初は水害に弱かったが、河口の川浚いで出た土砂をこ  
の島に捨てたことから地面が高くなり強化されたという。ここから先は地下を走るので窓の外には何も見え  
るものではなく、東京海洋大学（旧商船大学）の下を抜けて隅田川の河口を横切っていることなど思いもせぬ  
間に**八丁堀**駅に着いてしまう。八丁堀は、寛永年間に通船用に開削された長さ八町の堀がその名の由来らし  
いが、都心の川や運河はことごとく埋め立てられたり高速道路が走ったりでその痕跡が解りにくい。一里を  
36町とした時代のことだとすれば、八町は約900mになる。東京の地名の由来を示す文献によれば、首都高  
速宝町ランプから亀島橋あたりまでの間に八丁堀があったのではないかと思われる。

ともあれ12時09分**東京**着。長い旅の終着駅東京に到着、そして・・・あの府中本町から乗ってきた老人も

何処へ行くのか謎が明かされぬまま階段を上って行った。

### <Appendix: 武蔵野線あれこれ>

武蔵野線 35 駅の駅名を分類して見ると、「東西南北新」の文字を頭文字とする駅が半数以上を占める。我が国のことゆえ、それぞれの駅が出来る場所や駅の名付けにあたっては、かなりのドラマがあったり悪銭が動いたりしたのかもしれないが、それは詮索はせぬとして結果の事実だけを楽しんで見る。

駅名の頭文字	駅名	駅の数
東	東所沢、東浦和、東川口、東松戸	4 駅
西	西国分寺、西浦和、西船橋	3 駅
南	南浦和、南越谷、南流山、	3 駅
北	北府中、北朝霞、	2 駅
新	新小平、新秋津、新三郷、新松戸、新八柱、新浦安、新木場	7 駅
これら合計		19 駅(54%)

「便利な所を不便に走る大江戸線」と新しくできた都営地下鉄を揶揄した唄を唄うコメディアンがいたが、武蔵野線も「不便な所をさらに不便に走る電車」と言われた時代があった。乗換可能駅と乗換可能な路線名は下表のようになっている。「乗換所要時間」を経路探索ソフト「駅すばあと」で調べてみたが、駅名の異なる乗換駅での徒歩時間だけが表示されていた。それも「ホンマカイナ？」と言いたくなるような時間が書かれていたが、むしろ何の表記もないが乗換に 10 分近く歩かされる東京駅の方が問題が大きいと感じる。東京駅こそ「新東京」と名付けるべきだったのではないかな？

武蔵野線の駅	乗換可能な路線	その駅名	駅すばあとでの表示
府中本町	J R 南武線	府中本町	
西国分寺	J R 中央線	西国分寺	
新秋津	西武池袋線	秋津	徒歩 6 分
北朝霞	東武東上線	朝霞台	徒歩 2 分
武蔵浦和	J R 埼京線	武蔵浦和	
南浦和	J R 京浜東北線	南浦和	
東川口	埼玉高速鉄道	東川口	
南越谷	東武伊勢崎線	新越谷	徒歩 3 分
南流山	つくばエクスプレス	南流山	
新松戸	J R 常磐線	新松戸	
新八柱	新京成電鉄	八柱	徒歩 2 分
東松戸	北総線	東松戸	
西船橋	総武線	西船橋	
市川塩浜	京葉線	市川塩浜	
舞浜	ディズニーリゾートライン	リゾートゲートウェイ駅	徒歩 2 分
新木場	地下鉄有楽町線	新木場	
	りんかい線	新木場	
八丁堀	地下鉄日比谷線	八丁堀	
東京	色々沢山	東京	

また、米軍基地や米軍関係施設・自衛隊基地や自衛隊関係施設・旧軍隊の施設跡などが沿線に点在していたことから「武蔵野線は軍隊線だ」と言われた時代もあった。米軍施設の日本への返還や国有地の民間への払い下げ等が進んだことで状況はかなり変化してしまったが……。

東京競馬場がある府中本町で武蔵野線に乗ると競輪や競馬などの梯子をすることができる。乗り換え可能な駅からさらに一步踏み込めば目的地の幅が広がる。かつて武蔵野線は「ギャンブル電車」とも言われ、一部の乗客には大変ありがたがられていたこともあった。

立川競輪・西武園競輪・多摩川競艇・京王閣競輪・戸田競艇・浦和競馬・川口オートレース・松戸競輪・取手競輪・中山競馬・船橋競馬・船橋オートレース・・・。

以上