

関東平野ローカル線の旅 第六段  
(北総から武蔵へ 東武野田線完走の旅)

東武野田線は船橋と柏を結ぶ南半分と柏と大宮を結ぶ北半分とに分れている。二路線を結ぶ船橋発大宮行の直通電車は平日に一日五本、土日休日には三本しか走っていない上に逆方向の大宮発船橋行は一本も走っていない。北半分の路線には単線区間が多いことと、接合地点の柏駅で逆編成になることが主たる原因ではないかと勝手に思っている。

東武野田線の誕生は、「野田の醤油業者」からの訴えにより柏駅で国鉄の貨物線と繋がる県営の軽便鉄道が明治44年に開通したことに始まる。

大正年間に柏・船橋間を結ぶ県営鉄道の工事が始まるが、後に北総鉄道に譲渡されて大正12年に開通した。さらに野田市から粕壁（東武線）を経て大宮へのルートが認可され、昭和4年に全線が開通した。北総鉄道は総武鉄道と名を変えた後、昭和18年に東武鉄道との合併により東武鉄道の路線となった。

当初は北半分を「野田線」、南半分を「船橋線」と呼んでいたが、やがて全部をあわせて「東武野田線」と呼ぶようになった。



時は移り、東京スカイツリーの完成により東武鉄道は「業平橋駅」を「とうきょうスカイツリー駅」と改称し、「東武伊勢崎線」を「東武スカイツリーライン」と名付けただけならよかったが、「東武野田線」を「東武アーバンパークライン」という不可解な名にしてしまった。

余談ではあるが、時期を同じくして京成電鉄及び東京メトロの押上駅(地下駅)には「押上(東京スカイツリー前)」というカッコつきの表示がされるようになった。「(東京スカイツリー下)」とすべきだったと思うのだが……。

余談はさておき、9月も半ばの平日、暑いこともなく雨も降らずの静かな曇天の日、東武野田線の直通電車で「船橋から一気に大宮へ」初体験の旅に出ることにした。





船橋発 8 時 55 分の大宮行に乗るために、久しぶりに通勤ラッシュの電車に乗ることになった。東武線の船橋駅は到着した電車から吐き出される人で一時的にいっぱいになるが、これから乗って出かけようというお客さんはほんの僅かなため次の電車が着くまでは閑散とした景色になってしまう。

到着した電車から降りて来た若い女性が不慣れなビッコの引き方で歩けない状態になっているのを見つけて声をかけて見た。途中で転んで足首を捻挫したようだというので、駅員を呼んで車椅子を手配してあげた。8 時 55 分定刻に発車、空席が目立つどころか空席ばかりの車両は軽い響きで走り始めた。走り始めると同時に、目の前に座った若い二人連れがカバンからカンチュウハイを出して飲み始めた。テレビ観戦のスポーツ談義をしながら、グビリ・グビリ……。これから勤め先に行きそうな服装と荷物、どこへ何しに……。船橋駅が高架になる前は、国鉄船橋駅の北のはずれに申訳なように建っていた東武線船橋駅には「日光・鬼怒川方面は東武線で」という大層な看板が建っていた。今では東武線も高架になり、線路際に迫る住宅地を睥睨するかのようになり始めた。

総武快速線と並走してしばらく進んだ後右に大きくカーブを切って真北に向きを変えると新船橋駅。広大な日本建鉄の跡地にできたマンションと大きなショッピングモール、その後に海軍通信基地の跡地にできた芝山団地。空き地の目立つ住宅地を見やるうちに進路を北北西に変え塚田駅に入る。

塚田を出ると丘陵地帯に入り畑も目立つようになる。そして、船橋市と鎌ヶ谷市の境にある馬込沢駅。下総の牧の野馬を追い込む囲いがあったのが地名の由来と聞いたことがある。

電車は小さな切り通しのようなところを走って行くが、小さな起伏がある地形だからだろう。野菜畑と住宅地の混在する中に梨畑を見るようになってくると、鎌ヶ谷駅に入る。

カンチュウハイの二人連れの内の一人がほろ酔い顔で降りて行った。駅の周りには住宅地がびっしりと詰まっているが、駅の中には人がほとんど見えない。もう通勤ラッシュが終って一段落してしまったせいだろうか、「静寂」という言葉がぴったりする駅。馬込沢からほぼ一直線に北北西を目指していた線路が、並走する新京成線初富駅あたりから再び真北に方向を変え、新鎌ヶ谷駅に到着。

北総線、新京成線との乗換駅なので乗り降りする人が多く、乗客の顔ぶれの約半数が入れ替わった。新鎌ヶ谷を出ると車窓の風景は一変して、畑が多くなってくる。畑の中に梨園があり、その間に少しだけ家が建っているという、これまでとは逆転した風景になった。手賀沼に注ぐ大津川の源流にあたるこのあたり、小さな流れを渡ると再び住宅地になる。

六実(むつみ)駅は密集した住宅地の間に挟まるように座っているが、二本のプラットホームの他に退避線まである立派な駅。六実は明治新政府による開墾地で初富・二和・三咲・豊四季・五香に続き六番目になる。東へ 1Km 程の所には自衛隊下総基地の滑走路があるので、日と時間帯によっては騒々しいこともある。小さなうねりのような丘を切り通して抜けて進んで行くと遠くに見える畑も後方へと去って行き、やがて柏市に入ると心なしか緑が多い景色に変わってきた。

高柳駅は殆ど起伏のない平坦な地形に畑と宅地が互角に散りばめられたような所だ。駅の周辺に売れ残った分譲地がいくつも散らばっている。気が付いたらカンチュウハイの男は降りた後だったが、あれでこれから仕事をするのだろうか？先に降りた男とは違って、この男の表情には何の変化も出てはいなかった。余計なお世話かもしれないが、二人ともアルコール依存症に陥ることになるだろうと心配して見た。

高柳駅を出た電車はすぐに左にカーブして北西に向かうようになる。遠くに緑の森があり、里山を背にした農家の暮らしがまだ残っている。手賀沼に流れる川を数本渡ると逆井駅になる。

駅前からかなり遠くまで住宅街が連なっているが、にぎやかなのは駅周辺だけのようだ。逆井という地名の起源が気になって調べて見たが、明確な起源は不明らしい。このあたりは近代化により昔の地名が消滅してしまっており地図を見て想像して見ることも難しい。一般的には「水流に近いところ」に付いた「逆」という文字を持つ地名は、低地・湿地などで川の水が逆流することから付いたものが多いので、そのような由来があるのかもしれない。

住宅地の連なりのままに次の駅にいつの間にか着いてしまい、味気ない感じがする増尾駅、そして新柏駅。

新船橋・新越谷・新柏、東武鉄道は後から出来る新しい駅に「新」と付けるのがお好きなようだ。新柏駅を出ると右にカーブしながら住宅地を眺めまわすように進み、常磐線の線路を跨いで柏駅の一番西側のホームに吸い込まれて行く。レールはここで行き止まりになり、ここからの発車は逆編成になるため、運転士・車掌の交代が必要になる。従ってこの駅での停車時間は長くなるので、これが直通電車を増やすことができない理由のひとつになっていると思われる。ここでかなりの客が降りてしまい、ちょっと恥ずかしい位に静まり返った車内になってしまった。

長い停車時間が過ぎて、電車は逆の方向に走り始めた。あらかじめ分かっていたとしても逆に走ると一瞬方向感覚に狂いが出てくる。元来た方向に走りながら右に大きくカーブして西北西に進路をとると、気象大学校を左手に見ながら走り、程なくして住宅地のど真ん中の豊四季駅に到着。

「豊かな四季」という美しい響きは、前述の明治政府による開墾事業の四番目の土地として名付けられた。今の景色からはそんな歴史は微塵も感じられない。

つくばエクスプレスが開通したので、その交差点に「流山おおたかの森」という長い名前の駅ができた。駅の南側にはお定まりのショッピングセンターを中心とした大型商業施設が並んだが北側には何もなく、落ちつかない駅になってしまった。しばらくは利根川と江戸川にはさまれて、しかも江戸川の屈曲に忠実に並行して北西に向かって線路が続く。江戸川の水が生活に大きな影響を与える中で町が生きて来たことを意味するのだろうか。

緩やかにカーブを切って北北西に進路を変えると一直線で初石駅。パチンコ屋と飲み屋ばかりがやけに目立つ駅だ。初石という地名の起源が気になって調べて見たが、残念ながらこれとは思うような情報には出会わ



なかった。

初石を出ると、比較的大きな区画の一戸建て住宅、道路もゆったりして、しかも家庭菜園が点在する余裕のある宅地が並ぶようになった。林立する家と家の間に挟まるようにできた駅が江戸川台。江戸川と利根川を結ぶ利根運河の南岸にあるのが運河駅。(左写真：利根運河) 江戸川台という駅名がどことなく形式的な響きを感じるが、運河という駅名は生き物のような感じがして呼吸を感じる。東京理科大学の学生が何人も下りて行った。運河駅を出るとすぐに利根運河を渡り、右

手に東京理科大学野田キャンパスを見送ると、やや左にカーブを切って北西に向かうようになる。

梅郷（うめさと）駅の周りに梅園など見当たらないので気になって調べて見た。元の名は東葛飾郡梅郷村と言い、明治 22 年に周辺の五ヶ村が合併して出来た村で「五弁の梅の花」になぞらえて村名にしたとのことだった。

野田市駅の東西にはキッコーマンとその関連会社の工場が立ち並び、亀の甲羅のマークに「萬」という字をあしらった商標がそこらじゅうに見える。東武野田線の歴史を語るには欠かすことのできない存在である。野田市を出てしばらくして、ふと気になって走る電車の足元を見たら単線だった。

僅か 900m 走っただけで愛宕駅に到着。駅の西側に愛宕神社があることからこの駅名が付いたとのこと。反対側から来る柏行の電車とすれ違うため少々停車時間が長くなったが、慣れている乗客は少しもいらついた素振りは見せない。

再び走り始めて 1Km 余、次の駅は清水公園。キッコーマンの前身である野田醤油の初代社長の父である茂木柏衛が金乗院という寺の門前の林地を借りて造園して公園にしたのが始まりで、当初は聚楽園（しゅうらくえん）という名だった。後にこの地の地名を戴いて清水公園となったそうだ。中学校の時に醤油工場の見学とセットになった遠足で来たことがあるが、櫻がきれいだったという記憶がある。

このあたりは住宅地が多くはあるが、里山が点在して、小さな流れがいくつもあり、野原もある緑豊かな気持ちのいい景色が連なっているところだ。

清水公園を左手に送り、流山街道を右手に送るとやがて次の駅、七光台駅に滑り込む。ただっ広い駅前広場と閑散とした光景、右手の緑地ばかりが目立つ駅だ。何ゆえあってこのような無粋な駅名（地名）が付いたのかと、昔から気になっていた。戦時中に滑空練習場として国に買収されたが、完成を待たずに終戦となっ



てしまった。戦後は食糧増産を目的に開拓者に土地を払い下げることになったが、このときにできた開拓者の二つの組合（七福開拓組合・光風台開拓組合）の頭文字をとって七光台という地名ができたということがわかった。一見無粋そうな地名にも深い言われが潜んでいるので馬鹿にはできないものだ。

七光台駅を出ると、これまで江戸川に沿って北西または北北西に走っていた電車は大きく左に曲がって、真西に向かって走るようになり川間駅に入る。明治時代に周辺の四つの村が合併した時、江戸川と利根川の間に位置することから川間村と命名したのが起源らしい。

川間駅を出るとすぐに江戸川を渡る。台風の後で水位は高く水量も多いが、それでも川幅の三倍以上の河川敷が広がり鉄橋を渡る電車の音が長く心地よく響くのが良い。車窓の景色を注意深く見ていると、江戸川の水面より低そうな土地に建っている家がいくつか見えて、気になった。

南桜井駅は埼玉県に入って最初の駅になる。現在は春日部市に属すが元は北葛飾郡庄和町だった。江戸川と庄内川に挟まれた土地で、駅から住宅地が広がるが半径 1Kmほどの範囲だけで、その外側には農地が広がっている。田圃が目立つが、中川や庄内川の他に細かな水路もめぐらされており、豊かな水の存在ゆえのことに違いない。さらに西に進むといくつもの水路を跨いだあと中川を渡ると藤の牛島駅に到着。開業当時は「牛島」と言ったが、昭和 6 年に現在の駅名に改称した。真言宗の蓮花院という寺にあり、1200 年前に弘法大師が藤を植えたとの言い伝えがあるそうだが、寺は明治の初期に廃寺になってしまい今はない。私はまだその季節に見たことはないが、一本の木から広がる大きな藤の広がりは見事なものらしい。



(右写真：「牛島の藤」 ホームページより借用)

藤の牛島駅を出ると僅かに左にカーブして大落古利根川（おおおとしふるとねがわ）を渡る。水田を潤した後の排水を「落とし水」と言う。久喜・鷲宮・杉戸あたりの農地を走る水路を集めたこの川は松伏で中川に合する。名前に魅かれる川のひとつである。川を渡った後で左にカーブを続け、伊勢崎線を跨いで大きく右にカーブし直し、進路を北西に変えて春日部駅の一番南側のホームに入る。

春日部駅は幅の広い構内を横切る跨線橋にどことなく威厳と風格が感じられる古くて立派な駅だ。平安時代・鎌倉時代あたりに春日部氏がこの地にあったことから地名の起源となったらしいが、その後幾多の曲折を経て、「糟壁」「粕壁」などと名前を変えた後に「春日部」に落ち着いたようだ。江戸時代には日光街道の宿場町としても栄え、後世に鉄道の開通が期待されるような環境にある村だったようだ。

春日部駅を出た電車は、北に向かう伊勢崎・日光方面に向かうレールから少しずつ離れて大きな弧を描きながら南西に向かって町中を進み、右手に鎌倉時代にできたと言われる春日部八幡神社を見ながら八木崎駅に入る。駅周辺は海拔 5~6m 程度だが神社は 11m 余あり緑の茂みが目立つ存在になっている。住宅地のど真ん中で、辛うじて残っているような細く傾いたプラットホームが「昔の田舎の景色」を感じさせる駅である。早い時期に干潟となった土地で、海辺（駅の北側にある浜川戸という地）に突き出した岬と八本の杉の木が地名の由来とのことだ。

左手の窓には密集する住宅地、左手の窓には広がる田畑という対称的な景観が続く中を電車は豊春駅に到着。今では春日部市に含まれてしまったが、明治時代に周辺 12 村の合併でできたのが豊春村。

引き続き南西方向に走り、春日部市からさいたま市に入るとすぐに東岩槻駅。川と用水路の水の町春日部から一気に政令指定都市さいたまの一隅に飛び込むと、巨大なベッドタウンの連なりに驚く。元荒川を渡ると右手に岩槻の総鎮守「久伊豆神社（ひさいずじんじゃ）」が見える。神社の名前ゆえに、近年テレビ番組などで紹介されて見に来る人が増えているらしい。そして町のあちらこちらに人形店の看板が見られるようになり、人形の町岩槻駅に入る。

密集する住宅地は殆どが一戸建て住宅のため、電車の窓からの遠望が利いて良い。東北自動車道の下を潜り綾瀬川、見沼代用水などいくつかの川を渡ると再び農地が広がるが、それも東の間住宅地が広がる七里（ななさと）駅。大正 2 年に周辺の七つの村が合併して北足立郡七里村が誕生した。広がる住宅地の周囲に緑が目立つのは農地のほかに造園業が多いせいだろうか。潤いのある風景の助けになっているように感じる。

七里駅を出た電車はやや西寄りに緩やかにカーブして大和田駅に到着。

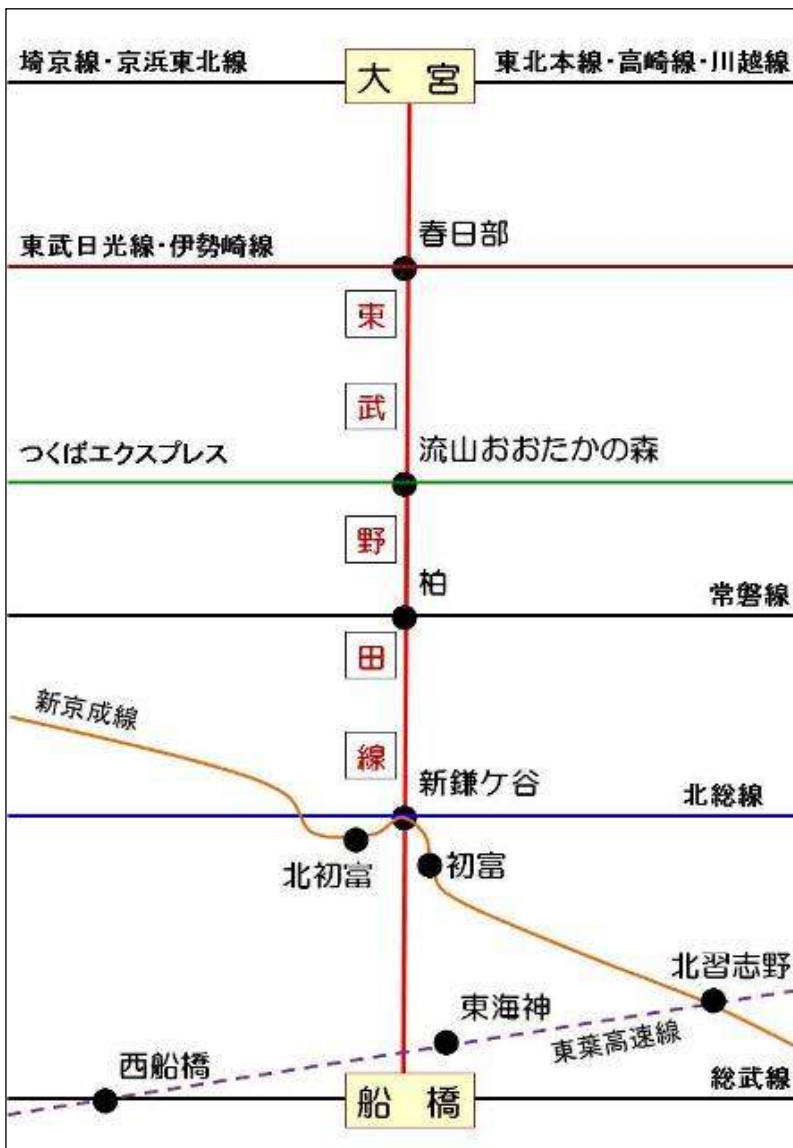
「大和田」という地名は全国各地にあるが、「大和田氏が治めた地」と「河川の屈曲部に広がる平坦地をわだと言った」ことから出来た地名などが由来のようだ。この大和田の場合は、地図をつぶさに眺めて見ると綾瀬川・見沼代用水・芝川などの流れの影響を受けている土地のようなので、後者の方ではなかろうかと勝手に想像した。ずっと曇天が続いていたが、大宮公園駅に入る頃には晴れ間が見えて来た。

武蔵の一宮大宮氷川神社を含む大きな大宮公園の北側の入り口になるのがこの駅。大宮公園の緑は大きな町さいたまの潤いのシンボルになっている。

大宮公園を左手に見ながらゆっくり左にカーブすると、東北本線の線路と並走するようになり北大宮駅に停まる。そして僅かな時間で大宮駅の一番東側のプラットホームに滑り込み、終点となった。予定の時刻より数分遅れて到着したが、特に説明のアナウンスは流れなかった。一部区間が単線なので少々遅れは日常茶飯事なのかもしれない。

船橋駅を出発してから1時間40分、東武野田線の旅は雨に逢うこともなく無事終わり大宮駅に辿りつくことができた。出発した直後は北総台地を走り、利根川・江戸川・中川などに挟まれた水の町を通り抜けて武蔵の国の心臓部までを走るこの路線は景色の変化が面白い。また沿線の町の古き時代からの数々の変遷や鉄道の歴史を重ね合わせて見ると一層の面白さがある。この旅で企画したように「乗り換えなしの直通電車」を選んだからこそその面白さだったのかもしれない。

地図上で確認して見ると、東武野田線は武蔵野線のさらに外側をほぼ並行して走っている。東武鉄道なので残念ながらそれ以上の展開はなかったが、もし西側にも伸びて外郭環状線となっていたら……。想像してみるだけでも面白い。



以上  
<Appendix> 東武野田線と他の路線との関係図