

東北本線 車窓を楽しむ 各駅停車の旅
～郡山から上野まで 223Km～

水郡線の旅を終えて郡山に一泊した。帰路は磐越東線でいわきに出て常磐線で帰ってみようかと思って時刻表を調べて見たら、郡山発いわき行は朝 8 時発の次は 13 時 17 分発になってしまう。帰宅時刻を考えた結果、この計画は中止。代案として「郡山から上野まで各駅停車で帰ってみよう」ということに決定。

11 月 2 日 天気は晴 「郡山の朝 6 時の気温は 4 度」とテレビのニュースが報じていた。確かに風はあるし、日差しはあるが空気が冷たい。昨日水戸でセーターを買って正解だった。駅前広場を歩いている人たちは、襟巻き・ダウンジャケット・タートルネックなどなど一目で見てわかる「冬の衣装」で、この光景は東京ではまだ見られない。放射能測定表示が「0.142 μ Sv/hr」となっていたが、あまり振り返って見ている人もいなかった。乗る列車は決めてないので、出たところ勝負。駅ビルの中でお茶とおやつを買ってプラットホームへ。



郡山 9 時 56 分発黒磯行 (左写真) は二両編成のベンチシート。左右と向かい側の席に座っている人は合わせて 13 人。

退屈しのぎに観察してみたら「読書 (新聞を含む) = 3 名、携帯電話操作 = 3 名、会話 = 2 名、睡眠 = 2 名」

東京の電車よりも「文字を読んでいる人」の比率が高いような気がした。

安積永盛 (あさかながもり) で学生が降りたら車内はガラガラになってしまった。駅の東側、阿武隈川の向こう岸にある日大の学生だろうと思う。これで車内の平均年齢は一気に上がった。

須賀川 は「静かな町」という表現がしっくりしそうな駅。猪苗代湖南東岸の山並みが遠くにくっきりとした輪郭で見える。走り始めた列車の車窓の眺めに「太陽光パネル」が飛び込んできたが、なんとガラスの上にかラスが止まっていた。

鏡石、駅舎側のプラットホームに建つ大きな看板に「牧場の朝のふるさと」と、そしてその下に「牧場の朝」の歌詞が書いてある。「ただ一面に立ちこめた 牧場の朝の霧の海・・・」。文部省唱歌の歌詞のモデルとなった牧場がこの町にあるらしい。明治の初めにできた日本初の西欧式の牧場とのこと。この話もさることながら、「鏡石」という意味ありげな地名の方が気になるので調べてみたら予想外の単純な話だった。

明治 22 年に鏡田村・久来石村・笠石村・成田村が合併して鏡石村ができた。いずれにせよ「石」に関係がありそうな土地のようだ。比較的新しい家が多く建つ駅前風景。

矢吹、駅の隣に大きな白い土蔵が建っているのが気になったが、大木代吉本店という酒蔵。発車間際に子連れで走ってくるお母さんを気長に待ってくれる列車、都会では見られない温もりのある光景だった。

ベンチシートは後ろの景色が見えないという欠点があるが、向かい側の景色が存分に楽しめる良さがある。シネマスコープの画面を二つ並べたような広がりには生の映像が流れていく。

泉崎、大地のしわのような小山、その裾に広がる畑、里山はかすかな色づきが感じられる。そして立派な瓦を積んだ家。大きく湾曲する阿武隈川に囲まれるように存在する泉崎村、地図を見ると無数の池が点在する。

久田野、家が何軒か建っているだけで他には畑の広がりだけの静かな駅前。

白河、駅の北側に立つ城は小峰城 (又の名を白河城)、南北朝時代に結城頼朝により築城され、小峰ヶ岡に建つことから小峰城と名が付いた。阿武隈川を見下ろす絶景の場所にある。白河の街は広く、巨大な建造物があまり建っていないせいか、駅前から広がる家並みはなかなかの景観。

新幹線ができると、新幹線が停まる駅と停まらない駅とで発展に大きな差ができてしまうのは全国的な現象。白河の場合はさほどではない。元々東北本線の磐城西郷 (いわきにしごう) という各駅停車しか停まらない駅だったのが、新幹線と交差することから新白河という名前に改称した。駅前の開発計画はあったのかどうかかわからないが、今見る限り駐車場だけしか見当たらない。西の方に那須の連山が襖絵のように広がる景色は壮観。

白坂、柿の実の鮮やかな色がいかにも秋らしい。工場がいくつか建ち、田園風景に馴染んでいた。地図を見ていたら駅の東側に「アウシュビッツ平和博物館」なるものを発見。

白坂を出てしばらく走ると栃木県になり、最初の駅が豊原。明治 40 年に樺太に豊原駅ができ、大正 9 年に台湾にも豊原駅ができたことから大正 14 年に下野豊原に改称したが、昭和 23 年に元通りの豊原に戻った。

黒田原（くろだはら）、那須連山が車窓に一層近づいてきた。

大正 3 年開業時は信号所だった高久、昭和 39 年に駅に昇格。駅前にコイン精米機がある田舎らしい駅。

終点の黒磯には 10 時 58 分に到着。次の上り列車まで時間があるので途中下車して駅前を散歩。新しくなった黒磯駅には昔の駅舎が持つ風格は見当たらなくなってしまった。御用邸へ行く皇族のために用意された特別の出入り口も随分軽いものになってしまった。（右画像）



新幹線ができて隣に那須塩原駅が出来て以後、様々な点で黒磯駅の影が薄くなってしまった。時折轟音を挙げて通り抜ける新幹線がせせら笑っているようにさえ感じられる。

黒磯発 11 時 22 分宇都宮行、今度は 4 両編成。同じ車両に乗っているお客さんは 8 人だけという静けさ。

並走する新幹線の高架の橋脚が邪魔して楽しみにしていた那須・塩原の山並みは何も見えない。

那須塩原、新幹線に乗り換えるお客さんが降りると更に空席が目立ってきたが、そこへ「にしなすのようちえん」と書いた帽子をかぶった 13 人の幼稚園生が先生に引率されて乗り込んできた。4 人の先生と 13 人の園児たちの会話や動作を見ていると心が和んでくる。

園児たちは西那須野で降りて行った。西那須野を出た列車が野崎駅に入る少し手前で新幹線は東側へ行ってしまいようやく西側の車窓の景色が楽しめるようになった。

人影もまばらな野崎駅は車窓のパノラマを楽しむのには最適、左端に釈迦ヶ岳・右端が八方ヶ原。かすかに色づき始めた山肌を楽しむ間もなくパノラマは遠ざかって行った。

矢板まで来ると山は遠くの景色になってしまう。発車のベルも音楽も鳴らさない駅が増えているので、あまり気にしていなかったが、この駅では発車メロディが「浜千鳥」だった。（下り線は「すみれの花咲く頃」だそうな）選曲の理由はわからない。

片岡は農業のほかには牧畜が盛んなところらしい。風景の中に牧場が絶えず入ってくる。

蒲須坂、何か意味がありそうな・・・地名の由来が気になる駅名だが、あまり情報がなくわからない。

発車すると水田地帯の間に蕎麦畑がちらほら見える。休耕田を利用したものなのだろうか。蒲須坂を過ぎると右手車窓に鬼怒川の流れが近づいてくる。

氏家を過ぎた頃から住宅地の広がりが目立ってきた。県庁所在地宇都宮の後ろに控えるベッドタウンなのかもしれない。国道 4 号線と鬼怒川が列車と並走し、やがて左から烏山線が合流して来た。

宝積寺（ほうしゃくじ）は烏山線への乗換駅。宝積寺という名の寺は各地に存在するらしいが、最古のものは京都大山崎にあり 724 年に行基が創建した真言宗の寺。宝積寺という地名の由来については諸説あるが真実は定かではないらしい。宝積寺駅を出ると列車は右にカーブを切って鬼怒川を渡り宇都宮市に入る。右岸を南西に向かって走り、岡本駅に入る。ここからはもう宇都宮の町の賑わいが始まる。

宇都宮着は 12 時 13 分。昼食と土産物探しで中休止とする。二荒山神社を下野国一宮（いちのみや）と呼ぶことからこれが転じて「うつのみや」となったという説が有力とのことだが、実は諸説あるらしい。人口 40～50 万人の大きな町ではあるが、駅前にはホテルが林立するだけでさほど人が集まりそうなものはない。

駅前通を西へ進み田川を渡ると宇都宮城とその城下町がある。他所から来るとなかなかそこまで出向くことはなく、駅前で餃子を食べ終わってしまうことが多く、この川を渡って、城跡や東武宇都宮駅方面へは行ったことがない。昨日水戸でタンメンと餃子を食べたので、今日は何を食べようか？駅前をぐるっと回ってみたが食べてみたいと思うような店が見当たらないので、仕方なく駅ビルに戻って蕎麦。

宇都宮 14 時 06 分発、当駅始発の電車は「上野東京ライン 小田原行」。隣のホームからは「湘南新宿ライ

ン 逗子行」が出る。大きな文字で「小田原・逗子」と書いてあり、その脇に読み取りにくい文字で「上野東京ライン・湘南新宿ライン」と経由ルートが書いてある電光表示。細かな補足説明まで確認しないと大変なことになる。これまで暖房の効いた電車で快適だったが、この電車は栃木モードではなく東京モードのようでもまだ暖房が入っていない。

雀宮、明治 28 年開業の古くからある駅で、駅の所在地は宇都宮市雀宮。「雀宮」というかわいらしい地名が昔から気になっていたが、どうやら「利根川・鬼怒川の氾濫から農地や人民を守る鎮の宮（しずめのみや）」と言う説が有力らしい。雀宮を出ると東側に広いコンテナ基地が広がる。

石橋は、その昔日光街道の石橋宿として栄えた所らしい。平成 18 年に国分寺町・南河内町と合併して下野市になり、石橋町は消えてしまった。駅の横に「栃木の干瓢」と書いた大きな看板が建っていた。今ではイチゴに首位の座を奪われてしまったようだが、昔は「栃木と言えば干瓢」だった。線路脇にニンジン畑が続き、次の座を狙っているようだった。

自治医大は、宅地開発と自治医大・自治医大病院の開設によって昭和 58 年にできた駅。様々な思惑が交錯して駅名がなかなか確定せず、県知事の英断でこの駅名に落ち着いたというエピソードがあるらしい。駅の所在地は「下野市医大前三丁目」。

自治医大駅を出ると前後左右に関東平野が広がり、東に筑波山の特徴的な山容が見えてきた。

小金井駅の西方に下野国分寺跡がある。東京の武蔵国分寺の東側には武蔵小金井という地名があるので親しみを感じる駅である。

小山（おやま）は関東平野を東西に横切る両毛線と水戸線への乗換駅。大宮と宇都宮に挟まれてあまり目立たない町になってしまったが、昔は東北本線では大きな駅の部類に入っていた。

間々田（ままだ）は宿場町だった。江戸の日本橋から日光を目指すところちょうど中間点になることが地名の由来だという説があるようだが、個人的にはこじつけのような気もするので更に調べてみた。この地には奈良時代に創建された間々田八幡宮があり、このあたりの地名を「飯田（まんまだ）」と呼んでいたという史実もあり、江戸時代になって前述のような経緯から間々田と転じたということらしい。



野木（のぎ）駅は昭和 38 年に開業した駅で、東北本線の駅としては若輩者になる。江戸時代には古河藩の配下にあり、日光街道の宿場町だった。

古河（こが）は茨城県・栃木県・埼玉県が複雑に入り組む所にあり、茨城県に属する。万葉集の時代には「許我（こが）」として歌にも詠まれており、渡良瀬川の渡船場として栄えていたらしい。

（左図：古河周辺の河川の流れ）

栗橋は江戸時代には利根川・権現堂川等の水運と街道の陸運の両面での交通の要衝で、関所も置かれていた宿場だった。駅の側に「羅漢果農園」の看板が見えたが、栽培している農家があるのだろうか。

東鷲宮（ひがしわしのみや）は 1980 年代にできた新しい駅。東武線にも鷲宮（わしのみや）という駅があるが、実際の町の名前は鷲宮（わしみや）町だった。平成 10 年に周辺の市町村との合併により久喜市となり、「わしみや」という読みは消滅した。駅のすぐ隣から大きな団地が並び、乗降客が多そうな駅。

久喜は東武伊勢崎線との交差点になっている。東武伊勢崎線は東京の地下鉄と相互乗り入れをするようになり、久喜から中央林間線の電車が出るようになった。何気なく車窓を眺めていたら、発車合図のメロディーが「牧場の朝」だった。

新白岡は昭和 62 年にできた駅。新しい家ばかりが並び活気にあふれている。

白岡駅は明治 43 年開業。周辺町村の合併で白岡町ができたのは昭和 29 年。「白岡」という地名の起源は諸説あって、これと決まったものにはなっていないらしい。「貝塚が陽光に輝く岡」「平安時代に慈覚大師がこの地の八幡宮で三羽の白鳩が飛び立つのを見て・・・」「古代にはこのあたりは海岸で打ち寄せる白い波と泡」

三万年前から人が住んでいたと言われる蓮田には、貝塚その他遺跡も数多く存在するらしい。明治 22 年に蓮田村・貝塚村・閩戸村が合併して綾瀬村が誕生、昭和 9 年に町制移行に伴い蓮田町となった。見ただけでその由来が想像できるわかりやすい地名だ。

東大宮駅は昭和 39 年に開業した。大宮の真北にあるが、すでに東武野田線に北大宮駅が存在したためにこの駅名になったらしい。

土呂（とろ）駅は昭和 58 年に開業、地名の起源を探りたくなるような駅名。付近にある土呂神明社には八幡太郎義家にまつわる伝説がある樹齢 800 年の樹木があり、中世の創建と考えられている。つまりこの地の存在がそのぐらいの歴史があるということのようだ。地名の起源が「とろ」にあるならば、芝川の流れに基づくものなのか、前述の蓮田の起源を想定するならば「泥田」のイメージも浮き出てくる。面白そうな地名だ。さて、古代・中生代に遡る歴史を思い浮かべながらの心地よい旅ではあったが、いつの間にかコンクリートの密林に突入してしまい、大宮駅に到着。

大宮は武蔵国一の宮（氷川神社）の門前町であり、中山道の宿場町でもあったので、栄えるのは当たり前場所でもあった。駅前の渾然とした落ち着きのなさよりも、旧中山道に一歩踏み込んでみると意外な面白さがある。

さいたま新都心という駅名は、駅名としての色気が感じられずあまり好きではない。あからさまな名前やわざとらしい名前は長く使っているとやになってくるし、自己主張や押しつけがましい名前も好かない人がいると思う。新宿駅を「しんじゅく副都心」としたり錦糸町駅を「こうとう楽天地」としたら……。

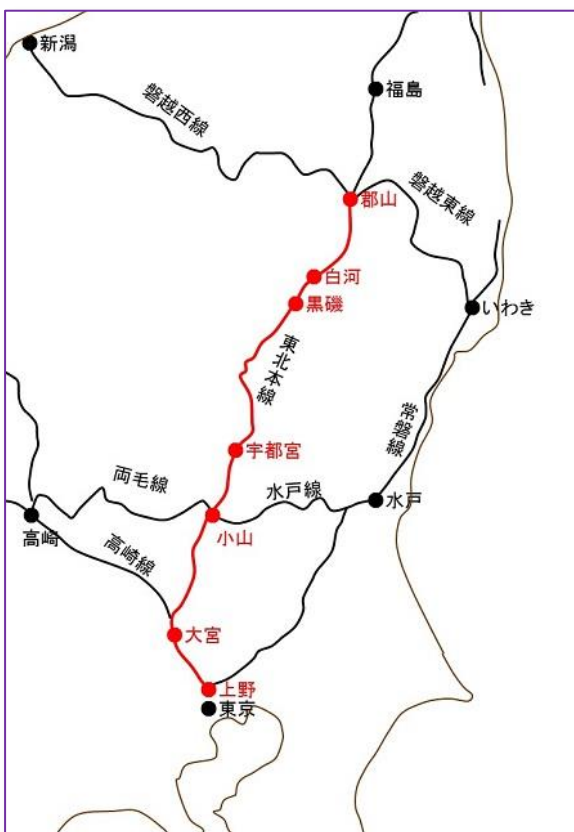
まあ、これが好きな人もいるわけだからヨシとするか。

立ち並ぶマンションの群れと商業施設、遠景を遮る建造物群は車窓の旅の最大の敵。

浦和は古くは中山道の宿場町、そしてついこの間までは埼玉県の県庁所在地だった。「県庁所在地に東北本線が停まらないのはおかしいではないか」の声に押されて列車が停まるようになった。それからまた時が流れて、大宮市等との大合併で「さいたま市」が誕生したばかりか「さいたま新都心」なる新駅までが登場。

浦和は埼玉県の歴史の流れに翻弄されてきた感がある。（と言っては失礼かな？）

川口を過ぎて荒川を渡ると東京都に入り赤羽。昔は終着駅が近づき、網棚の荷物を下ろして詰め替えなどをして下車の準備を始めるのがこの駅だった。



王子を過ぎると並走する京浜東北線から左に離れて行き、引込線が迷路のように広がるようになりその北端に尾久（おく）駅がある。昔はここに蒸気機関車や電気機関車が沢山並び、保守点検や貨車・客車の編成替えなどを行う操車場があった。一番奥の線路は隣の田端機関区とも繋がっていて、24 時間休むことなく働いていた。尾久駅を出た列車は、西日暮里駅付近で再び京浜東北線と並走するようになり、上野駅に入る前の複雑なポイント切り替え地帯に入る。そして、上野 15 時 50 分に到着。

というような次第で、9 時 56 分に郡山で乗車して約 6 時間で腰も痛めることなく無事到着。ついこの間までは「終着駅だからゆっくり降りればいいや」と思っていたが、今はそういう訳にはいかない。この列車は小田原行なのでホームには降車客が降りたら乗り込もうという座りたい一心の乗車客が鋭い眼光で並んで待っている。「終着駅ならではの味わい」も失せてしまったホームで旅の終わりの深呼吸。

以上

◆左図：東北本線とその周辺の鉄道路線図