

第25巻 PDF 読本



高崎線（大宮～高崎）

上越線（高崎～水上～宮内）

2024年9月6日 歩く鉄道作家 檜原 勉

<目次>

はじめに

第1章 高崎線（大宮～高崎） 5

第2章 上越線（高崎～渋川） 20

第3章 上越線（渋川～沼田） 25

第4章 上越線（沼田～水上） 42

第5章 上越線（水上～土合、越後川口～宮内） . . . 51

第6章 上越線（土樽～越後川口） 71

第7章 上越線（後閑～越後湯沢） 105

高崎線（大宮～高崎）：74.7 km

上越線（高崎～宮内）：162.6 km

総営業キロ 237.3 km

はじめに

本著書はデジタル形態のシリーズもので、「こだわり鉄道つたい歩き」よる PDF 読本旅日記の手記記録です。これまでの 5 巻（うち 2 巻は書籍）については、稚内から鹿児島までの日本縦断の旅について描いたもので、お陰様で執筆が完了しました。

引き続き、第 6 巻目からは、“日本横断歩き鉄の旅”について連載しています。第 20 弾目として、東北本線や信越本線などに接続する、埼玉県・群馬県・新潟県を走る、高崎線と上越線の旅（総営業キロ 237.3 km）について執筆させて頂きました。

本作品はカッシー館にある榎原勉文庫拡充で閲覧可能です。また、国立国会図書館でご承認を得れば、通算 34 作目の著書として国立国会図書館でも閲覧できます。

(2002 年 2 月～2024 年 9 月で踏破)

こだわり鉄道つたい歩きとは、カッシー館でもご紹介している通り、九ヶ条から構成されます。

1. ウォークマンを聴きながら一人歩きを楽しむ
2. “鉄道案内人”に従って各駅を踏破する
3. メモや写真をとりながら筋書きのないドラマを楽しむ
4. 必殺仕事人の心境で歩く
5. 出発点は先憂後楽の考えに基づき決める
6. 歩く鉄道営業キロは季節を考慮して決める
7. 活動記録をとっている
8. 青春 18 きっぷを極力活用する
9. 東横インを極力活用する

<ご参考>

本著書に登場する駅舎は、“日本横断歩き鉄の旅“PDF 読本シリーズ中、カッシー館のブログに登場する「樫原勉文庫拡充」にて、次のPDF 読本からダイジェスト版でもご閲覧頂けます。

第11編（日本横断歩き鉄の旅）

高崎線・上越線・吾妻線



渋川駅

2021年2月7日 樫原 勉

第31編（日本横断歩き鉄の旅）

上越線（後編） 飯山線



豊野駅

2023年10月1日 歩く鉄道作家 樫原 勉

高碓線（大宮～高崎）

第1節 鴻巣～新町

平成14年11月2日（土）、南林間を6時29分で高碓線の新町駅に向う。高碓線シリーズは、両毛線を走破して以来近々挑戦してみたいコースであった。本来ならば、高碓がスタートであるが、昨年八高線を走破した際に、新町駅近郊まで歩いたと見なし、高碓＝新町間10.5Kmをカットすることとした。

新町駅には赤羽で1電車乗り遅れたため、9時半の到着となった。新町駅前にはライオンの銅像があり随分垢抜けのした駅に見えた。この駅から50m位先に国道17号線が通っていた。この国道を歩き次の神保原駅を目指す。神流川（かな）の土手に来た時も今年の八高線の記憶が蘇り懐かしく思えて来た。この川は、名前の通り、荒々しさを漂わせており、流木が川の中州に横たわっていた。橋を渡ったところに常夜燈があった。この下にこの燈の謂れが記載されていた。文化12年（1815年）、本庄宿の戸谷半兵衛という人の功績をたたえて作られたとのことであった。間もなく行くと勅使川原本庄線（県道392）があり、この道に行くことにした。



※新町駅

※神保原駅

神保原駅には11時に着く。本庄駅近郊では本庄祭りの本番前の光景に出くわす。宮本街にある金鑽（かなさな）神社の近くで本庄祭りの主人公と思われる高さ10m位の立派な歌舞伎風の人形を見かける。毎年11月3日頃この祭りが行なわれる感じであった。また、駅の近郊では露天商が店の準備で忙しそうだった。今日の祭りで人形が通る道路の両脇には正月飾りのような白い紙でお払いがなされていた。本庄駅前には上武大学の盾看板があった。12時20分頃本庄駅を少し過ぎた「一貫楼」というラーメン屋でラーメン&半チャーハンを食べる。久しぶりに美味しいチャーハンを味わうことができ

た。報知新聞を見たところ、予想通り松井のメジャー行きの記事が一面を踊っていた。また、ポスト松井の記事もあった。

昼食休憩後、ラーメン屋の道を真直ぐ行ったところ、初めて JR 線の下を通るはめとなり、若干道に迷った感がして来た。花園町方面の道路標識があったからである。この花園町は八高線走破の際、道に迷いそうになり印象に残る町だった。少し引き返し辺りを見渡したが思うよう道が見当たらなかった。それで道に迷う覚悟で JR を渡ることにした。偶然にも歩きで岡部駅を目指している十人位の高校生グループに遭遇する。これで私の心配も若干和らいだ。随所で今日は昨年八高線の際歩いた地名が道路標識に出て来た。児玉しかり。寄居しかり。非常に懐かしく思えて来た。志戸川を渡り暫く行ったところの西田通り踏切で国道 17 号線側に戻る。



※本荘駅



※岡部駅

岡部駅には 14 時 15 分到着する。それから、ほぼ JR 線の閑静な道路を通り深谷駅に向う。深谷市はねぎで有名とのことである。今日は珍しい経験をした。それは、歩き始めて一度も地図を見なかったこと、通行人に一度も道を聞かなかったこと、それから偶然に駅前に続く道を勘で当てたことである。深谷駅は、ヨーロッパ風のする建物（煉瓦造り）の中にあり、立派な駅に見えた。また、一方では、東京駅の丸の内側に似ているようにも見えた。聞くところによると、東京駅も深谷駅も渋沢栄一氏が関係しているとのことであった。近代的深谷駅前には岡部藩の史跡と明治偉人の生地を訪ねるコース 50.75Km の案内板があった。

- ① 渋沢栄一の生地を訪ねるコース 22.2Km
 - ② 岡部藩の史跡を訪ねるコース 16.3Km
 - ③ 緑あふれる田園と花植木のコース 20.6Km
- 深谷教育委員会生涯学習課 (048-571-1211)



※2024年7月24日（水）：新札第1号を手にして

15時25分頃深谷駅を後にして今日の終着駅籠原を目指す。深谷駅から籠原駅にかけては、ほぼJR線と平行した道を歩く。籠原駅の近郊では住宅の関係でJR線に沿った道が閉ざされた。辻堂＝藤沢間と同じ感覚と思えたが、藤沢駅近郊の歩きのように行かなかった。それで、袋小路の関係で2度無駄な歩きを余儀なくされた。籠原駅には16時50分となる。何とか暗くならない内に着くことができた。5時過ぎの快速で自宅に向う。自宅には19時20分に着く。今日の営業距離は23.2Km、万歩計は44,185歩だった。本来ならば、長男と次男の学園際に行くところを急遽取り止め挑戦したため、多少反省の気持ちもあったが、充実した一日であった。なお、歩きは余りないが、明日は石和温泉・昇仙狭へのバスハイキング（高校時代同窓主催）に参加予定である。



※深谷駅



※籠原駅

籠原駅からの続きは、1週間後の11月9日(土)となった。朝愛犬セブンを散歩させたため、現地に到着した時刻は10時25分となった。自宅を出る時は快晴と思ったが、いざ籠原に着いた時はやや曇り空になって来た。赤羽で籠原行き9時13分の電車を待

つ際、夏以来風を冷たく初めて感じた。熊谷駅で秩父鉄道を走る SL 列車に数十年ぶりに遭遇した。非常にラッキーであった。同僚の話では土日等に熊谷駅始発で観光用に SL 列車が出るらしい。高い警笛を鳴らし、黒い煙を出しながら、JR 熊谷駅のと鼻の先を通過した。感動の余りシャッターを押さざるを得なかった。しかしながら、窓越しであったため、うまくカメラに入らず。籠原駅の構内でもカラフルな盆栽が理路整然に飾られていたので記念写真を撮る。

「煙りはく 黒い熊だよ なつかしや」



※熊谷駅



※行田駅

籠原駅からは JR 線の沿って歩いたため、迂回と行き止まりに遭遇する。八幡踏切と久保島踏切を通過しなければならない状況下となる。お陰で玉井中学校校庭の木々の紅葉を楽しむことができた。玉井中学校からは手堅く国道 17 号線を歩くこととした。道路標識に吹上まで 12Km の案内があった。熊谷駅には 12 時 15 分到着。この駅は新幹線停車駅だけあり風格を感じた。行田駅には 13 時 25 分到着する。駅前の味噌ラーメン専門店「麺とも」で遅い昼食を取る。店を出るや否や天気雨に逢う。雨に気を取られ、右折すべきところを直進する。誤りは高架した新幹線が前方 300m 位先に見えたので、自分が間違った方向に進んでいることに気が付いた。念のため通行人に確認を取る。リカバリーに 15 分位要した。ウォーキングは野球と同様筋書きのないドラマである。これがウォーキングの醍醐味でもある。今日は、SL と合わせ 2 度予期せぬ出来事に遭遇した。新しい発見として、秩父鉄道（電化なし）が熊谷駅を通過することも勉強となった。それからウォーキングは、挑戦する鉄道を通じて、秩父鉄道のように湯水の如く新しい挑戦する場所を提供してくれる。



※吹上駅



※北鴻巣駅

吹上は 14 時 40 分頃の到着となった。これまで、高碓線の通過した駅の中で、吹上駅前には貧弱に思えた。聞くところによると、吹上町は市町村合併問題で遅れをとったとのことであった。駅の比較と俳句をあれこれと考えている内に北鴻巣駅近郊に接近する。偶然にも北鴻巣駅に続く道路で信号待ちとなる。念のため近郊の地図を見たところ目の前の道路が北鴻巣に続く道であった。赤見台近隣公園を右折し、埴輪の下に道路案内がある「さきたま緑道」を通り、北鴻巣駅に向う。北鴻巣には 15 時 35 分に着く。赤見台中学校の校庭の木々も紅葉しつつあった。鴻巣駅には 16 時 50 分の到着となる。1 週間前も 16 時 50 分に籠原に着いたが、この前よりも辺りはまたうす暗くなっていた。鴻巣 16 時 55 分の電車で自宅に向う。自宅には 19 時 25 分に辿り着く。本日の営業距離は 21.0Km、万歩計は 45,589 歩だった。久しぶりに 2 週連続して同一沿線を走破する機会を得た。



※鴻巣駅

第2節 大宮～鴻巣

高碓線のまとめは、先週に引き続き **11月16日(土)** となった。今日もセブンを散歩させてからのスタートとなった。運良く、赤羽 **9時20分** の前橋行きの快速に乗ることができた。鴻巣には **10時20分** に到着する。鴻巣駅に大きな羽子板が正月用戦略として飾られていた。

「羽子板の 真打近し 季節かな」

鴻巣は雛人形作りの他、埼玉県ほぼ中央に位置することもあり、埼玉県自動車免許センターがあることを改めて本日発見した。JR線に沿って北本駅に向う。中山道である県道164号線を歩く。11時頃から太陽が少し顔を覗かせる。北本駅を少し過ぎたところに高松市と同一名の宮脇書店を見つける。聞くところによると支店とのことである。



※北本駅

※桶川駅

また、北本の歴史が記載された看板（中山道と本宿）を見つける。その看板のすぐ隣に中山道北本宿の道標があった。昼食は桶川駅の手前の「みそ伝」というラーメン専門店です。12時半頃とる。麺がとても美味しかった。北本と桶川近郊は2年前元上司の葬儀に来たことがあり懐かしく思えた。

桶川駅には **13時10分** 到着。駅に到着すると記念写真を最近とるようになった。それは、私のウォーキングの主たる目的が鉄道のつたい歩きであり、足跡の物的証拠として記録に残すためでもあった。面白いことに人間と同様、駅も十人十色であることを最近発見した。駅の姿、駅名、駅前の状況等様々。色々考えながら歩いているうちに、もう少しで北上尾駅を通り過ぎそうになった。人の往来に気付き発見することができた。北上尾には **13時45分** 到着する。この駅も北鴻巣と同様、駅名から判断できる通り新鋭の駅であった。上尾駅には **14時15分** に着く。この駅はこれまで高碓線で通過した駅前の中で最も賑やかな感じがした。「アリコベールまるひろ」というデパート館で一

服する。上尾駅の近くに氷川神社があった。また、近くの神社境内の銀杏並木は一風ごと
に落葉し、境内の地面は海のように銀杏の落ち葉で一杯だった。宮原駅には 15 時 25
分、終点大宮には 16 時 40 分到着する。大宮駅近郊で新幹線に沿って頭上を走る埼玉
都市交通を初めて見た。この鉄道は聞くとところによると新幹線創業のバーターとしてで
きたらしい。黄色い軽快な車両でモダンな感じのする鉄道であった。今日の営業距離は
20.0Km であった。帰りも運良く快速に乗ることができた。自宅には 18 時 50 分、今日
の万歩計は 42,368 歩となった。本日で今年目標にあげた高碕線 74.7Km（実質は
64.2Km）を走破することができた。



※北上尾駅



※上尾駅



※宮原駅



※大宮駅

第3節 新町～高崎

2024年9月5日（木）晴れ、高崎線の新町駅から高崎駅までの営業キロ10.5kmに挑戦する。この界限は八高線つたい歩き（2001年5月）や高崎線つたい歩き（2002年11月）の際通過したが、少なくとも高崎線の新町駅から八高線の北藤岡駅までの区間は歩いていないことが判明し本日の挑戦となった。また、当時の歩きは高崎から新町方面に歩いたので、本日の風景とは全く異なっていた。高崎線・上越線は、”こだわり鉄道つたい歩き”PDF読本の第25巻として執筆を考えている。そのようなことで、急遽本日の歩きとなった。



※踏破なる

<本日のプラン>

往路 赤羽 8:24 → 新町 9:53

鉄道つたい歩き 新町～（北藤岡）～倉賀野～高崎 北藤岡は八高線の駅

復路（グリーン活用） 高崎 14:14 → 新宿 15:59

<旅日記>

本日の各駅舎立ち寄り時刻は次の通り。

新町(9:58)～北藤岡(11:17) ～倉賀野(12:35)～高崎(13:55)

①ライオンが印象的な新町駅を20数年振りに撮影してから、国道17号線を歩き、北藤岡駅を目指す。17号線と言えば、昨年8月、苗場や猿ヶ京経由で歩いた越後湯沢から後閑までの三国街道を思い出し懐かしくなった。10時10分、民家の庭先に季節はずれのひまわりと対面する。10時16分、高崎市新町とある道路標識前を通過。10時16分、東京から96km地点とある標識前を通過。



※新町駅

10時20分、高崎市から藤岡市となる。ここで、通りすがりの人（横浜在住の熊倉孝之さん）と対面する。この人に「道路標識手前は高崎市ですか」と問い合わせる。「私も不案内でわかりません」と応答がある。私の帽子を見て、「鉄道歩きですか」と質問がある。早速、カッシーちらしを手渡し、カッシー館にある榎原勉文庫を開きながら、こ

れまでの鉄道つたいについて説明させて頂く。「そのうちに、テレビ局などから取材がありますよ」と激励を受ける。一方、熊倉さんは首都圏の鉄道や川歩きの経歴があり、日記でその旅記録（30 cm位の高さ）を私と同様綴っているとのことであった。旅でのラーメン店の立ち寄りが楽しみとのことであった。約 25 分、立ち話であったが有意義な意見交換できる。今後の情報交換のため、携帯番号も教えて頂く。近々、横浜で飲みましょうと言って、熊倉さんと別れる。本日の出会いは思い出に残る 1 頁となろう。



※熊倉さんとの出会いへの道筋



※熊倉さんと有意義な時間を過ごす

10 時 47 分、高速道路下を潜る。11 時 13 分、第二拾貳踏切を横切った先に北藤岡駅があった。運よく、八王子方面行きの列車（1 両）がやって来る場面に遭遇する。高崎線（複線・電化）と八高線（単線・非電化）の線路は好対照で印象的であった。



※北藤岡駅への路



※北藤岡駅

②T字路にぶつかり、右往左往するが、ネットで確認し、T路地を横切る。その先で国道17号線の道路標識を見つけ安堵する。11時39分、高崎9km、長野128km、新潟245kmと記した道路標識前を通過する。11時41分より、万歩計で725歩ある新柳瀬橋(烏川)を渡る。この橋を渡ると、再び高崎市となる。倉賀野の標識を見て、迷ったが、左

折しこの標識に従って歩く。この境界の線路は上りと下りが分離していた。11時59分、上り線路を跨ぐ。12時2分、下り線路を跨ぎ、鉄道の左側となる。淡々と鉄道の左側を歩く。沿線には大型店舗が一杯あった。倉賀野駅への掲示板があり右折する。12時28分、倉賀野小学校前を少し歩いた先に倉賀野駅（12時35分）があった。駅舎に”倉賀野駅”と記した看板は23年前と同様なかった。誠に残念。倉賀野駅のホーム通路には、倉賀野の魅力を訴えた絵画で溢れていた。



※倉賀野駅への路





※倉賀野駅

③暫く、線路に沿って右側を歩く。13時5分、JR線下を潜り、鉄道の左側となる。13時40分、高崎アリーナがあった。高崎駅の公衆トイレで汗だくだくになったシャツを着替える。高崎駅には13時55分到着。この駅構内には金井沢碑を展示していた。駅構内のコンビニで祝杯用のアルコールとつまみを購入し、昨年8月の上越線仕上げ旅以来のグリーン車で、高崎駅から新宿駅までの復路道中を少し贅沢な気分で楽しむ。至福のひと時であった。旅はいいものですね。



※高崎駅への路



※高崎駅

これで通算営業キロは、**1万5千943km**（活動日数**787日**、日本の鉄道の**57.6%**、地球円周の**39.8%**）となり、当面の目標の1万6千キロまで**57km**となった。それにしても、1万6千キロは遠いと感じる今日この頃である。



※グリーン車で祝杯！！