

第11章 東武鉄道リベンジ

東武鉄道は当初の歩きで未踏破駅などが多々あり、これを補うため、2022年活動日数6日を要し、乗り鉄・歩き鉄の2面から補うことにした。

第1節 東武アーバンライン

2022年8月19日（金）晴れ、東武アーバンパークライン（東武野田線）の大宮駅から新鎌ヶ谷駅まで営業キロ（53.3 km）は、”歩き鉄”と”乗り鉄”の併用にてリベンジする。



東武アーバンパークライン路線図



※大宮駅

なお、このラインは、次表の通り既に歩き終えている。

区間	営業キロ	日時
大宮～春日部	15.2	20040313(土)
春日部～梅郷	15.7	20031108(土)
梅郷～柏	12.0	20040207(土)
柏～新鎌ヶ谷	10.4	20040925(土)
新鎌ヶ谷～船橋	9.4	20041127(土)

この路線うち、次の区間（総営業キロ 22.1 km）を歩き鉄にてリベンジする。各駅舎到着時刻は次の通り。

<歩き鉄からフォロー>

- ① 1.9 km : 豊春 (9:19) ～八木崎 (9:55)



※豊春駅、八木崎駅

- ② 4.8 km : 川間 (10:32) ～七光台 (11:21) ～清水公園 (11:48) ～愛宕 (12:17)



※川間駅、七光台駅、清水公園駅



※愛宕駅

③5.2 km : 運河 (12:40) ~江戸川台 (13:16) ~初石 (13:43) ~流山おおたかの森 (14:30)



※運河駅、江戸川台駅



※初石駅、流山おおたかの森駅

④10.2 km : 柏 (14:58) ~新柏 (16:13) ~増尾 (16:35) ~逆井 (16:58) ~高柳 (17:40) ~六実 (18:08) ~新鎌ヶ谷 (18:38)



※柏駅、新柏駅、増尾駅



※逆井駅、高柳駅、六実駅



※新鎌ヶ谷駅、船橋駅

<乗り鉄からフォロー>

一方、乗り鉄による区間は次の通り。



※大和田駅、藤の牛島駅

①大宮（8:53）～大和田、②大和田（9:08）～豊春、③八木崎（10:02）～藤の牛島、④藤の牛島（10:22）～川間、⑤愛宕（12:28）～運河、⑥流山おおたかの森（14:37）～柏、⑦新鎌ヶ谷（18:44）～船橋

これで通算営業キロは、**1万3千721 km（活動日数670日、日本の鉄道の49.5%、地球円周の34.3%）**となる。

歩き当初は、記録などは全く想定いなかった。しかし、フコク生命時代の先輩から、歩き当初、**記録の重要性**を教えられた。その言葉を今でも思い出す。「簡単でもいいから、メモをしなさい。」記録がないと第三者には発信できない。また、自分への励ましからも大切と。

これを受け、歩き当初から歩いた日時、天候、路線名、営業キロなどをエクセルシートに記載し続けている。また、旅日記をアルバム形式で”小さな挑戦”シリーズに記載している。

この果実が、”日本縦断の旅（6編構成）”や”日本横断歩き鉄の旅（2022年8月19日現在37編）”のPDF読本の作成に繋がったと考えている。このうち、4作は国立国会図書館に納本済みである。

しかしながら、歩き当初は、コストの関係（デジカメではなくAPSフィルム）から、折角歩いた駅舎でも撮影せずに臨んだ。今となっては、後悔また後悔で一杯。

この悪影響の事例が、東武アーバンパークラインに醸し出される。本日は、大宮駅から船橋駅までの62.7 kmのリベンジを想定していたが、時間の関係から大宮駅から新鎌ヶ谷駅まで（営業キロ53.3 km）となった。”歩き鉄”と”乗り鉄”との組み合わせは、2002年5月からのウォーキングで初めての試みである。PDF読本を執筆する際、ウォーキング当初の不備部分については、このよう手法を用いて適宜対処して行きたい。

アーバンパークライン

	
<p>No145. 運河駅 20040207 (土) 14:45</p>	<p>利根運河</p>
	
<p>No146. 江戸川台駅 20040207 (土) 15:15</p>	<p>駒形神社</p>
	
<p>No147. 初石駅 20040207 (土) 15:45</p>	<p>つくばエクスプレス工事現場 16:10</p>

※東武鉄道は、”日本横断歩き鉄の旅” PDF 読本の第41編として予定している。

本日はリベンジとは言え、乗り鉄・歩き鉄の二面から楽しくことができました。また、東武アーバンパークラインを利用して、東武鉄道の近代化と顧客目線の経営戦略にただただ驚いた。例えば、ライン名称の変更に加え、駅舎・看板・車両のリニューアルなどなど。

今日も事前勉強や地図など一切持たずに臨んだが、七光台駅への路で第六感が働き、適切な箇所で曲がった。一方、柏から新柏は、JR線や柏～大宮の野田線が出状し、歩きに苦勞した。しかし、何人もの地元のご尽力で無事踏破できる。”[こだわり鉄道つたい歩き](#)”の旅はいいですね。いつも難問のパズルや数学の解に挑戦しているような錯覚を与えてくれる。今日も新しい発見があった。天や神、そして地元の人に感謝また感謝の一杯の一日となった。自宅途中の居酒屋で遅い夕食をとったため、自宅到着は22時28分となった。



※昼食（初石駅界限）と夕食（南林間駅界限）の店

第2節 伊勢崎線

2022年9月16日（金）晴れ、昨日の相鉄線に引き続き、東武鉄道のスカイツリーライン（浅草～東武動物公園：営業キロ 41.0 km）・伊勢崎線（東武動物公園～伊勢崎：73.5 km）のリベンジを思いつく。この路線は2005年5回に分けて既に踏破済。しかし、第41編（東武鉄道）として公開を予定している、“**日本横断歩き鉄の旅**” PDF 読本の編集に当り、立ち寄り駅舎写真がない駅などが判明。それ故、そのフォローのため本日の再挑戦となった。ただし、時間の関係から、東武動物公園～せんげん台（11.2 km）、北千住～浅草（7.1 km）は未着手となった。

自宅を5時半頃出て、新宿6時46分、赤羽7時10分、久喜7時53分と乗り継いで、東武伊勢崎駅には9時38分到着。本日の旅は、主として**乗り鉄の旅**。それ故、境町駅、足利駅、多々良駅、南羽生駅、大袋駅、新田駅（しんでん）、谷塚駅（やつか）、そして小菅駅（こすげ）で途中下車し駅舎を撮影した関係で運賃が相当嵩んだ。加えて、かなりの待ち時間が生じた。それ以外の駅は車窓から駅舎風景を撮影してフォロー。



伊勢崎～太田までは、昼間1時間に1本しかダイヤがない。この区間が絡む駅に関しては、待ち時間を少しでも解消するため、乗り鉄・歩き鉄の併用で臨んだ。

①営業キロ 1.2 km : 伊勢崎 (9:46) ～新伊勢崎 (10:11)

9時38分、伊勢崎駅に到着するや否や、伊勢崎駅を含め、周辺の凄まじい発展に驚いた、この駅はJR両毛線も合流している。共に高架した線路であった。線路下を歩き、新伊勢崎駅には10時11分到着。2分の待ち合わせで、次の下車駅の境町駅まで移動する。



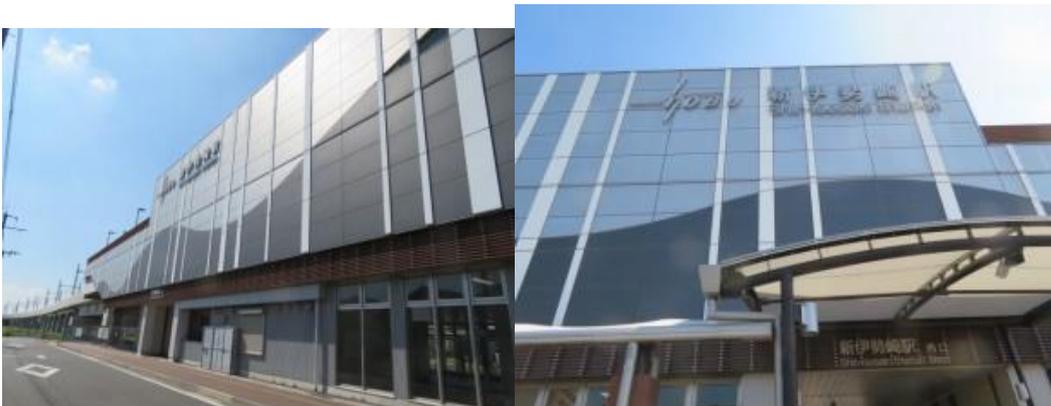
※伊勢崎駅



※伊勢崎駅



※新伊勢崎駅への路



※新伊勢崎駅

②営業キロ 2.2 km : 境町 (10:25) ~ 世良田 (11:14)

境町駅 10 時 25 分出発。駅前には” 蚕のふるさと境町” 標識があった。10 時 54 分、万歩計 61 歩の川に遮られ 1 km 位迂回を余儀される。世良田駅には 11 時 14 分到着。この駅舎は、2005 年 1 月 22 日 (土) と撮影した写真 (少し省力化) と大きく異なっており驚いた。ここで、49 分の待ち時間となる。



※境町駅



※蚕のふるさと境町



※世良田駅への路



※世良田駅への路



※世良田駅

③営業キロ 1.7 km：足利市（12:42）～東武和泉（13:11）

足利市駅には12時25分到着。駅前の”おやまのきそば”でランチタイム（15分位）とする。12時42分より東武和泉駅を目指す。歩きかけて間もなくすると、17年前の懐かしい建物が前方に見えて来る。鉄道を左手に沿って歩いた先に東武和泉駅があった。13時28分の電車で多々良駅に向かう。



※足利市駅、おやまのきそば（駅前）



※東武和泉駅への路



※東武和泉駅

下記の6駅舎は途中下車し、駅前を撮影後、電車に戻る。

④多々良駅（乗り鉄）



⑤南羽生駅（乗り鉄）



⑥大袋駅（乗り鉄）



⑦新田駅（乗り鉄）



⑧谷塚駅（乗り鉄）



⑨小菅駅（乗り鉄）



本日の歩きを通じ、列車・電車の中でゆっくり時間を過ごせない、”乗り鉄マニア”の大変さがシミジミ骨身に感じた一日となった。また、東武鉄道の顧客目線の経営戦略と近代化への躍進などなど東武アーバンパークラインに引き続き強く感じる一日にもなった。自宅界限の大阪王将で祝杯をあげ、本日の疲れを癒す。これで通算営業キロは **1万3千884 km (活動日数 679 日、日本の鉄道の 50.1%、地球円周の 34.7%)** となった。



第3節 日光線・宇都宮線

2022年10月4日（火）晴れ、自宅を5時半頃出る。南林間5時59分発で、新宿、赤羽（7時10分）と乗り継いで栗橋には7時56分到着。ここから、東武鉄道の日光線（東武動物公園～下小代）・宇都宮線・スカイツリーライン（東武動物公園～武里）について、**歩き鉄ではなく乗り鉄でリベンジする**。本日は終始”乗り鉄の旅”のため、活動日数には算入しないこととした。8時1分の宇都宮行きに乗るや否や、乗り鉄の旅となる。前回同様、電車内で寛げないため乗り鉄ファンの大変さが骨身に染みる。



※南宇都宮駅の路線図

この路線は既に次の通り、踏破済である。しかし、当時は”日本横断歩き鉄の旅”PDF読本（1駅舎2枚）の執筆を想定していなく、踏破した駅舎の画像はAPSフィルムのため、1駅舎1枚を原則としていた。そのフォローとして、本日の乗り鉄の旅となった。

路線	区間	営業キロ	日時
日光線	東武動物公園～柳生	23.6	20051105 土
	柳生～栃木	21.3	20051015 土
	栃木～板荷	30.0	20050717 日
	板荷～東武日光	19.6	20050625 土
宇都宮線	宇都宮～新栃木	24.3	20070616 土
スカイツリーライン	東武動物公園～北越谷	16.6	20050416 土

ただし、次の5駅舎については途中下車し、駅前の写真をデジカメに収めた。

①南宇都宮駅（9時32分）



②下小代駅（11時42分）



③北鹿沼駅（12時35分）



④東武動物公園駅（14時36分）





※東武動物公園



日高で遅いランチ

⑤武里駅（15時32分）



武里駅からせんげん台駅（15時45分）までは各停で。そして、せんげん台から中央林間（17時40分）までは急行で自宅に向かう。中央林間で大阪王将に

立ち寄ったため、自宅は18時48分となった。本日の万歩計は10,812歩だった。東武鉄道は首都圏で最も長い路線(総営業キロ 463.3 km) のため、乗り鉄を軸とするリベンジの旅はこれから少なくとも6~7回位は続くでしょう。



第4節 桐生線・小泉線・佐野線・亀戸線

2022年10月13日(木)曇り、首都圏で最も長い東武鉄道の沿線の整理を先週に引き続き急遽思いつく。本日の路線は、桐生線・小泉線・佐野線・亀戸線の4路線で、既に次表の通り踏破済。しかし、第41編(東武鉄道)として”日本横断歩き鉄の旅”PDF読本を執筆するに際し、不備があり、これを補充するため、本日の**乗り鉄**によるフォローとなった。

路線	区間	営業キロ	日時	
桐生線	赤城～太田	20.3	20070707	土
	大田～東小泉	9.1	20081228	日
小泉線	西小泉～東小泉	2.2	20081130	日
	東小泉～館林	11.0	20081228	日
佐野線	館林～葛生	22.1	20080119	土
亀戸線	曳舟～亀戸	3.4	20050918	日

亀戸線を除き、赤城～太田～東小泉～館林～葛生と繋がっており、効率的な乗り鉄の旅を遂行できた。加えて、4路線のうち、赤城～阿左美、東小泉～西小泉、田沼～葛生区間に関しては、不備がなかったので乗り鉄の区間を削減できた。なお、本日の途中下車駅は、阿左美駅、田沼駅、亀戸駅の3駅舎となった。本日も乗り鉄の旅のみであったので、活動日数には算入しないこととした。

① 阿左美駅（10:20）



② 東小泉駅（11:19） 途中下車なし



③田沼駅 (12:32)

佐野市田沼町の記念碑によると、この界限（東経 139 度 30 分 21 秒、北緯 36 度 30 分 54 秒）が日本列島の中心地とある。日本列島中心の算出方法は次の中点とあった。(a.北海道最北端 b.九州最南端 c.日本海側 d.太平洋側) : 2008 年 1 月歩きから引用



④亀戸駅 (15:42)



※亀戸駅で遅いランチ後、JR 亀戸駅から家路に

乗り鉄の車窓から、難解な呼び名駅（治良門橋駅：じろえんばし）や秋山川の鉄橋などを撮影できて、乗り鉄・撮り鉄ファンの楽しみ方の一面が理解できた。しかし、“乗り鉄”戦法で各駅舎を収集するのは、宿やダイヤなどから至難の技であると察知。また、乗り鉄で全駅舎を収集する場合、ホーム中心の画像となり、駅名が入ったホーム外にある正面からの駅舎画像撮影は難しいと痛感。それ故、各駅舎立ち寄りによる駅舎画像収集（含む駅前や途中の風景&駅舎立ち寄り日時）は、“歩き鉄”しかできない稀少価値の高い技であると自問自答する。同時に、日本鉄道ベースでの All 駅舎を並べた **PDF 読本**の執筆の重みを痛感する。また、

遊学働を展開しなければ、趣味には路銀も嵩むので歩き鉄旅の継続は難しいと。本日も首都圏の旅とは言え、運賃に5千円程度要したが、一方では**歩く鉄道作家**として充実した一日を送れ、天や神に感謝あるのみ。

長い長い東武鉄道 PDF 読本の執筆に関しては、鬼怒川線（下今市～新藤原：営業キロ 16.2 km）の踏破に加え、スカイツリーライン（北千住～浅草）・アーバンパークライン（新鎌ヶ谷～船橋）の積み残しのフォローや東上線・越生線のリベンジもあり、まだまだ大変であるが、歩き鉄と乗り鉄を併用して何とか年内に完了したいものだ。



※田島駅から渡瀬駅への車中

偶然にも、10月14日（金）が日本鉄道の開業以来150周年とのことだった。そのような節目の前日に鉄道の魅力を考える機会に遭遇でき最高の一日となった。

第5節 東上線・越生線

2022年10月27日（木）、東武鉄道の東上線（池袋～寄居:営業キロ75.0km）と越生線（坂戸～越生:10.9km）にリベンジする。この路線は、次の通り既に踏破済であるが、[第41編（東武鉄道）](#)として予定している”[日本横断歩き鉄の旅](#)”PDF読本の執筆に関し、不備があったので、[乗り鉄](#)による方法で整理することとなった。

路線	区間	営業キロ	日時
東上線	朝霞台～池袋	16.4	20040522 土
	鶴ヶ島～朝霞台	20.6	20040508 土
	小川町～鶴ヶ島	27.1	20040410 土
	寄居～小川町	10.9	20050814 日
越生線	坂戸～越生	10.9	20050814 日



※池袋駅:東上線、越生線リベンジなる！！(16:44)



※相互乗り入れの凄さに驚いた(伊勢崎線、日光線、スカイツリーラインに加え、東上線でも)

加えて、正面からの駅舎写真がない駅舎が多かったため、何と寄居駅や越生駅など21回途中下車してリカバリーする。寄居駅で「一日乗車券はありませんか」と念のため聞いたのがラッキーであった。東武鉄道と秩父鉄道での「SAITAMA プラチナルート乗車券」(1,900 円)があるとのことであった。駅員さんから「割高になる可能性があります、よろしいですか。因みにどこまでご乗車されますか。駅の改札口での処理はできません。駅員に見せてください」との説明がある。「了解。池袋までです。最大 20 位箇所位途中下車する可能性がありますのでお願いします」と応対。多少乗車の乗り降りに不自由であったが、財布にやさしい旅となった。



本日の旅の主な日程は次の通り。

①池袋～坂戸～小川町～寄居(寄居駅、みなみ寄居駅で下車)



※寄居駅(9:35)、みなみ寄居駅(10:08)

②小川町～坂戸(高坂駅、北坂戸駅で下車)



※高坂駅(10:51)、北坂戸駅(11:09)

③坂戸～越生(越生駅、武州唐沢駅、東茂呂駅で下車)



※越生駅(11:45)、武州唐沢駅(12:34)



※東毛呂駅(13:21)



※東毛呂駅前のレストラン”ラ・キャセロール”で美味しいフレンチ料理を頂く(12:40)

④坂戸～池袋(若葉駅、みずほ台駅、川越駅、成増駅、下板橋駅などで途中下車)



※若葉駅(13:45)、川越駅(14:00)



※みずほ台駅(14:47)、成増駅(15:21)



※下板橋駅(16:16)、池袋駅(16:35)

本日のような駅舎立ち寄りの旅は、2000年5月以来初めての体験であった。首都圏の鉄道網であるが故(ダイヤが1時間に4本以上)できる戦法であった。また、一日切符が入手できたので、18年前と比べ、東武鉄道の東上線においても、駅舎のリニューアル

ル、他社路線との相互乗り入れなど、顧客目線の営業戦略には感服また感服で一杯となった。特に、川越駅(2,004年5月当時は工事中)の大躍進には驚いた。

お蔭様で4日要した作業を一日でまとめることができた。これで、長い長い東武鉄道の第41編の執筆が**歩く鉄道作家**として見えてきたような気がする。

第6節 スカイツリーライン・アーバンパークラインの仕上げ

2022年11月2日(水)快晴の中、東武鉄道のスカイツリーライン(営業キロ7.1km)とアーバンパークライン(9.4km)の仕上げにリベンジする。これらの路線は、それぞれ2005年4月29日(金)と2004年11月27日(土)に既に踏破済であるが、”日本横断歩き鉄に旅”PDF読本の第41編(東武鉄道)の執筆関し、駅舎などの記録に不備があることがあり、本日の仕上げ旅となった。本日は、久し振りに”乗り鉄”ではなく”歩き鉄”で総営業キロ16.5kmに対応する。



※東武博物館にて

本日の歩きで、通算営業キロは **1万3千939 km** (活動日数 683 日、日本鉄道の **50.3%**、地球円周の **34.8%**) に達する。

本日の各駅舎到着時刻は、次の通り。なお、東武アーバンパークライン (元野田線) から東武スカイツリーライン (元伊勢崎線) への移動は新京成電鉄と JR 線などで対応する。

○東武アーバンパークライン

船橋 (8:47)～新船橋 (9:06)～塚田 (9:33)～馬込沢 (10:20)～鎌ヶ谷 (11:26)～新鎌ヶ谷 (12:02)

○東武スカイツリーライン

北千住 (13:15)～牛田 (13:39)～堀切 (13:58)～鐘ヶ淵 (14:30)～東向島 (14:55)～曳舟 (15:34)～押上 (15:50)～とうきょうスカイツリーライン (15:59)～長草 (16:36)

<東武アーバンパークライン>

本日の歩きは、2004 年 11 月の歩き (新鎌ヶ谷から船橋) と反対の方向からリベンジする。それ故、新鮮味があった。朝、自宅を 6 時半頃出て、小田急と総武線を乗り継いで船橋駅に向かう。今日は終始小春日和でウォーキングには最適な一日となった。



※錦糸町駅、東武船橋駅



※船橋駅

①船橋駅では、通勤客で一杯だった。新船橋駅への路は、くねくねした道筋を方向性を見誤らないよう鉄道の右側を用心して歩く。お蔭様で高架した線路であったので助かった。8時51分、東葉高速鉄道の東海神駅があった。鉄道の右側を歩く。新船橋駅には9時6分到着。9時15分、鉄道下を潜り、左側となる。鉄道に沿って歩いた先に塚田駅（9時33分）があった。



※新船橋駅への路、東海神駅（東葉高速）



※塚田駅

②塚田駅を出るや否や坂道となる。9時40分、小学生が移動する場面に出くわす。9時43分、ゲートボールを楽しむ町内会前を通過。9時59分、鉄道に沿った道筋から民家の路地歩きとなる。方向性を見誤らないよう再度用心して歩く。10時15分、野第290号踏切道を横切り、鉄道の右側となる。踏切番号には、かつて野田線の面影が残っていた。踏切を渡って、信号を左折した先に馬込沢駅(10時20分)があった。



※塚田駅への路



※塚田駅



※馬込沢駅への路



※馬込沢駅への路

③鎌ヶ谷駅の道筋は、船橋市から鎌ヶ谷市になる辺りで袋小路（10時52分）にぶつかる。急な斜面を下りた先から辺りから鎌ヶ谷市となる。アップダウンがあるくねくねした路地を歩く。11時6分、鎌ヶ谷高校入口交差点で幹線道路にぶつかる。しかし、幹線道路に沿った道筋を歩いた関係で、鉄道に近づく道筋を歩く。5分位歩いて、この道を誤りだと気づき引き返す。10分位ロスタイムが生じる。コンビニの交差点に戻り、先程交差した幹線道路を歩く。暫く歩いた先に鎌ヶ谷駅（11時26分）があった。駅前には鎌ヶ谷大仏のPRがある。18年前の懐かしい記憶が若干蘇る。



※新鎌ヶ谷駅への路

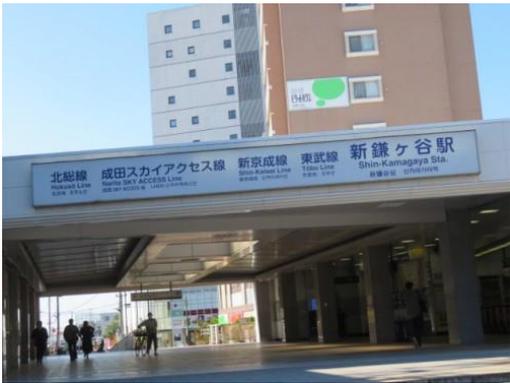


※鎌ヶ谷駅

④新鎌ヶ谷駅への道筋は高架した線路下を歩く。11時43分、鉄道下を潜り、鉄道の左側となる。日影が心地よい高架した鉄道下の遊歩道を歩く。紅葉が綺麗であった。11時48分、初富稲荷神社前で本日の安全を祈願する。この辺りから新京成線が並走する。高架下した線路が地上となる。11時52分、前方に東横インが見える。11時56分、前方に北総鉄道の線路が見えて来る。この鉄道はフコク生命時代、3年3カ月程利用した鉄道なので懐かしい記憶が蘇る。北総鉄道、新京成鉄道、東武鉄道が合流する新鎌ヶ谷駅には12時2分到着。駅構内のVie De Franceでランチタイムした後、12時23分の新京成線で松戸駅まで移動する。後編に続く。



※新鎌ヶ谷駅への路



※新鎌ヶ谷駅



※Vie De France、新京成の新鎌ヶ谷駅



※新京成の松戸駅

<東武スカイツリーライン>

この路線は、かつて伊勢崎線で、北越谷駅から浅草駅までの営業キロ 24.4 km を 17 年前に歩いた。それに比べ、北千住駅から浅草駅までの 7.1 km は楽であった。しかも荒川越えはないため精神的にも楽であった。

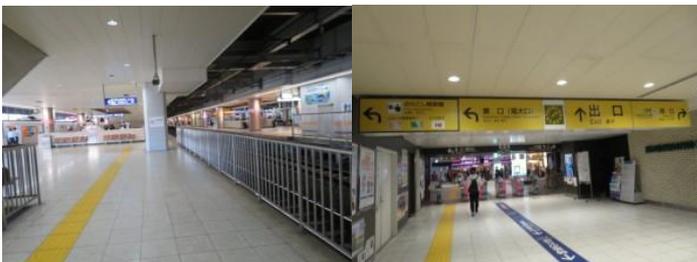


※東武スカイツリー

⑤松戸駅からは常磐線・千代田線経由で北千住駅にやってくる。千代田線の北千住駅から長い通路を経由し、東武鉄道の北千住駅ホーム経由で北千住駅を下車する。この駅は、東武線その他、JR線、千代田線、日比谷線、つくばエクスプレス、京成線が合流しており、また、荒川も絡み複雑な環境であった。それ故、迷わないよう注意を払う必要があった。唯一スカイツリーが目印となった。それでも、念のため通行人の方にお伺いする。道筋紅葉が綺麗であった。



※松戸駅、北千住駅



※北千住駅



※北千住駅



※牛田駅への路

牛田駅方向は、「こちらの方向です」と教えて頂く。ウォーキングの場合には、方向性を見定めることが大事。これまで、何度もとんでもない方向に進んだことがある。鹿児島本線の八代駅、東海道本線の島田駅などなど。それでもネットで確認する。運よく循環中のお回りさんに出会ったので、牛田駅の方向性をお尋ねする。「この道のT路地を右折した先で東武線の踏切にぶつかります。そして、線路に沿って歩いた先に牛田駅があります」と教えて頂く。教えてもらった道筋を歩く。13時31分、伊第21号踏切道を横切る。鉄道の右側を歩く。ここでも伊勢崎線の名残があった。京成線が並走していた。東稻荷東大神社前を經由し、牛田駅には13時39分到着。反対の方向には京成関屋駅が目と鼻の先にあった。



※牛田駅

⑥路地歩きを楽しむ。暫く、東武線と京成線が並走する。13時49分、東武線（下）と京成線（上）で交差する。ここからは東武線のみとなる。13時55分、東京未来大学前を通過。その先に堀切駅があった。この駅は荒川沿いにあった。陸橋を横切り、鉄道の左側となる。スカイツリーを鑑賞しながら、鉄道に沿って歩く。左手には荒川が続いていた。14時21分、400m位先に鐘ヶ淵駅が見えてくる。ここで数分立ち止まり、この駅に入線する電車をデジカメに収めとするが、待てど暮らせど中々電車現れず。待ち時間は長いと痛感する。隅田小学校前を経由し、14時30分、鐘ヶ淵駅に到着。



※東武線・京成線交差、東京未来大学、堀切駅



※鐘ヶ淵駅への路



※鐘ヶ淵駅

⑦14時31分、伊第17号踏切道を横切り、鉄道の右側を歩く。14時40分、下乃稻荷神社前を通過。鉄道下を潜り、鉄道の左側となる。その先に向島駅（旧玉ノ井）があった。14時54分、東武博物館に立ち寄る。この博物館で25分位東武鉄道の車両などを鑑賞する。職員さんに”けごん号”前で記念写真を撮って頂く。



※東向島駅への路、下乃稻荷神社



※東向島駅



※東武博物館(想定外の出会いに感動)

15時24分、曳舟駅に到着する。東武スカイツリーを見ながら淡々と歩く。押上駅には15時50分、とうきょうスカイツリー駅(旧業平橋駅)には15時59分それぞれ到着する。



※曳舟駅



※曳舟駅、押上駅、東武スカイツリー駅への路

⑧16時分、小梅橋がある川沿いを歩く。観光用の船があった。ここからもスカイツリーをデジカメに収める。鉄道下を潜るか否か右往左往する。少し歩いた先で、自転車乗った若い主婦の方に「言問橋を渡るのが浅草には便利」と教えて頂く。引き返し、16時7分鉄道下を潜り、鉄道の右側となる。牛嶋神社を経由し、16時17分、万歩計で270歩ある言問橋（隅田川）を渡る。16時9分、言問橋から見える夕日に堪能する。16時22分、隅田公園を経由し、浅草には16時36分到着。時間に余裕があれば、浅草寺に参拝しようと考えたが、日没などの関係からパスする。

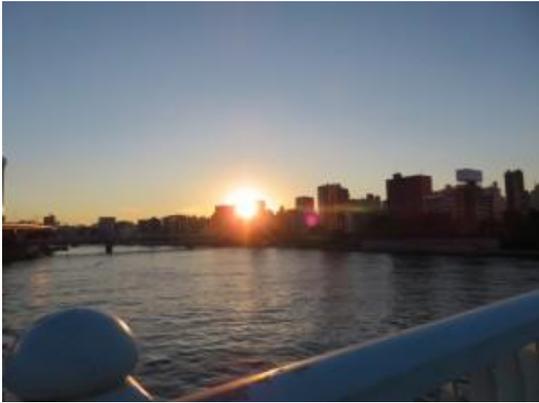




※東武スカイツリー駅



※浅草駅への路



※隅田川の夕日、浅草駅



※浅草駅

⑨ 16時36分の渋谷発銀座線で自宅に向かう。中央林間駅の大阪王将に立ち寄りささやかながら祝杯をあげる。久しぶりに美味しい生ビールであった。本日の特筆事項は、スカイツリーを鑑賞しながらの歩きと想定外の東武博物館との出会いだろうか。リベンジとは言え、旅はいいものですね。これで、東武鉄道仕上げまで、下今市駅から新藤原駅までの16.2kmと迫った。何とか年度内に達成したいものだ。



※銀座線の浅草駅、大阪王将で祝杯