

第6章 東武佐野線（葛生～館林）

葛生（くずう、9:36）～多田（10:35）～田沼（11:07）～吉水（11:45）～堀米（12:32）～佐野（13:20）～佐野市（14:10）～田島（15:05）～渡瀬（16:10）～館林（17:00）

平成20年の第2弾は、1月19日（土）晴れの中、東武佐野線（葛生（くずう）＝館林：22.1Km）に挑戦する。20Km以上の踏破は久々で昨年の8月以来となる。5時前に起床。南林間6時19分の電車で新宿まで行き、以下の通り乗り継いで葛生駅に向かう。

JR 新宿駅（7時24分）→東武久喜駅（8時27分）→館林駅（9時）

※運賃はJR線が820円、東武線が630円（帰りは400円）だった。

東武久喜駅について驚いたのは、野田線の流山おおたかの森駅と同じく、駅構内の目覚ましい近代化である。行き先案内が電光板に変更されており、構内には種々のテナントが入って顧客視点面から大きく変貌していた。佐野線は単線で3両編成のワンマンカーで運営されていた。主として田園地帯を走っていた。渡良瀬川が渡瀬駅と田島駅に横たわっていた。それから堀米駅（ほりごめ）と吉水駅等で秋山川が横たわっていた。川が複数に絡み本日の歩くコースに魅力を感じさせてくれた。それから、佐野市駅から佐野駅にかけて、JR 両毛線が絡み注意警告が頭をよぎった。佐野市駅から線路が大きく回りこむ形で佐野駅に続いていた。ワンマンカーのアナウンスで両毛線の乗り継ぎについて説明があった。印象に残ったのは、「佐野市駅ではなく佐野駅なので注意下さい」との顧客視点の説明である。途中、佐野駅と多田駅等で上り電車との離合があった。風景を見ながら道中を楽しんでいるうちに終点葛生駅となる。9時36分の到着である。葛生駅には自動改札機がないため、茶色の制服の女性の駅員が改札業務を行っていた。





多田駅 田沼町（日本中心の表示）

駅前で記念写真を撮り、多田駅を目指す。駅前には2台のタクシーが待っていた。行きなり進む方向を誤りそうになる。秋山川が絡み、佐野線が大きく蛇行していたからである。小子の万歩計で105歩ある秋山川を渡った先の天神橋西の交差点には9時55分到着。ここから国道293号が続いていた。佐野線を跨り線路の左側に出る。葛生駅方面に向かう救急車に10時5分対面する。ESSOのガソリンスタンドがあった。この近郊は高台になっており、葛生駅の立地条件を掌握できた。遠くには山間があった。工場の煙も見えた。鳥マークの明星の看板が500m位離れた道路にあった。10時15分、佐野線を再度跨り右側に出る。少し行った先で本日2回目の救急車と対面する。線路は国道の直ぐ隣にあった。多田駅が前方に見えてきたので、国道から小道に出、線路を横切る。多田駅には10時35分到着。駅舎は個人まわりしていたが、駅員はいた。佐第78号踏切道（10時40分）を横切り国道に戻る。先日の西武線と異なり、踏切にはナンバリングしていた。ここでも顧客視点にたった一面を伺えた。懐かしいマーク（やじろべい）の山田うどん前を10時45分通過。



田沼駅 吉水駅

「日本列島中心の町」の佐野市田沼町に11時到着。石像の記念碑等には下記のような記載があった。

東経 139度30分21秒

北緯 36度30分54秒

日本列島中心の算出方法は次の中点とあった。

①北海道最北端 ②九州最南端 ③日本海側 ④太平洋側

記念碑のある駅前公園の噴水には氷が張っていた。久しぶりにみる氷である。田沼駅は公園の先にあった。記念碑を記録した関係で、田沼駅には11時7分の到着となる。駅舎はかなり古いセメント瓦の建物だった。駅前には合同タクシーの営業所があった。個人指導を前面に出した学習グループ塾もあった。11時20分、3両編成の上り電車が私を追い越してゆく。駅舎のない吉水駅（無人駅）には11時45分到着。駅から100m離れた先に早稲田ゼミの予備校があった。駅近郊には学校らしいものがなかったため、朝電車で対面に座っていた女生徒はこの塾にでも行ったのかも知れない。田圃の真ん中を歩き堀込駅を目指す。秋山川の土手に12時10分に出る。100m続く桜並木を歩き、雀を描いた朱雀大橋に12時15分到着。朱雀という名称は母校立命館のキャンパスにもあり親しみを覚えた。ここでの川幅は万歩計で186歩であった。



下り電車が到着したばかりの堀込駅には12時32分到着。ここから佐野駅までの営業キロは1Kmであった。佐野駅手前の手打ち蕎麦「更科」で昼食（12時48分）を摂る。減量中でもあるにもかかわらず、大盛りせいろを注文する。とても美味しい蕎麦であった。佐野駅近郊になっても、ラーメン屋は結構あったが、佐野ラーメンの看板を上げた店は殆ど見かけなかった。この店のカレンダーで次のよう標語に感銘を覚える。「人の喜びが我が喜びとなる時人生は真に幸せとなる」昨年の大津市にある西福時の標語「美しく老いる為に身体をいたわり言葉やさしくそして心はやわらかに」以来の感動であった。



この店を出るや否や本日 3 回目の救急車と対面 (13 時 5 分) する。城山公園口の佐野駅には 13 時 20 分到着。この改札口は道路から 15m 位上がったところにあった。この駅は JR と接続しており、本日一番の賑やかな駅であった。この駅から佐野市駅まで鉄道が回りこむ形で線路が続くので神経を費やす。JR 線はほぼ直線で栃木駅に続いていた。佐野線を左手にして袋小路をつなぎながら進む。途中西宮神社前を 13 時 35 分通過。駅前に松の花壇がある佐野市駅には 14 時 10 分到着。この駅を少し行った先から、秋山川が 3 度目現れ、路に迷いそうになる。14 時 25 分、前方の道路が高架している状況を見て方向転換し、鉄道を渡り左側に出る。まさか秋山川が横たわっているとも知らずに。鉄道は秋山川に沿って続く。土手らしいものがあり確認のため上る。やはり川岸の土手であった。しまったと思い 150m 位引き返すが、川岸の向こうの線路は秋山川に沿って続いていた。また、700m 位先の前方に自動車走を確認し、当初の道筋を進むことを決心する。なお、川幅は 3m 位で杭があり頑張れば何とか渡れたかも知れないが、危険な冒険のため断念する。ロス時間は 10 分位要す。土手を歩いて橋を目指す。途中工事で進めず、公園を通り道路に出る。大回りを余儀なくされる。



大回りした先には秋山川浄化センター (14 時 45 分) があつた。国道に出て、待望の秋山川橋を 14 時 52 分通過。この橋の近郊は高架になっていた。直進は足利・桐生方面、高架を下り左折すると館林方面とあつた。橋を降りた先を真っ直ぐ進むと佐野線にぶつかった。田島駅が線路のどちらかを再度高架した道路に出て確認する。200m 位行き過ぎていた。鉄道の右側には佐野行田線の道路が続いていた。田島駅には 15 時 5 分到着。道路標識が佐野市船津川町を 15 時 15 分通過。おはだ橋を渡ると群馬県館林市 (15 時

32分)であった。その先に万歩計で954歩ある渡良瀬川が横たわっていた。川の水は右から左に流れていた。館林の幼稚園が閉鎖され、学童クラブになっていた施設前を16時6分通過。



3匹の狸の像がある渡瀬駅には16時10分到着。館林の農道や市街地を通り、2.7Km先の終着館林駅を目指す。太陽もかなり西の空に傾きかけていた。16時38分、浅草行きの伊勢崎線に到達する。伊勢崎線を少し行った先で佐野線が合流してくる。16時40分、佐第1号踏切道を渡り鉄道の左側に出る。踏切を渡ろうとすると佐野線の踏切が降り、館林行き電車が入場してくる。途中工事現場があり迂回を余儀なくされる。館林駅には17時到着。駅前には青と赤のイルミネーションがあり魅力的であった。17時9分発の久喜行きで自宅に向かう。JR久喜駅では新宿周りの17時58分発逗子行きが接続していた。10分程度待ち合わせとなる。昼間はウォーキング日よりで温和であったが、夜になると寒かった。自宅には20時5分と到着。本日の万歩計は54,117歩だった。久しぶりに充実した一日をおくることができた。