

第9章 東武東上線（小川町～池）

第1節 小川町～鶴ヶ島

小川町（9：10）～武蔵嵐山（11：03）～つきのわ～森林公園（12：35）～
東松山（14：30）～高坂～北坂戸～坂戸（16：15）～若葉（16：45）～鶴ヶ島（17：20）

東武鉄道沿線の第2弾は、2004年4月10日（土）、場所を東上線の小川町に移し挑戦する。今日も先週に引き続き天候に恵まれた。今日は家内に愛犬セブンの散歩をしてもらった関係で南林間6時29分の急行電車で新宿に向かう。池袋7時41分の森林公園行きに乗り、森林公園で15分程度待ち合わせ、小川町には9時10分頃到着する。小川町は3年前八高線踏破の際、来たことがあるので懐かしく思えた。小川町までの東上線の旅は記憶の限り、初めてなので線路からの風景を用心深く観察した。武蔵嵐山から終着小川町間の山並みは歩くのに大変さを映し出した。線路から道が見えない。小川町の西側は山が連なっていた。以前に比べすごさを感じた。今日は、森林公園から歩き関連の中高年の人たちが沢山乗ってきた。途中、坂戸駅から越生線が、小川町駅からは寄居線が接続されていた。この駅を見ると、3年前八高線を踏破した際の思い出が次から次と蘇って来る。



※小川町駅、武蔵嵐山駅



※つきのわ駅、森林公園駅



※東松山駅、九十九川

小川町駅に着くや否や、7 Km 先の武蔵嵐山駅への道探しを地図で確認する。小川町駅は JR 線もあり、コースの選定に神経を費やす。でも、3 年前の経験が生き、高崎駅＝高麗川駅間がディーゼル車であることに気づき難くこの思いを打ち消してくれた。今日は、3つの発見をした。ひとつは何故「武蔵嵐山（らんざん）」なのか。これは、単純に「嵐山」と付けると京都の嵐山と区別がつかないからであろう。二つ目は、「東松山」なのか。これも簡単である。愛媛県の松山との区別をつけるために命名したと思われる。最後は、駅名の末尾に和光市や川越市のように「市」がつくことである。この現象は、野田市でも感じたが。川越市は川越との区別から理解はできるが。JR 線方式で名前をつけるのであれば、新川越か西川越くらいになると思われる。このようなことを考えながら歩いていると、高校の先輩の谷本さんから携帯電話で「本日のハイキングの待ち合わせ場所について」問い合わせがある。「本日は欠席です。三ノ輪駅と思いますが、詳細は桑島さんに連絡下さい。」と回答する。



※高坂（こうさか）駅、北坂戸駅

今日は、桜吹雪、タンポポ、菜の花、緑色の麦畑といった春の風物詩との出会いが多々あった。小川町駅から嵐山町にかけて、故郷香川県のように、ため池を多く見かけた。ため池では、釣り人が余暇を楽しんでいた。電車の窓から複雑な地形と見た割には、

国道 254 号を主として歩き、道に迷うことなく、武蔵嵐山駅に 11 時 3 分と順調に到着することができた。しかし、つきのわ駅への途中行き止まりにぶつかり、10 分程度ロスする。森林公園駅には 12 時 35 分到着。駅前の蕎麦屋（にしのや）で昼食。お店にいた客から、「この辺りは十数年前に比べて随分変わった」との話し声が聞こえて来る。東松山駅には 14 時 30 分到着。本日一番の賑やかな駅前だった。武蔵嵐山駅、つきのわ駅、それから東松山駅は、東武駅のシンボル（グリーンの駅名に紫のライン）と異なり、小田急線等と同一タイプの駅看板であった。東上線は野田線と比べ、概ね複線・10 両編成で他の私鉄と同一で近代化への取り組みを感じた。



※坂戸駅、若葉駅

200m くらいの川幅がある都幾川（とき：東松山橋）、20m 位の川幅の九十九川、それから 150m 位の川幅の越辺川（おっぺ：高坂橋）経由で坂戸駅を目指す。国道 407 号を行き過ぎて、高坂駅（たかさか）と北坂戸駅の駅は残念ながら写真撮影できず。その関係で坂戸駅への道を迷う。坂戸駅への踏破は 3 人もの通行人に聞いて難を逃れる。坂戸駅には 16 時 15 分到着（23.5Km）。半年振りの 20Km 超の歩きで足が多少痛くなったが、日もまだ高かったので、3.6Km 先の鶴ヶ島駅まで挑戦することとする。途中、若葉駅には 16 時 45 分、終着鶴ヶ島駅には 17 時 20 分到着。



※鶴ヶ島駅

何とか、後3Kmを歩き30Kmのオーダーに載せたかったが、久しぶりの20Km越えの歩きで足が拒絶反応の状態となり、この駅で打ち止めとする。17時半頃の電車で家路に向かう。9回、稲葉の2ランで同点にされたが、清原が無死満塁から押し出しを選び、轟員の巨人が4-3でヤクルトにさよなら勝ちする。木佐貫の15奪三振と阿部の2ランが活かされる展開になり、本日の歩きに花を添えてもらった。自宅には20時5分。本日の営業距離は27.1Km、万歩計は64,466歩だった。

第2節 鶴ヶ島～朝霞台

鶴ヶ島(9:45)～霞ヶ関～川越市(12:20)～川越～新河岸(13:50)～
上福岡(14:25)～ふじみ野(15:00)～鶴瀬～みずほ台～柳瀬川(16:45)～
志木(17:10)～朝霞台(17:40)

鶴ヶ島駅からの続きは、5月8日(土)新緑の中挑戦する。前回の桜吹雪とは対照的だった。自宅を7時半前出る頃はどんよりとしていたが、鶴ヶ島駅に9時45分着く頃は、天気は予報通り晴れとなった。途中、川越駅で乗務員宿舎があり、この駅で乗務員の交代があった。鶴ヶ島駅で本日歩くコースの道筋を確認する。東上線に沿った幹線道路はなく苦戦を余儀なくされた。それに、霞ヶ関と川越との間に入間川があり、また、みずほ台と柳瀬川との間に柳瀬川もあり、踏破の大変さを肌で感じた。



※霞ヶ関駅、川越市駅

霞ヶ関駅前近くの東武かすみ自動車教習所や単位制・通信制の霞ヶ関高等学校が印象的に残っている。川越市吉田・上戸を通り、川越橋へ。橋の壁面を利用して、在原業平・大伴家持・山部赤人・紀貫之・小野小町等三十六歌仙があった。意味がよくわからないが次の2作品を転記した。

「世の中にたえてさくらのなかりせば はるの心はとどけからまし (在原業平)」

「色みえでうつろふものは世の中の 人のころはなにぞありける (小野小町)」

※ 三十六歌仙：平安時代に藤原公任（きんとう）が選んだ歌人 36 人の総称
鶴ヶ島駅から川越市駅まで 5.6Km しかないにもかかわらず、入間川と三十六歌仙の歌を鑑賞した関係で 2 時間 35 分要した。霞ヶ関駅には東京国際大学の看板があった。



※川越駅、新河岸駅（しんがし）



※上福岡駅、ふじみ野駅

住宅街を歩き、曹洞宗山興雲栄林の通りを抜け、川越市駅には 12 時 20 分に着く。900 m 先の川越駅には、東武東上線と JR 川越線があった。この他本川越駅を始発とする西武新宿線があり、川越駅近郊の地形を複雑にしていた。でも、昨年、川越線を踏破した学習が功を奏し、複雑な地形のわりには、円滑に対処することができた。昨年工事中の駅前ビルが立派にリホームされていた。駅ビルのレストラン街の「日高」というラーメン店で 12 時 40 分頃から昼休憩する。当社の人が通勤に使用している新河岸（13 時 50 分）、上福岡（14 時 25 分）、ふじみ野（15 時）をクリア。上福岡市の謂れも東松山市と同様、福岡市を参考につけたと思われる。上福岡駅前には、東武ストアや西友があった。また、駅前のゆったりした広場には公衆トイレと現在休止中の墳水の施設があった。



※鶴瀬駅、みずほ台駅

東上線の北側にある 1m 弱の歩道を通り、鶴瀬駅には 15 時 50 分到着。今日は、東武東上線に沿った幹線道路がなかったので、東武東上線を越えたり戻ったりするつたい歩きとなった。みずほ台は 16 時 15 分、富士見橋を通り、柳瀬川を越えた先にある柳瀬川駅には 16 時 45 分到着。柳瀬川の流れも自分が考えるのと逆（北から南または西から東）であった。川越駅前と同じくらい賑やかだった志木駅は面白いことに、志木市（17 時 10 分）ではなく、新座市のはずれにあった。サティがあった。駅前には沢山の往来する人で賑わっていた。朝霞台には 17 時 40 分着。この東上線に武蔵野線（北朝霞駅）が交差していた。この近郊は 3 年前武蔵野線を踏破の際来たことがあり懐かしさが蘇って来た。家路には武蔵野線の北朝霞駅から府中本町駅経由で登戸に出て帰る。



※柳瀬川駅、志木駅

本日も広島＝巨人戦をラジオで聞きながらの帰宅となる。高橋がタイムリーヒット・ペタジーニが 3 ランホームランを放つ。しかし、リードも束の間、木佐貫等が不調で 5 対 5 となる。しかし、清水・仁志の活躍で 8 対 6 と逃げ切る。自宅には、19 時 45 分着。本日の営業距離は 20.6 km、万歩計は 48,941 歩だった。本日は予想以上に時間を要したが、すべて駅を写真に収めることができた。



※朝霞台駅

第3節 朝霞台～池袋

朝霞台(10:20)～朝霞(11:10)～和光市(11:30)～成増(12:25)～下赤塚
 ～東武練馬(13:20)～上板橋(13:55)～ときわ台(14:15)～中板橋～大山(14:50)～
 下板橋(15:15)～北池袋(15:30)～池袋(16:00)



※朝霞台駅、朝霞駅

東上線の仕上げは、5月22日(土)、曇り空の中、朝6時に起床し、愛犬セブンの散歩を済ませてから挑戦。また、帰宅も17時40分と早かったため、セブンを夕方の散歩にも連れて行く。本日は前回の帰りの逆を辿り、登戸、府中本町経由で東上線の朝霞台と目と鼻の先の北朝霞に向かう。朝霞台駅には10時20分に到着。今日は曇り空のため、方向性を見定めて朝霞駅を目指す。朝霞台と朝霞の間に小高い丘と川があり、朝霞駅までの道は結構苦勞した。途中、朝霞市さくら保育園、北朝霞ぶどう園、立正佼成会が印象的に残っている。朝霞駅、和光市にはそれぞれ11時10分、11時30分に到着。和光市駅から有楽町線が乗り入れしていた。坂を越えると白子橋があった。その橋のところに、有名な「くつが鳴る」の歌詞があった。

「お手々つないで野道を行けば みんなかわいい小鳥になって
歌をうたえば靴がなる 晴れたみ空に靴がなる」

作詞：清水かつら 作曲：弘田竜太郎



※和光市、白子橋

成増への道も東京外環自動車道があり、この障害物をクリアするのに東上線の線路を越えたり戻ったりするのを余儀なくされた。12時25分、成増駅前の商店街にあるシェフズカーリーでカレーを食べる。味はままであったが、セルフサービス方式の割には料金が少し高いような気がした。商店街を通り抜けたところにある成増駅には12時35分到着。成増駅からの歩きは商店街に面した通りが中心となり、これまで住宅街・田園地帯を中心に歩いた風景とは異なっていた。成増駅から池袋駅まで10.4kmの営業距離の間に8駅あり各駅の記念写真に骨が折れた。



※成増駅

下赤塚駅には有楽町線の地下鉄駅があった。下赤塚駅には13時5分到着。この駅は5階建マンションの中にあった。東武練馬駅には13時20分、上板橋駅には13時55分、ときわ台駅北口には14時15分と沿線に沿った道がありスムーズに進むことができた。この3駅のうち、上板橋の駅前は賑やかであった。ときわ台駅を過ぎたところに、曙湯

があった。ときわ台駅と中板橋駅の間は 500m しかなかったが、兩岸コンクリートで川底まで 15m 位、川幅 15m 位の人工の川がありこの川を繋げる間々下橋があり、中板橋駅まで数百mの坂登りが必要となった。聞くとところによると、創業時に上板橋駅と下板橋駅ができ、高級住宅地域開発のためにときわ台駅が、急行電車待機用に中板橋駅が増設されたとのこと。



※下赤塚駅、東武練馬駅



※上板橋駅、ときわ台駅



※中板橋駅、大山駅

HAPPY ROAD 大山のアーケードを通り抜けて、大山駅には14時50分到着。大山駅に着く頃には小雨模様となり、傘が必要になって来た。下板橋には15時15分、北池袋には15時30分到着。100m位の高さの大きな塔（ゴミ焼却の煙突）のある池袋駅には16時到着。小雨も池袋に着く頃にはあがっていた。本日は辺りが明るく池袋近郊で迷うことはなかった。昨年、埼京線踏破の時は、辺りが薄く暗くなり、国道254号（川越街道）にでた際、どちらに行くか右往左往したのが懐かしく思えた。



※下板橋駅、北池袋駅

東上線では特に名所旧跡には巡り逢えなかった。しかし、鉄道沿線に並行した幹線道路が少なかったことから、戦略的要素に恵まれ、私のウォーキングの醍醐味としている「自分をミステリーゾーンへ投入する」機会が随所で得られ、大いに満足できる鉄道沿線であった。電車は10両編成で、車両の様子は赤色の線、青色の線、それから東京メトロの黄色の線とまるで信号機の如く多彩であった。踏切が多い反面、普通車の往来ができない狭い踏切も多々あった。今日の営業距離は16.4Km、万歩計は37,975歩だった。自宅には17時40分到着。今日は、小泉首相が北朝鮮を訪問した日で、蓮池さんと地村さんの子供さんが5人帰国した日である。どの放送局もこの記事に関する特別番組を取り上げていた。今日は、小久保が3ランで先制するが、その後の攻撃・投手の系統が悪く阪神に4対6で逆転負けする。



※池袋駅