

武州の鉄を行く — 街道沿いの鉄路 —

「翔んで埼玉」は傑作だった。〈だ埼玉〉なんて軽佻浮薄な山手人や湘南族あたりがうそぶいたに違いない。そもそも東京・埼玉・川崎そして横浜の大部分は武蔵国で一つだった。旧六十六国で広大な陸奥出羽を除くと大抵はそのままか二国合併が多い。お隣千葉なんぞ下総上総安房と三國合体。他に岡山・静岡も然り*¹。あたいのご先祖様は武州寄居から江戸末期に出てきた。本紙発行人菊翁も度々埼玉県委員で昔から何かと仕事でおつきあいが深いと聞く。はっきり言おう。埼玉は鉄の中心地+文化発信地だ。〈三級鉄乗りファン・銭屋小金丸〉

■埼玉の地勢

千葉が四百メートル以上の山を持たない比較的平坦な半島に対して、埼玉は東部低地・湿地帯から西部二千メートル級山々まで変化にとむ。山から流れる荒川・入間川・中川・旧利根川と大きな河川が注いだ結果だ。縄文海進時代は川越・行田の手前まで海が進み古代には埼玉古墳群が山盛り。海がないのは行政の恣意的線引きによる。

人口733.1万人、東京・神奈川・大阪・愛知につぐ五位。県庁所在地さいたま市(大宮・浦和・岩槻合併)は133.6万人で神奈川のような横浜一極集中を免がれている。〈図表1〉を見ると川口・越谷・所沢と東京通勤圏の人口が目立つ。

■新幹線の分岐点

浦和・大宮県庁争いはお恥ずかしい限りとして神社・新幹線は大宮が中心。昔は浦和は急行も止まらなかった。大宮氷川神社は賢くも天皇陛下が正月四方拝で拝まれる数少ない神社。伊勢・熱田・賀茂・石清水以外で東国では鹿島・香取とここだけ。我らが聖地鉄道博物館も大宮に鎮座します。

東北・上越・北陸新幹線は全て大宮駅を過ぎてから分岐する。東北新幹線と上越・北陸新幹線が分岐する原市沼の東には旧関東郡代伊奈屋敷跡がある。実は上越新幹線は完成していない。当初計画では新宿駅発だった・・・

■旧国鉄/JR東日本は街道沿い

旧中山道は東海道と並ぶ二大街道。江戸と京・大坂を結んだ。和宮は中山道を進んで江戸に嫁入り。旧信越本線(現高崎線)は中山道ぞいで明治十六年(1884年)私鉄として上野ー熊谷が仮開業。北というより西北を目指す。

旧東北本線(現宇都宮線)は宇都宮までは日光街道、宇都宮からは奥州街道沿いに敷設された。私鉄日本鉄道が明治二十三年開通。青森までの長い長い路線。それなのに今や三セクで細切れとはくあな無残やな。二十代の頃盛岡から急行八甲田で満員立ちどおし八時間かかって大宮にたどり着いた・・・

埼玉のど真ん中を走っているのが八高線で八王子ー高崎を結ぶ。忠犬ハチ公とは無関係。横浜線

〈図表1〉埼玉県推計人口市町村別トップ10
(2022年4月1日現在)

| 埼玉県 | 733.1万人 |
|---------|---------|
| 1.さいたま市 | 133.6 |
| 2.川口市 | 59.2 |
| 3.川越市 | 35.4 |
| 4.越谷市 | 34.2 |
| 5.所沢市 | 34.1 |
| 6.草加市 | 24.9 |
| 7.春日部市 | 22.9 |
| 8.上尾市 | 22.8 |
| 9.熊谷市 | 19.2 |
| 10.新座市 | 16.6 |

(彩の国統計情報館/埼玉県推計人口(月報データ)を元に作成)

と合わせて絹の道＝シルクロード路線かと思いきや高崎線予備役軍事路線だったらしい。八王子－拝島－東飯能－高麗川－寄居－児玉－倉賀野*3－高崎と山裾を走る。この路線は戦国時代小田原北条氏の軍事街道で起伏豊かで見所が多い。もっとも最近の八高線は大抵は高麗川から川越に向かい池袋から板橋宿を通る埼京線・川越線(大宮までは新幹線と並走)と結ばれている。

■武州を東西に結ぶ

軍事路線としては武蔵野線もビッグ！戦前東京外環貨物として企画され戦争で延期されていたが昭和四十八年、地元対策として旅客用開通。千葉の西船橋から横浜鶴見までをカバーする第二山手線。本当は内側にもう一本欲しい。もっとも南武線があるので目下は東京－西船橋－府中本町が旅客路線。オープン当初は殺風景な駅・ホームとしよぼい駅周辺だった。今や、かの越谷レイクシティを見よ！！マンション・ショッピングセンターが林立している。鉄は複数結ぶと二乗倍効果。乗り換えが目立つ路線だ<図表2>。

■東武と西武

埼玉私鉄といわば名前のごとく東武・西武が両大関。ただし金満東急ロマンスカー小田急と比較すると<田舎・野暮・イモ>と言われる。半蔵門線を北関東の空気を運んでくるというマダムや女学生もいらっしやる。でもね両者とも立派な特急を走らせ蜘蛛巣のような多くの支線を伸ばしている。

さて東武。スカイツリー線は日光・鬼怒川・さらに会津まで足を伸ばす関東私鉄最長路線。東武動物公園から分岐するのが伊勢崎線で羽生(はにゅう。はぶ将棋元名人やスケート選手にあらず。あたいの世代だと『田舎教師』が懐かしい)で利根川を渡り上州に入る。ここは冬から春にかけて突風で電車がしばしば遅れる。この路線は昔は湿地帯が残り越谷に鴨御猟場があった。今でも沿線は水田が目立つ。また地元地主・農家は冬の赤城下ろしを防ぐため立派な防風林で屋敷を囲んでいる。

<図表2> JR武蔵野線の乗り換え駅

| | 駅名 | 乗り換え可能な路線 |
|----|------|---|
| 東京 | 府中本町 | JR南武線 |
| | 西国分寺 | JR中央線、西武池袋線 |
| | 新秋津 | 西武池袋線<秋津駅経由> |
| | 新木場 | りんかい線(埼京線直通)、 メトロ有楽町線(西武池袋線・東武東上線直通) |
| | 八丁堀 | メトロ日比谷線 |
| 埼玉 | 北朝霞 | 東武東上線 |
| | 武蔵浦和 | JR埼京線 |
| | 南浦和 | JR京浜東北線 |
| | 東川口 | 埼玉高速鉄道(第三セクター) |
| | 南越谷 | 東武伊勢崎線 |
| 千葉 | 南流山 | つくばEX |
| | 新松戸 | JR常磐線 |
| | 新八柱 | 新京成線 |
| | 東松戸 | 北総線、新京成・成田スカイアクセス線 |
| | 西船橋 | JR総武線、メトロ東西線、東葉高速鉄道、 京成本線<京成西船駅経由> |
| | 舞浜 | ディズニーリゾートライン |

(メディア開発総研2022©)

忘れてはならないのが串刺しに東西を結ぶ東武アーバンパークライン(野田線)。大宮－岩槻－春日部と埼玉県内は東西に結ぶ。野田・柏・船橋と千葉県内(下総)は南北に走る。あたいは東武ファンだがここの横文字路線名は野暮の極み。ついでに言うとも都電荒川線<東京さくらトラム>とは御里がしれる。

閑話休題。東武には池袋発東上線がある。現在は地下鉄有楽町線・副都心線と結んでハマにまで乗り付ける。もともと川越の舟運問屋が中心となって東京－川越－上州を結ぶ鉄道として企画されたが寄居で打ち止め。路線は川越－志木は新河岸川ぞいを走る。寄居－越生間は八高線と度々接近する。支線の坂戸－越生は大学が目立つ他農産物も豊か。

次に控えしは西武。池袋線は関東私鉄屈指の里山路線。飯能を過ぎ十分もすると懐かしい山村風景が両側に広がる。正丸峠トンネルが分水嶺でトンネル内が部分的複線ですれ違いがある。この路線は一時は軽井沢を目指す構想もあったが上武の山々を超えられなかった。

新宿線は池袋線同様所沢からが埼玉。比較的平坦な土地を走る。特急小江戸は四十数分で川越着。ところで所沢駅の池袋線・新宿線乗り換えは逆方向

で初めての人にはたまげる。池袋線は一旦北に行き南下して所沢駅に入りついで西方に向かう。所沢は西武球団・遊園地メッカで支線もあり。

昔本紙で「浦和」という駅が七つあるという指摘があった*1が「川越」も川越駅／JR・東武、川越市駅／東武、本川越駅／西武とわかりにくい。まさか準川越、川越ダッシュなんてないよね。

■セメントが産んだ鉄道

超ローカルだが忘れてはならないのが埼玉県北部を東西に結ぶ秩父鉄道。あの雄大な武甲山は東京のビル道路インフラになってしまった。削り取った諸井家(秩父セメント／現太平洋セメント)が輸送用として開発した路線。秩父は古代から銅・クロム・石・セメントと鉱物頼み。秩父鉄道は三峰*2から北上、寄居からは東西に熊谷を経て羽生に至る。基本的には荒川沿

い。ごくたまに西武・東武列車がイベントで入ってくる。今は蒸気機関車と観光用が目立つが昔は通勤通学路線でもあった。熊谷を過ぎ高崎線を跨ぎ新幹線を潜ると平野部でかすかに赤城山や上州の山並みが見える。忍藩／行田は十万石城下町だが高崎線も東北本線も通らずいささか寂れた。行田を過ぎ駅前に石造り倉庫が所在なげに立っているのは昔の貨物輸送繁栄を連想させる。

埼玉高速鉄道は盲腸線。蹴球のある日は赤い人達でいっぱい。メーデーかと思うほどの危険な混雑ぶり。

陸の孤島と言われた八潮・三郷はつくばEXがかすめる。物流倉庫と大型DIY店が目立つ。

埼玉は新幹線・ディーゼル単車、私鉄デラックス特急さらにSLと鉄分満点。

*1: 浦和以外に東西南北、武蔵、美園と7つの浦和駅がある

*2: 昔は三峰口から頂上までロープウェイがあったが廃止された。絶景だった