

# 鉄道がやってきた!

## 展示解説リーフレット

### 0. はじめに

明治時代に日本にやってきた鉄道は、人々の暮らしに大きな変化をもたらすとともに、日本各地のまちの姿そのものを大きく変えてきました。普段、私たちが当たり前前に利用している駅前の風景が出来上がる前、そこには今とは異なるまちの姿がありました。

今回の展示では、「鉄道」や「駅」という切り口を通して、坂戸のまちなみや人々の暮らしの移り変わりについて探ってみたいと思います。鉄道がやってきたことで、まちの姿はどのように変わったのでしょうか。また、変わらなかったものは一体何でしょうか。

展示を通して、坂戸が持つ「交通のまち」としての性格について知ってもらうことで、坂戸のまちのこれからを考えるきっかけとなれば幸いです。



図1 坂戸市をとりまく交通網 (国土地理院による地理院地図 HP より引用・加筆)

# 1. 鉄道前夜

鉄道が登場するまで、長らく人々の移動や荷物の輸送を支え続けてきたのは、街道と河川でした。鉄道や自動車の普及に伴って、河川交通は大きく衰退したものの、街道の一部は国道や県道へと継承され、現代にもその道筋を残しています。

坂戸市域を通過していた主な街道としては、日光街道脇往還にっこうかいどうわきおうかんや川越児玉往還かわごえこたまおうかんがあります。八王子と日光をつなぐ日光街道脇往還は、日光街道の枝道のひとつとして多くの人に利用されてきました。中でも坂戸は、江戸時代には八王子を出発した八王子千人同心はちおうじせんにんどうしん※1の最初の宿泊地しゆくえきとなっており、宿駅として重要な位置を占めていたと考えられます。

明治35年(1902)に発行された『埼玉県営業便覧』によれば、当時の坂戸の宿通りしゆくどお※2には、旅館や穀店などの商家、大工や左官といった職人が100軒以上も軒を連ねていました。

また石井地区・塚越地区には、川越と群馬方面をつなぐ川越児玉往還の宿駅がありました。交差点や集会所名に残る「上宿」「下宿」といった地名はその名残です。宿場を抜けて北に向かう街道は島田地区で越辺川を渡り、高坂宿たかさかじゆくへと至ります。明治末期には川越一島田間で馬車が運行され、島田橋のたもとには馬車のターミナルがありましたが、坂戸に鉄道が開通してしばらく後には廃止されました。

※1 八王子千人同心はちおうじせんにんどうしん …八王子の治安維持や日光東照宮の警備を職務とした、武士の組織。

元々は甲斐・武田氏の家臣団でしたが、後に江戸幕府に召し抱えられて制度化しました。

※2 坂戸の宿通りしゆくどお …現在の日の出町・本町・仲町・元町を南北に貫く通り。

南は坂戸神社から、北は坂戸小学校の辺りにかけて町場が広がっていました。

## 牛馬がいる暮らし

牛や馬は、今日では農場や動物園で見かけるのみとなりましたが、鉄道や自動車が普及する以前の人々にとっては、はるかに身近な存在でした。人や荷物を背に載せて運ぶことができるだけでなく、田んぼの代かきなど力のいる農作業に役立つ牛や馬は、家の財産であると同時に、家族の一員として大切にされてきました。

牛と馬の利用には地域差があり、東日本では馬、西日本では牛が主に利用されていたようです。明治時代頃の埼玉県は特に馬の利用が多かった地域ですが、戦争によって馬が供出されると、馬に替わって牛が盛んに利用されました。

## 川が支えた物流

今日ではすっかり衰退してしまったものの、強力な輸送力を持つ鉄道が登場するまで、舟は重要な物流手段のひとつでした。埼玉県域では、河川を利用した舟運が昭和初期頃まで盛んに行われ、材木・酒・肥料など多くの物資が東京方面へ運ばれました。

坂戸に特徴的だったのは、市内を流れる高麗川こまがわ・越辺川おっべがわを利用した筏流しいかだです。高麗川上流にあたる飯能周辺はんのうで生産された材木を筏に仕立て、上吉田・東和田地区周辺を中継地として荒川下流域の東京まで運びました。2階常設展示室では、坂戸の筏流しに関連する資料を展示しています。ぜひご覧下さい。

## 2. 鉄道がやってきた

大正5年（1916）、当時はまだ「町」だった坂戸に、鉄道の駅が誕生しました。東上鉄道・坂戸町駅の開業です。

現在、坂戸市周辺には東武東上線の若葉駅・坂戸駅・北坂戸駅、東武越生線の西大家駅・一本松駅が存在し、毎日多くの人が乗り降りしています。しかし、坂戸町駅の開業当時は、坂戸町駅を出る列車は1日8便で、駅前の印象も「さみしい所」だったようです。

その一方で、物流のターミナルとしては大きな役割を果たしていました。現在の坂戸駅北口には、沿線で生産された農産物・砂利・材木などを運搬するための貨物積下ろし場があったほか、駅前には鉄道での輸送力を見込んで酒造会社の工場などが移転してきました。

坂戸町駅に続いて市域に開業したのは、現在の東武越生線の前身となった越生鉄道・高麗川駅※1です。開業した昭和7年（1932）当初は、高麗川で採取された砂利の運搬を目的としたもので、旅客運輸を開始したのはその2年後のことでした。

今日の「東武東上線」「東武越生線」という呼び名は、東上鉄道・越生鉄道がそれぞれ東武鉄道※2と合併して生まれたものです。時代の変化とともに、輸送の中心は貨物から旅客へと変わっていきましたが、昭和61年（1986）までは貨物列車が沿線を走る様子が見られました。

※1 高麗川駅 …四日市場地区（現在の西大家駅—川角駅間）に存在した駅。

後に森戸駅と名を変えましたが、現在では廃止されています。

※2 東武鉄道 …根津嘉一郎が明治30年（1897）に創業。

当時は北千住—久喜間（現在の東武伊勢崎線）で操業していたほか、他社との合併によって路線を広げていました。

### 越生線と森戸宿

東武越生線・一本松駅から西大家駅の間広がる森戸地区は、坂戸と飯能を結ぶ道や、川越と越生を結ぶ道などが交差していたことから、江戸時代には宿駅となっていました。

一本松駅の開業は、越生鉄道が旅客運輸を開始した昭和9年（1935）、西大家駅の開業はその2年後のことですが、多くの民家が建ち並ぶ様子は明治期に陸軍が作成した『迅速測図』にも描かれており、鉄道の登場以前から栄えていた

ことが分かります。森戸地区の景観は、越生線沿線のなかでも越生と並ぶ古いまちなみであると言えます。

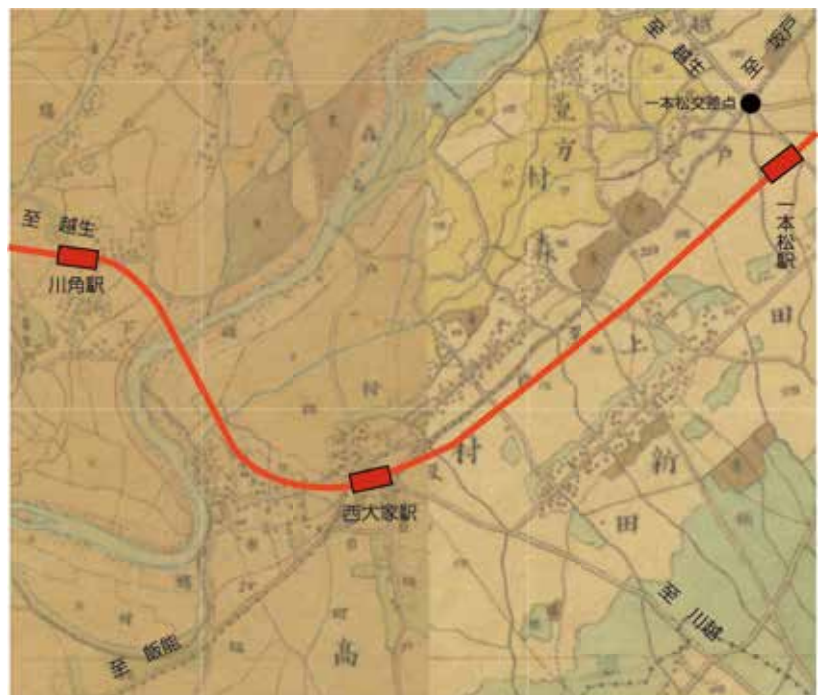


図2 『迅速測図』に描かれた森戸宿の様子と、現在の東武越生線（農研機構農業環境研究部門による歴史的農業環境システムHPより引用・加筆）



図3 昭和10年代の坂戸町駅前  
 (坂戸市教育委員会 1996『坂戸市の民俗三 坂戸宿の民俗』p.18に加筆)

## 工場のある風景

鉄道の開通をきっかけとして、坂戸町駅前には<sup>きゅうぼし</sup>久星酒造や武州製糸の工場が立ち並びました。特に、久星酒造の工場は駅前の大きな区画を占め、駅の構内から専用の引き込み線が設けられていたほどの存在感でした。

久星酒造とは、川越の銘酒「<sup>めいしゅ</sup>鏡山」を生産していた<sup>かがみやま</sup>鏡山酒造の母体となった酒造会社です。坂戸町駅前の工場は、元々宿通り付近にあった「<sup>ます</sup>升屋」という屋号の酒屋を吸収合併してできたものでした。鉄道によってもたらされた駅前の賑わいも、実は従来の宿通りの発展に根差したものであることが分かります。



### 3. 団地ができたころ

次に坂戸のまちに大きな変化が現れたのは、昭和40年代後半～50年代のことです。大規模な団地が次々と市内に造営され、人口は10年で倍以上に増加しました※1。

中でも、かつての日本住宅公団によって開発された北坂戸団地と若葉台団地は、東武東上線沿線における開発計画の一部として造成された点に大きな特徴がありました。団地の造営にともなって、昭和48年(1973)には東武東上線・北坂戸駅が、昭和54年(1979)には若葉駅が開業しています。東武東上線・東武越生線各駅の開業年代をしてみると、坂戸市の近辺で戦後に開業したのはこの2駅のみで、周辺地域と比較して人口の変化が特に大きかったことが分かります。

高度経済成長期(昭和30～40年代末)には、戦後の住宅不足解消のために全国に団地が造営されましたが、それは人々の暮らしのスタイルそのものが大きく変わった時期でもありました。「三種の神器」※2をはじめとした様々な電化製品が暮らしに浸透し、住宅には市民のあこがれであったガスを使ったキッチンや内風呂が付きました。ここでは、新しい駅とともに坂戸にやってきた「団地の時代」を象徴する、当時の家電製品を紹介しています。

またこの時期、団地の造営や道路の整備に伴って、大規模な発掘調査が市内各地で行われました。新しい坂戸のまちが出来上がる過程で、まちの過去の様子が明らかになっていったのです。このことは、現在の私たちの暮らしが、過去の人々の活動の上に成り立っていることを象徴しているかのようです。

※1 坂戸の人口…坂戸市『統計坂戸 平成20年版』p.20より。

団地造成前の昭和45年(1970)には27,341人だった人口が、市内の主要な団地が完成した昭和55年(1980)には、約2.8倍となる77,076人に増加しています。

※2 三種の神器…戦後、1950年代に一般家庭に普及した家電製品(白黒テレビ・洗濯機・冷蔵庫)のセットを、古事記などに登場する「三種の神器」(鏡・剣・勾玉)になぞらえて呼んだものです。

その後、カラーテレビ・クーラー・車といった「新・三種の神器」も登場しました。

#### 発掘された若葉台遺跡

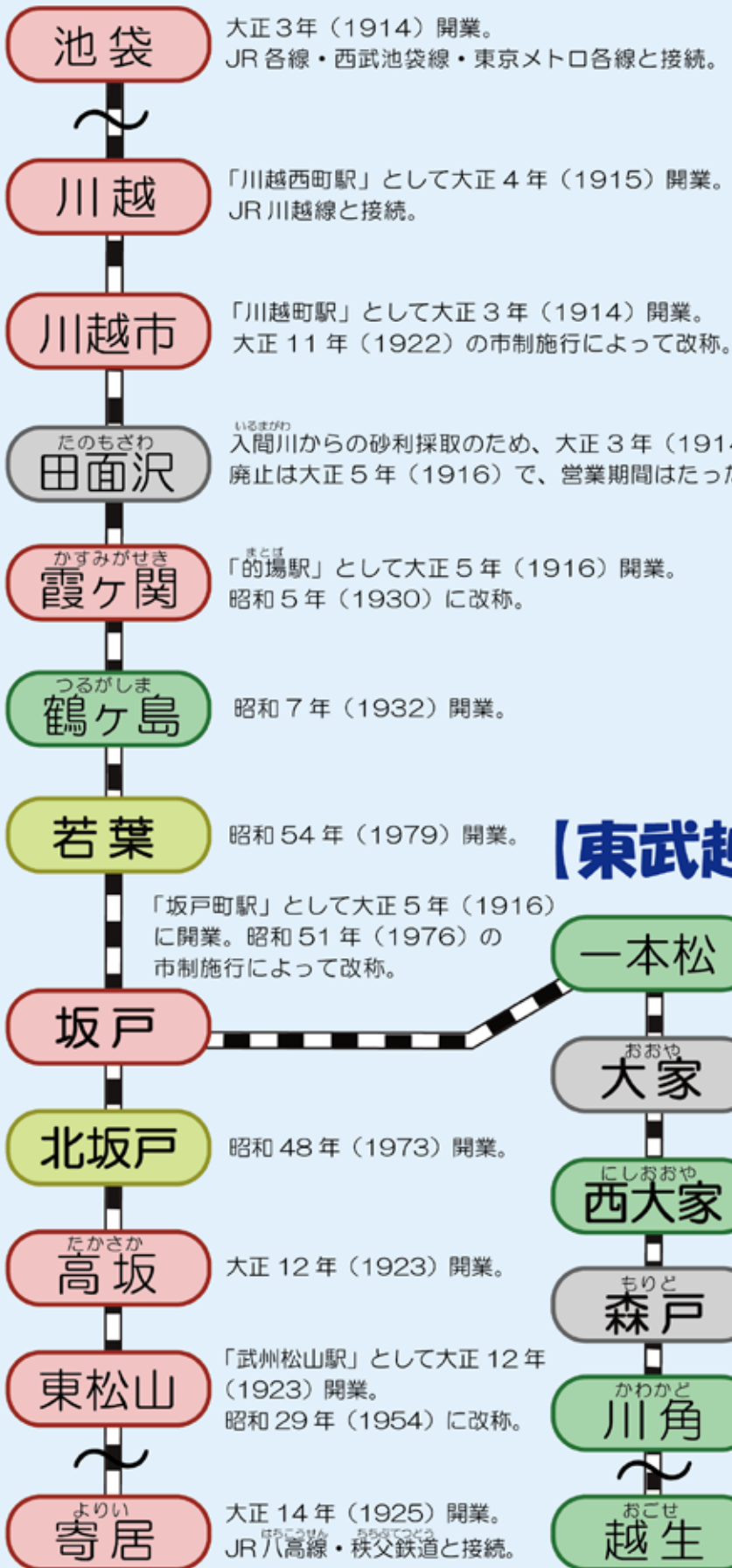
東武東上線・若葉駅の目の前に広がる若葉台団地は、昭和48年(1973)から昭和55年(1980)にかけて造営されました。その過程で姿を現したのが、坂戸市と鶴ヶ島市にまたがる若葉台遺跡です。

若葉台遺跡は、奈良・平安時代を中心とする大規模な集落遺跡で、霊亀2年(716)の高麗郡建郡に関する集落とされるなど、今もその性格について議論が続いています。水場から離れた立地や、糸を紡ぐ道具である紡錘車が多く出土していることなどから、農業以外の生業を中心とした集落であったことは確かなようです。

図5 若葉台遺跡(市内)で現在までに行われた発掘調査地点  
(国土地理院による地理院地図HPより引用・加筆)



# 【東武東上線】



## 凡例

大正期に開業した駅

昭和初期に開業した駅

戦後に開業した駅

現在は廃止された駅

※坂戸市内の駅名は太字

# 【東武越生線】

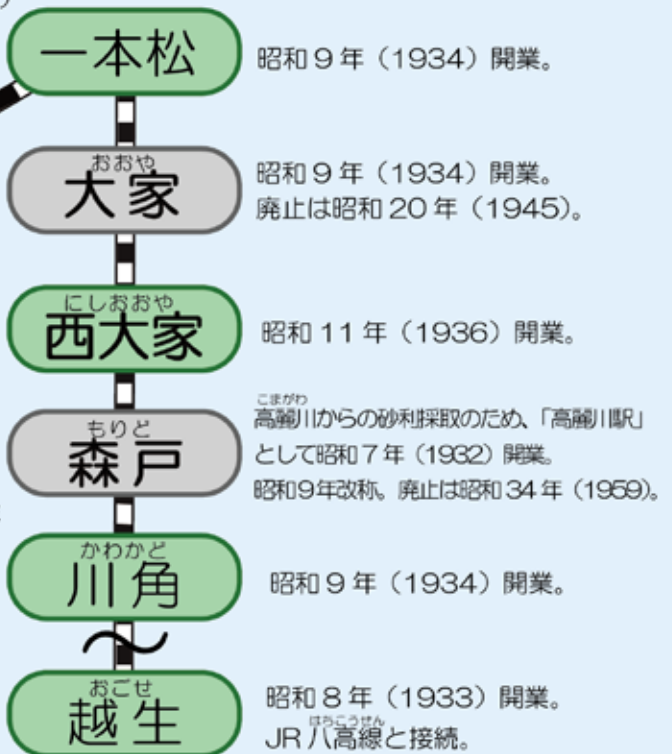


図4 東武東上線・東武越生線 坂戸周辺各駅の開業年代

## 変貌をとげた坂戸飛行場跡地

駅からまっすぐに伸びる道沿いに、集合住宅・教育施設・工場などが建ち並び、賑わいを見せる若葉駅周辺。一体なぜ、ここに駅や団地が作られたのでしょうか。実は、街区の形にそのヒントが隠されています。かつて、坂戸市千代田地区から鶴ヶ島市富士見地区・川越市竹野地区にかけては、「陸軍航空士官学校坂戸飛行場」が存在していました。陸軍航空士官学校<sup>ぶんきょうじょう</sup>の分教場として昭和16年（1941）に開かれ、終戦まで航空機の操縦・整備・通信などの専門教育を行っていました。終戦直後に米軍が撮影した航空写真には、飛行場跡地の様子が鮮明に記録されています。

終戦後、飛行場の跡地は食糧増産のために農地として開拓されましたが、敷地の有効活用を目指して土地区画整理が行われました。坂戸市役所付近から若葉駅周辺にかけてまっすぐに伸びる道路は、飛行場の区画の名残なのです。突然のように見える開発も、ていねいにまちを観察していけば、意外な背景があったことが見えてきます。

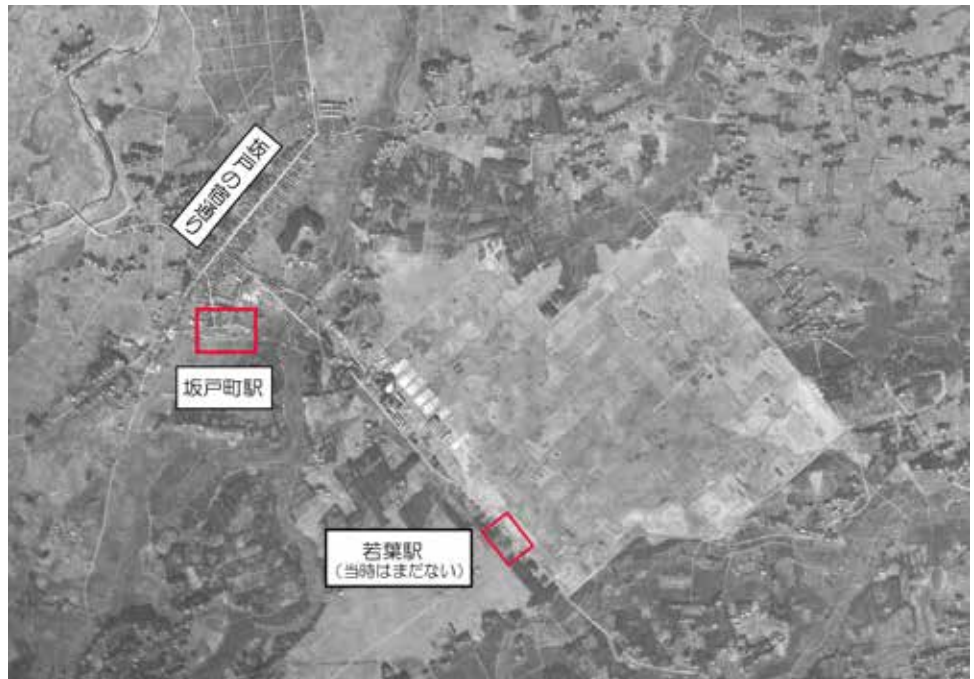


図6 米軍が撮影した、昭和22（1947）年頃の坂戸飛行場跡地の様子  
（国土地理院による地理院地図 HP より引用・加筆）

## 4. 「交通のまち」のこれから

ここまで、「鉄道」や「駅」という切り口から坂戸のまちや人々の暮らしの変化について探ってきました。鉄道や団地がやってきたことでまちの景観は大きく変わりましたが、一方で「鉄道の時代」以前の街道沿いの風景も引き継がれていったことが分かります。

今日では、車社会の到来（モータリゼーション）によって、鉄道にかわって自動車が人々の移動や物流において大きな役割を果たすようになりました。坂戸市域では、平成20年（2008）に首都圏中央連絡自動車道・坂戸インターが、平成25年（2013）に関越自動車道・坂戸西スマートインターが開業しています。また、かつて一面の田んぼから団地へと姿を変えた北坂戸エリアも、北坂戸地区まちづくり推進室によって「北坂戸地区まち・くらし再生事業」が計画されており、まちの姿はいま再び変化しつつあります。

街道・鉄道・高速道路が交差する、「交通のまち」としての性格を持つ坂戸。まちの姿は、これからどのように変化していくのでしょうか。まちの思い出を振り返りながら、まちのこれからの思いを馳せてみましょう。



## 【参考文献・HP】

### ○文献など

- 青木隆浩 1997 「近世・近代における埼玉県清酒業の形成過程」『経済地理学年報』第43巻第2号 pp.83-99 経済地理学会
- 大館勝治 宮本八恵子 2004 『いまに伝える 農家のモノ・人の生活館』 柏書房
- 川越市立博物館 2015 『古代入間郡の役所と道』
- 埼玉県教育委員会 1988 『歴史の道調査報告書第9集 入間川の水運』
- 埼玉県教育委員会 1994 『歴史の道調査報告書第17集 川越・児玉往還』
- 坂戸市 1995 『戦後50周年記念誌 旧陸軍坂戸飛行場の足跡』
- 坂戸市遺跡発掘調査団 1989 『若葉台遺跡―若葉台遺跡発掘調査報告書Ⅰ―』
- 坂戸市遺跡発掘調査団 1993 『若葉台遺跡―若葉台遺跡発掘調査報告書Ⅱ―』
- 坂戸市遺跡発掘調査団 1995 『若葉台遺跡―若葉台遺跡発掘調査報告書Ⅲ―』
- 坂戸市遺跡発掘調査団 1997 『若葉台遺跡―若葉台遺跡発掘調査報告書Ⅳ―』
- 坂戸市遺跡発掘調査団 2000 『若葉台遺跡―若葉台遺跡発掘調査報告書Ⅴ―』
- 坂戸市遺跡発掘調査団 2005 『若葉台遺跡―若葉台遺跡発掘調査報告書Ⅵ―』
- 坂戸市教育委員会 1978 『坂戸市史調査資料第1号 坂戸風土記』
- 坂戸市教育委員会 1979 『坂戸市史調査資料第3号 坂戸風土記』
- 坂戸市教育委員会 1987 『坂戸市史 現代史料編』
- 坂戸市教育委員会 1988 『坂戸市史調査資料第14号 坂戸風土記』
- 坂戸市教育委員会 1990 『坂戸市史 古代史料編』
- 坂戸市教育委員会 1991a 『坂戸市史 通史編Ⅱ』
- 坂戸市教育委員会 1991b 『坂戸市史 近世史料編Ⅱ』
- 坂戸市教育委員会 1992 『坂戸市史 近代史料編』
- 坂戸市教育委員会 1997 『坂戸市民俗調査報告書 坂戸市の民俗三 坂戸宿の民俗』
- 田中創 祖山智雄 黒岩慶太 大島志津子【編】2010 『目で見る 坂戸・鶴ヶ島の100年』 郷土出版社
- 辻良樹【解説】2022 『昭和～平成 東武東上線アルバム』 アルファベータブックス
- 中西僚太郎 1994 「明治前期における耕牛・耕馬の分布と牛馬耕普及の地域性について」『歴史地理学』No.169 pp.2-22 歴史地理学会
- 日本民具学会【編】1997 『日本民具辞典』ぎょうせい
- 原京子 2006 「古代武蔵国入間郡における交通と地域社会―若葉台遺跡・東の上遺跡の史的意義―」『埼玉の考古学Ⅱ』 pp.531-548 埼玉考古学会
- 飯能市郷土館 2000 『飯能、戦後の暮らし～私たちが豊かにしたモノ～』
- ふじみ野市立上福岡歴史民俗資料館 2005 『第20回特別展 東上線の開通と上福岡駅―舟運の週末から鉄道へ―』

### ○HP など

- 一般社団法人家庭電気文化会「家電の昭和史」<http://www.kdb.or.jp/syouwasi.html>（最終閲覧 2023.5.1）
- 川越市産業観光館小江戸蔵里「コンセプトと歴史」<https://www.machikawa.co.jp/concept>（最終閲覧 2023.3.26）
- 国土地理院「地理院地図」<https://maps.gsi.go.jp/#14/35.935000/139.349728/&base=pale&ls=pale&disp=1&vs=c0g1j0h0k0l0u0t0z0r0s0m0f1&d=m&reliefdata=221G0000FFG23G0095FFG25G00EEFFG27G91FF00G29GFFFF00G2DGF8C00GGFF4400>（最終閲覧 2023.4.4）
- 埼玉県教育委員会「埼玉県埋蔵文化財インフォメーションシステム」<https://www.pref.saitama.lg.jp/f2216/909-20100109-9.html>（最終閲覧 2023.4.4）
- 坂戸市情報政策課「統計坂戸」<https://www.city.sakado.lg.jp/soshiki/7/954.html>（最終閲覧 2023.3.28）
- 坂戸市都市計画課「主な住宅団地の開発」<https://www.city.sakado.lg.jp/soshiki/36/672.html>（最終閲覧 2023.3.28）
- 農研機構農業環境研究部門「歴史的農業環境閲覧システム」[https://habs.rad.naro.go.jp/habs\\_map.html?zoom=13&lat=36.14495&lon=139.3839&layers=B000000FTT](https://habs.rad.naro.go.jp/habs_map.html?zoom=13&lat=36.14495&lon=139.3839&layers=B000000FTT)（最終閲覧 2023.4.4）