

ほっと越谷10周年記念七夕フェスタ

リレートーク

# 「大沢の歴史こぼれ話」

司会 きたがわ よしお  
北川 義男

こっきょう  
「国境の街・大沢」

はたの ひであき  
秦野 秀明

「うどん屋さんの一枚のえ画」

かねこ ひろし  
金子 寛

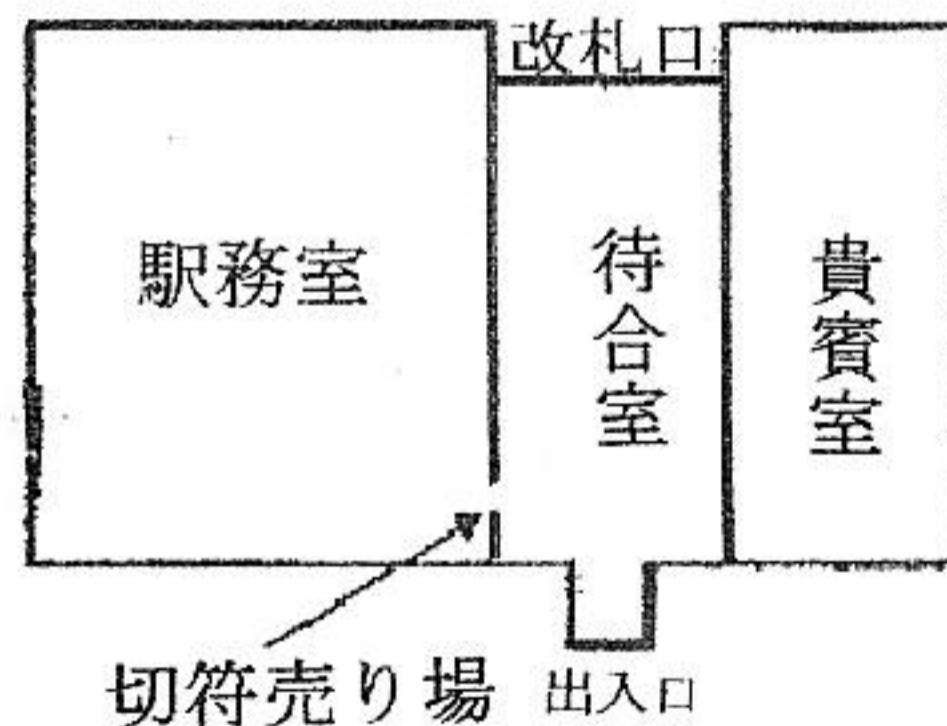
「北越谷駅にまつわる話」

かとう こういち  
加藤 幸一

と き 平成23年7月10日(日) 1:00~2:30

と ころ 越谷市男女共同参画支援センター「ほっと越谷」セミナールーム  
越谷市大沢3-6-1「パルテきたこし」3階(北越谷駅東口)

## かつての北越谷駅



NPO 法人 越谷市郷土研究会

共催・越谷市男女共同参画支援センター「ほっと越谷」

こっきょう  
国境の街・大沢

秦野 秀明

一 大沢町と申名ハ御入国以前ハ谷地川原多池拾七ヶ所有之村ゆへ大沢村と名付し由(1)	大沢町という名称は、(徳川家康の関東)入国以前は、低湿地(2)や川原が多く、池が17ヶ所(3)有る村のため、大沢村と名付けられた。
---	---

脚注(1)福井猷貞『大沢猫の爪』、『越谷市史』第四巻 史料二、1972、81頁。

(2)ここで云う「谷地」は、東日本で云う「低湿地」のことである。

(新村出編『広辞苑 第五版』、岩波書店、1998、2683頁。)

「洪積台地」の際(さわ)に存在する「谷地田」とは区別が必要であり、

越谷市内には「洪積台地」は存在せず、「洪積層」も海拔0m以上には存在しない。

(3)池17ヶ所の内、5ヶ所は享保年間(1716~1736)に「見取田」に成り、

その他12ヶ所の内訳は以下の通りである。

1. 新田 仁右衛門池	2. 新田 嘉右衛門池(大池)	3. 新田 (記載なし)	4. 外川原 観音坊池	5. 外川原 蜷(しじめ)池
6. 外川原 八郎兵衛池	7. 横(シ)込 内池	8. 横(シ)込 外池	9. 皿沼 浅間池	10. 堤外 川棚池
11. (屋敷付) 又兵衛池	12. (屋敷付) 三郎右衛門、 武兵衛屋敷裏			(4)

(4)福井猷貞『大沢猫の爪』、『越谷市史』第四巻 史料二、1972、86、87頁。

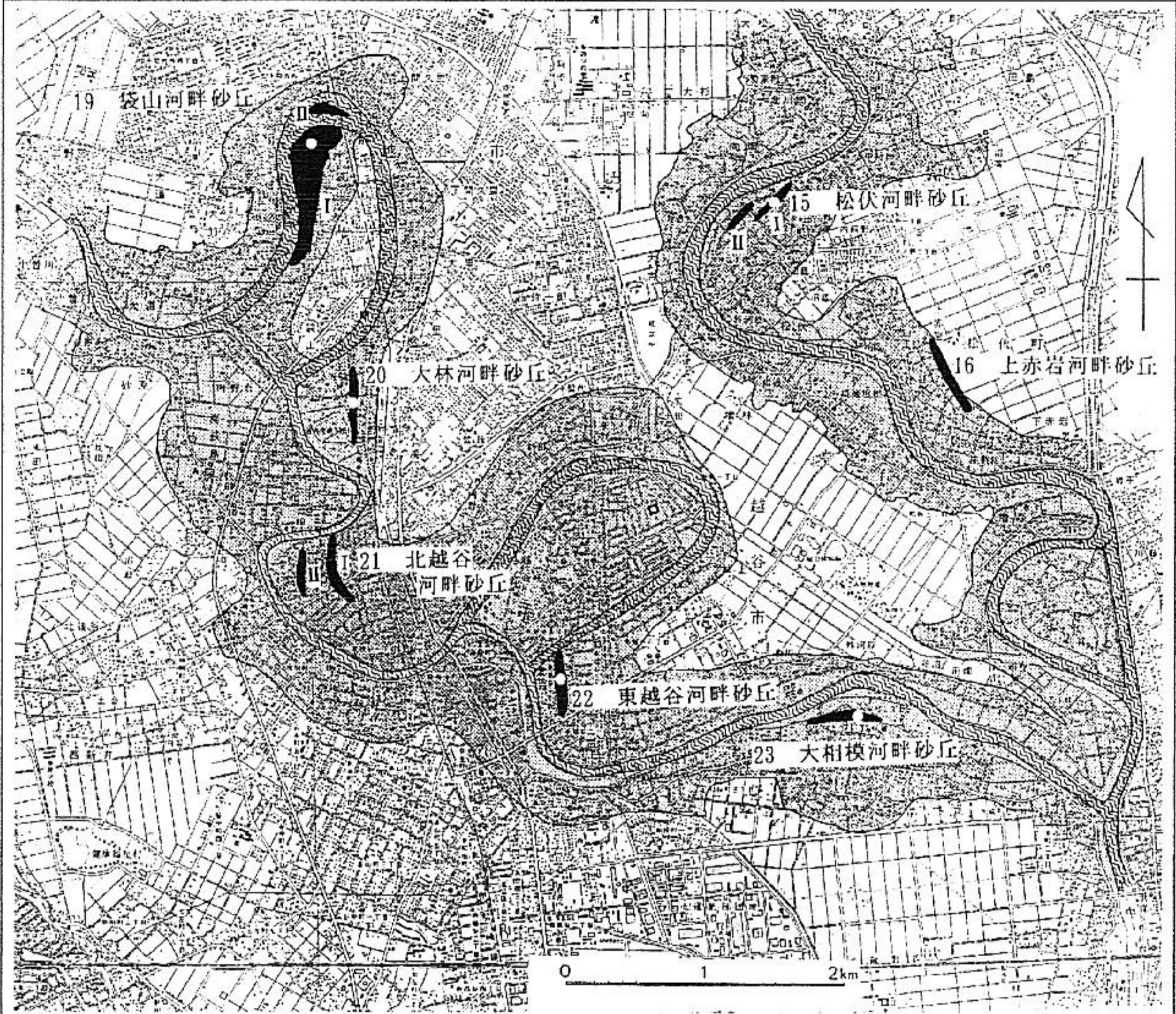
「浅間池」が「外川原」に存在したとする記述が散見するが、史料、古地図等でそれを立証するものは存在しない。

三十八 耕地目名之事												
一	飯御免 新田	鶯後 花田	鶯越 古川	内野	槐戸	皿沼	堤外	辻	外河原	横シ込	溜井いかり	宮後

(5)江沢昭融『大沢町古馬笥』、『越谷市史』第四巻 史料二、1972、144頁。

図1

越谷市・松伏町の河畔砂丘と周辺の地形



平社定夫・佐藤和平『中川水系 I総論・II自然』、埼玉県、1993、94頁。を転載

図2

利根川の国境

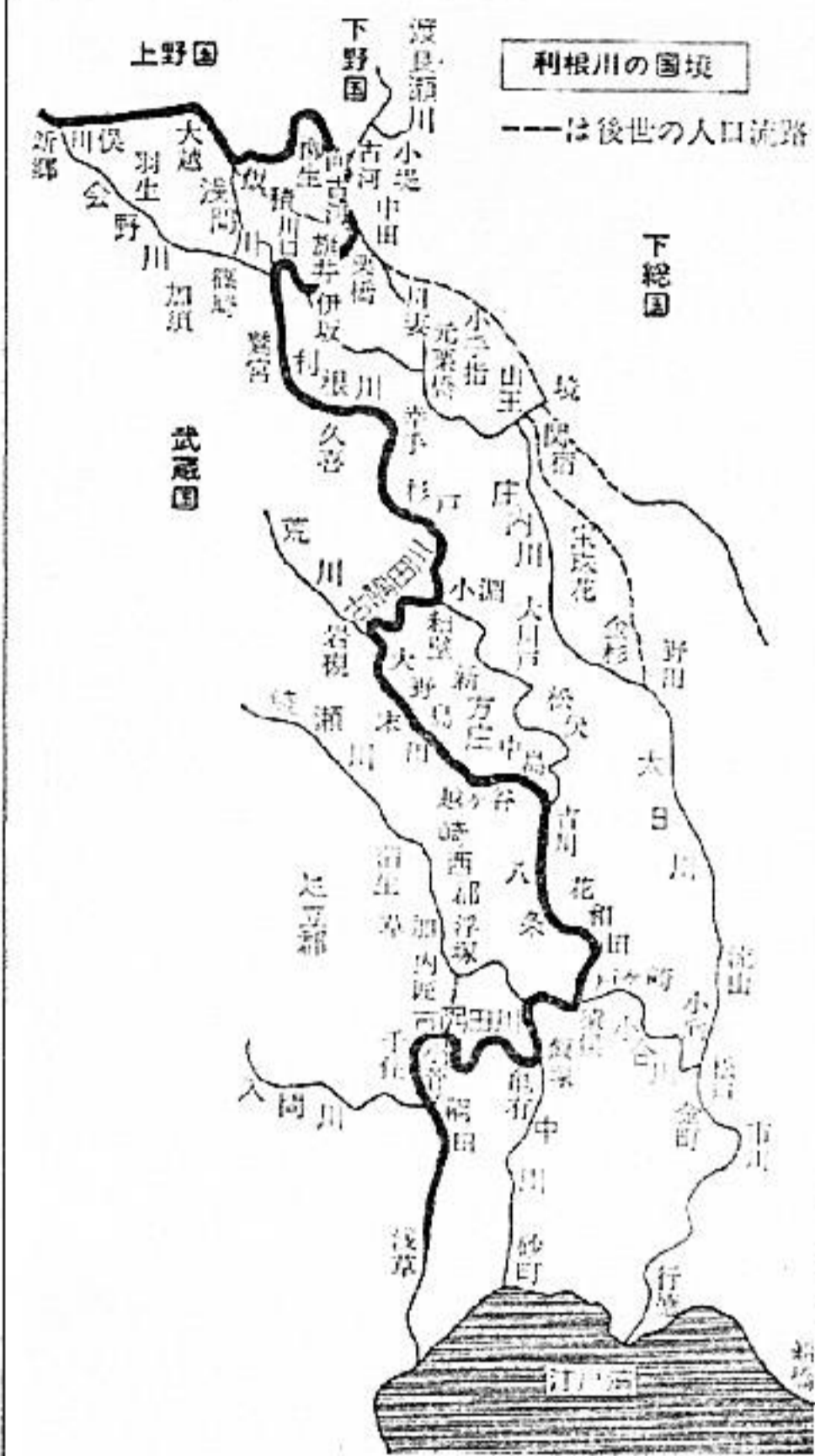
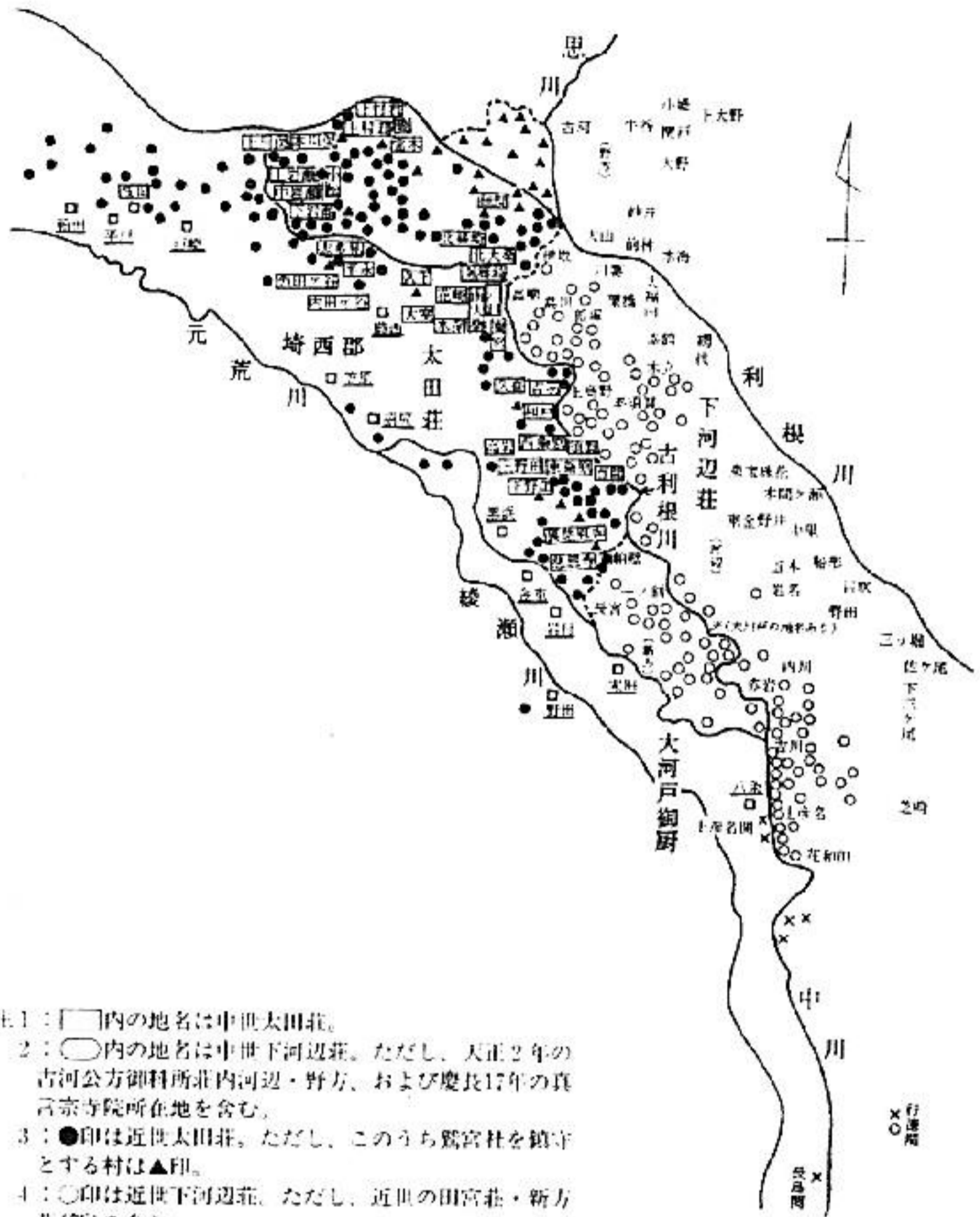


図3

武蔵国太田庄・下総国下河辺荘荘城図

図5 武蔵国太田庄・下総国下河辺荘荘城図



- 1: □内の地名は中世太田荘。
- 2: ○内の地名は中世下河辺荘。ただし、天正2年の古河公方御料所内河辺・野方、および慶長17年の真言宗寺院所在地を含む。
- 3: ●印は近世太田荘。ただし、このうち鷲宮荘を鎮守とする村は▲印。
- 4: ○印は近世下河辺荘。ただし、近世の田宮荘・新方荘(領)を含む。
- 5: ×印は河関。——は旧河道。
- 6: 野方・河辺・新方は、下河辺荘の三つの地域区分である。

本間清利『利根川』、埼玉新聞社、1978、52頁。を転載

原田信男『中世村落の景観と生活』、思文閣出版、1999、64頁。を転載

『うどん屋さんの一枚の画』

金子 寛

大沢橋のたもとに昨年2月まであった鰻料理店「温鈍屋」に、店主によると明治の初期、客の一人が画いて残していった一枚の水彩画がある。縦48センチ、横68センチの大きさで、脇を流れる元荒川を挟んで、東西に長く建っている「温鈍屋」全体を画いたものである。

正面に四本の松の木が青空に聳え、木材で組んだ川岸の護岸柵が見事な規則だった格子状を示して、画の中央部を構成している。家並みは両側の二階建てが平屋の二棟を挟んで四棟並び、表道路(日光街道)に面した二階建ての軒には藍色の下地に白く〈山万〉の屋号が入った暖簾が下がっている。舟着き場に近い護岸柵にも(山万)と書かれた菱形の看板がある。その隣には、小作人から納められた年貢米の米俵が積み重ねられている。その脇で客人風の二人が立った姿と次の間にも四人の男が見える。画面の左側(西側)後方には、銭湯の煙突が立っている。川岸では、女性らが水運びや洗濯か洗いものの仕事をしており、内二人の髪の毛の結い方が独特である。澄んだ川面にはコハクチョウと思われる水鳥が二羽描かれ、描かれた季節が晩秋から初冬を思わせる。右下にHあるいはNのイニシャルで、Hisano(ひさの)と読める朱色のローマ字のサインが記されている。このサインを手がかりに、いつ頃、どのような画家が画いたのか、同じ画家の画は他にあるのか調べに入った。

明治の中頃から、日光を訪れ、滞在する外国人を対象に、土産用に、社寺・仏閣を画く画家即ち「土産絵師」の存在が多くいたことが市立図書館の協力で分かった。おそらくそのような一人が、日光への行き帰りに越谷に寄り、どのような経緯(宿泊代の代わり?)があったのか分からないが、温鈍屋に書き残していったものと思われる。

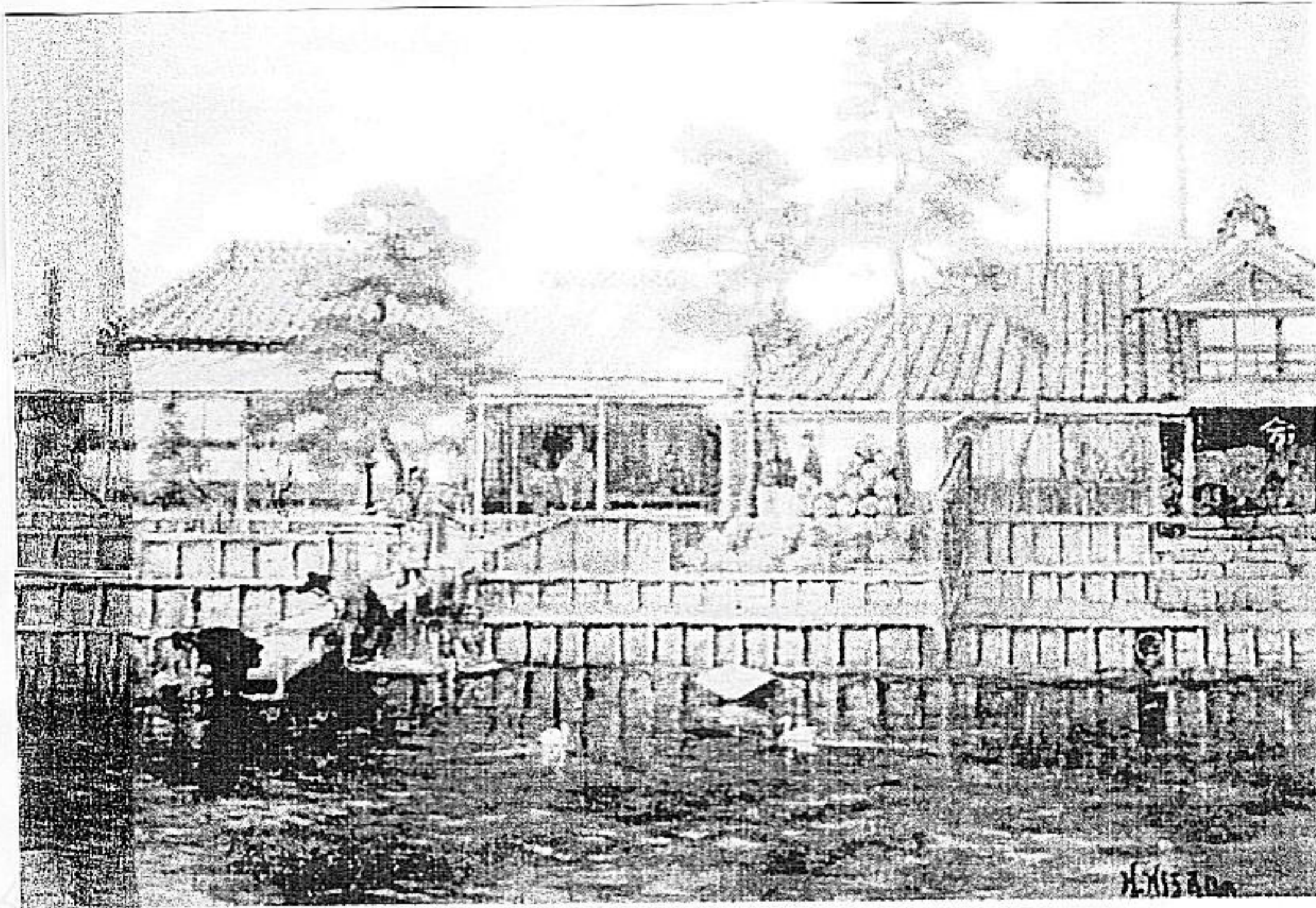
一方、日光の「小杉放庵記念日光美術館」に、N.HISANOのサインが入った水彩画があることが分かった。1998年、同館が催した「甦る日光・社寺を描いた水彩画」展で、その画(日光東照宮神楽殿と上社務所が精細なタッチで見事に描かれている)が展示され、館でもN.HISANOなる画家の調査をしているところだった。館の説明では、同じようなサインの入った画を名古屋の画の収集家が所有していることも分かっている。これは海外で見つけ、買い戻してきた里帰りの画という。又、小山市の旧家に下宿をしていた画学生が画いたと思われる「久埜」というサインの入った画があるそうである。これら四枚の画が同一人のものなのかどうかは今後の調査を俟たなければならない。

銭湯の煙突は、戦後も営んでいた「ささの湯」のものであることが分かった。「ささの湯」のご子孫の方に、いつ頃から銭湯を始められたのかお尋ねしたところ、祖父の時代からのようだという事である。画かれたであろう時期とは大きな矛盾がない。

水彩絵の具が日本に入ってきたのは明治初期と言うことであり、明治42年頃には国産チューブ入り絵の具が登場している。フランス人のギメとレガメが日光に向かう際、うどん屋さんに昼食のため立ち寄ったのは明治九年(1876)九月(旧暦)のことであり、大沢橋と川岸にあった御堂の前で「米を研ぐ女中」などを画いたスケッチを残している。その後、一行は日光に旅し、月末、湯島に住む河鍋暁斎を訪ねており、その際、水彩絵の具を暁斎に贈っている。さほどに名を残した画家ではなさそうだが、明治の風景が残る姿がこの絵から偲ばれ、制作時期は(温鈍屋さんのお品書き)に書かれてある明治の初期より少し後になるのではないかと(ご主人に)伝えてある。

参考文献

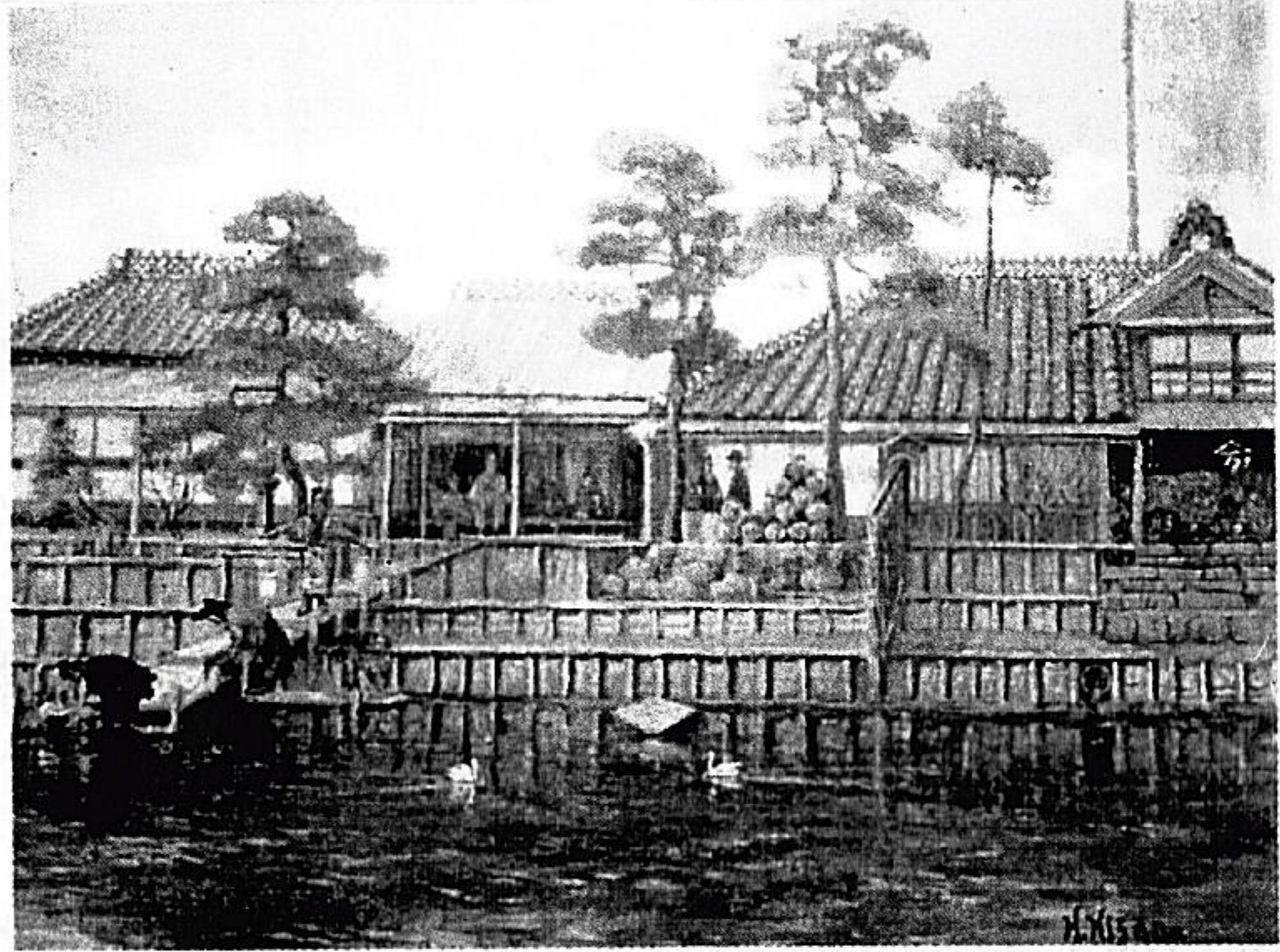
甦る日光・社寺を描いた水彩画(世界遺産へのオマージュ) 小杉放庵記念日光美術館



明治初期の「温鈍屋（うどんや）全景」——H.HISANO のサインが入っている



明治初期の「米を研ぐ女中」——手前は温鈍屋のお堂、対岸は市神様の鳥居



(明治初期の温饨屋)

## 北越谷駅にまつわる話

加藤幸一

### 明治 9年 東京・宇都宮間の長距離の乗合馬車

- ・東京（現在の雷門近くにあった浅草広小路）から宇都宮までの長距離の乗合馬車が日光街道を通った。
- ・越ヶ谷の馬車立場（たてば、今でいう停留所）は、大沢の大松福井家前。
- ・北越谷地区は、江戸時代からの文人墨客が訪れる桃林の名所。

### 明治26年2月7日 千住馬車鉄道（レールの上を走る乗合馬車）

- ・千住茶釜橋（千住新橋の南側グラウンド）と越ヶ谷町（大沢の大松屋福井家前）の間を運行する。
- ・馬1頭立て12人乗り、赤塗りの箱へ乗客を乗せてレールの上を走る。運賃15銭、所要時間2時間。
- ・御者が片手で手綱を、片手で真鍮ラッパを「トテトテ」と吹きながら走った。
- ・この年の6月1日に粕壁（最勝院）まで延伸。
- ・明治30年7月27日に免許取り消しになる。

### 明治31年11月3日 草加馬車鉄道（千住馬車鉄道の後を引き継ぐ）

- ・草加馬車鉄道が千住馬車鉄道の後を引き継いで千住茶釜橋から越ヶ谷まで運行する（粕壁までは廃止）。
- ・東武鉄道ができると乗客がいなくない、間もなく免許取り消しになって廃業（明治33年2月28日）。

### 明治31年11月 東武鉄道の工事の開始

- ・工事の開始が、越ヶ谷駅（大沢、現在の北越谷駅）を起点に南は北千住、北は久喜に向けて行われる。大沢は、北千住と久喜の中ほど、レールの施設工事を南北同時に進めることにより工期は短縮。工事従事者の収容する宿泊施設あり。元荒川による水上輸送が可能。日光街道による陸上輸送が便利。

### 明治32年2月9日 芋金火事（越ヶ谷町を焼く）に東武鉄道の工事従事者が大活躍

- ・越ヶ谷町を殆ど焼き尽くした越ヶ谷町の大火。
- ・深夜、越ヶ谷町本町3丁目の西側、焼芋屋田中金次郎の灰置き場より出火。
- ・市内に見られる防火壁はこれがきっかけで作られたもの。
- ・消火活動にいち早く参加したのは東武鉄道の工事従事者の集団で、後に埼玉県から感謝状をもらう。
- ・10日前に百余円をかけて新設した火の見櫓は早く焼け落ちて用をなさなかった。
- ・地元の消防夫も突然のことであまり役に立たなかった。
- ・消火ポンプは木製の手押しで、井戸から水を汲んでくる手間暇がかかり、あまり役に立たなかった。

### 明治32年8月27日 越ヶ谷停車場（現、北越谷駅）と東武鉄道（北千住～久喜）の開通

- ・北千住、西新井、草加、越ヶ谷（現、北越谷）、粕壁、杉戸（現、東武動物公園）、久喜の7駅できる。この年に、新田、蒲生（現在の新越谷駅の南、ダイエー南越谷店北側）、武里、和戸、そして翌年には竹ノ塚（現在の白旗塚古墳の北側、西保木間17の4）がそれぞれ仮の停車場としてできる。
- ・客車3両、貨車1両で走る。1日7往復。1時間30分。北千住・久喜間は運賃33銭。
- ・北千住・越ヶ谷間（東武鉄道）は片道24銭、千住馬車鉄道は往復25銭。
- ・初期の計画は、北千住から花畑村を通過して一気に草加に抜ける予定だったが、西新井大師からの強い要望により駅の土地の提供を申し出て、西新井を通ることになった。
- ・越ヶ谷町と大沢町の駅の誘致合戦  
越ヶ谷町の方は消極的。汽車が通るとよそから泥棒に入られやすく泥棒が増えるとのデマが飛び交う。大沢町の方が積極的で、大沢町に住む松沢久次郎町長（越ヶ谷町と大沢町は一つの組合町）が、駅舎敷



地をポンと寄付したのが大沢町側に越ヶ谷駅（現在の北越谷駅）ができる大きな要因となった。

明治33年 越ヶ谷停車場の前に、乗合馬車、運送店、後に待合茶屋ができる

- ・黒田酉蔵（黒田タクシーの経営者はその子孫）が、馭者を務めていた草加馬車鉄道の車両と馬を譲り受けて弥十郎から越ヶ谷停車場（現在の北越谷駅）前に引っ越し、乗合馬車を開業する。
- ・吉川（西方、東方、見田方の元荒川沿いの土手道を通る）と金杉（松伏町金杉、現在の野田橋の上流百メートル程行った江戸川そば、堂面橋を通る）方面に運行する。
- ・1頭立て3人向かい合わせの6人乗り。車輪が鉄輪だったので、ガタクリ馬車と呼ばれた。
- ・大正3年には、浦和方面への乗合馬車の運行もみられる。

明治41年12月 宮内省埼玉御猟場（現、宮内庁埼玉鴨場）ができる

- ・大林の水田などを買い上げて、宮内省埼玉御猟場ができる。
- ・これがきっかけで、皇族や外国の要人が御猟場に訪れるための御料列車が運行され、乗降する越ヶ谷駅（後の武州大澤駅、現、北越谷駅）には、特別休憩室の貴賓室ができ、ハイカラな駅舎となる。

大正8年11月20日現、北越谷駅にあった越ヶ谷停車場は、武州大澤停車場と改称

大正9年4月17日 現、越ヶ谷駅に念願の「越ヶ谷停車場」が開業

- ・誘致に敗れて大沢や蒲生に客足を取られ、指をくわえていた格好の越ヶ谷町側では、有瀧七郎町長を中心に誘致の要望が出た。
- ・それに対して東武鉄道側では、それまで藤助河岸を利用していた貨物輸送を全て東武側と契約すること、1万6000円を東武側に寄付すること、国道から停車場に通じる幅4間以上の道路を新設することなど厳しい条件を提示したが、有瀧町長はすべて受け入れ、越ヶ谷町に新駅が誕生することになった。
- ・越ヶ谷町に設けられる新停車場が「越ヶ谷」と名付けられるため、大沢町の停車場は、その前年に南埼玉郡大沢町に位置することから「越ヶ谷」から「武州大沢」と改称された。

大正9年12月25日越ヶ谷停車場（現、越ヶ谷駅）での乗合馬車と乗合自動車との競合

- ・黒田酉蔵は、以前の越ヶ谷駅前からここに引っ越してきて、乗合馬車の運行を引き続き行う。
- ・八木郷村（三郷市）から駅前に引っ越してきた岡庭善一氏（東武バスの基礎を作った人）は乗合自動車の運行を始め、乗合馬車との吉川方面の路線の競合が始まる（後に乗合馬車の方が運行を取りやめる）。その後は、越ヶ谷と岩槻間、野田橋の開通により越ヶ谷と野田間の路線へと運行を拡大した。

昭和2年10月1日 東武伊勢崎線の全線の電化が完了する

昭和31年12月1日 武州大澤駅は北越谷駅と改称、越ヶ谷駅もケが取れて越ヶ谷駅と改称

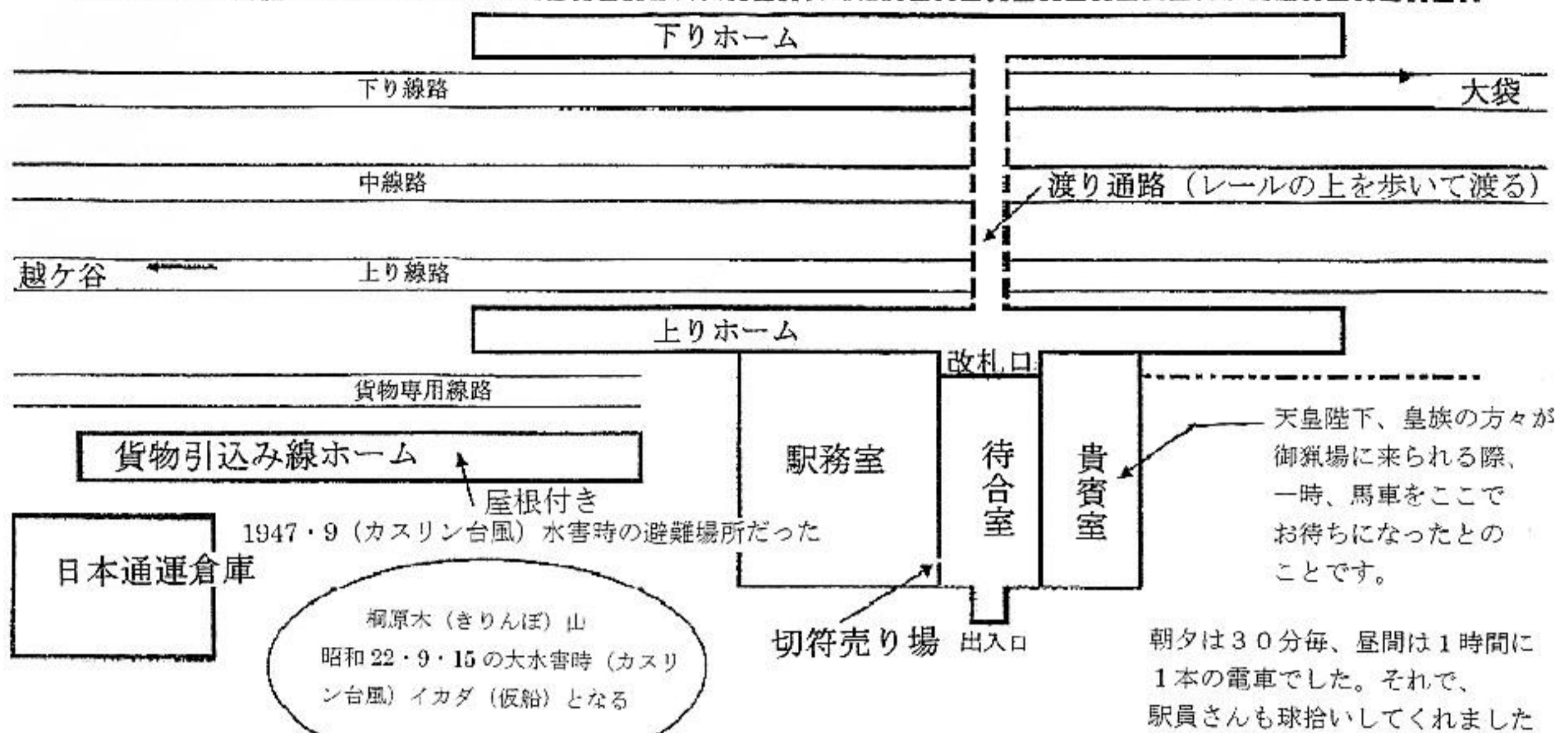
- ・武州大澤駅は、越ヶ谷駅までだった浅草折返し電車が越ヶ谷駅から武州大澤駅まで延長されたのを機に北越谷駅に改称され、同時に越ヶ谷駅もケが取られて越ヶ谷駅となった。
- ・北越谷駅では、盛大な祝賀式典が催されました。その中で、当時の大塚伴鹿町長は、「大沢、越ヶ谷両地区住民は、立派な夫婦として不離一体の結婚生活に入ったと信ずる」と述べている。

昭和30年代 北越谷駅にテレビ塔が設置、皇族方の鴨場への交通手段は自動車に変わる

昭和37年5月31日 地下鉄日比谷線と東武線との相互乗り入れ開始

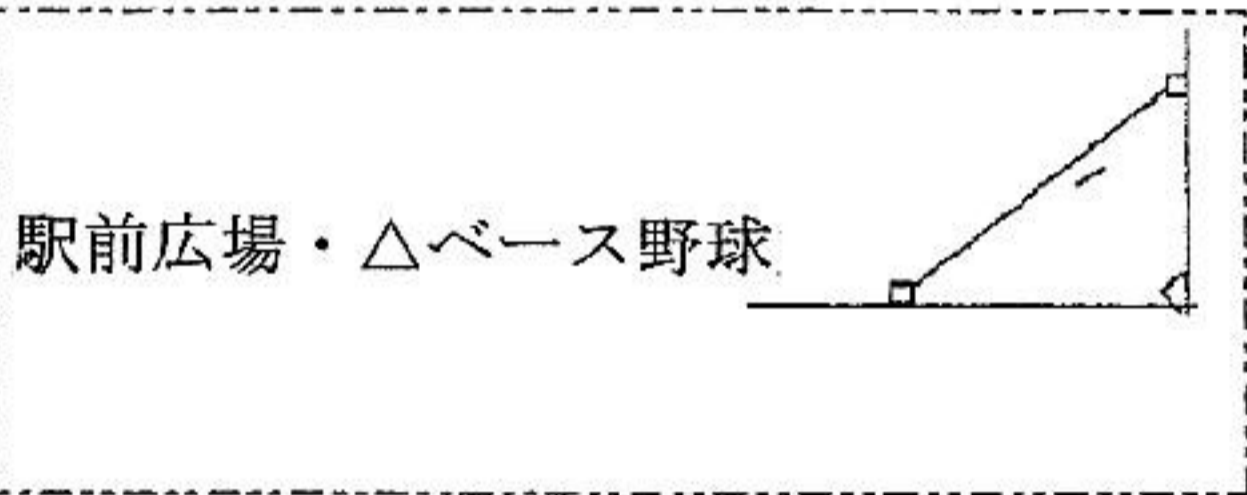
- ・これが導火線となり、都市化の波が急激に押し寄せ、ベッドタウン化する。「三時間に一軒、家が建つ」
- ・北越谷駅より北千住経由して上野、秋葉原、人形町まで直通運転（所要時間45分）し、とても便利。
- ・駅も大改築され、東武鉄道初の橋上駅となり、西口ができる。
- ・昭和39年には、日比谷線の全面開通で銀座を通過して中目黒まで直通運転ができる。

武州大澤駅 概略図 (鈴木徳治氏の記憶による)



天皇陛下、皇族の方々が御猟場に来られる際、一時、馬車をここでお待ちになったとのこと。

朝夕は30分毎、昼間は1時間に1本の電車でした。それで、駅員さんも球拾いしてくれました



平成15年10月19日の「ふれあい合校〜こしがやを知るセミナー〜」  
 (主催：ケネット13、大沢公民館)の冊子より抜粋し、読みやすくするため  
 活字に手を加えました。(加藤幸一) (鈴木家承諾済み)

越谷周辺の近代交通のあけぼの

山本泰丞 著

我が国で最初に自動車を行なった始まりは、明治三十年(一八九七)のことで、横浜在住の外国人エベリー・ハイム氏が米国から輸入した蒸気自動車「オリエント号」を横浜で走らせたことである。三年後の明治三十三年(一九〇〇)、明治屋洋酒店が英国製「アーカル号」で商品の運搬を始める。これには「警視庁番号一」が付与され、我が国の貨物運送業の始まりとなる。その後、明治三十七年(一九〇四)五月七日、国産自動車第一号の蒸気自動車「山羽虎夫」によって開発され、中国路の岡山の中心街を走行した。それから次々と新しく交通史が書き加えられていくが、そのうち越ヶ谷との関わりが深い人物、岡庭善一氏と黒田西蔵氏について簡単に紹介する。

岡庭善一氏は、明治二十六年(一八九三)四月二十三日、旧・八木郷村長登呂(現、三郷市長登呂)で生まれ、大正初期には、芝浦の運転手の養成所で運転免許証を取得(実地試験は日比谷交差点周辺)し、自家用車も所有していた。その後、彼は大阪に赴いて自動車運転手養成所を開設し、大正七年(一九一八)頃まで教習の指導にあたったという。その後は、埼玉に帰省し、バス会社の設立準備に取り掛かったようである。大正九年(一九二〇)四月、越ヶ谷町に新たに越ヶ谷駅が開設するに伴い、八木郷村から越ヶ谷駅前へ引越し、十二月には越ヶ谷駅を中心とした越ヶ谷乗合自動車の運行を越ヶ谷・吉川間で始めたのである。後に、岩槻、野田方面へと路線を拡大していった。

黒田西蔵氏は、弥十郎村の生まれであるが、千住久喜間の東武鉄道が開通した翌年の明治三十三年(一九〇〇)から開通当初の越ヶ谷駅(後の武州大沢駅、今の北越ヶ谷駅)前で乗合馬車の営業(吉川方面、薄生方面、定野や堂面橋を経由しての金杉方面)を始めていた。大正九年に今の越ヶ谷駅の地点に越ヶ谷駅が開設された時に、乗合馬車の営業拠点を今までの旧・越ヶ谷駅(後の武州大沢駅、今の北越ヶ谷駅)からこの越ヶ谷駅に変え、自らも旧・越ヶ谷駅前より越ヶ谷駅前に住み替えた。そのために、越ヶ谷・吉川間での乗合自動車と乗合馬車とが競合することになった。

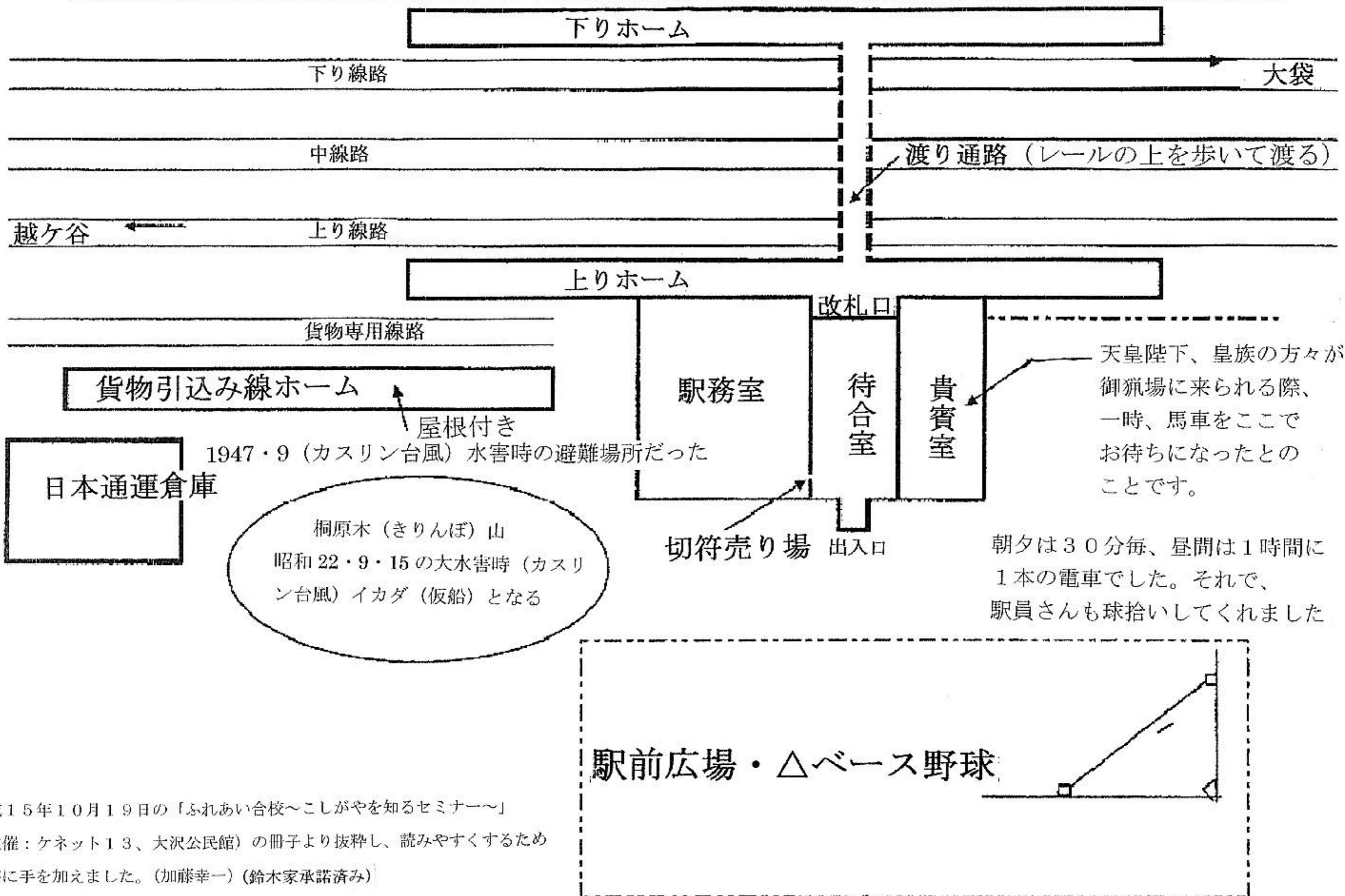
当時の越ヶ谷・吉川間の道は、元荒川添いの土手道(大相模の不動尊の裏側)で、道幅は狭く、曲がりくねっていた。乗合自動車の発車運行時刻の五分前に乗合馬車が出発していたが、途中、西方の大聖寺(大相模の不動尊)近くで、乗合自動車が乗合馬車に追いつく状況だった。ちょうどこのあたりは、道幅が狭く、曲がりくねった道で、乗合自動車が追いついたものの、馬車を追い越せなかった。また、馬は途中で糞尿を排泄するたびに止まるという始末であった。早いはずの乗合自動車は、吉川に着くのは馬車と同時に止まってしまうのが常であった。このような状態が半年間も続いた。そこで、双方が話し合い、大正十年に、岡庭氏がバス業を、黒田氏が乗合馬車をやめてタクシー業を行うということを決着した。

岡庭善一氏の越ヶ谷自動車は、昭和十六年(一九四一)に柏と大宮間の総武鉄道(現、東武野田線)に譲渡され、総武自動車となる。戦時中の昭和十九年には、東武鉄道が総武鉄道を吸収合併すると、総武自動車は東武自動車に組み入れられた。

聞き取り調査のご協力者及び主な参考文献

- 岡庭正樹氏、黒田清康氏、井橋順一氏のご協力を得ましたことを深く感謝申し上げます。
- 「日本自動車史と梁瀬長太郎」(三好武)、 「越ヶ谷今昔物語」(三好武)、 「総武鉄道事業報告」(三好武)

# 武州大澤駅 概略図 (鈴木徳治氏の記憶による)



平成15年10月19日の「ふれあい合校〜こしがやを知るセミナー〜」  
 (主催: ケネット13、大沢公民館) の冊子より抜粋し、読みやすくするため  
 活字に手を加えました。(加藤幸一) (鈴木家承諾済み)