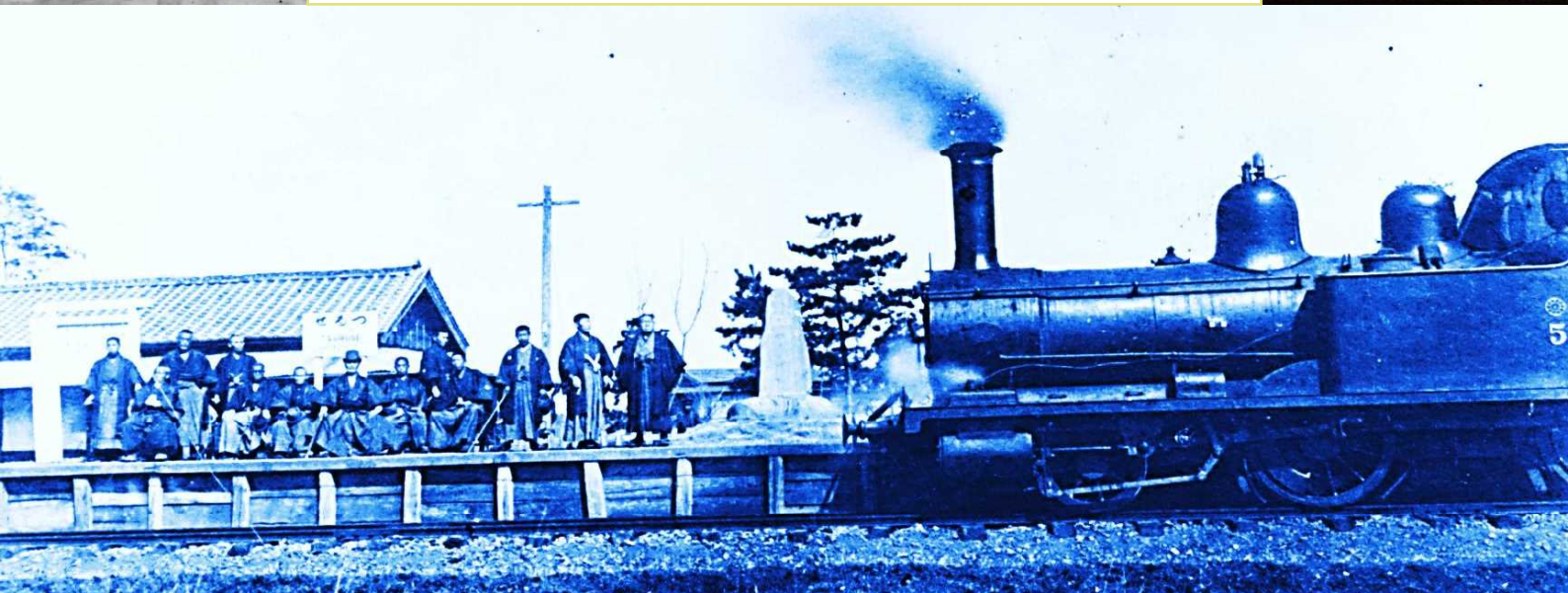


鶴瀬駅の100年



富士見市立難波田城資料館



鶴瀬駅開設 100 年を祝って

大正 3 年（1914）5 月 1 日、東上鉄道が開設されました。それから 100 周年を迎えました。

当初、東上鉄道は池袋と田面沢（川越市内。廃駅）を結び、間は下板橋、成増、^{ひざお}膝折（現・朝霞）、志木、鶴瀬、上福岡、川越町（現・川越市）の 7 駅でした。

つまり鶴瀬駅は東上線とともに 100 年の月日をたどってきたのです。昭和 52 年（1977）にみずほ台駅が開設されるまでの 63 年間、鶴瀬駅は市域で唯一の駅でした。この駅を通して、東京や県内各地と人や物資がゆきかいました。

この鶴瀬駅の歴史を、写真と、地域史に書き留められた地元の方の証言でたどります。皆さまの記憶とともに振り返っていただければ幸いです。

平成 26 年（2014 年）5 月

難波田城資料館・鶴瀬公民館・鶴瀬西交流センター

協力者・引用文献

この展示の開催にあたり、多くの方から写真や資料を提供していただきました。また、市史編さんのために提供された写真を活用させていただきました。ここに明記し、感謝申し上げます。

展示協力・写真提供 磨田陽一郎、加藤悦也、小森和雄、嶋田誠一、西谷光司、林三喜
星野孝作、山田守宏、隈川写真館、松本商会 資料館友の会拓本部会、秘書広報課

引用文献 福岡村郷土史刊行会(1957)『入間郡福岡村史』
富士見市教育委員会(1980)『富士見風土記』
鶴瀬西公民館(1988)『鶴瀬西地区のあゆみ』
入間東部地区文化財保護連絡協議会(1999)『ふみおか 1 号』
鶴瀬公民館(2000)『わがまち鶴瀬』
上沢一丁目町会(2005)『わが町会三十年のあゆみ』

目次

鶴瀬駅開設 100 年を祝って

協力者・引用文献

目次・例言

東上線以前	4
駅ができるまで	8
駅ができたころ	14
戦争の前後	15
団地ができたころ	19
宅地化が進むころ	21
市制施行のころ	24
その後の鶴瀬駅	26

例言

1. 本書は、東武東上線開業 100 周年を記念して、平成 26 年(2014)に市内公共施設を巡回した写真展「鶴瀬駅の 100 年」の展示図録です。
2. 展示は、難波田城資料館、鶴瀬公民館、鶴瀬西交流センターの 3 館共催事業として実施し、他の施設にも展示を呼びかけました。
3. 鶴瀬駅東口駅前広場の整備が進み、令和 5 年(2023)4 月に、鶴瀬駅開設記念碑が目に触れやすい場所に移転したことから、鶴瀬駅と記念碑のあゆみを振り返るために作成しました。
4. 展示構成や解説文は、誤字修正などをのぞき当初のままですが、「尿尿降ろし場」(p17)と「2023 年の鶴瀬駅」(p27)は本図録で追加しました。
5. 展示および本書の企画・編集は、当館学芸員早坂廣人が担当しました。

展示期間・会場

- 5 月 1 日(木)～ 5 月 18 日(日) 鶴瀬西交流センター
5 月 20 日(火)～ 6 月 15 日(日) 鶴瀬公民館
6 月 20 日(金)～ 6 月 24 日(火) サンライトホール
6 月 26 日(木)～ 8 月 17 日(日) 難波田城資料館
9 月 12 日(金)～ 10 月 12 日(日) 富士見市立中央図書館

東上線以前

鶴瀬駅関連年表

年	鶴瀬駅や市内の鉄道に関するできごと
大正 3 (1914)	東上鉄道開通。鶴瀬駅開設
大正 9 (1920)	東上鉄道が東武鉄道と合併
昭和 2 (1927)	水谷停留場(現みずほ台駅)開設。貨物専用
昭和 4 (1929)	池袋駅－川越市駅の間が電化
昭和 13 (1938)	水谷停留場廃止
昭和 26 (1951)	みずほ台信号所、桔梗原信号所<苗間地区>開設
昭和 29 (1954)	志木駅－川越駅間が複線化し、信号所は廃止
昭和 32 (1957)	鶴瀬団地入居開始
昭和 37 (1962)	鶴瀬第 2 団地入居開始。人口急増始まる
昭和 48 (1973)	鶴瀬駅新駅舎建築
昭和 52 (1977)	みずほ台駅開業
昭和 55 (1980)	3 月に鶴瀬駅西口開設、5 月に鶴瀬駅ビルがオープン
昭和 62 (1987)	有楽町線開業し、相互直通運転列車開始
平成 5 (1993)	ふじみ野駅開業

江戸と川越を結ぶ 3 本の「道」

江戸時代から明治時代にかけて、江戸と川越は 3 本の「道」で結ばれていました。川越街道、「江戸道」、新河岸川舟運です。

川越街道は、江戸城と川越城を迅速に移動するための軍用道路が原型のようです。江戸時代に脇街道として整備され、宿場も定められました。人家が少ない台地を直線的にとおっています。「江戸道」は、台地縁辺に近い、人家が多い地域を縫うようにつないでいます。原型は古代に遡るかもしれません。

新河岸川舟運も原型は古代に遡るでしょうが、盛んになったのは江戸時代です。川の近くだけではなく青梅市付近の物資までもが荷車で河岸へ運ばれて、江戸・東京に輸送されました。

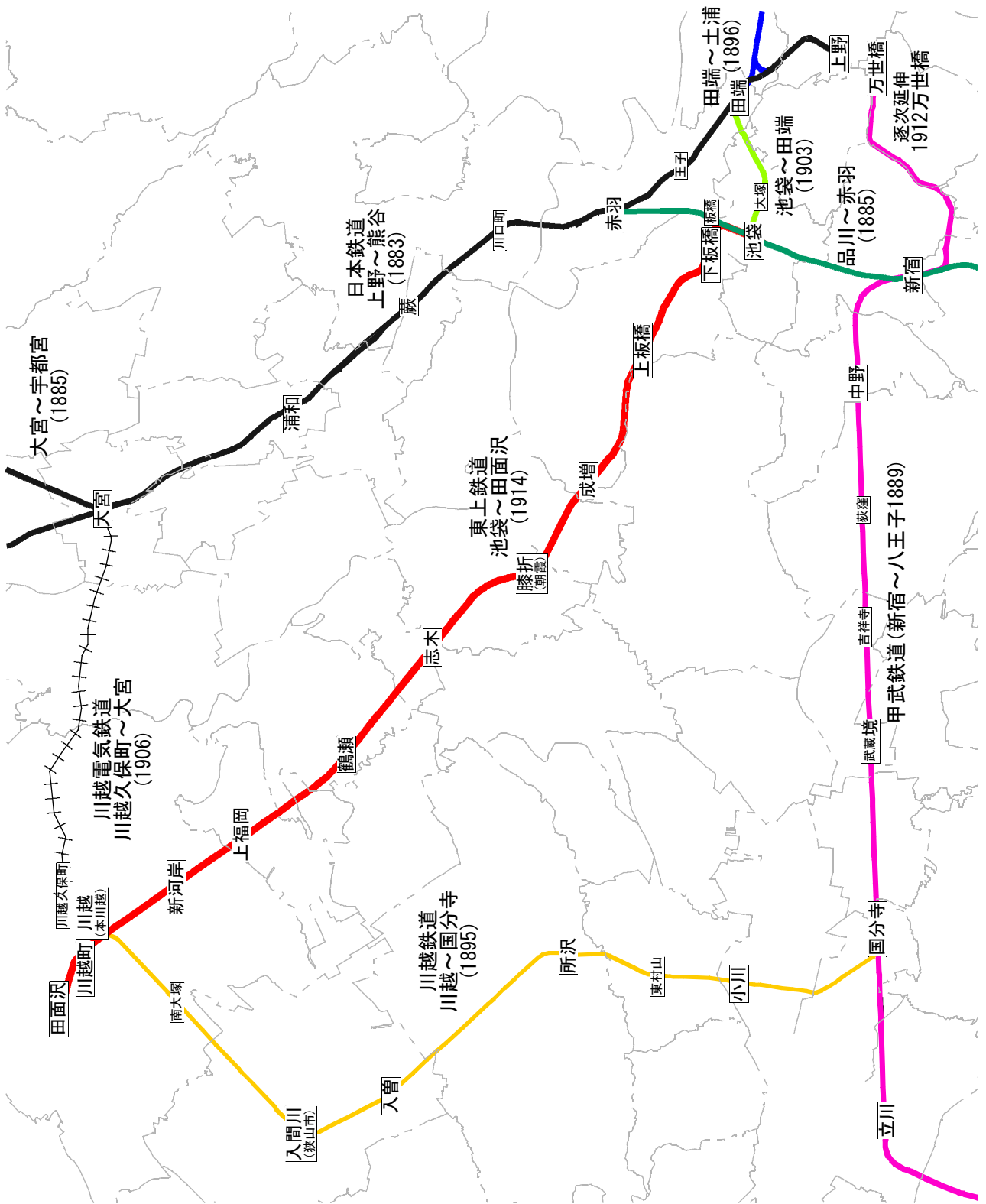
鉄道の時代はじまる

入間地区ではじめて引かれた鉄道は、明治 28 年(1895)に川越－国分寺間を結んだ川越鉄道です（現・西武新宿線-国分寺線）。国分寺から甲武鉄道（現・中央線）で新宿まで、さらに日本鉄道品川線（赤羽－品川間。現・埼京線-山手線）を經由して横浜までつながりました。入間西部の物資はこの鉄道で輸送されるようになりました。当時「川越駅」と呼ばれたのは現・本川越駅です。川越で最古の駅ですが、昭和 16 年の国有川越線の開通の際、駅名が変更されました。

池袋はもともと普通の農村でしたが、明治 36 年(1903)、常磐線を横浜方面に連絡するための豊島線（池袋-田端間。現・山手線）開通とともに駅が開設されました。その後、東上鉄道や武蔵野鉄道（現・西武池袋線）の始発駅にもなることで、ターミナル駅として発展していきました。

幻の鉄道

明治 28 年(1895)、川越鉄道に対抗して「毛武鉄道」（東京-川越-熊谷-足利）の敷設が出願されました。当初の計画では、川越までは川越街道に沿って敷設し、川越で「川越駅」（現・本川越駅）に接続することになっていました。仮免許を得て実地測量する時には、白子（和光市）と川越の間は、志木や福岡を經由するルートに変更しました（富士見市付近は、現在の東上線よりも数百メートル東側。水谷小学校や諏訪神社の近くを通るルート）。しかし、実現に至らず会社は解散しました。ほかにも同様な鉄道計画がいくつもありましたが、いずれも幻に終わりました。しかし、それら幻の鉄道計画を進めた人々が結集して東上鉄道の実現につなげました。



東上鉄道開設当時の鉄道網

埼玉県内および多摩地区は電車をのぞき当時の駅をすべて表示。都内区部は主要駅のみ

駅ができるまで

なぜ鶴瀬に駅が

東上鉄道の当初の計画では、路線は川越街道沿いで、大和田（新座市）、竹間沢（三芳町）、大井（ふじみ野市）に駅を設ける予定でした。実際、東上線の下板橋～和光市間は川越街道に沿って線路が敷設されています。しかし、朝霞駅の手前から線路は北に曲がり、「江戸道」の少し西側を通るルートになりました。これは志木宿（引又河岸）や福岡河岸の関係者が路線の誘致に成功したためです。志木と福岡を通るルートであれば、鶴瀬村を通ることが必然的です。2 駅の間は広すぎるので、中間に駅を設けるとなると、鶴瀬村内が適当です。

タナボタにも見えますが、鉄道敷設に反対する地域もあった時代に、村内の意見をまとめて、敷設と駅の設置に協力した関係者がなければ、計画そのものが流れた可能性もあります。功を大とせねばなりません。

証言—路線の決定

“福岡河岸の星野仙蔵氏は…新河岸川の歴史的な役割が既に終わったことを知った…そこでこの流れに沿って鉄道を敷き河岸の繁栄をそっくりそのままそれに移そうと鉄道敷設の計画に没頭した…極力新河岸川に近接して鉄道を敷こうとしたために広大な湿地帯を幾ヶ所も横断しなければならず莫大な経費を要することが判ったので遂に測量をしたまま着工することができなかった…東武鉄道の根津嘉一郎氏を説得して…東上線の建設をすすめるまでに話しをこぎつけることができた。東武鉄道では…極力湿地帯をさけて川越街道の西方を三芳、福原を通過して川越に至るように設計した。その案を知った星野氏…はこれを極力新河岸寄りに修正するために自費を惜しまず奔走し…その結果漸く東京街道（江戸道）の東側の現在の路線に決定を見たのである”

（福岡村郷土史刊行会 1957『入間郡福岡村史』より）

なぜ今の場所に

では、鶴瀬村の中で現在の場所が駅となったのはなぜでしょう？ ルートの選択については、昭和 32 年(1957)にまとめられた『入間郡福岡村史』に興味深い記述があります。建設当時の関係者に直接証言を得ることが可能だった時期ですから、大筋は信頼できると思います。工事費の節約と、舟運関係者の事業継承のバランスが取れるルートとして「江戸道」の西側沿いが選ばれました。

東上線は、下板橋駅以降、4km 間隔を目安に駅を設置しています。鶴瀬駅の位置は下板橋駅から 20km ちょうどです。地形との関係からも、荷物を運んでくる「河岸道」との関係でも最適な場所です。ただし、現在の上沢 1 丁目に設置が予定されていたという伝承もあります。その場合は、大井宿に少しでも近づけようとしたのでしょうか。

なぜ東口

駅の入り口は東側に設けられました。鶴瀬村の中心部が東側だから当たり前のようですが、一つの村の都合だけではないと思われます。

東上鉄道が入間地区で最初の鉄道であれば、西からの物資の方が多いため、西口となった可能性があります。しかし、すでに川越鉄道が敷設されており、入間西部の物資は新河岸川まで来ていませんでした。

鶴瀬駅の利用が想定されるのは、鶴瀬村と南畑村、三芳村の大部分、水谷村の大部分、大井村の一部です。農業が中心だった当時、南畑村はこの中で最も人口が多い村でした。鶴瀬村と水谷村も、住民の大半は線路の東側に住んでいました。大井村と三芳村は西側でしたが、利用者の大半が東側だったといえます。それゆえに、東に乗降口が設けられたのでしょう。

証言—駅ができるまで(1)

“東上線の鶴瀬駅ができる時は、当初、今の富士見産婦人科(*1)の場所が予定だったんですよ。つまり、上福岡駅から2マイル5分、志木駅から2マイル5分ということで予定地となった(*2)。ところが^{ごんべいやま}権平山があって、当時の地主さんが現在の駅の所を寄付した。そこで今の所になったと聞いています。昭和31年に第一公団ができるまでは、家の前に出ると鶴瀬駅の乗降客がよく見えました”

(大會根仰右工門さん(大正3=1914年生れ)。『鶴瀬西地区のあゆみ』より)

*1 乱診乱療が問題になった病院とはまったく別。上沢一丁目9番地にあった

*2 2.5マイル=4.0km。志木駅—鶴瀬駅4.2km、鶴瀬駅—上福岡駅3.9km

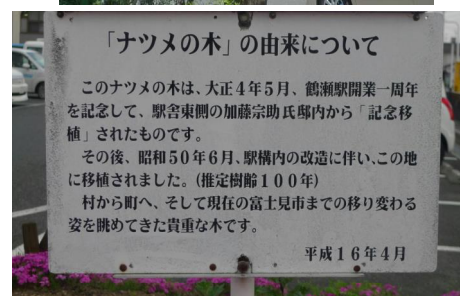
証言—駅ができるまで(2)

“当時の鶴瀬駅は、貨物駅が池袋寄りにありました。駅舎が今よりも北側にあって、ちょうど今の階段あたりに貨物駅があった^{わけ}訳です。鶴瀬駅の建設については、^{せきはんづか}赤飯塚(*3)の方にできる予定があったらしいのですが、誰も土地を提供する人がいなくて、私の義父が、土地を提供して、現在地に駅ができたということです。当時は土地を寄付しないと駅が建たない。土地を義父等が寄付し鶴瀬駅をつくる際には、義父は自分の家を事務所にして先頭に立って頑張ったらしい…今でも鶴瀬駅に記念碑が建っていますが、ここには村長の次に加藤宗助と刻まれています。私の家にあったナツメの木を記念樹にして駅構内に植えました。西口開設に伴って富士見市役所に移植しました”

(加藤ナカさん(明治43=1911年生れ)

『鶴瀬西地区のあゆみ』より)

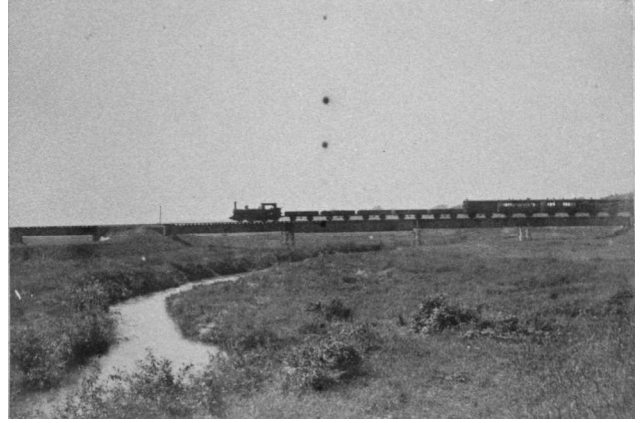
*3 小字名。上沢一丁目付近



市役所のナツメの木



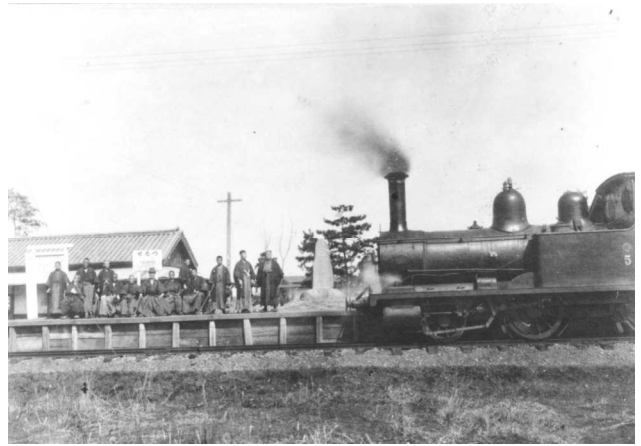
東上線敷設工事(1914年)



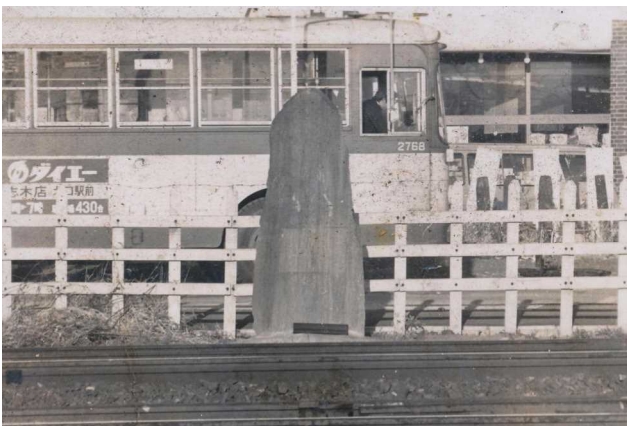
柳瀬川を渡る列車(1914年)



東上線月見橋(1914年)



鶴瀬駅設置有志と石碑(1916年)



移設された石碑(1975年頃)

山田守宏「鶴瀬駅の碑」(入東史談創刊号)



再移設された石碑(2014年撮影)

上りホーム北端から撮影

鶴瀨之 碑

東上鐵道社長勲四等根津嘉一郎篆額

通信之便交通之利相須而産業興焉民力振焉今也郵電之設普於都鄙鐵道之備亦將及於僻陬當此時地方之盛衰一在利用之如何矣入間郡鶴瀨村有志横田源九郎氏等有觀於此及東上鐵道創設焉機不可逸胥謀釀金以建設停車場於本村地占中武之要當物貨集散之衢大正三年五月一日汽車通焉此日天晴氣朗弥望千里朝來見長蛇之吐煙蜿蜒老若歛呼実為空前之盛事爾今洵善利用軌路不啻本村發展之焉又足以振興中武之産業果然則諸子幹旋之勞亦以不為空焉矣鄉之先輩星野仙蔵君竭力鐵道敷設終始一貫本駅之成君興有力焉君一日齋有志之意來求予文予与君有旧誼不可辭乃敢援筆銘曰

郵電通信 遐邇轉瞬 鐵路運輸 有無相賑

坦々武陽 地饒人僑 汽輪一過 產殖業振

大正三年五月下瀨

埼玉県立川越中学校嘱託岡本 定 撰

埼玉県立川越中学校教諭竹内鹿女太郎書

小池銀次郎鐫

「鶴瀨駅之碑」碑文(本文のみ振仮名)

題字は根津嘉一郎の書。

本文は岡本が執筆、竹内が清書、小池が刻んだ



発行所
 ふるさとづくり委員会
 埼玉県草加市鶴馬二三八 松本商会内
 〒351 TEL(五)〇九五五(代)
 毎月一日発行 定価一部 二十円

写真で見る つるせ今と昔

鶴瀬駅記念碑に まつわる新事実

渡辺弘氏が証言

本紙第35号で「写真で見ると
 せ今と昔」に、鶴瀬駅開通式當日
 の人名わかるの記事を掲載した

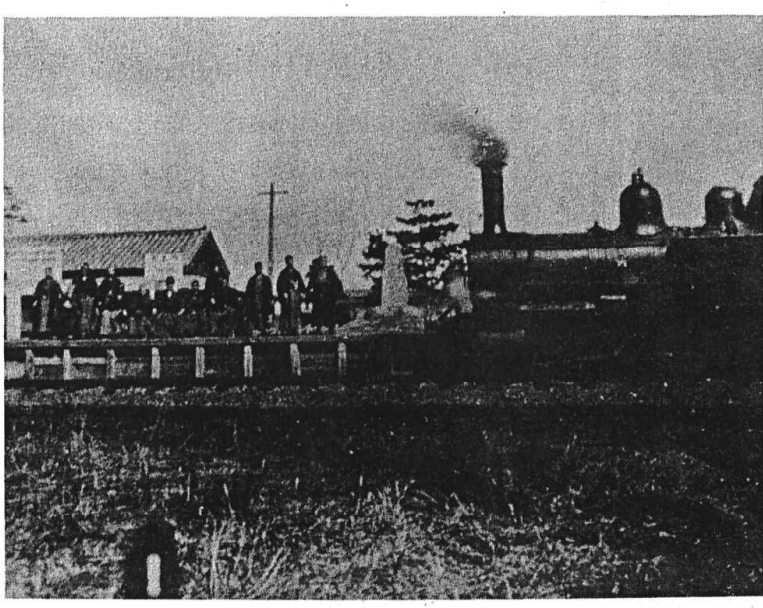
ところ、あの人名は違っていると
 の一報が鶴馬に住む渡辺弘さん
 (TEL 〇) から寄せら
 れたので、その当時のもようをこ
 こに記載いたします。

渡辺弘さん(左)の話、あの写真
 は開通より二年半後の大正五年十
 二月に撮ったもので、当時五才だ
 った私はあの中の右から二人目と
 三人目の間から電柱によりかか
 り、顔だけのぞかせていました。

また一番右の嶋田源三郎さんの右
 と碑との間に車夫をやっていた
 ノーヤん(俗称、本名不明)
 が小さく写っています。この写真
 の中の生存者は私だけで、設置有
 志者の中には一人もおらず、この
 人たちが十三人の人の子供でも兵藤

竹次郎さんの息正三氏と私だけ生
 存者。これはホームの後に見える
 石碑の建立記念に「東上線鶴瀬駅
 設置有志者」だけが写したものと
 思われ、三芳の大地主、江原忠衛
 門さんだけが写っておりません。

この写真では機関車の煙が前方に
 たなびいていますが、これはホー
 ムの人を写すためにバックさせた



ものです。当時は列車は二時間に
 一本走っていました。東武鉄道初
 代社長の根津嘉一郎氏はこの石碑
 を見て、墓の前を通っているよ
 うだと機嫌が悪かったそうで

助、横田彦左衛門、加藤文吉、横
 田源九郎、横田武三郎、萩原五三
 より三、四回移されました」と語
 郎、横田藤平の十三氏。

駅ができたころ

証言—駅ができたころ(1)

“東上線の開通前は大井から川越へ、志木から浦和駅まで、乗合馬車が走っていた…道を走らせながら、ラッパを吹きならし客に知らせ、どこでも乗り降りができた…その頃の子供達の遊びの中で…「ネックイ」または「シックイ」というものがあった…棒の先を鋭く削り、手裏剣を投げるようにして地面に刺し、他人のものを倒せば一点の勝ちというものであった。その頃東上線は完成間近で、誰れが考えたかレールを止める釘を棒の代用品として使い始め、日毎にその数を増していった。そのため工事場より学校に抗議があり、担任の先生が生徒に代わり授業時間の半分も叱られたことがあった…（開通後）汽車が鶴瀬駅を発する汽笛を鳴らし、間もなく権平山から姿を現すと生徒は一せいに窓の外に目を集めた。その度毎に「こらー！」と先生の声…野良で畑を耕す人も汽車が消えるまで鍬を杖にして眺めていた”

（清水勝三さん（明治 37=1904 年生れ）。『富士見風土記』より）

証言—駅ができたころ(2)

“駅員は最初は駅長と駅員の 2 人だけだった。当時、川越—池袋間では鶴瀬駅だけがランプをともしていたので笑われていた”

（兵頭正二さん）

“2 時間おきに走る汽車を数回見に行った。当時の客車はマッチ箱風の 4 輪車で、客車と貨車との混合列車なので荷物積み込みのため各駅 10 分位停車していた。1 輛に 4・5 人しか乗っていなかった時もあったので「東上鉄道空引き会社」などと悪口を言われた”

（横田トキさん）

“開通時は乗客も少なく、鶴瀬の諏訪神社の祭のポスターを会社が自費で印刷し、運賃は往復に限り 2 割引にして帰りの切符は 3 日間有効としたため祭の時は客が激増した”

（加治太三男さん）

（伊藤正和「東上線開通と鶴瀬駅開設」ふみおか 1 号 より）

証言—駅ができたころ(3)

“友達と権平山にかくれ、行く電車、出て来る電車を眺め、一車両か二車両かを当てる遊びをしたこともある。また、北西の風の強い日は蒸気機関車が来ると、外に出て家と物置の安全を確認した。鉄道がやや上りになっていて、池袋方面に行く列車は、火の粉を多く吐くからである。線路の際にある家は、線路側と裏に常緑樹が植えてあった。晴れた日は、遥か西方に美しい富士の姿を眺めることができ、川越街道を時折行き来する自動車などが、並木の間にかすかに見ることができた。鉄道より西は畑地で電線もなく、風を上げるには絶好の環境であった。風の弱いときは扇風機を上げ、尾をつけずに二本の糸目を取っただけでよく上がった”

(大曾根美佐雄さん。『わがまち鶴瀬』より)

戦争の前後

鶴瀬駅から出たもの、入ったもの

“農産物は駅に集められ検査を済ませて、貨車で出荷された。牛蒡は俵にくるんで関西方面まで出荷された。牛車や馬車または荷車に産物を積んで直接、東京築地まで売りに行くこともあった。また、地場産業である座敷簀は、品質がよく「東京ぼうき」とよばれ多くの人々に好まれ各地に出荷され、関西方面の需要も多かった。

鶴瀬駅で下ろされた主なものに肥料がある。し尿は、樽で東京方面から運ばれた。これは江戸時代から…し尿専用の運搬船で、新河岸川を上がって運んできた歴史がある。戦後はトラックで運ばれ、各地区のタメマスにおろされるようになった。北海道からはニシンのカスが、また満州からは大豆カスが大きなドーナツを幾つも重ねたような型に固められて輸送されてきた。これらは肥料屋を通して取り引きされた”

(『わがまち鶴瀬』より)

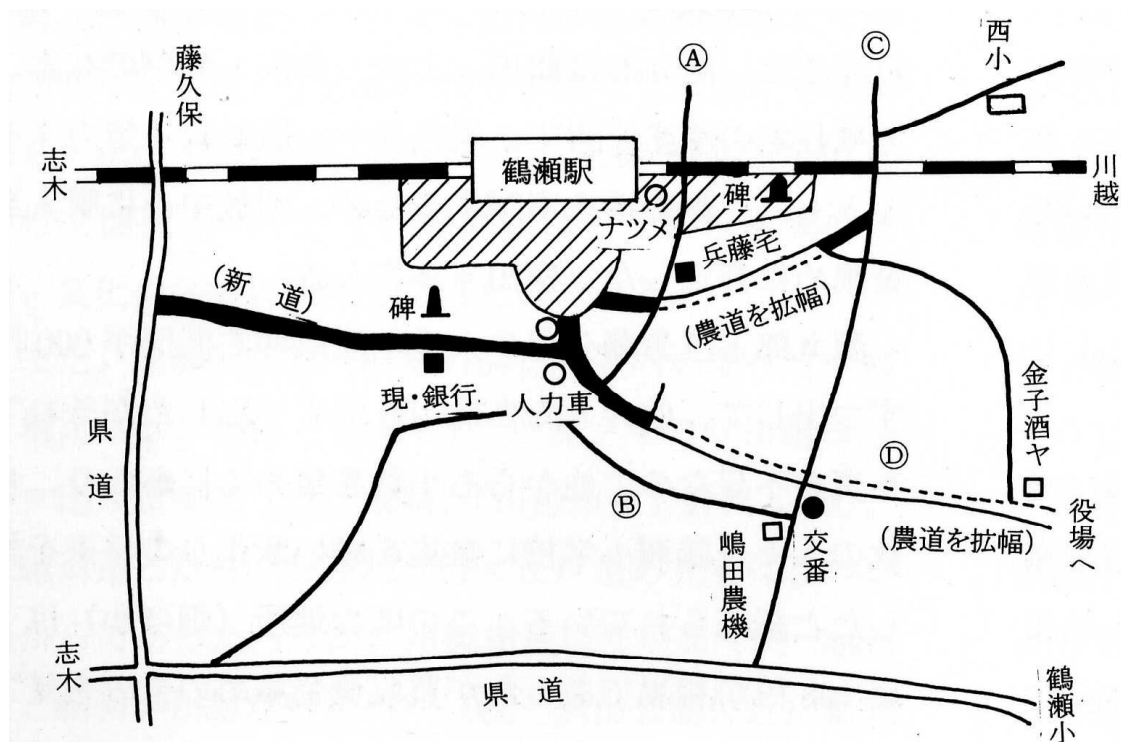
戦前までの鶴瀬駅周辺

“駅前には、東上通運の倉庫が立ち並び、貨物ホームも二本あり…牛車^{うしぐるま}、馬車^{うまぐるま}、手車等が盛んに行き来していた。また、昭和の初期には駅前に人力車（三台）が常駐していた、格別の乗り物として利用されていた。

駅西側には、駅入り口がないため…畑が開けて、一面の緑のじゅうたんであった。東側は、道路沿いに、肥料商、籠屋^{かご}、床屋、呉服屋、米屋、足袋屋、桶屋、下駄屋、から白屋、カフェ（喫茶店）二軒、駄菓子商^{ほうき}、箒屋^{たび}等が軒を並べていた。駅前（現在の釣具店の所）には乾繭所^{かんけん}があり、繭玉^{まゆだま}を近村より集荷し、蒸気で蒸して製糸工場へと出荷していた。

駅からの道といえば、現在の不二家の角を右に曲がり、篠田中央病院の脇から島田農機に出る細い道が、唯一のものであった。駅から現在の齊藤米屋までの道は昭和二十年に、その先、陣地方面への道は昭和二十四年ごろできた”

（『わがまち鶴瀬』より）



駅周辺旧道と新道（黒塗りが新道）

開設当初の駅周辺（伊藤正和「東上線開通と鶴瀬駅開設」ふみおか1号より）

屎尿降ろし場



上の写真は、これまで、現みずほ台駅にあった「水谷停留場」の写真として紹介されてきました。しかし、近年の研究で、鶴瀬駅にあった屎尿（下肥）^{しにょう しもごえ}降ろし場とする見解が有力になりました。当時単線だった東上線の「停留場」に 2 本の線路はありえないこと、線路やホームの配置が、昔の鶴瀬駅の平面図と合っていることなどが根拠です。

東上線では、1919 年 3 月から 1936 年 3 月頃まで、東京で発生した屎尿を専用の樽に入れて輸送しました。写真のホームには樽が積み上げられています。そして、樽を運ぶための牛車^{うしぐるま}も写真に写っています。

『農民哀史』には、夜間や早朝に鶴瀬駅まで肥料樽を受け取りに行き、牛車で運び、施肥が終わると樽を洗って返す、疲れた体に鞭打つような日々が記録されています。

参考文献 サークル TJ1914 2021『東上線に於ける屎尿(下肥)輸送調査発表誌 修正改訂版』 *同人誌のため入手困難。市立図書館と難波田城資料館で閲覧可能

渋谷定輔 1970『農民哀史』 *南畑村出身の詩人・農民運動家が 1925 ~ 26 年の日記を書籍化。当時の農民の生活記録としても評価されている

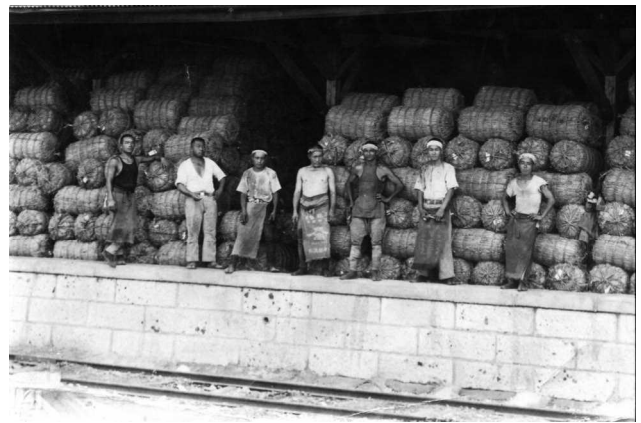
証言—戦争のころ

“昭和 15， 6 年頃までは、この辺では東京へ行く人は少なかったですね。たまに映画を見に行く人がいましたが、せいぜい志木、遠くて川越ぐらいしか行かなかった。志木に行くには、歩きか自転車でしたね。電車には乗らなかったですね。電車は 1 時間に 1 本くらい運行し、2 両連結でしたね。東上線沿線では鶴瀬駅、新河岸駅が一番ひなびた駅のようにしたね。『東武空ひき鉄道株式会社』なんて年寄りが言っていました。鶴瀬駅から「今日は誰それが電車に乗る」なんてことが話題になった位ですから”

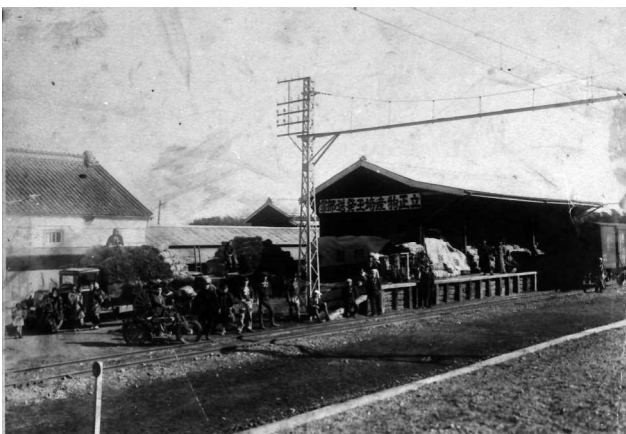
(横田昇さん (昭和 9=1934 年生れ)。『鶴瀬西地区のあゆみ』より)



ゴボウの検査 (1938 年)



貨物ホームの供出麦 (1939 年)



ゴボウの出荷 (1938 年)



出征兵士の見送り (1937 年)

証言—戦争が終わったころ

“戦後の話になりますが、東武東上線の電車の混雑が大変なものでしたね。この辺だと勤め口がなくて朝霞の米軍キャンプに勤めている人が多かったですが、通勤電車は乗りきれない程で屋根の上に乗っている人を見るのはしょっちゅうでした。終戦を境に、電車に乗る人が増え、電車の本数が少ないものですから、電車の屋根に乗るしかなかったんですね。ブレーキをかけると振り落とされる人がでる。それから電車にぶら下がっている人が、たえきれなくなって手に力がなくなって振り落とされたり、車掌が落ちたのを見たという話も聞いたことがあります”

(萩原 弘さん (昭和 9=1934 年生れ)。『鶴瀬西地区のあゆみ』より)

団地ができたころ

証言—団地ができたころ(1)

“当選して大喜びで12月の入居以前に、下見のため鶴瀬までやってきたが、教えられたとおり池袋から東上線に乗ろうとしたが、なにしろ鶴瀬の1つ手前の駅が志木でそこまでは比較的何本か電車があるものの、それから先は1時間に2本しかない。一応乗車して鶴瀬まで来たが、特に志木を出てからは、行けども行けども着かず不安になった”

(西内一郎さん (大正 10=1921 年生)。『鶴瀬西地区のあゆみ』より)



駅前の公庫住宅申込受付所(1960年頃)



鶴瀬団地(1964年頃)



鶴瀬駅周辺の航空写真（1959年）

証言—団地ができたころ(2)

“団地の周辺は、建物らしいのはなく 30 号棟から川越街道・鶴瀬駅も見えて、寒い頃電車からプラットホームに下りた主人が冷気に当たってクシャミをするのも聞こえ「パパが今ホームにおりたわよ」と子供と話したりしたものです…買い物は、近所に商店はないので電車に乗って、池袋の西武デパートまでお惣菜を買いに行きました”

(木代アヤ子さん (大正 15=1926 年生れ)。『鶴瀬西地区のあゆみ』より)

“まず思い出す印象は、鶴瀬駅と団地の入り口の間に街灯が 1 つもなく、ほうき草が背よりも高く茂り、日が暮れるとシンとした暗闇だったことです。また東武電車は窓枠が木製のものでした。そして電車の中では、土木作業員の人が酒盛りをしていたことがあり、からかわれて困ったものです。親が勤め帰りの娘を、駅まで迎えに行っていました。雨が降ると、道がぬかるみ、そのぬかるみようは大変なものでした。見送りの人と一緒に駅まで長靴をはいて行く、駅で普通の靴とどろんこにぬれた長靴とを取り替えて学校へ行く。見送った人は、どろんこの靴を持って家へ帰るというふうでした”

(林優美子さん (昭和 19=1944 年生れ)。『鶴瀬西地区のあゆみ』より)

宅地化が進むころ

証言—宅地化が進むころ

“私たちが住んでいる所は、あけぼの商店街の東側です…当時 (昭和 37 年ごろ)、私たちの家より前 (線路方面) には建物がなく電車が見え、その前方には富士山がはっきり見えました。我が家には富士見の間 (富士山の見える部屋) がありました。現在の権平山は整備されて公園となっていますが、当時は、今より広く木々は線路に迫りだすように生い茂っていました。夏になると権平川にもホタルが飛び交い情緒のある川でした。あけぼの商店街の周辺は、見渡すかぎりの畑で麦や四季折々の野菜が作られていました。また、冬の風の強い日は畑の土が舞い上がり、家の掃除が大変だった”

(千代田正一さん・浅海忠さん。『わがまち鶴瀬』より)



鶴瀬駅（1964年）



駅前通り（1964年）



列車に乗る通勤客（1964年）



鶴瀬駅南側踏切（1964年）



帰宅を急ぐ通勤客（1964年）



鶴瀬西地区の宅地開発（1964年）

証言—富士ビルの建築

“大正の始めころ、セメントが出始めるまでの建造物には、レンガが多く使われていた。川の水門や堰、鉄道のガード等、ところどころにその名残が残っている。鶴瀬で最初のコンクリート建築は富士ビル(昭和 39 年)である。道路はまだ舗装されてなく、基礎を掘る機械もこのあたりにはなく、川越の業者のものを借りて掘った。使用したコンクリートが三五〇立方メートル、当時の生コン車は三立方メートルくらいしか積めないで、述べ百台以上の車で上江橋の向こうからはこんだ。朝七時から始めて翌日の朝方まで徹夜作業、足場も丸太を組みネコ車を押してのコンクリート打ち込みは、今考えても大工事だった”
(梶新作さん。『わがまち鶴瀬』より)

証言—宅地化が進んで

“昭和四十年代の頃…東京に通勤する私たちは少しでも近道をしようと、線路を歩いて駅まで行くのです。通勤、通学の時間帯は…遠足のような光景でした…平成初期より電車の本数も増えて線路上を歩くのは危険となり、市は東武鉄道と交渉して、線路脇の鉄道敷を借り受けて細い歩道を整備してくれました”
(近藤哲男さん。『上沢一丁目町会 わが町会三十年のあゆみ』より)



鶴瀬駅前の富士ビル建設予定地 (1964 年)



鶴瀬駅(1967 年)

市制施行のころ



鶴瀬駅(1970年)①



鶴瀬駅前で市制施行記念行事 (1972年)



鶴瀬駅(1970年)②



市制施行記念パレード① (1972年)



鶴瀬駅(1971年)



市制施行記念パレード② (1972年)



富士見文化財かるた (1972年)



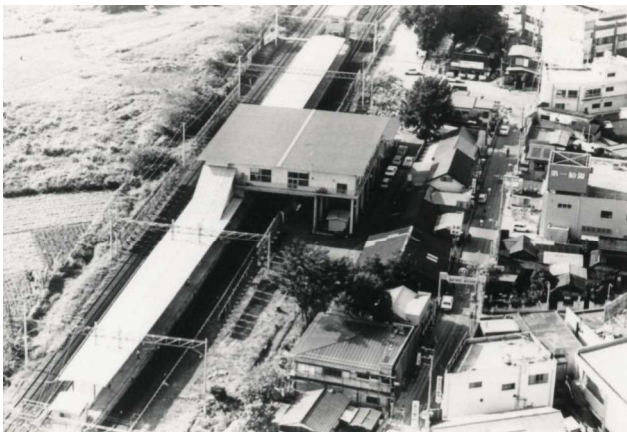
鶴瀬駅新駅舎から出てくる人々 (1973年)



新駅舎建設中の鶴瀬駅 (1973年)



鶴瀬駅からの帰宅 (1974年)



鶴瀬駅新駅舎空撮 (1973年)



鶴瀬駅駅ビル (1981年頃)

その後の鶴瀬駅

2014年の鶴瀬駅



駅ビルから撮影した東口（2014年）



駅ビルから撮影した西口（2014年）



東京メトロの車両が通る鶴瀬駅(2014年)



夜の鶴瀬駅（2014年）

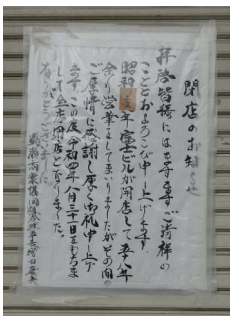
2023年の鶴瀬駅



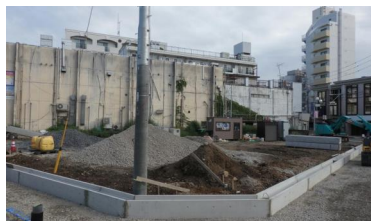
整備が進む鶴瀬駅東口（2023年）



2019年の富士ビル



富士ビル閉店
（2022年）



再整備中の富士ビル
跡地（2023年）



移設された鶴瀬駅記念碑（2023年）



巡回写真展図録

鶴瀬駅の 100 年

編集・発行/ 富士見市立難波田城資料館

〒354-0004 埼玉県富士見市大字下南畑 568-1

Tel. 049-253-4664 Fax. 049-253-4665

発行日/ 令和 5 年 (2023 年) 9 月 9 日