

東松山市のあゆみ

第14期 歴史・郷土学部 課題研究B班

平成28年課題学習 【目次】

- 第Ⅰ テーマ設定の背景
- 第Ⅱ 東松山市の変遷
- 第Ⅲ 市内道路網の変遷
- 第Ⅳ 鉄道の発達
- 第Ⅴ 松山地区の変遷
- 第Ⅵ 高坂地区の変遷
- 第Ⅶ 産業の変遷
- 第Ⅷ まとめ



●B班メンバー紹介 (◎：リーダー ○：サブリーダー)

深澤 勲・船橋 誠一・吉野 敏浩・鶴井 敬一・原 善明
◎横堀 誠・堀 朋矩・鷺巣 好美・○永見 喜次郎・田嶋 正吉
山岸 由紀江・深澤 壽子・渡邊 静江・畑 旦子・松島 葉子

第Ⅰ テーマ設定の背景

私たち歴史・郷土学部B班では、テーマ設定に当たり次のことを話し合った。

- ① 歴史・郷土学部にふさわしい内容であること
- ② きらめき市民大学の方針に沿うこと
- ③ 身近なテーマで班員が楽しく学べること
- ④ 地域文化を研究できること
- ⑤ 市の近代を視点とすること

以上の大枠を設定してテーマを「東松山市のあゆみ」とした。

1 テーマの絞り込み

初めに東松山市にいたるまでの変遷を調査、続いて市の変遷に一番影響をもたらした要因を「道路網」と「鉄道」であると結論づけ、調査に入ることにした。

2 調査対象の設定と役割分担

次に、調査の対象を特に変化の著しい「松山地区」と「高坂地区」の両地区と「市内の産業」の3つに分け、それぞれが地域の発展、現状を調査比較して課題研究に取り組むことを確認した。

作業分担は、1班…松山地区、2班…高坂地区、3班…産業の変遷 とした。

第Ⅱ 東松山市の変遷

1 市の成り立ち

現在の当市中心部にあたる地域は、市制施行前迄は松山町と呼ばれ、元を辿れば西暦1333年に築城された松山城の市町^{いちまち}として、鴻巣・小川道に沿って本宿（元宿、現松本町）の街並みを展開し、松山本郷と称された。更に、本宿が手狭になったとして新宿（現在の新宿町付近）が開かれた。その後、町並みは川越・熊谷道沿いに発達して今日の本町を形成し、更に小川道を西へ伸びる横町（現在の材木町）方面への町並みが現れ、両道の交差点は「札の辻」すなわち高札場として町の中心となった。

松山城廃城の後、川越・熊谷道（上州街道）と日光道(千人同心街道)の馬継場として、馬継問屋・旅籠屋・荷継問屋・旅人食店などの宿の諸店舗が本宿・新宿から本町通りに移り、「札の辻」すなわち今の本町四つ角から北の上沼までを上宿（上町）、南の下沼までを下宿（下町）と称し、本宿（元宿）と横町を合わせて四つの町並みが発達したが、新宿はまったくさびれてしまった。

松山の市は、五・十の日に開かれ、近在近郷の商人や農民が集まって食品、農具、雑貨等の生活と生産の必需品が売買され市町として賑わった。幕末になると、比企郡、高麗郡、入間郡、埼玉郡の統治のため前橋藩の陣屋が設置されたが5年足らずで廃藩置県を迎えその役目を終えた。

明治時代に入り、明治23年（1890）の町村制施行時に、松山町は近隣3カ村と、大岡村は2カ村、唐子村は近隣5カ村、高坂村は近隣8カ村、野本村は近隣8カ村がそれぞれ合併した。

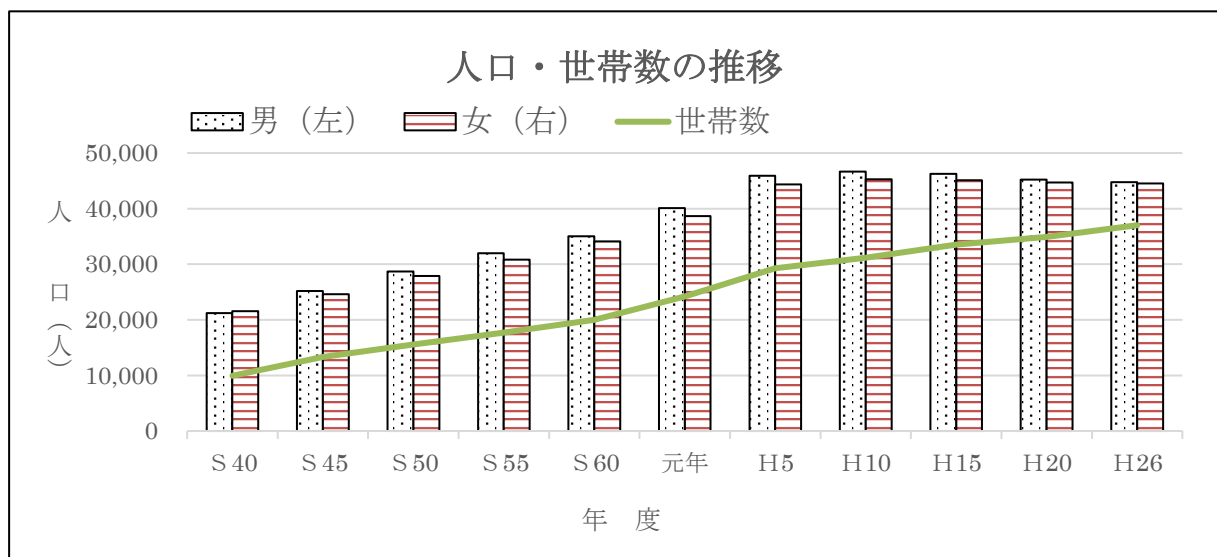


松山陣屋跡碑

昭和に入り昭和 28 年（1953 年）施行の「町村合併促進法」の制定により翌年昭和 29 年（1954）に松山町と大岡村、唐子村、高坂村、野本村の 1 町 4 ヲ村が合併し埼玉県で 12 番目、東武東上線沿線川越市に次ぐ 2 番目の市として東松山市が誕生して、現在に至っている。

2 市の人口の推移

一般的に市の発展と人口は相関関係にあると思われる。東松山市の人口はパークタウン五領団地、東平マイタウン団地、高坂ニュータウン（いずれも昭和 55 年から昭和 59 年に分譲開始）の誕生が人口増に大きな影響を与えたが、平成 10 年をピーク（91,980 人）にその後は、少子化と核家族化が原因で世帯数は増加しているが人口は減少傾向である（下図）。結果、人口の維持、できれば増加の対策が望まれる。



第Ⅲ 市内道路網の変遷

明治 16 年（1883）現・JR 高崎線が開通すると同時に松山町～鴻巣駅間のバス路線が松山乗合自動車により開通したのをはじめとして、交通機関としてバス路線が発達していった

東松山市内の主要道路は、国道 254 号（川島～当市～嵐山）及び後に国道 407 号に格上げされた主要地方道 熊谷入間線（坂戸～当市～熊谷）が市の中心部を通り、永年 徒歩、自転車等を中心とした生活習慣にマッチし、利便性を発揮していたが、高度成長期に入ると、所得増、人口急増から、車が生活の一部という社会が現実のものとなり、東松山駅周辺をはじめとして、交通渋滞と排気ガス問題が提起されるようになった。

この現象は全国に共通する問題でもあって、国の道路政策として、まず国道の迂回（バイパス）計画が策定され、当市でも市の中心部を迂回する片側 2 車線を基本としたバイパスが計画・開通され、住民の生活環境が一変することとなった。

旧来は、個々の商品を販売する個人商店（駐車場無し）から駅前近くに商業施設（しまむら、イトーヨーカドー等）が進出したが、車社会の到来に伴い市中心部から郊外へ商店やスーパー（マルエツ）等が移転、更に開通したバイパスの両側に商業施設が

続々進出するという結果となり、特に 407 号バイパス沿いには、西友やピオニウォークなどの大型駐車場を完備した複合商業施設の進出が見られ、市街地の空洞化が進んでいる。高齢化時代を迎え、新しい町づくりが必要になってきていると思われる。



1 国道 254 号バイパス

東松山市内の渋滞緩和として計画されたもので、上野本陸橋から新郷交差点に至るバイパスである（柏崎交差点～下野本交差点間は国道 407 号との重複区間）。全通は平成 9 年（1997）であり、東松山 I C にて関越自動車道に接続している。

沿線の商業施設の進出は、上図（商業施設進出図）を参照。進出状況は、上野本交差点付近①、上野本陸橋を越えた辺り②～インター前交差点③間、新郷交差点④～上唐子交差点⑤間に集中し、その他は現在も農地が点在している。

2 国道 407 号バイパス

東松山市街地、高崎市街地を通過する主要地方道 熊谷入間線の渋滞緩和及び国道 254 号とのショートカットとして計画されたもので、工事中に現道およびバイパスがともに国道 407 号として格上げされた。

路線は東平交差点から柏崎交差点に至る間と新宿小南交差点から下野本交差点を経て高坂橋北にいたる T 字型のバイパスであり（但し、新宿小南交差点～下野本北交差点間は主要地方道 東松山鴻巣線のバイパス）、全通は平成 19 年（2007）である。

商業施設の進出状況は、小松原町交差点付近⑥、百穴交差点⑦～新宿小南交差点⑧間、特に近年は高坂あずま町⑨に集中している。

また、関連として新宿小南交差点から吉見町久米田に至る東松山鴻巣線バイパスが平成 24 年（2012）年に開通している。

3 関越自動車道

昭和 38 年（1963 年）路線基準が制定されて、昭和 42 年（1967）工事が開始され、東松山 I C までの開通は昭和 50 年（1975）であり、全線（起点練馬 I C～湯沢 I C）開通したのは昭和 60 年（1985）である。

高速自動車道のインターチェンジの有無は、全国展開する企業にとって、スピード・コスト面の利便・経済性から欠かせないもので、関係する市町村にとってIC周辺地域の発展は税収に大きく反映される。当市も関越自動車道の東松山IC開設による企業の進出によりその恩恵を受けるようになった。

第IV 鉄道の発達

1 東武東上線の歴史

東武東上線の前身、東上鉄道は大正3年池袋～田面沢間（入間川南岸その後廃止）が開通、大正5年（1916）には坂戸まで延長、その後東上鉄道は、東武鉄道と合併し「東武東上線」となった。

東上線はさらに北へと路線を伸ばし、大正12年（1923）に高坂、武州松山（現東松山）まで開通し、大正14年（1925）には、池袋～寄居間の全線が開通した。

開通当時は蒸気機関車牽引の列車であったが、旅客列車の全線電車化が完成されたのは昭和4年（1929）である。

複線化区間は、戦前は池袋～志木のみであったが、昭和29年（1954）に川越市まで、同40年（1965）に坂戸、同42年（1967）に高坂、翌43年（1968）に東松山、同52年（1977）に森林公園まで、その後平成14年（2002）に武蔵嵐山まで複線化された。

2 東松山駅

東松山駅は、開通当時は「武州松山駅」として大正12年（1923）10月に開業した。

当時の駅前是一片桑畑で人家もまばらであったため、将来の市街化を想定して耕地整理による区画整理が行われた。これは画期的なことであった。現在もほとんど当時の区画のままである。（範囲…箭弓町一丁目、新明町一、二丁目）

昭和49年（1974）には、待望の橋上駅舎が完成（前年に西口開設）して乗降客の利便が図られ、箭弓稲荷神社、同牡丹園への観光にも寄与することとなった。

近年に至り、平成20年（2008）「東松山駅東口駅前整備事業」により東松山市の顔となるレンガ調造りの東松山ステーションビルが完成し、東側ロータリーには、バスターミナルとタクシー乗り場、西側ロータリーには、数台の駐車スペースと送迎のための待合せスペースが設けられ面目を一新した。しかし、この整備により、残念ながら昭和34年（1959）に駅前に東松山市のシンボルとして建設された大鳥居は撤去されてしまった。



また、平成30年（2018）頃に、東側ロータリーに隣接する敷地に8階建て120室

のホテルがオープンする予定になっている。

開業当時の列車運行状況は、一日 9 本と少なく、池袋までの所要時間は最短 1 時間 43 分、最長 2 時間 10 分であった。そのうえ、当時の物価に比べて運賃も高額のため乗客は少なかったとのこと（時刻表・運賃表参照）である。

現在の列車運行状況は、1 時間最大 13 本で、日中はうち 2 本は東京メトロ副都心線・東急東横線・横浜高速みなどみらい線直通運転により横浜・中華街まで行けるようになり、一方で、東上本線は T J ライナーの登場により池袋から東松山までの所要時間は 43 分に短縮され、通勤、通学、一般客等の利便が図られている。

開業当時の運賃表 (左)
時刻表 (右)

3 高坂駅

東松山市の南の玄関口となっている高坂駅は、大正 12 年(1923)10 月 武州松山駅と同時に開業する。駅の東側には、江戸から上州を結ぶ川越児玉往還と、八王子から日光を結ぶ千人同心街道が通る高坂宿があり、駅名は高坂宿に由来するという。

昭和 30 年(1955)日本セメントの粘土運搬用として「高坂構外側線」が高坂駅から葛袋採掘場間に開業する。昭和 59 年(1984)高坂構外側線廃止する。昭和 61 年(1986)駅舎改築、西口が開設される。昭和 62 年(1987)第一回埼玉建築景観賞に選定。平成 11 年(1999)関東の駅百選に選定される。



第V 松山地区の変遷

1 東松山駅周辺商業地の変遷

東松山市の中心は、以前、今の本町通り本町一丁目交差点（いわゆる四つ角）付近で、警察署、郵便局、銀行等があり、材木町通りとともに問屋、小売店、旅館、料理

店等が立ち並び賑わっていた。その後武州松山駅の開業により、徐々に、駅寄りに人家・商店等が移動しはじめ、その一例として、昭和 29 年（1954）に丸広百貨店が材木町一番街に開店、その後、昭和 33 年（1958）に、今の丸広通りに大型百貨店として移転した。



一番街の丸広百貨店



現在の丸広百貨店

その他、駅周辺にしまむら・イトーヨーカドーが出店、1 か所で買い物等が済むため、バス路線の発達により近隣町村からの買い物客が増加し、駅周辺の開発とともに商店街の中心は、本町通り・材木町通りからぼたん通り・丸広通りに移っていった。

最近、丸広通りは道路拡幅に伴い電線地中化が進み、駅から東松山駅入口交差点までの県道も拡幅工事および電線地中化工事が進んでいる。また、駅前から南踏切近くまでの市道も拡幅が完了し、徐々に駅付近の環境も改善していくようである。



本町通り



材木町通り

しかし、駅から埼玉りそな銀行までのぼたん通りは旧態依然として道幅狭く一方通行のままで、一時の賑わいもなく、店も閉店になったり、シャッターが下りている店も見受けられ、早い改善を痛感する次第である。



最近の丸広通り



旧態依然のぼたん通り

2 主だった施設の変遷

(1) 市役所

明治 12 年（1899）に郡制が敷かれ、比企郡役所が今の市役所立体駐車場のところに置かれ、大正 15 年（1926）の郡制廃止によって残った建物を松山町役場として使

用してきた。昭和 29 年（1954）の町村合併後もそのまま東松山市庁舎として引き続き使用、昭和 45 年（1970）松山第一小学校の跡地に庁舎を新築し現在に至る。



（2）警察署

警察署は、以前、現在の本町一丁目むさし松山脳神経外科クリニックのところであり、その前には消防分団の消防小屋と火の見やぐらもあって、正午はサイレンで知らせていた。テレビ放送が始まった頃、ここに街頭テレビがあり、特にプロレス中継時には大盛況であった。その後、岡野理髪店のところから西に入った武道館のところに移転し、現在は上野本の国道 407 号沿いに移転している。



（3）消防署

消防署は、当初現在の市役所総合会館の敷地に建設された。当時の庁舎には高い望楼があり市内を一望できた。しかし、消防活動に手狭になったため、昭和 55 年（1980）に上野本の警察署南側に総合庁舎消防本部が完成し移転している。



（4）郵便局

東松山郵便局は、大正時代に本町一丁目現在の島田歯科医院のところを開業する。



建物は島田歯科医院でそのままの姿で今も使われている。

なお、当時は電話局と一緒に一階が郵便局、二階が電話局で、その後、郵便局は今の丸広駐車場の場所に移転、手狭になったため、再度、東松山郵便局（本局）として下沼のほとりに移転した。一方電話局は、NTT 東松山として箭弓町一丁目に移転している。

（5）埼玉りそな銀行

本町一丁目交差点（四つ角）に武州銀行松山支店があり、跡地は、現在本町広場公園になっている。材木町通りには第八十五銀行があり、武州銀行と第八十五銀行は後に忍商業銀行と飯能銀行と合併し埼玉銀行となり、協和埼玉銀行、あさひ銀行を経て埼玉りそな銀行となって、現在は松葉町一丁目交差点西側に移転している。



3 東松山夏祭り

東松山夏祭りは、東松山市の一番大きな祭りとして毎年7月の24・25日に行われていたが、近年は7月の第4土・日曜日に変更になっている。この祭りは、本町一丁目の八雲神社の例大祭（天王様）として本町通りを中心として行われていたが、徐々に材木町通りから中央通り、丸広通りへとその中心を移している。



4 考察

松山地区は、市街地として発展してきたが、近年住民の高齢化に伴い、夫婦2人または1人家庭が増え、空き家・空き店舗も目立ち、町から活気が失われてきたように感じられる。また、当市においても少子化が進んでおり、若者達の流出防止および若者達の呼び込みが急務ではないかと思う。

そのためには、魅力のある町づくり、地元での雇用確保が必要であると考えます。

魅力ある町づくり案の一つとして、汚染問題で住宅や商業施設への利用が難しいと思われる「自動車機器（株）」跡地の利用について、近隣の大学等の協力を得て「産学協同研究施設」を作り、新たな情報の発信地として町の活性化を図ったらどうだろうか。

第VI 高坂地区の変遷

高坂は、南北朝時代の豪族「高坂刑部太輔」が高坂館を建設し、周囲に集落ができ、高坂の地名の由来になったという。また、この地は、南に越辺川、北には都幾川低地に挟まれた台地の上にあるため、坂が高く、高坂の地名が付いたとも言われている。

高坂地区の西部丘陵には、古刹「岩殿観音」があり、多くの参拝者で賑わっていた。また、高坂地区の台地中央部を「川越・児玉往還および千人同心街道」が通っており、江戸時代に高坂宿が整備され江戸～明治にかけて大いに賑わったという。

しかし、東武東上線が大正12年に開業すると次第に宿場としての機能がなくなり賑わいは過去のものとなってしまった。時代が移り、現在は駅東口側の区画整理事業が進行中で、新しい街並みが出来つつある。

高坂地区の変遷を見るに、高坂駅を中心に東口と西口に分けて調べてみた。



1 高坂駅東口

東上線開業当初から昭和61年(1986)に西口が開業するまでの長い間、駅の出入口は東口のみであった。西口側が整備発展するなか、長いこと開発から取り残されていたが、「高坂駅東口第一土地区画整理事業(1994～2018)」が実施されている。



現在は建設が制限されているため既存住宅や駐車場が多く、また駅前広場もない閑静な東口であるが、事業完了時には駅前広場が設置される予定である。

また、その東側では都市再生機構によりニュータウンが開発中であり、国道407号沿いに沿線随一の規模の大型ショッピングモール「ピオニウォーク東松山」や郊外型量販店などが駅から徒歩圏内に立地している。

(1) 高坂宿

古くは鎌倉街道上道の脇街道(片山道)が現在の西本宿付近を通っていて、西本宿には宿があったと言われている。その後江戸時代になって今の高坂宿が出来たという。

高坂駅東口側には、旧国道407号が通っており、その東側に旧道「川越児玉往還、千人同心街道」が通っていた。高坂宿は、北の東松山橋手前から南は大黒部の手前まで5町内に分かれていて、北から一丁目を上町、二丁目を中町、三・四・五丁目を下町と呼び、高坂宿は上町・中町が中心であった。



高坂宿は、江戸時代に五街道と脇往還の宿場整備に伴い、川越児玉往還の馬継場として大規模に整備され、のちに千人同心街道も整備され、旅籠、小料理屋が5～6軒あって繁盛していたとのこと。後に高坂宿の南側に「大黒部宿」ができた。

(2) ピオニウォーク東松山

都市再生機構が東松山市南部で開発を進める「武蔵緑園都市・うらら花高坂」（高坂駅東口第二特定土地区画整理事業）で計画の中核となる大型商業施設で、国道407号東松山バイパスと高坂駅東口通りが交差する場所に位置する。また、東松山市街と坂戸市街のほぼ中間地点にある。大手GMユニーが展開するモール型SC「ウォーク」として全国で8箇所目となる施設である。

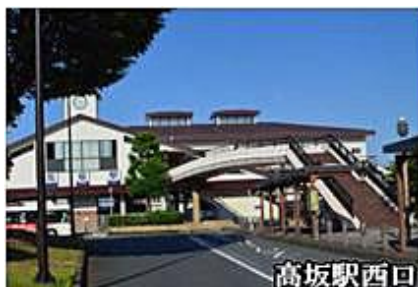
オープン当時、埼玉県内においては他にユニー系列の店舗として総合スーパー業態であるアピタの単体店が3店あり、モール業態としては埼玉県下初の出店となる。

名称の由来は、東松山市は花とウォーキングの街であり、東松山市の花である牡丹を表す「PEONY」とユニーのモール型ショッピングセンターの名称につく「WALK」。また、「ウォーキング」の「WALK」を併せて「ピオニウォーク東松山」と名付けられた。



2 高坂駅西口

桑畑に囲まれた農村風景が昭和61年(1986)、周辺の開発と同時に西口が開設され、当駅の表玄関となった。周辺のニュータウンへ向う路線バスや大学スクールバスなどの発着が多いため、バスロータリーとペDESTリアンデッキが設けられている。また、駅前から高坂ニュータウンに向かって高田博厚の彫刻作品32点が展示されている



「彫刻の道」と呼ばれる幅の広い歩道を持つ駅前通りが続いている。なお、西口を最寄り駅とする大学や短大が3校あることもあって、その利便性から西口周辺にはアパートや学生寮が多く立地し、店舗も喫茶店、安価な食堂、ファストフード店、レストランなど、どちらかといえば学生など単身者向けの店が多い。なお、高坂地区の西部は丘陵地帯となり、ニュータウンを始め行楽地や文教地区となっている。

(1) 岩殿丘陵地区

高坂駅西口側の丘陵には、古くから坂東三十三観音霊場第十番の「正法寺（岩殿観音）」があり、江戸から昭和初期にかけて多くの参拝者で賑わっていた。

高坂宿の下宿（現高坂四丁目交差点）から、西に岩殿観音への観音道が続いている。

現在この道は、「あげまつ動物病院」付近まで「県道212号岩殿観音南戸守線」となっている。観音道はここより右に、丘陵の裾を辿るように岩殿観音の参道に続いて

いる。県道はそのまま西に直進し、物見山を経て鳩山から毛呂山に至っている。

昭和 36 年(1961)東武バスが県道 212 号に「高坂駅ー岩殿観音線」の運行を開始したのに伴い、沿道の丘陵部の開発が始まった。次に、沿道の主要施設を挙げておこう。

ア 物見山

西部の丘陵地帯は、俗に「九十九峰 四十八谷」と言われ、起伏に富んだ「名勝の地」として大正 11 年(1922)に県の文化財指定を受けている。また、昭和 29 年(1954)には「県立比企丘陵自然公園」の一部に指定され、自然豊かな地である。

約 4 万本のツツジの名所として有名なこの山は、麓から山頂付近までなだらかな斜面になっていて、山というよりは丘という感じであるが、丘陵の最東端に位置した最高峰であり、見晴らしが素晴らしい。

また、物見山公園内には「埼玉県平和資料館」があり、約 40 mの展望塔があるほか、大東文化大学付近の県道から見る関東平野の夜景はとても綺麗である。



イ 正法寺 (岩殿観音)

正法寺は岩殿丘陵の最東端に位置する物見山のすぐ下にある為、寺は急傾斜地を切り開いた場所にあり、山寺の雰囲気がある。寺伝によると観音堂は、養老 2 年(718)沙門逸海が千手観音像を刻み開山し正法庵と称し、鎌倉時代初期に源頼朝の命で比企能員が復興した。千手観音は頼朝の妻北条政子の守り本尊だったと伝わっている。天正 2 年(1574)栄俊が中興開山となる。天正 19 年(1591)に徳川家康より寺領二十五石の朱印地を与えられた。「坂東三十三観音札所十番」でもある。



ウ こども自然動物公園

開園は昭和 55 年 (1980) 5 月 5 日。岩殿丘陵に広がる 46 ヘクタールに及ぶ巨大な敷地を利用して、一部の動物は放し飼いにされており、種類 200 種を超え、1600 点余りが飼育されている埼玉県最大の動物園である。中でも日本国内では 9 個所の動物園にしかないコアアラ、世界最大級のフンボルトペンギン生態園ペンギスヒルズ、冬場におけるカピバラの露天風呂で知られている。



エ 大東文化大学 東松山校舎

東松山キャンパスは昭和 42 年 (1967) に開設され、平成 27 年度 (2015) には 5 年間にわたる整備事業を終え装いも新たな校舎に生まれ変わった。2023 年には大学創立 100 周年を迎える。

設置学部：すべての学部 (教養課程) 1~2 年、国際関係学部 1~4 年、スポーツ健康学部 1~4 年

敷地面積：249,606 m²で東京ドーム 5.2 個分、在籍生徒数：約 7,000 人



(2) 高坂ニュータウン

高坂ニュータウンは、東京都心から約 50 キロメートルに位置し、高坂台地から岩殿丘陵にかけての土地に昭和 51 年（1976）から住宅都市整備公団が開発した総面積 97.2 ヘクタールの住宅団地でムサシ緑園都市の 1 地区として 1984 年から分譲開始された人口 5,781 人、2,009 所帯（平成 20 年（2008）4 月 1 日現在）の町である、総面積の 25%が緑地や公園になっており大変環境に恵まれているのが特徴で、平成 9 年（1997）に国土交通省の「都市景観 100 選」に新興住宅地としては埼玉県で唯一選定されている。

① 都市景観 100 選

都市景観 100 選とは、国土交通省・都市景観大賞審査委員会が 1991 年～2000 年にかけて選定した全国の高いデザイン水準を持つ 100 の町である。

② 趣旨・目的

都市空間の構成並びに衣装についての総合的な工夫・配慮及びその結果作られている都市空間のデザインに着目し、都市環境が優れた地区並びに高い水準の都市空間デザインが行われている地区を表彰したものである。

③ 埼玉県で選出された地区

- | | |
|---------------------|---------|
| ・高坂丘陵ニュータウン地区（東松山市） | 1997 年度 |
| ・盆栽町地区（さいたま市） | 1997 年度 |
| ・川越歴史的町並み地区（川越市） | 2000 年度 |



3 考察

昭和の大合併までは、高坂村は鉄道の駅を持つ恵まれた村であったが、長らく発展に取り残されていた。高坂が発展するきっかけを得たのは、東松山市になってからである。

昭和 42 年(1967)「大東文化大学東松山キャンパス」開設、昭和 55 年(1980)「こども自然動物公園」開園、昭和 59 年(1984)「高坂ニュータウン」分譲開始、平成 22 年(2010)「ピオニウォーク」開業、などがある。

更に、市の土地区画整理事業「高坂駅東口第一土地区画整理事業(1994～2018)」、「高坂駅東口第二特定土地区画事業(2001～2018)」で、駅東口側の開発が始まり、完成すると、総開発面積 130.7ha、計画人口 13,100 人規模の町が出来上がる。

現在、児童の急増で、小学校の教室不足問題がでてきているが、高坂地区は、東松山市の更なる発展に希望をもたらす地区になっている。

第Ⅶ 産業の変遷

1 一次産業（農業）の変遷

（1）戦前までの農業と副業

当市は市制施行前まで松山町と呼ばれ、歴史を辿れば松山城の城下町として発展、しかし農業の分野では、歴史上決して豊かではなく生活の支えに副業が散見される。

ア 養蚕業

比企地方は昔から養蚕が行われ、明治期生糸の輸出が急伸、養蚕が活性化、高坂村の記録では稲作を凌駕したとされる。

しかし化学繊維の発明・開発と共に衰退した。製糸産業は明治期 2 社程起業するが消滅、戦後に「日本シルク」が出来るまで製糸産業としての隆盛は無かった。

イ ころ柿（干し柿）の生産

唐子、松山、滑川において、明治中期より組織的に行われ昭和 15・6 年には 30 万個の生産個人出現、組合全体で 100 万個規模と成長、近隣地区に柿の買付にも動く。やがて高度成長の波を受け就労者の流出で衰退した。



（2）農業振興策の調査と今後の展望

近年は国内の他の県同様、耕作放棄地の発生と増加、就農者の高齢化と不足問題を抱えている。その対策の一端を課題研究の対象として調査した。

ア 基盤整備対策

*耕作放棄地の発生防止と抑制。集約と規模拡大の実施。

イ 担い手の育成と確保対策

*不足傾向の就農者を市外に求め、相談会実施と積極的受入勧誘。

*技術的支援と農地の斡旋、資金支援。認定農業者等に対し、栽培技術・経営改善の向上及び経営状況等に応じた法人化の支援。

ウ ブランド化と高収益性の実現対策

*特産品の梨と栗、最近ではピュアホワイトについて、担い手確保、継続運営の取組、戦略作物の栽培と市場出荷と契約栽培による安定出荷体制。



*六次産業化として農・商・工連携、農産物使用の加工品開発と販売実施。

エ 地産地消の推進と関連産業の活性化対策

*生産者と消費者を繋ぐ交流拠点の農産物直販所の充実・地産地消の推進。

*平成 26 年度実績に対して平成 32 年度までに、耕作地は約 3 倍、就農者は 7 倍、売上高は約 2 倍（年間 5 億円）に設定して推進する。

*「東松山市環境産業部農政課」「東松山農業公社」「東松山市農業委員会」の協力実施。その成果が「東松山市戦略作物研究会」「東松山農業者会NEXT」「ポロタン・オリーブ管理組合」などが始動、活動している。



(3) 未来展望

近未来展望として、「ITと農業」「IoTと農業」の課題を検討・実践、「大地の恵みが豊富」「天の恵みユタカ」「災害が全国的に見て少ない」の自然条件を活用、「大消費地東京が至近」「物流拠点を市内及び近傍に具備」の地理的条件を生かし「未来を切り開く一次産業」として、若者が参集・増加「豊かで活力ある東松山市」が実現される事になると思われる。

2 二次産業の勃興

昭和に入り松山地域の更なる発展には、工場誘致の必要性が訴えられ、町長他の尽力により、ディーゼル機器(株)の誘致に成功し、松山地域の労働力流出防止、経済発展に大いに寄与することになった。

(1) 一次産業あつての二次産業の具体例(養蚕・絹糸)

関東平野の恵まれた地形環境にあり、明治・大正・昭和と養蚕が地域に根付いて農家の副業となるべく、素糸専門の家内工場から初めて、それを集めての日本シルク等の中小企業群による絹糸撚糸加工が継続してきた。



繭から素糸を紡ぐ機器

左右写真の例は、昭和中期まで使われて来た繭からの素糸を、紡ぎ出す機器と撚り合わせる機器例である。昭和30年頃まで使用されていたようである。

撚糸後の工程はグンゼ、大東紡等の比較的大企業にて最終商品化されてきた。

現在では、絹糸は新興国の輸入品に押され産業としては国内地域家内工業としての素糸加工、中小企業撚糸加工含めて1部高級品を除いては廃業してしまった。素糸から撚り合わせる機器(右写真)は、富岡製糸工場と同種の機器である。



素糸から撚り合わせる機器

(2) 二次産業の勃興

時代背景から軍事用重機の性能アップのため軍用内燃機関の基幹部品(噴射ポンプ)製造を専門にした工場として、国策にて昭和14年(1939)に松山町に「ディーゼル機器(株)」が設立された。

それまでは、農業等の一次産業が中心であったが、初めて松山町が誘致した工場で、この時期松山地域では唯一の大企業であり、近隣に中小部品加工の企業群も生まれ、近隣からの雇用も十分維持され松山地域の発展におおいに貢献してきた。現在では、ドイツのボッシュ社に経営統合されて埼玉、群馬県等に自動車関連部品加工工場群を持っている。



ボッシュ東松山工場

(3) 考察

絹糸工業、重機の基幹部品加工ともに他動的要件(国策、軍用、農事政策等)によ

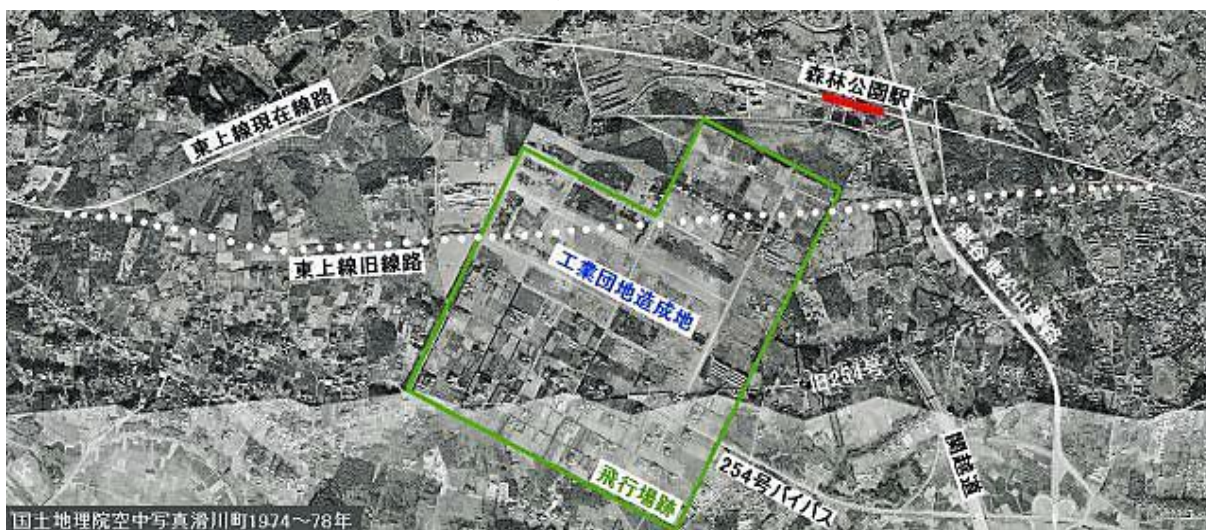
る操業第一で進められた創業で、創造による創立に乏しいのが残念であった。

3 東松山工業団地の変遷

昭和 14 年(1939)にディーゼル機器の工場誘致が行われて以来、長い間主だった工場の誘致がなかった。戦後の復興期を経て2度の経済成長期を経た昭和 40 年代、3度目の経済成長期（いざなぎ景気）の始まった頃やっと内陸部にも開発の波が押し寄せてきた。そんな中、東松山市にも工業化と開発の波がやってきた。

(1) 変遷

- *昭和 18 年(1943) 陸軍、下唐子と旧宮前地区間に関東松山飛行場の造成が始まる
- *昭和 20 年(1945) 終戦後、食料増産の為に飛行場跡地の開拓が始まる
- *昭和 44 年(1969) 東松山市「新郷」と滑川町「都」に渡る約 200 ヘクタールの飛行場跡地に県企業局の協力のもと「東松山工業団地」の造成が始まる
- *昭和 46 年(1971) 東武東上線「森林公園駅」開業する
- *昭和 49 年(1974) 「国営武蔵丘陵森林公園」開園する
- *昭和 50 年(1975) 「関越道（練馬－東松山 間）」開通する
- *昭和 52 年(1977) 工業団地造成終了、工場の建設が始まる



上写真で、変形四角の線で囲まれた範囲が戦時中に作られた「関東松山飛行場跡」である。飛行場跡地内を斜めに横切っている点線は東上線の旧線路で、上側の「への字」の線は、飛行場を作る際に移された現在の東上線線路である。

飛行場跡地は戦後、開拓入植地となり農地として使われていたが、開発の波の襲来で、昭和 44 年(1969)に工業団地の造成が始まる。

その後わずか6年程の間に、松山飛行場跡地の工業団地化と共に、北側に森林公園駅が、南東側には関越自動車道のインターチェンジが出来、一気に工業団地としての環境が整い、工業化が進むことになった。



(2) 考察

東松山工業団地は、新しい雇用を生み出すと共に、市を発展させる原動力となった。

平成 28 年(2016)現在、東松山工業団地 73.6ha 内に 97 社が操業し、地元雇用にも大いに貢献している。また、国道 254 号バイパス沿いにも新しい産業施設が進出しておりまだまだ発展が期待できる。

4 坂東山と葛袋産業団地の変遷

東松山工業団地が出来てから次の企業誘致団地が出来るまで 37 年の歳月が流れ、葛袋に新たな産業団地「葛袋産業団地」ができた。東松山市としては待望の産業団地である。そこで、葛袋産業団地の生い立ちについて調べてみた。

(1) 坂東山の変遷

葛袋地区の中央部は、岩殿丘陵が張りだし、裾を都幾川が流れている。その丘陵の突端部に「坂東山」があった。打木村治著「天の園」の主人公「保」がグミ取りに行き「大蛇」に遭遇したのがこの「坂東山」である。時代は明治の終わりごろである。



そこで、明治 21 年(1888)発行の迅速測図 (図 1) を見てみましょう。坂東山の標高が 93.25m であること、また南側以外は見通しが良いことが分かる。のどかな坂東山に変化が起こったのは、終戦間際の昭和 20 年(1945)坂東山の地下に軍需地下工場用隧道が掘られた事である。この地下工場は、石川島重工業がジェットエンジンの生産に使う為のものだった。しかし完成前に終戦となり終了した。

(2) 坂東山の開発

坂東山一帯には、セメント原料で粘土の一種「頁岩(けつがん)」が埋蔵されている。昭和 29 年(1954)7 月東洋一を誇る日本セメント(現・太平洋セメント)埼玉工場が入間郡日高町に開業した。これに伴い粘土質原料の供給を目的として、葛袋に「秩父工業東松山営業所」が開設され、粘土の採掘が始まった。



昭和 30 年(1955)3 月採掘を開始。当初は東松山駅までトラック運送をしていたが、同年 10 月粘土の運搬を主目的に高坂駅より葛袋営業所迄の 2.6km を「高坂構外側線」として引込線が敷設され、貨車輸送に切り替えられた。

坂東山は、鉄道の開通により一気に削り取られ姿を変えることになった。(写真 1) は、昭和 36 年(1961)の坂東山付近の空中写真である。白い部分は削り取られた部分。

この時点では採掘が始まって 6 年程経っているが、既に坂東山は姿を消している。

昭和 40 年(1965)営業所の西 3km の高本で採掘が始まった。昭和 46 年(1971)には、線路が延伸され、八輛編成の貨車で一日六往復して粘土を運んでいた。

(写真2)は、昭和49～53年(1974～78)頃の粘土採掘場「葛袋」と「高本」のおおよその採掘場と貨物線路の経路を示している。最盛期には60,000トン/月前後を輸送していた。



その後セメントの需要が減ると海外製品に押されて原料採掘量の減少などからトラックでの輸送に切り替えられ、昭和

59年(1984)7月31日貨車による運送は廃止された。(写真3)は秩父鉱業(株)40年史より、当時活躍した貨物線の写真である。

平成20年(2008)6月秩父工業東松山営業所は閉鎖され葛袋採掘場の採掘は終了。

また、高本採掘場跡地も平成5年(1993)に清澄ゴルフ倶楽部に衣替えしている。



(3) 葛袋産業団地の開発

平成21年(2009)8月24日「東松山葛袋開発株式会社」が設立され、「東松山都市計画事業葛袋土地区画整理事業」が始まった。事業は、平成24年8月1日から平成26年3月31日まで行われ、葛袋産業団地となる。産業団地には4社が進出した。

平成26(2014)年7月地名更新があり、葛袋産業団地の住所が「埼玉県東松山市坂東山(ばんどうやま)〒355-0067」となり、ここに坂東山が地名で復活した。

(図2)は、葛袋産業団地の計画図で、葛袋土地区画整理事業の報告書「葛袋団地への進出企業について」より抜粋。

民間シンクタンクが算出した資料では、工場建設などに伴う建設投資による経済波及効果は370億円、操業開始後の生産活動等に伴う経済波及効果は、毎年255億円になるとの報告があった。



また、進出企業が示した雇用は、新たに1千人程度が創出される計画となっている。

こうしたことから、葛袋産業団地の誕生は、東松山市の雇用や経済活動において大きな波及効果が期待できるものとなっている。

(4) 開発の成果と発展

工業団地東側の「ぼんどう山第2公園」内には、平成28年(2016)4月1日「化石と自然の体験館(写真4)」が開館された。「ぼんどう山第2公園」には、葛袋産業団地



造成工事の際に掘り出された化石を含む岩石が大量に山積みされているため、この岩石を利用した化石の体験館を設けることになり、国内でもユニークな体験館となった。

また、日本セメントが保有していた廃線跡地は市に寄付されたことで「まなびのみち」創造プラン(平成26~31年度)により、「廃線敷遊歩道化事業」が進められており、出来上がると新しい市民の憩いの道となるであろう。

この様に坂東山の姿は消えたが、跡地は産業団地として、また、「化石と自然の体験館」として活用され、廃線跡も遊歩道として有効活用されることになった。こうした開発は単に産業面のみならず、地域や一般市民にも恩恵を与えるものであり、21世紀の産業団地開発事業としてのモデル事業となった。

(5) 今後の開発

平成27年(2015)6月から大字松山地内において「(仮称)藤曲産業団地」の造成工事が始まっている。東松山市第四次基本構想の土地利用計画では、東松山インターにアクセスの良い「石橋」「葛袋」「新郷」「宮鼻」「松山」「大谷」の6地区を企業立地が可能な用地と位置付け、今後、同地区を対象に5年で10カ所程の工業団地開発が予定されており、葛袋産業団地開発に続く事業として大いに期待したい。



第Ⅷ まとめ

歴史・郷土学部B班は、「温故知新」をキーワードとして、3つのグループに分かれて、東松山のあゆみについて研究してきた。今回の調査研究の結果、それぞれの課題について幾つかの問題点が分かってきた。以下に問題点を整理してみた。

1 人口の減少と高齢化

人口の減少で一番問題になるのは、生産年齢人口の減少である。いかにこの層を維持するかが市の発展と活性化推進の重要な鍵になると考える。その為には生活の利便性、安心・安全・快適性が求められ、安心して子供を育てられる環境であること。また、保育園、幼稚園、学校などの施設の充実が最重要であり、犯罪防止対策としても「防犯灯」の十分な設置、「防犯カメラ」設置の推進などが考えられる。

高齢者においても、上記同様、生活の利便性、安心・安全・快適性が必要であるが、他に健康に留意する施策が必要になると考える。特に病院、介護施設の充実が望まれる。また、健康寿命の向上を図る為にも、働く職場の確保や生涯学習の普及・推進、ウォーキングなどの運動を奨励するなどの施策を更に深めて欲しい。

2 市街地商店街の衰え

市街地では閉店した店や、駐車場が多いことが気になる。生活様式の変化から「市内道路網の変遷」で述べたように、郊外型大型店舗の進出で街中の商店街から客足が遠のいてしまった為とされている。新しい商業の街を復活するための一提案として、高齢者や忙しい共稼ぎ世帯の需要を喚起するために、自宅または外から注文ができ自宅に配達してもらえる「現代版御用聞き」のサービスシステムを商店街として構築したらどうだろうか。

3 観光資源の掘り起こし

モーターリゼーションの時代になって久しいが、当市への観光客の来訪者数については、「統計ひがしまつやま」のデータには統計数字はでていない。しかし、当市内には多くの古墳や城跡・館跡、神社仏閣、観光地として牡丹園や公園、施設として、丸木美術館、くらかけ清流の里、化石資料館その他多くの伝統的行事があり、近年ではサンバカーニバル等、いろいろなイベントが行われニュースにも取り上げられ、定着してきている。是非、近隣市町と連携して観光資源を掘り起こし、PRと共に観光客の誘致を進めたい。

4 工場・産業施設の誘致

昭和14年(1939)ヂーゼル機器(株)の誘致によって当地にも工業化がもたらされ、町の発展に大いに貢献する。その後は、昭和52年(1977)に東松山工業団地が造成され工場誘致が行われたが、平成26年(2014)に坂東山産業団地が出来るまで大きな動きはなかった。坂東山産業団地の完成で市や市民に、大きな恩恵を受けることが分かり、引き続き環境に配慮しながら工場や産業施設の誘致を進める必要があると考える。

●参考資料等

故郷の思い出 写真集 明治・大正・昭和 東松山

東松山・比企の今昔、東松山・比企の100年

東松山市史 資料編第四巻 近・現代編

東松山の歴史 下巻

東松山市歴史寸描

東松山都市計画事業葛袋土地地区画整理事業

東松山市都市整備部

ヂーゼル機器40年史

秩父鉱業(株)40年史

滑川村史 通史編

高坂の地名 高坂・宮鼻編、岩殿・西本宿編

国土地理院 空中写真 東松山市、滑川町

利根川俊吾編

郷土出版

東松山市

東松山市

東松山市

東松山市

東松山市ホームページ

ヂーゼル機器株式会社

秩父鉱業株式会社

滑川村

岡田潔著

ホームページ

●ご協力頂いた諸機関

東松山市役所 農政課、観光課、秘書室広報広聴課

「天の園」の会事務局

石川尚子様

