『開設100年！写真で見る白岡駅』展
写真図録

白岡町教育委員会　生涯学習課

※当図録は、平成22年（2010）1月29日（金）～2月17日（水）開催の標記写真展（於JR白岡駅町民ミニギャラリー）展示資料を収録し、再構成したものです。

『開設100年!写真で見る白岡駅』展写真図録について

平成22年(2010)2月11日は、白岡駅が開設されて100周年という大きな節目の年でした。駅名をとって誕生した白岡町は前年、町制施行55周年を迎え、平成22年度には人口が5万人を超えました。町の発展は、白岡駅の存在抜きでは語れません。このたび、多くの先人たちの夢であった白岡駅開設の経緯、その後の発展の様子を、写真や資料で振り返ってみたいと思います。

平成23年3月

白岡町教育委員会
教育長　**福原 良男**

1 白岡駅開設までの苦労

明治時代に敷設が始まった鉄道は、貨物輸送や人々の移動に大きな変化をもたらしました。埼玉県では明治16年(1883)に日本鉄道第1区線(高崎線)が、18年(1885)には第2区線(東北線)が開通し、また32年には東武鉄道も開通しました。しかし、町域には駅が設置されず、地域振興の要である人と物の流れは、久喜・蓮田駅、桶川・上尾駅、東武鉄道の春日部・杉戸・和戸駅などへ傾いていきました。また、蒸気機関車の排煙で、寺塚の鷲神社や草葺きの民家が焼失するというようなこともありました。

交通の不便、産業の不振にあえぐ地元有志は、何度も駅設置の請願を鉄道当局に行い、広大な用地の寄付も果たしました。その熱意の甲斐があり、東北線の複線化に伴う信号所(列車の行き違い設備)の設置を経て明治43年(1910)2月11日、ついに白岡駅の開設が実現したのです。

1-1 駅開設までの曲折

白岡駅の開設までは、幾多の曲折がありました。史料によれば東北線開設当初から請願していたようですが、明治37・38年の日露戦争に阻まれ実現しませんでした。駅開設へ劇的に動くのは明治41年で、開設前年の42年5月にも早急な着工を求める請願を行ったほどです(『白岡町史通史編』下巻p120～127)。

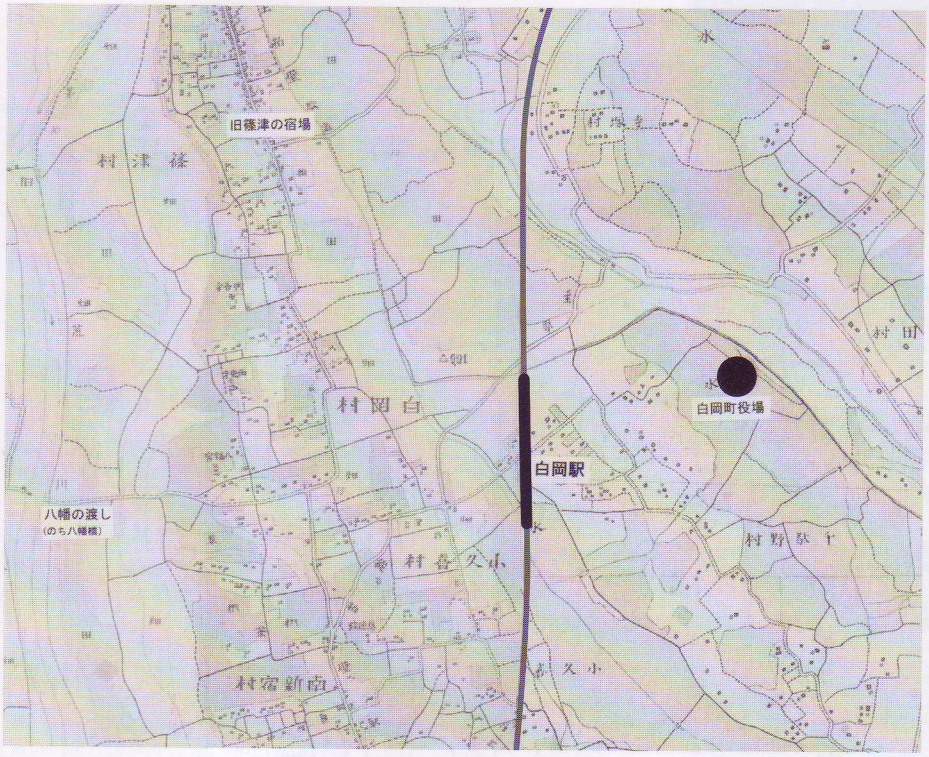
年　号	内　容	備　考	国内外情勢
明治37年(1904)　2月			日露戦争開戦(大増税)
12月	複線化の情報を得、日本鉄道へ**「停車場設置願」請願**	鬼久保文輔ら日勝(ひかち)村5名	
明治38年(1905)　9月			日露戦争終結
明治39年(1906)	蓮田ー久喜中間地点(後の白岡駅付近)に信号所設置計画浮上		日本鉄道国有化(9月) 満州へ進出
明治40年(1907)			戦後恐慌、労働争議の頻発
明治41年(1908)　2月	駅設置運動再開。第24帝国議会へ**「停車場設置願」請願**	日勝村長佐川重作外10ヶ村長、鬼久保文輔外174名	東北線埼玉県～茨城県域の複線化進む
3月	「停車場設置願」請願採択		
5月	「白岡信号所」設置		
6月	**共進組合設立**		
7月	鉄道院、白岡駅設置を認める	用地寄付が条件	
9月	**「寄附募集趣意書」**で敷地提供仰ぐ	8,472坪(28,000m^2)	
11月	必要敷地を鉄道院へ献納 蓮田ー久喜間複線化	上記のうち6,125坪(20,200m^2)	
明治42年(1909)　5月	鉄道院へ**「停車場新設工事御急施の義請願」**	「支障物全て取払った」 「一日千秋の思い」	
10月	起工		
明治43年(1910)2/11	**白岡駅開設**		

1-2 念願の白岡駅開設（大正初め）

白岡駅は平屋の木造駅舎に出口1ヶ所（現在の西口）でスタートしました。

1-3 現在の同所（平成21年）

木造駅舎は約70年間、昭和51年（1976）まで使用され、現在は駅長事務室になっています。



1-4 鉄道のルートと駅開設場所

白岡駅は、信号所のある日勝村小久喜と篠津村白岡にまたがる地域に設置されました。駅開設前の町場は篠津村の菖蒲春日部街道沿い（図左上）で、駅周辺は田畑や屋敷林、民家が点在するだけの地でした。

（この地図は（財）日本地図センター刊行「明

1-5 順調に伸びる旅客・貨物

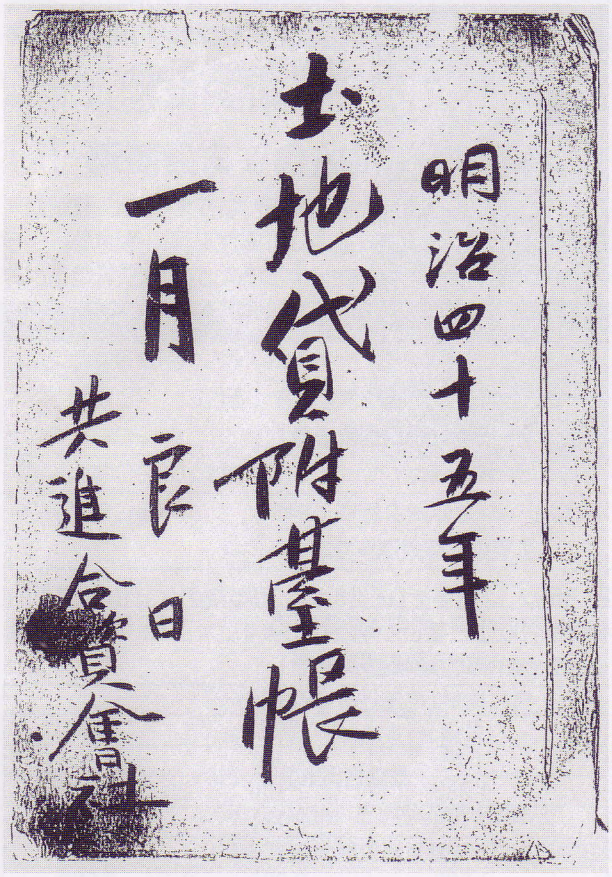
開業以降の貨客の伸びを示した表で、駅開設年の旅客人数は27,859人（1日当たり約86人）、10年後の大正9年（1920）には86,704人と3倍以上に増えました。また、貨物扱い量は10年間で5倍以上と著しく伸びています。大正12・13年度の貨物増は、関東大震災復興資材の発送によるもの（2−1参照）です（白岡町史資料14『日勝村誌』p115）。

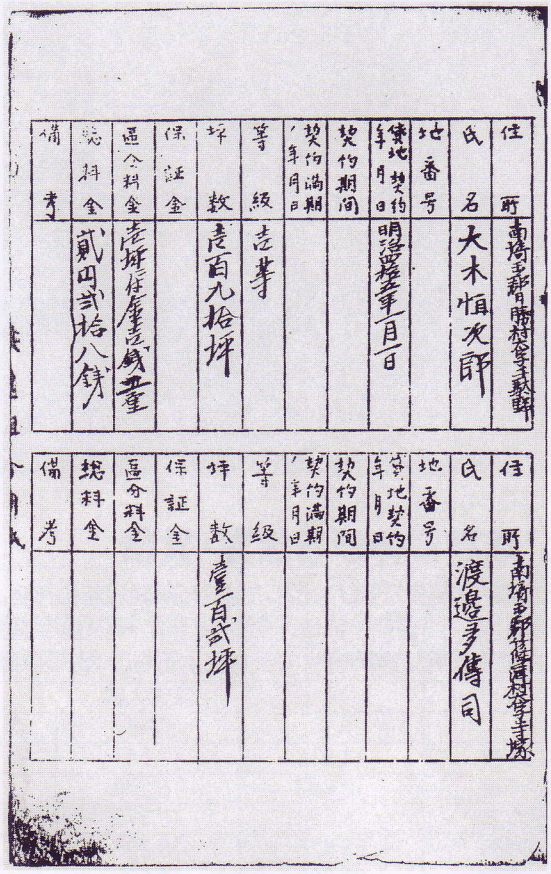
種別	旅客人数			貨物吨数		
年度	乗車	降車	合計	発送	到着	合計
明治43年度	14,318	13,541	27,859	542	1,381	1,905
同　44年度	18,883	18,279	37,162	1,333	2,106	3,439
大正 元年度	19,574	18,375	37,949	1,199	2,181	3,380
同　2年度	23,429	18,257	41,686	998	2,700	3,698
同　3年度	28,399	16,525	44,924	1,599	2,291	3,890
同　4年度	21,294	20,734	42,028	1,900	1,833	3,733
同　5年度	23,715	23,270	46,985	1,786	2,178	3,964
同　6年度	26,604	26,091	52,695	2,057	2,137	4,194
同　7年度	32,099	30,924	63,023	2,317	4,769	7,086
同　8年度	41,073	40,096	81,169	3,919	4,147	8,066
同　9年度	44,221	42,483	86,704	2,885	8,657	11,542
同　10年度	51,295	50,076	101,371	2,852	8,050	10,902
同　11年度	57,173	57,252	114,426	5,764	4,648	10,412
同　12年度	58,891	65,176	124,067	15,764	4,450	20,214
同　13年度	92,357	91,204	183,561	35,288	6,104	41,392

1-6 新設白岡車站之碑

西口駅前の大きな石碑「新設白岡車站之碑」は、駅開設後の明治43年（1910）5月に建てられました。碑には駅開設に尽力した156名の氏名が刻まれ、その範囲は白岡町域のみならず、旧岩槻市・蓮田市・久喜市・幸手市、遠くは新潟柏崎、東京小舟町（現中央区）までに及び、駅開設が広域の熱望であったことがわかります。

碑文は漢学者・中島撫山（小説家・中島敦の祖父）の撰によるもので、駅開設までの経緯のほか、「人間というものは利に走る傾向があるので、駅ができると我さきに駅付近に商店を設けるものもあろうが、ただ単に利欲に走ってはいけない。さもないと、この悪風は青年の気風を害するようになる。事に先立って心配するのは老人の務めである。…」とあり、秩序ある発展を願う撫山晩年のメッセージが込められています。





1-7 共進組合の台帳

駅開設の請願が国に採択されると、日勝村・篠津村有志は明治41年（1908）6月、「共進組合」を設立します。組合は駅用地の確保と周辺整備促進のため、土地売買や貸付、家屋移転事業を行いました。駅への道路の新設、既設道路や橋梁の改修などで駅設置がスムーズに運び、駅開設後も大正9年（1920）までに2,200坪（約7,000m²）もの貸付を果たしています（細井欽作家文書）。

2 駅周辺の発達、駅名の由来

駅開設当初、あたりは数軒の家が点在するだけで、一面青々とした麦畑が広がっていました。しかし大正時代以降、商店や民家が増え、順調に発展していきました。

大正12年(1923)には、元荒川に八幡橋が架けられました。駅開設が周辺地域の物流ネットワーク整備を促したのです。

また、駅名が「白岡駅」と決まるまでは若干の曲折がありました。後に昭和29年(1954)の日勝(ひかち)・篠津・大山3村合併の際には、駅を中心として発展する願いを込め、新町名に採用されることになります。

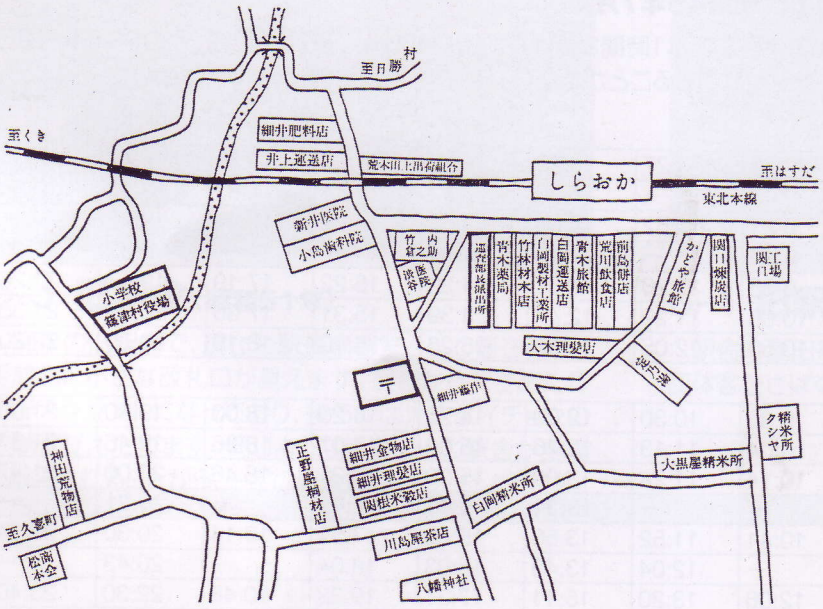
2-1 駅開設後のできごと

駅周辺は順調に発展していきました。明治44年(1911)の駅開設一周年祝賀記念式は、45軒もの露店が出て盛大に行われました。大正4年(1915)の五周年祝賀会は、駅付近ほぼ全戸の商店など53軒の寄付で催されています。『埼玉県商工録』(昭和8年刊)では駅開設後に5軒が開業し、大正期以降現在まで営業している商店名がみられます。

また、開業直後の大水害や関東大震災なども白岡駅に影響を及ぼしたことがわかります。

年号	内容	備考
明治43年(1910) 2月	合資会社白岡運送店設立	貨物運送・着荷配達の利便向上
5月	**「新設白岡車站之碑」**設置	
8月	大水害	二反五畝(にたんごせ)踏切～沖山踏切間流失
明治44年(1911) 2月	開設一周年祝賀記念式	露店45軒※1
明治45年(1912)～大正 9年(1920)	駅周辺土地の貸付進む	2,200坪／20名貸付。当地人よりも周辺人が借受け※2
大正 4年(1915) 4月	開設五周年祝賀会	駅周辺商店53軒の寄付で賄う※3
大正 9年(1920)	白岡郵便局開局	
大正12年(1923) 5月	**八幡橋架橋**	駅周辺商人61名寄付
9月	関東大震災	駅周辺の**「荒木田土」**が復興資材として都内へ好評出荷(新聞記事※4)、貨物取扱量が激増
大正13年(1924) 12月	乗合自動車開通	白岡～久喜、白岡～春日部
大正14年(1925) 7月	同上	久喜～岩槻町
大正15年(1926)	関口練炭製造所創業	
昭和 4年(1929)	高橋洋服店、白岡工業所、やはたタクシー開業	『埼玉県商工録』(昭和8刊行)

※1「商人見世割控」(青木広作家文書)　※2「共進合資会社土地貸付台帳」(細井欽作家文書)　※3「祝賀費控帳」(青木広作家文書)
※4白岡町史資料5『新聞・広報』p24



2-2 駅開設後の駅周辺図

昭和初期の主な商店など30軒がみえます。商店の多くは駅開設後に創業したようです。駅正面には旅館・風呂屋や餅店・飲食店などのほか、運送店・肥料店・材木店といった資材関係も多く、駅が貨客両面で重要なターミナルだったと想像できます。商店以外のスペースは住宅地で、開設から20年ほどで商業の中心地に生まれ変わりました。久喜寄り踏切脇の「荒木田土出荷組合」は、2−1年表の関東大震災復興資材を扱っていたものと思われます(『白岡町史民俗編』p492)。

2-3 八幡橋の架橋（大正12年）

大正12年（1923）5月には、物資の疎通を促進するため、駅周辺の商人の寄付と近隣有志の援助で、それまで渡船場だった元荒川に八幡橋が架けられました。今も橋のたもとに建つ記念碑には、駅周辺の61名の名前が刻まれています。写真は「渡り初め」の様子で、中央奥の山林は白岡八幡宮です。

2-4 「日勝（ひかち）駅」「小久喜（こぐき）駅」だったかも…

駅候補地が日勝村小久喜と篠津村白岡にまたがるため、駅名はすんなり決まったわけではなかったようです。

明治37年（1904）、日勝村有志は「日勝停車場」を請願しています。日清・日露戦争の勝利記念を理由としています。

明治41年（1908）、駅の前身となった信号所は「白岡信号所」。現在の久喜寄り踏切付近（篠津村白岡）に設置されたためと思われます。

駅開設前年の明治42年（1909）、南埼玉郡役所から「小久喜駅では隣駅とまぎらわしい」との指導がなされており、「小久喜駅」が検討されていたことがわかります。

結局、駅開設までの日勝・篠津両村の協力関係と、広く崇敬を集める「白岡八幡宮」にちなみ、「白岡駅」で妥結したようです（写真：大正時代の白岡八幡宮）。

2-5 「停車場」という古風な呼称

鉄道開設当時、駅は正式には停車場と呼称したようです。現在も西口駅前の道路は「県道蓮田白岡停車場線」といいます。また、写真の道標は「白岡停車場」を案内しており、もとは西口の本町通りから白岡八幡宮への分岐点（「八幡神社入口」交差点）に立っていたものです（現在は移設されています）。

2-6 白岡駅開設当初の時刻表（明治45年7月）

駅開設当時、列車本数は上り8本、下り7本で上野までは1時間20分（平均時速30km）、運賃は42銭（今の5～6千円ぐらい）を要しました。東京の生活時間を重視したダイヤであることがわかります（『幸手市史』近・現代資料編Ⅰから作成）。

上り

宇都宮発	2:55	4:20	6:05	7:38	9:27	10:20	12:12	13:30	15:21	17:42	19:07
栗橋	4:21	5:58	7:33	9:08	—	11:50	13:42	14:44	16:37	19:10	20:38
久喜	4:34	6:11	7:46	9:21	10:52	12:03	13:55	14:56	16:49	19:23	20:51
白岡	**4:43**	**6:20**	**7:55**	**9:30**	**—**	**12:12**	**14:04**	**—**	**—**	**19:32**	**21:00**
大宮	5:06	6:45	8:20	9:55	11:20	12:37	14:29	15:22	17:19	19:57	21:25
浦和	5:16	6:55	8:30	10:05	11:29	12:47	14:39	15:31	17:30	20:07	21:35
上野着	6:00	7:40	9:15	10:50	12:05	13:30	15:25	16:10	18:10	20:50	22:20

下り

上野発	5:40	7:00	8:20	9:30	10:30	12:00	14:20	16:20	18:00	19:00	21:00
浦和	6:25	7:46	9:06	10:04	11:13	12:46	15:06	17:07	18:36	19:46	21:37
大宮	6:37	8:00	9:20	10:14	11:24	13:00	15:20	17:21	18:46	20:00	21:47
白岡	**6:59**	**8:21**	**9:41**	**—**	**—**	**13:21**	**15:41**	**17:42**	**—**	**20:21**	**—**
久喜	7:07	8:30	9:50	10:41	11:52	13:50	15:50	17:51	19:14	20:30	22:14
栗橋	7:19	8:43	10:03	—	12:04	13:43	16:03	18:04	—	20:43	—
宇都宮着	8:50	10:12	11:40	12:06	13:20	15:11	17:31	19:32	20:48	22:30	23:40

（上野ー白岡間39.9km）

3 なつかしの駅舎、構内

白岡駅は昭和51年（1976）から現在の橋上駅舎になりましたが、開設以来約70年間は木造の地上駅舎と跨線橋（こせんきょう）のみの駅でした。

旧駅舎は7間×3間（約13m×5m）、西・南面に庇（ひさし）をもっています。屋内には小さな待合所と改札口があり、入口横は後に売店が設けられました。駅舎の規模・構造は、基礎がコンクリートになったほかは開設時とほとんど変化がありません（1－2参照）。跨線橋も明治期以来のものが使われていました。駅前（出口）は長らく西口のみで、大きなイチョウの木がシンボルでした。駅北側には、貨物用のホームと倉庫等のスペースが広くとられています。ここでは、小さいながらも活気あふれたかつての駅舎や構内の様子を見ていきましょう。

3-1 のどかな駅前の昼下がり（昭和30年代半ば）

昭和33年（1958）の東北本線電化とともに、次第に乗降客が増加していきますが、日中の駅前はまだ子どもが遊べるような余裕もあったようです。駅前が舗装されるのは昭和40年代です。

3-2 駅北側を望む（昭和30年代半ば）

西口から久喜方向を見た写真で、線路沿いに貨物ホームと倉庫があります。手前の大きな看板は駅周辺商店街の案内図でしょうか。桜咲く春の空、見渡してもクレオソート（防腐塗料）仕上げの木造電柱より高い建物は見当たりません。

3-3 旧駅舎（昭和51年）

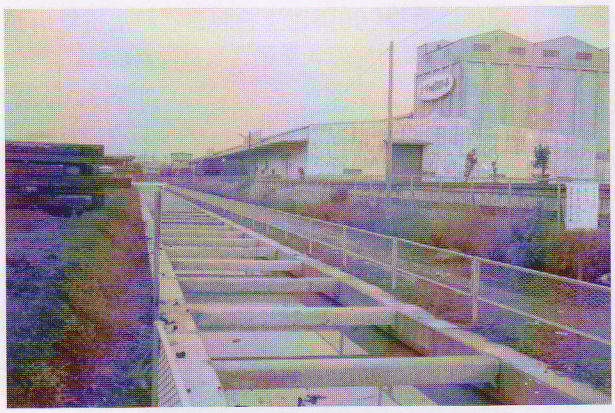
晩年の旧駅舎で、現在も駅長事務室として健在です。手前側に小さな改札口が見えます。屋根から突き出た煙突がアクセントになっており、後ろには大きなイチョウの木がそびえたちます。同じようなスタイルの駅舎が全国に散見されることから、一定の駅舎規格があったようです。

3-4 旧駅舎の外改札（そと）（昭和51年）

駅舎の蓮田寄りには外改札がありました。ラッシュ時や団体客をさばくためものだったのでしょうか。

5 駅周辺のうつりかわり

白岡町は、昭和29年9月に日勝(ひかち)村・篠津村・大山村の3村が合併して誕生しました。農村然としていた町も、東北本線が昭和33年(1958)に電化されると、首都圏のベッドタウンとして宅地化が進んでいきます。また、折からの高度経済成長の波に乗り、大規模工場なども誘致されるようになりました。ここでは、駅周辺のうつりかわりを象徴する風景を並べてみました。



5-1 旧サッポロ農産加工工場(昭和50年)

サッポロ農産加工工場は、日本麦酒(サッポロビールの前進)の麦芽加工工場として、小久喜地区の水田埋立地に誘致され、昭和38年(1963)に操業を開始しました。巨大な貯蔵庫と白岡駅からの貨物引込み線が特徴です。昭和30年代は冷蔵庫の普及と所得向上でビール需要が増し、各社は増産に追われていました。新聞にはビール麦増産が「作付け転換に打ってつけと農家が喜んでいる」とあり、当時の農業事情がうかがえます(白岡町史資料5『新聞・広報』p45)。

5-2 現在の同所(平成21年)

サッポロ農産加工工場跡地は、平成7年(1995)に高層マンションに生まれ変わりました。駅東口から続く道路の幅が広いのは、引込み線の跡地であるためです。

5-3 白岡東下谷(ひがししたや)近くの水路(昭和31年)

現在の日産化学工業北側付近です。写真の水路は、昭和20年代末に篠津村の耕地整理事業により開削された排水路で「新川」とよばれました。

奥は電化前の東北本線の線路です。横棒の多い電柱は鉄道業務用の通信回線で、昔の幹線線路沿いによく見られました。

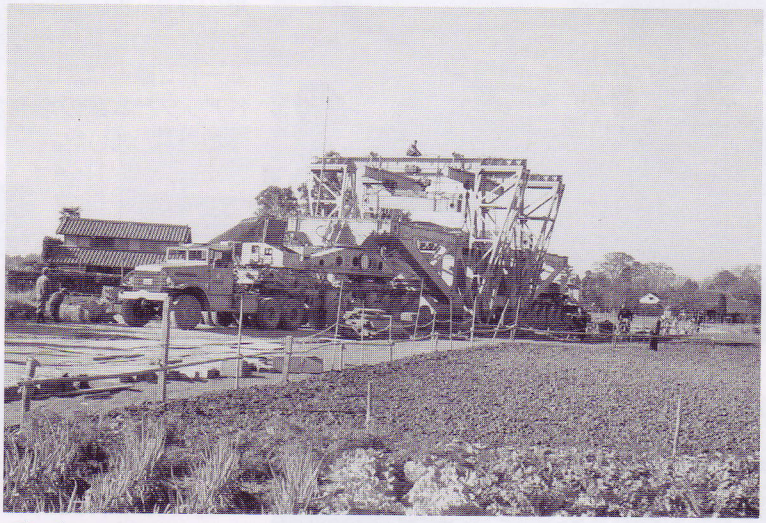
所蔵:野口 勝昭氏

5-4 現在の同所(平成21年)

「新川」は護岸され、水田は住宅地となり、驚くほどの変容ぶりです。付近には白岡中学校もできました。

5-5 雪景色の駅前通り（昭和33年）

西口の野口商店付近から駅方向を見渡したもの。未舗装の往来には自動車も少なく、まばらな足跡が駅へと伸びています。　所蔵:野口 勝昭氏



5-6 巨大トランスが行く（昭和34年）

まさに高度成長を象徴する光景です。昭和34年（1959）5月、東洋一とうたわれた東京電力北東京変電所の建設が町東部の上野田（かみのだ）で始まり、秋には巨大なトランス（変圧器）が白岡駅に到着、現在の東口から2日がかりで移動しました。牽引するトレーラーも世界最大級、途中の橋は3つも架け替えられるなど、まれにみる大事業だったことが分かります。この模様を新聞は「マンモストレーラー」「マンモス変圧器」と、当時の流行語で興奮気味に伝えています（白岡町史資料5『新聞・広報』p142）。

所蔵:野口 勝昭氏

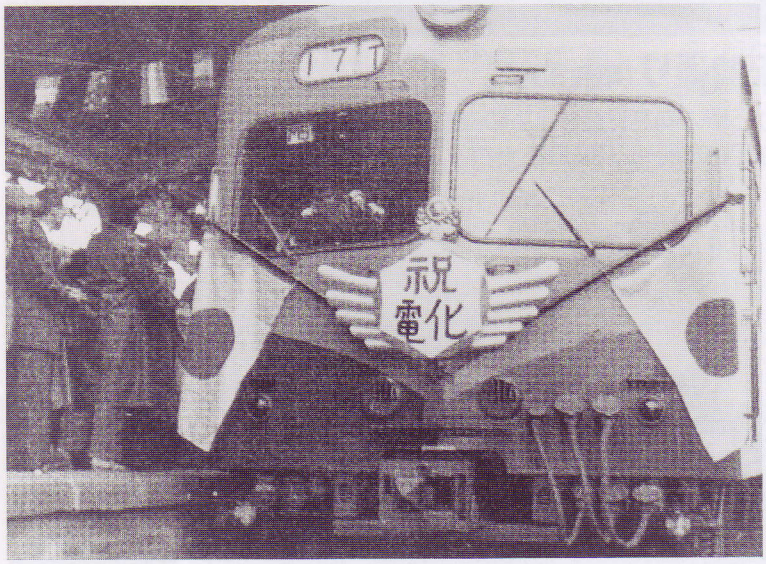
6 駅は眺めてきた…

駅は100年もの間、毎日のように大勢の人々と無数の列車を見送り、出迎えてきました。ときには町の発展のシンボルとして祝われ、また一方で暗い時代の影を映す出来事も眺めてきました。どの写真からも、凝縮された人々の思いが伝わってくるようです。

6-1 出征兵士の見送り（戦時中）

昭和16年（1941）12月に太平洋戦争が始まり、白岡のような農村部でも戦時体制が強まります。農家では働き手が出征し、労働力不足が深刻になりました。

写真は駅頭で出征兵士を見送る人々です。女性の割ぽう着姿が戦時下を印象付けます。何かの物越しに撮影されており、直接カメラを向けることが許されなかったのでしょうか。1万2千人の農村で、400人以上の方が白岡駅を発ったまま戻りませんでした。



6-2 東北本線電化を祝う（昭和33年）

高度成長が始まろうという昭和33年（1958）4月14日、沿線住民の悲願であった東北本線の大宮ー宇都宮間電化が完成しました。沿線の人垣のなか、オレンジとグリーンの「湘南形電車」がさっそうと駆け抜け、白岡駅でも終日お祭りムードで歓迎しました。これにより大幅なスピードアップと本数の増発が実現し、白岡町発展の契機となりました。

所蔵:久喜市教育委員会

6-3 音楽隊が行く～合併5周年～（昭和34年）

昭和29年（1954）に日勝・篠津・大山3村合併により誕生した白岡町は、電化の翌年の昭和34年（1959）9月1日、合併5周年の記念式典を開催しました。式典のアトラクションに警察音楽隊が招かれ、駅前には大勢の人が詰め掛けました。写真は現在の東武ストア方向から駅前へ行進する隊列です。

6-4 こぞってお祝い
～合併5周年～（昭和34年）

秋空の下、音楽隊の行進を子どもたちも旗を振って大歓迎。にぎやかな楽曲に小さな胸もおどります（現エハラカメラ店付近）。

6-5 今度は駅開設50周年
（昭和35年）

町合併5周年の翌年は白岡駅開設50周年にあたり、盛大な記念祝賀会が行われました。駅頭には大きなヤグラ、特設舞台まで掛けられ、さまざまな催しに駅前は観衆で埋め尽くされました。

このように昭和33～35年の写真からは、まさに発展中の町と人の強力なエネルギーを感じます。

6-6 白岡駅開業70周年記念切符
（昭和55年）

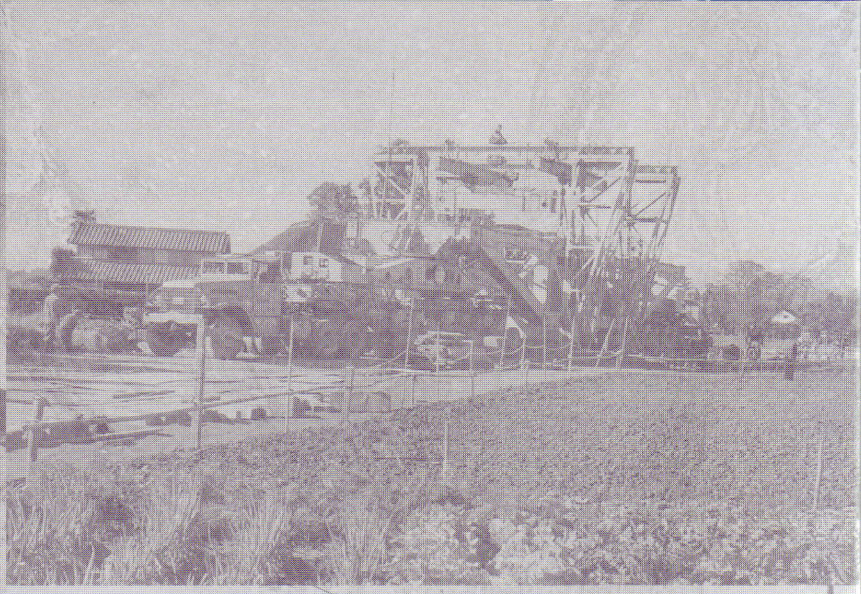
昭和55年（1980）に発行されたものです。4枚一組で、旧駅舎や東北本線で活躍した車両、前年12月に完成したばかりの東口、町の伝統行事などがあしらわれています。　所蔵:板垣 時夫氏

おわりに

駅は町の顔であり、町の発展を映し出す鏡ともいえます。

これからもずっと白岡駅が、旅立つ人を清々しく送り出し、帰ってきた人を温かく迎える“ふるさと”の駅であってほしいと思います。

構成：松﨑 慶喜（白岡町教育委員会 生涯学習課）
発行：白岡町教育委員会　埼玉県南埼玉郡白岡町大字千駄野432
協力：清野 富二男　折原 富夫　西田 秀雄　野口 勝昭　板垣 時夫　久喜市教育委員会（敬称略）



『開設100年！写真で見る白岡駅』展
写真図録

発行　平成23年（2011）3月
白岡町教育委員