

駅できた、街できた

— 中山道の驛から鉄道の駅へ —



昭和 44 年（1969）の桶川駅東口通り

令和 7 年（2025）は、桶川駅開業 140 年の節目の年にあたります。今回の企画展示では、桶川駅が地域社会にもたらしたものは何か、地域社会が桶川駅に求めたものは何かを考えます。

1 「駅」とは何か

現在、「駅」という言葉は、一般的には鉄道の停車場を指すものとして使われていますが、本来は道路の途中に設けられた馬継場(人馬の中継や休憩場所)を指す言葉でした。

駅という概念は、古代中国で生まれました。史上はじめて中国を統一した秦の始皇帝は、全国支配の一環として、「馳道」と「直道」という幹線道路を整備しました。この道沿いに置かれたのが「駅」です。秦の次の前漢の時代になると、幹線道路を基軸とした道路ネットワークである駅伝制が完成します。中国西北部に位置する甘粛省の敦煌周辺で出土した「懸泉置漢簡」や、中国北東部の内モンゴル自治区で出土した「居延漢簡」などには、駅伝制に基づいた人々の往来の記録が残されています。

日本で駅伝制が整備されたのは、奈良時代・平安時代です。朝廷は中央集権国家を目指し、中国(唐)の法制度(律令格式)に倣った律令制を構築します。そして、律令制に基づいて「国(令制国)」という行政区分を設定し、各国に「国府」という出先機関を置きました。いわば、国直営の県庁です。続いて朝廷は中央と国府・国府間の連絡、国司(国府の長官)の交替、「租・庸・調」といった税金の輸送、有事の際の軍の移動を円滑に行うために幹線道路を整備し、その道路沿いに「駅」を置きました。現在の埼玉県域にあたる武蔵国には、武蔵・比企丘陵沿いに東山道武蔵路が通されました。沿道である川越市西部の八幡前・若宮遺跡では「驛長」と書かれた奈良時代の墨書土器が出土しているため、この遺跡付近に駅が置かれていたと考えられています。

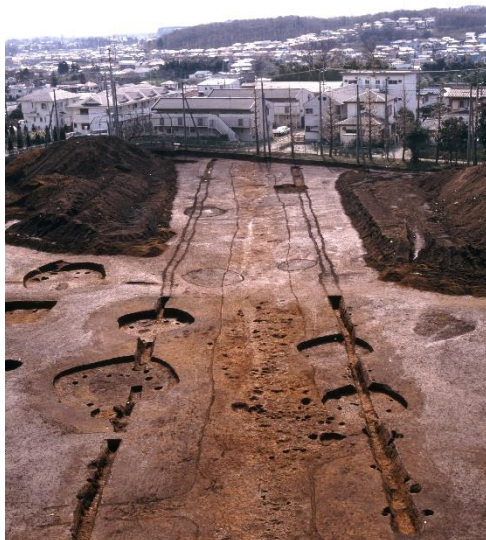
律令国家によって整備された幹線道路や駅は、律令制の衰退とともに姿を消していきました。次に「駅」が制度として設けられるのは、近世以降です。



▲ 隠岐国駅鈴
(飛鳥時代(7世紀)、億岐家蔵)



▲ 隠岐国駅鈴(底面)
「剋」という凹凸があり、ひとつの駅で供給される馬の数を示しています。



▲ 東山道武蔵路(東の上遺跡)
(飛鳥時代(7世紀)、写真提供: 所沢市教育委員会)



▲ 墨書土器「驛長」(八幡前・若宮遺跡)
(奈良時代(8世紀)写真提供: 川越市教育委員会)

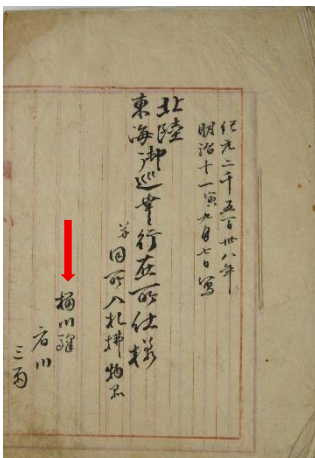
2 江戸時代の桶川「駅」

江戸幕府は支配力強化の一環として、五街道(東海道・中山道・奥州街道・日光街道・甲州街道)を整備しました。こうした街道沿いには、おおよそ2里ごとに宿場が設けられました。宿場のうち、規模が大きい宿場を「駅」、小さい宿場を「宿」として区別していたと考えられますが、文書や絵図では両者が混在している(規模が大きい宿場も「〇〇宿」としている)ことから、人々が宿場を利用するうえでは、2つの言葉の違いはあまり意識されていなかったものと思われます。

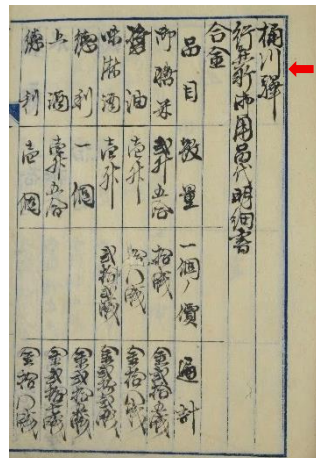
現在の桶川市域には中山道が通り、宿場(桶川宿／桶川駅)が置かれました。今回の企画展示では、鉄道の桶川駅との混同を避けるため、桶川に設けられた宿場のことを「桶川宿」とよぶことにします。桶川宿は、江戸から数えて6番目の宿場にあたり(板橋、^{いたばし}蕨、^{わらび}浦和、^{うらわ}大宮、^{おおみや}上尾)、江戸からちょうど1日の距離にあるため、宿泊地として栄えました。また、桶川宿は現在の埼玉県域にあたる北武蔵のほぼ中央部に位置するため、北武蔵の主要都市から延びる街道の結節点の役割も果たしていました。例えば、川越道(川越市方面)、松山道(東松山市方面)、栗橋道(日光街道方面)などです。中山道や各地に延びる街道をとおして、桶川宿周辺地域で生産された農作物が宿へと持ち込まれたため、その集散地としても機能しました。

このように、江戸時代を通して栄えた桶川宿ですが、明治5年(1872)に宿駅制度が廃止されると、宿場町としての役割を終えます。

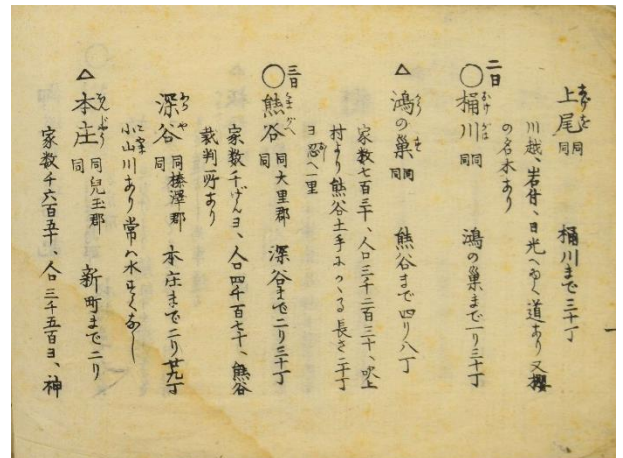
また、「桶川^{おけがわえんじ}臙脂」としてもてはやされ、桶川宿の経済を支えていた紅花も、明治時代以降に化学染料が普及したことにより、徐々に生産・出荷されなくなっていました。



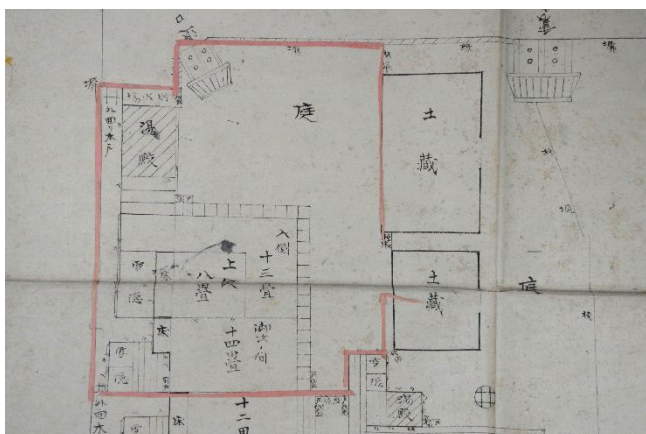
▲ 北陸東海御巡幸行在所仕様
(明治11年(1878)、個人蔵)



▲ 行在所修繕費受取書綴
(明治11年(1878)、個人蔵)
上2点ともに、桶川「驛」と書かれています。



▲ 北陸東海両道御巡幸御道中記
(明治11年(1878)、鉄道博物館蔵)



▲ 桶川宿本陣古図 (明治11年(1878)、個人蔵)



▲ 桶川宿本陣上段の間 (大正期、個人蔵)

3 鉄道の開通と桶川駅の開業

明治5年(1872)に、新橋・横浜(現在の桜木町駅)間で日本初の鉄道が開通しました。折しもこの年は宿駅制度廃止の年であるため、この年は日本の人流・物流の大きな転換点となった年といえます。

明治16年(1883)には、日本初の民間鉄道会社である日本鉄道によって上野・熊谷間(のちに高崎まで延伸)に第一区線(現在の高崎線)が通されました。これは、群馬県で生産される生糸を、対外貿易の拠点であった横浜港へ輸送することが最大の目的でした。埼玉県内における第一区線の停車駅は川口、浦和、大宮、上尾、桶川、^{こうのす}鴻巣、^{ふきあげ}吹上、^{くまがや}熊谷、^{ふかや}深谷、^{ほんじょう}本庄に設置される予定で、おおよそ中山道の宿場に相当します。上尾と桶川は、2つの宿場の距離が近いという理由から、両宿の中間にあたる中妻村(上尾市中妻)付近に設置される計画でした。しかし、結果的には、旧上尾宿付近には第一区線開通と同年の明治16年に、旧桶川宿付近には明治18年(1885)にそれぞれ駅が設置されました。

桶川駅が旧桶川宿付近に設置された理由のひとつとして、農産物の出荷場所の確保が考えられます。明治時代の桶川市域では、麦や茶、サツマイモなどが盛んに栽培されており、特にサツマイモは明治40年(1907)の時点で139万1550貫(約5200トン)もの収穫高を誇っていました。桶川駅を拠点としていた物流会社である^{きようせいしゃ}共盛社(きょうせいしゃ)が明治44年(1911)に発行した^{おけがわえきはつきしゃじこくひょう}「桶川驛發汽車時刻表」を見ると、午前4時30分と8時56分に秋葉原駅行きの列車が運行していることが分かります。秋葉原駅には当時、青果市場が置かれていました。戦前の桶川駅は、人の出入り口というよりも、農産物の出荷拠点としての役割が大きかったとみられます。

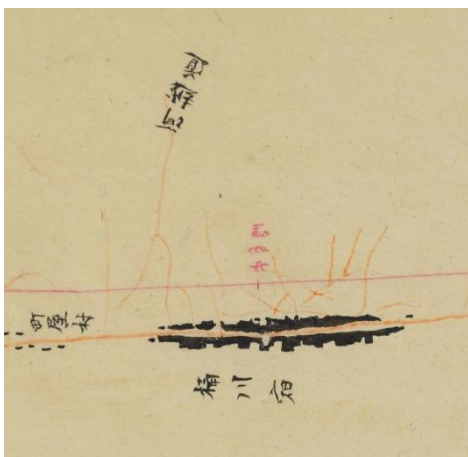


▲ 上野高崎間鐵道之図 (明治17年(1884)、鉄道博物館蔵)

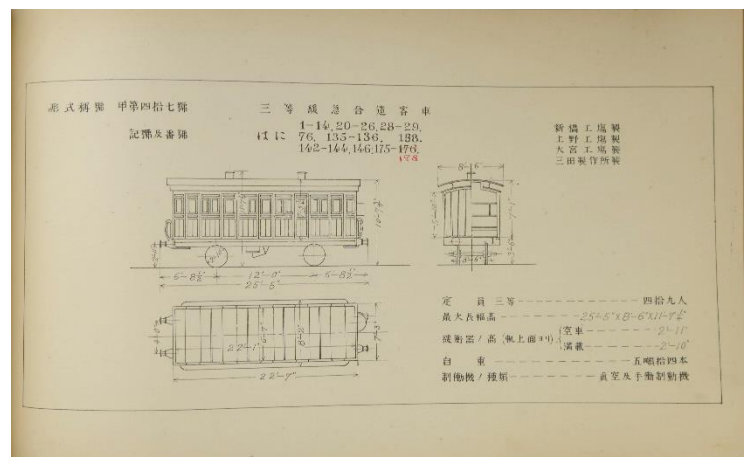


▲ 善光号

(明治30年代(1897~1906)、写真提供:鉄道博物館)
初期の高崎線で活躍した機関車です。イギリス製で、川口の善光寺付近で陸揚げされたことから「善光」号とよばれました。



▲ 鐵道線路図 (明治前期、郵政博物館蔵)

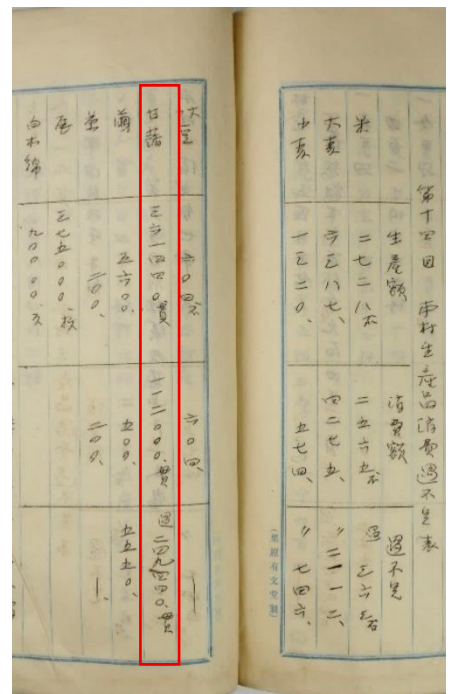


▲ 客車略圖 (明治39年(1906)、郵政博物館蔵)

THE

事の発端は、サツマイモの利益に目を付けた鴻巣宿の八百屋集団が問屋仲間を結成し、これまで行われていた自由な売買を一手に握ろうと画策したことに始まります。その内容は、相場よりもサツマイモを安く仕入れるといった、生産者側に不利なもので、到底受け入れられるものではありませんでした。そこで生産者側は、問屋取立に反対の意見を示し訴訟を起こします。結果として両者の間に仲裁が入り、鴻巣宿八百屋の問屋仲間結成の動きは封じられ、従来通りの自由な売買を行うことが約束されました。

ところが、桶川停車場駅長は貨物車両の供給をせず、むしろ妨害するような行動をとり、甘藷商人らは大いに憤慨しました。結局サツマイモがどのように取り扱われたのかは不明です。



(明治44年(1911)、鉄道博物館蔵)

蒲川駅は、加納村・川田谷村をはじめ、大石村・上平村(現在の北上尾市大石地区・上平地区)や石戸村(現在の北本市西部)からも貨物が運び込まれており、とりわけ甘藷の取扱い量が群を抜いています。

(明治45年(1912)、桶川市歴史民俗資料館蔵)

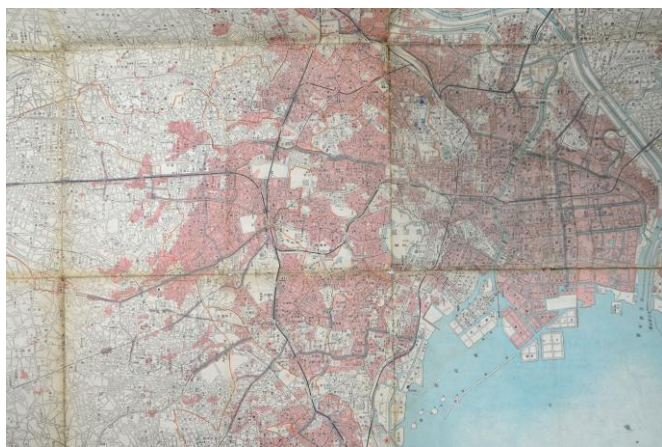
4

4 戦時下の桶川駅

昭和12年(1937)の盧溝橋事件^{ろこうきょう}を機に、日本は第二次世界大戦の渦中へと進んでいきます。昭和16年(1941)6月25日には、鴻巣国民学校で徴兵検査が行われ、甲種合格した人を中心に、桶川市域の人びとも戦地へ赴くことになりました。その際、徴兵された人は「祝入営 ○○○○君」といった幟旗^{のぼりはた}を先頭に、集合場所の桶川駅まで歩いて向かいました。何人か同時に出征する日もあったようで、そうした日には多くの人々が駅に集まり、出征する人を見送りました。

第二次世界大戦末期の昭和19年(1944)には、現在の蓮田市高虫^{はすだ たかむし}に所在する妙楽寺^{みょうらくじ}が、東京都品川区にあった戸越保育所^{とごし}などの疎開先となりました。保育士と園児たちは桶川駅から約7kmの道のりを歩いて妙楽寺へ向かいました。この出来事は 久保つぎこ の小説『君たちは忘れない 疎開保育園物語』にまとめられており、平成31年(2019)には「あの日のオルガン」として映画化されています。このほか、下日出谷地区の知足院などが学童疎開を受け入れました。

また、昭和12年に川田谷地区^{かわたや}に開設された熊谷陸軍飛行学校桶川分教場では、終戦直前の昭和20年(1945)に、第七九振武隊^{しんぶ}が特別攻撃の訓練をしていました。その隊員である田中富太郎氏^{たなかとみたろう}の兄である茂氏^{しげる}は、群馬県^{なかのじょう}の中之条駅から桶川駅まで鉄道で移動していますが、通常2時間20分のところ、4時間以上かかっています。昭和20年に入ると、列車を標的にした機銃掃射^{きじゅうそうしゃ}が頻発し、中央本線では多数の死傷者が出ました(湯の花トンネル列車銃撃事件^{い はな})。列車の大幅な遅延は、アメリカ軍による機銃掃射を避けるために、運転再開と見合わせを繰り返した結果である可能性があります。



▲ 戦災焼失区域表示帝都近傍図

(昭和20年(1945)、桶川市歴史民俗資料館蔵)

東京大空襲の被害状況を示した地図です。映画「あの日のオルガン」に登場する戸越保育所(荏原区、現在の品川区)周辺も、一面が「焼失」を示す赤色で示されているため、桶川駅経由で妙楽寺(現在の蓮田市高虫)まで疎開してこなければ、ほぼ全員命を落としていたかもしれません。



◀ 第二次世界大戦中の駅員制服

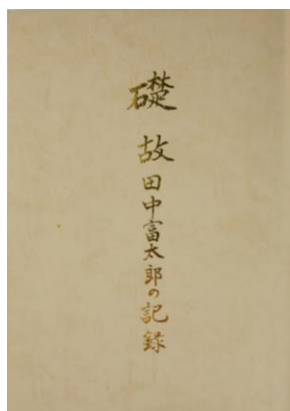
(昭和18年(1943)、
鉄道博物館蔵)

カーキ色の、いわゆる「国民服」です。当時、金属は武器の材料に優先的に利用されていたため、ボタンは木製です。ボタンには鉄道局のマークがあしらわれており、戦時中においても細部へのこだわりが意識されていたことが分かります。



▲ 現在の妙楽寺と疎開保育園の碑

(令和7年(2025)、桶川市歴史民俗資料館撮影)



◀ 『礎 故田中富太郎の記録』
(昭和59年(1984)、個人蔵)

田中富太郎氏は、昭和18年(1943)熊谷陸軍飛行学校に入学し、桶川分教場で飛行訓練を重ねました。その後、沖縄戦に航空兵として参加し、昭和20年(1945)4月16日に戦死しました。

この資料には、富太郎氏の兄である茂氏が中之条駅から桶川駅まで列車で移動したという記録があり、午後3時頃出発し、午後7時頃到着しています。

5 「工業都市」桶川の成立と桶川駅

昭和15年(1940)、桶川駅の西側に広がっていた畑に、^{みつせいきこうぎょう}三井精機工業株式会社桶川製作所が設けられます。この工場では、主に精密測定機械や工作機器を生産していました。工場内には引込線が敷かれ、製品を直接出荷していました。戦時中には「皇国一八八八工場」と称され、軍需工場として航空機の部品などを製造していました。第二次世界大戦末期の昭和19年(1944)には^{みつびしこうぎょう}三菱^{さんきょうりかがく}鉱業株式会社(現在の三菱マテリアル株式会社)が桶川に工場疎開してきます。戦時中は軍需鋼材を生産していました。これらの工場の用地として桶川の地が選ばれたのは、東京方面へのアクセスのしやすさと、駅周辺に広大な台地が広がっていたためと考えられます。

戦後もこのふたつの工場は操業を続け、三井精機工業はオート三輪自動車「オリエント号」を製造し、三菱鉱業株式会社は特殊合金を製造しました。

昭和30年代(1950年代)から50年代(1970年代)にかけての高度経済成長期には、桶川駅約1km圏内に、多くの工場がつけられました。例えば、研磨剤などを手掛ける^{なかがわせいいたいかこう}三共理化学株式会社(泉二丁目。昭和33年)や、レジ袋などを製造する中川製袋化工株式会社(朝日一丁目。昭和36年)、家電を製造していた^{ひたちねつきぐ}日立熱器具株式会社(泉二丁目。昭和35年)などです。これらの工場は、雇用の創出や工員たちの消費活動による経済の好循環を生み出し、高度経済成長期における桶川市域の経済的発展に大きく寄与しました。そして、桶川駅は工業製品およびその原材料の搬出入拠点として、また工員とその家族、工場の関係者などでにぎわっていた駅周辺の商店街の玄関口として機能していました。



◀ 桶川駅周辺航空写真

(昭和48年(1973)、桶川市蔵)

駅西側に三井精機の工場があり、そこに向かって引込線が伸びています。現在も一部で引込線の痕跡が残されています。



▲ 引込線の痕跡

(令和7年(2025)、桶川市歴史民俗資料館撮影)

桶川駅3番線ホームから西側を撮影した写真です。三角形の土地が残されています。



(左)オリエント号チラシ

昭和31年(1956)

桶川市歴史民俗資料館蔵

(右)オリエント号生産風景

昭和32年(1957)

写真提供: 埼玉県立文書館

6 「住まいの玄関口」桶川駅

昭和56(1981)の三井精機工業株式会社の移転後、桶川駅の西側には約15万坪(東京ドーム約10個分)という広大な空間が生まれました。桶川市はこの土地を対象として、区画整理事業を実施しました。区画整理事業の目的は①駅西口の新設②集合住宅の建設③商業施設の建設の3点です。

①について、三井精機工業移転前までは、桶川駅は東口しかなく、高崎線西側の住民は^{こせんきょう}跨線橋を渡って東口へ行く必要がありました。そのため、新たに西口を新設し、さらに駅を橋上化して改札口を東口と西口の中間に当たる位置に移設しました。これにより、跨線橋を渡る必要がなくなり、高崎線西側に住む人々が駅を使いやすくなりました。

②について、高度経済成長期を経て、桶川市域において東京のベッドタウン化が進んだため、住宅の供給が急務となりました。この波を受けて、昭和59年(1984年)には、地上5階建て13棟、計356戸の大規模な集合住宅「パークタウン若宮」が竣工しました。そして、良好な住環境を創出するために、駅西口公園が整備されました。

③について、駅直結型の商業施設として昭和63年(1988)に桶川マインが開業します。これにより、パークタウン若宮をはじめ、駅西口周辺に住む人々の買い物の利便性が高まりました。

駅西口の再開発と時を同じくして、駅周辺においても区画整理事業が進んでいき、桶川市の宅地としての価値が高まっていきました。その中で、駅付近に多数あった工場は徐々に姿を消していき、現在では泉二丁目周辺に残るのみとなります。桶川駅は、工業製品の出荷拠点としての役割から、住まいの玄関口としての役割を果たすようになりました。



▲ 橋上駅舎完成前の駅東口
(昭和48年(1973)、桶川市蔵)



▲ 桶川駅橋上化工事施工風景
(昭和57年(1982)、桶川市歴史民俗資料館蔵)

公団の賃貸住宅

昭和60年 第5回
住宅・都市整備公団新築賃貸住宅
入居者募集のご案内

埼玉県桶川市 桶川駅前
パークタウン 若宮〈第1次〉
●募集戸数3LDK：105戸

歩いて2分の駅前タウン
10分以内で暮らせる3LDK

パークタウン若宮
現地案内所

現地モデルルーム公開 期間：昭和60年2月9日土～2月22日金
時間：午前10時～午後4時
3LDK・11号～13号棟 10号棟・12号棟
3LDK・7号～10号棟 10号棟・12号棟
3LDK・9号～11号棟 10号棟・12号棟

申込期間/昭和60年2月9日(土)～2月22日(金)
(申込書の申込用紙を提出し、必ず照会を申し込まないでください。)

住宅・都市整備公団 住宅募集センター
(旧・日本住宅公団)

▲ パークタウン若宮 チラシ
(昭和60年(1985)、チラシ提供：UR 都市機構)

7 鉄道がもたらしたもの① 地域の分断

高崎線の開通により、遠隔地への移動が容易になった一方、足元では地域の分断という現象も発生しました。その最も分かりやすい例が町谷村です。高崎線は町谷村のほぼ中央を貫いたため、高崎線を境に東と西に分けられる形となりました。町谷村は明治23年(1890)に桶川宿・上日出谷村・下日出谷村と合併して桶川町となり、昭和45年(1970)に桶川市となったのち、市はおおよそ旧町谷村域を対象として昭和後期から平成初期にかけて区画整理事業を実施します。その結果、高崎線から東側に「神明」、西側に「若宮」と「朝日」という地区が誕生しました。旧町谷村域は区画整理事業を経て、高崎線の東側と西側で完全に別個の地区となったのです。

8 鉄道がもたらしたもの② 駅周辺への人口集中

江戸時代まで、道路(人馬)による物流のほか、河川を用いた物流(舟運)も盛んでした。舟運は、重量のある荷物を大量に運ぶことができるため、米などの穀物や塩、材木などの輸送に適していました。

外秩父山地の甲武信ヶ岳に源を発し、東京湾に流れ込む荒川においても舟運が盛んで、川田谷地区北部の荒川沿いには太郎衛門河岸とよばれる船着場が設けられ、玄関口として機能していました。太郎衛門河岸を拠点に舟運を営んでいた中村家は「八幡丸」という長さ25m、幅5mの帆掛け舟(高瀬舟)を所有し、江戸浅草との間を往復していました。また、太郎衛門河岸は物資の出入り口としてだけでなく、文化の窓口としての役割も果たしていました。現在も市内で継承されている「下日出谷の囃子」(市指定無形民俗文化財)は江戸神田囃子小村井流で、川田谷地区から伝えられたものです。

鉄道開通後、特に明治時代後期以降になると、人流・物流が鉄道に集約されます。その結果、舟運は徐々にその役目を終え、桶川市域の玄関口は桶川駅のみとなりました。それとともに、人口の流入は桶川駅周辺に集中するようになります。

戦後、昭和40年代から50年代(1960年代から70年代)の高度経済成長期には、桶川市域は東京方面へのアクセスのしやすさから、ベッドタウンとしての側面が強まり、桶川駅周辺を中心にスプロール化(都市が秩序なく広がる現象)の懸念が生じました。そこで市は、区画整理事業を実施し、乱開発の防止と新たな住民を受け入れるための体制を整えました。

明治時代に人・モノの新たな出入り口として誕生した「駅」ですが、140年の時の流れの中で、街の姿をも変える力を持つ存在となったのです。



▲ 朝日土地区画整理事業施工風景
(昭和52年(1977)、桶川市蔵)



▲ 下日出谷土地区画整理事業地内風景(県道12号線)
(平成10年(1998)、桶川市蔵)

9 鉄道がもたらしたもの③ 高崎線不通時の「陸の孤島」化

高崎線は、平成13年(2001)に湘南新宿ラインが開業したことにより、東京副都心エリア(池袋・新宿・渋谷など)へ、平成27年(2015)には上野東京ラインが開業し、東京都心エリア(東京・新橋・品川など)へ乗り換えなしでアクセスできるようになりました。

湘南新宿ライン・上野東京ラインの開業により、都内各駅へのアクセスが格段に向上したものの、他路線における事故などの影響を受けやすくなりました。例えば、湘南新宿ラインは貨物や埼京線と線路を共用しており、上野東京ラインは常磐線や宇都宮線に直通する列車も走っています。いずれかの路線で不具合が生じた場合に、高崎線もその影響を受けます。そして、湘南新宿ラインや上野東京ラインを経由して高崎線の営業列車のほとんどが東海道線に直通しているため、高崎線の運行は東海道線の状況に大きく左右されるようになりました。

また、桶川駅は、乗り入れ路線が高崎線のみのため、高崎線が不通になると、埼玉新都市交通ニューシャトルの内宿駅に近い市東部の倉田地区を除いて、桶川市域はいわば「陸の孤島」と化します。路線バスで他路線の駅へ行く場合、桶川駅から本川越駅(西武新宿線)・川越駅(川越線・東武東上線)まで1時間を要します。また、桶川駅と内宿駅を結ぶ路線バスも、おおよそ1時間に1本です。このような事情から、高崎線が不通になった場合、周辺道路もかなり混雑します。そのため、高崎線のバックアップとなるような交通手段の検討も必要です。

上尾市の場合は、上尾駅東口と大宮駅東口、平方(上尾市西部)と大宮駅西口とを結ぶ路線バスが運行しています。

10 桶川駅のこれから

令和7年(2025)は、桶川駅開業140周年の節目にあたります。この140年間、桶川駅は、時代とともにその役割を変えながら桶川の人びとと共に歩んできました。

明治時代から戦前にかけては、サツマイモなどの農産物の出荷拠点として。戦時中は出征する兵士の出発点や学童疎開の窓口として。戦後の高度経済成長期には工場で使われる原材料や生産された工業製品の搬出入口として。市域の宅地化が進んだ昭和後期から現在にかけては住まいの玄関口として。目まぐるしく変化する社会情勢の中で、人びとが駅に求めたもの、駅が人びとにもたらしたものも、移り変わっていきました。

それでは、桶川駅の役割は、今後どのように変化していくのでしょうか。

桶川市では、令和6年(2024)に「桶川版スーパーシティ:コンパクト・プラス・ネットワーク」というまちづくり計画を策定しました。これは、市域を5つの圏域(川田谷地区・日出谷地区・既成市街地・坂田地区・加納地区)に分け、それぞれに拠点を配置し、その拠点間を公共交通ネットワークなどでつなぐことで、「歩いて暮らせるまちづくり」を進めるものです。これにより、桶川市全体の街の構造が変わっていくことが想定されます。そして、まちづくり計画の中で、都市拠点として位置づけられているのが、桶川駅です。駅東口では、駅前広場および駅東口通り線の整備が進められており、桶川駅のターミナル機能が拡充され、地域・広域交通の結節点としての役割を果たすようになると考えられます。

桶川駅は今後も、桶川に住む人びとや、周辺に立地する企業・学校に通う人びとの暮らしに寄り添う存在であり続けることでしょう。

【謝辞】

本企画展示及び図録の刊行にあたっては、下記の方々から御協力を賜りました。記して感謝の意を表します。

(敬称略、個人・機関別五十音順)

秋山 賢、荒井 理文、五十嵐 健一、岩田 好則、大島 登志彦、億岐家、折原 和彦、菊池 牧子、栗原 茂、
関根 真、府川 和子、府川 正男、八澤 陽菜

隠岐の島町教育委員会、川越市教育委員会、東日本鉄道文化財団鉄道博物館、国土交通省荒川下流河川事務所、
埼玉県立文書館、所沢市教育委員会、UR 都市機構、東日本旅客鉄道高崎支社、マンシーズエンターテインメント、
郵政博物館資料センター

【引用・参考文献】※編著者名五十音順

近江 俊秀 2014 『日本の古代道路』 KADOKAWA

老川 慶喜 2011 『埼玉鉄道物語』 日本経済評論社

桶川市 1990 『桶川市史 通史編』

木本 雅康 2018 『日本古代の駅路と伝路』 同成社

川越市立博物館 2015 『古代入間郡の役所と道』 同館

国土交通省荒川下流河川事務所 2011 『荒川放水路変遷誌』 同事務所

埼玉県立さきたま資料館 1987 『荒川の水運』 埼玉県教育委員会

埼玉県立博物館 1999 『さいたまの鉄道』 同館

埼玉県立文書館 1991 『鉄道素描 近代埼玉の軌跡』 同館

埼玉県立文書館 2009 『近代をひらく鉄道 記録が伝える近代 ―埼玉県行政文書という世界―』 同館

埼玉新聞 2003 『開業120周年 高崎線物語』 東日本旅客鉄道

佐藤美弥 2020 「日本鉄道会社線大宮停車場の設置はいつ決まったか」『埼玉県立文書館紀要』第33号、pp.55-68
埼玉県立文書館

鈴木 靖民ほか編 2011 『古代東アジアの道路と交通』 勉誠出版

鉄道博物館 2015 『OH!MIYA HISTORY』 同館

鉄道博物館 2018 『NIPPON 鉄道の夜明け』 同館

鉄道博物館 2022 『鉄道の作った日本の旅150年』 同館

鉄道博物館 2023 『鉄道と制服』 同館

鉄道博物館 2024 『Lの時代 国鉄特急、大集合!』 同館



現代の桶川駅西口

- 1 本書は、令和7年7月26日（土）から9月28日（日）まで開催する、桶川駅開業140周年記念企画展示「駅できた、街できたー中山道の驛から鉄道の駅へー」の展示図録です。
- 2 本展示及び図録は桶川市歴史民俗資料館の飯塚 真人が企画・構成し、林 かおるが補佐しました。
- 3 資料の展示順序と図録の掲載順序は異なります。また、図録に掲載していない展示資料・展示していない図録掲載資料もあります。
- 4 展示資料及び図録掲載資料の無断転載はおやめください。

桶川駅開業140周年記念企画展示図録
「駅できた、街できたー中山道の驛から鉄道の駅へー」

発行日 令和7年7月26日
編集・発行 桶川市歴史民俗資料館
〒363-0027
埼玉県桶川市川田谷 4405-4
(桶川市川田谷生涯学習センター内)
☎ 048-786-4030
印刷 桶川市歴史民俗資料館