

2019 年度埼玉県高等学校社会科教育研究会

地理部会第 2 学期研究会（臨地研究）資料

2019 年 11 月 14 日(木)

担当 北部地区

目次	ページ
日程・コース	1
東武熊谷線	2
中島飛行機	7
赤岩渡船	10
荻野吟子とゆかりの地	12

日程・コース

- 8:15～ 8:30 受付（熊谷駅南口ロータリー）
- 9:00～ 9:20 熊谷市妻沼中央公民館・ディーゼルカー見学
- 9:40～10:30 赤岩渡船・光恩寺見学
- 11:00～12:50 大泉町の多文化共生の取り組みについて（ブラジル人コミュニティ見学・自由昼食含む）、
※大泉町観光協会職員の案内・説明
- 13:15～15:15 味の素冷凍食品株式会社関東工場見学
- 15:30～16:30 Vilmilk チーズ工房見学及び説明
- 17:00 解散（熊谷駅南口ロータリー）

東武熊谷線(出典: フリー百科事典『ウィキペディア (Wikipedia)』より抜粋)

熊谷線



概要	
現況	廃止
起終点	起点：熊谷駅
	終点：妻沼駅
駅数	4駅
運営	
開業	1943年12月5日 (1943-12-05)
廃止	1983年6月1日 (1983-6-1)
所有者	東武鉄道
使用車両	運転・車両の節を参照
路線諸元	
路線総延長	10.1 km (6.3 mi)
軌間	1,067 mm (3 ft 6 in)
電化	全線非電化

熊谷線で使用されていたキハ 2000 形
(熊谷市立妻沼展示館の保存車キハ 2002)

熊谷線（くまがやせん）は、埼玉県熊谷市の熊谷駅から大里郡妻沼町（現・熊谷市）の妻沼駅までを結んでいた東武鉄道の鉄道路線。地元では妻沼線（めぬません）とも呼ばれていた。

概要

もともと軍の命令で建設された路線で、第二次世界大戦末期に、群馬県太田市の中島飛行機（現・SUBARU）への要員・資材輸送を目的として、熊谷駅 - 東武小泉線の西小泉駅間の建設が計画され、第一期工事区間として 1943 年（昭和 18 年）12 月 5 日に熊谷駅 - 妻沼駅間が開業した。なお、免許は東小泉駅（起点） - 熊谷駅間となっている。建設には、上熊谷駅付近の高崎線と秩父鉄道秩父本線の分岐部の三角地帯に転車台などの作業基地をおいた。秩父鉄道の大麻生付近の貨物線で荒川から土砂を採取し、秩父鉄道のダイヤを縫いながら 7 分で石原付近の盛土部へ輸送した。そのため、熊谷線の盛土部は荒川の河川部と同じ礫を含んだ砂地であり、周囲の地質とは異なっていた。高崎線の立体交差

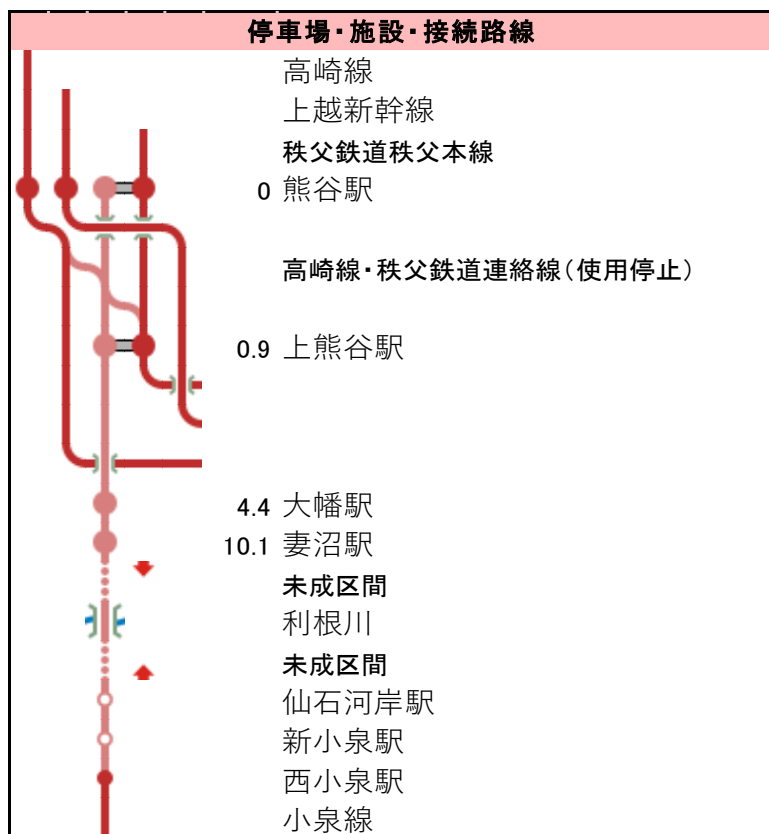
は、幹線として日夜運行量の多い高崎線の邪魔にならないように、土を盛るのは微妙な調整のいる難工事であった。また、三交代制の突貫工事であったにもかかわらず、死者は一人も出なかった。

熊谷市石原付近（上熊谷駅・石原駅中間地点のやや石原駅寄り、かつての熊谷線と秩父鉄道の分岐点）で秩父鉄道をオーバークロスして秩父鉄道の南側に平行して建設、熊谷駅南側に熊谷線のホームを設置する予定であったが、そのための盛土を構築する時間はないため秩父鉄道の複線化用地と熊谷駅ホームを借用し、熊谷駅・上熊谷駅・熊谷市石原付近を仮線として開通した。この際に、利根川への架橋（第二期工事）が完成したとき、または秩父鉄道が複線化するときにこれを返還するとした協定が結ばれた。

戦時中の資材不足のため、熊谷線を建設する目的で東武日光線合戦場駅以北を単線化し、その際に発生したレール等を使用した。第二期工期部である利根川の橋梁部は総径間距離 877.720m、中央部を東北本線岩沼駅構内に貯蓄してあった阿武隈川橋梁の架け替えにより発生した径間 64.05m のトラス橋 4 連と、大阪城東線淀川橋梁から発生した径間 48.42m のトラス橋 2 連を国鉄より払い下げを受け、河川敷部は橋脚中心間 23.070m 17 連は日光線小倉川橋梁、橋脚中心間 19.920m 6 連は日光線黒川橋梁、橋脚・橋台間 12.930m は日光線（橋梁名不明）のもので、いずれも日光線単線化によって捻出した上路式ガーダー橋（桁橋の一種）で架橋する予定であった。これにより、利根川橋梁予定地には 29 脚もの橋脚（ピア）のみが林立することになった。

軍事路線であったため、ほぼ一直線に邑楽郡大泉町を目指すルートとなっている。住民の生活路線として建設されたものではなかったため、沿線の集落、交通を考慮したルートではなかった。中奈良付近の 埼玉県道 341 号太田熊谷線（かつての国道 407 号）との交差部は盛土による立体交差の予定であったが、急を要するため平面交差とされた。これも利根川への架橋が完成したときには立体交差とするとして、当局より平面交差（踏切設置）の許可を得た。

しかし、第二期工事区間である新小泉駅・妻沼駅間開通前に終戦を迎え、戦後、治水上の都合から工事の中断は直にはできず、利根川を渡る橋梁の橋脚部分が完成するまで行い終了した。そのため、利根川を挟んで南北に分断された形で営業を行うことになった。



その南側が熊谷線である。なお、橋脚は 1979 年（昭和 54 年）に撤去されたが、堤内の 1 脚のみが群馬県側に残っている。



未成線上に今も残る橋脚（群馬県大泉町）。

東小泉駅・熊谷市石原付近まで複線化用地があったが、急を要するため一部の路盤は単線分しかなく、残った用地での耕作は事実上黙認され、熊谷市、妻沼町の台帳に登録されていない幻の耕地ということになり、戦後の食糧難時にそこで収穫された物はヤミ食料として出回ったといわれ、熊谷線はヤミ食料の買い出しで大変混雑した。今でも水田の中にある杭までが東武鉄道の所有地である。

戦後、さらに熊谷駅から南下し、東武東上線東松山駅までの延長も検討されていた。

なお、沿線自治体からは「橋梁を完成させ全線開通」の要望はあった。東武鉄道は、詳細な調査を行う前の 1969 年に東武鉄道妻沼・大泉線建設の意向を表明したが、その後単独施行は困難とし新会社設立案を研究、1972 年に関連地方団体の出資による新会社案を提案、1973 年に熊谷線貫通の建設費は苦にならないがその後の運営が問題とし、新会社案による全通がのまれないのであれば 1974 年 9 月 7 日に失効する未成線部分の更新申請を行わないと沿線自治体に通達。しかし地元関係者からの同意を得られず、結果東武鉄道は免許を失効させることになった。

開通以来赤字続きだったこともあり、廃線の話は幾度となく東武鉄道と沿線自治体の間で話し合われ、1983 年（昭和 58 年）6 月 1 日に廃線となった。

廃線のおもな理由は

- ・ 営業係数が 500 を超えており、年間 2 億円余りの赤字であること。また、さらに投資を行っても改善する見込みが得られないこと。
- ・ 熊谷線が東武鉄道に残った最後の非電化の旅客線であり、熊谷線のためだけに気動車の運用・保守・点検を行うのは高コストであること。
- ・ 上越新幹線開業に合わせた熊谷駅の橋上駅化の際に、かねてからの熊谷市の要望であった、熊谷駅南口開設のための自由通路が秩父鉄道の敷地を通るため承諾が必要になった。秩父鉄道側は熊谷線にホームの一角を貸しているために、秩父・寄居方面と羽生方面との列車交換ができず、複線化もできなかった。よって承諾する際には、熊谷線が借用している施設を複線化のために返還するように求めた。

そのため、南口開設の際には、熊谷線は熊谷市石原付近で秩父鉄道をオーバークロスするとしたかつての協定を守るため莫大な資金が必要になったが、赤字路線である熊谷線に

東武鉄道が資金を投入することはできないため、最後まで熊谷線廃止に反対していた熊谷市は南口開設か熊谷線継続か二者択一を迫られ、ジレンマに陥った。結果として、熊谷市は南口の開設、熊谷線の廃止を選んだ。

また遠因としては、当時、妻沼ニュータウンの開発で東武が用地買収に失敗したため、未取得地が点在して大規模な開発がいまだできない状態であり、妻沼町の人口の伸びが予想よりも鈍く、輸送人員が伸びなかったことなどがある。

熊谷線が廃止されたため、東武鉄道から東武本線系および東武東上線系のいずれにも属していない独立した路線が消滅した。

運転・車両

開通当初は館林機関区所属の蒸気機関車 B2 型 27・28 号機牽引で運転されていた。熊谷駅・妻沼駅間は工員輸送しか行われず、資材輸送は行われなかった。日夜を問わずピストン輸送が行われ、妻沼駅から工場までの連絡は東武バスによって刀水橋を経由して行った。妻沼駅に着いた列車からバスへの乗り換えがうまくいかないと憲兵が飛んできたそうである。また熊谷線は米軍機による被害はいっさい出さなかったが、乗務員は乗客を守るために米軍機を見つけると木立の陰に列車を停車させ隠すなどしていた。

終戦後は工員輸送も終わり、利用者の少ない熊谷線は本線よりも低質な石炭をまわされたため、高崎線とのオーバークロスで蒸気機関車の蒸気圧が上がらないために勾配を登るのが大変で低速運転となり「埼玉県立熊谷商業高等学校の生徒たちはあまりに遅いので列車を飛び降り、土手を下って学校に行ってしまった」という話も聞かれた。後にはやや改善したものの、その鈍足ぶり（熊谷・妻沼間 10.1 キロを 24 分）から、沿線乗客には揶揄混じりの「のろま線のカメ号」「カメ」と呼ばれていた。

1954 年（昭和 29 年）に旅客列車の無煙化を図り、3 両導入した東急車輛製の気動車キハ 2000 形は 17 分で走破し、またその姿から「特急カメ号」という呼び名で親しまれた。しかしその後「特急」の部分が取れてしまい、「カメ号」に戻った。

末期はほぼ毎時 1 本の運転であり、平日朝夕など混雑時はキハ 2000 形気動車 2 両編成、そのほかの閑散時は単行。大幡駅にあった交換設備も撤去され、全線 1 閉塞となっていた。終点妻沼駅には「杉戸機関区妻沼派出所」が置かれていた。

歴史

- ・ 1942 年（昭和 17 年）6 月 8 日 - 鉄道免許状下付（邑楽郡大川村・熊谷市 動力電気及蒸気）
- ・ 1943 年（昭和 18 年）12 月 5 日 - 熊谷 - 妻沼間開業
- ・ 1983 年（昭和 58 年）6 月 1 日 - 熊谷 - 妻沼間廃止

廃線後の状況

熊谷地区における東武鉄道本体の完全撤退

東武鉄道は熊谷線開業以前から、熊谷駅発着路線を中心に東武バスの路線バスを運行させており、熊谷線の代行バス（国道 407 号妻沼バイパス経由急行）も自らの手で運行させていた。しかし、モータリゼーションが進み、瞬く間に路線廃止・本数削減して行った。

1999 年には、廃線以前より運行している埼玉県道 341 号太田熊谷線経由で旧妻沼駅や太田駅・西小泉駅に向かう路線バスを子会社の朝日自動車に移管、翌年には急行バスに名を変えた代行バス（移管時に急行バスは、通常路線化）を同社に移管した。さらに翌 2001 年には、残りの路線を営業所ごと同じく子会社の国際ハイヤー（現・国際十王交通）に移管し、東武鉄道（本体）は熊谷地区から撤退している。

現在の熊谷地区 - 妻沼地区間の公共交通機関

旧妻沼町（2005 年 10 月 1 日に熊谷市と合併）中心部・熊谷駅間には、前述の通り以前の鉄道代行バスであった朝日自動車の妻沼バイパス経由および、埼玉県道 341 号太田熊谷線経由で旧妻沼駅方面に向かう路線バス、熊谷市のコミュニティバスのゆうゆうバスグライダー号がある。

なお 1990 年代からは、西小泉駅からかつての仙石河岸線・熊谷線のルートに沿う形で、熊谷駅を経て東松山市方面への鉄道路線を敷設する「埼群新線」の構想が提唱されたが、採算性の見込みはないことなどから、自治体での議論は消極化している。その後市民団体による運動も行われていた。その後も 2016 年 6 月熊谷市議会での「森林埼群軌道新線の基礎調査に関する請願」が満場一致で可決されるなどはしている（熊谷市議会公式サイトの記事を検索して確認可能）が、具体化への道筋は立っていない。

線路跡地

廃線跡に関しては、東武鉄道所有のままであるが、熊谷市が全区間（秩父鉄道供用区間を除く）を借り受けており、

- ・ 高崎線・秩父鉄道との分岐部から大原地区（第二北大通りとの交点）までが遊歩道（緑道）「かめのみち」
- ・ 大原地区から柿沼地区までが市道として供用
- ・ 柿沼地区内国道 17 号熊谷バイパス高架下付近までは市道としての準備工事（歩道部のみ整備）がされているが開通は未定
- ・ 熊谷バイパス以北・奈良地区（埼玉県道 341 号太田熊谷線との交点）までは、畦道となっており、農耕車のみ通行可（との市名義の看板が道路との交差点に掲示されている）。

- ・ 奈良地区（埼玉県道 341 号太田熊谷線との交点）から旧妻沼駅の先（利根川堤防）までが市道（旧妻沼町が開通させた町道）として供用

となっている。

また、秩父鉄道併用区間の線路は、現在も東武鉄道管理（所有権は秩父鉄道）ということになっている。熊谷線として使用されていた線路は現在、高崎線・秩父鉄道連絡線付近までを秩父鉄道熊谷駅構内の上り線として利用されているほかは、複線として利用されていない。同区間内に設置されている上熊谷駅は駅舎側にホームがなく、構内踏切を渡って片側（旧熊谷線ホーム）がフェンスで閉鎖された島式ホームに渡るという複線を単線化した構造となっている。また、同区間には線路が残されているが、踏切の部分はアスファルトで埋められている。



秩父鉄道併用区間に残された旧熊谷線の線路。



高崎線・秩父鉄道の分岐部から大原地区までの「かめのみち」。



「かめのみち」内のキハ 2000 形を模した建造物。



中奈良地区より妻沼方面を望む。

参考文献

- ・ 熊谷市立図書館美術、郷土係（編著）『写真に見る東武熊谷線』熊谷市市立図書館、1992 年。
- ・ 今尾恵介（監修）『日本鉄道旅行地図帳 - 全線・全駅・全廃線』3 関東 1、新潮社、2008 年。ISBN 978-4-10-790021-0。

中島飛行機(出典: フリー百科事典『ウィキペディア(Wikipedia)』より抜粋)

中島飛行機株式会社（なかじまひこうきかぶしがいいしゃ）は、1917年（大正6年）から1945年（昭和20年）まで存在した日本の航空機・航空エンジンメーカー。通称は中島（なかじま）。創業者は中島知久平。

エンジンや機体の開発を独自に行う能力と、自社での一貫生産を可能とする高い技術力を備え、第二次世界大戦終戦までは東洋最大、世界有数の航空機メーカーであった。

太平洋戦争（大東亜戦争）末期の日本本土空襲においては主要攻撃目標とされ、多くの工場は戦略爆撃で破壊され、さらに壊滅を免れるための疎開作業で生産は停滞した。

1945年（昭和20年）4月1日には第一軍需工場となり、事実上の国営企業となり敗戦を迎える（中島飛行機自体は営業休止しつつ存続）。敗戦までに中島は計 29,925 機の航空機を生産した。

戦後はGHQによって航空機の生産はもとより研究も禁止され、また軍需産業に進出できないよう12社に解体された。中島の後身である富士重工業（現社名・SUBARU）はかつての航空機技術者ともども自動車産業に進出（スバル）、さらに1950年代には念願の航空機産業に参入している（富士重工業#航空宇宙部門）。富士重工業はその創立を

「1953年（昭和28年）7月15日」とする一方で、創業は「中島知久平」が「飛行機研究所」を設けた「1917年（大正6年）5月」としている。

解体後12社の沿革

中島飛行機から解体された会社は多くが現在でも存続しており、

- ・ SUBARU（旧・富士重工業） 以下の会社が共同で設立し、後に合併して出来た。
 - 東京富士産業（本社→）
 - 富士工業（中島飛行機太田製作所と武蔵野製作所→）
 - 富士自動車工業（中島飛行機伊勢崎製作所→）
 - 大宮富士工業（中島飛行機大宮製作所→）
 - 宇都宮車両（中島飛行機宇都宮製作所→）
- ・ THK リズム（中島飛行機浜松製作所→富士精密工業→プリンス自動車工業→分離独立・リズムフレンド製造→リズム自動車部品製造→リズム→THK リズム、THK 子会社）
- ・ 富士機械（中島飛行機前橋工場→富士機器→富士機械、富士重工子会社）
- ・ 輸送機工業（中島飛行機半田製作所→愛知富士産業→輸送機工業、富士重工子会社）
- ・ マキタ（中島飛行機三島製作所→富士機械工業→富士発動機→富士ロビン→マキタ沼津→）

- ・ GKN ドライブシャフトテクノロジー（中島飛行機栃木工場→栃木富士産業→GKN ドライブシャフトテクノロジー、日産関連会社→GKN 日本人）
- ・ イワフジ工業（中島飛行機黒沢尻工場→岩手富士産業→イワフジ工業、新明和工業子会社）

がある。

最終的に日産自動車へ吸収された富士精密工業（中島飛行機東京工場→富士精密工業→（旧立川飛行機出身者によるプリンス自動車工業と合併）→プリンス自動車工業→吸収合併・日産自動車）は存続会社が日産自動車であるので、法律的には消滅している。

富士重工業は、1966 年（昭和 41 年）に東邦化学株式会社と合併し、存続会社を東邦化学株式会社とした。この存続会社の東邦化学株式会社は 1965 年に商号を富士重工業株式会社と改めた上で合併しているため、一貫して継続した同一名称ではあるが、法律的には従来の富士重工業は 1965 年に一旦消滅している。これは株式額面金額変更が目的の事務的なものである。

赤岩渡船(葛和田の渡し)

1. 「渡し」とは（出口ら(2016)「和船を活かした河川観光舟運」より引用）

渡しとは川、湖水の対岸を結ぶ舟運をさす。現在稼働しているところは、全国で 32 箇所ほどある。通学や通勤等、地元生活者の足として、道路のかわりに運営されてきた。その存在が珍しくなった今日、舟で川を渡ることを楽しみに訪れる観光客も増えている。

2. 赤岩渡船の概要

赤岩渡船とは、利根川を横断する形で埼玉県熊谷葛和田―群馬県千代田町赤岩を結ぶ船のことである。赤岩渡船という名称は、群馬県側の名称で、埼玉県側では「葛和田の渡し」とも呼ばれる。埼玉県道・群馬県道 83 号熊谷館林線の代替渡船となっているため、県道に指定されている（図 1）。利根川流域における渡船は「島村渡船（群馬県）」「小堀の渡し（茨城県）」があるが、県道に指定されているのは赤岩渡船のみである。県道指定となっているため、費用は無料となっている。

群馬県営となっており、その運営は千代田町に委託されている。利用者は年間 2 万人ほどで、地域住民のほか、観光客などが利用している。利用可能時間は夏季が午前 8 時半～18 時、冬季が午前 8 時半～17 時半となっている。1 日当たりの利用者が少ないため、定期便ではなく、船頭は群馬県側に待機しているの、埼玉県側から乗船する場合は、埼玉県側の河川敷に設置してある黄旗を掲げる必要がある。

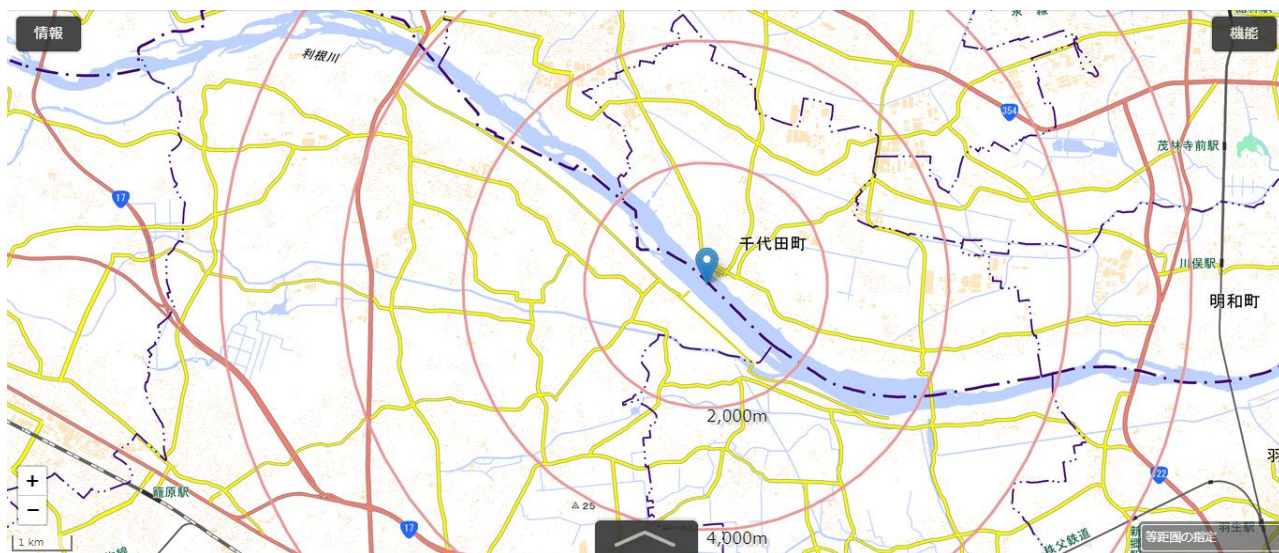


図 1. 赤岩渡船周辺図(地理院地図より)

3. 赤岩渡船の歴史（千代田町 HP より引用）

赤岩渡船の歴史は古く、戦国時代、上杉謙信の文献にも登場します。その後江戸時代には水運が発達し、利根川を利用して江戸や房総方面との交通が盛んにおこなわれました。

町内では赤岩のほか舞木、上五箇、上中森、下中森などの河岸と呼ばれる渡船場が栄えました。特に赤岩は水深もあり立地条件にも恵まれ、江戸からの大型船の終点という河川交通の要所として、坂東 16 渡津に数えられ繁栄に沸きました。

しかし、長かった繁栄も明治時代の中頃までで、その後は、鉄道等の交通機関が発達するにつれ急速に衰退し、渡船場としての機能だけ残りました。各地の渡船場も廃止の一途をたどりましたが、この赤岩渡船は、この地域で残された数少ない河川交通手段として、人々に愛され、利用されて今に伝わっています。

大正 15 年県営、その後昭和 24 年から県委託事業として千代田町が管理運営を行っています。

4. 参考文献

(1)出口晶子.出口正登.「和船を活かした河川観光舟運」. 甲南大学紀要. 文学編.166 号. 193-212.2016-03-30.<http://doi.org/10.14990/00001805>

(2)千代田町 都市整備課土木管理係.”赤岩渡船”.千代田町.<https://www.town.chiyoda.gunma.jp/kensetsu/doboku/doboku002.html>(2019/10/29)

荻野吟子とゆかりの地

1. 荻野吟子

荻野吟子は、嘉永4年(1851年)に幡羅郡俵瀬村(現在の熊谷市俵瀬)で生まれた。

19歳のときに病気にかかり、大学東校(後の東京大学医学部)の附属病院に入院した。病状が回復し、同じ女性患者を励ます際、男性の医師に診察される羞恥と屈辱に共感し、女医の必要性を痛感した。女子高等師範学校(現在のお茶の水女子大学)を卒業した後、医学界の重鎮である石黒忠恵らの尽力により、私立の医学校である好寿院で学んだ。

しかし、当時の医師制度では、私立の医学校卒業生は政府の行う医術開業試験に合格しなければ正規の医師となることができなかった。それまで女性で医術開業試験を受けることができた者はおらず、荻野吟子はたびたび願書を却下された。それでも諦めることなく助手として実地の腕を磨き続け、石黒忠恵の助力も求めた結果、ついに女性の受験が認められることとなった。明治18年(1885年)、荻野吟子は試験に見事合格し、日本最初の公認女医となった。同年、本郷三組町(現在の文京区)に「産婦人科 荻野医院」を開業し、日本初の女医誕生は新聞や雑誌でも報道された。

2. 「熊谷市立荻野吟子記念館」と「光恩寺長屋門」

荻野吟子記念館は生家の跡地にあり、生家の長屋門を模した建築となっている。

実際の長屋門は、利根川を挟んだ群馬県千代田町の光恩寺に移築されている。移された時期は定かではないが、明治23年(1890年)の境内図にはすでに描かれており、それ以前であると推測される。一説によると、明治18年(1885年)に荻野家が長屋門を売りに出し、檀家の斡旋で光恩寺に移築されたそうである。葛和田の渡し(赤岩渡船)で結ばれた兩岸の地域は、今日でも親戚関係が多いなど、強いつながりがあるという。



図1 長屋門を模した荻野吟子記念館



図2 光恩寺に移築された長屋門

2019年秋に映画『一粒の麦 荻野吟子の生涯』が公開され、記念館や葛和田の渡し、光恩寺などがロケ地として使われている。

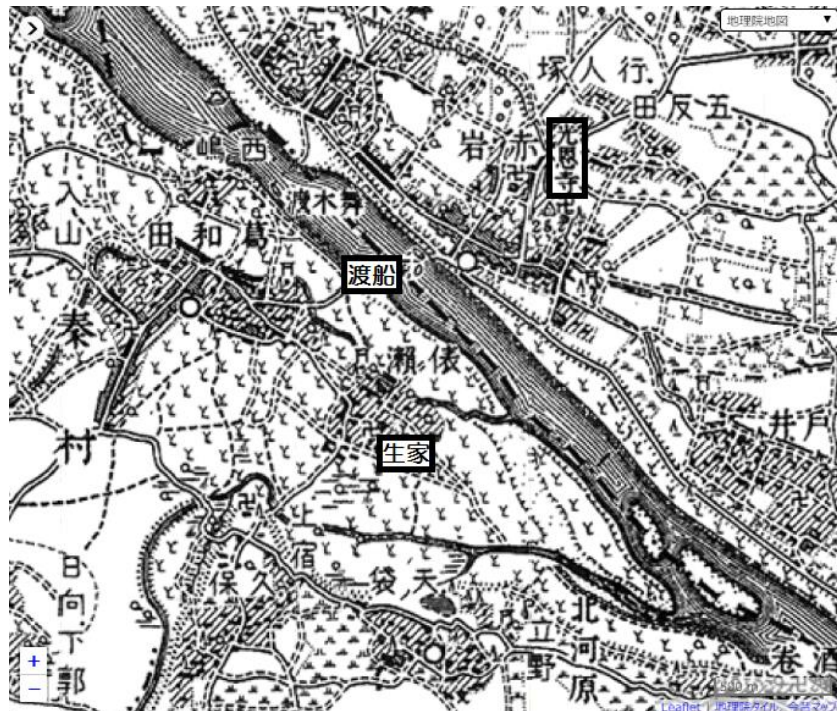


図3 「今昔マップ on the web」(<http://ktgis.net/kjmapw/>)より作成

上は明治 40 年測図、下は現在の地理院地図

〈参考文献〉

熊谷市 HP <https://www.city.kumagaya.lg.jp>

熊谷市立荻野吟子記念館 HP <http://oginoginkokinenkan.com>

ニッポン旅マガジン <https://tabi-mag.jp>

文責：栗原 健（本庄高校定時制 教諭）