

戦後復興への動き・復興から開発・人口増加へ—昭和から平成へ(1)—

太平洋戦争によって、多くの都市は空襲により一面の焼け野原となり、人々はバラック小屋で風雨をしのぎ、国民の生活は破壊されました。工業生産は落ち込み、海外からの兵士の復員や人々の引き揚げで人口は増加しましたが、逆に失業者が急増しました。昭和24年(1949)までの日本経済はインフレ、不況に苦しんでいましたが、昭和25年(1950)の朝鮮戦争で、米軍の特殊需要による特需景気がおこり息を吹き返し、工業生産は1950年代初めに戦前の水準まで回復しました。

昭和28年(1953)10月1日「町村合併促進法」が3年間の時限立法として施行され、後に「昭和の大合併」と呼ばれる合併ブームが全国で起こりました。昭和29年(1954)5月3日に、蓮田町・黒浜村・平野村の3町村が合併し、新しい『蓮田町』が誕生しました。その後、岩槻市大字川島、馬込の一部を編入するなどの、編入・分離を行いながら、昭和47年(1972)10月1日に市制を施行し、現在の『蓮田市』が誕生しました。その後は他の市町村との合併はなく、その範囲は現在まで変わりません。

戦後の埼玉県民の生活は、町中にはヤミ市が立ち、戦災孤児や失業者であふれ、極度の食糧難や生活物資の不足に悩まされました。また、食糧買い出し客で満員の八高線列車転覆事故やカスリン台風の襲来による大洪水などの混乱もおきました。前述した朝鮮戦争による特需景気で日本経済は回復し、経済成長を続けました。埼玉県には多くの人口が流入し、県南を中心に大型団地が建設され、また、工場が誘致されて農業県から工業県へと脱皮していきました。

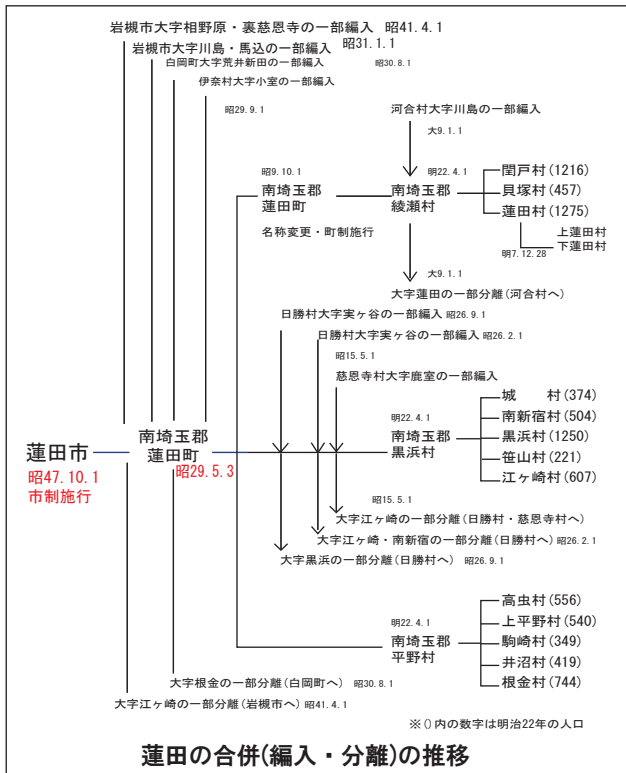
昭和30年代からの高度経済成長のなかで、安い土地と労働力を求めて商工業は地方に進出し、各地で大規模な住宅団地・工業団地・商業団地などが造成されました。また、地方においても、ハイテク産業や大型店舗・運輸業が進出し、第三次産業化が進行する時期をむかえました。大都市近郊の農

業は立地条件を活かして稲作中心から商品作物中心へと変貌しました。鉄道・道路交通網の整備や教育・文化の充実がなされる一方で、環境の悪化と公害、過密と過疎化など様々な問題も表面化してきた時代でもありました。

埼玉県の人口は、昭和20年(1945)には200万人、40年には301万人、50年には482万人、60年には586万人と急増しました。特に40年代の増加は、社会増は113万人で東京からの転入が7割近くを占めています。人口急増により、昭和31年(1956)の大宮・西本郷団地を皮切りに、日本住宅公団による賃貸方式の大規模団地が造成されました。工業団地も大宮・深谷・川越・狭山と造成されました。鉄道は東武東上線の複線化、京浜東北線の三複線化、武蔵野線開通などがあり、緑多い田園風景を都市的な景観に変えました。昭和48年(1973)の高崎線上尾事件は通勤難問題を象徴したできごとでした。

蓮田市でも昭和30年代後半に入ると、民間事業による団地造成が行われ始めました。規模は5ha未満の小規模な開発がほとんどでしたが、昭和40年代後半に入ると、椿山団地建設、蓮田市施工による南新宿土地区画整理が行われ、昭和50年代には日本住宅公団(現在の都市再生機構)が、蓮田駅東側の帝国ヒューム管跡地に駅前団地の建設、蓮田市施工による馬込・下蓮田土地区画整理、黒浜土地区画整理、民間事業による小規模開発等により人口が増加し、昭和55年(1980)には人口が4万5千を超え、平成3年(1991)には人口が6万を超え、現在に至っています。

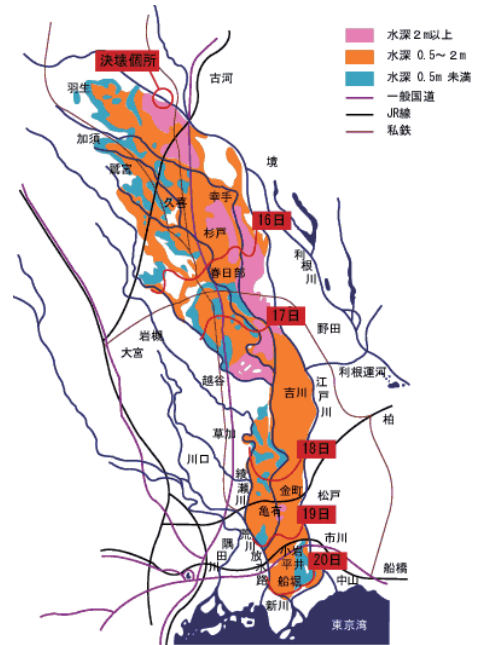
住民の中には東京への通勤者も多く、蓮田駅の利用客も増加し、JR東日本(旧日本国有鉄道)は、市制施行と同じ昭和47年(1972)には蓮田駅を橋上式駅舎に改築し、同時にそれまで西口のみであったものに東口も新たに開設されました。市制施行の翌日、10月2日のことでした。また、この年は東北自動車道も開通した記念すべき年でした。



合併記念アーチ (昭和29年)



荒川鉄橋を走る蒸気機関車 (昭和22年)



カスリン台風時の蓮田市は、周辺地域と比べて被害はほとんどありませんでした。

蓮田市は明治の大合併から昭和の大合併と、7度の小さな編入と分離を経て現在へと至っています。

小さな編入の中には、昭和31年の川島と馬込の編入も含まれています。



愛宕神社の初山風景 (昭和47年)



荒川橋・荒川鉄橋(奥)と子供達 (昭和22年)



開通した直後の東北自動車道 (昭和47年)

二十一世紀の埼玉・蓮田 新たな時代の始まりへ — 平成から未来へ受け渡す様々な財産 —

世界は不透明な新秩序形成のもとで大きな転換期にあり、地球規模の環境問題が話題性を膨らませています。日本もバブル崩壊以降の複合不況のなかで、貿易・外交問題と共に質の高い民主主義と、真の豊かさを実感できる国民生活の実現が求められています。このようななか、平成13年に21世紀の扉が開いたのでした。

埼玉県の人口は昭和25年(1950)には215万人弱でしたが、昭和40年(1965)には300万人を超え、平成17年(2005)に700万人を超えました。蓮田市では、昭和25年(1950)には人口が19,280人でしたが、昭和40年(1965)には25,070人、昭和45年(1970)には31,935人と3万人を超え、平成3年(1991)には人口が60,112人と初めて6万人を超えました。現在は少子高齢化の傾向から、64,000人代で横這いから若干の減少傾向を示しています。

埼玉県は関越・東北自動車道や東北・上越新幹線など全国交通体系の枢要な位置にあり、首都圏中央連絡自動車道など物資輸送を含めた交通網の整備が進められ、首都機能を分担する役割が期待されるようになっていきます。市内では東北縦貫自動車道が昭和47年(1972)11月に開通(岩槻-宇都宮間)し、蓮田サービスエリアも同時に建設されました。蓮田SAは東京に最も近いサービスエリアであり、現在でもその利用度は関東周辺では2番目に高く賑わっています。

さいたま新都心構想は、旧国鉄大宮操車場の廃止が決定した昭和59年度(1984)に跡地利用事業としてプロジェクトが発足し、平成12(2000)年に“まちびらき”をしました。現在では、さいたま新都心駅の西口に官公庁や企業の高層ビルが建ち並び、東口は民間の商業地区として大規模開発が進み、

日々変貌をとげています。また、この新都心まちびらきにおいては、市内の無形民俗文化財(国選択保存、埼玉県指定)である「閨戸の式三番」が上演されました。

西暦2000年を過ぎ21世紀に入ると、平成14年(2002)6月には日本と大韓民国による、大会史上初めての2カ国協同開催となったFIFAワールドカップが埼玉県(埼玉スタジアム2002)でも開催され、準決勝も行われました。

また、平成16年(2004)には、埼玉県で2回目の開催となる「彩の国まごころ国体」が熊谷をメイン会場に開催され、蓮田市でも総合市民体育館(パルシー)でフェンシングが開催されました。

平成18年(2006)7月28日には市役所に隣接する黒浜貝塚が、埼玉県内では22年ぶりに国指定史跡に指定されました。市内にはこれにより、国指定1件、国選択1件、県指定8件(国選択含む)、市指定19件の貴重な指定文化財(平成25年10月1日現在)があります。

また、蓮田市では総合振興計画により、様々な都市整備が将来に向けて進められています。平成24年2月には、蓮田SAスマートインターチェンジが建設され、東京方面への利便性が高まり、西口再開発事業は平成25年3月に駅前が整備され、現在、完成を目指し事業が進められています。また、蓮田SA(上り線)とスマートインターチェンジ建設計画がネクスコ東日本により現在進められ、蓮田市も周辺整備を行う予定です。これらの計画の一つには国指定史跡黒浜貝塚の整備計画も含まれており、これらの様々な計画は現在に生きる私達が未来の蓮田へと繋ぐ事業として将来へと受け渡す一つとなることでしょう。



彩の国まごころ国体
(フェンシング)開催
平成16年(2004年)
10月23日~28日まで開催されました。



ワールドカップ2002(日本対ベルギー:2002.6.4;18:00~埼玉スタジアム2002にて実施されました)



翁の舞



三番叟(左)と千歳(右)の問答



黒浜貝塚のオシドリの夫婦
(未来へと受け渡す自然)



芥川龍之介撰文碑
(未来へと受け渡す文化)



黒浜貝塚集落(窪地状広場)復元図



黒浜貝塚低地部(湧水池と浜辺)復元予想図
(未来へと受け渡す歴史)