

第2章

市川を中心とする交通網の展開



市川大野駅付近を走る武蔵野線

明治初期、江戸川を含む利根川水系に汽船が出現し、続いて明治二〇年代末、千葉県北部（いわゆる北総地域）に鉄道が開業した。しかし、これら近代的な交通機関の出現は、即座に江戸時代以来の輸送手段——木造和船や馬背による輸送——を消滅させたわけではなかった。これら在来の輸送手段の衰退が顕著化する一九一〇年代まで、約半世紀にわたり、乗合馬車や人力車なども含めた様々な輸送手段が競合しつつ共存していた。本章では、市川市域ならびにその周辺をめぐる交通について取り上げる。明治初期から二〇一〇年代までを五〇年前後の三期に区切り、第一節では明治初期から一九一〇年代、第二節では一九一〇年代から一九六〇年前後、第三節では一九六〇年代以降を主として扱う。

第一次世界大戦後、自動車の増加とともに、河川水運やその他在来の輸送手段の衰退が加速した。自動車は、とりわけ関東大震災後に急増した。各地にバス路線が開設され、市川市域にも複数の事業者が路線バスの運行に参入した。また、大正時代に開業した京成線と、一九三〇年代に電化された総武線の電車が、震災後に増加した東京への通勤通学者の輸送を担った。第二次世界大戦後、総武線や京成線は、利用者の増加に対応するため輸送力の増強を迫られた。

やがて高度成長期を迎えると、自動車の急増により事故・公

害・渋滞が深刻化し、道路の整備が急務となった。一九六〇年代より、高速道路など幹線道路の整備とともに、生活道路の舗装も進められた。また、地下鉄東西線をはじめ、武蔵野線・京葉線・北総線と市川市域の南部・北部に鉄道新線が相次ぎ開業し、新設された駅の周辺で宅地開発が進められた。

こと交通に関しては、市史（自治体史）といえども「市（域）」という境界線で囲まれた範囲内に限定して扱うことは困難である。そのため、東京―北総各地間、あるいは南関東全域の広域な交通網の中に「市川市域の交通」を位置づけたい。

第1節 千葉県域における近代交通のあけぼの

1 汽船の出現

明治初期、千葉県域に最初に出現した近代交通機関は、利根川水系の汽船であった。実業家の西村七右衛門は東京―中田（現・茨城県古河市）間の汽船運航を政府に願ひ、日本最初



(左) [2-1-1] 絵葉書「利根川鹿島鳥居海岸」
(上) [2-1-2] 「利根川鹿島鳥居海岸」より汽船「通運丸」拡大



(左) [2-1-3] 絵葉書「水郷香取ヶ浦」
(上) [2-1-4] 「水郷香取ヶ浦」より汽船「銚子丸」拡大

(すべて個人蔵)

の鉄道が新橋―横浜間に開業する前年・一八七一（明治四）年、汽船「利根川丸」を江戸川・利根川に就航させた。翌年には、航路を布佐（現・我孫子市）―銚子間に変更したとみられる。同時期、定飛脚問屋嶋屋も、利根川水系に汽船「昌栄丸」を就航させた。これらを皮切りに、江戸川や霞ヶ浦などを含む利根川水系には汽船水運事業に進出する事業者が相次いだ。利根川流域での汽船水運に進出したのが、河岸問屋、飛脚問屋、旅籠屋などであったことから、近世以来水陸交通に関係してきた事業者にとって、汽船の導入は技術面でも初期投資額の面でも比較的容易だったようである。実際、明治初期の華族による鉄道計画や官設鉄道払い下げ計画の予算が数百万円だったのに対し、利根川水系の汽船の建造費は一艘三〇〇〇～五〇〇〇円程度と、当時の地域の有力者らにとって無理のない額であった。やや時期が下るが、海軍省編『明治十八年汽船表』の「百噸未満汽船ノ内江戸川利根川筋航通船ノ部」には、霞ヶ浦なども含む利根川水系全体で一七事業者が記録されている。

それら利根川水系の汽船事業者の中で最大規模であったのが、内国通運（日本通運の前身）であった。同社は、三都（江戸・京都・大坂）の定飛脚問屋仲間を改組した「陸運元会社」を改称した国策会社である。信書の送達（通信業務）が官営の郵便により独占される一方、私営による運送事業を禁止する太政官

布告（一八七九年撤廃）により、荷貨物の運送事業は内国通運が実質的に独占することとなった。利根川中流で木造和船による貨物輸送を開始した内国通運は、一八七七年、東京の深川扇橋から小名木川・新川・江戸川・利根川經由で渡良瀬川の生井（現・栃木県小山市）に至る航路を新設し、汽船「通運丸」2111・2112を就航させた。以後、内国通運は汽船を次々に導入し、航路は利根川水系のうち大型船の通行が可能な河川・湖沼のほぼ全域に及んだ。

一方、有力な汽船水運事業者のほぼ全てが東京を拠点としており、地元北総地域の汽船事業者の多くが零細であったことから、地元を拠点とする汽船事業者が必要であると判断した銚子の有力者らが中心となり、銚子汽船が設立され、利根川下流域に汽船「銚子丸」2113・2114を就航させた。内国通運が全国規模の運送事業者であったのに対し、銚子汽船の出資者は大部分が千葉県在住で、営業エリアも利根川水系に限定されていた。

「永島丸」を就航させた旧岡山藩士の永島家や、「いろは丸」を就航させた航運会社など、利根川・江戸川には多数の汽船事業者が競合していたが、一八七〇～八〇年代、内国通運と銚子汽船の有力二社による淘汰が進行した。木下の河岸問屋であった吉岡廻漕店も汽船「銚港丸」を就航させていたが、汽船の運

航を銚子汽船に委託するなどして、同業者との競合を避けた。なお、利根川と江戸川の流れ地点（野田市関宿付近）からやや利根川下流側は中洲や浅瀬のため大型船の航行は困難であり、当時、東京から利根川下流域（佐原・銚子方面）への航路は、途中の野田付近において陸路での連絡を余儀なくされていた。それでも、東京～北総各地間の所要時間は、従来の交通手段である徒歩や馬背ばはいによる街道輸送、江戸～行徳間の行徳船や木下きおろし利根川下流域間の木下茶船などと比して格段に短縮された。

内国通運と銚子汽船（ならびに吉岡廻漕店）は提携し、一八八四年、航運会社を撤退させ、同社の汽船「いろは丸」も内国通運が買収して、利根川水系における汽船水運事業の寡占状態が確立した。東京から小名木川・新川を東進し、南行徳村付近から江戸川に入り、関宿・境を経て上利根川方面（群馬県・栃木県方面）に至る航路を内国通運が、下利根川（現在の野田市付近から佐原・銚子方面）の航路を銚子汽船が運営し、東京や江戸川の各寄航場から下利根川方面へは途中二里（約八キロ）程度陸行して両航路の汽船を乗り継いだ。旅客のみならず、特に速達性が要求される鮮魚の輸送にも汽船水運が利用された。銚子港や飯岡港で水揚げされた鮮魚は木下寄航場まで汽船輸送され、そこから木下街道經由で消費地の東京まで輸送された。

「鮮魚（なま）街道」とも呼ばれ、江戸時代から鮮魚輸送に利



〔2-1-5〕 絵葉書「鴻之台里見古城址鐘掛松ヲ望ム」(江戸川をゆく高瀬船、個人蔵)

用されてきた木下街道は、汽船就航後も重要な鮮魚の輸送路であった。

行徳町では、江戸・東京との往来には河川水運を利用するのが一般的であった。江戸時代前期より、江戸の小網町から本行徳村まで、小名木川・新川・江戸川を通る木造和船「行徳船」〔長渡船〕が運航されていた。行徳船に対しては、幕府より実質的な独占権が与えられており、明治初期に至っても、内務省は行徳船の既得権を実質的に追認していた。しかし一八七八年に至り、東京の東行社が日本橋蛸殻町(東京都中央区)―下新宿間に汽船「東行丸」を就航させた。これは行徳を起終点とする初の汽船航路である。これに危機感を募らせた本行徳村の有力者らは、既に利根川筋での汽船運航の実績があった東京の滑川光亨らと提携し、一八七九年、浜町(中央区)―本行徳間に汽船「光通丸」を就航させた。行徳船の船頭らは一時この動きに反対したものの、すぐに船頭ら自ら共同出資し汽船「行徳丸」の建造を千葉県に出願した。このように行徳船は汽船航路への発展的解消という形で終焉してしまうのであるが、これら中小規模の汽船事業者もまた、ほどなく大規模な事業者である内国通運に統合されていった。

一方、千葉県香取郡など利根川下流域からの米や麦、野田や銚子の醤油、流山や佐原の味噌^{みりん}、南関東各地の薪炭など、利根

川水系流域から東京へ向けての貨物輸送の主役は、江戸時代以来の木造和船211-5による河川水運であった。利根川・江戸川のほか鬼怒川・渡良瀬川・霞ヶ浦などを含む利根川水系では、「高瀬船」や「艀船（平田船、ひらたぶね）」に代表される、河川用としては大型の木造船が利用されていた。高瀬船（高瀬舟）と呼ばれる河川用の木造和船は各地の河川にみられるが、利根川水系のものは、特に大きいものでは米数百俵の積載が可能であった。これら流域各地から米穀、醤油、薪炭などを積載した木造和船は、江戸川・新川・小名木川を経て江戸・東京市内に達し、また、江戸・東京からは日用品や砂糖、繊維製品などが各地に輸送された。

しかし、利根川中流域の一部における、大型船の航行困難による陸路や小型船での連絡は、旅客や荷主にとって不便であり、また、東京と利根川下流域間の移動にとって江戸川・利根川の流路自体が大きく迂回していることから、これらの問題を解消するため、江戸川と利根川を短絡する運河が計画され、一八九〇年、深井（現・流山市）と船戸（現・柏市）間に運河（利根運河）が開削された。運河の設計には、オランダ人技師ムルデルが関わった。

利根運河の開通により、東京と利根川下流域間での大型船の直航が可能となったが、汽船航路は利根運河を境に内国通運と

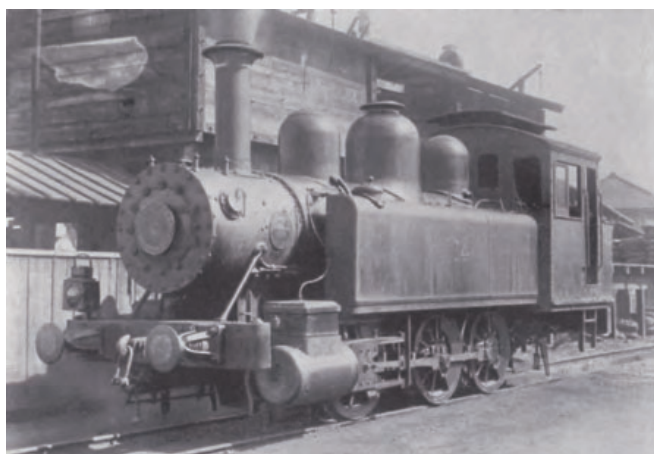
銚子汽船で営業エリアが分割されたままの状態で、江戸川・上利根川を内国通運、下利根川を銚子汽船が運営していたため、東京と佐原・銚子方面とを往来する旅客は利根運河内での「代替（乗り換え）」を強いられたままであった。深夜の継替は、汽船の乗客にとって大きな負担になっていた。

当時、利根川水系各航路に就航していた汽船の大部分は外輪船であった。外輪船は喫水を浅くすることができ、河川水運に適している。動力は大部分が石炭を熱源とする蒸気（外燃）エンジンであったが、スクリー船や石油発動機船も在籍していた。内国通運・銚子汽船の外輪船の客室には上等と下等があり、荷貨物は床下の船倉に収納したが、屋根上に積載することもあったという。

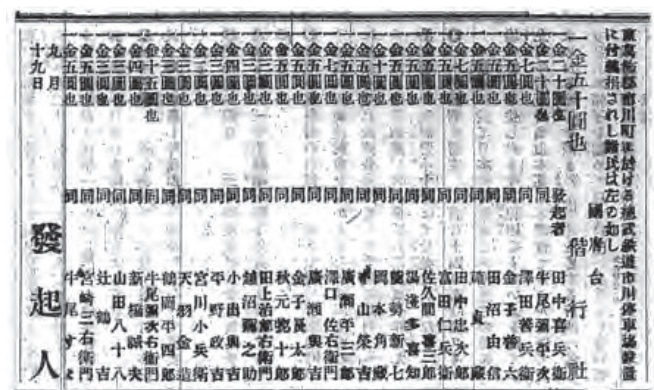
2 総武鉄道の開業と国有化

一八七二（明治五）年、日本初の鉄道が新橋と横浜間に開業して以来、全国で徐々に幹線鉄道が整備されていくなか、千葉県域最初の本格的な鉄道建設の計画は、明治中期に始動した。

まず一八八七年、佐原の伊能権之丞らによる武総鉄道（本所〔現・錦糸町〕と市川と千葉と佐倉と成田と佐原）が、その直後に成東の安井理民^{はるなみ}らによる総州鉄道（本所と市川と千葉と佐倉と成



〔2-1-6〕 総武鉄道14号蒸気機関車
(『車両の80年』〔1952年〕、鉄道博物館蔵)
のち鉄道院1300形、アメリカからの輸入機



〔2-1-7〕 市川町中心部への駅の誘致活動に
対する寄付者名
(『東海新報』1893年9月21日付、千葉県立図書館
蔵マイクロフィルム)

東(銚子)が、それぞれ出願された。しかし、当時の千葉県知事・船越衛まもるはこれらの計画に積極的ではなく、内閣鉄道局長の井上勝も主要幹線鉄道の整備を優先させるため、利根川・江戸川の水運が発達していた千葉県域への鉄道建設に免許を下付しなかった。

申請が却下された武総鉄道・総州鉄道双方の発起人らは、合同して総武鉄道(本所→市川→千葉→佐倉→八街)を出願した。本所→八街間に短縮したのは、利根川水運との競合を避けるためである。また、沿線には国府台の教導団、下志津(四街道市)

の砲兵射的学校、習志野の練兵場、佐倉の歩兵第二連隊と、各地に陸軍の施設が設置されていたため、軍事輸送に鉄道が有用であることや、土地が平坦であり難工事が予想されないことも強調した。これらが奏功して、一八八九年、総武鉄道には免許が下付されたが、資金難などのため建設工事はスムーズに進捗しなかった。総武鉄道のルートが確定すると、市川町の有志らは市川町の中心地に駅を誘致すべく運動を展開して寄付金を募り、陸軍軍人による組織「偕行社」もこれに協力している

2-1-7. 一八九四年七月、ようやく市川→佐倉間が先行開業、同年十二月には本所→市川間が延伸された。この時期、明治二〇年代後半は、全国で鉄道路線の開業が相次いでいる。市川→佐倉間開業の翌月には日清戦争が勃発、同鉄道は軍事輸送

に当たった。

市川～佐倉間開業時の駅は、市川・船橋・千葉・佐倉の四駅であつたが、本所延伸時に幕張・四ツ街道（現・四街道）の二駅が、その翌年には中山（現・下総中山）・津田沼の二駅が開設された。一八九七年には成田鉄道の佐倉～成田間が開業、その翌年には佐原まで延伸し、総武鉄道から成田への直通運転も開始された。

総武鉄道は、一八九七年五月には佐倉～成東間が延伸開業し、六月には銚子まで全通した。開業初年度である一八九四年度の総武鉄道の車両は、蒸気機関車（タンク機関車）五両、客車三五両、貨車五六両であつたが、銚子まで延伸し、成田鉄道・房総鉄道との直通運転が開始されると、小型のタンク機関車に加えて大型のテンダー機関車を導入し、客車・貨車も増備して輸送力を増強させた。明治三〇年代半ばまで列車は一日八往復、上り・下りともおおむね二時間ごとの運転であつたが、明治三〇年代末になると一日一一往復に増便されている。

総武鉄道の銚子延伸が迫ると、利根川水系の汽船事業者も危機意識を持つようになった。内国通運と銚子汽船は協議を重ね、一八九五年、ようやく汽船による東京～銚子間（利根運河経由）の直航が開始された。この東京～銚子間の下川航路は内国通運と銚子汽船の共同運航で、一日二往復が設定されたが、東京か

ら銚子まで片道約一八時間を要し、四～五時間で移動できる鉄道に対する劣勢は明らかだった。

一九〇四（明治三七）年には総武鉄道本所～両国橋（現・両国）間が延伸されて、両国橋駅が千葉県への鉄道での玄関口となった。本所～両国橋間は日本初の高架線である。また、総武鉄道は輸送量増加や軍事輸送に備えて複線化の認可を得ており、一九〇六年、本所～亀戸間の複線化工事を開始し、翌年、千葉までが複線化された。両国橋駅から東京市の中心部へは路面電車でのアクセスが可能であり、またこの駅は隅田川に至近であつたため河川航路とも接続していた。日用雑貨、砂糖、人造肥料（化学肥料）や海外からの輸入品は主として両国橋・本所両駅から県内各駅に発送され、また県内各地から発送された米穀や蔬菜、魚介類、落花生や銚子の醤油などが両駅に到着した。

総武鉄道のほか、日本鉄道海岸線（現・常磐線）、成田鉄道（現・成田線）、房総鉄道（現・外房線・東金線）の相次ぐ開業により、明治三〇年代には千葉県域北部の幹線鉄道網がおおむね完成した。

当時の鉄道整備は民間会社が主導しており、全国の鉄道網が、国の直営を含む多数の事業者により分断されていた。この状況を打開するため、一九〇六年、鉄道国有法が成立した。同法により全国の私鉄のうち主要な会社が順次買収・国有化されてい



江戸川橋開通式の光景

〔2-1-8〕 イラスト「江戸川橋開通式の光景」(『東京朝日新聞』1905年1月22日付)

朝日新聞社に無断で転載することを禁じる(承諾番号26-1293)

き、一九〇七年、総武鉄道は約一三〇〇万円で買収・国有化されて国鉄線となった。日本鉄道はその前年、房総鉄道は総武鉄道と同時に国有化、成田鉄道は一九二〇年まで国有化されず続した。国有化直後、元私鉄線は旧社名により「元総武線」などのように呼ばれたが、一九〇九年の国鉄路線名称の制定に伴い、正式に「総武本線」となった。

ちなみに、総武本線(総武鉄道)は、亀戸駅付近から船橋駅付近までの間、北に大きく迂回するように敷設されている。その結果、同路線が行徳町の中心地を経由することはなかった。このことに関し、後世になって「当時の行徳町民が鉄道建設への反対運動を展開し、鉄道計画を排斥した」という言説が流布したが、反対運動の存在には根拠がなく、創作ないし誇張された話が伝説のように地元には伝えられたものと考えられる。類例の事例は全国各地にみられる。

3 明治中後期における 市川市域周辺の交通運輸の諸相

木造和船による河川水運や馬背による荷貨物輸送など、近世以来の輸送手段は、明治に入っても引続き貨物輸送を担った。一方、明治初期より江戸川を含む利根川水系に汽船の定期航路

が開設されたのに加え、街道輸送においても乗合馬車や人力車が導入されるなど、新しい輸送手段も全国各地に出現し、明治時代には鉄道とともに新旧さまざまな交通機関が混在した。

まず道路輸送では、馬車や人力車が登場した。千葉県内には、東京両国と千葉大和橋際に営業拠点を持つ「総房馬車会社」（史料によっては「総武馬車会社」）が運行する東京―千葉間をはじめ、東京―成田間、行徳―船橋間、千葉―東金間など、東京や千葉を中心に乗合馬車路線の開業が相次いだ。東京―千葉間の馬車路線は一八八二（明治一五）年ころの開業と推測されるが、創業をめぐる経緯については詳細不明である。明治二〇年代前半時点で早朝から夕方まで毎時一便ないし二便の頻度で行されていた。当時の千葉街道は、まだ江戸川に架橋されていなかったため、市川の渡（小岩―市川間）の渡船が馬車ごと対岸へ輸送した。この乗合馬車について、当時の新聞の投書記事に「小生この程この一番馬車に乗りしに、彼の下総市川の渡船場へ至りたる時、何ゆゑにや殆んど一時間ばかりを待しに、やがて東京発二番馬車こゝに着し之と共に渡船し、それより僅か十里足ずの路程幾十回となく馬を休め、その都度馭者ハのん気に馬車より下りて茶店に憩ひ或ひハ息つきに一杯傾くるもあり、」（『東京朝日新聞』一八九〇年十一月十一日付）などと不満が語られている。

人力車による街道輸送も活発であった。鉄道開業までは、東京―千葉・佐倉・成田間など中長距離の移動手段としても人力車が利用され、当時の新聞広告によると、東京を本拠地とする人力車運営事業者の営業所が市川にも設置されていたようである。馬車も人力車も、鉄道開業後は中長距離の移動手段としては淘汰されていくが、その後も鉄道の端末輸送（二次交通）の手段として、衰退しつつも残存した。たとえば大正時代に至っても、市川―松戸間の乗合馬車が総武本線と常磐線を短絡していた。

一八八五年に国道が指定され、「東京ヨリ千葉県二達スル路線」（『国道表』）すなわち千葉街道は国道一三号となった。千葉街道を分断していた江戸川に木造の江戸川橋が架設されたのは、一九〇五（明治三八）年である21118。江戸川橋は現在の市川橋の前身であるが、市川橋よりやや上流側（北側）に設置され、同時に市川―小岩間の渡船（市川の渡）が廃止された。しかし、市川市域（市川町・行徳町・南行徳村）と東京府との間に架設された道路橋は江戸川橋が唯一であったから、まだ江戸川の兩岸の往来のため、多数の渡船が残されていた21119。21110。江戸川橋に次いで市川市域と東京府との間に架設された道路橋は、南行徳村―瑞穂村（のち端江村、現・江戸川区）間の下江戸川橋（一九一二年架設、現・今井橋）である。

次に、鉄道と汽船との関係であるが、鉄道開業後も利根川水

〔2-1-9〕大正時代の渡船と道路橋



(『千葉県東葛飾郡誌』〔1923年〕ほかより作成)



〔2-1-10〕絵葉書「鴻ノ台公園下栗市の渡」(個人蔵)

系の汽船は一定の利用者数を維持していたものの、汽船航路と鉄道が並行する地域では、汽船水運は圧倒的に劣勢であった。総武鉄道市川駅の乗降客数は県内有数の規模で、たとえば一九〇二年の市川駅の延べ乗車人数は一万六〇三三人、これは同年の千葉県内の全鉄道駅中、成田・千葉・佐倉・船橋に次ぐ数値である。同年の市川寄航場(蒸気河岸)から内国通運・銚子汽船の下川航路(東京→銚子間、一日二往復)を利用した旅客が三三六人(乗船のみ)、一日平均一人程度であったから、旅客輸送に関しては、鉄道の優勢、汽船水運の劣勢は明白だった。

しかし、自動車がほとんど存在しなかった当時、利根川水系の汽船は馬車や人力車とともに鉄道の端末輸送手段として重要であった。下川航路では、佐原から東側(銚子方面)の利用者は西側(東京方面)より顕著に多く、当時鉄道が未開業であった佐原以東における汽船水運の重要性が確認できる。総武鉄道線の開業に合わせるように、汽船事業者は下川航路の長距離運賃を引き下げた。たとえば、東京(蛸殻町)→銚子間の汽船運賃は一人七七銭であったところ、鉄道開通直後に五五銭に改定した。鉄道の三等運賃は約一円であったから半額程

〔2-1-11〕 明治・大正時代の東京～市川ならびに市川周辺・銚子間運賃

(旅客1人あたり・銭)

年代	交通手段	路線・航路	東京側起点	行徳まで	市川まで	中山まで	船橋まで	松戸まで	銚子まで
1890年 (明治23年)	汽船	下川航路(銚子方面)	蛸殻町	7	12			17	63
	乗合馬車	東京～千葉・成田	両国広小路		15	18	20		
1894年 (明治27年)	汽船	下川航路(銚子方面)	蛸殻町	7*	12			19	77
	乗合馬車	東京～市川	両国		12				
1903年 (明治36年)	汽船	下川航路(銚子方面)	蛸殻町	8	12*			19*	55
	鉄道	総武鉄道・日本鉄道海岸線	本所・上野		12*	15	20	20	108
1915年 (大正4年)	汽船	下川航路(銚子方面)	蛸殻町	10*	12			16	60
	鉄道	総武本線・常磐線	両国橋・上野		13	17	21	19	112
	鉄道	京成電気軌道	押上		13*				

* 1894年 行徳までの運賃(7銭)は上川航路、ただし下川航路もほぼ同額と推測される

* 1903年 上川航路(関宿・境方面)は市川・松戸まで10銭

* 1915年 行徳航路(東京高橋～行徳)は行徳まで9銭、京成電軌は市川新田(現・市川真間)まで

(『汽車汽船旅行案内』、『大日本全国各鉄道汽車発着時刻並賃金表』より作成)

度である。しかし、近距離輸送はそもそも鉄道との競合を意識していなかったのか、東京～市川間の運賃は明治後期を通して汽船も鉄道も一二銭前後である。2-1-11

東京～浦安・行徳間の航路(行徳航路)は一日一〇往復程度の高頻度運航であり、利根川下流方面の航路(下川航路)の一日二往復、利根川上流方面の航路(上川航路)の二往復ないし三往復を加えると、一日一五往復程度であった。鉄道駅から距離を隔てた行徳町では、東京との往来に汽船は不可欠であった。行徳航路は行徳町・南行徳村・浦安町の住民のほか、東京方面から行徳の諸寺への参詣客らにも利用された。

なお、「蒸気河岸」などとも呼ばれた利根川水系汽船航路の各寄航場は、航路の起終点(原発場)にあたる蛸殻町・両国・高橋を内国通運が、銚子を銚子汽船が直営していたのを除き、ほぼ全てが個人経営であった。『利根川汽船航路案内』(一九一〇年)によると、一軒家寄航場は宮崎徳太郎、行徳寄港場は加藤太三郎、市川寄航場は廣瀬與吉による経営とされている。

総武鉄道と成田鉄道の直通運転により、成田山新勝寺へのアクセスも便利になり、更に、佐原で汽船に乗り継ぐことにより、東国三社(香取神宮・鹿島神宮・息栖神社)への参詣など水郷への観光客も増加した。鉄道や汽船航路の発達により、市川市域を含む北総各地への観光客・行楽客が増加すると、鉄道会社・



〔2-1-14〕 絵葉書「徳願寺菖蒲園」
(明治時代、個人蔵)

総武線	
六七總武本線	東京兩國橋（東京市電）—— 龜戸（△ぬ東武鐵道）——市川（△イ京成電氣鐵道）—— 中山（△ウ東葛人車鐵道）——千葉（六八房總線）—— 佐倉（△の成田鐵道）——成東（七〇東金線）—— 銚子……七二哩七分、
六八房總線	千葉（六七總武本線）——蘇我（六九本更津線）——大網（七〇東金線）——大原（△エ千葉縣營人車鐵道）——勝浦……四四哩三分、
六九本更津線	蘇我（六八房總線）——木更津（△オ千葉縣營線）……一九哩四分、
七〇東金線	大網（六八房總線）——成東（六七總武本線）……八哩六分、
△イ京成電氣鐵道	(1)東京本所押上町——市川 (2)奥戸——柴又……計七哩餘、
△ウ東葛人車鐵道	中山——縣ヶ谷……五哩餘、

〔2-1-15〕『鉄道沿線遊覧地案内』
（〔1913年〕国立国会図書館デジタルコレクション）
東葛人車鉄道も案内されている

このように、総武鉄道は行楽客に対して桃林見物と法華経寺・弘法寺・葛飾八幡宮などの寺社参詣を兼ねる散策コースを提案した。一方、徳願寺をはじめとする行徳の寺院には菖蒲園を持つものもあり2-1-14、東京方面からの見物人は主に汽船を利用して訪れた。

大橋より蒸気船を利用せんとすれば行徳徳願寺の菖蒲も行って見るべき価値あり、尤も昨今は只僅かに十余輪薔を破りに過ぎず此処四五日を経では盛といふには至るまじけれど寺僧等は来遊の人に便せんため堂の内に敷物煙草盆などを出し置けり

（『東京朝日新聞』一九〇四年六月三日付）

この記事にもあるように、東京方面から汽船便で来訪する花見客を、寺僧ら寺院関係者も歓迎した（記事中の「大橋」は両国橋のことであろう）。東京から市川まで鉄道を利用し、桃林や法華経寺などを見物しながら行徳まで散策し、汽船で東京に戻るコースも多く利用された。

最も多きは総武鉄道両国停車場より市川辺に桃見を試むるものにて賃銭僅かに十三銭を投じ居ながらにして春水洋々

たる市川に達し夫より徐々歩を桃林の中に運びて中山に出で祖師堂に詣で、帰るものあれば又中山手前より江戸川堤に出て堤上の春色を賞して行徳より通運船にて帰るもあり
（『東京朝日新聞』一九〇四年四月八日付）

市川駅から北上し、日本鉄道海岸線（常磐線）や渡船で東京府南葛飾郡金町村（現・葛飾区）の柴又帝釈天に至るルートも散策に利用された。大町桂月『東京遊行記』（一九〇六年）によると、著者は本所から総武鉄道を利用して市川駅で下車し、昼食の後、弘法寺や総寧寺境内の公園（現・里見公園）を訪れ、栗市の渡で江戸川を横断し、柴又帝釈天に至り、夕刻に金町駅に到着している。『鉄道沿線名所旧蹟漫遊案内・東京横浜一週間案内』（一九〇一年）には、「柴又帝釈天」の参詣は、（略）国府台より松戸駅にいで、江戸川を渡りて金町より行くもよし」などと案内されている。

鉄道と利根川水系水運との関係について、貨物輸送にも着目してみると、流域各地から発送される米穀、薪炭、醤油などは、総武鉄道や成田鉄道の開業後、一部が鉄道輸送に切り替えられたものの、輸送量は明治時代後半を通して木造和船による河川輸送が優位だったようである。水運による貨物の輸送量は正確には把握できないが、利根運河や佐原河岸などの貨物の取扱量

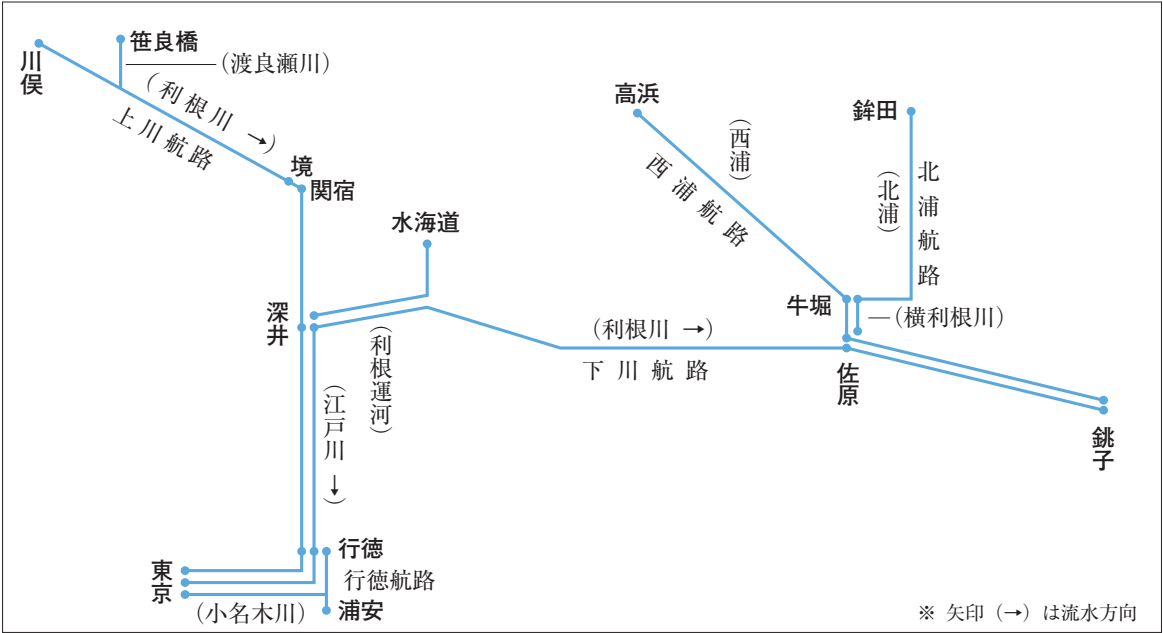
からある程度の推定は可能である。特に第一次大戦ころから、貨物輸送の鉄道への転換が進み、利根川水系の水運の衰退が顕著になってくるが、それでも昭和初期までは、高瀬船が江戸川を往来する姿が見られた。一方で、東京で製造された人造肥料（化学肥料）や、清国から輸入されるようになった大豆粕、植民地化した台湾で製造されるようになった砂糖など、日清戦争後に流通・消費量が拡大した商品は、鉄道輸送が優位だった。もっとも明治時代の市川市域は、香取郡のような米作地帯であったわけでもなく、食料品や繊維製品などの大規模な工場もなかったため、市川駅や市川の河岸における貨物の発着は、農水産物や工業製品の発送拠点と比較して少量だった。とは言え、昭和初期には、寶酒造市川工場で使用する甘藷が利根川下流の笹川から船便で輸送されており、成田線佐原―笹川間開通（一九三一年）後には鉄道輸送にシフトした、といった記録もある。

総武鉄道と江戸川の汽船水運、馬車や人力車に加え、明治時代の市川市域に出現した交通機関に、東葛人車鉄道が挙げられる。人車鉄道（人車軌道）は、動力を蒸気・電気や牛馬などの畜力ではなく、人力に依存し、明治時代後半から第二次世界大戦期にかけて（一部は戦後まで）全国各地で貨物や旅客を輸送した、小規模な鉄軌道である。東葛人車鉄道は、法典村長・鈴木清をはじめ、八幡町・法典村・鎌ヶ谷村の有志らにより一九

〔2-1-16〕北総周辺の鉄道と汽船航路（明治30年代）



〔2-1-17〕利根川水系の汽船航路（1903年）



（『東京海事局管内航通運輸ニ関スル報告・第三回』より作成）

○七年に設立され、翌年着工、一九〇九年に深町（高石神）と鎌ヶ谷間が開業し、まずは貨物専業で営業を開始した。軌間は二フィート（約六一センチ）、全線単線で、大部分が木下街道上に敷設され、途中、法典と馬込沢に駅が設置された。一九一一年からは旅客輸送も開始された。旅客は駅以外でも乗降可能であった。車両は一トン積の貨車と八人乗りの客車で、客車は専属の車夫二人で押したが、貨車は荷主自身が車夫を雇ったという。貨物の主要輸送品目は、甘藷をはじめとする蔬菜類・果実・薪炭・肥料などであった。一九一二年に深町と鬼越間、一九一三（大正二）年に鬼越と河原（行徳）間と順次延伸し、鬼越と中山駅前間の支線も敷設された。この延伸により人車の軌道が総武本線の線路と平面交差することになった。河原への延伸は江戸川の水運との接続を目的としていた。しかし業績は不振であり、開業から僅か一〇年足らず、一九一八年には全線廃止となった。廃止直前、動力の蒸気への変更や路線の延伸を計画したり、逆に社長の判断により線路の一部を撤去してレールを売却したりと、不振からの脱却のため試行錯誤したものの、借入金の膨張、江戸川放水路開削の着工や京成線の開業などが廃止の決定打となったようである。

ところで、市川市域南部（旧行徳町・南行徳村域）は、一九六九年の地下鉄東西線開通まで鉄道が敷設されず、東京との往

来は主に汽船水運またはバスに依存していたが、実際には明治時代よりこの地域を経由する鉄道の建設が繰り返され計画されていた。東京の越中島から浦安・行徳・幕張を経て寒川（現・本千葉）に至る東京湾鉄道は、房総鉄道（JR外房線・東金線の前身）の経営者らが計画した。一八九九（明治三二）年に立案されたが、総武鉄道に並行するため却下された。同じく越中島から五井（市原郡五井町、現・市原市）に至る京総電気鉄道も房総鉄道の経営者らによる計画であるが、こちらは当時全国の都市部や都市近郊で計画が相次いだ、電車による電気鉄道である。一九〇六年に出願されたが、資金難のため実現に至らなかった。また、東葛人車鉄道に類する人力による軌道の計画もあった。一九一〇年に行徳の有力者らにより出願された行船人車軌道は、行徳と船橋とを接続させる計画であった。地元行徳の有志のみの資金力では、蒸気や電気を動力とする鉄道の建設は困難であることから、人車の計画となったものと推測される。同社は甘藷や食塩などの輸送を見込んでいたが、一部役員と株主との間ないし役員間に対立を生じ、頓挫してしまった。大正期に東京の錦糸堀と西荒川間などに路面電車を開業させた城東電気軌道（のち東京市電に併合）も、明治末の一時期、南行徳・浦安、さらに市川を経て松戸までの延伸を計画していたことがある。

第2節 都市近郊交通の展開

1 京成線の開業と総武本線の電化

明治三〇年代後半、東京と成田とを接続させる鉄道の建設が、ほぼ同時期に複数計画された。類似の鉄道計画の競合を避けるため、本多貞次郎が中心となってこれらを合同させ、京成電気軌道（以下「京成」として改めて出願した。官設鉄道やそれに接続する全国の各私鉄（その多くは鉄道国有法により国有化）による全国規模の鉄道ネットワークから独立し、既設の総武鉄道・成田鉄道より短距離で東京と成田間を接続させる計画が競願となったことは、当時の鉄道企業家たちにとって、成田山参詣客輸送がそれほどまでに魅力的であったことを示している。同様に、大師電気鉄道（のち京浜急行大師線）も川崎大師への、高野鉄道（現・南海電気鉄道高野線）も高野山への参詣客の輸送を主目的としており、当時、寺社参詣客輸送を主目的とする鉄道の出願が相次いでいた。

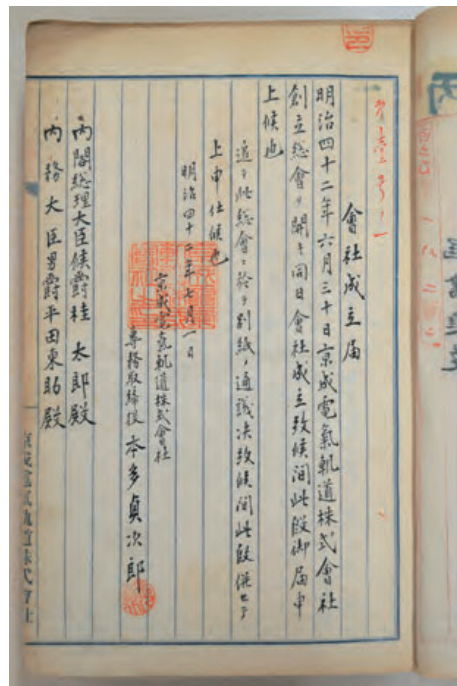
京成は一九〇七（明治四〇）年に特許を取得したことを受け、

一九〇九年に会社を設立し、東京八重洲に本社を構えた。一九〇〇年前後は日本における電気鉄道の黎明期であり、一八九五（明治二八）年開業の京都電気鉄道（のち京都市電）を嚆矢として、都市部を中心に電気鉄道の開業が相次いだ。東京市内でも、馬車鉄道を発展させる形で東京電車鉄道が開業したのに続き、東京市街鉄道、東京電気鉄道が開業して三社鼎立の状態となった。後に三社は合併して東京鉄道となり、東京市に買収されて東京市電となった。ほどなく、これら路面電車の普及と並行して、都市近郊あるいは都市間に路線を拡大させ、路面電車より高規格とした電気鉄道が相次いで出願されるようになった。たとえば、京都と大阪間は多数の電気鉄道計画が競合し、これらの淘汰・合併ののち実現したのが京阪電鉄である。一九〇三年十二月二十六日付『鉄道時報』にも「本年内に於ける著しき現象として挙ぐ可きは電気鉄道の流行」などがある。

京成線の建設工事は四期に分けられていた。起点の押上から市川新田（現・市川真間）に至る第一期工事は一九一一年に着工し、一九二二（大正元）年にまず押上と伊予田（現・江戸川間と支線の曲金^{まがりかね}（現・京成高砂））と柴又間が開業した。また、支線の終点である柴又から金町までは既に人車軌道（帝釈人車軌道）が営業していたが、京成電軌はこれを譲受することとなり、一九一三年、人車軌道を改良する形で柴又と金町間が延伸



〔2-2-2〕 江戸川橋梁(改築前)を渡る京成電車(1960年代)
橋梁は開業当時のもの(現在の江戸川橋梁は1979年改築)



〔2-2-1〕 京成電気軌道の会社成立届
(『鉄道院文書』国立公文書館蔵)

開業した。伊予田駅から江戸川対岸の市川までは渡船をチャーターして電車に接続させ、市川側からの利用にも配慮した。

一九一四年、江戸川の橋梁2-2-2が完成し、京成線は千葉県内に乗り入れた。まずは同年、伊予田―市川新田間が開業し、途中に市川鴻ノ台(現・国府台)駅が設置された。その翌年には第二期工区の市川新田―中山間が開業、途中に八幡駅が設置された(菅野駅は一九一六年開業)。この八幡駅は現在の京成八幡駅より二〇〇―三〇〇メートル南東の葛飾八幡宮付近である。当初、市川新田―船橋間は千葉街道上の併用軌道(路面電車)として計画されていたが、道路から独立した専用軌道(新設軌道)に変更された。一九一六年末、船橋まで延伸開業すると、東京―船橋間の旅客の多くが並行する国鉄総武本線から京成線に移ったという。京成線全駅の合計利用者は、船橋延伸直前の一九一五年は年間約一三二万人、延伸直後の一九一七年は約一八七万人であったが、一九一九年には年間約四四七万人にまで急増した。その後、京成は成田方面より千葉方面への路線を優先して整備することとし、一九二一年に千葉まで延伸、競合する総武本線の利用者を吸収した。

京成線が千葉まで開通した直後の一九二三年、関東大震災が発生した。震災は関東の交通事情に多大な影響をもたらした。

東海道本線はじめ関東の鉄道各線で脱線・転覆事故が発生し、

多数の乗客や乗務員が死傷した。総武本線においては、被害が比較的軽微であった亀戸―稲毛間では、震災当日の夜には救援列車が運転され、九月三日までに両国橋―亀戸間を除く総武本線全線の運転が再開しているが、被害の大きい錦糸町―亀戸間の再開は九月二十日、両国橋―錦糸町間は十月八日であった。

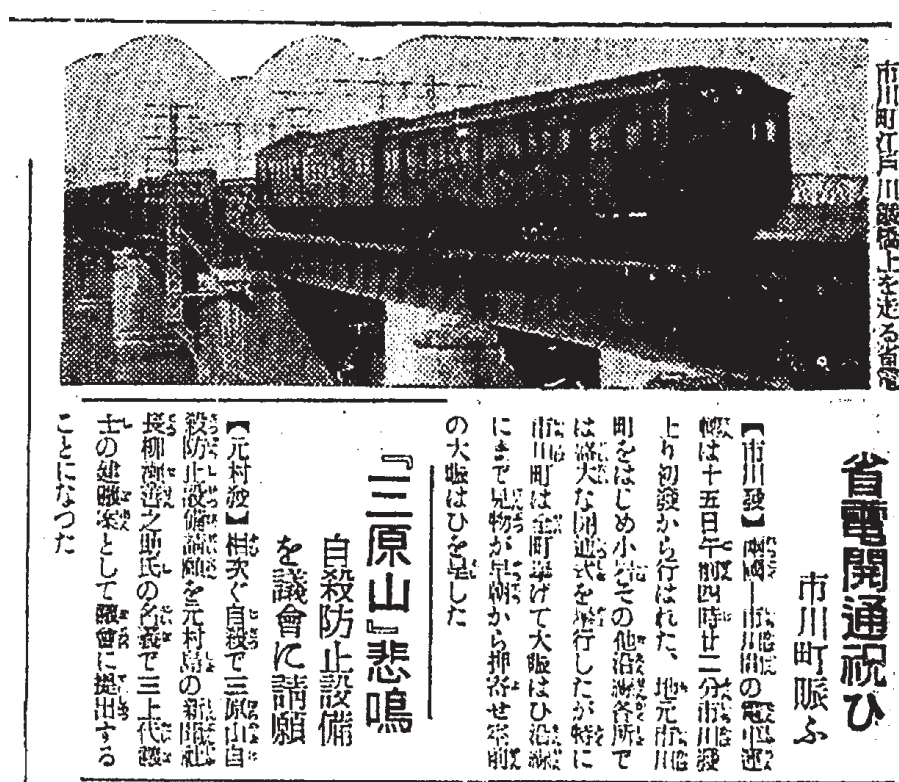
東京市電が被災したため、その一時的な代替手段としてバスが導入されたことや、復旧・復興事業にトラックが利用されたことなどから、自動車の普及が加速した。また、土木・建設工事に使用される砂が主要河川から大量に採取されたため河床が低下し、自動車の普及と相俟って河川水運に打撃を与えた。震災による船舶の流失・焼失や船主・船頭自身の被災も河川水運衰退の要因である。

震災後、東京の被災者の一部は郊外に移動し、東京郊外の宅地化が進行する。市川市域、特に京成沿線の宅地化は顕著であった。東京への通勤者が増加し、京成線の利用者数は、震災直前の一九二二年が約三四九万人（押上―千葉間全駅合計）であったところ、震災後の一九二五年には六三九万人となった。

一九二六年末、京成線は成田まで開通し（終点の成田は仮設の花咲町駅）、東京―千葉間に加え、東京―成田間でも国鉄線と競合することとなった。京成線の東京側ターミナルは押上、国鉄は両国橋または上野である。京成線は最短一五分間隔の運

行で、東京―成田間に関しては所要時間・運賃とも京成が明らかに優位であった。京成は、成田延伸に加え、新型電車の導入や江戸川橋梁の複線化など、施設・車両の改良・増強を推進した。江戸川橋梁複線化は一九二七（昭和二）年に竣工し、東京方面への所要時間を短縮させた。一方の国鉄総武本線は、複線化こそ明治期に千葉まで完了していたものの、蒸気機関車牽引の客車列車による四〇分に一本程度の運行で、車両も明治以来のものが多数使用され、京成線との差は歴然だった。

状況が一変するのは、震災復興の一環としての総武本線両国（一九三一年に両国橋から改称）―御茶ノ水間延伸・中央本線との接続と、それに続く千葉までの電化、電車列車（省電）による高頻度の運行の開始であった。両国―御茶ノ水間延伸（一九三二年、当初より電化）の翌年には市川まで、次いで船橋まで電化され、千葉までの電化は一九三五年である。それ以前の総武本線の起点である両国は、京成線の起点である押上と同様、隅田川の東側であったが、両国―御茶ノ水間が接続されたことにより、総武本線は隅田川の西側、東京都心部に直接乗り入れた。更に秋葉原で東北本線の電車線（一九二五年開通、現在の山手線・京浜東北線）に乗り換えることで東京駅・上野駅へも容易にアクセスできるようになった。省電の運転開始は絶大な効果をもたらし、例えば市川駅の利用者数は、電化直前では年

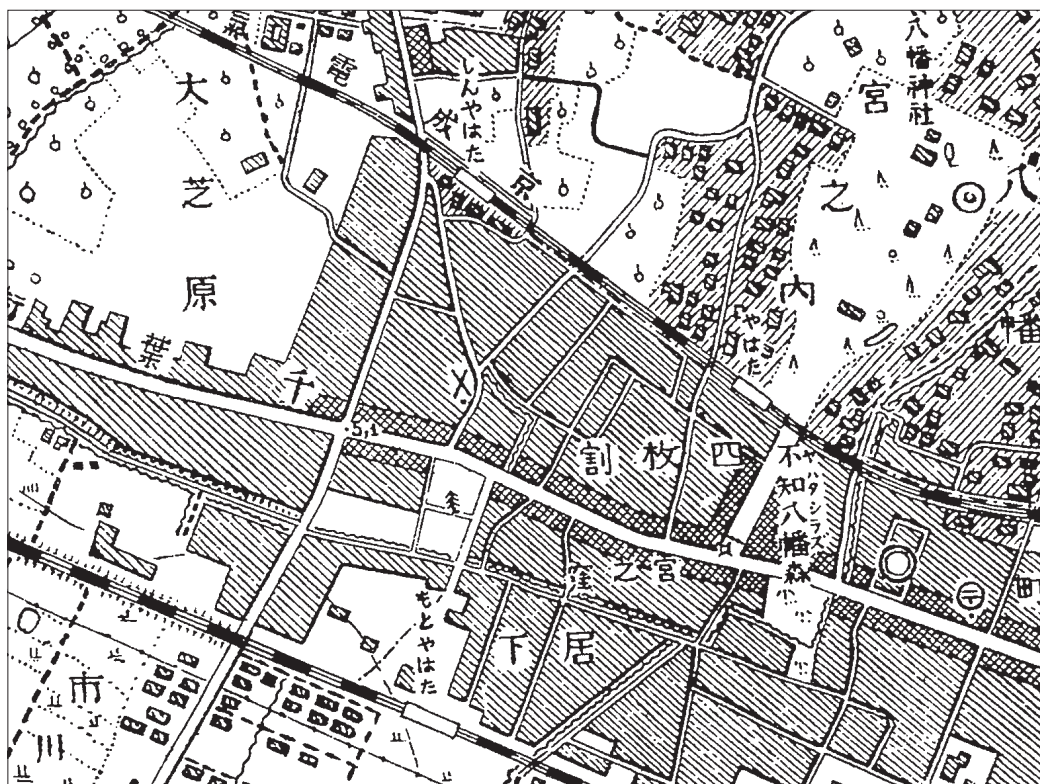


〔2-2-3〕 両国～市川間の総武本線電化・省電運転開始を伝える新聞記事
 (『東京日日新聞』1933年3月16日付)

間延べ一〇〇万人程度(一九三〇年一二万人、三一年一〇九万人)であったところ、電化直後は約二〇〇万人(一九三四年一八九万人、三五年二〇七万人)という飛躍的な増加をみた。

船橋駅は約六〇万人が約一〇〇万人に、下総中山駅(一九一五年に中山駅から改称)も約四〇万人が七〇万ないし八〇万人に増加した。そして、市川市の市制施行の翌年、一九三五年には本八幡駅が開業した。本八幡駅は市川駅など総武本線の他駅とは異なり旅客専用の駅で、貨物の取扱いはなかった。『市川市勢総攬』(一九三四年)は、総武本線の省電運転開始について、「この地方の交通界に一エポックを強く強く刻んだのみならず市川の発展に大拍車をかけた革新期として久遠に市史に記録さるべきである」などと強調する。当時の新聞記事²¹²¹³も、「地元市川町をはじめ小岩その他沿線各所では盛大な開通式を挙行したが特に市川町は全町挙げて大賑はひ沿線にまで見物が早朝から押寄せ空前の大賑はひを呈した」(『東京日日新聞』一九三三年三月十六日付)などと省電運転開始当日の市川の祝賀ムードを伝えている。

御茶ノ水・中野～千葉間の省電運転開始後も、千葉より先の房総・成田・銚子方面へ直通する定期列車は両国発であったが、両国～千葉間の途中駅は全て通過となった。最少数分間隔(ラッシュ時六分間隔、日中は市川から上り電車八分・下り電



〔2-2-4〕 1937年時点の八幡(『明治・大正・昭和東京1万分の1地形図集成』より転載)

国土地理院旧1万分の1地形図を使用。新八幡(現・京成八幡)・八幡(1942年廃止)・本八幡(1935年開業)の3駅の位置関係がわかる

車一六分間隔)の省電と、蒸気機関車が牽引する房総・成田・銚子方面のローカル列車、それに貨物列車が、同一の線路で運転されていた。

多数の通勤通学客に利用されるようになった御茶ノ水・中野―千葉間の省電は、朝夕激しく混雑するようになった。この通勤ラッシュ時の電車の様子について、新聞の投書記事にはこのようにある。

朝の八時前後といへば丁度ラッシュ・アワーで通勤客が雲霞の如く殺到する時刻です。この時刻に都心へ向ふ電車は五輛編成で乗客を輸送して居ますが小岩駅発車は八時十二分です。しかも最も乗客の殺到するこの時間のこの電車だけが四輛連結です、五輛連結の間へ只一つ四輛連結とはどうしたわけか、諒解出来ません。人間だから荷物と違つてどうにでもなるといふのでせうか、この電車は小岩で既に定員の二倍以上スシ詰めになれ、その以後の各駅は推して知るべしです。途中で下車する女性、取り分け小学生等は毎日本当に声をあげて泣く始末です。

(『東京朝日新聞』一九三六年十二月十七日付)

この投書に対して鉄道省の担当者が次のように回答している。

総武線のお客様は近来非常に殖へました。お客様がだん／＼殖へるに従つて八分間隔、四輛連結の電車では輸送困難になつたので今は間隔を六分に、列車が間に挟まる時は七分につめ、また連結車輛も四輛乃至五輛にし運行が出来るだけ円滑に行くやうに努めてゐます。しかし何分車輛数が一杯なため例へば船橋から二輛で来た上り電車に市川で二輛乃至三輛増結してやりくりしてゐます。(同)

沿線人口の増加に伴う利用者の急増に、鉄道省側も車両の増結や運転間隔の短縮などの策を講じているものの、ラッシュ時の乗客を捌ききれない状況が読み取れる。回答の記事中、「列車が間に挟まる時」の列車とは、両国発の房総・銚子方面ローカル列車のことで、千葉まで途中駅は全て通過する。

一方の京成も、一九三一年には青砥―日暮里間を開通させ、日暮里で国鉄の電車線と接続させたことにより利便性が向上した。一九三三年には上野公園(現・京成上野)に達し、地下鉄を除く私鉄として初めて山手線(環状線)の内側に乗り入れた。沿線の宅地化に合わせて新駅の開設も相次ぎ、一九三五年には、中山鬼越(現・鬼越)駅や新八幡(現・京成八幡)駅が開業した。既に葛飾八幡宮付近に八幡駅が設置されていたため、八幡・新八幡の両駅が近接していたが、一九四二年、八幡駅が廃止さ

れて新八幡駅が京成八幡駅に改称されている。なお、一九三一年、京成は、国鉄と同一の駅名には「京成」を冠することとし、該当する駅は「京成中山」などのように改称された。

震災からの復興は鉄道貨物輸送にも影響した。千葉県内と県外とを直通する国鉄の貨物列車は、我孫子(成田線・常磐線の接続駅)を経由するか、または亀戸―北千住間で東武鉄道を経由して運転されていた。また両国駅も隅田川水運ないしトラック輸送と接続し、貨物の発送・集積の拠点であった。しかし、いずれも復興需要の拡大により輸送力が限界に達しつつあったため、一九二六年、総武本線新小岩駅と常磐線金町駅との間に総武本線の貨物支線(通称「新金線」)を新設し、新小岩以西は旅客列車と分離した。なお、市川駅からは北越製紙市川工場(現・北越コーポレーション関東工場)、下総中山駅からは日立モスリン(のち日本毛織)中山工場までの専用線が分岐し、それぞれの工場と駅との間で原料や製品の輸送を担っていた。

昭和初期には、東京から市川市域を経由して成田に至る、京成線とは別の電気鉄道が計画されていた。この「東京成芝電気鉄道」は、一九二五年に出願されたが、当初は東京の東平井から中山・鎌ヶ谷・成田を経由し、さらに松尾(現・山武市)に至る大規模なもので、根津嘉一郎や五島慶太など政財界の有力者もこの計画に参画していた。しかし不況や社内のトラブルに

より頓挫し、一九四〇年に免許が失効してしまった。

2 自動車交通の発達と河川交通の衰退

大正時代は自動車交通の黎明期である。既に明治後期には自動車の輸入販売に乗り出した商社もあったものの、日本国内での自動車の定着には至らず、一九一二（明治四五）年時点で五〇〇余台に過ぎなかった。当時の自動車の中には政財界の要人など社会的地位の高い家庭で使用された自家用車もあるが、多くは事業用車である。

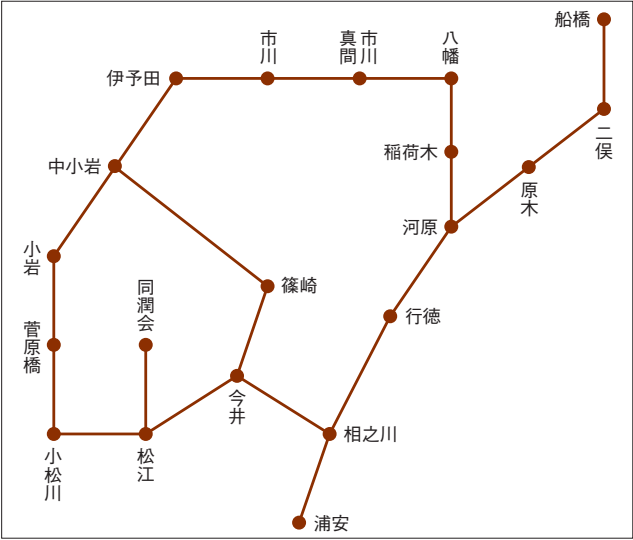
千葉県域最初の乗合自動車は、木更津港～君津郡湊町（現・富津市）間、佐原～小見川間、多古～佐原・八日市場間など諸説あるが、正確な記録は残っていないため不明である。これらはいずれも大正初期には自動車による旅客運送事業に着手している。当時は「バス」という言葉はまだ一般的ではなく、「乗合自動車」と呼ばれていた。

一九二〇（大正九）年、葛飾乗合自動車による乗合自動車の路線が開設された。路線網は、現在の江戸川区・市川市・浦安市域に及び、市川市域は、小松川（南葛飾郡松江村、現・江戸川区）～今井～行徳～八幡、小松川～今井～新井～浦安、小松川～小岩～市川、市川～真間～八幡、行徳～原木～船橋の各路

線を有していた。明治時代に架設された江戸川橋（市川橋の前身）と、架設後間もない下江戸川橋（今井橋の前身）を經由して東京府と市川市域の各町村（市川町・八幡町・行徳町・中山町・南行徳村）との間を往来する乗合自動車が行われていた。この葛飾乗合自動車は、一九三七（昭和一二）年、東京地下鉄道（のち帝都高速度交通営団、東京メトロの前身）傘下となった。

一九二三（大正一二）年には渡邊乗合自動車商会（渡辺バス）が、松戸駅～市川駅間に新規路線を開設した。松戸～市川間には既に乗合馬車が行われていたため、この馬車路線が自動車に引継がれたのであろう。葛飾乗合自動車、渡辺バスとも、事業拠点は東京府内であった。その後、一九二八（昭和三）年に東葛乗合自動車が国府台～船橋間、一九三三年には石塚寅吉（のち共立乗合自動車）が中山～大野間のバス路線を開業している。これらの他、「行徳馬車自動車」による行徳～八幡間の路線が鉄道省編『全国乗合自動車総覧』（一九三四年）に記録されているが、詳細は不明である。

自動車は大正期を通して全国で徐々に普及したが、普及を加速させたのは関東大震災であった。震災後の復旧事業で、トラックはその機動性を活かして大いに活躍し、東京市は壊滅的被害を受けた市電の一時的な代替として乗合自動車を導入した。この市電代替の乗合自動車は市電復旧後も継続し、「円太郎バ



〔2-2-5〕 昭和初期の葛飾乗合自動車路線図
(松井天山「千葉県浦安町鳥瞰図」裏面広告より作成)

〔2-2-6〕 千葉県ならびに東葛飾郡の自動車・馬車保有数

	自動車		馬車	
	千葉県(全郡市計)	東葛飾郡	千葉県(全郡市計)	東葛飾郡
1916年(大正5年)	11	0	7,946	1,670
1921年(大正10年)	170	16	8,926	1,897
1926年(昭和元年)	662	151	8,788	1,803
1931年(昭和6年)	1,877	451	7,096	1,873
1936年(昭和11年)*	2,593	761	6,165	1,084

*1936(昭和11)年の東葛飾郡には市川市・船橋市を含む (『千葉県統計書』各年度より作成)

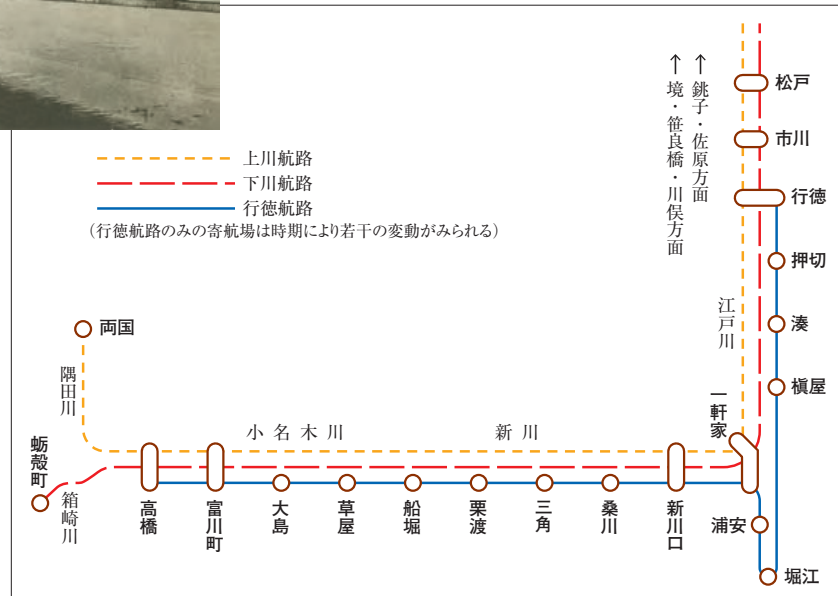
ス」と呼ばれた。東京市営バス(のち都営バス)の起源である。そして「バス」の語もこの頃定着していたことがうかがわれる。東京市営のバスはアメリカの大手自動車メーカーであるフォード社のT型トラックを輸入し、国内で製造したバス車体を架装したものだ。東京市への自動車の大量輸出に応じたフォードは、自動車の市場として日本が有望であると判断し、日本法人を設立して横浜に自社工場を開設、部品をアメリカから輸入して日本の工場で組み立てるノックダウン生産を開始した。直後にゼネラルモーターズ(GM)も大阪に工場を開設してノックダウン生産を開始している。外資系のみならず、明治末期に創業した快進社(のちダット自動車製造、日産自動車の前身)をはじめ自動車の製造販売を軌道に乗せた国内メーカーもあったが、日本フォードのシェアは圧倒的だった。

千葉県内、ならびに市川市域を含む東葛飾郡内における自動車の普及状況2-2-6をみると、一九一六(大正五)年には千葉県内で一台、東葛飾郡内には一台もなかった自動車が、一九二一年には千葉県内一七〇台・東葛飾郡内一六台、一九三一(昭和六)年には県内一八七七台・郡内四五一台にまで急増している。市川市制直後における当時の市内の自動車台数は、一九三五年時点で一一六台(乗用四一・貨物五六・その他一九)、一九三七年時点で一三一(乗用四九・貨物四七・その他三五)



〔2-2-7〕 絵葉書「江戸川に架る近代的の橋市川橋」
(個人蔵)
江戸川橋をやや下流側に移設し、1927年に竣工した

〔2-2-8〕 東京―行徳間
航路・寄航場
詳細図



(『利根川汽船航路案内』より作成)

である。

もともと、当時の自動車事情は、高度成長期以降とは大きく異なるものだった。自動車それ自体が高価であったのみならず、一部の幹線道路を除く大部分の道路は未舗装であり、給油や検査・修理の施設も限られていた。とはいえ、千葉街道（国道一三号、一九二〇年に国道七号に改定）は早くも一九三一年には舗装され、木造の江戸川橋も一九二七年にはやや下流側に移転した上で鉄橋の市川橋21217として架け替えられるなど、自動車の通行に適した道路へと徐々に改修された。

一方で、江戸川を含む利根川水系の水運は、大正期の自動車の普及に深刻な影響を受けた。明治中後期、鉄道網の発達が河川水運に影響を与え、衰退に導いたのは確かであるが、その後も河川水運は鉄道と機能を分担しながら存続していた。しかし一九一〇年代以降、とりわけ第一次世界大戦後、水運の衰退はより顕著になった。衰退の要因は多岐にわたるが、自動車の普及が大きなウェイトを占めていたのは確かである。

東京から小名木川・新川・江戸川を経て利根川上流の栃木県・群馬県方面（藤岡・川俣方面）に至る汽船航路（上川航路）は一日二往復ないし三往復、東京から佐原・銚子など利根川下流方面に至る汽船航路（下川航路）は一日二往復、東京―行徳・浦安間の短距離汽船航路（行徳航路）は一日一〇往復程度で、

この便数は明治から昭和初期まで大きな変化はない。しかし、大正期を通して上川航路・下川航路の利用者は大きく減少した。上川航路と行徳航路は内国通運、下川航路は内国通運と銚子汽船により運航されていたが、一九一九年十二月、内国通運はこれら利根川水系の汽船水運事業から撤退し、事業一切と汽船「通運丸」を東京通船に譲渡してしまった。利根川下流域の佐原・銚子間は、まだ鉄道が開業していなかったため、この地域の住民は下川航路の汽船に依存せざるを得なかったが、大正期に入りここに乗合自動車の路線が開設されたことなどが影響して利用者的大幅に減じたものと推測される。同様に、高瀬船などの木造和船による貨物輸送もトラックの普及の影響を受けた。東京市内におけるガスの普及による薪炭輸送量の急減など、生活様式の変容による影響も著しい。

中長距離の上川航路・下川航路が衰退していく反面、東京高橋（江東区）～行徳・浦安間の行徳航路2・2・8は行徳・浦安の住民にとって重要な交通手段であった。小名木川の両岸には工場や倉庫が建ち並び、汽船はそれら工場・倉庫への通勤、（旧制）中学校への通学にも利用されていた。浦安周辺は釣場として人気が高かったため、釣客もこの汽船を利用した。また、汽船の荷貨物の一時保管・管理や端末輸送を行徳の住民が担うこともあった。たとえば、汽船で行徳まで輸送されてきた荷貨物

を、馬や荷車で船橋など近隣町村に配達したり、東京まで汽船で輸送される家禽類（鶏など）に給餌したりしていた。これらは半農半漁の行徳の住民にとって副業であり、昭和初期までは生活・生業と汽船水運が密着していたことがわかる。

一九二八年頃、東京通船は「東京通運」に改称し、その後上川航路を廃止、行徳航路は「東京汽船」として分社した上で、東京通船と銚子汽船は合併して「銚子合同汽船」となり、下川航路（ならびに霞ヶ浦・北浦航路）の運航を続けた。事業の譲渡、社名変更、分社・合併が短期間のうちに行われたことから、汽船水運事業の窮状がうかがわれる。結局、下川航路も国鉄成田線全通（一九三三年）の直後に廃止されたようである。しかし、行徳航路は一九四四年まで残された。一九四一年には、利根川の流量調整のため利根運河が国有化され、航路としての役割を終えた。船舶が運河を通航できなくなったため、大型船が東京と利根川下流域とを直航することが困難になってしまった。

3 市川市域の交通をめぐる 戦時体制の影響と戦後の復興

一九三〇（昭和五）年以降、京成はバス事業に乗り出し、沿

線のバス会社の買収を進めた。まず、国府台―船橋間で路線バスを運営していた東葛乗合自動車、ならびに千葉バスと両総自動車を買収し、これが京成によるバス事業の母体となった。その後も北総地域各地のバス会社を相次ぎ併合し、松戸駅―市川駅間に路線を有する渡辺バスも一九三五年には京成に引き継がれた。

日中戦争勃発の頃から戦時色が濃厚になり、それは交通機関にも影響した。重要な軍事物資であるガソリンは、一九三八年から消費規制が開始された。規制は徐々に強化され、一九四一年には軍事車両以外ほとんどガソリンを使用できなくなってしまう、木炭ガスなどガソリンに代わる燃料を使用する自動車、代用燃料車（代燃車）が増加した。京成もバスの代用燃料車への改造を進め、一九四〇年度には、代用燃料車が保有するバスの約八割を占めるまでになった。ガソリン不足は深刻で、トラックによる貨物輸送の停滞を招き、実現しなかったものの、閉止した利根運河を早くも航路として復活させ、物流を利根川水系の水運で補うことも検討されたほどである。

一九三八年に陸上交通事業調整法、翌々年には陸運統制令が施行された。これらの法令により、東京・大阪周辺をはじめ全国各地の陸運事業者の、地域ごとの統合が進められた。北総地域では各地のバス事業者が京成の傘下に入った。一九四二年、

浦安―八幡間など葛飾乗合自動車のバス路線（同社は直前に東京地下鉄道と合併していたため、正確には東京地下鉄道のバス路線）が京成に譲渡された。一九四四年、中山―大野間などのバス路線を運営していた共立乗合自動車も買収され、南八幡営業所が開設された。

戦時期の交通統制は、戦争遂行を目的に、交通事業者・道路の整理統合を推進させるものであった。しかし実際のところ、国鉄（鉄道省）は自身が統合対象となることを拒み、私鉄各社は自社に有利な形での統合を求めたため、交通事業者間・所轄官庁間の複雑な利害関係のもと、結果的に交通事業者の統合は不徹底なものとなった。東京市は地下鉄を市営とすることが叶わず、東京地下鉄道・東京高速鉄道の地下鉄路線（現・銀座線）と、東京市内の地下鉄の新設計画が、新たに設立された帝都高速度交通営団（営団地下鉄、現・東京地下鉄）に引き継がれた。アジア太平洋戦争の激化に伴い交通機関も大きな被害を受け、京成（一九四五年、京成電気軌道から京成電鉄に社名変更）は保有する車両を大幅に減らし、バス路線もおよそ半数は休止状態となった。総武本線も空襲の被害を受け、錦糸町、亀戸、本千葉などの駅舎を焼失、勤務中の職員が殉職し、線路も損傷した。一九四五年三月十日の東京大空襲では東京都区部の東側が壊滅的な被害を受けたが、総武本線は僅か数日で復旧し、罹災

(富貴島線) など多数のバス路線が順次開設された。

鉄道も施設・設備や車両の近代化が推進された。京成は一九五〇年代より、新型車両の導入、駅の改築、一二〇〇ボルトから一五〇〇ボルトへの昇圧など、輸送力増強・サービスアップを継続させ、さらに当時計画されていた地下鉄新線との相互乗入れによる東京都心部への直通運転を実現させるべく、東京都・京浜急行電鉄との三者協議会を発足させた。当時、京成線の線路は東京の馬車軌道に由来する一三七二ミリ軌間であったため、直通運転に合わせて標準軌(一四三五ミリ)に改軌する必要が生じ、一九五九年、僅か二か月で全線の改軌工事を完了させるとともに、既存の車両の改造、地下鉄乗入れ対応の新型車両の導入も実施した。この時導入された新型電車三〇〇〇形「赤電」の設計思想は、一九七〇年代までに導入された京成の車両のベースとなった。一九六〇年、都営地下鉄浅草線押上～浅草橋間が開業し、京成線との直通運転が開始された。

一九五二年、流山電気鉄道(現・流鉄)が馬橋～松戸～市川間の新線建設を申請、その翌年にはこの新線計画に対抗して、まだ松戸まで全通していなかった新京成電鉄が松戸～国府台間の延伸を申請した。流山電気鉄道は松戸～市川間に上矢切・下矢切・国府台・根本の各駅、新京成電鉄は松戸～国府台間に園芸学部・上矢切・下矢切・里見公園・国府台学園・手児奈の各

駅の設置を計画していた。しかし、両社とも着工には至らず、流山電気鉄道は一九六〇年に、新京成電鉄はその翌年に申請を取り下げ、実現に至らなかった。

国鉄(一九四九年、国による直営から政府出資による公社「日本国有鉄道」に再編)も、一九五〇年代より車両や施設の近代化を本格化させた。主に千葉県内各線を所轄する国鉄千葉鉄道管理局は、国鉄における無煙化(蒸気機関車全廃)のモデルケースとされ、両国から房総半島や成田・銚子方面に向かう列車(両国～千葉間は途中全駅通過)の一部に気動車(ディーゼル動車)が導入された。国鉄は一九五七年、さらなる輸送力増強や設備・車両の近代化に向けて「第一次五カ年計画」をスタートさせ、総武本線でも車両の更新や駅の改良に着手、続く「第二次五カ年計画」(一九六一年～)にもこれが受け継がれたが、これらへの多額の投資と自動車の普及とにより、やがて国鉄は赤字に転落することとなる。

一方、自動車が増加しても道路事情は相変わらず劣悪であった。そのことは一九五六年の『日本国政府建設省に対する名古屋・神戸高速道路調査報告書』(いわゆる「ワトキンス・レポート」)の冒頭、「日本の道路は信じ難い程に悪い。工業国にして、これ程完全にその道路網を無視してきた国は、日本の他にない」という一節に象徴される。この報告書を機に、政府は道路整備



〔2-2-11〕京葉道路

開業当初は片側2車線で中央分離帯も未設置

を本格化させた。有料道路の建設・管理に関する法律が相次いで制定され、政府出資により日本道路公団が設立された。同公団により、交通量の増加が著しい千葉街道（一九五二年施行の新道路法により、千葉街道は国道一四号に指定された）のバイパスとして京葉道路が計画され、一九六〇年、一之江（江戸川区）～船橋間が開通、翌年には道路法第四八条二に基づく全国最初の自動車専用道路に指定された。2-2-11 『広報いちかわ』一九六〇年五月一日付には「すでに一日三万台の交通量にあえぐ千葉街道も相当緩和され、従って交通禍の激減が期待される」「この道路は徒歩はもちろん自転車、荷馬車等の通行は一切できません」などがある。また、京葉道路の建設に際しては、舗装、橋梁、掘削などに新しい土木技術が多数採用されており、京葉道路での実績を踏まえて、その後全国的高速道路建設で応用されていた。

市川市域と江戸川対岸の東京都江戸川区との間には多数の渡船があり、第二次世界大戦後も「湊の渡」（湊～江戸川区江戸川）や「三太の渡」（本行徳～江戸川区東篠崎）2-2-12が存続していたが、道路事情の改善やバス路線の発達とともに前者は廃止された。全ての渡船が道路橋に置き換わったわけではなく、市川市域と江戸川区域との間の道路橋は、市川橋・今井橋と京葉道路の江戸川大橋を除き新設されていない。鉄道や自動車で



〔2-2-12〕 三太の渡(1962年)

の移動を前提とする生活様式への変容が、渡船の衰退の主な要因である。これらの渡船は私営であったが、改廃に関する記録はほとんど残存しておらず、正確な廃止時期も不明である。製紙工場への通勤などに利用されていた三太の渡も、一九六五年に廃止された。三太の渡は、現存する矢切の渡を除き、江戸川で最後まで残された常設の渡船であった。

第3節

高度経済成長期以降の交通

1 逼迫する交通事情への対応

高度経済成長の本格化とともに、東京近郊の人口は増加し、通勤通学輸送は限界に近づいていた。国鉄は一九六一（昭和三十六）年からの第二次五カ年計画により、幹線鉄道を中心に、東海道新幹線着工、電化・複線化、新型車両導入などをはじめとする輸送力増強を図った。それまで茶色のいわゆる旧型国電が活躍していた御茶ノ水・中野―千葉間には、山手線からの転属により「新性能電車」（一〇一系電車）が新たに投入されたが、この電車が黄色の塗装であったため、以降、黄色のラインカラーが定着することとなる。この電車は以降日本の通勤電車の設計に大きな影響を与えた。しかし、通勤電車の混雑はほとんど解消できなかったことから、国鉄は抜本的な対策を迫られた。そこで一九六五年度より第三次長期計画を始動させ、東京駅を中心とする幹線五路線（東海道本線・横須賀線、中央本線、東北本線・高崎線、常磐線、総武本線）の複々線化を核とする輸送

力増強の施策を講じることとなった（「通勤五方面作戦」）。

総武本線においても一九六五年度より複々線化・高架化工事が開始された。21311・21312 まず、既存の線路の

南側に高架線を建設し、完成後、高架線の供用を開始すると、次に旧線上に新たに快速線を増設させた。高架化に伴う市川駅・下総中山駅の貨物扱い終了（西船橋駅への集約）により、市川駅―北越製紙市川工場間と下総中山駅―日本毛織中山工場間の専用線も廃止され、北越製紙専用線の敷地は市川市に譲渡されて道路となった。高架化直前、市川駅で取扱った主な貨物は、発送品目が鋼材・化学工業製品・紙製品など、到着品目が鉱石・鋼材・米穀・窯業製品・パルプなどであった。高架化により踏切が解消されたが、一方で日照問題が発生、市川市域の沿線住民を中心に「被害者の会」が結成され、補償を要求して国会議員に対し陳情するに至った。国鉄は、高架化が都市計画に基づく公共事業であること、日照権に関する補償が法制化されていないことを理由に補償を拒否、結局、市川市が暖房費を補助する形に落ち着いた。

一九七二年、快速線部分が竣工し、津田沼までの複々線化が完了した。快速線は両国（両国は通過のため実質的には錦糸町）―津田沼間の快速電車停車駅（錦糸町・新小岩・市川・船橋）にのみプラットホームが設置され、東京―両国（錦糸町）間は

〔2-3-1〕 高架化工事中的の本八幡駅



〔2-3-2〕 高架化前の総武線（行徳街道の踏切）
本八幡駅は写真左側



〔2-3-3〕 開通を目前に控えた地下鉄
東西線原木中山駅

地下に新線を建設して横須賀線方面と直通させた。津田沼までは、快速・特急・急行・貨物列車の線路が各駅停車（中央・総武緩行線、以下「総武線」と分離されたことにより、大幅な輸送力増強が実現するとともに、市川など快速停車駅からは東京駅に直行できるようになった（一九八一年には津田沼～千葉間も複々線化）。快速線電車のグリーン車連結も、複々線化によって可能になったと言えよう。高架化とほぼ同時期、一九七〇年には蒸気機関車による定期列車がディーゼル化により廃止され、総武本線の無煙化が達成された。

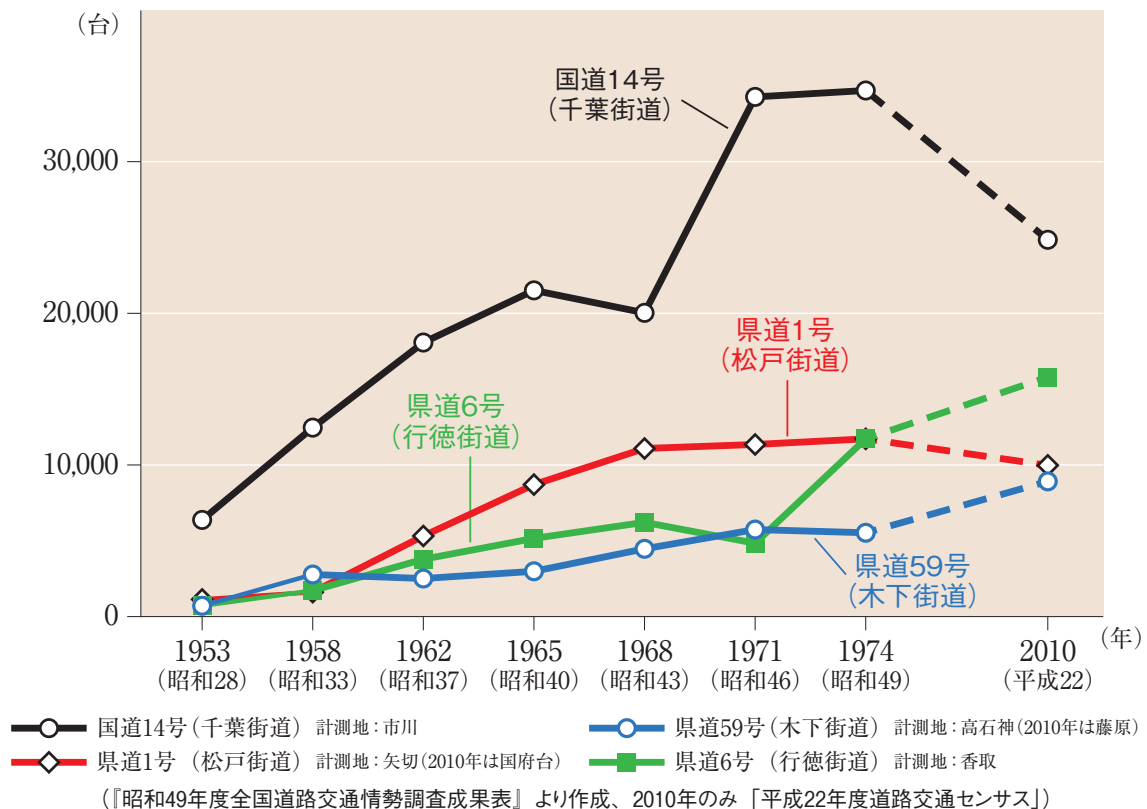
この頃、複々線化と並んで総武本線の混雑緩和を期待されていたのが、帝都高速度交通営団（営団地下鉄）東西線（都市計画五号線）の延伸である。東西線は、一九四六年、戦災復興院により東京復興都市計画鉄道として告示された五路線のうちの一つ（五号線）で、当初の計画は中野～東陽町間であり、一九六二年の都市交通審議会答申で船橋方面までの建設が示された。一九六四年、まず高田馬場～九段下間が開業し、以後延伸を繰り返して一九六七年には中野～東陽町（江東区）間となっていた。一九六九年三月、西船橋まで全通し（千葉県内は全線高架）、翌月より総武線との直通運転も開始された。21313 東西線全通に伴い、原木中山・行徳・浦安などの各駅が開業した。当初は西葛西・南行徳・妙典の各駅は未設置である。加えて江

戸川右岸の下妙典に留置線（のち行徳検車区、現・深川検車区行徳分室）が設置された。

地下鉄東西線の全通は、市川市域南部の宅地開発・人口増加の大きな契機となった。『広報いちかわ』一九七三年七月一日付には、「かつてはハス田であったこの地も、東西線の開通、区画整理で面影を一新し、マンションや住宅もだんだん建ちはじめました」などとある。東西線全通後、京成バス浦安線（本八幡駅～浦安間）の利用者数・運行本数が減少した。一九六七年度の日平均利用者数は約一万七九〇〇人、運行本数は一七八本であったところ、一九七一年度は約一万一〇〇〇人、一二七本となっている。一九八一年には南行徳駅が開業した。住居表示の施行、学校の新設、マンションの建設など、同駅開業に前後して周辺の風景は一変した。

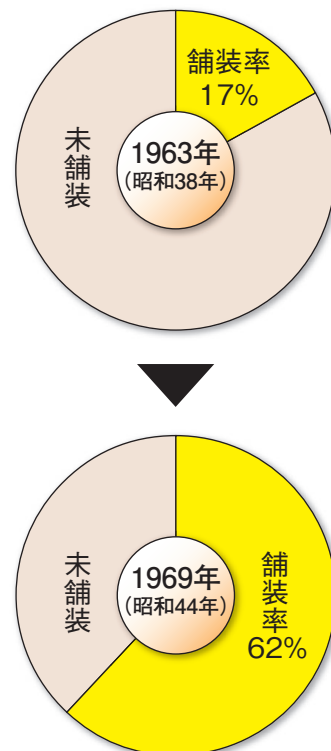
鉄道輸送のみならず、道路事情の改善も急がれた。幹線道路以外は、未舗装や幅員の狭い道路も少なくなり、歩道や信号機の整備も不十分だったため自動車交通量の増加21314に対応しきれず、交通事故が増加した。市川市は、一九六三年十二月に「安全都市宣言」を発した。千葉県内市町村の安全宣言は一九六二年一月の銚子市に始まり、一九六〇年代を通して相次ぎ、一九六九年十一月には千葉県が「交通安全県」を宣言していることから、この時期全県・全国での交通災害深刻化がう

〔2-3-4〕 昼間12時間(7～19時)一日あたり自動車交通量の変化





〔2-3-5〕 新旧市川橋と聖火リレーを見物する人々

〔2-3-6〕 市川市内の道路舗装率
(1963年・1969年)

(『市川市統計年鑑』各年度より作成)

かがわれる。自動車メーカー各社は乗用車の開発・販売競争を展開、トヨタ・コナや日産・ブルーバード、富士重工・スバル360などが人気車種となり、道路の整備を上回るペースで自家用車が増加した結果、交通事故・交通公害・交通渋滞は深刻化していった。市川市議会でもこの時期、交通安全に関する施策が繰り返し議論されている。千葉県域北部の自動車増加に対応するため、一九六八年、千葉県陸運事務所の習志野自動車検査場が習志野支所（現・習志野自動車検査登録事務所）に昇格し、習志野ナンバーが登場している。

昭和初期に架設されて四〇年近く経過していた市川橋は改築されることとなり、まず一九六三年に下り線が、一九六七年には上り線が完成した。この間、東京オリンピックが開催されており、聖火リレーが市川橋を通過した時点では新橋（下り）と

旧橋（上り）が併設されていた。2-3-5 一九七一年には京葉道路の一之江～市川間（三月）・市川～船橋間（十一月）が片側三車線に拡幅された。また、一九六八年に市川松戸有料道路（全通は一九七一年、二〇〇〇年無料化）、七二年には新行徳橋有料道路（一九九三年無料化）と、有料道路が相次ぎ開業した。混雑が著しく周辺に学校の多い松戸街道は、一九六八年、京成線国府台駅付近を立体交差化して踏切を解消した。時期が下って一九七九年には今井橋がやや下流側に移設され改築された。このように幹線道路の整備が進められる一方で、生活道路の舗装も急ピッチで進められた。2-3-6 自動車交通量の増加と、それに対応する道路整備の一方で、急増してきた京成バスの利用者は高度成長期終盤をピークに頭打ちとなり、その後徐々に減少するようになった。

2 相次ぐ鉄道路線の開業

一九六九（昭和四四）年の地下鉄東西線全通以降、市域の北部・南部における鉄道の開業が数年～一〇年間隔で相次いでいる。

高度成長期、東京近郊の混雑緩和を推進する国鉄は、同時に貨物輸送量の増加にも対応を迫られており、旅客の混雑が激しい都心部を避けて近郊を迂回し主要幹線と接続する貨物線（「東京外環状線」）の建設を計画した。具体的には、武蔵野東線（新松戸～西浦和）・武蔵野西線（西浦和～府中本町）・武蔵野南線（鶴見～府中本町）・小金線（新松戸～西船橋）・京葉線（塩浜〔川崎市〕～蘇我）である。武蔵野東・西・南線と小金線は、一九六〇年代後半から一九七〇年にかけて着工した。うち、武蔵野東・西線と小金線は貨物輸送を主目的としつつ旅客輸送も行い、武蔵野南線と京葉線は貨物線である。一九七六年までに、武蔵野東・西・南線が合わせて武蔵野線として開業した。小金線新松戸～西船橋間は、一九七八年十月、武蔵野線の延伸として開業し、市川大野駅（計画当初の仮称は下総大野駅）が新設された。武蔵野線は大部分が高架または掘割・トンネルで、踏切が設置されていない（以降開業した市川市域の各路線も同様）。当時の関東の鉄道駅としては珍しく、開業時より自動改札機を

導入していたのも特徴的である。もともと貨物輸送を主目的としていたため、旅客列車は貨物列車のダイヤを妨げない程度、デュータイムは毎時一～二本の運行であったが、鉄道貨物輸送量の減少や沿線人口の増加に伴い、旅客列車は増便された。

市川大野駅開業に先立つ一九七三年、駅のやや南側を中心とする、大野地区の土地区画整理事業が着手された。同駅の開業により開発が加速し、一九八〇年頃には高層住宅が建設されるようになった。駅利用者の増加に伴い、周辺の道路が混雑するようになったため、歩行者の安全確保が課題となった。しかし、同駅は谷津に所在するため、地形的制約によりバスの乗り入れが可能な駅前広場を整備することができず、二〇〇六（平成一八）年に至り、駅北側に路線バスが乗り入れない駅前広場が整備された。

京葉線はもともと武蔵野線と一体で「東京外環状線」を構成する貨物線として計画され、昭和三〇年代から、国鉄と千葉県・東京都は建設用地の確保などについて協議を重ねてきた。当初の計画は、川崎市の塩浜から東京貨物ターミナル（東京都品川区）を経て蘇我に至るもので、その大半が埋立地上であった。市川市域には、行徳貨物駅の設置が予定されていた。しかし一九七〇年代に入り、ニクソン・ショックやオイルショックを機に、工業地帯化が見込まれていた沿線の埋立地に集合住宅・レ



〔2-3-7〕 開業直前の北総線北国分駅



〔2-3-8〕 北総線開通日の記念列車内で歓談する
高橋市川市長(左)と宮間松戸市長(右)



〔2-3-9〕 開業直前の都営新宿線本八幡駅

ジャー施設・大型商業施設などの計画が相次いだため、旅客輸送の要望が千葉県知事らから国鉄・日本鉄道建設公団・運輸省に対して提出された。これらの要望を受け、一九七八（昭和五三）年、国鉄は西船橋―蘇我間の旅客線化と途中六駅の新設を決定した。さらに、東京湾岸の宅地開発により増加した通勤通学者の輸送や、総武線・地下鉄東西線の混雑緩和を目的に、東京都心部への乗り入れが決定し、一九八三年、西船橋―新砂町（現・新木場）間の旅客線化と新砂町―東京間の建設が認可された。同区間においては、七駅の新設と、行徳貨物駅の旅客駅（仮称「新行徳」、現・市川塩浜）が決定した。

一九八六年三月、まずは西船橋―千葉港（現・千葉みなと）間が暫定開業した。国鉄分割民営化・JR各社発足を挟み、一九八八年には新木場―南船橋間と市川塩浜―西船橋間の支線が開業、市川市域には市川塩浜・二俣新町の両駅が開業した。一九九〇（平成二）年には東京―蘇我間が全通し、市川市域南部を含む東京湾岸から東京都心部への新たなアクセス手段となった。新木場―東京貨物ターミナル間の貨物線計画は、工事が凍結した状態で国鉄清算事業団が引き継ぎ、その後、その一部が東京臨海高速鉄道りんかい線として開業している。

北総開発鉄道（現・北総鉄道）は一九八四年までに北初富―新鎌ヶ谷―千葉ニュータウン中央間が開通していたが（うち小

室く千葉ニュータウン中央間は住宅・都市整備公団が保有)、一九九一年には京成高砂く新鎌ヶ谷間が延伸されて市川市内にも北総線の北国分・大町の両駅が開業し(加えて、松飛台駅は松戸市との市境、矢切駅も市境に至近)、京成線・都営地下鉄浅草線・京浜急行線との相互直通も開始された。21317・

21318 北総線北国分駅や、新たに開設された地下鉄東西線の南行徳駅(一九八一年開業)の周辺は宅地化が進行した。

一九八九年には、都営地下鉄新宿線の篠崎く本八幡が延伸開業し、新宿く本八幡間が全通した(当初の本八幡駅は仮設、一九九一年に本開業21319)。東京都外の都営地下鉄の駅は本八幡が唯一である。同路線は京王帝都電鉄(現・京王電鉄)京王線との相互乗入れを実施するため、京王線に合わせた一三七二ミリ軌間を採用した。

都営新宿線は、本来、京王線・千葉県営鉄道北千葉線と合わせて多摩ニュータウン・千葉ニュータウンと東京都心とを接続させることを目的とした路線であった。県営北千葉線は、本八幡から東菅野、柏井、小室を経由し千葉ニュータウン中央に至る計画であった。しかし、同線は一九七三(昭和四八)年に免許を取得していたものの、千葉ニュータウンの入居が当初の予想を下回ったことなどから事業は停滞してしまった。千葉県・市川市・鎌ヶ谷市で構成する「北千葉線検討委員会」は、一九

九二(平成四)年、北千葉線の計画を見直し、本八幡く新鎌ヶ谷間に縮小したものの、その後も特に進展が見られないまま、二〇一三年に計画自体が廃止された。

ところで、一九七〇年代以降、市川市域の交通事情は新東京国際空港(現・成田国際空港、以下「成田空港」)の計画・開港に大きく影響されてきた。成田空港は一九六六(昭和四一)年に建設地が確定し、当初計画より遅れたものの一九七八年に開港した。空港から東京都心へのアクセス手段として計画されたのが成田新幹線で、東京から成田空港までの途中駅は、千葉ニュータウンのみであった。東京駅の地下ホームや成田駅付近の高架橋の建設が着手されたが、新幹線のメリットをほとんど受けられない沿線住民からは、騒音などへの不安から反対運動が展開され、市川市など沿線市町議会も建設反対を決議した。成田新幹線建設計画は、用地買収もスムーズに進捗せず、結果的に中止された。

なお、東海道新幹線開業の一九六四年に単年度赤字を計上して以来、慢性的な赤字となっていた国鉄は、一九八七年に旅客鉄道六社と貨物鉄道一社に分割・民営化され、JR各社が発足した。分割民営化を前にした一九八〇年代、ローカル線廃止や一〇万人近い人員削減などの多大な犠牲を伴う国鉄改革に反対する労働組合は、繰り返しストライキを決行した。特に総武線



〔2-3-10〕 湾岸道路（首都高速湾岸線）
市川大橋開通式



〔2-3-11〕 建設中の東関東自動車道・国鉄
京葉線と東京エアカーゴ・シティ・
ターミナル(1981年)
中央やや右上(京葉線の上)がTACT

を含む千葉県内各国鉄線は、列車の運休や減便など、ストライキの影響を頻繁に受け、通勤通学客らが巻き込まれた。

一九九六年には東葉高速線西船橋～東葉勝田台間、二〇〇二（平成一四）年には芝山鉄道線東成田～芝山千代田間が開業した。いずれも市川市外であるが、前者は地下鉄東西線、後者は京成本線との直通運転を行っている。

3 幹線道路網の整備と市域南部の物流拠点化

成田空港の計画は、道路整備にも影響した。建設省は既に第五次道路整備五ヵ年計画において東京湾環状道路（湾岸道路）を計画していた。これは横須賀～東京～千葉～富津間を東京湾岸に沿って接続させる高速道路ならびに並行する一般国道の構想であったが、空港の場所が成田に確定したことにより、東京～千葉間の早期の整備が必要となった。そこで一九七一（昭和四六）年、まず宮野木（千葉市）～富里間を新空港自動車道（のち「東関東自動車道」に改称）として開業させた。その後延伸を繰り返して、一九七八年には成田空港の開業とほぼ同時に新空港に到達、一九八二年には市川～宮野木間が開通、首都高速道路湾岸線の浦安～市川間も同時に開通して市川ジャンクションで双方が接続した。

2 | 3 | 10・2 | 3 | 11

京葉道路が自動

車専用道路であるのに対し、東関東自動車道は高速自動車国道であり、一般国道（国道三五七号線）が並行している。なお、全国の主要な高速道路・有料道路を管理してきた日本道路公団は、二〇〇五（平成一七）年に分割・民営化され、京葉道路や東関東自動車道は東日本高速道路の所轄となった。

東関東自動車道と並んで整備が開始された東京外環自動車道は、東京都練馬区から埼玉県南部、松戸市を経由して市川市域を南北に縦貫し東関東自動車道に接続する高速道路（高速自動車国道）であり、これに一般国道（二九八号線）が並行し、高速道路と一般国道を合わせて「東京外かく環状道路」を構成する。しかし、交通公害や交通事故が深刻化していたことに加え、多数の住民が立ち退きを迫られるにもかかわらず計画段階で住民の意向はほとんど汲まれなかったことから、国会への請願など沿道住民による活発な反対運動が展開された。一九七一（昭和四六）年には市川市と松戸市の反対運動が連携し、「市川市・松戸市外環道路対策協議会連合」が結成されて反対運動は本格化した。同年には市川市議会や千葉県議会も、建設計画の凍結・再検討を求める請願を採択している。これらの反対運動の影響で工事の本格化まで時間を要したが、一九九三（平成五）年、市川市長が要望事項を付して、提示案を受け入れる旨の回答をした。これによって一九六九（昭和四四）年の計画決定から五

十余年を経て二〇一八年に三郷・市川（高谷）間が開通した。東京外環自動車道は大部分が地下に、一般国道二九八号線は地上に建設され、京葉道路とは京葉ジャンクション（稲荷木）で接続する。

成田空港の開業が迫り、東関東自動車道の整備計画が決定すると、一九七三年トラック輸送の拠点として至便な原木に、通関を目的とする航空貨物ターミナル「東京エアカーゴ・シティ・ターミナル」（TACT）が開設された。**21311** ほどなく、TACT周辺には物流・運送事業者の事業所の開設が相次ぎ、新聞も「千葉県市川市原木は、航空貨物各社が覇を競う戦場だ。航空貨物の通関手続きをしているTACTのビルを囲むように日本通運、西日本鉄道、近鉄航空貨物、阪急交通社の航空貨物センタービルが建ち並ぶ。三月には、郵船航空サービスが（略）最大級の貨物センターをオープンする」（『日本経済新聞』一九八二年一月十八日付）などと報じている。成田空港のみならず東京国際空港（羽田空港）や千葉港とのアクセスが良好であることから、原木を含む市川市域南部（原木・高谷・上妙典・下妙典・本行徳ならびに戦後造成された埋立地）に所在する貨物運送・梱包・倉庫業者の事業所数は、一九七一年時点では二七事業所であったところ、一九八二年には一三〇を超える大幅な増加となっている。規制緩和により空港内や各物流会社でも通

関業務が可能となったことからT A C Tの取扱貨物は減少、同社は二〇〇三（平成一五）年に解散したが、二〇〇〇年代に入ると外資系を含む物流不動産業界による市域南部への進出が相次ぎ、大型の物流施設が多数開設された。東京外環自動車道の開通によりトラック輸送の拠点として以前にも増して利便性が高まっていることから、塩浜を中心に通信販売会社の倉庫・発送拠点が集中しているのも特徴的である。

4 新しい交通のデザイン

二〇世紀末頃から、道路の拡張や鉄道の開業のみならず、利用者の多様性に配慮した交通空間づくりが交通行政や交通事業者に求められるようになってきた。道路や公共交通機関にバリアフリーデザインが導入されるようになり、また、単なる移動・輸送のみならず地域振興やコミュニケーションなどの場としても機能する交通空間も全国的に増加した。すなわち、「量的ストックから質的ストックの時代」（「市川市交通バリアフリー基本構想」）への転換が必要とされるようになってきた。ハートビル法（高齢者、身体障害者等が円滑に利用できる特定建築物の建築の促進に関する法律）や交通バリアフリー法（高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に

関する法律）が制定され、公共施設や商業施設、公共交通などにおけるバリアフリー化が促進された。二〇〇六（平成一八）年には両法が統合され、バリアフリー新法（高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律）が制定されている。さらに二一世紀に入ると、高齢者や障がい者のみならず、子どもや親子連れ、外国人、それ以外の全ての交通機関利用者が利便性を享受できるようにするべく、ユニバーサルデザインが交通空間にも導入されるようになってきた。

二〇〇三年、「市川市交通バリアフリー基本構想」が策定され、「人にやさしいまちづくり」の実現が図られた。本八幡・市川・行徳・南行徳の四駅周辺を重点地区に指定し、各駅（京成八幡・市川真間を含む）から公共施設・文化施設・商業施設に至る主要な道路のバリアフリー化を優先的に実施することとした。具体的には、歩道の拡幅、視覚障害者誘導用ブロック（点字ブロック）の敷設、段差の解消などである。また、市・国の補助により、市川・本八幡・行徳など市内主要駅にエレベーターや多機能トイレなどバリアフリー設備が整備されている。

バリアフリーに関する法整備により、バスや鉄道車両にもバリアフリーが求められるようになった。総武線、京成線、地下鉄東西線などの電車にもバリアフリーデザインが導入されている。具体的には、鉄道車両にはドア開閉時のチャイム、車椅子



〔2-3-12〕市川市コミュニティバス
(2013年、個人蔵)

スペース、車両間の転落防止ホロなどが設置された。バスも車椅子や高齢者の乗降に配慮した低床車が導入されるようになり、二〇一八年時点で京成トランジットバス塩浜営業所のバス路線は全て低床車で運行されている（なお、京成は地域ごとにバスの分社化を進め、二〇〇一年、市川営業所の路線の一部が京成トランジットバスに移管されており、京成電鉄本体のバス事業も二〇〇三年より子会社の京成バスに移管された）。

二〇〇五年より、市川市コミュニティバスの運行が社会実験として開始された。コミュニティバスの運行は、地域の交通不便地の解消などを目的としている。コミュニティバスは、東京都武蔵村山市の「ムーバス」（一九九五年運行開始）の成功を機に一九九〇年代より全国に普及していた。市川市では、市民へのアンケート調査と高齢化率などを総合的に評価した結果、市域の北東部と南部に導入することとなった。北東部ルート（市川大野駅・船橋法典駅・大柏出張所などを経由する循環ルートと、松飛台駅・現代産業科学館・メディアパーク間の往復ルート2-3-12）は京成バス、南部ルート（現代産業科学館・メディアパーク・妙典駅・東京ベイ医療センター間）は京成トランジットバスが運行する。いずれも、ルート全体に占める交通不便地（最寄の鉄道駅・バス停から三〇〇メートル以上離れた地域）の割合が二五%以上となり、なおかつ既存のバス路線へ

の影響が最小限になるよう計画されている。コミュニティバスの利用者は運行開始の初年度（二〇〇五年十月）翌年三月の半年間）が延べ約一〇万人、翌年度三四万人、翌々年度四四万人と増加したことから、潜在的な需要が高いことが確認された。二〇一五年度における市川市コミュニティバスの延べ利用者は約四六万人で、これは千葉県内全市町のコミュニティバスの中でも、浦安市・流山市・習志野市に次ぐ規模である。なお、コミュニティバスの厳密な定義は存在せず、道路運送法上は一般的な路線バスと同様に扱われるが、自治体がバスの運行にさまざまな形で関与している。市川市コミュニティバスでは、経費と運賃収入の差額を市が負担しているが、採算率が二年連続で四〇％を下回った場合、運行を廃止することになっている。なお、現行の二ルートに加え、北西部ルートの新設が計画されている（二〇一八年度時点）。

交通空間に、コミュニケーション・憩い・地域振興など、単純な移動・輸送以外の機能を有する場を併設する事例も増加した。周辺環境との調和も考慮し、「憩いの場」としての機能を兼ねる交通空間は、既に一九九〇年代以前から整備されている。たとえば、真間川の北方橋が「クロス橋」に改築されたり、南行徳小学校付近に緑道「内匠堀プロムナード」が整備されたりしており、二〇〇〇年代以降も千葉街道（本北方橋間の道路）都

市計画道路3・4・18号線）に公園・ポケットパークを併設するなどの事例がある。そして、二〇一八年にはとりわけ大規模な施設として国分に「道の駅いちかわ」21313が開業した。道の駅は「休憩」「情報提供」「地域連携」の各機能を兼ね備えた施設であり、市町村（またはそれに代わり得る公的な団体）の申請を受けて国土交通省が登録する。一九九三（平成五）年四月、建設省（当時）が一〇三駅を登録したのを皮切りに全国各地に開業し、二〇一三年度に一〇〇〇駅を超えた。

市川市域をめぐる交通関係の新たなトピックとして、妙典橋の建設と、いわゆる「ご当地ナンバー」（新たな地域名表示ナンバープレート）の導入に向けての動きがあげられる。

妙典橋は、高谷と妙典との間、江戸川（放水路）に架設される道路橋である。船橋と行徳・浦安との間の幹線道路は幅員が狭いため、渋滞の解消や歩行者の安全対策を目的として整備される県道船橋行徳線の一部であり、江戸川とともに地下鉄東西線の車両基地（深川検車区行徳分室）を跨ぐ。

ご当地ナンバーについては、二〇一七年、市のPRや観光振興につながると判断されたことから、市川市が国土交通省の募集に応じた。導入が決定された場合、二〇二〇年から新たに交付される市川市内の自動車ナンバーは習志野ナンバーから市川ナンバーに変更される予定である。



〔2-3-13〕 道の駅いちかわ