

移りゆく風景

船橋今昔

船橋駅南口

毎日約26万人の人の流れがあり、常に活気にあふれている船橋の表玄関。

JR船橋駅は、前身の総武鉄道が明治27年に開業した時から存在する県内最古の駅のひとつである。それ以降、駅南口周辺は、船橋の中心街として発展を続けてきた。しかし一方で、朝夕の交通渋滞は激しく、人と車が混ざり合い、雑然としたイメージが付いてしまった。

市民の長年の願いであったこのエリアの再開発。平成15年に、南口再開発ビル「フェイス」がオープン。平成18年には、京成本線（海神駅～船橋競馬場駅間）の高架化が完成した。

船橋の顔ともいえる船橋駅南口が、ダイナミックに進化を始めた。



昭和27年

高い建物はなく、ほとんどは木造建築。現在の市役所付近は水田だった



現在

駅前ビルが林立。ここ数年は超高層マンションの建設が続いている。地上14階の「フェイス」は南口再開発の象徴的建造物



■船橋駅南口

[右] 京成本線の踏切の遮断機が開放した直後の場面。多くの人が一勢に国鉄船橋駅へ流れてきている。駅前には各種食堂が軒を連ねていた
[上] 南口再開発ビル「フェイス」の完成によって、駅前の人の流れが変わってきた



■京成船橋駅付近の踏切

[上] 船橋名物「開かずの踏切」も今は昔。平成18年に京成本線（海神駅～船橋競馬場駅間）の高架化が完成し、長い間人や車の流れを遮ってきた16か所の踏切がなくなった
[左] 踏切が開くのを待つ人々。わずか13年前の写真であるが、遠い昔のように感じる

船橋駅南口の懐かしい風景



■西武百貨店南側にあった映画館



■公営競技の開催を告知する電光掲示板



■魚市場

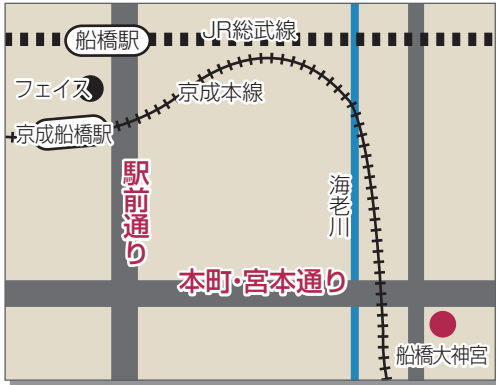
本町・宮本通り

本町通りは、船橋の中心市街地を東西に横切る目抜き通りで古い歴史を持つ商店街である。室町時代、船橋大神宮周辺に九日市・五日市の市が立つようになったことや、江戸初期に家康が御成街道を造成させたことがその起源であるといわれている。

江戸時代には、成田街道の最も大きな宿場町「船橋宿」の中心として、旅籠や商店が立ち並び大勢の旅人で賑わっていた。

明治時代に総武鉄道が成田まで開通すると、宿場町としての賑わいは徐々に薄れたが、現在のように商業中心にその姿を大きく転換した。

昭和に入っても、震災や戦災に合うこともなく明治・大正期の建物が数多く残っていたが、増加する自動車の交通量と防災上の必要から、昭和35年から41年にかけて歩道の整備と耐火中高層建築化が進められ、ほぼ現在の姿となった。



昭和31年



現在

■船橋大神宮付近

[左] 正面は船橋大神宮の西参道（裏参道）。通りに架かるアーチの「船橋銀座」が時代を物語る。昭和20年代、全国の商店街で「〇〇銀座」と名乗ることが流行した

[上] 神社の景観に大きな変化は見られず、樹々が青々と生い繁っている

■森田呉服店付近

[右] 高い建物はなく、2階建、瓦屋根の商店が軒を連ねていた。道路に直角で目を引くような看板が競うように立てられていた

[下] 3階以上の建物がほとんどを占める。手前の呉服店は、昔のままの2階建ての瓦屋根造りである



現在



昭和34年

駅前通り



昭和32年



現在

■中央公民館付近

[左] 昭和31年頃に整備され、道幅が現在のよう広がった。舗装され歩車道の区別があったので、当時は自慢の近代的な道路であった

[上] 電線の地中化、街路樹の整備など、景観に配慮した通りとなっている



現在

■京成船橋駅よりやや南側

[右] 歩道は通りの西側のみ整備されていた。露商がよく店を出していた

[上] アーケードの下を人が絶え間なく通り過ぎる



昭和33年

本町通りとの交差点 — 駅方向を望む



昭和34年

[上] 右奥のビルまで道路が拡幅された。手前には古い商店が残っている

[右上] スクランプル交差点が設置されたのは県下初だった。右側の建物は昭和45年にオープンした松屋デパート

[右] 左側の建物は建設中の本町1丁目市街地再開発ビル。商店街の活性化や良好な住環境の形成を図ると共に、快適な歩行空間を創出する



昭和46年



現在

船橋駅北口

狭い駅前には押し寄せるバスやタクシー、自転車。昭和40年代の船橋駅北口の風景である。かつては田圃地帯であった市場・塚田地区などの宅地化や夏見台・金杉台団地の建設に伴い、北口の利用者は急増。やがて北口は、人と車がやっとすれ違うような状態になってしまった。

昭和50年代から、北口は目覚ましい変貌を遂げる。まず、昭和52年、駅前広場を従来の12倍に広げ、大型バス、タクシー、一般車の乗降場が設けられた。また、歩道スペースも確保された。

しかし、昭和60年代に入り、マイカー時代が到来。市中心部の駐車スペースの創設や交通渋滞の解消、駅前機能の更なる向上の必要性が高まり、北口は再びその姿を変えることとなった。

平成3年、安全で機能的、そして、景観においても装いを一新し、総武線沿線で最も近代的な駅前広場が船橋駅北口に誕生。北口は船橋の誇りとなった。

■北口広場

[左] 左側が駅。現在と比べると駅前広場がかなり狭いのがわかる

[左下] 昭和50年に北口再開発事業がスタートし、52年に駅前広場が拡張された

[下] 地下には563台収容できる駐車場、地表部にはワンアイランド方式のバスターミナルが整備されより機能的となった。さらにその上にはペDESTリアンデッキを整備し、歩行者の安全を確保するとともに、ベンチや広場を設け、市民の憩いの場としても活用されている



昭和46年



昭和61年



現在

■北口駅前の通り

[右] 当時のバス通りは砂利道だった。木造平屋住宅が並び、商店はあまり見えない

[下] 商業ビルが建ち並び、ゆとりのある歩車道が整備された



現在



昭和31年

西船橋駅

旧葛飾町に駅を——これは、市制施行時からの地元住民の願いであった。しかし、戦中戦後の混乱の中では、駅を建設する状況ではなくなっていました。

戦後復興が進むと、人口も増え、新駅建設の気運が再び高まってきた。国鉄船橋駅と中山駅（現下総中山駅）の間は4.3kmであり、市街地内の駅間としては長すぎる距離であった。「街の発展のためにもぜひ駅を」という声が増しに強まっていった。

駅の誘致活動が本格的に始まったのは昭和28年。地元住民の努力によって葛飾地区の区画整理を伴う土地改良事業が始まると、住宅や商店が増え、街が活気をおびてきた。昭和32年、市議会が駅誘致を決議した。昭和33年11月10日ついに駅が完成。当日は、パレードや花火の打ち上げが行われ、住民の願いは華やかに結実した。

現在は、5路線が乗り入れるターミナル駅として発展を遂げている。



昭和43年



現在

■西船橋駅上空から

[左] 駅の南側は一面水田が広がっている。カーブしている線路は、開通前の営団地下鉄（現東京メトロ）東西線

[上] かつて田園であったエリアには、ビルが建ち並び、住宅が密集している。写真左上方向に伸びる線路は、昭和53年に開業した武蔵野線

■西船橋駅南東側から

[下] 奥に見えるのは、建設中の西船橋駅
[右] 駅の開業が沿線の風景を一変させた



現在



昭和33年



昭和33年

■西船橋駅北口

[上] 駅開業直後の風景。高い建物はまだなく、車も少ない

[右] 高層の建物が林立し、景観は大きく変貌している



現在

海老川

都市の中で息づく流れ——海

老川は、御滝山金蔵寺内の湧水を源流に船橋の中心市街地を悠々と流れる。憩いの場として昔から市民に親しまれている海老川であるが、その姿は時代の流れの中で大きく変貌している。

昔は、ボラやハゼ、フナなどが生息する美しい川であった。夏には子どもたちが泳ぎ遊んだふるさとの川だった。

しかし、昭和30年代後半から流域の宅地化が進むと、生活排水が川に流れ込み、悪臭が漂うようになった。また、山林・耕地が激減したため集中豪雨の際に都市型洪水が発生するようになり、特に昭和50年代から60年代にかけては流域で家屋浸水が多発した。川が悲鳴をあげたのだった。

昭和61年以降、河川改修の集中工事が急ピッチで進み、海老川は落ち着きを取り戻した。周辺の住民から「恨みの川」と嘆かれた川は、再び人々の心を和ませる「希望の川」へと生まれ変わった。



昭和29年

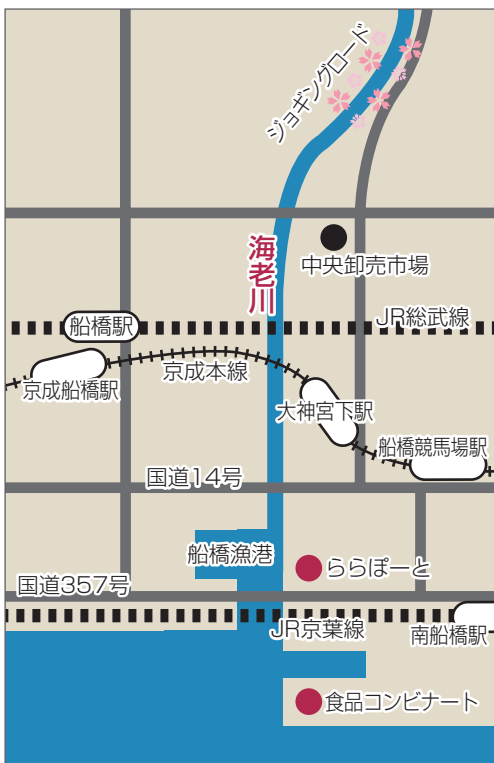


現在

■船橋橋から八千代橋を望む

[左] 干潮時で川底が見えている。漁船を浅瀬に引き上げ、係留している。川岸には漁家が軒を連ねていた

[上] 河川改修に伴い岸壁は整備され、漁船を係留することはほとんどなくなった。船橋橋から上流の向田橋まで13の橋が架かっており、それぞれ特徴的なレリーフが飾られている



■海老川ジョギングロード

[右] 昭和60年に完成。往復約3.2キロのコースで、ジョギングや散歩を気軽に楽しめる。春は桜の名所として知られている

[下] 昔は、さまざまな恵みと安らぎをもたらしてくれた。河川改修以降、その姿を取り戻しつつある



現在



昭和40年頃

ベイエリア

昭和30年代に、埋め立てによる新たな開発が始まると船橋のベイエリアは、大きく変貌していった。工業団地や港湾施設が整備されたほか、東洋一のレジヤ―施設として「船橋ヘルスセンター」が全国にその名を轟かせた。

昭和50年代から60年代にかけて、京葉食品コンビナートが造成されると、全国有数の加工食品の供給基地となった。また、ヘルスセンター跡地には大型ショッピングセンター「ららぽーと」が誕生。それ以後、商業施設が続々と進出した。こうして、船橋のベイエリアは商工業を中心に国内外への流通拠点として発展を遂げた。

一方、船橋沖は良好な漁場であり、船橋は漁師町として古くから漁業が盛んに営まれていた。現在も生産活動を続けており、漁師町としての姿は失われていない。

様々な魅力にあふれ、無限の可能性を秘めたベイエリアとともに船橋は未来を築いていく。



■海老川河口



■船橋ヘルスセンター



■京葉食品コンビナート

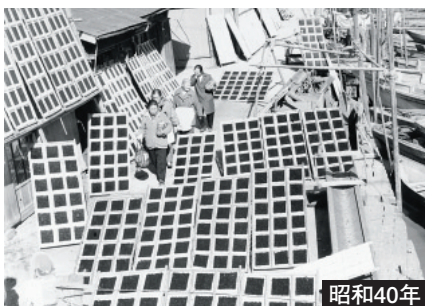


■現在

■ベイエリア全域

上空から見た
ベイエリアの
変遷

漁師町の風景



■海苔の天日干し



■海苔取り漁船



■船だまり

大型団地

人口急増時代——船橋市の昭和30年代から40年代はよくこのように表現される。その要因は、昭和35年に前原団地、36年高根台、42年習志野台と新京成線沿いに相次いで大型団地が建設されたのをはじめ、その周辺開発が活発に行われたことにある。昭和35年以降、船橋市の人口は加速度的に増え、昭和40年代の10年間で人口が20万人も増加するという異常な事態に直面することとなる。

水洗トイレ、ダイニングキッチンなどを備えた団地は、その当時、ハイカラな生活の代名詞でもあった。当時は新しさと珍しさだけだった団地の風景も、いつしか一つの街としての落ち着きと調和が見え、すっかり馴染み深いものとなった。

しかし、入居開始から40年以上が経過し老朽化が進んだ団地は、建て替えられることとなった。平成9年頃から、前原団地を皮切りに中高層の新団地へと変貌を遂げつつある。



昭和36年



現在

■前原団地

[左] 団地の完成当時、街路樹はほっそりとして弱々しかった

[上] 建て替えはできるだけ樹木を残しながら行われ、培われた歴史を継承している

■高根台団地

[右] 総戸数4870で、全国でも有数のマンモス団地として誕生

[下] 高層住宅への建て替えが徐々に進む



現在



昭和39年

団地に暮らす人々の生活を支えてきた駅



昭和36年

■前原駅



昭和39年

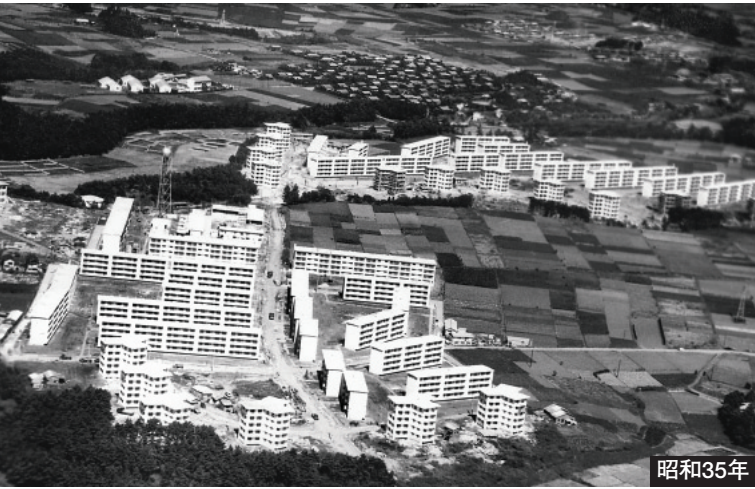
■高根台駅



昭和43年

■北習志野駅前

上空から見た団地の変遷



昭和35年



現在

■ 高根台団地



昭和36年

■ 前原団地



現在

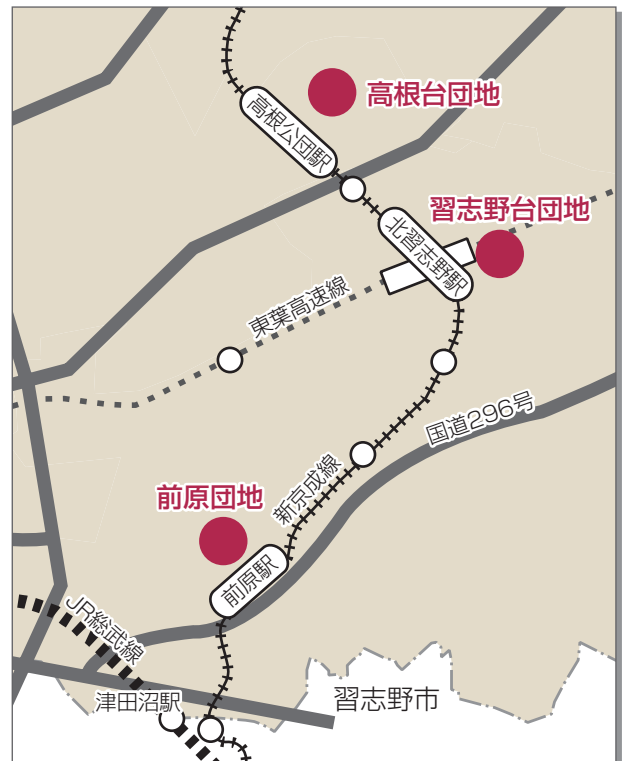


昭和42年

■ 習志野台団地



現在



■上空から見た行田地区の全景

[右] 終戦後、米軍から返還される前の送信所の中心部。放射状の道は管理道路で、その間の畑は旧所有者が借り受け、再配分して耕作していた

[下] 以前無線電信所であったことを伝えるのは、円形の道路と行田公園内に建立された「船橋無線塔記念碑」のみである



現在



昭和36年

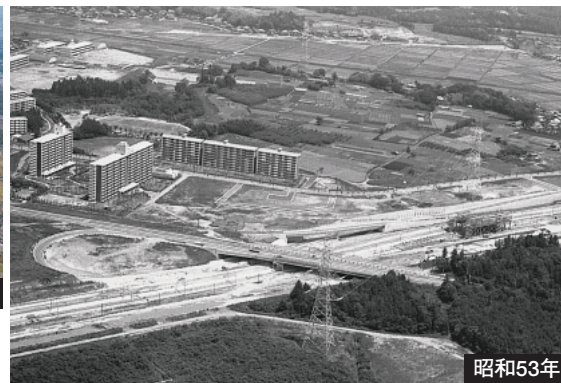
■小室

[右] 北総鉄道と同時にニュータウン建設が進む

[左] ニュータウンとして成長を続ける中でも、獅子舞など古くからある小室の伝統・文化を継承させている



現在



昭和53年



昭和34年



現在

■津田沼駅北口の通り

[左] 高い建物はなく、車の交通量や人通りが少ない

[右] 県内有数の繁華街へと発展。自治会や商店会が中心となって、防犯カメラを設置するなどより安心して買い物できる環境づくりに取り組んでいる



現在



昭和44年

■市立医療センター付近

[左] この辺りは、元は細長い台地が伸びていたが、昭和30年代後半から40年代にかけて台地が平らに削られ、畑などに変わった。どこかアメリカ西部の開拓地を思わせる風景である

[上] 医療センターは昭和58年にオープン。現在、道路の向かいにリハビリテーション病院を建設中