

# 「葛飾柴又の文化的景観」ニュース

## 帝釈道から京成金町線へ～柴又の新たな玄関口・柴又駅～

国内外からの観光客や参詣客をお迎えする柴又の玄関口・柴又駅（駅舎及びプラットフォーム、駅前広場）は、「葛飾柴又の文化的景観」の重要な構成要素。今号でお届けするのは、京成電鉄株式会社の吉野泰宏氏に寄稿いただいた、柴又のまちの発展を考える上で欠かすことのできない柴又駅、そして京成金町線の鉄道物語です。

### 1. 帝釈天への鉄道での参詣

江戸の昔より「庚申参り」で名高い柴又帝釈天（経栄山題経寺）への参拝ルートは、明治27年（1894）、総武鉄道（現・JR総武線）が開通すると小岩駅からが主流となる。明治29年（1896）に日本鉄道土浦線（現・JR常磐線）が開通し、翌30年（1897）に金町駅が開業すると、金町駅からのルートに遷移する。この金町駅から帝釈天への参詣客を狙って、金町－柴又間に、帝釈人車鉄道（明治40年（1907）11月に帝釈人車軌道に変更）が明治32年（1899）12月17日に開業する。現在でも金町駅から30分も歩けば帝釈天にたどり着けるが、人車は庚申の日には大勢の参詣客で賑わったという。人車は小岩駅への延伸も計画したが、実現しなかった。



（写真1）現在の柴又駅の駅舎

京成電気軌道株式会社（以下、本稿では京成電鉄も含め京成と記す。）はその名のとおり、東京と成田山新勝寺のある成田を結ぶことを計画し、最初期の路線構想は押上→向島→中川治いに北上し、中川新架橋を經由して柴又→江戸川治いに南下し、市川橋→千葉街道（以下、千葉県下は略）というルートで、明治40年5月28日付で特許を得た（なお、会社創立は明治42年（1909）6月30日）。実際に測量などを行った段階で、前述のルートは技術的、運轉的に困難ということで、押上駅～曲金駅（現・京成高砂駅）～市川駅（現・江戸川駅）と、曲金駅～柴又駅の支線に路線計画を変更し、明治44年（1911）9月18日に許可を受け、その後の微修正を経て、同年12月9日に線路敷設に着手した。

### 2. 京成の開業期を支えた帝釈天の参詣客

柴又方面を支線に変更したのは、「帝釈人車軌道と柴又で接続することで、鉄道院線の金町と連絡が可能となり、起点（押上）方が東京市内電車、金町駅で院線と接続することで、路線の利便性が大幅に上がる」（京成電鉄五十五年史）と目論んだためである。このため京成は明治44年4月の重役会で、帝釈人車軌道の買収を決定していた。帝釈人車軌道は年間7～8万人の利用があり、年6回の庚申の日は1日1万人ほどの利用があったそうで、経営は実質上、庚申の参詣客で成り立っていた。帝釈人車軌道も、人車ではこれ以上発展の余地なしと判断したこと、金町駅への電車連絡を目論んだ京成の思惑とも合致したため、京成の買収提案を受け入れ、明治45年（1912）4月27日に特許権・財産の売買契約を締結、大正元年（1912）8月19日に会社を解散した。京成は同年9月24日に人車軌道兼営の許可を得たが、これは電車の開業（同年11月3日）よりも実は早い。

第一期線が大正元年11月3日に開業し、次に江戸川架橋を含む市川駅－市川新田駅（現・市川真間駅）間の延伸と柴又駅－金町駅間の電気軌道への敷設替を比較したところ、柴又駅－金町駅間を優先的に実施する方が有利であるとの結論に達した。人車線は大正2年（1913）8月5日より改軌工事（実際は、人車複線から電車単線へ敷設替）に着手したため姿を消す。京成は約11ヵ月間の短期ではあったが人車鉄道を運行していたことになり、開業初期の路線案内にも人車線として記載されている。大手私鉄で人車を運行していた会社は京成以外になく、特筆すべきものといえる。ただ、柴又駅－金町駅間の電車開業は大正2年10月21日であり、金町駅の開業日は人車の開業日ではなく、この日とされている。（余談だが、同一名称のある駅に「京成」を冠するのは、日暮里で省線と連絡を開始した昭和6年から。）

路線は大正3年（1914）に市川新田駅、大正5年（1916）に船橋駅（現・京成船橋駅）まで延伸したが、この頃の金町方面は高砂駅－金町駅間を単車が一両で折り返す運行だった。ところが帝釈天の縁日には押上駅－柴又駅間を直通とし、ボギー車に付随車を増結して普段の倍の本数を運行するとともに、柴又駅－金町駅間は単車折り返し、しかも高砂駅－船橋駅方面の運行本数を減らして対応していたほどの繁盛ぶりだったようだ。帝釈天参詣のお客様が、京成創業期の経営安定とその後の区間延伸に寄与したのは想像に難くない。

（次頁へ続く→）

### 3. 柴又駅の歴史

京成開業時の柴又駅は、現在の駅前広場まで線路が敷かれており、ホームは2面2線で降車と乗車が分かれていた。到着した下り電車は降車ホームからポイントを渡って転線し、高砂駅方の乗車ホームから上り列車が発車する形であった。1号車が写っている絵葉書だが、これは上りホームである(写真2)。人車の柴又駅(写真3)は、現在の柴又第2号踏切道付近(柴又八幡神社前付近)にあったが、現在は宅地化されており、その痕跡は残っていない(写真4は写真3の同地点と思われる場所で撮影)。

柴又駅－金町駅間の電車化にあたっては柴又駅構内の途中から分岐し、人車線までの延長線7チェーン(約140m)を新設(図1)。人車柴又駅－金町駅間は、許可上は「人車線の改軌・動力変更(人力から電気への変更)」という扱いであったが、実際は人車線を撤去して敷設替する形であった。両駅終端を直接結ぶことは位置的に困難だったためか、延長線を構内の途中から分岐させた結果、三角形の変則的なホームを持つ構内配線となった。

戦後になると、金町駅方面は実質一面一線の単線しか使えないという変則的なホーム形態だったため、庚申の日の混雑がひどかったことと、輸送力の増加(長編成化)に対応するため、昭和30年(1955)に駅構内の大改良を行った(同年7月24日供用開始)。駅本屋の位置はこの時から現在まで変わっていないが、意匠は時代とともに変わっている。現在の駅舎(写真1)は昭和62年(1987)6月に増改築されたもので、「関東の駅百選」に選ばれている。デザインについては、映画『男はつらいよ』の山田洋次監督の意見も聞きながら決定したとのこと。

### 4. 幻の柴又線計画

戦後の高度成長期に新京成線の沿線に住宅団地が多数建設され、新京成線や常磐線の混雑が凄まじくなった。この当時、京成は有楽町への延伸計画を持っており、それと繋ぐべく昭和31年(1956)1月に松戸～柴又間を結ぶ柴又線の認可申請を行った。申請は新京成電鉄が行い、実際に用地買収も進め、昭和37年(1962)7月に認可も取得した。ところが国道6号線の拡幅で予定地が分断されたり、常磐線の複々線化で用地が使用できなくなったりして、着工できない状況が続いていた。昭和40年代に入り状況が一変し、地下鉄千代田線の常磐線の直通運転や北総開発鉄道の計画が持ち上がり、昭和45年(1970)7月15日で免許が失効。柴又線は幻に終わったが、もし、実現していたら、柴又の景観は大きく変わっていたことだろう。

以上、京成金町線・柴又駅の歴史の一端をご紹介させていただいた。ぜひ鉄道の歴史にも興味を持っていただければ幸いです。



(図1) 金町延伸時の申請図面 (京成電鉄株式会社所蔵)



(写真2) 京成電鉄株式会社所蔵



(写真3) 郷土と天文の博物館所蔵



(写真4) 筆者撮影

**吉野 泰宏氏** (京成電鉄株式会社鉄道本部施設部長) 1993年京成電鉄株式会社入社。建設部長、京成不動産株式会社代表取締役社長を経て、2024年より現職。2015年葛飾柴又寅さん記念館のリニューアルに際し、鉄道関連の展示に協力いただいたほか、2024年「地図ナイト×葛飾柴又」(重要文化的景観選定5周年企画)に登壇いただきました。

## 文学作品の舞台となった柴又 ～柴又の風景を織り成す重要な存在・江戸川～

多くの文豪が訪れた柴又。惜まれつつ長い歴史の幕を下ろした川魚料理の老舗料亭「川甚」には、直筆の色紙などその足跡が残ります。近代文学作品の中で文豪が捉えた柴又の風景や風情、柴又を訪れる旅人の旅路、そこから見えてくる江戸・東京の東郊の行楽地・柴又の魅力を読み解いてみたいと思います。

まずは、**幸田露伴**(こうだろはん)の『付焼刃(つけやきば)』(1905)。日頃、妻に頭が上がらない主人公が友人に不満をこぼす場面。舞台は、かつて江戸川河畔にあった料亭川甚です。「**五艘七艘四艘三艘、或は断え或は續いて、片流れの水の清潔な江戸川を廻燈籠の晝(あ)の動くやうに進んで行く**」と川甚の座敷から眺める清らかな江戸川の流れと帆掛船の様子を描き、「**此地の矢切の渡のところの景色も唯無造作に田舎びて良いネ**」「**同じ川でも隅田川なんぞとは違つて、何様(どう)しても阪(坂)東太郎の支流だけに滔々(とうとう)として居るやうで嬉しい**」と話します。この川甚の座敷からの眺望という江戸川の風景描写は、その後の作品に大きな影響を及ぼしました。



江戸川を往く帆掛船(大正末～昭和初)(個人蔵)

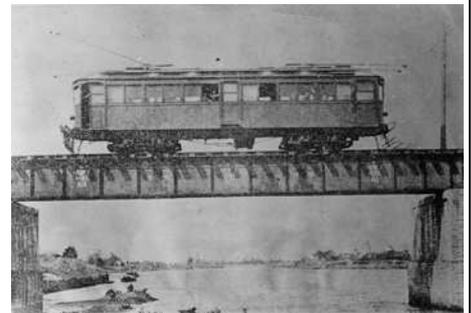
**夏目漱石**の『彼岸過迄(ひがみすぎまで)』(1912)では、「**この日彼等は両国から汽車に乗って鴻の台(市川市国府台)の下まで行って降りた。それから美しい広い河に沿って土堤の上をのそのそ歩いた。敬太郎は久し振に晴々した好い気分になって、水だの岡だの帆懸船だのを見廻した。**」と描き、JR総武線を下車した後の柴又までの江戸川沿いの道りを柴又来訪の魅力として、その風景を楽しんでいる様子が伺えます。これらの作品が教えてくれるのは「江戸川」の存在の大きさです。江戸川は、行楽地として、癒しの地としての柴又の大きな魅力であり、象徴的な存在だったのです。

もう一つ見えてくるのが旅の手段の変化です。江戸時代、帝釈天題経寺の参詣は帝釈道を歩いて訪れました。時代が変わり、**夏目漱石**の作品では両国から汽車(総武線)で鴻の台(国府台)近くまで行き、そこから江戸川堤を上流へ歩いて柴又に向かいます。**田山花袋**(たやまかたい)は『東京の近郊 一日の行楽』(1923)の中で、「**此处は元の常磐線の金町駅から行ったのであるが、本所押上を起点として京成電車が出来たために、今は大抵その便に依って金町の方から余り行かなくなりました**」と記し、**谷崎潤一郎**の『詩人のわかれ』(1917)でも、東京に帰る登場人物たちが柴又駅から京成線に乗り、京成高砂駅(作中は江戸川驛と表現)で乗り換えます。JR総武線・常磐線の開通によって、小岩駅や金町駅まで汽車(電車)で来るできるようになり、更に京成金町線の柴又駅が柴又の玄関口となっていきます。柴又旅行はより身近なものになり、**田山花袋**は『東京の近郊 一日の行楽』の中で、帝釈天題経寺を「**都会の人達が半日の小閑を得て行いて遊ぶところ**」と表現しました。



金町駅(昭和20年代)  
(郷土と天文の博物館所蔵)

旅行時間の短縮は、距離感の短縮となって旅行の在りようにも大きな変化をもたらします。**獅子文六**の『大番』(1956～58)では「**だいぶ、腹が減ってきたが、浅草へ行って、天プラ食おうかいな**」**「あら、せっかく、柴又まで来たんだから、鯉こくでも食べて、帰りましょうよ**」と会話が交わされます。事前に計画立てられた旅行ではないことが想像され、柴又と東京・浅草の距離感が今に近いことが伺えます。結局、「**東京まで帰る間の腹が、もちそうもない**」と柴又で食事をするのですが、「東京まで帰る」という表現は、東京の人々の精神的な距離感が「東郊の行楽地」であった江戸時代の柴又と何ら変わっていないと捉えることができるかもしれません。**谷崎潤一郎**の『詩人のわかれ』でも、登場人物たちが川甚で遊んだ後、柴又駅に向かう場面で「**東京へ着いたら早速一杯やらなくちや。彼等の眼の前には、もう東京の町の灯が、賑やかさうにちらちらと映つて居たのです。**」と描かれています。



開通当初の京成電車 高砂鉄橋  
(大正元年)(郷土と天文の博物館所蔵)

鉄道は旅行時間を大きく短縮し、旅を楽しむ機会と範囲を飛躍的に広げてくれました。しかし、柴又に関しては物理的な距離感と精神的な距離感が必ずしも重ならなかったとすれば、それは、地域を隔て、地域を繋ぐ江戸川に抱かれたこの地が持つ境界性なのかもしれません。大都市東京の雰囲気包摂されずに「東郊の行楽地」であり続け、令和の時代になっても、「昔から変わらない」「どこか懐かしい」といった言葉で表現されるのは、そういったことの延長線上にあると考えることができるかもしれません。紙面の都合から限られた作品のご紹介となりましたが、柴又が舞台となった文学作品には、**永井荷風**『断腸亭日乗』、**尾崎士郎**『人生劇場』、**芝木好子**『葛飾の女』、**松本清張**『風の視線』などもあります。文学作品は、多くの人を惹きつけ続ける柴又の歴史やその奥深い魅力を私達に語りかけてくれます。

## 自分達のまちを自分達の手で守る

天題経寺や参道を火災から守るため、自分達のまちを自分達で守る活動を続けています。能登半島地震の教訓を胸に、年末年始を迎えるこの時期に訓練を行うことで、地域が一丸となってまちを守っていく意識を高めました。この様子はNHKのニュースでも放送されました。また、1月23日、文化財防火デーの取組として帝釈天題経寺境内で消火訓練が行われました。1日消防署長としてモデルの平美乃理さんをお迎えし、帝釈堂で火災発生との想定で訓練が始まりました。帝釈天題経寺の自衛消防隊や柴又自治会による初期消火、柴又神明会・金町消防団・金町消防署の連携による一斉放水が行われました。神明会消火隊の齊藤太治隊長は、「都内で柴又ほど貴重な木造建築が多く残る場所は他にない。同じものはもう作れない。こうした消防訓練を行うことで火災に備え、このまちなみ風景を守り続けたい。」とお話くださいました。



神明会消火隊 隊長  
齊藤太治氏(ゑびす家)

## 柴又と桜

かつて江戸川の土手に広がっていた美しい桜並木の風景。始まりは明治37年(1904)の地元有志による約2千本の桜の植樹でした。それからおよそ10年後の大正5年(1916)頃、柴又を訪れた大町桂月(おおまちけいげつ)は桜の若木を見て、「今は吉野、小金井、荒川が桜の3大名所と言われているが、いずれは小利根川(江戸川)がこれに加わるだろう」(「小利根川の右岸」(大正11年・1922))と記しました。桂月の予言通り、成長した桜並木は、東京東郊の桜の名所として花見客で大いに賑わうようになりました。「桜のトンネルだった」(「花見客に筵(むしろ)を貸し出していた」)など、当時の思い出が今も語り継がれ、『葛飾区歌』(昭和26年(1951)告示)でも「さくら花咲く江戸川の水に心を洗いつつ」と歌われました。桜並木は、河川や堤防の改修工事で惜しまれつつ姿を消しましたが、今なお、その風景は柴又の人々の記憶に刻まれています。毎年春、柴又さくらまつりが開催される柴又公園の桜と雄大な江戸川の風景は往時の様子を思い起こさせてくれます。



江戸川の桜(大正10年)(郷土と天文の博物館所蔵)



柴又公園の桜

## ご注意ください

「葛飾柴又の文化的景観」の選定範囲内で工事等を行う際、協議や届出等が必要な場合があります。

- **柴又まちなみ景観ガイドライン** (特定非営利活動法人柴又まちなみ協議会)  
柴又6丁目の一部・7丁目の一部において建築・改修等工事を行う場合
- **葛飾区景観地区条例等** (葛飾区都市計画課)  
柴又地域景観地区内で建築物や工作物の新築、新設、外観の変更等を行う場合
- **重要文化的景観に係る選定及び届出等に関する規則** (葛飾区生涯学習課)  
重要な構成要素がき損した場合や工事等を行う場合



「文化的景観ニュース」のバックナンバーのほか、「葛飾柴又の文化的景観整備計画」や「文化的景観パンフレット」を、上記QRコードよりご覧いただけます。

【お問合せはコチラ】 葛飾区教育委員会事務局生涯学習課文化的景観係

〒124-8555 葛飾区立石5-13-1 TEL 03-5654-8477 FAX 03-5698-1541