

成田  
歴史  
玉手箱

小林駅のホームをうめつくすカラス部隊。成田線では最も利用者が多かった（印西市史編さん室提供）

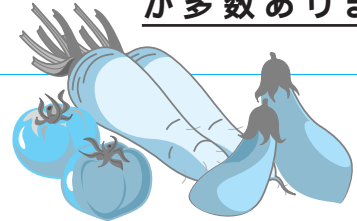


成田出荷組合のバッチ  
（現在は使われていない）

歴史と伝統文化の  
まち・成田。市内に  
は、歴史ある文化財  
が多数あります。

元祖 産地直送

# カゴで生活を支えた女性たち



行商のおばちゃんたちは、かすりのモンペに姉さんかぶり、黒い布で包んだ大きなカゴを背負って歩く姿から、カラス部隊と呼ばれました。昨日採ったばかりの旬の野菜や卵、米・餅など40～80kgもの荷を入れた、身の丈ほどある竹製のカゴを担ぎ、東京へ運びました。

行商の始まりは、大正12年の関東大震災がきっかけと考えられています。震災直後、わずか1カ月間に行商人の数は、成田線（我孫子 成田間）で150人に達したといわれています。その後、昭和10年代の利根川・印旛沼の大水害のときには、被害を受けた農家が現金収入を得ようと行商に出ることが一般化しました。

最も行商が盛んだった昭和30～40年代前半、成田線では2,800人、京成線では2,000人を数えました。成田線や京成線では、行商専用列車を運行し、1日2回の東京往復、一軒で2人を出した

家があったほどでした。当時、ほうれん草一把10円、ナス10個で50円、大根50円、トマト500個（約2kg）200円前後で売り、昼前にはカゴが空になったそうです。丹精込めて作った野菜が目の前で売れていく喜びを感じ、また長く付き合っていると得意さんに頼まれて栽培する作物もあったといいます。

昭和50年代になると、転業が相次ぎ行商人は減少していきました。その理由は、野菜の流通機構の変化による収入の減少、女性の職場の拡大などがあげられます。

「新鮮でおいしいと喜ばれているから」「親子二代で買ってくれるお客さんがある限りやめるわけにはいかないよ」と、今でも約100人ほどが行商を続けています。行商は、戦後の食糧不足の時代にカゴ一つで一家を支え、時代をたくましく生き抜いた、働く女性たちの歴史そのものです。



戦後の東京の胃袋を支えた千葉の行商人。京成線は昭和57年に、行商専用列車から、最後部に1両だけの専用車両と変わり、現在はなくなった（読売新聞社提供）



昭和24年から行商を始め現在も続けている伊藤さん（栄町）。成田線では現役最古参のひとり

## 編集後記

毎月21日に行われる駅前クリーン運動が、5月で77回目。この運動は、平成8年に通称「ポイ捨て禁止条例」が制定されたのを機会に、この条例をもっと市民や市外からの通勤・通学者に知ってもらおうと、市議会議員や市職員の自主的な参加で始まったものです。その後、商工会議所や各事業所、花崎町商店

街もこの運動に加わり、次第にその輪も大きく広がっていきました。最近、成田を訪れた参拝客から、成田のまちはきれいだったよという話を聞くことも。一人ひとりがポイ捨てゼロを実践することで、美しいまち、快適なまちがつけられていくのではないのでしょうか。