

京成電鉄の各駅停車の旅 <前篇>
(上野から京成船橋へ)

1912年4月に柴又・金町間の「帝釈人車軌道」を買収したのが鉄道開通の引き金と考えられる。

1912年11月に押上・市川間と曲金・柴又間が開通した。曲金は後に改称されて高砂となった。翌年柴又・金町間が開通して、現在の金町線は全通したが、千葉・成田方面への延伸はまだ緒に就いたばかりの状況。中山法華経寺への参拝客を目当てに、1915年11月には中山まで開通し、1916年に船橋まで進み、千葉まで(千葉線)は1921年に、成田まで(本線)は1926年に開通。

そして、現在の始発駅である上野に辿り着いたのは、約20年後の1933年12月のことだった。

沿線に住み、京成本線を生活の足として使用し始めて間もなく50年になるので、様々な区間を何度となく乗っているが各駅停車に始発駅で乗車して終着駅まで乗ったことは一度もない。一度ゆっくり味わってみたいものだと思っはいたが、いざ実行となると難しさがある。

京成上野発の成田空港行各駅停車は、早朝と深夜しか走っていない。京成白井・京成佐倉などで何度か乗り換えなければならない。すんなり行っても2時間弱かかる行程を、何度も乗り換えて行くと、思いのほか時間がかかる。これぞまさしく「たっぷり時間がある人」でなければできない贅沢な旅なのかもしれない。

京 前述の様に、京成上野駅が出来たのは1933年12月。上野広小路方面から歩いてくると、上野
成 山の起伏が始まる場所に山をくり抜いて作ったような半地下の駅舎がわかる。
上 駅の構造がわかることよりも、江戸の街の地形よくわかるのが面白い。駅前の路面は海拔6m、上
野 野の山は海拔15m、「大昔はこのあたりが海岸線だったのだろうか」と想像が広がる。
開通時の駅名は「上野公園」と言ったが、1953年に今の駅名に変わった。
上野という地名の起源は諸説あるようだが、地形からできた地名だとする説が有力らしい。入谷・
下谷・谷中などの地名と合わせて見てもうなずける。
上野山の地下に1階半ほど降りたところにプラットフォームがある。電車が発車するとトンネルの中
を走るのだが、最初の駅はトンネルの中にある「博物館動物園」だった。東京芸大の東側にあった
この駅は1997年に営業中止となった。駅舎は2018年に東京都の歴史的建造物に指定された。
開通当初は「博物館動物園」の次に「寛永寺坂」という駅もあったが、1947年に営業を中止した。
上野寛永寺の北側でトンネルから出ると北西に向きを変えて、山際を走る山手線・京浜東北線を
跨いで日暮里駅に入る。
日 西側の谷中墓地は海拔16~17m、東側の根岸は海拔3~4mで、左の車窓を見ていると江戸の
暮 街の地形を実感できる。日暮里という難読地名は誰もが興味を感じる。江戸名所図会に記されて
いる情報によると、太田道灌の家臣の新堀玄蕃がこの地に住んだことから新堀村という地名がで
きたという説があるが、1400年代の文献に「にっぽり」という表記が残されており、江戸時代の
1700年代の文献には日暮里と書かれているという。これまた「諸説あり詳細不明」のようだ。いず
れにせよ、東側が低地で開けていて、西側に高台が広がる江戸の地形に、日没を愛でる地名を付
けたのは素晴らしい。右手車窓に東京スカイツリーを探すのも、この旅の楽しみのひとつ。
日暮里駅を出ると、右に大きくカーブする常磐線と北に進む舎人ライナーの間を、上になったり下
になったりしながら右にカーブを切っていくのが面白い。北東に進路をとって、明治通りの上にもた
がるのが新三河島(しんみかわしま)駅。1931年の青砥・日暮里間開通の時には、すでに常磐線
の新三河島駅が存在したためこの駅名になったと思われる。三河島という地名の由来も諸説あ
って真説がわからないが、「三つの川の流に挟まった島」という説が一番面白いが、残念ながら
地名としては既に存在せず、二つの駅名だけが細々と生き残っている。革製品を作る町工場が多
い街だったという記憶がある。

町屋 さらに北東に向かい、都電荒川線を跨ぐところが町屋。江戸時代には町屋が形成されていて町屋村と言われていたようだが、坂上田村麻呂の時代(800年代)に野武士が土着して町屋を作ったという説もあるらしい。さらに遡ると、真土(まつち:粘土質の土)の野原、「真土野(まつちの)」が転じて「まちや」となったという説もあるらしい。

千住大橋 蛇行する隅田川を渡ると、ゆるやかにカーブして川の流れに合わせるように東に向きを変える。千住の町の南端にある千住大橋駅。日光街道が隅田川を渡る千住大橋は南へ数百mのところにある。

京成関屋 さらに東へ進むと隅田川と荒川に挟まれたところに京成関屋駅がある。至近距離を並走する東武線の牛田駅に乗り換え可能だが、各駅停車しか止まらないのでやや不便でもある。源頼朝の命を受けた江戸太郎重長により、1189年に奥州方面防衛のための関所が置かれたのが起源と言われている。

堀切菖蒲園 並走する東武線は南々東にカーブして行き、京成線はこれを跨いで東北東に向かい、堀切橋と肩を並べて荒川と綾瀬川を渡ると真東に向かうようになり堀切菖蒲園駅に入る。

この地で花菖蒲の栽培をしたことが起源とされているが、室町時代説(この地の地頭が陸奥の安積沼から取り寄せた)と、江戸時代説(百姓が各地の花菖蒲を取り寄せて栽培)とがあるらしい。明治40年代の地図を見ると菖蒲園がいくつも存在したことがわかる。堀切菖蒲園は駅から南へ徒歩10分ほどの所にある。1500年代の大胡氏の知行地であった時代に、「堀切」の地名があったという。武士の館にめぐらされた堀割が起源ではないかと言われている。

この辺りは興味がそそる駅名が続き、車窓を眺めるのも楽しい。

お花茶屋 東に1Km余で次の駅は、お花茶屋。「おはなちゃや」と読むのが正しい。大阪の南海高野線には天下茶屋(てんがちゃや)・萩ノ茶屋(はぎのちゃや)、鹿児島本線には木場茶屋(こばんちゃや)という駅もあり、いずれも何か意味ありげな駅名で面白い。徳川八代将軍吉宗が鷹狩りに出た折にこの地で腹痛を起こした。この地の茶屋の娘お花がお茶を献じて看護をしたところ、すぐに回復したことから、「お花茶屋」の名を賜ったという言い伝えがあり、駅名ばかりでなく町の名としても残っている。

青砥 電車は、やや右にカーブして東南東に走り、右手から来る押上線と合流して青砥駅に入る。鎌倉時代の武将青砥藤綱の領地だったことが太平記にも記されているらしい。葛西城が築かれ、江戸時代には徳川家の鷹狩りに使う青戸御殿としても使われた。厄介なことに、地名は「青戸」で駅名は「青砥」となっている。古い文献の記載によると、大戸・青津などと書かれた物もあり、「おおと」と言っていたようなので、時系列で整理してみないと事実関係はよくわからない。

高砂 青砥駅を出ると線路は環七を渡って東北東に走り中川を渡る。鉄橋のすぐ南を並走する高砂橋は、昭和初期の地図では「富士見橋」と書かれており、ここから富士山が見えたことを証明している。

高砂 高砂駅は金町線の乗換駅になる。開通当時は、この地の集落の名をとって「曲金(まがりかね)駅」と言った。曲金という地名は明治9年の地租改正にあわせて、謡曲に因む美しい名前として「高砂」と変った。その結果、大正13年に駅名も高砂と改称された。

京成小岩 高砂駅を出るとすぐに北総線を左手に分け、南東に向かって一直線に進み、柴又街道との交差点が京成小岩駅。すでに開通していた総武線の小岩駅から北へ1.3Kmほどの田畑のど真ん中で、1932年に開業。駅前には海拔1.7m。遙か北方の常磐線沿線から東京湾まで、江戸川と中川に挟まれた海拔0.5m~1.5m前後の平地が広がる。河口に広がる平地なのに「岩」と名の付く地名は?と調べてみたら、こんなことだった。

江戸川 養老5年(711年)の資料に「下総国葛飾郡大島郷甲和(こうわ)里」の表記が残されており、これが原名らしい。1300年代には、上小岩・下小岩などの地名も存在したようだ。

さらに南東へ直進すると江戸川駅、その名のごとく江戸川の右岸の土手は目の前にある。広い河川敷の向こうに水面の輝きがうかがえ、対岸の海拔20~25mの国府台の台地が山のように感じられる。開通当初の駅舎は現在の場所より江戸川に近い河川敷にあり、そこから渡船で市川へ渡

れるようになっていたらしい。この江戸川の流れを、「坂東一の川」と言ったことから生まれた地名が「市川」だという話も聞いたことがある。そんなこともわかってみると、江戸川を渡る鉄橋の響きにも一層の風情を感じる。

国
府
台

国府台は、下総国府があったところと言われている。日本武尊が東夷征伐から戻りこの地で海を眺めていたら一羽の白い鳥が浅瀬に降り立ち羽根を休めていた。これを見て、この地を「鵠の台」と名付けたという伝承が最古の情報か。その後、国府が出来、1400年代には太田道灌の弟太田資忠が国府台城を築いた。戦国時代を経て様々な戦の中に翻弄され、幕末には新撰組の集結地点としても登場する。やがて、明治以降になると陸軍の用地となり、野戦重砲兵連隊が設置され、第二次世界大戦が終結するまで、千葉市・習志野市などと並び、軍都の一角を占めるようになった。戦後はいくつかの学校が設置されて、いかにも「平和の象徴」であるかのような町になったが…。

市
川
真
間

開通当初の駅名は「市川鴻の台」、のちに「市川」となり、「市川国府台」となり今の駅名になった。国府台を出ると、少し右にカーブして総武線に近づき、千葉街道・総武線と並んで走るようになる。**市川真間**駅は、1914年の押上からの開通当初は「市川新田」という駅名で終着駅だった。1921年に市川真間と改称されたが、いずれも地元の地名から来ている。大正時代の地図を見ると、駅の南東側に市川新田、北側に真間と表記がある。海拔50mを越える松戸の丘陵地帯から伸びる尾根が国府台(海拔25mほど)となり、平野に落ちるのがこの辺りで、大昔は真間の入江と言われていた低地だった。「まま」は切り通しや崩落した山の斜面を意味するので、地形からできた地名と思われる。国府台とともに古墳や遺跡も多数発掘され、万葉集や勅撰和歌集にいくつか歌われ、上田秋成の雨月物語の中に出てくる「浅茅が宿」はこの辺りを舞台に描かれた。

菅
野

近代の文学者も数多く住み、明治時代には別荘地・隠居所として名を成し、関東大震災後には高級住宅地として発展した。並走する総武線は海拔2~3m、京成線は4~5mほどの高さを走っている。**菅野**駅は東京外環自動車道ができたことで周辺の景観が激変した。「スゲ」が密生する湿った「野原」だったことは、もはや想像もできなくなってしまった。自動車道ができるまでは閑静な住宅地と、未開発の緑の多いところだったが…。

京
成
八
幡

京成八幡(けいせいやわた)駅はさほど乗降客が多い駅でもなかったのだが、都営地下鉄が笹塚から本八幡(もとやわた)まで開通したことで賑やかな乗換駅になった。成田方面から都心に向かう乗客の7割近くが船橋で総武線に乗り換えていたが、都営地下鉄開通後は船橋で乗り換える人が減って京成八幡で乗り換える人が急増した。京成八幡駅の駅前から地下道に入ると都営地下鉄本八幡駅を経て総武線本八幡駅まで雨に濡れることなく行くことができる。

八幡という地名は、葛飾八幡宮に由来する。葛飾八幡宮は、宇多天皇の勅命により890年頃に石清水八幡宮を勧請して建立され、下総の国の総鎮守として崇められてきた。江戸時代には成田山詣の宿場町としても栄え、千葉街道沿いに町が形成されていた。1915年の開通時には八幡宮の参道近くに「八幡(やはた)」という駅があり、現在の京成八幡駅は「新八幡(しんやはた)」という駅だった。1942年に二駅統合により現在の状態になった。

鬼
越

南東に進むこと1Km足らずで**鬼越**(おにごえ)駅に入る。何かありそうだなと期待が膨らむような駅名で、初めて乗ったときから気になっていた。この地に鬼がいた(鬼子居:おにごい)が起源とする説が有力らしいが、他説もあるようだ。開通時には駅はなかったが、1935年に「中山鬼越」駅として開業し、1943年に現駅名に改称。

京
成
中
山

鬼越までは市川市だが、次の**京成中山**からは船橋市になる。駅の北東に中山法華経寺がある。日蓮聖人が布教活動中に迫害を受けた時、下総若宮の領主富木公と中山の領主太田公がこの地に迎え入れたことから、聖人がこの地に釈迦牟尼仏立像を安置したのが若宮法華寺の始まりとされている。その後、房州で再び災厄に遭うのだが、鬼子母神が表われて命を救ってくれた。これに謝する意味で鬼子母神像を作って祀ったが、これが中山本妙寺の始まりで、この二つを合わせて、現在の正中山法華経寺となった。中山という地名と法華経寺と鬼とのつながりはこのような言い

東
中
山

京
成
西
船

伝えになっている。

1935年に「中山競馬場前」という臨時駅が設置された。1953年に常設駅となり、駅名は**東中山**となった。競馬が開催される日には、この駅から競馬場まで行列ができたらしい。

中山駅から800mの地点に東中山駅ができたことで、次の**京成西船**駅までも600mしかない。1916年の開通当初は「葛飾」という駅名だったが、1987年に京成西船と改称された。地下鉄東西線が開通したことで、総武線に西船橋という新駅ができた。駅の周辺は徐々に賑やかになり、利用客や地元の人々は駅名を略して「西船(にしふな)」と呼ぶようになり、やがて町の名前も「西船何丁目」になってしまった。それに合わせるように、古代から続く由緒ある「かつしか(葛飾)」という駅名も消えてしまった。国鉄ストがあると、営団地下鉄で都心から西船橋へ出て、京成の葛飾駅まで500mを歩き、京成千葉線・成田線に乗り換えるという代替ルートになった。普段は人っ子一人いないような小さな葛飾駅が、この日ばかりは超満員になり、付近の一杯飲み屋も繁盛するという状態だった。

海
神

次の駅、**海神**も気になる駅名だった。その名のとおり海の守り神である入日神社(船橋海神)と竜神社(行徳海神)があることに由来する。いずれも海から参道が続いている。さらに遡ると日本武尊が海に輝く船を見つけて、その船にかけられていた神鏡を持ち帰って祀ったのが始まりという言い伝えがある。

海神駅を出てしばらく走り、左車窓に海神小学校が見えると緩やかに右にカーブして総武線を跨いで**京成船橋**に入っていく。当初計画では国鉄船橋駅の北側に入ることになっていたが、船橋の町の中央部にすべきだとの考えで、このルートになったらしい。京成成田方面から東京へ向かう通勤客の大半はここで総武線に乗り換えるので、通勤ラッシュ激しき時代には、二つの駅を結ぶ200~300mの道路に乗り換え客の行列ができた。飲食店や歓楽街ばかりが並び、海辺から来た行商が道端で魚介類を売っていたが、昭和の時代が終る頃からその姿を見なくなった。

京
成
船
橋

船橋という地名は海老川の河口にあった「船を並べて作った橋」が由来とされている。

(次号につづく)

