

京成電鉄の各駅停車の旅 <後篇>
(京成船橋から成田空港へ)

前篇でも書いたように、押上駅を起点として1912年4月に着工された京成本線が船橋まで延びたのは4年後の1916年(大正5年)12月のこと。この時期は、朝鮮半島を手中に収め、中国・満州へ進攻が激化し始め、千葉県が軍都としての歩みを急伸する時期でもあった。

私が京成船橋駅を利用し始めた昭和48年にはまだ高架化されておらず、踏切脇にある対面式の二本のプラットフォームがある駅だった。跨線橋がないため手際よく行動しないと踏切に邪魔されて思い通りに動くことができない。そのため駅周辺の乗降客の動き方は、いつもどことなく足早でせわしい感じだった。

京成船橋 京成船橋駅を出ると、東北東に走り総武線の線路に接近する。初めて乗る人は「総武線と並走するのかな」と思うのだが……。JRとのスムーズな乗換駅をひとつも作らなかった京成電鉄は、「やっぱりね」と思わせるように右に舵を切って海老川を渡り海に向かう。高架化される前は、家々の軒先を掠めるように走るの、注意深く車窓を観察していると、家の中をのぞくこともできた。

大神宮下 大神宮下駅までは直線距離にすれば約870mしかないのだが、大回りして1.200mを走る。駅名は船橋大神宮があることによるもので、駅前通が海につながる参道になっている。日本武尊が東方平定の祈願と干ばつに苦しむ民を救うために天照大神をここに祀ったのが始まりと言われている。大神宮の正式名称は意富比(おおひ)神社で、「大飯・大炊」を起源とする食の神とする説と、「大なる日」を起源とする太陽信仰から来ているとする説とがあるらしい。境内に入ると、付近の景色とは異なる静けさに驚く。船橋大神宮は海拔7m、駅前は海拔1.5m、駅から見ると上り坂になっており駅名のとおり感じがしたが、高架となった今のプラットフォームから見ると、駅名は「大神宮前」か「大神宮上」の方がしっくりするような気がする。

船橋競馬場 千葉街道と並走することわずかで船橋競馬場駅に入る。1927年(昭和2年)の駅開業時は「花輪」という駅名で、谷津遊園地へ向かう支線の分岐駅だった。のちに支線は廃止になり、1950年(昭和25年)の船橋競馬場開設もあり駅名は「船橋競馬場」と改称された。その後、1955年(昭和30年)の船橋ヘルスセンター開業をうけて1963年(昭和38年)に「センター競馬場前」と改称。しかし、これも又船橋ヘルスセンターの廃止により現在の駅名に改称という、改称続きの駅である。

このあたりの海辺は明治・大正時代には塩田地帯だった。大正6年の国土地理院の地形図を見るとそれらしいものがうかがえる。三田浜塩田の廃止後に1929年(昭和4年)に三田浜楽園ができ、谷津塩田の跡地には1925年(大正14年)に京成電鉄直営の谷津遊園地が開設され、いずれも遊興娯楽施設として名を馳せた。

1926年頃から県下各地で天然ガス採掘が始められ、船橋の埋め立て地でも採掘作業を進めていた。ガスの採掘に成功した上に29度の温泉が湧出したことで大衆向け温泉施設の設営となり、1955年(昭和30年)に船橋ヘルスセンターがオープンした。今風に言えば「日帰り温泉・総合レジャーランド」で、1977年に閉園となった後は、ららぽーとが開設され、今日に至っている。

谷津 大神宮下駅から南東に進路をとっていた線路は、右手に京葉道路の花輪ICを眺めながら谷津駅に入る。左手は小高い丘が連なる住宅地、右手を並走する千葉街道から200mほど離れたところを走るのは京葉道路。長い埋め立てと埋め立て地の利用の歴史がうかがえて面白い車窓風景である。

この駅にも駅名改称の歴史物語がある。開業時の駅名は海水浴というレジャーを感じさせる「谷津海岸」、後に遊園地が出来て「谷津遊園」となったが、戦時中には「遊園」は好ましくないとのことで「谷津海岸」になり、戦後に再び「谷津遊園」に戻った。そして1982年の谷津遊園地閉園に

伴って現在の駅名になった。

駅の北口の路面は駅舎の床面と同じ高さだが、南口は階段を何段か下るようになっている。南側は駅前が海で、北側には海拔 15m 前後の丘陵が迫っている地形を実感することができる。

谷津駅を出ると、南東へ走る千葉街道から離れて、切り通しのような所を真東に向かうようになる。左手の線路際に小さな神社を発見して途中下車したことがある。線路際の小道の風情がなんとも味がある田舎風景でよかった。線路際から急な石段を 20 段近く上がって行くと丹生神社。江戸時代に和歌山の丹生都比売神社の分霊を祀り谷津の守護神として崇められてきたとのこと。漁業に関係した石碑が建っていること、山を背にして目の前は海という位置からして、海で糧を得る人々の守り神だったことを想像することが出来る。

京
成
津
田
沼
しばらく東進を続けると左から新京成線が 180 度のカーブを切りながら合流し、京成津田沼駅に入る。総武線の津田沼駅とは直線距離にして 900m、バス路線で 1.3Km 離れていて、隣の町のような感じになっている。その昔、この辺りにあった「谷津」「久々田」「鷺沼」の三つの村が合体して出来たのが「津田沼」という地名の由来。旧の三村名を見れば地理的な様子は想像がつく。駅の北側は海拔 10~13m だが、南西にある千葉街道まで行くと海拔 2~3m になってしまい、旧海岸線の景色を感じられる。また、小さな坂が目立つのは海岸線の入江や川の流れがあったことの名残のようで、高台には古墳・古城などの遺跡が数多くある。旧海岸線付近の高台の先端の、海を見下ろすような所を歩くと寺社や古城の跡があり、じっくり見ると面白い町である。

京
成
大
久
保
左に別れて南東に向かう京成千葉線と総武線の下を潜り抜けて、京成本線は北東に進路を変え、鷺沼の台地を緩やかに登って行く。進路を真東に変えれば間もなく京成大久保駅になる。

京成津田沼駅は海拔 7m だったが、ここはもう海拔 20m の習志野台地の末端になる。明治時代から陸軍の演習場だった習志野が原、大正年間には駅の北側に騎兵第 13 旅団から第 16 旅団までがずらりと並び、駅前には騎兵旅団の司令部もあり、第二次大戦の終結まで活躍(?)した。今は東邦大学などの学校が並び戦争のことなど忘れてしまったような学生の町になっている。

東進する線路が少し右にカーブすると、県道 69 号線と交差する踏切がある。県道 69 号線は別名御成街道と言われている、徳川家の東金鷹狩りに作られた道路で、休憩所である船橋御殿からゴールの東金御殿まで最短距離を選んで突貫工事で作った道である。踏切の左側にある大原神社は別名大宮大原神社、1124 年(天治元年)に大原神社として創建され、御成街道造成に伴って現在の場所に遷座した。明治時代に域内の大宮神社と合祀したことで大宮大原神社とも呼ばれるようになった。

実
粉
踏切をやり過ぎししばらく行くと、実粉駅。徳川家康が東金へ鷹狩りに出たときに、この地で村人の歓迎を受けた。村人は家康をもてなすものがないので、自分の農地で採れた粉を献上した。家康は、この地で農業に励む民に感銘し、「実粉」という地名を与えたという言い伝えになっている。再び左にカーブして、北東に向かうようになる。この辺りから左手の平坦地には住宅地・学校・商業施設などが連なるが、大正時代の地図を見ると陸軍の高津東廠舎・西廠舎・糧秣倉庫・捕虜収容所などが並んでいて、その北東端を軍用鉄道が走っていた。捕虜収容所は日露戦争のあとでロシア人捕虜を収容したらしい。

八
千
代
台
左手に八千代台西市民の森を眺めれば間もなく八千代台に到着する。開通当初は高津新田という集落があっただけで、ここに駅はなかった。高津新田は、旧高津村の新田開拓された地域で、高津村は後に大和田村に吸収された。平安時代に、菅原道真を追放した祟りで命を落とした藤原時平の娘である高津姫が下総の久々田村(津田沼の項参照)に流れ着き、のちにこの地に辿り着いたことが地名の起源といわれており、高津比咩神社に祀られている。

明治以降は前述の様に陸軍の各種施設が点在し、軍用鉄道が走っていた。戦後になって 1954 年(昭和 29 年)に大和田町と睦村が合併した時に町名を公募した結果、「八千代町」となり、1955 年に日本最大の住宅団地として八千代台団地の造成が始まり、1956 年に八千代台駅が誕生した。結果として由緒ある「高津」という地名は、高津比咩神社がある高津団地の周辺に残る

のみとなってしまった。

1960 代以降には八千代台駅の反対側に、さらに大きな住宅団地（花見川団地）が造成され、巨大なベッドタウンと化した。

京成大和田 八千代台駅を出て 2Km ほどで京成大和田駅になる。開通当初は八千代台駅がなかったため駅間距離は約 5Km あった。大和田村は成田山詣の宿場町となっていたが、村の中心である成田街道は駅から北へ上り坂 1Km 弱のところにある。昔を感じさせる作りの家がいくつか見られるし、前述の高津姫の父親である藤原時平を祀る時平神社をはじめとしていくつもの寺社があり、散歩には丁度良い。

北東に走り続けてきた電車は大和田駅を出ると少し右にカーブしてやや東向きに走り、花見川を渡る。この川は、北に進んで印旛沼に向かう勝田川・高津川と、南に向かって東京湾に落ちる花見川とを接続して、印旛沼の治水対策としたもので、江戸時代の享保年間に着手され、最終的に決着がついたのは昭和 35 年という難題だった。現在は水位を見てポンプを回して水流を調整する機能を持つ大和田機場がこの鉄橋のやや上流にある。

勝田台 川を渡ると緩やかな勾配を上って、海拔 26m の勝田台駅に入る。勝田台という地名は、勝田川の右岸にある勝田村の丘陵地帯を勝田台と呼んだことによるもので、まだ駅が出来前の古い地図の上でも丘陵の南端に表記がある。勝田（かつた）の「かつ」は崖を意味する言葉なので、古地図にあった勝田台の表記はそのものずばりの感じがした。駅は 1968 年（昭和 43 年）開設、勝田台団地をはじめとする住宅地の開発にあわせてできた。

1996 年（平成 8 年）に東葉高速線が開通して、地下鉄東西線との乗入れによりかなり便利な乗換駅になったが、やや停滞の時代にさしかかっていたせいだろうか、思ったほどの賑わいにはならなかった。

志津 成田街道と並走すること 1.7Km ほどで、志津駅。1926 年の開通時にはなかった駅だが、1928 年にできた。1300 年代に臼井城（臼井祐胤の居城）の支城のひとつ、志津城（弟である志津次郎胤氏の居城）があったのが、地名の起源とされている。1314 年（正和 3 年）に臼井祐胤が他界した後、生前の約束に基づき息子の竹若丸を志津次郎胤氏が養育後見することになった。しかし、胤氏は 3 才の竹若丸を殺して臼井城を乗っ取ろうと画策。これを察知した乳母のおたつが岩名五郎胤安（岩名城主）の力を借りて竹若丸を鎌倉に逃がすが、おたつは胤氏に殺されてしまう。のちに竹若丸は成人して、新田義貞に仕えて鎌倉攻めに加わり、建武の中興を経て足利尊氏に付き、臼井城主の地位を得て臼井興胤と名を変える。志津次郎胤氏は臼井興胤の配下となったが、後に城を追われて自害。胤氏の妻は城（志津城）に火を放って抗戦したが落命し、城はあとかたもなく灰となった。志津城があった所は駅から南へ 1Km ほどの上志津で、天御中主神社（あめのみなかぬしじんじゃ）が建っている。

ユーカーが丘 一族の血塗られた歴史に驚きながら車窓を眺めていると 1Km ちょっとでユーカーが丘駅になる。1982 年（昭和 57 年）に、民間のデベロッパー山万によって開発されたニュータウンの拠点駅としてできた。駅の北側には山万ユーカーが丘線（別名：VONA）という自動案内軌条式旅客輸送システムと呼ばれる新交通が走っている。地名・駅名にオーストラリアの樹木の名前が付けられているのが何故なのか気になったのだが、空気清浄効果や殺菌効果があるユーカーをイメージして、「緑豊かで安心・安全な町」のシンボルとしたとのこと。

さらに東北東に向かうと南から北へ向かう小さな川の流れを渡る。この川の手繰川（たぐりがわ）という名前は何か深い伝承がありそうな気がして調べてみたが、由来についてはわからなかった。両岸に広がる田圃の景色が美しい。

京成白井 川を渡ると少し左にカーブして北東に向かうと京成白井駅に到着する。印旛沼南岸の台地の北端にあたる場所で、八幡台・臼井台・稲荷台・王子台など台地を切り拓いて造成した住宅地ということがわかる地名が多い。白井を出ると、北東に走っていた線路は少し右にカーブし、左手車窓に印旛沼の湖面が近づいてくる。このあたりは臼井田という地名で、沼の干拓でできた陸地らしい。

鹿島川の河口のあたりまで来ると、線路は大きく右にカーブして南東に向かって鹿島川を少しだけ遡る。やがて鹿島川を渡り、右手に佐倉城跡(国立歴史民俗博物館)を見やると、東に進路を変えて、**京成佐倉**駅に入る。

京
成
佐
倉

天文年間に、千葉親胤の命をうけて鹿島幹胤が佐倉城築城に着手。千葉親胤が暗殺され、次代の邦胤も暗殺されて築城は途中で頓挫。城が築かれる予定の台地には鹿島台の呼び名がつき、川の流れを利用した堀割には鹿島川と名がついた。1610年(慶長15年)に、徳川家康の命を受けた土井利勝によりようやく完成し、城下町も整備されたが、しばらくは頻繁な城主の入れ替わり(人事異動?)が繰り返された。1746年(延享3年)に出羽国山形藩老中堀田正亮が入って以降は堀田家の安定した承継が続いた。その後佐倉藩の藩庁が置かれたが、明治維新の廃城後は帝国陸軍の歩兵連隊の拠点になり、富国強兵から第二次世界大戦終結まで軍都の一角を担ってきた。佐倉という地名の起源は「麻倉(麻の倉)」が有力だと言われているが、麻倉という地名は残っておらず、佐倉市の最南端にあるゴルフ場の名前(麻倉カントリークラブ)で辛うじて残されているだけらしい。

大
佐
倉

佐倉を出ると左車窓に佐倉カントリー倶楽部を見ながら東進し、東端で北東に進路を変えてしばらくで**大佐倉**。駅名は「おおさくら」だが、地名としては「佐倉市大佐倉(おおざくら)」。1926年の開通時にできた駅で、いかにも田舎の小さな駅という感じののどかな優しい風景が広がる所で、降りて散歩してみたい。

京
成
酒
々
井

左手車窓に印旛沼干拓で広がった農地を横切ると佐倉市を出て酒々井町に入り、再び住宅地が広がる所が**京成酒々井**駅。昭和初期には、印旛沼はアルファベットの「N」のような形をしていたが、干拓が続く酒々井駅から一番近い湖岸は、今では水路が走るのみになってしまった。酒好きな父親のために毎日酒を買って飲ませていた親孝行息子が、酒を買う銭もなく途方に暮れていたある日、路傍の井戸から酒が湧き出ているのを見つけて、親孝行が続けられるようになったという言い伝えがあるのが地名の由来。酒が湧き出た井戸があったのは、駅の南方の円福院神宮寺だが後に衰退してしまい、今では「由来の地」を示す表示が残っているだけらしい。

宗
吾
参
道

酒々井駅を出て北東に2Kmほど走ると**宗吾参道**駅になる。その名のとおり、義民佐倉宗吾の霊を祀る宗吾霊堂(東勝寺)の参道に入る駅である。

1910年に成田駅・不動尊間を走る路面電車(成宗電気軌道)が開通し、翌年には成田駅・宗吾間も開通し、宗吾霊堂の足元に「宗吾」という駅があった。のちに成宗電気軌道株式会社は京成電鉄の傘下に入るのだが、この鉄道は、1944年に不要不急路線として廃止になった。

一方、京成電鉄の宗吾駅は1928年(昭和3年)に誕生したが、1951年(昭和26年)にやや北方に移転して今の駅名(宗吾参道)に改称した。

公
津
の
杜

宗吾参道駅を出るとすぐにトンネルに入る。トンネルを抜けると成田市に入り、**公津の杜**(こうづのもり)駅になる。公津の杜というわざとらしい駅名は、京成電鉄が開発した町に付けられたもので、古くからある「公津村」を意識したものだが、何故駅名ばかりか地名にまで「の杜」を付加しなければいけなかったのか、疑問が残る。元の名は、印旛郡公津村と言い、明治時代に周辺の村が合体してできた印旛沼東端に広がる大きな村で、前述の義民佐倉宗吾(木内惣五郎)の誕生の地でもある。宗吾は公津村台方(今の成田市台方)の名主だった。

歴史年表に刻まれたいくつかの出来事とは何の関わりもないかのようなコンクリートの新しい町が駅前に広がり、先頭車両に乗っていると遠くに成田や成田山を望むことができる。

京
成
成
田

公津の杜駅を発車するとすぐに北東に進路をとり、右手車窓に成田赤十字病院を見送ると成田線の下を潜り抜けて**京成成田**駅に入る。道路を挟んでJR成田駅と向かい合っているが、乗り換え可能な一つの駅とはなっていない。成田という地名の由来は諸説あってどれが正しそうかわからないが、安養寺の聖観音菩薩像の胎内に「応永15年成田郷」の表記があるので、1400年代にはこの地名が存在していたと言われている。また、成田山新勝寺は、939年(天慶2年)開山なので、寺が先に出来て、その結果地名が出来たということも考えられる。

空
港
第
二
ビ
ル

成
田
空
港

北東に向かって走ってきた成田空港行の電車は、右に大きくカーブして国道51号線を渡り東関東自動車道の下を潜り抜けて東に向かって走る。ここまで来ると乗客は旅姿の人が殆どで、旅姿ではない人はおそらく空港関係の仕事をしている人だろう。

空港北端の滑走路の下を潜り抜けると東南東に進路を変えた後で東成田線を右に分け、左にそして右に大きく弧を描くように大回りして**空港第二ビル**の地下に入る。外の景色は何も見えず、空港の施設の中を走る地下鉄のような感じで、ただ電車が走る音の響きだけの世界だ。

空港第二ビルから終着駅の**成田空港**駅まではわずか1Km、電車の走りでは「走る」というほどの距離にもならない。気短な旅人が下車前の身支度をし始めるが、それすら終わらないうちにドアが開いて、駅のアナウンスが急き立てる。

ここから旅が始まる人々のざわめきをよそに、京成本線の旅はここで終りになるのも愉快的気分だ。しかし、せっかくここまで来たのだから、ついでに東成田と芝山千代田にも足を伸ばしてみよう。

東
成
田

芝
山
千
代
田

空港北端の滑走路の下を潜り抜けた後で分岐した線路は、京成東成田線として本線の40mほど西側を並走して終点の**東成田**駅に入る。成田・成田空港間が開通した1978年(昭和53年)には、この駅が成田空港駅だった。

東成田駅から**芝山千代田**駅までは芝山鉄道という「日本一短い鉄道(2.2Km)」。成田空港ができることによる東西間の地域交通の分断が発生するため、地域住民や企業への補償策として約束された、地元自治体・京成電鉄・日本航空などの出資による第三セクター方式の鉄道路線である。計画段階では「整備場前」という駅名だったが、2002年の開通時には芝山千代田駅となった。明治時代に武射郡の13の村が合併して千代田村が誕生したが、後に山武郡千代田村となり、さらに合併が進み芝山町となった。

5世紀から7世紀にかけて作られた古墳群があり、現存するものだけでも約100基。芝山という地名は、芝山仁王尊(天台宗天応山観音経寺)に由来するもので、奈良時代に建立された古寺らしい。火除け・泥棒除けの寺として、江戸の人々からも崇められたらしい。芝山町芝山(町の最南端)にあり、車で行く方が良さそうな場所なので、近いうちに改めて出かけてみたいと思っている。現在の芝山町に千代田という地名は残っていないにもかかわらず、「芝山千代田」という駅名が選ばれたのは何故だろう。地名が残っていないのに、国土地理院の地形図や一般の地図には「千代田」という場所の表記だけが残っている。

御料地があったことから瑞祥地名「千代田」ができ、恐れ多くて消滅させられないということなのかと、勝手に想像して幕を下ろすことにする。

以上

