

関東平野ロール線の旅 第九段
北総線（成田スカイアクセス）体験記

千葉ニュータウンと都心とを結ぶ交通機関として北総線が計画され、昭和 54 年 3 月に北初富・小室間が部分開通して新京成線との乗り入れでスタートした。平成 3 年に高砂・新鎌ヶ谷間が開通し、新京成線との乗り入れは終了して都営地下鉄・京成・京浜急行との相互乗り入れが始まった。昭和 59 年に小室・千葉ニュータウン中央間が開通、平成 7 年に印西牧ノ原まで延伸、平成 12 年にさらに印旛日本医大まで延伸。平成 22 年 7 月、京成電鉄が京成成田空港線として、印旛日本医大から成田空港までをスカイアクセス線を開業し、北総線との乗り入れによる空港対応特急電車と京成本線経由の特急電車の二本立てが実現した。一方 JR では成田エクスプレス（NEX）を投入して、総武本線経由・成田線経由など様々な方法で空港へのアクセス改善を進め、さらにここに高速バスも加わりシェア争いは激化した。ざっと乱暴にまとめるとこんな経緯で、「千葉ニュータウンの住民の足を確保する」目的で作られた路線は、時の流れに抗うことはできず「成田空港と都心の間のアクセス改善」という目的に変化してしまった。京成本線沿線に住む私は北総線とは縁がないが、鉄道路線間の相互乗り入れが進んだ昨今、日常使用する京成上野駅や都営地下鉄浅草線の各駅から電車に乗る時に「行先と経由地」を確認して乗らなければならない、北総線は厄介な存在でもある。まだ一度も乗ったことがないこの路線、機会があったら乗って見たいなと思い始めて約一年、ある夏の日の午後、ぶらりと旅に出て見た。



高砂駅発 14 時 45 分、北総線はしばらく京成本線と並走して南東に向かうが、すぐに左に大きく弧を描いて北東に進路をとるようになる。柴又街道を眼下に見下ろすと最初の停車駅**新柴又**（しんしばまた）に入る。右手前方に国府台（こうのだい）から栗山・矢切へと連なる丘の緑を見ながら江戸川を渡り松戸市に入る。松戸市最初の駅は**矢切**（やぎり）、多くの人が知っている矢切の渡しは鉄橋から僅かに上流に上がった所にある。伊藤左千夫の「野菊の墓」でその名が広まった地名だが、後の世で全く異次元の世界をテーマにした演歌でそのイメージが塗り替えられてしまった感じがする。駅の北側をしばらく進むと文学碑がある。矢切駅を出ると市川市に入るが、矢切駅の手前で入ったトンネルはまだ続き、走り出しても車窓の景色は楽

しめない。ようやく外の光を感じる場所に出ると市川市の最北端、**北国分**（きたこくぶん）駅に入る。駅前（駅上？）が市境になっており、発車すると再び松戸市に入ってしまう。

少しずつ進路を右にとっていたようで、いつの間にか東北東に向かうようになっていた。外の光を感じてほっとしていると、発車してすぐに短いトンネルに入った。

秋山（あきやま）駅は三面張りの半地下駅。発車するとまたまたトンネルに入り、北に少しカーブして北東に向かうようになる。トンネルを出ると左の車窓には畑が広がり、右の車窓には里山が迫り、所々に家が建つ田園風景を走り**東松戸**（ひがしまつど）駅に入る。

武蔵野線との交差点にできた新しい駅で、利用客には大変ありがたい駅になっている。あまり大きなマンションは建っていないが、住宅街が続く静かな町に見える。

東松戸駅を出ると左の車窓に緑に囲まれた八柱霊園が、右の車窓には市川市北端の大町地区の田園風景が広がる。市川市にもこんな景色があったのかと思わず見とれる車窓だ。

進路を東にとるとすぐに**松飛台**（まつひだい）駅に入る。駅の北側は松戸市で、すぐ目の前に八柱霊園、南側は市川市。松戸市側に広がる工業団地には物流関係の会社の大きな建物が並んでいる。駅の周りに大きなマンションが建ち、新しくできた町の印象が強い。

大町（おおまち）駅は市川市動物園や鎌ヶ谷カントリークラブの最寄り駅になっている。沿線に広がる住宅地と農地の入り組みの中に立派な構えの木造の家屋が点在する。農地を手放して財をなした大地主の家なのだろうか。

大町を出てしばらく進み、市境を越えて鎌ヶ谷市に入ると東北東に進路を変えて、左から来た新京成線が並走するようになる。新京成線の北初富駅を右手に見送り、僅かな時間で**新鎌ヶ谷**（しんかまがや）駅に入る。ここは新京成線、東武野田線との交差点で、船橋・津田沼と松戸・柏を結ぶ便利な乗換駅になった。下りた客と乗ってきた客を合わせると、何となく客層が変わってきたように見える。スカイライナーの通過待ち合わせとのことで少し停車時間が長くなった。

新鎌ヶ谷駅を出てしばらく進み、自衛隊下総航空基地の南端で小さなトンネルを抜けた後で右にカーブして進路を真東に変える。そして、ここからは広い掘割のような切り通しの中を走り、線路の左右には国道 464 号線が上下線それぞれ別に線路と並走するようになる。この状態は印旛日本医大駅まで続く。北総線はほんの一瞬だけ柏市を通過するが、飛び地になっている藤ヶ谷地区、そしてその次は白井市。

西白井（にししろい）、適度に緑が守られている穏やかな住宅地という印象の駅で、あまりけばけばしい物は建っていないのがいい。

白井（しろい）は白井市役所がある駅で、駅の側に大型商業施設、マンション、葬儀屋などが立ち並ぶ今風の街。その昔は、木下（きおろし）街道の宿場町だった。明治時代に周辺の村が合体して印旛郡白井村が誕生した。この頃から梨の産地だったらしい。千葉ニュータウンが開発され、現在の白井市は人口約 6 万人。白井駅を出ると小さく左にカーブして東北東に向かうようになり、国道 16 号線を潜ると**小室**（こむろ）。駅の北側にこじんまりと住宅街があるが、南側には変電所・養護施設・清掃工場・リサイクルセンターなどが建つ。ここは船橋市の北東端になる。小室駅を出ると田圃、田圃、所々に里山の連なり・・・、「ニュータウン」という呼称から遠ざかるような景色になってしまう。

神崎川を渡ると進路を北東に変えて、**千葉ニュータウン中央**（ちばにゅーたうんちゅうおう）駅に入る。七割がたの乗客が下車してしまい、少々寂しい車内になってしまった。駅名が示す通り、千葉ニュータウンの中心部と言えるような繁華な街が駅前に広がっている。モダンなマンション、ショッピングモール、商業施設の数々、四方に大きなゴルフ場。

東北東に向かっていた北総線は、習志野カントリークラブの南側まで来ると右に弧を描きながら東南東に向きを変える。線路と並走する国道 464 号線に沿って大型商業施設が点々と並ぶ。

印西牧の原（いんざいまきのほら）駅に着くと乗客の殆どが下りてしまい、残ったのは一両に一人か二人ぐらい。「下総の牧」と呼ばれた野生馬が走る広大な野原の時代から、軍隊が演習地ほか軍用施設を沢山持った戦争の時代を経て、今ここにある。歴史の名残を駅名に残したのだろうと思う。

走り始めた電車の車窓に目立つのは、手入れされてない荒れた山。南東に向かって走っていく。

印旛日本医大（いんぱにほんいだい）15時23分着、この電車はここが終点。次の電車を待つ間にトイレタイムとする。駅の南西に日本医大千葉北総病院と日本医大看護専門学校ができたことからこの駅名になったが、このあたりには「松虫」という味のある地名があった。松虫の方が故事来歴を売り物に出来るような気がしたが・・・。

厳密に言うと、北総線はここまでで、ここから先は「成田スカイアクセス」という路線名になる。電車を待つ間に駅構内を散歩。

「次の電車の表示」を見ると、上りは「羽田空港行」で下りは「成田空港行」となっていた。

やってきた電車は15時39分発「アクセス特急成田空港行」で、相互乗り入れしている京浜急行の車両だった。大きなカバンを持った

旅行客が座席に余裕を持って占領しており、一般客は端っこの方に立っている。特急と言っても、ここから先は各駅に停車する。東南東に向かって発車。

広がる水田、複雑に走る小山の起伏を車窓に楽しむうちに左にカーブして北東に進路を変える。印旛捷水路を渡り、左手に北印旛沼南岸の甚兵衛大橋を間近に見るようになると、湖面の先に対岸の利根川方面（安食あたりか）まで望むことができる。北総線沿線で最高の眺めと言って良いかもしれない。

小さなトンネルを抜けると真東に向きが変わり**成田湯川**（なりたゆかわ）駅に入る。車内アナウンスの駅名の発音（イントネーション）が気になった。近頃流行りの平坦なアクセントのないだらしがない発音で「なりたゆかわ」と言っていたが、「なりた・ゆかわ」（アンダーライン部が強いアクセント）と発音するのが正しいように思う。駅の南側に成田ニュータウンが広がり、北側は田園地帯。高架駅の下にはJR成田線が走っているが、新駅を設けず乗り換えもできない。成田空港アクセスのライバル路線だからなのかどうかかわからないが、不思議と言えば不思議。成田ニュータウンの北端の玉造地区の住民にとって重要な意味を持つ交通機関となるべきところだが、行政の眼も鉄道会社の眼も「空港と都心とのアクセス」のことにしか向けられていないということか。

ところで、我が国の地名で「湯」という文字を含む地名は、殆どの場合温泉に関係している。とは言えども、成田に温泉があるという話は聞いたことがない。地図を克明に読みまくり、どこかにその痕跡がないかと探してみたがわからない。出かける前に図書館へ行って「地名とその歴史が書かれている事典」を何冊か調べて見たら、「古い書物に、温泉が出たことから、湯川という地名が付いた」と記述がある」と示されていたが、それが何処なのかについては触れてなかった。暇があったら足で調べて見たくするような新たなテーマが出来てしまった。

右手前方に成田山の釈迦堂とおぼしき建物が段々近づいてきて、成田に着いたなという実感が湧いてくる。徐々に東南東に進路を変えてJR成田線の線路が並走するようになる。東関東自動車道の下を潜ると、大きくカーブして南東に向かうようになる。やがてトンネルに入ると、JRのNEXが並んで走っていた。

空港第二ビル（くこうだいにびる）で2/3の客が下車し、残り1/3が終点**成田空港**（なりたくこう）で下車。航空会社のシェアによるものだろうか。15時57分に到着、高砂を出てから1時間13分の旅。

改札口に向かうと、途中から京成本線のホームからの通路が合流して同じ改札口を出るようになっている。京成本線と北総線の乗り間違いが起きないように床面と頭上の照明付き掲示は色分けされていた。行き先はどちらの線を使っても上野行や羽田空港行、終点まで行くのならどちらの線を使っても辿りつけるが、幕張や船橋へ行こうとすると京成本線を選ばなければならない。不慣れた旅人が間違えずに使い分けられるのか気にはなる。

身近な所にある「乗ったことがない線」の旅が実現した。

いくつもの曲折の上に来上がり、複雑な経緯を反映してか高い運賃が問題になったが、今や成田空港へのアクセスルートのひとつとして認知され利用されるようになった。

冷静に観察すると、「沿線住民の足」としての役割と「空港へのアクセス」としての役割とが合い入れている部分とそうではない部分とがあるような気がした。



また、鉄道の旅を楽しむ旅人の立場からすると「車窓の景観」が楽しめる所が少ないと言う寂しさもあるが、まずは「一度乗って見た」ということで一歩前へ進んだような気がした。何であれ鉄道の旅は面白い。

以上

