

そして最後の難題は空港への入り方、既存の滑走路の下にトンネルを掘るといふ珍しいケースに世界は注目するだろう。

現在、東西線・東葉高速線の乗り入れで大手町・東葉勝田台間の所要時間は快速電車で48分。京成電鉄の有料特急スカイライナーを使用して京成上野・成田空港間は50分なので充分競合力はある。

西船橋駅ほか途中に出きる乗換え可能な駅の改修や周辺の再開発（再々？）、新駅の誕生などが付帯的に生まれてくることになる。

<2> 東京ディズニーランドを經由地に加える

次に、二次的な効果として観光収入・外貨獲得が可能な東京ディズニーランドをルートの中に入れたらどうなるかを考えてみた。東京駅と舞浜駅を直線で結び、舞浜駅と成田空港を直線で結んでみた。

東京駅と舞浜駅を結ぶ最短ルートは、まさにここを走っている京葉線であるが、東京駅構内のアクセスの悪さが大きな問題になる。

そして舞浜と成田空港を結ぶ最短ルートは、海を渡り幕張本郷駅付近から武石インターチェンジ（京葉道路）付近を横切って、千葉市・四街道市の市境付近を通って佐倉を抜けて空港に達する。幕張本郷から空港までの間は、鉄道が走っていない陸の孤島に近い地域で、利便性向上や地域活性化の効果も期待できる。やや遠回りになるかもしれないが、東関東自動車道の側道を利用すればコスト軽減も期待できる。

舞浜を出た線路は東京湾三番瀬の南側を通って習志野市の茜浜あたりに渡ることになる。この区間を高架化するか地下化するかと言う点が最大の課題になり、環境保全などの議論も再燃して難航するかもしれない。また千葉北インターチェンジ付近に駅を設けることにより鉄道と高速道路の共創が実現し、人の流れと物の流れの一大拠点形成される。

JR佐倉駅を通って空港に向かうことになると佐倉駅周辺の再開発にも繋がる。空港への入り方は前述の最短距離直結と同じ方法が考えられる。

<3> まとめ

昭和48年（1973年）に「千葉市花見川区こてはし台」という町に居を構えた。北総台地の南西端に近いところで、自然が一杯というよりも「人工がない」ような所だった。千葉市の北西端に位置して、北と西は八千代市、東は四街道市に接する所で、牧場が多く大平原が広がる所だった。

大平原の東の果ての総武本線の四街道駅までは約6Kmあるがバスの便は今でも何もない。

南の果ての稲毛までは9Km弱、後にバス路線ができはしたが、時間がかかりすぎて不人気ようだ。

2400世帯・人口約8000人の団地で、千葉県内に勤めを持つ人も少なくはなかったが、多くの人が東京方面へ通勤していた。京成成田線勝田台が最寄り駅でバス路線があったが、国道16号線を通るため混雑で遅延することが多かった。勝田台駅までは最短距離で約5Km、バス路線の距離は6.5Kmほどで、大雪の日には2時間近い時間をかけて歩いたことがある。

一番近いのが八千代台駅で約4Kmほどだが、バスが走る道はなく荒れた里山の中を通り抜けなければならなかった。

図-2：我が家を取り巻く鉄道網



団地の募集パンフレットには「数年度に地下鉄東西線が勝田台まで延伸される」と書いてあり、これに期待して移り住んできた人は沢山いたが、東葉高速鉄道が開通して地下鉄東西線との乗り入れが実現したのは平成8年（1996年）。

そんな頃に、明治時代から第二次大戦の終結までの間、このあたりは習志野が原の陸軍の演習場だったことを知った。いくつかの文献や資料を見ると軍用鉄道がくまなく敷かれていた。

軍用鉄道の名残が鉄道として活用されているのは新京成線だけで、千葉市内では撤去されて道路になってしまい跡形もない。

習志野が原を東西に横切る横断鉄道や、南北に横切る縦断鉄道がなぜ考えられなかったのだろうか？ 鉄道路線への願望も手伝って、地図を見ながら夢の新鉄道路線を思い描いた日々があった。

そんな経緯もあり「舞浜・成田空港直結路線」のアイデアは、私個人にとって最高の傑作。

我が家から至近距離に駅ができて、東京へ一時間で行くことができる。私のサラリーマン人生も大きく様変わりしていたに違いない。

私利私欲を背景に新しい鉄道路線を考え、地元への利益導入ばかりか自らへの還元物の増大の基盤にもなる社会インフラの構築。ひとつでも実現して味を占めたら次から次へと手を広げていきたくなりそうだ。

もっとも、これが実現してしまうと田園地帯は商業施設と流通施設の団地と化し、里山景観も失われてしまい、今毎日を楽しく過ごしている「My畑」も「ぶらぶら散策」できなくなってしまったかもしれない。

やはり、このままで良かったのかなと思う昨今。

以上