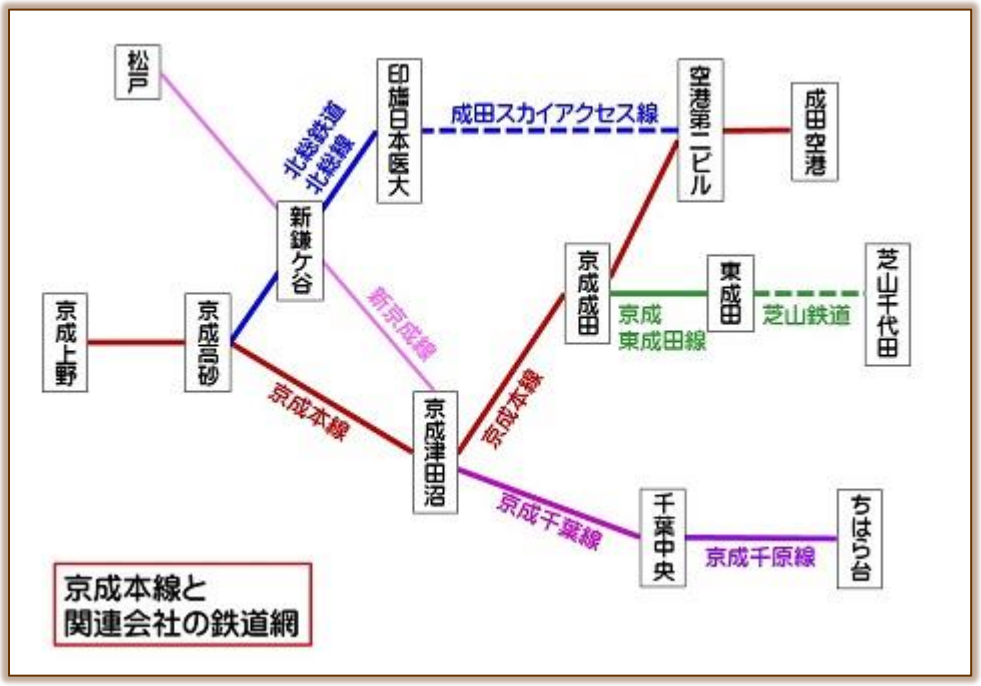
2022.11.10.
T.Kobayashi

日本で一番短い鉄道体験の旅
芝山鉄道と芝山仁王尊を味わう

「日本で一番短い鉄道」という冠が付いた鉄道、それは京成電鉄の東成田から芝山千代田までの 2.2Km を走る「芝山鉄道」で、途中に駅はひとつもない。実際は京成成田駅から芝山千代田駅までの乗入れによるピストン運転をしているので「芝山鉄道」という存在を感じる事なく走ってしまう。



京成本線と関連会社の鉄道網およびその路線名をまとめると左図のようになっている。同一企業グループ内の別会社の鉄道が相互乗入れしているので、利用客の立場では路線名などの細かな実態はもうわからなくなってきているかもしれない。

京成本線の誕生は、1912 年（明治 45 年）の帝釈人車軌道（柴又・金町間）に始まる。帝釈人車軌道株式会社を買収した京成電鉄が開業し、順次運転区間を広げて 1926 年に押上･成田間が開通し、1933 年に京成上野駅に乗り入れて全線開通となった。
一方、1910 年（明治 43 年）に成田電気軌道株式会社が開業し、国鉄の成田駅と宗吾霊堂（東勝寺）を結ぶ成宗電気軌道が 1911 年（明治 44 年）に開通している。この鉄道は 1944 年（昭和 19 年）に廃止されて、その代わりに宗吾霊堂に近い場所に京成電鉄の宗吾参道駅が開設された。
また、1911 年（明治 44 年）に成田から多古までを走る県営鉄道が開業した。線路や車両などを陸軍から借用した形で始まり、途中には西成田・東成田・法華塚・三里塚・千代田などの駅ができた。千代田駅は今の芝山千代田駅の南 500ｍほどの所にあったらしい。この鉄道は後に成田電気軌道に買収され、成田鉄道多古線となって総武本線の八日市場まで走っていたが、1944 年（昭和 19 年）に運転を休止し、1946 年（昭和 21 年）には正式に廃止となった。
それからさらに何十年かの時が経ち、国際空港の開設に伴う鉄道の開通や延伸が進められることになった。多古線の廃線後の残骸が、まだ随所に残っているらしいが、もしこの線が残っていて、上手く活用できていたらどんな展開になっていただろう、考えて見ても面白い。

＜１＞ 芝山鉄道
11 月４日、天気は晴。雲はあるが明るく晴れた気持ちの良い空の下、京成本線勝田台駅を９時 40 分発の特急成田空港行で出発。車内は大型スーツケースを持った外国人も目立ち、さながら海外旅行に出かけたような風景。辛うじて座れたぐらいの混雑ぶりで、車窓の景色を楽しんでいる内に京成成田駅に到着。地下道を潜って反対側の上り線ホームに渡り、折返しの芝山千代田行を待つ。

通勤通学の時間帯を過ぎているので電車を待つ人は数えられるほどにしかいない。
10 時 16 分発の芝山千代田行は 6 両編成だが、乗客は一車両に 1 人か 2 人しかいない。
北東に向かって走り出すと大きく右にカーブして南東に向かうようになる。高架線を走るので、このカーブの間に成田の町の景色が一望できる。
根木名川を渡ると海抜 30～40ｍの山の切通しを抜けるようになり車窓の景色はなくなってしまう。
空港北端の駒井野あたりで電車は緩やかに右にカーブを切りながら、空港へ向かう線路を左に分けた後空港の地下に入ってしまい、東成田駅になる。

東成田駅は、1978 年（昭和 53 年）京成電鉄の成田空港への接続が始まった時には成田空港駅だった。
ここまでが京成電鉄で、ここから先は芝山鉄道になる。
そのまま空港の東側を滑走路と並行に進んだ後、地上に出ると右の車窓に何機もの飛行機が見えてくる。ほどなくして（2.2Km なのでほんの僅かの時間にすぎない）終点の芝山千代田駅に到着。
この駅は、開設計画の中では「整備場前」という駅名になっていたが、開通時に芝山千代田となった。

＜２＞ 芝山ふれあいバス
時刻は 10 時 26 分。芝山仁王尊へは、ここから「芝山ふれあいバス」に乗らなければならない。
立派な駅舎ではあるが、売店などなく改札口とトイレしかない。自動改札になってはいるが、SUICA 対応になっていないので、200 円を払って改札口を出た。駅前には立派なロータリーが広がっていて、その一角にオレンジ色のミニバスが待っていた。

バスは 10 時 32 分発。200 円払って乗車したが、他には誰も乗ってこないので貸し切りの状態になった。地図を見ながら車窓の景色を目で追いかけていると、停留場の案内のメッセージが観光案内のようにも聞こえてくる。「辺田」は田圃のへりにあり、「横宮」は神社の横にあった。「坂志岡（さがしおか）」にはこんもりした小山があって、そのてっぺんに神社がある。「谷入口」「平野入口」などの「入口」と名が付くバス停が沢山あるが、細い道が合している。その奥に「谷」「平野」など集落がある。「平野」は平らな野原、「浅川」は浅い川、ひとつひとつの地名やバス停の名前にはそれぞれの景色や顔があって面白い。当然のことながら集落を選んで走っている路線なので、人々の暮らしぶりや雰囲気が景色からも伝わってくる。
「飯櫃（いびつ）」「谷（さく）」「小原子（おばらく）「上吹入（かみふけいり）」などの難読地名もあり車窓の旅はあきることはない。
やがて髙谷川の両岸に広がる水田地帯を左手に見ながら右手の里山のへりを走るようになる。髙谷川は九十九里浜に注ぐ栗山川の支流で、農業用水と思われる無数の水路が切り刻まれている。竜ケ塚・山中を過ぎると髙谷川を離れて西側の山の中に入って行くようになる。

＜３＞ 芝山仁王尊
山中に入っていく入口にある集落は「山中」。
坂を登り切った小さな集落に「芝山仁王尊」バス停があった。国土地理院の地形図を見たら海抜 39ｍと記されていた。仁王尊に向かう道標に導かれてバス停横の小道に入った。
5 分ほど歩くと行く先にお寺らしい厳めしい甍が見えてきた。鐘楼の前を歩いて行くといつの間にか本堂の脇に出てしまったが、周囲をよくよく見渡したら裏参道から入ってしまったようだ。
一度正面の石段を一番下まで下りてから、改めて上り直すことにした。
寺の正式名称は「天台宗天応山観音経寺福聚院」という。宝亀 11 年（780 年）平城京が雷火に見舞われ寺院が数多く焼失したことから、諸国に仏寺建立を促す動きとなった。当時蝦夷征伐の途にあっ

た中納言藤原継縄がこの地に寺を興し、十一面観世音大菩薩を本尊としたのが始まりと言われている。創建が天応元年（781 年）であることから天応山という山号が付けられた。天長 2 年（825 年）第三代天台座主慈覚大師円仁により中興され、治承年間に千葉介平常胤の崇敬を受けて栄えたが、豊臣秀吉の小田原攻めの飛び火により焼失。江戸時代に入って徳川幕府の手厚い加護を受けて、天台宗の中核をなす寺院となった。

一般にお寺は、本堂に置かれた本尊を守る役割の仁王尊が山門に配されるのだが、この寺では仁王尊も本堂の畳の部屋に置かれているという珍しい配置になっている。寺の資料を見ると「本尊＝十一面観世音大菩薩　脇士＝芝山仁王尊」となっており、江戸の民にも慕われて、火事・泥棒除けや厄除けの仁王尊として信仰を集めた。

磁石を出して方位を確かめてみたら、寺は真南を向いて建っているようだった。石灯籠に挟まれた石段の最下段からゆっくり上った石段は 70～80 段あった。中段で手水を済ませると、左右に巨大な草鞋を二足下げた立派な山門が待ちかまえていた。（右写真上）山門を潜ってさらに石段を上がると本堂のある広場に飛び出した。前述の様な経緯から、本堂は江戸時代（享保年間）に再建された（右写真中）本堂の威風もさることながら本堂の東側に建つ三重塔も重厚で迫力がある。三重塔の再建は寛政年間に始まり、完成まで 40 年を要したという。（右写真下）

広い敷地の隅々まで散策したら、萱葺の不動堂や観音様のお使いと言われる黒龍大王神など小さなものが鎮座していて、目を楽しませてくれる。ところが、芝山稲荷・芝山天神など大きな神社の境内末社のようなものもあり、このお寺は神仏混淆を感じさせる小山だった。

本堂の水屋の脇にひっそりと建つ芭蕉句碑には、「観音の甍見やりつ雪の花」と刻まれている。蕉門十哲の一人杉風の系統の飛鳥園三世貞翁一叟という人が残したものらしい。飛鳥園四世の天堂一叟が、芝山町の下吹入の出身なので、この人が関わり合っていると思われる。

三重塔の前を東側へ歩くと、江戸時代に参拝客が利用した旅籠が数軒残っていた。中の一軒は損傷が始まっていて中へ入ることは出来ないが、柱などの構えがきちんとしている総二階の建物で、往時の賑わいを想像する事ができる。

ひとわたり周辺を散策した後、三重塔の前の広場でひなたぼっこをしながら昼食。次のバスが来る時間までゆったりと休憩を楽しんだが、その間に現れた参拝客はわずか数名だった。

＜4＞　外房の松尾へ

総武本線の松尾駅まで走るミニバスは 13 時 10 分発。ポツンポツンと存在する集落を選ぶように走るふれあいバスは、芝山町役場や道の駅などへも立ち寄るが、乗ってきたのは地元のおじさん二人だけだった。

「中台」は台地の上、「新屋敷」はどなたかの新しい屋敷があったのだろうか、「牛熊」は・・・？

地図を片手に地名を見ながら外の景色を楽しむ。松尾町に入ると「蕪木（かぶき）」「押辺（おっぺ）」「生子宿（はだかじゅく）」、見れば見るほど調べてみたくなるような地名ばかりで面白い。

終点の松尾駅には 13 時 32 分に到着。この辺りは街道沿いに家並みが続いていて、駅前には賑わいはない。日々の営みに役立つような店もなく閑散とした駅前に日が陰り冷たい風が吹き始めたので、次の上り電車に乗ることにした。

総武本線は、成東・日向・八街・佐倉と回って千葉に向かう。車窓を流れていく晩秋の里山風景を楽しみながら旅の幕を下ろした。

以上