

第8章 北総鉄道(印旛日本医大～京成高砂)

第1節 千葉ニュータウン中央～新柴又

2023年1月26日(木)快晴、北総鉄道(千葉ニュータウン中央～新柴又:営業キロ22.5km)に再挑戦する。当初は千葉ニュータウン中央～高砂までの23.8kmであったが、日没のため新柴又駅でアップする。矢切～新柴又間は江戸川が絡み、1km位迂回(往復で2km)余儀されたからだ。”矢切の渡し”を活用すれば、迂回の必要はなかったのだが。本日の路線は、2001年1月・2月にかけて踏破したが、第47編PDF読本の執筆に関し、不備があることが判明したため、本日の再挑戦となった。

本日の歩きを通じ、成田空港までの路線拡張に伴う成田エクスプレスの登場に加え、急行の登場・沿線の住宅街拡充など、22年前とは沿線の風景が全く異なる、大躍進の北総鉄道に驚いた。リベンジのため、事前勉強や地図を持参せずに臨む。千葉ニュータウン中央～新鎌ヶ谷までは、沿線に沿って幹線道路が走っていたので比較的安定した歩きができた。しかし、新鎌ヶ谷からは鉄道に沿った幹線道路がなかったため、第六感を働かせ鋸型に歩くことを余儀なくされた。難しい区間も多々あったが、適宜地元の人々の応援を得て全駅舎立ち寄りに成功できホットする。本日の歩きで、通算営業キロは**1万4千162km(活動日数698日、日本鉄道の51.1%、地球円周の35.4%)**となる。



※可愛い縫いぐるみ、11万人突破の印西市



※千葉ニュータウン中央駅

各駅舎到着時刻は次の通り。

千葉ニュータウン中央(9:10)～小室(10:15)～白井(11:07)～西白井(11:46)～新鎌ヶ谷(12:35)～大町(13:33)～松飛台(14:07)～東松戸(14:35)～秋山(14:59)～北国分(15:35)～矢切(16:13)～新柴又(18:00)

①懐かしい千葉ニュータウン中央駅に到着するや否や、可愛いらしいピンク色の縫いぐるみが出迎えてくれた。改札口を出ると印西市の人口が11万の掲示版が目につい

た。22年前と比べ、イオンモールを軸とする素晴らしい街並みに驚いた。駅前を種々のアングルで堪能後、本日の中で最も長い区間（4 km）である小室駅を目指す。久しぶりにウォークマンを聞きながら、鉄道の右側を歩く。特急を含めた種々の電車が高架した線路を通過して行く。途中、夢庵などの店舗の他に、小高い山も登場する。22年間のイメージで小室駅界限はややこしいことがインプットされていた。道路下の小室駅が見えるが、どうやって行くのか右往左往する。運よく工事現場の人と対面。「150 m位先にある橋を渡ると行けます」と教えて頂く。駅の階段を上り、陸橋を歩いた先に小室駅（10時15分）があった。ここから白井駅の道筋、国道16号線が登場し、10 m位下にある鉄道に沿った道筋に出られず。それ故、引き換えす道筋となり、20分位大回りを余儀なくされる。再度小室駅の標識も登場。しかし、大回りをしたが鉄道の左側を淡々と歩いた先に白井駅があった。粹な通路の先に白井駅改札口があった。



※小諸駅への路





※小室駅



※白井駅（しろい）への道筋



※白井駅へも道筋、白井駅



※白井駅

②白井駅からは遊歩道が続いていた。11時20分、丸亀製麺を通過し、その先に車庫がある西白井駅（11時46分）に到着。国道464号線を歩く。12時59分、新京成電鉄が登場し、新鎌ヶ谷駅には12時35分到着。この駅は、特急停車駅でもあり賑やか街並みであった。また、北総鉄道に加え、新京成電鉄や東武鉄道（東武アーバンパークライン）が合流する駅でもあった。それ故、他の路線に行かないよう用心して歩くことを余儀なくされる。



※西白井駅への道筋



※西白井駅



※新鎌ヶ谷駅への道筋



※新鎌ヶ谷駅

大町駅への道筋は鉄道に沿った路線がなく、本日の中で最も難関な区間で、大回りを余儀なくされる。しかし、ナビと地元の人のお援を頂き無難に対処できる。暫く鉄道の右側を歩いた先で、12時47分、鉄道を潜った先で大町駅への道筋を通りかかった人にお尋ねする。「この路を真っ直ぐ行った先を鉄道に沿って歩けば、30分位で到着できます」と。お礼を言って別れる。しかし、教えてもらった道筋を解釈を誤って進む。12時53分、新京成電鉄の北初富駅があった。新京成電鉄と北総鉄道の高架下を潜り、両線の下を潜る。途中で北総鉄道と新京成電鉄が交差し、方向性を大きく誤る。それ故、最終地図を見るまでは、自分の歩いた道筋を理詰めで理解できなかったが、今はその道筋が理解できる。



※大町駅への道筋、新京成線と北総線、新京成線の踏切

新京成電鉄に沿った道筋でも通行人の助言で迷うことなく歩むことができる。「大町駅はくぬぎ山交差点を左折し、そのまま直進したら行けます」と。12時56分、くぬぎ山交差点を左折し、国道464号線に合流する。13時22分、新京成電鉄の踏切を横切る。右手50m位先にくぬぎ山駅があった。暫く歩いた先で高架した線路を見つけ安堵する。鉄道の高架下にある大町駅には13時22分到着する。営業キロ2.3kmに58分要す。高架下を潜り、松飛台駅を目指す。後編に続く！！



※大町駅

③松飛台駅への道筋、大町駅への道筋に比べ容易であったが、国道 464 号線を曲がる箇所がポイントであった。13 時 49 分、竹之内果樹園があった。暫く歩くと日枝神社があり、この神社で本日の安全を祈願する。ナビを確認し、その先の交差点を右折し、松飛台駅を目指す。予想通り、バス停の案内版に”松飛台駅”への表示があり安堵する。14 時 5 分、大町中黒公園前を經由し、松飛台駅には、14 時 7 分到着する。駅改札口前を通り、松飛台駅を一周する。鉄道下を潜り、鉄道の左側となる。鉄道の左側を淡々と歩いた先に、武蔵野線が北総線の下で合流する東松戸駅には 14 時 35 分到着。この駅は、フコク生命時代何回か途中下車し懇親会をした駅舎であったので馴染みがあった。しかし、22 年前と比べ比較できない程、駅前賑やであった。



※竹之内果樹園、日枝神社、大町中黒公園



※松飛台駅



※竹林、東松戸駅への路、武蔵野線（下）と北総線（上）交差



※東松戸駅

④北総線の右側を歩く。秋山駅への道筋も鉄道に沿った道筋がなく苦勞する。第六感を働かし、左折し直進する。この界限、北総線は地下にあり、とんでもない方向に進む恐れがあった。地下にある北総線が通る辺り、地元の人に対面できたのがラッキーであった。「この路を右折し、200m位歩い先に秋山駅はあります」と教えて頂く。草ぼうぼうの鉄道跡に沿って歩いた先に秋山駅（14時59分）があった。15時4分、地下路線から高架した路線となる。15時10分、鉄道下を潜り。鉄道の右側となる。15時18分、松戸市内4km、柏15kmの看板を目にする。暫く歩いた先で北国分駅への案内版を見つける。その先でカレーパンを購入し、遅い遅いランチとする。少し幹線道路から戻った先に、秋山駅と同様、地下にホームがある北国分駅には15時35分到着。



※東松戸駅界限、鉄道は地下に、秋山駅のホーム



※秋山駅



※北国分駅への路、北国分駅



※北国分駅

⑤15時58分、北国分一丁目の交差点を通過。16時6分、日本の大銀杏がある愛宕神社イチョウ二樹（松戸市指定記念物）前を通過。この境界も鉄道が地下にあり、誤った方向に進行しないよう注意を要した。随所対面した方に矢切駅への道筋を確認しながらの歩きとなる。くねくねした道筋を歩き、矢切駅には16時13分到着。この駅で

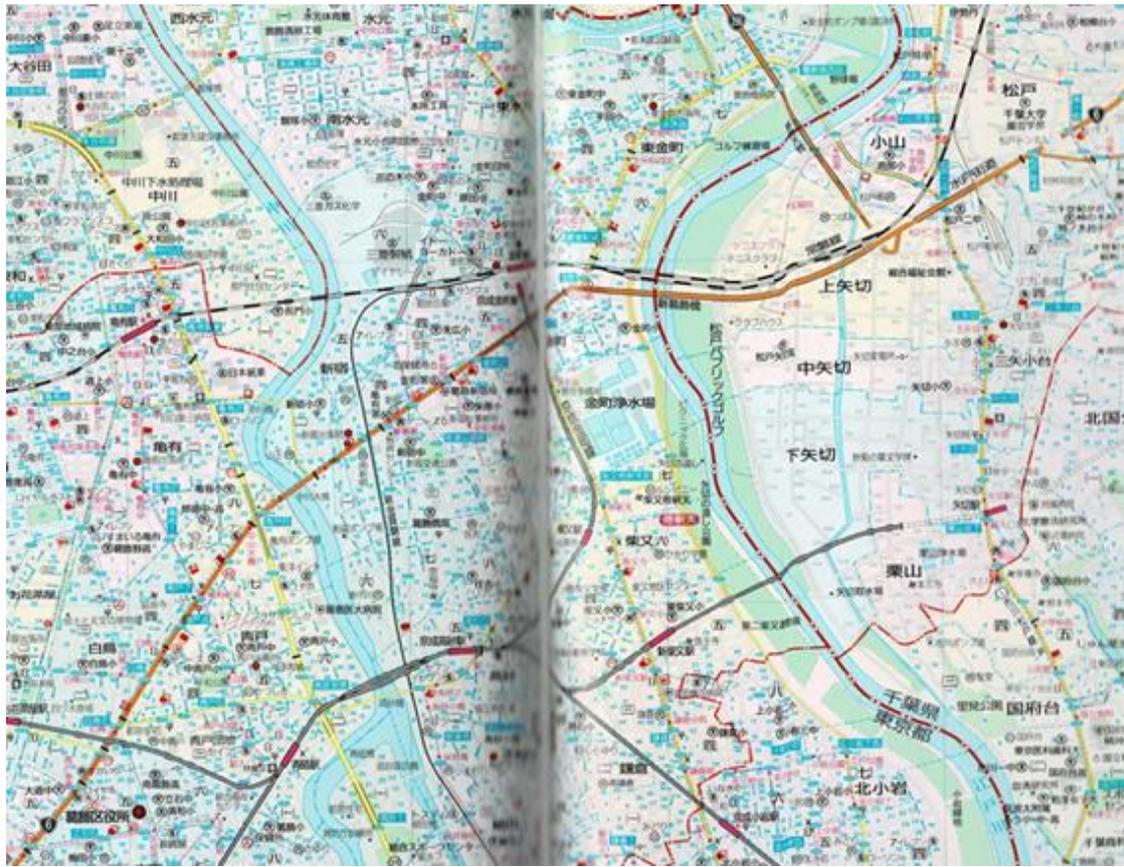
誤って市川駅方面に歩こうとしていた。路線バスを通じ、自分が誤った方向に進行しているのに気づく。16分ロスし、矢切駅に16時29分戻る。



※二本の大銀杏



矢切駅



※矢切界限地図

⑥今度は左折ではなく、駅前を直進する。ここからの何もの人のお世話になり、新柴又駅を目指す。16時43分、”矢切の渡し”の標識前を通過。16時46分、”松戸駅からの矢切の渡しコース”標識前を通過。16時50分、坂川前を通過し、16時55分、中矢切橋を渡り、江戸川に近づく。16時56分、夕焼け空に富士山とスカイツリーが一体となった名場面に遭遇する。17時1分、千葉県立矢切特別支援学校前を通過。17時7分、常磐線が並走する国道6号線に合流する。只今現在の気温は7℃とあった。17時9分より、万歩計で758歩ある新江戸川橋（江戸川）を渡る。いつの間にか日没していた。江戸川の広々とした土手を淡々と歩く。遠くには北総線で電車が往来していく。北総鉄道の手前で土手から降り、くねくねした道筋を歩く。イルミネーションが綺麗な新柴又駅には18時到着。



※夕日を見ながら江戸川土手界限を歩く、矢切の渡し、矢切の渡しコース



※坂川、中矢切橋を渡る



※遠くにスカイツリーと富士山



※県立矢切特別支援学校、特に常磐線、新江戸川橋を渡る



※新柴又駅への路



※新柴又駅

⑦運よく、待ち時間なしで西馬込行きの電車に間に合う。本日は押上駅で下車して、半蔵門線と東急田園都市線乗り継いで中央林間駅を目指す。自宅到着は20時33分であった。本日はリベンジとは言え、北総線の旅が堪能でき充実した一日であった。また、地元の人に感謝また感謝の一日であった。



※押上駅

第2節 新柴又～京成高砂

～第1章 京成本線（京成高砂～上野）の再掲～

新柴又(10:15)～京成高砂(10:39)、京成金町(11:01)～柴又(11:27)～京成高砂(11:45)～青砥(12:10)～お花茶屋(13:12)～堀切菖蒲園(13:38)～京成問屋(14:11)～千住大橋(14:40)～町屋(15:30)～新三河島(15:48)～日暮里(16:30)～京成上野(17:22)

※北総線以外の路線を示す。

<北総鉄道> 新柴又～高砂

①上野、高砂と乗り継ぎ時間を要したため、新柴又駅には10時15分到着する。この駅は、先日の夜間のイメージと大きく異なっていた。くねくねと曲がる高架路線を観察しながら、京成高砂駅を目指す。10時23分、鎌倉公園駅があった。広大な京成高砂車庫脇を歩く。10時34分、京成押上線（単線、4両編成）の京成高砂（金）第3号踏切を横切る。その先に京成高砂駅（10時39分）があった。ここから5番線（2階）

にある京成高砂駅ホームに向かい。10時52分発の電車で京成金町駅まで移動する。
途中、柴又駅で京成高砂行きの電車と離合する。



※京成高砂駅



※新柴又駅



※京成高砂駅への路



※鎌倉公園、検車区高砂車庫、京成金町線（高架）合流



※京成高砂駅

第3節 印旛日本医大～千葉ニュータウン中央

印旛日本医大(8:01)～印西牧の原(10:05)～千葉ニュータウン中央(11:12)

第135回目のウォーキングは、2004年11月27日(土)快晴の中、これまで中途半端となっていた北総線（印旛日本医大～千葉ニュータウン中央）8.5Kmと東武野田線（新鎌ヶ谷～船橋）9.4Kmに挑戦する。朝のセブンの散歩を任せ、6時30分の電車にて印旛日本医大に向かう。千葉ニュータウンまではいつもの通勤経路と同じである。時間をよく調べていなかった関係で都営浅草橋駅にて20分ロスする。8時1分の印旛日本医大行きに乗り終点まで行く。9時少し前に到着。少し風はあったが、雲ひとつない日本晴れであった。



※印旛日本医大駅

印旛日本医大駅前で4枚、種々の角度から撮る。駅は丸いとっくり形の屋根ととんがり帽子のような屋根のある建物で、結構贅沢の造りをしていた。駅前では医大行きのバスが乗客を待っていた。駅前には200m四方の空き地があった。雑草は生えていなかったのでも常時手入れをしていると思われる。線路の右側から印西牧の原駅に向かおうとしたが、道がなく空き地を回り線路をまたがる橋を渡り、国道464号に出る。本日は4年前の北総線踏破の際と異なり、鉄道の左側で終始千葉ニュータウン中央駅まで向かう。本埜村角田という地名で日本医大に向かう救急車(9時15分)と対面する。国道464号の左側は樹木を挟んで北総線の車庫が3Km位続いていた。竜腹寺の交差点まで車庫であった。この交差点から印西牧の原駅に続く車庫の線路が頭上を走っていた。鉄道の向こうにはマブチモーター(株)技術センターがあった。



※印西牧の原駅、ジャスコとゴミ焼却場

印西市草深という地名にさしかかった時(9時52分)、季節はずれの30から40cmに成長したタンポポを見かける。また、枯れかけたススキもあった。更に、高校の先輩である片岡さんから名簿の件で携帯にて問い合わせがある。印西牧の原駅には10時5分到着。駅の造りは次の千葉ニュータウン中央駅と同じであった。印西牧の原駅から千葉ニュータウン中央駅までの光景は、高砂から千葉ニュータウン中央までと対照的に店舗や住宅が結構多く開発されていた。また、人の気配を感じる町並みであった。その一例

として、カワチ（日用品・薬・食料品）、サンキ（服）、スポーツ DEPO が通りにあった。線路の向こう側にはジョイフルホンダがあった。11 時 5 分北総線船尾変電所を通過。印西牧の原方面から赤色のジャスコとごみ焼却場の煙突が遠めに見えた。464 号から千葉ニュータウン中央の町並みも結構素晴らしく見えた。こすも寸大橋から見るアルカサールの建物は、構造がユニークであり、また黄色の太陽マークスマイル人形の図柄も印象的であり、この建物の魅力を再認識した。私が現在通勤の下車駅である千葉ニュータウン中央駅には 11 時 12 分に到着（万歩計 21,130 歩）。



※千葉ニュータウン中央駅

以下、東武野田線の旅日記のため、割愛。

(^^♪.....(^^♪.....

千葉ニュータウン中央から浅草橋までの当初の歩きは下記の通りです。

<1 回目> 千葉ニュータウン中央～北国分

平成 13 年の皮切りは、1 月 6 日（土）で北総線に挑戦することとした。北総線を年始に選んだ理由は、本年 1 月 3 日から千歳船橋から千葉ニュータウンに事務センターが移転し、土地感を一日でも早く植え付けるためである。このコースが 21 世紀のスタートとなった。

その前に水道橋駅で 8 時半頃降り、圭亮、英太の合格祈願のため湯島天神にお参りした。その後浅草橋駅まで歩き、そこから都営・京成・北総線を経由して千葉ニュータウン駅に向った。ニュータウンには 11 時半頃着いた。それから高砂、浅草橋を目指すこととした。昼飯は小室駅のコンビニで弁当を買い小室駅の近くで食べた。小室を過ぎて白井に向う途中道に迷った。歩くコースは徹頭徹尾北総線の北側を通った。不思議なことに自動販売機は西白井を過ぎるくらいまで見受けられなかった。

西白井、新鎌ヶ谷、大町、松飛台となるに連れて町らしくなった。松飛台では八柱霊園桜並木がひっそり 500m 位続いており、鳥の泣き声がよく聞こえてきた。東松戸駅は JR と合流するから結構賑やかな駅と連想したが、駅ができて間もないこともあり期待外れとなった。秋山駅はトンネルに潜っているため、この駅を見逃すと同時に道に迷った。土地の人に聞き秋山駅を少し過ぎた辺りでリカバリーすることができた。運良く北国分まで北総線に沿った道があった。北国分に着いた時は 5 時近くになっていた。この日の成果は営業距離 21.9Km (うち水道橋-浅草橋 1.9Km)、万歩計 52,306 歩となった。

<2 回目>北国分～浅草橋

2 回目は、1 週間後の 2001 年 1 月 13 日 (土) となった。北国分に 10 時半頃行き、小高い丘を越え細川たかし氏のヒット曲となった「矢切の渡し」を目指した。途中「野菊の墓」で有名な伊藤左千夫の文学碑があった。当然記念写真を見知らぬ人に撮ってもらった後、「矢切の渡し」場を見に行くこととした。ここでも文学作品の題材となるエピソード (政夫=民子) があるらしい。残念ながら先を急いでいたため渡し舟には乗らなかった。松戸パブリックコースもある矢切の土手を江戸川に沿って 1 Km 上り、200m 位の新葛飾橋を渡り新柴又側に出る。柴又と言えば「ふうてんの寅さん」で有名な帝釈天があるが、ここも残念ながら見なかった。ひたすら京成金町線を下り高砂に向う。高砂、青戸は江戸川と中川に挟まれて窮屈な感のする町のように見えた。食事は当社の单身寮がある青戸の駅前の大門で野菜炒め定食をとった。青戸には千歳船橋にあったのと同名称の雀荘「社長室」があった。昼食後は水戸街道を通り、立石、四つ木を目指す。四つ木を過ぎると荒川が八広との間にありまたしてもウォーキングに神経をつかわされた。

曳舟は数年前会社の先輩親族の通夜にきたことがあるので、駅前には本の少しの記憶が残っていた。押上では、本来右に曲がるべきところ、誤って左に曲がり浅草と反対の亀戸に向うというアクシデントに見舞われた。誤りは文花の地名辺りで気がついた。水上バス発着所の近くの吾妻橋を通り浅草に向う。隅田川を渡ろうとした時、遊覧船がこの橋の下を勢いよく駆け抜けて行く。リカバリーショットに意外に時間を費やしたが、5 時頃浅草寺に行き今年一年の家族の健康を祈願した。そこで、大好物の揚げ餅を食べた。その後、隅田川に沿って蔵前を通り 17 時半頃浅草橋にゴールした。駅前にヤンキースのマークの帽子が目に入ったので、北総線走破の記念として買った。浅草橋駅までの営業距離は 14.7Km と少なかったが、川を 4 箇所通り迂回があったので 20Km 位は歩いたはずである。自宅に着いた時万歩計は 34,875 歩だった。

=====