

京成押上線

中三 角田圭多朗

京成電鉄(当時は京成電気軌道)が最初に開業させた路線です。今は本線ではなくなりましたが、浅草線との直通により、都心へ行くには非常に便利である押上線について紹介したいと思います。

歴史

- 1912年(大正元年) 京成電気軌道が、押上～曲金(現 京成高砂)～伊予田(現 江戸川)を開業させた。(当時はまだ軌間が1372mm)
- 1914年(大正3年) 曳舟～四ツ木間に向島駅を設置。
- 1922年(大正11年) 荒川放水路建設のため、現 八広付近～四ツ木～立石を、専用軌道の新線へ切り替え。(当時、立石付近は奥戸街道の道路上を走っていた。)
- 1923年(大正12年) 荒川駅が開業。
- 1928年(昭和3年) 青砥駅が開業。向島駅～白鬚間に白鬚線が開通。
- 1930年(昭和5年) 押上～成田間 全線開通。
- 1931年(昭和6年) 後に本線となる青砥～日暮里間が開業。
- 1932年(昭和7年) 都心乗り入れで争っていた東武鉄道との和解の象徴として、押上～曳舟間に、東武との乗換駅となる京成請地駅を設置。
- 1933年(昭和8年) 日暮里～上野公園(現 京成上野)間が開業。
- 1936年(昭和11年) 白鬚線 廃止。
- 1943年(昭和18年) 向島駅と京成請地駅を休止。
- 1944年(昭和19年) 上野公園～京成成田間を本線とし、押上～青砥間を押上線とする。
- 1945年(昭和20年) 全線を軌道から地方鉄道に変更。
- 1947年(昭和22年) 休止中の向島駅と京成請地駅を正式に廃止。
- 1959年(昭和34年) 都営地下鉄1号線(現 浅草線)に乗り入れるため、1372mm から1435mmに改軌。
- 1960年(昭和35年) 押上駅地下化。東中山～押上～浅草橋間で都営地下鉄1号線と相互直通運転開始。
- 1968年(昭和43年) 京浜急行が都営地下鉄と直通運転開始。
- 1985年(昭和60年) 青砥～高砂間 複々線化。
ダイヤ改正を実施。朝ラッシュの成田(成田空港)発の西馬込行の特急が通勤

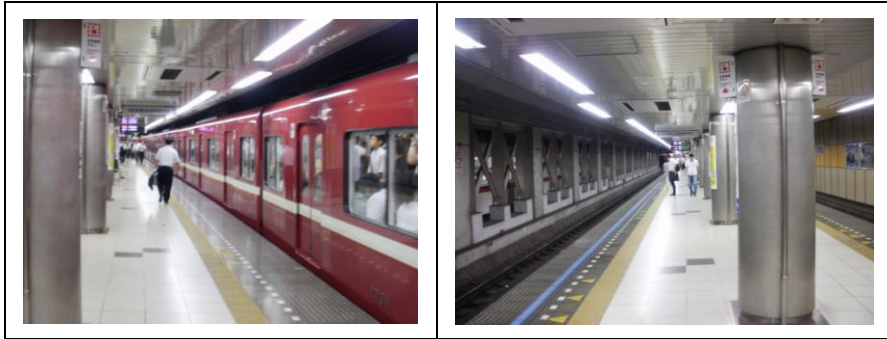
特急に置き換えられた。そのため京成立石、京成曳舟が事実上急行停車駅に格下げ。(このとき、立石では通過反対の署名運動があったらしい。)

- 1986年(昭和 61年) 青砥駅付近連続立体化工事完了。
- 1991年(平成 3年) 北総開発鉄道(現 北総鉄道)と相互直通運転開始。
- 1994年(平成 6年) 荒川駅が八広駅となる。
- 1998年(平成 10年) 新 羽田空港駅が開業。それに伴い、羽田～成田間 空港直通列車「エアポート快特」(京成線内はエアポート特急)が運転開始。
- 2001年(平成 13年) 八広駅待避設備完成。これにより、朝ラッシュ時の本数が増便された。
- 2002年(平成 14年) 急行から快速への置き換え開始。これにより、急行は押上線内のみとなり、40分おきに大幅減便された。また、エアポート特急の廃止により、都営線内エアポート快特の列車は京成線内快速運転となる。
- 2010年(平成 22年) 成田スカイアクセス開業のダイヤ改正を実施。このダイヤ改正により、押上線内の急行は廃止となり、快速への置き換えが完了した。それとともに、羽田～成田 空港直通列車が復活した。(京成線内はアクセス特急となり、成田スカイアクセス線経由になった。)

各駅の紹介

押上駅



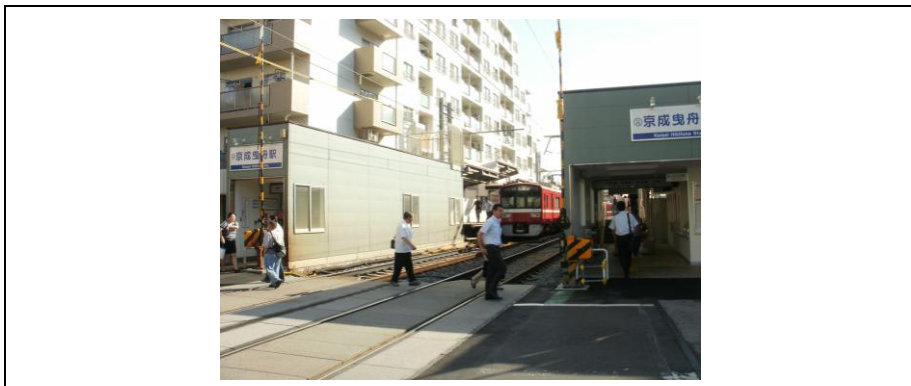


開業 1912年(大正元年)11月3日

1日平均乗降客数 18万6230人(平成22年度)

もともと、京成線の起点はここでした。しかし青砥～上野間が開通し本線から押上線に格下げとなってしまったので、起点ではなくなりました。その後都営地下鉄との直通により、1960年に地下化されました。地下になってから52年も経つので一部が老朽化していますが、利用客がたくさんいる半蔵門線・東武線の乗り換え改札口辺りやホームはとてもきれいで、この駅舎が50年以上前からあるとは感じられません（改良工事は多少行っていると思いますが・・・）。近くには2013年に京成八幡駅の京成百貨店跡に移る予定である京成の本社や、今話題の東京スカイツリーなどがあり、発展しているところです。この押上駅の1日の平均乗降客数は18万人となっており京成の駅の中ではトップですが、そのうちの15万人近くは都営浅草線への直通客なので、実際に改札を出ている人は2～3万人程度です。

京成曳舟駅



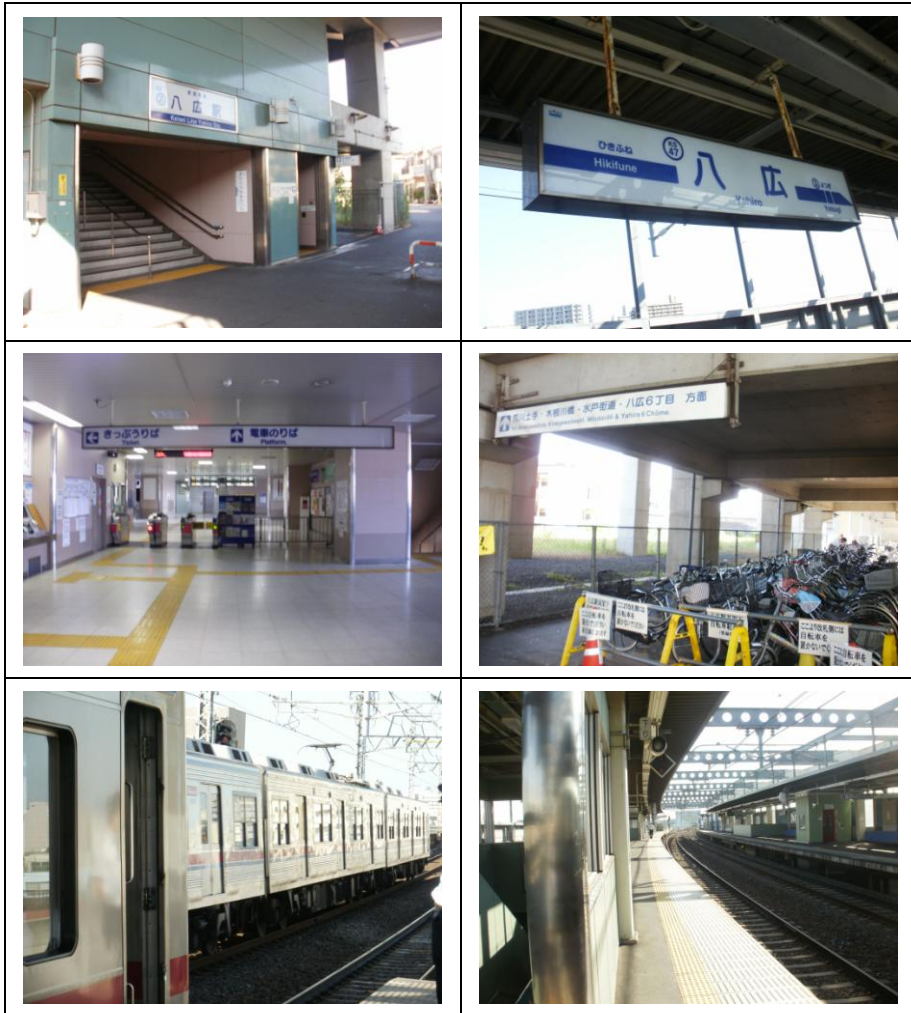


開業 1912年(大正元年)11月3日

1日平均乗降客数 2万1862人(平成21年度)

朝から晩まで人が行き来する通りに、この駅の改札はあります。青砥寄りの改札口は人だけではなく、バスや車がたくさん行き交っています。今は連続立体高架工事が行われ、マンションやスーパーマーケットが新たにできて、朝ラッシュの時はこの駅で降りる客がたくさんいます。しかし相変わらずホームは狭く、平日朝の上りホームはとても混雑しています。高架工事の関係で広い仮設ホームが使用されていますが、これでも元 特急停車駅かと思ってしまうほどです。この曳舟駅が今後発展することを願っています。

八広駅



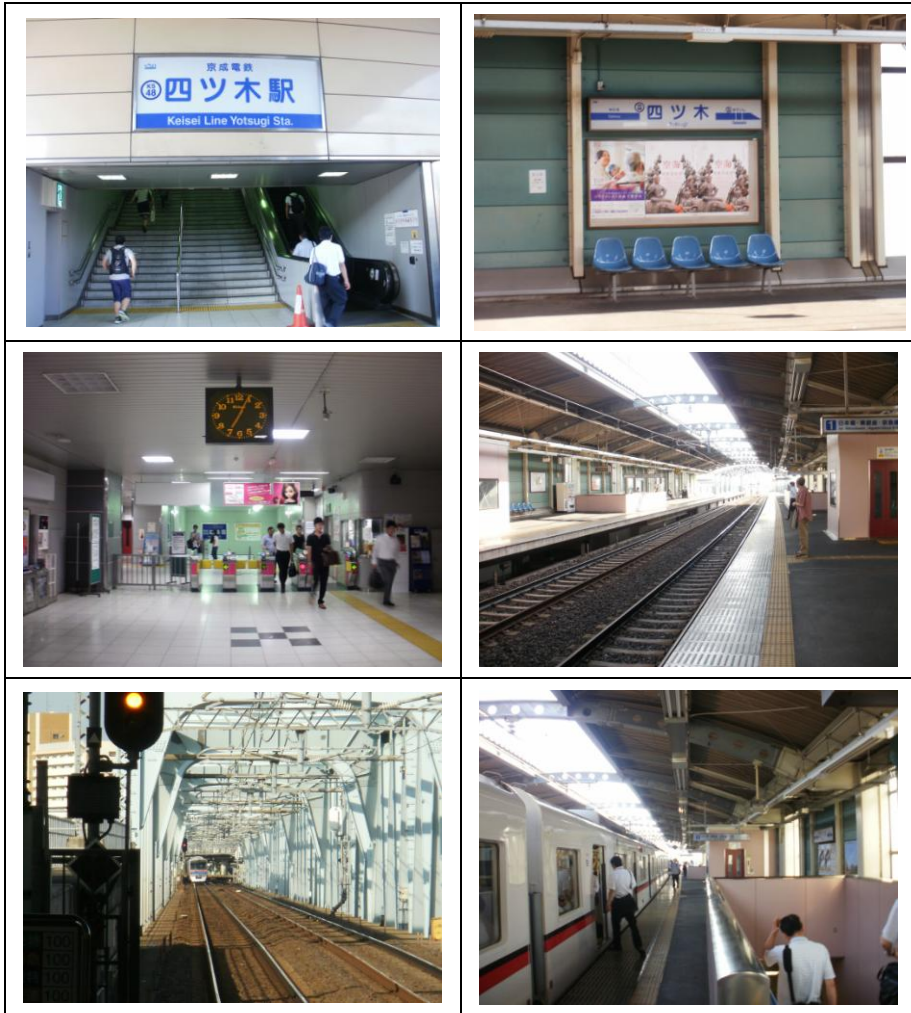
開業 1923年(大正12年)7月11日(改称 1994年4月1日)

1日平均乗降客数 9660人(平成21年度)

八広駅は、京成押上線の中では乗降客数が最も少ない駅です。しかし待避設備があり、押上線の運行上の要となっています。朝ラッシュ時は下り本線を普通電車の待避に使用しているのですが、この駅を通過するアクセス特急が下り待避線を使わざるを得ず、45km/hでノロノロと通過します。実際に平日の朝にこの駅の改札を出てみたのですが、上の写真にもあるように他の駅に比べて人が全くいません。押上線の優等列車通過駅で唯一、次の列車の案内が表示され(反転フラップ

式案内表示機)、更に接近放送は行き先まで放送されるのに何かもったいない気がします。いい設備があるので、これからどんどん乗降客が増えてほしいです。

四ツ木駅



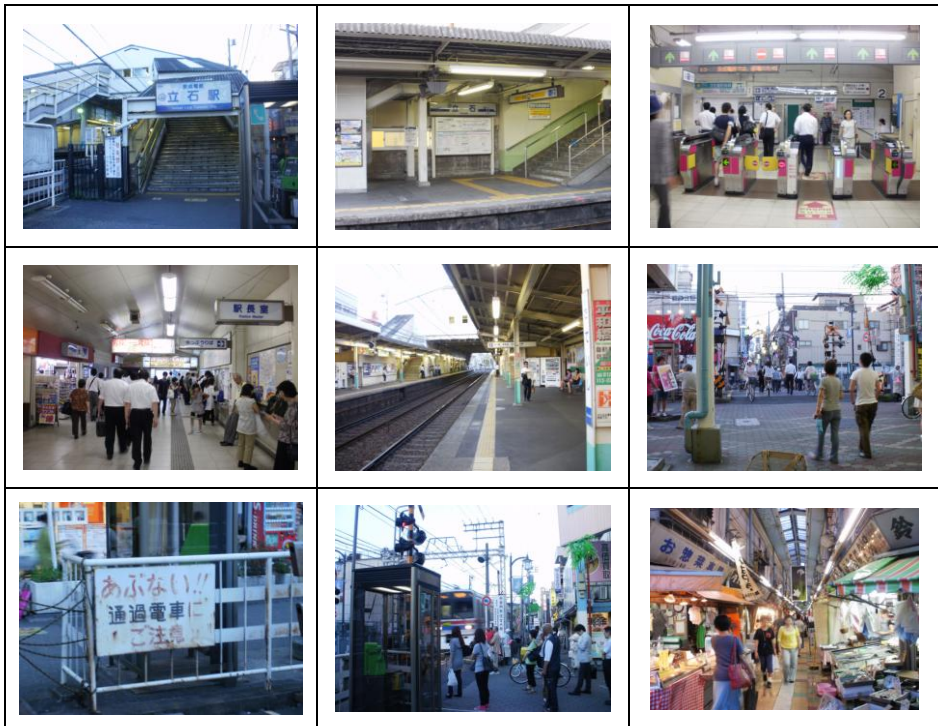
開業 1912年(大正元年)11月3日

1日平均乗降客数 12683人(平成21年度)

四ツ木駅は、八広駅と共に高架化されたばかりの駅です。八広駅のように接近放送で行き先は放送されず、「電車が来ます」と案内されるだけです。高架化されてから十年余りしか経っていな

いため、八広駅と同じくらいきれいな駅です。朝ラッシュの時には隣の立石駅ほどではないですが、たくさんの客が乗ってきます。夜の帰宅時間帯の時も、この駅を使う人は多いです。この地域にはたくさんの町工場がありますが、通勤通学時間帯に駅に降りる客はほとんどいません。また、一つ隣の八広駅とは700m余りしか離れていないため、下り電車の接近放送が鳴る前に上りホームからは電車の接近が分ります。押上線ユーザーなのに駅周辺を歩いたことが無いので、一度この駅で下車して駅周辺を散策したいです。

京成立石駅



開業 1912年(大正元年)11月3日

1日平均乗降客数 37281人(平成21年度)

この駅の特徴は、何と言っても乗降客数の多さです。実は、京成本線の快速特急停車駅の京成八幡駅よりも多く、京成線の駅の乗降客数65駅中11位、普通電車しか停まらない駅としては1位です。元々この駅の近くにはたくさん工場があり、その工場で働く人達が多かった為、かつては曳舟駅同様、特急が停車していました。しかし1985年10月19日のダイヤ改正により押上線にラッシュ時に「通勤特急」が新設され、特急が本線のみとなりました。押上線の特急を通勤特

急に置き換えたことにより、曳舟駅、立石駅には普通電車と急行電車しか停車しなくなってしまう、それに怒った立石の住民が署名運動を行ったそうです。そして2002年10月12日のダイヤ改正では急行から快速への置き換えが始まり、2010年7月17日のダイヤ改正では置き換えが完了し、かつての特急停車駅が普通列車しか停車しない駅となってしまいました。

この立石には、プロボクサーの内藤大助選手が所属するボクシングジムがあり、更にタカラトミーの本社もあります。さらにテレビドラマの撮影で駅前の商店街が、しばしば撮影に使われていました。この撮影された商店街の一本隣の細い路地には酒場などがあり、テレビに何回か取り上げられました。夕方になると、商店街の人通りが多くなり、ティッシュ配りの人が踏切近くに立ち始めます。朝は都心へ通勤する客がいて住宅地の感じを出していますが、夕方になると別の顔を見せてくれる、とても面白い駅です。

青砥駅





開業 1928年(昭和3年)11月1日

1日平均乗降客数 43768人(平成21年度)

この青砥駅は、押上線で現存する駅の中では最も新しい駅です。一部の通勤・通学客は、この駅で上野行の特急(通勤特急)から押上線に乗り換えます。昼間、都心方面に向かう一部の客も、この駅で乗り換えます。

昭和61年にこの青砥駅は高架化されました。その高架下には「ユアエルム」というショッピングセンターがあり、リブレ京成(京成系列のスーパーマーケット)などの店もあります。

駅周辺には、葛飾区役所や、かつしかシンフォニーヒルズもあります(どちらも住所は立石にな

っています)。葛飾区の重要施設が集まっているせいか、この駅の改札は人が絶えません。成田スカイアクセス開業で登場した、有料特急シティーライナー号が日中停車し、更に朝と夕方にはモーニングライナー号・イブニングライナー号が停車し、どんどん駅の利用客が増えていきそうです。

学校帰りに電車から降りたら高架下のショッピングセンターでお買い物、そんな生活に少し憧れます。

高架工事について

最近押上線に乗った方は気が付いたかと思います。今、曳舟駅付近では連続立体工事が行われています。これにより、プラットホームが広くなり、安心して列車を待つことができるようになります。今までは、ホームがとても狭く、優等列車が人のすぐ前(約 1~1.5m 前)を 65km/h で通過するというのが状態でした。僕もよくこの駅を使いますが、いくら黄色い線から離れてもすぐ前を快速列車が速いスピードで通過するので利用していてとても怖いです。そこで、今高架工事を行っています。昭和 50 年代後半~60 年代前半にかけて青砥駅が、平成 10 年前後には四ツ木と八広駅が高架化されました。そして残った駅は立石駅です。京成が立石駅周辺に高架工事用の土地をたくさん所有しているのですが、未だ土地が足りず、工事は始まっていません。駅前商店街の人たちは、「電車の中から商店街の様子が見えなくなって、宣伝にならない。」と、高架化反対と言っています。押上線から踏切が無くなってしまうのは残念ですが、高架工事をしないと、バスと電車の乗り換えがとても不便になってしまいます。京成バスの立石駅前バス停は、駅から 3 分程度もかかります。そのため、電車からバスへ乗り換える人が全くいません。高架工事が完了すれば、駅の高架下にバスターミナルを設置することが出来て、乗り換えが大変便利になります。しかし、僕の中では押上線といえればたくさん踏切がある路線というイメージなので、やはり踏切の無い押上線は考えられません。そのため、高架工事はやって欲しくないという気持ちも正直言っています。非常に難しいところです。

立石駅周辺の高架工事用土地の写真



最後に・・・

今回京成押上線について詳しく調べた結果、押上線の魅力を再発見することができました。押上のスカイツリーや立石の駅前商店街など、散策するスポットがたくさんありますので是非一度、京成押上線に足を運んでみてはいかがでしょうか。

参考資料

インターネット

押上線の歴史関連・各駅の乗降客数

ウィキペディア フリー百科事典

本

日本鉄道旅行地図帳 5号 東京 全線・全駅・全廃線

株式会社新潮社 発行

週刊歴史でめぐる鉄道全路線大手私鉄 NO.13 京成電鉄 本線・東成田線・押上線・金町線・千葉線・千原線

朝日新聞出版 発行

京成時刻表 VOL.16 平成8年7月20日ダイヤ改正

京成電鉄 発行

京成時刻表 VOL.21 平成13年9月15日ダイヤ改正

京成電鉄 発行

最後まで読んで頂き、ありがとうございました。