

歴史と伝統文化の  
まち・成田。市内に  
は、歴史ある文化財  
が多数あります。

### 成田の鉄道物語

## 成田詣でをめぐり 熱い乗客争奪戦を繰り広げる

成田に初めて鉄道が敷かれたのは、明治30年、成田鉄道(現在のJR)による佐倉～成田間で、4年後には我孫子～成田間が開通し、2つのルートで東京から成田への乗り入れが可能となりました。どちらも2時間余りで東京から成田へ来られるようになりましたが、成田駅の乗降客数は圧倒的に我孫子経由が上回り、総武鉄道(市川佐倉間を営業)に与えた影響は大きいものでした。同35年から成田鉄道は、日本鉄道(現在のJR常磐線)と協力し、上野成田間直通列車の運転を開始し、佐倉で乗り換えの不便がある総武鉄道との間で、運賃割引や成田駅前での激しい客引きなどのサービス合戦が行われました。この上野成田間直通列車には、わが国最初の喫茶室付き一等客車を連結。喫茶室には、回転椅子とテーブルが置かれ、ビールやコーヒー、果物類が販売され、新聞雑誌も備え付けられていました。

大正15年12月、新たに京成電気軌道(現在の京成電鉄)によって、東京と成田を結ぶ3番目のルートが開通。当時は現在の京成成田駅より約400メートル手前の花咲町仮駅で、現在の場所に開設されたのは昭和5年4月でした。開業時、押上花咲町間を1時間23分、20分ごとの発車に対し、国鉄は両国成田間を2時間、2時間間隔のSL列車でした。運賃も京成の方が17銭安いものでした。慌てた国鉄は、臨時列車を増発するなどの対抗策を打ち出しましたが、京成は終夜運転を開始。成田山新勝寺の堂庭には両者が切符売り場を設けるなど、競争は次第にエスカレートしました。

戦後、国鉄は全国にめぐらせた鉄道網を

最大限に活用し、昭和25年から団体募集による初詣団体臨時列車の運行を開始、同29年には、両国成田間を1時間で走らせる快速成田号を登場させました。一方京成は、同27年特急開運号を走らせ、私鉄では初めてのリクライニングシートとテレビ付きの豪華車両を投入するなどで対抗しました。しかし、列車のスピード向上は、参詣客の増加を招く一方、成田詣でを一泊旅行から日帰り圏へと変え、宿泊客の減少をもたらしました。

その後、新空港の建設が決定されると、スカイライナーや成田エクスプレスが登場し、東京と空港を結ぶアクセスとして重要な役割を果たしています。現在、第4番目のルートとして成田空港と都心を30分台で結ぶ成田新高速鉄道の建設が計画され、今後の空港アクセスの大幅な改善と、新駅設置などによる市域の発展に期待が寄せられています。



明治36年発行の『風俗画報』に掲載されたわが国初の喫茶付き一等客車風景

#### 編集後記

本号の特集では、市町村合併の市民アンケート調査への協力依頼を中心に取り上げてみました。合併については、情報が少ないとの声が寄せられていましたが、今回は通常の1日号と15日号のほかに、10月23日と11月5日にそれぞれ臨

時号を発行。市町村合併やタウン・ミーティングについての情報を、少しでも早く市民のみなさんにお伝えすることができました。また、これとは逆に面白い出来事がありましたら広報課に情報提供を。取材に飛んでまいります。