

東葉勝田台駅の歴史

昭和 30 年代から大規模な住宅団地の造成により人口が急増した八千代市は、昭和 42 年に市制を施行し、翌昭和 43 年には、京成本線の勝田台駅が開業しました。八千代市の人口増加はその後も続き、昭和 50 年には、人口 10 万人以上の市で全国一の人口増加率を記録するなど首都圏近郊の住宅都市として発展しました。

こうした中、八千代市では都心に向けての新たな鉄道路線を切望する声が高まり、当初は帝都高速度交通営団（現東京地下鉄(株)）によって東西線を西船橋から勝田台まで延伸する計画が申請されましたが、紆余曲折を経て、昭和 57 年に第三セクターである東葉高速鉄道株式会社が地方鉄道事業免許を取得しました。

しかし、この計画では東葉勝田台駅は地下駅とされたことから、もともと橋上駅であった京成本線の勝田台駅との接続が地下駅から地上 2 階への移動とならざるを得ないため、地域住民をはじめ市議会、県議会などから乗り換えの利便性向上を願う要望が多数寄せられました。

そこで国及び千葉県の指導のもと、八千代市、京成電鉄(株)、東葉高速鉄道(株)で協議を重ねた結果、京成本線の勝田台駅改札口の地下化を実施し、併せて南北を貫く地下通路を整備することにより、両駅を一体的に機能させることで三者間の合意に至り、平成 4 年に協定書を締結しました。

この協定書に基づく工事は、日本鉄道建設公団（現独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構）に委託し施工されましたが、工事現場が駅の直下に位置することから、京成本線の旅客サービスの低下を招かないよう深夜を中心に、騒音や振動による周辺環境への影響にも配慮するなど、厳しい施工条件のもとで行われました。

平成 8 年 4 月、西船橋・東葉勝田台間 16.2 km の東葉高速線が開通しましたが、京成本線の勝田台駅改札口の地下化と南北地下通路はその約 1 年後の平成 9 年 3 月にようやく完成しました。

本事業の完成により、鉄道利用者の利便性が大幅に向上するとともに、駅の両側地域が 24 時間通行可能となるなど南北の回遊性が高まり、勝田台駅のターミナル駅としての機能向上や駅周辺地域の活性化に大きく寄与しています。

なお、本事業のうち南北地下通路に関する事業については、複合空間基盤施設整備事業（当時）として国による整備計画の承認を受け、国 3 分の 1、県市各 6 分の 1 の補助を受けて施工されました。

東葉勝田台駅と京成本線の勝田台駅の乗り換え利便性の向上は、国及び千葉県、八千代市、京成電鉄株式会社をはじめとする関係機関の皆様の多大なるご尽力と、地域住民の皆様のご理解、ご協力があって実現しました。

ここに改めて深く感謝するとともに、東葉高速線開業 20 周年を機に、記録として残します。

平成 28 年 4 月 27 日
東葉高速鉄道株式会社