

〔調査研究報告2〕

千葉ニュータウン開発で消えた道

中央駅周辺の地形の特徴

坂本 精徳

はじめに

小倉台のマンションに転居してすでに20年になった。転居当時、NT中央駅南のダイエーは営業していたが、近くにはほとんど店舗はなく、現在の中央北地区はしばらくの間工事個所になっていたところが多かった。千葉NTのような大規模な開発が行われている地域は、この近くでは海浜幕張や筑波学園都市などそれほど多くはない。このようにきちんと土地区画整理された整然とした街並みは、個人的には好ましく思っている。公園、歩道などが適度に緑化され、主なライフラインは地中化されるなどインフラの整った街は、快適な住環境を提供している。また、近年店舗の新規開業がめざましくますます便利になっていく。ただ、北総線の運賃の高さや、国道464号線の整備の遅れ、住民の高齢化など、今後解決すべき問題はまだまだ多く

残っているであろう。

転居以来、この土地が開発前はどのようなところであったかについて、これまでずっと興味をもってきており、この機会に、この周辺の地形と道という視点で改めて整理することとした。千葉NT中央駅周辺開発地域の多くは江戸時代の小金印西牧に相当する場所であった。開発地域は人が住んでいないところ選ばれており、歴史的にも多くのことがあったとは思えない。ただ、少ないこの土地の歴史であっても、歴史の流れがこの土地の地形に密接に関係していることは確かである。道は住んでいる人々の生活のためやつながらりのために必要であり、この土地にも多くの道があった。

本文がこの土地または周辺に住住する方々が、この土地の昔の姿を想起するための手助けとなってくれることを願っている。

また、在来地区の方や行政の方そして開発

当事者の方がたくさんおられるなかで、自分がこのようなテーマについて記述するのは適切だと思わないが、この土地の現代史研究の入口になればいいと思っている。

本文を記述するにあたり、主に以下の地図を参考にした。

図1 印波における古代の貝の出土遺跡

「印西の歴史」第七号「古代印波の水環境集落形成」（石戸啓夫）（1）から転載した。印西市域周辺の古代の推定水域、谷津、分水嶺などが明瞭に表現されている。

図2 迅速測図（河川名）

明治13年から明治19年にかけて関東地方平野部から房総半島を対象に作成された2万分の1の土地利用図で、当時の地形、道、土地利用などが詳細に描かれている。説明のため、亀成川、戸神川のそれぞれの支流に仮の

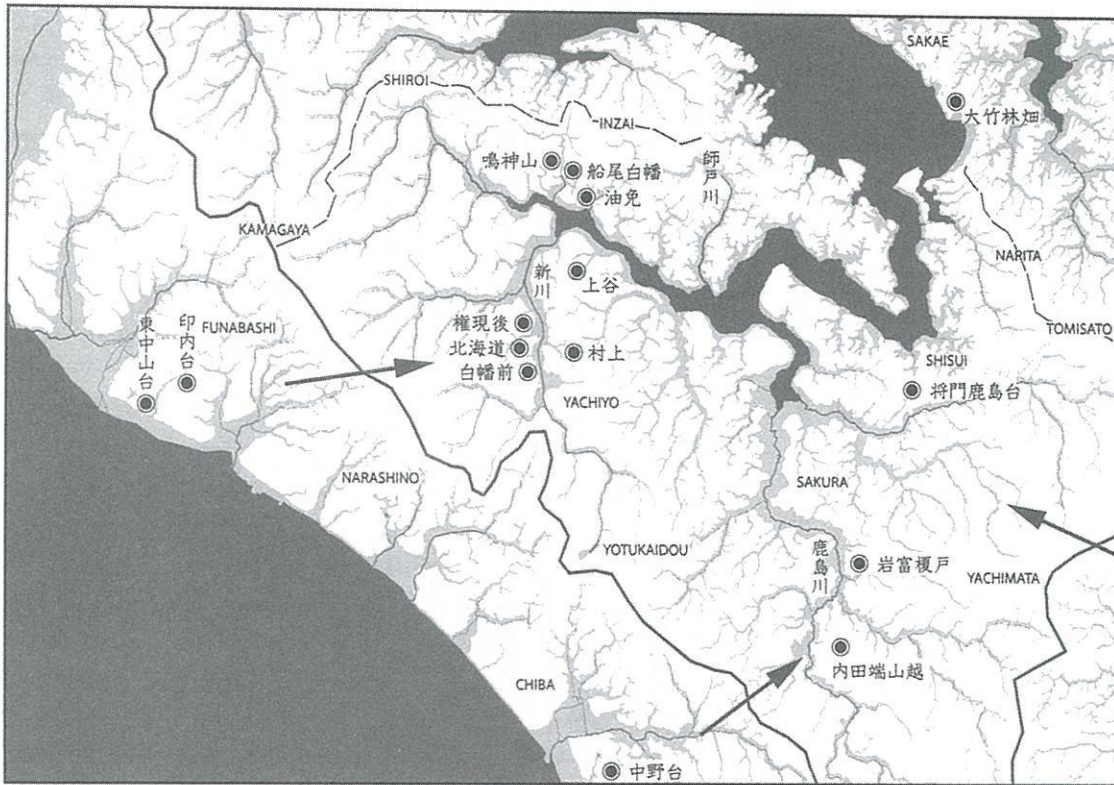


図1 印波における古代の貝の出土遺跡

■大海及び香取の海推定水域 ■谷津 太実線・破線は分水嶺

河川名をつけて表示した。

図3 迅速測図
(地区名、道路)

迅速測図に現在の地区名と道路を重ねて表示したものである。図2、3は歴史的農業景観閲覧システム(13)(独立行政法人農業環境技術研究所)のサイトより当該地域部を作成した。

図4 2万5千分の1地形図
白井、小林

(国土地理院 昭和27年修正測量)戦後、最初の2万5千分の1地形図

図5 2万5千

分の1地形図 白井、小林(国土地理院 昭和44年修正測量)NT開発前の2万5千分の1地形図

図6 2万5千分の1地形図 白井、小林(国土地理院 平成19年更新)現在(平成27年7月)市販されている2万5千分の1地形図

他に、印西牧絵図(明治2年ころのこの地域の主な道、野馬土手、木戸、土地利用などの概況が描かれている。〈印西市教育委員会保管〉「歴史読本」〈中世・近世編〉、「印西の歴史」第6号「小金印西牧の開発と野馬土手」佐々木克哉(2)などに掲載されている。国土地理院の地図閲覧サービス「ウォッチーズ」(14)、Googleマップ(15)、今昔マップ(16)などを参考にした。

この地域の地形の特徴

印西市域は千葉県北西部に位置し、いわゆる北総台地とその周りの低地から成る。台地にはいくつもの谷川が刻み込まれている。山らしい山がないのも大きな特徴である。関東平野は昔から低湿地帯が多く、この地域も時代によって呼び方が異なるようであるが古鬼怒湾または香取海と呼ばれる内海が広がっていた。古代の印西市域はこの内海に突き出た半島であった。この地域の全体的な地形と内海に突き出た半島の様子が図1(1)によく

示されている。この内海は、海面の後退、近世の干拓、利根川東遷事業などにより縮小し、内海の本体は、利根川として一本の川筋に変遷した。平成22年9月11日付けの印西市民憲章(17)の前文に「わたくしたちの印西は、ゆうゆうと流れる利根川、水鳥飛び交う印旛沼、手賀沼に囲まれ、緑豊かな田園と新旧の街並みが織り成す調和のとれた美しいまちです。」とあるが、現在も市域は3方向が水辺に囲まれた美しいまちである。

千葉NT駅中央駅周辺は、この半島の首根っこの部分の主に台地部分である。印西市の一番西側に位置する。北には手賀沼、南には印旛沼が位置し、その分水嶺にあたる。この地域には木刈峠遺跡、榎峠遺跡などの遺跡名が残っているのも峠であることをうかがい知れる。(3)水系として、手賀沼へは亀成川の支流、印旛沼へは戸神川とその支流が存在する。開発によって水の流し方は変わっているが、基本的な水の流れの方向は変わらないと思われる。

この周辺は、それほど起伏が大きい台地に、北側には亀成川の支流の小倉川、和泉川などが、南側には戸神川の支流の十余一川、大塚川、多々羅田川が谷津を形成していた。戸神川については、その支流を含めた全体の形がユニークで、多々羅田川にいたっては、本流へ180度近く回転して流れていたのが大変面白い。(図2)

ちなみに、現在のこの周辺の池などの低地

を除く台地部の標高は20mから20数m程度で、ウエルシア近くで21m、NT中央駅付近で24m、県道61号線(戸神川沿いの道路)の最高地点で、26mくらいである。

NT開発による地形の変化

開発対象となった区域は、基本的にすべて地形変更の対象となった。ただ台地部はそれほど大きな起伏はなく、より平坦になるように土地造成が行われたと考えられる。従来からあった道も開発当初の利用を除き、すべて廃止され、計画、設計された区画整理のおり建設されただろう。

地形的に大きく変わったのは、それまで谷津田として利用されていた谷川が埋められたことと線路敷などとして利用される部分が掘削され掘割式になったことである。この地域での線路敷などは大部分が掘割式であるが、交流館の北西部は川床の地形の一部がそのまま利用できたと思われる。

このような大規模な開発行為を行う場合、開発によって里山などの流出抑制効果がなくなるため、集中豪雨などによる雨水を一時的に溜めておく調整池が必要になる。その際、河川など従来の地形を利用するのが、水の流れの自然法則からも、建設費用の点でも、ごく合理的な手法である。浦幡新田公園の池(写真1)、十余一公園の池、北総花の丘公園の池(写真2)、戸神川の池はすべて調整池として機能している。十余一公園の

池、北総花の丘公園の池については、集水した水を暗渠などで処理しているのだろう。これらの調整池はこの地域の公園造成に大きく寄与している。いずれにしても大きく地形変更してしまったのは確かである。以下、川ごとの状況を見ていく。

【小倉川】この川のはじめは木刈地区に達し、木刈中学校、木刈小学校も一部この谷にかかっていた。開発地域内のほとんどは、浦幡新田公園とその調整池になっている。現在見るかぎり、相当深い谷であったように思われる。

【和泉川】この川のはじめは木刈地区に達し、ネス街まで達していた。ビジネス街の一部はこの川の上にある。旧木下街道もこの川を横切っていた。

【十余一川】十余一地区のウエルシアの近くを源流とする川で、十余一公園より下流が埋立ての対象になっている。中央北2丁目から中央駅北側ロータリー、アルカサルにかけてこの川にかかっている。さらにこの川の支流はイオンモールから小倉台のマンション方向にも向かっていた。

【多々羅田川】この川は、北総花の丘公園の池のあたりから南へ多々羅田地区の近くまで達していた。内野1丁目あたりがこの川にか



図2 迅速測図 (河川名)



図3 迅速測図 (地区名、道路)

かり、内野地区の造成地の一部となっている。

【大塚川】この川は、北総花の丘公園の池のあたりから北へ泉地区、大塚3丁目の近くまで達していた。この川と大塚のビジネス街の間に沿って県道61号線が走っている。最近になってこの川を埋めた造成地に業務用の施設が建設されている。

【戸神川 (本流)】この地域を象徴するような調整池と付属公園になっている。下流は、従来通り水田として利用されている。

このように開発地域内は埋設、盛土された土地も多く、これらの土地は建物の地盤として芳しくないと言われている。しかし、杭などにより地盤の支持が確保されている建物が多いので、あまり問題にならないのではなかろうか。

地形と周辺の村々

中央駅周辺の開発対象地は江戸時代の小金印西牧に相当

する場所であったので、その周辺の村は野付村として、牧の見回り、草刈りや野馬土手の修理などを日常的にこなしていた。(4)、

(5)、(6) また、年に一度の「野馬捕り」にも多くの農民がかりだされていた。幕末に行われた印西牧の「野馬捕り」の様子は、「印西牧場真景図」(腰川芳齋画、白井市郷土資料館蔵)(7)に描かれている。野付村は牧の管理を負擔されていた一方で、牧で刈り取った草の肥料としての利用や牧内の樹木伐採請負やその利用などが認められていた。

印西牧絵図(明治2年)は、これらの村々と牧との関わり合いを表している。牧の境界の要所に野馬土手が築かれ、村から牧へ出入り口として木戸が設けられている。地図上に「野馬入場」と描かれている箇所が、野馬と村人が共生する場所であり(2)、いわゆる「里山」として機能していたのであろう。

牧は、享保期の新田開発などにより幕末にかけて縮小している。十倉一村は、明治になって東京窮民対策として残された牧内に成立した村である。

これらの村は、現在も市内の各地区名として残っている。十倉一や泉新田のように明らかに村の成立時期がわかるものはあるが、それ以外は稲作、定住化が始まって以来、相当古い時代から成立している村もあったのではないかと思う。例えば、小倉地区の宝珠院観音堂(18)のあった宝珠院は、貞観年間(859〜877)開基と伝えられる古刹であ



図4 2万5千分の1地形図 白井、小林
(国土地理院 昭和27年修正測量)



図5 2万5千分の1地形図 白井、小林
(国土地理院 昭和44年修正測量)

り、この村も平安時代には存在していたと考えてよい。村々の成立時期は、香取海が後退して稲作が可能になっていった時期と密接な関係にあると推定できる。鳴神山遺跡は平安時代に新規開拓された集落の遺跡として発掘されている(8)が、遺跡になってしまったのは、何らかの理由でその集落が捨てられたか没落したためである。そうでなければ、集落は成立以来、遺跡にならずにずっと残っているはずである。

古くから続く村は、当然であるがその存在基盤である稲作をするための「田」を有している。この周辺でもこれは図3の迅速測図以降、どの地形図を見ても明らかである。稲作はほとんどが水稲だろうから必ず水が必要であり、この周辺のような台地部ではほとんどの川が谷津田と利用されてきていることがわかる。

一方、村の住居は谷津田のような低地部にはなく、台地もしくは尾根伝いの比較的高い場所にあることが多く、そこから谷津田に通って稲作をしていたという図式が成り立つ。台地部では洪水などの心配が少ない。表1-1には、現在の主な各地区の中心あたりの標高を示したが、武西地区がやや低めの標高となっているが、他の地区はほぼ台地部に位置しているといえる。

道路の道筋成立と時代的な視点
人類誕生以来、反復して人の移動があると

きは、そこに道ができた。獣道とかいえないようなものから、古代官道や江戸時代の五街道のように国家的に整備、管理された道までいろいろなレベルの道が作られてきている。(9) (10) 道が成立するとき、その道の道筋のとられかたには時代的な視点で興味深い特徴がいくつもあり、その土地の地形に大きな影響を受けるのもそのひとつである。ここで、道筋成立の時代的な視点について考察する。

① 移動しやすい道筋が選ばれる

目的地まで直線で行けるのが理想であるが、起伏の多いルートは避ける。山越えや谷越えは避け、尾根筋や谷筋にルートが選ばれる。架橋技術が不十分な時代にはちよつとした谷川でも渡るのが大変であったし、まして、海や湖沼では舟に頼ることしかできなかった。この周辺は北総台地であるから尾根道が選ばれること多かったであろう。

近年の調査から、場所によっては古代官道は10m以上の道幅で直線的に作られていたことがわかっているが、地形的に不利な場所では、縦断的には直線的でも山あり谷ありの道になってしまっていたはずである。市川の下総の国府から石岡の常陸国の国府まで官道があったとされているが、これも市川から行く手賀沼で柏、我孫子方面へ大きく迂回し、我孫子から布佐へは、手賀沼と現在の利根川との間の尾根道(現在の国道356号線)を



図6 2万5千分の1地形図 白井、小林(国土地理院 平成19年更新)

辿っている。(11)

②水上輸送との密接な関係

とくに道を陸上輸送として考えたとき、明治以降水上輸送が衰退するまでは、道は水上輸送と密接な関係にあった。古代から近世にかけて、物資の大量輸送の点で水上交通はすぐれており、これを補完する手段としての道筋が成立していく。近世の木下街道(木下)

行徳)、なま道(布佐く松戸)、諏訪道(うなぎ道、布施く加村)など利根川と江戸川を結ぶ街道が典型的な例である。3方向が水に囲まれている印西地区は水上輸送の動向に大きな影響を受けることが多かったと考えられる。

③科学技術の進展と移動手段の変遷

昔は道を通行するのは徒歩、荷車、馬、馬

車などで、それらがすれ違えればよく、それほど広い道幅は必要なかった。現在は、自動車、バイク、乗用車、バス、トラックなどが加わり、それらに対応する道路が必要になっている。一方、土木技術の進歩も著しく、架橋、トンネル、舗装などの道路周辺の技術が進み、道路はますます高規格化されている。昔は尾根伝いの道を自然の地形に沿って道を作っていたものが、現在では土地収用や建設費用などのことを除けば、技術的に直線的に道路を作っていくことができる。最近の道路は基本的に自動車走行向けであり、多少起伏のあっても問題なく、川があっても架橋されているので大丈夫である。たとえば、比較的新しく建設された国道16号線(柏く千葉間)や国道464号線(千葉NT中央く新鎌ヶ谷間)を車で走っていると気づくと思うが、これらの道路はほぼ直線的走っているため、台地部と低地部(谷川部分)でアップ、ダウンを頻繁に繰り返す最近の道路の典型的な例である。ただ、より高規格な高速道路などはこのような起伏はない。それはその道路の区分や設計速度に応じて、縦断線形や平面線形などが決められ(19)、土の切盛、高架、トンネルなどでそれらの基準

表1 周辺地区の標高

地区名	標高	緯度/経度	備考
浦部	21.8m	35.823276 / 140.108278	永治小入口
白幡	22.4m	35.819892 / 140.102873	白幡山吉祥院入口
小倉	22.3m	35.819379 / 140.118240	宝珠院観音堂入口
和泉	20.5m	35.820458 / 140.125734	鳥見神社付近
泉	22.7m	35.809905 / 140.131339	八幡神社入口
武西	10.6m	35.784608 / 140.108246	武西観世音堂付近
	8.1m	35.783337 / 140.107237	武西集会所付近
戸神	24.7m	35.786052 / 140.114656	戸神集会所
	24.5m	35.786958 / 140.116587	(株)田久保造園 土木付近
船尾	20.3m	35.780665 / 140.124301	東光院入口
多々羅田	22.7m	35.793137 / 140.129516	多々羅田青年館
結縁寺	18m	35.790578 / 140.135384	結縁寺付近
十余一	20.7m	35.809017 / 140.099123	ウエルシア付近 交差点

※表の数値および本文の標高は、地図閲覧サービス「ウォッチず」から求めた

に対応するためである。国道464号線に並行して新しくできている道路（北千葉道路）は高速道路ではないが、より高規格な道路の区分になっているように思う。

④道路の時代継承

道は一旦作られると、何もなければ不要になるまで存在し続ける。勿論、道は改良されたり、拡幅されたりはするが、基本的な道筋

は変わらない。迅速測図と現在の地図を比較すればよくわかる。パイパスができて旧道が残るのはよくあることである。迅速測図は明治19年ごろまでに作成されたものであるが、幕末の頃でも、道筋はそれほど変わらなかったのではないだろうか。さらにもっと古い時代から少しずつ変化しながらも、連続として古くからの道筋を受け継いでいるとみることもできる。ただ、いつの時代も開発や再開発、土地区画整理のように

最初から道路を付け直すときは以前の道は残らない。また、古代官道のように道幅広くて起伏が多く、維持管理が大変な道はあまり実用的でなく、多くは後世までそのままの形で残らなかったのではないだろうか。

開発で消え去った道

開発区域内の道は一旦すべて消え去った。区域内から区域外へ続く道は、区域の一番外側と接している。接続部分はその道の痕跡ともいえる箇所になる。消え去った主な道が開発前ほどのようなものであったか想像上ではあるが振り返ってみる。図4の地形図に、主な道に記号を付した。

なお、開発区域内には谷津田のあぜ道や農業用の小道が多数あったであろうが、ここでは対象にしない。

A1A'

旧木下街道である。木下街道は、江戸時代、江戸川の行徳河岸と利根川の木下河岸を結ぶ街道で、両河川交通の水路を連絡する連水陸路であった。木下街道の名は明治になってから定着したもので、現在では主要地方道市川・印西線の俗称として親しまれている。

(7)ただし、地元では現在のウエルシア（白井市十余一本桜）から泉方面への開発前のこの道を、「軍用道路」と呼んでいる。終戦までは、泉地区からこの道路をまっすぐに進むと、印旛陸軍飛行場に突き当たった。1941年に逓信省印旛地方航空機乗員養成所が開所し、そのための飛行場として印旛飛行場があったが、後に軍用に転化され印旛陸軍飛行場となった。(20)多くの軍事用の車両が通行したことで、このように呼ばれるようになった。飛行場は約100畝と広大なもので、終戦後、この土地は一旦農業用に区画整理され、NT開発ではその多くが印西牧の原駅周辺の開発地域となった。

木下街道は地形的にみれば、その多くが台地部を通っており、標高は最大でも30m程度である。渡河しなければならぬ河川は、真間川、神崎川、亀成川の3つのみで、行徳から木下への合理的な道筋がとられている。よ



写真1 浦幡新田公園の池

り尾根伝いに連絡しようとすれば、図1の分水嶺のように金山の落とし（手賀沼へ流入）と神崎川の間に行くことになるが、それでは距離的に遠回りになり過ぎたのであろう。

この道を開発区域に向かつて現在のウエルシアがあるところから入っていく。筆者の転居後しばらくは、この入口付近はほんのわずかな距離であるが道幅が狭く、昔の木下街道の痕跡と呼べる道が残っていた。この道はここから東方向へ進んでいくのであるが、少しずつ南下し、現在の小倉台図書館の北側をか

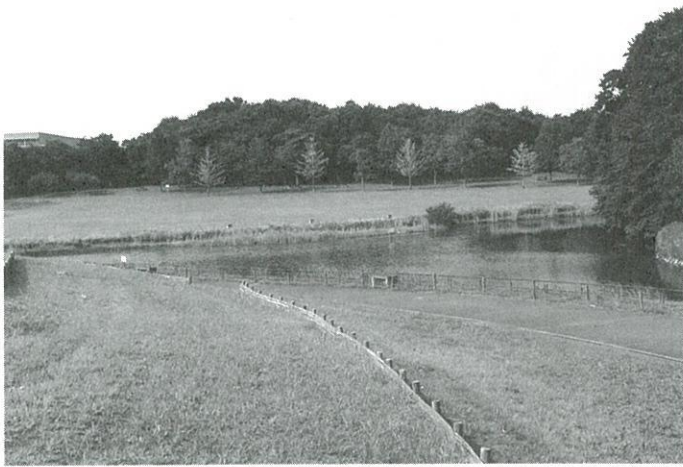


写真2 北総花の丘公園の池

すめるくらいのところを通っていた。これは、亀成川の支流が連続的に南に向かつており、これら避けるための道筋である。しかし、現在の三井住友海上の北側あたりで、和泉川の先端がかかっていたこの谷を過ぎると、今度は大塚川を避けるために少し北上していくが、大塚川の先端にかり谷のなかを通っていた。この様子は「歴史読本」中世・近世編（3）の39ページの地図でも表現されている。いずれにしても、谷のなかの窪地では降雨などのぬかるみで通行に大変難渋した

ようである。

この後、街道は泉地区の集落へ入っていくが、泉地区に入る手前100mほど昔の街道の道筋が残っている。泉地区入口あたりでは北の和泉地区からの道がT字交差していた。和泉地区からの道は、新しくできた県道61号線で分断する前は使用できていた。この近辺では、このあたりが手賀沼水系と印旛沼水系の分水嶺として最も狭いところになる。集落が終わると街道は大森へ向かつて急激に北へ方向を変えていくが、これも連続的に続く支流の谷川避けるための一つの尾根伝いの道筋だと思えば理解できる。

なお、飛行場建設以前までは、泉地区から師戸や平賀方面へまっすぐ行くことができ、大切な道筋であったはずである。

余談であるが、天保13年頃二宮尊徳が幕命を受けて、手賀沼の水を印旛沼に掘割を掘って落とすことができないか調査を行っている。時間も労力もかかる工事のため採用されなかった（21）が、調査の対象となったのは、亀成川と戸神川それぞれの支流で、分水嶺が狭くなったこのあたりだった可能性が高い。

B—B' (B')

小倉地区から戸神（武西）地区に抜ける道で、手賀沼と印旛沼を結ぶ南北を走る一つの道筋である。この周辺から印旛沼（神崎川）の神崎橋を渡って、島田方面へ向かうことが

できる。

ただし、この道は自動車通行ができるような道ではなく、NT開発前に小倉地区から島田方面に自動車で向かおうとすれば、一旦木下に出て、県道を利用しなければならなかったらしい。自動車による移動が主体になってからNT開発まで、この南北の道は、自動車通行のできる県道などと比較して相対的に移動手段としての価値が低下していたと考えられる。

新しい地区名の「小倉台」、「戸神台」は、それぞれ以前の地名である「小倉」、「戸神」の一部であったため、その地名に因んでつけられた地区名らしいが、この道の道筋が端的に地区名の由来を示している。ただ、「戸神台」は直感的にわかるのだが、とくに新たに転居してくる者にとって「小倉台」については理解しにくいところである。今となつては小倉地区からの道筋が埋めた谷を横切つて大塚方面のT字路へ抜けるのが本道となり、牧の木戸で分岐した形になっている昔の道筋も牧の木戸1丁目まで途切れてしまうことで、小倉台地区との地理的な脈絡がなくなっている。

開発前の道筋では小倉地区の中心部から開発地に至ったところが「小倉台」なのである。筆者もこの文書を書くことではじめて合点した。小倉台地区には、マンション名に「○○○アベニュー」とつくマンションがある。アベニューとはとくに南北の通りを指し

て使われることが多いそうであるが、これがこの道に因んでマンション名を決めたと考えるのは少し考えすぎかもしれない。

ここで、開発前のこの道を北から南へすこし辿ってみる。

小倉地区から南下するとすぐに牧の木戸にいたる。この道も小倉川、和泉川を避けた尾根道にあたるものである。牧の木戸も開発前の小倉地区に属し、ひとつの字名であったらしい。「牧の木戸」は、地名のとおり牧入出のための木戸がどこかにあつたことで名づけられたのであろう。しかし、印西牧絵図(明治2年)には、牧内の道、野馬土手、木戸が要所に描かれているが、この場所に該当するものがなく、木下街道より北はこの道自体が描かれていない。

この道は、現在の「牧の木戸1丁目」のバス停の近くで、木川の開発地内の幹線道路に突き当たって消えている。(写真3)

開発前は、この辺からうっそうとした森へ入つていくようだったらしい。ここから少し歩くと右側に大塚の遺跡があつた。大塚の遺跡は、図2、図4の地形図にもそれらしいものが記されている。

これを過ぎると、旧木下街道と交差する。この辺りは地図を見る限り、針葉樹が主であろうが、土地は南北の短冊形に利用されていたようである。白井市郷土資料館には開発前の航空写真が年代別に飾られているが、これらの状況はこれらの写真でよくわかる。ま

た、「歴史読本」中世・近世編(3)の38ページの写真にも開発前の頃の様子が映し出されているのではないかと思う。

旧木下街道と交差後、道の右側には大塚前廃寺があつた。(8)大塚前廃寺には下総国分寺の瓦と同じものが出土しているが、この時代から旧木下街道が使われていただろうと推定できる。当時、人がだれも住んでいないような場所であつたと思うが、この寺の布教活動などの立地的な視点から、当時からこの南北の道も存在していたように推測することができる。このあたりの左側に多田羅田、結縁寺、船尾方面へ道が分岐する。

さらにもう少し歩くと、十余一川への谷へ下りはじめ、下つた直後に左側から和泉地区からの道と合流する。下り終わると谷津田になり、それを横切つていく。昔はこの谷津も横切るのに大変だったらしい。横切つたところが現在のアルカサールのあたりである。谷津田を横切ると土手につかり、その土手沿いを時計の反対周りにこの谷の上つて抜けていく。登りきる直前で、武西方面、戸神方面に分岐していく。分岐点は現在の駅南側ロータリーのバス乗り場付近である。(写真4)

戸神方面へ分岐した道は、戸神台地区の中央南側から現道として残り、(写真5)武西方面へ分岐した道は、南環状線に接続する形で現道として残っている。戸神台地区への道は戸神川の東沿いにあり、左側には鳴神山遺跡があつた。(8)



写真3 牧の木戸1丁目停留所付近

古代ここを開発した人々も戸神川の谷津を利用しようとしたのであろう。

C—C'

和泉地区から開発地内に入ってくる道である。この道も尾根道で、和泉川と大塚川の先端が延びている部分に挟まれたこの道の区間は、ちょうど手賀沼水系と印旛沼水系の分水嶺になっている。この道は、現大塚2丁目の三菱UFJ銀行千葉センタービル付近でA—



写真4 NT中央駅南側ロータリー

A'と交差し、三井住友海上火災保険(株)ニューセンタービル付近でE—E'と交差後、現中央北1丁目のインフォメーションの東側道路でB—B'(B'')に合流している。この道は、現在大塚3丁目の北東辺の中央部で途切れている。

D—D'

A—A'の現小倉台図書館付近から西南西に延びる道で、清戸方面へ向かっている。現木

刈7丁目あたりからは、現在の北環状線とほぼ一致している。船橋カントリー倶楽部の前を通る道である。

E—E'

B—B'(B'')の現小倉台1丁目付近から分岐し、多田羅田、結縁寺方面、そして船尾方面へ向かう道である。クリーンセンターからちょうど北総線の敷設場所あたりで谷越えし、その後現内野地区の戸神川と多田羅田川間の尾根道となる。現内野地区から多田羅田、結縁寺方面への道は現存する。船尾方面へは、東京基督教大学の敷地で一旦消えているが、その先、ユニローズの裏手から県道4号線へ出る道(写真6)として残っている。

F—F'

現桜台中学付近から南東にB—B'、B—B'まで延びた道である。この道は、昭和44年には船橋ゴルフ倶楽部の新コース(22)が完成し、その時点で道の半分程度はすでに消え去っている。(図5)開発後も戸神台地区の南辺に接続する形で一部が残っている。非舗装で、自動車は1台通れるくらいの道である。

G—G'

現白幡地区付近から南南東にB—B'まで延びた道である。途中、いくつか分岐する道があり、A—A'、D—D'、F—F'と交差する。



写真5 戸神台から戸神への入口



写真6 ユニローズの裏手の道

白井市桜台地区は、NT開発当時に、印西町と白井町で境界変更したエリアで、もともと印西町の一部と十余一、谷田の土地からなっている。桜台という地名は、一本桜に因んでいるといわれる。この地区には現在立派な桜並木の通りがある。この地区にはいくつかの公園があるが、公園名のつけ方にこの地域の歴史的なものを感じさせる。まず「十余

このカットには、道と人々、徳本上人念仏塔など、そして二軒の茶屋、一本の大きな桜も描かれている。「二軒茶屋」、「一本桜」は現在も十余一地区に字名として残っている。二軒茶屋は、東京の三軒茶屋を連想されるが、どちらも道がふたつに分かれる、いわゆる追分であり、時代劇でよく出てくる茶屋が想起される。

郷土資料館蔵)は、前述のように幕末に行われた印西牧の「野馬捕り」の様子を描画したもののだが、全体の構図や色彩的な美しさなど歴史的な資料として超一級の価値を持つものと思う。とりわけ見物に来た人々を描いている二軒の茶屋が描かれているカットは、今回取り上げた「道」の役割の一端を如実に表していると思う。「道」は移動するための手段として利用するだけでなく、人が出会う場所、コミュニケーションをする場所、いわゆる広場 (square) として機能することがあることを表している貴重な美術品でもある。ただご覧になられていない方は、ぜひ実際の展示物を見ていただきたい。

緒のあるような際立った坂道はあまりない。開発地域外の手賀沼や印旛沼方面へ下りて行く道はいくらでもあるが、開発地域内はできるだけ平坦にしようと設計されている。それが開発後の地形の大きな特徴になっている。江戸が開発されたときの開発目的、地形、開発造成技術、地域的、時代的背景など多くの点で異なっており、東京のような多くの坂道はできなかった。

「印西牧場真景図」(腰川芳齋画、白井市

また、十余一川の谷越えがある。現在木刈3丁目集会所脇から入る駐車場があり、その先に県道59号線へ抜ける道として残っているが、人が通れるくらいの砂利道(写真7)である。

おわりに

タモリは坂道の愛好家で東京の坂道について本(12)を出版しているほどであるが、当開発地域内では池のある公園周辺以外に昔情



写真7 木刈から白幡への砂利道

「公園」であるが、この場所はもともと印西町であるが、十余一の名前をつけた。さらにこの近くには「二軒茶屋公園」（写真8）、「一本桜公園」、「柳堤公園」などがあるが、これらの公園のある場所はもともと開発前の谷田地区に所属していた土地である。二軒茶屋、一本桜は十余一地区の字名であり、柳堤は谷田地区にある字名である。このように元の地名と離れた場所に、このような公園名を命名した人は、きつとこの地域の歴史を大切



写真8 二軒茶屋公園

に考えていたのだろうと思う。
平成22年7月には成田スカイアクセスが開業し、千葉NT地区内の道路整備も進みつつあり、交通事情は少しずつ良くなっている。しかし、地区外との道路アクセスはまだまだ不十分である。とくに東京、成田方面へのアクセスである国道464号線の開発区域外での整備が遅れている。すでに北千葉道路の一部が供用開始されているが、これが成田から外環の北千葉JCTまで結ばれるのは相当先

のことになりそうである。「生きている間にはできないだろう」というのが、この道路を利用するときの口癖になっている。それでも、次世代を含むこの地域の住人のためには、少しでも早くこの路線が整備されることが望まれる。最近、国道464号線の北側の和泉野地区などにいくつかの物流センターが建設されているが、道路整備が促進される兆しとして期待できるのかもしれない。

車の世界は、今しばらくは自動運転技術向上の方向に進んでいく気配がする。しかし、筆者は以前より、人類が存在していれば、遠い将来スターウォーズのように車に替わるものが空間を飛んで移動するようになるのではないかと想像している。最近話題になっているドローンは、それらを実現するため可能性を示唆しているように思える。ドローンは、現在規制のことが注目されているが、ヘリコプターなどに比べて、飛行制御や安定性が格段に高く、その潜在能力は計り知れないものがある。制御技術やGPS技術がさらに進展すれば、車に替わる飛行物体が実現するのもそんなに遠い将来ではないのかも知れない。将来このような時代がくるとすれば、移動手段としての道路や鉄道の多くは不要になり、過去の遺構になってしまうだろう。それでも人は歩行する動物であり、生きていく上で必要な道路は残っていく。忘れられがちであるが、道路に求められることで大切なことの一つが自然との調和、共生であると思う。どれ

だけ時代が進んでも同じことが求められていくはずである。

最後に、記述に当たり開発前の様子を教えていただいた在来地区の皆様、日頃より地域史をご教授いただいている印西地域史研究会の皆様にお礼を申し上げます。

(印西地域史研究会会員)

参考文献

- (1) 「印西の歴史」第7号 平成25年3月
「古代印波の水環境と集落形成」石戸啓夫
- (2) 「印西の歴史」第6号 平成24年3月
「小金印西牧の開発と野間土手」佐々木克哉
- (3) 「歴史読本」 原始・古代編／中世・近世編／近代・現代編 印西市教育委員会
- (4) 印西地域史研究会 2015年度印西地域史講座「北総の夜明け前」資料 中村勝
- (5) 印西地域史研究会 2013年度印西地域史講座「明治初期の十余一と『山崎治右衛門の碑』」資料 柏木芳枝
- (6) 「明治前期の十余一村絵図」 平成9年3月 白井市郷土資料館
- (7) 「木下街道展図録」 平成11年12月 白井町郷土資料館
- (8) 印西地域史研究会 2014年度印西地域史講座「古代もニュータウンだった千葉ニュータウン」資料 山路直充
- (9) 「道のはなしⅠ・Ⅱ」1992・4 武部健一
- (10) 「道路の日本史」2015・5 武部

健一

- (11) 「柏市史」 原始・古代・中世編 平成9年3月 柏市教育委員会
- (12) 「タモリのTOKYO坂道美学入門」2011.10 タモリ 株式会社講談社
(主な参考サイト)
- (13) 国立研究開発法人農業環境技術研究所 歴史的農業景観閲覧システム
<http://habs.dc.affrc.go.jp/>
- (14) 国土地理院 ウォッチャーズ
<http://maps.gsi.go.jp/#5/35.362222/138.731389>
- (15) Googleマップ
<https://www.google.co.jp/maps>
- (16) 今昔マップ on the web
<http://ktgis.net/kinapw/index.html>
- (17) 印西市民憲章
<http://www.city.inzai.lg.jp/000000958.html>
- (18) 宝珠院観音堂／千葉県
<https://www.pref.chiba.lg.jp/kyouiku/bunkazai/bunkazai/n111-011.html>
- (19) 道路構造令の各規定の解説
http://www.nlit.go.jp/road/sign/kouzourei_kaisetsu.html
- (20) 千葉県の戦争遺跡 印旛陸軍飛行場
<http://www.shimousa.net/nikoujyo/imbah.html>
- (21) レファレンス協同データベース 『利根川分水路見分目論見御用』
http://crd.ndl.go.jp/reference/detail?page=ref_view&id=1000141776
- (22) 船橋カントリー倶楽部 会社概要

参考地図について

本文を記述するにあたり、いくつかの地図または表示システムを利用しているが、それらの特徴などを紹介しておく。

最も多用したのは歴史的農業景観閲覧システムで、今回のテーマに最適なシステムである。過去（迅速測図の時代）と現在を比較するうえで大変優れたシステムであり、ぜひご覧になっていただきたい。迅速測図の作成範囲内の対象地域であれば、不動産を取り扱う者にとっても有用なシステムである。今昔マップは同様に年代別に過去との比較ができ、彩色されているので地形もわかりやすい。過去の地形図などを正規に入手するときは、国土地理院で旧版地図を閲覧するか謄抄本の交付を受けなければならない。どの地域にどの年代の地図があるかは図歴を表示して見るサイト (<http://maps.gsi.go.jp/history/index5-25.html>) からわかる。

現在の地図については、市販されている2万5千分の1地形図（白井、小林 平成19年更新）、国土地理院の地図閲覧サービス「ウォッチャーズ」、Googleマップを参考としている。標高などは、すべて地図閲覧サービス「ウォッチャーズ」から求めることができる。