

夢のなかの物語

安達 真魚

ヒストリー

母のぬくもりのなかで生まれて

この日まで

出会いと別れを繰り返し

重ねた年月

すべてが自分の大切な思い出

My History ウーウーウー

また暖かい春が来る

毎日通った字び舎への道

友と遊んだ山や川

兄妹手をとり、出かけた夏祭り

絶え間ない時の流れ

My History ウーウーウー

また暖かい春が来る

恋をして、何度も恋に破れたけど

今は家族に見守られている

いつもの通勤電車、雑踏の中

今日もくたびれてしまったけど

みんなの笑顔で元気になれる

My History ウーウーウー

また暖かい春が来る

別れ、またね

いつもの時間 いつもの通り

微笑む君 やさしい風

やっと口に出した ことばの重み

気づいた二人 顔見合わせた

「もうすぐ別れね」と小さな声

落ち葉が二人を とおり抜ける

遠くで遊ぶ 子供の声

最後の曲がり角 駅はもうすぐ

色づく街並み いつもの街路樹

にじむ涙 頬を濡らす

言葉なくすまに 胸がつかえて

つまづく君に 手を差しのべた

「じゃまたね」とは 言えなくて

別れのひとこと 探している

とおりすがりの 恋人同士

手をとりあつて 駅はもうすぐ

「じゃまたね」とは 言えなくて

別れのひとこと 探している

ペーブルメントに 並ぶタクシー

最後の笑顔 駅はもうすぐ

One more dream

振り返れば何もない 特別な一日

繋ぎ合わせた 時間の脈絡

昨日のことに嫌気さして ちぐはぐなあしらひ

あきらめかけた あの日の憧れ

季節めぐる広い空の下 いつか涙も乾くだろう

送りたい色づく街で 吹き抜けるそよ風

途切れた想い One more dream

もう一度夢みたい ひたむきだったあの時

笑顔作りながら 悲しみを隠した

君を抱いて 言葉を濁した

さよならは言えない なくしたもの多過ぎて

届かない真心 ゆずれないたわり

動き出した二艘の小舟は いつか波間に消えてしまう

遠ざかる二人の縁（えにし） 戻ることないまま

一筋な想い One more dream

もう一度夢みたい ともにくらしただ頃

君と 君と 交わしたちぎり

今は 今は ウーウーウー

途切れた想い One more dream

もう一度夢みたい ひたむきだったあの時

フューチャー　く旅立ち

I wish 勇気を持って　今旅にしよう

希望の鐘　鳴らすために

生きてく強さ　未来信じて

今はわからない　明日の自分

ここから始まる　未知の世界へ

昨日のことは　心に残し

さよならの涙は　胸にとどめて

I wish 勇気を持って　今旅にしよう

希望の鐘　鳴らすために

つらぬく決意　夢を一途に

抱きしめてあげたい　今日のあなた

たくさんのパワー　すぐに届けたい

いばら道でも　でこぼこ道も

乗り越えて自分を　歩き続けてよう

I wish 勇気を持って　今旅にしよう

希望の鐘　鳴らすために

生きてく強さ　未来信じて

I wish 勇気を持って　今旅にしよう

希望の鐘　鳴らすために

つらぬく決意　夢を一途に

もう迷わない

塗り潰して今は 夢心地な私を

信じるのが 大切なのに

Hey baby. I never lose my way!

言葉はいつも 強がりばかり

あきらめないで もう少しだよ

時がくればわかる あなたの全部(すべて)

ウーウーウーウー

Hey baby. I never lose my way!

愛するリスク もう迷わない

どこまでも遠く 二人歩む道

いつかたどりつく せつなさ超えて

ウーウーウーウー

Hey baby. I never lose my way!

ウーウーウーウー

中途半端な願い 同じ夢見れない

いつまで待っても 消えない想い

桜の頃

さわやかな南風

桜の花が舞い散っている

あなたと出会えたこの場所

今年も美しい花が広がっている

陽射しは暖かく

今が一番いい季節(とき)よねって言ってた

あなたの言葉をわすれない

どこまでも歩いていこう

疲れをかんじなかった

あなたといたときは

舞い散る花びらを一枚一枚数えていた

川筋の桜道

今が一番贅沢な季節(とき)よねって言ってた

あなたの言葉をわすれない

あなたは明日の自分を信じてた

明日の別れも知らずに

ほろ酔い気分 暖かな陽射し

ずっと歩いていたい

明日からのことは忘れて

エッセイ



千葉ニュータウンでの時間感覚 その2

安達 真魚

香取海（かとりのおみ）

もう二十年以上前からだが、ゴルフのホームコースは稲敷市の霞ヶ浦近くにある。車でアクセスするには、必ずどこかで利根川の橋を渡らなければならない。経路は大体決まってはいるが、気分によっては、いくつでもバリエーションを持たせることができる。なかでも利根川南側の堤防沿いで栄町から神崎方面への道は有料でもいいと思うくらい快適にドライブができる。この道は利根水郷ラインと呼ばれているが、途中には須賀スパー堤防、矢口スパー堤防のように多目的に土地利用された高規格な堤防の個所もある。この辺を通るといつも利根川の雄大さには感動するが、「この川幅では、ドライ

バー（ゴルフクラブの）で超すのは無理だよ」とか、バカなことを同乗者と会話しながら車を運転しているのは、自分ばかりではないような気がする。それと、もっと感嘆するのは、この利根川周辺の一帯が中世までは広大な内海だったということである。歴史のロマンといったらおおげさであるが、そんなことに心を動かされる人も多いのではないかと思う。ただそこでもう一つ、どのような経緯、経過でそのような大きな内海が消失してしまったのだろうかという疑問である。

香取海は、海面後退期に、鬼怒川によって浸食された低地に、その後の海進により形成されたもので、学術的には「古鬼怒湾」と呼ばれている。約千年前には、東京湾から北へ入り込んだ「奥東京湾」とで、房総は島状に近い形状をしていた。その後の海退と河川から運ばれる土砂によって少しずつ陸地化していったといわれている。さらに利根川東遷事業によりそれまでの利根川と渡良瀬川の一部を香取海に流入させたのが陸地化の大きな契機となったというのが定説である。本誌第19号香取淳氏の「伊能忠敬と4人の妻―第2回―」では、河口

付近地盤沈下説を唱えており、これが大変興味深いものであったのが本文を書いてみるきっかけとなった。

それでは、陸地化の原因が利根川東遷事業説としても、なぜ陸地化したかを、その経過を考察してみることにする。利根川東遷事業は、徳川家康入府後開始時期は明確に定義できないものの、一区切りつけるだけでも数十年以上かかっている巨大な事業である。それらについて詳しく把握しているつもりもないので、以下の考察は、流入以降についてのあくまでも想像である。

① 香取海に利根川を流入させたことにより、水量は増加し、内海のなかでも水の流れるところ（流路）と、渇水期に瀬になるところが分かれてくる。

② 流路は複数発生するが、主要な流路がはっきりしてくる。

③ 上流から流れてくる水が増えれば増えるほど、淡水化が促進する。

④ 主要な流路に対して、それを固定化するためにすこずつ堤防を築いていく。

⑤ 主要でない流路についても、その流路を整えて用水

路として機能させていく。

⑥ 流路以外の土地は、当然人力ではあるうが、築堤やため池を作ったりして少しずつ排水作業をしていった。当時、新田開発は生産性向上のための大きな命題であったろうから、陸地化した土地を水田化していこうという方向性が常にあつたはずである。

⑦ 洪水時などに流れ込んだ土砂は、築堤や農地の整備などに使用した。

こういったことを少しずつ実行して、流路と陸地化した農地を形成していく。潮来の水郷はあたり、現在では広大な水田が広がっているが、陸地化の典型的な例である。いずれにしても、当時それぞれの立場で関与した多くの人々のたゆみない働きによって実現したのだろうと思う。なかなか想像しにくいのであるが、流れ込んでくる土砂の量というのは、相当な量であつた。とくに洪水時は膨大な量になつたはずである。例えば、印旛沼はもともと利根川の遊水地で、洪水になると長門川から沼に土砂を含んだ水が流れ込み、運ばれた土砂が堆積して逆デルタが形成された。現在の埜原新田あたりはそこ

に開発されたものである。そのことだけでも、土砂の量が半端でなかったことがイメージできるのではないだろうか。利根川治水の失敗といわれている新利根川の開削工事が1662〜1666年に行われているが、この頃すでおよその陸地化がなされていたのではないかとと思われる。

利根川東遷事業については、後世になって、幕府の真の目的やその事業の評価など議論される場所であるが、結果的には、治水面で洪水から江戸を守ること、新田開発、水運確保など主要な目的は達成されている。しかし、その事業の後、手賀沼、印旛沼を含めた下利根川と呼ばれるこの地方の人々は、度重なる洪水の被害という「つけ」を背負わされることになってしまった。それにしても広大な内海が消失して広大な水田が残された。潮来の「あやめパーク」あたりに行くとその広大さが身をもって実感できる。

明治になって作成された迅速測図（明治時代初期から中期にかけて大日本帝国陸軍参謀本部陸地測量部によって作成された簡易地図）と現在の地図で、利根川の流

路を比較すると、随分と変わっている。現在の方が全体に滑らかな流路になっている。明治以降、鉄道など陸上交通が整備され利根川の水運としての役割も終えても、治水面ではさらに河川改修が行われてきたことを示している。現在、車走行中に利根川を見ても船を見かけることは少ない。昔、この川を数多くの河岸あり、高瀬船や明治になってからは蒸気船なども数多く往来していたことなどまったく想像できない景色である。

手賀沼や印旛沼を含めてこの利根川の下流域でも多くの水害の歴史がある。白井市に残る文化財「水塚」などは、昔から多くの水害があったことの典型的なエピソードである。2019年の台風19号では信濃川、阿武隈川、多摩川などの河川で多くの氾濫、決壊が発生したのは、記憶に新しいところである。利根川の下流域では難をのがれたようであるが、このとき我孫子の国道6号線から河川敷を利根運河の入口方面にぬける道が通行止めになった。この近くの河川敷には、東我孫子、利根パーク、アジア取手といった河川敷のゴルフ場があるが、これらのゴルフ場はすべて調整池として役割を持って

いる。多分すべて国交省管理の国有地だと思う。この台風の2〜3週間後、たまたまアジア取手でプレイする機会があり、泥のところもあつたが、何とかプレイできた。係員に聞くと、コース脇の木に残っている泥の痕跡を指して、「あそこまで水がきたんです」と教えてくれ、このゴルフ場も調整池として機能したことを目の当たりにした。この調整機能がなければ、下流域も危険な状態になるのだと改めて認識した次第である。台風の水が引いて泥だらけになったコースを整備してプレイできるようにした係員の皆様に敬服するのは当然であるが、生えている芝もよく頑張っているなど感嘆した。

これだけ雄大な水辺である利根川の下流域であるが、残念ながら観光資源としてはさほどのものはない。昔の木下茶船のごとく、例えば目玉として東葛方面などから佐原や潮来方面と結ぶ観光船か周遊船でも就航させてはどうであろうか。

大塚前廃寺

現在印西市小倉台一丁目に住んでいる。ニュータウン中央駅の北側で、イオンの建物の北東側のマンションである。ここには小倉台小学校があるが、引越してきた当初は、在学生全員がマンション住まいという珍しい小学校であつた。ニュータウンのこの区域は、もともと近くにある小倉の地先で、ニュータウン開発の際に分離して小倉台になったと聞いている。戸神に対して戸神台も同様の関係だと思う。

昔からニュータウン中央駅から印西牧の原駅にかけての台地は広く馬牧として利用されてきた。江戸時代になつてからは幕府直轄の小金牧の一つ、印西牧として利用されたが、新田開発により次第に縮小し、享保以降の印西牧の範囲は、ニュータウン中央駅の北側から北西に向かつて白井市平塚あたりまであつた。現在住んでいる場所もその区域内にある。近くに「牧の木戸」という地区があるが、そこに当時の小倉村から牧に出入りする木戸があり、「牧の木戸」はその名残で付けられた地区名であろう。

これは偶然であるが、現在仕事している事務所が柏市

にあるが、その場所も小金牧の一つある上野牧の区域内であり、転居してから二十数年以上、小金牧の一つから別の小金牧に通勤していたことになる。近くにはそれぞれ明治以降の開墾で成立した村「十余一」、「豊四季」があり、それぞれ牧であった証拠である。

住んでいるマンシヨンの北隣のマンシヨンのあたりに大塚前遺跡があったことは以前から知っていた。大塚前廃寺と呼ばれている。千葉ニュータウン開発に伴って行われた発掘されたものであるが、今行ってもどこにあったのか全くわからない。ここで見つかった瓦が市川市に所在する下総国分寺創建時の所用瓦であるということ、下総国分寺と密接な関係があると考えられている。8世紀後半頃の建立で、規模はさほど大きくなく、数十年で廃寺になったようである。ただ、官製で、下総国分寺の布教活動のための寺であったことは確実であったようだ。

この場所は、馬牧になるようなところなので、古くから人はあまり住んでいない。なぜここに寺を建立したか疑問になるところである。千葉市花見川区の研究者に荒

木稔氏がおられ、この方は、「花見川流域を歩く」というサイトで、歴史的なことに限らず詳細かつ膨大な研究成果を発表されている。荒木氏は大塚前遺跡についても言及されており、この遺跡には大溝の遺構があるが、それが道路であったと考えている。また、蝦夷に対する東北方面への軍事的な役割を持つているとし、近くの鳴神山遺跡とも関連して鎮護国家の観点から軍馬増産活動を宗教面から支援する施設であったと考えている。大胆で面白い仮説だなと感心するとともに、爽快さに溢れていてすっきりした気持ちになる。

ここで、参考意見として、この大塚前遺跡の自分の考えというか思いつきを述べさせてもらおう。この地は、古代より交通の要所だったのではないかということである。この遺跡のすぐ北にはニュータウン開発前まで東西に木下街道が通っていた。また東には、南北に小倉と戸神方面を結ぶ道があり、その交差点となる位置にあった。これらの道が古代から存在したとは十分に考えられる。古代で考えれば、木下街道は、市川国衙と印幡郡方面を結ぶ重要な道であり、南北の道は、古代の三宅郷と船穂

郷の近隣を結ぶ大切な道だったに違いない。そこに国分寺の布教施設を置くこととするのはごく自然なことである。鳴神山遺跡や西根遺跡との地理的関連を求めるのも容易である。ここに馬の存在があったとすれば、ここが一つの「駅」としての役割も果たしていたのではないかと推察する。当時の国府と国府を結ぶ道には官道が整備され、要所に「駅」を配置し、そこには所定数の馬が配備されていた時代である。当時から木下街道らしき道があったとすれば、準官道くらいの重要な道であつたらうから、何頭かの馬が配備されていてもおかしくない。

ちなみに、この遺跡の少し北側に「大塚」という名の大きな塚があつた。大塚前遺跡の名前の由来はそこにあると思われる。その南西にある大塚前公園も同様だ。さらに、その西側の大塚地区（大塚一丁目から三丁目のビジネス街と住宅街）があるが、その地名の由来も同じであろう。ただし、「大塚」のあつた場所は、小倉台一丁目である。その「大塚」らしきものは、明治になって作成された迅速測図に三角点で表記されている。

新人類

新人類とは、普通は世代を表す言葉として使われるが、ニュータウンのように新しく居住した人たちに対して、もともと近くに居住していた地元の人たちが、区別的な呼称として使用してもおかしくない。我々は「新人類」なのである。うわさなので正確ではないが、この地域には今の「新人類」の前にも「新人類」がいたと聞いたことがある。しかし、前にいた「新人類」とは何ものであるのかについては聞いていない。

どんな時代、どんな地域でも少なからず人の流入、流出はあつたであろうが、とくにその地域の支配者が変わる時代の変革期などにとくに多かつたのではないかと容易に想像できる。ニュータウンとその周辺で発見された遺跡のなかでも、忽然と現れてすぐにいなくなってしまうことがわかつている遺跡も多くあるようだ。ニュータウン周辺には多くの集落があるが、それらは現在まで存在しているので、あたり前であるが遺跡にはなっていない。集落の開拓時期はそれぞれ異なり、いつから住み

始めているかを判別するのは難しいのであろう。集落によつては、古代以前より成立しているものがあつてもおかしくない。それにしてもこれらの集落に居住している人たちは、一応「旧人類」なのである。

それでは、前にいた「新人類」とは一体なにもなのか。推量であるが、この「新人類」とは明治維新の際に仕事を失つた旧土族や町民達を救うために旧下総牧の開墾事業が計画され、それによつて入植した人たちのことではないかと思う。印西牧にも、明治3年(1870)には十一戸51人が移住して、現在の白井市十余一で開拓を始めている。十余一は十一番目の入植地である。用意された開拓地はもともと牧なので、利用価値あるいは経済価値の低い土地である。明治時代前期の地図をみると開拓地のほとんどが畑か山林である。唯一、近くに現在のウエルシアあたりを源流とし十余一公園を經由し戸神川へ流れる小さな川があつたが、この小さな土地ですら武西村の水田となつていて、開拓地の範囲外であつた。どここの牧であろうが入植した人々がいかに大変な思いで開拓にあつたか想像に難くないし、トラブルも数多

くあつたであらう。十余一でのトラブルの一端は、いんざい再発見2014年号の研究ノート「明治初期の十余一開墾地と『山崎治右衛門之碑』(柏木芳枝)にまとめられており、参考になる。

現在の十余一の区域は、行政の境界変更で明治時代とは若干違つている。車で、桜台小学校の北側から南北の道をウエルシア方向に向かい、木下街道で左折し、木下街道を西走して最初の信号で右折後、平塚方面に向かえば、おおよそ十余一を走破したことになる。何度も走行している道ではあるが、いまでもここは開拓地であつたのだという風情が感じられるところである。木下街道には、ラーメン「東陽一」があり、何度か利用させていだいたことがあるが、今では閉店してしまつている。店は十余一をもじつて見えていることは見え見えであつた。十余一公園は十余一地区の区域外ではあるが、ここに名前を残してもらつてよかつたと思う。

北総線のルート

千葉ニュータウンは主にいわゆる北総台地と呼ばれる土地の台地部に開拓された住宅地である。この台地部は非常に平坦である。この平坦さは、少し高いビルなどから眺めるとよくわかるが、地平線がほとんど水平である。標高で20〜30m程度であろうが、山がないのが特徴だ。その台地に河川が刻みこまれ、谷津などに利用されている。

千葉ニュータウン周辺の地図を眺めていると、国道464号と並走する北総線の小室駅から印旛日本医大駅の区間が北側に湾曲しているが、なぜなのか疑問をいだいたことがある。

高速道路は眠気覚ましのためにその多くが曲線部の連続で設計されるそうであるが、まさかこの長い区間なので、そんなことはないだろう。路線が湾曲しているのは、小室から吉高あたりまでであるが、この区間をほぼ直線のルートとする選択もあつたはずである。

答えは簡単で、路線周辺の多くが台地部であり、馬牧として利用されていたくらいで、元々人があまり住んでいなく、未開発などの残された土地が多くあつた。また、

台地部が多いことで、建設コスト的にも有利であつたらうし、土地収用も比較的容易だつたはずである。さらに、台地部は水田になるような土地が少なく、開発前は経済的に土地利用価値が小さい場所が多かつたためであつたと思われる。改めて、現在のルートとなつた理由を整理すると次のようになる。

- ① 既存人家、集落を避け、ニュータウン用地の確保がしやすい。
- ② 既存土地の用途的には、水田、河川部などはできるだけ避け、山林、畑が多いルートを選択する。
- ③ 結果として、尾根筋に近い平坦部の多いルートが選択され、前後の神崎川、印旛沼の橋梁区間以外は台地上の掘削構造となり、既存道路との立体交差を容易にしている。
- ④ 土地収用、全体の工事費など開発事業費を低く抑えられる。

印西市の千葉ニュータウンエリアでは大規模な物流センター建設が続いている。さらに急速なデジタル化に伴うデータセンターの建設ラッシュも起きており、数年

以内に7棟の運用を開始し、今後十年間で計15棟を建設する予定している。グーグルも進出してくるらしい。事業者の大和ハウス工業は、進出理由として下総台地の強固な地盤と今後建設予定の東京電力のスーパー変電所による電力の安定供給をあげている。

古来より、この周辺の多くの住民は、印旛沼、手賀沼水辺を利用して生活してきた。台地部は昔から利用価値が少なかったゆえに、牧になったり、飛行場になったりできた。現代では、居住地が開発され、多くの商業施設、物流施設などが建設され、さらにデータセンターの建設ラッシュまで起きている。まとまった平坦な土地が多く残されていることが幸運だったのであろう。

印西市の図書館には、「千葉ニュータウン事業記録」(2018年千葉県企業庁編)という書籍がある。千葉ニュータウンの開発はすでに歴史に刻まれたものとなっている、以前からこのような資料がないのかと思ってきた。関係者はこれまでの開発の経過を記録し、後世に伝える責務があると思っていた。そういう意味では、この書籍は期待すべき内容になっている。当然、事業者

でない編集できないものであり、詳細かつカラフルにまとめられて適切な内容になっている。新たにこの地区に転居された人にとっては、最初に目を通しておきたい書籍である。

いずれにしても、北総線と国道464号(北千葉道路)が軸となつて、このニュータウンはこれからも発展していくだろう。発展の行く末をずっと見届けるわけにはいかないが、この街に居住した者として、ますますの発展を祈ることとする。

