

時は過ぎて

安達 真魚



ピンクの薔薇（市川市里美公園）

Infection

気づかないままに 忍び寄る

空気の中に 同化する

吹きすさぶ烈風 ウーデーモン

怪しげな 悪魔 ウーデーモン

Internal storm infection

絡み合う体 交じり合うリキッド

蝕まれた知能 君を拒めない

変わらない街の 昼下がりに

ただよう影に 立ちすくむ

Planet Blue

荒れ狂う烈風 ウーデーモン

狡猾な悪魔 ウーデーモン

Internal storm infection

魂を奪う いたずらな誘惑

突然の変異 ひとり歩き出す

Internal storm infection

闇のなかに 消えていく

Planet Blue Planet Blue Land of The World

Planet Blue Planet Blue Shining of The Sea

回り続ける 静寂な世界

過去 未来 限らない時の刻み

そして、今

この空、この川、この海の青さ

ささやかな時間 この世のエビデンス

しじまの綺羅星 いつまでも回り続ける

Planet Blue Planet Blue 広がる古地

Planet Blue Planet Blue 広がる古地

Planet Blue Planet Blue かがやく海原

Planet Blue Planet Blue かがやく海原

静かに時を刻む 果てのない世界

Planet Blue Planet Blue Land of The World

過去 未来 静かに時を刻む

Planet Blue Planet Blue Shining of The Sea

そして、今

この命、この奇跡、このめぐり合わせ

わき上がる雲は 形を変えていく

すべて生まれては 消え去っていく

Silent Click

Silent Click Silent Click

Silent Click Silent Click

少女の泣き声 聞こえる彼方から

どこから来て どこへ行くのか

「忍び寄る影 音のない世界

息を潜めた 悪魔のように

Silent Click Silent Click

時をとめたい 時は止まらない

時を戻したい 時は戻らない

愛し合った時間（とき） 華やかな瞬間

時の流れは 全てを変えていく

Silent Click Silent Click

ワーキング・ガール 街角を駆け抜ける

どこから来て どこに帰るのか

そよ風のように 気づかないままに

このひとときは 一瞬だけの輝き

Silent Click Silent Click

時をとめたい 時は止まらない

時を忘れたい 時を葬りたい

美しい時間（とき） 華やかな瞬間

いつしか君は 朽ち果てていく

千葉ニュータウンでの時間感覚 —その3—

安達 真魚



新緑の手賀沼

坂道

千葉ニュータウンの区域内は坂道が少ない。ニュータウンは北総台地上にあり、山らしい山はなく、全体に起伏が少ないためだ。南房総や三浦半島の山々などとは本質的に異なる地形だ。

最近健康のためにたまに自転車に乗ることにしている。ニュータウン内は平坦なところが多いのだが、それでもちよつとした坂道はある。下り坂はらくちんであるが、登り坂は大変だ。昨年購入したクロスバイクはギア変速が24段もあるが、最も低速にしても、やはりきつい。加齢とコロナ渦でのマスクを付けた自転車乗車では、あきらめるしかない。いつも他のチャリに追い抜かれることが多く、自分より遅い自転車はほとんど見かけることはない。

この台地は、標高20〜30mくらいだ。台地がある一方で低地がある。低地は、手賀沼、利根川、印旛沼一帯である。台地から低地に向かって、谷川が刻み込まれ、谷津田が形成される。このあたりの地形の基

本的な構成だ。ただ、ニュータウンの区域内の谷川であつても、遊水地利用として自然環境をいくらかでも維持しながら残されている箇所もある。

この台地から谷津田、低地との連絡路が、坂道の主要な発生場所になる。ニュータウンのある台地から離れて他の場所へ出かけようとするときは、必ずどこかで一度は坂道を下りる必要がある。例えば、木下方面に行くならば、木下街道を松山下公園あたりまでか、千葉竜ヶ崎線の亀成川あたりまで下るかもしれない。逆に、八千代、千葉方面に行くとすれば、船橋印西線を神崎川までか、千葉竜ヶ崎線の新川あたりまで下るだろう。また、柏方面へは、意外と長距離になるが、鮮魚街道(なまみち)、白井工業団地を経て、金山の落とし(川の名前)で下ることになるかもしれない。いづれにしても、北総線のように高架で川を渡っているような路線などを除いて、一度は低地まで下ることになる。

東京23区にも多くの坂道があるのは有名だ。例えば、道玄坂、宮益坂、乃木坂、けやき坂、桜坂、紀伊

国坂、富士見坂などあげたらきりが無い。余談だが赤坂という坂道はないらしい。東京の坂道であるが、地形的に、坂道が発生する要因は千葉ニュータウンの場合と大いに類似している。荒川と多摩川に挟まれた一帯が武蔵野台地で、台地が「山の手」、その東側の低地が「下町」だ。武蔵野台地には、東西にいくつかの川が流れている。石神井川、神田川、渋谷川、目黒川などだ。これらの川の周辺も低地になっている。中世以前は、これらの低地も谷津田だったのかもしれない。地形の様子は国土地理院のデジタル標高地形図(東京都区部)を見るとよくわかる。江戸開府以来、台地には武家、低地には町民と、住み分けができていた。江戸城は、この台地の東端から、広大な低地を一望できる場所に築かれている。太田道灌の時代には、もつと奥まで入り込んだ江戸湾を眺望できたし、海の中に浮かぶように建つ朱色に輝く浅草寺も見えていたはずだ。全国的にみても眺望のよい城は多くあると思うが、こ

こもウオーターフロントのオーシャンビューキャッスルだ。

東京の坂道に名前の付いたものが多いのは、千葉ニュータウン周辺の坂道とは大きく異なるところだ。歴史的な違いとしかいようがない。東京は、江戸開府以来日本の首都であり続け、開発当時から人口が多かったはずである。坂道周辺の土地は斜面のため、当初開発は遅れただろうが、人口増加とともに坂道も高度に土地活用されて周辺に人が住むようになれば、坂道にも名前が付いたのも容易に想像できる。一方、千葉ニュータウン周辺の坂道では、名前の付いた坂道などあまり聞いたことがない。主な坂道はニュータウンの区域外になるので、その周辺に人が増えることはないだろうから、名前など必要ないのかもしれない。ただ、気が向いたら自分なりに勝手に名前を付けて自己満足してみようかなと思ったりする。

街の成熟度

随分と昔の話であるが、『ニュータウンのように新し

くできた街には、「一杯飲み屋」というのがないんだよ』という人がいた。今でも宵になると、決まった飲食店とかスナックとかにいつて一杯ひっかけないと1日が終わらない人も多くいるだろう。しかし、世の中は大きく変わっている。そんな昔ながらの店は少なくなってきた。少なくとも、千葉ニュータウンのように開発年代が新しいニュータウンのようなどはとくにそうだ。

どんな街でも、開発された年代、目的、環境、地形、その他いろいろな事情によって街のでき具合、スタイルなど違うのはあたりまえである。江戸時代でも明治時代でもおなじことだ。近年の住宅開発であれば、「一杯飲み屋」のようなものは、立地しにくいように思う。それでも個人経営でそのような店の店は期待されるだろうし、中高層住宅の一階のテナントで出店している例などもたまに見かける。

千葉ニュータウンでは、印西市大塚に一部ビジネス街が立地している。これは東京のベッドタウンとしての住宅だけでは、鉄道通勤の一方だけが空っぽにな

るので、単純にニュータウンに通う逆方向の通勤客を増やすために計画されたようだ。アルカサルには、何店かの飲み屋さんがあるが、これらの店は、やはりビジネス街の帰り客を狙ったものというか彼らの便宜を図って企画されたものだと言いた。これはこれでいいのであるが、やはり、昔風の「一杯飲み屋」とは、ちよつと趣が違ふような気がする。

20、30年前にこのニュータウンに転居してきたときは、店らしい店がほとんどなかったが、時間経過とともに千葉ニュータウンの店舗が飛躍的に増えたのは周知のとおりだ。生活する上では、多くの点で不便であった。しかし、時間はかかるが、街は成熟していくものである。住みよさランキング1位になってしまった。

千葉ニュータウンの周囲には船橋市、柏市、我孫子市、八千代市など長い歴史を持つ街が多くある。印西市でも木下地区はニュータウンとは桁はずれの歴史を持つ。やはり街の発展の原動力となるのは、そのとき

の時代要請や背景によって、いかに交通が整備されていたかによる。木下地区の発展は、江戸時代頃からの木下街道と利根川の水運の結節点であったことが大きい。他にもこの周辺での交通整備の重要さの例をあげてみる。柏市は現在40万都市であるが、江戸時代は水戸街道の小さな村に過ぎなかった。常磐線の柏駅を誘致し、国道16号線が通過することなどによって今日の発展をとげた。結果として鉄道と道路の整備状態が発展の大きい要因になった。もう一つの例として、津田沼と松戸を結ぶ新京成線であるが、この路線は旧陸軍の演習用の鉄道だったため、くねくねとして蛇行する線路として有名である。東京にも比較的近いし、沿線の住宅開発は早かったであろう。ネット上の地図を見ても鉄道に沿って人家は多い。しかし、沿線から東京と反対側に離れると極端に住宅地はまばらになる。鉄道路線整備が大きく影響している。この沿線には、中大規模の開発もあるが、小規模開発も少なくないよううで、全体的にはニュータウンのように整然としていない感じがある。これは、主により都心に近いという

地域性と開発年代の違いといつてよさそうだ。

いずれにしても、これらの沿線の街は成熟度が高い。開発が古く、それなりに街としての歴史があるからだ。少し従来型の暮らしを好む人にはいいのではないかと思う。ただ、ニュータウンに長く住んでいると、社会インフラや防災の面などでも整備が進み、区画整理の整ったニュータウンのようなところの方が、やはり安全でいいと思ってみたりはする。

印西市の南西には八千代市が隣接している。面積では印西市の40%程度だが、人口はその倍近くあるやはり首都圏のベッドタウンだ。昭和32年に完成した八千代台団地は、日本の大規模住宅団地の発祥の地で、他にも大規模住宅団地がいくつもある。住宅団地開発とともに人口が急増した都市だ。東京には少し近いし、交通が便利なのが人口急増の理由であろう。東葉鉄道も開通している。一方で、印旛沼から花見川へ流れている「新川」沿いには広大な自然環境が残されている。住宅団地といい、自然環境といい、印西市と共通する

ものは多くある。東葉鉄道についても、北総鉄道と同様で、高賃貸問題は共通課題だ。ただ、国道296号線のような極端な渋滞問題はいまのところは印西市にないように思う。八千代市は近辺の町村が合併しながら八千代町を経て現在に至っているが、「八千代」という名前は公募によって付けられたそう。なかなかいいネーミングだ。いずれにしても隣接する市として何かと興味深い都市だ。

八千代市内には、開発が早かったせいか、個性的な店が多くある。国道16号線の千葉から柏に向かって米本神社から少し先に「ワイキキ」というレストランがある。ハワイ料理というのかわからないが、それぞれの料理が美味しい店で、家族の誕生会などでよく利用させてもらっている。店のなかにステージがあつて、何かのときにフラダンスのショーがあつたりするのかもしれない。誰か誕生日の者がいると、大きな皿にスウィーツの無料サービスがあり、派手な音楽をバックに運ばれてくるのであるが、少し恥ずかしいものがある。同じく国道16号線のもつと千葉寄りだが、「ロサ

ンゼルス」というイタリアンレストランがある。いつも列ができる人気店だ。また、勝田台駅の近くには、「貝殻亭」というフランス料理店もあり、ランチであったが、リーズナブルな料金で美味しいコース料理をいただけだ。赤ワインの旨さが印象に残った店だ。さらに、佐倉市になってしまいが、ユーカリが丘駅近くには、ジャズレストラン「ヴァンガード」があり、ジャズライブを聴きながら食事ができる。国際色豊かな街である。料理店を例にとっても、八千代市とか京成線沿線の街は、千葉ニュータウンとは比較にならないくらい街の成熟度が高いといえるのではないだろうか。

この周辺の街の多くは、基本的に首都圏のベクトルウンとしての性格を持ち、それぞれ基本インフラを整備されながら発展を続けている。それも開発の時期、歴史、自然環境、交通インフラなどに影響されながら進化し、成熟していく。成熟と一口にいつても、当然料理店だけではなく、対象は多岐にわたる。それがショッピング環境の充実であったり、公園、学校、図書館、各種ホールなどの整備であったり、芸術など文化

的なものであったりする。さらに経済的なものもあるかもしれない。それらは街によって個性のある成熟になるはずだ。

千葉ニュータウンは新しいがゆえに成熟が遅れているかもしれないが、それだけにこれからだと考えたほうが良い。最近、このニュータウンの周辺にはいわゆる「カフェ」と呼ばれる店が増えていることに気づかないだろうか。ドトールやスターバックスとは違い、ニュータウンの区域外の個人経営の店だ。ニュータウンの区域外は、昔からの村落があったところで、主に農業を主体に生活している地域である。里山もあるし、谷津田もあり、現在も自然環境の中にある。こういった土地は都市計画上、住宅地を開発して売却するようなことは簡単には許されないだろうから、はやりの「カフェ」を開業して、ニュータウンの住民にいいこの場所を提供しようとする発想もでてくるだろう。「カフェ」に限らず、サバイバル・ゲームとかラジコンのサーキットとかアイデア一つでいろいろな土地活用の形態が生まれてきている。個人的には、アマチュア向け

のドローン練習場みたいなものがあればいいなと思う。ドローンは、操作や撮影することが遊びとして面白そうなのだが、操作習得が難しく、機材や練習費用も高く、法規制上で飛ばす場所を探すのも難しいなど多くの困難があり、趣味としてはなかなか普及しにくい。したがって、近くの自然いっぱいの中山に法規制にかからない低料金の練習場みたいなものがあればいいなという願望だけだ。なお、比較的近くの八千代市の島田台には、「ドローン・ビレッジ」という関連の施設があり、低料金でも練習できるようであるが、プロ向けな感じで敷居が高そうだ。

ニュータウンの周辺にこのような「カフェ」とかいろいろな遊びの施設ができてくるのも街の成熟度のひとつの現われであろう。

陸の孤島

数年前、千葉市稲毛区に住む知人に千葉ニュータウン

ンまで来訪してもらったことがあり、そのとき、『千葉ニュータウンは陸の孤島だよ』と言われたことがある。そのときは確かにそうだなと思い、うなずいていた。しかし、後で考えると彼は普段は車移動だし、千葉市稲毛区から千葉ニュータウンに来るのに陸の孤島でもないのではないかと思った。ただ、自分でも「陸の孤島」と思うのはなぜだろうと不思議な気分になったのを覚えている。このとき、すでに成田スカイアクセス線は開通していたし、なんでそのような気持ちにさせるのだろうか改めて考えてみた。思い当たる節がいくつかある。いくつかというよりは沢山あった。

まず、鉄道の移動に関しては、

- ① 北総鉄道の運賃が高い。
- ② 本数が少ない。
- ③ 東京のベッドタウンとしてはやや遠く、通勤時間がかかる。

④ 千葉駅方面へのアクセスが悪い。北総線が東京方面に向かって連絡する鉄道は東武線、新京成線、武

蔵野線、京成線があるが、どれも千葉駅方面へは遠回りだ。

⑤ 船橋、津田沼、柏方面へのアクセスも、新鎌ヶ谷駅乗り換えだけなのだが、なぜか、近いという感じがしない。船橋、津田沼、柏が中心という立場の人にとつては乗り換えが1回でもあまり近いという感じがしないだろう。

⑥ 成田空港へのアクセスはよくなったが、成田の市街地へのアクセスは相変わらず悪い。

⑦ スカイライナーが止まらない。

⑧ 我孫子、八千代、佐倉など南北方向へは、鉄道がないので当然アクセスは悪い。

車移動に関しては、それぞれ一般道路、高速道路について以下の2点の問題だ。

① 千葉ニュータウン中央周辺から千葉、幕張、津田沼、船橋、市川、松戸、柏、我孫子、成田、佐倉など拠点となるような街へは、どこへ行くのもそれにりに時間がかかる。国道16号については日常的な

渋滞問題がある。

② 千葉ニュータウンからは近くに高速道路のインターがなく、どここのインターに行くのも時間がかかる。

ニュータウン内の移動は国道464号線などが整備されているので、休日など一部の時間を除き比較的にスムーズだ。しかし、車で少し遠出するときは、高速道路を使うことになる。この周辺から東京方面へは、千葉北インター（気分によっては花輪インター、原木インター）、柏インターを利用する。最近では外環の千葉県区間が開通したので、外環松戸インターや市川北インターを選択することもできる。茨城県方面などに向かう場合は、牛久阿見インターが一番近い。最近では国道464号線（北千葉道路）が成田市押畑まで開通したので、東関道のインターに向かう選択肢もある。ただ、問題なのは、どここのインターに行くのも時間がかかり、どここのインターでも高速道路に入る前に1時間くらいかかることは覚悟しなければならない。つまりここ千葉ニュータウンは高速道路空白地帯のど真ん

中なのだ。

ちなみに、さきほどの千葉市稲毛区に住む知人だが、意外と鉄道も道路もアクセスがいいのである。鉄道の移動であれば、総武線、京葉線、京成線に稲毛のつく駅があるし、車移動であれば、穴川インターが近くにあり、京葉道路、湾岸道路、東関東あるいは館山道方面へも楽にアクセスできる。交通の至便さにおいては、千葉ニュータウンとは天地の差がある。

それでは、将来に向けて「陸の孤島」解消の何か展望がないのか。結論としては、直ぐには期待が持てないということになるが、それでも少し考えてみることにする。

鉄道については、北総線の値下げと本数増加が実現すれば、少しは「陸の孤島」感が薄れるだろう。定年退職した年寄りも東京方面にもっと出かけやすくなるだろうし、就業のためにニュータウンを飛び出した子供たちもつと実家に帰りやすくなるだろう。人の流れが増えるのは目に見えている。ただ、コロナ渦の今

はテレワークで働いている人も多くなり、逆に「陸の孤島」でよかつたりするかもしれない。

道路の方については、北千葉道路（国道464号線）の外環までの開通が、「陸の孤島」解消のキーポイントになるはずだ。東側成田方面については、押畑まで上下2車線ではあるが開通しているので何とかなりそうであるが、西側外環の市川まではまだ事業化されておらず、まだまだ10年、20年の単位で時間がかかりそうだ。外環を走行してみればわかるが、北千葉道路からの入口となるジャンクション部分がすでに用意されているようなので、先のことながら開通の期待は募るばかりである。ここが開通するまでに自分が生きていればであるが、その時は自分が運転できなくなっても誰かに乗せてもらって一度は走行してみたいと思う。この開通は、千葉ニュータウン周辺の街の発展という意味ではさらなる大きな糸口になるはずだ。

ついでに、国道16号線バイパス（千葉柏道路）についても言及しておきたい。国道16号線の渋滞解消とする道路であるが、この構想は相当以前から検討さ

れてきているが、比較的最近に計画案が示された。利根川沿いルートと手賀沼ルートがあり、一番有力なのが利根川沿いルートであるようだ。手賀沼ルートは、手賀沼や既成市街地を通過するため、用地取得や環境対策で時間がかかり、難しいらしい。利根川沿いルートの場合、国道16号線から利根川までは、県道61号線（船橋印西線、八千代市島田から北総花の丘公園沿いに印西市鹿黒南へぬける道路）を利用するのが濃厚である。この県道の開通で千葉ニュータウン住民は八千代、千葉方面へのアクセスが格段に良くなっている。現在、上下2車線の道路であるが、上下4車線を目標としているようだ。島田台から戸神方面までは土工部は追加分の土地が確保され、戸神の遊水地付近では謎の橋脚（？）があつたりするのでなんとなくわかる。この道路は印西市鹿黒南で工事がストップされているが、その延長先が、印西自動車学校あたりを経て北千葉揚排機場をかすめて利根川の堤防まで続く感じだ。その堤防との接続箇所あたりも土地確保のためか空白地になっているように見える。この路線だと市街

地はなく民家もないので、すぐにも実現できそうな現実的な路線選定だと思う。ここまでいけば、あとの利根川沿いは国の土地なので何とかなりそうだ。利根川沿いルートは既成路線のように思える。ただ、この路線が開通したとしても千葉ニュータウンの住民はあまり恩恵を受けないのではないかと考えてしまう。通過交通量が増え、渋滞発生などの懸念がでてきそうだ。

手賀沼デザインーランド

印西市民憲章に、「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・・・」とあるように、印西市は三方が水辺に囲まれている。そして、憲章のとおり、「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」だと思う。その水辺のひとつの手賀沼であるが、そこにデザインーランド計画があつたということが最近何かのきっかけでわかった。それも計画が持

ちあがったのは比較的最近のことで、1959年ということだ。前回の東京オリンピック招致に合わせるのが目標だったようだ。手賀沼はその頃から流域の急速な都市化に伴う生活排水の流入によって、急激に水質汚濁が進行し、1974年度から27年間にわたって湖沼水質汚濁日本一という不名誉な記録を更新し続けてきた。そんな手賀沼にデイズニールランド計画があったのだ。

我孫子市は、北に利根川、南に手賀沼に挟まれた地形のため、東西を走る道路がよく整備されている。沼の北岸を、北柏から布佐、大森へ抜けていくのが、手賀沼ふれあいラインである。他に国道356号線、利根川の土手道の利根川水郷ラインがある。手賀沼ふれあいラインは国道356号線のバイパス的な役割をもっているようだが、それぞれのラインが交通量を分散するための補完的な役割をもっているように思う。そして、この手賀沼ふれあいラインこそが、明治時代末頃に白樺派と呼ばれた多くの文人や芸術家たちに愛さ

れた「北の鎌倉」の湖岸の散策路だった。この道は古くからあったもので、いわゆる沼べりの道だった。現在にはきれいに整備され、手賀沼親水広場・水の館、我孫子市の鳥の博物館もこの道路沿いにある。五本松公園付近では陸側を通っているが、これは新たに整備されたもので、沼べりの旧道はそのまま残っている。

手賀沼にデイズニールランドとなる大型遊園地は、現在の手賀沼公園から我孫子高校のあたりに計画された。沼を埋め立てて用地を確保しようとしたのである。当時の後樂園遊園地の倍くらいの用地に、各種遊具、ジェットコースターなど、科学館、音楽堂、体育館、陸上競技場も計画されている。今の我孫子高校のあたりにはジェットコースターが配置される予定だったようだ。目玉は、沼に人工島をつくり、タワーを建設し、遊園地と空中ケーブルで結ぶというものもある。さらに、対岸の箕輪城址には6層の天守閣のある城を築城する構想もあったようだ。箕輪城は戦国時代の頃の城だし、小金城主の高城氏の支城だったのでないかと考えられているから、さほど立派な城であるわけがなく、6

層の天守閣なんてとても考えられない。それでも築城されていればぜひ見てみたかったし、「日女若」もきつと喜ぶことだろう。

結局、この構想は頓挫するのであるが、埋め立て地は住宅地に転用され、売り出されたのだ。我孫子市若松地区である。以前よりこの付近を車で通過するとき、ちよつとした違和感を覚えていた。この街並みは何か変だと感じていたのだ。この道路は東西にずっと沼べりで、埋め立てられたとしても農地利用とか公園利用とかしか考えられないからだ。景観を守るべき土地だったはずである。いまではこの若松地区は、我孫子市のこの周辺では珍しく、平坦で、区画整理が整った街並みになっている。埋め立て地なので地震や水害などの自然災害の問題がなければいいと思うが、我孫子市のハザードマップには、内水による浸水実績が記録されているようである。

手賀沼は、現在も周辺住民などのいこの場所としての役割を果たし続けている。水質汚濁の問題も少し

ずつ解消されつつある。沼の周囲にはサイクリングロードも整備され、とくに南岸（柏市側）にある手賀沼サイクリングロード（手賀沼自然ふれあい緑道）は幅も広くかなり快適に走行できる。これは水質浄化の事業とも関連していて、北千葉導水路の設置に伴って、このサイクリングロードもできたようだ。サイクリングロードと手賀大橋の交差点には「道の駅しようなん」もあり利用者も多く、現在、拡張工事も行われている。なお、北千葉導水路とは、利根川（印西市と我孫子市境界付近）と手賀沼と江戸川（松戸市）を結ぶ内水排除、用水確保、水質浄化を目的とした水路であり、利根川と江戸川は、これによって水路で結ばれていることになる。

もし、この構想が実現していたならば、今頃は拡張、拡張でデイズニーレイクとかデイズニーリバーとかを含んだ手賀沼デイズニーリゾートになっていたかもしれない。そして、我孫子市も沼南を含む柏市も、印西市の浦部、発作あたりも、現在の浦安のように、もう

すこしおしやれでハイセンスな街になっていたかもし
れない。