

千葉ニュータウンでの時間感覚

安達 真魚



# 目次

## その1

チョコちゃん

時代ドラマ

上杉謙信の白井城攻め

牧の原公園

## その2

香取海（かとりのおうみ）

大塚前廃寺

新人類

北総線のルート

13 12 10 7 4 3 2 1

その3

坂道

街の成熟度

陸の孤島

手賀沼ディズニールランド

その4

自転車

ニュータウンと防災

遊びや趣味の経済学

田んぼ

その5

水道水

北総開発鉄道の思い出

少年時代(一)

少年時代(二)

里山

## 千葉ニュータウンでの時間感覚 その1

安達 真魚



チコちゃん

歳を重ねると、時間の長さの感じ方が違ってくる。

NHKのチコちゃんでもとりあげていたが、高齢になればなるほど「ときめき」が少なくなり、それで時間が過ぎるのが早く感じてしまうということだったと思う。しかし、別の観点からその感じ方を考えてみたい。

人はだれでも、見積れるこれから生きていける時間（「余命」）はどんどん少なくなってくる。一方、高齢になればなるほど、「余命」に対するこの一年間の割合はどんどん大きくなる。しかし、年が若いほどその割合は年が経過してもあまり変わらない。高齢になれば、その割合はどんどん大きくなり、変化率も大きくなるため、切迫感が違ってくる。さらにいえば、その1年はどんどん貴重な1年になってくるはずで、当然のように時間が過ぎるのが早く感じてしまうのではないだろうか。

## 時代ドラマ

NHKの大河ドラマは、あまり熱心にはないが、昔から見続けている。今年も、明智光秀を描いた戦国ものなので、毎週楽しんで見ている。劇の途中で西暦年が表示される。たまたま1549年が何回か表示されように思うが、それが気にかかった。道三の娘帰蝶が信長に嫁いだころである。この年は自分の生まれた1949年のちょうど400年前ということだけで何ということでもない。ただ、生まれて今日まで70年以上も経っていることを考えると、その400年というものが、そんな昔のことでもないのではないかと感じてしまう。西暦2000年になったとき、関ヶ原の戦いの1600年は400年前でしかないと感じたことがあるが、年が少しシフトしただけの関係である。人生100歳近くまで長生きする時代になると、数百年前はさほど昔のことではないのかもしれない。ただ限りなく続く時間の流れのなかでは、100年も1000年もはかないくらいの短かさだと考えると誰でも空しくなってしまう。

日本の時代劇をはじめとして、時代ドラマは好きである。そこには大抵、歴史が絡むのと、チャンバラや戦さなどの戦闘シーンがあることによると思う。韓国時代ドラマも見ることが多いが、その展開が面白く、くせになる。最初に見たのがハ・ジウォン主演の「チェオクの剣」で、ちょうどハイビジョンTVとDVDレコーダーを初めて購入した頃で、録画して毎週見ていた。ハ・ジウォンは魅力的な女優でそれ以来注目している。ちなみに、この頃から、ハードディスクのおかげで録画の扱いがとても簡単にできるようになり、とくに土日の時間の使い方が劇的に良くなったことを記憶している。韓国時代ドラマについては、その物語をモチーフにした曲を2曲ほど作っている。「涙枯れても」（奇皇后（主役ハ・ジウォン）、「運命のひと」（オクニョ（運命の人（主役チン・セヨン））の2曲であるが、自分にとっては、なぜかどちらもできのよい曲に仕上がっている。

一昨年の7月から1年近くWOWOWで、中国の時代長編ドラマ「三国志（司馬懿（軍師連盟）」が放映された。中国の歴史はほとんどわからないが、面白そうだったので、やは

り録画して視聴した。さすがに68億円かけた超大作だけあって、驚くほどのスケールの大きさである。映像のなかで描かれている宮殿や高級官僚の邸宅がそれぞれ贅を凝らした豪華さで、広さもあり、そして文化的な暮らしをしていて、ほんとかなと思ってしまうほどである。この物語は、三国志の魏の国を中心に描かれているのであるが、日本であれば、ちょうど魏志倭人伝のころの時代である。倭の使節は、初代皇帝の曹丕のときで、日本では卑弥呼かなんかがでてくる頃であろうから、住んでいるところといえば支配階級でも葦葺の家くらいしか想像ができない。中国では当時も人が多くいたし、相当な先進国だったのだろう。日本が中国の技術、文化などの影響を受けながら、少しでも近づこうとしたのだろうが、何百年もの時間の差があったように思う。このドラマが放映されていた頃、中国の女優ファン・ビンビンの脱税騒ぎがあつたが、初代皇帝の曹丕役の俳優リー・チェンが元彼氏であつたのは有名な話である。

その後同じWOWOWで、「三国志〜趙雲伝〜」も視聴したので、これでやっと三国志の入門ができたかなという感じである。

### 上杉謙信の臼井城攻め

転居したら誰でもその土地の地理や歴史は知りたいたいと思ふし、住んでいる時間も長くなればそのあらまは少しずつわかってくるのだらうと思う。ただ、興味の持ち方は個人差が随分あることは確かである。自分自身は、このニュータウンについて自分も少しは理解できているつもりなのであるが、それでも十分わかっているとはとても言えない。とくに中世以前の歴史については、勉強不足なのであるが、よくわかっているのが正直なところである。中世でも、とくに室町時代当初から戦国時代にかけてのいわゆる東国の支配層の動向とか戦乱の流れが複雑で、当然それがこの地域にも影響すると思うのであるが、そこが難しくなかなか入り込めない。

昨春秋、外山信二先生（元木刈中学校校長、現千葉市立郷土博物館）の講演を聞かせていただいた。「上杉謙信の臼井城攻めについて」というタイトルであったが、この周辺の戦国時代の話なので、自分にとっては、大変興味深いものであった。その講演のなかで、2冊ほど書籍を紹介していただい

たが、そのうちの1冊が、「最低の軍師」（葦輪諒）というま  
さにこの白井城攻めをテーマにした時代小説であった。それ  
を読んだ後の感想だが、結構読みやすく、面白かった。恋物  
語はなかったように思う。また、史実には基づいているのだ  
ろうが、創作しているものも多くあるだろうとも思った。例  
えば、城下に八幡社があり、そこに志津という若い女官司が  
いて、城下の村人を束ね、村人に対して相当の影響力があつ  
た人物として、物語の展開にはめ込んでいる。地図で探すと、  
白井城の西北に八幡台団地があり、造成されたその団地のな  
かにその八幡社はそのまま残されていた。後日訪れてみたが、  
団地のなかでその神社だけが昔と同じ状態で保存されてい  
る感じが感じられた。多くの氏子の姓名が刻まれた石塔など  
寄進物が沢山あり、昔から地域の多くの人の信仰を集めてい  
た神社であることがわかった。余談であるが、自分の娘婿の  
姓が「岡野」といい、その父親が白井の出身と聞いていたが、  
その神社の寄進物の多くに「岡野」の姓があることに気づき、  
何かの縁を感じた。

たまたまこの小説はテーマ的にも興味深く、内容も面白か  
ったので、小説を読むことが少ない自分にとっては、これか

らもう少し小説を読んでみようといういい機会になったと  
思う。そして、歴史の入門に、時代ドラマが最高だという考  
えも少し改めて、これから時代小説も積極的に読んでいこう  
と思う。それと、中世に限らずこの周辺を舞台にした時代ド  
ラマは、TVでも映画にしても、これからもあまり期待でき  
そうにないということもある。

### 牧の原公園

印西牧の原駅から滝野地区に向かう途中に「牧の原公園」  
がある。古墳に似た形状なので「古墳公園」とも呼ばれてい  
るらしいし、瓢箪に似ているからか「ひょうたん山」とも呼  
ばれているらしい。この場所は、手賀沼へ流れ込む亀成川の  
最上流とっていい場所である。古い地図で見ると、この場  
所は「灌」と表記されており、灌木地のようなものがあつた  
場所と思われる。また、地区名が滝野というくらいなので、  
近くにちよつとした滝があつたかもしれない。しかし、どう  
みてもこの公園は、ニュータウンの造成工事で余った土砂を  
埋め立てて造った築山にしか見えない。近くを通るたびに一  
度はあの頂上に登ってみたいと思っていた。それがこのコロ



ナ騒ぎで実現した。

ずっと自宅に自粛ばかりしては、運動不足になるので散歩がてらこの公園の頂上まで登ってみた。円形の山の標高は41m（印西市ホームページ）で、印西市で最も高い場所らしい。このとき、マスクをかけたままで体にも少しでも負荷をかけるとしんどくなるということを改めて思い知らされた。頂上まで登ってみると、やっぱり以前より自分で思い描いていたとおりの360度の展望が広がっていた。ここは北総台地なのである。台地の上はあまり標高差がないため、ビルや樹木はあるものの地平線はほとんど水平に展開している。この地域の地形の特性で、山がないのである。河川、谷の低地部はあるのだが、低地部がゆえに樹木などに隠れ視界に入ることはない。

ここに登った後のことだが、この公園に似た場所が過去にあったことを思い出した。それは、東京の新宿区にある「戸山公園」の箱根山である。この箱根山は標高44.6m（Wikipedia）、山手線のなかでは一番標高の高い山で、やはり円形の築山である。戸山公園は、尾張徳川家の下屋敷だったところで、箱根山はその庭園に築かれた築山で西暦170

0年頃に完成している。やはり、360度展望できるのだが、今では周辺の高いビルやその築山に植栽された樹木のため、眺望的には「牧の原公園」のようにはいかない。この二つの公園をいくつか比較してみると、次のようになる。

牧の原公園 「ひょうたん山」 完成は戦後

印西市の面積 123.79km<sup>2</sup>

公園面積 10.8ha

築山の標高 41m

戸山公園 「箱根山」 完成は江戸期

山手線内側の面積 約63km<sup>2</sup>

公園面積 18.9ha

築山の標高 44.6m

印西市の面積は山手線内側面積の倍くらいあるが、公園面積は、戸山公園の方が大きい。築山の標高は戸山公園の方が少し高いが、山のお腕の部分は少し小ぶりだったように思う。つまり、箱根山はその周辺部から頂上まで高さがあまりなくすぐに登れる。築山を作りたいきさつや背景、場所、年代などに違いはあるものの、眺望の良い360度展望できる山を作るという発想や目的は、場所や年代が違っていても、同じ

であろう。世の中には似たような例はいくつでもありそうだ。

昔、通っていた大学の理工学部の校舎が新宿区の西大久保にあり、授業の一つである測量実習の課題がその近くの戸山公園の箱根山の測量だった。丸い小ぶりの山の測量は、初学者にとってはうってつけの対象だった。箱根山が山手線の内側で一番高いところだということはそのときからわかっていた。その測量実習はもう半世紀前のことなので、歴史でも扱えるような時間感覚なのだろうが、自分ではそれほど時間が経過していることの実感が無い。実習の後に現地でクラスの間と飲んだ冷酒の効き具合が、昨日のことのように思い出される。

## 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、途中には須賀スーパー堤防、矢口スー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箇所もある。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ね」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、もつと感嘆するのは、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。歴史のロマンといたらおかげさであるが、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し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、当然人力ではあろうが、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くという方向性が常にあったはずである。
- 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。

こういつ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ろう。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、相当な量であった。とくに洪水時は膨大な量になったはずである。例えば、印旛沼は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、この頃すでにおよその陸地化がなされていたのではないかと思われる。

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ころであるが、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ビデンスである。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、泥のところもあったが、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だろうか。

### 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った。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。江戸時代になっ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って白井市平塚あたりまでであった。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動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ろうが、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結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っているとし、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られている。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ど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、

## 新人類

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こう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とも容易である。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ったろうから、何頭かの馬が配備されているもおかしくない。

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った。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」のあった場所は、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、流出はあったであろうが、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っ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。集落によっては、古代以前より成立しているものがある。あってもおかしくない。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」とは一体なもののなのか。推量であるが、この「新人類」とは明治維新の際に仕事を失った旧士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、それによっ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見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経由し戸神川へ流れる小さな川があったが、この小さな土地ですら武西村の水田となっていて、開拓地の範囲外であった。ど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ろう。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っている。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ただいたことがあるが、今では閉店してしまっている。店名は十余一をもじっ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程度であるうが、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ろうし、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割構造となり、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つたゆえに、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なりを記録し、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、事業者でないと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)が軸となって、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。



新緑の手賀沼

## 坂道

千葉ニュータウンの区域は坂道が少ない。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っても、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。いずれにしても、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ない。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く。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、ここもウォーターフロントのオアシャンビュウキャッスルだ。

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えない。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ころはとくにそうだ。

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」のよなもの、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聞いた。これはこれでもいいのであろうが、やはり、昔風の「一杯飲み屋」とは、ちよつと趣が違うような気がする。

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である。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によってよさそう

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い

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、高運賃問題は共通課題だ。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と思う。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ようだ。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も、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もかもしれない。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号線のもっと千葉寄りだが、「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、ランチであつたが、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、佐倉市になつてしまふが、ユーカーが丘駅近くには、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。料理店を例にとつても、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ッドタウン



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。それらは街によつ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、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、の里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ついて、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考えた。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、なの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つ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っては乗り換えが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なりに時間がかかる。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（気分によつては花輪インター、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、どこのインターに行くのも時間がかかり、ど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、東関道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もっ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。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車線を目指しているようだ。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。その堤防との接続個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、すぐにで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。

### 手賀沼デイズニーランド

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」だと思ふ。そ  
の水辺のひとつの手賀沼であるが、そこにデイズニーラン  
ド計画があっ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つて  
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。当時の後楽園遊園地の倍くらいに、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は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い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）を結び、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、もうすこしおしゃれでハイセンスな街になっていたかもしれない。

## 千葉ニュータウンでの時間感覚 —その4—

安達 真魚



風車とサイクリングロード（佐倉ふるさと広場）

### 自転車

コロナ禍も大分長く続いている。現在（2021年 10月時点）、第5波もやっと収まりかけてほつとしている。この第5波のおかげで、せっかく抽選に当たった東京オリンピックもパラリンピックも無観客開催となったため行けなくなった。政府は、感染を抑え込むため非常事態宣言を發出したり解除したりしたが、未曾有の困難とはいえ、そのコントロールの仕方が何と下手くそなんだろうと思った。政府としては、東京オリンピックまでにはコロナを抑え込んで無事に開催するのが目標だったはずであるが、大胆にもオリンピック期間に向けて新規感染者の大きな山を築いてしまったのだ。この件に関しては、政府も都道府県もそれでよく政治をやっているなという思いがする。国政もいろいろと駆け引きがあるのだろうが、菅政権も結局はその責任をとって退陣となくなってしまったのも仕方のないことだろう。

コロナ禍で外出自粛の中、仕事もテレワークになったのはいいのだが、外に出ることが少なくなったので、柄にもなく



散歩をするようになった。しかし、散歩というのがあまり性に合わなかったのか、この年になって自転車ならどうかと考えた。それで、昨年の夏の終り頃だが、自転車に関する知識はほとんどないにもかかわらず、クロスバイクを購入して家の周りを中心に乗り回すようになった。荷台もなく、通勤用に使うわけでもなく、全くの乗り回すだけの自転車だ。

自転車は子供のとき家業の手伝いで配達のために使っていた。今でいうママチャリだが、岡持ちに魚の刺身を入れて、それを客先に届けるのが役割だった。岡持ちを片手で持つので、片手運転になる。小学校高学年頃から高校くらいまでずっと続けていたので、自転車の運転にはそれなりの自信があった。余談だが、あるとき自転車での配達のことを知っていた娘が、「パパはウーバーだったんだね」と茶化すので、そのときは「そうだね」と答えておいた。ウーバーとは配達員のことだと思っていたのだ。ウーバーとは「ウーバーイーツ」という会社名の一部で、ウーバーイーツ配達員というのが正しいらしい。いい加減に理解していたと反省した。しかし、言葉とはそんなもので、そのうちに「ウーバー＝配達員」の使い方も正しくなる 때가くるのかもしれない。

高校を卒業した頃に自動車の運転免許を取得したが、その後自転車は全く乗らなくなった。配達は車で行うようになったためだ。1960年代後半に、サニーやカローラなど1000ccクラスの大衆乗用車が普及し始めた頃だったと思う。その後、車はずっと乗り続けているが、自転車には乗ることはなかったし、生涯乗ることもないと思っていた。しかし、最近になって数十年ぶりに自転車に乗る機会ができた。自作曲「日女若」用の動画を作成し、ユーチューブにアップしてみようと画策したのだ。手賀沼の「道の駅しようなん」でレンタル自転車を借り、サイクリングロードを自転車にスマホをつけて動画を撮ろうとしたが、これが見事に大失敗だった。自転車に単純にスマホを取り付けても振動でうまく撮影できないということに加えて、借りた自転車が電動アシスト付きの自転車でうまく乗りこなせず、真つすぐに走れなかったのだ。他人から見ればたいしたことではないが、本人にとっては、大きなショックであった。いつかりベンジしなければ、大きい、それが自転車購入のもう一つのきっかけとなった。ちなみにその後ユーチューブにアップした「日女若」の動画

には、自転車で撮影したカットは全く採用されていない。同じ手賀沼シリーズでアップした「カンナ街道」は、ドライブレコーダーで撮影したものだ。

自転車を購入するとき、その自転車をどこでどのように乗るかを最初に考えた。一つは、散歩の代わりであるので、歩道、遊歩道、公園内の通路を中心に自宅周辺を乗り回ることだ。もう一つは、自転車を車でサイクリングロードのあるところまで運び、そこでサイクリングを楽しむことだ。道路交差点では自転車は車道を走るのがルールであるが、交通量のある一般車道を走るとは極力避けようと思った。車運転時に、自転車を追い越すときなどにはいつも危険性を感じるものだ。車を運転している人にとっては共通の思いではないだろうか。自分が自転車に乗ることで、車の運転手にそんな思いをさせたくないし、自転車に乗る自分自身も危険だと思っている。自分の自転車に乗る目的が、通勤・通学や業務でもないし、幼稚園の送迎でもなく買い物でもないなど、全く実用性がないものなので、なおさら車道はできるだけ走りたくないと思う。

道路交通法の自転車の原則車道走行は、その走行ルールの方が事故を減らせるからのようであるが、これにはいくつかの例外がある。道路交通法施行令第26条には、自転車で歩道を通行できる者として、児童及び幼児（13歳未満）、70歳以上の者、車道通行に支障を生ずる身体障害者があげられている。したがって、70歳以上の者は歩道を自転車で行してもいいことが法的に認められているのだ。そんなことで、気兼ねしながらではあるが、散歩代わりに自宅周辺を走行するときは、できるだけ歩道を走るようにしている。ただ、歩行者を最優先とし、歩行者がいれば最徐行を怠ってはならないことは肝に命じている。

自転車でニュータウン周辺を走っていると、些細なことでも、車の走行では気づかないようなことがいろいろとわかってくる。ちよつと離れたカフェとかパン屋さんを発見したり、公園の配置や遊歩道の続き具合などもわかる。建設中の住宅地であれば、進捗状況もわかったりする。白井市の桜台地区の小、中学校の建物の色は、桜色が使われていることなんかも気づかされたりする。桜台については、桜並木が年々立派

になってきているが、満開のときの自転車走行は、爽快感溢れたものとなっている。

一方、サイクリングロードで自転車を走行させるときは、自転車を車に積んで出かけることになる。主に手賀沼、印旛沼方面だ。たまたま新たに購入した車がハッチバック車だったのでよかったのであるが、自転車を購入するときは心配で、実際にその自転車を積み込んでもらって確認した。後でわかったことだが、自転車でもスポーツ車と呼ばれている軽量のロードバイクやクロスバイクの多くは、現在所有しているハッチバック車に積載できるようだ。それまで車はセダン車しか乗っていなかったのであるが、もしセダンだったら小口径にはなるが折り畳み自転車になっていたかもしれない。折り畳み自転車も結構楽しめるようだ。また、電動アシスト付きの自転車もいいと思うが、自転車の質量が軽量のクロスバイクなどに比較して倍以上あることが多い。なんとか積載ができて、積み下ろしに難渋することは容易に想像できる。自転車愛好家は、最初からハッチバック車というよりボックス車やワゴン車などを所有するのかもしれない。自宅から離れ

たサイクリングロードなどを利用する人にとって、自転車の車への積載は共通の問題だ。自転車を交通機関を利用して持ち歩いて行先で乗り回す「輪行」やレンタル自転車を利用する場合などは、車積載を考えることはない。自転車の楽しみ方もいろいろあっていいと思う。

この1年あまり自転車に乗ってみて、意外と自転車愛好家が多い理由も実感としてわかった。自転車も仲間がいることも楽しいのかもしれないが、一人で空いた時間に自分で選んだコースを好きだけ乗れるのも逆に特筆できるところだ。ジムや自宅で漕ぐエアロバイクなどとは違う楽しさがある。雨の日と夜は乗らないようにしているので、天気予報も気になることが多くなった。健康面でもいいし、いろいろスケジューリングすることも多くなっているので、認知症予防にもいいのではないかと思っている。

自転車については、この1年で随分と知識が深まった。それはいいのだが、思いあまって2台目にロードバイクを買ってしまった。たまたま新型コロナウイルスの集団接種を終わって出た

ところに自転車屋があり、ちよつと店内を覗いたのが悪かった。ちよつとやりすぎたと反省している。ロードバイクはスポーツ用向けで、本来スピードを競うものだ。したがって、余計なものをつけず、スタンドさえもつけないのが常識なのだ。知識は深まっているものの、そこまでは気がつかなかった。やはりそれぞれの世界があるものだど痛感した。スタンドはなんとかお願いしてつけてもらったので、ロードバイクで歩道を走っているのも、ひとつの個性として許容してもらおうと思う。

そんなことで、高齢でも自転車を始められる方も多いと思うが、誰にでも無条件で薦められるものではないことは承知している。事故が怖いからだが、被害者にもなるし、歩道を走っていれば加害者にもなる。車の運転も同じではあるが、いつ事故に遭遇するかわからず高齢者ほど危険性は増す。最低限、自転車保険のような傷害保険には加入する必要があるだろう。自分も自転車保険には加入したが、事故には十分注意しながら楽しんでいきたいと思っている。

最後に、自分の少ない経験のなかではあるが、比較的近場

のサイクリングコースを紹介しておく。印西市でもいくつかのサイクリングコースを紹介しているが、基本的には車道で走ることも前提とし、コースも比較的長いので、私を含め初心者には難しく思える。

ここで紹介するコースは、コースの近くに駐車場があるところで、駐車場まで自転車を運ぶ車があることを前提としている。

#### 【手賀沼サイクリングロード】

手賀沼南岸には、柏ふるさと公園から手賀沼フィッシングセンターあたりまで、かなり整備されたサイクリングロードがある。北千葉導水事業に伴って整備されたものであるらしいが、サイクリングロードは幅広で、自転車と歩行者がラインでセパレートされたものとなっている。道の駅しようなんをはじめ、要所には休憩所とトイレがあり、このあたりでは、最高スペックのサイクリングロードになっている。主な駐車場として、柏ふるさと公園、道の駅しようなん、手賀沼フィッシングセンター対岸のそれぞれの駐車場が利用できる。他にもサイクリングロード沿いには小さな駐車場がいくつかある。

手賀沼北岸にも、手賀沼公園から手賀沼フィッシングセンターまでサイクリングロードがある。手賀沼公園より西側は、一般車道または歩道になるが、北岸、南岸合わせて利用すれば手賀沼（北柏くフィッシングセンター）を一周することができる。約20kmのコースだ。北岸の主な駐車場として、北柏ふるさと公園、手賀沼公園、手賀沼親水広場・水の館、手賀沼フィッシングセンターのそれぞれの駐車場が利用できる。

#### 【印旛沼サイクリングロード】

印旛沼サイクリングロードは、八千代市保品の阿宗橋から印西市下井近くの酒直水門あたりまで、新川、西印旛沼、北印旛沼を結ぶ全長約22kmのサイクリングロードだ。高橋尚子や有森裕子がトレーニンングに励んだ金メダルジョギングロードが含まれる。また、西印旛沼と北印旛沼を結ぶ人口峡谷の印旛捷水路の北西側の側道も含まれている。主な駐車場は、チューリップと風車で有名な佐倉ふるさと広場とトイレに描かれたバンクシーの似せ絵？で注目された双子公園だ。佐倉ふるさと公園は、桜やチューリップの季節になると有料

になるようであるが、少し離れば、周囲には無料で駐車できる場所もいくつかある。このコースは全体的にトイレ、休憩所は少なく、道幅もやや狭くなるところもある。

桜が満開のとき、佐倉ふるさと広場、船戸大橋間を走行したことがある。天候不順で雨の合間に走行したためコースを独り占めた状態になり、何キロも続く桜のトンネルを邪魔もなく眺めることができ、幸運な思い出になった。

#### 【新川サイクリングロード】

新川サイクリングロードは、印旛沼サイクリングロードと花見川サイクリングロードを結ぶサイクリングコースだ。新川沿いの八千代市保品の阿宗橋から八千代市村上の村上橋あたりまで、距離は約7kmだ。駐車場は、道の駅やちよ、またはやちよ農業交流センターになる。道の駅やちよやちよ農業交流センターは、歩行者用の橋で行き来できるようになっているが、サイクリングの駐車場としては、やちよ農業交流センターがよさそうだ。ニュータウン中央駅あたりからの車でのアクセスはここが一番いい。ニュータウンからちよと離れてサイクリングを楽しむには手頃である。歩道を利

用して自転車だけでも直接行けるが、一部交通量の少ない車道を利用することになる。サイクリングコースは、路面が荒れているところや未舗装で砂利道になっているところもあるので注意した方がいい。

## ニュータウンと防災

ニュータウンの街並みは整然としていて気持ちがいい。個人的にこの整然さはきらいでない。新たに計画して開発された街なので、交通、上下水道、ガス、電気、通信などの公共インフラが整い、公園、図書館などの公共施設や多彩な商業施設など生活しやすい利便性の高い街になっている。一方で、少し雑多な昔からの街並みがいいと思っている住人も沢山いるかもしれない。

私自身、学校に通うために上京して東京都新宿区のアパートに住み始めて以来、川崎市、横浜市、千葉市、船橋市、柏市、印西市へといくつかの街を転居している。当然のことながら、それぞれの居住地には愛着があるし、それらの周辺の街並みはおおよそ認識しているつもりだ。ただ、どこの街で

もそうだが、街並みは時間の経過とともに変ぼうしている。激変しているといってもいいかもしれない。上京当時住んでいた新宿のアパートは西口公園方面にあり、新宿西口の最初の高層ビルである京王プラザホテルが建設中で、まだ淀橋浄水場跡が見えていた。最近になって昔住んでいた近くの道路を通ったときのことであるが、その道路が4車線の道路にもかかわらず、すごく狭く感じた。やはり、近くには高層ビルが林立し、他にも多くの建物が建ち並んでいるからだと思う。東京の他の通りでは、甲州街道や環八あたりが思い出のある通りだがやはり狭く感じる。以前に訪れたことのある街や通りは大抵このように感じるもののようにだ。

東京に対して、周辺の都市の駅周辺の街並みや街路については、あまり良い印象は持っていない。何かゴチャゴチャしているし、その周辺の道路は渋滞も多い。都市はそれぞれ異なる開発の歴史があり、開発された当初の計画が基本となつて街並みが形成されている。再開発も何度か行われているだろうが、抜本的な都市整備の改良は行い難いと思う。これらの街には鉄道が通り、駅があつて利便性が高いのであるが、

これによって皮肉にも街が分断され、なぜかどこも駅周辺の交通の流れは悪くなっている。以外にも街並みや街路が整備されているのは東京都心部である。日本橋を中心に古くから放射状に街道が整備され、それらを同心円で繋ぐように環状道路が整備されている。古くは明暦の大火、関東大震災、東京大空襲などで大きな被害を受け、大規模かつ計画的な復興があった機会が何度かあったことも大きな要因なのだろう。とにかく、江戸幕府開設以来現在まで、政治の中心がここにあり、社会基盤全般に対してお金の使い方が他の地方とは常に格差があったと思えば納得がいく。

しかし、首都高と地下鉄（東京メトロ、都営地下鉄）については、歴史的にはどちらも比較的新しく開業しているとはいえ、ランプの乗り継ぎ、乗り換えが大変複雑なものとなっている。たまに東京に出かけると、いつも「お上りさん」状態になるが、このことも大きな要因になっているように思う。

千葉ニュータウンの開発規模は1930ha、計画人口は当初の34万人から14.3万人に減少しているが、多摩ニュータウンや港北ニュータウンに次ぐ大団地だ。事業期間は

昭和44年〜平成26年で、すでに終了しているが、計画区域外も含めてまだまだ発展の余地が残されている。このような近年新しく開発されたニュータウンは、新しい法律と開発技術によって最初から基盤整備されているので、整った街並みが形成されている。

首都圏の東側（千葉県、茨城県）で、年代が新しく、規模の大きい開発地で気になるのがいくつかある。例えば、筑波研究学園都市（28400ha、計画人口35万人）、幕張新都心（522.2ha、計画人口18.6万人（就業、居住計））、成田ニュータウン（487ha、計画人口6万人）、竜ヶ崎ニュータウン（761ha、計画人口7万人）、越谷レイクタウン（225.6ha、計画人口2.2万人）などだ。筑波研究学園都市の規模は別格であるが、それぞれの開発地の性格は異なるものの、どこが開発地でも区画が整理され、道幅も広く、車を運転していてもすっきりした気分になる。

日本は有数の自然災害の大国だ。風水害、地震、津波、火山など、なんでもありだ。千葉ニュータウンは、地盤がよく

地震に強いとよく言われている。データセンターとしての立地もいらいしい。また、台地中心なので、洪水とかにも強く、津波や火山もない。ある程度以上の規模のニュータウンであれば、災害に対して一定の対応が考えられていて、全般的には災害に強いといえる。最近とくに水害の報道が多くなっていることが気になるが、このニュータウンに住んでいる限りでは、水害の危険にさらされる恐れを感じることはあまりない。

人類誕生以来、人は水がないと生きていけないので、河川、湖沼など水辺の近くで暮らしていた。しかし、あまり近くにいると降雨時に洪水などの水害にあう恐れがあるので、水辺から一定の距離をおいていた。例えば、千葉ニュータウン周辺の集落であれば、中世までは稲作は谷津田中心で行われ、居住地は、台地上にあるのが普通だった。それも、谷津田に近い台地のへりが多く、言い換えれば水辺に近い台地の上である。近世になってからは、新田開発が奨励され、干拓した土地での新田開発が中心となり新田村が成立する。干拓で成立した新田村の集落そのものは多くは干拓した場所かその

近くに形成されるため、結果として水害を受ける恐れが高い住居になってしまっている。干拓地は地盤的にも好ましくなくないので地震にも弱い。当時成立した新田村もそれぞれ今の小規模なニュータウンのようなものだが、これまで何度となく水害には悩まされ続けてきた。新田開発による経済発展を求めた見返りによるものだ。印旛沼、手賀沼の干拓事業は戦後になってやっと本格化し、十数年を経て完了し、ほぼ現在の形に至っている。水害の恐れは随分と少なくなっただろうが、全くなくなったわけではない。また、この干拓事業と周辺地域の急速な都市化によって水質の汚染問題が残され、水質浄化に向け継続的にさまざまな取り組みがなされている。

地図帳を広げてみればよくわかるが、人口が集中するのは、平野部か盆地、山岳部でも河川沿いあたりである。これらは概ね平坦といえる場所で、多く居住地は河川や湖沼とセットとなっている。世界四大文明にしても文明の発生地は大河とセットだ。しかし、千葉ニュータウンのように台地上に開発された街は、河川や湖沼とセットになっているわけではない。



ニュータウンの区域内あるいは周辺には、中小河川はあったが、それらは区域から外されているか、埋め立てられている。上水は、利根川から揚水された水が供給されているし、排水には排水管が敷設されている。昔だったらできないことが現代だからこそ新しい技術を使って、台地上のニュータウンが開発された。ちなみに、近世の江戸は、武蔵野台地上であったため水不足が問題となり、多摩川から分水させた玉川上水を利用して人口の増加に対応したことは有名である。玉川上水は武蔵野台地の背景に西側の山地があったために実現できた。

日本でもとくに降雨の多い河川近く地域やハザードマップで示された地域などでは、少しでも多くの雨が降りそうであれば、いつも非難の準備をしなければならない。そんなことが毎年のように繰り返されている。何か根本的に解決することができないのかとも思う。自然災害が発生するようなどころには住まないようにすればいいだが、すぐに移住できる人は少ないというより、そのように考える人もあまりいないかもしれない。ハザードマップで示された地域などを全

体的に移住させるというようなことを発想して計画するのは、本来政治の役割で、そのように啓蒙し、制度化、法制化しないと、大規模移住のような大胆な構想は実現しない。

自然災害から人の命を守るということに関しては、改めてこれまでの多くの事例を考えてみる必要がある。自然災害対策を主目的としたニュータウン開発があってもいいと思う。ニュータウンを開発することに、都市のベッドタウンとして機能を求めるだけでなく、災害対応や過疎化対応、さらにスプロール化した既存市街地の再開発対応であってもいいはずだ。いずれにしても、これらのことは百年から数百年かけて国全体を作り直すくらいの未来志向の事業になり、経済を活性化させる原動力にもなる。まずは発想することが大切だと思う。

### 遊びや趣味の経済学

千葉ニュータウン在住の知人で、ニュータウンに移住した理由が「ゴルフをやるにはこの土地がいい」と言っていた人

がある。ニュータウンに住んでいる人のなかには、もともとこの土地に縁もゆかりもない人も多いが、この人もその一人だ。家族を抱えている場合、転居の理由はそれだけということはないだろう。しかし、手頃なゴルフ場へのアクセスがよいことがこの地へ転居を決断するに至った大きなトリガーになっていることは、彼が明言しているのだから本当だろう。近くには習志野、総武、船橋、泉、八千代などのゴルフ場があり、さらに千葉県北東部、茨城県南部あたりのゴルフ場へアクセスするのも便利だ。彼は茨城県の江戸崎カントリー倶楽部の会員であったが、そこをやめて船橋カントリー倶楽部の会員になっていく。おかげで、私自身も自宅から一番近いこのゴルフ場でのプレイを何度か楽しませていただいている。クラシックで、手入れの行き届いた林間コースだ。ゴルフ場が近いということは、利便性が高まり移動コストを低く抑えられることが大きなメリットであるが、一方で、以前の会員権を手放し、新たに会員権を取得したことや、1回あたりのプレー代も高くなっていると思うので、金銭的な負担は大きくなっているだろう。

日本国憲法第25条第1項には「すべて国民は、健康で文化的な最低限度の生活を営む権利を有する」と記述されている。スポーツを含めた遊びや趣味（以下「遊びや趣味」と呼ぶ）と呼ばれているのは、この文化（カルチャー）の部分に属するもので、人間だけが特別に持つものだ。寝て、起きて、食事をし、働くだけなど単に生活するだけでは人間とはいえない。健康で文化的な最低限度の生活は国民の権利なのだ。とはいっても、遊びや趣味とはどのようなことを定義づけるのは難しい。例えば、寝ること、食事すること、あるいは働くことが趣味だという人も多い。またパチスロや競馬などのギャンブルは、遊びや趣味ではなく生活の糧としてやっている人も多いかもしれない。いずれにしても、eスポーツとか新たな切り口の遊びや趣味も出現しており、どんどん多様化している。

遊びや趣味は、それを職業としない限り、通常は一方的にお金がかかるものだ。逆に個人レベルで寝食などの実生活の支出以外にお金がかかるのが遊びや趣味だといえる。ただ、遊びや趣味の延長でも、そのスキルが高まり、プレイしたり、人に教えるようになるとそれは職業となりお金をもらえる

側になる。いわゆるプロだ。それぞれ遊びや趣味の世界では、プロのなかでも突出したトッププロが出現することが重要で、その世界の振興や経済に寄与することは周知のことだ。

最近では将棋の藤井聡太などはい例である。プロと言つていいのかわからないが、地域のパチスロのある著名ユーチューバーが店にくると、それとなく優遇されたりする話を聞いたことがある。遊びや趣味にお金がかかっているということ、裏を返せば、これでお金を稼いでいたり、職業にしたりしている人も沢山いるということだ。ただ、このパチスロの話はあまりいい例でないかもしれない。

ゴルフもひと頃になればプレイ代なども安くなつてきているが、それでも費用はかかる部類の遊びや趣味である。以前、ゴルフをプレイする上でどんなものにお金がかかっているか考えてみたことがある。すると、主だった費目としていくつかあげることができた。この費目にはある分類。パターンがあつて、他の遊びや趣味でもこのパターンは同様にあてはめることができることを発見した。遊びや趣味の種目の違いやケースによって、費目別の支出具合が違うだけである。

どの遊びや趣味にでも適用できる、主な分類パターンを紹介してみたいと思う。

#### 【施設費用】

遊びや趣味は、何をやるにも場所が必要で、その場所代、施設費用がかかる。ただ、昼寝、読書、テレビゲームとか自宅でできるものは、場所代はかからない。施設にかかわる費用はほぼ0（ゼロ）といつていい。テレビ視聴やネットサーフィン、また映画鑑賞でもテレビやネット系で視聴するものであれば同様だ。高コストの遊びや趣味は、施設費用の割合が大きいことが多い。この施設費用は、利用するときその都度利用料を支払うことになるが、会員になつて入会金や会費を支払うパターンも多い。施設によって徴収の仕方が異なる。ジムなどのように入会金や会費が必須の場合もある。その都度支払う利用料は、施設によって異なることもある。ゴルフであれば、プレイ代、テニスであればレンタルコート代、スキー、スノーボードであればリフト代だったりする。パチスロ系ならば、多分貸し玉料になったりする。囲碁、将棋、麻雀であれば、それぞれ碁会所、将棋センター、雀荘の料金だったりする。最近ではこれらが通信対局だったりするので、その

場合はシステム設備に対する料金になるかもしれない。一般にこれらの施設費用は、公的な施設であれば料金は控えめになるのが普通だ。

#### 【移動費用】

移動費用は、施設費用と切り離せないものだが、プレイすべき施設が居住地と離れていればどうしてもさまざまな交通費が発生する。電車代や維持費を含めた車の燃料費、高速料金など、いわゆる旅費・交通費だ。趣味が旅行であれば、費用の大半は宿泊費を含めた旅費・交通費ということになる。スキーやサーフィンなど好きで、その近場に移住してしまっている人もいる。移動費用と時間を抑えるためではあるが、それはそれで移住などの費用が大変であろう。自宅での昼寝や読書のように施設費用がかからないものは、移動費用は必要ない。

#### 【道具やツールの費用】

遊びや趣味は、何をやるにしても何らかの道具やツールが必要になることが多い。たとえ昼寝が趣味であっても、愛用のソファーとか枕が必要になる。ただ、囲碁、将棋、麻雀、パチスロなどのように、施設の道具やツールを借り、施設料

に含まれた形でプレイする場合もある。読書であれば、本そのものが必要になる。昨今ではデジタルで読むことも多いが、その場合は、デジタルデータとパソコンやタブレット端末などが必要になる。本は公立の図書館で借りれば費用は発生しない。

道具やツールは、遊びや趣味を励む本人にとっては非常に大切なもので、これに費用をかける人は多い。戦国時代の武将も茶道具の購入には熱心だったようだ。何か上達しようとするばい道具がほしくなるし、逆にいい道具をそろえれば上達も早まるというものだ。絵を描く人であれば、筆や絵具にお金をかけるだろうし、音楽が好き人は高額な楽器を購入したりする。筆者の知人にも数十万以上もするギターの所有者が何人もいる。パソコンの例だが、通常の仕事用のパソコンのスペックは意外と低くていいが、ゲーム系のプレイをするには、スペックの高いCPUやグラフィックスボードなどを使用するため高額なパソコンとなる。遊びだからこそお金をかけられるのだ。筆者自身の話で恐縮だが、学生の終わり頃に、囲碁に夢中になったときがある。そのとき、本榿（かや）の碁盤と蛤碁石が無性にほしくなったりしたものが、

その頃はそんなお金はなく購入できていない。今だから何とも言えるが、あるとき購入できていたら、囲碁ももつと上達していたのではないかと思ったりする。

#### 【ウェアなどの費用】

外出して行う遊びや趣味の場合、このウェアなどの費用は意外と重要で、購入費用も馬鹿にならない。いつも同じものを着るといふわけにいかないので気を遣うし、季節によっても変わるので大変だ。とくにスポーツ系では、プレイするときシャツ、スラックス、帽子、ヘルメット、靴、さらにプレイ後の着替えなど、プレイする日ごとに考えなければいけない。また、スポーツ系でも種目が違えば、ゴルフウェア、テニスウェア、スキーウェア、サイクルウェアなど着るものの言葉さえも違ってくる。

絵画、書道、音楽、演劇など趣味で発表会などを伴う場合も、そのときに何を着るかは気を遣うだろう。また、茶を趣味にする人にとっては、茶事そのものより茶会にどのような服装で行くかの方に気を配っている方が多いのではないだろうか。茶会などの経験はないが、容易に想像できる。女性の場合、和服で茶会ということになると、和服代の方が大変

そうだ。

#### 【レッスン費用】

遊びや趣味には、それぞれ上達のための技術を教えることを職業としている人が多くいる。いわゆるレッスンプロだ。ゴルフスクールやテニススクールの教師、ピアノ教師やカールオケの教師などがいい例で、種目は数多い。カルチャースクールなどは、この教師の働きによって成り立っている。実際にプレーすることを本職にしているアーティストやツアープロなどが兼業している場合もあるだろう。入会金、会費が取られるのが普通だが、この場合使う施設などは込みで提供してくれることが多い。何か始めるときや気軽に上達したいときなどは、お金はかかるがこのようなスクールに入会するのがつとりばよい。施設を予約したり、プレー相手を調達したりせずに、指導を受けながら楽しめる。レッスンにかかる費用をあまりかけたくないのであれば、種目にもよるがサークル系の会に入る手もある。ただ、手取り足取りの個別レッスンなどは期待できないかもしれない。

以上、遊びや趣味の費用について主要な分類パターンを述

べてきたが、自分の好きな遊びや趣味について、その費用の分類を考えてみるのも面白い。そして興味のある遊びや趣味があれば、必要な費用を概算の上、積極的にその遊びや趣味をトライしてみたいのではないだろうか。

ついでに、千葉ニュータウンでの遊びや趣味に関して活動のしやすさなどを考えてみたい。ニュータウンなので各種公施設も整い、利用しやすいように思う。スポーツ系ではテニスのコートなども予約しやすいだろう。ゴルフについては前述したとおりであり、ゴルフ練習場も近場にくつかある。ただ、この5月にアリスゴルフガーデンが閉店してしまったのは残念だ。

店舗が多いのもこのニュータウンの特色であるが、何か道具を揃えようとするときもいい環境にある。大型スポーツ店もあるし、ゴルフショップもある。ジョイフルホンダのJOYFUL-2は、趣味の専門店と謳っているように、規模、品揃えで群を抜いている。銀座の伊東屋は文具中心の店舗で有名だが、それに比肩するくらいの衝撃がある。カルチャースクールも、ビックホップ、ジョイフルホンダ、カインズ、イオンなど十分すぎるくらい充実している。習いたい人もい

れば、教えたい人も沢山いるのだろう。一方、昔ながらの碁会所、将棋センター、雀荘のようなものはみかけない。この類は、オンラインでやるのが主流になっているのだろうか。遊びや趣味と呼べないかもしれないが、風俗系の店舗やバーとかクラブも存在しない。やはり、住宅地が基本なのでそのような店舗はつくれないのだろう。

千葉ニュータウンはこの土地に適した遊びや趣味もある。一応内陸なのでマリンスポーツなどにはあまり適していない。ただ、印旛沼、手賀沼、利根川など水辺に恵まれているので、釣りをやる人は多い。ボートの係留地も多く、釣り目的のボートが多そうだ。周辺には広大な里山もあるので、サイバルゲームを営業しているところや、ラジコンカーのレース場、バイクのオフロードダートコースもあつたりする。音楽鑑賞についてだが、この地はあまり大きなライブイベントがない。一流とか、有名どころのアーティストの全国ツアーの会場にはなっていない。千葉県であれば、千葉、市川、松戸あたりの会場に負けている。大きな会場がないことと、東京から少し遠いのが原因だと思う。そもそも人気のあるアーティストはチケットをとることが難しい。それでもこのコロ

ナ渦が収まればだが、何とかチケットを確保して、高額運賃ではあるが北総線を利用して好きなアーティストのコンサート鑑賞に出かけるのも一つの楽しみ方である。

いずれにしても、ある程度の体力、時間、お金さえあれば、何か新たに遊びや趣味を始めようとすることもできる。文化は人間らしさを維持するための消費活動であり、最低限お金がかかることは仕方がない。あとはやる気の問題で、年齢はあまり考えないようにした方がいいと思う。「これからの人生で、今が一番若い」(永六輔)し、「あの頃より、今のほうがずっと若い」(ボブ・ディラン *My back pages* より)のだ。できれば仲間はいた方がいいが、独りで楽しめることも沢山ある。それと、特別な費用をかけなくて一番いいのは散歩である。周辺には散歩に適した里山や谷津田が沢山ある。なかでも北総線の丘公園は最高だ。散歩のついでに、植物の観察やバードウォッチングなどは、意外と高尚な趣味となる。

## 田んぼ

ニュータウンの周辺には河川、湖沼、里山など多くの自然が残されている。ニュータウンの区域外では、まだまだ農業を営んでいる集落も多い。自宅の近くを散歩や車で移動しているときはいつも街と自然が共生していることがよくわかる。農業といえば、主に水田か畑ということになるが、生産場所は、畑が台地上、水田は水辺の谷津田などの低地とおおよそ区分できる。今回はこの田んぼについて考えてみる。

毎年桜の季節が終わるとすぐに田植えの時期になり、田植えが終わると稲は成長して水田は緑のジュータンになる。夏がくればそろそろ稲穂が実って稲刈りの時期がすぐにやってくる。稲の成長は、季節の移り変わりの早さを日常的に実感させてくれるものの一つだ。都心のような街中で暮らしている人たちはこのような実感はあまり湧かないのではないだろうか。

田植えが終わってから水田が緑のジュータンになるころに利根川や手賀沼、印旛沼の近辺に出かけときに見える水

田の大きな広がりには壯観である。小さな孫を車に同乗させたとき、この景色が目に入ると「すごい田んぼ」と言って喜ぶ。

確かにすごい田んぼなのである。ここは干拓で陸地化されたので水田も規模が大きく、有数の穀倉地帯になっている。中小河川沿いの谷津田とは明らかに規模が違う。

以前より、この田んぼについて不思議だと思っていたことがある。それは田んぼの水のことだ。毎年稲刈りが終わると、田んぼは次の田植えが始まるまで乾いた状態になる。しかし、田植えの時期になると、田んぼはいつの間にか水で満たされる。水はどこにあるのか、どこに隠されているのか、まるでマジックを見ているようだ。田んぼで利用する水については、昔から高度に管理されているのだというのは、何となく頭ではわかっているようでも、道路側から移動中に田んぼを眺めているだけでは全然わからない。多分、稲作農家に生まれた人などにとっては、なんてことのないことかもしれない。

日本の水田稲作は弥生時代に本格的に始まったといわれているが、このころから人々は稲作のできる土地を開拓し、そして土地を争う時代に入ったということが日本の歴史の根底にあった。その後、一部の時代を除いて争いは各地で頻

繁に発生し、平和な時代であっても常に争いの火種を抱え、それはおおむね戦国時代が終り江戸幕府によって天下統一されるまで続いたといえる。そして、そのベースにあるのが「田んぼ」であり、これが基本的な生活基盤、経済基盤であったからどうしても人間の本性として争いが避けられなかった。古い時代であっても、米だけが生活必需品ではなかった。古くは、米作は常に基本であった。

この地域での争乱の顕著な例として、平忠常の乱（西暦1028年、平忠常は上総広常、千葉常胤などの先祖）がある。この乱は、原因、脈絡、収束の仕方など理解しにくい事件であったが、結果的に房総三国（下総、上総、安房）は「亡国」の状況になったという。上総国では乱の3年後でも本来の田数約2万3千町のうち耕作されたのは18町にすぎなかったという記録がある。このとき房総の荒廢はすさまじいものであった。「田んぼ」を耕作できなければ人は住めなくなるということを端的に示した興味深い大規模な争乱だ。その後の税の減免などの施策によって人々の帰国を促し復興にあたったが、元に戻るには相当な期間を要したであろう。皮肉にもその後の房総はこの忠常の子孫たちが支配を強めていく



ことになった。

一方、「田んぼ」は、その後も開拓され続けてきた。少なくとも明治期の新たな産業振興が始まるまでは、新田開発は経済基盤拡大の中心だった。

新田開発は常に水を制御することと一体となって行われてきたというのが重要である。この地域の江戸期に入ってから新田開発は、利根川東遷事業以降になってから加速している。流路を確保するために堤防を整備し、水抜きをしながら、陸地化、耕作地化していった。治水と利水は一体化している。これらの事業のなかで、より水制御を効率化しようとして新たに新利根川を開削して河道を作り、利根川の本流を通そうとしたが失敗に終わっている。あまり直線すぎて河道幅も十分でなく、逆に洪水を引き起こしてしまった。本流は元に戻されたが、それでもこの新利根川は陸地化促進の水抜きとして、また用水確保のための水路として今でも十分役立っているはずである。なお、江戸期には、干拓した広大な水田開発の一方で、狭小な谷津でも水田開拓が行われ、印西市内でも幕府領のいくつもの新田村ができていく。

稲作が始まって以来、米の生産は経済力、財政力の基盤であり、米の生産石高は、その地域のパワーの源泉だった。しかし、時代とともに主役の座を他の産業に譲ってしまうことになった。現在では、全国の米の産出額は、1.75兆円で、実質GDP(55兆円)の個人消費30.8兆円に比較してもその5.7%に過ぎないのだ。(米の産出額は2017年度、実質GDPは2018年度で、それぞれ概算額)

先人が命をかけて必死で守ってきた米作も今では経済的な役割としてはそこまで低下している。経済的な価値が他の新たな産業に移り変わっており、とくに、IT、通信、ソフトウェア、金融サービスなど目に見えないものの価値が増大している。

近年は、大規模営農に適した水田が開拓されている一方で、狭くて効率の悪い谷津田を中心に耕作放棄地なども増えている。この周辺でも例外でなく、明らかに耕作していないと思われる箇所を多く見かける。毎日新聞の記事(2021年6月22日)からの引用であるが、印西市の耕作放棄地であ

った谷津で、水田を復活させるための実験的研究をされている方がいる。国立環境研究所気候変動適応センター室長の西広淳さんだ。この記事のなかで、印旛沼流入河川流域の谷津の土地利用の変化を紹介している。1946年に調査した谷津120箇所が、2000年代までに3箇所にまで減少している。内訳は耕作放棄、谷底の開発（墓地建設など）、地形変化（埋め立てなど）である。西広さんは「谷津田の価値一つ一つは小さいかもしれないが、積み重ねると立派なグリーンインフラになる」と語っている。グリーンインフラとは、自然の機能を防災などのインフラや社会問題の解決に活用する考え方ということだ。さらに太陽光発電など再生可能エネルギー施設建設の環境への影響についても言及している。

田んぼを原点として、これからの環境問題やエネルギー問題を考えていくことが、とても素敵な視点ではないかと感じた。



すご田んぼ（潮来市）



千葉県企業局北総浄水場

## 水道水

国道464号を印西牧の原駅あたりから成田方面へ向かうと、2つ目の信号は「北総浄水場」と表記されており、その先を見ると、薄緑の円盤が円筒に支えられた状態の構築物が見えてくる。千葉県企業局北総浄水場だ。大抵の人はあまり気を留めないで、通り過ぎていく。県営水道の上水道配水系統図を見るとわかるが、この浄水場は、利根川から取水した水を浄水し、千葉ニュータウン全域への配水と成田、船橋などの給水場への送水を行っているようだ。したがって、千葉ニュータウンの住人は、毎日利根川の水を浄水した水道水を利用してことになる。県内では、それぞれの地域スタイルで水道事業を行い、水源もさまざまのようだ。水源では、利根川水系の表流水が最も多く、地下水等も13%程度利用されている。水道普及率は、全国平均が98%程度である。東京都と大阪府は100%であるが、それ以外は100%に達していない。意外なことだが、千葉県は95%程度で全国平均より低く、印西市は85%程度でしかない。千葉県では、北東部で水道普及率がさらに低い市町村が多いようだ。

自分は、水道水が美味いか不味いか、あまりこだわる人ではないと思っっている。しかし、転居する際には、少しは気になるものだ。東京に初めて暮らし始めたときにアパートで飲んだ水道水は、あまり美味しいとは思わなかった。自分が育った田舎の水道水では、そんなことを感じたことがなかったからである。後でわかったことだが、実家の水道水は、その地区では透明度の高いことで有名な清流の水を取水していた浄水場から配水されていたのだ。その川は、夏には川泳ぎで人気があり、その一帯で、その川は「隅田川」と呼ばれていた。最近になって、現在も同じ場所に住んでいる同級生に確認したところ、自分たちは市内（福島県いわき市）でも一番美味しい水道水を飲んでいるということだった。

千葉県に移ったとき、職場が現在のJR幕張本郷駅の近くにあった。水は井戸水だったが、普通の水道水のように蛇口から出でて、まったく不味いとは思わなかった。井戸水特有のことだが、夏は冷たく、冬は暖かい飲料水をいただけだ。この水温の一定さは、利用するものとしては、大変ありがたものである。その頃、住居は船橋の団地にあったが、普通

の水道水でカルキ臭が強く、まったく美味しいとは思わなかった。水道水は利根川の水を利用していると聞いていて、何となく納得していた。そのときの水道水が一番不味かったと思う。

その後、船橋から柏に転居した。柏の水道水は、利根川水系江戸川の水と深井戸（深さ200メートル前後）から取水した水をブレンドしたもので、船橋より大分良かった。井戸水の取水箇所は柏市内に40カ所くらいあり、住んでいたマンションのすぐ近くにもあった。当時、井戸水のブレンド率は50%くらいだと聞いていたが、現在は20%に満たなくなっている。地下水のくみ上げが制限されていることと、井戸の老朽化が理由のようだ。

柏市内の増尾地区には、ニッカのウイスキー工場（余市、宮城峡の蒸留所で製造された原酒からブレンドしてウイスキーを製造している）があるが、井戸水の質が良く豊富なことで立地しているとのことだ。近くに「逆井」という地区があるが、地名は「井戸を逆さにするくらい、水が豊富に湧き

出る」という意味らしい。それにしても、井戸水の取水量減少は心配ではある。

千葉ニュータウンに転居した頃からは、浄水器を使用した水を飲むか、ペットボトルで購入した飲料水を飲むようにしているのです、水道水が美味いとか不味いとかはあまり気にならなくなっている。

水道水を不味くしているカルキ臭であるが、これは浄水場において塩素殺菌を行っているためだとは誰でも知っている。ただ、この塩素殺菌が健康上重要な役割をしているのだ。竹村公太郎氏は、著書「日本史の謎は地形で解ける」（文化・文明編）で、日本の平均寿命は世界トップクラスだが、その一因がこの塩素殺菌の普及によるものだと明確に示されている。水道は明治20年（1887年）横浜で給水開始され、その後他の都市でも次々と水道が開始されていった。塩素殺菌が開始されたのは、大正10年（1921年）後藤新平が東京市長のときである。これを契機に、現在まで、乳児死亡率は激減し、平均寿命は急伸した。著者の作成図によると、大正10年頃から平成8年頃までに、乳児死亡率は千

人当たり166人から4人に激減し、平均寿命は55歳から79.8歳まで伸びている。

水道で消毒用に使われている塩素は、強い酸化力を持ち、水のおおいを除去するとともに病原性微生物の殺菌などを行うことができる。とくに、一般細菌やインフルエンザウイルスは塩素に弱く、容易に消毒されるようだ。さらに、コロナウイルスに分類されるウイルスに対しても、塩素等による消毒効果は高いため、適切に塩素消毒されている水道水が原因となって新型コロナウイルスに感染することはないらしい。日本では、蛇口から出る水道水の中に一定以上の塩素が残留していることが義務づけられている。ちなみに、塩素消毒はピロリ菌に対しても有効で、高齢者ほどピロリ菌の保有者が多いのは、子供のころに、井戸水を飲んでいた人が多かったのが原因ともいわれている。

塩素殺菌の重要性を改めて知ることとなったが、これを考えると少しくらいのカルキ臭はがまんできるかもしれない。がまんできない人は、ペットボトルのミネラル水を利用するとか、カルキ臭を除くいろいろな方法を調べて実践すればいいと思う。

今回、水道水を取りあげたことで、いろいろと気づかされるが多かった。なかでも、井戸水など地下水の利用については、認識を新たにされた。自分が小さいときに訪れた両親の実家は、どちらも井戸水だった。庭に井戸があり、母親の方の実家はくみ上げる手動のポンプがあった。自分が幼少ころは、自宅の炊事場には水道がなかった。のどが渴いたときは、大きめの甕（かめ）から柄杓（ひしゃく）で汲んで水を飲んでいた。おぼろげな記憶なので、井戸水だったのかどうかはわからないが、共同の水汲み場があって、そこから運搬していたらしい。どちらにしても、全国平均の水道普及率が50%を超えるのは、やっと1960年代くらいになってからのことで、それ以前はまだ多くの人が井戸水を使っていたということになる。

現在でも、経費節減や災害時の水源確保などのため、スーパーや学校で地下水を使うところもある。普通の民家でも、ちよつとした土地さえあれば、費用的にも井戸を設けるのが容易になっている。比較的安価に地下水を導入できる技術が

普及しつつあるのだ。広告主体の地域紙にも低価格の井戸掘りサービスの広告をよく見かける。地下水の利用は、地盤沈下、塩水化、水質などの問題もあり、条件によっては規制などがあるが、今後需要は増えていきそうだ。

最近、テレビの番組でも水道事業の厳しさが取り上げられることがある。スーパーや学校などの大口客が地下水に切り替えるとなれば、千万単位での減収になるし、ペットボトルでの飲料水需要も多くなっている。一方で、老朽化した水道管の更新などで多額の経費がかかり、水道事業の経営も厳しさを増している。

東日本大震災のとき、実家のあるいわき市でも市内全域が断水となり、復旧までに約1か月程度はかかったようだ。原発事故のこともあったので、しばらく家を離れなければならぬ親戚も多くあった。水がなければ、炊事、洗濯はできず、風呂、トイレも利用できなくなり、多大な不便を被ったはずである。千葉ニュータウンの生活では、たまに排水施設の維持修繕のために断水になることはあるが、普段、何事もなく

ライフラインのひとつである水道を利用できることに、改めて感謝しなければならない。

### 北総開発鉄道の思い出

大分昔のことだが、北総線の軌道敷設工事の一部に関与したことがある。第一期工事（北初富駅～小室駅間）の建設中の頃で、北総鉄道株式会社は当時、「北総開発鉄道株式会社」という会社名であった。仕事の内容は、鉄道軌道のバラストの下の地盤をどのように改良するかであり、地盤の調査と改良方法の提示であった。打ち合わせなどのため、何度か北総の事務所には足を運んでいる。直接の担当者を含め、主に建設関係の従事者が多く、まだ大きな組織ではなかったことを記憶している。当時の会社の実情などもいろいろと説明いただいた。京成電鉄の子会社なので会社の上層部は元々京成電鉄の方であった。

会社名に「開発」がついているのは、鉄道事業に関連して、不動産ディベロッパー事業にも参入することを意図したも

のようだった。東急鉄道は田園都市線の鉄道事業を進めるにあたり、線路の延伸と沿線の開発、分譲を同期させて事業を成功させているが、そのような事業のイメージを持っていたようだ。当時、すでにいくつかの不動産を所有しているとのことだった。その後、会社名から「開発」をはずしているが、不動産ディベロッパー事業は断念したためだろうと理解している。千葉ニュータウンの当初計画人口の34万人は、多摩ニュータウンを意識していることはそのときに知った。しかし、そのときでも、すでに計画人口の達成は無理であることは聞かされていた。

当時、自分は所属していた会社の千葉市幕張の現場事務所において、国鉄総武線の線増工事（複々線化）に伴う路盤改良に関する調査、検証の受託業務などを主な仕事としていた。土路盤上の鉄道軌道は、通常、地盤となる土を敷きならして、バラストを入れ、その上にコンクリート枕木を置き、レールを通して敷設していた。しかし、地盤となる土が軟弱な場合、軌道としての支持が不足し、最悪の場合、排水できない水がポンピング現象による噴泥などを引き起こし、数多くの不良

箇所が発生していた。線路保守担当者は、軌道を常に監視し、悪い箇所にはバラストの補充を行うなど、多大な保守作業が必要な状況であった。このため、総武線においては、当時、国鉄の東京第一工務局（本局は新宿駅南口近くで、現在のJR東日本の本社があった場所にあった）が、線増工事に伴い、改良方法を検討し、逐次、路盤の改良を行なっていた。実際に採用した路盤の層構成は、上からアスファルトコンクリート5cm、MSLスラグ15cm（高炉粒調スラグに水砕スラグ、硬化剤を付加した特別に調製した材料）、地盤安定処理30cm〜50cm（石灰またはセメントを混合）であった。簡単に言えば、バラストの下を道路舗装するようなものであった。自分は、この改良路盤を含む数種類の路盤を実際の線路の数百mの区間に構築し、列車通行時の路盤内の計器による計測や挙動の観測などを行っていた。実際の列車が走行する近くでの作業なので、当然ながら、資格を持った安全管理者立ち合いのもとでの調査であった。

こういった新しいタイプの路盤を鉄道施設的には「強化路盤」と呼んでいる。北総開発鉄道は、第一期工事で東京第一

工務局の工法を踏襲し、この強化路盤を全面的に採用した。層構成も総武線のものと同じであった。

初めて現地を案内されたときは、まだ現在の国道464号ができていないときでアクセスは非常に悪かった。現場は、現在の白井駅近辺で、地山の掘削が終了したが、湧き水が十分には抜けていない状況であった。（北総線の高架、トンネル以外の土地盤箇所は立体交差とするために掘割構造になっているが、地下水位を超えて地山を掘削すると、大量の湧き水が発生し、池のようになる。地山を掘削すると、掘削した土の部分の毛細管現象の作用がなくなり、地下水位は次第に下がるが、それまで、地下水を抜き続ける必要がある。）

地盤の安定処理方法を検討するために、現地で地盤となっている土の採取（サンプリング）を行った。安定処理の添加材の種類と配合率、処理厚を決めるための調査を行うためだ。安定処理の目的は、地盤の支持力がアップし、その上に施工する軌道全体が安定するので、必須と考えていたものだった。土を採取して面白いと思ったのは、採取場所によって、土質が変わることだった。白井から小室方面に向かって、それ



ほど長い区間ではないが、砂、関東ローム、粘土の3種類の土が採取できた。関東ロームは総武線でも普通に採取できるもので、いわゆる「赤土」とよばれるものだ。そのときはすでに、掘割として深く掘削した後の地面であるから、場所によっては相当な深さまで関東ロームが堆積していることが印象に残っている。関東ロームは、富士山の火山灰の堆積土としてよく知られているものだ。含水比が120%くらいで、シルト質の粘土の分類に入る。(土は、土粒子と水で構成され、含水比が120%ということは、半分以上が水ということである。土は、土粒子の大きさにより、粘土は細く、シルト質はやや細かく、砂は粗いというように分類される) 関東ローム自体は、工学的にそれほど悪い土ではないのだが、水分を少しでも余計に含んだり、ほぐしたりすると軟弱になる性質をもっている。自分にとっては、馴染み深い土であった。

北総線の第二期工事(京成高砂〜新鎌ヶ谷間)は日本鉄道建設公団(当時)が建設を担当している。こちらは、橋梁、トンネル、高架区間だ。建設費用は最終的に北総開発鉄道に振り替わっているのであろう。

小室から千葉ニュータウン中央方面へは、住宅・都市整備公団(当時)が建設し、北総開発鉄道はこれを借り受け、「北総・公団線」として運営していたのは周知のとおりである。2004年には会社名を「北総鉄道株式会社」に変更するとともに、「北総線」と改称している。

住宅・都市整備公団の区間においても、強化路盤は採用されている。しかし、層構成材料は異なっている。詳細はわからないが、道路舗装で一般に使用されているHMS(水硬性粒調スラグ)が層厚20〜30cmくらい使用されていると思う。第一期工事のものとは少し異なっており、アスファルトコンクリートの層がない構成だ。国鉄の鉄道技術研究所土質研究室(当時)が発表していた基準を採用している。組織が違い、建設担当者が違えば、目的は同じでも内容が異なるのはよくあることだろう。しかし、層構成設定の掘り所が同じ国鉄の違う部門だったので、ちょっとした違和感を覚えてはいた。

実は、その鉄道技術研究所土質研究室からも路盤の調査業務を受託している。研究所の屋内のピット内に4種類の路盤

の実物大軌道を構築し、加振機で疑似の列車荷重を加えたときの挙動を変位計や埋設した土圧計などで計測するものであった。鉄道技術研究所の地道な研究開発の一端が垣間見えて、いい経験になった。ただ、自宅のあった船橋から国立にある鉄道技術研究所まで通うのは、限られた期間だったとはいえ、大変だったのを覚えている。

北総線は2022年10月に値下げすることに決まった。通学定期を除いて値下げ幅は不十分であろうが、値下げ運動をしている関係者も一般利用者にとっても、ひとまず喜ばしいことである。

鉄道が低運賃であれば、ニュータウンの開発は早まるし、発展のスピードは上がる。不動産の価値も少しは上がるかもしれない。これまで値下げできなかったのは、北総鉄道にもいろいろな事情があったのであろう。ただ、私企業が運営しているとはいえ、公共の交通機関なのであるから、鉄道会社により距離当たりの運賃が極端に違うのは、国の認可制度がうまく機能していないとしか思えない。公共事業を私企業にまかせるのはいいのだが、適切に運営できないのであれば、

極端な意見だが、企業を変えるくらいのことはあってもいいように思う。国、自治体の建設や設備などの発注に関しては、どこも入札制度が整備され、汚職や談合問題が厳しく取り上げられている状況の一方で、鉄道会社のように免許さえあれば、事実上、独占的に経営できるのは、同じ公共事業なのに扱い方がチグハグな感じがする。

北総線の強化路盤採用は、時代の要請だったが、それによって増えた建設コストは、多少なりとも運賃に反映されているはずだ。しかし、軌道が安定することで、安全性が増すとともに線路保守コストが低減されていることを考えれば、いい選択だったと思う。

スカイライナーが疾走しているのを見かけると、今でもその頃の時代を懐かしく思うことがある。

## 少年時代（一）

井上陽水の「少年時代」という曲がある。曲の流れの中で季節が変化し、郷愁を誘う曲だ。自分が参加している音楽サークルでも何度か取り上げられている人気のある曲だ。少し地味な曲だと思っていたが、歌詞表示サイトの一覽で、「少年時代」は数ある陽水の曲のなかでも1位か2位になっていた。驚いた。誰にも少年時代（少女時代）はそれぞれあるが、いい機会なので自分も少年時代のことを振り返ってみよう。少年時代といえば、中学校くらいまでであろう。多くのことは忘れていくが、何か記憶に残るものを記述してみようと思う。

生まれ育った場所は、福島県いわき市内郷宮町という地区で、阿武隈山地の山あいに入った炭鉱町であった。常磐炭田のなかでは、ひとつの炭坑（ヤマ）としては最大クラスの炭坑であったらしい。両親はそこで、主に炭坑従事者を相手に鮮魚店を営んでいた。生まれたのは、終戦後何年か経って

いるので、物心がついた頃には戦後復興がある程度進んでいた頃だと思ふ。

江戸期は、平藩から分藩した湯長谷藩の所領の「宮村」であった。山側から平地に向かつて「宮川」という川が流れていた。二級河川「夏井川」の支流の支流だ。山を隔てて、隣には白水地区があり、同様に炭鉱町であった。国宝「白水阿弥陀堂」の浄土式庭園や常磐炭田の石炭の最初の発見地としても有名なところだ。映画「超高速！参勤交代」は、八代將軍吉宗の治世のとき幕府が「湯長谷藩白水村の金山を手に入れよう」というくだりから始まっている。映画の物語なのでどうでもいいことだが、このあたりには石炭はあっても、金山はなく、全くのいいがかりだ。その石炭も幕末になってから発見されたものだ。

「宮川」の両側にあった田んぼの多くは炭鉱事業のため宅地化されていた。炭坑従事者の多くの家族は、いわゆる「長屋」と呼ばれる集合住宅に住んでいた。炭坑従事者以外はそれ以外の場所に居住し、「社外」の人（炭鉱会社以外の人）と呼ばれていた。その集合住宅には、共同浴場の棟があり、世

話所（炭鉱会社が運営した今の管理事務所のようなもので、生活全般の世話をしていたらしい）もあった。共同浴場は、社外の人を含めてすべて無料で利用できた。自分も子供の頃はいつも利用させてもらっていた。

実家の近くには昔からの農家もあり、彼らは主に川から一番遠く裏山を背にした場所で、旧来より地主農家として居住していた。炭鉱ができたのがいつ頃かはわからないが、当時は採炭のためのニュータウンであったことは確かである。実家は2階建ての店舗兼住宅で、ちよつとした商店街の一角にあった。商店街の通りの裏手にもひしめき合うように民家があり、道は狭く雑然とした街であった。今のニュータウンなどとは比べようもないも居住地だ。

商店街には、日常の買い物には困らないくらいの店舗はあった。パン、米、駄菓子、写真、こんにゃく、鮮魚、履物、洋品、野菜、肉、文房具、薬、和菓子、自転車、アイス、ちよつと離れて、貸本屋や炭鉱会社直営の売店もあった。通りの近くには、常設ではないが芝居小屋が建ち、上演されることもあった。残念だったのは、書店や玩具屋などがなかった

ことだ。自宅から常磐線の駅のある方向へ10〜15分歩いたところに石炭集積場があり、そこには「金坂銀座」というもう少し大きな商店街があった。そこには、自宅のある商店街の店舗の種類に加えて、書店をはじめ、スポーツ用品も売っているおもちゃ屋、美容院、パチンコ店、呉服屋、映画館、歯科医院、眼科医院などがあつた。七夕まつりのときのそれぞれの店舗の飾り付けは盛大で、人も多かつた。ただ、七夕まつりの盛大さは、平（現、いわき駅）の街の方が上であつたし、仙台の方がさらに上だということも聞いて知つてはいたが、小さな炭鉱町のひとつの商店街としては、負けてはいなかつたと思つていた。ちなみに、毎年、駅前（常磐線内郷駅）の盆踊りには、日本一といわれる珍しい回転する櫓が今でも使用されているが、炭鉱が繁栄した頃の名残のひとつだ。

地形的には、阿武隈山地の一つの谷なので川の左右は山であり、山地の裾の部分、平地への出口あたりになつて見える。奥には、海拔600〜700m級の山々が連なつて見える。「宮川」は、採炭するときの土砂のためか、いつも黄色味がかつていて、汚れている印象しか受けなかつた。大きな川で

はないが、これまで増水時に何度か氾濫している。自分が小学校就学前には床上浸水を経験している。家の前の道路が川のようになったことは、幼少ではあったが印象が強く、記憶に残っている。

常磐線からは石炭を運搬するための専用鉄道が設けられていた。当然ながら今であれば人気のあるSL、蒸気機関車が石炭を運んでいた。並行して、資材運搬用か従事者を運ぶ旅客車かはわからないが、やや小型の軌道も併設されていた。こちらの方は、電気軌道であつたらしい。いつかスパリゾートハウイアンズに行つたとき、歴史の資料室のようなどころがあつた。そこで、常磐線から山あいごとに山に向かつて、いくつもの石炭専用鉄道が設けられている地図を発見でき、多くの採炭場があつたことを改めて確認できた。

炭鉱の坑内では、炭鉱夫が一番方、二番方、三番方のシフトをとり、終日採炭が続けられていた。落盤事故もよくあつた。小学校の授業で先生から、「昔、ある炭鉱で火災事故が発生したため、火災の拡大を止めるために坑道の入口を閉めてしまい、入口目指して逃げてきた多くの炭鉱夫が、入口近

くで命を落とした」という痛ましい話を聞いたことがあつた。最近になってから、それが自分の住んでいた近くの炭鉱だと知つた時には、少なからず驚いた。1927年（昭和2年）常磐炭鉱（株）内郷炭鉱町田坑、坑内火災137人死亡との記録を見つけることができた。どこの炭鉱であつても、石炭の採掘は坑内での作業なので、炭鉱夫の仕事の過酷さは、採炭の現場にいたこともない子供でも理解できていた。近くに地域の中核病院として福島労災病院があるが、この病院は昭和30年に常磐炭坑とその関連産業における労働災害の発生に対処するために設置されていたのだ。

ちなみに、いわき市内には、炭鉱跡の空洞が多く残っている。常磐自動車道は、茨城県から福島県いわき市に入るとコンクリート舗装になる。コンクリート舗装は表面が白いので、明色舗装としてトンネル区間などに適用されることの多い舗装である。いわき市内の常磐自動車道ではトンネル区間でもないのにコンクリート舗装が採用された。炭鉱跡の空洞に対応するためだと聞いている。アスファルト舗装だと熱に弱く、高温になつたときの陥没の恐れがあるからだ。

## 少年時代（二）

子供の頃の遊びといえば、ビー玉、メンコ、ペーゴマなどだったが、同じ世代であれば、他の地域でも似たようなものだったろう。ペーゴマは特に好きで、高校生になっても学校の帰りに、恥ずかしくもなく、子供の仲間入りをしてやっていたことを思い出す。また、とくに記憶に残るのは、裏山に上ってやるチャンバラだ。雑木（スッポンの木と呼んでいた）を刀の長さに切り取って、柄（つか）の部分の皮は残して刃の部分だけ皮をはぎ取り、即製の刀をつくったものだ。裏山といっても、それぞれの農家の所有物なので、ほんとうは勝手に入ってはいけないのだが、子供たちが裏山に登っても何も言わない寛容な農家もあったのだ。家から裏山の入口までは50mもなかった。入口のところは崖になっていて、入口付近に防空壕が掘られていた。入口から斜路があり、20〜30m登ると、1本の柿の木が植えられていて、その先が少し斜度のある平坦なやや広めな畑のような場所に出た。そこがチャンバラなどの主な遊び場だった。その遊び場より先は

背の高い木々が生繁っていて、それ以上行けば帰れなくなるような山林だった。阿武隈山地への入口のように感じていた。

川の反対側もやはり山なのだが、炭鉱のズリ山だった。物心ついたときからズリ山だったので、元の姿はわからない。別の炭鉱にはきれいな「へ」の字型の三角錐の形をしたズリ山もあるが、ここは単に草木の少ないボタ山という風情の山であった。閉山後、用済みのズリ山は整地して近くの高等学校の野球練習場として使われたりしていた。今はさらに整地して公共住宅の敷地になっている。当時、その高等学校の練習がないときには、野球などをして遊ぶいい場所であった。全体に草木が少ないので、景色は抜群によかった。ここからは実家付近も眼下によく見えた。周囲は山ばかりだと改めて気づかされる場所であった。

人数の多い年代だったので、小学に入学したときは、1クラス50人くらいで5クラスあった。クラス名は「いろはにほ」で付けられていて、1年生のときは、「ほ」組だった。江戸の火消しと同じだ。さすがに成績のつけ方は、「甲乙丙

丁」ではなかったが、田舎の学校とはいえ、今考えても古さを感じる。ただ、自慢にもならないような自慢話ではある。小学生のときの思い出で一番記憶に残るのは、家が火事で全焼したときのことだ。その年は、近くで元旦から大火事があった年だった。小学1年の終わりの3月から4月にかけて、連続的に3回の大火事があった。1回目は小学校が焼け、2回目はその隣の地区、3回目はまたその隣の地区と焼けて、実家は3回目のときに焼けた。小学校は防火壁で延焼を免れた一部の校舎を除き全焼、2回目、3回目でもそれぞれの地区の大半の家が焼失した。火事があるのは、いつも夜だった。連続的に火事が続いていたので、家が焼けた日も、いつでも避難できるように枕元に着替えとランドセルを用意していた。兄弟5人いたが、家財道具の搬出などには役に立たない小学4年の姉以下3人の兄弟は、手はずどおり風上にある親戚の家を目指して逃げていった。逃げる途中、近くに見えた赤々と燃えさかる炎と火の粉はいまでも目に残っている。3回とも同じ放火犯によるものだったらしい。放火犯は、放火した後、「長屋」の共同浴場に一人で悠々と入っていたという逸話が残っている。

入学した中学校は、もともと常磐炭鉱が企業で保有していた学校で、職員養成のための学校だったようだ。自分が入する頃は市に移管されていて普通の市立中学校だったが、やはり炭鉱の名残が残った学校だった。校章は常磐炭鉱の会社のマークそのもので、いまでも変わっていないようだ。校庭は広く、都市対抗の常磐炭鉱のチームの練習場としても使用されていた。バックネットの大きさは当時東洋一だといわれていた。当時の田舎の中学校としては珍しい50mの競泳プールもあった。

ちょうど中学3年のときは前の東京オリンピックの年であった。テレビとか新聞で見ているだけなのだが、クラス全体がその話題で盛り上がった。修学旅行では、観光バスが移動中に完成直後の首都高速の一部を走行した。バスガイドさんが首都高速のことをとくに強調されていたので、記憶に残っている。しかし、この首都高速が高度経済成長の象徴になっっていくことは、そのときも、その後も、改めて認識するようなことはなかった。

小学校の高学年の頃から、すでに常磐炭田の石炭産業の斜陽化は進んでいたと思う。中学校に入学するとき、同じ小学校の同級生は何もなければ、その上の同じ地域の中学校へ進級するはずなのだ。しかし、同じ中学校へ進級しない同級生は少なからずいた。理由の大半は、親がそれまでの職を失い、新天地へ移り住んでいったためだろうと思われる。小学校卒業を機に新たに転居した地域の中学校へ入学したのだろう。中学卒業後は、さらに地元からいなくなる者が多かった。高進学率も低く、集団就職で上京する者も多数いた。街全体で見れば貧しい状況にあったと思う。石炭から石油などへのエネルギーの転換時期だったのだ。その頃の自分はそんな状況を全く認識すらできていなかった。

幸いなことに、実家の鮮魚店は駅前に来たショッピングセンターに出店することができ、家業を継続できた。しかし、残念なことに、自宅のあった商店街も、「金坂銀座」も、時代の波とともに廃れてしまった。今は往時の面影は全くない。

中学校の同期生に、中学校卒業後に常磐ハワイアンセンター（現在のスパリゾートハワイアンズ）のフラガールなっている者が何人かいると聞いていた。中学卒業後何十年も経つてのことだが、中学校の同期会に出席したとき、フラガールの一期生が同じクラスにいたことを初めて知った。本人が往時のパンフレットを見せてくれたのだ。映画「フラガール」の主人公のモデルになったダンサーたちと肩を並べて活躍していたのだ。まだダンスの先生で頑張っていると聞き、拍手を送ってあげたい気持ちでいっぱいだった。自作曲「愛を届けて」の制作は、そのときの気持ちが動機づけになった。

実家の近くには、炭鉱遺構と呼ばれる選炭工場跡などの構築物が、まだいくつか残されている。しかし、現在では地元の人にも気に留めることもなく、街の様子からここが炭鉱の町だったという名残もなくなっている。いくつかあったズリ山も、整地して新たに土地利用されていたり、草木が生い茂っていたりして、そこがズリ山だったとわかるような景観はなくなっていない。しかし、卒業した小学校、中学校の校歌はまだそのままのようだ。それらの歌詞の一部には炭鉱の町であることの内容が含まれているから、物理的な遺構ではないが、



精神的な炭鉱遺産としてのその証しはまだ残されているといえる。今の生徒たちが、何を感じてこれらの校歌を歌っているのだろうか。

理化学研究所革新知能統合研究センターのチームリーダーに大武美保子先生がいる。知能ロボティクス、人間情報学が専門だ。以前より、認知症対策として、会話による認知行動支援技術の開発に取り組み、「共想法」という手法を開発している。また、NPO法人ほのぼの研究所を主宰し、実践研究を行っている。「共想法」は、写真を見ながら「話す」「見る」「聴く」「考える」を行う会話支援の方法だ。6人程度の参加者が、出題されるテーマに沿って写真を持ち寄り、それぞれの写真が順にスクリーンに映し出される。映し出された写真の持ち主が話し手になって、時間内に話し、その後、周りの参加者から質問や感想を言ってもらって、自分の体験をより深く考える。低下しやすい認知機能を総合的に使い、長持ちする脳の使い方を、一連の活動の中で実践する。実施手順の最後に効果測定が含まれているのがこの手法の特長だ。

仕事の話で恐縮だが、十数年前、先生が、東京大学人工物工学研究センターの准教授のときから、この「共想法」の実施上のソフトウェア開発の協力をさせていた。自分が直接開発にタッチしているわけではないが、当初、この「共想法」のことについては、先生から随分と啓蒙を受けた。確かに、複数の参加者が写真を使ってコミュニケーションするということは、認知症対策の核心的要素がすべて含まれていると思う。

過去のことを回想することは、認知症対策には効果的だといわれている。今回の「少年時代の」の回想も自分の認知症予防に少なからず役に立っているのではないかと思っている。ほんとうは、写真があつて、パートナーとでも、グループのなかでも会話のやり取りができれば最高なのかもしれない。このコロナ渦で日常が自粛ムードになってしまっているが、この沈滞ムードは時間が解決してくれるはずだ。会話の機会も少しは増えてくるだろう。「共想法」を知った頃は、まだ参加者として想定される年齢ではないかと思っていたが、今はその想定年齢をとうに過ぎてしまった。今後とも、このよう

な発想を活用しながら自分自身の認知症対策も考えていかなければと思う。

## 里山

柏市大青田地区の山林を拠点に活動している「ちば里山トラスト」というNPO法人がある。ゴルフ仲間の一人が、その法人に参加し、定期的に活動しているので、いつも気になっっていた。柏市などから依頼を受けて里山の整備や保全を行っているようだ。活動範囲は、拠点の大青田地区やあけぼの山農業公園などである。2004年くらいから実績があり、内閣総理大臣表彰などいくつかの表彰履歴もあるようだ。NPO法人の目的は、「自然豊かな里山への理解を深め、その保全、整備および活用に係わる活動および事業を積極的に行うこと」と記載されている。活動している本人からは、チェインソーの資格の話とかしか聞いていないので、里山のことや実際の活動の実態などについて、よくわかっているわけではない。

柏市内は、すでに市街地が多く、里山となるような緑地帯は少なくなっている。それでも合併前の旧沼南町は、まだ里山と呼べるようなところが多い。行政としては、市内の多くが市街地化されているので、里山などのような緑地は、重点的に保全しようと考えているのではないだろうか。

印西市には、里山研究で有名なケビン・ショートさんという方がおられる。少し前のことだが、北総花の丘公園のセミナールームで、彼の講義を聞かせてもらったことがある。講義のあと、公園内を歩き、里山の現地にみためて、植物などの説明を受けた。興味があったのは、「里山とはどのようなものか」ということであった。講義の中でも、説明していたし、そのときも納得していたと思うが、正確に覚えていない。ネットから引用すると、「人々が自然に働きをかけて創り出す環境」ということらしい。講義のなかでも、人が自然の中に入り込んでいつも手入れをしているのが里山だというようなことを強調されていたことは覚えている。

ケビン・ショートさんは、ナチュラリストといわれているとおり、里山のなかの自然観察、生き物や植物の生態や、加

えてそこに暮らしている人々の文化や信仰などが研究対象になっているようだ。千葉ニュータウンの市街地の周辺には里山として豊かな自然が残っていることが、研究活動の格好の場所だったに違いない。

ちなみに、環境省の自然環境・生物多様性の頁に、里地里山について、次のように記載されている。

「里地里山とは、原生的な自然と都市との中間に位置し、集落とそれを取り巻く二次林、それらと混在する農地、ため池、草原などで構成される地域です。農林業などに伴うさまざまな人間の働きかけを通じて環境が形成・維持されてきました。里地里山は、特有の生物の生息・生育環境として、また、食料や木材など自然資源の供給、良好な景観、文化の伝承の観点からも重要な地域です。」

長い文章なので、理解するのがなかなか難しい。

千葉ニュータウンに住んでいる我々は、豊かな自然が残るこの地を選んで住んでいることは幸運だったし、感謝しなければいけない。ここでは、ついでに里山の存在というものを、

昔からの日常生活ベースで、もう少し別な視点から考えてみたい。

人々が生きていくためには、衣食住をはじめ文化的な道具など様々なものを必要とする。それらのなかで、基本的に必要な要素は、食料、水、住居、煮炊きや暖をとるための燃料などであると考えられる。それは今も昔も同じであり、千葉ニュータウン周辺の集落に住んでいた人々も同様だ。

ニュータウン周辺の市街地以外地区では、土地利用という面で大きく分けると谷津田、里山（以下、里地里山全体を里山と呼ぶことにする）とがある。居住地は主に里山の一角に設けられ、住む家を建てることになる。谷津田からは主食の米と水が取得できる。一方で里山は、野菜、果樹などの畑であったり、雑木林に自生する木の実が採取できたり、多様な利用をされてきた。なかでも最も重要なのは、燃料や建材として利用する木材資源を採取する場所であったことである。

現在のように、電気、ガスがない時代は、木材によりエネルギー資源の確保は必須だったであろう。桃太郎の話のとおり、「おばあさんは川へ洗濯に、おじいさんは山へ柴刈りに」が大切な日常の生活だった。昔の小学校によくあった二宮金次郎の銅像が背負っているのは、薪（まき）か柴（しば）か

論があるようであるが、どちらにしても、それらが日常の大きな仕事になっていったということだ。自分が小さい頃はまだ、農家を中心に薪とかが積み上げられた様子が見かけられたが、今では時代劇ドラマで見られるくらいだろうか。

例えば、千葉ニュータウン中央駅周辺でも、駅の北側の一帯は、江戸期、幕府直轄の牧であった。野馬が生息しているということだけで、それらの全体が里山といえるような場所だった。周囲の村々は野付村として、牧内の整備や管理を義務付けられていたが、一方で、牧内の木材資源などを活用する権利もあった。したがって、それぞれの村が管理する領域、いわゆる縄張りはきちんと決められ、里山としての資源は有効に活用されていたと思う。

里山は、いつの時代も活用の対象になりうる土地だった。それには、今でいう開発行為が伴うのが普通だ。何か農産物を作ろうとすれば、畑を開墾するし、炭づくりを始めようとするれば、整地して炭小屋を建てなければいけない。材木を生産しようとするれば、植林のための整備を行う必要がある。新たに居住地を用意するのも同じだ。今住んでいるニュータウンも最終的に開発行為によって、成立したものだ。

居住地の開発を除けば、これらの行為で生み出された産物に余剰があれば、それは他の地域に売り渡すことができ、ひとつの産業となる。しかし、里山で、それをやりすぎると、自然破壊や資源枯渇になるのは、今も変わらない。

北総地域でも、古くからの鍛冶を含む製鉄工場遺跡が数多く確認されている。ニュータウンの近くにも多田羅田、金山（柏市金山）のように製鉄工場があったとされる地名が残っている地区がある。鉄は、いつの時代も武器や農機具などを製造するための重要な産業だ。製鉄は昔から先進技術であったが、多量の木材資源を消費した。背景には里山が必ず存在していたはずだ。同じ場所で長い期間製鉄を続けられ、よほど計画的にやらないと、周囲の里山の木材資源は枯渇する。消費過剰で、里山がはげ山になってしまえば、製造場所を移していくことなども容易に想像できる。

里山は、いつの時代もエネルギー資源の供給場所として位置づけられてきた。しかし、現在では、化石燃料などの新しいエネルギー源の出現により、里山で木材資源によるエネルギー供給の役割はすでに終わっている。ただ、地球温暖化や

エネルギー問題と関連して、環境保護の対象としての里山が、これまで以上にクローズアップされていくだろう。最近では、里山が太陽光発電に利用されることも多くなり、新たな次元でのエネルギー資源の供給場所となっている。しかし、木の伐採などの開発行為が伴い、単純に好ましい状況だとは思われない。改めて、里山の役割について議論すべき時代になっていると思う。

本文章を書き表すことは、冒頭のNPO法人の活動意義を考えることが大きなきっかけとなった。NPO法人の会員の皆さんは寄る年波に負けず、活動を継続している。改めて敬意を表し、エールを送りたい。里山を身近に感じている我々としては、これからも里山の動向に注視していきたいものだ。

周囲に豊富な里山があるといっても、それぞれ所有している人がいるので、一般の人が直接その中に立ち入ることはできない。その意味では、北総花の丘公園や柏市のあけぼの山農業公園など自然主体の公園は、直接自然と接することのできる貴重な場所になっている。



印西市和泉地区の里山

## あとがき

本著作は、ミヨ同人誌『文芸 草の丘』（印旛文学の会）の第18号（2020年6月）から第22号（2022年6月）まで、5回わたり投稿した随筆「千葉ニュータウンでの時間感覚」をまとめたものです。千葉ニュータウンに転居してから2022年6月の時点で、すでに28年になります。転居後しばらくの間は、買い物などで大変不便な思いをしていたのですが、今ではとても便利な街になっています。本文は、このニュータウンで生活しているなかで思いついたものを自由な形式で記述させてもらいました。全体的に内容が若干冗長なため、読み手には大変申し訳なく思いますが、少しでも共有していただけるものがあれば幸いです。

文章を書くことについては全くの素人ですので、本文を投稿するにあたってはいつも印旛文学の会の主宰者である樋口宗司氏を始め、会員の皆様には大変お世話になっております。改めて感謝を申し上げます。

2022年6月 著者

著者略歴

安達真魚（あだち・まお／本名 坂本精徳）

1949年福島県生まれ 千葉県印西市在住

早稲田大学理工学部卒 建設会社を経てソフトウェア開発会社を創業

『kiyo』の別名で楽曲制作を行っている