

川と街道から地域を考える 埼玉葛地区5市1町（1）

杉田 孝夫

1. はじめに

筆者は、2011年から昨年2023年まで、南三陸を定点観測地として、東日本大震災後の復旧復興過程を観察してきたが、その作業をするなかで得た知見や課題をもとに、自分が現に住んでいる地域をもっと知りたいという思いが強くなってきた¹。南三陸調査をするなかで気づいたことは、少子高齢化の問題は地方だけの問題ではなく、大都市の只中でも近郊のベッドタウンでも進行している問題だということである。

もう一つ、興味深いと思ったことは、周囲の山や川、入江や岬などの地形と、古くからの街道がその地域の性格を強く規定し、周辺諸地域との関係の取り方を規定しているという事実である。震災の際の迅速な近隣からの支援のルートは、生活のなかに無意識のうちに記憶され伝承されてきたネットワークであった。こうした隠れた生活ネットワークは、大都市周辺においても、現代化のなかで見えにくくなっているかもしれないが、きっと残っているに違いない。

南三陸での12年におよぶ観察にも一区切りがついたので、今度はこうした視点を核にして、埼玉葛地区の過去・現在・未来を考えてみたいと思う。筆者にとってまちがいなく終の棲家になる埼玉葛地区だが、それだからこそ、この地域の歴史的特性をもっと知りたいということが第一の個人的な動機である。加えて、この地域に住み、暮らす者として、生活実感に基づく発見や問題提起をすることができればと思い、この新しい試みにとりかかるとした。

自治体の区割りの範囲で見えることもあれば、見えなくなることもある。この地域全体を様々な尺度

や比較の枠組みを設定してとらえるとどうなるか。個々の自治体の内部の諸特徴が、地域的な大きな傾向や条件とどのように関連しているか。こうした視点からこの地域を見直すことで、この地域の現代化のなかで埋もれてしまった気づかれざるセールスポイントも、あるいはまた克服すべき課題も見えてくるのではないだろうか。

本稿は、この地域で半世紀近く生活してきた筆者の、記憶のなかに生活実感とともに堆積してきた問題意識を掘り起こしながら、過去と現在を往還しつつ、未来の展望を探る地域おこしの作業である。

2. 通称 埼玉葛「5市1町」

獨協大学が位置する埼玉東南部地域は、南から八潮市・草加市・越谷市・三郷市・吉川市・松伏町があり通称埼玉葛地区「5市1町」と呼ばれている。その先に春日部市・杉戸町が続いている。松伏町と杉戸町は、現在二町で北葛飾郡を構成しているが、春日部が市制を施行したことによって、両町が南北に分断されたような格好になっている。これらの自治体が、どのような地理的あるいは自然的な条件のもとにあるのか、そこでの社会経済的、政治的な活動が歴史的にどのようなネットワークを形成してきたのか、そうした論点を政治学的に考察することが本研究の課題である。それによって自然的、地理的条件を踏まえた地域特性を読み取ることが可能になるのではないと思われるし、そうした地域特性に基づいたより適切な地域防災や安全安心な地域生活のための広域公共インフラ整備の構想が可能になると思われるからである。

なぜ広域的に考えなければならないかといえば、

¹ 杉田孝夫「南三陸ノート」(1)～(11完) 獨協大学地域総合研究所編『地域総合研究』第6号(2013)～第16号(2023)所収。

この地域一帯がいくつもの大河の流れによって形成された低地という地理的条件に共通に規定されているので、個別に対策を立てても限度があり、広域的に対策を立てることによって、初めて効果を期待できる性質のものだからである。

埼玉東南部の八潮・草加・三郷・吉川・越谷・松伏の「5市1町」は、一般廃棄物（可燃ゴミとし尿）処理の共同事業を行う東埼玉資源環境組合を組織している。越谷市増林に1995年に完成した第一工場ごみ処理施設があり、越谷、三郷、吉川、松伏の3市1町から出る燃えるゴミを処理している。管内の人口増加と増え続けるゴミに対応するため草加市柿木に第二工場ごみ処理施設が2016年にできた。こちらは草加、八潮から出る燃えるゴミを処理している。2018年には八潮市八条に第二工場汚泥再生処理センターでき、さらに越谷市増林に、剪定枝、刈り草を利用して堆肥を生産する堆肥化施設がある。

隣接する「5市1町」だから、こうした連携事業がもっといろいろあってもおかしくはないのだが、この共同事業以外にどんな事業があるのだろうか。医療・救急体制や消防体制などの連携はどの程度進んでいるのだろうか。

ちなみに、この事業のルーツは、1965（昭和40）年に結成された埼玉県東部清掃組合にまで遡る。その後、その他の広域行政課題について連携を図るべく、1991（平成3）年に埼玉東南部都市連絡調整会議が設立された。

平成の町村合併が進められていた2000年代に、いっとき、この5市1町の町村合併による100万都市構想なるものを耳にしたことがある。その後この構想がどうなったのか寡聞にして久しいが、その後の人口増加の推移を基礎にすれば、必ずしも夢物語的な思いつきとばかりは言えない。2024年1月1日現在で5市1町の総人口は、93万人に達している。

ただそれを実現するだけの行政的中心となる中核都市（人口規模からすれば越谷市だろうか）が必ずしも周囲に期待されるほどには育っていないことと、それを裏付けるように、各自治体を有機的に結合するネットワークの不在ということが、話を前に進め

にくくしている理由のように思われる。要するに夢や希望を与えるような具体的なイメージが湧かないということなのかもしれない。もしもこの点が克服され、かつ合併することによるメリットが可視化できるようになれば、事態は変わるかもしれない。

こうした展望を可能にする条件を考える上でも、あるいはまた別の可能性を展望するためにも、この地域の特徴的な地理的・歴史的な形成過程を理解することは重要である。

3. 選挙区と登記管轄区

この地域の現在の埼玉県衆議院小選挙区では、14区（草加・八潮・三郷）、3区（越谷）、16区（吉川・松伏・春日部・岩槻）、13区（久喜・幸手・杉戸・宮代・白岡・蓮田・伊奈）、12区（加須・羽生・行田・熊谷）となっている。人口と地域的まとまりを考慮した区割りである。

1925年5月5日の公布時点では、埼玉3区は定員3人で所属市郡区は、北埼玉郡、南埼玉郡、北葛飾郡であり、1945年4月1日の改正時点でも変化なしであった。戦後第1回の選挙は1946年に大選挙区制で行われ、全県1区定員13名であった。新憲法準備の1947年には旧3区に戻る復活中選挙区制であった。1950年の公職選挙法のもとでも中選挙区制であり、その所属市郡区は、行田市、北埼玉郡、南埼玉郡、北葛飾郡であった。1993年7月18日の中選挙区制最終回においても、これらの市郡区の範囲のままだった。ただしこの間に市制を施行した岩槻、春日部、加須、越谷、久喜、八潮、三郷、幸手の名が加わってはいるが、埼玉4区のエリア自体は戦前の埼玉3区のエリアそのものであった。戦前の埼玉3区は、利根川と荒川に挟まれた地域であり、その間を中川が通り、その流域が上から順に北埼玉郡、南埼玉郡、北葛飾郡となる。戦前は一つの選挙区が川上から川下につながっていたのである。選挙運動は「川上から川下へ」という表現は、こうした選挙区の地形的な構造に基づいていることがよくわかる。

登記管轄区域も示唆的である。埼玉地方法務局草加出張所の管轄区域は草加市、八潮市、三郷市であ

り、越谷支局の管轄区域は越谷市、吉川市、北葛飾郡の内/松伏町である。

因みに春日部出張所の管轄区域は春日部市、南埼玉郡の内/宮代町、北葛飾郡の内/杉戸町であり、久喜支局の管轄は、久喜市、加須市、幸手市、羽生市、蓮田市、白岡市である。

選挙区のまとまりとほぼ対応しており、少なくとも明治以降の行政上の地域的まとまりを原型としていえるように見える。大枠としてはかつての武蔵国葛飾郡のちの埼玉県北葛飾郡の範域にほぼ対応する。かつての北葛飾郡は現在の久喜市・幸手市・春日部市・吉川市・三郷市・杉戸町・松伏である。ちなみに武蔵国葛飾郡は埼玉県北葛飾郡と東京府南葛飾郡に分かれるが、東京府葛飾郡はのちの葛飾区と江戸川区南部（旧東京府葛飾郡葛西村）に相当する。

この区域を地形と河川から見ると、この地域が「中川低地」と呼ばれるエリアと重なることがわかる。次にこの「中川低地」の地理的特徴を見てみよう。

4. 「中川低地」と利根川水系

埼玉東南部は、地形をみると、大宮台地の東側の中川低地にあたり、その低湿地帯は江戸川まで広がる。江戸川は千葉県側の下総台地、流山台地の縁を形成するので、大きく捉えれば、この低地帯は、埼玉県側（武蔵）の台地の縁から千葉県側（下総）の台地の縁に広がる利根川中流低地と中川低地ということになる。さらにその低地を構成する河川に目を向ければ、(i) 熊谷から発して越谷中島で中川に合流する元荒川、(ii) 桶川から発して草加で古綾瀬川、花畑地先で伝右川（獨協大学の敷地の北側と東側を流れ、さながら掘のような感じである）と毛長川を合わせて、葛飾区上平井で中川に合流する綾瀬川、(iii) 江戸時代以前の利根川本流であり、久喜と杉戸の境界にある葛西橋を起点として、杉戸、宮代、春日部、越谷、松伏の境界付近を流れ、中川に合流する古利根川、(iv) 羽生市に水源を発し、幸手、春日部、松伏を通り、古利根川に合流し、越谷で新方川と元荒川を合わせ、葛飾区内で新中川と別れ、綾瀬川と合流し、荒川と並流する中川、(v) さらに

埼玉県側の松伏、吉川、三郷と千葉県側の野田、流山、松戸とを分かち江戸川という5つの河川がこの低地域を構成しているとみることができる。元荒川、古利根川、綾瀬川、中川、江戸川の5河川が、この地域を、縦に柵状に囲み、分かっている。

因みに利根川は大水上山に水源を発し、赤城山と榛名山の間を流れ、久喜付近で渡良瀬川と合流し、関宿付近で江戸川と分派し、常陸利根川と合流し、野田、柏の境で鬼怒川と合流し、安孫子、利根、印西、神崎、香取、東庄、銚子へと流れている。那須烏山に発する小貝川は牛久沼を経由して利根川に合流する。

現在の江戸川と利根川の流路は、よく知られているように、江戸時代初期に幕府によって行われた利根川・荒川の瀬替による治水事業にまで遡る。中世までは利根川は、埼玉平野で枝分かれし南に流れ、東京湾に注いでいたが、家康江戸入府後、伊奈忠次、伊奈忠治らによる利根川東遷の開始によって、現在の利根川への流れが作られ、それによって、古利根川、中川の水量は瀬替以前と比べれば、著しく安定し、江戸時代を通じて、中川、江戸川流域の低湿地帯の治水灌漑事業が、用水開削と新田開発と並行して進められることになった。

それでも中川低地は、そもそも皿状の低地で水捌けが悪いので、一度大雨になると、しばしば一帯は水害に悩まされ続けた。越谷草加間に残る蒲生、新田という地名は、かつての土地柄を偲ばせる。江戸川は、流域の新田開発と共に、江戸への廻米などの輸送経路として繁栄していく。他方、利根川流域の治水と河川交通も整備され、銚子と野田の醸造業の繁栄の基礎ができたのである。安房と紀伊を結ぶ海路によって紀伊の醤油製造法が安房に伝えられ、それが銚子さらには野田の醤油醸造業の起源となったといわれる。

中川流域は、古くから治水灌漑が行われてきたとはいえ、ごく最近まで、たびたび洪水の被害を受けてきた。利根川と荒川に囲まれた中川低地は、利根川と荒川が古くから洪水のたびに流路を変え、昔から浸水被害に悩まされてきた。以前に比べて大きな

水害が著しく減ったのは、1972（昭和47）年に着工し、1996（平成8）年に完成した中川と江戸川を結ぶ三郷放水路と三郷排水機場ができたこと、さらには1993（平成5）年に着工し、2006（平成18）年に完成した洪水防御施設である首都圏外郭放水路が春日部にできたことによる。これによって大規模な水害の恐れはほぼなくなった。

とは言うものの、綾瀬川、元荒川、大落古利根川、倉松川、中川、そして江戸川が並行して緩やかに流れ、しかも水が溜まりやすい皿状の地形なので、水捌けも悪く、今でも台風や大雨の翌朝、武蔵野線に乗ると、東川口から南越谷あたりまでは、沿線の住宅地の道路や地面が冠水しているのを車窓から目に見ることがある。また気候変動により、近年のように夏場にたびたび線状降水帯が発生し、経験したことのない集中豪雨が発生するような時代になると、「江戸川は絶対大丈夫」とは必ずしも言えない。正しく恐れる態度だけは失わないようにしないと行けない。

次にこの地域の街道を見てみよう。この地域の街道は、これらの河川に沿うようにして街道ができてきた。

5. 日光/奥州街道

古代以来の畿内から始まる東国への主要街道は、越前・加賀・越中・越後へと通ずる北陸道、近江・美濃・信濃・上野・下野・陸奥・胆沢城へとつながる東山道、伊勢・尾張・三河・遠江・駿河・伊豆・相模・下総・常陸へと向かう東海道であるが、中川低地の縁の海岸線の先に位置するのが市川の国府台であり、ここに下総の国府が置かれた。現在の江戸川の東側の台地（市川・松戸・小金・流山・柏・野田）の縁沿いの道が下総と下野・上野をつなぐ道となっていたことが推測される。台地の縁に貝塚が点在することは、その昔（縄文前期）は東京湾の縁であったことが想定される。下総は、北に常陸と下野とに接し、西は上野と武蔵とに接し、東は香取神宮・鹿島神宮に向かい、南は上総と、そして東京湾を挟んで相模とも接することからも、古来軍事・交

通の要衝であったことが窺える。

明治以降の鉄道も高度経済成長後の高速道路も基本的にはこの川の流れとそれに沿って作られた街道に沿うようにして建設され、その後それらを横になく道路、鉄道、高速道路ができるという経過を歩んでいる。その場合もやはり本流に注ぐ支流に沿って街道、鉄道、高速道路が建設されていく。まず、江戸時代に日光街道、奥州街道、下妻街道、水戸街道、成田街道などが整備され、明治から大正期にかけて、東北線、常磐線、東武伊勢崎線・日光線、東武野田線、下妻街道沿いには常総鉄道ができる。そして戦後の高度経済成長期には、それらの鉄道沿線に次々と大規模団地が造られ、ベッドタウン化が進み、現在につながるわけである。

1973年には、武蔵野線開業と同時に、当時東洋最大規模と言われた三郷団地の入居募集が開始された。当時は三郷団地は遠くから見ると田んぼの中の軍艦島のような景観で武蔵野線の本数も少なく、東武バスが団地から三郷駅、金町あるいは亀有への路線を提供していた。まだわびしわの残る新開地であった。1990年代はじめ頃までは、春闘の頃になると、たちまち脚の便が無くなり、陸の孤島と化すようなことがあった。東北自動車道（1972年開通）について、1981年に常磐自動車道ができ、それらを国道298号線とともに横に繋ぐ東京外郭環状自動車道が1992年にでき、交通事情は改善されたが、高度経済成長が終わり、バブルがはじけ、冷戦時代が終わるころ、戦後のシステムが終わりを迎えるとともに首都圏のベッドタウンの賑わいにも陰りがさし始めることになる。

例えば三郷団地のある三郷市の人口の推移を見ると1995年まで人口は増加し続けるが、1995年から減少へと転じる。首都圏では、それまでは郊外へ郊外へとベッドタウンと通勤圏は広がっていたが、その頃から逆に湾岸開発などが呼水となって、通勤圏の縮小傾向、都心回帰の現象が現れ始め、首都近郊のベッドタウンの人口の減少傾向が始まった。この頃から少子高齢化社会の到来と人口減少に対する対策が検討課題として浮上し始めた。平成の町村合併も

それに対する対策という側面を持っていたのだろう。

そういうなかで2005年につくばエクスプレスが開業し、都心へアクセスする鉄道が常磐線（千代田線）と東武伊勢崎線（日比谷線）との間に並行する形で開業したことによって、この地域の交通の便は大幅に改善された。それによってとりわけつくばエクスプレスの沿線となる八潮、三郷、流山、柏、守谷、つくば未来は人口増加に転じるようになった。このことはポスト・ベッドタウン時代の新しい生活条件とは何かを考える上でヒントを与えてくれるように思われる。

ところで、この地域の発展は、交通という視点からみれば、古来からの街道交通、河川交通（水運、渡し）、鉄道交通、高速道路のネットワーク化への変遷として捉えることができる。このプロセスは、ある意味で日本中に共通するものであるといえる。山から海に向かって川が流れ、川筋に街道が開かれ、さらにそれを渡しや橋で横断する道路がつくられるが、それも結局のところ、江戸（ないし）東京に、あるいは京都・大坂に向かう道（あるいは鉄道）が開かれ敷設されていく過程である。横のつながりは弱く、東日本大震災の後も、櫛の歯のような連絡路の充実が、防災救護支援体制として必要であることが再認識されたように、江戸時代においても、第一義的には中央に向かうための脇街道としての役割が主であり、横同士のつながりは副次的である。どの地方も中央との縦のルートはしっかりしているが、横のルートはあってもかなり弱いという点は、現在に至るまで変わっていないように見える。

これは結局川の大小にかかわらず、川筋に沿って、道が作られたことの結果であると言えるのかもしれない。

埼玉県道路交通も南北のルートとしては、国道4号線（奥州街道：日本橋―千住―草加―越谷―春日部（粕壁）―杉戸―幸手（日光御成街道・筑波街道が分岐）―栗橋―（中略）―宇都宮（日光街道が分岐）―（中略）―白河）、国道17号線（中山道・三国街道（江戸―浦和―大宮―高崎―長岡）、国道254号線（川越街道 江戸―板橋―川越）、があり、

それらに並行するように東北自動車道、関越自動車道が走っている。横に走る道路としては、都心から30kmを囲む国道16号線（木更津・千葉柏・越谷・大宮・川越・八王子・相模原・町田・横浜）、国道140号線（秩父往還：熊谷・秩父・富士川を結ぶ）くらいである。それらに対応する高速道路としては、都心から15kmを囲む東京外環自動車道（国道398号線）、都心から40km～60kmを環状に連結する圏央道がある。これは都心環状線の混雑緩和策として期待されるだけでなく、放射状に伸びる常磐道、東北道、関越道、中央道、東名高速を弧を描くようにして横に繋ぐという点で、完成すれば、その利便性は画期的なものである。東京外環道の開通によって、八潮、草加、越谷、三郷、松伏あたりから、中央道までのアクセスや常磐道、京葉道、東関東自動車道へのアクセスは格段に改善されたことは言うまでもない。常磐自動車道の三郷ジャンクションや流山インターの近くには大規模なターミナル倉庫の集積が進んでいる。

6. 下妻街道と水戸街道

多数の一級河川が並行して流れる埼玉東南部の政治経済社会状況は、このような街道と川の条件に強く規定されて現在に至っているといえる。河川によって隔てられ（あるいは繋がり）、街道によって繋がるという特徴は、政治経済面だけでなく、社会文化面においても読みとることができる。神社の分布がその具体例になる。埼玉東部の神社の分布をみると、荒川流域と綾瀬川西側流域には大宮に本社がある氷川神社が広く分布し、綾瀬川と元荒川にはさまれた流域には、久伊豆神社が集中的に分布しているが、久伊豆神社が騎西領（で祭祀されていたことと関連しているとされる。元荒川の東側の古利根川・中川・江戸川の流域は、香取に本社がある香取神社がひろく分布している。これはかつてこの地域が下総国葛飾郡の域内であったことを示すものである。

歴史的には、17世紀に下総国葛飾郡から西半分を分割し、武蔵国葛飾郡が発足した。それによって

かつての下総国に属する東葛飾郡（千葉県東葛地域＝現在の小金・柏）、西葛飾郡（茨城県内）、中葛飾郡（埼玉県内 広義の葛西）、と武蔵国に属する東京府内の南葛飾郡（葛西＝江戸川区南部）と埼玉県内の北葛飾郡（広義の葛西）に分かれることになる。

中川低地域が、埼玉県に属する北葛飾郡と中葛飾郡、東京府に属する南葛飾郡からなることがわかる。この地域は荒川と江戸川とに挟まれた低地帯とみることもできるが、大宮台地がその中間に張り出していて、東川口の安行、東浦和の盆栽の盛んなエリアは台地の縁にあたり、その縁に沿って綾瀬川が流れている。綾瀬川から中川を超えて江戸川まで低地が広がる。綾瀬川より西の低湿地帯が見沼んぼである。東京湾につながる入江が東京湾と分離して、無数の沼地、湿地となったところだが、江戸時代初期の荒川西遷と利根川東遷のさいに農業用水確保のために作られた見沼溜井をのちに干拓してできたのが現在の見沼んぼである。見沼溜井の代わりとなる農業用水確保のために利根川から引かれた用水が見沼代用水である。同様の新田開発は利根川流域や霞ヶ浦周辺の沼沢地域にも多数見られる。

人の動きや活動や生活が歴史的にも川筋と街道を舞台にして展開したであろうことが見えてくる。地域生活や生活文化の成り立ちや個性を考えるうえで、こうした地理的な制約や影響という観点から考察することの重要性を示唆している。

日光街道の宿場を見ると、千住と草加は武蔵国足立郡であり、越谷、粕壁は武蔵国埼玉郡、杉戸、幸手は武蔵国葛飾郡で、栗橋、中田、古河は下総国葛飾郡である。こうした国・郡の違いが、現在に至るまで差異を残しているように思われて、興味深い。

下妻街道は中川の自然堤防の上に築かれた古道で、その起源は平安時代の「奥州古道」に遡るといわれ、前九年の役（1051）、後三年の役（1083）のさいに、阿部時頼の討伐に向かう源頼義、義家らの軍勢が

通ったといわれる。千住で水戸街道と日光街道とに分かれ、八潮、八条、吉川、山崎、野田、舟形、岩井、水街道、下妻、下館、益子を経て通って喜連川で奥州街道に合流する。日光街道と水戸街道の中間に位置し、日光街道の脇街道の役割も担う重要な街道であった。水戸街道は千住を基点として新宿〔にいじゅく〕・松戸・小金・我孫子・取手・そして土浦・水戸へと向かう。流山から下妻に向かい合流するルートもある。小貝川と鬼怒川の間を取手から守谷を通して下妻街道に合流し中妻・下妻に向かう道もある。この道路沿いに1913年には常総鉄道（現在の関東鉄道常総線）が建設されることになる。

川と街道（国道）と鉄道が地域の動脈になっている様子が見えてくる。

7. 三郷

以上のような大枠としての自然の条件とそれに制約された交通の条件が、この地域の人々の生活圏・文化圏をも形成してきたといえる。水（河川）と道路に制約されて、それぞれの地域がどのような社会経済的な個性を形成してきたか見ていきたい。埼玉地区の共通項とそれぞれの地域の個性を、自治体ごとに観察して行くことにする。

今回はまず、手始めに三郷について、最近10年の変化について振り返ってみる。²

埼玉県東南端に位置する三郷は、北隣の吉川・松伏とともに中川と江戸川にはさまれた低湿地帯だが、万葉の時代から、早場米（葛飾早稲）の産地として知られていたらしい。

万葉集に「には鳥の葛飾早稲を饗（にへ）すともその愛（かな）しきを外（と）にたてめやも」という歌がある。早稲田村は1889年の市町村制で誕生するが、その時この「葛飾早稲」という故知に因んで「早稲田」という村名がつけられたという。もっとも「葛飾」という地名は、葛飾区、江戸川区南部（旧東京府葛飾郡葛西村）、旧千葉県東葛飾郡（小金

² 三郷については、拙稿「ポスト・ベッドタウンシステムの条件 埼玉県三郷市を事例に」『ポスト・ベッドタウンシステムの研究』（雨宮昭一・福永文夫・獨協大学地域総合研究所編著、丸善ブラネット、2013年）第2章21-54頁参照。ここではその後の、2013年から2023年までの10年を、周辺地域の変貌とともに、振り返ることとする。

町・柏町・土村・田中村）を含む江戸川流域一帯、概ね大落古利根川と江戸川に挟まれた区域を指していたようであるから、この歌と三郷早稲田の直接の因果関係はない。むしろ現在の利根川から江戸川、中川のエリア一体が、万葉の時代から早稲の産地として知られていたということを、この歌は間接的に証言するものといえよう。

三郷市は、西は中川、東は江戸川に挟まれ、市域はこの二河川に沿うように南北に伸びている。その内側に吉川の上内川から三郷市戸ヶ崎地先の第二大場川に至る二郷半領用水があり、さらに吉川市川野付近の干拓地に端を発する大場川が二郷半領用水と江戸川の間を通り、三郷市鷹野付近で西流し、小合溜井を形成し、東京都葛飾区と埼玉県の間境となっている。東京側が都立水元公園で、三郷側が県立三郷公園となっている。小合溜井の西端の閘門橋を越えた先で、中川に合流する。小合溜井は1729年享保14年に八代将軍吉宗の指示のもとに、紀州藩出身の井沢弥惣兵衛が水害防止、灌漑用水を調整する遊水地として設けられた。この小合溜井によって、東葛西領50余の町村を潤す水源となったので、この地を「水元」と呼ぶようになったと言われる。

このような溜井はこの地域にはほかにも、1660年（万治3年）に伊奈忠克によって葛西用水路が整備されたさいに、久喜と幸手の境界に設けられた枇杷溜井や、越谷と松伏の境にあり、越谷の逆川への分水のために設けられた古利根堰によってできた松伏溜井がある。さらに上述の見沼溜井などがある。しかし、それでもしばしば水害を免れることはできなかった。

1947年のカスリーン台風では、利根川・江戸川・中川流域各地で氾濫が発生したが、小合溜井の桜堤の決壊、八条村（八潮市）の中川決壊により葛飾、江戸川、足立一体が水につかるという事態になった。この経験から、戦後の河川水害の防災という観点から、全国の主要河川の堤防強化が目指され、江戸川・中川流域でも江戸川の堤防強化や中川江戸川放水路などの建設が目指されることになる。

大場川は17世紀（1676年 延宝4年）に二郷半

沼の干拓にさいして、排水のために開削されたのが起源とされる。吉川市中曽根を水源とする上第二大場川がJR武蔵野線を越えた先で第二大場川と名称を変え、三郷中央駅付近を流れ、大場川の右岸側を並行し、三郷市を東西に横断するかたちで中川と江戸川をむすぶ三郷放水路に直角にぶつかったところで東に曲がり、三郷放水路と並行して流れる大場川に合流する。その結果、下第二大場川は首なし川になってしまったが、この三郷放水路の完成によって、この地域のかつてたびたびあった水害の心配はなくなった。

三郷の半世紀は、1973（昭和48）年の武蔵野線開通三郷駅開業、三郷団地の入居募集開始に始まって、早稲田団地の建設、常磐道、外環道の開通、武蔵野線新三郷駅の開業、そして2007（平成19）年のつくばTXの開通と三郷中央駅の開業をそのつどの節目にして、説明できる。ちょうど同じ頃に東武バスの市内循環バス（三郷駅北口早稲田団地循環）の運行も開始され、三郷駅北口方面、特に早稲田地区の生活の利便性は、飛躍的に改善され、もはやかつての「陸の孤島」ではなくなった。新三郷ららぽーと、コストコ、新三郷イケア、ピアラシティの大型ショッピングモールの開設によって、日常生活の利便性も増し、余程特別の買い物でもなければ、市外に買い物に出ていく必要はなくなった。

ちょうどその頃、一般的には、大都市近郊の住宅地の少子高齢化と人口減少がトレンドとなっているなかで、この地域も90年代なかばまでの人口増加はストップし、後半から人口減少化の傾向がはじまりそうな流れにあったが、つくばエクスプレスと三郷中央駅の開業以後、再び緩やかではあるが、人口増加の傾向のなかにある。

ちなみに2024年1月1日現在の人口は、八潮市93,036人、草加市251,219人、三郷市141,942人、越谷市343,062人、吉川市72,678人、松伏町28,139人である。合計すると930,076人である。つくばTX開業後八潮・三郷の人口は増え続けているし、吉川市の人口もこの20年間増え続けている。大都市近郊の人口減少が進んでいるなかで、この3

市の人口増加傾向は異色である。

今後の人口減少を抑制するための条件を考えることは、5市1町の総合的な自治体構想を展望することにもつながるように思われる。それは個別の様々な魅力をどのように有機的に連結するかという都市計画にほかならない。

三郷市は、現在人口14万1942人、世帯数6万7666世帯（2024年1月1日現在）である。武蔵野線が開通する以前の三郷の外の連絡網は、江戸川沿いに金町から三郷・松伏につながる三郷松伏線（県道21号）、流山・三郷・吉川・越谷をつなぐ越谷流山線（県道52号線）、草加・八潮・三郷・流山をつなぐ草加流山線（県道29号線）、草加・三郷（戸ヶ崎・鷹野）・松戸をつなぐ草加松戸線（県道54号線）、中川沿いに松伏・吉川・三郷・金町・亀有をつなぐ県道葛飾吉川松伏線（県道67号線）によって結ばれている。

武蔵野線ができるまでは、三郷から浦和や大宮に行く場合、バスで金町に出て、常磐線で日暮里まで行って、そこから東北線に乗るのが普通だった。

江戸川は対岸の流山と松戸にかつては四か所の渡し（前間<流山側は矢河原>、丹後、幸房、小向）でつながっていた。大正までは、江戸川の舟運が川沿いの物資の運搬の大動脈であったが、その後鉄道輸送が徐々にそれに取って代わるようになり、野田、流山の醤油・みりんも鉄道輸送に切り替わるようになった。東武野田線（野田町駅柏駅間の醤油輸送のために開通1911年）、総武流山鉄道（1916年営業開始）の開業とともに、大正時代に入ると舟運は急速に衰退に向かい、昭和に入ると架橋の必要性が流山町・早稲田村両岸で高まり、1923年から丹後の渡しを運営していた流山町が北葛飾郡早稲田村村長からの打診を受けて、架橋請願の運動が始まった。1933年に千葉県議会・1934年には埼玉県議会で架橋の議決がなされ、丹後の渡しがあった場所のすぐ近くに流山橋が建設され1935年4月に竣工した。これが初代流山橋で、戦後高度成長の開始とともに、

車両の大型化への対応、江戸川堤防改修事業の進行のなか、流山橋の架け替えの検討と架橋促進運動がはじまり、1961に着工、1965年に旧橋よりすこし下流、現在の武蔵野線鉄橋の少し上流に、2代目の流山橋ができた。JR武蔵野線が開通したのは1973年、江戸川を挟んで三郷南部と松戸をつなぐ上葛飾橋（有料 2008年から無料）が開通したのは1980年であった。2023年11月23日にはかつて前間の渡しがあった地点より少し上流に三郷北部と流山北部をむすぶ三郷流山橋（有料）が開通した。これによって従来、慢性化していた流山橋の渋滞解消が期待される。また吉川、三郷早稲田地区から流山や野田、柏への車でのアクセスが従来よりも20分程度短縮できるということである。

つくばTXが開通したことによって、新駅ができた八潮市、三郷市（三郷中央）、流山市（流山セントラルパーク駅・流山おおたかの森駅）、つくば未来市（みらい平駅）の人口増加がめざましい。おおたかの森駅のある流山市は2013年時点の2040年推計人口が14万5255人だったのが、2023年時点での40年推計人口は23万6575人で13年比増加率は62.7%で、区部を除く市町村では全国1位である。旧伊奈町と旧谷和原村が合併してできたつくば未来市が2013年時点での2040年推計人口3万6446人だったに対して2023年時点での40年推計人口は5万5165人で13年比増加率は51.4%で市町村では全国2位である。三郷市は2013年時点の2040年推計人口が9万8271人であったのに対して、2023年時点の40年推計人口は14万2417人で13年比増加率は44.9%で、市町村では全国3位、八潮市は2013年度時点2040年推計人口が7万342人であったのに対して、2023年時点の40年推計人口は10万45人で13年比増加率は42.2%で、全国4位である³。

南越谷から三郷までの武蔵野線沿線は、かつては見渡すかぎり水田で、かなたに筑波山を眺め、田んぼのなかを走る感じだったが、南越谷駅と吉川駅の間に越谷レイクタウン駅ができ、南越谷から新越谷

³ 日本経済新聞2024年1月20日（土）朝刊35面「データで読む地域再生」参照。

まで住宅街とマンション街でつながり、さらに吉川駅と新三郷駅との間に吉川美南駅ができ、吉川駅から吉川美南駅まで武蔵野線の南側は住宅街とマンション街がつながり、風景は一変してしまった感がある。さらに現在、北側の田園地帯でも大規模な造成工事が進められている。

これは明らかに新越谷ヴァリエ、越谷レイクタウン、新三郷ららぽーと・イケア・コストコが、武蔵野線沿線上のショッピングポイントとして連結効果を生み、集客の相乗効果を生んでおり、同時にそれが沿線の住宅地ゾーンの魅力を高め、さらなる宅地開発、マンション建設の誘引になっていると見ることができる。また大規模なホームセンターや電気店、スーパーマーケット、シネマコンプレックスなどがまとまってある三郷インターチェンジ近くの「ぴあらシティ」には遠方から車でやってくる人も多い。三郷流山橋の開通によって吉川・三郷方面とおおたかの森とのあいだのアクセスが大幅に改善されることになり、それに伴う交流人口の増加も期待される。常磐線・千代田線に接続する新松戸、つくばエクスプレスに接続する南流山、東武伊勢崎線・日比谷線に接続する南越谷（新越谷）を繋ぐ武蔵野線沿線上にある、越谷レイクタウン、吉川、吉川美南、新三

郷、三郷は、住生活環境の整ったニュータウンゾーンに変貌しつつある。吉川市の人口は、2013（平成25）年に68,639人だったのが、2024年1月1日には72,678人になっている。今後もこの人口増加の傾向は続くであろう。

このような変化のなかで、三郷市はどのような将来像を描いているのであろうか。また他の自治体はどうなのであろうか。それぞれの自治体の将来像と都市計画が、それぞれの個性と自主性が保たれた形で、相互に調和の取れた全体像へと形成されていけるのであれば、それは明るい展望といえる。そのための条件はなんだろうか。それを探るために、これからしばらく、埼葛「5市1町」の過去と現在を、川と街道から、考えていくことにする。

参考文献

『日本歴史地図』昭文社、2022年。

『旧国名でみる日本地図帳』平凡社、2020年。

『新編埼玉県史』通史編全7巻、1979年－1991年。

『三郷市史』全10巻、1989年－1999年。

三郷市の歴史 https://www.city.misato.lg.jp/soshiki/digital_museum

カスリン台風から70年 国土交通省関東地方整備局
<https://www.ktr.mlit.go.jp/>

埼玉県東南部5市1町と川



