

東京湾アクアライン開通による木更津市民の反応について

日本大学大学院 学生員○池田忠睦
東京都葛飾区 大谷幸平
日本大学理工学部 フェロー竹澤三雄

1. まえがき

1997 年 12 月に東京湾アクアラインは、千葉県と神奈川県が首都東京を経ずして結ばれる橋として開通した。その着岸地とする千葉県木更津市は、江戸時代から港町として発展し、その後も木更津港から川崎港へのフェリーによって房総から京浜地区への足場として栄えてきたが、東京湾アクアラインの開通で新たに京浜地区への通勤・通学圏となったことにより、観光、商業、リゾートなどの発展が見込まれていた。しかし、近年、公共事業批判、自然環境保全などがさげばれ、東京湾アクアラインは東京湾で最も規模の大きい盤洲干潟を分断し、予想されていたような効果が出ていないことから「夢の架け橋」ならぬ「夢物語の架け橋」と呼ばれ、木更津市も当初の目論見とは違う現況に危機感を募らせている。

そこで本研究では東京湾アクアラインが開通して 4 年を経過した現在、木更津市民がどのような反応を示しているか、そして今後の湾横断道路建設に関する意見を取得するために、木更津市民にアンケート調査を行い、木更津市を中心とした港町の今後のあり方について検討した。

2. 調査地域・調査方法・調査内容

千葉県木更津市について文献・資料による過去 10 年の人口・地価調査を行い、^{1) 2)} 留置調査法による市民意識を探るアンケートを実施した。³⁾ アンケートの調査項目は、(1)性別(2)職業(3)年齢(4)今後も木更津市に住み続けたいか(5)将来の木更津港について(6)木更津市で自慢できるもの (7)アクアラインによる影響とその理由 (8)普段出掛けるルート (9)今後の木更津市の発展方向 (10)木更津市のイメージ (11)木更津市の観光スポット (12)木更津市のレジャーの 12 項目である。

3. 結果

①人口推移¹⁾：木更津市の人口は 2001 年現在、123,212 人である。1992～2001 年の 10 年間を見ると 1993 年から 1997 年までに 2,348 人減少し、その後はごく微増している状況である。また 1993 年から 1997 年までに人口社会増減がマイナスで、特に 1997 年は 1,000 人の減少が生じており、行政側のアクアラインによる人口増という予想は外れてしまった。

②平均地価²⁾：1992～2001 年の最近 10 年間を見ると全用途で 30 万円/㎡から 5 万円/㎡、商業地では 80 万円/㎡から 10 万円/㎡、住宅地では 18 万円/㎡から 5 万円/㎡へと地価下落の深刻さがうかがえる。下落率を見てもアクアライン開通時期には、地価下落は多少落ち着いたが、2000-2001 年の 2 年間では商業地で 20%以上の下落率があり、全用途、住宅地でも大幅に下落しており、アクアライン効果による地価価格の上昇が見られなかった。

③木更津市民へのアンケート

回答者のプロフィール…性別：男性 57%、女性 43% 職業：主婦 26%、無職 24%、会社員 22%、漁業 7%、学生 5%、自営業 5%、公務員 4%、その他 7% 年代：60 代 29%、50 代 25%、40 代 19%、30 代 14%、70 代 5%、20 代 4%、10・80 代各 2%

木更津、アクアラインに関する質問の回答…(4)住み続けるか：YES は 68% (5)木更津港：現状維持 46%、拡張 30%、縮小 6%、廃止 6% (6)自慢：なし 37%、あさり・のり 15%、自然 8% (7)影響：良い 77%、悪い 17% 良い理由：キーワード別・横浜 40%、東京 32%、羽田 29%、川崎、神奈川各 5% 内容別・交通の便 84%、経済 12% 悪い理由：全体的に影響がない、デメリットとなっている、駅周辺が寂れているなどの意見が挙げられた。

キーワード：東京湾 アクアライン 木更津市民 アンケート調査 首都圏 アクセス

連絡先 千代田区神田駿河台 1-8 日本大学理工学部土木工学科 電話・FAX 03-3259-0676

(8) **ルート**：川崎・横浜 47%、川崎・東京 36%、千葉・東京 31%、東京湾アクアラインを利用するルートの割合は 73%である。(9) **発展方向**：観光 45%、商業 36%、漁業 13%、現状維持 8% (10) **イメージ**：自然が多い 44%、漁業の街 21%、なし 10%、中途半端 5%、田舎 4% (11) **観光スポット**：なし 47%、海ほたる 19%、太田山 8%、潮干狩り 7%、アカデミアパーク 5% (12) **レジャー**：潮干狩り 87%、ゴルフ 24%、釣り 23%

＊(8)～(12)の複数回答項目については選択肢の選択率で表示した。

質問項目間の相関 **住み続けるか**：男性、女性共に約 70%という高い割合で YES と答えている。職業別では漁業、無職、自営業それぞれ YES は 80%以上と高い。しかし、年代との関係では NO と答えた中の約 70%が 50 歳以下である。**発展方向**：全体では観光、商業と答える割合が目立つ。職業別の意見でも観光、商業が目立つ。主婦、自営業は商業に期待している。年代別でみると、50、60、70 代が観光、30、40 代は商業に期待している。また、今後も住み続けたい人は観光に、住み続けたくない人は商業に期待していることがわかった。**イメージ**：自然、漁業という意見が多く、住み続けたくないと答えた人で、木更津市は中途半端な田舎という意見が特徴的であった。住み続けたいと答えた中で、40%の人が自然、20%の人が漁業をそのイメージとしてあげている。**観光スポット**：年代別では、40 代以下が海ほたるとの答えが多かった。発展方向の質問で観光と答えた人の 40%弱の人が、観光スポットがないと答えている。商業と答えた人も、観光スポットがないという答えが多い。観光に期待しているが、現在の目玉的な存在である海ほたる、太田山、潮干狩りといったところにそれほど期待はしていない。また、発展方向の質問で現状維持と答えた人の 80%弱が観光スポットなしと答えている。つまり、現状のままで特別な変化は求めていることがうかがえる。**木更津市の自慢**：職業別に見ると、会社員、主婦、漁業、自営業といずれも自慢するものはないと答える割合が 30%を超えている。また、あさり・のりが自慢できると答えた割合も多い。今後住み続けたくない人の自慢は、自慢できるものがないが 60%以上を占めている。

具体的な意見 「アクアラインによって市全体がドライブインになっている」「横断道路の予想と実際の落差を誰も予想していなかった」「横浜等に関心物に出かける人が多く町に活気がなくなった」「富津、君津、袖ヶ浦、木更津が合併すべき」「木更津港を観光漁港にすべき」「無秩序な開発」「どれもこれも中途半端」「数 10 年間観光の基盤整備をしていない」「諺どおり古来より橋の袂の町は栄えない」などの意見があった。

4. 考察・結論

1992～2001 年までの 10 年間は東京湾アクアライン開通が近づくにしたがって人口が減少し、東京湾アクアライン開通を予想して高騰したバブル時の地価が、その反動と景気後退によってバブル以前の水準にまで下がっている。これは東京湾アクアラインとかずさアカデミーパークの開発という社会基盤整備対策に重点をおき、商業面、観光面での政策に力を入れなかったことが一つの原因として考えられる。木更津市民へのアンケート結果からは、東京湾アクアラインの開通によって、横浜・東京へアクセスが良くなり、とくに羽田空港へのアクセスが便利になったという意見が多く、その効果があったと考えられるが、木更津市民に対しての木更津市に関する質問では、市民の後ろ向きの意見が多く、前向きな意見は少なかった。木更津市は市の指標として“海と緑に囲まれた魅力あふれる南房総の中核都市”を掲げており、1999 年に国際会議観光都市の認定を受け、首都機能の一翼を担う業務核都市として、自然と都市機能が調和した、豊かで活力ある街づくりを推進しているが⁴⁾、現在の木更津市はアクアライン利用の観光客にも魅力的なものがないため南房総への通過点となっているにすぎない。今後の木更津市の発展で観光と商業といった意見が多いというアンケート結果から、東京湾アクアラインという首都圏とのアクセスを生かし、木更津港や金田、牛込漁港あるいは小櫃川河口に広がる盤洲干潟、さらには JR 木更津駅などの背景を生かし、木更津港・漁港・干潟・JR 木更津駅を結ぶ木更津市街開発によって、国際観光都市として発展することが必要である。たとえば、木更津港を中心とした観光船の施設や金田・牛込漁港を中心とした水産物直売センターやシーフードレストラン、小櫃川河口の盤洲干潟における潮干狩りや野鳥の観察、JR 木更津駅を中心としたショッピングセンターや国際会議場といった施設によって木更津市の発展があると考えられる。

参考文献 1)木更津市：木更津市統計書、1992～2001. 2) 千葉県：地価調査報告、1992～2001.

3)内田浩/醍醐朝美：実践アンケート調査入門、2001.10. 4) 東洋経済新報社：都市データパック 2001 年版