

東京湾のパブリックアクセスの現状 - 千葉港を事例として - *

The state of public access to Tokyo Bay-mention Chiba Bay-*

岡本幸久** 齊野玲子*** 石塚香**** 吉川勝秀*****

By Yukihiisa Okamoto** · Reiko Saino** · Kaoru Isizuka*** · Katsuhide Yoshikawa*****

1.はじめに

東京湾の海岸は明治初期から近年にかけて25,000ha¹⁾め立てられ、京浜～千葉工業地帯として大きな経済発展を遂げる礎となってきた。しかしその代償として、藻場や干潟などの自然の海辺の喪失とともに海辺へのアクセスポイント（市民が公道を通して海辺に出られる場所）が減少し、親水性も損なわれてきた。

一方、近年市民による海辺の清掃や藻場・干潟の再生と保全、環境教育などの活動が増えるなど、市民の海辺への関心が高まってきている。また行政の施策にも市民を意識した海辺づくりの方針が盛り込まれるようになった。例えば平成11年に改訂された新たな「海岸法」は、従来の防護の視点に加え、環境と利用の視点が取り込まれた。

このような海辺の課題と社会背景から、今後東京湾の海辺を市民の手に取り戻していくことが必要である。具体的には海辺のアクセスポイントを増やし、親水性が高く生態系にも配慮した海辺づくりを進めていくことが重要と考える。そのため、まず海辺の現状と課題を把握することが必要不可欠である。そこで本研究において、東京湾のうち千葉港の海辺の現状を整理し、パブリックアクセスの面からみた課題を整理した。

2.東京湾(千葉県区間)の埋立と社会状況の現状と過去の比較

図1と図2に東京湾(千葉県区間)の埋立地造成の変遷を示す。明治初期から近年までにかけて東京湾全体では25,000haが埋め立てられ、うち千葉県の埋立地は12,000haと東京湾全体の半分を占めている。また昭和30年代から50年代にかけての埋立地の造成が盛んに行われていたことがわかる。表1に高度経済成長期の初期である昭和30年代と近年の千葉県の社会状況の変化を

示した。その間において千葉県の臨海10都市の人口は約4倍になり、県民所得はおよそ900倍近くと大きく増加した。一方で、あさりとのりの漁獲高は、千葉港で215千tから50千tと約4分の1と大きく減少した。

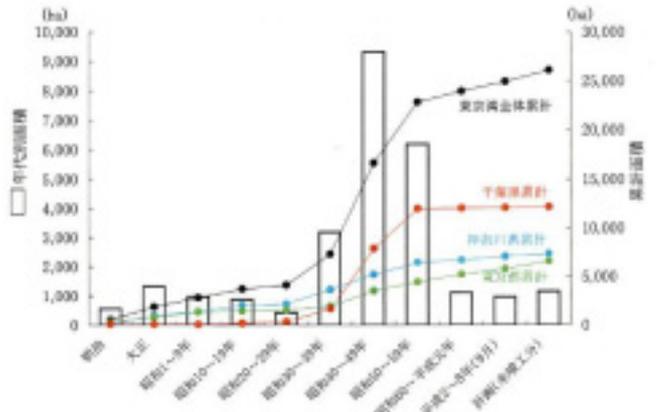


図1：東京湾の埋立地造成の変遷¹⁾

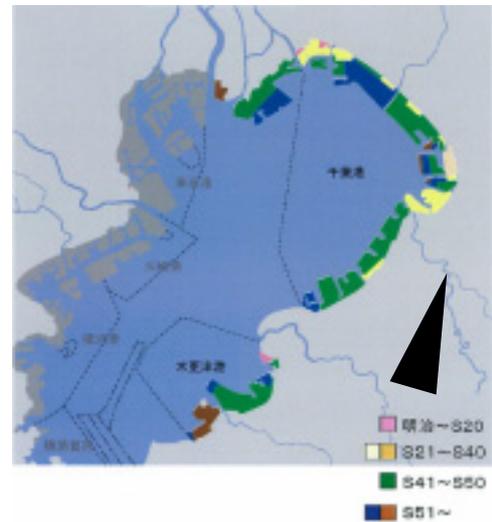


図2：千葉県の埋立地造成の変遷

表1:東京湾の埋め立てと千葉県臨海10都市の社会状況の変化

	昭和30年代	平成15～17年
埋立地の累計面積	約1,500 ha	12,000 ha
人口	約78万人(35.1%)	約288万人(47.5%)
県民所得	968億円(38.3%)	88,065億円(47.3%)
漁獲高(あさりと海苔)	215千t	50千t

*キーワード：地域計画、都市計画、景観、親水計画
 **正員：理学 (株)建設環境研究所
 (東京都豊島区東池袋2-23-2
 TEL:03-3988-6922 FAX:03-3988-1818)
 ***正員、工修 (株)建設環境研究所(同上)
 ****正員、工修、千葉ニュータウン整備センター
 (千葉県印西市中央南1丁目501
 TEL:0476-46-2817 FAX:0476-46-2811)
 *****正員、工博、日本大学理工学部社会交通工学科
 (千葉県千葉市船橋区習志野台7-24-1737教室
 TEL,FAX:047-469-5228)

3.千葉港のパブリックアクセスの現状

(1) 千葉港全体でみたパブリックアクセスの現状

海辺へのアクセスポイントを図3に、千葉港の海岸の管理図を図4に、土地利用を図5に示す。

千葉港の海辺へのアクセスポイントは全部で35箇所あり、うち緑地や公園は14箇所、人工海浜は3箇所整備されている。海辺のパブリックアクセスの現状はいなげの浜を境に北側と南側で大きく傾向が異なる。それぞれの現状を「アクセスポイント」「水際線の形態」「海辺の管轄・所有」「後背地」「海辺と後背地の連続性」にわけて整理したものを表2に示す。

表1:千葉港のパブリックアクセスの現状

	いなげの浜から北側	いなげの浜より南側
アクセスポイント	26箇所 ・うち公園・緑地は10箇所 ・公園内にある人工海浜は3箇所	9箇所 ・うち公園・緑地は1箇所
水際線の形態	ほとんどが直立護岸・直立岸壁 一部は緩傾斜護岸と人工海浜	直立護岸・直立岸壁
海辺の管轄・所有	・多くを公共が管轄	・ほとんどを企業が所有
後背地	・公共用地が多い 一部に公園・緑地が8箇所、海浜公園が2箇所あり商業施設も	・企業が占有 企業の工場・倉庫がほとんどで市民は立ち入れない
海辺と後背地の連続性	・人工海浜は連続性がある	・海辺の整備が進んでおらず連続性はない

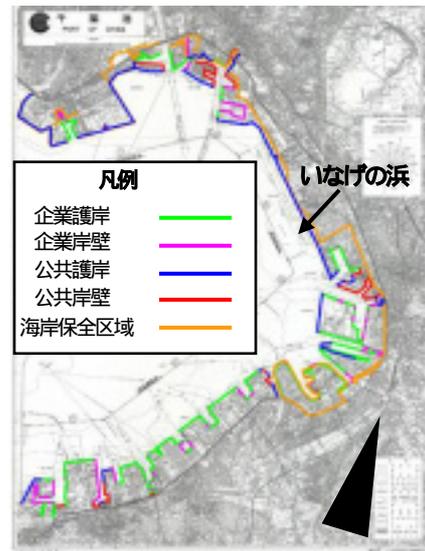


図4 千葉港の管理図



図5 千葉港の土地利用図



図3 千葉港のアクセス図

いなげの浜から北側ではアクセスポイントが26箇所と南側に比べて多く、海辺の多くが公共用地で海辺沿いの移動ができる。後背地は住宅地が多く、幕張海浜公園など市民が海辺を楽しむことのできる施設もある。ただし水際はほとんどが直立護岸のため、海辺の親水性は乏しい。

いなげの浜より南側ではアクセスポイントは少なく、アクセスポイント付近の海辺は直立護岸と直立岸壁で親水性に乏しい。また、海辺とその後背地の大部分を企業が所有しており、市民の利用できる施設や、海辺沿いの移動ができる場所はほとんど見られない。

(2) 場所別みたパブリックアクセスの現状

千葉港の海辺のアクセスポイントの例を、図6から図8に示す。図中の太線はアクセスルート、丸はアクセスポイントを表す。

a) 南側の代表的な海辺(袖ヶ浦)

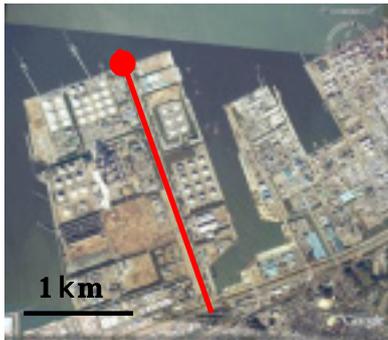


図6 南側の代表的な海辺(袖ヶ浦)²⁾

図6はいなげの浜より南側に多く見られる海辺のパターンである。海辺は企業が所有する直立護岸・直立岸壁で、後背地も企業の工場や倉庫で市民の近づくことができない。海辺へのアクセスポイントは少なく、水際は直立護岸・直立岸壁で親水性に乏しく、後背地も工場や倉庫など企業の建物がほとんどで市民の利用できる施設はない。

b) 北側の代表的な海辺(浦安)



図7 北側の代表的な海辺(浦安)²⁾

図7はいなげの浜より北側に多く見られる海辺のパターンである。海辺は直立護岸が多く遊歩道などもないため親水性に乏しいが、公共の護岸や岸壁であり、海辺に沿って徒歩や車で移動することができる。また、後背地に緑地(高須海浜公園、市総合公園)があり、市民に憩いの場として利用されている。

c) 北側の近自然的な海辺(幕張)



図8 北側の近自然的な海辺(幕張)²⁾

図8はいなげの浜より北側に点在する親水性の高い海辺のパターンである。海辺は人工海浜で近自然的な整備がされており、後背地には千葉マリスタジアムなどアミューズメント施設が複数立地している。そのため多

くの市民が集まることができ、海辺に近づいたり、水に触れるなどして海辺の自然を楽しんでいる。

4.パブリックアクセスの課題と整備の方向性

(1)パブリックアクセスの課題

千葉港のパブリックアクセスの課題は次のように整理できる。市民の利用できる海辺のアクセスポイントと後背地の公園・緑地やアミューズメント施設等の市民が利用できる施設が千葉港北側に偏っており、南側には少ない。親水性の高い海辺(人工海浜や緩傾斜護岸)は、いくつか北側にあるだけで南側には無く、北側もその連続性に欠けている。

このように千葉港全体のアクセスポイントの配置の偏り、連続性の低さが千葉港全体の課題である。

それぞれの場所のパブリックアクセスの課題については次の3つの要素に分けることができると考えられる。

課題要素1：私有地

企業の私有地になっているため、一般市民が海辺に近づくことができない

課題要素2：直立護岸

海辺に近づけるものの親水性に乏しい。また、生態系の多様性が低く、水質悪化の要因を誘発しているものと考えられる。場所によっては護岸の老朽化による安全性での問題もある。

課題要素3：後背地の未整備

海辺に近づけるが、後背地の整備(遊歩道や緑地化など)がされておらず、後背地から水際へのアプローチや景観に連続性が乏しく、結果として親水性も乏しくなっている。

(2)海辺の整備の方向性

海辺へのパブリックアクセスには、アクセスポイントの連続性を高めることと同時に、各アクセスポイントは親水性を高める(もしくは向上させる)ことと、生態系にも配慮したものにしていけることが求められる。

この整備の方向性を実現させる方法として、東京湾の海辺全体を等間隔に、アクセスポイントを整備することで、アクセスポイントの連続性を高める方法を提案する。これを「海の一里塚構想」と呼ぶこととする。また、海の一里塚は地域のシンボルとして、親水性の高い、生態系に配慮したものを整備し、「まつり」などの行事に活用できるものとする。

図9に整備方法の一例を示す。この沖出しタイプの海の一里塚は、整備する用地の少ない場所にも適応可能である。市民は突堤を歩き、その先にある一里塚に出ることで海と海岸線の両方の景色を楽しむことができる。さらに、生態系を復元するような方法をとれば、海の一里塚は自然体験の場に加え生き物観察の場となる可能性も

十分に考えられる。海の一里塚はそれ自体が親水性を高める機能を持っていることに加え、海辺自体の整備はほとんど必要としないため、企業用地の多い千葉港南側にも適用可能である。逆に整備可能な海辺が多い場所には緩傾斜護岸や人工海浜を施す等により親水性を高めることができる。緩傾斜護岸や人工海浜は市民が水際に近づくことができ、親水性が高くなると共に生き物観察の場となり得る。

表3 各課題に対する整備の方向性

課題のタイプ	課題要素1 私有地	課題要素2 直立護岸	課題要素3 後背地
課題の内容	企業の私有地になっているため、立ち入ることができない。	海辺に近づけるが、親水性に乏しく、水質や生態系の面で問題もある。	海辺に近づけるが、後背地の整備(遊歩道や緑地など)の整備がなされておらず、親水性に乏しい。
整備の方向性	私有地の一般市民への開放	整備: 緩傾斜護岸など親水性の高い護岸	整備: 海辺沿いの遊歩道、緑地や公園、海浜公園などの近自然的な施設、アミューズメント施設の整備(海辺との連続性も重要)
整備による改善内容	海岸に近づける。	水際に近づける。自然度は低いが親水性はある。	より多くの市民が海辺でレクリエーションなど多様な楽しみ方ができる。
適用の条件など	企業が開放するか、開放だけでなく公園など後背地の緑地化など企業の協力が重要。	必要な面積が少ないため、狭い場所での適用が可能と考えられる。	整備の可能な広さによって整備できる内容が変わる。
事例	海芝公園(図10)	緩傾斜護岸	ボストンのハーバーウォーク(図11) 幕張海浜公園



図11: ハーバーウォーク

ボストンの都市再生計画の一部として16kmに渡って整備した遊歩道。

5.あとながき

本研究では、海辺の課題と社会の背景の中で、実際に東京湾でどういった海辺作りを進めていくか議論する際に必要な情報である海辺の現状を整理し、パブリックアクセスの課題を整理した。

その結果、パブリックアクセスの現状と課題はいなげの浜を境に北側と南側で大きく、市民の利用できる海辺、施設が千葉港北側に偏った配置となっているおり、親水性の高い海辺は北側にいくつかあるだけで連続性も低いことがわかった。このような海辺の連続性と親水性の低さを解決していく方法として「海の一里塚構想」を提案し、海の一里塚は、親水性の高い、生態系に配慮したものを整備することを提案した。

海の一里塚の整備方法の一例として挙げた「沖出しタイプ」は、海辺の連続性と親水性を高めるだけでなく、整備できる海辺の少ない場所でも適用しやすい利点を持つ。また企業の協力が得られれば、企業用地の一部に海辺を臨める公園を整備でき、海辺の公園へ繋がるアクセスルートに緑道などを整備すれば、海辺と後背地の連続性が高くなり、より多くの人々が利用できるようになると思われる。

参考文献

- 1) 東京湾港湾連携推進協議会：東京湾環境データブック
- 2) <http://earth.google.co.jp/> : Google earth
- 3) <http://www.city.yokohama.jp/me/tsurumi/82/82a/html/n5.html> : 横浜市 HP

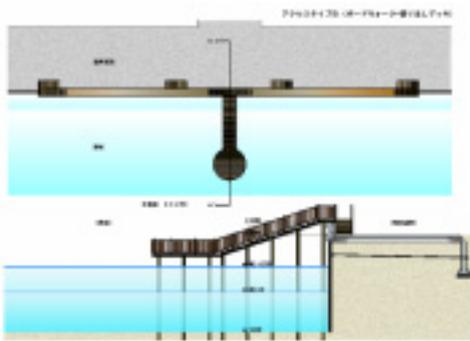


図9: 海の一里塚の一例(沖出しタイプ)



図10: 海芝公園³⁾

(株)東芝が同社の敷地の一部を市民に自主的に開放、公園を整備した。