

東京湾沿いの親水性及び交通アクセスに関する調査

日本大学 学生会員 ○崎山 崇
日本大学 正会員 吉川 勝秀

1. 調査背景及び目的

東京湾は戦後、臨海部の埋め立て事業が活発になり、昭和30年頃には千葉県側の埋め立て地で一大工業地域が形成された。千葉県沿岸は、工場が密集して建ち並んでいる。一方で近年、東京都や神奈川県、また千葉県においても浦安市周辺の海岸線では、お台場や東京ディズニーリゾートに代表されるような、海とレジャーが融合した施設が増え、好評を得ている。しかし、このよ

うな親水空間を東京湾全体で見るとごく一部であり、東京都・神奈川県側、千葉県側ともに閉鎖的で人が近寄るような考慮をしていない海岸が大部分である。首都圏の人口と、広大な海岸を擁する東京湾を考えると、親水空間の存在が必要と思われる。また、公園やリゾート施設など、人が身近に海と接する場所を提供できれば、お台場地区の状況などから利用される可能性は高いと考えられる。東京湾の東京都・神奈川県側における親水空間



写真-1 船橋海浜公園



写真-2 幕張付近の開発



写真-3 袖ヶ浦海浜公園

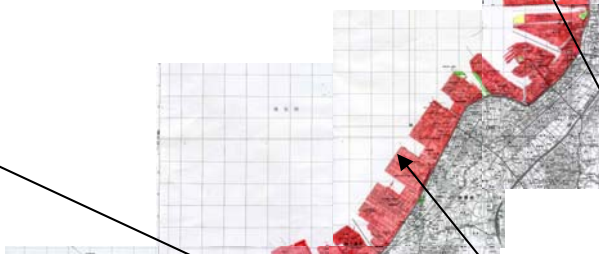
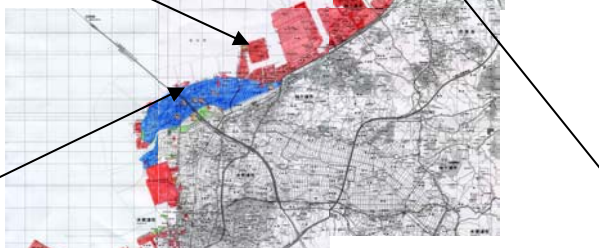


写真-4 千葉市内の海岸



写真-5 木更津市郊外



凡例
赤：工場地
青：住宅地
黄：造成地



写真-6 市原市の工場群

図-1 沿岸域の現状

キーワード：海岸、土地利用、親水、交通、アクセス

連絡先：〒274-8501 千葉県船橋市習志野台 7-24-1 日本大学理工学部 水環境システム研究室 TEL/FAX 047-469-5228

についてはよく知られているが、千葉県側は工業地帯のイメージが強く、親水空間あるいは親水空間としてのポテンシャルを持つ空間についての調査がなされていない。以上のことを踏まえて、千葉県側東京湾沿岸の親水性の現状を調査した。さらに、現存する親水施設までの交通アクセス状況を調査し、今後の親水施設の利用促進することを考察した。

2. 調査結果

千葉県浦安市から富津市までの海岸沿いの現地踏査を行い、土地利用状況について工場地・住宅地・造成地に色分けを行った。また、親水空間あるいは親水空間としてのポテンシャルを有する場所の存在を調査した(図-1 参照)。

(1) 現地踏査の結果

浦安市から千葉市にかけて見ていくと、工場が建ち並ぶ場所もあるが、東京ディズニーリゾートに代表されるように、レジャー開発も活発に行なわれていて、沿岸への利用者が多い(写真-1、2、4 参照)。

市原市は調査区間の中でも特に工場が密集していたが(写真-6 参照)、工場の中の狭い土地に若干の親水空間が存在していた。また、この区間の特徴の一つとして、火力発電所が多いことが挙げられる。

袖ヶ浦市から富津市にかけては、工場が散発的に建っていて、海岸は開放されている場所が比較的多かった(写真-3、5 参照)。また、袖ヶ浦市・木更津市付近の沿岸では、遠浅の砂浜を擁する「盤洲」という場所がある。盤洲は東京湾全体で見ると、数少ない自然が多く見られる貴重な場所であり、人の手も加わっていないので、東京湾の最後の自然とも言える。

全体を通して見ると、埋め立て地には鉄鋼業・石油化学工業を筆頭に、大小さまざまな工場が建ち並んでいることが分かった。また、沿岸の工場化されている場所は企業の所有地であるために、人が海に接することができない状況にある。しかし、このような土地の合間には少ないながらも、公園・緑地として使われている場所が存在した。

これより東京湾沿岸の千葉県側の区間は、一般的なイメージ通り工場の敷地が多いが、その中にあっても緑地など親水空間を有する、変化に富んだ場所であることが分かる。

(2) 親水空間の利用状況

盤洲などの自然が残る空間はあるが、交通が不便なこ

とや知名度が低いことから、東京都・神奈川県側の親水空間と比べて利用者は少ないと考えられる。また、沿岸に建っている工場や火力発電所の土地は、一般人の利用は難しく、親水空間としての機能は果たさないことが分かった。沿岸の火力発電所など一部の工場では、建物内部の見学会などが行われているが、海岸は利用されていない。

3. 盤洲周辺の交通の調査結果

盤洲は多くの自然が残り、日常的に人と海が接しやすい環境であるため、親水空間として今後利用される可能性が高いと思われる。その空間を活用するために、盤洲への交通アクセスの現状を整理した。結果は以下の通りである。

(1) 盤洲周辺の交通の現状

路線バスは、木更津駅など主要駅からの発着は比較的多く、海岸方面へも向かっている。しかし、路線バスの停留所から盤洲の入り口までは遠く、徒歩での移動を強いられる。また、盤洲の最寄りの内房線巖根駅からの路線バスは出ていないので、海岸へのアクセスは不便である。

(2) 盤洲周辺の交通の対策

近年開通した東京湾アクアラインには、定期的に高速バスが走っている。自家用車を使うより交通費が安く、運行本数も充実しているため、良い交通手段であると思われる。しかし、千葉県側の停留所から直接盤洲の海岸方面へ行くことができず、そこからの交通手段が求められるという問題点がある。起点となる周辺の駅と高速バスの停留所、盤洲方面を循環するコミュニティバスのような交通機関が、その対策のひとつとして考えられる。

4. 結論

一般的に千葉県の東京湾沿岸は、工場が建ち並ぶだけの場所とされている。しかし今回の調査により、親水空間が存在するということや、東京湾にも貴重な自然が残っていることが分かった。

しかし、最も親水空間としての利用価値が高いと思われる盤洲までの交通アクセスは不便で、最寄り駅から海岸までの移動手段が少ないことが言える。今後の課題としては、高速バスの費用面などの利点を生かすことや、停留所や駅から盤洲方面を結ぶ、循環バスなどの中継交通の改善、整備の検討が必要であると思われる。

なおこの調査は、大和田佑・木村孟・佐久間寛及び崎山崇で行ったものである。