

千葉市街地変遷とその再生に関する考察 —親水空間の変遷現況とその開放について—

日本大学理工学部 学生会員 ○鈴木 一史
日本大学 理工学部 正会員 吉川 勝秀

1. はじめに

戦後の都市を流れる河川は、流域における都市化や氾濫被害を受ける氾濫原の都市化が進んだことにより治水・防災機能の重視、土地利用の高度化といった安全性・利便性を追求する役割を第一に考えられた。その結果、人々の河川に近づく機会が減少し、河川と人との関係に希薄化をもたらすこととなった。

本研究では、流域の変遷について対象の地図や写真を基礎資料として用い、鉄道・道路・河川・都市域の歴史の変遷、それに対応した河川の変化を明らかにし、都市再生における河川の再生について考察を行った。

2. 都川・葭川流域の歴史の変遷

(1) 都市と河川の変化の概要

千葉市における鉄道・道路・都市域の変遷、そして河川の変遷の特徴を明らかにするため、明治から現代にかけての歴史的事項を表-1にまとめた。

① 明治中期～昭和初期

河川は、昭和8年に深刻化していた川筋の土砂流入の防止を目的にコンクリート護岸による整備が2年間にわたって行われた。

② 昭和初期～昭和40年

高度経済成長期、住宅地や商業・工業の拡大や千葉市沿岸の埋立事業が本格化するとともに、港への需要が高まった。人口の急激な増加に伴い、水害の起こりうる河川周辺の安全確保のために昭和39年以降から治水を目的とした河川改修工事が始められた。

③ 昭和40年～現在

都市化の進んだ千葉市では、治水対策が本格化し、河川改修工事が下流から着々に行われていた。その後、葭川では、自然環境の保全や創出、さらに地域整備と一体となった環境対策を目的とした河川改修が進められた。一方、建物や道路で高密度となった都市の新たな交通機関として空を利用したモノレールが導入されることとなった。

表-1 都市と河川の変遷年表

西暦	年号	鉄道	道路	都市	河川
1896	明治29	京成鉄道 千葉駅-大網駅間、開通			
1906	明治39	明治43		千葉、電灯整備 千葉、電話がひかれる。	
1910	明治43			千葉市誕生 人口:3万4千人	舟運の普及
1921	大正10	京成電鉄 千葉-押上間開通			
1926	昭和1				河口コンクリート護岸整備
1935	昭和10			千葉市沿岸埋立事業開始 千葉港開港	
1940	昭和15	有線電報 千葉-御茶ノ水間開通			台風21・22号による被害
1954	昭和29			千葉市沿岸埋立事業開始 千葉港開港	都川基幹河川改修事業開始
1958	昭和33			稲毛漁港の埋立開始 出洲港の埋立開始	
1961	昭和36			千葉港、特定重要港湾に昇格 葭川埋立事業の埋立開始	
1964	昭和39			人口:40万人突破	福地対策河川事業(高瀬対策)
1965	昭和40			人口:50万人突破	支川都川都市基幹河川改修事業
1967	昭和42				
1968	昭和43			人口:60万人突破	
1971	昭和46			人口:70万人	
1972	昭和47				
1973	昭和48				
1974	昭和49				
1977	昭和52			人口:80万人突破	
1980	昭和55	京葉道路全線開通 海岸道路開通		緑と水辺の都市宣言を行う	
1982	昭和57				
1984	昭和59				
1985	昭和60	千葉外房有料道路開通			
1986	昭和61	茶室線、千葉みなと-西船橋間開通			
1987	昭和62			人口:80万人	都川ふるさと川づくり事業着手 葭川ふるさと川改修事業 葭川ふるさと川改修事業指定 葭川ふるさと川改修事業指定
1988	昭和63	千葉都市モノレール、開業			都川総合モノレール河川事業
1989	平成1				
1990	平成2				
1993	平成5			人口:85万人突破	都川第4浄化施設整備 都川第8浄化施設整備 都川第10浄化施設整備
1994	平成6				
1995	平成7	千葉みなと-千葉駅間、開業			
1999	平成11	千葉駅-県庁前間、開業			
2010	平成22			人口:96,193人	

(2) 河川の変化について

河川の変貌の大きな要因としては、以下のことが挙げられる。

都川では、治水面の変化については以下のようなものである。都川での当初の改修内容はコンクリート柵による護岸整備と川幅を10~50mにすることが中心であった。しかし、昭和33年の狩野川台風による水害を契機に葭川・都川下流部の治水対策の必要性が高まり、昭和39年8月に「都川改良工事全体計画」として本格的な改修整備が開始された。

図-1は、都川を示しており、区間A、Bの歴史の変遷を断面図として表したものが図-2、3である。区間Aは、図-2のように昭和前期から後期にかけて河川改修により川幅が広げられ、昭和後期には、川底が掘下げられた都川の中で特徴的な変化があった区間である。河川岸の変化としては、河道の拡幅により森林が伐採され、住宅地が広がり、河川通路はこの時に整備されたものである。図-3から区間Bは、昭和前期、両岸ともに歩行スペースが広々としていた。しかし、昭和後期に入り、自動車の利用が頻繁になったことから両岸は、路上駐車場として利用され歩行スペースが激減した。現在では、路上駐車場が撤去された代わりに千葉都市モノレールが建設され、河川の空を覆うこととなった。

3. 都川・葭川の現状と課題

河川とそれを取り巻く環境の歴史の変遷を調査したことによって以下の課題が明らかとなった。

- ①現在の河川用地では対応できなくなり、他の空間を利用せざるを得なくなっている。
- ②流域の市街化と限られた用地内での河川改修により人々が河川に接しながら歩行可能な箇所を線で引くと図-4のように不連続であること。
- ③葭川上空を千葉都市モノレールの路線が覆うことにより都市の貴重な資源が失われてしまったこと。

4. 河川からの都市再生について

都市化した千葉市街地を流れる都川・葭川は、河川に接しながら歩くには不連続であることが分かった。しかし、両岸を適宜、利用することにより、河川沿いのほとんどが歩行可能になり、連続した空間と成り得ることが考えられる。このような貴重な空間を今後の河川の再生、または河川からの都市再生に生かすため、実現の可能性も考慮して以下のような改善案等を提示した。

- ①リバーウォークをつなげる。その際、リバーウォークを設けられない区間においては街中の路を利用し、不連続な区間を補う。図-5は、実際に河川に接して歩行可能なルートの一例である。両岸ともに河川に近づけない区間においては街中を迂回して歩行可能通路をつなげる。
- ②河川利用の推進に応じて、モノレール、河岸の美装を行う。

5. 結語

本研究では以下のことを明らかとした。

- ①都川・葭川流域の鉄道・道路・都市域の歴史の変遷およびそれに対応した河川の変化の特徴について年代ごとの地図や航空写真等を手掛かりに整理し、考察した。
- ②都川・葭川の現況と課題を明らかにした。
- ③上記②の課題に対して、河川の再生、川からの都市再生の改善案等を提示した。

<参考文献>

- 1) サンエイコー株式会社：河川改修史，2000年
- 2) 吉川勝秀・伊藤一正：都市と河川，技報堂出版，2008年
- 3) 千葉市役所：葭川改良工事全体計画書



図-1 都川平面図

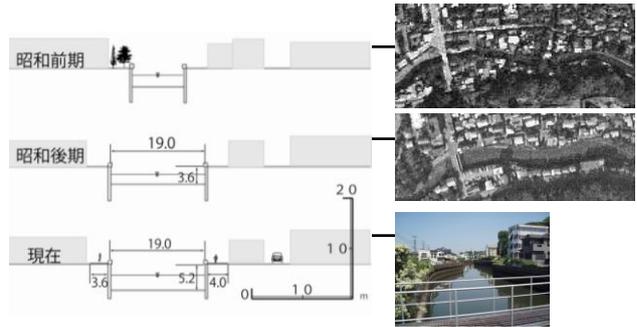


図-2 区間A 都川

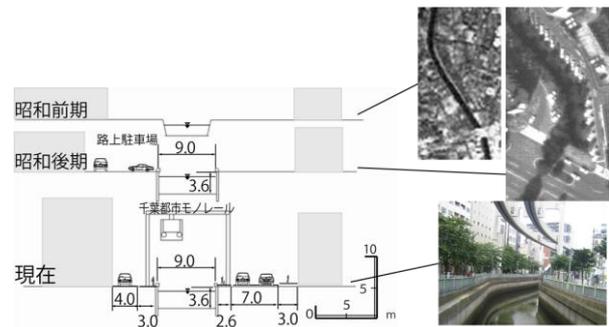


図-3 区間B 葭川

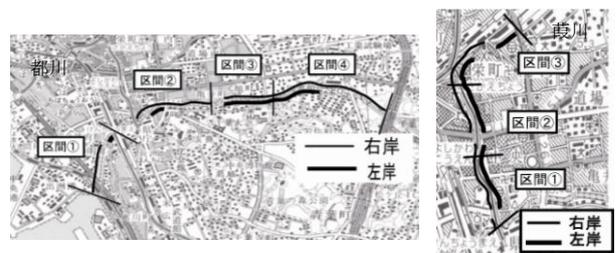


図-4 河川通路歩行可能状況

表-2 河川通路状況表

都川				葭川			
区間	右岸	左岸	割合(%)	区間	右岸	左岸	割合(%)
区間①	824	164	19.9	区間①	502	392	78.1
		0	0.0			284	56.6
区間②	870	627	72.2	区間②	493	428	86.8
		262	30.1			432	87.6
区間③	849	712	83.9	区間③	520	217	41.7
		584	68.8			403	77.5
区間④	1457	1457	100.0				
		575	39.5				

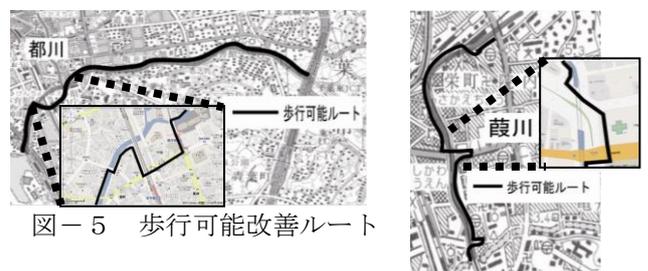


図-5 歩行可能改善ルート