

千葉県の都市づくりの変遷

本県は、高度経済成長期と軌を一にして、日本有数の重工業地帯となる京葉臨海工業地域が進展したことにより、農業と工業のバランスの取れた産業県に発展した一方、大気汚染や水質汚濁などの公害や都市環境の悪化等の問題が見られるようになってきた。

特に大規模な石油コンビナートが形成された市原市では、臨海部と既存市街地との間に緩衝機能の必要性が高まり、昭和40年（1965）、両地区の間の準工業地域において住宅等の建築を規制し、軽工業等の立地を促進する特別工業地区の都市計画を全国で初めて指定している。

他方、急激な人口増加に伴う課題は、住宅・宅地供給事業や土地利用規制によっても解消することはできず、東京に隣接する地域や湾岸地域などでは市街地の無秩序な拡大が進み、住環境の悪化や道路・排水施設等の後追いの整備が余儀なくされるなどの弊害が生じた。

また、宅地供給の一翼を担っていた民間の団地開発などが活発化すると、鉄道の輸送力を超えた居住者を沿線に呼び込むこととなり、ラッシュ時の混雑に拍車がかかる状況となった。さらに団地内で建設された文教施設などの社会基盤は、地方公共団体がその費用を弁済する仕組みとなっている場合があり、団地に必要なインフラ整備費とともに、地方財政を圧迫する要因となっていた。

こうした問題は、戦後日本の経済発展と産業構造の急激な変化がもたらした、これまでにない複雑かつ深刻な都市問題であり、無秩序に拡大し変貌する都市の土地利用規制を抜本的に強化することや、土地利用規制と一体となった開発許可制度の運用、また都市施設の整備や市街地開発事業の適正な促進を図ることが喫緊の課題となっていた。そこで、「市街化区域」と市街化を抑制する「市街化調整区域」を区分する制度（いわゆる線引き制度）の創設や、それまで「住宅地造成事業に関する法律（昭和39年（1964））」によっていた民間開発等の規制を開発許可制度として一体化した「新都市計画法」が昭和44年（1969）に施行

された。

新都市計画法の制定を受け、本県では、人口増加が著しく、都市問題が深刻な首都圏近郊整備地帯内において線引き制度を導入し、昭和45年（1970）の当初線引きでは、関宿町、栄町を除く26市町村において、59,094ヘクタールの市街化区域を決定している。

その他、用途地域などの地域地区、道路・公園・下水道などの都市施設、土地区画整理事業などの市街地開発事業等が新都市計画法に基づき相次ぎ決定され、本県の都市計画の原型がこの時期に決定された。

また、開発行爲に関しては、都市計画区域を定めていない房総・九十九里のレクリエーション適地においても開発の機運が高まっていたことから、全国に先駆けて都市計画区域外を対象とする「宅地開発事業の基準に関する条例」を昭和44年（1969）に制定し、新都市計画法の施行に遅れることなく、県内全域において適正な土地利用規制を行うこととした。

5) 千葉都市モノレール

昭和45年（1970）、建設省（現国土交通省）は都市計画行政や道路行政の見地からモノレールについての研究を行い、「モノレールは今後の都市交通において大きな役割を果たし得る能力を持った交通機関であり、長期的な計画のもとに都市計画事業の一環として整備することが望ましい」との方向を示した。また、昭和46年（1971）、運輸省の運輸政策審議会では、「都市機能の合理的再配置とそれらの有機的結合を図る都市交通体系整備のため、モノレール、バス等の公共輸送機関の計画的整備が必要であると指摘された。

そして昭和47年（1972）に「都市モノレールの整備促進に関する法律」が制定されたことで、千葉都市圏の新交通計画において、モノレールが急浮上することになった。

昭和46年（1971）、47年度（1972）にわたって千葉市は都市と交通に関する現状分析、解決すべ

千葉県の都市づくりの変遷

き問題点、各路線が経済的に成立する条件など単独で調査を実施した。

千葉県は昭和 49 年度 (1974) から建設省 (現国土交通省) の補助金を受けて調査をスタートさせ、千葉都市圏 (千葉市・市原市) における新交通ネットワークの 4 つの案について、全目的鉄道利用トリップ、千葉都市圏鉄道トリップ数内訳、鉄道輸送人時、新しい軌道系システム単位キロ当たり利用者数、鉄道利用トリップ当たり輸送時間等を検討した。

昭和 50 年 (1975)、八十島義之助・東大教授を委員長とする「千葉都市圏交通計画調査委員会」を設置し、千葉市都市交通の骨格を確立し、併せて地域間の有機的結合による都市構造の合理的形成を図る、モノレールのマスタープラン作成に着手し、路線計画と駅位置、需要予測と運行計画、建設計画、経営収支などを検討した。また、委員会は昭和 51 年 (1976) に全長約 40km、駅数 37 箇所におよぶマスタープランを提案し、千葉都市圏の新交通網整備のためにモノレールを導入することを決めた。

この結果を受け、千葉県は昭和 51 年 (1976) に策定した「千葉県総合 5 ヶ年計画」に、千葉地区の新交通機関導入を積極的に推進する旨を明記した。さらに同年 12 月の県議会において川上紀一・千葉県知事が、昭和 52 年度 (1977) の国の予算編成に「都市モノレール事業化」を要望することを表明し、採択されたことにより、千葉都市モノレール計画は事業化へ向けて本格的に歩みだした。

昭和 52 年 (1977)、モノレールの整備に関し必要な事項を検討するとともに、第 1 期に着工するルート・駅位置について運輸省、建設省、地元関係機関、議会、団体等のコンセンサスを得ることを目的に、知事は諮問機関「千葉都市モノレール対策協議会」を設置した。また、モノレールの機種選定を目的に、沼田武・千葉県副知事を委員長とする「千葉都市モノレール機種選定委員会」が発足した。

昭和 53 年 (1978)、千葉県及び千葉市は、京成電鉄、新日本製鐵、川崎製鐵、千葉銀行、三菱重工業、東京電力が発起人となり、発起人の指名による設立準備委員が選任され、「千葉都市モノレール株式会社」設立準備委員会が発足、同年、川上知事が発起人総代に内定した。

昭和 54 年 (1979) に代表取締役社長に川上知事が選出された。そして同年「千葉都市モノレール株式会社」が正式に発足した。

昭和 56 年 (1981)「特殊街路及び都市高速鉄道の都市計画」について、千葉市都市計画審議会及び千葉県都市計画地方審議会の可決、建設大臣の認可を受け、決定の告示がなされた。

昭和 53 年 (1978)、第 1 期建設区間について運輸・建設両大臣あてに特許申請を提出し、昭和 57 年 (1982) に千葉都市モノレールの建設工事がスタートした。

昭和 63 年 (1988) 3 月に千城台駅～スポーツセンター駅間の約 8km、平成 3 年 (1991) 6 月千葉駅～スポーツセンター駅間約 3.8km、平成 7 年 (1995) 8 月千葉みなと駅～千葉駅間、平成 11 年 (1999) 3 月千葉駅～県庁前駅間 1.7km が開業し、営業キロ 15.2km になった。

写真⑤-9 千葉都市モノレール



千葉県の都市づくりの変遷

6) 本県のまちづくり体制の強化

本県では、社会経済情勢の変化に的確に対応し、道路・公園・下水道等のインフラ整備や計画的な市街地整備を積極的に推進するため、昭和46年(1971)に都市行政を総括的に所管する「都市部」を全国で初めて設置し、まちづくりに係る組織体制の強化が図られた。都市部の政策目標は、昭和47年(1972)発行の「千葉県の都市づくり」によれば、「①土地利用計画の確立、②都市施設の整備、③市街地の開発、④住宅宅地の供給」となっており、同部には、計画課、宅地課、再開発課、下水道課、建築指導課、住宅課の6課が設置された。

6 安定成長・成熟期(昭和50年代~平成10年代)

—新産業三角構想と東京湾アクアラインの開通—

高度経済成長期における本県経済は、鉄鋼業や石油化学産業などの素材型産業を中心とした工業化を原動力として発展を続けていたが、一方で、臨海部埋立地への工場誘致がほぼ限界に達し、新たな対応が必要となった。

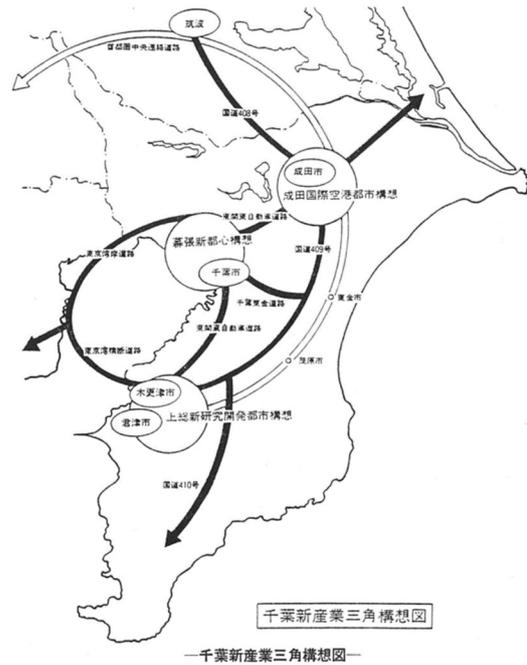
折しも、昭和56年(1981)、首都圏整備法に基づき決定された首都圏整備計画では、「近郊整備地帯の整備の方針」として、特に千葉・成田・木更津などの近郊整備地帯の東側地域においては、都市機能の集積と居住環境の整備を図るため、幹線交通軸を含む市街地の開発整備について検討する必要性が示された。

こうした背景のもと、本県では、同年に国道409号に指定された東京湾横断道路(東京湾アクアライン)により神奈川県川崎市と木更津市を結び、既設の千葉~木更津間、千葉~成田間の道路整備を合わせて、千葉市・木更津市・成田市を拠点としたネットワークを構築する「千葉新産業三角構想」を昭和58年(1983)に策定した。

それぞれの拠点には、先端技術産業の基礎条件である「学術・教育」「研究開発」「国際的物

流」の機能の整備が図られることとなり、その基幹プロジェクトとして「幕張新都心(千葉市)」、「上総新研究開発都市(木更津市・君津市)」、「成田国際空港都市(成田市)」の3拠点の整備が計画された。

図-⑥-1 千葉新産業三角構想



総合企画部政策企画課提供



千葉県マスケットキャラクター
チーバくん

千葉県の都市づくりの変遷

1) 幕張新都心の整備

昭和58年(1983)に策定された「幕張新都心構想」では、首都東京と日本の空の玄関口である成田国際空港の中間に位置する立地特性を生かし、国際交流、国際的業務、研究開発、学術・商業・文化、住宅等の諸機能の一体的な集積を目指した「幕張新都心」(千葉市計画面積522ヘクタール、計画就業人口約15万人、計画居住人口約3万6千人)が示され、さらに先導的中核施設として「幕張メッセ」が計画に位置付けられた。

昭和55年(1980)に幕張の埋立地の整備が完了すると、昭和61年(1986)、JR京葉線の千葉みなと～西船橋間の開通に合わせて「海浜幕張駅」が開設され、昭和62年(1987)に県立幕張海浜公園、平成元年(1989)に幕張メッセ、平成2年(1990)に千葉マリスタジアムと、着実に整備が進められた。さらに、平成6年(1994)、公園の隣接地で住宅(幕張ベイタウン)分譲が開始されると、海浜幕張駅周辺への大型商業施設の進出などもあり、新都心の人口は平成7年(1995)の2,100人

から平成13年(2001)には11,300人に増加し、「職・住・学・遊」の機能が集積した新たなまちが形成された。

この「幕張メッセ」では、「東京モーターショー」など、時代を反映したイベントが開催されたほか、令和3年(2021)の東京オリンピック・パラリンピックではレスリングやフェンシングなど7競技の会場となった。

写真⑥-1 幕張新都心

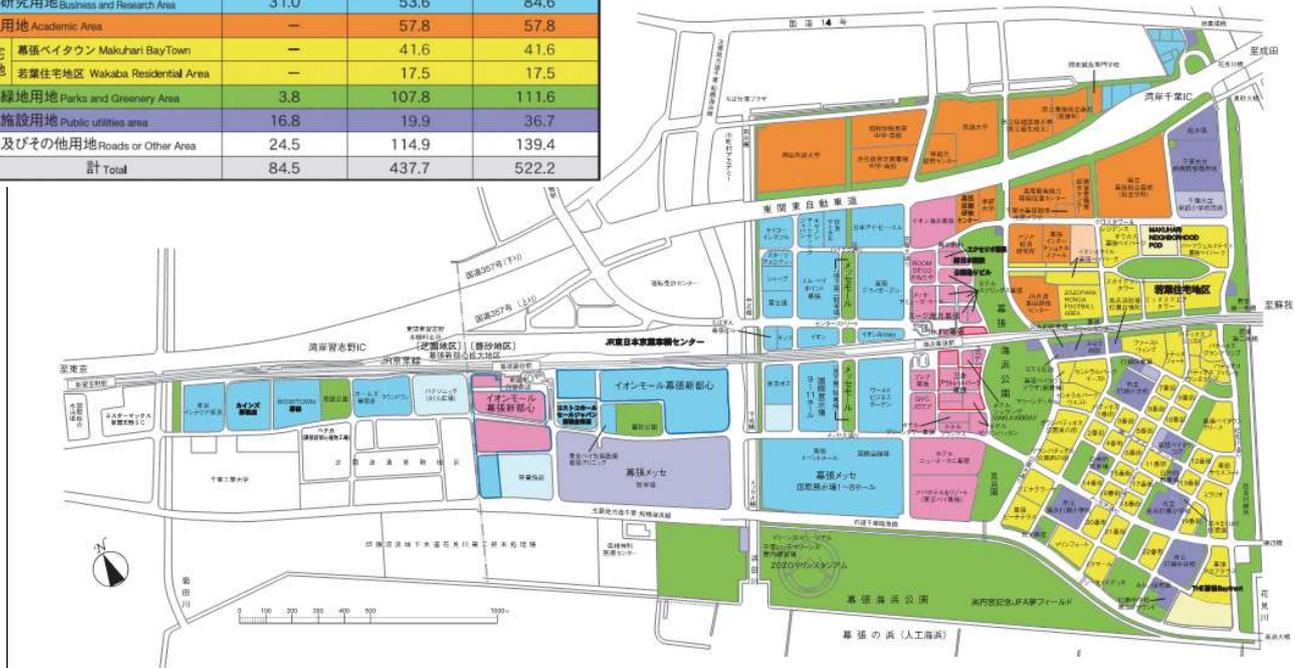


報道広報課提供

幕張新都心土地利用計画表 Planned Land Use for Makuhari New City (Unit: hectares) (単位: ha)

土地利用区分 Land Use Classification	用地面積 Land Area (ha)		計 Total
	拡大地区 Expansion Zone	中心地区 Core Zone	
タウンセンター用地 Town Center Area	8.4	24.6	33.0
業務研究用地 Business and Research Area	31.0	53.6	84.6
文教用地 Academic Area	—	57.8	57.8
住宅用地 幕張ベイタウン Makuhari BayTown	—	41.6	41.6
住宅用地 若葉住宅地区 Wakaba Residential Area	—	17.5	17.5
公園緑地用地 Parks and Greenery Area	3.8	107.8	111.6
公益施設用地 Public utilities area	16.8	19.9	36.7
道路及びその他用地 Roads or Other Area	24.5	114.9	139.4
計 Total	84.5	437.7	522.2

図⑥-2 土地利用計画図(幕張新都心)



千葉県企業局「千葉県造成土地管理事業2023パンフレット」より

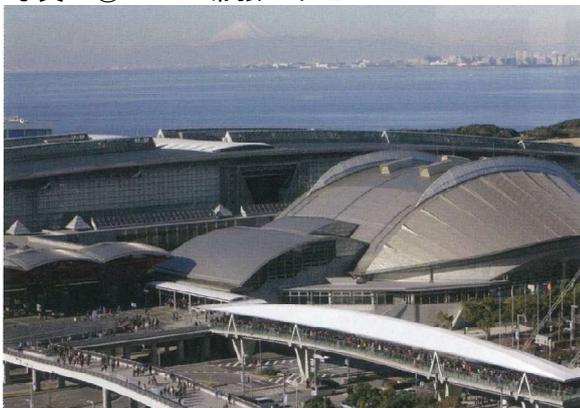
千葉県の都市づくりの変遷

写真⑥-2 幕張ベイタウン街びらき



千葉県文書館提供

写真⑥-3 幕張メッセ



千葉県文書館提供

写真⑥-4 幕張新都心中心地区



報道広報課提供

2) 上総新研究開発都市の整備

木更津市、君津市の丘陵部に、豊かな自然環境を生かして研究機関の集積を進め、研究開発機能の拠点として形成しようと計画された。当地域が東京湾横断道路によって、東京、神奈川の機能集積と直結する他、将来的に首都圏中央連絡道路によって成田空港と結ばれることになる立地条件に着目して、恵まれた自然条件を生かした国際的な滞在型の知的創造空間の形成を指向している。昭和62年(1987)に「かずさアカデミアパーク推進方針」が策定、平成2年(1990)に上総新研究開発土地区画整理組合が設立認可、平成6年(1994)かずさDNA研究所が開所、平成8年に第一期事業基盤整備がほぼ完成した。

「かずさアカデミアパーク」は、都心から1時間以内に位置し、緑豊かな自然環境、充実した支援制度、「かずさDNA研究所」や「独立行政法人製品評価技術基盤機構バイオテクノロジーセンター」といった最先端科学の研究施設群などが評価され、バイオテクノロジー、エレクトロニクス、精密機械など多様な分野のマザー工場や研究施設の立地が進んでいる。

また、東京湾アクアラインの通行料金引下げ継続に加え、圏央道の整備が進み、都心や羽田空港、成田空港など国内外へのアクセスが大幅に向上したことから、企業立地環境が飛躍的に高まった。さらに、「かずさアカデミアパーク」が隣接するアクアライン着岸地域では、首都圏最大級のアウトレットモールをはじめ、大型商業施設が次々にオープンするなど、「かずさアカデミアパーク」周辺地域の利便性も一層向上している。

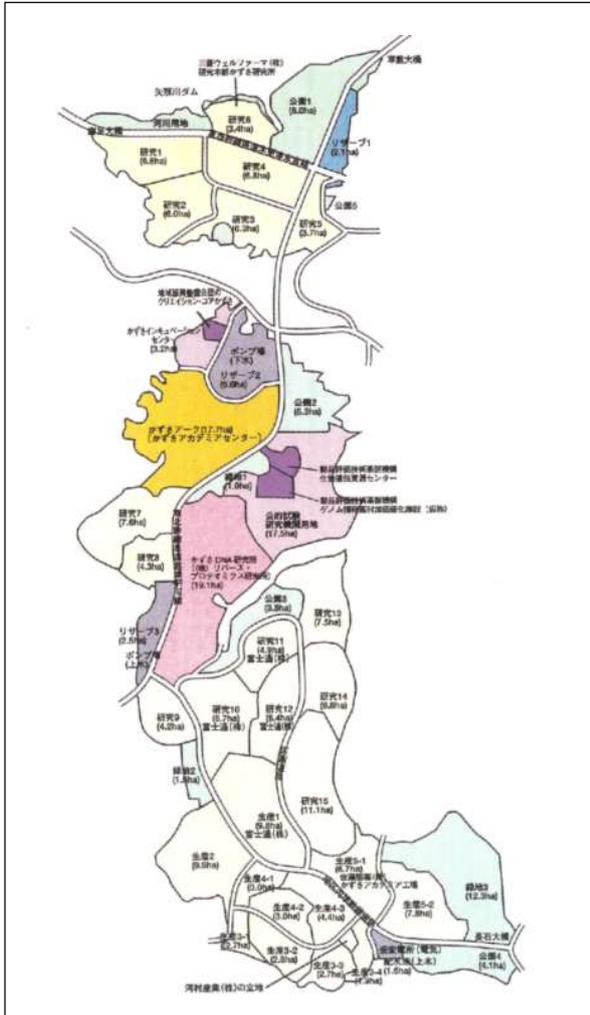
写真⑥-5 かずさDNA研究所 全景



報道広報課提供

千葉県の都市づくりの変遷

図一⑥-3 第1期事業地区土地利用計画図
(上総新研究開発都市)



3) 臨空工業団地の整備

臨空工業団地構想は、京葉臨海部の素材型産業に偏重された工業構造を質的に転換し、工業構造の高度化を図るとともに、地域住民の就業の場を確保するため構想されたものである。

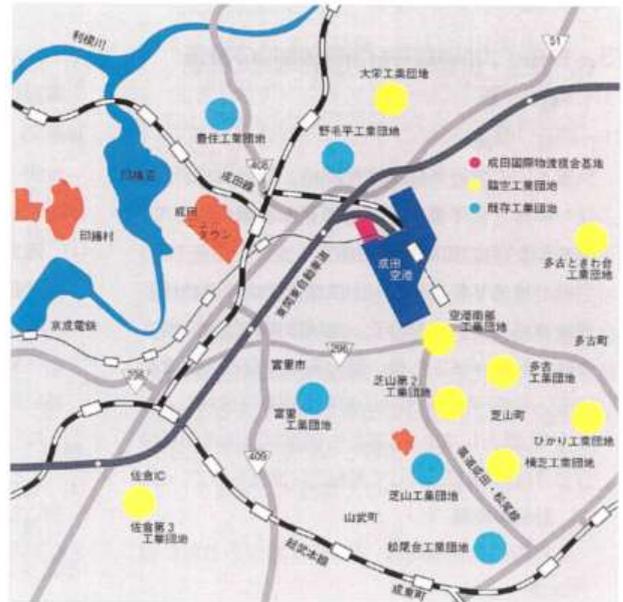
構想実現にあたっては、先端技術産業、とりわけ臨空産業といわれる産業の基礎条件とされる国際的な物流機能に着目し、成田空港周辺地域にこれら先端技術産業の導入を図ろうとするものである。

成田国際物流複合基地は、基本構想及び事業化計画を平成2年12月に策定し、平成3年度に事業着手しました。

臨空工業団地は空港周辺10kmの圏域を「臨空工業ゾーン」として、先端技術産業を中心とした

目的志向型団地と位置づけし、佐倉第三、空港南部、芝山第二、多古、大栄、横芝、ひかりの7団地を整備し、先端技術産業、成長産業等の誘致を進めた。

図一⑥-4 成田国際物流複合基地と臨空工業団地位置図



4) 続く人口増加と市街地開発

この期の初めは、高度経済成長期の延長ともいえる情勢で、県人口も都市計画事業などによる社会基盤整備の進展と歩調を合わせるように、昭和58年(1983)に500万人に到達した。これ以降も、バブル経済が崩壊した平成2年(1990)頃まで、年間約10万人の人口が増加する中、地価も全国一の上昇率(平成元年(1989)～平成2年(1990)住宅地)を示し、開発すれば土地が高く売れるという社会情勢のもと、増加を続ける人口に対応した住宅供給事業が盛んとなった。

主な市街地整備の手法である土地区画整理事業の状況をみると、昭和51年(1976)から平成2年(1990)までの約15年間で4,906ヘクタール(個人5地区、組合88地区、公共団体19地区、都市再生機構11地区)が実施されている。これは、昭和45年(1960)に決定された市街化区域の面積59,094ヘクタールの約1割弱の規模であり、

千葉県の都市づくりの変遷

この期間に多くの事業が進められていたことがわかる。

5) 都市計画の対応

引き続き増加する人口に対応した土地利用規制を図るため、昭和52年(1977)に栄町、昭和54年(1979)に富里市、昭和60年(1985)に関宿町(現野田市)で線引きを含む都市計画が定められ、県内の近郊整備地帯における全ての市町村で線引き制度が決定されるに至った。このほか、近郊整備地帯外でも、昭和58年(1983)に開発圧力が高かった大網白里市において線引き制度が導入されている。

また、九十九里地域や県南地域では、「総合保養地域整備法」に基づく房総リゾート地域整備構想により、良好なリゾート地域の形成を目指したまちづくりを推進する一方、構想に相応しくない開発等は都市計画による適正な規制を行おうとする機運が高まり、平成4年(1992)、新たに都市計画区域(非線引き)や用途地域を決定した九十九里町を皮切りに、平成16年(2004)までに15市町村において都市計画法に基づく土地利用が始まった。

6) バブル崩壊の影響

バブル経済崩壊後は、地価や株価の暴落等、これまでにない経済不況を招き、本県においても、バブル期に急激に上昇した地価は、その反動から全国的にも最大クラスの下落率を長期的に示した。こうした地価や株価の下落は、市街地開発事業の牽引役を担っていた民間企業の経営状況を圧迫し、開発圧力は一気に冷え込んだ。

特に保留地処分金を事業原資とする組合施行の土地区画整理事業には深刻な影響があり、バブル期以前に設立され、施行中であった組合では、事業の再建・収束に向け、地権者にも新たな負担を求める等の様々な取組を行わざるを得なくなった。

さらに、市街地開発を前提に市街化区域に編入

した地区が、開発を断念したことにより市街化調整区域へ変更された、いわゆる“逆線引き”の事例や、許可を受けた開発行為の廃止も多く生じるなど、これまでの拡大基調時では考えられない事態が生じ始めた。

7) つくばエクスプレスと沿線のまちづくり

「つくばエクスプレス」は、昭和60年(1985)7月の運輸政策審議会第7号答申で、緊急の整備が必要と位置づけられ、JR常磐線の混雑緩和と筑波研究学園都市から東京都心へのアクセス向上、沿線地域の開発促進に寄与するため、東京都の秋葉原を起点とし、埼玉県、本県(流山市と柏市)を通り、茨城県つくば市に至る、延長約58.3km(千葉県内の延長は約13.5kmで流山市内約7.9km、柏市内約5.6km)の鉄道で、事業者は首都圏新都市鉄道株式会社である。

平成3年(1991)、「首都圏北東部地域における宅地開発及び特定鉄道(常磐新線)整備の一体的推進に関する基本計画」が大臣に承認され、平成10年(1998)に流山市、平成11年(1999)に柏市に係る都市計画の決定を公告し、平成17年(2005)8月24日に開業した。

つくばエクスプレス沿線地域のまちづくりは、鉄道の整備により、大量な住宅地の円滑な供給と新たな鉄道の着実な整備のために、鉄道と基盤整備を一体的に進める「一体型土地区画整理事業」と、住宅と秩序ある住宅街区の整備を図る「特定土地区画整理事業」とを併せて実施されており、柏市の2地区、流山市の5地区の約1,000ヘクタールで事業が進められている。

