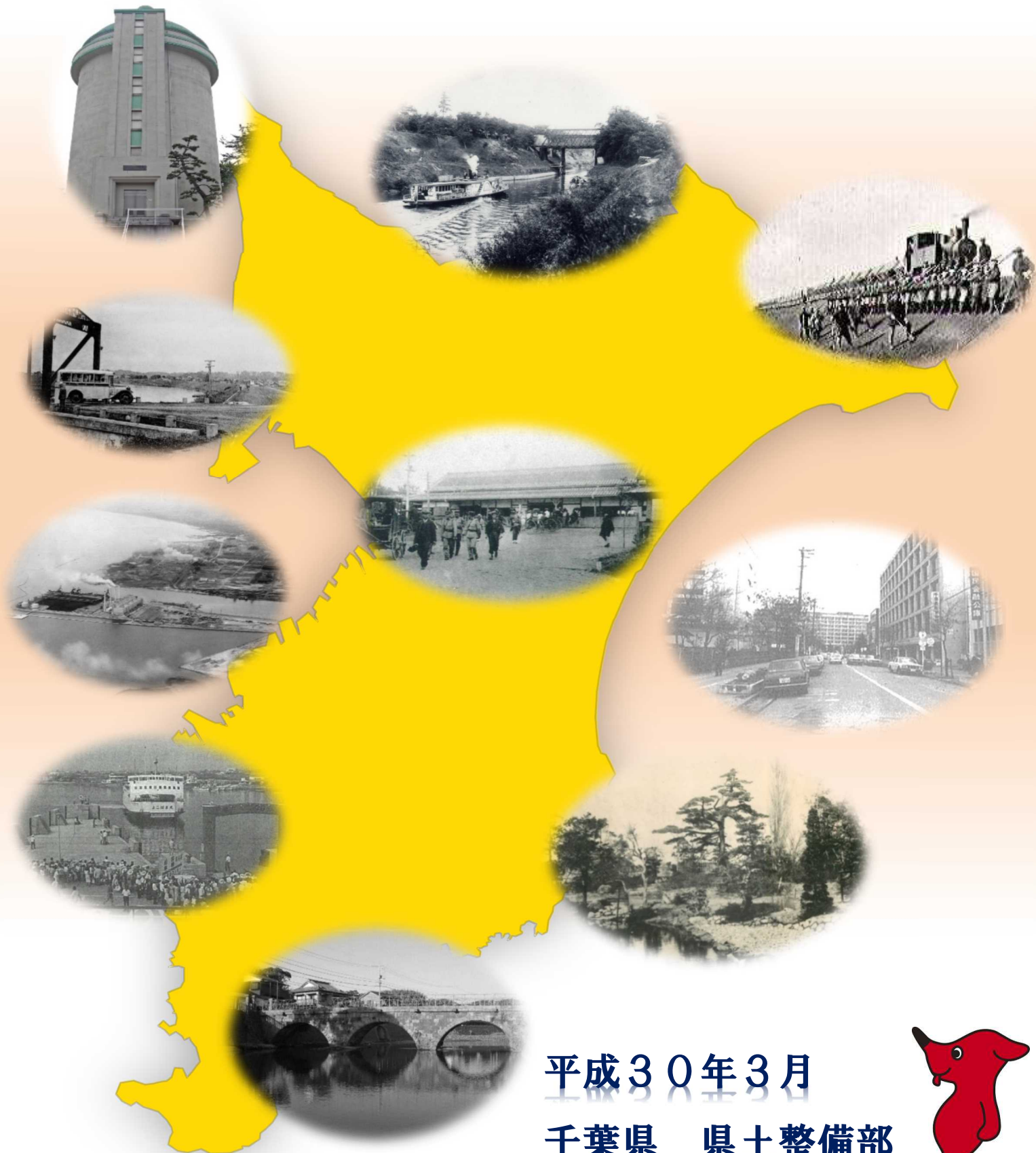




明治以降における

千葉県社会資本整備のあゆみ



平成30年3月

千葉県 県土整備部



千葉県マスコットキャラクター
「チーバくん」

はじめに

明治初期、西洋の進んだ技術を取り入れようと日本に招いた外国人技術者の指導により、近代土木技術が導入され、我が国の社会資本整備の近代化が始まりました。

当時の主要な交通は内陸水運・海運であり、政治・交通の中心として栄えていたのは港町でした。本県においても、銚子と東京（両国）を結ぶ蒸気船が利根川を往来し、そうした舟運のための浚渫や運河の開削などにおいてオランダ人技師たちが活躍し、近代的な測量や河川工事の技術がもたらされました。

その後、明治の中頃から大正、昭和初期にかけて次第に鉄道網が発達するとともに、人やモノの流れは水運から陸運へと変わっていきました。

終戦後は、東京湾の埋立てが本格化し、急速に工業化を進め重化学工業を中心とする京葉臨海工業地帯が形成され、農林水産業中心の産業構造からバランスの取れた産業県に発展しました。また、モータリゼーションの急激な進展に伴う道路ネットワークの整備・強化、新たな住宅需要の受け皿となるニュータウン建設や土地区画整理事業、土地利用の適正な規制、増え続ける水需要に対処するための水道施設の新設、都市公園や流域下水道の整備など、急速な都市化への対応を進めてきました。

こうした本県の変貌や発展、社会情勢の変化に合わせて整備されてきた社会資本の中には、明治期に作られ、今も現存する施設や、姿や形を変えつつも明治期の様子を今に伝える施設が残されています。

明治元年から起算して満150年目の節目に当たる今、水道局、企業土地管理局の協力を得て、明治から現在に至る本県の社会資本整備を振り返り、あゆみとして整理することとしました。

今後とも、これまでに蓄積してきた土木施設を計画的・効率的に維持管理し、次世代に引き継いでいくとともに、県民生活の利便性の向上や経済の活性化を図るために社会資本整備を進めてまいりますので、県民の皆様をはじめ関係各位におかれましては、本県の県土整備行政に対する一層の御理解と御協力をお願いいたします。

平成30年3月

千葉県 県土整備部長

野田 勝

はじめに

- 1 街道のいまむかし【1】 明治から現在にかけての道路整備
- 2 街道のいまむかし【2】 千葉街道・水戸街道
- 3 街道のいまむかし【3】 成田街道・房総往還
- 4 橋のうつりかわり【1】 明治に建築された橋梁（アーチ橋）
- 5 橋のうつりかわり【2】 明治に建築された橋梁（鉄道橋）
- 6 日本の河川測量のはじまり 飯沼水準原標石・堀江水準標石
- 7 利根川のうつりかわり 利根川の改修工事【1】
- 8 利根川のうつりかわり 利根川の改修工事【2】
- 9 利根運河のいまむかし 利根運河開削工事
- 10 坂川の治水 柳原水閘
- 11 千葉港のうつりかわり【1】 明治から大正
- 12 千葉港のうつりかわり【2】 昭和から現在
- 13 木更津港のうつりかわり【1】 明治から昭和初期
- 14 木更津港のうつりかわり【2】 昭和中期から現在
- 15 まちづくりのうつりかわり 都市計画の歴史
- 16 区画整理いまむかし【1】 土地区画整理事業のはじまり
- 17 区画整理いまむかし【2】 高度経済成長期から現在まで
- 18 都市公園のいまむかし【1】 公園のはじまり
- 19 都市公園のいまむかし【2】 明治から現代へ
- 20 下水道のうつりかわり 暮らしを支える地下の道
- 21 県営水道のあゆみ【1】 県営水道の発足と普及
- 22 県営水道のあゆみ【2】 土木学会選奨土木遺産の認定及び登録有形文化財（建造物）への登録
浄水場の統合と更新
- 23 臨海部のいまむかし【1】 埋立ての歴史
- 24 臨海部のいまむかし【2】 埋立てによる発展

取り上げた主な施設

年表 明治以降の県内社会資本整備のあゆみと主な出来事

あとがき



自動車交通の誕生～人馬から自動車へ～

房総の街道は、水戸道、成田道のみで、その他はすべて脇街道でした。明治期以前の県内の道は、参勤交代の道と海産物や農産物の物流の道として整備され、現在も幹線道路として利用されています。

明治政府の交通体系の整備は鉄道に主眼が置かれていました。水運の発達していた千葉県は鉄道の敷設が遅れ、総武鉄道の本所～佐倉間が開通し、東京から千葉が結ばれたのは明治27年（1894年）のことでした。

明治初期の街道の代表的な交通機関は、馬や馬車、大八車や駕籠などでほとんどが人馬によるものであり、日本に自動車が輸入されたのは明治32年（1899年）で、アメリカ製の電気三輪車でした。同40年（1907年）には国産初のガソリン自動車を完成させ、自動車交通の夜明けというべき時代でした。

自動車交通の台頭により道路整備が進むかのように思われましたが、自動車製造技術の未発達に加え、道路の舗装率が低く、また、トンネルや橋梁の建設技術が遅れたこともあり、道路整備と道路交通は旧態依然のままでした。

こうした状況を一変させたのが関東大震災です。鉄道網が寸断され、震災時の応急バス輸送により道路整備の重要性が見直されることにより、橋梁、道路舗装、街路等までが一掃されていきました。

（「千葉の道千年物語」より引用）

日本の自動車保有台数の推移

明治40年	16
大正11年	14,866
大正12年 (関東大震災後)	12,765
昭和13年	221,162
昭和21年 (第2次世界大戦後)	109,586
昭和31年	1,501,740
昭和51年	29,143,445
平成8年	70,106,536
平成28年	80,900,730

明治の道路整備計画

明治時代の道路は、政府が鉄道網の整備を中心に展開したため、古来の道路が若干新設または改修された程度で、鉄道にくらべ遅れをとっていました。

明治36年（1903年）になると、時勢の進展に対応して、路線を整備する必要を感じた県当局は、道路の基礎調査に着手し、明治42年（1909年）に完了しました。

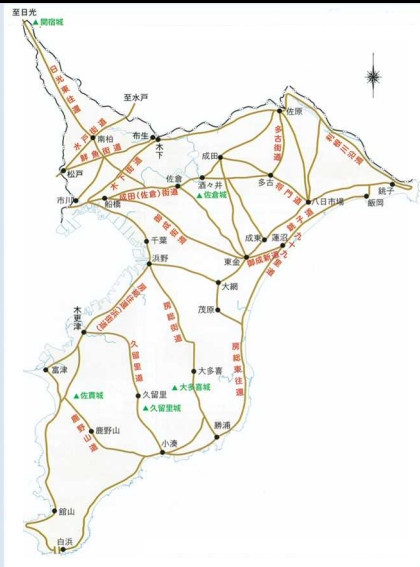
そして、国の認可を得たうえで、明治9年（1876年）太政官通達「道路付橋梁法案」から、新たに県道に編入した36線、廃止した1線、変更路線3線を発表し、かつ新県道および既設県道の未改修路線や自然災害で被災した路線に対しての工事の優先順位を定めて、県費166万円で改修10カ年計画をたて、明治43年（1925年）から施行にかかりました。

また、大正元年（1912年）時点での国道は、市川町から千葉町間を結ぶ第13号線（現一般国道14号）と松戸町から我孫子町間をも結ぶ第14号線（現一般国道6号）の2路線のみでありました。

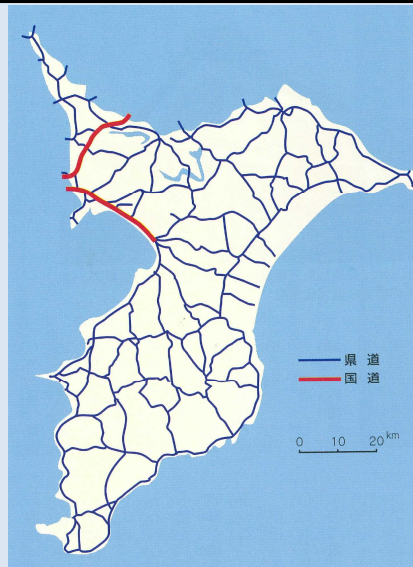
大正から昭和、平成へ時代が移り変わり、モータリゼーションの進展に伴い、道路の目的やその役割は大きく変化していきました。経済成長や安全・安心の確保、国民生活の質の向上を持続的に実現していくためには、昔も今もストック効果を最大限に発揮する社会資本整備が求められているところであり、現在も県内では、高規格幹線道路や国道・県道などの整備が着実に進められています。



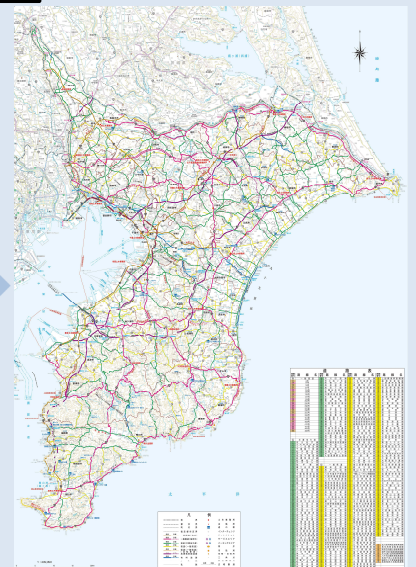
国産初のガソリン自動車



江戸末期道路網



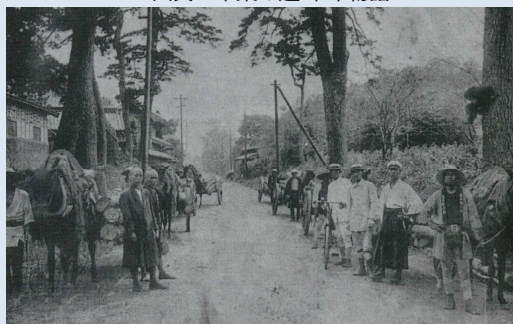
明治～大正道路網
出典：千葉の道 千年物語



(参考) 現在の道路網



江戸末期の道路の様子



明治～大正の道路の様子
出典：関東の道路史



現在の道路の様子
(東京湾アクアライン)



千葉街道

市川で江戸川を渡り千葉と東京を結ぶ大動脈、国道14号は通称「千葉街道」として知られていますが、この道筋がそう呼ばれるようになったのは、明治6年（1873年）千葉市が県庁所在地になってからのことです。

明治時代に整備されたこの道は千葉から東京に出るために最初に造られたもので、江戸時代の千葉寺参りの道がほぼ踏襲されましたが、千葉においては東京への距離を短縮するために海岸よりのコースがとられました。

工事は難航しましたが、8年の歳月をかけて**明治19年（1886年）に完成**しています。

本道路は、東京と千葉を結ぶ唯一の幹線道路として、古くから利用されてきましたが、昭和30年代から京葉臨海工業地帯の発展により、全国でも有数の自動車交通量の増加を示し、その緩和を図るため国道14号のバイパスとして、京葉道路が建設され、昭和54年に全線供用されています。また、千葉市幕張から登戸までの区間については、昭和42年度から直轄事業として改築事業に着手し、昭和45年度に全線4車線で開通しています。

近年では、千葉西警察入口交差点からポートアリーナ前交差点では主要渋滞箇所が連続しており、慢性的な渋滞が発生していることから、交通混雑緩和と沿道環境の改善を目的に、車線の増設（4車線→6車線）や地下立体化を国土交通省千葉国道事務所が実施しているところであり、**平成28年10月に全線開通**されました。



千葉街道略図
出典：千葉国道30年の軌跡



明治中期の国道14号（千葉市稲毛区付近）
出典：千葉の道 千年物語



現在の国道14号（千葉市稲毛区付近）
（国道357号との重複区間）
出典：千葉国道事務所

水戸街道

千葉県北部の松戸、流山、柏、我孫子を横切り、東京と東北地方を結ぶ、国道6号の日本橋から、水戸までの区間は、現在も「水戸街道」と呼ばれ親しまれています。

国道6号、新葛飾橋の上流100メートルほどのところにあった、金町・松戸の関所には、公認の渡し場「大向の渡し」があり、官道である水戸街道を渡してつなぐ重要な関門でした。

明治2年（1869年）に関所が廃止され、明治44年（1911年）、松戸町と対岸の金町村の関所跡の間に、長さ149メートル、幅8メートルの木橋の葛飾橋が誕生し、橋の架設は、それまで渡し船でしか渡河できなかった人々の生活を大きく変えることになりました。荷車、自転車等の普及により、ますます陸上交通へ傾斜し、そして、昭和2年に、**腐朽の激しい木橋から鉄橋へ葛飾橋が架け替えられる**頃には、トラック輸送する業者も現れ、農産物を積んで、盛んに東京神田、千住の市場へ通うようになりました。

現在、旧水戸街道となった葛飾橋から約100メートル南に**葛飾大橋が架けられる**など交通の大動脈としての活況を呈しています。また、平成30年に外環道が完成することで千葉県北西部地域の更なる交通の円滑化が期待されるところです。



松戸町の様子（明治44年（1911年））
提供：松戸市



葛飾橋を渡る路線バス（木橋から鉄橋へ架け替え後）
提供：松戸市



水戸街道略図
提供：千葉国道30年の軌跡



当時の面影を残す渡し船の風景
（矢切の渡し）



現在の葛飾橋周辺
提供：東日本高速道路（株）



成田街道

「成田街道」は、千葉街道から船橋で別れ、大和田、臼井と続く現在の国道296号沿いであり、臼井からは、印旛沼を左に見て旧佐倉藩の城下町桜を歩き、**今も旧成田街道の面影を残す酒々井**を抜ければ成田に入ります。多くの参拝者を集めた成田山への道は今に続く信仰の道であり、国道51号がその道にあたります。

現在の習志野台一帯はかつて、小金原もしくは大和田原といわれ、江戸時代には幕府の牧場の一部であり、明治初期から昭和20年までは、陸軍の演習場でした。

明治6年(1873年)4月29日、明治天皇は、西郷隆盛、篠原国幹ほか多数を従え、**成田街道大和田宿**に行幸され、30日には、近衛兵による天覧演習が行われました。

5月13日、天皇より勅諭をもって、この原に「習志野ノ原」の名を賜りました。これよりのち、この周辺の地名に「習志野」の名が用いられるようになりました。

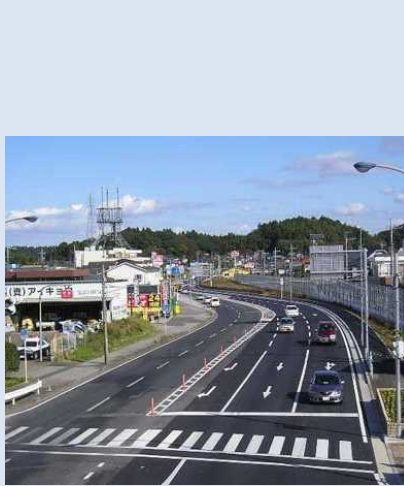
碑は後に**明治天皇の幕舎跡**(現在の習志野台4丁目のみゆき町会館付近)に建てられましたが、現在は船橋市郷土資料館敷地内に移転されています。(船橋市HPより引用)



ちゅうひつこのころのひ
明治天皇駐蹕之処の碑
(船橋市習志野台)
提供：船橋市教育委員会



成田街道略図
出典：千葉国道30年の軌跡



酒々井バイパス
(酒々井駅付近)



現在の国道51号(酒々井バイパス)
出典：千葉国道30年の軌跡



旧成田街道の面影を残す酒々井町
提供：千葉国道30年の軌跡

房総往還

木更津市から館山市に南下する現在の国道127号は、江戸時代には「房総往還」と呼ばれ、幕末には海防の台場が築かれました。

また、戦前は、木更津や館山などの航空隊に至る道であったため、昭和18年には、軍事国道「特37号国道」として整備が進められましたが、戦争により中断。戦後、再び工事を再開し、狭隘な幅員を広げ、トンネルを新しく建設し、現在の姿となりました。

この道路は、江戸時代の房総往還であり、明治になってトンネルが掘られ、車馬の通行が可能となりましたが、断崖が海に迫り、明治の『君津郡誌』にも「上総湊より安房保田に至る間は、鋸山盤踞し、道路険悪交通難険を極む。」と記されています。断崖が海に迫るこの場所は「関東の親知らず」とも呼ばれていました。

やがて、明治21年(1889年)、最大の難所であった**明鐘**にも**トンネル**が完成し、同22年(1890年)に明治の文豪・夏目漱石が訪れ、当時の明鐘トンネルを含む隧道を歩き、漢詩『木屑録』を残しています。漱石が通ったと思われるトンネルの一つが、今も元名第二トンネルの近くに残されています。(「関東の道」より引用)



房総往還略図
出典：千葉国道30年の軌跡



夏目漱石は23歳の夏を
房総で過ごした

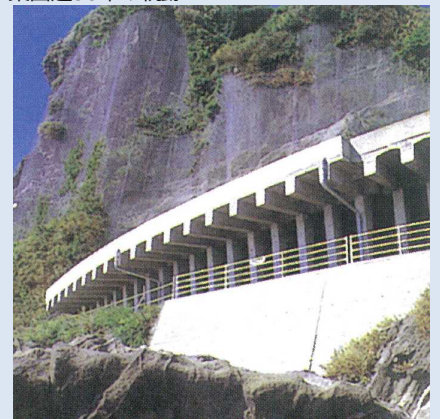


当時の明鐘トンネル

『館山 鴨川 安房の100年』より転載
当時の明鐘トンネル



元名第二トンネル(当時の明鐘トンネル付近)



一般国道127号で築かれるトンネルは景観への
配慮と安全が考えられています。
出典：千葉の道千年物語



旧白浜町「めがね橋」は地元民の寄付金で完成

館山市街から山あいを縫って白浜町へと抜ける県道、山裾を海岸線に沿って走る国道、さらに渓谷を刻みながら蛇行して流れる長尾川、それらが出会うまさに交通の要衝にめがね橋は架けられています。

『長尾村誌』には、めがね橋の建設以前、人びとは長尾川のこの地点を徒歩で渡っていたと記されています。確かに、めがね橋の架かる地点は、上下流に比べて川幅が広がり、流れの穏やかな浅瀬となっています。

大雨が降れば水嵩が増して徒歩できなくなる長尾川に、地域住民の念願であっためがね橋が建設されたのは、**明治21年（1888年）3月**のことです。**工事費の399円40銭（当時）が地域住民の寄付により賄われた**ことから、建設がいかに待ち望まれていたかをうかがい知ることができます。



当時のままの姿を残すめがね橋

丈夫なめがね橋

丈夫なめがね橋は、大正6年（1917年）の長尾川大洪水や大正12年（1923年）の関東大震災にも耐え、第二次世界大戦中には戦車が通ってもビクともしなかったと言われています。

建設当初、めがね橋は長尾橋と呼ばれていました。その歴史を物語るように東岸上流の袖柱の胴石には、「ながをばし」と刻銘されています。昭和34年3月、下流に鉄筋コンクリート造の新しい長尾橋が建設され、旧長尾橋には愛称のめがね橋がそのまま橋名として使われることとなりました。

なお、現在、めがね橋における自動車等の通行は禁止されています。

めがね橋の特徴

めがね橋は、地元の石工と大工のコラボレーションにより建設されました。石工と大工は、角切りにした大根を石材に見立てて模型をつくるなど、試行錯誤を繰り返しながら、精巧な石組みを見出したという逸話も伝えられています。

めがね橋の3連アーチは同寸法の欠円アーチで、迫石は台形断面石の布積です。両端のアーチ脚部は袖石垣により保護され、**中央2橋脚の上流側には水切りが設置**されています。橋壁面および袖石垣は、切石の布積により組まれており、主な石材は、塩風にも強い岩であろうということで、白浜町の海岸端にある「みずるめ」と呼ばれる石切場（現在は採石されていない）で採石された「みずるめ石」を使用しています。

両岸の橋詰には、笠石を載せた4本の立派な親柱が設置され、さらにその側には袖柱も4本設置されています。



上流側の橋脚に設置された水切り
出典：土木学会誌（2006年2月号）

基本情報

名称：長尾の「めがね橋」
竣工年：明治21年（1888年）
所在地：二級河川長尾川 南房総市（白浜町）滝口地先
アクセス：JR内房線館山駅から日東バス白浜行き乗車「長尾橋」下車 徒歩1分
土木学会選奨土木遺産（平成17年度認定）
参考文献：土木学会 選奨土木遺産 めがね橋 解説シート

現在のアーチ橋

現在のアーチ橋は、材料が石から鋼やコンクリートに変わったものの、今日でも建設される構造形式です。

手賀大橋は近年建設された、千葉県内におけるアーチ橋のひとつであり、柏市箕輪新田と我孫子市若松を結ぶ、延長415メートルの11径間連続上陸式鋼アーチ橋です。平成9年8月に旧手賀大橋に代わる新手賀大橋が暫定2車線で完成し、平成13年に4車線化されました。

橋のデザインは水鳥の羽ばたきをイメージして設計されたものです。



現在の千葉県におけるアーチ橋の例（手賀大橋）
提供：我孫子市



明治に建設された鉄道橋

現在のJR成田線我孫子・成田間は、利根川沿岸の物資及び成田山への参拝客の輸送を目的に明治23年（1890年）に成田鉄道として開業しました。のちに国有化され、現在のJRに引き継がれています。

長門川橋梁の橋脚は、北印旛沼から利根川に流れる長門川を渡る**成田線我孫子支線の橋脚部**であり、**明治34年（1901年）**に建設されました。

橋脚は開業時に建設されたレンガ造です。橋桁は明治期に製作された英国式ポーナル形で、J型スティフナーが使用されています。



JR成田線我孫子支線の橋脚部

現在も活躍するレンガ橋脚

日本におけるレンガ建築等は幕末から始まっていましたが、明治5年（1872年）、和田倉門近くの住宅から失火し、銀座方面まで広がる大火の後、銀座の建築を不燃にする目的でレンガが採用されました。明治中期になるとレンガ工場も多く稼働し、レンガ職人も増え、レンガ技術は一般的な技術として社会に定着していきました。

同じ頃、交通機関も舟運から鉄道に代わっていく時期にあり、鉄道においてもレンガが用いられています。例えば、東京駅に見るレンガ建築は有名ですが、鉄道の橋脚等においてもレンガが活用されました。

大正12年（1923年）の関東大震災以降、レンガを用いた建造物は少なくなってきましたが、長門川橋梁は、レンガ橋脚が造られてから**約100年経過した今も活躍している**、貴重な土木遺産です。

基本情報

名称：JR成田線我孫子支線 長門川橋梁の橋脚
 竣工年：明治34年（1901年）
 所在地：栄町安食地先 利根川支川長門川筋
 アクセス：JR成田線安食駅から 徒歩15分
 参考文献：「遺しておきたい伝えたい千葉の水辺
 （自然・景観・土木遺産）その6」
 ちば河川交流会



約100年経過した今も活躍



現在の鉄道橋（成田新高速鉄道線 印旛捷水路橋梁）（平成21年）
 提供：宮地エンジニアリング(株)

現在の鉄道橋

日本の表玄関である成田空港と都心を30分台で結ぶため、最高時速160kmで列車を走らせる**成田新高速鉄道線**は、将来の国際航空需要増加に対応するため、計画されており、その成田空港に程近い千葉県印西市の**印旛捷水路に架かる本橋**は、平成21年に完成した、成田新高速鉄道線の象徴的橋梁です。

この鉄道線の整備は、空港アクセスの大幅な向上にとどまらず、千葉県北西部等の交通利便性の向上と成田市地域及び千葉ニュータウン地域の機能連携強化にも大きく寄与する事が期待されています。

現在の鉄道橋は、鋼構造の優れた点を適材適所に活かして耐荷性や耐震性に優れている構造とするだけでなく、ライフサイクルコストやアセットマネジメントも考慮した耐久性に優れた構造とすることや、環境影響評価や騒音などの環境にも考慮した構造とすることが求められています。



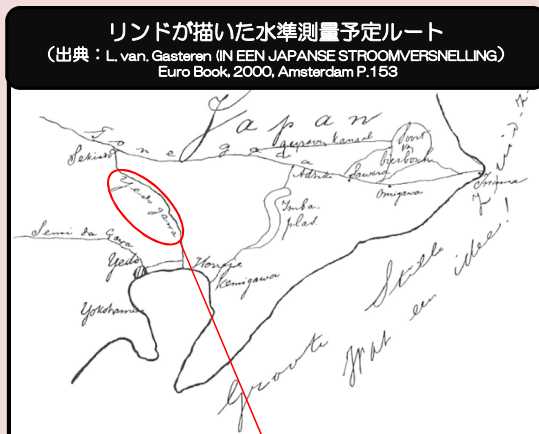
水準標石の設置

明治初期、我が国の近代化には治水、利水のための河川改修が必要であったため、政府は河川、港湾や干拓の土木技術分野で高い技術力を持ったオランダ人技師団を招きました。河川を改修するにあたって最初に行ったのは、改修計画の基準となる河川の水位を測るための基準点を設置することでした。明治5年（1872年）に来日したリンド（I.A. Lindo）は、利根川・江戸川の水準測量を行い、利根川河口の銚子に**飯沼水準原標石**を、江戸川河口には**堀江水準標石**を設置しました。

注) 水準測量とは、高さを測る測量のこと。



I.A.リンド（1848～1941）
オランダ アーネム市出身



リンドが描いた水準測量予定ルート
(出典：L. van. Gasteren (IN EEN JAPANESE STROOMVERSNELING)
Euro Book, 2000, Amsterdam P.153)



飯沼水準原標石



堀江水準標石

水位尺の設定

リンドは飯沼水準原標石を基準に、飯沼水位尺の零位を**日本水位尺 (J.P.=Japan Peil)**と名付け、**水準測量の原点**と決めました。また、堀江水準標石を基準に、江戸川堀江水位尺の零位を**江戸川水位尺 (Y.P.=Yedogawa Peil)**と名付けました。さらに、明治6年（1873年）には隅田川河口の霊岸島の水位を観測し、その零位を**荒川水位尺 (A.P.=Arakawa Peil)**と名付けています。

利根川、江戸川の水位を表すY.P.や荒川の水位を表すA.P.は、**現在でも河川の水位を表記する際に使用**されており、河川計画を定める上で重要な役割を果たしています。

また、リンドが帰国した後の明治16年（1883年）には、霊岸島の水位観測結果から**東京湾中等潮位 (T.P.)**を決定しました。これが、**標高の零点として現在も使用**されています。

河川管理の基準となる標高として、一般的にはT.P.を用いますが、河川によってはY.P.やA.P.と同様に独自の基準面を用いています。(表.1 参照)

注) Peilとは、オランダ語で基準面のこと。

表1. 主な河川の基準面とT.P.との関係

河川名	基準面	T.P.との差 (m)
北上川	K.P.	-0.8745
鳴瀬川	S.P.	-0.0873
利根川	Y.P.	-0.8402
荒川 中川 多摩川	A.P.	-1.1344
淀川	O.P.	-1.3000
吉野川	A.P.	-0.8333



現在 (H29.11) の飯沼水準原標石



現在 (H30.1) の堀江水準標石

エピソード

リンド自筆の記録に、江戸川が「Edo gawa」ではなく「Yedo gawa」と示されています。このことから「Y.P.」となりました。

飯沼水準原標石は、昭和20年7月の太平洋戦争中の空襲によって瓦礫の中に埋もれ、戦後にブルドーザーで整地する際に撤去されそうになりましたが、土中に深く根入れられていたため、撤去できず、そのまま残されたそうです。

水準標石の現在

「日本の河川測量の原点」とされる飯沼水準原標石とともに、堀江水準標石は**日本最古の水準標石**です。その歴史的価値が高く評価され、平成19年には堀江水準標石が、平成27年には飯沼水準原標石が、それぞれ**土木学会選奨土木遺産**に認定されています。現在では、保存のための柵や案内板が設置され、当時の姿を境内に残しています。

【基本情報】

名称：飯沼水準原標石
竣工年：明治5年（1872年）
所在地：銚子市馬場町293（圓福寺境内）
アクセス：銚子電気鉄道 観音駅 徒歩3分
千葉交通バス「陣屋町・観音前」下車 徒歩3分
土木学会選奨土木遺産（平成27年度認定）
参考文献：国土交通省関東地方整備局利根川下流河川事務所HP、「近代河川測量の始まりと水準標石」,河川文化第46号（2008.6）

【基本情報】

名称：堀江水準標石
竣工年：明治5年（1872年）
所在地：浦安市堀江4-1-5（清瀧神社境内）
アクセス：東京メトロ東西線 浦安駅 徒歩5分
東京ベイシティバス「フラワー通り」下車すぐ
土木学会選奨土木遺産（平成19年度認定）
参考文献：国土交通省関東地方整備局江戸川河川事務所HP



はじめに

明治時代以前から主要内陸輸送機関として利用されていた舟運は、明治時代にも江戸時代からの制度を引き続き用いられてきましたが、政府は、近代国家を作り上げる中で、海上沿岸交通と内陸舟運路の整備と拡充が当面の重要政策としていました。

政府は、欧米の進んだ治水対策技術の導入を図るべく、**オランダ工師を招へい**し、まず低水工事（しゅんせつなど）を計画し水運を発達させるかたわら、特に水害の恐れのある場所を選んで水害防除の工事を併せ行うこととしました。

さまざまなオランダ工師を招へいし、明治32年度まで利根川の低水工事は行われていました。



近代土木技術の導入に貢献したオランダ工師たち



蒸気船「通運丸」 明治初期頃
千葉県立中央博物館所蔵

名前	資格	月給 (毎日当額)	雇用期間						
			(1872)	(1877)	(1882)	(1887)	(1892)	(1897)	(1902)
ドールン O. J. Van Doorn (1837-1906)	長工師	500円	1872.3.24-1875.4.18	1876.4.2-1880.7.22					
エッセル G. A. Escher (1843-1939)	1等工師	450	1873.9.25-1876.6.30						
ムルデル A. T. L. R. Mulder (1848-1901)	1等工師	475		1879.3.25-1886.8.12			1887.5-1890.5.11		
リンドウ L. A. Lindo (1847-?)	2等工師	400	1872.3.17-1875.10						
テッセン A. H. T. K. Thiasen (1839-?)	3等工師	350	1873.11.15-1876.11.14						
デ・レーケ J. de Rijke (1842-1913)	4等工師	300		1873.9.25-1902.8.18ころ					
ウェストルウィル J. N. Westerwiel (1839-?)	工手	100	1873.11.15-1878.11.14						
カリス J. Kalis	工手	100	1875.5.14-1877.5.13						
アルンスト D. Arnsht	工手	100	1873.9.25-1880.12.27						
マストレクト A. van Mastrigt	工手 (推定)	100		1879.3.25-1881.2.4					

〔資料〕建設省淀川工事事務所：『流れを変えた男たち—オランダ土木技師団と日本の河川—』,1989

利根川改修工事のはじまり

明治中期までの河川の維持・改修は舟運を目的とする低水工事でしたが、当時、全国で頻発する洪水に対処するため、**明治29年（1896年）に河川法が制定**されました。これにより、**これまでの低水工事から洪水を防御する高水工事（築堤など）へと我が国の治水思想が転換**し、利根川でも明治33年（1900年）から昭和5年にかけて、今日の河道の基礎となる「利根川改修工事」が行われました。

明治33年（1900年）に始まった第一期改修は、利根川河口から佐原までの42 kmにおいて低水路の開削や河道の付替、築堤工事などが行われ、**明治42年（1909年）に竣工**しました。

機械施工のはじまり

明治期に入り、我が国でも蒸気による土木工作機械を用いられるようになりました。河川改修においても次第に掘削や運搬のために機械が導入されるようになりました。

それでもなお多くの場合、相変わらず人手による作業が必要とされ、特に築堤工事の際には土運搬や地固めに現場周辺の農家などから多くの人員が動員されました。



築堤の様子 大正中期頃
利根川100年史より

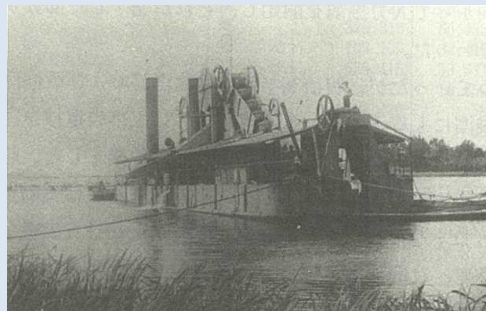
記念碑

東庄町笹川では浚渫工事が起工され、浚渫土砂は築堤に用いられたほか、周辺の湿地、沼沢等の埋立にも利用され、洪水防御とともに土地造成を行うという一挙両得の成果をあげたのでした。

東庄町笹川にある利根川コジュリン公園には、利根川改修事業の着手を伝承する「**利根川第一期改修発祥の地**」の石碑が建立されています。



利根川第一期改修発祥の地の石碑
(東庄町笹川)



浚渫船 印旛号
浚渫能力 48m³/h程度
利根川100年史より



工事のうつりかわり

第1期改修工事に引き続き、**明治40年（1907年）に佐原から取手までの52kmにおいて第2期改修工事が着手**されました。ところが、明治43年（1910年）8月に希有の洪水に見舞われ、新たな計画に基づき明治44年（1911年）から浚渫及び築堤工事に着手し、昭和5年に竣工となりました。しかし、昭和に入ってから利根川流域ではカスリーン台風など度重なる水害が発生し、戦前から戦後にかけて増補計画工事（断面改修）、改修改訂工事（上流ダム群の新設など）が行われました。

我が国初のスーパー堤防

昭和62年、計画規模を上回る超過洪水による破堤に伴う甚大な被害の発生を回避のため、**高規格堤防（スーパー堤防）整備事業**が創設されました。利根川においては柴町矢口（やこう）地区をはじめ、柴町、香取市で整備されています。**柴町矢口には我が国第1号のスーパー堤防**であることを記した記念碑が建立されています。



カスリーン台風後の救助の様子（現在の柏市花野井付近）
昭和22年9月



矢口スーパー堤防と工業団地（中央左側が矢口スーパー堤防）
平成20年撮影



スーパー堤防発祥の地記念碑
（柴町矢口）



スーパー堤防模式図

内務技監工学博士中川吉造君像（香取市佐原）



水の郷さわらと展示機械



近年の取組

香取市にある道の駅「水の郷さわら」は、防災拠点や水辺利用拠点、文化交流拠点などの機能を複合した施設として平成22年にオープン。防災教育展示室や、昔の利根川改修工事で使用された建設機械の展示などがあります。また、近くの国土交通省利根川下流河川事務所の裏手には、**大正15年（1926年）に工事主任として利根川改修工事を完成**させるなど約40年間にわたり利根川改修工事に尽力した**内務技監工学博士中川吉造氏の像も**建っています。



はじめに

かつて利根川・江戸川間を通行する船は、両川が分岐する関宿を経由しなければならず、また、鬼怒川合流点までの利根川には浅瀬が多いため、渇水時は通行が困難となるなど問題点がありました。

そこで政府は、反対運動もあったなか、**デレーケ**、**ムルデル**に運河の設計を命じ、明治18年（1885年）2月25日に「江戸利根両川間三ヶ尾運河計画書」が提出されました。千葉県県令（現在の千葉県知事）・茨城県県令・東京府知事より利根運河開削に対する上申を提出しましたが、不認可となったことから、民間の資金だけで事業を進めるため、**利根運河株式会社を創設し事業を実施**することとなりました。



利根運河を航行する蒸気船「銚子丸」奥に見えるのは運河橋
(流山市立博物館提供 大正4年（1915年）4月)



利根運河の開削のようす
(流山市立博物館提供 明治22年（1889年）頃)

完成するまで

開放運河・閘門運河のいずれかを採用するかについては種々の議論がありましたが、明治21年（1888年）5月9日に開放運河にすることが決まり、洪水の対応策としては運河中に狭窄部を設けることとなりました。

起工式は、明治21年（1888年）7月14日に挙行されましたが、工事自体は5月にすでに始められていました。工事は3工区に分けて施工され**明治23年（1890年）に利根運河は完成**しました。

舟運の衰退と役割のうつりかわり

延長約8kmの利根運河の完成により、航路は38km短縮されました。銚子から東京までの日程は3日から1日に短縮したことにより、最盛期には年平均2万隻の船が航行しました。しかし、その後の鉄道網や道路網の整備による陸上交通機関の発達によって舟運は減少の一途をたどりました。昭和16年7月22日の洪水により水堰が倒壊し、航路が使用不可能となりました。これを機会に同年12月31日利根川増補工事の一環として利根川の洪水を分流する計画に基づき、内務省が運河を買収し、**水運を目的とした利根運河に終止符が打たれました**が、総通船数は995,644隻にのびりました。

昭和10年9月洪水を契機として「利根川増補計画」が策定され、利根運河を放水路として利用することとなり、利根川より運河に500m³/s分派する計画となりました。

その後、北千葉導水事業が完成するまでの暫定的な対策として100m³/sの洪水分派を行うため水門が設置され現在に至っています。なお、**2006年度利根川水系河川整備基本方針の策定**により500m³/sの洪水分派計画は削除されました。



現在の利根運河「平成18年 推奨土木遺産認定」



利根運河開削工事に携わった
オランダ人技師ムルデルの碑
(流山市東深井)

基本情報

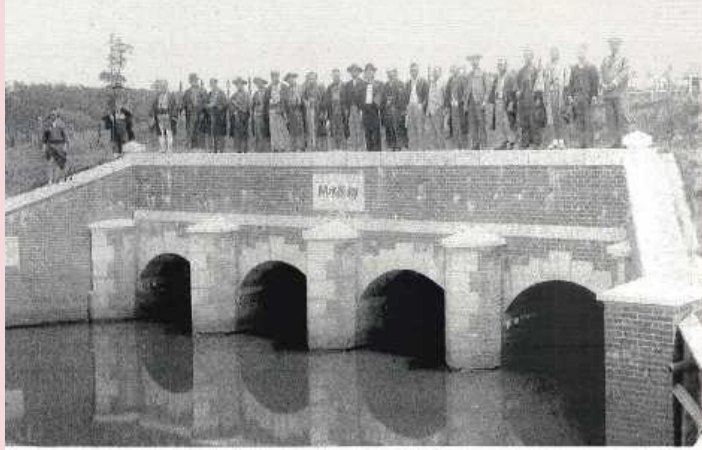
名称：利根運河（とねうなが）
竣工年：明治23年（1890年）
所在地：流山市、柏市、野田市
アクセス：東武野田線 運河駅 徒歩約3分 等
土木学会選奨土木遺産（平成18年度認定）
参考文献：土木学会 選奨土木遺産 柳原水閘 解説シート
利根川100年史



はじめに

松戸市の西部、江戸川左岸の低湿地を流れる坂川は、水運路や農業用水路として、流域の人々の暮らしをささえてきました。一方で、古記録では「逆川」と記されているように、洪水時には合流する江戸川から水が逆流し、坂川の氾濫は毎年のように周辺農民を悩ませてきました。

そこで、江戸川からの逆流を防ぐため、坂川の江戸川合流部付近に建設されたレンガ造りの樋門が、柳原水閘（やなぎはらすいこう）です。



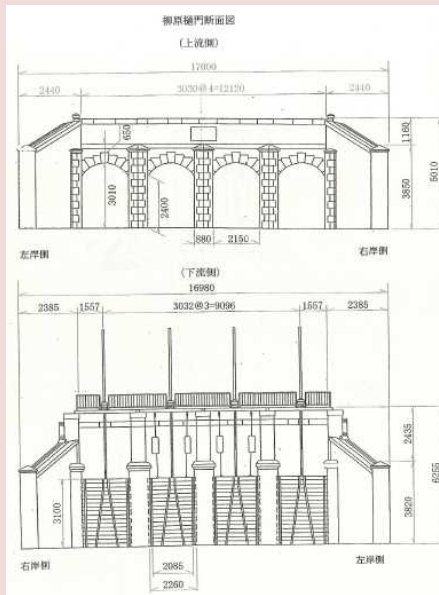
柳原水閘完成（明治37年）

完成時の様子（明治37年（1904年））柳原水閘100周年記念式典資料より

設計者について

設計者は井上二郎氏。井上氏は、明治22年（1889年）、東京帝国大学工科大学土木科を卒業し、東京帝国大学大学院工学科へと進み河川工学を専攻。学生時代からレンガづくり水門の建設に深く関わり、明治36年（1903年）から翌年にかけて柳原水閘の設計に従事しました。井上氏はその後、鬼怒川水力電気事業や京浜運河工事事業の設計を手掛け、また手賀沼開拓の先駆者としても活躍しました。

断面図（柳原水閘100周年記念式典資料より）



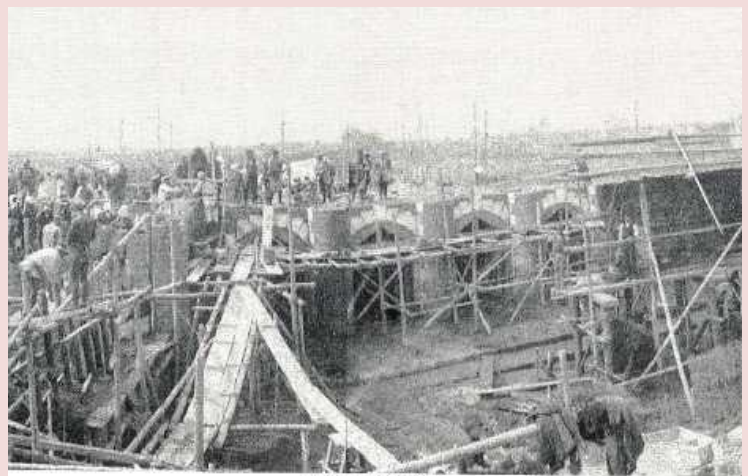
現在の柳原水閘



概要

起工は明治36年（1903年）11月。坂川流域の4町村（明村、馬橋村、小金町、流山村）で組織された「坂川普通水利組合」により建設され、明治37年（1904年）4月に竣工しました。

4連アーチの樋門を持ち、下流部にゲートがついています。アーチ形状は欠円アーチで、上流（呑口）側正面のアーチ部には、互いに大きさの異なる石材が用いられています。



柳原水閘建設中

建設中の様子（明治37年（1904年）頃）柳原水閘100周年記念式典資料より

役割の終わり

平成6年3月、上流側の国分川水路のトンネル通水を機に、柳原水閘は治水工の役割を終えました。しかし、優雅なデザインとともに、明治時代のレンガ積工法を現在に伝え、また松戸市の治水事業の歴史を語る上でも欠かすことの出来ない施設として、その歴史的価値が高く評価されています。

基本情報

名称：柳原水閘（やなぎはらすいこう）
 竣工年：明治37年（1904年）
 所在地：松戸市下矢切1397
 アクセス：北総鉄道 矢切駅 徒歩約20分
 JR松戸駅より京成バス「栗山」下車 徒歩15分
 土木学会選奨土木遺産（平成16年度認定）
 参考文献：土木学会 選奨土木遺産 柳原水閘 解説シート



千葉港の発祥

千葉港の発祥は遠く鎌倉時代に遡り、都川河口付近に寒川港と呼ばれる原始的船着場がありました。この船着場が千葉港発祥の地といわれています。

江戸時代末期には、江戸、横浜との間に米穀、塩等の海運が盛んでありましたが、明治6年(1873年)に千葉県が誕生し、舟運の中心である市場町に県庁が置かれたため、港周辺は政治、交通の中心として栄えるに至りました。

明治43年(1910年)には、民間資本により11ヘクタールの出洲埋立地が造成され、船溜まり(-2m)、荷揚場を整備することにより港湾の始まりとなる形態が整えられ、大正11年(1921年)に内務省告示により港湾指定を受けました。



◆現在の千葉港千葉南部地区～千葉中央地区



昭和2年当時の寒川周辺の様子



寒川港

左図は、寒川港(現在の出洲埠頭付近)の鳥瞰図です。

図中左下には千葉県庁舎があり、すぐ近くを都川が流れています。都川河口には、多くの小舟が係留されていますが、この船溜まりが現在の千葉港の発祥と言われています。船溜まりの上に広がる、海へ突き出した土地が出洲となります。

図中右上の「白旗神社」と書かれている場所が、現在の「白幡神社」です。現在の国道357号より海側はかつては海だったことがよくわかります。図中央、現在のJRが通る位置に鉄道があるのが確認できます。

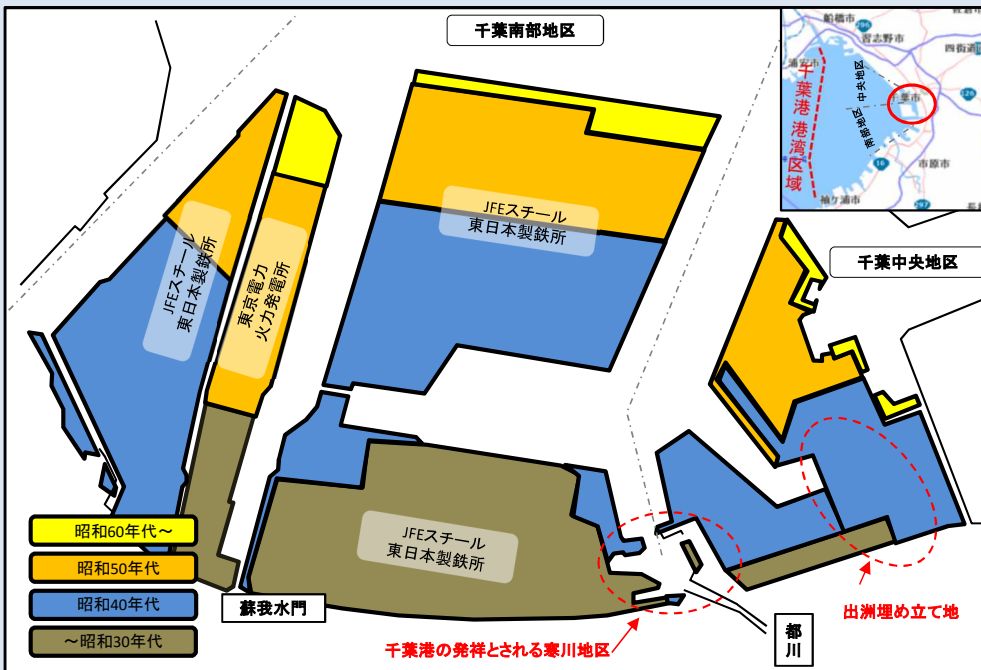


千葉港埋立ての始まり

昭和15年には、東京湾臨海工業地帯計画が内務省土木会議で決定され、その一環として千葉市今井町地先海面300haの埋立てを計画し、戦時中約200haを埋立て日立航空機の飛行場が建設されました。昭和18年に操業が開始されたが、昭和20年、第二次世界大戦の終結により中止となりました。

千葉県では、終戦後の昭和20年代には、第一次産業である農林水産業が根幹的な地位を占めており、工業といえば農林水産の加工を除いてはみるべきものではありませんでした。そこで、県政としてようやく工業の導入という課題に着目することとなりました。工業導入の契機は、地方税法が改正され、固定資産税などの税収を地方自治体の主要な財源とすることとなったことで、大工場などが立地する地方自治体は、税制面で有利となりました。昭和25年に、川崎製鉄(株) (現・JFEスチール(株)) が今井地先埋立地に誘致されることが決定しました。

千葉港の埋立ての状況 (千葉南部地区～千葉中央地区)



昭和30～40年代の千葉中央地区周辺状況

右上:埋立前の海苔棚風景(昭和30年代)

右下:川崎製鉄、東京電力(昭和34年)

左下:川崎製鉄(現・JFE)(昭和40年)



提供:千葉県企業土地管理局

日本一港湾区域の広い千葉港の成立

昭和22年12月には船橋港、市川港が運輸省告示により公有水面埋立法による港湾の指定を受けました。

昭和26年6月に千葉県土木部は、千葉港建設事務所を設置し、昭和28年3月に千葉県が港湾管理者となり、千葉港および船橋港の港湾区域を定め、両港は地方港に指定されました。昭和29年7月には関税法上の開港に指定されました。昭和32年に港湾法に基づく重要港湾に指定され、同年に五井、市原地区の埋立てが始まり、港湾区域が市原市海面まで拡張されました。昭和40年4月には、外国貿易のために特に重要な港湾として認められ、特定重要港湾に指定されました。

昭和43年に船橋港、市川港が千葉港に編入され、港湾区域が拡張されました。翌年44年には、袖ヶ浦町地先海面が港湾区域となりほぼ現在の水域形態となりました。こうして千葉港は、北は市川市、南は袖ヶ浦市の6市にまたがる港湾区域面積が日本一広い港となりました。

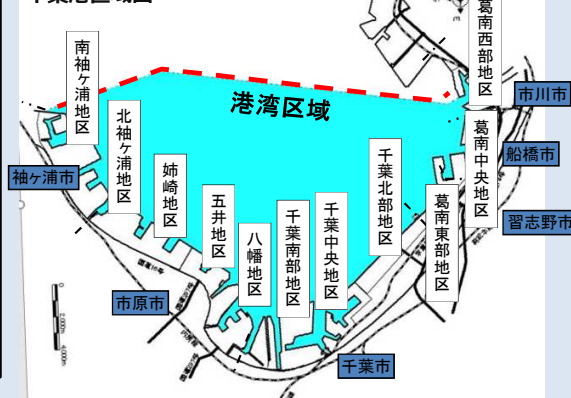
昭和後期～現在に至るまでの千葉港整備状況

昭和50年代～60年代初頭にかけては、千葉中央埠頭に水深-12m岸壁が整備され物流機能が強化されるとともに、「いなげの浜」、「検見川の浜」、「幕張の浜」などの人工海浜や千葉ポートタワー、稲毛ヨットハーバーが相次いで整備され、レクリエーション機能が拡充された。また、葛南中央地区では昭和41年に水深-5.5m岸壁が3バース、葛南東部地区では昭和51年に水深-6.0m岸壁が5バース整備されました。

平成に至り、元年には、首都圏の国際交流基盤として「幕張メッセ」がオープン。平成6年6月には千葉中央埠頭にコンテナターミナル(1基分の6ha)が完成しました。葛南中央地区では、平成17年から既存岸壁の水深-10m岸壁を大型船が接岸可能にするため-12mに改良し、あわせて耐震強化岸壁としての機能をもたせるため直轄事業により整備し、平成26年に完成しました。

現在では、東南アジアなどを結ぶ定期航路が5航路週7便就航しています。千葉港全体では、鉄鋼、エネルギー、機械、完成自動車等を扱い、様々な製品の一大物流拠点を形成しています。

千葉港区域図



千葉中央埠頭コンテナターミナルの状況



千葉県港湾課 (平成25年12月撮影)



木更津港の概要

木更津港は東京湾の東岸の南部に位置し、古くから物資の集散港として栄えてきました。工業港として機能を高めるため、工業用地等の造成、外内貿ふ頭の整備が逐次進められ、**昭和43年4月に重要港湾の指定**を受け、横浜港・川崎港・東京港・千葉港と並んで首都圏の発展に寄与しています。



出典：庁内HPちば情報マップ

発祥

木更津港は、**慶長19年(1614年)**の大阪の役における勲功により、地元の回船業者が**徳川氏から江戸府船町と木更津間の渡船営業権を与えられたこと**に始まり、江戸時代から当地方の物資集散港として繁栄していました。



出典：google map

水運から鉄道へ

明治12年(1879年)には、木更津、東京、横浜間に定期船が就航し、**明治41年(1908年)には、木更津町は工費70,000円を投じ航路の浚渫と防波堤の築造を行い、明治45年(1912年)に完成**しました。

しかし、大正に入り蘇我・木更津間に鉄道が開通したため、海運は次第に衰退し、さらに大正6年(1917年)に関東一帯を襲った台風により港は壊滅、定期船も廃止となりました。

木更津港内港の成立

その後、**大正15年(1926年)**に内務省告示により**公有水面埋立法に基づく指定港**となり、**港としての本格的な改修は昭和7年から始められました**。昭和9年に港の北側に日本海軍部隊の一つである木更津海軍航空隊の飛行場が建設されるに伴い港湾工事も大型化し、**昭和12年**には、航路、泊地、防波堤、護岸が完成し、**ほぼ現在の木更津港内港(吾妻地区)の形態を整えました**。

「千葉縣木更津町鳥瞰」

松井天山(昭和四年一月写生)

瞰鳥町津更木縣葉千



◇木更津内港

左図は、木更津内港(現在の木更津吾妻地区)の鳥瞰図です。

図中央上よりに木更津駅があり、港に向かって街並みが広がっている様子が確認できます。

図の中央下には、海の中に鳥居が確認でき、この周辺が遠浅であることがわかります。

かつて、港の整備が進む前は、船は沖合で停泊し、“はしけが渚との間を連絡し、干潮時には「海中人力車」が干潟を走って客の送迎する光景も見られた”(「千葉県史(明治編)」)との記述もあります。

また、しかけが設置されている様子から漁業が盛んであったことが伺えます。

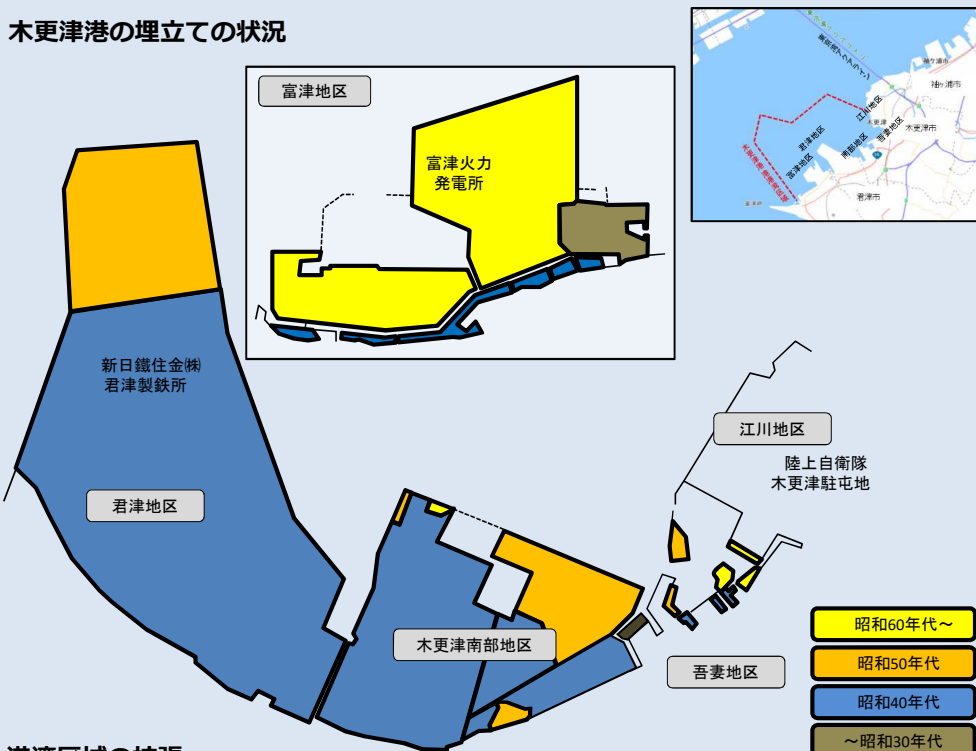
提供：木更津市郷土博物館のすず



沿革

昭和25年5月に港湾法が制定、昭和28年に同法に基づき地方港に指定され、千葉県が港湾管理者となりました。昭和36年に君津地区に八幡製鉄(株)(現・新日鐵住金(株))の進出が決定し、650haの埋立て造成地に工場を置き、外航船が入出港するようになりました。昭和40年には、横浜、川崎を結ぶカーフェリーが就航し、港勢が大きく進展し、昭和43年に重要港湾に指定されました。その後、東京湾アクアライン開通に伴い、フェリーは廃止となりました。木更津港内港(現・木更津港吾妻地区)は背後地が商工観光面で繁栄し狭隘化したため、木更津南部地区において公共ふ頭などの整備が計画され、昭和43年から460haの埋立てが開始されました。そして、建設資材、林産品類、金属品等を取り扱うふ頭として整備されました。主要航路である木更津航路(水深-19m、幅員450m)については、昭和44年から整備され昭和48年に完成し、翌昭和49年には港則法に基づく法定航路に指定されました。

木更津港の埋立ての状況



港湾区域の拡張

昭和52年に港湾区域が拡張され、富津地区地先の海域が木更津港の港湾区域に編入されました。昭和60年には富津航路(水深-14m、幅員450m)が港則法上の指定航路となり、同年12月には東京電力(株)富津火力発電所が操業開始しました。

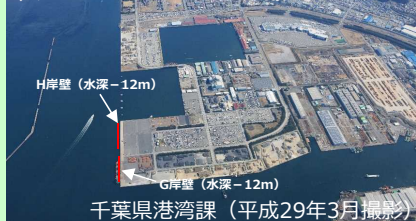
物流機能の強化・拡充

平成18年3月に木更津南部地区の一部のエリアが木更津港湾物流効率特区が認定された。これにより、陸上輸送の規制を緩和することで、大型公共岸壁の機能を発揮することができるようになりました。また、平成20年4月には、2バース目の水深-12mの岸壁が供用開始されました。

現在の木更津港

京葉工業地帯の一翼を担う工業港として、重点整備が進められ臨海部に立地する鉄鋼業などに関連した外貿貨物や、砂・砂利等の内貿貨物を中心に取扱い、千葉南部地域における経済社会の基盤として、重要な役割を果たしています。

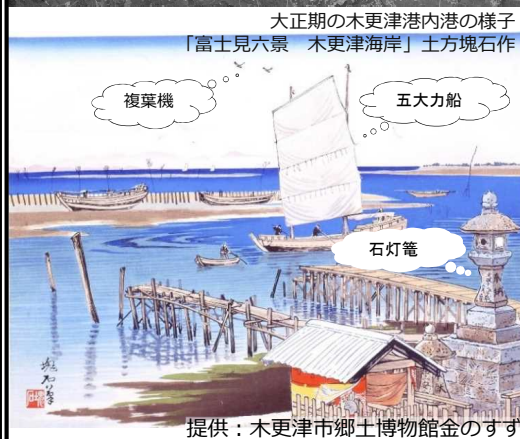
◇現在の木更津港木更津南部地区



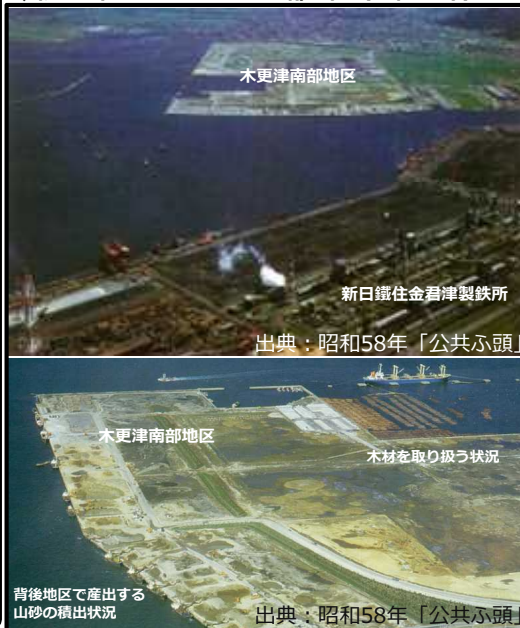
◇現在の木更津港内港(吾妻地区)



◇木更津港(吾妻地区)



◇新日鐵住金工場～木更津南部地区(昭和58年)

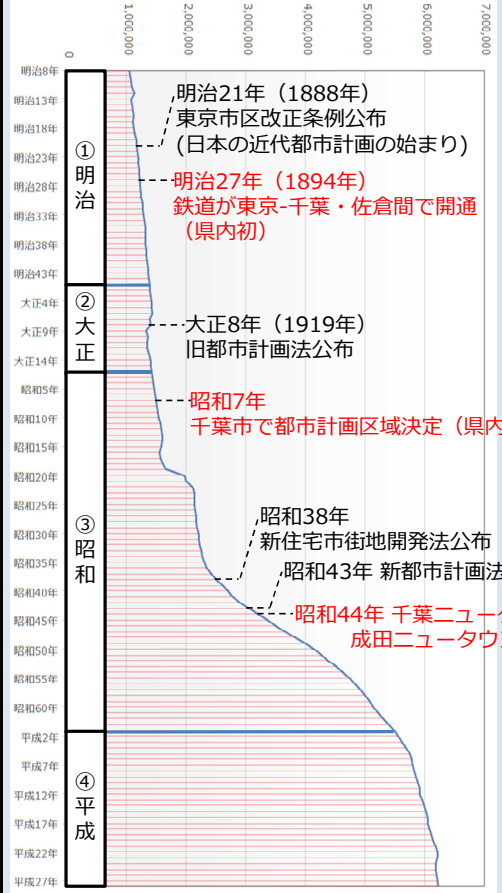


◇内港にてカーフェリーの到着を待つ乗客(昭和40年)



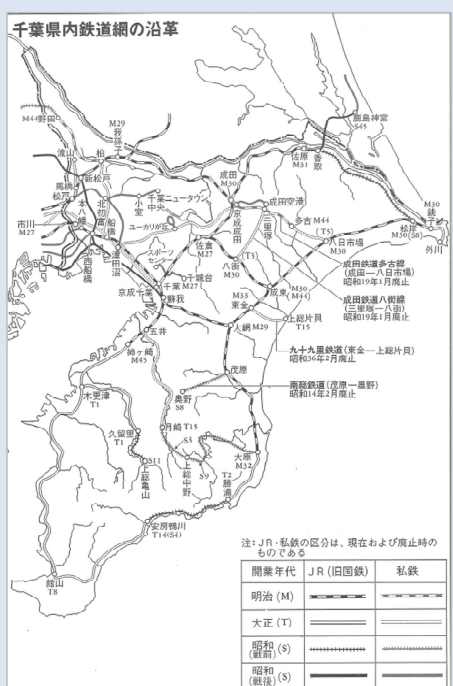


千葉県人口の推移 (明治8年 (1875年) ~ 平成28年)
(単位:人) (千葉県統計年鑑より作成)



【①明治期】

明治前期の千葉県は、江戸時代から主要な交通手段となっていた東京湾、利根川等の水運における拠点都市(銚子町、佐原町、木更津町等)を中心に集落が形成されていました。
明治27年 (1894年)、県内で初めて**東京~千葉・佐倉間で鉄道が開通**したのを皮切りに、順次、成田・銚子等の拠点に延伸され、県内各地と東京を結ぶ鉄道網の整備が進められました。鉄道網の結節点であった官庁街の県都・千葉町や成田山新勝寺の参詣客を集う成田町等は旅客者の増加とともに、一層まちづくりが進展することとなりました。



千葉県内鉄道網の沿革 (出典:図説千葉県の歴史)



明治27年 (1894年) 頃の千葉駅 (現東千葉駅近辺) (出典:'91千葉市制施行70周年記念誌)



国鉄成田線 (出典:成田歴史アルバム)

【②大正期】

大正期になり、東京市等の大都市において無秩序に進む市街化や土地利用の混在等の問題が顕在化してきました。このような問題に対応するため、道路・公園等のインフラ整備や土地利用の適正な規制等を目的に、**大正8年 (1919年) に「旧都市計画法」が公布**されましたが、当時千葉県では宅地需要がまだ少なく、法適用外となっていました。

【③昭和期：戦前】

昭和期・戦前の千葉県では、県北西部において人口増加と無秩序な市街地拡大が顕著となり、**昭和7年に県内で初めて千葉市で都市計画区域が決定**されました。その後、船橋、成田等の主要都市においても、人口増加に対応した用途地域や道路等の都市計画が決定されました。



平成15年度成田ニュータウン (昭和61年度完了) (出典:千葉県企業庁事業の軌跡)

【③昭和期：戦後】

戦後の戦災復興を経て、昭和30年代からの高度経済成長期では、産業の発展に伴う就労者と東京への通勤者等による**人口の急激な増加**が見られ、**市街地の無秩序な拡大**による住環境の悪化等の都市問題が生じました。
 このような問題に対応するため、**昭和43年に線引き制度** (市街化区域と市街化調整区域の区分) や**開発許可制度等**を導入した「**新都市計画法**」が公布され、住みよいまちづくりのための新たなルールが生まれました。
 また、**新住宅市街地開発法**を活用した**ニュータウン建設**や**土地区画整理事業**等が都市計画事業として整備され、新たな住宅需要の受け皿となりました。



昭和7年頃の京成千葉駅 (現中央公園) (出典:'91千葉市制施行70周年記念誌)



平成27年度千葉ニュータウン (平成25年度完了) (出典:千葉県企業庁事業の軌跡)

【④現在】

明治時代の鉄道網の形成等が礎となり、現在も千葉市や成田市は県内の拠点都市として発展を続けています。県内の各拠点では、**市街地再開発事業**をはじめとする**土地の高度利用**や**都市機能の更新**等を計画的に行い、明治時代から続く「まち」を次世代に継承する都市計画の取組が進められています。



千葉駅西口市街地再開発事業 (出典:千葉市HP)



1. 明治時代における土地区画整理事業

土地区画整理事業は公共施設を整備・改善し、宅地の利用の増進を図るために行われますが、明治時代にはまだ事業制度は存在していませんでした。

その起源は耕地整理制度と言われており、明治時代には、耕地の整理を目的とした「耕地整理法」(明治32年(1899年)制定)を活用して宅地の整備も行われていたと考えられています。

香取郡多古町で明治36年(1903年)から行われた耕地整理の記録をみると(右図)、整理面積には宅地及び道路用地の面積が含まれています。

また、整理理由には道路の配置や幅員の不正、路面の構造による交通運搬の不便さなど、土地区画整理事業と共通する目的が含まれています。

道路の配置亦其の宜しきを得ざるのみならず之(こ)れが欠乏せると太さの不適当なる路面の構造宜しからざると真直くならざるとに因り交通運搬の不便(す)くならず

耕地整理発起の経過 本地区は東北栗山川を隔て、中村南中及び日吉村篠本に接し南は栗山川支流と一線の道路とを以て東條村船越に接し正北と西南とは只一線の畦畔を以て多古町多古及び水戸に連り中央五角形の岡丘には幾多の宅地あり周囲の耕地は即ち耕地整理の區域にして一般に西北に高く東南に低き傾斜を有し従来水戸船越の兩字に隣れる一帯の地は往々早害を被り栗山川及び其の支流沿岸の地は常に水害を被り北部低濕の地は排水に苦み岡丘以南の地は稻灌水の便あるに過ぎず加ふるに田區の形状大に一定するものなく極めて不規則にして畦畔の屈曲甚しく其の所有せる土地の如きは各所に散在し道路の配置亦其の宜しきを得ざるのみならず之(こ)れが欠乏せると太さの不適当なる路面の構造宜しからざると真直くならざるとに因り交通運搬の不便(す)くならず

Table with 4 columns: 種別 (Category), 面積 (Area), 延べ面積 (Total Area), 備考 (Remarks). Rows include 宅地 (Residential), 耕地 (Cultivated land), 道路 (Road), etc.

Table with 4 columns: 領要 (Essentials), 工事 (Works), 経過の要事 (Essential events of the process), 費用 (Costs). Details the project's progress and expenses.

「耕地整理事例第2輯」 農商務省農務局,1907,p40

2. 千葉県における土地区画整理事業の始まり

大正8年(1919年)に旧都市計画法が制定され、はじめて土地区画整理事業が都市計画の手法として制度化されました。県内における土地区画整理事業の第1号は千葉市において昭和10年に実施されています。

太平洋戦争終結後、昭和20年12月30日に被害甚大であった都市に戦災復興事業を施行するとの閣議決定があり、県内では昭和21年6月27日に千葉都市計画事業復興土地区画整理事業と銚子都市計画事業復興土地区画整理事業が都市計画決定され(計約670ha)、耕地整理法を準用して実施されています。

千葉市は空襲で罹災戸数8,904戸の被害を受けています。下の写真は千葉市の戦災に伴う区画整理前後のものです。裁判所の門柱の姿などに被災の様子が偲べれます。



裁判所前 (昭和25年頃)



(昭和30年代後半～昭和40年代初期) 「千葉県土木史」市街地整備編より



現在の県庁周辺



3. 昭和30年代から昭和40年代までの高度経済成長期

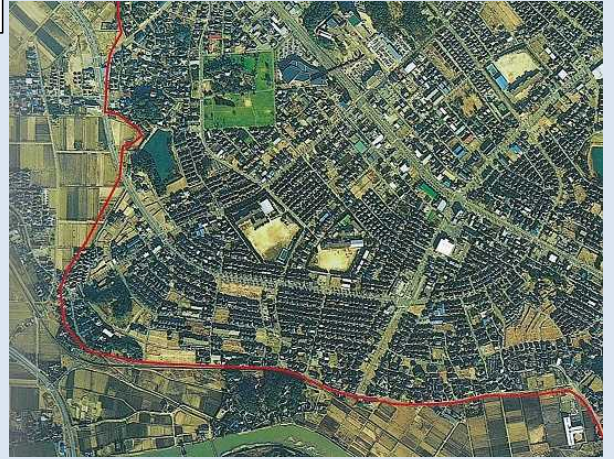
地方から都市圏への大規模な人口移動で千葉県の人口は昭和30年の約220万人から昭和49年には約399万人に増加しました。このような社会経済情勢は住宅問題や環境問題を生じさせることになりました。

これらの問題を解決するために、市街地を計画的に整備し、街路や駅前広場などの公共施設の整備と土地利用の増進を図るため、昭和29年に制定された新士地区画整理法に基づき、県内で士地区画整理事業が大規模に実施されています。これまでに実施された面積の約45%にあたる8,230haがこの期間に実施されています。



施行前（昭和41年）

市原市国分寺台付近



施行後（平成13年）

上記写真は「国分寺台 事業記念誌」より引用

4. 現在の千葉県

県内ではこれまでに約18,200ha（用途地域指定の約22%）の事業が実施され、人口増加に対して計画的な受け皿づくりが行われてきました。

現在も県による士地区画整理事業が4地区で実施されています。

<つくばエクスプレス沿線>

平成17年に開業したつくばエクスプレス沿線地域では鉄道とあわせて沿線地域の基盤整備を一体的に進めています。

- ・ 柏北部中央地区
- ・ 木地区
- ・ 運動公園周辺地区

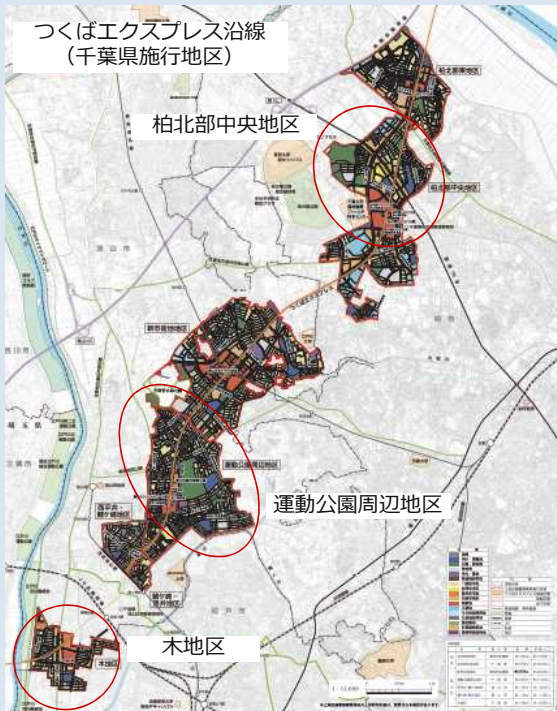
<木更津市金田地区>

平成9年に開通した東京湾アクアラインの着岸地周辺の金田地区では、千葉県の新たな玄関口としてふさわしい地域の形成を図っています。

- ・ 金田西地区

このほか、都市再生機構によるものが1地区、市町村によるものが16地区、組合によるものが17地区、個人によるものが1地区でそれぞれ実施中です。

（平成30年1月現在）





だじょうかんふたつ

都市公園の始まり(明治6年 太政官布達16号)

日本における「都市公園」の始まりは、明治6年(1873年)の太政官布達16号(当時の法律)とされています。

太政官布達では、昔からの景勝地(金龍山浅草寺や東叡山寛永寺等)などの多くの人が集まる場所は「公園」とするので、各府県は国に申し出ることとされていました。これにより上野公園や芝公園などが現在にも残る公園となっています。

しかし、太政官布達では管理等の面に関する内容が不十分であったことから、公園の統一的な設置管理を行うため、昭和31年に「都市公園法」が制定されることとなります。

公園箇所図

明治と関わりがある公園として6つの公園を紹介します。

- ①鋸山公園 ②羽衣公園 ③富津公園
④行田公園 ⑤戸定が丘歴史公園 ⑥青葉の森公園



のこぎりやまこうえん

①千葉県初の公園(鋸山公園・富津市及び鋸南町)

千葉県最初の公園は、太政官布達発令と同じ明治6年(1873年)に遡り、現在の富津市と鋸南町にまたがる鋸山における「鋸山公園」と言われています。(写真1・2)

昔



千葉県立中央博物館提供

写真1 日本寺松風閣 大正7年～12年頃撮影

今



写真2 日本寺松風閣跡地 現在
※現在は取壊し済み

はごるもこうえん

②初めての県立公園(羽衣公園・千葉市)

初めての県立公園は、「羽衣公園」の起源として明治7年(1874年)に設置された「火除地(ひよけち)」に遡ります。「火除地」は延焼防止等を目的とした空地であり、明治7年に焼失した千葉県庁舎を再建する際に設けられた土地です。この火除地は、誰でも出入りができたことから、多くの人が集まり公園的利用がされていました。この公園は県庁舎の建替に伴い場所を替え、シンボルであった「羽衣の松」を由来とした「羽衣公園」として昭和40年に現在の場所に開設されました。(写真3・4)

昔



千葉県立中央博物館提供

写真3 羽衣公園 明治42年～大正6年頃撮影
※写真中央に写る松が羽衣の松

今



写真4 羽衣公園 現在
※写真中央に写る松が羽衣の松(復元)



③軍用地から公園へ1 (富津公園・富津市)

ふつつこうえん

富津市の富津岬周辺には、**明治時代から軍用地**がありました。第二次世界大戦後は県が跡地を利用し、「**富津公園**」を昭和35年に開設しました。

また、富津公園は、昭和42年に国によって明治100年を記念した「明治百年記念公園事業」全国10箇所の一つに指定され、五葉松の形をした記念塔（明治百年記念展望塔）が建設されました。（写真5）



④軍用地から公園へ2 (行田公園・船橋市)

ぎょうだこうえん

大正4年（1915年）に船橋市に設置された**船橋海軍無線電信所**は、戦後接收した米軍から昭和41年に返還されました。その後、県が跡地を利用して「**行田公園**」を昭和52年に開設しました。（写真6・7）



⑤徳川家の庭園から公園へ(戸定が丘歴史公園・松戸市)

とじょうがおかれきしこうえん

国の**重要文化財**である「**戸定邸**」は、元水戸藩主徳川昭武（あきたけ）が明治17年（1884年）に松戸市の戸定が丘に建てた私邸で、昭和26年に松戸市に寄贈後、公民館等として活用されてきました。その後、創建当時に復原され、平成3年に「**戸定が丘歴史公園**」として開設されました。（写真8・9）



⑥畜産試験場から公園へ(青葉の森公園・千葉市)

あおばのもりこうえん

明治時代の千葉市青葉町周辺は**種畜場**でしたが、大正時代には農林水産省畜産試験場となりました。その後、試験場がつかば市に移転したことから県が跡地を利用し、「**青葉の森公園**」を昭和61年に開設しました。（写真10・11）



千葉県内の都市公園（現代）

明治初期の太政官布達における公園では「**遊観（ゆうかん、遊び歩いて見物すること）**」を公園の機能としていましたが、時代の変遷によって多様な機能が追加されていき、**現在**では緑とオープンスペースの効用として、**4つの機能**に大別されています。

- (1) **（環境保全）** 人と自然が共生する都市環境の形成
- (2) **（景観形成）** 生物の多様性を育み、四季の変化が織りなす美しい潤いのある景観の形成
- (3) **（防災）** 災害防止、災害時の避難地等の拠点としての機能により都市の防災性、安全性の確保の寄与
- (4) **（レクリエーション）** 都市住民の教養・文化活動等の余暇活動や健康増進活動を支える場の提供

平成29年3月末現在、供用済みの千葉県内の都市公園は、約7,000箇所、面積約4,100haに及んでおり、県民の憩いの場として親しまれ、都市で生活をしていく上で、極めて重要な社会資本の一つとなっています。



【明治】

横浜及び神戸の外国人居留地において、お雇い外国人によって設計・施工されたのが、日本の下水道の始まりであり、その後のコレラの流行を期に、近代下水道布設の要望が高まり、明治5年（1872年）に東京市において銀座下水が着工され、明治17年（1884年）に近代下水道として**神田下水**が着工されました。

また、**明治33年（1900年）**には汚物掃除法と**下水道法**が制定されましたが、定義された汚水は当時肥料として利用されていた「し尿」を含まないものであり、「し尿」以外の生活排水の排除及び浸水防除が目的となっていました。なお、当時の下水道法は指定する都市のみを対象とするものであり、千葉県には対象となる都市はありませんでした。

明治に着手した都市は、東京市、長崎区、仙台市、名古屋市、下関市、大阪市、福岡市、広島市、神戸市、函館区、明石町、岡山市の12都市でしたが、いずれも明治の間に完成することはありませんでした。



現在も一部が機能している日本で最初の近代下水（神田下水）
（出典：公益社団法人土木学会 選奨土木遺産）

【大正】

大正9年（1920年）には**都市計画法**が施行され、下水道事業は原則として都市計画事業として行うこととなりました。

大正11年（1922年）には日本で最初の下水処理場となる三河島汚水処分工場が東京市で稼働を始めました。

大正末期には「し尿」の処分が社会問題となり、下水道法では対象としていなかった「し尿」についても処理せざるを得ない状況となりました。

【昭和初期（戦前）】

昭和6年には汚物掃除法が改正され、下水道で処理する汚水に「し尿」も含まれるようになりました。

昭和初期には関東大震災以降に深刻となった経済不況の対策（失業救済を目的）の公共事業として、都市計画事業により下水道事業を実施する都市が増加しました。

千葉県においては、**千葉市**が昭和7年に都市計画区域を指定した後、**昭和10年12月**に市街地の雨水排除を目的に都市計画事業として**下水道事業の認可**を受け、千葉市の中心部（現在の中央区中央付近）で昭和11年に工事着手し、昭和13年に完成しましたが、その後の雨水排水計画は第二次世界大戦等により中止されました。

【昭和後期（戦後）】

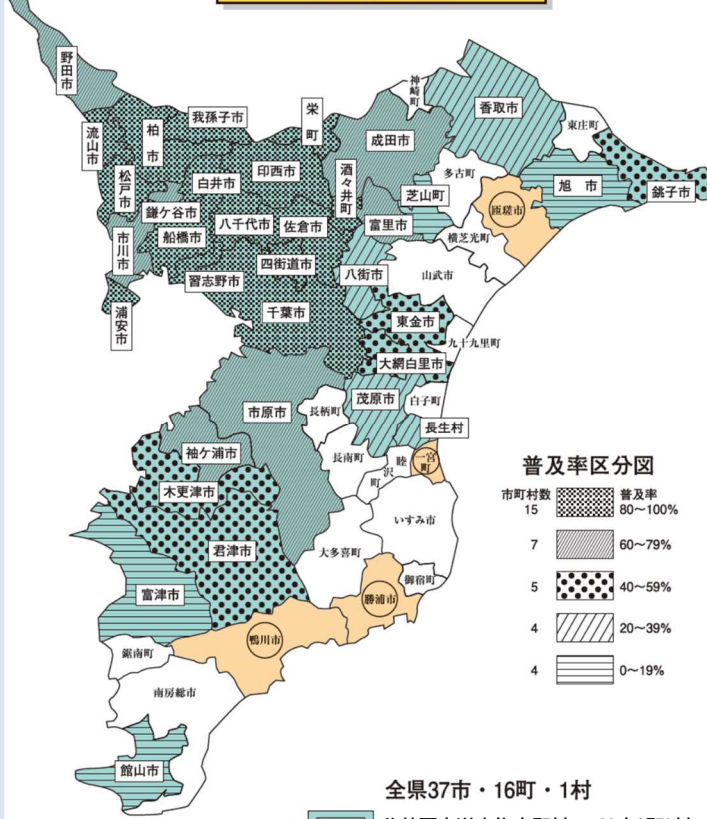
戦後、千葉市では昭和24年に下水道事業を再開し、昭和30年代には松戸市、佐原市（現香取市）、柏市、市川市、船橋市が下水道事業に着手しました。

その後、多くの市町村で下水道事業に着手し、昭和末では36市町村（市町村合併前の沼南町、小見川町、関宿町、印旛村、本埜村を含む）が下水道事業に着手していました。

また、県は、昭和43年度から印旛沼流域下水道、昭和46年度から手賀沼流域下水道、昭和47年度から江戸川左岸流域下水道で流域下水道事業に着手し、**昭和49年4月**には**印旛沼流域下水道**で一部供用**開始**されました。

下水道実施都市位置図

平成29年3月末現在



公共下水道以外の方法（合併処理浄化槽や農業集落排水、コミュニティプラント等）で汚水の処理を行います。

【現在】

平成になってからも4市町村が下水道事業着手した結果、現在では35市町村で公共下水道が供用されており、平成29年3月末時点で千葉県の**下水道普及率は73.5%**となっています。

また、県が管理する流域下水道では、4つの終末処理場が稼働しており、現在は5つ目の終末処理場である「**江戸川第一終末処理場**」の整備を進めています。

【明治期に活躍した千葉県出身下水道技術者】

☆濱野弥四郎（明治2年（1869年）佐倉藩出身（現在の成田市生まれ））
帝国大学工科大学で我が国上下水道普及の基礎を築いたお雇い外国人バルトンから衛生工学を学んだ後、バルトンとともに台湾に渡りました。
バルトン没後、23年間もの長きに渡り台湾の上下水道事業の責任を担いました。

二次覆工（仕上げ）前の下水道管



江戸川第一終末処理場整備の様子



県営水道の発足と普及

- 江戸時代末期から明治時代初期にかけて外国との交易が活発になったことなどから、コレラ・チフスなどの伝染病が流行したため、全国各地で水道布設の要望が高まりました。
- こうした中で明治20年(1887年)、横浜市において我が国初となる近代水道が誕生しました。
- 昭和初期における千葉県では、江戸川から千葉市にかけての東京湾岸地域において、河川水や地下水の水質が悪く、伝染病が続出したため、水道事業の必要性が高まっていました。このような実情から、当時の岡田文秀知事は、広域的観点に立って県営上水道計画を策定し、その後、県議会で可決され、昭和9年に水道布設認可を受け、昭和11年に給水を開始しました。
- 現在は、千葉県北西部の11市にわたり約300万人のお客様に水道水を供給しています。(給水人口：全国第3位)

事業の推移

【給水開始時】(昭和11年)

- ・ 給水区域：1市12町村
千葉市、幕張町及び検見川町(以上現千葉市)、市川町、八幡町、中山町、行徳町及び南行徳村(以上現市川市)、浦安町(現浦安市)、船橋町及び葛飾町(以上現船橋市)、松戸町(現松戸市)、津田沼町(現習志野市)
- ・ 給水人口：2万人
- ・ 1日最大給水量：1万800m³



【現在】(平成28年度末)

- ・ 給水区域：11市
市川市、鎌ヶ谷市及び浦安市の全域、千葉市、船橋市、松戸市、習志野市、市原市、成田市、印西市及び白井市の一部
- ・ 給水人口：301万人
- ・ 1日最大給水量：93万9,574m³(平成29年2月26日)



千葉県水道局
マスコットキャラクター
ボタリちゃん

日本における近代水道の発足と県営水道のあゆみ

明治	昭和		平成																														
16年	20年	22年	8年	9年	11年	15年	27年	30年	33年	37年	39年	43年	45年	46年	50年	53年	55年	57年	58年	3年	5年	6年	7年	13年	15年	16年	18年	19年	22年	23年	28年	29年	
イギリス人が横浜市の水道調査を実施	横浜市で我が国はじめてとなる近代水道の発足	函館、長崎、大阪、東京など港湾都市を中心に水道管を布設	千葉県内務部土木課内に水道係を設置	千葉水源工場(現千葉分場)給水開始	千葉水源工場(現千葉分場)給水開始	江戸川水源工場(ちくけ崎浄水場)通水開始(平成19年廃止)	公営企業として千葉県水道局を設置	第1次拡張事業開始(市原市及び千葉市の一部)	栗山浄水場通水開始	第2次拡張事業開始(千葉市、船橋市、市川市及び市原市の一部)	第3次拡張事業開始(松戸市及び市原市の一部、鎌ヶ谷市)	柏井浄水場西側施設通水開始、給水人口100万人突破	北総地区創設事業開始(成田・ニュータウン・千葉ニュータウン)	第4次拡張事業開始(市原市の一部)	北総浄水場通水開始	新東京国際空港(現・成田国際空港)給水開始、給水人口200万人突破	福増浄水場通水開始	1日最大給水量100万立方メートルを記録	東京テイスニーランド給水開始	4 拡・統合創設事業開始(北総地区の統合)	柏井浄水場東側施設通水開始(オゾンと粒状活性炭を併用した高度浄水処理 ※全国初)	創設変更事業開始「ちば21新水道計画」	阪神・淡路大震災発生(応急給水隊・応急復旧隊派遣)	東京テイスニー給水開始	千葉高架水槽が土木遺産に認定	新潟県中越地震発生(応急給水隊・応急復旧隊派遣)	栗山配水塔が土木遺産に認定	新潟県中越地震発生(応急給水隊・応急復旧隊派遣)、千葉高架水槽が登録有形文化財に登録	ちば野菊の里浄水場通水開始	千葉県分場1号配水池が土木遺産に認定	東日本大震災による断水発生(17万8千戸)	栗山配水塔及び千葉分場1号配水池が登録有形文化財に登録	熊本地震発生(応急復旧隊派遣)、給水開始80周年、給水人口300万人突破



※本表では、現在の地名を表記しています。



昭和初期に建設された
千葉水源工場(現千葉分場)
の資料



昭和初期における水道管埋設工事
の様子(松戸市)



土木学会選奨土木遺産の認定及び登録有形文化財(建造物)への登録

➤ 県営水道創設期の昭和12年に完成した「栗山配水塔」「千葉高架水槽」「千葉分場1号配水池」が土木学会選奨土木遺産に認定され、登録有形文化財(建造物)にも登録されました。当該施設は、現在も建設当時の姿を保ち稼働しています。



- 土木学会選奨土木遺産認定プレート
- 登録有形文化財(建造物)登録プレート

①



栗山配水塔

- ・所在地：松戸市栗山198（栗山浄水場）
- ・竣工：昭和12年3月
- ・構造：鉄筋コンクリート造
- ・高さ：31.9m（有効水深：20m）
- ・内径：15m（貯水容量：3,534m³）
- 土木学会選奨土木遺産認定：平成18年度
- 登録有形文化財（建造物）登録：平成29年度

※現在でも地域のシンボリック存在

②



千葉高架水槽

- ・所在地：千葉市中央区矢作町670（千葉分場）
- ・竣工：昭和12年2月
- ・構造：鉄筋コンクリート造
- ・高さ：30m（5階建）
- ・内径：11m（貯水容量：475m³）
- 土木学会選奨土木遺産認定：平成15年度
- 登録有形文化財（建造物）登録：平成19年度

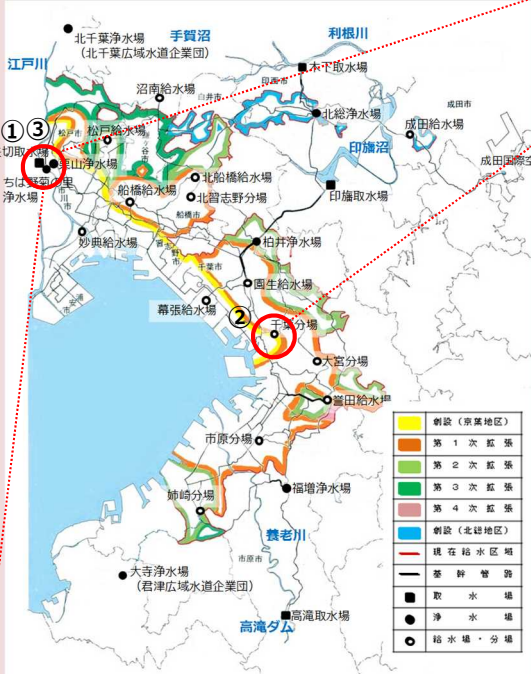
※洋風建築のデザイン



千葉分場1号配水池

- ・所在地：千葉市中央区矢作町670（千葉分場）
- ・竣工：昭和12年2月
- ・構造：鉄筋コンクリート造
- ・水深：4.3m
- ・内径：29m（貯水容量：2,770m³）
- 土木学会選奨土木遺産認定：平成22年度
- 登録有形文化財（建造物）登録：平成29年度

※当時では珍しい梁・柱式鉄筋コンクリート造りの円形構造



県営水道の水道施設と給水区域の拡張

③ 浄水場の統合と更新 - ちば野菊の里浄水場 -

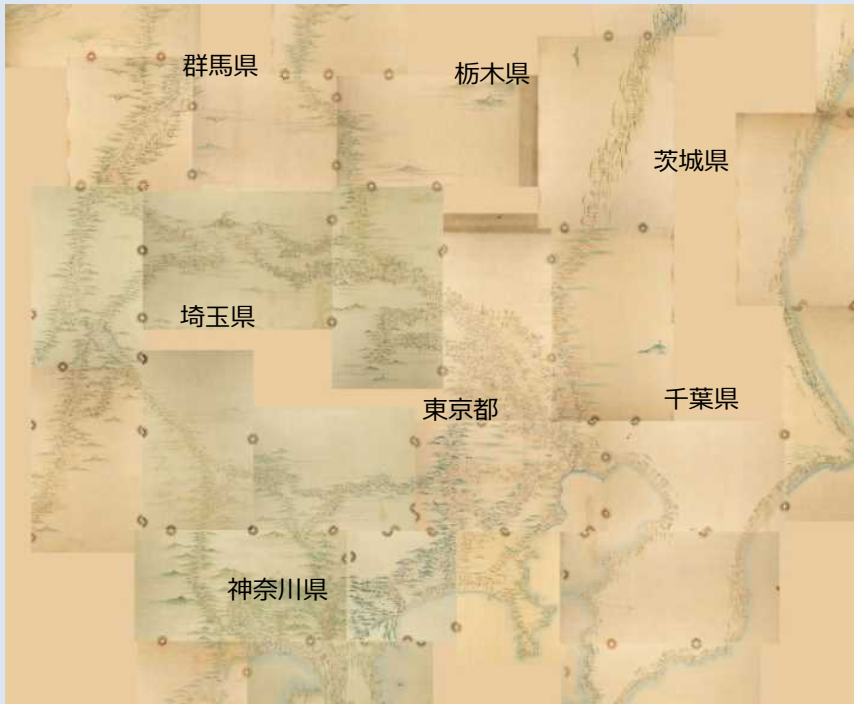
- 旧古ヶ崎浄水場（昭和15年）と栗山浄水場（昭和33年）を統合し両浄水場に代わる施設とするため、**ちば野菊の里浄水場の建設計画**を策定しました。
- **第1期整備事業**では、古ヶ崎浄水場に代わる施設として、**平成19年10月に給水を開始**しました。
- 現在施工中の**第2期整備事業**は、栗山浄水場に代わる施設として、**平成28年度に本体工事に着手し、平成35年度に給水開始予定**です。

第2期整備事業 着手中

平成29年12月撮影



- ・建設場所：松戸市栗山478-1
ちば野菊の里浄水場内
- ・敷地面積：9.1ha（1期・2期合計）
- ・施設能力：1期施設 60,000m³/日
2期施設 186,000m³/日
合計246,000m³/日
- ・給水区域：松戸市、市川市及び船橋市の一部



大日本沿海輿地図

出典：国立国会図書館デジタルコレクション

(出版年：明治6年頃(1873年頃)) 書誌ID：000003281206

浚渫工事の工法

江戸時代の埋立工事は、人力施工(鋤簾引き)が主でありましたが、明治期に入り、蒸気による浚渫船が導入され機械化施工へと変貌をとげました。明治初期の浚渫船はバケット浚渫船(右図参照)が主流でしたが昭和初期に入り、大量に送泥できるポンプ浚渫船が主流となりました。また、土砂を運ぶ船の土運船も活躍しました。

- ※1 鋤簾引きとは
 - ・板鋤簾(右図参照)という道具を使用し、土砂をすくい取る。
- ※2 バケット浚渫船とは
 - ・バケットラダーで土砂を掘りながらすくい取る船。
- ※3 ポンプ浚渫船とは
 - ・カッターで地盤掘り、ポンプで吸入、送泥を行う船。



千葉港の航空写真(昭和63年(1988年)撮影)

★参考★

- ・法律の制定

大正時代となり、埋立工事が東京湾において盛んに実施されていました。このことを受け、環境に大きな影響を与えることから大正10年(1921年)4月9日法律第57号公有水面埋立法が施行されました。

埋立地のはじまり

海を土砂で埋め立てる埋立地の始まりは、天正18年(1590年)以降、徳川幕府による東京湾の埋立てが起源で、増大する人口を収容することや、干拓により農地の確保をすることが目的でした。

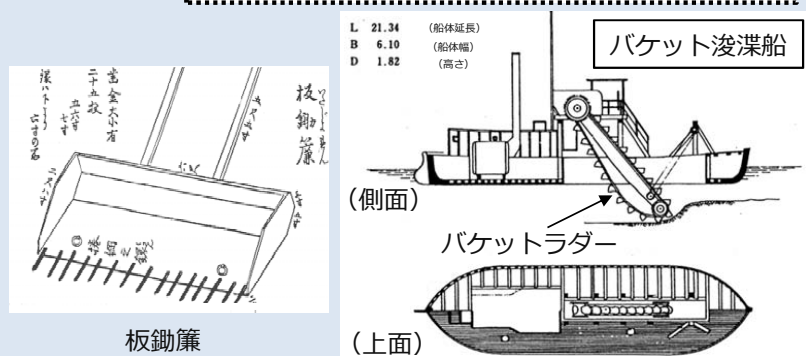
江戸時代末期になり、東京湾の航路は隅田川から流れ出る土砂により浅海化し、消費物資の運搬をするための航路の確保が困難となったため、航路の拡大と安全を確保するために浚渫事業を行い、その浚渫土砂を有効活用し、埋立地を作りました。(現在の佃島・月島・勝どき)

- ※ 浚渫事業とは
 - 港湾・河川・運河等の底面の土砂を取り去り、水深を深くすること。

【大日本沿海輿地図】(左図参照)

千葉県佐原市(現在は香取市)出身の伊能忠敬(1745-1818)の手で作成されたものです。

その後、左図を基に明治10年(1877年)『日本全図』が刊行され、明治17年(1884年)には陸軍参謀本部測量部(現国土地理院)の基本図となりました。



板鋤簾
出典：農具便利論
(出版年：文政5年(1822年))

明治初期の浚渫船
出典：日本作業船協会 機関誌158号

【バケット浚渫船の歴史】

明治11年(1878年)宮城県の野蒜築港の港湾整備で最初に利用されたと言われています。

明治期の埋立事業

明治期になると蒸気船が導入され、船型の機帆船が沖に停泊して小船による内港との連絡が多くなりました。千葉市出洲地先では明治43年(1910年)に都川河口及び全面水域を浚渫し、船溜まりを設け、民間資本でこの船溜まりに沿い11万㎡の出洲埋立地を作り、荷上場を移して港湾としての初期整備を行い、現在は千葉港(左図参照)の一部として、京葉臨海地域の発展を遂げました。



千葉県では、それまで第1次産業が中心であった**県産業の工業化**を進め、県民所得の向上や雇用機会の増大等を図るため、**昭和20年代後半から半世紀をかけて、東京湾岸の浦安市から富津岬に至る遠浅の海を埋立てし、「京葉臨海地域」の土地を造成**してきました。広さ約10,675haという広大な土地は、県の製造品出荷額の6割以上を担う一大工業地帯になっています。

京葉臨海地域（青色部が埋立地）



おいま
—— 生浜地区～富津地区 ——

基幹産業の誘致

昭和20年代後半以降、県は、京葉臨海地域のうち、**千葉市中央区川崎町から富津市までを鉄鋼・電力・石油などの基幹産業を中心とした**重化学工業地帯**とするために、積極的な工場誘致を行いました。**

川崎製鉄(株)の誘致(昭和25年)や、産業エネルギーの一つとして欠かせない電力を供給する東京電力(株)の誘致(昭和29年)を端緒として、大企業による工場の建設・稼働が本格化し、工業地帯として大きく発展するに至りました。



生浜地区 川崎製鉄 (昭和40年代)



埋立前地形



(左上・下) 埋立土砂を運ぶ送泥管
(右) 埋立地で遊ぶ子どもたち (木更津、昭和40年代)

—— 千葉港中央地区～浦安地区 ——

都市施設としての土地利用計画

昭和30年代後半以降、首都圏の急激な人口増加に対応するため、**千葉市中央区(出洲港)から浦安市に至る地域**では、工業団地とともに、学校・道路・公園・緑地などの公共公益施設を備えた**街づくり**が計画されました。



海浜ニュータウン(千葉市稲毛・検見川地区、平成8年)

地区ごとに、千葉港中央地区では千葉市の港湾整備・都市的施設用地が、稲毛・検見川・幕張A・B・C地区では大規模なニュータウン用地が、浦安地区では住宅用地・鉄鋼流通基地用地および大規模レジャー施設用地が、それぞれ確保されました。

特に幕張A・C地区については、業務研究・文教・住宅用地等を配置した国際業務都市「幕張新都心」と位置づけ、街づくりを行いました。



幕張新都心埋立ての変遷



埋立前(昭和42年)



埋立後(昭和63年)



現在の様子(平成28年)

富津埋立記念館

埋立前に行われていた伝統的漁業と、かつての海の姿を伝える。



(写真提供 富津公民館)

所在地 : 富津市新井932-3
アクセス : JR内房線青堀駅から日東交通バス富津公園行「新井」下車 徒歩3分
開館時間 : 9時～17時(月曜・祝日・年末年始は休館)
入館料 : 無料

千葉ポートタワー

千葉港を中心とした京葉臨海地域を俯瞰できる。



所在地 : 千葉市中央区中央港1丁目ポートパーク内
アクセス : 千葉都市モノレール・JR京葉線 千葉みなと駅下車 徒歩12分
開館時間 : 9時～21時(10～5月は平日19時、土日祝は20時まで)
入館料 : 大人420円(小・中学生200円)



東京湾と長浦～五井・姉崎地区の工業地帯(平成26年)

取り上げた主な施設

主 な 施 設	所 在 地	事例番号
1. 矢切の渡し	松戸市下矢切1257 北総線矢切駅から徒歩約35分 JR松戸駅西口から京成バス「下矢切」下車 (土日祝日の一部時間帯「矢切の渡し」行き路線バスあり)	2
2. 葛飾橋(旧道)	松戸市小山地先(県道54号) JR常磐線松戸駅から徒歩約25分 京成バス「株式会社キカワ」下車すぐ	2
3. 明治天皇駐蹕之処の碑 (船橋市郷土資料館)	船橋市薬田台4-25-19 新京成線習志野駅から徒歩約10分	3
4. 明鐘(みょうがね)トンネル	安房郡鋸南町元名地先 JR内房線浜金谷駅から徒歩約20分 富津館山道路 富津金谷ICから車で約8分	3
5. めがね橋	南房総市白浜町地先 JR内房線館山駅から日東バス「長尾橋」下車 徒歩1分	4
6. 手賀大橋	柏市箕輪新田地先・我孫子市若松地先 JR常磐線(成田線)我孫子駅から徒歩約30分 JR我孫子駅南口から阪東バス「道の駅 沼南前」下車	4
7. 長門川橋梁	栄町安食地先 JR成田線安食駅から徒歩約15分	5
8. 印旛捷水路橋	印西市吉高地先 北総線(京成成田スカイアクセス)印旛日本医大駅から車で約8分	5
9. 飯沼水準原標石	銚子市馬場町293 銚子電気鉄道 観音駅から徒歩3分 千葉交通バス「陣屋町・観音前」下車 徒歩3分	6
10. 堀江水準標石	浦安市堀江4-1-5 東京メトロ東西線 浦安駅から徒歩5分 東京ベイシティバス「フラワー通り」下車すぐ	6
11. 利根川第一期改修発祥の地の碑 (利根川コジユリン公園)	香取郡東庄町笹川地先 JR成田線笹川駅から徒歩約30分	7
12. スーパー堤防発祥の地記念碑	印旛郡栄町矢口地先 JR成田線安食駅から車で約10分	8
13. 内務技監工学士中川吉造君像	香取市佐原イ地先 JR成田線佐原駅より徒歩15分	8
14. 水の郷さわら	香取市佐原イ3981番地2 JR成田線佐原駅から車で約5分・徒歩約15分 佐原駅から循環バス 東関東自動車道佐原香取ICから約10分	8
15. 利根運河(運河水辺公園)	流山市東深井368-1 東武野田線運河駅から徒歩約3分	9
16. 柳原水閘	松戸市下矢切1397 北総鉄道矢切駅から徒歩約20分 JR松戸駅から京成バス「栗山」下車 徒歩約15分	10
17. 千葉港 寒川地区	千葉市中央区川崎町・中央港・出洲港地先 JR蘇我駅西口より徒歩約30分 ハーバーシティ蘇我無料巡回バスで15分	11 12
18. 木更津港 吾妻地区	木更津市中の島2番地 JR内房線木更津駅より車で約5分または徒歩25分	13 14
19. 鋸山	富津市金谷地先 館山自動車道富津金谷ICから車で約7分 JR内房線浜金谷駅から徒歩約8分	18
20. 羽衣公園	中央区市場町地先 JR本千葉駅より徒歩5分 千葉都市モノレール「県庁前駅」下車、徒歩1分	18
21. 富津公園	富津市富津2280番地 JR内房線青堀駅から日東交通「富津公園前」で下車 徒歩すぐ	19
22. 行田公園	【東側】船橋市行田2丁目5番1号 【西側】船橋市行田3丁目5番1号 JR・東京地下鉄・東葉高速鉄道「西船橋」駅北口より京成バス「行田団地」下車 JR武蔵野線「船橋法典」駅より徒歩約20分 東武野田線「塚田」駅より徒歩約20分	19
23. 戸定が丘歴史公園	松戸市松戸714-1 松戸駅東口下車徒歩約10分、東京外環自動車道三郷南ICより約10分	19
24. 青葉の森公園	千葉市中央区青葉町地先 京葉道路松ヶ丘ICから車で約5分、千葉東金有料道路千葉東ICより車で約10分 JR千葉駅東口より千葉中央バス「ハーモニープラザ」下車徒歩4分 京成ちはら線千葉寺駅より徒歩約8分	19
25. 栗山配水塔	松戸市栗山198(栗山浄水場内) 北総線「矢切駅」下車徒歩約5分 JR市川駅北口1番バス乗り場から京成バス「栗山」下車徒歩約2分 JR松戸駅西口3番バス乗り場から京成バス「栗山」下車徒歩約2分	22
26. 千葉高架水槽・ 千葉分場1号配水池	千葉市中央区矢作町670(千葉分場内) JR千葉駅東口12番バス乗り場から千葉中央バス「水源橋」下車徒歩約3分 JR千葉駅東口1番バス乗り場から千葉中央バス「旭町」下車徒歩約7分	22
27. 富津埋立記念館	富津市新井字浜932-3 JR内房線青堀駅から日東交通「新井」下車 徒歩3分	24
28. 千葉ポータルタワー	千葉県千葉市中央区中央港1丁目ボートパーク内 千葉都市モノレール・JR京葉線千葉みなと駅から 徒歩約12分 JR千葉駅西口から 小湊バス「千葉ポータルタワー前」下車	24

年 表 ～ 明治以降の県内社会資本整備のあゆみと主な出来事 ～

西暦	元号	県内の社会資本整備に関する事項	事例番号	国内の事項
1868	明治元年			明治維新
1871	4	廃藩置県により24県が房総に誕生、県の統廃合により木更津、印旛、新治の三県に統合		
1872	5	堀江水準標石、飯沼水準標石設置	6	
1873	6	千葉県が誕生し、舟運の中心市場町に県庁が置かれ、政治交通の中心として栄えた 鋸山公園(鋸南町)を地盤国有公園として開設	18	千葉県設置 人口約100万人 大政官布達
1874	7	県庁裏公園(現羽衣公園)開設	18	
1875	8	利根川直轄工事始まる		
1887	20			横浜市で近代水道導入
1888	21	(旧)明鐘トンネル完成 めがね橋完成	3 4	東京市区改正条例制定
1889	22	町村合併で県内2,457町村が358町村となり、町村制施行(明治の大合併)		
1890	23	利根運河完成	9	
1894	27	総武鉄道開通(市川～佐倉間、市川～本所(現在の錦糸町)間)		日清戦争勃発(～明治28年)
1896	29			旧河川法公布
1897	30	総武鉄道が銚子まで開通		砂防法公布 土地区画改良に関する件 (土地区画整理事業に関する法制の第1歩)
1899	32			旧・耕地整理法公布
1900	33	利根川第1期改修工事着手 (低水路の開削と河道の付替え、河状の整正や築堤工事:河口～佐原42km)	7	下水道法公布
1903	36	多古町で耕地整理が行われる	16	
1904	37	柳原水閘竣工	10	日露戦争勃発(～明治38年)
1907	40	利根川第2期改修工事着手 (佐原～取手52km)	8	
1908	41	木更津町は工費70,000円をもって航路の浚渫と防波堤を築造、明治45年完成	13	
1909	42			新・耕地整理法公布
1910	43	県が工費25万円で都川河口及び前面水域を水深-2mに浚渫して船溜を設け、民間資本でこの船溜に沿い11万㎡の出洲埋立地を作り、荷揚場を築いた	11	利根川改修計画策定 (稀有の洪水に見舞われ計画高水改定)
1911	44	葛飾橋完成(木橋)	2	広告物取締法公布
1912	大正元年	蘇我・木更津間に鉄道が開通		
1914	3	朝日森公園(天津小湊町清澄山)を地盤国有公園として開設		第一次世界大戦勃発(～大正7年)
1919	8			旧都市計画法公布 旧道路法公布(戦前における道路整備の基本となる法律)
1920	9	第1回国勢調査実施(県人口1,336,155人、世帯数259,026)		
1921	10			公有水面埋立法公布
1922	11	千葉港 内務省告示第131号により港湾指定	11	
1923	12	安房郡、君津郡、市原郡で被害大		関東大震災 旧特別都市計画法公布
1926	15	木更津港 内務省告示第131号により公有水面埋立法に基づく指定港	13	
1929	昭和4	房総線(現外房線・内房線)が全通し環状線が実現		
1931	6			国立公園法公布
1932	7	県で初めての都市計画区域指定(千葉都市計画区域) 木更津港 県は工費419,000円をもって5か年継続工事として本格改修に着手	15 13	
1933	8	千葉県内務部土木課内に水道係を設置 上水道布設許可申請 県立公園条例制定(国立公園法に準ずるもの)	21	
1935	10	千葉市下水道事業着手	20	
1936	11	千葉浄水場(現千葉分場)給水開始	21	
1937	12	千葉高架水槽完成 栗山配水塔完成 木更津港吾妻地区に航路、泊地、防波堤、護岸が完成	22 22 13	
1938	13			厚生省発足
1939	14			利根川増補計画策定(太平洋戦争の勃発で工事進捗せず)
1940	15	古ヶ崎浄水場通水開始 東京湾臨海工業地帯計画が内務省土木会議で決定され、その一環として、千葉市今井町地先海面300haの埋立を計画し200haを埋立てたが終戦で中止	21 12	
1941	16			太平洋戦争勃発
1943	18	千葉市に防空緑地として都緑地として都緑地を都市計画決定		内務省国土局が全国自動車一般国道計画立案(総延長5,490km、工事費約65億円)
1944	19	木更津港 港内防波堤、棧橋を築造し、航路、泊地を浚渫し港の整備を図る		
1945	20	銚子市、千葉市に大空襲		太平洋戦争終結 戦災地復興計画基本方針が閣議決定 県人口200万人到達 旧特別都市計画法公布
1947	22	千葉都市計画事業復興土地区画整理事業都市計画決定(387ha) 銚子都市計画事業復興土地区画整理事業都市計画決定(279ha)	16 16	戦災復興院告示第49号 戦災復興院告示第50号
1947	22	土地区画整理施行規程制定(千葉県告示第550号)		日本国憲法施行 地方自治法公布 カスリーン台風(関東・東北地方に被害大、利根川決壊)
1948	23	千葉都市計画事業復興土地区画整理事業計画決定(386ha)		建設省発足 港則法公布 道路の補修に関する法律公布・施行 屋外広告物法公布
1949	24			水防法公布 耕地整理法廃止

西暦	元号	県内の社会資本整備に関する事項	事例番号	国内の事項
1950	25	川崎製鉄㈱の誘致決定（千葉市今井町）		建築基準法公布 港湾法公布
1951	26	富津公園、鋸山、南房総公園指定		
1952	27	地方公営企業法の制定を受け、千葉県水道局を設置 千葉市今井町地先旧日立航空機跡の60万坪の埋立地を千葉市が川崎製鉄㈱に譲渡 印旛沼干拓工事水路掘さく砂により千葉市幕張地先2.4万坪埋立		旧道路整備特別措置法公布 特定道路整備事業特別会計法公布 道路法公布（道路を1級、2級、都道府県道、市町村道の4種とし、管理体制を定める） 地方公営企業法公布(10月1日施行)
1953	28	千葉港及び船橋港の港湾区域を決定し、千葉県が千葉港及び船橋港の港湾管理者になる 港湾法に基づき千葉港及び船橋港が地方港湾に指定 千葉航路、泊地、川崎正面岸壁が完成、6月13日第1船高栄丸(10,000DWT、大同海運)入港 木更津港が港湾法に基づき地方港湾に指定され、港湾区域を決定し千葉県が港湾管理者になる		土地区画整理法公布
1954	29	千葉港(港則法上の区域、旧船橋・市川港を除く)が政令第150号により関税法上の開港に指定 千葉市蘇我町に東京電力㈱を誘致し、305,120㎡(92,460坪)の埋立工事に着手 臨海地域の土地造成開始		
1955	30			日本住宅公団設立
1956	31	君津町地先に新日本製鉄㈱が進出 船橋市湊町、海神町地先埋立工事開始 千葉県産業振興3ヶ年計画にて内湾3,305ha(1,000万坪)の埋立構想発表 松戸市下水道事業着手（昭和35年 供用開始）		都市公園法公布 日本道路公団発足 首都圏整備法公布 海岸法公布 R・J・ワトキンス調査団来日 (日本の道路に対する所見「日本の道路は、信じ難いほどに悪い。工業国にして、これほど完全に、道路網を無視してきた国は、日本の他にない」)
1957	32	千葉港 港湾法に基づく重要港湾に指定 五井・市原地区埋立造成工事開始	12 12	国土開発縦貫自動車道建設法公布・施行 高速自動車一般国道法公布・施行 水道法公布(12月14日施行)
1958	33	千葉市神明町地先埋立工事着手 国鉄千葉駅長洲町への移転開業 京成千葉駅本千葉町への移転開業 粟山浄水場通水開始 千葉県最初の有料道路として芽吹大橋完成 主要地方道つくば野田線（10年後の1968年に無料開放）	21, 22	下水道法改正 工業用水道事業法公布 旧道路構造令公布（道路構造の一般的技術基準）
1959	34	富津公園の旧軍用地を無償貸付 県開発部設置 市川市は二俣新浜より上妙典地先 482,500坪の埋立工事着手 船橋市下水道事業着手（昭和36年 供用開始） 佐原市下水道事業着手（昭和55年 供用開始）		道路法の一部改正（自動車専用道路制度創設）
1960	35	県立都市公園条例制定 富津公園、手賀沼公園開設 京葉道路1期(東京都江戸川区～船橋市)供用開始 浜金谷港 フェリーポートによる金谷・久里浜航路開設 柏市下水道事業着手（昭和45年 供用開始）	19	チリ地震、太平洋岸各地に津波
1961	36	京葉臨海工業地帯造成計画11,240ha(3,400万坪) 千葉市稲毛地先に住宅用地埋立工事開始 五井、姉崎地区14,281,000㎡の埋立工事に着手 市川市下水道事業着手（昭和47年 供用開始）		宅地造成等規制法公布
1962	37	君津地区埋立造成工事開始 五井・市原地区埋立完了 銚子大橋完成（一般国道124号 橋長1,203mは当時国内最大級。老朽化により平成25年に架け換え）		「利根川水系水資源開発基本計画」決定 全国総合開発計画が閣議決定（拠点開発構想）
1963	38	千葉一般国道工事事務所が設置され、一般国道16号及び51号の改築事業が開始 国鉄千葉駅移転開業 習志野地先埋立造成工事着手（住宅公団よりの受託工事）		新住宅市街地開発法公布 名神高速道路尼崎～粟東間供用開始（わが国初の高速自動車道）
1964	39	浦安地区埋立造成工事開始 民間テベロッパーとの共同事業により千葉市出洲地先610haの埋立造成工事を開始 (民間資本導入方式＝千葉方式)		道路法一部改正（一般国道の1級、2級廃止 一般国道に統一） 住宅地造成事業に関する法律公布 河川法改正（水系一貫管理、目的に利水を追加） 東海道新幹線開通 東京オリンピック開催
1965	40	千葉港中央地区に食品コンビナート進出決定 五井市原地区工業用水道給水開始(120,000㎡/日) 千葉港 港湾法に基づく特定重要港湾指定 木更津～横浜間、木更津～川崎間にフェリーが就航 県庁公園を改修し、羽衣公園として開設	12 14 18	
1966	41	成田市三里塚に成田国際空港建設が決定 千葉ニュータウン構想発表		
1967	42	五井・姉崎地区埋立工事完成 千葉港中央地区の埋立工事に着手		下水道法改正 旧公害対策基本法公布
1968	43	千葉港中央地区埋立工事完成 成田ニュータウン造成事業開始 木更津港 港湾法に基づく重要港湾指定 船橋・市川港が千葉港に編入 (港湾区域が拡張され市川市の一部、船橋市、習志野市、千葉市、市原市、袖ヶ浦町の一部の5市1町地先海面が港湾区域に) 柏井浄水場一部通水開始（現在の西側施設） 印旛沼流域下水道事業着手 印旛沼流域関連(千葉市・船橋市・八千代市・佐倉市・鎌ヶ谷町・成田市・四街道町・印西町・白井町・酒々井町・本埜村・印旛村で12市町村)	14	県人口300万人到達 新都市計画法公布
1969	44	千葉中央ふ頭A岸壁供用開始 第1回千葉県都市計画審議会開催 一般国道51号佐倉バイパス 酒々井～佐倉拡幅完成 印旛沼開発事業完成	21 20	地下鉄東西線全線開業 新全国総合開発計画が閣議決定（大規模プロジェクト構想） 都市再開発法公布
1970	45	宅地開発事業等の基準に関する条例が施行 千葉県営水道事業北総地区水道事業認可（北総地区創設事業） 第1回千葉県開発審査会開催 県開発庁設置(昭和49年に県企業庁に組織変更) 船橋・習志野都市計画事業津田沼駅北口土地区画整理事業都市計画決定（12ha） 市街化区域・市街化調整区域の設定（当初線引き） 千葉県大規模宅地開発指導要綱が施行		日本万国博覧会開催（3.15～9.13） 地方道路公社法公布・施行 道路構造令公布 「公害国会」下水道法改正（公共用水域の水質の保全の目的が追加）

西暦	元号	県内の社会資本整備に関する事項	事例番号	国内の事項
1971	46	利根川河口堰竣工 千葉県道路公社設立 県の組織に都市部を新設（都市行政を統括的に所管する部署として全国に先駆けて新設）		
1972	47	千葉海浜ニュータウン幕張地区分譲開始 手賀沼流域下水道事業着手 手賀沼流域関連（松戸市・柏市・流山市・我孫子市・鎌ヶ谷市・印西町・白井町・沼南町で8市町） 北千葉広域水道企業団設立（県と7市2町参加）	20	沖縄が日本に復帰 都市モノレールの整備の促進に関する法律公布・施行
1973	48	江戸川左岸流域下水道事業着手 江戸川左岸流域関連（松戸市・市川市・柏市・野田市・流山市・船橋市・浦安町で7市町） 富津公園ジャンボプール開園 千葉県において新用途地域への移行（4用途地域→8用途地域）	20	第1次石油ショック
1974	49	印旛沼流域下水道供用開始	20	県人口400万人到達
1975	50	北総浄水場通水開始 蓮沼海浜公園開設（ウォーターガーデン開園）	21	大都市地域における住宅地等の供給の促進に関する特別措置法公布 沖縄国際海洋博覧会開催（7.20～1.18）
1976	51	人工海浜「いなげの浜」がオープン（我が国初の人工海浜） 第1回線引き見直し		河川管理施設等構造令公布
1977	52	行田公園開設	19	第三次全国総合開発計画が閣議決定（定住構想）
1978	53	新東京国際空港（現在の成田国際空港）開港 市街化区域・市街化調整区域の見直し方針		
1979	54	千葉東金道路供用開始 市川航路開削工事開始 一般国道16号（野田～千葉）4車線化完成		
1980	55	柏井浄水場東側施設通水開始 連続立体交差事業（東武野田線）高架化（船橋駅～塚田駅） 高架切替、一部複線化	21	都市計画法改正
1981	56	手賀沼流域下水道供用開始 江戸川左岸流域下水道供用開始 連続立体交差事業（総武線）高架化（新検見川駅～千葉駅）		
1982	57	東関東自動車道（市川～宮野木）供用開始、首都高速湾岸線と接続		
1983	58	千葉新産業三角構想策定		東京ディズニーランド開園 県人口500万人到達
1984	59	館山運動公園開設		
1985	60	千葉外房有料道路全線開通		科学万博つくば85開催（3.17～9.16）
1986	61	市街化調整区域における開発行為の取扱要綱施行 県都1時間構想 幹線道路網43路線を公表（ふるさと千葉5か年計画） 青葉の森公園開設 千葉ポートタワー完成	19	
1987	62	幕張メッセ建設工事着手 利根川・江戸川のスーパー堤防が計画決定 全国初のスーパー堤防事業として栄町矢口地区で事業着手		千葉県東方沖地震（12月17日 M6.7 震度5 死者2名）
1988	63	千葉都市モノレール（スポーツセンター～千城台間）開通		
1989	平成元年	幕張新都心地区に「幕張メッセ」オープン		
1990	2	JR京葉線全線開業		
1992	4	栄町矢口地区スーパー堤防竣工	8	千葉市が政令指定都市に移行
1993	5	福増浄水場通水開始	21	建設省告示（第1270号）で主要地方道が追加指定
1994	6	印旛沼流域下水道 花見川第二終末処理場供用開始		
1995	7			阪神・淡路大震災発生（1月17日）
1996	8	東葉高速鉄道開業		
1997	9	東京湾アクアライン開通 木更津～川崎間の東京湾フェリーが廃止		
1999	11	妙典給水場通水開始		
2001	13			東京ディズニーシー開園
2002	14	ちは野菊の里浄水場 建設開始	22	県人口600万人到達
2004	16	富津館山道路全線開通		景観法公布
2005	17	つくばエクスプレス（秋葉原～つくば間）開業		
2006	18	銚子連絡道路（松尾横芝～横芝光間）開通		
2007	19	館山自動車道が全線開通 ちは野菊の里浄水場通水開始	22	
2010	22	館山港多目的桟橋供用開始		
2011	23	太平洋沿岸を中心に津波襲来 東京湾沿岸の埋立地や利根川沿いなどで液状化現象が発生		東日本大震災発生（3月11日） 三陸沖を震源とする、我が国の観測史上最大規模となるM9.0の地震。県内最大震度6弱
2013	25	圏央道（東金～木更津間）開通		
2014	26	「都市計画見直しの基本方針」策定（社会経済情勢の変化に対応した都市計画の見直しの行うため、10年ぶりに見直し）		
2015	27	成田国際空港「第3旅客ターミナル」オープン		
2016	28	千葉みなと駅前旅客桟橋及び旅客船ターミナル等複合施設オープン		
2017	29			市原市田洲の地磁気逆転期地層が「チバニアン」（ラテン語で「千葉の時代」の意）命名へ

本年表は、千葉県土木史（平成19年3月 県土整備政策課）及び県政10大ニュース（報道広報課）をもとに一部加筆修正した

あ と が き

本誌は、明治150年関連施策の一環として、本県の社会資本整備における明治以降のあゆみを次世代に遺すことを目的に、県土整備部・水道局・企業土地管理局の三者合同による作業部会を立ち上げ、平成29年9月より議論を重ね、取りまとめたものです。

作業を進める中で、社会資本整備という仕事が、日本の近代化を支え、現在の県土の発展と豊かな生活をもたらしているということ、また、それは、先人の知恵と努力のうえに成り立っているということに改めて気づかされた次第です。

本誌を取りまとめるに当たり、特に明治期を中心に過去の資料の収集には様々な苦勞を伴いましたが、極めて短い期間に寸暇を惜しんで作業いただいた部会員及び作業チーム員に敬意を表するとともに、各種資料を提供頂いた御協力者様に感謝いたします。

(事務局：千葉県 県土整備部 県土整備政策課)

<協力関係各課>

県土整備部	県土整備政策課	水道局	水道部	計画課
	技術管理課			浄水課
	道路計画課			
	河川整備課	企業土地管理局		経営管理課
	港湾課			資産管理課
	都市計画課			
	市街地整備課			
	公園緑地課			
	下水道課			

<資料提供御協力者（順不同）>

国土交通省千葉国道事務所 国土交通省利根川下流河川事務所
千葉市 松戸市 我孫子市 習志野市 富津市（富津公民館）
千葉県立中央博物館 松戸市戸定歴史館 流山市立博物館
木更津市郷土博物館金のすず 一般社団法人日本作業船協会
公益社団法人土木学会 一般社団法人関東地域づくり協会
公益社団法人千葉県観光物産協会 千葉船業協同組合
株式会社NHK出版 株式会社千葉日報社
日本大学理工学部准教授阿部貴弘様 宮地エンジニアリング株式会社



明治以降における千葉県の社会資本整備のあゆみ
平成30年3月

千葉県 県土整備部 県土整備政策課
〒260-8667 千葉市中央区市場町1-1
TEL 043-223-3121

