

## 第6回行徳臨海部まちづくり懇談会

◀ 戻る



第6回目の行徳臨海部まちづくり懇談会が、平成14年3月28日（木）に市川市役所で開催されました。

会議では、市川市行徳・南行徳の両漁業協同組合と市川緑の市民フォーラムから海の再生や塩浜地区周辺のまちづくりについての提案が説明されたほか、行徳臨海部基本構想の策定に関して、基本的な方針に基づく方策や問題点の検討、海岸線の位置の比較検討について、意見交換が行われました。

<写真>

第6回懇談会の様子

【開催日時】 平成14年3月28日（木曜日）18時00分～21時00分

【開催会場】 市川市役所 第5委員会室

【出席委員】	西村幸夫（東京大学教授）※座長	川口有一郎（明海大学教授）
	風呂田利夫（東邦大学教授）	松沢文治（行徳地区自治会連合会）
	歌代素克（南行徳地区自治会連合会）	佐野郷美（市川緑の市民フォーラム）
	安達宏之（三番瀬フォーラム）	丹藤 翠（行徳まちづくりの会）
	東 良一（行徳野鳥観察舎友の会）	石井 強（南行徳漁業協同組合）※委員代理
	米山精次（市川市塩浜再開発協議会）	杉浦康司（市川青年会議所）
	竹石十四雄（都市基盤整備公団千葉地域支社）	尾藤 勇（市川市助役）
	<敬称略>	

【会議次第】

1. 開会
2. 行徳臨海部の課題に係る最近の状況について
3. 市川の海と行徳臨海部のまちづくりの提案について  
（市川市行徳・南行徳漁業協同組合、市川緑の市民フォーラム）
4. 行徳臨海部基本構想について  
（基本的な方針に基づく方策等の検討、海岸線の位置による比較検討）

5. 意見交換
6. 今後の予定、その他
7. 閉会

- 【会議資料】 [行徳臨海部の課題に係る最近の主な経緯](#)〔資料1〕  
[平成14年度当初予算案の概要\(抜粋\)](#)〔資料2〕(PDFファイル)  
[第二終末処理場から猫実川への処理水放流実績、猫実川排水機場雨水排水実績](#)〔資料3〕(PDFファイル)  
行徳臨海部基本構想関係資料〔資料4・資料5〕  
・[基本的な方針に基づく方策・課題の検討\(案\)](#) (PDFファイル)  
・[海岸線の位置の比較検討\(案\)](#) (PDFファイル)
- 【議事内容】 [ここをクリックしてください](#)

※各委員から提出された説明用資料については、掲載しておりません。懇談会の資料は、市川市役所市政情報センターなどで閲覧できます。

(平成14年6月作成)

---

[まちづくり懇談会トップページへ](#) ← [第5回懇談会](#) ← [シンポジウム](#) [第7回懇談会](#) →

[戻る](#)



市川市 都市政策室 行徳臨海部対策担当  
Copyright (c) 2002  
Ichikawa City. all rights reserved.

第6回行徳臨海部まちづくり懇談会 資料

2002. 3. 28

## 行徳臨海部の課題に係る最近の主な経緯

1月10日

県が知事名で行徳地区の住民あてに本行徳石垣場・東浜地区における下水道処理場計画の検討についての挨拶文書を送付

(16日、市を経由して行徳地区28自治会に回覧文書として配付)

1月11日

第5回「市川市行徳臨海部まちづくり懇談会」開催

1月28日

第1回「三番瀬再生計画検討会議(円卓会議)」開催

2月11日

第1回三番瀬「専門家会議」開催

2月17日

「行徳臨海部まちづくりシンポジウム」開催

テーマ:市川市民が考える「三番瀬の再生とまちづくり」

2月22日

第5回「市川市行徳臨海部対策本部」開催

2月28日

県が江戸川第一終末処理場計画地の地権者を対象に「下水道処理場計画に関する意向調査」を開始(アンケート用紙発送)

3月19日

第2回「三番瀬再生計画検討会議(円卓会議)」開催

3月19日

塩浜地先直立護岸の補修工事が終了(塩浜1丁目の一部区間、延長約0.5km)

3月28日

第6回「市川市行徳臨海部まちづくり懇談会」開催

[←戻る](#)

## 平成14年度 当初予算案の概要（抜粋）

### 行徳臨海部対策事業

21,162 千円

海の再生と行徳臨海部の課題解決を推進することを基本として、市として三番瀬の現状を伝え、市民の海を取り戻すことについて広く市民の理解と支持を得る必要がある。そのためキャンペーンを実施する。

市民に状況を理解してもらうため、海の見学会の実施や本、リーフレットを発行する。また、今後の行徳臨海部のまちづくりの参考にするために、引き続き市民参加による懇談会を開催するとともに、必要な調査、実験を行う。さらに市川塩浜駅前の街づくりに大きく関わる塩浜共有地の有効利用を進めるため、市民利用の便益施設として管理事務所を新設する。

行徳臨海部まちづくり懇談会	年4回開催予定
本「(仮)市川の三番瀬」	5,000部発行予定
リーフレット「(仮)市川の三番瀬」	5,000部発行予定
市川の海の見学会	年6回開催予定
市川の海の再生実験	藻場再生実験、ヨシ・干潟の再生実験
海域環境修復調査	かつての三番瀬の潮の流れや魚貝類などの生息状況がどのようなであったかを調査、シミュレーションなどで検証し、市川の海にとって望ましい修復策を検討する。

塩浜管理事務所設置

### 三番瀬猫実川河口域環境調査事業

2,000 千円

海域における底質の有機汚濁は閉鎖的な海域や魚類の養殖場によく見られる。この底質の汚濁は、自然の浄化力を超える河川からの有機物の流入、水域の富栄養化に伴う植物プランクトンの増殖・死滅・沈降、アオサなどの繁殖・堆積・死滅の過程によって形成されると考えられている。また、海底への有機物負荷の増大は、酸素がない条件によって生成される硫化物により海域における生物生産力の低下に大きな影響を与えられている。

平成14年度は環境修復等の基礎資料とするため、下記の調査を行う。

底質の有機汚濁の濃度分布を把握

汚濁状況の検証

- ・調査地点 夏40地点 冬10地点
- ・調査項目 有機性汚濁項目7項目

### 塩浜地区整備事業

1,200,000 千円

- ・塩浜共有地取得事業費

塩浜共有地（ヤード用地）の共有部分を買戻し、行徳地区の臨海部における都市的課題の解決に向けて先行的に活用していく。

## 1. 第二終末処理場から猫実川への処理水放流実績

(千葉県下水道計画課資料)

平成12年 7月 8日~ 9日	132,200 m <sup>3</sup>
7日 台風 3号	
平成13年10月10日~11日	22,000 m <sup>3</sup>
10日 集中豪雨	

第二終末処理場から猫実川への放流水は、合流式下水道のように処理場の能力を越えたものを未処理のまま放流しているわけではなく、水質基準を満たした処理水を放流している。

## 2. 猫実川排水機場雨水排水実績

(千葉県葛南土木事務所資料)

### 猫実川排水機場施設規模

浦安市側	排水ポンプ 4 m <sup>3</sup> /s	1台
	排水ポンプ 6 m <sup>3</sup> /s	1台
市川市側	排水ポンプ 4 m <sup>3</sup> /s	1台
	排水ポンプ 6 m <sup>3</sup> /s	1台
合計排水量	20 m <sup>3</sup> /s	

### 平成12年度月別平均流量

月	平均(m <sup>3</sup> /日)	月合計(m <sup>3</sup> )	備考
4	11,700	351,000	
5	7,471	231,600	
6	10,736	322,080	
7	31,955	990,600	台風3号
8	5,400	167,400	
9	10,180	305,400	
10	5,110	158,400	
11	7,516	225,480	
12	4,177	129,480	
1	6,774	210,000	
2	4,593	133,200	
3	10,525	326,280	
年合計		3,550,920	
最大	31,955 m <sup>3</sup> /日平均		
最小	4,177 m <sup>3</sup> /日平均		
平均	9,702 m <sup>3</sup> /日平均		

平成13年度月別平均流量

月	平均 (m <sup>3</sup> /日)	月合計 (m <sup>3</sup> )	備考
4	10,220	306,600	
5	11,361	352,200	
6	13,736	412,080	
7	5,206	161,400	
8	7,568	234,600	
9	16,400	492,000	
10	30,945	959,280	集中豪雨
11	8,920	267,600	
12	5,226	162,000	
1			
2			
3			
年合計		3,347,760	
最大	30,945 m <sup>3</sup> /日平均		
最小	5,206 m <sup>3</sup> /日平均		
平均	12,174 m <sup>3</sup> /日平均		

基本的な方針に基づく方策・課題等の検討（案）

基本的な方針	方針の内容	方 策	問題点・課題	備 考
海域の自然環境・漁場環境を保全・再生する	<ul style="list-style-type: none"> <li>・漁業と一体となった生態系を保全・再生する</li> <li>・潮の流れと海水交換を改善する</li> <li>・青潮の発生、被害を抑制する</li> <li>・環境の多様性を高める</li> <li>・その他（ ）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・アシ原、干潟、藻場の再生</li> <li>・水際線の形状の変更</li> <li>・覆砂、干潟の造成</li> <li>・人工滞、深掘部の埋め戻し</li> <li>・エアレーションの実施</li> <li>・多自然型による護岸改修</li> <li>・流入河川の水質浄化</li> <li>・その他（ ）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・保全、再生の目的、目標を明確に設定する必要がある。</li> <li>・再生事業では、環境への影響を事前に調査し、モニタリングしながら進める必要がある。</li> <li>・地形の改変については環境へ悪影響を与えないよう十分に配慮する必要がある。</li> <li>・東京湾全体、流域単位で検討する必要がある。</li> <li>・持続的な再生作業、維持管理が必要と考えられる。</li> <li>・再生、維持管理のための仕組みづくり、人材育成が必要となる。</li> <li>・公有水面管理者（千葉県）等との調整が必要となる。</li> <li>・その他（ ）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・アシ原、干潟の再生を現在の海域で実施するのか陸を削って実施するのか、意見の相違あり</li> <li>・貝類の違法採取、不法係留船対策は、早期に実施する。</li> </ul>
漁業の安定と継続を図る	<ul style="list-style-type: none"> <li>・漁業施設（漁港など）の機能を向上させる</li> <li>・市民と共存する都市型漁業として振興する</li> <li>・その他（ ）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・漁港の拡充、再整備</li> <li>・漁業施設用地の確保</li> <li>・直売施設（売店・レストラン等）の設置</li> <li>・協業化の推進</li> <li>・その他（ ）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・漁港の位置、規模を漁業の振興及び海域環境の改善のうえで適切なものにする必要がある。</li> <li>・新たな用地の確保は難しい面がある。</li> <li>・その他（ ）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・漁業補償、転業準備資金の早期解決の必要性あり</li> </ul>
市民が親しめる海辺をとりもどす	<ul style="list-style-type: none"> <li>・水辺へのアクセスを容易にする</li> <li>・水辺の魅力を高める</li> <li>・利用者の便益施設を整備する</li> <li>・利用者の安全を確保する</li> <li>・住宅地や駅から海辺までのアクセスを確保、改善する</li> <li>・その他（ ）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・緩傾斜護岸、階段護岸の整備</li> <li>・干潟、砂浜の造成</li> <li>・海浜公園の整備</li> <li>・休憩所、トイレ、駐車場等の設置</li> <li>・遊歩道、サイクリングロードの整備</li> <li>・その他（ ）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・環境への負荷の少ない利用方法の検討、ルールづくりが必要である。</li> <li>・護岸の改修、干潟等の造成による環境への影響を考慮する必要がある。</li> <li>・市川塩浜駅周辺の再整備と一体となった用地の確保、施設整備が必要である。</li> <li>・自動車による利用を抑制する必要がある。</li> <li>・その他（ ）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・環境保全、漁業、人の利用のゾーニング</li> </ul>
安全を確保する	<ul style="list-style-type: none"> <li>・高潮、高波対策を進める</li> <li>・航行の安全性を確保する</li> <li>・利用者の安全性を確保する</li> <li>・その他（ ）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・高潮堤の整備</li> <li>・不法係留船対策の推進、沈没船の撤去</li> <li>・その他（ ）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・法的な海岸線の位置を早期に明確化する必要がある。</li> <li>・高潮堤の設置については、人の利用、環境保全、景観に配慮する必要がある。</li> <li>・プレジャーボートの法的規制を行うとともに暫定係留場所を確保する必要がある。</li> <li>・その他（ ）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・千葉県が平成14年度内にプレジャーボート対策について条例化を予定</li> </ul>
市川塩浜駅周辺を海辺の街にふさわしく再整備する	<ul style="list-style-type: none"> <li>・海辺の街と駅前にふさわしい土地利用を進める</li> <li>・賑わいのある街にふさわしく、広場、歩道等を整備する</li> <li>・その他（ ）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・用途地域の変更</li> <li>・市街地整備</li> <li>・広場、遊歩道等の整備</li> <li>・近郊緑地と海を結ぶ水路の整備</li> <li>・その他（ ）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地元企業の理解と協力を得て進める必要がある。</li> <li>・三番瀬の再生計画と一体として進める必要がある。</li> <li>・高層建築物の建築は、野鳥の飛行に悪影響を与える可能性がある。</li> <li>・海から見た街の景観を考慮する必要がある。</li> <li>・法的な海岸線の確定と高潮対策を同時に進める必要がある。</li> <li>・水路の用地確保について調整する必要がある。</li> <li>・その他（ ）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・県の三番瀬再生計画の方向性が早期に決定されることが望ましい。</li> </ul>

基本的な方針	方針の内容	事業等の内容	問題点・課題	備考
自然環境学習・研究の場とする	<ul style="list-style-type: none"> <li>・環境学習の場として整備する</li> <li>・海の再生、研究の拠点をつくる</li> <li>・東京湾全体を考える研究の拠点をつくる</li> <li>・その他( )</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・環境学習施設の誘致・整備(観察施設・体験施設・研修施設・宿泊施設など)</li> <li>・研究施設の誘致・整備(全国レベルの干潟研究、東京湾研究、海に関する大学など)</li> <li>・指導者、研究者の育成</li> <li>・その他( )</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・施設整備のための用地を確保する必要がある。</li> <li>・市民、環境団体、関係機関、研究者、教育関係者等と連携して進める必要がある。</li> <li>・ハード(施設整備)だけが先行するのではなく、ソフト面(仕組み、管理運営体制など)の取り組みを重視する必要がある。</li> <li>・運営に関わる人材育成が必要である。</li> <li>・その他( )</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自然だけでなく地域の歴史・文化を含めた学習、研究とする。</li> </ul>
行徳近郊緑地を再整備し海との連携を図る	<ul style="list-style-type: none"> <li>・行徳内陸性湿地の再整備を進める</li> <li>・海水交換を促進し環境を改善する</li> <li>・近郊緑地と海、市川塩浜駅とのアクセス(人の動線)を確保する</li> <li>・その他( )</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・水路の開削</li> <li>・水門の拡幅</li> <li>・遊歩道の整備</li> <li>・湾岸道路の蓋かけ、ペDESTリアンデッキの設置</li> <li>・その他( )</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・水路の開削にあたっては、用地の確保と技術的な検討が必要である。</li> <li>・開削水路の整備については、市川塩浜駅周辺の再整備構想の策定作業と連携を図り、地元企業の理解と協力を得る必要がある。</li> <li>・海水交換の促進による海域環境への影響を調査する必要がある。</li> <li>・道路事業者、鉄道事業者との協議が必要となる。</li> <li>・その他( )</li> </ul>	
人と水と緑のネットワークをつくる	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自然環境のネットワークをつくる</li> <li>・まちと海とのつなぐネットワークをつくる</li> <li>・その他( )</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・水路の再生(下水道処理水の活用)</li> <li>・遊歩道、サイクリングロードの整備</li> <li>・その他( )</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・下水道処理水を海域に流入させる場合は、環境への影響を調査する必要がある。</li> <li>・下水道第二終末処理場の将来計画との調整が必要となる。</li> <li>・行徳地域全体の将来のまちづくりと連携させる必要がある。</li> <li>・広域的なネットワークについても検討する必要がある。</li> <li>・その他( )</li> </ul>	
市民と協働で進める	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市民の関心を高める</li> <li>・計画策定、再生作業などを市民参加で進める</li> <li>・情報を共有化する</li> <li>・その他( )</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市民参加による調査、実験</li> <li>・懇談会、シンポジウム等の開催、公開</li> <li>・市民活動への支援</li> <li>・イベント開催(見学会、観察会など)</li> <li>・調査、計画資料の公開</li> <li>・活動拠点の整備</li> <li>・その他( )</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・多様な市民意見、要望の調整が必要となる。</li> <li>・多様な市民が継続的に参加する仕組みづくりが必要となる。</li> <li>・市民の主体的な活動が重要となる。</li> <li>・市民、行政、専門家、企業などの役割分担と連携が重要である。</li> <li>・その他( )</li> </ul>	
自然の知恵と力を借りる	<ul style="list-style-type: none"> <li>・調査をしながら進める</li> <li>・昔の自然に学ぶ</li> <li>・その他( )</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・環境調査、環境影響評価、モニタリングの実施</li> <li>・情報の収集、蓄積</li> <li>・その他( )</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自然の再生には十分な調査と時間が必要である。</li> <li>・継続的に環境の状況を監視する必要がある。</li> <li>・計画の柔軟性を高める必要がある(調査結果に応じた計画の変更など)</li> <li>・その他( )</li> </ul>	

海岸線の位置の比較検討（案）

海岸線位置	干 潟	イメージ図	長 所・短 所
1.現状のまま	現状のまま	<p>市川塩浜駅 京葉線 現漁港</p>	<p>漁場環境及び自然環境は、現状のままとなる。（停滞域の解消等） 市民が海に親しめる空間の確保は難しい。 恒久的な漁港及び漁業施設の整備は難しい。 護岸の恒久的整備が行われた場合（高潮、高波対策としての構造、機能） 駅周辺の再整備は、海と連携したものとなりにくい。 一方、防潮堤の背後に、一部、遊歩道が確保できる。</p>
	猫実川河口部付近に造成	<p>市川塩浜駅 京葉線 公園緑地 干潟 漁港</p>	<p>干潟の造成により漁場環境及び自然環境の改善が期待される。ただし、干潟造成の方法によっては、環境への何らかの影響も懸念される。 干潟の出現により、市民が海に親しめる空間が形成される。 市民が利用する干潟と公園を一体的に整備することができる。 恒久的な漁港及び漁業施設が確保できる。 駅周辺の再整備は、海との連携を意識したまちづくりが期待できる。（水質改善など近郊緑地の再整備が期待できる。）</p>
2.内陸を削る	現状のまま	<p>市川塩浜駅 京葉線 内陸を削る 漁港</p>	<p>海域の漁場環境及び自然環境の改善にはならない。 近郊緑地と海の距離が縮まる。 陸域を海に戻すことについて、地元の企業の理解を得ることが困難である。 市民が海に親しめる空間の確保は難しい。 水質改善など近郊緑地の再整備が期待できる。 防潮堤の位置、構造の確定は難しい。 恒久的な漁港及び漁業施設の整備は難しい。</p>
	猫実川河口部付近に造成	<p>市川塩浜駅 京葉線 内陸を削る 干潟 漁港</p>	<p>干潟の造成により漁場環境及び自然環境の改善が期待される。ただし、干潟造成の方法によっては、環境への何らかの影響も懸念される。 近郊緑地と海の距離が縮まり、水質改善など近郊緑地の再整備が、期待できる。 陸域を海に戻すことについて、土地所有者である企業の理解を得ることが困難である。 駅前の再整備ができないため、人の利用は困難である。 内陸を高潮・高波から守る対策が必要である。 恒久的な漁港及び漁業施設の整備は難しい。</p>
3.海にせり出す	猫実川河口部付近に造成	<p>市川塩浜駅 京葉線 公園緑地 干潟 漁港</p>	<p>干潟の造成により漁場環境及び自然環境の改善が期待される。ただし、干潟造成や陸域のせり出しの方法によっては、環境への何らかの影響も懸念される。 干潟の出現により、市民が海に親しめる空間が形成される。 市民が利用する干潟と公園を一体的に整備することができる。 陸域が一部せり出すことで、環境への影響が懸念される。 駅周辺の再整備は、海との連携を意識したまちづくりが期待できる。（水質改善など近郊緑地の再整備が期待できる。） 恒久的な漁港及び漁業施設が確保できるが、新たな航路（漕）の検討が必要となる。</p>
《参考》 市川二期埋立 計画見直し案 (90ha)	埋立地先に造成	<p>市川塩浜駅 京葉線 公園緑地 干潟 漁港</p>	<p>埋立により、環境への影響が懸念される。 干潟の造成により漁場環境及び自然環境の改善が期待される。ただし、干潟造成の方法によっては、環境への何らかの影響も懸念される。 干潟の出現により、市民が海に親しめる空間が形成される。 市民が利用する干潟と公園を一体的に整備することができる。 駅周辺の再整備は、海との連携を意識したまちづくりが期待できる。（水質改善など近郊緑地の再整備が期待できる。） 恒久的な漁港及び漁業施設が確保できるが、新たな航路（漕）の検討が必要となる。 処理場が計画されたことで、石垣場・東浜地区の適正な土地利用やまちづくりが促進される。</p>