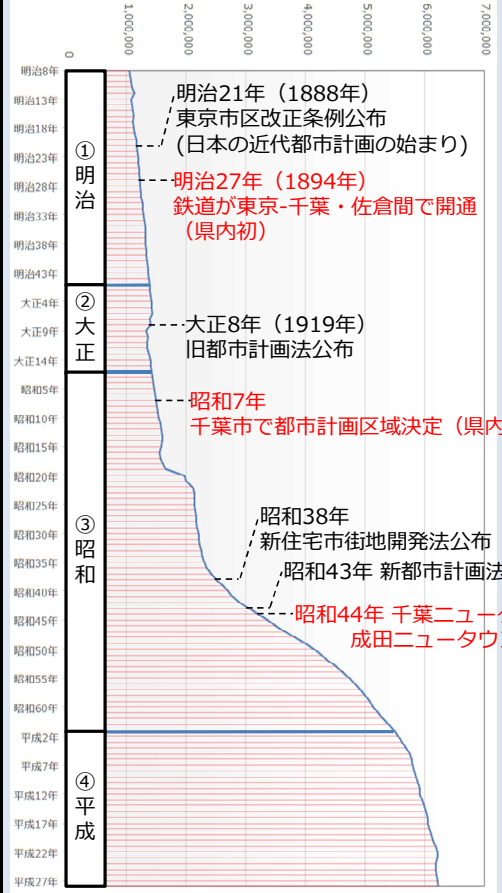




千葉県人口の推移 (明治8年 (1875年) ~ 平成28年)
(単位:人) (千葉県統計年鑑より作成)



【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)