

3. 流域の社会状況

3.1 土地利用

荒川流域内の土地利用状況は、以下のようになっている。

昭和初期からの変遷を見ると、農地や森林が減少し、市街地面積が増加する傾向にある。

表 3-1 荒川流域内の土地利用面積の推移

年	項目	田	畑	森林	市街地	その他	河川湖沼	合計
1952年(S27)	面積	356	271	1,699	481	104	41	2,952
	比率	12%	9%	58%	16%	4%	1%	
1976年(S51)	面積	234	378	1,328	665	194	153	2,952
	比率	8%	13%	45%	23%	7%	5%	
1987年(S62)	面積	207	361	1,298	735	204	147	2,952
	比率	7%	12%	44%	25%	7%	5%	
1997年(H9)	面積	199	321	1,267	824	216	126	2,952
	比率	7%	11%	43%	28%	7%	4%	

単位: km²

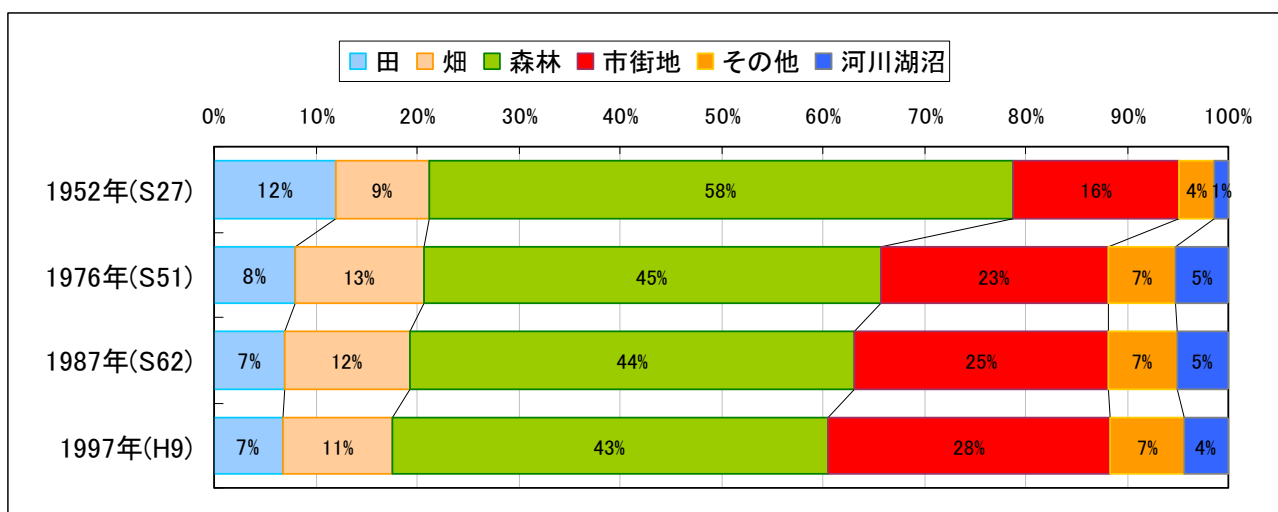


図 3-1 荒川流域の土地利用割合の変遷

※S51～H9は国土数値情報、S27は国土地理院「1/50,000地形図」より集計

荒川流域の市街地について、荒川放水路事業着手前（明治 44 年着手）、荒川放水路完成（昭和 5 年完成）、戦後、そして現在の 4 年代の変遷について見ると以下の図の通りである。

荒川の下流域には東京の市街地を有しており、放水路の完成に伴い周辺の市街地が拡大し始め、戦後から現在にかけては荒川の左右岸や、支川の入間川、新河岸川流域等において市街地が急激に拡大している。

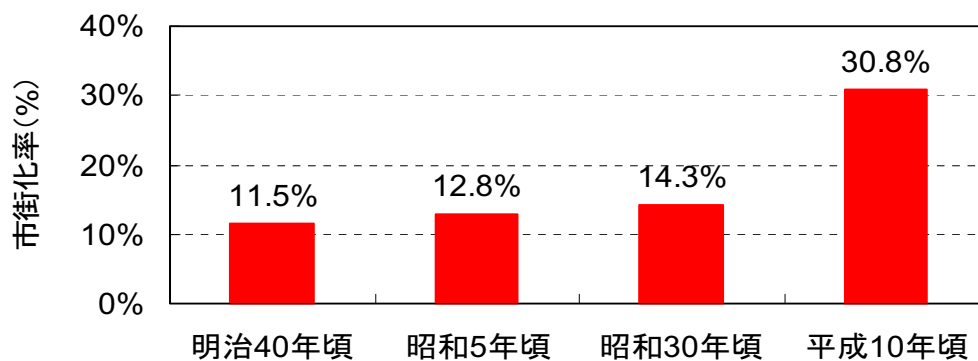


図 3-2 流域内の市街化率の変遷

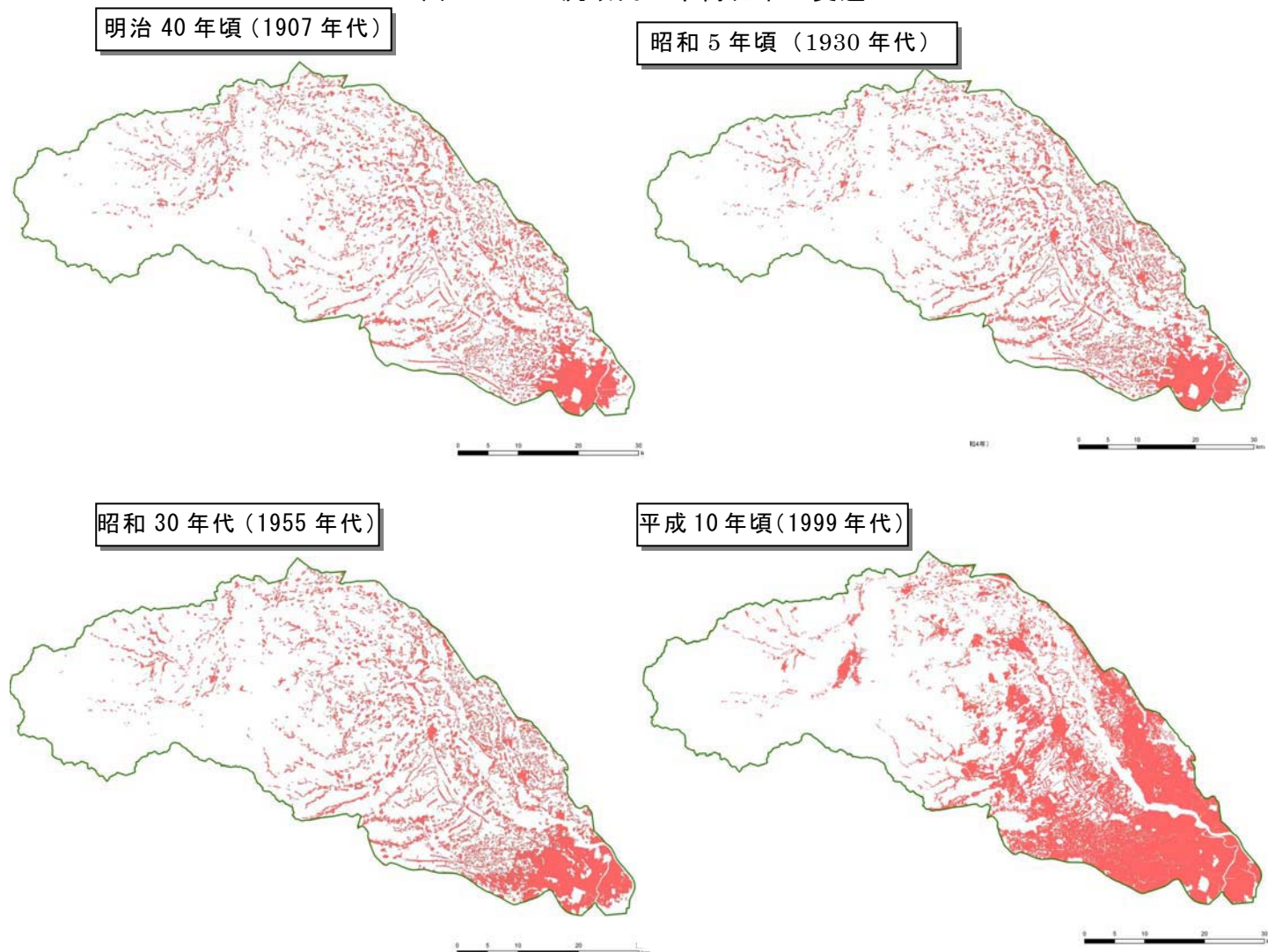


図 3-3 荒川流域の市街地の変遷

【出典：国土地理院「1/50,000 地形図」より作図】

3.2 人口

荒川流域の人口は約 930 万人、人口密度は約 3,100 人/km²（河川現況調査 平成 14 年 3 月 基準年平成 7 年）と、日本でも有数の人口密集地を流れる河川となっている。特に東京都内の沿川の人口密度が約 12,900 人/km²と全国一級水系中最も高いものとなっている。

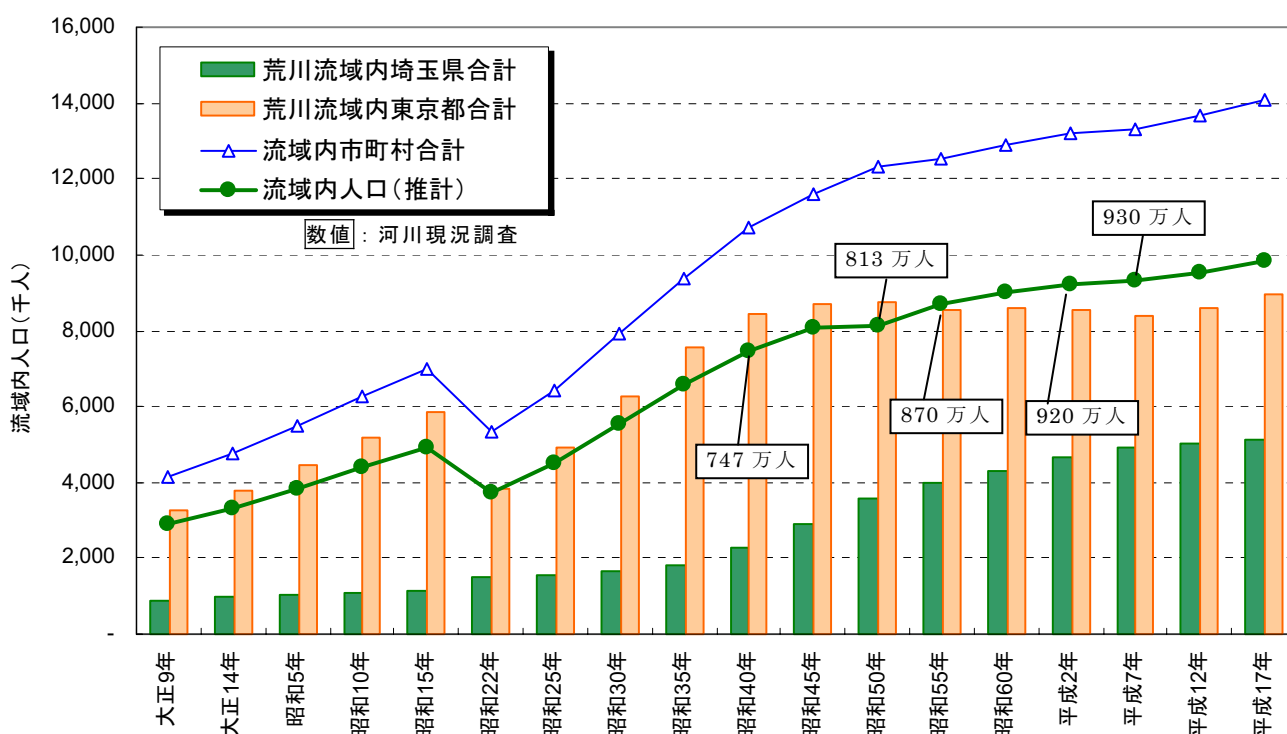
流域内人口の割合は、東京都で約 60%、埼玉県で約 40%であり、埼玉県では、埼玉県内人口の約 75%が荒川流域内居住しており、荒川の位置づけが大きいことがわかる。

また、昭和 30 年以降の人口の推移では、東京都が昭和 50 年頃からほぼ横ばいになっているのに対し、埼玉県では現在も人口の増加傾向が続いている。

表 3-2 荒川流域における人口

	埼玉県	東京都	合計
流域内人口(千人)	5,141	8,957	14,098
割合	36%	64%	100%
都県内人口(千人)	7,054	12,571	19,625
流域内/都県内	73%	71%	72%

※平成 17 年度国勢調査速報集計による値



※1) 数値は荒川流域に関わる各市区町村の人口を国勢調査より集計

※2) 平成 17 年度データは国勢調査の速報集計による

※3) 流域内人口は、昭和 40 年、昭和 50 年、昭和 55 年、平成 2 年、平成 7 年の河川現況調査結果より推計

3.3 産業経済

荒川流域の産業は、埼玉県をみると大消費地東京をひかえ都市近郊農業が盛んで、また工業は、重化学工業の工業出荷額に占める割合が高い。東京都は、大消費地としての性格を有するため農業の全産業に占める割合は極めて低く、工業は工業出荷額の業種別構成が多様であり軽工業部門の高いことが特徴地となっている。

東京都と埼玉県の主要農産物は小松菜、ウド、ブロッコリー、きゅうり等の生鮮野菜であり、多くが東京都内に出荷されている。また、流域内には川口市の鋳物、秩父市の絹織物やセメント、西川材の建具、小川町の和紙等の地場産業の他、和竿、ひな人形、織物をはじめとした伝統工芸品が多く、伝統・技術を受け継いでいくための様々な活動が行われている。

荒川流域に関わる市区町村の産業別人口構成の推移をみると、第1次産業、第2次産業は減少傾向にあり、第3次産業が増加傾向にある。

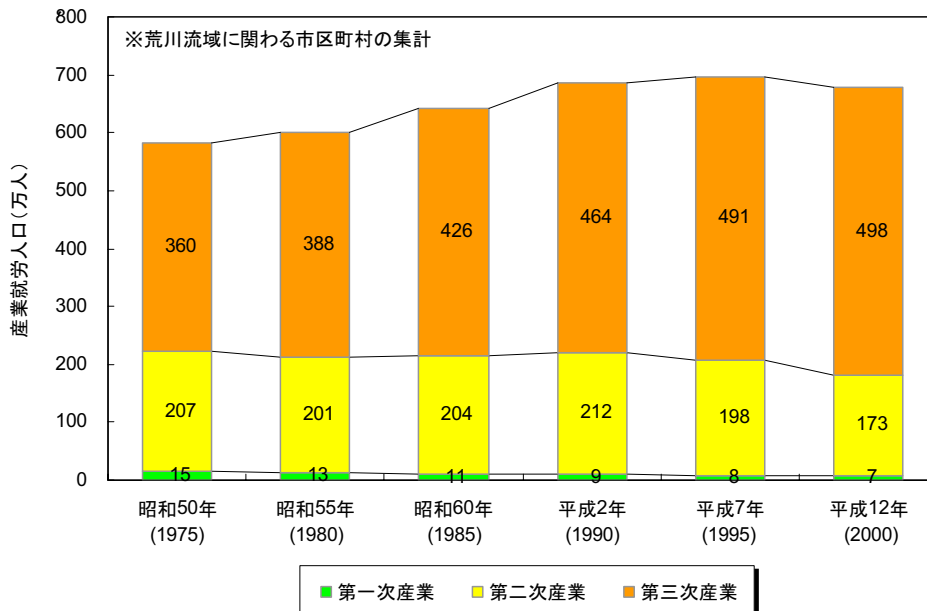


図 3-5 関係市区町村の産業別就労人口の推移

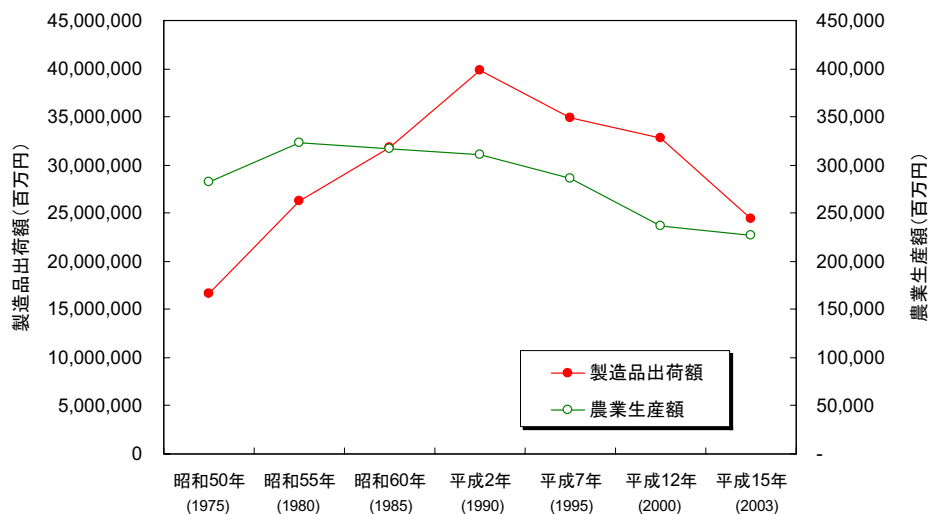


図 3-7 埼玉県と東京都合計の農業生産額・製造品出荷額の推移
出典：国勢調査（昭和50年～平成12年）、統計年鑑（平成15年）】

3.4 交通

(1) 陸上交通

荒川流域内の主要な交通網としては、首都高速道路、東京外かく環状自動車道、首都圏中央連絡自動車道、関越自動車道、東北縦貫自動車道及び東北新幹線、上越新幹線、長野新幹線等の高速交通網や、国道17号線等の一般国道、鉄道は、高崎線や川越線、東北本線等のJR線、東武鉄道等の私鉄等の交通網が東京を中心に放射状及び環状に存在し、下流域を中心に地下鉄が網状に存在する。国土の基幹をなす交通の要衝となっている。

首都圏の通過交通の排除、交通の分散などを図るため、環状道路を整備し、業務核都市などを連絡する拠点分散型の都市ネットワークを構築する。

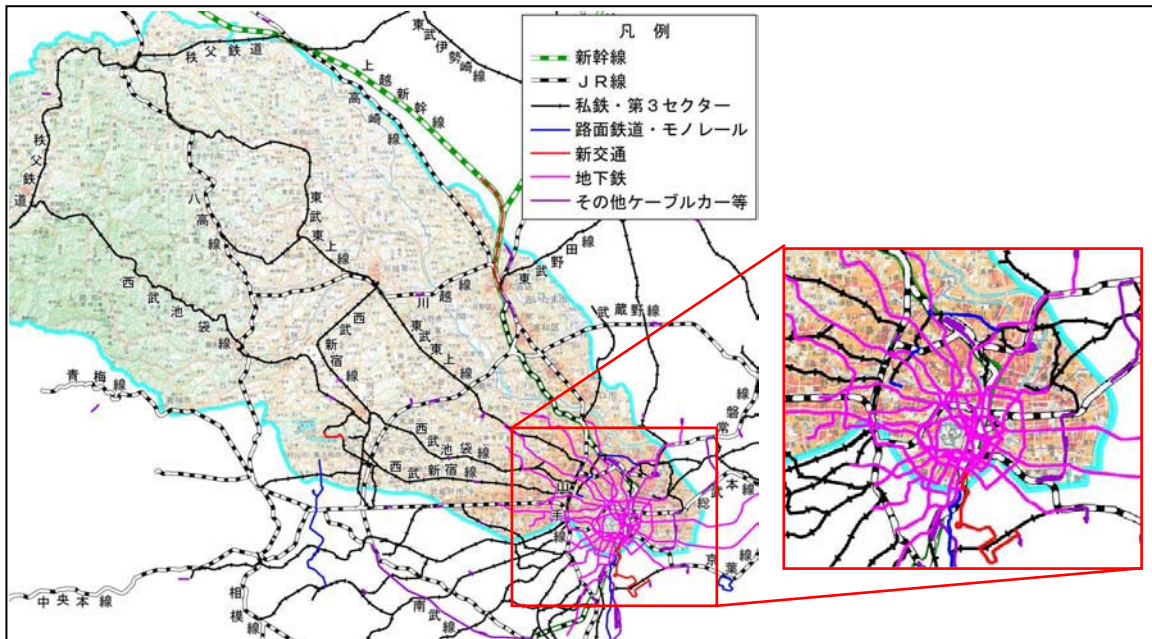
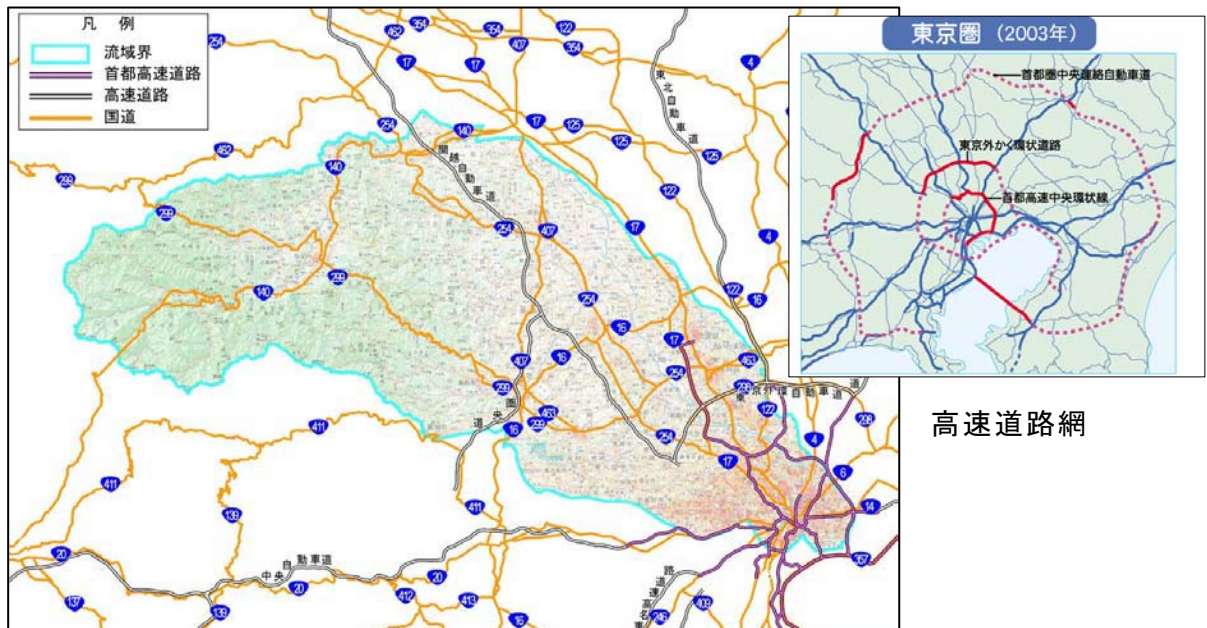


図 3-8 荒川流域内の鉄道網図



高速道路網

図 3-9 荒川流域内の道路網図

(2) 舟運

江戸時代、幕府による河川改修により、利根川、江戸川、荒川を中心とする河川交通網が完成、舟運が広域的に行われるようになった。当時の舟運は、流域の年貢米と物産、木材等を江戸に運ぶことを目的とし、沿岸には多くの河岸が栄えた。また、秩父山地や入間地方西部にはえていたスギやマツは、それぞれ秩父材、西川材と呼ばれ、江戸の町づくりに大量に使われた。このとき、木材は筏に組まれ、河川を利用して運ばれた。

明治末期になると、荒川を始めとする河川沿岸には、産業の近代化に伴う工場の立地が盛んになり、舟による物資輸送が著しく増大した。荒川放水路の完成（昭和5年）後、小名木川や新川、中川の交差部に設置された閘門では、1日1,200隻もの船が通航したが、戦後になると、鉄道や自動車交通の発達により、航行量は減少した。

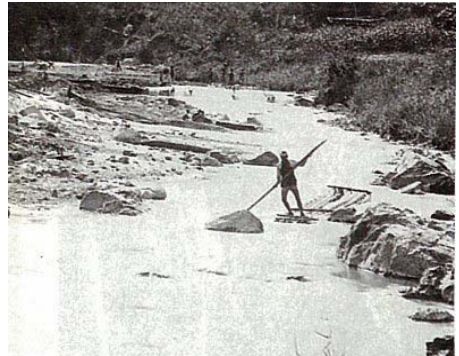


写真 3-1 筏流し（飯能市）
【出典：写真集荒川（埼玉県）】

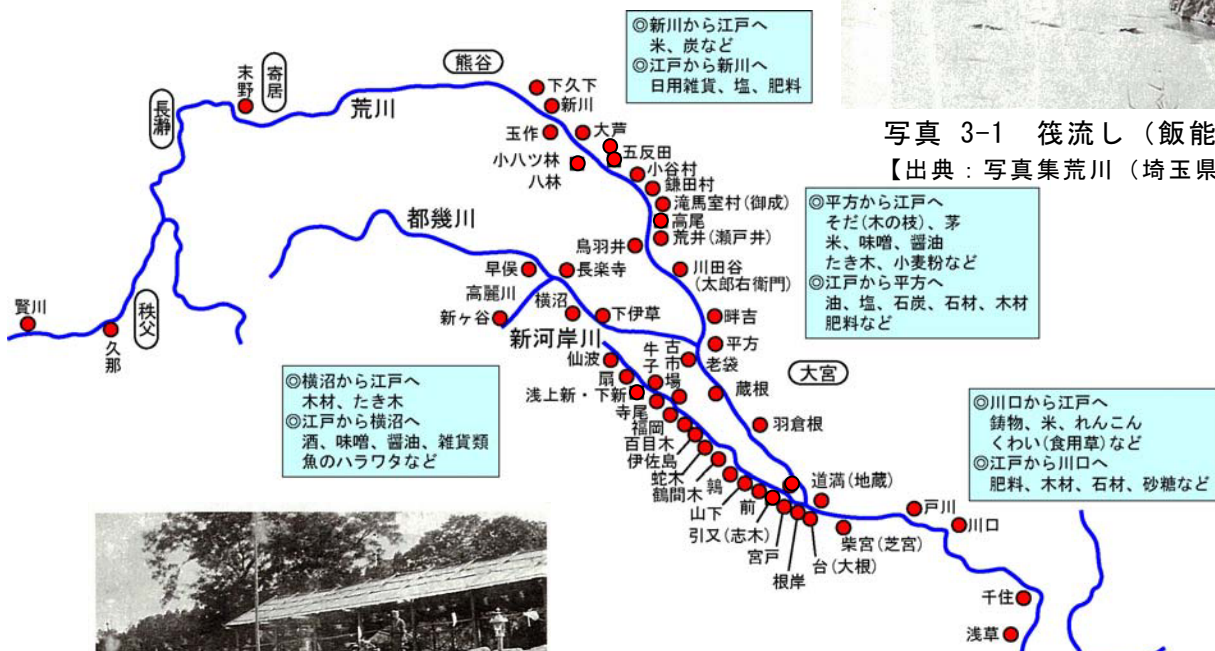


写真 3-2 荷物の積み込みで
賑わう河岸（志木市）
【出典：写真集荒川（埼玉県）】



写真 3-3 明治時代の小名木川閘門

図3-10 荒川水系河岸場(1690年頃)の分布
【出典：荒川総合調査報告書及び荒川読本より作図】

現在でも、河口から秋ヶ瀬取水堰までの約 35km は、タンカー・水上バス・プレジャーボート・レガッタなど船舶が行き来している。タンカー 1 隻でタンクローリー車数 10 台分の石油を積載することができ、臨海部の精油所から埼玉県内の輸送所まで毎日石油を運んでいる。河川舟運は環境負担やエネルギーの消費の軽減、交通渋滞の緩和などに貢献している。

また、船舶航行量の多い秋ヶ瀬取水堰～河口までの区間は、船舶の事故や航走波による河岸侵食で植生の生育が阻害されるなどの問題が発生していることから、平成 13 年 4 月から全国で初めて「船舶の通航方法」を定めている。



写真 3-4 はしけ（舩）（左）とタンカー（右）



写真 3-5 運行標識（左）とプレジャーボート（右）