

地域再生

【第10回】

つくばエクスプレス開通 2年の現状と課題

財団法人 常陽地域研究センター 主任研究員

粕田裕士

経歴◆一九九五年常陽銀行入行
二〇〇〇年常陽地域研究センター
研究員、〇六年より現職。



TX開通までの経緯 と時代背景

はじめに、TX開通まで

秋葉原(東京都千代田区)とつくば(茨城県南部)の五八・三kmを最短四五分で結ぶ高速鉄道であるつくばエクスプレス(以下、TXという)が開通して、二〇〇七年八月二四日で二年が経過した。

そこで、本稿では、開通二年を迎えたTX沿線開発の現状と課題について考えてみる。

の経緯を簡単に整理しておこう。

一九八五年三〜九月にかけて、茨城県の筑波研究学園都市(現在つくば市)において国際科学技術博覧会(通称・科学万博)が開催された。これと平行して、同年七月には、運輸政策審議会から「二一世紀における東京圏の姿を展望しつつ新たな東京圏における高速鉄道を中心とする交通網の整備として都市交通政策上喫緊の課題」との答申によりTX(当時は常磐新線と呼んでいた)が位置づけられた。

この鉄道整備の特色は、「大都市地域における宅地開発及び鉄道整備の一体的推進に関する特別措置法」(八九年六月成立、通称・宅鉄法)の適用を受け、鉄道整備と沿線地域の開発を一体的に推進していくことにあった。

当初、TXを運営する鉄道会社は存在しておらず、しかも約六〇kmという長い路線を段階的ではなく一度に開業させるという国内でもあまり例のない計画であった。そこで、TXの整備・運営主体として一都三県、沿線自治体、民間企業の出資によって、九一年三月に首都圏新都市鉄道株式会社が発立さ



れた。

九二年二月に工事着工、鉄道建設の総事業費約八三〇〇億円をかけ、当初二〇〇〇年開業の計画より五年遅れたものの、二〇〇五年八月二四日に開業を迎えた。宅鉄法による沿線開発の背景には、通常、鉄道が来ると周辺の地価が上昇するので、それならば、線と面を一体開発することによつ

て、その開発利益を鉄道に還元しようという発想があった。宅鉄法ができた時代を考えると、首都圏では宅地を大量供給しても間違いなくさばける時期で、地価神話も健在。その後やってくるバブル崩壊や長期にわたる地価下落は当然のこと、少子・高齢化社会や人口減少社会の到来も意識はされていなかったようだ。これが、今日の行政の財政負担にもつながり、土地(先買地)処分をはじめとする沿線開発の有り方にも影響を与えている。

TX沿線開発の概要

次に、TX沿線開発の概況とその現状について確認していく。

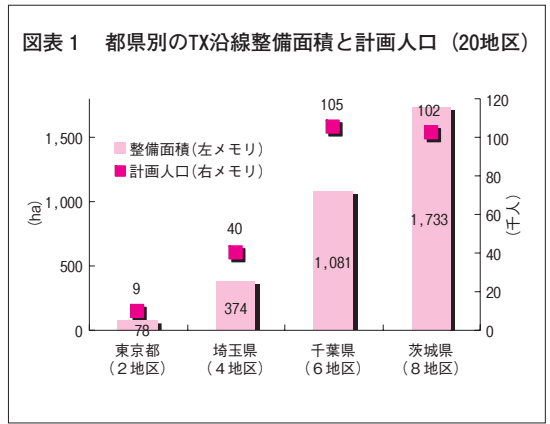
TX沿線の開発計画は、図表1に見る通り、東京、埼玉、千葉、茨城の一都三県にわたり、総計二〇地区で整備面積は約三三〇〇ha、計画人口二五万六〇〇〇人に及ぶ。このうち茨城県が整備面積の約五割、計画人口の約四割を占めており、沿線自治体の中でもっともウェイトが高い。駅数は、東京七、埼玉二、千葉五、茨城六の合計二〇駅で、茨城県内は駅ごとに開発地域が設

茨城県内開発地域



茨城県内開発地域

このうち、茨城県が事業主体となり、



図表2 茨城県内開発地域

地区名	守谷駅周辺	守谷東	みらい平	つくばみどりの里	田園都市鳥名 (鳥名・福田坪)	田園都市鳥名 (上河原崎・中西)	研究学園葛城	中根・金田台
市町村名	守谷市	守谷市	つくばみらい市	つくば市	つくば市	つくば市	つくば市	つくば市
最寄駅	守谷駅		みらい平駅	みどりの駅	万博記念公園駅		研究学園駅	つくば駅
事業主体	守谷市	守谷市・守谷東特定土地区画整理組合	茨城県	UR都市機構	茨城県	茨城県	UR都市機構	UR都市機構
施行面積	38.7ha	39.5ha	274.9ha	292.7ha	242.9ha	168.2ha	484.7ha	189.9ha
整備面積 (H18末)	31.2ha	39.5ha	116.2ha	32.0ha	40.5ha	0.7ha	114.8ha	0.0ha
進捗率	81%	100%	42%	11%	17%	0.4%	24%	0%
計画人口	3,800人	2,400人	16,000人	21,000人	15,000人	11,000人	25,000人	8,000人
人口 (H19.7.1現在)	422人	1,896人	※1,865人	385人	242人	-	429人	-
施行期間	1995~2008	完了	1993~2017	2000~2019	2000~2019	2000~2019	2000~2019	2004~2022

※茨城県、つくば市、つくばみらい市、守谷市資料より当センターが作成。※みらい平地区の人口はH19.5月末現在

TX開業以降もつとも力を入れてきたのが、みらい平である。民間事業者との共同分譲により、ここまでに約150戸の戸建住宅を分譲（現在の建売分譲の最多価格帯四六〇〇万円台）、さらに、駅前には沿線最大規模のマンション（六六〇戸）も建設された。

一方、UR都市機構が事業主体の研究学園は、開発面積が四八四軒と沿線でも最大規模である。戸建住宅の分譲（現在の建売分譲の価格帯・五〇〇〜五八〇〇万円）のほか、駅前には大型マンション（二棟、約七〇〇戸）が

建設中である。さらに、大型SCの建設やつくば市役所の移転計画も公表されている。

つくばの魅力を一かに高めていくべきか課題

誌面の制約から他の開発地区についての説明を省略するが、TX開業二年の開発状況を見ると、茨城県内でも駅前のマンション分譲と駅周辺の戸建分譲が主体となっている。

商業系についても、将来の人口増や周辺からの集客を見込んで、SCだけでなく、ロードサイド立地の商業施設などの引き合いも、足下では旺盛だと聞く。こうした強い需要を背景に、〇七年の公示地価も、守谷市の住宅地が前年比プラス二・九%、商業地がプラス二・五%と大きく上昇するなど、TX沿線の地価動向は一五年連続して下落が続く茨城県内の平均的な動きからは乖離している。

しかしながら、改めて図表2を見ると、いずれの地区も計画人口に至るまでにはほど遠く、開発はまだ緒に就いたばかりであることが分かる。今後も、開業から現在までのペースのまま開発予定地の区画整理が完了して、続々と開発、建築が進むとは考えにくい。消費全体のパイの拡大が期待しにくい環境のなかで、既存商業施設との競争激化といった問題も顕在化してくるだろう。

こうした問題意識のなかで、当センターでは、沿線開発を持続可能なものにするためには「つくば」の魅力を一かを高めていくべきか課題だと考えている。

すなわち、首都圏への住宅供給とい

う「東京への近さ」ではなくて、「TXの線として魅力や期待を高めていく必要があるのだ。」

つくばの「売り」は「都市」「自然」「知」の三要素をともに享受しながらゆとりの居住空間で生活を送る「つくばスタイル」である。実際にTX沿線に転居してきた人への取材からは、「駅に近くて、かつ、ゆとりある生活への満足度は高い」との声が聞かれる。

その一方で、一部の地区では、行政も想定していなかった大規模マンションの建設も計画され、周辺住民との摩擦が生じているケースも見られる。つくば市や守谷市では高度地区指定や景観条例などの規制も強化されてきている。長い目で見たとき、駅前にマンションばかり林立している光景が果たして「つくばらしさ」につながるのか考えてみる必要があるだろう。

また、茨城の外から見ると、つくばに対する認知度は必ずしも高くはない。住宅メーカーからは「千葉や埼玉では、まだまだつくばの知名度は低い」との指摘もある。情報発信の観点からも改善の余地があると言える。

実際に現場に足を運んでみると、地域住民のなかからは、新旧住民や周辺企業が一体となって沿線の魅力を高めようとしたり、地域の問題解決にあたる姿が浮かび上がってきた。

沿線開発という「マクロ」の視点と、小さくて目立たないけれど、このような着実で「ミクロ」な活動が結びついたとき、つくばの魅力がさらに高まっていくと期待したい（本稿は「JOY OR ARC」二〇〇七年八月号調査「つくばエクスプレス開通二年の現状と課題」を加筆・修正したものです）。

つくばの魅力を一かを高めていくべきか課題

つくばの魅力を一かを高めていくべきか課題

つくばの魅力を一かを高めていくべきか課題