

つくばエクスプレスの開業と沿線開発の現況と課題

— 守谷市におけるまちづくりを中心として —

(要旨)

ガバナンス研究科 ガバナンス専攻

小 川 一 成

(学籍番号 7111091104)

本論文は、つくばエクスプレス（以下「TX」という。）の開業と沿線開発の現況と課題を分析し、それを踏まえ茨城県、とりわけTXを軸とした守谷市のまちづくりを中心に検討した。さらにTXの開業により住み良さ順位日本一（2008年）になったことに対する市民アンケート調査を実施し、その実態を明らかにした上で、守谷市がこれからも子供たちに「ここが故郷」と誇りをもって言えるようなまちづくりをするにはどうすべきかを論じ、目指すべき将来像について提言したものである。

はじめに

本研究に着手するにあたっての問題意識として、TXの開業が守谷市のまちづくりに与えた影響について取り上げ検討した。守谷市は今日まで相次ぐ開発により、多くの自然を失ってきた。そのような中で、21世紀における最初の長距離による都市鉄道が秋葉原から筑波研究学園都市（以下「研究学園都市」という。）までと決定したことにより、さらなる開発の計画が持ち上がり、茨城県の玄関口である守谷市のまちづくりが根底から見直しを迫られた。そこでTXが守谷市に与えた光と影を検証し、市民アンケート調査を基に守谷市が目指すべき将来像について提言した。

第1章 TX決定の背景と地元の対応

第1章では、TXがどのような過程を経て、秋葉原から研究学園都市までを結ぶ路線として決定されていったのか、茨城県が果たした役割と当時の守谷町の取り組みを探り、その背景を考察した。

(1) 運輸政策審議会（以下「運政審」という。）の答申の背景

東京は政治、経済、文化の中心でありその都市機能が効率的に発揮されるためには交通網の整備、改善が不可欠であることから、都市交通審議会は、交通網の整備等について、昭和41年（1966）、同47年（1972）の2度にわたって答申し、各時代の要請に対応した鉄道網の整備を図ってきたが、社会情勢の変化と共に都市圏が広域化し交通網の整備が遅れていた。このような情勢の変化に対処して東京圏における新たな鉄道網整備計画を策定することが求められていた。

(2) 鉄道整備の必要性

東京圏の北東部地域の人口増加を反映し、常磐線などの混雑率は極めて高くその抜本的な輸送力増強策が強く求められ第二常磐線の建設が急がれていた。

(3) 常磐線の現状と第二常磐線建設

茨城県南西地域の人口は東京のベッドタウン化や各種の開発により常磐線のラッシュ

時の混雑率は、昭和 57 年（1982）において我孫子—上野間で 259%に達しており茨城県南部地域と東京を結ぶ鉄道は常磐線のみであることから早期の新線建設が求められていた。

（4）東京圏における情勢の変化と東京都の事情

ここでは、前述の茨城県の実情に対し、東京圏における情勢はどうであったのかを述べ、その変化と東京都の事情について述べた。

東京圏における人口の推移は昭和 47 年（1972）に都市交通審議会が答申した当時と比べて大きく変化した。千葉県、埼玉県、茨城県南部の人口の増加が大きく 320 万人が見込まれていた。

このような状況の下、昭和 50 年（1975）に建設官僚出身の竹内藤男氏が茨城県知事に就任するとまもなく鉄道網の計画にとりかかった。もともと茨城県は鉄道過疎県でもあり第二常磐線の建設には特に熱心であった。同時期に東京都は都庁を西（新宿）に移転する計画が進んでいたこともあり、東側（秋葉原）の住民とのバランスも求められ第二常磐線建設に熱心に取り組んだ。その結果、常磐新線（以下「新線」という。）の計画は大きく前進することになった。

（5）計画策定にあたっての前提条件及び基本的な考え方

計画策定にあたっての運政審が出していた前提条件と基本的な考え方を整理した。

ここでは目標年次を昭和 75 年（2000）とし、対象地域は東京都心部から半径 50km とすることなどを前提条件とし、既設線の混雑緩和の推進や人口の外延化及びニュータウン計画などへの対応を基本的な考え方とした。

（6）計画実現化のための問題点

鉄道整備を推進するにあたっての問題点を整理した。

さらに運政審の答申では、事業主体が未定であること、建設・運営には巨額の資金調達を要することなど、さまざまな解決しなければならない問題を抱えているため、その整備方策を特に記した。

（7）茨城県及び守谷市の取り組み

新線が東京から研究学園都市までに決まるまでの茨城県及び当時の守谷町の取り組みについて考察した。

前にも述べたように、茨城県は竹内藤男氏が知事に就任するとまもなく県南、県西地域の人口増に対応した交通体系の整備拡充を目標に、鉄道網などの整備計画にとりかかり第二常磐線構想の実現化を検討するための、各種委員会を立ち上げ調査を重ねて国への働きかけを強めていった。ここでは茨城県が運政審の一次答申の中で、何としてでも研究学園

都市までの延伸を実現したいという、茨城県の執行部と茨城県議会の取り組みを述べた。

一方、守谷町（現・守谷市）においては昭和 60 年（1985）の答申が出されるまで、ほとんど動きがなく町としては何の準備もしていなかった。

第 2 章 TXが開業するまでの茨城県及び守谷市の現状と課題

第 2 章では、茨城県と守谷市が TX の決定から開業までの間に、どのように取り組み、どのような課題があったのかを検証した。

(1) 茨城県の現状と課題

前章で述べたように、茨城県は鉄道過疎県であり県政発展のためには何としてでも新線を研究学園都市まで一期工事の中で整備されるよう粘り強く国に働きかけてきた。

その甲斐あって、昭和 63 年（1988）11 月に正式に秋葉原から研究学園都市までの区間が決定した。その時の合意事項の主なものを整理した。

さらに、茨城県は平成元年（1989）に宅鉄法が成立したことを受けつづき、伊奈、谷和原における用地買収を加速させた。その結果、守谷、伊奈、谷和原、つくばにおいて 1,732ha という膨大な面積を開発することになり、このことが後に県の財政を圧迫することになった。ここではその背景を検証した。

(2) 当時の守谷町の状況と問題点

当時の守谷町は新線が来ることに対して何の準備もしていなかったために、新線が決定してからの、まちづくりの方向性をどのように示していったのかを論じた。

第 3 章 守谷市における TX の光と影

第 3 章では、守谷市における TX の光と影を検討し、TX が守谷市にどんな影響を与えたのか分析した。さらに、平成 20 年（2008）に守谷市は、住み良さランキング日本一になったが住民はどう感じているのかについて、住民アンケートを実施した。それを基にまちづくりについて、住民が何を求めているのかを検証した。

(1) TX が守谷市に与えた影響

TX の開業以来、守谷は、茨城県の玄関口として注目を集めるようになった。利用客も県内では一番多く、流入人口も増え、駅周辺にはマンション建設も目立ち、かつての守谷の住人には考えられないような 30 階建ての超高層マンションも出現し、守谷市のまちづくりの根幹を変えるような事態を招いている。これらの影響と対策について考察した。

(2) 住み良さランキング日本一は本当か

守谷市は平成 20 年（2008）に住み良さランキング日本一になった。しかし多くの市民はこのことを実感として感じているのだろうか。この疑問を解くために、守谷市に住む 200 人にアンケート調査を実施した。

その結果、121 人のうち 108 人（89%）の回答者が日本一を知っていると回答している。しかし、63%（73 人）が実感としてそれを感じていないと答えている。このギャップはどこから来るのか検証した。

さらに、このランキングを発表している東洋経済別冊の『都市データバック』の指標が住み良さ日本一を測る指標として適切なのかを検討した。「住み良さ」の指標はさまざまなものが考えられ、東洋経済誌の編集部がいみじくも言うように地域の活力を測る一試算に過ぎないのであり、これを以て守谷市が「住み良さランキング日本一」だ、などと浮かれるわけにはいかない。今回のアンケート調査によって守谷市の課題とこれから取り組むべき方向性の一端を探った。

第 4 章 守谷市のまちづくりへの提言

最終章である第 4 章では、T X 開業を契機に大きな発展を遂げてきた守谷市がこれからも地方都市としての存在感を高め、さらなる発展をするにはどうすれば良いかについての提言をした。

守谷市のまちづくりは T X を抜きにしては語る事が出来ない。今、利用者住民の最大の関心事は T X の東京駅延伸である。この可能性について検討し、いくつかの提言をした。

次に守谷市の開発問題について検証した。守谷市は昭和 40 年代から相次ぐ開発により多くの自然を失ってきた。さらに、ここにきて守谷駅周辺での新たな開発計画が進められている。守谷市はもう十分すぎるほどの開発をし、今日まで多くの大規模住宅団地（613ha）の宅地造成が進められ、そこには、いまだに多くの未利用地が残っている。これらの未利用地を活用し熟成化を図ることが急務であり、自然環境を壊してまで新たな開発を進めるべきではないとした上で、今、求められているのは開発ではなく、抑制であることを述べ、次代を担う子供たちに「ここが故郷」だと誇りをもって言えるようなまちづくりをするにはどうすべきかについて提言した。