

目 次

はじめに	1
第1章 TX決定の背景と地元の対応	
1 運輸政策審議会の答申の背景	3
2 鉄道整備の必要性	4
3 常磐線の現状と第二常磐線建設	4
4 東京圏における情勢の変化と東京都の事情	5
5 計画策定にあたっての前提条件及び基本的な考え方	6
6 計画実現化のための問題点	6
7 茨城県及び守谷市の取り組み	8
(1) 茨城県の取り組み	8
(2) 当時の守谷町の取り組み	10
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	
1 茨城県の現状と課題	12
2 当時の守谷町の状況と問題点	14
第3章 守谷市におけるTXの光と影	
1 TXが守谷市に与えた影響	15
2 住みよさランキング日本一は本当か	18
第4章 守谷市のまちづくりへの提言	
1 TXの東京駅延伸について	26
2 守谷市の目指すべき将来像	28
おわりに	32
参考資料 アンケート調査	33
参照・引用文献一覧	35

はじめに

昭和 60 年（1985）7 月に運輸政策審議会（以下「運政審」という。）の答申が出され、常磐新線（現・つくばエクスプレス。以下「TX」という。）の守谷駅乗り入れが決定した。この時から守谷のまちづくりはTXを抜きにしては考えられなくなった。

昭和 40 年（1965）代から守谷のまちは相次ぐ開発により、多くの自然を失ってきた。豊かな自然と引き換えるように、利便性は飛躍的に向上し人口は急増した。都心まで最速 32 分の TX は、守谷市に多くの発展をもたらしたが、一方で、今まで守谷市のまちでは考えられないような現象をもたらした。高層マンションの建設ラッシュである。今日まで戸建を中心にまちづくりを進めてきた守谷市の都市計画は、高さに対する規制も緩く、守谷のまちづくりが根底から問われることになった。さらに、駅周辺では新たな宅地開発の計画も持ち上がってきた。この開発により、守谷の歴史的遺産でもある貴重な松並木が失われることが危惧されている。

筆者は、元茨城県議会議員として守谷のまちづくりの一端を担ってきた一人である。

守谷市は、市制施行後 9 年目であり、TX も開業して 6 年目を迎えた。利便性が飛躍的に高まり、まちも大きく様変わりした。平成 20 年（2008）には、東洋経済別冊『都市データパック』によって住み良さランキング日本一と発表され、以後も上位にある。

しかしながら、実際に住んでいる住民は、実感としてどう受け止め、どう感じているのか。さらに、守谷市の発展を考える時、守谷市の将来にとって何が必要なのか、どんなまちにしたいのかを改めて調査し、今後のまちづくりに役立てたいと思い至った。

守谷市が、これからもさらに存在感のある「価値あるまち」として発展し続けるためにどうすべきかを学ぶことが、ガバナンス研究科に入った動機であり、TX を軸とした守谷市のまちづくりをリサーチペーパーのテーマに選んだ理由である。

本稿は、第 1 章から第 4 章で構成される。

第 1 章では、TX がどのような過程を経て秋葉原から筑波研究学園都市（以下「研究学園都市」という。）までを結ぶ路線として決定されていたのかについて、茨城県が果たした役割と、守谷市の取り組みを探りその背景を考察した。

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んな課題があったのかを検討した。

第 3 章では、TX が守谷市に与えた光と影について検討し、TX が守谷市に与えた影響を分析し、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、それを基にまちづくりについて、住民が何を求めているかを検証した。

最終章である第 4 章では、TX の東京駅延伸の可能性を探り、さらに、守谷市が取り組

むべき施策としては、新たな開発ではなく、抑制であることを述べ、子供たちにとって「ここが故郷」だと誇れるようなまちをつくるには、どうすべきかについて提言した。

第1章 TX決定の背景と地元の対応

本章では、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、その背景を考察した。

1 運輸政策審議会の答申の背景

昭和60年(1985)7月の運政審の答申¹で「東京圏における高速鉄道を中心とする交通網の整備に関する基本計画について」を見ると常磐新線(以下「新線」という。)の整備は「都市交通対策上喫緊の課題」と位置付けられ、目標年次を昭和75年(2000)におき、東京都中心部を中心に概ね半径50キロメートル圏域における高速鉄道を中心とする整備計画で速やかに整備すべきであるとされた。

その背景として、東京都中心部を中心とする概ね50キロメートルの範囲に及ぶ東京圏は、我が国の人口の2割を超える約3,000万人もの人々が日々の生活を営む政治、経済、文化の中心であり、国内幹線交通や国際交通の拠点となっていることがあげられる。このような東京圏において、そこに住む人々の通勤・通学をはじめとする日常生活が円滑に営まれるとともに、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、これまで、都市交通審議会(昭和41年7月答申第9号、昭和47年3月答申第15号)に基づき、各時代の課題や要請に対応した鉄道網の整備が推進されてきた。

しかしながら、その後の人口動態や都市機能が大きく変化するとともに都市圏が広域化するなど、答申時に予想されたものとはかなり異なった動きを示すようになってきた。特に、圏域の北東部の人口は、当時想定した数値をかなり上回り、この地域においては交通網の整備が遅れていることと相まって、交通混雑は年々激化してきていた。

他方、業務地の動向についても、新宿副都心等の整備に伴ってかなりの変化が生じており、今後、再開発等による業務地開発の進展により、都市構造の再編整備がさらに進むことが予想された。

また、鉄道整備は、従来に比べてますます長期間の年月と多額の資金を要するものとなってきており、今後の厳しい経済・財政環境や工事面での制約条件等を勘案すると、その進捗を図ることは必ずしも容易でないことから、今後、いかにその整備を促進するかが課題となっていた。このような情勢の変化や整備上の問題に対処して、東京圏における鉄道整備を計画的に推進していくためには、現行計画を改定し、長期的な展望に立った新たな鉄道網整備計画を策定することが要請されていた。

この計画は、このような要請に基づき、前回の答申に抜本的な再検討を加えるとともに、21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に関する基本計画として策定されたものである。

¹ 運輸政策審議会(答申第7号)

2 鉄道整備の必要性

また、運政審の答申では、鉄道整備の必要性について、次のように指摘していた。

「東京圏の北東部地域の人口増加を反映し、現在、この圏域に大きく係わる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ている。」実際に、私は昭和40年（1965）代に常磐線で取手駅を起点として東京方面に通学していたが、特に朝、夕のラッシュ時の混雑は身動きの取れない状態で、終点の上野駅までの45分間はかなりの苦痛を強いられた。

さらに、答申では、「21世紀に向けて東京圏の鉄道整備を進めるにあたっては、経済社会の変化を踏まえながら、生活環境と自然環境の調和のとれた総合的な環境整備を図ることが重要であり、こうした観点から都市圏の無秩序な拡大に歯止めをかけるとともに、東京都心部への一極依存構造に代わって、都市機能の分散化により多核分散型都市構造への誘導を図っていくことが肝要である」と謳っている。

昭和40年代（1965）当初、守谷町（現・守谷市）においては、民間のデベロッパーが乱開発を行い、過小宅地に道路まで含めて売却するようなあくどい建売住宅会社が乱開発をして、現在でも守谷市の負の遺産として残っている。このような、ミニ開発によるスプロール化を防ぎ、計画的なまちづくりを進めるために、守谷町では昭和47年（1972）から日本住宅都市整備公団（現・都市再生機構）と三井不動産による大規模な宅地造成を行い、その結果、昭和50年（1975）代後半には守谷の人口は急激に増え、昭和57年（1982）には2万人であった人口が平成4年（1992）には4万人を超え10年間で倍増²した。

同じような現象は、同時期にニュータウン開発を進めた隣接の取手市、利根町、竜ヶ崎市や牛久市でも起きていた。これらの住人の多くは、職場を東京に求め、常磐線のさらなる混雑に拍車をかけた。このような背景もあって、第二常磐線の建設が急がれるようになったのである。

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などにより、昭和65年（1990）には162万人、昭和75年（2000）には200万人以上に達すると予想され、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、今後輸送力の増強を図っても、昭和65年（1990）には松戸—北千住間で約275%の混雑率が予想された³。一方、ラッシュ時の上野駅は、1時間当たり17本の列車の発着が限界で、現在以上の増発の余地がないこと、さらに本県南部地域と東京を直結する鉄道は常磐線のみであることなどから、早期の新線建設が求められていた。

² 守谷市総合計画 平成14年3月 19頁

³ 昭和60年第2回 茨城県議会定例会会議録 第4号 331頁

そのため、茨城県は運政審に第二常磐線建設の実現を強く要望してきたのである。

4 東京圏における情勢の変化と東京都の事情

この節では、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る。

東京圏における圏域全体の人口の推移は、昭和47年（1972）に、都市交通審議会が答申した当時と比べて人口の動態や都市機能が大きく変化した。圏域全体の夜間人口の増加は、昭和75年（2000）には、昭和55年（1980）に比べて約400万人増加し、約3,370万人と推定されており、地域別にみると、千葉県、埼玉県、茨城県南部の伸びが顕著であり、これらの地域で圏域全体の約8割の320万人の増加が見込まれていた。

また、従業人口については、東京都区部以外の周辺地域において、かなりの増加が見込まれ、特に立川・八王子、大宮・浦和、研究学園都市等への業務機能の分散傾向が顕著に現れていた。

これらの夜間人口及び従業人口等の動向をもとに、東京都区部への通勤・通学による流入人口を見ると、昭和55年（1980）に対し、昭和75年（2000）には、約80万人増の340万人が見込まれていたが、その増加分のほとんどは千葉県、埼玉県、茨城県南部等の、いわゆる圏域の北東部地域からであった⁴。

このような状況と相まって、もともと、茨城県は鉄道過疎県でもあり、新線の建設には特に熱心であった。しかし、新線の計画実現のためには千葉県、埼玉県、東京都と1都3県の足並みがそろわなければ実現は困難であり、特に東京都が熱心でないと弾みがつかなかったのである。

このことに関して、竹内藤男元茨城県知事（故人）は自著で次のように述べている。

東京都としては当時、都庁を都の西側（新宿）に移転する計画が進んでいた。常磐新線の原案は、千葉県も埼玉県もむしろ過疎の地域を通り、東京は浅草を通ってとりあえず秋葉原で既設線につなぐという案であったが、都庁は西（新宿）へ持っていく常磐新線は通らないということになると、都の東側の住民がおさまらないのではないかというリアクションを心配してか、東京都は熱心にこの問題に取り組むようになってきた。

やはり常磐新線の建設計画実現のためには茨城県ばかりが熱心でも仕方がないのであって1都3県、特に東京都が熱心になってもらわないと推進力が落ちるのである（当時の東京都副知事と都の計画局長は茨城県出身であった）。⁵

竹内氏が10年にわたって取り組んできた第二常磐線建設構想は、東京都の事情という

⁴ 運輸政策審議会（答申第7号 10頁）

⁵ 竹内藤男『回想の50年 ～一期一会・私の思い出～』（1977年 24頁）

幸運もあったが、結果として新線建設の計画は大きく前進することになったのである。

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⁶が出していた前提条件は以下のとおりであった。

- (1) 目標年次は昭和 75 年（2000）とする。
- (2) 対象地域は東京都心部を中心とする概ね半径 50 k m の範囲とする。
- (3) 対象交通機関は原則として高速鉄道とする。
- (4) 答申路線の整備の緊急度などに応じ次のように分類する。
 - ①目標年次までに整備することが適当である路線。
 - ②今後整備を検討すべき路線。
 - ③今後目標とする方向への整備を検討すべき路線。
- (5) 路線ごとの建設・運営主体について原則としてふれない。
- (6) 各路線の経由地については、高速鉄道との主要接続点、主要開発点等を示す。

基本的な考え方の主なものについては以下のとおりである。

- (1) 既設線の混雑緩和の推進
- (2) 人口の外延化及びニュータウン計画などへの対応
- (3) 副都心機能の強化及び業務核都市の育成
 - ①東京については、新宿、池袋、渋谷など副都心の業務集積を一層高めることが可能となるよう、都心と副都心、副都心相互間、居住地と副都心を結ぶ路線の強化を図る。
 - ②川崎、立川・八王子、大宮・浦和、千葉、筑波研究学園都市等を業務核都市として育成することに資する路線を設定する。

高速鉄道網の整備計画（抜粋） 出典・運政審（答申第 7 号） 常磐新線の新設

東京—秋葉原—浅草—北千住—八潮市南部—三郷市中央部—
流山市南部—柏市北部—守谷町南部・・・筑波研究学園都市

※ 守谷町南部から筑波研究学園都市間は、需要の動向、沿線地域の開発の進捗状況等を勘案のうえ整備に着手する。

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は、次のような問題点がある⁷。

⁶ 運輸政策審議会（答申第 7 号 3 頁）

⁷ 運輸政策審議会（答申第 7 号 25 頁）

- ① 人口の外延化に伴う郊外部路線については、沿線開発の進展に相当の期間を要することから、開業後しばらくは需要が多く見込めず、経営に深刻な影響を与えること。
- ② 経済の安定成長への移行等に伴う住宅需要の低迷のため、ニュータウン等の熟成が遅延し、ニュータウン線等の経営に深刻な影響を与えることが懸念される。
- ③ 空間、環境面での制約や住民の反対運動等により鉄道建設に必要な用地の確保が一層困難になってきており、また都心部の地下鉄建設においても、より深い地下空間に建設するため、工期の長期化とともに多額の建設資金を必要とすること。
- ④ 国、地方公共団体の財政逼迫に伴い、鉄道事業に対する公的助成が容易でなくなっていること。

このような問題点を踏まえて、今後、鉄道の整備・運営を円滑に推進していくためには次のような方策が必要である。

- (1) 鉄道整備と沿線開発との十分な調整
- (2) 用地取得の円滑化及び用地費負担の軽減
- (3) 建設費のローコスト化及び低公害化
- (4) 建設資金の確保及び助成措置
- (5) 開発利益の還元
- (6) 運賃のあり方
- (7) 公的助成の改善
- (8) 事業主体のあり方

さらに運政審の答申では、新線の整備方策について特に次のように記している。

常磐新線の整備は都市交通対策上喫緊の課題であるが、現時点では事業主体が未定であること及びその建設・運営には巨額の資金調達を要することなど、さまざまな解決を要する問題を抱えているため、その整備方策について特に記すこととする。

- ① 常磐新線は、現在の常磐線の混雑緩和を図ることを主な目的として、その整備が必要となるものであり、本来ならば国鉄が置かれた現下の厳しい状況を考慮すれば国鉄を事業主体にすることは多くの困難が予想される。一方、用地取得、資金調達の面から地方公共団体、民間企業等からなる第3セクター方式によることも一案として考えられる。

いずれにしても、現時点では常磐新線の事業主体を確定することは困難であるので、国鉄の経営している事業の再建に関する日本鉄道再建監理委員会の答申も踏まえつつ、建設・運営能力を十分に備えた事業主体がその整備にあたるべきものである。

- ② また、常磐新線は、長期的には採算をとることが可能であると考えられるが、都心部から郊外部にまたがる長大な路線であるため、巨額の建設資金を要するのみならず、

開業後の資本費負担が重いことから相当の資金不足をきたすことが予想される。
このため、良質な資金を大量に確保する必要があり、建設・運営段階における関係者の全面的な支援が不可欠である。

以上のように、整備方策としては、答申後早期に国鉄など関連鉄道事業者、関係地方公共団体、金融機関等と検討の場を設け、具体化を図る必要があると述べている。

7 茨城県及び守谷市の取り組み

この節では、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守谷市の取り組みはどうであったのかについて考察した。

(1) 茨城県の取り組み

昭和 50 年（1975）4 月に建設官僚出身の竹内藤男氏が知事に就任すると、茨城県も鉄道網の計画を持つべきだと考えるようになり、翌年の昭和 51 年（1976）9 月に「茨城県県南県西地域交通体系調査委員会」を発足させた。八十島義之助東大教授を委員長に運輸省、建設省、国鉄、日本住宅公団、宅地開発公団なども加わり、この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、第二常磐線を含む鉄道 4 ルートに関する調査結果をまとめた。その結果を受け、茨城県では昭和 53 年（1978）11 月に「東京近郊鉄道網整備研究会」を発足させ、県内の鉄道計画について中央関係機関、隣接都県との協議を開始した。

また、昭和 55 年（1980）には、国土庁においても開発が遅れていた水海道市、岩井市を中心とする県西地域の総合整備を促進するため、第二常磐線の建設構想に関する調査にとりかかった。

さらに、昭和 57 年（1982）5 月には、常磐線の輸送力増強策や第二常磐線の建設ルートなどを話し合うため茨城県、千葉県の担当部課長で構成する「常磐線輸送力整備懇談会」が発足し、同年 12 月に開催された「茨城県・千葉県開発促進連絡協議会」で第二常磐線問題について両県知事は、国の運輸政策審議会答申案に新線建設を盛り込んでもらうため、運輸省など関係方面に強く働きかけていくことを確認した。

時を同じくして、埼玉県でも運政審の東京圏都市交通部会小委員会ヒアリングにおいて「東南部の需要充足と茨城への連絡ルート」としての第二常磐線建設の要望が出された。

また、茨城県では県南、県西地域の整備の在り方や第二常磐線構想の実現化を検討するため、昭和 58 年（1983）「第二常磐線と地域開発に関する調査」、昭和 59 年（1984）の「第二常磐線と地域開発の実現化に関する調査」そして、昭和 60 年（1985）の「常磐新線沿線地域開発具体化調査」などの各種調査を実施し、国への働きかけを強めていった。

ちょうどこの頃、茨城県では運政審の答申が昭和 60 年（1985）5 月から 6 月ごろに出さ

れる予定であるとの情報を得る中で、運政審のワーキンググループにおいて、研究学園都市までの緊急整備路線答申が極めて困難とわかったため、同年3月22日に運輸大臣や国会議員に対し、答申前の最後の陳情を強く行った。

その当時、茨城県では新線が研究学園都市はおろか、利根川を渡らないのではないかと大変な危機感を持っていた。実際に、運政審の答申が出る数か月前に運輸省と折衝にあっていた茨城県企画部地域計画課長の東尾正（当時、旧自治省から出向）が目にした路線案は我孫子止まりであった⁸。運輸省の見解は「利根川以北は需要がない」との理由からであった。

需要がないという同省の主張を覆す方策の一つとして、茨城県が強く打ち出したのが、つくば市の合併（昭和62年11月）であった。運輸省は、市町村単位の人口で需要を測っていたので、町村単位でばらばらのままよりも、市として需要予測を大きく見積もる必要があった。

これらの努力もあって、最終的に答申に盛り込まれた路線は、利根川を渡って守谷市南部までとなり、守谷から研究学園都市間は今後、新設を検討すべき区間として位置づけられた。

このことについて、茨城県議会常磐新線調査特別委員会委員長報告⁹の中では次のように報告されている。

運輸政策審議会「運政審」における第二常磐線建設に関する審議は大詰めの際において都心から千葉県柏市北部までを緊急整備区間として答申されることが決定的となってきたのであります。万一、このような答申が決定されることになれば、本県の交通体系長期計画は根底より崩れ、本県とは無縁の新線となるおそれもあり、最も憂慮に堪えなかつたのであります。県政百年の大計を考えると、長期展望に立った運政審の奮起一番を求め、運政審が受け入れやすい最適、最短路線として本県が提示していた4ルートのうち、あえて守谷を通るBルートを選択せざるを得ず、明治以来、本県発展の障害となってきた利根川を渡らせ、せめて常総線までの延伸方を本県の悲願として強く要望した結果、柏市北部から守谷町南部までの延伸が、ようやく認められたのであります。

さらに、研究学園都市まで延伸の件については次のように述べている。

このような経緯にかんがみ、これ以上求めることは、運政審の限界を越える要望とも考えられ、かつ、守谷町から研究学園都市までの約20キロメートル区間の開発計画が現実化していない現状を踏まえて、この区間は条件整備の上、着手を検討される区間として、位

⁸ 茨城新聞（平成16年6月17日 首都圏新時代）

⁹ 昭和60年第2回 茨城県議会定例会会議録 第4号 334頁

置づけられるも、遺憾ながら万やむを得ないとの自省的、消極的判断もあったのであります。

しかしながら、本委員会は執行部とともに、県民の強い要望に応えるためにも、21世紀に雄飛する本県のあるべき姿のためにも、百尺竿頭一步を進めた政策的判断を求めたのであります。すなわち、守谷町以北、研究学園都市までの区間を、昭和75年までの緊急整備区間として位置づけるよう、運輸大臣や有力な国会議員などに対し再三にわたり強く要請した結果、沿線地域の開発に県が積極的に取り組むことを前提として、昭和75年までに新設することが適当である区間として、整備着手を勘案されることが昨日の答申に明示されたのであります。

茨城県議会としては、「この千載一遇の機会を逃がしては、研究学園都市までの延伸がいつになるかわからない。何としてでも一次答申の中で研究学園都市までの延伸を図りたい」という確固たる信念があった。

さらに、茨城県議会では、「第二常磐線計画を推進するためには、今後さまざまな課題が残されており、諸般の対策を執行部と議会が一体となり、強力に推進すべきである」としたうえで、研究学園都市までの区間が昭和75年(2000)までに新設することが適当な区間として勘案されることになった経過を踏まえ、最重点課題として積極的に沿線開発を促進するとともに、守谷町と研究学園都市間の土地利用規制や車両基地の積極的誘致を含め鉄道施設用地の先行取得など沿線地域の土地対策について万全を期することなどを議決した。

この当時、日本はバブルの真最中で、あらゆるものが右肩上がり、日本が経済成長を続けていた時代であり、世界の経済を日本が牽引していた。土地成金が所得番付の上位を常に占めていた時代でもあった。このような時代背景の中で、茨城県は新線を成功させるために用地の取得を茨城県開発公社に委託した。

平成元年(1989)6月に、鉄道新線建設と沿線の宅地開発を目的にした「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(宅鉄法)」が成立し、ますます用地取得に拍車がかかった。

茨城県は、伊奈・谷和原・つくばの沿線開発を1,378ha、定着人口は約50万人を想定して整備計画を進め、4割先買い・4割減歩という「4・4方式」¹⁰で県の総力を挙げて用地買収に入った。そして、極めて短期間のうちに用地買収を成功させた。しかし、このことが後に茨城県の財政を圧迫し、県政の根幹を揺るがすことになるとは当時、誰も気づかなかったのである。

(2) 当時の守谷町の取り組み

茨城県が竹内知事になって、いち早く新線に取り組んだのに対して、守谷町の取り組み

¹⁰ 地権者から土地を取得するに際し対象区域の4割を先買いし、後の4割を減歩して区画整理事業を行った

については必死さも緊張感も感じられなかった。まちを挙げて署名活動をしたり誘致運動に取り組んだりした形跡はなにもない。

当初、研究学園都市への延伸を求めた茨城県が示した路線は「取手」「守谷」「水海道」「岩井」のそれぞれを経由した四案であり、県側の本命は「水海道経由」だった。水海道は県南西の中心であり、県土発展のバランスを考慮したのがその理由であり、それを運輸省（現・国土交通省）に悟られないために四案を提示した。しかし、結果として、我孫子止まりを主張した運輸省と、水海道経由を求めた県との妥協の産物が、「守谷」ルート案であった。

当時（昭和 60 年）、守谷町は第二次守谷町振興計画を作成し、3 月の第 1 回定例議会で議決をしているが、新線については「第二常磐線の早期建設を促進する」の 1 行のみしか触れておらず、あまり期待もしていなかったようである。

また、答申がなされた直後の 9 月第 3 回定例議会において、新線についての質問を受け、答弁の中で町長は「守谷町にとりましては、まちを挙げてこの問題に取り組まなければならない。守谷のまちに限っては、今までの構想を一変しなくてはならない、そういうような状況でございます。同時に守谷町まで来るのは確実にございますが、事業主体がどこなのか、国鉄なのか、民間がやるのか、事業費も決定しておりませんが早く新線が実現してほしいということで今運動を展開中です」¹¹と答えていた。

さらに、昭和 60 年（1985）12 月の第 4 回定例議会でも、議員が質問の中で「守谷町に利根川を超えて常磐新線が来ることは降ってわいたような朗報でございます。大きな発展が約束されたわけでございますが、あとは出来るだけ早く関係機関に働きかけて促進策をとるべきだ」¹²との質問をしていた。

以上のやり取りからもわかるように、当時、守谷町としては何の準備もしておらず、中央政府に対して新線誘致に関する働きかけも十分ではなかった。新線が守谷町を通ることになったのは単に運が良かっただけである。しかし、情勢の変化を受け、この千載一遇のチャンスを生かさなければならぬと考えるようになった。

その後、守谷町は昭和 60 年（1985）11 月に臨時議会を招集し、新線に伴うまちづくりとして、駅舎、駅前とその周辺の整備のための調査費を計上し（700 万円）、茨城県も同額を計上してルートの設定、駅ターミナル及び車両機種の検討に入った。

¹¹ 昭和 60 年 守谷町議会第 3 回定例会会議録

¹² 昭和 60 年 守谷町議会第 4 回定例会会議録

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

本章では、茨城県と守谷市がTX開業まで、どのように対応してきたのかを検証した。

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。

その甲斐もあって、昭和62年(1987)9月、橋本運輸大臣の提案を受け新線の整備に関する基本的な事項について検討する「常磐新線整備検討委員会」が発足した。本委員会の構成メンバーは、運輸省大臣官房審議官(地域交通局担当)、JR東日本副社長と沿線4都県(副知事)で構成され、委員長には竹内精一茨城県副知事を選出し、事務局は「常磐新線建設促進関係都県連絡協議会」(茨城県)に置かれた。検討された事項は新線のルート、建設費、輸送需要予測、事業収支見通し、整備及び運営に係る資金の調達方法(国の助成制度、地元負担)等である。

昭和63年(1988)11月には、常磐新線整備方策の基本フレームが関係者間において以下のように合意された。この時点で正式に秋葉原から研究学園都市までの区間が決定した。

合意事項の主なものは以下のとおりである。

- (1) 建設区間及び建設費
 - ・ 建設区間 秋葉原―筑波研究学園都市
 - ・ 建設費 約6,000億円(昭和62年度「1987」価格)
- (2) 開業目標年次
 - ・ 昭和75年
- (3) 事業主体
 - ・ 整備主体・・・関係自治体、日本開発銀行、JR東日本、その他民間等による
第三セクターを想定
 - ・ 運営主体・・・JR東日本を想定
- (4) 助成方式
 - ・ 新線にふさわしい新しい助成方式
- (5) 資金調達
 - ・ 出資金 工事費の少なくとも1割
 - ・ 整備主体の資金不足への対応策として基金の設置を検討
- (6) 用地手当
 - ・ 自治体において用地の取得に最大の努力(特に先行取得を進める)

これらの調査・検討の結果は「常磐新線事業収支予測調査昭和62～63年度報告書」としてとりまとめられた。また、平成元年(1989)度の政府予算で初めて常磐新線調査費(約

800万円)が計上された。

平成元年(1989)6月に成立した宅鉄法¹³によって、開発による土地の投機的な取引を防ぎ、さらに、重点地域内では国土利用計画法により監視区域の指定を行うなど一定の制限を加え、鉄道用地を優先的に確保できる集約換地を行うことができるようになった。

また、鉄道整備のために必要な資金確保、助成処置、地方債の起債の特例などの優遇措置も盛り込まれた。この法律の制定により、「常磐新線プロジェクト」の根幹となる枠組みが整備され、宅地開発と鉄道整備に向けた新たなスタートが切られることになった。

平成3年(1991)3月には、新線の整備・運営主体となる第3セクターの首都圏新都市鉄道株式会社が設立された。この新会社には1都3県と沿線区市町村が出資し、資本金14億円でスタートし、1都3県の副知事が非常勤取締役となった。

同年、茨城県ではつくば都市整備局を新設し、伊奈・谷和原地区と同様に「4・4方式」による土地の先行先買いを始め、つくば市の開発面積については1,378haを提示し、総力を挙げて土地の取得に乗り出した。

竹内藤男元茨城県知事は、回想録の中で次のように述懐している。

私は用地買収を成功させるために、県庁内の重要なポストから優秀な人材を根こそぎ現地の第一線に投入した。人事担当者からこんないい人ばかり出してしまったら残った本庁はどうなるのかと不安を訴えられたが、本庁にはおれがいるから大丈夫だと強がりと言って事務系、技術系に係らず、優秀な人材を現地に配置したことが、用地の先買いを見事に成功に導いたと、思っている¹⁴

このことから、新線にかける並々ならぬ決意がうかがえる。

この結果、平成6年(1994)までに大部分の地権者から買収の合意を得ることに成功し、新線開業に向けて大きく前進することになった。これは、常磐線の混雑緩和を図るとともに、良質で低廉な大量の住宅・宅地の提供をすることにより、首都圏の住宅問題の解消を図り東京一極集中の是正を図るためという目的に沿ったものであるが、結局、茨城県は新線のための沿線開発を守谷・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った。

この数字は、1都3県による沿線開発面積の実に53%に相当し、そのうち茨城県の事業費は1,810億円にも上り、このことが後に大きな負担となり県の財政を圧迫することになった。これは運政審の中で「沿線地域の開発に県が積極的に取り組む」ことを条件に研究学園都市まで延伸の答申を得たことによるものであったが、この当時、誰も日本の経済がバブルであったなどと思ってもみなかったことからすれば責められないことかもしれない。

¹³ 宅鉄法とは大都市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のこと

¹⁴ 竹内藤男『私の50年～一期一会・私の思い出～』(1977年)

2 当時の守谷町の状況と問題点

守谷町は、昭和 60 年（1985）7 月運政審の答申で、東京から守谷町南部までを昭和 75 年（2000）までに速やかに整備すべき路線であると位置づけられたことを受け、土地利用計画や道路網計画の見直しを行い、新たな振興計画の策定を急がなければならなかった。

昭和 60 年（1985）3 月に、第二次守谷町振興計画を策定し、守谷町のまちづくりの基本方針を示し議会で議決をしたにもかかわらず、1 年も経たない昭和 61 年（1986）3 月の第一回定例議会において、第三次振興計画を急げという議員からの質問を受け、町長は「61 年度中にはお示ししたい」と答弁をしている。いかに新線に対して準備をしておかなかったかと同時に町の執行部がいかに情報に疎かったか、その狼狽ぶりが示されている。

平成 3 年（1991）4 月に、第三次守谷町振興計画が策定されたが、新線の事業フレームが示されたのは振興計画が策定される 1 か月前の 3 月のことであり、事業主体、助成方式、出資金、新線のルート、公共団体間の負担割合等、何も計画の中に織り込むことが出来ず、いかにもちぐはぐな振興計画が策定された。

結局、3 年後の平成 6 年（1994）4 月に新たな守谷町総合計画が作られ、やっと新線を軸としたまちづくりの方向性が示されることになった。

昭和 61 年（1986）当時、筆者は守谷町商工会青年部の部長をしており、新線が来ることによって、守谷の商工業にどんな影響があるのか、これからのまちづくりをどうするのかなど、連日のように議論をしていた。

昭和 62 年（1987）には「常磐新線守谷ターミナルとまちづくり懇談会」の報告会として「常磐新線とまちづくりシンポジウム」が開催された。この時の住民の関心は非常に高く、守谷で一番大きな中央公民館（401 名収容）に、700 名以上の町民が集まり熱気あふれる報告会となった。このシンポジウムには、当時の建設省（現・国土交通省）から茨城県に出向していた増田寛也鉄道交通課長（後に岩手県知事・総務大臣を歴任）がパネラーとして守谷に来ており、筆者もパネリストの 1 人として参加した。その後、茨城県知事等を迎えて、「守谷町常磐新線建設促進大会」が同日開催され、知事に対して常磐新線早期建設についての決議文が提出された。

その後の守谷は、新線への期待感がさらに大きく膨らみ、人口増加に拍車がかかり地価の高騰を招いた。しかし、新線熱烈歓迎の一方で、その路線上になる住民や沿線地区の住民は騒音上の問題もさることながら、土地を手放すことに抵抗を感じて、全線地下方式を希望する意見が多く出された。特に、「大柏地区常磐新線対策協議会」からは町議会に対して請願書や陳情書が提出されるなどの強い抵抗があった。筆者も当時守谷町議会の建設委員として、それらの請願や陳情を受けていた。しかし、建設期間の長期化やコストの増加などの理由から高架方式を支持し、地元には理解を求めていった。

第3章 守谷市におけるTXの光と影

本章では、TXが守谷市に与えた光と影について検討し、さらに平成20年（2008）に守谷市は住み良さランキング日本一¹⁵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、それを基にまちづくりについて住民が何を求めているかを検証した。

1 TXが守谷市に与えた影響

平成17年（2005）8月24日、待望のTXが開業した。この日、開業を祝う式典が始発4駅で行われた。そのうちのひとつである守谷駅でも、一番列車の発車時刻5時9分に合わせて、開駅式及び一番列車の発車式が行われた。式では守谷市と姉妹都市を結んでいるドイツのマインブルグ市議会議員、同じくアメリカコロラド州のグリーンリー市長が参列し、記念すべきテープカットと8月24日生まれの小中学生15名によるくす玉開きが行われ、筆者も県議としてその栄に浴することが出来た。早朝にも関わらず、記念の一番列車の発車を一目見ようと大勢の市民で駅のホームは溢れていた。この20年間、まさに市民が待ち望んでいた瞬間であった。



守谷駅の開駅式

思えば、昭和60年（1985）に新線が閣議決定して以来、市民は一日千秋の思いでこの日の来るのを待ち望んでいた。当初計画では、平成12年（2000）に開業予定であったのが鉄道沿線の都市計画決定の遅れや計画変更等により、建設費の総額が大きく膨らみ整備計画の見直しが行われ、その結果5年遅れとなり、やっとこの日を迎えることが出来た。大勢の見送りの人たちが見守る中、守谷発秋葉原行きが一番列車は、ほぼ満員の乗客を乗せて出発した。

TXの開業以来、守谷駅は茨城県の玄関口として注目を集めるようになった。関東鉄道との連結駅でもあることから、県内では一番乗降客が多く1日当たり2万2,200人（2011年）で、秋葉原からつくばまで20駅の中でも5番目に多い数字となっている。これに伴い、守谷市への流入人口も増加し、TXが開業した平成17年（2005）から22年（2010）の5年間で8,734人の増となった¹⁶。これは、全国1,728市町村のうち4分の3（1,321市町村）で人口が減少している中であって、人口増加率で全国第4位ということは特筆すべきことである。ちなみに、TXが開業する前の平成12年（2000）から17年の5年間では3,338人の増加に過ぎず、今回の増加の2分の1以下である¹⁷。これらのことから分かるように、TXの効果は極めて大きなものがあった。

¹⁵ 『都市データパック 2008年版』（東洋経済別冊：2008/6/26発行）

¹⁶ 平成22年国勢調査（総務省統計局 平成23/2/25）

¹⁷ 守谷市総合計画（平成19年度～23年度）

また、周辺人口の伸びもあってTXの乗車人員は開業以来、順調に増加し平成 21 年(2009) 度実績では、22 年(2010) 度の目標としていた「年間・平均輸送人員 27 万人/日」を 1 年前倒しで達成し、開業わずか 5 年目の平成 21 年(2009) 度決算では経常損益の黒字を計上した。

さらに、平成 22 年(2010) 度の輸送実績¹⁸によると、1 年間の旅客輸送人員は 1 億 222 万人となり、初めて 1 億人を超えた。1 日の平均輸送人員も 28 万 3 千人を超え、純利益で 21 億円を突破した。これは沿線開発を背景とした定住人口の増加が利用者の増加に結びついたものである。茨城県内の駅別の 1 日平均乗車人数では、守谷駅が 2 万 2,200 人と最も多く、次に、つくば駅の 1 万 5,500 人であった。

このように新線が走るということのインパクトの大きさは不動産価格や土地利用にも表れていた。

守谷市は、新線が走る 3 年前の平成 14 年(2002) 2 月 2 日に県内 22 番目の市として誕生した。当時は地価下落の影響で都心回帰が進んでおり、駅周辺であっても土地の価格はさほど上がらず売買事例も少なく、新線が走ってからのミニバブルが嘘のようであった。

TXが開業すると同時に土地の価格は 5 倍以上に跳ね上がり、さながらバブルの再来のようであった。今日では落ち着いたものの、価格は高止まりのままである。駅周辺の土地利用も今までの守谷市では考えられないような現象が起きている。高層マンションの建設ラッシュである。

守谷町は、昭和 41 年(1966) に首都圏近郊整備地帯に指定され、それ以降は農村地域から近郊住宅都市への発展を遂げ、日本住宅公団(現・都市再生機構)による大規模な宅地造成(419.4ha) や民間の大手デベロッパーの開発(85.7ha)、組合施工による宅地造成(111.2ha) など住居系の土地開発だけでも 613ha にも及ぶ宅地造成を行ってきた¹⁹。そのいずれもが閑静な戸建て住宅地として開発され、それが守谷の街並みを落ち着かせ特徴づけてきた。

守谷市の住民にとってマンションは、もっと都心に近いところに建つものであって守谷市に土地を求める人は庭付きの一戸建てであると誰もが勝手に思い込んでいた。ところが、TXの開業と時を同じくして駅周辺にマンションが乱立し始めた。そのうちの棟は 30 階建て(約 101m) の超高層マンションであり 551 戸の部屋数を有している。こんなことが守谷市で起きるとは誰もが思っていなかった。これほど多くの戸数は守谷市の旧村落 3 つか 4 つ分に相当する数である。



閑静な住宅地に建つ超高層マンション

¹⁸ 茨城新聞(平成 23 年 6 月 7 日 首都圏新都市鉄道 6 月 6 日発表)

¹⁹ 守谷市都市計画マスタープラン(平成 22 年 3 月)

今日まで戸建てを中心にまちづくりを進めてきた守谷市の都市計画は、高さに対する規制も緩く根底からその見直しが迫られることになった。高層マンションのように限られた敷地の中に一つの町が突然できることの違和感を、守谷市の住民はかつて経験したことがなかった。従って、この超高層マンション建設時には既に戸建てに住んでいた周辺住民によって、日照権の問題、風害、電波障害、環境問題等による建設反対の住民運動が起きた。

もともとこの場所は、土地区画整理事業の当初計画において「近隣商業地域」として用途指定されていたところである。近隣商業地域とは、「近隣の住民が日用品の買い物をする店舗及びその他の業務の利便の増進を図る地域」として指定される地域であり、最初は商業施設誘致ゾーンとしてスーパー等の誘致が見込まれていた。しかし、守谷駅南側に大規模商業施設の計画が進んだこともあり、商業用地としての活用を断念し、大手不動産業者により、超高層マンション用地として開発されることになった。

前に述べたように「守谷に高層マンションは建たない」と勝手に思い込んで、人生で最大の買い物をした住民も少なくない。しかし、こうした住民の思いは勝手だと言われてしまえばそれまでだが、今までのまちづくりが戸建て中心であったことを思えば住民がそのように期待するのも無理からぬことであった。

結局、条例の整備が追い付かず住民側は押し切られる結果となり、30階建て551戸の超高層マンションは予定通り建設された。このことが教訓となり、平成23年(2011)2月に高度地区の制度を導入して高さ制限を設けることとなったが遅きに失した。

この高度地区は、都市の合理的な土地利用計画に基づき、将来の適正な人口密度、交通量、その他都市機能に適応した土地の高度利用及び居住環境の整備を図ることを目的として、市町村が、地区ごとの建築物の高さの制限を都市計画に定める地域地区の一つであるが、隣接の取手市(平成7年(1995)11月)、つくば市(平成19年(2007)3月)や柏市(昭和48年(1973)11月)ではいち早く決定し実施している。

やっと守谷市でも高度地区を決定したが、その決定にあたり次のように述べている²⁰。

平成17年のTXの開業により、中高層の集合住宅の建築動向が強まり、戸建住宅地と中高層建築物が隣接する可能性があり、相隣関係に問題を生じる可能性が高まっています。このような動向に対応して、守谷市は計画的な市街地環境及び景観の保全・形成、統一感のある美しい街並み景観の誘導のために、建築物の高さをコントロールするルールとして、都市計画に高度地区を決定します。

TXが開業して6年も経ち、既に駅周辺には中高層マンションが10階建て以上のもの

²⁰ 守谷市都市計画マスタープラン(平成22年3月)

だけでも6棟が建設されている。事が起きてから、後追いで仕事をするのではなく、先を見越して次々と手を打っていくのが、リーダーに求められる指導力と先見性である。守谷市にはこれが不足していた。

以上、これまでTXが守谷市に与えた影響について述べてきたが、中でも特に印象的な出来事の1つは守谷市が「住み良さランキング日本一」になったことである。

次にそのことについて検証した。

2 住みよさランキング日本一は本当か

守谷市は、平成20年(2008)に住みよさランキング日本一(東洋経済別冊『都市データパック』2008年版)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、守谷市に住む住民200人にアンケート調査を実施した。

(1) 調査の目的

守谷市は、5年前にTXが開業するとともに交通の利便性が飛躍的に高まり、上下水道や道路網の整備なども進み、平成20年(2008)には住みよさランキング日本一になった。

しかし、市民の多くは本当に日本一を実感として感じているのだろうかと言う素朴な疑問から、もし感じているのならどんなところに感じているか、感じていないならそれは何が足りないのか、さらに住みよいまちにするには何が求められているのかを明らかにすることによって今後の守谷市のまちづくりの方向性を探ることを目的とする。

(2) 調査方法及びスケジュール

調査の方法は、各戸へのポスティングと手渡しによって配布し、郵送(配布した調査票に切手を貼った返信用封筒を同封)によって無記名方式で回収するという方法を採用した。

スケジュールとしては、平成23年(2011)3月5日に配布し、4月10日までに投函するよう依頼した。200通を配布し、回答数は121件、回答率は60.5%となった。

(3) 調査内容

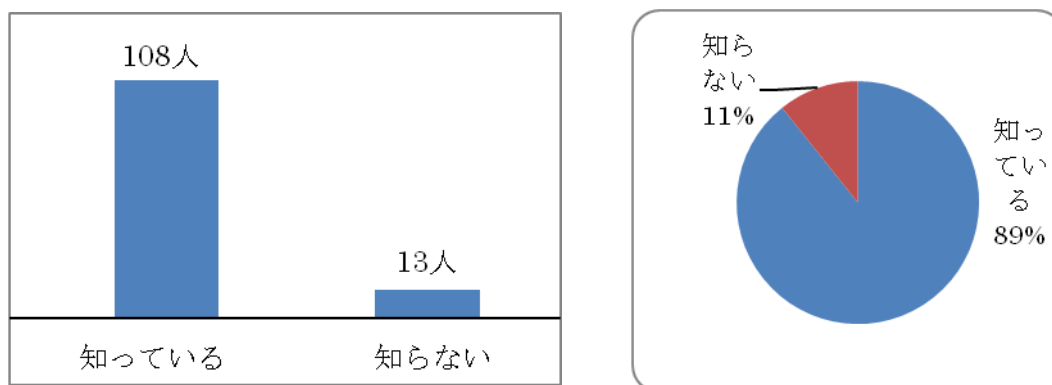
アンケート票は「守谷市にお住まいの方へアンケート」とし、以下のような内容を聞いている。

- ① 守谷市が住みよさランキング日本一になったことを知っているか
- ② 知っているとしたら、実感として感じているか
- ③ 感じているとしたら、どんなところに感じているか(複数回答可)
- ④ 感じていないとしたら、何が必要で何が欠けているか(複数回答可)
- ⑤ 今後の守谷市に求められているものは何か(複数回答可)

- ⑥ 年齢と性別
- ⑦ 守谷市に住んで何年になるか
- ⑧ どの地区にお住まいですか
- ⑨ その他（③、④、⑤についてはその他として自由記入）

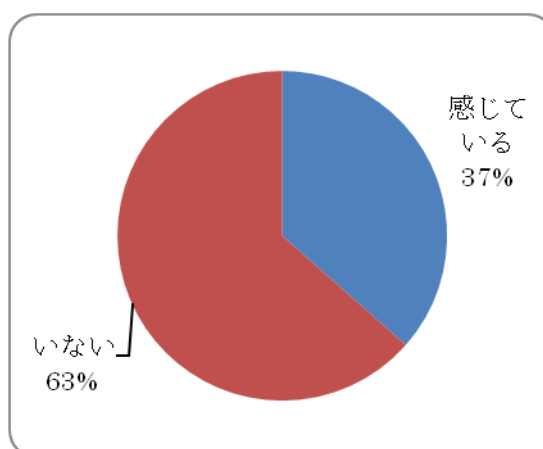
(4) 調査結果

- ① 守谷市が平成 20 年（2008）に住みよさランキング日本一になったことを知っているか、の質問に対しては、「知っている」という回答が 9 割近くを占めており、かなり多くの市民に浸透している事がうかがえる。これは市の広報などで毎年大きく取り上げられている事によるものと思われる。



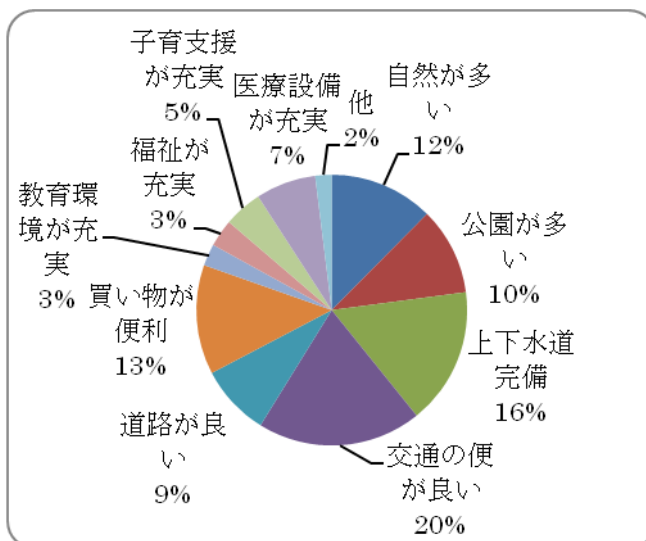
図表 3-2-1 住み良さ日本一になったことを知っているか

- ② 住み良さランキング日本一になった事を 9 割近くの市民が「知っている」と回答しているが、実感として感じているかの質問には、感じているが 37%、感じていないが 63%の回答であった。



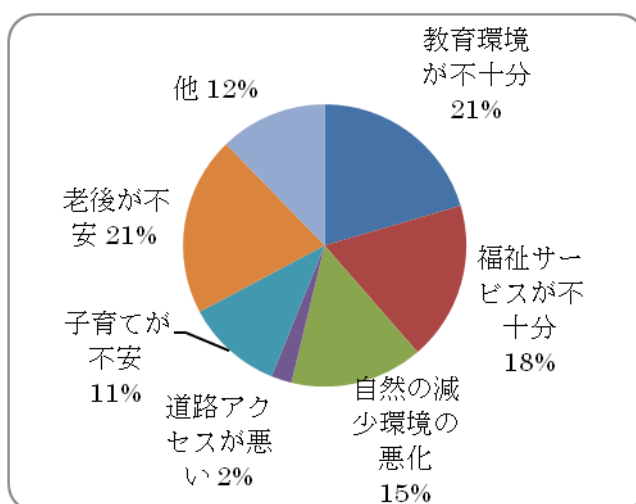
図表 3-2-2 住み良さ日本一を実感として感じているか

- ③ 実感として感じていると回答した回答者に、どんなところに日本一を感じているか(複数回答可)を尋ねたところ、交通の便が良い(20%)、上下水道が完備している(16%)、買い物が便利(13%)、自然が多い(12%)、公園が多い(10%)と続いている。



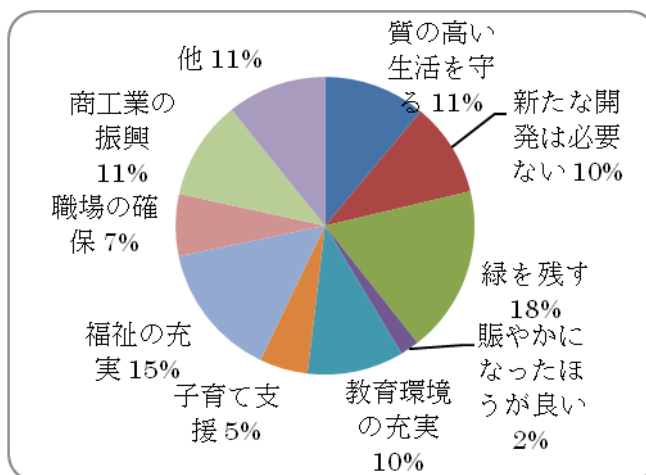
図表 3-2-3 どんなところに日本一を感じているか

- ④ 実感として感じていないと回答した回答者に、何が必要で何が欠けているか(複数回答可)を尋ねたところ、老後が不安(21%)、教育環境が不十分(21%)、福祉サービスが不十分(18%)と続き、自然の減少や環境の悪化が進んでいる(15%)も高い数字であった。



図表 3-2-4 何が必要で何が欠けているか

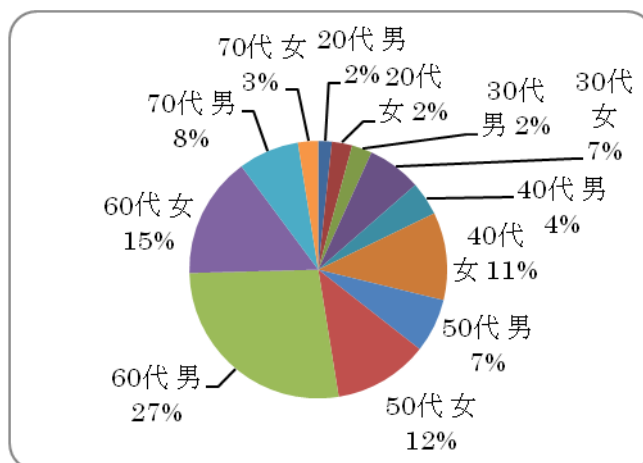
- ⑤ 今後の守谷市に求められる事は何ですか(複数回答可)との質問に対しては、緑を残すべきだ(18%)、福祉の充実(15%)、質の高い生活を守るべきだ(11%)、商工業の振興(11%)、新たな開発は必要ない(10%)、教育環境の充実(10%)が高い数字であった。



図表 3-2-5 今後の守谷市に求められるものは何か

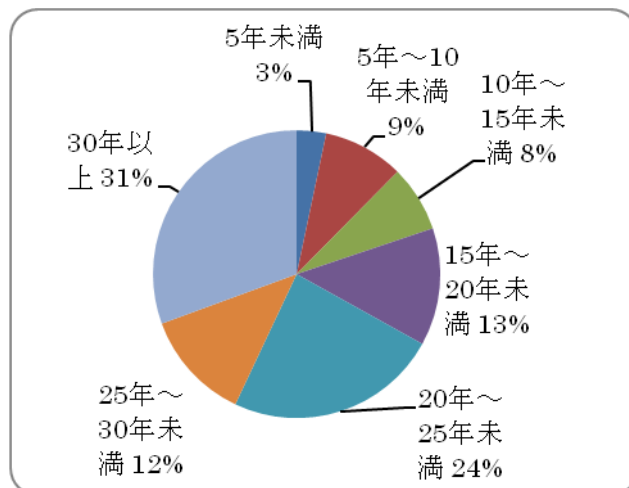
⑥ 回答者の属性

回答者は60代が42%と最も多く、50代が19%、40代が15%と続いている。性別は60代以上で男性が多く50代以下は女性が多かった。合計の男女比は期せずして半々であった。



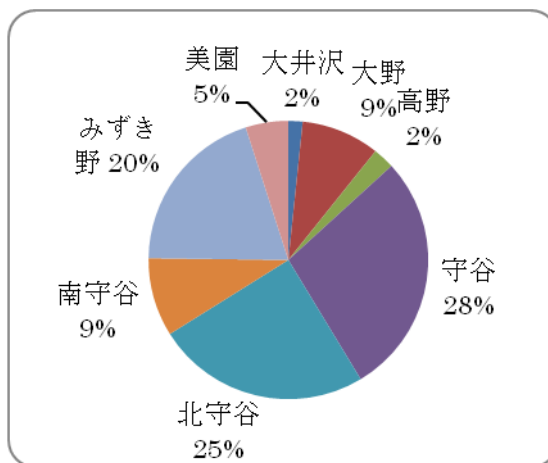
図表 3-2-6 年代別男女別人数

- ⑦ 回答者が地区内に住み続けている年数について、20年以上の回答者が67%と比較的高い数字であった。これは昭和57年（1982）から北守谷団地（260.5ha）、みずき野団地（78.9ha）への入居が開始されたことによるものと思われる。



図表 3-2-7 回答者の地区内の居住年数

- ⑧ 回答者が住んでいる地区はどこかについて、旧守谷地区が28%で最も多く次に新しい住民が多い北守谷地区の25%、同じく、みずき野地区20%と続いた。



図表 3-2-8 回答者の住んでいる地区

(5) 本調査を通じて感じたこと

住み良さ日本一になったことは9割近くの回答者が知っているという回答しているが、実感としてそれを感じていると答えたものは37%（43人）であった。この37%という数字を

高いと評価すべきか、あるいは感じていないと回答した 63% (73 人) の数字を重視すべきか迷うところである。しかし、筆者が予想していたよりも日本一を実感していた住民が多かったことは、素直に評価すべきであると思う。

次に、実感として感じていると回答した回答者に、どんなところに日本一を感じているか(複数回答可)を尋ねたところ、交通の便が良い(20%)、を挙げたのがトップであった。これはTXが5年前に開業し、都心まで最速32分で行けるようになった事によるところが大きいと思われる。この新線は、昭和60年(1985)に閣議決定して20年の歳月を経て開業されただけに地元の期待は大きいものがあった。

上下水道が完備している(16%)は、市街化区域はもとより調整区域まで整備が終わっているところが評価されていると推察される。次に、自然が多い(12%)、公園が多い(10%)、と続き、これは都心に近い割には緑が豊かであると感じている回答者の多いことを示している。

一方、教育環境が充実している(3%)、福祉サービスが充実している(3%)、子育て支援が充実している(5%)、医療設備が整っている(7%)、はいずれも低い数字であった。福祉サービスについては老人介護医療費が茨城県で一番高い事や、老人ホームの待機数が多いことが考えられる。子育て支援については幼稚園や保育所の待機児童の多いことが原因と思われる。

次に、住み良さ日本一を実感として感じていないと回答した回答者に、何が必要で何が欠けているか(複数回答可)を尋ねたところ、老後が不安と、教育環境が不十分、がそれぞれ21%と最も高く、次に福祉サービスが不十分(18%)と続きこれからの高齢化社会に対する不安が数字として表れている。自然の減少や環境の悪化が進んでいる(15%)と高い数字が続き、今日までかなりの面積が宅地開発され多くの自然が失われた²¹と感じる人が多いことがうかがえる。

以上のようなことを踏まえて、今後の守谷市に求められることは何か(複数回答可)を尋ねたところ、緑を残すべきだ(18%)新たな開発は必要ない(10%)が高い数字を示し、これ以上の開発をして緑を損なうことに対して危機感を持っていることがうかがえる。

また、守谷に欠けているものは何かを尋ねた中で福祉と教育が最も高い数値を示していたが、それを裏付ける形でここでも高い関心を示している。

回答者の年代別男女別については、60代が42%(男27%女15%)で最も多く、50代が19%(男7%女12%)、40代が15%(男4%女11%)であった。これら3世代で76%を占め、ここでも男女比は期せずして半々であった。

地区内の居住年数については、30年以上住み続けているが31%と最も高く、20年以上住み続けていると回答した回答者を合計すると67%となる。これは昭和57年(1982)から日

²¹ 市街化区域937haの内新たに開発された面積は693.1ha(守谷市都市計画マスタープラン平成22年3月)

本住宅公団(現・都市再生機構)による北守谷団地(260.5ha)、同じく南守谷団地(158.9ha)、三井不動産によるみずき野団地(78.9ha)など住宅開発地への入居が開始されたことによるものと思われる。事実、昭和57年(1982)に約2万人であった人口は、平成4年(1992)までの10年間で倍増している²²。これらを考察すると、回答者の年代別における割合もこの時期の入居と符合している。

その他の自由記入の中で特に関心の高かったのは、治安の悪化(25%)についてである。TXが開通して都心への利便性が高まったことと相まって、広域暴力団の進出などによる体感治安の低下を市民は敏感に感じ取っている。

以上のようなことから改めて、住み良さ日本一は本当かを検証する。

守谷市が総合順位で1位になったのは平成20年(2008)であり、その時の順位を測る5項目について調べてみると²³、784都市中、安心度²⁴では521位、利便度²⁵では75位、快適度²⁶では2位、富裕度²⁷では52位、住居水準充実度²⁸では194位であった。安心度以外の各項目で上位にランキングされたことが1位になった要因として考えられる。

特に、TX開通の影響で多くの人口が流入してきたことにより、転入・転出人口、新設住宅着工戸数の指標の偏差値が突出して高いことが、快適度2位の評価になっている。

しかし、この指標を以て必ずしも守谷の住民は快適だとは思っていない。また、富裕度については課税対象所得額(納税者1人当り)の偏差値が高いこと、利便度では大型小売店舗面積(人口当り)の偏差値がそれぞれ高かったこと等により総合で1位になったものであるが、必ずしも、これらの評価に用いられた統計指標が、「住み良さ」を測る物差しとして適当であるとは考えられない。

一般的には、安心度では交通事故による死傷者数や刑法犯認知件数等の治安の面での検証も必要であるし、快適度を言うならば水や緑の保全状態や緑被率の割合等も必要な指標である。

この件について、東洋経済別冊『都市データパック』編集部では次のように述べている。

ともすると順位だけが独り歩きしがちだが都市単位の1人当り指標やストック指標が中心であるため、広域化している生活行動の現状や自治体などの政策的な努力が直接的には反映されにくい傾向にある。もとより「住み良さ」の評価軸・手法・指標としてはさまざまなものが考えられる。地域の活力を測る一試算としての活用が望まれる。

²² 守谷市総合計画(平成19年度~23年度)

²³ 『都市データパック 2008年版』(東洋経済別冊:2008/6/26発行)

²⁴ 安心度(病院・一般診療所病床数「人口当り」、介護老人福祉施設・介護老人保健施設「65歳以上人口当り」、出生数「15~49歳女性人口当り」)

²⁵ 利便度(小売業年間販売額「人口当り」、大型小売店店舗面積「人口当り」、金融機関数「人口当り」)

²⁶ 快適度(公共下水道普及率、都市公園面積「人口当り」、転入・転出人口比率、新設住宅着工戸数「世帯当り」)

²⁷ 富裕度(財政力指数、地方税収入額「人口当り」、課税対象所得額「納税者1人当り」)

²⁸ 住居水準充実度(住宅延べ床面積「世帯当り」、持ち家世帯比率、住宅地平均地価)

アンケートの中で「日本一になったことを実感として感じているか」との問いに回答者の6割以上が「感じていない」と答えている。この感覚のずれは、用いる指標によるところが大きい。従って、編集部が言うように、一試算としてこれらの指標で地域の活力を測ったところ、平成20年(2008)は守谷市が「住み良さ」順位で日本一になった、というように理解すべきである。

今回、アンケート調査をしたことによって、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ることが出来た。

次の章では、次代を担う子供たちに「ここが故郷」と言えるような「誇れるまち」をつくるには、どうすべきか提言したい。

第4章 守谷市のまちづくりへの提言

本章では、守谷市の将来を展望するにあたり、まず、TXの東京駅延伸の可能性を探った。さらに、守谷市が地方都市としての存在感を高め、次代を担う子供たちに「ここが故郷」と言えるような「誇れるまち」をつくるには、どうすれば良いかについての提言をした。

1 TXの東京駅延伸について

守谷市のまちづくりはTXを抜きにしては語るができない。TXの東京駅延伸は、利用者住民の最大の関心事である。この節では、TXの東京駅延伸についての可能性について検証した。

TXの沿線自治体にとって東京駅延伸は悲願である。毎年のように茨城県、千葉県、埼玉県などの沿線自治体から、東京駅延伸の早期実現について関係機関に対する中央要望が出されている。当然守谷市も最初から参加し要望をしてきた。

平成21年(2009)6月24日の首都圏新都市鉄道株式会社の株主総会において、流山市、柏市、守谷市、つくばみらい市、つくば市、三郷市、八潮市、そして東京都荒川区の8市区長連名で「TX東京駅延伸に係る要望書」を提出した。延伸への関心と需要度が日増しに高まってきている。

守谷市にとって東京駅延伸は市のポテンシャルを飛躍的に高め、今後のまちづくりにおいて極めて重要な意味を持つてくる。交通の利便性を高めることにより存在感を増し、それがイメージアップにつながり、住民に住んで良かったと思えるような誇りと安心感を与えることが出来るのである。

茨城県における東京駅延伸は、沿線地域の知名度が上がり、利用者の利便性向上が図られ、さらには広大な沿線開発面積を擁している(1,378ha)ことから、その開発の進捗に直接影響し、東京駅に乗り入れることが出来るか否かは、最重要課題である。

TXは、昭和60年(1985)7月の運政審の答申第7号の中で、ルートの起点は東京駅とされていたが、採算面の問題で秋葉原始発へ変更された経緯がある。

しかし、第7号が答申された後の社会経済情勢の変化に対応するため、平成12年(2000)1月に運政審答申第18号が出された。この答申の中で「常磐新線の建設及び延伸」として、「東京から秋葉原」間の事業については、その整備によりTX全体の機能強化、沿線からの新幹線アクセス向上等の効果が期待されるとして「今後整備について検討すべき路線」と位置付けられた。

その後、平成18年(2006)に「運輸政策審議会答申第18号フォローアップ調査」において、TXの東京駅延伸を含むケーススタディ調査が実施され、以下のような内容が検討された。

- ① 東京駅の位置： 丸の内側仲通り地下案で検討
- ② 整備区間： 秋葉原～東京 2km（大深度地下利用）
- ③ 建設期間： 6年
- ④ 概算事業費： 1,000億円
- ⑤ その他： 平成22年度の輸送人員は27万人／日に達していることが前提

以上のように、東京延伸の整備スキームとして、「無利子貸付制度」と「利便増進制度」の2通りを検討した結果が示されたが、いずれも、東京駅での乗り継ぎ時間の短縮が有効で、鉄道会社の収支に影響がないことなどが報告された。しかしながら、多額の事業費を要することから、沿線自治体の中では東京都の荒川区を除く千代田区、台東区、足立区が難色を示している。

輸送人員の確保については、平成21年(2009)度に「1日当たり輸送人員27万人」を、開業前の想定より1年早く達成し、平成22年(2010)度には「1日当たり28万3千人」を数え、近年の新規建設鉄道では、予想以上の大成功をおさめている。

問題は事業費である。つくばから秋葉原間の建設費は、当初1兆500億円を見込んでいたが、工法見直しなどで1千100億円下回る約9,400億円となり、この圧縮分を東京駅延伸工事に充てることが出来れば、1,000億円の事業費を生み出すことが出来るのである。

東京駅への延伸が出来ればTXの利便性が大幅に向上し、横浜・川崎方面にも行きやすくなり、新幹線や中央線・丸ノ内線などへの乗り換えも行える。TXの競争路線でもあるJR常磐線との競争に関して有利になり、TXの利用客は大きく増加する。

これに関して、井崎義治流山市長は、平成18年(2006)8月2日に超党派の国会議員で組織する「TX利用・建設促進議員連盟」の総会に招かれて「東京延伸で期待される10の効果」と題する次のような説明を行った。

(1) 鉄道ネットワークシステムへの効果

- ①新幹線ネットワーク及び全国鉄道ネットワークシステムへの接続
- ②乗り換え回数減によるTXの利便性向上
- ③常磐線、山手線、京浜東北線など既存鉄道の混雑緩和
- ④時間距離の短縮と利便性向上による、首都圏北東郊セクター地域の鉄道ネットワークシステムの改善

(2) 宅鉄法に基づく沿線整備事業への効果

- ⑤宅鉄法に基づき推進中の沿線整備事業の進展促進
- ⑥沿線の地価上昇効果による沿線整備事業の事業収支改善
- ⑦沿線地域のアクセシビリティ向上による経済活動の活性化

- ⑧ 東京大都市圏域における土地利用の有効活用促進
- (3) TX運用事業への効果
 - ⑨ TXの利用者増加および運賃収入の増加
 - ⑩ TXの事業収支改善による投資額の早期回収

このように、東京駅延伸はTX沿線自治体のみならず、東京都にとっても波及効果は大きなものがあると考えられる。さらに、事業費1,000億円のうち東京都の負担割合は4割の400億円であるが、この事業費の全額1,000億円が東京で使われることになり、経済効果は大きなものがある。その上、固定資産税や事業税が東京都にも入る訳であるから東京都にとっては悪い話ではない。

ライバルであるJR常磐線は、2年後の平成25年(2013)に東京駅乗り入れを実現する。今でさえ料金が低いと言われているJR常磐線よりも、TXは料金がさらに高く定期の割引²⁹も低い。これらの負担を今後も利用者に求め続けるのは許されない。首都圏新都市鉄道(株)は、多くの利用者と、株主でもある沿線自治体の多くが東京駅延伸を求めている現実を直視し、早期に東京駅延伸を実現する責任がある。東京都の多額の費用負担がネックであるならば、都の負担割合を下げてでも速やかに解決することが求められている。

首都圏新都市鉄道(株)は、1日でも早い東京駅延伸の計画を進め、利用者の利便性向上に努める義務と責任がある。加えて、利用者増加による運賃収入の確保を図り、事業収支の改善をして、投資額の早期回収をすることは、会社として、株主として当然の責任でもある。

今、決断しても開業までには6年の歳月を要し、それをいつまでも放置することは不作為の罪であると言わざるを得ない。

2 守谷市の目指すべき将来像

これまで述べてきたように、守谷市は新線が昭和60年(1985)に閣議決定して以来、新線への大きな期待感と共に発展してきた。新線に寄せる期待が人を呼び、常磐高速道路を軸とした道路網の整備が企業の誘致につながってきた。その結果、昭和63年(1988)には、東洋一の生産規模を目指したアサヒビール株式会社が進出し、次いで明治乳業株式会社(現・株式会社明治)の主力工場が千葉県から守谷へ移転して来た。特に明治乳業の誘致に際しては紆余曲折があった。

平成3年(1991)に元の地主である全国競走馬組合が経営難から10haの土地を足立区に売却しようとしていた³⁰。足立区では区民のために総合グラウンドとして活用する為に購

²⁹ TXの1か月通勤割引40%、JR常磐線50%

³⁰ 平成3年守谷町議会第3回定例会会議録(第3号 144頁)

入予定であったが、リゾート地ならいざ知らず都心に近い守谷の土地に足立区の総合グラウンドが出来、守谷の地元住民はなすすべもなくそれを見ていなければならない。そんな住民感情を考えればとても容認できるものではない。まして自治体では税金も徴収できない。守谷にとって良いことなど何もない。そう考えた筆者を含む当時の5人の新人町議が足立区役所に出向き白紙撤回させて明治乳業を誘致したものであった。

このことは、その後の守谷にとって財源確保の観点からのみならず、雇用の面でも大きな役割を果たすことになった。守谷市の将来を展望するに、さらなる企業の誘致は職住接近のまちづくりを進め自主財源の確保の為にも喫緊の課題である。

守谷市のあるべき将来像の一端は先のアンケート調査にも表れている。平成20年(2008)に住み良さランキング日本一になったことを、9割近くの市民が知っていると答えているにもかかわらず、6割以上の市民が実感として感じていないと答えている。その理由に、教育環境や老後の問題と自然の減少や環境の悪化を挙げている。特に、自然の減少については、守谷市に長く住んでいる住民ほど強く感じているように思われる。それは、年々大規模な開発によって多くの自然を失ってきた歴史を見てきたからに他ならない。

しかし、それでもまだ守谷には豊かな自然が残されている。守谷駅の東口駅前広場から直線距離で3キロメートルも離れていない所に森林公園が整備されている。その周辺は豊かな林と田園が広がり、オオタカが毎年営巣し雛を育てている。それほど広くもない市道1本で住宅密集地と豊かな自然が仕切られている。筆者の家の杉木立には、10年以上も前からフクロウが営巣し毎年雛が巣立っている。人間と自然の営みが身近なところで調和している。これは守谷の大きな財産であり魅力である。

TXで都心まで最短32分の至近距離にある守谷市は、地政学的見地からも開発業者に目を付けられ易いところであり、それ故に、行政はまちづくりの基本理念をしっかりと持たなければならない。都心に近く自然が豊かであるところに魅力を感じ、守谷に終の住み家を求めて来た多くの市民の期待に、行政は応えていかなければならない。

ところが今、守谷市に新たな宅地開発の計画が持ち上がっている。守谷駅から北へ約1kmの所にクレノートン株式会社の工場跡地(27ha)があり、それを民間の大手デベロッパーが取得し開発しようとしたところ、道路を挟んだ反対側(松並東地区)の調整区域(14.8ha)もその開発区域に編入して合同で計画するよう、松並東地区の地権者と行政からの要請があり、それを受けて41.8haの開発計画となった。

この区域は駅に近く、一団のまとまった数少ない緑豊かな平地林があり、中央を南北に走る旧鎌倉街道の両側には、樹齢300年を超える見事なクロマツの並木が70本、延長約1kmにわたって周りを睥睨している。これらの街道の松並木は幕府の奨励策により守谷藩が元和6年(1620)に植えたもので、この松並木が今日あるのは、一団の林の中で良好な自然環境との微妙なバランスがあつてのことであり、周りを開発することによって、この

バランスが崩れ、守谷の歴史的遺産でもある貴重な松並木³¹を失うようなことがあってはならないのである。

守谷周辺は、利根川、鬼怒川、小貝川に沿った台地面の傾斜地や谷津には豊かな斜面林が分布し、古くからの住宅地には広い屋敷林が点在し、年輪を刻んだ樹木が歴史を感じさせている。しかし、これらの自然もかろうじて今日まで残されてきたのであって、今後もこの状態を保とうとするならば、早急に現在行われている保存樹木制度や保存樹林制度のさらなる拡充をすべきであり、所有者の意識改革と行政の積極的な関与が必要である。

守谷市の目指すべき将来像は、水と緑の豊かな自然環境を生かし、歴史と文化を守りながら、TXを軸とした交通の利便性を活かし、次の時代を担う子供たちに「ここが故郷」と言えるような「誇れるまち」をつくることである。それが出来なければ守谷市はどこにもあるような、単なる騒々しいまちに成り下がってしまうだけである。

そもそも、まちづくりはどうあるべきか。明治大学公共政策大学院の青山侑教授は『東京都市論』³²の中でまちづくりについて次のように述べている。

私たちは、経済だけでなく生活にとっても、そして文化にとっても、まちづくりが基本であるという原点にもう一度返るべきだ。まちづくりは、その国の歴史と文化をそのまま示す鏡のようなものである。

それは一地方都市の、まちづくりにも当てはまることである。守谷は十分過ぎるほどの宅地開発をしてきた過去がある。歴史と文化がまちをつくるという言葉に倣えば、もうこれ以上の破壊と開発は許されない。行政としては、軽々に開発に与するのではなく、この松並木の環境を維持する為にも新たな開発はしない努力をするべきであった。

守谷市の総合計画³³では、土地利用についての基本方針を次のように示している。

市街化区域への編入は、周辺区域の調和と適正な土地利用が図れる区域で、市街地の形成が確実に行われる場合とし、慎重に対応する必要がありますが、原則は、市街化区域の拡大は行わず、新たな住宅地需要に対しては市街化区域内の未利用地の有効活用などにより対応します。

総合計画は、まちづくりの憲法のようなものである。一部の者の勝手な思惑で守谷の基本方針を歪めてはならない。新たな開発は慎重でなければならなかったのである。

総合計画では将来の計画人口を 10 万人と想定し、それに基づき上下水道の整備や社会

³¹ 『発見のまち・守谷』（守谷市観光協会・守谷市経済課 平成 21 年 6 月 1 日発行）

³² 青山侑『東京都市論』（かんき出版 2003 年）

³³ 守谷市総合計画（後期基本計画 平成 19 年度～23 年度）

資本の充実を図ってきた。今日まで多くの大規模住宅団地（613ha）の開発が進められ、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、それだけで十分に計画人口に達していくのであって、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。

今、守谷に求められているのは、人口 10 万人を目指したまちづくりではなく、10 万人に抑えるにはどうすべきかの施策であって、それには今から開発にブレーキをかけ、必要以上の流入人口の増加を抑制していくことが重要なのである。

さらに、市街化調整区域における住宅建設の規制の強化も、喫緊の課題である。本来なら市街化調整区域には建物を建てるのが、原則出来ないのであるが、一定の条件のもとに建物が建てられるようになっている。これが行き過ぎると市街化区域と、市街化調整区域の線引きそれ自体が意味をなさなくなり、調和のとれたまちづくりに支障をきたし、ひいては乱開発に繋がってくる。

守谷の豊かな自然と歴史が織りなす住環境の良さに魅せられて、この地に終の住み家を求めて来られた方々や、代々この地に生活を営んで来られた方々の期待を裏切ることのないよう、「夢と希望にあふれるまち・もりや」³⁴が絵空事にならぬようにすべきである。

先のアンケート調査でも、今後の守谷市に求められるものは何か、との問いに、「緑を残すべきだ」（18%）と、「新たな開発は必要ない」（10%）と多くの回答者が開発抑制を求めている。筆者も全く同感である。

緑を残すためには、買収も含めて行政が積極的にかかわり、強い意志を以て臨まなければ実現できないのである。緑を残すことのコストは決して安くはないが、住民も一定の税金を投入することには理解を示すだろう。早急に市の条例を見直して、これらの諸問題に取り組まなければならない。

「まち」のレベルはそこに住む人のレベル以上にはならないといわれている。将来的な「まち」の価値は、そこに住む人が自らの「まち」として取り組み努力して初めて「価値あるまち」になるのである。

³⁴ 守谷市総合計画（平成 14 年 3 月）

おわりに

筆者は守谷に生まれ守谷に育ってきた。地方の田舎町であり小、中学校に通っていたころの人口は1万2千人ほどであった。中学校を卒業すると就職のため東京に出ていくので町を離れる者も多く、昭和30年(1955)から昭和40年(1965)当初までは過疎の町であった。

このような状況に歯止めをかけるため、町は企業の誘致に取り組んだ。その後、高度経済成長に伴い急増する首都圏の住宅需要の受け皿として、守谷町(現・守谷市)を含む茨城県南地域が注目されるようになった。このころから守谷町では小規模な乱開発が始まっており、その抑止のために日本住宅公団(現・都市整備再生機構)や民間の開発業者による大規模(613ha)な宅地開発が行われ、昭和57年(1982)から順次入居が始まった。まさに団塊の世代が子育て真最中のときであった。このような背景のもと、昭和60年(1985)7月に常磐新線(現・TX)の守谷駅乗り入れが決定した。その後の守谷市の発展は目覚ましいものがあった。

一方、まちの発展と共に失ったものも多かった。相次ぐ宅地造成により、守谷の豊かな森は半減し、自然環境の劣化と共に人間関係は希薄になっていった。こんなまちを本当に故郷と呼べるのだろうか。子供たちに「ここが故郷だ」と誇りをもって言えるような、そんなまちづくりをするには、どうするべきかを考えた末に、至った結論は、まちが変わらざるを得ないのであるならば、よく変えてやろう。その一念で、昭和63年(1988)2月に守谷町議会議員になった。その後、TX導入によるまちづくりには、茨城県との連携が欠かせないことから、平成7年(1995)1月に茨城県議会議員となり、合わせて21年間、議員としてまちづくりとのかかわりを持ってきた。

今回、TXが導入されるまでの背景を調べていく中で、竹内藤男元茨城県知事の残した功績は、大変大きなものがあることに改めて気づいた。不幸な事件の後、失意のうちに、この世を去ったが、彼の決断がなかったら茨城県においては、TXが今日のような形で世に出ていたかどうかはわからなかった。これに関する検証は次回に期することにした。

子供たちに「誇れるまちづくり」は未だ道半ばであるが、この問題に関しては、これからも情熱の続く限り取り組んでいきたい。

最後になるが、本稿執筆にあたり大変お世話になった親友の臼井平八郎茨城県議会議員に、この場を借りて深くお礼を申し上げたい。またアンケート調査に快く協力して下さった、守谷市の住民の皆様にも厚くお礼申し上げたい。そして、人生の師としてご指導賜った指導教官の青山侑教授と青山ゼミのOB諸兄に対して、格別のお礼を申し上げたい。また、妻、雅子には二年間、大学院で学ぶ筆者のわがまを何も言わずに見守ってくれたことに、心から感謝を表したい。

2011年3月

守谷市にお住まいの方へアンケートのお願い

明治大学 公共政策大学院ガバナンス研究科 青山研究室 小川一成
東京都千代田区神田駿河台1-1 明治大学 14号館 B740号室

守谷市は、市政施行後9年目を迎え、その間TXが開業して6年目になりました。利便性が飛躍的に高まり、まちの形も大きく様変わりしました。平成20年には東洋経済誌による住み良さ順位が日本一と発表され、以後も上位にあります。

しかしながら、実際に住んでおられる方々は、実感としてどう受け止め、どう感じているのか。さらに、守谷市の発展を考える時、守谷市の将来にとって何が必要なのか、どんなまちにしたいのかを改めて調査し、今後のまちづくりに役立てたいと思います。

今回、このアンケート調査を担当する小川一成は、元茨城県議会議員として守谷のみなさんと共に、守谷のまちづくりの一端を荷ってきた一人です。大学院の修士論文で特に、守谷市を中心とした「つくばエクスプレス開業と沿線開発の現況と課題」について研究しています。

この調査が、守谷市のまちづくりに少しでも役立てればとても嬉しく思います。ぜひご協力をお願いいたします。

お手数ですが、無記名で返信用の封筒に入れて4月10日までに、ポストに投函してください。よろしくお願いいたします。

ご不明な点があれば下記連絡先にお問い合わせ下さい。

小川 TEL090-2210-1054 E-mail:issei@alpha.ocn.ne.jp

参照・引用文献一覧

- 運輸政策審議会答申第7号（昭和60年7月11日 34頁）
- 守谷町政要覧（町村合併30周年記念号 昭和60年2月）
- 守谷町政要覧（町村合併40周年記念 平成7年3月）
- 守谷町都市計画マスタープラン（守谷市都市整備部都市計画課）
- 第二次守谷町振興計画（昭和60年3月）
- 守谷町総合計画（平成6年4月）
- 守谷市総合計画（平成14年3月 19頁）
- 守谷市国土利用計画（平成14年3月）
- 守谷市総合計画（平成19年度～23年度）
- 守谷市景観計画概要版（守谷市都市整備部都市計画課）
- 守谷市都市計画マスタープラン（平成22年3月）
- 『発見のまち～守谷～』（守谷市観光協会・守谷市経済課 平成21年6月1日）
- 『守谷の小さな歴史と道しるべ』（守谷市教育委員会 平成23年2月28日）
- 『守谷現代史』（守谷市役所総務部企画課、平成23年3月）
- 昭和60年第2回茨城県議会定例会会議録（第4号 331頁）
- 昭和60年第2回茨城県議会定例会会議録（第4号 334頁）
- 昭和60年守谷町議会第3回定例会会議録（第3号）
- 平成3年守谷町議会第3回定例会会議録（第3号 114頁）
- 青山侑『東京都市論』（かんき出版、2003年 15頁）
- 青山侑『東京都副知事ノート』（講談社、2007年）
- 青山侑『自治体の政策創造』（三省堂、2007年）
- 明治大学都市政策フォーラム『新しい都市計画制度はどうあるべきか』（都市出版 2010年9月）
- 市川宏雄『文化としての都市空間』（千倉書房、2007年）
- 市川宏雄『成熟都市東京のゆくえ』（ぎょうせい、1998年）
- 竹内藤男『回想の50年 ～一期一会・私の思い出～』（1997年 24頁）
- 『竹内藤男伝』（竹内藤男伝刊行会、2002年）
- 『山口武平伝』（山口武平伝刊行会、2005年）
- 『都市データパック 2008年版』（東洋経済別冊：2008/6/26 発行）
- 平成22年国勢調査（総務省統計局：平成23/2/25）
- 日本経済新聞（平成21年5月26日）
- つくばエクスプレス沿線のまちづくり（茨城県企画部つくば地域振興課）
- 『TX開業5周年の歩み』（首都圏新都市鉄道株式会社 平成22年10月）