



Tsukuba Urban  
Transportation Center

TUTC Library—13

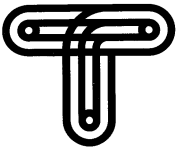
平成7年12月

●座談会

# 常磐新線と土地問題

—今なぜ大規模宅地開発か

21世紀つくばへの提言 シリーズ 1



Tsukuba Urban  
Transportation Center

TUTC Library—13

平成7年12月

●座談会

# 常磐新線と土地問題

—今なぜ大規模宅地開発か

21世紀つくばへの提言 シリーズ1



相田康幸



長谷川徳之輔



三宮溝雄



小林秀樹

## 「21世紀つくばへの提言」

### シリーズについて

日本は今、新しい世紀を間近かにして、高齢化、情報化、国際化、環境問題、地価問題等々、社会経済を基盤からくつがえす大きな転換期を迎えようとしている。

一方、つくばにおいては、研究学園都市建設事業が着工以来30数年をへて、公共交通機関の未整備等、多くの課題を残しながら、漸くその熟成段階に至った。また、常磐新線や圏央道の計画は実施に向けて次第に具体化し、その大規模沿線開発と併せ、つくばは更なる発展が期待されている。

今、このような状況を直視し、これからのつくばの都市建設のあり方について、その基本に立ち返り、議論を広げ、かつ深めることは大いに意義あることと思う。



座談会  
常磐新線と土地問題  
——今なぜ大規模宅地開発か

●  
日 時：平成7年8月9日

●  
場 所：東京ステーションホテル

●  
座談会出席者（発言者順）

長谷川徳之輔（明海大学教授）

小林 秀樹（建設省建築研究所研究官）

相田 康幸（仙台都市総合研究機構理事）

三宮 満雄（住宅・都市整備公団つくば開発局長）



---

## はじめに

---

浅 谷 本日は、常磐新線沿線開発と土地問題というテーマで座談会をしたいと思っています。研究学園都市開発事業は、住宅都市整備公団を事業主体として30年を経過し、ようやく最終段階にはいつてきているわけでございます。また一方、最近、つくばのセンターを最終駅とする常磐新線の建設計画が持ち上がっておりまして、それに合わせて、沿線の開発計画も進められております。そのための用地買収が順調に進められて、来年度に向けて、都市計画の手続きに入るという段取りになっております。

今日の座談会のテーマにつきまして、企画した側の趣旨について簡単に申しますと、まず第一に研学事業がほぼ概成して、その延長として、新たな大規模開発がつくば地域を中心として行われるという事です。つまり、研学事業と関連して新たなプロジェクトが起きている。

二番目は、東京通勤圏におきまして、市街化から大きく取り残されているセクターである常磐新線沿線の開発であるということ。言い換えますと、東京通勤圏におきまして、おそらくはほとんど最後の大規模開発、大規模ニュータウンではないかと思えます。

三番目は、鉄道とのセット開発という特徴がございます。すなわち、居住者、ディベロッパー、それから鉄道事業者、この三者にとって、それぞれが一緒に開発することによってメリットが大きいという意味がございます。



それから最後に、東京圏に対する人口圧力の低下、あるいは日本全体の人口の高年齢化の問題、それからバブル崩壊後の地価の下落、今後もさらに低落傾向が続くのではないかという予測がございませう。そういった社会的、経済的な背景が、従来のニュータウン開発と全く違ってきているのではないか。開発の条件が、従来のプロジェクトと大きく変わってきているのではないかという問題がございませう。

簡単に申しますと、以上の4つのことからして、これからの21世紀に向けた新しい開発がいかにあるべきか。従来と同じ考え方や手法やシステムではいけないのではないかというふうに考えているわけです。そこで財団といたしましては、今年度以降、21世紀に向けたつくばの開発のあり方について、座談会ないしはシンポジウムをシリーズで企画していくつもりです。

本日はその第1回として、諸先生方に先ほど申し上げましたテーマでお願いしたいと思います。

最初に、参加いただく先生方のお名前を紹介させていただきます。まず向かって右側から、住宅・都市整備公団つくば開発局の三宮さんです。それから、仙台都市総合研究機構の相田さんです。正面に明海大学教授の長谷川さん。それから建設省建築研究所の小林さんです。以後は小林さんに進行をお願いしたいと思いますのでよろしくどうぞお願いいたします。

小林　最初に一言ずつ、自己紹介を兼ねてお話しただいて、その後、局長さんから常磐新線開発の内容をご紹介ただいて、そのあとは自由に進めるということによろしいでしょうか。

じゃ、最初に私からお話しします。私は建築研究所で住宅問題を解決するにはどうしたらよいかとか、あるいは住宅づくりは今後どういう方向に行くだろうかということを研究しています。最近、「つくば方式」と呼んでいる、新しい住宅供給手法の開発というのを進めています。

どんなことかといいますと、地主さんの土地をお借りして、スケルトン住宅と呼んでいるコンクリートの箱をつくるわけですね。その中の間取りは入居者の方が自由につくっていく、そういう方式なんですけれども、この方式によると大体3000万円くらいで100平米を超えるような住宅が獲得できるということがわかっています。最近、それを実践に移そうということで、つくば市内に、9月の初めぐらいにモデル住宅を着工するんです。その過程で地元の地主の方とか、あるいは住民の方、あるいは行政の方、いろんな方々と交流ができて、その時にまさに今日のテーマの「今なぜ大規模開発か」ということが話題になるんです。皆さんどうも不安に思っている。

そう思っていましたら、浅谷理事長の方からずばり今日のテーマを企画されたんで、お引き受けした次第です。そんなことで今日は進行役を務めさせていただきますので、よろしく願いいたします。

---

## 2つの大転換期

---

**長谷川** 私は明海大学の不動産学部で土地政策論という講座を担当していますが、その前、4月までは建設経済研究所というところで調査研究をしておりました。で、私、すでに30数年、考えましたら昭和34

年に建設省に入省して37年経ちました。思い出しますと30数年前、私、30年代後半に首都圏整備委員会が筑波の学園都市を決める時におりました。上司は山東さんでしたが、あんな田舎にできるのかなと、関東のチベットというか日本のチベットじゃないかと思ったぐらいな——チベットには申し訳ないんですが——大変な実はカントリーな場所でした。実に30数年経ってみると、あれだけの街ができたというのは驚異的ですからあるという、正直そういう状況でした。またその時に、首都圏整備計画というのは大いなる転換期でして、グリーンベルトをやめてしまうなんていう時でした。

同時に、鉄道とセットした開発というのが、にわかに脚光を浴びてきまして、山東構想なんて話がありましたけれど、当時の、いまの田園都市線の沿線が、東急が成功裏に鉄道と宅地開発の一体化をしまして、そのあとを追っかけて、南多摩とか千葉ニュータウンが出たということだと思えますが、つねに地価の上昇の利益というのをいかに鉄道に入れるかということが最大のポイントだったと思います。で、地価の上昇の前にいかに土地を確保して、その開発利益の差額をいかに鉄道に投入して大規模開発をするかということが永遠のテーマだったと思えますが、その時以来、さまざまなシステムの提案がありました。今の宅鉄法なんかもその延長だろうと思います。そういう延長で大規模開発は進んできたと思いますが、今はそういう中で、私の見るところ大転換期に来てしまったんじゃないかと思います。

で、考えて見ますと、その30数年というのは、人口が1000万人から3500万人になった時代ですが、これからどんなに増えても3500万

人から4000万人だろうと。絶対量においても増加率においても、実は大きな転換期にあるということをお大前提にしていかなければいけないんじゃないかと思えます。そういう意味で、この常磐新線は、ひとつの最後のケースかもしれませんし、それから、いわば従来とは違った新しいケースかもしれませんので、従来の延長ではどうにもならないという、そういうふうに感じているというところです。

**相 田** 仙台都市総合研究機構で調査研究を担当しております相田でございます。仙台都市総合研究機構は、この3月にできた新しい組織でございます。仙台の新しい都市づくり、街づくりを考えたいということで、仙台市が母体となつてつくられております。従来の行政の枠がいろいろあるものですから、そういった枠を取り払ったところから、今の長谷川先生のお話ではないんですけど、基礎的なところから検討したいということで、仙台市の外郭団体として作られた組織であります。

研究テーマとしては、いわゆる地域の政策目標をもう一度考え直したい、あるいは地域の基礎となる産業をどうやって考えていくのか、それから市民参加をどう考えるか、要するに官民のパートナーシップをどう考えるか、等々もテーマとしております。研究のやり方としても、市の職員の兼務等のほかに、市民参加の研究員ということで、行政自体にできるだけ市民参加を取り入れるという試みも取り入れているところであります。

こうしたことを踏まえ、長期的に仙台という地域をどう考えていくかということが基本的テーマになっております。私自身はもともと

と日本開発銀行に席があり、そこからこの4月に出向してお手伝いに来ているわけなんです。仙台に限らず、新しい地域づくり、こういうもののひとつのモデルケースとして仙台に取り組んでみたい。そこから普遍的に全国的な地域の問題の解決の糸口自体を、私自身も考えてみたいと、こういうふうに思っているところであります。

---

## つくばの状況

---

三 宮 私、局長になって1年ちょっとです。先ほど浅谷理事長さんの方から話がありましたように、つくば研究学園都市の建設は最終段階に来ています。当初計画されたインフラとしてはほとんど完成しています。居住人口は、計画人口——当初20万人で、後に22万人に修正していますから、現在18万人ですので、数字の上で90%ということですが、実際には地区のなかの民有地の土地利用そのものは、人口に表れているほどには立ち上がってはいない。

都市としては、着手から30年を経過し、万博以降、急速に都市らしくなりました。実際上は、国の研究機関と民間の研究機関プラス若干の生産工場という構成で、新しく入ってきた人口が約10万人なんです。約10万人のうち、開発したところに6万人、その周辺に4万人という形で入っています。それ以外、通勤者として外から全体の研究者のうちの2割ぐらいですね、今2万人ほどの研究者のうち4000人ほどが外から通勤で入ってくる、というような状況になっています。

既往の住民の方のところに4万人ほど新しい人が入ってきているんですけど、実際にはなかなか地域コミュニティとしてそれが融合している状態には到っていないという点が一つ。それから、市域は合併した結果、全体で2万8000ヘクタールという面積ということですが、この23区内の5割ぐらいの面積のところに18万人ぐらいが散開しているので、かなり農村的な色彩を残したままの状態ということです。モータリゼーションがこの期間に急速に発達しまして、車があるから都市として成り立っているという形になってはいますが、バスを含めましてマストランシットに対する不満が非常に強いということが一つ。

それから都心部が充実してない……というのはおかしいですが、都心部が、18万都市という都市の規模に比較しましても相当見劣りがする。特に交付税についても不交付団体の状況となっていて、一人前の都市の姿には外見的にはなっているんですけど、都心部の充足は、例えば市内に飲食店が800店ほどあるんですけど、都心部に1割もないということで、十分でない。結局、都市の全体にうすく散らばっているところに、つくばの現状の問題があります。

---

## 常磐新線がつくばに入ってくる

---

そういうところに新しい開発——開発の余地が非常にあるということで、万博以降の次の開発の切り札はマストラ導入ということで常磐新線の導入と沿線開発になったと思っております。

常磐新線は、現在の常磐線の交通は非常に厳しい状況にあり、こ

れをなんとかしなきゃいけない、そのバイパスルートをつくるということがまず最初にあるのではないかと思います。それをつくばまで引っ張ってくるというのは、つくば側の、茨城県なり地域側として、次の飛躍をするのに一つの切り札がいるということで、是非の批判はあるんですけど、前の竹内知事がかなり奮闘されまして、一応終点がつくばという姿になった。で、実際上の開発のテンポとしますと、茨城県側の動きはそれからかなり活発になり、去年の7月に、県と地元の市とそれから地権者、三者の間で土地買収につきまして合意が成り立ちました。それから一挙に土地区画整理事業の準備に入り、現在、1500ヘクタールについて、合意した内容の用地買収についてはほぼ達成して、開発を迎え入れる条件は整ったという状況です。

私、担当しまして、さあどうするかというのが命題です。公団のスタイルの開発は40年経っておりますけれど、同じスタイルをこれから先も繰り返せるのかという問題がありまして、サイクルが一回りしまして次のステップに入るという時期なので、従来と同じことをやってもうまく行かないというようなことがある。常磐新線といっても、東京からつくばまで十把一からげにはできないと思うんです。

お手元に茨城県がつくったパンフレットがありますけれど、秋葉原からスタートしまして、つくばが終点、全部で65kmほどの距離です。東京都のエリアは、従来、交通の弱いところに地下鉄が入るといような性格の部分で、これは東京都が責任を持ってやる所です。埼玉県のエリアに入りますと、八潮、三郷ですが、ここは東

京都と埼玉県の間が江戸川で隔てられておりまして、川向こうという感じなんです。埼玉県に入りますと、地域的な条件が違ってまいります。八潮市は調整区域なんです、東京の残土の処分地とか、あるいは倉庫だとか、そういう形でスプロールしている地域になっています。三郷に行きますと、武蔵野線沿線のところは住宅地が開発されていて、スプロールが始まった田んぼの地域というようなところなんです。荒川を渡りますと、流山になる。流山で武蔵野線と接続し、柏に入ることになります。ここはちょうど常磐線沿線で一番、人口が張りついていて、この辺の人がなかなか常磐線に乗れない。この足をどうするか、これが常磐新線の目的のかなり大きな部分です。

一方、反対が強いのはこの地域で、開発について地元の条件が整っていないのがこの地域です。この部分は東京の郊外地の整備というような性格になろうかと思います。埼玉や千葉のエリアにつきましても、公団は八潮について、また流山、柏について、公団と県でそれぞれ区画整理で仕事をする形になっております。

それから利根川を隔てまして茨城県に入りますと、直線距離で30km、ちょうど立川くらいの位置が守谷の位置になります。それからつくばまで25kmぐらい、この区間でもかなり長い沿線がございます。で、伊奈谷和原というところで現在、県が区画整理事業をやっております。ちょうどこの辺で、東京から八王子ぐらいの位置関係ということなんです。

つくばはと言いますと60何kmになりまして、快速で秋葉原まで45分という見込みなんです。快速でなければ約1時間の電車の距離という距離圏です。横須賀線で言えば、つくばの位置はちょうど鎌倉



ぐらいの位置になりますし、西武線の沿線で考えますと、ちょうど飯能よりちょっと先の距離かなと。線が入ってきた時に、東京の通勤圏の限界ぐらいな位置に実際にはなります。

---

## 沿線の開発計画

---

そういう位置関係ですから、公団は埼玉、千葉、茨城県の域で都市開発事業をやることになっております。埼玉県のエリアではやや再開発に近いタイプの地域整備になりますし、千葉県の部分は住宅供給プラス市街地整備という事業になってくる。茨城県の領域になりますと、単なる住宅供給、宅地供給では話はなかなか済まない。どのような形で整備するか。鉄道というインフラは、どういう役割を果たしていくのであろうかということが命題になってくると思っております。

それで、住宅開発のプロポーションという意味で資料を見ていただきますと、常磐沿線開発の宅地供給フレームというのができており、1都3県で約1万ヘクタールで17万戸の宅地供給のボリュームで、60万人から70万人分。そのうち茨城県分の想定とすると、6000ヘクタールで10万戸、32万人分、これは物理的な数値ではじいた量と見ていただければよろしいかと思えます。それで、それを今の計画に従って、平成12年までに割り付けられた数字が、全体で2920ヘクタールで、茨城県分はそのうち1840ヘクタールに割り付けられています。

これは、宅鉄法の中で、特定地域、重点地域という区分がありま

すが、こういう割り付けになっていて、つくば市域沿線の6地区と  
いうのがございまして、これは先ほど、去年の7月に合意されまし  
た6地区で、このうち手代木西部と、中根・金田台が、線路に直接  
関係ない地区です。その他の地区は線路に沿って展開をしています。  
中根・金田台は公団の方で当初からやるということで仕事を進め、  
残りは県が買収するというところで仕事にかかっています。

手代木西部については、圏央道の関係がありまして、区域の問題  
だとか地元の合意が取れていませんので、着手されてませんが、  
島名・福田坪、以下4地区につきましては、県が用地買収してまし  
て、これはほぼ完了しております。

---

## 圏央道が地域を変える

---

それで、この地域について計画内容をどうしていくかという課題  
は今、準備に入った段階です。この地域には、もう一つの大きなプ  
ロジェクトが入っています。すなわち圏央道の整備ですが、これが、  
この地域の地域構造を変えるもうひとつの大きな要素だと思ってお  
ります。

というのは、圏央道が通ることによりまして、ひとつは成田一つ  
くば間が30分以内の圏域に入ってくるということ。それから成田か  
ら千葉の方に向かう北関東の自動車の流通の流れが、圏央道に乗っ  
てくるんじゃないか。現在の東北道、内房環状はかなりパンク状態  
ですし、市川のところで外環道の整備がいつできるか、ちょっと見  
通しが立ちませんから、そうしますと、圏央道を急げば、北関東、

茨城、栃木、群馬、埼玉の西側の部分につきまして、16号に替わる動線になる可能性があります。

それからもう一つは、那珂湊に県がコンテナ港をつくっております。北関東自動車道をこれに合わせて整備するということです。東京の物流は今全部、横浜港と東京港に集中しておりますけれどもこれができますと、もうひとつ太平洋側に開港されるというようなことで、物流の流れが変わってくるということがあります。これも北関東に与える影響が大きいんですが、同時に、つくばのこの地域に対するインフラというのか、影響を及ぼす一つの内容ではないかというように思っております。

それともう一つ、旧の常磐線の方につきましても、これを強化していくという動きがあります。直行の電車を土浦まで延ばすということで、今年の秋のダイヤ改正で初めて、1編成15輛ですけれど投入されまして、逐次、20編成まで投入するという計画があります。

それから万博のときに、西大通り線と常磐線のクロスする部分に、万博の記念駅という臨時駅ができていたんですけど、これが平成9年に、私どもとJRとが話がつきまして、そこに新しい駅をつくるということになりました。在来の常磐線につきましても、つくばと新しい関係ができる。

以上の3つのことが、つくばの今後の開発を考える上で、新しい要素と思っております。現在のつくばの今までの発展段階と、新しい動きとの上で、この地域についてどういう新しい開発の可能性なり条件があるのかをはっきりさせて、それに沿って、プランニングあるいは仕事の展開ということを進めていかなければと思っていま

す。

---

## 最大の激変期にある

---

小 林      10万人という大規模な宅地開発というのは、おそらく高度成長期であれば、そんなに無理がないというか、簡単な開発だと思っただけなんですけれども、これからの社会のなかで、それだけの大きな開発というのがはたしてどんな意味を持つのか。そのあたり、多分、長谷川先生が考えていらっしゃると思うので、先生から口火を切っていて、あとは進行役抜きで自由にやりましょう。

長谷川      30数年の経験というか、こういうふうに見てきた時に、今は時代が変わっているなという感じがひしひしとするんですね。石油ショックの後もかなりの変化かなと思ったんですけど、むしろ都市開発とかそういう意味では、今の方が大きな激変期ではないか。やはり30数年間、40年近く突っ走ってきて、ここまで来た、ということなんでしょうけれど、考えてみたら、実は1000年分をいっぺんにやってしまったような感じもなきにしもあらずでしょう。

さらに言えば、そういう都市開発の背景になっている国土構造を含めた経済的な展望が、これも激変しているんだらうということですね。この40年間、バブルの時まで、平均成長率は10%ぐらい、10%を越していたと思うんですね、経済成長率が。で地価の上昇率がやはり14~15%だったと思うんですね。そういう時代はたぶん数年で実は倍になってしまう。10年というのは4倍になるようなスタン

スで、20年というのは8倍になるスタンスだったと思うんですね。

---

## 世代単位で考える時代

---

ところが、これからの成長は、せいぜい2~3%でしょう。2%という、倍になるのに35年かかるわけですね。3%でも23年かかるわけですから。その、時間の流れというのがまるで違うんだと思うんです。5~6年で倍になる時期と、それから、35年にならないと倍にならない時期というのは、世代単位でものを考えていかなければならないような時代になっているだろうということ、それが一番大きな問題だろうということです。開発そのものが、10%、15%という時代とは違うんだということを大前提にしていけないといけない。スピードというか、時間というものの見方も違うんだというふうなことが一番肝心かなと思うんですね。

また人口そのものもこの30数年間、私の見るところ、たぶん首都圏計画のベースは1000万人だったんです。それが30数年で3500万人になったでしょ。3.5倍になった。しかし、これからどう頑張っても、3500万人が3倍になるはずはないわけで、3500万人に対して、せいぜい、どんなに多くても4200~4300万人、そんなもんでしよう。倍率が3倍あった場合と、1.2~1.3倍という差だと思うんですね。スピードと大きさと両方違うんだと。そういう人口の動きも違う。特に去年あたり、首都圏に対する人口流入が逆転して、マイナスになったということですから、このあたりも実は経済も、それから都市形成そのものも、実は大転換期にあるのは間違いない。そう

いうスピードの中で考えていかなきゃいけないというのが、最初のスタートですね。

小林 私も住宅需要の予測という立場から、同じようなことを考えているんです。結局、いま子供がだんだん減っていますよね。そうすると大体、2010年から2015年ぐらいから、いわゆる持ち家需要が急激に減ってくるということが予想されているわけです。その直前に、いまの団塊の世代の子供たちが持ち家取得世代に入りますから、その時に、もしかしてミニバブルが起きるかもしれない。それはまだ分かりませんが、それ以降は宅地需要がどんどん減っていく。そうすると、ちょうど常磐新線の開発が進む頃というのは、大体その時期に当たっている。いまから10年ぐらい区画整理はかかかりますからね。その時代に何が起るかということ进行予測すると、おそらく今の大学と同じような状況がくるだろうと考えているわけです。

子供数が増えている場合は、大学というのは競争率がどんどん上がっていきますよね。で、今度、子供さんが減っていくとどうなるかという、おそらく、いい大学というのは結局、いつまでも競争率は高いんだと思うんです。ところが、言葉は悪いのですが、周辺の大学からどんどん定員割れが起きてくる。それと同じことが、たぶん宅地にも起きて、質の良い宅地というのは相変わらずいい。ところが、ちょっと悪い宅地になると、急激に需要がなくなって、逆に資産価値が落ちていく。そういう二極分化が進むんじゃないかなと、そういうふうに見ているわけです。局長さんはどのようにお考えでしょうか。

---

## 街の魅力をつくらねばならない

---

三 宮 今、長谷川さんが倍率が高かったという50年頃ですね、ミニ開発の価値が落ちるんじゃないかということで、調査をしてもらったんです。ミニ開発の価値が落ちて、優良開発のほうとの差が開くんじゃないかということで調査してもらったんですが、当時はミニ開発のほうの爆発の力が大きくて、そういうことにならなかったんです。

これからの動きというのは一体どういうふうに変わっていくだろうか、特につくばみたいなどころというのは、どういうふうな価値を見出すのか。つくばならつくばに合うものは一体何かというのをはっきりさせないと、なかなか成り立たない。しかもボリュームがかなり大きいものですから、全体のボリュームをどういうふうに、それによってこなすか。要するにごく少ない量だったらすぐ対応できるんですけども、まとまったボリュームでそういうものをつくっていくというふうになった時に、その対応関係をどうするのかというのが、いちばん、考えていかなきゃいけない。逆にそれは、新しい地域の価値をつくるというようなことが明確でなければ、要するに事業側の形で言いますと、うまくいかないのではないかと、うふうに思ってるんです。

ですから、単に宅地があればすぐ売れるという時代は過ぎていまして、そこの中の街の作り方なり、街の価値なり、あるいはその地域の魅力なりというのがはっきりと打ち出されて、いわばブランド的な価値が確立できれば、需要としてはまかなえるということですよ

けれど、確立できなければ、カラスも住まないということになってしまう (笑い)。

小 林 相田さんは、構造転換についてはどのようにお考えですか。

相 田 実は、常磐新線については、15年ぐらい前ででしょうか、長谷川先生その他の方々と一緒に常磐新線をどうするかとか、あるいはつくばの周辺をどうするかという、そういう勉強をさせていただきました。当時は、今の議論にもあったんですけど、首都圏の住宅需要の受け皿として、とりあえずは立ち上げておいて、第2段階として新しい都市展開を考えるといった、2段階熟成論というのが十分可能だったと思っていたんですけども、たぶん今回の話の中では、一石二鳥とか三鳥の議論をしていかなければいけない。

一石二鳥、三鳥の議論というのは、新しい住環境モデルとして整備しながら、同時に、今お話にあった新しい構造転換に対してどう受け止める受け皿としていくのか。こういったところに対応して答えていくことに、ある意味で、地域としての義務があるのではないかというふうに思っています。

---

## 東京は産業都市である

---

で、なぜそうかと——何分かお時間をいただいて、ごく簡単に数字だけお話し申し上げます。産業関連の企画業務をここ2～3年、担当していましたが、東京を見てもみますと、今まで住宅関係の間



題が非常にネックになっていたもんですから、そこが大きくクローズアップされていたのではないか。しかし、よくよく見てみますと産業都市としての側面も非常に大きい。

例えば、第2次産業の就業者数、'92年なんですけれど、東京で186万人で全国の8.5%。都道府県単位で第1位になっています。それから専門技術従事者というのも全国の13%ぐらいでしょうか。東京、神奈川、大阪、4位が愛知ということで、全国でダントツの存在。それから働いた結果としての付加価値についても、全国のトップではないんですけれども、装置型産業がないことを考えますと、かなり高い水準の労働産業といえますか、第2次産業が集積している地区なんではないか。こういった東京——ややもすると中枢管理だとか第3次産業の都市として見られるんですけれども、都市全体としては日本でも有数の産業都市になっている。

日本全体の産業というのを振り返ってみると、非常に競争力が落ちてきてしまっている。10年前、製造業というのは100の資本を投下すると大体8の利益が上がっていたんですけれども、今は100の資本投下に対して3.2%の利益しか上がっていない。高度成長期はもっと非常に高い時代だったのが、利益率の低下とともに投資回収力自体が非常に低下している。

これは実は長谷川先生が今おっしゃった、時間の概念が変わってくる。要するに、投下したものに対して回収する期間が、8%台だったら10年そこそこで回収できるんですけれども、3%以下になると20年、30年、いやそれ以上になるかもしれないということで、経済分野における投資に対する回収期間に対する考え方も非常に長期

化してきてしまっている。

この理由は、売り上げが伸びないとか、利益率が落ちている、両方あるんですけども、基本的には従来の量産型の産業構造自体が非常に大きな転換を迫られている。その量産型の産業の中心地たる東京の産業構造の転換も迫られている。そんな中で人口の流入の圧力も低下してきたのではないかと思っているんです。

---

## 首都圏の新しい産業構造の役割分担をにやう

---

そうした時に、東京自体が地域としてのリストラを考えていかなきゃいけないわけですが、その地域としてのリストラを考える場所が、一つだけではなくて、やはりこの常磐新線の沿線というのもその一端を担うべき責務があるんじゃないか。要するに新しい産業創造の展開する場所として、首都圏における役割分担をどう考えていくか。すべてを担えということではないんですけど、かなり大きなウエートで担っていかなければいけないんじゃないか。そのような感じがしています。

なぜそうかというのは、ちょっとまた後ほど時間があればお話ししたいと思うんですけども、つくばが近いということで、非常に開発の需要が期待できる。需要をテコに技術開発ができるんじゃないか等々、もろもろの、他の地区に比べていい条件が整っている地域だと思っています。そのいい条件をいたずらに消費するのではなくて、首都圏全体に還元する役目というのも、この地域は持っているのではないかと、そんなような思いがあります。

---

## 土地供給サイドも構造転換

---

長谷川

今のは需要サイドなんですけれど、私は供給サイド——土地、不動産、それから都市形成における供給サイドについても、大きなパラダイムの転換がある。今まではいわば売り手市場だったんですね。実はあらゆる人が売り手市場だと思っておったんですけど、考えてみたら、実際はそうじゃなくて買い手市場だったということに今、みんな気がついているんだと思うんですね。ただつくばのこの地域だけじゃなくて、全体から見ると、供給圧力がものすごく強くなっている。

ひとつは市街化区域内農地の宅地並み課税でしょう。今まで市街化農地の方は、俺だけが供給者だと思ったわけですが、そうではないわけですよ。それは3万ヘクタールもあるわけですから。3万ヘクタールだと、東京の23区分の全民有地の面積より広いわけですから、これだけの面積が今、一挙に出ようとしているわけでしょう。全国的に言えば今、減反農地が90万ヘクタールぐらいあるんですね。減反農地の面積だけで、日本中の住宅地の面積より広いわけですから。これが秋田や北海道で減反してもしようがないわけで、これは関東地域に集中するんだと思うんですね。逆に、需要はなくなっているのに、農地からの供給は、関東周辺に実はべらぼうに供給圧力をかけている。どうしてもこれは都市的土地利用に転換していかないと、農政は成り立たないんだと思うんですね。

さらに産業構造の転換。今、相田さんがおっしゃったように、日

産の座間工場は撤退するし、NKK、川鉄等々、今までの需要者が全部供給者に回るわけですから。さらに考えていくと、不良債権、不良資産、これはたぶんその処理に私は20年ぐらいかかると思うんですけど、その量だけで半端なものじゃないわけですね。僕は住宅の戸数で考えていくと、300万戸ぐらいだと思うんですよ。

さらにもう一つは、定期借地権のような形で、土地所有権はいらぬという制度をつくっちゃったんですよ。今までは実は地価と建築費を足したのが住宅価格で、これが値上がりするから儲かるんだという意識があったと思うんですよ。皆そう思っていたわけです。だから、住宅の値段というのは、土地の値段も入って当然だと思っていた。それは買う人も売る人も、それが儲かるからそうだと思っていたんですけど、考えてみたら馬鹿馬鹿しい、となったんですよ。で、定期借地権というのはまさにそうやってきたわけですね。土地はいらぬ、となっちゃうんです。

---

## 結局は質が高くコストが安いということに限る

---

こういうものが一斉に供給競争に入るわけですね。そうすると実は都心部と郊外部、郊外部でも市街化農地とこういう新規開発、それからウォーターフロント。こういう三つ巴、四つ巴の競争関係が出るんだと思うんです。これは売らないと成り立たない連中ばかりなんですよ。買って置いて売らないで済む連中ならいいんですけどね。しかし、この連中はとにかく売ってエンドユーザーに渡しておかないと自分の身が持たないわけですから、その供給圧力がこれ

から猛烈にかかると思うんです。その中で考えて行かなければいけないわけで、この中だけで解決できない。いかに差別化できるかということですね。それはやっぱり最終的には、要するに質が高くてコストが安いということに限ると思うんですね。

質が高くてコストが安い、それから従来の住宅や住水準をかなり上げたもので、なおかつ従来並みの値段というのが、この地域でどう確保できるかというのが成功のカギだと思うんですね。つねに、今までは自分だけが、土地がいくらで建築費はいくらだから「いくらだッ」と言っていれば売れたわけですね。たぶん住宅公団もみんなそうだったと思うんです。しかし、今はそうは行かない。ものすごく沢山の供給者が、競争者がいるということを考えると、いかに差別化できるかというのが、今おっしゃられた最大の戦略ではないかと思いますね。

小林 私もまったく同感ですね。実際にはここの区画整理にかかるいろんな地主さんたちが、その辺にどうもうすうす感づいてきていて、区画整理の換地を受けたものの、土地利用の手段がないんじゃないかという不安をものすごく持っているわけです。駅周辺は比較的利便性が高いですからいいとしても、少し離れた場所の区画整理地をはたしてどう利用するかというのを、差別化を含めて考えないと、かなり危機的な状況にあると思うんですよね。

---

## 庭付き一戸建て住宅と高齢化

---

それに関連して、構造転換のもう一つの例なんですけど、庭付き一戸建てがありますね。その庭付き一戸建てを買った人たちが最近、高齢化してるわけです。その方々への調査が最近いくつか行われたんです。そうすると、お子さんが同居する場合はいいんですが、同居しないとなると、郊外の一戸建てというのは家の維持管理が大変とか、あるいは新興住宅地ですから防犯の不安があるとか、車がないと生活しにくいというような理由で、そこに老人だけで住み続けられないという意見がすごく出てきているんですね。

そういう意見が出てきたのは、実は日本の歴史上では初めてで、初めてというのは当たり前で、郊外の新規開発が出たのは昭和40年ぐらいですからね。現在になって初めて高齢期の問題が出ているわけです。それで、郊外の庭付き一戸建ては老後、住みにくいということが分かったとしますね。そうすると、この沿線開発を従来の庭付き一戸建てのイメージで進めていくと、さっきの差別化の話がありましたけれど、必ず差別化に負けると思うんですね。それだったら、むしろ宅地化農地とか、首都圏に近いところで一戸建てを持ったほうが、それは便利がいいですから。

ですから庭付き一戸建てに代わる次の住宅像を見せるというのが大事です。それについて私たちは、ヨーロッパ型のような中層の集合住宅で、比較的密度高く住んで、そこに福祉の何らかの拠点を設けて、それで高齢者も安心して住めるという、そういう住宅地イメ

ージというのを描いているわけですけど、そんな方向に構造転換していかないと、たぶん負けるという言い方はおかしいですが、そういう悲惨な状況に陥るんじゃないかと思うんです。

---

## 地価の上がる都市づくり

---

相 田 長谷川先生の意見に前から賛成しているんですけど、ちょっと逆説的な言い方をすると、土地を安く供給していいものをつくるということ、たしかにそうなんですけれど、そろそろ高い土地を供給すべき時期に来ているんじゃないか、変な言い方なんですけれども。それは、経済とか非常に活力があって、その中でそれにバランスのとれた値段で土地を供給すべきだと思っていますし、今までのバブルの結果、非常に高すぎた値段を元に戻すべきだと思っております。ただもう一つの局面として、地方都市で、衰退した地方都市で土地の値段が安くなっている、タダみたいな値段になっている。こういう事態での土地の低下がはたしていいのかどうか。逆に土地の値段が上がるような経済活力を持つような地域開発をしていかなきゃいけないんじゃないか。

有力工場が閉鎖され、それぞれの地区で土地の値段がどんどん安くなって、その影響を受けて経済実態もそれ以上に下がってってしまうというのが、本当に望ましいのかどうか。そこら辺、今の水準がどの辺にあるかわからないんですけど、経済の活力を失いつつある中で地価が低下するのは、非常に問題なんじゃないか。経済が活力を持ち続け、あるいは向上する中で地価を安く供給して

いくことが望ましいんじゃないかということで、最近は“地価の上がる都市づくり・地方都市”みたいな議論もしてみたいなと思っ  
ているんですけども。

小 林      今の話はちょっと分けたほうがいいと思うのは、首都圏の通勤圏  
におけるベッドタウンとしての住宅需要という話ではなくて、つく  
ばの中にいろんな産業が立地して、それに伴う住宅需要が起きると  
いうお話だと思うんです。そうしたらきっと成功するんだと思うん  
ですけど、つくばの中でそういう産業の需要が起これるというのは、  
実際にできるのかなあ（笑い）。

相 田      新しい産業起こしの条件がいくつかあると思っ  
ているんですけど、さっきいくつかお話し申し上げたんですが、需要がないとどう  
してもこれからの新しい産業は立ち上がってこない。つくばでこれ  
だけの投資をやった時に、その投資というのをどうやってうまく技  
術的な産業のシーズを育てる場としてつなげる仕組みを持つのか。

それから、今回の常磐新線の沿線というのに非常に期待がありま  
すのは、つくば学園都市という非常に素晴らしい知的インフラがあ  
る。ただ残念ながら、それを受ける受け皿としての産業のストック  
が、まだまだ不十分なのではないか。これは欧米に比較して、特に  
アメリカに比較してそうなんじゃないかという思いがありますし、  
あとは、先ほど三宮局長の話にありました那珂湊、成田空港等、国  
際的な連携を形成する拠点性、流通インフラも、これから十分整っ  
てくるのではないかと。



また、これはつくばに限らないんですけども、新産業をつくる仕組みづくり、例えばベンチャー育成みたいな話なんですけれども、やはり需要があるところにベンチャーは育つということがあります。これだけ投資が行われて地域が動く場所というのは、新しい産業展開が起きる非常に優位な条件といたしますか、首都圏の中で相対的な地価の優位性をもちうる優良な地域になりうる条件を持っているのではないかという思いがしております。

---

### ブルーワーカーがいないという問題

---

三 宮 やや一般論の話になっていますが、つくばそのもので考えますとね、今、産業にかなり弱さがあるんです。それが街づくりにかなり強く影響を及ぼしているんです。今回、なぜ都心部が面白くないのかと、調査をやってみましたところ、流通やホテルなどの関係の人に聞くと、要するにブルーワーカーが少ない。ブルーワーカーが少ないと金払いが悪い。これ、皆さんみたいなインテリでホワイトカラーは、お金が入ってもすぐ貯金のほうに回っちゃって、なかなか思い切って使わない。それに対して、ブルーワーカーのほうは宵越しの銭を持たないような習性が基本ですから、かなりお金を使うマインドが出て、そうすると、都心部なりそこで行われるイベントなりが活気を帯びるといわけなんです。

ところがつくばは、極端にブルーワーカーが少ないですよ。万博の跡地も本当は工業団地なんですけれども、全部、研究所じゃなくちゃダメだということで、ほとんど生産してない施設が立地してし

まって、全体として研究所が非常に多くて、生産設備を持っているところは少ない。いろんな連絡会で話を聞きますと、研究所ってのは所長だったら5万円のお金を動かすのもヒイヒイ言う(笑い)。ところが工場のほうは、工場長なんかかなり自由がきくし、働いている人の金払いも違うもんですから、研究所があっても地域の経済に寄与するような、地域のいろんな活動はちょっと今のところ結びついていない。そこをどういうふうに変換するかというのが一つの命題なんです。これは常磐新線が来る来ないとは関係なしに(笑い)。

それからもう一つ、産業を呼び込んで来るのにどうするか、土地需要と結び付けてどうするかという点ですが、これは先ほど相田さんが「東京が産業の一つの大きな基地だったんじゃないか」と言われました。私もそう思っていて、そしてそういう都会の部分というのは、職住近接じゃないと成り立たないんですね、基本的に。

ところが今、東京都区内で工場などの設備と住宅とを含めて更新しようとする、非常に金がかかって、都内ではなかなかできない状況になっていますから、工場群をゴソッとまとめて引っ越してもらえそうな作戦があるんじゃないか。それを東京都の人に言えばカーッとくるんでしょうけれど、静かに(笑い)、引っ張り出してくるというような格好があるんじゃないか。

---

## 郊外居住と都心居住とが競合する

---

長谷川 東京都もさすがに臨海部を見てもね、財源になるものをつくりたいということでしょう。財源になるものが出てこないと困るというこ

とでオフィスをつくって、そこで固定資産税も上がるし、事業税も上がるようにしようということで、臨海副都心の構想というのは、まさにそこにあったと思うんですよ。今、大田区もどこもそうだと思うんですが、みんな考えているところじゃないですか。金儲けの手段を失いたくないと……下町の工場、大田区の工場を持っていて、つくばでやればいいんじゃないかという話になると、あとの大田区を何に使うんだということになりかねないんで（笑い）……たぶん私は都心居住の中心になるんだと思うんです。

一方では、政府の政策が都心居住で、新公共投資160万戸もつくろうという話でしょ、10年間で。で、1年間に16万戸でしょ、これをからめてつくろうと。おまけに不良債権、不良資産の処理で、どうしてもつくらなきゃならないと思うんですよ。これは事の是非を問わず、何かに使ってもらわないと、不良債権、不良資産を使えせんからね。そうすると、やっぱり都心居住みたいなマンションというふうになるんだろうと思うんですね。

ところでこれは、経済政策も含めて都市政策としても都心居住が推進されるとなると、都心居住と郊外居住と、一体両立できるんだろうかというふうに思うし、また都心居住のほうが非常に安い値段で供給すると、先ほど3000万円で100平米というのを、定期借地権を使えば都心でも郊外でも同じなんですよ。どっちで造ろうと値段は同じなんですよ。3000万円でも十分、実は都心でも100平米の住宅はできるわけなんですよ。

そうなった時に、コストの競争で都心居住と競争できるかどうか。どっちにわれわれの目が行っているか。そうすると、郊外のこうい

う新しい空間を何に使うかということ。それと、都心居住をどう差別化できるかということに尽きてしまうと思うんですね。たぶんここ10年ぐらいは都心居住、都心居住と政策がそっちのほうに大きくシフトしていくんだと思うんですね。常磐新線の話はあまりはやらない(笑い)。

---

## 郊外居住の流れは変わらない

---

三 宮 都心居住を進めて……東京都の全体の傾向からすると、東京の23区内は人口が漸減するという流れは、おそらく変わらないんじゃないかと思うんですね。だから多少、その流れが急速に減るのが少し止まる動きにはなっても、逆にそういう部分を吸収して人口増加になるように盛り上がるのか。これからもオフィスワーカーがどんどん増えるのか。生産設備を持つ2次産業だとか、あるいは流通だとか、その他東京の23区の中の産業のない土地はどうするのかなどについて見通しがないと、都心にただマンションを造れば、安ければそこに人は集まってくるというふうには、必ずしもならないんじゃないかと思うんですね。かなり安かったら別でしょうけれど。

筑波大学なりつくばの研究所で定年までなったりする人は、東京のマンションに移る人もいますし、住まいをつくば周辺に持つ人もいます。定年後の仕事に出稼ぎというのか、通いで行くわけですね。あるいは両方に家を持って、行ったり来たりしている人もいます。ですから、23区内にできる住宅も、数が増えても実際の使われ方になると、普通の住宅の使われ方とは違うのじゃないかと思うんです

よね。

たとえばニューヨークなんかも、それなりの家の数がありますけれど、実際の定住人口と、住宅の使われ方と、それから郊外にある住宅とをうまく使いながら大都市が成り立っているんですね。東京もこれまでは住宅と勤め先と一対一の関係でしか物事を考えていなかったんですが、それをちょっとバラけないといけない。問題が整理できないということになってくるんじゃないか。つくばみたいなところは、つくばなりの戸建てだとか、自然に密着した造り方の住居になりますから、自分のライフスタイルに合う部分に第1拠点を移して、それに加えて都心部にも住宅を持ったりホテルなどを利用することになるなどと想定されてくるんじゃないかと思うんですけどね。

長谷川

3%の経済成長の中で、セカンドハウスを持てるような身分になれるかどうかということだと思いますね。たぶん3%の経済成長の中で、給料は3%も上がらないのに、じゃあセカンドハウスを持てるようになるかどうか。これが持てるようになるとすれば、需要は爆発的に増えると思うんですよ。3%の水準だから、地価の水準も同じだと、建築水準も同じだというのがあればこれはもう、需要は増えませんね。

三 宮

ですから、そうじゃなくて、東京の中で雇用吸収力というのがどこまで強いのか、そこのバランスで決まってくると思いますけどね。

---

## 保安林と「つくば方式」

---

小林 結局、ここの区画整理地区に、東京を捨てても住みたくなるような魅力があればいいわけです。そのためには、従来の区画整理ではダメです。今、地元のいろんなグループが実際にやって……実践していることが2つあるんですけど、そのひとつが保安林。ご存じだと思うんですけど、かなり大規模な緑地を、普通の区画整理だと事業者負担で公園としてつくらなきゃいけないんだけど、大きな地主さんが先祖伝来の土地だからというんで保安林に指定して、緑地として保存する。

すると、広大な区画整理地の中に緑地が……行政側からするとタダでできるわけです。それを核にして同時に、さっき「つくば方式」といいましたが、それは一種の定期借地権ですから、当然地主さんにとっては、区画整理地の最適な利用方法になるんです。緑地によって宅地の価値を高めることができれば、地主さん自身にも保安林のメリットが返ってくるわけです。この方式によると5層ぐらいの集合住宅になりますから、それと同時に、さっき言った福祉的な拠点を自治体が中心になってつくっていく。

そういうふうな街ができたら、結局、利便性と老後の安心感と自然環境、この3つが両立する街ができる可能性があるわけです。それは、一種の住宅を核にした新しいタイプの産業起こしでもあるわけです。そういうふうな可能性を生かせば、構造転換を乗り切れる。もしこれに失敗して従来型の宅地開発をすると、さっき長谷川

先生がおっしゃったように結局ベッドタウン。首都圏との競争になりますからね、そうしたら首都圏はたくさん宅地供給圧があるから、もしかしたら沿線開発は空き家だらけになって、地主さんは困る。

三 宮 東京に通う人のためのものもいるかなと思ってはいるんです。例えば今みたいにチマチマしたものじゃなく、もっとゆったりとしたもので、サービス機能をつけて、大体100坪でも普通の人で、今の日本の自然環境だと良好な状態を維持するのに相当苦勞するんですね。だからサービス機能をつけて庭の手入れだとかハウスキーピングだとか、そういうのはある程度お金を払ってもらって管理するというシステムをつけてやらないと、ちょっとなかなか難しい。

東急の千葉リーヒルズですか(笑い)、あれみたいにならんと金がかかりすぎるシステムは失敗なんですけれど、前につくったもうちょっと安めのレベルのものを供給していく。で、週末をゆったり過ごしたい人はいると思うんですね。週末はこっちに来て、月曜日から金曜日までは都心部のホテルかマンションを利用する。

長谷川 そうすると、大変、中途半端なんだね。

三 宮 いや、そういう人もいます。それで全部を覆い尽くすという話にはならないです。

---

## コミュニティ論

---

長谷川　　私は、実は同じ生活をやっています。沼津に一戸建てがあって、東京にマンションがあるという生活です。やっぱり終の住処としては、コミュニティがあるとか、自分が子供のとき育ったとか、そういうものが絶対要件で、茫漠とした砂漠の中において、誰と付き合うか分からないというのは、終の住処とはなりにくいと思うんですよ。これからの推移というのは、コミュニティというものが終の住処として魅力があるかどうかというのが選択の要素であって、今までのように買っても後で売っばらおうと、売っばらって利ざやを稼げばもっと良いところへ行けるということで、とりあえず買っておこうというのがなくなると思うんです。もう売っても利ざやをとることはできないという時代なんだと思うんですよね。そうすると、コミュニティの魅力があるとか、終の住処として一生、自分がそこで生活の設計ができるかどうか、ということがやはり最大なわけですね。

私は今、渋谷の近くに住んでいるんですが、かみさんに「多摩ニュータウンに移ろう」と何遍も誘ったんですよ。だけどイヤだと言います。狭くても都心のほうがいいと。お昼も食べに行けるし、付き合いもできるし、そういう意識だと思うんですね。だから広いとかなんかより、コミュニティができて、全体の生活が、はたしてクオリティが高まるかどうかという状況を設定しなきゃダメだと。

小 林　　そうですね、住宅づくりをする時、一緒にコミュニティづくりを



する手法というのは結構あるわけです。長谷川先生はご存じだと思うけれど、コーポラティブ方式といって、一緒に住宅づくりをするわけですね。10世帯か20世帯が同時に自分たちの家を、組合もつくってね、つくる。そうしたらその10世帯、20世帯というのは質の高いコミュニティになるわけです。その時に、まあ老後に何かあっても、助け合いまでは行かないんですけど、一応安心できる程度のコミュニティはできる。それは単に宅地開発されて、ポツとそこに土地を買って、ポツと家を別々に建てるという過程でできるコミュニティとは明らかに質が違ってね、今、長谷川先生がおっしゃったような老後も安心できるコミュニティになりうると思うんですね。そういう開発方式を同時にやっていけば、ものすごく可能性はありますよ。

三 宮 今“都市と文化”というシンポジウムを連続10回でやっているんですけど、いろいろ考えてみたら、コミュニティをつくるのに働き場所と住まいとが、ある程度——全部の人がそうでなくても、大部分の人が、5割を超える人がそばで働いている。それから、カミさんというのか、そういう部分でひとつのコミュニティができていると。まず2割ぐらいは出入りがあっても構わないんだけど。

小 林 そうなんです、まさにそうで、つくば市のほとんどの人は職住近接でしょ。私も住んでますけれどね、非常にいいんですよ。僕らもね、住んでいる立場からいえば大成功の街です。非常にいいですよ。

三 宮       だから公務員団地になっちゃってるから(笑い)、そこに公務員団地以外の部分が入ると、もうちょっと面白くなるのでは……。

小 林       今度は10万人以上の人たちの開発を進めるとなると、つくばの街の構造がガラッと変わっちゃう。その時の変わる先というのが、公務員の立場からしてみても不安なわけです。ただ、さっき言った福祉というもの——福祉も産業の一種ですからね、福祉を手がかりに10万人の街づくりをしていくというのが、どうもこの21世紀の新しい街づくりの一番いい方法じゃないかと思ってますけれどね。

---

### ディベロッパ―は新しい居住モデルを提示すべきだ

---

相 田       話がちょっと元に戻ってしまいますが、長谷川先生のおっしゃる都心居住と郊外居住を同じ土俵で議論すると、たぶん議論に限界が出てきてしまうのではないかと。都心居住と郊外居住とは、コンセプトが基本的に違うんじゃないかと、そのような感じがしております。そのいずれもの新しい居住モデルを、こんなことを言ったら叱られますが、今までのディベロッパ―が提示していない、あるいは提示しなくても済んでいた時代だったのではないだろうか。それをそろそろ提示すべき義務、といったらおかしいですが、提示すべき時期に来てるんじゃないかと思ったんです。

それから2つ目のコミュニティの議論は、私、仙台に行って初め驚いたんですけども、仙台に生まれ育った人は、仙台の人口の20%に満たない。地域を見ても、従来、コミュニティと言っていたん

ですが、地縁コミュニティ＝（イコール）コミュニティだという議論をしていると、新しい都市形成、特に10万、20万以上の規模の都市の議論をする時に、やはり限界が出てきているのではないかと。ということで、地縁コミュニティだけではなくて、機能別コミュニティと言っているんですけど、職場もそうだと思いますし、クラブ——趣味の仲間でもそうだと思うんですけども、そういったややフットルースなコミュニティというのもあってもいいんじゃないか。

そうした時に、新しいコミュニティ形成というものを、地域で、地域の小さな小学校単位だけのコミュニティに依存しなくてもいいんじゃないかという感じがしているんですね。だから、長谷川先生が、渋谷から多摩に行こうというのは間違いだったんで（笑い）、もうちょっと都心近接の違うところであれば、違う選択があったんじゃないかという感じがしております。

**小 林** 都心と郊外という話では、東京の都心とつくば郊外という発想だけじゃなくてね、実際には土浦なら土浦に都心があって、その都心も今、空洞化して再生するのが大変なんですよね。で、そういう意味では、地方都市の中でも都心の問題があって、地方都市の中の都心の再生手法と今回のつくばの駅周辺の開発手法というのは、かなり共通しててね、繰り返しになりますけれど、それには、高齢者が安心して住めるような福祉産業を主体とした街づくり以外に、僕は方法がないと思っているんです。

## 長谷川

やっぱり消費者にとって魅力のある生活とは一体何かということに尽きると言うんですね。今、マンションだけでも300万戸ありますよね。300万戸のマンションで住宅公園が供給したもので100平米以上のものはゼロだと言うんです。300万戸が全部せいぜい数10平米、60~70平米ですね。今はだから、100平米の住宅を供給するというプリンシプルに立ってね、それも値段は同じだと。値段は、50平米から100平米になって倍になるというのじゃなくて、値段は同じで100平米の住宅を供給できるというコンセプトですね。

で、その方法としては地価の引下げもあるでしょう、それから建築費もあるでしょう、容積率緩和もあるでしょう。そういうものを駆使して、それができるというプリンシプルを出すことによって、需要は非常に増える。じゃ100平米のものを、どこで、どのくらいの値段で供給できるかということが、競争に強くなっていくんだと思うんです。それは単なる値段だけでなく、質もあるし、規模もあるし、当然、終の住処としての魅力もあるでしょう。そういったものの競争だろうと思うんですね。だから、競争の一つの場所として、大いに活用してほしいし、他に対する刺激剤になったらいいと思うんですね。ただ、ここで従来のように土地で儲けよう、地価なら地価が上がって、これでもって鉄道をつくらうとかね、セコイ考えを出しちゃダメなんです。

## 三 宮

おそらく計算してみれば分かるんですが、都心部にある住宅の平均規模を、そのうち半分を100平米にしちゃうと、今の不良資産というのはなくなるんじゃないかと思うんですね。住宅の空間ボリ

ウムが広がるから、当然土地の需要に結びつく。都市計画道路が40%ぐらいしか整備されていないので、その整備を合わせてやるとなると、今、余っている土地といってるのは、全部消えてしまう。

具体的な形で数字を示して、東京の人口が増えることが問題じゃなくて、住まいやすい都市の中身をどう充実させるかというのがポイントで、それについては金を使えと。それは誰の金を使ってもいいんだけど、それができなければそれは、そんな都市は維持したってしょうがないんだから、捨てちゃったほうがいい、早めに（笑い）。

## 長谷川

住宅の需要はね、人口とか所帯数とかってことにリンクしていたのは、もう違うんだと思うんですよ。住宅の需要というのは、要するに、今持っている人が、よりいい住宅に入る夢を持てる可能性があるのか。そういう意欲を持てるのか。可能性があるかということ、そこが問題であって、人口がいくら増えるから、いくら住宅をという時代ではないんだと思う。私は、3000万円台で、年収4年分で、100平米の住宅を供給してみると、爆発的に需要は増えると。そうすると、300万戸の古いマンションが全部建て替えられると。そういうね、それは消費者主権の実現になっているわけだから、3000万円台で出せるということはどうやって受け止められるかということに尽きてしまうと思うんですね。

それはあくまでここに可能性があるかどうか。8000億円の交通費のうち3400億円は土地代で出してやっていけるのか。今まで実は鉄道との一体化というのは常に、儲かるからやったらどうかというこ

とだった。

---

## 鉄道との一体開発

---

三 宮 鉄道との一体化というのは、この常磐新線が新しい話じゃなくて、公団には昔からずっとあったことです。高島平は地下鉄との結合ですし、洋光台・港南台も根岸線の新線と結びついているわけですし、多摩ニュータウンもそうです。大規模な開発には鉄道の開業と建設が結びついているんです。ですから、昔の地区は爆発的に人口が伸びたり、地価が上がったりするから、その中で何か儲けかというのがわからないまま来ましたけれど、それが意識的にやった方がうまく行くかということ、必ずしもうまく行かない。

で今回ののは、下ものは全部公共団体が用意するという、要するに鉄道建設そのものは、まわりの公共団体がインフラとして用意するという話です。それで茨城県は開発利益で、自分が出さなくちゃいけない負担をカバーしようということで土地を買っているんです。新しいインフラを用意しておくということは、地域にとっては非常に大事なことで、これはやるべきではないかと思うんですね。その費用、コストを土地の開発利益の中にうまく紛れ込みさせられるかどうか、それはちょっとなかなか難しいと。

長谷川 10年やっても…… (笑い)。

三 宮 多摩ニュータウンをやったんですけど、最近やると他の私鉄の

料金とほぼ同じぐらいになりましたけれど、ずーっと高かったんですよね。土地代でかなりカバーしたといっても、開発利益で、京王鉄道なり小田急に渡しているわけですね。それでも、乗る人口が少ないからということで高かった。一番うまく行ったというのは根岸線、それから高島平のほうの都営地下鉄線と、それから田園都市線なんです。その3つはうまく行っているんです。

---

## 借地都市を目指すべきだ

---

小林 鉄道とのセット開発のものは、もともとイギリスの郊外の田園都市というような構想だと思うんです。それについて、ごく最近教えてもらったんですけど、あれは全部借地なんだそうです。だから借地都市なんです。今まで日本は田園都市のイメージだけ持ってきて、借地にしないで全部持ち家にしちゃったでしょ。持ち家にすると確かに開発のお金が吸収できる。しかし、同時に転売で利益を得る人というのは、地区の外に出ていく人でしょう。そうすると、その地域のイメージが上がったことによる利益が、地域の外に出ちゃうわけですね。そこの地域にもう一回、投資されないわけです。

そういう意味では、借地都市というのは非常にいい考えて、これからの新しい、21世紀の街づくりの田園都市は、やっぱり借地都市を目指すべきじゃないかなと。それで、今回、区画整理地がたくさんできるでしょ、それが借地として提供されれば、地主さんにとっても土地の利用手段があるし、かつ入居者にとっても、さっきの定期借地権その他を利用して、3000万円で100平米が十分買える。か

つ、もしものすごくイメージが上がって成功したばあい、その時の土地価格が上がった利益は、借地料の上昇などでまた地元に落ちるんですよね。そんなような方式で行ければ、21世紀型の田園都市ができる。

三 宮        今の金利水準で金を使わせていただければ、けっこう行けますよ。3000万円ですれなりのね。

---

### 鉄道整備の負担を街づくりに負わせることは困難だ

---

相 田        今回の借地方式というのは、金融的側面からいえば、元本を返済しない借金と同じなんです。要するに自分で所有権を持つにしても、元本を返済しない借金であれば、借地料と同じ金利になるんです。金利分だけ払うということですから。ということは、さっきちょっとお話し申し上げましたが、高度成長期で、投資回収を30年でしなきゃいけないということは、30年間で借金、要するに元本を返さなきゃいけないんです。ということは、30年後どうなっているかという、土地だとか、まだ償却が残った資産分が何億というのが残っていて、それで借金をゼロにする。これをやれって時代だったんです。こうした条件を、こんな安定成長期、低成長期に強要するのは無理なのではないか。

ですから低金利という助成の考え方だけだとたぶん、元本返済負担に耐えられず無理。この結果、どうしても地価を上げるインセンティブが民間企業の中に働いて、バブル期待論というのが出てくる



んです。要するに開発利益と称した値上がりを生みたい。定期借地権と同様、低成長期に見合った元本を返済しない、そういったファイナンスについても少し考えてから行かないと、と思っております。

長谷川

実は、これ実際に起きてしまうんですね。とにかく利回りだって、土地代を高くすると、利回りは下がっちゃうんですね。利回りを低くするんなら、元本は下がんなきゃいかんけれど、そのところの矛盾がどうしてもあってね、いまは、バブルの崩壊が意味するところは、利回りでしか価値は成立しないということにはつきり気がついたわけですから。だけど、利回りを回すためには、元本が下がらなきゃいけない。元本が下がると損が出る、という矛盾の中にいまいるわけですね。だけどそこんところ、最終的には利回りを回さなきゃ経済は動かない。利回りを回すためには、地価は収益還元価格の限界まで下がんなきゃダメ。というところを認めるか認めないかなんですよ。

相 田

おっしゃる通りです。それに加えてもう一言申し上げたかったのは、鉄道整備の負担を従来の投資回収型の中で街づくりに負わせる、街づくり自体にもつらいところがあるのではないかと。やっぱり鉄道整備というのを利潤前提の民間事業とは違う観点で考えると、もう少し街づくりに対する負担といいますか、経済面での負担というのが軽くなってくるんじゃないかという思いがちょっとあります。

---

## 定期借地権つくば方式

---

小林　　ちょっとお金の話が出たんで、先ほどの定期借地のお話をすると、いま、大体、定期借地の利回りというんですかね、大体2%ぐらいで定着しているんです。2%というと、いま低金利ですけど、もし高金利になっても2%は相当低いですね。ところがそれは、いまの実勢の地価を基準にして2%なんで、それからすれば地価が半分下がってちょうど良い。すると4%になりますから大体いい数字じゃないかと。

ところが現段階で——今度は戦略の話になるんですけどね、いま地価を下げろと言ったって、簡単には下がらないんです。そうすると、当面、定期借地で2%というのを定着させていこうでしょう。それがいま一番、戦略としてはいいわけですよ。重要なことは、定期借地を提供している人たちは、もともと昔から土地を持っているわけですから、初期の投資のお金を回収する必要はないわけですから、十分2%で行けるわけですね。

で、この次の段階で——今度は建築の話なんですけどね、じゃ定期借地は万能かということなんですけど、今度はいい建物を建てるとか、例えば100年持つものを建てるという発想からすると、逆行しているんですね。定期借地権は50年後に結局、壊してしまうというのが原則としてありますから。あるいは壊さないまでも無償で譲渡するというのを原則としている。そうすると、これから経済成長がどんどん低下していく時に、ちゃんとヨーロッパのように良質な建

物のストックをつくるためには、定期借地だと矛盾があるわけです。

それを解決しようというのが、つくば方式で、実はスケルトン住宅と言ったのは、スケルトンというのはコンクリートの箱で、それは100年近く持つものをつくる。で、それを土地そのものは譲渡特約付き借地権という、定期借地の一種なんですけれど、それを使って建てる。そうすると、発想からすると、立体的な人工の土地を造ったのと同じなんですよ。5階建て、つまり5層分の土地を造って、住む人はそのコンクリートの土地の上に、自分の家というか間取りを自由につくって住む。で、その自由につくった間取りは30年くらいで交換していくわけです。それは一種の定期利用になるわけですけれど、それによって入居者が負担すべきコストは明らかに下がっていく。

そういうふうになると、定期借地の持つ価格低減の良さと、あと長持ちする建物を建てたいという目標とを両立させることができるんですよ。その研究開発に一応メドがついて、今度できるんです。つくばの開発手法としてそれが最適じゃないかと思って、それで「つくば方式」と名付けています。

三 宮 僕はいまの小林さんのお話をね、マンションは全部すべからくそうすべきだと思うんですよ。いまの区分所有法は絶対にうまくないですよ。だからこれからは区分所有法のマンションはつくらずに、躯体は土地付きでね、それは一人の人が保有してあって、その部分のある期間区切って、貸すとか利用できるという権利として特定させるというのか独立させるというほうが、うまく行くような気

がするんですね。そうしないと、地震が起きたりなんかした時に誰の責任だって言って…… (笑い)。

**長谷川** 定期借地でも、分譲か賃貸かというの、いつも思うんだけど、要するに分譲というのはそれは銀行にお金をやるだけなんですよ。同じことなんです。銀行に払うのを分譲というんです。で、地主さんに払うのを賃貸というんですね。誰でもね。ただお金を払う側は同じなんです。だから気分の問題だけなんです。

**三 宮** だから結局、契約の条件で、こういう部分の空間の自由利用権だとか、なんかもうちょっとはっきりさせて、自分の権利と金の関係というのは整理する必要があるかもしれませんね。

**長谷川** 定期借地権というのは本当にフロックで出来たんですね。定期借地権だから受け入れたんじゃないで、地価が上がらなくなったから、借地が改めて出てきたのです。要するに賃料で住んでたほうが、地価の上昇が高いからそっちに行こうじゃないかという話だけでね、もし逆だったら定期借地権があろうとなかろうと貸さないですね。

これはものすごく大きい効果を生むと思うんです。利回りは、貸したほうが高い利回りになるというふうになれば、実はみんな貸すんです。いまは、まさにそうなったわけで、あれはフロックだったんじゃないかと。人の意識を変えるには絶好のタイミングでした。消費者にとってみると、土地代を住宅コストに入れるバカバカさに気が付いたんです。土地代を入れるぐらいなら、それでもって建

物をつくりたいと。というようなことで、それは大変、実は意識改革に役立ったわけです。

そうすると、いままで60平米のマンションが100平米になっても同じだということになるわけですよ。そうすると比重は爆発的に増える。それはやっぱりね、長期的に見れば需要を拡大する最大の要素じゃないでしょうか。従来の方式でもって、従来の値段でもって質の悪いものを供給していく限り、僕は需要はもう終わりだと思うんですね。それは常磐新線に限らず、どこもみな同じだと思うんです。もう我慢しますよ。いまやるなら、一挙に5割増とか、7割増の広い住宅を同じ値段で供給できるという仕組みを、ディベロッパーなりが政策をどう打ち出すか。年収5年分というものに加えて、面積をもう少し大きくする要素を加えて、住宅をつくる。

三 宮      そうなんです。ただコストを下げたりなんかしなくちゃならぬんですけど、最終的に地主に渡す取り分と、銀行に渡す分を減らさないことには、安く上がらない（笑）。

---

### スケルトン部分は公的管理が必要

---

相 田      小林先生が非常に大事なことをおっしゃっていて、定期借地方式、私もやや批判的なところはストックとしての形成に対する批判があったんです。おっしゃるように、スケルトンということの、スケルトン部分は資産として残して行こうじゃないか。実はその部分は、今回の阪神大震災の時も思ったのですが、公共的部分を譲渡してし

まっていのではないかと。要するに区分所有方式の専有部分以外の共用部分がありますよね、これを私道と同じに公共が全部管理すべきじゃないか。

巨大な超高層ビルをつくるというモデルが提示されております。その時の住み方とか法関係の勉強をした時に、例えば消防車が入る、入れなきゃいけないじゃないか、こうしたことを含め、公的管理が必要になってきているのではないのでしょうか。

**三 宮** 僕はやっぱり土地の定着物ということだね、扱うべきじゃないかと思うんですよね。要するに、擁壁だとかの変形で、その間を——要するに洞穴の変形で、その部分を住まいに使っているという格好で、そうすると、それをそれぞれが使えばもう変形できなくなるから、変形できない部分は所有権の分割ができなくて、一つの権利になる。

**相 田** その権利の運営形態が、1000戸ぐらいまでだったら、従来の組合方式でできるんですけど、ゼネコン等の提案している超高層ビルですと、何万人単位の戸数になる。そうするとその管理というのは、組合方式の従来の権利方式だとやっぱり無理。新しい公共管理という考え方がどうしても必要となる。

**小 林** それはまったく同感です。

**三 宮** 区分とか共有部分とか、そういうのはしないわけ？

小林 スケルトンの公共所有というのは理想なんですよ。一戸建てと集合住宅を比べると、ものすごく集合住宅が不利なところがたくさんあるんです。固定資産税の計算方法とか、容積率と建ぺい率の計算方法とかね、全部不利にできているんです。

それはなぜかという、結局一戸建ては、自分の家の前の道路までは公共が面倒見てくれるでしょ。ところがマンションは、自分の家の前のエレベーターから廊下までは自分で負担しなきゃいけない。その差がけっこう大きくてね、まずそこをうまく変えられれば、集合住宅はもっと普及しやすい。それが第一歩で、その次の段階ですよ、スケルトンを全部公共所有とするのは。これは京都大学の巽先生という方がそれを主張されています。

---

### 新しいコンセプトがないといけない

---

相田 話がまた変わるのですが、つくばで考える場合に良質な住宅といったときに、面積だとかそういうのだけではないのではないかという気がしています。基本的に都心居住のマンション型、いまのマンションもそうなんですけれども、パンフレットにあるように引き続くこういう無味乾燥な土地整備をするのか。要するに、環境的——例えば導水性舗装があって、屋上緑化があって、しかも環境の中での産業起こしが期待できる新しいコンセプトがないではないか。それだったら、やっぱり従来の延長上での都心と郊外居住という比較になってしまう。要するに同じ線上での選択の対象になってしまう

うのですけれども、そうでない、ここでしかないという住宅をもう少しつくっていかねばいけないのではないのでしょうか。

三 宮       それはそういうことで新しい試みをしようという……。

相 田       市街化予想図も従来通りのままであって、素人目に見てもこのまじゃいけない。これだと面白くない。それだったら都心に近いほうという格好にならざるをえない。

長谷川       浦安にいたんですけど、まだ実験都市で値段が高い時ですね、超高層をいまつくっているでしょ。舞浜の1億円の住宅もどうも貧しいんですよ、みんなね。ギシギシというか土地のコストをいかに下げるかということしか考えていないんですね。その負担をいかに下げるか、それしか考えていないんですよ。だから街が非常に貧しくなっちゃう。ひとつひとつの建物はいいんだけど、全体的に貧しくなってしまう。やっぱり土地のコストをいかに考えないとか、そこを都市計画のベースにすべきで、たぶん浦安はまごまごしていると大失敗のゴーストタウンになるぞと（笑い）。

相 田       何を申し上げたかったかという、去年まで実は家にクーラーがついてなくて、今回引っ越したんでようやくクーラーをつけたんですけども、クーラーがなくても住める街、家というのがあったらいいんじゃないか。みんながクーラーを付けるから、個別に最適になるけれど、トータルとしては都市排熱で減びる寸前まで行ってしまふんじゃないかと。そうやるとランニングコストも違ってくるん



じゃないか。そういう新しいコンセプトの街づくりをして、都心居住との差別化をしていきたいという希望であります。そういうのはダメなのでしょうか。

小 林           それは可能性があると思います。

---

## インフラの構造から変えることを考える

---

三 宮           いまいろいろ言われているようなのはね、いまのこのつくばの常磐新線もまだ手続きに時間がかかりましてね、実際に供給できるようになるのに7～8年かかってしまいます。だからいま牛久周辺でやってる地区でやろうと思っているんです。というのは、いまこういろいろと話題になっているのは、いまの技術ですぐにできるんですよね。いまの技術でできることは、いま仕掛かり中のところでやましてね、常磐新線のほうはもうちょっとインフラの構造から変えないといけないような問題、あるいは森と街との関係だとか、あるいは全体の地域の大きな水循環と人間が生産活動に使ったり都市活動に使う部分との関係の問題だとか、あるいは全体の交通——パブリックな交通と私的な交通との関係をどういうふうにするかとか、そういうベースから考えなくてはいけない内容について、新しい所で組み込もうと思っているんですけどね。

          実際は環境共生型住宅であるとか、風の道を考えた住宅配置と、微気象の、熱のバランスをちょっと考えて、夏の場合には涼しいほうから空気が流れるような——涼しいほうから暖かいほうに空気が

流れますから、そういうふうな構造にするとか、そういうのは割合小さい範囲なんで、いまやっているやつでやろうと思っているんです。

**小 林** 技術的には全部できるんだと思うんですよ。問題はコストですね。コストというのは土地の負担コストもそうでね、そういう自然を取り込む住宅にするためには、容積率をある程度下げて余裕をもって建てないといけないでしょう。ところがいままでの普通の分譲住宅だと、もう容積率目一杯建てますからね。それを変える方法を提案していかないと、結局何も変わらないんですよ。

で、また繰り返しになるけれど、簡単に言うと借地だと容積率一杯に建てる必要はないんですよ。土地負担が、例えば借地料2万8000円が、余裕をもって建てたから3万2000円になったとしても、ほんのわずかな違いなんです。そういう意味でいうと、かなりゆとりをもって建物が建てられるという戦略になりうる。

**相 田** ただ技術的にそれができて、つくばにこれだけの需要があれば、産業の立ち上がりの基礎的な需要まで行くのだと思います。すると、急速にコストが下がるはず。需要をなかなかいままで公共側が保証できなかったから、で、そういった新しい環境産業みたいなものが立ち上がらなかったんじゃないか。

---

## 需要をつくる

---

**三 宮** いまのテーマからはずれるんですけど、つくばの中に産業を持

ち込むためにどうするかというので、誘致活動を行っているのですが、住宅だとかを含めてワンセットで用意しますよということで誘致する方法が一つあるんですけど、これは従来からある。

あともう一つは、いま研究所の研究者の人たちが民間を含めて1万4000人ぐらいいるんですけどね、その人たちがだんだん年をとって、どういうふうに先々行くか、それに対応することが必要なんじゃないか。一つは、いまは筑波大学しかないので、私立の大学院大学みたいなものをつくって、シリコンバレーのスタンフォード大学的な役割をするものをつくる必要があるんじゃないかなと思っています。

一応、筑波大学はそういうふうにして連係大学院ということですが、かなり限られています。人数も30人とか20人という範囲でしかやっていますから、もうちょっと1万人とか2万人の学生の規模で考えないと、研究者がいろいろ考えたもの、あるいは十分熟さないアイデアとかね、そういうのを産業のほうに転化するような仕掛けがいるんじゃないかと思うんですね。それにはいまの公立大学とか国立大学のシステムではうまく動かないんで、その間を埋めるようなものをつくる必要があるんじゃないかと思っています。

そういうのがあれば産業が寄ってくるというのか、若い人が何か行動を起こそう、下からあげようという人が集まってくるような状況になって、そうすれば需要が拡大して、それに伴っていろいろ街づくりなり進むということが考えられるんじゃないかと思っているんですけどね。

小 林           そう行くといいですね。

---

## 小企業的な発想が必要

---

長谷川           いま中小の不動産業者というか、従業員100人ぐらいの不動産会社と付き合いが多いんですが、彼らはいま非常に元気なんですよ、逆に。大手は全然シュンとしちゃったでしょ。で彼らは実はコストミニマムでもって立地を進めようということで、ある会社なんですけど、16号沿線にこれから立地させようと、アントレプレナーの人たちはコストミニマムでもって仕事をしたい人の何万人という情報と、こちらで100平米や100坪の狭い土地を利用したいという連中、例えばこれを伝えているわけです。で、もっとも安く進出できるし、買うほうは有利で活性化もできる。こういうものの開発を16号沿線でずうっと展開しようとしている。ひとつひとつは小さいんですよ。しかしその企業の情報源としては広いんですよ。

          だけどやっぱり大企業でいうと、大ディベロッパーとかいうのをトータルで考えるから、最初からやらない。小さなものを集めていけば、実はトータルではその会社のコンセプトはまさに16号沿線に新しいショッピングエリアとか、パワーステーションとかそういうものをつくっていこうと。それはひとつひとつ小さなものを結びつけていって最も有効利用するような企画を積み重ねて、その会社は全体を見てもっとうまく方法を考えようというようなことをしているんだけど、われわれは甘いので、やっぱりでっかい部屋を借り切

って、無理やりね（笑い）……。

三 宮       そこが大企業的なのかも（笑い）……。

長谷川       だからね、これからは小企業的な発想じゃないだろうか。ひとつづつの情報をいかにうまく集めてきて、それを集積して結び付けるかということだと思うんですね。たぶん16号線沿線は、実はこの会社は流山の近くに会社があるんですけどね、狙っているのはね、従業員がみんなクルマを持って、16号沿線をグルグル回っているんですね。で、16号の沿線に関する情報をすべてコンピュータに入れてあるわけですね。オーナーとそれからテナントのほうの情報もあって、それをどうくつつけるか。

今度、16号の沿線というのはそういうふうな開発が進むでしょう。あんまり最初から画を描いて、こういう工場にしますとか、こういう立地にしますとか言っても、それは所詮、画に描いた餅で、そういう中小の元気のある人が活動する場所をつくっていきなさいいけない。

三 宮       PRをもっと徹底しなければいけない。

このつくばの領域というのは、4車路線の道路のネットワークですが、このつくばぐらいちゃんとできているところは珍しいんです。ほとんどグリッドパターンでできています。実際上は区域を決めなくたって、どこでも開発は可能なんです

---

## つくばにおけるコミュニティ

---

浅 谷 つくばで、いまのつくばの生活を享受している、いまのつくばが  
いいと言う人たちのひとつのパターンは、非常にクルマ社会なわけ  
ですから、整備された道路を活用して1日の行動圏はかなり広い範  
囲で移動して、緑豊かな環境の中で行動する。友だち付き合いもか  
なり広い範囲で付き合っていてね、いまのつくばがいいという  
人たちのタイプの一つの類型なんです。

小 林 私がまさにそれです。

浅 谷 それで、先ほどいいコミュニティが終の住処になりうるかがひと  
つの勝負だというお話がありましたけれど、いままでのコミュニテ  
ィの概念とここではちょっと違うんですね。つくばでは広い範囲の  
コミュニティになっている。そういう人は、鉄道が入ってくること  
にあまり関心がないんですね。鉄道が入ってくることによって地価  
が上がって、むしろゴチャゴチャした市街ができることが非常にイ  
ヤダという、逆に言えばそこまで言う人もいるわけですね。

だから、ここで鉄道を入れることによってどう変わるのか。いま  
のせつかくのつくばの楽しみかたをどうやって保存するのか。とい  
うのをかなり気にしておかないと、なんかわけの分からない開発に  
なってしまう。

ただね、コミュニティの考え方を広げてしまうと、開発者として

は非常にやりにくいですね。ここはどういういい環境と商業施設なりいろいろな設備があってアメニティが快適な街づくり、といううたい文句の中に広がりがあるということは、開発者として非常にやりにくいわけです。その辺に関して新しいやり方、良い答えをまだディベロッパー側が用意していない。だから新しいトライがされたここでの新しいモデルは、ほかの、例えば北関東のほかの都市にもっていっても同じような条件に合いますからね。新しい都市の在り方の提案をぜひ期待したい。

---

## 老後に車に頼らなくてすむ街づくり

---

小 林      コミュニティには2通りあると思うんですよ。一つはクルマを自由に使った広いコミュニティとか、さっきおっしゃった地縁じゃないコミュニティというのがある。ただ、それは勝手にやればできるものなんですよ。そうじゃなくて、もう一つのコミュニティもある。結局、子供の時と老人の時になるんですが、それだけを真剣に考えれば、あとはどうにでもなるっていうふうに思うんですね。それで、このつくばの場合、私はクルマで快適なコミュニティづくりをしていますけれど、ところが老後になった時には、クルマに頼らないでも成立するという街がやっぱりほしいわけですよ。だから両方あるのが一番。

三 宮      そうですよ、そうしようと思っていますけれどね。

小林       それで、その時にはやっぱり、ある程度徒歩圏で生活できて、と  
というような条件が必要だと思うんです。

三 宮       結局、都心部については、そこに何らかのパブリックな交通手段  
かクルマで来て、あとは全部徒歩ですむような領域をつくろうとい  
うのが一つなんです。つくばの都心部をそういうふうにしようとい  
うことで、徹底的に整えて、バスターミナルからパブリックなバス  
を出す。道の駅というのがありますけれど、ああいう形で拠点駅  
をつくって、そこに何らかの手段で来れば都心部まで来られる、と  
いうシステムにしようかなと思っているんです。集落も分散し  
てますので、東京の23区内みたいなバスのサービスはできませんけ  
れど、その代わり必ず定期的にパブリックなコースにバスが走って  
いるという状態を最低限つくろうというふうに考えています。

浅 谷       両方を満足させるというのはなかなか大変ですからね。ただなん  
かそこで解決しないとイケない。

三 宮       それともう一つは、鉄道が来ても徒歩圏で拾える範囲は小さい。  
ただ東京とか行くのは楽になる。

長谷川       これ、でも1日47万人を運ぶことになっている（笑い）。

三 宮       ええ、柏から向こうはかなり乗ると思いますが……。



長谷川      このコンセプトは、やっぱり通勤というかそれはどうしても退けないでしょ。やっぱり両方の要素があり、全否定できないと思うんですよ。だから通勤のほうは都心部とどういうふうに関係がとれるのか。それから終の住処としてそこでいわば東京と無関係に生きる人のためにどういうことができるのか。両方満たさないとダメなんです。(そう、そうと同意の声)で、たまには東京に行けるといふ。

三 宮      ま、東京に通勤する人はここから座っていけるとというのがメリットぐらいでしょうね、時間がかかるし……。

長谷川      世の中の受け止め方は、たぶんスタートの時も通勤都市というイメージがまだ強いと思うんですが、それはそれでよしとして、それだけではないと。

三 宮      まあ2割ぐらいは東京方面への通勤があってもいいかなと思っ  
ているんですけどね。多摩ニュータウンは最初はもっとひどくて、  
全部東京に通うというような話でスタートしたんですけど、現実  
は東京都心部に行くのは3割程度で、あとは周りだとか、もうちょ  
っと近いところに通う、そういう方なんですな。

---

### 第三の交通手段を

---

相 田      いまの交通手段でひとつ気になっているのは、これは個人的な趣

味もあるんですけど、近代的にした路面電車というのをもう一度位置づけられないか。要するにこれは——怒られるんですけど、運輸行政と建設行政がいままでバラバラにやってきたのでうまくミートしていないんですけども、道路にちゃんと路面電車を位置づけたい。バスだとレールがない不安感がある（笑）。

三 宮 結局ね、バスを低床型にして、できるだけ従来の路面電車に近い運用をするというふうな格好、それぐらいしかないかなと思う。路面電車にしますとね、メンテナンスに金がかかる。

相 田 けっこう大変なんですか。

三 宮 結局、利用人口密度ですよ。すると、メンテナンスはとにかくしなきゃいけないでしょ。ある程度の密度で走らないと維持できませんから。結局、クルマと併存ですから、路面電車を優先させなきゃいけないとなると、交通コントロールが非常に難しくなる。この場合、うまく合うのか合わないのかちょっと問題なんですけれど、ただ都心部は広いもんですから、都心部内での交通手段はいるんじゃないか思うんです。

相 田 地下鉄が結構、重装備で、投資回収なんか大変になりますし、モノレールもまだこのぐらいの規模だと投資規模が大きすぎるのかなと。もうちょっと簡単な——例えばレールをコンクリートに埋め込んで、メンテもそんな大したことないと思いますし、そこで電気の

軌道系の電車を走らせてもそんなに負担にならないんじゃないか。ただ、量がいままで少ないものですから、単品生産のオーダーメードで、非常に高がついていたんですけども、そこら辺は、技術的にはもうクリアできるんじゃないかという期待感があるんですけども。

小 林 仙台ぐらい大きければいいんですけどもね。つくばは10何万人と言っていますけど、実際、学園地区に住んでいる人口は6万人ぐらいでしょ。だから現段階では6万の都市なんですよ。

相 田 あまりにも経済の論理だけで、自動車か電車かみたいな議論になってしまって、中間的な乗り物がないんですね。

小 林 それは感じますけれどね。

相 田 バスというのも、あんまり人間に優しくないと考えているんですけど……。

浅 谷 バスもだいぶ変わってきていますからね (笑い)。小振りになって、低床式のバスなど大分改良されてきています。

三 宮 僕はね、バスをまず基本にしましてね、密度が上がったらその路面電車なり、そういうのは可能性が出てくると思うんです。そうしないと発展形がつかめない。牛久の新駅とつくばのバスターミナ

ルの間は、何らかの交通手段がいずれ必要になってくるんじゃないかと思うんですね。そこは路面電車にするか、もうちょっと速度の速いのが必要なのか、それはこれからの課題です。

---

## 開発区域と非開発区域

---

長谷川      たぶんこれができてる頃には、この開発区域の色を変えたところ以外のところを何とかしてくれという話が出てくる。

三 宮      いまでも出ているんです。いやこれね、色がついてない地域のほうが人口が多いんです。色をつけたところは人が住んでないわけなんですから、だから開発しますということです。

浅 谷      いまね、昔とちがうのは農地の売却希望が多い。研究学園都市の買収時は山林主体で、農地を売りたいという人が少なかった。反対運動が起きたぐらいですから。いまは、買収側がどの地目と特定しなくても、農地が多く買収されている。

長谷川      減反政策が本当に転換してですね、なんとか転換してくれといわれても、この辺でしか吸収できない状態なんですね。いわば全地域に可能性が出てきて、周辺にボーリング場ができたりなんかするよりも、もっとゴルフ場をつくってくれとかスポーツ施設をつくってくれとか、都心のいわばグリーンベルトをつくった時ですね、いま三鷹とか世田谷あたりに大銀行のスポーツグラウンド施設がいった

いありますね、あれはまさにグリーンベルトのひとつの遺産なんですよね。同じようなことで、その周辺については大学のグラウンドやあるいは企業のそういうスポーツ施設やゴルフ場やということをやっぱり考えて、地域全体が魅力ある地域になるし、そんなことも考えてもいいんじゃないかと思うんだけど……。

小 林      結局、いまの区画整理の一番の問題の一つが、区画整理されたところはある程度、土地が高くなるでしょ。ところが周辺ですね、この白地(調整区域)の部分が結局、ある程度安い土地利用ができて建て混んでしまうわけです。そこは区画整理でできた道路や下水道にタダ乗りしている。

三 宮      今度はね、農村集落というか、農林省の事業も一緒に考えようということにしてるんですよ。ということは、この色がついている区域だけ画を描くんじゃなくて、全部について整備をして、残すべき森は森で残して、それからずっと使う部分は農地指定をして、それなりに残るような構造にするというような形で、全面について一応計画を立てるということにしよう、つくば市に提言しているんです。

小 林      とにかく白地の部分の規制強化というのが必要かもわかりませんね。そうしないと、いまの区画整理の土地が空き地になってしまう。

三 宮      意外とね、いまの地主さんは将来を考えて土地を売ってるでしょ。

結構な値段で売っていますからね、もうお腹がシパンパンなんですよ、お金については。すると、土地をいかにずっと保有するかということで、この中で一番長く触らずに残るのは、この区画整理済み地の中の土地なんです(笑い)。いまそういうことに決心がつかないやつは反対で外に出ていますから、ここがうまく行けば「俺も損したな」といって土地を売ろうという行動に出てきて、この地区の中の人気が出てくると需要が増えますから、そうすると、中が高いとなると周りでもいいやという人が出てきて、で、周りのほうが開発される。

---

### 常磐新線沿線開発への期待

---

小林 最後一言ずつ、今後の常磐新線開発の期待ということで、どうぞ局長さんのほうから……。

三宮 私、もちろんいまいろいろ話をしたんですけど、新しい実験場というのか、ちょうどいままでの開発が東京に引きずられるという傾向が強かったんですけど、ここは東京に不要——と言ったらおかしいんですが、研究機関等すべて新しい機能を持った都市にするということで来ました。その発展形で次に行くということなんで、やっぱり東京の、大都市の近郊——外縁郊というんですか、そういう部分での新しい居住なり、生産なり、都市のあり方というものを広げようということです。

それから、これからは環境と都市というんですか、そういう問題だとか、高齢化の問題だとか、新しい条件が変化してきますんで、

それに対してモデルというのか新しいここの解決案を提供する。とくに環境問題について、ここは平地林とそれから畑と、それから都市というようなバランスを考えていかなくちやならない。

それから高齢化の問題についても、いままでほとんど何も手をつけていないんで、そういう部分についてどういう形で用意するか。比較的、医療設備というのか医療関係については整備が進んでいるので、それとの関係をしまして、新しいシステムというののできないか。

そういうふうな新しいイメージ、都市としてのシステムを取り込んだかたちで街づくりを進めていきたいと思っています。どこまでできるか、財政的な条件など制約があるんですけども、新しい発展形ができればいいなと思っているわけです。

**相 田**　　話は同じようになるんですけど、過去の東京のツケをいままでこういった常磐新線沿線のような場所で解決しなきゃいけないという思いがあったんですけど、過去の東京のツケというのはまた別な形で解決していかなきゃいけないと思います。新しいこういった地域で過去のツケを解消していく問題というのはかなり大きく出てきているんじゃないかと思っています。

それ以上に大事なのが、将来の日本をつくるために、われわれの世代がどういった遺産を未来に残していくのか。次世代にどういった遺産を残せるのかというふうな実験の場としてぜひやっていただけないだろうか。するとその実験の場というのは、従来の行政のしがらみだとか、それから金融の仕組みだとか、あるいはその基準と

いますかメルクマールみたいなもの、こういったものを一応白紙に戻しまして、本当に将来の遺産として何が望ましいのかという視点で考えていかなきゃいけないんじゃないか。

そうしますと、いままで制約だったものというのも考え直せるということもできると思いますし、逆に、失敗が許される場でやっていくべき時代に入っているんじゃないか。そういった思いを関係者の方が皆さん持っていたら、こういった新しい街づくりをしていただけないか、そのような期待感を持ってやっていただきたいと思っています。

**小 林**      私は実をいうと開発指向なものですから、こういう新しい街づくりに基本的には夢を託したいというところがあるわけです。

ところがいままでの方式で行ったら、当然、その夢がつぶれそうだと。だから将来の新しい構造転換に対応するような新しい街づくりを考えていきたいと思っています。

つくばの中では、私に限らずたくさんそういうことを考えている人がいるんですよ。われわれも「つくばハウジング研究会」として地元の行政、学者を集めたそういうグループをつくっていますけれど、そういう中でどんどん新しい提案があります。それも机上の提案でなくてね、さっき言った保安林とかつくば方式という、具体的な新しい街づくり手法なんです。そういうのを沿線開発にどんどん取り入れて、ぜひ大成功を収めたいなというふうに思っている次第です。



最後に相矛盾するような意見になりますけれど、他方で2%、3%という成熟経済が続く中で、どういうふう土地づくりをしていくか。その中でより質の高いものをどう供給していくかという、その乖離だと思えますね。その乖離としてやっぱり、地価の問題とかコストの問題、どうしてもあるんだろうと思えますね。で、そういう時代が変わったことに対応する国づくりというのをひとつ—それは時間がかかるということもまた覚悟しなきゃならんだろうと。

逆の見方は、せっかくつくるんだから、東京の拡大という意味ではなく、一つのコアとして行くべきではないだろうか。むしろ土地利用の点からいえば、関東一円に、東京が広がって関東一円で都市機能を分担し合うという構想も、中・長期的にはできてくるんだと思えますね。その時に、いわば東京は南に寄りすぎている。

むしろ東京より関東地方の真ん中であって、インフラの整備という点から見れば将来のコアになっているんじゃないだろうか。そういう展望を持つべきじゃないだろうか。北関東の首都構想もあるでしょうし、そういうとこをにらんだ天元の位置になるような位置づけというのは、少し超長期的には見ていく必要があるんじゃないかと。で、中期的には低成長の中での街づくり、その中で特に都心との競争関係においては、差別性のある、より魅力のある、終の住処となりうる都市づくりがひとつ。

他方、超長期的には、関東平野一円が実はたぶん大都市になっていくんだと思えますね。従来とは違った、密集住宅じゃないね。その時にコアとして一番、天元に位置するというのを大いにPR

したらどうだろうか。当然、茨城だけを見ずに、埼玉も群馬も栃木も見る。そういうぐらいの展望があってもいいんじゃないか。見るときはそういうものを持っていたほうがいいんじゃないかというふうに思います。

私たちが住むことはまずありえないと思いますけれど、30年先ではね(笑い)。その時にいい街ができていることを期待して、できた街はフランクフルトの郊外かミュンヘンの郊外かというようなイメージの街ができてほしいという感じがしますけれど。

浅 谷      どうもいろいろ貴重なご意見ありがとうございました。今後とも新しいつくばでいい街づくりができますように、ご支援をお願いしたいと思います。どうもありがとうございました。



# 資料



## 常磐新線及び沿線開発について

### 1. 常磐新線概要

#### (1) 役割

人、物、情報の大動脈

- ・情報の収集・発信基地としての機能が一段と高まり、研究開発や企業活動が活性化します。
- ・東京圏との交流が盛んになり、買い物などの日常生活はもとより、進学や就職の機会が拡大するなど地域の利便性が飛躍的に向上します。

地域の活性化の起爆剤

- ・住宅、ショッピングセンター、業務ビル、文化施設などの立地が進み、就業の場が増え、地域間交流も盛んになります。
- ・圏域の産業経済活動が著しく活発となり、地域の活性化が進みます。

広域的な交通網の幹線軸

- ・首都圏東北地域の交通幹線となり、地域の交通利便性を飛躍的に高めます。
- ・東京圏との時間的距離を大幅に短縮するとともに常磐線の混雑緩和に寄与します。

## (2)経緯

- 昭和53年 茨城県は、「茨城県南西地域交通体系調査委員会」を設置  
常磐新線構想発表（第2常磐線）
- 昭和60年7月 運輸政策審議会は「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」を答申、常磐新  
線は、都市交通対策上、緊急の課題と位置づけられた
- 昭和60年12月 沿線1都3県知事による「常磐新線建設促進関係都県連絡  
協議会」設置
- 昭和62年9月 運輸省、1都3県、JR東日本による「常磐新線整備検討委  
員会」設置
- 平成3年3月 沿線自治体の出資により第3セクター「首都圏新都市鉄道  
株式会社」を設立
- 平成3年4月 「鉄道整備基金法」成立
- 平成4年1月 「首都圏新都市鉄道株式会社」は鉄道事業法に基づく「第  
1種鉄道事業免許」を取得

## (3)計画の概要

### 着工及び開業

着工 平成4年度

開業 平成12年度（予定）

### 予定路線

秋葉原～つくば間 58.3km

内訳 東京都 13.2km（千代田区 台東区 荒川区 足立区）

埼玉県 7.4km（八潮市 三郷市）

千葉県 13.5km (流山市 柏市)

茨城県 24.2km (守谷町 谷和原村 伊奈町 つくば市)

## 駅数

19駅

内訳 東京都7駅 埼玉県2駅 千葉県5駅 茨城県5県

## 建設事業費

約8,000億円

## 1日当たりの輸送需要

開業時 47万4千人 (想定)

## 運行

電車1編成の車両数 10両

設計最高速度 130km/h

全線の所要時間 45分 (秋葉原～つくば)

1日運行本数 157往復 (開業時)

ラッシュ時運行本数 21本/h (開業時)

## 2. 常磐新線沿線開発の経緯

### (1) 宅鉄法の概要

「大都市地域における宅地開発及び鉄道整備の一体的促進に関する特別措置法」(宅鉄法)は、大都市周辺において、鉄道を整備し利便性を向上させると同時に、大量の住宅地を確保し、その地域の活性化を図るための法律である。平成元年6月に成立、同年9月から施行されている。

### ●都府県による基本計画の策定

#### 1 基本計画の内容



## 鉄道の計画路線及び駅位置の概要

①鉄道整備の目標年次

②宅地開発及び鉄道整備を一体的に推進すべき地域（特定地域）

③住宅地の供給の目標及び方針

④特定地域の整備のための拠点となる地域（重点地域）

⑤鉄道の整備に当たり地方公共団体が行う援助その他鉄道の円滑な整備を図るための措置に関する事項

2 関係市町村の意見聴収

3 鉄道事業を経営しようとする者の意見聴収

4 運輸大臣、建設大臣及び自治大臣の承認

### ●協議会

基本計画を円滑に実施するため、知事、市町村長、宅地開発事業者及び鉄道事業者による協議会を都府県ごとに組織する。

### ●特定地域の整備

①国土利用計画法による監視区域の積極的指定等

②土地区画整理促進区域制度の対象地域とする。

③建設大臣による優良宅地開発事業認定制度の対象地域とする。

④都市計画法の開発許可等の手続きの迅速化

⑤公共施設整備の促進

### ●重点区域の整備

①宅地開発事業者及び鉄道事業者による協定の締結

②土地区画整理事業における鉄道の用に供する土地の区域への集約換地制度の創設（一体型土地区画整理事業）

③公有地の拡大に関する配慮

## ●鉄道の整備

- ①基本計画に適合した鉄道の整備
- ②国及び地方公共団体による資金の確保
- ③地方公共団体による出資等
- ④建設費補助、鉄道用地の代行買収等の経費についての地方債起債の特例

## (2)茨城県における宅鉄法に基づく基本計画の概要

茨城県は他都県と同時に平成3年9月30日に宅鉄法に基づく基本計画を申請し、平成3年10月23日に運輸大臣、建設大臣及び自治大臣から承認を受けた。

## ●計画路線の概要

起点 東京都千代田区神田花岡町付近（秋葉原）

終点 茨城県つくば市吾妻二丁目付近（筑波研究学園都市）

## ●駅位置の概要

茨城県内 守谷町大字守谷付近・伊奈町大字小張及び谷和原村大字  
5 駅 東櫛戸付近・つくば市大字花島新田付近・つくば市大字  
菟間付近・つくば市吾妻二丁目付近

## ●特定地域の区域

茨城県内 土浦市・下妻市・水海道市・取手市・つくば市・莖崎町  
12市町村 ・新治村・伊奈町・谷和原村・千代川村・石下町・守谷町

## ●特定地域における住宅供給の目標及び方針

平成12年までに、約1,840haの住宅地を供給する。

宅地開発と鉄道整備とを一体的にかつ円滑に推進し、住宅地の供給を促進するために、総合的な施策を講じてゆくものとする。

●重点地域の区域

茨城県内 守谷地域、伊奈・谷和原地域、萱丸・福田坪・島名地域、葛城地域

重点地域においては、駅建設予定地周辺において一体型土地区画整理事業を積極的に実施する。

(3) つくば市域における経緯

- |            |                                   |
|------------|-----------------------------------|
| 平成2年7月～8月  | 常磐新線開発に係る集落説明会(1,970ha)           |
| 平成3年8月27日  | 県、連合協に対し白紙撤回の答申と新たな区域を提案(1,560ha) |
| 平成3年10月27日 | 1都3県宅鉄法に基づく基本計画承認(重点区域・特定区域の指定)   |
| 平成4年6月5日   | 県・連合協交渉(県をただす会)——公式の場における最初の交渉——  |
| 平成5年1月30日  | 地権者代表会議——地権者、県、市の3者で沿線開発における協議開始  |
| 平成6年2月9日   | 3者協議(県市の取得単価・区域等の案を提示)            |
| 平成6年3月10日  | 農用地解除(沿線開発6地区で264ha解除)            |
| 平成6年3月19日  | 3者協議(手代木西部地区を除く事業手法・区域等の内定)       |
| 平成6年3月28日  | 市から公団に対して中根・金田台地区の開発に関する検討依頼(文書)  |

平成 6 年 5 月 26 日	中根・金田台地区代表者会議（公団に対する施行 依頼、農業従事者アンケート）
平成 6 年 7 月 7 日	3 者合意・調印式（手代木西部地区を除く：4 地 区用地取得中）
平成 6 年 7 月 18 日	中根・金田台地区代表者説明会（意向調査開始）
平成 6 年 10 月 4 日	中根・金田台地区用地取得交渉開始
平成 6 年 11 月 22 日	中根・金田台地区用地取得契約開始

### 3. 常磐新線及び沿線開発状況

#### (1)常磐新線の進捗状況

##### ア) 東京都

平成 5 年 1 月 秋葉原～新浅草間3.4km工事施工認可

平成 7 年 2 月 新浅草～六町間9.9kmの工事施工認可が下り、全区間認  
可

元浅草駅・新浅草駅で駅設置に向けた準備工事を実施中である。

##### イ) 埼玉県

鉄道ルート of 都市計画決定に向けた作業中である。

（平成 8 年 3 月都市計画審議会予定）

##### ウ) 千葉県

流山 2 地区の両方に跨る位置でオオタカの生息が確認されており、  
その保護対策として環境会議の提言がまもなく出される予定である。  
併せて鉄道ルート of 都市計画決定に向けた作業中である。（平成 8 年度  
末都市計画決定予定）

##### エ) 茨城県

平成 6 年 1 月 守谷～伊奈・谷和原間12.3km工事施行認可  
 (伊奈町と谷和原村に跨る地区に車両基地〔約20ha〕  
 の計画在り)

平成 7 年 3 月 地盤改良及び一時盛土工の工事を発注  
 伊奈・谷和原以北のつくば市地域は、鉄道ルート of 都市計画決定  
 に向けた作業中である。(平成 7 年度末以降都市計画決定予定)

## (2)沿線開発概要と進捗状況

ア) 東京都 2 地区 97ha

秋葉原は区画整理事業の都市計画決定に向けた作業中であり、六町  
 地区は都市計画決定済みで区画整理事業に向けた準備中である。

地区名 (施行主体)	面積	現在の状況
秋葉原地区 (都施行)	27ha	H 8.3.都市計画決定予定
六町地区 (都施行)	70ha	S 44.5.都市計画決定

イ) 埼玉県 4 地区 374ha

区画整理事業の都市計画決定に向けた作業中である。

(平成 8 年 3 月都市計画審議会予定)

地区名 (施行主体)	面積	現在の状況 (7 月末現在)
八潮南部西地区 (県施行)	99.2ha	公払法で用地取得中 (鉄道用地は概ね取得済み)
八潮南部中央地区 (公団施行)	71.9ha	公団用地取得中 (11ha, 81%)
八潮南部東地区 (八潮市施行)	88.0ha	公払法で用地取得中 (鉄道用地は概ね取得済み)
三郷中央地区 (公団施行)	115.0ha	公団用地買収中 (2.1ha, 60%)

ウ) 千葉県 7地区 1,237ha

流山2地区の両方に跨る位置でオオタカの生息が確認されており、その保護対策として環境会議の提言がまもなく出される予定である。併せて区画整理事業の都市計画決定に向けた作業中である。(平成8年度末都市計画決定予定)

エ) 茨城県 9地区 1,897ha

伊奈谷和原丘陵地区は面整備も事業化されるなど、一体型の土地区画整理事業として他地区に先んじている。

つくば市域の地区では、三者合意以降用地買収先買いに着手している。面積上では、3割先買いの目標をクリアしている。併せて区画整理事業の都市計画決定に向けた作業中である。(平成7年度末以降都市計画決定予定)

地区名 (施行主体)	面積	現在の状況 (6月現在)
柏北部東地区 (公団施行)	177.2ha	公団用地取得中 (16.9ha, 52%)
柏北部中央地区 (県施行)	330.6ha	県用地取得中 (21.8ha, 31%)
駒木地区 (流山市施行)	60.0ha	区域調整中 公払法で用地取得中
流山新市街地 (公団施行)	299.8ha	公団用地買収中 (57.7ha, 98%)
流山運動公園周辺地区 (県施行)	241.2ha	県用地買収中 (28.8ha, 98%)
西平井・鱈ヶ崎地区 (流山市施行)	53.0ha	公払法で用地買収中 (0.8ha, 62%)
木地区 (県住宅供給公社)	74.9ha	用地買収中 (11.9ha, 83%)

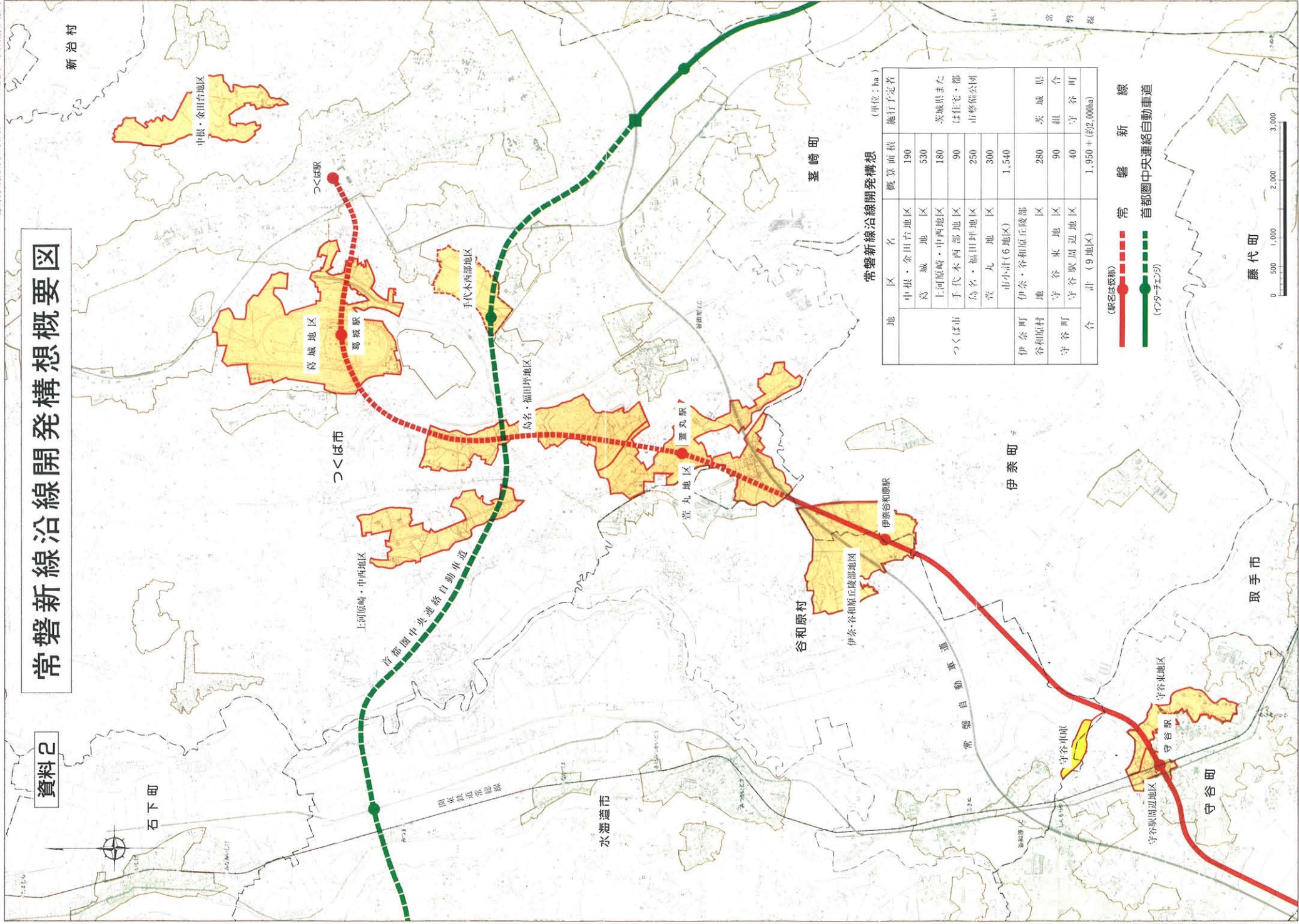
地区名 (施行主体)	面積	現在の状況 (6月19日現在)
重点区域6地区	1,437ha	
守谷駅周辺地区 (守谷町施行)	38.7ha	H 6 . 3 . 17 . 都市計画決定 H 7 . 1 . 11 . 事業認可
守谷東地区 (組合施行)	39.5ha	S 63 . 8 . 都市計画決定 S 63 . 12 . 事業認可
伊奈・谷和原丘陵地区 (県施行)	274.9ha	H 5 . 5 . 31 . 事業認可
萱丸地区 (未定)	303.0ha	公拡法で用地取得中  (78.4ha, 111%)
島名・福田坪地区 (未定)	253.0ha	公拡法で用地取得中  (64.7ha, 103%)
葛城地区 (未定)	528.0ha	公拡法で用地取得中  (JARI除き62.3ha, 96%)
関連特定地区3地区	460ha	
中根・金田台地区 (公団施行)	190.3ha	公団用地取得中 (61.8ha, 91%)
上河原崎・中西地区 (未定)	180.0ha	公拡法で用地取得中  (46.1ha, 119%)
手代木西部地区 (未定)	90.0ha	区域調整中





# 常磐新線沿線開発構想概要図

資料2



常磐新線沿線開発構想 (単位: ha)

地区名	概算面積	施行予定者
中根・金山台地区	190	茨城県また は住宅・都 市整備公団
葛城地区	530	
上河原崎・中西地区	180	
つくば市	90	伊奈町 谷和原村 守谷町
手代木西部地区	250	
菅九地区	300	
伊奈町 谷和原村 守谷町	1,540	茨城県 組合 守谷町
手代木西部地区	280	
守谷駅周辺地区	90	
合計(9地区)	1,950(約2,000ha)	

● (線名は仮称) 常磐新線  
● (イナダエス) 首都圏中央連絡自動車道



藤代町



## TUTCライブラリー 一覧

- 
1. (シンポジウム) つくばの交通問題を考える

---

  2. (レポート) つくばのバス輸送のあり方

---

  3. (シンポジウム) つくばのバス交通を考える

---

  4. (レポート) つくばセンターの駐車場利用調査

---

  5. (レポート) つくばの交通に関するアンケート

---

  6. (シンポジウム) つくばの交通をどうするか

---

  7. (座談会) 地方都市と交通—つくばの問題を中心に—

---

  8. (市民レポート) 自転車のあるつくばの楽しい生活

---

  9. (座談会) 筑波研究・学園都市の草創期を語る

---

  10. (座談会) つくばのショッピングセンターのあり方  
—21世紀の都心形成の展望

---

  11. (座談会) つくば南1 駐車場をめぐる

---

  12. (レポート) つくばのバス輸送のあり方II

---

**TUTC Library — 13**

座談会

**常磐新線と土地問題—今なぜ大規模宅地開発か**

21世紀つくばへの提言 シリーズ1

---

発行日 平成7年12月

発行人 浅谷 陽治

発行所 財団法人 つくば都市交通センター

〒305 茨城県つくば市吾妻1丁目5-1

☎0298(55)7211 FAX0298(56)0311

非売品

---

