



Tsukuba Urban  
Transportation Center

**TUTC Library—15**

平成 8 年 6 月

●座談会

# 常磐新線と地域開発

## —つくばを中心に—

21世紀つくばへの提言 シリーズ 2



Tsukuba Urban  
Transportation Center

**TUTC Library—15**

平成 8 年 6 月

● 座談会

# 常磐新線と地域開発

## —つくばを中心に—

21世紀つくばへの提言 シリーズ 2



黒川 洪



森地 茂



山名清郷



西野保行



三宮満雄

敬称略

## 「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るとしている。

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、これからつくばの都市建設のあり方について、その基本にたち返り、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  
常磐新線と地域開発  
つくばを中心に**



日 時：平成 8 年 2 月 26 日



場 所：東京ステーションホテル



**座談会出席者**

- 司会・黒川 洋（筑波大学教授）  
森地 茂（東京工業大学教授）  
三宮 満雄（住宅・都市整備公団つくば開発局長）  
山名 清郷（茨城県土木部長）  
西野 保行（首都圏新都市鉄道株式会社常務取締役）



浅 谷 本日はお忙しいところをありがとうございます。私、つくば都市交通センターの浅谷でございます。つくばの研究学園都市は、着手から30年を経て、基盤整備がほぼ完了しまして、これからは都市が成熟していく段階に入っております。この、つくばと東京都心とを結ぶ常磐新線の計画が決定いたしまして、沿線開発とあいまって、20世紀最後の、あるいは21世紀にかけての首都圏最大のプロジェクトとして脚光を浴びているわけです。そのための計画手続きとか用地買収が、現在順調に進められておりまして、これから鉄道建設とニュータウンづくりとが同時並行的に進められていくわけでございまして、それぞれ協力しあいながら、あるいは協力することによってよりよい街づくりができるように進めて行かなければならぬというふうに考えているわけでございます。

本日はその意味から、諸先生方に鉄道に関連した街づくりの方につきまして、ご提言をいただければ大変ありがとうございます。

司会、進行は黒川先生にお願いいたします。よろしくどうぞ。

---

### 研究学園都市と鉄道

---

黒 川 今日のテーマは「常磐新線と地域開発」ということでございますが、いまの浅谷理事長さんのお話に少し補足をすると、つくばの研究学園都市は、昭和38年に閣議決定をし、ここに研究学園都市をつくることとなったのですが、最初のコンセプトの時には、「いまの場所に研究機関を建設するが、そこの研究所に働く人はどこに住んだ

らよいのか」ということが議論になりました。

いまのような職住一体型、あるいは近接型でやる案もあったし、あるいは土浦周辺に住んで通う、あるいはもっと柏とか松戸のあたりに住宅を整備して住むというような構想があったわけですが、最終的にはいまの職住近接型にして新しい学園都市をつくろうということで決まったわけです。

ただし、それでいても、その当時から東京との連絡はいまの常磐線だけでいいものかどうかということについて議論があり、日本都市計画学会がつくった構想の段階では、鉄道の構想はあったのですが、最終的に決まった時には、「そういう鉄道の建設というのは公式の計画にはない」という状況でございました。

常磐新線というのが、国の機関として決められたのは昭和62年7月の運輸政策審議会の答申で、常磐新線というものを筑波学園都市に向かってつくるということが決まったわけですが、それについては後ほど森地先生の方からそのあたりのお話を含めて議論をいただこうと思います。

とにかくにも、これだけ20世紀最大の、またこれからの大規模プロジェクトといわれるよう、常磐新線というのは、首都圏の中で、たぶん武蔵野線を作ったものに匹敵する、あるいはそれ以上に大きなプロジェクトだろうと鉄道事業の方ではいわれておりますし、今回のつくりかたが、沿線の地域整備と一緒につくるということで、宅地開発と鉄道事業を同時施行するような新しい法制度まで用意して、これをつくるという形になってきたわけです。

そういうことも含めて、最初に常磐新線と沿線開発ということで、

鉄道事業者と今日お集まりの方の中では、茨城県の土木部長の山名さんもおられますし、実際に今まで研究学園都市をずっと建設されてきた責任者としての住宅・都市整備公団の三宮局長さんもおられます。

最初に西野さんから、鉄道事業者のお立場から、今回のような常磐新線の整備と、あるいは沿線開発をどんな風にとらえているのかという話ををしていただきたいと思います。

---

### 常磐新線の目的

---

西 野 常磐新線の目的というものを利用客のほうから見ますと、やはり2つに分けることができます。一つは現在の常磐線を主体とする在来線が非常に混んでいますが、それから転移をして、こちらの方の線にきて、それによっていま混んでいる線を救済するという面がひとつあると思います。

それからもうひとつが、新しく鉄道を敷くことによって沿線開発に資する。またその沿線に住んでいただく方に乗っていただくことによって経営にも資するということで、こういう2つの面があるわけでございます。

この混雑緩和のためにやった例としては、東京で私どもが前からやってきました地下鉄の建設というのは、まさにそのためのものだったわけですが、しかしその時点においても、沿線に住宅団地を置いたりなんかするという考え方は、早くも出てきているわけです。

私がタッチしたるもので、やはり印象深いのは高島平団地と鉄道と

の関係ですね。あの距離であっても、すでに沿線開発というものが意識をされてやったということでございます。あの線は、志村坂上から蓮根を経て、将来は戸田のポートコースの方へ行く予定で、高島平のいまの団地の中には車庫を用意するべく、途中から枝線ができるということでした。そこは営業はしない車庫のための線だったのですが、「高島平団地の足として、鉄道の本線を通してくれ」ということで、急遽西の方に回って、この団地の中に線が入ったというわけです。

しかも、その時には住宅開発より先に鉄道と下水が入るという、非常に理想的な姿を実現することができましたが、当初、一軒も家が建っていないところに開業しました志村駅——いまの高島平でございますが、当時志村と称しました——が、1日900人の乗降客。

建設工事に従事する人が乗り降りするだけということでした。これがなんとその先の新高島平、それから西高島平に延ばす直前には最大が5万人まで行きました。

非常に大きな役に立ったということで印象的だったわけですが、それがそのあたりの距離からだんだん伸びていきまして、多摩ニュータウンであるとか、千葉ニュータウンであるとか、港北ニュータウンであるとかいった形となり、その行き着く最後の姿というのがこの常磐新線ではないのかということです。そういう流れの集大成として非常に責任を感じているわけでございます。

やはり今度の線も在来線からの転移された方だけでは、とても経営が成り立たない。やはり開発したところに住んでいただく、乗つていただぐことによって初めて経営が成り立つということでござい

ますので、鉄道にあまり遅れないでどんどんお客様が定着してくれるということをお願いしたいということでございます。

そういう考え方では、田園都市線などがあるわけですが、今回とくに特徴的なのは、鉄道の線路そのものを面開発の中で編み出していただくということで、大変ありがたい配慮でございますが、その手続きが終わらないことには、その部分の鉄道に着手できないというのが、ひとつ頭の痛い面でございます。したがいまして、そこら辺がこの開発の時期を左右する一番大きなものになるわけでございますけれども、ぜひこの線を立派になし遂げていきたい。しかも、程度の高い線にしていきたいと、こういうことで考えています。

---

### 質的に高いものを目指す

---

私ども、免許申請の前に鉄道公団を主体として調査がなされ、それが免許の基本になりますが、その内容といたしましては、やはり早急に混雑緩和を実施するということで、どうもその技術内容は埼京線ないしは京葉線あたりをモデルにしているんではないかというような気がいたしております。現在、学者の方をはじめとした外部のご意見をいろいろ聞きますと、少なくとも第二の横須賀線的なものを指向すべきではないか、そういう質的なものをぐんと上げる方向で行かなければならぬんじゃないんじゃないかということがいわれています。

あとでまたお話を申し上げますが、車両の研究委員会などをやっておりますが、車両についても非常にそういう点を意識して、ひと

つの提言としては通勤車両が全員着席——全員とはいかないとしても、非常に高い確率で着席できるということを念頭に置くべきだということから、すでに前からパンフレットなどで使っていますが、「2階建て電車の導入などというのはまず必須の条件かな」と考えています。

黒川 次は山名さんから茨城県全体、あるいは県南地域がこうやって鉄道ができて、東京から1時間圏に入るというようなことで、県南地域全体の整備ということを含めてお話しいただければと思います。

---

### 茨城県と常磐新線

---

山名 茨城県はご承知のように、5つの地域に分けていますが、県北、県央、鹿行、それから県南、県西と。その中で県南が非常に東京に近いということで、都市化が急激に展開しておりまして、東京の影響が利根川を越えてきたというような状況です。最近いろんな資料を見てみると、とくに若い方が県南に多いことから、東京の影響下にあるというのが風潮だと思います。

つくば周辺につきましては、業務核都市として、東京の混雑緩和という機能分散のひとつの役割を担っているというふうな位置づけをされているところでございます。そういった面で考えますと、東京の住宅の非常に大きなプレッシャーを受けている地区と、かつ、業務核都市としての東京の機能分担していくこうという、2つの地区が——県内を見ますと常磐新線で貫かれてくるということになって

いるわけです。

---

## 新線と面的整備

---

そういう面では、これからその2つをどういうふうに組み合わせていくのかというのが、ひとつの課題になってくるというふうに、私の個人的な考えもあるのですが、そういうことを少し整理をしていかなくてはいけない。とくに今回の沿線開発は——つくば地区で約1500haあるんですが、非常に長細く開発をやりますので、そういった面でも、通常の開発と若干形が違うということを念頭に置いて、今後具体的な整備をやる必要がある。

それともうひとつはとくに北の方でございます。つくばの研究学園都市はすでに成熟の段階に入っておりますが、このつくばの研究学園都市をどういうふうに今後拡大していくか。とくに一番北の葛城地区といってますが、こういうところは、やはりつくば研究学園都市というのを念頭に置いて、どういう土地利用を開拓していくかということが非常に重要なファクターではないかと思います。

昨今の国際化、円高によりまして、ご他聞にもれず茨城県内のいわゆる既存の工業が非常に空洞化してまして、日立関係は相当国外に生産拠点が出ていておりまして、そこをどうやって埋めるかということが大きな課題になっております。今後、素人の考えですが、やはり新しい、国際分業の中で耐えられるような産業というものを県内に興していくということになれば、この研究学園都市のポテンシャルをうまく活用するということも非常に大事なことだということ

とで、そこら辺もにらみながら常磐新線沿線の開発も考えていく必要があるのではないか、そういうふうに思っています。

伊奈・谷和原につきましては、すでに区画整理が着手されておりまして、現在、基盤整備が進んでおり、いままで若干経緯はありますけれど、土地利用の転換につきまして、最終的な方向をいよいよ決めなくてはいけない段階がくるのではないかと認識をしておりまして、鉄道の整備と合わせて、面的整備を立体的にやるということで、県としても努力をしておるところでございます。

そういった面で、いまつくば市内に6地区あるんですが、そのうち鉄道が区域内を通っているのは3地区でございまして、この3地区については、区画整理の中で鉄道用地を生み出すということになりますので、こちら辺は鉄道と一体的に整備ができるように区画整理を展開していく必要があると思っておりまして、時間的な要素、ファクターでみると、どうしても3地区を優先的に整備をやっていく必要があるのではないかというふうに思っております。

黒川 どうもありがとうございました。では続きまして、この学園都市の建設の責任ある組織である住宅・都市整備公団の三宮局長に。

---

### つくばと交通

---

三宮 黒川先生のほうから、つくばで30年経過ということでございますけれど、つくばの開発で一番大きな変化をもたらしたのは、常磐道の開通ではないかと私は思っています。

というのは、この地域は東京からかなり近い地域ではあるんですが、ちょうど東京から30kmのところに利根川が横たわっている。東京の西でいえば、立川のちょうど手前ぐらいに利根川があるということなんです。江戸時代、水戸への交通路というものは、陸路では関宿のあたりで渡って、いまの水戸線のルートを通って水戸に入るか、あるいは船便ですと、土浦から出まして、潮来を回って取手を通して、利根運河を通って深川のほうへ出るというふうなルートで、いずれにしても、つくばのこの地域は、主要交通路からいうとやや外れた地域という印象であったんじやないか。

常磐線ができまして、土浦を通って行っているんですが、これはあくまでも常磐炭鉱を目指している列車ということで、つくばの地域は、常磐線の恩恵を受けていない。やや“交通過疎地”的な場所であったということではないかと思っております。詳しく調べたわけではないのですが、心理的な距離感でいいますと、土浦というのはかなり遠い印象を与える。距離的には大したことはないのですが、東北線でいうと宇都宮ぐらいの感じがどうしてもあるんではないか。

常磐道ができまして、東京から1時間で結ばれたということが、実際上の距離は短いんだという印象がだんだん浸透してきている、と思っています。

そういうこと也有って、万博以降、急速に民間の研究所等が立地をいたしまして、従来の田園地域という印象からぐっと変わってきましたが、これは時間距離圏を変えたということが大きなエポックであったのではないか。

---

## 新線の役割

---

今度の新しい、鉄道はこの地域に対してどういった役割を果たすだろうというのが次の課題かなと思っているんです。現常磐線を調べてみると、50年代に入りまして、竜ヶ崎、それから牛久がかなり立ち上がってきた。55年以降から人口急増地域になりますと、増えた人口はほとんど東京のほうに通っているというような状況です。で、牛久のちょっと先あたり阿見町、荒川沖駅のあたりに変曲点がありまして、あそこから先は土浦が中心地域になります。

それからつくばにつきましても人口からいいますと、常磐線を使って東京へ行くというのは非常に少なく、自立型の都市になっています。つくばは住宅のうち賃貸住宅が約半分を占めています。それから、通勤時間は20分から30分の間ぐらいが平均の通勤時間で大部分がつくば市内に勤め先をもっているということになっています。

ところが牛久を見てみると、1時間を超えるような通勤時間ということとして、極端につくばとは異なっているというのが現状です。つくばは常磐線からちょっと離れているので、どうしても自立型にならざるをえないということとして、万博以降の民間研が立ち上がっても同じような傾向が続いているということになっております。そこで今度新しい線が入ってくる時に、「そういう自立型の都市に対する線が伸びてくる意味というのはどういうことであろうか」というのをよく吟味しておく必要があるんじゃないだろうかというふうに思っております。

東京に行きやすくなるし、東京から来やすくなるということで、ひとつは自立型の業務核都市の発展性から考えますと、常磐新線が常総線だとか、あるいは野田線だとか武蔵野線と接続するということは、要するに、そこの沿線とつくばとの地域の結びつきが非常に改善されるということです。いわば人的な交流が、いまは自動車だけで行われていますけれど、鉄道で補完ができるというようなことになりますので、つくばの地域の全体の立地構造の改善にはかなり寄与するのではないか。

これは逆にそっちに出かけていくというよりは、両面ありますて、ある程度構造が改善されると、道路網については常磐道があり、万博に関連して幹線道路がネットワークで整備された。日本では珍しく4車線の道路が、網の目状に発達している珍しい地域です。域内ですと20kmぐらい移動するのはわけはないというような場所で、さらに圏央道が整備され、よりネットワークが強化されます。それに鉄道がつくばの中に入ってくることによって、人の移動につきましても鉄道も利用できることになりかなり楽になる、負担が楽になるということなので、そういう条件を今後うまく生かせるような都市づくりをするというのがひとつのポイントかなと思っています。

そこで先ほどの西野さんが、これから電車としまして、かなり高質なものをということがあったんですが、これがかなり決め手で、そういうふうなことへの期待が、つくば地域の側から見ますとあるんじゃないかな。

---

## 東京通勤型にはならない

---

単に東京に近くなるからといって、東京の通勤団地にするというのは少しこの地域の性格に合わないんではないか。実距離圏もかなり遠いし、まして心理的にも遠い。利根川を渡ると地域の風景からして東京郊外とは違います。それから駅も、20kmぐらいのところに駅が3つとか4つしかできませんから、いずれにしても徒歩による客を集めめる通勤型の駅にはなりようがない。駅に来るにはクルマを使うかバスを使うか、別な交通手段を使わないと鉄道を利用できないという関係にありますから、東京に通勤する人は限られた人しか行けない。

---

## 利根川を境に町の性格は異なる

---

むしろ東京圏に近いところに住む人が多いわけですから、そちらから逆に人を集めてきてつくばで仕事をしてもらう、遊んでもらうほうがむしろよいことになるかもしれない、そういう双方向の使い方になったほうが、首都圏の望ましい発展ということから見て良いのではないかなどといま思っています。

とくに利根川から東京に近い側ですね、在来線の負担を軽くするという形で、むしろ人を集めて東京に運ぶなり、在来線の負担を軽くするような役割になる。ですから、それは人を集めやすいような構造に整えるわけですから、東京に行くのと、つくばに川をこえて

来るのと、両面で機能するようにする。その両脇に東京とつくばがあって、それを結ぶ形で新線の機能を考えれば、非常に面白いパターンができるかなと思うわけです。むしろこれからの開発というのは、一見開発的には従来型のように見えますけれど、中身的には従来と同じではない形で組み立てる必要があるんじゃないかと思っています。

ですから、そういう意味では、つくばの常磐新線というのは、利根川から向こう側と、利根川からこっち側というのはちょっと性格が違っていて、高規格の横須賀線的な性格を強く持たせてもらわなくちゃいかんのはつくば側で、それから東京に近いほうはむしろ地下鉄的機能の範囲がどんどん強まっていくというふうな構成になるのではないか。それがうまくオペレーションできればありがたい。

最近、ちょっとキャッチフレーズをつくろうかと、「西の湘南、東のつくば」というような（笑い）、キャッチフレーズがいいんじゃないかと話し合っています。まだアイディアとかの段階で具体的な話をどういうふうにつなげていくかというのはこれから話ですが、基本的な考えとしまして、これまでのつくばの開発をベースに自立型の開発で対応せざるを得ないと思います。

---

### 新線はどのようなサービスをするのか

---

黒川 どうもありがとうございました。いまの話で、西野さんのほうから補足を少ししていただきたいんですけども、もしかしたら、つくばのACCSTVで放映されるので、この鉄道がどんなサービ

スをする鉄道を想定しているかということ、たとえばつくばと東京の間を何本ぐらいとか、どれぐらい所要時間がかかるのかとか、首都圏新都市鉄道株式会社という鉄道事業者は、この鉄道ではどんなサービスをするんだというところをお話しいただけますか。

西 野 まずですね、乗客を大きく3つに分けて、そのおのおのに対してもやっぱり十分なサービスをしようということです。ひとつは大体埼玉県から南のいわゆる地下鉄的な、ゲタ電という言葉がありますが、そういう要素の区間がひとつ。それから千葉県下からつくばまでの中距離通勤ですね。これはいまの新幹線で長距離通勤の人が出てきたんで、中距離という言葉がまあいいだろうということになったのですが、この中距離通勤にどう対応するかと。それから3番目が、東京とつくばの間の都市間輸送と。

この3つをやはりおのおのちゃんとやるべきだという意見が強いんです。そのためには車両の種類も——先ほどちょっと埼京線と申し上げましたが、埼京線はいろんな列車の種類を1車種だけでやっているんですが、常磐新線では、車両をそのおのおのにそれぞれ対応させるべきじゃないかと思っています。

先ほど常磐道の話が出ましたけれど、東京駅～つくば間のバスが、下りの場合は間違いなく65分にぴったり着いているわけですね。で、これにまずスピードとして対応しなきやいかんということで、秋葉原と東京駅の時間差を考えると、やっぱり40分台で到着する必要があるだろうと考えています。それから出てまいりますのは、やっぱり最高速度は130kmを出す必要があると考えています。

それから車両の設備等も、つくばのバスは全員着席ですから、その着席とか、それからたとえばの話、トイレのサービスとかそういうふうなものを入れた場合、これはかなりしっかりしたものにする必要があると思っております。

それから中距離通勤については、先ほど申し上げました着席率を高める必要があるだろうという形で、座席ができるだけ沢山用意する必要があります。最後の東京に近いところについては、いまあげた2つの性格の列車のサービスの間をかいくぐって、高頻度で運転することになると、これはかなり山手線的な小回りのきく車にする必要があります。

その3つを全部まぜて運用していく必要があるんだろうということです。この58kmの複線の中でこれだけをやろうというのは、ちょっと贅沢なんですが、どうもいまお話を聞いていますと、そのぐらいのことを最低やらなければ、次世代の代表的な鉄道としては通用しないだろうという感じを強く持っています。

黒川 たとえばいまの高速バスに対抗するという意味では、どれぐらいの頻度で列車のサービスをお考えでしょうか。

西野 そうですね……いま、そこら辺を盛んに勉強しているのですが、一番秋葉原方の根もとのところで、物理的に列車の本数をぐーっと突っ込むだけの話からしますと、1時間に24本から28本ぐらい入って入れないことはないのです。しかし、いま申し上げました3種類の列車は全部速度差がありますんでね。当然追い抜きがあるとか、

遅れに対する余裕を持ちたいなどということを考えると、ゆったりした限界というものが若干必要ではなかろうかということとして、いまの本数より若干下回るかもしれません。

ただし、速度はかなり上げなければ魅力がない。幸い駅間距離が平均で3.5kmぐらいで長いのですから、そういう意味でベースとしてのスピードは速くなりますけれど、それの中でなおかつ一段とスピードを上げて行こうということでいま考えております。

---

### 新線計画決定に至る経緯

---

黒川 どうもありがとうございます。それでは今度は森地先生から常磐新線と首都圏の中の鉄道計画だとか、あるいは整備方式、あるいは沿線開発をめぐってのご意見をいただきたいと思います。

森地 まず前回の運政審答申なんですが、あれを議論していた時というのは、予算にシーリングがあって、片や都市プロジェクトはなかなか難しい。そう言いながら東京一極集中がどんどん進んでいる時期で、いろんな計算があったのですが、とくに大阪が地盤沈下して、九州とか四国からかつて大都市に向かつた人口移動が名古屋に留まっている。ところが北海道とか北東北から移ってくる部分が、仙台には留まらなくて東京に入ってくる。こういう人口増加という需要圧力が逆にある。まともに計算すると、サービスをもう少し上げようとなればあと数本、放射鉄道をつくるなければならない。しかしながらそんな余力はとてもない。そんな状況下での計画でした。

それから常磐新線については、その前からずい分いろいろな議論が、いま西野さんがおっしゃった通り、黒川先生の委員会を含めてありました。計画を立てるに当たって一番問題になったのは、常磐線の容量不足の救済というひとつの大きな目的をもちながら最大の競争相手は常磐線であった。

そういう状況で、新線にどういう特色をもたせるか、あるいはそのほかの2つの目的——つくば、あるいは沿線開発といった目的からいうと、非常にイメージのいい鉄道にする必要がある。「イメージがいいとは何か」というと、ひとつは速度であるし、もうひとつは車両とか駅の施設の質であるし、もうひとつは沿線のイメージそのものである。それをどうやって実現するのか」というのがたえずあり、それから片やお金がないものですから、「どっかで途中で切れれないか。たとえばつくば側から来て、どこかの線につないで、あとは他の線に都心部を受け持つてもらうという可能性はあるのか」とか。あるいは「都心から少しずつ延ばして行って、熟成を見て、それを先に延ばす」とか、こんな議論があった。

ところが前者のほうは、常磐線が大変容量的に窮屈なものですから、どこへつないでも大量にそっちにお客が流れて問題がある。一方、都心側から行くと、ちょうど三郷あたりまで、いろいろ既存の市街地があるところとか、あるいは地盤の条件が悪いとか、そういうことがあって、新しくよい宅地を求めようとすると、なるべく北のほうと、こういう要請があります。その中で最終的に案として残ったのは、守谷で一回切って、そのあとつくばに延ばすという案はどうか。

なぜ守谷かということになるのですが、車両基地をどうしても取らなきゃいけないという問題が片やあって、これはもちろんほかにも求められる可能性は物理的にはなくはないんですが、当時の事業の状況からいくと、「守谷から北のほうに求めたい」。そんな議論を経て、いまの路線に決まったことを覚えています。

---

## 財源問題をどうするか

---

それでもうひとつは、これをどうしてもつくらないといけないということになった時に、難しい問題がいくつかあります。ひとつはもちろん財源の問題。これだけの大プロジェクトをこれからやるのに一体どうするんだという財源とか負担の話。それから、通るところはほとんど既成市街地だったり農地で、山林が非常に少ないものですから——当時の感覚では「農地は非常に合意形成が難しい、しかも時間がかかるといって、このところをどうするか。2番目の制約は、都心側がなかなか入る空間もないし、それからコストも非常に高い。これは秋葉原で留めていいのか」ということで、運政審でたしか東京までということになっているのですが、当時のお金で1500億円秋葉原～東京間でかかるという試算が出ました。一時期は東北新幹線がちょうどあそこで地上に顔を出すんで、「あれを上野に留めて、その空間に乗せて東京駅に持っていくたら」なんて少し乱暴な検討も内々でやった記憶があります。

しかしながら最終的には12号線の計画がちょうど浮上してきて……もちろんあの計画は前からあったんですが、あれも非常にコストが

かかるもんですから、「いつできるか」という議論があつたんです。ちょうどそれが浮上してきて、とりあえず受けてもらえば、京浜東北、東北線とそれから12号線と、非常に懐が深い格好でできる、そういう格好で都心問題も解決する。

それからもうひとつ難しいのが、1都3県にまたがるという行政上の話なんですが、何も行政上またがるからお互いに仲が悪いということを意味するのではなくて、それぞれ違う住民の方がひとつのプロジェクトに本当に賛同していただけるだろうか。当然負担を伴う話ですから、これがどうなのかということが大変大きな問題としてあった。しかも各都県とも一番の中心地を通らないという格好で、行政域をかすめておりますので、その都県の「全都民、県民の合意が本当に取れるだろうか」、そんな議論がありました。

そんなことがバックグラウンドだったわけですが、一番の議論はどうやつたらいい鉄道をつくれるかという話と、それからお金をどうやって出すのかという話なんです。で、当時、いつも議論すると、皆さんの頭に出てきたのが田園都市線であり、ニュータウン線であり——ニュータウン線は東京、大阪にあります。

それからもうひとつは、ちょうどこれと相前後して議論が始まつた横浜のMM線の開発利益負担の話があります。こういうのがベースになって、直接的には当時のニュータウン線とか田園都市線と違って、MM線は文字通り、「あとこれぐらいお金がないと実現できない。それをどうしようか」という格好で、必要金額から一体どうすればいいかという議論をしていったわけですが、その時の議論というのがずい分参考になっているわけです。

財源については、この線だけではなくて、みんな財源問題を抱えていまして、それに対する解決策としては、特特制度というのがその時、出てきた。特特制度のアイデアはMM線を機会にみんなで議論していたものなんですが、それが民鉄活性化のために制度化された。具体的には、将来整備される鉄道のコストを、いまの利用者から少しづついただきおいて、それを積んでおいてあとから鉄道整備をすると。それが現利用者にとっても鉄道事業者にとっても、社会にとっても一番安く効率的な方法である。こういうみんなが得する方法だということで、全党合意で国会を通ったわけですが、ところがそこで大変なシバリがかかるてしまいました。旧国鉄にその制度を使ってはいけないというシバリだったんです。

それは国鉄の財政的な破綻から改革をやったんで、そこがもっと投資をするような方法は、当時の状況ではとても呑めない。で、そこでこの線が非常に難しい局面を迎えたわけです。

---

## 鉄道事業と都市開発

---

黒川 どうもありがとうございました。そういうことで、鉄道建設と地域開発の話が一通り終わったのですが、さっき西野さんが鉄道事業と面開発と一緒にやることは、ある意味では鉄道から見ると非常にいいことだ。そう言いながら「鉄道事業をやるには面整備の事業ができるないとできなくなる」というシバリがかかる話がありましたが、面整備をする側からみると、鉄道整備と一体化してやることに問題はないでしょうか。

三 宮 MM線の話があつたんですけど、公団の経験でいうと、一番最初は根岸線です。これは途中が全部山で、開発計画がないんで、途中線が切れていたんですけど、鉄建公団ができて、洋光台、港南台の開発をすれば鉄道線が引けるということでしたので、鉄道とセットの開発に取り組むことになったのです。

鉄建公団が必要とする鉄道用地を買い、不足する部分をうちのほうが区画整理をやったところから、保留地・公団の換地を鉄建公団に売るということで開発・調整をしました。それから、高島平もほぼ同じ時期なんすけど、公団の用買のほうが先に行ってまして、あとから鉄道側で「買収済の車庫用地を換地のうえ確保してくれ」ということで、車庫用地を公団の開発区域に取るということで始ました。あとから計画人口を戸建て主体の計画から高密度開発に振り替えて、それで人口計画を大幅に変更して、現在の高島平になりました。

それから任意でいった田園都市線、これはもっと前に東急が計画を立てておりまして、土地の買収と鉄道建設がうまくいった。地価上昇の状況もあったと思うんですけど、沿線人口も40万人ぐらい一気に立ち上がって、非常に経営的にも安定した経営ができた。多摩ニュータウンをやる時に、実は開発に際して鉄道側が「いまのまじや鉄道を引けません」という返事が来て、どうするかというんでニュータウン・ルールができた。そういうので、そのあとのMM線の時にはニュータウン開発ではないので、従来のルールが当てはまらないということで、「対案を出そう」という議論がありました。

負担可能な鉄道側の負担が先にきて、開発側については開発利益のうちから一定のルールをつくるて負担して、鉄道経営を成立させるという考え方があげられた。

これはニュータウン・ルールとは違う形で、開発利益の中から負担をすることをベースにしたものでした。バブルの前だったので、地価上昇を前提にしたものでしたが、今後はバブルがはじけたので、土地の会計の中でものをこなすということについては、ちょっと難しいんじゃないかな。ですからもうひとつ、全体の、地域全体の便益の中で評価せざるをえないんじゃないかな。

---

### 多様な開発を新線がつなぐ

---

ですから常磐新線については、公共団体が条件をつくらないと鉄道線が建設できないということで、そういうことを踏み切りにしてやったということなんではないか。ベースラインとすると公共施設としてつくるということで、いろんな条件があったのを、1都3県にわたって条件が整えられた。戦後の、東京周辺の鉄道の開発の流れからいうと、その流れを踏まえて、本当の意味での開発路線ということではないかと思います。

いろんな地域を全部含めると、地下鉄的なエリアも東京都には入っておりますし、それから埼玉県のエリアは八潮なんですけれど、まったくのスプロール地域で、足の問題で非常に困っている地域に鉄道が入って、やや再開発的な形で開発を必要としている。

それから、千葉県のエリアについてはむしろスプロール地域で、

鉄道を入れることによって環境全体を整備しようというところですし、利根川を渡ってつくばのほうは、むしろ鉄道を入れて自立型の中の基本的な都市間鉄道として機能するような開発になる。そういう意味では性格が全部違うところをひとつの路線で、いわば縦軸に開発をデパート的に示すというふうなことになっているんじゃないかなと思います。

---

### 鉄道に対する開発利益還元論

---

黒川 いまのニュータウン・ルールというのは、結局多摩ニュータウンなんかつくる時に、多摩ニュータウンに鉄道が来ないと困るということを考え出された方式ですが、少し説明していただけますか。

三宮 ええ。ところが鉄道のほうは直接全部自分のほうでつくるんじゃとても負担が重いということで、素地価格で土地をくれというのと、軌面下の造成部分は、半分は開発側で持ってくれと、残りは自分でやりますと。そのかわり自分のほうでやるときに、鉄道側の負担が重いんで、公共団体が金利を軽減するというのが制度で、鉄道側と開発側が両方でそれぞれ負担して線をつくるということでルール化した。あれでできたのは多摩ニュータウンだけですかね。

黒川 千葉ニュータウンもそうです。

三宮 千葉ニュータウンもそうですね。

黒川 そういう意味では、森地先生が言った開発利益を鉄道事業に還元するというのは、そこの地域に鉄道ができるることによってその利益がもたらされる。具体的にはそれは土地の値段が上がるじゃないか。するとそれは、鉄道をつくったことが原因なんだから、それだけ値段が上がった部分のうちのいくらかは鉄道事業に回してもらいたい。そういうことになりますよね。

森地 ええ。もっとマクロに言うと、本来、普通の市場の財だと、需要があれば必ず供給する人がいる。ところが鉄道の場合は、運賃だけが鉄道に対する収入だから、ほかの外部利益がある分は、鉄道を供給する人の収入にならない。従ってつねに過小供給の状態にあるから、それを正常な供給の状態にするために、もう少しお金をまわしたほうがいいんじゃないか、こういう理屈です。

黒川 それは最近の10年ぐらいの流れでいくと、公共側の方の財源がなくなって、民間に金があるからということで、民間活力の活用というような中曾根内閣時代からのつながりの話とも関係してくると思います。いまの鉄道需要とか、ある種の公共事業の中でも、いわゆる皆さんが、「供給側が全部回収していない部分を財源に利用しようじゃないか」という話なんですけれど、端的な事由としての「土地の値段が上がるじゃないか」というのが、「バブルが崩壊したから難しい」ということを三宮局長が言われていますが、むしろこの鉄道事業なんかもまた地域整備から見ると、もっと公共的な性格が強い

ものを考えて、公共の財源を用意すべきとの意見もあります。

もう一度、振り返って、開発利益の還元みたいな話から見て、ここではそういうことがうまく行くのだろうか、あるいは今後を考える時、もう少し考えないと地域開発とか沿線開発はうまく行かないとか、あるいは鉄道事業整備がプラスだけじゃなくてマイナスのインパクトも出るなんていう心配はあるんでしょうか。これはどなたでもいいんですが、何かご意見いただければ。

森 地 鉄道に対する開発利益の還元は、いま三宮局長がおっしゃったように事例があったわけですが、もう少し前に遡ると、駅だけつくるという例がある。これは直接便利になる、そこで便利になるから宅地として売れる、こういうことで請願駅と称して、郊外に駅を始めいろんな形態があるんですけど、ずい分積み重ねがあるんですね。それから、日生の能勢線みたいに、もうちょっと規模を大きくしてやろうじゃないかというのもある。それから田園都市線は実はもともとの路線はあそこじゃないんですね、もう少し南の方に計画されたが、地権者と話がつかなくて、結局いまのところに移ったという歴史的な経緯がある。

田園都市線のあの30年代——計画されたのが29年だと思いますが、30年代ですら、なかなか合意が取れなかったという例で、この常磐新線の時もずい分議論があって、結局、請願駅的とか、あるいは根岸線的なやり方をしていたんじや、ある部分はできてもある部分ができない。それから、都心部、守谷まで、その先のどっかができても、たとえば都心はできないじゃないかとか、こういう議論が

あって、いい沿線をつくり、それから金利のかかるお金でつくるもんですから、時間勝負ですね。そうなるとやっぱり個別開発特別ディベロッパー経由ではシステムが複雑になりすぎる。「やっぱり一番最初は自治体が表に立って、少し長期的にいいものをつくるという格好じやなきやできないじゃないか」と、こういう話だったんです。

黒川 そういう意味では、いまの宅鉄法で面整備と鉄道建設がスムーズに進むと考えるところにはやっぱり問題は少しある、というふうに言えるでしょう。

森地 それで、やっぱりそうは言いながら、自治体がやるけれども、開発利益というところにきたもので、「そんなに一遍に面整備ができるわけないじゃないか、もっと公的な格好でやらない限りは駄目なんじゃないか」という議論はありましたよね。そこがやっぱり一番課題として残っているわけでしょうか。

---

### 鉄道建設と区画整理

---

黒川 区画整理事業は県施行の区画整理と、公団施工の区画整理とがありますけれど、県側から見ると、そういうあたりはどんな問題があるんでしょうか。

山名 たぶん鉄道が通らなければ、たぶん開通しないと街には全然人が住まない。といって鉄道が開通した時に、瞬間にサッと街ができる

わけでもない。鉄道が開通しても相当長い時間をかけて街ができるがっていく。そのギャップが相当あるんじやないかと思う。その間をどうやって埋めていくかということが非常に大事じゃないか。鉄道用地は区画整理で生み出すのですが、実際は区画整理でないところもたくさんあるんですが、単独で買収するところは延長的には多分長いと思うんです。

それはどうしても生み出しますが、区画整理の中では駅を位置づけて整備する。そこから先の整備を少し時間的に、街の性質と合わせて面的なつくりをやっていくということを考えないと、初めからドンと整備してしまって、その金利がいきなりパーになっちゃうという心配は若干あるかなというふうに思っているんです。

そういう面では、先ほど言いましたように、少なくとも島名みたいに鉄道の通っていない、駅のない地区の開発というのは、順番としてはあとかなと思います。それで鉄道の駅のあるところはまず先につくる。その中でもさっき言ったように駅の周辺からかわかりませんけれど、ある程度街が出来上がっていって、ある段階で鉄道と離れたところに街が出来てゆく……というようなことになると思います。そういう段階的なことを実際には考えていかないと、区画整理の採算性は非常にシンドイと思います。

それと開発利益というのをどこまで考えるかわからないんですが、公共団体だとそうとう長期間、開発によるインパクトをカウントできる。民間ではなかなかそれはできないですけれどね。そういう意味では、税収で10年とか20年、さらに100年というオーダーで考えますと、相当思い切ったこともできるんじゃないか。だからそういう

意味では、民間のディベロッパーの採算性の期間ではなかなか——今回の場合はバブルの問題もありますから、非常に難しい。そういう意味ではやっぱり公共団体でやらざるをえない。

公共団体というのは県なのか市なのかという問題もじつはありますて、もちろん県もあるんですが、市というのもそういう面では街づくりを考える場合に、大事な主体になるんじやないか。まさに開発利益がどうやって——たぶん一番先に市のほうに還元されていくということを考えられる。そういう面では、市が街づくりをどう考えるかということが、非常に大事なことになっている。今までみたいにバブルでどんどん儲かって、市が一銭も出さずにモノができるという時代ではなくなりつつあります。

まあ、若干、社会経済状況の変化に対応して、公共団体は——県と市町村との取り組み方も——今回は県と市ですけれど、取り組み方も、若干、弱いところがあるんじやないか。

**黒川** 今回の場合の区画整理事業では、県というのが出てきて、市施工の区画整理というのは出てこない。そこに何か理由があつたのですか。

**山名** 常磐新線をつくる時に、先ほどお話がありましたように、やはり利用客をどのくらい生み出すかということで、常磐新線の鉄道をうまく活用するという視点で話がスタートして、県としてそれを受けていったのかなというふうに、私は聞いているんです。とくにこのつくばの場合は、ほとんど先ほど言いました6地区は全部つくば市

内になっています。いま県では大規模プロジェクト——常陸那珂とかですね、ああいう大規模プロジェクトは順次やっています。伊奈・谷和原もその意味では大規模です。大規模だから県がやったということ……その2つぐらいが県としてやった理由です。「なかなか市町村では難しいだろう」と、「大き過ぎる」、そんなことで県が乗り出したのではなかろうかというふうに思っています。これは私の意見ですが。

黒川 先ほど言ったことは、何で公共団体が出てこなければいけないかということですが、民間では非常にロングレンジのリスクを負担するのはできないから、公共団体が出てくる。ただし公共団体からいうと、まったくメリットがないかというと、さっきの税収ということで、そこで都市的な開発が行われれば、そこの土地の値段が上がる、あるいは建物が建つということになると、固定資産税あるいは事業所税とか、いろんな税収があるから、その分ぐらいは、この事業の主体となっても、ほかの一般税を投入するというだけの意味じゃなくて、長い目で見れば税収全体が大きくなるから公共団体が出してもいいじゃないかということはあるんですけど、そういうところから見ると、じゃ誰の税が一番大きいかというと、むしろ市町村の税が大きくなる。そこで片一方では市町村を加えないといけない、というような話があるんだと思うんです。

もうひとつの開発利益の活用の話で、少しずつ皆さんのご意見に出てきたように、開発利益なり何なりが最も大きく出そうなのは、新しくつくる線の駅の周りじゃないかという意味では、駅とその周

辺の街づくりというのをどんなふうに考えていったらいいんだろうかという問題があると思いますが。

---

### 駅からの二次交通が大切だ

---

三 宮 駅がないと鉄道は乗れませんから、駅は確かに重要なわけですけれど、駅の影響圏をどれぐらい大きく取りうるかというのが、課題じゃないかと思うんですけれどね。徒歩で利用できる範囲というのは知っていますから、その範囲で限定すれば、駅の周りにものすごく高密度のものをつくればいいのですが、それだけで価値が出るかというと必ずしもそういうことにはならない。とくにつくばの周りというのは自動車型の街なので自動車とかバスとか、他の交通手段と鉄道の駅がうまくジョイントできて、それによって鉄道の効果がもっと圏域に広く及ぶというようなシステムが必要です。こういうような人口密度が薄いところは、それがうまくいかないと、鉄道の効用が十分發揮できないんじゃないかなと思ってるんです。

私たちの局が管轄している、いま仕事をやっている、プロジェクトをやっている範囲というのは、土浦から始まりまして、つくば、阿見、牛久、竜ヶ崎、茎崎なのですが、これは東京23区と同じぐらいの大きさで、仮にこれからあと、そのあたりにそれぞれの計画を全部フルにつめても、30万人ぐらいの人口が増加するということなんですけれど、それでも全部合わせて80万人ぐらい。東京23区ぐらいの大きさのところに80万人の人口ですから。

駅というのは、新線鉄道はここに4つぐらいの駅ができる、それ

にプラス——常磐線の駅もいくつかありますけれど——10個ぐらいの駅しか鉄道駅というのではないんで、そういうところで、駅そのものは駅のすぐ周りにいる人だけの価値という形で駅をつくっても、何も地域的なメリットは出ない。

むしろ駅というのは、さっきの都市間鉄道的な形で役割を十分果たせるような構造が必要じゃないか。もうちょっと近くなつて、密度——歩く密度なり利用密度が稠密なところはそれなりの構成でつくればいいということで、周りの土地需要との関係でうまく駅の機能のつくり方というのができないかなと思っているんです。それによって地域全体にどういうふうな利益がもたらされるかというのが違ってくるような気がするんです。

---

### 鉄道事業と駅勢圏

---

黒川 いま言った東京23区というのは、面積630km<sup>2</sup>ぐらい、人口が800万人ぐらいですか、駅はいくつあるでしょうか、100は下らないですね、あるいは200……。いまのようなことで、「駅の機能が23区のような駅勢圏という概念じゃない」という三宮さんのお話ですが、鉄道事業者から見ると、駅と駅の周りというのはどんなふうに考えておられるんですか。あるいは山名さんのほうには、区画整理でいくと、駅と周りというのはどんなふうに考えているのかをお話しいただきたい。

西野 3.5kmの駅間というものは、その経緯はよく知りませんが、早くか

ら3.5kmということで大体決まっていますね。3.5kmで駅間を置いた時の開発をどうするかという考え方じゃないようです。大体、原則としてベターっと連続して開発区域があるわけですね。そのひとつの原因はとにかく面開発の中で線路用地を出そうとするから、どうもそういう感覚になつたらしくて、それがどうもひとつひっかかります。

いまの駅勢圏が鉄道に沿ってずーっとベタッとつながった例としては、大体東京の西側の、私鉄があげられます。大体駅間1kmで、500m歩けばどっちかの駅に出られるというところで、市街地がベターッとみなくつついちゃっています。多摩ニュータウンや田園都市線はちょっと長いから別なんですけれど、そのときに3.5kmの駅間の時にどういう街づくりをするかというと、その3.5kmごとの駅を核にして、歩ける範囲をもとに、極端にいうと丸い区域があって、その駅と駅の間に多少田園が残ってもよい。そういうイメージじゃないかと思うんですけど、どうもそこらへんがこの常磐新線というのははつきりしないんですよ。

おそらく将来ですね、発展した場合に、駅の増設というのは、今までどこでも出ているわけですよ。多少、前から考えていたとしても。それもどういうステップでやっていくかということが、まったくイメージがないですね。そこらへん、どういうふうに考えていくのか。

たとえばそこの守谷を出ましてから、伊奈・谷和原に行くまで、えんえんと田園地帯を通るわけですよ。ああいうのも永遠に田園で、いまから半世紀後もまだ田んぼづくりをやっていくのでしょうか

か。東武伊勢崎線の沿線は田んぼだらけで絶対に宅地化しないのではないかという人が多かったのですが、みな宅地化してしまったわけです。そういうあたりを考えると、駅間配置と街づくりというのは、当初、あまり突っ込んで議論していなかったような気がするんですね。

逆にそれでいい面もあるんですが、たとえば一昔前の鉄道でいたら、埼玉県は1市1駅で、たった2駅なんていうのは、よく通つたと思うんです。高速化には非常に助かっているんですけど。

森 地 私は実施計画の時はもう全くタッチしていませんので、マスター プランの時だけなんですよ。ただ、この問題をどうしたらいいかと 私自身も一生懸命考えて、あるいは一緒に作業をした人たちとは議 論しています。それは、第一に、とにかく駅部はお金がかかるので、 当初は可能な限り少ない駅にしたい。開発がそんなに進むわけないし、中心的に開発したほうがいいと。したがって、なるべく広い駅 間で、地権者の合意を得て線路用地を得られる範囲ですね、そこに 開発を集中していったほうがいいだろうと。それがまずひとつある。

---

### 駅に合わせて開発を考える

---

第2に、しかしながらその中でも守谷とか流山のように、既存の 線とつながっている駅と、新しくつくる駅の性格をどうしたらいいか。これは、たとえば田園都市線でいうと溝の口とか長津田という のは、結局、再開発がいまだにできていませんね。結果的に街とし

てのアメニティといいますかクオリティといいますか、そういうのが上がっていかない。そうやっているうちに、新開発地域の商業拠点がのびていった。こういうことがあるんで、守谷とか流山とかを決める時にもそういうことがずい分気になった記憶があります。

したがって、このへんの開発方式はたぶん変えなければいけないだろう。どっちかというと、たまたま「守谷も流山も、そのほかの隣の駅とどっちがいい」という話があったから、当時個人的には、黒川先生もご一緒だったかもしれないが、町長さんとか市長さんに「本当にここの再開発を今の間にやるのか」という議論をした記憶があります。

それからもうひとつは、その駅の中でも——田園都市線でいうと青葉台の駅直近に住・都公団の4棟が建っていますし、駅からちょっと、300m離れたところに大きな団地をつくっている。隣の藤が丘は、大企業の社宅をそこに集中して集めている。ちょっと先に行きますと大学のキャンパスが展開している。そういう早く集める、需要を生み出すという、こういう指向が鉄道事業者が考える時は当然あったわけです。これは、昔からあった発想です。

しかし、じゃ間の駅はどうするかということについて、2つの方法を持っていまして、駅の周辺は先に開発がされて、地価も高くなる。間のところは、少し遅れて開発される。しかしながら、実際計画時はバブルじゃなかったですから、ノーマルな状態を考えると、田畠でずっとお使いになるわけで、別にすぐ土地を売られるわけではありません。駅間の開発は遅れるけれども、資産価値としては遅れた分だけ上がっている。そういうことで駅があるところとない

ところの公平性は、少なくともエリアとしては保つ。土地を売る人と売らない人の問題はもちろん別にあるんですが。

もうひとつは、もし駅間のエリアの人が好むならば、そこに駅を——それが請願駅的な格好になるか何かよく分かりませんが——とにかく追加的につくっていけばいいじゃないか。それと整備とを併せればいいではないか、こういうことを議論していました。

もうひとつは、そうやって駅間が縮んでいく完全に成熟した段階では、西野さんのさっきのお話のように、非常に列車密度が多くなるので、退避線がたくさんいる。で、退避線を最初からびしっとつくった、たとえばかつての国鉄のようなところは、中心的な駅が退避駅になっていて、そこで急行と乗り換えるという形式なんですが、田園都市線はちょっと違うんです。江田とか梶ヶ谷とか拠点駅ではないところで入れ違いをしているんですね。

そういうやり方もたぶんあるかもしれない。多摩プラザでは乗り換えられない。鷺沼では乗り換えられるが、駅間の将来の新駅でそういうことをやってうまく列車密度が増えてくることと、「開発と駅間を制御できないだろうか」と、こういうことをマスター・プラン段階では議論していたので、私自身は、実施計画に入る時に当然そういう議論がもっと煮詰まった恰好でされているんだろうと想像していたんですよ。

---

### 二次交通は大丈夫か

---

西野 たとえば駅を少なくして建設費を少なくしたいというような発想

が、都営新宿線の、江戸川区内の通過の時に起きたんですね。どうしても本八幡までやるのにこのお金の枠でやらないともうどうにもならないということで、そのために駅を少なくして駅間距離を2.5kmにしたんです。そのかわり駅広を整備してバスルートを全部そこに接着するということにしました。いまそのバスルートが——京成も含めてドル箱的になっているんですね。そういうあたりの論議というのが非常にうまく行ったんですが。

いま常磐新線でも乗客量の需要の見直しをしているんですが、二次交通がどうなるんだろうかと心配しています。そうだとなれば、地元のバス会社がやってくれるという気があるんだろうか。それから、全部マイカーでやることであるとすれば、kiss&rideまたはpark&rideを考えなければならず、とくにpark&rideをやるんだとすれば用地を確保しなければならないという問題がでてきます。

どうも二次交通を引き受けてくれる業者がないと、マイカーだけになる。マイカーがあんまりやってくると、近い所へはたとえばつくば～守谷間ぐらいは並行する道路も整備されますので、みんなそれで行っちゃうんじゃないかと心配しています。どうもそこら辺がいまOD表の見直しをやっている中で、どうも決め手がなくて弱っているんですよ。いかがなもんでしようかね。

三 宮 それでね、いろいろな考え方があるので、いま言ったような形で、二次交通施行をどういうふうな設定にするかというのはつくばの課題になってくる。ひとつはバスという対応手段をどういうふうにするか。それからもうひとつは、マイカーなり乗用車の利

用をコントロールするにはどうするか。この2つを同時に解決していかないとうまく行かないんじゃないかなと思っているんです。

終点がつくばの都心部に来ますので、つくばのバスターミナルにバス利用者を集中させるという戦略が、当面いいんじゃないかな。もうひとつは、葛城のところは割合ゆったりと土地がとれるというんで、マイカーはあそこに駐車させるという格好にして、途中は駅はつくるけれど、場合によったらそこはかなり簡易な駅でよいというぐらいの割り切りをしないと、金だけかかって、人が乗らないバカでかい駅ができる、がらんとしていて物騒な駅になってしまい、全然採算が合わないという話になるよりは、むしろメリハリをつけたほうがかえっていいんじゃないかなと思っています。

---

### 牛久新駅で実験

---

常磐線では、牛久に新駅をつくりますので、少しそこでバスを集中させて利用客がどういうふうに利用するか、駅前広場にバスターミナルを併設しようということで、それによってターミナル性を強化して、バスと鉄道との新しい関係を創出してみようかと計画を進めています。つくばのバスターミナルと牛久の新駅・バスターミナルとが接合することになります。常磐新線が来た時にお客がどう乗るかというのは、「その時のサービスレベルでの条件によって決まってくるので、それでいいじゃないか」ということにしておけば、いま西野さんが言われたように、少しは役に立っているのではないか。こうしたことで新線が来れば、どのぐらいのお客が来るかなと思

っています。

黒川 二次交通の話は、私なんかもいろいろ参画していますけれど、茨城県、栃木県、群馬県あるいは岐阜県——要するに大都市の周辺の県は、自家用乗用車が非常に普及していて、平均値で1世帯に1・5台ぐらいです。つくばの学園都市をつくった時に、公務員の方々は、普通の公務員は2世帯に1台ぐらいしかクルマをもたないという計画でつくったんですけど、実際はもう1世帯1台を越えていますから、今度ここに鉄道駅をつくって、その二次交通は何かという時に、従来のような形での、駅ができる団地をつくって、団地と駅の間はバスだと、こういうようなイメージの密度の構成は多分しないだろう。

むしろ駅の徒歩圏ぐらいには高層のものは建っても、それから外のほうの宅地供給の、1戸建庭付みたいなイメージのものになると、多分密度が疎になって、バス事業者もちょっと自分たちで独立採算するというイメージにはなかなかうまくいかないような地域になってしまう。そうすると、自家用乗用車でpark&ride、駅の近くに月極め駐車場でそこに停めて鉄道に乗るか、誰かに来てもらって乗るというkiss&rideという格好をとらざるをえない。

---

### 駅によって特色をもたせる

---

どちらかというと、各駅にそれぞれ特徴をつけていったほうがいいんではないかと考え、いま構想しているんです。グループではそ

ういう理屈を立てようと思っています。しかし区画整理事業から見ると、駅前が一番土地が高くてそれからどんどん、どんどん土地の値段が安くなるという構造の区画整理事業の仕組みとうまく合えるかというあたりで非常に難しい問題となっている。そこら辺についてのことを山名さんほうから。

山 名 あそこに図面を張っているんですが、あれは従来型の土地利用で絵をかいているのです。要するに駅前には商店街があって、周辺へ行くとだんだん1戸建てがある。これをたたき台にして議論している時に、「本当にこの駅はそういう駅前にデパートとか商業施設がはりつかないだろう。逆に土地の値段が高いと、商業はむしろ郊外、郊外に出ちゃって、駅前は商業はこないんじゃないかな。もうちょっと違うタイプの、いわゆる通勤駅、首都圏の東京、埼玉、千葉ぐらいの従来の駅のイメージとはちょっと違っていくんじゃないかな」という議論はしていますね。

どういうふうに考えていくかというのが課題になっていまして、悩んでいるところです。民間の方も「いまさら駅前には商業は出ないよ」というお話なんですね。多分商業——いわゆる従来の商業地としての土地の処分は極めて難しい。今までの商業とは違う業務的な機能をもってくる必要があるんじゃないかなと思ってるんです。

そこで、「じゃ鉄道を使う方はどういう方なのかな」というところで、またそこに議論が元に戻っちゃいますね。「通勤で使われるのか、もう少し別な、いわゆる地方の鉄道駅みたいなイメージで使われるのか」というところで議論は2つに分かれています、そうい

った中で、つくばのレポートをみましても、北の葛城とかこういうところは通勤圏じゃなくて——通勤圏じゃないっていうのはおかしいですが、逆に東京からも時々こっちに来る。「ここから東京に通勤するというのではないのじゃないか。もう少し南のほうはもしかしたら東京に一部通勤されるというふうなことも考えられるんじゃないかな」といってます。そうなると南のほうは少し、在来の駅周辺に近い整備ができる。そういう意味では北のほうと違ってくる。

そういうような土地利用、実際にそこに住まわれる人の、もしくは働く人の性格によって駅も変わってくるので、そういうことも少し聞きながら、「駅の周辺の絵の描き方を変えていかなきやならない」というふうな議論をしているところです。じつはそれでまだ具体案にいたっていない……。

二次交通はどうするかという議論は出てまして、何らかの二次交通は、全部自家用車でやるというわけにはいかない、やはりマストラかなんかを入れないといけない。4kmですから片道2kmで、しかも先ほど言いましたように長細くなっていますので、非常に二次交通の上では効率的ではない。

---

### 新線は多様な行動を可能にする

---

三 宮 まあ、この地域に限定すれば、直接の郊外の住宅だと東京ないしそういうところに勤め先のグループがあって、出かけるというのが基本パターンということなんですが、ここの地域になるとどうもそれが考えにくい。先々も同じような形で、外縁的に延びてくるとい

うようにはなりそうもない。むしろつくばは、今までやってきたもので見ると、かなり自立型で立ち上がってきてる。そういう性格を依然としてもつから、これから開発についても、やはりそういう部分が踏襲できるような開発じゃないと成り立たないんじゃないかな、と思うんですよね。

東京方面からつくばに通ってくる人は、バスで東京駅からくる人が多いですが、東京に行くにはバスが使いにくい。時間が不確かで通いきれない。鉄道が開通して、いまの東京から来るバス並みのサービス、先ほど西野さんが言われたようなサービスレベルが確保できれば、東京にゆったりと座って通う人がいて当然だ。それがつくばのこれから開発の対象の全てかというと、そうではなくて、全体のボリュームは増えるから、その中の一定比率の人口は東京方面に利用するものになると思っています。

東京圏域が、そういう意味では広がって、その中の選択（居住スタイル）の度合いが広がってくる。さらに言えば、だんなと奥さんというのが、家庭の中でも勤め方のパターンが違うのかもしれない。奥さんは地元で、だんなは東京——あるいは逆かもしれない、というふうな組み合わせにいろんなことがあって、それらのニーズに対してこの地域全体が対応できればいいんじゃないかということじゃないかなと思うんですね。その時にどういう形で、鉄道と道路とか二次交通のシステムを組み上げれば、需要にうまく対応して、かつうまくさばけるかというのが課題になっているのかなと思うんです。

それに恐らくこれからのいろんな情報革命——マルチメディアと

かが勤務形態なり仕事のやり方に影響を与えるでしょうから、選択の余地が将来に向かってだんだん拡大していく可能性がある。

---

## 沿線間競争、駅間競争

---

森 地 全部同じパターンでは絶対に開発しちゃいけない。つまり、沿線間競争もあるんですけど、駅間競争もあるんですね。だから、ある商業地——商業が集積する駅は、じつはビルが建っているんじゃなくて、前に緑地がうんとあって、それと駅の便利さが相まって商業地としての魅力が出るかもしれない。あるいは、ほとんどの駅にはkiss&ride施設をつくらなければいけないけれど、park&ride施設の土地が取れない。したがって、あるところはそういうことをやるほうがいいんじゃないかな。

それから、すぐお金を回収したようなところは、なんかこう立ち上げるけれど、地主さんもいろんな方がいらっしゃるから、持っていてただ一時期park&rideに貸している例はいたるところにあるわけですね。そういう格好でやっているうちに違う形態に移るというやり方だってあるんじゃないかな。基本的にはそういう駅ごとの特徴をどのように出すかというのは、かなり街づくりのセオリーなんですね。

もうひとつは、東横線とか小田急とか中央線とかそうなんですが、昔は小田急というのはものすごくイメージのいい線だったんですが、いまはもうあの設備じや田園都市線と比べて非常に貧弱です。時代が変わった時にもまだイメージのいい、沿線イメージを高く留める

にはというと、とにかく将来の為に土地のある一定量は確保しておかないと限ります。多分、成熟するのにまだ30年とかかかるわけですから、その時にすでに陳腐化していたんじゃどうしようもないですね。

黒川 そういう意味では皆さんの言うのは、常磐新線の駅は多分、先ほどの鉄道結節点、例えば常総線とか、武藏野線とか東北線とかにつかるところは鉄道との結節点的な特徴のある駅にする。あるいは二次交通から見ると、自動車を非常に優先したような駅もあれば、そうじやない駅も、あるいはバスを優先したような駅もある、というような形で考えたほうがいいんじゃないかな。

---

### ネットワーク状になるのが良い

---

という話ですけれども、もうひとつ常磐新線というのは、ずうっと1本秋葉原から出でていって、つくばで留まって、盲腸線みたいになっているんですね。「そういう鉄道はあるんだろうか」というのが私には非常に素直に、一市民として「面白いね」と思うんですけど、西野先生、あるいは鉄道交通の専門家としての森地先生から見たら、そこら辺はどんなふうに考えたらいいんでしょうか。

森地 当然、どつかにつながっていて、ネットワーク状になっていたほうがいいのは間違いないんですが、さっき守谷で停めるかなんて話まであったということから言うと(笑い)、すぐできるかどうかとい

う話は当然ありますが、東京側もつくば側も将来のためになにを担保しておくのかということなんですね。

西 野 先ほど多様なサービスをしなければならない、と申し上げましたが、大体民鉄なんかでも路線長60kmぐらいのところでは多様なサービスをしていますが、それに対応した終端駅の、とくに東京駅側の終端駅の発着線数が少ないと困るんですね。それがいまの秋葉原駅は、あそこの中にできる都市計画道路におさめるために、1面2線しかないんです。

「これをもう少し増やしておいたほうがいいんじゃないか」という論議をやったんですが、これは「東北新幹線の上野と東京の関係と同じで、先が延びるんだったら、そういう過剰投資して中間駅にそんなものをつくっても無駄だ」ということで、我々としてはぜひ、もう1駅、ちゃんとした終端駅——3線ないし4線のところが欲しいのです。

少なくとも、つくばへ行くビジネス特急みたいなものは、到着客が降りたら、すぐベルが鳴っていてあわただしく、それに乗っかって出ていくということじゃなくて、少なくとも発車の10分前には入線してきて、中のちょっとした掃除をしてですね、それからゆったりと座って「まあ、書類のひとつでも目を通しながら行くか」っていうあたりのイメージでやるべきだと考えています。

そのためには南のほうは、なんとしてもちゃんとした駅まで延ばしたい。その時によく言われますのは、南の方は運政審レベルの話になりますが、どつか延ばしていくつけるという話をちゃんと決め

ておく必要があるんじやないかと思います。南への接着がないのなら、この線自体はスタンダードゲージにしろという論が、あちこちから出ているんです。最高速度毎時130km、できたら将来160kmで走るときは絶対、スタンダードゲージの方が楽だという論ですね。

また南側への延伸論が出てくると例えばの話、「JRの東海道本線とつなげたらどうか」とか、そういう論議がやっぱり出てきます。そういう意味で、やはり将来どうするかという点を、ターミナル論としてひとつやっておかなければいけないと思います。

それから、かつての高度成長期なみに、順調に増えていきますと、計算の仕方によりますが、やっぱり八潮から南ぐらいは複々線にしないと、ある時期足りない可能性というのは、大体他の線の例からしてあります。その辺のことを考えておかないと、「つくばから先はいい加減に延ばせんなあ」と、こういう話になる。

現在、東京の青井のあたりが一番通過人員がふくらむということで、そこで合わせて輸送力設定をすると守谷と伊奈・谷和原間はその約10分の1です。それで茨城県下がふくらみますと、増えてくださることは大変結構なことですが、その時にやはり東京一方への輸送では根元の方が持ちません。そういうふうにならないような街にしたいものですね。

---

### これからつくばについて

---

黒川 現在何故この区画整理をやるかと言えば、鉄道事業との関係で見ると、この線に乗る人を増やすためにやるんだと。そうすると、東

京向けの、東京に勤め先がある人たちの宅地供給としての区画整理というイメージが出てくるんですが、いまつくばに住んでおられる方の中には、そういう東京に勤めるような人たちだけが今度の新線整備で増えるというと、今までのつくばのイメージが変わってきちゃうので、それだとあんまり「いいな」というイメージにならない。あるいは問題であるというご意見もあるわけですが、そういう意味では新線が整備されると、いまのつくばの学園都市と、県南地域にどんなインパクトが及ぼされるかということについての想定を、ご意見があつたら伺いたいと思います。

山 名 葛城地区あたりは逆に県南からこちらに向いて通勤で出てくるというようなものが出てくれれば、鉄道の利用でも往復で非常にいいんだろうというように、きわめて理想的に考えています。そういう意味では、葛城地区というのは、冒頭で申し上げたように、つくば研究学園都市の研究のストックをうまく活用して、新しい産業を興せる余地があるんじゃないかなというふうに思っていますし、そういう面では、ここにひとつの独立した都市ができあがって、あそこの方が業務で東京に行く時には非常に便利がいい。業務交通として鉄道を使っていただける。南の方から東京に通勤する方もいますし、そういうことをなんかうまくできないかな这样一个ことを考えています。

黒 川 三宮局長さんは、そのあたり……。

### 三 宮

むしろ来やすくなるというのか、効果を期待しているんです。逆に、東京の末端の部分もさることながら、途中の枝線がありますが、環状線というのか東武野田線と武蔵野線との接続がじつは非常に気になっているんです。たとえば私が所沢にいる時に、武蔵野線の環状ルートを使うんですよね。ところが常磐線との接続が非常に悪いですから、鉄道でつくばに来ると非常に時間がかかるてしまう。武蔵野線と常磐新線との接続が非常によければ、往復のしやすい地域ができる。交通の条件が改善することで、それぞれの地域の特質を出しやすくなるのではないかと思うのです。

その地域の発達というのは、その地域の人々の問題なんですけれど、それを支えていくためには、できるだけ広い範囲にスムースに行き来ができるという条件を拡大しなきゃいけない。いまのところ、つくばについては、クルマで行き来が一番便利であって、それ以外については便利じゃない。鉄道一本きっちとしたのが通って、各路線と接続よく連絡がついているという条件を整えていくというのが、この地域の発展にとって非常に大事なことだと思っているんです。条件さえ整えば、この地域は懐の広い地域なんで、いろいろな可能性を伸ばせるのではないかと思っています。

単に東京の方に通うということもできますが、それを主に考える必要はまったくないんです。むしろ、東京の方はもう少し、恐らくそういうことが中心になるかもしれませんけれど。経営の上からいうと、恐らく双方向交通になるんで、効率のいい線という形にすれば、ある程度乗客の数が少なくとも、採算的にはよくなるということじゃないかなと思っています、甘いかもしれません (笑い)。

---

## 新線は双方向交通になる

---

黒川 お2人はどちらかというと、ある意味では東京向けの片側だけではなくて、逆方向もあるような鉄道線……あるいはそういう意味じゃ、ピークを平準化する、昼間のピークが業務交通で出てくるんじやないかという、あるいは甘い期待かもしませんが……。(笑い)

西野 ただ、こういう所へお金を出して住みつこうという方の所得源が、どこにあるのかというあたりですね。「やはり東京かな」というあたりのところをどうこれから否定していくかですね。

三宮 つくばの方の最近の動きをみると、リタイアした人を含めて定着を求める人が増えつつあるのが大きいです。それで、しかも自分で企業を興すという傾向が出てきているんで、そういう意味ではこれから流れからすると、その傾向が強まる。むしろ開発の必要性というのをそこに求めることが必要な感じですね。

黒川 これ多分、茨城版だったと思うんですが、あそこの国立の研究所をやめた方が、あそこに住みついてベンチャービジネスを興したんです。というような格好で、つくばを離れたくなくて、自分たちの仕事場をつくっている。で、それでビジネスをやる、という形が出てきたんですよ。そういう意味ではほかの所とはちょっと違っているということなんですね。それを含めて森地先生のほうから、

どうでしょうかね、この鉄道を利用するお客様のイメージは……。

---

### 道路と鉄道との配置が重要

---

森 地 非常にサイトプラン的な話で恐縮なんですが、大体鉄道駅——とくに私鉄の関係の鉄道駅を見てますと、道路と鉄道の配置が非常に悪いところが多いんですよね。それで、駅の前にそんなに広大な道路をあらかじめ作っておくという話はないんで、多分限られたものになる。そこへまた通過交通的な、つくば～東京ではなくて、もう少しローカルな通過交通的に交通が集まるものだから、混乱させる駅と幹線道路をそんなにもの凄く離すという話ではないんですけど、そこを駅にぴったりくっつけてみたり、ほんの100mぐらいしかあいてなかつたりというところは、大体失敗していて、この辺の駐車場も含めて、そのサイトプランが非常に面白いとこだと思うんですね。

---

### 戦略的な街づくり

---

それからもうひとつは、街づくりもインフラなんですけれど、初動のところはやっぱり商業立地の中身まで相当戦略的にやらないと、なかなかうまく行かないんじゃないかな。たとえば、田園都市線の例ばっかり言って恐縮ですが、お医者さんを集めるのはもちろんですが、お店も——有名なレストランとか、小売店とかワンセットで集めるために、ものすごくいい条件を与えてるわけですね。そういう

うことが公的にもできるのかどうかわかりませんが……。

それから場所的には、たとえば山名さんがさつきおっしゃった、ここに業務がという話でいうと、戸塚とかね、湘南のあのあたりというのは、30年代に当時の先端産業が張りついて、そういう流れになっていますね。厚木なんか、もうちょっとあとに先端産業が集まってきたなんだけれど、ちょっと駅周辺の街をチマチマつくりすぎちゃって、拠点都市としての風格という意味では不十分になっちゃったということがありますね。

バブルがはじけたから全部駄目という話ではなくて、研究所や先端産業を始め、戦略的に何かを集めることと、駅周辺の個性的集積をやって良いのではないかと思うんですね。で、そうやることによって顔ができて、それが多分——なんて言うんですかね、北京じゃない街ができる（笑い）、つくばでもない街が。

黒川 どうもありがとうございました。時間もあまりありませんので、もし今後の地域の地域開発なり整備にアドバイスがありましたら、ひと言ずつ……。これは浅谷理事長さんにもひと言お願いしたいと思います。

---

### バスサービスは良くなるか

---

浅谷 面面白くご意見を拝聴していたんですが、2つだけちょっとご質問をさせていただきたいんですけども、いまバスの、つくば市内のバス交通の問題が非常に大きな問題となって、まったく解けない状

態になっています。しばらくはいまのクルマ社会の状況が継続することになると思うんですけど、常磐新線ができた段階で、いくつかの新しい駅ができるわけです。

それがたとえば土浦とか荒川沖ですね、鉄道からバスへの乗り換え駅になるわけで、かつその駅の周辺には、恐らく大規模集客施設ができるということで、交通の結節点になる。それがひいては、そこからバスに乗り換えるという「バスのサービスが良くなる」、あるいは「バスの経営がよくなる大きなきっかけになるんじゃないかな」という期待があるんですが、しかしそうは言いながら、面的な解決にどれだけ役に立つか——かなり役には立つだろうけれども、その役に立つ仕方が問題なんですけど、それは「かなり違うよ」ということなのか、そのバスの問題としては、「かなり一生懸命やらないとできないよ」ということがあります、1つ目の質問です。

2つ目は在来線と常磐新線と並行して走るわけですが、途中で何ヵ所か梯子状に鉄道でつながっているわけですね、東武野田線とか武蔵野線とか。その終着駅でつくばと在来線というのはいま計画はないわけで、これは、「つなげたほうが相互の沿線の利用にとって非常にいいんじゃないかな」という意味があると思うんですが、その辺についてもちょっとですね……それは将来の問題として、いずれまた何らかの形で解決しようということになるかもしれませんけれど、どなたか……。

森 地 ちょっと乱暴なんですが、バスの将来はあまり長くないと思ってるんですよ。長くないというのは、機能的にもそうだし、バスと

いう免許制度自身も、いつまでもっているのかなというのについては……非常に乱暴な話ですし、またこの10年とかという話ではないですが、現在のバスのサービスがニーズをちゃんとつかまえていくて、それに見合うコストでまかなえるとはなかなか思えないですね。で、それはタクシーとバスをセットにしてひとつの免許になつたらどんなものがイメージできるかとか、フランスで今度実験を始める電気自動車のレンタル制度ですね。そういうシステムだとか、もうちょっと違うものもあり得るべしと。

「なんでもかんでもいまのバスで」という格好でやるとすると、大学があって、研究所があって、大量の人々が行き来して、最低5分ヘッドそういうところだとペイしますけれど、昼間はお客様がない、ただ朝夕だけ需要があるというところは、いずれバスサービスはなくなっちゃうと思ったほうがいいと思うんですね。自治体がやれば別ですけれどもね。

浅 谷 つくばみたいにクルマ社会になっていまして、かつ、かなり低密度の人口密度で広がっていると、バスのサービスは現実問題としては、税金でやらない限り無理なんですね。そうは言いながら、バスに対する期待というのは市民の間でけっこう強いわけです。この新線で駅ができることによって、さらにそれが良くなるかどうかということはあんまり……問題はけっこう変わらないということですかね。

西 野 茨城県に線ができるとなると、需要予測や駅広の設計に関係しま

すので、バス会社は二次輸送をやろうという気があるのかと県当局におたずねしたら、「やらせてくれ」と地元のバス会社はさかんに言ってきてているというのですね。これは非常に珍しいんです。普通ですると、大体「やらないよ」と言って、最後に頼むからと言った時にさんざん条件を出して誘導するのですね……そういう意味で、どうしてここはバスをやろうとするマインドがあるのか、ちょっと私も不思議だと思っています。やっぱり権益確保以外に何か少し儲かるメドをお持ちなのですかね(笑い)。公共交通の立場からすれば嬉しいことなのですが。

三 宮 儲かっている路線をいくつかもっているんじゃないでしょうか。要するにそれで一応ペイできる。

今度、いま荒川沖に入っているバスが苦しいらしいんですよね。それを牛久新駅が利用できるというんで、少し変わってくるかもしれない。それからつくばでいま立体街路ということで、土浦のほうからバス型なんですけれども、需要量が増せば、土浦と連結する。まあ地下で、駅で接続する構造にしたいということで、そういう設計になっていますけれど……。

できるだけそういう形で、便利よくかつサービスの質がよくて出かけられるという条件にすれば、かなり使われるんじゃないかと思うんですよね。それから、年寄りが増えていますから、知らないところにクルマで行きたくないという人というのはだんだん増えてくるんですよね。そうすると、バスかあるいはそういう公共の交通手段を使って出かけていきたいという需要というのは、ますます増え

てくるんじゃないかなというふうに思いますから、その辺をベースにしておけば、結構生きていかれるんじゃないかなというふうに思っているんですけど。

---

### 新線のネーミングを変える

---

山名 細い話なんですが、常磐新線というのはきわめて言葉が定着しつつありますし、まあ、こういう議論をしていると、「本当に常磐新線なの、もっと別の線じゃないの」という議論があるんですね。混雑緩和という建前があるのですが、実際にはこれだけ沿線開発をやると、常磐線とはまったく別の鉄道で、だから名前も「常磐新線をやめたほうがいいんじゃないか」。そういうような皆さんほとんど常磐線に引っ張られる。とくに茨城県でいうとむしろ常磐線じゃなく、まったく新しい線路でまったく新しい街づくりをするということがひとつある。

それと、ちょっと裏腹なのですが、常磐新線と常磐線をつなぐ場所というのは、関東鉄道常総線ですね。これは一応、水海道まで複線なんですが、ディーゼルで電化されていないということで、地元でも非常に電化に熱心です。「鉄道空白地帯の沿線となっている、ここを少し強化したい。こういうネットワークをひとつ——会社としてはなかなか厳しい状況である」という話を聞いてるんですが、これもやはり2つの鉄道をどっかでつなぐというのが大事じゃないか。

それともうひとつ、土浦とつくばを新交通で結ぶということ、話がじつは頓挫しているんですが、ともかく常磐新線で一番厳しいの

は土浦市だと思うんですね。いままではつくばの玄関口というイメージがあったんですが、どうもそれより別の役割をこれからは土浦は持つのじゃないか。その中で、土浦とつくばを結ぶシステムをどうするかという話は、こういう常磐新線の事業が進んでいくともつときちんとした形で整理をしておく必要があるんじゃないかな。

それと、先ほど鉄道の話で延伸の話が出ましたが、県としてはいま首都機能移転とか、百里基地の共用化という話をやってますんで、そういうものとこの常磐新線というのはどういうふうに関連するかですね。常磐線とつなぐとさらに……現実になりますけれども、百里基地の先のほうまで行って、それがもし首都機能がくれば、そういう機能がもたせられるのじゃないかというような議論もちらほら議員さんから出ている。

これは相当将来のことになるんですけど、そういうっても、場合によってはにらんでいく必要があるんじゃないかな、というふうに思っています。

森 地 名前の話はね、割合早い段階で「常磐新線」や、「常磐別線」とか……とにかくその次というイメージはよくないというので、いくつか名前を提案したことがある。もう忘れちゃったんですけど、「学園急行線」という名前だけひとつ覚えているんですけどね。ほかにも早く名前をつけたほうがいいということがあつたが、現在のこれはいろんな役所の制度でこういう名前に定着しちゃったんですね。もうひとつ、いまの話で思い出したんですけどね、高速バスと鉄道——高速バスは生き残ると思うんですね。そのためには高速バス

と鉄道のつながりをちゃんと取っておいたほうがいい。とくに圏央道とか、成田との関係がありますからね。

三 宮 それはつくばのバスター・ミナルで接続している。

山 名 圏央道は手代木西部地区にインターがあるんですね。これとこの鉄道のところには全然インターがなくて、いまお話がありましたように何かつなぎをですね、たとえば箱崎みたいなものを、鉄道と道路がうまくつながっているというようなものをここに考えたらどうかと思います。まあインターでなくても、直接、乗り換えられるものが必要ではないか。

三 宮 もうこのぐらいの距離圏だと、本当にちょこっとしたものでよい。

山 名 まあインターを出てもすぐに来れますから。これは萱丸と葛城の間に駅をどうつくるかというのと密接に関係している。

西 野 具体の話になりますが、これはある地区で、開発計画が固まる前の鉄道の縦断線型に対応した、これを横断する自動車道の縦断線型を、ここを開発するためには鉄道の線を上げないと無理だということが発生しました。そのためにこちらの線の計画に対して、道路をあげるための分担金はなんていう話が出てきています。お互い何も実現しないうちに分担金(笑い)。じゃ前の通りにやっていくとなると排水の関係で低すぎて開発地が水没しちゃうんですね。

また、この開発区域を通り抜けられるようにするために、線路を相当上げないといけない。それを上げるとどうしても先の自動車道を上げていただかないと困るのですが、その話はもうついているんだという話になっちゃうとちょっと困るわけです。それぐらい、物事というのはまだ何にも固まらない実施設計段階でいろいろ話が出てくるんですよね。ですからね、ひとつそのあたりの大所高所からの総合的な調整をひとつよろしくお願ひしたいと思うんですが。

---

### 計画を弾力的にする

---

黒川 本当は、決まったものといったって、人間が決めたものだから変えられるという、もう少し弾力的にやらないと日本国は潰れるという(笑い)、大問題になってくるんだと思うんですよね。そういうのを少し、今後はやらないと、計画の硬直性だとか、どちらかと言うと、官側の組織の硬直性というのは非常に大きな課題になってくるんじゃないかなと思います。

西野 そうですね、今日いろいろいただいたようなご意見をくみとろうとしても、現実には個々の絵というのは、どんどん、そういう論議とは別の方向へ進んで行ってる(笑い)。ですから、そういうあたりのところをどう調整するのかは大問題です。そこでこう言っていたのに、こんな変なものをよりによって(大笑い)ということにならないように……。

黒川

だんだん笑いが出て、本当はいまから始まったほうがいいと思うんですけど、時間もありませんので、今日の話で「新線と沿線開発が単なる従来の首都圏の中の東京向けの通勤鉄道という性格でもなければ、そういうような沿線開発をするんじゃないのだ」というあたりを本当に考えて、鉄道の駅の設計——駅の特徴をそれぞれ、駅間競走をさせるぐらいの意味でさせたほうがいいですし、「単なる理想論を言ってるだけじゃなくて、面整備はかなり長い時間を要してできるということで、お金の使い方も、結果を見ながらやるようなことをしたらどうだろうか」。あるいは名前を——「この新線にふさわしい名前に変えたらどうか」という、いろんな提言をいただきましたけれど、本日はどうも長時間ありがとうございました。これで、今日の座談会を終わらせていただきます。

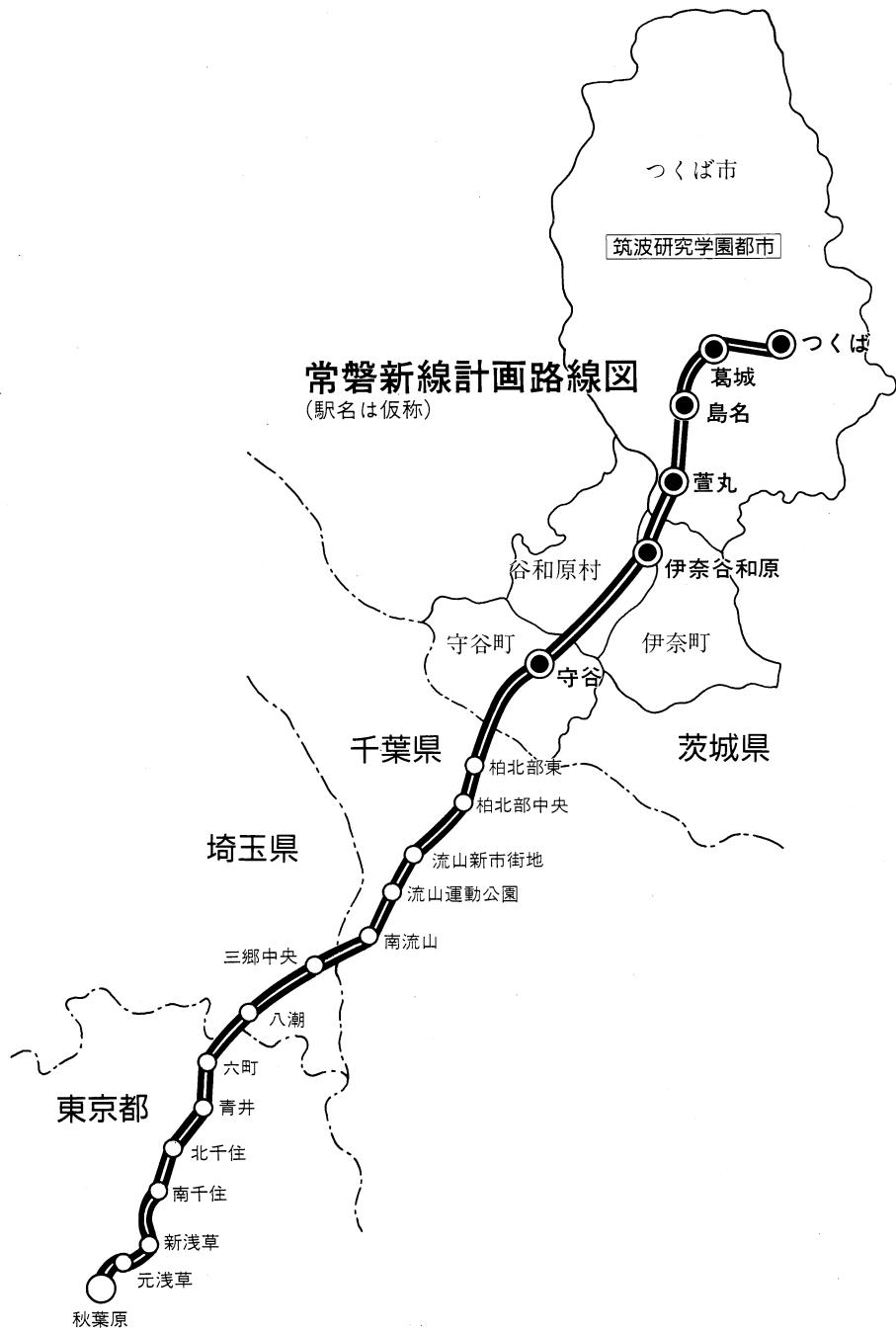
**資 料**



つくば市

筑波研究学園都市

## 常磐新線計画路線図 (駅名は仮称)



## 事業の沿革

- 昭和53年 茨城県は、「茨城県県南県西地域交通体系調査委員会」(委員長:八十島義之助東大教授)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、喫緊の課題と位置づけられた
- 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
- 平成元年 5月 茨城県は、沿線開発地域である伊奈・谷和原丘陵部地区の用地先買いに着手
- 6月 「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)成立(同年9月施行)
- 平成2年 7月 茨城県は、つくば市内6地区約1.970haの沿線開発構想を地元に説明
- 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
- 4月 「鉄道整備基金法」成立  
茨城県は、企画部内に「常磐新線整備推進課」を、出先機関として「つくば都市整備局」を設置
- 9月 1都3県は宅鉄法に基づく基本計画を策定し、運輸、建設、自治大臣へ申請(同年10月承認)
- 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
- 平成5年 1月 秋葉原～新浅草間約3.4kmの工事施工認可
- 3月 都内元浅草駅周辺で鉄道用地の買収着手
- 5月 伊奈・谷和原丘陵部特定土地区画整理事業計画決定
- 12月 常磐新線計画(守谷～伊奈・谷和原間)について茨城県都市計画審議会に審る
- 平成6年 1月 守谷～伊奈・谷和原間約11.7kmで工事施工認可
- 3月 常磐新線計画(守谷～伊奈・谷和原間)について都市計画決定の告示
- 7月 常磐新線沿線開発つくば地区に係る調印、用地買収に着手

平成 6 年10月 秋葉原において常磐新線の起工式

平成 7 年 2 月 車両基地の用地買収に着手  
新浅草～六町間約9.9kmの工事施行認可

7 月 車両基地の工事安全祈願祭、本格的造成工事開始

平成 8 年 2 月 六町～三郷中央間約7.2kmの工事施行認可  
宅鉄法に基づく基本計画の変更（島名駅の設置）を運輸、  
建設、自治大臣へ申請（同年 3 月承認）

## 常磐新線の概要

着工および開業	着工 平成4年度 開業 平成12年（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	20駅 内訳 東京都 7駅 埼玉県 2駅 千葉県 5駅 茨城県 6駅
他の鉄道との 結節駅	秋葉原 JR山手線、JR京浜東北線、JR総武線、営団日比谷線 元浅草 都営12号線 南千住 JR常磐線、営団日比谷線 北千住 JR常磐線、東武伊勢崎線、営団千代田線、 営団日比谷線 南流山 JR武蔵野線 流山新市街地 東武野田線（予定） 守谷 関東鉄道常総線
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）
所要時間の比較 (東京→つくば)	常磐新線  45分 常磐線経由  85分 高速バス利用  65分

## 宅鉄法と基本計画

宅鉄法とは、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す。（「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」平成元年6月成立同年9月施行）

### 特定地域

特定地域とは、常磐新線の整備により、大量の住宅の供給が見込まれる地域です。次の市町村が指定されています。

#### ●茨城県

土浦市 下妻市 水海道市 取手市 つくば市

稲敷郡基崎町 新治郡新治村 筑波郡伊奈町 筑波郡谷和原村

結城郡千代川村 結城郡石下町 北相馬郡守谷町

### 重点地域

重点地域とは、駅設置予定地周辺で、相当量の宅地が計画的に供給される地域で、宅地開発と鉄道整備の一体的推進の拠点となります。常磐新線では次の地域が指定されています。

#### ●茨城県

守谷地域 伊奈・谷和原地域 萱丸地域 島名・福田坪地域 葛城地域

## 宅鉄法の概要について

### ●都府県による基本計画の策定

#### 1 基本計画の内容

- ①鉄道の計画路線及び駅の位置の概要
- ②鉄道の整備の目標年次
- ③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）
- ④住宅地の供給の目標及び方針
- ⑤特定地域の整備のための拠点となる地域（重点地域）
- ⑥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、等

#### 2 関係市町村の意見聴取

#### 3 鉄道事業を経営しようとする者の意見聴取

#### 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道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

### ●重点地域の整備

- 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の特例等

## 宅鉄法に基づく基本計画の概要について

茨城県は他都県と同時に平成3年9月30日申請し平成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うけた。(平成8年2月20日に島名駅設置の変更申請、同年3月8日承認)

### ●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（つくば）

### ●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東橋戸付  
6駅 近・つくば市大字花島新田付近・つくば市大字島名付近・つくば  
市大字苅間付近・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・茎崎町・新治村・  
12市町村 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地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、総合的な施策を講じていくものとする。

### ●重点地域の区域

茨城県（守谷地域、伊奈・谷和原地域、萱丸地域、島名・福田坪地域、葛城地域）重点地域においては、駅設置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。

# 常磐新線沿線開発計画図

中根・金田台地区

葛城地区

上河原崎・中西地区

國  
央  
道

手代木西部地区

島名・福田坪地区

萱丸駅

J.C.T

伊奈・谷和原丘陵部地区

萱丸地区

常  
磐  
自  
動  
車  
道

守谷東地区

守谷駅周辺地区

守谷駅

(単位: ha)

地 区 名	面 積	施行予定者
つくば市	中根・金田台地区	茨城県または住宅・都市整備公団
	葛城地区	
	上河原崎・中西地区	
	手代木西部地区	
	島名・福田坪地区	
	萱丸地区	
	市小計(6地区)	
		1.540
伊奈町 谷和原村	伊奈・谷和原丘陵部地区	茨城県
守谷町	守谷東地区	組合
	守谷駅周辺地区	守谷町
合 計(9地区)		1.945(=約2.000ha)



## 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駐車場をめぐって

---

12. (レポート) つくばのバス輸送のあり方Ⅱ

---

13. 常磐新線と土地問題 —— 今なぜ大規模宅地開発か

---

14. 新しいつくばの歴史 中学生社会科用副読本

---

座談会

**常磐新線と地域開発—つくばを中心に  
21世紀つくばへの提言 2**

*TUTCLibrary—15*

---

発行日 平成 8 年 6 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)031

---

非売品



