

## つくば市におけるつくばエクスプレス開通による沿線地域の変容

淡野寧彦

筑波大学 大学院生

小島大輔

長崎国際大学

花島裕樹・亀川星二

筑波大学 大学院生

本稿は、2005年8月のつくばエクスプレス開通によって、その沿線地域がどのように変化を遂げているのかを、つくば市内の3つの駅周辺部の土地利用変化に着目して検討した。

つくば駅周辺部では、商業施設や事業所、高層マンションなどの建設が進み、住商業務の各施設が混在する性格がさらに強まった。さらに今後は、公務員宿舍の廃止が進む速度やその跡地がどのように活用されるかによって、景観や都市機能がさらに変化することが予想される。

研究学園駅周辺部においても、大規模ショッピングセンターや高層マンションなどの建設が盛んであるが、宅地と商業用地が当初から計画的に区分けされた住商複合地域として開発が進んでいる。

万博記念公園駅周辺部においては、駅近辺の街区が整備され、高層マンションを中心に開発が進んでいるものの、主だった商業施設は立地していない。そのため、現時点での万博記念公園駅周辺部の性格は、宅地開発に特化した地域と位置づけられる。

キーワード：つくばエクスプレス、土地利用変化、地域開発、つくば市

### I はじめに

1970年代前半の筑波研究学園都市の建設は、現在のつくば市を中心とする地域に大きな変化をもたらした。さらに2005年になって、東京都心部とつくば市とを結ぶ「つくばエクスプレス」(以下、TX)が開通した。これにより、TX沿線を中心に新たな開発が盛んに進められており、著しい地域の変化が再び起こっている。そこで本稿では、つくば市におけるTX沿線地域を対象とし、鉄道開通による地域の変容を、土地利用の変化をもとに報告する。この方法として、つくば市内に立地するつくば駅、研究学園駅、万博記念公園駅の3駅周辺部における2008年5月時点での土地利用を示し、それぞれの地域の開発状況と性格を示す(図1)。また、つくば駅および万博記念公園駅周辺部については、1990年の土地利用との比較も行い、TX開

通による変化を検討する<sup>1)</sup>。なお、土地利用の変化を検討する前に、次章にてつくば市における主な開発の歴史について整理する。

### II つくば市における開発過程

#### 1. 筑波研究学園都市の建設による地域変容

筑波研究学園都市の嚆矢は、1956年の「首都圏整備委員会」の設置であり、過密化した東京の官庁移転が模索された(表1)。そこでは、大学移転、学園都市建設などにより70万人の都市を建設する構想がうちだされた。そこで、主に4つの候補地の中から、水源としての霞ヶ浦、平坦な地形と安定した地盤を有するなどの理由によって、1963年に筑波地区が選定された。以後、首都圏整備委員会によるNTV案、その後には都市計画学会のマスタープランが第4次案まで発表され、この第4次を骨子に現在の計画が決定され、1970年に「研

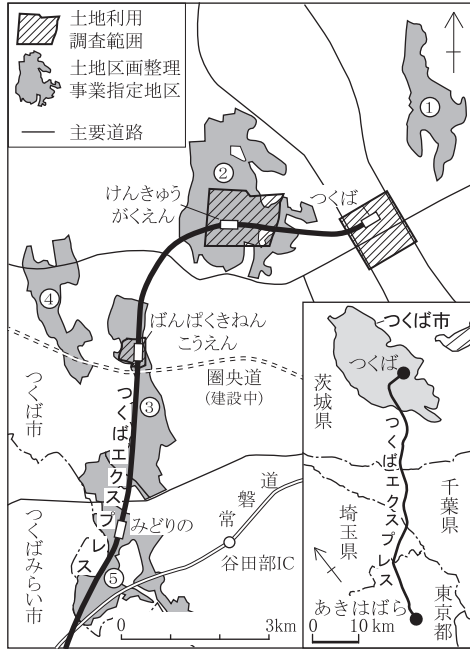


図1 調査対象地域  
図中の丸数字は表2に対応。

「筑波研究学園都市建設法」が施行された。筑波台地上の松林跡地を中心とした広大な用地に建設された筑波研究学園都市は、主に「研究学園地区」、「周辺開発地区」、「工業団地」で構成された。1972年には、研究教育機関の移転が始まり、1980年に全機関の移転が完了した。

以降、研究学園地区において、1983年に「つくばセンタービル」、1985年にショッピングセンタークレオ（以下、クレオ）が建設され、筑波研究学園都市中心部としての商業機能の充実が進められた。さらに、1985年にはつくばセンター交通広場が設置され、1987年から東京と筑波研究学園都市を結ぶ常磐高速バスの運行が始まり、東京との近接性の向上が図られた<sup>2)</sup>。

1990年前後より、つくば市に関連する新たな計画が次々に策定され、筑波研究学園都市は新たな展開をみせた。まず、1989年国土庁より「新つくば計画」が公表され、広域な都市圏の形成が構想

表1 つくば市の地域開発に関する主な出来事

| 年次<br>(年) | 主な出来事  |
|-----------|--|
| 1956      | 首都圏整備委員会の設置  |
| 1963      | 研究学園都市の建設地が筑波地区に決定                                 |
| 1970      | 「筑波研究学園都市建設法」制定公布                                  |
| 1972      | 研究教育機関の移転開始<br>公務員住宅入居開始（つくば市中心部）                  |
| 1980      | すべての研究教育機関の移転完了<br>国土庁により「研究学園地区建設計画」決定            |
| 1981      | 茨城県により「周辺開発地区整備計画」決定                               |
| 1983      | つくばセンタービル完成  |
| 1985      | つくばショッピングセンタークレオ完成<br>つくばセンター交通広場完成<br>国際科学技術博覧会開幕 |
| 1987      | 常磐高速バス運行開始<br>4町村の合併によりつくば市発足                      |
| 1989      | 国土庁により「新つくば計画」策定<br>常磐新線の整備に関する基本計画を国が承認           |
| 1990      | 茨城県により「グレーターつくば構想」策定                               |
| 1993      | 茨城県により「土浦・つくば・牛久業務核都市基本構想」策定                       |
| 1994      | 常磐新線起工式（東京・秋葉原駅前）                                  |
| 1999      | つくばエクスプレス沿線開発都市計画決定                                |
| 2001      | 常磐新線の新名称が「つくばエクスプレス」に決定                            |
| 2005      | つくばエクスプレス開業（8月24日）                                 |
| 2008      | つくば市新市庁舎起工（葛城地区）                                   |

された。また、詳細は後述するが、同年つくば市と東京を鉄道で結ぶ常磐新線計画が国に承認された。次に、茨城県によって、つくば、土浦、牛久の3都市圏を統合し、1つの広域な都市圏として茨城県南部の中心的都市を目指す「グレーターつくば構想」が1990年に発表された。さらに、1993年には、東京都区部からの諸機能の分散を目的とした「土浦・つくば・牛久業務核都市」として国から承認されている。他方では、1976年の第三次首都圏基本計画で提唱された首都圏中央連絡自動車道（以下、圏央道）が、2000年に茨城県内の区間について着工され、2007年時点ではつくばJCT - 阿見ICの区間が開通している。これにより、つくば市周辺は首都圏の第三の環状線に隣接する重要な拠点としての役割が見込まれている。

## 2. つくばエクスプレスの開通

1989年、「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（以下、宅鉄法）」が施行され、東京の秋葉原駅と筑波研究学園都市中心部のつくば駅を結ぶ鉄道として「常磐新線」が計画された。常磐新線は1993年に工事施工が認可され、1994年より鉄道および鉄道沿線地域の開発が始められた。2001年に「つくばエクスプレス」の新名称がつけられ、2005年8月にTXが開通した。TX沿線の開発の特徴は、宅鉄法に基づく「一体型土地区画整理事業」である。すなわち、施工地区内の買収済みの土地を鉄道地区内に集約換地した後に、鉄道、公共用地の整備を行うことにより、鉄道開発と同時に沿線開発を行う開発方式である。これによって、宅地の大量供給、道路や公共施設の建設、および公園その他の公益用地の整備を包括的かつ計画的に進めることが可能になった。

つくば市内においては、つくば駅北東部の中根・金田台地区、研究学園駅周辺の葛城地区、万博記念公園駅周辺の島名・福田坪地区と上河原崎・中西地区、みどりの駅周辺の萱丸地区が重点地域に指定されている（表2）。このなかで、葛城地区は日本自動車研究所の跡地を中心とする地区であり、事業面積484.7ha、計画人口25,000の一体型特定土地区画整理事業が進められている。葛城地

区は「つくばの副都心」として位置付けられ、多くの商業・業務系用地が計画され、また市役所の移転が決定している。

一方、島名・福田坪地区においては、事業面積242.9ha、計画人口15,000の一体型特定土地区画整理事業が進められている。また上河原崎・中西地区においては、事業面積168.2ha、計画人口11,000の特定土地区画整理事業が進行中である。これらの2地区は、「田園都市 島名」として整備されている。また建設が予定されている圏央道つくばインターチェンジからの近接性を活かし、人や物の交流拠点として開発を進めることが目標とされている。

なお、みどりの駅周辺については、前述した島名・福田坪地区の南に隣接する萱丸地区において、一体型特定土地区画整理事業が実施されている。用地のおよそ半分は、住宅・宅地系用地として計画され、事業面積292.7ha、計画人口は21,000である。

## Ⅲ つくばエクスプレス沿線地域の容容

### 1. つくば駅周辺部

#### 1) 1990年の土地利用

つくば駅周辺部は、筑波研究学園都市の誕生以来、つくば市の商業・業務機能の中心地として発展した。主な商業・業務施設として、まず土浦学

表2 つくば市におけるTX沿線の土地区画整理事業

| 地区番号 | 地区名     | 土地利用計画の内訳  |            |            |             | 総面積   | 計画人口(人) |
|------|---------|------------|------------|------------|-------------|-------|---------|
|      |         | 公共用地       | 住宅・宅地系     | 商業・業務系     | 公益施設系・公共的施設 |       |         |
| ①    | 中根・金田台  | 44.6 (23)  | 62.8 (33)  | 15.9 (8)   | 66.6 (35)   | 189.9 | 8,000   |
| ②    | 葛城      | 124.1 (26) | 162.8 (34) | 170.6 (35) | 27.2 (6)    | 484.7 | 25,000  |
| ③    | 島名・福田坪  | 75.7 (31)  | 105.5 (43) | 33.5 (14)  | 28.2 (12)   | 242.9 | 15,000  |
| ④    | 上河原崎・中西 | 46.4 (28)  | 62.2 (36)  | 52.3 (31)  | 8.4 (5)     | 168.2 | 11,000  |
| ⑤    | 萱丸      | 73.8 (25)  | 137.7 (47) | 57.1 (20)  | 24.1 (9)    | 292.7 | 21,000  |

地区番号は図1に対応。

面積の単位はha、( )内は各地区における構成比を表す。

(茨城県つくばまちづくりセンター提供資料により作成)

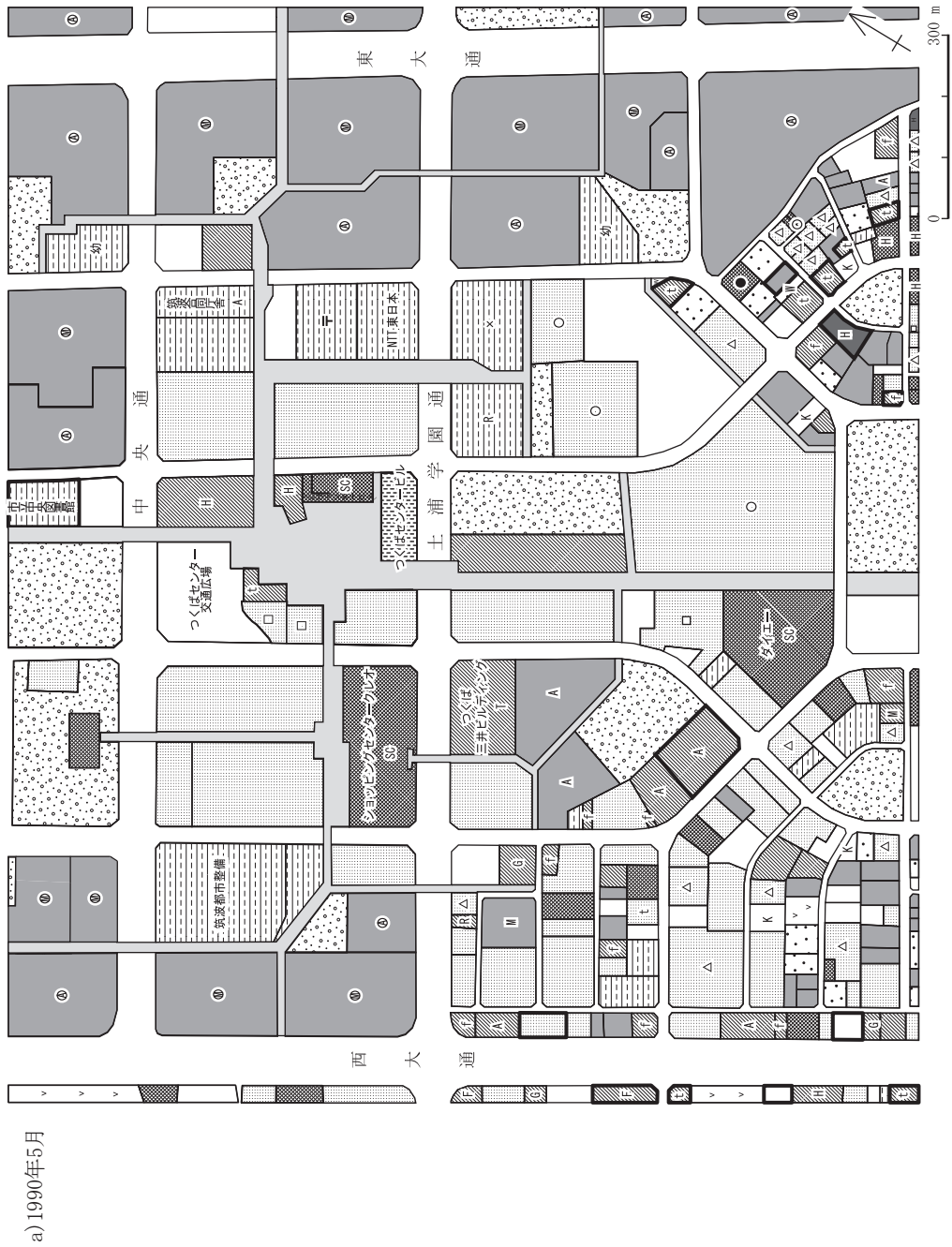
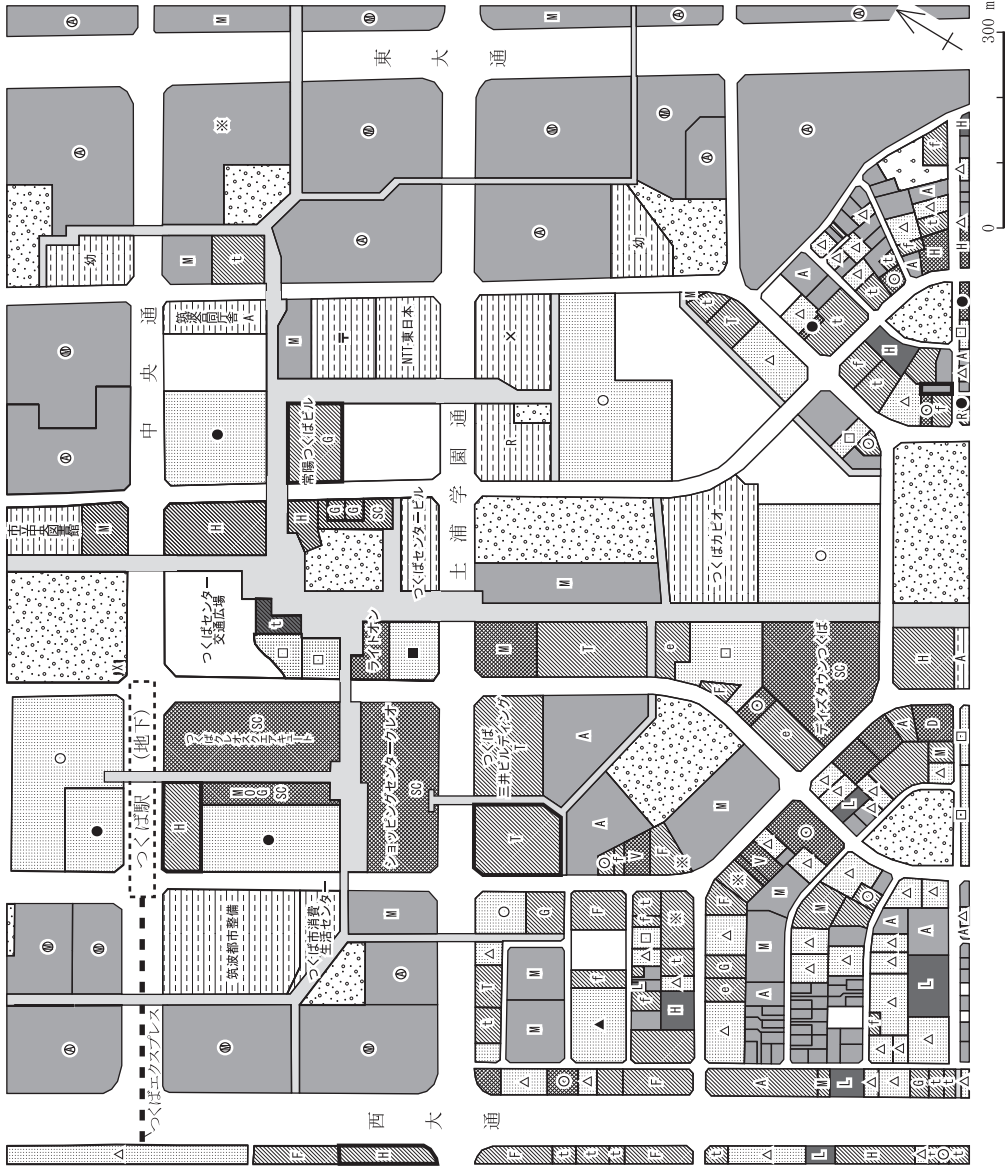


図2 つくば駅周辺部の土地利用 (1990年・2008年)

土地利用の凡例は図4を参照。

(現地調査および地域調査報告14号により作成)



b) 2008年5月

園通沿いのクレオとその南方のダイエーがある(図2a)。クレオ内には西武百貨店とジャスコが中核店舗として開業した。つくばセンタービルには飲食店や銀行、コンサートホールが存在する。また、つくば市において最高層となる地上19階建てのつくば三井ビルが1990年に完成し、金融機関や飲食店、医療施設、研究関連の企業などが入居している(山本ほか, 1992)。

一方、東大通や西大通の沿線においては、自動車では道路沿いの敷地へ直接入場できない構造となっているため、商業施設はさほどみられない。こうした場所には公務員宿舎が建設され、都市中心部でありながら住宅用の土地利用が顕著にみられる。また、公園・緑地も数多く存在する。交通面では、中央通沿いにつくばセンター交通広場が設けられ、バス・タクシー交通の拠点となっている。土浦学園通より南の地区では、低層の住宅や店舗併設住宅が分布し、一部には筑波研究学園都市の開発以前から存在する旧家も含まれる。

## 2) 2008年の土地利用

TXの開通に合わせて、つくば駅周辺部では商業・業務施設が増加した(図2b)。クレオの北に複合商業施設につくばクレオスクエアキューターが2005年に開業した。この施設はつくば駅の地上出入口とも直結している。また2006年には、衣料品チェーンのライトオンが、本社兼店舗をつくばセンター交通広場の南に建設した。茨城県を地盤とする常陽銀行も、2008年10月の竣工を予定し、地上10階地下1階建ての常陽つくばビルを建築中である。こうした施設の増加にともない、その周囲には立体型コイン式の駐車場が整備されている。このほか、ビジネスホテルがつくば駅至近に建設中である。

一方、土浦学園通や東大通沿いには、高層マンションが4棟建設された。また、デイズタウンつくばの西部では、廃業した大型商業施設を解体し

た跡地に高層マンションが立地している<sup>3)</sup>。戸建住宅も南東部や南西部で増加しており、1990年には駐車場であった場所に多く建てられている。そして、1990年に空き地や荒地であった場所が新たに青空型月極式の駐車場として利用されている。公務員宿舎は依然として顕著にみられるが、筑波大学の独立法人化や、老朽化が進み空室も目立つことなどを理由に、削減されつつある。そのため東大通沿いの単身用宿舎1棟がすでに空き家となっている。今後、公務員宿舎の削減が進むならば、つくば市中心部の景観や都市機能がさらに変化することも想定される。

## 2. 研究学園駅周辺部

研究学園駅周辺部における開発は、つくば市におけるTX沿線のなかで最大規模のものである。この地区の主要道路である新都市中央通や境松西平塚通は、つくば市内の主だった既存道路とすでに直結されている。また、研究学園駅の1日あたり平均乗車人数は、2005年に1,000人であったものが2008年には4,200人に増加した。

2008年5月現在の土地利用をみると、まず駅北部で大型ショッピングセンターのイーアスつくばが建設中である(図3)。この施設は敷地面積145,000㎡、駐車台数約4,700台という大規模なものである。イーアスつくばは土地利用調査後の2008年10月に開業し、スーパーのカスマや衣料品チェーンのユニクロなどをはじめ221店が出店した<sup>4)</sup>。なお、イーアスつくばの開業以前から、スーパーマーケットのとりせんが出店している。このほか、新都市中央通沿いに住商業複合ビルが立地しつつある。また2007年11月に、駅前にビジネスホテルが開業した。駅前の小区画には駐車場が多く立地している。これらのほとんどはコンクリートで舗装されただけの青空型コイン式の駐車場であり、将来的に商業施設や事業所

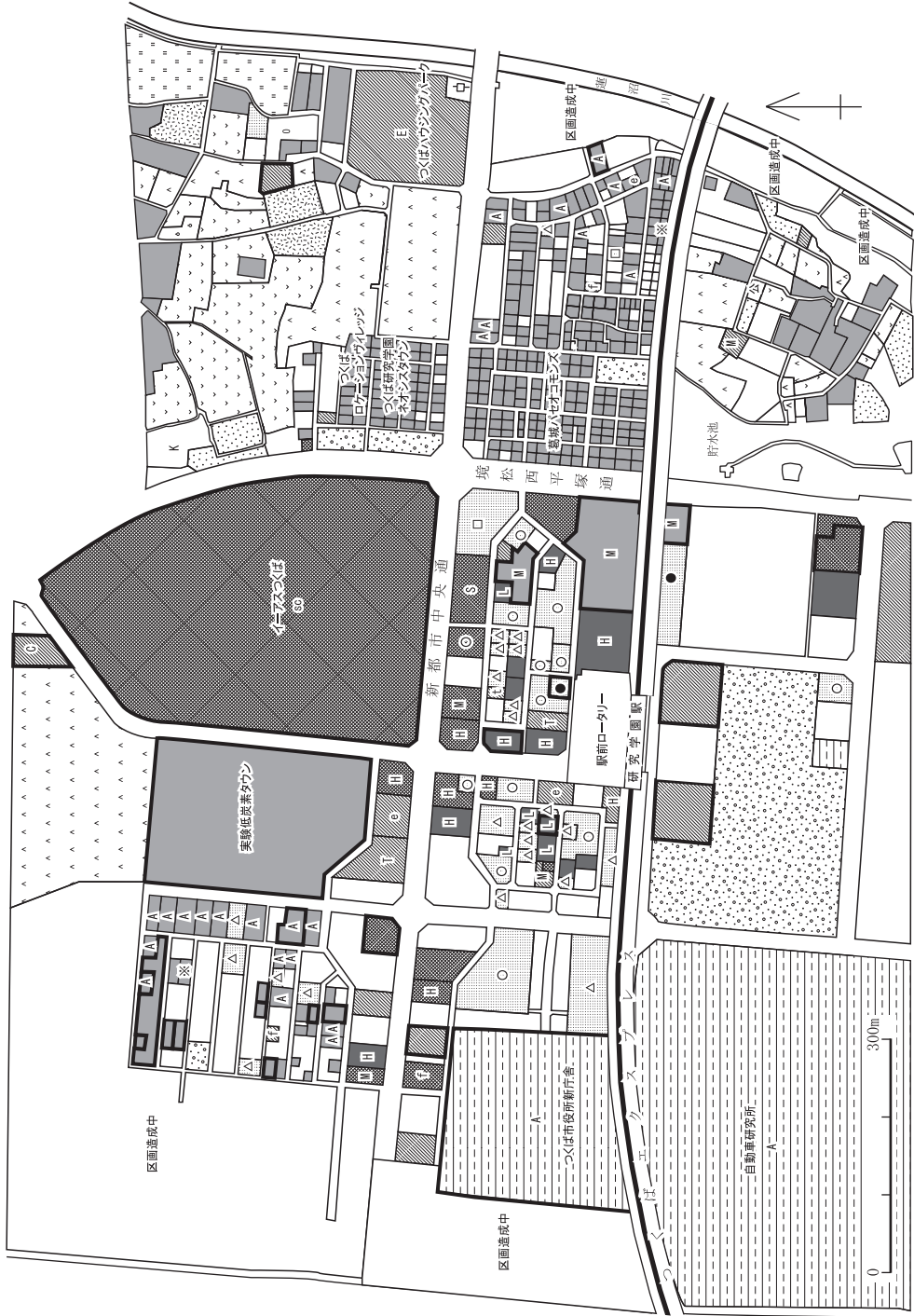


図3 研究学園駅周辺部の土地利用 (2008年5月)  
土地利用の凡例は図4を参照.

(現地調査により作成)

用地へ転用される可能性が高いと考えられる。

駅西部では、2010年春を完成予定として、つくば市の新市庁舎が建設中である。新庁舎は地上7階建て、延床面積21,000㎡であり、庁舎周辺には約1,200台分の駐車場が整備される予定である。つくば市の市庁舎はこれまで、市町村合併以前の旧町村役場（筑波、大穂、桜、春日、谷田部、荃崎、豊里の7庁舎）が利用されてきたが、行政部門や住民サービスなどの業務が分散するという欠点があった。新市庁舎の完成後は、研究学園駅周辺部がつくば市行政の中心地となる。

住宅用の土地利用としては、まず駅前の高層マンションがある。2007年9月に、地上14階建て、総戸数204戸の高層マンションが駅前ロータリーに隣接して完成した。さらにその東側では、2009年1月の竣工を予定して、地上24階建て、総戸数550戸の高層マンションが建設中である。県道の境松西平塚通をはさんで東側の地区は戸建住宅の開発が進んでいる。つくば葛城パセオコモンズは、総面積2.5ha、総街区124区画である。街区内では電柱をなくすために電線が地中に設置されたほか、各家の屋根の形状が統一されるなどの工夫によって、景観に配慮した町並みづくりが進められている。また、「つくばロケーションヴィレッジ」では、自然環境との調和を理念とした住宅開発が進んでいる。蓮沼川沿いには広い敷地を有する「つくばハウジングパーク」が設置され、官民一体となって進められている「田園都市生活 つくばスタイルプロジェクト」がアピールされている。駅北西部も住宅用地として開発されており、低層のアパートが立地しているが、大部分の土地は現在、区画造成中である。

駅南部では総面積7.3haの公園が整備されたほか、住宅、工業用地として開発が始まっているが、現時点では区画造成中の場所が多い。もともとこの地区の大部分を占めていた自動車研究所の

研究施設も残存している。

駅南東部はTX 開通以前から存在した葛城根崎集落であり、土地区画整理事業の対象からは外れている。しかし、集落を囲むように土地区画整理事業の範囲が指定されているため、将来的には都市的土地利用のなかに農村的土地利用が島の存在する景観が形成されるものと推察される。

### 3. 万博記念公園駅周辺部

#### 1) 1991年の土地利用

万博記念公園駅周辺部は、西部に立地する南北約3kmの旧集落と東谷田川とに挟まれた場所であり、筑波台地と谷田川の浸食によって形成された低地からなる。TX 開通以前はその大部分が農地として利用されていた(図4a)。川沿いの低地や谷地には水田が広がり、台地面上には林地や細かく地割された畑地などが分布していた。1991年当時、この地域における主要な作物は、小麦やビール麦、陸稲、芝、サツマイモ、トウモロコシ、スイカ、ウリであった。鳥名地区に芝栽培が導入されたのは、ゴルフ場建設ブームであった1980年代以降からであり、1990年代初頭は作付面積、栽培農家数、出荷額ともにピークであった。また、現在の万博記念公園駅が立地している周辺は、荒れ地が目立っている。荒れ地は台地末端の排水不良地や林地の中にも多く見られ、その多くが耕作放棄地であった(田林ほか, 1992)。

#### 2) 2008年の土地利用

万博記念公園駅の1日あたりの平均乗車人数は、2005年に700人であったものが、2008年には1,600人に増加した。

2008年の万博記念公園駅周辺部では、東谷田川沿いの水田を除いて、1991年当時の道路網や農地はほとんどみられず、区画整理や幅員の広い道路の整備が進んでいる(図4b)。土地利用では宅地



が多くみられ、駅近隣には高層マンションが複数立地している。その最大のものは、駅北部で建設中の総戸数420戸の大規模マンションである。また駅西部には低層のアパートや戸建住宅が立地しつつある。ここで、宅地開発に関する具体例として、駅前に立地する高層マンションの1つであるMマンションを取り上げる。

Mマンションは地上15階建て、総戸数142戸、建築延床面積11,400㎡であり、2007年10月に完成した分譲マンションである。間取りは3LDKないし4LDKで分譲価格は1,500～2,600万円である。マンション敷地内には1世帯につき1台、自家用車を駐車できる立体駐車場が整備されている。2008年1月より分譲が始まり、2008年10月現在、40戸がすでに入居済みである。マンション入居世帯の多くは、つくば市内で勤務する。また、駅至近であることに着目して、投資目的で購入される場合もある。Mマンションの分譲価格は研究学園駅周辺部の同様の物件に比べると2～5割ほど安く、万博記念公園駅周辺の物件のなかでも比較的安い価格設定である。この理由は、土地価格が上昇する以前に土地を取得していたことや、部屋1戸あたりの間取りを少し狭め、より多くの戸数を販売することで収益を上げる方法がとられたためである。しかし、万博記念公園駅周辺は主要道路の整備がさほど進んでおらず、商業施設や公共施設などの立地も遅れているため、販売価格が安い割に購買状況は芳しくない。また、TX沿線の各駅周辺部において大量の住宅供給が進んでいることや景気後退も、分譲が進まない一因となっている。そのため、今後は、分譲価格をさらに引き下げて販売される可能性もある。

一方、駅東部は小区画の敷地が多く存在するが、その大部分が青空型のコイン式や月極式の駐車場として利用されている。また駅南東部や北部では区画造成中の土地が多く、駅南西部には畑地

や果樹園、荒れ地などが残存している。スーパーマーケットやコンビニエンスストアなどの商業施設も立地しておらず、研究学園駅周辺部と比較すると開発は遅れている。

#### IV おわりに

本稿では、つくば市を対象として、TXの開通による地域の変容を、駅周辺部における土地利用の変化から分析した。

つくば駅周辺部では、とくに2005年以降、商業施設や事業所が相次いで建設された。また、高層マンションも複数建設されている。他方、1990年と比較して道路網に大きな変化は見られない。TXの開通は、住商業の各施設が混在するというつくば駅周辺部の性格をさらに強めることになった。今後は、公務員宿舎の廃止が進む速度やその跡地がどのように活用されるかによって、景観や都市機能がさらに変化することが予想される。

研究学園駅周辺部においては、きわめて規模の大きいショッピングセンターを中心に、商業施設の立地が進んでいる。また、駅前に高層マンションが、駅東部や西部には戸建住宅がそれぞれ建設されている。研究学園駅周辺部は、宅地と商業用地が当初から計画的に区分けされた住商複合地域として位置づけられる。

万博記念公園駅周辺部においても、駅近辺の街区が整備され、高層マンションを中心に開発が進んでいる。ただし、研究学園駅と比較すると、区画整理が遅れており、主だった商業施設も立地していない。研究学園駅周辺部を含む葛城地区は、つくば市中心部に近く、主だった既存道路と直結しており、また敷地の大部分が台地上に位置し、敷地面積の広い区画が多い。このことが、大規模開発が急速に進む要因となっていると考えられる。一方で万博記念公園駅周辺部を含む島名・福

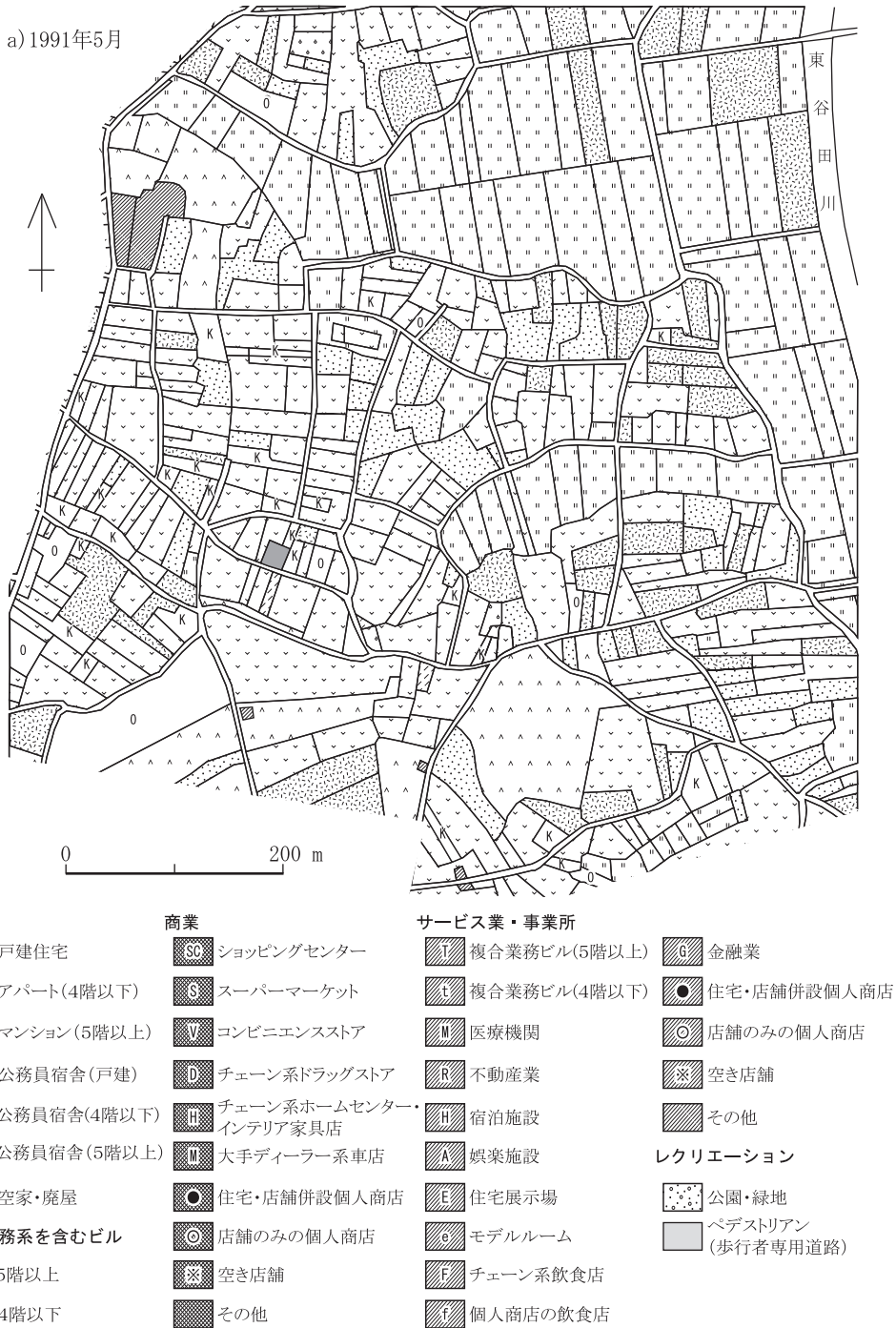


図4 万博記念公園駅周辺部の土地利用(1991年・2008年)  
 土地利用の凡例は図2・図3と共通。  
 (現地調査および田林ほか(1992)により作成)

b) 2008年5月



公共・教育機関

- 幼稚園・保育所
- 郵便局
- 公民館・児童館
- 警察署
- 国・県・市関係機関
- 住宅・都市開発関係の国・県・市の機関
- その他

駐車場：茶色

- 立体型コイン式
- 青空型コイン式

- 立体型月極
- 青空型月極
- 立体型店舗向(商業用)
- 青空型店舗向(商業用)
- 形式不明

農地

- 水田
- 畑
- 芝
- 果樹

- K 家庭菜園・市民農園
- O その他の農地

その他

- A A 林地
- 空き地
- 荒地
- 敷地を太線で囲っている部分は、建築物が建設中であることを指す

田坪地区は、河川と旧集落にはさまれて南北に細長く広がっており、広い敷地面積の区画を整備し難い。さらにTXと並行する地区の主要道路の整備が完了していないことなどが、開発が緩やかに進んでいることの要因であると考えられる。現時点での万博記念公園駅周辺部の性格は、宅地開発に特化した地域と位置づけられる。

現地調査に際して、茨城県つくばまちづくりセンターをはじめ、多くの機関や企業にご協力いただいた。土地利用調査に際しては、筑波大学大学院生命環境科学研究科大学院生の市村卓司・岩永初花・永村恭介・大石貴之・金 玉実・工藤宏子・高松大樹・中村文宣・橋本暎子・朴 秀京の各氏(順不同)にご助力賜った。

本稿の骨子は、2008年6月の地理空間学会第1回大会における巡検で発表した。巡検に際して、筑波大学大学院生命環境科学研究科の田林 明先生と仁平尊明先生にお世話になった。また筆者らを除いて26名の方々に巡検にご参加いただき、貴重なご意見を賜った。

以上、記して御礼申し上げます。

## 注

- 1) 研究学園駅周辺部については、1990年時点で、その大部分が自動車研究所の敷地内であったため、土地利用図を作成しなかった。

- 2) TX 開通以前、つくば市から東京方面へ向かうには、つくばセンターから30～40分間、路線バスに乗って常磐線の土浦駅や荒川沖駅、ひたち野うしく駅に向かい、さらに上野駅まで約1時間を要した。またつくばセンターから東京駅に向かう高速バスも運行されたが、首都高速道路の渋滞によって、到着までに2～3時間を要することもあった。
- 3) TX 開通に伴う中心市街地の無秩序な高層化対策として、既存の都市計画区域についても、2007年に高度地区指定が行われた。
- 4) 2008年11月1日付の日本経済新聞によると、イーアスつくば開業初日の10月31日には開店前から約2,400人の行列ができ、15時までに約45,000人が来店した。

## 参考文献

- 田林 明・林 秀司・川崎俊郎・中嶋則夫(1992)：つくば市島名地区における集落の変貌。地域調査報告, 14, 115-136.
- 山本正三・高橋伸夫・中川 正・橋本雄一・鹿嶋 洋・側島康子・芳賀博文(1992)：つくば研究学園都市の土地利用。地域調査報告, 14, 1-8.