

開業10周年を迎えたつくばエクスプレス線

瀬戸本浩志

はじめに

全線58.3kmのうち、7割以上を高架線で占めている「つくばエクスプレス（つくばTX）線」（運営会社：首都圏新都市鉄道株式会社）が、2015年8月に開業してから10周年を迎えた。さかのぼれば、2005年8月に秋葉原駅（東京都・千代田区）～つくば駅（茨城県・つくば市）間、1都3県20駅を結ぶ鉄道路線としてスタートしたのである。

田畑や雑木林だった沿線駅周辺には、高層マンションや商業施設が立ち並び、生活に便利なニュータウンに変貌しつつある状況である。東京駅から高速バスで約2時間かかった茨城県つくば市が秋葉原駅から最速45分につながったのである。

「つくばTX線」の開業10年が経過して、郊外の沿線地域に於ける環境は一変し、変貌しつつある動きを勘案し、主題とした。

すでに、首都圏における良好な宅地の提供を可能にしたが、つくばTX線は用地取得の遅れなどから当初の計画から、開業が5年遅れとなったのである。しかしながら、第3セクターの運営会社「首都圏新都市鉄道（株）（東京・台東区）」は、2010年3月期に初の単年度黒字を計上した¹⁾。

首都圏では、第3セクター路線である東葉高速鉄道（千葉県・八千代市、1996年開業）や埼玉高速鉄道（さいたま市、2001年開業）も運行しているが、つくばTXは経営内容が2社と比較して恵まれた状況となっている。

今後の戦略課題としては、東京駅への延伸や6両編成から8両編成への移行などあるが、採算性や費用負担など問題が多く、実現の見通しは非常に厳しい状況である。

1 つくばTX開業への背景、必要性

源流をたどれば1985年の運輸政策審議会において、21世紀に於ける東京圏のあるべき姿を展望した「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」の答申がなされ、計画が浮上した。

つまり、首都圏北東部地域の鉄道網の充実を図り、東京から「陸の孤島」と呼ばれていた筑波研究学園都市までの常磐新線の整備は、

- ①常磐線の混雑緩和のため、都市交通対策上の課題である、
 - ②さらに首都圏に於ける良好な宅地の供給が求められている、
- という課題解決の必要性が背景にあったのである²⁾。

この答申で、常磐新線は「整備は都市交通政策上喫緊の課題」として位置付けられ、具体的な経路地としては、「東京～秋葉原～浅草～北千住～八潮市南部～三郷市中央部～流山市南部～柏市北部～守谷町（現・守谷市）南部～筑波研究学園都市」が明示された。

本路線は首都圏北東部地域の鉄道網を充実して、JR常磐線の混雑緩和を図ることを目的としていることから、通過する地域は都心から半径60km圏内をねらった展開にしている。

当然ながら、大規模な宅地開発の可能性を秘めた地域であることから、良質で大量の住宅地を供給し、首都圏の宅地問題の解決に資する路線でもある。

特に、東京圏は高度経済成長の過程において、人口の増加があり、通勤通学の遠距離化や長時間化が急速に進んだ。また一方で、地価高騰、交通渋滞など都市機能に歪みが生じ、健全な都市活動の阻害要因ともなってきた背景がある。首都圏北東部と都心を結ぶ輸送手段としての鉄道は、JR常磐線のみ依存していた。よって、混雑度が異常な状況にもなっていたのである。

常磐線の輸送力増強のための線増は、一般的な「線増は在来線に併設しておこなう〔腹付線増〕」ではなく、「別線で線増」する方が妥当であるという考えがあった。つまり、常磐線沿線はすでに市街地化が進展しており、用地取得が困難であった面もあったのである。あわせて、筑波研究学園都市を都心に直結させて、その研究活動をサポート、輸送サービスを拡大して新しい地域の開発を促進するなどの多様な目的に適合させるために、別線線増が妥当となった過程があった³⁾。

主要経過地は「都心～水街道～学園都市～石岡～水戸」であった。よって、茨城県では1980年に「第二常磐線の具体化を図る」と規定し、プロジェクトは茨城県主導で始動したのである。当然、東京都、埼玉県、千葉県を巻き込みながら動き出した。

2 「一体化法」にともなう事業展開

「宅地開発と交通アクセス整備の一体的推進」がうたわれ、1989年6月に「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（略して、「一体化法」と言う）」が成立し、同年9月施行した。沿線の街づくりと一体となった鉄道整備を実施することになった。常磐新線はこの「一体化法」が初めて適用された鉄道事業である⁴⁾。

この一体化法の目的は、「大都市地域における著しい住宅地需要に鑑み、新たな鉄道の整備により大量の住宅地の供給が促進されると見込まれる地域において、宅地開発及び鉄道整備を一体的に推進するために必要な特別措置を講ずることにより、大量の住宅地の円滑な供給と新たな鉄道の着実な整備を図り、もって大都市地域における住民の生活の向上と当該地域の秩序ある発展に寄与すること」（同法第一条）とされている。

ここで、「大量の住宅地の供給が促進されると見込まれる地域」とは、都心から50～60km圏の一般的に数千haの住宅地の供給が見込まれる地域で、「常磐新線」の場合は、概ね7,000～8,000haの宅地の供給が見込まれていた。

一般的には、地域開発は鉄道を開通させてから後追的に進められるケースが多発し、様々なひずみが生じていたが、「一体化法」はこうした問題を極力なくした総合的な計画を組むことが可能である。

つまり、具体的な事業の進め方として、駅設置予定地を含む相当量の宅地が計画的に提供される地域を重点地域として、この地域で公共施行の「一体型土地区画整理事業」により道路や公園などの公共用地、また住宅用地、公益施設用地、鉄道用地などが計画的に生み出され、整理された街づくりが実施されるのである。

また、同時に鉄道側は区画整理事業者や地方公共団体が取得した土地と一体型区画整理事業の集約換地により生み出された鉄道用地を一括取得して、鉄道施設の整備を実施する

もので、鉄道の開業時までには大部分の良好な宅地の供給と鉄道利用者の確保を同時に可能とする合理的な仕組みである。沿線の街づくりでは、広々とした空間に、生活者にとって「快適な都市、郊外生活」をおくることができるのである。

新路線の関連する1都3県の計画に基づいた重点地域は、下記の通りになっている⁵⁾。

東京都：六町地域

埼玉県：八潮地域、三郷地域

千葉県：南流山地域、流山運動公園地域、流山新市街地地域、柏北部中央、東地域、

茨城県：守谷地域、伊奈・谷和原地域、島名・福田坪地域など

1) 「一体化法」による路線用地取得の特徴

鉄道用地取得は、地元の反対その他の理由により相手方との協議に多くの日数と時間を要するのである。つくばTXは、2005年秋の完成時期をふまえて用地取得を完了させるため、事業用地を所期の行程通り確保し、事業の円滑な進捗を図る必要があった。

一体化法が施行されて、この一体化法に基づいた街づくりが推進された。この手法が一体型土地区画整理事業である。沿線では一体化法に基づいた土地区画整理事業による約3,000haの沿線開発が進められた。一体型土地区画整理事業のフローは、概ね、下記の通りである⁶⁾。

①「第1段階」：施行地区は重点地域内にあり、TXの沿線を含んでいる。よって、土地区画整理事業の事業計画で、鉄道施設区を設ける。

そして、住宅用地、公益施設用地、鉄道用地を生み出すため地方公共団体、都市再生機構、鉄道事業者等が土地内の土地を先買いする。

②「第2段階」：一体型の土地区画整理事業が認可され、合わせて土地利用が決められる。先買いした用地を、鉄道施設区内に集約換地する。

③「第3段階」：鉄道の整備と公共施設の整備が進むと、建物の建設が始まる。

さらに、公益施設などが整備され、総合的な街づくりが完成する。

この一体化法にはいろいろな特別措置が講じられており、事業展開に際しては有利に作用するのである⁷⁾。

①監視区域の指定

知事や指定都市の長は、承認された指定地域のうち、地価が急激に上昇し、または上昇する恐れがある区域があれば国土利用計画法の規定により、監視区域として指定するよう努めるのである。

このことは一般的に鉄道新線の建設が公表されると、駅を中心とする周辺部の地価が高騰するケースが多いことから、自治体が地価の高騰を抑制するための措置をとるよう、責務として定められたものである。

②公有地の拡大に関する配慮

重点地域内は公有地の拡大を図るため、市街化調整区域であっても2,000㎡以上の取引については、都道府県知事への届出義務を定めている。

これは都市計画区域内の公共用地を先行的に取得するための措置であり、公有地の拡大の計画的な推進を図るものである。

③代行買収の特例

鉄道施設として必要とする土地については、事業施行者に代わり、地方公共団体が自己の名義で取得した場合に、租税特別措置法の適用をうけることができる、としている。

④土地区画整理事業についての特例

一番大きな特色として、土地区画整理事業に関して集約換地制度を導入することにより、鉄道用地の確保をバックアップするよう措置されている。

当然、鉄道整備にとっては、鉄道用地の確保をいかに円滑に行うかが最大の課題である。そこで、鉄道施設の区域を直接買収しなくても、その周辺部の土地区画整理事業区域内の土地を買収した場合には、当該周辺部の土地を鉄道施設の区域に集約換地できる、という特例を認めるのである。

これによって重点区域内の鉄道用地の確保を円滑に進めようとするものである。

通常土地区画整理事業との相違点は、通常は照応の原則と言って換地は総合的に勘案して見合うよう定められているが、一体型土地区画整理事業の場合は、土地区画整理事業地内であれば取得可能な場所を選定できる点である。

つくばTXは、この一体型土地区画整理事業が用地取得促進を図る上で、大きなウエイトを占めていたのである。

2) 「一体化法」による事業推進状況

中曽根内閣時代の1986年11月に、国鉄分割民営化関連法案8法が成立、翌年1987年4月、国鉄分割、民営化によるJRグループ11法人と国鉄清算事業団が発足した。

国鉄民営化後の1987年9月に「常磐新線整備検討委員会（委員長：茨城県副知事）が発足し、1988年11月に基本フレームをとりまとめ、主要な点は下記の通りである⁸⁾。

- ★開業時期は、昭和75年（平成12年）（2000年）
- ★整備主体は、第三セクター、運営主体はJR東日本
- ★建設は、秋葉原・筑波研究学園都市間を第一期工事
- ★建設費は約6,000億円、900億円は用地費相当額として自治体が負担
- ★地方自治体は用地の先行取得を推進

などをまとめたのである。しかしながら、JR東日本は用地取得のリスク他勘案、常磐新線への参画に次第に消極的になっていったのである。1991年3月に、首都圏新都市鉄道株式会社が発立、一体化法に基づく基本計画承認した。

さらに、年代をたどって行くと、

1992年1月、鉄道事業法に基づく「第一種鉄道事業」の免許取得

1994年10月、秋葉原において起工式

2001年2月、鉄道路線の新名称を「つくばエクスプレス」に決定

2003年10月、駅名称の決定

2004年11月、全線走行試験（11月～翌年8月）

2005年2月、開業日を2005年8月24日とする日程の発表

の対応策で推進している。

展開中の標準的な所要時間や東京・秋葉原駅から茨城県つくば駅までの58.3kmを結ぶ20駅の路線運行状況は下記の通りである。

- ①走行電車の区分は、「快速」「区間快速」「普通」の3段階であるが、最速の「快速」が停車する駅は、秋葉原、新御徒町、浅草、南千住、北千住、南流山、流山おおたかの森、守谷、つくば、の各駅である。
- ②秋葉原・つくば駅間を45分で「快速」はむすび、また「区間快速」は52分、「普通」で57分が標準所要時間となっている。

3) 各駅名の由来および路線認知度状況

秋葉原・つくば駅間にいたる地域において、東京都で7駅、埼玉県で2駅、千葉県で5駅、茨城県で6駅ある「駅名」については、それぞれ決定には由来がある⁹⁾。

「東京都」・・・秋葉原、新御徒町、浅草、南千住、北千住、青井、六町の7駅がある。秋葉原、新御徒町、南千住、北千住各駅は乗換駅や既設駅の駅名をとっているが、浅草駅、青井駅、六町駅は所在地名をもちいて駅名としている。

「埼玉県」・・・八潮、三郷中央の2駅ある。八潮は市内にできる初めての駅で、市の名称を駅名とした。三郷中央は市のほぼ中央に位置する駅であることを理由とした。

「千葉県」・・・南流山、流山セントラルパーク、流山おおたかの森、柏の葉キャンパス、柏たなか、の5駅がある。南流山駅はJR線の既設駅名、流山セントラルパーク駅は市の中心的な公園があり駅名とした。流山おおたかの森駅は駅周辺地域に「大鷹」が生息し、多くの緑が残されている環境にあることを理由として「流山おおたかの森」の駅名とした。柏の葉キャンパス駅は定着している「柏の葉」と大学などをイメージするキャンパスとを組み合わせた。柏たなか駅は旧田中村の「田中」と市名の「柏」を組み合わせた駅名である。

「茨城県」・・・守谷、みらい平、みどりの、万博記念公園、研究学園、つくば、の6駅がある。守谷駅は既設駅名である。みらい平（伊奈町、谷和原村）駅は沿線地域全体の統一名称を使用、みどりの駅は広大なみどりの平野を表すものとして駅名とした。また科学万博開催地区の象徴や研究団地も立地、また国際的知名度を有した市名を理由として、万博記念公園駅、研究学園駅、つくば駅は決めている。

また、つくばTXの認知度調査結果としては、

当初より「路線名」について、JR常磐線に対応した名称で「常磐新線」では、東京都心と筑波研究学園都市をむすぶ新しい路線として適当でない、と言う議論が強かった。

首都圏における常磐新線の認知度が低いことから、会社側はその向上と鉄道イメージの創出を狙って、2001年に「つくばエクスプレス」という名称を決めた過程がある。

つくばTXの認知度の向上を図るため、現状でどの程度認知されているかを知るために調査をしている。調査方法はインターネット調査で、対象者は、

16歳以上のWeb調査モニター男女である。対象人員は不明であるが、地域は限定し、TX沿線に在住している者、具体的には、「東京都」：千代田区、台東区、荒川区、足立区、「埼玉県」：八潮市、三郷市、「千葉県」：流山市、柏市、「茨城県」：守谷市、谷

和原村、伊奈町、つくば市、である。

さらにTX沿線を除く東京都、埼玉、千葉、神奈川各県の調査対象者をも加えて、調査日は、2003年10月9日・10日である。（結果は男女合計数値。）

【内容】	・・・	【知っている】	【知らない】
TXの認知度	・・・	52%	48%
TX開業時期の認知度		30%	70%
つくば・秋葉原間			
所要時間の認知度		30%	70%
沿線大規模開発の認知度		28%	72%
TX沿線への居住意向		「意向あり」27%、「なし」73%	

出所：首都圏新都市鉄道「つくばエクスプレスだより、2004、Winter、Vol. 4」首都圏新都市鉄道、3頁。

以上の結果からみて、2005年8月開業をひかえているにしては、低い認知度である。

なお、つくばTXのイメージとしては、自然が豊富、庶民的、生活が便利、ハイテク感がある、など好意的な印象を有している面もある。

3 千葉県、茨城県2県における駅周辺での街づくり

沿線の街づくりでは、個性的な魅力ある街づくりが重要であるが、同様に活力ある地域産業の形成も必要となる。つくばTX沿線の主な土地区画整理事業のうち、東京都及び埼玉県の地域を除いて、千葉県及び茨城県2県の実態を見ていく。

当該事業では、全体規模の合計数値2,908haのうち、東京都が78ha、埼玉県が374ha、千葉県が1,081ha、茨城県が1,375haの面積となっている。

1) 千葉県、茨城県地域における駅周辺の用地買収

それぞれの地域における展開規模については、大・小があるが、一体化法による一体型土地区画整理事業名、鉄道用地先買者などの内訳は下記の通りである¹⁰⁾。

【県名】	【市町村名】	【区画整理事業の名称】	【鉄道施設区先買者】	【区画整理事業者】
千葉県	流山市	木地区一体型特定土地区画整理事業	千葉県住宅供給公社	千葉県住宅供給公社
同	同	西平井・麩ヶ崎地区一体型特定土地区画整理事業	流山市	流山市
同	同	運動公園周辺地区一体型特定土地区画整理事業	千葉県	千葉県
同	同	新市街地地区一体型特定土地区画整理事業	都市基盤整備公団	都市基盤整備公団
同	柏市	柏北部中央地区一体型特定土地区画整理事業	千葉県	千葉県
同	同	柏北部東地区一体型特定土地区画整理事業	都市基盤整備公団	都市基盤整備公団
茨城県	守谷市	守谷駅周辺一体型特定土地区画整理事業	茨城県土地開発公社	守谷市
同	伊奈町・谷和原村	伊奈・谷和原丘陵部一体型特定土地区画整理事業	茨城県	茨城県
同	つくば市	萱丸一体型特定土地区画整理事業	茨城県	都市基盤整備公団
同	同	島名・福田坪一体型特定土地区画整理事業	茨城県	茨城県

周辺用地の買収において、千葉県、茨城県 2 県の当該用地買収の進捗については、もろもろの課題を抱え込みながら解決を図って行ったのである¹¹⁾。

- ①「流山市内」：用地取得面積は約 7 万 1,000㎡である。J R 武蔵野線南流山駅付近は一般住宅、マンション、店舗が連立しており、柏市にちかづくにつれ、中規模工場が混在する地域である。

当地区では、マンション所有者との協議が難航し、時間を要した。また、土地を所有している大地主との間で用地協議の進展が厳しかった過程がある。

- ②「柏市内」：用地取得面積は約 5 万 1,000㎡である。中規模工場並びに農地地域に分かれている地域である。

当該地区では、工場移転や代替地の選定、補償額等で手間がかかった。また、利根川河川敷地での地権者とは鉄道と道路が高架橋で耕作地を分断するため、残地や付近地の稲作への影響を懸念、対策の要望があった。

さらに、当地区はゴルフ場計画があり、すべての土地に仮登記がなされており、問題が山積していた。柏市の協力のもとその整理にあたり、2001年10月に解決したが、時間を要した団体協議であった。

- ③「守谷、伊奈・谷和原間」：用地取得面積は約 34 万㎡である。土地調査等の費用や土地取得に係る補償等の費用の負担割合について、茨城県と協議のうえ協定を締結して用地買収を実施した。当地区では守谷車庫用地で相続多数いる共有地の取得で、相続人を特定できないなど、苦慮している。

- ④「つくば市内」：用地取得面積は約 15 万 3,000㎡である。当地区は委託先の茨城県には用地取得体制の強化、地元自治体のつくば市には他市町村以上の地元協力について強く要請をした。また、つくば市内では、国際科学技術博覧会（つくば科学博）及びそれに関連する道路整備等公共事業がなされた関係から、補償交渉に慣れて過大補償を要求する地権者も多くあった。

2) 千葉県、茨城県駅周辺地域の立地、環境

つくば T X の路線は、一体化法に基づき、既存鉄道路線との接続や沿線地域の開発計画との整合性が必要である。特に既存鉄道路線との接続は秋葉原、新御徒町、南千住、北千住、南流山、流山おおたかの森、守谷の 7 駅で展開している。

東京都内の路線は、千代田区、台東区、荒川区、足立区、また、埼玉県内路線は、八潮市や三郷市を通る路線である。

有機的に展開し、都市機能が非常に充実している東京都及び埼玉県の 2 地域を除いて、千葉県、茨城県 2 県の駅周辺環境を見ていく¹²⁾。

①千葉県内設置駅地域の立地、環境

「南流山駅」：利便性を考慮し、J R 武蔵野線との連絡接続を図った。また、住宅が密集している市街化区域を通過する為、流山市道 106 号線下に設置することとした。さらに、下水道幹線への支障をさけるため、地表面から約 9 m の位置となった。

東福寺及び千仏堂を避け、総武流山鉄道下を通過したあと、地上に出る。

「流山セントラルパーク駅」：運動公園周辺地域との整合性を図り、重点地域のほぼ中央に高架駅で設置した。円東寺を避けながら、東武野田線と交差する流山新市街地土地区画整理事業区域内のほぼ中央付近に位置する流山おおたかの森駅に至る。

「流山おおたかの森駅」：東武野田線との接続を図るために、豊四季駅と初石駅の間に位置することとした。高架構造で小山小学校や流山豊四季霊園、柏市水道第六水源を避けて、柏の葉キャンパス駅に至っている。

「柏の葉キャンパス駅」：柏北部中央地区土地区画整理事業との整合性を図り、重点地域のほぼ中央付近に高架駅で設置した。

高架構造で国道16号線と交差、正連寺、虚空蔵堂、田中小学校への支障を避け、ほぼ直進して柏北部東地区土地区画整理事業区域内の柏たなか駅に至る。

「柏たなか駅」：同区画整理事業との整合性を図り、重点地域のほぼ中央付近に高架駅で設置した。高架構造で利根川手前から北東に向けて常磐自動車道と平行に進み、守谷サービスエリア付近からカーブ、守谷駅周辺土地区画整理事業区域内の守谷駅に至る。

②茨城県内設置駅地域の立地、環境

「守谷駅」：利便性を考慮して、関東鉄道常総線守谷駅との接続をはかると共に、守谷市中心市街地及び土地区画整理事業（守谷駅周辺、守谷東）による開発地区の概ね中央に高架駅で設置することとした。高架構造で土地区画整理事業区域のほぼ中央を通過、病院や工場への支障を避けて北へカーブし、小貝川をほぼ直角にわたっている。

「みらい平駅」：伊奈・谷和原丘陵部地区土地区画整理事業との整合性を図り、重点地域のほぼ中央付近に設置、ホーム階は地表面から約8mである。高架構造で常磐自動車道との交差部手前をトンネルで展開する。さらに工場、神社を避けてみどりの駅に至る。

「みどりの駅」：既成市街地へのアクセスを考慮すると共に上萱丸の稲荷神社への支障を避け、重点地域のほぼ中央付近に高架駅で設置する。神社、集合墓地、遺跡群を避けながら、万博記念公園手前で高架構造となる。

「万博記念公園駅」：島名・福田坪地区土地区画整理事業との整合性を図り、さらに開発地域へのアクセスを考慮し、重点地域のほぼ中央付近に高架駅で設置した。

遺跡群を避けながら東進し、蓮沼川をわたり、研究学園駅に至る。

「研究学園駅」：葛城地区土地区画整理事業との整合性を図り、東光台研究団地及び筑波西部工業団地への利便性を考慮し、重点地域のほぼ中央付近に高架駅で設置した。高架構造で進行して葛城小学校からトンネルになり、県道土浦境線（学園中央通り）の下に入り、つくば駅に至る。

「つくば駅」：筑波研究学園都市のほぼ中央付近のつくば交通ターミナルとの接続及び既存整備計画との整合性を図り、県道土浦境線（学園中央通り）の下に設置することとした。この通りは共同溝があることから地表面から17mの位置に設置した。

4 つくばTXの運営実態

首都圏郊外の歴史を鉄道路線で見ると、歴史とブランド価値をもった郊外住宅地やニュータウンが複数立地している。つくばTXの周辺には、既存の鉄道網を基軸としてす

でに郊外化の歴史がある。神奈川、埼玉、千葉の各県に比べると、北関東と呼ばれる茨城、栃木、群馬の各県は東京圏の外側というイメージが強い。

勿論、つくばTX開業前から取手市、つくばみらい市、守谷市、常総市などは、「常総ニュータウン」の開発によって、この地区の宅地造成は進められていた。この地域が開業によって、一気に東京に近くなったのである。

つくばTXは、一体化法で展開した国家プロジェクトである。つまり、鉄道事業と宅地開発を一体化で進めた従来の鉄道展開にはない斬新な取組である。

つくばTXの終着駅であるつくば駅は勿論、筑波研究学園都市も同様であるが、開業する2005年まで、この街には鉄道の駅がなかった。

東京駅から筑波研究学園都市へ行くには、JR常磐線で上野駅経由土浦駅からバスか、または東京駅からつくばセンター行きの常磐道経由高速バスに乗るかしかなかった。しかしながら、つくばTX開業により、東京の通勤通学圏になったのである。

展開している早朝の運行本数は、つくばTXの時刻表より、「上り」終着駅である「秋葉原駅」に到着する電車の平日での運行本数を見してみる。

時間帯を早朝の通勤・通学に合わせて、秋葉原駅到着時間の06.00～09.00間では、始発駅が3駅からになるが、合計で50本運行されている。

快速（含む、通勤快速）、区間快速、普通の3区分合計での各電車の時間帯別運行本数は、下記の通りである。

秋葉原駅到着時間	:	6時台	・	7時台	・	8時台
始発・つくば駅		4本		5本		9本
同・守谷駅		8本		9本		11本
同・八潮駅		1本		1本		2本
合計到着本数	:	13本		15本		22本

注：「通勤快速」は、早朝及び帰宅時の時間帯に合わせて、「上り」「下り」4本ずつ／日運行している。

また、設置駅の構造状況では、始発駅である「下り」秋葉原駅から終着駅「つくば駅」間に設置されている20駅の駅状況は、すべての駅にはホームドアが完備されており、駅順コードに見て行くと下記の通りとなっている。

- ①東京都内は7駅あり、秋葉原、新御徒町、浅草、南千住の各駅は、地下構造の駅、北千住駅は高架構造の駅、青井、六町の各駅は地下構造の駅である。
- ②埼玉県内2駅の八潮、三郷中央駅とも高架構造の駅である。
- ③千葉県内5駅のうち、南流山駅は地下構造の駅、流山セントラルパーク、流山おおたかの森、柏の葉キャンパス、柏たなかの各駅は高架構造の駅である。
- ④茨城県内6駅のうち、守谷駅は高架構造、みらい平駅は地下構造、みどりの、万博記念公園、研究学園の各駅は高架構造の駅、終着駅のつくば駅は地下構造の駅である。

1) 開業時から2011年度における輸送人員の推移

2005年の開業時から2011年度間の秋葉原駅～つくば駅間の年度別輸送人員の推移を見て

みると、下記の通りである。（単位：千人。）

【年度】	【定期】	【定期外】	【合計人数】	【定期・伸長率】	【合計・伸長率】
2005年	18,530	16,164	34,694	— — — —	— — — — —
2007年	52,429	32,423	84,852	100%	100%
2008年	59,071	34,142	93,213	113	110
2009年	63,446	34,346	97,793	121	115
2010年	67,234	34,991	102,225	128	120
2011年	69,167	35,722	104,889	132	124

出所：運輸政策研究機構「平成23年版、都市交近年報」運輸政策研究機構、2013年、91頁、
運輸政策研究機構「平成24年版、前掲書」運輸政策研究機構、2014年、95頁、及び
国土交通省「平成23年度、鉄道統計年報」電気車研究会、2014年、6～7頁。

輸送人員の数値としては、定期利用者が2011年度は2007年度比で132%と堅調であり、地域における人口の増加が見て取れるのである。沿線の人口は増加し、一日平均輸送人員は、2005年度の15万人から、2014年度は32万6,000人となり、確実に増加している。

東京駅までの延伸を地元では国や会社へ求めているが、採算性や費用負担、資金問題で見通しは立っていない現状である。また、運賃は開業に際して、競合する高速バスなどと比較、少し安い価格の東京～つくば間1,150円で展開したのである。

2) 2011年度から2015年度間の実績推移

運営会社である首都圏新都市鉄道の2011年度から2015年度の5年間推移を、売上高、純利益で見えていくと、下記の通りである。（単位：百万円。）

【年度】	【売上高】	【純利益】
2011年	35,398	2,141
2012年	36,074	2,529
2013年	37,901	3,093
2014年	39,894	3,518
2015年	40,461	3,497

出所：東洋経済新報社「四季報、未上場会社版、2016年上期」東洋経済新報社、2015年10月、735頁。

なお、2010年度に初の単年度黒字計上をしているが無配である。主な株主の出資比率は、茨城県：18.0%、東京都：17.6%、千葉県：7.0%、足立区：7.0%、つくば市：6.6%、埼玉県：5.8%、などとなっている。

5 つくばTX沿線誘客の拡大、強化

接している地域の各市町では、バス路線などの地域公共交通のネットワーク化に向けて展開することが重要である。コミュニティバスの相互乗入れなどで鉄道駅へのアクセスを良

くすれば地域住民の利便性を高め、行動範囲や活動もひろがるのである。

外部環境の変化で、観光産業は人口の減少やニーズの多様化によって需要の質が変わってきた。国内需要では、多様化で高付加価値を求める観光旅行ニーズが増加、海外からのインバウンド観光も増えている。観光地には地域の観光資源、国内外からの観光需要、関連産業などが存在し、相互に作用して、地域競争力を生み出すのである。ブランド化や差別化の構築が重要である。つくばTXは「秋葉原」と「つくば」というホットな両駅を結んでいるので有利である。

1) 筑波山麓の周辺地域は学園都市の建設、つくば科学万博、TX開業と、イベントがあるごとに変貌してきた。特に、10年前のTX開業でつくば駅を核とする中心地は発展した。つくば市の筑波研究学園都市で国際科学技術博覧会（つくば科学万博）が1985年に開かれ、会場に当時最先端の科学技術が集結し、2,000万人以上が見学に訪れた。万博はつくば市の発展の礎を築き、国内外の多くの人に影響をうけたのである。学園都市の礎として今なお残っている現役設備もある¹³⁾。

また、筑波研究学園都市には道路など整備され、商業施設、大手企業の研究所などの進出、産業振興にも貢献している。筑波研究学園都市もつくばTXの開通などで大きく変わった。さらなる発展にどう生かしていくか、挑戦はつづくのである。

なお、1986年に開館したつくばエキスポセンターには、科学万博の記憶を今に残した科学技術の紹介ほか、万博を振り返る懐かしの展示などがある。

2) 日本百名山の一つでもある筑波山は、茨城県つくば市をはじめ、周辺住民が誇る県内有数の観光資源である。筑波山は自動車で訪れる客が多い。

2014年度の筑波山の観光客数は約177万人で前の年度に比べて、減少気味である。つくばTXで一時的に盛り上がりながらも、持続されておらず、交通利便性で比較すると、高尾山（東京都八王子市）には劣る。筑波山自体に魅力がないとリピーターをつかむのは困難でいかにしてソフト面の充実を図るかが鍵となるのである¹⁴⁾。

「最寄り駅」・・・つくばTXつくば駅より、バスで約36分、「筑波山神社入口」下車徒歩約10分で筑波山神社につく。この神社は坂東無双の霊山筑波山を神体山と仰ぎ、山岳信仰を現在にとめている山である。徒歩約5分でケーブルカー駅に到着する。

「ケーブルカーに乗っている時間」・・・8分

「ケーブルカーの営業キロ数」・・・1.6km

「往復料金」・・・1,050円

一方、ブランド力として圧倒的な強さをもつ高尾山は、関東平野を一望できる霊山として古くから知られている。京王電鉄が東京都八王子市の京王線・高尾山口駅とつながっている温泉施設を開いた。年間300万人が訪れる観光資源を生かし、活性化の拠点とするのである。高尾山口駅の2014年度の乗降客数は一日平均1万89人で2006年度にくらべ、36%増えている。さらに、訪日客が大幅に増加している。自然を残しながら利用客を増やすため、ソフト面のアイデアが重要になっている¹⁵⁾。

「高尾山への最寄り駅」・・・京王線高尾山口駅から徒歩5分程度。

「ケーブルカーに乗っている時間」・・・6分。

「ケーブルカーの営業キロ数」・・・1.0km。

「往復料金」・・・930円。

つまり、つくば市では観光拠点を目指して修学旅行生を呼び寄せ、各研究機関の有機的な連携により、積極的に情報を提供することで、つくば全体を最先端の科学技術に触れられる場として売り出すことが良いであろう。当然ではあるが、研究機関側の都合ではなく、訪問者側のニーズを捕えることが必要であり、顧客の囲い込みが大切である。

また、筑波山周辺では、さらなる訪日観光客の集客を狙うことが必要である。つくばTXは浅草の賑わいにも一役買っており、浅草駅－秋葉原駅間は5分程度で着くのである。

6 つくばTXの戦略展開及び課題

源流をたどれば、大手私鉄は自前で沿線を開発したため、一体感ある街づくりが出来たが、財政面で非常に厳しい新設の第三セクター鉄道に資金の余裕はない。つくばTXは鉄道建設と宅地開発を同時に進めたが、6,000億円以上の実質債務を抱える一方、1,000億円規模の巨額な費用がかかる東京延伸は、慎重な経営判断が必要である¹⁶⁾。

つくばTXは、8,081億円を投じた国家プロジェクトである¹⁷⁾。沿線には大規模の商業施設や企業が進出した。他方、沿線開発の進捗状況や需要の見通し、動向を見極める必要に迫られて、2010年度に1日60～70万人と想定していた輸送人員計画を段階的に下方修正、27万と現実的な目標に見直したのである¹⁸⁾。さらに加えて、工法改良や8両から6両編成運行など経費圧縮を図った。

駅から離れた地域であっても、バスなどの2次交通の接続強化とさらに魅力ある拠点としてどのような整備を進めたら、価値が創出できるか展開することが課題である。

沿線自治体でも東京延伸への期待感は大い。出発地が東京駅と秋葉原駅とでは、地方から訪れる人の距離感が全く異なる上、接続の利便性もイメージも違うのである。

我ら「茨城都民」で、例えば都心から40km程度である守谷市住民の通勤客の多くは、今までは関東鉄道常総線で取手駅まで出て、JR常磐線乗り換えで東京方面へ向かったのである。つくばTXの開通で秋葉原駅へは所要時間約40分程度で時間短縮となった。

他方、地域経済へのマイナスもあり、地元企業との連携がおろそかになれば賑わいが東京へ吸い取られるストロー現象や優秀な頭脳の東京への流失につながるの見方もある。

鉄道会社は生産年齢人口の減少による定期収入減に、危機感を有しているが、日本経済新聞2015年11月13日記事に私鉄大手の2015年上期決算結果が出ていた。業績は各社とも好調で都市部で盛り上がっている不動産開発も、うまく鉄道収入の増加につながっている事例があった。つまり、東急電鉄では田園都市線二子玉川駅（東京・世田谷区）近くの大規模複合施設「二子玉川ライズ」でオフィスなどが開業し、大手企業の本社移転もあり、同駅乗降客数の16%アップにつながったのである。

よって、このような成功事例は、つくばTX沿線においても同一の戦略として、より一層の積極的な展開が必要であり、結果として地域活性化の構築につながるのである。

地方は地価が都心と比較すれば安価であり、広い用地を用意できる。高速道路など交通体系が整備され、自治体も税の減免のような制度を準備して企業を誘致し、新たな産業を

形成できれば、素晴らしいことである。

おわりに

人口の減少や少子高齢化による社会変化が起きているが、首都圏は鉄道網に支えられている都市である。首都圏の鉄道整備は宅地需要と交通需要に応える為、これまで空白地帯であった首都圏北東部に軸ができたのである。

都心と科学研究の核都市として位置付けられたつくば市が鉄道で結ばれ、首都圏を支える大きな構造軸が形成された。終点であるつくば市から東京へ向かう需要があることは、鉄道事業にとって大きなメリットとなる。他方、自動車道路網の整備などあることから、効率の良い鉄道システムを形成する必要がある。

大量の人を運べ、快適性、定時制、安定性に優れた鉄道を効率的に整備して行くことは、地域おこし、街おこしに必要であり、つくばTXはその役割を担っている。

一方で、開発と造成のあとには、出来上がった新しい高層マンションや大型商業施設などが立ち並ぶ風景となっている。そこには個性をもった地域特有の歴史と風土にねざした都市とは違った郊外の地域となった。大都市一律の均質な生活環境となった面もあり、おそらく地域特有の歴史や伝統、価値観、生活様式をもった地域の崩壊であろう。

- 注 1) 東洋経済新報社「会社四季報、未上場会社版、2015年下期」
東洋経済新報社、2015年4月、731頁
- 2) 首都圏新都市鉄道「会社要覧、2008」首都圏新都市鉄道、2008年、3頁
- 3) 鉄道建設運輸施設整備支援機構「つくばエクスプレス（常磐新線）工事誌」
レールウェイエンジニアリング、2006年、3頁～5頁
- 4) 鉄道建設運輸施設整備支援機構「前掲書」レールウェイエンジニアリング、
2006年、5頁
- 5) 鉄道建設運輸施設整備支援機構「前掲書」レールウェイエンジニアリング、
2006年、7頁
- 6) 首都圏新都市鉄道「前掲書」首都圏新都市鉄道、2008年、29頁
- 7) 鉄道建設運輸施設整備支援機構「前掲書」レールウェイエンジニアリング、
2006年、76頁～78頁
- 8) 首都圏新都市鉄道「前掲書」首都圏新都市鉄道、2008年、42頁、鉄道建設運輸施設
整備支援機構「前掲書」レールウェイエンジニアリング、3頁
- 9) 首都圏新都市鉄道「つくばエクスプレスだより、2003、Autumn、
Vol.43」首都圏新都市鉄道、1頁～3頁
- 10) 首都圏新都市鉄道「前掲書」首都圏新都市鉄道、2008年、30頁、鉄道建設運輸施設
整備支援機構「前掲書」レールウェイエンジニアリング、2006年、79頁
- 11) 鉄道建設運輸施設整備支援機構「前掲書」レールウェイエンジニアリング、
2006年、83頁～86頁
- 12) 鉄道建設運輸施設整備支援機構「前掲書」レールウェイエンジニアリング、

2006年、20頁～22頁

- 13) 日本経済新聞2015年10月24日記事
- 14) 日本経済新聞2015年7月11日記事
- 15) 日経産業新聞2015年10月28日記事
- 16) 日本経済新聞2015年8月21日記事
- 17) 日本経済新聞2015年8月27日記事
- 18) 日本経済新聞2015年8月27日記事

「参考文献」

運輸政策研究機構「平成23年版、都市交通年報」運輸政策研究機構、2013年
運輸政策研究機構「平成24年版、都市交通年報」運輸政策研究機構、2014年
国土交通省「平成23年度、鉄道統計年報」電気車研究会、2014年
首都圏新都市鉄道「会社要覧、2008」首都圏新都市鉄道、2008年
首都圏新都市鉄道「つくばエクスプレスだより、2003、Autumn
Vol. 43」首都圏新都市鉄道
首都圏新都市鉄道「つくばエクスプレスだより、2004、Winter
Vol. 44」首都圏新都市鉄道
鉄道建設運輸施設整備支援機構「つくばエクスプレス（常磐新線）工事誌」
レールウェイエンジニアリング、2006年
東洋経済新報社「四季報、未上場会社版、2015年下期」東洋経済新報社、2015年4月
東洋経済新報社「四季報、未上場会社版、2016年上期」東洋経済新報社、2015年10月
日本経済新聞社「つくばエクスプレスがやってくる」日本経済新聞社、2005年
若林幹夫「郊外の社会学」筑摩書房、2007年
つくばエクスプレス時刻表（2015年3月14日改正板）
朝日新聞、日本経済新聞、日経産業新聞