

開業5周年を迎えるつくばエクスプレスの現状と今後の沿線の発展性について — つくばエクスプレス沿線地区の開発動向調査 —

千葉経済センター【公益財団法人ひまわりベンチャー育成基金】

05年8月に開業し、10年8月に開業5周年を迎えるつくばエクスプレス（首都圏新都市鉄道株）が運営。以下TXと略す）の乗車人員は、開業以来順調に増加している。開業当初、5年目までに、採算ベースの1日あたり乗車人員数27万人を目指すことを目標としていたが、1年前倒しの早いペースで、4年目にあたる09年度（12か月実績平均）には27万人を超えて採算ベースに到達している。

経済的効果を見ると、都心へのアクセスが容易となり、交通の利便性が高まったことで、TX駅から徒歩圏内の公示地価はTX開業前に比べて上昇し、沿線地域の不動産の価値は向上したところが多い。

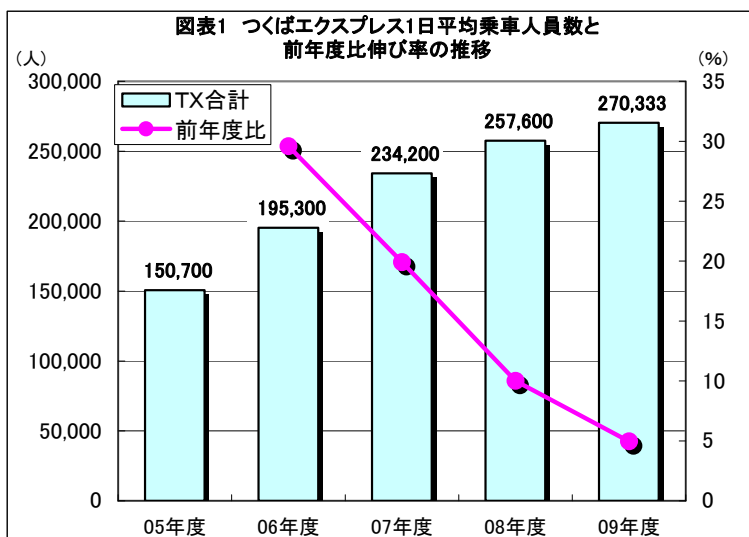
TXの沿線開発も全体としては順調に推移しているが、一部には地形上の問題や、08年9月以降の世界的金融危機の影響から、各区画整理事業の中心核となる事業向け用地への出店が未定の地区があり、保留地の販売や同地区の地権者の有効利用スタンスも消極的となって、街づくりとしては足踏みの状態が続いている地区もある。

千葉県内のTX沿線地域である柏市と流山市は、TXの持つ利便性や、残されている緑豊かな自然、沿線にある研究機関等の潜在能力を活かして、地域住民や民間企業と連携した街づくりや、若い子育て世代の受け入れ態勢などを整備している。

そこで、ここでは以上のような点を踏まえ、関係先13先への直接ヒアリングを実施し、TXの乗車人員のこの5年間の順調な増加ぶりや、競合他社路線への影響度合、今後のTX沿線開発の発展可能性等について取りまとめた。

1、乗車人員数は順調に推移、09年度には採算ベースの27万人（1日平均）を達成

開業当初、TXは、目標として1日当たり27万人という乗車人員数を、5年目に達成するとしていたが、開業4年目の09年度の乗車人員数の実績は、27万人超えが達成されている（図表1）。



出所: 流山市
 注意: 09年度は09年4月から10年3月までの数値を、合計して12か月で割った数字。

開示された05年度と09年度の1日当たり平均乗車人員を比べてみよう。各県別にみると、東京都内合計が67.3%、埼玉県内が同105.8%、千葉県内が同102.0%、茨城県内が同74.8%とそれぞれ増加している。これをTX各駅別にみると、開業時05年度と09年度を比較すると、東京都内の「新御徒町」は約2.4倍で最大の増加率となっているが、「北千住」は約1.8倍、始点の「秋葉原」は約1.5倍、「浅草」は約1.3倍の増加に止まっている。埼玉県内の「八潮」「三郷中央」では約2倍の増加となり、千葉県内の「柏の葉キャンパス」も約2.8倍、「南流山」も約2倍、また茨城県内では、「研究学園」が約3.6倍、「みらい平」が約3倍、「万博記念公園」が約2.4倍、「みどりの」も約2.3倍と増加が著しい。一方で、快速及び区間快速が通過してしまう「流山セントラルパーク」と「柏たなか」では、約1.6倍程度の増加に止まっている（図表2、3）。

図表2 TX路線図及び所要時間(分)

	東京都						埼玉県		千葉県				茨城県							
	秋葉原	新御徒町	浅草	南千住	北千住	青井	六町	八潮	三郷中央	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	守谷	みらい平	みどりの	万博記念公園	研究学園	つくば
快速	0	2	4	7	10	-	-	-	-	20	-	25	-	-	32	-	-	-	-	45
区間快速	0	2	4	7	10	-	-	17	20	23	-	26	30	-	35	40	43	46	49	52
普通	0	2	4	7	10	13	15	19	22	25	28	30	33	36	40	45	48	51	54	57

出所: 首都圏新都市鉄道㈱

図表3 TX 1日平均乗車人数の推移【05年度比】

(全駅)

(単位:人、%)

	05年度	09年度	05年度比
秋葉原	36,000	55,283	53.6
新御徒町	5,800	13,675	135.8
浅草	6,200	8,092	30.5
南千住	2,500	3,833	53.3
北千住	19,200	35,142	83.0
青井	3,400	5,633	65.7
六町	5,200	9,358	80.0
東京都内駅合計	78,300	131,016	67.3
八潮	6,600	13,417	103.3
三郷中央	3,500	7,367	110.5
埼玉県内駅合計	10,100	20,784	105.8
南流山	13,600	27,342	101.0
流山セントラルパーク	1,700	2,758	62.2
流山おおたかの森	14,600	27,767	90.2
柏の葉キャンパス	3,900	11,000	182.1
柏たなか	1,600	2,650	65.6
千葉県内駅合計	35,400	71,517	102.0
守谷	12,200	21,392	75.3
みらい平	900	2,783	209.2
みどりの	1,000	2,350	135.0
万博記念公園	700	1,692	141.7
研究学園	1,000	3,692	269.2
つくば	11,100	15,108	36.1
茨城県内駅合計	26,900	47,017	74.8
TX合計	150,700	270,333	79.4

出所:流山市

注意:09年度は09年4月から10年3月までの数値を合計して12ヶ月で割った数字。

また、区画整理事業の進捗状況を使用収益開始率（注）で見ると、千葉県内は、埼玉県内に比べて進捗率が低い。特に、乗車人員の伸び率が低位に止まっている県内の区画整理事業地内の使用収益開始率は、10～20%程度の低水準となっている（図表4）。尚、茨城県内の同開始率は、情報が開示されていない数字もあるため、詳細は不明である。

（注）使用収益開始率とは、区画整理事業により、従前の土地の権利を換地に移行した（仮換地の指定）後、その換地の土地を使用出来る（使用収益）ようになった土地が区画整理事業の地区面積全体に占める割合を指す。地権者は、使用収益が開始されてから初めて、整備された後の土地を利用することができる。

図表4 TX沿線の区画整理事業の進捗状況

地区名	TX最寄り駅	施工者	面積 (ha)	計画人口 (人)	仮換地指定率 [%、09年2月 現在(一部09 年4月現在)]	使用収益開始率 [%、09年2月 現在(一部09 年4月現在)]
八潮南部中央	八潮	UR都市機構	72	7,500	69.0	35.2
三郷中央	三郷中央	UR都市機構	115	12,900	60.8	32.2
木	南流山	千葉県	68	6,800	72.2	9.4
西平井鱒ヶ崎	流山セントラルパーク	流山市	52	5,100	69.0	13.6
運動公園周辺	流山セントラルパーク	千葉県	232	21,400	31.8	8.1
新市街地	流山おおたかの森	UR都市機構	286	28,600	38.2	20.1
柏北部中央	柏の葉キャンパス	千葉県	273	26,000	33.5	18.7
柏北部東	柏たなか	UR都市機構	170	17,000	45.2	10.2

出所：千葉県、UR都市機構などの資料をもとに、ちばぎん総合研究所が作成。

2、TXの開業による競合他社路線への影響

TXは、当初、JR常磐線の混雑の緩和を目的に計画された。JR東日本によると、TXと競合する常磐線の千葉県松戸駅～茨城県取手駅までの各駅における08年度乗車人員数（1日あたり平均）は、TX開業前の04年度に比べて、総数で36,722人減少（▲7.2%）した。特に、同じ市内にTXの2駅が開業した「柏」（18,802人減少、同▲13.1%）と「北柏」（4,459人減少、同▲17.6%）では1割以上減少した。茨城県内の「取手」は、茨城県南西部を営業基盤とする関東鉄道常総線（取手駅～下館駅間の約51.1kmを運行）が接続しているが、同じ関東鉄道の「守谷」がTXと接続したことで、影響を大きく受ける形となり、乗車人員は11,902人減少（同▲27.2%）と大幅に減少した。

千葉県内でみると、千葉県内JR線及び民鉄の07年度の乗車人員合計は、04年度比178,818人、同5.4%の増加となっている。一方で、TX開通の影響を受けたJR以外の県内民間鉄道の乗車人員数は、04年度と07年度とで比較して大幅に減少した路線が目立つ。流鉄流山線（流山～馬橋5.7km）の乗車人員は、流山市内にTXの3駅が開業して、地元住民が都心へ向かうために常磐線を利用せずに済むようになった影響もあり、全区間合計で3割以上減少（▲34.8%減少、04年度13,739人→07年度8,957人）した。特に、「流山」では乗車人員が半減（▲55.5%、同3,701人→同1,648人）した。東武野田線は、「豊四季」、「初石」、「江戸川台」で、TX開業に伴い新設した「流山おおたかの森」に乗客が流れており、JR常磐線と接続する「柏」では、乗車人員数は▲10,744人減少し、減少率は1割（▲13.2%）を超えた。（図表5）。

**図表5 千葉県内のJR線、民鉄全線及びTX競合路線の
1日当たり平均乗車人員の推移**

(TX開通前2004年度、2007年度。一部2008年度比較)

千葉県内JR線	2004年度	2007年度		
		増減(人)	増加率(%)	
乗車人員合計	1,895,044	1,937,731	42,687	2.3

千葉県内民鉄	2004年度	2007年度		
		増減(人)	増加率(%)	
乗車人員合計	1,411,987	1,548,118	136,131	9.6

千葉県内 JR線及び民鉄	2004年度	2007年度		
		増減(人)	増加率(%)	
乗車人員合計	3,307,031	3,485,849	178,818	5.4

【TX競合路線】

常磐線 駅名	2004年度	2008年度		
		増減(人)	増加率(%)	
JR松戸	102,517	102,062	▲ 455	▲ 0.4
JR北松戸	22,133	21,303	▲ 830	▲ 3.8
JR馬橋	26,692	24,929	▲ 1,763	▲ 6.6
JR新松戸	38,439	36,647	▲ 1,792	▲ 4.7
JR北小金	25,997	26,206	209	0.8
JR南柏	29,396	32,189	2,793	9.5
JR柏	143,113	124,311	▲ 18,802	▲ 13.1
JR北柏	25,322	20,863	▲ 4,459	▲ 17.6
JR我孫子	30,088	31,387	1,299	4.3
JR天王台	23,915	22,895	▲ 1,020	▲ 4.3
JR取手	43,788	31,886	▲ 11,902	▲ 27.2
(JR常磐線、松戸～取手)	511,400	474,678	▲ 36,722	▲ 7.2

東武野田線 駅名	2004年度	2007年度		
		増減(人)	増加率(%)	
柏	81,527	70,783	▲ 10,744	▲ 13.2
豊四季	8,951	7,909	▲ 1,042	▲ 11.6
流山のおおたかの森 <small>(05年8月開業)</small>		21,083	21,083	皆増
初石	10,776	9,319	▲ 1,457	▲ 13.5
江戸川台	14,116	13,587	▲ 529	▲ 3.7
運河	10,916	11,501	585	5.4
梅郷	7,558	7,892	334	4.4
東武野田線(川間～船橋)合計	289,796	306,023	16,227	5.6

流鉄 駅名	2004年度	2007年度		
		増減(人)	増加率(%)	
流山	3,701	1,648	▲ 2,053	▲ 55.5
平和台	1,316	1,388	72	5.5
鱸ヶ崎	1,351	845	▲ 506	▲ 37.5
流鉄全区間合計	13,739	8,957	▲ 4,782	▲ 34.8

出所:千葉県、JR東日本

注意:2007年度からJRIにおける無人駅の乗車人員数は公表されて
いないため、無人駅を有する路線は公表データ分のみの集計。

一方で、TX 開通の波及効果は、都心へのアクセスの利便性の高さから、TX 沿線だけでなく、TX に接続する民鉄沿線にも少なからず影響を与えていると思われる。東武野田線は、TX と接続する「流山おおたかの森」に近い駅の乗車人員は、TX 駅開設により減少しているが、東武野田線の千葉県内駅（川間～船橋間）で見ると、乗車人員は同 5.6%（同 289,796 人→同 306,023 人）増加している。

都心へのアクセスの利便性の向上については、例えば、東武野田線「梅郷」から TX・JR 常磐線「北千住」まで行く場合、①東武野田線「梅郷」→「流山おおたかの森」TX 乗換→「北千住」（運賃 690 円）と②東武野田線「梅郷」→「柏」JR 常磐線乗換→「北千住」（同 620 円）と 2 通りの経路がある。このうち、東武野田線「梅郷」→「流山おおたかの森」11 分、TX「流山おおたかの森」→「北千住」16 分（快速利用）、もう 1 つの経路は「梅郷」→「柏」17 分、JR 常磐線「柏」→「北千住」18 分であるため、運賃は高いものの、移動時間の短縮は TX 利用の方が有利となっている。

3、開業から 4 年間の TX 沿線地区の人口流入状況

東京都を除く、埼玉県、千葉県及び茨城県の全体の人口を、開業時 05 年と 09 年とで比較すると、千葉県は 109,869 人の増加（伸び率 1.8%）、埼玉県は 99,741 人の増加（同 1.4%）、茨城県は 9,090 人の減少（同▲0.3%）となっている。

そのうち、TX 沿線自治体だけをみると、人口は順調に増加している。自治体別にみると、特に守谷市（12.8%）が 10%を超える高い伸び率となっている。次いで、つくばみらい市（7.1%）、八潮市（6.8%）、つくば市（6.5%）、流山市（5.0%）、柏市（3.8%）などとなっている。県別にみると、伸び率の高い順に、茨城県（7.7%）、千葉県（4.1%）そして埼玉県（3.2%）となっている（図表 6）。

もともと、TX 沿線の人口の張り付き状況を見ると、千葉県が 548,653 人と最も多く、次いで茨城県（304,328 人）、埼玉県（207,792 人）の順となっており、4 年間での流入人口の増加は茨城県が 21,834 人、千葉県が 21,725 人、埼玉県が 6,528 人となっている。

図表6 埼玉県、千葉県、茨城県及びTX沿線自治体の人口推移

(単位:人、%)

	2005年	2009年		
		増減(人)	05年比	
埼玉県	6,996,528	7,096,269	99,741	1.4
千葉県	6,014,584	6,124,453	109,869	1.8
茨城県	2,988,729	2,979,639	▲ 9,090	▲ 0.3

【TX沿線自治体】

(単位:人、%)

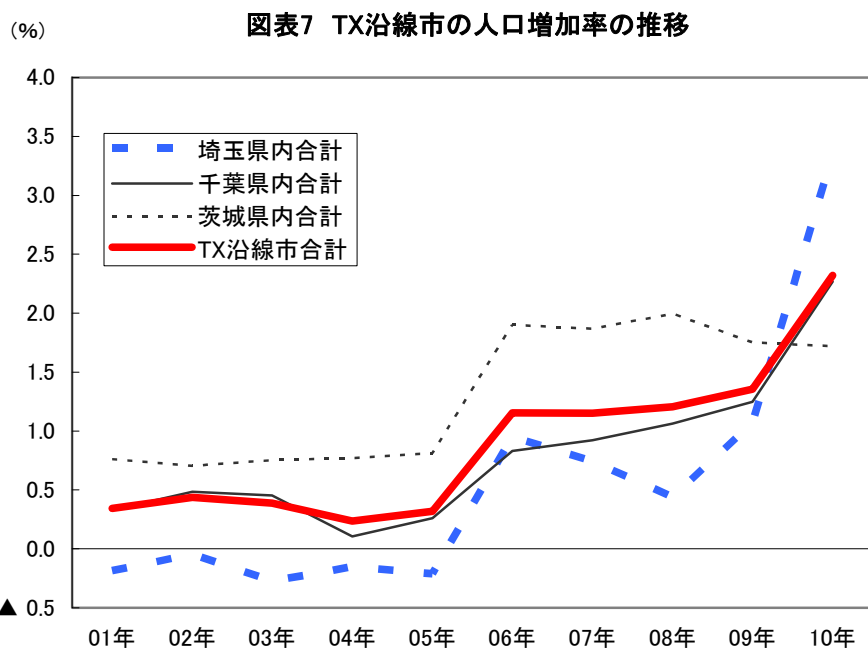
		2005年	2009年		
			増減(人)	05年比	
埼玉県	八潮市	74,246	79,318	5,072	6.8
	三郷市	127,018	128,474	1,456	1.1
千葉県	流山市	150,910	158,426	7,516	5.0
	柏市	376,018	390,227	14,209	3.8
茨城県	守谷市	53,083	59,858	6,775	12.8
	つくばみらい市	41,020	43,915	2,895	7.1
	つくば市	188,391	200,555	12,164	6.5
埼玉県内合計		201,264	207,792	6,528	3.2
千葉県内合計		526,928	548,653	21,725	4.1
茨城県内合計		282,494	304,328	21,834	7.7
TX沿線市合計		1,010,686	1,060,773	50,087	5.0

出所:住民基本台帳、各自治体HPをもとに、ちばぎん総合研究所が作成。

注意:柏市は合併前(2005年3月)の旧沼南町を含む。

つくば市は合併前(2002年11月)の旧荃崎町を含む。

つくばみらい市は合併前(2006年3月)の旧伊奈町、旧谷和原町との合算。



出所:住民基本台帳、各自治体HPよりちばぎん総合研究所が作成。

また、直近 10 年間（10 年人口は各自治体公表の速報ベース）でみると、県別の TX 沿線自治体で埼玉県（八潮市と三郷市の合計）は、05 年の TX 開業前まで伸び率はマイナスで推移（05 年度：八潮市 0.0%、三郷市▲0.5%）していたが、開業後の 5 年間では、千葉県や茨城県の TX 沿線自治体の人口の伸び率に比べて上回っている（図表 7）。これは、三郷市内では、TX「三郷中央」駅周辺のほか、05 年 5 月に三郷インターチェンジ近隣の北部区画整理事業地内に、イトーヨーカドーを中核とする商業施設「ピアラシティ」が開業、07 年 11 月より、JR 武蔵野線「新三郷」の武蔵野線操車場跡地（約 51.1ha）が、「新三郷ららシティ」（ららぽーと新三郷、IKEA やコストコ等の大規模商業施設や物流施設、一部住居も含む）として開発されている影響も大きいと思われる。

あくまで参考となるが、TX 沿線の各区画整理事業地内の計画人口に対して、沿線自治体の人口増加数（05 年→10 年）をみると、守谷市は区画整理事業の計画人口の約 1.4 倍の人口増加数となっているのが目立っている。守谷市は、TX 開通前から関東鉄道常総線「守谷」駅があり、駅周辺以外にも市内で区画整理事業が既に行われていたことから、人口の流入が一層進んだと思われる。

その他の自治体では、柏市が計画人口比 52.8%、三郷市が同 40.9%、八潮市が同 30.3% など、比較的進捗しているが、つくばみらい市では同 24.2%、流山市では同 18.5%、つくば市では 18.4%となっている（図表 8）。

図表 8 TX沿線の区画整理地内計画人口と人口増加数の比較

(単位:人、%)

	区画整理地内 計画人口	人口増加数		
		(05年~10年)	対計画人口比	
埼玉県	八潮市	27,000	8,194	30.3
	三郷市	12,900	5,281	40.9
千葉県	流山市	61,900	11,451	18.5
	柏市	43,000	22,723	52.8
茨城県	守谷市	6,200	8,468	136.6
	つくばみらい市	16,000	3,869	24.2
	つくば市	80,000	14,725	18.4
埼玉県内合計		39,900	13,475	33.8
千葉県内合計		104,900	34,174	32.6
茨城県内合計		102,200	27,062	26.5
TX沿線市合計		247,000	74,711	30.2

出所: 千葉県、埼玉県等のHPなどをもとに、ちばぎん総合研究所が作成。

4、TX 開通による経済的効果

現状、TX 開通における経済的効果として明らかになっているのは、資産価値の向上、すなわち不動産価格の上昇である。

埼玉県、千葉県及び茨城県の 10 年の公示地価（住宅地）の平均価格を、同 05 年（開通前）と比較すると、茨城県が▲6.7%、同埼玉県が▲5.1%、同千葉県が▲2.9%それぞれ下落している（図表 9）。

図表9 埼玉県、千葉県及び茨城県の公示地価(住宅地)の平均と

TX沿線住宅地の公示地価推移(開業前05年、10年)

公示地価(住宅地)の平均価格	(千円/㎡)	(千円/㎡)	05年比 増減額 (千円)	05年比 増減率 (%)
	2005(H17)	2010(H22)		
埼玉県	134	128	▲7	▲5.1
千葉県	97	95	▲3	▲2.9
茨城県	52	49	▲4	▲6.7

【TX沿線住宅地の公示地価】

標準地番号 (2010年現在)	駅、距離(m)	(千円/㎡)	(千円/㎡)	05年比 増減額 (千円)	05年比 増減率 (%)
		2005(H17)	2010(H22)		
八潮10	八潮、900	153	165	12	7.8
八潮11	八潮、1400	147	152	5	3.4
三郷1	三郷中央、650	145	161	16	11.0
三郷15	三郷中央、1500	122	122	0	0.0
三郷16	三郷中央、900	134	144	10	7.5
流山2	流山セントラルパーク、900	135	146	11	8.1
流山9	流山セントラルパーク、1200	120	121	1	0.8
流山12	南流山、450	178	207	29	16.3
流山14	南流山、1100	153	167	14	9.2
流山19	南流山、750	167	195	28	16.8
柏14	柏の葉キャンパス、1300	102	101	▲1	▲1.0
柏22	柏の葉キャンパス、1400	133	130	▲3	▲2.3
柏55	柏の葉キャンパス、1200	161	197	36	22.4
柏61	柏たなか、1200	109	107	▲2	▲1.8
守谷1	守谷、1300	52.7	88.6	36	68.1
守谷2	守谷、400	56.4	97.7	41	73.2
守谷3	守谷、800	59.3	99.1	40	67.1
守谷5	守谷、440	59	103	44	74.6
守谷7	守谷、900	51.5	86.8	35	68.5
守谷11	守谷、1400	64.5	87.5	23	35.7
つくば3	つくば、1200	80.7	106	25	31.4
つくば12	つくば、1400	116	109	▲7	▲6.0

市町村別					
八潮市平均		150	159	9	5.7
三郷市平均		134	142	9	6.5
流山市平均		151	167	17	11.0
柏市平均		126	134	8	5.9
守谷市平均		57	94	37	63.9
つくば市平均		98	108	9	9.3

県別					
埼玉県平均		140	149	9	6.1
千葉県平均		140	152	13	9.0
茨城県平均		68	97	30	44.0

出所:国土交通省、基準日は各年1月1日現在。
条件:千葉、埼玉、茨城各県内のTX駅がある自治体の標準地。
駅からの距離1500m以内を対象とした。

もつとも、TX 沿線各地区の土地価格は、TX 開通前と比べて殆どの地点で上昇している。

国土交通省の公示価格のうち、TX 各駅の徒歩圏内（駅より 1,500m 以内）にある住宅地の公示価格は、05 年（開通前）と 10 年で伸び率を見ると、千葉県内 9.0%、埼玉県内 6.1%、茨城県内 44.0%と大幅に上昇している。

自治体別では、特に守谷市が 63.9%と伸び率は大きく、次いで流山市が 11.0%となっている。守谷市の上昇率が目立っているのは、元々の㎡単価当たりの地価が 5～6 万円台と低かったことも影響していると思われる。上昇率が目立つ守谷市と流山市については、都心へ向かう交通便利性の向上や、商業施設の開業等で生活が便利になり、地価が上昇している地点が多いと思われる。

一方で、TX 沿線の公示地点で伸び率がマイナスとなった場所は、TX 駅付近の区画整理事業地内や近隣の住宅地に比べて、住宅地としての環境が劣後することなどが挙げられる。

—— 例えば、柏の葉キャンパス駅を最寄りとする「柏 14」及び「22」は、駅に向かうためには国道 16 号を渡らなければならない。「柏 55」は同駅でも渡らない。また、つくば駅を最寄りとする「つくば 12」がある地区は、「つくば 3」の大学キャンパスがある住宅街と違い、飲食店などの小規模な店舗が多い繁華街となっている。

TX 沿線地区の区画整理事業の施工者でもある、UR 都市機構が販売する事業用地の販売価格をみると、図表 9 の公示価格に比べて、区画整理事業地内に位置して駅に近く、宅地造成費用やその他インフラ整備費用などが含まれているため、高目の設定となっている（図表 10）。

一般的に、区画整理地内の分譲地は、エンドユーザーが購入して自宅を建てる際、例えば最低の画地面積 50 坪前後（165 ㎡）などの条件が付いたりして、自治体による建築制限が厳しい。また、TX が開通したことにより、周囲の土地価格が上昇しており、それに伴って販売価格も高くなり購入者が限定されることが多い。千葉県内の区画整理事業の「柏の葉キャンパス」駅周辺は、大地権者である三井不動産が隣接して「ららぽーと柏の葉 SC（06 年 3 月開業）」を、「流山おおたかの森」駅では、東神開発（高島屋の関連会社）が「流山おおたかの森 SC（07 年 11 月）」とそれぞれ大型商業施設を開業させており、区画整理事業における街づくりの中心核を形成して、事業用地が売れ、周囲に集合住宅や戸建分譲地などの住居系施設の建設を誘発させている。

TX 沿線の主な駅周辺の区画整理事業地内のエンドユーザー向け小規模宅地分譲を例にとると、09 年秋に募集された流山新市街地地区の 29 区画は、平均区画 176 ㎡前後、単価 169 千円/㎡程度で平均約 3,000 万円程度の販売条件であったが、申し込みは盛況であり、平均約 13 倍の競争率で完売したとの由。これだけ人気となった背景には、販売対象地は区画整理地内で、駅にも近いうえ、土地の形状やインフラ等が整っており、エンドユーザーが物件に対して割安感を抱いたことなどがあると思われる。

図表10 UR都市機構 つくばエクスプレスタウン事業者向け分譲土地価格一覧

地区	面積(㎡)	用途地域	容積率/建蔽率	標準的な画地価格 水準(千円/㎡)
八潮南部中央	307	準住	200/60	300~350
	372	近商	200/60	300~350
	501	近商	200/60	300~350
三郷中央地区	592	商業	300/80	350~400
	354	近商	200/80	250~300
	166	商業	300/80	350~400
	1,570	商業	300/80	350~400
	183	商業	300/80	350~400
	269	商業	300/80	350~400
	1,690	商業	400/80	350~400
	239	近商	200/80	250~300
	769	準住	200/60	未定
	515	近商	200/80	250~300
	290	一中高	150/60	未定
	1,000	一住	200/60	未定
881	近商	300/80	250~300	
流山おおたかの森	1,450	近商	300/80	250~280
	519	一住、一低層	200/60、150/60	170~200
	1,200	一住、一低層	200/60、150/60	170~200
	945	準住	200/60	未定
	513	一住	200/60	170~200
柏北部東(駅: 柏たなか)	15,700	一住	200/60	未定
つくば市葛城地区(駅: 研究学園)	348	二住	200/60	100~120
	4,380	一低層、二住	80/40、200/60	120台
	4,920	一住	200/60	110~120
	2,620	一住	200/60	110~120
	1,930	一住	200/60	110~120
つくば市萱丸地区(駅: みどりの)	7,520	二住	200/60	70台
	7,130	商業	400/80	100~110
	103,000	準工	200/60	未定
	23,900	準住	200/60	未定
	2,990	近商	200/80	未定
	302	近商	200/80	未定
	13,100	一低層、一住	80/40、200/60	50~60

出所: UR都市機構(2010年4月現在)

5、TX 沿線のまちづくりと今後の発展可能性について

TX 沿線地域は、TX 開通により鉄道の利便性が飛躍的に向上し、都市基盤の整備が進んだため、今後の発展に向けて地域の潜在能力が高まった。

今後の TX の鉄道自体の発展可能性としては、沿線自治体が切望する「秋葉原～東京」間の延伸が挙げられる。07 年 3 月、TX の秋葉原～東京間の延伸が、国の「運輸政策審議会第 18 号答申フォローアップ調査」で検討された。その調査結果では、実現する前提条件として、秋葉原～つくば間で 1 日当たりの輸送人員 27 万人を確保することが必要とされた。

TX の東京駅延伸については、沿線地域の茨城県や市町村、企業等で構成される「茨城県つくばエクスプレス等整備利用促進協議会」が、東京駅延伸に向けて国や関係機関への中央要望を実施しているほか、TX の事業体である首都圏新都市鉄道㈱に対しても、沿線自治体（荒川区、八潮市、三郷市、流山市、柏市、守谷市、つくばみらい市、つくば市）の 8 市区長連名で、東京駅延伸等の要望書が提出されている。TX 始点が東京駅になれば、新幹線などを利用して全国各地へ、羽田空港や成田空港から世界各地へと、沿線地域の交通利便性が一層高まる。

沿線地域の主要な駅周辺の開発状況や今後の発展可能性に目を向けると、東京都の秋葉原では、駅周辺の区画整理施行地区内で 21 棟の商業系・業務系のビルが新築されており、約 48 万㎡の延床面積が創出されている。国土交通省の「ソフト系 IT 産業の実態調査（06 年 3 月時点）」によると、前回調査（05 年 9 月）に比べて、秋葉原駅周辺（1 km 圏）では、ソフト系 IT 企業が急増しており、国内最大規模の集積地となっている。06 年 3 月の調査時点で、同企業の事業所が 818 件（全国比 2.2% のシェア。全国は 36,358 件）あり、1 年間で 56 件（前回調査比 +6.6%）増加した（全国の事業所数は同比▲0.8% の減少）。これは大規模な再開発の進展と TX 開通による利便性の高まりの影響が大きく、今後の事業者数も、つくば学園都市や柏の葉キャンパスの研究機関との連携強化などから伸びる可能性が高い。また、再開発で街全体が明るいイメージとなり飲食店も増加したことから、家族連れのお客も増加しているとの声も聞かれる。浅草や北千住では、12 年春に開業する「東京スカイツリー」を見学に来る観光客や、東京メトロ千代田線、半蔵門線や日比谷線、東武伊勢崎線への乗り継ぎ客の増加などが期待されている。

埼玉県の八潮は、東京都に隣接していながら、TX 開通まで「駅」が無く、鉄道利用面での利便性は低かった。しかしながら、TX 開通後の駅周辺は、中核商業施設である「フレスポ八潮（06 年 4 月開業）」や市出張所や保育施設、多目的集会所などの行政施設（07 年 4 月開設）が集中しており、「駅」としての魅力が高まっている。

三郷中央の駅前には、07 年 8 月には、茨城県よりキャノンファインテック㈱（敷地面積約 2.2ha）が移転して業務を開始しており、住居系施設や駅前商業施設との相乗効果により、従業員向けの環境が整備されて、それらを当てにした住居系施設の建設や消費などの増加

が期待できる。駅前に整備された親水公園（約 1.6ha）は、駅利用者や地元住民に憩いの場を提供しているが、一方で、開発の面からは「駅前」という高い利便性を低下させているとの声も聞かれる。

千葉県内をみると、柏の葉キャンパスでは、06年11月から、東大や千葉大と地域が連携して、都市デザインなどのまちづくりに関する提案・展示等の活動を行う「柏の葉アーバンデザインセンター（UDCK）」を拠点として街づくりを推進している。08年11月には「柏の葉キャンパスタウン構想」を策定しており、流山市も含めて国際的な学術研究都市となる可能性を持っている。地権者である三井不動産は、商業・業務用ビルのほかに、様々なニーズを持つ来街者に対して、高層・低層分譲住宅や賃貸住宅、ホテルなどの提供を計画している。また、TX沿線には、つくば市の各研究機関や、柏の葉の東京大学柏キャンパス、千葉大学柏の葉キャンパス、国立がんセンター東病院など日本を代表する学術・医療機関などが集積していることから、その潜在力や可能性を引き出すべく、09年11月には「TXアントレプレナーパートナーズ」を設立した。日本のベンチャー支援のモデル的環境を整備しており、企業の進出が期待されている。

TXの3駅を抱える流山市は、若い子育て世代の定住化を進めるため、南流山駅と流山おおたかの森駅に「駅前送迎保育ステーション」を開設して、市内各保育所へのバスによる送迎を行うなど、子育て支援施設の充実にも力を入れている。

茨城県では、TX万博記念公園駅前に県の出先機関として「つくばまちづくりセンター」を開設している。TX沿線の区画整理事業や都市軸道路の整備と合わせて、県有地等の処分や企業誘致を一体的に行う部署約70～80名を集約・効率化しており、TX沿線開発に掛ける意気込みが強く感じられる。

特に、研究学園駅周辺は、TX沿線地区最大の葛城地区（約485ha）区画整理事業が進展中で、08年10月に北関東最大級の大規模商業施設「イーアスつくば（敷地面積約14.5ha）」が開業し、10年5月には、つくば市新庁舎が開庁した（02年11月につくば市と茎崎町が合併して新しいつくば市が誕生、10年4月1日時点の人口は約21万人で、茨城県において、県庁所在地である水戸市に次ぐ第2の都市となった）。その他の商業施設（スーパーや家電専門店など）、業務ビル施設なども次々にオープンして、周囲には集合住宅のほか戸建分譲地も開発進行中であり、まさに新市街地の様相を呈しており、今後の発展が期待されている。

6、今後のまちづくりへの課題

TX沿線地域は、各駅周辺の区画整理事業による、まちづくりが順調に進む一方で、発展が伸び悩んでいる地区もある。例えば、台地があり凹凸の多い地形上の制約で宅地造成や道路整備などに時間が掛かるほか、事業地内に埋没している文化財（貝塚等）が多く調査

に時間を費やすなど、地形上の問題点を有する「流山セントラルパーク」駅付近の運動公園周辺地区などもある。また、駅至近の県立高校跡地（約 4.2ha）の開発が未定となっている柏北部東地区、リーマン・ショック後の区画整理事業地の中心にある大型事業用地の入札募集では、応札者がゼロとなった流山市木地区など、まちづくりを進めるうえで重要な役割を担う中核施設の出店が未定の地区もある。また、区画整理事業計画に対する、地権者の合意形成に時間を費やした結果、進捗が遅れている地区もある。こうした地区では、今後のまちづくりの進展が遅れて、他沿線地区との格差が広がっていくのではないかと懸念する声も聞かれる。

沿線開発に与える影響として、特に不動産市況の動向が大きく、現状、TX 沿線地域の区画整理事業地内の事業向け用地、特に中心地にある大型用地の販売・募集状況は芳しくないという声が多い。それまで分譲用地を検討していた事業者が、08年9月のリーマン・ショック後の世界的金融危機の影響を受けて、新規投資を抑制したり、資金調達計画がうまくいかなくなるなど、相次いで購入を見合わせたため、非常に厳しい結果となったと思われる。また、区画整理事業の募集側は、事業費の予算条件もあって価格の引き下げには応じないという面もあり、一概に需給バランスでの価格設定や取引には至らないケースが多い。

以上のような状況を踏まえれば、今後の TX 沿線開発に当たっては、不動産市況の動向と各地区の区画整理事業地区の中核となる施設の出店が発展の鍵となるだろう。

以 上