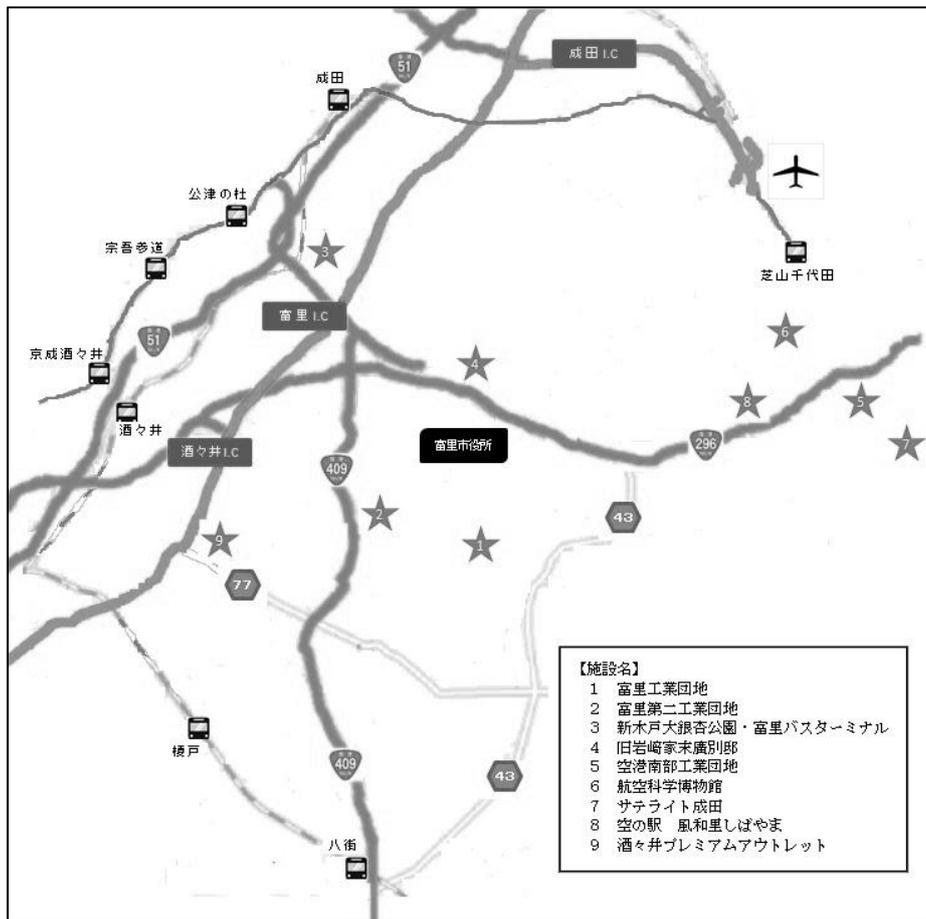


参 考 资 料

1. 富里市周辺の施設

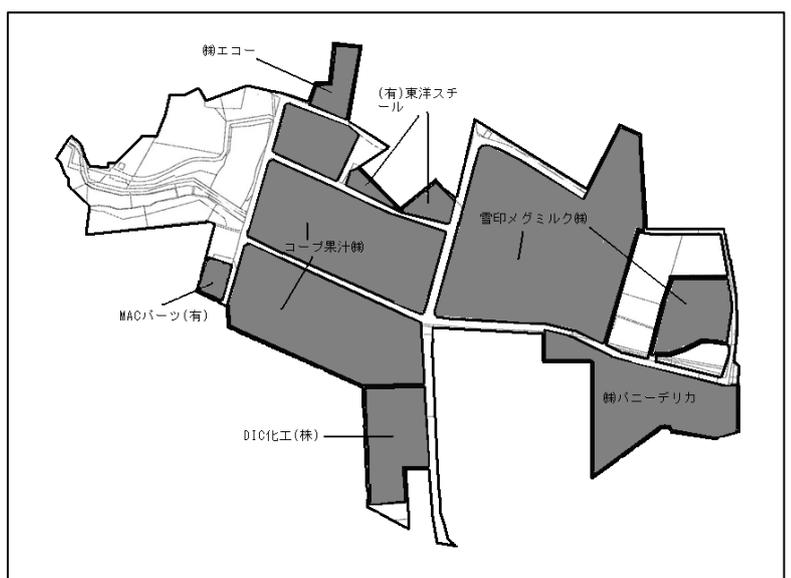
1.1. 周辺地域に既存する就業地及び観光地等の位置



1.2. 各施設の概要

(1) 富里工業団地

- ① 所在地
富里市立沢新田・高野・十倉
- ② 総面積
約 26.1ha (立地率 100%)
- ③ 立地事業者
7社
(平成 25 年 8 月末現在)
- ④ 就業者数
409人
(平成 24 年 12 月現在)



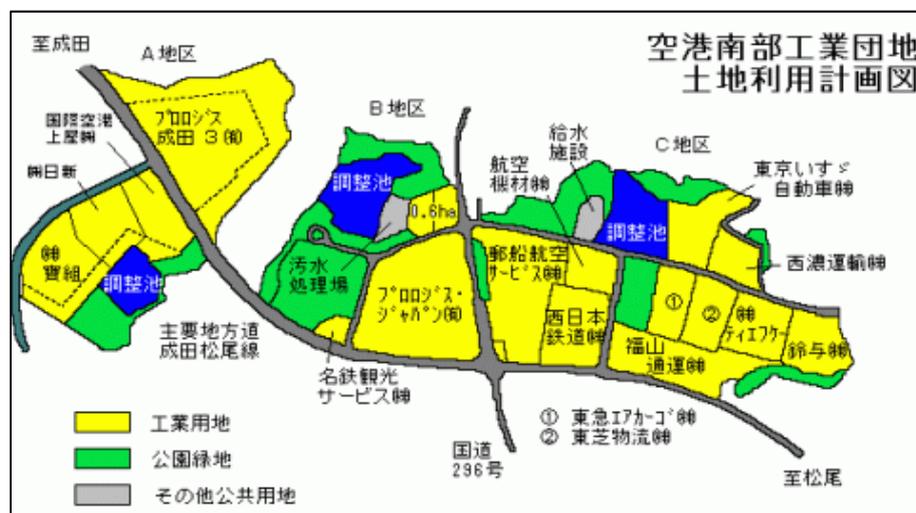
(4) 旧岩崎家末廣別邸（国登録有形文化財）

- ① 所在地 富里市七栄
- ② 面積 42,000 m²
- ③ 建築物 主屋（建築面積：約 150 坪）
東屋（建築面積：約 15 坪）
石蔵（建築面積：約 7 坪）



(5) 空港南部工業団地

- ① 所在地 山武郡芝山町岩山
- ② 面積 全体面積 約 37.0ha うち工業用地面積 約 24.0ha
- ③ 立地事業者 17 社
- ④ 就業者数 1,450 人（平成 25 年 3 月現在）



(6) 航空科学博物館

- ① 所在地
山武郡芝山町岩山 111-3
- ② 面積
敷地面積 51,530 m²
建物延べ床面積 3,750 m²
- ③ オープン 平成元年 8月1日
- ④ 年間入場者
184,000人 (平成24年度)
- ⑤ 利用案内

入館料 大人 500円 中高生 300円
こども (4歳以上～小学生) 200円
団体 (20人以上) 20%割引
開館時間 10:00～17:00 (入館最終 16:30まで)
休館日 月曜日 (月曜日が祝日の場合はその翌日)
年末年始 (12月29日～12月31日)



(7) サテライト成田 (競輪場外車券売場)

- ① 所在地
山武郡芝山町岩山 1411
- ② オープン
平成20年 7月26日
- ③ 年間入場者
249,824人 (平成24年度)



(8) 空の駅 風和里しばやま (空港南側農産物直売所)

- ① 所在地 山武郡芝山町朝倉 394-15
- ② オープン 平成24年 4月26日



(9) 酒々井プレミアムアウトレット

- ① 所在地 印旛郡酒々井町飯積 689
- ② 面積 敷地面積 194,200 m²
うち商業施設面積 21,700 m²
- ③ オープン 平成 25 年 4 月 19 日
- ④ 店舗数 121 店舗
- ⑤ 営業時間 10:00～20:00
- ⑥ 年間来場者 350 万人（予測）
- ⑦ 自動車来場台数 7,300 台/日（予測）



【その他】

航空科学博物館ホームページ (<http://www.aeromuseum.or.jp/>) 2013 年 10 月 14 日

芝山町ホームページ (<http://www.town.shibayama.lg.jp/>) 2013 年 10 月 14 日

千葉県ホームページ (<http://www.pref.chiba.lg.jp/>) 2013 年 10 月 14 日

富里市ホームページ (<http://www.city.tomisato.lg.jp/>) 2013 年 10 月 14 日

2. 各輸送システムの事例

2.1 各交通機関の種類と特徴

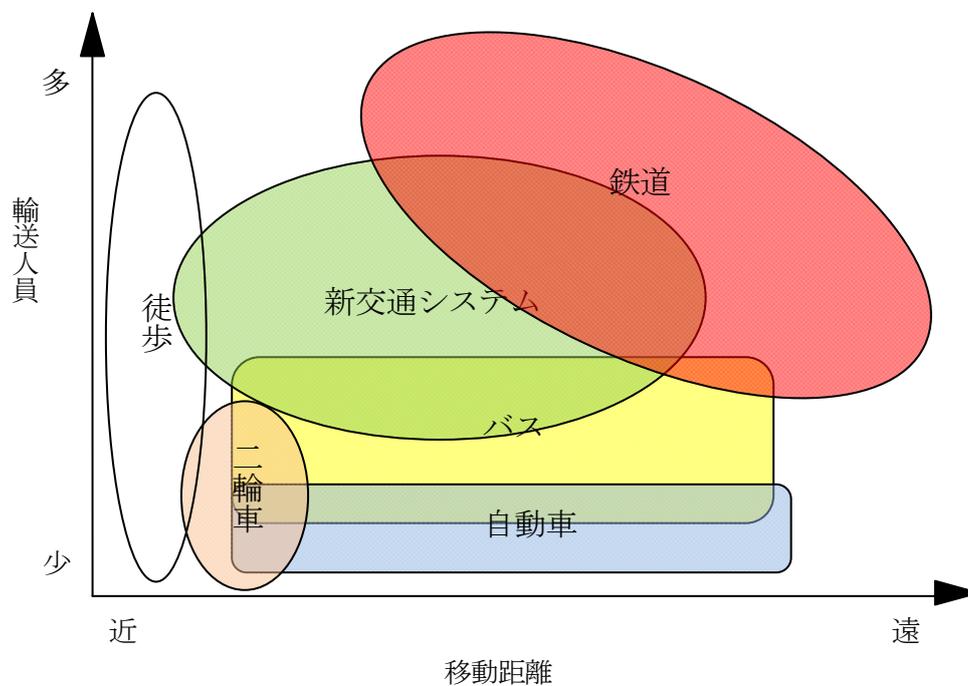
さまざまな輸送システムの適用範囲は、輸送人員と移動距離に着目すると下図のように表される。鉄道は大量輸送でかつ距離の比較的長い場合にその特性を發揮できる。

新交通システムとは、鉄道以外のガイドウェイや専用軌道を用いた乗り物を指し、下表にその例を示す。新交通システムは中量程度の輸送量で移動距離の比較的短い場合に適している。

バスや自動車も移動距離の比較的短い場合に適しているが、輸送人員は少量である。

二輪車の輸送人員は1~2名であり、操縦士自らが輸送される客体となることが多い。同様に、徒歩も輸送客体が自らの足で移動するものである。徒歩による移動距離は近いことが特徴である。

それぞれの輸送システムが適応範囲を補完することで、輸送システム全体の利便性を高めている。



輸送システムの特徴

主な新交通システム

種類	特徴	路線名称
AGT (Automated Guide-way Transit)	専用軌道を小型軽量のゴムタイヤ付車両がガイドウェイに沿って走行するシステム	山万ユーカリが丘線 舎人ライナー ゆりかもめ
モノレール	走行路にゴムタイヤの車両が跨座又は懸垂して走行するシステム	千葉都市モノレール 多摩都市モノレール

ガイドウェイバス	専用の軌道上を誘導され走行する方式のバス。また車両は一般道も通行可能な併用システム	名古屋ガイドウェイバス
HSST (常電導磁気式リニアモーターカー)	車輪がなく磁気で浮上しリニアモーターカーで進むシステム	愛知高速交通東部丘陵線
LRT (Light Rail Transit)	従来の路面電車の発展型で、加速性や快適性等を高めた車両が走行するシステム	富山ライトレール 広島電鉄 鹿児島県交通局

2.2 鉄道による輸送

鉄道輸送は、定時性、速達性に優れた輸送システムで、大量輸送かつ移動距離が比較的遠い場合に適している輸送システムである。ここでは千葉県内の鉄道を例にその特徴をみる。

紹介する鉄道

名称	開業時期	経営主体	一日平均利用客数
東葉高速鉄道	平成 8 年 4 月	東葉高速鉄道株式会社	約 135,000 人
芝山鉄道	平成 14 年 10 月	芝山鉄道株式会社	約 1,700 人

(1) 東葉高速鉄道

京成線の混雑緩和を目的に、建設することとなった鉄道である。経営主体は、千葉県や船橋市、京成電鉄などが出資する東葉高速株式会社(第3セクター)である。

開業は、平成 8 年 4 月で、「西船橋～東葉勝田台」運行距離約 16.2 km、全 9 駅を約 20 分で運行する。用地買収が難航し、完成時期が大幅に遅れ工事費が増大したことから、高い運賃設定となっている。経営状況は、収支が黒字となっているものの、累積赤字額が未だ 800 億円を超えている。



東葉高速鉄道

(2) 芝山鉄道

空港が設置されることにより、通行が分断されてしまうなどのデメリットを受ける空港東側地域への振興策として、国が建設を約束した鉄道である。

経営主体は、成田国際空港株式会社が3分の2超を、残りを千葉県・芝山町などが出資する芝山鉄道株式会社(第3セクター)である。

開業は、平成14年10月で、「東成田～芝山千代田」運行距離約2.2km、全2駅を約4分で運行する。普通鉄道のみを保有する鉄道会社の中では、日本一保有する路線が短いという特徴を有する。

経費の節減を進めているが、空港関係の会社が移転するなど利用者が減少しており、経営状況は収支のバランスを取ることが難しい状態である。



芝山鉄道

2.3 鉄道以外の手段による輸送

国内には、鉄道以外にもさまざまな輸送システムが存在している。これら新交通システムと呼ばれるものは、いずれも鉄道と比較して輸送量が少なく、移動距離が短い場合に適している。ここでは、千葉県内の2つの路線を含む5つの路線を例に、その特徴をみる。

紹介する鉄道以外の輸送システム

名称	開業時期	経営主体	一日平均利用客数
山万ユーカリが丘線	昭和57年11月	山万株式会社	約2,000人
千葉都市モノレール	昭和63年3月	千葉都市モノレール株式会社	約45,000人
名古屋ガイドウェイバス	平成13年3月	名古屋ガイドウェイバス株式会社	約10,000人
愛知高速交通東部丘陵線	平成17年3月	愛知高速交通株式会社	約19,000人

富山ライトレール	平成 18 年 4 月	富山ライトレール株式会 社	約 5,300 人
----------	-------------	------------------	-----------

(1) 山万ユーカリが丘線

「山万ユーカリが丘」の開発会社である「山万株式会社」が、住宅開発と合わせて、居住者の交通利便性を高める目的で、昭和 57 年 11 月に開業した。全 6 駅を約 14 分で運行する。

車両は専用軌道内を走行する。中央案内軌条を案内車輪で挟む強制案内方式である。案内車輪、走行車輪ともにゴムタイヤを使用している。

純民間企業経営の新交通システムとしては、日本で初めて実現したものである。

デベロッパーである企業が、住宅事業や福祉事業、不動産事業などを展開し、まちづくりの一つとして鉄道事業を行っている。造成工事に併せて整備したことや、駅舎をはじめとする設備を最小限に抑え、ランニングコストを軽減する運行方式を採用することで、経営状況は総合的に収支のバランスを保っている。



山万ユーカリが丘線

(2) 千葉都市モノレール

高度経済成長期の急激な人口増による交通需要の増加に対応するため、千葉県や千葉市、民間企業などが出資する千葉都市モノレール株式会社(第 3 セクター)によって運行されている。開業は昭和 63 年 3 月で、「千葉みなと駅～県庁前駅(1 号線)」「千葉駅～千城台駅(2 号線)」総運行距離 15.2 km, 全 19 駅(1 号線 : 6 駅, 2 号線 : 13 駅)を 1 号線は約 10 分, 2 号線は約 24 分で運行する。

一般的にモノレールは、主に道路内の高架構造として導入するため、自動車交通と完全に分離され道路交通に与える影響が小さい。しかし一定の道路幅員が必要で空間的制約があるとともに、建設費や運営費が高額になる。また高架のため、地上から乗車するホームまでの距離が長くなる欠点を持つ。

千葉都市モノレールでは、旅客以外にもフィルムコミッションなどに積極的に取り組み、イメージの向上を図っている。経営状況は、当初は厳しい経営状況であったが、現在は黒字となっている。



千葉都市モノレール

(3) 名古屋ガイドウェイバス

ガイドウェイバスは、鉄道とバスの利点を組み合わせたシステムである。通常のバスは道路交通渋滞の影響を受けるために、定時制の確保が難しいという欠点がある。その欠点を補うため、前輪案内装置を装備した車体を使い専用軌道を運行させることで、定時性と速達性を確保する。

ガイドウェイバスは、専用軌道から一般道路を連続して走行することが可能である。一般道では案内装置を車体内に格納して路線バスと同様に走行し、専用軌道部では案内装置による案内を行う。

名古屋ガイドウェイバスの開業は平成 13 年 3 月である。高架専用軌道は約 6.5km あり、9 駅を約 13 分で運行する。経営状況は負債が資産を上回っており、損益においても赤字となっている。



名古屋ガイドウェイバス

(4) 愛知高速交通東部丘陵線

愛知高速交通東部丘陵線は常電導磁気浮上式（リニアモーターカー）を採用して、電磁石の吸引力の働きでレールから浮上して走行する。軌道との接触による音と振動がほとんどないことが特徴の輸送システムである。

平成 17 年 3 月に日本国際博覧会（愛・地球博）会場へのアクセス線として開業し、約 8.9km の区間にある 9 駅を、所用時間約 17 分で運行している。

輸送人員並びに旅客運輸収入は増加傾向にあるものの、年間 13 億 8 千万円の営業損失を計上しており、経営状況は厳しいと言える。



愛知高速交通東部丘陵線

(5) 富山ライトレール

LRT（次世代型路面電車）は旧来の路面電車と比べ、車両と軌道を近代化させた交通システムである。路面電車は地上装置であるため駅設置費用が比較的安く、駅間距離を短くして設置できるため駅を多く作ることが容易で、利便性が高いシステムにできるという利点がある。駅は基本的に道路内にあり、歩道とほぼ水平移動が可能のため乗降の負担が少ない。富山ライトレールでは、超低床構造の車両の導入や、騒音・振動を抑える制振軌道を採用することで利用者の更なる利便性を図っている。

富山ライトレールは富山市と富山県が全体の約 50%の出資をして設立された。富山港線は営業キロが 7.6km、区間内の 13 駅を約 22 分で運行している。経営状況は、鉄道事業のみでも年間 6,500 万円の営業損失が発生しているが、補助金を補てんすることで黒字化を保っている。



富山ライトレール

【引用・参考文献】

松本陽ほか「新時代を迎える都市交通システムー人にやさしい交通システムをめざしてー」（『電気学会論文誌』第 113 巻 6 号）1993 年

水間・松本「いろいろな都市交通システムの比較」（『電気学会誌』119 巻）1999 年

【その他】

愛知高速交通株式会社ホームページ (<http://www.linimo.jp>) 2013 年 9 月 24 日

名古屋ガイドウェイバス株式会社ホームページ (<http://www.guideway.co.jp>) 2013年9月24日
富山ライトレール株式会社ホームページ (<http://www.t-lr.co.jp>) 2013年10月27日
東葉高速鉄道株式会社ホームページ (<http://www.toyokosoku.co.jp>) 2013年10月27日
ユーカリが丘公式タウンポータルサイト (<http://town.yukarigaoka.jp>) 2013年10月27日
芝山鉄道株式会社ホームページ (<http://www.sibatetu.co.jp>) 2013年10月27日
千葉市「千葉都市モノレール事業の概要」千葉市ホームページ
(<http://www.city.chiba.jp/toshi/toshi/kotsu/monorail1.html>) 2013年10月27日

3. つくばエクスプレスの計画～完成，まちづくりの事例

3.1 概要

(1) つくばエクスプレス（常磐新線）

① 区間

秋葉原～つくば 58.3 km

② 経過地

東京都 秋葉原，浅草，北千住（13.2 km）

埼玉県 八潮市南部，三郷市中央部（7.4 km）

千葉県 流山市南部，柏市北部（13.5 km）

茨城県 守谷市南部，筑波研究学園都市（24.2 km）

③ 駅数

20 駅（東京都 7 駅，埼玉県 2 駅，千葉県 5 駅，茨城県 6 駅）

④ 事業主体

首都圏新都市鉄道株式会社

⑤ 事業費

8,081 億円

⑥ 開業日

平成 17 年 8 月 24 日

3.2 背景

昭和 40 年，高度経済成長期に入り，東京都市圏では通勤時間帯ピーク時の混雑が社会問題として顕在化しつつあった。当時の国鉄は，増え続ける旅客に対応するため，国鉄第三次長期計画の中で昭和 40 年度から 46 年度までの間，東海道線・横須賀線，総武線，常磐線，東北線，中央線の五方面について，線路増設工事，旅客線と貨物線の分離工事など「五方面作戦」と呼ばれる輸送力増強事業を行った。

東京都心部から 40～50km の距離内にある茨城県の県南西地域は，昭和 40 年代から 50 年代にかけて，常磐線沿線を中心に人口増加が著しいエリアであり，自然も豊富な地域であったため，東京に近くて緑豊かな住宅地としてのポテンシャルも高いと目されていた。

一方，この地域には筑波研究学園都市があり，国際的科学・技術研究センターとしての役割は一層重要視されつつあり，研究学園都市の熟成に向けて都心直結の鉄道新線が求められていた。そこで昭和 53 年に「茨城県県南西地域交通体系調査委員会」により提案されたのが，「第二常磐線」である。茨城県は昭和 58 年に「第二常磐線と地域開発に関する調査研究会」を設置・検討を進め，国の運輸政策審議会が昭和 59 年度の提言を目標に調査審議を行っていた東京 50km 圏における高速鉄道を中心とした交通網整備計画の審議会に第二常磐線を盛り込むべく要望を行った。これがのちのつくばエクスプレスにつながる最初の計画である。

3.3 開業までの主な経緯

昭和 60 年 7 月	運輸政策審議会（※）答申第 7 号で「常磐新線は、都市交通対策上、喫緊の課題」として答申 2000 年までに整備すべき路線として、東京を起点に北千住を經由して守谷町南部までの路線が盛り込まれた。さらに将来は筑波研究学園都市までの路線延長を検討するとされた。これが「常磐新線」である。当時は首都圏への人口集中と都心の地価高騰、周辺への人口拡散が進んでいた。
昭和 60 年 12 月	沿線 1 都 3 県（東京都、茨城県、茨城県、千葉県）知事による「常磐新線建設促進関係都県連絡協議会」を設置
昭和 62 年 9 月	運輸省、各自治体、JR 東日本による「常磐新線整備検討委員会」設置
平成元年 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」（以下「一体化法」という）成立（同年 9 月施行）
平成 3 年 3 月	沿線 1 都 3 県及び関係市区町村の出資により第 3 セクター「首都圏新都市鉄道株式会社」設立事業が具体的なスタートする
平成 3 年 10 月	一体化法に基づく「基本計画」を運輸・建設・自治各大臣が承認
平成 4 年 1 月	第 1 種鉄道事業者として首都圏新都市鉄道株式会社が免許を取得
平成 6 年 10 月	秋葉原において常磐新線起工式
平成 9 年 5 月	整備計画見直しに伴う工事計画変更認可
平成 11 年 6 月	つくば市域の都市計画が決定、全線において都市計画の手続きが完了
平成 13 年 2 月	首都圏新都市鉄道株式会社が路線名称を「つくばエクスプレス」と決定
平成 13 年 6 月	全区間工事着手
平成 15 年 1 月	首都圏新都市鉄道株式会社から事業計画の見直しが発表される
平成 15 年 10 月	つくばエクスプレスの駅名決定
平成 16 年 11 月	全線走行試験開始
平成 17 年 2 月	国土交通大臣あてに運賃認可申請
平成 17 年 8 月	開業

※注 国家行政組織法第 8 条の規定により運輸省組織令第 108 条に基づき設置された審議会。審議の所掌事務は「運輸大臣の諮問に応じて、総合的輸送体系の樹立のための基本的な政策及び計画の策定その他運輸省の所管行政に関する基本的な政策及び計画の策定について調査審議し、及びこれに関し必要と認める事項を関係大臣に建議すること。」と定められている。なお、運輸政策審議会は平成 13 年に他の 8 審議会と統合され「交通政策審議会」と名称変更された。



つくばエクスプレスの駅

3.4 新線整備方式について

(1) 最大の特徴

新線沿線の宅地開発と鉄道整備を一体的に推進する。

① 重点地域

駅設置予定地を含む相当量の宅地が計画的に供給される地域

→公共施行の一体型土地区画整理事業

道路・公園等の公共用地，住宅用地，公益施設用地，鉄道用地等を計画的に生みだし，整然とした街づくりを実施。

鉄道側は土地区画整理事業の換地により生み出された鉄道用地（「鉄道施設区」）を一括取得し，鉄道施設の整備を実施。

また，都市高速鉄道の都市計画及び環境影響評価を，関連する土地区画整理事業，道路及び都市計画区域・用途地区の変更などの都市計画の手続きと同時に行うことや，鉄道側は，都市計画決定の手続きと平行し鉄道事業法に基づく工事施工認可及び日本鉄道建設公団工事の申し出を行い公団工事として建設工事を実施するなど，同時進行による整備が様々な部分で行われた。

(2) 鉄道用地の取得

重点地域とその他の区域で異なる。

① 重点地域（一体型土地区画整理事業区域内）

→鉄道用地に充当する用地の先買を地方公共団体又は都市公団で実施。

都市計画で決められた鉄道施設区への集約換地（宅地扱い）を行い，日本鉄道建設公団が取得。

② その他区域

→通常の新線建設同様，建設主体である日本鉄道公団が単独買収。

3.5 沿線のまちづくりについて

(1) 埼玉県

① 概要

県，都市再生機構，八潮市が事業主体となり，計4地区，総開発面積約374ha，計画人口約4万人の新しいまちづくりが進められた。

② 特徴

地域の特色である「水と緑の自然環境豊かな地域」と「道路交通の結節点を有する」など高いポテンシャルを持つ地域。ものづくり産業の一端を担う工場等も数多く存在し，県内の産業発展を支えている地域でもある。つくばエクスプレス開通により，都心までのアクセスの良さ，最先端の研究機関や教育文化機関をもつつくば市や柏の葉キャンパスと直接結ばれることで，モノの流れ，ヒトの流れ，情報文化の流れを活発化させる。

③ 各地区の特徴

-1 八潮駅

八潮南部西地区（県施行）

八潮南部中央地区（独立行政法人 都市再生機構施行）

八潮南部東地区（八潮市施行）

「品格と活力のあるまちづくり」の実現

地区内を縦断する道路にまちの輪を形成し、八潮南部地区の特徴、個性を具体的な形で表現する空間として整備を進める。

-2 三郷中央駅

三郷中央地区（独立行政法人 都市再生機構施行）

「水と緑のレクリエーション拠点」

三郷中央駅を中心に商業・業務・文化、ならびに良好な居住環境を備えた「まちのシンボルとなる都市拠点」及び河川や公園などによる憩いと安らぎの空間として整備を進める。

(2) 千葉県

① 概要

県、都市再生機構、流山市が事業主体となり、計6地区、総開発面積約1,081ha、計画人口約10万5千人のまちづくりが進められた。

② 特徴

県総合計画「輝け！ちば元気プラン」に柏・流山地域を交流拠点都市として、地域の特徴である緑や水辺の自然環境を踏まえ、「環境・健康・創造・交流の街」を基本コンセプトに地域と大学などが連携したまちづくりを展開していくことを位置づけまちづくりを進める。

③ 各地区の特徴

-1 南流山駅

西平井・鱈ヶ崎地区（流山市施行）

鱈ヶ崎・思井地区（流山市施行）

「人と自然がふれあうまちづくり」

台地と低地の堺に位置し、丘や斜面地を有し、豊かな樹林や湧き水も見られる地区。住む人がこれらの自然に親しみ、身近に感じられる事業を進める。

※西平井・鱈ヶ崎地区は、平成25年2月20日から「西平井・鱈ヶ崎地区」と「鱈ヶ崎・思井地区」の2つの地区になった。

-2 南流山駅

木地区（県施行）

「子どもとお年寄りが安心して暮らせるまちづくり」

「都心にも近く、江戸川や地域の豊かな自然環境を有するまち」であることを活かし、環境、景観、土地利用などの方向性と具体的に整備手法を示した「まちづくりガイドライン」を策定し取り組む。

-3 **流山セントラルパーク駅**

運動公園周辺地区（県施行）

「ゆったりとくつろげるまちづくり（リラクゼーションフロント）」

総合運動公園や良好な斜面林など緑や水辺環境に恵まれている地区。

既存施設と新しい地域生活拠点が一体となったまちづくりに取り組む。

-4 **流山おおたかの森駅**

新市街地地区（独立行政法人 都市再生機構施行）

「市の中心核形成を目指した都市性と田園性が調和したまちづくり」

周辺に広がる豊かな自然と都市形成が調和したまちづくりを目指す。

「安心・安全」を街全体のテーマとして、防犯、子育て支援などの取り組みを進めている。

-5 **柏の葉キャンパス駅**

柏北部中央地区（県施行）

「人と環境にやさしいまちづくり」

大学キャンパスや公園など国や県などの施設が集積している地区。

「緑園都市構想」（柏市）と「柏の葉国際キャンパスタウン構想」（千葉県・柏市・東京大学・千葉大学）の上位計画と整合を図りながら、事業を進める。柏の葉キャンパス駅を中心に柏市景観まちづくり条例による景観重点地区の指定や、土地の処分に際してアーバンデザイン方針を示すなど、魅力あるまちづくりの推進に取り組む。

-6 **柏たなか駅**

柏北部東地区（独立行政法人 都市再生機構施行）

「都市と農業が共生するまちづくり」

公民学連携による都市農業と共存する田園都市づくりとして農あるまちづくり実行委員会を立ち上げ、「都市型農園の実践支援」「環境コンビニエンスーションの社会実験」「農ある景観形成」に取り組み、農地（生産緑地）の維持や活用等、都市型農業によるまちづくりを推進。

(3) 茨城県

① 概要

県、都市再生機構、守谷市などが事業主体となり、一体化法による土地区画整理事業の施行がされ、計8地区、総開発面積約1,700ha、計画人口約10万人の新しいまちづくりが進められた。

② 特徴

沿線地域の魅力である「都市」「自然」「知」をともに享受しながら、自分の希望にあわせて、「住み・働き・学び・遊ぶ」という沿線地域ならではの新しい暮らし方＝「つくばスタイル」をコンセプトにまちづくりを進める。

③ つくばスタイルの基本方針

- ・景観や環境等に配慮した、ゆとりとうるおいのあるまちづくり
ユニバーサルデザインの導入（駅周辺等）、無電柱化（幹線道路等）、透水性舗装（歩道）、雨水貯留浸透施設の設置、全戸ソーラー発電、オール電化街区の整備 等
- ・働く街・職住近接のまちづくり
誘致施設用地への企業誘致、商業・福祉・医療・教育施設等の立地促進 等
- ・積極的なPR、情報発信
各種メディアの活用、つくばスタイル協議会・住みたいねっと（Web）の運営

④ 各地区の特徴

-1 守谷駅

守谷駅周辺地区（守谷市施行）

人にやさしく機能的で人間味あふれる文化的なまち

沿線南の玄関口に位置。つくばエクスプレスと関東鉄道常総線の交差する駅を中心に、4分割されたエリアをそれぞれ、商業・交流・生活・業務といった特徴ある施設を配置。それらが関連し多様な機能が複合する便利で快適な商業ゾーンを形成。さらに、商業ゾーンをとり囲むように住宅ゾーンを配置し、定住する人たちによる賑わいや活気あふれるまちづくりを実施。

-2 守谷駅

守谷東地区（守谷市守谷東特定土地地区画整理組合施行）

都市に流れる優しい水音 この街でふれあいが生まれる

水と緑に囲まれた美しい街，守谷ひがし野は豊かな自然と調和する街づくり，周辺住民が集う街を目指し開発。鉄道は関東鉄道 常総線・つくばエクスプレスを利用し，また自動車は常磐自動車道谷和原 IC を利用して首都圏へのアクセスも快適。機能的な街づくりと首都圏の利便性を兼ね備えた充実のエリア。

-3 みらい平駅

みらい平地区（県施行）

筑波山を眺望する丘陵の新市街地

豊かな自然が残されたエリア。周辺には美しい田園風景が広がっており，みらい平駅はつくばエクスプレスで唯一の掘割の駅。緑色の大屋根は地区のランドマーク。開発は豊かな自然との調和を大切にしながら進められ，土地利用の面では「住む，働く，学ぶ，憩う」といった様々なニーズに応えることを目指し，公共施設の整備や改善を図る。住宅と商業・業務施設が複合した新市街地。

-4 みどりの駅

つくばみどりの里地区（独立行政法人 都市再生機構施行）

豊かな自然と暮らしが調和した街

つくば市南端にあるつくばみどりの里地区の周囲は、緑豊かな田園地帯。農村集落との接点も多く見られ、農村と新しい住宅地の交流さらには守谷地区、みらい平地区と連携した田園都市づくりをめざす。みどりの駅は国道 354 号の南側にあり、駅を中心に商業・業務などのセンター施設を配しこの地区の核とする計画となっている。

-5 万博記念公園駅

田園都市 島名地区（県施行）

緑あふれる人・物・情報の新たな交流拠点

つくばエクスプレスと圏央道の交差地近くの万博記念公園駅周辺には地区の核となる商業・業務施設を置き、様々な都市機能の集積を図る。国道や県道などの幹線道路沿いでは、交通の便利さを生かした沿線開発を行い、首都圏北東部の人と物との交流拠点を目指す。また、つくば地域らしい緑豊かな住宅地づくりに取り組むとともに、圏央道の南側には、今ある自然環境を守る大規模な緑地を計画。2本の川が流れ、農地や山林が広がる地区ならではの人と自然にやさしいまちづくりを進めていく。

-6 研究学園駅

研究学園 葛城地区（独立行政法人 都市再生機構施行）

「科学の街・つくば」の副都心

「科学の街・つくば」の副都心研究学園葛城地区は、つくば市中心部に隣接し、四方を市街化された地域に囲まれている。沿線で最も広い開発面積を有し H22 年 5 月につくば市新庁舎が移転、研究学園都市の副都心機能を担っている。生活と仕事に関わるサービスが集まる「複合市街地」としての発展が注目され、研究学園駅周辺には地区の核となる商業・業務施設が配置、南北には誘致施設が配置される計画となっている。また、地区内の自然や周辺の緑地と調和した住宅地をめざし、大規模な公園緑地なども整備。日本を代表する科学の街が「住みたい街」としても魅力的に進化を目指す。

-7 つくば駅

中根・金田台地区（独立行政法人 都市再生機構施行）

自然と調和する「緑農住一体型住宅」

中根・金田台地区は、既に市街地が成熟しているテクノパーク桜地区に隣接し、研究学園都市にもアクセスに優れている地区。郊外居住のモデル的な取り組みとして、農地・緑地・住宅地が一体となった一画地約 600 平方メートル程度の大規模宅地である「緑農住一体性住宅地」を地権者参加により実施していく予定。また、国指定史跡である「金田官衙」及び既存のさくら運動公園と一体的に公園的な空間である「歴史緑空間」が整備予定。地権者と協働でまちづくりを進め、地域の資産を活かした良好な住宅・宅地の供給を目指す。

【引用・参考文献】

- 小倉 迪郎「首都圏の未来を拓くつくばエクスプレスー常磐新線の建設事業と沿線開発」
（『建設界』）2001年12月号（建設界通信社）
- 藤枝 宏之「茨城県におけるTX沿線のまちづくりについて（つくばエクスプレス開業から5周年を迎えて）」（『区画整理』）2010年9月号（（社）街づくり区画整理協会）
- 篠 克美「つくばエクスプレス沿線のまちづくりについて」（『区画整理』）2010年9月号（（社）街づくり区画整理協会）
- 菰田 成彦「千葉県内におけるTX沿線のまちづくりについて」（『区画整理』）2010年9月号（（社）街づくり区画整理協会）
- 中島 三良「つくば市におけるTX沿線のまちづくり」（『区画整理』）2010年9月号（（社）街づくり区画整理協会）
- 都市高速鉄道研究会編集「つくばエクスプレス建設物語-構想・施工・新技術の紹介」成山堂書店 2007年3月

【その他】

- 埼玉県 「検討中の新規路線（埼玉県内の鉄道路線等）」
「つくばエクスプレス（TX）」
「つくばエクスプレス沿線のまちづくり」
埼玉県ホームページ（<http://www.pref.saitama.lg.jp/>） 2013年9月21日
- 千葉県 「つくばエクスプレス沿線整備の推進」
「東葛飾北部地区事業（つくばエクスプレス沿線のまちづくり）ー千葉県企業庁」
「千葉県内の鉄道整備計画（つくばエクスプレス）」
千葉県ホームページ（<http://www.pref.chiba.lg.jp/>） 2013年9月21日
- 茨城県 「つくばエクスプレスと沿線のまちづくり」
「つくばエクスプレス沿線のまちづくり」
茨城県ホームページ（<http://www.pref.ibaraki.jp/>） 2013年9月21日
- つくばエクスプレス 「沿線情報」
「会社沿革」
- つくばエクスプレス（首都圏新都市鉄道株式会社）ホームページ
（<http://www.mir.co.jp/>） 2013年9月21日
- 流山市 「つくばエクスプレス沿線の土地区画整理事業」
流山市ホームページ（<http://www.city.nagareyama.chiba.jp/>） 2013年9月21日