

りと鉄道建設の一体化で沿線が発展 0年ビジョンで を見据えた 活性化に取り組む

MINTETSU
REPORT



首都圏新都市鉄道株式会社

研究学園
つくば
万博記念公園
みどりの
みらい平



「つくばエクスプレス(TX)」は、沿線まちづくりと鉄道建設が一体的に進められる計画のもと開業した路線。これにより沿線地域は順調に発展し、輸送人員を増やしている。一方で、未来を見据え、2050年を視野に沿線活性化に取り組んでいる。

取材・文●漆原次郎 撮影●加藤有紀

都心の秋葉原駅と研究学園都市つくば駅の間、全長58・3キロメートルを結ぶのが「つくばエクスプレス」(TX)だ。現在、東京都に7駅、埼玉県に2駅、千葉県に5駅、茨城県に6駅を擁す。「エクスプレス」の名が表す通り、秋葉原―つくば間を最高速度時速130キロ、最短45分で結ぶ。TXを運営するのは首都圏新都市鉄道株式会社。沿線の都県・市区と民間企業などが共同出資する第三セクターだ。1991年3月に設立し、約14年半後の2005年8月にTXを開業させた。

開業までの経緯は、行政の施策なしに語れない。1985年7月、当時の運輸省に置かれた運輸政策審議会は「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」の答申で、常磐新線(TX)の整備は常磐線混雑緩和などのための喫緊の課題とした。

社会課題はこれだけでなく、首都圏における宅地の確保も求められていた。そこで国は1989年9月、後述する「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)を施行し、沿線開発を促した。

こうした背景のもと鉄道整備事業が推進され、首都圏新都市鉄道株式会社の設立、そしてTX開業となったのである。

なお、鉄道施設の建設は、日本鉄道

まちづく 205 未来 地域



建設公団（現鉄道建設・運輸施設整備支援機構）によりなされたもので、首都圏新都市鉄道は公団から鉄道施設の譲渡を受けたかたちとなっている。自社拠出金以外の建設費を譲渡後40年にわたる割賦で機構に支払っている。

まちづくりと鉄道建設が一体化

従来の地域開発では、まず「鉄道開通」がなされ、後追的に「まちづくり」が展開される。一方、T×沿線地域では、まちづくりと鉄道施設建設が一体的になされた。

「用地が計画的に揃い、整理された住み心地のよいまちが生まれました。それぞれの土地区画整理事業地区で特色あるまちづくりが進められ、多様性あるまちが形成されたと見ています。開業数年でご利用客数は堅実なものとなり、その後の沿線地域の人口も増えています」

首都圏新都市鉄道で経営戦略課長を務める田代圭佑氏はこう話す。では、どのような施策のもとで、まちづくりと鉄道施設建設が一体的に進められた

のか。これはひとえに前述の特措法「宅鉄法」の施行と、この法に基づいた計画・事業に負うところが大きい。

宅鉄法は、沿線地域開発と鉄道整備を一体的に進め、多くの住宅・宅地を供給することを意図した法律だ。現時点で法適用を受けた事例はT×のみ。この法律により、鉄道整備とまちづくりがほぼ同時期に着手された。

法に基づいた計画により、重点地域、その中に施行地区、さらにその中に鉄道施設区が定められた。その上で、同法に基づき実施された「一体型土地区画整理事業」のフローは、次のようなものだ。

第1段階。住宅、公益施設、鉄道の各用地を生みだすため、自治体や都市再生機構（前身は都市基盤整備公団）などが施行地区内の土地を「先買い」する。第2段階。「先買い」した用地を、鉄道施設区に「集約換地」、つまりまとまって土地交換する。第3段階。鉄道および公共施設の整備・建設を経て、総合的なまちづくりの完成を迎える。

T×沿線の埼玉県内4地区、千葉県内7地区、茨城県内8地区では、主

にこの一体型土地区画整理事業のもとで、まちづくりが進められた。

沿線人口増に混雑緩和策

T×沿線地域のうち、前述の一体型土地区画整理事業が行われた八潮・三郷・流山・柏・守谷・つくばみらい・つくばの各市の人口は、現在いずれも増加傾向にある。とくに、流山おおたかの森駅などがある流山市は、2016年から6年連続で人口増加率1位になるなど伸びが著しい。

「子育て世代が暮らしやすいまちづくりに成功しています。その影響で周囲の自治体も特色あるまちづくりを考えているようです。ありがたいことに、T×沿線全体が子育てしやすい地域といった印象になっています」と経営戦略課主任の川村実優氏は話す。

首都圏新都市鉄道自体も、駅の敷地や鉄道の高架下などの保有地の開発や、非保有地での他事業者との連携などで、沿線の魅力度向上に努めてきた。「流山おおたかの森駅周辺では、住みやすいまちに住んでいるという安心

感と誇りをもっていただけるよう環境整備をしており、高架上に小さな森の道『グリーンパス』をつくるなどしています。また柏の葉キャンパス駅（柏市）周辺では、柏の葉アーバンデザインセンター（UDCK）という公民学によるまちづくりの連携拠点の運営に参画するなどしています」（田代氏）

沿線地域の魅力度向上などによる人口増は輸送人員の増加に反映され、混雑率の推移にも影響する。T×の混雑率は、最混雑区間「青井駅～北千住駅」を例にとると、最高は2019年の171%で、2020年に新型コロナウイルスの影響で落ちこんだ後、再び上昇傾向にある。

これまでラッシュ時間帯の運転本数を増やすなどして混雑緩和を図ってきた。加えて、2019年に実施を決定し、進行中なのが「8両編成化事業」だ。抜本的な混雑緩和対策および、列車の定時運行確保を目的に、2030年代前半の8両編成車両運行開始を目指す。

「ホーム延伸工事のほか、新造車両T×14000系の検討や総合基地内留置線の延伸・車両運用に対応するための総合基地整備事業を推進しているところだ」

混雑緩和ではほかに、朝ラッシュの時間帯の利用分散を狙い、オフピーク利用の促進策を進めている。T×アプリによる混雑情報提供の検討のほか、2026年5月から7月にかけて



①荒川の鉄橋を渡るつくばエクスプレス（北千住駅～青井駅間）。②つくばエクスプレス総合基地は8両編成化に向けた拡張工事が進んでいる。（写真提供：首都圏新都市鉄道）③8両編成に備えたホームの延伸部分（北千住駅）。④線路に敷かれている砂利（パラスト）は振動と騒音を吸収するため通常より細かい。⑤万博記念公園駅前にある岡本太郎氏作のモニュメント。



て、平日始発から午前6時30分までに対象駅間で、クレジットカードのタッチ決済による「クレカ乗車」をする
と、普通旅客運賃から20%を割引する
実証実験を行うなどしている。

みどりこまちのメリハリ

田代氏と川村氏に話を聞いた数日後、秋葉原駅からTXに乗りしてみた。秋葉原駅の時刻表では、平日は11時台から16時台まで、土曜・休日は10時台から20時台まで、毎時10本、同一パターンの種別・行先だ。普通は守谷行きが多く、快速・区間快速は全てつくば行き。首都圏の路線では珍しく他社線と相互乗入れをしていない。

出発後、都内では地下と地上を交互に進む。そういえば揺れと騒音が少ないことに気づく。継目のないロングレールが使われているのだ。トンネル・高架橋・橋梁などにより全線にわたって踏切がないのも特徴といえよう。

埼玉県を抜け、千葉県に入ると、目に飛びこむ緑の量が増える。だが、駅に近づくとき急にマンション群に囲まれ、車窓にメリハリがある。柏たなか駅を過ぎると一気に開けた。関東平野をひた走る。

守谷駅での乗り換えの間、ホーム端まで行くと8両編成化対応のための2両分の余地が見えた。守谷駅近くのつくばエクスプレス総合基地でも、8両編成化に対応するための整備が進めら

れているという。

終点つくば駅に到着。改札内に展示物スペースがある。研究学園都市の研究施設にちなんだ特別展示を期間限定でしている。これまで超伝導加速空洞、遺伝子組換えカイコ、宇宙服、超合金が展示された。改札を出て一息つく。

帰りは、取材で話題になった柏の葉キャンパス駅と流山おおたかの森駅で下車してみることにした。

柏の葉キャンパス駅の改札口では、児童・生徒の帰りを迎えにきた保護者の人たちの姿が目立つ。高架下に行くといくつもの赤ちやうちんが並んでいる。首都圏新都市鉄道が建築し、三井不動産が運営する「柏の葉かけだし横丁」だ。その日の仕事を終えたのであろう客の姿が店内に見える。駅前に戻り、UDCKの建物にも寄ってみる。このまちが「スマートシティ」であることを紹介するジオラマや、東京大学卓越教授でノーベル物理学賞を受賞した梶田隆章氏の業績紹介などが目についた。

TXで隣の流山おおたかの森駅へ。



経営企画部
経営戦略課主任

川村 実優
Miyu KAWAMURA



⑧ 柏の葉キャンパス駅近くの高架下にある「柏の葉かけだし横丁」。⑦ 柏の葉のまちづくりを進めるための「公・民・学」の連携拠点 UDCK。⑨ 日本百名山に数えられる筑波山。アクセスにはつくばエクスプレスが便利。⑩ 流山おおたかの森駅近くの高架下にある緑豊かなボタニカルパーク「グリーンパス」。⑪ つくば駅前のつくばセンターからは筑波山に向かうバスが発着している。



帰宅時間帯であることも手伝ってか、改札付近の人の数は想像以上に多い。駅直結の商業施設「TX グランドアベニュー」では、フードコートで何組もの高校生たちがドーナツ片手におしゃべりをしている。反対側の高架下にある「グリーンパス」に行くと、みどりの植物に囲まれて癒やされる。2018年に新設され、2021年に商業施設とデッキで接続された「こかげテラス」改札から、ふたたびホームに戻った。

地域連携で未来を創造していく

TX 沿線のまちは一斉開花のごとく開発された。これが意味することは「経年化」も一斉に進行するということだ。研究機関によると、TX 沿線自治体の人口は2040年代まで増加するものと見込まれている。

ではその後、TX の沿線は、他の地域の新興住宅地が迎っているような途を辿っていくのだろうか。

「TX 沿線では短期間で宅地が整備され、コロナ禍の時期を除けば輸送人員が順調に増加しています。けれども、裏を返せば一斉に高齢化していくおそれがあるわけです。他のベッドタウンと同様の課題をもっているといえます。そこで、これからさらに沿線が活性化するための仕組みづくりが大切になってきます。いま私たちが取り組んでいるのは『TX コラボリング』

による沿線価値の共創です」

田代氏が言う「TX コラボリング」は、首都圏新都市鉄道が2050年までを見通した長期ビジョン「TX 共創フロンティア」に掲げるステークホルダーとの連携の姿だ。住民・乗客、開発事業者、国・自治体、教育・研究機関、他交通事業者などと「環」をつくるように「共創」し、「コラボ型未来創造で社会をリード」することを掲げている。

「2025年に開業20周年を迎えました。今後も地域や社会の方に愛される鉄道として進化をつづけ、皆さまとコラボレーションし、『まち』の進化に貢献していきたい。こうした想いで私どもはTX コラボリングをつくりました」

予想できる未来の状況を見据え、地域における連携で沿線の未来を創造していく。2050年頃、TX 沿線のまちの姿はどう映っているだろうか。



経営企画部
経営戦略課長

田代 圭佑
Keisuke TASHIRO