

つくばエクスプレス沿線の土地区画整理事業における市街地形成の比較研究

A Comparative Study on Urbanization Process of Land Adjustment Project Areas along Tsukuba Express Line

学籍番号 47-186770
 氏名 春田 大輝 (Haruta Hiroki)
 指導教員 出口 敦 教授

1. はじめに

1.1 研究背景

土地区画整理事業は、用地買収を行わず公共整備と宅地利用を一体的に進められる事業手法であり、日本の都市整備上、重要な役割を果たしてきた。その中でも、つくばエクスプレス(以下、TX)沿線開発は、新たに創設された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)に基づく一体型土地区画整理事業(以下、一体型事業)により新線整備と沿線の一体的な開発を可能にした事業である。同時期に同じ法律の基で施行されたが、開発地区間で比較すると市街化の状況や街並みに差異を感じた。

1.2 研究の目的

研究の目的は、TX沿線の都市開発事業による市街地の広がりや社会動向を把握した後、一体型事業及び特定事業が行われた地区に着目して市街地の形成過程を明らかにすること。そして、形成過程を各地区間で比較することで、特徴的な市街地を形成した要因を明らかにすることである。

1.3 研究の対象

TXに関わりが深い一体型事業又は特定土地区画整理事業、土地区画整理事業が行われた2地区の合計1地区とした。(図1)



図1 TXと沿線都市開発地区

2. TX新線整備と沿線開発

TX新線敷設と沿線開発の位置付けを明確にするため、鉄道整備と沿線開発の変遷を整理した。(表1)TX沿線開発は、宅鉄法に基づく一体型事業により、先買い地を新線用地に集約換地できるため、沿線全体で俯瞰すると「同時」「多発的」に市街地形成がなされ定着人口速度も大きくなることが予想される。

変遷	鉄道敷設と沿線開発の発生		戦後の郊外開発と鉄道整備		鉄道敷設と沿線開発の一体的推進
	1910年	1918年	1966年		
事例	筑面有馬電軌鉄道	田園調布	多摩田園都市	多摩NT	TXの新線敷設と沿線都市開発
活用制度	許可制度施行前の全面買収方式	緑地整理法による個人施行の耕地整理	土地区画整理法の業務一括代行	新住宅市街地開発事業 土地区画整理事業	宅鉄法による一体型事業及び特定事業
計画人口	不明	不明	34.7万人	30万人	約30万人
開発面積	1736.5ha	138.0ha	約5000ha	2,853ha	約3000ha
沿線開発地区					

表1 鉄道整備と沿線開発の歴史の変遷

3. TX 沿線の市街地の広がり和社会動向

3.1 TX 沿線の市街化の変遷

TX 沿線開発による市街地の広がりを把握するため、ゼンリン住宅地図を参照して 1995 年から 5 年間隔で沿線地区の市街地の

広がり方を表した。(図 2) また、人口推移は住民基本台帳を参照し、換地処分前の地区は、区域面積の比率に応じた推計値を使用している。地価公示は、国土交通省地価公示を参照し、地区周辺の値を使用した。

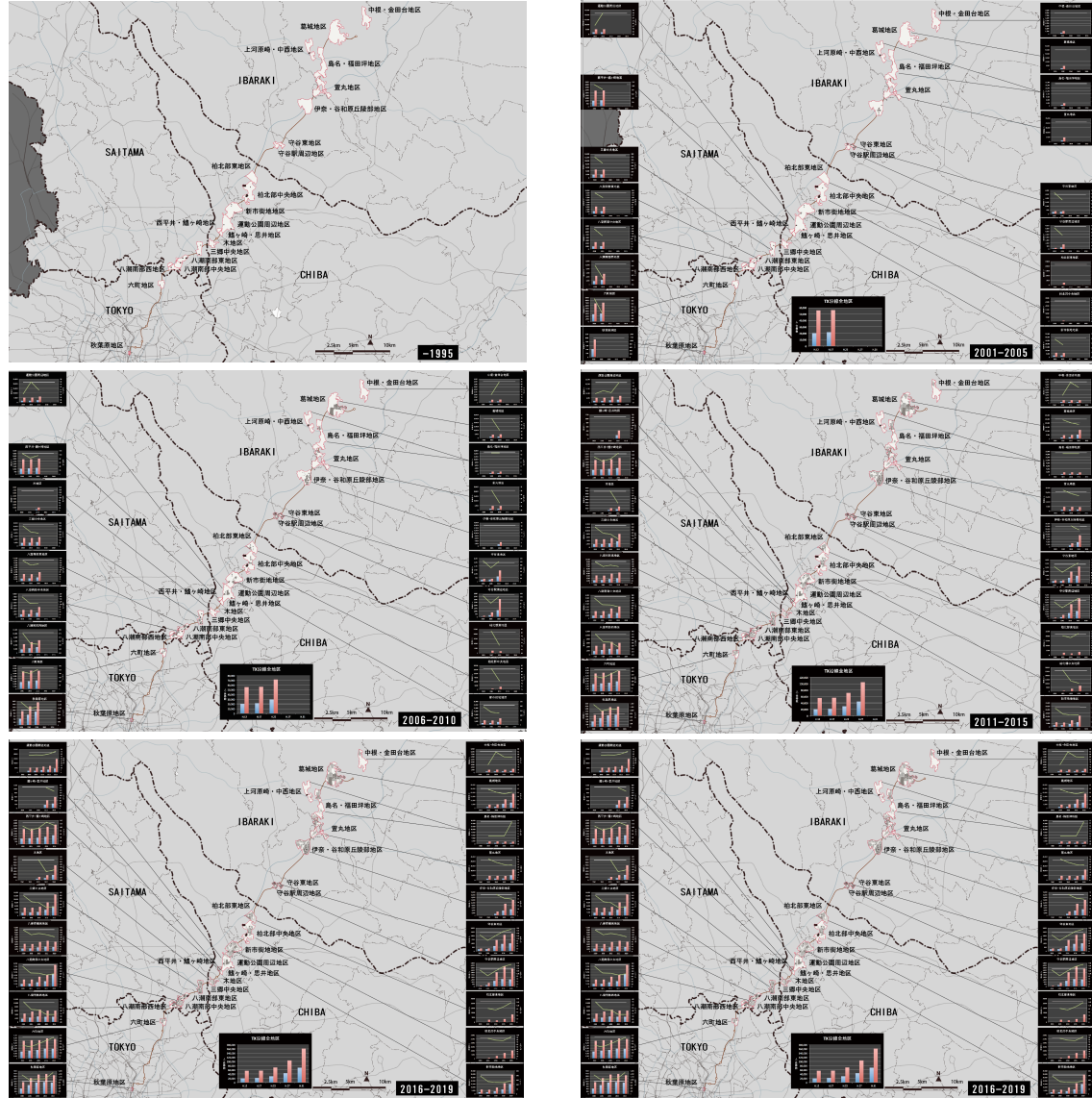


図 2 TX 沿線都市開発事業による市街地の形成過程

3.2 TX 沿線の社会動向

東京都市整備局の統計指標及び川田らの研究を基に都市計画決定後の人口定着速度を表した。(図 3) 計画人口及び開発面積がほぼ同規模で異なる法律の基で沿線開発がなされた 2 事例(表 1)と比較すると、TX 沿

線開発による人口定着速度は緩やかである。

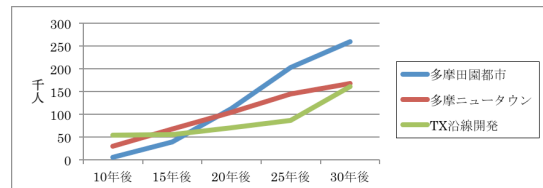


図 3 都市計画決定後の沿線開発による人口定着速度

4. 一体型・特定事業地区の市街地形成

4.0 対象地区

市街地の形成過程を各地区間で比較するため、同じ法律の基で施行がなされた15地区の内、市街化が進む12地区で調査を進めた。また、より詳細な市街地の形成過程を調査するため、4.2では8地区、4.3では5地区に絞って比較研究を行った。

4.1 土地利用計画の変更点と経緯

計画初期からの変更と経緯を各施行者にヒアリングした。合計8地区で大幅な変更があり、教育施設用地の廃止が6地区、商業施設用地の土地利用変更または、街区割の変更は、3地区であった。また、柏北部東地区では、事業に理解を得られない地権者が多数存在し、区域縮小が行われた。

4.2 建物の立地動向

市街地形成の起点は、戸建住宅と商業店舗立地の2つに分類された。戸建住宅起点の地区では、事業認可後5年から10年で生活利便施設が立地するのに対し、その他の用途の立地は確認されなかった。商業店舗起点の地区では、大規模商業施設と食料品販売店舗のどちらか一方が起点となり市街化が進んでいた。また、商業店舗の立地後には、業務施設や宿泊施設が立地する地区があった。大規模商業施設が市街地形成の起点となった地区は3地区あり、柏北部中央地区は、唯一大規模商業施設が単独で先行的に立地し、市街化の起点となった。また、各地区の市街地形成にあたり共通していることは、事業認可後約15年から20年を目処に教育施設が立地することであった。

4.3 特徴的な市街地を形成した要因

事業認可後20年時における8地区の市街地について、市街化がほぼ完了した地区は

6地区であった。また、区域に対し市街化が緩やかな地区は、柏北部中央地区と運動公園周辺地区の2地区であった。柏北部中央地区では、鉄道駅としてのポテンシャルを踏まえ、大規模商業施設を市街地形成の起点として先行的に立地させたことで、地区内の生活利便性を高めたほか、多額の先行投資に伴う事業の採算性の確保と商業施設運営初期段階における施設経営に必要な定住人口の確保を目的とした超高層マンションの立地を確実なものにしたと考えられる。そして、市街化の起点となった大規模商業施設と超高層マンションの立地が駅前を中心に垂直方向へ向かう市街地の骨格を形成し、今日に見られる特徴的な市街地を生み出す要因になったと考えられる。

5. 結論

TXの新線敷設と沿線開発は、各駅を中心とした同時多発的な市街地形成がなされていることを確認した。一方、過去の沿線開発の定着人口速度と比較すると小さいことがわかった。また一体型事業における土地利用計画の変更は、教育施設用地の廃止が最も多く挙げられた。各地区の建物の立地動向を調査することで、戸建住宅又は商業店舗のいずれかが市街化の起点となっていた。柏北部中央地区の市街地の広がりには緩やかであり、その要因は、鉄道駅としてのポテンシャルを踏まえ、大規模商業施設を市街地形成の起点として先行的に立地させたことで、超高層分譲マンションの立地を確実なものにし、駅前を中心に垂直方向へ向かう市街地の骨格を形成したと考えられる。

1) 「区画整理」(2019)公益社団法人街づくり区画整理事業協会 62巻 3号 pp6-53

2) 「ゼンリン住宅地図」(1995-2019)株式会社ゼンリン
3) 鈴木章裕 (2002) 「宅鉄法における一体的土地区画整理事業の特徴とその効果に関する基礎的研究」都市計画論学術研究論文集 37巻 3号 pp421-42

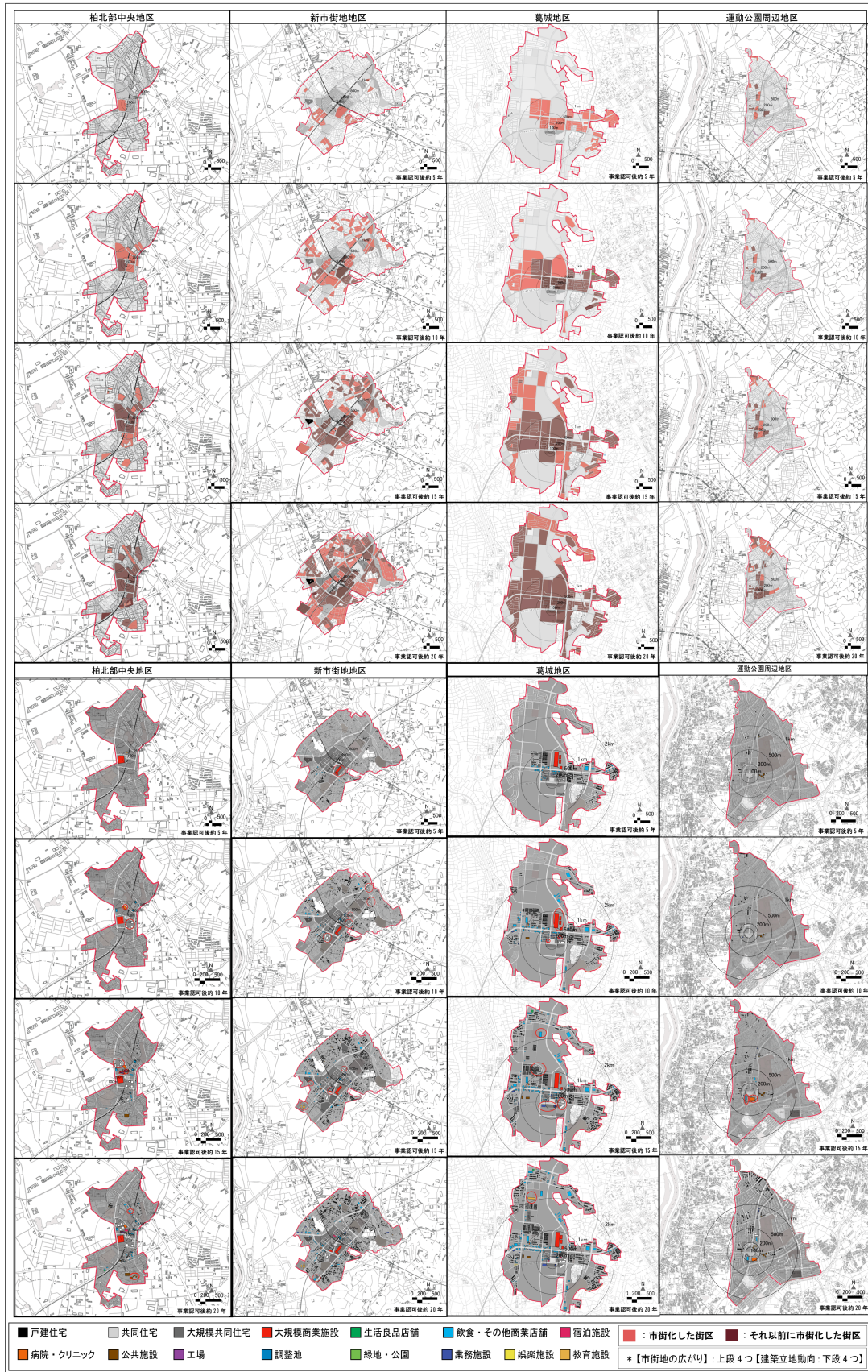


図5 一体型特定土地区画整理事業における市街地の広がりと建築立地動向