

つくばエクスプレス沿線の都市開発の経緯と効果について

―千葉県内のつくばエクスプレス沿線の都市開発を事例として―

The process and effect of the urban development on the Tsukuba Express Line

―A case study of the urban development on the Tsukuba Express Line of Chiba Prefecture―

小川 剛志*

Takeshi Ogawa*

Tsukuba Express which connects Tokyo and Tsukuba started business on August 24, 2005. The purpose of Construction of this railway was relaxing congestion of Joban Line, Improvement in access of the Tsukuba and the center of Tokyo, Housing supply in the metropolitan area, and urban development along the railway. Municipalities along the railway started land readjustment projects, 21 areas, 3,211.6 ha, the population of plan are 252,100 persons. In Chiba prefecture, Land readjustment projects are 7 areas, 1,028.2 ha, 100,700 persons in Kashiwa and Nagareyama city. As a result, There were 44,000 populations increase. The effect of this urban development. (1) The railways lot was produced by the land readjustment project, and the railway was constructed smoothly. (2) Planned urban area was developed according to the construction of station. (3) Increase in number of passengers by housing supply stabilized railway management.

Keywords: Tsukuba Express, Town planning, Urban development, Effect of the development

つくばエクスプレス、まちづくり、都市開発、開発の効果

1. はじめに

平成 17 年 8 月 24 日、東京と筑波研究学園都市をつなぐ「首都圏新都市鉄道 つくばエクスプレス」が開業した。そして、開業から 12 年、平成 29 年度の一日平均乗車人員数は 37 万人を超え、今や首都圏において大きな通勤・通学の足となっている。

この鉄道は、常磐線の混雑緩和と我が国の科学技術の発展を担う筑波研究学園都市と東京都心のアクセスの向上、首都圏における宅地供給と沿線の地域開発を目的として計画された。

そして、鉄道の整備と沿線の地域開発を同時に推進するため、国において新たに「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」が制定され、この法律に基づき鉄道が通る東京都、埼玉県、千葉県、茨城県をはじめ地元市町村、そして、都市再生機構が協力し一体的に市街地整備事業を進めてきたところである。

本報告は、つくばエクスプレスの建設の経緯をまとめるとともに、千葉県内の柏・流山市における鉄道沿線の都市開発の経緯と概要。そして、鉄道と一体的に行う市街地開発の効果について報告を行うものである。



「つくばエクスプレス」

2. つくばエクスプレスについて

2-1 つくばエクスプレスの概要

つくばエクスプレスは、東京の秋葉原駅と茨城県のつくば駅の全長 58.3km を 45 分（快速電車）で結んでいる。

路線内の駅は、東京都内に 7 駅、埼玉県内に 2 駅、千葉県内に 5 駅、そして茨城県内に 6 駅と全 20 駅が設置されている。

平成 17 年の開業時の一日平均乗車人員数は 15 万人程度であったが、毎年増加し、平成 29 年度の一日平均乗車人員数は 37 万人を超え、今後、更なる増加が見込まれている。

鉄道の運営は、沿線の都県及び市町村の出資による第三セクターである「首都圏新都市鉄道株式会社」が行っている。

鉄道の特徴として、全線が立体交差・地下化により踏切は一切なく、全駅すべてにホームドアが設置され、事故が発生しないよう安全性に工夫がなされている。

また、線路には、継ぎ目の少ないロングレールを使用し、車両の振動を軽減するなど、快適性にも配慮がなされている。

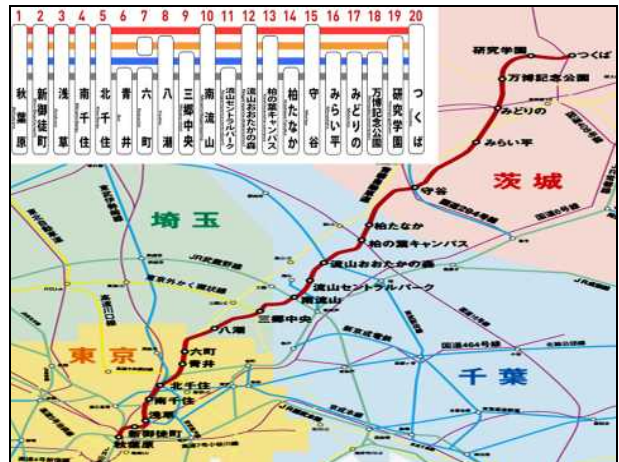


図-1 つくばエクスプレスの路線図

* 正会員 千葉県都市整備局市街地整備課 (Chiba Prefectural Government)

2-2 つくばエクスプレス建設の経緯

つくばエクスプレスの前身となる「常磐新線」構想の芽生えは、昭和43年の「第2次首都圏整備計画」において、東京への人口・都市機能の集中抑制策として、首都圏内の郊外地域において衛星都市の開発と鉄道網の整備を促進するとされている。

そして、昭和45年に「筑波研究学園都市建設法」が制定され、研究学園都市の建設が本格化する中、東京都心と学園都市を結ぶ「常磐新線」が構想され、学園都市の中央大通りに地下駅を建設するための用地確保がなされたが、具体的な鉄道の整備には至らなかった。

その後、昭和51年「第3次首都圏整備計画」において、核都市の整備と各地域間の動線を構成する鉄道網の整備が提案され、昭和60年5月に策定された「首都改造計画」において、初めて業務核都市である筑波研究学園都市へのアクセス強化、常磐線の混雑緩和、そして首都圏北東方面の鉄道網の強化と地域開発の促進の視点から「常磐新線の整備」が位置付けられた。

そして、この「首都改造計画」を受け、7月の運輸政策審議会（答申第7号）において、「東京～守谷間は目標年次までに新設することが適当な区間、守谷～研究学園都市間は今後検討すべき区間」として、具体的な常磐新線の建設が答申された。加えて、建設・運営の主体として、第三セクターを検討すること。そして、資金調達を含め建設・運営段階において、鉄道事業者、国・地元自治体、金融機関等の全面的な支援が必要とされた。

この答申を受け、昭和62年に運輸省、JR東日本、東京都・埼玉県・千葉県・茨城県からなる「常磐新線検討委員会」が設置され、「整備の基本フレーム」として、建設区間を秋葉原から学園都市とすること。建設主体を第三セクター会社とすることなどが合意された。

平成元年、国において「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）」が制定され、鉄道の整備と沿線の都市開発を一体的に推進するための法制度の整備がなされた。

これを受け、鉄道沿線の地元自治体と都市再生機構が分担し、土地地区画整理事業を実施。鉄道用地の確保、円滑な鉄道建設を支援することとなった。

平成3年3月に、鉄道沿線の4都県と12市町村の出資による第三セクター「首都圏新都市鉄道株式会社」が設立され、鉄道の建設と運営の主体となった。

そして、平成6年10月に秋葉原において起工式が行われ、建設に着手。しかし、用地確保の遅れや、想定外の軟弱地盤・地下水対策に時間を要し、平成12年の開業予定を平成17年に遅らせざるを得なかった。

平成12年、鉄道路線の名称を「常磐新線」から「つくばエクスプレス（TX）」に変更し、新線のイメージアップを図った。

そして、平成17年8月24日、秋葉原駅～つくば駅間58.3kmが全線開通した。

乗客数は、開業時から予想を大きく上回り、毎年増加しつづけ、経常利益も大きく黒字となっている。

3. つくばエクスプレス沿線の市街地整備について

3-1 一体型特定土地地区画整理事業の概要

つくばエクスプレス沿線の都市開発は、鉄道の整備と沿線の市街地開発を一体的に進める「一体型土地地区画整理事業」と、住宅及び住宅地の供給と秩序ある住宅街区を図る「特定土地地区画整理事業」を合わせて行う「一体型特定土地地区画整理事業」として、実施された。

《一体型土地地区画整理事業》

「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）」に基づき、鉄道用地を生み出すため、自治体及び都市再生機構が事業区域内の土地を先行買収し、その土地を鉄道施設の用地として集約換地するもので、円滑に鉄道用地が生み出せ、鉄道の建設推進に有効な手法であった。

《特定土地地区画整理事業》

「大都市地域における住宅及び宅地の供給の促進に関する特別措置法（大都市法）」に基づき、事業区域内に共同住宅を集約建設できる「共同住宅区」や農業継続のための「集合農地区」を設け希望者に換地するなど、柔軟に事業が進められる制度である。

また、事業を促進するため、都市計画で「土地地区画整理促進区域」や「住宅街区整備促進区域」等を定めた。

3-2 沿線開発における特定地域・重点地域の指定

沿線都県は、沿線の都市開発を実施するにあたり、宅鉄法の規定に基づき、国の承認を得て「当該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基本計画」を策定した。

また、基本計画の中に、つくばエクスプレスの整備により大量の住宅及び宅地供給が見込まれる区市町村の区域「特定地域」（東京都4区、埼玉県3市、千葉県4市、茨城県11市町村）と駅設置予定地を含み相当量の宅地供給が見込まれ、宅地開発と鉄道整備を一体的に推進するための拠点となる地域「重点地域」（東京都1地域、埼玉県2地域、千葉県5地域、茨城県5地域）を指定した。そして、この「重点地域」において「一体型特定土地地区画整理事業」が施行されることとなった。

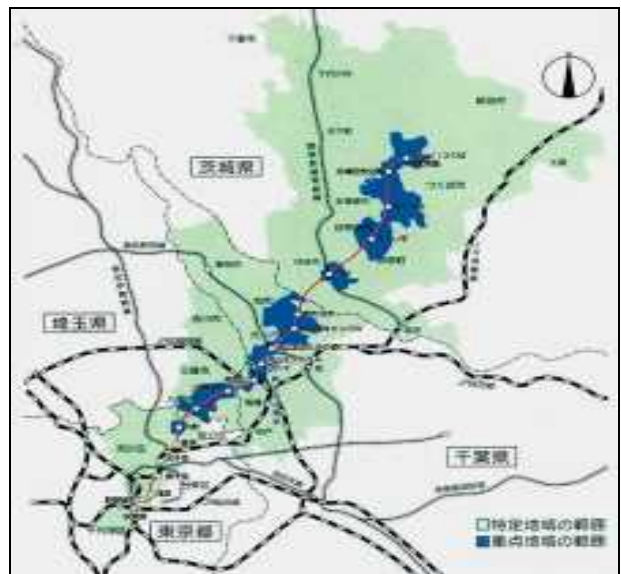


図-2 TX沿線における特定地域と重点地域の指定状況

3-3 各都県のTX沿線における市街地整備の状況

各県は基本計画の策定後、市街化区域・用途地域・都市施設及び土地区画整理事業等の都市計画決定を行うとともに、土地区画整理事業の認可を得て、市街地開発事業に着手した。

鉄道沿線の市街地開発の状況は、東京都内が秋葉原、六町の2地区でいずれも都が施行。施行面積77.8ha、計画人口9,300人。埼玉県内は八潮南部西、南部中央、南部東、三郷中央の4地区で、県施行が1地区、都市再生施行2地区、市施行1地区。施行面積374.1ha、計画人口39,900人となっている。

また、千葉県内では、流山市木、西平井・鯉ヶ崎、鯉ヶ崎・思井、運動公園周辺、新市街地、柏北部中央、柏北部東の7地区で、県施行が3地区、都市再生施行2地区、市施行2地区。施行面積1,028.2ha、計画人口100,700人。

茨城県内では、守谷駅周辺、守谷駅東、伊那・谷和原、萱丸、島名・福田坪、上川原崎・中西、葛城、中根・金田台の8地区で、県施行が3地区、都市再生施行3地区、市施行1地区、組合施行1地区。施行面積1,731.5ha、計画人口102,200人となっている。

沿線地域における土地区画整理事業は21地区、面積3,211.6ha、計画人口252,100人の巨大な開発となっている。

表-1 TX沿線における市街地整備の状況

都県名	区市名	地区名	施行者	整備手法	都市計画決定	事業認可	施行面積 (ha)	計画人口 (人)
東京都	千代田区	秋葉原	東京都	通常	H8.4	H9.4	8.8	1,000
	足立区	六町	東京都	通常	S44.5	H10.3	69.0	8,300
	計	2地区					77.8	9,300
埼玉県	八潮市	八潮南部西	埼玉県	一体・特定	H8.5	H9.5	99.1	10,400
		八潮南部中央	都市再生機構	一体・特定	H8.5	H9.6	72.1	7,500
		八潮南部東	八潮市	一体・特定	H8.5	H9.5	88.1	9,100
	三郷市	三郷中央	都市再生機構	一体・特定	H8.5	H10.3	114.8	12,900
	計	4地区					374.1	39,900
千葉県	流山市	木	千葉県	一体・特定	H10.1	H11.3	68.3	6,800
		西平井・鯉ヶ崎	流山市	一体・特定	H10.1	H11.3	40.1	4,000
		鯉ヶ崎・思井	流山市	一体・特定	H10.1	H25.2	11.8	1,100
		運動公園周辺	千葉県	一体・特定	H10.1	H11.3	232.1	21,400
		新市街地	都市再生機構	一体・特定	H10.1	H12.3	275.0	28,600
	柏市	柏北部中央	千葉県	一体・特定	H11.3	H12.8	272.9	26,000
		柏北部東	都市再生機構	一体・特定	H11.3	H13.3	128.0	12,800
計	7地区					1,028.2	100,700	
茨城県	守谷市	守谷駅周辺	守谷市	一体	H6.3	H7.2	38.7	3,800
		守谷駅東	組合	特定	S63.8	S63.12	39.5	2,400
	つくばみらい市	伊那・谷和原近傍	茨城県	一体・特定	H4.6	H5.5	274.9	16,000
	つくば市	萱丸	都市再生機構	一体・特定	H11.6	H13.3	292.7	21,000
		島名・福田坪	茨城県	一体・特定	H11.6	H13.2	242.9	15,000
		上河原崎・中西	茨城県	一体・特定	H11.6	H13.2	168.2	11,000
		葛城	都市再生機構	一体・特定	H11.6	H13.3	484.7	25,000
		中根・金田台	都市再生機構	一体・特定	H11.6	H16.5	189.9	8,000
	計	8地区					1,731.5	102,200
合計	21地区					3,211.6	252,100	

4. 千葉県におけるTX沿線の市街地整備について

4-1 TX沿線の市街地整備の経緯

千葉県においては、宅鉄法の施行の翌年、平成2年8月に県・柏市・流山市そして都市再生機構による「常磐新線整備連絡調整会議」が発足し、関係機関による事業調整が開始された。

そして、平成3年10月「首都圏北東部地域における宅地開発及び常磐新線整備の一体的推進に関する基本計画」が策定された。

また、この間、施行主体の調整が行われ、平成3年8月に千葉県・柏市・流山市から都市再生機構に対し、事業施行の要請がなされ、平成6年には、流山新市街地地区と柏北部中央地区の2地区での都市再生機構の施行が決定した。

そして、流山市が西平井・鯉ヶ崎地区（平成24年に鯉ヶ崎・思井地区を分割）の施行を、残りの流山木地区、運動公園周辺地区、柏市の柏北部中央地区の3地区を千葉県が施行することで決定した。

その後、都市計画・事業認可の調整がなされ、平成10年1月に流山市域に係る環境影響評価を含めた関連都市計画が、翌年3月には柏市域に係る都市計画が決定された。

そして、平成11年度に流山市の4地区、平成12年度に柏市の2地区について、土地区画整理事業の事業認可を取得し、事業がスタートした。



図-3 千葉県内のTX沿線の市街地整備地区

4-2 TX沿線の市街地整備の概要

《流山市 木地区 (千葉県施行)》

最寄駅:南流山駅、施行面積:68.3ha、計画人口:6,800人
南流山駅からの徒歩圏にあり、江戸川沿いの自然を活かし「子供からお年寄りまで、様々な世代の人々が安心して豊かに暮らせるまちづくり」を進めている。

土地利用計画:新駅の整備に伴う人口の流入を考慮し、戸建住宅を中心に、集合住宅地を計画し、既存コミュニティとの融合を図られるよう地区の中心部に、地域の利便性を高める商業地を配置しセンター地区の形成を図る。



「流山市 木地区」

《流山市 西平井・鑓ヶ崎地区、鑓ヶ崎・思井地区 (市施行)》

最寄駅:南流山駅・流山セントラルパーク駅、施行面積:51.9ha、計画人口:5,100人、南流山駅・セントラルパーク駅の中間点に位置し、豊かな斜面林等の緑を活かし「人と自然がふれあうまちづくり」を進めている。

土地利用計画:緑豊かな樹林地を自然のまま保全するとともに、緑を連鎖させた「グリーンチェーン戦略」を導入し、みどり豊かな住宅地の形成を図る。

《流山市 運動公園周辺地区 (千葉県施行)》

最寄駅:流山セントラルパーク駅、施行面積:232.1ha、計画人口:21,400人、流山市総合公園と緑豊かな田園環境を活かし「ゆっくりとくつろげるまちづく」を進めている。

土地利用計画:地区中央に位置する総合運動公園を活用し、新駅の周辺に商業施設を配置するとともに、戸建住宅を主体とした快適な生活環境づくりを行う。



「流山市 運動公園周辺地区」

《流山市 新市街地地区 (都市再生機構施行)》

最寄駅:流山おおたかの森駅、施行面積:275.0ha、計画人口:28,600人、つくばエクスプレスと東武アーバンパークラインが結節する流山おおたかの森駅とオオタカやフクロウが生息する県立市野谷の森公園の豊かな自然を活かし「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」を進めている。

土地利用計画:新駅周辺に住民が集える公園を配置するとともに、大型商業施設や病院・保育所・教育施設等の立地を誘導し、集合住宅と戸建住宅が調和した、安心・安全・快適に暮らせる住環境の形成を図る。



「流山市 新市街地地区」

《柏市 柏北部中央地区 (千葉県施行)》

最寄駅:柏の葉キャンパス駅、施行面積:272.9ha、計画人口:26,000人、地区周辺の東京大学柏キャンパス、千葉大学環境健康フィールド科学センター、国立がん研究センター、東葛テクノプラザ等の公共施設の集積と県立柏の葉公園やこんぶくろ池等の豊かな自然環境を活かし「人と環境にやさしいまちづくり」を進めている。

土地利用計画:柏市の緑園都市構想を踏まえ、新駅を中心とした地区に商業・業務機能を配置するとともに、集合住宅地と戸建住宅との調和を図り、自然と融合した住環境の形成を図る。

また、柏の葉エリアを中心に、市民・行政・NPO・企業・大学が連携し「柏の葉アーバンデザインセンター (UDCK)」を設置し「柏の葉国際キャンパス構想」を策定。国際的な学術都市として、また自然環境と共生した次世代の環境都市としてまちづくりを進めている。



「柏市 柏北部中央地区」

〈柏市 柏北部東地区（都市再生機構施行）〉

最寄駅：柏たなか駅、施行面積：128.0ha、計画人口：12,800人
 利根川と大堀川にはさまれた広大な田中遊水地の田園風景を活かし「都市と農業が共生するまちづくり」を進めている。

土地利用計画：新駅の整備に伴い商業・医療施設等の立地を図り、集合住宅地と戸建住宅の調和した住宅地の形成を図る。

豊かな田園環境を活かし自然と都市の融合した「農あるまちづくり」の理念のもと、農業を通じ地域住民と都市住民の交流の場として農業体験の活動を行っている。



「柏市 柏北部東地区」

5. 千葉県におけるTX沿線の市街地整備の効果

5-1 柏・流山市における人口の増加

つくばエクスプレス沿線の開発効果として、第一に挙げられるのは、各駅周辺地区の人口増加である。平成17年のつくばエクスプレスの開業時には、各地区とも駅前広場、駅前道路などの主要な施設は完成していたが、住宅・マンション等の販売は本格化しておらず、開業3年後の平成20年ごろから人口増加が始まる。

地区別に人口の推移を見ると、流山木地区では、開業時1,063人であったが、戸建住宅の供給により少しずつ人口が増加し、平成27年のマンションの分譲で大幅に増加、平成29年には4,129人となり開業時の約4倍となっている。

また、市施行の西平井・鯨ヶ崎・思井地区においては、開業時9,476人。この地区も戸建住宅により人口が増加、平成29年には11,526人となっている。

運動公園周辺地区は、開業時3,264人。平成20年のマンションの分譲で大幅に増加し、平成29年には8,927人となり、開業時の約3倍となっている。

新市街地地区は、開業時7,771人。平成20年のマンションの分譲で大幅に増加し、その後も順調に伸び、平成29年には26,338人となり、開業時の3倍以上となっている。

柏北部中央地区は、開業時21,102人。平成18年の「ららぽーと柏の葉」の開業、駅前の高層マンションの分譲により平成19年から大幅に人口が増加、平成29年には32,316人となっている。

柏北部東地区も、開業時7,804人であったが、マンション・戸建住宅の分譲により人口が増加し、平成29年には10,869人となっている。

そして、開発区域全体では、開業時50,480人であったが、平成29年には94,105人、約44,000の人口増加となっている。

また、増加人口の特徴として、県外からの子育て世代の転入が多いことがあげられる。

また、流山市・柏市全体の人口増加を見ると、流山市は、平成17年の開業時150,910人であったが、平成29年には182,126人と約31,000人の人口増加となっている。柏市も、平成17年の開業時376,018人。平成29年には413,657人となり、約37,000人の増加している。

両市とも3万人を超えて人口増加しており、この増加に「つくばエクスプレス」沿線の人口増加が、大きく寄与している。そして、今後とも順調に人口が増加するものと予測される。

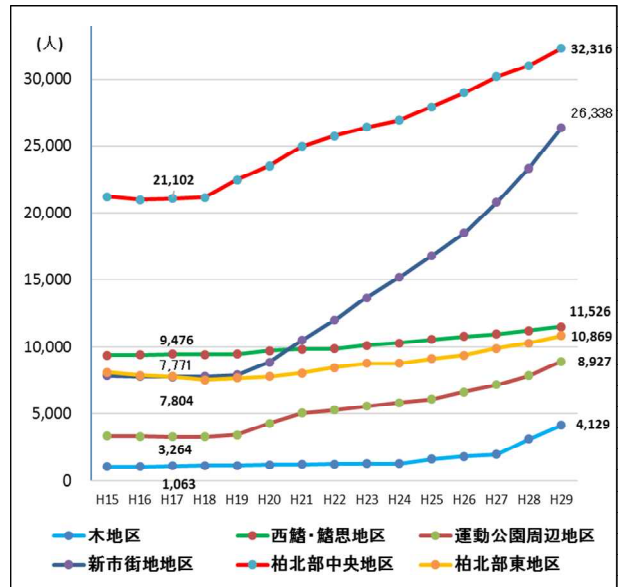


図-4 TX沿線の市街地整備地区の人口推移

5-2 沿線地区への新たな都市機能の立地

各地区での新たな都市機能の立地状況を見ると、流山木地区では、コーナン（HS）、ヤオコー、ヤマダ電機等の大型商業施設が立地するとともに、幹線道路沿いにマツモトキヨシ、AOKI、ファミリーレストラン、コンビニなどの商業施設、そして幼稚園・保育園が立地し始めている。

また、西平井・鯨ヶ崎・思井地区でも、マミーマートやウェルシア等の中規模の商業施設、そして保育園が立地している。

運動公園周辺地区では、ケーヨーD2などの商業施設をはじめ暁星国際流山小学校・幼稚園の教育施設、そして、東葛病院やクリニック、薬局、老人ホームなど医療福祉施設が立地している。

新市街地地区においても、駅前に流山おおたかの森SCとイトーヨーカドーの大型商業施設が立地するとともに、幹線道路沿いにヤオコー、ダイソー、マツモトキヨシなどの商業施設が立地している。また、おおたかの森小・中学校をはじめ、おおたかの森保育園等の教育施設も充実している。おおたかの森病院、クリニック、薬局、老人ホーム等の医療福祉施設が立地するとともに、

駅前に京葉銀行、常陽銀行等の営業所の立地も進んでいる。

柏北部中央地区では、駅前に「ららぽーと柏の葉」や三井ガーデンホテルの大型商業・都市型利便施設が立地し、幹線道路沿いには、柏の葉 T-SITE、自動車ディーラー、結婚式場、ファミリーレストラン、コンビニ、飲食店など商業施設の立地が進んでいる。

また、柏の葉小学校・中学校の教育施設や駅前に「柏の葉キャンパス保育園」などの保育施設、辻仲病院をはじめクリニック、薬局等の医療施設の立地も進んでいる。

柏北部東地区では、カスミなどの商業施設の他、保育園の立地が進んでいる。また駅前に「柏たなか病院」が立地している。

開発地区全体として、主要な地区には総合病院の立地があり、医療の充実した「安心なまち」としてイメージが定着している。

また、増加する子育て世代が暮らし易い様、保育園・幼稚園をはじめ、新しい小・中学校が建設され人気を得ている。

特筆すべきは、柏の葉キャンパス駅前に東京大学のサテライトオフィス、柏の葉アーバンデザインセンター (UDCK) が設置されていること。また、三井不動産による賃貸オフィスや企業支援施設「KOIL」などが設置され、大学や研究機関、企業、個人が連携・協同し、新たな産業を創造しており、新たな都市機能の立地が始まっている。

6. つくばエクスプレス沿線の都市の魅力

沿線の都市の魅力として、以下のものがあげられる。

① 立地条件・東京へのアクセスの良さ

東京秋葉原まで僅か30分程度、つくばエクスプレスで快適な通勤・通学ができることは、都市の大きな魅力である。

② 商業施設や文教施設の充実による快適な生活

市街地整備に伴って大型商業施設をはじめ多様な商業施設が立地するとともに、子育て世代にとってなくてはならない幼稚園や保育園、そして新しい小・中学校等の文教施設が充実してきており、より暮らしを快適にしている。

③ 医療・福祉施設の充実による安心な生活

各地区に立地する大規模な総合病院は、まちの安心のシンボルである。また、福祉施設の充実、高齢者にも安心を与える。安心は、かけがえのないまちの魅力である。

④ 豊かな自然環境と美しい田園風景との共生

つくばエクスプレス沿線の開発地区周辺には、緑豊かな自然が残され、田園風景が広がっている。ここに暮らすことは、都市と農村が持つ豊かさを享受することであり、新たなライフスタイルを創出することも可能である。かつてエベネザー・ハワードが提唱した「田園都市」を、ここで具現化する可能性を秘めている。

⑤ 大学・研究機関の集積を生かした新たな産業の発展

大学・研究機関と連携し新たな産業を創出することは、都市にとって活力を生むこととなる。新しい産業のインキュベーターとしての機能を持つことは、大きな都市の魅力と考える。

⑥ 環境と共生したスマートシティの創造

柏の葉キャンパス駅周辺で、三井不動産が進めているスマートシティは、環境と共生したライフスタイルを提案している。

その活動の一環として、雨水を貯める調整池を、親水公園的な「アクアテラス」に改造。そのサイドにブックセンターと店舗、レストランの複合施設を配置し、一体的な環境整備により新しいまちづくりを行っている。



「柏北部中央地区 アクアテラス(調整池)」

7. まとめ

つくばエクスプレス沿線の都市開発は、我が国で初めて「一体型特定土地区画整理事業」として実施された。その効果について考えると、次の3点があげられる。

- ① 鉄道用地を土地区画整理事業で生み出すことにより、円滑に鉄道整備が可能となったこと。
- ② 鉄道駅の整備に合わせて計画的な市街地形成ができたこと。
- ③ 市街地開発による住宅供給により、鉄道の乗客数を増加させ、安定的な鉄道経営を可能としたこと。

そして、このまちが単なる東京のベッドタウンになるのではなく、地域の自然や文化、既存の機能の集積を活かし「自然と都市が共生するまち」となることを希望する。そして、この街に移り住み、またここで育った子供達が、世代を重ね「暮らし続けるまち」となることを切に願うものである。

参考文献

- 1) つくばエクスプレス沿線のまちづくり、千葉県
- 2) つくばエクスプレス10周年の軌跡(2016年)、首都圏新都市鉄道株式会社
- 3) 三大都市圏政策形成史(2000年)、国土庁大都市圏整備局
- 4) 柏の葉国際キャンパスタウン構想(1998年)、柏の葉国際キャンパスタウン構想検討委員会
- 5) 柏市HP「つくばエクスプレス沿線地区の整備について」
- 6) 流山市HP「つくばエクスプレス沿線のまちづくりについて」
- 7) 千葉県HP「つくばエクスプレス沿線整備の推進」
- 8) 千葉県総合計画「ちば元気プラン」(2018年)、千葉県