

# 歴史から探るつくばの交通の問題

班員：谷野今飛、有水瑛美、江原輝、柏原義央、川又豪士、柴田明日香

担当教員：松原康介 TA：橋本涼汰

## 1. はじめに

現在のつくば市の研究学園都市地域からは想像しづらいが、ほんの 50 年前までつくば市は自然豊かな農村地域であった。「長ぐつと星空」からはつくば市の劇的な変化の中で生きる住民たちの苦労がうかがえた。

住民の生活の中で特に大きく変化したもの一つは交通であり、「長ぐつと星空」の時代は駅までの移動には人力車も用いられていたという記述もあった。

現在のつくば市では交通渋滞や公共交通の不足など様々な問題も生じている。

## 2. 背景と目的

コンパクトシティが推奨される現代において、つくば市は典型的な車社会になってしまっている。日常生活の中で公共交通機関が果たす役割は弱く、車がなくて不憫な思いをしている人も少なくはないだろう。

我々は、過去の研究学園都市計画を見直し、交通機関の整備の過程を振り返ることで、現代のつくば市が抱える交通問題の原因を探る。また、住民の具体的なエピソードに迫ることにより、交通機関の変化が与えた住民への影響を明らかにする。これらを探求し、つくば市の交通の変遷を振り返ることで今後の研究学園都市計画がどうあるべきかを提言することが本研究の目的である。

## 3 現在の調査方法

現在、開発前（1970 年代）から今に至るまでの交通の変容を年代別の地図の比較や文献調査、現状を知るための現地調査等を行っている。

## 4 調査のまとめ

☆つくば市と研究学園の歴史・概要

★研究学園都市黎明期

前述したとおり、つくば市は 50 年前まで農村地域であった。当時自家用車はあったものの、人力車が用

いられたほど交通網は未発達であった。

★筑波研究学園都市の発展とその陰

筑波研究学園都市の建設目的は「国の研究機関等の移転による東京の過密緩和」と「科学技術の振興と高等教育の充実」である。また 1970 年に公布された「筑波研究学園都市建設法」では「当該地域（現つくば市全域）を均衡のとれた田園都市として整備することを目的」としていた。研究学園地区での研究機関の移転と整備は進み、それらを繋ぐはたらきを持つ主要道路（東大通り、西大通りなどは 1972 年の地図では確認できた。）の建設が急ピッチで進められた。その後も研究学園の発展は加速し常磐自動車道の開通と共に国際科学技術博覧会も開催（1985 年）された。

その一方で周辺開発地区との格差も大きくなった。人口減少のあおりを受けてか、筑波鉄道は廃線（1987 年）してしまった。公共交通の乏しい地域にはつくバスやつくタク等のサービスもあるがその本数や機能は不十分だという声も上がっている。

また、現在の主要道路に役目を取って代わられたかつての主要道路の周辺地域（大曾根地域など、後述する）も衰退してしまった。

前述した年表もいわば「表年表」であり、開発の裏にはその悪影響を受けた人たちも少なからずいる。

表 1：つくば市の出来事年表

年	出来事
1963	研究学園都市の建設地がつくば市に決定
1965	筑波スカイライン開通
1970	学園西大通り 計画決定
1973	常磐自動車道 計画策定中央通り、学園平塚線 計画決定
1975	研究学園都市バス 運行
1977 年	常磐自動車道 着工
1980 年	43 のすべての研究機関が概成、業務開始
1981 年	常磐自動車道（柏～谷田部） 開通
1982 年	常磐自動車道（谷田部～千代田石岡） 開通
1987 年	つくば市発足（4 町村合併） 筑波鉄道 廃線
1994 年	つくばエクスプレス（常磐新線）起工

## ○筑波鉄道の歴史

筑波鉄道は茨城県南西部筑波山地西側の外縁に沿って国鉄常磐線土浦駅と水戸線岩瀬駅を結んでいた

非電化路線である。

開業当初は巨額の借入金があったが、大正 14 年以降筑波山登山客が急増し旅客運賃収入が増えた。筑波山にケーブルカーが開通し、さらに大正 15 年から上野-筑波間に国有鉄道が直通臨時列車を走らせたのも筑波登山の好調持続に役立った。しかし筑波線の延長線としての建設を予定した岩瀬町と栃木県宇都宮市を結ぶ宇岩線計画が水の泡となり経営合理化が課題となった。昭和 20 年には常総鉄道と合併して「常総筑波鉄道」となる。昭和 30 年代、戦時措置として施設撤去となったケーブルカーが復旧し筑波登山客の増大が見込まれた。運行期日は春・秋の日曜休日を対象としたが京浜方面からの列車は平日も小中学生を対象とする校外学習列車が運転し好評であった。しかし昭和 40 年代に入るとマイカーの普及による一般客の鉄道離れが起きた。さらに校外学習には観光バス利用が一般的になったのも鉄道離れの一因といえる。昭和 40 年に常総筑波鉄道と鹿島参宮鉄道(現電ヶ崎線)と合併し関東鉄道となった。その後、モータリゼーションの進行により昭和 54 年(1979 年)に筑波鉄道として関東鉄道から分離された。分離後、様々な経営合理化を行ったが、1987 年 3 月 31 日の運転を最後に 4 月 1 日に廃止された。なお筑波線を運営していた会社は関鉄筑波商事に社名変更し現存する。

筑波鉄道廃止跡はほぼ全線がサイクリングロード(茨城県道 505 号線桜川土浦潮来自転車道線、愛称：つくばりんりんロード)となっており、各駅のホームの名残があるところもある。

○旧常陸小田駅周辺に住む人から見た交通の歴史(小田城案内所勤務の文化財課臨時職員の谷藤和子さんの会話より)

筑波鉄道常陸小田駅を中心に小田地域は 1940 年(昭和 15 年)ごろ最盛期を迎える。当時常陸小田駅周辺の集落の人々により土浦・水戸への通勤通学の足として使われており、駅には平日だと大量の自転車止められていたそうだ。当時は筑波鉄道目当てで新しい住民が入ってくるほどであった。1960 年代後半(昭和 40 年代前半)に入り、車が普及し始めた。その後モータリゼーションが進み車の保有台数も増え、車での通勤通学も増える。それでもなお一定数の利用者はいたが鉄道会社の経営難もあり 1987 年筑波鉄道は廃線を迎

える。筑波鉄道がなくなり、集落の中心が失われたことで商店が立て続けにつぶれた。また公共交通機関としては筑波鉄道の廃止に伴って、国道 125 号線を通る路線バスの本数が増えたそうだ。筑波鉄道は小田地区の中心にあったが、国道 125 号線は集落の端をなぞるようにひかれている。国道の逆端に住む人にとってバス停は遠く、公共交通とは疎遠の車中心の生活を送ることになったという。現在の小田地区ではつくバスが集落の中心地域に導入されているが、本数が少なく、様々な地域を経由しながら現つくば市の中心に行くため通勤通学での利用は難しい状況にあるという。また利用状況も高齢者の通院などに限られ、利用者があふれるという状況は見ることがないそうだ。昔見られた商店も現在では見られず、住民は隣町のスーパーまで車で行かなくてはならない現状がある。



#### 大曾根地区

大曾根地区は旧大穂町の中心にある集落である。大曾根の集落は、かつて交通のメインルートであった県道 128 号土浦大曾根線に沿って栄え、商店も 70 店舗ほどある大きな集落であった。学園都市ができるまでは街道沿いの集落としてにぎわっており、数年前まで JR バスも走っていた。しかし、1977 年に東大通りが完成し、集落周辺の交通網が変わると、70 店舗ほどあった商店は 3 店舗にまで減り、商店街はかつての賑わいを失っていった。



この図は 1960 年の大曽根地区周辺の地図に、現在の東大通り及び西大通りを重ねたものである。



茶線の県道128号土浦大曽根線はこの時代の主要道路である。大曽根地区はその周辺に広がっていることが地図から読み取れる。

一方、現在の東大通りがある地域はこの時代では住宅などは見られず、田んぼが広がっていた。

こちらの Google Earth の図は現在の大曽根地区周辺を映した図である。



この図から読み取れる通り、現在は東大通りと西大通りの合流地点や東大通り沿いを中心に商業施設や住宅が集結している。

#### ☆地図から見るつくばの変化

つくば市は研究学園都市計画を経て大きく変化を遂げた。東大通、西大通等の大通りを中心に無秩序な道路は秩序ある道路に変化した。図2は現在の主要道路を1960年の地図に合わせたものである。

黄色線が現在の主要道路である。これから現在のつくばはほぼすべてと言ってもいい程研究学園都市計画によって作られていることがわかる。

図3は現在のつくば駅周辺の1960年の地図、図4は1992年の地図である。かつて無秩序であった道路が研究学園都市計画を通して整備されていることが見て取れる。東、西大通りから地区ごとに碁盤の目状に現在は整備されている。

1960年の地図の青線は常総筑波鉄道筑波線である。この路線は当初筑波と土浦を繋ぐ大きな役割を担っていたが、研究学園都市計画による道路整備やモータリゼーションによる利用客数の減少で1987年廃線となっている。これによってつくば市北部は廃れていくこととなる。研究学園都市計画による都市中心地の変化は北部に住んでいた旧住民にとって大きな不利益を生むこととなってしまった。

図5は現在のつくば市の地区別人口、図6は1970年のつくば市の地区別人口である。1970年は根本的につくば市の人口は現在の人口の3分の1と少ないが比較的矢田部地区周辺と北条、小田地区周辺に人口が集中していることが見て取れる。1970年では旧筑波町につくば市の人口の約4分の1が集中していたが、現在では7%のみとなっている。これから、つくば市北部が衰退していったことがわかる。研究学園都市計画が行われた現在ではつくば駅、大学周辺に人口が集中している。

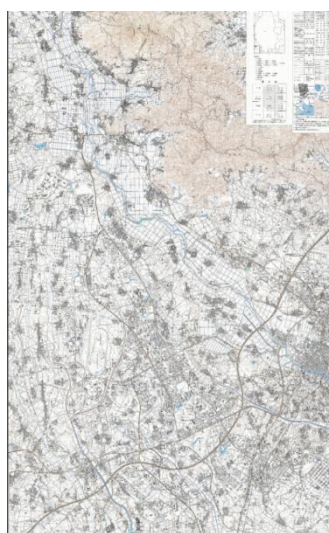


図1

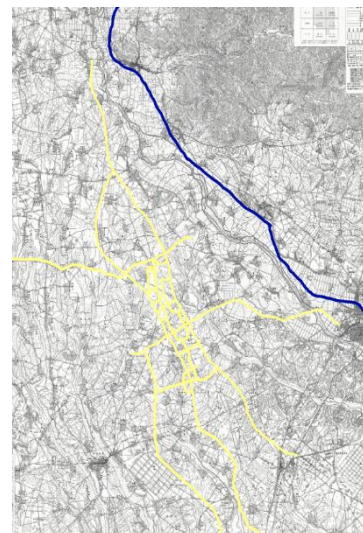


図2



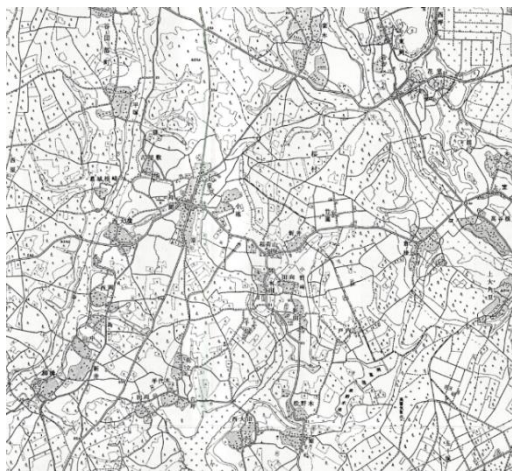


図 3



図 4

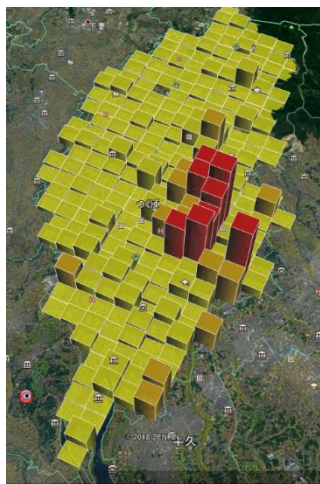


図 5

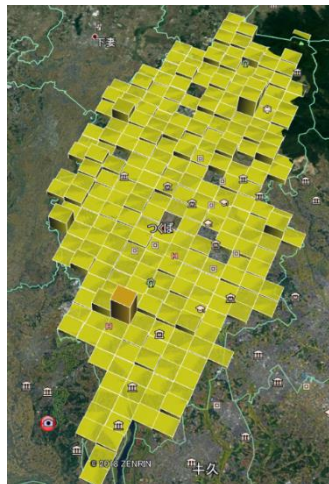


図 6

#### ☆交通の不具合ができてしまった原因の考察

これらの問題の原因を一言でいえば「車社会化」である。ここでは筑波研究学園都市での車社会化の原因を考察する。

第一に、都市の完成が急ピッチすぎたことがあげられる。つくばでの研究学園都市建設が決定してからわずか 18 年での学園都市の概成、その 5 年後に国際規模の博覧会の開催。0 からの開発にしては異常な早さでの都市の完成である。都市としての機能を急速にこ

しらえるには「道路を敷いて車で移動する」というのが最適解だと思われていたと考えられる。

次に当時の高度経済成長の煽りを受けていたということである。研究学園都市の建設決定当初(1963 年)、日本は高度経済成長真っ只中であり国内も超好景気であった。そんな中、日本の産業の中心となった製品の一つは自動車であり、国内での需要も向上していたと考えられる。そんな中での新都市の開発の決定とあらば、車で移動を中心とした「車社会」が先進的であるように見えてしまうだろう。

最後に、温暖化問題が身近ではなかったことが挙げられる。京都議定書の採択が 1997 年であることからわかるように二酸化炭素の排出量が問題として意識されたのはつい最近とも言える。さらに、高度経済成長中の日本からしてみれば車社会化による二酸化炭素排出量の問題は二の次だろう。「地球のためにバスや電車を使おう」という考えは当時あまり強くなかったのではないだろうかと予想する。

これら 3 つに共通するのは、「現状のみに注目して先見性がない」ということである。

#### 今後の計画

これまで通り現地調査と文献調査を重ねて最終発表に向けて準備を進める。

#### 参考文献

- 1) 筑波研究学園の生活を記録する会(1981)『長ぐつと星空：筑波研究学園都市の十年』ふるさと文庫。
- 2) 筑波研究学園の生活を記録する会(1985)『続・長ぐつと星空：筑波研究学園都市の その後』ふるさと文庫。
- 3) 中川浩一(1981)『茨城県の民営鉄道史 中』
- 4) 筑波研究学園都市施設記録写真集刊行委員会(1982)『写真集 筑波研究学園都市』
- 5) 筑波研究学園都市官庁営繕事業記録編集委員会(1981)『筑波研究学園都市官庁営繕事業記録』
- 6) 三井康壽 (2015)『筑波研究学園都市論』
- 7) 財団法人 日本地図センター
- 8) 「地図で見るつくば市の変遷」  
つくば市 HP