

# マツコの知らない周辺市街地の世界 ～大曽根編～

班員：谷野今飛（班長） 川又豪士（副班長）有水瑛美（印刷）江原輝（渉外）

柏原義央（DB）柴田明日香（書記）

担当教師：松岡康久 T.A.：橋本浩斗

## 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。学園東大通りや学園西大通りを中心とした多車線で交差点の少ない幹線道路が研究施設を取り囲むように敷かれ、都市開発もそれらの周辺を中心に行われてきた。研究学園の成り立ちを見るにあたって幹線道路の周辺地域が重要な舞台となるのは間違いないだろう。

## 2.問題提起

☆パリ改造における表と裏の形成

大通り建設に際する裏表の出現の過去の一例を挙げる。

19 世紀半ば頃にパリで大規模都市改造が行われた。当時のパリの路地は細く入り組み、光や風が通らないため衛生環境が非常に劣悪であったため、これを解決すべく幅員の広い大通りの建設が計画された。大通りの計画地に重なる建物は強制的に取り壊された（スクラップアンドビルド）。大通りは美しく整備されパリは「世界の首都」として発展していくのだが、その裏で無秩序に破壊された旧市街地は放置されたままであった。当時のスイスの建築史家のジークフリート・ギーディオンはその著書「空間・時間・建築」で改造後のパリを「まるで衣装棚のように、画一的な大通りの裏側にあまりにもひどい乱雑さが隠されている」と批判している。

都市機能向上の裏に完全に取り残される形になってしまったパリの未開発地は大通りの陰となり明確な「表」と「裏」の関係が完成してしまった。つくば市の東大通りなどはパリ改造ほどの強引さはないものの、大通りとその裏の未開発地との格差を生んでいる可能性は十分にある。



## 3.背景と目的

本研究に先立って、まずつくば市の年代ごとの地図を見比べ、時間の経過と地図上での変化を、交通網（道路や鉄道）を中心に調べた。第一に注目したのが「学園東大通り」である。学園東大通りは 1977 年に完成した道路で学園西大通りと

ともに研究学園都市を繋ぐ重要な交通基盤である。次に学園東大通りの周辺を中心に様々な年代の地図を見比べたところ、東大通りに並行して走る県道 128 号線とそれに沿ってできている「大曽根」という地区を見つけた。昔からある県道 128 号線と、新しく大規模な道路である学園東大通りには道幅、車線数、交通量などの観点から見ても明確な力関係が存在し、大曽根は学園東大通りの「陰」に隠れてしまった形になっているのではないかと予想した。

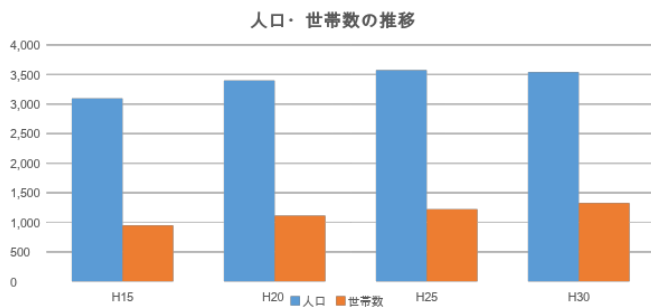
本研究では大曽根の現状を把握するとともに現状に至る原因を探る。

## 4.市役所のみる大曽根の現状と問題意識

つくば市役所が作成した「大曽根市街地カルテ」によると、大穂地区の 43%が大曽根に食料品を買いに、40%が日用品を買いに来ていると記載されている。しかし、我々の大曽根の商店でのヒアリング調査では「客足は減ってしまった。」「この通り（県道 128 号線）は昔大曽根銀座と呼ばれるほど活発だったが今はほとんど店が潰れてしまった」という声を聞いた。これが事実ならばカルテの内容と事実が矛盾していることになる。市役所の調査によるデータは大曽根地区への買い物客ではなく、実際は花畑地区への客数なのではないかと考えられる。ここで私たちは、市役所が大曽根という昔の地名を使って花畑地区を表していることを問題意識した。この市役所の大曽根地区現状の見方は、研究学園都市開発により花畑地区の陰となってしまった大曽根地区の現状に追いついていけない理由の一つであるといえる。

## 5.大曽根の基礎データ

筑波大学から北に約 5km に位置し、古くからの街道である県道 128 号線に沿って広がる市街地である。西側を東大通りが走り、その周辺は新興住宅地や新しい店舗、開発前の名残である畑がある。大曽根の東側の低地には水田が広がり筑波山も見据えている。近年では子育て世代の入居も増えてきている。



【スライド「大曽根基礎データの図・グラフ挿入」】

## 6.大曽根の歴史と地域特性



大曽根の集落は平安後期には方穂荘の名で存在していた歴史のある集落である。宝永4年野村明細帳によれば、江戸時代、大曽根地域は市場町として栄え、定期市では木綿、雑穀などが売られていた。市場町である大曽根の集落の形は典型的な街村の形になった。街村とは主要道路に沿って民家が密集して並立する商業集落のことを指す。この主要道路は現在でも土浦大曽根線として大曽根地域の中心

にほぼそのままの形で残っており、集落もこの街村の形をとどめている。

大曽根に住む人々は基本的には農家として生活していた。農家の自然に左右されやすい職業であるため、土着神や、神仏に対する崇拝の強い地域であったといえる。現在はほとんどが消滅、移転してしまったが、神社は22社、寺院は5寺存在していた。またこの拠点で行われる地域の祭り、神仏行事などを通じた人々の交流が存在していた。

研究学園都市計画が行われる以前までは、大曽根には行政、教育、経済の中心が集まっており、まぎれもなく大曽根周辺を囲む大穂地域の中心であったといえることができる。

また大曽根地域に存在した若衆制度と現在の大曽根地域の旧住民の排他性にはこの地域の時代を超えた排他性を見ることができる。若衆制度とは村の行事、運営をする役割を成人した各家の課長は自動的に加入する仕組みであった。しかし、例外として途中から入ってきた移住者は若衆に入ることは許されていなかった。

現代においても、大曽根地区でのヒアリング調査、市役所の方の話を通じて、大曽根に長く住む人々が新しく大曽根に転居してきた人々を嫌う傾向が見られた。このように大曽根には外部者に対する排他性が見られ、この解決が大曽根地域の今後を左右するだろう。

### ☆現在の大曽根のヒアリング結果

- ・かつては「大曽根銀座」と呼ばれるほど栄えていたが、店舗数が70店舗から3店舗まで商店街が減少してしまった。
- ・花畑地域との関わりがない。

・移動はほとんど車に頼るしかない。

・今は車が使え、バス停が遠く本数も少ないため、つくバスはあまり使っていない。

・車があるから移動に不便は感じていない。

これらのヒアリング結果から、現在の大曽根の住民は自家用車に頼って外に出て行って生活することが多く、自家用車が使えなくなることからの生活に不安があるように思えた。

## 7.地図から見る大曽根と花畑の変化

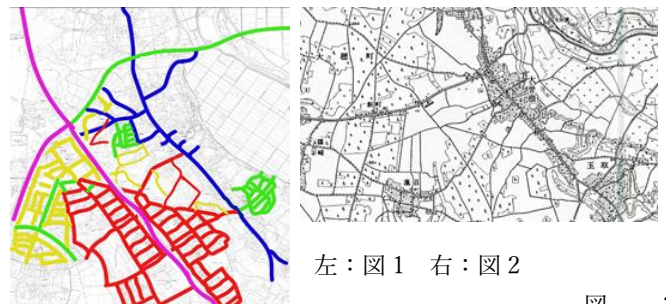
図1は現在の地図(2013年)の道路を成立年代別に塗り分けたものである。青線部が1960年までに作られた道、赤線部が1960～1977年の間に作られた道、緑線部が1977～1995年の間に作られた道、黄色線部は1995～2013年の間に作られた道、

紫線は東・西大通りである。図2は1960年の地図である。1960年の地図に記載されている道のうち現在の地図にも記載されているものは青線部の大曽根地区の一部のみとなっており現在でも使われている道は少ない。現在の東・西大通りの大部分は雑木林となっている。

図3は1977年の地図であり、現在の地図にも記載されている道は図1の赤線部となっている。この頃には東・西大通り(図1紫線)が成立しており、研究学園都市計画にみられる近隣住区論に基づいたまちづくりがみられる。東大通側の花畑周辺から開発されており、この理由は旧市街地の蓮沼地区があり西大通側の開発は市街地の土地買収等が必要であり、難しかったからだと思われる。

図3は1995年の地図である。大曽根地区の外側には薬師町や鹿島台といった開発地域が見うけられる。さらに東・西大通りの内側の西大通り側の開発が始まっており、この頃ようやく蓮沼地区開発の算段がついたのではないかと考えられる。

1995年～2013年の間に作られた道は図1の黄色線であり、この頃には東・西大通り内の開発が完了している。スーパーや飲食店等ができていることもわかる。大曽根地区と開発地区をつなぐ道路が増やされているが、現地を歩いた感想としては足りないのではないかと印象を受けた。



左：図1 右：図2



図 4

## 8.大曽根と花畑の比較

上記のことから大曽根は江戸時代以前から続く歴史ある中心地域であったが、現在の生活インフラは花畑にあり、生活の中心地はそちらに移ってしまったということが分かった。実際の現状は具体的にどうなっているのだろうか。花畑、ないしは研究学園都市は「近隣住区論」をもとに作られた都市である。

### ☆近隣住区論について

近隣住区論はアメリカの社会・教育運動家、地域計画研究者であるクラレンス・A・ペリー（Clarence Arthur Perry:1872~1944）によって提唱された理論で、都市の匿名性・相互の無関心などの弊害をコミュニティの育成によって克服することを目的とした理論である。近隣住区の原則としては表1の6つが挙げられている。筑波研究学園都市も近隣住区論を取り入れて都市計画が行われた。例えば、学園東大通りは下記の表の「境界」に当たる。そこで大曽根と花畑を近隣住区論の観点で比較する。

規模	近隣住区の開発は、通常、小学校が1校必要な人口に対して住宅を供給するものであり、その実際の規模は人口密度に依存する。
境界	住区は通過交通の迂回を促すのに十分な幅員をもつ幹線道路で、周囲をすべて取り囲まなければならない。
オープンスペース	特定の近隣生活の要求を充たすために計画された小公園とレクリエーション・スペースの体系がなければならない。
公共施設用地	住区の範囲に応じたサービス領域をもつ学校その他の公共施設用地は、住区の中央部か公共広場のまわりに、適切にまとめられていなければならない。
地域の店舗	サービスする人口に応じた商店街地区を、1か所またはそれ以上つくり、住区の周辺、できれば交通の接点か隣の近隣住区の同じような場所の近くに配置すべきである
地区内街路体系	住区には特別な街路体系がつくられなければならない。まず、各幹線道路は、予想発生交通量に見合っつくり、次に、住区内は、循環交通を促進し、通過交通を防ぐように、全体として設計された街路網がつくられる。

表 2：近隣住区論の 6 原則

### ☆規模：小学校区

小学校は両地区合わせて大曽根小学校のみ。両地区とその他周辺の子供が通っている。近隣住区論の観点からみると花畑地区にあるはずだが現在でも大曽根地区に学校はある。詳細は定かではないが両地区の交流を狙ったものだとも考えられる。



### ☆境界：幹線道路

花畑地区は東大通りと西大通りに囲まれたまちでこの二つの道路が幹線道路の役割を果たしている。大曽根地区は県道128号線に沿って集落が形成されているため、集落の中を道路が縦断する形になっている。街路に沿った地域編成は昔からある地区の特徴なので、大曽根が歴史の深い地域であることが分かる。



### 花畑 大曽根 ☆

#### オープンスペース：公園

公園は花畑に集中している。大曽根地区には一つしかない。ヒアリング調査からも「子供たちが気軽に遊べる公園がほしい」という声が聞けた。このことからレクリエーション施設の数に差があることがわかる



### 花畑 大曽根 ☆

#### 公共施設

花畑地区の旧大穂中学校の場所に集まっている。大曽根の



住人が公共施設を利用するためには、東大通りを超えなくてはならない。ヒアリングからも「支署が遠い」などの不満も挙がった。施設がまとまっただけはいるが東大通りが通行の邪魔になっている可能性も考えられる。



畑

大曽根

☆病院

花

病院も花畑に集中し、大曽根には歯科医院しかない。ここでも花畑への機能の集中、地区別の医療能力の差がみられる。



花畑

大曽根

#### ☆地域の店舗：商業施設

大曽根にはかつての商店街の特性を残した、牛乳屋や洋品店などの専門店が点在しているが、それらだけでは日常生活を送るには不十分である。足りない分を補うためには花畑に行くしかなくなってしまう。これも車に依存している生活の1つの要因だと考えることができる。



花畑

大曽根

#### ☆番外編・・・家の形

大曽根には昔ながらの家が多くみられ、花畑には新しい住宅が多くみられる。新住民の移住に伴って新築が増えたのが原因だろう。

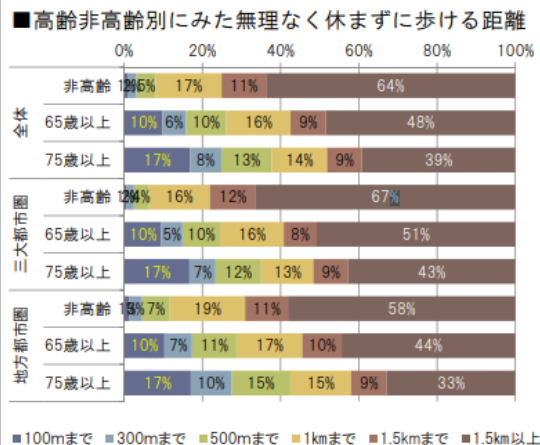


花畑

大曽根

## 9.大曽根の現状

上記の「市役所のみる大曽根の現状と問題意識」にあるように市役所の大曽根に対する解釈と実情がずれている可能性があることがわかった。さらに、市役所の「大曽根市街地カルテ」では、商業施設や医療機関において半径 800m を徒歩圏とした範囲のカバー率高いことから、大曽根地区の日常生活サービス施設充実度は高いとされている。しかし、徒歩圏半径 800m に入る全ての人の充実度が本当に高いのか、徒歩圏の観点から見直してみた。まず徒歩圏とは、歩いて移動できる範囲を指し、国土交通省の調査によると、75 歳以上の高齢者の半分以上が無理なく休まずに歩ける距離は 800m としており、残りの半数は 800m の徒歩移動は辛いとしている。また論文内で徒歩圏は 400m とされているケースが多く（金,小林,姫野,金,佐藤, 2011）、つくば市の設定する 800m は大きいといえる。また、谷（1977）によると「通常の幹線道路に関しても同様な軽量化（線路などによる徒歩圏の分断の計量化）が可能である」とあり、東大通りで分断される大曽根と花畑を一つの地区としてみるのは難しいだろう。これらを踏まえて、徒歩圏を半径 400m に変更し直し、市役所と同じ方法で大曽根地区の日常生活施設充実度を測った。その結果、商業施設、公園、公共施設、病院のそれぞれの施設に共通して、徒歩圏半径 400m に設定すると、カバー率は著しく低くなることがわかった。このことにより、車を持たない人や免許を返納した大曽根地区の高齢者にとって、花畑にある各施設は利便性が低いと言える。大曽根地区は、車があれば生活しやすいまちではあるが、将来性を考えると厳しい現実にあることが分かった。



商業施設  
半径 400m



公園  
半径 400m



公共施設  
半径 400m



病院  
半径 400m

#### ★全体のまとめ・考察

花畑は近隣住区論にのっとったまちづくりがなされていると考えられる。その一方、大曽根地区は昔からの集落の形が残りながらも、町の機能を満たす施設が不足しており、都市開発の有無で地域格差がみられる。かつての「表」であった大曽根地区がが現在では「裏」となり、かつての「裏」であった花畑地区が現在の「表」となっていったことが今回の調査で分かった。今までの大規模都市計画において今回の調査のような例がしばしばみられ、今後の大規模都市計画においては開発地域周辺の旧市街地に目が向けることも重要になっていくのではないだろうか。

10.参考文献

つくば市 HP：周辺市街地の振興に向けた取り組み  
<https://www.city.tsukuba.lg.jp/jigyosha/machinami/shuhen/1002156.html>  
地図で見るつくば市の変遷：財団法人日本地図センター

根本七郎家文書 堀井家文書 柳町進家文書  
茨城県地名大辞典 筑波郡郷土史 大穂町史

長ぐつと星空：筑波研究学園都市の生活を記録する会  
李召熙:高齢者の居住分布と生活サービス施設への接近性.2012.2  
[http://gis.sk.tsukuba.ac.jp/2009-12\\_GIS-SA/20120218/lee.pdf](http://gis.sk.tsukuba.ac.jp/2009-12_GIS-SA/20120218/lee.pdf)  
谷 明良：徒歩圏分断の計量的把握に関する基礎的考察.1977.11  
[https://www.jstage.jst.go.jp/article/jscej1969/1977/267/1977\\_267\\_89/\\_pdf/-char/ja](https://www.jstage.jst.go.jp/article/jscej1969/1977/267/1977_267_89/_pdf/-char/ja)  
金晃漢,小林裕司,姫野由香,金俊榮,佐藤誠治：生活利便性から見た住宅団地の持続可能性.2011.5  
[https://www.jstage.jst.go.jp/article/aija/76/663/76\\_663\\_939/\\_pdf/-char/ja](https://www.jstage.jst.go.jp/article/aija/76/663/76_663_939/_pdf/-char/ja)  
海道清信：人口密度指標を用いた都市の生活環境評価に関する研究.2001  
[https://www.jstage.jst.go.jp/article/journalcpj/36/0/36\\_421/\\_pdf/-char/ja](https://www.jstage.jst.go.jp/article/journalcpj/36/0/36_421/_pdf/-char/ja)  
国土交通省：高齢者の生活・外出特性について  
<http://www.mlit.go.jp/common/001176318.pdf>  
常陽新聞社：つくば報道 続 筑波研究学園都市概成 20 周年記念.2001

表 2:つくば市の略歴  
研究学園の建設の閣議決定時点ではつくばは全くの平地であったにもかかわらず、そこからわずか 17 年での研究機関の概成に加え、22 年での世界規模の博覧会の実施。急ピッチの開発が行われたことがうかがえる。

筑波研究学園都市の遍歴

西暦	出来事
1963	研究学園都市の建設地がつくば市に決定
1980	43 のすべての研究機関が概成、業務開始
1985	国際科学技術博覧会開幕
1987	大穂町、豊里町、桜町、谷田部村が対等合併つくば市発足
1988	つくば市・筑波町、合併
1992	つくば市の人口 15 万人を突破
1994	つくばエクスプレス起工
2002	つくば市・荃崎町 合併
2005	つくば市の人口 20 万人を突破