

常磐新線沿線開発、なにが問題か

1, 常磐新線（つくばエクスプレス）

つくばエクスプレスが 2005年8月24日に開業した。秋葉原～つくば間 58.3km を45分で結ぶ。東京都（13.2km 千代田区 台東区 荒川区 足立区）、埼玉県（7.4km 八潮市 三郷市）、千葉県（13.5km 流山市 柏市）、茨城県（24.2km 守谷市 谷和原村 伊奈町 つくば市）を通る。20 駅。うち千葉県内は、秋葉原寄りに、南流山（JR接続）、流山セントラルパーク、流山おおたかの森、柏の葉キャンパス、柏たなか、の5駅。

新線を建設・運営するのは第三セクターの首都圏新都市鉄道（株）。1都3県4区5市2町1村の16自治体が9割出資する形で設立された。JR は採算がとれないとして全面撤退。建設費は、免許申請時（1991年）8千億円、開業年度を2000年度から2005年度に変更した1997年の事業計画見直しの際に1兆5百億円、2003年の第2次見直しで9400億円。資金フレームは、40%づつが国と自治体の無利子貸付、14%が出資金、6%が財政投融资等。

2003年の見直しでは、開業5年後の2010年度輸送人口を38万人から29万人に、沿線開発人口を23万人から9万人に下方修正（千葉県内は6万人から2万人）。無利子貸付金償還据置期間を4年延長してなお累積黒字転換年を29年目から44年目に変更。施設補修等を考えれば、今後さらに見直しを重ね、永遠に黒字にならず、自治体へのしわ寄せが懸念される。

天下り役員への高額報酬問題に加え、購入したマイカル社債が2001年に会社倒産で回収不能に陥り110億円もの損失を出すなど、ずさんな経営体質は大きな問題。加えて、2004年秋には、安全性の基本を疑わせる、清水建設等のずさん・手抜き工事問題や鉄道・運輸機構の工事検査・安全点検体制の根本的欠陥も明らかになった。

1991年の「基本計画」発表と同時期の「開業後の赤字を沿線自治体が負担する」との密約が、05年6月に発覚した。千葉県当局は、「それに拘束されない」との答弁を行ったが、自治体追加負担への圧力は強まってくると思われる。

2, 鉄道宅地の一体開発

1989年、「大量の住宅地の円滑な供給と新たな鉄道の着実な整備」を目的とした「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」（「宅鉄法」）が成立。鉄道用地は直接買収区間もあるが、沿線の区画整理区域内では分散的に先買いした用地を「集約換地」（取り替えて集める）して鉄道用地にあてる初めての手法がとられた。そして官民一体の開発推進組織として「常磐新線プロジェクト推進協議会」がつけられている。代表理事は6名で、茨城県知事、三菱東京UFJ銀行頭取、首都圏新都市鉄道社長、新生銀行社長、東京電力社長、トヨタ自動車相談役、である。

沿線開発計画については、「基本計画」で、駅周辺の区画整理で拠点開発する「重点地

域」4200ヘクタールが具体的に示された。その後、財政問題や、反対運動等で縮小されたが、なお18地区2908ヘクタールもの区画整理が予定されている。東京を除いては、平均4割の減歩率（土地無償取り上げ）である。

3, 千葉県内の開発

千葉県内の開発予定は次の通り。

地区名	施行者	規模/ha	都市計画決定	事業計画認可	駅名
木地区（流山市）	住宅公社	68	H10.1	H11.3	
西平井・鱒ヶ崎地区	流山市	52	H10.1	H11.3	
運動公園周辺地区	千葉県	232	H10.1	H11.3	流山セントラルパーク
新市街地地区	都市再生機構	286	H10.1	H12.3	流山おおたかの森
柏北部中央地区	千葉県	273	H11.3	H12.8	柏の葉キャンパス
柏北部東地区	都市再生機構	170	H11.3	H13.3	柏たなか
計		1,081			

1都3県全体では、東京ドーム約620個分に相当する2908haもの沿線開発を進める計画で、24万人（その後9万人に下方修正）の開発人口をめざす。千葉県内の区画整理事業の面積は1081ha。東京ドーム231個分。事業の最終年度は地区によって08年から16年と幅があるが、上下水道やガス、道路などの整備を終えた地域は、つくばエクスプレス開業時（05年8月）で区画整理面積全体の7.9%にすぎない。

4, 千葉県が進める開発

千葉県が進める開発地域は流山市木地区（千葉県住宅供給公社から引き継ぎ）、流山市運動公園周辺地区、柏北部中央地区、の3地域である。それぞれの事業費は、木地区298・1億円（05年度末の進捗率20・5%）、運動公園周辺地区742・4億円（同16・8%）、柏北部中央地区963億円（同16・6%）で、3地区の合計で2003・5億円にのぼる。また後に述べる都市軸道路に354・7億円（同57・9%）、などとなっている。

5, 巨大道路が住宅を潰す

「都市軸道路」が、将来的には埼玉県三郷市の東京外郭環状道路と茨城県つくば市の一般国道354号を結ぶ、全長約30kmの幹線道路として計画されている。流山市からつくばエクスプレスと並行し、柏市北部から茨城県伊那・谷和原では鉄道と一体的構造となる予定。

流山市の三輪野山地区では、幅員 32 メートル（往復 4 車線、最大 8 車線）の巨大道路が、住宅地の真ん中を通る。住民合意も無く強行されることに、住民が、近隣幹線道路からの未曾有の車両の集中によって新たな交通地獄がつけられることを危惧して、「巨大道路の建設に反対する三輪野山と周辺住民の会」と「巨大道用地不売同盟」に結集して断固反対で団結し、「住みよい流山をつくる会」もこれとの連帯を表明している。

6、根本的な見直しが必要

(1) 開発に伴い次のような問題が生じている。

- ①区画整理区域内平均 4 割の減歩が、区域内住民の生活を破壊し、首都圏でも最も優良な農地を破壊する。
- ②柏市こんぶくろ池と周辺の森、流山市でおオオタカが棲息する市野谷の森などの貴重な自然や緑を激減させ、代わりに巨大道路が 17 本など、恐るべき環境破壊となる。
- ③区画整理の事業費の 7～8 割が保留地処分金でまかなわれる計画だが、都心周辺では宅地・企業用地過剰で、予定価格では売れず、頓挫（とんざ）・破綻が必至。
- ④「基本計画」が、地元住民の意向調査はおろか、市町村議会、県議会での審議も議決も経ず一方的に上から示されたことに始まり、それ以降も、情報公開がほとんどないまま、反対意見を無視し、「感触」で大方の合意が得られたなどとして計画を強行してきた。

(2) 根本的な見直しを

常磐新線沿線開発計画は、国鉄分割民営化など公共交通から国が手を引く流れのなか、バブルまっ盛りの時期に策定されたもの。造成すれば宅地・企業用地需要があるということ为前提に作られた大規模な沿線開発計画である。ところが現在の状況は地価の下落や、人口が減少に転じる、など根本的に変わってきている。開発計画の根本的な見直しが必要となっている。

- ①これ以上自治体へのしわ寄せをさせず、経営体質改善や資金フレームの根本的な見直しなど国の責任を高める。
- ②沿線巨大開発については、税金の無駄遣いをなくし、施行公共団体及び沿線自治体の財政負担の軽減と、区画整理区域内や沿線等関係住民の犠牲をなくすことと両立させ、自然・緑・農業の保全のために、区画整理と基盤整備の規模を駅周辺に限定して大幅に縮小する。
- ③開発を優先させ、その結果、自治体財政のゆがみと破綻を生じさせ、そのツケを、教育・福祉、住民サービス切り捨て、あるいは税金・公共料金値上げ、借金の増大など、逆立ちした財政運営は即刻改める。
- ④いずれの見直しにも、情報公開の徹底は不可欠。沿線開発の見直しを一時凍結し、公正な意向調査、反対派住民との原点に戻った話し合いをおこなう。専門家や市民も参加する「見直し委員会」（仮）で住民合意・市民合意の得られる案の検討が必要。