

序章 筑波研究学園都市の時期区分と記述の視点

序 1 研究の目的と方法

筑波研究学園都市は、試験研究や教育にふさわしい研究学園都市の建設、均衡のとれた田園都市の整備及び首都圏の既成市街地における人口の過度集中の緩和を目的として、筑波研究学園都市建設法（昭和 45 年法律第 73 号）に基づき整備された都市である。図 0-1 に示すように東京の北東約 50km に位置しており、現在のつくば市の行政界と区域を同一にする。区域面積は 284.07km²あり、科学技術の中核拠点等からなる研究学園地区とその周辺部の周辺開発地区からなり、2010 年の国勢調査で人口 214,590 人を擁する。ここは、一種の国策都市として人工的に計画・建設されたニュータウンの一つであり、わが国初のベッドタウン型ではない自立型のニュータウンである。公的試験研究機関（現在はほとんどが独立行政法人）や大学が集積している都市として知られている。この都市は、筑波地区に研究学園都市を建設するという 1963 年の閣議了解に端を発する。



図 0-1 筑波研究学園都市の位置

本資料は、筑波研究学園都市が建設の発端から 50 年を経て、官を主体とする計画的な都市形成の時代から、つくば市や民間が主体となった都市整備により、一定の成熟した都市として新たな多様な課題を抱えるに至った現在において、どのように都市が形成されてきたのか、また時代によってどのような課題や問題点を抱えてきたのかを概観しようとするものである。筆者の所属する国土交通省国土技術政策総合研究所が立地している地元の都市の歴史を理解することを目的として、資料収集し、最近の状況についてヒアリング調査を行い、その結果を一つのストーリーとして提示するのが本資料である。

もとより、筑波研究学園都市は膨大な事柄を含む調査対象であり、網羅的な年代記述を行うことは筆者の能力の面から困難である。そこで複数の視点軸からいくつかの事柄を紹介し、それらを解釈するというスタイルをとることとした。

筆者の調べた範囲では、筑波研究学園都市に関する網羅的な紹介文献として、都市基盤整備公団茨城地域支社「筑波研究学園都市 都市開発事業の記録」2002 年 5 月¹がある。同書は旧日本住宅公団等（現在の独立行政法人都市再生機構）の手がけた計画・事業を主体とした克明な記録であり、特に資料的価値が高いものであるため、本資料での事実関係の記述は多くをそれに依存し、それ以後の現在に至る都市形成の過程や現在の諸課題について都市の形成過程に遡って論じることとする。

序 2 時期区分

筑波研究学園都市建設の経過と住民基本台帳人口²をまとめると表 0-1 のとおりとなる。

表 0-1 筑波研究学園都市建設の年表

年 月	内 容	10月1日の人口
1963 年 9 月	筑波研究学園都市建設の閣議了解	
1966 年 12 月	住宅公団による用地取得の開始	
1970 年 5 月	「筑波研究学園都市建設法」の制定	78,110
1980 年 3 月	43 機関の移転、新設	127,401
1981 年 4 月	常磐自動車道の開通（谷田部～柏間）	132,680
1983 年 6 月	つくばセンタービル完成	141,271
1985 年 3～9 月	国際科学技術博覧会「科学万博ーつくば 85」の開催	150,074
1987 年 11 月	つくば市の誕生（4 町村の合併）	157,202
1999 年 6 月	つくば国際会議場のオープン	190,078
2005 年 8 月	つくばエクスプレスの開業（つくば駅～秋葉原駅）	200,528

¹ 都市基盤整備公団(2002a)。

² 合併以前の旧 6 か町村あるいはつくば市の範囲の人口。

本資料では筑波研究学園都市の時期区分に基づく章構成をとる。複数の既存テキストにおいて、筑波研究学園都市の時期区分がなされているので、それらを紹介した上で、本資料独自の時期区分を行う。

< 1 > 今後の筑波研究学園都市の整備に関する研究委員会（伊藤滋委員長）「今後の筑波研究学園都市の整備に向けて< 提言 >」1997年11月³による時期区分

第1ステージ「都市建設期」1963年9月の閣議了解。1980年43機関の移転・新設。

第2ステージ「都市整備期」1983年つくばセンタービル完成。（終期記載なし）

第3ステージ「都市発展期」常磐新線や圏央道などの整備の具体化。（始期記載なし）

< 2 > 今後のつくばを考える懇話会（石川周座長）「つくば第3ステージの整備に向けて< 提言 >」1997年11月⁴による時期区分

第一段階 1963年に都市の建設開始、1980年に概成。

第二段階 1985年の国際科学技術博覧会（以下、「科学万博」という。）を契機とした整備、都市としての形態が整ってきた段階。

第三段階 都市としての成熟期を迎え、新たな発展段階とも言うべき第3ステージ。

< 3 > 茨城県「筑波研究学園都市」1999年3月⁵による時期区分

第1ステージ「都市建設期」1963年9月の閣議了解から1980年3月の概成まで。

第2ステージ「都市整備期」1980年9月の研究学園地区建設計画の策定から1999年6月のつくば国際会議場オープンまで。都市の熟成に向けて。

第3ステージ「都市発展期」1999年以降。常磐新線や圏央道等の整備の具体化。

< 4 > 都市基盤整備公団茨城地域支社「筑波研究学園都市 都市開発事業の記録」2002年5月⁶による時期区分

第1ステージ 1966年12月公団は用地取得開始。1980年3月43機関の移転完了（概成）。15年間。

第2ステージ 1983年6月つくばセンタービル完成。1999年6月国際会議場エポカルつくば完成。20世紀最終年までの17年間。都市整備期。

第3ステージ 21世紀の幕開けとともにスタート。2001年から。都市発展期。

³ 茨城県(1999)p.181。

⁴ 茨城県(1999)p.195-196。

⁵ 茨城県(1999)p.5-6。

⁶ 都市基盤整備公団(2002a)p.172-174。

< 5 >筑波研究学園都市交流協議会「筑波研究学園都市の新たな展開 その集積の活用と連携 第3期科学技術基本計画に込えて」2008年6月⁷における時期区分

第1期 1963年から常磐自動車道で東京との直結が実現し科学万博が開催された1985年までのいわば国家プロジェクトとしての都市建設の時代。

第2期 1986年以降の都市拡大の時代であり..... 2005年には..... つくばエクスプレスが開業するとともにTX沿線に広大な都市開発が計画実施された..... 第1期に培われたつくばブランドの活用による都市の拡大、TXによる東京への直結、そしてTX沿線の開発によるつくばのさらなる拡大である。

第3期 2006年以降で新たな飛躍と成熟の時代と位置づけたい。

上記いずれもが3つの時期に区分している点が共通している。

第1期の始期は<1><2><3><5>が1963年の筑波に研究学園都市を建設するという閣議了解に合わせている。<4>のみが日本住宅公団による1966年の用地取得開始に合わせており、公団としての歴史を反映している。

第1期と第2期の境目は<1><2><3><4>が1980年3月末の国の43機関の移転・新設が完了したいわゆる「概成」に合わせている。<5>が1985年の科学万博の開催に合わせている。

第2期と第3期の境目は<3><4>が1999年6月の国際会議場エポカルつくば完成に、<5>が2005年8月のつくばエクスプレス開業に合わせている。<1><2>では年が明示されていない。

以上をふまえて、本資料では次のような3つの時期区分を採用することにした。

第1期 1963年9月に筑波地区に研究学園都市を建設する閣議了解がなされた時から、1980年3月に43機関の移転・新設が完了したいわゆる概成までの時期。官による都市づくりの時代。

第2期 1980年4月から2005年7月までの官プラス民の都市づくりの時代。

第3期 2005年8月のつくばエクスプレス開業以降の時期。官の役割後退による民の都市づくりの時代。

第1期はいわば官による都市づくりの時代であり、現在にまで至る分散型都市としての骨格形成がなされた時期である。第2期には1983年6月のつくばセンタービル完成、1985年の科学万博の開催、1999年6月の国際会議場エポカルつくば完成等が含まれ、これら官の活動のみならず民による都市づくりも進展した。また、工業団地開発による都市拡大も進んだ。第3期は2005年8月のつくばエクスプレス（略称TX）開業により鉄道におけ

⁷ 筑波研究学園都市交流協議会(2008)p.3-4。

る陸の孤島状態が解消して東京と直結し、筑波研究学園都市の都心部の再編が進み、TX沿線開発事業による都市拡大が図られる時期である。行政改革等により官の役割が後退して民による都市づくりが本格化してゆく時期であるともいえる。本資料の執筆時点は第3期の途中ということになる。

本資料では、第1章で第1期について記述し、同様に第2章、第3章で第2期、第3期を記述する。また、第4章では比較対象として関西文化学術研究都市の概略を紹介する。

序3 記述の視点

筑波研究学園都市を眺めるための視点軸としては、ニュータウンとしての「都市づくり面」と、研究に特化した都市としての「科学・技術のコア形成」の2つの特徴をもった都市として2つの側面に分けて考えられるが、これは「今後の筑波研究学園都市の整備に関する研究委員会」（伊藤滋委員長）による「今後の筑波研究学園都市の整備に向けて〈提言〉」1997年11月⁸などでもとられた一般的な分け方である。

本資料では、現在の筑波研究学園都市が抱える各種課題の遠因になっていると考えられる分散型の都市構造や自動車依存型の都市形成を筑波研究学園都市の計画策定過程から考察するとともに、様々な都市整備やソフト的な都市運営の取組み、将来を見越した維持管理の課題を考察するため、ニュータウンとしての「都市づくり面」に着目し、さらに「計画の役割」と「都市の整備運営」の2つの視点に分割することとする。大括りの視点軸として、(1) 計画の役割(2項目)、(2) 都市の整備運営(3項目)の2つを設定する。

(1) 計画の役割

(1)-1 分散型都市の形成：初期のマスタープラン方式の特質を評価し、特に案の変遷過程の中でコンパクトな形状の都市の形成が未実現に終わった経緯をたどるとともに、現在の都市構造への影響を考察する。さらに筑波研究学園都市建設法（1970年公布、施行）に基づく研究学園地区と周辺開発地区における都市の整備手法、整備主体の相違による分散型都市の形成過程を考察する。

(1)-2 自動車依存型の都市の形成：第1期、第2期は東京と結ぶ鉄道路線がないことが筑波研究学園都市の大きな弱点であった。第3期はつくばエクスプレスの開通により、その欠陥が解消された。一方、筑波研究学園都市は自動車依存の都市構造であり、近隣都市との公共交通機関が貧弱であること、都市内の公共交通機関も貧弱であることが全期を通じての課題となっている。これら現在の交通問題の遠因と現状の課題を考察する。

⁸ 茨城県(1999)p.180-193。

(2) 都市の整備運営

- (2)-1 官から民への都市開発主体の移行：第1期の官主導の国立研究機関の建設から、第2期における公共が整備した研究開発型工業団地への民間企業の誘致、都心部の商業施設への民間資本投資の誘導等の取組みを経て、第3期の大型ショッピングセンターの誘致、つくばエクスプレス沿線開発が進められている。また、公務員宿舎の廃止が進み、その跡地利用のあり方についても議論が巻き起こるところとなり、さらに都市再生機構（旧日本住宅公団、旧住宅・都市整備公団、旧都市基盤整備公団）の保有する大規模な未利用地の今後の利用のあり方も重要となっている。こういった過程と現状の課題を考察する。
- (2)-2 市民生活や研究活動を支える仕組みの構築：新都市として人工的に建設された筑波研究学園都市では第1期に試験研究機関、住宅、道路等の基幹的施設が作られたが、民間商業施設を含む生活利便施設の整備は後手に回り、移転住民の生活の安定や研究機能の発展等のソフト的な取組みは必ずしも十分ではなかった。第2期以降、各種の研究交流組織や、市民交流活動が広く展開されるに至っており、その過程と現状の課題を考察する。
- (2)-3 都市施設等の維持更新：第1期末の筑波研究学園都市の概成から約30年を経た第3期初頭は、公的研究機関の研究施設の老朽化が進み、一斉に更新時期を迎えることとなった。また、第1期、第2期に歩車分離の交通システム、地域冷暖房システム、真空集塵システム、共同溝等の他のニュータウンへの先例となるような先端的都市施設が整備されたが、第3期になるとそれらの施設の維持管理コストの大きさが課題として認識されるようになった。これら施設の維持更新をどのように進めるのか展望する。

以上、筑波研究学園都市を評価するための2つの大きな視点軸とそれぞれの内容を述べた。本資料はこれらの視点軸を頭の片隅に置き、おおよその時期区分毎に記述することとする。

また、本資料の後の章で言及する筑波研究学園都市の施設のうちで主なものの位置を図0-2に示した。



図0-2 本資料で言及する筑波研究学園都市の施設の位置

なお、本資料に関する基本的な調査・執筆作業は2008年(平成20年)度～2012年(平成24年)度に行い、2013年(平成25年)度～2014年(平成26年)度に大幅な補筆を行った。関連する諸機関の担当者へのヒアリング調査は主に2008年(平成20年)度～2009年(平成21年)度を実施した。

本資料の記述対象時期は基本的に2013年3月までである。

<序章の参考文献リスト>

- 茨城県(1999)『筑波研究学園都市』
- 筑波研究学園都市交流協議会(2008)『筑波研究学園都市の新たな展開 その集積の活用と連携 第3期科学技術基本計画に応じて』
- 都市基盤整備公団(2002a)『筑波研究学園都市 都市開発事業の記録』都市基盤整備公団茨城地域支社