

## 1. 守谷現代史

### (1) 昭和30年代(1955～64) 守谷町誕生と都市化を見据えた企業誘致活動

1955年(昭和30年)3月、守谷町・高野村・大野村・大井沢村の1町3か村が合併し、新しい守谷町が誕生した。この合併は、1953年(昭和28年)、小規模な町村を合併することで組織や運営の合理化を図るために施行された「町村合併促進法」に準じたもので、新「守谷町」は人口12,095人(昭和30年実施第8回国勢調査結果)での出発となった。

合併を機に、町は町内施設を一体的に整備することで合理化を進めることとし、まず役場機能を集約させるため、新庁舎を仲町(現保健センターの場所)に建設。1959年(昭和34年)の完成後、翌年には支所設置条例を廃止して、支所・出張所として機能していた旧高野・大野・大井沢村役場を廃止した。

また、1961年(昭和36年)には町内に2校あった中学校を統合し、1964年(昭和39年)まで4年をかけて、充実した教育施設を持つ新中学校(守谷中学校)校舎を建設。町内各小学校についても、校舎増築や校庭拡張等を実施して施設を充実させたほか、1963年(昭和38年)には町内で初めての保育所となる土塔保育所を開所するなど、住民のための施設整備を着々と進めていった。

これら町内施設整備と合わせて、町は農業主体であった産業経済からの脱却を目指し、1960年(昭和35年)に「企業誘致促進奨励措置条例」を制定。農業以外の産業の発展と町税増加による町財源の確立、職場の創出等をその効果として掲げ、優良企業や工場の誘致を推進していくこととした。

この企業誘致促進奨励措置条例は、誘致企業に対して奨励金を交付するほか、土地建物の斡旋を行うなど手厚いものであったが、企業との交渉の場では、都心への交通体系の未整備が課題となり、なかなか誘致企業の決定に至らなかった。しかし、1961年(昭和36年)に株式会社呉製砥所(現クレトイシ株式会社)、1962年(昭和37年)には明星電気株式会社及び株式会社前川製作所の誘致が実現。町は一定の成果が上がったとして、1963年(昭和38年)4月に本条例を廃止した。

町は企業誘致交渉の経験から、今後の発展のためには都心への交通体系整備が重要であるとして、常総地区開発促進協議会(水海道市・守谷町・取手町・藤代町・谷和原村・伊奈村)での2級国道(現国道294号)整備要望や常総線電化促進要望活動をより一層進めるとともに、国道6号の交通渋滞を分散させるため浮上した利根川架橋計画について、特に町の発展に重要な事業であるとして力を入れて推進。1962年(昭和37年)には利根川架橋促進協議会を設置し、県知事への陳情や千葉県柏市、野田市、流山町との交渉、筑波郡の関係町村との協議を中心となってとりまとめた。

1963年(昭和38年)に筑波山麓一帯への学園都市整備計画が閣議決定されると、町の動きは大きく後押しされる形となり、常総地区開発協議会と筑波地区新都市建設連絡協議会との合同協議会を開催するなど、引き続き利根川架橋計画促進運動を進めるとともに、新たに新高速道路(現常磐自動車道)建設計画についても推進活動を展開していった。

## (2) 昭和40年代(1965~74) 都市型まちづくりのための基盤整備構想

1966年(昭和41年)6月、国は首都圏近郊整備法に基づく近郊整備地帯として守谷町を含む県南・県西地区の13市町村を指定。同年7月には、国土開発幹線道路建設法で定める予定路線として新高速道路(現常磐自動車道)の建設が決定され、県南地区は深刻化しつつあった首都圏への人口・産業の集中回避のための受け皿地区と位置付けられるようになった。同年12月、県は取手町・守谷町・利根町・藤代町を取手都市計画区域として指定し、計画的に都市型まちづくりを推進する地区とした。

これを受け、日本住宅公団(現独立行政法人都市再生機構)は、県南地区一帯を宅地開発する計画を立て、当町に対して打診を行った。1968年(昭和43年)、町はこの事業計画を広報紙に掲載し、町民に説明を実施した。当時、町は駅周辺など一部に乱開発が認められつつもほとんどが農地であったため、各地で事業に対する反対運動が起きた。このため、同年、町は都市計画委員会を設置、翌年には守谷町都市開発対策協議会を設置し、地権者を交えて町の将来について協議を重ね、地元の理解を得ていくこととなった。

一方、国の機関である首都圏整備委員会は、1968年(昭和43年)に第二次首都圏基本計画、翌年には首都圏近郊整備地帯整備計画を決定し、近郊整備地帯を計画的な市街地展開と緑地空間との共存を図る区域として位置づけるとともに、区域内に大規模住宅団地や工業団地等大規模事業を適切に配置していくことを特記した。

町はこれを受け、1970年(昭和45年)に市街化区域、市街化調整区域の線引きを実施するとともに企画開発課を新設。小規模開発による乱開発を防止し、計画的な大規模住宅団地の造成と工業誘致を進める方針を決定した。以降、1971年(昭和46年)の北守谷団地土地区画整理事業施工区域計画決定、1973年(昭和48年)の南守谷団地土地区画整理事業施工区域計画決定と、日本住宅公団による南北団地の開発が本格化していったが、企業誘致については工場適地として立沢字大久保地区が指定されているだけで、具体的な誘致計画は行われなかった。

一方、町内の住宅開発計画が本格化する中、計画的な住環境整備が急務となった。

特に、上水道は1968年(昭和43年)実施の市街地水質検査で70%が飲料不適という結果が出ており、早急に整備するため、翌年上水道対策特別委員会を設置。1971年(昭和46年)には当時県下最大規模となる簡易水道事業の建設を開始し、翌年守谷地区へ給水を開始、1974年(昭和49年)には原、北園などへ給水区域を拡張した。

下水道事業については、1972年(昭和47年)に企画開発課内に下水道係を設置し、日本住宅公団による住宅整備と合わせて、既存市街化区域についても一体的に下水道を整備していくこととした。

また、1971年(昭和46年)には近隣2市2町2村(水海道市・取手市・守谷町・藤代町・伊奈村・谷和原村)による常総地方広域市町村圏が設定され、翌年一部事務組合である常総地方広域市町村圏事務組合が設立。1974年(昭和49年)には常総環境センターが竣工し、共同ごみ処理業務が開始された。

### (3) 昭和 50 年代 (1975~84) 大型住宅団地の着工と、新たな企業誘致活動開始

昭和 50 年代に入ると、大型住宅団地計画が町内で一斉に着工した。

1976 年 (昭和 51 年) 5 月に、北守谷団地が常総ニュータウン北守谷地区土地区画整理事業として事業認可を受け、造成工事を開始。1982 年 (昭和 57 年) には一部入居と、区域内の公園や都市計画道路、遊歩道等の供用が開始された (昭和 60 年竣工)。地権者の合意取付けに難航した南守谷団地についても、1979 年 (昭和 54 年) 1 月に南守谷特定土地区画整理事業として事業認可がおり、造成工事が始まった。

また、町東南部郷州地区でも三井不動産(株)による宅地造成事業が計画された。1979 年 (昭和 54 年) に開発行爲許可が下りた後、1982 年 (昭和 57 年) には一部入居、翌年に区域内の公園や都市計画道路の供用が開始され、「みずき野地区・パークシティ守谷」として 1985 年 (昭和 60 年) に事業が竣工した。三井不動産(株)は同時期に乙子高野地区の宅地開発も計画。1981 年 (昭和 56 年) に地権者の 3 分の 2 の同意を取り付け、該当地区の市街化区域編入を町へ要望。同年策定の守谷町振興計画でも「計画的な街づくりのため (中略) 三井住宅地開発事業を促進する」とされた。

こういった宅地造成が進むにつれ、住環境整備のための財源確保及び職住一体のまちづくりの必要性が高まり、新たな企業誘致の推進が急務となってきた。

このため、国道 294 号と関東鉄道常総線に加え、新大利根橋有料道路 (昭和 55 年)、常磐自動車道柏～谷田部間 (昭和 56 年) が開通した地の利をいかして、町は工業団地造成事業を計画。1982 年 (昭和 57 年) に住宅・都市整備公団 (住都公団、現独立行政法人都市再生機構) に事業を依頼した (誘致先として、土地改良及び大野川完全改修事業とともに土地利用を検討中であった大野地区を提示)。この結果、1984 年 (昭和 59 年) に住都公団を事業主とする工業団地造成事業が決定され、公害のない優良企業の誘致を行うこととなった。

上水道については、1978 年 (昭和 53 年) に公営企業水道事業となり、川西地区簡易水道事業 (板戸井及び大木の一部) が給水を開始、1980 年 (昭和 55 年) には水道事務所が完成し、給水人口 54,500 人の規模となった。下水道は 1975 年 (昭和 50 年) 公共下水道計画が都市計画決定され、事業区域を南北団地、みずき野地区と順次拡大、1981 年 (昭和 56 年) には浄化センターが新設され、供用を開始した。

一方、計画的な大規模開発から取り残された旧市街地東側について、町は土地区画整理事業で整備する方針を決定し、1982 年 (昭和 57 年) (仮称) 守谷東土地区画整理事業組合設立のための発起人会を設置。以後、町都市計画審議会、農業委員会、町議会都市化対策特別委員会等で対象地区の市街化区域編入について説明し、理解を求めていった。

また当時は、商業・文化機能などの首都圏一極集中により、東京周辺地域の人口が急激に増加し、交通渋滞や鉄道の混雑等の問題が深刻化していた。県は 1978 年 (昭和 53 年) に茨城県県南県西地域交通体系調査委員会による調査結果を、「第二常磐線構想」として発表。1984 年 (昭和 59 年) には第二常磐線研究会を発足させ、事業主体などの検討を行うなど、具体化に向けて動き出した。

#### (4) 昭和 60 年～平成 6 年 (1985～94) もりや工業団地竣工, 常磐新線整備開始

1985 年 (昭和 60 年) は, 常磐自動車道柏～三郷間開通, 北守谷団地及びパークシティ守谷の竣工, 乙子高野地区開発についての県との協議開始, 都市計画道路取手西口北守谷線 (現ふれあい道路) の一部開通, 運輸政策審議会における常磐新線敷設決定など, 大きな変換の年であった。

この年策定された第二次守谷町振興計画では, 守谷東地区, 駅周辺地区, 乙子高野地区の開発を推進していくことと合わせ, 常磐新線の推進が初めて明文化された。

住都公団による南守谷団地開発は, 1987 年 (昭和 62 年) に初回の宅地分譲が始まり, 翌年には町名・地番が松ヶ丘・けやき台へ変更し, 「常総ニュータウン南守谷」としてけやき台公園で竣工式が開催された。この年の分譲地競争率は平均 83.4 倍となり, 1 年間の町の人口伸び率は 8.22% と県内でトップとなった。

また, 三井不動産(株)による乙子高野地区の宅地開発は, 1986 年 (昭和 61 年) から用地取得を開始, 翌年には乙子高野土地区画整理事業の組合設立準備委員会が発足。以後, 地権者への全体説明会, 区画整理勉強会等を重ね, 1993 年 (平成 5 年) 5 月に都市計画決定, 造成工事に着手した。1995 年 (平成 7 年) には街の名前が美園に決定し, 一部入居が開始された (平成 11 年竣工)。

大野地区への工業団地造成事業については, 住都公団を事業主とすることで決定していたが, 1986 年 (昭和 61 年) に住都公団から事業辞退の申し出があり, 一度は大手建設会社等参加の組合土地区画整理事業としたものの, 地権者や立地予定企業の意向により, 1987 年 (昭和 62 年) に町施行の土地区画整理事業とすることに決定。翌年, 事業区域の市街化区域編入及び土地区画整理事業の都市計画決定を経て, 11 月に起工式を開催。1992 年 (平成 4 年) に団地内を縦断する都市計画道路北園野木崎線が開通し, 1993 年 (平成 5 年) にもりや工業団地が竣工した (当時の立地企業 13 社)。

また, 昭和 60 年代は常磐新線 (現つくばエクスプレス) 建設計画が, その沿線開発計画とともに具体化していった時期でもあった。

町では, 昭和 62 年度予算で初めて常磐新線促進事業費を計上し, 1988 年 (昭和 63 年) に常磐新線対策基金を創設したほか, 新線用地を一体型土地区画整理事業として確保しつつ, 守谷東地区を駅前と連動した土地区画整理事業として推進していく方針を決定。同年, 施行区域と市街化区域編入, 用途地域指定について都市計画決定し, 県から守谷東特定土地区画整理事業として事業認可され, 町で初めての地権者構成の組合が設立されることとなった。

常磐新線整備については, 1991 年 (平成 3 年) に守谷町常磐新線連絡協議会を組織し, 本格的な推進活動を開始するとともに, 守谷駅周辺整備を進めるため, 地元説明会や守谷駅前相談所などで整備計画内容の説明や意向聴取を行った。

このような中, 1991 年 (平成 3 年) に事業主体の首都圏新都市鉄道株式会社 (新線会社) が設立され, 翌年 1 月に鉄道事業免許を取得, 1994 年 (平成 6 年) には守谷～谷和原間の工事施工が認可され, 秋葉原で常磐新線建設起工式が開催された。

## (5) 平成7年以降(1995～) 守谷市誕生とつくばエクスプレスの開通

大型宅地開発及び都市基盤整備を進めてきた結果、町の人口は順調に伸び続けた。常磐新線新駅設置の決定と工事の開始は更なる人口増加を促し、1998年(平成10年)には市制施行準備協議会及び市制施行準備委員会が設置されたが、その後人口増加傾向が鈍化し、市制施行準備は翌年一旦凍結された。しかし、2000年(平成12年)の国勢調査で市制要件人口5万人の達成が確実となったため、同年6月に市制施行準備協議会及び市制施行準備検討委員会を再度設置して市制準備を開始。地元説明会や広報紙による周知後、全戸アンケート調査を実施した結果、市制施行に83.2%の賛同を得て、協議会は施行目標日を「2002年2月2日」及び新市名を「守谷市」として町長に答申。2002年(平成14年)2月2日、県内22番目の市として守谷市が誕生した。

翌年、水海道市、伊奈町、谷和原村から常総広域圏内市町村の合併について申し入れがあったため、全世帯対象に市民意向調査を実施。すぐには必要ないという結果を踏まえ、市単独での独自のまちづくりを推進していくことを決定した。

一方、常磐新線工事は1995年(平成7年)7月、谷和原村筒戸で県内初の工事となる車両基地(守谷車庫)の工事着工。町には当初、全線地下方式を要望する意見が多かったが、建設期間の長期化、コストの増大などの理由から高架方式計画での工事着手となった。その後は、1996年(平成8年)の新線会社の一方的な整備計画見直し決定(開業時期の5年延期及び事業費増嵩)という曲折を経ながらも、1997年(平成9年)小貝川橋梁工事が始まり、都市軸道路(小貝川右岸～谷和原村筒戸)、大柏高架橋及び土塔高架橋工事、守谷トンネル下り線、守谷駅舎と、町内工事は順次着工。

こうして、2005年(平成17年)8月24日、つくばエクスプレス(平成13年名称決定)が開業。守谷駅で開駅式、1番列車発車式が開催されたほか、都市軸道路(守谷トンネル下り線)や西口自転車駐車場の供用も開始され、西口広場では2日間にわたる開業記念イベントを開催。市内バスルートもすべて守谷駅起点に修正された。

また、新線整備と合わせ一体的に整備を進めてきた守谷東特定土地区画整理事業は、新線ルート決定の遅れとバブル経済崩壊による地価下落が重なり、事業費が増大。事業進捗も大幅に遅れることとなった(平成19年事業完了)。

一方、駅周辺地区については、区画整理事業により道路などの都市基盤整備を進めつつ、守谷の顔となる地区を景観形成重点地区と定め、調和のとれた駅前空間の形成を図りながら商業街区として駅前を一体的に利用できるよう、関係地権者との協議を重ねたが合意取付けは難航。この結果、駅ビル等要望の多かった施設の整備は果たせなかったが、2009年(平成20年)東口駅前に「賑わい創出事業」として商業医療複合施設「アワーズもりや」がオープンした。

このように、当市は高度成長期以降、都心から約40km圏内という立地条件を活かし、優良企業の誘致活動や大型宅地開発を推進するとともに都市基盤整備を進めてきた結果、町誕生当時1万2千人だった人口は2009年(平成21年)には6万人を突破した。今後は、市民が真に住み良さを実感できるまちとするため、都市機能と自然との調和、市民との協働によるまちづくりへの取組み等を進めることとしている。