

一般財団法人 つくば都市交通センター

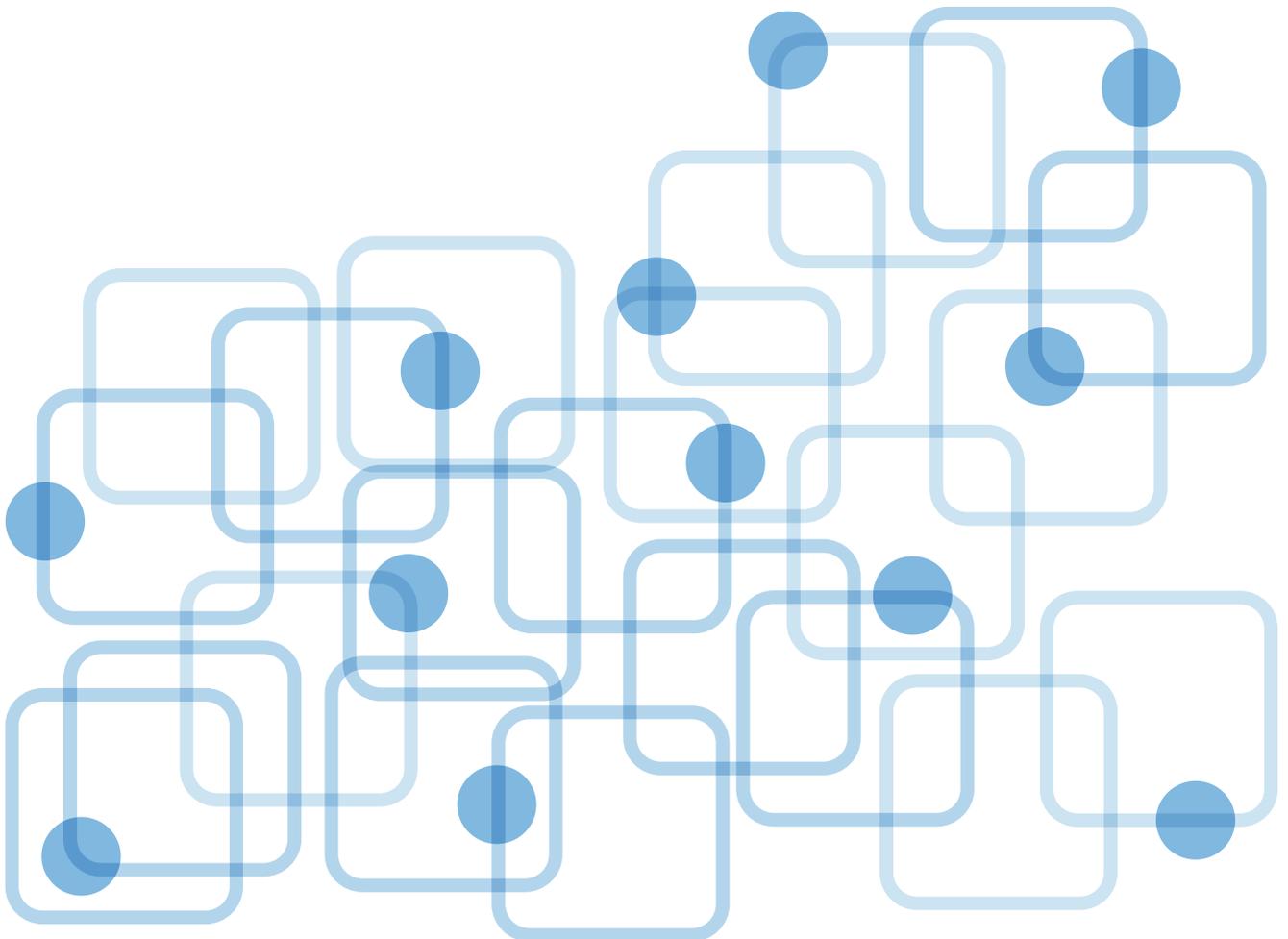
TUTC
Tsukuba Urban
Transportation Center
Library

49

令和5年3月発行
Published
in March 2023
by Tsukuba Urban
Transportation Center

つくばセンター地区における 都市活動実態調査 (2018-2021)

— 新たな時代を迎えたつくばセンター地区の今後の展望 —



**つくばセンター地区における
都市活動実態調査(2018-2021)**

—新たな時代を迎えたつくばセンター地区の今後の展望—

はじめに

本レポートは、昨年度から当財団が実施している「都市活動実態調査」の2年目の調査結果をとりまとめたものとなります。

「都市活動実態調査」は、2019年度末に発生した「新型コロナウイルス」の感染拡大の影響による行動変容や社会活動の変化を把握するとともに、その先にある「アフターコロナ」の時代の都市活動の様相を読み解く手掛かりを得ることを意図した調査企画としてスタートしました。また、こうした実態調査を行うことを通じて、社会と地域が大きな変動の時期にある中で、将来の街の変化を読み解く手掛かりとなる時代の変化を捉えることを視野に入れ、中長期的な視点からまちの変化を把握するため、つくばセンター地区を中心とした都市活動の各種データを収集、分析することを内容としています。

2年目となる今年度は、2021年度のデータを収集・追加する（第2章）とともに、過去から現在までのつくばセンター地区の変遷をロングスパンの時間軸で振り返るため、1987年度から2003年度までのつくばセンター地区の土地利用の変遷を出来事とともに振り返る資料として新たに「つくばセンター地区の土地利用の変遷」を作製しました（第3章）。また、この調査結果を題材として「新たな時代を迎えたつくばセンター地区の今後の展望について」と題し、都市計画・AIの分野でつくばに根ざして活躍されている筑波大学の先生方3名との座談会を開催することにより、有識者の方々の見解を通して、変化の時代の中にあるつくばセンター地区の今後の展望や、今後の調査の展開についての知見を得ることといたしました（第1章）。

本調査を開始して以降、新型コロナウイルスの地球規模での感染拡大だけでなく、ウクライナにおける紛争発生を契機とした地球規模での新たな分断という大きな変化が発生し、また、これらの変化等を契機とし、DX、GXといった社会の潮流が発生するなど、時代の変化はますます加速している感があります。また、「つくば」は、新たにスーパーシティの指定を受け、変化の時代の先端を走ることを要請されている状況にあります。

当財団は、今後もつくばセンター地区を中心としたまちの変化を把握し記録することを通じて、つくばセンター地区のまちづくりのあり方について検討を進めていく所存です。今回の調査結果や、今後続く調査の蓄積が、まちづくりに関心をお持ちの皆様や、まちの活動に関わる方々の参考となれば幸いです。

最後に、本調査の実施に当たっては、つくば市と連携協力するとともに、各種データの提供等について多くの関係者の方々のご協力を頂きました。ご協力いただいた皆さまに深く感謝申し上げます。

令和5年3月

一般財団法人 つくば都市交通センター
理事長 茂木 貴志

—目 次—

I	座談会	1
II	つくばセンター地区における都市活動実態調査	27
	コロナ禍における学生の生活・活動実態	29
	つくばセンター地区における都市活動実態（2018-2021）	41
	つくばセンター地区の都市活動の動向（2021年度）	43
	コロナ禍における都市活動データ（2018-2021）	49
III	つくばセンター地区の土地利用の変遷	101



座談会

新たな時代を迎えたつくばセンター地区の今後の展望 —リアル空間を支えるデジタル技術—

日 時：令和4年12月7日

場 所：（一財）つくば都市交通センター会議室

座談会出席者

谷口 守	筑波大学教授
鈴木 健嗣	筑波大学教授
藤井 さやか	筑波大学准教授（コーディネーター）
茂木 貴志	一般財団法人つくば都市交通センター 理事長



写真左より 茂木 貴志、藤井さやか、谷口 守、鈴木 健嗣（敬称略）

参加者プロフィール

谷口 守 筑波大学 システム情報系 社会工学域 教授

専門は都市・地域計画、交通計画、環境計画。社会資本整備審議会都市計画・歴史的風土分科会会長などを歴任。

著書に「次世代モビリティ社会を見据えた都市・交通政策」、「世界のコンパクトシティ 都市を賢く縮退するしくみと効果」など。

鈴木 健嗣 筑波大学 システム情報系 知能機能工学域 教授

専門は人工知能、サイバニクス他。立位のまま移動できるパーソナルモビリティや表情の表出を支援するロボットマスクなど、人間の身体機能を支援・拡張する技術の開発に取り組む。

筑波大学サイバニクス研究センター長、米国 IEEE ロボティクス部門理事を務めるほか、つくば市のスーパーサイエンスシティ構想にアーキテクトとして携わる。

藤井 さやか 筑波大学 システム情報系 社会工学域 准教授

専門は都市計画、まちづくり、住環境整備。つくばセンター地区の活性化や公務員宿舍跡地活用など市の取り組みに専門家の立場として携わるほか、転換期にある筑波研究学園都市をフィールドとした研究に数多く取り組む。

著書に「世界のコンパクトシティー都市を賢く縮退するしくみと効果」「ネオリベラリズム都市と社会格差」など。

茂木 貴志 一般財団法人つくば都市交通センター 理事長

住宅・都市整備公団、都市基盤整備公団、独立行政法人都市再生機構において、ニュータウン事業、都市再生プロジェクト、被災地復興事業等のまちづくりの実務に携わる。2018年6月より現職。

はじめに

茂木：皆様、師走でご多忙の中、（Webではなく）リアルの座談会にご出席いただきありがとうございます。主催者と事務局を代表して御礼申し上げます。当財団はつくばセンター地区で公共駐車場を一元的に建設・運営・管理することを業務の柱としておりますが、もう一つの業務の柱として、調査研究の分野を持っております。今、コロナ禍という未曾有な事態に直面する中で、まちの活動の変化、実態を記録するため、「つくばセンター地区における都市活動実態調査」という調査を複数年にかけて実施しております。今回の座談会はその中間点で、今後の調査の展開の一助にすべく関連する企画として実施することとしたものです。

この調査のねらいの一つは、実態を記録するということ。コロナ禍がまちにもたらした変化、コロナ禍の先のアフターコロナの時代、多分に行動変容、社会変容があると言われておりますので、そうしたまちの変化のプロセスを記録し、公開することで、まちづくりの議論のための基礎的データを提供したいということです。もう一つのねらいは、そうした変化の実態を記録、分析することを通じて、独自のプロセスをたどってきたこのまちが将来に向け変化していくことに対して、有益な観点、時代の変化を読み解く手がかりを提供したいと思って実施しているところです。

筑波研究学園都市は1972年に入居が始まり、ちょうどまちが歩み始めて今年で50年です。半世紀が経過する中で、つくばセンター地区あるいは近接する地区では、建物の更新や、都市機能の更新のタイミングを迎えています。クレオも昨年再生され、つくばセンタービルもリノベーションが進行中であり、公務員宿舎の跡地も都心近傍の広い範囲で用途転換が進行しているところです。一方で世の中の変化はさらに加速している感があります。デジタルトランスフォーメーション、グリーントランスフォーメーション、DX、GXという言葉が世の中を跋扈しており、非常に変化が大きい時代だと感じております。そうした変化が加速する時代の中で、つくばも全国で2か所選定されている国家戦略特区制度を活用したスーパーシティの一つに選定され、時代の先端を走ることを社会的にも要請されていると認識しているところです。

多くの変化を迎えている節目で、つくばという地域と都市計画・地域形成に深くかかわる分野で精通されている筑波大学の先生方に、今後このまちの変化を読み解くための重要な観点、この地区の今後の展望について幅広くご議論を頂き、財団として今後調査を継続していく上でのヒントを得、得られた知見を財団が発行するライブラリーで広く世の中に提供したいということが趣旨でございます。本日はよろしくお願いいたします。

藤井：よろしくお願いいたします。大事な観点をたくさん挙げていただきましたが、皆さんにできるだけたくさん話していただけるようにするのが私の役目だと思っています。はじめに、簡単に自己紹介をしてから進めたいと思います。

私は、筑波大学システム情報系の社会工学域に所属しています。専門は都市計画、まちづくりで、建築に関連する都市計画や、市民の目線で見た望ましいまちの在り方、市民の発意でどのように都市を変えていけるか、市民が感じていることを都市計画にどう反映したらよいかということの研究のテーマにしており、つくば市をはじめとする自治体の計画決定や制度を使う場面に参加することも多くあります。

父が研究者だったので、研究所の移転とともに 2、3 歳の頃に公務員宿舎に移り住んで来たのがつくばとの最初の関わりです。かれこれ数十年つくばにいて、人生のかなりの時間をつくばで過ごしています。学園都市が出来上がったばかりの頃からまちの変化を見てきました。にぎわっていた時期も知っていますし、TXが開通してからの急激な変化も見ていますので、都市計画に携わっている立場としては、つくばのまちづくりがこれから少しでもよい方向に行っていきたいという思いです。今日は色々なお話を聞いて私自身も今後のヒントが頂ければと思っています。

谷 口：藤井先生と同じく所属は筑波大学システム情報系社会工学域です。神戸市生まれの関西人で、大学は京都です。30 歳になるときに筑波大学に講師として赴任して、3 年間お世話になりました。その時に一度、TUTC の座談会に出席させていただきました。30 年前になりますが大変懐かしく思います。その後は岡山大学に 14 年間在籍し、日本で初めての環境系の学部の立ち上げに関わり、大学院も作ったのでフリーエージェント宣言をして筑波大学に戻ってきました。

専門は交通土木で、主にコンパクトシティ、都市の形態と交通の関係、土地利用と交通の関係など都市全体の話はずっと研究してきました。その関連で、パーソントリップ調査など実際の交通調査にも携わってきました。デジタル関連では、2002 年頃からオンラインショッピングが始まって実際の空間での活動がオンラインに代わっていく、この変化は都市側の危機になるという観点から、テーマとして 20 年くらい取り上げています。専門分野として、都市計画、土地利用計画、交通計画、環境計画とそれらの境界部分を研究しています。

鈴木：同じく筑波大学システム情報系ですが、知能機能工学域に所属しています。専門は AI とロボティクスです。学部時は基礎物理、機械や計算機などを研究していましたが、その後、当時はまだ注目されていなかった機械学習や人工知能を研究しました。2003 年に博士号を取り、2005 年に筑波大学に赴任しました。その後、17 年間つくばに住んでいます。生まれは東京で、高校からずっと早稲田だったのですが、この 10 月でつくばにいる期間が、高校から早稲田大学の助手までいた通算期間を超えました。

今、つくば市のスーパーシティ構想に関わっています。従来の都市計画とは少し違った視点で、デジタルな、AI やロボティクスといったものが都市にどう実装できるかということに取り組んでいます。大学教員のほかに、スタートアップ企業に 3 つ関わっています。ヘルスケア関連の会社、障害を持つ人の車椅子の会社、それからサイバーダイナミクス株式会社の社外取締役を務めており、ロボットとヘルスケア、モビリティに関しては知見があります。スーパーシティの話は寝耳に水だったのですが、色々な方に教えてもらいながら、本質的には困っている人をどう減らすかというアプローチが、私にできることかなと思っています。スマートシティに関わったおかげで藤井先生と谷口先生にも色々な観点からのお話を伺う機会が増え、今日も楽しみにしていました。

茂 木：つくば都市交通センターで理事長をしております。今年で 5 年目になります。前職は UR 都市機構で、まちづくりの実務に携わってきました。建築系の技術者ですが、大きなまちづくりをやりたかったことと、たまたまリクルーターの大学の先輩が筑波研究学園都市の建設に関わった人で、公団に入るとこんな立派な建物に関われるよと、つくばセンタービルを紹介されたことが入社きっかけでした。しかし入社後は UR ではつくばのまちづくりに直接関わるのがなく、4 年前にこの財団の理事長に就任しまして、初めて身近に接することになりました。

前職ではつくばに関する知見があまりなく、つくばは国家プロジェクトとして順調な進展を遂げてきたまちだと思っていました。財団に来て身近に接し、また財団に残された過去からの記録に間近に接すると、最初のスタートから、かつて誰も手掛けたことがなかった研究学園都市というものを、先人たちが色々な議論の末に築きあげて現在に至っているということを実感いたしました。財団の調査研究は非常に限られたわずかな力しかありませんが、そういった議論の積み重ねの一部を担えれば、という思いでおります。

つくばセンター地区の近年の動向

藤 井：最初に、つくばセンター地区の最近の動向について、資料のご説明をお願いいたします。

茂 木：つくばのまちの出来事と、住んでいる人の属性の変化を、研究学園都市が概成した1995年、TXが開業した2005年、直近の2020年を比較し整理しました。人口は順調に増えました。公務員宿舎が閉鎖されているので減っているように思いましたが、最近公務員宿舎が閉鎖された吾妻二丁目の人口は大きく減りましたが、それ以外の場所で増えています。この先、吾妻二丁目はどう推移していくかはわかりませんが、比較的小さなエリアに密度高く人口が形成されている、コンパクトシティの居住エリアのようなまちが形成される傾向が見受けられます。年齢別の人口構成は全体的に高年齢化しています。住宅の形態は、公務員宿舎が中心のエリアは給与住宅から持ち家に大きくシフトしました。土地区画整理事業による民地が中心のエリアも持ち家が増えていますが、賃貸系の需要をカバーしている傾向があります。

通勤先は、2005年のTX開業以降、他県への通勤者が増えています。県内他市町村への通勤者も増えています。居住者の就労のトレンドを見てみると、男性は数として減っていますが女性は非常に大きな伸びを示しています。つくばは専門的・技術的職業従事者の層が厚いのが特徴だと思いますが、その点でも男性が漸減傾向なのに対し女性は増えています。人口の変動と合わせて、世帯の働き方のスタイルも、時代の変化なのか、このまちの変化なのかわかりませんが、変動していることが読み取れます。

そのほか、人口・居住者属性の葛城地区（研究学園）との比較、センター地区の土地利用の変遷、及びコロナ禍による人流等の都市活動の状況を整理しました。本日の議論の題材にしていただけだと思います。

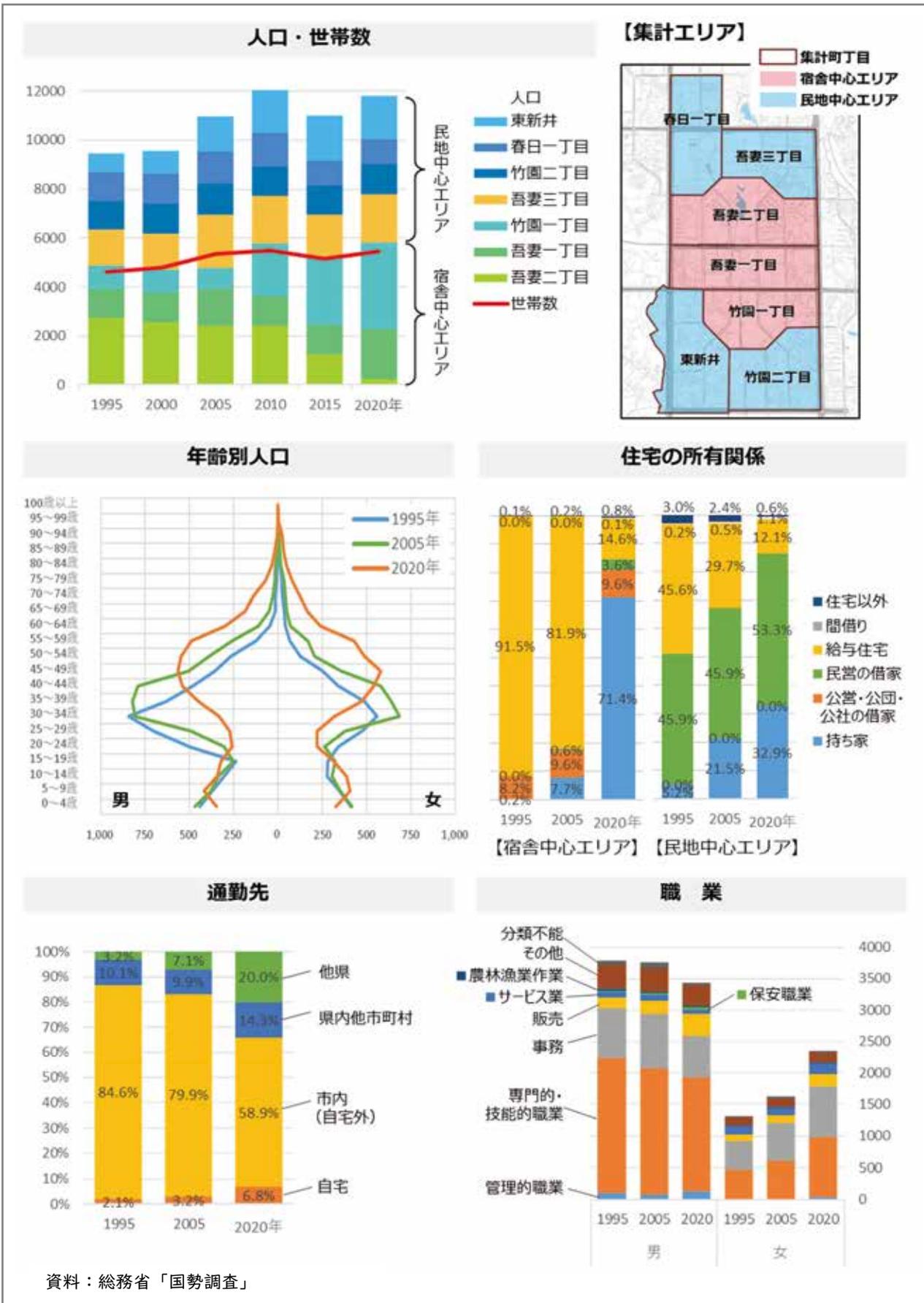
藤 井：見ているだけでもおもしろいデータですね。気になったデータなどはございますか。

谷 口：これだけ働いている女性が増えているというのは、他ではなかなか見られないですね。これはつくば独自ののかなど。

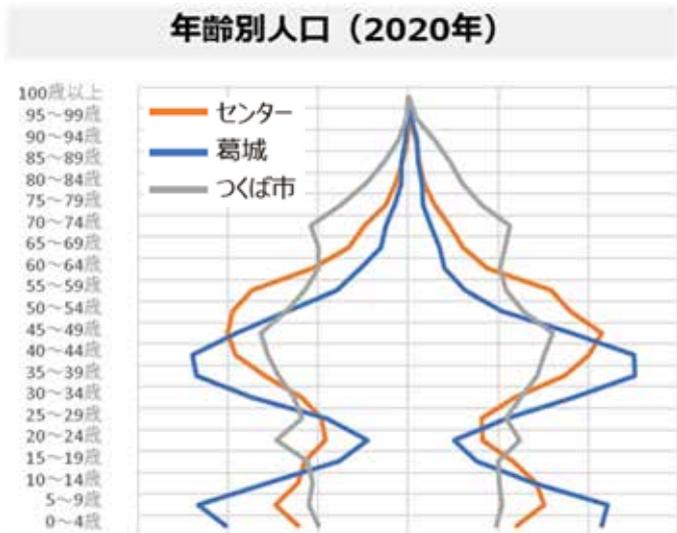
茂 木：女性の社会進出が進んでいるのだと思いますが、それにしてもかなり伸びているのは、コロナ禍で東京からの転入が進んだことも関係しているのではないかと感じています。最近つくばセンター地区で分譲されたマンションでは、3割方は市外からの転入と聞いています。そのような新しく来られた方の生活スタイルが、女性の就労を伴うものなのかもしれません。

藤 井：公務員宿舎は賃料が安かったのですが、センター地区で供給されているマンションは非常に高いので、共働きでないと購入が難しく、それがこのような形で表れているののかもしれません。

つくばセンター地区居住者の変化



鈴木：人口が増えていくのは一見よさそうな感じですが、年代別人口を見ると偏りがあり、小学校をたくさん作らないといけないような状況は問題があると思います。つくば市全体では毎年 4000 人程人口が増えていると聞いていますが、中心の方は増えていますが周りの方は少し減っている。そうすると中心部には小学校をたくさん作らなければいけない。でも、ずっと新しいマンションを作り続けられないので、将来の世代バランスを考えると、どのように人口が増えていくの
 がいいことなのかなと思いました。



資料：総務省「国勢調査」

藤井：新規開発の時に、学校などのインフラをどのタイミングで作っていくかというのはいつも悩ましいところで、TX沿線はどこも後追いになっている感じはありますね。センター地区は公務員宿舎の建設に合わせて整備された学校がありますので、研究学園ほどではありませんが、竹園地区では校舎をプレハブで増設していたり、中学校は増築しても足りないようなギリギリな状況が続いていると聞いています。

鈴木：高校も足りないようですね。

藤井：そうですね。つくば市から通える県立高校が、竹園高校、牛久栄進高校、土浦第一高校、土浦第二高校くらいで、今後、TX沿線全体で一学年 500~700 人ぐらいの高校生が出てくるのですが、それではとてもカバーしきれない状況になりますね。

鈴木：葛城高校あたりができるよさそうですね。

藤井：人口の増加とインフラの関係について、谷口先生、ご覧になってみていかがですか。

谷口：言われてはいましたが、改めて数字で見ると葛城（研究学園）エリアの人口ピラミッドはものすごい形で、これはこれで将来問題になりますよね。バランスをどうしていくかということ、トータルでもう少しきちんと考えていかないとまずい状況になることは、このグラフからも大変よくわかります。いままでのニュータウンの失敗から一体何を学んだのだろうかと思ってしまう。

藤井：遅れてきたニュータウン問題と言いましょか。

鈴木：市役所では 4000 人増えました、としか言わないですね。一方で周辺の市では人口が減って奪い合いのようになっている。そういうのは仕方がないのでしょうか。

谷口：仕方がないことではないのですがね。

茂木：ニュータウンという仕事に関わったので少し弁解をしたくなりますが、UR も多くのニュータウンを作ってきましたが、20 万人規模の都市では、都心機能は一つあるのが一般的なところを、つくばは、筑波研究学園都市の都心としてのつくばセンター地区と、TXの開通により図らずも葛城（研究学園）というもう一つの都心機能を有することになりました。この2つの都心は、時系列的にも、つくられたプロセスも異なっているため、それぞれの成長プロセスが上手く重な

り、異なる要素が補い合うことで、年代の偏りを含め、全体としてバランスがとれていく可能性があるのではと思うとともに、それがこのまちならではのプラスの要素という見方もできるかと思います。これだけ近接して、2つの集積が現れるということは、なかなか見られないものであると思っています。

藤井：そうですね。間もなく人口は25万人に届きそうですが、この規模の都市でこれだけ大きな中心部が2つもあるのは珍しいと思います。ただ、研究学園駅周辺は今、子育て世帯が急激に増えていますが、つくば駅周辺も、以前は公務員宿舎だったのでずっと若いまま年を取らないまちだったのが、マンションが急に増えたことで明らかに世帯構成が変わってきている様子もこの資料から読み取れます。今人口が大きく増えているのは竹園一丁目ですが、ここは公務員宿舎の跡地ではなく学園都市建設の過程でリザーブされていた街区などに新たにマンションが建ったものです。今後、吾妻二丁目や70街区などの大規模な公務員宿舎跡地が売却されると一体どこまで増えるのか。そして、人口の構成も、葛城（研究学園）とは違う形で変化が起きるようにも思います。葛城より少し上の年代、共働きで子どもがいない世帯なども増えているようです。実際にまちを歩いている人などを見ていて、そのあたりの変化は感じられますか？

茂木：つくばセンター地区の場合、来街者の印象が多く見えることもあり、また私は昔を知らないもので、居住層の変化というものは実感できないのですが、こうして見ると、無視できないような変化があることを改めて感じます。

藤井：データの中で、トナリエがオープンしても人流が前の状態に戻っていないのが意外でした。人が増えているような印象をもっていました。ただそこまで戻っていないのですね。

谷口：（人流が）落ち込む前は、土日は駐車場に停められませんでした。ただ、今は土日でも停められます。それぐらいの差があるのでしょうか。ただ、今の方が快適かもしれない。電車もそうですが、コロナ前は混み過ぎていて、まだ以前のように乗客は戻っていませんが、今ぐらいの混み方の方が幸せじゃないか、という意見もあります。鉄道は、ラッシュで混んでも利潤が上がリません。ピークに合わせた投資をしないといけないので、他の時間帯に施設が遊んでしまう。今日の議論の後半の話になると思いますが、センター地区のインフラや駐車場を今後考えていく時に、この大事なスペースを効率的に運用していくにはどのようなやり方が一番よいのかという議論と、どの程度の利用を目指すのかというバランスが大事だと思います。

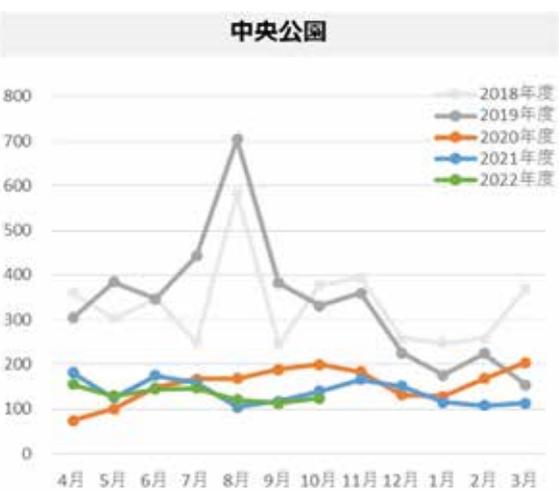
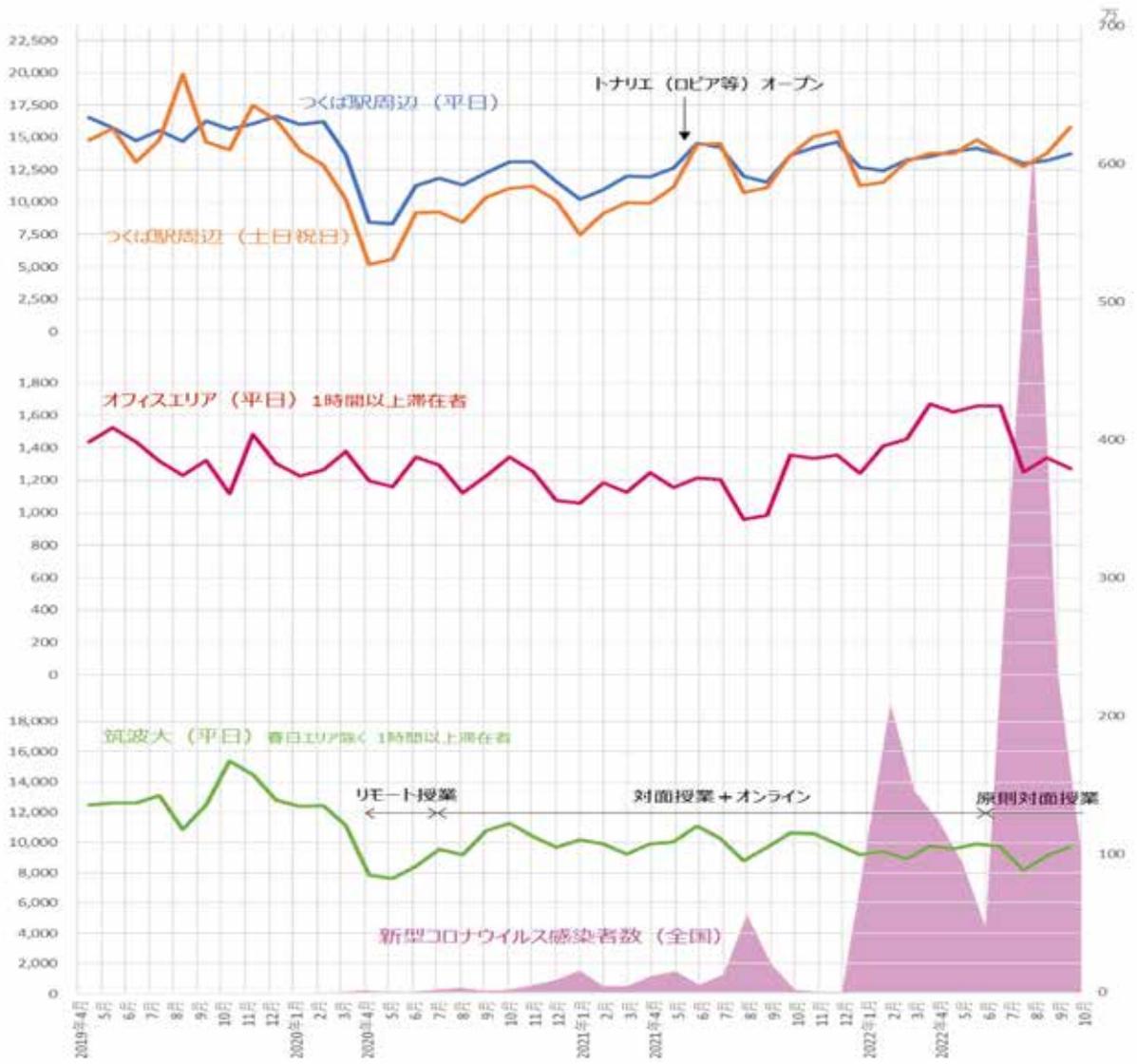
鈴木：まさしく、都市交通センターの駐車場の利用については、私も同じようなことを考えていました。最近、コロナ前までに何パーセント戻ったとか、コロナ前売り上げ何パーセント比、といったことをよく聞きますが、元に戻るのには本当によいことなのか。せっかく今、少し麻痺している状態なので、何か新しい方策を出せないか。どうしても、中央公園は2018年より何パーセント落ち込んでいるとか、人が戻ってきた、などと語られがちですが、先ほどの、人口が増えればよいという話と同じように、どこに力を入れて、どこはこのまま維持、というようなことができるのかなと思いつつ、このデータを見ていました。

谷口：公園に人が戻っていないのは意外です。コロナで増えたように思いましたが。

藤井：洞峰公園は、感覚的にはもっと人が来ていたような気がしていました。

鈴木：オフィスエリアの人流は戻っているようですが、どうして増えているのだろう。

参考:つくばセンター地区の人流の動向



* 15分以上滞在者

資料: 資料: 技研商事インターナショナル「KDDI Locatin Analyzer」による推計値 (au スマートフォンユーザーのうち個別同意を得たユーザーを対象に、個人を特定できない処理を行って集計)

茂木：2018年は西武百貨店が撤退した後のクレオ閉館時のデータですので、コロナの影響という意味では減っているのですが、クレオ閉店期間中（2021年5月リニューアルオープン）に比べれば回復したということなのかもしれません。公園の利用については、中央公園と洞峰公園は対照的で、中央公園はコロナの時に激減しておりますが、洞峰公園はほぼ横ばいで、コロナ禍でも比較的感染の影響が少なかった時期では、むしろ前より伸びています。コロナ禍の中でも人流が増えた箇所はつくば市内に2つあり、一つは洞峰公園、もう一つは筑波山に向かうバスの利用客です。三密が回避することができ、比較的身近にあるオープンスペースで魅力的なところが逆に吸引力を持ったということが、この調査の一つの結果として読み取れるとするならば、つくばセンター地区は、過去に比べると吸引力は減っていますが、非常に豊かなオープンスペースが潜在的な可能性を持っているまちですので、それはペDESTリアンデッキやセンター広場になりますが、そのような場所が上手く魅力につながると、人を引きつけることができる要素を持っているということを感じました。

藤井：私も別のデータで、公園と筑波山エリアのコロナ禍の人流が増加したというのは見たことがあります。

鈴木：中央公園はどうして減ったのだろう。

藤井：ちょうど、公園の周りの70街区、50街区の公務員宿舎が閉鎖された時期だったので、徒歩圏に住んでいる人が大きく減ったことが影響しているのではないのでしょうか。

茂木：逆に言えば、周辺の人口が戻ってきたときに、上手く公園との相乗効果が生まれると、更に良くなるかもしれませんね。

藤井：（センター地区でも）マンションに囲まれている大清水公園では、来訪者が増えていたかもしれませんね。

鈴木：私は吾妻二丁目に住んでいましたが、週末に中央公園に行かなかったことの方が珍しい。

谷口：このデータでは15分以上の滞在者に絞っていますので、公園を通り過ぎている人も含めると、公園に何かしらアクセスした人の数はこれよりだいぶ多いと思います。

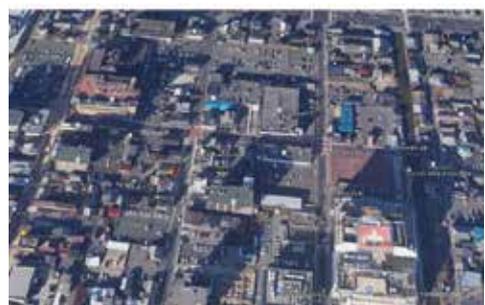
藤井：公園を通して、図書館や駅を目指す人の動きもありますので、そういった動きもわかるデータもあると面白いかもしれません。

鈴木：中央公園には15分いなかったけれど図書館に2時間いたとか、本当はそういう人も中央公園のエリアには滞在していたということですよ。

まちづくり・交通に関する動向

藤井：それでは、少し大きな視点でのまちの動きに関わることについて、谷口先生のお話をお聞きしてからまた議論をしたいと思います。

谷口：これは日本の普通のまち。松江です。人口は20万人程ですが、都心はあちこち駐車場、空き地だらけで本当にまとまりのない、車だらけのまちになっています。それに対し、つくばは駐車場がまとまっている。



松江市中心部

出典：Google Earth

ですので、来街者のアクセス動線などのパターンが普通のまちと比べて全く異なる可能性がある。それが大前提にあると思っています。

これは西武デパート撤退後の南1駐車場の写真。朝11時頃ですが、全部「空」というのを見たのは初めてで、感動して写真を撮りました。

ショッピングセンター自体は過当競争になっているので、なかなか競争が厳しい状況です。常磐線沿線とTX沿線では、1984年頃までは大型の商業施設は柏の高島屋くらいしかありませんでした。1999年までになると常磐線沿線に幾つか出てきて、西武の筑波店もこの時期にできたわけですが、2005年にTXが開通すると一気にTX沿線に立地が進みました。イオンモール土浦開店もこの時期で、その後イオンモールつくばもできました。2013年頃がピークでそれなりにどの商業施設もにぎわっていましたが、アリオ柏が16号線沿いにできた頃から閉店が始まり、常磐線沿線が壊滅状態になり、西武も撤退してしまいました。TXができたのでみんな東京の百貨店に行くようになってしまった。500mメッシュデータで15分以上滞在者数の2015年と2021年の増減率を見ると、明らかにTX沿線が一人勝ちの状況になっており、常磐線沿いは衰退しているのがはっきりわかります。

海外では、コロナを機会に、Fifteen Minutes City、15分都市と言って、住んでいるところを中心に、そのまわりを便利にして、都心まで行かなくても楽しく生活できる空間を作ろうというコンセプトが出てきています。特にパリが積極的に打ち出していますが、パリの15分都市のほか、メルボルンやポートランドの20分圏などがあります。20分圏が多いのですが、その程度の



つくば駅周辺 出典: Google Earth



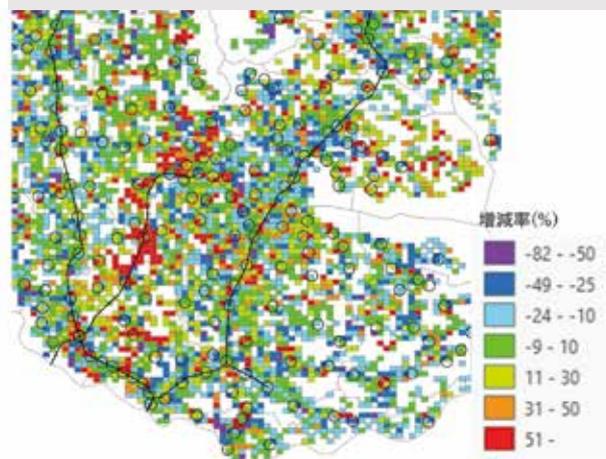
つくばセンター地区 南1駐車場 谷口守撮影

SC 立地状況の変遷 (2013~2017年閉店)



筑波大学谷口守研究室作成
データ出典: 日本ショッピングセンター協会

滞在人口増減分布(茨城県南) 2021年-2015年



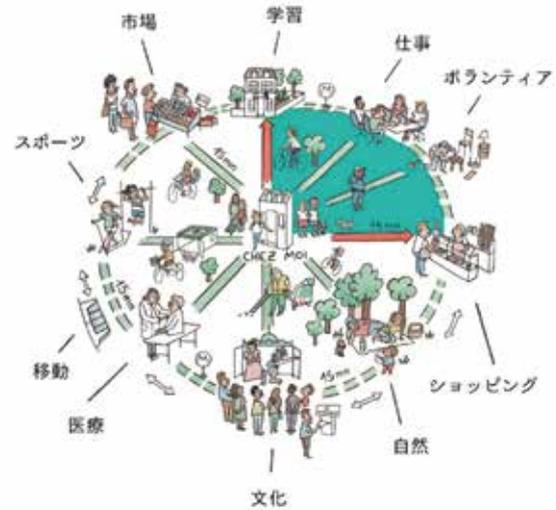
筑波大学谷口守研究室 室岡太一作成
データ出典: NTTdocomo、モバイル空間統計(茨城県)

範囲で、大きなまちの都心まで行かなくても郊外で過ごせるような暮らし方ができないかということが言われています。

それではつくばではどうなっているか。比較のために千葉市と藤沢市を入れています。四角で囲っているのは立地適正化計画の都市機能誘導区域です。パーソントリップ調査を基に、徒歩や公共交通で来ている人は緑系、自動車等で来ている人はオレンジ系の色で表示しています。藤沢ではしっかりと駅の周りに公共交通等で来ている人が集まっている。千葉市は、郊外のショッピングモールなどで車で来ている場所が所々にありますが、真ん中の方は公共交通で来ているというパターン。つくばは個性的で、都市機能誘導区域をそもそも非常に絞って設定している。そういう考え方はありだと思いますが、一方で人が集まっているところはほとんど車で来ているという構造になっており、ほかのまちとは人が動く交通の構造が全く異なります。こういう状況の中で次に何を考えるのがポイントになると思います。

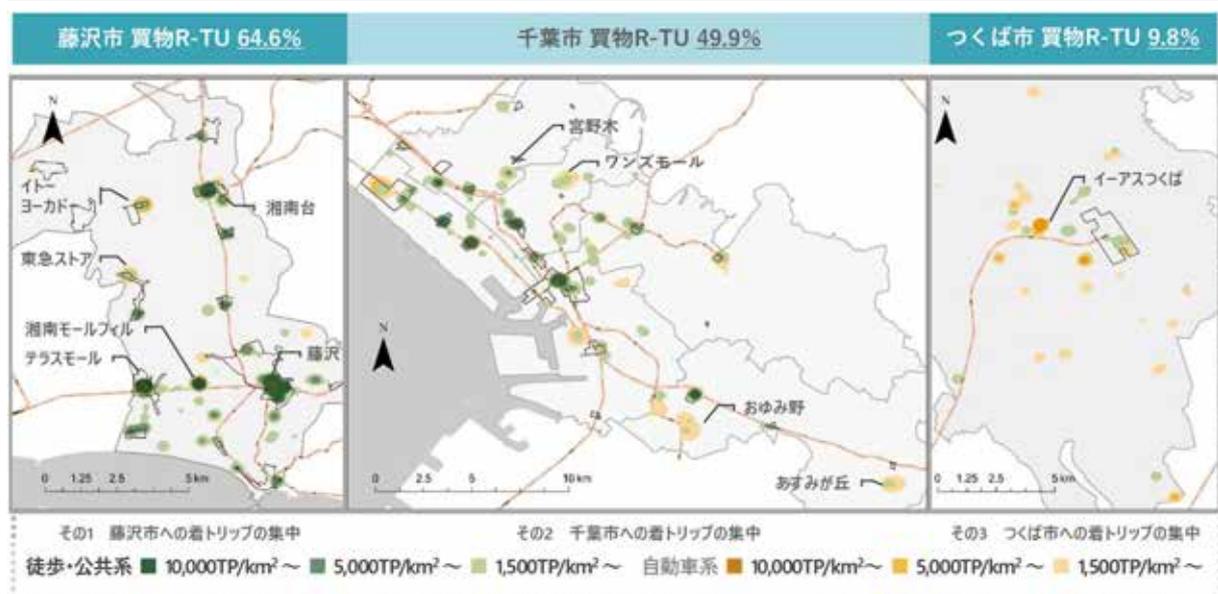
コロナの流行が始まってすぐ、国交省が50~60人の専門家に将来の都市構造、交通のあり方をどうしたらよいかというヒアリングをしました。最終的には、都心も郊外も地方都市も、それぞれ居住者がハッピーになるような形に整備していくべきという内容になっていますが、実態としてはそれに見合った投資がされているかという点、全くそうはなっていない。ワーケーションをやりましょう、などと言っている割には、地下鉄の駅などに小さなブースのようなものが置か

15分都市の概念図



画像引用（一部日本語訳）：
<https://www.simagazin.com/en/si-urban-en/topics-urban/urban/paris-die-stadt-der-viertelstunde/>

自治体によるトリップ集中の違い（千葉市・藤沢市・つくば市）



出所：清水宏樹・安藤慎悟・谷口守：トリップ集中から見た都市機能誘導区域の実態、一移動手段・目的施設に着目して、都市計画論文集、Vol.56-3、2022。

れていて、果たしてこれが良好なりモトワーク環境かという、ここで言っているような話と全然違うわけです。これは、かつて高度成長期で人口が増えたときに、住宅地がスプロール開発されていったのと全く一緒に、コントロールされていないオフィススペースが、ビジネス的に単に成立するというだけで、あちこちに無計画に発生している。これが実態であると思っています。スマートシティのようなことに本気で取り組んでいこうとすると、ワークスペースについても、どのよう

な場所にどのような形で配置すべきか、どの程度のサービスレベルを担保するかなど、本来はきちんとプランニングしていけないことだと思っています。

藤井:ありがとうございます。また詳しく聞きたくなってしまうような、非常に面白いお話を頂きました。

鈴木:私の方から、つくば市のスーパーシティ構想の取り組みについて簡単にご説明します。つくば市は、国のスーパーシティ型国家戦略特区として採択されています。つくば市と大阪が採択されていますが、非常に対比的で、つくばはブラウンフィールド、つまり既存の空間の中をどのようにスマートシティ化するかということに対し、大阪はグリーンフィールド、万博会場ですので自由に計画ができる。ということで大阪に比べつくばは非常に大変。実は申請を出した際に「つまらない」と絶対に言われるだろうと思いましたがそこは押し切りました。つくばらしいものを出して欲しいと言われて考えましたがあまりない。一つだけ、インフラの整備はつくば独自のものですが、むしろ他のまちでも展開できる話にしないと、事業者がついてきません。そういうことで、移動、行政、物流、と普通のことを並べることができたのは、私としてはとても嬉しい。スマートシティというと、何か変わったことをやろうとしがちですが、なるべく最大公約数的な問題に取り組もうと考えています。谷口先生のお話しにもありましたが、都市部という中央部と郊外部という二極化をどのようにしていくべきかという問題、様々な人たちがいるという多文化共生の問題、都市力低下の問題というこの3つを問題として挙げ、これにつくばはチャレンジすることとしています。

スマートシティの「スマート」とは何なのかを考え直してみると、私としては、困っている人が減る事だと思っています。これまでのまちづくりは、人々が機能を持つ場所に行くことが基本になっています。投票をするために投票所へ、治療を受けるために病院へ、買い物をするためにスーパーへ、移動するためにバス停へ、手続きをするために市役所へ。この人々の向かう方向を、オンライン投票、遠隔医療、移動スーパー、パーソナルモビリティ、市役所手続きのオンライン化、というような形で逆向きにできるはずですが、これらの恩恵を最も受けるのが、障がい者、外国人、高齢者、子育て世代などです。インクルーシブテクノロジー、こういった技術を前提としたまちづくりをどのようにしていけばいいのか、ということを考えております。

藤井:ありがとうございます。つくばの都市の今の形について、谷口先生の資料の図がとても象



徴的ですが、人が集まっているところが全て車ベースの拠点になっているということと、鈴木先生が話してくださった、車で移動ができない人にも、都市の生活やサービスなどにアクセスできるようにするというスーパーシティの考え方が上手く組み合わせると、課題解決につながりそうです。他の地方都市でも、同じように車ベースの都市は多いと思いますが、つくばの交通構造はやはり特殊なのでしょうか。

谷 口：いわゆる過疎地、本当に衰退しているところでは、郊外に大きなショッピングセンターがあるだけで、そこだけに人が集まっているというのが、今の日本では一番多いかもしれないですね。そういう意味では、つくばセンターは来る人が減ったとは言いますが、鉄道駅があって、なおかつ周りにこれだけのまとまった駐車場がありますので、インフラとしては当然恵まれている。また、研究学園という、第二の都心とも言うようなエリアがあり、車移動が主ですが、そのようなところにしっかりと人が来ている。研究学園は、まだまだ住宅開発を行っても人が来そうな状況で、そんな地域は今、日本にないでしょう。むしろもうブレーキをかけた方がよいのではと、心配になるぐらいです。

鈴木：日本では建物が100年200年もたない。だからそれに合わせて都市を考えないといけな。本当はお金をかけて300年倒れない建物が作られれば考え方も変わってくると思いますが、なかなかそうはならないので、大きな施設でも50年経ったら一旦建て替えるというサイクルで考えないといけない。

谷 口：名古屋大学の先生を代表にして、200年住宅の研究会をやったことがあります。日本は明治維新以来、ヨーロッパから色々なことを真似てきましたが、石造りの家だけは真似しなかった。何故でしょうね。持続可能性など色々なことを考えると、200年住宅ぐらいにした方がよいだろうという考え方もあるわけですが、一方で住宅業界は更新を求めている。自動車を買って替えてもらいたい自動車業界、家建て替えてほしいハウスメーカーのように産業側のニーズもあって、安っぽいものが早いサイクルで回るとというのが日本のベースになってしまっている。よし悪しですが。

藤 井：民間の建物がそういうサイクルで回り続けるのは、ビジネスとしてはやむを得ない面があると思いますが、つくばの中心部は国が作り、国が所有していて、建物自体も木造ではないので、本当は100年もたせようと思えばもたせることができる。しかし実際には50年の節目でほとんど建て替わってってしまう。そこがやはりつくばの直面している難しい課題であると感じています。社会の情勢とコロナの情勢以外に、古い建物を残さないという政策決定がまちを大きく変えてしまっている。一方で今、民間のマンションや戸建住宅が増えていますが、それらがこれから50年、100年もってくれるのか。50年、100年のスパンでは、本人ではなく家族の誰かに代わっている可能性はありますが、ずっと住みたいと思われるまちになっていくために、もう少しできる事はないのかなと、まちの変化を見ていて思います。

鈴木：話が逸れますが、カピオのようなデザインも秀逸な建物を市の公共施設として持っているのは凄いことだと思います。場所もよいのに使用料は数万円。都内ではシェアオフィスの値段ですよ。スーパーシティ構想の中で、100年もつ建物を優れた建築家を入れて整備しようとしても、今はそれを行うスキームが全くありません。逆に言うと、50年もてばよい建物が平均レベルで、それを超えるものは、オリンピックのような大きな要因、国策がないと、本当にできなく

なっている。つくばでは、磯崎先生など著名な建築家が競って建築を行いました。今はできません。私は100年生きられないと思いますが、都市は100年も1000年も続いていく。つい先日、イタリアの友達に、最近スマートシティ構想に関わっていて図書館を造る話もあるという話をしたら、「図書館を造れるのか？」と言われてはっとしました。彼らからすると、千年前の建物を当たり前に使っているのに、図書館を造るという発想がないのです。スマートシティ、スーパーシティ、グリーンシティという、すぐ何か新しい建物を建てて、それでできたような気になりがちですが、立派な彫刻がある建物を普通にコンビニに使っている国がある一方で、日本はこの方向でよいのかと考えさせられました。

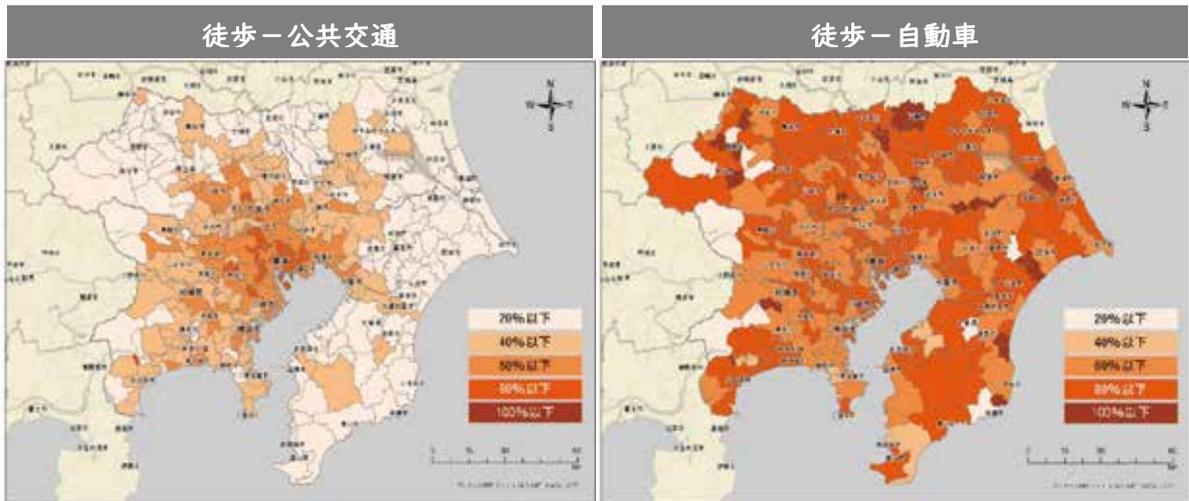
鈴木：つくばセンターは、谷口先生が仰る通り、インフラとしては駐車場は集約されており、その周りにペDESTリアンデッキが整備されているような環境で開発用地があるというのは他の地域ではあり得ないことですね。しかし、その開発の舵取りを市役所ができるかということ、なかなか難しい。これから吾妻二丁目は大きく変わっていくことにはなりますが、70街区一つを開発するだけでも、大きな労力がかかっている。駅直近の大事な場所ですので、頑張っていきたいと思うのですが、筑波大学は独自に職員宿舎跡地の構想を考えているなど、ステイクホルダーもそれぞれですのでなかなか難しいですね。

先ほどの15分シティというお話ですが、つくば駅周辺は恐らくその程度の圏域になりますよね。小田地区や宝陽台地区のように、中心部から離れた地区も、それぞれ地区内は15分ぐらいで歩ける。そのような分散している15分都市を公共交通で接続するというモデルは理想ではないかと思いますが、谷口先生のお考えはいかがでしょう？

谷口：理想形ですが、その場合に公共交通で横に移動するニーズがどれぐらいあるかということが課題ですね。民間事業で成り立つだけのニーズはありませんが、社会としての福利厚生を考えると、それは公共側でファイナンスした方がよいという考え方はあると思います。それはヨーロッパモデルになってしまうのですが、赤字だからやめるというのは最悪のやり方で、公共交通というのは、ネットワークや頻度が確保されていないと利用されません。儲かっていない路線から廃止します、運行頻度を下げます、というのは悪循環になる。ヨーロッパのある程度の規模の都市では、一般会計の10%程度を公共交通に投下しています。日本の都市では、一番構成比として大きいのが0.1%。ゼロのところも結構あります。日本の公共交通は、昔は儲かっていました。阪急や近鉄などが野球の球団を持っていた時代の名残があって、公共交通は儲かるもの、民間でやるものという意識があって、公共のためのものだという認識がないので、公共のお金を入れる必要性が理解されにくく、なかなか成立しない。鈴木先生が仰る通り、その仕組みが本当は一番よいと思います。

実際、15分で成立するかどうかをパーソントリップ調査で確認してみました。パリなどの都市が目指しているのは、徒歩や自転車などの交通手段で、郊外でも15分以内で用が済ませられる、というコンセプトです。但しデータがないので本当にできているかはわかりません。日本でそれができているかということ、郊外は全くできていません。買い物や私事の場合の移動時間を見るとわかりやすいのですが、都心はできていますが、郊外は15分都市ではない。但し自動車を含めた場合、実は郊外の方が15分都市は成立しています。つくばでもそうですが、研究学園やつくばセンターに車で気軽に来る人はほとんど15分以上運転していない。10分程度で行けるところ

買物 15分以内の移動割合



出所：清水宏樹・室岡太一・谷口守：東京都市圏における15-minute cityの実現実態、－生活サービス拠点としての都市機能誘導区域の可能性－、都市計画論文集、Vol.57-3、2022.

にさっと車で行くという人が多いので、そのような距離感の場所に大きなショッピングセンターができていて、生活としてはそんなに不便ではない。但し鈴木先生が仰るように、高齢者や障がい者、車を持たない外国人にとっては、途端に不利になる。

鈴木：ということは、私が考えていることは都市計画から見てあながち間違っていないということですね。

谷口：間違っていないと思います。しかし実現するにはそれをどのように認めてもらうかですね。

鈴木：ありがとうございます。私も、パーソナルモビリティのようなものも公共交通なので、市の財政出動が前提という考えでやっています。要するに（公共の資金なしに）成立するわけがない。ただ、人を運ぶという必要がある場合に、機能があるところに人を動かさないのではなくて、市役所には行かなくてよい、公共交通を走らせる必要がなくなるくらいにならないといけないと考えています。ただ、駅の周りや人が集まる場所には公共交通が必要です。中でも重要なのは公園ですね。スーパーシティにさりげなく子どもマークをつけて、公園に人を運ぶことができるかというチャレンジをすとか。そうすると本当にウォークブルな15分都市と言えるし、センター地区では駐車場が整っているので、駐車場からモビリティが来るというようにすれば、高齢者でも運べると思います。駐車場はたくさんあるので車で行けばよい、ということではやはり困る。人間が運転するのは（費用的に）難しいので、自動運転車の定期便がぐるぐる回るようにしないと。それくらいになっていないと行く気にならないので。

来月、1月にはペDESTリアンデッキで4人乗りグリーンスローモビリティの実証実験が行われます。具体的には、充電をする電源がない、横断歩道が渡れないなど、問題は沢山あります。今、クレオの前から中央公園北側の横断歩道までのエリアで、楽天が自動配送ロボットサービスを行っています。ありがたいことに定期サービスにしてくれています。あまり宣伝はしていませんが、歩道空間の革命というのをつくばは頑張っています。車道空間は愛知県が頑張り、歩道空間はつくばが頑張る。研究学園都市は歩車分離ができていますので、つくばでできたらほかに展開できると思っています。

藤井：つくば市内は48キロのペDESTリアンデッキのネットワークがあると言われてます。これだけつながっている都市はなく、そういう意味ではつくばらしい実験だと思えますが、一方で自転車の動線としても使われているので、自転車と歩行者をどのように安全に共存させるかがこれまで課題になっていたのですが、その部分についてはどのようにお考えですか。

鈴木：道路ペインティングで、ペDESTリアンデッキの中を自転車のゾーンと歩行者のゾーンを分けるのがよいと思います。自転車のマーク横に電動の車いすのようなモビリティのマークも付けて、必ずそこを走らなくてもいいけれど、概ね誰もいなかったらそこを走る、というゆるやかなすみ分けにしておくといよいのではないのでしょうか。

私は自転車推進派なので、自転車利用をもっと増やしていきたい。お年寄りや障がい者の方には自動運転モビリティやパーソナルモビリティが必要ですが、若い子は自分で漕いでほしい。2021年に開始したつくチャリ（シェアサイクル）も、恐らく使用料はパンク修理代にもならない状態で、実質、ほぼ100%市の財政負担で運営しているので、まさしく公共交通だと思いますが、あれも、東京ではビジネスになっているのにどうしてつくばでは赤字なのかとよく言われます。つくチャリは今の20倍ぐらいの規模にしてよいのではないかと期待しています。

谷口：シェアサイクルのようなものは、規模の経済ですから、どこにでもあるという状態になると利用は伸びるので、思い切ってやるつもりがあるかないかである程度決まってしまう。

鈴木：つくチャリも赤字が見えていたので、市もある程度英断だったと思います。つくバス、つくタクも赤字です。それでも市の公共交通への負担は一般会計の0.1%には達しないですよ。

谷口：全く達しません。でも、10%になると世の中変わりますよ。

鈴木：つくタクとつくバス合わせて0.5%ぐらいでしょうか。

谷口：それでも自治体の中では出しているほうです。

鈴木：もし本当に10%の財政負担が出てきたら、高齢者、障がい者のモビリティを無料にすることもできるし、駅や駅から病院など、どこに行くにも公共交通で移動できますからね。それぐらいの環境をつくるには、やはりそれぐらいの規模の投資が必要なのです。

谷口：今のシステムは、料金体系もよくない。今の日本全国の公共交通は、建設費を除くと国民一人あたり年間5万円で維持できます。路線バス、JR、新幹線の特急料金も含めてです。飛行機、コミュニティバスは除きますが、赤ちゃんにも払ってもらうことを想定した場合ですが、一人5万円払ってもらうとすべての公共交通が乗り放題になる。去年、オーストリアがCOP26の直前にそれをやりました。国内の公共交通全て乗り放題という気候変動チケット（Klimaticket Ö）を年間12万円で売り出したら、あっという間に売り切れました。その価格で、鈴木先生が仰ったパーソナルモビリティのようなもの、それも公共交通だから全部カバーするという話であれば必ず皆買いますよ。今は、乗る度にお金を払うので、トータルのシステムとして需要喚起するような形になっていません。

鈴木：そのチケットに駐車場も含めてしまう。この駐車場は、公共交通を使うか周辺の商業施設に行くために使われるので、駐車場を運営している会社としては、駐車場単体で成り立つことは難しく、むしろ周りのために貢献している。

谷口：交通手段とは基本的にはそういうもので、自分たちのためではなく、周りの社会のためにやっていることなので、基本的には周りから（お金を）貰ってよい論理があります。クロスセク

ターベネフィットと言っていますが、駐車場とセットにする考え方は、当然メニューとしてあると思います。そこにサブスクリプションなど、パッケージの組み方を色々工夫する。公共交通に乗れないエリアもありますので、そういう地域もグループに入れようとする場合はメニューを変えるなど、場所に応じたやり方にすればよいと思います。

鈴木：例えば吾妻二丁目の人がセンター地区の駐車場を借りようとした場合は 1 万円ですが、小田地区など郊外部の人たちは 100 円にする。つまり公共交通が一定の水準のエリアの人たちは駐車場代を高くする。それくらいダイナミック・プライシングにしてもいいですね。そうしたら、近い人は余程お金持ちでないと契約しないし、遠い人たちは 100 円で済むからみんな契約します。車が増えることが悪いわけではなくて、接続が断裂する方がよくない。

谷口：トータルで増えると CO₂ の問題があるので、そこをどうコントロールするか。全部自動運転車に代わって、自動運転車が迎えに来るようになると、茨城県の場合 20%程度 CO₂ が削減できます。一方で駐車場のスペースは減ります。車が常にご用は何ですかと、道路上にいることになりますので。

鈴木：私も自分の家の駐車場を見るたびに、何でこの為に土地代払っているんだろうと思ったりします。車を置いているだけなのに、東京だったら家賃と同じぐらいかかります。

つくばセンター地区のこれからに向けて

藤井：都市の構造と交通との関係について色々ご意見を頂きましたが、そこでの生活や都市の中の充実のような観点でも、少しお話を頂きたいと思います。つくばで上手くいっているところ、いないところ、あるいは別の都市での事例など、いかがでしょうか。

鈴木：つくばの郊外部の色々な地区の居住者に、生活する上で必要なことをヒアリングしました。必要性が高いのが、高齢化しているのでまず病院。次が買い物、この 2 つですね。もう一つあって、それは今回スーパーシティ構想では取り上げていませんが、学校。どんなウォークアブル 15 分地域でも、この 3 つの機能は必要とされています。市役所も意外に人が来ていますが、市役所に来ないようにする、コンビニで機能を代替できるようにすることができる。そう考えると、昔は市役所がまちの中心でしたが、谷口先生が仰る通り、まちの中心はショッピングセンターがベストですね。ただし、この中で一番厄介なのがショッピングセンターです。病院は重傷者を救急車で運びますし、遠隔診療で検査などもできる。バス路線やバス停などは、遊びに行く時に多少時間かかってもしよいのであれば対応できます。投票所は別として、学校も人と集まって学習しなくていけないという面がありますが、オンライン教育もできます。そう考えると厄介なのは、やはりスーパーなんですね。食べ物と日用品の確保だけは、絶対必要ですから。各サテライトの 15 分シティの真ん中にあるのは、ヨーロッパであれば教会、日本であれば駅でしたが、ウォークアブルで公共交通が高度に発達したら、大型ショッピングセンターが中心になってもいいだろうと思うくらいです。実はこのスーパーもあまりそれぞれの場所にならいいですね。そのような地域では、移動スーパーという形である程度代替させるということ考えているのですが、周辺のところには何があると皆が幸せになるのか、ということは私も知りたいですね。

谷 口：色々な議論があると思いますが、どの自治体も大型ショッピングセンターが欲しいと言いますし、大型ショッピングセンターの近くに住んでいる人は、実は幸福度が高いとも言われています。しかし何が問題かという点、公共交通でアクセスしやすい駅まわりに生活利便施設を持ってきましょうということが国の政策なので、最近は大規模なショッピングセンターが、駅前に出店するケースも増えていますが、その反面撤退してしまうと、出店した時に地元の商店街が全部潰れているので、そのショッピングセンターがいなくなると、何もなくなってしまった、というようなことが結構起きている。業務スーパーだけは残っていますが。いかにまちの中に多様性を確保するかということも大事で、ショッピングセンターの中には色んなお店がありますが、実はそれは多様ではなく単一なのです。そうではなくて、多様な機能を拠点の中にどのように持たせるかということが、中長期的に見たときに生活を充実させるための観点の一つなのです。

駐車場に着目すると、例えばイギリスであるまちに行こうとすると、高速道路で行きます。インターチェンジで降りると、道標にシティセンターはこちらと書いてあります。それをずっとたどっていくと、まちの真ん中に大きな駐車場があって、自然にそこに入るようになっている。そこに車を停めて一日、ダウントウン、ハイストリートをゆっくり楽しんでくださいという構造になっています。アメリカ型や日本の郊外型の、幹線道路を中心にマクドナルドがあって、しまむらがあって、はるやまがあって、それぞれが大きい駐車場を持っていて、店の前では降りるがまちなかでは絶対に人が歩かない構造になっているような集積を作るのではなく、つくば型というのは、まず駐車場に停めて、あとは一日まちの中をちゃんと歩いてください、と言えるような回遊させるだけの機能を、生活拠点のインフラとしてきちんと持っている。このことが、センター地区で期待されることだと思いますし、期待しています。

小田地区や北条地区などのローカルなところは、小さな拠点というコンセプトで、生活サービスを一応供給できるような形にしていく。もっと過疎地域では、それこそ全部自動運転にしまえばよい。ローカルなところほど、自動運転などを早く導入した方がよいと思います。エリアごとの生活の中の充実度を高めるという意味では、つくばセンターぐらいの駐車場がある地域と、北条地区のような郊外地域、それよりもっとローカルな地域と、三段階ぐらいに分けて考えて行くことよいのではないのでしょうか。

藤 井：ありがとうございます。車を停めて回遊するというのはとても大事なことだと思っています。今、大型ショッピングセンターは車で行って一日過ごしてしまう場所になっています。子育て世代の方は、小さい子が泣いてもいいし、おむつも変えられるので安心して行くことができる。お父さんも自分の好きなものを見に行けますし、行ったついでに食料も買って帰れるなど、全てがそこに揃っていますよね。都市計画を研究している若手の先生と話しをすると、ショッピングモールのようなところは絶対嫌だと思っていたけれど、子どもを持ってみるとやはり良かったと思うようになり、自分の中で葛藤がある、という話をよく聞きます。以前だったら、まちなかにそのような機能が備わっていたので、まちなかで一日過ごしていたのですが、日本の都市ではそういうものが少しずつ薄れてきてしまっているのかなど。つくばセンターを見ている、お店は戻ってきていますが、まだ多様性は足りていない。電化製品を見に行く、食料を買い



に行くなど、何か特定の用事を済ませるために行く場所になっていて、色々回ったついでに行くようなところがない。じっくり過ごせるような場所になるには、もう少し頑張る必要があると思います。

谷 口：何か発見がないと面白くないですね。生活必需品にはあまり発見がない。

鈴木：恐らくそれを阻んでいるのが、中心市街地の賃料の高さであることは明らかです。そうかといって、70街区のような新しく開発するところで、にぎわいに資するようなお店であれば賃料を安くできるかということ、周りの地権者の方が許してくれない。そのような実情があるので、中心市街地に商店街を作るとはできても、その商店街の規模のビジネスでは上手く回らないという大きなギャップがあります。

藤 井：「アメリカ大都市の死と生」という本を書いた、ジェーン・ジェイコブスというジャーナリスト出身の女性は、都市が元気であるためには多様性が大事だということを言っています。お店などの種類の多様性もそうですし、ぼろぼろで安い家賃のところがある方が、色んなレベルのお店が出てくることができる。大きいもの、小さいもの、古いもの、新しいもの、夜のもの、昼のものなど、そういうミックスがあることが大事であると言っています。つくばは同時期にしかも大きく作っているの、小さなものはめ込む余地があまりないのが難しいところですね。

茂 木：確かにそうですね。大きな箱のリノベーションは投資も大きいので比較的難しく、成功すればよいが失敗も大きいので、地方都市では手掛けやすい小さな箱のリノベーションを積み重ねて流れを作っていくことが重要、という話を聞いたことがあります。そのような意味では、つくばは街区も大振りて箱も大きいので、リノベーションのようなものにはあまり向いていないように思います。ただ、これはヒントになるかわかりませんが、駐車場の利用データに日々接する中で、つくばでは、センター広場や中央公園でマーケットなどのイベントがよく行われていますが、その時には恐らく回遊性のようなものが生まれているような気配が感じられますので、ウォーカブルな屋外空間における移動と、アウトドア空間が豊富だという中で何らかの多様性が生み出されるような仕組みが上手く回っていくと、大きな箱しかないところを補うような可能性があるのかなと思います。つくば市はペデカフェ条例をつくり、ペDESTリアンデッキを物販などに使うことへの敷居を低くしていますので、そのような可能性も生まれる土壌はあるのかなと思います。

谷 口：ペデカフェも市の担当者は一人しかいないので、かなり大変そうでしたね。

藤 井：今はソトカフェという名前でやっています。

谷 口：私も関わっていたことがありますが、やはりよいお店に来てもらうことが大事です。人気のアイスクリーム屋さんを呼ぶことができました。でも来てくれるのは12月1月でがっかり、ということもありました。最初の頃は色々な店に来てもらっていましたが、しっかりやっていないとだんだん数が減っていきますし、継続的に行う仕組みがないとかなり大変だと思います。

鈴木：デジタル田園都市構想の取り組みの一つとして、国の補助金を使ってアイスクリーム代を最低保証するのはどうでしょう。代わりにアイスクリームを買いに来る人がモビリティに乗るので、というロジックで。箱物の整備と移動ばかりさせようとしても、目的地のアイスクリームがなかったら人が集まらないですから。

谷 口：そうなったら、だいぶ会計検査のしくみが変わりますね。

鈴木：私が子どもの頃は、駄菓子屋というのがありましたが、駄菓子屋のビジネスモデルは、今では絶対に成り立たない。

谷口：逆に今は、ショッピングセンターの中に駄菓子屋が入っているという変な形になっている。

鈴木：ショッピングセンターの駄菓子屋は、大規模にチェーン展開することで何とかしているのかもしれませんが、昔ながらの駄菓子屋は、土地は先祖代々受け継いだもので1円もかかっておらず、建物もほとんど維持費がかかっていなくて、おばあちゃんが死ぬまでやるという、凄いビジネスモデルです。それで子ども達のにぎわいをちゃんと担保していましたからね。

谷口：各小学校の前に駄菓子屋と文房具屋がありました。

鈴木：ありましたね。文房具屋も絶対かなわないですね。

藤井：私は研究で色々ところの団地再生事例の調査もしていますが、地域の人のみならずのたまり場のようなコミュニティカフェで、駄菓子コーナーを設けていることがよくあります。運営している方のお話を聞くと、毎日様子を見ていて、少し問題がある子や、助けが必要だけれと言えない子に気づくことがあり、ちょっとした出会で助けてあげることができるという話をよく聞きます。様々なサービスがデジタルになり、移動しなくても済むようになった時に、出会いが減ってしまうと、インクルーシブ的な観点で必要な出会いも減ってしまうことが心配です。人が気軽に集まったり、日常的に挨拶するような場所は、お金とは別の視点で必要に思いますが、そのあたりはスーパーシティではどのように議論していらっしゃいますか。

鈴木：出かける時間を節約して、誰かとお喋りする時間を作ろうという考え方です。市役所に行く時間を減らして、社会的な活動をするために使うということが方針の一つになっています。そうなった時に、集まる場所があるのは本当にありがたいのですが、今のところモデルとして考えられているのが、公園くらいしかありません。センター地区などに人が気軽に行ける場所をつくるというのは、とても重要ではないかと思っています。

施設を共有することで、人が集まるからバス停もできる。そのようなことからすれば、21世紀型の集落では、集落と呼ぶには少し大きいですが、お金もしっかり回せるようなところになる。

センター地区でそのようなことをやるとしたら、それはつくば都市交通センターになるのかなと思います。研究学園は住むにはとてもよいですが、ペDESTリアンデッキもないのでそれぞれの住む場所は完全に分離していますし、駐車場が全然ありません。駅の周りの駐車場はいつも一杯で、近くの駐車場も昼間に行ったらほとんど埋まっているので、全くパークアンドライドにはならないなと思います。センター地区は少し歩けば確実に止められる所がある。そのような観点では、駅や電車を中心に考えるというより、やはり人を集めるものが何かないかなと感じます。スポーツ施設などもありますが、皆さんの意見を聞くと、習い事の場所や塾も分散しており、ここも車を使わざるを得ない状況になっていることがよく分かりました。だから、塾も全部中心部に集まってもらい、学校からそこにバスを出してもらおう。ペDESTリアンデッキレベルにあれば車の事故もない。ペDESTリアンデッキのある中心エリア全体を、放課後保育所のような形で扱えば、中心市街地の人口も増えてよいのでは。そこは妄想ですが、何かペDESTリアンデッキ上に人を連れてくることできないかと思っています。そこで壁になるのが賃料ですが。

藤井：そうですね。鈴木先生の妄想をもっと広げて考えてみましょうか。

谷 口：私が最初に講師で来た頃のつくばは、京都にいた時と比べて夜の飲み会がなかった。みんな車で通勤しているからですが。他のまちでは、やはり色々な付き合いがあって煩わしいことも少なくないのですが、つくばはその煩わしさがなく、集まらなくても済むところが個人的にはとてもよかったです。しかし、研究者たちが今、続々と高齢化しています。研究者たちが老後を送る時に、地域の中でどのように暮らしていくのだろうか。つくば独特のリタイアした研究者たちを、どのように交流させるのか、ということも考えなければいけないと思っています。普通の所謂コミュニティカフェのようなところには恐らく行かないので、何か違うメニューがあった方がよい。つくばに合った交流の場とはどういうものか、自分のテーマとして考えているのですがよい答えがない。ほかのまちでは地縁があって、生まれた時からそこにいて、仕事で離れてもそこに戻る。仕事をしている時も、消防団の集まりとか、鬱陶しいことも色々あるでしょうが、中長期的に見れば継続して集まる素地というのを持っている。でもつくばの人は、私もそうですが、他所から来た人間なので集まる素地、地縁がない。だから、地縁を作るにはどうしたらよいかという、そういう命題になってしまうのかもしれない。普通のまちとつくばでは、集まる場の考え方が違うので、つくばに合ったメニューを考え直さないといけないと思っています。今、実際につくばの中で高齢の方が集まる場は、どうなっているのだろうか。



鈴木：一つの案として、名前をどうするかというのは別として、「つくば研究者引退した人たちが憩える図書館」というのはどうでしょう。この図書館は、本を貸し出すことをメインにしない。例えば、全員がキュレーターのような仕組みにする。つくばにしかない蔵書や資料はかなりあるはず。国土地理院もそうですし、つくばには文化資産ともいえる、知的資産がある。それを一般の人が来て見ることは大変なので、駅の周りにそういうところを作る。都市計画のコーナーもあり、そのコーナーの本は谷口先生たちに並べてもらう。

谷 口：並べますよ。

鈴木：要するに、引退した研究者など図書館に集まる全員でその図書館をつくってもら。子どもへの読み聞かせだけでなく、市民講座のような授業もやってしまう。「誰でもわかるコロナ」のような一般的な講座ではなく、谷口先生であれば、例えば「パーソントリップ 2050」など、大学院レベルのことをやってしまう。それを聞きに来る人はかなりいるのではないかと思います。そんな施設が欲しいですね。

谷 口：大阪の梅北開発の第一期は、ナレッジキャピタルというコンセプトで大成功しています。ただ大阪には大きな母集団があるので成功していますが、それをつくばでやるとすると違った展開や内容になるはず。リタイアされる先生方はもの凄い数の本を持っていて、論文も凄い量がありますが、みんなそれをどうするのだろうか。

鈴木：机を置いておき、先生たちは来たらチェックインすると、今日はどの先生が来ているか、お互いにわかる。夏休みに自由学習したい子が来て、都市計画に興味があるならこちらへとか言って、参加するとハードな講義で3日ぐらい寝られないとか。そういうことができる場所というのは、公民館ではなく図書館なんだろうなど。つくばの資産を活用して、今までなかった図書館を作って、まちなかのにぎわいにできないかなと思っています。

谷 口：賃料が安ければね。

藤 井：私の父もリタイアして10年以上になりますが、庭で楽しんでばかりで外に行かなくなっています。自治会の活動は最低限していますが、関わりが狭くなりがちです。でも本当は人と話せることがとても嬉しいようです。つくばの資源は人でもあると思うので、それを活かしてつくばにしかない、人を惹きつける場所になってほしいなと思います。

鈴木：つくば全体をシンクタンクとして活用する。今は、何が問題かが分からないという人たちが多くて、問題がわかればインターネットで調べることができる。でも、抱えている問題が何か分からない場合は、シンクタンクの出番。我々が答えを持っているわけではないですが、そういうことを生業にしてきたので、一緒に考えますよと。そんなつくばシンクタンク構想というのはどうだろうか。それにはもう1つ目的があって、リタイアした人たちだけではなく、つくばにいる現役の人たちに会える。インターネットでも画面越しに会えますが、つくばでは近くで直に会った方が早い場合がかなりある。研究者間の交流というのも、実は公務員宿舎の担っていた部分でもあったと思いますが、それが無くなってつながりが無くなったのは残念です。産総研の人、物材研の人、KEK（高エネ研）の人などが同じ建物に住んでいて、子ども達につながりて、全然仕事や研究と関係ない産総研の先生と仲良くなったり、他の学類の先生の家でご飯を食べさせてもらって、その時にほかの先生もいて知り合いになったり。そういうつながりが結構大事なのですが、宿舎がなくなってやっぱり少し少なくなった。必要は発明の母、これは間違いない。でも今、ニーズとよく言いますが、世の中これに頼りすぎているのでは。イノベーションのためにもうひとつ大事なのは、偶然。発明の父が偶然で、必要は母と。偶然と必要の両方が非常に重要で、人が集まったり、面白くて新しい発見が欲しいのは、オンデマンドではなくフォーデマンド。デマンドに訴えず偶発的な機会を、インシデンタルエンカウンターと言いますが、これを醸成するためにはどうしたらよいか。壮大なテーマですが。

谷 口：つくば都市交通センターがそのようなきっかけを作れる可能性があるのではないのでしょうか。

茂 木：大きな役目を振られました。よく五十嵐市長が、つくば市民に「研究学園都市を実感することがありますか」と問うと、実感すると答える市民が少ない、とおっしゃられています。私も4年間この場所におりますが、筑波研究学園都市らしい時間を過ごしたことがどれだけあるかと考えると、人と人との交流というのは案外なかったと感じております。今日のこの機会が一番それに近くて、今日もある意味では突然のきっかけで集まっていますが、そのような出来事が色々な場所で、特にセンター地区の中で積み重なって行くことが始まっていくとよいのかなと思います。先生方の話を伺っていて、集約された駐車場があって、ペDESTリアンデッキという回遊する空間があって、あとは本当につくばらしい目的地の魅力が加わるといいな、ということ実感します。都市には多分に偶発的な発見があることが魅力だと思いますが、それがつくばの人的な知の集積のようなものと合致すると、本当に研究学園都市らしい都市の多様性と偶発性が発揮される場になるように思います。財団の立場でできることは限られているかもしれませ



んが、是非その主旨には賛同しますし、一個人としてもそういう場には是非出会いたいと感じました。

鈴木：昔は歩くだけでしたが、車がで、飛行機ができてと色々な交通手段が増えています。港は海のものでしたが、空の港ができた。そうしたら我々はこの先は、車を上手く活用していきたいですね。駐車場は車のためのものです。しかし駐車場に来る人は、実はその後歩くために来ていると考えたいので、歩く港と書いて歩港^{ほこう}。駐車場は車を停めるためではなく、その後歩かせるための港であると考えるのはどうでしょう。ここの駐車場だったら周りにこういうものがある港ですよと言えるような場になり、それが都市のアップデートにつながると素敵だなと思います。

谷口・藤井：いいですね。

茂木：実現することに近い考え方を頂いた気がします。確かに、駐車場は人が集まる場所という意味では、情報を提供すると届きやすい場所でもあると思います。駐車場という器も、まちと人をつなぐための結節点だとすると、まちの情報を用意したりしながら、まちの活動と上手くリンクすることを考える。財団の力でまちの活動自体を作ることは非常に限られていますが、まちと人をつなぐ存在にはなり得るのかなと、今日のお話を聞いて感じました。

藤井：期待しています。

鈴木：歩道空間のアップデートというのは、つくば市ではできていると思っていますから、その中に駐車場も含めてアップデートしながら、歩港にしていけるとよいと思います。

鈴木：偶発性という点で、つくばに来て17年間で一番私が感激したのは、子どもたちを連れてJAXAの宇宙センターに行ったときです。私はロケットが好きなのですが、どうしてもあのオレンジ色が嫌で。イプシロンロケットは白で綺麗ですね。でも、どうしてつくばのロケットはオレンジ色なのでしょう、とそこにいた方に聞いたら、「これは予算がなかったからです、機体の保持のために色を塗らなくてはいけなのですけれども、その塗料の中で最も安かったのがオレンジ色、だからオレンジ色にしました」と答えてくれました。やけに詳しいですねと言ったら、実は私が責任者でしたと言われて驚きました。子供達もとても喜んでいました。とても偶発的な出会いでしたが、多分つくばではそのようなことがたくさん起こせる。かつて研究者として活躍していた方々が今、色々なところで生活したり活動したりしているわけですが、もう一度センター地区でつながる。建物があってショッピングができるだけでなく、人が人をつなぐしくみづくりを考えたいですね。



藤井：ありがとうございます。大体予定の時間になり、一言ずつまとめをと思いましたが、十分お話しいただきましたので、ここで座談会を閉じたいと思います。私もとても楽しく聞かせていただきました。ありがとうございました。

茂木：本日は本当にありがとうございました。色々な知識をお持ちの先生方と話すということで、緊張感をもって臨みましたが、やってみると、とても触発されました。頭脳が触発されるということはよいことだなと感じましたし、つくばという場所は、そのようなことが日常的に展開される可能性があるのだなと実感した2時間でした。財団は、調査研究というフィールドもありますし、今日の話で言うと、パーキングではなくポートとしての駐車場も持っておりますので、

これからもこういった機会を持ち、お知恵を頂きながら、色々とお役に立てる役割を探って参りたいと思います。また本日のような企画をお声がけさせていただく際には、是非またご参加いただけたらと思います。本日はありがとうございました。





つくばセンター地区における都市活動実態調査
(2018-2021)

—コロナ禍の影響の把握—

コロナ禍における学生の生活・活動実態

コロナ禍において、学生のみなさんがどのように過ごしていたのか、筑波大学生にご協力頂き、グループインタビューでお話をお聞きしました。

最初の緊急事態宣言が発令された2020年4月に入学した学類3年生、及び当時学類2年生、3年生だった8名のみなさんにご参加頂きました。

日時：2022（令和4）年11月14日	インタビュー時点	2020年4月時点
場所：co-en イベントスペース	学類3年生	学類1年生
参加者：筑波大学生（社会工学類） 計8名	学類4年生	学類2年生
（学類3年：4名、学類4年：2名、修士1年：2名）	修士1年生	学類3年生



主な質問項目	
Q1	お住まいは？（今／コロナ禍以前）
Q2	最初の緊急事態宣言下、どこでどうしていた？
Q3	大学に来る頻度は？（今年／昨年／一昨年）
Q4	授業の聴講は？（今年／昨年／一作年）
Q5	課外活動は？
Q6	アルバイトは？（今／コロナ禍以前）
Q7	飲み会は？（今／コロナ禍／コロナ禍以前）
Q8	生活上困ったこと、不便だったこと
Q9	つくば市内での主な交通手段は？
Q10	つくばでの過ごし方の変化（影響）
Q11	大学生活で影響を受けたこと
Q12	つくばセンターの来訪頻度

Q1.お住まいは？（今／コロナ禍以前）

今回ご参加いただいたみなさんは、出身地が遠方であったこともあり、全員がつくば市内にお住まいでした。

コロナ禍以前に入学していた学類4年生・修士1年生は、緊急事態宣言期間中に実家へ戻った方は1名で、ほとんどの人が市内に留まっていました。

コロナ禍で入学を迎えた学類3年生は、早めに引越しを済ませてつくばに留まった人もいましたが、実家に留まったり、戻った人も少なくなかったようです。

●緊急事態宣言時

つくばに居た人（6人）

学生宿舎の入寮制限が行われましたが、既に引っ越してしまっており、遠いので帰ることもできず、そのまま住んでいましたが、実家に帰った人も多くいました。帰国できない留学生も滞在していました。



緊急事態宣言前にアパートに引っ越していたので、そのまま住んでいました。



緊急事態宣言中もつくば市内で一人暮らしを続けていました。



●緊急事態宣言時

実家に居た人（2人）

引越し手続きは済んでいましたが、入学してから対面授業が始まるまで、宿舎の家賃を払いながらも実家で暮らしていました。



緊急事態宣言下では、授業が始まる秋まで一時的に実家に戻りました。



Q2.最初の緊急事態宣言下、どこでどうしていた？

学生宿舎に住んでいた方は、同じ宿舎内の人と過ごすことができたようですが、一人暮らしの方は、アルバイト先の休業やサークル活動の休止によりやることが少なくなり、家で一人で過ごすことが多かったようです。

一方で、オンライン授業は、当初は慣れておらず、また課題（宿題）も多かったため、こなすのが大変だったようです。

●緊急事態宣言時

つくばに居た人（6人）

決めていたサークルに入学後すぐに入りましたが、活動ができなかったため、サークルの人たちと遊んだり筑波山に行ったりしました。



学類3年

ほとんど宿舎に居て、宿舎内の友人と毎日のように料理などをして過ごしていました。人が少なかったので共同シャワーなどは今より使いやすかったです。



学類3年

アルバイトをしていました。



学類4年

アルバイト先が休業になり、本当にやる事が無く、家でテレビや動画を見ていることが多かったです。



学類4年

アルバイト先が休業してしまい、ほとんど家で過ごしました。コロナ禍でのサークル運営の模索や自主練をしていました。



修士1年

●緊急事態宣言時

実家に居た人（2人）

オンライン授業や課題の他は、家事をしたり、地元の友人と遊んだりして過ごしていました。

授業の課題が多く、こなすのが大変でした。



学類3年

週6日はオンライン授業、日曜は課題という生活でした。他は、家族と過ごしたり、友人とオンラインでゲームをしたりしていました。



修士1年

Q3.大学に来る頻度は？（今年／昨年／一昨年）

2020年の秋から対面での授業が徐々に再開され、原則対面授業となった2022年秋からは、だいぶ構内に人が戻ってきているようです。

過渡期の登校頻度は、専攻によっても異なっていたようですが、今回参加いただいたみなさんは、製図の授業や課題のために学校のPCを用いる必要があり、2021年以降はほとんどの学年の人が平均週3日程度大学に通っていました。

緊急事態宣言により入学式がなくなり、その後の授業はオンラインで開始されたため、新生だった学類3年生が、初めて学友と顔を合わせたのは秋のガイダンス時でした。

2020年の秋学期からは体育の授業で週1日程度大学に行くようになりました。2021年は演習の授業もあったため、週1～3日程度、2022年は対面の授業が多く、週3～5日行っています。



学類3年

対面でないとできない授業が多く、2020年の秋からは週2～3日は大学に行っていました。今はほぼ授業がありませんが、研究室に週3～4日行っています。



学類4年

2020年の秋学期からは、実習のために一部の教室が利用できるようになり、家では作業が進まないのほぼ毎日行くようになり、教室でグループワークをしたりしていました。今も授業と研究室で週5日程度行っています。



修士1年

Q. 新生だった皆さんが初めて顔を合わせたのはいつ頃ですか？

秋にあったガイダンスの時です。オンラインで顔は見ていましたが、1年生の時に対面で集まったのはその1回だけでした。



学類3年

SNSに慣れている人は、Twitterなどを活用して友達をつくっている人たちもいました。私自身は積極的に声をかけることはできませんでした。



学類3年

コロナ前から、先輩が新生用に作ってくれるLINEグループがあり、そこでの自己紹介がきっかけで友人ができたりもしました。



学類3年

Q4.授業の聴講方法は？（今年／昨年／一作年）

2022年の春頃までは教室の使用人数に制限があったためリモートの授業が多く、同年秋からは原則対面授業となりました。しかし、専攻や授業内容によっては現在もリモート形式が続いている授業もあります。

リモート授業は、友人や先生と気軽に話ができないデメリットはありますが、録画配信の場合は、都合のよい時に視聴することができたり、時間短縮ができるメリットがあるようです。

2020年の秋以降は、まだリモート授業が多かったのですが、テストは対面で行うものが増えたので、つくばに引っ越し人が増えた印象です。

私たちの専攻は対面授業が増えましたが、未だにリモートが中心の専攻もあると聞いています。



最初の頃は、録画された授業の動画が配信されて課題を決まった期間までに提出するやり方が多かったのですが、最近ではリアルタイムの配信で進める授業に代わってきています。



Q. リモート授業はいかがでしょうか？

最近は慣れましたが、初めの頃は対面のほうがやりやすく、友人にも会えるので好きでした。



私たちの専攻の授業では社会の動き等の生の事情を聞けることもあるのですが、リモートでは録画に残ることもありそういった話があまり聞けず、対面のほうが面白いと感じる授業もあります。



リモート授業は先生にとっても楽なこともあるようです。また、今もリモート受講を希望する学生もいるようです。



リアルタイムのリモート授業はずっと画面を見て聞く必要があるのが苦手です。いつでも見られる配信式の授業は、倍速で聞くことができたり、動画を一旦停止してメモを取れたりするので自分にとっては対面よりも学習効果が高かったです。好きな時に視聴できることもメリットでした。



就職活動中は配信式のほうが予定を組みやすく助かりました。



Q5.課外活動は？

2020年～2021年は大会の中止や活動場所の制約もあり、競技スポーツ系の団体は活動が難しく、その他の団体もオンラインの活動が中心となるなど、大きな制約がありました。

当時新入生の学類3年生は、コロナ禍でサークル等への入部の機会を失った方もいました。春にはSNSでの勧誘も行われましたが、情報が多くサークルや部活動への参加のきっかけに繋がりにくかったようです。

一方、秋以降オンラインで本格的に新歓活動を始めると、サークル活動でのつながりに期待したためか、例年より多くの入部希望があった団体もあったそうです。

●屋外スポーツ

2020年と2021年の大会は中止になってしまいました。普段の活動についても大学からの自粛要請中は顧問・指導者の監視下のもと行う必要があるなど、かなり制限を受けました。



学類4年

活動の再開にあたっては大学の組織や施設の管理先と連絡をとり調整する必要性がありましたが、それぞれの対応方針が違うことや二転三転することもあり結構苦労しました。



修士1年

入学時からサークルに入りました。強い団体だったので緊急事態宣言中はそれぞれ自主練習をして過ごしていました。



学類3年

●屋内スポーツ

構内では活動しない団体のため、緊急事態宣言時以外の市の体育館が借りられる時は基本的に活動を行っていました。



学類4年

●その他（イベント系・文化系など）

秋からサークルに入りましたが、緊急事態宣言中など、大学からの自粛要請期間中は全てオンラインで活動していました。



学類3年

2年生になってから、他の大学のメンバーを含む学生団体に入りました。メンバーの物理的な距離が遠いので、いまでもオンラインで活動しています。



学類3年

サークルには入りそびれましたが、友人が起ち上げた古着屋の運営に関わるようになり、それがサークル代わりになりました。



学類3年

Q. 新入生勧誘、歓迎の機会もなくなってしまったと思いますがどうでしたか？

入学時に SNS で勧誘している団体がたくさんありましたが、情報が多すぎてすべてに目を通す気が起きず、タイミングを逃して入れませんでした。



いまま新歓活動はオンラインが中心になっているので、色々工夫して行うようにしています。



2020 年の秋からオンラインで新歓活動を行いました。当時の 1 年生は学類でのつながりが少なかったこともあり、サークルでのつながりやコミュニティを期待していて、いつもより大勢入ってくれました。



マイナー競技の団体だと、学類での新歓、実際の体験、ご飯に行って会話する場で興味を持ってもらうという方法が一番有効な勧誘だったので、その手段がとれずいつもより部員を集められませんでした。



Q11. 大学生活で影響を受けたこと

本来使用できるはずの大学の設備を使用できない事や、教授や友人とのコミュニケーションをとることが難しくなったことが主に影響を与えたようです。

テスト勉強や課題をするために使っていた学校の端末室 (PC ルーム) が、夜間閉鎖されてしまい、課題が思うように進まず不便でした。



リモート授業が多かったために、教授のことをよく知らないまま研究室を選ぶことになってしまいました。



学園祭はコロナの影響で入場制限があり、自分の大学の学園祭に自由に参加することができませんでした。



リモート授業では授業後に気になったことや課題の分からないところを先生や友達に気軽に聞くことができず、不安がありました。



Q6.アルバイトは？（今／コロナ禍以前）

店舗でアルバイトをしている人が多く、影響は業種によって大きく分かれました。

お弁当販売など日用食料品を扱う店でのアルバイトは、需要が増え多忙になり、飲食店でも、昼間営業が中心の店ではあまり影響なくアルバイトが続けられたということです。

なお、学生の皆さんのほとんどは、大学周辺などのつくば市内で働いていました。

●影響が少ない/忙しくなったアルバイト

お弁当屋さんでずっと働いています。緊急事態宣言中も通常通り営業し、働いていました。その時期は他のお店がやっておらず、忙しかったです。



スーパーで働いていましたがコロナ禍で働く人が少なくなってしまう、忙しくなっていました。



パン屋さんで働いています。コロナ禍ではむしろ忙しくなったようで、シフトに入れない事もなくずっと続けています。



飲食店で働いています。昼の営業が中心なので、緊急事態宣言中は時短営業がありましたがその他はあまり影響がありませんでした。



宅配専門の飲食店で働いています。緊急事態宣言中は注文が増えたり、客層や注文の内容、単価が変わったりして、そういった分析を学生で行うのは面白かったです。



●影響が大きく働けなくなったアルバイト

ショッピングセンターの飲食店で働いていましたが長期休業になったこともあり辞めました。音楽スタジオでも働いていましたが、文化祭がなくなったので学生の利用も減り、営業時間も短くなってシフトになかなか入れなくなりました。その後は、研究機関でのアルバイトや、研究室のTAなどで稼いでいます。



2021年の夏につくば市内の子供向けイベントスタッフのアルバイトをしていました。その後も定期的に働けるという話を聞いていましたが、コロナの影響で会場を借りられないなどの理由で夏休みだけでそのイベント、アルバイトは終わってしまいました。



Q7.飲み会は？（今／コロナ禍／コロナ禍以前）

コロナ禍での飲み会は少人数化しており、緊急事態宣言時はオンライン飲み会をする人もいました。2022年になってコロナ前のような大人数での飲み会も開催されるようになってきたようですが、普段の飲み会では以前のように頻繁に行かなくなった方や、当時は新入生であったために最近やっと飲み会に参加するようになってきた方などそれぞれでした。

家からも近く、値段もリーズナブルな大学周辺のお店で飲むことが多く、つくばセンター周辺で飲むことはほとんどないそうです。また、コロナに関わらず、誰かの家に集まって飲み会をすることも多いようです。

コロナ禍ではあまり飲みに行く機会はありませんでした。今年になってからだんだん学類の人やサークルの人と飲みに行くようになりました。



2021年の秋ごろは友人と頻繁に家で飲んでいましたが、逆に最近はあまりやらなくなってきました。

一方で、大人数でのお店での飲み会は、行く機会が増えてきました。



コロナ前は大会の後、演習の後など月1～2回は大きな飲み会がありました。コロナ禍で店が再開し始めてからは月1回程度、少人数で飲みに行くことや、その後も機会があれば数人で定期的に飲み会をすることはありました。最近は制限も緩くなっているので以前のような大きな飲み会も開催されるようになってきました。



コロナ前は誰かの家でよく飲み会をしていました。緊急事態宣言中には、地元の友人と数回オンライン飲み会をしたことがあります。最近は飲み会に行く元気が無くなってしまい、たまに少人数でお店に飲みに行く程度です。



Q. 外での飲み会ではどこに行くことが多いですか？

大学近くに住んでいて自転車移動のため、つくばセンター周辺で飲んで自転車を押して帰るとなると結構時間がかかります。天久保や桜のほうの方が帰りが楽です。



基本は電車を使わずつくば市内で飲みますが、つくばセンター周辺はあまり利用しません。大学の近くの店は学生向けのサービスがあるなど安いところが多いため、そちらに行くことが多いです。



Q8.生活上困ったこと、不便だったこと

直接的に困ったこととしては、飲食店の時短営業やマスク生活などが挙げられましたが、外に出かける意欲が低下したなど、家に閉じこもる生活が長く続いたことが、その後の生活にも想像以上に大きな影響があったようです。

リモート授業を受ける空間と自分のプライベート空間が同じなので、生活にメリハリがなくなりました。その影響で今も家で習慣的に勉強しづらくなってしまいました。



授業が始まる直前に起き、一日中外に出ない日もあり、夜型の生活になってしまいました。そうすると精神的にも安定せず、調子が悪かったです。



家で何かを楽しむことに慣れ、目的がないと外に出なくなっていました。一度過ごし方が変わると元に戻すのは難しいと思います。



ほとんど人と会う機会が無い状態が続く、人と話すことが負担になったなど思います。目的がないと外出しないので、行動力がなくなってしまったのもコロナの影響かもしれません。



飲食店が早く閉まってしまうので外食ができないのは不便でした。



自主練のため、外でマスクを外してジョギングをしているときに、なるべく人から離れて走るようにしていましたが、嫌な顔をされたり、怒鳴られることもありました。



Q9.つくば市内での主な交通手段は？

移動は車か自転車を利用する人ほとんどで、自分で車を持っている人は8人中2人でした。自転車の場合、行動範囲は15分圏内(2~3km圏内)くらいまでが目安で、遠出の際は知り合いや友人の車に同乗する方が多いようです。

車か自転車で移動することが多いです。自分で車を持っていなくてもカーシェアを利用することもあります。



3km程度であれば自転車で移動します。例えば、つくば駅まで行くにはバス代より駐輪場代のほうが安いので自転車で行ってしまいます。



車は持っていませんが、大きな買い物であまり遠くまで自転車を漕ぎたくないのので、イーアスなどに用事がある時は車を持っている人に一緒に連れて行ってもらうことが多いです。



コロナ禍以前は大学の学類やサークルで免許合宿に行くこともありました。コロナ禍でそれがなくなってから、免許は地元でとるか、つくばで教習所に通うか、どちらかが多いと思います。



Q 10. つくばセンターの来訪頻度

駅や駅周辺の施設に用事がある時以外でつくばセンターに行くことは少ないようです。皆さん、コロナ禍に関わらず普段は研究学園駅前のイーアスを利用することが多く、その他は、大学周辺で過ごすか、遊びに出かける際は車で遠くまで行ってしまいます。

つくばセンター広場のイベントについても認知度が低く来訪する方はいませんでした。

ゼミで月1回 co-en を利用するときは、近くでご飯を食べることがあります。



つくばセンターよりは、研究学園前のイーアスに行きます。服も買えて、映画館、スーパーなどもあって便利です。



つくばセンターに用事が無く、電車を利用するとき以外はほとんど行きません。



遊びに出かける時は、宇都宮に餃子を食べに行くなど、みんなで車で遠くへ出かけることが多いです。



最近トナリエが充実してきたので、ニトリに家具を買いに行きました。



Q. つくばセンターでイベントが開催されている時もありますが、行くことはありますか？

気になってはいました。
事前に情報を得ることがなく、なかなか行く機会がありません。
友達が行っているのを SNS で見かけて知ることはあります。



つくばセンター地区における都市活動実態（2018-2021）

2022年3月に発行したTUTCライブラリー48号に引き続き、つくばセンター地区を中心とした都市活動についてのデータを収集し、2021年度につくばセンター地区の都市活動の実態について把握しました。

（1）調査対象エリア

つくばエクスプレス つくば駅から約1kmの範囲に広がる「つくばセンター地区」を基本とし、一部データは、その周辺地域やつくば市全域を対象としました。

（2）調査対象期間

コロナ禍発生前の2018～2019年度、及び発生直後の2020年度、ワクチン接種期の2021年度を基本としてデータ収集等を行いました。

（3）調査項目

以下の項目について調査を行いました。

○新型コロナウイルス感染症に係る経過の把握

- ・感染者数の動向
- ・感染拡大の防止に向けて行われた取り組み（外出自粛、休業要請等）

○都市活動の変化の把握

1. 人流 鉄道、バス、駐車場、駐輪場利用状況
つくばセンター地区歩行者通行量、来訪者数
2. 生活・余暇活動 つくばセンター地区イベント開催状況
文化施設利用状況（図書館、博物館、ホール）
市民活動施設利用状況（市民活動センター、交流センター）
屋外活動状況（公園・運動施設、キャンプ場、レンタサイクル）
3. 人口・住宅 つくば市の人口動向、住宅着工数
つくばセンター地区の人口推移、マンション供給動向、地価
4. 産業・経済 駅周辺商業施設の来客数・売上高
オフィスエリアの人流の動向
観光客数、宿泊者数
市の歳入・歳出、税収
5. 研究・教育 研究活動（研究発表数、共同研究数、筑波大学人流等）
交流活動（留学・外国人受入数、国際会議開催状況等）
創業活動（ベンチャー企業設立数、スタートアップ利用状況）
普及活動（サイエンスツアー等一般向けイベント参加者数）

(4) 調査方法

以下の方法により、各種データの収集・分析を行いました。

○統計データ等調査

人口や住宅着工数、地価、税金などの各種統計データを、公開資料等から収集し、分析を行いました。

○各種施設等利用状況調査

交通機関や駐車場・駐輪場、文化施設、運動・屋外施設、商業施設、宿泊施設等、都市活動と関係の深い各種施設の利用状況等に関するデータを関係機関より提供を受け、整理・分析を行いました。

○既存調査データを用いた分析

つくば市及び(株)関東鉄道が経年的に実施しているつくば市内の路線バスの乗降客数調査データの提供を受け、つくばセンター地区発着便に着目した分析を行いました。

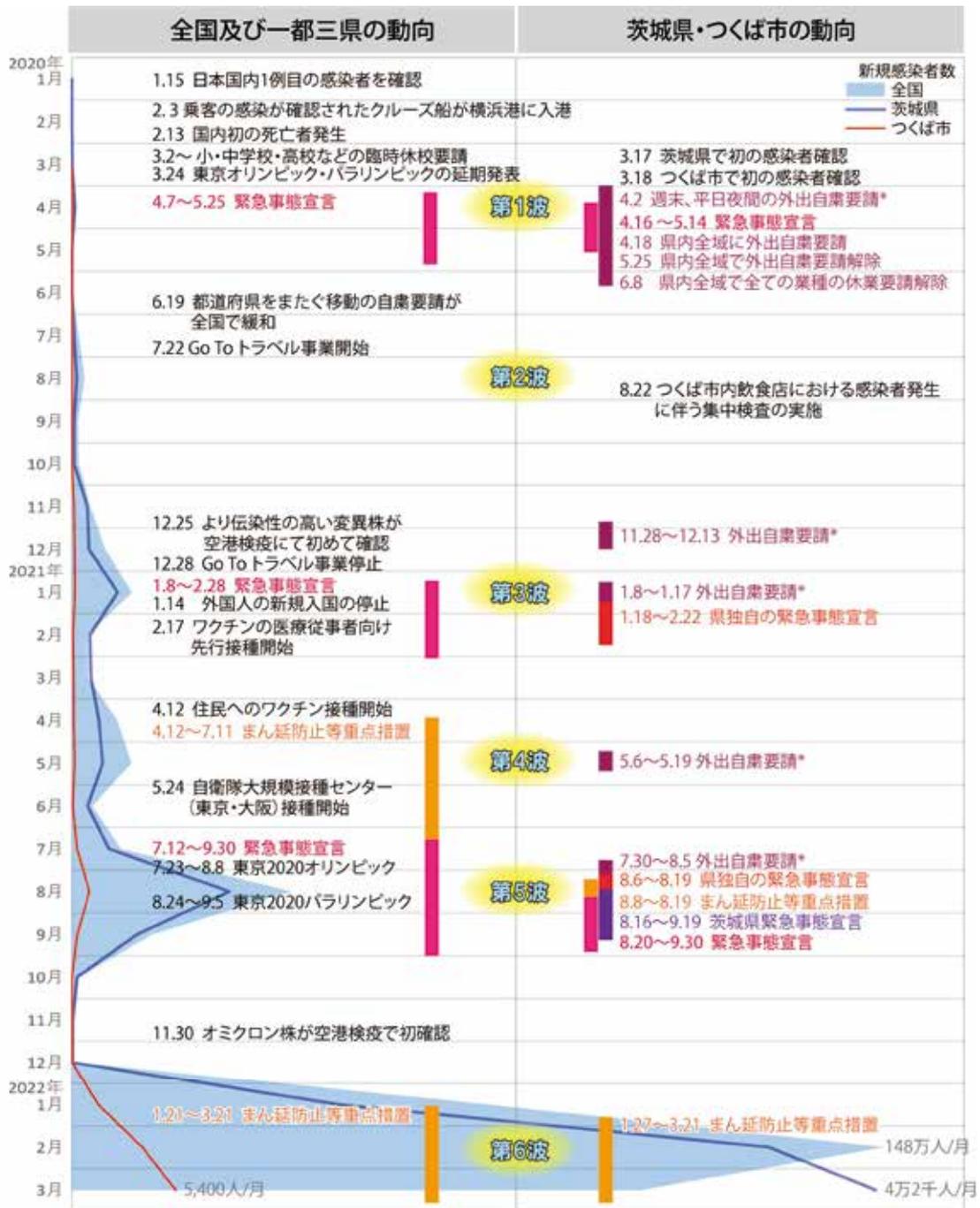
また、(一財)つくば都市交通センターがつくば駅周辺で定点観測を行っている「つくば中心市街地 歩行者・自転車交通量調査」のデータを用いて、コロナ禍前後の人の動きの変化について分析を行いました。

○人流データ調査

携帯電話(au)の位置情報による人流データ提供サービスを用いて、つくば駅周辺街区やオフィスエリア、公園の人流(来訪者数)の把握を行いました。

つくばセンター地区の都市活動の動向（2021年度）

2021年度には国民の8割近くが2回目の接種を終えたものの、新たな変異株の出現もあり、5月には第4波、8月には第5波、2月には第6波が発生、東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会が開催されましたが、期間中に緊急事態宣言が発令されるなど、2020年度に引き続き新型コロナウイルスの影響が色濃く表れた一年となりました。



左欄の緊急事態宣言等の期間は東京都・神奈川県・千葉県・埼玉県に係る期間。
*：感染拡大市町村における要請。期間はつくば市が対象となった期間。

新規感染者数：厚生労働省HP「データからわかる新型コロナウイルス感染定情報」、つくば市HP「新型コロナウイルス陽性者一覧」より作成

図 2-1 新型コロナウイルス新規感染者数の推移

◆ 人 流

鉄道利用者は増加傾向であり、通勤通学の人流は回復してきていることがうかがえますが、コロナ禍前までには戻っておらず、つくば-東京間の高速バス利用者数は依然低い水準に留まっています。

駐車場は、駅に近接している南1駐車場で大きく利用が伸びましたが、2021年5月にクレオが開業した影響が大きいものと考えられ、歩行者交通量もクレオ前で2020年度の2倍に伸びています。しかし、つくば駅周辺の全体来訪者数はコロナ禍前の水準に達しておらず、南1駐車場の利用台数も西武百貨店閉店前（2016年）の水準までは戻っていません。

高速バスは、空港行きリムジンバスが引き続き運休となっている他、大阪方面行きの利用者もコロナ禍前の3分の1程度に留まっており、遠方への移動はまだまだ大きな影響を受けていることがうかがえます。

	2018年度	2020年度	2021年度
TXつくば駅 一日平均 乗車人員	18,900人	-43% 10,700人	18% 12,600人
高速バス つくば-東京線 年間乗車人員	612,147人	-68% 197,809人	34% 265,580人
空港リムジン バス乗車人員	199,382人	-99% 2,213人 ほぼ運休	-100% 0人 運休
駐車場年間 利用台数	168万台	-30% 118万台	47% 174万台
つくば駅周辺 来訪者数	100%	-42% 58%	24% 72%

◆ 生活・余暇活動

つくばセンター地区の図書館、美術館やホールをはじめとした文化施設においては、2021年度も緊急事態宣言期間中の休館が生じました。利用者数は回復傾向にあるものの、多くがまだその途上であり、特にノバホールやつくばカピオなどの大規模ホールや、市民活動センターなどの利用が低い水準に留まっています。

キャンプ場やテニスコートなどの屋外活動は、利用の多い夏期に緊急事態宣言を受けた休業がありました。その他の時期ではおおむねコロナ禍前の水準に戻っています。

公園来訪者数は、洞峰公園ではコロナ禍前の7割程度、中央公園は4割程度となっています。洞峰公園は施設休業の影響もあり2020年度よりやや減少したと推察されます。中央公園は、2018・2019年度はアウトドア体験などの社会実験への来場者が多かったことや、例年つくばセンター広場を中心に行われているまつりつくばなどの大規模なイベントや、多くの来場者を集めていたコーヒーやビールなどの食のイベントが軒並み中止となったこと、また、周辺の公務員宿舎で退去が進んだことなどが影響していると推察されます。



◆ 人口・住宅

つくば市の人口は増加基調が続いており、住宅着工数も分譲住宅を中心に増加しています。2020年度は転出の減少が社会増の要因となっていましたが、2021年度は転出の伸びが少ないまま転入が増加し、社会増はコロナ禍前の約1.5倍に増加しています。国外との転出入の減少傾向は継続しており、市内の外国人人口もわずかですが減少に転じました。

コロナ禍を契機とした東京都からの転入の増加傾向は2021年度も継続しており、東京都からの転入者数はコロナ禍前より4割増加しています。また、2021年度は県外地域との転出入が増加しており、2020年度に移動を控えた反動によるものと推察されます。

つくばセンター地区においても人口は増加基調が続いています。2021年度は大規模なマンションの供給はありませんでしたが、2022年度はクレオ跡地及び春日の公務員宿舍跡地でマンションが竣工しており、今後更なる人口増加が見込まれます。

	2018年度	2020年度	2021年度
つくば市人口	233,807人	241,809人	246,541人
社会増減*	+2,886人 転入16,681人 転出13,795人	+3,702人 16,481人 12,779人	+4,382人 17,248人 12,866人
海外との転出入*	+610人	+58人	+87人
東京都との転出入*	-340人	+337人	+727人
出生率*	9.7%	9.2%	9.1%
つくば駅周辺住宅地地価 竹園一丁目	19.9万円/m ²	21万円/m ²	22万円/m ²

* 年次集計データ

◆ 産業・経済

つくば市の法人市民税収入は回復傾向が見られますが、コロナ禍前より低い水準にあり、産業・経済はまだ回復の途上にあることがうかがえます。

つくば駅周辺では、2017年度に閉店したクレオが2021年にリニューアルオープンし、商業施設の来客数は大きく増加しましたが、駐車場利用状況からは西武百貨店閉店前の来客には及んでいないことがうかがえます。

つくば市内の宿泊者数、並びに観光客数はコロナ禍前の約半分に留まっており、サイエンスツアーなどの研究関連のイベントが縮小傾向であったことや、団体による見学やバスツアーなどの観光が控えられたこと、海外からの観光客や国際会議等による来訪が途絶えていることなどが影響していると考えられます。一方で、2020年度は減少率が少なかった筑波山の観光客数は2021年度も減少傾向となっており、人々の行動範囲が広がったことが推測されます。

オフィスエリアの人流は、感染者数増加時に出勤抑制等が行われていることがうかがえ、年間を通じた来訪者数はコロナ禍前まで回復していませんが、昼間の滞在者数はコロナ禍前を上回っており、テナントの入居状況なども影響していることが考えられます。

	2018年度	2020年度	2021年度
つくば駅周辺 商業施設来客数	443万人 年間	-36% 282万人	68% 475万人
つくば市 観光客数	筑波山269万人 その他180万人	-27% 197万人 -79% 38万人	-10% 177万人 63% 62万人
つくば市 宿泊者数	195,419人	-39% 119,196人	-12% 104,533人
つくば市 法人市民税収	42億円	-17% 35億円	11% 39億円
つくば駅周辺 オフィス来訪者数	2018年度 100%	2020年度 90% -9.8%	2021年度 93% 3.7%

◆ 研究・教育

共同研究や起業等の活動については、コロナ禍に大きな影響を受けずに推移していますが、留学や海外からの研究員等の受入、国際会議など海外との往来を伴うものはいまだ大きな影響を受けています。筑波大学も2021年度は対面授業とオンライン授業の体制が続いていたことから、来訪者数に大きな回復は見られませんでした。

つくば国際会議場での国際会議はやや件数が増加したものの、海外からはオンライン参加のみで、国内からの参加者も少ない状況となっています。研究者向けのイベントや一般向けの研究関連イベントも、開催件数や参加者数の回復傾向は見られますが、オンラインによるものが多く、リアルでの参加者数は伸び悩んでいます。

	2018年度	2020年度	2021年度
国際会議 来訪者	16,734人 つくば国際会議場 -98%	380人 589%	2,620人
筑波大学 留学生数	2,457人 5月時点 -12%	2,174人 2.4%	2,226人
産業技術総合研究所 外国人受入数	820人 -37%	513人 -16%	429人
産業技術総合研究所 研究発表数	14,147件 -37%	8,871件 14%	10,087件
つくばサイエンスツアー 研究機関等 見学者数	933,683人 -78%	206,510人 70%	350,136人
研究関連 イベント	2019年度 356件 内、オンライン利用1件 TCIホームページ掲載イベント -44%	2020年度 198件 187件	2021年度 248件 235件

コロナ禍における都市活動データ（2018-2021）

1. 人流

1-1 鉄道



出典：首都圏新都市鉄道(株)資料を基に作成

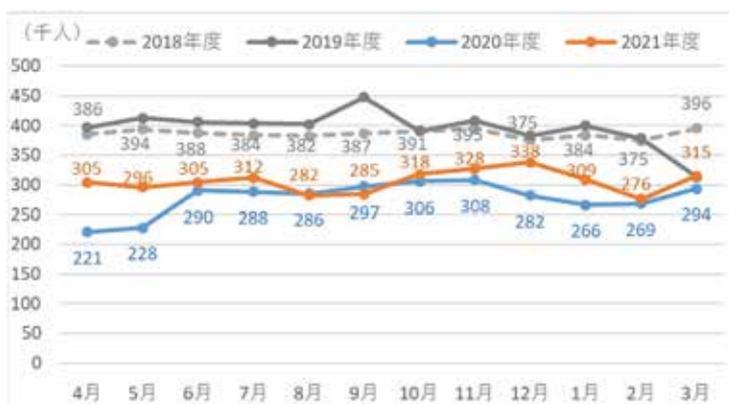
図 2-2 つくばエクスプレス一日平均乗車人員の推移（沿線計・つくば駅・研究学園駅）



出典：首都圏新都市鉄道(株)資料を基に作成

図 2-3 つくばエクスプレス輸送人員

【つくばエクスプレス沿線合計】



【つくば駅】



【研究学園駅】



出典：首都圏新都市鉄道(株)資料を基に作成

図 2-4 つくばエクスプレス 一日平均乗車人員

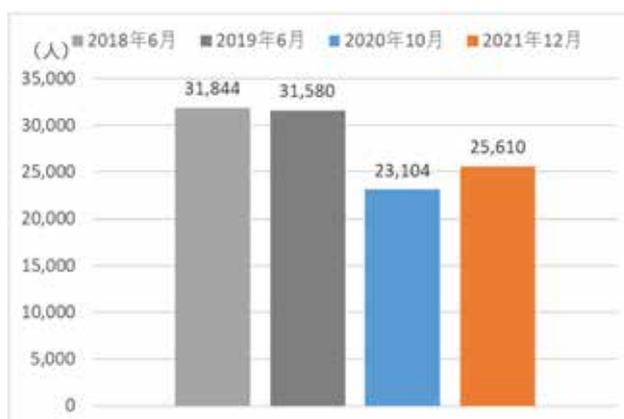
1-2 バス

(1) 路線バス

つくば市内の路線バスの利用動向を、以下の平日乗降客数データ（関東鉄道(株)提供）により把握を行いました。

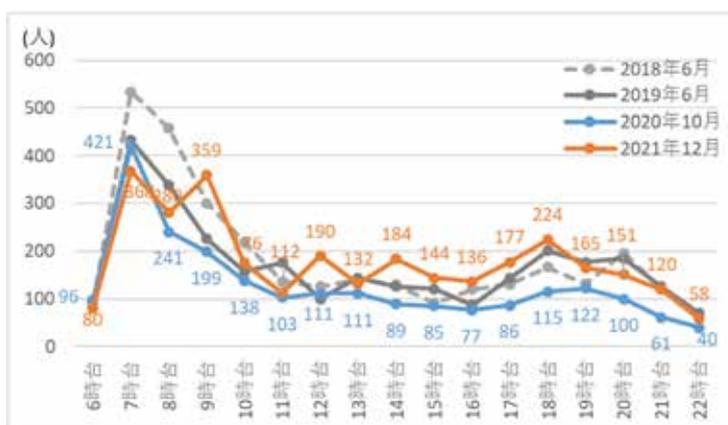
表 2-1 調査概要

対 象	関東鉄道の市内運行バス路線
調査日	2018年6月14日（木） 2019年6月13日（木） 2020年10月29日（木） 2021年12月22日（水）



出典：関東鉄道(株)資料を基に作成

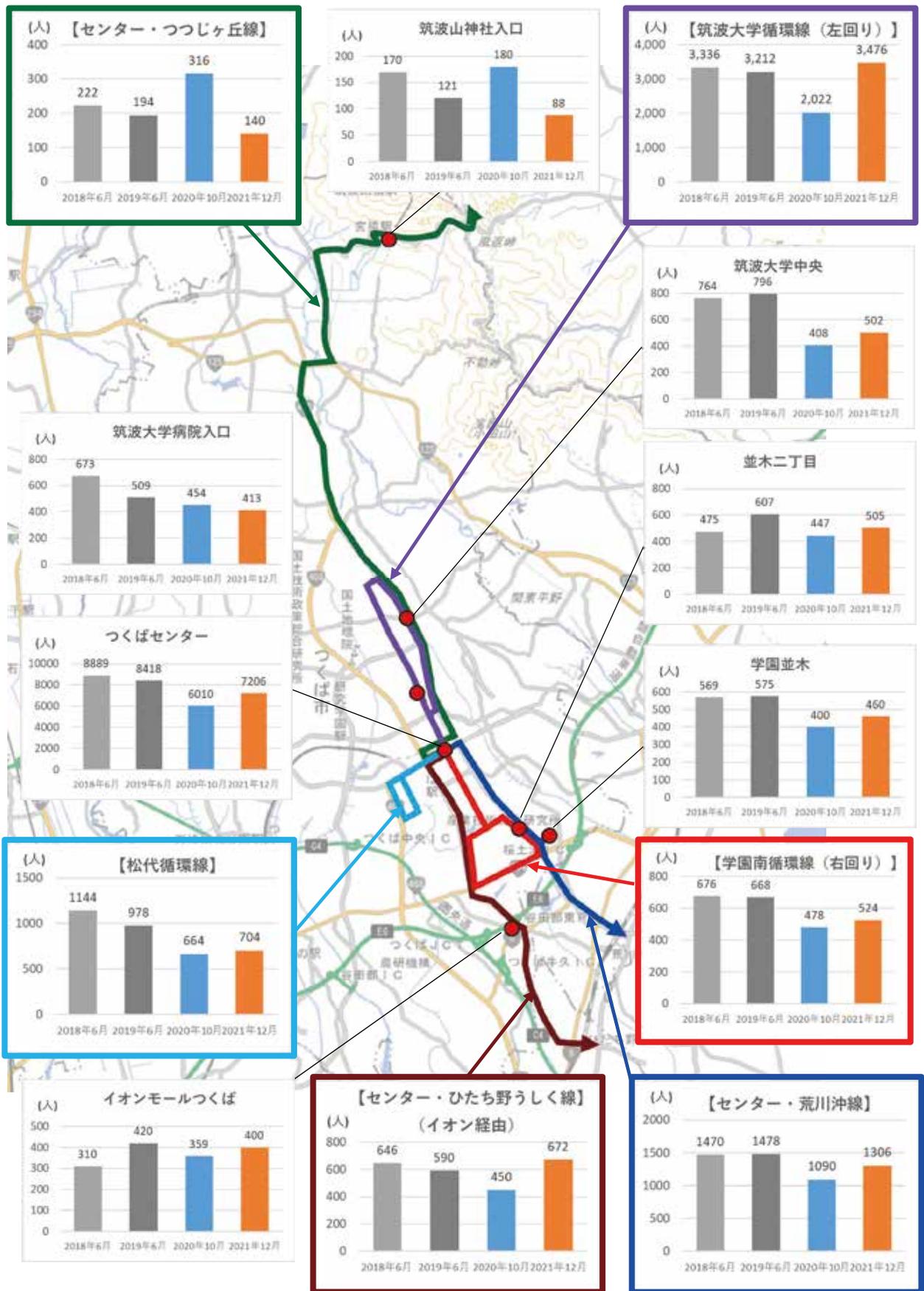
図 2-5 つくば市内路線バス一日乗降客数（関東鉄道運行路線）



※つくばセンター始発バスのみ集計。年により運行本数や運行経路に変動がある。

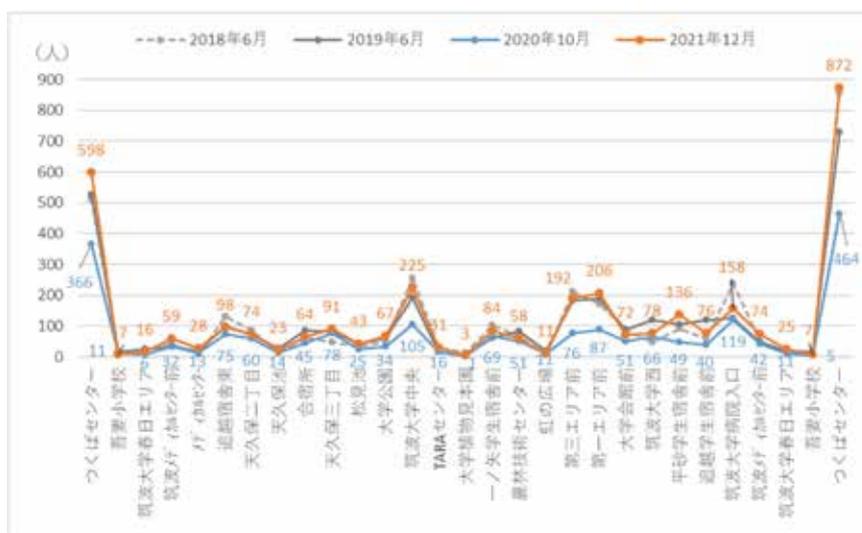
出典：関東鉄道(株)資料を基に作成

図 2-6 (参考) つくばセンター停留所 時間帯別乗車人数

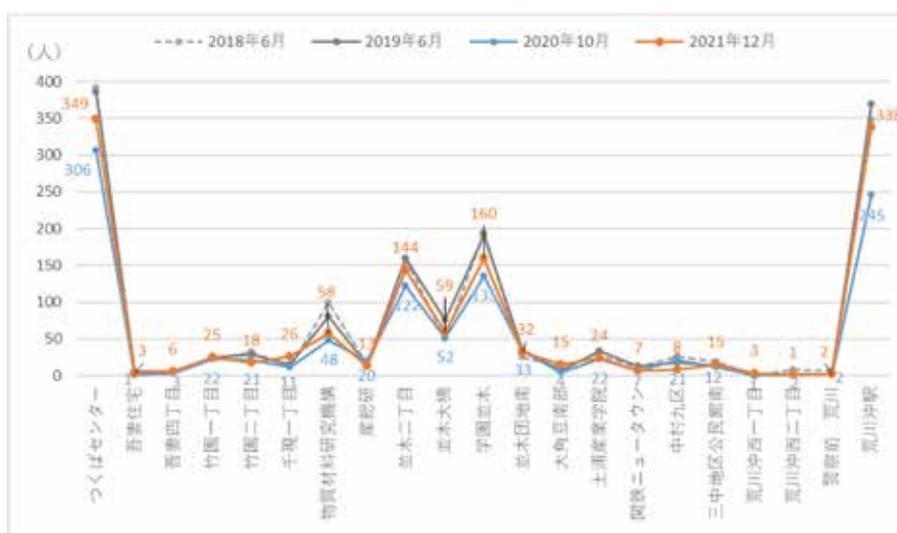


地理院地図（電子国土WEB）を一部加工し、関東鉄道(株)資料を基に作成
 図 2-7 つくば市内の主なバス路線及び停留所の乗降客数

【筑波大学循環線（左回り）】



【つくばセンター・荒川沖線】



※つくばセンター発荒川沖駅着運行便の合計

出典：関東鉄道(株)資料を基に作成

図 2-8 主要バス路線の停留所別乗降客数

(2) 高速バス

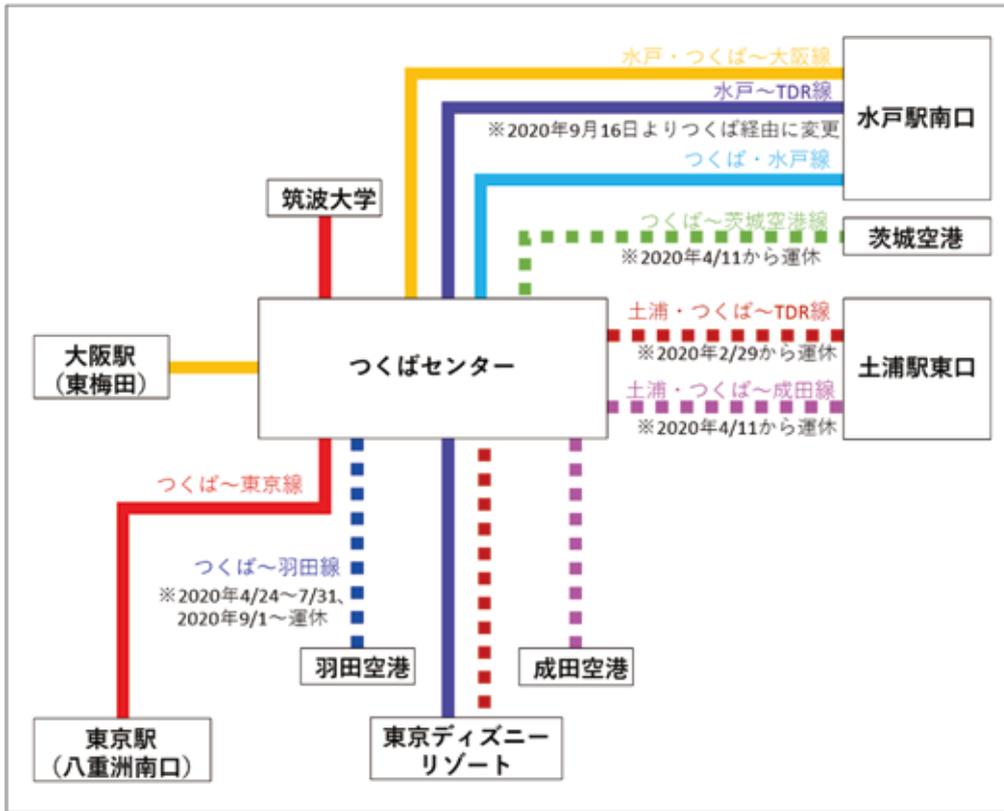
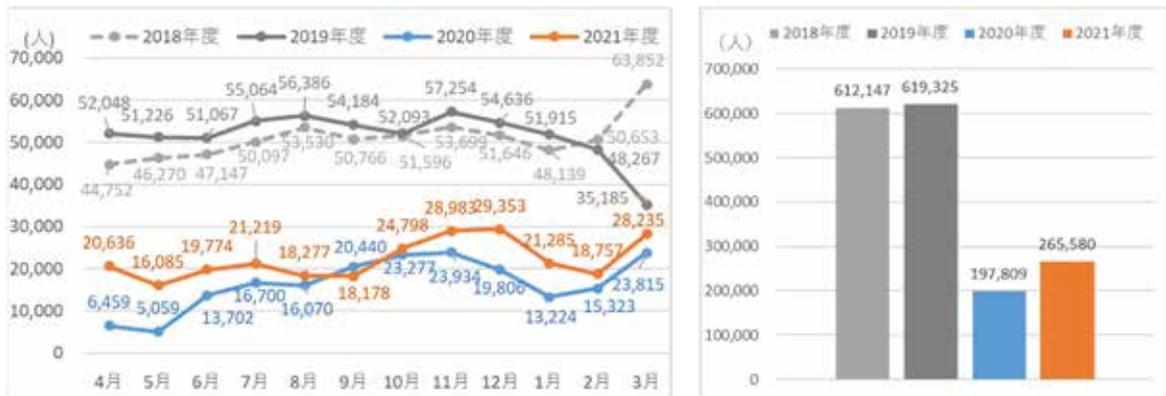


図 2-9 高速バス路線概略図 (2022年7月末時点)

【つくば-東京】



出典：関東鉄道(株)資料を基に作成

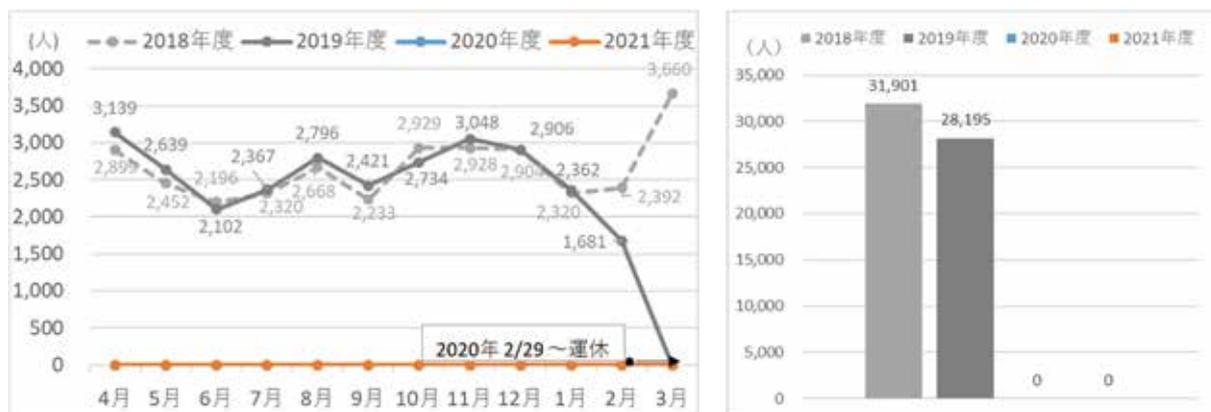
図 2-10 高速バス乗車人員の推移①

【つくば-水戸】



※2020年10月より茨城県の社会実験により平日2往復から平日8往復、土休日4往復に増便

【土浦・つくば-東京ディズニーリゾート】



【水戸・石岡・つくば-東京ディズニーリゾート】



※「水戸・赤塚・石岡～東京ディズニーリゾート」線は2020年8月より運転再開。同年9月16日より、つくばセンター経由に運行ルートを変更。

出典：関東鉄道(株)資料を基に作成

図2-11 高速バス月別乗車人員の推移②

【水戸・つくば-大阪】



【つくば-羽田】



【土浦・つくば-成田】



【つくば-茨城空港】



出典：関東鉄道(株)資料を基に作成

図 2-12 高速バス月別乗車人員の推移③

1-3. 駐車場



出典：(一財) つくば都市交通センターHP

図 2-13 つくば都市交通センター管理・運営駐車場位置図

(1) 利用台数

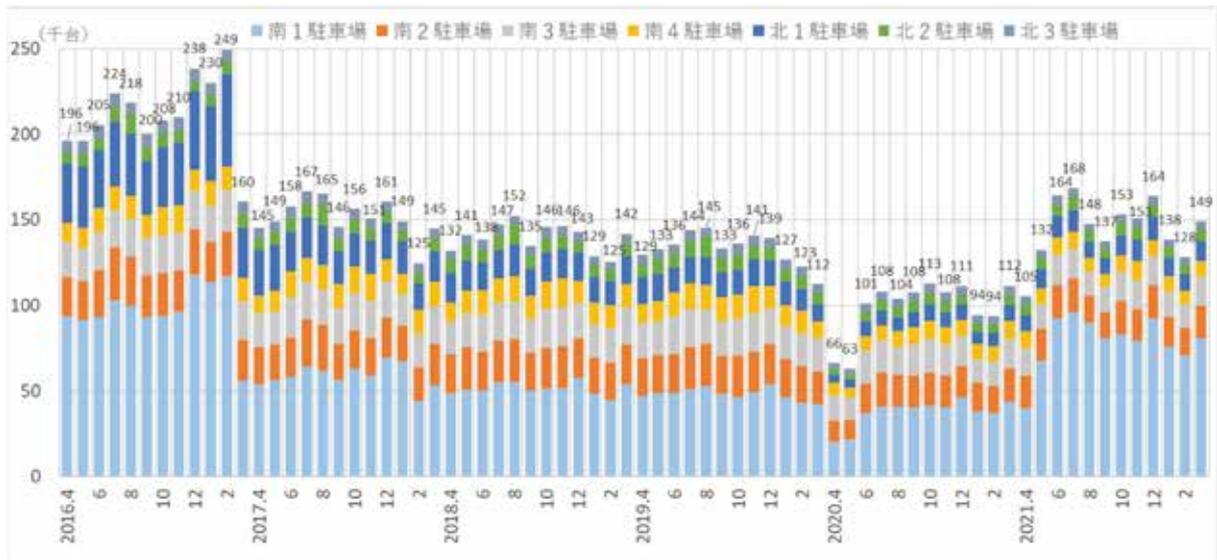


図 2-14 月別駐車場利用台数の推移



図 2-15 年度別駐車場利用台数の推移



図 2-16 駐車場別利用台数の推移 (2016 年度比)

出典：(一財) つくば都市交通センター資料

【南1 駐車場】



【南2 駐車場】



【南3 駐車場】



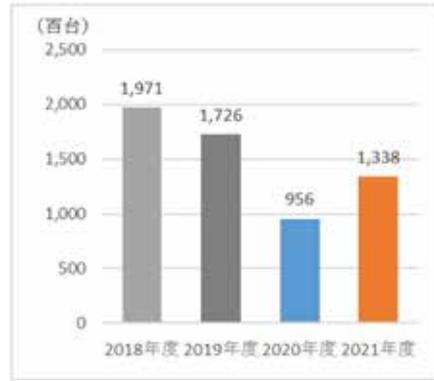
【南4 駐車場】



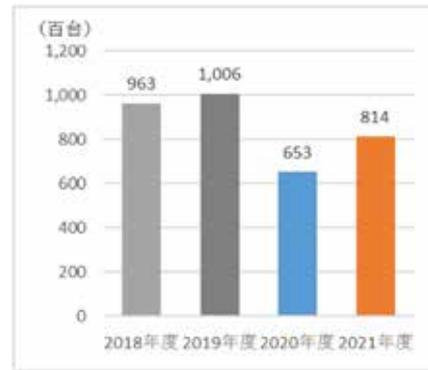
出典：(一財)つくば都市交通センター資料

図 2-17 駐車場別利用台数の推移① (左：月別 右：年度別)

【北1 駐車場】



【北2 駐車場】



【北3 駐車場】

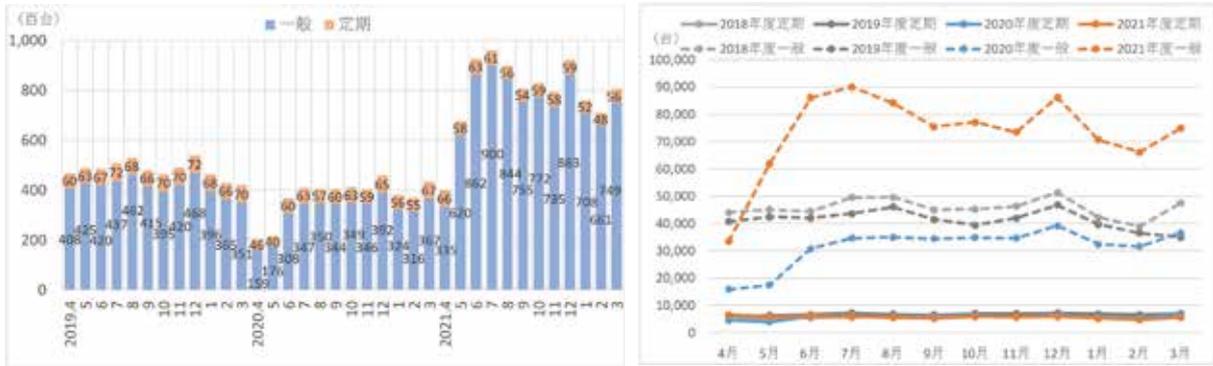


出典：（一財）つくば都市交通センター資料

図 2-18 駐車場別利用台数の推移②（左：月別 右：年度別）

(2) 利用形態

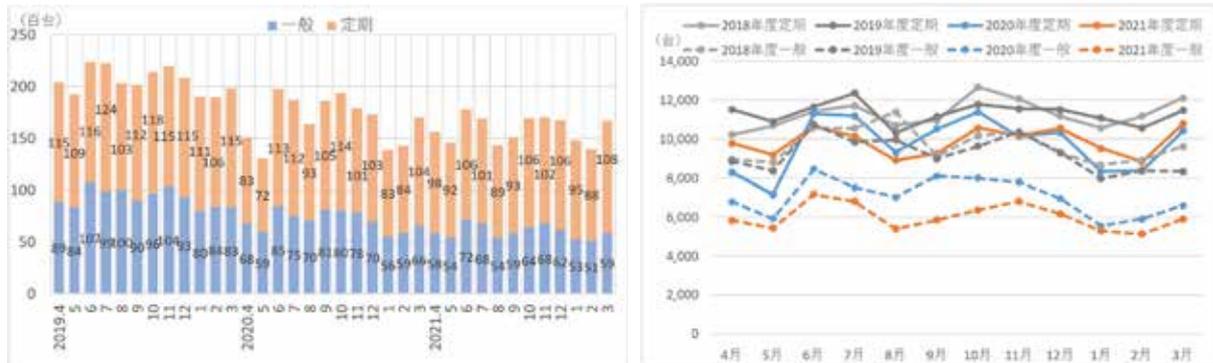
【南1 駐車場】



【南2 駐車場】



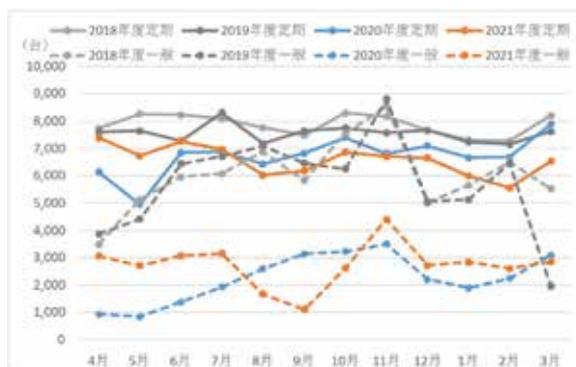
【南3 駐車場】



出典：（一財）つくば都市交通センター資料

図 2-19 利用形態別駐車場利用台数の推移①

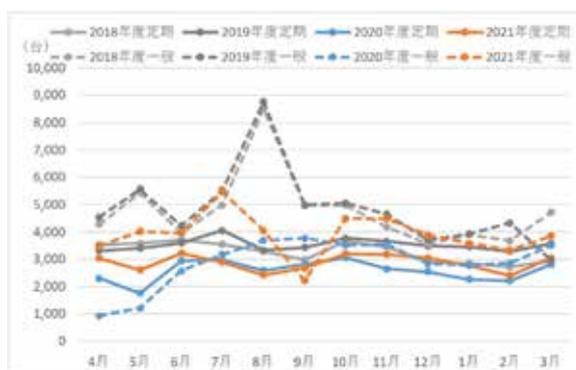
【南4駐車場】



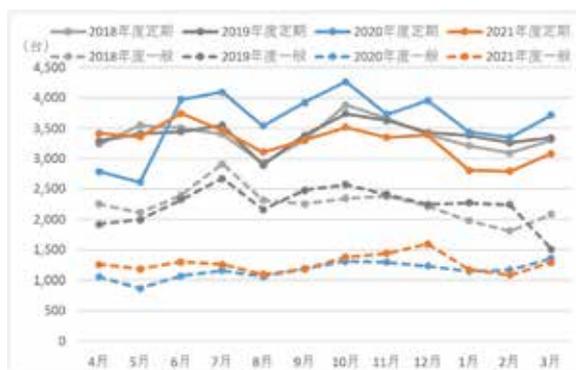
【北1駐車場】



【北2駐車場】



【北3駐車場】

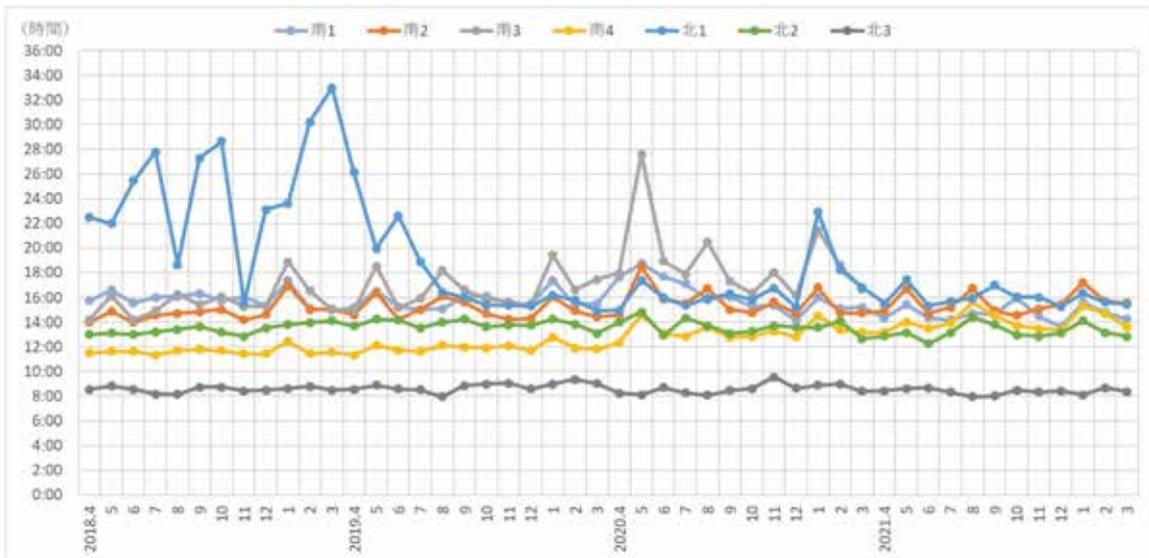


出典：（一財）つくば都市交通センター資料

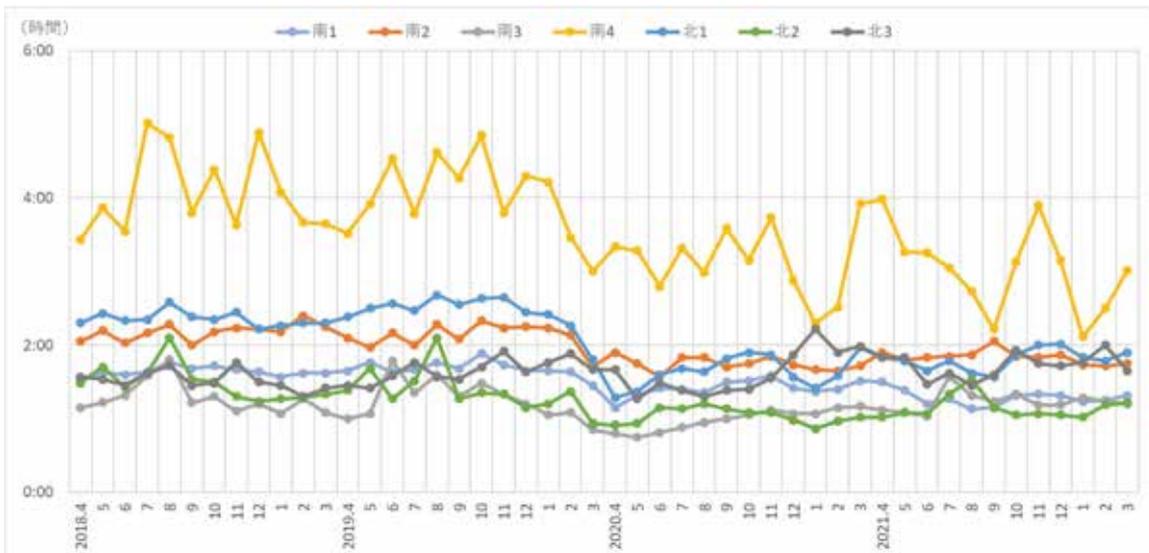
図 2-20 利用形態別駐車場利用台数の推移②

(3) 駐車時間

【定期利用】



【一般利用】



出典：(一財) つくば都市交通センター資料

図 2-21 月別平均駐車時間の推移

【南1 駐車場】



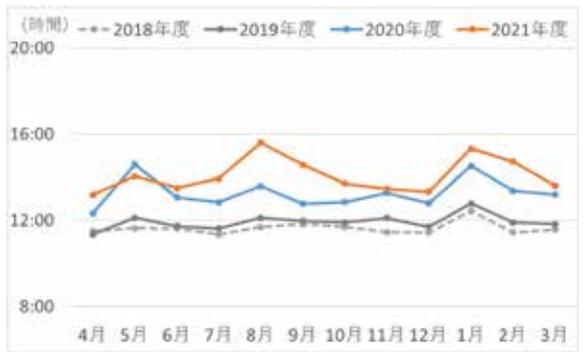
【南2 駐車場】



【南3 駐車場】



【南4 駐車場】



【北1 駐車場】



【北2 駐車場】



【北3 駐車場】



出典：(一財) つくば都市交通センター資料

図 2-22 月別平均駐車時間の推移 (定期利用)

【南1 駐車場】



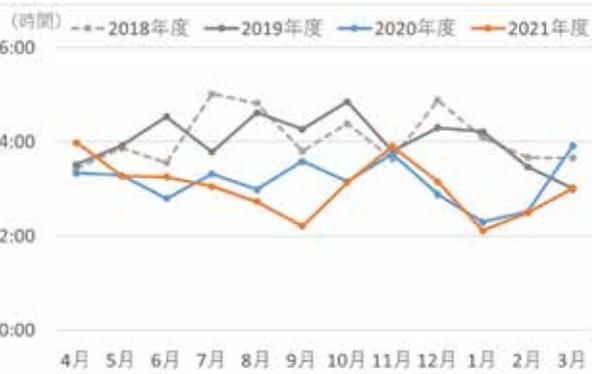
【南2 駐車場】



【南3 駐車場】



【南4 駐車場】



【北1 駐車場】



【北2 駐車場】



【北3 駐車場】



出典：(一財) つくば都市交通センター資料

図 2-23 月別平均駐車時間の推移 (一般利用)

1-4. 駐輪場



図 2-24 つくば駅周辺駐輪場 一日平均利用台数の推移（定期・一時利用）



図 2-25 つくば駅周辺駐輪場（一時利用）一日平均利用台数の推移（有料・無料）

【一時利用】

【定期利用】

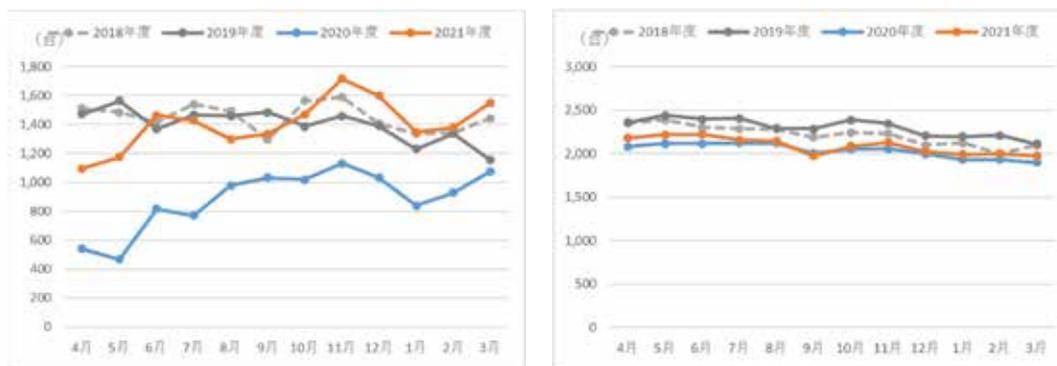


図 2-26 つくば駅周辺駐輪場 月別一日平均利用台数

※原付、自動二輪を除く。定期利用台数は定期契約数

出典：つくば市公園・施設課資料、(株)エスコプロパティ、(一財)つくば都市交通センター資料を基に作成

表 2-2 つくば駅周辺駐輪場の概要

	駐輪場名	一時利用			定期利用		備考
		収容台数	利用料金	無料時間	収容台数	利用料金 (一般利用者)	
市営	つくば駅中央 [第1区画]	150台	100円/回・日		770台	1,280円/月~ 1,600円/月	利用時間：6時~24時 (土日祝日~22時)
	つくば駅中央 [第2区画]	58台	150円/24時間				
	つくば駅中央 [第3区画]	88台	150円/24時間				
	駅西				121台	2,130円/月	
	つくば駅A5南路上	60台	150円/24時間				
	つくば駅北1				293台	2,130円/月	
	つくば駅北2				305台	2,130円/月	
	つくば中央公園東	39台	150円/24時間	2時間以内無料			
	つくば中央図書館西	162台	150円/24時間	2時間以内無料			
	つくば中央図書館南	50台	150円/24時間	図書館・美術館利用 者は終日無料			
	さくら大橋南	117台	150円/24時間				
	さくら大橋北				309台	2,130円/月	
	センター広場東1				55台	2,130円/月	
	センター広場東2	44台	150円/24時間	2時間以内無料			
	つくば駅前広場	96台	150円/24時間				
つくば駅前広場南	42台	150円/24時間		500台	2,130円/月		
財団	つくば都市交通センター				126台	2,120円/月	
民営	A B	155台	100円/20時間	3時間以内無料			2018/2/26~ 2021/5/18まで休止
	C	128台	100円/5時間*				*2021/5/19~ (それ以前は20時間)
	D	176台	100円/20時間				2階
	E	189台	150円/10時間				1階
	F	78台	200円/10時間				

※原付、自動二輪を除く

出典：つくば市 HP (公園・施設課)、株式会社エスコプロパティ資料を基に作成



地理院地図 (電子国土 WEB) を一部加工し作成

図 2-27 つくば駅周辺駐輪場位置図

1-5. 歩行者交通量

つくば駅周辺の歩行者等交通量を、(一財)つくば都市交通センターが毎年実施している「つくば中心市街地 歩行者・自転車交通量調査」より把握しました。

表 2-3 つくば中心市街地歩行者・自転車交通量調査概要

調査日	2018年度 2018年10月25日(木)	2018年11月3日(土)
	2019年度 2019年10月31日(木)	2019年10月26日(土)
	2020年度 2020年10月29日(木)	2020年10月31日(土)
	2021年度 2021年11月11日(木)	2021年11月6日(土)
調査時間	7時～19時(12時間) ※2021年度は10時～16時(6時間)	
調査地点	つくば駅周辺の9地点(2018年度は8地点) ※図2-27	
調査主体	一般財団法人つくば都市交通センター	

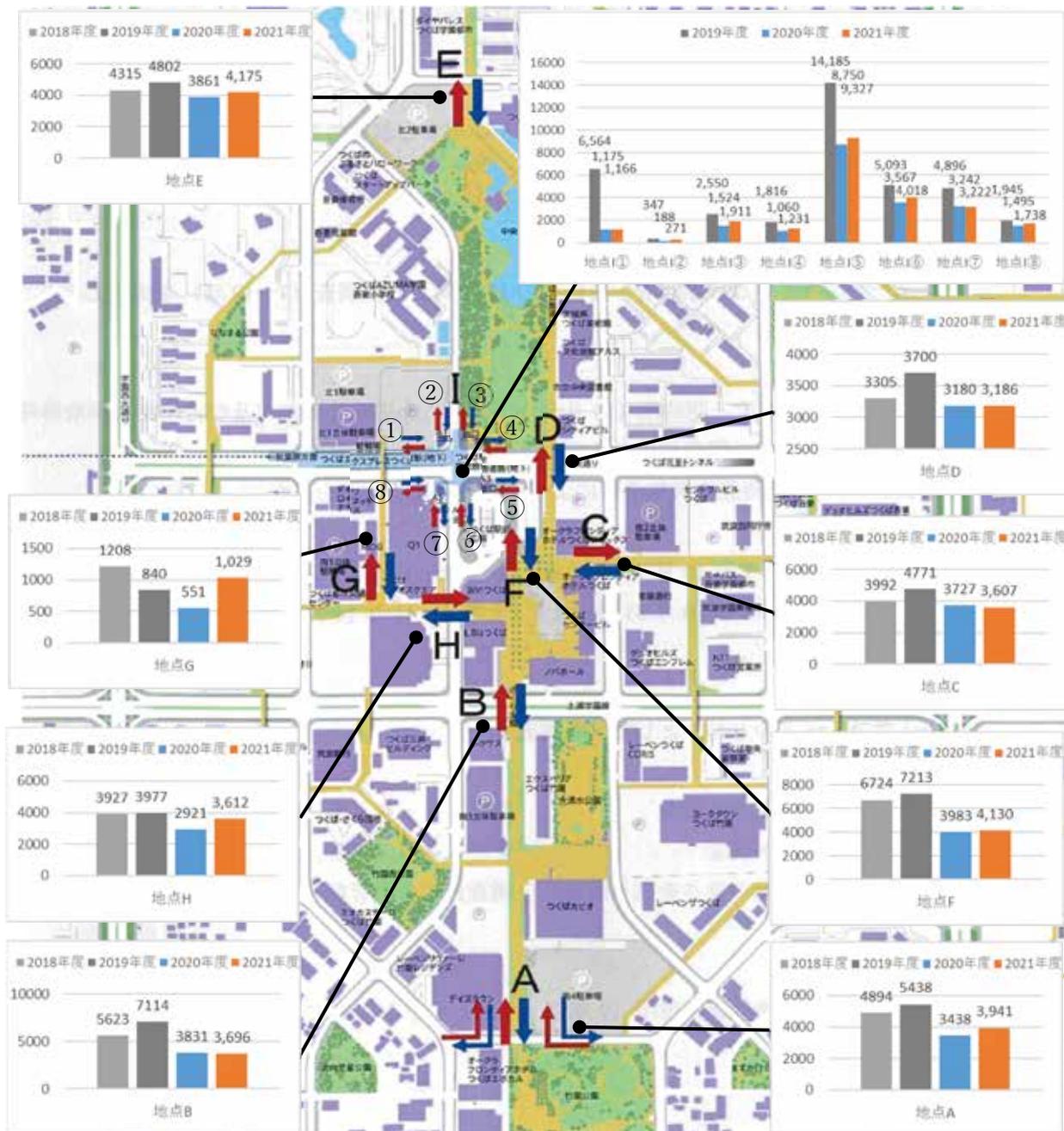
(1) 平日・休日通行量



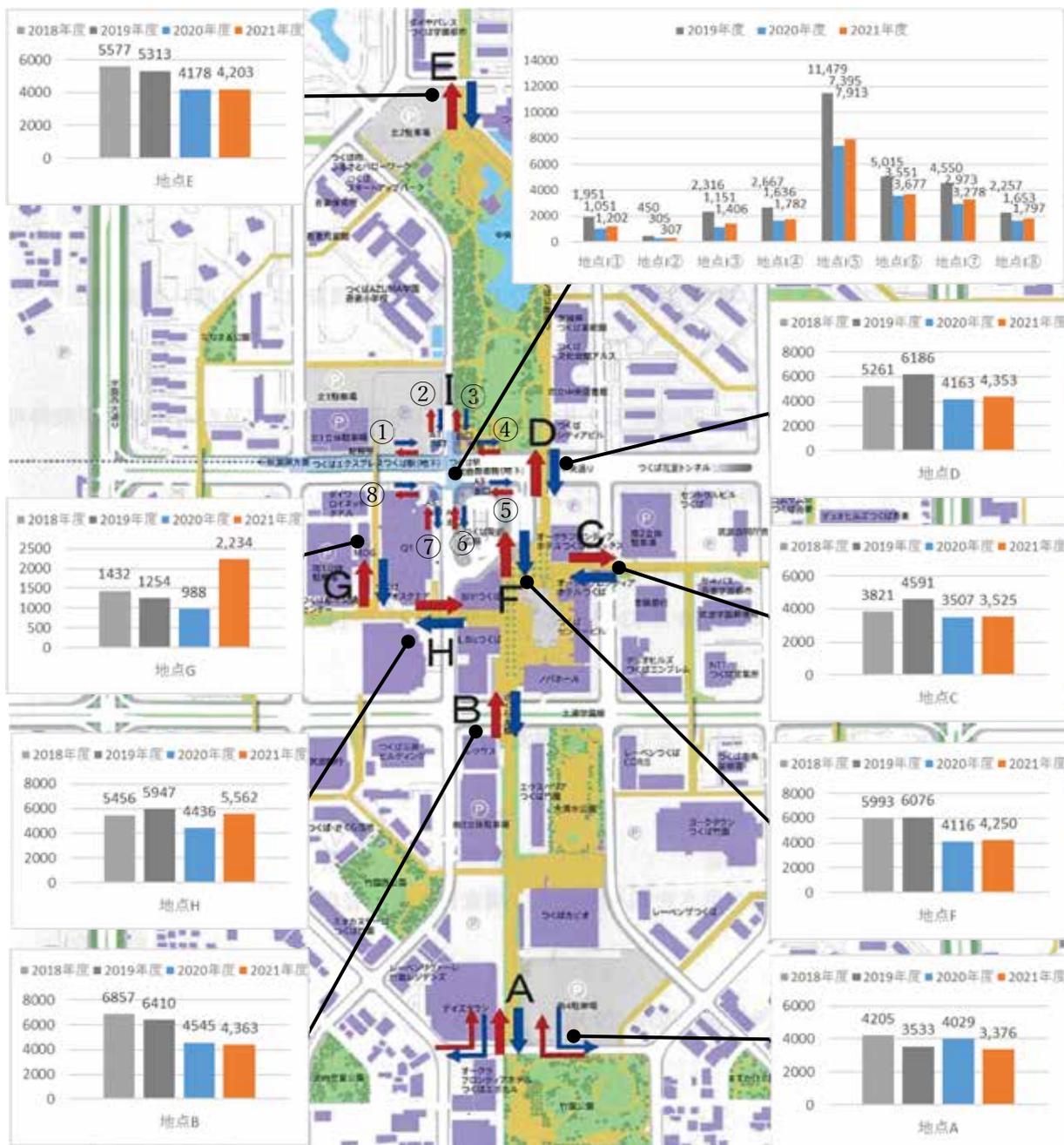
※センター広場周辺の地点B、地点C、地点D、地点F、地点Hの合計

出典：(一財)つくば都市交通センター「つくば中心市街地 歩行者・自転車交通量調査」

図 2-28 つくばセンター広場周辺平日・休日通行量



出典：(一財) つくば都市交通センター「つくば中心市街地 歩行者・自転車交通量調査」
 図 2-29 つくばセンター地区歩行者・自転車通行量 (平日)



出典：(一財) つくば都市交通センター「つくば中心市街地 歩行者・自転車交通量調査」
 図 2-30 センター地区歩行者・自転車通行量 (休日)

(2) 時間帯別交通量

【F 平日】



【F 休日】



【H 平日】



【H 休日】



出典：(一財) つくば都市交通センター「つくば中心市街地 歩行者・自転車交通量調査」

図 2-31 つくばセンター地区時間帯別歩行者・自転車通行量

【参考】スマートフォン位置情報による来訪者数
 つくばセンター広場、及びトナリエつくばスクエアを
 含む右図のエリアを通過・滞在した人口（推計人口）



出典：技研商事インターナショナル「KDDI Location Analyzer」(auスマートフォンユーザーのうち個別同意を得たユーザーを対象に、個人を特定できない処理を行って集計)

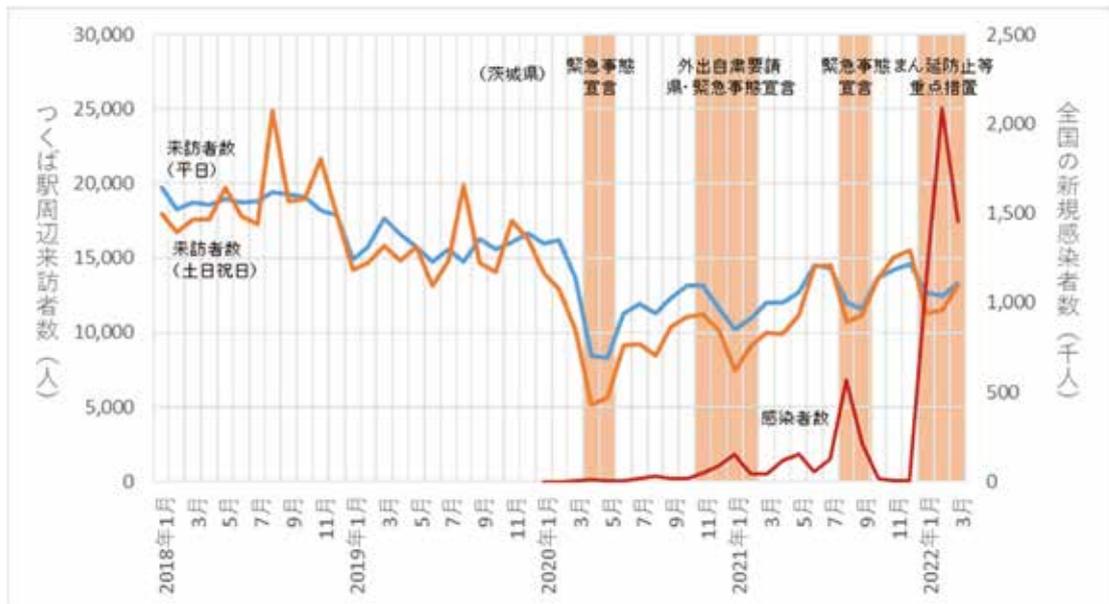


図 2-32 (参考) つくば駅周辺来訪者数の推移 (スマートフォン位置情報による)

【平日】

【土日祝日】

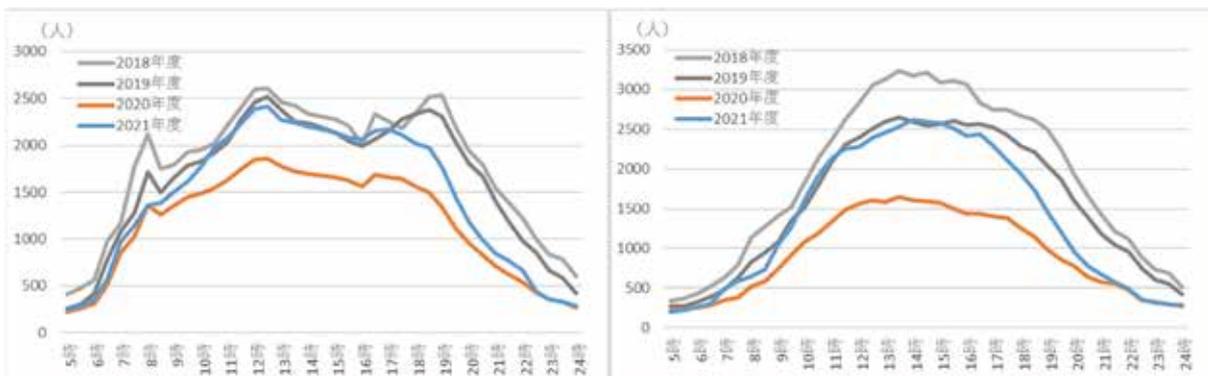


図 2-33 (参考) 時間帯別つくば駅周辺来訪者数の推移 (スマートフォン位置情報による)

2. 生活・余暇活動

2-1. イベント開催状況

表 2-4 つくばセンター地区における主なイベントの開催状況

	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度
4月				
5月	つくばフェスティバル ストリートサンデー祭り	つくばフェスティバル つくばパンまつり		音の宝箱
6月	市民活動フェスタ	市民活動フェスタ		梅雨空アート（～7月）
7月	つくばクラフトピアフェスト 世界のつくばで盆おどり	世界のつくばで盆おどり		つくまちアート（～8月）
8月	まつりつくば 打ち水遊びで夕涼み	まつりつくば 打ち水遊びで夕涼み		
9月	プレミアムビールとうまいもの祭り インドネシアウィーク	プレミアムビールとうまいもの祭り	プレミアムビールとうまいもの祭り インスタレーションアートシリーズ kachofugetu「heart(o)」	【中止】プレミアムビールとうまいもの祭り
10月	あまスタ縁日 食と酒東北祭り つくばハロウィン	つくばクラフトピアフェスト あまスタ縁日 食と酒東北祭り つくば国際アーティストインレジデンス	和太鼓チーム土鼓 フィンラガンでのイベント	音の宝箱 【中止】つくばクラフトピアフェスト
11月	音の宝箱 コーヒーフェスティバル ワンダーフェスティバル with つくすた 縁日	音の宝箱 コーヒーフェスティバル	音の宝箱 コーヒーフェスティバル（web開催） 【中止】つくボド（ボードゲーム） 【中止】和太鼓チーム土鼓	
12月	世界のうまいもんをつくばで 冬のイルミネーション 一本からのクリスマス ランタンアート	世界のうまいもんをつくばで 冬のイルミネーション 一本からのクリスマス ランタンアート	冬のイルミネーション つくばクリスマスマーケット 寿ちんどん宣伝社（街頭紙芝居） 【中止】ランタンアート	冬のイルミネーション 学生ひろば美術館 クリスマスタウン シンアイアイモールを考える 【中止】ランタンアート
1月				
2月	梅に願いを	梅に願いを 筑波山梅まつり	【中止】梅に願いを	【中止】小児がんチャリティーマルシェ
3月	ふるさとつくばゆいまつり	【中止】ふるさとつくばゆいまつり	【中止】あまスタ縁日（荒天）	ダンスフェス 【中止】つくばクラフトピアフェスト
通年 開催	ストリートサンデー （毎月第3日曜日）	ストリートサンデー （毎月第3日曜日）	つくばセンターマルシェ （4～5月中止） ソトカフェ（9月～） 【中止】ストリートサンデー （毎月第3日曜日）	ソトカフェ

※つくばセンター地区活性化協議会主催・共催、支援イベント

出典：つくばセンター地区活性化協議会資料を基に作成



※通年開催のマルシェ（出店）は含まない

※出店中止期間

2020年度：4/4～6/7、11/28～12/14、1/8～2/22

2021年度：5/6～5/19、7/30～9/30

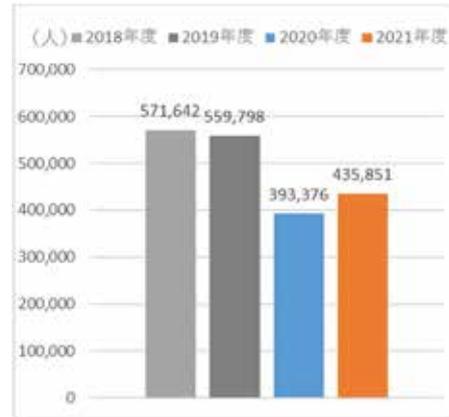
出典：つくば市学園地区市街地振興課資料を基に作成

図 2-34 つくばペデカフェプロジェクト イベント来場者数・開催日数

2-2. 文化施設利用状況

(1) 図書館

【来館者数】



【貸出利用】

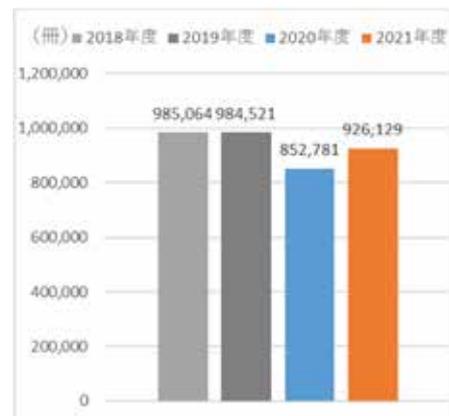


【滞在型利用】



※滞在型利用：来館者数－貸出人数により算出

【貸出冊数】



※休館：2020/4/4～5/11（4/7は時間短縮開館）、2021/8/18～9/23

予約本貸出のみ：2020/5/12～5/19（時間短縮開館）

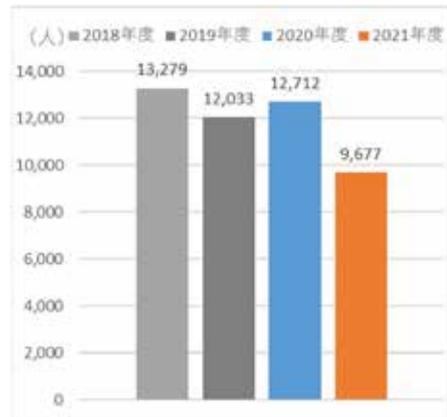
滞在型サービス休止：2020/5/12～6/30（時間短縮開館）、2021/1/18～2/23

● 休館期間含む

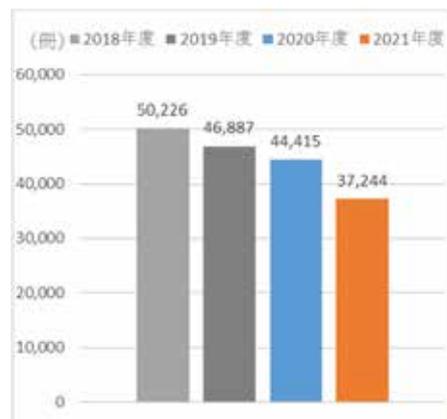
出典：つくば市立中央図書館資料を基に作成

図 2-35 中央図書館利用状況

【貸出者数】



【貸出冊数】



● 休止期間含む

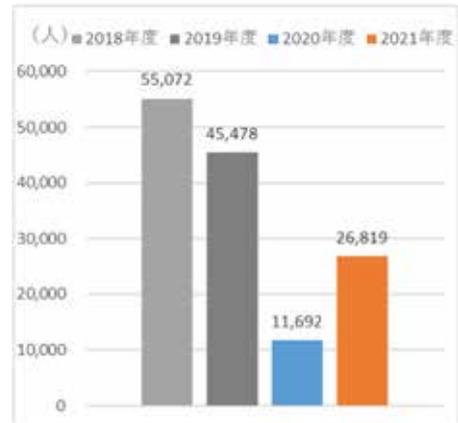
※運行休止期間：2020/4/4、4/5、4/8～5/17、2021/8/18～9/23

出典：つくば市立中央図書館資料を基に作成

図 2-36 自動車図書館利用状況

(2) 博物館等

【入館者数】



※展覧会入館者数

● 休館期間含む

【普及活動参加者数】



※つくば美術館主催の講演会、講座、ワークショップ参加者数

● 休館期間含む

※休館期間：2020/4/11～5/10、2021/1/18～2/7、8/18～9/19

【展覧会開催状況】



出典：茨城県つくば美術館資料を基に作成

図 2-37 茨城県つくば美術館利用状況

(3) ホール

【ノバホール】

【カピオ】

【アルスホール】

大ホール約 1,000 名、小ホール約 110 名

アリーナ約 2,700 名、ホール約 400 名

ホール 100 名



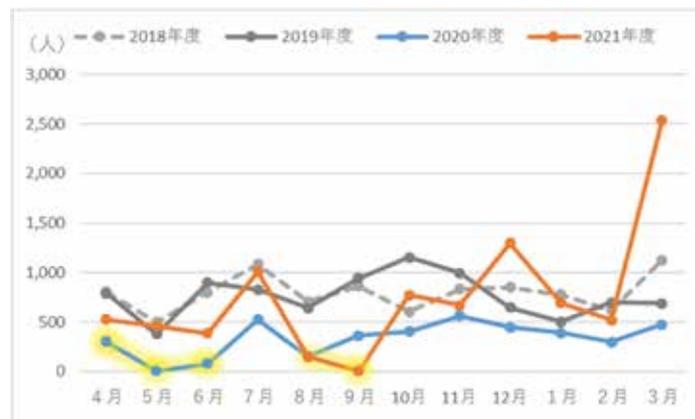
※アルスホール入場者数は、入場予定者数（使用許可申請時）

※休館期間：ノバホール・カピオ 2020/4/4～5/31、2021/1/18～2/7、2021/8/6～9/30

アルスホール 2020/4/4～6/8、2021/8/6～9/30

出典：公益財団法人つくば文化振興財団「事業報告」、つくば市立中央図書館資料を基に作成

図 2-38 つくばセンター地区 主要ホール利用状況



休館期間含む

※休館期間：2020/4/4～6/8、2021/8/6～9/30

出典：つくば市立中央図書館資料を基に作成

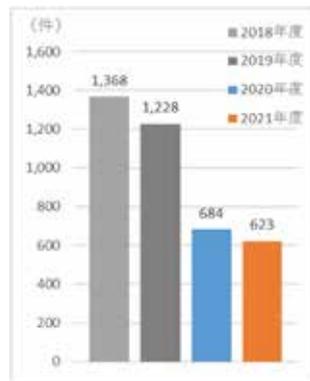
図 2-39 アルスホール利用者数

2-3. 市民活動

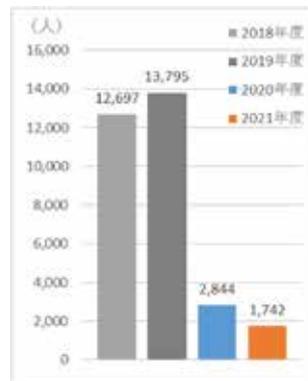
【利用件数】



【利用件数】



【利用者数】



— 休館期間含む ※休館期間：2020/4/4～5/31、2021/1/18～2/7、8/20～9/30

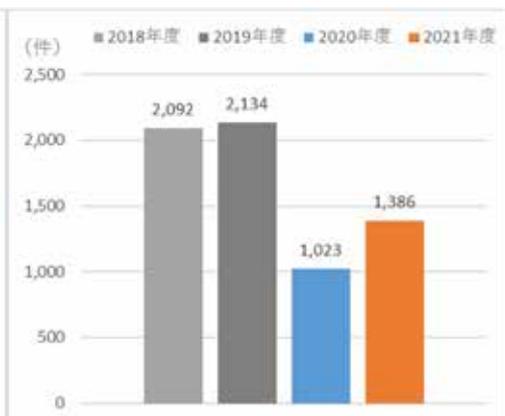
出典：つくば市市民活動センター資料を基に作成

図 2-40 市民活動センター利用状況

【利用件数】



【利用件数】



— 休館期間含む

※休館期間：2020/4/4～6/7、2021/1/18～2/7

出典：つくば市吾妻交流センター資料を基に作成

図 2-41 吾妻交流センター利用状況

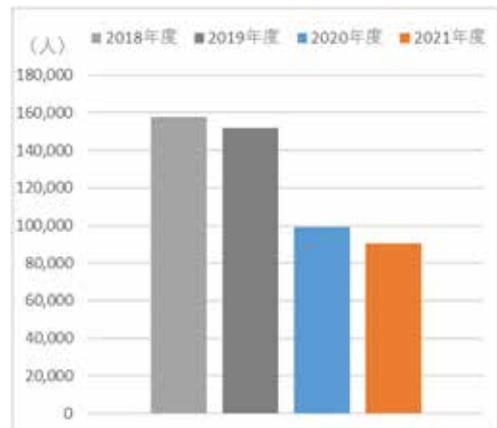
2-4. 屋外活動

(1) 公園・運動施設

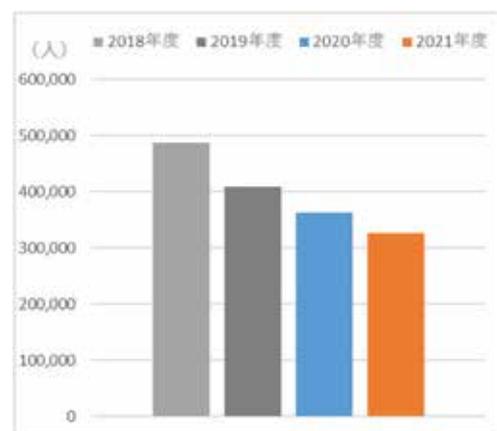
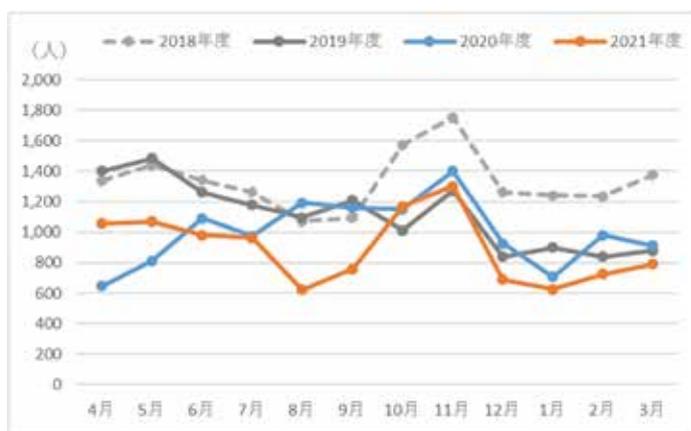
【中央公園】



【大清水公園】



【洞峰公園】

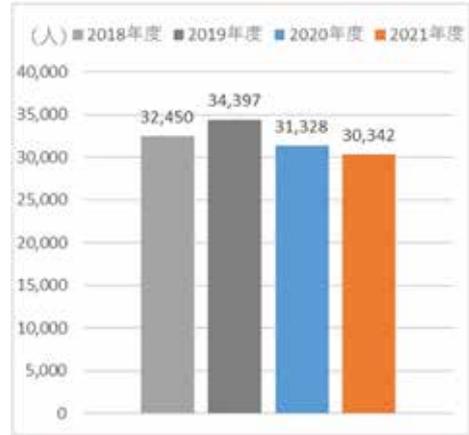


※15分以上滞在者の推計人口

出典：技研商事インターナショナル「KDDI Location Analyzer」(auスマートフォンユーザーのうち個別同意を得たユーザーを対象に、個人を特定できない処理を行って集計)

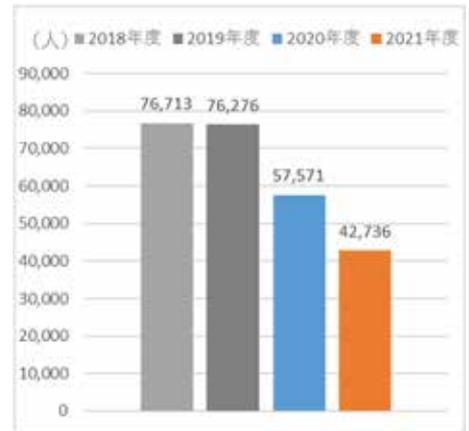
図 2-42 (参考) 公園来訪者数 (左：1日平均 右：年間)

【テニスコート】



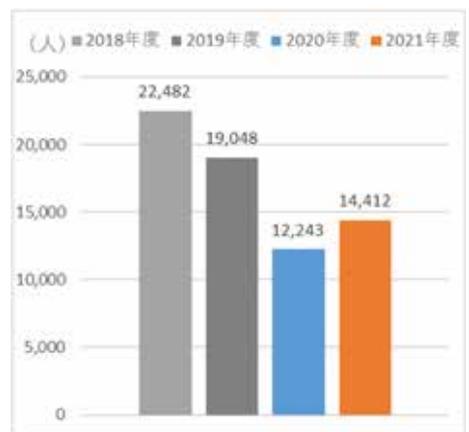
※休業期間：(2020年度) 4/4.5、4/10~5/24 (2021年度) 8/18~9/19

【プール】



※休業期間：(2020年度) 4/4.5、4/10~5/24、1/18~2/7
(2021年度) 8/6~9/30、11/29~3/15 (改修工事)

【体育館】



※休業期間：(2020年度) 4/4.5、4/10~5/24、1/18~2/7 (2021年度) 8/6~9/30

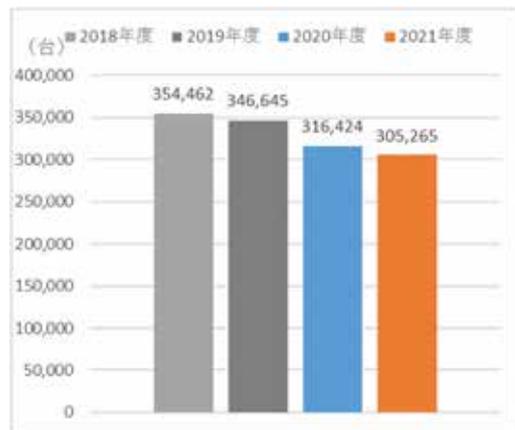
施設休業期間含む

出典：筑波都市整備(株)資料を基に作成

図 2-43 洞峰公園運動施設利用者数



公園内施設休業期間含む

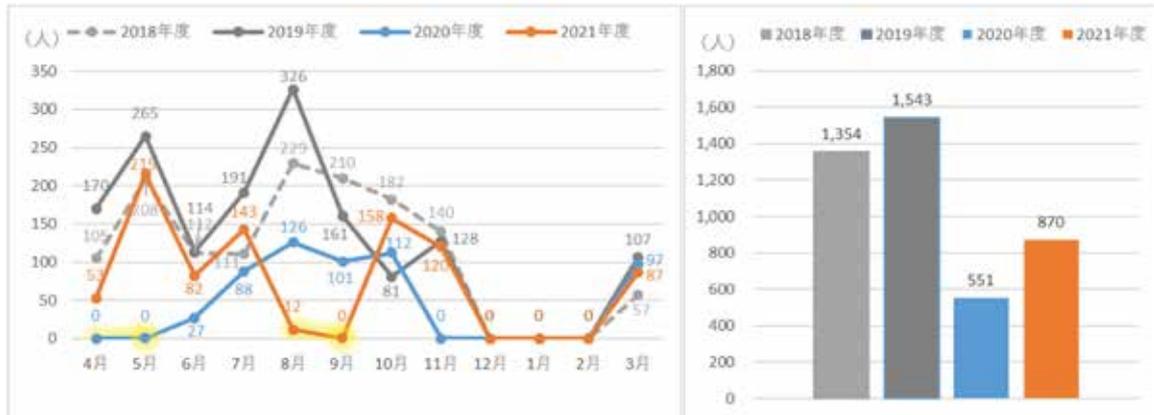


出典：筑波都市整備(株)資料を基に作成

図 2-44 洞峰公園駐車場利用台数

(2) キャンプ等

【キャビン】



※毎年12月～2月は一般利用休業

【持ち込みテント】



【バーベキュー場】



※毎年12月～2月は一般利用休業

● 休止期間含む(例年の休止期間を除く)

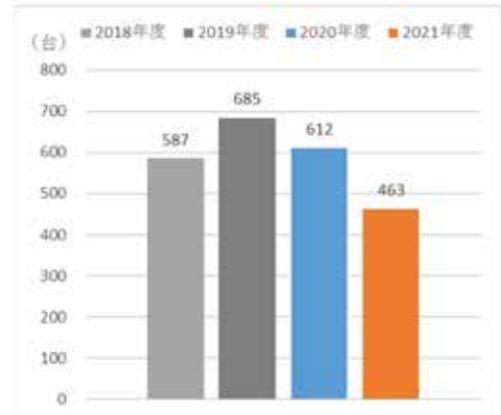
※休業期間：2020/4/3～5/31、2021/8/20～9/30

出典：つくば市豊里ゆかりの森資料を基に作成

図 2-45 ゆかりの森 キャンプサイト利用者数

(3) サイクリング

【筑波山口】



【つくば駅 (BiViつくば)】



—●— 休止期間含む ※貸出休止：2020/4/4・5、4/8～5/18、2021/1/18～2/7、8/17～9/30
 ※2021/10/1より、当該レンタサイクルに加えつくば市シェアサイクル実証実験（つくチャリ）開始

出典：つくば市サイクルコミュニティ推進室資料を基に作成

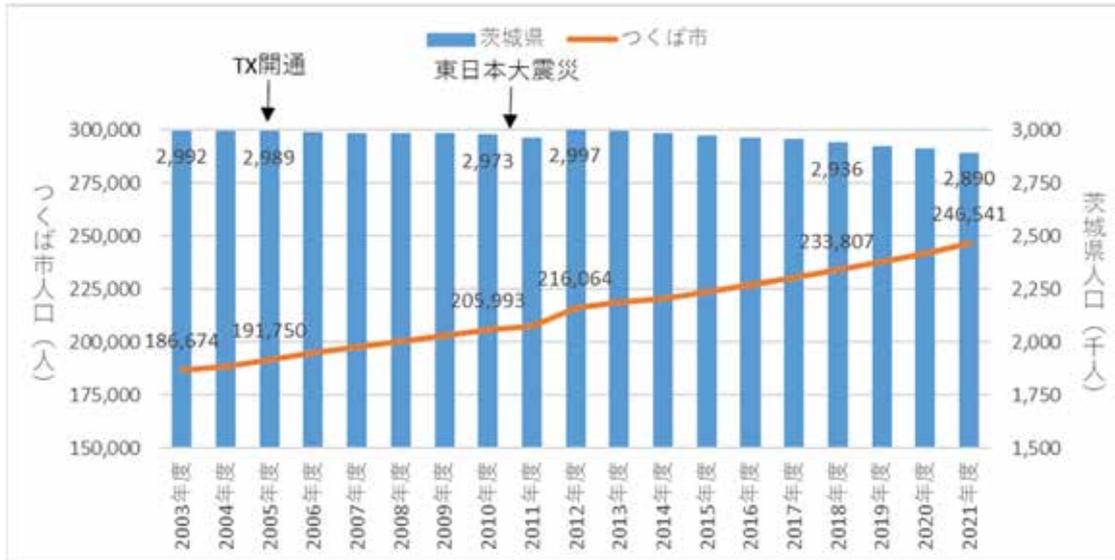
図 2-46 つくば市レンタサイクル利用者数

3. 人口・住宅

3-1. 人口の動向

(1) つくば市

1) 人口の推移



※各年度1月1日時点(2012年度までは3月31日時点)。2012年度より外国人人口を含む。

出典：政府統計の総合窓口(e-Stat)「住民基本台帳人口」を基に作成

図 2-47 つくば市の人口推移



※各年度1月1日時点(2012年度までは3月31日時点)。2012年度より外国人人口を含む。

出典：政府統計の総合窓口(e-Stat)「住民基本台帳人口」を基に作成

図 2-48 つくば市及び周辺都県の人口増減率



出典：茨城県「常住人口調査結果報告書」を基に作成

図 2-49 つくば市の社会・自然動態の推移



出典：茨城県「常住人口調査結果報告書」を基に作成

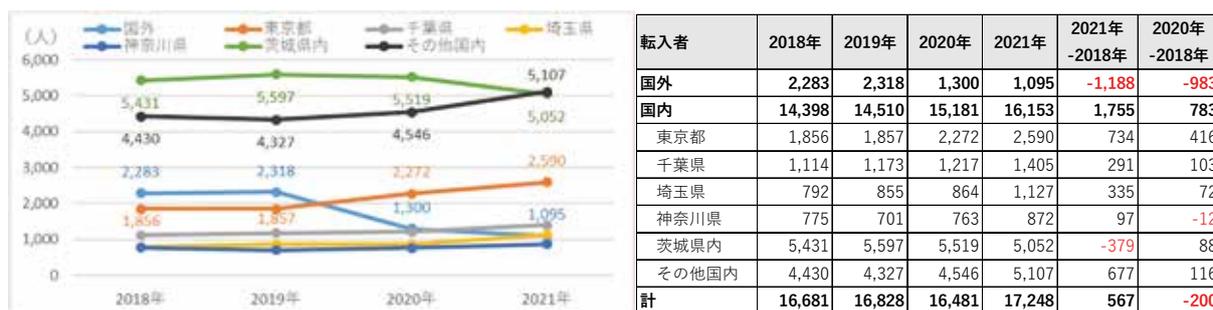
図 2-50 つくば市の出生数・出生率の推移



出典：出入国在留管理庁「在留外国人統計」を基に作成

図 2-51 つくば市の在留外国人数の推移

2) 地域間の移動



※従前の住所地が不明、帰化、職権による記載等含まず

出典：茨城県「常住人口調査結果報告書」を基に作成

図 2-52 つくば市の転入者数の推移（従前住所地別）



※従前の住所地が不明、帰化、職権による記載等含まず

出典：茨城県「常住人口調査結果報告書」を基に作成

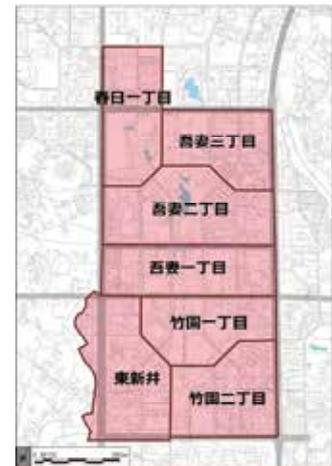
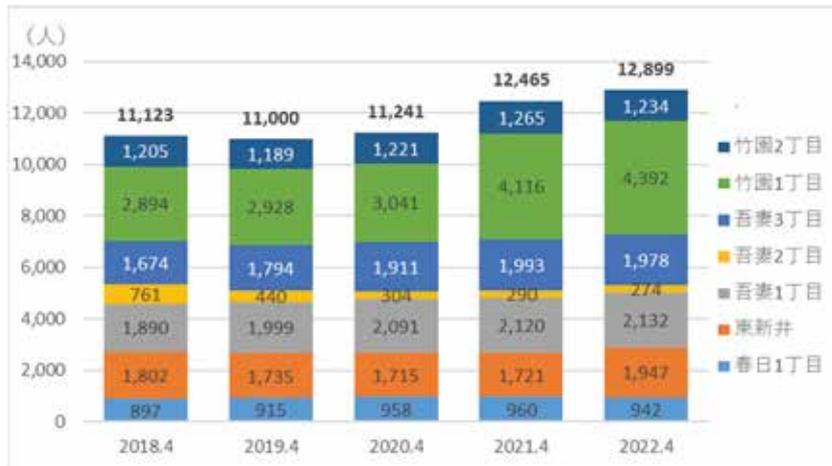
図 2-53 つくば市の転出者数の推移（従後住所地別）



出典：茨城県「茨城県常住人口調査結果報告書」を基に作成

図 2-54 つくば市の月別地域間移動数

(2) つくばセンター地区



出典：つくば市 行政区別人口表（住民基本台帳人口）、地図：国土地理院基盤地図を加工し作成
図 2-55 つくばセンター地区の人口推移

表 2-5 研究学園地区、TX 沿線地区内の主な町丁字の人口の変動

【研究学園地区（つくば駅圏）】

【TX 沿線開発地区】

	2018/4/1	2021/4/1	2022/4/1	2018-2021 増減率	2018-2022 増減率		2018/4/1	2021/4/1	2022/4/1	2018-2021 増減率	2018-2022 増減率
春日1丁目	897	960	942	7%	5%	学園の森1丁目	1,130	2,010	2,048	78%	81%
春日2丁目	2,838	3,099	3,262	9%	15%	学園の森2丁目	1,594	2,594	2,659	63%	67%
春日3丁目	1,798	1,863	1,943	4%	8%	学園の森3丁目	1,168	1,351	1,403	16%	20%
春日4丁目	2,005	1,848	1,891	-8%	-6%	研究学園1丁目	13	8	12	-38%	-8%
東新井	1,802	1,721	1,947	-4%	8%	研究学園2丁目	656	781	784	19%	20%
二の宮1丁目	2,384	2,401	2,383	1%	0%	研究学園3丁目	759	1,183	1,201	56%	58%
二の宮2丁目	1,384	1,392	1,397	1%	1%	研究学園4丁目	2,142	2,251	2,239	5%	5%
二の宮3丁目	1,384	1,416	1,453	2%	5%	研究学園5丁目	2,483	2,394	2,455	-4%	-1%
二の宮4丁目	2,546	2,424	2,448	-5%	-4%	研究学園6丁目	1,581	1,562	1,558	-1%	-1%
松代1丁目	1,769	1,774	1,765	0%	0%	研究学園7丁目	1,007	1,023	1,041	2%	3%
松代2丁目	1,131	1,122	1,128	-1%	0%	研究学園7丁目3~14	260	306	315	18%	21%
松代3丁目	2,421	2,481	2,520	2%	4%	学園南1丁目	565	650	669	15%	18%
松代4丁目	1,611	1,587	1,578	-1%	-2%	学園南2丁目	1,300	1,396	1,377	7%	6%
松代5丁目	1,082	1,333	1,606	23%	48%	学園南3丁目	1,844	2,135	2,187	16%	19%
桜1丁目	520	739	778	42%	50%	みどりの1丁目	2,582	2,924	2,994	13%	16%
桜2丁目	1,076	1,136	1,168	6%	9%	みどりの2丁目	1,562	2,868	3,246	84%	108%
桜3丁目	538	531	529	-1%	-2%	みどりの中央	2,246	3,087	3,260	37%	45%
天王台2丁目	13	18	38	38%	192%	みどりの東	806	1,354	1,541	68%	91%
天久保1丁目	828	882	862	7%	4%	みどりの南	1,453	3,286	3,825	126%	163%
天久保2丁目	1,537	1,606	1,611	4%	5%						
天久保3丁目	1,040	1,094	1,101	5%	6%						
天久保4丁目	543	565	563	4%	4%						
吾妻1丁目	1,890	2,120	2,132	12%	13%						
吾妻2丁目	761	290	274	-62%	-64%						
吾妻3丁目	1,674	1,993	1,978	19%	18%						
吾妻4丁目	1,884	1,701	1,638	-10%	-13%						
竹園1丁目	2,894	4,116	4,392	42%	52%						
竹園2丁目	1,205	1,265	1,234	5%	2%						
竹園3丁目	2,729	3,192	3,340	17%	22%						
千現1丁目	1,761	1,752	1,840	-1%	4%						
千現2丁目	833	795	809	-5%	-3%						
並木2丁目	1,732	1,820	1,842	5%	6%						
並木3丁目	2,130	2,305	2,355	8%	11%						
並木4丁目	1,440	1,368	1,524	-5%	6%						
梅園2丁目	3,254	3,243	3,280	0%	1%						
筑波大学生宿舎	1,749	1,164	1,027	-33%	-41%						
筑波大看護婦宿舎	127	113	99	-11%	-22%						

出典：つくば市 行政区別人口表（住民基本台帳人口）

3-2. 住宅供給動向

(1) つくば市



出典：茨城県「住宅着工データ」を基に作成

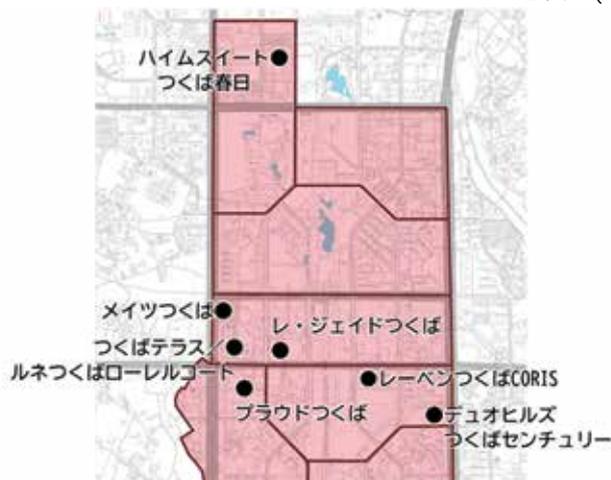
図 2-56 つくば市の住宅着工数

(2) つくばセンター地区

表 2-6 つくばセンター地区新築分譲マンション (2018 年度以降販売開始)

	物件名/事業者	総戸数	発売	竣工	最低価格	最高価格	平均価格
1	レーベンつくば CORIS / (株)タカラレーベン	330 戸	2018.6	2020.2	3,995 万	10,737 万	4,800 万
2	デュオヒルズつくばセンチュリー / (株)フージャースコーポレーション	229 戸	2019.2	2020.11	3,798 万	6,098 万	4,100 万
3	プラウドつくば / 野村不動産(株)	68 戸	2020.9	2021.10	4,189 万	8,399 万	5,259 万
4	ハイムスイートつくば春日 / 積水化学工業(株)	122 戸	2022.1	2022.9	3,328 万	5,498 万	3,898 万
5	レ・ジェイドつくば / (株)エスコン	218 戸	2021.4	2022.10	4,390 万	16,990 万	6,425 万
6	メイックつくば / 名鉄都市開発(株)	166 戸	2022.8	2024.4	4,048 万	8,098 万	5,554 万
7	つくばテラス/ルネつくばローレルコート / 総合地所(株)、近鉄不動産(株)	320 戸	2022.1	2024.4	4,198 万	7,098 万	4,992 万

出典：(有)エム・アール・シー「MRC マンションデータ」ほか
2022 年 10 月時点



出典：国土地理院基盤地図を加工し作成

図 2-57 つくばセンター地区
新規供給マンション位置図

3-3. 地価

【商業地】

【住宅地】



出典：茨城県「地価公示結果の概要」を基に作成

図 2-58 用途別地価の平均変動率

【商業地】

【住宅地】



出典：地価公示、都道府県地価調査を基に作成

図 2-59 つくば駅周辺・研究学園駅周辺地価の推移



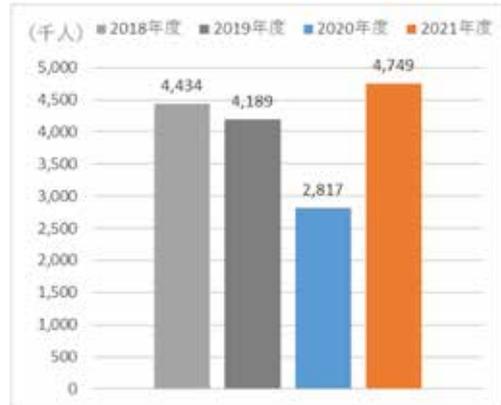
出典：地理院タイルに地価公示及び都道府県地価調査位置を加筆して作成

図 2-60 つくば駅周辺・研究学園駅周辺地価 位置図

4. 産業・経済

4-1. 商業施設

【来客数】



【売上高】



※Q't、MOG、CREO、BiVi つくばの合計

※CREO はリニューアルのため 2018/2/1～2021/5/18 まで閉館

【営業状況】

Q't、MOG 時短営業：2020/3/6～4/9 一部店舗、4/10～6/7 全館、2021/1/27～2/20 飲食店
休館（生活必需品店舗等除く）：4/4・5、4/18～5/21

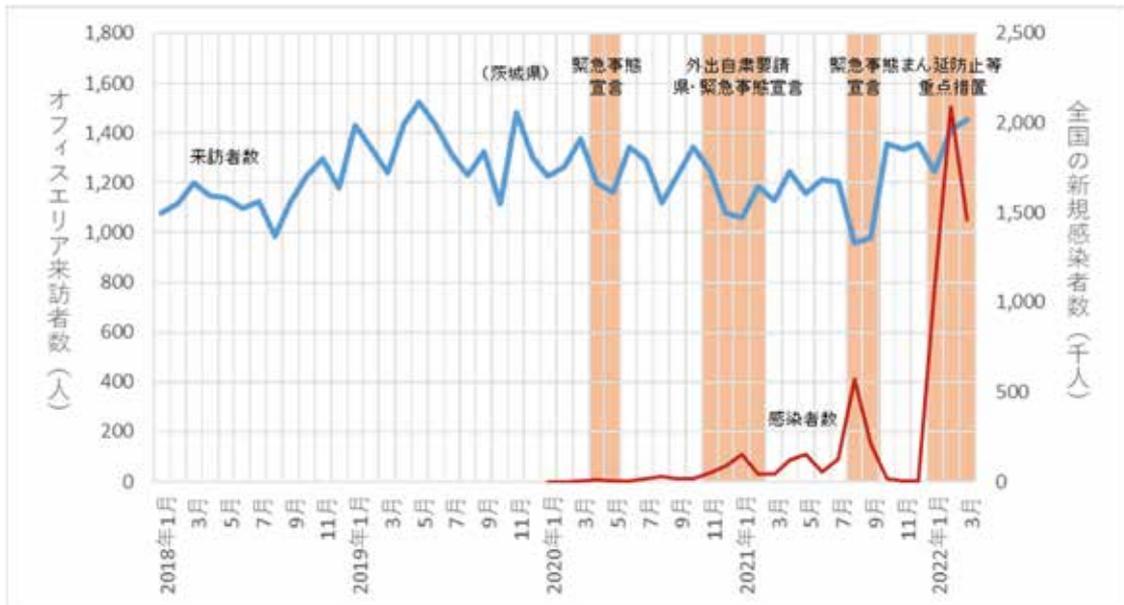
BiVi つくば 時短営業：2020/1/27～2/20、4/22～5/6、11/30～12/13、2021/1/8～20

出典：(株)日本エスコ、大和リース(株)資料

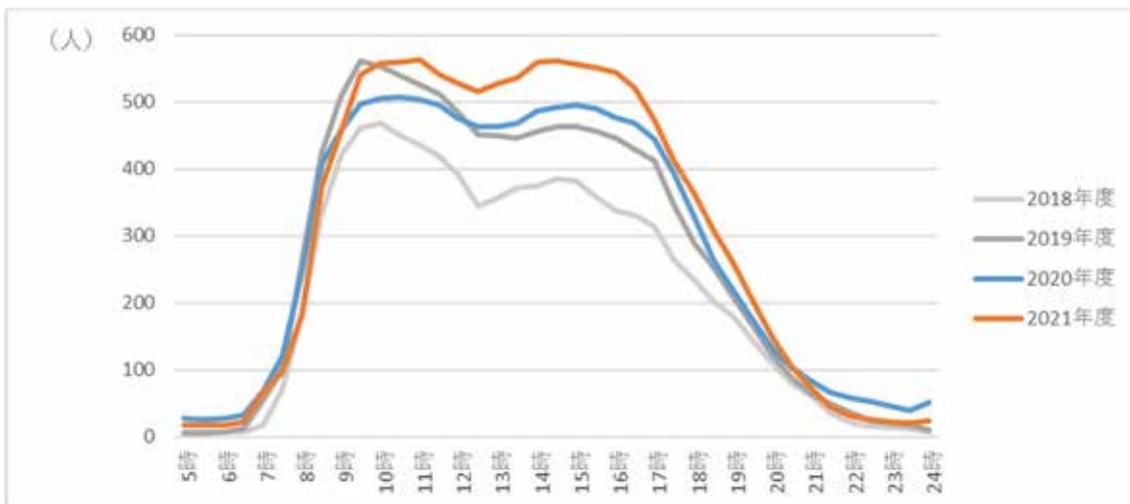
図 2-61 つくばセンター駅周辺商業施設の来客・売上の推移

4-2. オフィス

【月別来訪者数の推移（平日一日平均）】



【時間帯別来訪者数（平日一日平均）】



【計測条件】

三井ビル周辺の右図のエリアに1時間以上滞在した人口（推計人口）

出典：

技研商事インターナショナル「KDDI Location Analyzer」（au スマートフォンユーザーのうち個別同意を得たユーザーを対象に、個人を特定できない処理を行って集計）



図 2-62 （参考）つくば駅周辺オフィスエリア来訪者数

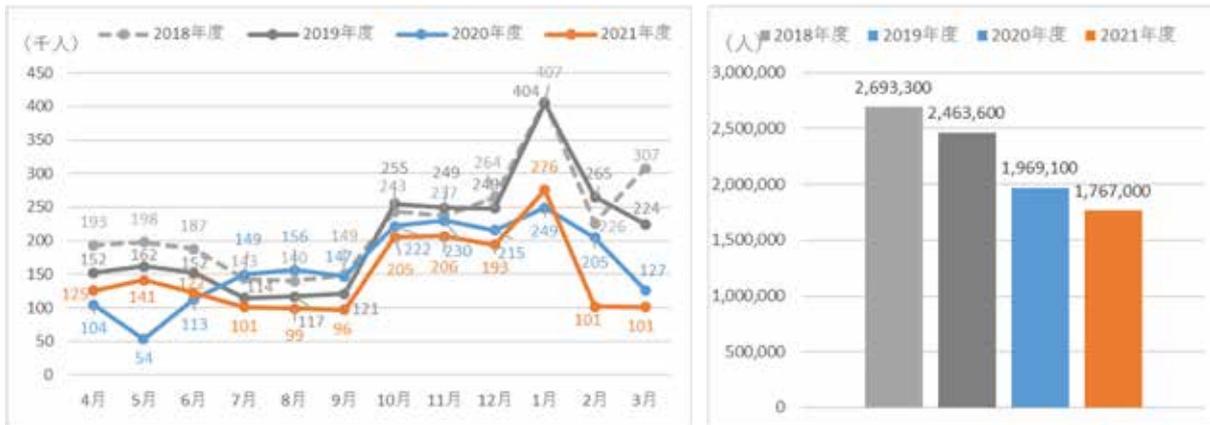
4-3. 観光・交流

(1) 観光客数

【つくば市全体】



【筑波山全体】



出典：つくば市観光推進課資料を基に作成

図 2-63 つくば市内観光入込客数

(2) 宿泊者数



※一部ホテルでは軽症者・無症状者の受け入れを実施

出典：ホテル日航つくば、ホテルJAL CITYつくば、ダイワロイネットホテル資料を基に作成

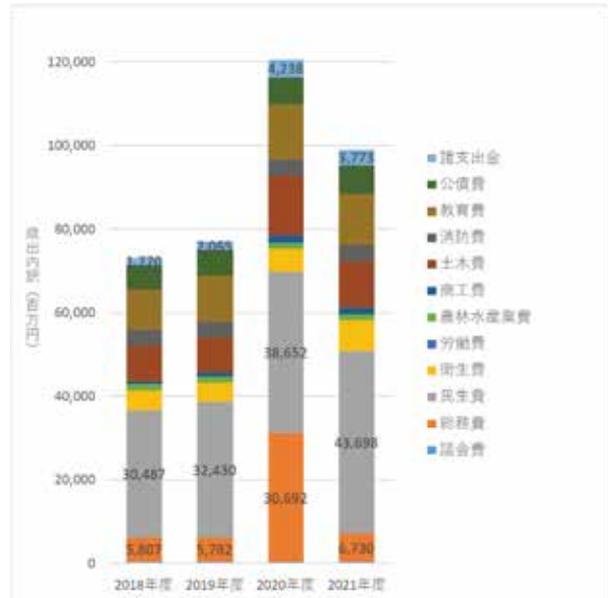
図 2-64 つくばセンター地区の主なホテルの宿泊者数

4-4. 市財政

【歳入】

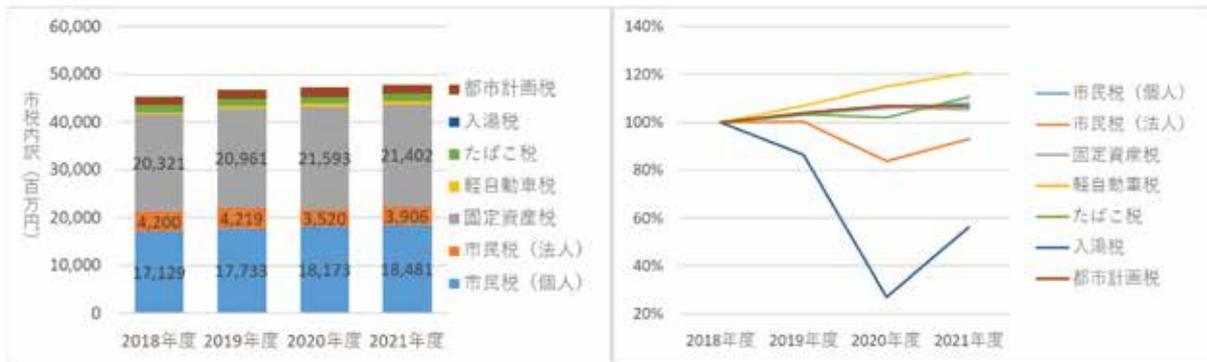


【歳出】



出典：つくば市決算書を基に作成

図 2-65 つくば市 歳入・歳出の推移



出典：つくば市決算書を基に作成

図 2-66 つくば市 市税収入の推移

5. 研究・教育

5-1. 研究活動

【研究発表数】



【企業との共同研究・受託研究実績】



出典：国立研究開発法人産業技術総合研究所「産総研レポート」「産業技術総合研究所年報」を基に作成

図 2-67 産業技術総合研究所研究実績

【筑波大附属図書館利用状況】

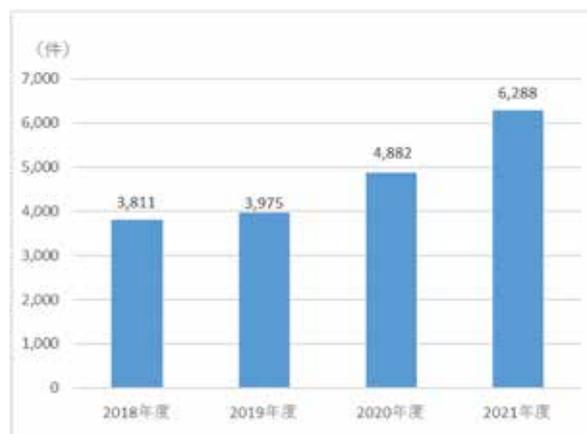


【国内民間共同研究受入額】



出典：筑波大学「地図とデータで見る筑波大学リーフレット」を基に作成

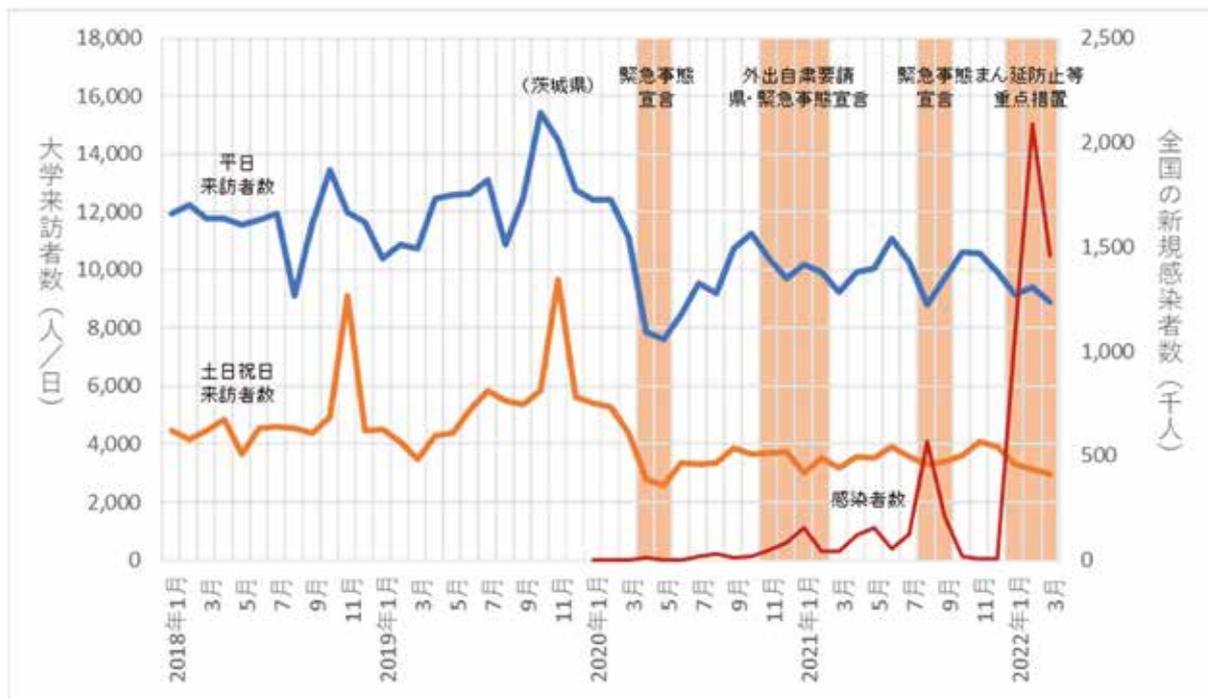
図 2-68 筑波大学活動状況



出典：TIA「TIA 事業報告書」を基に作成

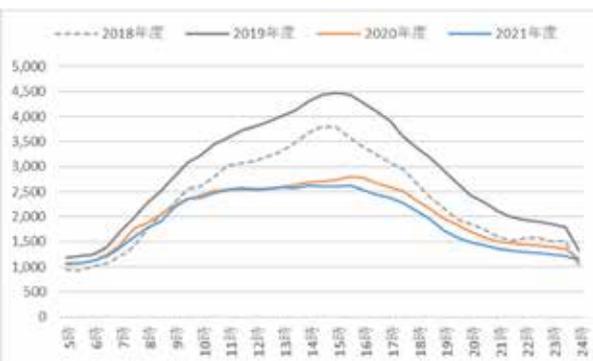
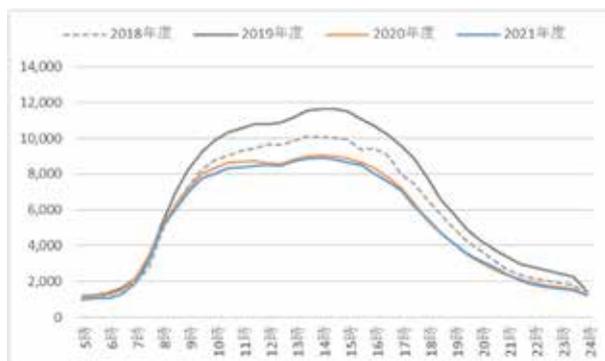
図 2-69 TIA 共同利用施設利用状況

【月別一日平均】



【平日時間帯別】

【土日祝日時間帯別】



※1時間以上滞在者の推計人口。春日エリア含まず。

出典：技研商事インターナショナル「KDDI Location Analyzer」（auスマートフォンユーザーのうち個別同意を得たユーザーを対象に、個人を特定できない処理を行って集計）

図 2-70 （参考）筑波大学来訪者数（一日平均）

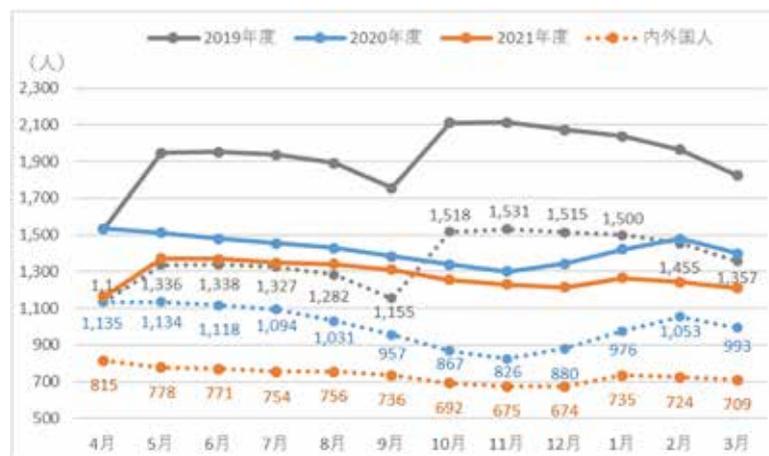
5-2. 交流活動



※各年5月1日時点。派遣学生数は当該年度中。前年度からの継続者含む。

出典：筑波大学「地図とデータで見る筑波大学リーフレット」を基に作成

図 2-71 筑波大学 留学生受入・派遣状況



※住民基本台帳（住民票）データ（各月1日時点）

出典：つくば市「行政区別人口表」を基に作成

図 2-72 筑波大学宿舎居住者の推移



出典：国立研究開発法人産業技術総合研究所「産総研レポート」

図 2-73 産業技術総合研究所 外国人受入れ実績



※基準外会議：

日本政府観光局が収集した国際会議情報の内、リモート開催等のため、国際会議統計が対象とする定量基準（参加者 50 名以上、参加国数 3 居住国・地域以上）を満たさないものの、参加者が会場出席して入れば条件を満たしていたもの
 出典：日本政府観光局「国際会議統計」より作成

図 2-74 国内の国際会議開催数・外国人参加者数の推移



コロナ禍による休館：2020 年度 71 日間 2021 年度 36 日間

出典：つくば国際会議場資料

図 2-75 つくば国際会議場国際会議開催状況



※年次集計

出典：日本政府観光局「国際会議統計」より作成

図 2-76 国内の国際会議開催状況

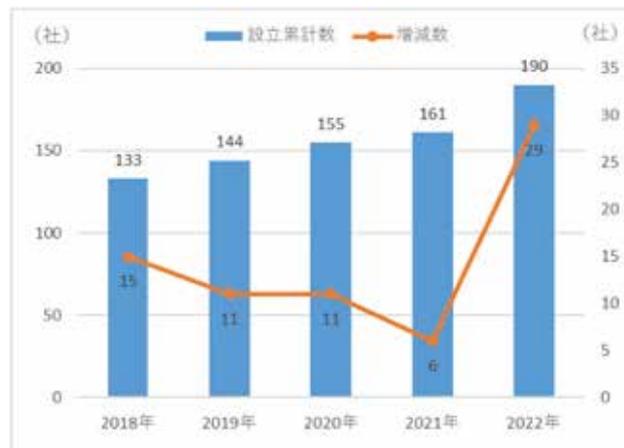


※つくば研究支援センターHPのイベント告知ページに掲載されたイベント件数を集計（最終的な開催の有無は情報提供があったもの以外は未確認）。つくば市外のイベントを含む。

出典：つくば研究支援センターHP 掲載情報を基に作成

図 2-77 筑波研究学園都市 研究関連イベント開催数

5-3. 創業活動



※各年5月1日時点

出典：筑波大学「地図とデータで見る筑波大学リーフレット」を基に作成

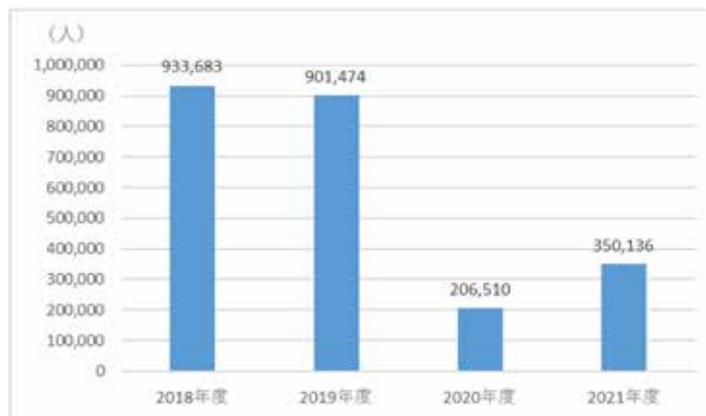
図 2-78 筑波大学発ベンチャー企業設立数（累計）



出典：つくば市スタートアップ推進室資料を基に作成

図 2-79 つくばスタートアップパーク利用状況

5-4. 普及活動



出典：(一財)茨城県科学技術振興財団「事業報告」を基に作成

図 2-80 つくばサイエンスツアー協力研究機関等見学者数



※サイエンスQ：小中学生を対象とした、研究機関研究員による出前授業。
つくば市外の学校への出張を含む。

出典：筑波研究学園都市交流協議会 HP 掲載情報を基に作成

図 2-81 サイエンスQの開催数・参加人数



※つくばちびっ子博士：つくば市内の研究機関などをスタンプラリー形式
(2021年度からはクイズラリー形式)でまわる科学教育イベント

出典：つくば市教育局生涯学習推進課資料を基に作成

図 2-82 つくばちびっ子博士参加者数



つくばセンター地区の土地利用の変遷

筑波研究学園都市のセンター機能を担う場として建設が進められたつくばセンター地区においては、都市建設の過程で様々な都市機能の立地が進みました。一方で、研究学園都市建設事業完了後は、公務員宿舎の廃止や、建設過程で立地した施設の廃止や移転などにより、大きく土地利用が変わってきています。

つくば市が市制施行した 1987 年度から 2021 年度までのつくばセンター地区の土地利用の変遷を振り返ります。

※過去に作成された MAP や事業記録誌、住宅地図、空撮等をもとにとりまとめを行いました
が、土地利用が変わった時点が明確にはわからないものもありました。

誤り等にお気づきの方は、ぜひご一報ください。

センター地区始動。つくば万博に向け急ピッチでインフラ・施設の整備が進む。

1984年12月



写真：国土地理院

社会動向・周辺地域のできごと

- 72.01 花室地区公務員宿舍入居開始
- 72.06 日本列島改造論発表
- 73.10 筑波大学開学
オイルショック始まる
- 77.01 学園東大通り線 全面開通
- 78 第二次オイルショック
- 78.02 学園西大通り線、北大通り線、
土浦学園線全線開通
- 78.05 新東京国際空港開港
- 80.03 43の移転機関の移転完了
(都市の概成)
- 81.04 第1回まつりつくば開催
- 81.08 (財)研究学園都市コミュニティー
ケーブルサービス(ACCS)発足
周辺開発地区整備計画の決定
- 82.06 東北新幹線、大宮～盛岡間開業
- 83.04 東京ディズニーランド開業
- 85.03 国際科学技術博覧会開幕
- 86.05 新住宅市街地開発法改正
(立地施設に「特定業務施設」
の追加)
- 87.04 東京駅～つくばセンター間の
高速バス運行開始
- 87.11 つくば市市制施行
- 88.01 つくば市・筑波町合併
- 88.03 常磐自動車道、三郷～いわき
中央間全線開通
青函トンネル開通

1988～1998 年度 ~平成 10 年度

つくばセンター地区のできごと

- 88.06 (財)つくば都市交通センター発足
- 88.08 共同利用駐車場運用開始
西(現・南1)立体駐車場竣工
公団吾妻一丁目団地入居開始
- 88.11 つくばセンターテニスパーク開設
- 89.04 県立つくば看護専門学校開校
竹園西幼稚園開園
- 90.04 東京家政学院筑波短期大学開学(現・筑波学院大)
竹園西小学校開校
筑波第一ホテルアネックス開業
つくば三井ビル開業
- 90.06 つくば文化会館アルス開館
- 91.04 竹園西児童館会館
外国人研究者向け宿舎「竹園ハウス」完工式
- 92.04 吾妻中学校開校
- 93.05 筑波メディカルセンター附属こどもの家保育園開設
- 93.10 MOG 開業
- 94.03 つくば総合健診センター開設
- 94.04 パークヒルつくば吾妻入居開始
南1(現・南3)立体駐車場開業
- 94.10 筑南水道企業団新庁舎完成
- 96.04 つくばセンター広場自転車駐車場開設
- 96.07 つくばカピオ開業
- 98.02 つくば市産業振興センター開設
- 98.10 花室トンネル供用開始

1998 年度末時点



都心機能が充実、県南地域の核に成長。研究学園都市建設事業は収束。

1998年10月



写真：国土地理院

社会動向・周辺地域のできごと

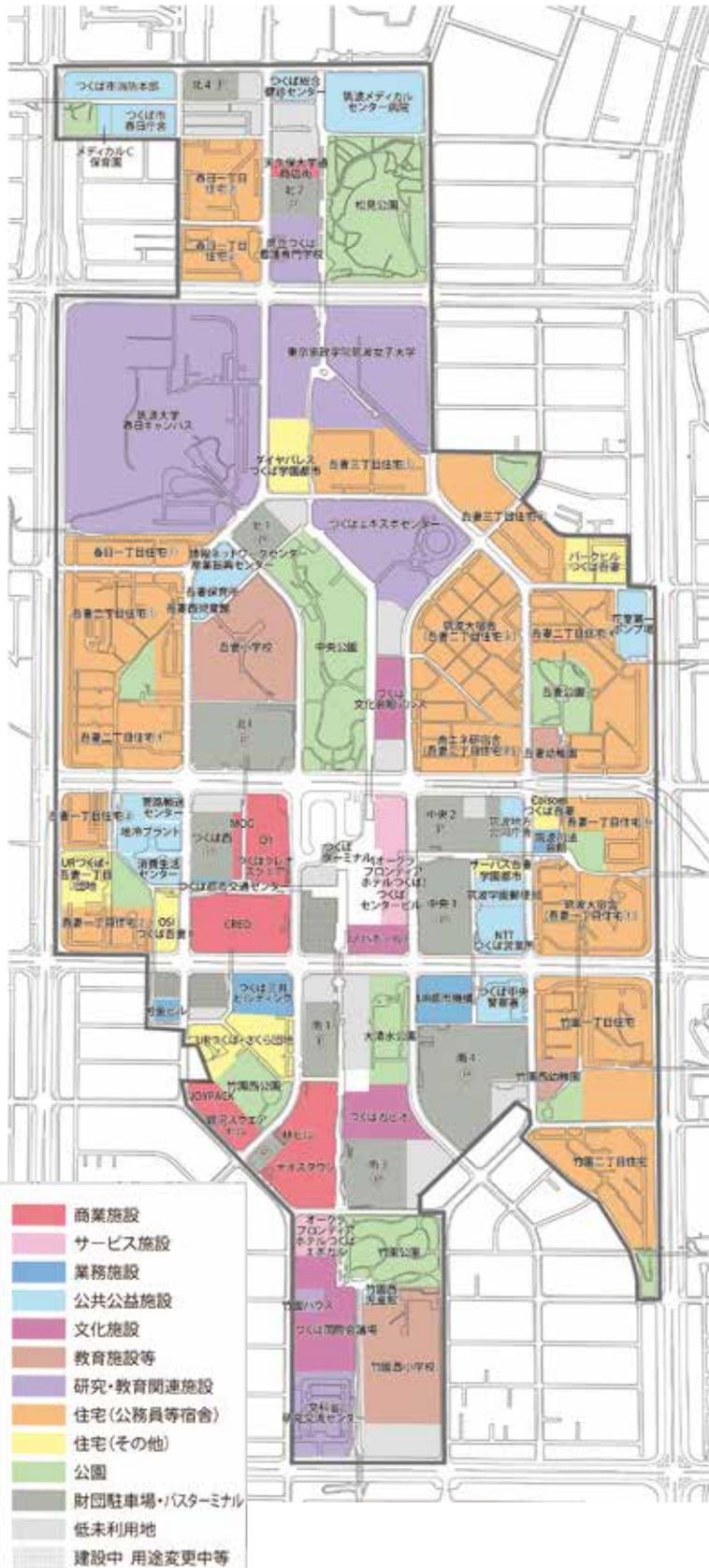
- 88.04 瀬戸大橋開通
- 89.04 消費税開始
- 89.07 つくば研究支援センター開設
- 89.11 ベルリンの壁崩壊
- 90.04 筑波技術短期大学
第一回入学式（現・筑波技術大）
- 91.01 湾岸戦争勃発
- 91 バブル経済崩壊
- 91.04 (財)つくば都市振興財団発足
- 92.09 つくばインターナショナル
スクール開校
- 93.02 土浦・つくば・牛久業務核都市
基本構想承認
- 94.07 つくば～成田空港間の
直通バス運行開始
- 94.10 常磐新線着工
- 95.01 阪神淡路大震災
- 95.03 地下鉄サリン事件
- 97.07 香港返還
- 97.12 地球温暖化防止京都会議
東京湾アクアライン開通
- 98.02 長野オリンピック開催
- 98.03 ひたち野うしく駅開業
- 99.03 研究学園都市法定事業の完了

1999～2004 年度 ～平成 16 年度

つくばセンター地区のできごと

- 99.04 消費生活センター開設
- 99.06 つくば国際会議場エポカル
つくば開業
- 99.08 筑波第一ホテル・エポカル開業
- 00.04 つくば市情報ネットワーク
センター開設
- 02.05 ダイエー筑波学園店閉店
- 02.10 図書館情報大が筑波大と統合
(筑波大春日エリアに)
- 02.11 つくば市水道部発足
(つくば市春日庁舎)
- 03.07 コルサムS I つくば吾妻竣工
(センター地区初の民間集合住宅)
- 03.09 ダイヤパレスつくば学園都市
竣工
- 04.05 天久保大学通り商店街開業
(天久保ショッピングセンターを
建替え)
- 04.10 OS I つくば吾妻Ⅱ竣工
- 05.02 サークス吾妻学園都市竣工
- 05.03 Q' t 開業、デイズタウン開業
北1 立体駐車場開業

2004 年度末時点



つくばエクスプレス開通前夜。マンション建設ラッシュ。

2004年11月



写真：国土地理院

社会動向・周辺地域のできごと

- 01.04 国等の試験研究・教育機関の
独立行政法人化
- 01.09 アメリカ同時多発テロ
- 02.05 つくばりんりんロード
全線開通
- 02.05 サッカーワールドカップ
日韓大会
- 02.11 つくば市・荃崎町合併
- 03.03 圏央道つくばJCT~つくば
牛久IC間開通
- 04.03 LALA ガーデンつくば開業
- 05.01 市内で初めて国家公務員宿舎
跡地が売却

2005～2015 年度 ～平成 27 年度

つくばセンター地区のできごと

- 05.07 レクサスつくば開業
- 05.08 茨城トヨタつくば中央開業
- 05.09 エスperiaつくば竹園竣工

- 06.04 南2立体駐車場開設
- 06.09 ライトオン本社ビル開業
- 07.02 ミオカステーロつくば竹園竣工

- 08.09 常陽銀行研究学園都市支店開業
- 09.03 真空集塵システムの運用廃止

- 09.07 関友つくば第二ビル開業
ダイワロイネットホテルつくば開業
- 09.11 筑波銀行つくば営業部開業

- 10.05 つくば市春日庁舎廃止
- 10.06 センター地区の国家公務員宿舎跡地に地区計画を決定
(国家公務員宿舎跡地で初)
つくば駅前広場リニューアルオープン
- 11.02 センター地区で始めて国家公務員宿舎跡地が売却

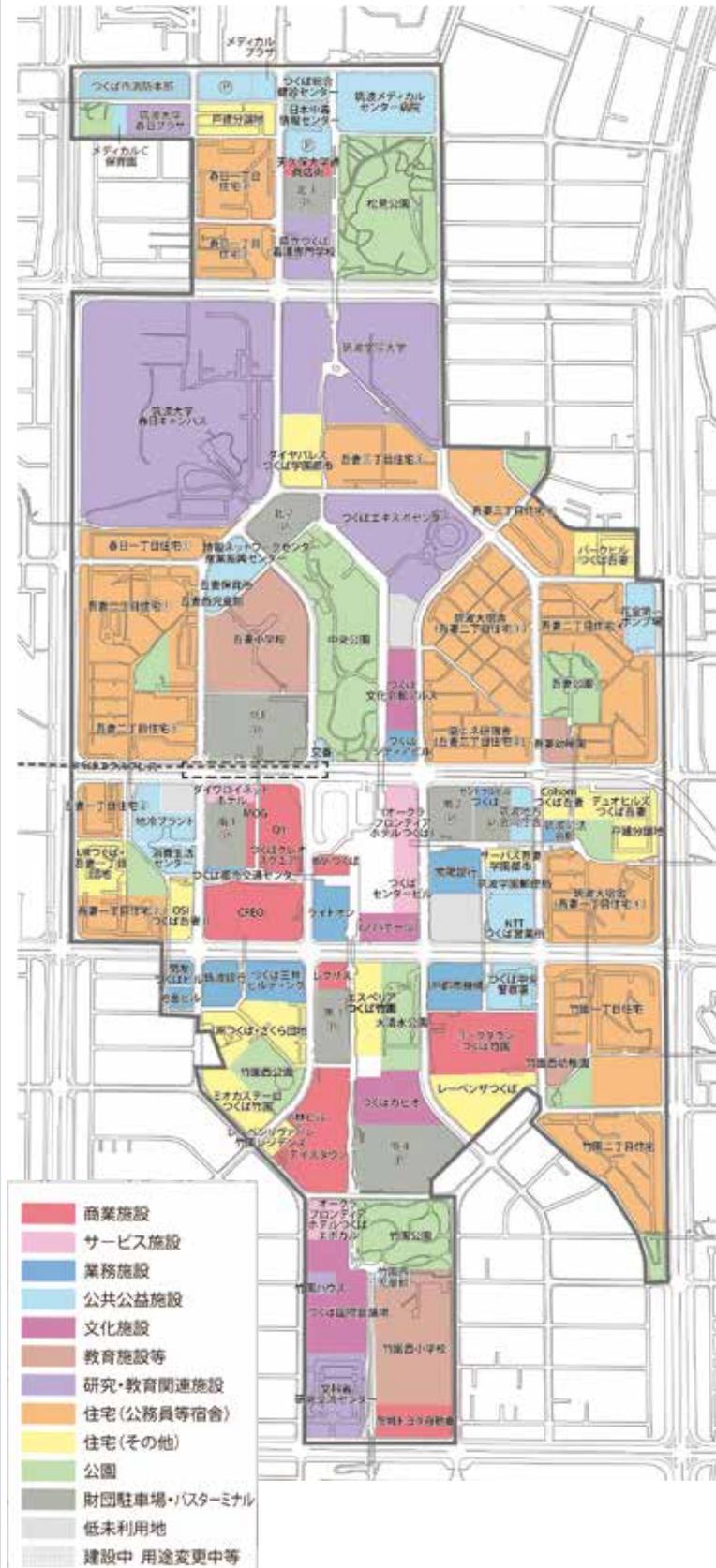
- 12.02 デュオヒルズつくば吾妻竣工
- 12.03 デイズタウンに西友開業

- 12.08 レーベンリヴァーレ竹園レジデンス竣工

- 15.01 ヨークタウンつくば竹園開業
- 15.03 レーベンザつくば入居開始
- 15.03 つくば市消防本部新庁舎へ移転

- 15.09 BiVi つくば開業
- 16.01 セントラルビルつくば開業
- 16.02 つくばシティアビル開業

2015 年度末時点



つくばエクスプレス開通、商業・業務施設の立地が進展。公務員宿舎の売却開始。

2016年2月



写真：国土地理院

社会動向・周辺地域のできごと

- 05.08 つくばエクスプレス開業
- 06.04 つくば市コミュニティバス「つくバス」運行開始
- 07.02 「つくば」ナンバースタート
- 08.09 リーマンショック
- 08.10 イーアスつくば開業
- 09.05 イオンモール土浦開業
- 10.05 つくば市本庁舎が研究学園に開庁
- 11.03 東日本大震災
- 11.04 「つくタク」運行開始
- 12.03 イオンモールつくば開業
- 12.05 東京スカイツリー開業
- 13.07 コストコホールセールつくば倉庫店開業
- 15.06 圏央道 常磐道－東関道間接続

2016～2021 年度 ~令和 3 年度

つくばセンター地区のできごと

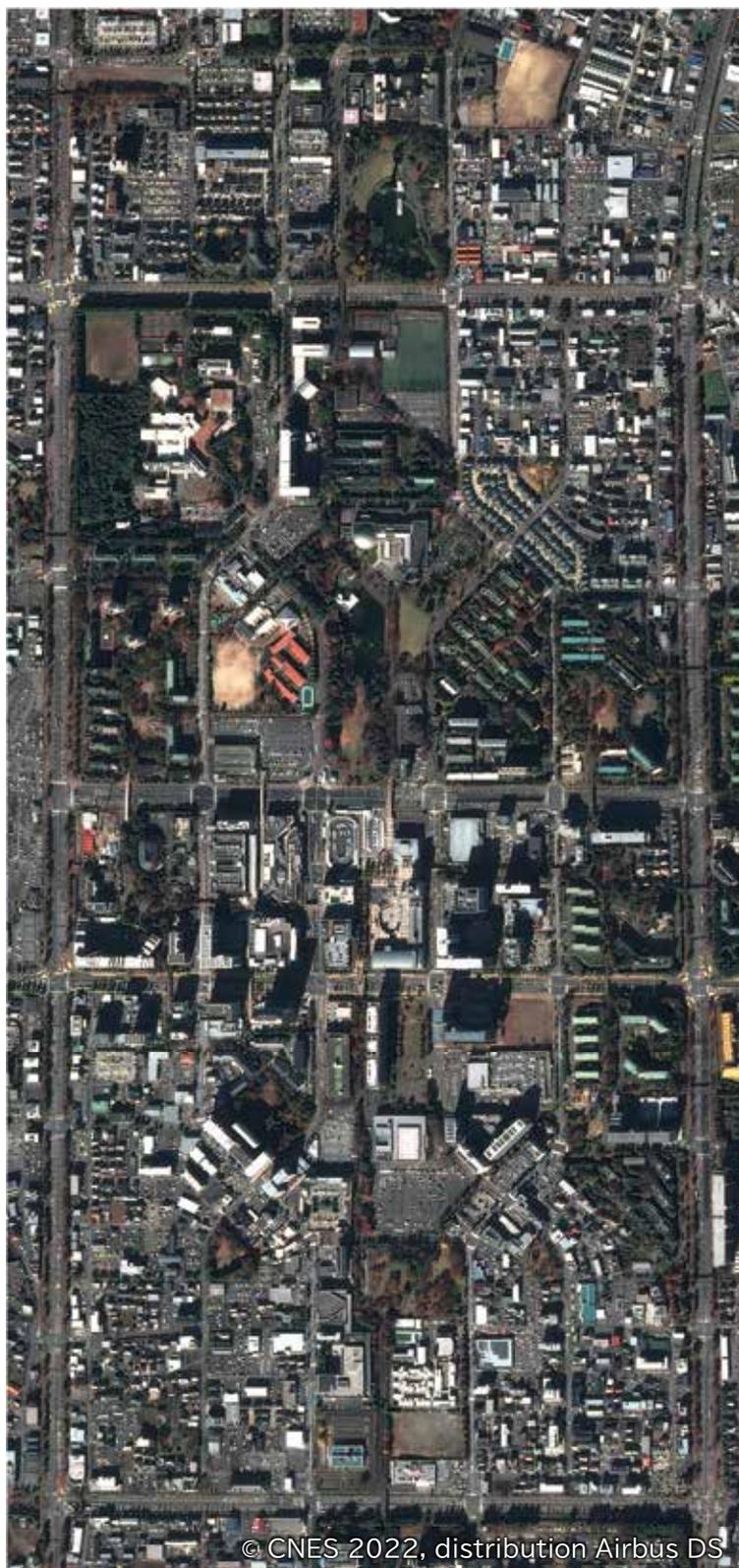
- 16. 吾妻三丁目住宅②売却
- 17.02 クレオ・西武閉店
- 17.03 デュオヒルズつくば
エンブレム入居開始
- 18.01 クレオ・イオン閉店
- 18.02 クレオ・専門店街閉店
- 19.06 ライトオン本店・本部事務所
移転
- 19.10 つくば市産業振興センター
(つくばスタートアップパーク)
リニューアルオープン
- 20.02 春日一丁目住宅②・吾妻一丁目
住宅②売却
レーベンつくば CORIS 竣工
- 20.03 つくば中央署が研究学園へ
移転・統合
- 20.11 デュオヒルズつくばセンチュ
リー竣工
- 21.03 吾妻一丁目住宅②売却
- 21.04 つくばまちなかデザイン設立
- 21.05 トナリエつくばスクエア・
クレオ開業
(第一弾・ロピア等)

2021 年度末時点



クレオ閉店。宿舎跡地にはマンション建設が進み、新たなフェーズへ。

2022年11月



社会動向・周辺地域のできごと

17.02 圏央道古河 IC～つくば中央 IC
間開通
(東北道－常磐道間接続)

20.04 新型コロナウイルス感染症
拡大により緊急事態宣言発令

21.07 東京オリンピック開催

22.02 ロシアがウクライナ侵攻開始

22.07 安倍元首相が銃撃され死亡

© CNES 2022, distribution Airbus DS

謝辞

本調査の実施にあたっては、筑波大学の先生方、学生の皆さまに座談会等にご出席いただくとともに、下記の関係機関の皆さまにデータ収集にご協力を頂きました。

この場を借りて深く感謝申し上げます。

- ・つくば市
 - ・茨城県立つくば美術館
 - ・関東鉄道株式会社
 - ・株式会社日本エスコン
 - ・大和リース株式会社
 - ・つくばまちなかデザイン株式会社（つくばセンター地区活性化協議会）
 - ・ホテル日航つくば
 - ・ダイワロイネットホテルつくば
 - ・筑波都市整備株式会社
 - ・つくば国際会議場
- （敬称略 順不同）

TUTC Library 49

発行日 令和5年3月
発行所 一般財団法人 つくば都市交通センター
〒305-0031
茨城県つくば市吾妻1-5-1
TEL 029-855-7211

発行日 令和5年3月

発行所 一般財団法人 つくば都市交通センター

〒305-0031

茨城県つくば市吾妻1-5-1

Tel 029-855-7211

