

シンポジウム

つくばの

バス  
交通

を  
考える

TUTC Library — 3

平成3年11月5日  
つくばインフォメーションセンター



つくばの

バス  
交通

を  
考  
え  
る



第2回 交通シンポジウム  
**つくばのバス交通を考える**  
●主催一(財)つくば都市交通センター



熱気あふれる会場で  
シンポジウムは始まった



筑波大学社会工学系助教授・田村亨氏から  
「つくばのバス輸送のあり方」について  
基調講演が行われた



フロアからの質問で  
活発な議論が展開された



筑波大学社会工学系教授  
黒川 洸

コーディネーター

パネリスト



筑波大学芸術学系教授  
土肥博至



関東鉄道専務取締役  
田邊 忠



つくば市都市開発部長  
山田 券一



主婦  
朝倉栄子



つくば循環バスシステム研究会  
石見利勝

## はじめに

財団法人つくば都市交通センターは、つくば地域が直面する交通を中心とする課題や、その他の問題を解決する目的で、様々の活動を行ってきております。

昨年、市民の皆様と共に、交通問題を語り合うシンポジウムを開催しましたところ、ご好評を賜りまして、第2回目の交通シンポジウムを開催する事となりました。

今回のシンポジウムでは、前回の交通問題一般の論議を受けまして、各論の第一回として、「バス交通」の問題をテーマとして取り上げました。幸い、茨城県バス協会が行いました、「つくばのバス輸送のあり方」に関します調査の結果が出たばかりで、それを資料として議論を展開することができたと思います。

特に、今回のテーマは、市民生活に密着したものであったためか、一般参加者の方々から、積極的なご意見、ご提言がなされ、このテーマの重みをあらためて実感させられました。ここにその議論と、参加者の皆様からのアンケート形式によるご提言を、全てまとめた冊子を作成いたしましたので、関係者の皆様に今後、参考資料としてご活用戴ければ、幸甚であります。

平成4年3月

(財)つくば都市交通センター  
理事長 浅谷 陽治



# シンポジウム つくばのバス交通を考える

☆本編は、平成3年11月5日、つくばインフォメーションセンターで開催されたシンポジウムの内容を、まとめたものです。



○司会 ただいまより、第二回交通シンポジウム「つくばのバス交通を考える」を開催いたします。

本日は、皆様お集まりくださりまして、まことにありがとうございます。

それでは、このシンポジウムを主催いたしております、財団法人つくば都市交通センター理事長浅谷陽治より、ごあいさつ申し上げます。

○浅谷 浅谷でございます。本日、財団といたしまして二回目の交通シンポジウムを企画いたしましたところ、大勢の方に参加いただきまして、ありがとうございます。

昨年、第一回目のシンポジウムを「つくばの交通問題を考える」というテーマで行い、非常に内容のある議論をしていただきました。今年はその各論の第一回といたしまして、バス交通の問題に焦点をしばってシンポジウムを行いたいと思います。御承知のように、一口に交通と申しましても、歩行者から始まりまして、自転車の問題、駐輪場、駐車場の問題、交通事故の問題、その他最終的には常磐新線や成田の空港に行くにはどうするかという広域のことまで含めまして、非常に問題が複雑多岐にわたっております。一つ一つやっても、これは大変なことでございますが、バスの問題は、皆様の生活に身近かな事こととして期待と不満が大きい問題でございます。しかしながら、

実際にはバスに乗られている方が非常に少ないという現実がございまして、採算の取りにくい事業でございます。そうは言いながら、何とかしなければいけないという、市民の方々の気持ちは切なるものがあるわけです。このシンポジウムが、問題の解決に向けて何らかの糸口になることをぜひ期待して、実のある議論をしていただきたいと思います。ぜひご協力お願いしたいと思います。

お手元につくばのバス輸送のあり方というレポートがございしますが、これは昨年度茨城県のバス協会が、調査研究としてまとめたものでございます。いろいろな内容が含まれておりますので、これをベースにまず筑波大学の田村先生から内容の紹介を含めまして、基調講演をしていただきまして、その後パネリストの方に入っていただきまして、シンポジウムを行いたいと思います。その他、最近うちの財団で作りました和英版の交通マップと中心地区の交通ガイドが入ってございます。ご必要がございましたらうちの財団にお申し越しいただきたいと思っております。それでは、よろしくお願いいたしたいと思っております。(拍手)

○司会 ありがとうございます。それではまず最初に、筑波大学社会工学系で交通計画をご専門にしていらっしゃいます田村先生に基調講演をお願いいたします。入口で皆様にお配りい

たしました小冊子、お手元にありますでしょうか。先生はこの冊子に報告されております、筑波研究学園都市およびその周辺地域におけるバス輸送のあり方についての調査研究の、調査委員会の中心的なメンバーでもいらっしゃいます。それでは、田村先生お願いいたします。

○田村 筑波大学の田村でございます。第二回交通シンポジウム「つくばのバス交通を考える」というテーマで、基調講演をさせていただける貴重な機会をいただきまして、本当にありがとうございました。

私つくばに来て3年ということもあって、また今日ご列席の方の中には都市計画、あるいは実際の交通計画に行政面等で携わっている実務の方々がおられるということですので、私以上に多分つくばの内容を御存じだろうと思います。私のような者がこのような高い席から基調講演をさせていただくということで、大変恐縮に思っているわけですが、誤解あるいは間違い等がございましたら、どうぞ指摘いただければと思います。

私の持ち時間はおよそ30分でございます。そこで、二つ大きく分けてご説明をしたいと思っております。一つはこのレポートにございます前半部分。前半部分と言いますのは、37ページ目まで、このつくばの交通の実態に関する部分を最初に15分ほどご説明

させていただきます。引き続いて残りの15分間、38ページから  
ございますが、筑波研究学園都市の将来像というところから将  
来のバス交通のあり方について、この報告にのっとりまして説  
明させていただくことにしたいと思います。

皆様御存じのように、つくば市の都市圏は人口が低密度に分  
散しております。そこで、いくつかの問題が生じてくるわけで  
ございますが、最初に生活実感として分かる内容について、  
オーバーヘッドを用いて説明したいと思います。

字が小さくて恐縮なんですが、この図は土浦駅発の  
時刻が横にありまして、縦がバスの遅れ時間を示しております。  
これは、5月14日と22日の2日間、サンプル的には少なくても統  
計的には問題があるのかもしれませんが、晴れの日と雨の日を  
選んで、何時出発のバスが何分遅れるかということを示したも  
のであります。土浦駅発の場合はおよそ5分くらいの遅れで大  
体推移しているということが、これから分かると思います。晴  
れの日8時代にと10分くらい遅れているということが特徴的  
かと思えます。こちらは荒川沖駅発でございますが、今度は遅  
れが15分くらいのところまで伸びております。先ほどの土浦駅  
発のものと比べると特徴的なことが二点ございます。一つは、  
先ほど言いましたように15分くらいの遅れまで至っているとい  
うことと、ピークが8時くらいに明確に表れているということ  
であります。もう一つの点は、青で書いたものが雨の日。オレ



ンジで書いてありますのが晴れの日なんでございますが、雨の日は7時半以前の段階まで混雑がおよびまして、遅れが生じているということでもあります。そこで学生の協力も得まして、荒川沖駅8時発のバスを追い掛けましてどこでバスが遅れるのかを調べました。予定到着が青でございます。横が時刻、縦がそれぞれのバス停及び距離を表しております。8時発のが荒川沖の駅でもう3分くらい、駅を出るのに時間がかかっております。その次が東荒川沖から土浦産業学校までの間、予定では3km区間を6分で運行する予定なのですが、実は14分かかっております。これは皆さんもうお気づきだと思うのですが、6号線との交差点部においての信号待ちでございます。交通渋滞であります。それからもう一つ特徴的なのが、ここでございます。学園並木から並木大橋のここの時点のロスが大きい。これは荒川沖を出発して北へ向かうバスが一度学園並木の方へループして入って行きますね。ここのところを出た時の東大通りとの交差点部分。あの信号で非常に待たされまして、通常であるならば0.5km区間を1分くらいで走行する予定になっておりますが、5分かかってしまっているということでもあります。最終到着地であるつくばセンターへは8時25分に到着する予定でございますが、この例では8時43分に着いている。18分間ロスが生じてきているということでもあります。多分これは皆さん生活実感に合うことだろうと思うんですが、つくばに住んでいる場合は逆方向と

ということもございまして、あまり感じないかもしれませんが。むしろ、鉄道を利用してつくばの企業等に來ている人にとっては大問題です。朝のピーク時の交通混雑が、バスに遅れを生じさせているということでもあります。

次にこれはやや視点を變えてなんですが、つくばに生活している方々の生活時間というものが、どのように変わっているかということを示したものです。これは、やや古くて、1978年と79年の調査なんですが、建築研究所に勤めておられる56名の方々の配偶者及び世帯主の行動パターンを示しております。ですから、仕事と家事等で動いている人すべてについて書き表しているということでもあります。1978年の上の図といいますのは、同じ調査対象者なんでございしますが、つくばへ移ってくる前、六本木にあった時の東京での生活実態であります。それがつくばに來ますとこう変わったというのが、下の図であります。上の図と下の図を比較してみますと、すぐ分かることが、アフター5の時間の使い方が大きく変わっている。交際という部分が、多分夜お酒を飲む社交の部分だろうかと思うんですが、それがグッと減っております。そして、食事とか消費的レジャーに使う時間が増えているということでもあります。交通の観点からいいますと、二つ大事なことがこの図から分かります。一つは、この移動のところを見ていただきたいのですが、東京等での生活の場合は昼間時、この時間の移動も少なからずあるとい

うことです。それが、つくばでは少なくなっている。それからもう一つ、夜の帰宅に関する移動というのが、東京型といえはいいんでしょうか。一般的には10時くらいまで続くんですが、つくばの場合は、6時をピークにして一つ山があるだけになっているという実態であります。このことは、バスを運行する側、事業者側にとっては大問題でありまして、この点については後でもう少し延べたいと思います。

次、ではつくばにおられる方々はどのくらいバスを利用しているんだろうかということであります。これは、私どもの研究室で調査をやったもので、この報告書には書かれていないことなんです。センター地区を中心に2.5kmの範囲を取りまして、このハッチングされた地域から約560世帯をランダムに取りまして、交通実態調査を行ったということです。ここで、利用交通手段について見てみます。上側が代表交通手段別のトリップ数を示したもので、バスが非常に少ないことが分かります。平日と休日の違いについては、青が平日であり、赤が休日であります。それをパーセントで表したのがこれなんです。バス利用者がおおよそ2%から5%という数値であります。調査のこのレポートの中には、つくば市全域についての調査の結果が出ております。63年に行われましたパーソンドリップ調査という交通実態を把握する調査があるんですが、その結果を見ましてもバス利用者は変わりません。2%くらいです。そして平日の

自動車利用者は80%に至るという結論が書かれております。ですから、つくば全体から見ますと、自動車社会に完全になっているということでもあります。

次はですね、これもややショッキングな話なんですけど、つくばにあります工業団地において、路線バスを一体どれくらい利用しているかという話でございます。ここに、つくば北部工業団地、東光台、つくば西部の三つの事例を挙げておりますが、ここに書いてあるのは一日あたりの本数です。運行頻度も非常に少ないという問題もあるのですが、土浦から出ますつくばセンター経由のこの三つの工業団地行きのバスに関しまして、東光台を例にとりますと、東光台には平成元年6月現在32社ございました。で、1450人の従業員がいた。さらに、つくば市に在住している方が約半数の700人くらいおられます。その中で、バスが1日9本運行しているんでございます。9本運行している中で、1日の総数として16人しか乗っていない。一本当たり0.8人ということで、全く乗っていない路線バスもあるということでもあります。これは、私自身はかなりショッキングなんですけど、バス事業者にとってはもっと大変な問題が起きているんじゃないかと、推察されるわけでもあります。

次、これは皆さん朝、各駅で見られる光景なんですけど、スクールバスでございます。4つの高校、大学においてスクールバスが運行されているわけですが、このスクールバスの運行は



学生全数において4割近くを占めているというヒアリング結果がございます。正確な数字でございませんので、大体4割くらいだということでございます。ですから、通学交通へのバスの利用というのは比較的、他の都市圏に比べて高いということでもあります。

それともう一つ、今まで述べたことはつくは市の中のバス交通についての現状でございましたが、つくば市への交通と申しますか、都市間交通、高速バスの話をいたします。高速バスに関しては、東京間のものは32ページに書かれている、表-3-12でございます。昭和62年から伸びが300人あるいは500人程度、伸びてきておりまして、平成2年度においては3190人という数値が書かれております。この数値から見られますように、平成元年から2年にかけてはやや減少したんですが、ほぼ横ばいになりつつある。もちろん、これからつくばが発展していく段階では伸びると思われませんが、そういう傾向があるということでございます。都市間バスとして事業者もそれから我々も期待することとして、成田へ直行バスが走らないかと、思うわけです。それで、この調査の中で、つくばに本社があります企業に調査をいたしまして、105の有効回票を得て、分析したのがこの表なんです。アンケート表というのは、企業に勤めている全員に伺うのではなくて、企業を代表して1票ずつ、総務部あるいは経理部等のところにアンケートを郵送したということであり

ます。その結果、貴社から出張送迎で直接成田空港へ一ヵ月にどれくらい行かれるかを示したのがこの表です。10未満というのが、一番多くてこの赤で示したところなんです、53.8%ございます。下の方、もしもつくば～成田空港間の直行バスが出来た場合、あなたの会社、研究所では一ヵ月当たり何人くらいの方が利用されると思いますかということなんです、これも10人未満というところが51.9%と一番多くなっているということでもあります。現在この区間をどう交通機関を利用しているかということ、一番多いのが自家用車でございます。全体の27.4%。次が路線バスと鉄道。意外と少ないのが、会社で持っている社有の車を使って移動しているという人方がわずか4社で、4.7%しかありませんでした。ですから、実際企業の命令等で多分行くと思うんですが、成田へ行って海外出張される場合、その多くは自家用車あるいは路線バスと鉄道を利用して移動している。その人方の欲求としては、当然先ほど示しましたように、成田への直行バスを利用してやろう、してみたいという人がいるということでもあります。

今までのところをまとめますと、おおよそ現状としては4点あるのではないかと思います。一つは現在の問題として、自動車交通と同一路面上を一緒に走りますバス、それが交通混雑の影響を受けてピーク時においてバスの遅れがもう既に見られますよ、という実態であります。もう一つ、これは話がやや広が

るんですが、生活時間の使い方というのに、つくばの特徴があるということです。昼間の需要が少なく、帰宅時の需要が一こぶの山になって6時くらいにあるという実態であります。それから、三つ目はバス利用者が少ない。トータルで見ますと、2%くらいしかいない。工業団地の話でも見ましたように、工業団地においても路線バスの利用が少ないということです。もう一つはスクールバスという形での学生さんの利用としては、他の都市圏と比べても多いということであります。それから四番目。これが最後ですが、高速バスに関しましては、東京間については現在のところ3000人程度で安定しつつあるということです。それからもう一つは、成田空港への高速バスの要望というのはあるということです。

それでは、これからのバス交通というのは、どう描いたらよいただろう。この調査委員会でも、随分議論が伯仲したところがございます。考えなければいけないことは、多分二つあると思います。一つは皆さん既にお気付きのように、つくばの交通の玄関といいますか、核となる部分はどこなんだろう。土浦か荒川沖かつくばバスセンターかと、こう考えるわけですが、核が明確でないということは一点であります。交通の拠点、ターミナルが明確じゃないということです。それからもう一つは、つくばにおいてはグレーターつくば構想というのがあるということです。これは、昭和62年の10月に21世紀の初頭を展望

した、大きなプランでございます。茨城県の県南、県西部全体において、昭和60年現在で135万の人口を有する圏域の部分を約220万プラスアルファの人口規模にしようとするものです。重要な点は、つくばはこれから大きく変わっていくということです。具体的には、つくば中枢百万田園都市圏という構想がございます。この圏域を100万張り付く構想にしようじゃないか、すごく大きな計画でございます。この図はグレーターつくば圏の位置でありまして、宇都宮～つくば～成田を結ぶテクノリネージ構想であります。そこで今二つ説明しましたが、最初の点は交通の核というものをどう作っていったらいいのか。もう一つは、将来のマスタープランという大きな計画がある時に、現状からそれにどういう形にすり寄せていったらいいのかという二点であります。この二点が報告書をまとめるうえで非常に苦労した点です。現状に関しては、今まで説明しましたように幾つかの問題が生じております。少なくとも、荒川沖からつくばセンターまで18分の遅れがあるということ事態の様に、今、解決しなければならない問題もあります。それとともに、現状をなおざりにしてはいけませんが、大事なものが将来のマスタープランに向けて、どのような絵姿を描いていくかということでもあります。そこで、出来上がったのが74ページにある概念図であります。この中では、常磐新線のこと、つくばセンターを中心にしたシャトルバスを導入して路線軸を明確にしましょう。



また、シャトルバスの端点4ヵ所からはゾーンバスあるいは会員制バスという形で乗り継いで運行してもらいます。それから従来の高速バスはもちろん流れておりますし、成田空港へあるいは水戸へ。ここには描かれてはいませんが、先ほど言いました宇都宮へという高速バスのネットが考えられます。もう一つ、新交通システムということでガイドを読みますと、括弧であります。土浦から核になりますつくばセンター導入しましょうということが描かれております。この絵をパッと見ますと、いろいろなものがいっぱい書かれていて、一体こんなもの本当に出来るのかなと思うのが実態なんです。これと一緒に見ていかなきゃいけないのが、時間軸であります。いつの時点で何を整備していくか。もう一つ大事なのはだれが整備していくかということがあるんですが、とりあえずその時点に関して見ますと、先ほどまで説明していましたが今の問題。それからやや中期、短期的な問題。それから長期の問題があります。長期の方は常磐新線であり、新交通システムが導入された時点です。短期、中期という位置付けはそれまでの移行過程で起きてくる問題に対して、どう対応していくべきかということをもとめております。具体的にはシャトルバスであり、ゾーンバスであり、会員制バスの導入が、中期、短期の計画であります。そこで、ゾーンバスというのは一体どんなものかという話で、そのレポートの中に書いてあるのですが、従来は系統ごとに都

心部から一本ずつ周辺部に流れております。それがゾーンバスになりますと、シャトルで高頻度・高サービスの幹線バスというのが出来まして、そこから支線のバスが乗り継いで行くものです。しかもディマンド運行で、要望があれば走るという形になりますし、個々の運行形態も会員制バスとかそういうものが、考慮されているということでもあります。それからこれは、土浦、つくば間を結ぶということで新交通のイメージなんですが、ガイドウェイバスと書いてありますが、別にこれにこだわることはございません。重要な点は路上の一般の自動車とは違う専用軌道を持つ、定時性の確保された幹線が必要ということが強調されるべきだと思います。

次に述べたいのは、経営者サイド。先ほど言いましたが、だれがやるのかという時の話なんですが、つくばのバス事業者というのは大変な苦勞をされてるんだろうなと思う部分があります。これは先ほど、つくばの生活時間調査の表ですが、本来ならばこの実線、これに合わせて運行ダイヤであるとか、運転手等の配置が行われるわけですね。ところが、つくばの特徴というは昼間が少ない。業務が少ないと言っているのか、むしろ買い物・私用に使われることが少ないと言えいいのでしょうか。もう一つは、夜のピークがすぐ起きてしまう。これに合わせてバス会社が運行スケジュールを立てるというのはかなり至難の技で、どうしても遊休施設といえますか、バスが余ってしまう

ことです。もう一つ、これは今回の調査の中で出てきたバス利用者の負担の問題です。企業等においてつくばセンターから企業間の直行バスを運行しましょう。そういう場合に、あなたは利用しますか、あなたの会社は利用しますかという質問のアンケートを106社に聞いております。その結果40%の人が利用する。この数です。利用しないという人が若干多くて43.7%になっております。その次が大事です。この利用するという人に対して、じゃあ、月幾らならば負担してもよろしいかと。会員バスですので、わざわざディマンド運行で電話をして、いついつ来て下さいという形でバスが運行され、企業の従業員をピックアップしていくという形ですので、当然クラブ制と言いますか、会員バスのイメージでいくらかの負担が考えられる。そこで聞いた質問に対して、1万円から5万円以下なら負担してもいいという人が36.3%。これが一番多いのですが、その次に多いのが何と、1万円以下ということで27.3%。という形になっております。これをどう読むかというのは非常に難しいのですが、期待していたよりは、欲しいだろうなと思うサービスに対して、財布は固いということがございます。以上が経営者サイドから見たバス事業というもので、実際のつくばの利用サイドのニーズに対応したバス運行というのには幾つかの点で困難がある。なおかつ、それに合わせてうまい形の、先ほど概念図で示しましたけれども、シャトルバスでなおかつ、ゾーンバ

システムを使って、うまく作ったらどうかという形で案を作りました。その中の事業採算制についてはこれに書いてあるのですが、かなりの人間が乗らないと実際のバスシステムというのはうまく動かないようであります。その時に、当然負担というものの形が出てくるのですが、これも先ほどお見せしたように、あまり負担意識は高くなさそうだということであります。あくまでも、106サンプルの事前の情報なしのダイレクトな質問ですので、こういう結果になったのかもしれませんが。

最後になりますが、この報告書におけるバス交通の課題というのが、この50ページから書かれております。その中で、一つ目がバス路線の整備。これは先ほど言いました、唯今の問題として出てくる話ですね。それから二番目、三番目、四番目というのが、将来に向かっての話なのですが、核を明確にする意味での都心地区のサービスの強化。シャトルバスというような話でございます。それから周辺部、これは需要が比較的低密度に存在していて、バス運行が非常に難しいところなんです、ゾーン対応型のデマンドバス運行などが考えられる。幾つかの方策はここに書かれております。それから四番目として、バス関連施設、主にターミナルでございますが、情報をうまく利用したバスロケーションシステムですとか、をうまく運用していった施設を作るべきであるということです。五番目、その他。これが後のパネルの段階では出てくる可能性があるかと思うの

ですが、バス以外の自動車交通対応。バス以外の自動車とバスとの関係をどのようにうまく共生。共に生きる形でもっていったらいいのであろうか、と。その議論がどこかにあるということです。それからバス事業者の支援体制。これは、総論賛成、各論反対の議論にやや近いんですけども、実態を明らかにして、皆さんに知っていただいて、利用する限りにおいては、したいと思う限りにおいては、いくらかの負担なりが必要なんだよという、そういう受益者負担と云えばいいんでしょうか、そういう支援体制についても今後検討していかなければなりません、ということであります。

後段、随分話を端折ってしまいましたが、将来計画に向かって大事な点というのは、二つ。繰り返しますが、一つは交通の核というものを意識しなければいけませんよ、ということです。それから、もう一つグレーターつくば構想という、10年、20年後くらいの大きな計画がある。それに向かって、現在のバス輸送というものをどのように変革させていったらいいかということ、それを折り込んで先ほどのシナリオが出来たということでございます。

時間でございます。つたない説明でございましたけれども、以上で終わります。どうもありがとうございました。

〔休憩〕

○司会 さて、田村先生の基調講演を受けて、パネルディスカッションを始めたいと存じます。

本日コーディネーターをお願いいたします、筑波大学社会学系教授の黒川洗先生でございます。都市施設計画がご専門で、運輸省関東地方交通審議会、茨城部会副部会長もお務めになっていらっしゃいます。

続きまして、パネリストの皆さまをご紹介いたします。今日はあえて主婦という肩書を使いますとおっしゃいました、朝倉栄子様。つくばに來られて15年目。お子様のPTAの役員などで、つくば発展のために活躍していらっしゃいました。あえて車の免許を取らずにこられたというお立場からのご発言が楽しみです。続きまして、石見利勝様。循環バスの必要性を感じ、そのために克服すべき課題を勉強しようと集まった市民の会「つくば循環バスシステム研究会」を代表してご参加いただきました。よろしくお願ひします。続きまして、土肥博至先生。筑波大学芸術学系教授で、都市計画がご専門でいらっしゃいます。つくばに住んで16年目。つくば市の街の設計を手掛けられたお立場からご参加いただきました。続きまして、田邊忠様。関東鉄道の自動車部で22年間勤務なさり、現在は関東鉄道専務取締役をお務めになっていらっしゃいます傍ら、茨城バス協会理事として、つくば地区や県でご活躍です。よろしくお願ひ致します。続きまして、つくば市都市開発部長の山田券一様。桜村役場時

代より、筑波研究学園都市の研究開発に携わり、建設整備に至るまで手掛けてこられました。この地の生みの親とも言うべき方です。これからの都市開発のトップとして、山田様からどのようなご提案がありますか楽しみです。よろしくお願い申し上げます。

それでは、黒川先生お願いいたします。

○黒川 それでは、シンポジウムを始めますが、昨年つくば都市交通センターで同じシンポジウムをやった時には、つくばの交通問題を考えるということで、交通一般という話でしたので、若干テーマが広すぎたかなということで、今回はセンターの方でつくばのバス交通を考えるということで、少しテーマをバスの問題にしぼったシンポジウムにしました。ただし、つくばのバスと言いました時に、多分つくば市あるいは茎崎町だけに限った、その中のバスの問題というのもありますし、そこから外へ行くバスの問題もありますので、今回のシンポジウムではその両方を含めたバスということで、始めたいと思います。

お手元にプログラムがあると思いますが、一応2時40分から、4時からフロアからのご意見をということでございますが、あまり堅苦しくプログラムとおりにやるつもりありませんので、まずこの4人のパネリストの方におよそ10分程度を限度にお

話いただくつもりです。その後、パネリスト同士で若干問題討議をして、すぐフロアの方も入れた議論にしたいと思います。そこで、お話頂く順番なのですが、事前にパネリストの方とお話をしまして、一生懸命バスのことを研究したということで、その代表で石見先生に最初にここでの研究成果も含めてお話いただきます。それから次に、土肥先生に全体にわたっての問題、あるいは個人的なご意見。それから三番目に朝倉さん。四番目に、今度はバス事業者の立場ということも含めて田邊さんに。最後の五番目に山田部長さんに両方の意見も入れて、市の立場でバスをどのように考えているか。そのようなお話を最後にいただこうかと考えております。それでは最初に石見先生よろしくをお願いします。

○石見 循環バス研究会の石見でございます。この循環バス研究会でございますが、このつくばにどうも大量輸送交通機関があまり充分でない。そこで、循環バスといいますか、バスを整備してほしいということを、みんな考えたわけですけれども、単にバスを整備してくれ、整備してくれと言うだけでは、つくばらしさがないではないか。まず我々からつくばのバスを整備するに当たって、どんな難しい問題があるんだろうということで、自分たちでまず勉強してみて、そこから具体的な要望に煮つめていくという、つくばらしい市民運動をやりましょうとい



うことで、仲間が集まりまして、この2年間ほど素人ですが、いろいろ議論してきたわけですが、

端的に申しますと、筑波研究学園都市が出来た。その結果、都心部は非常に便利だけれども、周辺部には格差が生じている。しかし、財源が十分でないから、あらゆる都市施設をうまく地域に分散するというのはまず難しい。そうするとそういう時にアクセスビュリティを解決する、すなわちバスを充実するということで、格差の是正ということの可能性があるのではないかと、というあたりの議論から、循環バスというアイデアが出てきたわけですが。そこで、循環バスを建設する、要望するに当たって、どういうことが問題としてあるのだろうかということ、2年間にわたって検討してきたわけです。一つはですね、学園都市というのは、要するに大量輸送機関が不十分で、みんなが車を持ってしまっている。市民はみんな自家用車で完全に装備をしちゃっている。だから、バスを走らせても、なかなか乗る人がいないんじゃないかと。そういうことで、経営採算上、非常に難しいということがあるだろう。ということが、一つ課題として挙がってきたわけです。しかし、そうは言っても一方にですね、通学の問題であるとか、あるいは通院、その時車を運転出来ない状態にあるというような方、それからお年寄りの問題と、やはりバスに対する根強いニーズもまだある。さらには、これからつくばが国際的な交流のセンターに成長し

ていくということを希望していく時に、一時的に、あるいは留学してくるという方々というのはやはり車を持っていない。そういう方々に対して、移動の手段というのはどうしてもいるだろう。そういうニーズというものがどの程度あるかということ、まず探ろうということが一つありまして、結局その経営採算を研究しなきゃいけないということが、一つの課題に挙がってきたわけです。そのためにはそういうニーズがどうあるかということと、もう一つはバスというものが、乗用車と比べてあまりにも魅力がないじゃないか。魅力が落ちる。車と比べて落ちる。そのために車に勝るバスの魅力というのを、どういうふうに実現していくかということで、そういうところから売り上げを伸ばしていく。あるいは、そういうコストをどうやって低減していくか。というあたりで成立するようなアイデアを考えていこうということで、一つは経営採算の研究。もう一つがバスの魅力化ということで、二階建てのバスであるとかあるいは、世界で新しいいろいろなバスがある場合、つくばをショーウィンドウにしてしまって、世界中から一つずつ新しいバスを持ってきてもらうと。あるいはバスの中を展覧会場にしてしまうとかですね、いろいろなアイデアを出しながら、バスを魅力的にする。もう一つがバスは車と比べて自由に動き回れない。それから待つ時間が不愉快だ。そういうところをどうやって克服するか、というところでダイヤモンドバスであるとかバスが動

き回ってる状態を常に家庭で、CATVを通じて把握して、バスを呼ぶこともできるし、バスの路線の運行状態を見ながら、適当な時間にバス停に行ってバスに乗る。あるいはバス停そのものを近隣のコミュニティセンターみたいな形で、そこでいろいろな会議、話し合いが持たれたり、あるいは花壇をつくってバスを待っている間、一生懸命花を植えるというふうなこと、バスの不便さとか魅力が若干弱いということ、どうやって克服するかということ、二つ目に議論してきました。その中で一つ、つくばらしさをどうしても打ち出したいということから、無公害バスとか最新技術を利用したバスのあり方というもの。つくばにはそういうバスのハードウェアの専門の方々がたくさんいらっしゃいまして、そういう方々のご参加をいただきましたから、その辺の議論をしております。三つ目に、本来そういう中でバスそのものが、非常にいいものである。バスというのは、社会的に非常に有用性がある。これをもう少し見直して、そこにバスの経営採算という時に民間が私企業として、バス経営していく時に苦しいならば、公共のお金を少し援助に回すよりどころとしてのバスの重要性というのを、少し計量化出来ないだろうかということも考えたわけです。一つはですね、駐車場問題あるいは道路問題すなわち今、都心部にたくさんの駐車場がつくられておりますが、この建設費をですね、バスの方に回せば、相当バスの経営が楽になるんじゃないかと。あるいは

道路が傷む、道路が混雑する。こういうことも、バスがうまく機能して車を使う人が減ってくれば、それだけ楽になってくるという。そういう道路問題に対するバスの貢献ということが相当大きい。それともう一つが交通事故。つくばでも年々交通遺児が何人か出ますが、こういう交通事故の回避。さらには飲酒運転の回避という時に、このバスというのが非常に貢献するだろう。こういうところで、極端なことを言いますと、つくば中央警察署に、酔っ払い運転を徹底的に取り締まっていただくと、そうすると、飲食店は仕方がないからバスをもっと盛んに運転してほしいということになって、各飲食店、飲み屋さんからバスに賛助金をとるというふうな形というのが非常に大きいだろう。三つ目が資源の問題。環境への問題に関してやはり、一人とか二人が車一台ずつというのはむだが大き過ぎる。そういう時にバスというのは、非常な貢献があるだろうというのが三つ目。それからもう一つが、資産価値の上昇へのバスの貢献。すなわち格差が是正されて、周辺でも都心へ簡単にアクセス出来るようになれば、それぞれの土地を持っている方の資産は非常に使いがってが良くなって、資産が上昇する。そういう方々からも賛助金を取ってしまえというふうなところがあるんじゃないか。それから先ほど申し上げました、やはり車を必ずしも利用できない状態にある方々へ福祉的な視点から公共のお金をバスに回していただく。最後に先ほど申し上げました、国際友好

というのが、日本の国家百年の体系としてどうしても、必要だと。そういう時に車を持たないことを前提とする訪問者、国際会議の出席者、留学生。そういう方々に対するバスのサービスということで、日本が今盛んに遣っているODA予算なんかも、こっちへ回してもいいんじゃないかという、荒っぽい議論もありましてですね、その辺をこれから一步一步、実はそれぞれに専門家にお聞きすると、制度的に法制的になかなか難しい課題があるようですけれども今、そういう議論をしておるところでございます。以上でございます。

○黒川 どうもありがとうございました。それでは、土肥先生どうぞ。

○土肥 土肥でございます。私は前回も出席させていただいて、その時も申し上げたんですが、ここの街に住んで今、16年になるんですが、この街がつくられ始めた頃からの住民の一人としてお話を申し上げたいという、それが基本的なスタンスなんです。その前に私は、この街の計画をやっておりまして、経過としていろんなまずいことは、自分のところに戻ってくるという、そういうジレンマの中でこの16年間暮らしてまいりました。今日の話題でございます、バス交通について言えば、私は子供が三人おりますが、上の子が中学生の時にこちらに引っ越して

まいりまして、高校を卒業して大学でこの街から離れて行くという、プロセスをたどって今、最後の一人が今年最後になるという段階ですが、その彼らは終始、このつくばの街に対して酷評を下し続けておりまして、その最たるものが、このバスの不便さ、バス賃の高さであったと思います。まあ、よそへ行けば、それなりに自分の育った街として、多少威張ったりなんかしていると思うんですけども、家に帰って来れば大体、だれが責任者であるかということ、常に厳しく追及されておりまして。その彼らの指摘は自家用車というものを使わない人、ないしはたまたまその時使わない場合、多分だれにとっても同じようなことではないかと。中学生とか高校生というのは、もちろん自分で車を動かさませんから、彼らにとっていかに、この街が不便であるかということを経験をとおして理解しているというか、知っているわけで、そこから出てくる指摘はそれなりに受け止めなければならないというふうに思っております。

さらにその前に、この街の設計をやった時その交通計画には、コーディネーターの黒川先生も責任の一端があると思うんですけども（笑）。ハード。いわゆる道路とかですね、ここではたくさんありますが、歩行者専用路とか歩道橋とか。こういう硬いものはこの街はかなり思い切って水準の高い、交通環境というものをつくることを目的にして設計を行いましたし、またそれはほぼ設計どおり、理想的な形で実現したと思います。こ

これは交通の環境に限らないのですが、日本の都市計画の弱点は、そういう空間をどう利用するか。その空間の使い方に関するソフトな計画。ないしはそのソフトなプログラムというものが、きちんとした形で建設とか行政の俎上にのっかっていかないこと、そういうソフトを支える制度とか財政とか効率といったものが、極めて弱体であることです。このバス交通というのは、もちろん道路とかバス停留所とかそういうハードな施設を必要とはしますけれども、基本的にはこれはサービスであって、ソフトなシステムによってその中心といいますか、骨子が出来上がっているわけですね。ですから、自家用車利用に関しては、もう立派な道路さえつくっておけば、それぞれ個人の責任において自動車を買ひ、個人の責任においてガソリンを買ひ。ガソリンが買われれば、それに応じてガソリンスタンドが出来てきて、だからハードをつくれれば、それで目的は達せられるんですが、バス交通のようなものはむしろ、それから先が勝負になるわけでありませう。今申し上げたようにソフトな計画ないしはソフトなプログラムで実行するシステムが、極めて弱いということがこの実験都市であるつくばのこの20年間を通して、非常にはっきりしてきた。もちろんこれまでに至る過程で、いろんなソフトの弱さを補う努力がされてきたことは事実です。バス運行に対する助成の措置がとられたこともありますし、いろんな形で何とか車を持たない人たちにとっても、そう苛酷な環境で

はなくなるようにという手立ては、全く放置されてきたとは思われませんが、しかし背景がそういう状況ですから、私の娘たちが言うように私は、交通環境としてはある人たち、またある場合においては、極めて水準の低い都市になってしまっていると認めざるを得ません。今のは制度的なソフトの弱さということですが、もう一つの理由は、このつくばの学園都市が一気に3万人とか5万人という人口がどっかからやって来て、一気にというか1年とか2年という短期間に出来たとすれば、今ほどの自家用車依存型の都市にはならなかっただろうと思いますね。この街は非常にスローテンポで建設されてきた街です。日本のニュータウンの中でも異例にスローテンポであると。このことも私どもが都市の形成過程を調べておりますが、他の事例の大体2分の1以下の人口の伸び率。テンポは低いわけですね。そのゆっくりした姿というものは、ある意味ではこの街の良さをつくり上げている。混乱を起こさないように、適度にそれをコントロールしながら進めていく時間的な余裕を与えてくれた、という点でプラスに作用した面がありますが、交通に関しては明らかにそれが、決定的な自動車依存型交通環境をつくるという方向に作用している。3千人しかいないところにバスがボンボン走るわけがない。そうすると、その3千人がいやが応でも、自力救済せざるを得ない。その3千人の次が5千人になっても基本的には、そういう状況は変わらないということで、



来る人来る人が、どんどん自家用車族に追いやられていく。そういうものの積み重ねとして、現在があるわけで、その過程で提供されないバスサービスに頼ることが出来ないまま、現在に至っている。これがもう一つの現状を説明する理由ではないかなと、そういうふうに思っております。

ちょっともう時間がきましたのでやめたいのですが、もう一つ私が注目しておりますのは、交通モード。いわゆる自家用車に依存するか、公共交通機関がかなり大きな役割を持っているかということによって、街の出来ぐあいが変わってくる。つくばは明らかに分散型の都市を形成してきている。その理由として自家用車依存型であるということが、その根底にある。バスとか鉄道とかだと停留所とか駅とかの周辺にいろんなものが集中的に立地する。その方が経営的に有利ですし、利用者も便利ですから、当然固まりをつくる傾向を持ててきますが、自家用車の場合はむしろ固まっていることはそこに渋滞が生じたりして、必ずしもメリットではないんですね。ですから洞峰公園の前に、一つの固まりがあるかと思えば松見公園のそばにあったり、要するに非常に広い範囲に都市の本当だったら中心部に、普通の街だったら駅前中心市街地にあるはずのものが、数キロから極端な場合には10キロ以上も離れて、点的に小さい固まりを形成している。こういう街の形成の仕方は、非常に私は面白がってはいちいけません、研究素材としては非常に面白い

とあっていて、つくばはしょせん実験都市なので、そういう意味のそういう街がどうなっていくのかということ、日本で調べるべき街は私は他にないと思いますので、そういう街が出来ていく姿というものと、交通の手段というものの関係にちょっと着目していきたいなというふうに思っています。

大体時間が過ぎましたので、とりあえず以上にします。どうもありがとうございました。

○黒川 ありがとうございます。では朝倉さんよろしくお願ひします。

○朝倉 朝倉でございます。先ほど司会者から、運転免許を取らないで頑張っている人間というご紹介がありました。私はここに住んで15年目でございますが、いまだに運転免許を持っておりません。これは意識的に持たないことを決意いたしました、今日までまいりました。現在も運転免許を取ることの魅力、魔力、そういうものと必死で戦いながら運転免許を取らないで、バスと自分の足で、それとどうしてもバスが行かない所へはタクシーのご厄介になって生活をしている人間の一人でございます。

私がなぜそんなことを始めたか。それをちょっとだけ説明させていただきます。私がこちらへ来ました時は、腰掛けのつも

りで何年か住んで、横浜に家がございましたので、横浜へ帰ろうと、そういうつもりで参りました。たまたま夫が単身赴任が出来ない不器用な質でございましたので、やむを得ず家族ぐるみ、説得されて来てしまったわけです。ですから、始めから運転免許を取るつもりはございませんでした。ところが、つくばに住んでいるうち、だんだん住めば都から、我が愛するつくばになってまいまして。そうですね、それまでに数年かかったと思います。その時点で私は免許を取ろうと決心しました。そうしましたら、私はこちらへ来た当初から土浦の家庭裁判所、それから簡易裁判所で民事、家事の調停委員をしておりました。民事の方で交通事故のしかも人身事故の調停を立て続けにやらされました。そこで、交通事故が本当にどなたにでもドライバーだったら起こる可能性がある。本当に魔の一瞬というのがある。それからさらに避けようのないもらい事故もあるということ。そしてその交通事故の悲惨さをまず目の当たりにいたしまして、考え方が変わってきました。

そこで、免許を取らなくても生活できる方法もあるのじゃないか。たまたま一番便利な官舎にそのころは住んでおりましたので、とにかく取らないでやってみよう。ということになったわけです。確かに、自動車というのは、マイカーというのは便利でございまして、雨の降った日だとか、遠くへ行く時、荷物がある時、あったら便利だなとは思いますが、実際に私の知

人で運転するおおくの方、車中での人格と車の外での人格が、全然違うことに気がきました。もう言葉もすごいですね。「あの歩行者邪魔だ」とか、「あの自転車に乗っている人間って本当に困っちゃうのよね」とか、まあ本当に自動車に乗らない人間はドライバーから見たら人間じゃないような、市民権を与えられないような、そういう発言をかなり良識をお持ちの方でもなさるんです。そういうドライバーの二面性というようなものが、これは人間というのがだれでも状況が変われば、そうになってしまう弱さでもあるんじゃないかと。そういうことにちょっと気が付きまして、私もそうなりかねない。それだったらやっぱりやめちゃおう。そこで免許を取るのをやめたわけです。というわけで今までやってきたんですけれども、その結果はどうだったかと言いますと、便利なところに住むというのは大変なことでございます。そのためのリスクは大変なものでございます。土地を探すのも大変でございました。それから経済的な負担も大変。それはお話にならないような苦勞をいたしまして、借金コンクリートで家を建てました。今そこに住んでおりますが、これから何年も、か細い夫の脛がかじられ、借金にあえぎながら生活していくのかと思うと、本当に気の毒だとは思いません。夫婦ともどもそれに耐えて、何とか、自動車の免許の魅力にも勝ちながら、これからも暮らしていきたいと思えます。そう思っているわけでございます。

ところで、私が昨年この第一回のシンポジウムを聞かせていただいた時に、「自動車をやらない人間は交通弱者」というような表現を伺って、大変なショックを受けました。私たちは交通弱者で福祉の面で救済されなくちゃいけない存在なんだろうか。つくばの街では市民権が得られない人間なのだろうか。しかし、人間の生き方というのはいろいろでございますから、つくばに住むんだったらマイカーを持たなくてはいけないと、法律で決まっているわけでもございませんので、マイカーをやらない人間も住めるような街づくりをしていってほしい。そういう街じゃなかったら、本当の街じゃないんじゃないか。そういう疑問もございまして、昨年シンポジウムを聞かせていただいた時にはその余りのショックで、発言をさせていただいた折、お願いするような形で、「どうか交通弱者にも生きていけるような街をつくってください。つくってほしい」と申しました。でもその後で、よく考えてみましたら、どう考えてもおかしいわけです。車をやらない人間が、車をなさる方たちの影にひっそりと隠れて、お願いしなかったら生きていけない街ってというのは、これは決して健全な街ではないだろうと思ったわけです。先ほど、土肥先生からつくばはソフトの面の利用が非常に弱体である。これは日本の街づくりの傾向であるというお話をうかがいましたが、それはソフトの面までいろいろ考えるほど、日本の国が今まで豊かではなかったのではないのでしょうか。日本

は明治維新以来百何年かの中に、西洋に追いつけ追い越せと、本当に必死でやってまいりました。それから戦争でまた、えらいダメージを受けました。それから今日まで来たわけです。その間ソフトの面を考えるようなゆとりが国にも国民にもなかったのではないのでしょうか。これは仕方のないことだったのではないかな、という気がいたします。だけれど、これからはソフトの面が欠けているから、それを全部住民に背負っていけ、自分たちで工夫していけと、そういうふうに見えるような時代ではなくなっていくのではないのでしょうか。つくばの街は先ほど、実験都市というお話もございましたけれど、これからどういふふうにやっていくか、いろいろ実験される街では住民は困ってしまうわけです。ここで私も住民は毎日毎日生きているわけですから、出来るだけ住みよい街づくりであってほしいと思います。そのためには、マイカーを使わない人間も十分に生活することが出来る街づくりを、つくば市にはして行ってほしい。そう切望するわけでございます。

現実のバスがどうであるかということ、今のところ関東バスさんもそれから茨城観光さんも本当に涙ぐましいような努力をしてくださっています。場合によりますと、私が土浦の裁判所に通う時など貸し切りバスのようなことがございます。私一人が乗客で、運転手さんとおしゃべりしながら、土浦まで行くこともございます。申し訳ないような気持ちで乗っているわけです。

たかだか三百何十円かのバス賃を払って、立派なバスに一人で乗っているわけですから、本当に肩身が狭くなってしまいます。

しかし、先ほどからもいろいろ問題提起されていますが、この街ではマイカーの方ももちろんいらっしゃるでしょうし、外部からこの街を訪れるお客様もたくさんいらっしゃるわけです。日本人をはじめ、外国からもいらっしゃいます。そうしますと、そういう方たちは当然のことなのですが、マイカーに乗ってらっしゃらないわけですね。そういう方たちがお困りにならないようなバス交通が必要になってくるでしょう。それは交通弱者の救済のためのバスではないはずで、この街が必然的に持っている宿命みたいなものだろうと思います。そのための交通機関はやはり、つくば市として考えなくちゃいけないんじゃないかと思います。

また、つくば市はこれから、10年の間に、人口を30万張り付けたいという基本計画を描いているようですが、そうなりますと、人口が増えて住宅団地が増えれば、それだけの人間を運ぶための交通手段が必要になってきます。マイカーに頼っている、この限られた道路、それから駐車場を考えますと、今はまだスムーズに車が行き来しているかもしれませんが、本当に近い将来、道路も駐車場もパンクしてしまうんじゃないでしょうか。第二の東京につくばをしたくないという気持ちですが、私は非常に強うございます。そのためにも、大量輸送交通機関という

ものが、どうしても必要になってくる。これは今年のシンポジウム以来、出した私の結論でございます。それがさしあたって、「バス交通」ということになると思います。常磐新線が、平成12年には出来るそうでございます。それはどんなに早くとも平成12年じゃないと入らない。そうなりますと、その間はやはりマイカーだけではなく大量輸送機関の必要性が当然あると思います。今、それをつくばの街づくりもからめて、考えていなくちゃいけないんじゃないでしょうか。私はそう思います。

つくばの街並みを見ますと、ここは非常に自動車に適した街だと言われております。しかし、それはつくばの幹線道路だけが自動車に適しているのものであって、その周辺部をご覧いただければ分かると思いますが、すぐ道路が狭くなってしまうですね。つくば市の東大通りから一步入った、いわゆる旧道が。みなつくば市道と名がついていても、車がすれ違うことも出来ないような細い道がたくさんございます。そうすると、これでもつくばは自動車に適した街なんだろうか？ マイカーに適した街なんだろうか？ 私は旧村部に今度家を建てて住んでおりますので、それを毎日見せつけられているわけです。だけど市の方からしましたら、すぐに道路を広くすることは出来ませんので、現状で何とかやってかないわけにはいかないだろうと思います。そうなると、やはりマイカー依存型だけの街づくりでは、間に合わなくなってしまっていて、バス交通というものを必然的に



考えざるを得なくなっているというのが、実状ではないかという気がいたします。

また、民間企業がたくさん進出していて、その従業員がこれからもどんどん入ってくるだろうと思います。そういう方たちが全部マイカーで職場まで通ったら、これはまた大変な交通パニックになってしまうと思いますし、個人的な経済負担も大変なことだろうと思うのです。そうしますと、そこでもやはりバスの必要性が出てくるわけです。それからその人たちについてくる子供たちの通学の足の確保もしなくてはならないでしょう。買物の足も確保しなくてはならない。そうなると、今のバス路線だけでは間に合いません。それぞれの生活の拠点を横に結ぶ。先ほど、お話がございましたけど、循環バスというものが必要になってくるんじゃないでしょうか。今、既存の商店街が寂れるいと伺いますが、バスが集落を結べば街おこしにも利用できるんじゃないでしょうか。そういう意味からも私はバスは大切だと思います。しかし、これは民間企業の苦しい経営に全部、おんぶにだっこではなくて、行政側も。これはつくば市だけに限りませんが、積極的に協力し合って、バス交通について考えていかななくてはならないと私は、そう考えております。時間が大分超過してしまって、申し訳ありません。以上ここでやめさせていただきます。

○黒川 どうもありがとうございました。それでは今度、事業者の立場から田邊さんお願いいたします。

○田邊 本日のシンポジウムにはふさわしくない話かもしれませんが、バス事業者の立場からお話をさせていただきます。

筑波研究学園都市及びその周辺の地域におけるバス輸送の大半を、受け持たせておりますバス会社といたしまして、現在に至るまでの経緯と現状、そしてこれからのバス輸送について、会社としての考え方を申し述べさせていただきます。

まず、経緯と現状について簡単に申し上げます。当社が研究学園都市に路線を新設いたしましたのは、昭和48年の12月でございます。土浦駅より花室住宅線。現在の竹園団地でございますが、当時は花室住宅線と申しておりました。開設にあたりましては、かなり先行的なものであるという県のご理解のもとに、県から3輦の新車を無償貸与の形で路線開設をいたしました。その後、54年ころまでは農林省、建設省、通産省等の各研究機関を対象といたしまして、土浦駅、荒川沖駅から輸送を行うとともに、筑波大学、手代木団地等の路線を拡充してまいりました。筑波万博の昭和60年を前に、土浦駅、荒川沖駅、牛久駅等から学園都市間の大幅な運転回数の増回を実施いたしまして、今日に至っております。また、昭和62年4月にはつくばセンター～東京間的高速バスを運行いたしまして、さらに本年4月

1日、筑波山を発といたしまして、北部工業団地入口～東光台～手代木団地～農林省団地を經由しまして、東京駅に至る高速バスを開設いたしました。現在の主なバスの系統回数を申しますと、大きく分けて三つになります。一つは、常磐線各駅と市内中心部を結ぶものでございまして、土浦駅と主として筑波大学を結ぶ系統。現在9系統ございます。回数は103.5回。二番目は荒川沖駅を主として筑波大学、建設省、通産省と各機関を結ぶ系統が9系統ございまして、76往復運転をしております。三つは牛久駅を主としまして、農林省各機関を結ぶものが7系統ございまして、21.5往復いたしております。大きく二つ目は周辺都市と市内中心部を結び、または居住地駅を結んで運転している系統が20系統ございます。54往復致しております。例えば、谷田部の市役所前からつくばセンター間。あるいは水海道駅から筑波大学病院線。元筑波駅からつくばセンター線。石下駅からつくばセンター線等々でございます。三つ目は高速バスでございまして、二系統ございます。一つはつくばセンターから竹園団地、並木団地を經由しまして東京駅に30往復いたしております。これはJRさんが30回やっておりますので、合計60往復運転しております。もう一つは元筑波駅から東光台を経まして、西部工業団地、手代木団地から農林団地を経まして東京駅まで4往復。これもJRさんが4往復やっておりますから、8往復運行しております。以上の運行に投入している車輛数は

55輛。当社の仕業数で申しますと98仕業ございます。乗務員の数は約107名を必要といたしております。以上が学園都市周辺の交通の概要でございます。

次は私どもバス事業者として今後の課題といたしまして、ますます発展を続ける学園都市のバス輸送について、今まで以上の研究と努力を重ねながら、適宜適切な対応をしていかなければならないものと痛感をいたしております。また、学園都市の多くの方々から現状のバス運営、さらには将来のバスのあるべき姿等についてたくさんのご助言、ご提言、ご叱声を寄せられておりますので、これらのご意見を取り入れさせていただきます。事業運営を進めてまいりたいと存じます。平成2年度には、筑波大学の黒川先生が委員長になられまして、運輸省、建設省、茨城県警察本部、地元つくば市、住宅都市整備公団、つくば都市交通センター、日本バス協会、茨城県バス協会、地元のバス事業者から成る茨城県バス輸送改善推進委員会が発足しまして、筑波研究学園都市及びその周辺地域におけるバス輸送のあり方についての調査・研究がなされ、本年3月にその報告書が集大成されました。本調査は現状のバス交通の問題点をあらゆる角度からとらえまして、新しい未来都市・筑波研究学園都市を展望した新しいバス輸送のあり方を検討し、提言されたものでございます。提言の中で短期・中期的に実施することが望ましいいくつかの具体的な提言につきまして、当社が取り組

んできたものについてご報告を申し上げ、さらにこれからの実施に向けての考え方をご報告申し上げます。

一つは、高速バスを含めた一般路線の見直し、再編、強化等でございますが、当社は現在つくばセンターを中心にして筑波大学、つくばセンター、土浦駅、荒川沖駅、牛久駅を主系統とし重要路線として位置づけて需要に対応してまいりました。今後の方向といたしましては、つくばセンターを中心として周辺都市及び周辺団地、周辺の各工業団地の熟成度を勘案しながら、強化してまいりたいと考えております。また現在の主系統が竹園団地や並木団地等を経由しておりますが、直達性からみて、直通にしたらどうかというようなこともございますので、今後の計画課題である都心シャトルバスの運行、あるいは市内循環バス等の計画の中で見直し、再編を図ってまいりたいと考えております。高速バスにつきましては、上り線の渋滞を緩和するために上野駅にて降車扱いをすることと合わせまして、下り便の終発延長。現在23時東京発でございますが、そういう改善も図ってまいりました。また、学園都市からもう一本、東京までのご要望がございましたので、筑波山を起点といたしまして、先ほど申しました北部工業団地入口、土木研究所、東光台団地、西部工業団地、松代団地、農林団地を経由する路線を新設いたしまして、本年4月1日からJRと共同運行によりまして、一日8往復の運行を開始しております。現在、一日の利用人員は

約260人前後でございます。

次は市内シャトルバス、市内循環バスあるいは会員制バス等のご提案があります。これらにつきましては、まず学園都市中心部を南北に結ぶ、例えば南の二の宮団地、つくば研究交流センター、つくばセンター、吾妻住宅、つくばメディカルセンター、筑波大学病院等北部地域へ結ぶものでございまして、市内循環バスの先行的なものとして計画するものであろうかと思っております。会員バス等を含めまして、今後の進め方につきましてはつくば市域交通対策連絡協議会（構成はつくば市、つくば都市交通センター、茨城県、住宅都市整備公団、関東鉄道）に於いて現在研究・検討を重ねておるところでございます。また、新たなバス路線としては、新東京国際空港等のご要望がございましたが、その必要性はあるもののその需要については、必ずしも多いものではないが、検討し開設すべきものと考えられるといたしておりますので、この需給関係等を見極めながら関係事業者と協議をしてまいりたいと考えております。また、将来首都圏中央連絡道路や常磐高速道路の整備とあいまって、大宮、八王子、仙台等の新設、水戸周辺都市への新設も検討すべきであると提言されております。

以上のことを短・中・長期的に行うことと合わせて、バス停の整備、バスロケーションシステムの導入、ディマンドバスの運行、プリペイドカードシステムの導入等、バス活性化のため

の諸施策を積極的に計画実行していくことが望まれるといたしております。当社といたしましては、これら提言をふまえまして、一つ一つ検討し、計画し実施すべく努力を重ねてまいりたいと考えております。なお、提言の結びの中の一つとしてこの実施に当たっては、バス事業者のみでは困難な点もあるものと予想される。このため、可能な限り資金面や実施の際の関係者の協力等、支援体制づくりが必要とされよう、と指摘されております。幸いつくば市、県、住宅都市整備公団、つくば都市交通センターのご協力のもとに、つくば市域交通対策協議会が発足し、ただいま協議を重ねつつ現在に至っております。さらに一般市民の方々、研究各機関の方々、各種企業の方々、大学の諸先生の方々のご意見、ご指導を賜りまして、バス事業者として積極的にバスサービスの改善を行い、バスの利便性を高めていきたいと考えております。以上でございます。

○黒川 はい。ありがとうございました。今、田邊さんの言われた報告書というのが、本日配布しましたレポートでございますので、お読みいただければと思います。では次、山田さんの方からご意見いただきます。

○山田 それでは、行政の立場で若干申し上げたいと思います。ご承知のようにつくば市誕生いたしまして、4年になりました。

人口も14万6千。それから行政面積で260 km<sup>2</sup>ということで、県内第二の大きな行政面積を抱えているというようなつくば市になりました。今、関鉄さんの方からも話がありましたように、学園都市が出来まして主要な幹線道路につきましては、バス交通網が整備されまして、一定の役割を担っていただいておりますわけなんですけれども、今、パネラーの方からいろいろ行政としても真剣に考える時期だろうと、こういうご提言でございます。市としても昨年、つくば市の21世紀を指向した市の総合計画が策定されました。この総合計画の中に、公共交通体系の整備計画がありまして、一番市民が日常生活を支えていく中で重要な事業だということで、交通体系の整備を緊急の課題としております。残念ながら、市がバス事業を実施しておりません。したがってこれらを実施していくためには、バス事業者である関鉄さん他JR、それから市内を通っております茨観さん。そういうところに何らかの形でお願いをしていかなくちゃ出来ないだろうということは当然なんですけれども、今検討されておりますのがつくばセンターと今、常磐新線の各駅の連携。これをもう少し連絡強化していったらどうだろうかというようなことが、検討されております。一般的には充分だという声もありますけれども、まだまだ不満だという人の方が多いような感じを受け取っております。

それから御承知のように学園都市が出来まして、新たに民間



企業団地が出来ておりまして、こういう地区への新たな路線の新設・拡充、が必要だろうということで、こういう問題にも積極的に取り組んで、不便さを解消していこうという考えであります。特に筑波山の西北の方は、学園都市の中心地区へ来るのにも20kmぐらいのキロ数があるかと思うんですけども、大変不便な地域もあります。先ほども循環バスのお話が出ましたけれども、旧筑波地区ですけれども、循環バスを回されてもそのバスが通る道路が整備されていないんだというようなご意見等もあります。公平な行政運営をやっていくのには、こういう地域も同時に道路と合わせて、バスの循環等も考えなくてははいけないだろうというわけで、そういう計画も挙げております。それから、関東の秀峰ともいわれる筑波山ですけれども、観光行政を振興していくためには、もう少し筑波山に多くの人を呼び寄せる手段が必要だろうと思います。ご理解、ご協力頂いて計画の中で、先ほど関鉄の専務さんの方からもお話がありましたように、つくば市域の交通対策連絡協議会というのを、昨年度設立いたしました。この構成メンバーでありますけれども、茨城県企画部、県南西振興課長、それからつくば市の都市開発部長、それと住宅整備公団、つくば開発局都市整備部長、それから関東鉄道株式会社の自動車部長、それから今日シンポジウムを主催してくれました、財団法人つくば都市交通センターの理事長を入れました5団体によりまして、この協議会を昨年の5月に

設立をいたしました。これは今、申しましたように当地域の都市交通全般にわたってですね、何とか利便な地域にしようということで、幅広い視野に立って当地域の交通の円滑化を図ろうということで、定例的に積極的な協議をしまして、検討をしている協議会でございます。

その中で出てきましたのが一つには、民間企業団地の方には比較的少ないバス路線でございますので、これらをもう少し積極的に考えてやって、会員バス制というものをもう少し具体的に進めていったらどうかという案が一つ出ております。ただ、通勤手段としては、直達制を重視する必要があります。家から出てすぐに会社に行ける。途中何回も止まって、時間を使ってはよくないだろうとか、内容にふれてみますと非常に難しい課題が出てきまして、結論が出せません。それから、先月つくば市内の各区の代表者である区長さん方と、行政懇談会というのを順次集落ごとに開催したわけなんですけれども、この際にやはり学園都市中心から西北部の集落の区長さんから、非常に交通不便だと。何とかしていただきたいという切実なご要望が出ております。これはやはり今まではどちらかということ、学園都市が出来の前までは土浦市と集落がうまく結ばれておったんですけれども、学園都市が出来て逆に学園都市が中心になって、バス路線が再編されているというようなことから、つくば市の西北部の集落はどちらかということ、取り残されたような形に

なっている。そういうところから、ぜひ早急にそういう不便な地域を大きなバスでなくてもいいから、中型程度のバスを回してほしい。中心地区にはやはりいろいろな公共広域施設が整備されている。特に病院とかデパートとかへ、行きたくても行けない。こういうような切実な要望も出されております。

そういう中で市長も積極的に検討して早急に解決していこうという姿勢や、市の議会の方からも前向きに検討すべきだろうという要請も出ております。周辺地域は、学園都市の中心部のような道路状況ではありません。朝倉さんが言われましたように、大通りからちょっと中へ入りますと、一般の自動車もなかなか擦れ違えないような狭隘な狭い道路もあります。市民のこういう懇談会の中で、そういうものも含めて整備をお願いしたいというようなことでありますので、市としても前向きに検討し、今後につきましては、本日まで出席いただいている先生方からの、ご意見を頂いて調査検討をして、市民の生活の利便性の向上に努力したいと思っております。

その他、先ほど申しました協議会の事業の一環として、広域交通対策をどういうふうに講じていくか、県内の先進事例を、勉強してきております。時間がありましたらご報告申し上げたいと思います。以上簡単ですけれども、行政の立場としてお話を申し上げました。

○黒川 はい、どうもありがとうございます。

5人の方におしゃべりいただいたわけですが、石見先生の方からはいろんな厳しい条件の中でどうやったらバスを使えるかといういろんな案を考えていたようですが、ちょっと朝倉さんの方で私自身が面白いというか、どうやって考えた方がいいのかということで、先ほどのご意見の中でバスは民間の事業者が一生懸命やっているけども、なかなかうまくいかない。というので、つくば市もこれだけのものを都市を建設したんだから、助成なりの方策により公共団体としてももう少し責任の一端をかぶるべきじゃないかというご意見ですが、もう少しどうして公共団体がそこまで面倒みなきゃいけないかというところについてのご意見をご説明いただけると、後で山田さんにそれなら本当にやれますかというふうの一つお伺いしてみたいと思います。もう少しご説明していただけますか。

○朝倉 つくば市は非常に範囲が広いわけですけど、世界に開かれたつくば市ということで、外国でも大変有名なわけですね。名前ばかり先行してしまって、住環境はどうだろうか。実際には、本当にお寒いばかりの生活環境。それが実情じゃないかと思うんです。これから、国の計画でも県南西にかけて、百万都市をつくりたい。これは東京の過密化を緩和するためにも、その受皿として常磐新線をつくってその沿線開発をして、それ

でこちらに人口を張り付けて、百万都市をつくらう。そういうような計画をおもちと伺っております。そうすると、人間だけ広い所に住まわせて、それで足の方は勝手に住む人間が考えるというのでは、私は、行政として片手落ちじゃないかなという気がするわけです。街づくりというのはやはり、街に住む人間が生きていくための最低限度のものを確保しなかったら、本当の意味の街づくりじゃないと考えたわけです。このつくば市が、自然発生的に住みたい人たちが集まって出来てきた街でしたら、勝手に住みたがっているんだからその人たちで勝手に工夫をしろ。それでもいいかもしれません。それもかなり言い訳になるとも思うですけれどもね。

ところがつくば市っていうのはそうじゃないわけです。行政が、国家的な事業として人工的につくった街であるならば、国の方もそれから県の方も、そういう街づくりにたずさわざるを得なくなってしまう市の方も、知らぬ存ぜぬという訳にはいかなくなるのではないか。市の方でも県の方でも、これからこの街がどういうふうになってたらいいか、大量輸送交通機関をどうするという事は、街づくりの基本を成す大事な計画じゃないか。街づくりの計画の一つに含まれる要素ではないか。そういうようなことを考えまして、企業に企業努力をしろと、限度を越えたような努力のみを押しつける。企業の場合は採算が取れなかったら、つぶれてしまうわけですからそこまでの犠牲

を押しつけて民間企業に交通問題、バス交通を押しつけるというのはどうだろうと、おかしいのではないかという発想から行政側でも、もっと経済面で。そういうことも積極的に考えてほしいと思ったわけです。

今度それでは市バスを走らせたらどうか。東京都にも都バスがございますね。大阪行けば大阪市バスがあると。そういう行政での交通機関を考えたらどうかという考えも、出てくるわけですけど、市の方でそれだけの機構をつくるとか、人間を確保する。これもまた大変なことだろうと思いますので、そこは民間の企業と協力し合ってやっていってくれた方が住民にとってもありがたいのではないかと。生活者としての素朴な考えでございます。

○黒川 はい、それについて山田さんとあるいは土肥先生からも、少しコメントいただければと思います。どうでしょうか。

○山田 ごもっともなご提言でございましてですね。先ほどもちょっと申しましたように、五団体で協議会をつくりまして、そしてこの企業団地のバス交通と一般市民の足となる循環バスの検討。そういうものも一生懸命やっております。ただバス事業者であります関鉄さんも一緒に入っておりますですね。やっぱり企業ですので、採算ベースにのらないと積極的にお引

き受けいただけないような面も、多々あります。ですから、経営試算を含めて、充分検討していただいて、市としてどの程度まで、市民の皆さんの税金を遣わせていただくことでもありますので、やはり効率的に公平に遣われるということが、一番重要でございますので、そういう点を配慮しながら前向きにご検討してみたいということで、若干時間はかかろうかと思うんですけれども、朝倉さんのご提言の趣旨を充分理解しまして、今後ともそういうことをご検討してまいりたいと、思っております。

〔フロアより「はい」と手が挙がる〕

○黒川 はい、どうぞ。あのよろしければ、お名前とどこに住んでいるかあるいは働いているか、そういうことをおっしゃって下さい。

○フロア つくばに住んでおります竹島でございます。ただいま山田さんからのお答えまことにごもっともでございますが、私どもつくば市に今年8年半住んでおりますが、つくば市で税金を納めている人間としては循環バスを走らせる、そのためにかかる費用ぐらいいは大いに自分たちで身銭きってでも走らせたい。これは私も先ほど、朝倉さんおっしゃったように、車を運転しません。私自身のためでもあり、街のためでもあり、そし

てここを訪ねて来る多くの人のためでもあると思います。したがって税金を公平に遣う原則から云々と山田さんおっしゃいましたけれども、そういう趣旨からいってもぜひ、循環バスを通してほしいとそれが一つ。それからついでに発言のチャンスを与えられましたので、もう一つ申し上げますが、たまたま現在つくばでバス問題を考える会が、出来たということを今日伺いましたが、ここでつくば市あるいはつくば市周辺にバスを走らせるに当たって、私は大変失礼な言い方ですが、関東鉄道さんだけを考慮して走らせることを考える必要はないと考えます。というのは、6年前ですか。つくばに西武百貨店が出来ました。西武百貨店が来る前に、このつくばを開発した住都公団ですね、各デパート十何社に呼び掛けたところだれも来る者はなかった。西武も一度は断った。しかしその後、西武が10年先の将来を考慮して乗り込んできた、という事実もあるわけです。関鉄さんだけで考えるっていうのではなくてですね、日本にたくさん私鉄のバスもあります。そういう中のどなたかにでも手を挙げていただいて、来てもらうというのも一つの考え方ではないかと思います。ぜひご検討いただきたいと思います。

○黒川 はい。そういうご意見ですけれど、今のようなことで事業者としてだれかやりたい人が来たら、やっていただいたらいいではないかというご提言だと思いますが、その辺は田邊さ



んのほうから何かコメントがありますでしょうか。

○田邊　そうですね。バス事業についてどうのこうのと伝うこと、これは行政サイドから申し上げる筋合いのものかもしれません。我々バス事業をやっておる者ですから、自分がやっておるところに他の会社が来るとするのは、決して好ましいことではございません。ただ、行政としてもおそらく先ほど、運賃が高いあるいは不便だあるいはいろいろご発言、またはご提言ございましたけれども、全国的にみた場合にバス事業というのは、非常に苦しい経営をいたしております。全国で国から補助ももらっている額が百億を超えenと思います。幸い私どもは、何とか企業努力をしながら現在国から補助はもらっておりませんが、企業としてやはり国から補助をもらってやるということは正常な姿ではございません。したがって私どもは出来るだけ自分の力で事業をやっていくということで、努力をいたしておりますが、やはり新しいバス路線を開通する。あるいはいろいろ試算をしてみた中で、どうしても採算に合わないというような場合には、先ほど市の部長さんからお話ございましたように、行政の、市の方からもあるいは企業の方からの助成を受けて、バスを走らせるということも一つのこれは手法でございます。バス事業というのは大きく分けて私は、企業サイドで行うバス事業と福祉サイドで行うバス事業の二通りあるんじゃないかと

思っております。これは全国にもいろいろそういうことで、福祉的な要するに行政一本でやっているバスの輸送の形もあるようです。いろいろそういう中で私どもは、決して二社が競合し、三社が競合してやるようなバス事業の環境ではないと思います。したがって、私どもが今、市を交えてあるいは県を交えて、交通センターさん、住宅公団さんの力を借りていろいろ今、模索をしておりますが、そういう協議の中でこれが一番いいと、こういう循環バスの回り方ならばこれだけの収入があるんじゃないかと、足りないところはこことここでやってみようというような話をしながら、今前向きに協議を重ねておるところでございます。決してこれは他のバス会社さんが、絶対できないという問題ではございませんが、やはり地元のバス会社としては私どもの責任において、これは先ほど申しましたように、このつくばの周辺地域のほとんどを、私どもがバスを担当させていただいておるわけでございますから、ぜひとも私どもの責任で、何とかやってみたいというふうに考えております。

○黒川 はい、ありがとうございます。今のような話は、石見さんの研究会の方では何か議論されたんでしょうか。

○石見 はい。他のバス会社ということを視野に入れたわけではございませんが、バスそのものが非常に社会的な貢献が大き

いと、そういう視点にかんがみるならば、経営採算上苦しくても、そういう公共の料金を投入して補助として、今関東バスの方からそういう補助によって成り立つバス経営というのは、正常とは言えないというふうにおっしゃいましたけれども、やはりこの経営で成り立つ範囲でのバス、経営採算が成り立つ範囲でのバスというのは逆に限度があって、つくば市の福祉的視点とか国際的な友好センターとしてのつくば、国際協力を重視する日本という国策としての立場というようなものを視野に入れていくと、やはりそこに若干の公共資金を投入することは、当然であると。さらには、先ほど朝倉さんからもご指摘がありましたように、交通事故の問題とかも考えていくと、そういうところからも公共資金を少し投入しても、それはいいんじゃないかと。そういう意味で広く、車からバスに乗り換えていくようなための、サービス充実ということを検討しようということで、少し議論が出ました。

○黒川 分かりました。他に何かご質問の方ございますでしょうか。はい、どうぞ。お名前と住んでいらっしゃる所とか勤め先をお願いします。

○フロア 今日は、東京の方から来ました、建設コンサルタントに勤めてる宮沢と申します。新聞の方で見まして、このバス

交通を考えるということで来たんですけれども、私もちょっと別の件の方の仕事で、水戸の方なんですけれども、バスの交通をどうにかしようという調査をいたしまして、いろいろ研究しているんですけれども、大体辿り着く目的というのが、交通渋滞が多いからだとか、マイカーが多いからだということに行き着くんですけれども、この目的を見てみますと、交通環境に恵まれているにもかかわらず利用者がいないという、そこにそう書いてあったので、これは別の新しい問題かあるのではないかと結構期待してきたんですけれども、なかなか主題の方にどうして恵まれているのに、バスを利用しないのかというところに、なかなかいってくれないんで残念なんですけれども、やはり一概に交通網の問題だけではなくて、もっと別の面の問題があるんじゃないかという、私自身の個人の問題としても感じるところであります。本日におきましても、私東京から来まして結局、土浦の駅からバスではなくタクシーで来てしまったんですけれども、その辺の問題からしても、電車とのつながりの問題ですとか、それから何かこうバスは乗りたくない。タクシーとか自動車に乗ってしまう。ここに来られた皆さんも、果たしてバスで来た人がどれくらいいるか分かりませんが、結構皆さん自家用車ですとかタクシーを利用されている方が多いんじゃないかと。自分の立場の肩書をとった段階で本当に自分が何を利用しようかという時に、本当にどれを選択するのか、その選

択の要因は何なのかを中心に問題を考えていった方が解決の糸口は見つかるんじゃないか、そう思います。本日都合でもう帰らなければいけないんですけれども、意見として述べました。

○黒川 多分今ので、交通環境に恵まれていてバスが出来ないというのは、むしろその交通環境という言葉が道路交通の環境が良くて、「自分の自動車を持っている人はそれの方がバスに乗るよりうんと便利になってしまう。」という意味でバスと自家用車の格差が、運賃、時間の面でも出て、自動車が有利になり皆が自動車を選択し、バス利用者が減少するというバス経営事業からすると悪い方の循環サイクルに入りがちということ。むしろ、道路が交通混雑をしている所の方が、その中でバスだけ優先レーンをひけば、バスが自家用車に充分対抗する交通手段になりうるという解決策は、また別途に出てくるという感じではないかと思うんですけれどもね。

○フロア 交通渋滞だけではなくても、その辺で何かやっぱり一般市民も楽しいなというような、そういう方面で対策を考えてみるのもいいのではないか。

○黒川 先程石見先生の方から、バスの中でいろいろな物がサービスされる。あるいは展覧会をやるとかいくつかアイデアを出されていたと思うんですけれども、そういうことも一つ

のアイデアかと思いますが。他にはどなたかありますでしょうか。

○フロア 神戸でございます。つくば新都市とそれからACC Sをやっているんですが、いろいろな議論があると思うんですね。それで常磐新線が出来た時には、また交通体系が変わりますからね。その前に何をするかということですが、おそらく行政と関東バスの間はそういう議論をしていると思うんですがね。例えば行政はいくら出せるのかと、一億ならとか二億ならならいくら出せるのかということが、僕は財政の問題とかいろんなところである考えを持っていると思うんですね。それから関東バスさんは、いくらもらえば何が出来るかということも考えているかと思うんですね。そうすると、そのいくつかあって問題がございますね。それをどういう恰好で、それを一度出してしまおうと非常にえらい問題になるから、出せないのかどうかそれは知りませんが、そういう議論の中で、具体的に市民に選択を迫るとか、何かそういう具体的な話を次回ぐらいに出してもらえると、議論がしやすいと思うんですね。おそらく僕はかなりね、行政も勉強してるし、バスもやっていると思うんですね。だからいくらあれば何が出来るかと。その内の優先順位はどうするか、効率がいいのはどうするかとかね、何かそういう問題もおそらく僕は考えていると思うんですよ。僕はちょっと前の論文

とこの論文を読んだだけで、あまり深くかかわっていないから知らんけれど、おそらくやっているとしますよ。ですから、そういう具体的な提案で市民に選択を与えるか、あるいは効率的にはどうしたらいいんだとかね、あるいは市民がこういう協力の仕方あるいは、企業が協力の仕方があれば成り立つんだとか、そういう思案というというか、いくつかの案を出されたら一番いいなということだけ。ただこれは問題が多すぎる。それから混乱しちゃうと、それから観念論だと。こういうことでね、今出す時期ではないと。こういうことなのかどうか。まあ、石見さんの方が勉強していると思うんですけどね。だからそこら辺を実行するなら、一つ実行可能かどうかの義務をね、今観念論以上を僕やっていると思うんだけど、そこら辺をね、次回あたり進めてみたらどうかという提言です。

○黒川 はい。どうもありがとうございます。他にありますか。時間の都合上もう一人になりますが。

○フロア 結城市から来ました佐藤と申します。ちょっと自分の個人的な話をしますと、僕は毎日バスで通勤しているんですが、非常に最近混雑しましてね、マイカーが多いのと時間がかかる。バス運賃が高いと。これを常々思っていたものですから、新聞でちょっと拝見しましてね、今日午前中用事がありました

が、午後ないということで参加させていただきました。

僕はバス交通というのは絶対に必要だと思います。その理由としては、非常にバスがだんだん配線とか本数が少なくなることによって、弱者に非常に大きな負担を強いているということです。バスに乗る人が少なくなるから、本数を減らしたり、運賃を上げるといようなことで、非常に悪循環が繰り返していると思うんです。これを断ち切るというか直すには、やっぱりバスに乗る人を増やさなければならないと思います。そうしますと、やはりマイカー通勤とか車で学校に通うなんていうことは、これはやめさせなければいけないと思います。その方法としましてね、例えば一つの例。たくさん皆さん方の考えはあると思いますが、一つ例を挙げれば環境デーのようなものを作りましてね、これをマイカー通勤だけに限って言えば、企業で何名くらいのマイカー通勤がいるかということによって、一人一台当たりいくらということでお金を取るということ、それは道路も利用しているわけですし、大気の汚染もやっているわけですから、そういうようなことで行政指導で何らかの理由とかそういうものをつけて、マイカー通勤者を減らしてバス通勤者とか、公共交通システムを利用するように何らかの形で行政指導をやらないと、いくら何をやってもバス通勤者というのは減ると思います。本数が減って運賃が高くなれば、これはだれも利用しません。僕は今日ここへ来ましたが、



つくばでそういったことを何かいい案が出されて実施されて、バスが動くように運用されるようになれば、これはつくば市だけの問題じゃなくて、日本全国の問題なので、ぜひここで今後検討していい案を出されて実施して、それがつくばから日本中に広がってこういう方法があるんだというようなことで、バスとか公共交通が見直されて皆がバスを利用するようになれば、非常にいいんじゃないかと思ってここに参加させていただきました。僕の意見はそれだけです。

○黒川 はい。どうもありがとうございました。非常に今からというところに、また今年もなっていました。

○フロア バス活性化の施策の実施プログラム案なるものが、75ページに示されておりますが、短期・中期・長期というように求められております。この辺の実施についての先ほど関東バスさんの専務さんからちょっと聞きましたけれども、市、行政側の話があんまりこの辺は出てないと思うんですが、この辺の対応はどういうふうに考えていらっしゃるのか、ちょっとお伺いしたい。

○黒川 それでは時間もちょっとありませんので、私からお答えをいたしますが、この調査研究は一応、茨城バス協会の方で

調査をしたものでございますが、その中のメンバーには公共団体、それからバス事業者、警察というようなメンバーがいて、大体このプログラムについては、こういう方向であろうという合意がとれているものについて、ここに書いてございますもので、そういう意味では公共団体も含めて、この近未来のものについては前向きでやっていくっていう、大体保証ができそうなものが、ここに書いてあるとご理解をいただければいいかと思えます。

〔フロアより「分かりました」の声〕

そういうことでちょっと時間が4時半までということで、4時半になってしまいましたので、若干まとめをしなければいけないんですが、今日非常におもしろい意見が出ておりましたし、考える時に例えば自分の費用を負担してもいいからやってほしいとか、バス事業そのものの根本のところについて、非常に理解を前提にしたご意見等が出されていると思います。ただ先ほど田邊さんにちょっと無理を言って発言していただいたんですが、公共交通、鉄道もバスもそうなんですが、非常に排他的に日本では経営しております。これは要するに一種の公共サービスをやる人から見ますと、世界的には規制緩和の方向で、競争相手を入れたほうがサービスが良くなるという意見に多いのに対して、日本ではまだそこまで緩和をしていない。その理由は、確実なサービスを提供してもらうということの保障のためには

あんまり競争をさせないというルールを優先しているからです。そういう意味ではこの地域には、バスについては関東鉄道さんが主力にバスをサービスしている事業者ということで、その事業者が不安になるようなバス事業はなるべく避けて、その変わり確実にバスサービスをしてもらいたいというのが、運輸省を中心とした国の考えであり、なおかつ国鉄が民営分割化されたということは、要するに民間企業として努力すれば、独立採算が出来る。要するに公共交通でもその独立採算が出来るはずだというのが、日本の中での原則であるということあります。バス事業もその範囲の中でのなるべくやるべきだという理論が根底にある。ただし、補助金は一切なくていいかというのと、それはそうではなくて、政策的に必要であれば、補助金なり何なりを出す必要があるということでございます。

もう一つそういう意味で、先ほど朝倉さんの方から国や県、市もやるべきじゃないかというのは、逆に言うをつくばがいつまでも、他の全国の六百いくつある市とは別な、特別な市であるといことが言えれば、そういうことも可能であります。今は六百いくつある市と全く同じ形の市であるという、特別扱いあまりしないということになっておりますので、多分国に言ってもなぜ特別にしなきゃいけないのかという論理が、なかなかとれないという状況だと思います。ただ、ここに先ほど神戸さんの方から最後に言ったように、もう少しここにいる住民なり

働く人たちに、いろんな案を出して選択を迫ったらどうかというの、私は一つの新しい見方だと思いますが、今度はそれに対しては、例えば一回バス路線を開設してしまうと、それをやめるという時に、その沿線の住民の同意が必要だということになりますと、だれかが反対始めるとバス事業はやめることができなくなっちゃうという意味で、非常にバス事業者の方は新しい路線を開設することを躊躇いたします。そこら辺がそうじゃなくて、勝手にやめるなり、仕掛けができればいいのかなという気がいたします。そういう意味では私なんかの主張している一つの例は、少し実験をやってみる。実験をやってみずければやめる。これが一定のルールの中で自由にできるような行政であると、もう少しバス事業者さんもいろんなところで、要望が出てきたんで、じゃそういう路線やってみましょうと。だけど、一年やってやっぱり赤が出たなら、その路線やめさせてください、とかですね。その時の実験のリスクについては、市なり県なりがある程度負担をしてもらおう。というような、あるいは住民に負担してもらおうか何か、そういう実験的な話が交通行政でおこなえれば良いと思います。今まで非常に大規模にやった実験が、日立で昭和53、4年にやったんですが、その時も実験までに警察の方、県の方全部の人に説得をして、やるまでに4年くらいかかりました。二週間だけ自家用車通勤をやめれば、いかに道路の交通がスムーズになるかというのは、日立で実験

をやったんですが、やった時の実験で車をやめてバスに乗った1600名くらいの方の感想は、何で自分たちだけが犠牲になんなきゃならないんだ。という結論が非常に強い。ですから実験をやっている、10日の内、始めの2、3日は非常にスムーズに走り出しますと、じゃあ、私くらいは明日から車で通勤したっていいじゃないかと、3日くらいからまた混雑が始まると。もう一回モニター全部にまじめに実験に参加してくださいという、スムーズになる。ということで、なかなか言ってる人たち自身が被害者であり加害者であるというのが、この交通問題の実態だろうと思いますので、今後とも皆さんとさらにそういうことで議論していきたいと思いますが、最後にさっき言われた方の参考で、今日バスでここまで来られた方、どれくらいいるでしょうか。5人。じゃあ、自転車で来た人はどれくらいでしょうか。三人。じゃあ、自動車で来た人はどれくらいでしょうか。かなり圧倒的多数で。私自身も自動車で来ました。(笑) というのが、今のつくばの実態ではないかということで、締め言葉にさせていただいて、次からどういうシンポジウムにするかというのは、またセンターの方でお考えいただきたいと思います。

司会ありがとうございました。まだまだ議論はつきないことと思いますが、本日はこれで終了させていただきます。お車でい

らっしゃいました方に、駐車券を用意してございますので、受付でどうぞお持ちください。それからアンケート。ぜひ、次回からのシンポジウムを充実させていくためにも、ご意見をお書きくださいませ。受付の係の者にお手渡しくださいませ。よろしく願いいたします。ありがとうございました。（拍手）



## 会場アンケート

☆このアンケートは、シンポジウム当日、聴衆の皆様に、会場  
でご記入戴いたものをまとめたものです。



●①常磐新線の前と後とに別けて体系を考えるべきである。②具体的に市は幾ら出せるかバス会社は幾らあれば何ができるかで幾つかのケースが考えられその中で効率を考え優先順位を住民で決めて試行を含めて実行する段階にきているのかどうか次回は明らかにしてもらいたい。

●①有意義なので継続を希望する。②実現に向かったのが絞られるのか。③駐車場問題が重要であるのでソフトを含めて今一度掘り下げてもらいたい。

〔62才・男・会社役員・松戸市〕

●ニワトリが先か卵が先かの議論みたいに、何と云っても、まだまだ人口が15万人位ではバス事業が成り立たない。又都市構造上マイカーにたよる。もう少し行くところまで行って車で街中が大氾濫になるまでは解決しないような気がした。

〔58才・男・地方公務員・つくば市〕

●公共団体に対するバス実現の要望が強かったが、私個人としてはマイカー指向であり年間多額のリスク（ガソリン代、交通事故等）を負っています。交通弱者といわれるバス利用を望む人だけに私たちの税金を使われるのは反対です。バス運行を望む人は自分たちで負担（受益者負担）をして欲しいと思います。

●バスを必要としている意見を強くもっている人に少し偏ったシンポジウムだったような気がします。マイカー指向の意見をもった住民も参加すれば、またちがった議論があったと思います。

〔32才・女・公務員・つくば市〕

●①優先順位を設けて具体策を実行、常に評価しながら修正、見直しを行う。まず通学対策と研究団地への通勤往復対策である。全般に拡げず、実行すること主眼に。②県ならびに市の年間予算の中で年一定額をバス支援策にあてる方針を確立し、その具体額の活用策を実施する。とにかく額を先に定めてやってみて考えることが必要であろう。③自家用車利用の利点欠点を網羅的に議論し、あらためて他へ転換することが可能かどうか率直な本音の議論をしてはどうか。

●基調講演、明快で的確。この実態認識を多くの人に持ってもらうため、各組織、団体へ、田村先生の出前講義を企画推進してはどうか。その第一歩として市役所・市議会へ、行ってはどうか。

〔54才・男・都市計画家・東京都〕

●つくば市は、まず自分の位置を認識すべきだ。東京圏に組み込まれているのに、あたかも独立しているような傾向がある。それと他の環状都市（横浜、八王子、千葉、大宮）の勉強をする必要がある。これらの都市は、東京を中心とした連携をとっていることに注目して、各都市のバスの現状を勉強した方が、よいと思う。また、せっかくの頭脳集団を持っているのだから、彼らの頭脳を生かした独自のシステムを構築するのも一案だと思う。その方向性として、省エネやクリーンエネルギー、またバスに限らない新たな手段が構築できる可能性を、つくばは持っていると思う。

●もっと時間が欲しい。各人がいろいろ思っていることがあるので、それらの意見をまとめた本なんかつくってもよいのではないだろうか。

〔23才・男・会社員・土浦市〕

●自分たちの街、竜ヶ崎においても公共交通としての「バス」を、どのようにして成り立たせていけばよいのかが、大きなテーマです。参考になる工夫、方策を見つめたくて参加しました。決定打が、パッと見つかったというものではありませんが、問題を総合的に考えることの重要性を感じました。

〔43才・男・竜ヶ崎市〕

● 1. 通学のためのバス運行を考えてほしい。現在、中・高生は自転車通学が多いが、交通事故の危険性を考えると早急に必要。（車と自転車の混合交通の実情及び、事故多発地域であることを、考慮してほしい） 2. 病院、買物等、限定された範囲でも、実験的に運行させては？

● ・バス交通に限っての討論なので、前回よりの話が絞れてよかった。・パネリスト間の意見交換、フロアとの意見交換の時間を作るため、もう少し長い時間が必要と思います。・黒川先生の最後のまとめは、今後につなぐためにもよかった。

〔44才・男・会社員・つくば市〕

● ・バス会社の競合化→サービスの向上

将来の人口増加が確実視されている中で、数社のバス会社を競合させれば、将来の路線確保のためのサービス先行型の運行が期待され利用者確保のための各種サービス（運行密度等）の向上にもつながる。（身近の例として東京直通バス《J. R. 関東鉄道》の運行があり、シートの清潔感をはじめとして、いくつかのサービスが見受けられる）競合化は、既成都市において見受けられるが、各社独自のサービスを提供されている。

・迂回路（住宅団地経由）運行の見直し

通勤利用者からみて、迂回されるのは、時間のロスになる。

(例)

土浦 — つくばターミナル  
└─ 迂回 (竹園高校～竹園1丁目間  
5 停留所 3 信号)

● 関東バス会社の意見はきれいごとばかりで絵に画いたモチ。これも独占化を許しているための言い訳にすぎない。

[50才・男・会社員・美野里町]

● 1988年4～5月に荒川沖駅から筑波大学までバス通学をしていたが、不便なためやめた。理由は本数が少ないこと、朝ラッシュ時において遅れが出ること、終バスが9時台であることがあげられる。また、運賃が高く感じられるということもある。さらに雨の日は道路も混雑する上、普段自転車利用の高校生が乗るので車内も混み合い最悪な状況だった。しかし昼間乗ると運転手1人乗客1人の貸切り状態もよくあり、これ以上本数を増やせと言えない状況にある。個人的意見であるが、取手駅西口から谷田部車庫までの路線をつくばセンターまで延長し、1時間程度で結べば需要が見込めると思う。

● 自動車を持たない人＝交通弱者というのは確かに差別的表現である。鉄道等公共交通が発達していれば自動車がなくても弱

者ではない。しかし、つくばセンターから土浦駅まで1時間4～5本あるのに不便とっていいのだろうか。あるのに利用していないだけではないだろうか。

〔22才・男・大学生・取手市〕

●バス交通を運賃面、所要時間、路線の3つの点からみる。まず運賃面は、距離に比例して多段階の運賃設定を行っているが、これを例えば、つくばセンターから土浦までを学園都市内、土浦市街、その間等の様に少ない段階に分け、初乗りを高めを設定する代わりに長距離利用客をやや割安にした方がよいと思う。次に所要時間については、主に交差点部での時間や交通渋滞の影響により遅れが生じるため、4車線道や時間の無駄の大きな交差点については、バスを優先した方策をとってほしい。また路線については、都市間輸送（例えば常磐線～つくばセンター）、都市内輸送（つくば市内や土浦市内のみ）を分けてほしい。そしてこの2つの輸送手段の乗りかえ点として、いくつかのターミナルを設ける様にすれば、ある程度到達時間もはやくでき、市内交通も細かくできると思う。

●バス問題の解決策について、いくつかの方策をこのシンポジウムで聴くことが出来ましたが実際にどの場所で行うのかを知りたかった。また採算の採れる範囲内での事業者の立場と、そ

うでない部分の行政側が福祉として行う立場の両方があるということがわかった。

〔21才・男・学生・つくば市〕

●初めて土浦駅から筑波大学中央行きのバスに乗ったとき、何で遠まわりをするのだろうと感じた。そして土浦から筑波大までの所要時間・料金の高さに驚いてしまった。つくばで暮らして4年目の現在は、利用するのはもっぱら車であり、路線バスは定時に、東京へ行かなければならない場合に土浦や荒川沖まで利用する程度である。（高速バスはよく利用する。）一度車の利便性を知ってしまうと、なかなかバスには乗れないというのが現状である。というのも、路線網が自分が利用するにはあまりに不便であることや料金の高さ、運行頻度の低さが原因となっているように思える。車社会であるつくばでバスが安定した基盤を確立することは難しいことかもしれないが、つくばという1つの都市の公共交通としてのバスの必要性を考えれば、早急に対策を立てる必要があるだろう。そのまず第1点がバス路線網の改善であると自分は考える。

●初めて、こうしたシンポジウムに参加したが、今回は「つくばのバス交通を考える」というテーマということで大変興味深くお話を聞くことができた。またそれ以上にシンポジウムの雰

囲気を感じることができたのは大きな収穫であったと思う。

〔22才・男・大学生・つくば市〕

●交通需要の中で公共交通機関のシェアを高めるという視点から、各バス事業者の連携を強化し、バス全体として自家用車から客をとって来る努力をまず前提とする。主要ターミナルでの乗換の便を確保し、路線・運賃・運行時刻等の情報が得やすくなるように、事業者の努力のみでは困難な事項については、都市整備に関する行政的なバックアップも検討する。これらは、つくばに限らない。つくばに関して具体的には、荒川沖駅・つくば市内の路線など日中帯の運行間隔の平均化、日本語の読めない外国人の利用の促進にも資する策としては系統番号の採用（外来の日本人のためにも便利）、つくばセンターでの乗換を可とすることで重複系統の再編など考えられることはある。市内の交通網として関鉄・茨観・JRの協力関係はどうあるべきか市としても考えてほしい。

●基調講演、パネル討論の構成などよく準備されていると感じられたが、よく準備されているために逆にフロアから一般の発言が、しにくい空気もあるように見受けられた。

〔32才・男・国家公務員・つくば市〕



●パネリストの発言時間に配慮を（時間がかかる）

〔47才・男・公務員〕

●世界に誇れる科学都市つくばは、今後ますます発展するものと考えられます。このつくばの発展の基である交通が自家用車のみで支えられていることは、大きな問題であると考えられる。そこで、交通の手段としてのバスの利便性を、住民1人1人に認識させることが重要であり、それには、採算性を度外したバスの運行を設定すべきである。例えば、学園地区、東大通りと、西大通りと牛久駅と土浦駅を結ぶ循環バスを10～15分間隔運行する等、いくつかの路線が考えられると思います。問題は、採算面であるが、定着するまでの当分の間は、行政負担を考慮する必要があると考えられる。

●たいへんよかったと思う。今後もいろいろな人達の意見を聴いて、つくばにおける、交通のあるべき方向などを、見いだすことが、重要であると思われる。

〔56才・男・つくば市〕

●最近つくばの中心地に車で来るのが、ひじょうにおっくうになってきた。それは駐車場を探すのがめんどうになってきたからである。しかし、この中心地に、市役所までできるそうであ

る。東京でさえ、一局集中がいけないとなっているのにつくばが集中化してきている。おかしいね。車がおっくうになってきている今こそ、バスを走らせて下さい。10年間は赤字でも、そのあとはガッポリお金がはいってきませ。つくばは、日本のあるいは世界の見本となって、もうからなくても実験をし、21世紀に向かってほしい。駐車場はもう作らないことだね。好きで車に乗っているんじゃないよ。

●もっと本音のでのる討論がほしかった。時間が短い。主婦のよ  
うな人達の参加がもっとほしい。

[37才・男・自営・つくば市]

●つくばのバス交通は、不便だから利用しない→利用されないから不便、という悪循環に陥っている。その最大の原因は所要時間の長さではないかと私は感じている。これだけの道路整備水準でありながら、土浦や荒川沖からつくばセンターまで40分もかかってしまうのはどうかしている。自家用車ならおそらく15分とかからないであろう。バスは自家用車と較べると加速性能が極端に劣るので、不必要な右折等はできるだけ避け、スピードアップを図りたい。現在、学園並木や学園竹園に寄るために大きな迂回をしているが、あの行動は、そこを利用しない客にとっては、所要時間の大幅増に加えて、支払う必要のない

料金まで払わされるという納得のいかないものである。よって  
駅連絡バスと市内循環バスを明確に分け、いくつかの拠点（並  
木大橋や竹園二丁目）で接続させればよいと考える。

〔22才・男・学生・つくば市〕

●本数が少ないので不便で乗らない→自家用車に頼るようになる。  
つくばではイタチゴッコになっている。

●大変有意義なシンポジウムでした。つくば循環バスシステム  
研究会のように市民運動が活躍しておられるのを頼もしく感じ  
ました。〔50才・女・公務員・つくば市〕

●バス交通は、全国ネットワークである鉄道交通を核としての  
サブシステムであると思う。従って常磐新線駅ができれば、通  
常のやり方でうまくいくと思うが（今の常磐線では核になり得  
ない）、現状では、それに代わるものとして常磐自動車道の  
高速バスが使えたらと思う。谷田部インター、谷田部東P. A.  
桜土浦インター等に核を設け、そこから市内公共交通にドッキ  
ングするシステムがあるのではないかと思う。但しこれは、他  
の地区でも同様のシステムになることが必要になり、また高速  
バスのいわば各駅停車を作る必要があるが、例えば常総ニュー  
タウンに谷和原インターを核としたバスネットワークがあれば、

常総ニュータウンに住んでいる人がつくばにバスで通える様になる。

●バス交通は、飲酒運転がなくなる---大賛成〔42才・男・公団職員・土浦市〕

●とにかく筑波学園都市は、車でしか行動できない。循環バスにしても採算性の問題があるのだからマイクロバス程度のものから考えてみてはどうか。又クレオ、ダイエー等のショッピングセンターに買物バスを循環させて住民の利便に帰して欲しい。自動車学校等においては、かなりのバスを運行して利用者の便を図っている。

●有意義であるので毎年開催して欲しい。もう少し市民の代表をパネラーに入れても良いのではないか。

〔55才・男・会社員・つくば市〕

●行政側及びバス事業者と一体となってバス利用者が増えるような方策を考える。車社会に慣れすぎていて今以上にバスの魅力の向上を図る。バスの場合だと、どうしても採算性が先に来てしまい、乗る人が少ないからバスが走らない。バスを走らせても乗る人がいない。卵と鶏のたとえと同じになってしまう。

悪循環を、よくするような方策が必要である。公共輸送機関の大量輸送。

●バスの問題については、つくば市だけの問題ではないと思う。新しい街、または既成市街地でも同様であると思う。マイカーの自粛等、バスを利用する方向で考えるべきだと思う。

〔41才・男〕

●バス停の周辺をもっときれいにしてほしい。近くに自転車置場等を作ってもらいたい。前払い制にならないでしょうか。バス停の時刻表に路線図を入れてほしい。（停車する所がわからない）Science Cityというつくばの性格、交通問題（全国的に見てもつくばは事故が多い）、環境問題などを考えてみても、新しい交通のあり方を考えるのは必要と思います。

〔28才・男・造園業・つくば市〕

●基調講演は大変参考となった。バス事業者の苦労は理解できた。

〔49才・男・無職・水海道市〕

●新しい都市なので先行投資は止むを得ないと思う。行政、利用者の負担（助成）で当分の間必要かと思う。（行政、土地等

所有者、利用者等からの助成、負担)

〔52才・男・会社員・つくば市〕

●非常に難しい問題と資金が多額にいますので、この都市に対する人の流れ等を十分に研究され、つくば市域交通対策委員会にて早急に検討され、実施の方向にもって行って貰いたい。公的資金の投入等を考慮して弱者に対する配慮を必要と思う。

〔59才・男・千葉市〕

●バス利用向上の為に

①バス専用道路確保

②一般信号に左右されない運行

- ・バス優先信号化（バス専用信号追加）
- ・バスが交差点に近づくと自動的に点灯
- ・バス地下道路の建設（交差点等）
- ・高架シャトル車両建設（乗降場はエレベータ式）

③各停留所施設の改善

- ・現在粗末、雨天時バス待ち条件悪

④車両改善

- ・乗りごこち悪い、狭い、ゆれ（道路問題、運転問題）
- ・居車性良い高級車を運行

⑤夜間運行時間の延長

①②⑤→時間との問題（スピード時代に現状そぐわない）改善。  
利用したい時間に利用できない点に個人的課題あり行きたい処  
に連絡が悪い。

●もっと具体的対策提案も欲しかった。本問題期待しています。  
〔47才・男・会社員・つくば市〕

●弱者、老人、子供の足としての役割を重視すると、助成金に  
関して県、市の特別の配慮がほしいところ。つくばにおいて、  
マイカーを規制してバスを増やすというのは本末転倒でしょう。  
〔38才・男・公団職員〕

●バス交通は、本来、定時制の確保が重要なので、走行環境を  
整備してゆくべきであり、そうしないとバス離れは進んでいく。

●各分野の専門の各々の意見が聞けて、たいへん参考になった。  
自分の考えが変わった点もある。  
〔32才・男・サービス業・水海道市〕

●交通基盤はめぐまれているのに、何故、バスが利用されない  
のか。つくばのバス問題は、交通機関の選択性の拡大要請の問題  
と考えるべきだとすれば、他の交通手段に優越するバス交通

の強みに照準を当てて対策を考えるべきと思う。

●各パネリストの真剣な意見は参考となった。

〔43才・男〕

●現在の人口が、分散して居住している現状から、住民に便利な（交通）バス路線を確保運営していくのは、民間の会社に任せていたのでは、解決は、むずかしいと思う。誰がどの様に負担するか、石見パネラーの検討している件について、採用可能なもの、又勇気をもって、採用すべきだと思う。

●市内の交通体系及び、今後のバス交通のあり方について、各パネラーから貴重な意見を聞かせていただいて、大変心強く感じた。

〔59才・男・会社員・つくば市〕

●つくば市のバス問題については（高速バスを除く）、マイカー利用者が80%に達している現状では、これをバス利用者に替わる為には、利便及び料金問題の変更だけでは不可能であると思います。バスの供給増を考えるとともに、自家用車の利用が、出来ない環境づくりを考える。（バスレーンの設置、交通取締り、車庫の確保、特別税）つくば市の場合、他県ナンバー



が多いと思いますので、登録手続きのない車両が多い。（現在は車庫証明書のない車両が、使用されている）つくば市は市内だけで生活が成り立っていると思われまますので、市内巡回バスの利用は思ったより多いと思われまます。

〔40才・男・公務員・水戸市〕

●Concerning the bus problem in Tsukuba and how to alleviate it, I think the problem is not yet at an alarming stage compared to other cities/urban centers in Japan. However, may I suggest a few things, from the view point of a foreigner. First, if it is possible there should be a less time gap between arriving Tokyo highway bus and buses leaving the terminal at Tsukuba Center. Same can be suggested bet. train & bus. Second, an English bus information be disseminated to foreigners residing in Tsukuba. Although bus traffic does not pose a major problem, an exclusive lane for bus be proposed in the future. Finally, to encourage the people to fully utilize bus system, its services should be improved by providing complimentary services and accessibility. What will be the role of the bus industry in Tsukuba when the new Japan Railway line is operational should be explicitly identified

before hand.

●The symposium is indeed a very informative endeavor. I think this event should also be open to foreigners living here in Tsukuba since a growing number of them are dependent on public transport notably bus services. This symposium also provides an opportunity for people to be aware of the current problems and issues faced by the bus industry. If possible, foreigners be invited as panelists, too.

〔32才・男・大学院生・つくば市〕

●The proposed “Transport Terminus”, to be located outside but near the city center. The terminal should integrate together or be a stop point for buses, taxi and the proposed train service (of Tsukuba.) The terminal will provide efficient bus services and also taxi services to the city center. The location of the terminal should also be a “Walking Distance” to the city center. The existing bus station can be turn into commercial cum recreational complex. As the terminal will be a major source of environmental pollution, designing of the terminal should

take the environmental factors as one of the important factor. More bus stops should be provided.

● 1) The existing bus/taxi stations is not suitable to be retain in the future, due to the expected traffic increase in the city center. 2) The design or proposed plan for terminal should also be shown to the public, to ensure greater public participation in transportation planning of Tsukuba City. 3) As Tsukuba is international city, the bus should also have some English signs and words.

〔35才・男・大学院生・つくば市〕

● 4、5年前と比較して、市内のバスや高速バスの整備状況は、ずい分良くなったと思います。私は、月に1、2回つくばセンターから自宅近くまでバスを利用しています。（つくば号からの乗り継ぎが大半）しかしながら、この接続が不便な場合が多く、中には、降車ホームに目当ての路線バスが停まっている後ろにつくば号が到着しても、乗車ホームに行ったときにはすでに発車してしまっているようなこともあります。今後は、つくばセンターのターミナル性をもっと重視したバス路線を整備してもらいたいと思います。バス事業者同士の調整が大変かもしれませんが、現在つくばセンターに乗り入れていないバス路線

をつくばセンターに乗り入れさせ、センターの利便性をあげて  
もらいたいと思います。また、是非とも待ち合わせ室の中にバ  
スロケーションシステムを導入してほしいものです。（冬場は、  
外で待つのが寒く辛いです。）

●各分野の専門家の方々の意見を聞け、大変有意義でした。こ  
のシンポジウムの各種提言が実行されることを望みます。

〔23才・男・学生・つくば市〕

●公共交通機関としてのバス輸送について最初に戻って考えて  
みては……

●もっと時間をとってパネラーの人が本質の議論をして欲しい。

〔36才・男・公務員・土浦市〕

●現状では解決策なし。車の魅力にバスは勝てない。人間がぜ  
いたくになりすぎているので、自家用車をバスへ切り換えるこ  
とは不可能である。

●パネラーが自分の主義主張のみを発言するだけで、主題の本  
質に言及していない。逆に一般質問の方が的を得ていた。

〔36才・男・地方公務員・土浦市〕

●パネルディスカッションでは、パネリストの発言要旨が欲しい。

●1. つくばのバスに対して

本日このシンポジウムのために東京から来ました。2:00～とのことで上野発12:30のひたち号で土浦着13:16。ところがバスの発車は、定刻で00, 15, 30, 45分発、センターまではバスで30分とのこと。すなわち、せっかく電車で来ても、2:00には間に合いません。結局タクシーを利用しました。バスの本数は少なくはないと思いますが、せめて特急との接続をしっかりとしてほしい。

2. つくばに限らず、バス問題について

みなさま、客観的にはバスについてかなり研究して問題点もわかっていると思います。しかし実際に改善されたところでバスに乗るでしょうか。同じレベル（道路を使う）の交通手段であるならば、自動車を利用するのではないのでしょうか。今日もコーディネーターや、パネリストの方々にバスで来られた方はどのくらいいるのでしょうか。これだけ生活が豊かになって、自分1人の空間を持ちたがっている人間をバスへ呼びもどすのは、かなりむずかしい気がします。何故ならバスにはステイタス性がないからです。交通利用の問題と同時にステイタス性の確保も行わないと解決しない問題なのではないのでしょうか。

●開催趣旨である「走行環境にめぐまれているのに利用者がいない」問題になかなか入らない。パネリストの勝手な意見が多すぎる。とりまとめが悪すぎる。

〔24才・男・建設コンサルタント・東京都〕

●つくば市民でないため、具体的提言はない。しかし、問題点については、ほぼ同じようである。我が町も町民からの声はとどくのだが、対応について、たえず疑問が生じ、効率的運営や、採算性、定時性によって、行き詰まるのである。その結果、このつくばにおいてのシンポジウムに、ある一種の期待をもって参加した。我々も、結果として町の特徴をしっかりと現状しなければいけない事、その手法を学んだ。ありがとうございました。

〔39才・男・地方公務員・鹿島町〕

●バスの実用性、有用性及び採算性を総合的に、かつ冷静に考えれば現在のつくば地域の都市構造においては、現実的には比較的、有効的にバスが生かされていると思う。将来のあり方としてのバス路線の充実等の必要性は理解するが、すべては需要と供給との関係で決まる。むしろ都市構造（機能分担等）を変える発想が必要である。

●基調講演者の内容がものたりなかった。パネリストの話は内容があった。

〔42才・男・会社員・船橋市〕

●つくばの交通問題がよく理解できた、と同時にバス交通の充実の重要性を痛感した。

〔55才・男・会社員・土浦市〕

●北大通り、中央通り、南大通り、土浦学園線、及び東大通りと西大通りの間に通る南北方向の道路には乗用車は乗り入れさせない。駐車場は、その外側に作り内側はバスシステムを利用するようにする。駐車料金は高くする。そうすると中心部に來る人はバスを利用する様になる。他に、循環バス路線を6～8路線作って、最初の間は利用が少なくても、数年経てば、増えるはずである。筑波循環バスシステム研究会報告書を参照して下さい。

●行政、企業（バス会社）、市民及び市民団体及び研究者の方が、バス問題一つにしぼって、考える場を作ったことは、いいことだと思う。この機会から、「つくば都市交通センター」で、行政や企業（利用者を含む）の予算を集めて循環バスシステム

を作るべきである。

〔41才・男・会社役員・つくば市〕

- 1. 会員制バスは法的に問題なく運行できるのでしょうか？
  - 2. 第3セクターによる循環バスを、出来るだけ早く（1～2年以内）運行させ、その運行帯の企業バスはある程度規制 or 各々の企業に協力を要請する。
  - 3. 学園中央から、土浦、荒川沖直行バスをいまずぐ運行する事を要望したい。
  - 4. 1時間、5時間、半日、1～2日間の乗車券を販売し、その間は何回乗り降りしても可とする。
  - 5. その金額はガソリン代より安くする。
  - 6. 車の占める空間、駐車場の占める空間ロスを経済的に算出し、バス運行の経済性を比較する。
- 非常によかった。議論の時期はすでに終わった。問題は行政の決定（断）のみが残っている。

〔49才・男・会社員・つくば市〕

- ①つくばは南北交通軸の強化が必要である。
- ②つくば市グレイターつくばの南北軸の東側に並行した、高規格道路を計画する必要がある。
- ③上記②によって、市内、圏内の自動車交通を吸収し、圏域内



の渋滞を解消する準備をしておく。

④渋滞を解決して、はじめて、バス問題の前提が解決する。

⑤バスは南北軸の強化を中心に、数系統を主軸として東西軸を補充的に整備する。

●大変有意義であり、第3回もぜひお願いしたい。

〔56才・男・会社員・伊奈町〕

●自家用車の都心地区への乗り入れ規制を行政サイドで確立できないか。都心外周部に大駐車場を設置し、そこから都心地区へバスで移送する。都心地区においては、循環バスの運行により対応する。このことによって、自家用車依存型の解消になるのでは？

〔45才・男・会社員・つくば市〕

●・つくばと周辺市町村、つくばと鉄道駅間のバス網の整備を公的援助の下に進めるべきであり、これによりつくばの利便性を高めるべき、同時に自動車交通の規制を行うことでバス需要を高める方策を考える必要があると思われる。

・また東京へのアクセスとしての高速バスのみならず周辺中核都市への都市間バスも考慮して、常磐新線との関係において、つくばを交通網の中核として位置づける必要があるろう。

・常磐新線開通までの間、科学万博時のJ R常磐線の旧万博中央駅を臨時駅として再設置し、西大通り（東大通りに比べて渋滞が少ない）を利用したセンターとのシャトルバスによる鉄道交通網への定時的なバス交通の整備を進めて行くべきではないか、と思う。

●構成・内容とも興味深く、適切であったと思われる。しかし、広く市民の参加を呼びかけるのであれば、勤労者、学生等が参加しやすい休日等に開催すべきではないかと感じた。

[29才・男・大学院生・つくば市]

シンポジウム

つくばのバス交通を考える *TUTC Library* — 3

---

● ————— 平成4年3月31日発行

発行人 ———— 浅谷 陽治

発行 ————— 財団法人 つくば都市交通センター

〒305 茨城県つくば市吾妻1丁目5-1

☎ 0298-55-7211 FAX 0298-56-0311

● ————— 非売品



*Tsukuba Urban  
Transportation Center*

財団法人 つくば都市交通センター

〒305 茨城県つくば市吾妻1丁目5-1

電話=0298-55-7211 [代表]