



Tsukuba Urban
Transportation Center

平成10年6月

●座談会

茨城県南西部地域における 将来の交通について

21世紀つくばへの提言 シリーズ 8



Tsukuba Urban
Transportation Center

平成10年6月

●座談会

茨城県南西部地域における 将来の交通について

21世紀つくばへの提言 シリーズ 8



山中 博



高田 順一



藤澤 順一



坪 叔男



黒川 洸（司会）

敬称略

「21世紀つくばへの提言」

シリーズについて

日本は今、新しい世紀を間近にして、高齢化、情報化、国際化、環境問題、地価問題等々、社会経済を基盤からくつがえす大きな転換期を迎えるとしている。

一方、つくばにおいては、研究学園都市建設事業が着工以来30数年をへて、公共交通機関の未整備等、多くの課題を残しながら、漸くその熟成段階に至った。また、常磐新線や圏央道の計画は実施に向けて次第に具体化し、その大規模沿線開発と併せ、つくばは更なる発展が期待されている。

今、このような状況を直視し、これからつくばの都市建設のあり方について、その基本に立ち返り、論議を広げ、かつ深めることは大いに意義あることと思う。

座談会

茨城県南西部地域における将来の交通について

日 時：平成10年1月29日

場所：筑波第一ホテル 櫻の間

座談会出席者

司会 黒川 洋（東京工業大学教授）
高田 順一（茨城県企画部長）
山中 博（下妻市長）
藤澤 順一（つくば市長）
塙 叔男（（財）つくば都市交通センター理事長）

敬称略

はじめに

黒川 本日はお忙しいところをお集まりいただきありがとうございます。本日は座談会のテーマは「茨城県南西部地域における将来の交通について」ということでお願いします。今までつくば都市交通センターは、つくばの学園都市を中心とした地域の交通に関する、例えば駐車場のサービスとかあるいは各種の調査とかを一生懸命努力してきたのですけれど、少し視野を大きくもって、今日は県南県西地域の交通というテーマを取りあげました。



将来の大きな目玉としては、常磐新線の建設が始まっていますし、圏央道の都市計画決定もほぼ見えてきました。事業化もだいたい視野に入ってきたということですが、さらに今日出席していただいている下妻の山中市長さんのはうでは、「21世紀の茨城県南西部の地域の交通構想」ということを最近とりまとめられたので、それを最初の話題提供として、県南県西の将来はどのようになるかという座談会をしたいと思います。

最初に、山中市長さんからこの構想はどんなものかをご説明いただきたいと思います。

県西地域に新交通システムを

山 中 先ほどお話をありましたように、県南県西、特に県西地域にこういうものを作つて目を向けてもらいたいという願いもあったわけでございますけれども、茨城県のいろいろな政策を見ていますと、やはりこの、古河から学園への政策がまだまだ足りないと思っておりました。

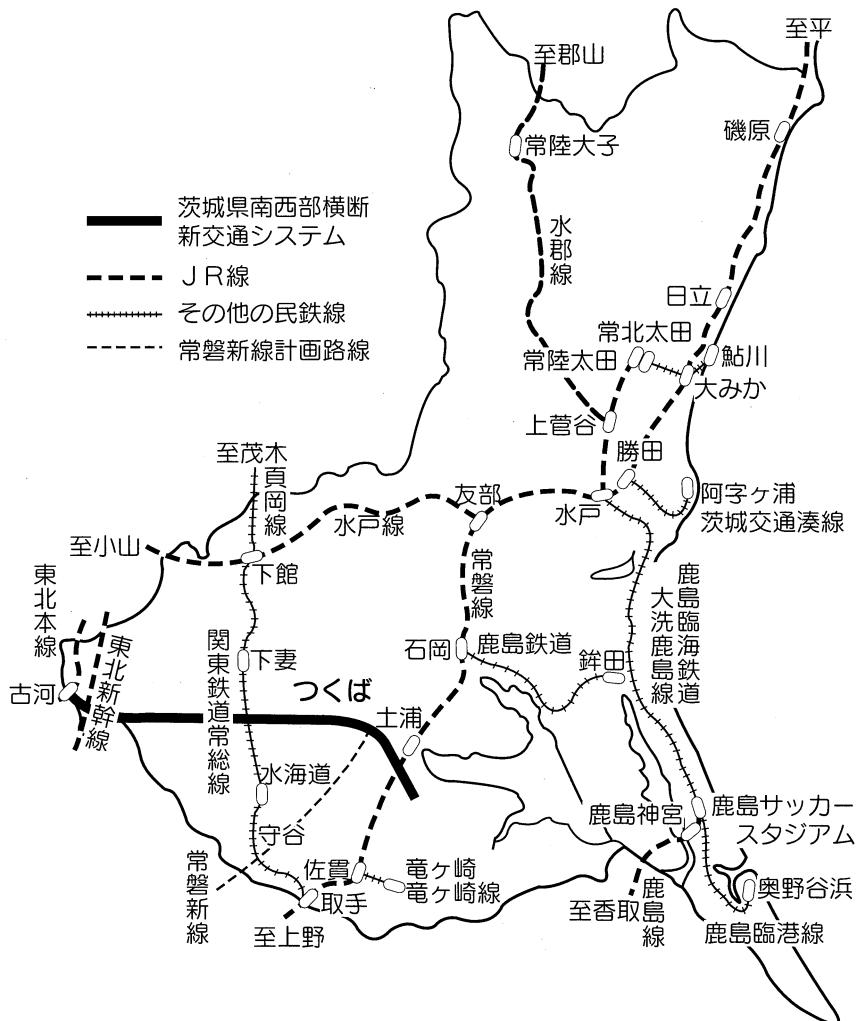


特に古河の東北新幹線の新駅を設置する運動を、私どもは県会時代から、今も関係市町村としていますけれど、なかなか先が見えてこないのが現状でありますし、なんとかこの軸に、鉄道ならびに新交通のシステムを導入できれば、この辺の地域がいちだんと発達すると思っておりました。

いろいろ知り合いとか、そういう人と話をしながら一応調査をしたわけありますけれども、昔、土飯線という鉄道計画がこの地域にあったという話も聞いております。また前知事の時代にもこういう構想が出てきた話も聞いておりまして、なんとかこの地域の発展のために新交通ができたらということで調査をしたわけであります。

ご承知のように越谷から野田を通って石下まで地下鉄の計画もございまして、野田の市長さんもだいぶ一生懸命だという話も聞いております。しかし、下妻のほうまではなかなか延びできませんので、とにかくこの古河から学園まで、我々としても何とかしたいと考えていま

県内鉄道路線図



す。

先ほど黒川先生から下妻のあたりはおそらく栃木から東京に向いていくだろうというお話もありました。

確かに水戸を向くよりもそちらのほうに興味を示しておりましたが、将来的にはやはり大学園都市になるだろうなという想定をいたしておりまして、そのためには、やはりこういうものを作つて、まず地域の底上げをしていかなければならない。東北線、東北新幹線、常総線、常磐新線、そして常磐線と、こう5つの鉄道を結ぶということでござりますので、全国的にも非常に珍しいという話でございます。

そういうことで古河、総和、三和、八千代、下妻、千代川、そしてつくば市を結ぶものが第一弾としてできれば、今まで「谷間」といわれてきた地域が、谷間から脱することができるのではないか。そのことによって東京への一時間通勤圏にもなりますし、東京へ下宿をしなくても学校に通える。そうなりますと、地域の活性化になることはまちがいないと思って、今回こういう計画をしたわけであります。

塩崎先生のほうから、「ちょっとこの計画ではスピードが遅すぎるのではないか」というご指摘もございました。それはこれからいろいろな技術面で解決願えればと思いますし、また現在のところでは、県のほうも、これから勉強ということで、いっしょに勉強していこうということでございます。

まず、古河から下妻間、ここにまあ期成同盟会を作つて、調査資料、詳細な調査をしようということで、それぞれ首長の話もまとまり、近々にその会を開催する予定でございます。下妻と古河につきましては、新年度予算に調査費をつける。その他の町村においては6月の補正で

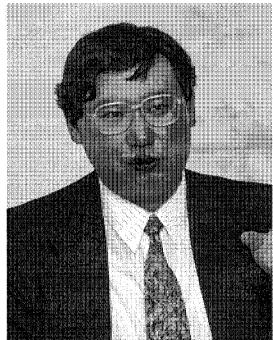
つけるということでございますので、具体的に将来に向けて一歩踏み出すという段階でございます。

黒川 ありがとうございました。

それではもう一つ県南県西地域ですと今の常磐新線とか圏央道等ありますので、県のお立場から見ての地域の今後の交通はどんなふうにお考えでしょうか。高田部長さん、よろしくお願ひいたします。

陸海空のバランスの取れた交通体系が必要

高田 まず県全体の交通体系を考える場合に、私ども県といったしましては、陸海空のバランスのとれた交通体系が必要であると考えております。4つの高規格幹線道路、4つの重要港湾、百里飛行場の民間共用化、それから常磐新線と、これを今、私どもの県としては手掛けているところでございます。



県南県西の交通体系を考える場合に、今申し上げた中で、圏央道と常磐新線と、この2つが今事業中の大きなものかと考えております。圏央道と常磐新線につきましては、皆さんご承知かと思いますが、簡単におさらいをさせていただきます。

まず、常磐新線につきましては、一昨年の段階で着工年度等が若干伸びたわけですが、現在のところ平成17年の開業予定ということになっております。

東京（秋葉原）からつくばまで58.3キロを全部で20駅で結ぶといった構想でして、これができると、東京からつくばまでの所要時間が快速で45分となり、つくばから東京までが非常に近くなるといった構想でございます。

現在常磐新線につきましては、南側の守谷から伊奈、谷和原につきましてはすでに都市計画決定がすすんでおりまして、現在車両基地ですとか、伊奈・谷和原土地区画整理事業等の事業を、工事を進めているところです。

つくば地区につきましては現在一部、都市計画のところでトラブルがおきているわけでございます。たぶん4月の段階ではそのトラブルをなんとか解決いたしまして、平成10年度中には都市計画決定を行い、平成17年開業に向けて全力でやっていきたいと考えているわけでして、先ほど申し上げましたように非常にこれはインパクトが大きいものだと考えております。

圏央道につきましても、ご承知のように圏央道自体は横浜から木更津まで270キロ、東京をぐるっとまわる高規格の幹線道路でありますが、県内につきましてはすでにすべて都市計画決定は終わっておりますし、整備計画区间になっております。

これについてはどちらかというとつくばと成田を結ぶことが優先されているようですので、県西のほうは稲敷とかあの辺と比べると若干事業としては遅くなるかと思っております。これにつきましてもすでに一部分で設計協議ですか、地質調査、測量に入っておりまして、着々と工事が進められているところでございます。これができますとつくばから成田までが30分から40分で行くことになりますので、この

インパクトもまたすごく大きいものがあるのではないかと考えております。

県南県西の開発状況

さらに県南県西の交通体系を考えた場合に、今、議論として挙がっていますのは、関東鉄道の常総線の近代化の関係であります。ご承知のように関鉄の常総線は取手から水海道まで複線化しているわけですが、これは59年に関鉄と住都公団と三井不動産でお金を出しあって複線化したわけであります。その北側の部分、水海道から下館の部分についての複線化と、全線の電化という話がございまして、併せておよそ300億以上かかると聞いております。

これについては地元のほうで、常総地域振興促進期成同盟会ができておりますし、なんらかのかたちで常総線の近代化を進めて行きたいといった要望活動を進めておりまして、県のほうでもこの近代化についての勉強を進めているところでございます。この件は山中市長のほうが詳しいかと思いますが。

さらにちょっと長くなりますが、県西の特に宅地開発といいますか、面開発について申し上げますと、県南県西の全体の開発としては、平成2年にできたグレーターつくば構想がございます。これは後でもう1回触れますか、グレーターつくば構想の中では、実は今、話題になっているような鉄道の路線が図面として掲載されています。

それと同じ頃にできたのが、新さしま計画で、その中で古河・総和の新都市の開発構想がありまして、先ほどお話をちょっと出ましたが、

古河駅の新幹線の駅の設置を長期の目標に置き、現在（仮称）南古河駅といった在来線の駅の設置を目標とした土地区画整理事業を行っています。また、下妻市等でハーモニーヒルズ開発構想があります。こうした宅地開発といいますか、面開発により居住人口、あるいは交流人口等も増加させる施策を行っているところであります。

最後にちょっとつけ加えますが、この辺の鉄道についてちょっと歴史を振り返ってみると、東京外部環状線計画というのが過去ございました。鉄道敷設法におきまして、例えば土浦～水海道、境、古河にいくのと、それから境から幸手、久喜にいく路線とかですね、そういった路線が法律で決まっていたようでございました。国鉄が敷設すべき予定鉄道線として位置づけられ、これは昭和61年に法律が廃止されておるわけでございますが、まだ期成同盟会は引き続き残っております。

また、先ほど申し上げた平成2年に作りましたグレーターツクバ構想におきましても、東北新幹線の新駅から下妻を通って研究学園都市にいたるような鉄道構想、あるいは大宮、つくば、成田を結ぶリニア鉄道といった構想がすでに描かれているところであります。

今回予定をされた計画につきましては、またあとで議論になるかと思いますが、採算性の問題とか、いろいろな問題があるかと思いますが、県西の交通を考える際にひとつのアイデアではないかと思っております。以上です。

黒川 どうもありがとうございました。

だいたい今、事業化されたり、構想についてお話を聞いたのですが、

つくばの藤澤市長さん。先ほど下妻の山中市長さんが、「『大つくば』というように、下妻、あるいは県西がつながらなければ今後はなかなか難しいのではないか」と言われたのですけれど、その『大つくば』をマネージメントされている立場からすると、今のようなお話をどんなふうに受けとめるのでしょうか。

常磐新線と圏央道を抱えるつくばの実情

藤 澤 今日の課題であります県南西部横断新交通システムですか、これはやはり政治では究極の目標というくらい、まさに夢の実現であると考えますと、山中市長さんが中心となって構想されました新交通システム、この実現の努力には心から敬意を表したいと思っております。とりわけ常磐新線、あるいは現在の常磐線、それから東北線ですか、こういう主要幹線鉄道の谷間の位置におかれている県南西部の市町村の立場に立って考えますと、こうした夢を描きながら夢を現実のものにしていく。夢として終わらせる事なく実現をさせていくことは、政治に携わるものは誰もがそういう思いをするものだと、私も理解を示したいと思っております。



この構想を実現させていくためには、さまざまな角度から、ただいま部長の申されましたようなルートの問題、採算の問題、あるいは技術的なもの、戦略的なものがあろうかと思いますけれども、そうした

試算などにつきましては各分野における一流の先生方を中心に着実に進められていると思っています。

従って新参者の私がこれについて、とやかく論評すべきではないし、現時点では意見を申しあげる資格も能力もないと思っております。

遅ればせながら現在までにまとめられた構想内容をじっくりと勉強させていただきまして、いろいろと比較などして、のちに意見と見解を述べたいと思っております。

現在つくば市にはこれからつくばの象徴としても重大な意味を持つ常磐新線とその沿線開発という課題を抱えており、当初計画から開通が5年も遅れてしまうことになっているわけでございます。財政的な理由からも今大きなネックになっております、1.5キロのトンネルが半分になってしまったということで、説明すら聞いていただけない状況にあるわけでございます。

したがって、過日代表の方々と話し合いをして、この問題については改めて考えることにし、「せめてエリアの測量だけは認めよう」ということになってまいりましたので、一歩は前進したと思っております。

率直なところ、地元の諸問題と取り組むことに精一杯でございますので、これまでのこの構想に関心をまったく示さなかったということは決してございませんが、身近な問題としてとらえて、積極的に取り組むゆとりがございませんでした。

しかし、初めに申してまいりましたように、政治は究極のところは夢の実現にあることもございますので、これからお互いに協力し合いながら、取り組んでいきたいと思います。茨城全体の約3分の1近く

の人口が生活している地域であると理解をいたしておりますし、つくばの将来を百年の大計ということから考えますと、当然のことだろうと思思います。

また同時に、ただ今も部長からお話をありました圏央道の上をですね、つくばまで大宮から7分、つくばから成田まで7分というような構想を何年か前に埼玉県は描いております。それから、松戸までは、運輸政策審議会の答申で位置づけられております地下鉄を、竜ヶ崎、それから牛久、つくばに伸ばす。この実現に向けての総決起集会が3月7日にはあることも伺っているのです。

したがって、つくばとしては、これはもう大歓迎するべきだろうと思っています。なにせ常磐新線とその沿線開発がまだまとまらない現状でございますので、いろいろな計画についてどのように取り組んだら良いのか検討のつけようがない、というのが実情でございます。

つくばから見た県西地域の位置づけ

黒川 どうもありがとうございました。

藤澤市長さんに重ねておたずねしたいのですけれど、さっき中山市長さんがですね、下妻の人達はどちらかというと、栃木だとか、東京も東北本線に乗って行くところだと見る方が多いということでした。つくばの人たちは多分、常磐線で水戸だとか、東京というふうに見ていくと思うのですけれど、つくばの人たちから見たら、県西の地域というのはどのように見えているのでしょうか。

藤澤 正直申し上げまして、あまりはっきりと見えていない。県西のほうには目は行っていないと言っても過言ではないと思います。しかし、つくばに2兆円近くの資金を投入して建設をしていただいていることは、単につくばの宝ではなく、日本全体の宝であると私も考えております。個々のエネルギーを全県に、あるいは全世界に波及させていく責任と義務をつくば市は持っているのだろうと思っております。ですから、こういう山中市長が考えられましたシステム、新交通システムについてもですね、私どもは、「向こうを見てないから知らないよ」ということでは決してないのだと、ご理解いただきたいと思います。

黒川 まあ、そういうわけではありませんので、山中市長さんは、つくばとつなぐものだという話ですから、多分、東西にもっと、横に連携をしようということでしょう。

藤澤 竹内知事の時代から、土浦から新幹線の県内に造ろうとしている駅までを、横軸として結ぶ必要があることを盛んに議論されていたと思います。鉄道の本を読んでみると、飯島先生ですか、「文明は鉄道とともにやってくる」という書き出しで書いておられます。したがって、鉄道というものはすばらしいものを運んでくれると、むしろつくばに運んでくれると私どもは考えますので、大歓迎すべきだろうと思っています。

黒川 まあ、そうですね。明治時代まで戻ると、この茨城県の鉄道は、最初に東北本線ができて、次は小山から水戸までの水戸線、その次に友

部から土浦までの常磐線ができる。その次に常磐線が利根川を越えて、東京から行って、それが今度いわきのほうに延びたのが、この茨城県の鉄道の歴史ですから、確かに文明を運ぶという言い出しの中には、そういう時の思いがあったのではないかと思います。

鉄道と道路との役割分担

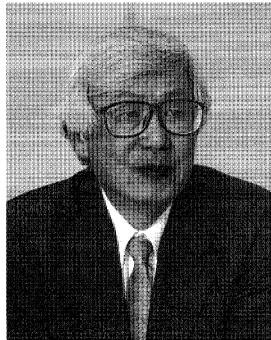
それでは、続きまして、坪理事長さんからこの座談会の構想についてのご意見を伺いたいと思います。坪さんはもともと住宅・都市整備公団でニュータウン建設とか街づくりもやっておられましたし、また別な意味では、新交通システムにも昔から造詣が深いので、今回の提案についてどんな感想を持たれているのか、少し印象を言っていただければと思います。

坪 私は今ご紹介があったように、住宅・都市整備公団時代に研究学園都市の仕事を直接現場でやったことはないのですけれども、本社で課長時代、あるいは部長時代、それぞれいろいろのプロジェクトにタッチしてきていて、今回初めてつくばに来ましたけれども、初めて来たという感じはないんですね。

ただ、今までではやはり、「つくばのことだけを考えてきたな」という気がするわけです。こちらに今回赴任して、単身ではありますけれどずっと住むようになりますとやはり周りが見えてくるし、それから公団の本社については手に入らないような資料、特に今回の山中市長の構想というのは、やはり現場にいる身としては、なるほどということ

で目を開かされたわけです。

ひとつは、やはり西に目を向けたことですね。全く恥ずかしいことですけれども、東北新幹線が茨城県の中を通っていることも、そこに駅がないことも今回初めて知りました。



一方で、やはり学園都市に住んでみると、なんとか成田に早く直結したいということがあります。圏央道を、先ほどの高田部長のお話のように、県としては早く成田までもっていきたいというお話があって、今でもつくばセンターから成田までは高速バスが行ってますけれども、圏央道ができれば、直接学園都市に人が来るというようなかたちになる、と。

その時にこの構想も、今度はまた土浦から成田まで35キロ、第2期計画にはなってるわけですがのっているわけですね。昔から、鉄道と道路の役割分担というのは非常に難しい問題で、これだけが、この構想を具体化する時の、まだ勉強し足りていない点ではないかと思うのです。ソフトとしては、そのへんをもう少し勉強したいなという気がします。

今ずっと、先生からですね、鉄道の歴史を伺ったわけですが、ここ の地域については、圏央道が同じようなリンクで並行してたわけですね。多分5キロくらいの幅ですごくて圏央道が南側に通ってるという感じがするのですが、高速道路が先にできたあとに鉄道ができる、役割分担って大事だという感じがするのですね。

そのへんの整理をきちんとしないと、高速道路ができた途端にお客

さんが皆そっちに行って、乗る人があまりいない。線路こそ80キロずっとつながってはいるけれど、ローカルのお客さんだけしか乗っていないことになると、採算性が合わなくなる。

一方で、鉄道系のものというのは、例えば中学生、高校生でも気楽に使えることもあって、地域の交通としては非常に良いものです。そのへんのところと、あとで申し上げますが、作るべき新交通システムのハードウェア、これの勉強をもう少しきちんとすると、構想として非常にまとまってくるかなと思うのですね。

私はいつまでも東京に目を向けているというのはあまり好きではないのですが、たまたま地図を見ていると、東京の50キロ圏と60キロ圏の中間をずっと走るような鉄道になっているのですね。こういう環状の鉄道というのは必要なことですし、やはり県西・県南といわれて、真ん中にポツがありますが、こういうものができて、ポツがない全体ができるようにと思っているわけです。

そういう意味で今回のこの構想も、今までの都市交通センターのライブラリーの勉強の範囲をちょっと越えておりますけれども、おもしろいテーマだと思って取り上げさせていただいたわけです。

黒川 どうもありがとうございます。

今、坪理事長さんからですね、「今度の県南、西部が横断新交通だとすれば、圏央道という高速の道路ができた時に、役割分担はどうだろうか」ということですけど、それについて中山市長さん、あるいは県の全体を見わたす立場で高田部長さんから、これについてご意見がいただければと思いますが。

鉄道が沿線市町村にもたらすものは

山 中 その役割分担の件は、我々これから勉強していかなければならぬ大きな課題だと思ってます。圏央道は、我々の地域からは、ちょっとインターが遠く、30分以上インターまでかかります。我々の地域からは今の常磐の高速ですね、あれに乗ると圏央道に乗るとそんなに時間が変わらない地域でございますので、そのへんの役割分担については、今後十分に検討すべき問題だと思います。

ご承知のように、水戸線がですね、昔、古河から下妻を通って水戸に行く構想があったのですが、昔ずっと言い伝えられてる話をしますと、下妻で反対をしたので県境を通ったという話も聞いております。下妻地域の住民は、どうしても鉄道というものに執念がございまして、今回、従来の鉄道ではありませんけれども、こういうものを企画して、意外に早く各市町村とも勉強会に参加をしてくれたのも、そのあたりにもあると思ってます。

また、その役割分担につきましては、今後、皆さんのご意見、あるいは県の意見等を聞きながら、早急に勉強したいと思います。

黒 川 どうもありがとうございます。

今の、水戸線が下妻の反対で変更されたというのは、私初めて聞いたのですが、常磐線でもそういうのがありますね。例えば竜ヶ崎が町の真ん中通るのが嫌で、佐貫に行ってしまったとか、流山がやっぱり通すのが嫌で、それで柏に行った結果、柏が栄えたということがあ

ります。流山は水運でもっていた町ですが鉄道が出来て町がさびれてきた。それで常磐新線は何が何でも流山を通すというのが、流山市の執念というのか、歴代の市長さんが頑張っていたのです。多分そういうことが、下妻でも今、あるのではないかという気がいたしますね。

山 中 そうですね。下妻はご承知のように、小貝川と利根川とに挟まれたところで、やはり水運によってここまで来たものですから、どうしてもそれに頼りすぎて、結局先が見えなかつたと思うのです。水戸線もご承知のように県境を通っているものですから、茨城県にあるのが下館と結城市です。それからは県境でなくて中に入りますけれども、我々の地域にはそれほどメリットのない鉄道だと思ってます。むしろ、あれによって小山市が伸びたのですね。

県西に県政なし

黒 川 県の立場だとか、さっきの役割分担でもいいですし、県西の中での水戸線の位置づけとかですね、あるいは時々、県西の方々は「県西に県政なし」という言われ方をしますけれども、高田部長は、県西のほうの今後の発展と高速道路とか、鉄軌道の整備をどのように見てるのでしょうか。

高 田 いくつかの論点があります。まずひとつ目に、県西全体の地域開発をどう考えるかということあります。先ほど県西の西のほうとか、県西の南のほうについては新さしま計画とか、古河総和の新都市開発

整備の問題とかですね。あるいは、ハーモニーヒルズ開発推進事業とかお話しましたけれど、話の中から抜けていたのは実は今、話題になりました結城・下館の部分なんですね。

結城・下館の部分につきましては、2年くらい前に筑西地方拠点都市の指定を受けています。しかしながら、あまり大きな目玉事業はない筑西拠点都市になっておりまして、拠点地区が下館と結城に計5箇所指定されておるんですが、広域的なインパクトのある事業は含まれていません。

我々としては実は、いろいろな方から、今おっしゃられたようなですね、「県西に県政なし」というか、「大きな事業がないじゃないか」「つくばとか鹿島とかひたちなかばかり事業をやっているのではないか」という話を何度か聞くわけですが、先ほどお話した古河総和の新都市、ハーモニーヒルズ、筑西地方拠点都市などを着実に展開していくれば相当の事業効果が出てくるのではないかと考えています。

関東平野全体を見て、県西を考える

それからあとひとつ県西の見方として、先ほどから議論が出ているのですが、例えば古河の住民は水戸を見るよりも多分東京を見ていると思います。

例えば古河について言えば、今度大宮浦和のところに副都心といいますか、官庁ができますよね。そうしたベッドタウンという言葉が古いかもしれません、そういうこととしてもある意味で活用できるのではないかという話とか、あるいは今度3国サミットといって古

河と総和と栃木県と群馬県の県境とで一緒になっていろいろソフト的なものをやっていこうとか、そういう動きが古河のほうから出ております。

県としてそういう動きを積極的に押すというのもちょっと問題なのかもしれません、やはり「県西を見る場合に水戸の目から見ると間違えるのではないか、もうちょっと県境を越えたかたちの関東の、関東平野全体の中で県西を考えるべきではないか」と、私は強く主張したいと思います。もちろん水戸と県西の関係で道路網の整備等も重要なことがあります。

それから鉄道と道路の関係については、難しい問題だと思いますが、この問題は、この新交通需要予測とか事業費との関係をもうちょっと整理する必要があるのではないかと思っています。

今提案されている8年度の下妻市の構想にしても、昨年の新世代交通システム研究会の構想にしても、需要があまり多くないんですね。キロ当たりで見ると、下妻市のほうが日中で3万6000人ですので、キロ当たり700人ちょっとかなと思っていますし、新世代交通システム研究会の構想のほうも平日ですが、日中あたり2万5000人で、キロ当たりで見ると500人くらいになっております。

例えば関鉄の常総線の複線区間ですとキロ当たり2000人くらい利用者がいますので、新交通システムと鉄道とタイプが全然違うので、その辺は事業費との関係だと思いますが、その辺の需要の算定をもうちょっと細かくみないといけないという気はしております。

それと、路線が圏央道沿いというよりもちょっと北なんですよね。先ほどから出ている土飯線が圏央道と近いんですね。久喜から境を通

って水海道に行って土浦という路線ですから、ほとんど圏央道と同じですね。

関東全域の巨大な環状線

黒 川 土飯線の話が出て、まあ今となっては、なんか非常に夢物語的な線が見えているのですが、実は半分もうできあがり、八王子から八高線が高麗川まで行って、これを通称八高南線といいますけれど、これはもう電化されてますね。大宮まで川越線というのが出ていて、これは埼京線に入ってくるようになっていますから、恵比寿発、八王子行きという列車が走れるようになっているのです。実際は新宿発、八王子の列車が曜日によっては走っているのですよね。

ですから、それを今度、東武野田線と渡せばもう半分、柏まで見えていますから、それでちょっとどうかすれば、この土飯線が見えていい。だから利用者からするとそれくらいの環状線は実際にあるともいえるのですが、ただそれがつながっていない。

つながった列車運用をしていないのですが、そういう意味では昔考えたのが全然できていないかというとそうでもない。さっき藤澤市長さんが「政治は夢を実現することが重要である」といわれました。私ももう一回山中市長さんにお伺いしたいのは、小貝川の上流、下流の人々の生活のつながりを考えると、これまでの間は常総線とどんなふうに皆さんつながって、下館から下妻を通って取手というのを、どんなふうに見えていたのですかね。

山 中 かつては常総線に乗りりますと、東京までの直行があったのです。下妻から上野まで直行で入れる通勤列車みたいのが、1日1本くらい走っていたのです。その需要は結構多かったのですが、だんだん、時間がかかり過ぎるのでやめてしまった。あれをひとつの起爆剤として複線運動をすればもっと早く複線化ができたのかなと思うのですけれど。

先ほど高田部長がいわれたように、常総線の複線電化で、関係沿線の市町村が協議会を作って今やっているわけです。しかし、やはり関東鉄道側に「自治体に金を出してもらって」という考えが強すぎるものですから、なかなか「実現は財政が厳しい」という一点張りで、なかなか話がこないということでございます。

竹内知事の時に、最後の頃は「県で関東鉄道の株を買って、県で金を出して、それをだんだん増やしてもらって」という構想までいって、これはかなりいい線にきたと思っていたのですけれど、その後ああいうことで、それが駄目になったのです。

下館近くの方々は下館から小山に出て東京に行けるのですが、ちょうど我々のところは中間なものですから、どうしても取手まで出なくてはならない。取手に出るために水海道までは単線で、水海道からはずっと早く、なんとか水海道までもっと早くいけるのが欲しいのです。

今はほとんど日中乗っている人がいない状況ですから、複線化もたいへん厳しいと思うのですけれども、下妻はご承知のように125号と294号線が交差する地域ですので、自動車、モータリゼーションが強くて、鉄道になかなか目が向いていかないという状況です。今のところは。

先人が残した教訓を謙虚に学ぶ

黒川 そういう意味では常磐新線は学園都市という骨格的なプロジェクトがあったから引けたともいえますが、やはり地元のかなりの努力がないと、こういうのはできなかつたのではないかと思うのですけれど。そういう意味では今度のこういう東西新交通の整備をやる時に沿線の努力はどんなことを考えたらいいのかとかですね。

藤澤 ですから、先ほどお話し申し上げましたように、私自身にゆとりがないというようなことであつてはならない。

黒川 むしろ苦労された先輩としてですね。

藤澤 もっと積極的に勉強しなければいけないというように思っています。ただ、私はこの計画に水を差すつもりは毛頭ございませんけれども、つくば市の人たちが過去に鉄道で苦い経験をしているということも、ぜひこの際、皆さんに話しておきたいというふうに思っています。これまで常に経済は右肩上がりと、良い時代だけをすごしてきた私たちにとって、そうした先人たちがたいへんな苦労をされたということ、あるいは成功例もありましょうが、そういうことに学ぶ姿勢というのも、私は大事なんではなかろうかなと、逆に考えております。

今は、明治維新ですか、あるいは戦後に次ぐ第3の革命であるということが盛んにいわれている、まさに激動の時代であります。

そういうことを考えますと、改めて先人が残した教訓というものを、謙虚に学ぶ必要があるのではなかろうかなと思っております。

それは大正11年のことですけれども、当時の政友会の代議士であつた、現在の八郷町柿岡の市村貞造いちむらていぞうという方が発起人になりますて、阿見から土浦までを結ぶ線、さらには土浦から谷田部を経て水海道に至る電鉄計画をたてたわけであります、これが当時の常南電気鉄道株式会社の設立であります。当時、陸の孤島といわれた谷田部町は、町もそうでありますが、有力者たちがこの計画に皆起死回生を狙って、「すばらしい計画だ」と乗って、大歓迎をしたわけです。

しかし、第1次大戦の直後であったので、慢性的な不況の時代だったろうと思いますが、資金の捻出に鉄道会社はたいへん苦労した。したがって、受益者とみなされる谷田部町を中心に、地域の方々が株の割り当てを、むしろ押し付けられたと申し上げても過言でないと思いますが、有志の人々が、多分あの当時50円だったと思いますけれども、買っております。

その株を募集するためのデモンストレーションのようなかたちで、土浦・水海道線のうち、小野川村、今は小野川地区ですけれども、今度の圏央道のジャンクション、あるいはインターができるあたりでございますけれども、谷田部の台町を経て駒形という地域で第1期工事が着工するようなかたちが取られました。この時期にそうとう無理な株主募集をしたことなどから、あるいはその計画は無謀であったと、あとからは言えるのですが、当時、一株50円という金額ですね、多くの方々がたいへんな財産を失ってしまった。谷田部町の住民は、たいへんな打撃をその当時受けているわけでございます。

時代の動きに対する機敏な対応と的確な判断を

ですが私は、最初に申し上げましたように、この構想に冷や水をかけるつもりは全くありません。また当時と今の経済状況、あるいは社会の仕組みというのは全く変わっていますし、経済のスケールそのものも変わってきていると思うわけですが、近代化されたシステム化の現代と単純に比べて論ずることが適當でないということについても、十分わかっているつもりでございます。

10年ほど前でちょうど前で、土浦を中心とする県南地区に、話は横にそれますが、ソニーが工科大学を新設しようという意向を持ちまして、県を通じて周辺市町村に立地を打診した経過がございます。これもプロジェクトを実現する際に、参考にする価値のある一例ではなかろうかなど、私は思っております。当時は、思い起こせば、まさにバブルの絶頂期の時でありましたが、文字通り右肩上がりの好景気だった。「用地を提供してほしい」というソニーの意向に対して、どこの中でもおしなべて冷淡で、動きは極めて鈍かったと、私は思っております。

当時の知事がそのことに苛立ちまして、資本主義経済には波があるので、この種の案件では何よりも「機敏な対応と的確な判断が必要だ」とボヤいていたことを鮮明に記憶しております。また、当時の知事は「こんなに良い話なのに、なぜ地元は動きが遅いのだろう」と、企業というものは普通の人よりもはるかに景気というものに敏感だから、ちょっとでも景気に陰りが見えてしまったら、サッと撤退してしまうと

ということを、嘆いておりました。そして、ソニーの工科大学は、間もなく沙汰止みになってしまったというような経緯がござります。

従いまして、私は時代の動き、特に景気の動向というものが、この種の戦略的なプロジェクトを進める上では何よりも重要であると考えております。ですから、こういう場において、前向きとはいえないようなお話をすることで、お叱りをいただくかもしれませんのが、そういうことを十分に承知の上で、私たちは今後もこのことを考えていかなければいけないということを参考までにお話をさせていただきたいと思った次第です。



黒川 どうもありがとうございます。今のは多分社会基盤づくりだとか、時間のかかる街づくりだとか、そういったことですけれど、壇さんのほうから、大きなプロジェクトですか、時間がかかる事業というのは、どういうふうに構えたらいいかという問題についてのご意見を頂きたいと思います。

国際化のために成田につながることが重要である

壇 私は公団にいて、あるいは地域公団時代も含めていろんなニュータウンにかかわって、特に一番最初からかかわっていた多摩ニュータウンは、もう30年もたってるわけですね。昭和37、8年ころには、多摩二

ユータウンが30年かかるってまだできあがらないとは誰も思っていないかった。当時、30年先を見通せるとも思っていない。世の中というのは、人間が見通せない長さというのがあると思うんですね。

今、藤澤市長がおっしゃったようなことは必ずあることだと思うんですね。いつどういうかたちで出てくるかがやはりわからない。それは、戦後、高度成長期だけ仕事をした人にはわからないですね。日本全体が、今、藤澤市長がおっしゃったようなことがあると気がついたのは最近のことではないかと思うのです。

では、これから先どうするか。やはり、そういうことを考えようと思うと、そもそも「東京にこれだけ人が集まっていいのか」とか、「日本全体における人口の配置、産業の配置」、それから、「30年先の人の働き方、生き方、家族のあり方」、そういったことが全部絡んでくると思います。そういうことを考えはじめるとおそらく人の意見というのは皆バラバラになってしまって、議論をして「これがコンセンサスだからこれで行こう」というのは、まずまとまらないと思います。

そういう時に、一種の経験にもとづく判断といいますか、昔の人は勘といったのですけれども、ヤマ勘というのではなく、先を見通す洞察力みたいなものが必要で、では、30年50年先に「このへんの人たちがどう暮らしているか」ということと、それからやはり政治家は「こう暮らしていくほしい」ということと、その両方があって、そのバランスで地域の将来のことを考えるのだと思うんです。

その地域の将来を考えた時に、このへんの地域がこれまでと同じようにやはり東京を向いているのか、あるいは横の連帯で、横の線で成田につながって世界につながっているか、そのへんのところは洞察以

外にないと思うのですね。私はやはり、将来の社会で国際化ということが必要である。従って、このへんの地域は成田につながることこそが絶対的に重要だと思っているのです。

こういう席で私がこういうことを発言するのはそれこそ非常に問題があるのですけれども、常磐新線がやはり東京に向かってるというの、私はこれでもうヤメにしてほしい。いつまでも人の生活が東京に向いていては困る。成田につないで外国にもっと直接結びつくということが大事で、そのためにも今回のこの構想というのが大事だと思うのです。

今回のこの構想の話は、第1期が古河から土浦で、第2期で土浦から先ということになって、これはまあ、立案者でいらっしゃる山中市長のお膝下ということがもちろんあるわけですが、たまたま今お話を伺いますと、圏央道の1期はむしろ成田のほうというお話ですから、うまく連携してですね、この地域が成田に向くということにしたい。

さらに、ちょっと余分なこといいますけれど、30年50年、もっと長いスケールを考えてほしいのですが、やはり人間はもっと自然のなかで暮らすべきだと思っております。そういう意味では、もっと県北の自然というものを茨城県が活かすということがあって欲しい。そのためには、このへんに住んでる人たちが県北に遊びに行けるとか、あるいは県北に別荘地をもつとか、ちょっと今日の話とは離れますけれども、そういうことを考える。

そういうことの構想のなかで、こういう線がいるかいらないかということだと思うんですね。

皆さんにはそれぞれ未来の社会についていろんなお考えがあると思

うのです。今、これを実現するのに10年くらいの構想で書かれていて、10年という期間はそれほど世の中変わって見えないかもしれませんですね。特に常磐新線ができたですから、多分、東京の影響はいろいろ出てくると思うのですが、30年50年という先に、このへんの地域の人たちがどういう暮らしをしているか、そのなかでこの鉄道が役に立つと思えば作るべきだし、立たないと思ったら、私はなくていいなと思っているのです。

私としては成田に向かう線だということで頑張ってほしいと思っているわけです。

採算性について考える

黒川 先ほどの藤澤市長さんは大正11年の典型的なひとつの例をお出しになったわけですが、実は日本国、明治政府というのはそうやって民間のもしかしたらつつましいかもしれない資金をうまく引き出して、日本全国の鉄道を造って、できたら国有化したわけです。だから造る時は実はなくて、例えば東北本線もあれは東北電気鉄道株式会社というのを造って、資本金は民なんですよね。ところが技術集団は実際には官なんですね。要するに政府の直営の技術者がここならできるということだけをずっと造っていて、だけど資本は全部民間で提供していた。

一通り日本の骨格ができますと、いろんなところで今みたいに乗り遅れ組が出てくる。鉄道で文化が運ばれてくるのを見ると、「うちも乗り遅れてはいけない」ということになって、今度は投機的な現象

が出てきて、お金を集めて途中まで行って失敗したとか、お金を集めて逃げてしまう等の社会問題がでてきた。

そういうのがあって今の運輸省の監督というのは、その時から投機を絶対させないようにすることを、もうひとつの柱は安全に人、物を運ぶこと。このふたつの柱で、今鉄道等の免許を申請すると非常に厳しい審査になってるのは、実はこの時の反省にもとづいて、この2つの柱で審査しているためだと思います。

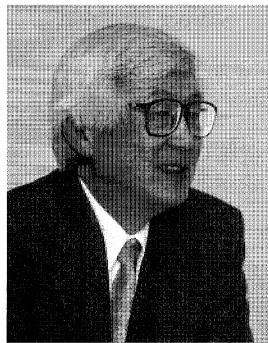
そういう意味では多分、昔のようなことはないのだけれど、今度は石橋を叩いて、下手をすると渡らないというような現象が出てくる。すなわち採算が取れないという問題で全部頓挫することが出てくると思うのです。それは多分、先ほどいった苦い経験が全国であったのを集大成してみると、今の鉄道認可の問題が出てきたのだと思います。

そこでもう一度、壇さんに、今いった採算性みたいなことは、このような計画線の場合、どのように考えておけばよいのでしょうか。

壇 採算性を考える時、一方は作るお金、一方は入ってくるお金。作るほうでまずいうと、できるだけ安くあげたい。そういう意味では新交通システムというのは在来型の鉄道より安いということは皆さんよくわかっている。けれども一方で、例えば昔、羽田モノレールが動いた時に、今のようにたくさんお客様が乗るとは誰も思っていなかった。開通前の試運転の時、私は東京都庁にいたから乗ったんですけど、みんなにたくさんのお客さんを運ぶようなものになるとはその時は誰も思ってなかった。

結局、世の中の動きというものをどこまで見るかが判断の基準にな

って、あんまりケチなを作ると、将来需要が増えた時に運びきれないようなものになってしまうし、見通しを誤るということは当然あるわけですから、予想よりも少ないこともあり得るわけですね。そうすると、車両でもって融通が効いて、線路はそんなに高くかかるないというシステムがほしい。



そのへんが、用地買収の問題もからんで、スペックを決める時に非常に大事な基準だと思うんですね。線路というものは、車両一両動かすについても全部要るものですから、先行投資の最たるもので、そういうものはできるだけ安くあげる。あとはお客様の数に応じてフレキシブルな車両というものを考えなくてはいけない。

昔は私も結構勉強していたのですけれど、公団をやめてからこういう仕事に関係するようになるとは思っていなかったものですから、最近新交通システムの真面目な勉強をしておりません。そのへんはむしろ私は黒川先生に質問して、「何が一番いいですか」ということが、そういうことを考えて、それでまず事業費というものが出てくる。それから当面の需要というものを考えるわけですが、これがまたなかなか需要の推計というのは難しいものです。

乗客の需要を造りだすことが重要

先ほど高田部長さんから、「意外に乗る人が少ないじゃないか」と

いうお話をありました。その少ない時期を乗り切って、将来お客様が増えた時までもちこたえられるかどうか。それからやはり、長い目で見たインフラだということを公共が確信するならば、公共側が相当お金を出して、それで日常の経営で稼ぐべきお金の範囲ができるだけ小さくしてやることがどうやっても必要だと思うのです。

あと私、細かいことは知らないのですが、線路を敷くにあたって用地買収がどのくらい出てくるかというところですね。「道路として使えるのなら良いけれども」ということですが、「圏央道の真ん中に早いやつを走らせよう」というのは、圏央道の用地をうまく使えるからいいわけですけれど、横の線を造るのに縦の道路を使うというわけにはいかないですから、そのへんのところはもう少し勉強しなくてはいけない。

それと、あとはお客様が乗りたくなるような需要を作るというのも大事なことだと思うのです。このインフラのペーパーを見ますとですね、どうも遅いなという感じがします。評定速度30キロみたいな表現があるんですが、古河から成田まで行くのに80キロあって、30キロでは2時間40分もかかってしまうわけでしょう。そういうのには誰も乗るまいと思います。30キロというのは「ゆりかもめ」の速さなんですよ。あれは駅間1キロなんですね。こちらは駅間4キロですから、当然まあ、同じハコでも評定速度は上がるはずですが。

成田から東北新幹線に乗る人が、できればこれに乗って新駅まで行って乗り換えたほうが絶対早いし安いというものができれば、そういう需要も拾えるわけですね。そういう意味で、ハードの勉強というのが非常に大事だと思います。

需要を拾うことと作りだすことの両方がある、どうも今までの、特に公的なプロジェクトというのは、需要を作りだすことが下手ですね。そこをもうちょっと頑張らないといけない。それも私が「成田、成田」という所以のひとつですけれど。

黒川 どうもありがとうございます。

高田部長さん、常磐新線でも採算の問題で苦労されていると思うますが、この場合はどうでしょうか。

高田 両方の構想の数字が若干違っていますが、需要が今のところだとちょっと少ないのかなということと、事業費も、8年度下妻提案の方が500億ですかね、だいたい。こんな安くはできないという気もしておりますし、通常の新交通だとキロ、もうちょっとかかりますよね。

50キロくらいで500億だと、そんなに安くはとても無理かなという気もしますし、そのへんの需要と事業費の相関と、あるいは新世代交通システム研究会の昨年の調査では、まったく新しい制度的なシステムも考えているようですので、実現可能性も踏まえた上で、もうちょっとそのへんは勉強をしたほうがいいのかなという気がしております。

それから、先ほど坪さんが言われていましたように、茨城県も世界の窓口という点では、ちょっと話が変わりますけど、物流の窓口は常陸那珂港から北関東自動車道・常磐自動車道と、人の流れの窓口は成田から圏央道を通るというふたつの流れが考えられるのかなと思います。縦の東京へ結ぶ線だけではなくて、横の線を強化したいというの

は、極めて県としても非常に重要なことではないかなと考えているところであります。

採算性の問題と地元の反対運動

藤 澤 今から14、5年前だと思いますけど、このセンタービルから筑波大学まで、1.6キロですか、数字はちょっと間違ってるかもしれません、当時6億で整備をする計画がございました。私は予算委員会でこれに反対をしました。と申しますのは、「あの運営費を誰が負担するのか。もしやるならば、一気に土浦までやるほうが投資効果を上げることだろう」と、これには反対した経緯があるのですよね。

今考えるとやっておいたほうが良かったのか、そのへんはよくわかりませんが、当時はあの運営時にはたいへんな県の出費をもたらすのではないのかなと思ったわけです。ただ実験路線としてやるということではひとつ、興味深いものがあるというように思いましたけれども、どうも採算性で問題があると私は反対した経緯がございます。

それから、まさに今世紀の初めのころにですね、下北半島に鉄道が来るということで、反対運動が起こっているんですね。その理由は、「東京と直結すると、ペストだとか新しい病気が東北まで流れてきてしまうので反対だ」ということです。今の私たちにすれば「何をいつてるんだ」という気持ちですけれども、当時の人たちにとってみれば、やはりそういう考え方もひとつあった。

今、衣食足りてこういう時代になってきて、私たちはもう一度冷静になって、開発についての考え方を持たなければいけないのかなと思

います。7、80年前に、「鉄道が通ったらペストが来るよ」というようなことを思った人たちがいたというのは現実の問題ですから。

鉄道の発展と反対運動の歴史

それから、水戸の偕楽園を常磐線が分断した時に、正岡子規や夏目漱石もあの当時、水戸を訪ねているんですね。どういうふうにして来たかというと、東北線から水戸線を利用して水戸へ入っていますね。なぜかというと東北本線や水戸線は開通していたのに、常磐線はまだ開通していないんですね。話によると当時水戸では偕楽園と千波湖の間に鉄道を通すことに「対（つい）」になっている景観をそこねる」と反対の声があがっていたというのです。

まあ、常磐新線の問題で鉄道のいろんな書物を読んでみましたが、やはり過去はたいへんな苦労をしながら、皆さん成功に導いてきた、あるいは途中で挫折したのがたくさんあるわけですね。ですから先ほど申したようにそうした部分をもう一度、私たちは学ぶ必要があるのかなと思っています。

黒川 まあ、そういう意味では、今の常磐線の建設時に、柏は得して流山は損して、竜ヶ崎の町は市街地から遠い佐貫に駅を作って、今、「佐貫の駅の名前を竜ヶ崎に変えろ」といって佐貫の人たちが怒っているというような問題があるわけですね。

例えば東海道新幹線を作る時に大激論したのは、あれを造ると名古屋がつぶれるんじゃないかという議論なんですよね。だから「造るべ

きじゃない」という意見と、「いや、そうじゃなくてずっと一緒になったほうが、相乗効果があるからいいんだ」という大激論をしました。やはり反対派はいたんですよね。「名古屋が死んじゃう」「名古屋を殺すようなものはいらない」という議論を、昭和30年代半ばではやってるんですね。

今は逆にどこでも、「新幹線が来ないと没落する」というのが常識になっています。多分そのへんで同じような議論だろうと思うのですね。

例えば竜ヶ崎にしても流山にしても、なんでそのころ反対したかというと、そのころは葺葺きの家並みがあって、蒸気機関車で黒い煙と火の粉が出てるわけですね。だから、「家並みの近くに来てあの火がうつったら市街地が燃えてしまう。そんなものを町の近くに入れるべきでない」というのが、大きな反対の理由のひとつになっているわけですね。ところが、それは電気機関車になったら、皆欲しいわけです。

業務核都市を結ぶ交通の重要性

ですから、その時その時の価値判断で、いろいろなことが今、藤澤市長さんがいうようにあったのではないかと思うのですが、今後、少し先を見通したらどんなことが起こるのだろうかという話で、私のほうから少し話題を提供します。

今、私は首都圏計画の改定の仕事にたずさわっているのですが、今まで国土庁が首都圏のなかに計画したのでいくと、例えばつくばを含む業務核都市というのがあって、今後、将来人口は首都圏といえども

そんなに増えない。あるいはもう少し3、40年先まで見通すと明らかに減っていってしまうという時に、首都圏のなかにどういうふうに人間が住まい、どういう生活をしたらしいのだろうかということを考えて、業務核都市は今後とも育てるべきだという議論をしています。



業務核都市が生きるためには、「すべてが真ん中にある東京に行くことを前提の構造としているのはおかしいじゃないか。業務核都市を結ぶような交通網というのは絶対に必要だ」。それは道路かというと、道路だけでは交通ではない。そうすると鉄道も必要だという話になってくる。

そういう鉄道は採算が取れなければいけないのかというと、そこからまだ意見がいろいろわかれます。そのなかのひとつは、当然採算がとれないなら作るべきでないという鉄道を1つの独立事業と見る意見です。これに対して、「国土庁で圏域構造をやっているんだから、そちら側から見た時は採算が取れなくてもいいから、こういう体系にするべきだ」という意見です。

極端にいえば、「建設費は全部公共費用でやって、運営費だけトントンくらいにしたらどうか」。それもそんなのではなくて、「もっと核都市を活かせるから、もっと安くしたっていいじゃないか」というのです。

要するに今ヨーロッパの国ではほとんどの場合、鉄道建設は公共事業なんですね。運営費も運賃収入では5割取ればいい。あとの5割

は税金で補充すればいいというところまでやっています。「もし骨格的な圏域内部構造を形成するために鉄道をつなぐんだったら、今と違う意味での採算性というのを考えるべきじゃないか」という議論をしているんですよね。

坏 先ほど先生が「公共の部分をもう少し」とおっしゃったことにつながるわけですね。

黒川 まだ議論中ですけれど、もし採算性を別とすれば、さっき山中市長さんの構想のなかでは、どんな新しい交通サービスですね、例えば速度だとか、駅の間隔だとかというものを含めたサービスをどんなふうにしたらいいかというのが、多分さっき坏さんがいわれたことだと思います。

その際に技術的な問題として、例えば平均速度が30km/時と書いてありますが、「こんな都市間サービスなら、もう少し速度を上げたほうがいいだろう」というような問題も出てくると思うのです。採算性をあまり取らなくていいとすると、どんな夢を山中市長さんがお持ちになるかをちょっとお聞かせ願いたいと思うのですけど、どうでしょう。

「私たちの地域に鉄道を」という夢

山中 先ほどまた部長からお話がありましたように、利用度ですか、それは確かに急激には増えるとは思いませんので、最初から採算性を考え

て運動をしていると、なかなかこれは実現できないのではないかと思います。やはりある程度採算性は度外視をして、まず、民活とかいろいろ導入をしながら、建設をしていかなければならないと思っています。また、サービス等の問題につきましては、これからやはり先生がたと勉強をしながら、よりベターな方法でいきたいなと思っています。



とにかく私はこれを計画し、調査をしたのは、やはり我々の地域を今の状態から底上げするのが大前提でございます。最近、子供議会等をやりますと、「私たちの地域に鉄道を」という子供たちの夢が、子供議会で質問されるわけです。今の子供、小学生中学生たちにも、鉄道というものに対する認識は、まだまだ相当強いものがあると思ってますので、次代に引き継ぐ意味でも、今我々がやるべきことは何かということを見極めながら、実現に向けて踏み出さなければならぬと思っています。

また、採算性、それから建設費の問題等につきましては、その時期にもよりますので、こういうものについてはその時々に対応して、全体計画を立てていきたいなと思います。

黒川 どうもありがとうございます。

坪 一言よろしいですか。公共が公共のお金を使ってという場合に、鉄道ができるそれなりの沿線地域の発展があれば、固定資産税とかが上

がってくるわけですね。鉄道を敷いたことで明らかに上がった固定資産税の分というのは、公共投資の見返りのなかから引いて、鉄道関係の償還のほうに考えてもいいのではないかと、確か30年くらい昔にそんな話を皆で話し合ったことがあるのですが、そういうことも含めて考えていいのではないかという気がします。

黒川 どうもありがとうございます。それは多分、30年前議論したのは、その後開発利益の還元になり、実際の制度としては宅鐵法という格好で、全部の開発利益ではないのはわかっているがというかたちで区画整理事業の中で制度化された。でも、あれは鉄道と宅地開発と一緒にする時しか使えないでね、もっと一般論としてどうするかというのまだないんですね。

地方分権の時代の自治体の姿勢は

ただ、これに関連し、現在国、あるいは国会で財政改革、行政改革、地方分権だとかいう事が議論されています。近未来を考えると、少なくとも行政改革で、国土交通省（今の運輸省、国土庁、北海道開発庁、建設省）が、鉄道事業、宅地開発許認可をやり、そこで開発利益の還元の方式等を考えることになります。

一方で地方分権のほうは、こういう地域に密着したような計画については、市町村がかなりこういう計画をたてていいということとなりそうです。

なおかつ、まだ結論は出ていないんですけど、それに伴って、権

利だけではなくて、お金のほうも今みたいな項目ごとの補助金でない補助金に、なるべくもっと包括的な補助金にすることが検討されています。お金をどうやって使うかというのは、住民のなかの判断、そういう意味では市の場合だと市長さんと議会の問題として、この問題は落ちてくると思うのですね。

そうなった時に、もう少し分権化が先へ進みそうなのか、逆にそうするともう大混乱を起こしてしまう。だから「そういうものは降ろすべきではない」という議論がまだあるんです。逆にいふと、こういう地域内交通をつくるとか運営することをからめて、そういう権利がもし市に降りてきたらどのようになるかについて、どんな印象をお持ちでしょうか。

高 田 県の立場としては、市町村を横断的にまたぐプロジェクトについて、市町村の立場だけで判断されると、県としてはやっぱりやりづらくなるんじゃないかなと思います。ひとつの市のなかだけで完結するような事業であれば、基本的には地方分権といつてますけど、国から県、市町村だけではなくて、県から市町村へも降ろすというのが地方分権の基本的な考え方ですから、それはそれとして方向としてはわかりますけれど、横断的な施策はやりづらくなるのかなという気は、県の立場としてはしますけれどね。

黒 川 どうでしょうか。今はそのどちらがいいかですね。現状では市町村は既成同盟会を作って、県なり国なりに訴えかけるという仕組みでいくわけですよね。けれど「あなたがたが決めても良いんだから、あな

たたちで決めなさい」と言われてしまったら、市町村はどうするんですか。

高 田 難しいですよね。

国と県、県と市町村のこれからあり方は

山 中 まあ、我々、これは全然理想の話ですけれど、「地方からだんだん上げて国へ」というのもひとつ考えなければならない時に来ているのではないかと思うのですね。というのは、鉄道の問題に限らず、国の政策で下に降ろされて、我々いちばん下の自治体が、それを忠実に上から命令されてやっていくシステムになっているわけですね。そうではなくて、やはりこういう問題にしても、我々が起案をして計画をして、我々が現実にそれをできればいちばん理想だと思うんです。

黒 川 その時は「これに投資するのだから、例えば教育とか福祉の金を少し減らしてこっちにやる」という、自分のなかでやらない限り、御上からはあまり来ないことを前提にしないといけなくなります。そうすると今度は市議会のなかで、「なんでそれにそんなに充当するのか」という意見が出てくると思うんですね、実際は。

山 中 やはり、市町村で単独でというのはなかなか難しいということですね。

黒川 だんだんそういうことが起こってくると思うのですけれどね。

藤澤 お金を握ってますのは、やはり中央ですから。

黒川 いや、ですから包括的補助金というコンセプトで、交付金ほどでないにしても、もう少し市町村が自由にできる制度になったらとの仮想の話をしているのですけれど。

藤澤 ですから、国の仕組みが変わらない限りは、地方の考え方はなかなか通らない。現行の制度のなかではなかなか通らないし、県は「市町村にまかせておいたら、何をやるかわからない」と。国も同じ思いでしょう。

黒川 今度はね、それは、そういう指導は禁止するんですよ。自治法を改定しますから。今の市長さんがおっしゃったのは、後見的指導というんです。それは今度からは許さない。国が県にいう時には、「これこれの法律のどれどれをもって、それから見ておかしい」ということをいわない限り、「なんとなくおかしい」というのは聞かなくていいんです。

そういう意味では、県が市町村に指導する時は、「この法律のここから見て、県の広域的立場から見ると、それはいかがか」という意見でないと、今度から建前は、もうなしません。

本当にそう行くかどうかはまだわかりませんが、今、分権論ではそういうふうにしようといってるんですけど。その時にこういうもの

がどうできるか、とかですね。それは最後に高田部長がおっしゃったように、これだけ市町村をまたがる広域的なものだから、県の判断になると、落ち着きどころなんですかけれどね。それにしても、市町村はもうちょっと頑張った意見を持てるんですよね。

地域のことは地域で決める

坪 私は県が言い過ぎだと思う。国がせっかくそこまで降ろしてるので、「いや待った」といって真ん中に割り込むというのはね。

高 田 いや待ったということではなくて、多分、個別で市町村でやって調整がつかない場合があると思うのですね。全体でうまく調整がつけばいいのですけれど。

坪 だけどそれは、隣り合った県が何かやっていると国が調整するのと同じ理屈で、そういう意味では、今回は民主主義のかなりの前進なんですね。地域のことは地域で決める。うまくいかなかったら自分たちで損したと思わなければいけない。うまくいった時のメリットもあるし、失敗した時のデメリットもあるけれども、それは「国・県のご指導でやったんだ」というのではなくて、「自分たちの判断でやったのだからしようがないと思え」というのが今回の法案でしょう。

そういう意味では、藤澤市長はかねがね民主主義の先進都市とおっしゃっているので、そういう制度には大賛成だとおっしゃると思っていたのですけれどね。

藤澤 基本的には同じような考え方だと思います。しかし、現行の制度のなかでですね。

坪 いや、現行の制度は変えるわけです。

藤澤 あなた方は、これだけ大きくまとめて地方にお金を流してくれるということであれば、市町村をまたがって広域的に物事を考えて、私たちがその事業を採択していけばいいわけですから。しかし、今の現行制度のなかでは、到底そういうことは考えられない。

坪 いや、だから現行制度を変えて、これからそうするという。

藤澤 いや、現実に変わらないでしょう、それは。

坪 いやいや、自治法の改正を今考えているのですよね。

藤澤 いや、変わらないと思いますね。

黒川 だけど、そのなかで藤澤市長さんが心配することは、我々も心配しているんです、実は。どこまで変えられるか。

市町村の数が多すぎる

高田 それと今の話で、問題なのは市町村の数が多すぎるのですよ。茨城

県は合併をかなりしていますけれど、今の市町村の数を考えると介護保険制度にやっても自治体に基礎的な力がないと思うのです。だから県でも、昔、県会のほうで半分くらいにする話があったように、ちょっと今と今まではきついと思うのですよね。

藤澤 ですから、広域の、例えばつくばなんか一町一市ですから、こんな広域はないと思うんです。こういうことを機会に、もっと県南地区が大きく地域連合体を組んでですね、そこでのひとつのプロジェクトとして、県と国をどう動かすかということだろうと思いますね。そこまで県は、なかなか動かない。例えば、地域連合のなかに理事者をおいて、その人を中心に物事を考えていくということに対して、権限というか、そういうものを維持をするかどうかということになると思いますね。

高田 その地域連合という制度がよくわからないですけれど。やはり合併を進めることが重要ではないかなと思います。

黒川 それは、合併でなくともできるようにしようと考えてます。例えば、「一部事務組合をもう少し拡大していく」ということになれば、あれはきちんと組長がいてやることになりますね。

藤澤 その単位が60万なのか100万なのか。

黒川 何をするかによってその大きさは変えて良いということに多分なる

と思うのです。その時に自分が入るか入らないかは、それぞれ今の自治体がどう考えるかで決まります。だから必ずしも合併だけが解決方法ではないという見方です。

坪 私は、市長一人を選ぶ基礎人口というのが、30万も50万も100万というのは、やはり民主主義としてはおかしいと思っています。

高 田 30万もいなくてもいいと思いますけれどね。

坪 私の見解からすると、だいたい15万前後というのが市長が見える限界なんです。むしろ、例えば今みたいなお話があるのでしたら、私は下妻市長が株式会社を作られて、その株を売り出す。それで、経過する市町村を回って、「鉄道を敷くからこの株を買って下さい」ということで、つくば市に来られて、「こちらの市で1万株買わないか」と、そういう進め方はあるのではないかと思うのです。

黒 川 まあ、そこまで行くかどうかはわかりませんが、そのへんまでのダイナミズムを公共団体に渡すのか、それとも今、PFIとかね、民間を公共的な事業にどうやって誘導してやってもらうか、まあ、昔の民間活力の活用ですね。民活をどうするかという話だと思います。そういうことが多分少しスケールが大きくなり、市町村ができる標準型を決めるることは難しいと思います。しかし県に行ったら今度は別の判断になるというものだと思います。

下妻の都市づくりと交通体系

あとはもうそろそろ時間でございますので、みなさんのご意見を聞いておきたいのは、茨城県の県南県西というのは、東京から見ると非常に日本の原風景的な、田舎のところが残っています。山中市長は自分たちの市民のお子さんたちへ、鉄道を持ってくることで、夢をかなえる。

だけど、ここの地域の自然をどう考えるかの問題が出てきます。それからだんだんこういう地域で生活すると、もう自動車なしでは暮らせないようになってくる。とすると、CO₂の問題で、地球環境にやさしい生活をすることを考えた時に、そういう地球環境の保護とか、この自然の風景とか自然環境の問題が出てくる。こういう交通体系はどんなことを考えておいたらいいのだろうか。これはなかなか難しい問題ですが、皆さんのご意見があれば一言ずついただけると。

山 中 私の下妻市は、このへんの地域は皆そうなんですけれども、平地ですから、まだ基幹産業が農業ということで、やはり自然環境を残しながら、交通体系の整備をしていかなければならない。それから、先ほども申し上げましたように、下妻が125号線と294号線が交差する地域ということで、車の面ではさほど不便を感じなくなっている地域ですけれども、鉄道の面では常総線が一本通っていることで、この新しい新交通の導入によって、東京から来る人がより近くなる。

日帰りのできる地域ということも考えてまして、将来的にはいろいろ

ろな政策を今、やってるわけですけれども、やはり東京の都市から人を呼ぶ。日帰りで帰れる地域の発展の仕方を今、考えているので、車で来る人、それから鉄道で来る人、いろいろあろうかと思いますが、やはり両方が使えるようにしたいと思っています。いろいろな施設が完成しますと、東京の観光関係とも手を組みながら、一日のコースとして、一日ゆっくり回って遊んで、夕方には帰れるということも想定してます。

ですからそのへんも10年先15年先を読んで、いろいろな農業の政策もしておりますから、今の自然を完全に破壊して都市にしようということよりも、つくば市に隣接する都市としての責任を果たしていきたい。つくば市が頭脳の都市であれば、下妻はお客様を呼んで、東京都からは一日の日帰りコース、そういうような地域にしたいと思ってます。

将来的には高田部長がいったように、広域でいろいろ事業をやっておりますので、広域の負担金がだんだん厳しくなっているという状況ですので、合併も4市町村視野に入れて考えています。50年先、60年先になるかわかりませんけれども、将来的にはやはり。これはつくば市になるのではないかなど予想をしておりまし、それに向けての今の都市づくりと交通体系整備ということで、我々は考えています。

開発と保全は両刃の剣である

藤澤　これはもう今さら私が申し上げるまでもないと思いますけれど、開発と保全というのは、まさに両刃の剣だろうと思っています。ただ、

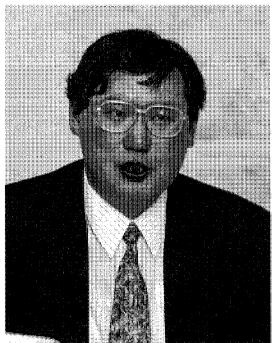
このつくば周辺、要するに学園都市を取り巻く周辺は、私はさらに開発は進んでいくべきだろうと考えています。ただ、同時に緑を蘇生することも忘れてはならない。

また古い話になってしまいますが、ローマが滅びたのは木を切り尽くして燃料にすべて使ってしまったことにあるんだろうと思います。ですから、そのほかのファクターもあるでしょうけれど、明治神宮の森も人間の手によってつくられ、しかもあそこまでなるのには100年かかっています。ですから、私どもは開発と同時に緑を蘇生することも忘れてはならないと思っています。

ただ、さらに豊かにしていく、地域を活性化させるためには、土地に手をつけていかなければいけないと、私は思っています。

モータル・ミックスの発想

高 田 私、先ほどからいろいろ申し上げていますが、交通全体を考えた場合に道路か鉄道かという問題がありましたけれど、モータル・ミックス的な発想も入れれば、道路だけじゃなくて、軌道系を積極的に活用するのも極めて重要なことだと思っております。先ほどから需要とか事業費の問題で、山中市長に、ある意味で言葉悪くケチをつけているようなことだと思われますが、そういう意味でいっているのではなくて、そのへんをしっかりと検討してやれば、これはひとつのアイデアかなというふうに思っ



ております。

それと、先ほどPFIの話も出ましたけど、やはり鉄道というのはもともとPFIから始まったわけであります。どういうかたちで採算を取っていくかにはふたつ方法があって、公共的なほうで出していくということと、もともとPFIなので、ある意味では民活の流れで民間資金に多くを頼るとか、いろいろと手段があります。

しかしながら公共だけでお金を出すのは、今この財政難から、県にしても市町村にしてもかなり厳しい状況があると思います。そのへんはうまい方法で民活を利用し、民間のファイナンスをうまく利用したかたちでできれば、これは非常に良いのではないかと思っております。

人間は自然のなかで暮らすべきだ

坪 自然環境を守るとかいろいろ議論があって、私としては、まだ日本全体としてはそういう抽象的な議論の段階にとどまっているような気がするのですね。なぜかといいますと、自然環境という言葉そのものが、いろいろなものを全部取り込んでしまっているわけですね。本当に人の手が入っていない原生林のようなものから、田んぼの緑まで自然環境という。だけど、田んぼの緑というのは明らかに自然環境ではない。そういうものをもっときちんとわけて議論をしないといけない。そのなかで藤澤市長がおっしゃったような、緑の再生のようなことも当然出てくるのですね。開発と保全と再生がセットになって出てくる。

そういう意味では先生方が問題を提起されて、確かに鉄道あるいは

圈央道を作ると、拠点的なところに都市的な施設ができたり、それなりの開発がされて、そこの緑がなくなったりということはあるわけです。その一方で、東京から人がこっちへ引っ越してくるとか、そういうことがあれば、東京のなかのどこかの再開発で都心に公園ができるとか、そういったかたちで緑が東京の都心にできてくるとか、そういうことは非常に大きな目で見ないといけないな、と。

私の言う、「人間は自然の中で暮らすべきだ」というのは、もっと本当の自然に近い自然ですけどね。「『下手にウロウロすると死んじゃうよ』というくらいの自然のなかで生きていくほうが、人間としてはいいんだ」とも考えているのです。これは個人的な意見で、いきなり東京の人口をそういうところに移すことはできません。ただ、歴史の流れとしてそういうふうにもっていこうと思えば、自然環境の開発と保全と再生の問題は、もっと具体的な問題として、どういう名前をつけたら適切なのかわかりませんけれども、それぞれ言葉がわかった自然環境の内訳みたいなふさわしい名前を考えて、もっと具体的な環境のあり方というものが議論されないといけないと思います。そういうことのなかで、先生がおっしゃった問題は解けると思います。

東北新幹線の新駅はどうなる

黒川 どうもありがとうございました。

では、シンポジウムを終わらせる前に、藤澤市長にお聞きするのを忘れていたのですが、東北新幹線に古河の新駅を造るのを一生懸命、県西の人が頑張っています。つくばのこっちから見て、あの新幹線の

駅は非常に大きな玄関口とか出入口に見えるかどうかは、つくばから見たらどんなふうに見えるでしょうか。

藤澤 新幹線が通っていて駅がないのは茨城だけなんです。それから古河と、その前はどこでしたっけ。小山の間はだいたい16キロですね。それくらいの間隔の例は外にもあると思います。多分、東海道・山陽新幹線にももっと短いところもあったと思います。

ですからこの鉄道、まさに東北新幹線は茨城の地に音だけ残して通りすぎていっているわけですね。それに対して当然地域の方々は、「なぜ駅がないのだ」と疑問を持つのは当然だろうと思うのです。それができなかつたことに私たちは反省をしなければいけない。それは古河だとか、総和町だとか協和町の住人だけの責任ではないというふうに思っています。

黒川 どうもありがとうございました。

今日は県南西部の地域の交通問題ということで、ひとつは話題提供で下妻の山中市長さんから新交通システムの調査の話をいただいて、常磐新線、圏央道の話を高田部長からいただきました。いってみると「非常に長期間かからないとできないものについてどうしたらいいか」については、ひとつは「先達の苦労を良くもう一回反省しろ」という意見であったり、「それぞれの地域がお互いに見えていても、だいぶ違うものをもう少し理解しなければいけない」とか、あるいは今後の必要性については、国際化だとかですね、地方分権だとか、環境問題とかいうことで、いろいろな多岐なご意見をいただいてありがとうございました。

ざいました。

県南県西の交通の話だけでなく、今日の話題にもなりました地球環境を考えると、「今のような日本の生活の仕方が本当にずっと続けられるんだろうか」という印象を、私は持ちました。

ということで、今日のシンポジウムを終わらせていただきたいと思います。

座談会

茨城県南西部地域における将来の交通について

TUTC Library—**24**

発行日 平成10年6月

発行人 坏 叔男

発行所 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丁目5-1

☎0298(55)7211 FAX0298(56)0311

非売品

TUTCライブラリー 一覧

1. (シンポジウム) つくばの交通問題を考える

2. (レポート) つくばのバス輸送のあり方

3. (シンポジウム) つくばのバス交通を考える

4. (レポート) つくばセンターの駐車場利用調査

5. (レポート) つくばの交通に関するアンケート

6. (シンポジウム) つくばの交通をどうするか

7. (座談会) 地方都市と交通——つくばの問題を中心に——

8. (市民レポート) 自転車のあるつくばの楽しい生活

9. (座談会) 筑波研究・学園都市の草創期を語る

10. (座談会) つくばのショッピングセンターのあり方
——21世紀の都心形成の展望

11. (座談会) つくば南1駐車場をめぐって

12. (レポート) つくばのバス輸送のあり方2

13. (座談会) 常磐新線と土地問題——今なぜ大規模宅地開発か

14. 新しいつくばの歴史 中学生社会科用副読本

15. (座談会) 常磐新線と地域開発——つくばを中心に

16. (座談会) 新しいつくばと研究者

17. (座談会、レポート) つくばの交通事故

18. (座談会) これからつくば——長ぐつ時代の市民が語る

19. (座談会) つくばと情報革命——21世紀つくばへの提言

20. (基調講演、シンポジウム) 街づくり“構想力とその推進”
——“都市開発プロデューサー”の役割を探る——

21. (レポート) つくば・土浦の交通に関するアンケート

22. (座談会) 21世紀に向かっての“つくば”を考える

23. (新春座談会) 21世紀に向かっての“つくば”を考える
——つくば・・・・今、何を目指すべきか——

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丁目5-1 電話・0298-55-7211 [代表]